

「東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）」への意見募集結果

別紙 1

- 意見募集期間：令和 8 年 6 月8日（月）から令和 8 年 7 月8日（水）まで
- 意見提出者数：48（個人13、法人35）
- 意見提出件数：188件（「東京都駐車場条例の見直しの考え方（案）」とは関連のない意見1件を含んでいます。この意見は公表の対象外としています。）

該当箇所		No.	意見	都の見解
一般駐車施設の附置義務基準	P.5	1	共同住宅で敷地内に「カーシェアリング用車室」および「EV急速充電設備」を導入した場合に、附置義務台数を明確に減免・緩和できる規定（インセンティブ制度）の創設を要望します。	カーシェアリング用車室やEV急速充電設備の導入については、脱炭素化や新たなモビリティの普及の観点から重要な取組であると認識しています。一方、附置義務基準は地域ごとの駐車需要等に対応する制度であるため、御提案のような一律の減免・緩和措置とすることは難しいと考えております。なお、EV充電設備の整備などについて東京都では補助制度を設けています。
	P.5	2	激変緩和の計算方法について、特定用途でも4分の3の緩和がかかるようにしてほしいです。	駐車場整備地区等の激変緩和係数式の分母において、附置義務対象建築物の非特定用途の面積については、特定用途の面積に換算するため、4分の3を乗じることとしています。令和 7 年 3 月の駐車場法施行令の改正において共同住宅が特定用途に追加されましたが、国は標準駐車場条例の改正において激変緩和の考え方について共同住宅は非特定用途と同様の扱いとしています。また共同住宅以外の特定期用途については4分の3は適用されません。都においても同様としています。
	P.5	3	大規模事務所の床面積に応じた面積調整率は今までどおり、変わらないということでもよろしいでしょうか。	大規模事務所の面積調整率は変更ありません。
	P.5	4	大規模な事務所の面積調整率については、従前どおりの運用で変更はないでしょうか。附置義務台数が利用実態に比して過大とならないよう適切にお取り計らいの程、よろしくお願い致します。	
	P.5	5	市部の新基準案である「350㎡ごとに1台」を、区部（450㎡ごとに1台）と同程度まで更に緩和することを求めます。	都は過年度に実態調査を実施し、有識者等の意見を聴きながら検討を重ね、見直しの考え方(案)でお示した附置義務基準を設定しました。なお、各地域ルールの協議会で協力金に関する規定を設けている場合もありますが、東京都駐車場条例においては附置義務基準に関し金銭の授受を伴う制度は設けておりません。
	P.5	6	都心の附置義務基準については半分にするとか、撤廃するべきです。	
	P.5	7	地域ルールで台数を削減した場合は金銭負担もあるため、条例の附置義務台数は実態に即した基準にしてほしいです。	
	P.5	8	対象床面積は、延床面積ではなく専有面積としてほしいです。	
	P.5	9	附置義務基準は、現在の基準の概ね 3 分の 1 程度まで縮減することが望ましいと考えます。	
	P.5	10	最近では 7 ～ 8 割が普通自動車となっていて小型自動車用の車室が多い状況では危険な事態が発生するため、車室の大きさは、普通自動車を基準とするよう改めるべきです。	東京都駐車場条例は駐車場法第20条の規定に基づき、交通の発生源である建築物に駐車需要に対応した必要最低限の駐車施設の設置を義務付けるものであり、普通車サイズ(2.5m以上× 6 m以上)の割合を3割以上と定めていますが、3割を超えて普通車サイズとして整備することを妨げるものではありません。
	P.5	11	新築時の原単位削減が、社会経済状況の変化に応じ、利用実態調査に合わせて見直しがなされることは賛同します。	賛成の御意見として承りました。
	P.5	12	利用実態調査結果を踏まえた一般駐車施設の附置義務基準の緩和について賛成します。	
	P.5	13	駅周辺等の駐車場整備地区以外の基準変更がないことについて、実態とのかい離が生じないか今後も定期的な調査等による継続的な見直し検討をお願いします。	これまでも適宜適切に見直しを行ってきており、御意見として承ります。
	P.5	14	今回の見直しの方向性に賛同するとともに、今後も利用実態調査を継続し、駐車需要の変化に応じて附置義務基準を適宜見直していくことを希望します。	
	P.5	15	1 LDKや 2 LDKを中心とする共同住宅では、実際の利用実態を上回る附置義務となる事例が少なくないと考えます。利用されない駐車施設についても維持管理費等の負担が継続的に発生することや、今後の自動車保有率の低下、カーシェアリング等の普及を踏まえ、利用実態を継続的に把握し、更なる附置義務基準の見直しの検討をお願いします。	
	P.5	16	鉄道駅への近接性、公共交通の利便性、周辺駐車場の供給状況等を総合的に勘案し、地域特性に応じて附置義務を更に緩和できる制度、又は一定の条件を満たす場合には附置義務そのものを適用しないことを可能とする制度について検討いただきたいです。	東京都駐車場条例では一般の附置義務基準とは別に区市がその地域特性に応じた附置義務基準を定めることができる地域ルール制度を設けています。地域や街区全体での駐車場の共同化・集約化などについては、地域の特性に合わせ、地域ルールの中で柔軟に運用することができる制度となっています。また、今回の改正で区市が駐車場法第20条に基づく条例を制定し独自に附置義務基準を定めた場合は東京都駐車場条例の適用除外となり、区市においてきめ細かな基準の設定が可能です。
	P.5	17	エリアによって駐車場ニーズがかなり異なるので、「区部」で一律に緩和というよりはエリア特性を鑑みて今後更なる緩和を検討して欲しいです。	
	P.5	18	施設規模や地域特性に応じて、駐車台数の増減を割合で評価・管理する仕組みの構築が必要です。今後は、自動車依存の低減、脱炭素化の推進、都市空間の有効活用を同時に実現する観点から、駐車場附置義務制度全体の見直しを進めるべきです。	

該当箇所		No.	意見	都の見解
一般駐車施設の附置義務基準	P.5	19	一定の利用実績又は運用計画を満たすカーシェアリングを導入する共同住宅については、附置義務駐車台数を減ずることができる制度の創設について検討してください。	既存建築物における駐車施設の台数を減じる場合の認定基準については技術的助言（平成31年3月25日付30都市建企第1359号）で示しております。
	P.5	20	維持管理費がかかり続けることや、駐車需要が減ることも考えられることから、将来的に共同住宅の附置義務台数の要件を450㎡から緩和できる規定を設けてほしいです。	
	P.5	21	「旅館・ホテル等用途」特有の駐車場要件に応え、より適切な駐車場整備の推進のため、「旅館・ホテル等用途」の原単位を設定してほしいです。	用途の区分については国の標準駐車場条例を参考として設定しています。
	P.5	22	駐車場整備地区等に「3路線以上の鉄道が結節する交通利便性の高い鉄道駅を中心とする半径500m以内の区域」を追加してほしいです。	駐車場条例第17条から第17条の4までにおいて、鉄道駅等からおおむね半径500m以内の範囲において、地域の特性に合わせ、地域ルールの中で柔軟に附置義務基準の設定が可能となっています。
	P.5	23	周辺地区又は自動車ふくそう地区に「3路線以上の鉄道が結節する交通利便性の高い鉄道駅を中心とする半径500m以内の区域」を追加してほしいです。	
	P.5	24	周辺地区又は自動車ふくそう地区に「3路線以上の鉄道が結節する交通利便性の高い鉄道駅を中心とする半径500m以内の区域」を追加してほしいです。 地区区分だけではなく、交通利便性や実際の駐車需要を踏まえた実態に即した緩和の考え方を制度に盛り込んでいただくことを要望します。	
	P.5	25	大病院だと駐車場が過剰であり、駅に近い場合や周囲に駐車場がある場合など利用実態に合っていません。駐車場整備地区等の見直しが必要と考えます。	
	P.5	26	一般駐車施設の附置義務基準を見直す駐車場整備地区等に都市再生緊急整備地域を追加してほしいです。	都市再生特別措置法においては、「都市再生緊急整備地域内の区域について、商業施設、業務施設その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途の施設の集積の状況、当該施設の周辺における道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況その他の事情を勘案し、一般駐車施設、荷さばき駐車施設の他の駐車施設の種類ごとに駐車施設を適切な位置及び規模で配置することが当該都市再生緊急整備地域の都市機能の増進を図るため必要であると認めるときは、地域整備方針に基づき、駐車施設の種類ごとの配置に関する計画を作成することができる」とされています。 条例第17条の6の規定により、都市再生緊急整備地域内において、都市再生特別措置法に基づき、地域の特性に合わせ、地域ルールの中で柔軟に附置義務基準の設定が可能となっています。
	P.5	27	隔地駐車場を認め、認定基準を明確化すべきです。	隔地駐車場の取扱については技術的助言（平成26年4月1日付25都市建企第1211号）で示しております。
	P.5	28	特に障害者用駐車場は屋根の需要が多く寸法も広いため、車室の寸法に屋根の柱を含んでも良いこととしてほしいです。	車室の規模については、車椅子使用者が自由に乗降できる構造として設定していますので、ご理解いただけますようお願いいたします。
	P.5	29	軽自動車やコンパクトカーなど小型車の割合が多い実態があり、駐車スペースの割合やバリエーションの緩和があってもいいと考えます。	条例第17条の5においては、一般駐車施設のうち、普通車用車室の数は3割以上としており、それ以外については小型車用車室を可能としています。
	P.5	30	地域ルールで求めている協力金の制度は廃止または大幅な見直しが必要です。	東京都駐車場条例においては附置義務基準に関し金銭の授受を伴う制度は設けておりません。なお、地域ルールにおいては各協議会においてルールが定められており協力金に関する規定を設けているものもあります。

該当箇所		No.	意見	都の見解
荷さばき駐車施設の附置義務基準	P.7	31	直ちに10台上限を廃止するのではなく、建築物の規模などに応じた実態に即した附置義務基準とする必要があります。	荷さばき駐車施設の附置義務基準については、都内における利用実態調査等を踏まえ見直しを行っています。また、実態調査において、10台を超えて利用されている実態が確認されたため、10台上限の規定を廃止することとしました。なお、大規模事務所に係る面積調整率や小規模建築物に係る激変緩和係数については変更はありません。
	P.7	32	附置台数の検討に当たっては、荷さばき駐車施設の配置や共同配送の活用等の工夫についても物流の効率化に資するものとして評価の対象としてほしいです。	
	P.7	33	近年ではデジタル技術を活用した物流マネジメントなど荷さばきスペースを効率的に運用することが可能となっていることから、DXを活用した効率的な運用を実施する建築物について附置義務の緩和や代替措置として評価できる制度の導入について検討いただきたいです。	
	P.7	34	近年、大規模建物では館内物流により処理しており、新基準において10台を超える附置が必要となる規模の当社物件において、現行上限の10台の設置で不足している実態はありません。どのような利用実態調査に基づき、上限値10台撤廃の判断に至ったかの根拠を明確に示してほしいです。	御協力いただいた建物において調査員が平日、休日それぞれ1日駐車場の利用の実態を調査し、10台を超えて利用されている実態が確認されたため、10台上限の規定を廃止することとしました。 なお、大規模事務所にかかる面積調整率や小規模建築物に係る激変緩和係数については変更はありません。
	P.7	35	10台上限を廃止するのではなく、一定の上限を設定してほしいです。	過年度に実施した利用実態調査において、10台を超えて利用されている実態が確認されたため、10台上限の規定を廃止することとしました。なお、大規模事務所にかかる面積調整率や小規模建築物に係る激変緩和係数については変更はありません。
	P.7	36	上限なしとするのではなく15台とするなど、実態に即した台数設定としてほしいです。	
	P.7	37	荷さばきスペースの義務化は必要だが、小型車での配送の実態も鑑みて設定してほしい。10台上限の規定を残してほしいです。	
	P.7	38	荷捌き駐車施設の附置台数を規定式で算定した値に対し、10台を超え20台以下の部分は2分の1、20台を超える部分については4分の1を乗じた台数に低減して附置すべき台数の下限台数を算定する方式としてほしいです。	
	P.7	39	大規模開発では附置義務台数が過大となることが懸念されます。そのため、対象面積を専有面積とする、10台の対象面積規模を定めて超える場合の緩和係数を設定するなどしてほしいです。	10台を超える部分については、一定の条件の範囲で普通車サイズも可能とするようにします。 荷さばきのための駐車施設及び一般の駐車施設は、それぞれの駐車施設の使用目的から兼用することはできません。
	P.7	40	共同住宅以外の用途においても実態に即して普通車サイズを一定割合認めてほしいです。	
	P.7	41	荷さばき車のサイズの実態に合わせ、必要な設置台数の車室面積を見直してほしいです。	
	P.7	42	10台を超える台数について、車室の寸法を3m×6m以上とすること、一般駐車施設と兼用することも可能としてほしいです。	利用実態調査において駐車施設が不足している傾向がみられた地域・用途について、附置義務基準を見直しています。 大規模事務所においては、他の用途と異なり、面積の増加に比例して駐車需要が増加していかない実態があるため、面積調整率を設定しています。また、見直しの考え方（案）において、共同住宅についても戸数調整率を設定することとしています。 なお、荷さばき駐車施設が10台を超える部分については、一定の条件の範囲で普通車サイズも可能とするようにします。
	P.7	44	増築・用途変更の際に荷さばき駐車施設を増設する必要がある場合、共同住宅と同様に隔地の認定ができるでしょうか。	
	P.7	45	荷さばき駐車施設の隔地ができるのは共同住宅のみでしょうか。	
	P.7	46	ホテル用途については他用途とは荷さばきの発生時間帯や利用形態が大きく異なるため、施設ごとの利用実態を踏まえた附置義務基準を設定してほしいです。	用途の区分については国の標準駐車場条例を参考として設定しています。
	P.7	47	建築物の規模や用途、立地特性、類似物件の運用実態などを総合的に勘案し、緩和係数や地域ルールの適用がなくとも個別に緩和を認めるなど柔軟な運用としてほしいです。	東京都駐車場条例では一般の附置義務基準とは別に区市がその地域特性に応じた附置義務基準を定めることができる地域ルール制度を設けています。地域や街区全体での駐車場の共同化・集約化などについては、地域の特性に合わせ、地域ルールの中で柔軟に運用することができる制度となっています。 また、今回の改正で区市が駐車場法第20条に基づく条例を制定し独自に附置義務基準を定めた場合は東京都駐車場条例の適用除外となり、区市においてきめ細かな基準の設定が可能です。

該当箇所		No.	意見	都の見解
共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加	P.10	48	他自治体で設定されている敷地面積の下限（1,000㎡以下は対象外）を設定してほしいです。	荷さばき駐車施設の附置義務については、国の技術的助言において敷地面積に関する考え方が示されていますが、一律に適用すべき基準ではなく、地域の実情を踏まえて定めることが適当とされています。 東京都では、高容積率の地域が多く、比較的小規模な敷地においても大規模な建築物が建設される実態があります。このため、敷地面積による一律の下限は設けず、建築物の用途や規模等を基に適用対象を定めています。
	P.10	49	標準駐車場条例技術的助言には、敷地面積1,000㎡と記述されております。 敷地面積の下限は1,000㎡程度にしていきたいです。	
	P.10	50	特に23区内では狭小敷地での建築が多く、緑地や空地など他の法令・条例上の要件も満たす必要があり、荷さばき駐車施設の整備は困難な場合があることから、条例の適用に当たっては延べ面積だけでなく、敷地面積についても下限（例：1,000㎡以上）を設けることを要望します。	
	P.10	51	敷地面積が一定規模以下の共同住宅については附置義務の対象外とすること、又は敷地規模に応じて附置義務基準を緩和する制度を設けることを要望します。あわせて、本制度が適用される用途地域についても、その対象範囲を条例又は技術的助言等において明確に示し、建築計画段階で判断できるようにすべきです。	
	P.10	52	増築や大規模修繕・模様替えに該当しない工事や用途変更等で戸数を増やし（共同住宅300戸＋事務所1室から共同住宅301戸への用途変更等）、荷さばき駐車施設の附置義務台数が増加した場合の適用はどのようになりますか。	条例第17条の4の規定により、増築又は大規模修繕・大規模模様替えに該当する用途変更でない場合は、新たな駐車施設の附置は発生しません。
	P.10	53	共同住宅と店舗といった複合用途の附置義務台数の算出はどのようにするのですか。共同住宅と店舗はそれぞれの用途の床面積で切り離して算出するのでしょうか。	複合用途における附置義務台数は、共同住宅以外の部分は各用途ごとの床面積を基準値で除して得られた数値と、共同住宅の部分は戸数を基準値で除して得られた数値とを合計した値（当該数値に小数点以下の端数があるときは、その端数を切り上げるものとする。）が附置義務台数となります。
	P.10	54	共同住宅への荷さばき駐車施設の附置義務を導入する場合には、第17条の2、別表第6注記に規定されている附置義務台数の算定方法との関係性を明確に整理することを要望します。	
	P.10	55	共同住宅は戸数、それ以外の用途は延床面積で附置義務台数を算定することとなるが、複合用途の場合はどのように算定すべきでしょうか。	
	P.10	56	普通車サイズの荷さばき駐車施設については、条例第17条に基づく一般駐車施設と兼用できるのでしょうか。また、機械式駐車施設の可否やエントランスへの近接性など、一般駐車施設とは異なる設置基準が設けられているのか明確にしていきたいです。	荷さばき駐車施設の台数は一般駐車施設の台数の内数とすることができますが、荷さばき専用の車室として確保する必要があります。 また、条例第17条の5の規定により特殊の装置を用いることができる駐車施設は一般駐車施設及び障害者用駐車施設のみです。場所については、配達の便の良い位置とすることが望ましいと考えます。
	P.10	57	接道部の長さによって緩和基準が欲しいです。	接道条件等により敷地内に駐車施設を設けることが難しい場合で特にやむを得ないと認めたときは隔地により敷地外に駐車施設を設けることができます。
	P.10	58	住戸によっては小さいワンルームから大きいファミリータイプまであり、建物の収容人員が異なり同様に扱えないため、細かく基準を設けるべきではないでしょうか。	住宅への配送は世帯数に比例し、配達時間、駐車時間も同様に比例する傾向にあることから、戸数に基づき必要となる駐車施設の台数を設定するとともに、現行の床面積の要件に戸数の要件も追加しています。令和7年3月に改正された国の標準駐車場条例において、同様の基準が定められています。
	P.10	59	同じ戸数の共同住宅であっても住戸の床面積によって配送需要は大きく異なることから、床面積の小さい住戸（小規模住戸）については0.5戸換算とするなど、戸数のみを基準とする制度ではなく、配送実態、建物規模及び地域特性を踏まえた柔軟な附置義務基準を設けることを要望します。	
	P.10	60	ワンルームマンションやファミリー向けマンションなど多様な形態がある中、一律に基準をかけるのはどうなのでしょう。	
	P.10	61	荷さばき駐車施設を附置義務内数に含め、かつ駐車スペースを2.5m×6mとして扱えればと思います。	現行の東京都駐車場条例でも荷さばき駐車施設の附置義務台数は一般の駐車施設の附置義務台数の内数とすることができます。 また、荷さばき駐車施設の規模は幅3m以上×奥行7.7m以上×高さ3.2m以上とし、建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ない場合は、幅4m以上×奥行6m以上×高さ3.2m以上とすることができます。 なお、共同住宅においては上記の規模の駐車施設は住戸数300戸以下で1台以上、301戸以上で2台以上としそれ以外の車室は幅2.5m以上×奥行6m以上としています。

該当箇所		No.	意見	都の見解
共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加	P.10	62	対象規模に「50戸以上」とありますが、新基準には「100戸ごとに1台」とあり、整合していません。既存のマンションでは、1台ですら設置するのは困難であり現実的ではありません。対象規模は一律100戸以上にした方がよいと思います。	附置義務台数は100戸ごとに1台としており、戸数を100で除して得た数値に小数点以下の端数がある場合は、その端数を切り上げるため、50戸以上100戸以下の共同住宅については1台の設置が必要となります。 なお、新築・増築又は大規模修繕・大規模模様替えを伴う用途変更をする場合に荷さばき駐車施設の附置を求めるものであり、既存の対象規模の共同住宅全てに附置を義務づけるものではありません。
	P.10	63	複合用途建築物については、敷地内に2台以上の荷さばき駐車施設を確保している場合、2トン車サイズではなく普通車サイズでの整備を認めるべきです。	複合用途の建築物においては、共同住宅の2トン車サイズの荷さばき駐車施設の台数はその他の用途の荷さばき駐車施設の内数とすることを可能とるようにします。 ただし、建築物の各用途で用いられる2トン車サイズの荷さばき車両が適切に駐車施設を利用できるよう運用する必要があります。
	P.10	64	普通車サイズの荷さばき施設については、隔地のみならず機械式駐車場も対象とすべきです。	荷さばき駐車施設は、車室で荷物の出し入れを行う必要があり、機械式とすると荷さばき作業ができないため、機械式の認定の対象とはしません。
	P.10	65	機械式駐車場内に荷さばき駐車場（普通車サイズ2.5m以上×6.0m以上）を設置可とできないでしょうか。	
	P.10	66	2トン車を前提とした車室確保は都市部の建築実態に対して過大な制約となるため、地域やグレード等の実態に応じた緩和を求めます。特に都市部においては軽貨物車による配送が中心であり、敷地制約も大きく異なることから、全国一律の国基準ではなく、地域特性や運用による対応を前提とした柔軟な基準を検討いただきたいです。	東京都駐車場条例では一般の附置義務基準とは別に区市がその地域特性に応じた附置義務基準を定めることができる地域ルール制度を設けています。地域や街区全体での駐車場の共同化・集約化などについては、地域の特性に合わせ、地域ルールの中で柔軟に運用することができる制度となっています。 また、今回の改正で区市が駐車場法第20条に基づく条例を制定し独自に附置義務基準を定めた場合は東京都駐車場条例の適用除外となり、区市においてきめ細かな基準の設定が可能です。
	P.10	67	一般駐車施設の附置義務規準を緩和することについては賛成しますが、「共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加」については反対します。	共同住宅は宅配便等の配送需要を発生させる施設であり、配送車両による路上駐車の一因となり得ることから、建物側において必要な荷さばき駐車施設を確保することが有効です。 都は過年度に実態調査を実施し、国の標準駐車場条例を参考に、有識者等の意見を聴きながら検討を重ね、見直しの考え方(案)でお示しした附置義務基準を設定しています。
	P.10	68	荷さばき駐車施設の附置に伴う負担は居住者に転嫁される一方、制度導入による便益は物流事業全体に及ぶものであり、受益と負担の均衡の観点から課題があります。また、アフォーダブル住宅の供給促進といった東京都の住宅政策との整合性にも十分配慮する必要があることから、制度導入に当たっては住宅政策への影響を慎重に検証することを要望します。	
	P.10	69	配送事業者の利用ルール、事故防止対策、指導体制、相談窓口等の環境整備を行政があらかじめ行わない限り、共同住宅への附置義務化は慎重であるべきと考えます。	荷さばき駐車施設の附置は、配送需要に伴い発生している路上駐車を抑制し、交通の安全及び円滑化を図ることを目的とするものです。配送車両は荷さばき駐車施設の有無にかかわらず共同住宅へ配送のため来訪するものであり、本制度はそれらの車両を道路上ではなく敷地内で受け入れるための環境整備を求めるものです。 また、配送車両の利用マナーや交通安全の確保は重要な課題であると認識していますが、事故発生時の責任関係や施設管理については、他の駐車施設と同様に既存の法令や管理体制に基づき対応されるものと考えています。 なお、荷さばき駐車施設の整備により、配送車両の路上駐車や道路上での荷物の積み下ろしが減少することで、歩行者、自転車及び居住者の安全性向上も期待されます。 このため、利用ルール等に関する課題への対応は重要であるものの、それらを理由として荷さばき駐車施設の附置義務化の必要性が否定されるものではないと考えています。
	P.10	70	荷さばき駐車施設の整備を新たに義務付けることは、設計上の制約や建設コストの増加を招き、マンション再生の円滑な推進に影響を及ぼすおそれがあります。そのため、国及び東京都が進めるマンション再生政策との整合性を十分に踏まえ、本制度の導入については慎重に検討していただきたいと考えます。	共同住宅は宅配便等の配送需要を発生させる施設であり、配送車両による路上駐車の一因となり得ることから、建物側において必要な荷さばき駐車施設を確保することが有効です。 また、建替え後も配送需要は存在するため、再生されたマンションにおいて適切な荷さばき環境を確保することは、持続可能なマンションストック形成にも資すると考えています。

該当箇所		No.	意見	都の見解
共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加	P.10	71	物流効率化の推進は重要ですが、新築や増改築を行う共同住宅の居住者のみに新たな整備負担を求めるよりも、再配達削減に向けた普及啓発など、物流事業者や行政が主体となって取り組む施策を優先的に推進すべきです。これらの施策は、住宅価格や家賃への影響を抑えながら物流効率化を図ることができ、費用対効果の面でも有効であると考えます。	共同住宅は宅配便等の配送需要を発生させる施設であり、配送車両による路上駐車の一因となり得ることから、建物側において必要な荷さばき駐車施設を確保することが有効です。 なお、東京都においては、再配達削減に向けた普及啓発を行う「東京物流ビズ」を展開し、宅配便の日時指定、置き配、宅配ボックスの活用等について広く都民への周知を行っているほか、宅配ボックスやオープン型宅配ロッカーの利用促進にも取り組んでいます。 また、物流の効率化に向け、東京都においては貨物車駐車スペースの提供事業などの施策を推進しており、国においても再配達削減に向けた受取方法の多様化や宅配ロッカーの活用促進等の取組が進められています。
	P.10	72	居住者の安全・安心の観点で、東京都駐車場条例の改正までに、東京都主導による配送事業者の利用ルールの策定や指導・勧告体制の構築、区分所有者や賃借人等の居住者からの相談窓口の設置等を行うことを要望します。	配送事業者の利用ルールの策定や運用、居住者からの相談対応等については、建築物の所有者、管理組合、管理会社等が主体的に行うべき事項であり、東京都が一律に管理することは適当ではありません。なお、制度の円滑な運用に資するよう、必要に応じて技術的助言やガイドライン等による周知を行ってまいります。 なお、本改正については既存建築物に遡及して荷さばき駐車場の附置義務が課されるものではありません。
	P.10	73	実際のラストマイル配送では、軽貨物自動車や普通乗用車の利用が中心であり、大型車両への需要は必ずしも高くありません。このため、制度を導入する場合であっても、共同住宅における２トン車対応車室については努力義務にとどめる、又は301戸以上の共同住宅に限って1台とするなど、実態に即した柔軟な基準としていただくことを要望します。	荷さばき駐車施設の規模及び台数については、共同住宅における配送需要の増加、路上荷さばきの発生状況等を踏まえ、建築物において必要な荷さばき空間を確保する観点から設定しています。 荷さばき駐車施設は、宅配便による配送だけでなく、引越し、設備機器等の搬入出その他の荷さばき需要にも対応するための施設であり、特定の車種や利用形態のみを前提としているものではありません。 宅配事業者へのヒアリングでも２トン車サイズの車室が必要と確認しています。
	P.10	74	複数台の荷さばき駐車施設を設ける共同住宅の場合、全ての車室に一律で3.2m以上の高さを求める必要性は低いと考えます。はり下高さ3.2m以上の車室は努力義務にとどめる、又は301戸以上の共同住宅に限り１台のみとするなど、柔軟な基準とすることを要望します。また、奥行7.7mについても共同住宅の配送実態に照らして過大であるため、軽貨物自動車や普通乗用車の利用実態を踏まえた規模へ見直すことを要望します。	荷さばき駐車施設の規模については、国の標準駐車場条例及び技術的助言を参考に設定しています。都が実施した利用実態調査や配送事業者へのヒアリングでは、小型車による配送が多い実態が確認されており、このため、２トン車サイズの車室の割合は国が示す標準的な基準よりも抑えた内容としています。 なお、はり下高さ3.2mは２トン車サイズの車室の規模であり、普通車サイズの車室には高さの規定を設けていません。
	P.10	75	建築主ごとに隔地駐車場を整備するのではなく、地域内の既存の時間貸し駐車場や月極駐車場を物流事業者が共同利用できる仕組みを構築し、行政が制度面や財政面から支援する方が効率的かつ現実的であると考えます。また、一部の共同住宅のみに整備を義務付けるよりも、既存ストックを活用した面的な物流基盤を整備する方が、都市政策及び住宅政策の両面から合理的であると考えます。	荷さばき駐車施設の附置義務は、当該建築物において発生する荷さばき需要に対応し、路上荷さばきの抑制や交通環境の改善を図ることを目的とするものです。既存の駐車場は、その位置や利用条件等が建築物ごとに異なることから、建築物において発生する荷さばき需要への対応を一律に代替できるものではないと考えています。 このため、東京都駐車場条例においては、建築物の荷さばき需要に応じた荷さばき駐車施設の確保を基本としています。
	P.10	76	既存共同住宅において増築や用途変更等を行う際に荷さばき駐車施設の附置義務が適用されると、多額の費用負担や構造上の制約により建築行為を断念せざるを得ない事例が生じることが懸念されます。附置義務が既存ストックの更新を妨げることは望ましくないため、既存共同住宅の増築や用途変更等については、荷さばき駐車施設の附置義務の適用対象外とする、又は努力義務にとどめることを要望します。	既存建築物において、増築又は大規模の修繕若しくは大規模の模様替を伴う用途変更により新たに障害者用駐車施設及び荷さばき駐車施設の設置が必要となる場合で、建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ないときは、はり下高さの基準を緩和することができる規定を追加します。

該当箇所		No.	意見	都の見解
共同住宅への荷さばきのための駐車施設の附置義務の追加	P.10	77	対象となる車両や利用目的が明確ではないため、管理組合ごとに異なる運用が行われ、配送事業者との間で利用上のトラブルが生じることが懸念されます。東京都において荷さばき駐車施設の利用対象車両や利用目的の標準的な考え方を整理し、条例本文や解説、技術的助言等で明確に示すことを要望します。	管理者が支障がないと認めた場合には引越し、住民の送迎など荷さばき以外の需要に柔軟に対応することも可能と考えます。 荷さばき駐車施設の利用対象車両及び利用目的に関する基本的な考え方については、今後、技術的助言やガイドライン等において示していく予定です。
	P.10	78	あらかじめ荷さばき駐車施設の利用ルールを明確に定めておかなければ、居住者と配送事業者との間でトラブルが発生するおそれがあります。このため、東京都において、重要事項説明や管理規約・使用細則に記載すべき事項の標準例を整備することを要望します。	分譲マンションにおける管理規約や使用細則の内容については、区分所有者等による管理運営の中で決定されるものであり、また、重要事項説明についても関係法令に基づき適切に対応されるものと認識しています。 このため、東京都駐車場条例の見直しに際して、荷さばき駐車施設に関する重要事項説明、管理規約又は使用細則の標準例を整備することは考えておりません。
	P.10	79	荷さばき駐車施設については建築基準法施行令第2条第1項第4号イに基づく容積率不算入制度の別枠で取り扱うことや、都市計画制度・建築基準法第52条第14項に基づく許可制度等を活用し、建築主の負担増とならない制度とすることを要望します。	荷さばき駐車施設については、建築基準法令に基づく容積率制度との整合を図りながら運用することとしており、既に5分の1までの容積不算入制度がある中、御提案のような荷さばき駐車施設に係る新たな容積率緩和措置や別枠での容積率不算入措置を設けることは東京都駐車場条例ではできません。
	P.10	80	荷さばき駐車施設については、東京都建築安全条例第10条の2の対象床面積から除外すること又は同等の緩和措置を講じることを要望します。また、接道部緑化率については、荷さばき駐車施設の出入口部分を算定対象から除外することを明確化するとともに、壁面緑化や屋上緑化への振替を柔軟に認めるなどの特例措置を設けることを要望します。さらに、避難動線との兼用を行わないことを条件として、自主管理空地等との兼用利用を認めることを要望します。	荷さばき駐車施設の計画に当たっては、東京都建築安全条例その他の関係法令等との整合を図りながら、建築物ごとの敷地条件や建築計画を踏まえ適切に配置されるものと考えています。 御指摘の東京都建築安全条例における規制、緑化に関する基準、自主管理空地等との関係については、それぞれの制度趣旨に基づき運用されるべきものであり、荷さばき駐車施設の設置を理由として新たな適用除外や特例的な緩和措置を設けることは考えておりません。
	P.10	81	共同住宅についても荷さばき駐車施設を一般駐車施設の附置義務台数の内数として算定できることを、条例本文や逐条解説、技術的助言等において明確に示すことを要望します。	現行の東京都駐車場条例でも荷さばき駐車施設の附置義務台数は一般の駐車施設の附置義務台数の内数とすることができ、共同住宅においても同様です。
	P.10	82	少なくとも100戸以下の共同住宅については2トン車対応の基準を適用除外とすること、又は戸数にかかわらず荷さばき駐車施設の設置台数を最大1台とすることを要望します。	荷さばき駐車施設の規模については、共同住宅における荷さばき需要の実態や物流の円滑化の観点を踏まえ設定しています。 また、一定規模以上の共同住宅については、宅配便による配送などの荷さばき需要に対応するため、荷さばき駐車施設を確保する必要があると考えています。
	P.10	83	荷さばき駐車施設の設置基準が強化される場合には、接道部緑化率や緑化面積の一部減少を認めることを求めます。	緑化に関する基準については、それぞれの制度趣旨に基づき運用されるべきものであり、荷さばき駐車施設の設置を理由として新たな適用除外や特例的な緩和措置を設けることは考えておりません。
	P.10	84	近隣に大規模マンションや物流拠点があり荷さばき機能が確保されている場合や、第一種低層住居専用地域などについては、附置義務を緩和することを要望します。	荷さばき駐車施設の附置義務は、当該建築物において発生する荷さばき需要に対応し、路上荷さばきの抑制や交通環境の改善を図ることを目的としていることから、原則として建築物ごとに必要な施設の確保を求めていることとしています。 また、附置義務の対象区域については、交通環境や土地利用の状況等を踏まえて定めています。
	P.10	85	荷さばき駐車施設の隔地は現実的ではないと考えます。	隔地については、建築物の構造及び敷地の位置により特にやむを得ないと認める場合に限る補完的な措置として位置付けております。
	P.10	86	隔地について、具体的な認定基準（隔地先距離、必要な措置等）はありますか。	建築物の構造及び敷地の位置により特にやむを得ないと認める場合に、敷地からおおむね50m以内の場所への隔地を認定します。
	P.10	87	前面道路が狭く、大型車両が入って来られない場合など、荷さばき駐車施設の大きさ等、隔地以外に緩和規定を設けることはありますか。	やむを得ず設置できない場合には認定で緩和する規定を設ける予定ですが、標準的な2トン車の場合、幅員4mの道路は通行可能と考えます。

該当箇所		No.	意見	都の見解
既存の 附置義務 駐車施設 の緩和に 係る規定 の追加	P.11	88	附置義務駐車施設の緩和制度を適用する場合に、荷さばき駐車施設及び障害者用駐車施設についても附置義務の対象となるのか、その取扱いを明確にしていきたいです。	荷さばき駐車施設及び障害者用駐車施設に係る規定は、新築、増築等により附置義務の対象となる建築物に適用されるものであり、既存建築物に新たな義務を課すものではありません。このため、既存建築物は、新築、増築等を伴わない限り、新たにこれらの附置義務を負うことはありません。
	P.11	89	駐車施設の台数を附置義務台数未満に減らす場合に、認定基準や申請要件はどのようなものになるのでしょうか。実務上は複数の区で附置義務未満への緩和は認めていないと説明を受けているため、施行細則等で基準等を明示していきたいです。	既存建築物における駐車施設の台数を減じる場合の認定基準については技術的助言（平成31年3月25日付30都市建企第1359号）で示しております。 今回の見直しに伴い、緩和にかかる考え方について技術的助言やガイドライン等でお示しする予定です。
	P.11	90	既存の一般駐車施設について、附置義務基準以上の台数を確保した上で台数を減らし、駐輪場やシェアモビリティに振替する場合にも届出で足りることとする見直し趣旨と理解してよいでしょうか。	御指摘の事項については届出で足りるものと考えます。 良好な都市環境の形成に資する用途への転用が積極的に行われるよう、転用用途の具体的イメージ、技術的な考え方、補助制度等について、分かりやすく示す技術的助言やガイドライン等を作成し、広く周知してまいります。
	P.11	91	利用実態を踏まえて附置義務台数を見直すことを可能とする制度を創設することについては、社会経済情勢及び駐車需要の変化に対応するものであり、賛成します。	賛成の御意見として承りました。
	P.11	92	認定制度から届出制度への手続緩和については、管理組合の負担軽減や行政事務の効率化の観点から評価します。	
	P.11	93	マンション管理組合が専門家に依頼しなくても容易に手続を行えるよう、届出様式の標準化、必要書類の簡素化、記載例の公表、オンライン申請への対応、相談窓口の整備など、分かりやすく利用しやすい制度とすることを要望します。	届出様式等については、今後規則で定めていきますが、駐車施設の台数を減じるために改修工事等を行う場合は、建築基準法等の関係法令への適合など専門的な知識が必要となるため、通常の改修工事と同様、専門家へ相談するなど適切に対応していただくようお願いいたします。 また、相談・申請の窓口については東京都駐車場条例の見直しと並行して検討してまいります。 見直し後の附置義務基準について、具体的な計算方法や届出の仕方などを分かりやすく示す技術的助言やガイドライン等を作成し、広く周知してまいります。
	P.11	94	既存共同住宅では附置義務駐車施設の利用率が低下しており、駐車施設の廃止や縮小を検討する管理組合が増えています。このため、届出制度の導入に当たっては、管理組合が制度内容を理解しやすく、円滑に手続を行える分かりやすい制度とすることを要望します。	見直し後の附置義務基準について、具体的な計算方法や届出の仕方などを分かりやすく示す技術的助言やガイドライン等を作成し、広く周知してまいります。
	P.11	95	マンション管理組合が各自で届出を行えるよう簡単な方法としてほしいです。	
	P.11	96	届出対象となる行為、必要書類及び届出後の取扱いを明確に示すとともに、マンション管理組合が自ら容易に手続を行えるよう、標準様式や記載例を整備することを要望します。また、関連する届出制度との手続の共通化を図り、提出書類や運用基準を統一することで事務負担の軽減を図るとともに、オンライン申請や電子データによる図書提出など、DXを活用した利便性向上を要望します。	届出様式等については、今後規則で定めていきます。届出制度について分かりやすく示す技術的助言やガイドライン等を作成し、広く周知してまいります。 また、相談・申請の窓口については駐車場条例の見直しと並行して検討してまいります。
	P.11	97	「附置義務基準以上の台数を確保した上で台数を減らす場合」は届出で足りるとされていますが、条文では「必要台数」という用語が用いられており、その関係が必ずしも明確ではありません。このため、どのような場合に認定が必要となり、どのような場合に届出で足りるのか判断に混乱が生じないよう、「附置義務基準以上の台数」と「必要台数」の定義及び相互の関係を明確に整理し、認定・届出の要否基準について分かりやすく解説することを要望します。	御指摘の「必要台数」の考え方や認定・届出の要否については、制度の円滑な運用及び手続の明確化を図るため、技術的助言やガイドライン等において整理し、周知してまいります。

該当箇所		No.	意見	都の見解
既存の 附置義務駐車施設の 廃止時の届出に係る規定の追加	P.12	98	附置義務駐車施設のストックの把握のためであれば、建築計画概要書のように附置義務駐車施設概要書の保存期間等の規定を設けるべきではないでしょうか。	令和7年3月に改正された国の標準駐車場条例において、地方公共団体による既存駐車施設の把握のため、駐車施設廃止時の届出を義務化する規定が追加されました。なお、概要書の受付時点でストックの把握はできるため、保存期間は定めていません。
	P.12	99	届出等によるストックの把握・管理は各行政で行うのでしょうか。	ストックの把握のためのデータの集計・整理や届出の窓口については東京都駐車場条例の見直しと並行して検討してまいります。
	P.12	100	区市では都扱い（延べ面積1万㎡超）建築物の附置義務駐車施設はどのように把握していけばよいのでしょうか。	都が特定行政庁となる延べ面積1万㎡超などの建築物の附置義務駐車施設については、特定行政庁である都がデータの集計・整理を行います。
	P.12	101	大規模な駐車施設で他の敷地の附置義務駐車施設を隔地で当該駐車施設に含んでいる場合には当該駐車施設で賄っている附置義務台数増減の変更も届出を行う必要があると考えます。	隔地先の駐車施設が廃止されることにより、当該駐車施設を隔地先として利用していた建築物が附置義務基準を満たせなくなる場合は①敷地内に不足分を確保する、②新たな隔地先を確保する、③台数を減じる認定をする、のいずれかの対応が必要です。 また、隔地先の駐車施設が廃止された場合において、引き続き附置義務基準を満たしているときであっても、隔地により確保していた駐車施設の台数を減ずることとなるため、届出が必要となります。
	P.12	102	駐車場条例に基づく附置義務駐車場については、指定確認検査機関に駐車台数の報告義務がないため、区では現状の台数を正確に把握していません。そのような状況で、駐車場の廃止のみを届出対象として報告義務を課すことには疑問があります。	これまでも国による自動車駐車場年報の調査において駐車場に係るデータの集計・整理をお願いしていたところです。 国の標準駐車場条例に関する技術的助言においても、ストックを適切に把握できるよう、廃止の際の届出を求めることとしており、廃止の報告義務を課すこととします。
	P.12	103	廃止の際に知事に届け出ることとされていますが、届出者が東京都へ直接提出するのか、それとも区市町村を経由して提出するのかを明確にしたいです。区市町村を経由する運用とする場合には、その根拠となる条例等の規定を示していただくよう要望します。	届出の窓口については東京都駐車場条例の見直しと並行して検討してまいります。
荷さばきのための駐車施設の車高に係る基準の変更	P.12	104	複数台の荷さばき駐車施設を設ける共同住宅であっても、全ての車室に一律で3.2m以上の高さを求める必要性は低いと考えます。はり下高さ3.2m以上の車室は努力義務にとどめる、又は301戸以上の共同住宅に限り1台のみとするなど、柔軟な基準とすることを要望します。また、奥行7.7mについても共同住宅の配送実態に照らして過大であるため、軽貨物自動車や普通乗用車の利用実態を踏まえた規模へ見直すことを要望します。	荷さばき駐車施設の規模については、国の標準駐車場条例及び技術的助言を参考に設定しています。都が実施した実態調査や配送事業者へのヒアリングでは、小型車による配送が多い実態が確認されており、このため、2トン車サイズの車室の割合は国が示す標準的な基準よりも抑えた内容としています。 なお、はり下高さ3.2mは2トン車サイズの車室の規模であり、普通車サイズの車室には高さの規定を設けていません。
	P.12	105	共同住宅における荷さばき需要の多くは小口配送であり、軽貨物車両を活用した物流体制が定着しているため、全ての荷さばき駐車施設について大型車両を前提とした基準へ見直すことは、実態に比べて過大な整備負担を建築主に課すおそれがあります。	
	P.12	106	現在設計中又は建築確認手続中の共同住宅については、制度改正により設計変更が必要となるなど、建築計画への重大な影響が懸念されるため、共同住宅における車高基準の引き上げは見送ることを要望します。また、仮に導入する場合であっても、努力義務にとどめることや、301戸以上の共同住宅に限定してはり下高さ3.2m以上の荷さばき駐車施設を1台設置することとするなど、一律の義務化ではなく柔軟な運用とすることを強く要望します。	
	P.12	107	新築建築物における計画上の自由度を確保する観点から、荷さばき駐車施設の車高基準については、現行条例と同様に、はり下高さ3.0m以上とすることを要望します。	荷さばき車両の大型化への対応を図るため、国の標準駐車場条例の見直しを踏まえ、荷さばき駐車施設のはり下高さを3.2m以上とすることとしています。なお、新築建築物について高さ基準の緩和は予定しておりません。
	P.12	108	一般的な共同住宅においては、はり下高さ3.2m以上を確保することは計画上の制約が大きく、対応が困難なケースが少なくないため、車高基準については再考を要望します。	

該当箇所		No.	意見	都の見解
障害者用駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更	P.13	109	バリアフリー法における特別特定建築物以外の特定用途建築物（事務所等）については、現行どおり1台以上の整備義務を維持する考えでよいか確認したいです。	御認識のとおりです。
	P.13	110	現行制度では、バリアフリー法令は用途変更にも適用される一方、駐車場条例に基づく附置義務は用途変更には遡及適用されないと理解しています。今回の見直し後において、例えば延べ面積2,000㎡超の事務所の一部を店舗へ用途変更し、バリアフリー法上の特別特定建築物となった場合、バリアフリー法令では障害者用駐車施設が2台以上必要となる一方で、駐車場条例上の障害者用駐車施設の附置義務台数は従前どおり1台のままとなるのか、その取扱いを確認したいです。	大規模修繕・大規模模様替えを伴う用途変更ではない場合、条例第17条の3の規定がかからないため、駐車場条例上は附置義務台数は1台のままとなりますが、バリアフリー法・バリアフリー条例を含む建築基準法等の関係法令に適合する必要があります。
	P.13	111	短時間の荷物配送など利用実態を踏まえ、例えば短時間停車の宅配車両については障害者用駐車スペースの利用を認めるなど、利用実態に即した制度設計とすることを要望します。	荷さばきのための駐車施設及び障害者のための駐車施設は、兼用することはできません。
	P.13	112	障害者用駐車施設の見直しによる台数増及び車高は用途変更・増築等の遡及内容に含まれますか。 上記の場合に敷地内に設置できない場合は隔地による認定になりますか。	特別特定建築物の場合は、バリアフリー法の規定により、台数は用途変更・増築時に遡及されます。この場合において、建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ないときは、はり下高さの基準を緩和することができる規定を追加します。また、障害者用駐車施設については隔地による認定制度はありません。
	P.13	113	障害者用駐車施設について、バリアフリー法の改正内容を踏まえ、はり下高さ2.3m以上の基準を設けることについては基本的に異論ありません。	賛成の御意見として承りました。
	P.13	114	附置義務台数については一律の基準ではなく、共同住宅の規模や立地条件、需要予測、周辺環境等を踏まえ、個別に判断できる制度とすることを要望します。	障害者用駐車施設の附置台数については、バリアフリー法・バリアフリー条例との整合を図る観点から見直しを行うものです。このため、御提案のような附置台数に係る緩和措置その他の柔軟な運用を行うことは難しいと考えられます。
	P.13	115	実際にリフト付き福祉車両の利用希望者が生じた場合に、車高条件を満たす駐車区画を優先的に利用できるよう、管理規約や使用細則に基づく柔軟な運用を認めることについても検討していただきたいです。	障害者用駐車施設の運用方法については、各建築物の利用状況、管理形態等を踏まえ、建築物の所有者、管理組合、管理会社等において適切に定められるべきものと考えています。このため、御提案のような優先利用に関する取扱いを条例で一律に定めることは考えておりませんが、管理規約又は使用細則において適切に運用されることが望ましいと考えています。
	P.13	116	「附置義務台数」を基礎として算定するのか、又は実際の「計画駐車台数」を基礎として算定するのかについて、条例本文又は技術的助言において明確に示し、解釈の相違が生じないよう整理していただきたいです。	算定の基礎となる駐車台数について解釈の相違が生じないよう、条例本文及び技術的助言やガイドライン等においてその考え方を明確に示してまいります。
条例の適用除外規定の新設	P.14	117	特別区及び市が駐車場法第20条に基づき独自の附置義務条例を定める場合に都条例を適用除外とする制度を設けるのであれば、都条例を上回る過度に厳格な附置義務が課されることのないよう、適用除外規定の内容について十分な配慮を要望します。	区市町村が駐車場法第20条に基づき独自の条例を定める場合、その内容は地域の実情を踏まえて各自治体が判断するものです。このため、東京都が区市町村に対して都の基準を上回る要件を設けないよう求めることや、条例の内容を一律に制限することは考えておりません。 なお、区市が駐車場法第20条の規定に基づく条例を定めた場合には、都のHPなどにおいて周知してまいります。
	P.14	118	区市町村が独自の条例を制定する際には、東京都として基本的な考え方や判断基準を統一的に示すとともに、都の基準を上回る追加的・過度に厳しい要件を課することのないよう、技術的助言等により明確に示していただきたいです。あわせて、適用フローや判断基準、代表的な事例を示したガイドラインを整備し、建築主や設計者が適用制度を容易に判断できるようにすることを要望します。	
	P.14	119	「都の条例を適用除外とする」規定については、地域ルール策定・運用拡大の面において、良い影響を及ぼすものと理解してよいでしょうか。	東京都駐車場条例においても、地域ルール制度により地域特性に応じた附置義務基準の設定を可能としていますが、地域ルールは一定の区域を対象として運用するものです。一方、区市が駐車場法第20条に基づき条例を定める場合には、地域の実情に応じて、より広い範囲を対象とした制度を設けることも可能となります。本規定は、こうした地域の実情に応じた多様な駐車場施策を可能とする観点から設けるものです。
	P.14	120	東京都駐車場条例と特別区・市条例の適用関係について場合分けを整理し、条例、技術的助言等において分かりやすく示すことで、建築計画の初期段階から適用制度を適切に判断できるようにしていただきたいです。	東京都駐車場条例と区市の条例との適用関係については、改正条文や技術的助言、ガイドライン等で分かりやすく示します。
	P.14	121	区単位で地域の実情に応じた原単位を設定できるよう、東京都において区と十分に協議・調整を行いながら制度の推進を図っていただくことを要望します。	区市が駐車場法に基づき独自の条例を定める場合には、地域の実情に応じた附置義務制度を設定することが可能です。都としては、地域の実情に応じた駐車場施策が適切に展開されるよう、区市との連携に努めてまいります。
	P.14	122	附置義務がない自治体（港区、新宿区、中央区など）においては、東京都駐車場条例のみが適用されることになるのか、その場合の規制内容を明確に示していただきたいです。	区市が駐車場法第20条の規定に基づく駐車場条例を制定し独自に附置義務基準を定めた場合でなければ、東京都駐車場条例は適用除外となりません。

該当箇所		No.	意見	都の見解
良好な都市環境の形成に資する用途への転用に関する規定の新設	P.14	123	地下駐車場や機械式駐車場など駐車場形式ごとの転用事例の収集・共有を進めるとともに、課題の整理や制度的な改善についてあらかじめ検討していただきたいです。また、「良好な都市環境の形成に資する用途」の具体的内容や考え方について一定の整理を行うとともに、転用を促進するためのインセンティブの導入についても検討を要望します。	東京都駐車場条例見直しの案では既存建築物において、附置義務台数の見直しにより生じる余剰スペースについて、交通、防災、脱炭素、緑化など、良好な都市環境の形成に資する用途への転用を促す規定を新たに設けることとしました。 交通、防災、脱炭素、緑化など、良好な都市環境の形成に資する用途への転用が積極的に行われるよう、転用用途の具体的イメージ、技術的な考え方、補助制度、留意点等について、分かりやすく示す技術的助言やガイドライン等を作成し、広く周知してまいります。 また、転用については届出様式に内容を記載していただく予定です。なお、転用後においても建築基準関係規定に適合する必要があります。
	P.14	124	駐車場の転用制度について、「良好な都市環境の形成に資する用途」とは具体的にどのような用途を想定しているのか、また、該当するか否かをどのような基準で判断するのかを明確に示していただきたいです。特に、都内の既存駐車場には機械式駐車場等の特殊な設備が多く、自転車置場、バイク置場、トランクルーム等への転用ニーズが高いことから、これらの用途が対象となるのか明らかにしていただくことを要望します。また、制度の実効性を高めるためには、既存駐車場の転用や活用を促進するための支援策等、より手厚い措置についても検討していただきたいです。	
	P.14	125	地下駐車場やタワーパーキング、機械式駐車場などは構造上の制約から転用が困難な場合も多く、特に管理費や修繕費の不足に直面しているマンション管理組合においては、収益化につながる活用方策へのニーズが高いと考えられます。そのため、収益化も含めた形で街づくりへの貢献を認め、事例等を収集公表されることを要望します。	
	P.14	126	駐車場地域ルールのエリア内の隔地駐車場を集約的に確保するため、集約駐車場への転用についても「良好な都市環境の形成に資する用途」として位置付けていただくことを要望します。	
	P.14	127	「良好な都市環境の形成に資する用途」については、推奨される用途を具体的に例示していただきたいです。エリアマネジメントの観点からは、台数低減によるスペースの有効利用に期待したいです。	
	P.14	128	本見直し案においては、限りある都市空間の有効活用を目的とし、基準緩和により既存建築物の駐車場スペースを縮減した場合に、その空間を「良好な都市環境の形成に資する用途へ転用する」ための規定が新設されており、賛同いたします。 本制度の実効性を高めるためには、事業者が積極的に活用できるようなインセンティブの付与が望ましいと考えます。転用に対する補助金制度の創設を検討していただきたいです。	
	P.14	129	想定している具体的な転用例と、どのような効果を期待しているのかご教示いただきたいです。また、努力規定になるかと思いますが、転用の際は協議などは必要でしょうか。	
	P.14	130	既存駐車場の改修や用途転用を円滑に進めることができるよう、支援措置を講じていただきたいです。	
	P.14	131	既存建築物の駐車場スペースを良好な都市環境形成に資する用途への転用に「努める」規定の運用については、個々の既存建築物の事情に応じ、柔軟に対応するとともに、「良好な都市環境形成に資する用途」は広く設定していただきたいです。	
	P.14	132	附置義務駐車場の空きスペースをシェアモビリティポートとして活用したいというニーズは実際に存在しており、また、シェアモビリティは道路交通の円滑化など条例の目的とも整合します。このため、附置義務駐車施設の空きスペースの転用用途として、シェアモビリティポートを明記いただくことを要望します。	
	P.14	133	附置義務駐車施設の他用途への転用を促進するためには、容積率制度との関係について十分な配慮が必要です。「良好な都市環境の形成に資する用途」への転用については、容積率不算入措置の特例拡充を国へ要望するとともに、東京都においても都市計画制度や建築基準法第52条第14項に基づく許可制度の活用等により、円滑な転用が可能となる制度を検討していただくことを要望します。	
	P.14	134	本制度は転用を義務付けるものではなく、管理組合等の選択肢を拡充するための制度であることを運用通知等において明確に示すとともに、行政は制度活用を支援する立場から助言及び情報提供を行うものとし、転用の可否については個々の建築物の実情に応じて柔軟に判断できる制度とすることを要望します。	
	P.14	135	既存ストックの有効活用の観点からも自由な転用を認めるべきです。	

該当箇所		No.	意見	都の見解
良 好 な 都 市 環 境 の 形 成 に 資 す る 用 途 へ の 転 用 に 関 す る 規 定 の 新 設	P.14	136	駐車施設はもともと容積率算定の対象外として整備されていることを踏まえると、転用後の用途についても容積率対象外として取り扱うべきなのか、その考え方を明確にしていきたいです。	必ずしも容積対象外とできる用途とする必要はありませんが、転用後においても建築基準法等の関係法令に適合する必要がありますので注意が必要です。
	P.14	137	利用実態の変化等により不要となった附置義務駐車施設について、「良質な都市環境の形成に資する用途」への転用を可能とする制度を創設することは、既存マンションストックの有効活用及び持続可能な都市づくりの観点から有意義な取組であり、その基本的な方向性に賛成します。	賛成の御意見として承りました。
	P.14	138	駐車場スペースの活用に当たっては、建築基準法や消防法等の関連法規による遡及適用が支障とならないよう、国と連携して柔軟な取扱いを整理していただきたいです。	建築規制については、建築基準関係規定に定められており用途変更、大規模修繕などについては緩和規定が設けられています。転用後の取扱いについても、関係法令に基づき適切に対応されるべきものと考えています。
	P.14	139	既存の附置義務駐車場の改修や用途転用を円滑に進めることができるよう、建築規制の緩和措置を講じていただきたいです。	
	P.14	140	附置義務台数を屋内で確保している場合、台数を減らしたことにより生じたスペースを他用途へ転用すると、容積率の対象床面積となり、容積率超過が生じる可能性があります。今回の制度では届出のみとされていますが、このような場合の内容審査や容積率規制との関係について、どのように取り扱うのか明確にしていきたいです。	転用後においても建築基準法等の関係法令に適合する必要がありますので注意が必要です。なお、用途転用が増築等に該当する場合は建築確認等の手続が必要となります。

該当箇所		No.	意見	都の見解
条例の公布・施行時期及び経過措置	—	141	マンション建替えを伴う総合設計やマン建替法容積率の許可がすでに下りている計画は、権利変換等で年単位の時間を要することから、いまだに確認申請及び工事着手していないものがあります。このような場合の対応として、附則で免除規定を盛り込むことを考慮しているでしょうか。	改正条例の施行に当たっては、適切な周知期間を確保するとともに、施行日までに再開発事業施行認可などを受けたものについて、旧基準の適用を可能とする経過措置を設ける予定です。
	—	142	マンション再生事業や総合設計許可を活用した計画は、許可取得後に附置義務基準等が変更されると、合意形成のやり直しや計画変更が必要となり、事業の遅延や中止、住民負担の増加につながるおそれがあります。このため、マンション再生事業や総合設計許可済みの事業については、十分な経過措置や適用除外措置を設けるよう要望します。	
	—	143	再開発事業は都市計画決定後、設計・申請・着工まで3～5年を要し、駐車場計画も関係機関協議を踏まえて早期に確定しています。経過措置がなければ、進行中の事業に大きな影響を及ぼし、計画変更や追加費用による事業主負担は甚大です。少なくとも5年間程度の経過措置を設けるべきです。	
	—	144	都内の建築計画は設計から着工まで数年を要することが多く、近年の建設コストの上昇や施工体制のひっ迫により事業期間も長期化しています。このような中で附置義務台数や荷さばき駐車施設の基準が変更されると、事業収支の悪化や設計の見直しが必要となり、さらなる着工遅延を招くおそれがあるため、進行中の計画について緩和措置等を要望します。	
	—	145	条例改正により大幅な設計変更が必要となることから、移行措置、移行期間の適切な設定を求めます。	
	—	146	条例改正の施行日前後における規定の適用関係について、経過措置や適用対象の考え方をご教示ください。	
	—	147	十分な経過措置を設けるとともに、当面は努力義務とするなど円滑な制度移行に配慮した運用を行うことを強く要望します。	
	—	148	現在進行中の建築計画にも重大な支障を来すことが予想されることから、十分な経過措置を設けることを強く要望します。	
	—	149	特に設計が進行中の物件については、規制強化後の附置義務台数を満たせないケースも想定されるため、経過措置は必須でお願いします。	
	—	150	駐車場計画は施設計画を進める上でも大きな要素を占めることから、現状計画が進んでいるプロジェクトは対象外とするなどの暫定措置について検討をお願いします。	
	—	151	都市再開発事業やマンション建替事業は、合意形成から着工まで長期間を要するため、事業が一定程度進捗している段階で新たな荷さばき駐車施設の設置義務等が課されると、計画全体の見直しが必要となり、事業に著しい影響を及ぼすおそれがあります。そのため、建替え決議の招集や事業計画の決定が行われている事業については、改正前後いずれかの条例を選択できるよう配慮していただきたいです。	改正条例の施行に当たっては、規制が強化される内容もあることから、適切な周知期間を確保する予定です。
	—	152	実態に見合わない附置義務駐車施設の整備は、住宅取得者や居住者の負担を増加させる要因となっていることから、本見直しは可能な限り早期に実施すべきです。	
	—	153	利用実態に応じて不要となった附置義務駐車施設を柔軟に見直せる制度を早期に導入することを要望します。	
	—	154	改正後の規定を反映したいので情報開示を早く願います。	早期にスケジュールをお示しできるよう、今後、改正条例案の作成に努めてまいります。
	—	155	進捗中PJの設計、行政手続に多大な影響を与えるため、条例改定、施行等のスケジュールを速やかに決定、周知していただきたいです。	
	—	156	条例改正の公布及び施行の予定を教えてください。	

該当箇所		No.	意見	都の見解
既存建築物における考え方	—	157	荷さばき駐車施設の車高基準の見直しについて、増築や用途変更等の際に遡及適用の対象となるのか、ご教示ください。	既存建築物において、増築又は大規模の修繕若しくは大規模の模様替を伴う用途変更により、新たに障害者用駐車施設又は荷さばき駐車施設の設置が必要となる場合があります。この場合において、建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ないときは、はり下高さの基準を緩和することができる規定を追加します。
	—	158	既存ビルの大規模修繕等を伴う用途変更や増築を行う場合には、荷さばき駐車施設の増設が求められることがあるが、その構造については、ビルの構造上対応が困難な場合があることから、やむを得ない場合としてはり下高さを緩和できる規定を追加いただきたいです。	
	—	159	既存建築物の増築・用途変更に伴う障害者用駐車施設および荷さばき駐車施設のはり下高さの新基準への適合については、既存ビルの構造上やむを得ない場合、既存ビルの現況はり下高さに緩和される規定を追記していただきたいです。	
	—	160	物理的制約や構造上の制約等により適合が困難な場合については、やむを得ない場合として一定の緩和措置を講じるなど、実態に即した運用を図っていただきたいです。	
	—	161	既存建物の改修は新築建物以上に構造上の制約があるため、特に荷さばき駐車場の附置について現行基準を適用する等の柔軟な取扱いとしていただきたいです。	
	—	162	既存の附置義務駐車施設において、増築や用途変更が発生する場合、荷さばきの車高（3.0m以上→3.2m以上）変更が必要となる認識ですが、既存物件の構造上対応が困難な場合が想定されるため、例外規定を設けていただきたいです。	
	—	163	既存建物においてははり下高さ変更は構造上限りなく困難であり、現在の条例と同様にはり下高さ3.0m以上としていただきたいです。	
	—	164	既存ビルの大規模修繕等を伴う用途変更や増築を行う場合には、荷さばき駐車施設の増設が求められることがあります、その構造については、ビルの構造上対応が困難な場合があることから、やむを得ない場合としてはり下高さを緩和できる規定を追加いただきたいです。	
	—	165	建設当時は当該施設の設置義務や現行基準が存在しなかった建築物について、はり位置や階高等の構造的制約により、物理的に新基準への適合が困難な場合も少なくありません。第19条の2第2号による認定手続の適用対象となるのかを含め、既存建築物の増築や用途変更時における既存不適格建築物の取扱いや緩和措置の適用基準を明確にしていきたいです。	増築や、大規模修繕・大規模模様替えを伴う用途変更する際は、下式で算出した台数以上の駐車施設を新たに附置する義務があります。 増改築・用途変更時の附置義務台数＝ 増改築・用途変更後の建築物を新築したとした場合の附置義務台数－ {増改築・用途変更前の建築物を新築したとした場合の附置義務台数　又は　既に設置されていた規模の基準を満たす駐車施設台数のいずれか多い台数} 新たに附置する駐車施設については、増築等をする時点での基準に適合する必要があります。この場合において、建築物の構造及び敷地の状態からやむを得ないときは、はり下高さの基準を緩和することができる規定を追加します。 増築や、大規模修繕・大規模模様替えを伴う用途変更がない場合には、新たな駐車施設の整備の義務はありません。 既に適法に整備された荷さばき駐車施設については、条例改正により3.2m以上への改修を求めるものではありません。 既に適法に整備された障害者用駐車施設については、条例改正により2.3m以上への改修を求めるものではありません。
	—	166	既存共同住宅の増築等の場合の遡及はどのようにになりますか。	
	—	167	共同住宅における荷さばき駐車施設の附置義務の新設について、既存マンション等に対してはどのような場合に義務が生じるのかご教示ください。	
	—	168	既存ビルにおける用途変更、大規模の修繕、大規模の模様替、増築および改築に際し、本改正により求められる基準への適合範囲について、明確化を図るべきです。	
	—	169	附置義務台数の緩和により駐車場台数が過剰となったため、一部駐車場を別用途に転用する場合の扱いについて、別用途に転用する面積に限り新基準に適合し、その他の改修を伴わない既存部分については現行基準の適合をもって足りるとする運用が可能であるか、明確化していただきたいです。	
	—	170	荷さばき駐車施設の附置台数の10台上限撤廃による台数増及び車高は用途変更・増築等の遡及内容に含まれますか。	
	—	171	荷さばき駐車施設のはり下高さを3.0mで整備した後に条例改正により3.2m以上へ引き上げられた場合、建物の改変等が必要となるのかご教示ください。	
	—	172	障害者用駐車施設のはり下高さを2.3m未満で整備した後に条例改正により2.3m以上へ引き上げられた場合、建物の改変等が必要となるのかご教示ください。	

該当箇所		No.	意見	都の見解
その他	—	173	区部と市部で基準を区分しておりますが、その中でもグラデーションが存在すると考えられます。区域マスタープランにおける拠点区分やDID地区等の地域特性を踏まえ、よりきめ細かな基準設定を検討していただきたいです。	「東京都駐車場条例の見直しの考え方」14ページ上段にて、区市が駐車場法第20条に基づく条例を制定し独自に附置義務基準を定めた場合は東京都駐車場条例を適用除外とすることを示しており、区市が地域の実情に応じたきめ細かい基準を設定することが可能となります。
	—	174	台数の増減、廃止又は隔地化を建築確認申請を伴わずに行う場合、行政による実態把握が困難となることが懸念されます。駐車施設の所有者、管理者、設計者及び施工者等に対し、条例の遵守についてどのような周知を行う予定かご教示ください。	条例第19条で、駐車施設の所有者・管理者は、駐車施設をその目的に適合するように維持管理しなければならないと規定しています。また、既存建築物の駐車施設台数を減じる場合は条例第19条の2により、隔地する場合は第18条によりそれぞれ認定が必要となります。なお、附置義務基準以上の台数を確保した上で台数を減らす場合及び廃止の場合は届出とする規定を追加します。
	—	175	東京都が示す人中心のまちづくりを進める上で、各建築物が個別に駐車場を抱える従来の構造は見直すべきであり、今回の緩和措置を評価します。	賛成の御意見として承りました。
	—	176	近年、都民のライフスタイルの変化に伴い、自動車の保有・利用のあり方についても従来の前提が見直しを迫られており、附置義務駐車施設制度を実態に即したものと見直す本改正の方向性には、大いに賛同するものです。	
	—	177	地域や街区全体で駐車場を共同化・集約化し、まちの中心部には「車を入れない・歩行者が主役のエリア」に指定できるような柔軟な仕組み、敷地条件や地域特性に応じた柔軟な適用除外・緩和要件も合わせて設けていただくよう要望いたします。	東京都駐車場条例では一般の附置義務基準とは別に区市がその地域特性に応じた附置義務基準を定めることができる地域ルール制度を設けています。地域や街区全体での駐車場の共同化、集約化などについては、地域の特性に合わせて、地域ルールの中で柔軟に運用することができる制度となっています。
	—	178	これまでも段階的な見直しは可能であったと考えられる中、過大な附置義務が長期間継続してきたことは課題であったと考えます。オリンピック及びその後の開発ラッシュを経た現在まで、必要以上の駐車場整備が行われ、事業者負担の増加に加え、過剰な社会インフラ投資による環境負荷の増大を招いています。	新型コロナウイルス感染症の流行による社会的影響の大きかった時期に利用実態調査を行うことは適切でなく、「5類感染症」に移行した令和5年以降に駐車場の利用実態調査を行い附置義務基準の見直し検討を行ってきました。
	—	179	大規模小売店舗法立地法において、地域ルールによる原単位で算定された台数の取扱いが不明確であり、基準適合と見なせるよう位置づけを整理すべきです。	大規模小売店舗立地法に基づく駐車需要の算定方法については、同法の目的及び指針に基づき判断されるものであり、東京都駐車場条例における附置義務台数の算定方法とは制度趣旨や考え方が異なります。地域ルールは大規模小売店舗立地法の対象建築物にかかる附置義務駐車台数の取扱いに留意し定める必要があります。
	—	180	駐車施設の歩道状空地への設置をお願いしたいです。	歩道状空地は、歩行者の安全で快適な歩行空間の確保を目的として設置されるものであり、歩道状空地に駐車施設を設けることは歩行者の安全確保に課題があることから適切ではありません。
	—	181	東京都集合住宅附置要綱の方も同程度の設置基準となるよう追従して欲しいです。	東京都集合住宅駐車施設附置要綱についても、見直しをする予定です。
	—	182	ごみ収集車用駐車場と荷さばき駐車場は兼用できますか。	ごみ収集車が荷さばき駐車施設を使用することは条例上支障ありません。
	—	183	区の自主条例にどこまで反映すべきか検討するために、実態調査の結果を公表していただけないでしょうか。	個々の建物の調査に際して、駐車場の利用実態のデータについては公表や第三者への提供を行わないものとして協力いただいているため、公表は控えさせていただきます。
	—	184	23区のなかで、どの地域・地区で、どのような用途で、どのような傾向が見られたのか、詳細な調査結果を示してほしいです。	実態調査により、一般駐車施設について区部の駐車場整備地区等における特定用途のその他(共同住宅を除く)及び共同住宅について、また、周辺地区・自動車ふくそう地区における、共同住宅について駐車施設の台数に余剰がある傾向がみられました。荷さばき駐車施設については、区部駐車場整備地区等における事務所について駐車施設の台数に不足の傾向がみられました。なお、個々の建物の調査に際して、駐車場の利用実態のデータについては公表や第三者への提供を行わないものとして協力いただいているため、公表は控えさせていただきます。
	—	185	周辺地区及び自動車ふくそう地区についても実態調査を実施したのか、また、実施した場合には、どのような調査結果や考え方に基づき現行基準を維持することとしたのか、その根拠を示していただきたいです。	個々の建物の調査に際して、駐車場の利用実態のデータについては公表や第三者への提供を行わないものとして協力いただいているため、公表は控えさせていただきます。 駐車場利用実態調査において駐車施設が余剰又は不足している傾向がみられた地域・用途について、附置義務基準を見直しています。
	—	186	屋上を駐車スペースとして計画しても、太陽光発電設備の設置義務との調整が必要となり、本条例が求める附置義務駐車台数の確保が困難となる場合があります。関係局が連携し、太陽光発電設備の設置基準との整合性について検討していただきたいです。	駐車施設の附置義務は建物に必要な最低限の駐車施設の台数を定めていますが、建物の屋上に駐車施設を設けることを求めているものではありません。当然、駐車施設の附置に関しては他法令についても遵守されるべきものであり、適法に計画していただくようお願いします。
	—	187	上野地区などにおいて、地域の実情に応じた課題対応や歩行者中心の道路空間再編に合わせた地域ルールの策定を検討しているため、制度運用に当たっては区市町村との十分な連携・協力をお願いします。	協議会への参画を通して、地域ルールの策定や運用に関与してまいります。