

駐車実態を踏まえた課題と対応策の検討

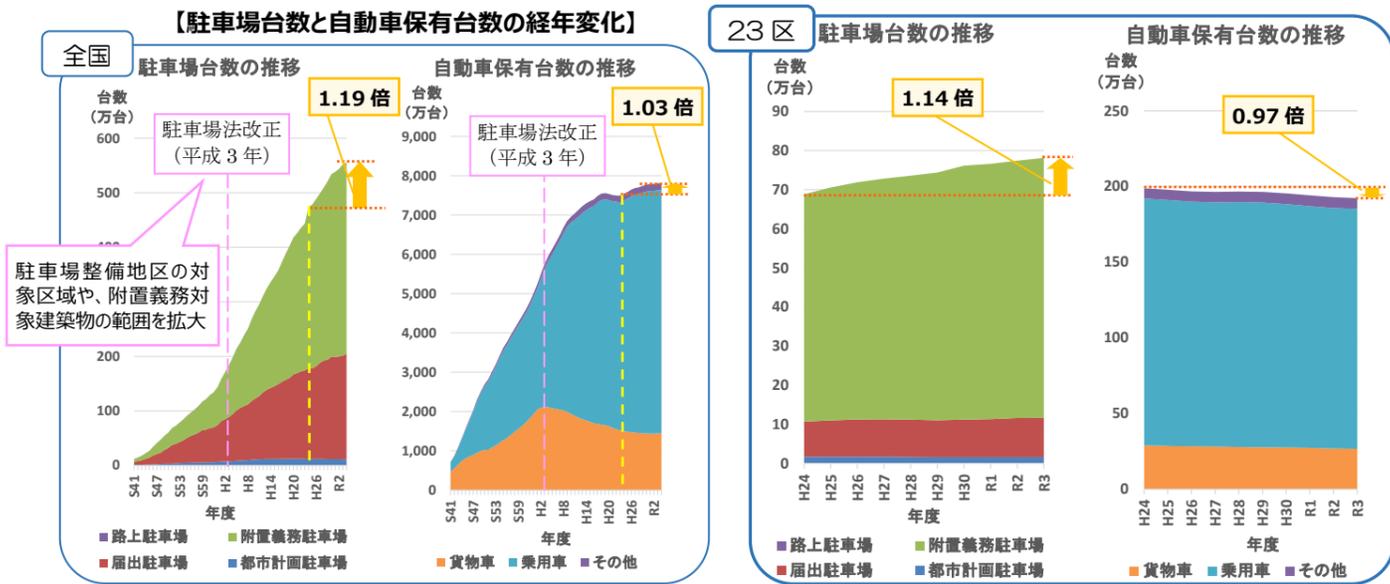
1. 社会情勢の変化と近年の駐車施策の動向

(1) 駐車場を取り巻く社会情勢

① 駐車場整備の動向

駐車場整備台数は附置義務駐車場を中心に大きく伸びている一方で、自動車保有台数の伸びは頭打ちになっている。特に、23区の自動車保有台数は微減しており、駐車施設の附置義務により、駐車場に余剰が生じることが懸念される。

- 全国では、過去約10年間で駐車場台数は約1.19倍増加したものの、自動車保有台数は約1.03倍の増加にとどまっている。(令和2年度時点)
- 特に、東京23区では、過去10年間で駐車場台数が約1.14倍増加した一方で、自動車保有台数は約0.97倍であり、僅かに減少している。(令和3年度時点)

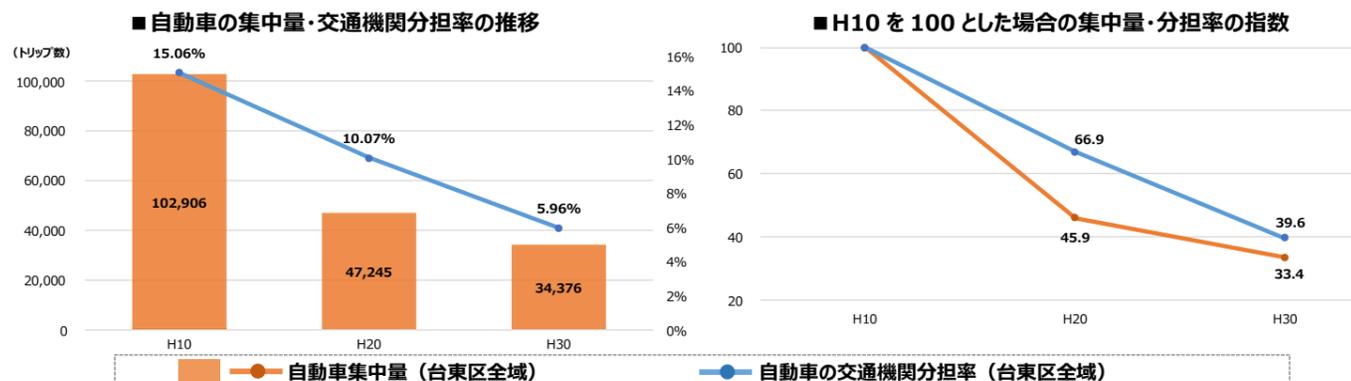


資料：自動車駐車場統計(国土交通省)、東京都統計年鑑(東京都)、自動車保有台数(一般社団法人自動車検査登録情報協会)のデータから作成

② 自動車利用の動向

公共交通機関の整備状況が高い水準にある台東区では、平成10年から平成30年にかけて自動車の集中量は約7割、交通機関分担率は約6割減少しており、自動車利用は明確に減少傾向にあるといえる。

【台東区におけるパーソントリップ調査に基づく自動車の集中量・交通機関分担率の経年変化(H10~H30)】



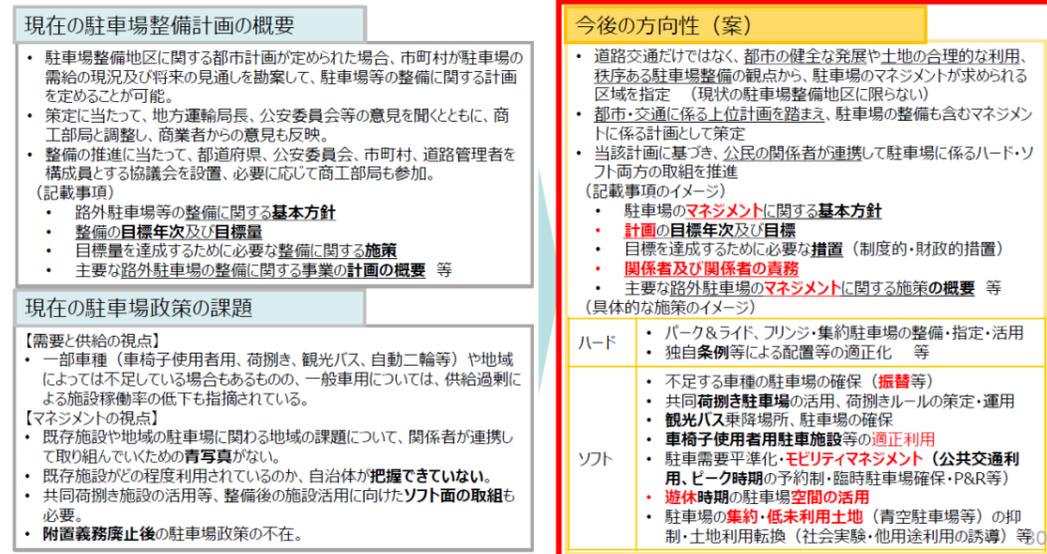
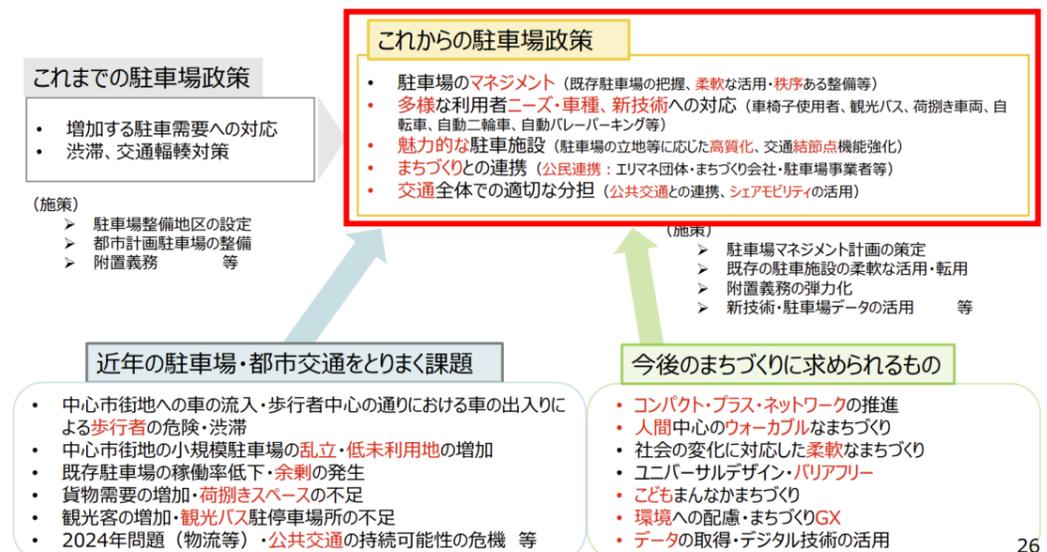
※いずれもH10~H30年の東京都圏パーソントリップ調査より、全目的・集中量を集計
 ※自動車集中量…台東区全域を目的地とするトリップ数のうち、交通手段が自動車であるものの合計
 ※自動車の交通機関分担率…台東区全域を目的地とする全集中量のうち、自動車集中量が占める割合

(2) 近年の駐車施策の動向

「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」(国土交通省)では、「供給量や配置の適正化」や「公民連携による取組」により、量から質への転換を図るための駐車施策の方向性が示されている。

- 左記の駐車場を取り巻く社会情勢の変化を鑑みて、国土交通省の『全国駐車場政策担当者会議』や『まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会』では、道路の円滑化のみならず、まちづくりを見据えた駐車施策のあり方についての検討が行われている。
- 上記の検討会において、駐車場整備計画については、近年は駐車場の整備が充足したとして、「整備のみならずマネジメントに係る計画の策定を促すことにより、公民が連携して駐車場に係るハード・ソフト両方の施策を進めることで、都市や交通に係る課題の解消、都市機能の維持・増進を図っていく必要がある。」ことが示されている。
- 近年の駐車施策の動向を踏まえ、台東区においてもまちづくりと連動した駐車場整備計画の策定が必要と考えられる。

【駐車場政策や駐車場整備計画の今後の方向性】



出典：駐車場政策の最近の動向(第38回全国駐車場政策担当者会議(R7・1月)配布資料)

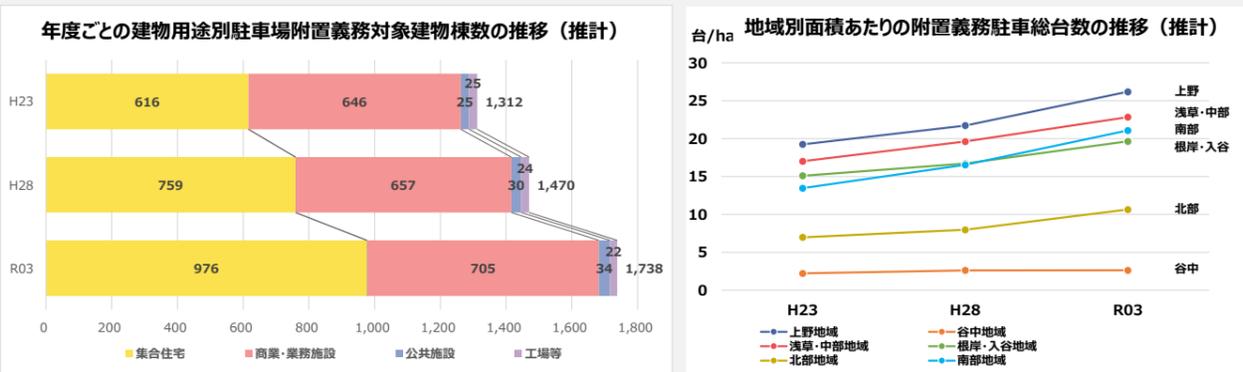
2. 台東区における駐車場整備計画検討の全体像

(1) 台東区駐車場整備計画の目的

近年の駐車施策の動向および台東区の特性・まちづくりの方針(令和6年度 第1回検討委員会)を踏まえ、本区における「駐車場整備計画検討の目的」を以下に整理する。

【台東区の特性・まちづくりの方針】(前回検討委員会資料において提示)

- ・台東区の交通分担率は、都内区部全域・都内市部全域と比較して、自動車の分担率が低く鉄道の分担率が高い。また、区内の人口は増加しているものの、一人当たりの自動車保有台数は減少傾向にある。
- ・区内における東京都駐車場条例(以下「都条例」という。)の附置義務駐車場の整備対象規模となる建物棟数・附置義務駐車場整備台数は、近年増加傾向にあり、「集合住宅」による増加が特に大きい。特に、地域別の附置義務駐車場の総台数の推移では、谷中地区を除いた全地区で増加傾向にあり、令和3年度では上野地域が最も多く、次いで浅草・中部地域、南部地域の順に多くなっている。



- ・建物の用途別立地状況(主用途)をみると、区の全域で集合住宅が多い。また、時間貸し駐車場としてコインパーキング等も多数立地している。
- ・『台東区都市計画マスタープラン』では、駅周辺や歩行者中心のまちづくりを進める地域において、駐車場の地域ルールを導入による適正な配置、荷捌き時間帯の区分、路外駐車場の活用等の推進を示している。特に上野地区および浅草地区は、「拠点周辺における歩行者の回遊性向上」のため、安全な歩行者空間の整備を図ることを示している。
- ・『台東区まちづくり誘導方針』では、都条例の対象規模となる建築計画により、商業エリアや商店街等の賑わいの連続性が分断される懸念や、都条例の対象規模以下の建物についても、駐車場が附置されている例が散見されていることを鑑み、都条例に基づく附置義務駐車場の地域ルールの活用や、都条例の対象規模以外の建物に対する駐車場配置のルール化のための仕組みを検討することを示している。

社会経済情勢の変化やまちづくりの進捗により、駐車場整備を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、まちづくりと連動した駐車場整備のあり方を再検討する必要性が高まっている。

【駐車場整備計画検討の目的】

台東区の特性・まちづくりの方針より、特に乗用車用駐車場の供給量を拡大していく必要性が低いことから、以下2点の具体化を図ることを目的とする。

○適正な駐車場供給量の水準の維持

○まちづくりの将来像の実現に向けた本区における駐車施策の方向性

(2) 駐車場整備計画で対象とする交通手段

駐車場整備計画で対象とする交通手段は、乗用車、貨物車、バス、自動二輪車等多岐にわたるが、主な検討対象は乗用車および貨物車(荷捌き車両)とする。観光バスや自動二輪車、および駐車場整備計画の対象外である自転車、新たなモビリティ等については、本区の関連計画等で別途対策を行っていくこととする。



(3) 台東区における駐車場整備計画の項目(案)

台東区における駐車場整備計画の項目(案)を以下に整理した。

1. 計画策定の目的と位置づけ等

本資料における **1.社会情勢の変化と近年の駐車施策の動向**と **2.台東区における駐車場整備計画検討の全体像**を踏まえた整理を行う。なお、計画期間は、令和8年度～令和27年度の20年間とする。

2. 台東区の現況および駐車課題

1.社会情勢の変化と近年の駐車施策の動向や台東区の現況(前回検討委員会提示した台東区の特性やまちづくりの方針)のほか、駐車実態調査結果(資料2)を踏まえて整理を行う。
⇒本資料における **3.実態を踏まえた課題と対策の考え方**において駐車実態調査結果を踏まえた駐車課題の提示を行う。

3. 駐車場整備・駐車施策の方針

本資料における **3.実態を踏まえた課題と対策の考え方**で示す対策(駐車施策の方向性)に基づいて整理を行う。地区ごとの現況や特性等を踏まえた施策内容についても、併せて検討を行う。
※具体的な駐車施策については次回以降の検討委員会で検討を行う。

4. 計画の推進に向けて

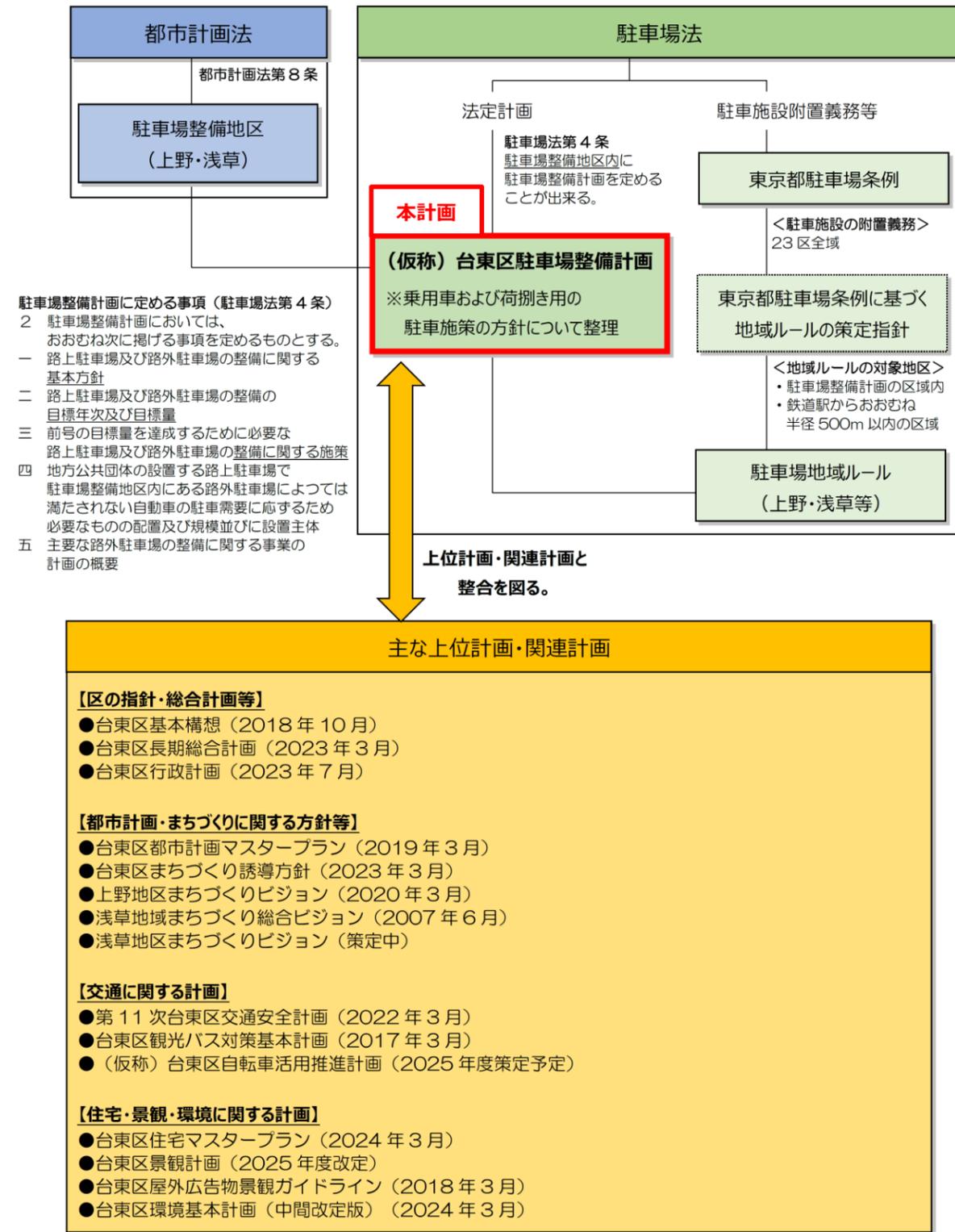
次回以降の検討委員会で台東区の駐車場整備計画の推進に向けた方針(官民の連携や駐車場地域ルール*の導入検討)の検討を行う。

※地域ルールで定める以下の具体的な事項については、本検討委員会では検討を行わないものとします。

- 駐車場地域ルールの適用区域
- 駐車場整備台数の軽減等、地区特性に対応した駐車場の整備基準
- 駐車場出入口の規制
- 隔地駐車場および駐車場集約設置の基準

※参考：関係法令・上位計画・関連計画との関係を踏まえた駐車場整備計画の位置づけ

本区における関係法令・上位計画・関連計画との関係を踏まえた駐車場整備計画の位置づけを以下に整理する。



3. 実態を踏まえた課題と対策の考え方

近年の社会情勢の変化や台東区の現況 (前回検討委員会で提示した台東区の特長やまちづくりの方針) より想定される課題に対し、駐車実態調査結果 (資料2) による裏付けと課題への対策 (駐車施策への方向性) について整理を行う。

【近年の社会情勢の変化や台東区の現況より想定される課題】

- ① 乗用車の駐車施設には余剰が生じている。
- ② 貨物車 (荷捌き車両) の駐車施設の供給量には限りがある。
- ③ 駐車場の出入口や車両の流入により、まちなみや賑わいが分断されている。
- ④ 繁華街などの歩行者が多いエリアにおいては、車両と歩行者との交錯の危険性がある。

① 乗用車の駐車施設の余剰

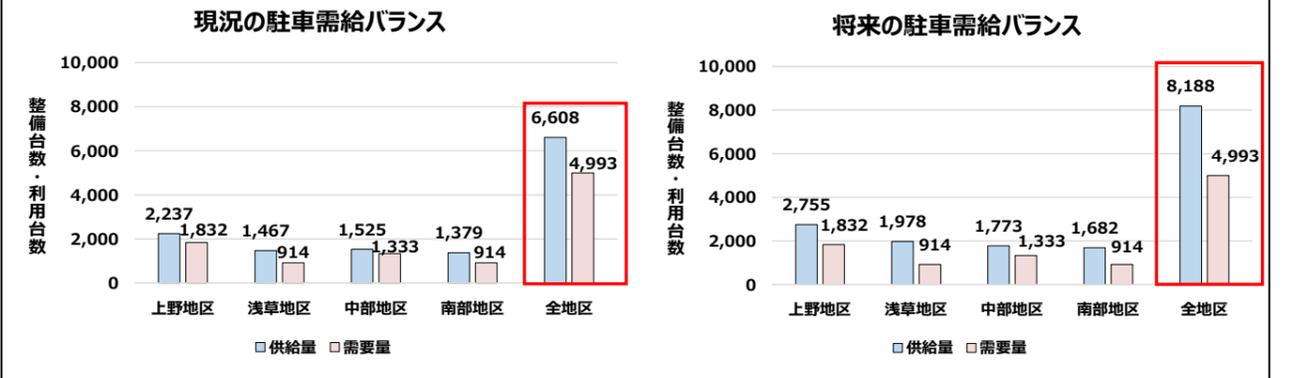
近年の社会情勢の変化や台東区の現況より想定される課題

台東区では公共交通機関の整備水準が高く、自動車の集中量および交通機関分担率が減少傾向にあることから、区内の乗用車の駐車施設には余剰が生じていると考えられる。そのため、附置義務台数を低減し、地区の特性に応じた附置義務基準を設定することが求められている。このためには、乗用車の駐車実態を調査したうえで、エリアや建物用途ごとの駐車需要を検討する必要がある。

実態調査結果による裏付け

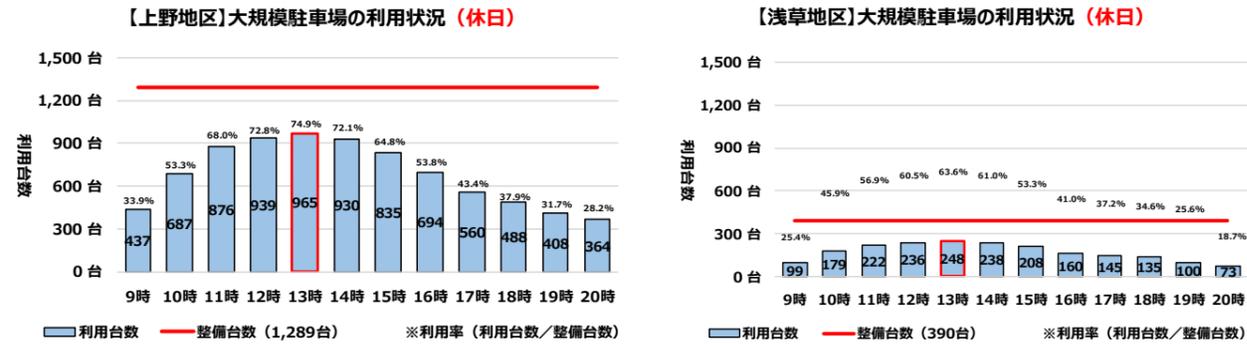
○全地区における現況の乗用車の駐車需給バランス^{*1} は、最も需要の大きかった休日 13 時台において 75.6%^{*2} であり、乗用車の駐車施設の供給量には余裕があることが確認された。また、将来の乗用車の駐車需給バランスは 61.0%^{*3} であり、将来の建て替えに伴う附置義務駐車施設に整備により、現況において発生している余剰 (需給差) がさらに拡大する恐れがある。

- ※1. 供給量に対する需要量の比率。乗用車の路上駐車台数を含む。
 ※2. 供給量 6,608 台に対して需要量 4,993 台、需給差 1,615 台
 ※3. 供給量 8,188 台に対して需要量 4,993 台、需給差 3,195 台

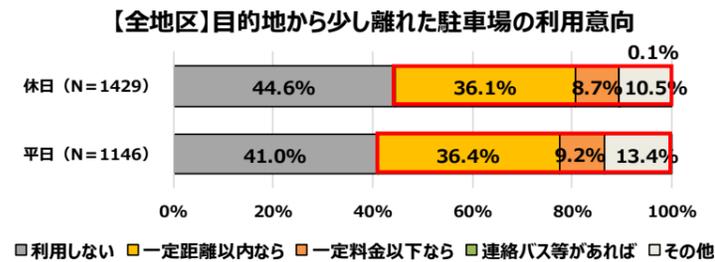


○上野・浅草の両地区における大規模時間貸し駐車場^{※4}においても、最も需要の大きかった休日 13 時台の利用率は上野地区で 74.9%^{※5}、浅草地区で 63.6%^{※6}であり、供給量に余裕があることが確認された。

- ※4. 整備台数 50 台以上の駐車場のうち、調査が実施できた 8 施設（上野地区 5 施設、浅草地区 3 施設）における利用台数（普通貨物車は除く）。
- ※5. 整備台数（供給量）1,289 台に対して利用台数（需要量）965 台、需給差 324 台
- ※6. 整備台数（供給量）390 台に対して利用台数（需要量）248 台、需給差 142 台



○隔地駐車場の利用意向調査では、「条件によっては隔地駐車場を利用する」と回答した利用者が休日・平日ともに過半を占めた。また、上記の回答をした利用者の、目的地から駐車場までの許容移動距離を集計した結果、「平均 500m 程度であれば許容する」という結果が得られた。



目的地から少し離れた駐車場までの許容移動距離

	平日				休日			
	平均値	中央値	最大値	最小値	平均値	中央値	最大値	最小値
中部地区	447	400	1600	50	527	400	2400	100
南部地区	486	400	1600	30	436	400	1200	50
浅草地区	580	400	2400	50	589	480	1600	50
上野地区	498	400	1200	30	675	800	2400	20
全地区	513	400	2400	30	618	500	2400	20

実態調査結果を踏まえた方向性

★ 駐車施設の供給量の適正化

乗用車の駐車施設には余剰が生じていることから、地区の特性や需要に応じた附置義務台数基準の設定等により、供給量の適正化を図る必要があると考えられる。

★ 既存駐車施設の隔地駐車場としての活用

隔地駐車場を利用する意向が一定程度あることから、既存の駐車施設において余剰が生じている場合は、まちづくりの方向性や課題を鑑みながら、周辺の駐車需要の受入先（附置義務駐車施設の隔地先）としての有効活用を図る必要があると考えられる。

② 貨物車（荷捌き車両）駐車施設の供給量の整備の必要性

近年の社会情勢の変化や台東区の現況より想定される課題

近年、社会全体で宅配をはじめとする荷捌きの需要が高まっている一方、荷捌き用駐車施設の附置義務が定められたのは平成 14 年と遅いことから、台東区においても荷捌き用駐車施設の供給量には限りがあると考えられる。このためには、貨物車の駐車実態を調査したうえで、エリアや建物用途ごとの駐車需要や、今後の整備のあり方を検討する必要がある。

実態調査結果による裏付け

○全地区における荷捌き用駐車施設の整備台数は 55 台であり、当該駐車施設のピーク時利用台数（21 台）は供給量を下回っている。一方、路上で荷捌きを行った台数はピーク時で 418 台（うち普通貨物車が 191 台、それ以外の車両が 227 台）であり、貨物車は駐車場利用台数よりも、路上荷捌き台数のほうがはるかに多いことが確認された。

【全地区】貨物車の駐車実態

	ピーク時の 駐車場利用台数	ピーク時の 路上荷捌き台数	整備台数
平日	21 台	418 台	55 台
休日	18 台	153 台	55 台

【全地区】路上荷捌き台数の車種別内訳

	合計	路上荷捌き台数 (普通貨物車)	路上荷捌き台数 (普通貨物車以外)
平日	418 台	191 台	227 台
休日	153 台	42 台	111 台

実態調査結果を踏まえた方向性

★ 附置義務による荷捌き用駐車施設の着実な整備

荷捌き用駐車施設の供給量には限りがあるため、附置義務により必要台数の着実な整備を図る必要があると考えられる。

★ 既存の乗用車用駐車場の荷捌き用への転用

既存の乗用車の駐車施設のうち、平置きかつ比較的規模の大きい駐車場等において供給量に余剰が生じている場合は、余剰分の車室を、荷捌き用車室や荷捌きスペース等として有効活用することを検討する必要があると考えられる。

③駐車場の出入口や車両の流入によるまちなみや賑わいの分断

近年の社会情勢の変化や台東区の現況より想定される課題

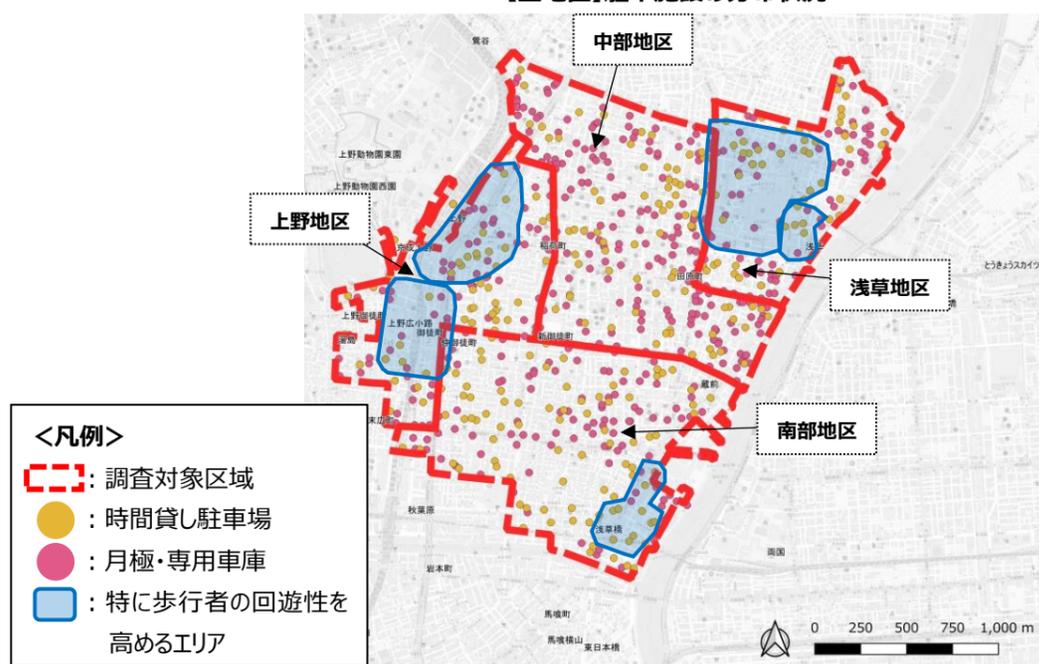
台東区では全域で駐車場が多数立地することから、歩行者の往来が多い地区においては、道路に面した駐車場の出入口や地区内への車両の流入等が、まちなみや賑わいの分断の要因となっていることが考えられる。このためには、駐車場の分布状況を調査したうえで、まちづくりの方向性等を踏まえた施策検討を行う必要がある。

実態調査結果による裏付け

○全地区では時間貸し駐車場が772箇所整備されており、4地区すべてにおいて万遍なく分布していることが確認された。また、時間貸し駐車場のうち小規模駐車場(収容台数5台未満)は490箇所と全体の6割を占め、小規模な駐車場が数多く点在している。

○台東区都市計画マスタープランにおいては、上野・御徒町駅周辺エリア、浅草エリア等が「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」に位置づけられているが、当該エリアにおいても駐車場が数多く分布していることが確認された。

【全地区】駐車施設の分布状況



実態調査結果を踏まえた方向性

★駐車施設の配置の適正化等による、まちなみや賑わいの連続性の確保

「歩行者中心のまちづくり」を進めるエリアにおいても駐車場が数多く分布することから、当該エリアにおいては建物の建替え等と連動して外縁部への駐車施設の集約化を進め、エリア内への自動車の流入の抑制を図る必要があると考えられる。これにより駐車施設の配置の適正化や、まちなみや賑わいの連続性の確保を目指すこととする。

★都条例の対象規模以下の建物における駐車場設置のあり方の再検討

都条例の対象規模以下の建物に設置される駐車場についても、歩行者の安全性や快適性、まちなみや賑わいの連続性の確保を目指し、整備のあり方について再検討を行う必要があると考えられる。

④車両と歩行者の交錯の危険性

近年の社会情勢の変化や台東区の現況より想定される課題

台東区には全国的な観光地である上野・浅草地区等があり、歩行者の往来が多い一方、区全域において路上駐車も多くみられることから、路上駐停車車両と歩行者が交錯する危険性が高いことが考えられる。そのため、路上駐停車の実態を調査したうえで、まちづくりの方向性等を踏まえた施策検討を行う必要がある。

実態調査結果による裏付け

○全地区における路上駐停車の実態をみると、最も利用が多かった平日13時台では路上駐停車が1,914台観測された。内訳は、路上駐車(運転手なし・荷捌きなし)が最も多く、ついで路上停車、路上荷捌きの順であった。

○台東区都市計画マスタープランにおいては、上野・御徒町駅周辺エリア、浅草エリア等が「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」に位置づけられているが、上野地区は駐停車密度が1.87台/100mと4地区で最も高い。また、上野・御徒町・浅草の各駅等の周辺では、路上で荷捌きを行う車両が多くみられた。

路上駐車(運転手なし・荷捌きなし)の分布図 (休日ピーク時)



路上荷捌きの分布図(平日ピーク時)



実態調査結果を踏まえた方向性

★路上における荷捌き車両とその他の路上駐停車の整序化

- ・「歩行者中心のまちづくり」を進めるエリアでは、外縁部への駐車施設の集約化を図ることとあわせて、路上駐停車の整序化を検討する必要があると考えられる。
- ・乗用車や荷捌きを行わない貨物車等の路上駐車については、路外駐車場に誘導するための方策を講じる一方、路上で荷捌きを行う貨物車等については、荷捌きルールの策定やタイムシェアリングといった対応策の検討を行う必要があると考えられる。