

(仮称) 台東区駐車場整備計画 パブリックコメント実施結果

意見受付期間	令和7年12月17日(水)～令和8年1月7日(水)
意見受付場所	区公式ホームページでの受付のほか、各区民事務所・分室・地区センター、区政情報コーナー、都市計画課窓口で中間のまとめ閲覧・意見受付。
意見受付件数	6人、6件
提出方法の内訳	郵送 0人(0件) ファクシミリ 0人(0件) ホームページ 6人(6件) 持参 0人(0件)

分類	項番	意見	区の考え方(案) (該当する施策)
第4章 主な取り組み	1	<p>今の車社会を予見し、昭和30年代に駐車場整備地区が都市計画で定められたり東京都の駐車場条例が策定された目的は概ね達したと台東区が調査し、今後は供給量のマネジメント、駐車場配置の適正化、利用しやすい駐車環境のための駐車場整備計画を策定されようとしていることに敬意を表します。</p> <p>中間まとめでも述べられているように、台東区の交通分担率で車利用は年々減少し、今では6%を切るのではないかというくらいに減少していて今後も減っていくとの予測であれば、今後は新たに駐車場を作る必要は無く、そのマネジメントでよりよい運営方法を見つけていこうとされていることは大変素晴らしいと思います。</p> <p>また、弊社が携わっております浅草寺周辺の地域は歩いて回遊することが魅力のエリアになっています。そのようなところで、建物毎に駐車場の入り口があり、歩行者の動線と重なるよ</p>	<p>本区における自動車利用の割合は減少傾向が明確であり、東京都駐車場条例(以下、「都条例」という。)に定める一律の基準による駐車場整備では実態に合わなくなってきました。また、本区は、魅力的かつ持続可能な都市の構築に向けて、ひと中心のまちづくりを目指しているところです。</p> <p>本計画においても、利用しやすい駐車環境の構築を進め、量から質への転換を図り、まちづくりと連携した駐車施策を推進してまいります。</p> <p>その一つとして、地域特性に応じた駐車施設の配置や付置義務の緩和等が可能となる都条例による「駐車場地域ルール」の導入も視野に入れていきます。地区ごとのまちづくりの状況に応じて、区も一緒に検討してまいります。</p> <p>(4.1. 「方針(1) 駐車施設の供給量のマネジメント」に基づく主な取り組み)</p>

分類	項番	意見	区の方考え方(案) (該当する施策)
		<p>うなまちづくりは街の魅力を減じてしまいます。このようなエリアは、荷さばき用の車両の進入も時間規制をして、なるべく歩行者の回遊性を妨げないまちづくりを目指されていてその通りだと思います。</p> <p>今後は昭和30年代～40年代に建てられた建物が経年劣化や陳腐化によってますます建て替えられていくものと思います。その時に駐車場は公共の駐車場の利用や民間の隔地駐車場との契約など自前で駐車場を持たなくても建物が建てられる選択肢ができることを要望いたします。</p>	
<p>第4章 主な取り組み</p>	<p>2</p>	<p>浅草雷門通り沿いで建築計画を進める法人代表(設計者)です。貴中間まとめ①に示されるように区内の自動車保有が頭打ち傾向にある一方、駐車場整備が供給過剰に陥りつつある現状を踏まえ、本地域においては「駐車場政策の量から質への転換」方針に沿い、公共交通の高い利用率、周辺集約駐車場の活用、観光地特性を考慮した附置義務台数の緩和を要望いたします。雷門通りは公共交通と国内外観光客の歩行回遊が中心であり、過剰な駐車場設置は景観や車両出入口の増加による歩行安全環境を損ない、撮影スポットや店舗へのアクセスを阻害し、観光拠点としての魅力を低下させ、観光振興に逆行します。緩和が実現されれば、駐車場の代わりに歩行者滞留空間や緑化空間を確保し、環境負荷低減と観光客の滞留促進に寄与できる可能性が広がり、貴区の推奨する雷門通りの歴史的景観を守りつつ、安全で魅力あるまちづくりを実現できます。今後、貴区が掲げる「駐車場政</p>	<p>本区における自動車利用の割合は減少傾向が明確であり、東京都駐車場条例(以下、「都条例」という。)に定める一律の基準による駐車場整備では実態に合わなくなってきています。また、本区は、魅力的かつ持続可能な都市の構築に向けて、ひと中心のまちづくりを目指しているところです。</p> <p>本計画においても、利用しやすい駐車環境の構築を進め、量から質への転換を図り、まちづくりと連携した駐車施策を推進してまいります。</p> <p>その一つとして、地域特性に応じた駐車施設の配置や付置義務の緩和等が可能となる都条例による「駐車場地域ルール」の導入も視野に入れていきます。地区ごとのまちづくりの状況に応じて、区も一緒に検討してまいります。</p> <p>(4.1.「方針(1) 駐車施設の供給量のマネジメント」に基づく主な取り組み)</p>

分類	項番	意見	区の方考え方(案) (該当する施策)
		<p>策の量から質への転換①」に沿い、実態に即した附置義務の減免や緩和措置をご検討いただき地域の価値向上に資する柔軟な運用をお願い申し上げます。</p> <p>①令和7年12月公表「台東区駐車場整備計画 中間のまとめ(案)」より</p>	
<p>第4章 主な取り組み</p>	<p>3</p>	<p>このたび公表されました「(仮称)台東区駐車場整備計画 中間のまとめ」について、下記のとおり意見を提出いたします。</p> <p>浅草をはじめとする、観光客や来街者が多く、町の賑わいが形成されているエリアに関しては、駐車場の附置義務について、荷捌き用スペースおよび身障者用駐車場を除き、緩和もしくは撤廃を検討すべきであると考えます。</p> <p>第一に、人通りが多い場所や商店街に近接した場所に駐車場が設けられることで、車両の出入りが発生し、歩行者の安全性が十分に保たれない状況が生じていると感じます。本来、車の通行を抑制し、歩行者中心の空間とすべきエリアにおいて、駐車場の附置が結果として交通量を増加させているのではないのでしょうか。</p> <p>第二に、特に敷地規模が大きい土地においては、駐車場を設置しなければならないことにより、本来設けられるはずであった路面店舗等が出店できなくなり、街としての活気や賑わいが失われる要因になっていると考えます。浅草などの魅力は、歩いて楽しめる商店街や沿道店舗の連続性にあり、駐車場の設置義務がその魅力を分断してしまう懸念があります。</p>	<p>駐車場の設置によりまちなみの連続性や賑わいが分断されてしまっている状況が見受けられるところもあります。</p> <p>本計画では、利用しやすい駐車環境の構築を進め、量から質への転換を図り、まちづくりと連携した駐車施策を推進してまいります。</p> <p>その一つとして、地域特性に応じた駐車施設の配置や付置義務の緩和等が可能となる都条例による「駐車場地域ルール」の導入も視野に入れています。地区ごとのまちづくりの状況に応じて、区も一緒に検討してまいります。</p> <p>なお、規模の小さい土地における集合住宅の駐車場の附置については、「集合住宅の建築及び管理に関する条例」において地域の実態等に合わせた段階的な見直しを検討してまいります。</p> <p>(4.1. 「方針(1) 駐車施設の供給量のマネジメント」に基づく主な取り組み)</p> <p>(4.2. 「方針(2) 駐車施設の配置の適正化」に基づく主な取り組み)</p>

分類	項番	意見	区の方考え方(案) (該当する施策)
		<p>第三に、台東区内は鉄道やバスなどの公共交通機関が非常に発達しており、来街者の多くは公共交通を利用して実態があると考えます。そもそも自家用車を利用する需要は以前より減少しているのではないのでしょうか。また、環境負荷低減や脱炭素の観点からも、公共交通機関の利用を促進する都市づくりを進めるべきと考えます。以上を踏まえ、現在の人々の移動手段や行動実態に即した形で、エリア特性を考慮した柔軟な駐車場要件の見直しを行っていただきたいと考えます。本計画においても、賑わいのある市街地にふさわしい駐車場政策をご検討いただければ幸いです。以上、意見として提出いたします。</p>	
<p>第4章 主な取り組み</p>	<p>4</p>	<p>(7)「路上駐車状況」について。自転車通行空間への路上駐車が多いため、やむを得ず、自転車が車道中央や歩道を走行するケースが増えているように思います。路上駐車を減らすために、駐車施設を増やすとともに、自転車通行空間への路上駐車に対する取り締まりを強化してもらいたいです。</p>	<p>ご指摘のとおり、自転車通行環境に影響を及ぼしている路上駐車を削減することは重要です。</p> <p>路上駐車の削減に向けたご提案のうち、駐車施設を増やすことについては、地価が高く狭い敷地が多い本区においては課題が多くあります。</p> <p>また、令和6年度の駐車実態調査では、台東区内にある既存の駐車場の平均利用率は65%程度となっています。そのため、本計画では、利用しやすい駐車環境の構築を進め、量から質への転換を図ることとしています。</p> <p>今後の対策としては、自動車利用者が駐車施設の場所や空き状況の把握ができないことから生じる路上駐車を防ぐため、区内の駐車場の案内情報を充実させ、適切な駐車施設への駐車を促します。</p> <p>なお、現在、台東区自転車活用推進計</p>

分類	項番	意見	区の方考え方(案) (該当する施策)
			<p>画の検討を進めており、自転車通行空間の安全確保についての施策も盛り込んでいます。</p> <p>自転車通行空間を安全・快適に利用するためには、駐停車禁止違反車を削減していくことが重要です。区内警察署と連携しながら、注意喚起の表示や、周知・啓発に取り組んで参ります。</p> <p>(4.3.「方針(3)利用しやすい駐車環境の構築」に基づく主な取り組み)</p>
<p>第4章 主な取り組み</p>	<p>5</p>	<p>台東区で暮らしていると狭い一方通行や路上駐車など、車の走行に妨げを感じることが多いため駐車場を整備していく方針には賛成です。車両、歩行者、近隣施設の住民などあらゆる人々にとって安全性が担保され、なおかつ生活の質が向上するような施策を期待します。</p> <p>また、現在台東区においては、集合住宅の駐車場について、東京都の定める基準よりも小規模な集合住宅であっても駐車場を確保することを求める条例となっていると拝見しました。私は台東区内にて2か所のマンションに住んだことがあります。たしかにいずれも1台分の駐車場が設置されていました。しかし、そのうち1か所はマンション全体のオーナーの駐車場として使われているため住民は実質的に利用不可、またもう1か所は駐車するにはスペースがギリギリで車種がごく一部に限定されてしまう状況でした。このように条例を形だけ守っているマンションが多いのだろうと推察します。</p> <p>居住しているマンションとは別で駐車場を借りるのは費用的に厳しく、</p>	<p>地価が高く狭い敷地が多い本区において、全戸分の駐車場の設置を義務付けることは困難ですが、こういった実態に即しつつも安全性に考慮した駐車施策を進めてまいります。</p> <p>本区としましては、課題の解決に向け、小規模な集合住宅における駐車場附置のあり方を見直すことで、歩道を横断する自動車を減らし歩行者の安全性・快適性を確保することを目指しています。</p> <p>加えて、引き続き公共空間のバリアフリー化や公共交通の利便性向上等により、誰もが安全で安心して外出することができる環境づくりを進めてまいります。</p> <p>(4.2.「方針(2)駐車施設の配置の適正化」に基づく主な取り組み)</p>

分類	項番	意見	区の考え方(案) (該当する施策)
		<p>また、仮に駐車場を借りられたとしても、幼い子供や高齢者、病人を連れて外出をする際に自宅から駐車場が離れていると神経をすり減らします。</p> <p>そのため、集合住宅の駐車場に関する条例は緩和よりもむしろ強化すべきであり、戸数に対して十分な駐車場を整備することを目指すべきであると考えます。自家用車を敷地内（もしくはごく近距離）に駐車可能な住宅が整備されていることは区としてのアピールポイントにもなると思います。</p>	
<p>第4章 主な取り組み</p>	6	<p>駐車場の附置義務について、意見を述べさせていただきます。</p> <p>鉄道・バス・水上交通といった多様な公共交通機関が整備されている台東区の地において、駐車場附置義務を軽減することは、以下の理由で豊かなまちづくりに資すると思えます。</p> <p>①地域住民の皆さま、インバウンドも含めた来街者に対して、台東区外との行き来の手段、台東区域内での移動手段の中心を公共交通機関に据えてPRすることで、環境にやさしく、安全なまちづくりが実現すると思われまます。</p> <p>②上記「①」は安全・安心のための施策にとどまらず、人力車や徒歩で街の魅力を感じられる環境づくりにもつながり、一層の観光振興が期待できます。</p> <p>③一部に狭隘な道もある台東区にあって、限られたスペースを有効活用するためにも、駐車場の附置がその障害とならないよう、ご検討をお願いいたします。</p>	<p>ご意見のとおり、本区は都内でも公共交通機関が充実しており、自動車の利用・自動車保有率は減少傾向にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえて、本計画では、利用しやすい駐車環境の構築を進め、量から質への転換を図り、まちづくりと連携した駐車施策を推進してまいります。</p> <p>その一つとして、地域特性に応じた駐車施設の配置や付置義務の緩和等が可能となる都条例による「駐車場地域ルール」の導入も視野に入れていきます。地区ごとのまちづくりの状況に応じて、区も一緒に検討してまいります。</p> <p>(4.1. 「方針(1) 駐車施設の供給量のマネジメント」に基づく主な取り組み)</p>