

渋谷駐車場整備地区の変更に関わる都市計画原案
の意見交換会・質問と回答

日時：平成 18 年 12 月 12 日 18:30～

場所：商工会館 5 階 会議室 37 人参加

参加者からの質問・指摘	区の回答
<p>駐車場整備計画の委員会はいつ設置されて、何回会議を行ってまとめあげたのか。</p>	<p>平成 17 年 7 月 28 日に設置、全部で 5 回開催し、平成 18 年 3 月に「駐車場整備計画案」としてまとめていただいた。</p>
<p>地域ルールを導入により、附置義務緩和につながる可能性があるとのことだが、具体的なルールの適用開始時期はいつ頃をイメージしているのか。</p>	<p>駐車場整備計画を平成 19 年度の早い時期に策定したい。それを踏まえて、平成 19 年夏くらいまでには地域ルールづくりの地元協議会を立ち上げ、具体的な地域ルールの検討に入り、平成 19 年度中には地域ルールとしてとりまとめたいと考えている。運用開始は、それ以後となるものと想定している。</p> <p>ルールの具体策については、エリアごとに駐車場の地域特性があるので、どのエリアにいつごろから適用させていくのか検討していきたい。できるところから進めていき、地元協議会を立ち上げ、地域を中心に検討をしていただくことを想定している。</p>
<p>地域ルールについては、パ・キングメータなどについても適用されるのか？ 隔地のメリットは</p>	<p>パ・キングメータ等への適用は難しい。</p> <p>地域ルールのうち、隔地・集約駐車場の導入メリットについては、駅周辺の狭小敷地において共同建替え等を行った結果、一定規模以上の床面積になった場合に附置義務が発生するが、駐車場の確保が難しかったり、駐車場の出入口が増えることにより、にぎわいが阻害され、歩行者動線も分断される可能性もあることから、地域ルールの導入を図るべきであると考えている。</p>

参加者からの質問・指摘	区の回答
地域ルールの導入により、附置義務対象面積(1,500㎡)を変更する可能性はあるのか。	附置義務対象面積を変更することはできない。大手町地区では、事務所系用途について緩和係数等を導入している。
銀座ルールや大手町ルールの違いはあるのか？	銀座ルールは、附置義務駐車場の隔地確保を可能としているルールで、隔地駐車する側は1台当たり200万円を負担し、集約駐車場を整備する側は1台あたり50万円の助成を受けており、その差の150万円については、まちづくりや駐車施策に活用されている。 大手町ルールについては、事務所用途建物を対象に附置義務の緩和を認めており、都の附置義務基準の7割をベースに緩和係数を定めている。商業用途建物については、緩和を認めていない。 渋谷地区に導入するルールを検討中だが、銀座ルールや大手町ルールを参考とし、地域特性を踏まえながら地域ルールを定めていきたい。
バイクについても地域ルールの対象とするのかどうか。	自動二輪については、附置義務について、まだ基準が決まっていない段階である。今後、国で標準駐車場条例の改正を検討していく中で附置義務の基準が決まってくると思われる。
道路交通法の改正で駐車実態の状況が変わってきていると思うが、それにより駐車場整備計画に影響があるのか、どうかを聞きたい。	道路交通法の改正は、違法な路上駐車を排除することが目的。道路交通法の改正を踏まえて9月に地区の駐車実態調査を行った。駐車施設については利用率が向上し、路上駐車も大幅に減少しており、法改正の効果が出ていると考えられる。 駐車場整備計画は駐車施策のあり方を問うものであり、道路交通法改正とは文脈が違う。基本的には駐車場整備計画の方向性については変わらない。

日時：平成 18 年 12 月 22 日 18:30～

場所：商工会館 2 階 会議室 11 人

参加者からの質問・指摘	区の回答
<p>新しい緊急整備地域は結果として、概ね都市再生緊急整備地域と同じようなエリアとなったとの説明があったが、面積としては 3ha ほどの差があるのはなぜか。</p>	<p>神宮前 6 丁目については、緊急整備地域には含まれないが、現在の駐車場整備地区であることから、引き続き駐車場整備地区とした。清掃工場の部分については、都市再生緊急整備地域に含まれているが駐車場整備地区から外している。</p> <p>また、緊急整備地域は道路中心などの地形地物で区切っているのに対し、駐車場整備地区は用途地域の境界線で区切っており、例えば渋谷 3 丁目などは路線式の用途地域指定がなされており、差が出ている。</p> <p>以上のような理由から、駐車場整備地区が緊急整備地域より約 3ha 大きくなっている。</p>
<p>NHK は公共放送という土地利用の特殊性から外したとのことだが、建物更新の時期にも来ていることを勘案し、検討してもいいのではないか。</p>	<p>将来的に NHK がどうなるのかについての詳細な情報は聞いていない。NHK は、公共放送の拠点ということもあり、駐車場整備地区の対象エリアとしない。</p>
<p>地域ルールについては、地域が主体の協議会において最終的には決定していくことになるのか。</p>	<p>現在、地域ルールの検討会において地域ルールの骨子・概要について議論を行っているが、その具体策については地域において協議会を立ち上げ、協議会において決定することを視野に入れている。</p>
<p>荷さばき交通やタクシー交通などがある中で、駅周辺から乗用車を締め出すことはあまり現実的ではない。</p>	<p>駅周辺の全ての地域から車を締め出すということは難しい。ただし、道玄坂や宇田川など歩行者が集中する地域においては、歩行環境の改善を図っていきたい考えは持っており、そこでの歩行者の阻害要因となるような事項はなるべくなくしていきたい。</p>
<p>地域ルールの策定を進める主体となるのは行政なのか地元なのか</p>	<p>基本的には行政と地域が一体となって進めていくという考えである。地元、行政、交通管理者、道路管理者</p>

参加者からの質問・指摘	区の回答
か。	<p>が入った組織でルールづくりをしていきたい。</p> <p>地域により地域特性が異なるため、駅周辺の全域で統一のルールを適用することにはならないと考えている。それぞれの地域で大手町タイプのルールが良いのか、銀座タイプのルールが良いのか、それをあわせたものか、地区ごとに対応していきたい。</p> <p>現在検討会では地域ルールの骨子を検討しているが、早ければ19年度の夏頃から協議会を立ち上げていければと考えている。</p>
地域ルールはいつ頃にまとまる見込みなのか。	<p>地域実情等を踏まえると、6地区全て同時期ということは想定しにくい。地域によっては来年度の早い時期から協議会を立ち上げて、早ければ19年度中、遅くとも20年度の早い時期に、ルールをまとめていければと考えている。</p>
地域ルールの協議会は既存の「まちづくり協議会」がその役割を担うのか。それとも全く新しい組織として立ち上げるのか。	<p>基本的には、「地域ルールづくり」のために、新たに協議会を立ち上げることになる。導入するエリアなどは今後の検討課題だが、大規模駐車場を運営する事業者等の意見も参考にしながら、来年度の早い段階から協議会の設置に着手し、地域ルール策定の方角性を探っていきたい。</p>

以上