

■千代田区駐車場計画（素案）に対するご意見の概要と区の考え方

NO	該当箇所	意見提出者の区分	意見概要	区の考え方
1	序章	1.区内に住所を有する方	素案に関し、地域の区分けが都市計画マスタープランと同様のものとなっているが、同じ区域内においても場所ごとに用途や来街者属性にずいぶん差があるように感じる。地域ルール等の策定にあたっては、例えば通りごとにゾーン分けをする、駅からの距離によってゾーン分けをする等、より細かく地域ごとの性質を反映できるようにしていくべきと考える。	ご指摘のとおり、本区においては多様な界隈を有しており、同一の区域内でも、エリア毎に特色が異なってくると認識しております。そのため、第４章エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性（P.41）にお示ししているのとおり、区域単位ではなく、より細かい単位であるエリア毎に、地域ルールの策定等を進めていきたいと考えています。
2	序章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	対象区域について、都市計画マスタープランに基づく地域区分となっている。地域の特性を踏まえたきめ細かい検討をするために、より詳細な地域区分としたとの事だが、必ずしもこの出張所単位の地域区分が地域特性を反映できているとは限らない。ついてはこの地域区分は地域ルールや具体的な施策検討において前提になるものではないとの旨を明記すべきではないかと考える。	ご指摘のとおり、本区においては多様な界隈を有しており、同一の区域内でも、エリア毎に特色が異なってくると認識しております。そのため、第４章エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性（P.41）にお示ししているのとおり、区域単位ではなく、より細かい単位であるエリア毎に、地域ルールの策定等を進めていきたいと考えています。
3	第１章	1.区内に住所を有する方	一般社団法人日本自動車工業会ホームページに掲載されている「二輪車保有台数（各年３月末現在）」によれば、2010年と2019年を比較した場合、原付一種は▲31.4%と大幅に減少しているのに対し、原付二種以上は+8.11%と増加している。この傾向が継続するならば、電動キックボード等の新たなモビリティツールの動向を推定したとしても、原付一種の駐車需要が拡大するとは思われず、逆に原付二種以上の駐車需要が増加すると考えるのが自然ではないか。	ご指摘のとおり、全国的にみると、自動二輪車の保有台数は増加傾向にありますが、一般財団法人自動車検査登録情報協会 HP における都道府県別車種別・保有台数表から、東京都に絞ってみると、自動二輪車の保有台数が減少しており、一概に千代田区全般の自動二輪車の駐車需要が増加していると言い切れないと認識しています。ただし、第１章１千代田区全体の現況（４）自動二輪車（P.12）にお示ししているのとおり、一部の地域において、自動二輪車用駐車場が不足していることから、第２章駐車場の基本方針①の中の自動二輪車の駐車需要への対応（P.30）、第３章方針① 施策群④自動二輪車の駐車需要への対応（P.38）にお示ししているのとおり、自動二輪車用駐車場が不足している地域を対象に、自動二輪車用駐車場の確保に向けた取組みを進めていきたいと考えています
4	第１章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	荷さばき駐車場については、「適正な配置」が課題であるとの認識がなされている。確かに、適正な配置は重要だが、商店が集積するエリアなどでは荷さばき駐車場の確保は容易ではなく、ウォーカブルなまちの実現という視点でも「あちこちに存在する」ような事態は必ずしも望ましいとは言えない。また、仮に荷さばき駐車場が適切に配置されたとしても、多様な権利者、利用者の存するまちにおいて、どのようにそれらを運用していくのか、というのは大きな課題であり、荷さばき駐車場に関してより深く課題認識をすべきではないか。	ご指摘のとおり、荷さばき駐車場を適切に配置するだけではなく、適切に配置された駐車場を効率的に運用することが重要であることから、第２章駐車場の基本方針①の中の貨物車の駐車需要への対応（P.30）において、荷さばき駐車場については、適正な配置、効率的運用の両輪から取組みを進めていくこととお示しております。また、具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。
5	第２章	1.区内に住所を有する方	千代田区の昼間人口が非常に多い（在勤需要に伴う他区からの流入が多い）ことを踏まえ、他区の居住者の需要も推測し、整備台数を検討するべきである。	ご指摘のとおり昼間人口を踏まえた検討が必要であると認識しております。駐車需給バランスにつきましては、資料編２（２）PT 調査からみた駐車需給バランス（P.49）にお示ししているのとおり、千代田区内だけではなく、他区市町村からの自動車での来訪者の需要を推測して、算出しています。

NO	該当箇所	意見提出者の区分	意見概要	区の考え方
6	第2章 第4章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	建物用途状況の集合住宅の割合が高い麹町・番町地域及び飯田橋・富士見地域を駐車場整備地区に編入し、集合住宅までも他地域、特に商業系、事業系地域と同等の基準に当てはめ、各計画に参入することは、事実上一時利用駐車場として利用できない駐車場を分母に算入し、延いては一時利用駐車場の供給不足を引き起こしかねないとする。本来、一時利用駐車場と自動車の保管場所としての駐車場は分けて考察されるべきであり、主にベースとする指標は、前者においては「トリップ数」、後者においては「地域内登録自動車数」とすべきところである。	ご指摘のとおり、一時利用駐車場と自動車の保管場所を分けて考えるべきであると認識していることから、駐車場法に規定される本計画では車庫法に規定される自動車の保管場所については対象外とし、一時利用駐車場に焦点を充てております。そのため、資料編 2（2）PT 調査からみた駐車需給バランス（P.49）にお示しているように、駐車場の供給量の算出にあたっては、第一種住居地域・第二種住居地域の集合住宅の駐車施設は考慮しないようにするために、自動車の保管場所に該当する「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」に基づき整備された駐車施設は対象外としています。
7	第3章	1.区内に住所を有する方	神田エリアはＪＲ・地下鉄と多くの路線が乗り入れ、交通手段としての自動車ニーズはどんどん少なくなっていると感じる。データでも表れているとおり、人の移動手段としての自動車交通というよりは物流としての自動車ニーズにシフトしている。特に神田エリアでは、飲食店や商店が多いため、配達車等の短時間での積み下ろしのための路上駐車が多く見受けられる。素案においても荷さばき駐車場についての課題認識がなされているが、「既存の駐車場の活用」、「道路空間の活用」など、荷さばき駐車場についての適正な配置、運用について具体的な検討をしていたきたい。	第2章 駐車場の基本方針①の中の貨物車の駐車需要への対応（P.30）及び第3章 方針① 施策群②貨物車の駐車需要への対応（P.37～38）にお示ししているとおり、荷さばき駐車場の適正な配置等、運用に向けた取組みを進めていきたいと考えています。 また、具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。
8	第3章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	荷さばき駐車場の整備について、「地域特性に応じた駐車場整備」という表現に留まっているが、相当の面積を要する荷さばき駐車場の設置については、容易に拡大できるものでもない。地域特性によるが、運用方法の検討や、エリア内物流など大胆な施策の検討を進めるといった解決策の検討を進める事を明記してはどうかと考える。	ご指摘のとおり、荷さばき駐車場の整備だけではなく、効率的に運用することが重要であると考えています。そのため、第2章 駐車場の基本方針①の中の貨物車の駐車需要への対応（P.30）において、荷さばき駐車場については、適正な配置、効率的運用の両輪から取組みを進めていくこととお示しするとともに、第3章 方針① 施策群②貨物車の駐車需要への対応（P.37）にお示ししているとおり、地域ルールや荷さばき駐車場の適正な配置等、運用に向けた取組みを進めていきたいと考えています。 また、本区は、商店街の様な中小規模の建物が集積するエリア、高層建物エリアといったように多様なエリアを有していることから、荷さばきの運用方法やエリア内物流については、エリア特性に応じて展開していく必要があると認識しています。 そのため、第4章 エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性（P.41）にお示しているとおり、エリア特性に応じて、荷さばきの運用方法やエリア内物流を検討・実施できる体制構築を図っていきたいと考えています。
9	第3章	1.区内に住所を有する方	素案に「整備が鈍化」「駐車供給量が需要量を下回っている状況」とあるとおり、個人的には、一部の地域、特に万世橋・神保町地域において、休日の私事の需要を満たすだけの二輪車用駐車場が不足していると感じていることから、神保町・万世橋等、商業地域を中心に、既存の低利用な四輪車用駐車場の一部スペースを二輪車用に転換する取組み、原付一種用駐車場を原付二種まで利用できるようにする取組みなどを検討いただきたい。	ご指摘のとおり、二輪車用駐車場が一部の地域で不足していることは課題として、認識しております。そのため、第2章 駐車場の基本方針①の中の自動二輪車の駐車需要への対応（P.30）及び第3章 方針① 施策群④自動二輪車の駐車需要（P.38）にお示ししているとおり、自動二輪車用駐車場が不足している地域を対象に、自動二輪車用駐車場の確保に向けた取組みを進めていきたいと考えています。また、具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。

NO	該当箇所	意見提出者の区分	意見概要	区の考え方
10	第3章	1.区内に住所を有する方	コロナ禍における通勤スタイルの変化（電車・地下鉄から自転車・二輪車への移行需要）も踏まえると、大手町・丸の内・有楽町地域の潜在的な駐車需要がある可能性も考えることから、大手町・丸の内等、在勤地域を中心に、高架下や空き地等の低利用地を積極活用し、自動二輪車用駐車場を確保する取組みなどを検討いただきたい。	ご指摘のとおり、二輪車用駐車場が一部の地域で不足していることは課題として、認識しております。ただし、現時点では、コロナ禍における通勤スタイルの変化が駐車場に及ぼす影響が不明瞭であることから、P.42 の社会情勢・技術革新に応じた柔軟な計画の見直しの必要性にお示ししているとおり、新型コロナウイルスにおける通勤スタイルの変化に応じて、駐車場施策の方向性を柔軟に見直していきます。
11	第3章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	駐車装置は転用の選択肢が少なく、機械式駐車場の不稼働部分は、手付かずの状態となっている。自動二輪車駐車場化する技術は既に開発され、導入が始まっているので、積極的に導入することで自動二輪車駐車場不足に寄与し、同時に駐車場の需給ギャップの解消にも寄与する一石二鳥の施策たり得るものとする。	第2章 駐車場の基本方針①の中の自動二輪車の駐車需要への対応（P.30）及び第3章 方針① 施策群④自動二輪車の駐車需要（P.38）にお示ししているとおり、既存の駐車場スペースの一部をうまく活用することで自動二輪車用駐車場の確保を進めていきたいと考えています。また、具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。
12	第3章	1.区内に住所を有する方	地域内での交通手段（小川町駅⇔神田駅、小川町駅⇔御茶ノ水駅等）に関しては電車や自動車に乗るほどでもない、いわゆる「ラスト 1 マイル」の手段充実を望む。地域全体では駐車場が飽和状態であるならば、今後の開発においてはパーソナルモビリティ（電動キックボードやe-bike 等）のポートを設ける代わりに駐車場台数を減らす等の施策は考えられないか。特に駅近辺での開発等でモビリティポートが整備されれば、「ラスト 1 マイル」を助ける効果が大きく、自動車以外での来街を促すことになるのではないかと。小川町近辺などは、歩いて楽しいまちになれば良いと思うが、そのためにも、パーソナルな移動方法を見出すことを区に主導してもらいたい。丸の内において、そのような社会実験が行われていたと聞いた事があるが、神田エリアにおいてもそういった社会実験を検討いただきたい。	第2章 駐車場の基本方針④新たな交通サービスのシームレスな乗り換えの実現（P.30）及び第3章 方針④ 施策群②新たな交通サービスのシームレスな乗り換えの実現（P.39）にお示ししているとおり、お出かけや外出が楽しくなるまちの実現に向けて、モビリティハブ等の整備等の取組みを検討していきたいと考えています。また、具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。
13	第3章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	今回、エリアの状況また今般の社会情勢に応じた方針が示されていることについて、先駆的な駐車場施策だと感じている。貨物車需要への対応やマルチモーダルな交通需要の見通しなど、今後を予測した駐車場のあり方が提言されており、個別の駐車場に対する附置義務緩和や他用途への転換といった、これからの社会変化に柔軟に適應することのできるあり方を期待している。また、観光用バスの駐車環境についてもご検討いただきたい。	素案に対する賛同のご意見として受け止めさせていただきます。 また、観光バスについては、第3章 方針① 施策群⑤観光バスの駐車需要への対応（P.38）にお示ししているとおり、観光バスの駐車需要に対応できるように、駐車環境の充実を図っていきます。 具体的なご提案については、今後の駐車場施策の具体化にあたって、参考にさせていただきます。
14	第4章	1.区内に住所を有する方	全体として駐車場の供給が需要を上回る状況が伺えた。将来的にも駐車場ニーズが大きく増加するとは考えにくく、新たな供給をコントロールしながら、既存ストックをどのように活用していくかという視点が大切であると感じた。今後新規での開発計画等においては附置台数等を大幅に抑制していくことを検討すべきと考える。そのための場として「関係主体で地域特有の課題について意見を出し合う場」という記載があるので、区としても各エリアにおいて積極的な場づくりを進めていただきたい。	素案に対する賛同のご意見として受け止めさせていただきます。

NO	該当箇所	意見提出者の区分	意見概要	区の考え方
15	第 4 章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	エリア特性を踏まえて、関係主体で地域特有の課題について意見を出し合う場を設けていくことについて、ぜひ推進していただきたい。	素案に対する賛同のご意見として受け止めさせていただきます。
16	第 4 章	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	地域特性に応じた附置義務による駐車場整備について、乗用車・貨物車共に、駐車需要量に応じた適切な駐車場供給に基づき歩行者優先のまちづくりを進めるためにも、エリア特性に応じた附置義務台数設定は重要な施策であると考えます。しかし、駐車場の適正配置に関連する仕組みについては、地域ではあまり認識されておらず、話題に上がりづらい議論であるかと感じています。できれば貴区より、町会、まちづくり協議会、エリアマネジメント組織等に対して、能動的に駐車場に関する課題や、マネジメントへのサポート体制イメージを発信し、積極的に区として地域ルール策定を働き掛けていただきたい。	第 4 章 エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築の必要性（P.41）に対する賛同のご意見として受け止めさせていただきます。 また、関係団体等への情報発信については進めていきたいと考えています。
17	その他	2.区内に事務所または事業所を有する個人および法人その他の団体	今般の千代田区駐車場計画（素案）の策定により、良好な駐車場のあり方形成の推進のみならず、快適で安全な都市空間が形成されることが一層図られることを期待している。	素案に対する賛同のご意見として受け止めさせていただきます。