

令和 6 年度第 1 回 築地地区駐車場整備計画検討委員会 議事要旨

1. 日時

令和 6 年 9 月 9 日（月）午後 1 時 0 0 分～午後 2 時 5 5 分

2. 場所

銀座ブロッサム（中央会館）7 階 ジャスミン

3. 出席者

[構成員]	1 2 名（うち委員 1 2 名）
[関係者]	1 4 名
[傍聴者]	0 名
計	2 6 名

4. 議事等

議題

- (1) 令和 5 年度第 1 回委員会の振り返り 【資料 2】
- (2) 令和 5 年度第 1 回委員会における意見と対応 【資料 3】
- (3) 駐車実態調査の結果（現況の駐車場供給量と駐車需要量等）について 【資料 4】
- (4) 駐車実態調査を踏まえた将来の駐車場供給量と駐車需要量、課題及び対応方針 【資料 5】
- (5) 今後のスケジュール(案) 【資料 6】
- (6) その他

5. 質疑応答

議題（1） 令和 5 年度第 1 回委員会の振り返り

議題（2） 令和 5 年度第 1 回委員会における意見と対応

①資料 2 の P. 3 の「本検討の対象としない交通手段の駐車対策について」という記載について、
「対象としない」という言葉で誤解を生じると良くないので、表現を変えた方が良い。例えば「自動車以外の駐車対策の考え方について」や「取扱いについて」など文章を変えた方が良い。
→「本検討の対象としない」は表現としてネガティブに受け取られてしまう可能性があるので、今後前向きな記載に変えていきたい。（事務局）

②資料 2 の P. 5 の図について、「道路管理者が整備する駐車場」、「路上駐車場」は「（築地地区にはなし）」と記載しているが、その他はあるという理解で良いか。例えば「都市計画駐車場」は築地にあるのか。

→「道路管理者が整備する駐車場」、「路上駐車場」以外の駐車場は全て築地地区にあると認識している。（事務局）

③資料2のP. 13～14について、各ルールの範囲は「今後検討していきます。」ということになっているが、P. 2を見ると、「検討目的」には、「市場跡地の開発における駐車場地域ルールや築地場外市場における荷捌きルールの検討方針を定め、詳細なルールは別途検討する。」と書いてある。P. 2の記載と整合が取れているか。この検討委員会では何をどこまで決めるのかももう少しはっきりした方がよい。

→築地市場跡地の開発の事業予定者は決まったばかりで計画をブラッシュアップしている段階と聞いており、公表されている情報も少ない。こちらの検討結果を入れ込みながら駐車場の地域ルールを次年度以降検討したい。駐車場整備計画には書き込めるものが限られると思うので大枠について文言として書き込むことを想定し、その骨子については次回の検討委員会で示す予定である。(事務局)

議題（３）駐車実態調査の結果（現況の駐車場供給量と駐車需要量等）について

①P. 6「路上駐車台数のうちの一部」の「一部」の扱いについて、時間貸駐車場が満車で、入れない時に路上駐車していた車両がいるという理解で良いか。比率を用いて計算しているという事であるが、どうやってこの比率を出しているのか。

→P. 7に記載の通り、「一般公共の用に供する駐車場の駐車需要量」と「一般公共の用に供さない駐車施設の駐車需要量」の比率から推計している。この考え方に至った理由として、路外駐車場の駐車需要を算出する場合、全ての路上駐車を路外駐車場で受けようとする整備量が過大になると考え、路上駐車を「本来は一般公共の用に供する駐車場に駐車すべきもの」と「本来は一般公共の用に供さない駐車施設に駐車すべきもの」に分けた。(事務局)

- ・「本来は一般公共に供さない駐車施設に駐車すべき路上駐車」というのは具体的にどういうものか。

→一例ではあるが、店舗の営業用車両で、本来は専用駐車場や月極駐車場に駐車すべきであるが短時間の用事を済ませるために一時的に路上に駐車しているものや、通勤される方が一時的に路上駐車しているものなどが想定される。(事務局)

- ・それらを受け入れるための駐車場は整備しなくてよいということか。店舗が用意するという方針とすることか。

→附置義務駐車施設や月極駐車場等の一般公共の用に供さない駐車施設で受け入れるという想定である。(事務局)

- ・附置義務駐車施設は建物の床面積 1,500 m²以上が対象となり、それ以下の施設はそもそも駐車施設がないため、そのような整理でよいともう一度考えた方がよい。

②大型車両（普通貨物車、特種車）について路外駐車場はなく、全て路上で受け止めていると思うが、大型車両の路上駐車について、そこが目的地なのか、荷捌きをしているのか、それとも荷待ちなのか、貨物車が路上駐車している理由を把握しなければならない。P. 47の「設置台数」を見ると駐車場は足りているように見えるが、結果的にはこうなっているだけで、全て路上で受け止めるということか。今後の対策として考えなければならない。

→今回路上駐車については調査員が1時間に1度巡回し駐車台数を調査しており、荷捌きの有無は

調査していない。しかし、エリアDに関しては乗用車、貨物車を対象に荷捌きの有無を調査しており、詳細な分析が可能となるため、次回、荷捌き関係の調査結果を示したいと考える。(事務局)

- ・荷待ちと荷下ろしは若干違うので一緒に考えない方が良いと考える。

③場外市場は全部で 500 弱の店舗があるが、狭い店が多い。市場が豊洲に移転してしまい、豊洲と築地の間で荷が行ったり来たりする。荷捌きをする駐車場のスペースがないので路上駐車をしながら荷捌きを行っているのが現状である。また、わずかな時間、路上に駐車して買い出しに来る自動車もある。先ほど意見があった荷待ちの車と荷捌きの車を分けて考えていただきたい。荷捌きに関しては、荷捌きができるような駐車スペースを確保しないと全く同じことが延々と続くと思う。例を挙げると、場外市場は年末になるとものすごい人になるが、駐車場が足りないため、銀座・有楽町まで渋滞が起こっている。各店舗から、普段の 10～20 倍の量の荷物が築地と豊洲を行ったり来たりするが、荷捌きで駐車違反を取られないように考えながら停めて営業している状況である。荷捌きをする駐車場のスペースがないので路上駐車が起きている。荷捌きスペースと利用客が停めるスペースをトータルで考えてもらうのが一番良い。また、荷捌きする時間帯と利用客の利用時間帯は異なる。

- ・荷捌きのスペースは車 1 台分のスペースだと足りず、多少大きく取らなければならない。普通の駐車場のスペースでは荷捌きできず路上で作業してしまうので車体の大きさも考えていただきたい。
- ・今は乗用車の大きさも昔と比べてかなり大きくなっており、停めようと思っても停められないような大きさの車に乗っている人もいるので、そのあたり含めて考えていただきたい。
- ・築地地区全体を考えると、場外市場以外は会社がかかなり多いので、平日は会社で利用されている自動車が路上駐車している状況もみられる。加えて、住民の方が自家用車を停める場所がなく困っているという現状もある。そのあたりがこの調査に入っているのか、実際は足りていないと考える。

→築地場外が特殊な場所だということは重々承知しており、今回できる限りの調査はさせていただいた。場外市場の荷捌きに関しては一部ヒアリング調査なども実施しているので次回の検討委員会で荷捌き関係の調査結果について報告する予定である。また、当検討委員会の後、来年度以降に場外市場の荷捌きルールを検討する委員会も立ち上げる予定であり、そちらの検討委員会で、荷捌き関係の議論を深めたいと思っている。来街者が訪れるピークの時間帯を避けた時間帯の波除通りの使い方など路上の活用も含めて検討していきたい。いずれにしても、地元の方の意見は聞きながら、今後検討していく考えである。(事務局)

④P. 13 の路外駐車場の駐車台数について、エリアAの合計の数値があわない。また箇所あたりの駐車台数をみると、エリアAが6台程度、エリアBが9台程度であり、エリアCは50数台、エリアDは80台程度となる。これはどのエリアも大規模な駐車場ではなく、小さい駐車場が駐車需要を受けており、また、エリアによっても違いが出てきていると考える。そういったことからエリア別の駐車場の供給量に関しても考察をした方がよい。

→路外駐車場の駐車台数についてはもう一度データの確認をする。(事務局)

⑤P. 39 の「パーキングメーターの利用状況」について、PMの利用が多いことがこの地域の特徴

だと思うが、PMの枠外に停まっている車両がどのぐらいあって、それがどういう原因なのか。それは別の駐車場に誘導すればよいのか。結果によって対策が変わってくると思うので、枠外の駐車台数を見た方がよい。

→P. 39のグラフでは平日と休日に分けて、時間帯別にPM枠内の駐車台数とPM枠外の駐車台数を並べている。それぞれ右側がPM枠外の駐車台数となっている。また、路上駐車されている方はおそらく目的地の近くに駐車していると考えられ、そういった方を誘導できるかという点と難しいと考える。(事務局)

⑥P. 60について、築地川第三駐車場の休日の平均駐車時間は585分となっている。9時間以上となり、その理由が「目的地を自宅マンションとする方が多く、その結果、平均値が延びています。」と書いてある。目的地を自宅とする人も集計対象とする必要があるのか。

→調査については調査員が駐車場利用者にヒアリング調査を行っているが、調査を実施した駐車場については一部が契約駐車場となっており、車庫として駐車場を使っている方もいる。そういった方も調査対象となっているので、目的などでクロス集計を行い、車庫として駐車場を使っている方を除いた集計も実施する。(事務局)

・来街者と通勤目的で駐車している人や周りに居住されている方では駐車特性が異なるので、それらを合わせて集計する意味が分からなかった。

⑦バスについて、時期によって駐車台数が違うと思うが、特に修学旅行の時期などに多くなることを考慮してほしい。

⑧先ほどの「パーキングメーターの利用状況」であるが、合計の路上駐車台数としては、PM枠内の駐車台数に、PM枠外の駐車台数が加わるということによりか。

→そのとおりである。(事務局)

⑨調査結果を車両の大きさで区分するのか、用途で区分するのかというのは大きな分かれ道ではないかと考える。単純に車両の大きさが大型・小型かという議論をして良いのか。用途として、荷下ろし、買い物、配達や、身障者の方の利用など様々であり、それに応じて築地地区ではどうするのか。それを駐車台数と車両の大きさだけで議論してよいのか。例えばロンドンやパリでは20分以内の荷捌きを認めていたり、身障者の方は3時間停めてよいということをしている。色々な事情があるのだから車種だけで議論してよいのか心配である。データは取れていると思うので、そのあたりの見方を追加すると今後築地エリアをどのようにしていくのか見えてくると思うので、そのような分析も検討していただければありがたい。

議題（４）駐車実態調査を踏まえた将来の駐車場供給量と駐車需要量、課題及び対応方針

①P. 3の「30番目の需要量」について、道路計画については30番目交通量という考え方があるが、駐車場で30番目を使って良いか慎重に検討して欲しい。30番目ということは年間で1カ月は駐車場が溢れるということになり、例えば12月はまるまる溢れた状態になるぐらいしか作らないということによりか。先ほど、別の委員からも意見が出ていたが、乗用車用の駐車マス

が空くからそちら側を使うとか別の規制をかけて需要をコントロールするということがないと供給量として1カ月間駐車場が溢れて、もうこれ以上何もしないというのは乱暴な気がする。

→築地地区の特性として、年末の駐車需要は特異値であり、そこにあわせて駐車場を整備すると過剰になるということでこのような考え方を用いている。一方、年末の対応も検討しなければならないので12月30日にも駐車場の調査を実施した。その結果等を踏まえ運用面での対応を検討していく。(事務局)

②P.11の原単位であるが、資料4の目的地調査の結果について、一般の公共の用に供さない駐車場の利用者の回答が入っているのであれば、そこを見直すと原単位が変わるという理解でよいのか。

→そのとおりである。(事務局)

③「パーキングメーターの取扱い」について、これは警察の話になると思うが、パーキングメーターはあくまで駐車施設が足りていない時の暫定的な道路空間の利用ということだと理解している。将来に渡って使っていくという計画で良いか。もし、将来に渡り使用するのであれば、道路管理者として導入例を作っていくのか。歩行空間との関係から荷捌きベイを整備するのか。あるいは車道側を狭めるなど、パーキングメーターだけに依存して本当に良いかよく考えた方が良い。

④年末調査については、12月30日に行ったという理解でよいのか。

→そのとおりである。(事務局)

・以前から11月に調査を実施するということがあったので、年末には調査しないのかという話をしていた。昨年の暮れに駐車場対策として、跡地を臨時駐車場として活用できないかという願いをしたが、残念ながら去年の段階では事業予定者はまだ決まらない段階で工事もやっているということで貸していただけなかった。その結果、結構な台数が溢れてしまった。バッファがない場合はどういう状況になるのか、大変貴重なデータになると思う。

⑤「二輪車」について、定義の関係で自転車は対象外ということであるが、買い出し人や通勤者、一般の買い物客など自転車は多用されている。晴海フラッグなど周辺にも住民がどんどん増えてきている。その方を対象に商売をされる方もいるので、駐車場とは違う定義になるかもしれないが、自転車についても考えてもらわないと、まちとして機能不全となる危険性がある。

⑥P.3「30番目の需要量」というのは道路で言えば時間帯で30番目という考え方があると思うが、この表現は誤解を招くかもしれないので、正確に書いた方が良い。また、他の地域の同様の駐車場の検討で30番目という考えがあった記憶がある。

⑦今回この結果を基に駐車場整備計画のあり方を示すということで、エリアDについては課題が多いと記載があり、一方でそこに隣接する市場跡地は今は何もないので発生集中量はゼロという前提であるが、何もしてないということではなく、これから開発が行われるので、跡地のところに駐車場整備計画の結果を踏まえて何を求めるかということは議論した方が良い。特にエリアDで、どのように市場跡地の開発と連携していくのか駐車場計画に示さなければならないと考える。ま

た、エリアAとエリアBはパーキングメーターに頼っているところがあるが、今後大規模開発時に周辺のパーキングメーターを廃止するという前提になっており、本当にそれで良いのか。荷物の駐車のために地下まで行って駐車するのかというそれはなかなか大きな課題となり、ニーズが多いのであれば、再開発で生じる公開空地を貨物車両の一時駐車場として提供するのもし良いかもしれないので、そういったものをつくるべきかなどは駐車場整備計画に盛込むべきだと考える。今回客観的なデータを議論していき、それを踏まえて駐車場のあり方を次回議論していった方が良いと考える。

- ⑧スケジュールについて、昨年開催された第1回の検討委員会では、築地市場跡地地区駐車場地域ルール of 検討委員会の開催時期が令和6年度中になっていたが、今回のスケジュール表では令和7年度開催となっている。今年4月に事業予定者が決定しているので、むしろ開催時期を早めても良いのではないかと考える。

→駐車場地域ルール of 検討委員会 of 立ち上げの時期は、駐車場整備計画 of 策定後の予定である。なお、地域ルール of 検討委員会には市場跡地開発 of 事業者に入っていていただく予定である。現時点ではあくまで事業予定者であり、今後、詳細な事項を東京都と確認して協定を交わしたのちに事業者になると聞いており、それが今年度中と聞いている。エリアDは跡地開発に隣接し、跡地開発の中で地域の交通課題を解決していただく場面もあるかと思うので、次回以降、駐車場整備計画を検討する中で事務局からも案を提示しながら議論し、事業予定者とも調整しながら、求めるべきものを求めていると考えている。(事務局)

- ⑨P.18 of エリアD of 小型・中型車両について、「不足分の路外駐車場の確保が必要となります。併せて、近接するエリア内の主要な路外駐車場との台数の分担等についても検討が必要です。」と書いてあるが、このエリアはA B C Dだけという理解でよいのか。もしくは市場跡地エリアも含むという理解で良いのかこれによって大分変わってくると思う。

→市場跡地開発も含むものとする。(事務局)

- ⑩「30番目の需要量」 of 指摘について、他の事例として「駐車場の利用量の10番目」という考え方を採用している地区がある。年末等の混雑時はその10番目に入るので別途対策を検討している。駐車場が満車になる前提で別の対策を実施していた。

- ⑪委員会の検討対象は「築地地区駐車場整備計画」であり、「駐車計画」ではない。このまま駐車場を整備するか整備しないかの議論を続けるのか。例えば、「路上に停まっても良いではないか。」など色々あるが、「駐車場整備計画」となると急に台数の話になりやすい。台数ばかりでなく、遠くまで行きそこから歩いてくるという言い方ではなく、どんな駐車をすれば色々な人が使いやすいかなども議論をしなければ、身障者の方も遠い駐車場所に停めてくださいということなる。それだと配慮が足りないし、荷捌きのためであれば短時間の路上駐車を認めてもいいような気がする。「駐車場＝台数」で考えていけば、供給量が需要量を上回っていればなんでも上手くいくという考えになってしまうので、その前提を少し幅広に変えた方が良いのではないかと考える。

- ⑫最後にもう1回振り返ってみると、この委員会では方針を決める。具体的な細かい話は、地域ル

ールや荷捌きルールの検討委員会で決めていくということか。皆様の話を聞いていると、観光バスをどのようにするのか、朝早い時間などは場外市場に荷物を搬入する方達に使ってもらっても良いが午後になったら観光客を歩かせたいとなるかもしれない。そうすると、対応方針について何台必要という議論だけではなく、どういうことをするのか、荷捌きと歩行者を時間帯で分けたらどうかや、駐車場の計画も、今も再開発のビルの中にトラックを停めたら、狭くてドアが開けられず、荷下ろしできない駐車場もまだ見られる。そのため、そういうことのないように、もう少し検討していただくとは思いますが、うまく地域ルールや荷捌きルールに引き継げるような対応方針にしていっての方が良いと思う。もう少し事務局の中で議論しておいてほしい。

議題（５）今後のスケジュール(案)

- ①先ほど他の委員が発言された内容は全くそのとおриだと思う。駐車場の台数をどうするということは最終的に必要だと思うが、荷捌きや買い物客に対して数分のために駐車場を利用しろということではなく、どうやって有効に利用できるものを提供していく環境を作るか。昨年末は都から暫定駐車場として土地をお借りできなかったが、その前の年までは毎年暫定駐車場をお借りして都市整備公社が管理を行ってきた。買い物客がなるべく車を停められるようにということで対応していただいた。昨年は借りられなかったことから、駐車場を求める車が溢れてしまった。３６５日ずっとその駐車場が必要だということではない。年末の本当に１週間どうしても駐車場が足りないというときにどういった形で対応するのか。例えばパーキングメーターではないが、路上で荷捌きを認めるのか。こういうことは地域を守ることにもつながる。ただ駐車場を作れば良いというだけで作ったら３６５日全然稼働せず、駐車場を維持するのが大変ということになってしまうので、今後議論をしていただければとてもありがたい。「駐車場整備計画」ということではなく、やはり「駐車対策」でもいいし、そういった方向性で検討し、最終的に駐車場は何台ぐらい必要だになっていうところに落とし込むような議論にしていきたい。

議題（６）その他

(特になし)

以上