

## 「港区低炭素まちづくり計画（改定素案）」についてのご意見募集結果

### 1 区民意見募集の実施概要

#### ●意見の募集期間と件数

募集期間	意見の通数	意見の件数
平成 30 年 11 月 1 日～平成 30 年 11 月 30 日	港区低炭素まちづくり計画（改定素案）についてのご意見	
	10通 (区ホームページ 10、直接持参 0)	19件 ※その他24件は駐車場地域ルール（素案）へのご意見として回答
	駐車場地域ルール（素案）についてのご意見 (港区低炭素まちづくり計画（改定素案）に関するご意見)	
	3通 (区ホームページ 3、直接持参 0)	3件 ※その他12件は駐車場地域ルール（素案）へのご意見として回答
	合計 13通	合計 22件

#### ●意見の提出方法

区ホームページ、郵便、ファクシミリ、直接持参

#### ●資料の閲覧場所

港区都市計画課（区役所6階）、区政資料室（区役所3階）、総合案内（区役所1階）、各総合支所、各港区立図書館（高輪図書館分室を除く）

### 2 意見・要望等の反映状況

①	意見の趣旨を踏まえ、素案を修正したもの	1件
②	意見の趣旨は、既に素案で記述しているもの	12件
③	意見の趣旨は、既存事業などで対応しているもの	0件
④	素案の内容に関する質疑など	9件
⑤	素案に関連しないが、意見として受けたもの	0件
	合 計	22件

施策について（6件）

区民意見募集のご意見と区の考え方

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
1	駐車機能集約化の推進について	駐車場地域ルール（素案）には、「都市の低炭素化の実現に向け」と書かれているが、港区はCO2排出量が東京都で最も多いと思うので、今回は駐車場関連の施策のようだが低炭素化を徹底して、ワーストを脱し、まちづくりの模範となるよう努めていただきたい。	<p>駐車機能集約化は、駐車施設を集約し自動車交通を円滑化することで、非効率な自動車移動から排出される二酸化炭素量の削減や安全な歩行者環境の創出を実現する施策です。</p> <p>港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）に駐車機能集約化に関する事項を位置づけ、適切に運用することで、当施策を進め、都市の低炭素化を推進していきます。</p>	②	本編 83～84 頁・ 駐車機能集約化編 8～9 頁
2		低炭素まちづくりは、これから将来に向けた大きな課題です。駐車場の集約化は大変良い事と思う。			
3		<p>駐車施設の集約化により、一階の有効利用が可能になり、にぎわいの創出に大きく寄与すると思われる。</p> <p>近隣ビルの駐車場稼働率は悪く、駐車場利用者が限定的。駐車設備を削減することで、低炭素化の実現に寄与すると思われる。</p>			
4		港区内の低炭素化促進を図るための駐車場地域ルール策定等の本件取組みは、環境対策上も意義が高く、かつ地域の実態に即した良い取組みと考える。			
5		駐車場施設を集約化することにより、自動車交通が円滑化し低炭素化に寄与するので早期運用を希望する。			
6		港区の低炭素化を促進するために、駐車機能の集約を図ること、駐車場地域ルールを定めるといった取組みは、環境面から意義のあることで、また、限りある都市空間を有効に活用できるという良い取組みだと考える。			

第1章について（7件）

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
7	第1章 4 計画を達成するための施策	新虎通りに面した中規模程度の建物を建て、駐車場の附置義務で駐車台数2～3台の場合、車庫出しに横断歩道を横切らなくてはいけない。歩行者通行を邪魔し、あまり使わないので1台位の駐車場は倉庫代わりになった場所もある。駐車場をにぎわい施設として、1階部分を使うのであれば町の賑わいに寄与する。負担金を出して簡単に近くの駐車場の集約地への飛ばし等、簡単な手続きで済むことを希望する。	環状2号線周辺地区において、駐車場地域ルールを定め駐車機能集約化を進めることで、交通の整序化や新たな公共交通の利用促進等による都市の低炭素化の実現に繋がるとともに、歩行環境の改善等にぎわい創出にも資すると考えております。	②	駐車機能集約化編 9頁
8	(環状2号線周辺地区)	駐車場集約化は今後新橋周辺の拡大適用も考えてほしい。	環状2号線周辺地区の周辺ではまちづくりが進展し、交通状況等も常に変化していることから、駐車機能集約区域等については今後の駐車場地域ルールの運用状況や周辺地区のまちづくりの動向を勘案し、既存の区域設定の考え方との整合を図りながら必要に応じて随時見直しを行っていきます。	②	
9		駐車機能集約区域の設定範囲について、環状2号線周辺地区まちづくりガイドラインの区域全体（或いは、JR新橋駅周辺や広域幹線道に囲まれた地域）まで広げた方が集約駐車場を確保しやすくなり、ひいてはCO2排出削減効果が高まるのではないかと。将来的に区域を拡大する可能性はあるのか。			
10	第1章 4 計画を達成するための施策	品川駅の北側で大規模な開発が予定されているが、新たに街が出来ることで、車でやってくる人も生じると思う。 新たに街が出来るという地区の特徴に見合ったルール作りを是非進めていただきたい。	品川駅北周辺地区は新たにまちづくりが行われるという特徴を考慮して新しく市街地形成が図られた汐留地域等の駐車需要実態調査結果を基に駐車場地域ルールを策定しております。 また、駐車場附置基準を見直すことは過剰な自動車需要を抑制することにもつながると考えております。	②	駐車機能集約化編（資料編） 27～29頁
11	(品川駅北周辺地区)	品川駅周辺においては、今回品川駅北周辺地区について駐車場地域ルールが制定されるとのことだが、今後特に品川駅西口エリアでは北周辺地区以外にも大規模開発が予定されていることから、周辺地区（品川駅街区地区、品川駅西口地区等）においても同様の取組みが必要ではないか。	品川駅北周辺地区の周辺ではまちづくりが進展し、交通状況等も常に変化していることから、駐車機能集約区域等については今後駐車場地域ルールの運用状況や周辺地区のまちづくりの動向を勘案し、既存の区域設定の考え方との整合を図りながら必要に応じて随時見直しを行っていきます。	②	駐車機能集約化編 9頁

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
12	第1章 4計画を達成するための施策 (六本木交差点周辺地区・浜松町駅周辺地区)	六本木交差点周辺地区と浜松町駅周辺地区はなぜ今回追加されたのか。	港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）第2章では、駐車機能集約区域の設定にあたり考慮すべき条件として以下の3つを記載しています。 1 港区まちづくりマスタープランの「港区が目指す将来の都市構造」で示す、交通結節拠点として利便性が高い「都市機能が集積する拠点」を中心とした一定の面的広がりのある地域であること 2 低炭素化に資する取組を実施することが可能であり、取組による二酸化炭素削減が見込めること 3 区域内で適切な運用体制を構築できること これらの条件を満たし、まちづくりの方向性が具体化した地区と判断して、六本木交差点周辺地区と浜松町駅周辺地区の2地区を検討追加地区として位置づけました。	④	駐車機能集約化編 9頁
13		六本木駅周辺地区においても、今後大規模な開発が予定されていることから、同様の地域ルールを検討することで、環境対策に資するような施策の整備を期待している。	駐車機能集約化は、駐車施設を集約し自動車交通を円滑化することで、都市の低炭素化を実現する施策です。 本計画では、六本木交差点周辺地区についても、今後駐車機能集約化に関する調査・検討を進めることとしています。	②	駐車機能集約化編 9頁

第2章について（6件）

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
14	第2章 3（1）駐 車機能集約 区域につい て	周辺で地区計画が新たに定められるなどの場合には、当該地区への地域ルール適用地区を拡大してほしい。	<p>港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）第2章では、駐車機能集約区域の設定にあたり考慮すべき条件として以下の3つを記載しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 港区まちづくりマスタープランの「港区が目指す将来の都市構造」で示す、交通結節拠点として利便性が高い「都市機能が集積する拠点」を中心とした一定の面的広がりのある地域であること</li> <li>2 低炭素化に資する取組を実施することが可能であり、取組による二酸化炭素削減が見込めること</li> <li>3 区域内で適切な運用体制を構築できること</li> </ol> <p>今後、適用する範囲の見直しを含め、区内で上の条件を満たし、まちづくりが具体化した地域を中心に、既存の区域設定の考え方との整合を図りながら駐車機能集約化の施策を推進していきます。</p>	④	駐車機能集約化編 12頁
15		低炭素化の実現は急務であり、地域ルールを港区の他の地域にも広げてもらいたい。			
16		今回は、環2・虎ノ門周辺地区と品川駅北周辺地区で駐車場地域ルールを制定することのことだが、港区では、他にも大規模開発が予定されている地区があるようなので、今後、それらの地区でも同様の地域ルールを検討することで、さらなる環境対策に資することを期待している。			
17		今後、検討地区に追加される予定の地区はあるか。			
18		駐車場集約区域に指定されることで、何か制限を受けることはあるか。	<p>駐車機能集約区域とは地域の駐車需要の実態に応じて定める「駐車場地域ルール」の適用区域を指します。</p> <p>駐車場地域ルールは、地域の実情に応じて定める駐車場附置に関するルールになりますが、駐車機能集約区域内の建築物は駐車場地域ルール適用の有無を選択することができます。</p>	④	駐車機能集約化編（資料編） 25～33頁

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
19	第2章 3(2) 集約駐車施設の位置について	<p>地域の歴史的な成り立ちに鑑みれば、新たに整備される路線や大規模な開発などが「表」で、その周辺部が「裏」ということには必ずしもなり得ない。</p> <p>また、駐車場を街の「裏」に集約するばかりでなく、集約された駐車場そのもののあり方（緑化や騒音対策）などにも言及し、個々に歴史をもつ既成の市街地に悪影響が及ばないよう十分な配慮を求めることも必要ではないか。</p>	<p>集約駐車施設の位置については、駐車場利用者の利便性、歩行者の安全性、周辺の自動車交通量等の道路状況を考慮し、適切な位置を検討してまいります。</p> <p>周辺市街地への配慮についてはご意見を踏まえ、港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）p14「4 駐車機能集約化の推進」に「駐車機能集約区域等を設定し、集約駐車施設を実際に整備する際は、周辺の市街地へ騒音等の悪影響を及ぼさないよう十分配慮していくこととします。」と加筆しました。また、建築計画等が発生する際は、港区みどりを守る条例に基づき緑化の推進を誘導してまいります。</p>	①	駐車機能集約化編 14頁

駐車場地域ルール（素案）の区民意見募集に提出された港区低炭素まちづくり計画（改定素案）についてのご意見（3件）

No	項目	ご意見	区の考え方	反映状況	関連頁
※	第2章 3（1）駐 車機能集約 区域につい て	今回の駐車場地域ルール策定に賛同する。今後も引き続き対象エリアの拡大等を検討していただきたい。	<p>港区低炭素まちづくり計画（駐車機能集約化編）第2章では、駐車機能集約区域の設定にあたり考慮すべき条件として以下の3つを記載しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 港区まちづくりマスタープランの「港区が目指す将来の都市構造」で示す、交通結節拠点として利便性が高い「都市機能が集積する拠点」を中心とした一定の面的広がりのある地域であること</li> <li>2 低炭素化に資する取組を実施することが可能であり、取組による二酸化炭素削減が見込めること</li> <li>3 区域内で適切な運用体制を構築できること</li> </ol> <p>今後、適用する範囲の見直しを含め、区内で上の条件を満たし、まちづくりが具体化した地域を中心に、既存の区域設定の考え方との整合を図りながら駐車機能集約化の施策を推進していきます。</p>	④	駐車機能集約化編 12頁
		当駐車場地域ルールの適用地区周辺で地区計画が新たに定められる場合や大規模な街づくりが計画されている場合などには、当該地区への地域ルール適用地区拡大をしていただき、更なる低炭素化を図っていただきたい。			
		港区低炭素まちづくり計画（改定素案）駐車機能集約化編第1章4施策3.において、六本木交差点周辺地区、浜松町駅周辺地区が検討追加地区となっているが、追加検討地区選定の基準・根拠について教えてほしい。			