

「総合的な駐車対策のあり方(案)」に関する意見募集の結果

東京都は、令和3年11月24日(水曜日)に、「総合的な駐車対策のあり方(案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民や企業等の皆様から幅広い御意見を募集しました。

貴重な御意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいた御意見の概要と、御意見への対応方針を紹介させていただきます。

□ 意見募集の期間と件数

(1) 募集期間

令和3年11月24日(水曜日)から令和3年12月23日(木曜日)まで【30日間】

(2) 意見総数

8通 35件

◆第2章 駐車場を取り巻く現状と課題

御意見	対応方針
自転車通行部分について、路面の色分け舗装だけではなく、フェンス等明確に区分する必要があるのではないか。	誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するため、車道の活用を基本とした自転車レーンなど、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。
駐車場の需給状況等を把握する際に、暫定利用であるコインパーキングに一部依存しているという実態を認識しておく必要があるのではないか。	
景観を意識して開発した美しい街並みに対し、シェアサイクルポートが景観を阻害しているケースがあります。	
行政による一律の料金施策実施は困難である旨、駐車課題として挙げることに違和感がある。	
今後の取組を進めるにあたり、頂いた御意見を参考とさせていただきます。	

◆第3章 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

御意見	対応方針
(1 目指すべき将来像)	
目指すべき将来像及び5つの検討の方向性について、施策の展開に期待したい。	目指すべき将来像の実現に向け、5つの検討の方向性に基づく駐車施策を重点的に推進してまいります。
(2 東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った施策)	
需給を考慮した貨物車荷さばきスペースを確保してほしい。	需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置や路肩側の車道空間の活用等、荷さばきスペースの確保に向けた取組を推進してまいります。
路上や歩道上に、自動二輪車専用の駐車スペースを確保してほしい。	路肩側の車道空間であるカーブサイドの活用など、地区の需要に応じた自動二輪車の駐車スペース確保に向けた取組を推進してまいります。

◆第3章 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

御意見	対応方針
(2 東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った施策)	
カーブサイドの活用について、民間からの発意も考慮されるような仕組みが必要である。	地区の需要に応じた、カーブサイドの多目的利用に向けた取組を推進してまいります。
カーブサイドについて、柔軟に活用していくことを期待したい。	
カーブサイドの活用について、地区マネジメント組織を主体に検討することが望ましい。	
共通磁気サービスの導入は、環境負荷軽減に資するのではないか。	共通磁気サービスも含め、DXの推進によるオンライン決済の導入に向けた取組を推進することとしており、磁気駐車券の削減等により、環境負荷低減に資する取組であると考えております。
ユニバーサルデザインや安全性を考慮した駐車場の検討に際し、障がい者だけでなく高齢者等も考慮すべきである。	障害者だけでなく高齢者等を含む歩行に配慮が必要な方の利用を想定し、ユニバーサルデザインや安全性を考慮した駐車場整備に係る取組を推進してまいります。
急速充電器だけではなく、普通充電器の普及も必要ではないか。	普通充電器を含めた、公共用充電器の設置に係る取組を推進してまいります。
自動バレーパーキング方式について、積極的に集約や先行整備をしていくべきである。また、整備済み駐車場のストックの活用の視点を盛り込んでいただきたい。	稼働率の低い自動車駐車場等を活用した、自動バレーパーキングの導入に向けた取組を推進してまいります。
電動キックボード等の小型モビリティのポート設置について、公開空地の活用を検討すべきである。	公開空地の活用については、区市町が実施する自転車シェアリング事業でのサイクルポートなどの公共公益に資する用途を認めております。電動キックボード等のポートについても、地元自治体の考え方などを踏まえ適切に対応してまいります。
都民の日常生活を支える事業車両の駐車取り締まりについて、事業車両を対象とした違法取り締まりの対象とする現行政策を抜本的に見直すべきではないか。	今後の取組を進めるにあたり、頂いた御意見を参考とさせていただきます。
都心流入の抑制に向け、千代田区・中央区・港区・新宿区の4区について、他府県ナンバーの車両は乗り入れ及び駐車を禁止(バス・タクシー・緊急車両、高速道路通行者を除く)し、その周辺に多数の大規模フリンジ駐車場を設置するなどの大胆な施策も必要ではないか。	
自治体に関係する駐車場について、クリーンエネルギー環境や出水等災害予報時の車両避難場所に無料開放することを義務化すべきではないか。	
ユニバーサルデザインや災害時対策に対し、大胆な公共投資を実施する行政の意思を明確に打ち出すべきではないでしょうか。	

◆第3章 目指すべき将来像と東京都の駐車対策における検討の方向性

御意見	対応方針
(2 東京都の駐車対策における検討の方向性に沿った施策)	
災害から逃げる車両の駐車スペースの確保について、検討すべきではないか。	今後の取組を進めるにあたり、頂いた御意見を参考とさせていただきます。
自動運転の技術基準の確立や、無人の自動操機が可能となる機械式立体駐車施設の整備を対象とした補助金制度の拡充が望まれる。	
新たなモビリティとして電動キックボード等を推進していくと、混乱を来すのではないか。幅員の狭い道路の場合、更に安全確保が困難になるのではないか。	

◆第4章 地区特性を考慮したマネジメントの進め方

御意見	対応方針
供給過多の駐車場に対し、どのようにマネジメントを実施するのでしょうか。	地区の特性を考慮した「(仮称)駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」を策定し、駐車施策の立案や実施、結果の確認、見直しが一連となった地区マネジメントを推進してまいります。
駐車施策にあたり、行政だけでなく民間事業者や関連団体と協働した取組が望まれる。	地区特性に応じて、地区マネジメント組織に駐車場事業者・協会や、交通・運送事業者及び関係団体を構成するとともに、関係者の理解を得られるよう、駐車施策の選定時に際し、協議調整することとしております。
運営資金の確保について、地元が活用しやすいよう、簡便な手続きとされたい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いた御意見を参考とさせていただきます。

◆その他全般

御意見	対応方針
駐車関連の将来的な方向性・あるべき姿を定めるのであれば、「政策」、「計画」「ビジョン」といった表現の方が適切ではないでしょうか。	人中心のまちづくりが進む2040年代に向けて、目指すべき東京の将来像を設定し、その実現に向けた基本的な考え方を取りまとめたものであるため、在り方とさせていただきます。
実行性のある取組とすべく、関連法令・基準の改定に向けた、東京都の積極的な関与に期待したい。	多様なモビリティの駐車に係る国の検討状況を把握し、適宜必要な調整を実施してまいります。
駐車場関連データの国際統一規格化の動きに対し、協力すべきである。	今後の取組を進めるにあたり、頂いた御意見を参考とさせていただきます。
新たな技術等を踏まえ、積極的な社会実験の実施や、支援制度の創設・運用を行ってほしい。	