

(仮称) 台東区駐車場整備計画検討委員会 (令和 7 年度 第 1 回)

議事要旨

1 日 時 令和 7 年 6 月 17 日 (火) 10:00～11:30

2 場 所 台東区役所 10 階 1002 会議室

3 委員等 (委員 10 名中 10 名出席) ※敬称略

【学識経験者】	日本大学教授 (交通計画、交通工学、都市計画)	小早川 悟 (委員長)
	東京海洋大学准教授 (都市貨物、貨物交通)	坂井 孝典 (副委員長)
【関係行政部局】	上野警察署 交通課長	飯沼 智弘 (代理: 後藤)
	浅草警察署 交通課長	中居 貴幸 (代理: 小西)
	蔵前警察署 交通課長	原田 裕助 (代理: 青木)
	下谷警察署 交通課長	古谷 浩 (代理: 鈴木)
	東京都都市整備局 都市基盤部 モビリティ政策課長	新妻 基晴 (代理: 藤原)
【台東区】	東京都都市整備局 市街地建築部 建築企画課長	上原 伸一
	台東区 都市づくり部長	寺田 茂
	台東区 土木担当部長	原島 悟
【事務局】	台東区 都市づくり部都市計画課	

4 会議要旨

(1) 議 事

- 1) 開会
- 2) 議題 (1) 前回検討委員会における主な意見と対応
⇒事務局より資料1を説明。
- 3) 議題 (2) 駐車実態調査結果の報告
⇒事務局より資料2を説明。
- 4) 議題 (3) 駐車実態を踏まえた課題と対応策の検討
⇒事務局より資料3を説明。
- 5) 議題 (4) 今後のスケジュール (案)
⇒事務局より資料4を説明。
- 6) 閉会

(2) 質 疑

【議題（１）前回検討委員会における主な意見と対応】

[委員]

- ・本日の委員会の議事は全体的な議論にとどまるが、次回の検討委員会においては、まちづくりと駐車場の連携の在り方や、地域ルールの対象区域の範囲等について、より具体的な議論をさせていただきたい。上野・浅草地区における地域ルールの対象区域の範囲は明確に定まっていないが、まちづくりの検討のなかで想定している範囲もある。

【議題（２）駐車実態調査結果の報告】

[委員]

- ・月極駐車場と専用車庫は、どのように区別しているのか。

<事務局>

- ・駐車場周辺の看板等の情報から、目視により月極と判断できる駐車場は月極駐車場とみなしている。周囲に看板等の情報がない場合は断定するのが難しいため、専用車庫とみなしている。

<委員>

- ・専用車庫は事務所ビルについていることが多いのか。

<事務局>

- ・台東区の地区特性として、中部・南部地区では、住商併用や住居と事務所が混在する建物に、専用車庫が何台分か設けられていることが多くみられる。

<委員>

- ・専用車庫には、社用車の車庫だけでなく、住宅の居住者の車庫も含まれるのか。

<事務局>

- ・そうである。建物外の利用者等が借りている状況ではなかった。

<委員>

- ・専用車庫や月極駐車場の定義が気になる。駐車需給バランスの算出にあたり、専用車庫を供給量から外して本当に良いかは、慎重に考えたほうがよいと思う。

[委員]

- ・５頁における時間貸し駐車場のピーク時利用率と、１６頁における乗用車の駐車実態のピーク時利用率の平休比較の結果が合っていないが、路上駐車を含めると路外の駐車場の利用実態と合わなくなることか、それとも貨物車を含めたことによるものか。

<事務局>

- ・両者の実態に違いが生じる背景には路上駐車が関係しており、例えば中部地区については田原町周辺の路上駐車が非常に多く、このような路上駐車を加味すると中部地区は休日の利用率のほうが高くなる。このように、路外駐車場と路上駐車の数合わせると利用実態は変化する。

<委員>

- ・なぜ路上駐車がこれほど多いのか。

<事務局>

- ・浅草通りやかっぱ橋道具街通りの路上にはパーキング・メーターが設置されており、とりわけ後者においては沿道の道具街の店舗の来訪客が多く駐車している。

<委員>

- ・そのような路上駐車車両は、路外駐車場に空きがあるならそちらに誘導したいということか。

<事務局>

- ・歩行空間の拡充等を行う場合は、路外駐車場に誘導することが適当だと考える。

<委員>

- ・乗用車・貨物車の双方について、路外駐車場を使う人と路上駐車する人で、意識や傾向が異なることが分かった。貨物車についても、路外の駐車場はどの時間帯も満遍なく使われており、ピーク時間帯も若干遅め（午後等）のようだが、路上荷捌きは朝 9-10 時台の利用が多い。このような違いについて、駐車場整備計画の策定にあたりどのように考え、路上駐車をどのように路外駐車場に誘導するかが、ポイントになると思われる。

[委員]

- ・需要量の設定にあたり整備台数が 5 台以上と 5 台未満の駐車場を区別しているが、5 台で区切った意図は何か。

<事務局>

- ・本実態調査の対象区域では整備台数が 5 台未満の駐車場が多く、それらも含めて 1 時間ごとに利用台数を調べるのが調査効率的に難しかったため、利用台数の調査は整備台数 5 台以上の駐車場のみを対象に行った。
- ・なお、収容台数については整備台数 5 台未満の駐車場も含めて調査しているが、箇所数ではそのような駐車場が全体の約 7 割を占める一方、整備台数ベースでは逆転して 5 台以上の駐車場が全体の 7 割の台数を占めており、5 台未満を利用台数の調査対象から外しても、全体の 7 割の台数分の調査はできている。

<委員>

- ・推計値の算定は、どのように行っているのか。

<事務局>

- ・5 台未満の駐車場も含めた整備台数と 5 台以上のみの駐車場の整備台数から拡大比率を算定し、利用実態調査で把握した利用台数に当該比率を乗じて推計利用台数を算出している。

<委員>

- ・算定方法は理解した。19 頁の現況と将来の駐車需給バランスについて、需要量は変わらないが供給量が将来的に増えるから需給差が拡大するということだが、供給量の増加が見込まれる根拠は何か。

<事務局>

- ・過年度の土地利用現況調査結果から 10 年間の延床面積の伸び率を地区ごとに算出し、その伸び率を各地区の現況の供給量に乗じて将来の供給量を推計している。

[委員]

- ・本区の駐車場整備地区内の用途地域は何か。

<事務局>

- ・すべて商業地域である。

[委員]

- ・台東区内で直近 10 年間の延床面積が増加した理由の大半は、マンションの建設によるものである。そのため、駐車場の供給量としては、マンションにおける附置義務台数も多いと考えられる。

<委員>

- ・そうすると、延床面積の伸び率を単純に乗じて将来の供給量を計算するのは、適切ではないのではないか。

<委員>

- ・共同住宅の附置義務駐車場はおそらく居住者用であるため、本調査で調べた目的別・時間帯別の実態とは切り口が全く異なると思う。店舗や事務所の駐車場は時間貸しにできるかもしれないが、共同住宅の駐車場についても同列で扱い、その台数が多いのであれば、本調査自体の信憑性にも疑問が出かねないので、公開時には気を付ける必要がある。

<事務局>

- ・共同住宅の駐車施設は通常では車庫利用が多いが、都心寄りの（単身者、高齢者向け等の）比較的小規模な集合住宅の場合は、最初から居住者の自動車利用がないと見込んで、建設段階から外部貸を前提に駐車場を整備し、コインパーキング等として運用する場合もかなり多くみられるため、その点も考慮して検討している。

<委員>

- ・共同住宅の駐車場における時間貸し駐車場の割合が分かるか確認してほしい。

<委員>

- ・共同住宅の駐車施設について、区としては建築確認時に統一的な指導はしているのか。

<オブザーバー>

- ・基本的にコインパーキングとして整備しないよう指導しているが、実態としてどの程度整備されているかは把握していない。

<事務局>

- ・附置義務であるため、建築行政のなかでは外部貸しは基本的に考えていないと思われるが、事業者側において実態を踏まえて最初から外部貸運用をする場合もあると思われる。

[委員]

- ・路上駐停車の街区ごとの密度は、どのような目的で算出したのか。また、調査ごとで目盛りの刻み方が異なるが、何か意味はあるのか。

<事務局>

- ・目盛りの数値の範囲自体には意味がなく、路上荷捌きのほうが街区間の密度の差が小さかったため、街区間における差や傾向を分かりやすく示すために、目盛りの数値を細かく刻んだ。

[委員]

- ・需要量・供給量の推計について、双方とも車種や利用状況等を一緒くたにしすぎており、乱暴なやり方ではないかと思う。供給量については、附置義務駐車場が増えても、路上駐車車両とは使われ方が異なるため、当該車両は路外の駐車場には停めようと思わないと思う。また、将来の需給バランスの推計についても、共同住宅の居住者用の駐車場の割合を考慮せずに一律で推計するのは乱暴ではないかと思う。
- ・需要量については、荷捌き用の駐車場は他の駐車場とは利用実態が異なるため、別建てで詳しく検討する必要があると思う。附置義務供給量が増えるからといって車種ごとの利用実態の違いを無視すると、来訪者の多くは電車であるが、荷捌き需要が増加して荷捌き用の供給量が不足するといった、需要と供給のミスマッチが生じる恐れがあり、分析の仕方に危険が伴うと考える。
- ・コインパーキングの供給量は一定として考慮されているが、現在コインパーキングとして使われている土地で建物開発が行われる大いに可能性もあると思うので、シナリオをいくつか考えて、「こういう可能性もありうる」ということも示したほうが、しっかりした分析になると考える。

<事務局>

- ・荷捌き用を需給バランスの推計対象から外したのは、乗用車の駐車場を対象として需給バランスを算定しているためである。荷捌き用駐車場については別途対策が必要だと考えている。
- ・コインパーキングについては、郊外とは異なり、駐車場の設置自体を目的とした土地利用というよりは、建替えの合間の暫定的な土地利用としてコインパーキングを設置している場合が多いため、シナリオの一つとして推計を行った。

[委員]

- ・将来の駐車需給バランスの推計は基本的に乗用車のみを対象としており、貨物車については別途検証を行うという理解でよい。

<事務局>

- ・資料3で、貨物車の駐車施設に関する方向性を示しているので、そこで議論できればと思う。

<委員>

- ・将来の駐車需給バランスの推計はもう少し細かく行った方がよいと思う。建物の用途別に伸び率を見てみたほうが良いと思われる。

<事務局>

- ・需給バランスの推計においては、本資料18頁に集計した建物用途を記載している。共同住宅については、近年の延床面積の増加分に占める共同住宅の割合が大きいこと、共同住宅の駐車場を来街者用

として使うことが考えにくいことから、用途を分けて検討することも必要だと感じた。

<委員>

- ・用途別に割り当てて計算したと理解したが、その中身がより見えたほうが良かったと思う。

<委員>

- ・20 頁の駐車場利用者の目的施設について、上野・浅草・中部の各地区では文化施設の割合が高く、浅草は浅草寺の来訪者が多いと思うが、上野や中部では具体的にどのような文化施設があり、そこでは駐車場を整備しているのか。

<事務局>

- ・上野地区では上野公園側に美術館等が多くあり、当該施設等に上野駅周辺の大規模駐車場から来訪する人が多い。いずれも、施設自体に駐車場が附置されているケースは少なく、目的地周辺のコインパーキング等に停めたうえで目的施設を訪れている人が多いと考えられる。

<委員>

- ・本来なら、文化施設をつくるときに一定規模の駐車場の設置を求めてしかるべきだったのか。

<委員>

- ・新築であれば東京都駐車場条例により附置義務が発生するが、本地区内の文化施設は附置義務が規定される前に建てられた施設も少なくないため、新たに整備を求めることが難しい。

<委員>

- ・それらも含めてみないと、見誤る恐れがある。

[委員]

- ・そもそもの話として、附置義務駐車場は建物の利用者のための駐車場だと思うが、駐車場のキャパシティが足りていないので、附置義務から使えるようにしようという考え方なのか。

<委員>

- ・都市計画駐車場やコインパーキングもあるので、地区でトータルに見ていく必要があると思う。

<事務局>

- ・附置義務は駐車場を確保するための施策の一つであり、建物や施設から発生する分の駐車需要は、当該建物・施設に引き受けてもらうというものである。ただ、現実には附置義務がなくても駐車需要を発生させている施設も当然あり、また小規模建物ばかりだが来訪者が多い場合には、どの建物にも附置義務がかからないが駐車需要は大きいという場合もあり、当該需要分は都市計画駐車場や民営駐車場等が受け止める、という形でトータルに考える必要がある。郊外だと附置義務駐車場は不足している一方、都心部は鉄道による来訪者が多いため、附置義務通りに作ると需給のアンバランスが生じて駐車場が非常に余ってしまうことが、都心部で大きな問題になっている。一方、動物園等、車による来訪が多い施設については、当然附置義務があれば必要台数分を当該施設で整備するが、整備しないまま運用している施設も多く、そこを埋めるための施策も必要である。台東区では、上野と浅草の各地区において、それぞれの地区への駐車需要に対応するために都市計画駐車場が整備されている。整備計画のなかではトータルで見ているほか、地域ルールは附置義務の制度なので、附置義務の観点から需給バランスや整備台数基準を考えることになる。

<委員>

- ・都市計画駐車場の利用率が低く、一方で附置義務駐車場やコインパーキング等の利用率が高い場合に、それらをトータルで考えて良いのか。都市計画駐車場は実はあまり役立っていないのではないかと。どこが供給過剰で、どこが不足しているのか、気になる。

<事務局>

- ・都市計画駐車場と附置義務駐車場は連携しており、すべての建物が附置義務駐車場を整備する場合は、都市計画駐車場の利用者はいなくなってしまうので、実際には両者は別の駐車場のはずだが、エリア全体でみれば需要と供給を共用する関係であるため、整備計画で正確に決めるのも難しい。都市計画駐車場はどちらかといえば地域のための駐車場として永続的に存在するため、附置義務と競合して都市計画駐車場が廃止になる事態になるなら、附置義務の供給量を少し抑えて都市計画駐車場を使ってもらおうという考え方を、他の地区では採用している。

<委員>

- ・利用者からするとあまり望ましくないが、社会全体で考えると、附置義務駐車場が使えなくなっても都市計画駐車場があるので、そちらを使ってもらおうという考え方だと理解した。

<委員>

- ・都市計画駐車場を使ってもらえるような誘導施策を行わないと利用者の利便性は下がってしまうので、そこを考えないといけない。

<事務局>

- ・建物ごとに駐車場出入口ができるのが望ましくない場合があり、都市計画駐車場の場合は道路の下にあるなど立地面で優遇されているので、そのあたりはまちづくりや附置義務分と都市計画駐車場をどう連携させて使っていくかの議論になると思う。

<委員>

- ・コインパーキングの料金等に差を設けることも考えられる。

<委員>

- ・美術館等と連携し、当該施設の入場券を提示すれば都市計画駐車場の駐車料金が無料になるといった施策があっても良いと思う。

【議題（３） 駐車実態を踏まえた課題と対応策の検討】

[委員]

- ・大まかな方針は良いと思うが、どうしても台数ベースの話がメインになってしまうので、台数の増減だけでなく、駐車場の質をどう確保するかという点が前面に出る方針を示せるとよい。路上駐停車の整序化については、警視庁と密に協議・連携しながら、整備計画に方針を盛り込んでほしい。
- ・また、区域内におけるパーキング・メーター、パーキング・チケットの設置箇所や利用状況等も整理したほうが良いと思う。また、警視庁としてパーキング・メーター等の位置づけについてどう考えているのかも確認し、それも踏まえて計画に取り込んでほしい。調査結果を見ると、駐車需要の受け入れは路上にかなり依存しており、これをすべて路外駐車場で引き受けるのは利用実態が異なることから難しいと思うので、どうするか検討してほしい。
- ・駐車施設の外縁部への集約化については、集約先の駐車施設が確保できるかが心配である。

<委員>

- ・資料2頁の「駐車場整備計画検討の目的」に、「利便性の向上」等の文言が必要だと思う。既存の都市計画駐車場を集約先として活用するのであれば、狭くて使いづらい等の現状の課題を改善する方策についてもスコープに含めたほうが良いと思う。

[委員]

- ・本調査では、上野地区における駐車場整備地区外の文化施設等への駐車需要をどのように整理したのか。JR線西側（上野公園側）は駐車場整備計画の対象範囲外だと思うが、実態として範囲外の施設への来訪が多いことから、通常であれば当該範囲も駐車場整備計画の範囲内に取り込んで検討すると思う。上野地区の特殊性として整理するのか、区としての考え方を確認したい。

<委員>

- ・上野公園内の駐車スペースは限られており、文化施設等により発生する駐車需要は上野駅周辺の都市計画駐車場等で受け入れているので、駐車場整備計画のなかでも議論していきたい。

<委員>

- ・上野公園内も、整備計画の対象範囲内に取り込むことは難しいか。

<委員>

- ・範囲を変更するための手続きがかなり大変だと思われる。

[委員]

- ・共同住宅の敷地内における整備台数が足りているのかが気になる。台数が不足する場合は隔地も認めているが、隔地して敷地外に確保した駐車場が、居住者のためではなく本来の目的とは異なる形で利用されている実態があれば、そこも検討する必要があると思う。共同住宅の分布は把握していないが、相当量の附置義務台数が発生するため、整備台数が不足していると直感的には思う。

<委員>

- ・駐車場整備地区の範囲と、駐車場整備計画の検討範囲が一致しなくてもよいのか、検討してほしい。

<事務局>

- ・浅草地区の整備地区外のエリアは、浅草地区まちづくりビジョン計画の検討区域に含まれていたため調査の対象区域には含めたものの、現時点では駐車場整備計画の対象範囲に含めることは考えていない。

[委員]

- ・共同住宅における駐車場の隔地状況は調べられるのか。

<委員>

- ・どこに何台隔地しているかは、台帳で確認できると思う。

<オブザーバー>

- ・実態としては、共同住宅の隔地は少ないと考えられる。

<委員>

- ・隔地状況の概略を、確認して本委員会で共有してほしい。

【委員】

- ・パーキング・メーターおよびパーキング・チケットの利用の在り方等については、警視庁本庁の駐車対策課と協議・確認をしていただきたい。パーキング・メーター等は基本的に1時間までの利用であるが、肌感覚としてはあまり守られていない。短時間利用が本来のあるべき姿なので、街の在り方が変わるなかで、警察としても貨物車用の駐車枠に変えていく方向性を示すのが良いと思う。所轄としては、区の方針について相談いただければ、協力を惜しまないつもりである。

＜委員＞

- ・駐車監視員による取締の状況についても、ヒアリング等で確認するとよいと思う。

【議題（4）今後のスケジュール（案）】

【委員】

- ・整備計画の検討内容については、事前に早めに共有いただきたい。

＜委員＞

- ・できるだけ早めにスケジュールを進めていただきたい。

【その他】

【事務局】

- ・次回検討委員会は、9月9日（火）14時から開催予定である。

以上