

築地地区駐車場整備計画(案)の骨子

令和●年●月

築地地区駐車場整備計画検討委員会

目次

1. 計画策定の目的と位置づけ	1
1.1. 本計画策定の目的.....	1
1.2. 本計画の位置づけ.....	1
1.3. 計画の対象とする交通手段	2
1.4. 本計画の目標年次.....	2
1.5. 対象地区	3
2. 築地地区を取り巻く状況.....	4
2.1. 近年の駐車場施策に関する動向	4
2.2. 交通実態	5
3. 駐車場整備に関する現状と課題.....	6
3.1. 乗用車用駐車区画	6
3.2. 荷捌き駐車区画.....	7
3.3. その他（障害者等用、観光バス、自動二輪車）	8
4. 駐車場整備・駐車施策の基本方針	9
4.1. 駐車場整備・駐車施策の基本方針	9
5. 駐車場整備に関する基本施策.....	10
5.1. 乗用車用駐車区画	10
5.2. 荷捌き駐車区画.....	11
5.3. その他（障害者等用、観光バス、自動二輪車）	12
6. 路外駐車場の整備に関する方針	13
7. 駐車場地域ルールを導入検討	14
8. 築地場外市場荷捌きルールを導入検討	15



・・・検討委員会資料用の補足コメント（留意点）

1. 計画策定の目的と位置づけ

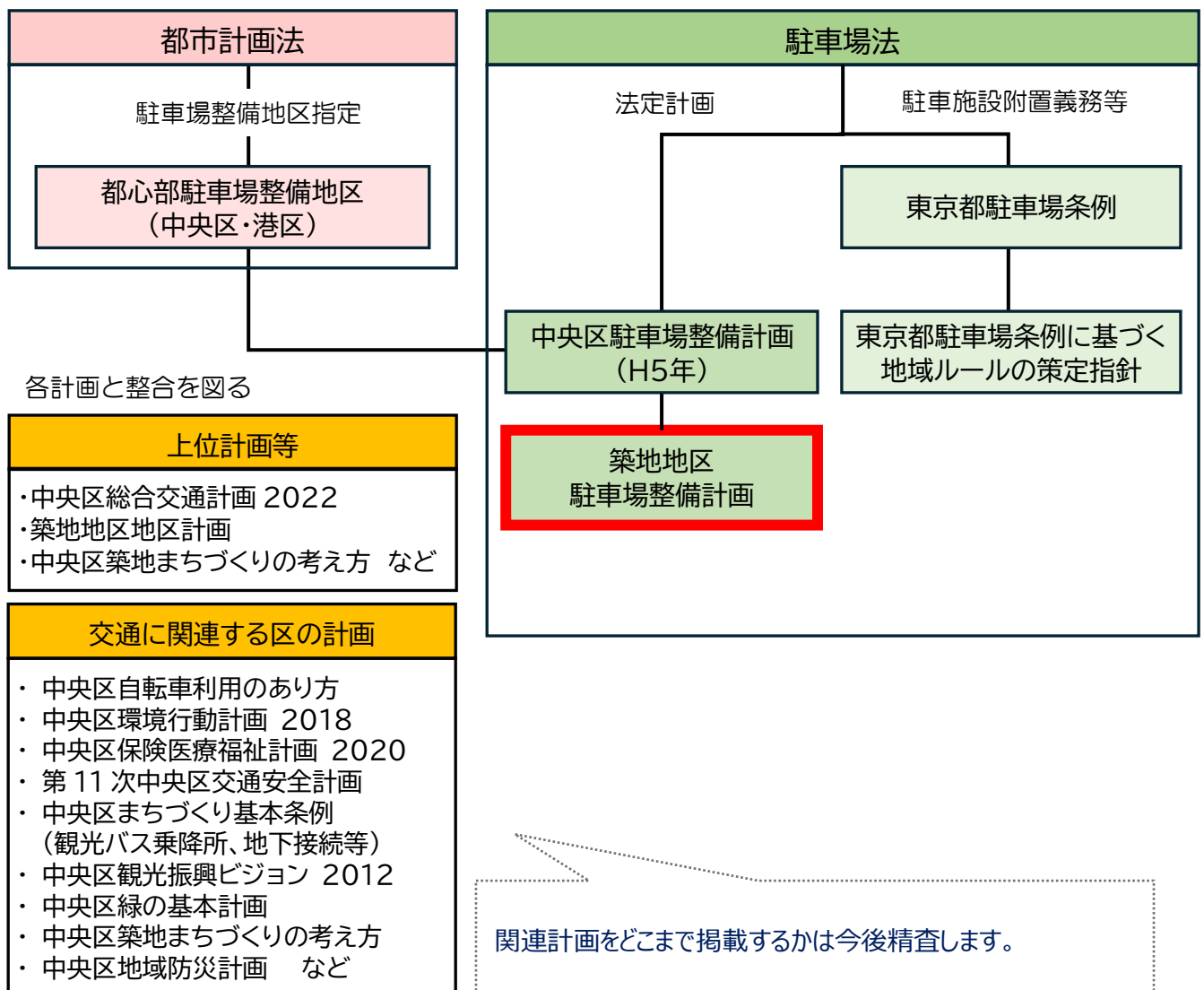
1.1. 本計画策定の目的

本計画は、『中央区総合交通計画』『中央区築地まちづくりの考え方』などの上位計画・関連計画に示す築地地区におけるまちづくりの実現に向けて、築地地区の駐車場整備、駐車施策の基本方針及び駐車場整備に関する基本施策等を定め、その具体化を図るために策定するものである。

この他、築地地区の開発や都市基盤整備の動向、社会情勢の変化等について記載します。

1.2. 本計画の位置づけ

本計画は、駐車場法第4条に基づく駐車場整備計画とする。なお、整備計画に位置付けない内容についても、本計画等に基づき別途検討・実施していくものとする。



1.3. 計画の対象とする交通手段

本計画の対象とする交通手段は、自動車（乗用車、貨物車、観光バス、自動二輪車）とする。

なお、原動機付自転車、電動キックボード、自転車などは区が別途対策を行っていくものとし、総合的に交通環境の改善を図っていくものとする。

1.4. 本計画の目標年次

本地区における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、目標年次を以下のとおり定める。

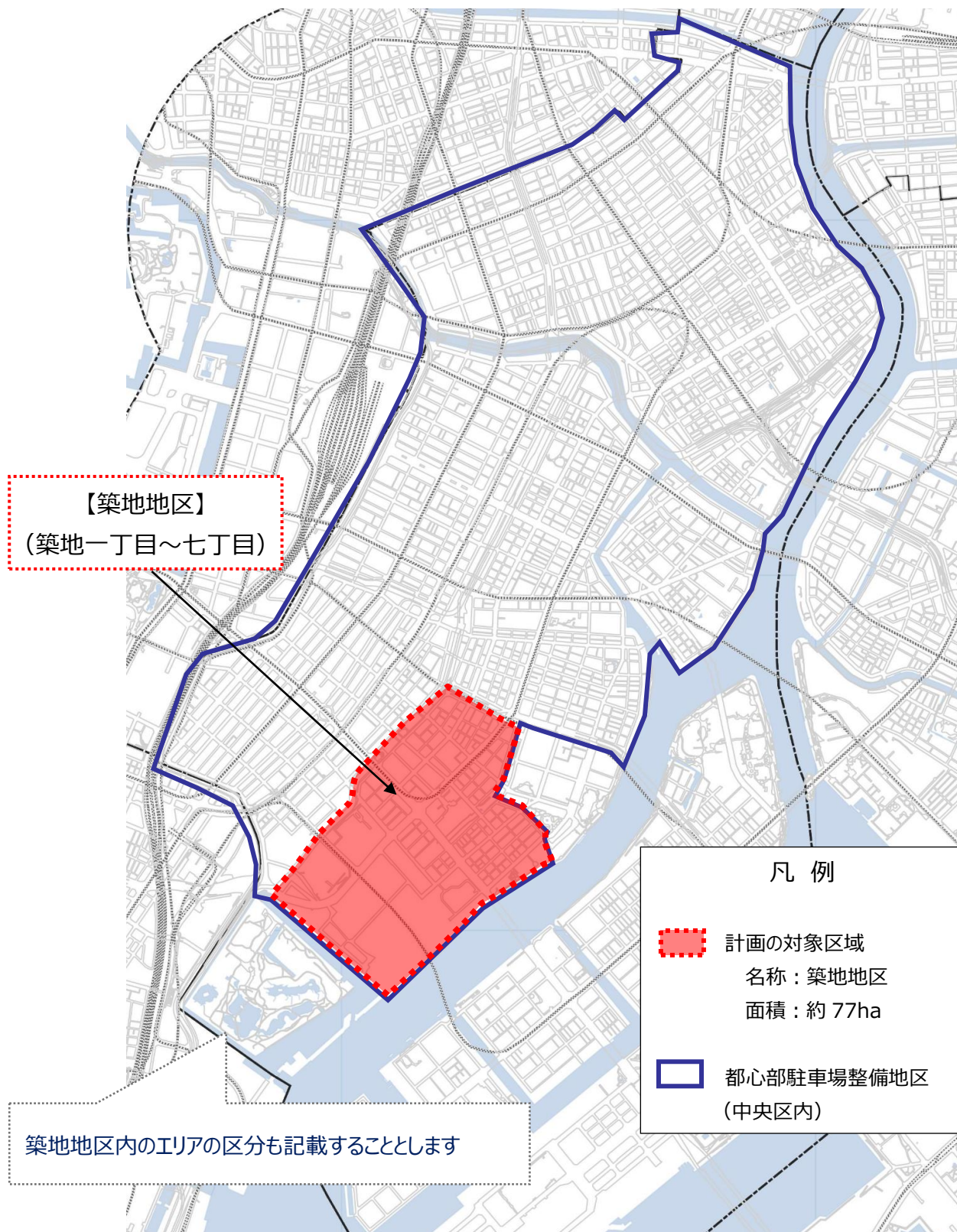
目標年次 令和 27 年（2045 年）



この他、築地における開発や都市基盤整備の動向等を踏まえた目標年次の設定理由を追記します。

1.5. 対象地区

本計画の対象地区は、『東京都市計画都心部駐車場整備地区（中央区・港区）、面積：994.8ha（中央区内 562.0ha）』のうち、中央区駐車場整備計画（平成 5 年 12 月）において示している築地地区（築地一丁目～七丁目の範囲、面積：約 77ha）とする。



2. 築地地区を取り巻く状況

2.1. 近年の駐車場施策に関する動向

近年、以下のような法令改正や事業制度の創設が行われており、目指すべき都市像に沿った駐車施設整備を重視する傾向がより強まってきている。

近年の法制度等の変化

年次	法制度等の変化および主な内容
平成 24 年 12 月	・都市の低炭素化の促進に関する法律の施行とあわせた駐車場法の特例措置「国」 ⇒「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設」を定めた『低炭素まちづくり計画』の策定により、附置義務駐車施設を集約できる特例措置を位置づけ
平成 26 年 4 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行「都」 ⇒低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール制度の追加
平成 26 年 8 月	・都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせた駐車場法の特例措置「国」 ⇒『立地適正化計画』において「駐車場配置適正化区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化が行える特例措置を位置づけ ・国土交通省標準駐車場条例の改正「国」 ⇒駐車実態等を踏まえて、地域・地区の特性に応じた適切な駐車場整備原単位を設定する必要性、鉄道駅等に近接する建築物の基準緩和措置などを明文化
平成 30 年 7 月	・都市再生特別措置法（一部改正）に基づく「都市再生駐車施設配置計画制度「国」 ⇒区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化する計画の策定と、計画に即した附置義務駐車場の整備を可能とする制度を創設 ・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）「国」 ⇒まちづくりと駐車場の連携に焦点を当てた基本的考え方を整理
平成 31 年 3 月	・まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編）「国」 ⇒駐車需要の調査・分析方法や、駐車場の地域ルール等、駐車場施策の検討に向けた取り組み方法を整理
令和元年 6 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行「都」 ⇒都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール制度の追加
令和 2 年 9 月	・都市再生特別措置法（一部改正）の施行とあわせた駐車場法の特例措置「国」 ⇒「都市再生整備計画」において「滞在快適性等向上区域」を定めた場合、路外駐車場配置適正化と附置義務駐車施設の集約化、特定の道路における駐車場の出入口規制を行える特例措置を位置付け
令和 4 年 7 月	・東京都駐車場条例（一部改正）の施行「都」 ⇒地域ルールの適用が可能な区域の追加 - 都市再生特別措置法の改正に対応した関連規定の整備
令和 5 年 4 月	・『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」 ⇒これまでのガイドラインの基本編と実践編を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新

2.2. 交通実態

① 鉄道ネットワーク

- ・ 複数路線の鉄道駅の立地により、高い交通利便性を有している。

② 道路ネットワーク

- ・ 環状第2号線、晴海通り、新大橋通りなど複数の幹線道路により、都心部と臨海部を結節している。
- ・ また、都市高速道路晴海線の整備により、臨海部及び羽田空港へのアクセスの強化が期待される。

③ 交通機関分担

- ・ 鉄道網の充実を背景として、自動車分担率は低い水準となっている。

目的地が商業・業務系施設のトリップ：自動車分担率 5 %

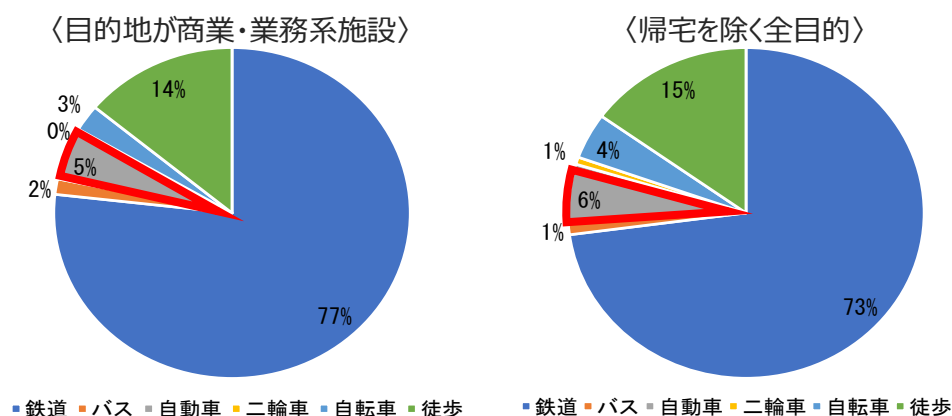
帰宅を除く全目的のトリップ：自動車分担率 6 % ※築地地区を目的地とするトリップを対象に集計

- ・ 「都心部・臨海地域地下鉄構想」の、常磐新線の延伸との一体的な整備等により、つくば駅から東京駅を通じた羽田空港までの広域的なアクセスの強化が期待される。



現状の築地地区の交通手段として人の移動に関する自動車の分担率は低く、今後も低い水準で推移すると想定される。また、物の移動はほとんどが貨物車によって行われていると想定される。

■ 代表交通手段分担率（集中トリップベース）



※着施設が、小規模小売店、宿泊施設・ホテル、飲食施設、アミューズメント施設。その他の商業系施設、事務所・会社・銀行、官公庁施設、その他の業務系・工業系施設

※築地地区が属する小ゾーンの集計結果

※帰宅目的、目的不明を除く

※築地地区が属する小ゾーンの集計結果

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（築地地区が属する小ゾーンの分担率）

3. 駐車場整備に関する現状と課題

3.1. 乗用車用駐車区画

①現状の駐車需要量と駐車場供給量の比較

エリアA・B・C:駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が上回っている。

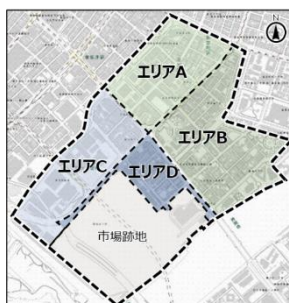
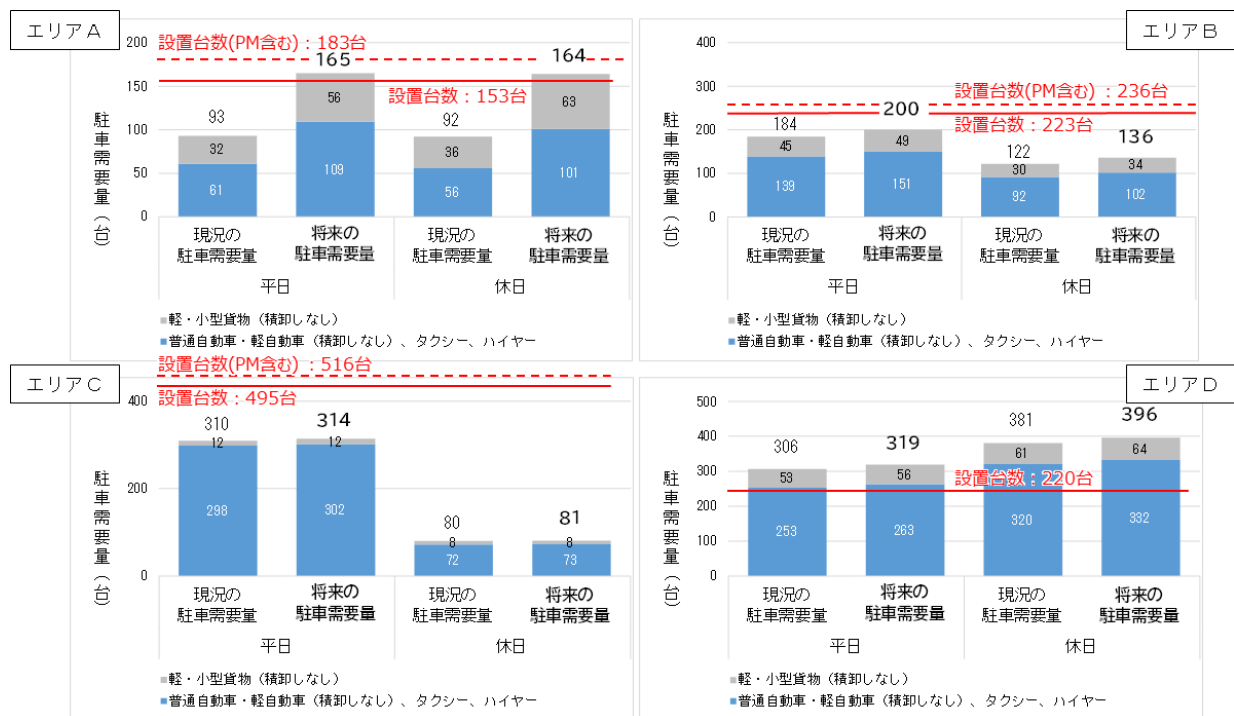
エリアD:現状の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足している。

②将来の駐車需要量と駐車場供給量の比較

エリアA:将来の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足しており、大規模開発を契機とした来街者用駐車場の整備等によって駐車場供給量を確保していく必要がある。またあわせてパーキングゲーマターの取り扱いについて検討していく必要がある。

エリアB・C:将来の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が上回っている。

エリアD:将来の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足しており、隣接する築地市場跡地開発を含めた範囲において来街者用駐車場の整備等によって駐車場供給量を確保していく必要がある。



※エリアDの設置台数には、今後再編が予定されている築地川第一駐車場と暫定貸付地の現在の設置台数を含む
 ※駐車需要量は路外駐車場における駐車台数と路上駐車台数の一部（本来は「一般公共の用に供する駐車場」に駐車すべきだが、何らかの理由で路上駐車した車両）の合計
 ※エリアごとにグラフの縦軸の大きさが異なることに留意

出典：国土地理院「地理院地図」から作成

図 エリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較

3.2. 荷捌き駐車区画

①現状の駐車需要量と駐車場供給量の比較

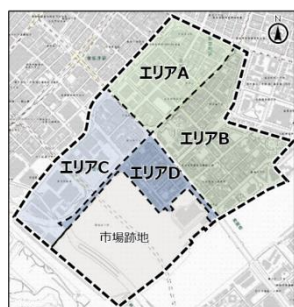
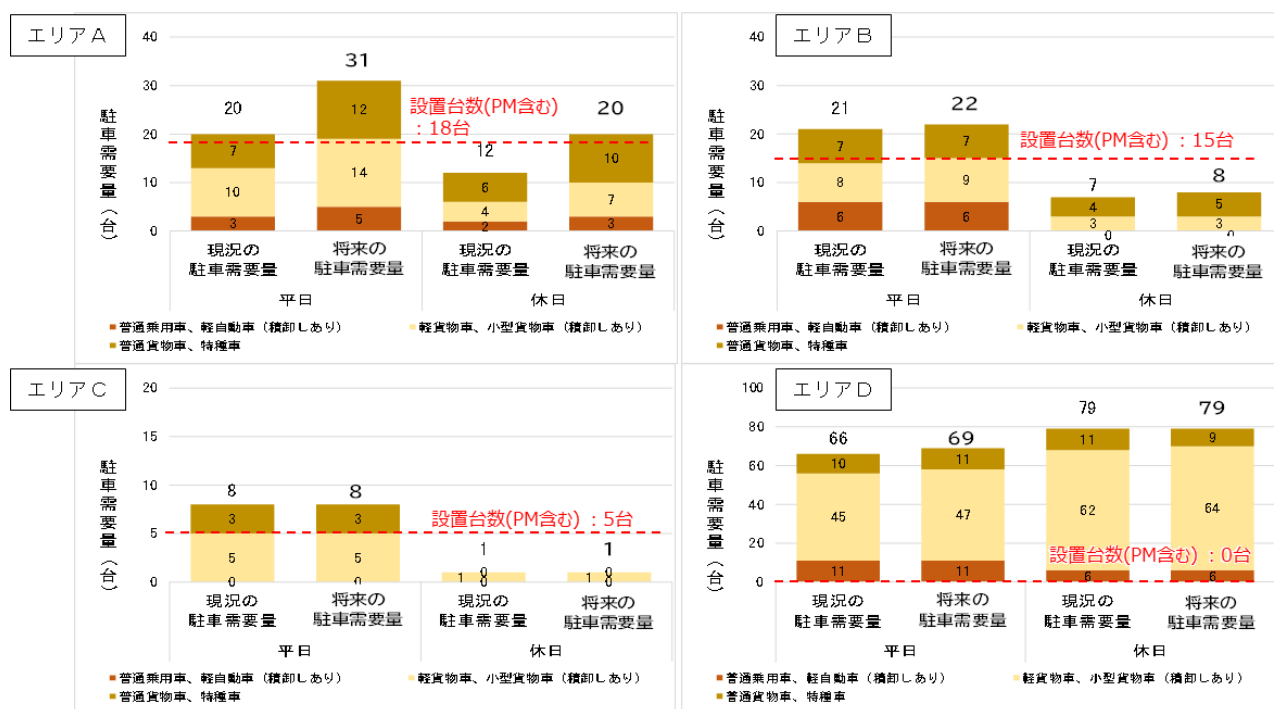
エリアA・B・C:地区内に路外の荷捌き駐車区画がなく、貨物車の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足している。

エリアD:地区内に路外の荷捌き駐車区画がなく、貨物車の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足している。その結果、多くの車両が場外市場周辺で路上駐車を行っている。特に波除通りで歩行者が増え出す10時以降は歩行者と貨物車の交錯がみられる。

②将来の駐車需要量と駐車場供給量の比較

エリアA・B・C:将来の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足していることから、貨物車用のパーキングメーターへの転用等、荷捌き駐車区画の確保を検討していくことが必要となる。

エリアD:場外市場及びその周辺の路上や築地川第一駐車場等に駐車している貨物車の駐車需要に対して、路外における荷捌き駐車区画の整備や波除通りへの路上荷捌きスペースの整備等で受け入れを行うことが必要となる。



※駐車需要量は路外駐車場における駐車台数と路上駐車台数の一部（本来は「一般公共の用に供する駐車場」に駐車すべきだが、何らかの理由で路上駐車した車両）の合計

出典：国土地理院「地理院地図」から作成

図 エリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較

3.3. その他（障害者等用、観光バス、自動二輪車）

①障害者等用駐車区画

- ・築地地区では路外駐車場 4 箇所、5 台分の障害者等用駐車区画が設置されている。ピーク時で平日は最大 1 台、休日も最大 1 台の利用がみられた。

②観光バス用駐車場

- ・観光バスの路外駐車場については、市場橋駐車場（エリア C）と築地本願寺（エリア B）にしか設置されていない。市場橋駐車場は主にエリア D にある場外市場を目的地とする観光バスの駐車があるが、ピーク時間帯には駐車需要が駐車場供給量を上回り、周辺には路上駐車する観光バスがみられることから、エリア D の駐車需要を受け入れる路外駐車場の確保が必要となる。

③自動二輪車用駐車場

- ・自動二輪車の路外駐車場については、エリア C にしか設置されていない。場外市場があるエリア D においては、路上駐車が多くみられることから、不足分の駐車施設の確保が必要となる。

観光バスの駐車需要はエリア D（場外市場）の観光客数に大きく依存すると考えられますが、将来の観光客数を推計することが困難なことから、観光バスの将来の駐車場供給量と駐車需要量の推計は行っていない。
また、自動二輪車についても特定エリア（エリア D）の駐車需要に偏っており、同エリアへの来訪者数（従業員等）に大きく依存すると考えられますが、同様に将来の来訪者数の推計が困難であることから、将来の駐車場供給量と駐車需要量の推計は行っていない。

4. 駐車場整備・駐車施策の基本方針

4.1. 駐車場整備・駐車施策の基本方針

上位計画や交通に関連する区の計画及び駐車場整備に関する現状と課題を踏まえ、駐車場整備及び駐車施策の基本方針を以下に示す。

■基本方針(1) : 既存駐車施設ストックの活用

- ・ 路外駐車場、附置義務駐車施設など既存駐車施設の活用を推進する。

■基本方針(2) : まちづくりと連携した駐車需要への対応

- ・ エリアごとの駐車需要に応じた乗用車、貨物車、自動二輪車の路外駐車場の整備を推進する。
- ・ 観光バス用の駐車場の整備を推進する。
- ・ 歩行者と車両の安全性に配慮した、駐車場、荷捌き施設への動線確保を推進する。

■基本方針(3) : 路上空間の活用

- ・ パーキングメーターの運用方法の変更を検討する（用途に応じたスペースの設置要請など）
- ・ 道路空間を活用した荷捌きスペースの確保を検討する。

■基本方針(4) : 安全で快適なにぎわいのあるまちづくりに資する駐車施策の推進

- ・ 地域と一体となった荷捌きルールを検討する。
- ・ 年末などの場外市場の繁忙期における駐車対策を検討する。
- ・ 乗用車の路上駐車の削減を推進する。

枠内の基本方針の説明文については、今後より詳細に記載します。

5. 駐車場整備に関する基本施策

5.1. 乗用車用駐車区画

本地区のうち、エリアAにおいては、乗用車の駐車場供給量を上回る駐車需要があると推計されることから、大規模開発を契機とした来街者用駐車場の整備等によって駐車場供給量を確保していくとともに、パーキングメーターの取り扱いについて検討していく。

エリアB、Cにおいては、乗用車の駐車場供給量には余裕があるが、パーキングメーターの利用も含め多くの路上駐車がみられる状況である。そこで、今後は、路外駐車場や附置義務駐車施設への駐車を促すなど路上駐車削減、既存駐車施設への受入の推進を図っていく。

エリアDにおいては、乗用車の駐車場供給量が不足しているとともに、都市計画駐車場である築地川第一駐車場の再編も課題となることから、市場跡地開発等における路外駐車場の整備を推進していく。

基本施策① 路外駐車場の整備の推進

← 基本方針(2) まちづくりと連携した駐車需要への対応

- ・ 大規模開発や市場跡地開発と連携した路外駐車場の整備
- ・ 歩行者と車両の安全性に配慮した駐車場への動線の確保

基本施策② 既存駐車施設への駐車需要受け入れの推進

← 基本方針(1) 既存駐車施設ストックの活用

- ・ 既存駐車場の利用推進による路上駐車削減

基本施策③ 場外市場の繁忙期における駐車対策の実施

← 基本方針(4) 安全で快適なにぎわいのあるまちづくりに資する駐車施策の推進

- ・ 年末など場外市場繁忙期における駐車対策の実施（駐車場の運用での対応）

基本施策の説明文については、今後より詳細に記載します。

5.2. 荷捌き駐車区画

本地区においては、路外駐車場に荷捌き駐車区画がなく、特に場外市場周辺においては、午前中の時間帯をピークとし、積卸しを伴う貨物車の路上駐車が常態化している。これらにより、特に場外市場周辺においては、歩行者と貨物車の交錯がみられ、歩行者の安全性や快適性が損なわれているとともに、周辺事業者の円滑な業務活動に支障をきたしていることが想定されることから、貨物車の積卸しなどの実態を考慮した荷捌きスペースの確保と適切なマネジメントを行うための施策を推進していく。

基本施策① 荷捌き施設の整備の推進

← 基本方針(2) まちづくりと連携した駐車需要への対応

- ・ 区有施設の再編に伴う荷捌き施設の整備の推進
- ・ 歩行者と車両の安全性に配慮した荷捌き施設への動線の確保

基本施策② 乗用車用駐車区画を活用した荷捌きの推進

← 基本方針(1) 既存駐車施設ストックの活用

- ・ コインパーキングなど乗用車用駐車区画での荷捌きの推進

基本施策③ 路上空間の適正な利用の推進

← 基本方針(3) 路上空間の活用

- ・ 乗用車用パーキングメーターの貨物車用パーキングメーターへの転用等
- ・ パーキングメーター以外での路上駐車の削減
- ・ 波除通りや新大橋通りなど道路空間を活用した荷捌き駐車区画の確保の検討

基本施策④ 築地場外市場における荷捌きルールの策定

← 基本方針(4) 安全で快適なにぎわいのあるまちづくりに資する駐車施策の推進

- ・ 荷捌き駐車区画や路上における荷捌きルールの策定

基本施策の説明文については、今後より詳細に記載します。

5.3. その他（障害者等用、観光バス、自動二輪車）

実態調査においては障害者等用駐車区画の課題は明らかになっていないが、障害者の方が安心して来訪できるまちとしていくため、ハード・ソフト両面から、障害者等用駐車区画への対応を進める。

場外市場には観光バスで来訪する観光客も多くみられるが、観光バス用の路外駐車場は築地本願寺と市場橋駐車場しかない。そこで、市場跡地開発等において観光バス用駐車場、乗降場の整備を検討していく。

また、特に場外市場周辺において自動二輪車の路上駐車が多いことから、自動二輪車用の路外駐車場の整備を検討する。

基本施策① 利便性の高い障害者用の駐車場の整備

← 基本方針(2) まちづくりと連携した駐車需要への対応

- ・ 障害者等の利用に配慮した駐車区画及び通行経路の確保の推進

基本施策② 路上空間の活用に向けた検討

← 基本方針(3) 路上空間の活用

- ・ 乗用車用パーキングメーターの障害者向けのパーキングメーターへの転用等

基本施策③ 観光バス用駐車場の整備

← 基本方針(2) まちづくりと連携した駐車需要への対応

- ・ 観光バス用駐車場の整備

基本施策④ 自動二輪車用駐車場の整備と路上駐車の削減策の推進

← 基本方針(2) まちづくりと連携した駐車需要への対応

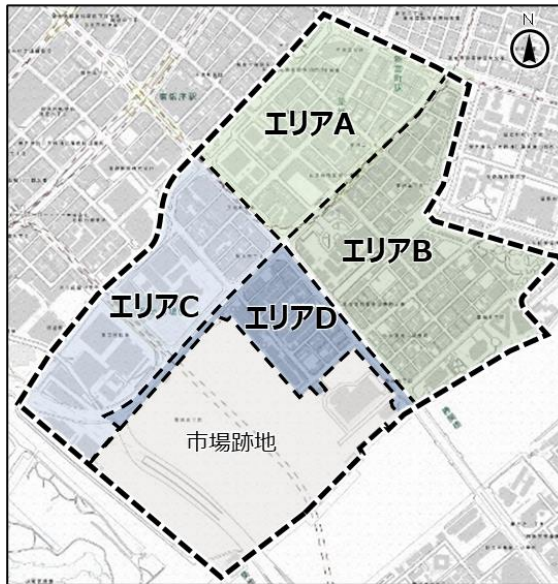
- ・ 場外市場周辺における自動二輪車用駐車場の整備と、路上駐車の削減策の推進

基本施策の説明文については、今後より詳細に記載します。

6. 路外駐車場の整備に関する方針

【乗用車】

- ・基本施策で路外駐車場を整備することとしたエリアDにおいては、路外駐車場の整備目標量を定め、市場跡地開発等において路外駐車場を整備することとする。
- ・あわせて、まちづくりと連携した都市計画駐車場のあり方についても検討していくこととする。



	整備目標量 乗用車
エリアD	388 台

「都市計画駐車場のあり方」については、今後都市計画駐車場の変更や廃止を含む検討の必要性について記載する予定です。

乗用車以外の路外駐車場の整備目標量を定めない理由は以下のとおりです。

【貨物車】

- ・路外駐車場だけでなく、荷捌き駐車施設や路上（パーキングメーター）で駐車需要に対応する方針とするため、路外駐車場の整備目標量は設定しないこととします。

【観光バス】

- ・築地地区だけでなくその周辺も含めた広域的な検討が必要であることや、観光バスの駐車需要に影響する来訪者数の推計が難しく将来の駐車需要量の算定が困難であることから整備目標量は設定せず、別途検討を行うこととします。

【自動二輪車】

- ・エリアA～Cにおいては現時点で駐車需要量に対する駐車場供給量について大きな問題はなく、特定エリア（エリアD）に駐車需要が偏っています。同エリアでは路上に駐車されている自動二輪車が多く、その大部分は従業員が利用しているものと想定され、将来の需要量の推計が困難であることから整備目標量は設定せず、別途検討を行うこととします。

7. 駐車場地域ルールを導入検討

築地市場跡地開発においては、東京都駐車場条例のとおりに附置義務駐車施設を整備すると地域の需要と乖離する恐れがあることから、施設や地域の実態に即した附置義務台数を算定する必要がある。

場外市場周辺のエリアにおいては、乗用車の駐車場の供給量が不足しているとともに、都市計画駐車場である築地川第一駐車場の老朽化による再編も課題となることから、それら地域の交通課題の解決に資する路外駐車場の整備を誘導していくことが考えられる。

そこで、市場跡地開発及びその周辺における独自の附置義務駐車施設の整備基準の導入や地域の交通課題の解決に資する駐車場整備の誘導を実現するための駐車場地域ルールの導入を検討する。

8. 築地場外市場荷捌きルールの導入検討

場外市場に必要な荷捌きスペースを確保するため、再編後の区有地施設に荷捌き施設を整備するとともに、荷捌き施設及び波除通りや新大橋通りを活用した荷捌きルールを検討する。

また、特に波除通りに関しては、歩行者と貨物車の交錯が問題となっていることから、波除通りの改良により快適な歩行環境の整備や運用（歩道のフラット化、荷捌き優先の時間帯及び歩行者優先の時間帯の設定等）を検討する。