

2021年4月30日

中央区都市整備部都市計画課 御中

全銀座会 銀座街づくり会議

### 銀座地区駐車場整備計画（改訂素案）に対する要望

中央区様におかれましては、日ごろから銀座街づくりに対してご理解ならびにご協力を賜りましてありがとうございます。

さて、このたびはコロナ禍の影響により、予定通りの進捗がならず、調査もできないなかで改訂素案を作成いただきまして、本当にありがとうございました。改訂素案に対する質問と意見を以下に書かせていただきます。

- 1) 地域ルール改正の方向性とその他の取り組みイメージについて
  - 今後の取り組みとして、「中期」「長期」のイメージが出ているが、中期・長期ともに、どのくらいのスパンを想定しているか。コロナ禍によって先が見えにくい状況ではあるが、駐車場地域ルールは、銀座の将来にとって喫緊の課題である。少しでも早く、具体的に進めたい。
  - 「中期」で、「地域の特性に応じた」、「需要に応じた」という言葉が出てくるが、実態調査を含め、早く議論の場を設けたい。
  
- 2) 銀座地区駐車場整備計画（改正素案）について
  - 実態調査結果を踏まえ更新する項目がかなりあるが、実態調査については今年度どのように進めていくのか、教えていただきたい。
  - P.1 の図で、主な上位計画・関連計画のところに、「銀座デザインルール第3版」（R3）を入れてください。
  - 既存駐車施設（都市計画駐車場や大規模建築物に付帯する駐車施設）は、附置義務台数の余剰から事業が成立しないばかりでなく、隔地確保の協力金も大きな経済的な負担となっている。また、既存駐車場は用途変更も難しいことから、大型施設だけでない既存駐車施設に対する格別の配慮をお願いしたい。
  - 路上駐車場の数と使い方については、歩行者の安全、街並み景観への影響等から、まずは適正な数に減らしてほしい、荷捌きは限定してほしい、というのが率直な意見。そのうえで、タイムシェアリングなどを検討してもらいたい。
  - 関連課題として、自転車対策も、街では大きな問題になっている。駐輪場の整備、

駐輪禁止区域の設定などを、一日も早くお願いしたい。また、警察と相談しながら、銀座通り歩道の走行禁止、歩行者天国における走行禁止も徹底したい。

パーキングメーターを駐輪場に転用するなど、自転車が歩道を通る機会をできるだけ減らすことを前提に検討したい

- ルール改訂後には、既存施設が適切に利活用される仕組みづくり、サポートが必要だと考えます。たとえば、共同荷捌き場（有料、時間貸し、月極等）、宅配便ロッカーへの転用も考えられます。
- パーキングメーター等の荷捌き用への転用は、必要性を理解する一方で、路上での荷捌き行為が常態化する懸念があります。集約・共同配送を最優先とし、それを補完する施策として検討したいです。また、実態は把握しておりませんが、路外駐車場は工事関係車両も多く利用しているような印象があります。工事期間中は道路使用に対する許可を与えるなど、パーキングメーターを減らしても街の営みに影響がないように合わせて検討をお願いいたします。

### 3) 運用体制の検討について

- 全銀座会では、銀座街づくり会議、銀座デザイン協議会があり、中央区市街地開発事業指導要綱に定められたデザイン協議を行っています。その点、地域ルールを運用していく実績はあるのですが、現状においても財源には非常に苦労しています。伴ってマンパワーも限界と考えています。新しく運用組織をつくるとなれば、地域内での合意形成、人選、マンパワー、その財源および区との連携等、慎重に検討していきたいと思います。他地区の運用について、実態として具体的にどのように行っているのか、現状をもう少し教えていただきたいです。
- また、仮に新しく「駐車場運用」組織を立ち上げるとすれば、単に駐車場運用だけでなく、銀座の交通政策全般に目を配るような組織としたいです。

2021年4月30日

**【別紙】銀座通連合会3丁目支部会より**

**銀座地区駐車場整備計画（改訂素案）に対する要望**

・昨今、車での来街者が減少しており、銀座地区全体で駐車場の余剰が目立っている。時代の変化に応じ、駐車場の附置義務の見直しを実施する必要がある。

・銀座の来街者招致の鍵は、大通りと区道のそれぞれに多彩な路面店等が並び、街歩きの楽しさを味わえることにある。しかし、附置義務によって、ビルの建て替えが行われる度に、区道が「駐車場通り」と呼ぶべき状態になり、街の活力が大きく損なわれている。

・例えば、3丁目煉瓦通りの有楽町側には、ZOE 銀座の駐車場、無印良品ビルの駐車場が続き、煉瓦通りの半分程度（約30メートル）が駐車場となっている。駐車場が一つあるだけでも、通りが分断されてうら寂しい状態になるが、これではもはや通りとして死んでいると言わざるを得ない。

・また、3丁目ガス灯通り東側も、両端が三枝ビル（アップル）とシャネルの駐車場になっている。三枝ビル隣の芝浦産業が建て替え、駐車場がさらに増えた。今後建替えが進むにつれて、附置義務のためにさらに駐車場が増え、人気のない通りになることが危惧される。3丁目ガス灯通りの土地建物所有者として、通りの価値を高めるようなテナント誘致をすべく努めているが、附置義務により他の建物が駐車場を設置すると、その努力が無駄になる可能性がある。

・3丁目煉瓦通り等、附置義務により活気の失われた区道では、出店ニーズが減退しているのが実情である。大通りと区道の関係性が類似している他の街と比較すると、原宿の明治通りの一本内側に位置するキャットストリートには駐車場がなく、小さなビルに魅力的な「路面店」が並び、一本裏通りにもかかわらず活気が溢れている。銀座でも区道から不要な駐車場を無くすことにより、ぜひとも「面」として活気のある街にしていきたい。

・加えて、銀座の建物質料相場は、1階部分が上層階の数倍となっている点で、他の街と大きく異なる。附置義務の発生する建物を建設すると、1階部分の大半を駐車場に割り当てざるを得ず、建物規模に見合う十分な賃料収入を得ることができない。

銀座の固定資産税は他地域に類を見ない上昇率で急騰を続けているが、1階部分を有効に活用して賃料収入を増やすことができなければ、固定資産税の負担力を維持することが困難になる。

したがって、以下を要望する。

- ・ 駐車場附置義務の対象となる敷地面積・建物容積の緩和
- ・ 駐車場附置義務の台数の緩和
- ・ 隔地駐車場の距離やその他条件の緩和(遠くの駐車場でも隔地 OK。昭和通りを超えて OK など)

以上