

平成 20 年度
路上駐車実態調査

報告書
【本編】

財団法人 東京都道路整備保全公社

目 次

1．調査目的と報告書の構成	1
1.1 調査概要	1
1.2 報告書の構成	3
1.3 調査内容	4
1.4 調査対象地区	5
1.5 実態調査概要	6
2．実態調査結果	11
2.1 路外駐車場施設の実態（四輪）	13
2.2 路外駐車場の利用実態（四輪）	21
2.3 路上駐車の実態（四輪）	27
2.4 駐車需給バランスの実態（四輪）	43
2.5 自動二輪調査結果	49
2.6 駐車需給バランスの実態（自動二輪）	64
2.7 駐車特性のまとめ	67
3．路上駐車対策の検討	70
3.1 対策の検討	70
3.2 地区特性による類型化	83
3.3 総合的な駐車施策の検討	108
3.4 地区別の駐車施策(案)	135
4．今後の課題	153

1. 調査目的と報告書の構成

1.1 調査概要

(1) 調査目的

東京 23 区内の瞬間違法路上駐車台数は、平成 14 年以降、減少傾向にあるものの、未だ四輪車で約 4 万 9 千台、二輪車（原動機付自転車含む。）で約 2 万 5 千台の違法路上駐車が発生している。コインパーキングなどの時間貸し駐車場の増加や附置義務駐車場の整備等、駐車需要の受け入れ先となる駐車施設は、増加傾向にあるが、有効活用されていないのが現状である。

違法路上駐車は、道路の交通渋滞や交通事故をまねく一因となり、都市交通における重要な課題であり、違法路上駐車減少に向けた対策が必要である。また、違法路上駐車は都心、郊外、商業地域、住居地域など、地域の特性により、発生場所、車種、駐車時間などに大きな違いがあると考えられ、地域特性に応じた対策が求められる。

一方、平成 18 年 6 月には、改正道路交通法が施行され、違法駐車に係る取り締まりが強化されたほか、同年 11 月には、自動二輪車を自動車の定義に加えた改正駐車場法が施行されるなど、駐車対策の構築に向けた環境が整備された。

このような背景を踏まえ、本調査は東京 23 区の主要地区において、四輪および自動二輪を対象として路外駐車場施設の利用実態を調査するとともに、路上駐車の実態を調査することにより、各地区における駐車状況を把握し、その上で地域の特性に応じた駐車対策を検討することを目的とする。

(2) 調査フロー

本調査のフローを図 1-1 に示す。

調査結果は、各地区及び、過年度調査との比較結果をもとに駐車対策を検討した「本編」、各地区の実態を詳細に整理した「実態調査編(四輪・自動二輪)」の3分冊として、とりまとめた。

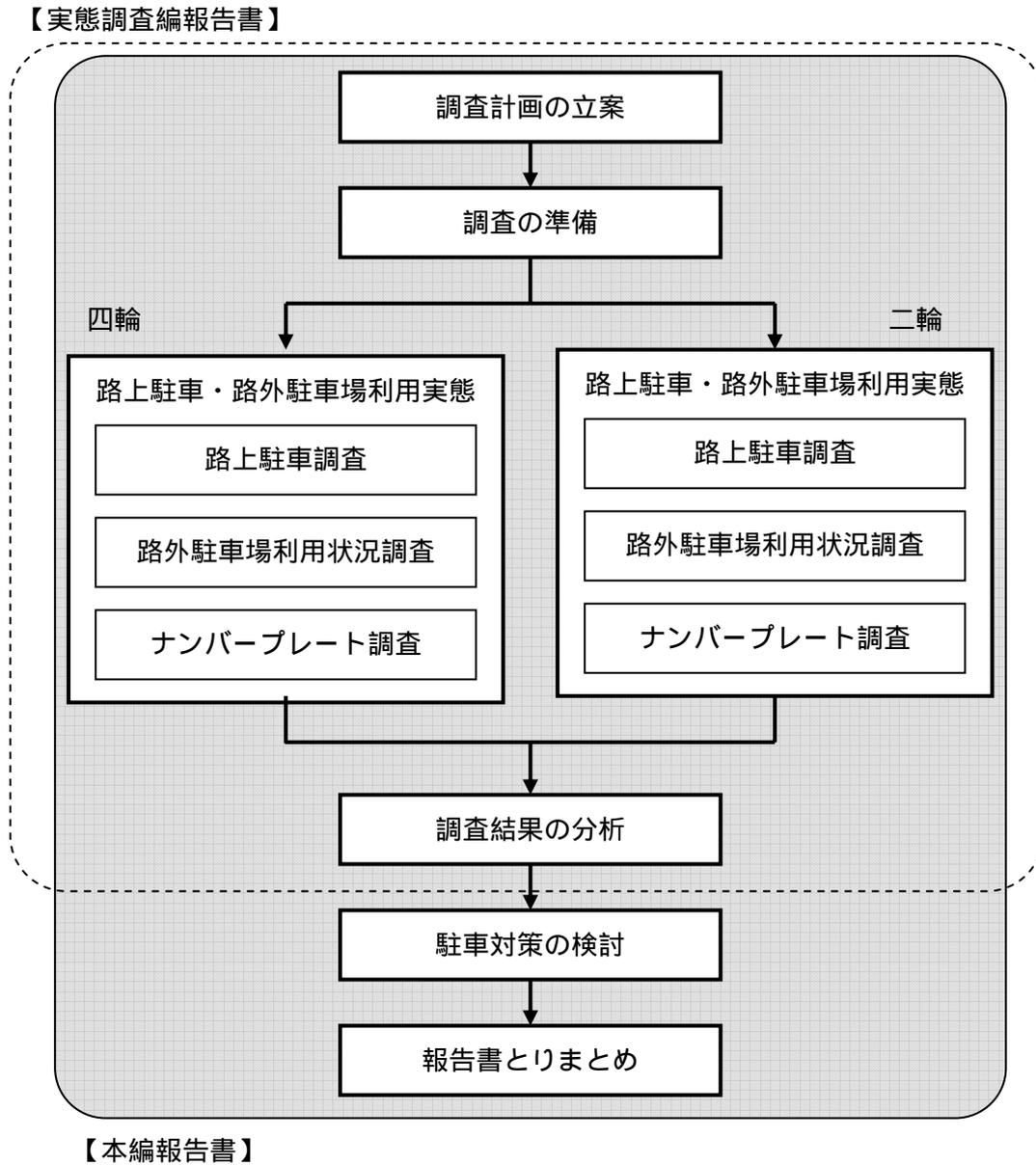


図 1-1 調査フロー

1.2 報告書の構成

本調査の報告書は、本編と実態調査編から構成される。各編の概要を図 1-2 に示す。

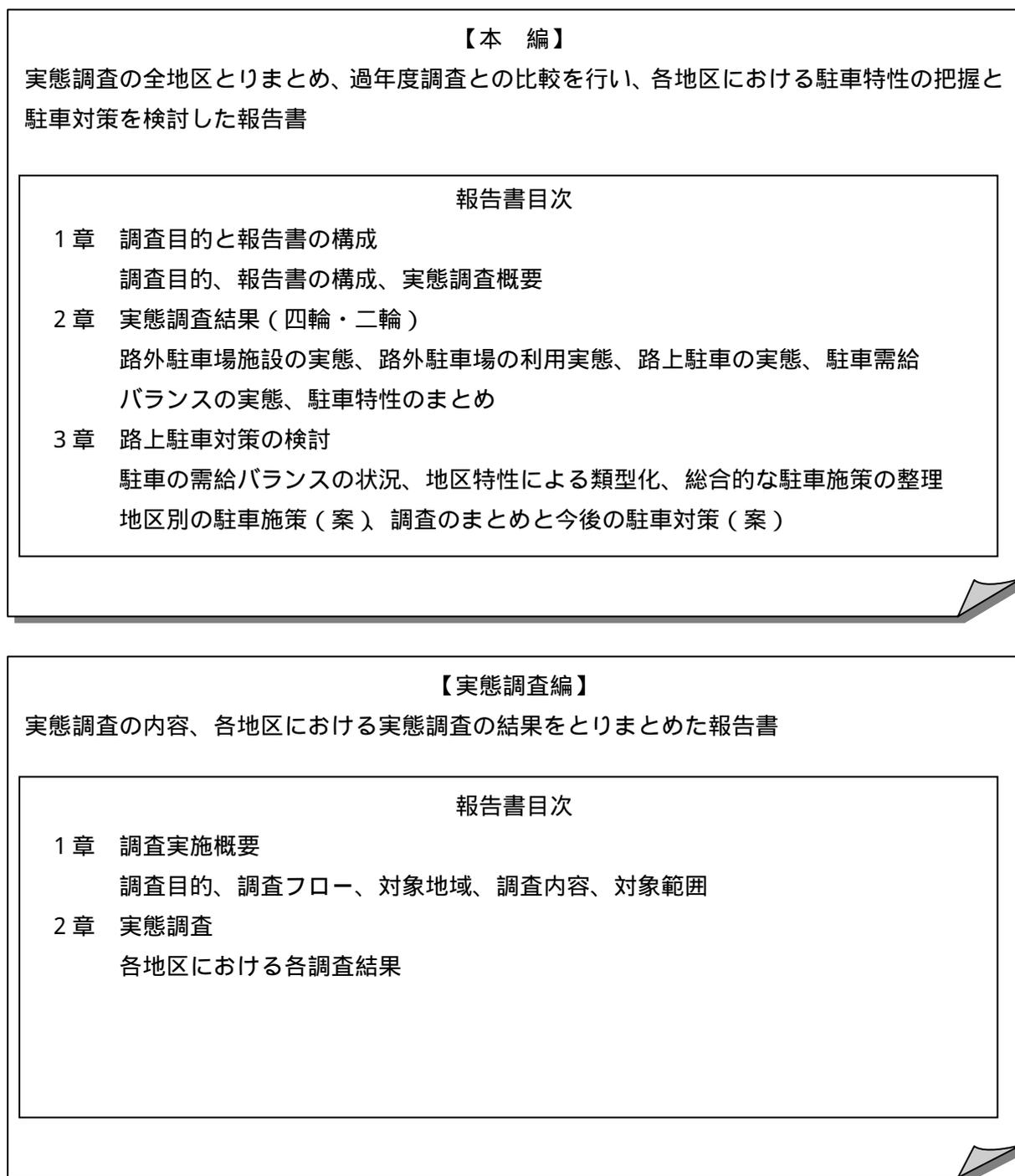


図 1-2 報告書の構成

1.3 調査内容

調査項目	路外駐車場利用実態調査	路上駐車調査	ナンバープレート調査
対象地域	東京都 23 区内		
対象範囲区間	<p>【四輪】 48 地区の収容台数上位 5 場の時間貸し駐車場とした 範囲は概ね 500m × 500m を基本とした</p> <p>【二輪】 29 地区の時間貸し駐車場とした 範囲は概ね 500m × 500m を基本とした</p>	<p>【四輪】 48 地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね 500m × 500m を基本とした</p> <p>【二輪】 29 地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね 500m × 500m を基本とした</p>	<p>【四輪】 9 地区を対象とした 範囲は各地区 1 路線 (50 ~ 100m 程度) とした</p> <p>【二輪】 9 地区を対象とした (二輪の路上駐車調査結果から対象地区を設定) 範囲は各地区 1 路線 (50 ~ 100m 程度) とした</p>
主要調査内容	<p>【四輪・二輪】 駐車場利用台数 駐車場入庫待ち台数</p>	<p>【四輪】 駐車台数 (合法・違法別に計測) 車種 駐車位置 路上 パーキングメーター() パーキングチケット() タクシー乗り場 駐車場入庫待ち</p> <p>【二輪】 駐車台数 (合法・違法別に計測) 車種 駐車位置 車道、歩道</p>	<p>【四輪・二輪】 駐車時間 (ナンバープレートの照合により算出) 車種</p>
調査方法	<p>【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により計測 台数データを提供いただける場合は後日データを回収した</p>	<p>【四輪・二輪】 調査員が巡回、目視により調査 目視またはナンバープレートにより車種を分類</p>	
調査日	<p>【四輪・二輪】 平成 20 年 10 月 (平日・休日 各 1 日)</p>		<p>【四輪】 平成 20 年 10 月 (平日・休日 各 1 日)</p> <p>【二輪】 平成 20 年 12 月 (平日・休日 各 1 日)</p>
調査時間帯	<p>【四輪・二輪】 5 時点 (13・15・17・19・21 時) * 1 時点 1 時間以内</p>		<p>【四輪・二輪】 13 ~ 21 時までの連続 8 時間</p>

報告書中、パーキングメーターは「PM」、パーキングチケットは「PT」と記載

1.4 調査対象地区

調査対象地区と各地区で実施した調査項目の一覧を以下に示す。調査対象地区は、各区の要望を受け選定されたものであり、駐車場施設調査を除く調査では各区2～3地区で構成される。

自動二輪車のナンバープレート調査箇所は、路上駐車台数調査結果を踏まえて設定した。

表 1-1 調査対象地区と実施調査項目の一覧

調査対象地区	四輪			自動二輪			
	路上駐車調査	駐車場利用 状況調査	ナンバープレート 調査	路上駐車調査	駐車場利用 状況調査	駐車場数	ナンバープレート 調査
1	千代田区	秋葉原駅				6	
2		神保町駅		-		2	
3	中央区	銀座駅		-	-	-	
4		日本橋駅		-		2	
5	港区	六本木駅				5	
6		品川駅		-		2	
7	新宿区	新宿駅東口				1	
8		新宿駅西口	-	-	-	4	
9		高田馬場駅		-	-	-	
10	文京区	湯島駅		-		1	
11		後樂園駅		-	-	-	
12	台東区	上野駅				1	
13		浅草駅		-		2	
14	墨田区	錦糸町駅		-		1	
15		両国駅		-	-	-	
16	江東区	東陽町駅		-	-	-	
17		木場駅		-		2	
18	品川区	大井町駅		-		3	
19		五反田駅		-		1	
20	目黒区	目黒駅		-		1	
21		中目黒駅		-	-	-	
22		自由が丘駅		-	-	-	
23	大田区	蒲田駅		-	-	-	
24		蒲田駅東部		-		1	
25		大森駅		-		2	
26	世田谷区	三軒茶屋駅		-		2	
27		二子玉川駅		-		2	
28	渋谷区	渋谷駅				9	
29		恵比寿駅		-		3	
30	中野区	中野駅		-		3	
31		野方駅		-	-	-	
32	杉並区	阿佐ヶ谷駅		-		2	
33		荻窪駅		-		2	
34	豊島区	池袋駅				7	
35		池袋駅外周部		-	-	-	
36	北区	王子駅		-	-	-	
37		赤羽駅		-		1	
38	荒川区	日暮里駅		-	-	-	
39		町屋駅		-	-	-	
40	板橋区	板橋駅		-	-	-	
41		大山駅		-	-	-	
42	練馬区	石神井公園駅		-		2	
43		大泉学園駅		-	-	-	
44	足立区	綾瀬駅		-		1	
45		北千住駅		-		3	
46	葛飾区	新小岩駅		-	-	-	
47		金町駅		-	-	-	
48	江戸川区	船堀駅		-	-	-	
49		篠崎駅		-	-	-	

1.5 実態調査概要

1.5.1 四輪

(1) 路外駐車場利用実態調査

1) 対象地区・駐車場

各対象地区における調査範囲は、概ね 500m × 500m とした。具体的な範囲については、過年度と同地区においては同範囲を設定し、それ以外の場合は地区特性（土地利用状況や施設立地状況）をもとに設定した。

対象駐車場は、駐車場施設調査の調査結果をもとに、各地区 5 場を選定した。

2) 調査日時

平日、休日各 1 日を対象とした。

各日とも、13 時、15 時、17 時、19 時、21 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

3) 調査内容・方法

対象駐車場の選定：収容台数、営業時間、駐車場位置等を基準に各地区 5 場を選定

駐車場利用台数の計測

入庫待ち台数の計測

(2) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲

対象地区・調査範囲は、(1)と同様とした。

対象調査範囲の全ての路線・区間に駐車している車両を対象とした。

2) 調査日時

(1)と同様とした。

3) 調査内容・方法

調査員が対象地区内を巡回し、路上駐車を駐車形態別・車種別に調査票（及び地図）にプロットした。

駐車場所の確認

・駐車禁止区間の確認

・時間制限駐車区間（パーキングメーター、パーキングチケット設置場所）の確認

・タクシー乗り場の確認

駐車場入庫待ち車両の確認

車種の確認

・乗用車、タクシー、バス、小型貨物車、普通貨物車の 5 車種

車種はバス、タクシー、乗用車、普通貨物車、小型貨物車の 5 車種に分類する。

車種の判別は目視（バス、タクシー）とナンバープレート（乗用車、普通貨物車、小型貨物車）で行い、8 ナンバーについては目視で乗用車と普通貨物車に分類する（次頁参照）。

表 1-2 自動車の車種区分

車種	判別手段	判別方法			
		ナンバープレートの地色	ナンバープレートのサンプル		分類番号
タクシー	目視	緑	-	-	
バス	目視	白・緑	-	-	2,20-29,200-299
乗用車	ナンバープレート 8ナンバーは目視	白・黄	足立 300 さ 12-34	足立 500 せ 12-34	3,30-39,300-399 5,50-59,500-599 7,70-79,700-799 8,80-89,800-899
普通貨物車	ナンバープレート 8ナンバーは目視 (冷蔵車など)	白・緑	足立 100 さ 12-34	足立 100 せ 12-34	1,10-19,100-199 8,80-89,800-899
小型貨物車	ナンバープレートが普通貨物車より小さい 8ナンバーは目視 (冷蔵車など)	白・緑	足立 400 か 56-78	足立 400 き 56-78	4,40-49,400-499 6,60-69,600-699 8,80-89,800-899
軽貨物車	ナンバープレート 8ナンバーは目視	黄・黒	足立 400 そ 12-34	足立 400 そ 12-34	3,33 40-49,400-499

荷捌き車両の確認

- ・平成 19 年度 宅配便取扱個数上位 6 社の車両 (ヤマト運輸(株)、佐川急便(株)、日本通運(株)、郵便事業、福山通運(株)、西濃運輸(株)) 及びそれ以外の車両

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・区間

各対象地区における調査区間は、過年度調査結果をもとに路上駐車が多いと考えられる区間 (100m 程度) を設定した。

2) 調査日時

平日、休日各 1 日を対象とした。

各日とも 13 時 ~ 21 時の連続 8 時間で実施した。なお、最終調査は 21 時 00 分出発とした。(最終調査時間 21:00~21:10)

3) 調査内容・方法

10 分ごとに車種別のナンバープレートを記入し、調査後のマッチング処理により駐車時間を算出

1.5.2 二輪

(1) 路上駐車調査

1) 調査路線・区間

対象地区・範囲の全路線・全区間を対象とする。

2) 調査時刻

13時、15時、17時、19時、21時の5時点とする。なお、1時点あたり、1時間以内に調査を実施する。

3) 調査内容・方法

調査員が地区内を巡回し、路上駐車を駐車形態別・車種別に調査票（地図）にプロットする。

駐車形態

駐車場所（歩道・車道）別の合法・違法駐車台数を把握する。

二輪の車種確認

車種は原付、自動二輪とし、それぞれの二輪車の使用用途としての業務用を分類する。

車種の判別はナンバープレート（原付、自動二輪）で行い、業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行う（次頁参照）。

表 1-3 自動二輪の車種区分

車種	判別手段	判別方法			備考
		ナンバープレートの地色	ナンバープレートのサンプル		
第一種原付	ナンバープレート目視	白色			自治体のマーク等がプリントされている場合があります
第二種原付甲 50～90cc 以下	ナンバープレート目視	黄色			自治体のマーク等がプリントされている場合があります
第二種原付乙 90～125cc 以下	ナンバープレート目視	桃色			自治体のマーク等がプリントされている場合があります
自動二輪 250cc 以下	ナンバープレート目視	白・緑			分類番号が1ではなく2の場合もあります
自動二輪 250cc 以上	ナンバープレート目視	白・緑			番号不足の陸運支局ではアルファベットが入っている場合があります

< 原付・自動二輪の業務用の判別に関する注意事項 >

原付の場合は業務用についてナンバープレートでの区分はない。飲食店のデリバリー（配達）その他店舗の配達（酒屋等）、コピー機（ゼロックス、RICOH 等）の修理サービスなど、原付のナンバーを付けていてお店・企業の名前やロゴが入っているものを“業務用”として区分する。

水色のナンバープレートは“ミニカー”に分類されるため、原付・二輪の調査対象外とする。自動二輪を使用したバイク便の場合には業務用ナンバー（緑色）になっていないものがあるため、目視でバイク便と判断した場合には、ナンバープレートが白地でも“業務用”に区分する。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象駐車場

s-park for riders データをもとに、各対象地区内の自動二輪の収容が可能な全ての駐車場を対象とする。

2) 調査時刻

13時、15時、17時、19時、21時の5時点とする。なお、1時点あたり、1時間以内に調査を実施する。

3) 調査内容・方法

a)対象駐車場の管理者に対して、事前に調査実施可否、利用台数データの提供可否を確認する。

駐車場管理者から利用台数データの提供を受けられる場合は、入庫待ち台数のみを調査する。

b)調査員が各駐車場を巡回し、駐車台数を計測する。

時間貸し駐車場と月極め駐車場を併用している駐車場については、月極め駐車場を除き、時間貸し駐車場のみ計測する。

駐車マスに駐車している、または駐車マス付近で駐車挙動中の車両のみをカウントする。

c)入庫待ち台数を計測する。

駐車場内の駐車マスに駐車している車両とは別にカウントする。

入庫待ちとは？

ゲート式駐車場	「駐車場が満車の時に駐車場入口付近で入庫待ちをする車両」
フラップ式駐車場	
フラップ式駐車場	「駐車場で駐車マスのない場所に駐停車している車両」

(3) ナンバープレート調査

1) 対象路線・区間

各対象地区・範囲の中から、路上駐車密度の高い路線・区間(100m程度)を対象とする。

2) 調査時刻

13時～21時の連続8時間で実施する。

最終は21時00分出発とする。(最終調査時間21:00~21:10)

3) 調査内容・方法(二輪の場合)

調査員が30分ごとに巡回し、路上駐車ナンバープレートの情報を全て調査票に記入する。なお、車種は(1)路上駐車調査の二輪の場合と同様(原付、自動二輪)とする。

事後にナンバープレートのマッチング処理を行い、車種別の駐車時間を算出する。

車種(原付、自動二輪)の判別はナンバープレートで行い、業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行う

対象区間では方向別(2方向)に調査する。

なお、調査は路上駐車調査終了後に自動二輪の路上駐車が多い地区を選定し、実施した。選定した地区は以下の通り。

秋葉原・新宿駅東口・新宿駅西口・湯島・浅草・錦糸町・五反田・渋谷・池袋

2. 実態調査結果

実態調査の集計項目を表 2-1 に示す。

本調査対象地区（ナンバープレート調査は9地区）では、詳細な項目について集計し地区別の実態を把握した。一方、過年度調査と重複する地区では、主要な項目について集計し各年度の推移を比較した。

表 2-1 集計項目の一覧

調査項目	地区別の実態 (本調査対象の四輪は48地区、 二輪は29地区)	過年度調査結果との比較 (過年度調査と重複する35地区 : 四輪のみ)
路外駐車場施設の実態	駐車場数 形態別の駐車場割合 収容台数規模別の駐車場割合 総収容台数(平日・休日別)	駐車場数 総収容台数(平日・休日別)
路外駐車場の利用実態	ピーク時の駐車場利用率 (平日・休日別) ピーク時の駐車場利用台数 (平日・休日別)	ピーク時の駐車場利用率 (平日・休日別)
路上駐車の実態	ピーク時の路上駐車車両数 (平日・休日別) ピーク時の路上駐車台数 (平日・休日別) ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日・休日別) ピーク時の車種別の違法路上駐車割合(平日・休日別) ピーク時の車種構成 時間帯別の違法路上駐車の種類構成 貨物車両に占める大手宅配業者の割合 駐車時間 平均駐車時間(平日・休日別) 時間帯別の駐車時間 (平日・休日別) 車種別の駐車時間 (平日・休日別)	ピーク時の違法路上駐車台数 (平日・休日別) ピーク時の路上駐車密度 (平日・休日別)
駐車需給バランスの実態	ピーク時の総駐車需要 (平日・休日別)	ピーク時の総駐車需要 (平日・休日別) ピーク時の駐車需給バランス (平日・休日別)

なお、本年度四輪の調査を実態した 48 地区について、平成 14・17 年度の調査実施状況を以下に示す。過去からの経年変化の比較は、平成 17 年および平成 14 年ともに実施した地区を対象（35 地区）に集計を行った。

表 2 - 2 平成 20 年調査実施地区の過年度の実施状況

	平成20年調査地区	平成17年の実施	平成14年の実施
1	秋葉原駅		
2	神保町駅		
3	銀座駅		
4	日本橋駅		
5	六本木駅		
6	品川駅		
7	新宿駅東口		
8	高田馬場駅		
9	湯島駅		
10	後楽園駅		
11	上野駅		
12	浅草駅		
13	錦糸町駅		
14	両国駅		
15	東陽町駅		
16	木場駅		
17	大井町駅		
18	五反田駅		
19	目黒駅		
20	中目黒駅		
21	自由が丘駅		
22	蒲田駅		
23	蒲田駅東部		
24	大森駅		
25	三軒茶屋駅		
26	二子玉川駅		
27	渋谷駅		
28	恵比寿駅		
29	中野駅		
30	野方駅		
31	阿佐ヶ谷駅		
32	荻窪駅		
33	池袋駅		
34	池袋駅外周部		
35	王子駅		
36	赤羽駅		
37	日暮里駅		
38	町屋駅		
39	板橋駅		
40	大山駅		
41	石神井公園駅		
42	大泉学園駅		
43	綾瀬駅		
44	北千住駅		
45	新小岩駅		
46	金町駅		
47	船堀駅		
48	篠崎駅		

2.1 路外駐車場施設の実態（四輪）

(1) 駐車場数

1) 地区別の実態

駐車場数

秋葉原駅・日本橋駅・上野駅・錦糸町駅・蒲田駅東部・池袋駅は 50 場を超える駐車場が整備されている。
一方、品川駅・後楽園駅・木場駅・目黒駅・野方駅は、5 場程度の駐車場整備に留まっている。

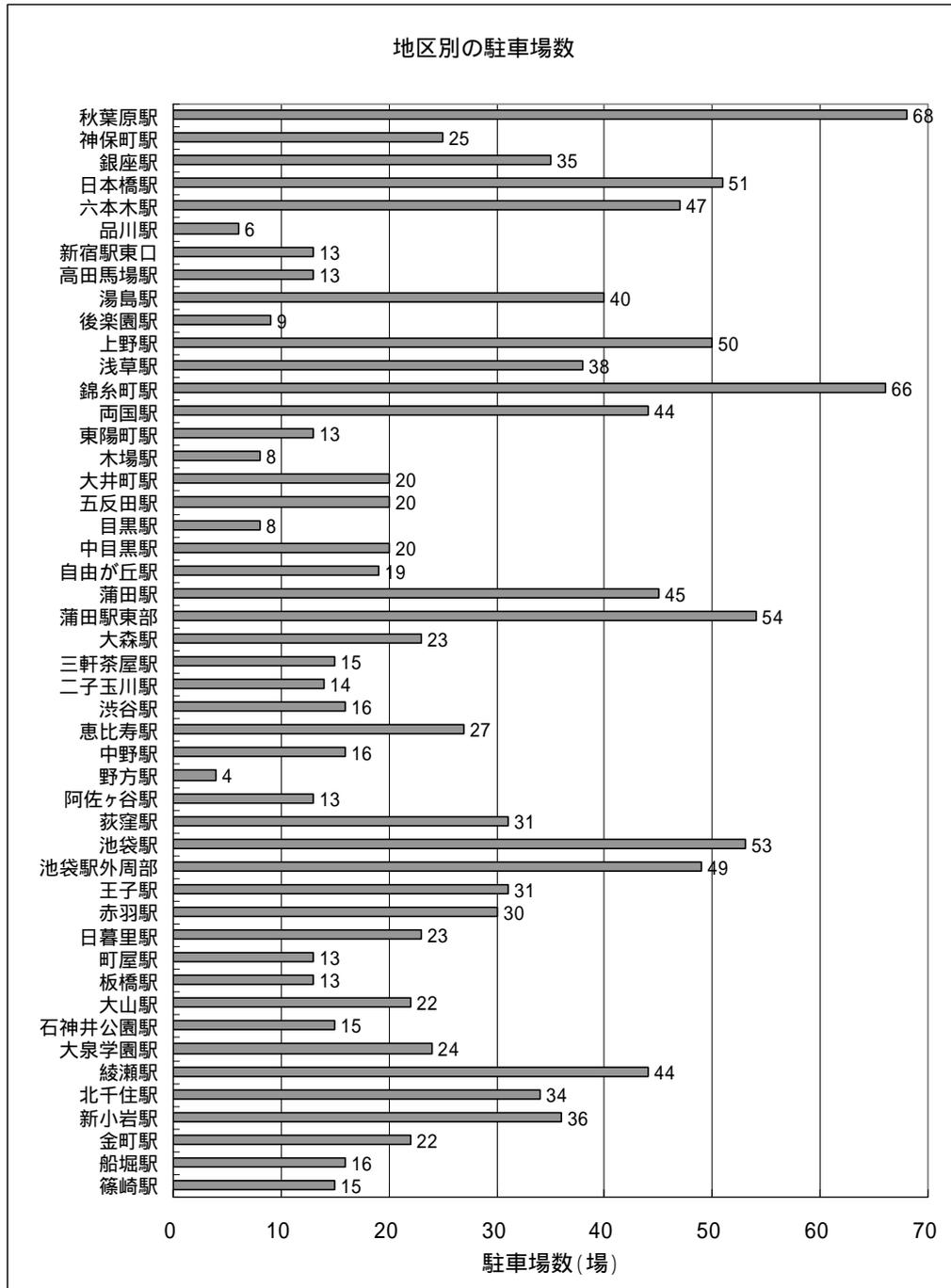


図 2-1 地区別の駐車場数

構造形態別の駐車場割合

全体で見ると、「平地自走」が約 78%、次いで「立体機械」が約 11%を占めている。その他の構造形態は 2 ~ 3 %程度と少なくなっている。
 「立体機械」が 5 場以上立地している地区は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・六本木駅・湯島駅・上野駅・池袋駅・池袋駅外周部等である。

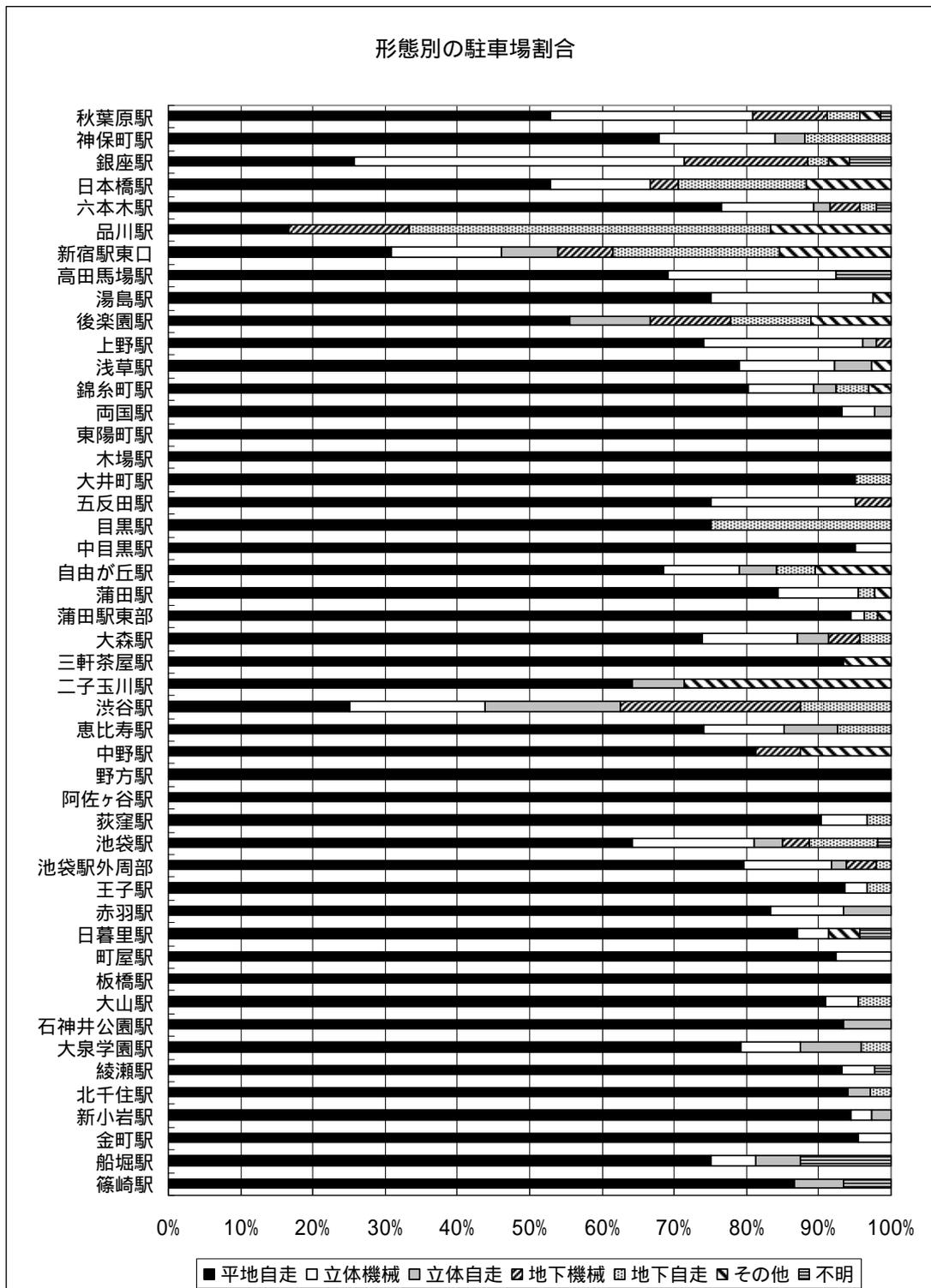


図 2 - 2 形態別の駐車場割合

収容台数規模別の駐車場割合

全体で見ると、「～10台」が約55%、「～30台」が約25%であり、30台以下の駐車場が約80%を占めている。
 野方駅・阿佐ヶ谷駅・町屋駅・大山駅・金町駅は、「～10台」が80%以上を占め小規模な駐車場が多い。
 品川駅・新宿駅東口・後楽園駅・二子玉川駅・渋谷駅は「101台～」の割合が2割以上あり大規模な駐車場が多い。

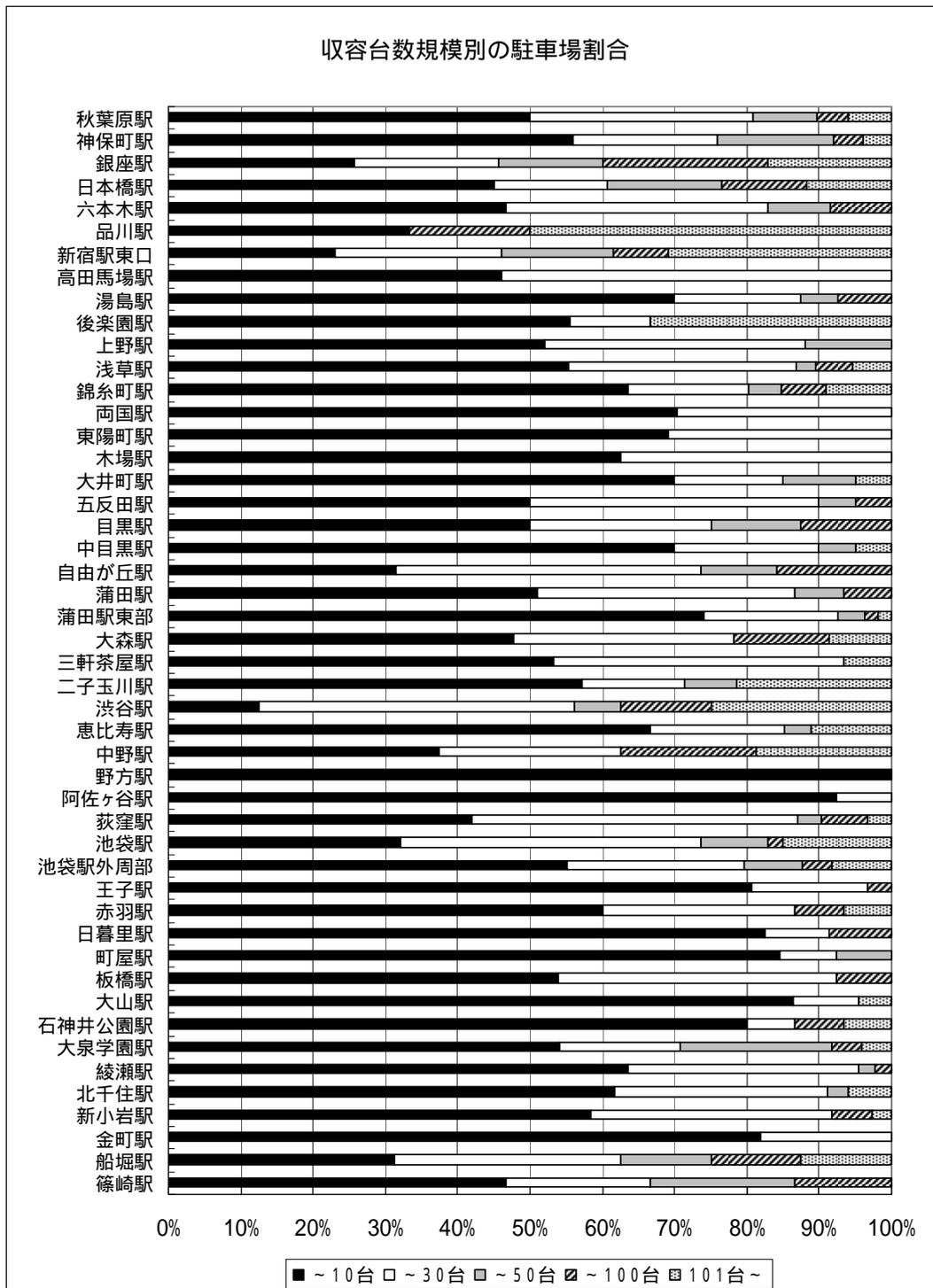


図 2 - 3 収容台数規模別の駐車場割合

2) 過年度調査結果との比較

全体に駐車場が増えている地区が多く、10 場以上増えているのは、秋葉原駅・日本橋駅・六本木駅・湯島駅・上野駅・浅草駅・両国駅・蒲田駅東部・荻窪駅・赤羽駅・大泉学園駅・新小岩駅である。
逆に、最も減っているのは渋谷駅で平成 17 年度に比べ 10 場減少している。

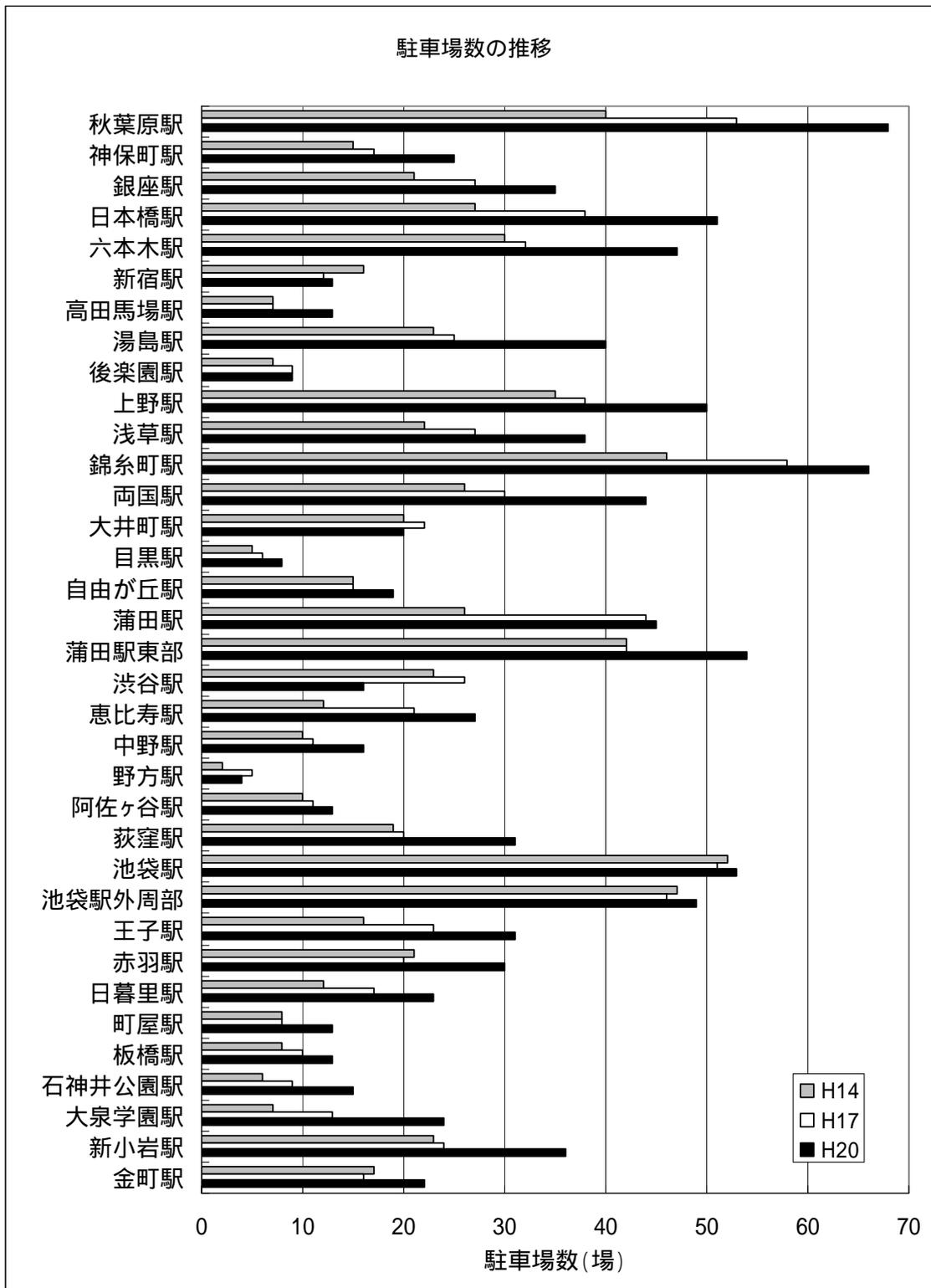


図 2 - 4 駐車場数の推移

(2) 総収容台数

1) 地区別の実態

平日

池袋駅、池袋駅外周部の収容台数が多く、合わせて約 6,000 台である。
 その他、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・錦糸町駅は、収容台数が 2,000 台を超えている。
 一方、木場駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・町屋駅は、100 台未満の収容台数である。

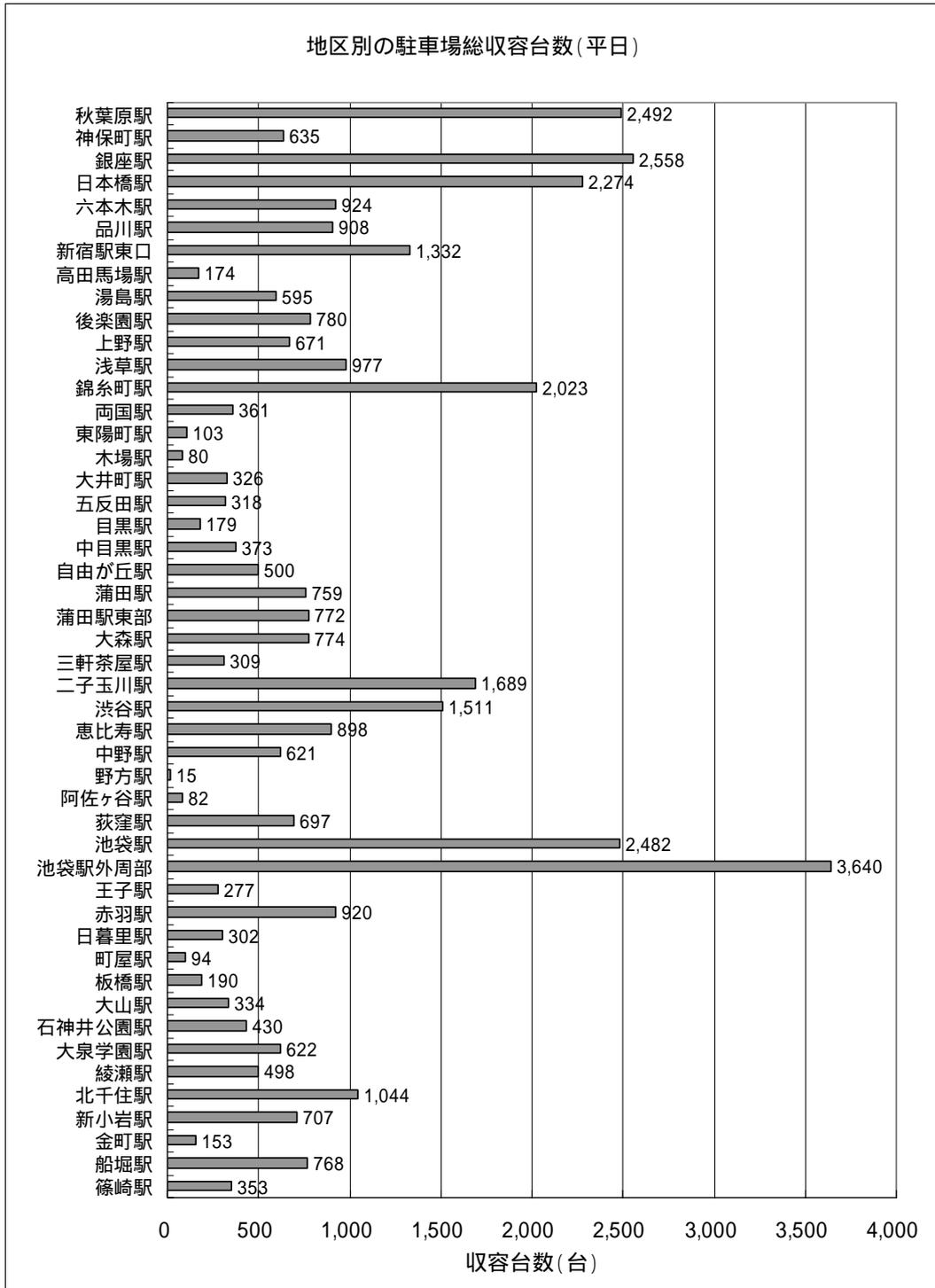


図 2 - 5 地区別の駐車場総収容台数(平日)

休日

平日と同様、池袋駅、池袋駅外周部の収容台数が多く、合わせて約 6,000 台である。その他、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・錦糸町駅は、収容台数が 2,000 台を超えている。一方、木場駅・野方駅・町屋駅は、100 台未満の収容台数である。

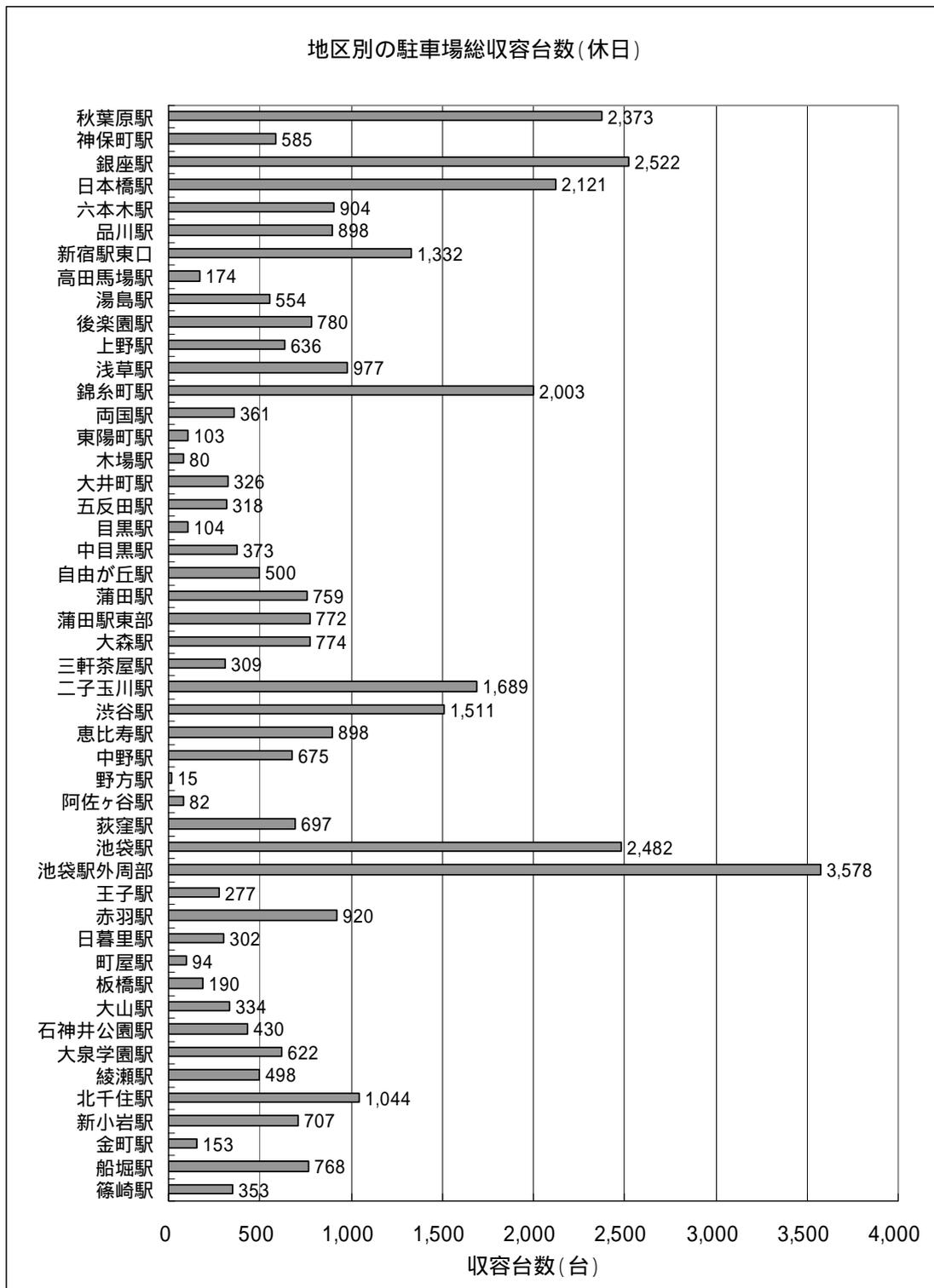


図 2 - 6 地区別の駐車場総収容台数(休日)

2) 過年度調査結果との比較

平日

秋葉原駅は、平成 17 年度に比べて 1,000 台以上収容台数が増加しており、最も変化
 が大きい。
 逆に、500 台以上、収容台数が減少しているのは、池袋駅であり 700 台以上の収容台
 数減となっている。

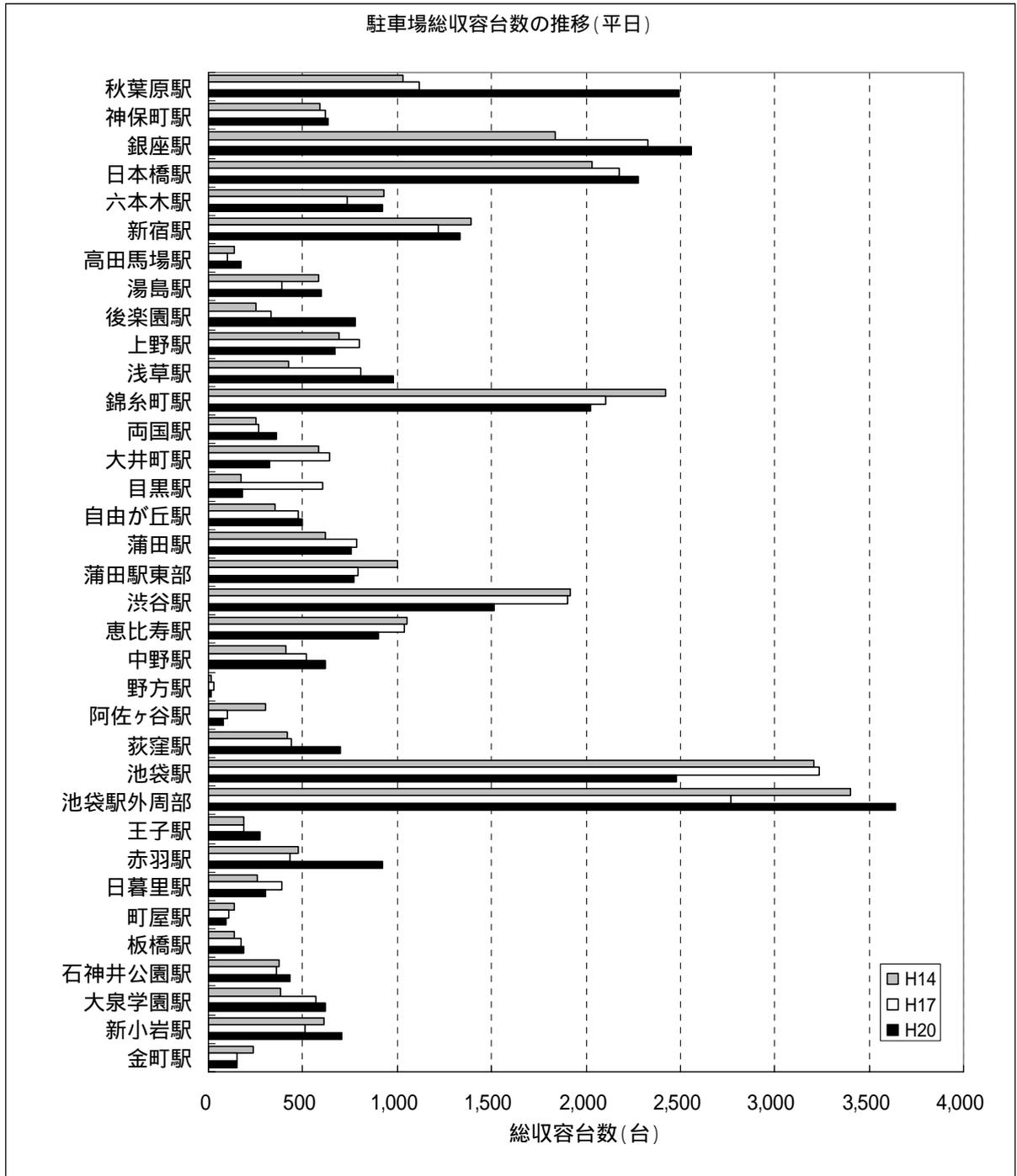


図 2 - 7 駐車場総収容台数の推移(平日)

休日

秋葉原駅は、平成 17 年度に比べて 1,000 台以上収容台数が増加しており、最も変化
 が大きい。
 逆に、500 台以上、収容台数が減少しているのは、池袋駅であり 700 台以上の収容台
 数減となっている。

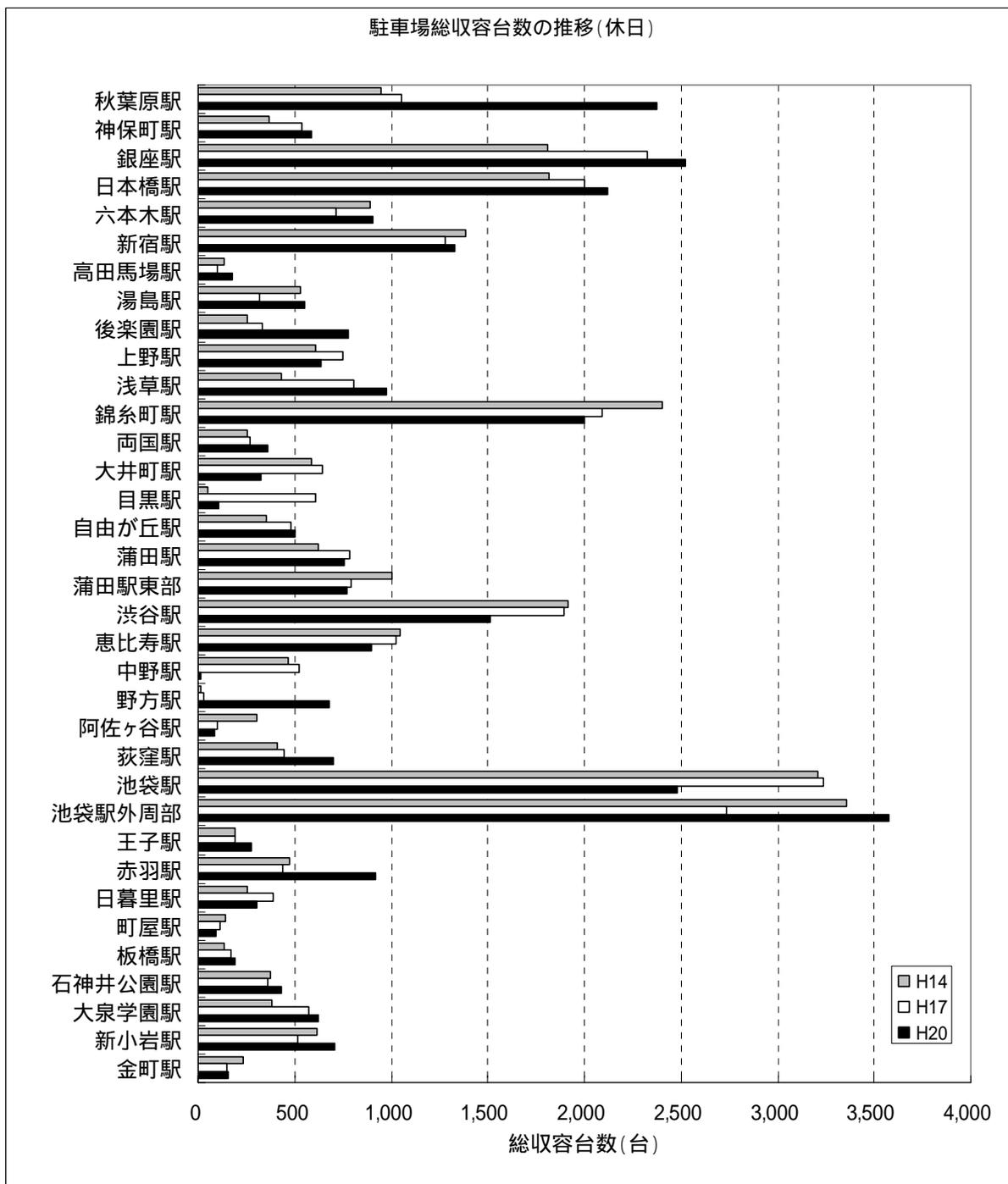


図 2 - 8 駐車場総収容台数の推移(休日)

2.2 路外駐車場の利用実態（四輪）

(1) 駐車場利用率

1) 地区別の実態

平日

上野駅・東陽町駅・木場駅・二子玉川駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・金町駅・船堀駅は、70%を超える高い利用率である。比較的、駐車場の整備量が少ない駅で利用率が高い。一方、恵比寿駅・荻窪駅・池袋駅外周部・日暮里駅・大山駅・北千住駅は、ピーク時にもかかわらず10～20%台の利用率である。

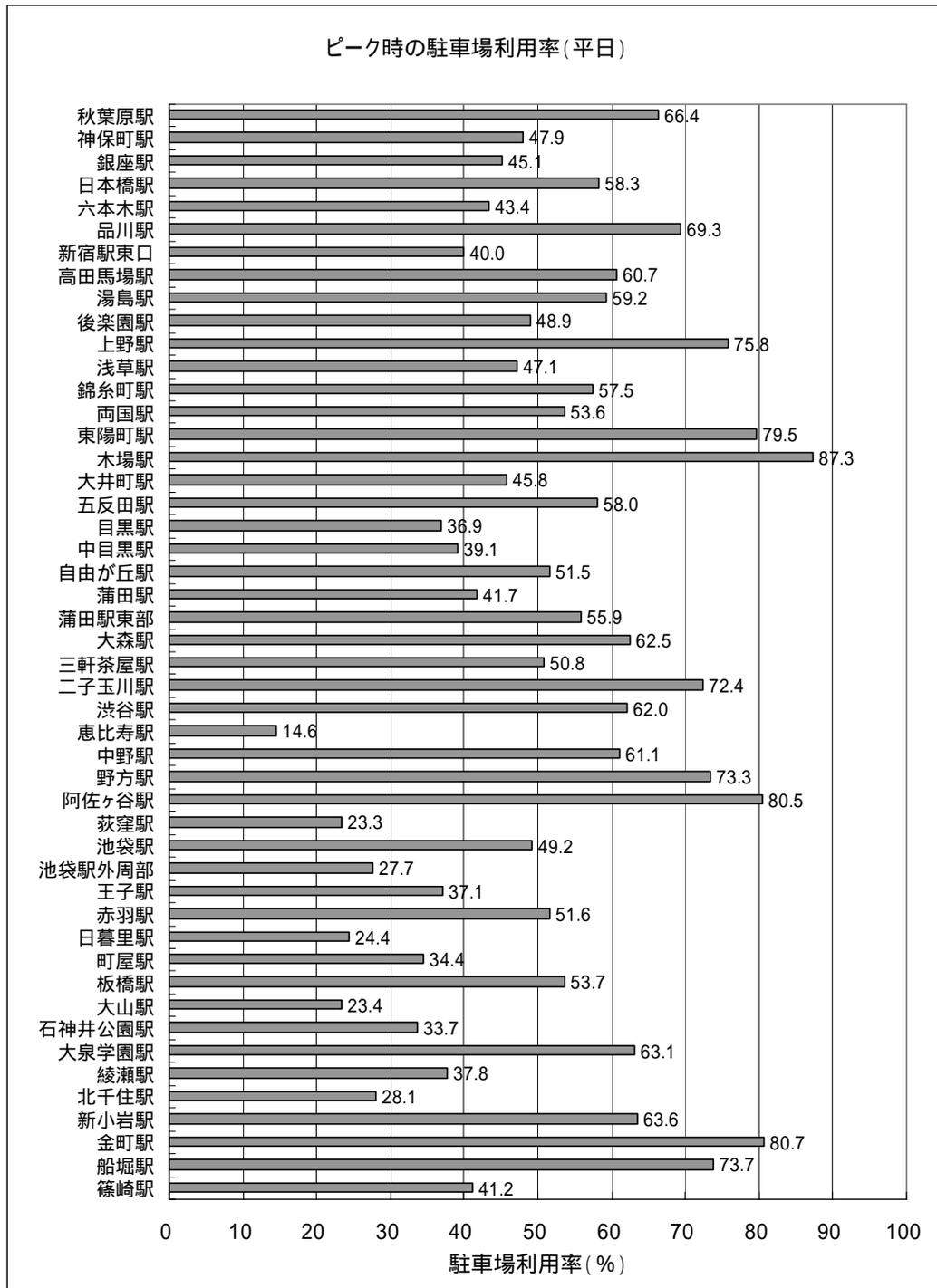


図 2 - 9 ピーク時の駐車場利用率(平日)

休日

銀座駅・上野駅・浅草駅・錦糸町駅・大井町駅・二子玉川駅・渋谷駅・阿佐ヶ谷駅では、70%を超える高い利用率である。特に、浅草駅では90%を超えている。一方、木場駅・恵比寿駅では、ピーク時にもかかわらず10%台の利用率である。ほとんどの地区で平日よりも高い利用率であるが、利用率の高い地区、低い地区の傾向は平日と異なっている。

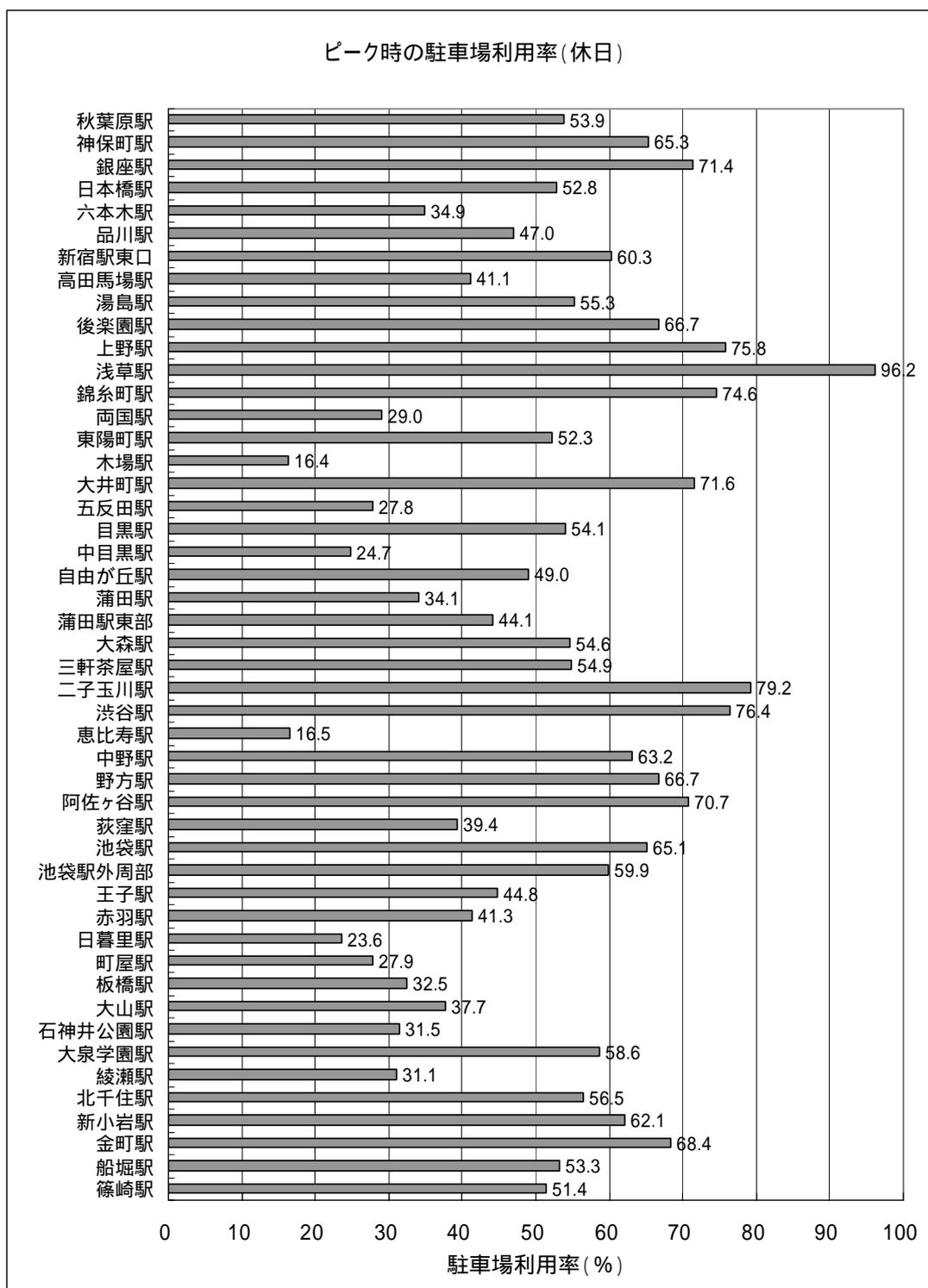


図 2 - 1 0 ピーク時の駐車場利用率(休日)

2) 過年度調査との比較

平日

秋葉原駅・銀座駅・上野駅・阿佐ヶ谷駅・大泉学園駅・新小岩駅は、平成 17 年度に比べ 20%以上ピーク時利用率が上昇している。

逆に、目黒駅・蒲田駅・荻窪駅・板橋駅・石神井公園駅は、平成 17 年度に比べ、ピーク時利用率が 20%以上低下している。

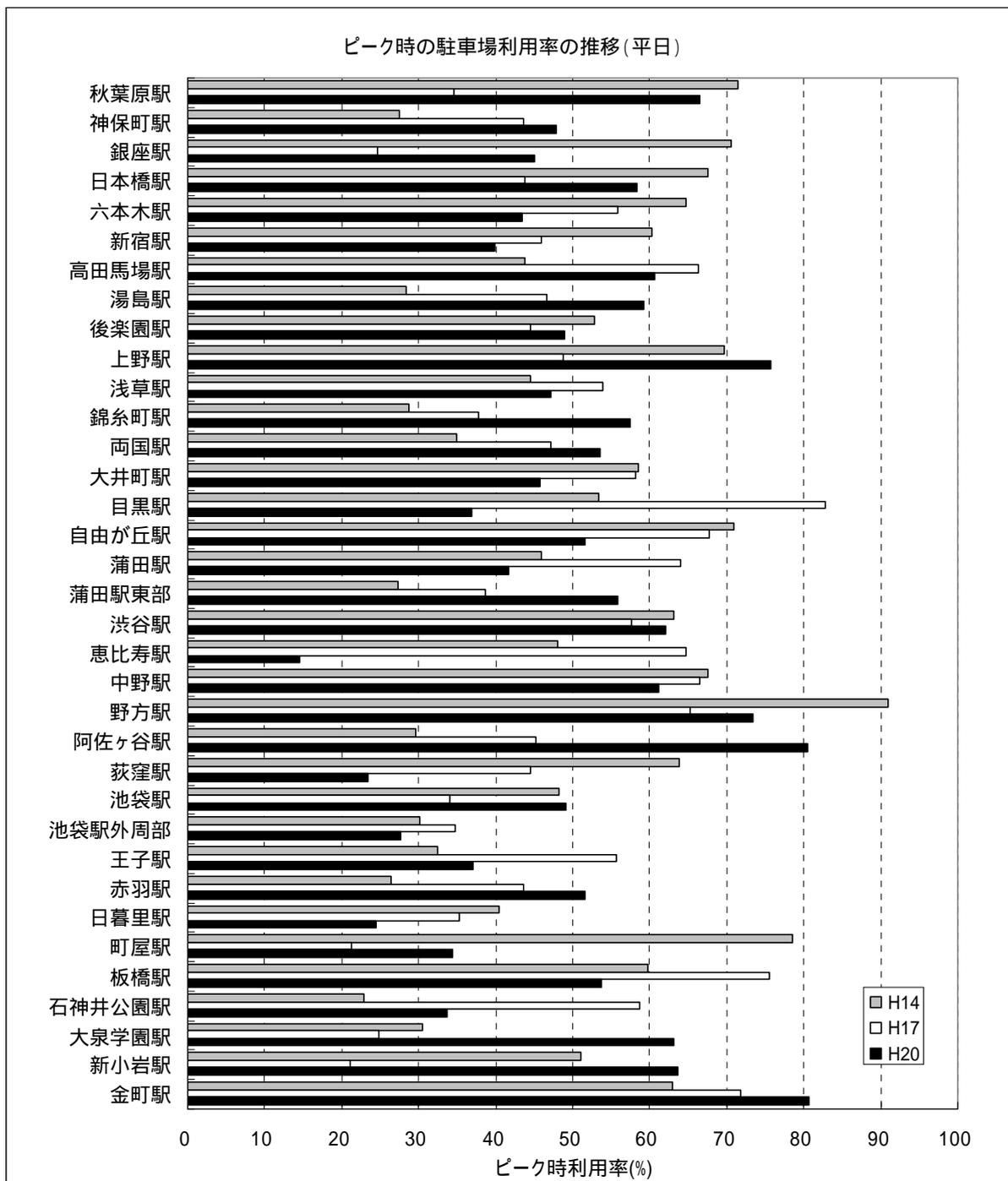


図 2-1 1 ピーク時の駐車場利用率の推移 (平日)

休日

銀座駅・阿佐ヶ谷駅は、平成 17 年度に比べ 20%以上ピーク時利用率が上昇している。逆に、新宿駅・高田馬場駅・湯島駅・後楽園駅・自由が丘駅・恵比寿駅・中野駅・荻窪駅・池袋駅・町屋駅・板橋駅では、平成 17 年度に比べ、ピーク時利用率が 20%以上低下している。

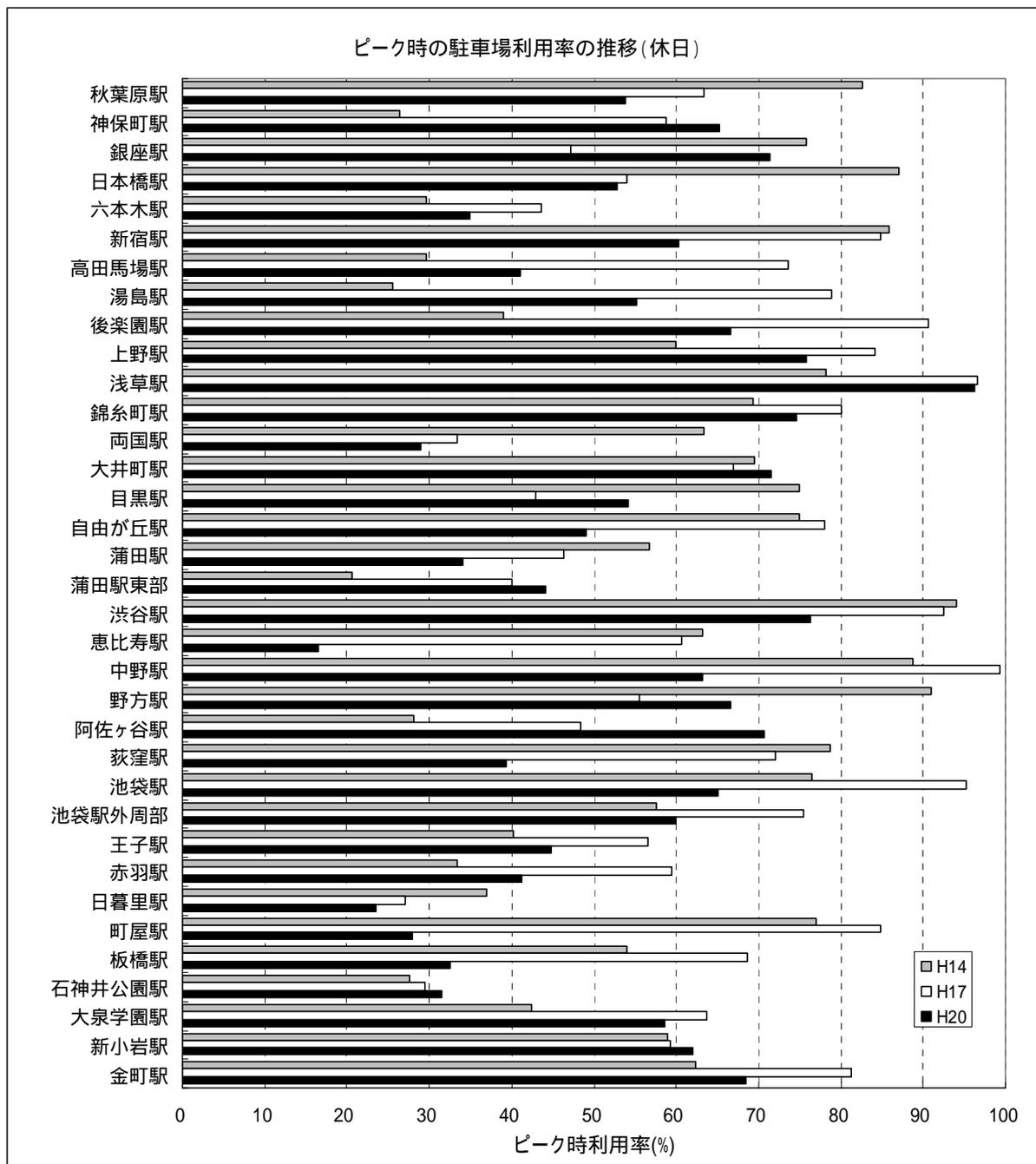


図 2 - 1 2 ピーク時の駐車場利用率の推移(休日)

(2) 駐車場利用台数

1) 地区別の実態

平日

秋葉原駅が最も多く、ピーク時の利用台数は1,600台を超えている。
 次いで、銀座駅・日本橋駅・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅などが多い。
 一方、野方駅・町屋駅は、駐車場利用台数が50台未満である。

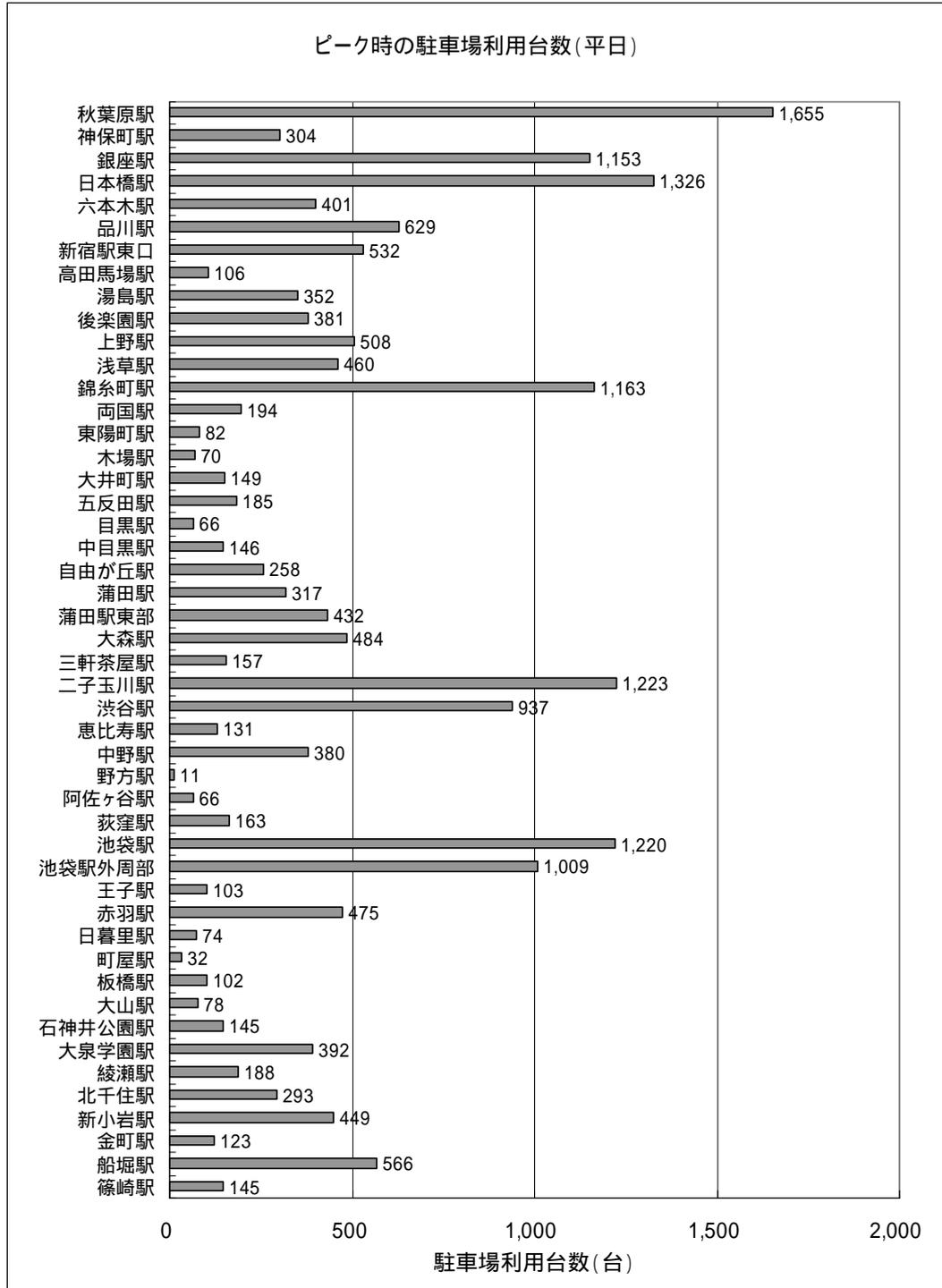


図 2-13 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

休日

池袋駅外周部が最も多く、ピーク時の利用台数は2,000台を超えている。
次いで、銀座駅・池袋駅・錦糸町駅などが多い。
一方、木場駅・野方駅・町屋駅は、駐車場利用台数が50台未満である。

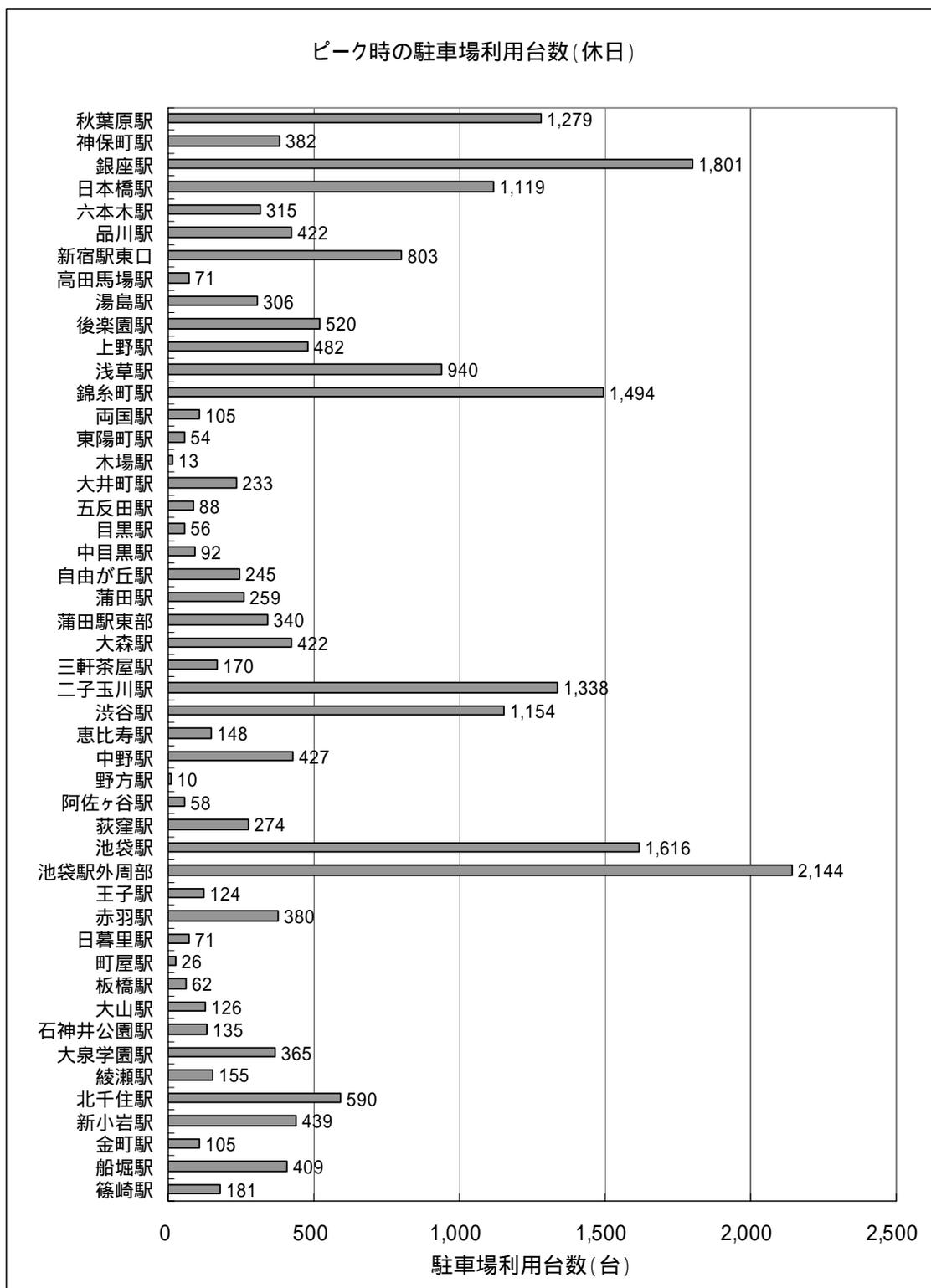


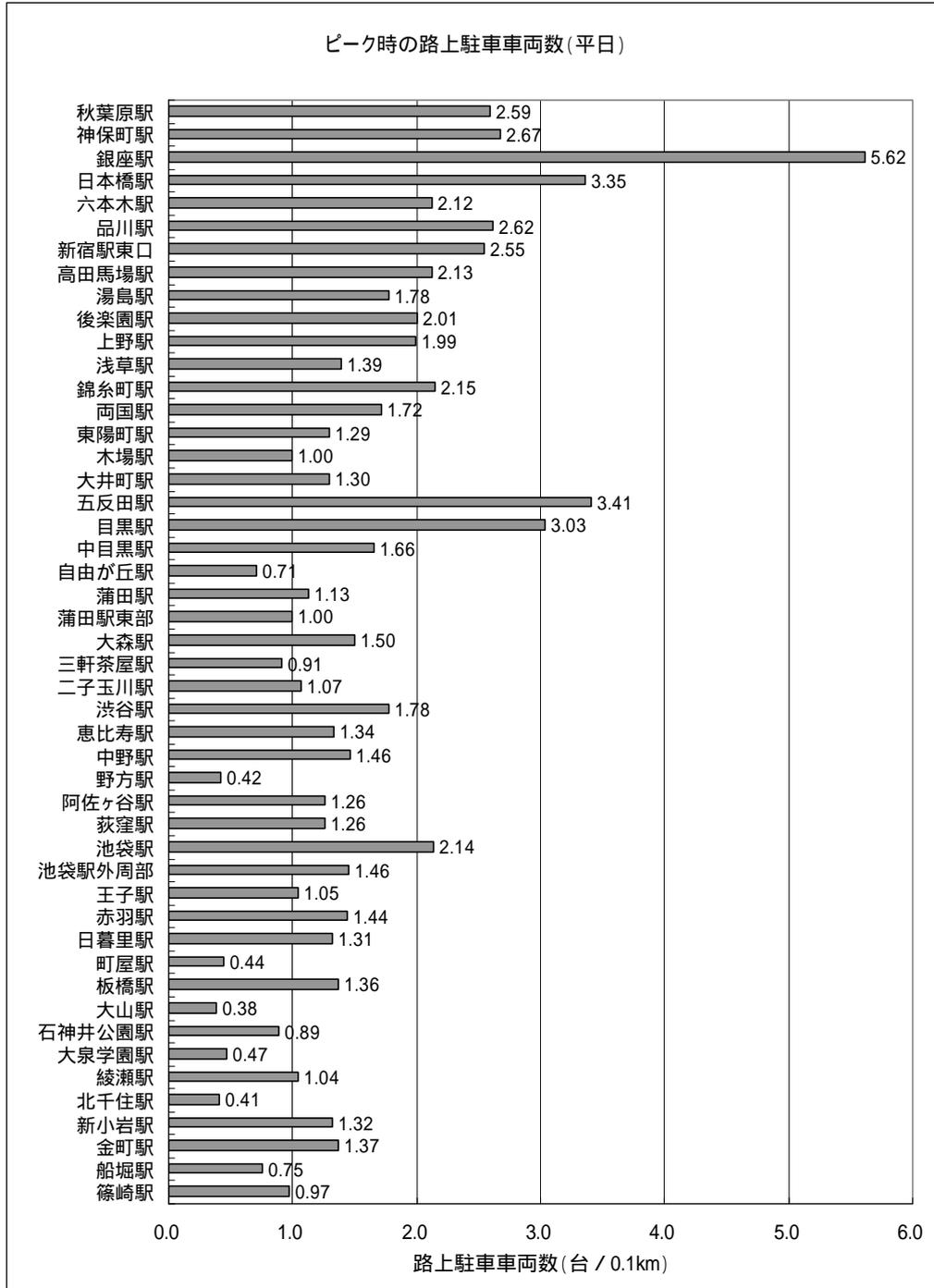
図 2 - 1 4 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

2.3 路上駐車の実態(四輪)

(1) 路上駐車車両数(台/0.1km)

平日

銀座駅が最も路上駐車割合が高く 5.62 台 / 0.1km であり、次いで五反田駅が 3.41 台 / 0.1km、日本橋駅が 3.35 台 / 0.1km である。
自由が丘駅・三軒茶屋駅・野方駅・町屋駅・大山駅・北千住駅・船堀駅・篠崎駅は路上駐車割合が低く、1.0 / 0.1km 以下である。

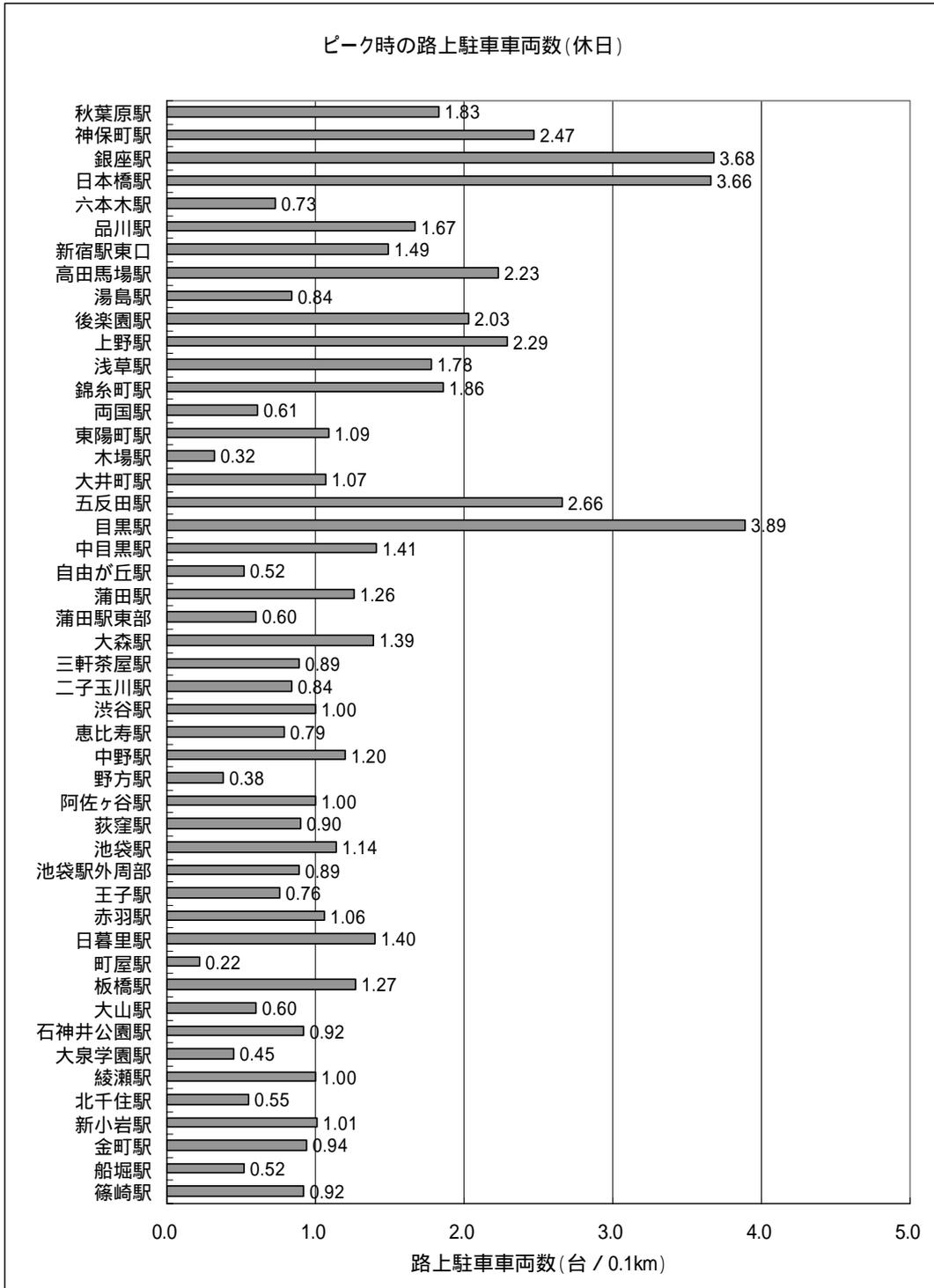


合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

図 2-15 ピーク時の路上駐車車両数(平日)

休日

目黒駅が最も路上駐車割合が高く 3.89 台 / 0.1km であり、次いで銀座駅が 3.68 台 / 0.1km、日本橋駅が 3.66 台 / 0.1km である。
木場駅・野方駅・町屋駅・大泉学園駅は路上駐車割合が低く、0.5 / 0.1km 以下である。
平日に比べ、休日は路上駐車が少なくなっている。



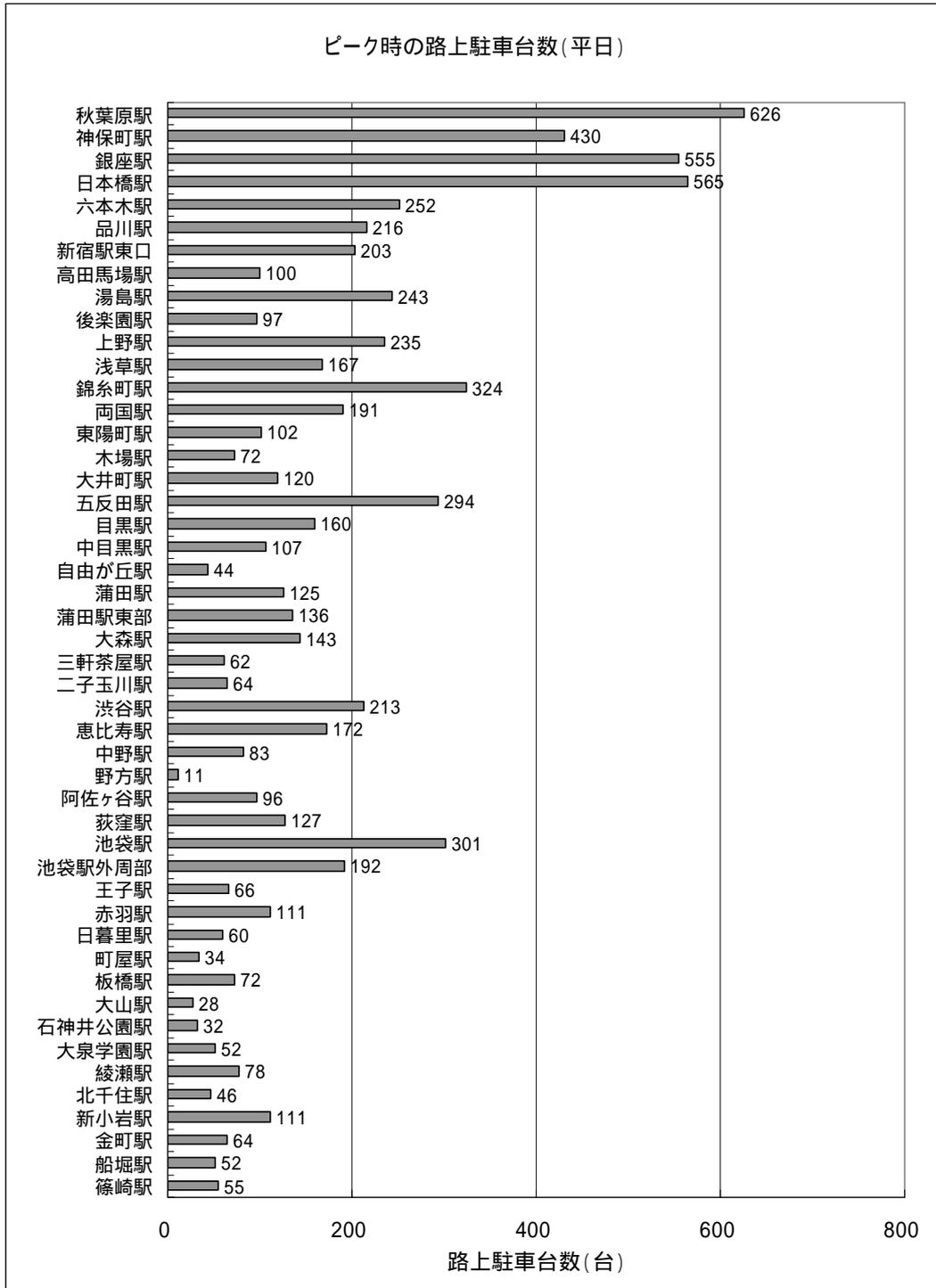
合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

図 2 - 1 6 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

(2) 路上駐車台数(台)

平日

秋葉原駅が最も路上駐車が多く 626 台であり、次いで日本橋駅が 565 台、銀座駅が 555 台である。
野方駅が最も路上駐車が少なく 11 台であり、自由が丘駅・町屋駅・石神井公園駅・北千住駅は 50 台未満である。

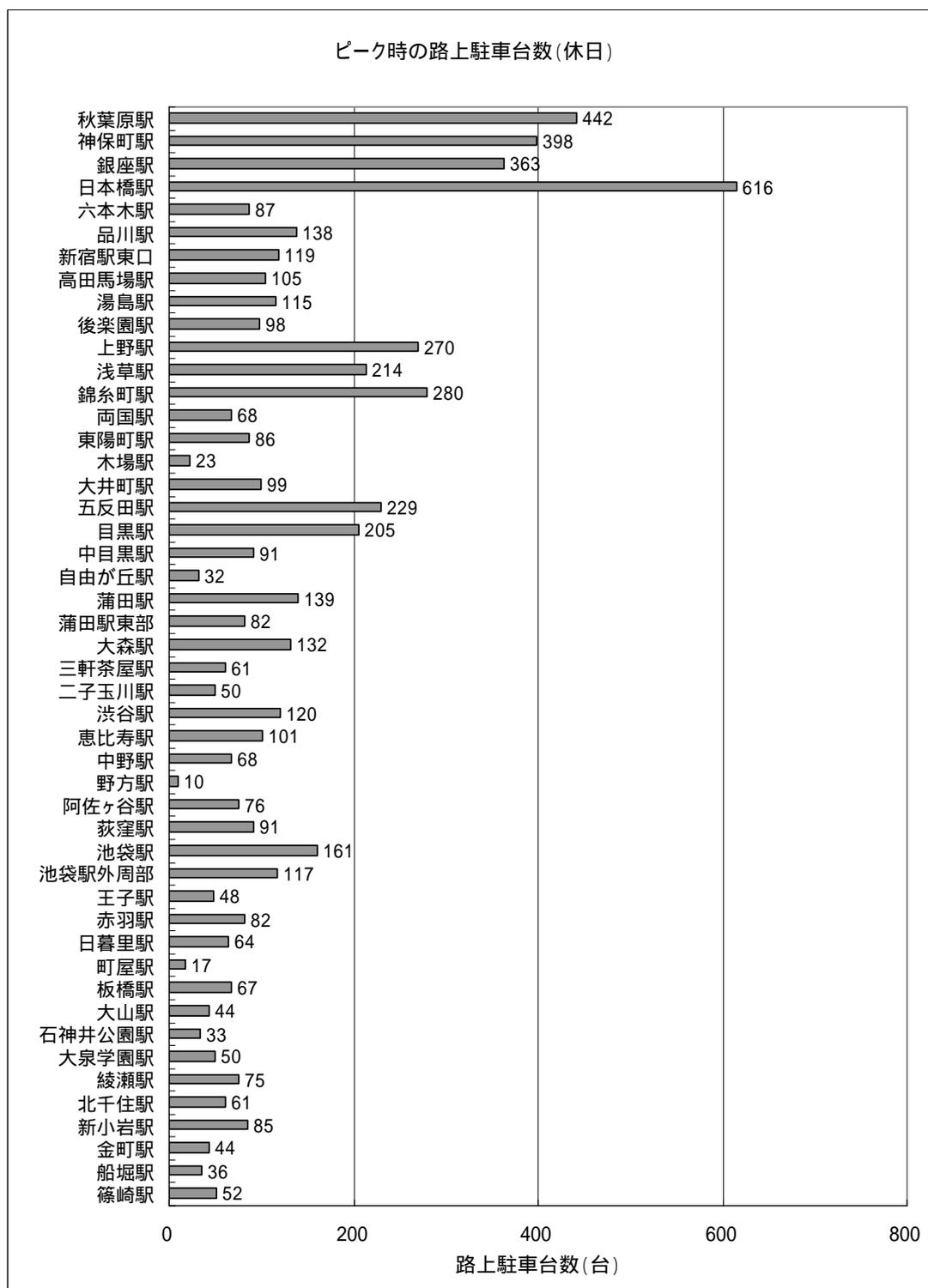


合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

図 2-17 ピーク時の路上駐車台数(平日)

休日

日本橋駅が最も路上駐車が616台であり、次いで秋葉原駅が442台である。野方駅が最も路上駐車が少なく10台であり、木場駅・自由が丘駅・野方駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・金町駅・船堀駅は50台未満である。



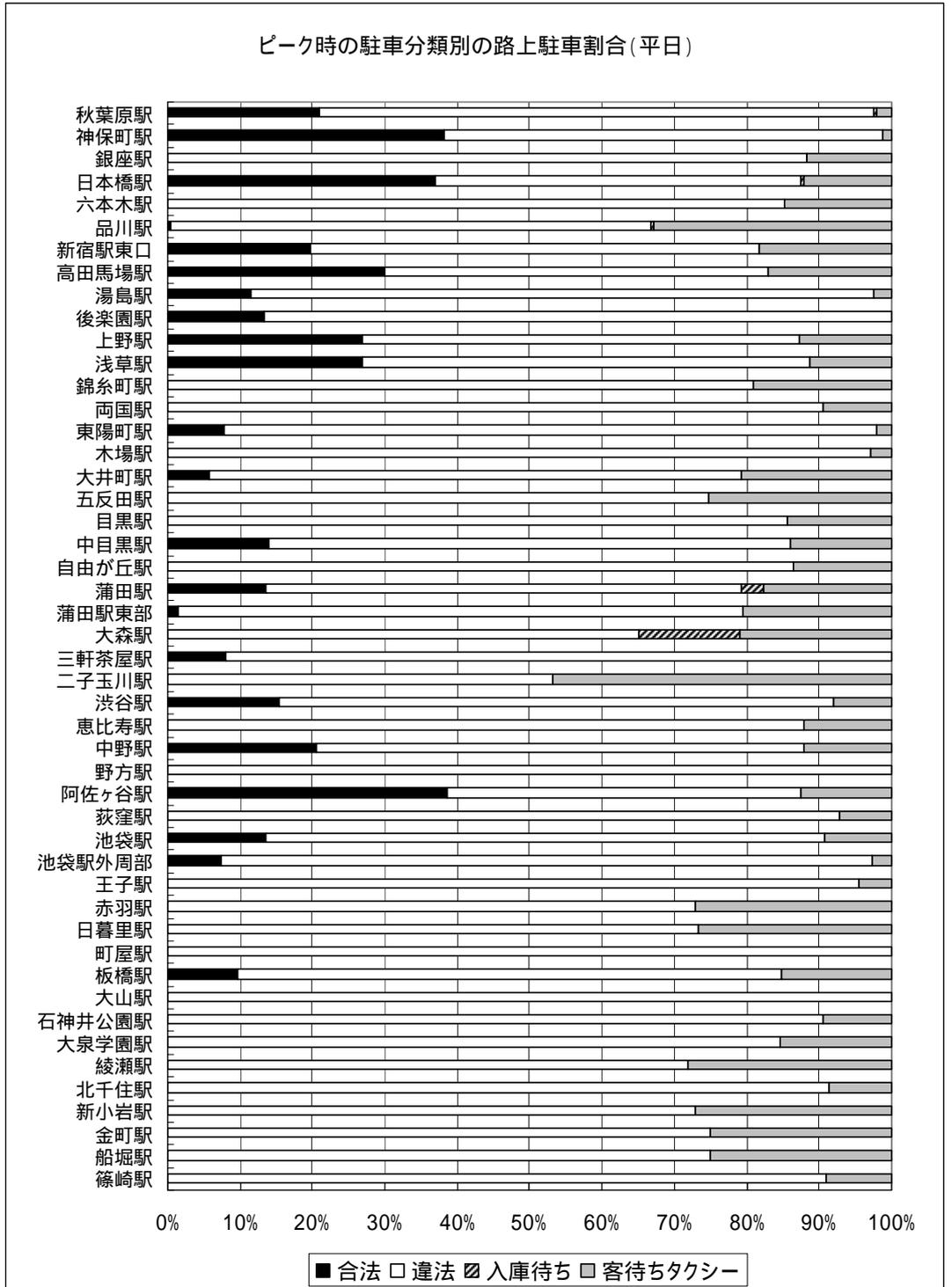
合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

図 2 - 1 8 ピーク時の路上駐車台数(休日)

(3) 駐車分類別の路上駐車割合

平日

各地区とも、違法駐車が大半を占めている。
 合法駐車が多い地区は、神保町駅・日本橋駅・高田馬場駅・阿佐ヶ谷駅であり、30%を超えている。
 客待ちタクシーが多い地区は、二子玉川駅・品川駅であり、30%を超えている。

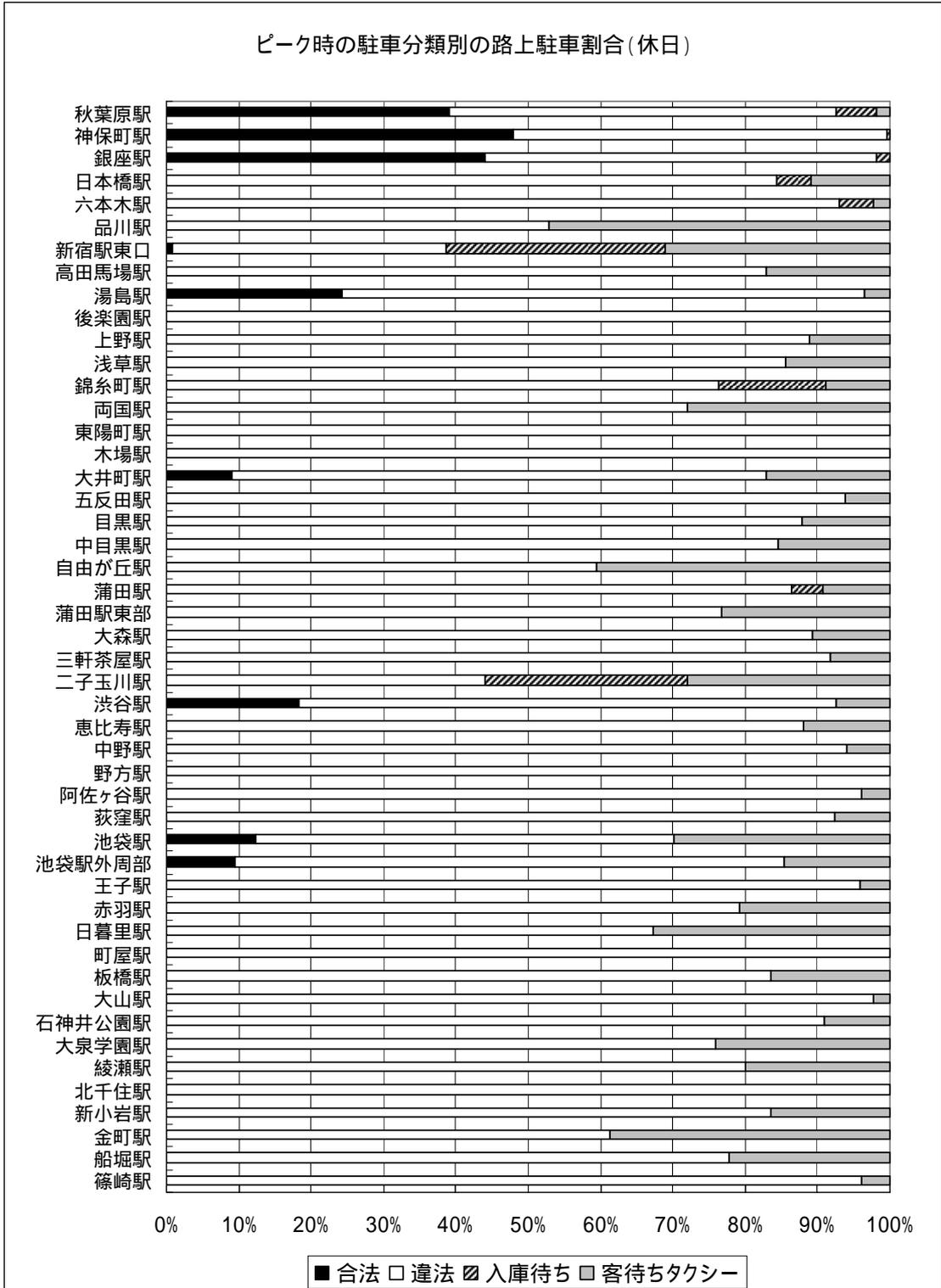


合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

図 2-19 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日)

休日

各地区とも違法駐車が大半を占めている。平日に比べて、合法駐車が減少しているのは、PT・PMが利用できない地区が増えるためと考えられる。合法駐車が多い地区は、秋葉原駅・神保町駅・銀座駅であり、約40%を占めている。客待ちタクシーが多い地区は、品川駅・自由が丘駅であり、約40%を占めている。



合法、違法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両を対象

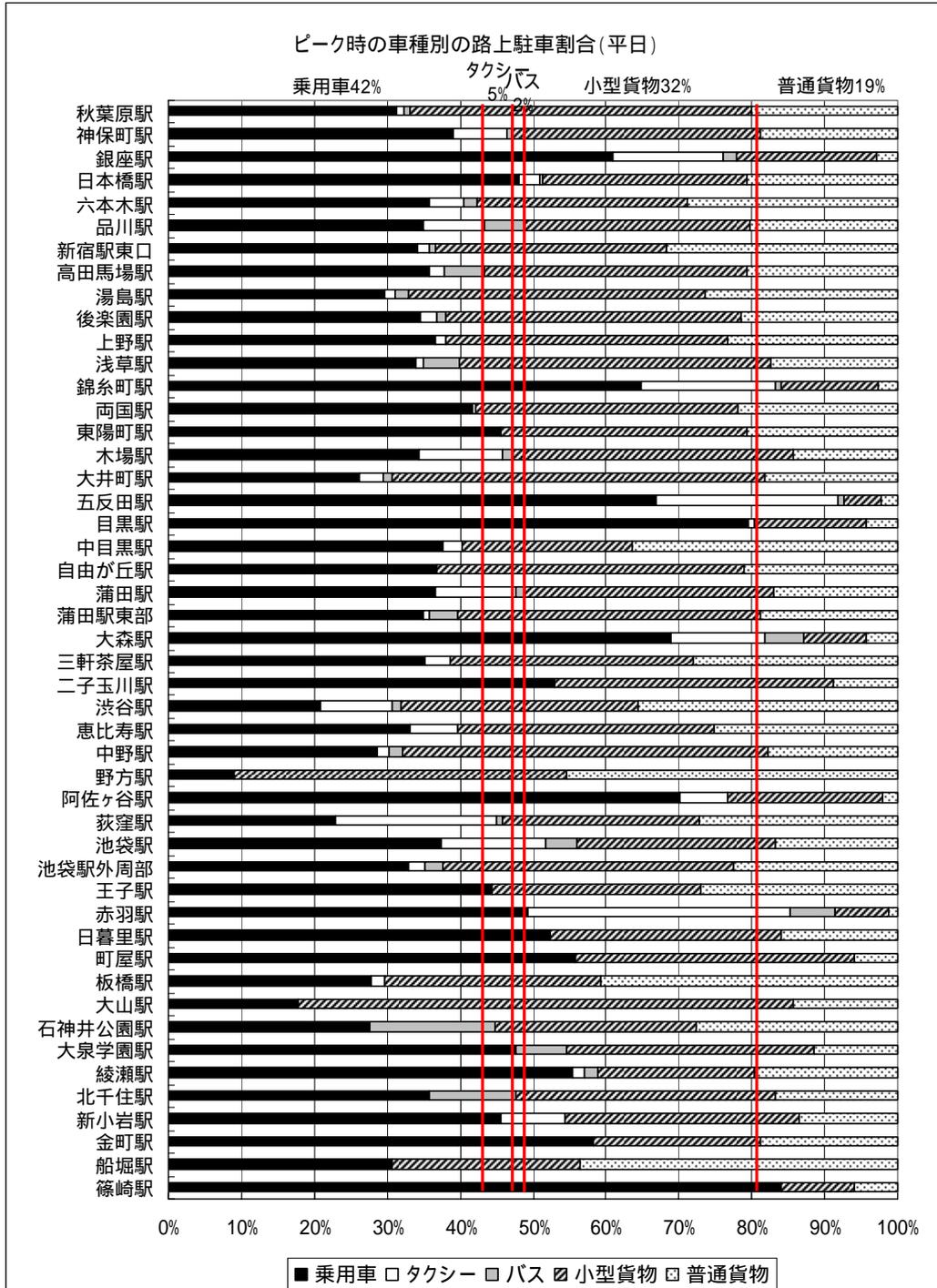
図 2-20 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

(4) 車種別の違法路上駐車割合

1) ピーク時の車種構成

平日

全体をみると、乗用車が約43%を占め、次いで小型貨物、普通貨物の順に多い。
乗用車が多い地区は、目黒駅・篠崎駅であり約80%以上を占めている。
貨物車類が多い地区は、秋葉原駅・新宿駅東口・湯島駅・後樂園駅・上野駅・大井町駅などであり、60%以上が貨物車類となっている。

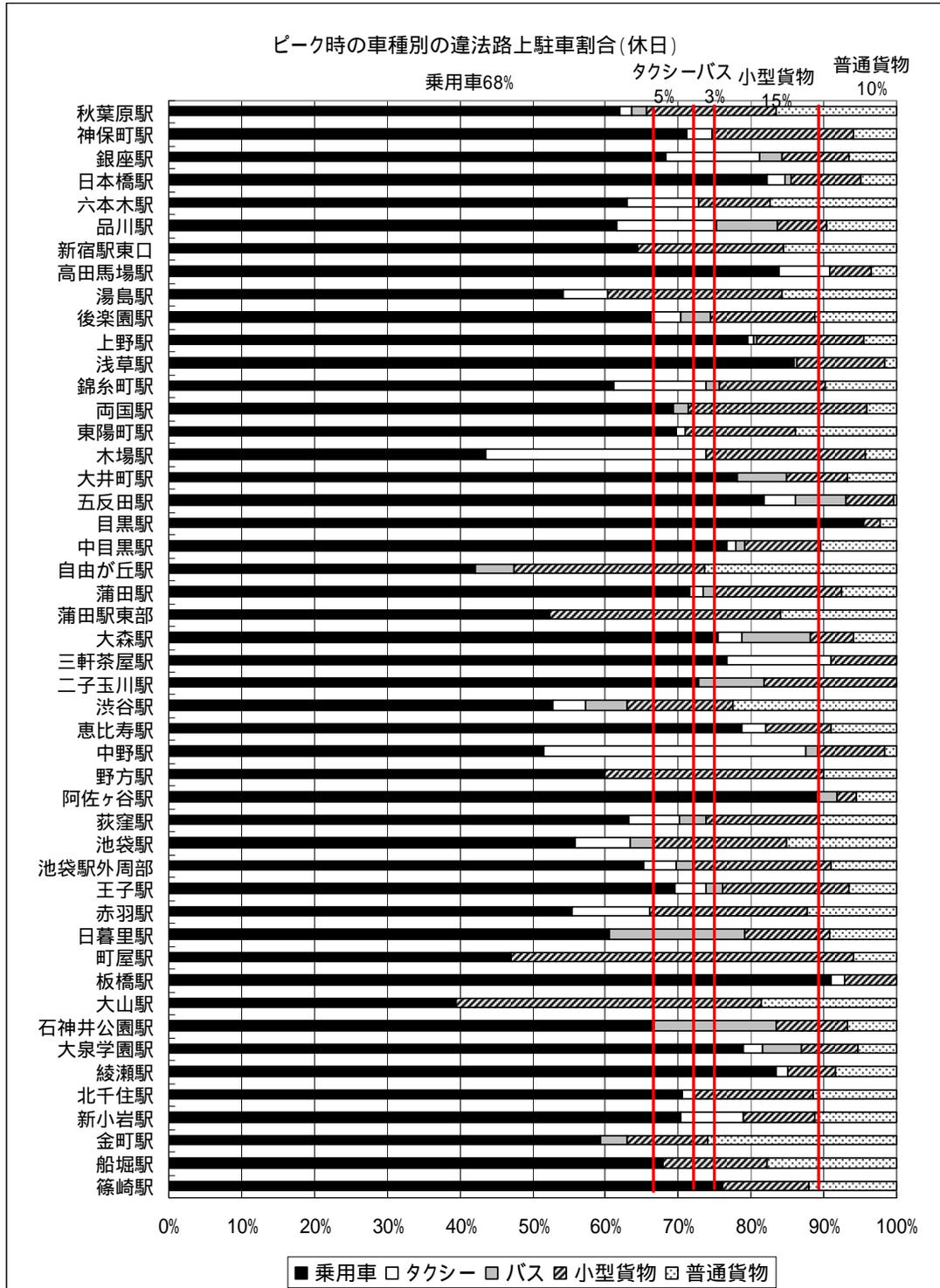


合法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを除く、違法路上駐車のみを対象

図 2-21 ピーク時の車種別の違法路上駐車割合(平日)

休日

全体をみると、ほとんどの地区で乗用車が60%以上を占め、平日と比べても多い。乗用車が多い地区は、日本橋駅・高田馬場駅・浅草駅・目黒駅・阿佐ヶ谷駅・板橋駅等であり、約80%以上を占めている。逆に、乗用車が少ない地区は、木場駅・自由が丘駅・大山駅であり、約40%に留まる。



合法、入庫待ち車両、タクシー乗り場の客待ちタクシーを除く、違法路上駐車のみを対象

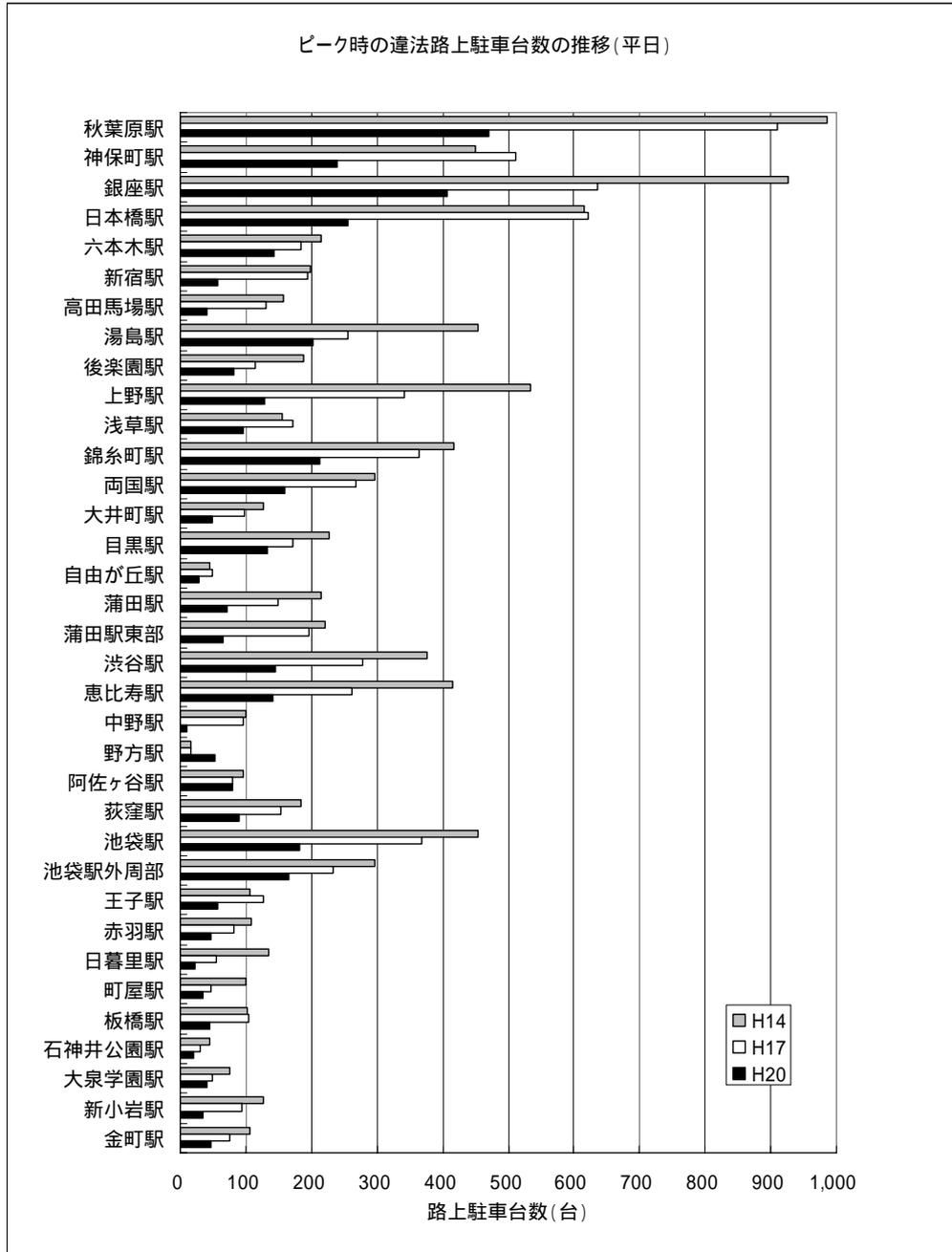
図 2 - 2 2 ピーク時の車種別の違法路上駐車割合(休日)

(5) 過年度調査結果との比較

1) 違法路上駐車台数の推移

平日

平成 20 年度と平成 17 年度を比較すると、100 台以上、路上駐車が減少している地区は銀座駅 (292 台) 湯島駅 (199 台) 上野駅 (192 台) 恵比寿駅 (154 台) となっている。
ほとんどの地区で、平成 17 年度に比べ平成 20 年度の路上駐車が減少しており、放置車両確認事務の民間委託などによる取締り方法の変更等の影響が考えられる。

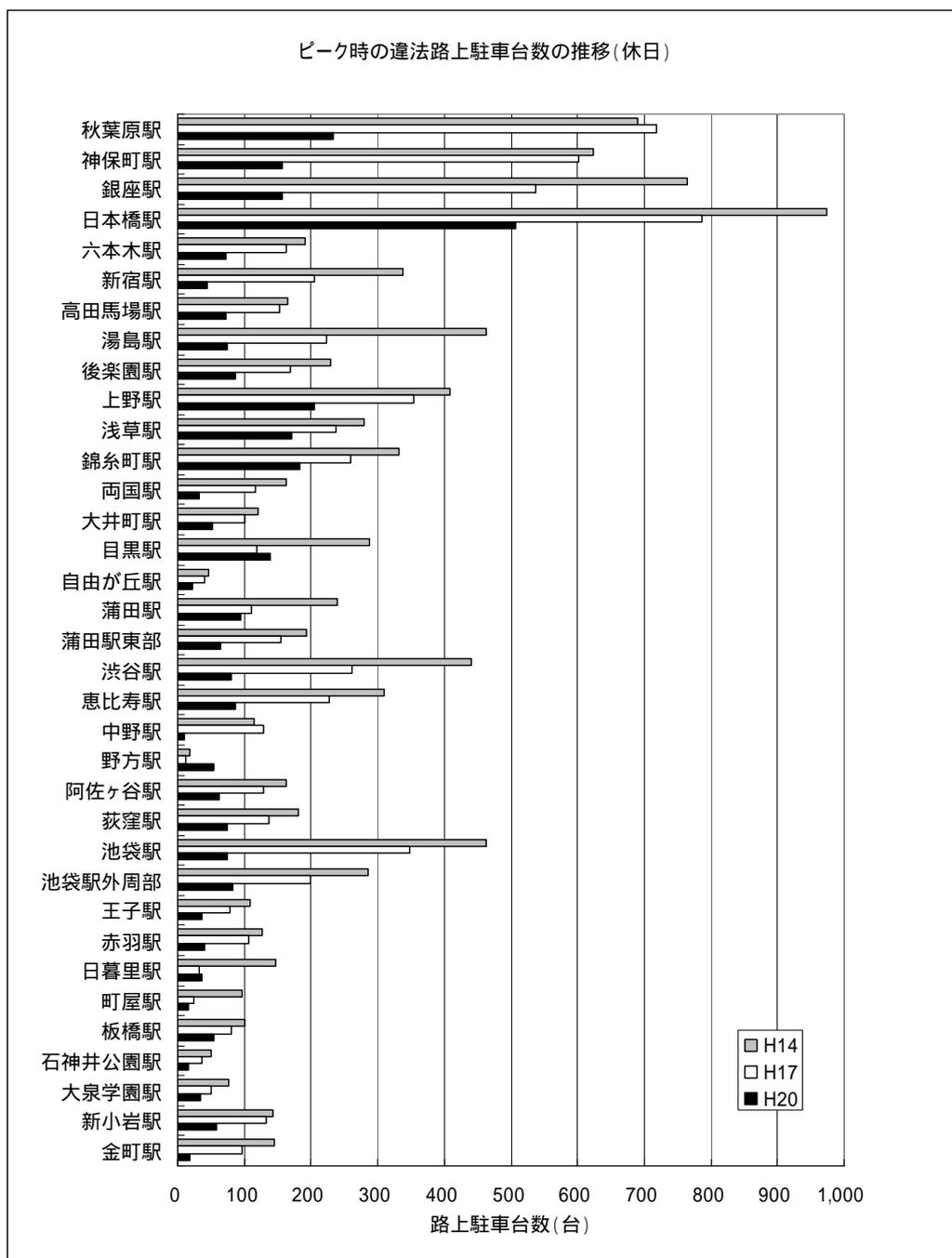


違法路上駐車のうち乗用車、小型貨物、普通貨物のみを対象

図 2 - 2 3 ピーク時の違法路上駐車台数の推移 (平日)

休日

平成 20 年度と平成 17 年度を比較すると、200 台以上、路上駐車が減少している地区は秋葉原駅（484 台） 神保町駅（445 台） 銀座駅（382 台） 日本橋駅（279 台） 池袋駅（274 台）となっている。
ほとんどの地区で、平成 17 年度に比べ平成 20 年度の路上駐車が減少している。特に、12 地区（35 地区中）で 100 台以上の路上駐車台数の減少となっており、放置車両確認事務の民間委託などによる取締りの強化等の影響が考えられる。



違法路上駐車のうち乗用車、小型貨物、普通貨物のみを対象

図 2 - 2 4 ピーク時の違法路上駐車台数の推移（休日）

2) 総路上駐車台数(ピーク時)の変化(H20/H17)

平日

平成20年度と平成17年度を比較すると、全地区平均で約58%と路上駐車は4割減少している。

車種別に見ると、乗用車は全地区平均で半減しているが、小型貨物は4割減、普通貨物は2割減に留まっており、貨物車類は乗用車に比べ減少割合が低い。

表 2-3 総路上駐車台数の変化(平日:H20/H17)

平日	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	30.6	71.4	80.0	66.4	92.3	50.8
神保町駅	42.3	158.3	100.0	41.8	86.0	49.7
銀座駅	51.9	76.3	900.0	110.6	60.9	62.7
日本橋駅	43.2	30.8	20.0	37.2	66.3	43.7
六本木駅	51.3	20.0	200.0	563.6	1,550.0	99.1
品川駅	102.0	92.3	-	100.0	65.9	95.3
新宿駅東口	43.4	15.4	25.0	41.2	72.7	47.0
高田馬場駅	40.4	50.0	-	30.6	50.0	39.8
湯島駅	48.8	150.0	133.3	104.9	79.7	74.1
後楽園駅	93.5	40.0	-	60.7	64.3	70.0
上野駅	25.4	22.2	0.0	37.9	100.0	36.1
浅草駅	43.2	12.5	500.0	51.8	100.0	53.4
錦糸町駅	56.5	177.8	33.3	64.8	77.8	66.0
両国駅	56.3	25.0	-	55.9	135.7	63.8
東陽町駅	55.3	0.0	-	72.1	51.4	57.5
木場駅	49.0	160.0	100.0	62.8	71.4	62.5
大井町駅	46.9	150.0	50.0	95.7	51.6	67.2
五反田駅	91.3	785.7	100.0	16.4	22.7	84.9
目黒駅	97.3	100.0	0.0	33.3	26.1	66.2
中目黒駅	43.3	-	-	41.9	164.7	60.6
自由が丘駅	51.9	-	0.0	53.3	72.7	54.3
蒲田駅	54.5	225.0	-	43.1	46.7	53.2
蒲田駅東部	36.3	-	100.0	97.8	40.0	52.7
大森駅	98.5	133.3	-	14.8	21.1	63.3
三軒茶屋駅	23.8	-	-	1,900.0	160.0	60.0
渋谷駅	21.1	200.0	66.7	52.5	113.7	50.3
恵比寿駅	25.3	-	-	212.0	97.4	57.6
中野駅	44.4	16.7	16.7	65.1	58.8	51.9
野方駅	12.5	-	-	50.0	250.0	55.0
阿佐ヶ谷駅	71.7	300.0	0.0	47.6	7.7	57.3
荻窪駅	45.0	104.0	20.0	39.5	123.1	59.9
池袋駅	60.8	412.5	62.5	47.0	42.9	59.2
池袋駅外周部	74.0	57.1	-	65.1	76.5	71.8
王子駅	57.1	0.0	0.0	31.6	81.0	46.7
赤羽駅	70.2	322.2	500.0	37.5	11.1	88.0
日暮里駅	45.1	0.0	0.0	73.7	100.0	52.4
町屋駅	146.2	0.0	-	50.0	22.2	68.0
板橋駅	26.8	33.3	-	41.0	244.4	50.5
大山駅	20.8	0.0	-	40.4	20.0	29.2
石神井公園駅	50.0	-	71.4	42.1	100.0	58.0
大泉学園駅	70.0	-	150.0	55.6	50.0	63.8
綾瀬駅	43.1	-	33.3	42.9	73.3	47.5
新小岩駅	46.8	-	0.0	236.4	220.0	82.7
金町駅	57.1	0.0	0.0	52.4	180.0	61.5
船堀駅	9.3	-	-	58.8	170.0	25.0
篠崎駅	120.0	-	-	23.8	23.1	72.5
合計	48.2	106.2	84.1	58.0	79.3	57.9

*H17年値を100としている。-は平成20年値が0

休日

平成 20 年度と平成 17 年度を比較すると、全地区平均で約 51%と路上駐車は半減しており、平日に比べ減少が大きい。

車種別に見ると、乗用車は全地区平均で 44%と半減以上となっているが、小型貨物は 36%減、普通貨物は 5%増となっており、乗用車類の減少が顕著となっている。

表 2 - 4 総路上駐車台数の変化 (休日 : H20/H17)

休日	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	24.2	400.0	-	52.5	114.7	32.8
神保町駅	27.1	77.8	-	58.8	109.1	32.7
銀座駅	26.4	312.5	600.0	46.2	81.3	34.3
日本橋駅	64.9	18.5	62.5	48.5	100.0	60.5
六本木駅	52.0	160.0	0.0	27.6	70.0	52.3
品川駅	86.5	-	300.0	500.0	175.0	123.7
新宿駅東口	12.4	-	0.0	150.0	77.8	17.9
高田馬場駅	46.8	300.0	0.0	100.0	100.0	52.1
湯島駅	29.6	100.0	0.0	22.5	130.0	31.7
後楽園駅	40.6	400.0	-	82.4	110.0	52.1
上野駅	59.7	200.0	-	112.9	275.0	67.4
浅草駅	80.5	0.0	100.0	57.9	60.0	74.1
錦糸町駅	60.9	77.1	-	79.5	95.5	68.8
両国駅	36.6	0.0	100.0	57.1	66.7	39.8
東陽町駅	81.1	14.3	-	433.3	600.0	100.0
木場駅	31.3	350.0	-	166.7	12.5	51.1
大井町駅	62.6	0.0	250.0	100.0	125.0	69.5
五反田駅	69.0	37.5	750.0	66.7	16.7	69.8
目黒駅	119.4	-	0.0	200.0	-	121.6
中目黒駅	69.4	100.0	-	133.3	133.3	78.6
自由が丘駅	34.8	-	-	50.0	125.0	51.4
蒲田駅	84.3	100.0	-	525.0	180.0	106.2
蒲田駅東部	25.2	0.0	0.0	64.5	142.9	35.4
大森駅	48.9	66.7	366.7	33.3	140.0	54.4
三軒茶屋駅	59.7	400.0	-	100.0	0.0	60.9
渋谷駅	20.4	-	250.0	61.9	181.8	33.7
恵比寿駅	31.8	150.0	-	44.4	160.0	36.3
中野駅	30.0	-	50.0	85.7	9.1	49.2
野方駅	60.0	-	-	150.0	50.0	71.4
阿佐ヶ谷駅	67.0	0.0	-	8.7	50.0	56.2
荻窪駅	45.3	-	300.0	162.5	75.0	60.9
池袋駅	17.0	175.0	27.3	53.1	116.7	25.5
池袋駅外周部	29.3	80.0	100.0	121.4	160.0	39.7
王子駅	49.2	40.0	100.0	66.7	50.0	51.7
赤羽駅	43.4	116.7	0.0	93.3	88.9	56.5
日暮里駅	51.0	-	200.0	41.7	200.0	62.3
町屋駅	26.7	-	-	-	100.0	54.8
板橋駅	66.2	100.0	-	36.4	0.0	58.9
大山駅	39.5	0.0	0.0	450.0	133.3	78.2
石神井公園駅	76.9	-	71.4	75.0	200.0	78.9
大泉学園駅	66.7	-	100.0	42.9	-	70.4
綾瀬駅	44.6	-	-	22.2	166.7	45.1
新小岩駅	48.1	35.3	0.0	77.8	400.0	51.4
金町駅	25.4	0.0	11.1	37.5	175.0	31.4
船堀駅	30.6	0.0	0.0	57.1	500.0	37.8
篠崎駅	51.4	-	-	60.0	120.0	56.2
合計	44.5	86.3	108.6	63.6	105.5	50.6

*H17年値を100としている。-は平成20年値が0

3) 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

平日は時間帯による変動が大きい。13時・15時台は小型貨物が多いが、その他の時間帯では乗用車が多い。また、21時台ではタクシーも約20%を占めている。休日は時間帯による変動が小さく、ほとんどの時間帯で乗用車が約70%を占めている。その他、貨物車類は13時台が最も多く、タクシーは21時台に最も多い。

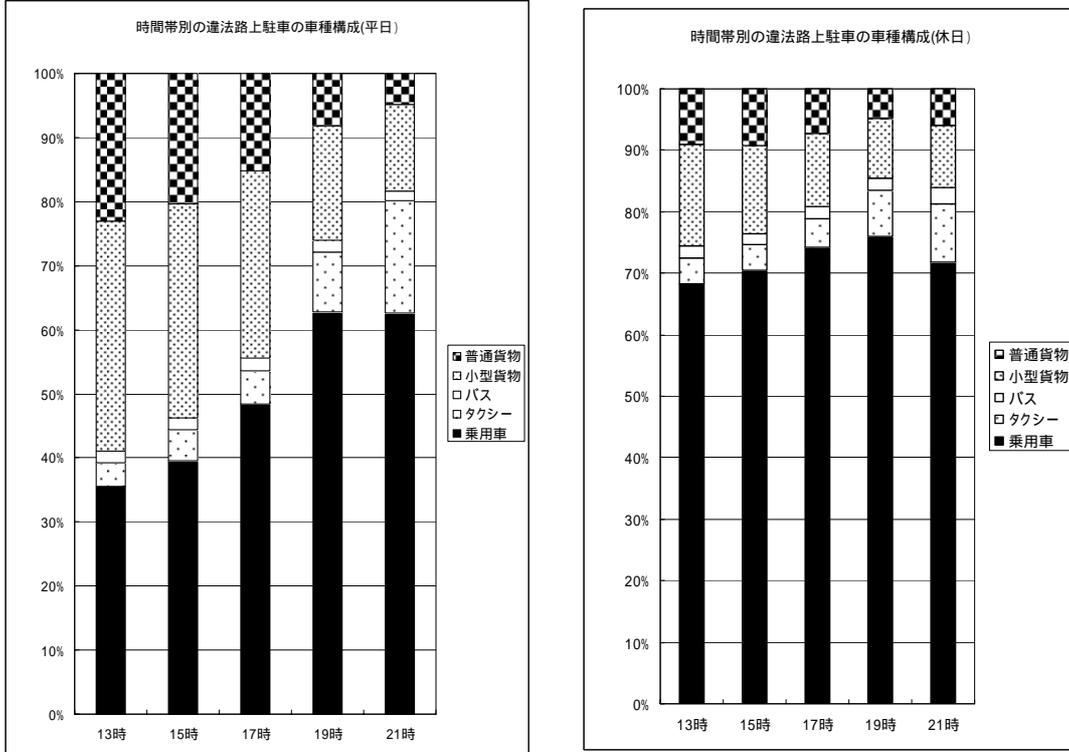
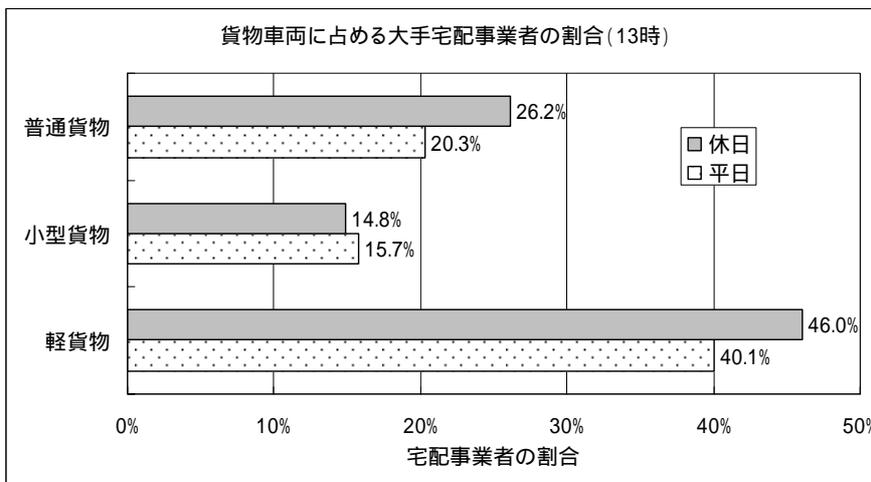


図 2 - 2 5 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

4) 貨物車両に占める大手宅配業者の割合

貨物車両の占める割合が最も高い13時を対象にすると、軽貨物では平日で約46%、休日で約40%と高くなっている。また、小型貨物でも15%前後となっており大手事業者の占める割合が高くなっている。



大手宅配業者(ヤマト運輸、佐川急便、日本通運、郵便事業、福山通運、西濃運輸)

図 2 - 2 6 貨物車両に占める大手宅配事業者の割合

(6) 駐車時間

1) 平均駐車時間

休日の上野駅を除き、平均駐車時間はほぼ 30 分以下となっている。
上野駅・蒲田駅を除き平日・休日の差は小さいが、上野駅・蒲田駅ともに休日の平均
駐車時間が長くなっている。

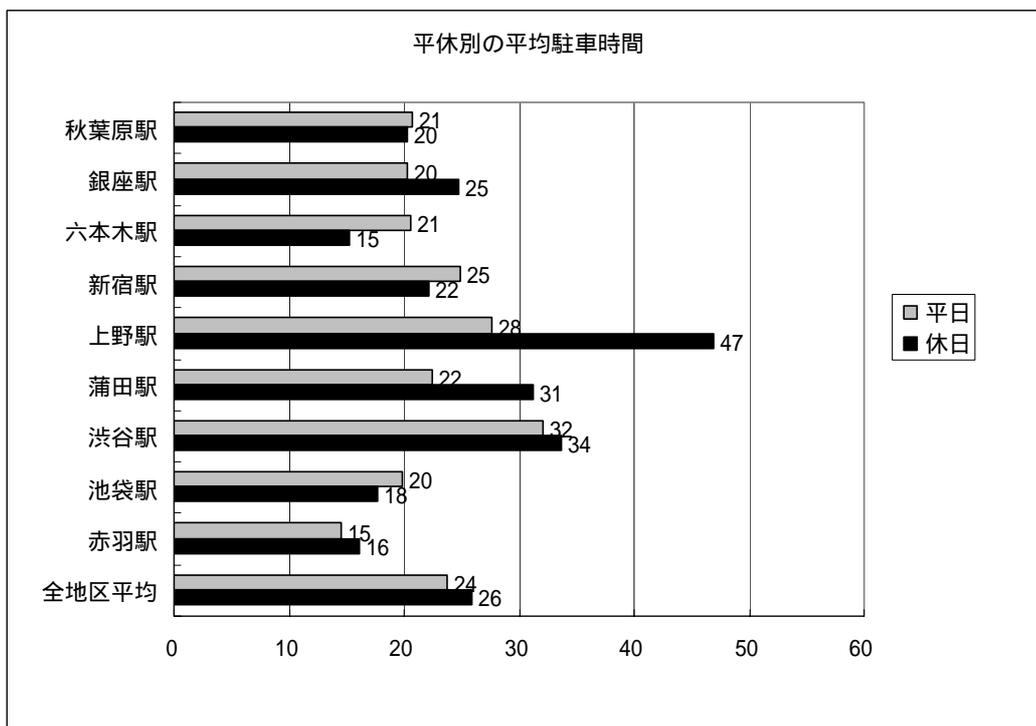


図 2 - 2 7 平均駐車時間 (平日・休日)

2) 時間帯別の駐車時間

【平日】

全地区平均では、全ての時間帯で 20～30 分の間で推移している。
 赤羽駅は、全時間帯ともに駐車時間が短く 15・16 時台では約 10 分となっている。
 逆に、蒲田駅の 18 時台は突出して駐車時間が長く 70 分の駐車時間となっている。
 平均して駐車時間の長い地区は渋谷駅・上野駅となっている。

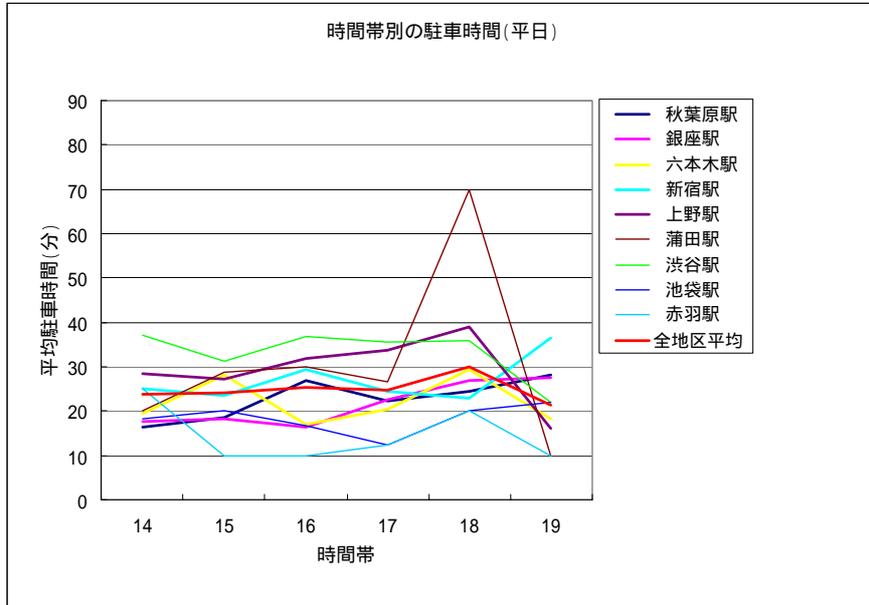


図 2-28 時間帯別の駐車時間（平日）

【休日】

全地区平均では、全ての時間帯で 20～30 分の間で推移している。
 蒲田駅の 14 時台、上野駅の 16 時台でそれぞれ約 65 分、約 75 分といった 1 時間以上の駐車時間が見られるが、その他の駅では 1 時間を越える駐車時間とはなっていない。
 赤羽駅・六本木駅では平均して概ね 20 分以下と駐車時間が短い。

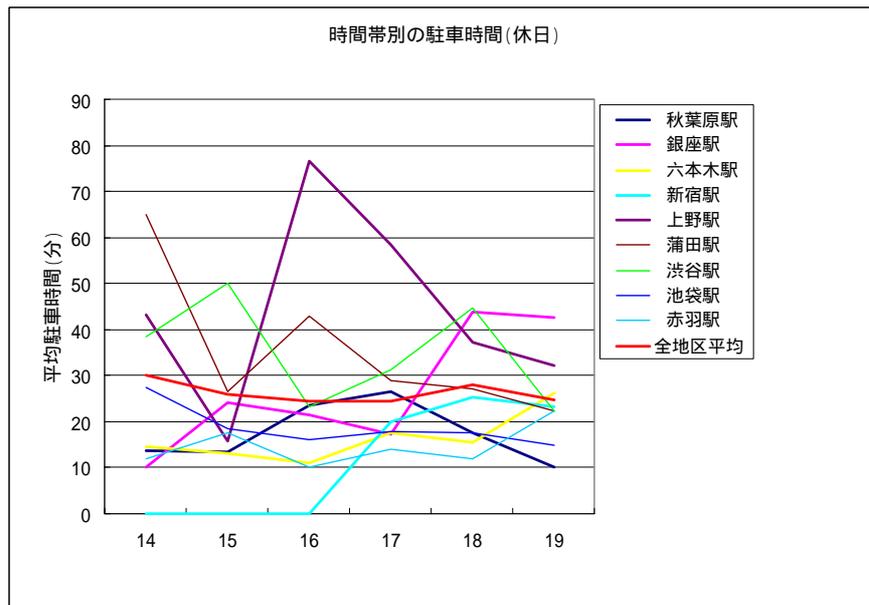


図 2-29 時間帯別の駐車時間（休日）

3) 車種別の駐車時間

【平日】

全地区平均では、車種別の駐車時間の差は小さい。バスの駐車時間が若干長くなっているが、新宿地区のデータが影響していることが考えられる。
六本木駅では乗用車の駐車時間が他車種より長くなっているが、その他の地区では小型貨物・普通貨物の貨物車類の方が、駐車時間は長い。

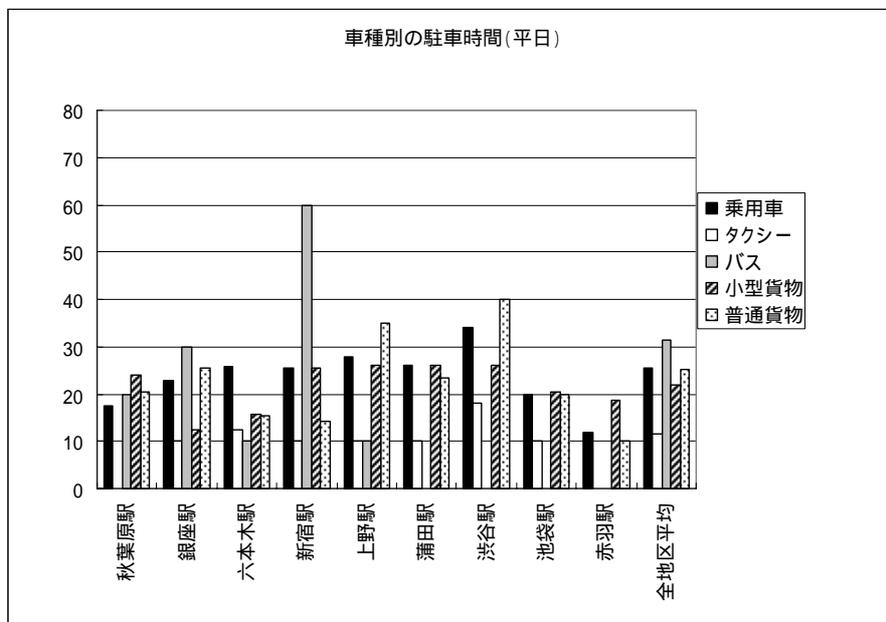


図 2-30 車種別の駐車時間(平日)

【休日】

全地区平均では、普通貨物の駐車時間が最も長く、次いで小型貨物、乗用車の順となっている。
上野駅では駐車時間が長くなっているが、特に普通貨物・乗用車の駐車時間が長い。
また、渋谷駅でも小型貨物の駐車時間が長いことが目立つ。

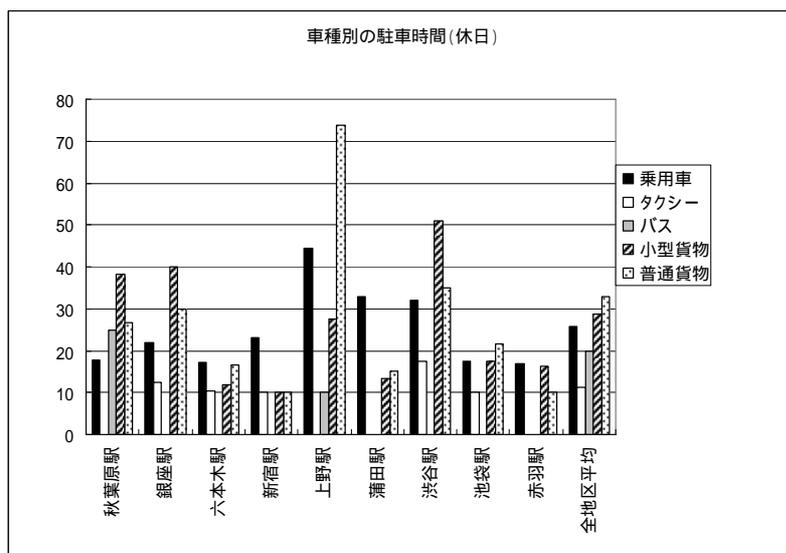


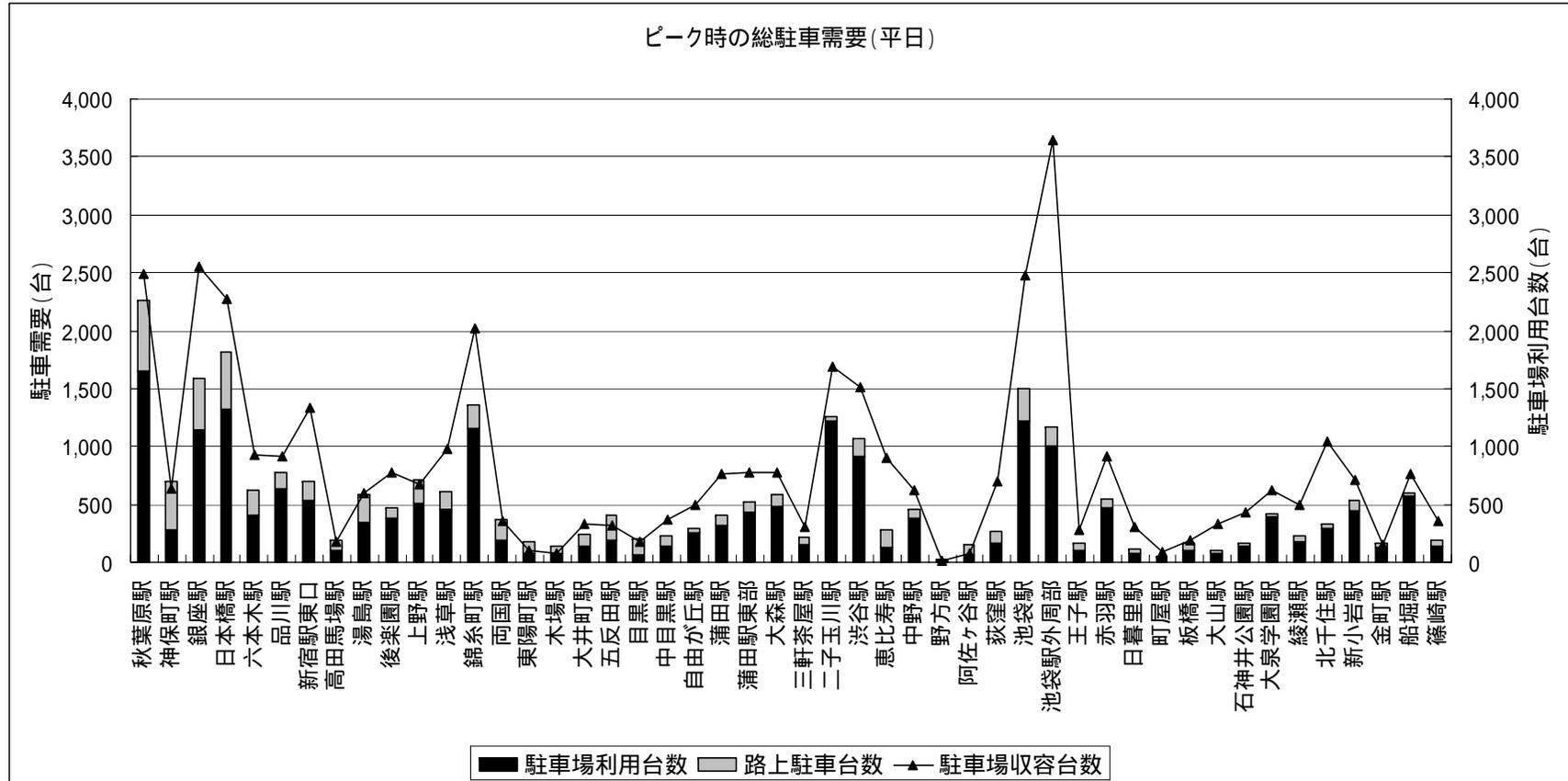
図 2-31 車種別の駐車時間(休日)

2.4 駐車需給バランスの実態（四輪）

(1) 地区別の総駐車需要

平日

駐車場需要が1,000台以上の地区で、駐車場利用が多いのは錦糸町駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅等である。
一方、路上駐車が多い地区は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅等となっている。

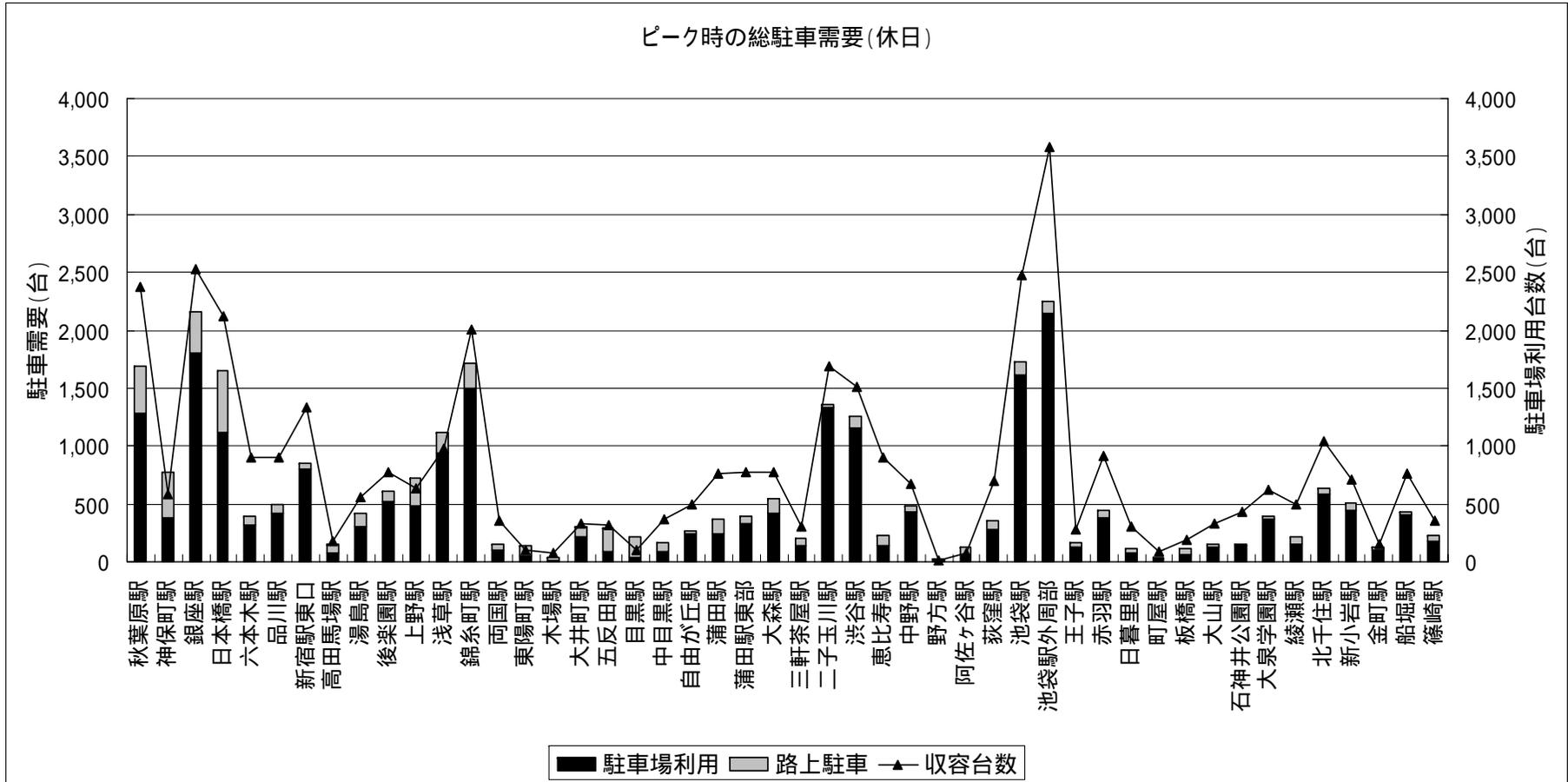


路上駐車台数は、合法、違法の路上駐車台数の合算

図 2-32 ピーク時の総駐車需要(平日)

休日

駐車場需要が1,000台以上の地区で、駐車場利用が多いのは錦糸町駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅等である。
神保町駅・浅草駅等では、駐車需要が収容台数を上回っている。



路上駐車台数は、合法、違法の路上駐車台数の合算

図 2-33 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 駐車需要の過年度調査比較

平日

平成 20 年度と平成 17 年度を比較すると、赤羽駅、大泉学園駅、新小岩駅で 2 倍程度総駐車需要が増加している。
 その他、秋葉原駅、銀座駅、錦糸町駅で、2 割程度の需要の増加が見られる。
 全体の 6 割程度の地区で総駐車需要は減少しており、前述した路上駐車台数の減少の影響がでていることが考えられる。

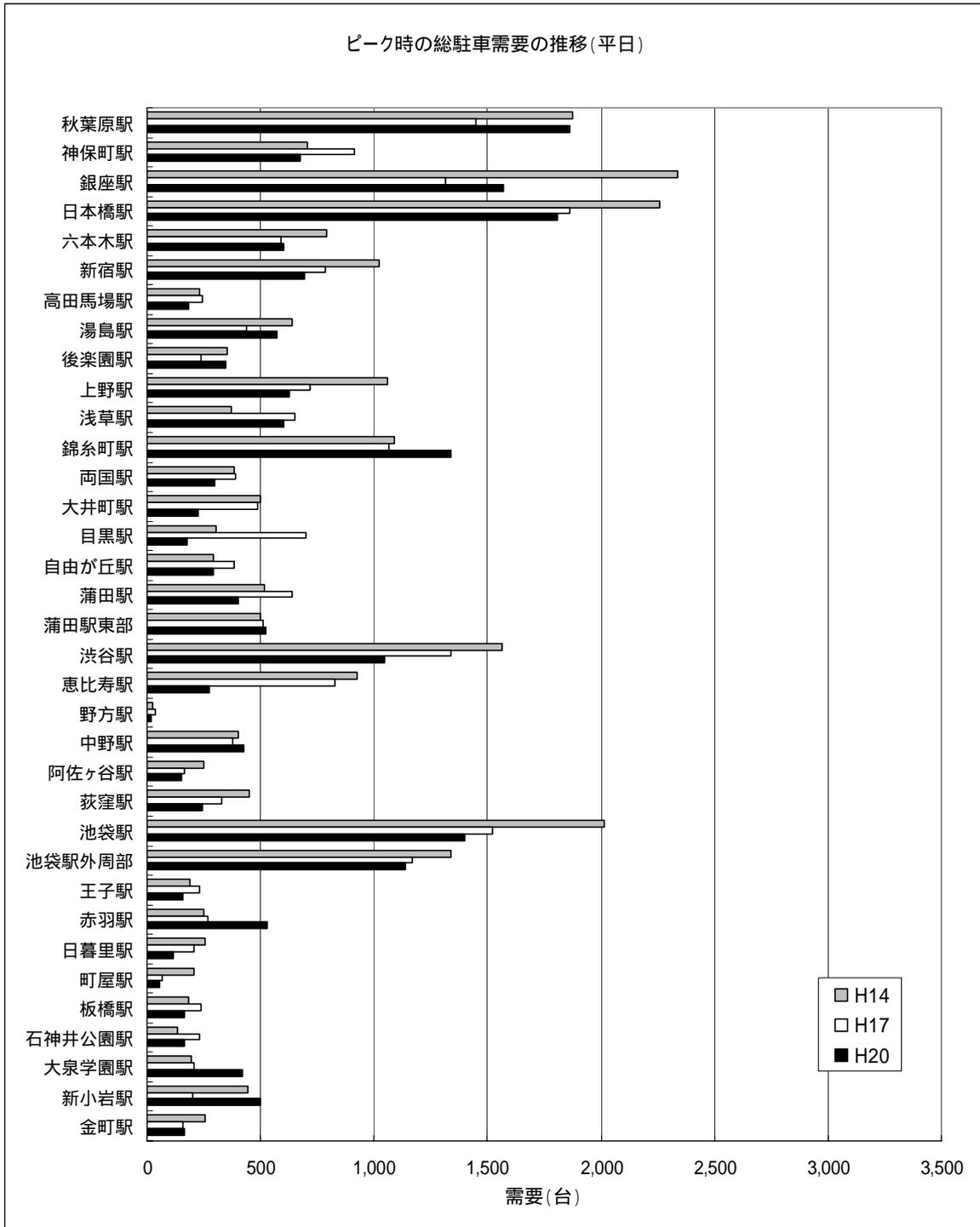


図 2-34 ピーク時の総駐車需要の推移(平日)

休日

平成 20 年度と平成 17 年度を比較すると、秋葉原駅、後樂園駅、新小岩駅で 2 倍以上の総駐車需要の増加が見られ、次いで浅草駅、赤羽駅でも増加が見られる。全体の 8 割程度の地区で総駐車需要は減少しており、平日に比べて休日のほうが総駐車需要の減少地区が多くなっている。

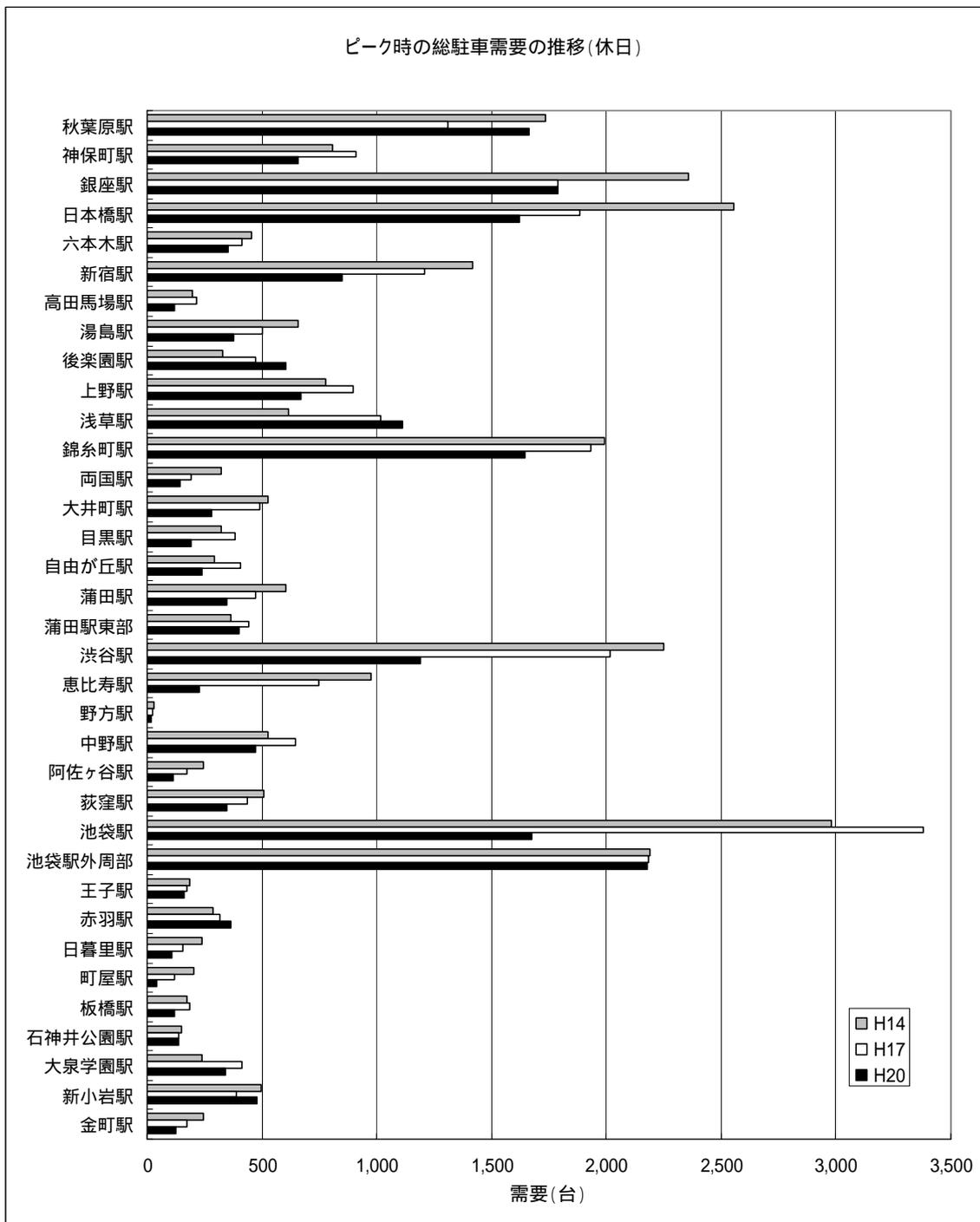


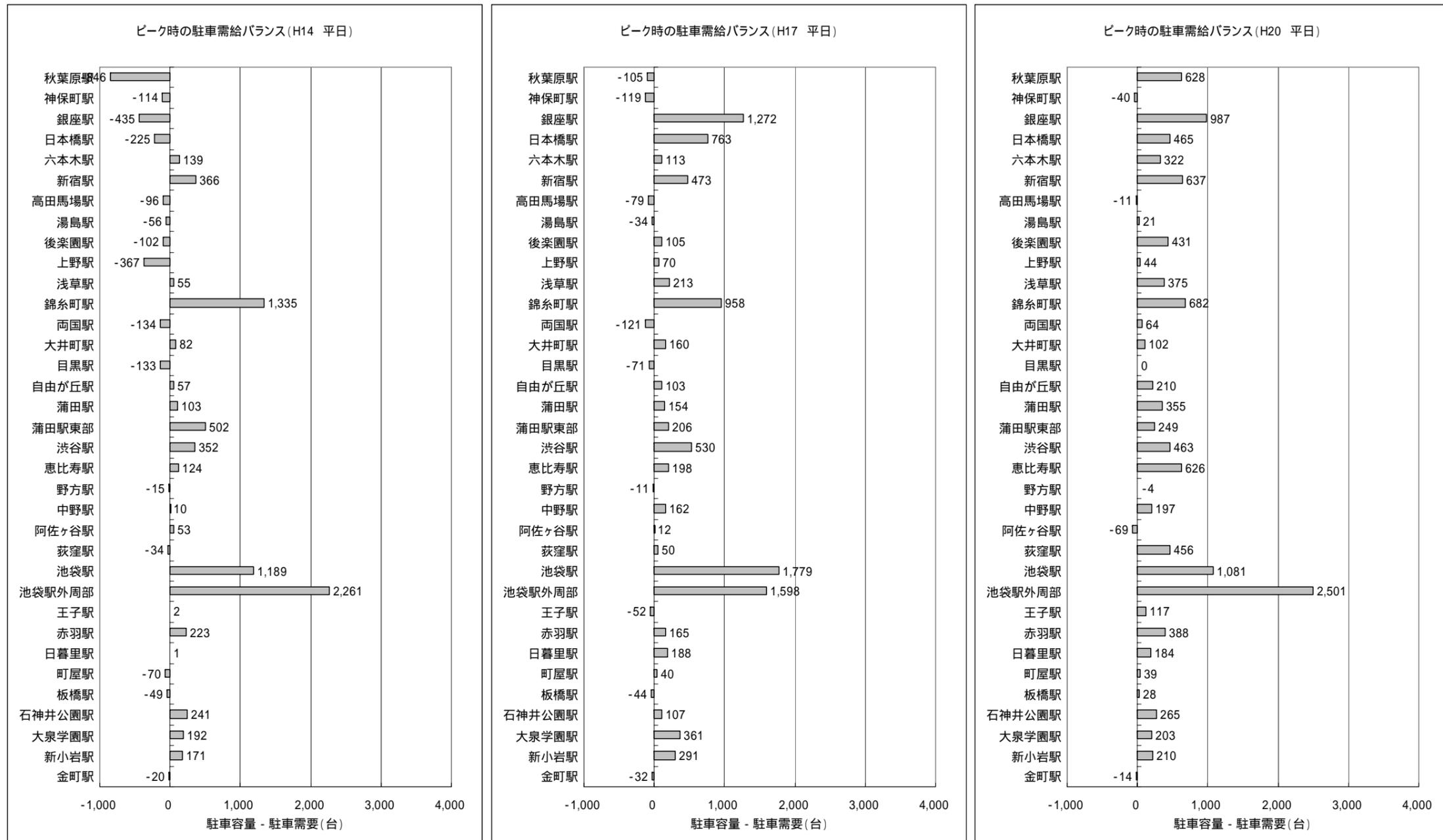
図 2-35 ピーク時の総駐車需要の推移(休日)

(3) 駐車需給バランスの推移

平日

駐車需要が容量を上回る地区数は、平成 14 年度が 15 地区、平成 17 年度が 10 地区、平成 20 年度が 4 地区と年々減少している。
また、秋葉原駅・板橋駅・王子駅では、平成 20 年度の結果で容量が需要を上回り、駐車容量不足は解消している。

需要が上回る ← 容量が上回る 需要が上回る ← 容量が上回る 需要が上回る ← 容量が上回る



駐車需要が駐車容量を上回る地区数：15 地区

駐車需要が駐車容量を上回る地区数：10 地区

駐車需要が駐車容量を上回る地区数：4 地区

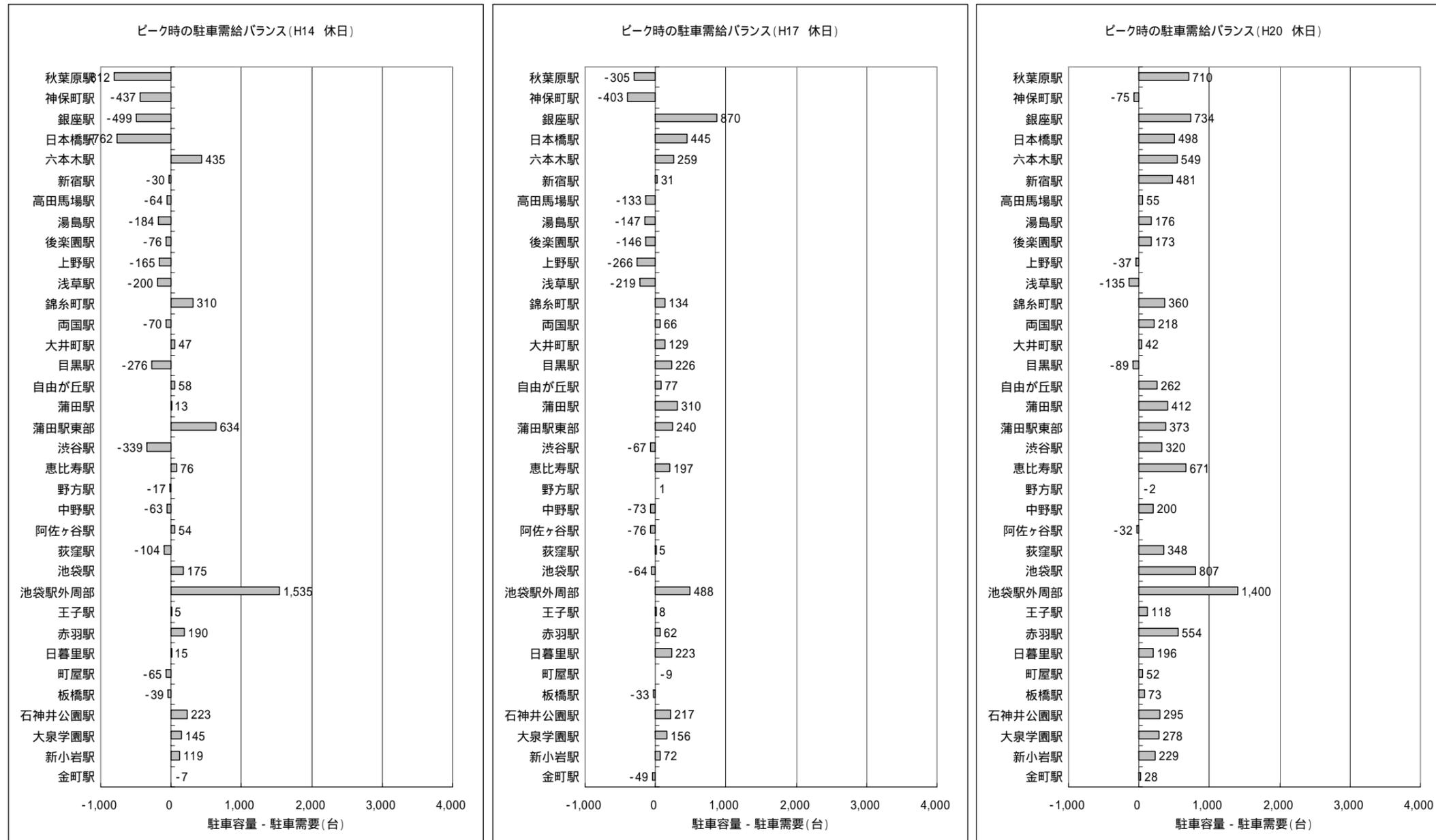
*容量 - 需要が ± 10 台以下の場合はバランス確保とみなしている。

図 2-36 ピーク時の駐車需給バランスの推移 (平日)

休日

駐車需要が容量を上回る地区数は、平成 14 年度が 18 地区、平成 17 年度が 13 地区、平成 20 年度が 5 地区と年々減少している。
 また、秋葉原駅・湯島駅・後楽園駅・渋谷駅・池袋駅・板橋駅・金町駅では、平成 20 年度の結果で容量が需要を上回り、駐車容量不足は解消している。
 逆に、目黒駅では平成 17 年度で容量が上回っていたが、平成 20 年度では需要が容量を上回っている。

需要が上回る ← 容量が上回る 需要が上回る ← 容量が上回る 需要が上回る ← 容量が上回る



駐車需要が駐車容量を上回る地区数：18 地区

駐車需要が駐車容量を上回る地区数：13 地区

駐車需要が駐車容量を上回る地区数：5 地区

*容量 - 需要が ±10 台以下の場合はバランス確保とみなしている。

図 2-37 ピーク時の駐車需給バランスの推移（休日）

2.5 自動二輪調査結果

(1) 総収容台数(平日)

渋谷駅の収容台数が圧倒的に多く、524 台となっており、2 番目に多い六本木駅(214 台)の2倍以上の収容台数となっている。
 その他、秋葉原駅・六本木駅・新宿駅西口・上野駅・大井町駅・池袋駅では、収容台数が100台を超えている。
 一方、神保町駅・湯島駅・浅草駅・木場駅・五反田駅・赤羽駅では20台未満の収容台数である。

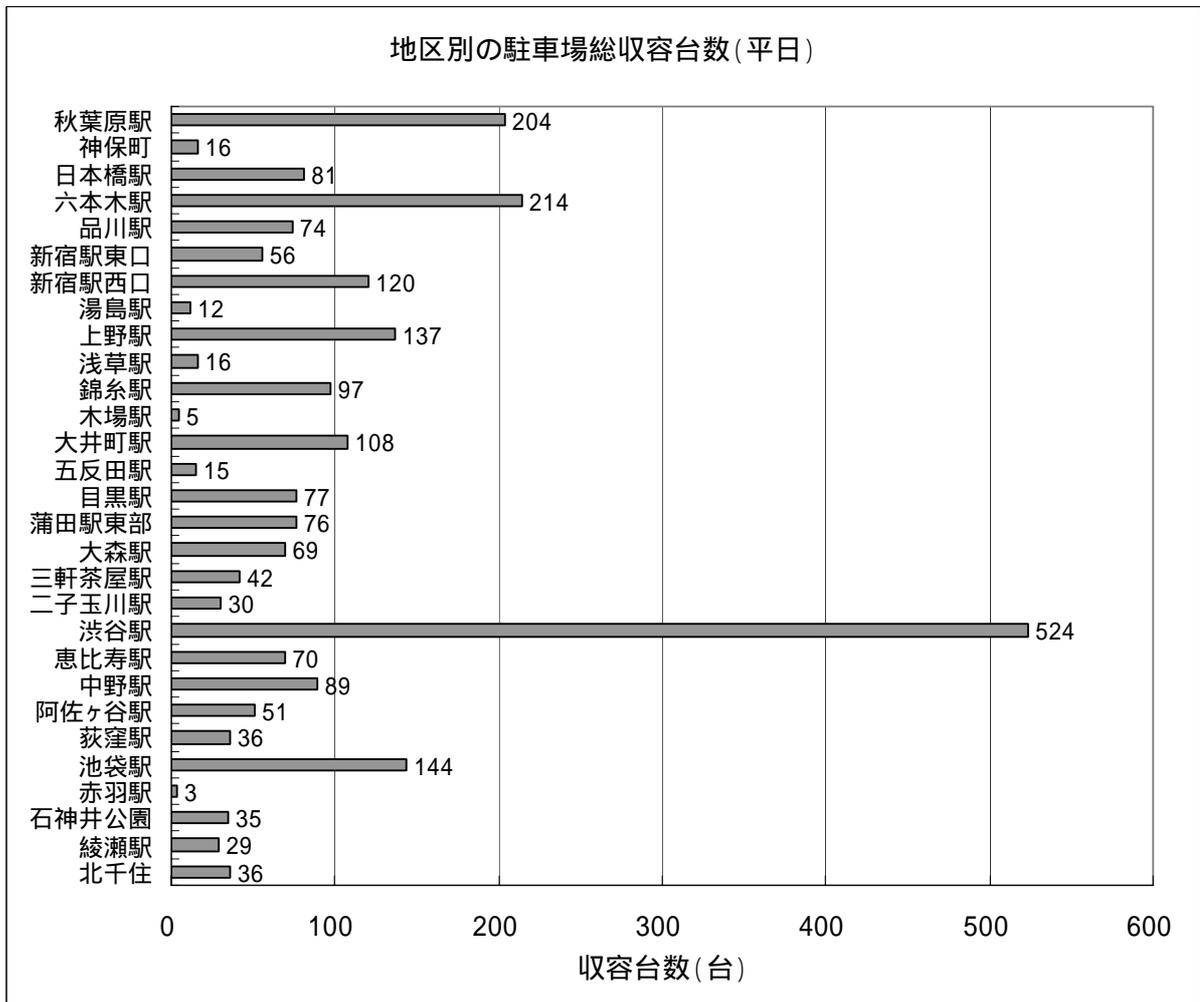


図 2-38 地区別の駐車場数

*休日は、日本橋駅で夜間営業しない駐車場が1箇所あるが、ほぼ同様である。

(2) 駐車場の形態など

容量規模

10 台以下が約 20%、30 台以下が約 50%で合わせると、約 70%が容量 30 台以下の駐車場となっている。
101 台以上の駐車場はわずか 4%となっている。

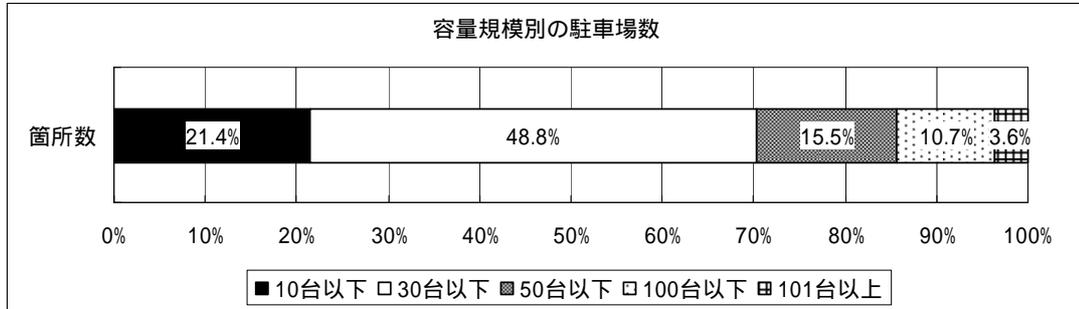


図 2-39 容量規模別の駐車場割合

構造形式

平面構造が約 80%と最も多く、次いで地下構造の約 17%となっている。
立体構造は約 5%となっている。

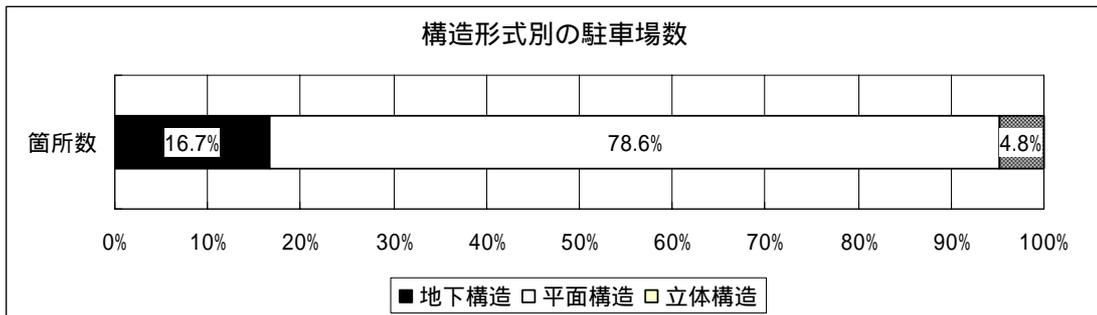


図 2-40 構造形式別の駐車場割合

ロック形式

チェーンロック式が約 50%と最も多い。
また、ロックなし(有人管理等)も約 26%と多くなっている。

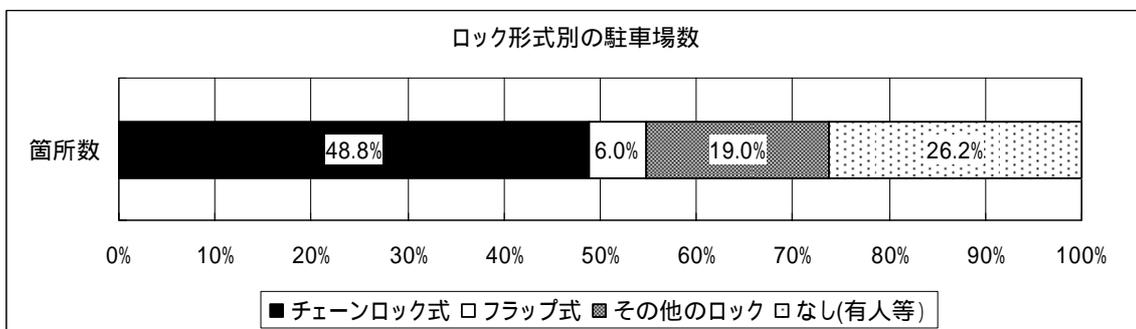


図 2-41 ロック形式別の駐車場割合

(3) 駐車場利用率

平日

全体的に利用率が高い地区が多く、50%以上の地区は22地区(29地区中)あり全体の約7.5割が50%以上の利用率となっている。
 逆に、上野駅・浅草駅・石神井公園駅ではピーク時にもかかわらず20%以下の利用率となっている。

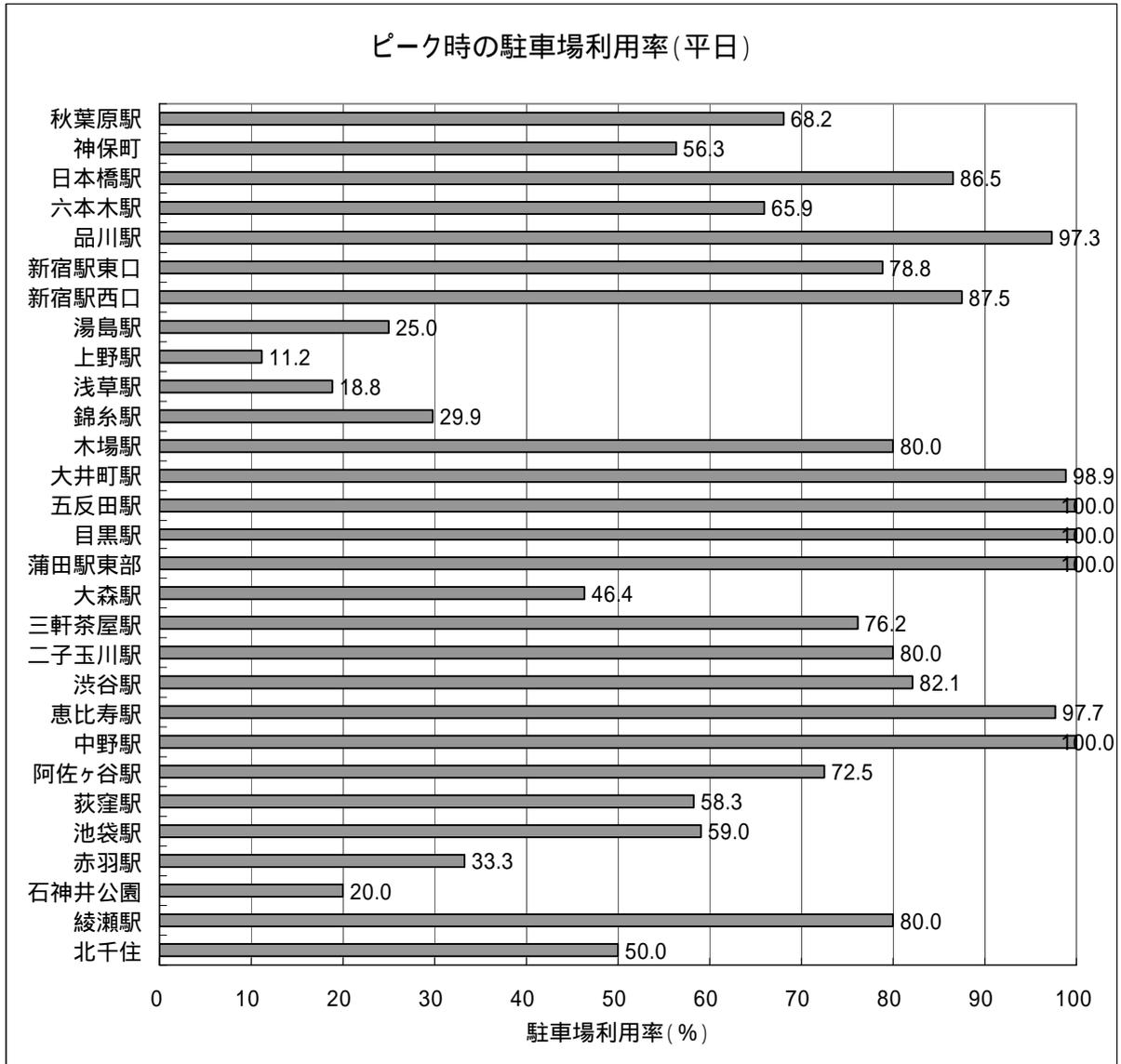


図 2 - 4 2 ピーク時の駐車場利用率(平日)

休日

全体的に利用率が高い地区が多く、50%以上の地区は23地区(29地区中)あり全体の8割弱が50%以上の利用率となっている。
 逆に、日本橋駅・六本木駅・石神井公園駅ではピーク時にもかかわらず20%台の利用率となっている。

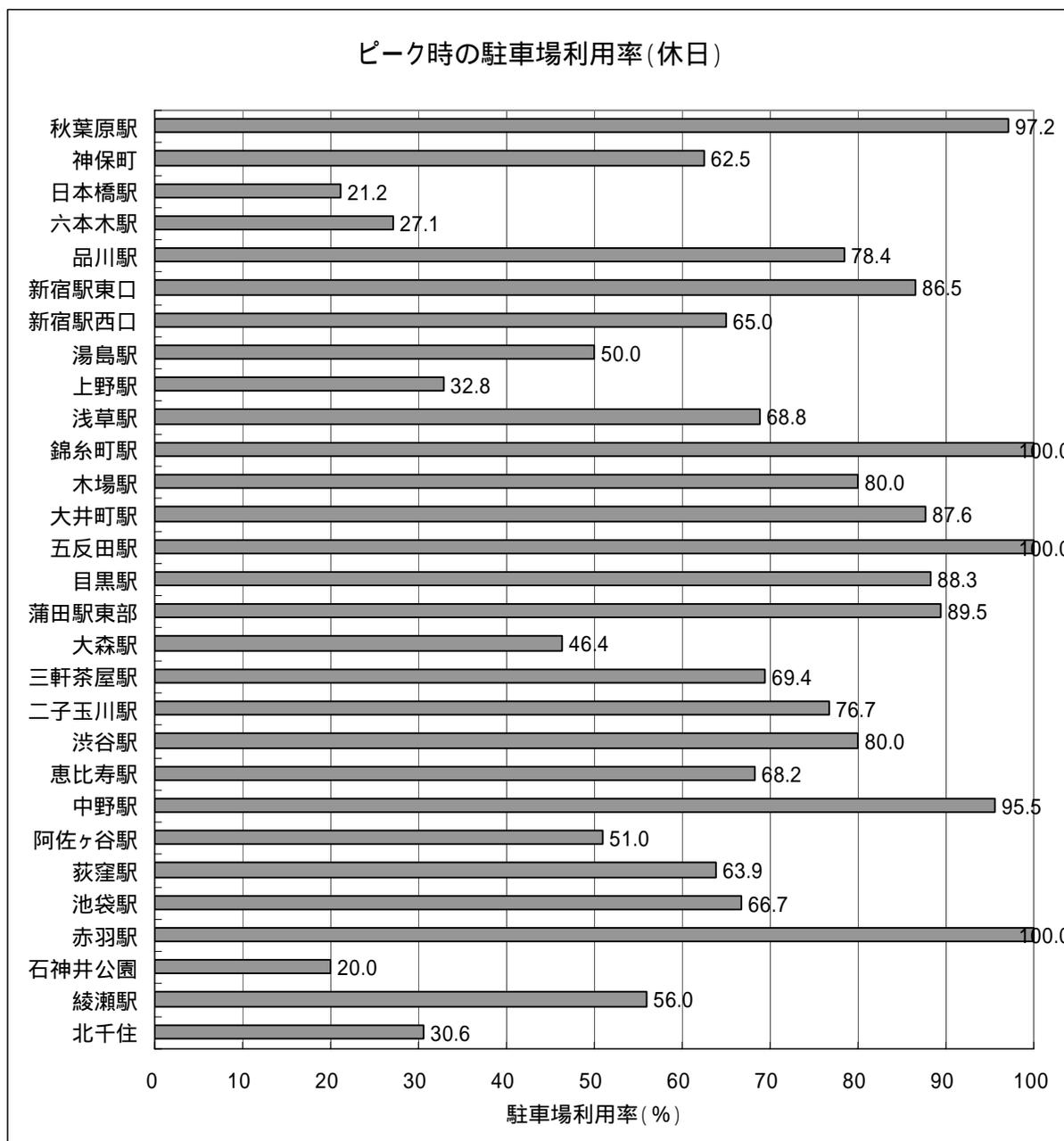


図 2 - 4 3 ピーク時の駐車場利用率(休日)

(4) 駐車場利用台数

平日

渋谷駅が最も多く、ピーク時の利用台数は 430 台となっている。
次いで、六本木駅・秋葉原駅・新宿駅西口・大井町駅などが多く、供給量の多い地区での利用が多い傾向がある。

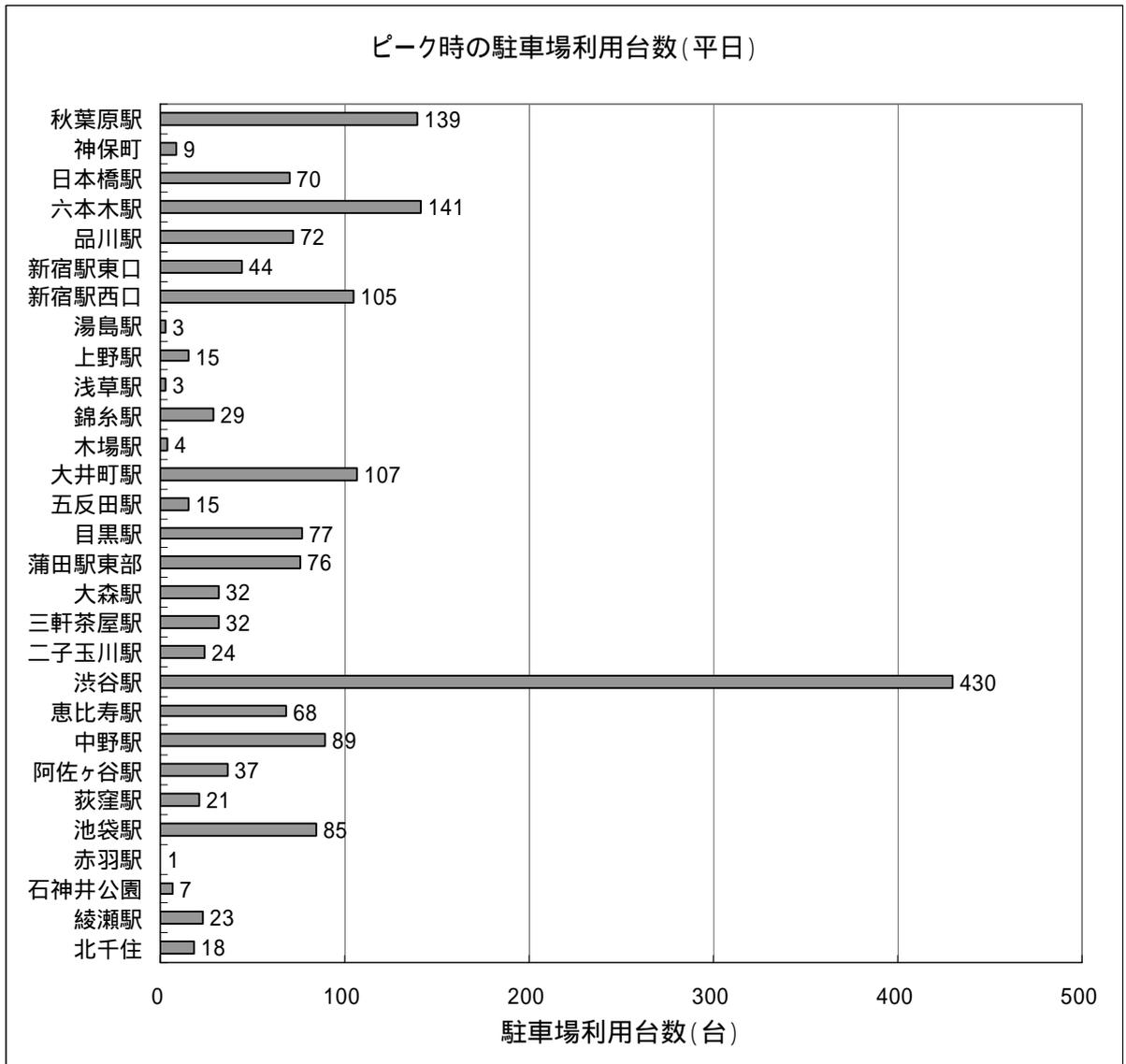


図 2 - 4 4 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

休日

渋谷駅が最も多く、ピーク時の利用台数は419台となっている。
次いで、秋葉原駅が199台、錦糸町駅・大井町駅・池袋駅などでは、100台近い利用が見られる。

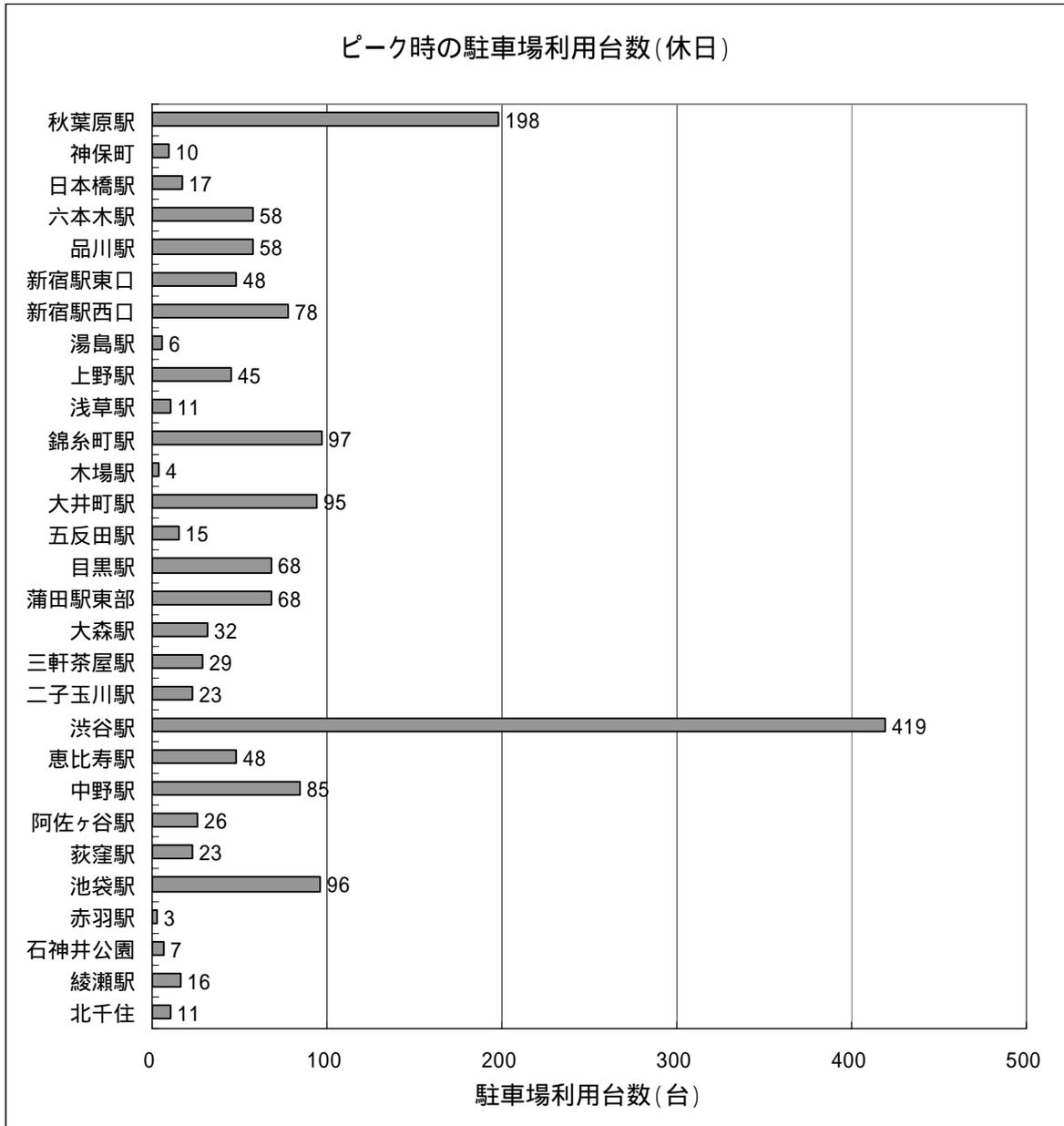
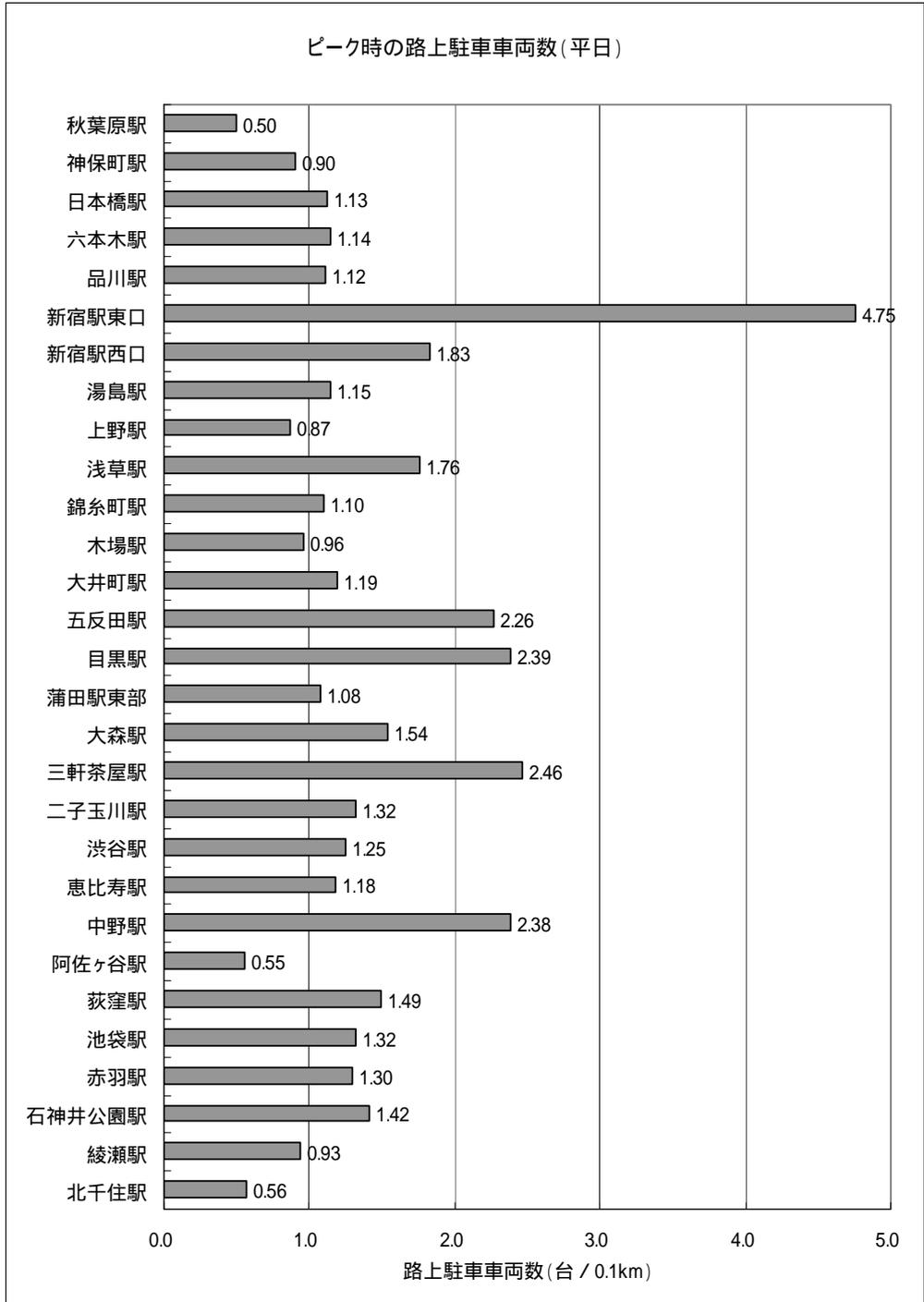


図 2 - 4 5 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

(5) 路上駐車車両数 (台 / 0.1km)

平日

新宿駅東口が最も路上駐車割合が高く 4.75 台 / 0.1km となっている。次いで、2.0 台/km 以上となっているのは、五反田駅・目黒駅・三軒茶屋駅・中野駅である。秋葉原駅・神保町駅・上野駅・木場駅・阿佐ヶ谷駅・綾瀬駅・北千住駅は路上駐車割合が低く、1.0 / 0.1km 以下である。

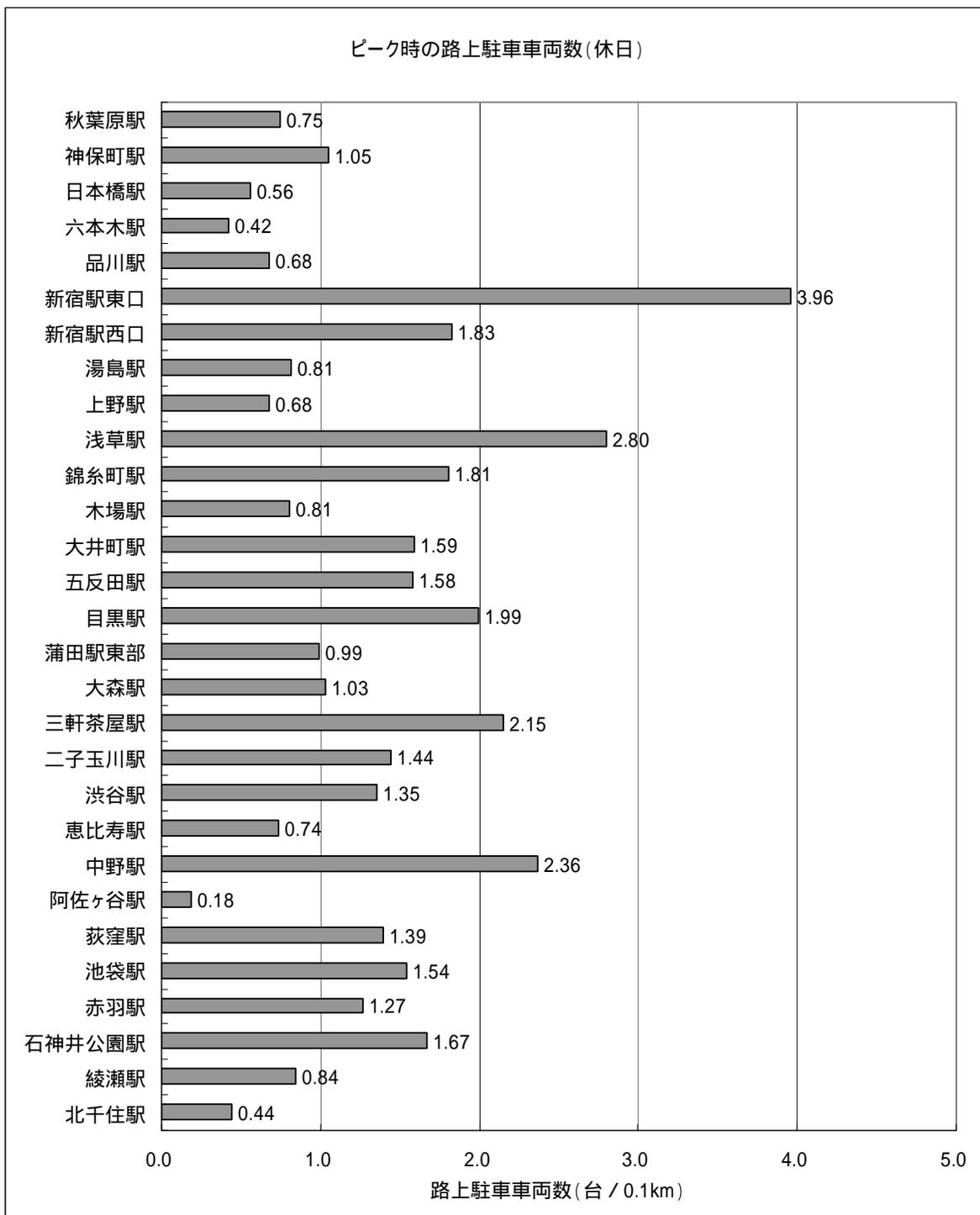


合法、違法を含めた全車両

図 2 - 4 6 ピーク時の路上駐車車両数 (平日)

休日

平日と同様に新宿駅東口が最も路上駐車の高割合が高く 3.96 台 / 0.1km となっている。次いで、2.0 台/km 以上となっているのは、浅草駅・三軒茶屋駅・中野駅である。秋葉原駅・日本橋駅・六本木駅・品川駅・湯島駅・上野駅・木場駅・蒲田駅東部・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・綾瀬駅・北千住駅は路上駐車の高割合が低く、1.0 / 0.1km 以下である。



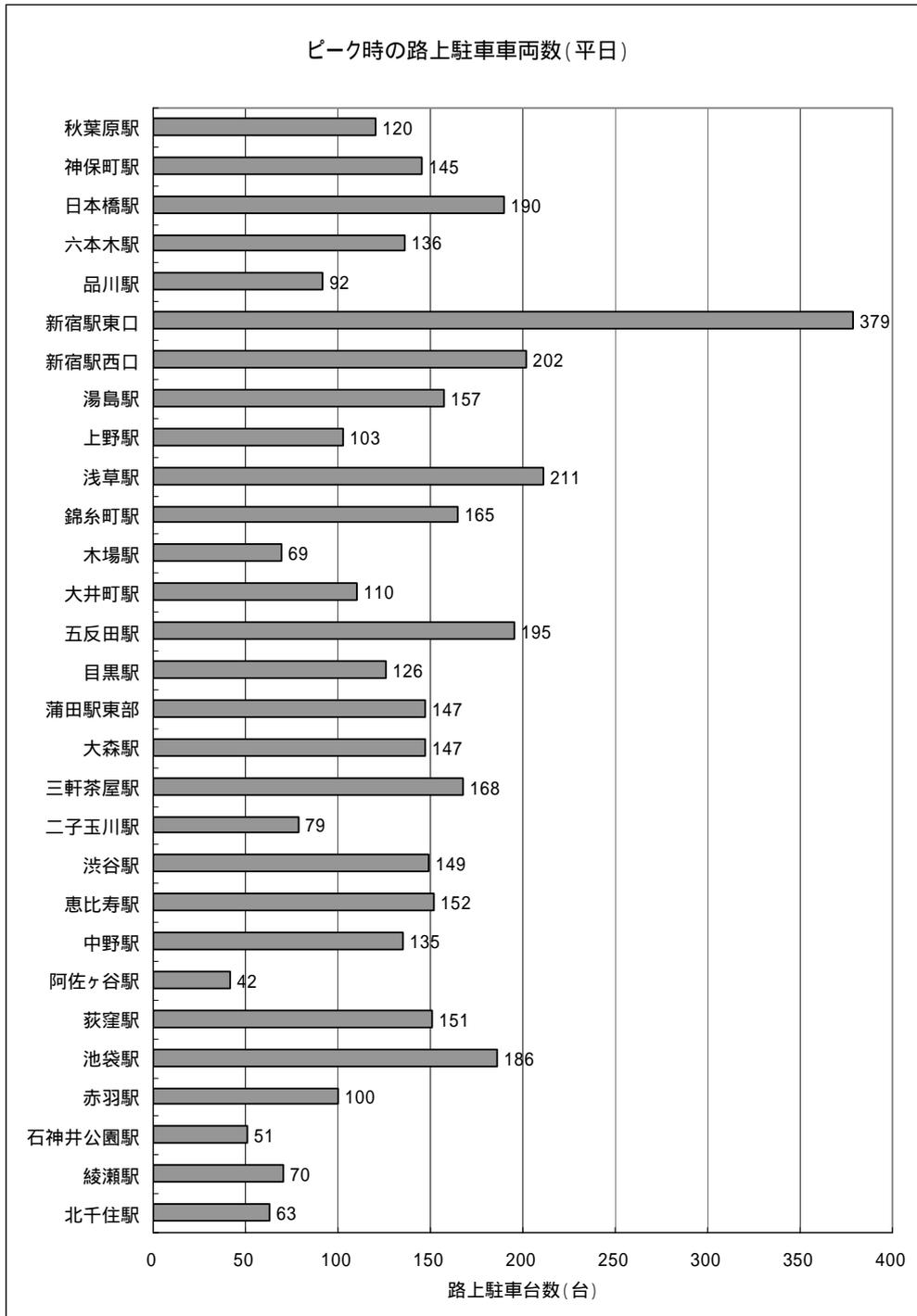
合法、違法を含めた全車両

図 2 - 4 7 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

(6) 路上駐車台数(台)

平日

新宿駅東口が最も路上駐車が多く 379 台であり、次いで浅草駅が 211 台、新宿駅西口が 202 台である。
 阿佐ヶ谷駅が最も路上駐車が少なく 42 台であり、品川駅・木場駅・二子玉川駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅は 100 台未満である。

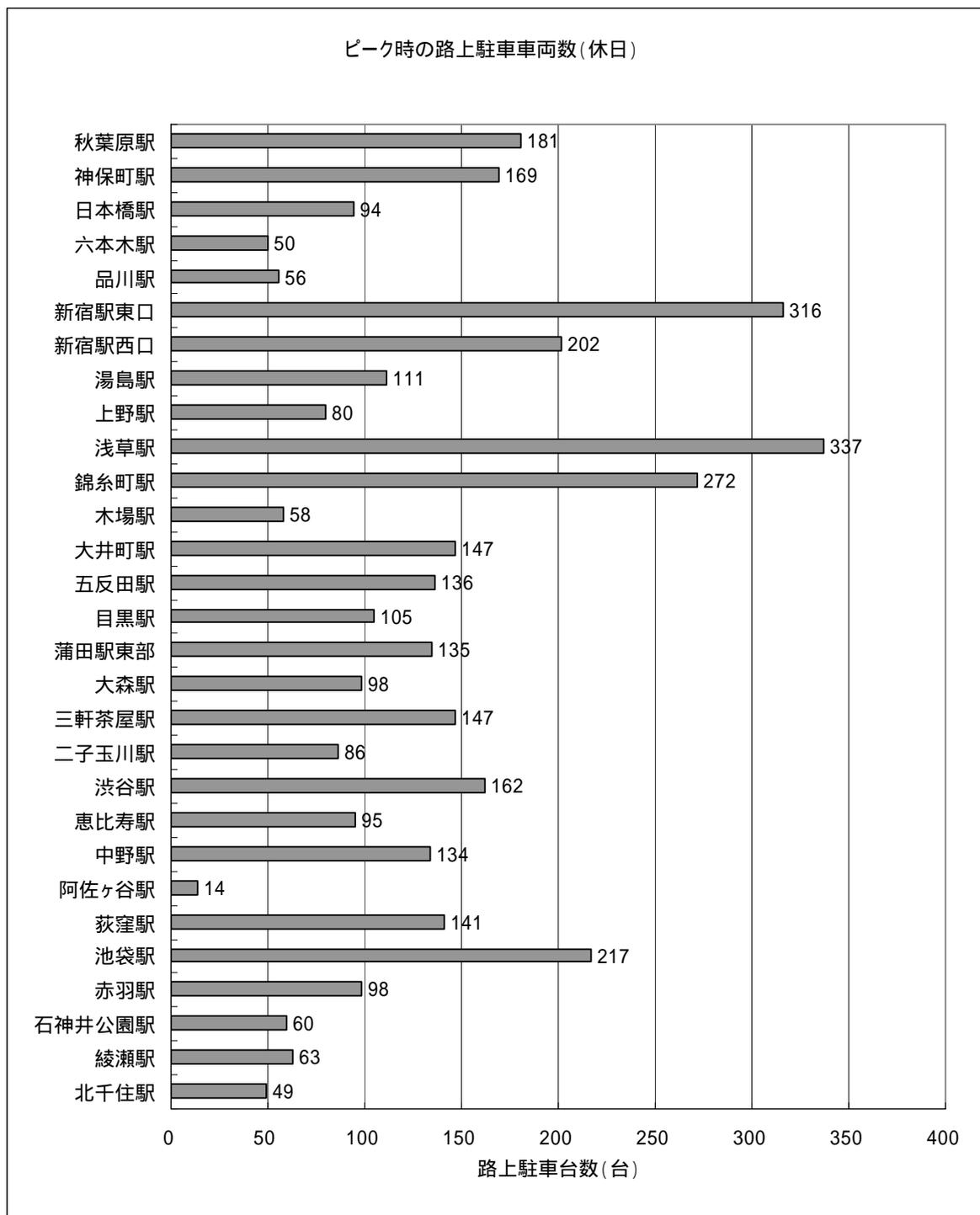


合法、違法を含めた全車両

図 2-48 ピーク時の路上駐車台数(平日)

休日

浅草駅が最も路上駐車が337台となっている。次いで、新宿駅東口が316台であり、この2地区が300台以上となっている。
阿佐ヶ谷駅が最も路上駐車が少なく14台であり、六本木駅・北千住駅では50台以下となっている。



合法、違法含めた全車両

図 2 - 4 9 ピーク時の路上駐車台数(休日)

(7) 駐車分類別の路上駐車割合

平日

合法歩道駐車（歩道上に区画線を引いて駐車スペースを確保）は、新宿駅（東口・西口）および池袋の3箇所のみとなっている。
 車道の駐車が多い地区は、湯島駅・錦糸町駅・大井町駅・三軒茶屋駅・渋谷駅・中野駅であり、50%を超えている。

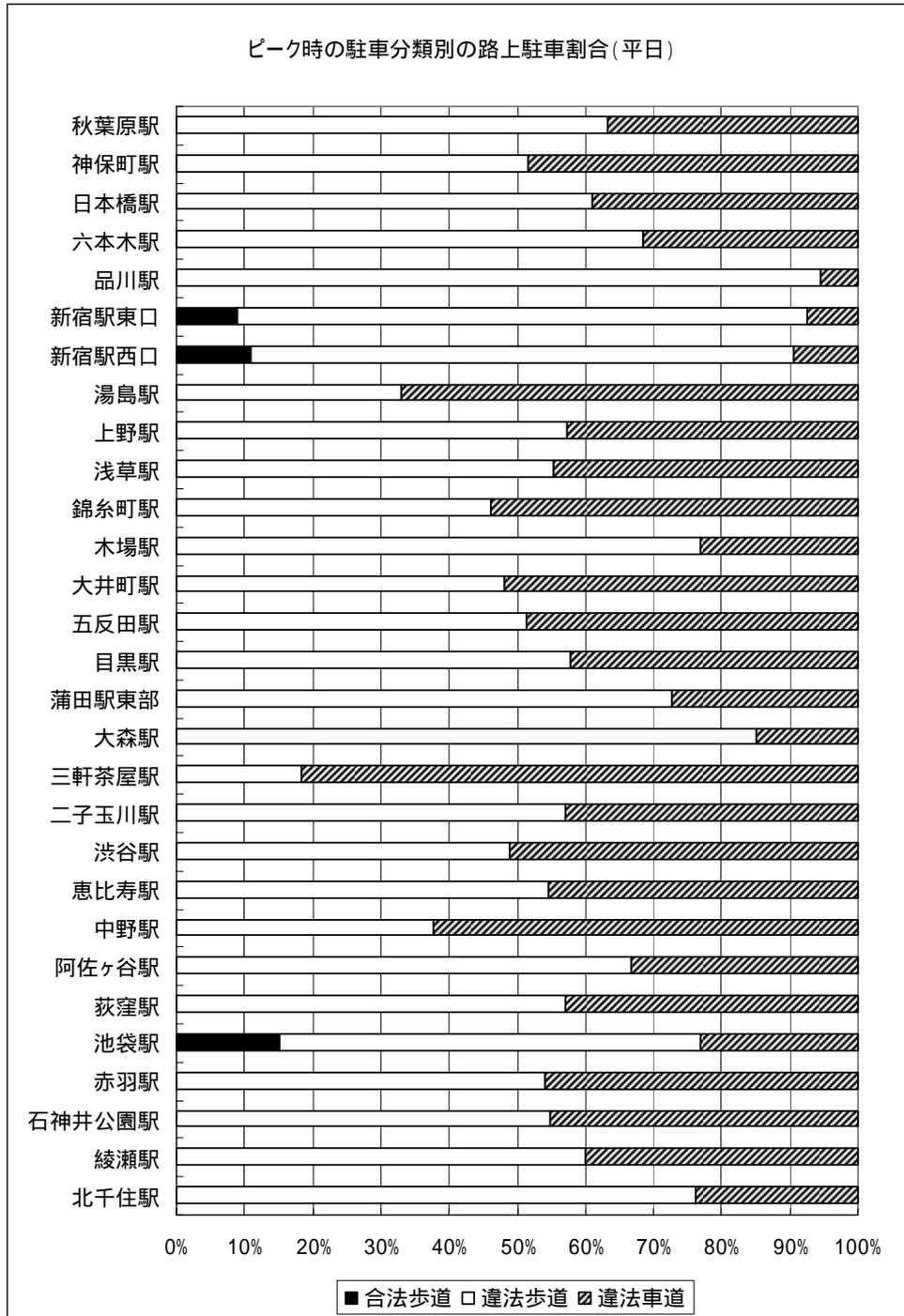


図 2 - 5 0 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日)

休日

合法歩道駐車（歩道上に区画線を引いて駐車スペースを確保）は、新宿駅（東口・西口）および池袋の3箇所のみとなっている。池袋では、全体の約3割を占めている。車道の駐車が多い地区は、神保町駅・湯島駅・浅草駅・錦糸町駅・大井町駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・中野駅・荻窪駅・北千住駅であり、50%を超えている。

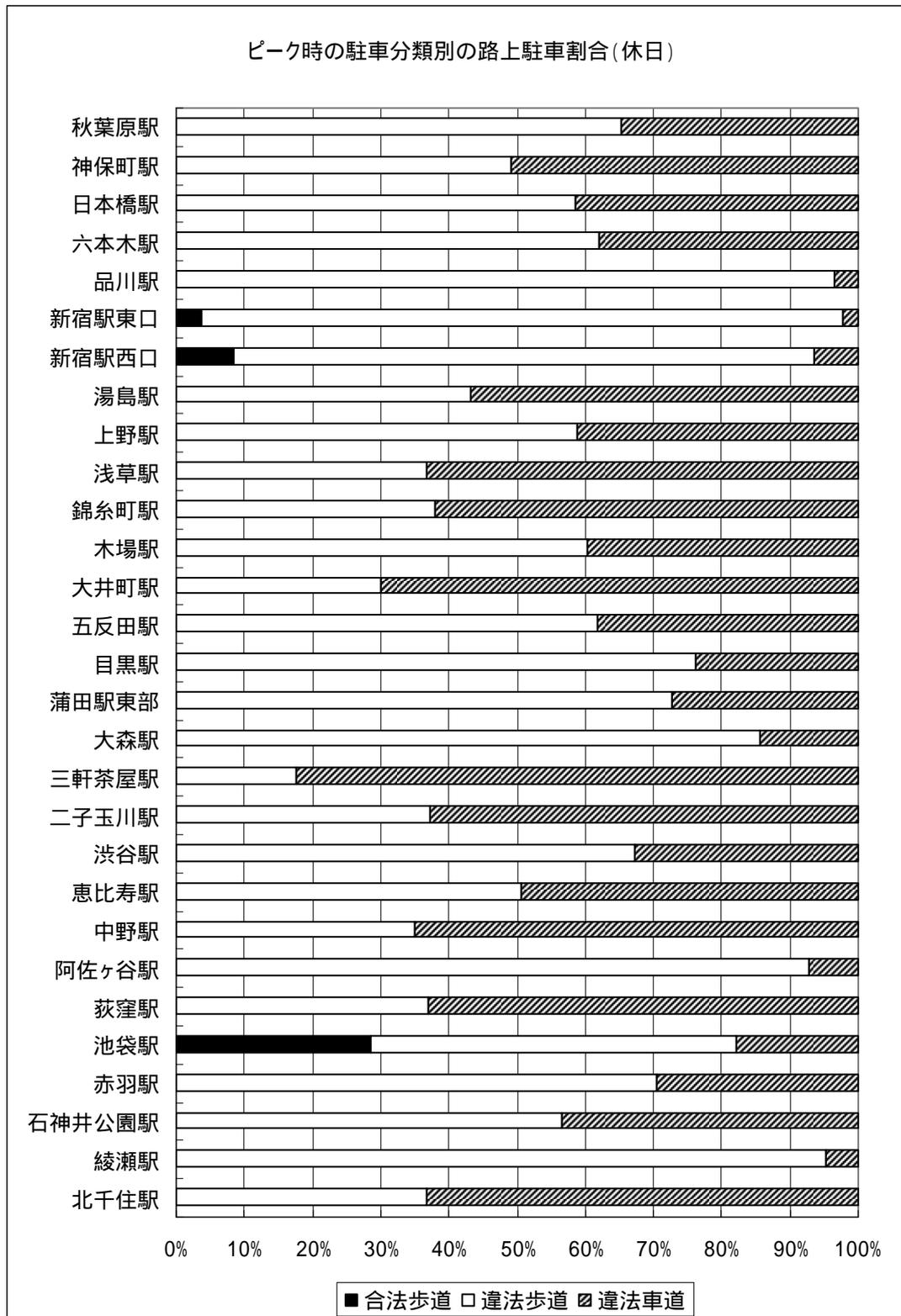


図 2-5 1 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

(8) 駐車時間

1) 平均駐車時間

平日・休日ともに、平均駐車時間が 60 分以下となっているのは秋葉原駅・錦糸町駅であり、全体に駐車時間が長くなっている。四輪と比べてもかなり長くなっている。上野駅・蒲田駅を除き平日・休日の差は小さいが、上野駅・蒲田駅ともに休日の平均駐車時間が長くなっている。

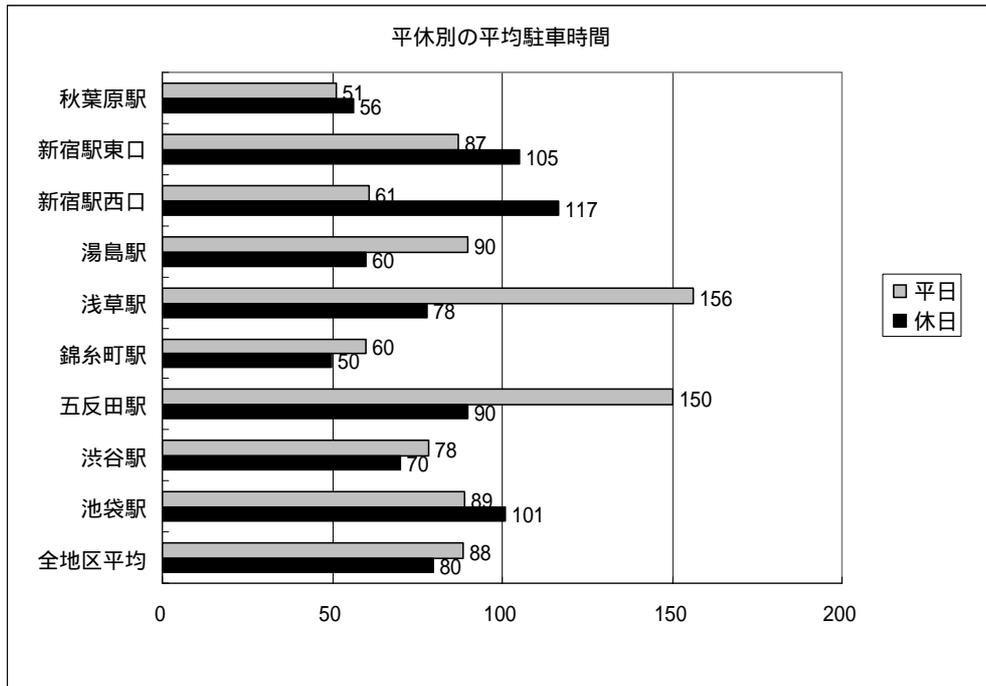


図 2 - 5 2 地区別の平均駐車時間 (平日・休日)

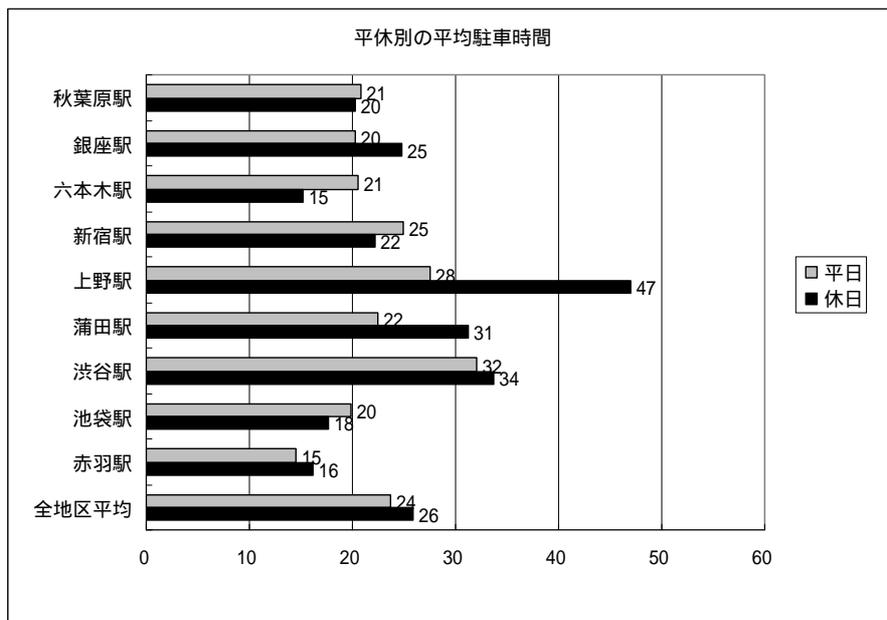


図 2 - 5 3 地区別の平均駐車時間 (四輪) 再掲

2) 時間帯別の駐車時間

【平日】

地区別・時間帯別に駐車時間が大きく変化している。
 錦糸町駅は比較的短時間の駐車が多いが、浅草駅は全時間帯ともに長時間駐車が多い。

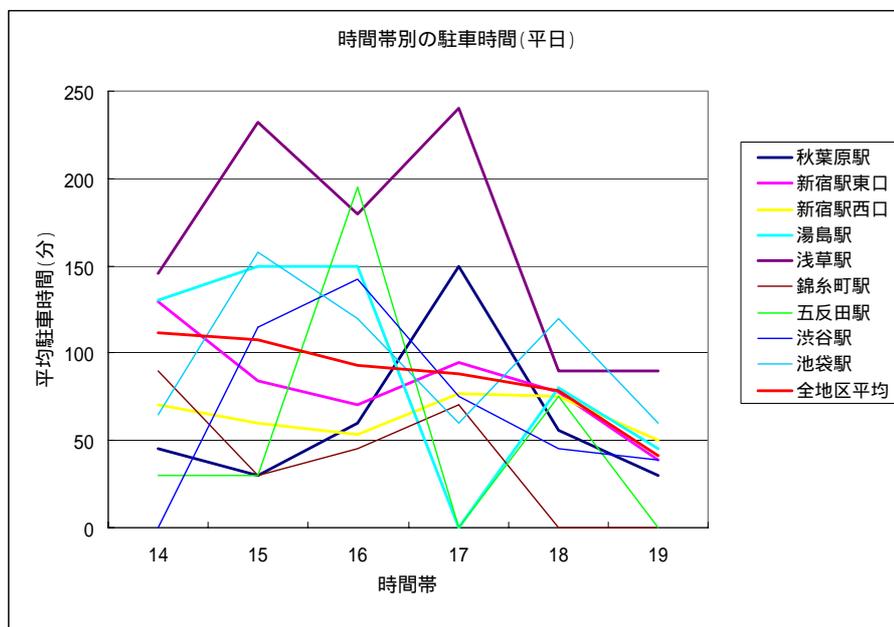


図 2-5 4 時間帯別の駐車時間 (平日)

【休日】

平日に比べると、比較的駐車時間の変化が小さい。
 新宿駅西口では、14 時台で駐車時間が最も長く、徐々に駐車時間が短くなる。
 逆に、浅草駅では 18 時台をピークとして徐々に駐車時間が長くなる傾向がある。

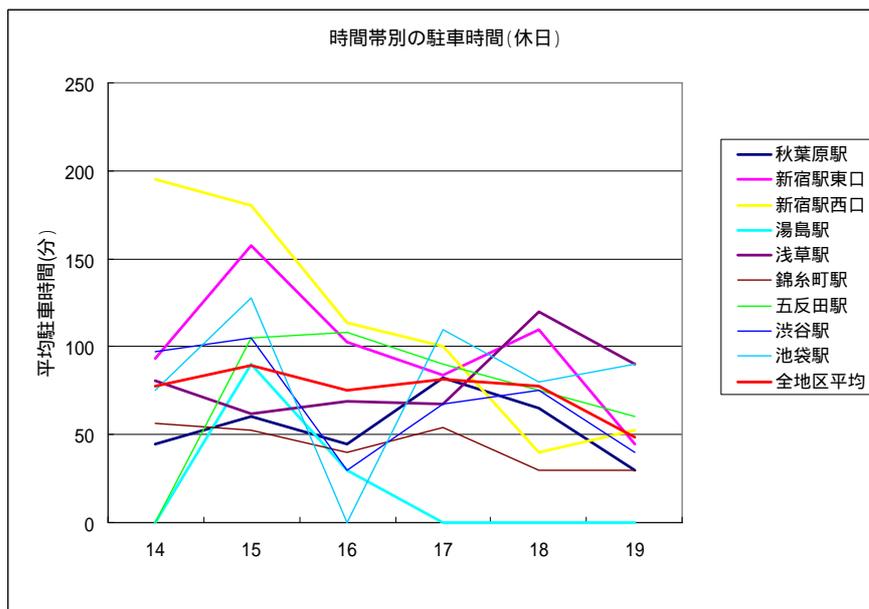


図 2-5 5 時間帯別の駐車時間 (休日)

3) 車種別の駐車時間

【平日】

全地区平均では、車種別の駐車時間の差は小さい。
 ただし、地区別に見ると駐車時間にはばらつきがあり、特に、五反田駅では原付一種・二種甲の駐車時間が長い、原付二種乙・自動二輪（250cc 以下）の駐車時間が短くなっている。
 秋葉原駅・新宿駅西口・錦糸町駅・渋谷駅では、全車種で 100 分を超える駐車時間となっていない。

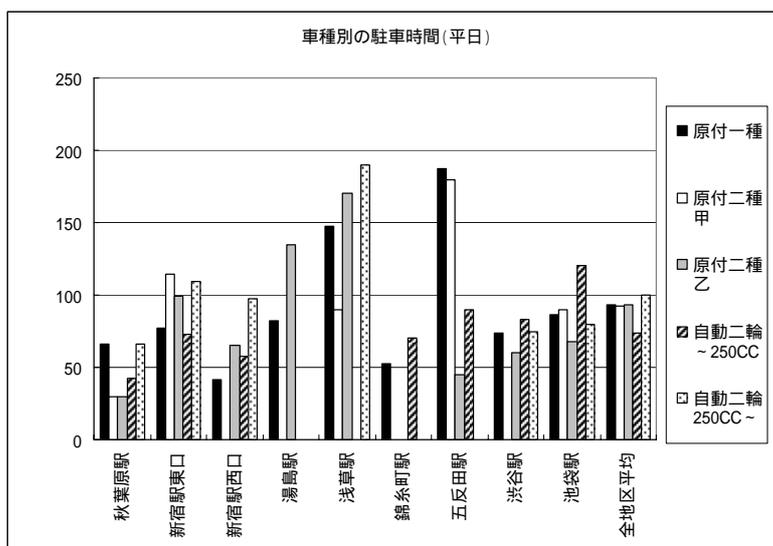


図 2 - 5 6 車種別の駐車時間（平日）

【休日】

全地区平均では、排気量が大きくなるに従い駐車時間が長くなっている。
 ただし、地区別に見ると駐車時間にはばらつきがあり、特に、新宿駅西口では原付一種の駐車時間が長い。
 逆に、池袋駅では自動二輪（250cc 以上）の駐車時間が長くなっている。

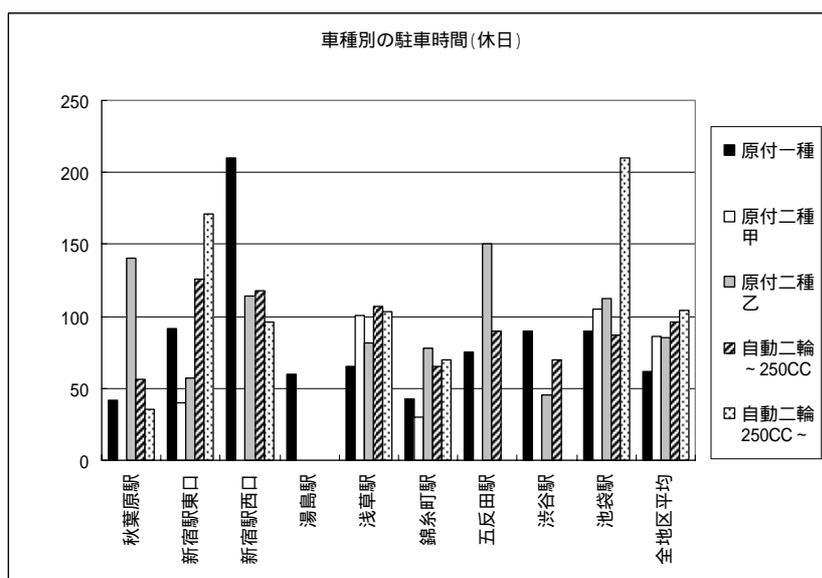


図 2 - 5 7 車種別の駐車時間（休日）

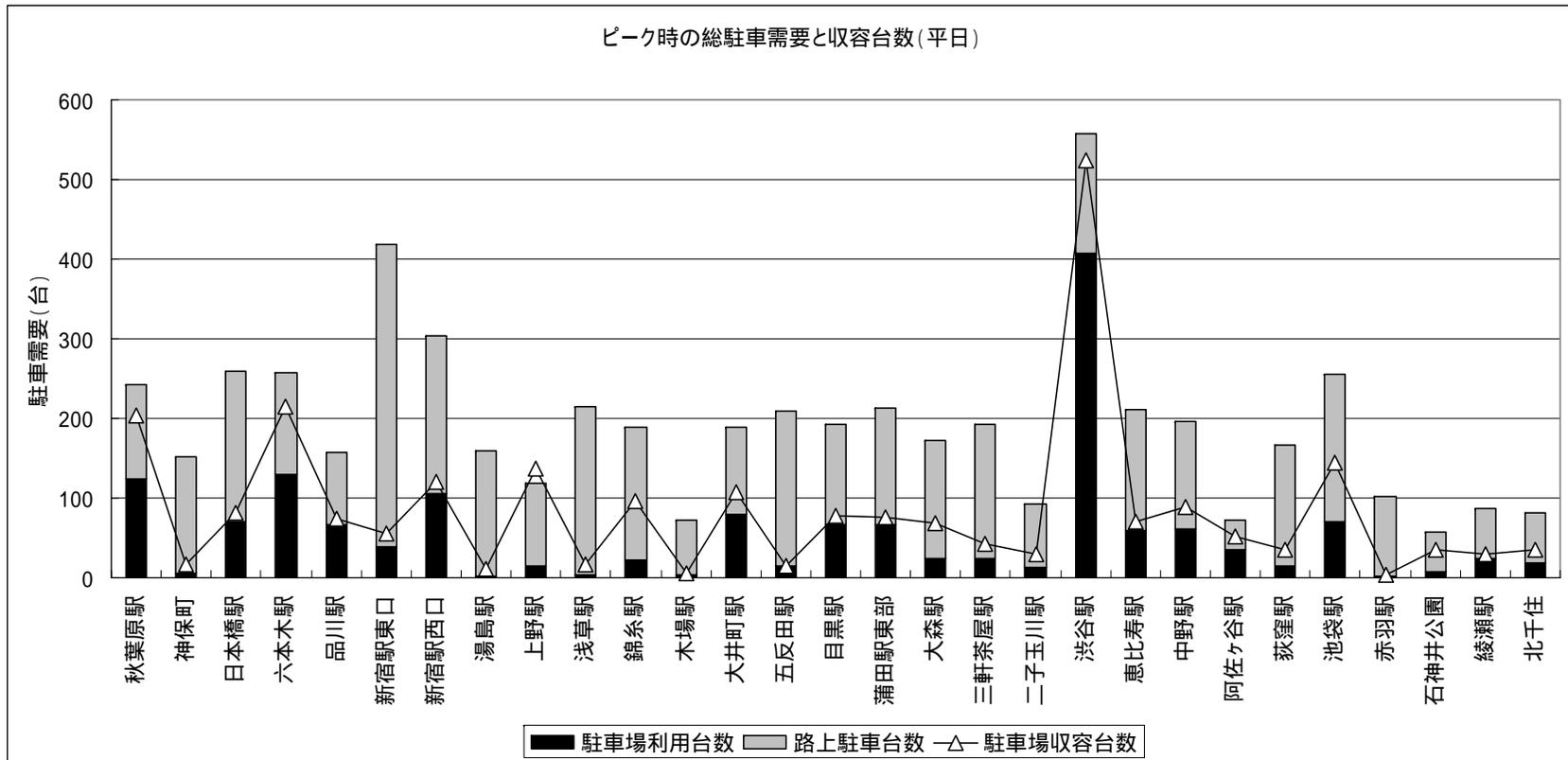
2.6 駐車需給バランスの実態（自動二輪）

(1) 地区別の総駐車需要

平日

総駐車需要に対して、供給量が多くなっているのは上野駅のみであり、その他の地区では路上駐車を収容するための駐車場容量が不足していることが考えられる。

一方、供給量は少ないが路上駐車の多い地区は、神保町駅・湯島駅・浅草駅・五反田駅・荻窪駅・赤羽駅等となっている。

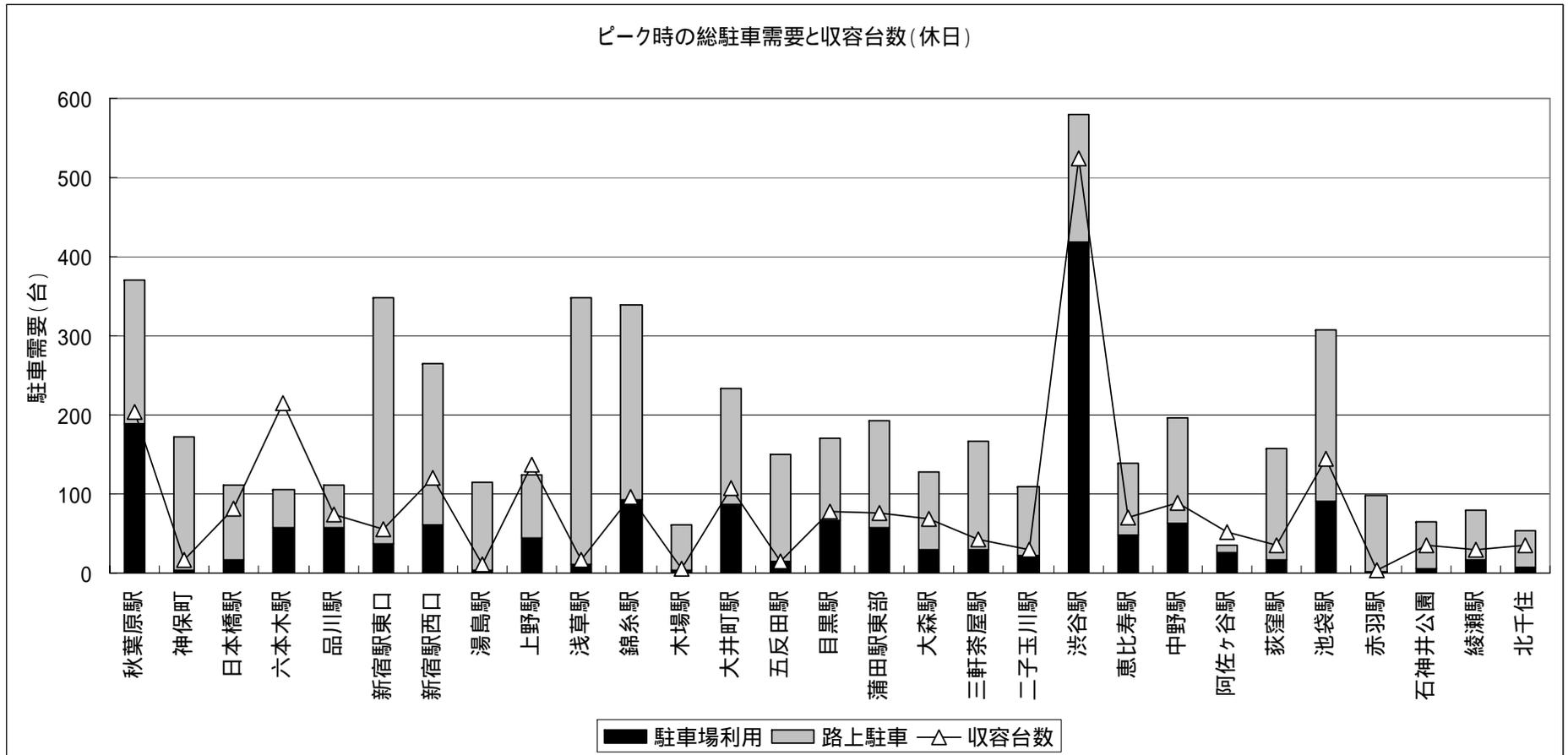


路上駐車台数は、合法、違法の路上駐車台数の合算

図 2-58 ピーク時の総駐車需要（平日）

休日

総駐車需要に対して、供給量が多くなっているのは六本木駅・上野駅のみであり、その他の地区では路上駐車を収容するための駐車場容量が不足していることが考えられる。
 一方、供給量は少ないが路上駐車の多い地区は、神保町駅・湯島駅・浅草駅・五反田駅・荻窪駅・赤羽駅等となっている。



路上駐車台数は、合法、違法の路上駐車台数の合算

図 2-59 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 地区別の駐車需給バランス

駐車容量が需要を上回る地区は、平日では上野駅1箇所、休日では六本木駅、上野駅、阿佐ヶ谷駅の3箇所である。
ほとんどの地区で、需要が供給量を上回っていることがわかる。

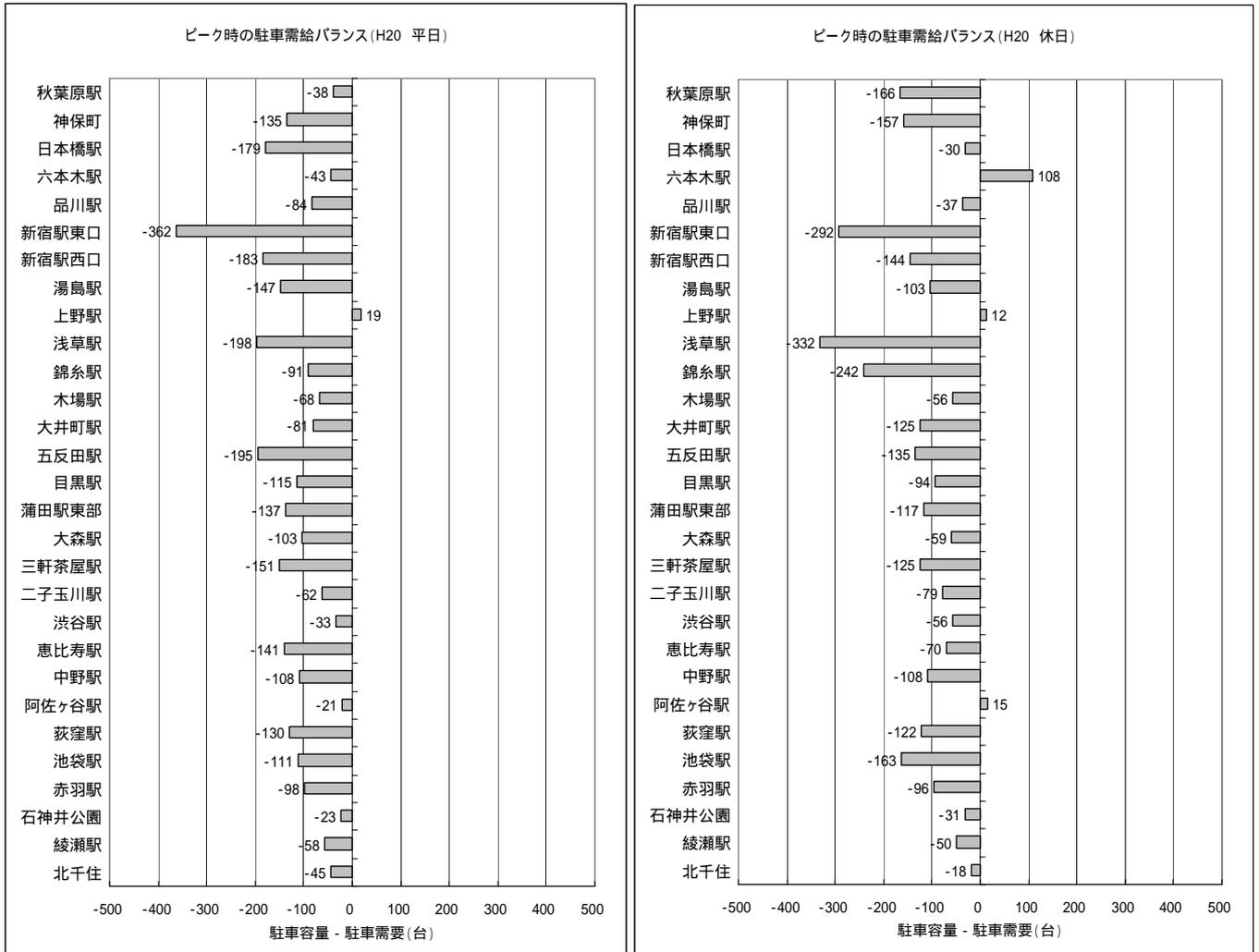


図 2 - 6 0 ピーク時の駐車需給バランス

2.7 駐車特性のまとめ

これまでの分析結果をまとめると、東京 23 区内主要地区における駐車特性は以下のとおりである。

2.7.1 四輪

(1) 駐車場の整備状況

平成 17 年度の 974 場に対して、1,261 場と整備が進んでいる。特に、秋葉原駅では大規模な再開発が進んだ影響で 1,000 台以上の駐車場整備が進んでいる。一方、渋谷駅などで駐車場数・収容台数とも、減少している地区も見られる（H17 年と H20 年ともに調査した地区を対象）。

収容台数で見ると、平成 17 年の 33,761 台から 36,791 台と増加していることを示している（H17 年と H20 年ともに調査した地区を対象）。

駐車場の収容台数規模で見ると、30 台以下の駐車場が約 80%（収容台数ベース）を占めており、小規模駐車場（コインパーキングなど）が多いことが考えられる。

駐車場の形態をみると、平地自走が約 78%を占め最も多くなっている。次いで、立体機械が約 11%を占めるが、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅など大規模商業施設の立地する地区での割合が高くなっている。

(2) 駐車場の利用状況

ピーク時の駐車場利用率の平均は、平成 14 年度の 50.5%【58.9%】、平成 17 年度の 49.3%【65.5%】、平成 20 年度の 50.6%【53.7%】に推移している（H14・H17・H20 年ともに調査した地区を対象）。

また、ピーク時の駐車場利用台数は平成 17 年の 15,808 台【22,661 台】に対して、平成 20 年では 18,181 台【20,327 台】となっており、平日は増加しているが、休日は減少していることがわかる（H17 年と H20 年ともに調査した地区を対象）。

平日の利用率の変化は小さくほぼ一定していると考えられる。また、利用台数も 1 割程度ほど増加しており、平日の駐車場利用は増加していると考えられる。

休日は、過年度と比べて利用率の大きな低下および利用台数自体も 1 割程度減少していることから、休日の駐車場利用は確実に減少しているといえる。

平日・休日ともに、平均利用率からは、平成 18 年 6 月以降に実施されている、放置車両確認事務の民間委託などによる取締りの強化の影響は少ないことが考えられる。

*【 】内の数値は休日

(3) 路上駐車の状態

路上駐車

違法路上駐車台数(ピーク時)は、平成14年度の9,279台【9,584台】、平成17年度の7,522台【7,204台】、平成20年度の4,054台【3,212台】と着実に減少している。特に、平成17年以降の路上駐車台数の減少が大きく半減に近い状況となっている。(H14・H17・H20年ともに調査した地区を対象)

また、平成20年度と平成17年度を比較すると、全地区平均で約58%【約51%】と路上駐車は大きく減少している(H17年とH20年ともに調査した地区を対象)。車種別に見ると、乗用車は全地区平均で半減【約55%減】しているが、小型貨物は約40%減【約35%減】、普通貨物は約20%減【約5%増】となっている(H17年とH20年ともに調査した地区を対象)。

乗用車類の減少が顕著となっているが、貨物車類の減少は比較的少ない。

平成20年調査の全地区(48地区)の違法路上駐車車両数(ピーク時)の平均は、1.32台/0.1km(平成17年は2.45台/0.1km)【1.07台/0.1km(平成17年は2.03台/0.1)km】である。平成17年に比べると、やはり半減に近い状況である。

路上駐車車両の車種分類を見ると、平日は時間帯による変動が大きく13時・15時台は小型貨物が多いが、その他の時間帯では乗用車が多くなっている。また、21時台ではタクシーも約20%を占めている。

休日は時間帯による変動が小さく、ほとんどの時間帯で乗用車が約70%を占めている。その他、貨物車類は13時台が最も多く、タクシーは21時台に最も多い。

また、貨物車両の占める割合が最も高い13時を対象にすると、大手宅配事業者の占める割合は軽貨物では平日で約46%、休日で約40%と高くなっている。また、小型貨物でも15%前後となっている。

路上駐車の状態

全地区(9地区)の平均駐車時間は、平日平均で24分、休日平均で26分であり、大きな差はない。

車種別にみると、平日・休日とも貨物車類が長く、タクシーは短い傾向にある。バスは平日で長くなっているが休日は短い。

(4) 駐車需給バランス

多くの地区では、総駐車需要に対して駐車場収容台数(PT・PMを含む)が上回っている地区が圧倒的に多くなっている。比較的需要の多い地区で、需要が供給量を上回るのは神保町駅である。

駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区が、平成14年度に15地区【18地区】、平成17年度に10地区【13地区】、平成20年度には4地区【5地区】と減少しており、需給バランスが改善された地区が増えていることがわかる。

*【 】内の数値は休日

2.7.2 自動二輪

(1) 駐車場の整備状況

駐車場は76場、容量で2,466台整備されている。

駐車場の収容台数規模で見ると、30台以下の駐車場が約70%（収容台数ベース）を占めており、小規模駐車場が多いことがわかる。

駐車場の構造形式を見ると、地下構造が約16%、平地構造が約80%と、平地構造が多い。

ロック形式を見ると、チェーンロック式が約50%と半数を占めている。

(2) 駐車場の利用状況

ピーク時の駐車場利用率の平均は、平日で約68%、休日も約68%と四輪に比べて高い利用率となっている。

駐車場利用台数の多い地区は、秋葉原駅・六本木駅・新宿駅・大井町駅・渋谷駅などであり、商業施設の集積した地区での需要が多いことがわかる。

(3) 路上駐車状況

路上駐車

(平日)

新宿駅東口が最も路上駐車が多く379台であり、次いで浅草駅が211台、新宿駅西口が202台である。

阿佐ヶ谷駅が最も路上駐車が少なく42台であり、品川駅・木場駅・二子玉川園駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅は100台未満である。

(休日)

浅草駅が最も路上駐車が多く337台となっている。次いで、新宿駅東口が316台であり、この2地区が300台以上となっている。

阿佐ヶ谷駅が最も路上駐車が少なく14台であり、六本木駅・北千住駅では50台以下となっている。

路上駐車状況の駐車時間

全地区（9地区）の平均駐車時間は、平日平均で88分、休日平均で80分であり、曜日特性は少ない。ただし、四輪に比べて駐車時間が非常に長い。

車種別にみると特に大きな差はないが、地区別に見るとハラツキが大きく地域特性を反映していることが考えられる。

(4) 駐車需給バランス

多くの地区では、駐車場収容台数に対して総駐車需要が上回っており、駐車施設の容量不足が顕著である。

地区別に見ると、駐車場が1箇所のみ地区もあり駐車場整備が遅れていることが考えられる。

3. 路上駐車対策の検討

3.1 対策の検討

(1) 駐車供需バランスの状況

各地区における駐車供需バランスを検証するに当たり、以下の4つの状況を把握する。

ピーク時の需給バランス

ピーク時を対象として、駐車需要(駐車場利用台数+路上駐車台数)と駐車容量を比較し、需要と供給のバランスを3つに分類する。なお、日々の需要変動(0.1の割合を想定)を踏まえ、 $0.9 < (\text{駐車需要} / \text{駐車容量}) < 1.1$ を需給バランスが均衡している状態とする。

- ・ 駐車容量 > 駐車需要 : $(\text{駐車需要} / \text{駐車容量}) < 0.9$
- ・ 駐車容量 = 駐車需要 : $0.9 < (\text{駐車需要} / \text{駐車容量}) < 1.1$
- ・ 駐車容量 < 駐車需要 : $1.1 < (\text{駐車需要} / \text{駐車容量})$

平休・時間バランス

平日と休日の駐車需要のバランス、ピーク時とオフピーク時の駐車需要のバランスを以下のとおり分類する。なお、日々の需要変動を踏まえ $0.9 < (\text{平日} / \text{休日または休日} / \text{平日}) < 1.1$ を平休バランスが均衡している、 $1.0 < (\text{ピーク時} / \text{オフピーク時}) < 2.0$ を時間バランスが均衡している状態とする。

- ・ 平休バランス : $0.9 < (\text{平日} / \text{休日または休日} / \text{平日}) < 1.1$. . . 均衡
- ・ 時間バランス(ピーク率) : $1.0 < (\text{ピーク時} / \text{オフピーク時}) < 2.0$. . . 均衡

駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係

ピーク時を対象として、駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係を4つに分類する。(各地区の平均値との比較)

- ・ 駐車場への転換可能性が高い地区 : 駐車場利用率が低い+違法路上駐車車両数が多い
- ・ 駐車需要が多い地区 : 駐車場利用率が高い+違法路上駐車車両数が多い
- ・ 駐車需要が少ない地区 : 駐車場利用率が低い+違法路上駐車車両数が少ない
- ・ 駐車問題が少ない地区 : 駐車場利用率が高い+違法路上駐車車両数が少ない

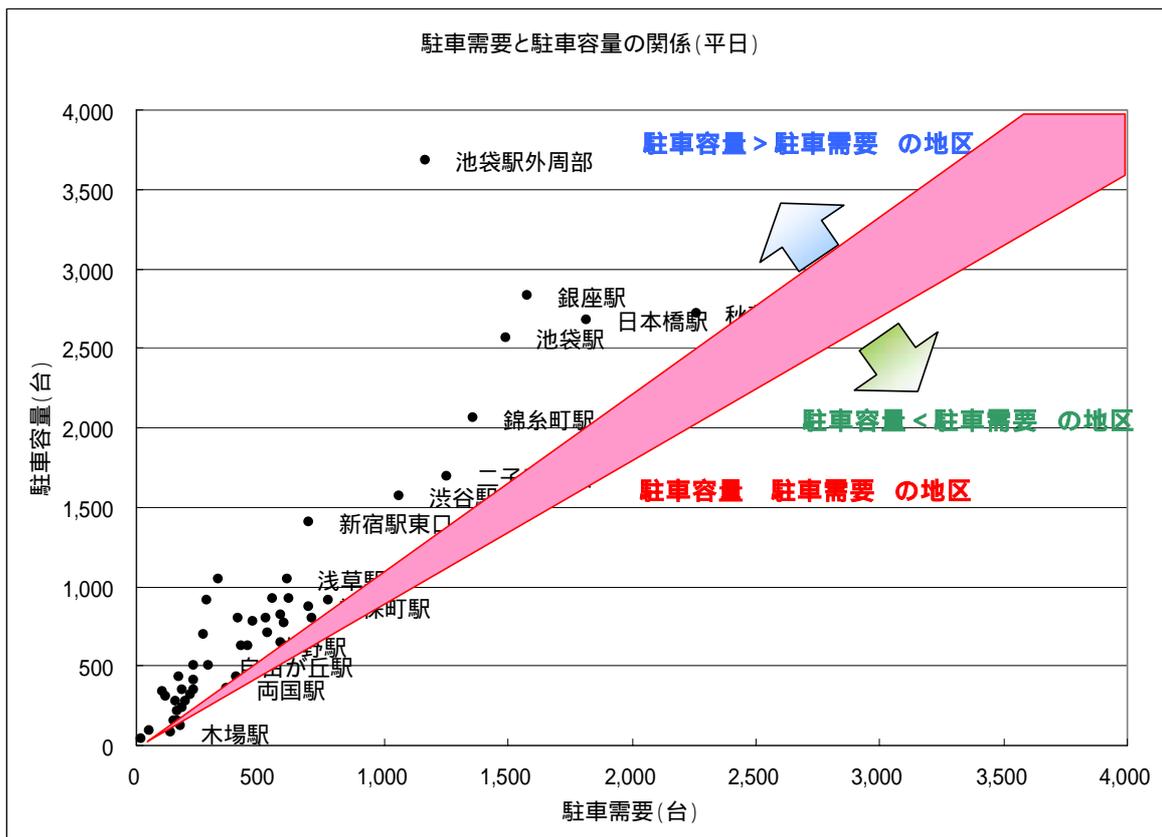
車種バランス

ピーク時の違法路上駐車車両の車種構成により、路上駐車が多い車種を抽出する。(各地区の平均値との比較)

(2) ピーク時の需給バランス

平日(四輪)

駐車容量が駐車需要を上回る地区は 42 地区あり、特に、池袋駅外周部、銀座駅は駐車容量が駐車需要を 1,000 台以上も上回っている。
 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、両国駅、五反田駅、阿佐ヶ谷駅、金町駅の 4 地区である。
 駐車需要が駐車容量を上回る地区はわずか 2 地区であり、いずれも需要そのものが少ない地区である。
 全体としては、駐車容量が需要を上回っているといえる。

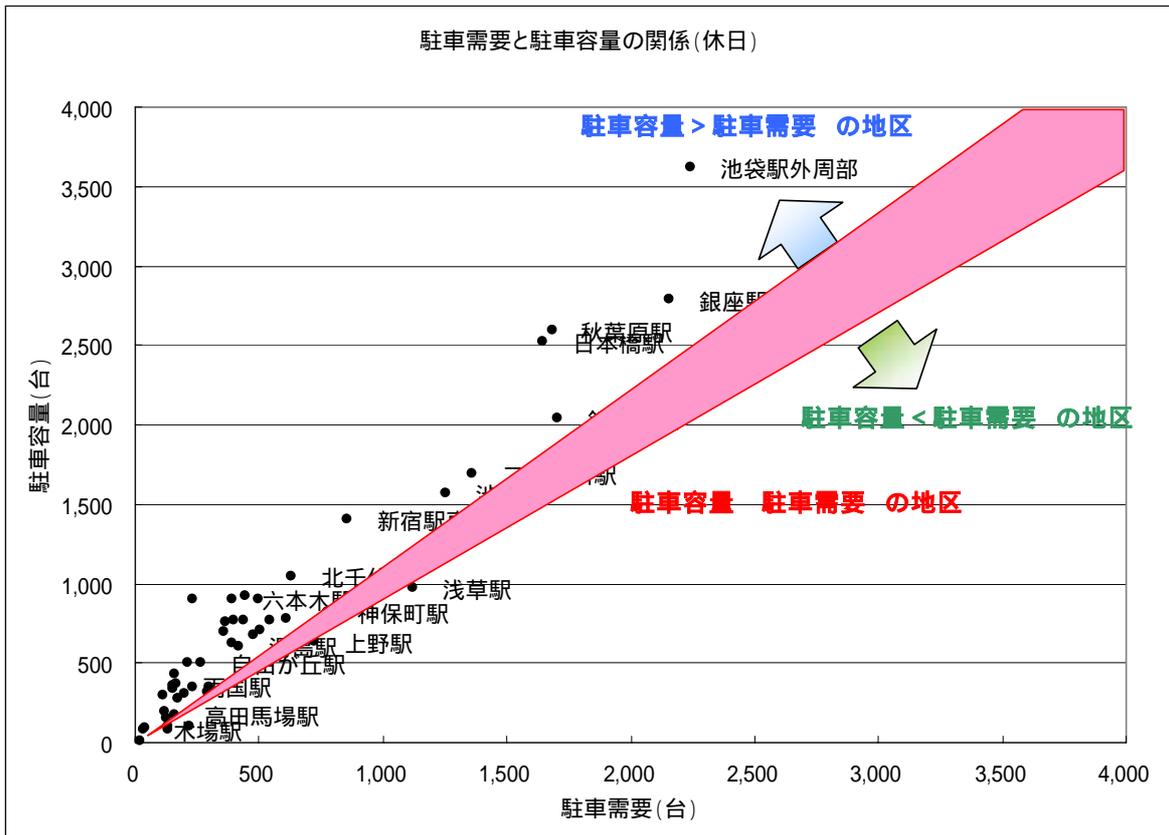


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要 の地区 (42 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、目黒駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 = 駐車需要 の地区 (4 地区)	両国駅、五反田駅、阿佐ヶ谷駅、金町駅
駐車容量 < 駐車需要 地区 (2 地区)	東陽町駅、木場駅

図 3-1 ピーク時の需給バランス(平日)

休日（四輪）

駐車容量が駐車需要を上回る地区は 39 地区あり、特に、池袋駅外周部、日本橋駅、秋葉原駅は駐車容量が駐車需要を 1,000 台以上も上回っている。
 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、神保町駅、高田馬場駅、五反田駅の 3 地区である。
 駐車需要が駐車容量を上回る地区は 6 地区であり、いずれも需要そのものが少ない地区が多い。
 全体としては、駐車容量が需要を上回っているといえる。

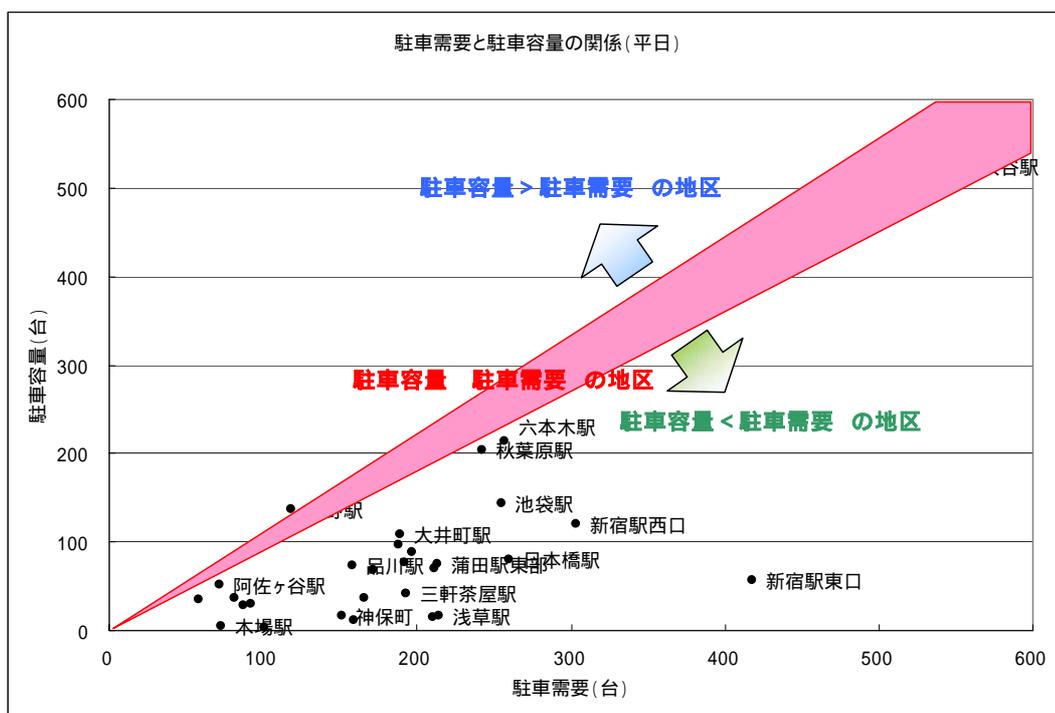


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要の地区 (39 地区)	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、湯島駅、後楽園駅、錦糸町駅、両国駅、木場駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 = 駐車需要の地区 (3 地区)	神保町駅、高田馬場駅、五反田駅
駐車容量 < 駐車需要地区 (6 地区)	上野駅、浅草駅、東陽町駅、目黒駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅

図 3-2 ピーク時の需給バランス (休日)

平日（二輪）

駐車容量が駐車需要を上回る地区は上野駅1地区、駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、渋谷駅1地区のみである。
 その他の27地区は、駐車需要が容量を上回っており、全体としては、駐車容量が不足しているといえる。

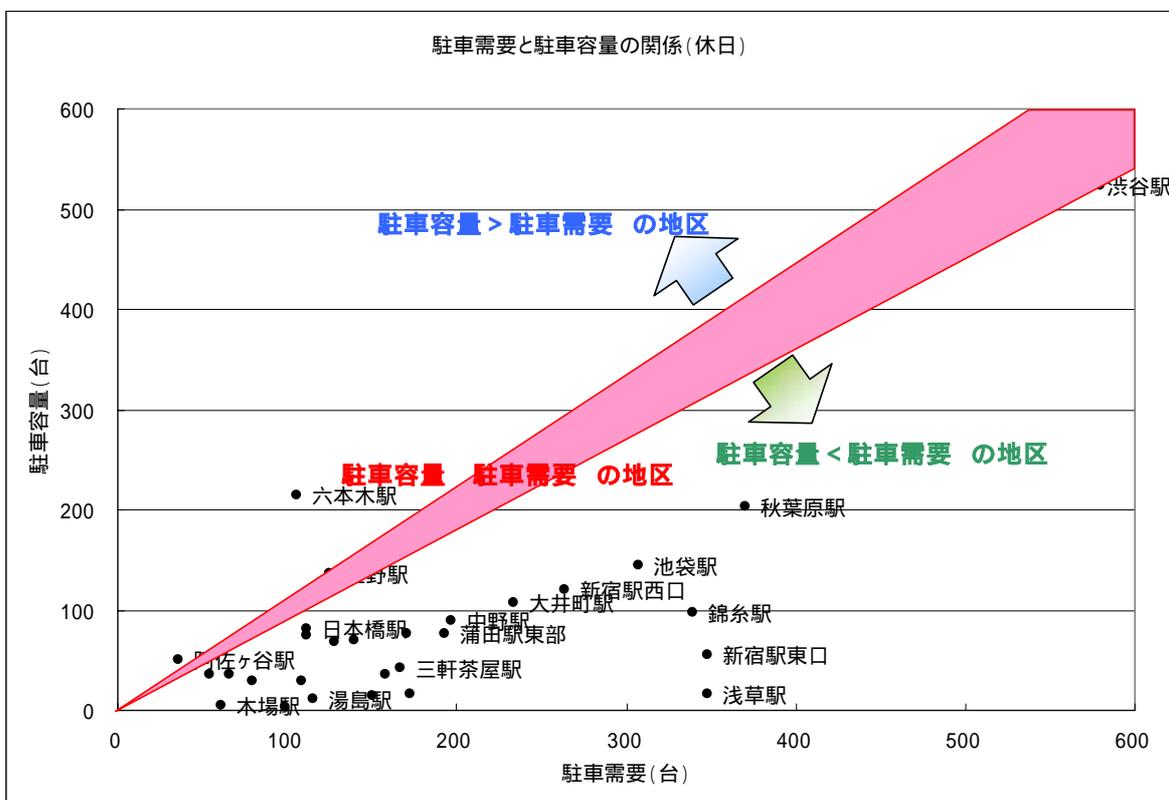


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要 の地区 (1地区)	上野駅
駐車容量 = 駐車需要 の地区 (1地区)	渋谷駅
駐車容量 < 駐車需要 地区 (27地区)	秋葉原駅、六本木駅、阿佐ヶ谷駅、石神井公園、大井町駅、池袋駅、錦糸 駅、品川駅、中野駅、北千住駅、大森駅、目黒駅、新宿駅西口、蒲田駅東 部、綾瀬駅、恵比寿駅、二子玉川駅、日本橋駅、三軒茶屋駅、荻窪駅、新 宿駅東口、神保町、湯島駅、浅草駅、五反田駅、木場駅、赤羽駅

図 3-3 ピーク時の需給バランス(平日)

休日（二輪）

駐車容量が駐車需要を上回る地区は六本木駅、阿佐ヶ谷駅の2地区、駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、上野駅、渋谷駅の2地区のみである。
 その他の25地区は、駐車需要が容量を上回っており、全体としては、駐車容量が不足しているといえる。



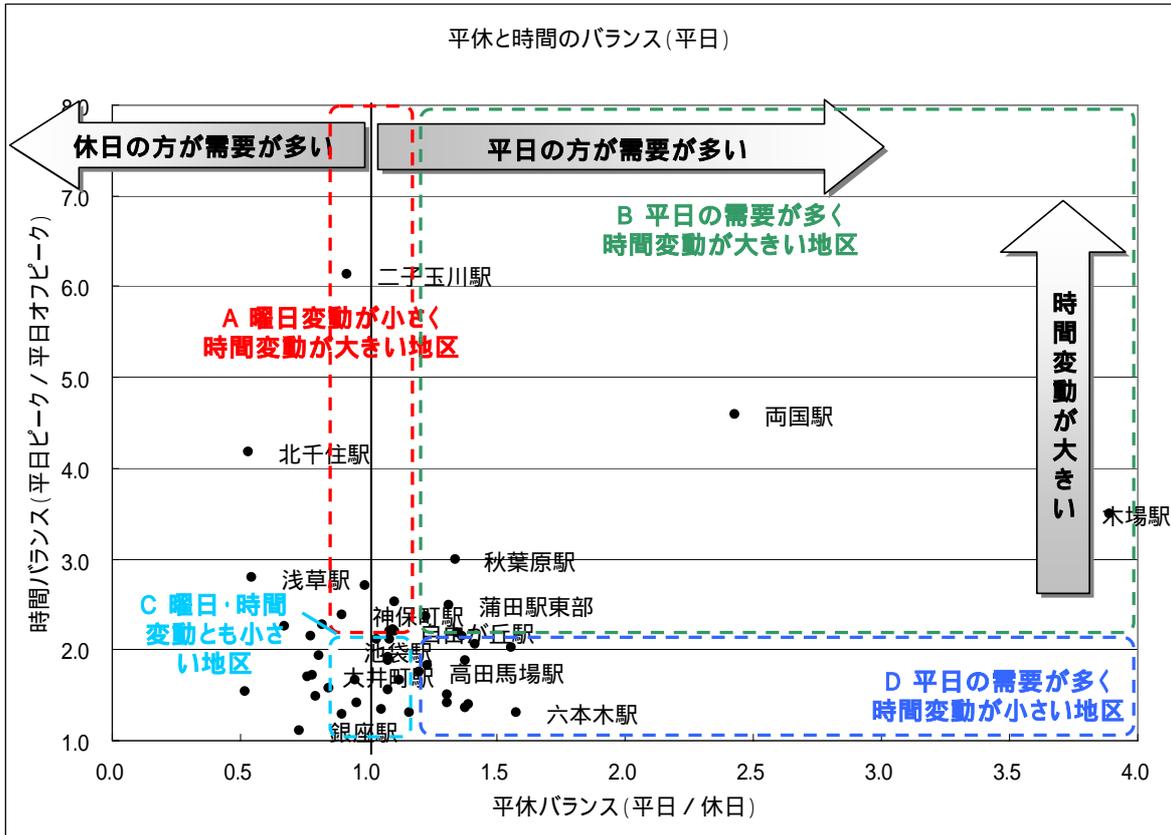
判定	地区
駐車容量 > 駐車需要 の地区 (2地区)	六本木駅、阿佐ヶ谷駅
駐車容量 = 駐車需要 の地区 (2地区)	上野駅、渋谷駅
駐車容量 < 駐車需要 地区 (25地区)	日本橋駅、品川駅、北千住駅、秋葉原駅、大森駅、石神井公園、恵比寿駅、池袋駅、大井町駅、新宿駅西口、中野駅、目黒駅、蒲田駅東部、綾瀬駅、錦糸駅、二子玉川駅、三軒茶屋駅、荻窪駅、新宿駅東口、湯島駅、五反田駅、神保町、木場駅、浅草駅、赤羽駅

図 3-4 ピーク時の需給バランス(休日)

(3) 平休・時間バランス

平日(四輪)

平休バランスをみると、平日の需要が大きい地区は秋葉原駅、六本木駅など 21 地区 (B、D 地区) あり、両国駅は休日の 2 倍以上の需要がある。一方、曜日変動が小さい地区は銀座駅、上野駅など 15 地区 (A、C 地区) がある。
時間バランスをみると、ピーク時の需要がオフピーク時の 3 倍以上ある地区は両国駅、木場駅、二子玉川園駅、北千住駅の 4 地区となっている。

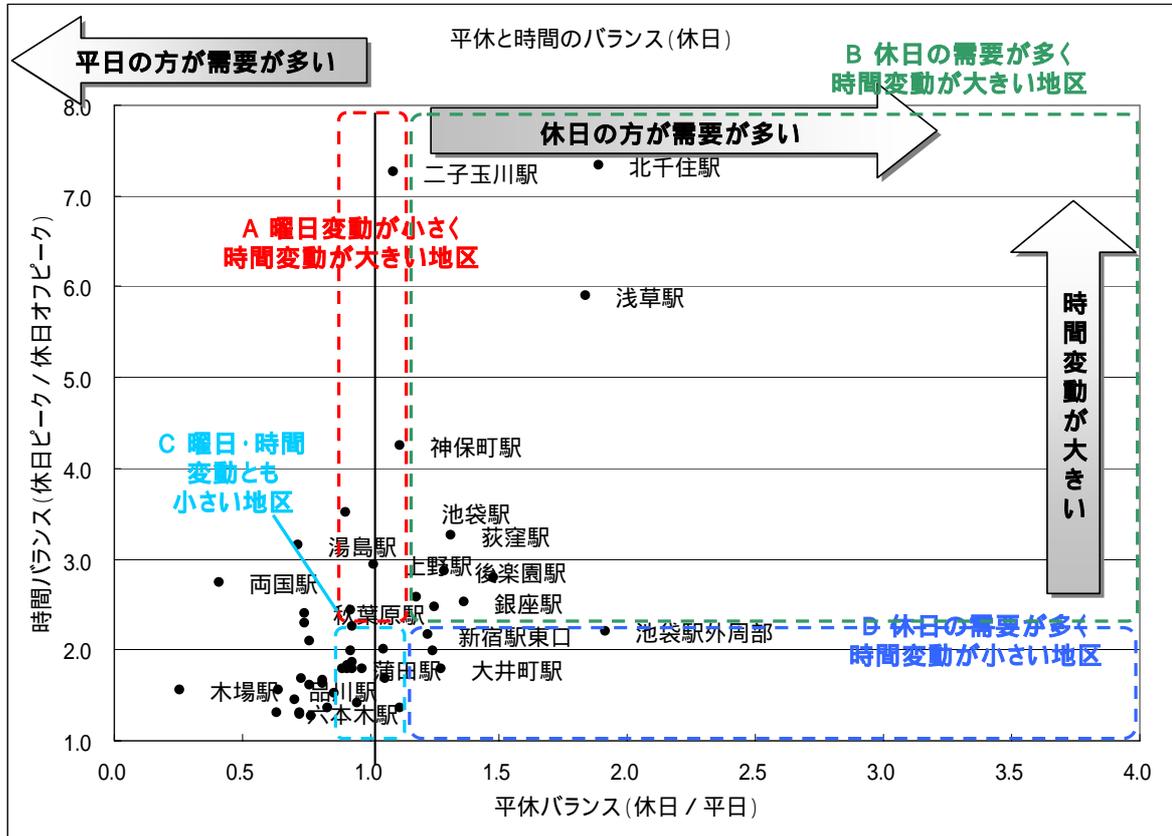


判定	地区
A 曜日変動が小さく、時間変動が大きい地区 (6 地区)	上野駅、自由が丘駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、日暮里駅、綾瀬駅
B 平日の需要が多く、時間変動が大きい地区 (11 地区)	秋葉原駅、日本橋駅、品川駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、中目黒駅、蒲田駅東部、恵比寿駅、野方駅、船堀駅
C 曜日・時間変動とも小さい地区 (6 地区)	大森駅、中野駅、王子駅、石神井公園駅、大泉学園駅、新小岩駅
D 平日の需要が多く、時間変動が小さい地区 (10 地区)	六本木駅、高田馬場駅、湯島駅、五反田駅、蒲田駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、町屋駅、板橋駅、金町駅
E 休日の需要が多い地区 (15 地区)	神保町駅、銀座駅、新宿駅東口、後楽園駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、目黒駅、渋谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、大山駅、北千住駅、篠崎駅

図 3-5 平休・時間バランス(平日)

休日(四輪)

平休バランスをみると、休日の需要が大きい地区は神保町駅、大井町駅など 15 地区 (B、D 地区) がある。一方、曜日変動が小さい地区は日本橋駅、上野駅など 14 地区 (A、C 地区) がある。
 時間バランスをみると、ピーク時の需要がオフピーク時の 3 倍以上ある地区は北千住駅、二子玉川駅、浅草駅、池袋駅等となっている。

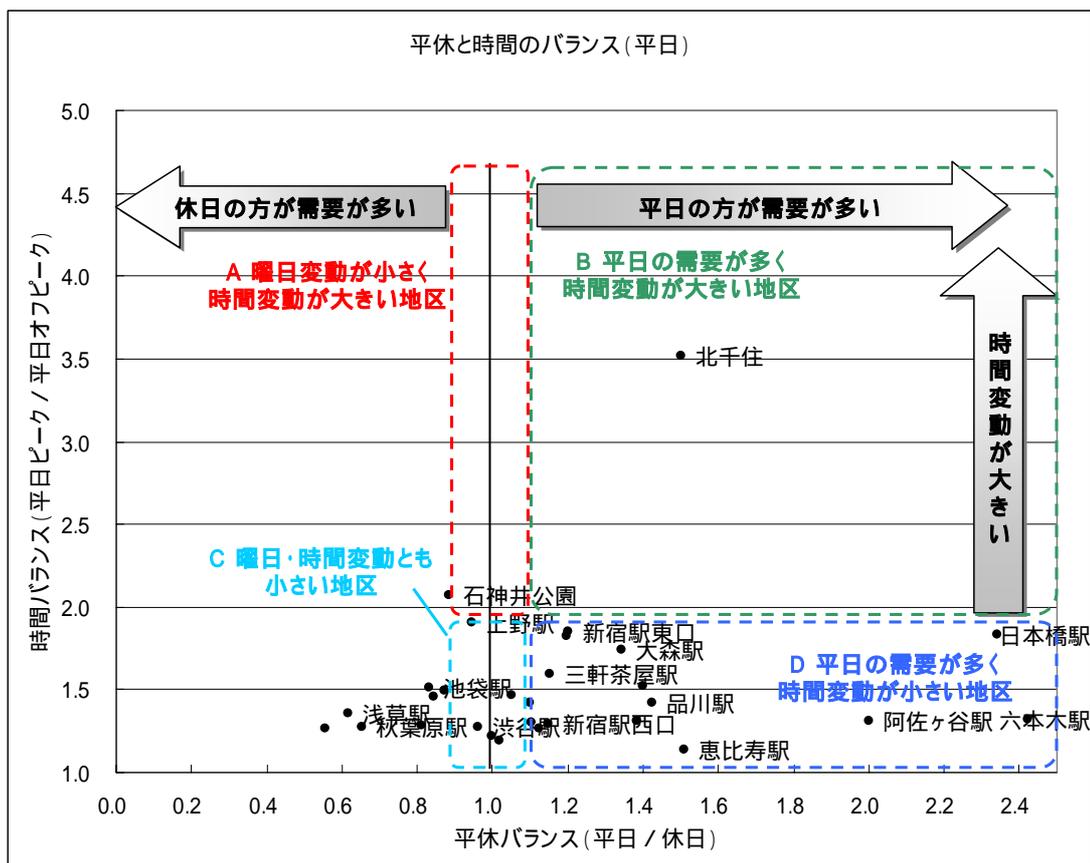


判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (5 地区)	日本橋駅、上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅、綾瀬駅
B 休日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (12 地区)	神保町駅、銀座駅、新宿駅東口、後楽園駅、浅草駅、錦糸町駅、渋谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、大山駅、北千住駅
C 曜日・時間変動とも小さい地区 (9 地区)	自由が丘駅、大森駅、三軒茶屋駅、中野駅、野方駅、王子駅、日暮里駅、大泉学園駅、新小岩駅
D 休日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (3 地区)	大井町駅、目黒駅、篠崎駅
E 平日の需要が多い 地区 (19 地区)	秋葉原駅、六本木駅、品川駅、高田馬場駅、湯島駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、中目黒駅、蒲田駅、蒲田駅東部、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、町屋駅、板橋駅、金町駅、船堀駅

図 3 - 6 平休・時間バランス(休日)

平日（二輪）

平休バランスをみると、平日の需要が大きく時間変動が大きい地区は北千住駅1地区である。また、平日の需要が多く時間変動の少ない地区は日本橋駅、六本木駅など15地区（D地区）ある。
 時間バランスをみると、ピーク時の需要がオフピーク時の3倍以上ある地区は北千住駅のみである。

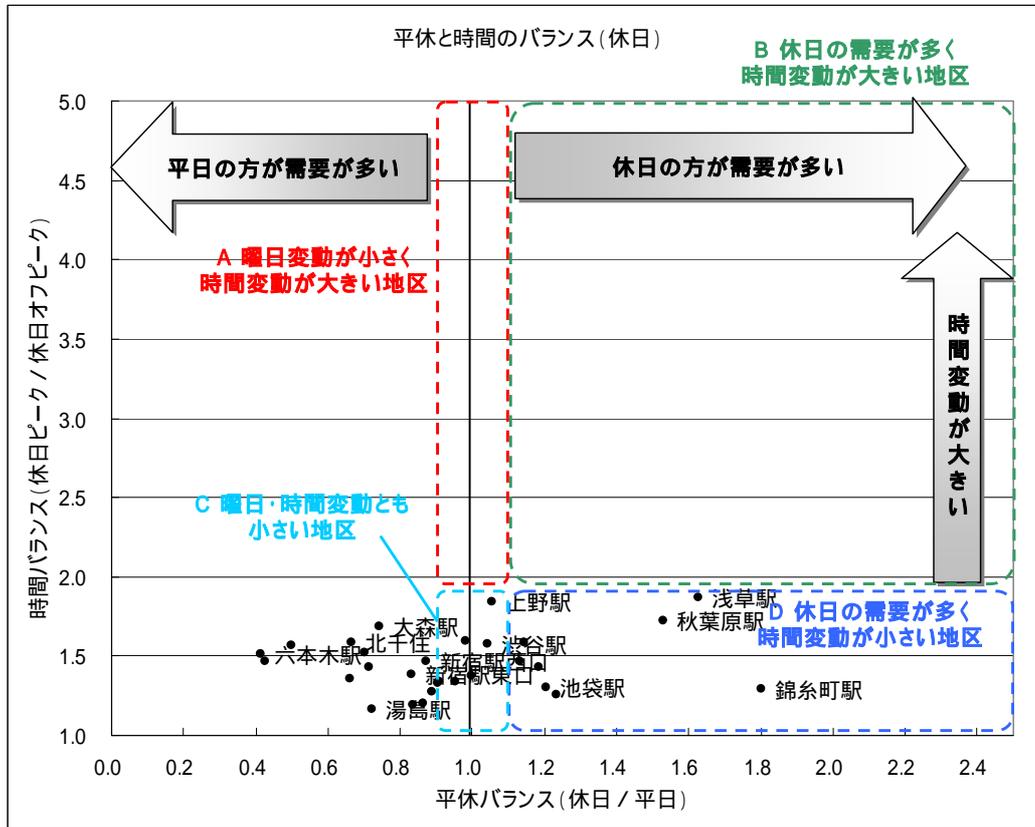


判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区	なし
B 平日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (1地区)	北千住
C 曜日・時間変動とも 小さい地区(5地区)	上野駅、渋谷駅、中野駅、荻窪駅、赤羽駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (15地区)	日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、木場駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、綾瀬駅
E 休日の需要が多い 地区(8地区)	秋葉原駅、神保町駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、二子玉川駅、池袋駅、石神井公園駅

図 3-7 平休・時間バランス(平日)

休日（二輪）

時間バランスをみると、時間変動が大きい地区は見られない。
 休日の需要が多く時間変動が少ない地区は、秋葉原駅、神保町駅など8地区である。
 時間変動曜日変動とも少ない地区は、上野駅、蒲田駅東部など7地区である。



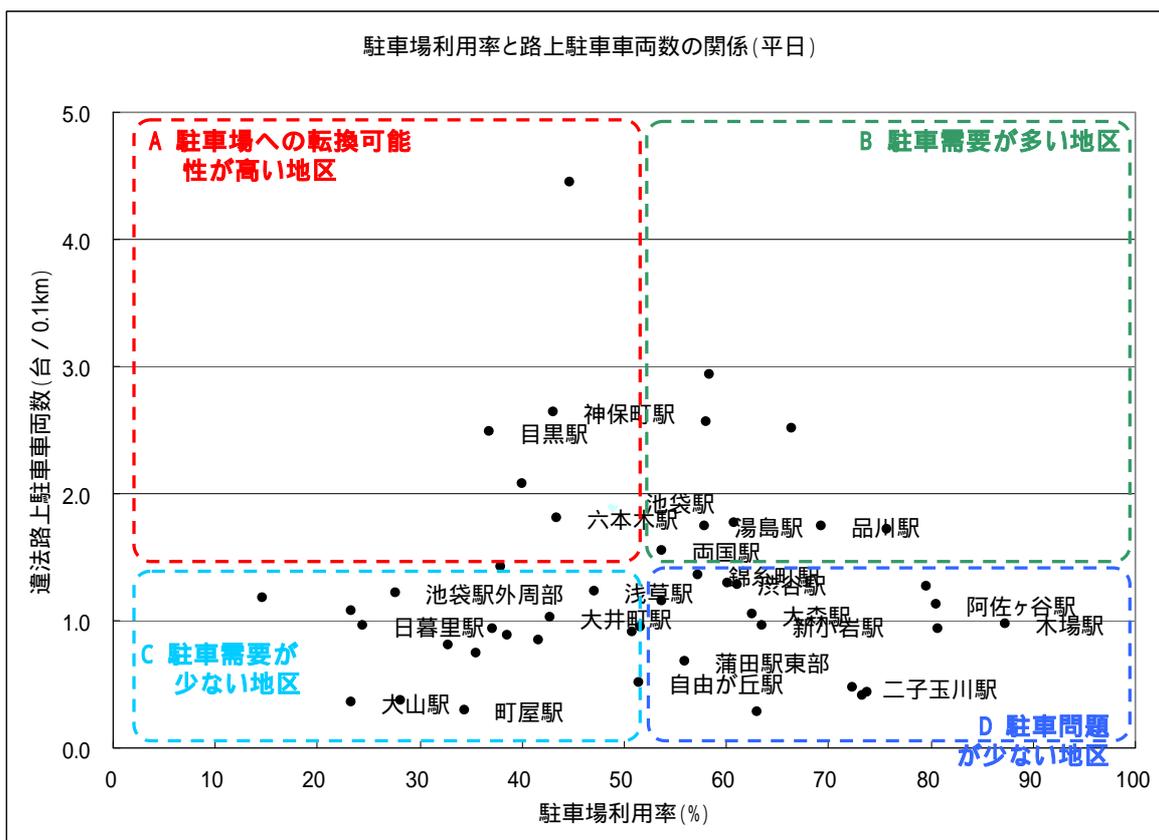
判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区	なし
B 平日の需要が多く 時間変動が大きい地区	なし
C 曜日・時間変動とも 小さい地区(7地区)	上野駅、蒲田駅東部、渋谷駅、中野駅、荻窪駅、赤羽駅、綾瀬駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (8地区)	秋葉原駅、神保町駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、二子玉川駅、池袋駅、石神井公園駅
E 休日の需要が多い 地区(14地区)	日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、木場駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、北千住駅

図 3-8 平休・時間バランス(休日)

(4) 駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係

平日(四輪)

駐車場への転換可能性が高い地区は 8 地区あり、特に新宿駅東口は駐車場利用率が 40%でありながら、違法路上駐車車両数は 2.1 台 / 0.1km と高くなっている。
 駐車需要が多い地区は 9 地区であり、秋葉原駅、日本橋駅、品川駅等である。
 駐車需要が少ない地区は 16 地区あり、町屋駅、大山駅、石神井公園駅が特に需要が少ない。
 駐車問題が少ない地区は 15 地区あり、渋谷駅、中野駅、赤羽駅では駐車場利用率が 50~60%と低い。



判定	地区
A 駐車場への転換可能性が高い地区(8地区)	神保町駅、銀座駅、六本木駅、新宿駅東口、後楽園駅、目黒駅、中目黒駅、池袋駅
B 駐車需要が多い地区(9地区)	秋葉原駅、日本橋駅、品川駅、高田馬場駅、湯島駅、上野駅、錦糸町駅、両国駅、五反田駅
C 駐車需要が少ない地区(16地区)	浅草駅、大井町駅、自由が丘駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、荻窪駅、池袋駅外周部、王子駅、日暮里駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、綾瀬駅、北千住駅、篠崎駅
D 駐車問題が少ない地区(15地区)	東陽町駅、木場駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、板橋駅、大泉学園駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅

図 3-9 駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係(平日)

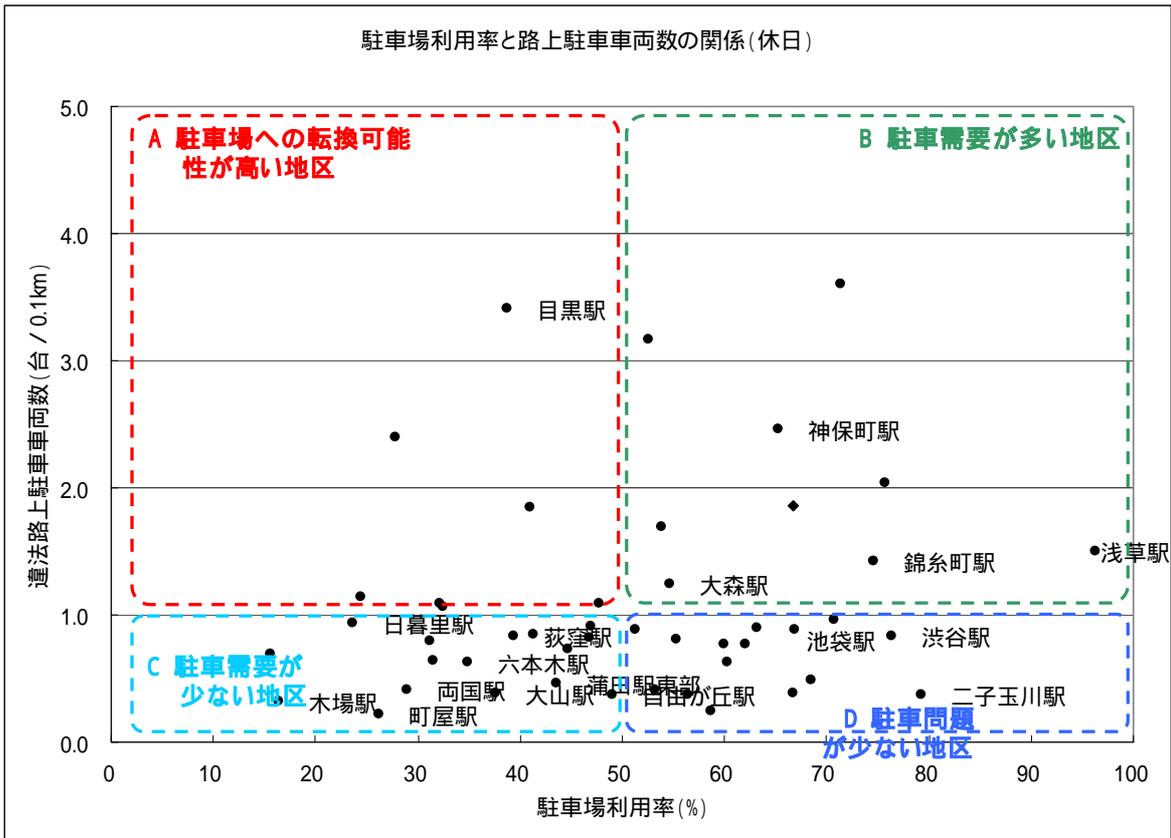
休日（四輪）

駐車場への転換可能性が高い地区は6地区あり、特に、目黒駅は新宿駅東口は駐車場利用率が約39%でありながら、違法路上駐車車両数は3.4台/0.1kmと高くなっている。

駐車需要が多い地区は9地区であり、秋葉原駅、日本橋駅、銀座駅等である。

駐車需要が少ない地区は17地区あり、なかでも木場駅、町屋駅は特に需要が少ない。

駐車問題が少ない地区は16地区あり、なかでも湯島駅、池袋駅外周部、大泉学園駅、北千住駅、船堀駅、篠崎駅では駐車場利用率が50%台と低い。

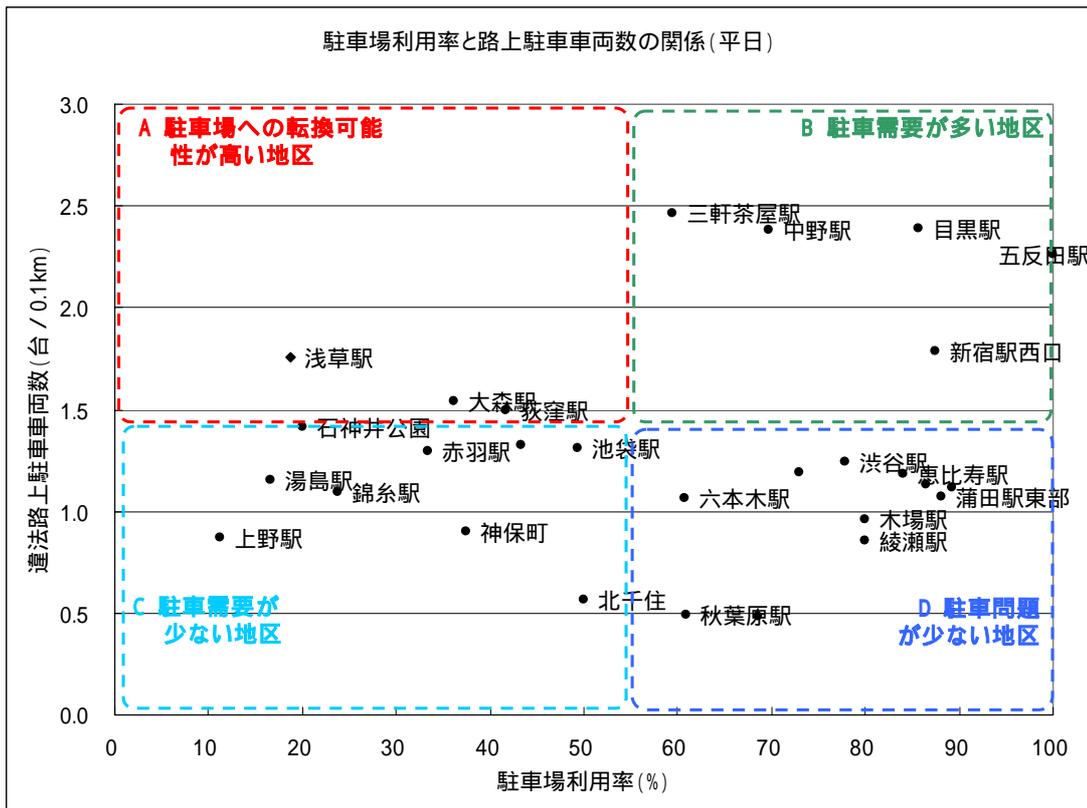


判定	地区
A 駐車場への転換可能性が高い地区 (6地区)	高田馬場駅、東陽町駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、蒲田駅
B 駐車需要が多い地区 (9地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、後楽園駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅、大森駅
C 駐車需要が少ない地区 (17地区)	六本木駅、品川駅、両国駅、木場駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、恵比寿駅、荻窪駅、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、綾瀬駅
D 駐車問題が少ない地区 (16地区)	新宿駅東口、湯島駅、大井町駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、池袋駅外周部、大泉学園駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅

図 3 - 1 0 駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係 (休日)

平日（二輪）

駐車場への転換可能性が高い地区は3地区であり、浅草駅、大森駅、荻窪駅となっている。
 駐車需要が多い地区は6地区であり、新宿駅東口・西口、五反田駅等である。
 駐車需要が少ない地区は9地区であり、二子玉川駅、石神井公園駅、北千住駅が特に需要が少ない。
 駐車問題が少ない地区は11地区あり、特に六本木駅では駐車場利用率が約65%と低い。



判定	地区
A 駐車場への転換可能性が高い地区(3地区)	浅草駅、大森駅、荻窪駅
B 駐車需要が多い地区(6地区)	新宿駅東口、新宿駅西口、五反田駅、目黒駅、三軒茶屋駅、中野駅
C 駐車需要が少ない地区(9地区)	神保町駅、湯島駅、上野駅、錦糸町駅、二子玉川駅、池袋駅、赤羽駅、石神井公園、北千住駅
D 駐車問題が少ない地区(11地区)	秋葉原駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、木場駅、大井町駅、蒲田駅東部、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、綾瀬駅

図 3-11 駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係(平日)

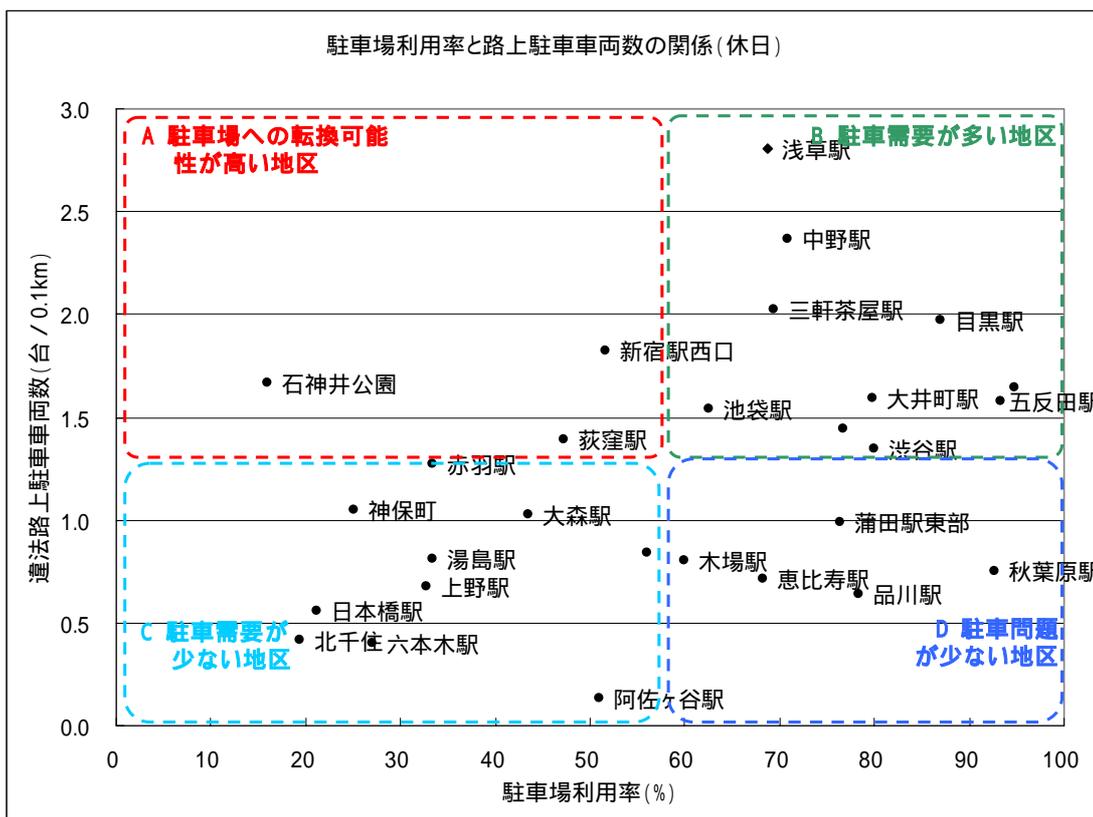
休日（二輪）

駐車場への転換可能性が高い地区は3地区であり、新宿駅西口、荻窪駅、石神井公園駅となっている。

駐車需要が多い地区は11地区であり、新宿駅東口、浅草駅等である。

駐車需要が少ない地区は9地区であり、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、綾瀬駅、北千住駅が特に需要が少ない。

駐車問題が少ない地区は5地区あり、特に恵比寿駅では駐車場利用率が約70%と低い。



判定	地区
A 駐車場への転換可能性が高い地区 (3地区)	新宿駅西口、荻窪駅、石神井公園
B 駐車需要が多い地区 (11地区)	新宿駅東口、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、池袋駅
C 駐車需要が少ない地区 (10地区)	神保町、日本橋駅、六本木駅、湯島駅、上野駅、大森駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、綾瀬駅、北千住駅
D 駐車問題が少ない地区 (5地区)	秋葉原駅、品川駅、木場駅、蒲田駅東部、恵比寿駅

図 3-12 駐車場利用率と違法路上駐車車両数の関係（休日）