

上野地区駐車場地域ルール策定協議会 (令和8年度 第1回) 議事要旨

1 日 時 令和8年8月17日(月)10:00~12:00

2 場 所 台東保健所3階 大会議室

3 委員等(委員15名中14名出席)※敬称略

【学識経験者】	日本大学理工学部	教授	小早川 悟(会 長)
	國學院大學観光まちづくり学部	教授	大 門 創(副会長)
【地元住民・団体等】	東上野地区町会連合会	会長	
	上野地区町会連合会	会長	
	上野まちづくり協議会	会長	
	上野中央通り商店会	会長	
【民間事業者】	東日本旅客鉄道株式会社	TOD企画部	ターミナルTODユニット マネージャー
	東京地下鉄株式会社	都市・生活創造本部	
	不動産開発部	上野地区まちづくり推進室	推進室長
	京成電鉄株式会社	経営統括部	経営企画・IR担当課長
【交通管理者】	警視庁上野警察署	交通課長	
【東京都】	東京都都市整備局	市街地建築部建築企画課	建築行政調整専門課長(代理出席)
	東京都都市整備局	都市基盤部モビリティ政策課	自動車政策担当課長(欠席)
【台東区】	台東区	都市づくり部長	
	台東区	拠点まちづくり担当部長	
	台東区	土木担当部長	
(オブザーバー)	国土交通省都市局	街路交通施設課	街路交通施設安全対策官
(事務局)	台東区	都市づくり部	地域整備第一課

4 会議要旨

(1)議 事

- 1) 開会
- 2) 会長・副会長選出
- 3) 会長挨拶
- 4) 議題(1)上野地区のまちづくりにおける駐車場施策の考え方について
- 5) 議題(2)上野地区駐車場地域ルールの対象区域(案)と検討の方向性について
- 6) 議題(3)駐車実態調査の実施計画(案)について
- 7) 議題(4)上野地区駐車場地域ルール(案)について
- 8) 議題(5)今後のスケジュール
- 9) その他
- 10) 閉会

(2)質 疑

【議題(1)上野地区のまちづくりにおける駐車場施策の考え方について】

[小早川会長]

- ・東京都駐車場条例(以下「都条例」という。)では、駐車施設の附置義務について東京都全域を対象に一律の基準として定めているが、地区によって特性が異なるため、地区の駐車実態やまちづくりの方向性等に応じた独自の基準を定めることができる駐車場地域ルール(以下、地域ルールという。)を策定することが可能となっており、現在は16地区で策定済みである。
- ・台東区では、ウォーカブルで歩きやすいまちづくりを進めていく方向性が各種の上位計画で示されており、今年3月に策定された『台東区駐車場整備計画』では、上野駅および浅草駅周辺で地域ルールを策定していくことが明記されている。以上の経緯を踏まえて、台東区で初めての地域ルールを上野地区(以下、本地区という。)で導入するにあたり、内容の検討を行うための会議体が本策定協議会である。皆さんから色々なご意見を頂き、本地区に合ったルールの策定に向けてご協力を頂きたい。

[台東区拠点街づくり担当部長]

- ・上野の都市空間再編の検討を別途行っており、地域ルールの内容と整合を図る必要がある。都市空間の再編は一足飛びではなく、段階的に進めていくので、地域ルールとも段階的に連携を図っていきたい。

<事務局>

- ・ご指摘の通り、地域ルールの策定は、上野の都市空間再編の検討に合わせて進めていく必要がある。その検討状況も踏まえながら、資料等にその内容を反映していきたい。

<小早川会長>

- ・現時点で明らかになっている開発計画はあるか。

<事務局>

- ・東上野四丁目 A-1 地区では再開発準備組合が立ち上がっており、具体的な開発計画は検討中であるが、市街地再開発事業に向けた検討が進められている。具体的なスケジュール等はまだ出されていないが、以前発表されたプレスリリース等によると、2030年代半ばの完成に向けて検討を進めているところである。

<小早川会長>

- ・当該事業は民間企業による開発か。

<事務局>

- ・民間事業者が主体となりつつ、台東区も再開発準備組合の一員となっており、現在の上野警察署の部分を今後区が所有することになっているため、区としても連携しながら検討を進めている。

<小早川会長>

- ・本協議会に参加している各鉄道事業者が今後行う開発等もあると思うので、今後の開発に適用できる地域ルールとなるよう、ご検討いただければと思う。

【議題(2)上野地区駐車場地域ルールの対象区域(案)と検討の方向性について】

[小早川会長]

- ・地域ルールの策定にあたり、対象区域全体で1つの基準を設定するのか、それとも3つのエリア(上野駅周辺エリア、東上野エリア、上野二・四・六丁目エリア)の各々で基準を設定するのか、現段階でのイメージを教えてください。

<事務局>

- ・エリアによって特性や駐車実態が異なると思われるため、各エリアで別々の基準を設定することが想定されるが、今後の駐車実態調査等を踏まえて検討したい。

<小早川会長>

- ・エリアごとの調査結果を踏まえたうえで、どのように基準を設定していくかを検討することで承知した。

[上野まちづくり協議会会長]

- ・上野1,3,5丁目が対象区域(案)に含まれていない理由は何か。この辺りは住宅も多いが、3丁目に松坂屋、5丁目にジュエリータウンがあり、2,4,6丁目とは異なるものの、駐車場に関する影響も大きいエリアだと思う。
- ・また、「特定路線」について、もう少し詳しくご説明いただきたい。

<事務局>

- ・春日通り以北の地域は、より商業要素の強いエリアだと考える。また、中央通りの上野広小路交差点より北側の区間は本年3月に東京都の「東京ストリート+」事業におけるリーディング路線に選定されており、その点も踏まえて現時点では春日通り以北のエリアを対象としているが、駐車実態調査は春日通り以南のエリアも対象とするため、現時点における対象区域の設定が適切かについては調査結果も踏まえて検討したい。
- ・「特定路線」は、用語として明確には定義されていないが、地域ルール導入地区において路線を定めた事例がある。「特定路線」は、駐車場出入口が設置されることにより街並みの分断や歩行者の通行の支障等が生じる懸念がある通りを対象に、沿道における駐車場出入口の設置抑制を目的として定めるものである。地域ルールでは、一般的に乗用車の駐車施設の隔地を可能としているが、荷捌き用と障害者用については移動制約を鑑みて隔地を認めていないため、乗用車を隔地できても荷捌き用と障害者用が建物内に残り、駐車場出入口を設けざるをえなくなる事情がある。ただ、小さな建物が並ぶような場所は、大規模建物等に荷捌き用・障害者用も含めて集約して整備するほうが、かえって使い勝手がよい場合もあるため、それを実現するために「特定路線」として指定し、指定された通り沿道の建物では荷捌き用・障害者用も含めた隔地を認めるものである。ただ、どの路線でもよいわけではないため、一定の路線区間に限定し、その目的を実現するための取組(集約先となる駐車施設の確保等)を併せて行っていく必要がある。

<小早川会長>

- ・次回の協議会では、「特定路線」を導入している他地区の事例をご紹介いただけるとありがたい。春日通り

以南も実態調査を行うが、地域ルール対象区域に含めるかどうかは、調査結果を踏まえて検討するという
ことか。

<事務局>

・ご指摘のとおり。

[大門副会長]

・本地区は複数の文化施設を有し、文化施設の駐車需要が高いことが最大の特徴だと思う。資料中に「文化施設を差し引いた『附置義務で対応する用途への利用率』には余裕がある」「文化施設の需要分は都市計画駐車場で対応する」等の専門的な内容が書かれているが、これをどのように理解すればよいか教えてほしい。附置義務駐車場は基本的にはその建物から発生する駐車需要の受け皿とする趣旨であり、文化施設を別で扱うのであれば、不特定多数の方が利用する都市計画駐車場等を受け皿とするという意図だとは思いますが、分かりやすく教えてほしい。

<事務局>

・上野駅周辺エリアでは文化施設の利用者が多いことが、過年度のアンケート調査から分かっている。本エリアには大規模駐車場が2か所あり、Parking in 上野駅前は全て駅周辺の商業の附置義務として設けられており、上野パーキングセンターは都市計画駐車場と+αの台数で整備されている。文化施設への来訪者が両駐車場の利用者の過半数を占めており、元々の附置義務の対象用途への利用者は、実際の附置義務による整備台数よりは少ないということである。

・一方で、元々の附置義務の対象用途への利用者数だけを見て駐車場整備台数を低減する場合に、文化施設利用者が駐車場を使えなくなると本末転倒だと考えており、実際の文化施設利用者をどこの駐車場で受け止めるかを、今後の調査の中で見極めながら考えていきたい。

・附置義務制度自体は昭和30年頃から作られており、路上駐車対策として建物側にも駐車施設を設けてもらう仕組みであるが、上野公園の文化施設では来場者のための駐車場を元々設けていない。これは、附置義務制度ができる前から当該施設が所在しており、そこに対する駐車需要も大きい。これらの需要は附置義務以外の都市計画駐車場と周辺の民間駐車場で受け入れてきたという事情がある。単純に駐車場の利用状況だけを見ると非常に多く使われているように見えるが、附置義務の需要として計算するときは、建物の需要分としてどれくらい使われているかを別途算定する必要がある。

<大門副会長>

・地域ルールは駐車場法及び東京都駐車場条例に基づくが、附置義務駐車需要以外の需要や都市計画法に基づく都市計画駐車場とも密接に関係するので、その内容も広く捉えながら地域ルールを策定していくものと理解した。その方向で進めていただきたい。

・上野二・四・六丁目エリアは、駐車施設の利用率には余裕がある一方で路上駐車は多く、単純に駐車施設が空いているから需要が少ないとか、路上から路外駐車場に誘導すればよいわけでもない可能性もあるため、駐車需要の特性によって使われ方は大きく変わらと思う。利用実態、路上も含めた駐車需要、目的地等の要素を調査の中でフォローしていただけるとよいと思う。

[小早川会長]

・Parking in 上野駅前と上野パーキングセンターは、両方とも都市計画駐車場か。

<事務局>

・都市計画駐車場はパーキングセンターのみである。

<小早川会長>

- ・先ほどの大門副会長のご指摘は、台数の数合わせだけではうまくいかず、うまく誘導しないといけないという趣旨だと思うので、台数の数合わせだけにならないように気を付ける必要があると思う。

[東日本旅客鉄道株式会社]

- ・Parking in 上野駅前には当社が整備しており、都条例に基づく附置義務と大店立地法に基づく必要台数の両方を背負った駐車場で、全体の台数は 180 台ほどである。区の調査では文化施設の利用が多いとのことであったが、基本的には商業施設のために整備しており、稼働率も 9 割ほどと高い。今後整備台数基準の緩和等を検討する際にも、本駐車場は稼働率が高いのでその点をどうするか、あるいは駐車場運営者としては一定の収益にもなっているためその辺をどう捉えるのか、さらに附置義務台数とは別に駅の商業施設のための荷捌き用駐車場も複数台整備しているのでそれをどう捉えるのかも、今後ぜひご検討いただきたい。

<小早川会長>

- ・商業床については大店立地法もかかってくるため、その辺りも併せて調べたうえで、資料に記載いただけるとありがたい。

【議題(3)駐車実態調査の実施計画(案)について】

[小早川会長]

- ・春日通り以南の調査対象範囲は、具体的に決まっているのか。

<事務局>

- ・参考資料 3(上野地区マップ)における、パルコヤ上野のやや南、三角形の緑地のすぐ北側を東西に走る区道までを調査範囲とする方向で検討している。

[小早川会長]

- ・本地区は年末等に来訪者が非常に多くなると思うが、そのような繁忙期の状況は調査しなくても大丈夫か。

<事務局>

- ・参考資料 2 の 10 頁右側に、大規模駐車場の月別の日平均入出庫台数を記載している。上野パーキングセンターや上野松坂屋パークプレイス 24 は年末の 12 月がピークである一方、花見シーズンの 3,4 月がピークとなる駐車場もあるほか、Parking in 上野駅前も、文化施設利用者の影響だと思われるが 11 月がピークである。このような状況を踏まえて、今回は 10 月に調査を行いたいと考えている。
- ・参考資料 2 の通り、年末がピークであるとは必ずしも一概には言えず、駐車場やエリアによって混雑の時期が異なるため、そのことも考慮しながら検討したい。

<小早川会長>

- ・ピーク時に溢れることのないよう、ルール策定時に少し考慮していただきたい。駐車場によってピークの時期が異なるのでなかなか難しいと思う。

[台東区都市づくり部長]

- ・本地区の駐車施設の利用状況は、天気や文化施設の企画展の内容等によっても変わるので、定量的な項目だけでなく定性的な要素も分析しながら検証してほしい。
- ・路上荷捌き実態調査の調査時間帯は 7 時～19 時となっているが、アメ横の物販店は概ね 20 時頃まで営

- 業しており、閉店後に品物の出し入れをする需要もあると思うので、終わりの時間帯はもう少し幅を見たほうがよいのではないか。地元の方からご意見をいただいたうえで、調査時間帯を精査したほうがよいと思う。
- ・どのくらいの調査員をどこに配置するのかという調査の規模感に関する説明が無かったので、これで本当に必要なデータが取れるかも含め、ご説明いただきたい。

<事務局>

- ・駐車場整備計画策定時の調査で路上荷捌きが多い時間帯は把握しており、営業終了後に荷捌きを行っている店もあるかもしれないが、本地区で必要な整備台数の基準を設定するためにはピーク台数となる時間帯を捕捉することが必要である。過年度の路上駐車台数の調査は9時台～20時台で実施したが、街を歩くと朝の6-7時台にも路上荷捌きを見ることがあるため、地元の方々のご意見等も伺いながら、調査時間帯を決定したい。
- ・調査の規模について、路上荷捌き実態調査や路上駐車運転者への聞き取り等に必然的に人員がかかり、おそらく1日あたり200人前後の調査員が本地区内に配置されると思われる。その辺りは早めに地元の方々にご相談した上で、調査に入りたいと考える。

<小早川会長>

- ・調査時間帯が長くなればそれだけ費用も掛かるとは思うが、できるだけ捕捉できるように検討いただきたい。

[東日本旅客鉄道株式会社]

- ・上野駅は新幹線停車駅でもあるので、Parking in 上野駅前には駅の鉄道利用者も使っていると思われる。今回の調査で、鉄道利用目的の利用者等の割合も把握できるとよい。
- ・上野駅の荷捌き駐車場は本調査の対象に含まれるのか。もし対象であるなら、初電の前から荷捌きが行われている可能性もあるため、調査時間帯が適切かをご確認いただきたい。

<小早川会長>

- ・路外の駐車場も調査するのか。

<事務局>

- ・荷捌き用駐車施設については、大規模建物等に付帯する主要な施設を対象に調査をさせていただく予定である。調査目的は貨物車用駐車施設の必要整備量を把握することであるため、基本的にはピークの時間帯を狙って調査したい。早朝にも荷捌きはみられるが、8-9時台や11時台頃がピークになることが一般的なので、そこをカバーできるように調査時間帯を設定したい。

[大門副会長]

- ・1の「駐車場利用者・路上駐車運転者の目的地調査」の全貌が見えなかったもので、聞き取りを行う人数や対象者等、もう少し補足していただきたい。資料に記載した以外の調査目的はあるのか。短時間の路上駐車や、停車して待機している方も調査対象とするのか。

<事務局>

- ・1の目的地調査は乗用車を対象とするため、路上駐車についても薄く広く調査する形になる。一方、路上荷捌き実態調査は、路上の待機車両や、自動販売機の補充等の1か所にずっと停めてあちこちに行くような車両は対象外とする。路上に停めて、荷物を1-2か所に運ぶような車両を主な調査対象とする。そのため、宅配便の方々は殆ど対象とならない。

<大門副会長>

- ・2の路上荷捌き実態調査は、停車時間や荷物の横持ち距離等を踏まえて、荷捌き用車両の隔地許容距離の

検討等に用いるイメージか。

<事務局>

- ・この調査結果は、荷捌き用の整備台数基準の検討に用いる。前回調査で把握した路上荷捌き台数が、実際の配送先の建物にどのように結びついているかを把握するための調査である。

<大門副会長>

- ・1 の目的地調査の結果は、どのような検討に用いるのか。路上駐車自体が結構多く、路上駐車を減らそうとしても、利用目的によって路外に誘導できるものとできないものがあるが、そのような内容も把握するのか。

<事務局>

- ・そのような内容も調べるが、最大の目的は、駐車需要がどの建物用途に結びついているかを調べることである。ただ、利用目的や隔地許容距離等についても、上記と併せて補足的に調べる想定である。

<大門副会長>

- ・利用目的の構成比は今回の調査でも調べるのか。資料 2 で目的地構成比が示されているが、過年度調査でも利用目的を調査しているのか。

<事務局>

- ・過年度調査でも、一部の大規模駐車場等では聞き取り調査を行ったが、小規模なコインパーキングや路上運転者等への聞き取りは行っていないため、今回は路上と路外駐車場の両方を対象として詳細な調査を行う。

<小早川会長>

- ・聞き取り調査の実施方法は、前回調査と基本的には同じか。

<事務局>

- ・前回調査時より検討を深度化する。上野のまちづくりの中で文化施設の需要をどう取り扱っていくかが非常に大きな課題であるため、大規模駐車場の聞き取り調査の際には、その検討のために必要な基礎情報を追加で調べる想定である。

【議題(4)上野地区駐車場地域ルール(案)について】

[京成電鉄株式会社]

- ・京成上野駅前へのアプローチの観点から、タクシー等が駅前につけられるよう、前向きにご検討いただきたい。また、京成上野駅駐車場にも現状タクシーがつけられるようになっており、将来の在り方は今後の検討事項だと思うが、駅という特性を前提にご検討いただければと思う。

<事務局>

- ・中央通りの道路空間再編の検討においても、京成上野駅へのアクセスは重要だと考えており、タクシーの降車スペース等の需要も多数見受けられるため、道路空間の在り方の検討と併せて、特定路線の考え方も幅広く検討する必要があると考える。

<小早川会長>

- ・特定路線は、車両を通れないようにするのではなく、駐車場出入口を当面は設けないようにするという趣旨の提案だと理解してよいか。

<事務局>

- ・ご認識の通り、駐車場出入口の新規設置を抑制していく方向で検討している。

<小早川会長>

- ・タクシーの車寄せ等については、別途検討の余地があるということか。

<事務局>

- ・地域ルールとは別に、中央通りの再編検討のなかで、その点も併せて検討していくものと想定している。

[東京地下鉄株式会社]

- ・既存駐車施設における隔地の受入は、事業者間で個別に調整するということか。また、隔地に際しても協力の金が必要となるのか。
- ・街並み形成の観点から、小規模建物での駐車場の新規整備が難しくなると、基本的には新規の大規模建物でその分を受け入れるしかなくなり、地域全体の供給量が減っても周辺建物の受け皿となるのであれば、当該建物の整備台数は結局変わらないのではないかと。その辺りの見通しを教えてください。

<事務局>

- ・隔地集約は、事業者間の調整もあると思うが、地域ルール策定後はルールを運用する会議体を設け、その中で隔地集約をどのような形で進めるか調整していくことも想定している。
- ・新規の大規模建物に加えて、既存駐車施設で利用率に少し余裕があるところもあるため、その両方を隔地の受け皿として考えていく想定であるが、特に東上野エリアは受け皿がかなり少ないため、その辺りは調査結果を踏まえてより深く検討したい。

[小早川会長]

- ・大規模開発では低減台数が大きいと隔地の受入幅も大きくなるが、小規模建物では低減してもせいぜい数台程度であるため、隔地したほうがよいという考え方になる。隔地と集約のバランスが、建物の大きさと駐車場の数との関係になってくるため、大規模開発がない地区では、隔地集約を進めるのが難しい。その点を本地区でどうするか、考えていく必要がある。

[国土交通省都市局]

- ・都市空間の再編等、本地区の将来的な方向性についてはっきりしたビジョンがあることは素晴らしい。そのようなビジョンがあるから、単に現在の困りごとを解決するだけでなく、都市をつくっていくという視点になると思う。一方で、地域ルールは新たな建築行為に対してのみ効いてくる性質があるので、既存の建物や駐車場をどうするかは、別途議論が必要だと思う。
- ・資料 1 の中央通りの再編イメージが実現すれば上野周辺が素晴らしい場所になると期待するものの、実際に将来の理想像を目指すのであれば、中央通り・不忍通りは車を入れないので人中心の空間になると思われるが、上野公園へのニーズが高い上野パーキングセンター、Parking in 上野駅前にもアクセスできなくなるため、長期的にはその折り合いをどうつけるかも考える必要がある。地区交通の観点で言えばどのように駐車場を配置するかという話でもあり、事業的な観点で言えば駐車場事業者との合意をどう図るかを含めて、しっかり腰を据えて、地域ルールがそこに向けたステップとなるとよいと思う。
- ・調査の内容や組み方はとてもよいと思うのでこの通りに進めれば間違いないと思うが、最終的に判断するときに、全体として需要に対応していくのか、もしくは示されている将来像に向けて需要を積極的にコントロールしていくのか、そのスタンスはしっかり議論したうえで、方向性を固めたほうがよいと思う。

<事務局>

- ・課題解決型の要素と、上野らしいまちづくりをどう進めるかという要素は、両方資料に含まれていると思う。将来の上野のあるべき姿は地域の方々も含めて議論しており、中央通り・不忍通りを含む都市空間の再編や各再開発に関する議論も、地域ルールとは別に進めている。現時点では最終的な判断について申し上げ

られないが、そのような大きなまちづくりの視点からもしっかり検討していきたい。

<小早川会長>

・今のご指摘は、他の上位計画としっかり連動してほしいという先ほどのご指摘ともつながってくると思う。

【議題(5)今後のスケジュール】

※特になし

【その他】

※特になし

以上