

令和6年度第3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7年2月7日（金）午後5時00分～午後6時15分

2. 場所

築地社会教育会館2階 講習室

3. 出席者

[構成員]	12名（うち委員11名）
[関係者]	15名
[傍聴者]	0名
計	27名

4. 議事等

議題

- (1) 令和6年度第2回委員会における意見と対応 【資料2】
- (2) 築地地区駐車場整備計画（案） 【資料3】
- (3) 今後のスケジュールと検討体制（案） 【資料4】
- (4) その他

5. 質疑応答

議題（1）令和6年度第2回委員会における意見と対応

（特になし）

議題（2）築地地区駐車場整備計画（案）

①「7.2. 駐車場地域ルール、荷捌きルールの検討の必要性」の(2)において、荷捌きルールの検討の必要性が述べられ、図12に荷捌きルールの検討の範囲が示されているが、今後市場跡地開発に対しても荷捌きルールの協力を求めるのであれば、市場跡地開発にも検討を求めることがわかるようにした方が良いのではないかと。検討範囲を市場跡地開発まで含めることが現段階で課題があるのであれば、文章で補足しても良いと思う。

→市場跡地開発に対して荷捌きルールの協力を求めることは、現在、具体的に想定しているものではないため、現在示している範囲で検討を進めていく考えである。ただし、今後、荷捌きルールの検討の中で、詳細なルールの範囲を決めていく。（事務局）

②「7.3. 必要に応じた計画の見直し」を追加した点は、良いと思う。市場跡地開発のみならず、築地地区で大街区での建物更新により駐車場に関する課題が生じることも予想されることから、開発動向に合わせ計画の見直しをためらわずに行うことを希望する。

→計画の見直しについては、開発等の動向を注視して、適宜実施していきたいと考えている。(事務局)

③「6. 路外駐車場の整備に関する考え方」について、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に関しても、考え方を追記してほしい。理由としては、P. 12で観光バスについては路外駐車場での確保が必要と記載があるため、できる範囲で構わないが、何らかの形で路外駐車場の整備に関する考え方に記載が必要ではないかと考える。

→その他の駐車場(障害者用、観光バス用、自動二輪車用)については駐車場供給量、需要量の将来推計を行っていないため、目標量を記載する考えはないが、路外駐車場の整備に関する考え方については記載していきたい。(事務局)

・障害者用、観光バス用、自動二輪車用の駐車場の整備に関する考え方は、P. 19への追記を検討するということか。

→そのとおりである。(事務局)

④目標年次が2045年で20年後ということで、20年後になると市場跡地開発が一次工事、二次工事も全て終わり、地下鉄新線も全て通った後の状況となる。そこで2045年を目標年次とするのは、とりまとめとしては重要だと思うが、今後の5年ぐらいいかなりまちの状況が変わっていくので、ある程度その点を整理しながら考えていただいて、まとめたほうが良いのではないかと考えている。

→目標年次については、築地周辺で市場跡地開発や地下鉄新線など複数の基盤整備が予定されており、概ねそれらが整備される2040年代前半頃をイメージして記載している。ただし、市場跡地開発をはじめ大きな変化というのは直近で起こることも考えられるので、P. 22の7. 3.に記載しているように、今後新たに築地全体地区で取り組むような課題等が出た場合には、必要に応じて見直していきたい。(事務局)

⑤前回も話をさせていただいたが、既存の駐車場を増やすというのはなかなか難しく、路上空間をどうやって活用するか、またパーキング・メーターをどうやって活用するかが重要である。今パーキング・メーターはどんどん減らしていくというような方向で中央区、特に築地地域は動いているが、これで本当に足りるのか。エリアDからあふれた車が、エリアABCで駐車していたり、またエリアABCにある会社などの車両が駐車したり、路上駐車が多い地域で、そこをどうやって整理するのかについては、難しく整理しきれないというのが本音だと思う。その点は、数をしっかりと把握しながら進めないといけないのではと思う。

→今回は築地地区を4つのエリアに分けて現況調査を行い、将来の予測をしたが、乗用車用駐車場はエリアDにおいて大きく不足する想定である。エリアAは若干不足するという想定だが、大規模開発を契機とした駐車場整備等により供給量を確保していきたいと考えており、エリアB、Cについては駐車需要量に比べて駐車場供給量のほうが多いということで、供給量の維持につとめていく。エリア間の融通までは今回示していないが、エリアDについては市場跡地開発やエリアDに隣接するエリアを含めた形で整備目標量の達成を考えている。(事務局)

・パーキング・メーターをどんどん減らしているが、築地地区では今後、大規模開発の工事期間中を含め、パーキング・メーターの需要は増えると思うので、ぜひ検討のなかに、工事期間中など

の考え方についても入れていただきたいと思います。

→道路空間の活用については、基本施策②に示しているように、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などと併せて、基本施策⑥、⑨において道路空間を適正に使うようにということで施策をまとめているので、この施策を中心に組み組んでいきたい。(事務局)

⑥駐車場地域ルールを導入というのは、とても重要だと思うので、エリアDでの荷捌きや来街者の乗用車も含めた地域ルールと、エリアABCで会社などが利用している駐車場の地域ルールで多少違ってくると思うので、色分けをしっかりとしながら、まとめていただきたい。

→地域ルールについては来年度から検討していく予定であるが、その中でもまた皆様からご意見をいただいて、十分に検討を進めたい。(事務局)

⑦やはり必要に応じた計画の見直しが必要だと思う。市場跡地開発の工事が始まると、工事車両などが溢れてきて交通環境が変わる。これだけの大規模開発になると工事期間は長くなるし、エリアAでも大規模開発の工事が予定されているので、その影響で駐車場の供給量が不足したり、環境が変わってくる。これから始まる段階なので、そのあたりはしっかりと検討していただきたい。

→工事期間中の工事車両については、周辺道路に影響がないように工事の現場内の駐車などについて、指導という形で取り組んでいきたい。(事務局)

⑧年末の一番混雑する時期に駐車場の待ち行列の台数まで詳しく調査していただき、必要台数が明らかになったと考えている。一つ違和感があるのは、P. 10、11のエリアDの設置台数の表現である。これは築地川第一駐車場と暫定貸付地の駐車場がなくなることを見込んで8台となっているが、現状は何台あって、それが一時的にこういう形でなくなる、というような表現をしていただきたい。また、荷捌き用駐車場については、現状は何台と集計されていて、それが将来0台になっているのか、あるいは現状で0台なのか知りたい。先ほどの委員からもあったが、最終的にこのエリアでは乗用車は396台と荷捌き車両は79台必要だということになると思うが、現状何台あって、最終的にこれだけの台数が必要だということを明記していただきたい。それはこの場外市場が今の商店街として機能している限り必須のインフラなので、きちんと隣接するエリアも含め、来街者や商売を続けていく皆さんが使い勝手が悪いところに台数があっても意味がないので、そのあたりももう少しきちんと明記していただきたい。

→現状の路外駐車場の設置台数であるが、乗用車用は220台、荷捌き用は0台となっている。記載方法については事務局内で検討したい。(事務局)

⑨ご存じのとおり場外市場はインバウンドのお客様で混雑していて、波除通りは特に車が通れないような状況になっている。前回の築地地区まちづくり協議会で、市場跡地開発の動線計画が最初の案として出されているが、非常に使い勝手が悪い動線計画になっていて、本当にこれで大丈夫なのかという懸念がある。やはり最終的な駐車場台数を確保していただくうえで、動線は当然必要な計画になってくるので、しっかりと整合性をとりながら、計画を立てていただき、その部分をこの計画の中に明記をしていただきたい。

→動線については、例えば基本施策①では、乗用車用の駐車場を整備していくという施策がある中で、「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」ことを位置付けているため、その点の配慮についてはしっかりやっていきたい。(事務局)

⑩市場跡地開発で新大橋通りや晴海通りの交通渋滞が予想される。そのため市場跡地と環状第2号線が直接結ばれるよう動線を確保することが望ましい。また高速晴海線の延伸計画があるが、これも開発エリアの中に直接出入りできるようにして、なるべく交通渋滞をなくすようにしてほしいと思う。また、市場跡地開発内の駐車場については、銀座や場外市場、浜離宮恩賜庭園などの駐車需要の受け入れも含めて考えていただきたい。

→市場跡地開発による交通渋滞については区も非常に懸念しており、事業予定者に対して交通問題にしっかり取り組むよう依頼している状況である。まだ具体的に計画が明らかになってはいないが、区としては引き続き歩行者、車両等の交通の動線をしっかり確保して、渋滞を発生させないような計画にするように努めていきたいと考えている。

また、浜離宮恩賜庭園へ行く方のための駐車場ということだが、それぞれの施設に生じる駐車需要については、それぞれの施設の中で駐車場を整備し受け入れることが基本的な考え方である。(事務局)

⑪P. 18、19でエリアDにおける駐車場の整備目標量が書いてあるが、P. 19の吹き出しで「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。」と書いてある。これは乗用車の方は需要量を上回る供給量があるということが書いてあるが、6. 2. の文章を読んだときに、定めない理由が書いていないのではないかと思う。乗用車についてエリアA、B、Cは供給量がありそうだから、エリアDだけ目標量を設定するのは分かるが、荷捌きは、エリアAもBもCも足りない状態で、目標量を定めない理由は何なのか。

→P. 19に「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」を書いていないというのはそのとおりであるので、何かしら記載は考えていきたい。(事務局)

⑫先ほど市場跡地開発との関係というところで指摘があったが、P. 22において市場跡地開発と荷捌きルールの関係性についてあまり記載されていない。市場跡地開発に荷捌きルールに関する協力を求めていかなければ、ルールが成り立たないと思うので、そのあたりを記載してほしい。

→市場跡地開発はエリアD、特に場外市場と隣接しているということで、場外の荷捌きとの関係性というのはやはりあると思う。どういう形になるのかは明言できないが、市場跡地開発と隣接している点において関係性があることを盛り込むように考えたい。(事務局)

⑬路上の活用というところで、交通管理者である警視庁との連携が必ず必要になってくると思うが、警視庁との連携、意思疎通は図られているのか。

→この計画については、交通管理者に個別の説明をしながら作っている。今後も協議は引き続き行いながら、必要に応じて連携した施策の展開もしていきたい。(事務局)

⑭P. 3に用語の定義があり、これはこのとおりだと思うが、附置義務駐車施設については、大部分が「一般公共の用に供しない」ということで、例えば月極駐車場やマンションの居住者専用の駐

車場などは一般公共の用に供しないものだと考えている。同じP. 3の下の乗用車用駐車場と荷捌き用駐車場は、共に「一般公共の用に供されるもの」とされている。一方で、P. 21では「都条例のとおり」に附置義務駐車施設（乗用車用駐車施設、荷捌き用駐車施設）」とあり、ここが、附置義務駐車施設＝乗用車用駐車施設と荷捌き用駐車施設と読めてしまうのではないか。その中でも一般公共の用に供するものだと分かるような表現のほうが、この資料の中で表現が統一されるのではないかと考える。

→P. 21の「附置義務駐車施設（乗用車用駐車施設、荷捌き用駐車施設）」という表現は誤解を招きかねないというのは意見のとおりかと思うので、全体を通して文言は整理し統一する。（事務局）

⑮他の委員の意見と重なると思うが、「5. 駐車場整備に関する基本施策」で乗用車用、荷捌き用、その他と続くが、「6. 路外駐車場の整備に関する考え方」ではその他がなくなっている。整備目標量を記載する必要はないが、その他の駐車場についても、路外駐車場の整備に関する考え方を記載してほしい。

⑯これも他の委員から指摘があったが、2040年代までを見越して20年後までの間に様々な出来事があると思うので、交通の状況は相当変化があるのだろうと思う。本計画についても修正せざるを得なくなる状況が出てくるかもしれない。あまり頑なにならず、推計した台数などはそれはそれで置いておいて、変化していく条件に合わせて考えていくということを書いておいた方がよい。

⑰駐車場地域ルールについて、都条例では乗用車用駐車場は多めに出るかもしれないから、地域ルールで減らそうということは比較的スムーズに行く話である。一方で、荷捌き用の附置義務駐車施設の議論はいつも話題になって、どうやったら増やせるかとか、開発事業者が増やしたくないとかいう話になる。築地の場合は、実は乗用車の議論以上に、買い物のために商品を運んでくる貨物車の議論がどうしても大きく、他の地域ルールをやっている地区とはまた違うため、その点は常に意識しておいたほうがよい。乗用車は比較的計画をしやすい場面があるが、貨物車のほうはなかなか難しい。そのため、P. 21、22の地域ルールと荷捌きルールについてはもう少し明確に書いておいた方がよいのではないかと考える。この地域ルールを見ると、「地域ルールとは何か」が書いていない。「地区特性に応じた独自の駐車施設の整備基準」とあるが、これは乗用車にも貨物車にも対応できるということであると読める。荷捌きルールというのは、波除通りはどうするという議論になるので、駐車施設の整備基準ではない。イメージとしては駐車方法、荷卸しの方法のルールであるということか。

→荷卸しの方法や場所、時間帯別の使い方に関するルールを想定している。（事務局）

・そうであれば、地域ルールのところでは荷捌きの場所はどうかという議論をしなければならぬ。どのように2つのルールが重なっているのか、重なっていないのか、分担しあっているのか、また交通管理者の方々と協議もしなければならぬだろうし、このあたりの表現をもう少しクリアにしてほしい。それぞれのルールの違いをもう少し明確に書かないと、周りに伝わらないのではないかと感じる。特に築地はここが大事なのではないかと感じたのでお願いしたい。

⑱来年度以降地域ルールと荷捌きルールを検討するときに、切り分けて検討するのはなかなか難しいのではないかと考えている。地域ルールの中に荷捌きの話も入るという理解でよいのか。荷捌きルールというのは荷捌きの方法や場所のルールなのか。地域ルールは先ほど言われていたように、乗用車駐車施設を減らす代わりに貨物車用駐車施設を増やしてくださいということになるのかどうか。そうすると地域ルールの中で、荷捌きの話もいれておかないと乗用車だけの話になってしまう。

⑲今答えてほしいわけではないが、いずれは考えなければならない。海外ではトラフィックセルといって、この時間帯はトラックが入れるがこの時間帯は入れないというものがある。またローディングゾーンでこの通りは何時から何時まで入っていいけど他は入ってはいけないというものもある。日本の商店街でも、午後からは歩行者天国だが午前中は車両も入っていいという場所もある。それらも荷捌きルールと言えるし、あそこに停まらなければいけないというものも荷捌きルールとなる。また、5～10分以内に帰らなければならないというものも荷捌きルールかもしれない。また、荷捌きルールといたただけでも色々なイメージが出てくる。また、最近、生活道路では速度規制を30km/hにするというゾーン30というものがある。色々な広がりがあると思うので、上手く考慮してほしい。

⑳今あったご意見は、P.21、22のところで、地域ルールと荷捌きルールの内容をもう少し書き込んでおいた方がよいということだと思う。銀座地区も東京駅前地区もそれぞれ地域課題があって、それを解決するために駐車場整備計画を作っており、そこが見えていたので明確に記載しやすかった。一方、築地地区では市場跡地開発が明らかになっていないという状態であるため、オブラートに包みすぎて、特にP.22の「必要に応じた計画の見直し」に関しては、記載が足りないように見えているというのが、皆さんの意見だと思う。今後、解決していかなければならない課題はたくさんあるため、その時に困らないように、きちんと計画に記載していくことは必要だと思った。

議題(3)今後のスケジュールと検討体制(案)

(特になし)

議題(4)その他

①本地区内には都市計画駐車場があり、駐車場整備計画において都市計画駐車場のあり方の見直し検討を行うこととしている。都市計画駐車場は都市計画決定案件であり、どのようなステップで見直し検討を行うのかについても、今後具体化していただきたい。

→都市計画駐車場の見直しの検討については、関係者と協議を行いながら、今後、具体化を図りたい。(事務局)

以上