

令和 6 年度第 2 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 1 2 月 1 3 日 (金) 午前 9 時 3 0 分～午前 1 1 時 4 0 分

2. 場所

築地社会教育会館 2 階 講習室

3. 出席者

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

4. 議事等

議題

- | | |
|--|-----------------|
| (1) 令和 6 年度第 1 回委員会の振り返り | 【資料 2】 |
| (2) 令和 6 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 (場外市場とその周辺の荷捌き実態等)、
駐車実態調査を踏まえた課題及び対応方針 | 【資料 4】 |
| (4) 築地地区駐車場整備計画 (案) の骨子等 | 【資料 5 - 1, - 2】 |
| (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 6 年度第 1 回委員会の振り返り

議題 (2) 令和 6 年度第 1 回委員会における意見と対応

①資料 2 P. 4 の見直し後の車種分類は、普通乗用車、軽自動車、軽貨物車、小型貨物車について
車種と駐車目的の両方を考慮するということか。

→そのとおりである。(事務局)

・駐車目的という表現だと通勤や通学など幅広く感じるが、要は車種とそこで何をやっているかを
考慮した方が良いということか。

→P. 4 に記載しているとおり、積卸しの有無に着目して分類を見直した。(事務局)

・乗用車でも積卸しをしている車両があるかもしれないということか。

→そのとおりである。(事務局)

②資料 2 の P. 1 8 や P. 2 1 について、「駐車需要量のうち、各エリアから目的地を場外市場とする
駐車需要量は、エリア D で計上」と記載しているが、なぜエリア D だけこのような扱いをした

のか。

→本来は駐車場の立地するエリア別に駐車需要量と駐車場供給量を比較すべきであるが、築地地区は多くの方が場外市場を訪れるという特性があり、一定程度の方が他のエリアの駐車場に駐車して場外市場を目的地として移動しているということがアンケートからわかった。本来はエリアDの中で受け入れるべき駐車需要量が他のエリアに染み出しているということなので、場外市場を目的地としている駐車はエリアDの需要量として計上している。(事務局)

・エリアDの駐車需要を隣接するエリアA、B、Cで対応していくことは考えないのか。

→エリアDの駐車需要量を整理した上で、周りのエリアを含めて駐車需要量に対して余裕があればそこで受け入れていくことも検討していく。まず実態としてエリアDの駐車需要量がどれくらいかを整理した。(事務局)

③資料2のP.18とP.19をみるとP.19の方が台数としてかなり増えているので、全体的に増えているということか。

→P.19が「見直し前」なのでP.18の「見直し後」の方が減っている。「見直し前」に比べて乗用車の台数が減って貨物車の方が増えた。(事務局)

・資料2のP.17～22について、乗用車と貨物車の駐車需要量はトータルとしては増えているのか。乗用車と貨物車を全部足したらどうなるのか。

→乗用車と貨物車の駐車需要量の合計値については、駐車原単位等が変わっているため見直し前と見直し後の数値に多少違いがある。(事務局)

④資料2のP.4について、車種の分類における貨物車の定義はなにか。乗用車で積卸しをした場合でも乗用車であることは変わらない。この記載方法だと乗用車が貨物車に変わったように見えてしまう。

→車種の分類の記載については再度検討する。(事務局)

・資料2のP.18とP.19は単純に比較してはいけないのか。

→P.19とP.22は前回お示ししたものを参考として掲載している。前回委員会でのご意見を踏まえて改めて駐車目的を考慮して車種を分類し、駐車需要量の見直しを行ったものをP.18とP.21に掲載している。(事務局)

・見直し前と見直し後の駐車場供給量と駐車需要量の比較が、同じ表などで示すことができるとよい。比較できないのであれば、見直し前は削除でもよいのではないかと。次回までにもう1度整理してほしい。

→承知した。(事務局)

⑤資料2のP.16の「路外駐車場の四輪車用の合計台数」とP.17の「設置台数」の差は何か。

→P.16は現在の路外駐車場の設置台数であり、P.17は将来の路外駐車場の設置台数の推計値を示している。(事務局)

・P.17の左側のグラフで駐車場供給量と駐車需要量を比較するときは、将来の駐車需要量と設置台数を見ればよいのか。

→そのとおりである。(事務局)

・P.17について、将来の乗用車の駐車場供給量は1,091台であり、将来の駐車需要量は平日が

977台、休日が777台であるため、将来的に供給量に対し需要量が上回ることはないだろうということか。

→築地地区全体として見た場合はそのとおりである。(事務局)

・P.17の「将来の駐車需要量」について、977台となっているがP.18のどの数値を合計すると997台になるのか。

→P.17の将来駐車需要量は築地地区全体のピーク時間帯の駐車需要量から推計しており、P.18に示すエリア毎のピーク時間帯の将来の駐車需要量の合計値とは一致しない。(事務局)

・細かい見直し結果より、全体で駐車場がどれくらい設置されているのか、将来はどのくらい設置されそうか、将来の駐車需要量はどれくらいか。だから駐車場が足りるのか、足りないのかという議論になるのでそのように整理してほしい。

→承知した。(事務局)

⑥資料2のP.20の「見直し後」を見ると、将来において貨物車は駐車場が不足するということがよいか。「見直し前」より「見直し後」の方が貨物車の利用が推計できているということか。

→そのとおりである。(事務局)

・この時の表現として、これは貨物車なのか、それとも貨物の積卸しをしている車なのか、どちらか。

→後者である。車種の分類の記載については再度検討する。(事務局)

・乗用車であろうと貨物車であろうと、人が来て、駐車して、どこかに行く分には問題ないが、荷物を積卸しするという目的だとすると駐車場が不足しているという理解で良いか。そこが1番大事だと思う。

→そのとおりである。(事務局)

議題(3) 駐車実態調査の結果(場外市場とその周辺の荷捌き実態等)、

駐車実態調査を踏まえた課題及び対応方針

①資料4のP.8「場外市場とその周辺の荷捌き実態等(実態調査結果)」について、この調査結果を何に反映させるのか。

→今後、場外市場を対象とした荷捌きルールを検討するため、その検討に生かしたいという考えで、調査分析をしたところである。(事務局)

・P.8以降に「場外市場とその周辺の荷捌き実態等」とあるが、ここで書いてある貨物車などは先ほどの説明にあった車種とは異なるのか。積卸しを行っている普通乗用車、軽自動車も入っているのか。

→積卸しを行っている普通乗用車、軽自動車も対象としている。(事務局)

・P.28の歩行者と車両の交錯は、荷物の積卸しを伴う車両だけを考慮すればよいのか。

→場外市場周辺においては荷捌き施設がなく、今後、荷捌き施設の整備や、路上での荷捌きルールの検討を行う予定であるが、場外市場において歩行者と車両が交錯するという現状が明らかになっているため、荷物の積卸しを伴う駐車の実態を詳細に把握するというを目的として調査を行った。(事務局)

・荷物の積卸しを伴わない車両は交錯しても良いようにも読めるので、記載は工夫したほうがよい。

②資料4のP. 28を見ると荷物の積卸しを伴う駐車車両のピーク時間帯の台数は休日の方が多い。総数も休日が多いのか、もしくは休日はピークが立っているだけなのかということをよく分析しなければならない。平日に比べて休日の方が多いという事例はあまり見たことがないが、築地の特徴なのか。

- ・休日と記載されているが、場外市場は土曜日でも営業している。「休市前」や「週末」などと表現した方が良い。土曜日というのは非常に重要で、休市日である日曜日の前日なので、業者の方は2日分の荷物を運ばなければならないため、ここがピークというのは正しい結果だと思う。
- ・休日というよりは市場としては平日と同じように営業をしているということか。
- ・そのとおりである。市場は原則として水曜日と日曜日が休市日なので、水曜日と日曜日は比較的空いている。業務用の店舗も水曜日が休みのところが多いので、物流は減るという理解をしていただきたい。
- ・資料2のP. 20で、平日、休日別に駐車需要量を推計していて平日の方が駐車需要量が多い。今の話と合わない可能性があり、単純に平日・休日で分けてはいけなかもしれないと思ったので、表現方法に気を付けた方が良い。
- ・確かに休日は「土曜日・日曜日」なのか、「土曜日・日曜日・祝日」なのか、それとも市場の休んでいる水曜日なのか明確に区別した方が良い。
- ・場外市場としては休市日にすると日曜日・水曜日が別枠になる。それ以外は基本が平日と考えていただきたい。「荷が動くときが平日」という方がわかりやすくなると思う。

③12月30日に調査が行われたことはすごく大きいと思っている。ただし、資料4のP. 37に反映されている台数について、銀座方面だと築地四丁目交差点までの台数を駐車需要量として計上している。築地四丁目交差点よりさらに北西側に伸びた行列について、右折レーンもあるのでどこまでがカウントできるかは難しいのもわかるが、その $+\alpha$ の台数はかなり多いと思う。また、築地六丁目交差点から北東側の居留地中央通りにも行列ができており、明石町方面に向う渋滞は非常に長くなっている。そのあたりが反映されていないので、その $+\alpha$ も加味した数字を考えていただいた方が良いと思う。

④資料4のP. 31、P. 32について、路外駐車場に駐車されている台数はそれぞれ車種ごとにあるが、この駐車場自体の稼働率というのはどれぐらいなのか。一般の買い物で来ている方もいると思う。また、築地川第一駐車場について1階だけで荷物の積卸しの有無を調査しているが、2階以上を調査しない理由がわからない。築地川第一駐車場では、軽自動車のバンで運ぶ程度の荷物であれば、エレベーターで運ぶことができると思う。

→個別の駐車場の稼働率については確認して回答する。築地川第一駐車場については調査員を配置して積卸しの有無を調査したが、台車等を使い荷物の積卸しを行っている車両を想定していた。立体駐車場の2階以上で荷捌きをする車両は通常あまりないという前提をもとに1階で積卸しの調査を行った。(事務局)

⑤築地川第一駐車場について、基本的に貨物車の荷捌きは2階ではあまりないだろうという想定があったが、1階部分は駐車台数が限られているので入れない場合は2階に誘導される事は頻繁に起きている。個人経営の飲食店等の方が買い出しに来る場合、後ろがハッチバックになっている

ような乗用車に乗って来る。仕入れ先の店の方が小口で配達するパターンが多い。台車を使わずに荷物を車に積み込んで築地から出ていく方が結構いる。そういう意味ではここを想定に入れないのは違和感がある。ただし、配送実態についてこの調査で明らかになった。今後この結果を参考にしてほしい。また、築地市場跡地開発にも絡んでくる話なので、跡地開発の事業予定者にも実態をきちんと説明しないと再開発エリアの中の動線計画などに非常に大きい影響が出てくると思う。

→今回は築地川第一駐車場の2階以上では、台車などを用いた積卸しはないという仮定を置き調査したが、現場の生の声を聞いて今後の荷捌きルール等を検討する際に加味したい。また、市場跡地開発の事業予定者にはこの検討委員会に関する情報提供を行い、今後の計画に生かせるように協議等を行っていく。(事務局)

⑥資料4のP51、P52の荷物の積卸しを伴う車両の時間帯別駐車台数について、物流事業者が気をつけてピークを避けているように見えなくもない。歩行者の交通量データは取っていないのか。平日と休日の歩行者の交通量は違う気がする。

→歩行者の交通量調査はしていないが、資料4のP.68に掲載しているビッグデータ分析が参考になると考える。(事務局)

- ・今後、荷捌き車両と歩行者のタイムシェアリングを検討するのであれば、丁寧にデータを見ていく必要がある。

⑦資料4のP.39に12月のエリアDの駐車需要量は11月の調査時の1.78倍となっているが、それに対する対応方針の記載が見られない。先ほどタイムシェアリングをどうするかという議論があった。一方で、12月はさらに駐車需要が増えるがエリアB、Cは余剰が生じているという話があった。12月は築地地区全体で助け合わなければ交通混雑が起こってしまう。その点について対応方針に記載しなくても大丈夫か。前は「運用」という言葉が載っていたが、今回は書いてない。

→年末の駐車需要への対応については、資料5-2の駐車場整備計画(案)の骨子に「運用」の形で対応していくということを位置付けたいと考えている。(事務局)

- ・資料4に書かなければならないのではないかな。ここで調査を行って、客観的にみても大きな問題だということを書いた上で、整備計画となると思うので、丁寧に書いたほうが良い。また、先ほどあったように、市場跡地開発の事業予定者にも12月のピークの時には色々お願いしなければならないかもしれない。例えば、ある程度築地地区に駐車場ができるが、「12月のこういう時については、駐車場をもう少し開放してほしい」とか、「ピークとなるイベントが一気に起きてしまうと、市場跡地内と場外市場のピークが重なって交通処理に非常に大きな課題が生じる可能性があるから調整してほしい」ということに繋がると思う。ここは丁寧に書いたほうが良い。

→対応方針があつての計画だと考えているので計画(案)の骨子に入れていたが、対応方針からしっかりと調査結果を踏まえた分析を記載する方向で調整させていただく。(事務局)

- ・資料4のP.46以降の「場外市場とその周辺の荷捌き実態等における課題と対応方針(案)」に、繁忙期の地区全体の工夫等を付け加えるということか。

→そのとおりである。(事務局)

議題（４）築地地区駐車場整備計画（案）の骨子等

- ①資料５－２のP. 9の基本方針(3)の中のパーキングメーターの取り扱いについて、エリアAはオフィスワーカーが非常に多く、パーキングメーターをかなり利用されていると思う。わずかな時間停めるために利用されている方が多い印象である。エリアB、Cに余裕があると書かれているが、実際はわずかな時間停めてすぐに移動しているので空いている様に感じると思う。また、パーキングメーターがなくなっていき、築地二丁目の開発で平成通りのパーキングメーターもなくなっていく予定だと聞いている。前回も話に出たが、わざわざ荷物を取りに行くために5分、10分駐車場に停めるのは大変なので、路上駐車違反が多くなると思う。パーキングメーターの扱いはしっかりとリサーチしてもらうことが重要である。場外市場の方などエリアDは荷捌きがとても多い。ただし、豊洲で買い物をした後、築地場外市場で1件のお店でしか買わない利用客はすぐに出発したいので路上駐車をしている方が多いと思う。

- ②築地場外市場が面する晴海通りには植え込みがあるが何にも利用されていない。歩道への自転車の駐車が歩道の通行できる空間が狭くなっており、植込みに投棄されたごみ溜めも多い。であれば、三宮や名古屋の駅前のように植込みを撤去し、空いたスペースを車寄せやオートバイの有料駐車場にするなどで利用すると買い物や荷捌きに役立つと思う。基本方針の中で路上荷捌きスペースの話が上がっているので、そのような点についても踏み込んで記載していただきたい。自転車や電動キックボードの通行帯の問題も関わってくるので、その点についても調整をしてほしい。

- ③資料５－２のP. 11に、「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」という記載があるが、どのようにこの課題を解決していくのかを記載しなければ実現しないのではないかと。そもそも来街者が多く、歩道には各店舗の物品が置かれているため、車道に人が溢れている。更にパーキングメーターを設置して駐車することになれば、更に危険が増していく。歩道の見通しが悪いので子供の飛び出しや日本の交通ルールを知らない外国人がいるので、危険の除去が肝になる。パーキングメーターの波除け通りへの設置については目的やスケジュール等を具体的に示していかなければ実現は難しい。

- ④エリアDの駐車需要については、周辺のエリアで受け入れることができないのかと考えている。新大橋通りは朝5時から12時までであれば、貨物の集配中の貨物車に限り路上駐車が可能となっている。また、市場橋公園の観光バス駐車場は運用開始が朝9時からになっているため、早朝の荷捌きの時間帯に活用できるのではないかと。築地川第二駐車場も目の前に晴海通りがあり、横断歩道もある。来街者が多い状況で、何百店舗も密集している場外市場の中でそれぞれの店舗が荷捌きを行うのはかなり無理がある。

- ⑤将来の目標年次が2045年となっており今から大体20年後になっているが、駐車場供給量と駐車需要量の比較における「将来」も2045年を想定しているということで良いか。
→そのとおりである。(事務局)

- ⑥資料5-2のP.9の「基本方針(2)まちづくりと連携した駐車需要への対応」に「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。」と記載がある。乗用車と貨物車は調査して将来推計も行っているが、観光バスと自動二輪車は将来推計を行っていない。レベル感が異なるので同等に扱わず、自動二輪車と観光バスを分けて記載したほうが良い。
- ⑦エリアAの対応をどのように考えるか。エリアAはパーキングメーターを使えば、乗用車の駐車需要に対して対応できる。貨物車についてエリアB、CはエリアDに隣接しているので連携するとうまく対応できるかもしれないが、エリアAは隣接しておらず、また、荷捌きは将来不足する推計となっている。一方で、エリアAでは大規模開発を契機として対応を明記しているので、整備計画にどこまで記載するかはあるが、需要を踏まえて地域に貢献する駐車場を作ってもらえるよう、区が開発事業者と調整を行ってほしい。
- ⑧資料5-2のP.5に記載している「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。」について、P.7の実態調査の結果をみると普通乗用車で積卸しを行っているという実態もあるということだった。そのためこの部分は「ほとんどが貨物車によって行われている。」という記載で良いのか教えてほしい。
- 今回の実態調査の結果を踏まえ、記載を再検討する。(事務局)
- ⑨資料5-2のP.13の乗用車の路外駐車場の整備目標について388台という数字があるが、この数字は前のページで出てくるのか教えてほしい。
- エリアDの主な路外駐車場として、築地川第一駐車場と暫定貸付地があるが、この2箇所は将来はなくなる予定であり、その分将来の駐車場供給量が減る。それを考慮して388台を整備目標量として設定しているので、その点がわかりやすいように記載する。(事務局)
- ・P.6の乗用車用駐車区画の将来推計のエリアDの需要量が休日396台、設置台数の将来推計が220台」と書いてある。この388台は220台に追加して整備するということか。
- 築地川第一駐車場と暫定貸付地が無くなると、将来の駐車場供給量が8台になるので、将来の駐車需要量の396台から8台を引いたものが388台ということになる。(事務局)
- ⑩エリアDで不足する駐車場は市場跡地開発にお願いしていく考えだということだが、資料5-2のP.13に388台をエリアDに整備すると記載がある。市場跡地とエリアDは同じエリアなのか。
- ・乗用車の路外駐車場の整備目標量をエリアDにだけ定める理由が分からない。P.13に「路外駐車場の整備方針」と書いてあるので他のエリアはやらないというように読める。ここの書き方を整理してほしい。
- ご意見を踏まえてわかりやすい計画にするよう努める。(事務局)
- ⑪先ほど対応方針について年末の対応を追加した方がよいという議論があった。書かれている対応方針は整備計画の骨子の中に入っているのか。骨子の中にも付け加えていただけるとありがたい。

⑫基本方針や基本施策については、築地地区でなくてもやることと、築地地区だからこそやらなければならないことがある。例えば、「路上空間の適正な利用の推進」はどこでも見られるが、築地荷捌きルールや繁忙期の対応は築地地区だからこそやらなければならないことである。そこを分けているか確認していただきたい。

⑬年末の駐車需要への対応は記載があるということだが、個人的にすごく心配なことは、市場跡地開発によって生じた歩行者が溢れた時の対策はしないのか。整備計画に書くべきか検討が必要だが、非常に気になるので考えてほしい。

- 年末の駐車需要への対応については、P. 10の駐車場整備に関する基本施策に記載がある。一番下の「年末など場外市場繁忙期における駐車対策の実施」についてもう少し詳細に記載していくことを考えていく必要があると思う。また、市場跡地にお願いすることは記載があるがわかりづらくなってしまっているので、何をお願いしたいかもう少しわかりやすく示唆するような記載としてほしい。
- そのあたりは検討してほしい。

議題（５）今後のスケジュール(案)

(特になし)

議題（６）その他

(特になし)

以上