

築地地区駐車場整備計画(案)

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付け	1
1.1. 本計画策定の目的	1
1.2. 本計画の位置付け	2
1.3. 計画の対象とする交通手段	3
1.4. 用語の定義	3
1.5. 本計画の目標年次	4
1.6. 対象地区	5
2. 築地地区を取り巻く状況	7
2.1. 近年の駐車場施策に関する動向	7
2.2. 交通実態	8
3. 駐車場整備に関する現状と課題	9
3.1. 駐車場供給量、駐車需要量の比較を行う際の考え方と区分	9
3.2. 乗用車用駐車場	10
3.3. 荷捌き用駐車場	11
3.4. その他(障害者用、観光バス用、自動二輪車用)の駐車場	12
4. 駐車場整備・駐車施策の基本方針	13
4.1. 駐車場整備・駐車施策の基本方針	13
5. 駐車場整備に関する基本施策	14
5.1. 乗用車用駐車場	15
5.2. 荷捌き用駐車場	16
5.3. その他(障害者用、観光バス用、自動二輪車用)の駐車場	17
6. 路外駐車場の整備に関する考え方	18
6.1. 乗用車用駐車場	18
6.2. 荷捌き用駐車場	19
6.3. 都市計画駐車場の見直しの検討について	19
7. 計画の推進に向けて	20
7.1. 関係者との連携・協働	20
7.2. 駐車場地域ルール、荷捌きルールの検討の必要性	21
7.3. 必要に応じた計画の見直し	22
参考 1 築地における主な都市基盤整備の動向等	23
参考 2 築地場外市場のにぎわいの継承・発展に向けて	24



・・・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付け

1.1. 本計画策定の目的

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車施設の需要と供給量の現況及び将来見通し等を勘案し、当該地区の駐車施設整備等に関する計画を定めるものである。

本区では、平成5年12月に「中央区駐車場整備計画」（以下「既計画」という。）を策定し、区内の駐車場整備地区全域を対象に、民間と公共の適切な分担に基づく駐車場の整備と有効利用方策等を定め、各種駐車場施策を推進してきたところである。

既計画の策定以降、持続可能な社会構築に向けた意識の高まりや少子高齢化の進展など、社会情勢の変化とともに、交通状況も変化している。また、東京都駐車場条例等の関連法令改正等、駐車場を取り巻く環境は大きく変化しており、駐車場整備に留まらない総合的な駐車施策が求められている。

また、築地地区においては、築地市場跡地開発（以下「市場跡地開発」という。）や周辺の都市基盤整備が複数進行し、今後まちの交通環境が大きく変化することが想定されることから、これらの開発等の進捗を踏まえつつ、これまで築地が培ってきた活気とにぎわいを継承・発展させるため、築地地区のまちづくりに相応しい駐車施策の方向性を定めることが必要となっている。

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。

なお、市場跡地開発に起因する交通需要、駐車需要については、別途市場跡地開発側で対応が図られるものとするが、築地地区の駐車場整備、駐車施策の推進にあたっては市場跡地開発と連携を図るものとする。

駐車場整備計画の駐車場法上の位置付け、平成5年の駐車場整備計画の策定、社会情勢の変化、築地地区の開発や都市基盤整備の動向について追記しました。

1.2. 本計画の位置付け

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付けを以下に示す。なお、本計画に記載のない交通に関連する内容についても、本計画と整合を図りながら別途検討・実施していくものとする。

文言を微修正しました。

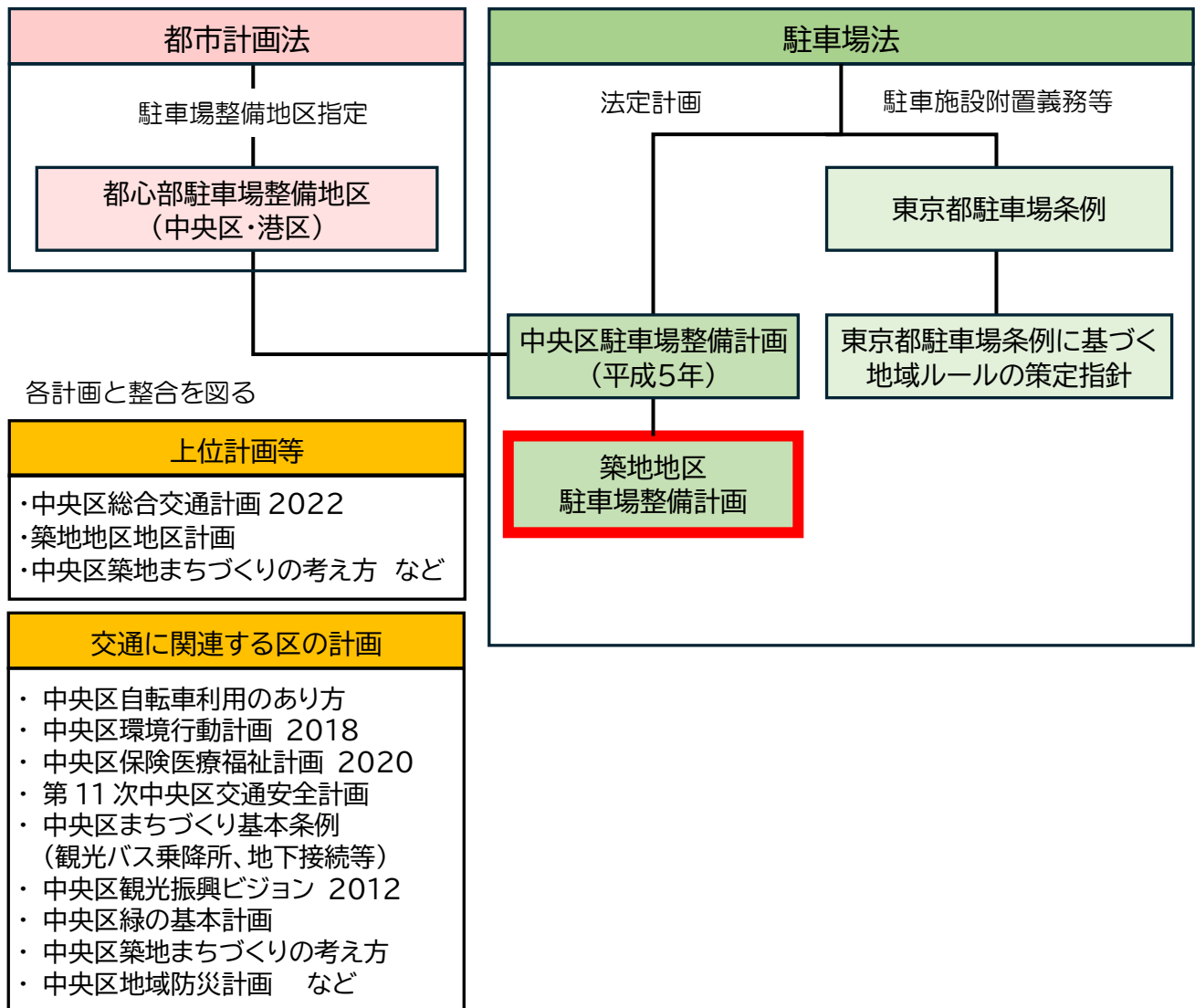


図1 本計画の位置付け

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. 用語の定義

本計画における用語の定義を以下のとおり示す。

用語の定義を追加しました。

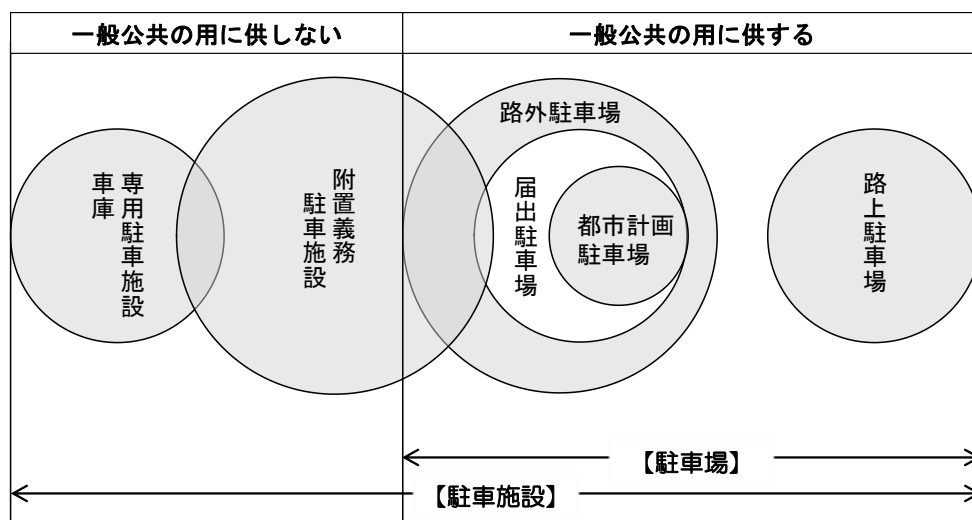


図2 駐車場及び駐車施設の範囲

駐車場：自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう（駐車場法第2条）。

駐車施設：専用的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。

附置義務駐車施設：駐車場法に基づく地方公共団体の条例(附置義務条例)により、一定の地区内に於いて、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設をいう。

路外駐車場：道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。本計画では来街者が利用することができる駐車場という観点から、路外駐車場を計画の対象とする。

都市計画駐車場：都市計画に定められた駐車場で、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として定められるものをいう。なお、築地地区では築地四丁目に存する築地川第一駐車場が該当する。

乗用車用駐車場：普通乗用車、軽自動車等の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。

荷捌き用駐車場：普通貨物車や軽・小型貨物車等が駐車し、荷捌きを行うための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。

1.5. 本計画の目標年次

本地区における駐車需要の変化、市場跡地開発、都市高速道路晴海線の延伸、都心・臨海地下鉄新線等の都市基盤整備を含めたまちづくりの進展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）

築地における開発や都市基盤整備の動向について追記しました。

参考スケジュール（参考のページに記載あり）

築地市場跡地開発

令和 14 年度（2032 年度）：第一期建築工事の完了予定

令和 20 年度（2038 年度）：第二期建築工事の完了予定

都市高速道路晴海線の延伸

2030 年代前半に事業着手目標、2040 年代前半に供用開始目標
（TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade I（2023 年東京都））

都心部・臨海地域地下鉄

2040 年までの実現を目指す取組

（東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022（2022 年東京都））

1.6. 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 75.9ha）とする。

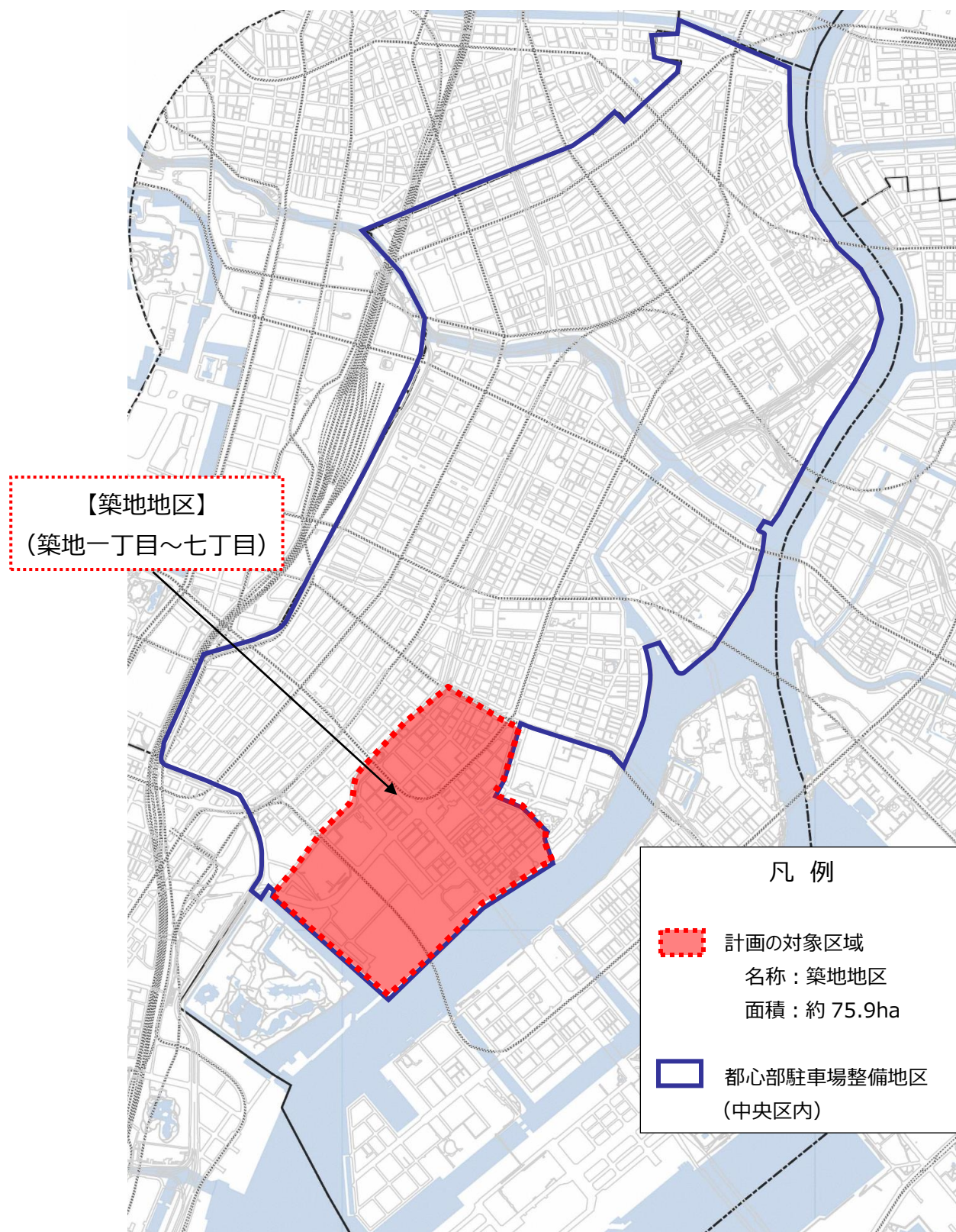


図 3 対象地区

駐車場供給量と駐車需要量の比較、駐車課題の整理や施策の検討、将来の路外駐車場の整備目標量の設定では、幹線道路等を境界として4つに区分したエリアで検討を行うこととする。

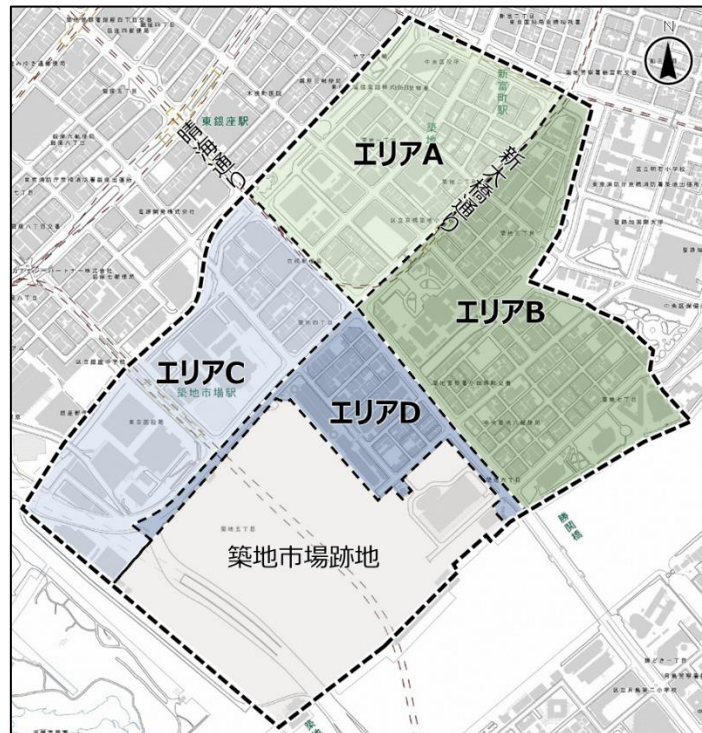


図4 エリア区分

築地地区内のエリアの区分について追加しました

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。

表 1 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付け
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付け ・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

築地地区の交通実態を以下のとおり示す。

(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自動車によって行われていると想定される。

「貨物車」を「自動車」に修正しました

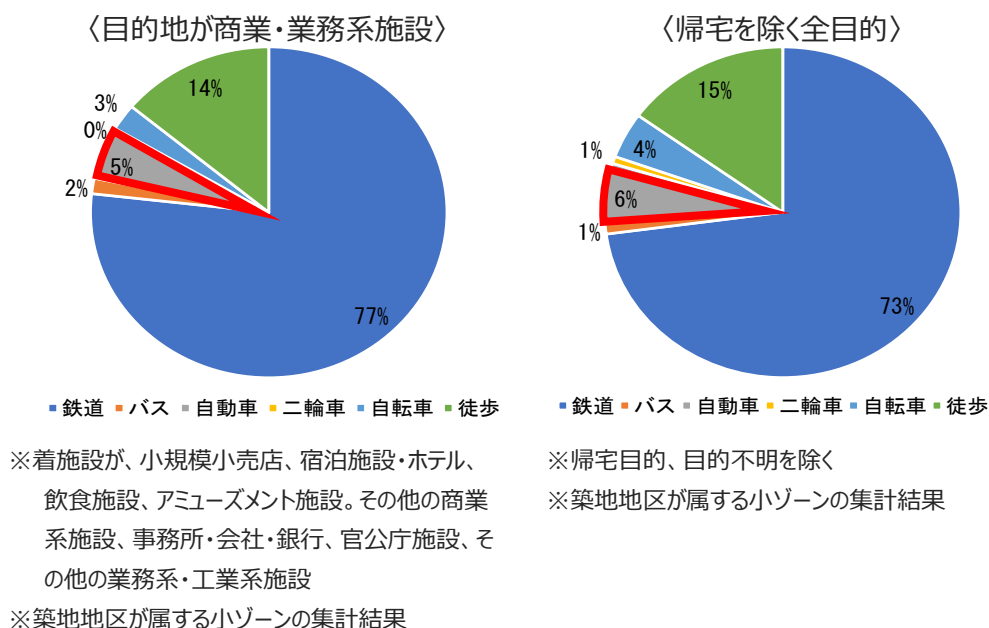


図5 代表交通手段分担率（集中トリップベース）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成30年実施）
（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. 駐車場供給量、駐車需要量の比較を行う際の考え方と区分

駐車課題の把握や将来の路外駐車場の整備目標量の設定のため、令和 5 年及び令和 6 年に行った調査を基に現況及び将来の駐車場供給量、駐車需要量の比較を行う。なお、比較にあたっては車種（車両の大きさ）、駐車目的（恒常的な業務用荷物の積卸しの有無）に着目し、次の考え方、区分に従うものとする。

普通乗用車、軽自動車については、荷物の積卸しが発生する場合でも日常の買い物などの場合は乗用車用駐車場に駐車するものとするが、恒常的に業務用荷物の積卸しを行う場合は、荷捌き用駐車場に駐車するものとした。

軽貨物車、小型貨物車については、恒常的に業務用荷物の積卸しを行うための利用と考えられるため、荷捌き用駐車場に駐車するものとするが、飲食のための駐車など、業務用荷物の積卸しを伴わない場合は、乗用車用駐車場に駐車するものとした。

表 2 駐車場供給量と駐車需要量の比較における区分

	車種	駐車場所	備考
四輪車	普通乗用車、軽自動車 (車頭番号 3, 5, 7)	乗用車用駐車場	恒常的な業務用荷物の積卸し無の場合
		荷捌き用駐車場	恒常的な業務用荷物の積卸し有の場合
	タクシー・ハイヤー(営業用) (車頭番号 3, 5, 7)	乗用車用駐車場	—
	軽貨物車、小型貨物車 (車頭番号 4, 6)	乗用車用駐車場	恒常的な業務用荷物の積卸し無の場合
		荷捌き用駐車場	恒常的な業務用荷物の積卸し有の場合
	普通貨物車、特種車 (車頭番号 1, 8, 9)	荷捌き用駐車場	—
	バス、マイクロバス (車頭番号 2)	観光バス用駐車場	—
二輪車	自動二輪車(50CC 超) ※50CC 以下（原動機付自転車）は検討の対象外	自動二輪車用駐車場	—

車種の分類について追加しました。

3.2. 乗用車用駐車場

場外市場の年末の駐車場への入庫待ち行列の課題について追記しました

(1) 現状の駐車場供給量と駐車需要量の比較

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。また多くの買い物客が場外市場を訪れる年末の繁忙期等には、築地川第一駐車場に入庫出来ない車両による待ち行列が生じるほどの駐車需要が発生している。

エリアD: 築地川第一駐車場の再編及び暫定貸付地の返還による供給量の減少について追記しました。

(2) 将来の駐車場供給量と駐車需要量の比較

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）が若干不足しており、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・メーターの活用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）が大幅に不足しており、隣接する市場跡地開発を含めた範囲における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。なお、将来の供給量の推計については再編を予定している築地川第一駐車場及び返還を予定している暫定貸付地の供給量は除外した。

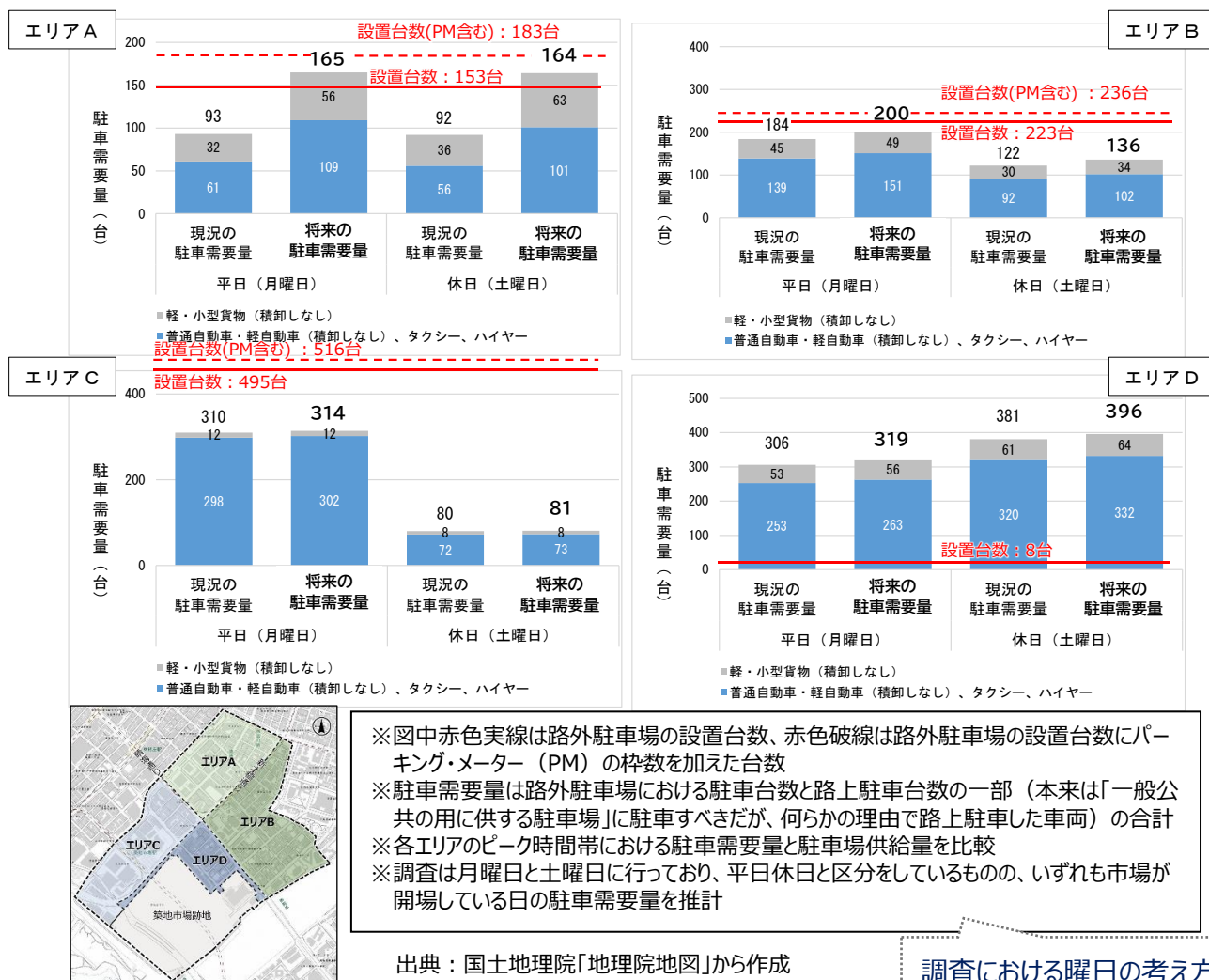


図6 エリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較

調査における曜日の考え方について追記しました。

3.3. 荷捌き用駐車場

文言を微修正しました。

(1) 現状の駐車場供給量と駐車需要量の比較

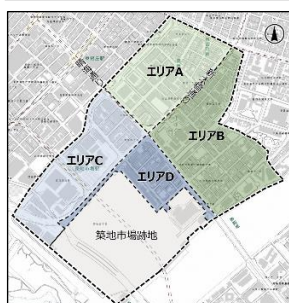
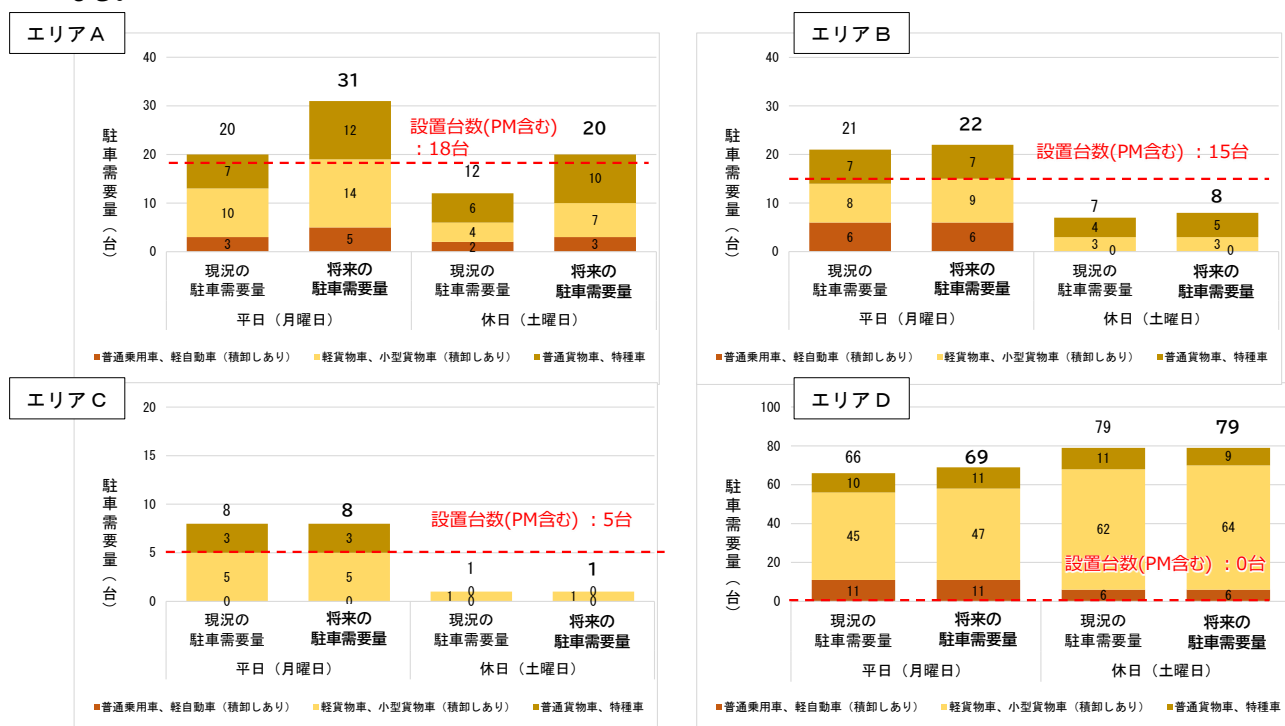
エリアA・B・C:路外の荷捌き用駐車場がなく、荷捌き車両の駐車需要量に対して路外駐車場の整備量（供給量）が不足している。

エリアD:路外の荷捌き用駐車場がなく、荷捌き車両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おり、特に波除通りで歩行者が増え出す10時以降は歩行者と荷捌き車両の交錯が多くみられる。

(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: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・メーターへの転用や、大規模開発等を契機とした荷捌き用駐車場の確保を検討していくことが必要となる。

エリアD: 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、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荷捌き車両の駐車需要に対して、路外における荷捌き用駐車場の整備や波除通り等の道路空間の活用による供給量の確保等を検討していくことが必要となる。



※図中赤色破線はパーキング・メーター（PM）の枠数(路外駐車場の設置台数は0台)
 ※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
 ※各エリアのピーク時間帯における駐車需要量と駐車場供給量を比較
 ※調査は月曜日と土曜日に行っており、平日休日と区分をしているものの、いずれも市場が開場している日の駐車需要量を推計

出典：国土地理院「地理院地図」から作成

調査における曜日の考え方に
ついて追記しました。

図7 エリア別の駐車場供給量と駐車需要量の比較

3.4. その他（障害者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場

障害者用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、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が、実態調査で明らかになった現状と課題を以下のとおり示す。

その他の駐車場については、将来の供給量と需要量の推計を行っていないことを追記した上で、課題を示しました

(1) 障害者用駐車場

- ・ 築地地区における障害者用の路外駐車場については、4 箇所、5 台分が設置されている。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

- ・ 観光バス用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）のみに設置されている。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量が駐車場供給量を上回り、周辺には観光バスの路上駐車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

- ・ 自動二輪車用の路外駐車場については、エリア C のみに設置されている。エリア D においては路上駐車が多くみられることから、エリア D の駐車需要を受け入れる駐車施設の確保が必要となる。

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・駐車施策の基本方針を以下に示す。

なお、乗用車用駐車場、荷捌き用駐車場に駐車する車種は次のとおりとする。

乗用車用駐車場：普通乗用車、軽自動車及びタクシー・ハイヤー（ただし、恒常的に業務用荷物の積卸しを行っている普通乗用車、軽自動車は荷捌き用駐車場の利用を促すものとする）

荷捌き用駐車場：軽貨物車、小型貨物車、普通貨物車、特種車（ただし、業務用荷物の積卸しを伴わない軽貨物車、小型貨物車は乗用車駐車場の利用を促すものとする）

乗用車用駐車場、荷捌き用駐車場に
駐車する車種の考え方を追加しました。

■ 基本方針 1 ： まちづくりと連携した駐車需要への対応

エリアごとの将来の駐車需要に応じて、大規模開発等と連携した乗用車用駐車場、荷捌き用駐車場の整備を推進する。また、大規模開発等と連携した観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場の整備を推進する。駐車場の整備にあたっては、歩行者の安全性や車両の利便性に配慮した駐車場内の車両の動線確保や、駐車場出入口の設置等を推進する。

■ 基本方針 2 ： 既存駐車施設の活用

本地区に整備されている路外駐車場や、建築物に附帯する駐車施設などのうち、設置台数に余裕が生じているものを対象として、その有効活用を推進する。

■ 基本方針 3 ： 道路空間の活用

エリアごとの特性に応じて、パーキング・メーターの運用方法の変更や、時間帯によって道路の活用方法を変化させるタイムシェアリングの導入、荷捌き用駐車区画の確保等、道路管理者や交通管理者と連携した取組により適正な道路空間の活用を推進する。また、道路空間の不正利用への対策強化等を検討する。

■ 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

安全で快適な歩行空間を形成し、まちのにぎわいの継承・発展を図るため、歩行者の安全性確保、利用者の利便性向上に資する荷捌き用駐車場の整備にあわせた荷捌きルールの検討、年末等の特異的な乗用車用駐車場の駐車需要への対応等、必要に応じたソフト施策を講じていく。

基本方針の説明文の詳細を追記しました。

5. 駐車場整備に関する基本施策

「4. 駐車場整備・駐車施策の基本方針」に基づき、本地区における駐車場整備に関する基本施策を駐車場の種類別（乗用車用・荷捌き用・その他の駐車場）に示す。

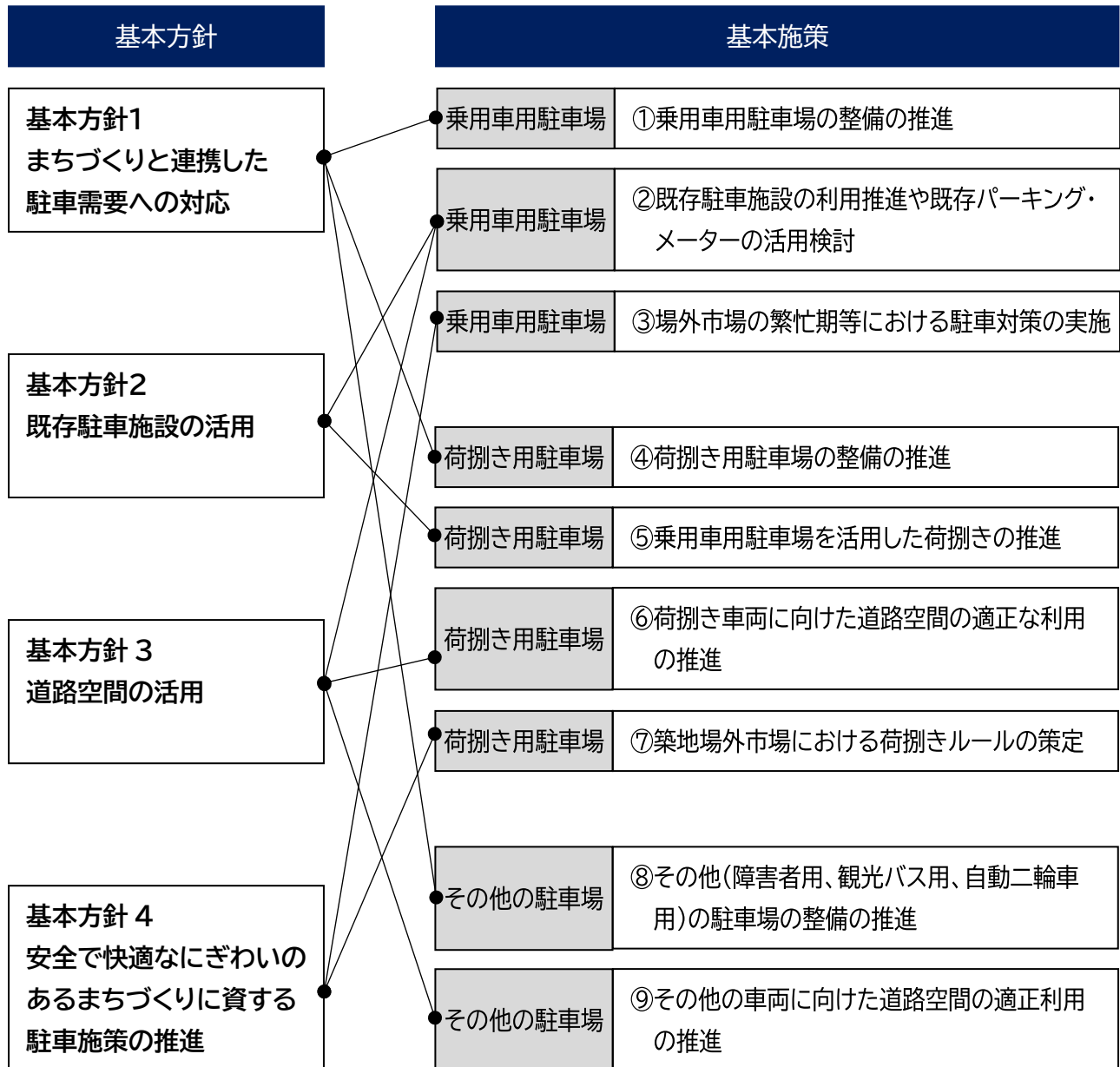


図8 基本方針と基本施策の対応

基本方針と基本施策の対応に関する図を追加しました。

5.1. 乗用車用駐車場

乗用車用駐車場について、現在の駐車場供給量の維持に加え、エリアの特性に応じて、大規模開発等を連携した整備を推進していく。また乗用車用駐車場の整備に加え、パーキング・メーターの活用について検討していく。

基本施策① 乗用車用駐車場の整備の推進

← 基本方針1 まちづくりと連携した駐車需要への対応

エリア A、エリア D 及びエリア D の周辺においては、市場跡地開発等の大規模開発と連携した乗用車用駐車場の整備を推進する。また、整備に当たっては、歩行者の安全性や車両の利便性に配慮した駐車場内の車両の動線確保や、駐車場出入口の設置等を推進する。

基本施策② 既存駐車施設の利用推進や既存パーキング・メーターの活用検討

← 基本方針 2 既存駐車施設の活用、基本方針 3 道路空間の活用

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量があると想定されることから、路外駐車場の整備等に加え、既存パーキング・メーターの活用について検討していく。

エリア B、エリア C においては、路外駐車場に余裕があるにもかかわらず、一定の路上駐車がみられることから、既存駐車施設の利用推進を図る。

エリア D 及びその周辺においては、大規模開発と連携した乗用車用駐車場の整備の推進に加え、既存駐車施設の利用推進を図る。

基本施策③ 場外市場の繁忙期等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

場外市場の年末の繁忙期等には来街者による駐車場の入庫待ち行列が発生することから、市場跡地開発内の駐車場の臨時的な活用を要請することなどにより、特異的な駐車需要への対応を図る。

基本施策の説明文の詳細を追記しました。

5.2. 荷捌き用駐車場

本地区においては、路外駐車場に荷捌き用駐車場がなく、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、積卸しを伴う荷捌き車両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、歩行者と荷捌き車両の交錯がみられ、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、荷捌き車両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④ 荷捌き用駐車場の整備の推進

← 基本方針 1 まちづくりと連携した駐車需要への対応

エリア A、B、C においては、大規模開発等を契機とした、周辺の建物を目的地とする荷捌き車両も利用可能な荷捌き用駐車場の整備を検討する。エリア D においては、現状の荷捌き実態を踏まえ、区有施設の再編にあわせて適切なスペースや機能を有する荷捌き用駐車場の整備を推進する。また、新たに整備する荷捌き用駐車場において、歩行者の安全性や、利用者の利便性を確保するため、駐車場内の車両の動線確保、積卸しを行った荷物の運搬経路の確保等を行う。また、駐車場出入口付近の歩行者の安全性の確保を図るため、駐車場出入口の設置箇所の配慮を行う。

基本施策⑤ 乗用車用駐車場を活用した荷捌きの推進

← 基本方針 2 既存駐車施設の活用

軽・小型貨物車や普通乗用車・軽自動車による荷捌きを対象に、時間帯によって既存の乗用車用駐車場を荷捌き用へ転換する等、駐車場利用者の安全への配慮を図りながら、乗用車用駐車場の活用を推進する。

基本施策⑥ 荷捌き車両に向けた道路空間の適正な利用の推進

← 基本方針 3 道路空間の活用

エリア A、B、C においては、既存の乗用車用パーキング・メーターの貨物車用パーキング・メーターへの運用変更や、運用変更に伴う駐車区画の拡大などにより荷捌き用駐車区画の確保を図るため、関係者と検討、協議を進める。

エリア D においては、時間帯によって荷捌き優先の時間帯と歩行者優先の時間帯を設ける等道路の活用方法を変化させるタイムシェアリングの導入や、駐車禁止の規制に関する検討など、波除通りなど道路空間を活用した荷捌き用駐車区画の確保を検討する。

また、パーキング・メーター以外での路上による荷捌き駐車削減を図るため、新たに整備する荷捌き用駐車場等への誘導を図る。

基本施策⑦ 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

場外市場における歩行者の安全性の向上、荷捌きの利便性の維持・向上を図るため、荷捌き用駐車場の整備等にあわせて、場外市場の荷捌きルールを検討する。

基本施策の説明の詳細を追記しました。

5.3. その他（障害者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場

令和 5 年及び令和 6 年に行った調査においては障害者用駐車場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必要がある。

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のみに整備されている。また、場外市場において自動二輪車の路上駐車が多く発生している。

こうしたことから、それら障害者の方が安心して来訪できるまちづくりの必要性や、観光バス、自動二輪車の駐車課題を踏まえ、ハード・ソフト両面から、障害者用駐車場、観光バス駐車場、自動二輪車駐車場への対応を進める。

基本施策⑧ その他（障害者用、観光バス用、自動二輪車用）の駐車場の整備の推進

← 基本方針 1 まちづくりと連携した駐車需要への対応

障害者の方が安心して来訪できるように、車いすの乗降に配慮した広い車室など、障害者の方に配慮した駐車場の整備を推進する。

エリア D 及びその周辺において、市場跡地開発等と連携した観光バス用駐車場、乗降場の整備を推進する。

エリア D 及びその周辺において、市場跡地開発や区有施設の再編等と連携した自動二輪車用駐車場の整備を推進する。

基本施策⑨ その他の車両に向けた道路空間の適正な利用の推進

← 基本方針 3 道路空間の活用

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・メーターへの転用や、ストレッチャー式車いす等の乗降に配慮した広い区画を有するパーキング・メーターの整備の要請など、道路空間の活用による障害者が利用しやすい駐車場区画の整備を検討する。

観光バス用駐車場、乗降場の整備にあわせて、路上駐車の削減を図るため、新たに整備する観光バス用駐車場等への誘導を図る。

同様に、自動二輪車用駐車場の整備にあわせて、路上駐車の削減を図るため、新たに整備する自動二輪車用駐車場等への誘導を図る。

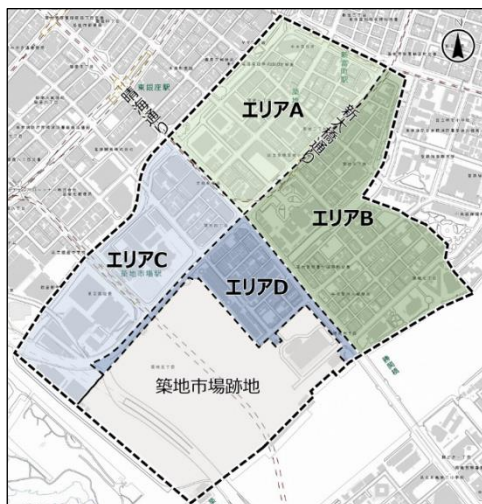
基本施策の説明文について詳細を記載しました。

6. 路外駐車場の整備に関する考え方

「基本方針 1：まちづくりと連携した駐車需要への対応」に基づき定めた基本施策において整備を推進していく路外駐車場について、エリア毎の考え方を記すとともに、駐車場法第 4 条に基づき、整備の目標量を設定する。

6.1. 乗用車用駐車場

- ・ エリア A：駐車場供給量を上回る駐車需要量があると想定されるため、路外駐車場の供給量を維持しながら、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供給量の確保を進める。
- ・ エリア B、C：駐車場供給量に余裕があると想定されるため、路外駐車場の供給量の維持に努めていく。
- ・ エリア D 及びその周辺：整備目標量を定め、市場跡地開発等における路外駐車場の整備とあわせて、既存駐車施設の利用推進などにより供給量を確保するものとする。



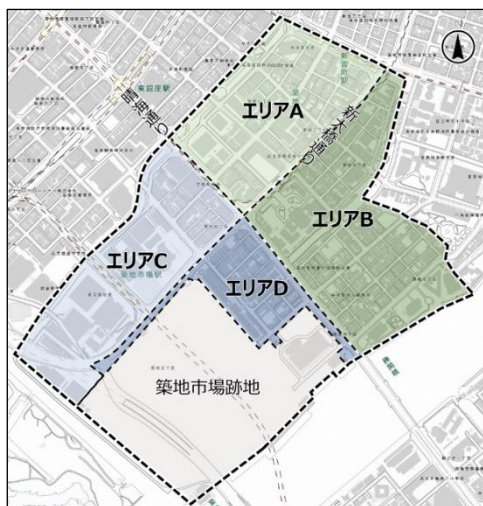
	乗用車用駐車場の 整備目標量
エリアD 及びその周辺	388 台

エリア A、B、C において路外駐車場の整備目標量を定めない理由について追記しました。また、整備目標量について、「エリア D」を「エリア D 及びその周辺」と修正しました。なお整備目標量については、路外駐車場の整備とあわせて、既存駐車施設の活用など総合的に対応していき必要な供給量を確保するものとしします。

図 9 乗用車用駐車場の整備目標量

6.2. 荷捌き用駐車場

- ・ エリア A、B、C：大規模開発等を契機とし、周辺の建物を目的地とする荷捌き車両も利用可能な荷捌き用駐車場の整備を検討する。
- ・ エリア D 及びその周辺：整備目標量を定め、区有施設の再編による荷捌き用駐車場等の整備とあわせて、道路空間の活用等により供給量を確保するものとする。



	荷捌き用駐車場の 整備目標量
エリア D 及びその周辺	79 台

エリア A、B、C において路外駐車場の整備目標量を定めない理由、エリア D 及びその周辺の目標量を追記しました。
 なお整備目標量については、路外駐車場の整備とあわせて、既存駐車施設や道路空間の活用など総合的に対応していき必要な供給量を確保するものとします。

図 10 荷捌き用駐車場の整備目標量

6.3. 都市計画駐車場の見直しの検討について

エリア D の主要な路外駐車場である築地川第一駐車場の再編に当たっては、市場跡地開発や周辺エリアの状況を踏まえて、まちづくりと連携した都市計画駐車場の見直し（縮小や廃止）についても検討していくこととする。

7. 計画の推進に向けて

7.1. 関係者との連携・協働

築地地区の駐車場整備、駐車施策の推進においては、「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、駐車場事業者、交通管理者、道路管理者、市場跡地開発等の大規模開発の事業者や地元関係者等と連携・協働していく。



追加しました。

7.2. 駐車場地域ルール、荷捌きルールの検討の必要性

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は、本計画の各基本施策を推進していくこととするが、築地地区において喫緊の対応が求められる荷捌き用駐車場の整備と、その整備にあわせた築地場外市場における荷捌きルールの策定については、より詳細な検討が必要である。

また、市場跡地開発に起因する交通需要、駐車需要については、別途市場跡地開発側で対応が図られるものとするが、市場跡地開発の計画に当たっては、地区特性に対応した駐車施設の整備基準である駐車場地域ルールの検討が必要である。

(1) 駐車場地域ルールの検討の必要性（築地市場跡地開発及びエリア D）

東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）では、一定規模以上の建築物に対して用途と規模に応じた駐車施設の附置を義務付けている。都条例の附置義務基準は 23 区で一律のものとなっているが、地域によっては、都条例の基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合がある。このため、平成 14 年の都条例の改正により、地区特性に応じた独自の駐車施設の整備基準である「地域ルール」を定めることが可能となった。

市場跡地開発においては、都条例のとおり附置義務駐車施設（乗用車用駐車施設、荷捌き用駐車施設）を整備すると、乗用車用駐車施設は過大に整備される一方、荷捌き用駐車施設は不足する懸念があることから、施設や地域の実態に即した附置義務台数を算定することが望ましい。

また、エリア D では、乗用車用駐車場及び荷捌き用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、市場跡地開発及びエリア D において、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。

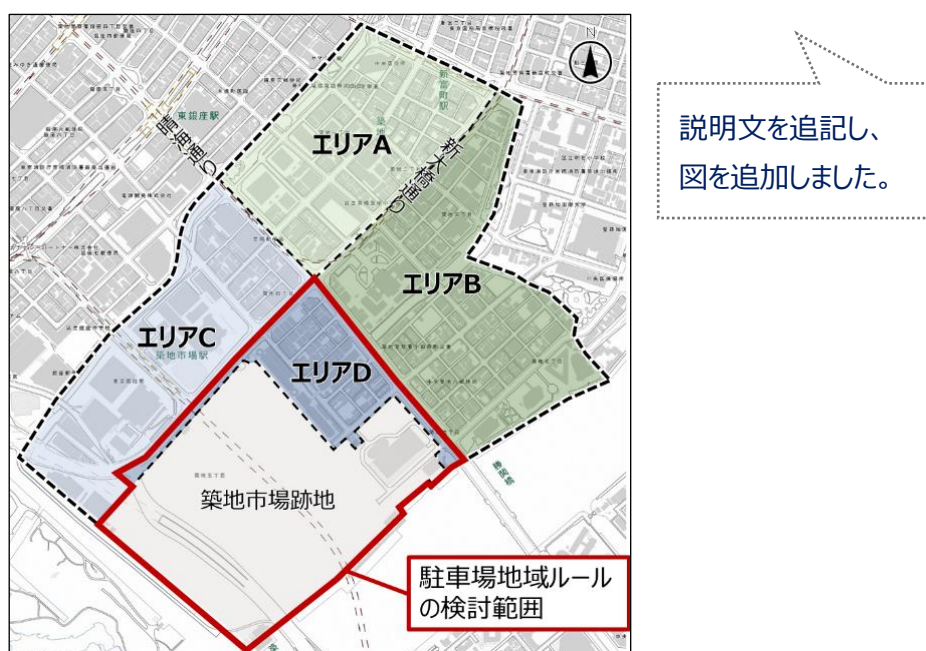


図 11 駐車場地域ルールの検討範囲

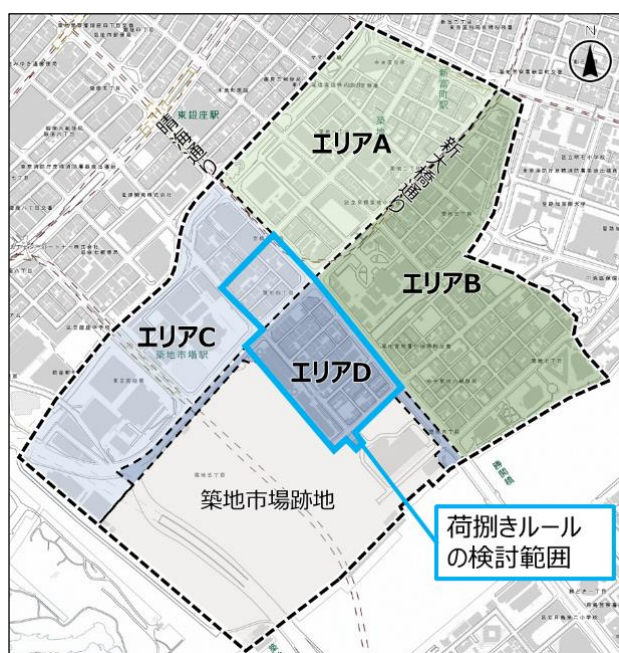
(2) 荷捌きルールの検討の必要性（築地場外市場）

築地場外市場は、古くから食品加工や食品卸売業が集積し、日本の食文化の発信拠点として発展してきたまちである。場外市場が培ってきた活気とにぎわいを継承・発展させるためには、場外市場の店舗が営業するための、荷捌き機能の継続的な確保が必要となっている。

一方で、場外市場では各店舗の荷捌き車両等の路上駐車が常態化していることや、場外で活動する配送事業者が利用している築地川第一駐車場の再編や暫定貸付地の返還が予定されていることが課題となっている。

そこで、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での荷捌き用駐車施設の確保及び波除通り等を活用した荷捌きルールを検討する。

なお、特に波除通り等の場外市場の道路においては、歩行者と車両の交錯が問題となっていることから、安全で快適な歩行環境の形成に向けて、道路管理者や交通管理者と連携した道路の不正利用への対策強化をはじめとし、道路構造の変更の検討にあわせて、道路の時間帯別の活用方法を検討する。



説明文を追記し、
図を追加しました。

図 12 荷捌きルールの検討範囲

7.3. 必要に応じた計画の見直し

市場跡地開発に起因する交通課題、駐車課題は、別途市場跡地開発側で対応が図られるものとするが、今後、市場跡地開発を含む築地地区の大規模開発等によって、新たに築地地区全体で対応すべき駐車課題等が明らかとなった場合は、必要に応じて本計画の見直しを行うものとする。

追加しました。

参考 1 築地における主な都市基盤整備の動向等

築地における複数の都市基盤整備の動向を以下に示す。

ページを追加しました。

都市高速道路晴海線の延伸

- ・未着手である晴海～築地区間について、今後整備が予定
- ・TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade I（2023 年東京都）において、2030 年代前半に事業着手目標、2040 年代前半に供用開始目標と位置付け

都心・臨海地下鉄新線

- ・区中心部と開発が進む臨海地域をつなぐ新線として、事業化に向けた検討が進行中
- ・事業計画案（2022 年都心部・臨海地域地下鉄構想事業計画検討会）において、新築地駅（仮称）の想定駅位置が示されている
- ・東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022(2022 年東京都)において、2040 年までの実現を目指す取組（取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む。）と位置付け

築地川アメニティ整備構想

- ・都心環状線の更新事業にあわせ、掘割部に蓋を掛けることにより緑のアメニティ空間を創出

東京高速道路（KK 線）の再生

- ・高速道路の機能を廃止し、歩行者中心の公共的な空間として再生
- ・東京高速道路（KK 線）再生の事業化に向けた方針（2023 年東京都）において、全区間の整備完了は 2030 年代～2040 年代とされている

区有施設(築地社会教育会館等複合施設、まちづくり支援施設 A 棟、築地川第一駐車場)

- ・都市高速道路高速晴海線の影響や各施設の老朽化等を踏まえ、解体、再整備を行うことを想定

築地市場跡地開発

- ・約 5 万人を収容するマルチスタジアムを中心とした複数の施設の整備が予定
- ・事業予定者の提案概要によると、2032 年度：第一期建築工事の完了予定 2038 年度：第二期建築工事の完了予定



図 13 築地における主な都市基盤の動向等

参考 2 築地場外市場のにぎわいの継承・発展に向けて

近年、わが国を取り巻く交通環境は、人口減少や自動車利用ニーズの変化を受けた全国的な自動車保有台数の伸び率鈍化などを背景に、大きな転換期を迎えており、特に駐車場施策においては、単なる量的整備から脱却し、地域のにぎわいや快適な都市空間の創出を目指した質の高い駐車場環境の整備が求められている。

このような中、令和 5 年 4 月に公表された「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第 2 版）（国土交通省）」では、駐車場施策のあり方について、道路交通の円滑化にとどまらず、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくりや、土地の有効活用を見据えた、より包括的な視点から検討を進める必要性が示されている。

本区においても、令和 4 年 3 月に策定した「中央区総合交通計画」の中で、路上荷捌きによる歩行空間の魅力低下などを背景に、荷捌き機能の充実を含む総合的な駐車対策に取り組むとしており、地域特性を踏まえ、まちづくりと連携した新たな駐車場施策の推進が必要となっている。

当計画の対象地である築地地区のうち、特にエリア D においては、多くの人でにぎわう築地場外市場が立地しており、隣接する市場跡地の開発により更なる自動車・歩行者交通量の増加が予想されているところである。

市場跡地開発との調和を図りながら、築地場外市場のにぎわいを継承・発展させるためには、乗用車用駐車場、荷捌き用駐車場の確保及び既存の都市計画駐車場の廃止を含む駐車場の再配置などの検討を通じて、安全で快適な歩行空間の創出を目指していかなければならない。

本区では、このような駐車場施策のあり方について、今後も地域の関係者との議論を深めながら、築地地区が住む人・働く人や来街者にとってさらに魅力的で快適なまちとなるよう取り組んでいく。



図 14 築地場外市場及び築地川第一駐車場

ページを追加しました。