

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

資料 2

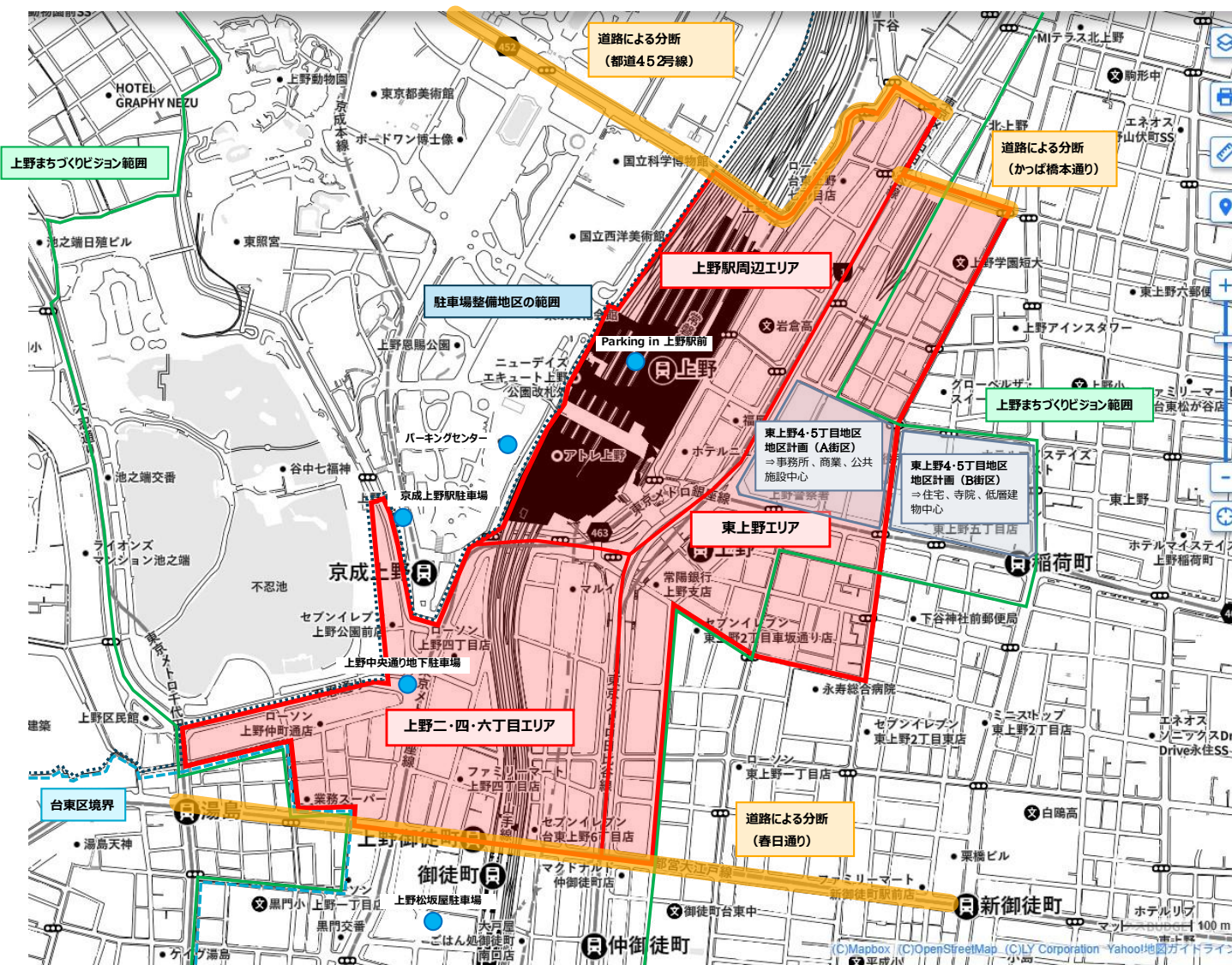
1. 上野地区駐車場地域ルールの対象区域（案）

地域ルールの対象区域は、地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区からなる一定程度のまとまりのある区域として設定する必要がある。本地区においては、以下の考え方にに基づき対象区域（案）を検討する。

【対象区域設定にあたっての考え方】

- ・本地域ルールは、台東区駐車場整備計画に基づき台東区が策定するため、対象区域は「**台東区内**」かつ「**駐車場整備地区の範囲内**」とする。
- ・まちづくりとの連携を図る観点から、「**上野地区まちづくりビジョン**」の対象範囲や**地区計画**が策定された街区を中心とするが、ビジョンの範囲外でも、地域ルールによる課題解決が必要なエリアは区域に含めるものとする。
- ※東上野四・五丁目地区地区計画はA・B街区間で計画の方向性が異なり、B街区は住宅・寺社等を中心に**良好な住環境の維持向上**を図る地区であるため、対象区域に含めない。
- ・**春日通り**・**かっぱ橋本通り**を境界として地区特性が異なる部分があるため、南北の境界線は当該道路とする。

【上野地区駐車場地域ルールの対象区域（案）】



2. 対象区域におけるエリア区分について

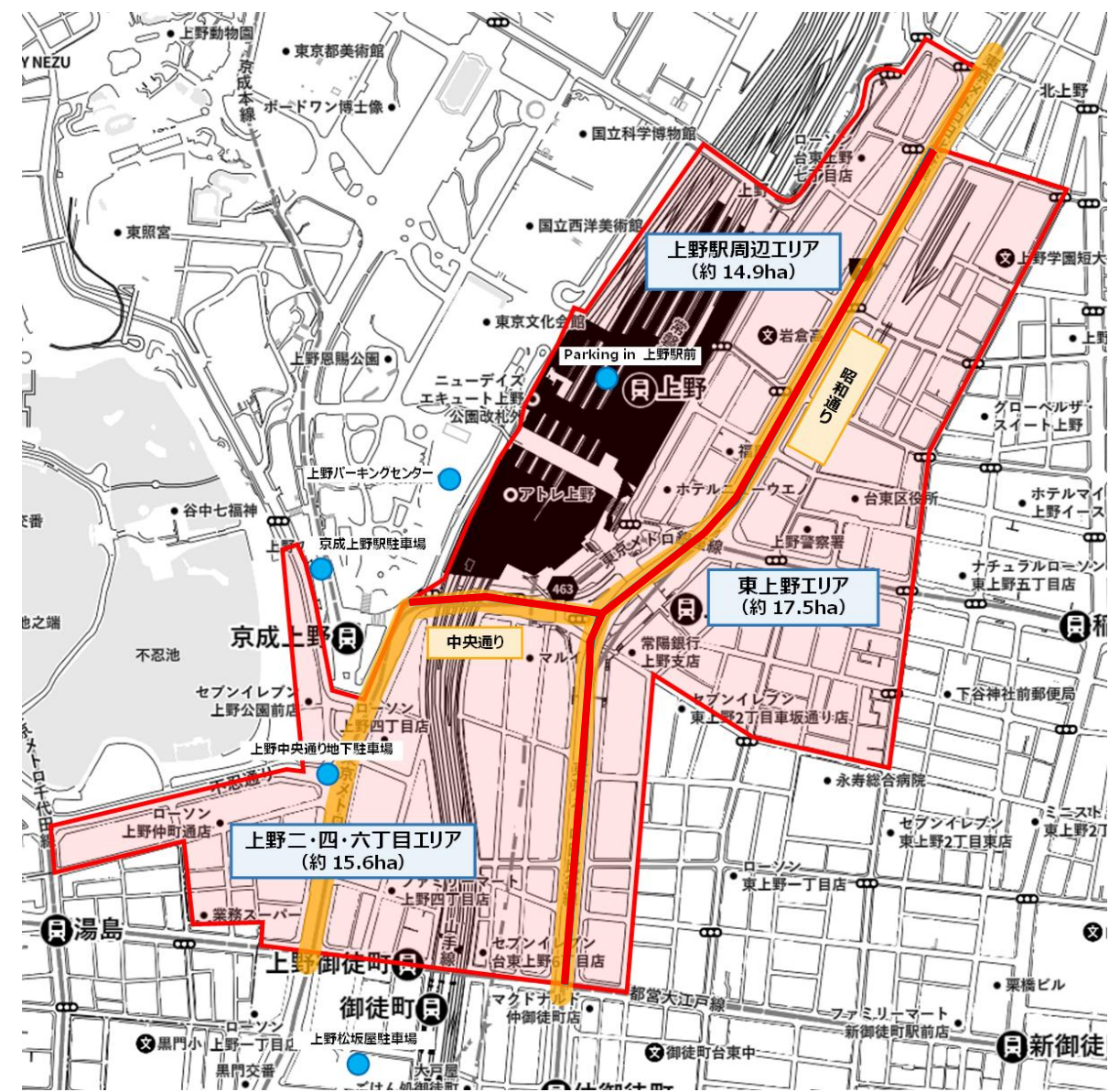
本地区は街区により特性や駐車実態等が異なることから、対象区域を複数のエリアに区分し、各エリアの課題に応じて駐車施策を検討する必要がある。

本対象区域内においては、地区内を通る幹線道路である昭和通り、中央通りを境界として3つのエリアに区分し、エリアごとの特性や駐車実態を整理する。

【エリア区分の内訳】

- ① **上野駅周辺エリア**：昭和通りの西側かつ中央通りの北側の範囲（上野7丁目）
- ② **東上野エリア**：昭和通りの東側の範囲（東上野2・3丁目の一部、東上野4丁目）
- ③ **上野二・四・六丁目エリア**：昭和通りの西側かつ中央通りの南側の範囲（上野2・4・6丁目）

【地域ルール対象区域における3つのエリア区分（案）】

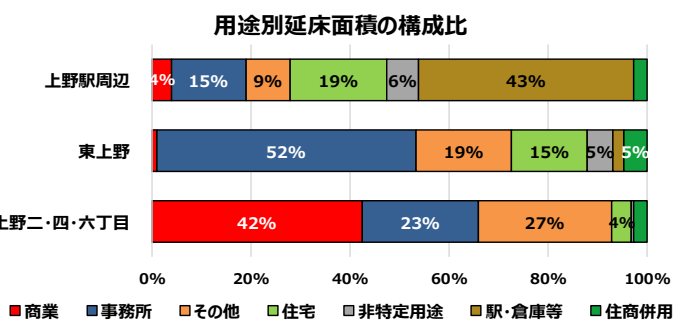
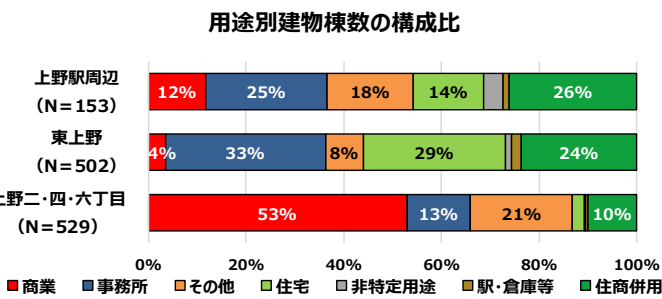


(1) 各エリアの特性の比較

① 建物の立地状況

エリア別の建物の立地特性は以下の通りであり、エリアごとに異なった特徴が見られる。

エリア名	建物の立地状況の特性
<u>上野駅周辺エリア</u>	・ <u>上野駅</u> が延床面積の半分弱を占める ・住宅、事務所、住商併用、その他特定用途等、 <u>様々な用途が混在する</u>
<u>東上野エリア</u>	・ <u>事務所</u> が多く、床面積は過半数を占める ・ <u>小規模な住宅・住商併用</u> も多く、棟数では過半数を占める
<u>上野二・四・六丁目エリア</u>	・棟数・床面積とも <u>商業</u> が最も多く、全体の半数程度を占める ・商業に次いで <u>その他特定用途と事務所</u> も比較的多い



出典：令和3年度土地利用現況調査より作成

② 交通規制の状況

上野二・四・六丁目エリアのほぼ全域で自動車の通行規制(一部時間帯を除き歩行者専用道路)が実施され、歩行者中心の空間が形成されている。

また、東上野エリアの複数区間が時間制限駐車区間となっており、沿道建物への路上駐車の手がかりが一定程度あると考えられる。



(2) 令和6年度調査結果に基づく、エリアごとの駐車実態の比較

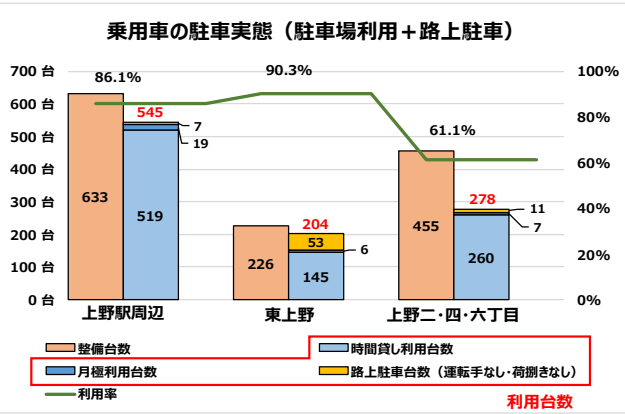
令和6年度に行った駐車実態調査の結果に基づき、エリアごとの駐車実態を比較・整理した。

① 駐車施設の供給量・需要量

駐車施設の整備台数(供給量)は、上野駅周辺が最も多く、東上野が最も少ない。

路上駐車も含めたピーク時利用台数(需要量)は、上野駅周辺が他エリアより大幅に多く、利用率も高い。

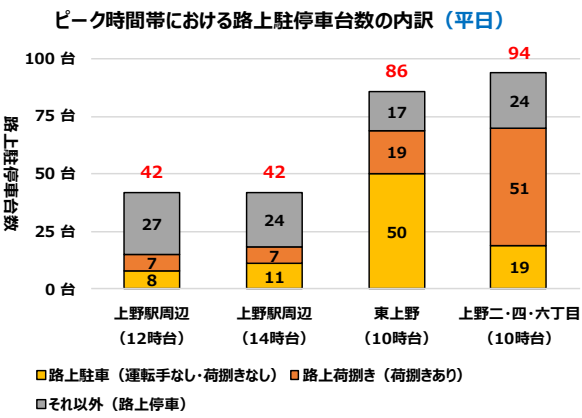
東上野は利用台数が最も少ないが利用率は高く、路上駐車も比較的多い。上野二・四・六丁目は利用率に最も余裕がある。



② 路上駐停車の現況

エリアごとに異なる傾向がみられる。ピーク時の路上駐停車台数は上野二・四・六丁目と東上野が多く、上野駅周辺はその半数程度と少ない。

上野二・四・六丁目は路上荷捌きが比較的多い。東上野では路上駐車が、上野駅周辺では短時間の路上停車が、それぞれ多くみられる。



※上野駅周辺エリアでは、ピークである平日12時台および14時台の路上駐停車台数がともに42台であったため、両時間帯の結果を掲載

(3) まとめ

本章における整理を踏まえ、3つのエリアの特性を下記の通りまとめた。

項目	建物の立地特性	交通規制の状況	駐車需給バランス	路上駐停車の状況
<u>上野駅周辺エリア</u>	駅の延床面積が大きい・様々な用途が混在	-	供給量・需要量ともに最多	他エリアより台数は少ない
<u>東上野エリア</u>	事務所・小規模な住宅等が多い	時間制限駐車区間あり	供給量・需要量ともに最少だが、利用率は高い	路上駐車が少なく、全体の台数も多い
<u>上野二・四・六丁目エリア</u>	商業が多い	ほぼ全域で自動車の通行規制(一部時間帯を除き歩行者専用道路)	利用率に最も余裕がある	路上荷捌きの比率が高く、全体の台数も多い

上記の通り、まちの特性や駐車実態等がエリア間で異なることから、本地区の地域ルール検討においては、エリアごとの現状・課題を踏まえた施策を検討していくことが望ましいと考えられる。

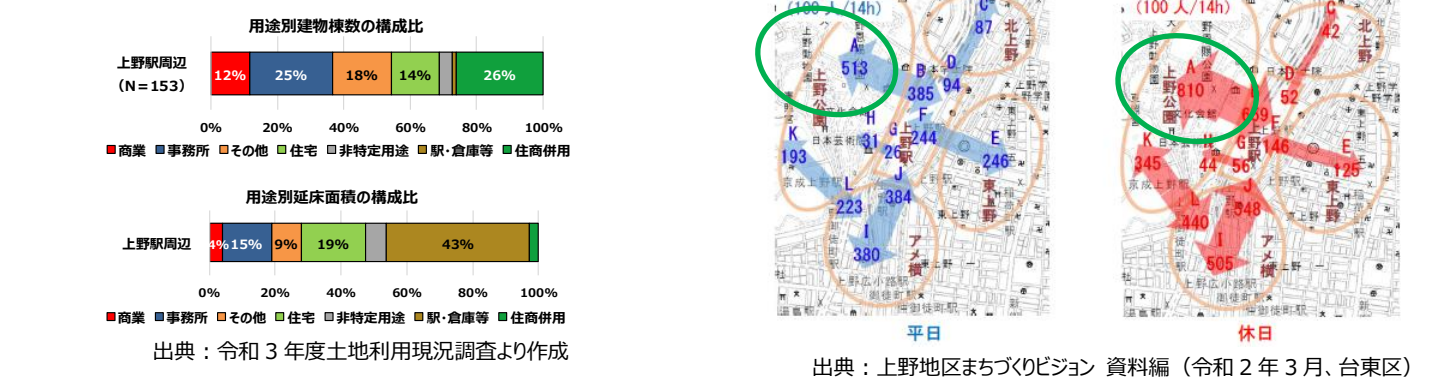
3. エリアごとの現状および課題、必要な施策等の整理

前章における整理を踏まえ、各エリアの現状、課題、必要な施策等の整理・検討を行う。

(1) 上野駅周辺エリア

① 本エリアの特性

- ・広域的な交通結節点である上野駅が、エリア全体の建物の延床面積の半数弱を占める
- ・住宅・事務所を中心に、様々な用途が混在（住商併用・ホテル・商業等）
- ・駅周辺は歩行者が多く、特に駅～上野公園間の歩行者流動が多い



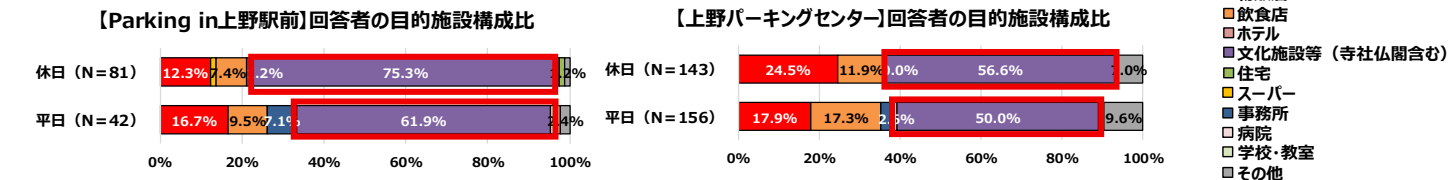
② 上位計画での位置づけや、今後想定されるまちづくりの動き

- ・本エリア周辺はまちづくりビジョンで「杜まち」と位置付けられ、歩行者ネットワークの強化や回遊性の向上を目指す方向性が示されている。
- ・ウォーカブルまちづくりと駅周辺の大規模駐車施設のあり方が今後のポイント。

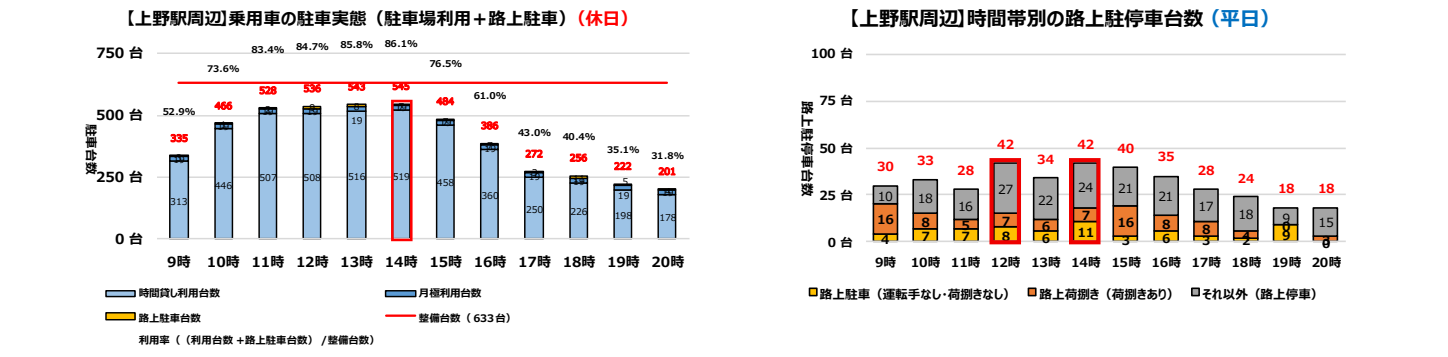


③ 本エリアの駐車実態

- ・駐車施設の整備状況：全体の整備台数は 633 台（3 エリアで最多）。大規模駐車施設は、Parking in 上野駅前（180 台）と、本エリアに隣接して上野パーキングセンター（400 台）※がある。
※都市計画駐車場。都市計画で定める台数は 370 台
- ・駐車施設の利用状況 1：上野公園に近いため、公園内の文化施設等への駐車需要が非常に大きく、大規模駐車施設の利用者の過半数を占める。



- ・駐車施設の利用状況 2：上記需要を差し引いた「附置義務で対応する用途への利用率」には余裕があると考えられる。
- ・路上駐停車の状況：乗用車・貨物車ともに 3 エリアで最少であり、内訳は路上停車が大半である。



④ 想定される課題と、地域ルールにおいて実施が考えられる施策

- ・上野公園内の文化施設等への駐車需要が非常に大きく、駐車場利用の多くを占めるため、駐車場利用率が高い。

⇒文化施設等への需要は附置義務の駐車需要とは異なるため、地域ルールの直接の検討対象とはならない。ただし、エリア全体の駐車施策として、当該需要分は都市計画駐車場で対応する等、異なる手段等と連動して対応する必要がある。

⇒利用率に余裕のある駐車場への誘導施策の実施等が考えられる。

※文化施設等への駐車需要に対する施策は、本年度調査で把握する詳細な駐車実態等を踏まえて検討を深度化していく。

- ・駅周辺は歩行者交通量が多く、上位計画でも回遊性向上が謳われているため、道路空間再編の動きと連動した、駐車施設の出入口や配置の適正化等による歩行者中心の空間形成が必要である。
- ⇒駐車施設の隔地・集約を柔軟に認め、まちづくりの動きと連携した駐車施設の配置の適正化をアシストする。ただし、商業施設利用者にも配慮する必要がある。

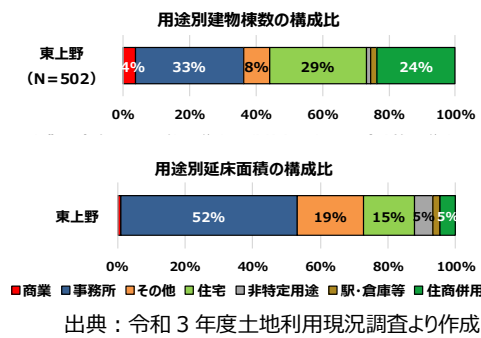
- ・文化施設等への需要分を差し引いた利用率には余裕があるため、将来的な再開発や敷地共同化等により駐車施設が都条例通りに整備されると、供給が過剰となる恐れがある。
- ⇒本エリアの駐車実態を踏まえて乗用車の整備台数基準を低減し、供給量の適正化を図る。



(2) 東上野エリア

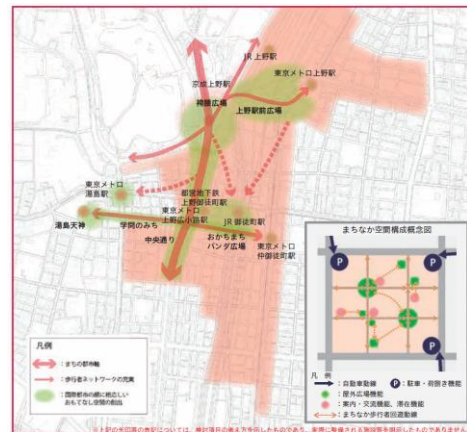
① 本エリアの特性

- ・事務所が最も多く、エリア全体の延床面積の約半分を占める
- ・低層・小規模の住宅や住商併用建物もエリア全体で多い
- ・他エリアと異なり、歩行者交通量や駐車需要量は、平日の方が多い傾向



② 上位計画での位置づけや、今後想定されるまちづくりの動き

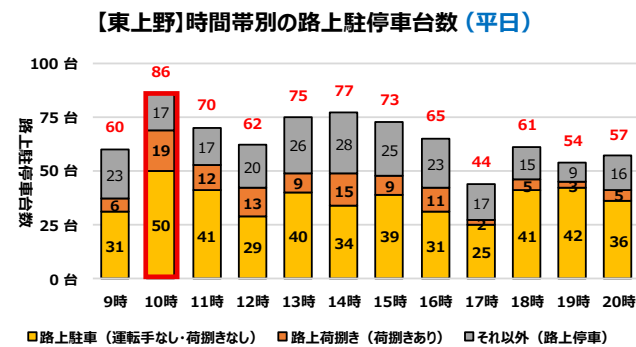
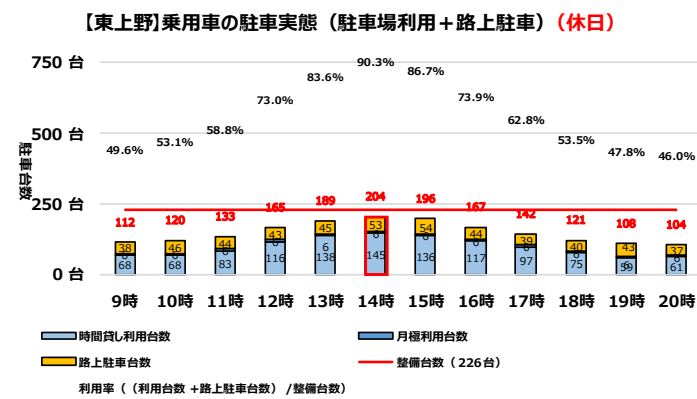
- ・本エリア周辺はまちづくりビジョンで「まち」と位置付けられ、将来の変化に対応した、しなやかな都市空間の形成等の方向性が示されている。
- ・東上野四・五丁目地区地区計画が策定されており、A 地区では業務・商業・住宅を中心とした複合市街地の形成を図る方向性が示されている。
- ・東上野四丁目 A-1 地区では市街地再開発準備組合が立ち上がり、再開発に向けた検討が進められている。



出典：上野地区まちづくりビジョン（令和2年3月、台東区）

③ 本エリアの駐車実態

- ・駐車施設の整備状況：全体の整備台数は226台（3エリアで最少）。大規模な駐車施設は無い。
- ・駐車施設の利用状況1：乗用車の利用率は高いものの、需要量の絶対数は他エリアよりも小さいため、本エリアの駐車需要は他エリアと比較して小さいと考えられる。
- ・路上駐停車の状況等：エリア内に複数の時間制限駐車区間があり、路上駐車が多く見られる。需要量に占める路上駐車台数の割合も3エリアのなかで最も高い。



④ 想定される課題と、地域ルールにおいて実施が考えられる施策

- ・将来的な再開発や敷地共同化等により駐車施設が都条例通りに整備されると、供給が過剰となる恐れがある。

⇒本エリアの駐車実態を踏まえて乗用車の整備台数基準を低減し、供給量の適正化を図る。

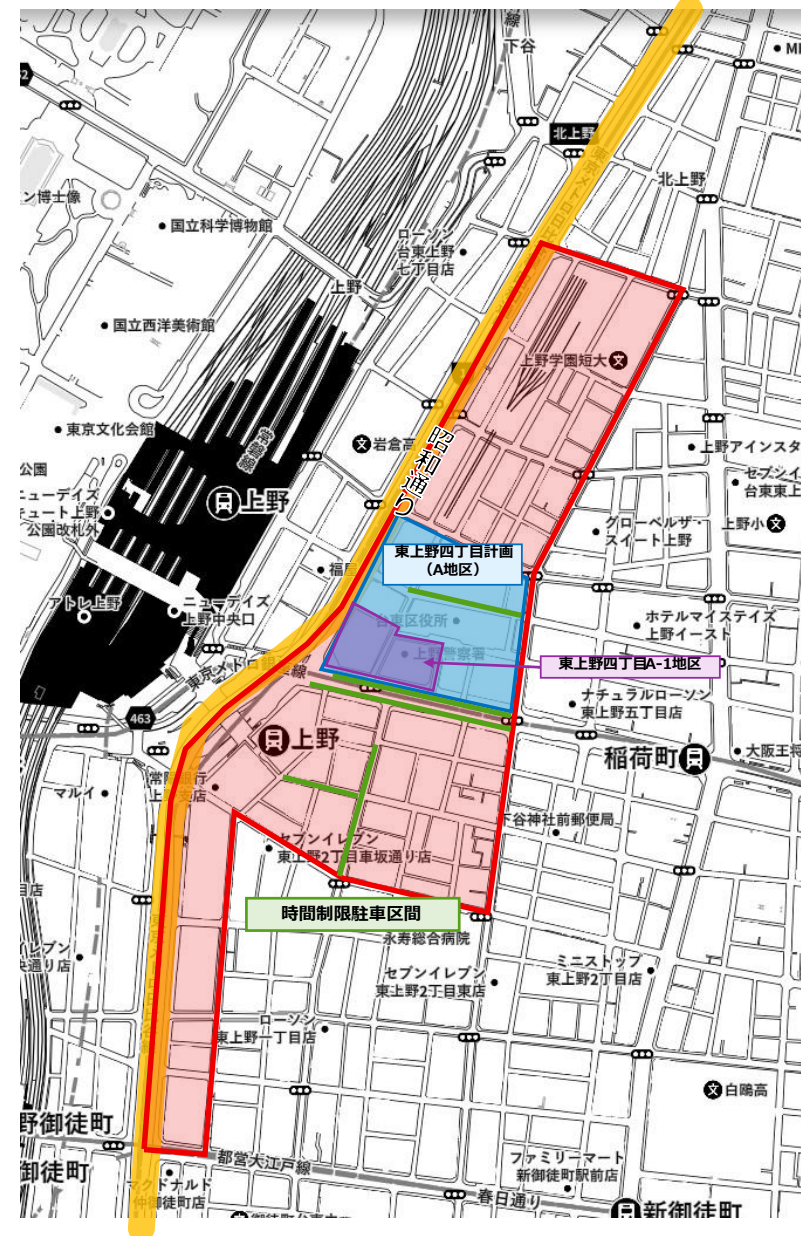
- ・エリア内に大規模駐車場がないため、地域ルールを適用する建物からの隔地・集約が円滑に進まない恐れがある。

⇒実態調査を踏まえた既存ストックの活用可能性について検討するとともに、再開発や敷地共同化等による集約駐車施設の整備を促進する。

- ・路上駐車が多くのことから、路上空間の整序化について検討する必要がある。

⇒路外駐車場への誘導を図るとともに、パーキング・メーター等の適正利用の啓発や貨物車用区画の拡充等、路上空間の適正な利活用に向けた施策や運用方法等について、交通管理者との連携・調整のもと検討を進める。

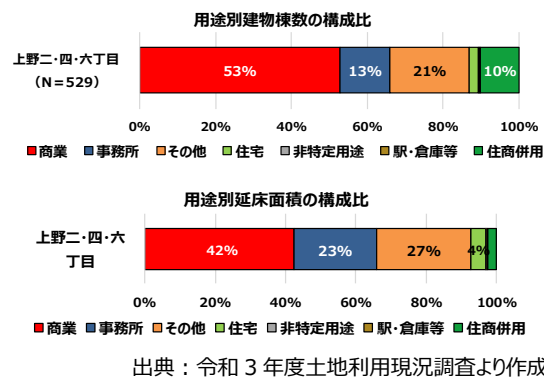
【東上野エリアの範囲図】



(3) 上野二・四・六丁目エリア

① 本エリアの特性

- ・商業、その他特定用途等が多い
- ・商業集積地であり、アメヤ横丁等の商店街のほか、中央通り沿道等に大規模商業施設も立地する
- ・自動車の通行規制（一部時間帯を除き歩行者専用道路）がエリア全域で実施されている
- ・歩行者交通量は多く、特に休日は大幅に増加する

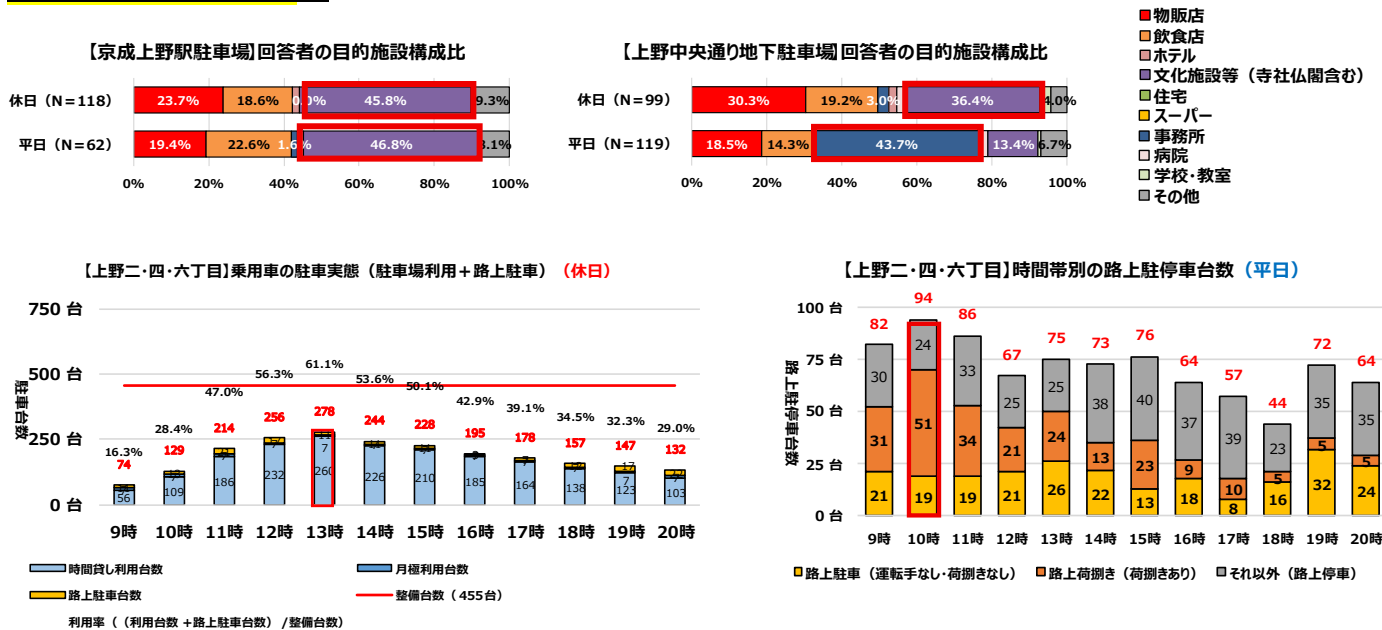


② 上位計画での位置づけや、今後想定されるまちづくりの動き

- ・本エリア周辺はまちづくりビジョンで「まち」と位置付けられ、将来の変化に対応した、しなやかな都市空間の形成等の方向性が示されている。
- ・中央通り・不忍通りは、歩行者中心の空間形成に向けた、将来的な道路空間の再編が検討されている。

③ 本エリアの駐車実態

- ・駐車施設の整備状況：全体の整備台数は 455 台。大規模駐車施設は、京成上野駅駐車場（102 台）と、都市計画駐車場の上野中央通り地下駐車場（300 台）がある。
- ・駐車施設の利用状況 1：駐車施設の供給量には余裕がある。大規模駐車施設では文化施設等や商業施設、事務所等への来訪者が多い。
- ・路上駐停車の状況：中央通り沿道や商店街等で路上駐停車が多くみられ、路上荷捌き車両の割合は3エリアで最も高い。



④ 想定される課題と、地域ルールにおいて実施が考えられる施策

- ・文化施設等への需要分を差し引いた利用率には余裕があるため、将来的な再開発や敷地共同化等により駐車施設が都条例通りに整備されると、供給が過剰となる恐れがある。

⇒本エリアの駐車実態を踏まえて乗用車の整備台数基準を低減し、供給量の適正化を図る。

- ・歩行者の多い商店街等では歩行者と自動車の交錯や、沿道の荷捌きへの影響が懸念される。

⇒今後、別途荷捌きルール*の検討・策定を行い、路上空間の整序化による安全で快適な歩行空間の確保と、円滑な荷捌き環境の形成を図る。

- ・本エリアは細街路の車両通行に制約があるため、建替え等により駐車施設が建物内に整備されると、駐車施設の利便性が低下する恐れがある。また、敷地ごとに駐車場出入口が設けられると、商店街の賑わいの連続性に支障が生じる恐れがある。

⇒再開発や敷地共同化等により集約駐車施設の整備を図るとともに、余剰が生じている既存の駐車施設等も活用することで、駐車施設の隔地・集約を促進する。

- ・中央通りは路上駐車が多く、将来的な道路空間再編の方向性との不整合が生じている。

⇒中央通りを「特定路線」に指定し、駐車場出入口の配置適正化や隔地・集約を促進する。また、路外駐車場への誘導や荷捌きルール*等を通じて、路上空間の整序化を図る。

※荷捌きルール：路上における貨物車の駐停車や荷捌きの在り方について、交通管理者との連携・調整のもと策定するルール。

【上野二・四・六丁目エリアの範囲図】

