
（仮称）台東区駐車場整備計画

中間のまとめ（案）

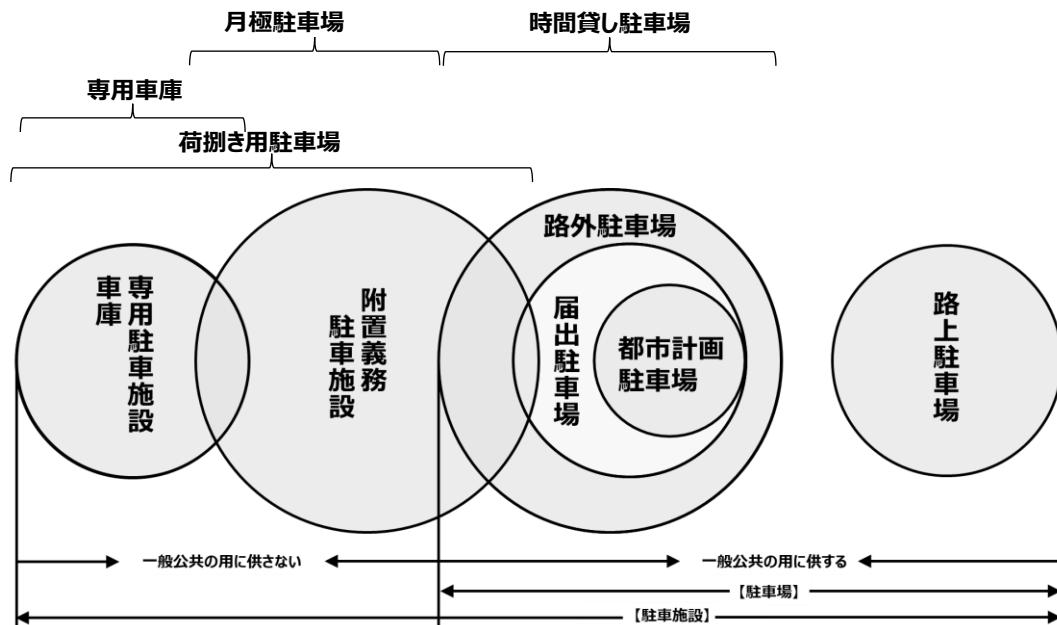
令和 8 年 ● 月

台東区

目 次

1	計画策定の背景と目的	1
1.1.	本計画策定の背景	1
1.2.	本計画の目的	3
1.3.	計画期間	3
1.4.	整備目標量	3
1.5.	本計画の位置づけ	4
1.6.	対象地区	5
1.7.	SDGs の理念と本計画との関係性	6
2	駐車施設整備に関する現状と課題	7
2.1.	台東区のまちづくりの方針と現状	7
2.2.	駐車実態調査に基づく駐車施設の現状と課題	16
2.3.	乗用車・貨物車・障害者用駐車施設の整備に関する近年の動向	26
2.4.	その他の駐車施設における現状と課題	30
3	駐車施設整備・駐車施策の基本方針	31
4	駐車施設整備に関する基本施策	33
4.1.	「方針（1）駐車施設の適正な供給量のマネジメント」に基づく施策	33
4.2.	「方針（2）駐車施設の配置の適正化」に基づく施策	35
4.3.	「方針（3）利用しやすい駐車環境の構築」に基づく施策	38
5	駐車場整備計画の推進に向けた方針	43
5.1.	様々な主体との連携・協働	43
5.2.	駐車場地域ルールを導入検討	44
5.3.	駐車場整備地区の拡大の検討	45
5.4.	計画の見直し	45

定義：駐車施設の分類と範囲



“駐車施設”は、専用に利用されるものおよび一般公共の用に供されるものにかかわらず、自動車の駐車のための施設全般をいう。（“駐車場”と比べて、より広義な意味で使われる。）

“駐車場”は、“駐車施設”のうち、「一般公共の用に供されるもの」を指す。（駐車場法第 2 条）

1 計画策定の背景と目的

1.1. 本計画策定の背景

台東区ではこれまで都市計画に定めた駐車場整備地区（昭和 37 年都市計画決定）を中心に、東京都駐車場条例（以下、「都条例」という。）に基づき一定規模以上の建築物について自動車用駐車施設の附置を推進してきた。

一方、近年、駐車場を取り巻く社会情勢の変化に伴い駐車場を取り巻く課題も多様化しており、まちづくりと連携した駐車場政策が求められるようになってきている。これらの本計画策定の背景について本項で整理した。

(1) 駐車場を取り巻く社会情勢の変化

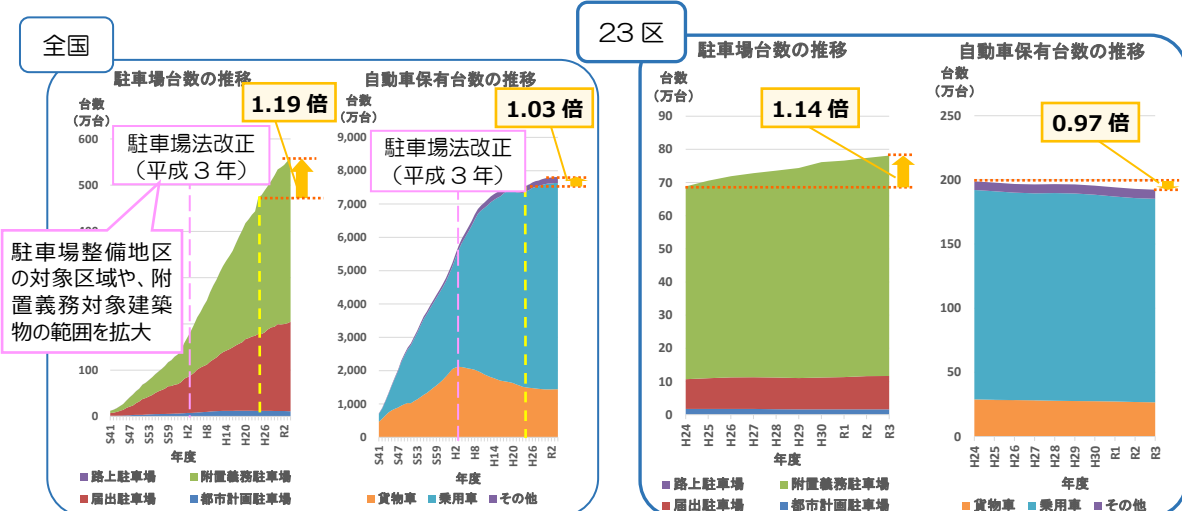
① 駐車場整備の動向

駐車場整備台数は附置義務駐車場を中心に大きく伸びている一方で、自動車保有台数の伸びは頭打ちになっている。特に、23 区の自動車保有台数は微減しており、駐車施設の附置義務により、駐車場に余剰が生じることが懸念される。

○全国では、過去約 10 年間で駐車場台数は約 1.19 倍増加したものの、自動車保有台数は約 1.03 倍の増加にとどまっている。（令和 2 年度時点）

○特に、東京 23 区では、過去 10 年間で駐車場台数が約 1.14 倍増加した一方で、自動車保有台数は約 0.97 倍であり、僅かに減少している。（令和 3 年度時点）

【駐車場台数と自動車保有台数の経年変化】



出典：自動車駐車場統計（国土交通省）、東京都統計年鑑（東京都）、自動車保有台数（一般社団法人 自動車検査登録情報協会）のデータから作成

(2) 近年の駐車施策の動向

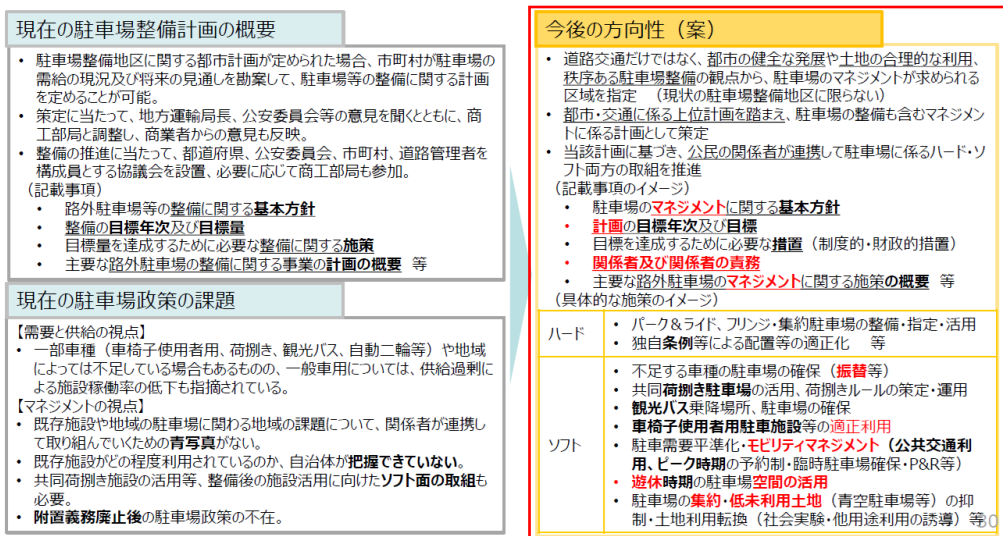
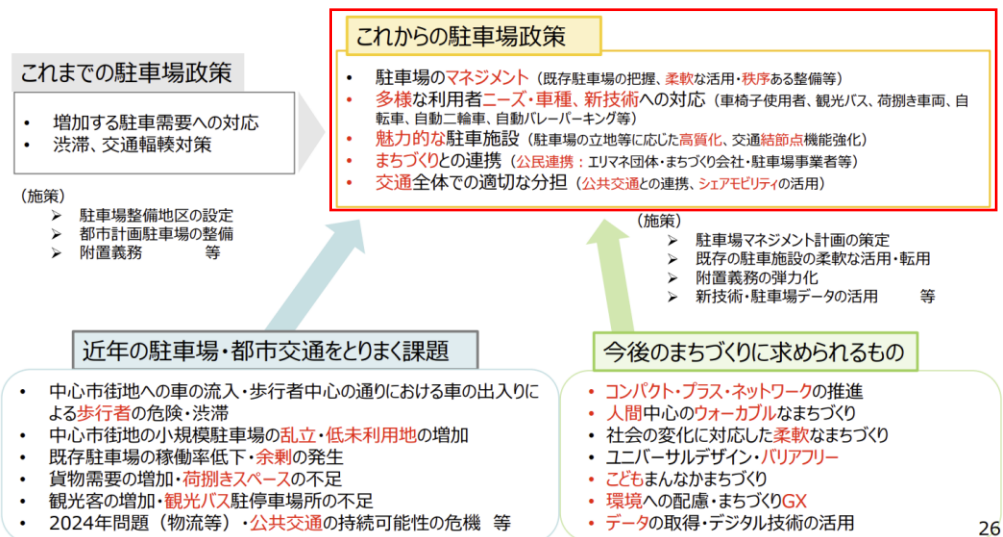
国においては、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第 2 版）」（国土交通省）等で「供給量や配置の適正化」や「公民連携による取組」により、量から質への転換を図るための駐車施策の方向性が示されている。

○駐車場を取り巻く社会情勢の変化を鑑みて、国土交通省の『全国駐車場政策担当者会議』や『まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会』では、道路交通の円滑化のみならず、まちづくりを見据えた駐車施策のあり方についての検討が行われている。

○令和 5 年 4 月に策定された「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第 2 版）」では、近年は駐車場の整備が充足したとして、「整備のみならずマネジメントに係る計画の策定を促すことにより、公民が連携して駐車場に係るハード・ソフト両方の施策を進めることで、都市や交通に係る課題の解消、都市機能の維持・増進を図っていく必要がある。」ことが示されている。

⇒近年の駐車施策の動向を踏まえ、台東区においてもまちづくりと連動した駐車場整備計画の策定が必要と考えられる。

【駐車場政策や駐車場整備計画の今後の方向性】



出典：駐車場政策の最近の動向（第 38 回全国駐車場政策担当者会議（R7・1 月）配布資料）

1.2. 本計画の目的

社会経済情勢の変化やまちづくりの進捗により、駐車場整備を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、まちづくりと連携した駐車場政策のあり方を再検討する必要性が高まっている。

そのため、区内の駐車場に関する以下の事項を推進することにより、台東区都市計画マスタープランに掲げるまちづくりの将来像「世界に輝く ひと まち たいとう」の実現に資することを本計画の目的とする。

本計画の目的

○適正な駐車場供給の水準の維持

○まちづくりの将来像の実現に資する駐車施策の推進

これらにより、まちづくりの将来像に資することを本計画の目的とする。

1.3. 計画期間

今後の駐車需要の変化や公共交通機関の整備進捗、まちづくりの進展などと整合を図る必要があることを踏まえ、本計画の計画期間を以下のとおりとする。

『台東区駐車場整備計画』の計画期間：令和8年（2026年）～令和27年（2045年）

1.4. 整備目標量

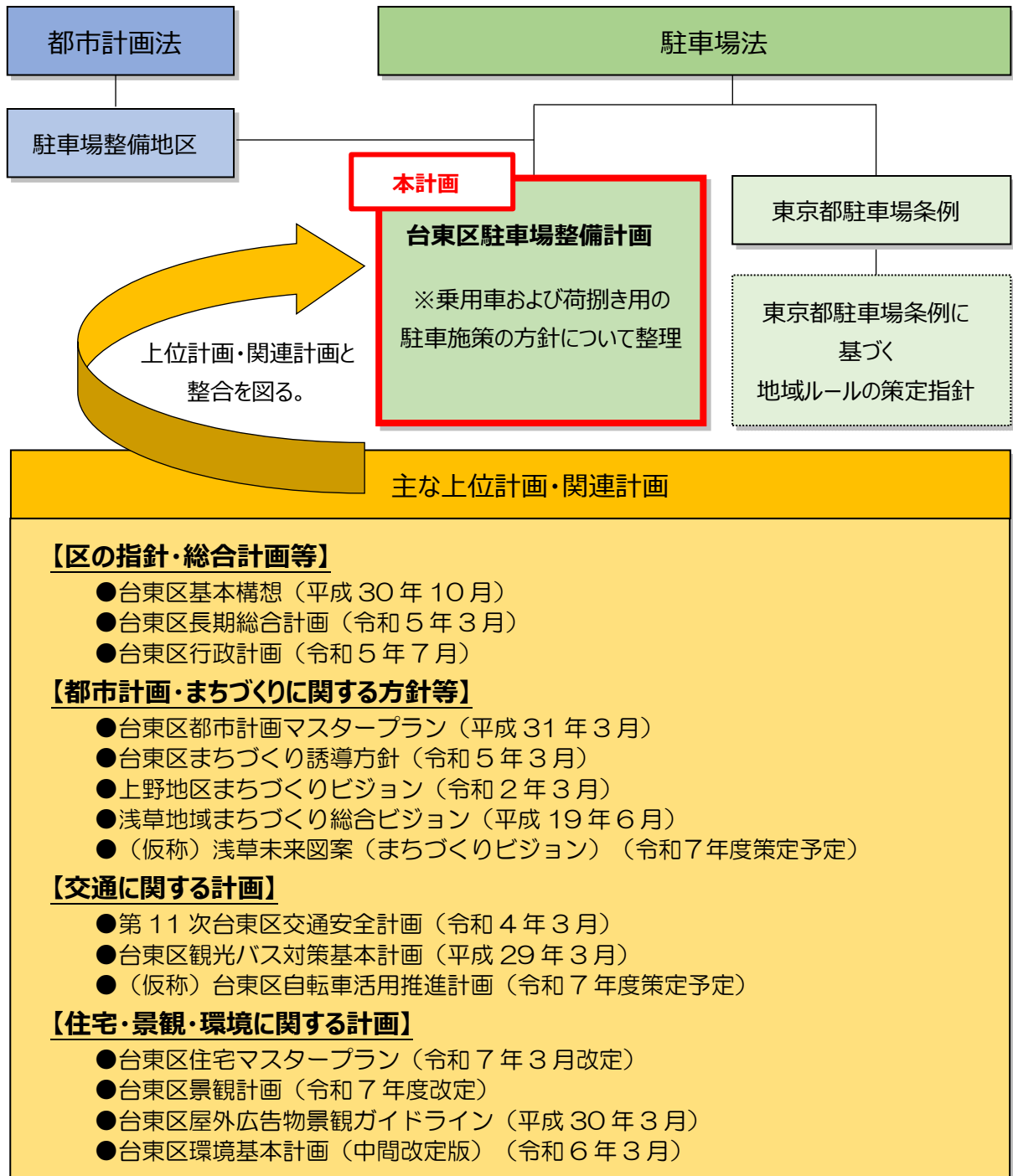
本区では駐車場整備がある程度の水準に達しており、需要に追随した駐車場整備ではなく、公共交通機関や歩行者を中心とした市街地整備を進めるなど、まちづくりの方針と連動した駐車需要のマネジメントが重要であると考えられる。

そのため、本計画においては具体的な整備目標量について定めないものとし、地域の駐車実態やニーズに応じて適切に整備を進めていくものとする。

1.5. 本計画の位置づけ

関連法令および本区における上位計画・関連計画との関係を踏まえた本計画の位置づけを以下に示す。

【関係法令・上位計画・関連計画との関係を踏まえた駐車場整備計画の位置づけ】



【参考】駐車場法による駐車場整備計画の位置づけ

（駐車場整備計画）

第四条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画（以下「駐車場整備計画」という。）を定めることができる。

【本計画の対象地区の範囲図】



1.7. SDGsの理念と本計画との関係性

平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において、国際加盟国が 2016 年から 2030 年までの 15 年間で達成を目指す国際目標として「持続可能な開発目標（SDGs）」が位置付けられました。

SDGs では、17 の目標と、具体的に達成すべき 169 のターゲットを設定し、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

本計画は、まちづくりと連動した駐車場整備のあり方を示す計画であり、供給量のマネジメント・配置の適正化・駐車環境の構築等により、地域と連携を強化し持続可能な都市を構築することを目指すものです。これは、SDGs の目標 11 と深く関連します。

SDGs の目標 11「住み続けられるまちづくりを」では、「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」としています。

本区においても、これらの目標の達成に向けて、本計画の着実な推進を図ります。



2 駐車施設整備に関する現状と課題

2.1. 台東区のまちづくりの方針と現状

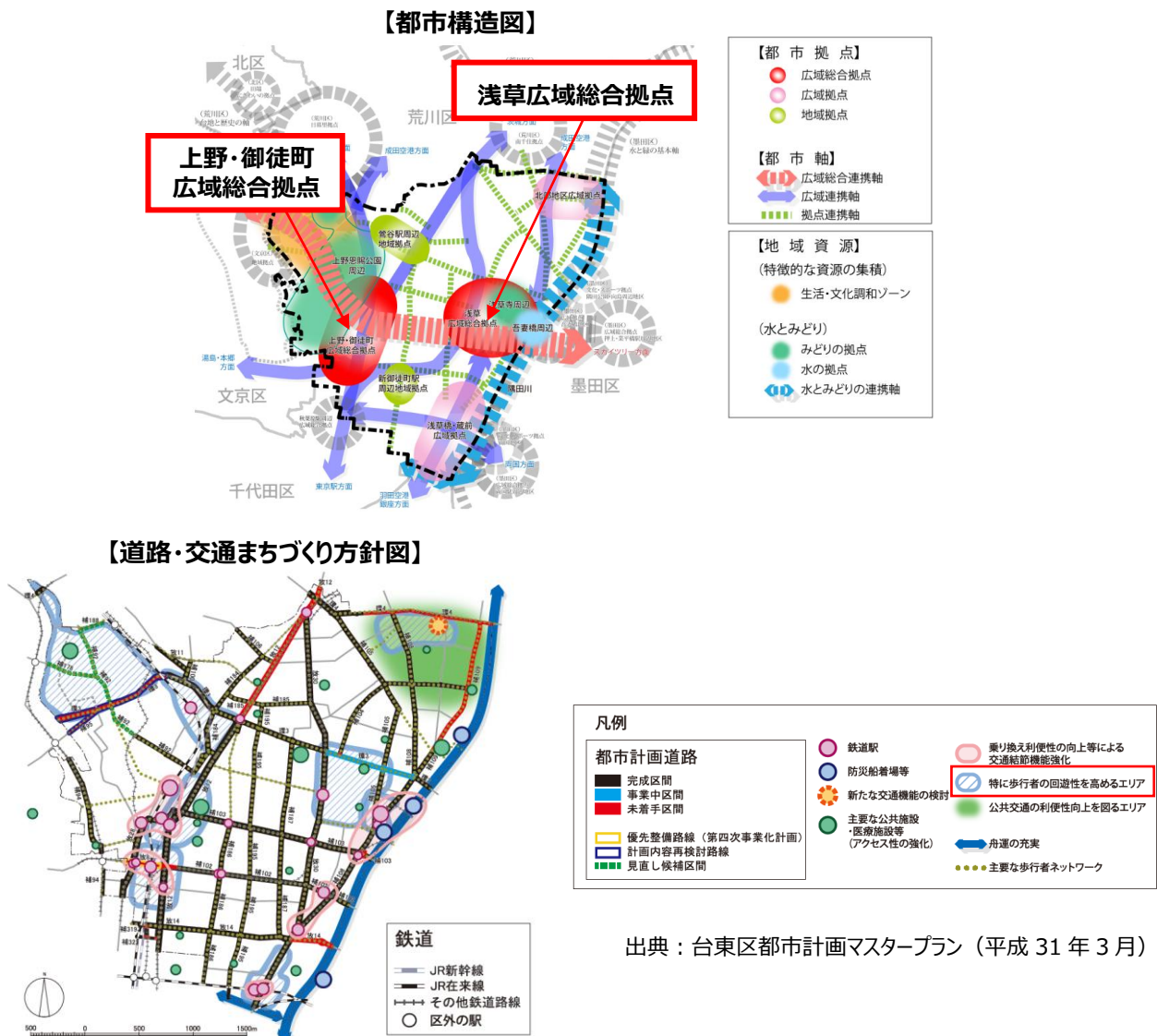
(1) 台東区のまちづくりの方針

① 台東区都市計画マスタープラン (平成31年3月策定)

本マスタープランは、都市計画法に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定されたものである。台東区基本構想 (平成 30 年 10 月策定) に基づき、まちづくりの将来像およびその実現に向けた基本的な考え方や取組の方向性を示している。

本マスタープランでは、上野・御徒町および浅草は「広域総合拠点」として位置づけられており、回遊性向上や賑わいの連続性の確保等を通じ、国際的な観光拠点の形成を図っていくことが示されている。

また、「道路・交通まちづくり方針」では、多くの来街者が訪れる地域・拠点周辺において、歩行者の回遊性向上を図るための歩車分離、オープンスペースの確保等を推進するほか、駅周辺や歩行者中心のまちづくりを進める地域において、駐車場の地域ルールを導入による適正な配置や荷捌き時間帯の区分、路外駐車場の活用等を推進していくことが示されている。上記の方向性を踏まえ、上野駅・御徒町駅周辺、浅草駅・浅草寺周辺、浅草橋駅周辺等が、「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」として位置づけられている。



② 台東区まちづくり誘導方針（令和5年3月策定）

本方針は、前項のマスタープランを上位計画とし、ハード・ソフトの視点の両面から、まちづくり誘導のため区が今後取り組むべき事業や、活用・検討すべき制度の在り方を示す方針である。本区における課題整理をふまえ、まちづくり誘導のための基本方針として下記 3 点を掲げている。

- ①パブリックスペース等の利活用
- ②地域特性に応じた土地利用の誘導・市街地環境の向上
- ③多様な主体によるまちづくりの推進

また、都条例の対象規模となる建築計画により、商業エリアや商店街等の賑わいの連続性が分断される懸念や、都条例の対象規模以下の建物についても、駐車場が附置されている例が散見されていることを鑑み、都条例に基づく附置義務駐車場の地域ルール活用や、都条例の対象規模以外の建物に対する駐車場配置のルール化のための仕組みを検討することを示している。

③ 台東区住宅マスタープラン（令和7年3月策定）

本マスタープランは、令和 5 年度に実施した「台東区住宅マスタープラン基礎調査」の結果を踏まえ、社会経済情勢、区の住宅・住環境に関わる上位関連計画および国・東京都における住宅施策の動向等との整合を図りつつ、区の特性に応じた住宅政策の目標を実現するための計画である。

本マスタープランでは、「良質な住宅」「暮らしやすい住環境」「安定した住生活」の 3 つの観点から基本目標を設定し、各目標を実現するための施策を示している。

上記の施策のうち、「地域の特性に応じた住環境の整備」として、集合住宅等における駐車場の設置について、地域事情や実態を考慮した規定への見直しを図ることが示されている。

【「地域の特性に応じた住環境の整備」における主な施策・事業】

施策・事業名	概要
集合住宅及び大規模建築物に対する建築指導による住環境の整備	大規模な建築物に係る関係条例、要綱等を適切に運用し、地域の住環境の整備を促進します。 【建築課／住宅課】
台東区まちづくり誘導方針の運用	公民連携によるまちづくり誘導のための方針である「台東区まちづくり誘導方針」に基づき、公園や民間空地等のパブリックスペースの利活用による人々の交流や良好な住環境の整備など、今後のまちづくりに係る制度の設計・事業化を進めます。 【都市計画課】
景観まちづくりの推進	区民及び事業者と協働して、上野恩賜公園周辺や朝倉彫塑館通り沿道地区など、それぞれの地域の個性を活かしながら、新旧調和のとれた潤いのある景観まちづくりを推進します。 【都市計画課／地域整備第一課／地域整備第二課／地域整備第三課】
地区計画、建築協定等の活用 の検討 ＜拡充＞	魅力ある個性的なまちづくりの実現を図るため、各地区計画や建築協定等を活用した地域環境の形成について検討します。 【都市計画課／地域整備第一課／地域整備第二課／地域整備第三課／建築課／住宅課】
駐車場附置義務の見直し ＜拡充＞	集合住宅等における駐車場の設置について、地域事情や実態を考慮した規定への見直しを図ります。 【都市計画課／建築課／住宅課】
（仮称）まちづくりに係る総合的な条例による市街地環境の向上 ＜新規＞	（仮称）まちづくりに係る総合的な条例に基づき、市街地環境の向上に取り組みます。 【都市計画課】

出典：台東区住宅マスタープラン（令和 7 年 3 月）

④ 上野地区のまちづくり

a. 上野地区まちづくりビジョン(令和2年3月策定)

本ビジョンでは、国・都・区における上位計画の内容をふまえ、2040年代頃の上野地区の将来像と取組みの方向性が掲げられている。上野地区全体を、主に「杜(もり)」(上野恩賜公園一帯)と「まち」(杜以外の市街地)に分けて整理している。

両エリア間の交流の活性化や相乗効果を生み出せるような取組みを行うことにより、杜とまちが一体となって発展していくことが将来像として掲げられており、まち側の取組みの方向性のひとつとして、道路空間の活用や荷捌きの集約を例とした都市空間の形成が掲げられている。近年は、まちづくりビジョンの方向性を踏まえ、道路空間を活用してまちの回遊性向上を図る社会実験等も実施されている。

【社会実験の実施例 (令和5年11月)】



b. 上野地区における交通ネットワークの現況と今後の方向性

上野地区まちづくりビジョン推進会議における、上野地区の都市基盤整備の方向性や取組内容等に関する検討においては、本地区の自動車交通分担率が減少傾向にあることをふまえ、当面は下記の取組を推進することとしている。

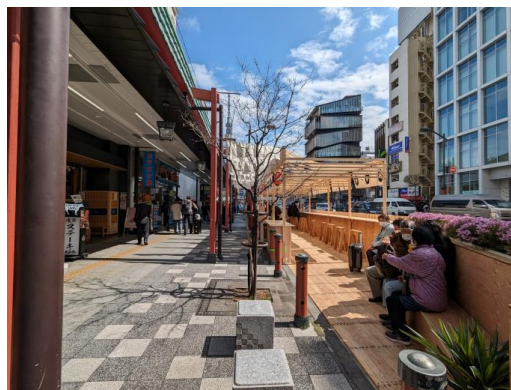
- ①公共交通利用者が快適に移動できる歩行者空間の拡充
 - ・将来的な歩行者ネットワークと連動した駐車施設出入口の設置位置制限
 - ・附置義務駐車場の隔地・集約駐車場の設定 等
- ②路線ごとの性格を踏まえ、連携して自動車交通を抑制
- ③駐車場の規模や配置の適正化・集約化

⑤ 浅草地区のまちづくり

a. (仮称) 浅草未来図案（まちづくりビジョン）（令和 7 年度策定予定）

新たなビジョンでは、本地区の多彩な資源を活かした魅力あるまちづくりを進めていくために、概ね20年後のまちの姿や、その実現に向けた短期・中長期的な取り組みを整理している。その中で、本地区の道路空間等に関する将来へのアプローチの一つとして「居心地のよい空間をつくる」ということを掲げている。近年は、まちの回遊性向上や安全で居心地の良い空間創出に向けた社会実験も実施されている。

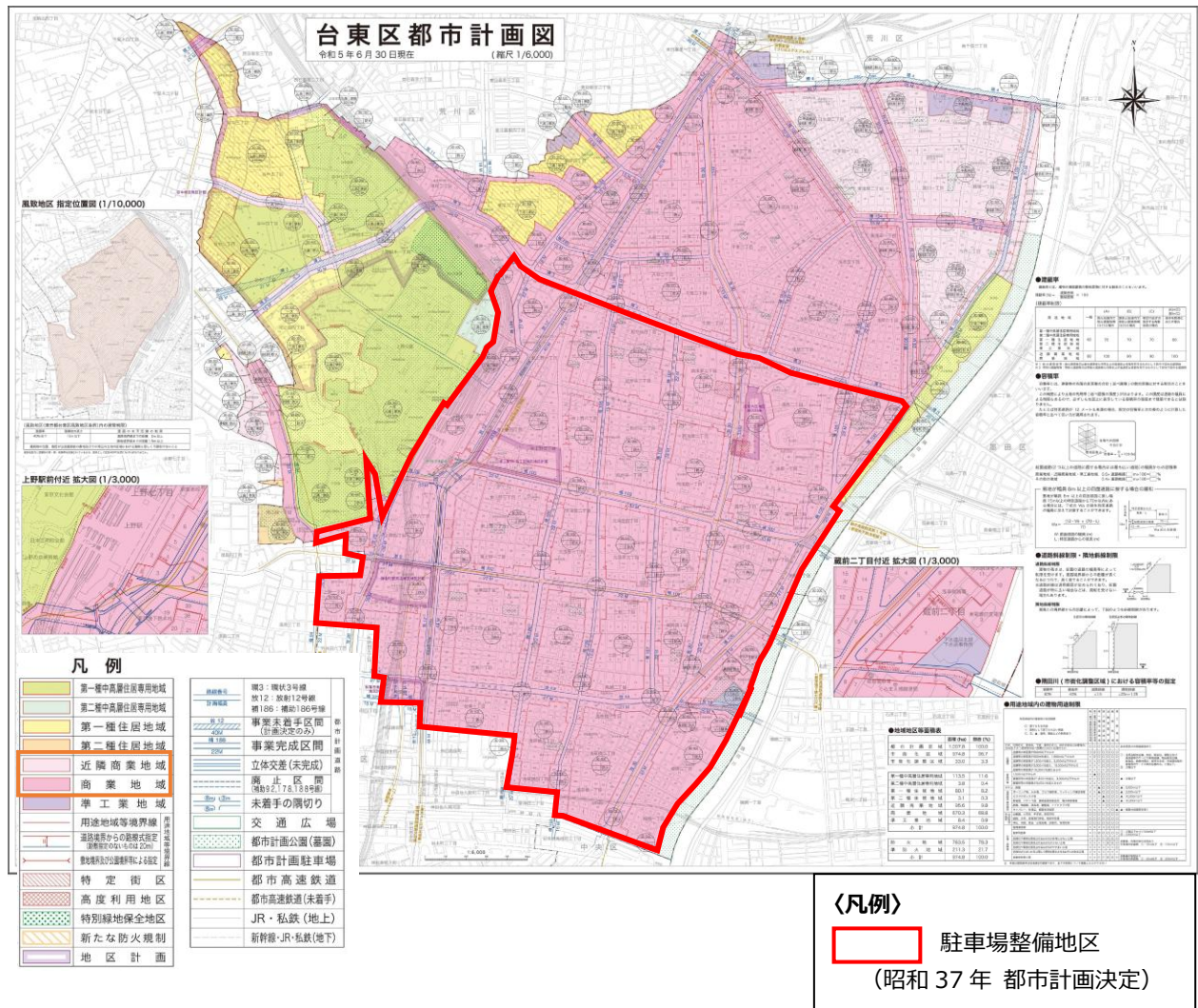
【社会実験の実施例（令和 6 年 3 月）】



新たなビジョンでは、空間として大きく再編される場所や現状の空間を維持しつつ魅力を増やしていく場所と取り組みを戦略的に抽出し整理する「戦略的まちづくりプログラム」を示している。本地区全体については、「人中心の空間の創出プログラム」として、「賑わいと快適性を共存させる、主要な通りや駅前での歩行者空間の拡充」や「平常時や災害時にも多目的に利活用できる、駅前や主要な通り沿道におけるオープンスペースの整備」等の取り組みを示している。これらの取り組みと連動しながら、駐車場地域ルール導入に向けた検討について示している。

区の大半が商業地域（指定容積率は400～700%）または近隣商業地域（指定容積率は400%）に指定されていることから、駐車場整備地区いがいでも都条例による駐車場の付置義務の対象となっている。

【台東区都市計画図】



(2) 台東区の特性

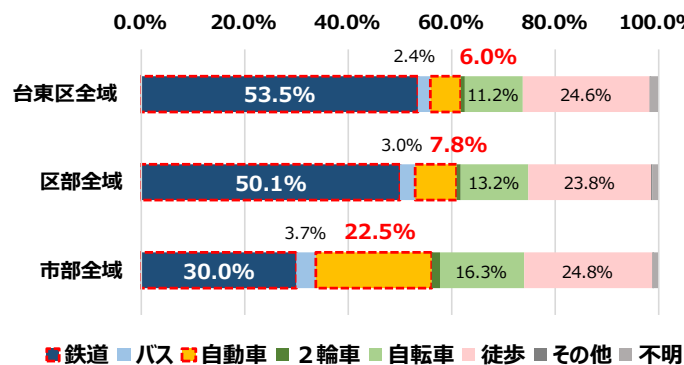
台東区における交通手段、土地利用等の特性について、下記の通り整理を行った。

① 自動車・公共交通機関の分担率

台東区では、都内区部全域・都内市部全域と比較して、自動車の交通機関分担率が低く鉄道の分担率が高くなっており、他の自治体と比較して公共交通機関が高度に整備されていることが分かる。

平成 10 年から平成 30 年にかけて自動車の集中量は約 7 割、交通機関分担率は約 6 割減少していることから、自動車利用は明確に減少傾向にあるといえる。

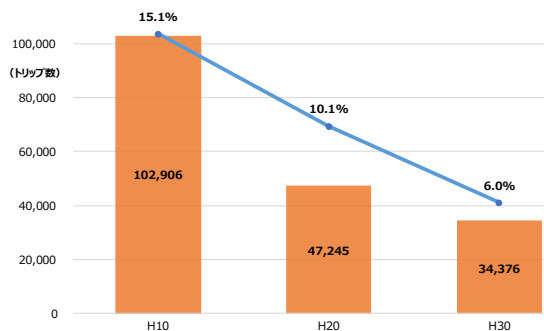
【台東区全域および市部全域・区部全域における交通機関分担率】



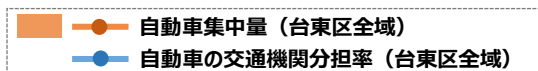
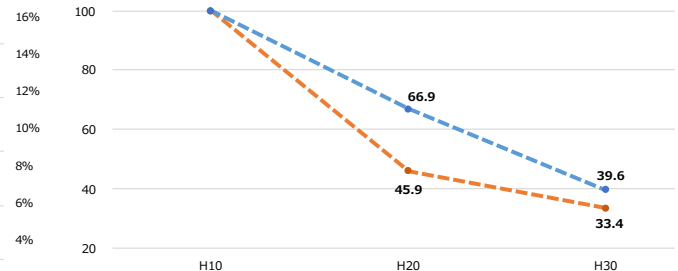
出典：平成 30 年 東京都市圏パーソントリップ調査

【本区における自動車の集中量・交通機関分担率の経年変化（H10～H30）】

【① 自動車の集中量・交通機関分担率の推移】



【② H10 を 100 とした場合の集中量・分担率の指数】

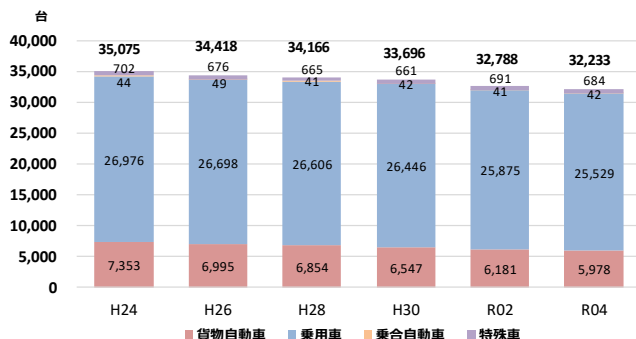


※いずれも H10～H30 年の東京都市圏パーソントリップ調査より、全目的・集中量を集計
※自動車集中量…台東区全域を目的地とするトリップ数のうち、交通手段が自動車であるものの合計
※自動車の交通機関分担率…台東区全域を目的地とする全集中量のうち、自動車集中量が占める割合

② 区の人口・自動車保有台数の推移

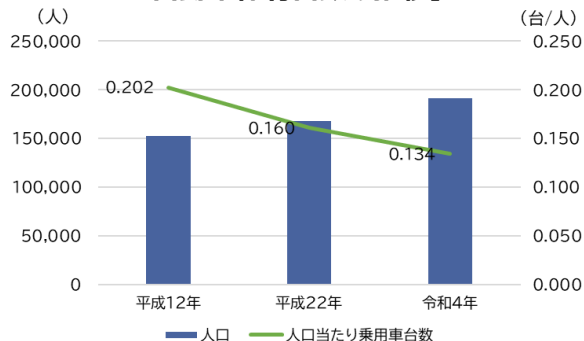
区内の人口は、平成 12 年度から増加傾向にある一方で、区内の自動車保有台数（乗用車）は、近年微減している。また、一人あたりの自動車保有台数も減少傾向にある。

【台東区の自動車保有台数推移】



出典：「東京都の統計」より作成

【台東区の人口及び一人あたりの自動車保有台数の推移】

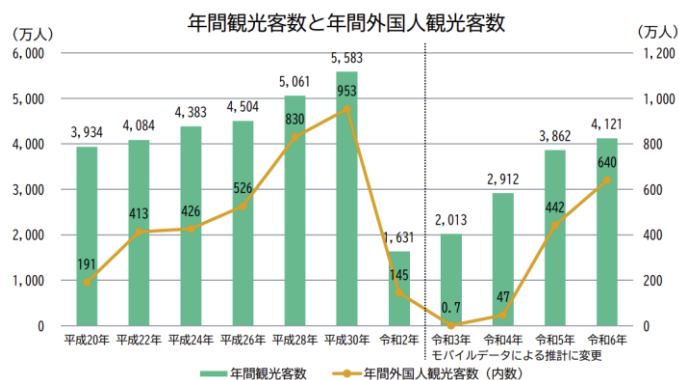


出典：台東区「住民基本台帳」、「東京都の統計」
※住民基本台帳人口は、外国人を含まないものを使用。

③ 来訪者（観光客数）の動向

本区における来訪者（観光客数）は、コロナ禍以降急激に増加していることから、上野周辺や浅草周辺等の駅周辺や歩行者中心のまちづくりを進める地域については、自動車の流入抑制や歩車分離を実施する必要がある。

【年間観光客数の推移】



出典：令和 6 年台東区観光統計

【台東区の代表的な観光地】



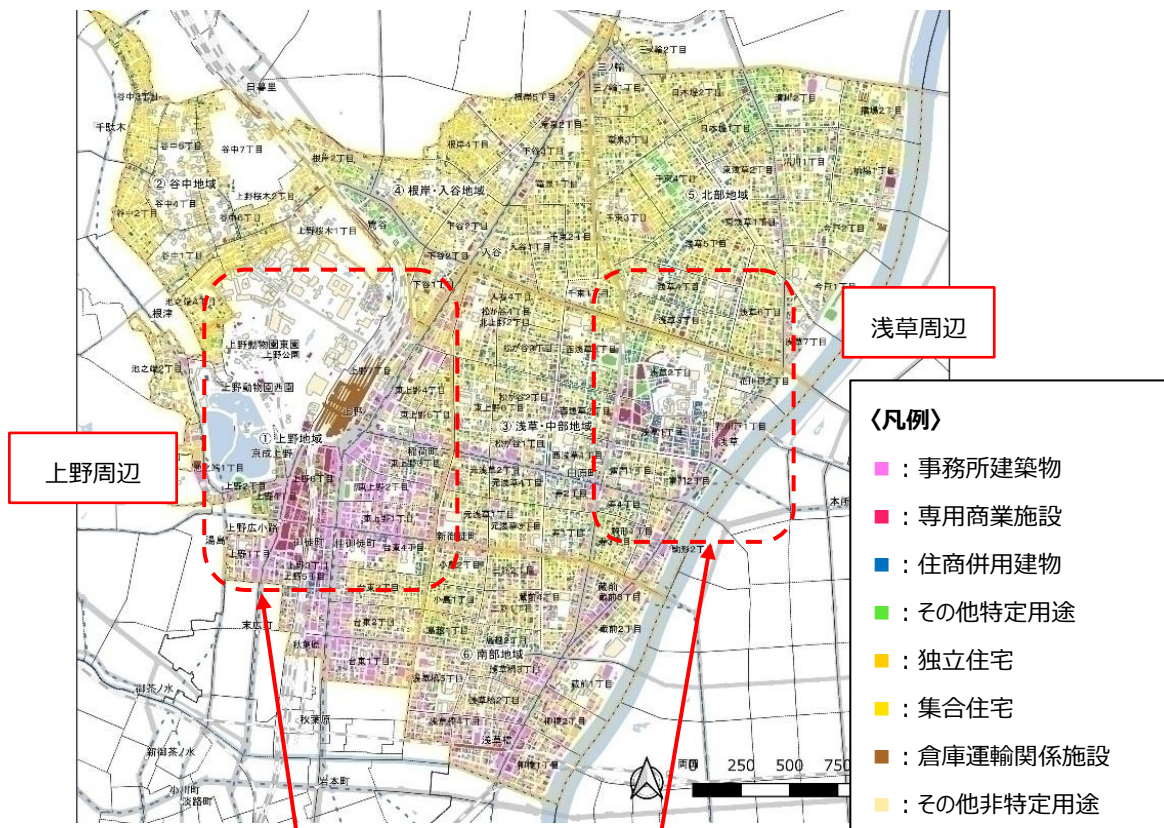
出典：台東区公式観光情報サイト「TAITO おでかけナビ」

④ 建物の用途別立地状況

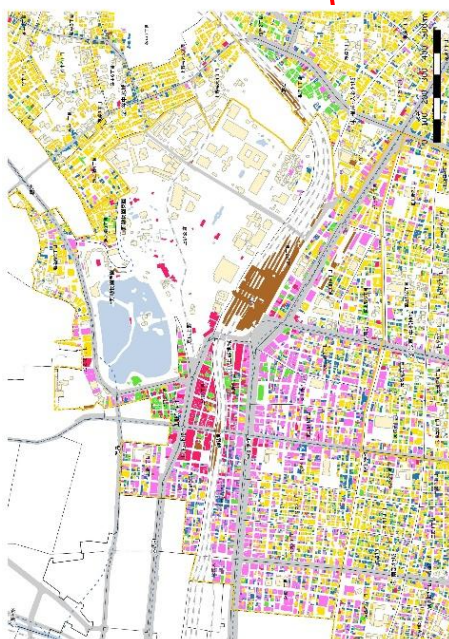
区内全域における建物の用途別立地状況(主用途)をみると、拠点エリア(上野・浅草)等の一部エリアにおいて専用商業施設が目立つが、区の全域で住宅用途が多い。また、住商併用建物も全域に点在し、浅草周辺で特に多くなっている。

区の大半が商業地域(p.11 参照)であることから、住宅用途が集積する地区についても一定規模以上の建物については駐車場の附置義務が課せられる。

【台東区全域の土地利用現況図】



【上野周辺の拡大図】



【浅草周辺の拡大図】



出典:「令和3年度 東京都土地利用現況調査」より作成

⑤ 建物の駐車場附置義務による街並みへの影響

建物に付属する駐車施設については、都条例により、駐車場整備地区等に立地する一定の用途及び規模以上の建物に対して、規模に応じた駐車施設の附置を義務づけている。

これに加え台東区では、都条例の附置義務対象とならない小規模な共同住宅に対して、「台東区集合住宅の建築及び管理に関する条例」（以下「集合住宅条例」という）により、総戸数 10 戸以上の集合住宅に 1 台以上の駐車場の附置を義務づけている。

本区では、国土交通省が募集する「ウォーカブル推進都市」となり「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指しているが、共同住宅を中心にした建て替えが急速に進みつつあり、商店街等の賑わいの連続性の分断、自動車の歩道横断による歩行者の危険性増大などが課題となってきた。（※共同住宅の建築件数：約 50 棟/年（直近 10 年間の平均） 集合住宅条例のみの対象となるもの。）

駐車場の附置義務のある建物

	東京都駐車場条例 対象外	東京都駐車場条例 対象規模
店舗、事務所、ホテル、飲食店など	—	延床面積 1,500㎡超
共同住宅など	10戸以上	延床面積 2,000㎡超

駐車場の附置義務のある駐車場整備地区内の共同住宅

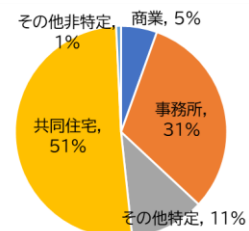
集合住宅条例による附置義務	都駐車場条例による附置義務
61.2% 372件 敷地面積 中央値：212.9㎡	38.8% 236件 敷地面積 中央値：444.1㎡

※ 集合住宅条例の対象規模：総戸数10戸以上

出典：集合住宅条例台帳より(H17年より施行)

集合住宅条例による附置義務の割合の方が大きい。

都駐車場条例対象の
建物用途割合



【都条例の附置義務対象外となる小規模な共同住宅に附置された駐車施設の事例】



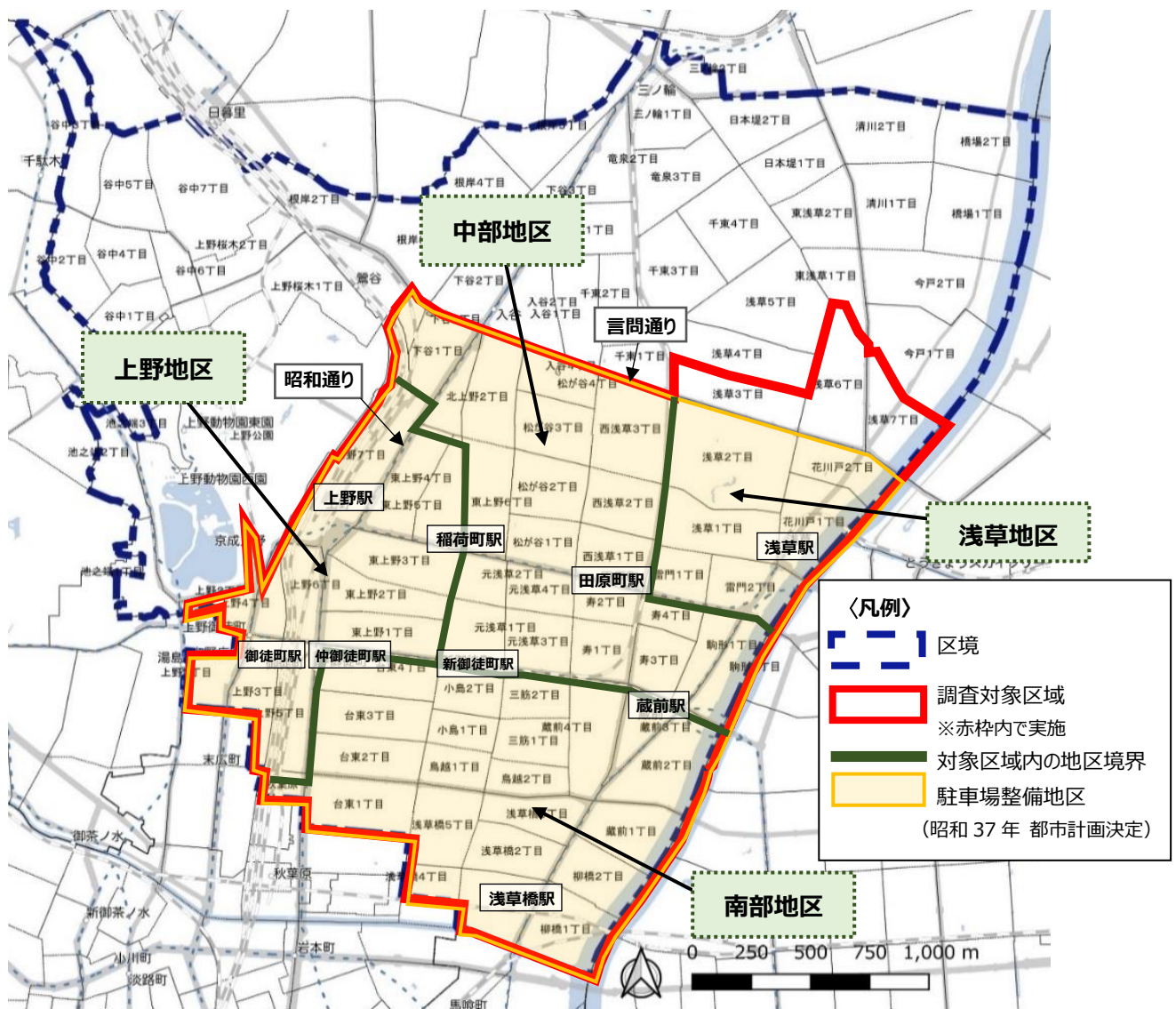
2.2. 駐車実態調査に基づく駐車施設の現状と課題

令和 6 年度に実施した駐車実態調査の結果等を踏まえ、本計画の対象区域における乗用車の駐車施設に関する現状と課題を整理した。

(1) 調査対象区域の地区について

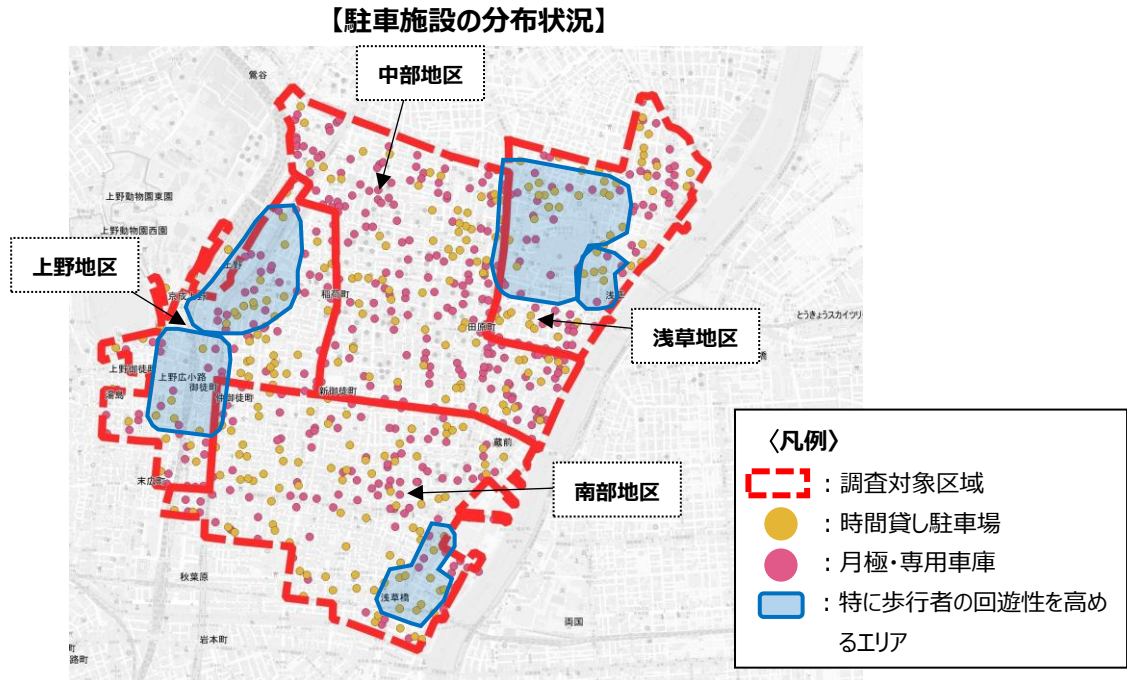
駐車実態調査の対象区域は下図の赤枠内である。また、調査を円滑に実施する観点から、調査対象区域を「上野地区」「浅草地区」「中部地区」「南部地区」の 4 つに区分し、地区ごとに調査結果の集計を行った。本計画において上記地区名を用いる場合、各地区の対象範囲は下図で示した通りとする。

【調査対象区域および 4 地区の範囲図】

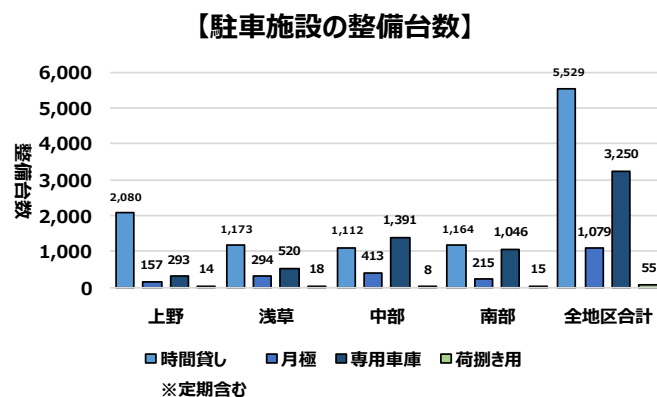


(2) 駐車施設の整備台数・分布状況

駐車施設調査で確認した駐車施設の位置の分布は下図の通りであり、時間貸し駐車場、月極・専用車庫ともに、対象区域全域に広く分布している。このうち時間貸し駐車場は 772 箇所あり、そのうち小規模な駐車場（収容台数 5 台未満）は全体の 6 割を占める。また、台東区都市計画マスタープランにおいて「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」に位置づけられている地域においても、駐車場が数多く分布していることが分かる。



また、4 地区ごとの駐車施設の整備台数は下表の通りであり、時間貸し駐車場は上野地区が最も多く、荷捌き用駐車場は浅草地区が最も多い。



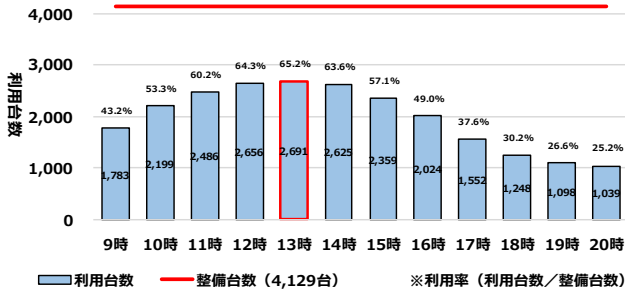
【課題】

まちづくりの方向性として「歩行者の回遊性向上」が示されているエリア内にも多くの駐車施設が整備されていることから、当該エリア内外での駐車施設の集約による配置適正化を進め、上記方向性の実現や、賑わいの連続性を確保する必要があると考えられる。

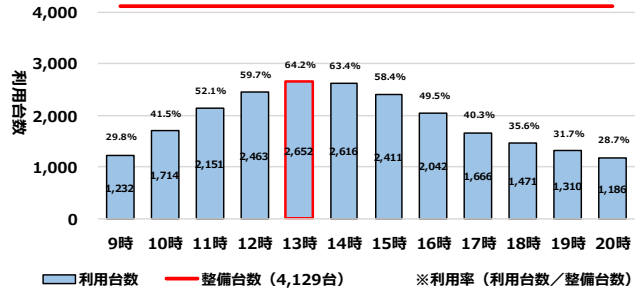
(3) 時間貸駐車場の利用状況

全地区における時間貸駐車場の利用台数のピークは「平日13時台」であり、利用率は65.2%であることから、時間貸し駐車場の供給量（整備台数）には余裕があると考えられる。商業・文化施設や観光資源が集積する上野・浅草地区では休日の利用率が高く、事務所や住宅が混在する中部・南部地区では平日の利用率が高い。

【全地区：駐車場利用台数（普通貨物車除く）（平日）】



【全地区：駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）】



(4) 大規模駐車場の利用状況

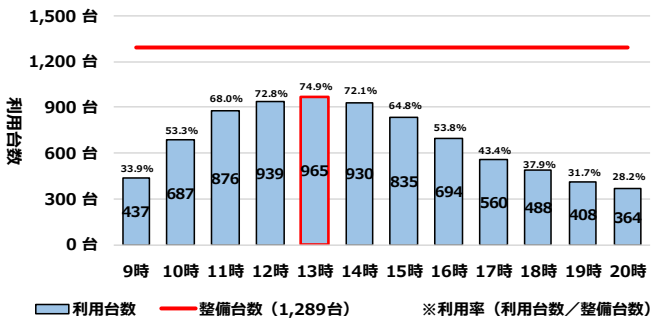
上野・浅草地区における大規模時間貸し駐車場^{※1}においても、最も需要の大きかった休日 13 時台の利用率は上野地区で 74.9%^{※2}、浅草地区で 63.6%^{※3}であり、供給量に余裕があることが確認された。

※1. 整備台数 50 台以上の駐車場のうち、調査が実施できた 8 施設（上野地区 5 施設、浅草地区 3 施設）における利用台数（普通貨物車は除く）。

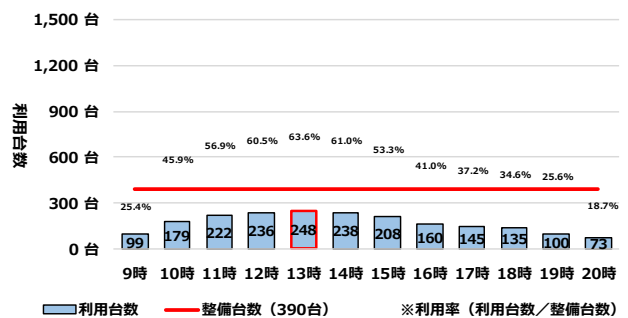
※2. 整備台数（供給量）1,289 台に対して利用台数（需要量）965 台、需給差 324 台

※3. 整備台数（供給量）390 台に対して利用台数（需要量）248 台、需給差 142 台

【上野地区：大規模駐車場の利用状況（休日）】

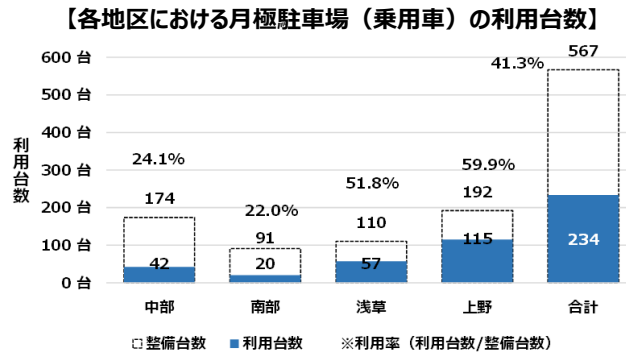


【浅草地区：大規模駐車場の利用状況（休日）】



(5) 月極駐車場の利用状況

月極駐車場（乗用車）の利用率は、全地区合計で 41.3%であり、月極駐車場（乗用車）の供給量（整備台数）には時間貸駐車場よりもさらに多くの余剰分があると考えられる。上野地区・浅草地区の利用率はいずれも 50%台であり、20%台である中部地区・南部地区に比べて利用率が高い。



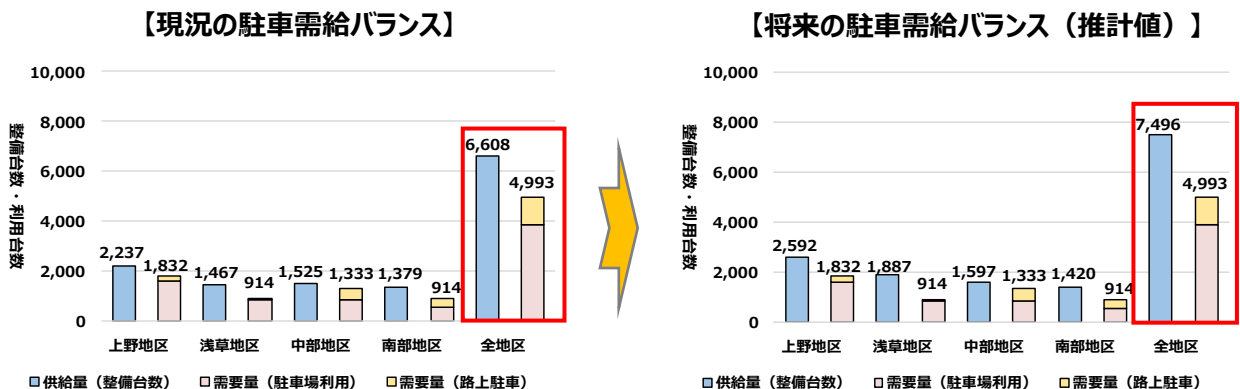
(6) 乗用車の駐車需給バランス

全地区における現況の乗用車の駐車需給バランス※4は、最も需要の大きかった休日 13 時台における利用率が 75.6%※5であり、乗用車の駐車施設の供給量には余裕があることが確認された。また、将来の乗用車の利用率は 66.6%※6と推計され、附置義務駐車施設の整備により、現況の余剰（需給差）がさらに拡大する恐れがある。

※4. 供給量に対する需要量の比率。乗用車の路上駐停車台数を含む。

※5. 供給量 6,608 台に対して需要量 4,993 台、需給差 1,615 台

※6. 供給量 7,496 台に対して需要量 4,993 台、需給差 2,503 台

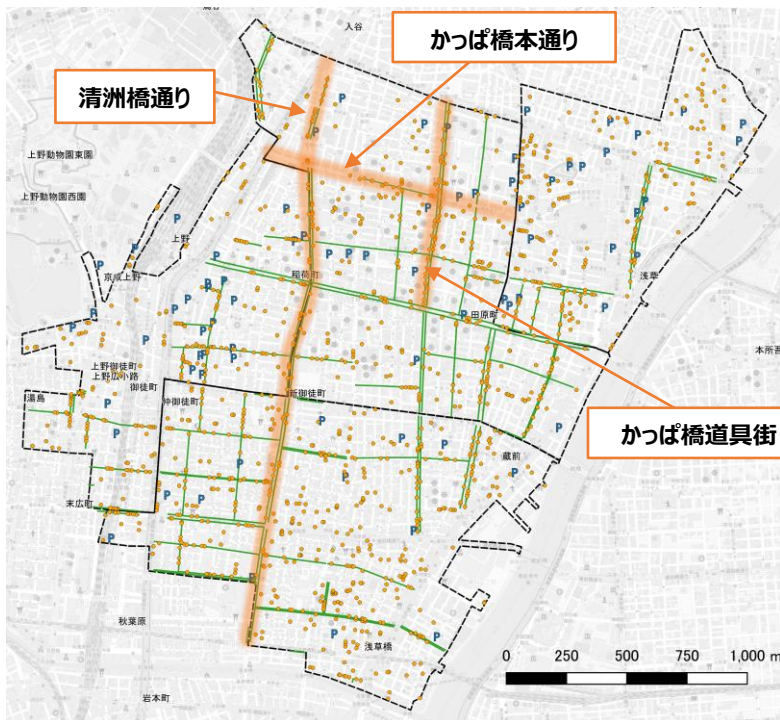


(7) 路上駐車状況

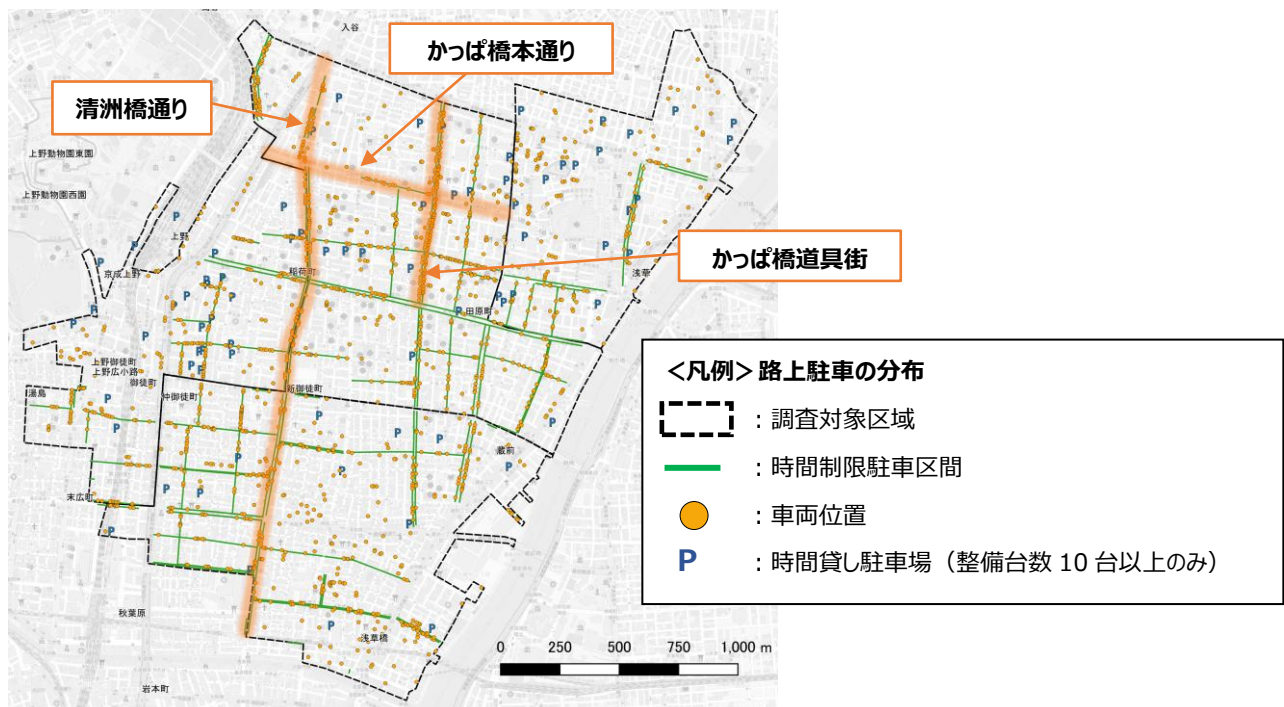
① 路上駐車（運転手無し）の状況

ピーク時における、運転手が乗車していない路上駐車車両の分布状況は下図の通りである。全体的に、パーキング・メーター等の設置区間に路上駐車車両が集中しており、特に休日は、清洲橋通り・かっぱ橋道具街・かっぱ橋本通り等、特定の路線に集中する傾向がみられる。また、パーキング・メーター等が未設置の路線においても、生活道路を中心に全体的に路上駐車がみられる。

【路上駐車分布状況（平日ピーク時）】



【路上駐車分布状況（休日ピーク時）】



② パーキング・メーター等の利用状況

平日ピーク時における、路上駐車車両のパーキング・メーター等の利用状況（適正：枠内に駐車かつ料金支払い済みかつ駐車時間の超過無／その他：左記以外）は、下図の通りである。区域全体でパーキング・メーター等を適正に利用している車両は全体の半数以下となっており、特に南部地区の清洲橋通り以西では適正利用の割合が低い。

【パーキング・メーター等の利用状況（平日）】

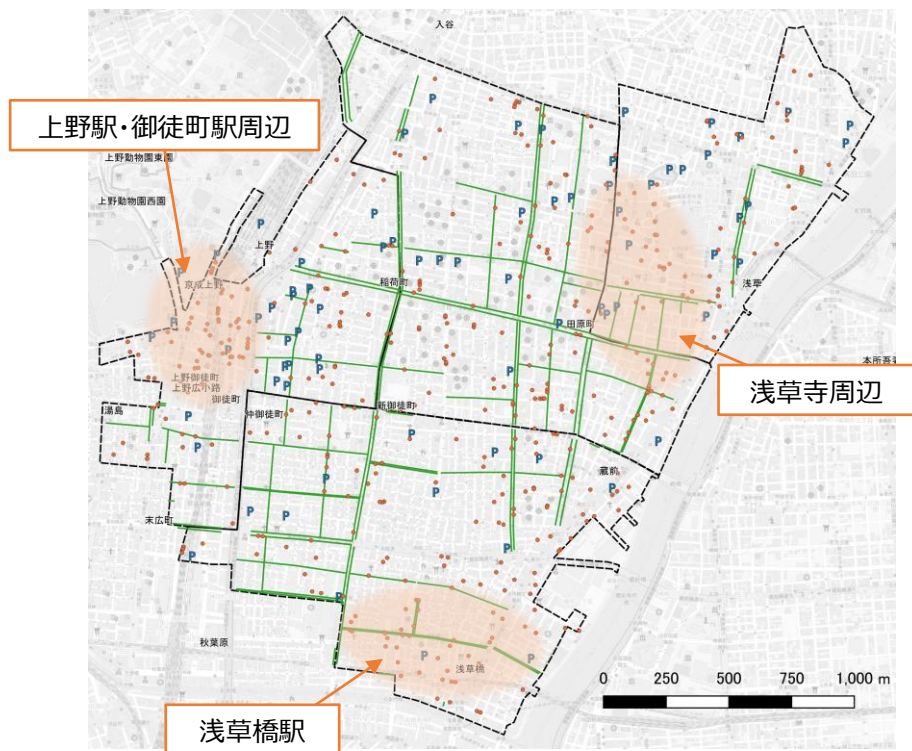


③ 路上荷捌きの状況

ピーク時における、荷捌き作業が確認された路上駐車車両の分布状況は下図の通りであり、パーキング・メーター等の設置の有無を問わず、区域全体に幅広く分布している。

商業施設が集積する上野駅・御徒町駅周辺、浅草寺周辺、浅草橋駅周辺等では、店舗・飲食店等への配送需要が高いことから、平日において他地域よりも路上荷捌きの密度が高い。一方、それ以外の住宅が多い地域では、宅配や生協等の集配送が中心であり、路上荷捌きの密度は比較的低くなっている。また、事務所への集配送が減少する休日のほうが、平日よりも路上荷捌きが少ない。

【路上荷捌きの分布状況（平日ピーク時）】



【路上荷捌きの分布状況（休日ピーク時）】



(8) 貨物車の駐車施設の利用状況

全地区における荷捌き用駐車施設の整備台数は 55 台であり、当該駐車施設のピーク時利用台数（21 台）は供給量を下回っている。一方、路上で荷捌きを行っていた車両はピーク時で 418 台（うち普通貨物車が 191 台、それ以外の車両が 227 台）であり、貨物車は駐車場利用台数よりも、路上荷捌き台数のほうがはるかに多いことが確認された。

荷捌き用駐車施設の供給量は需要量に対して限りがあるため、荷捌き用駐車施設の着実な整備促進を進めるとともに、ニーズの高い路上荷捌きについては、地域の実態を踏まえた路上空間の適正な利用のための検討を行う必要があると考えられる。

【ピーク時における貨物車の駐車実態】

	ピーク時の 駐車場利用台数	ピーク時の 路上荷捌き台数	整備台数
平日	21 台	418 台	55 台
休日	18 台	153 台	55 台

【車種別の路上荷捌き台数の内訳】

	合計	路上荷捌き台数 (普通貨物車)	路上荷捌き台数 (普通貨物車以外)
平日	418 台	191 台	227 台
休日	153 台	42 台	111 台

【貨物車の分類の整理】

貨物車の分類		分類番号イメージ	イメージ
貨物車	軽・小型貨物車 (分類番号 : 4・6・8)	※分類番号 	
	普通貨物車 (分類番号 : 1・8・9・0)		

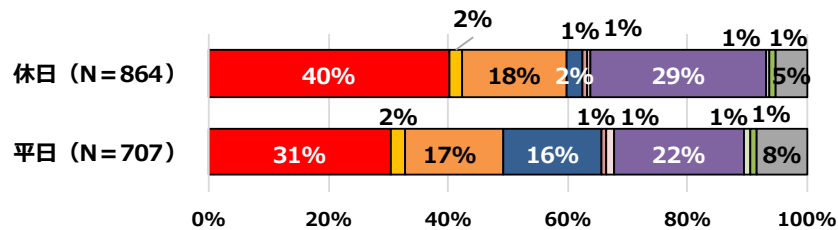
(9) 駐車場利用者の目的施設構成比

駐車場利用者への聞き取り調査による目的施設構成比は、下図の通りである。

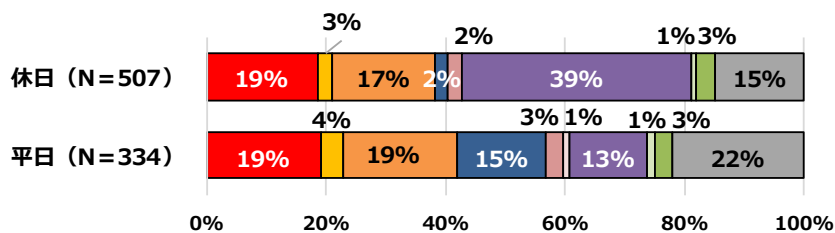
大規模商業施設や商店街のほか、上野公園周辺に博物館等が集積する上野地区では、物販店や文化施設等への利用が多い。浅草寺を中心に商店街等が広がる浅草地区では、休日は文化施設等への利用が非常に多く、物販店・飲食店等への利用も多い。

中部地区・南部地区では平日の利用特性が類似しており、ともに事務所への利用が非常に多い。一方、休日の利用特性は異なり、寺社仏閣が多く点在する中部地区は文化施設等への利用が多く、南部地区は住宅への利用が目立つ。

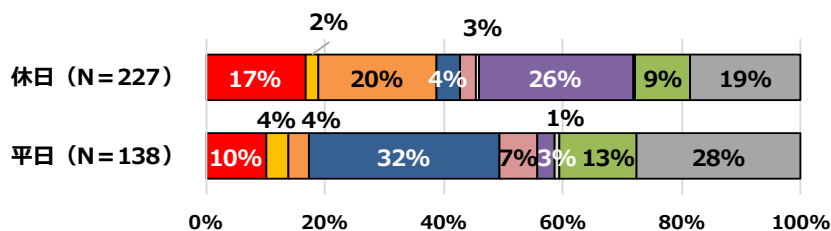
【上野地区：回答者の目的施設構成】



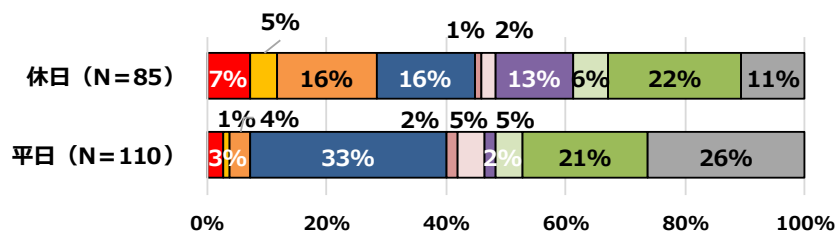
【浅草地区：回答者の目的施設構成】



【中部地区：回答者の目的施設構成】



【南部地区：回答者の目的施設構成】



〈凡例〉

- | | |
|-----------------|---------|
| ■ 物販店 | ■ スーパー |
| ■ 飲食店 | ■ 事務所 |
| ■ ホテル | ■ 病院 |
| ■ 文化施設等（寺社仏閣含む） | ■ 学校・教室 |
| ■ 住宅 | ■ その他 |

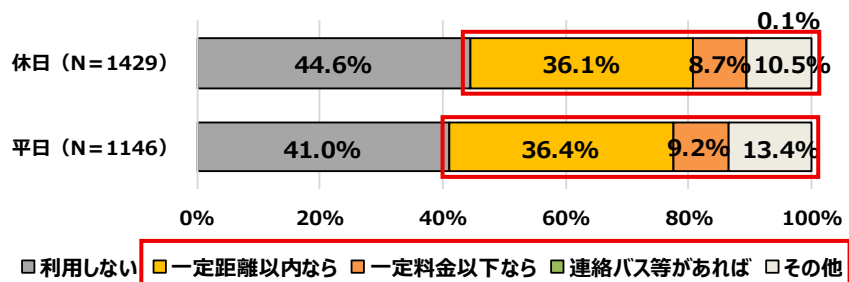
(10) 目的地から少し離れた駐車場の利用意向

駐車場利用者への聞き取りによる利用意向調査では、「条件によっては目的地から少し離れた駐車場を利用する」と回答した方が休日・平日ともに過半を占めており、とりわけ「一定距離以内であれば利用する」と回答した方が多かった。

また、上記の回答をした利用者の目的地から駐車場までの許容移動距離を集計した結果、「平均500m程度であれば許容する」という結果が得られ、地区別では上野地区・浅草地区の許容移動距離が比較的長かった。

このことから、全地区において、駐車場利用者のなかで隔地駐車場を利用する意向が一定程度あると考えられる。

【全地区：目的地から少し離れた駐車場の利用意向】



「条件によっては目的地から少し離れた駐車場を利用する」と回答した人は半数以上いた。

【目的地から少し離れた駐車場までの許容移動距離】

	平日				休日			
	平均値	中央値	最大値	最小値	平均値	中央値	最大値	最小値
上野地区	498m	400m	1,200m	30m	675m	800m	2,400m	20m
浅草地区	580m	400m	2,400m	50m	589m	480m	1,600m	50m
中部地区	447m	400m	1,600m	50m	527m	400m	2,400m	100m
南部地区	486m	400m	1,600m	30m	436m	400m	1,200m	50m
全地区	513m	400m	2,400m	30m	618m	500m	2,400m	20m

2.3. 乗用車・貨物車・障害者用駐車施設の整備に関する近年の動向

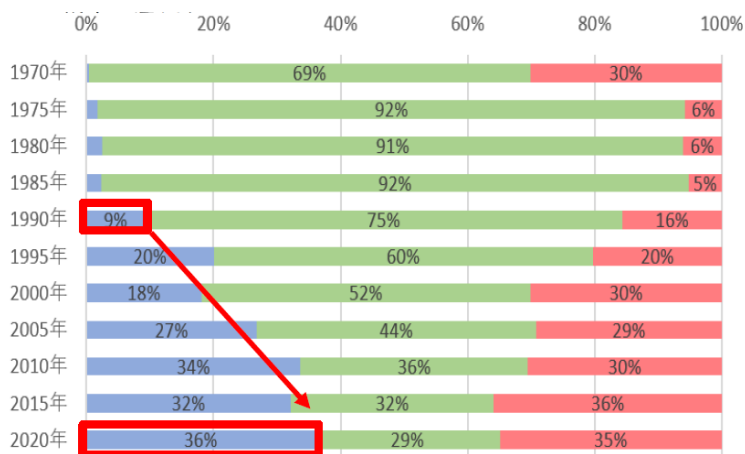
(1) 乗用車の車両サイズに関する動向

近年の日本国内における乗用車の車種別販売状況をみると、小型乗用車の販売比率が減少した一方、軽自動車と普通乗用車の販売比率が増加している。また、軽自動車を除く乗用車の車両タイプ別販売状況をみると、車両サイズの小さいセダンタイプの販売台数が大きく減少した一方、比較的大きい SUV や MPV タイプの販売台数が次第に増加している。

【課題】

近年、国内では乗用車のサイズの大型化が進んでおり、小型車のみに対応した車室や旧式の機械式駐車場に駐車できない車両が増加している恐れがある。そのため、大型の乗用車でも円滑に駐車できる車室の整備が求められている。

【国内における乗用車の車種別販売割合】

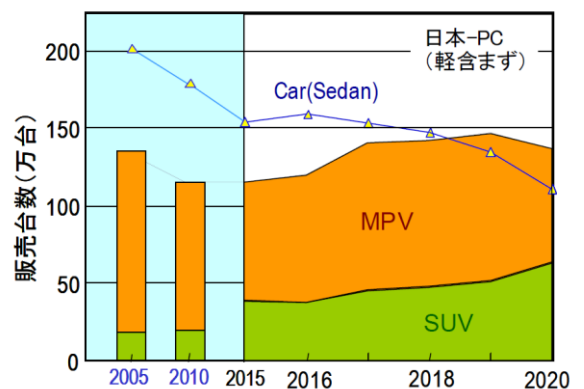


〈凡例〉

- 普通乗用車
- 小型乗用車
- 軽自動車

出典：日本自動車工業会 販売統計
(四輪) (令和 3 年)

【国内における乗用車の車両タイプ別販売台数
(軽自動車を除く)】



出典：日本自動車販売協会連合会：
RV タイプ別販売台数 (令和 3 年)

【セダンタイプの例】



【SUV タイプの例】



【MPV (ミニバン) タイプの例】



【参考】道路運送車両法における乗用車の車種の定義

- ・**小型乗用車**：5 ナンバー車もしくは 7 ナンバー車で、人の乗用に用いられる小型自動車のこと。自動車の大きさが全長 4.7m、全幅 1.7m、全高 2.0m 以下で、ガソリン車の場合は総排気量が 2000cc 以内。
- ・**普通乗用車**：3 ナンバー車で、人の乗用に用いられる乗車定員 10 人以下の普通自動車のこと。上記の小型乗用車の大きさ・総排気量の基準を 1 項目でも上回る車両が該当。
- ・**軽自動車 (乗用)**：黄色いナンバープレートで、人の乗用に用いられる軽自動車のこと。自動車の大きさが全長 3.4m 以下、全幅 1.48m 以下、全高 2.0m 以下で、総排気量が 660cc 以内。

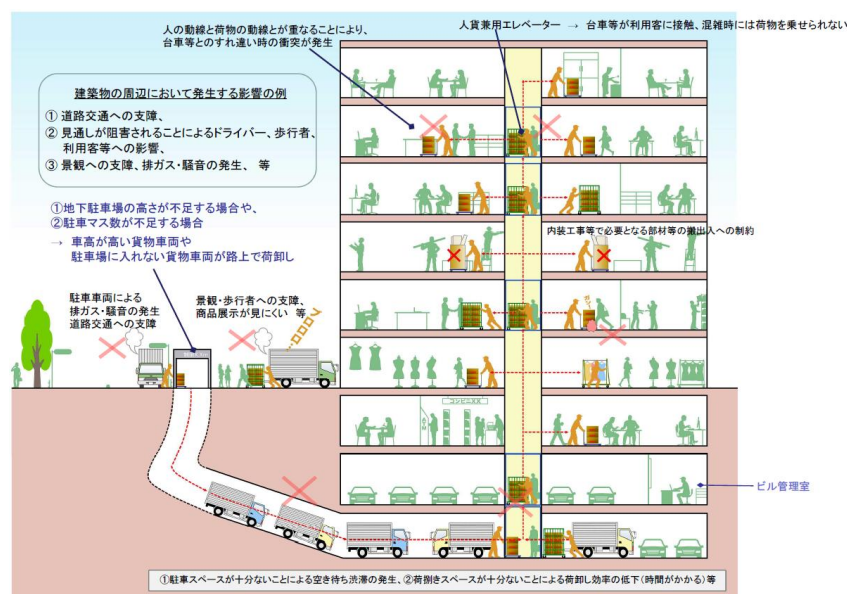
(2) 荷捌き用駐車施設の整備に関する動向

① 近年の荷捌きの駐車環境に関する課題

近年の電子商取引の活性化等により荷捌き需要は増大しているものの、従来の建築物の計画にあたっては、人の移動の観点での検討が中心となり、円滑な物流を確保する観点からの設計・運用が必ずしも意識されてこなかった。具体的には、駐車場の高さ不足により貨物車が入庫できない、荷卸しスペースや荷役用エレベーターの不足等により荷捌き効率が低下する、入庫できない車両による建物周辺における路上荷捌きの発生といった課題が挙げられる。

上記の背景をふまえ、国土交通省は平成29年3月に「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」を策定し、荷捌きの円滑化のために建築物等において考慮することが望ましい内容について具体的な指針を示している。

【物流に関する考慮が不十分な建物イメージ】



出典：物流を考慮した建築物の設計・運用について（概要版）（国土交通省総合政策局，平成 29 年 3 月）

② 荷捌き用駐車施設の車高基準の引き上げ

令和7年3月に改正された標準駐車場条例（所管：国土交通省都市局街路交通施設課）では、荷捌き駐車施設の車高の基準が、従来の「原則3.0m」から「原則3.2m」へと引き上げられた。従来の車高基準は、平成6年当時において2トン貨物車の9割の車両が入庫可能な車高として設定されたが、近年の車両の大型化に伴い車高が3.0mを超える貨物車が増加していることから、実態を踏まえた基準に改正された。

③ 既存の附置義務駐車施設の余剰に係る対応

新たな標準駐車場条例では、既存の附置義務駐車施設の余剰分について、他の車種の駐車施設（荷捌き用、車椅子使用者用等）への振替や、利用実態を踏まえた附置義務の緩和、車室の「質の向上」（車室規模の拡大や機械式駐車場の改修等）を目的とする台数低減を、一定の範囲内で柔軟に認めることとしている。これは、乗用車の附置義務駐車施設に余剰が生じている一方で、多様な車両の駐車施設の確保が課題となる「需給の不一致」が生じていることや、乗用車の大型化等の近年の利用動向を踏まえた「質の向上」へのニーズの高まりを踏まえたものである。

(3) 障害者用駐車施設の整備に関する動向

① 附置義務駐車施設における車椅子使用者用駐車施設の整備基準の見直し

令和7年3月に改正された標準駐車場条例では、附置義務駐車施設における車椅子使用者駐車施設の整備基準が見直され、各駐車施設に1台以上設置するとした従来の規定から、「駐車場の規模に応じた台数を確保する」規定に改正された。背景には、社会的ニーズの高まりや、駐車場におけるバリアフリー化の進展等があり、バリアフリー法に基づく令和6年の政省令改正と連動する形で本改正が行われた。

また、従来は駐車施設の梁下高さに関する規定はなかったが、車高の高い車椅子用リフト付き福祉車両が入庫可能な駐車施設整備を進める観点から、車椅子使用者駐車施設の梁下高さを原則2.3m以上とする規定が新たに追加された。

【標準駐車場条例の改正内容】

【改正前】

- ・普通車用の車室のうち1台以上を車椅子使用車用（幅 3.5m ×奥行 6.0m）として整備

【改正後】

- ・附置義務台数 200 台以下の場合：総数の 2 %以上を整備
- ・附置義務台数 200 台超の場合：「総数の 1 % + 2 台」以上を整備
- ・梁下高さ 2.3m 以上を確保

【車椅子用リフト付き福祉車両の例】



② 障害者用駐車施設の適正利用に向けた運用方策等

国の施策の動向やバリアフリー化への社会的ニーズの高まり等を受け、既存の駐車施設においても、障害者等が円滑に利用できるような様々な取組や整備が行われている。以下に事例を列挙する。

■ 障害者用区画の適正利用の促進例

- 公共施設・商業施設等における障害者等用駐車区画の利用対象者を限定し、対象者に利用証を交付することで適正利用を促す取組（パーキング・パーミット制度）の実施
- 車椅子使用者駐車施設とは別に、移動に配慮が必要な利用者（高齢者・妊婦・けが人等）向けの優先駐車区画を設置し、標識・案内等においてそれぞれの利用対象者を明確に提示

【利用証の例】



■ 車椅子使用者に対応した機械式駐車装置の整備例

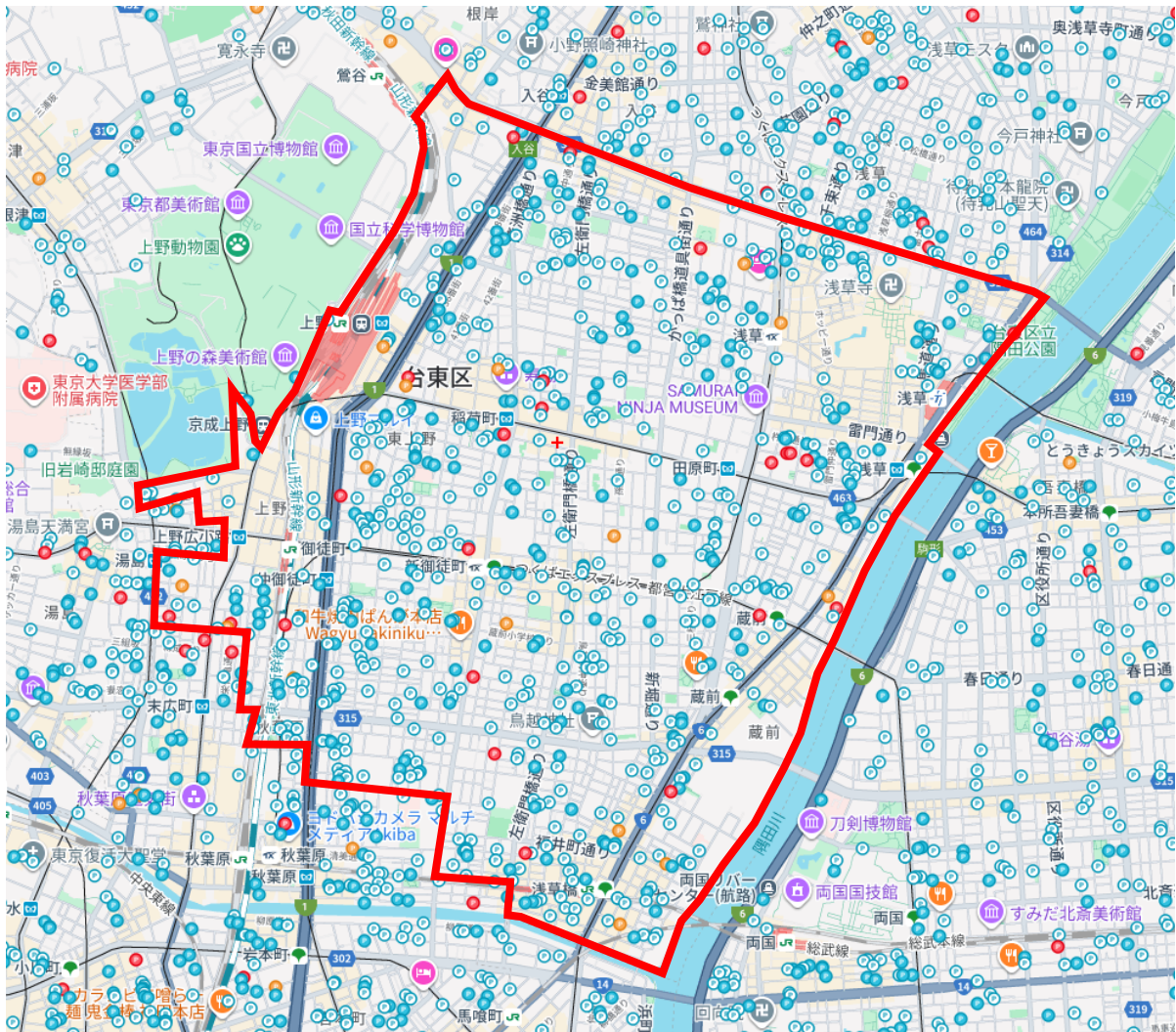
- 車両駐車位置周辺への乗降スペースの設置や、床の段差や隙間の最小化等により、車椅子使用者が自力で乗降できるようにした機械式駐車装置の整備促進
- 業界団体（公益社団法人立体駐車場工業会）による、技術基準に基づく車椅子使用者対応駐車設備の審査および適合証明の実施（車いす使用者対応証明制度）

出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（国土交通省，令和 7 年 5 月）

(4) 駐車場案内情報の発信

東京都道路整備保全公社が運営する情報サイト「s-park」では、台東区を含む都内全域の時間貸駐車場の位置・駐車料金等が掲載されている一方、リアルタイムの満空情報が公表されている駐車場は、区内においては概ね半数程度にとどまっている。

【s-park における台東区内の駐車場の一覧地図】



出典：都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」
(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

<凡例>

- ：駐車場整備地区の区域
- P：空車
- P：混雑
- P：満車
- P：満空情報なし

2.4. その他の駐車施設における現状と課題

(1) 観光バス

国際的な観光地である浅草や上野等では、観光バスの集中による交通渋滞や乗車降車に伴う歩行空間の混雑といった課題が発生している。インバウンド需要の増加や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定等による更なる来訪台数の増加が予想され、観光バスを利用した観光客等の受け入れ環境の整備が急務となったことから、平成29年に『台東区観光バス対策基本計画』が策定された。

当計画策定以降、地域や関係者の連携のもと、ハード整備（乗降環境や観光バスの駐車環境の確保）とソフト施策（乗降場と駐車場を効率的に運用する予約システムの導入やルールの徹底化のための規制）をセットで取り組むことにより課題解決を図っている。

【浅草地域の観光バス乗車場・降車場の位置図】



出典：「観光バス乗車場・降車場周辺案内図（浅草地域）」（台東区ホームページ）

(2) 自動二輪車

東京都道路整備保全公社による「路上駐車実態調査（令和3年度）」では、上野駅周辺および浅草駅周辺において概ね500m×500mの範囲にある時間貸し駐車場と路上での駐車台数の調査を実施している。両駅共に駐車場利用台数と路上駐車台数の合計が収容台数を上回っていることから、現状では不足していると考えられる。

【上野・浅草駅周辺における自動二輪車の駐車実態】

	駐車場		路上駐車	総駐車台数 (駐車場利用 + 路上駐車台数)	需給差 (収容台数に対する 総駐車台数)
	収容台数	ピーク時利用 台数			
上野駅周辺	3箇所 47台	平日に22台	平日に29台	平日に51台	4台不足
浅草駅周辺	1箇所 12台	休日に10台	休日に77台	休日に87台	75台不足

出典：「令和3年度 路上駐車実態調査」（公益財団法人 東京都道路整備保全公社）より作成

3 駐車施設整備・駐車施策の基本方針

関係法令や社会情勢等の変化および本区の現状と課題を踏まえ、本区の駐車施設整備および駐車施策全体における方針を以下に示す。

■ 方針（１）：駐車施設の適正な供給量のマネジメント

【量】

本地区における駐車実態をふまえ、乗用車の駐車施設の供給量の適正化を図るとともに、荷捌き用（貨物車）駐車施設の着実な確保を進め、駐車施設の適正な供給量のマネジメントを推進する。

■ 方針（２）：駐車施設の配置の適正化

【配置】

快適な回遊性の高い歩行空間を形成し、まちのにぎわいの向上を図るため、駐車施設の隔地・集約化による出入口の削減等の施策を通じて、駐車施設の配置の適正化を促進する。

■ 方針（３）：利用しやすい駐車環境の構築

【質】

乗用車の車体の大型化や、荷捌き需要の増加等といった近年の動向を踏まえ、各駐車施設の利用実態を踏まえた適切な規模の車室の整備促進や、駐車施設の利用を促すための案内等を通じて、利用しやすい駐車環境の構築を進める。

【駐車施設整備に関する現状と課題】

国、区の計画・方針

【A1】国では、駐車施設の量から質への転換を図るための方向性が示されている。

【A2】区の上位計画（台東区都市計画マスタープラン等）で、歩行者の回遊性の向上を図る方向性が示されている。

【A3】小規模な集合住宅等における駐車場附置について、見直しを図ることが示されている。

駐車施設等の利用実態

【B1】区内の自動車交通量・保有台数が減少している。

【B2】「歩行者の回遊性を高めるエリア」においても駐車場が立地している。

【B3】荷捌き用駐車施設の供給量は、需要量に対して限りがある。

【B4】乗用車の駐車場利用率には余裕があり、将来的に余剰が拡大する恐れがある。

【B5】駐車場が目的地から少し離れていても、条件によっては利用する、という人が過半を占めている。

路上駐車状況

【C1】区域全体で路上駐車がみられ、パーキング・メーター等の適正利用の割合が半数以下と低い。

【C2】区域全体で路上荷捌きがみられ、一部の商業集積地で特に密度が高い。

その他

【D1】乗用車の大型化に応じた車室の整備が求められている。

【D2】円滑な荷捌きのための環境整備、乗用車車室の他車種への転用等が促進されている。

【D3】障害者用駐車施設の、適正な台数の確保および利用に向けた方策が講じられている。

【D4】満空情報が公表されている区内の駐車場は約半数にとどまる。

【駐車施設整備の基本方針および基本施策】

方針(1) 駐車施設の適正な供給量のマネジメント

(1) -1
地域特性に応じた駐車施設附置義務制度の運用

■ B1
■ B4

(1) -2
荷捌き用（貨物車）の駐車施設の着実な整備

■ B3
■ C2

(1) -3
既存駐車施設の有効活用

■ B3
■ B4

方針(2) 駐車施設の配置の適正化

(2) -1
駐車施設の配置の適正化等による、まちなみや賑わいの連続性の確保

■ A1
■ A2
■ B2
■ B5

(2) -2
都条例の対象規模未満の建物における駐車場設置のあり方の再検討（集合住宅条例による駐車場の附置の見直し）

■ A3

方針(3) 利用しやすい駐車環境の構築

(3) -1
駐車しやすい規模の乗用車の車室の整備

■ A1
■ D1
■ D3

(3) -2
荷捌きの円滑化に資する駐車施設の整備

■ A1
■ C2
■ D2

(3) -3
駐車場に関する情報発信の拡充

■ C1
■ D4

(3) -4
地区の課題やニーズに応じた駐車スペースへの転用

■ A1
■ B3
■ C2
■ D2

(3) -5
路上荷捌きと歩行者のタイムシェアリング

■ A2
■ C2

(3) -6
パーキング・メーター等の適正利用の促進と運用方法の見直し

■ C1
■ C2

※ ■ は各施策に対応する現状と課題

4 駐車施設整備に関する基本施策

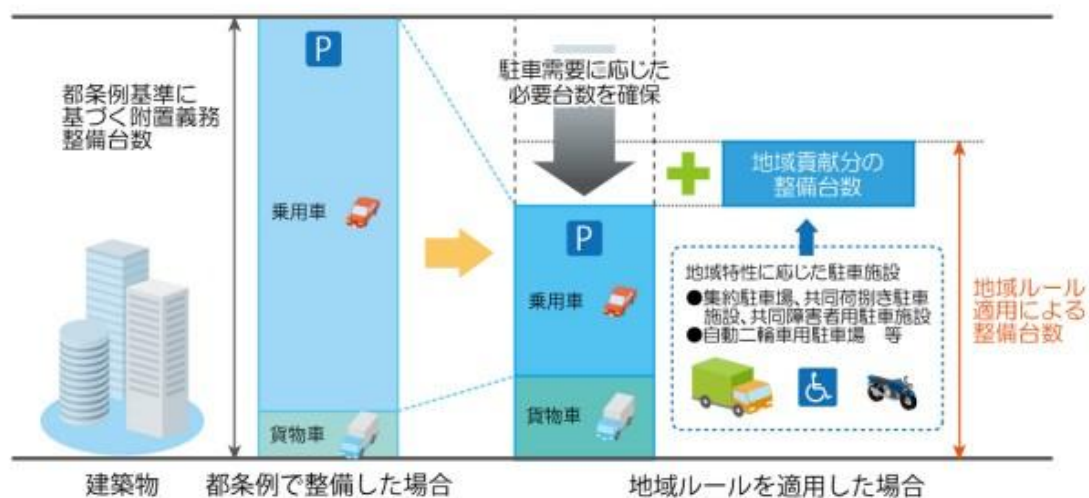
「3 駐車施設整備・駐車施策の基本方針」に基づき、本区における駐車施設整備に関する施策を前項の方針の内容別に示す。

4.1. 「方針（1）駐車施設の適正な供給量のマネジメント」に基づく施策

施策（1）-1 地域特性に応じた駐車施設附置義務制度の運用

本地区における駐車施設の適正な供給量のマネジメントを図るため、地域の特性や需要に応じた駐車施設の整備基準を導入し、本地区に相応しい駐車施設附置義務制度の運用を推進する。

【附置義務駐車施設の台数適正化のイメージ】



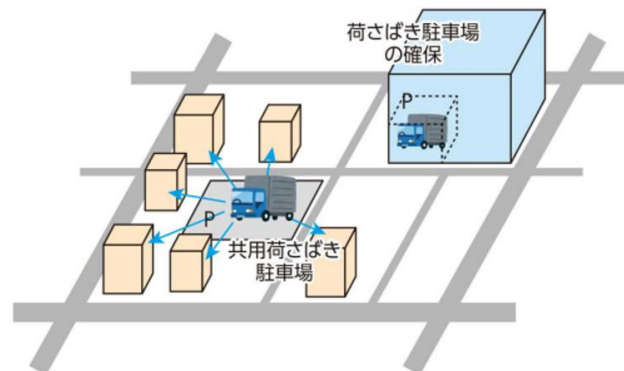
出典：地域ルール策定のための手引（東京都都市整備局，令和 5 年 1 月）

施策（1）-2 荷捌き用（貨物車）の駐車施設の着実な整備

都条例における荷捌き用（貨物車）の駐車施設の附置義務に基づき、対象建物の需要に応じた必要な台数の整備を着実に推進する。

また、地域が共同で荷捌き用（貨物車）の駐車施設の確保と運営を行う共同配送の導入についても、地区の状況を踏まえて検討を行う。

【荷捌き駐車施設の確保イメージ】

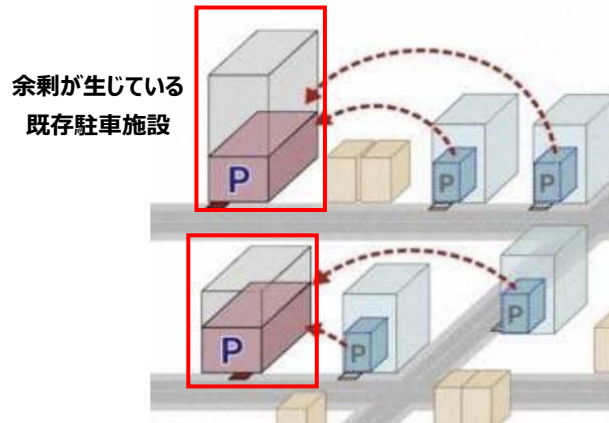


出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第 2 版）
（国土交通省都市局，令和 5 年 4 月）

施策（1）-3 既存駐車施設の有効活用

都市計画駐車場や大規模建築物に附帯する既存駐車施設等において余剰が生じている場合は、周辺建物の駐車需要の受け入れ先として有効活用を図る。

【既存駐車施設への駐車需要の受け入れイメージ】



出典：第 32 回全国駐車場政策担当者会議（国土交通省）をもとに作成

地区ごとの施策の方向性

■ 駐車場地域ルールによる、地区特性に応じた附置義務基準の設定（上野・浅草周辺）

上野・浅草周辺では、附置義務対象となる建物が多く立地する一方で、乗用車の駐車施設の供給量が需要量を上回っており、将来的には建替えにより余剰が更に拡大すると見込まれる。また、上野・浅草周辺は国内有数の観光地であり、台東区都市計画マスタープランにおいて広域総合拠点と位置付けられ、一定のまとまりをもつ地域であることから、駐車場地域ルールを策定し、各地区の特性や利用実態に応じた附置義務基準の設定を行う。

一方で、上野・浅草周辺では商業施設等への荷捌き需要も多いことから、荷捌き用駐車施設については実際の需要に応じた必要台数の着実な整備を推進する。

■ 大規模駐車場への駐車需要の受入促進（上野周辺）

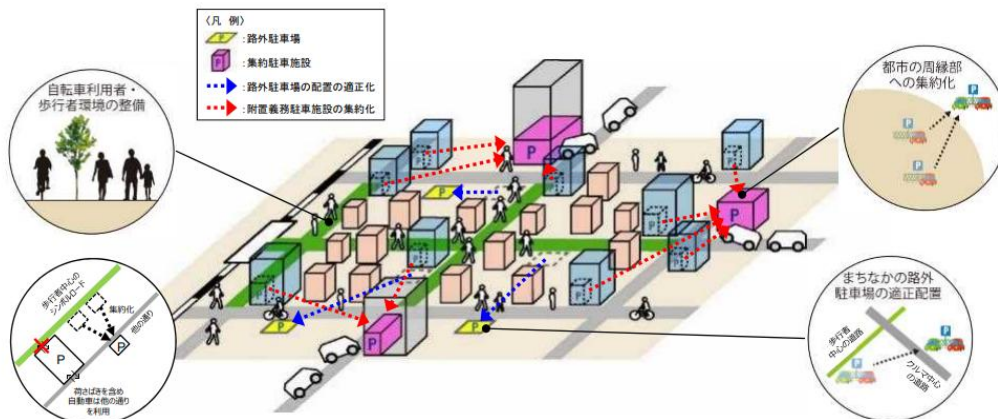
上野周辺では、現時点では大規模開発の動きが少なく、大規模駐車場の新規整備の見込みが薄い。一方で、当該地区では、既存の都市計画駐車場や大規模駐車場が複数立地し、収容台数にも余裕があることから、附置義務駐車施設の隔地受入をはじめとした周辺建物の駐車需要の受け入れを促進することで、既存ストックの有効活用を図る。

4.2.「方針（2）駐車施設の配置の適正化」に基づく施策

施策（2）-1 駐車施設の配置の適正化等による、まちなみや賑わいの連続性の確保

建物の建替えに伴う駐車施設の新規整備にあたっては、出入口の集約化や、まちなみ等に配慮した適切な位置への出入口の配置等を進め、歩行者と自動車等の交錯を可能な限り避け、まちなみや賑わいの連続性の確保を図る。また、台東区都市計画マスタープランにおいて「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」に位置づけられている地域を中心として、建物の建替え等と連動した駐車施設の集約化を進め、エリア内への自動車交通の流入の抑制を図る。

【駐車施設の配置の適正化のイメージ】



出典：これまでの駐車場施策と今後のあり方について（国土交通省都市局，令和 4 年 10 月）

施策（2）-2 都条例の対象規模未満の建物における駐車場設置のあり方の再検討 （集合住宅条例による駐車場の附置の見直し）

都条例により一定規模以上の建築物について駐車施設の附置が義務づけられているが、本区では、都条例の対象規模より小さい建築物でも、集合住宅条例により、総戸数10戸以上の共同住宅を対象として駐車場の附置義務が課されている。これらの共同住宅は敷地面積が200㎡程度（中央値）で、道路に面する部分の多くが駐車場に供される状況となっている。（p.15参照）

台東区が目指す、「地域特性に応じたヒューマンスケールの空間づくり」を推進し、まちなみの連続性確保、賑わいの分断防止、および歩行者の安全性・快適性の確保を図るため、集合住宅条例による共同住宅の駐車場設置のあり方について、各地域のまちづくりの方針、地域事情・実態等を考慮した段階的な見直しを検討する。

【まちづくり誘導のための基本方針（抜粋）】

基本方針 2：地域特性に応じた土地利用の誘導・市街地環境の向上

マンション建設による住宅用途の増加、建物低層部における店舗等の商業・業務用途の減少により、商店街において賑わいの連続性が途切れるなど、将来像と現況とが乖離している地域も存在しています。

そこで市街地更新を捉えた土地利用誘導やみどりの創出、街並み形成、地域資源の保全・活用、利活用を想定した公開空地の創出等により、地域特性に応じたヒューマンスケールの空間づくりを推進します。

なお地域によっては、建替えや共同化等に向けた制度活用を促進します。

出典：台東区まちづくり誘導方針（令和 5 年 3 月）

【台東区住宅マスタープラン 主な施策・事業（抜粋）】

駐車場附置義務の見直し ＜拡充＞	集合住宅等における駐車場の設置について、地域事情や実態を考慮した規定への見直しを図ります。 【都市計画課／建築課／住宅課】
---------------------	--

出典：台東区住宅マスタープラン（令和 7 年 3 月）

【店舗が連続して魅力的なまち並みを創出している例】 （目黒銀座商店街（目黒区））



地区ごとの施策の方向性

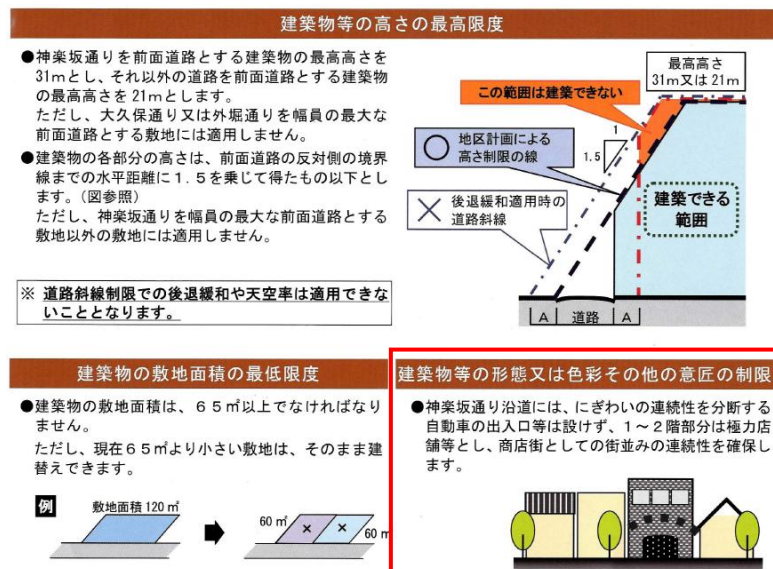
■ 既存駐車施設の有効活用と併せた駐車施設の配置適正化の検討（上野・浅草周辺）

国内有数の観光地である上野・浅草は、観光客をはじめ来街者の往来が非常に多いことから、駐車施設の出入口配置の適正化や隔地・集約化による歩行者空間の分断防止は喫緊の課題であると言える。そのため、既存駐車施設の有効活用と併せて、駐車場地域ルールにおいて、各地区のまちづくりの方向性等もふまえた隔地・集約化や出入口の配置適正化に関するルール策定を推進することで、歩行者空間の安全性・快適性および賑わいの連続性の確保を図る。

■ 地区計画による駐車場出入口の設置の抑制（商店街等）

対象地区内の商店街等では、歩行者の往来が多い通りに面した駐車場出入口の設置を地区計画等により制限することで、歩行者と自動車の交錯を減らし、歩行者空間の安全性・快適性の向上および沿道における賑わいの連続性の確保を図る。

【地区計画において駐車場出入口の設置を制限した事例（新宿区神楽坂）】



出典：神楽坂通り地区 地区計画 リーフレット（新宿区、平成 23 年 12 月）

【神楽坂通りの街並み（新宿区神楽坂）】



4.3.「方針（3）利用しやすい駐車環境の構築」に基づく施策

施策（3）-1 駐車しやすい規模の乗用車の車室の整備

乗用車の駐車施設において、普通車に対応する規模の車室や、ハイルーフ車が利用可能な機械式駐車場の設置を促進し、大型の乗用車が駐車しやすい駐車施設の整備を図る。併せて、障害者対応の車室や、車いす利用者をはじめとする身体障害者の方も利用可能な機械式駐車場（車いす使用者等対応の機械式駐車場）の設置を促進し、障害者の方々が利用しやすい駐車施設の整備を図る。

【車椅子使用者対応の機械式駐車場の例】

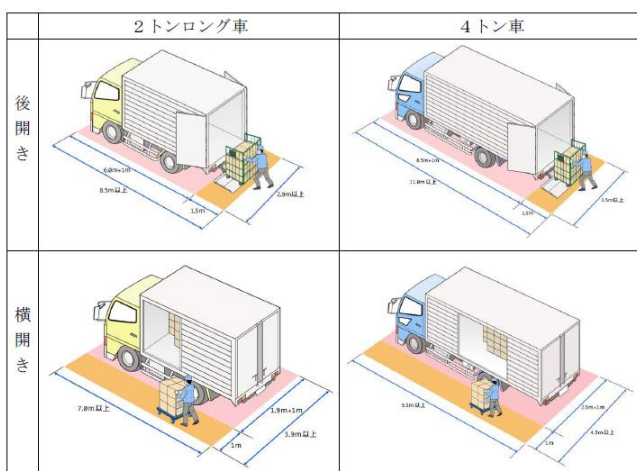


出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（国土交通省，令和 7 年 5 月）

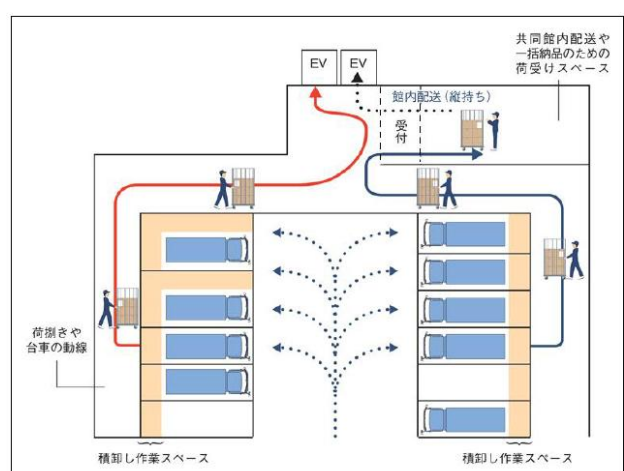
施策（3）-2 荷捌きの円滑化に資する駐車施設の整備

荷捌き用の駐車施設において、実態に合った車室の設置を促進し、普通貨物車の駐車や荷捌き作業がしやすい環境整備を図る。また、荷捌き用車室周辺における共同荷捌きスペースの設置や、駐車場からエレベーター・館内までの安全で円滑な荷捌き動線の確保を促進し、搬出入にかかる物流業者の負担軽減や荷捌き作業の円滑化・効率化を図る。

【荷捌き用車室の規模の図解】



【車室から館内入口までの動線イメージ】



出典：物流を考慮した建築物の設計・運用について ～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～（国土交通省総合政策局，平成 29 年 3 月）

施策（3）-3 駐車場に関する情報発信の拡充

区内の駐車場の案内情報（満空情報、駐車料金等）について、様々な媒体を用いて駐車場利用者への発信・周知を図り、空きがある駐車場を見つけやすくすることで、駐車場間の混雑の平準化や路上駐車の削減を図る。

また、都内の時間貸駐車場の案内情報は、情報サイトでリアルタイムで発信されているものの、満空情報が公表されていない駐車場が区内に多く存在することから、区内の駐車場事業者に対し、案内情報発信サイトへの満空情報の紐づけを促し、発信する案内情報の内容の拡充を図る。

下図の時間貸駐車場の案内情報サイト「s-park」を運営する東京都道路整備保全公社では、駐車場を経営する事業者等へ満空情報を発信する端末設置への助成を行っている。

【時間貸駐車場の案内情報サイト（s-park）】



出典：都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」
（公益財団法人 東京都道路整備保全公社）

施策（3）-4 地区の課題やニーズに応じた駐車スペースへの転用

既存の乗用車の駐車施設のうち、平置き（自走式）で供給量に余剰が生じている駐車施設において、当該スペースを地区の課題やニーズに応じた様々な車両（荷捌き車両、自動二輪車等）の駐車スペース等に転用することを促進し、地区の特性や駐車実態を踏まえた駐車施設整備を図る。

自動二輪車用駐車場の整備にあたり、東京都道路整備保全公社では、駐車場を経営する事業者等に対し整備費の助成を行っている。

【荷捌きスペースへの転用例】



【自動二輪車の駐車スペースへの転用例（渋谷区）】



出典：自治体の二輪車駐車場・事例集 2021
（一般社団法人日本自動車工業会, 令和 3 年 3 月）

施策（3）-5 路上荷捌きと歩行者のタイムシェアリング

交通管理者との連携・調整のもと、乗用車や歩行者の少ない特定の時間帯は貨物車の路上駐停車や荷捌きを認め、多い時間帯は貨物車の駐車を抑制する「タイムシェアリング」の考え方をを用いたルールづくりについて、後述の「5.2. 駐車地域域ルールの導入検討」において地域ルールの関連施策として取扱い、検討を行う。

【路上荷捌きと歩行者のタイムシェアリング（豊島区の南北区道周辺荷さばきルール）】



図 5-2 南北区道周辺荷さばきルール（豊島区）の一部

出典：南北区道周辺荷さばきルール 概要版
（南北区道周辺荷さばきルール策定協議会，令和 2 年 9 月）

施策（3）-6 パーキング・メーター等の適正利用の促進と運用方法の見直し

交通管理者との連携・調整のもと、パーキング・メーター等の適正な利用方法の周知・啓発活動の実施を検討するなど、適正利用の促進を図る。

また、沿道の荷捌き需要が多い路線については、以下の交通規制の実施についての検討を行う。

■ 貨物車用パーキング・メーターの設置

■ 貨物集配中の車両に係る駐車規制

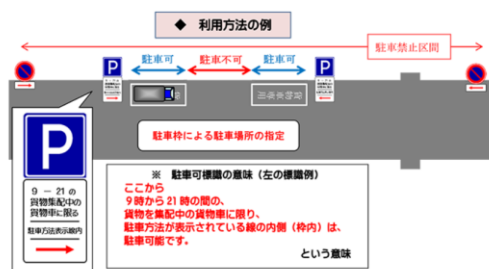
駐車可の標識の下に「貨物集配中の貨物車に限る」と記載がある場合は、駐車禁止区内であっても貨物車が区画内に駐車して荷捌きを行うことができる。駐車できる車両は集配中の貨物車に限られ、駐車時間は最大20分以内とされる。

■ 駐車禁止区間における貨物車の規制適用除外

駐車禁止の規制がある区間において、指定時間内に貨物集配を行う貨物車を当該規制の対象から除外している。

上記の「貨物集配中の車両に係る駐車規制」は、駐車禁止区間内の特定の場所に「駐車可」の標識を設置するのに対し、こちらの場合は、指定区間内かつ指定時間内であればどこでも貨物車を駐車させて荷捌き等を行うことが可能である。

【貨物集配中の車両に係る駐車規制のイメージと実際の事例（上野駅前）】



出典：「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」（警視庁ホームページ）

【駐車禁止区間における貨物車の規制適用除外】



【貨物車用パーキング・メーター】



出典：駐車対策の現状（警察庁交通局，令和6年11月）

地区ごとの施策の方向性

■ 貨物車の車室に関するルール策定（上野・浅草周辺）

商業施設等への荷捌き需要の高い上野・浅草周辺では、駐車場地域ルールにより大型の貨物車車室の整備促進に向けた規定を検討する。具体的には、国土交通省が策定した「大規模物流に係る物流の円滑化の手引き」に基づき、下記のような内容について検討を行う。

- ー 荷捌き用の附置義務台数のうち半数以上を、大型の車室（後開き対応であれば幅2.9m×奥行8.5m、横開き対応であれば幅3.9m×奥行7.0m）として整備する
- ー 荷捌き用車室および車両動線上においては、梁下高さを3.2m以上確保する
- ー 駐車場内に共同荷捌き用スペースを設けるほか、荷捌き用駐車場から館内までの安全で円滑な荷捌き動線を確保することを促進する

■ 駐車スペースの荷捌き用への転用に対するインセンティブ付与の検討（上野・浅草周辺）

上野・浅草周辺では、上記の通り乗用車の既存ストックが多く存在する一方、荷捌き用駐車場の供給量に限りがあり、地区としての駐車課題が生じていることから、荷捌き用の駐車スペースへの転用を促すため、駐車場事業者へのインセンティブ付与について検討を行う。

■ 乗用車の路外駐車場への誘導、タイムシェアリングのルールづくりの検討（上野・浅草周辺）

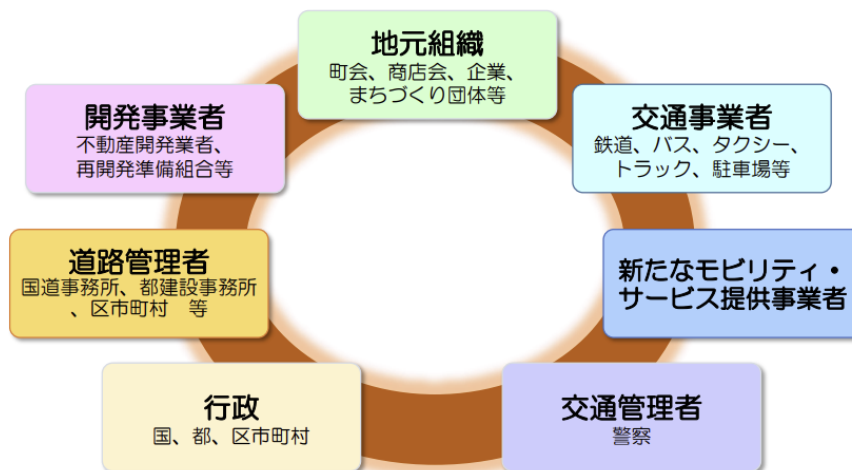
また、歩行者の往来が多い上野駅や浅草寺周辺の商店街等においては、路上荷捌きが多くみられることから、当該地域の交通の実態等を踏まえ、各関係主体との連携のもと、タイムシェアリングのルールづくりに向けた検討を行う。

5 駐車場整備計画の推進に向けた方針

5.1. 様々な主体との連携・協働

駐車施策の実施にあたっては、地区ごとに駐車課題やまちづくりの方向性が異なることから、各地区内の住民や事業者、まちづくり団体等の様々な主体が連携して、取り組むことが重要と考えられる。

【駐車施策に取り組む主体のイメージ】



出典：第 4 回 総合的な駐車対策のあり方検討会 配布資料
(東京都都市整備局, 令和 3 年 11 月)

【駐車施策の取り組む主体の主な役割の整理】

主体	主な役割
行政	附置義務駐車施設等の適正な供給量のマネジメントや適正配置に関する制度の検討 など
交通管理者	交通規制の実施・見直しや取り締まり など
開発事業者	建て替えや再開発等の建築行為に伴う附置義務駐車施設等の整備 など
地元組織	行政と連携したまちづくりの方針・ビジョンの検討や関連する委員会への参画 など

5.2. 駐車場地域ルールを導入検討

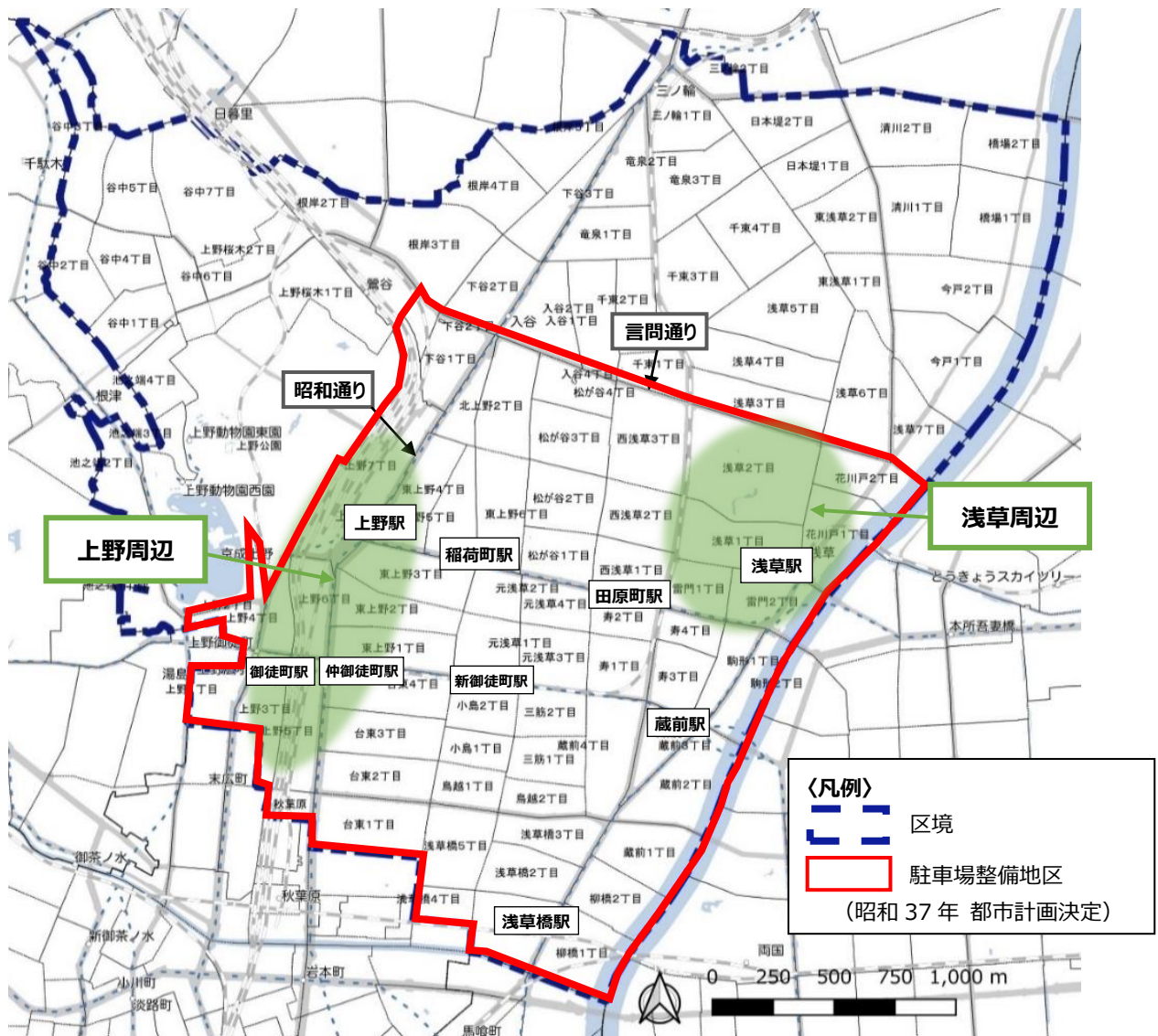
「駐車場地域ルール」（以下、「地域ルール」という。）とは、都心部などを対象に、都条例に定める一律の基準によらず、地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とするもので、歩行者空間の安全性・快適性の向上が図られるなど、一定の効果が現れている。

本計画における駐車施設整備に関する基本施策を進めるにあたり、本区においても地域ルールの導入について検討を行う。

地域ルールの導入検討は、まずは上野周辺や浅草周辺等を対象として行う。

また、それ以外の地区においても、駐車施設の供給量マネジメントや配置の適正化による歩行空間の創出を必要とする場合は、導入の検討を行うものとする。

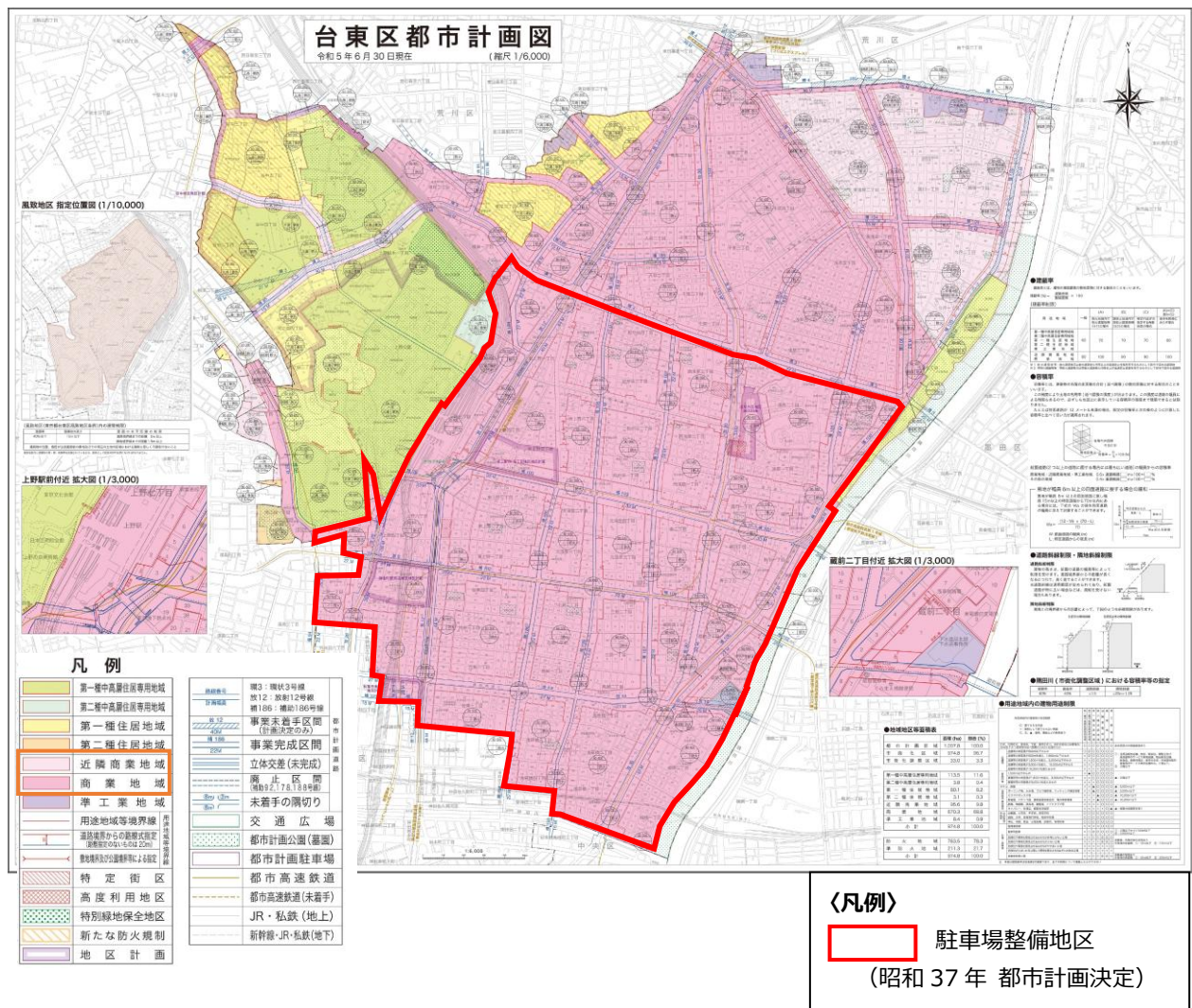
【駐車場整備地区と地域ルールの導入検討エリア】



5.3. 駐車場整備地区の拡大の検討

台東区では、駐車場整備地区以外においても、商業地域もしくは近隣商業地域に指定されている地域では都条例による附置義務が課せられているが、附置義務による整備のみでは対応できない駐車課題が今後生じた場合には、地域の実態やまちづくりの方向性に応じた駐車施策が行えるよう、必要に応じて駐車場整備地区の拡大に向けた検討を行うものとする。

【用途地域と駐車場整備地区の位置図】



5.4. 計画の見直し

本計画は、社会情勢や関係法令等の変化、区の上位計画・関連計画の改定の動向を踏まえながら、必要に応じて内容の見直しを行うものとする。