３．２ 地区特性による類型化

（１）類型化の方針と流れ

各地区の路上駐車対策を検討するに当たり、実態調査結果をもとに地区特性を整理し、類型化する。なお、類型化は以下の４つの方針に従って行う。

≪類型化の方針≫

①需要（駐車場利用＋路上駐車）と供給（駐車場の収容台数）のバランスはとれているか？

②曜日（平日・休日）や時間帯（ピーク・オフピーク）による需要の変動により、著しいバランスの崩れはないか？

③駐車場利用（駐車場利用率）と路上駐車（違法路上駐車車両数）のバランスはとれているか？

④路上駐車は特定の車種が多いなど、車種によるバランスの偏りはないか？

①需要＞供給　⇒需給のアンバランス（供給不足）
②需要　供給　⇒需給の均衡
③需要＜供給　⇒需給のアンバランス（供給過剰）

①平日・休日のアンバランス
②時間帯のアンバランス

①利用率が低い＋路上駐車が多い→駐車場へ転換可能
②利用率が高い＋路上駐車が多い→需要が多い
③利用率が低い＋路上駐車が少ない→需要が少ない
④利用率が高い＋路上駐車が少ない→駐車問題が少ない

①乗用車の路上駐車が多い
②荷捌きによる貨物車両が多い
③タクシーの路上駐車が多い
④バスの路上駐車が多い
⑤複合的

図 ３-１３　地区特性の類型化の流れ

（２）各地区の類型化

前節で示した方針にしたがって、各地区の特性を踏まえて類型化した結果を次ページ以降に示す。

①需給ﾊﾞﾗﾝｽ	②曜日・時間帯によるﾊﾞﾗﾝｽ	③利用率と路駐のﾊﾞﾗﾝｽ	【該当地区】④路駐の多い車種（全地区平均以上）
供給＞需要	曜日変動小、時間変動大きい	利用率高く、路駐少ない	**二子玉川園駅（乗用車、小型貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**自由が丘駅（貨物車類）、三軒茶屋駅（貨物車類）、日暮里駅（乗用車、小型貨物）、綾瀬駅（乗用車、普通貨物）**
	平日需要多い、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**秋葉原駅（貨物車類）、日本橋駅(乗用車)、品川駅（タクシー、バス、普通貨物）**
		利用率高く、路駐少ない	**蒲田駅東部（バス、小型貨物）、船堀駅（普通貨物）**
		利用率低く、路駐多い	**中目黒駅（普通貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**恵比寿駅（タクシー、貨物車類）**
	曜日変動・時間変動小さい	利用率高く、路駐少ない	**大森駅（乗用車、タクシー、バス）、中野駅（小型貨物）、大泉学園駅（乗用車、バス、小型貨物）、新小岩駅（乗用車、タクシー小型貨物）**
		利用率低く、路駐多い	**王子駅（乗用車、普通貨物）、石神井公園駅（バス、普通貨物）**
	平日需要多い、時間変動小さい	利用率高く、路駐多い	**高田馬場駅（バス、貨物車類）、湯島駅(貨物車類)**
		利用率高く、路駐少ない	**赤羽駅(乗用車、タクシー、バス)、板橋駅(普通貨物)**
		利用率低く、路駐多い	**六本木駅（普通貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**蒲田駅(タクシー、小型貨物)、町屋駅(乗用車、小型貨物)**
	休日の需要が多い地区	利用率高く、路駐多い	**錦糸町駅（乗用車、タクシー）**
		利用率高く、路駐少ない	**渋谷駅（タクシー、貨物車類）**
		利用率低く、路駐多い	**神保町駅（タクシー、小型貨物）、銀座駅（乗用車、タクシー）、新宿駅東口（普通貨物）、後楽園駅（貨物車類）、目黒駅（乗用車）、池袋（タクシー、バス）**
		利用率低く、路駐少ない	**浅草駅（バス、小型貨物）、大井町駅（小型貨物）、荻窪駅（タクシー、普通貨物）、池袋駅外周部（バス、貨物車類）、大山駅（小型貨物）、北千住駅（バス、小型貨物）、篠崎駅（乗用車）**
需要　供給	曜日変動小、時間変動大	利用率高く、路駐多い	**上野駅（貨物車類）**
	平日多く、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**両国駅（貨物車類）**
	平日多く、時間変動小さい	利用率高く、路駐多い	**五反田駅（乗用車、タクシー）**
		利用率高く、路駐少ない	**阿佐ヶ谷駅（乗用車、タクシー）、金町駅（乗用車）**
需要＞供給	平日多く、時間変動大きい	利用率低く、路駐少ない	**東陽町駅(乗用車、貨物車類)、木場駅(タクシー、小型貨物)、野方駅(貨物車類)**

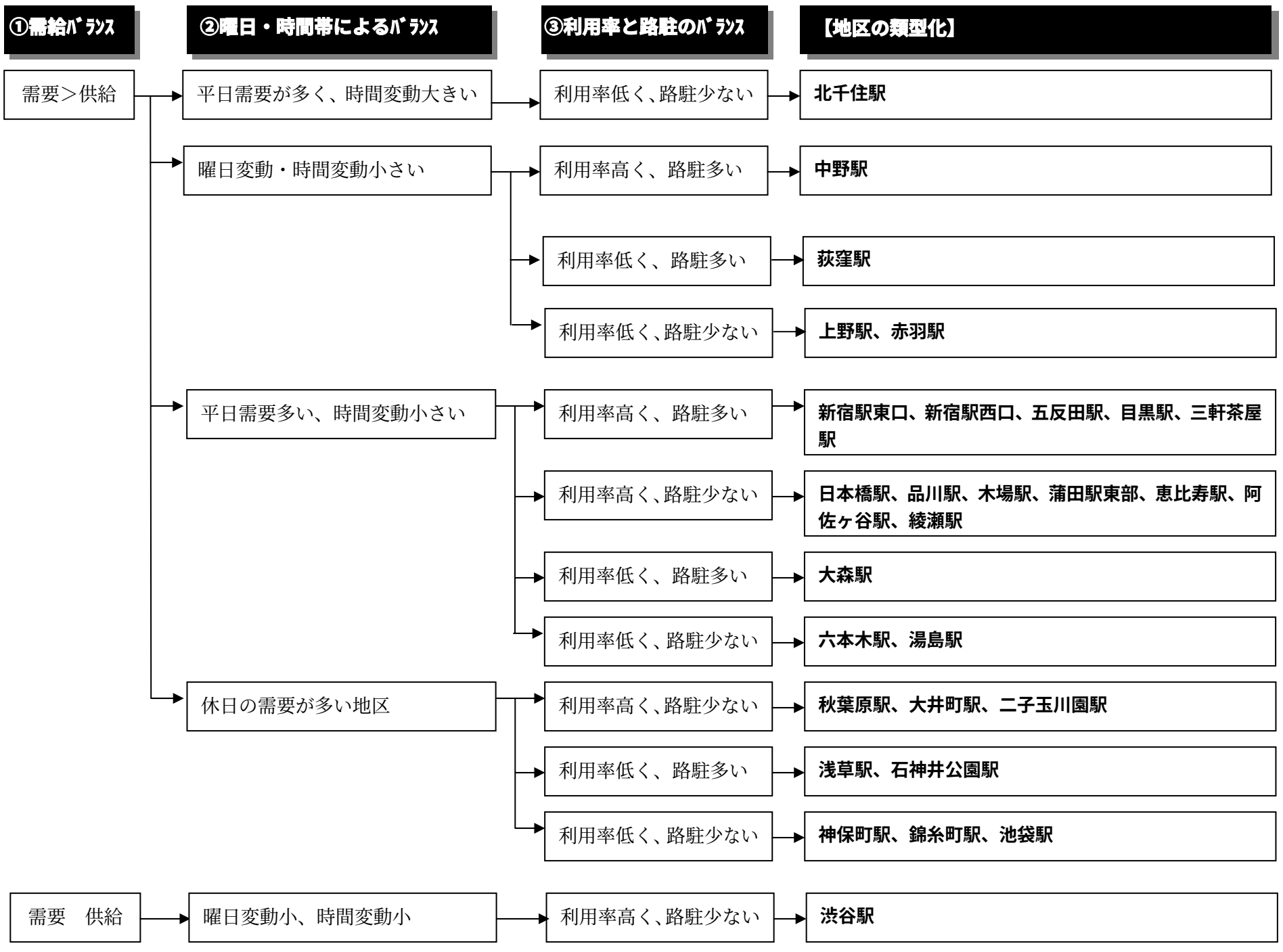
≪平　日：四輪≫

*（　　）内の路駐の多い車種は、全地区平均より高い車種を抽出した。なお、貨物車類とは小型貨物・普通貨物の両方を指す。

①需給ﾊﾞﾗﾝｽ	②曜日・時間帯によるﾊﾞﾗﾝｽ	③利用率と路駐のﾊﾞﾗﾝｽ	【地区の類型化】④路駐車種のﾊﾞﾗﾝｽ（多い車種）
供給＞需要	曜日変動小、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**日本橋駅（乗用車）**
		利用率高く、路駐少ない	**二子玉川園駅（乗用車、バス、小型貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**日暮里駅（バス）、石神井公園駅（バス）、綾瀬駅(乗用車)**
	休日需要多く、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**銀座駅（乗用車、タクシー、バス）、後楽園駅(バス、普通貨物)、錦糸町駅（タクシー、普通貨物）**
		利用率高く、路駐少ない	**新宿駅東口（貨物車類）、渋谷駅（バス、普通貨物）、池袋駅（タクシー、バス、貨物車類）、池袋駅外周部（小型貨物）、北千住駅（乗用車、貨物車類）**
		利用率低く、路駐少ない	**荻窪駅（タクシー、バス、貨物車類）、大山駅（貨物車類）**
	曜日変動・時間変動小さい	利用率高く、路駐多い	**大森駅（乗用車、バス）**
		利用率高く、路駐少ない	**中野駅（タクシー）、大泉学園駅（乗用車、バス）、新小岩駅（乗用車、タクシー、普通貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**自由が丘駅（バス、小型貨物、普通貨物）、三軒茶屋駅（乗用車、タクシー）、王子駅（乗用車、小型貨物）**
	休日需要多く、時間変動小さい	利用率高く、路駐少ない	**大井町駅（乗用車、バス）、篠崎駅(乗用車、普通貨物)**
	平日の需要が多い地区	利用率高く、路駐多い	**秋葉原駅（貨物車類）**
		利用率高く、路駐少ない	**湯島駅(タクシー、貨物車類)、金町駅(バス、普通貨物)、船堀駅(普通貨物)**
		利用率低く、路駐多い	**高田馬場駅（乗用車、タクシー）、中目黒駅（乗用車、普通貨物）**
		利用率低く、路駐少ない	**六本木駅（貨物車類）、品川駅（小型貨物）、両国駅（小型貨物）、木場駅（小型貨物）、蒲田駅（小型貨物）、蒲田駅東部（小型貨物）、恵比寿駅（小型貨物）、赤羽駅（タクシー）、町屋駅（小型貨物）、板橋駅（普通貨物）**
需要　供給	休日多く、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**神保町駅（乗用車、小型貨物）**
	平日の需要が多い地区	利用率低く、路駐多い	**五反田駅（乗用車、バス）**
需要＞供給	曜日変動小、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**上野駅(乗用車)**
	休日需要多く、時間変動大きい	利用率高く、路駐多い	**浅草駅(乗用車)**
	曜日変動小、時間変動小	利用率高く、路駐少ない	**野方駅(貨物車類)**
	休日需要多く、時間変動小さい	利用率低く、路駐多い	**目黒駅(乗用車)**
	平日の需要が多い	利用率高く、路駐少ない	**阿佐ヶ谷駅(乗用車)**
		利用率低く、路駐少ない	**東陽町(タクシー、小型貨物)**

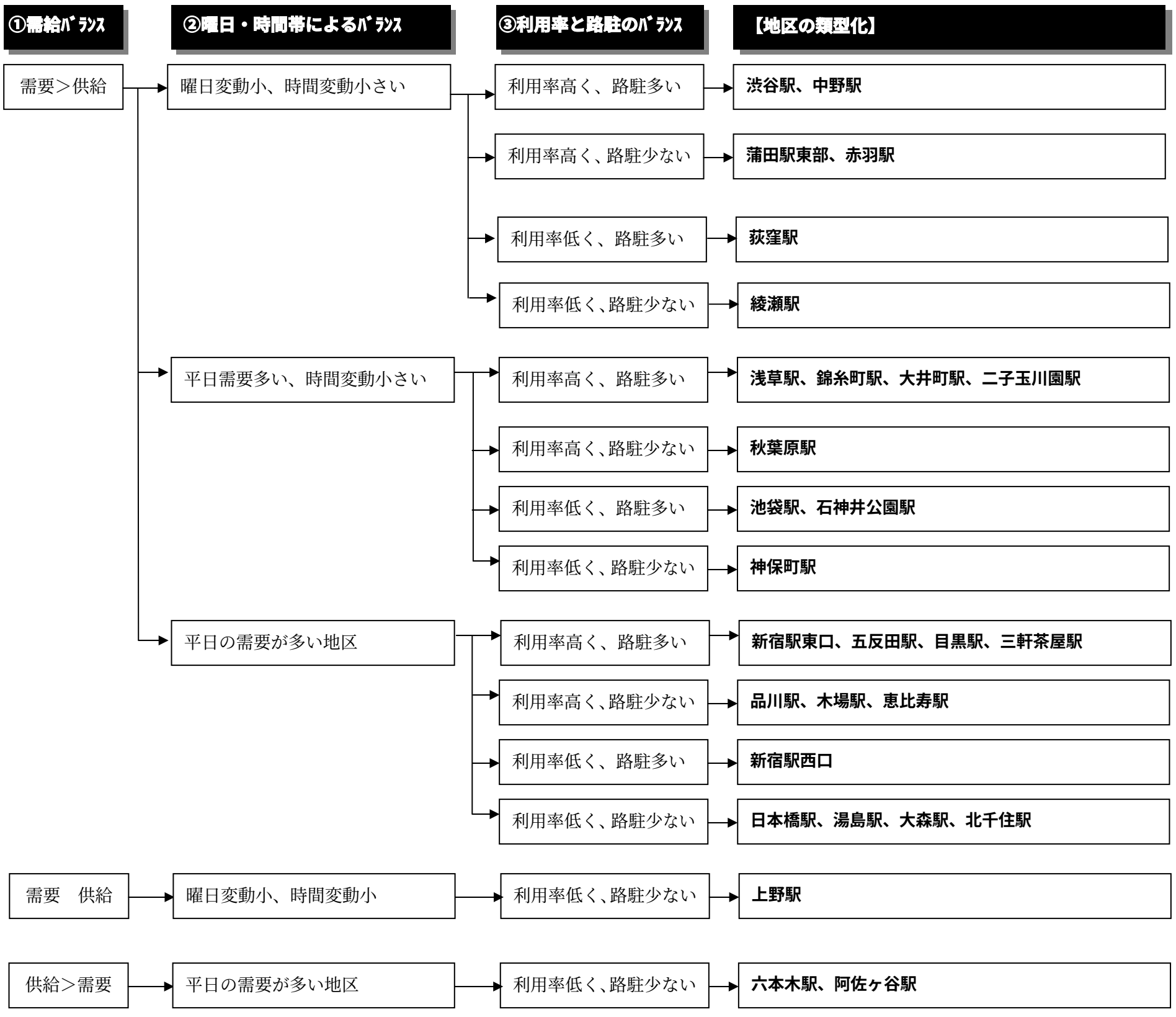
≪休　日：四輪≫

*（　　）内の路駐の多い車種は、全地区平均より高い車種を抽出した。なお、貨物車類とは小型貨物・普通貨物の両方を指す。



≪平日（二輪）≫

*（　　）内の路駐の多い車種は、全地区平均より高い車種を抽出した。なお、貨物車類とは小型貨物・普通貨物の両方を指す。



≪休日（二輪）≫

*（　　）内の路駐の多い車種は、全地区平均より高い車種を抽出した。なお、貨物車類とは小型貨物・普通貨物の両方を指す。

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（1／12）四輪

地区	地区の駐車特性
秋葉原駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動が大きい（ピーク率：平日 3.0、休日 2.4）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.3 台／0.1km、休日 1.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 66%、休日 54%。 ・ピーク時間帯は、平日休日ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物車（47%）、休日は貨物車類（18%、17%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 222 台、貨物車用は 30 台。運営時間は平日休日ともに 19 時まで。 ・自動二輪車の需給バランスはほぼ均衡（需給バランス 119%）
神保町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、休日の需給バランスは約 93% ・平休特性は平日がやや多く、また平休とも時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.4、休日 4.3）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.6 台／0.1km、休日 2.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 65%と平日がやや低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（7%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（71%）、小型貨物（20%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 236 台、貨物車用は 8 台。運営時間は平日休日ともに 20 時まで運営。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著
銀座駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日がやや多く、休日は時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.1、休日 2.5）。 ・路上駐車は平休とも非常に多く（平日 4.4 台／0.1km、休日 3.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 45%、休日 71%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（61%）、タクシー（15%）、休日は乗用車（68%）、タクシー（13%）、バス（3%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 269 台、貨物車用は 72 台。運営時間は平日休日ともに 21 時まで運営。
日本橋駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休とも時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.5、休日 3.1）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 3.2 台／0.1km、休日 2.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 53%。 ・ピーク時間帯は、平日休日ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（48%）、休日は乗用車（82%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 400 台、貨物車用は 8 台。運営時間は平日休日ともに 20 時まで運営。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著

表 3-1各地区の駐車特性の整理（2／12）四輪

地区	地区の駐車特性
六本木駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動がやや大きい。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日は多いが休日は少なく（平日 1.8 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 35%といずれも低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（29%）、休日はタクシー（10%）、普通貨物（17%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。 ・自動二輪車の供給量はほぼ均衡（需給バランス 120%）
品川駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.0、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日はやや少ない（平日 1.8 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 69%、休日 47%と平日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（8%）、バス（６%）、普通貨物（20%）、休日はタクシー（14%）、バス（8%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 4 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著
新宿駅東口	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休とも時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.3、休日 2.2）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 2.1 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 40%、休日 60%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（32%）、休日は貨物車類（20%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 73 台、貨物車用は 38 台。平日休日ともに 20 時まで運営。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著
高田馬場駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、休日の需給バランスは 91%。 ・平休特性は休日が多く、また平休とも時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.8、休日 1.4）。 ・路上駐車は、平日休日ともにやや多く（平日 1.8 台／0.1km、休日 1.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 60%、休日 41%と平日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（6%）、貨物車類（36%、21%）、休日は乗用車（84%）、タクシー（7%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 60 台、貨物車用は 8 台。平日は 20 時まで運営、休日は閉鎖。

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（3／12）四輪

地区	地区の駐車特性
湯島駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、平日の需給バランスは 89%。 ・平休特性は平日が多く、また休日の時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.4、休日 3.2）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 1.7 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（41%、26%）、休日はタクシー（6%）、貨物車類（24%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 56 台、貨物車用は 7 台。平日休日ともに 19 時まで運営。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著（需給バランス 1325%）
後楽園駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.1、休日 2.9）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.9 台／0.1km、休日 1.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 48%、休日 67%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（41%、21%）、休日はバス（4%）、普通貨物（11%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 52 台、貨物車用は 6 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。
上野駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要であるが、休日は需要＞供給（114%）となっている。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.7、休日 2.9）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日は多い（平日 1.7 台／0.1km、休日 2.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 76%、休日 76%。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（39%、23%）、休日は乗用車（80%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 124 台、貨物車用は 4 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量が多い（需給バランス 86%）
浅草駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要であるが、休日は需要＞供給（115%）となっている。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が非常に大きい。 （ピーク率：平日 2.8、休日 5.9）。 ・路上駐車は平日はやや少なく、休日はやや多い（平日 1.2 台／0.1km、休日 1.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 47%、休日 96%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（5%）、小型貨物（42%）、休日は乗用車（86%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 72 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（4／12）四輪

地区	地区の駐車特性
錦糸町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.5、休日 2.5）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.4 台／0.1km、休日 1.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 57%、休日 75%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（65%）、タクシー(18%)、休日はタクシー（13%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 34 台、貨物車用は 2 台。平日休日ともに 19 時まで運営。 ・自動二輪車は供給量が不足している（需給バランス 194%）
両国駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（102%）、休日は供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動が非常に大きい。 （ピーク率：平日 4.6、休日 2.8）。 ・路上駐車は平日は多いが、休日は少ない（平日 1.6 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 54%、休日 29%。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（36%、22%）、休日は乗用車（69%）、小型貨物（25%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに０台。
東陽町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに需要＞供給（平日 144%、休日 131%）である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.2、休日 2.3）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない(平日 1.3 台／0.1km､休日 1.1 台／0.1km)、駐車場利用率は平日 80%、休日 48%と平日は非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（45%）、貨物車類（.34%、21%）、休日は乗用車（70%）、普通貨物（14%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 23 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。
木場駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（175%）、休日は供給＞需要（45%）である。 ・平休特性は平日が極端に多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 3.5、休日 1.6）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.3 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 88%、休日 16%と平日が非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（11%）、小型貨物（39%）、休日はタクシー（30%）、小型貨物（22%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに０台 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（5／12）四輪

地区	地区の駐車特性
大井町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.7、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 67%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（51%）、休日は乗用車（78%）、バス（7%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 22 台、貨物車用は 1 台。平日休日ともに 19 時まで運営。 ・自動二輪車は供給量不足（需給バランス 175%）
五反田駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、平日 94%、休日 93%である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は小さい。 （ピーク率：平日 1.4、休日 1.3）。 ・路上駐車は平休ともに多い（平日 2.6 台／0.1km、休日 2.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 28%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（67%）、タクシー（25%）、休日は乗用車（82%）、バス（7%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 113 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
目黒駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要、休日は需要＞供給（212%）。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動は小さい。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休ともに多い（平日 2.5 台／0.1km、休日 3.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 37%、休日 39%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（80%）、休日は乗用車（96%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 101 台、貨物車用は 15 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
中目黒駅	①需給等の駐車バランス ・平休ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 2.1、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.4 台／0.1km、休日 1.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 57%、休日 24%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（37%）、休日は乗用車（77%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 34 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（6／12）四輪

地区	地区の駐車特性
自由ヶ丘駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 2.2、休日 2.0）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 49%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（42%、21%）、休日はバス（5%）、貨物車類（26%、26%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
蒲田駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.7、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 1.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 42%、休日 32%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（11%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（72%）、小型貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 42 台、貨物車用は 3 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。
蒲田駅東部	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.5、休日 2.1）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.7 台／0.1km、休日 0.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 42%、休日 32%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（4%）、小型貨物（42%）、休日は貨物車類（32%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 23 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
大森駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.6、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日はやや少なく、休日はやや多い（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.3 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（69%）、タクシー（13%）、バス（5%）、休日は乗用車（75%）、バス（9%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 44 台、貨物車用は 2 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（7／12）四輪

地区	地区の駐車特性
三軒茶屋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 2.2、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（33%、28%）、休日は乗用車（77%）、タクシー（14%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 6 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
二子玉川駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動は非常に大きい。 （ピーク率：平日 6.1、休日 7.3）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 73%、休日 79%と高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（53%）、小型貨物（38%）、休日は乗用車（72%）、バス（9%）、小型貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
渋谷駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.6、休日 2.6）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日は少ない（平日 1.3 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 60%、休日 76%と高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（10%）、貨物車類（33%、36%）、休日はバス（6%）、普通貨物（23%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 59 台、貨物車用は 18 台。平日休日ともに 20 時まで運営。 ・自動二輪車はほぼ均衡（需給バランス 106%）
恵比寿駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.4、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 15%、休日 16%と非常に低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（7%）、貨物車類（35%、25%）、休日は乗用車（79%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 18 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（8／12）四輪

地区	地区の駐車特性
中野駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.3 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 61%、休日 63%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（50%）、休日はタクシー（36%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 28 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
野方駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 73%、休日 67%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（46%、46%）、休日は貨物車類（30%、10%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台
阿佐ヶ谷駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要（97%）、休日は需要＞供給（160%）。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.5）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 81%、休日 71%と非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（70%）、タクシー（6%）、休日は乗用車（89%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 74 台、貨物車用は 24 台。平日は 20 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 141%）
荻窪駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要（39%、46%） ・平休特性は休日がやや多く、また平日は時間変動がやや大きく、休日は大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 3.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.1 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 23%、休日 39%と低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（22%）、普通貨物（27%）、休日はタクシー（7%）、バス（4%）、貨物車類（16%、11%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（9／12）四輪

地区	地区の駐車特性
池袋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.0、休日 3.5）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 1.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 49%、休日 65%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（14%）、バス（4%）、休日はタクシー（8%）、バス（3%）、貨物車類（18%、15%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 81 台。貨物車用は 26 台。平日休日ともに 19 時まで運営。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 177%）
池袋駅外周部	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また休日の時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 1.5、休日 2.2）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 30%、休日 60%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（2%）、貨物車類（40%、23%）、休日は小型貨物（19%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 43 台。貨物車用は 23 台。平日休日ともに 19 時まで運営。
王子駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.4、休日 2.0）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 37%、休日 45%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（44%）、普通貨物（27%）、休日は乗用車（70%）、小型貨物（17%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
赤羽駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.8、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 52%、休日 41%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（49%）、タクシー（36%）、バス（6%）、休日はタクシー（11%）、貨物車類（22%、12%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 1 台。貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（１０／１２）四輪

地区	地区の駐車特性
日暮里駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.1、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 24%、休日 24%といずれも低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（52%）、小型貨物（32%）、休日はバス（19%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 7 台。貨物車用は 3 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。
町屋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。 （ピーク率：平日 1.4、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.3 台／0.1km、休日 0.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 34%、休日 26%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（56%）、小型貨物（38%）、休日は小型貨物（47%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
板橋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動が大きく休日は小さい。 （ピーク率：平日 1.9、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 1.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 53%、休日 33%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（41%）、休日は乗用車（91%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 22 台。貨物車用は 2 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。
大山駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.3、休日 2.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 23%、休日 38%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（68%）、休日は貨物車類（42%、19%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（１１／１２）四輪

地区	地区の駐車特性
石神井公園駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 1.9、休日 2.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 33%、休日 32%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（17%）、普通貨物（28%）、休日はバス（17%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 166%）
大泉学園駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 1.9、休日 1.9）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.3 台／0.1km、休日 0.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 59%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（48%）、バス（7%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（79%）、バス（5%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
綾瀬駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 2.1、休日 2.4）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 36%、休日 31%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（55%）、普通貨物（20%）、休日は乗用車（83%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著
北千住駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は非常に大きい。 （ピーク率：平日 4.2、休日 7.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 28%、休日 56%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（12%）、小型貨物（36%）、休日は乗用車（70%）、貨物車類（16%、12%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著

表 3-1　各地区の駐車特性の整理（１２／１２）四輪

地区	地区の駐車特性
新小岩駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.4）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 64%、休日 62%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（45%）、タクシー（9%）、小型貨物（32%）、休日は乗用車（70%）、タクシー（9%）、普通貨物（11%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 0 台。
金町駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（109%）、休日は供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。 （ピーク率：平日 1.5、休日 1.3）。 ・路上駐車は休日が特に少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 81%、休日 68%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（58%）、休日はバス（4%）、普通貨物（26%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
船堀駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 2.2、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 74%、休日 53%と平日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（44%）、休日は普通貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。
篠崎駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。 （ピーク率：平日 1.9、休日 2.0）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 39%、休日 51%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（84%）、休日は乗用車（76%）、普通貨物（12%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は平日休日ともに 0 台。

表 3-2　各地区の駐車特性の整理（1／5）二輪

地区	地区の駐車特性
秋葉原駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日は時間変動が小さく休日は変動が大きい（ピーク率：平日 1.3、休日 1.7）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 68%、休日 97%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台。
神保町駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日休日ともに時間変動はほぼ平均である。（ピーク率：平日 1.5、休日 1.6）。 ・路上駐車は平休ともやや少なく（平日 0.9 台／0.1km、休日 1.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 56%、休日 63%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台。
日本橋駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動がやや大きく、休日はほぼ平均である。 （ピーク率：平日 1.8、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 86%、休日 21%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。
六本木駅	・平日は需要＞供給、休日は供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動がやや小さく、休日はほぼ平均である。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.1 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 66%、休日 27%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。
品川駅	・平日休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はほぼ平均である。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.1 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 97%、休日 78%と特に平日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。
新宿駅東口	・平日休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動がやや大きく、休日はやや小さい。（ピーク率：平日 1.9、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休とも非常に多く（平日 4.8 台／0.1km、休日 3.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 79%、休日 86%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
新宿駅西口	・平日休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はやや小さい。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 1.8 台／0.1km、休日 1.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 88%、休日 65%と平日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。

表 3-2　各地区の駐車特性の整理（2／5）二輪

地区	地区の駐車特性
湯島駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動が小さい（ピーク率：平日 1.3、休日 1.2）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 25%、休日 50%と特に平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
上野駅	・平日休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともやや少なく（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 11%、休日 32%と特に平日が低いい。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。
浅草駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日は時間変動がやや小さく、休日はやや大きい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.9）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 1.8 台／0.1km、休日 2.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 19%、休日 67%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。
錦糸町駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日休日ともみ時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日は少ないが休日は多い（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 30%と低いが休日 100%と非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 15 時台。
木場駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動が大きく、休日は小さい。（ピーク率：平日 1.8、休日 1.2）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 80%、休日 80%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
大井町駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日休日ともに時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日はやや少なく、休日はやや多い（平日 1.2 台／0.1km、休日 1.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 99%、休日 87%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台。
五反田駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.3 台／0.1km、休日 1.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 100%、休日 100%と非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 15 時台。

表 3-2　各地区の駐車特性の整理（3／5）二輪

地区	地区の駐車特性
目黒駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動が小さい （ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.4 台／0.1km、休日 2.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 100%、休日 88%とともに高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
蒲田駅東部	・平日休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動は小さい。 （ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平休ともやや少なく（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 100%、休日 89%とともに高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台。
大森駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はやや大きい。 （ピーク率：平日 1.7、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日はほぼ平均で休日はやや少ない（平日 1.5 台／0.1km、休日 1.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 46%、休日 46%といずれもやや低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台。
三軒茶屋駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動がやや大きく休日はやや小さい。 （ピーク率：平日 1.6、休日 1.2）。 ・路上駐車は平日休日ともに多い（平日 2.5 台／0.1km、休日 2.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 76%と低いが休日 69%と非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 15 時台。
二子玉川駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日休日ともに時間変動はほぼ平均である。 （ピーク率：平日 1.5、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.3 台／0.1km、休日 1.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 80%、休日 77%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 15 時台。
渋谷駅	・平日、休日ともに需要＞供給であるが、ほぼ均衡している。 ・平休特性は休日が多く、また平日は時間変動は小さく、休日もほぼ平均である。 （ピーク率：平日 1.4、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日休日ともにほぼ平均である（平日 1.3 台／0.1km、休日 1.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 82%、休日 80%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 15 時台。
恵比寿駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動は小さい。 （ピーク率：平日 1.1、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 98%、休日 68%と高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。

表 3-2　各地区の駐車特性の整理（4／5）二輪

地区	地区の駐車特性
中野駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日休日ともに同等で、また平日休日ともに時間変動が小さい（ピーク率：平日 1.2、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.4 台／0.1km、休日 2.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 100%、休日 95%とともに高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
阿佐ヶ谷駅	・平日は需要＞供給、休日は供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動は小さいが休日はやや大きい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.6）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 73%、休日 51%とともに高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。
荻窪駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.5、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや多い（平日 1.5 台／0.1km、休日 1.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 64%といずれもやや低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
池袋駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また時間変動は平日休日ともにやや小さい。（ピーク率：平日 1.5、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや多い（平日 1.3 台／0.1km、休日 1.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 59%休日 67%である。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台。
赤羽駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性はほぼ同等で、また平日は時間変動は小さいが休日はやや大きい。（ピーク率：平日 1.2、休日 1.6）。 ・路上駐車は平休ともやや少なく（平日 1.3 台／0.1km、休日 1.3 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 33%、休日 100%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。
石神井公園駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は休日が多く、また平日は時間変動は大きく、休日はほぼ平均である。（ピーク率：平日 2.1、休日 1.5）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや多く（平日 1.4 台／0.1km、休日 1.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 82%、休日 80%といずれも高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台。
綾瀬駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また平日休日ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.3）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 0.9 台／0.1km、休日 087 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 80%、休日 56%と休日がやや低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。

表 3-2　各地区の駐車特性の整理（5／5）二輪

地区	地区の駐車特性
北千住駅	・平日、休日ともに需要＞供給である。 ・平休特性は平日が多く、また休日の時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.6、休日 3.5）。 ・路上駐車は平休とも少なく（平日 0.6 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 50%、休日 31%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 19 時台。

【参考：各地区の駐車特性一覧（四輪：平日）】

	平日															ピーク時の路上駐車車種構成				
	総需要のピーク時間帯	ピーク時の駐車需要【A】（台）	ｵﾌﾋﾟｰｸ時間帯	ｵﾌﾋﾟｰｸ時の駐車需要【B】（台）	ピーク率（A／B）	平休比率（A／C）	平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ	駐車場利用率と路駐分類	需給バランス	駐車場利用率	路駐密度（台/01km）	PTPM	内、貨物用	営業時間	自動二輪需給バランス	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	普通貨物
秋葉原駅	15時	2,263	21時	758	2.99	1.34	B	B	83%	66.4	2.52	222	30	9-19	1.19	31.3%	1.0%	0.8%	46.9%	20.0%
神保町駅	13時	699	21時	293	2.39	0.90	E	A	80%	43.1	2.64	236	8	8-20	9.44	39.1%	7.3%	0.8%	34.1%	18.8%
銀座駅	17時	1,582	13時	1,433	1.10	0.73	E	A	56%	44.7	4.45	269	72	9-21		61.0%	15.1%	1.8%	19.2%	2.9%
日本橋駅	13時	1,820	21時	719	2.53	1.10	B	B	68%	58.3	2.93	400	8	9-20	3.21	48.1%	2.8%	0.4%	28.1%	20.7%
六本木駅	13時	616	19時	469	1.31	1.58	D	A	67%	43.4	1.81	-	-	-	1.20	35.8%	4.7%	1.9%	28.8%	28.8%
品川駅	15時	773	21時	383	2.02	1.56	B	B	85%	69.3	1.75	4	0	9-19	2.14	35.0%	8.4%	5.6%	30.8%	20.3%
新宿駅東口	13時	698	21時	307	2.27	0.82	E	A	50%	40.0	2.08	73	38	7-20	7.46	34.1%	1.6%	0.8%	31.7%	31.7%
高田馬場駅	13時	189	21時	108	1.75	1.20	D	B	81%	60.7	1.77	60	8	9-20		35.8%	1.9%	5.7%	35.8%	20.8%
湯島駅	13時	581	21時	418	1.39	1.39	D	B	89%	57.9	1.74	56	7	9-19	13.25	29.7%	1.4%	1.9%	40.7%	26.3%
後楽園駅	19時	473	21時	221	2.14	0.78	E	A	57%	48.9	1.90	52	6	9-19		34.5%	2.4%	1.2%	40.5%	21.4%
上野駅	15時	711	21時	263	2.70	0.98	A	B	89%	75.8	1.72	124	4	9-19	0.86	36.6%	1.4%	0.0%	38.7%	23.2%
浅草駅	13時	608	21時	218	2.79	0.54	E	C	58%	47.1	1.23	72	0	9-19	13.38	34.0%	1.0%	4.9%	42.7%	17.5%
錦糸町駅	15時	1,363	21時	917	1.49	0.80	E	B	66%	57.3	1.36	34	2	9-19	1.94	64.9%	18.3%	0.8%	13.4%	2.7%
両国駅	15時	367	21時	80	4.59	2.43	B	B	102%	53.6	1.56	-	-	-		41.6%	0.6%	0.0%	35.8%	22.0%
東陽町駅	13時	182	21時	83	2.19	1.35	B	D	144%	79.5	1.27	23	1	9-19		45.7%	0.0%	0.0%	33.7%	20.7%
木場駅	13時	140	21時	40	3.50	3.89	B	D	175%	87.3	0.97	-	-	-	14.60	34.3%	11.4%	1.4%	38.6%	14.3%
大井町駅	15時	235	21時	137	1.72	0.78	E	C	68%	42.8	1.03	22	1	9-19	1.75	26.1%	3.4%	1.1%	51.1%	18.2%
五反田駅	13時	406	21時	299	1.36	1.38	D	B	94%	58.0	2.57	113	0	9-19	14.00	66.8%	25.0%	0.9%	5.0%	2.3%
目黒駅	15時	197	21時	152	1.30	0.90	E	A	70%	36.9	2.48	101	15	9-19	2.49	79.6%	0.7%	0.0%	15.3%	4.4%
中目黒駅	15時	234	21時	114	2.05	1.42	B	A	57%	38.0	1.43	34	1	9-19		37.7%	2.6%	0.0%	23.4%	36.4%
自由が丘駅	13時	290	21時	132	2.20	1.08	A	C	58%	51.5	0.52	-	-	-		36.8%	0.0%	0.0%	42.1%	21.1%
蒲田駅	13時	410	21時	246	1.67	1.12	D	C	51%	41.7	0.84	42	3	9-19		36.6%	11.0%	1.2%	34.1%	17.1%
蒲田駅東部	13時	524	21時	211	2.48	1.31	B	D	66%	55.9	0.67	23	0	9-19	2.80	34.9%	0.9%	3.8%	41.5%	18.9%
大森駅	13時	584	21時	377	1.55	1.08	C	D	71%	62.5	1.05	44	2	9-19	2.49	68.8%	12.9%	5.4%	8.6%	4.3%
三軒茶屋駅	13時	219	21時	99	2.21	1.10	A	C	70%	50.8	0.91	6	0	9:30-19	4.60	35.1%	3.5%	0.0%	33.3%	28.1%
二子玉川駅	13時	1,251	21時	204	6.13	0.92	A	D	74%	72.4	0.47	-	-	-	3.07	52.9%	0.0%	0.0%	38.2%	8.8%
渋谷駅	17時	1,064	21時	674	1.58	0.85	E	D	68%	60.2	1.30	59	18	7-20	1.06	20.9%	9.8%	1.2%	32.5%	35.6%
恵比寿駅	13時	282	21時	119	2.37	1.23	B	C	31%	14.6	1.17	18	0	9-19	3.01	33.1%	6.6%	0.0%	35.1%	25.2%
中野駅	15時	453	21時	271	1.67	0.95	C	D	70%	61.1	1.29	28	1	7-19	2.21	28.6%	1.8%	1.8%	50.0%	17.9%
野方駅	15時	22	19時	10	2.20	1.10	B	D	147%	73.3	0.42	-	-	-		9.1%	0.0%	0.0%	45.5%	45.5%
阿佐ヶ谷駅	13時	152	21時	116	1.31	1.16	D	D	97%	80.5	1.13	74	24	9-20	1.41	70.2%	6.4%	0.0%	21.3%	2.1%
荻窪駅	15時	272	21時	160	1.70	0.76	E	C	39%	23.3	1.08	-	-	-	4.61	22.9%	22.0%	0.8%	27.1%	27.1%
池袋駅	15時	1,493	21時	752	1.99	0.86	E	A	58%	49.2	1.94	81	26	9-19	1.77	37.5%	14.2%	4.3%	27.2%	16.8%
池袋駅外周部	15時	1,170	21時	759	1.54	0.52	E	C	32%	27.7	1.22	43	23	9-19		32.9%	2.3%	2.3%	39.9%	22.5%
王子駅	13時	162	21時	115	1.41	0.95	C	C	58%	37.1	0.94	-	-	-		44.4%	0.0%	0.0%	28.6%	27.0%
赤羽駅	13時	548	21時	300	1.83	1.23	D	D	60%	51.6	0.95	1	0	9-19	33.67	49.4%	35.8%	6.2%	7.4%	1.2%
日暮里駅	13時	118	21時	56	2.11	1.04	A	C	38%	24.4	0.96	7	3	9-19		52.3%	0.0%	0.0%	31.8%	15.9%
町屋駅	13時	55	21時	39	1.41	1.31	D	C	59%	34.4	0.30	-	-	-		55.9%	0.0%	0.0%	38.2%	5.9%
板橋駅	13時	163	21時	87	1.87	1.38	D	D	77%	53.7	1.15	22	2	9-19		27.8%	1.9%	0.0%	29.6%	40.7%
大山駅	13時	104	21時	46	2.26	0.68	E	C	31%	23.4	0.36	-	-	-		17.9%	0.0%	0.0%	67.9%	14.3%
石神井公園駅	15時	170	21時	89	1.91	1.08	C	C	40%	32.9	0.80	-	-	-	1.66	27.6%	0.0%	17.2%	27.6%	27.6%
大泉学園駅	13時	423	21時	225	1.88	1.08	C	D	68%	63.1	0.28	-	-	-		47.7%	0.0%	6.8%	34.1%	11.4%
綾瀬駅	17時	233	21時	110	2.12	1.08	A	C	47%	35.6	0.75	-	-	-	3.01	55.4%	1.8%	1.8%	21.4%	19.6%
北千住駅	13時	334	21時	80	4.18	0.53	E	C	32%	28.1	0.37	-	-	-	2.25	35.7%	0.0%	11.9%	35.7%	16.7%
新小岩駅	15時	530	21時	397	1.34	1.05	C	D	75%	63.6	0.96	-	-	-		45.7%	8.6%	0.0%	32.1%	13.6%
金町駅	13時	167	21時	111	1.50	1.30	D	D	109%	80.7	0.94	-	-	-		58.3%	0.0%	0.0%	22.9%	18.8%
船堀駅	15時	596	21時	277	2.15	1.36	B	D	78%	73.7	0.43	-	-	-		30.8%	0.0%	0.0%	25.6%	43.6%
篠崎駅	17時	186	13時	96	1.94	0.81	E	C	53%	38.5	0.88	-	-	-		84.0%	0.0%	0.0%	10.0%	6.0%
											1.32				【平均値】	41.8%	5.2%	2.0%	31.7%	19.3%

【参考：各地区の駐車特性一覧（四輪：休日）】

	休日															ピーク時の路上駐車車種構成				
	総需要のピーク時間帯	ピーク時の駐車需要【A】(台)	ｵﾌﾋﾟｰｸ時間帯	ｵﾌﾋﾟｰｸ時の駐車需要【B】(台)	ピーク率(A／B)	休平比率(A／C)	平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ	駐車場利用率と路駐分類	需給バランス	駐車場利用率	路駐密度(台/01km)	PTPM	内、貨物用	営業時間	自動二輪需給バランス	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	普通貨物
秋葉原駅	15時	1,688	21時	704	2.40	0.75	E	B	65%	53.9	1.69	222	30	9-19	1.19	61.9%	1.7%	2.1%	17.8%	16.5%
神保町駅	15時	778	21時	183	4.25	1.11	B	B	95%	65.3	2.46	236	8	8-20	9.44	71.2%	3.4%	0.0%	19.5%	5.9%
銀座駅	15時	2,157	21時	854	2.53	1.36	B	B	77%	71.4	3.60	269	72	9-21		68.4%	12.8%	3.1%	9.2%	6.6%
日本橋駅	13時	1,648	21時	470	3.51	0.91	A	B	65%	52.6	3.16	400	8	9-20	3.21	82.3%	2.3%	1.0%	9.6%	4.8%
六本木駅	15時	390	21時	298	1.31	0.63	E	C	43%	34.9	0.63	-	-	-	1.20	63.0%	9.9%	0.0%	9.9%	17.3%
品川駅	13時	497	21時	321	1.55	0.64	E	C	55%	47.0	0.91	-	-	-	2.14	61.6%	13.7%	8.2%	6.8%	9.6%
新宿駅東口	17時	853	21時	395	2.16	1.22	B	D	61%	60.3	0.63	73	38	7-20	7.46	64.4%	0.0%	0.0%	20.0%	15.6%
高田馬場駅	19時	158	17時	116	1.36	0.84	E	A	91%	41.1	1.85	-	-	-		83.9%	6.9%	0.0%	5.7%	3.4%
湯島駅	15時	417	21時	132	3.16	0.72	E	D	68%	55.3	0.81	56	7	9-19	13.25	54.2%	6.0%	0.0%	24.1%	15.7%
後楽園駅	13時	610	21時	213	2.86	1.29	B	B	78%	66.7	1.86	-	-	-		66.3%	4.1%	4.1%	14.3%	11.2%
上野駅	15時	722	21時	246	2.93	1.02	A	B	114%	75.8	2.03	-	-	-	0.86	79.6%	0.8%	0.4%	14.6%	4.6%
浅草駅	13時	1,120	21時	190	5.89	1.84	B	B	115%	96.2	1.50	-	-	-	13.38	85.8%	0.0%	0.5%	12.0%	1.6%
錦糸町駅	15時	1,708	21時	691	2.47	1.25	B	B	84%	74.6	1.42	34	2	9-19	1.94	61.2%	12.6%	1.9%	14.5%	9.8%
両国駅	15時	151	21時	55	2.75	0.41	E	C	42%	29.0	0.41	-	-	-		69.4%	0.0%	2.0%	24.5%	4.1%
東陽町駅	13時	135	21時	59	2.29	0.74	E	A	131%	47.7	1.09	-	-	-		69.8%	1.2%	0.0%	15.1%	14.0%
木場駅	15時	36	21時	23	1.57	0.26	E	C	45%	16.4	0.32	-	-	-	14.60	43.5%	30.4%	0.0%	21.7%	4.3%
大井町駅	15時	300	21時	167	1.80	1.28	D	D	86%	66.9	0.89	22	1	9-19	1.75	78.1%	0.0%	6.8%	8.2%	6.8%
五反田駅	19時	295	13時	229	1.29	0.73	E	A	93%	27.8	2.40	-	-	-	14.00	81.9%	4.2%	7.0%	6.5%	0.5%
目黒駅	19時	220	21時	162	1.36	1.12	D	A	212%	38.8	3.41	-	-	-	2.49	95.6%	0.0%	0.0%	2.2%	2.2%
中目黒駅	13時	165	21時	114	1.45	0.71	E	A	44%	24.4	1.15	-	-	-		76.6%	1.3%	1.3%	10.4%	10.4%
自由が丘駅	15時	268	21時	135	1.99	0.92	C	C	54%	49.0	0.37	-	-	-		42.1%	0.0%	5.3%	26.3%	26.3%
蒲田駅	15時	365	21時	203	1.80	0.89	E	A	48%	32.2	1.09	-	-	-		71.7%	1.7%	1.7%	17.5%	7.5%
蒲田駅東部	13時	399	21時	190	2.10	0.76	E	C	52%	43.6	0.46	-	-	-	2.80	52.4%	0.0%	0.0%	31.7%	15.9%
大森駅	17時	541	21時	301	1.80	0.93	C	B	70%	54.6	1.25	-	-	-	2.49	75.4%	3.4%	9.3%	5.9%	5.9%
三軒茶屋駅	19時	200	21時	112	1.79	0.91	C	C	65%	46.7	0.82	-	-	-	4.60	76.8%	14.3%	0.0%	8.9%	0.0%
二子玉川駅	15時	1,360	21時	187	7.27	1.09	A	D	78%	79.2	0.37	-	-	-	3.07	72.7%	0.0%	9.1%	18.2%	0.0%
渋谷駅	15時	1,253	21時	487	2.57	1.18	B	D	83%	76.4	0.83	59	18	7-20	1.06	52.8%	4.5%	5.6%	14.6%	22.5%
恵比寿駅	17時	230	21時	141	1.63	0.82	E	C	26%	15.7	0.69	-	-	-	3.01	78.7%	3.4%	0.0%	9.0%	9.0%
中野駅	13時	478	21時	284	1.68	1.06	C	D	71%	63.2	0.90	-	-	-	2.21	51.6%	35.9%	1.6%	9.4%	1.6%
野方駅	15時	20	19時	11	1.82	0.91	C	D	133%	66.7	0.38	-	-	-		60.0%	0.0%	0.0%	30.0%	10.0%
阿佐ヶ谷駅	19時	131	21時	86	1.52	0.86	E	D	160%	70.7	0.96	-	-	-	1.41	89.0%	0.0%	2.7%	2.7%	5.5%
荻窪駅	13時	358	21時	110	3.25	1.32	B	C	46%	39.4	0.83	-	-	-	4.61	63.1%	7.1%	3.6%	15.5%	10.7%
池袋駅	15時	1,729	21時	493	3.51	1.16	B	D	68%	65.1	0.80	81	26	9-19	1.77	55.9%	7.5%	3.2%	18.3%	15.1%
池袋駅外周部	15時	2,245	21時	1,022	2.20	1.92	B	D	63%	59.9	0.77	43	23	9-19		65.2%	4.5%	2.2%	19.1%	9.0%
王子駅	15時	170	21時	85	2.00	1.05	C	C	55%	44.8	0.73	-	-	-		69.6%	4.3%	2.2%	17.4%	6.5%
赤羽駅	15時	445	21時	266	1.67	0.81	E	C	48%	41.3	0.84	-	-	-	33.67	55.4%	10.8%	0.0%	21.5%	12.3%
日暮里駅	13時	114	21時	64	1.78	0.97	C	C	38%	23.6	0.94	-	-	-		60.5%	0.0%	18.6%	11.6%	9.3%
町屋駅	13時	42	21時	26	1.62	0.76	E	C	45%	26.2	0.22	-	-	-		47.1%	0.0%	0.0%	47.1%	5.9%
板橋駅	17時	118	21時	91	1.30	0.72	E	C	62%	32.5	1.06	-	-	-		91.1%	1.8%	0.0%	7.1%	0.0%
大山駅	13時	154	21時	55	2.80	1.48	B	C	43%	37.7	0.38	-	-	-		39.5%	0.0%	0.0%	41.9%	18.6%
石神井公園駅	15時	158	21時	70	2.26	0.93	A	C	37%	31.5	0.64	-	-	-	1.66	66.7%	0.0%	16.7%	10.0%	6.7%
大泉学園駅	15時	392	21時	211	1.86	0.93	C	D	63%	58.6	0.24	-	-	-		78.9%	2.6%	5.3%	7.9%	5.3%
綾瀬駅	17時	215	21時	88	2.44	0.92	A	C	43%	31.1	0.80	-	-	-	3.01	83.3%	1.7%	0.0%	6.7%	8.3%
北千住駅	13時	631	21時	86	7.34	1.89	B	D	60%	56.5	0.37	-	-	-	2.25	70.5%	1.6%	0.0%	16.4%	11.5%
新小岩駅	15時	504	21時	358	1.41	0.95	C	D	71%	62.1	0.77	-	-	-		70.4%	8.5%	0.0%	9.9%	11.3%
金町駅	19時	128	21時	101	1.27	0.77	E	D	84%	68.4	0.49	-	-	-		59.3%	0.0%	3.7%	11.1%	25.9%
船堀駅	13時	437	21時	259	1.69	0.73	E	D	57%	53.3	0.40	-	-	-		67.9%	0.0%	0.0%	14.3%	17.9%
篠崎駅	17時	231	21時	116	1.99	1.24	D	D	65%	51.4	0.88	-	-	-		76.0%	0.0%	0.0%	12.0%	12.0%
											1.07				【平均値】	68.0%	4.7%	2.7%	15.2%	9.5%

【参考：各地区の駐車特性一覧（二輪）】

	平日										
	総需要のピーク時間帯	ピーク時の駐車需要【A】(台)	ｵﾌﾋﾟｰｸ時間帯	ｵﾌﾋﾟｰｸ時の駐車需要【B】(台)	ピーク率(A／B)	平休比率(A／C)	平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ	駐車場利用率と路駐分類	需給バランス	駐車場利用率	路駐密度(台/01km)
秋葉原駅	15時	242	21時	190	1.27	0.65	E	D	119%	68.2	0.49
神保町	15時	151	21時	101	1.50	0.87	E	C	944%	56.3	0.90
日本橋駅	15時	260	21時	142	1.83	2.34	D	D	321%	86.5	1.13
六本木駅	17時	257	21時	195	1.32	2.42	D	D	120%	65.9	1.07
品川駅	17時	158	21時	111	1.42	1.42	D	D	214%	97.3	1.12
新宿駅東口	19時	418	13時	225	1.85	1.20	D	B	746%	78.8	4.75
新宿駅西口	17時	303	21時	235	1.29	1.15	D	B	253%	87.5	1.79
湯島駅	19時	159	13時	121	1.31	1.38	D	C	1325%	25.0	1.15
上野駅	15時	118	21時	62	1.90	0.95	C	C	86%	11.2	0.87
浅草駅	15時	214	21時	158	1.35	0.61	E	A	1338%	18.8	1.76
錦糸町駅	19時	188	13時	149	1.26	0.55	E	C	194%	29.9	1.10
木場駅	19時	73	13時	40	1.83	1.20	D	D	1460%	80.0	0.96
大井町駅	19時	189	13時	147	1.29	0.81	E	D	175%	98.9	1.19
五反田駅	19時	210	13時	138	1.52	1.40	D	B	1400%	100.0	2.26
目黒駅	19時	192	13時	152	1.26	1.12	D	B	249%	100.0	2.39
蒲田駅東部	19時	213	13時	164	1.30	1.10	D	D	280%	100.0	1.07
大森駅	19時	172	13時	99	1.74	1.34	D	A	249%	46.4	1.54
三軒茶屋駅	19時	193	13時	121	1.60	1.15	D	B	460%	76.2	2.46
二子玉川駅	19時	92	13時	63	1.46	0.84	E	C	307%	80.0	1.32
渋谷駅	19時	557	13時	436	1.28	0.96	C	D	106%	82.1	1.25
恵比寿駅	17時	211	19時	185	1.14	1.51	D	D	301%	97.7	1.18
中野駅	19時	197	13時	161	1.22	1.00	C	B	221%	100.0	2.38
阿佐ヶ谷駅	17時	72	15時	55	1.31	2.00	D	D	141%	72.5	0.49
荻窪駅	19時	166	13時	113	1.47	1.05	C	A	461%	58.3	1.49
池袋駅	19時	255	13時	169	1.51	0.83	E	C	177%	59.0	1.31
赤羽駅	19時	101	21時	85	1.19	1.02	C	C	3367%	33.3	1.30
石神井公園駅	19時	58	13時	28	2.07	0.88	E	C	166%	20.0	1.42
綾瀬駅	17時	87	13時	61	1.42	1.10	D	D	301%	80.0	0.85
北千住駅	19時	81	13時	23	3.52	1.50	B	C	225%	50.0	0.56
				【平均】	1.5					67.6	1.4

	休日										
	総需要のピーク時間帯	ピーク時の駐車需要【C】(台)	ｵﾌﾋﾟｰｸ時間帯	ｵﾌﾋﾟｰｸ時の駐車需要【D】(台)	ピーク率(A／B)	平休比率(A／C)	平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ	駐車場利用率と路駐分類	需給バランス	駐車場利用率	路駐密度(台/01km)
秋葉原駅	17時	370	21時	215	1.72	1.53	D	D	181%	97.2	0.75
神保町	17時	173	21時	109	1.59	1.15	D	C	1081%	62.5	1.05
日本橋駅	15時	111	21時	76	1.47	0.43	E	C	137%	21.2	0.56
六本木駅	15時	106	21時	70	1.51	0.41	E	C	50%	27.1	0.40
品川駅	15時	111	21時	73	1.52	0.70	E	D	150%	78.4	0.64
新宿駅東口	19時	348	13時	250	1.39	0.83	E	B	621%	86.5	3.90
新宿駅西口	17時	264	21時	180	1.47	0.87	E	A	220%	65.0	1.83
湯島駅	19時	115	21時	99	1.16	0.72	E	C	958%	50.0	0.81
上野駅	15時	125	21時	68	1.84	1.06	C	C	91%	32.8	0.68
浅草駅	15時	348	21時	186	1.87	1.63	D	B	2175%	68.8	2.80
錦糸町駅	15時	339	21時	263	1.29	1.80	D	B	349%	100.0	1.64
木場駅	19時	61	15時	51	1.20	0.84	E	D	1220%	80.0	0.81
大井町駅	17時	233	21時	186	1.26	1.23	D	B	216%	87.6	1.59
五反田駅	15時	150	21時	105	1.43	0.71	E	B	1000%	100.0	1.58
目黒駅	19時	171	13時	134	1.28	0.89	E	B	222%	88.3	1.97
蒲田駅東部	17時	193	21時	145	1.33	0.91	C	D	254%	89.5	0.99
大森駅	17時	128	13時	76	1.68	0.74	E	C	186%	46.4	1.03
三軒茶屋駅	15時	167	21時	139	1.20	0.87	E	B	398%	69.4	2.02
二子玉川駅	15時	109	13時	76	1.43	1.18	D	B	363%	76.7	1.44
渋谷駅	15時	580	21時	368	1.58	1.04	C	B	111%	80.0	1.35
恵比寿駅	15時	140	13時	103	1.36	0.66	E	D	200%	68.2	0.72
中野駅	19時	197	21時	143	1.38	1.00	C	B	221%	95.5	2.36
阿佐ヶ谷駅	17時	36	13時	23	1.57	0.50	E	C	71%	51.0	0.13
荻窪駅	19時	158	13時	118	1.34	0.95	C	A	439%	63.9	1.39
池袋駅	17時	307	21時	236	1.30	1.20	D	B	213%	66.7	1.54
赤羽駅	19時	99	13時	62	1.60	0.98	C	C	3300%	100.0	1.27
石神井公園駅	17時	66	21時	45	1.46	1.13	D	A	187%	20.0	1.67
綾瀬駅	15時	79	21時	59	1.34	0.91	C	C	273%	56.0	0.84
北千住駅	19時	54	15時	34	1.59	0.67	E	C	150%	30.6	0.42
				【平均】	1.5					67.6	1.3

３．３ 総合的な駐車施策の検討

今年度行った駐車実態調査を踏まえ、今後、検討すべき駐車施策の基本方針を以下に示す。

≪総合的な駐車施策≫

各地区における、駐車特性の現状や将来の目標（あるべき姿）を踏まえ、導入すべき駐車施策メニューを（複数組み合わせて）抽出して実施する。

＜A＞インフラ供給施策（ハード施策）

四輪については、需給バランスがほぼ確保できているものの、一部の地区での容量不足やタクシー・バス・貨物車類といった需要への対応を図るため、必要最小限の駐車場や停車区画の整備など、駐車需要に対して不足している駐車容量を増加させるための施策が必要である。

また、二輪については、駐車場不足が顕著であるため、駐車場や停車区画の整備などを進めるとともに、余裕のある地区については四輪駐車場の空きスペースを転用する施策も必要である。

＜B＞運用面の施策（ソフト施策）

駐車場や駐車スペースの曜日または時間によるシェア、駐車場案内・誘導など、運用面の改善により駐車の適正を図るための施策が必要である。さらに、四輪では短時間の路上駐車が多いことを踏まえ、短時間駐車車が利用しやすい料金体系の検討なども必要である。

また、Ａのインフラ供給施策で述べたように、既存の四輪駐車場での二輪車を受け入れるための運用方法などの検討も必要である。

＜C＞規制施策（ソフト施策）

違法駐車の取締りなど、規制により駐車の適正を図るための施策が必要である。

＜D＞駐車需要の抑制（ハード・ソフト施策）

道路構造の変更など、駐車需要のピークカットや平準化、需要そのものを抑制し、駐車容量まで駐車需要を抑制するための施策が必要である。特に、都心部での駐車場が確保できない場合、隔地の駐車場を確保し、コミュニティバスなどとの連携を図ることも考えられる。

図 3-１４　総合的な駐車施策のイメージ

３．３．１ 考えられる駐車施策メニュー案

路上駐車実態調査の結果を踏まえ、駐車施策の基本方針に基づき考えられる具体的な駐車施策メニュー案を以下に示す。

対象車種	駐車施策案		
乗用車	駐車場の認知度向上のための各種情報提供・案内誘導の実施		
		B-1	s-park の更なる拡大
		B-2	チラシ・駐車場マップの作成・配布
		B-3	カーナビでの情報提供の充実
		B-4	ITS を活用したきめ細かな駐車場位置の案内サービス
	駐車場を利用しやすくするための料金施策の検討		
		B-5	従量制の料金体系の導入
		B-6	短時間利用路上駐車対策
		B-7	駐車場料金の割引（民間商業施設ポイントの活用、地域マネーの活用など）
		C-1	駐車違反取締り
		D-1	駐車場を経由するコミュニティバスの運行
自動二輪車		A-1	既存四輪駐車場での自動二輪の受け入れ
		A-2	自動二輪駐車場の整備助成
		A-3	路上駐車施設の整備
		A-4	公有地、都市内余剰空間の活用
		A-5	ビル空室の駐車場化
		B-8	自動二輪専用機械式駐車場の開発・普及
貨物車		A-6	車道の狭さく化や歩道幅員拡大によるローディングベイの整備
		A-7	貨物車専用の路外駐車場の確保
		A-8	貨物車用の PM・PT の整備
		B-9	貨物車の駐車場利用時の補助
		B-10	啓蒙活動・PR 活動の実施
その他		A-9	タクシー待ちスペースの確保
		B-11	短時間ポケットローディングに対する附置義務の検討
		B-12	自動二輪車に対する附置義務制度の適用
		B-13	企業駐車場等の専用駐車場の開放

A…インフラ供給施策（ハード施策）、B…運用面の施策（ソフト施策）、C…規制施策（ソフト施策）D…駐車需要の抑制（ハード・ソフト施策）

３．３．２ 駐車施策メニューの内容

（１）駐車場の認知度向上のための各種情報提供、案内誘導の実施

１）s-park（財団法人東京都道路整備保全公社）の更なる拡大　＜B-1＞

【概　要】

既存駐車場の有効活用による路上駐車の解消を目的として、平成 11 年 8 月から東京都内の駐車場位置情報をインターネットにより提供している。

平成 14 年 3 月からは、都内駐車場案内サイト「s-park」で、駐車場空き情報を含め、インターネットやカーナビゲーション等により、情報提供をしている。

さらに、平成 17 年 3 月から、都内時間貸オートバイ駐車場案内サイト「s-park　for　riders」の運営を開始し、バイク駐車場の情報提供も実施している。

家庭や職場、あるいは移動中に目的地となる駐車場を検索してもらい、迷走車両の減少や駐車場利用の平準化を図る。四輪・自動二輪ともに対象で、都内全域の施策となる。

≪情報媒体≫

○パソコン（ホームページ、下図参照）、携帯電話（ネット対応）

○双方向通信カーナビ（ホンダ、日産）＜IT カーナビ駐車場案内・誘導システム＞

【展開方策】

新たな媒体（カーナビへの拡大）や対象駐車場の増加を図る。

【実施主体】

(財)東京都道路整備保全公社

図３-１５　s-park の仕組み

図３-１６　s-park 画面例

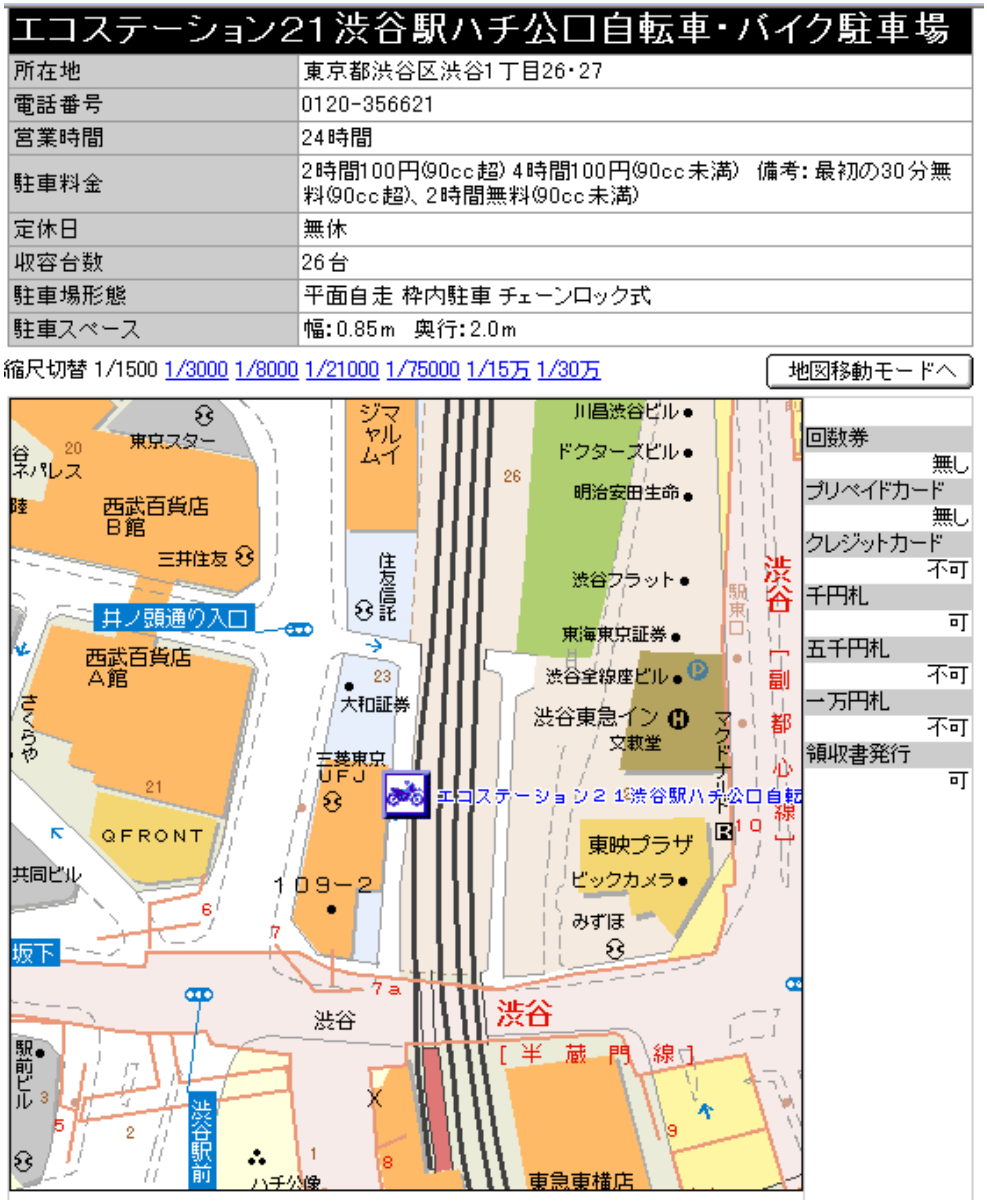


図３-１７　s-park　for　riders　画面例

2）チラシ・駐車場マップの作成・配布（23 区など）＜B-2＞

【概　要】

観光目的などの初めての来訪者などを対象に、駐車場の位置情報等を提供するため、駐車場の位置がわかる駐車場マップ・チラシなどを幅広く配布する。四輪・自動二輪ともに対象で、都内全域の施策となる。

【展開方策】

S-park の施設データを基に、駐車場の位置・料金・営業時間等を示した駐車場マップを作成するとともに、都内の公共施設や主要観光案内所、あるいは都外の高速道路 SA・PA、道の駅等に設置する。また、まちかどで配布しているフリーペーパー会社との連携も考えられる。

【実施主体】

（財）東京都道路整備保全公社、23 区、NEXCO、MEX、民間雑誌社等

【駐車場マップの例】

3）カーナビでの情報提供の充実（携帯電話での情報提供の充実）＜B-3＞

【概　要】

S-park を通じて情報提供している IT カーナビ等において、駐車場料金や車両制限などのドライバーの嗜好条件や制約条件を考慮した駐車場案内や駐車場の満空情報を提供するなど、案内誘導の充実を図る。

【展開方策】

カーナビや携帯電話で満空情報を提供するためには、駐車場に満空情報発信端末を設置する必要があるが、現在、(財)東京都道路整備保全公社では、満空情報発信端末を無償貸与しており、これらの制度を活用して情報提供の拡大・充実を図ることも考えられる。

【実施主体】

(財)東京都道路整備保全公社

図３-１８　満空情報発信装置の支援

4）ITS を活用したきめ細かな駐車場位置の案内サービス　＜B-4＞

【概　要】

駐車場近くまで来てもその位置が見つけられないことによる迷走を削減し、路外駐車場の利用率を高めるため、駐車場直近の導入ルート上に設置したアンテナから車載器向けの駐車場情報を配信する。

【展開方策】

s-park データの駐車場位置情報を活用し、駐車場直近での曲がり角などの導入ルートを、現在スマートウェイで検討されている ITS 車載器を活用した画像プッシュ情報の配信サービスを行う。

【実施主体】

道路管理者、自治体

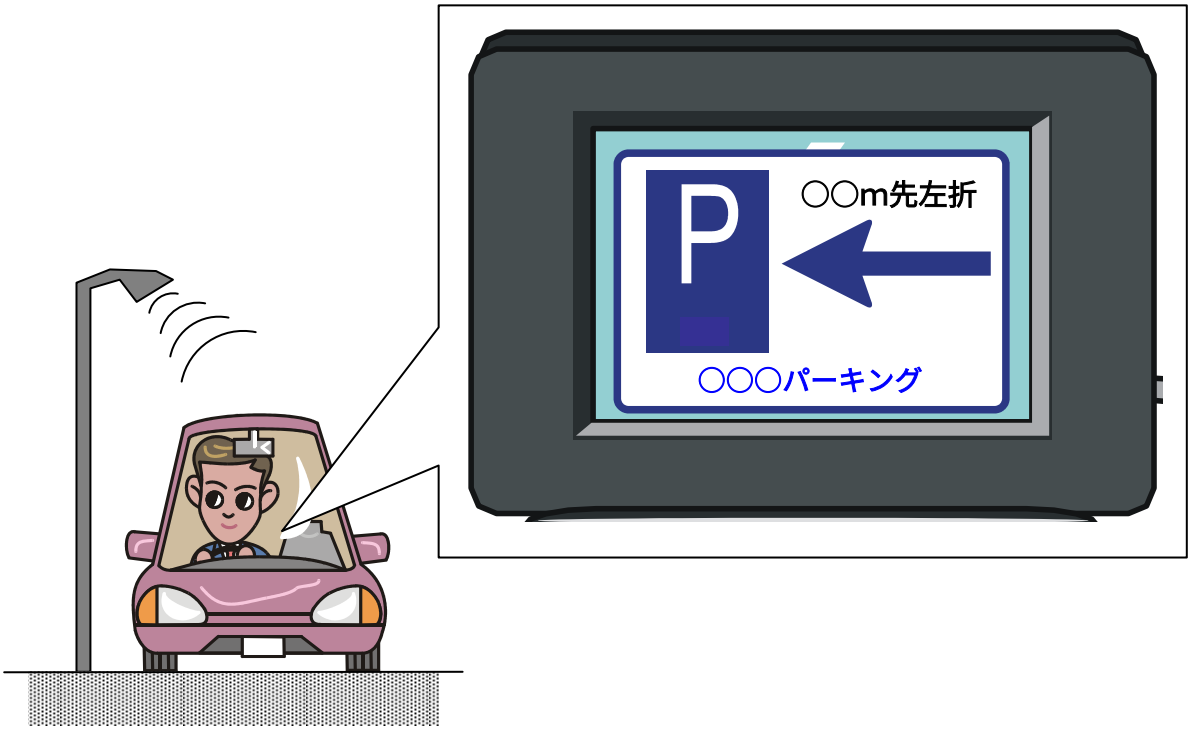


図３-１９　ITS 車載器を活用した駐車場までの導入ルート案内イメージ

（2）駐車場を利用しやすくするための料金施策の検討

1）従量制の料金体系の導入　＜B-5＞

【概　要】

延べ利用時間で課金する料金体系を導入する。

【展開方策】

○ 30 分単位での課金に比べ、利用時間に比例する料金体系となることから、利用者の理解は得やすい。

○ 特に、複数回の利用が想定できる大手宅配業者の利用なども期待できる。

○ 料金決済は、プリペイドカードなどを用いた共通駐車券の活用が考えられる。

○ 複数駐車場で利用可能な仕組みとする。なお、当面は(財)東京都道路整備保全公社での運用を行いつつ、将来的には全ての駐車場で共通利用可能な仕組みとして構築していくことが望ましい。

【実施主体】

(財)東京都道路整備保全公社、駐車場事業者

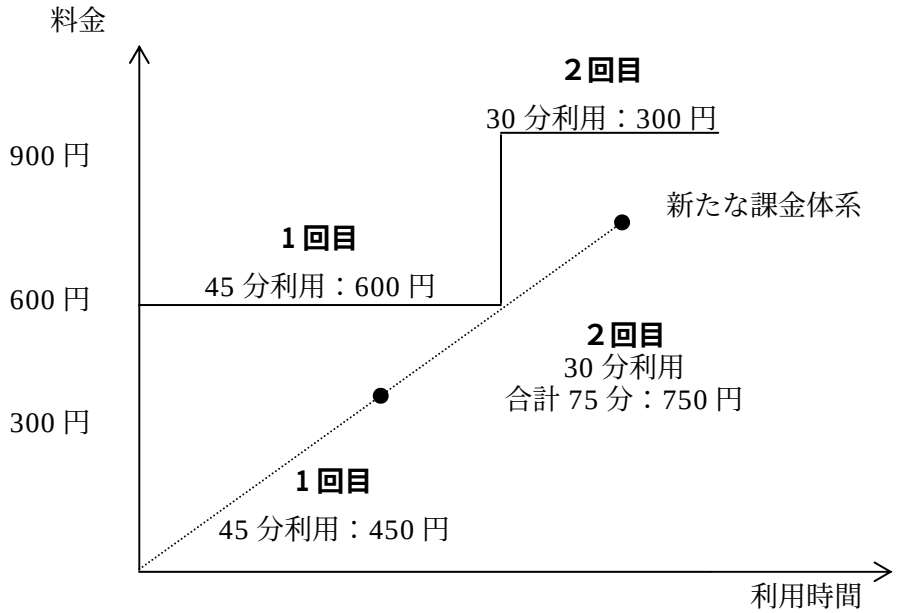
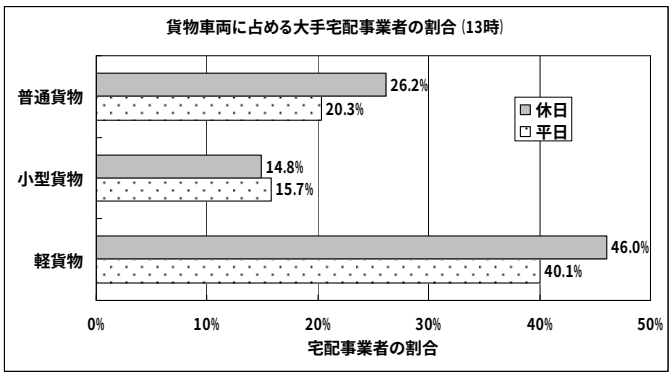


図３-２０　延べ利用時間に応じた料金体系のイメージ

【参考：貨物車両に占める大手宅配業者の割合】



2）短時間路上駐車対策　＜B-6＞

【概　要】
　短時間利用の多い路上駐車者からの転換を促進するため、初期料金の短時間化を行い、路上駐車削減を狙う。

【展開方策】
○　20 分までの利用を 30 分利用より割安として路上駐車からの転換を狙う
（20 分を過ぎると通常の 30 分単位に課金する料金体系とする）
○　路上駐車からの転換が進むことで、経営者から見ると新規の収入増となる
○　また、利用者にとっても 20 分以下の利用の場合に、30 分単位の課金より割安となる
→このような方策の実施に当たり、料金精算機の改修が必要となるが、新たな補助・助成制度の構築なども考えられる。
【実施主体】
　駐車場事業者、23 区

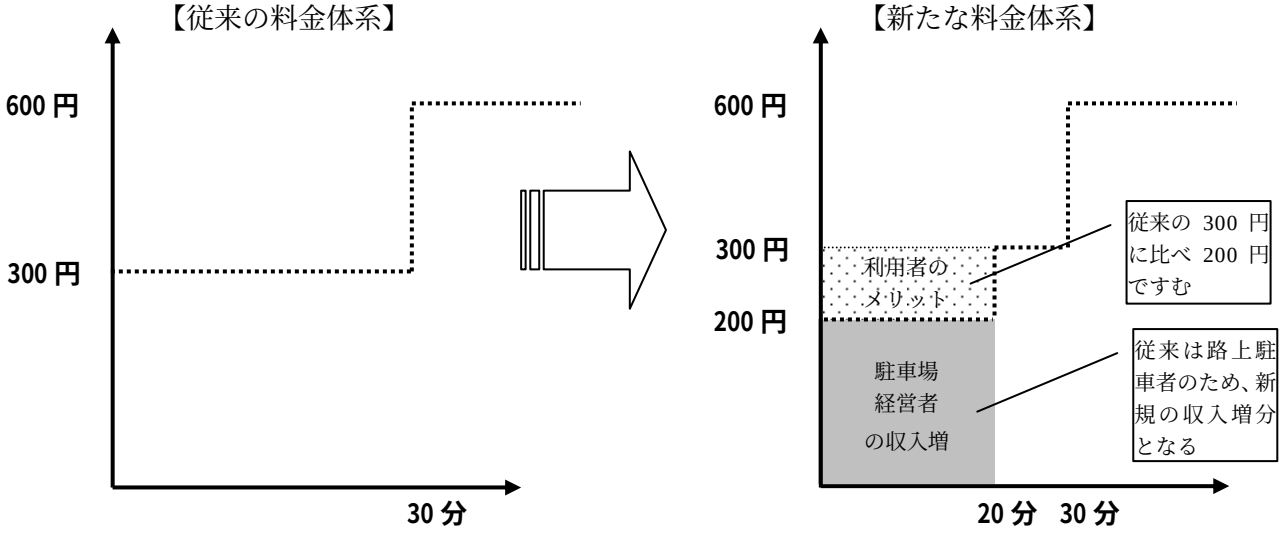
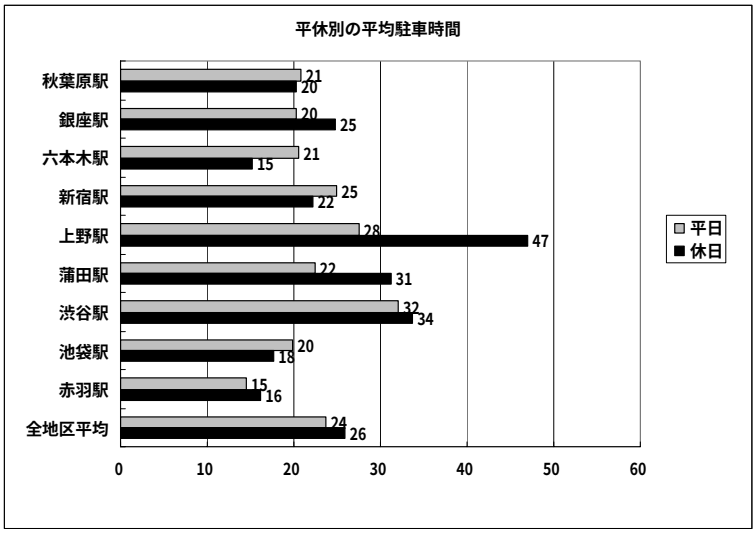


図３-２１　短時間路上駐車を取り込むための料金体系のイメージ

【参考：平均駐車時間（四輪）】



3）駐車場料金の割引（民間商業施設ポイントの活用、地域マネーの活用　など）＜B-7＞

【概　要】

駐車場料金の支払い時に、既存の商業施設のポイントや地域マネーなどの活用を可能とし、駐車料金の割引を行う。

【展開方策】

駐車場の料金支払いに、既存の商業施設のポイントカードなどの活用を可能とし、駐車料金の割引を行う。

ポイントの相互活用するための仕組みの構築や関係機関との協議調整が課題となる。

→このような仕組みの構築にあたり、料金精算機の改修費等などを新たな補助・助成制度としていくことも考えられる。

【実施主体】

駐車場事業者、民間商業施設、(財)東京都道路整備保全公社

4）駐車場を経由するコミュニティバスの運行　＜D-1＞

【概　要】
地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。

【展開方策】
駐車場利用の平準化、駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。

バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である。

【実施主体】
23 区、駐車場事業者、交通事業者、(財)東京都道路整備保全公社

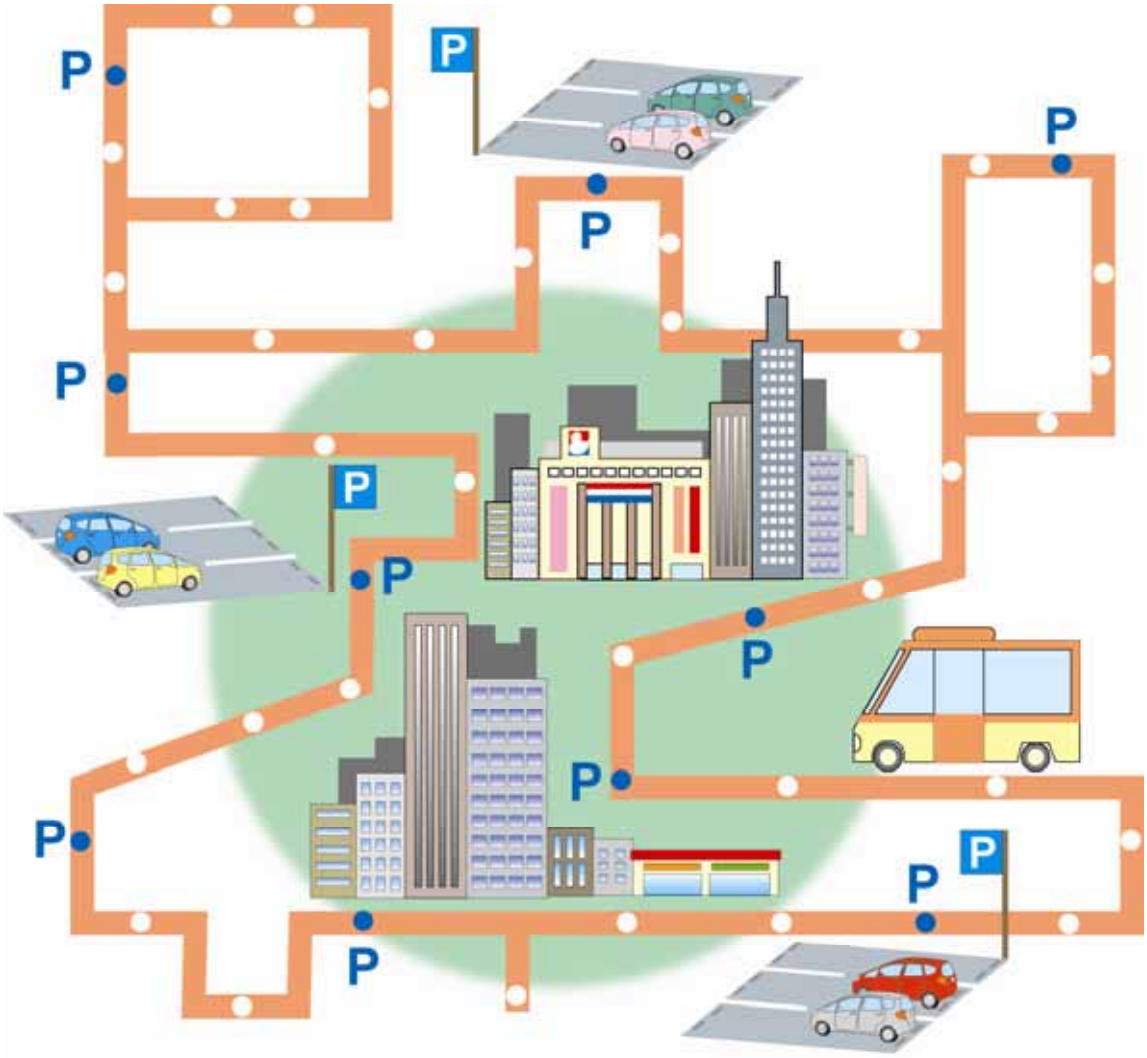


図３-２２　フリンジ駐車場とコミュニティバスの運行イメージ

（3）自動二輪対策

1）既存四輪駐車場での自動二輪の受け入れ　＜A-1＞

【概　要】

容量に余裕のある四輪駐車場に対して、駐車場整備が遅れている自動二輪の収容スペースを確保するため、四輪駐車マスの一部を自動二輪用とする。

【展開方策】

○　特に、自走式の平面駐車場においては構造的な改良も不要と考えられる

○　また、自動二輪の駐車時間は四輪に比べて長いことから、料金は時間当たりではなく1日あたりの料金とすることが考えられる

【実施主体】

駐車場事業者

【駐車場管理規程の例】

第１章　総則

（目的）

第１条　この規程は、○○駐車場（以下「駐車場」という。）の管理運営に関する事項を定めることを目的とする。

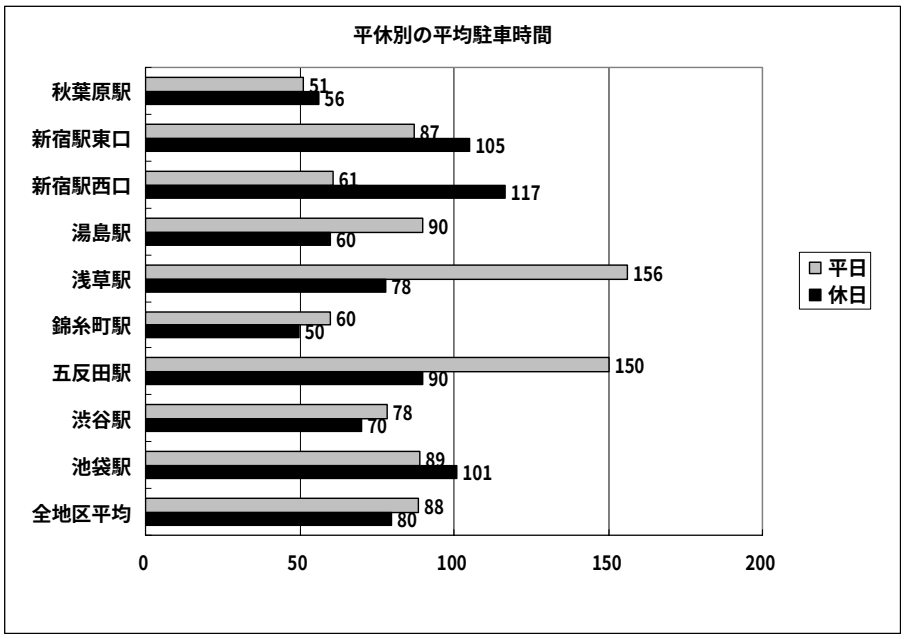
（定義）

第２条　この規程において、次の各号に掲げる用語の意義はそれぞれ当該各号に定めるところによる。

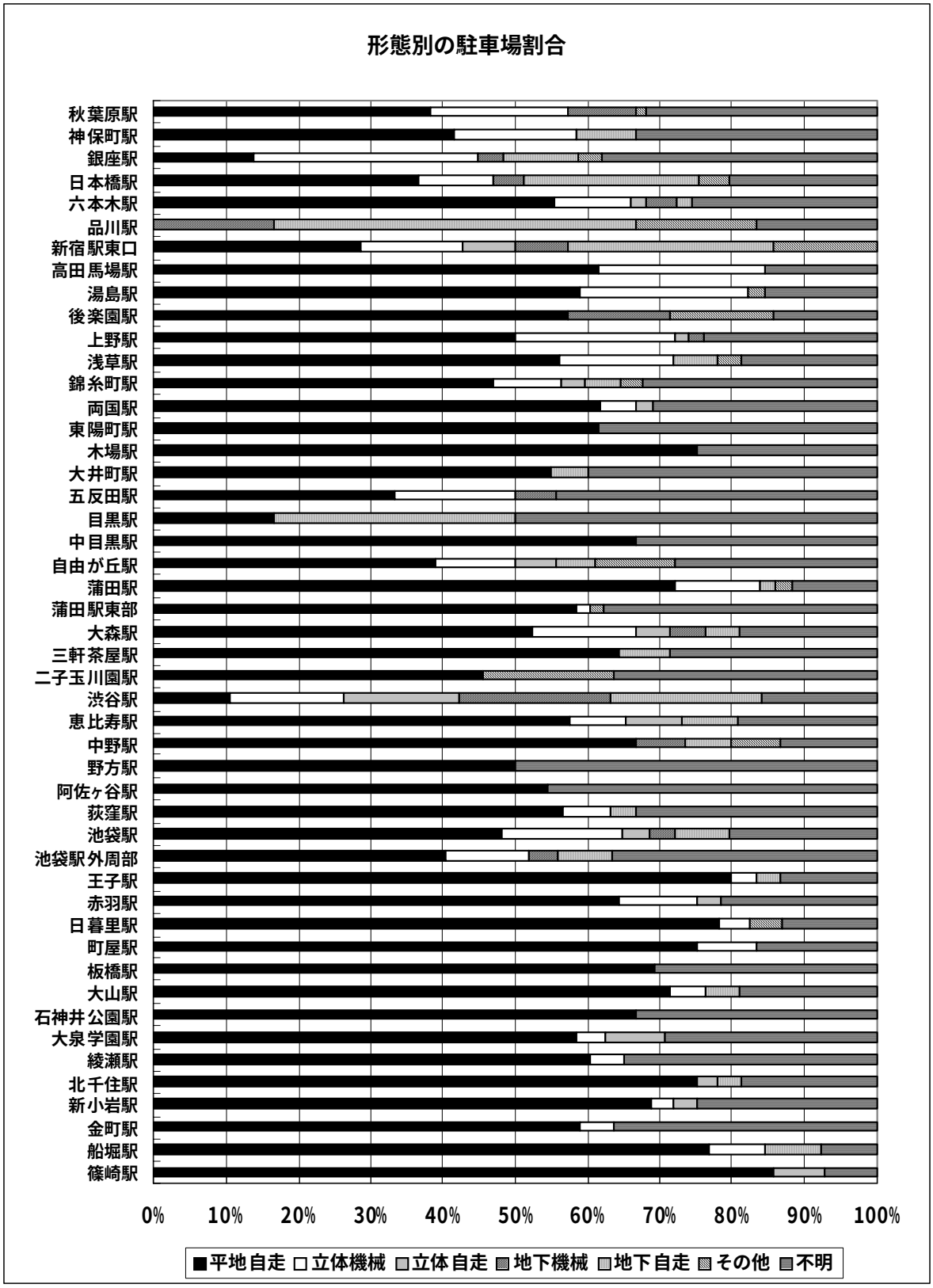
一　駐車場に駐車することの出来る車両（自動二輪含む）とは、積載物又は取り付け物を含めて長さ○.○m、幅○.○m、高さ○.○m、および重量○t を超えないものに限る。

→管理規程上で対象車両に自動二輪を記載すれば自動二輪を収容することは可能

【参考：平均駐車時間（二輪）】



【参考：四輪駐車場の構造形式】



2）自動二輪駐車場の整備助成　＜A-2＞

【概　要】
自動二輪専用の駐車場の整備に対して助成を行う。

【展開方策】
現在、(財)東京都道路整備保全公社、港区、世田谷区、杉並区では、自動二輪車用駐車場を整備した場合に助成金をだしており、この制度を活用していくことが考えられる。

【実施主体】
駐車場事業者、(財)東京都道路整備保全公社、23 区

図３-２３　(財)東京都道路整備保全公社における助成の概要

3）路上駐車施設の整備　＜A-3＞

【概　要】

車道あるいは歩道上の一部を活用し、区画線を引いて自動二輪車用の駐車スペースを確保していくことが考えられる。

【展開方策】

現在、新宿・池袋・渋谷などに整備されているが、自転車と原付のみを対象車両としていることから、今後は、自動二輪車（あるいは原付二種までに対象を広げる）までを対象とするなど、柔軟な運用方法を検討していくことが考えられる。

【実施主体】

23 区、警視庁、(財)東京都道路整備保全公社

図３-２４　歩道上での駐車車両の受け入れイメージ

４）公有地、都市内余剰空間の活用　＜A-4＞

【概　要】

道路拡幅予定地や公園のデッドスペース、高架下空間や暗渠上空など、都市内の未利用地、余剰空間を活用し自動二輪用駐車スペースを確保していくことが考えられる。

【展開方策】

道路管理者、交通管理者等々の協議を踏まえ、活用可能な用地については自動二輪車用の駐車場としていくことが考えられる。

【実施主体】

道路管理者、(財)東京都道路整備保全公社

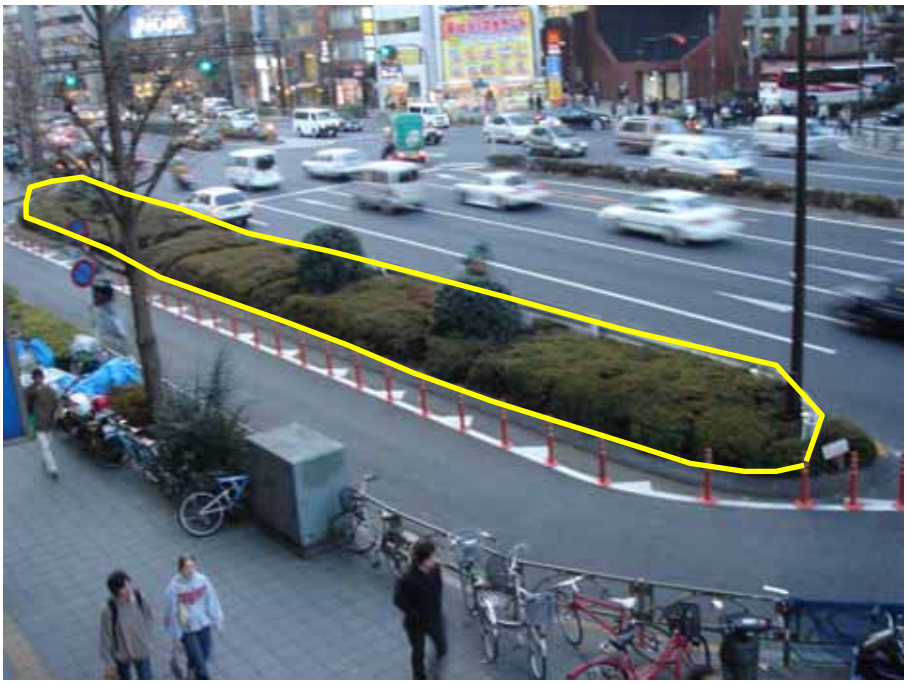


図３-２５　未利用地の例（国道 20 号：新宿付近）

5）ビル空室の駐車場化　＜A-5＞

【概　要】

小規模な面積で事務所としての活用が困難な既存建築物の一部を自動二輪車用駐車スペースとして転用していくことが考えられる。

【展開方策】

可燃物を収容するため、建築基準法・消防法等を法律の制限のクリアや、改変に伴う事業費に見合った集積が確保できるかが課題である。また、改変にあたり(財)東京都道路整備保全公社からの助成等を行うことも考えられる。

【実施主体】

駐車場事業者、民間建築物所有者、(財)東京都道路整備保全公社

図３-２６　ビルの空室活用のイメージ

4）自動二輪専用機械式駐車場の開発・普及　＜B-8＞

【概　要】

道路空間あるいは公園などの公共空間を有効活用し、自動二輪の機械式駐車場の開発・普及を検討していくことが考えられる。

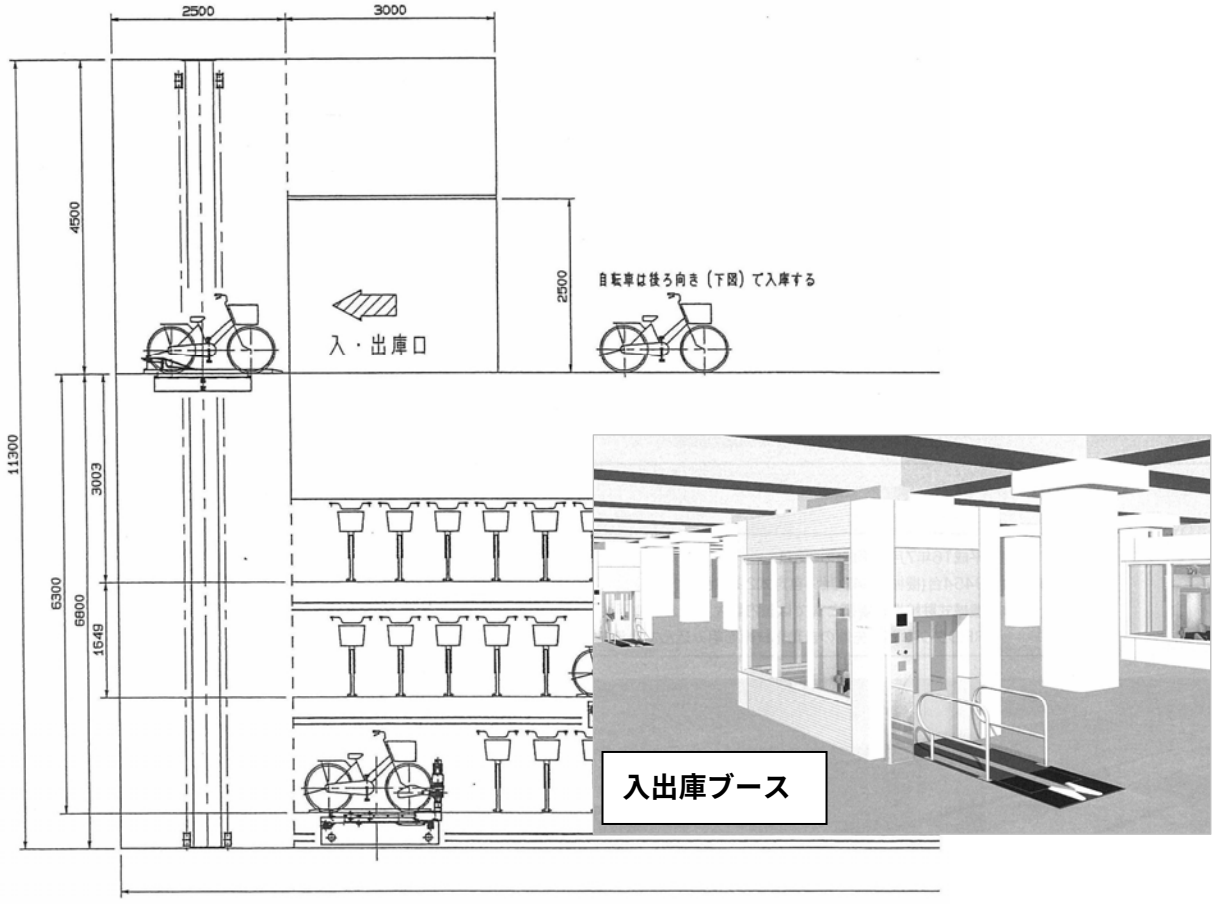
【展開方策】

現在、自転車駐車場での事例・実績があることから、メーカーなどの研究開発を踏まえ、自動二輪車専用の機械式駐車場の開発していくことが考えられる。

なお、普及促進に当たっては何らかの補助や助成等を行うことも考えられる。

【実施主体】

駐車場メーカー、関連団体



出典：JFE 環境ソリューションズ株式会社資料（自転車の機械式駐車場）

（4）貨物車対応

1）車道の狭さく化や歩道幅員拡大によるローディングベイの整備　＜A-6＞

【概　要】

違法路上駐車の排除等により道路幅員に余裕のある区間については、車道あるいは歩道上の一部を活用してローディングベイを整備していくことが考えられる。

【展開方策】

荷捌き用として機能させるため、利用者を事前登録者に限定する等の運用方法を合わせて実施していくことが重要である。

【実施主体】

道路管理者、警視庁

【渋谷区：公園通り】

図３-２７　ローディングベイの例

2）貨物車専用の路外駐車場の確保　＜A-7＞

【概　要】

一般車両が駐車できない貨物車専用の駐車場を整備し、円滑な荷捌き活動の支援を行う。

【展開方策】

利用者ニーズに合致した条件が整った場所での展開が必要であるとともに、一般車両の利用を防ぐため警備員を配置した不正車両の排除や利用者専用カードの活用などを合わせて実施していくことが重要である。

【実施主体】

駐車場事業者

図３-２８　貨物車専用駐車場の例

3）貨物車用のＰＭ・ＰＴの整備　＜A-8＞

【概　要】

四輪の路外駐車場の充足率が上がる中で、路上駐車する傾向が強い荷捌き車両に対応するため、既存のＰＴ・ＰＭを貨物車用のＰＴ・ＰＭに転用することを検討する。

【展開方策】

荷捌きの多い地区などの利用者ニーズに合致した場所での展開が必要であり、一般車両の利用を防ぐために警備員を配置するなど不正車両の排除が重要である。

【実施主体】

警視庁

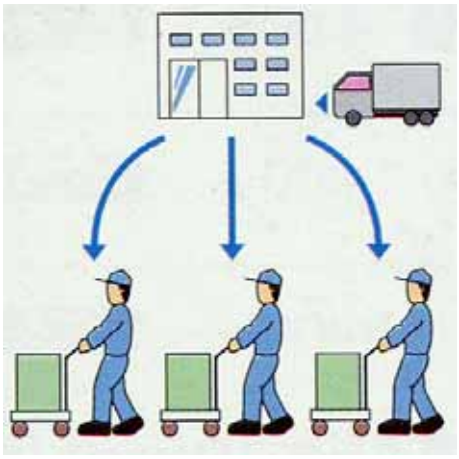
図３-２９　貨物車用の PT・PM の例

4）貨物車の駐車場利用時の補助　＜B-9＞

【概　要】
　貨物車の路外駐車場利用を促進するため、駐車場料金の割引や手押し車の無料貸し出しなどを行う。

【展開方策】
　宅配業者などと連携し、拠点となる路外駐車場の利用促進を図るため、手押し車などの無料貸し出しを行い路外駐車場の利用促進を行う。適地の選定や宅配業者との連携、手押し車などの調達・管理等が課題となる。

【実施主体】
　駐車場事業者、宅配事業者



ミニデポの概要図

作業風景(ヤマト運輸)

図３-３０　路外駐車場を活用した配送の例

5）啓蒙活動・ＰＲ活動の実施　＜B-10＞

【概　要】

路上駐車削減のＰＲの一環として、宅配車両などにＰＲステッカーを配布し、路上駐車削減のＰＲを行う。

【展開方策】

宅配業者などと連携し、宅配車両に「路上駐車しません！」等のロゴを用いたステッカーを張り、路上駐車防止の啓蒙活動・ＰＲ活動を実施する。

【実施主体】

宅配事業者

図３-３１　ＰＲステッカーの例

（５）その他

１）タクシー待ちスペースの確保　＜A-9＞

【概　要】

駅周辺などでタクシー待ちの車両対応策として、路上の一部あるいは路外駐車場の一部を活用して、タクシー待ちスペースを確保し、道路交通の円滑化を図る。

【展開方策】

夜間にかけて多くなるタクシーの待ち行列を減らすため、道路の幅員構成の変更や夜間閉鎖している専用駐車場のスペースなどを活用して、タクシー待ちの駐車スペースを確保する。道路管理者や駐車場管理者などとの協議調整が必要である。

【実施主体】

道路管理者、駐車場管理者、タクシー業界

〔銀座での実験の概要〕

- **銀座1号乗り場に並ぶタクシーを築地川第一駐車場に待機させ、乗り場での車列が一定台数以内になるよう、駐車場から配車**
- **駐車場の入庫、配車は、ETCデータを活用するシステムにより管理**

別添資料

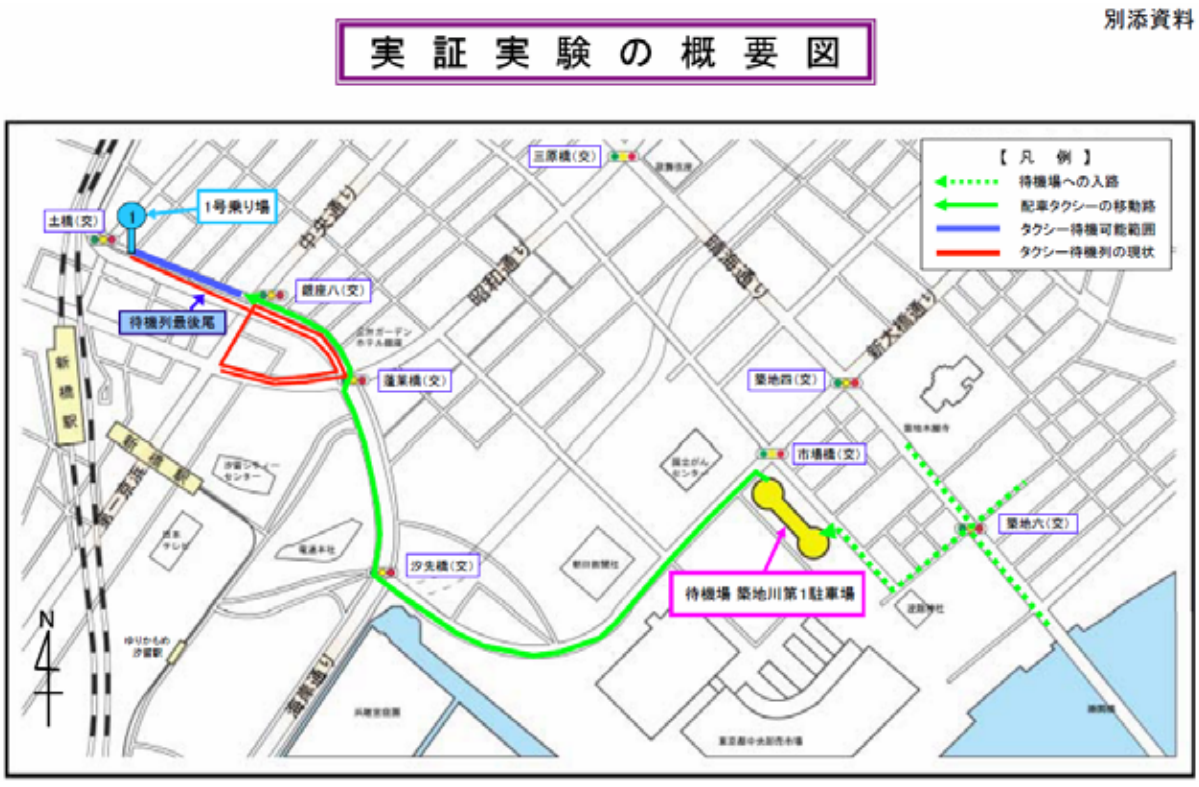


図３-３２　タクシー待ちスペースの確保例（銀座）

資料：http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2008/12/20ich200.htm

2）短時間ポケットローディングに対する附置義務の検討　＜B-11＞

【概　要】

建物の用途や地域の駐車特性に応じて、恒久的な附置義務ではなく時間帯を限定した附置義務を可能とし、一時的に来訪者への駐車スペースを確保する。

【展開方策】

建物の用途や規模に応じて時間限定の附置義務を盛り込んだ駐車場条例の改定を行い、短時間ポケットローディングスペースを確保する。

【実施主体】

東京都（条例改定の主体）

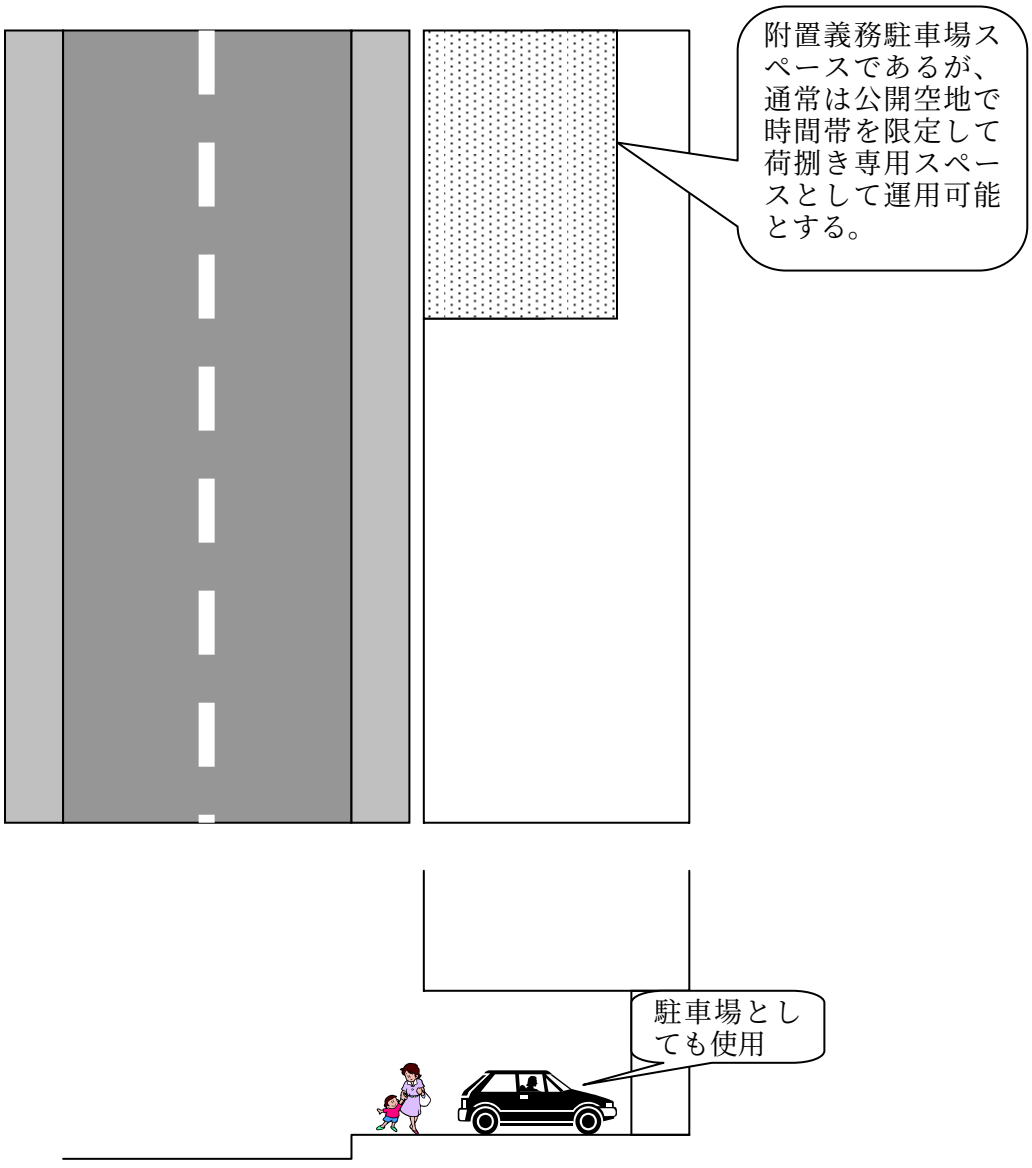


図３-３３　短時間ポケットローディングのイメージ

3）自動二輪車に対する附置義務制度の適用　＜B-12＞

【概　要】

駐車場法の改正に合わせ、国土交通省では標準駐車場条例を改正し一定規模以上の建築物に対する自動二輪車の附置義務台数算出基準を示しており、これらに基づき東京都でも自動二輪車の附置義務化を進めることが考えられる。

【展開方策】

国土交通省が標準駐車場条例改正の際に検討した手順を踏まえて、自動二輪車の附置義務台数の駐車原単位の把握を行う。この際、各区などで独自で自動二輪車対策に関する状況把握を行っている可能性もあるため、現状動向を把握することも必要である。

【実施主体】

23 区

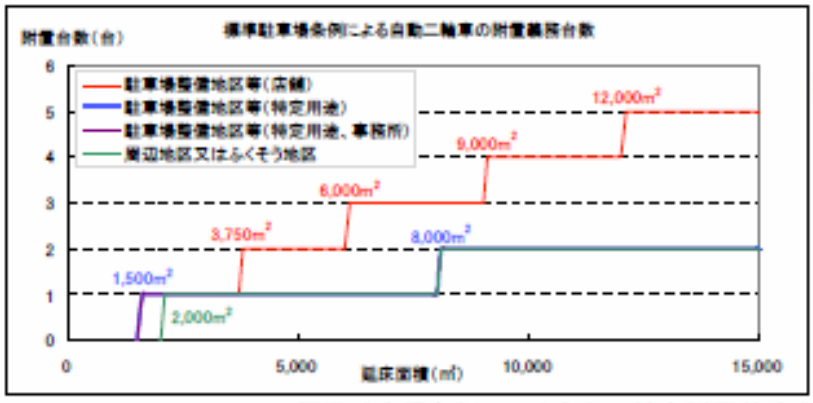


図３-３４　標準駐車場条例における自動二輪車附置義務台数

資料：自動二輪車駐車場整備促進検討会　報告書

4）企業駐車場等の専用駐車場の開放　＜B-13＞

【概　要】

休日閉鎖している業務施設などの駐車場を、休日に限り一般利用者へ開放し路上駐車の削減を狙う。

【展開方策】

平日、営業時間内に限り利用可能な施設の専用駐車場について、休日など周辺施設への利用者へのサービスとして駐車場の開放を行う。駐車場管理者・施設管理者との調整が課題である。

→利用者へのサービスから無人管理による開放が考えられるが、この様な取り組みの企業に対して税制面での優遇処置や助成制度を構築することが考えられる。

【実施主体】

駐車場事業者、施設管理者、(財)東京都道路整備保全公社

３．４ 地区別の駐車施策（案）

「３．２　地区特性による類型化」をもとに、各地区の駐車特性に合わせた駐車施策（案）を検討した。

（１）検討の前提

駐車施策（案）の検討に当たっては、下記事項を前提とした。

○実施施策は、区担当者が現地の状況、来訪者（自動車利用者・非利用者）や区民の意向を踏まえ、区または当該地区の将来の目標（あるべき姿）を見据えて、検討する。
○その際、今回の実態調査の整理結果を参考に、目的に合った施策を抽出（複数の組み合わせも可）することが望ましい。
○したがって、次ページ以降に示す駐車施策（案）は、実態調査をもとに分析した駐車特性に応じて、既存施策の適用および新たな施策の適用の方針を示した。

（２）施策実施に当たっての問題点

駐車施策（案）の実施に当たっては、以下の問題点が生じる可能性があることを前提とした。

○駐車施設の整備が困難であること
・既に高度な土地利用がされており遊休地がほとんどない
・仮にあっても用地取得費用が高価であり買収が困難なこと
○現実的には、路上駐車から路外駐車場へ転換させることが容易でないシーンがあること
・短時間駐車の場合（例えば、路外駐車場を利用する場合の駐車場への入出庫、駐車場～目的地までの移動時間の総和が、路上駐車の駐車時間を超える場合）
・重量のある、または多量の荷捌きが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

（３）各地区における駐車施策（案）

各地区における駐車施策（案）の検討結果を次頁以降に示す。

表 3-3　今後の駐車施策方針（案）（1／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
秋葉原駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動が大きい（ピーク率：平日 3.0、休日 2.4）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.3 台／0.1km、休日 1.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 66%、休日 54%。 ・ピーク時間帯は、平日休日ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物車（47%）、休日は貨物車類（18%、17%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 49%減、休日で約 67%減。 ・PT・PM は 222 台、貨物車用は 30 台。運営時間は 19 時まで。 ・自動二輪車の需給バランスはほぼ均衡（需給バランス 119%）	○	○	○	－	○	－	－	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・路外駐車場の利用率を向上させるため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9、10）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れの推進や、新たな自動二輪車の駐車スペースの確保を進める（A-1～A-5、B-8）。
神保町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、休日の需給バランスは約 93% ・平休特性は平日がやや多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.4、休日 4.3）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 2.6 台／0.1km、休日 2.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 65%と平日がやや低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（7%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（71%）、小型貨物（20%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 50%減、休日で約 67%減。 ・PT・PM は 236 台、貨物車用は 8 台。運営時間は 20 時まで。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	－	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・路外駐車場の利用率を向上させるため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用へへ転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9、10）。 ・平日休日ともに多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う（A-9）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れや、新たな自動二輪車の駐車スペースの確保を進める（A-1～A-5、B-8）。
銀座駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日がやや多く、休日は時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.1、休日 2.5）。 ・路上駐車は平休とも非常に多く（平日 4.4 台／0.1km、休日 3.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 45%、休日 71%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（61%）、タクシー（15%）、休日は乗用車（68%）、タクシー（13%）、バス（3%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 37%減、休日で約 66%減。 ・PT・PM は 269 台、貨物車用は 72 台。運営時間は 21 時まで。	○	○	○	－	○	○	－	－	－	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。また、案内誘導看板を充実させるため、駐車場名の入った案内誘導看板の更なる設置を図る（B-2～B-4、C-1）。 ・また、平日休日ともに路上駐車の多い乗用車に対する路外駐車場への利用促進を図るため、短時間料金の導入などを行う（B-5～7）。 ・平日休日ともに多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 ３－３　今後の駐車施策方針（案）（２／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
日本橋駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.5、休日 3.1）。 ・路上駐車は平休とも多く（平日 3.2 台／0.1km、休日 2.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 53%。 ・ピーク時間帯は、平日休日ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（48%）、休日は乗用車（82%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 56%減、休日で約 40%減。 ・PT・PM は 400 台、貨物車用は 8 台。運営時間は 20 時まで。 ・自動二輪車の供給量が顕著。	○	○	○	－	○	－	－	－	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・また、平日休日ともに路上駐車の多い乗用車に対する路外駐車場への利用促進を図るため、短時間料金の導入などを行う（B-5～7）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
六本木駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動がやや大きい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日は多いが休日は少なく（平日 1.8 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 35%といずれも低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（29%）、休日はタクシー（10%）、普通貨物（17%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 1%減、休日で約 48%減。 ・PT・PM は 0 台。 ・自動二輪車の供給量はほぼ均衡（需給バランス 120%）	○	○	○	－	○	○	－	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・路上駐車はさほど多くないが、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上でのローディングスペースの確保などを進める（A-6～7、B-9～10）。 ・特に休日に多くなるタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 ３－３　今後の駐車施策方針（案）（３／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
品川駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.0、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日はやや少ない（平日 1.8 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 69%、休日 47%と平日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（8%）、バス（６%）、普通貨物（20%）、休日はタクシー（14%）、バス（8%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 5%減、休日で約 24%増。 ・PT・PM は 4 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車の供給量が顕著。	○	○	○	○	○	○	○	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である（B-1～7）。 ・また、当地区は再開発が終了したばかりであることから、需要の抑制策についても検討を行う（D-1）。 ・路上駐車は H17 調査時に比べて増えており、また、路外駐車場の利用率が低いことから、案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため路上でのローディングスペースの確保を進める（A-6～7、B-9～10）。 ・タクシー、バスの路上駐車対策として、駅前ロータリー以外の乗り場の整備や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う（A-9）。 ・自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
新宿駅東口	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.3、休日 2.2）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 2.1 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 40%、休日 60%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（32%）、休日は貨物車類（20%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 53%減、休日で約 82%減。 ・PT・PM は 73 台、貨物車用は 38 台。20 時まで。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著	○	○	○	－	○	－	－	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1、B-5～7）。 ・平日の路上駐車が多いが、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日休日ともに路上駐車の多い普通貨物車に対する路上での対応として乗用車用の PT･PM スペースの貨物車用への転用やローディングスペースの確保等を行う（A-6～A-8、B-9～10）。 ・自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
高田馬場駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、休日の需給バランスは 91%。 ・平休特性は休日が多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.8、休日 1.4）。 ・路上駐車は、平日休日ともにやや多く（平日 1.8 台／0.1km、休日 1.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 60%、休日 41%と平日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（6%）、貨物車類（36%、21%）、休日は乗用車（84%）、タクシー（7%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 60%減、休日で約 48%減。 ・PT・PM は 60 台、貨物車用は 8 台。20 時まで。	○	○	○	－	○	○	○	○	－	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1）。 ・路上駐車が多く、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日に路上駐車の多い貨物車類に対する路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースを貨物車用への転用やローディングスペースの確保等を行う（A-6～A-8、B-9～10）。 ・バスの路上駐車対策として、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討および休日に多くなるタクシー待ち車両に対する乗り場や待機スペースの整備・検討などを行う(A-9)。

※　インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（4／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
湯島駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、平日の需給バランスは 89%。 ・平休特性は平日が多く、また休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.4、休日 3.2）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 1.7 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（41%、26%）、休日はタクシー（6%）、貨物車類（24%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 26%減、休日で約 68%減。 ・PT・PM は 56 台、貨物車用は 7 台。19 時まで。 ・自動二輪車の供給量不足が顕著。	○	○	○	△	○	－	－	○	○	・駐車容量が休日では十分に確保されているが、平日ではほぼ均衡しており、既存駐車場の有効活用や需要の抑制で対応することが必要である（B-5～7、D-1）。 ・特に、s-park 登録駐車場の増加を進め、案内誘導の強化を図ることが有効である（B-1）。 ・路上駐車が多く、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
後楽園駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.1、休日 2.9）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.9 台／0.1km、休日 1.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 48%、休日 67%と休日は高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（41%、21%）、休日はバス（4%）、普通貨物（11%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 30%減、休日で約 48%減。 ・PT・PM は 52 台、貨物車用は 6 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1）。 ・路外駐車場の利用率を向上させるため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・バスの路上駐車対策として、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。
上野駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要であるが、休日は需要＞供給（114%）となっている。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.7、休日 2.9）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日は多い（平日 1.7 台／0.1km、休日 2.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 76%、休日 76%。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（39%、23%）、休日は乗用車（80%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 64%、休日で約 33%減。 ・PT・PM は 56 台、貨物車用は 7 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量が多い（需給バランス 86%）	○	○	○	○	○	－	－	○	○	・平日では駐車容量が十分に確保されているが、休日では供給量不足となっていることから、新たな駐車場整備や需要の抑制方策（休日）の検討が必要である（B-5～7、D-1）。 ・路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日では、貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（5／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
浅草駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要であるが、休日は需要＞供給（115%）となっている。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が非常に大きい。（ピーク率：平日 2.8、休日 5.9）。 ・路上駐車は平日はやや少なく、休日はやや多い（平日 1.2 台／0.1km、休日 1.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 47%、休日 96%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（5%）、小型貨物（42%）、休日は乗用車（86%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 47%、休日で約 36%減。 ・PT・PM は 72 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	○	○	－	○	○	○	・平日では駐車容量が十分に確保されているが、休日では供給量不足となっていることから、新たな駐車場整備や需要の抑制方策（休日）の検討が必要である（B-5～7、D-1）。 ・平日では、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1～B-4、C-1）。 ・バスの路上駐車対策として、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
錦糸町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.5、休日 2.5）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.4 台／0.1km、休日 1.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 57%、休日 75%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（65%）、タクシー(18%)、休日はタクシー（13%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 34%、休日で約 31%減。 ・PT・PM は 34 台、貨物車用は 2 台。平日休日ともに 19 時まで。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 194%）	○	○	○	－	○	○	－	○	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1）。 ・平日では、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う（A-9）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
両国駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（102%）、休日は供給＞需要である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動が非常に大きい。（ピーク率：平日 4.6、休日 2.8）。 ・路上駐車は平日は多いが、休日は少ない（平日 1.6 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 54%、休日 29%。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（36%、22%）、休日は乗用車（69%）、小型貨物（25%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 36%、休日で約 60%減。 ・PT・PM は０台。	○	○	○	○	○	－	－	○	○	・駐車容量は平日のピーク時を除き確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日と休日の需要の差が大きいことから、需要抑制での対応が適切である(D-1)。 ・平日では、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-7、B-9～10）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（6／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
東陽町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに需要＞供給（平日 144%、休日 131%）である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 2.2、休日 2.3）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない（平日 1.3 台／0.1km、休日 1.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 80%、休日 48%と平日は非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（45%）、貨物車類（.34%、21%）、休日は乗用車（70%）、普通貨物（14%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 42%減、休日では増減なし。 ・PT・PM は 23 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。	○	○	○	○	○	－	－	○	○	・駐車容量は平日休日ともに確保されておらず、新規整備での対応および需要の抑制方策の検討が必要である(D-1)。 ・平日では路上駐車がやや多いため、路外駐車場へのさらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。
木場駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（175%）、休日は供給＞需要（45%）である。 ・平休特性は平日が極端に多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 3.5、休日 1.6）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.3 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 88%、休日 16%と平日が非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（11%）、小型貨物（39%）、休日はタクシー（30%）、小型貨物（22%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 37%減、休日では 49%減。 ・PT・PM は０台 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	○	○	○	－	－	○	・駐車容量は平日休日ともに確保されておらず、新規整備での対応および需要の抑制方策の検討が必要である(D-1)。 ・平日休日ともに多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースの確保を行う（A-1～A-5、B-8）。
大井町駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動が大きい。 （ピーク率：平日 1.7、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 43%、休日 67%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平休ともに 15 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（51%）、休日は乗用車（78%）、バス（7%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 33%減、休日では 30%減。 ・PT・PM は 22 台、貨物車用は 1 台。平日休日ともに 19 時まで。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 175%）	○	○	○	－	○	－	○	－	○	・駐車容量が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日では、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・逆に、休日では乗用車類の比率が高いことから、路外への転換を促進するため、路外駐車場の短時間料金の導入などを行う（B-5～B-7）。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 ３－３　今後の駐車施策方針（案）（７／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
五反田駅	①需給等の駐車バランス ・平日、休日ともに供給＞需要である。ただし、平日 94%、休日 93%である。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.3）。 ・路上駐車は平休ともに多い（平日 2.6 台／0.1km、休日 2.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 28%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（67%）、タクシー（25%）、休日は乗用車（82%）、バス（7%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 15%減、休日では 30%減。 ・PT・PM は 113 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	△	○	○	○	－	○	・駐車容量が需要と均衡しており、新たな駐車場整備や需要の抑制を含めた検討が必要である(D-1)。 ・平日休日ともに、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である（B-1～B-4、C-1）。 ・平日に多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
目黒駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要、休日は需要＞供給（212%）。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.4）。 ・路上駐車は平休ともに多い（平日 2.5 台／0.1km、休日 3.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 37%、休日 39%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（80%）、休日は乗用車（96%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 34%減、休日では 22%増。 ・PT・PM は 101 台、貨物車用は 15 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	○	○	－	－	－	○	・平日は駐車容量が確保できているが、休日では容量の 2 倍以上の需要があり、新たな駐車場整備の検討が必要である。 ・また、新規の駐車場整備の困難であることを踏まえ、需要抑制方策についても検討する必要がある(D-1)。 ・平日休日ともに路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・s-park 登録駐車場の増加を進めることも有効である(B-1)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
中目黒駅	①需給等の駐車バランス ・平休ともに供給＞需要である。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 2.0、休日 1.5）。 ・路上駐車は平休ともにやや多い（平日 1.4 台／0.1km、休日 1.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 57%、休日 24%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（37%）、休日は乗用車（77%）、普通貨物（10%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 39%減、休日では 21%減。 ・PT・PM は 34 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに、路上駐車が多いにもかかわらず、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・路上駐車が多い貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（8／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
自由ヶ丘駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 2.0）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 58%、休日 49%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（42%、21%）、休日はバス（5%）、貨物車類（26%、26%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 46%減、休日では 49%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-7、B-9～10）。
蒲田駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 1.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 42%、休日 32%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（11%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（72%）、小型貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 47%減、休日では 6%増。 ・PT・PM は 42 台、貨物車用は 3 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・路上駐車が多い貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・また、休日に多い乗用車の路上駐車の路外駐車場での受け入れを図るため、短時間の料金体系の導入などを行う（B-5～B-7）。
蒲田駅東部	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.5、休日 2.1）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.7 台／0.1km、休日 0.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 42%、休日 32%と休日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（4%）、小型貨物（42%）、休日は貨物車類（32%、16%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 47%減、休日では 65%減。 ・PT・PM は 23 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	－	○	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率が低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・路上駐車が多い貨物車類に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（9／17）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
大森駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.6、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日はやや少なく、休日はやや多い（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.3 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（69%）、タクシー（13%）、バス（5%）、休日は乗用車（75%）、バス（9%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 37%減、休日では 46%減。 ・PT・PM は 44 台、貨物車用は 2 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	○	－	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・乗用車の路上駐車の路外駐車場での受け入れを図るため、短時間の料金体系の導入などを行う(B-5～B-7)。 ・また、平日休日ともに多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・平日に多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める（A-1～A-5、B-8）。
三軒茶屋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 1.8）。 ・路上駐車は平休ともにやや少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 55%。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（33%、28%）、休日は乗用車（77%）、タクシー（14%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 40%減、休日では 39%減。 ・PT・PM は 6 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	－	－	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・休日では乗用車の路上駐車の路外駐車場での受け入れを図るため、短時間の料金体系の導入などを行う(B-5～B-7)。 ・休日に多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8)。
二子玉川駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動は非常に大きい。（ピーク率：平日 6.1、休日 7.3）。 ・路上駐車は平休ともに少ない（平日 0.5 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 73%、休日 79%と高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（53%）、小型貨物（38%）、休日は乗用車（72%）、バス（9%）、小型貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	－	○	－	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・路外駐車場での受け入れを図るため、短時間の料金体系の導入などを行う（B-5～B-7）。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8)。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１０／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
渋谷駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.6、休日 2.6）。 ・路上駐車は平日はやや多く、休日は少ない（平日 1.3 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 60%、休日 76%と高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（10%）、貨物車類（33%、36%）、休日はバス（6%）、普通貨物（23%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 50%減、休日では 66%減。 ・PT・PM は 59 台、貨物車用は 18 台。平日休日ともに 20 時まで。 ・自動二輪車はほぼ均衡（需給バランス 106%）	○	○	○	－	○	○	○	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・特に平日に多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪は需給バランスが均衡しているが、更なるサービス水準向上策として既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。
恵比寿駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.4、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 15%、休日 16%と非常に低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（7%）、貨物車類（35%、25%）、休日は乗用車（79%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 42%減、休日では 64%減。 ・PT・PM は 18 台、貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	－	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日に多い貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・特に平日に多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。
中野駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は休日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.3 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 61%、休日 63%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（50%）、休日はタクシー（36%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 48%減、休日では 51%減。 ・PT・PM は 28 台、貨物車用は 1 台。平日は 19 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	－	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日に多い貨物車類の路上駐車に対応するため、乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める（A-6～A-8、B-9～10）。 ・特に休日で多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１１／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
野方駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 73%、休日 67%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は貨物車類（46%、46%）、休日は貨物車類（30%、10%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 45%減、休日では 29%減。 ・PT・PM は 0 台	－	－	－	○	－	－	－	○	－	・駐車容量は平日休日ともに不足が見られるが、必要施設量はピーク時でも 10 台程度であることから、需要の抑制方策の検討を行うべきである(D-1)。
阿佐ヶ谷駅	①需給等の駐車バランス ・平日は供給＞需要（97%）、休日は需要。供給（160%）。 ・平休特性は平日がやや多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.5）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.1 台／0.1km、休日 1.0 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 81%、休日 71%と非常に高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（70%）、タクシー（6%）、休日は乗用車（89%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 43%減、休日では 44%減。 ・PT・PM は 74 台、貨物車用は 24 台。平日は 20 時まで、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 141%）	○	○	－	○	○	○	－	－	○	・駐車容量は特に休日での不足が目立ちめ、新規整備での対応が必要である。必要施設量はピーク時で 100 台程度である。 ・あわせて、需要抑制方策の検討も必要である(D-1)。 ・特に休日で多い、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、新たな自動二輪駐車スペースおよび既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8)。
荻窪駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともに供給＞需要（39%、46%） ・平休特性は休日がやや多く、また平日は時間変動がやや大きく、休日は大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 3.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.1 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 23%、休日 39%と低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（22%）、普通貨物（27%）、休日はタクシー（7%）、バス（4%）、貨物車類（16%、11%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 40%減、休日では 39%減。 ・PT・PM は 0 台 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	○	－	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが、路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日休日ともに、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・また、休日に多いバスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8)。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１２／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
池袋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.0、休日 3.5）。 ・路上駐車は平日は多く、休日は少ない（平日 1.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 49%、休日 65%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（14%）、バス（4%）、休日はタクシー（8%）、バス（3%）、貨物車類（18%、15%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 41%減、休日では 74%減。 ・PT・PM は 81 台。貨物車用は 26 台。平日休日ともに 19 時まで運営。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 177%）。	○	○	○	－	○	○	○	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日では路上駐車は多いものの路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日に多い貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-8、B-9～10）。 ・平日休日ともに、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・バスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。
池袋駅外周部	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また休日の時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.5、休日 2.2）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 30%、休日 60%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（2%）、貨物車類（40%、23%）、休日は小型貨物（19%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 28%減、休日では 60%減。 ・PT・PM は 43 台。貨物車用は 23 台。平日休日ともに 19 時まで運営。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-8、B-9～10）。 ・バスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。
王子駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.4、休日 2.0）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.7 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 37%、休日 45%と平日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（44%）、普通貨物（27%）、休日は乗用車（70%）、小型貨物（17%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 53%減、休日では 48%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日休日ともに多い乗用車の路上駐車に対応するため、路外駐車場での受け入れを図るための短時間の料金体系の導入などを行う(B-5～B-7)。 ・バスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１３／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
赤羽駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 1.8、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 52%、休日 41%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（49%）、タクシー（36%）、バス（6%）、休日はタクシー（11%、貨物車類（22%、12%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 12%減、休日では 43%減。 ・PT・PM は 1 台。貨物車用は 0 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	○	○	－	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・平日休日ともに、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・バスに対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8)。
日暮里駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.1、休日 1.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 24%、休日 24%といずれも低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（52%）、小型貨物（32%）、休日はバス（19%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 48%減、休日では 38%減。 ・PT・PM は 7 台。貨物車用は 3 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・休日の貨物車類の路上駐車に対応するため、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10)。 ・また、休日の増加するバスの路上駐車に対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。
町屋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.6）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.3 台／0.1km、休日 0.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 34%、休日 26%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（56%）、小型貨物（38%）、休日は小型貨物（47%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 38%、休日では 45%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10)。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１４／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
板橋駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平日は時間変動が大きく休日は小さい。（ピーク率：平日 1.9、休日 1.3）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.2 台／0.1km、休日 1.1 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 53%、休日 33%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（41%）、休日は乗用車（91%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 50%減、休日では 41%減。 ・PT・PM は 22 台。貨物車用は 2 台。平日は 19 時まで運営、休日は閉鎖。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は比較的少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応として乗用車用の PT・PM スペースの貨物車用への転用や、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-8、B-9～10）。
大山駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.3、休日 2.8）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 23%、休日 38%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は小型貨物（68%）、休日は貨物車類（42%、19%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 71%減、休日では 22%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、ローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10）。
石神井公園駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 0.6 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 33%、休日 32%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日はタクシー（17%）、普通貨物（28%）、休日はバス（17%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 42%減、休日では 21%減。 ・PT・PM は 0 台。 ・自動二輪車は供給量が不足（需給バランス 166%）	○	○	○	－	○	○	○	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10）。 ・平日休日ともに、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。 ・平日休日ともに多いバスの路上駐車に対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１５／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
大泉学園駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 1.9）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.3 台／0.1km、休日 0.2 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 63%、休日 59%と休日が低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（48%）、バス（7%）、小型貨物（34%）、休日は乗用車（79%）、バス（5%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 36%減、休日では 30%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10）。 ・平日休日ともに多いバスの路上駐車に対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。
綾瀬駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.1、休日 2.4）。 ・路上駐車は平日休日ともに少ない（平日 0.8 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 36%、休日 31%とともに低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（55%）、普通貨物（20%）、休日は乗用車（83%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 53%減、休日では 55%減。 ・PT・PM は 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	－	－	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10）。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。
北千住駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動は非常に大きい。（ピーク率：平日 4.2、休日 7.3）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 28%、休日 56%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日はバス（12%）、小型貨物（36%）、休日は乗用車（70%）、貨物車類（16%、12%）の割合が高い。 ②その他 ・PT・PM は 0 台。 ・自動二輪車は供給量不足が顕著。	○	○	○	－	○	－	○	○	○	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10）。 ・休日に多いバスの路上駐車に対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。 ・また、自動二輪の駐車スペース不足に対応するため、既存の四輪駐車場での受け入れを積極的に進める(A-1～A-5、B-8）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１６／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
新小岩駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.4）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 1.0 台／0.1km、休日 0.8 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 64%、休日 62%。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 15 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（45%）、タクシー（9%）、小型貨物（32%）、休日は乗用車（70%）、タクシー（9%）、普通貨物（11%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 27%減、休日では 49%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	○	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-8、B-9～10)。 ・平日休日ともに、タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う(A-9)。
金町駅	①需給等の駐車バランス ・平日は需要＞供給（109%）、休日は供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや小さい。（ピーク率：平日 1.5、休日 1.3）。 ・路上駐車は休日が特に少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.5 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 81%、休日 68%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（58%）、休日はバス（4%）、普通貨物（26%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 38%減、休日では 69%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	○	○	－	・駐車容量はほぼ均衡しているため、既存駐車場の利活用と新たな駐車場整備の検討が必要である。 ・路外駐車場の容量にも若干余裕があるため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10)。 ・休日に多いバスの路上駐車に対応するため、バス待機スペースの整備および待機ルールの検討などを行う。
船堀駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は平日が多く、また平休ともに時間変動はやや大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 1.7）。 ・路上駐車は平日休日ともに非常に少ない（平日 0.4 台／0.1km、休日 0.4 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 74%、休日 53%と平日が高い。 ・ピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台。 ・路上駐車は、平日は普通貨物（44%）、休日は普通貨物（18%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 75%減、休日では 62%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

表 3－3　今後の駐車施策方針（案）（１７／１７）

地　区	現状の駐車特性	今後の駐車施策（案）									
		主な施策区分				主な対象車種					具体的な施策（案）
		ｲﾝﾌﾗ	運用	規制	抑制	乗用	ﾀｸｼｰ	ﾊﾞｽ	貨物	二輪	
篠崎駅	①需給等の駐車バランス ・平日休日ともには供給＞需要。 ・平休特性は休日が多く、また平休ともに時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.0）。 ・路上駐車は平日休日ともにやや少ない（平日 0.9 台／0.1km、休日 0.9 台／0.1km）、駐車場利用率は平日 39%、休日 51%と平日で低い。 ・ピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 17 時台。 ・路上駐車は、平日は乗用車（84%）、休日は乗用車（76%）、普通貨物（12%）の割合が高い。 ②その他 ・路上駐車は平日で約 38%減、休日では 44%減。 ・PT・PM は 0 台。	○	○	○	－	○	－	－	○	－	・駐車容量は十分に確保できているため、既存駐車場の利活用の検討が必要である。特に、s-park 登録駐車場の増加を進めることが有効である(B-1)。 ・平日休日ともに路上駐車は少ないが路外駐車場の利用率も低いため、さらなる案内・誘導の強化を行うとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める（B-2～B-4、C-1）。 ・貨物車類の路上駐車に対応するため、路上での対応としてローディングスペースの確保などを進める(A-6～A-7、B-9～10)。

※インフラ：インフラ供給施策（ハード施策）、運用：運用面の施策（ソフト施策）、規制：規制施策（ソフト施策）、抑制：駐車需要の抑制（ソフト施策）

４．今後の課題

四輪については、これまで取り組んできた駐車場の整備や s-park をはじめとする各種情報の実施、さらには、平成 18 年 6 月以降に実施された放置車両確認事務の民間委託などによる取締りの強化により、路上駐車は減少し駐車問題は徐々に改善されている。しかし、路上駐車は依然として残っており、特に、貨物車（荷捌き）については、駐車特性等からも路上から完全に排除することは困難であり、今後とも路上駐車の特性を踏まえた対策が必要となっている。

一方、自動二輪車については、現状では多くの地区で駐車場不足が顕著となっており駐車場の供給量の増加に向けた取り組みが必要であることが考えられる。

各地区で取り組むべき対策は 3 章で示した案が考えられるが、駐車問題の解決に向けて全地区共通で実施、または留意すべき事項は以下のとおりである。

（１）今後実施・検討すべき対策（案）

駐車需要に対して駐車容量が不足する場合、駐車場を整備するなど駐車容量の拡大が第一に考えられる対策である。しかし、調査対象地区は未利用地が少なく地価も高いため、今後も駐車場整備が思うように進まない可能性が高い。

したがって、上記以外の短期的に講じることが可能な対策について 4 項目に大別して示す。

①駐車場情報の提供による駐車場の有効活用

○当公社が行っている「s-park」、各民間事業者が実施する駐車場情報提供サービス等のインターネットや携帯電話等によるサービス、各地域で整備されている駐車場案内板等、駐車場情報の提供は随時進められている。この情報をさらに活用するため、登録する駐車場の増加を図るとともに、も様々なメディアを活用した駐車場案内・誘導の拡充や、駐車場情報の充実が必要である。

○このため、当公社が実施している都内総合駐車場案内「s-park」サービスによる情報提供の拡大（IT カーナビ駐車場案内・誘導システム、VICS 対応カーナビ等）や、満空情報発信端末・駐車場名入りの新しい案内標識の設置支援等、駐車場情報を充実させる取り組みを引き続き行うことが重要である。

②駐車場や地区の連携による駐車場利用の平準化

○駐車需給のバランスは、地区全体で見ると十分な容量が確保されている地区が多いが、特定の施設周辺などでは路上駐車が発生するなど、需給バランスが確保されていない地区も発生している。また、地区内の駐車場の利用率も格差が大きい地区も見られる。

したがって、地区内の駐車場や隣接する地区が共通して使えるような仕組みづくりなど、駐車場利用を平準化することが有効であると考えられる。

○都内の主要地区では土地利用の高度化が進み、これ以上の駐車スペースの確保が困難な地区も多い。したがって、遊休地に加えて空きスペースを活用した駐車スペースの確保

に加えて、地区内で駐車スペースを確保することが困難な場合は、隣接する地区で駐車スペースを確保することも必要である。この場合、駐車場から目的地までの移動手段を確保するため巡回シャトルバスなどを運行し、隣接地区を含めた対策を実施することも考えられる。

③駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営

〇平日の違法路上駐車の車種構成は、13時に貨物車両が多く21時にタクシーが多いなど、時間帯により大きく変動（特に平日）している。また、違法路上駐車の平均駐車時間は平日・休日ともに30分未満となっている。したがって、短時間の駐車車両に対する弾力的な料金サービスや複数回利用した場合の料金割引など、駐車ニーズに合わせた駐車場の多面的活用が有効である。

〇また、夜間や休日などに増加するタクシーなどの対策には、専用駐車場のスペースを夜間・休日開放するなどの柔軟な運用方法を用いることも重要である。

また、依然として路上駐車として残っている貨物車などは、荷物の移動などを伴うため路外駐車場への転換が困難な場合が多いため、貨物車両が利用できる駐車スペース（路上・路外駐車場）の案内の強化など、情報提供の充実も有効であると考えられる。

④自動二輪車の駐車スペースの整備促進

〇自動二輪車の駐車スペースは、一部の地域を除き整備が遅れているのが現状であり、今後とも駐車スペースの整備を進めていく必要がある。

〇自動二輪車は、より目的地に近い場所で駐車したいというニーズが想定されることから、遊休地やデッドスペースなどを積極的に活用して小規模な駐車スペースを数多く整備していくことも重要である。

〇また、一部地域では、四輪の駐車スペースに余力があることから四輪スペースの二輪への転換など需要に合わせた対策が有効と考えられる。

（2）今後の駐車対策を検討する上での留意事項

各地区が個々に実施するべき対策については既に述べたとおりであるが、その際の留意事項を以下に示す。

1長期的視点に立った対策の検討

駐車問題の解決に当たっては、長期的な視点に立って目標を定め、その目標達成に向けた施策を検討することが重要である。特に、平成 20 年度調査時にはガソリン価格の一時的な高騰や経済情勢の低迷などによる外出控えの傾向などもあり、今回の調査結果の需要が一時的なものか定常的なものかを見極める必要がある。将来的な人口減少の予測等も踏まえ、既存のストックをベースとした駐車施策の検討が重要であると考えられる。

2地域経済への影響を踏まえた対策の検討

駐車需要が多いことは、地域にとっては来訪者が多く地域の活力を示す指標ともなることから、一概に路上駐車を排除することは地域にとっては逆効果となる場合もある。しかし、路上駐車は交通容量の低下など様々な交通問題の一因ともなることから、基本的には排除していくことが望ましいと考えられる。この様に、駐車問題はトレードオフとなる側面も有することから、地域の活力を維持・活力を向上させるための対策の検討も重要である。

3関係者の連携による地区全体としての取り組み

施策の検討や実施に向けては、道路行政と交通行政が互いに連携しあうことはもちろんのこと、周辺に立地する企業や地元住民の相互協力のもとで実施することが重要である。特に、近年では附置義務駐車場の運用にあたって地域ルールを導入している地区もあり、地区全体で取り組むことに加え地域特有のルールで対策を実施していくことも重要である。