

**平成 23 年度
路上駐車実態調査**

**報告書
【本編】**

公益財団法人 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 調査概要	1
1.1.(1) 調査目的.....	1
1.1.(2) 調査フロー.....	2
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
1.5.(1) 四輪	6
1.5.(2) 二輪	9

2. 実態調査結果

2.1 実態調査の集計項目一覧.....	13
2.2 実態調査結果（四輪）	15
2.2.(1) 路外駐車場施設の実態（四輪）	15
2.2.(2) 路外駐車場の利用実態（四輪）	23
2.2.(3) PM・PTの実態（四輪）	30
2.2.(4) 路上駐車の実態（四輪）	34
2.2.(5) 路上駐車時間の実態（四輪）	47
2.2.(6) 駐車需給バランスの実態（四輪）	52
2.3 実態調査結果（二輪）	59
2.3.(1) 路外駐車場施設の実態（二輪）	59
2.3.(2) 路外駐車場の利用実態（二輪）	64
2.3.(3) 路上駐車の実態（二輪）	70
2.3.(4) 路上駐車時間の実態（二輪）	80
2.3.(5) 駐車需給バランスの実態（自動二輪）	84
2.4 駐車特性のまとめ.....	90
2.4.(1) 四輪	90
2.4.(2) 二輪	93

3. 路上駐車対策の検討

3.1 対策の検討	95
3.1. (1) ピーク時の需給バランス.....	97
3.1. (2) 総駐車需要における平休・時間バランス.....	101
3.1. (3) 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係.....	105
3.2 地区特性による類型化.....	109
3.2. (1) 類型化の方針と流れ.....	109
3.2. (2) 各地区の類型化.....	109
3.2. (3) 各地区の駐車特性の整理.....	115
3.3 総合的な駐車施策の検討.....	129
3.3. (1) 調査結果のまとめ.....	129
3.3. (2) 既存の駐車施策の基本方針.....	135
3.3. (3) 駐車施策の検討における基本方針.....	136
3.3. (4) 考えられる駐車施策メニュー案.....	137
3.3. (5) 駐車施策メニューの内容.....	138
3.4 地区別の駐車施策(案).....	162
3.4. (1) 駐車施策検討の前提.....	162
3.4. (2) 駐車施策実施に当たっての問題点.....	162
3.4. (3) その他	162
3.4. (4) 各地区における今後の駐車施策方針（案）	163

4. 今後の課題

4.1 今後の課題	215
4.1. (1) 今後、実施検討すべき対策.....	215
4.1. (2) 今後の駐車対策を検討すべき上での留意事項.....	217

参考資料

調査対象範囲（四輪・二輪）

1. 調査目的と報告書の構成

目 次

1. 調査目的と報告書の構成

1.1 調査概要	1
1.1.(1) 調査目的.....	1
1.1.(2) 調査フロー.....	2
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
1.5.(1) 四輪	6
1.5.(2) 二輪	9

2. 実態調査結果

2.1 実態調査の集計項目一覧.....	13
2.2 実態調査結果（四輪）	15
2.2.(1) 路外駐車場施設の実態（四輪）	15
2.2.(2) 路外駐車場の利用実態（四輪）	23
2.2.(3) PM・PTの実態（四輪）	30
2.2.(4) 路上駐車の実態（四輪）	34
2.2.(5) 路上駐車時間の実態（四輪）	47
2.2.(6) 駐車需給バランスの実態（四輪）	52
2.3 実態調査結果（二輪）	59
2.3.(1) 路外駐車場施設の実態（二輪）	59
2.3.(2) 路外駐車場の利用実態（二輪）	64
2.3.(3) 路上駐車の実態（二輪）	70
2.3.(4) 路上駐車時間の実態（二輪）	80
2.3.(5) 駐車需給バランスの実態（自動二輪）	84
2.4 駐車特性のまとめ.....	90
2.4.(1) 四輪	90
2.4.(2) 二輪	93

3. 路上駐車対策の検討

3.1 対策の検討	95
3.1. (1) ピーク時の需給バランス.....	97
3.1. (2) 総駐車需要における平休・時間バランス.....	101
3.1. (3) 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係.....	105
3.2 地区特性による類型化.....	109
3.2. (1) 類型化の方針と流れ.....	109
3.2. (2) 各地区の類型化.....	109
3.2. (3) 各地区の駐車特性の整理.....	115
3.3 総合的な駐車施策の検討.....	129
3.3. (1) 調査結果のまとめ.....	129
3.3. (2) 既存の駐車施策の基本方針.....	135
3.3. (3) 駐車施策の検討における基本方針.....	136
3.3. (4) 考えられる駐車施策メニュー案.....	137
3.3. (5) 駐車施策メニューの内容.....	138
3.4 地区別の駐車施策(案).....	162
3.4. (1) 駐車施策検討の前提.....	162
3.4. (2) 駐車施策実施に当たっての問題点.....	162
3.4. (3) その他	162
3.4. (4) 各地区における今後の駐車施策方針（案）	163

4. 今後の課題

4.1 今後の課題	215
4.1. (1) 今後、実施検討すべき対策.....	215
4.1. (2) 今後の駐車対策を検討すべき上での留意事項.....	217

参考資料

調査対象範囲（四輪・二輪）

1. 1 調査概要

1. 1. (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 8 千台、二輪車（原動機付き自転車含む）で約 2 万 1 千台の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招く一因となり、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・商業施設・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。

一方で、前回調査（平成 20 年 10 月）以降、リーマンショック以後の不況や、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災の影響による日常生活における行動及び意識の変化、原油高など、自動車の保有・利用における環境に大きな変化があったと考えられる。

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、四輪及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。

1. 1. (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、各地区および、過年度調査結果との比較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分冊として取りまとめた。

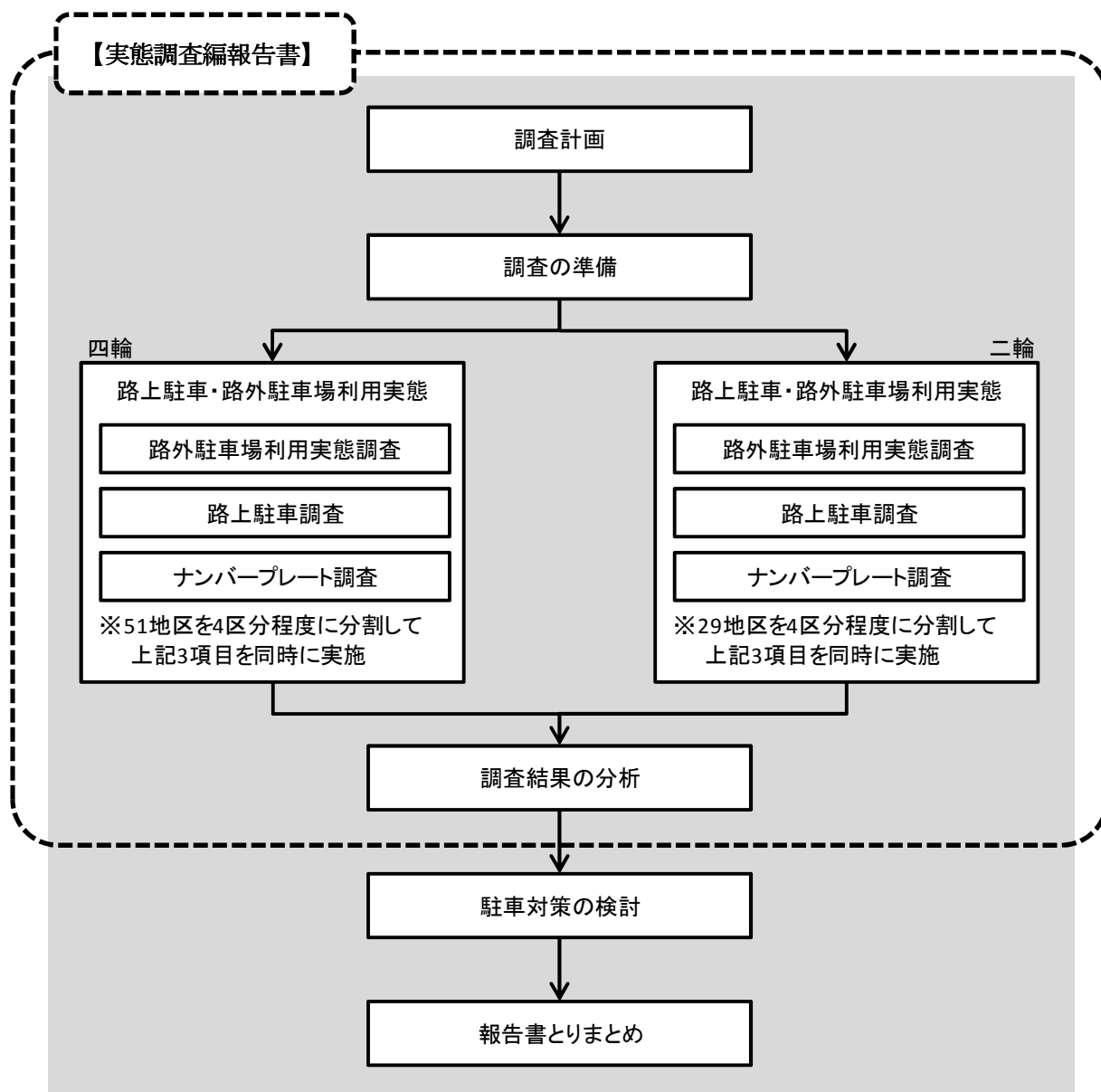


図1-1 調査フロー

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。各報告書の概要を図1－2に示す。

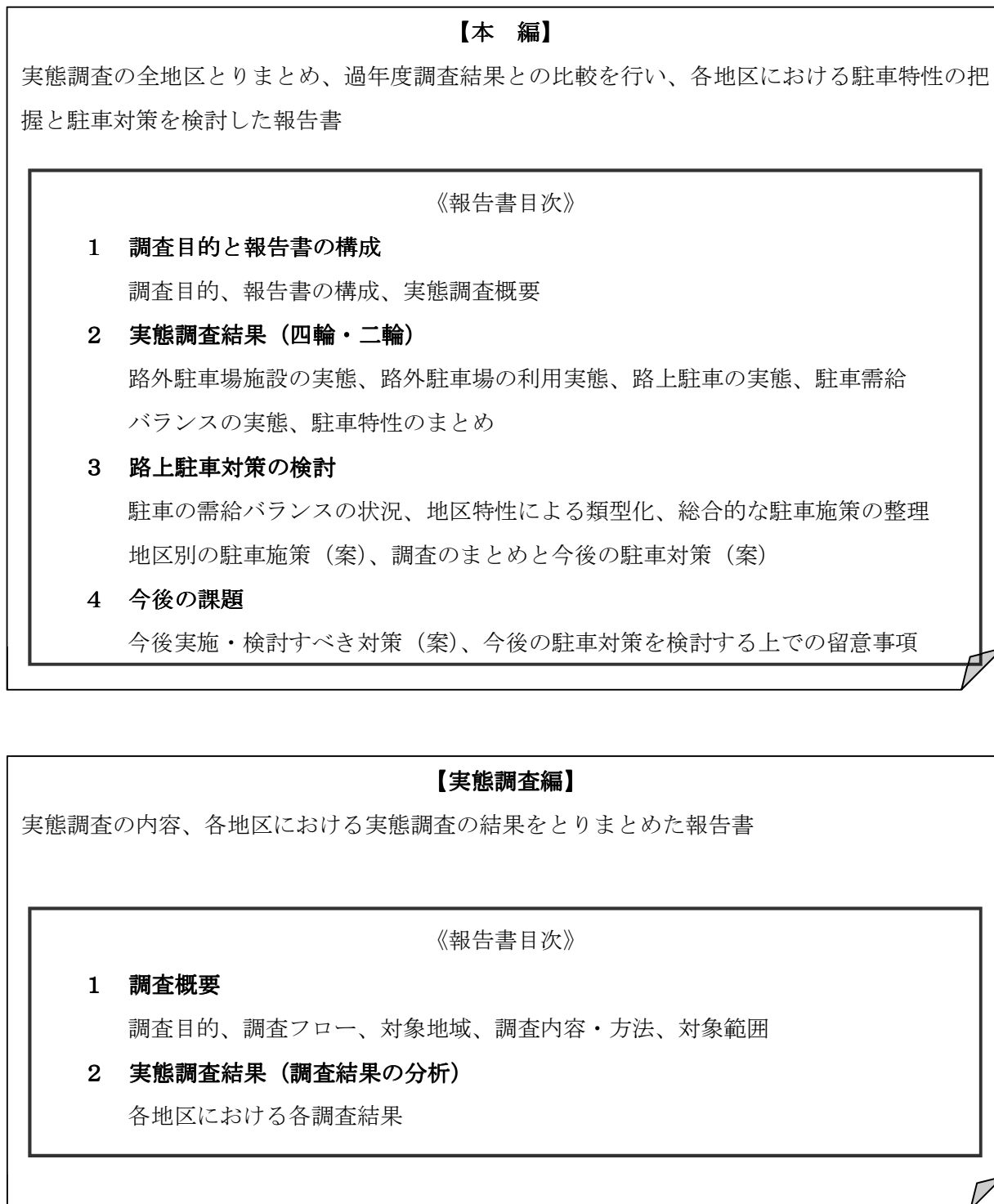


図1－2 報告書の概要

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	【四輪】 51 地区の収容台数概ね上位 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 【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	【四輪】 51 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 【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	【四輪】 9 地区を対象とした 範囲は各地区 1 路線 (50m～100m 程度) とした 【二輪】 9 地区を対象とした 範囲は各地区 1 路線 (50m～100m 程度) とした
主要調査 内容	【四輪・二輪】 駐車場利用台数 駐車場入庫待ち台数	【四輪】 駐車台数 (合法・違法別) 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 【二輪】 駐車台数 (合法・違法別) 車種 駐車位置 (車道・歩道別)	【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
調査 方法	【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により計測 台数データを提供頂ける場合は 後日データを回収した	【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	【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
調査日	【四輪・二輪】 平成 23 年 10 月 6 日 (木) ～平成 23 年 11 月 6 日 (日) (上記のうち、平日・休日 各 1 日)		
調査 時間帯	【四輪・二輪】 5 時点 (13・15・17・19・21 時) *1 時点 1 時間以内		【四輪】 13～21 時までの連続 8 時間 【二輪】 13～21 時までの連続 8 時間 (秋葉原・新宿駅東口・新宿駅西口・渋谷・池袋は 13～23 時)

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、各区2～3地区で構成される。

表1-1 調査対象地区と実施調査項目の一覧

No.	区	駅・地区 名称等	四輪			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	① 秋葉原駅	○	○	○	○	○	8場	○
		② 神保町駅	○	○	—	○	○	1場	—
2	中央区	③ 銀座駅	○	○	○	—	—	—	—
		④ 日本橋駅	○	○	—	○	○	4場	—
3	港区	⑤ 六本木駅	○	○	○	○	○	5場	—
		⑥ 品川駅	○	○	—	○	○	2場	—
4	新宿区	⑦ 新宿駅東口	○	○	○	○	○	3場	○
		⑧ 新宿駅西口	○	○	—	○	○	5場	○
		⑨ 高田馬場駅	○	○	—	—	—	—	—
5	文京区	⑩ 湯島駅	○	○	—	○	○	1場	○
		⑪ 後楽園駅	○	○	—	—	—	—	—
6	台東区	⑫ 上野駅	○	○	○	○	○	2場	—
		⑬ 浅草駅	○	○	—	○	○	3場	○
7	墨田区	⑭ 錦糸町駅	○	○	—	○	○	4場	○
		⑮ 両国駅	○	○	—	—	—	—	—
		⑯ 押上駅	○	○	—	—	—	—	—
8	江東区	⑰ 東陽町駅	○	○	—	—	—	—	—
		⑱ 木場駅	○	○	—	○	○	2場	—
9	品川区	⑲ 大井町駅	○	○	—	○	○	3場	—
		⑳ 五反田駅	○	○	—	○	○	1場	○
10	目黒区	㉑ 目黒駅	○	○	—	○	○	1場	—
		㉒ 中目黒駅	○	○	—	—	—	—	—
		㉓ 自由が丘駅	○	○	—	—	—	—	—
11	大田区	㉔ 蒲田駅	○	○	○	—	—	—	—
		㉕ 蒲田駅東部	○	○	—	○	○	2場	—
		㉖ 大森駅	○	○	—	○	○	3場	—
12	世田谷区	㉗ 三軒茶屋駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㉘ 二子玉川駅	○	○	—	○	○	4場	—
13	渋谷区	㉙ 渋谷駅	○	○	○	○	○	11場	○
		㉚ 恵比寿駅	○	○	—	○	○	3場	—
14	中野区	㉛ 中野駅	○	○	—	○	○	-	—
		㉜ 野方駅	○	○	—	—	—	—	—
15	杉並区	㉝ 阿佐ヶ谷駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㉞ 荻窪駅	○	○	—	○	○	2場	—
16	豊島区	㉟ 池袋駅	○	○	○	○	○	7場	○
		㊱ 池袋駅外周部	○	○	—	—	—	—	—
17	北区	㊲ 王子駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊳ 赤羽駅	○	○	○	○	○	1場	—
18	荒川区	㊴ 日暮里駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊵ 町屋駅	○	○	—	—	—	—	—
19	板橋区	㊶ 板橋駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊷ 大山駅	○	○	—	—	—	—	—
20	練馬区	㊸ 石神井公園駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㊹ 大泉学園駅	○	○	—	—	—	—	—
21	足立区	㊺ 綾瀬駅	○	○	—	○	○	3場	—
		㊻ 北千住駅	○	○	—	○	○	2場	—
22	葛飾区	㊼ 新小岩駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊽ 金町駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊾ 亀有駅	○	○	—	—	—	—	—
23	江戸川区	㊿ 船堀駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊱ 篠崎駅	○	○	—	—	—	—	—
合計			51	51	9	29	29	89場	9

※各地区の調査対象範囲は巻末の参考資料を参照

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・範囲 (51 地区)

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、過年度と同地区につ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、各地区概ね上位 5 場を選定した。

2) 調査日時

同一地区において平日・休日の各 1 日ずつ調査を実施した。

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・駐車場位置等を基準に各地区概ね 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 (51 地区)

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

※以降、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

・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

・タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車の 6 分類とし、表 1-2 に示す。普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車は「貨物車類」と総称する。

⇒車種の判別は目視とナンバープレートで行い、8 ナンバーについては目視で分類した。

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
			自家用	業務用	
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・緑	品川 500 あ 11-11	品川 500 あ 11-11	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	白・緑	品川 100 あ 11-11	品川 100 あ 11-11	1,10～19,100～199 8,80～89,800～899
小型貨物車	ナンバープレート ※8ナンバーは目視	白・緑	品川 400 あ 11-11	品川 400 あ 11-11	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	品川 400 あ 11-11	品川 400 あ 11-11	40～49,400～499

○大手宅配車両の確認

- ・平成 22 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)、郵便事業(株)、福山通運(株)、西濃運輸(株)、JP エクスプレス(株)、合計シェア 99.3%) については大手宅配業者として他の貨物車類と区分けして計測する。

表 1-3 大手宅配業者一覧表

貨物車のロゴ	会社名	シェア(%)
 ヤマト運輸	ヤマト運輸(株)	40.6
 TRANSPORT! COMMUNICATION SAGAWA	佐川急便(株)	36.2
 JP 日本郵便 2010年7月1日でゆうパックに統合	郵便事業(株)	8.5
	JPエクスプレス(株)	6.2
 SEINO	西濃運輸(株)	3.9
 福山通運 FUKUYAMA TRANSPORTING Co., Ltd.	福山通運(株)	3.9

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲 (9 地区)

各対象地区における調査範囲は、過年度と同一の区間(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 分出發とした。(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、調査後のナンバープレートの照合により路上駐車時間を算出した。

1. 5. (2) 二輪

本報告書では以下の名称を用いることとする。

○二 輪 : 原付第一種、原付第二種甲、原付第二種乙、自動二輪(250cc 以下)、自動二輪(250cc 超)の 5 車種

○自動二輪 : 原付第二種甲、原付第二種乙、自動二輪(250cc 以下)、自動二輪(250cc 超)の 4 車種

ただし車種分類については、自動二輪(250cc 以下、250cc 超)と表記することがある。

また別途調査を実施した駐車施設調査との整合性を確保するため、(2) 路上駐車調査における原付第一種は駐車需要に含めずに検討を行うこととした。

(1) 路外駐車場利用実態調査

1) 対象地区・範囲(全 29 地区)

対象地区における調査範囲は四輪と同一とした。対象駐車場は、駐車場施設調査の調査結果をもとに、各対象地区内の二輪の収容が可能な全ての駐車場を対象とした。

2) 調査日時

同一地区において平日・休日の各 1 日ずつ調査を実施した。

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: 対象地区内の全ての駐車場を対象

○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(全 29 地区)

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

駐車場所(歩道・車道)別の合法・違法駐車台数を把握した。

○車種の確認

車種は原付・自動二輪とし、自動二輪(250cc 以下、250cc 超)については使用用途としての業務用を分類し、表 1-4 に示す。

車種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。

表 1-4 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		
原付第一種	ナンバープレート ※目視	白色			自治体によって独自のマーク等がプリントされたり、形が異なったりする事があります
原付第二種 甲 51～90cc以下	ナンバープレート ※目視	黄色			
原付第二種 乙 91～125cc以下	ナンバープレート ※目視	桃色			
自動二輪 250cc以下	ナンバープレート ※目視	白・緑			分類番号が2の場合 があります。
自動二輪 250cc超	ナンバープレート ※目視	白・緑			アルファベットの変わりに 番号の場合もあります

<原付・自動二輪(250cc 以下、250cc 超)の業務用の判別に関する注意事項>

○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した。

○バイク便の場合は業務用ナンバー(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”に区分した。

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲 (9 地区)

各対象地区における調査範囲は、過年度と同一の区間(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。

○湯島駅・浅草駅・錦糸町駅・五反田駅 (4 地区) は、各日とも 13 時～21 時の連続 8 時間で実施した。

最終調査は 21 時 00 分出発とした。(最終調査時間 21:00～21:10)

○秋葉原駅・新宿駅東口・新宿駅西口・渋谷駅・池袋駅 (5 地区) は、13 時～23 時の連続 10 時間で実施した。

最終調査は 23 時 00 分出発とした。(最終調査時間 23:00～23:10)

3) 調査内容・方法

調査員が 10 分毎に巡回し、路上駐車ナンバープレートの情報を全て調査票に記入した。なお、車種は (2) 路上駐車調査と同様 (原付・自動二輪) とした。

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った。

2. 実態調査結果

2. 1 実態調査の集計項目一覧

実態調査の集計項目一覧を表 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 実態調査の集計項目一覧

調査項目	(1) 地区別の実態 (本調査対象の四輪は 51 地区、 二輪は全 29 地区)	(2) 過年度調査結果との比較 (過年度調査と重複する地区のみ) 四輪：46 地区、二輪：全 29 地区
2. 2. (1) 路外駐車場施設の実態（四輪） 2. 3. (1) 路外駐車場施設の実態（二輪）	1) 路外駐車場の整備状況 ① 駐車場数 ② 構造・形態別の駐車場割合 ③ 収容台数規模別の駐車場割合 2) 総収容台数 ① 平日 ② 休日	1) 駐車場数の推移 2) 地区別の駐車場総収容台数の推移 ① 平日 ② 休日
2. 2. (2) 路外駐車場の利用実態（四輪） 2. 3. (2) 路外駐車場の利用実態（二輪）	1) ピーク時の駐車場利用率 ① 平日 ② 休日 ③ ピーク時の駐車場利用率比較 2) ピーク時の駐車場推定利用台数 ① 平日 ② 休日	1) ピーク時の駐車場利用率の推移 ① 平日 ② 休日
2. 2. (3) PM・PTの実態（四輪）	1) PM・PT設置数 ① 平日 ② 休日	1) PM・PT設置数の推移 ① 平日 ② 休日
2. 2. (4) 路上駐車の実態（四輪） 2. 3. (3) 路上駐車の実態（二輪）	1) ピーク時の路上駐車台数 ① 平日 ② 休日 2) ピーク時の平均路上駐車車両数 ① 平日 ② 休日 3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合 ① 平日 ③ 平日（原付第一種） ② 休日 ④ 休日（原付第一種） 4) ピーク時の車種別違法路上駐車割合 ① 平日 ② 休日 5) 時間帯別の違法路上駐車の種類構成 6) 貨物車類に占める大手宅配事業者の割合	1) ピーク時の路上占有台数の推移 ① 平日 ② 休日 2) ピーク時の車種別路上占有台数の変化 ① 平日 ② 休日
2. 2. (5) 路上駐車時間の実態（四輪） 2. 3. (4) 路上駐車時間の実態（二輪）	1) 平均路上駐車時間（平日・休日） 2) 時間帯別の路上駐車時間 ① 平日 ③ 平日（原付第一種） ② 休日 ④ 休日（原付第一種） 3) 車種別の路上駐車時間 ① 平日 ③ 平日（原付第一種） ② 休日 ④ 休日（原付第一種）	1) 平均路上駐車時間の推移 ① 平日 ② 休日
2. 2. (6) 駐車需給バランスの実態（四輪） 2. 3. (5) 駐車需給バランスの実態（自動二輪）	1) ピーク時の総駐車需要 ① 平日 ② 休日	1) ピーク時の総駐車需要の推移 ① 平日 ② 休日 2) 駐車需給バランスの推移 ① 平日 ② 休日

なお本年度の調査を実施した 51 地区について、平成 17・20 年度の調査実施状況を表 2－2 に示す。過去からの経年変化の比較は、四輪は平成 23 年度・平成 20 年度・平成 17 年度とともに実施した地区を対象(46 地区)に、二輪は平成 23 年度・平成 20 年度とともに実施した地区(全 29 地区)を対象に集計を行った。

表 2－2 平成 23 年度調査実施地区の過年度の調査実施状況

No.	地区名称	四輪			二輪	
		平成23年度 調査地区	平成20年度 調査地区	平成17年度 調査地区	平成23年度 調査地区	平成20年度 調査地区
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	新宿駅西口	○			○	○
9	高田馬場駅	○	○	○		
10	湯島駅	○	○	○	○	○
11	後楽園駅	○	○	○		
12	上野駅	○	○	○	○	○
13	浅草駅	○	○	○	○	○
14	錦糸町駅	○	○	○	○	○
15	両国駅	○	○	○		
16	押上駅	○				
17	東陽町駅	○	○	○		
18	木場駅	○	○	○	○	○
19	大井町駅	○	○	○	○	○
20	五反田駅	○	○	○	○	○
21	目黒駅	○	○	○	○	○
22	中目黒駅	○	○	○		
23	自由が丘駅	○	○	○		
24	蒲田駅	○	○	○		
25	蒲田駅東部	○	○	○	○	○
26	大森駅	○	○	○	○	○
27	三軒茶屋駅	○	○	○	○	○
28	二子玉川駅	○	○		○	○
29	渋谷駅	○	○	○	○	○
30	恵比寿駅	○	○	○	○	○
31	中野駅	○	○	○	○	○
32	野方駅	○	○	○		
33	阿佐ヶ谷駅	○	○	○	○	○
34	荻窪駅	○	○	○	○	○
35	池袋駅	○	○	○	○	○
36	池袋駅外周部	○	○	○		
37	王子駅	○	○	○		
38	赤羽駅	○	○	○	○	○
39	日暮里駅	○	○	○		
40	町屋駅	○	○	○		
41	板橋駅	○	○	○		
42	大山駅	○	○	○		
43	石神井公園駅	○	○	○	○	○
44	大泉学園駅	○	○	○		
45	綾瀬駅	○	○	○	○	○
46	北千住駅	○	○		○	○
47	新小岩駅	○	○	○		
48	金町駅	○	○	○		
49	亀有駅	○				
50	船堀駅	○	○	○		
51	篠崎駅	○	○	○		

2. 2 実態調査結果（四輪）

2. 2.（1） 路外駐車場施設の実態（四輪）

（1） 地区別の実態

1） 路外駐車場の整備状況

① 駐車場数

○51 地区中、秋葉原駅・六本木駅・湯島駅・上野駅・浅草駅・錦糸町駅・両国駅・蒲田駅東部・池袋駅・池袋駅外周部・綾瀬駅の 11 地区で駐車場数が 50 場以上となっている。

○51 地区中、品川駅・野方駅の 2 地区で駐車場数が 10 場未満となっている。

○秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・上野駅・錦糸町駅は、平日のみ運用している駐車場がある。

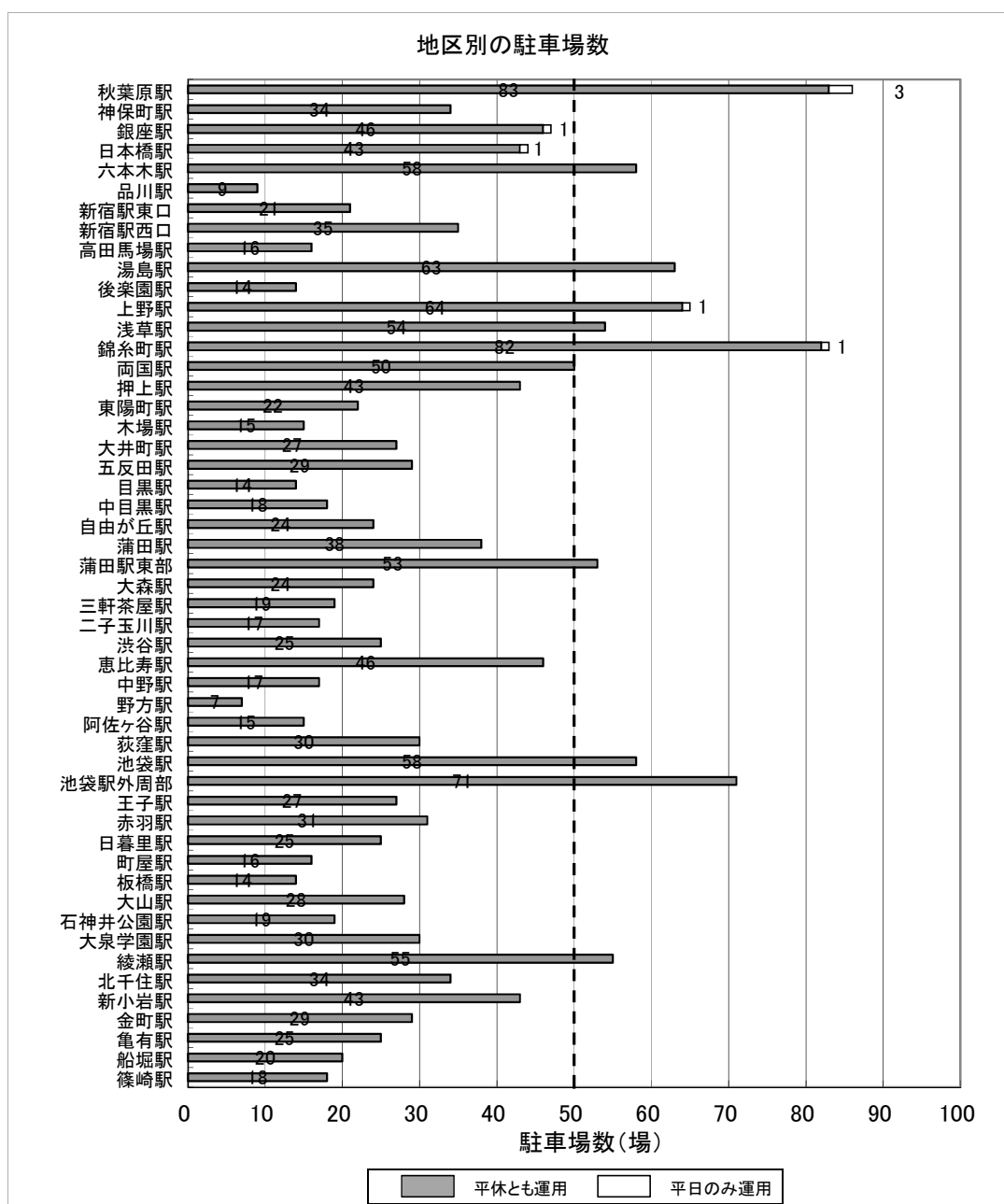


図 2－1 地区別の駐車場数

②構造・形態別の駐車場割合

- 全体でみると「平地自走」が約82%、次いで「立体機械」が約9%、「地下自走」が約5%を占めている。その他の構造形態はそれぞれ約2%未満となっている。
- 銀座駅・新宿駅東口では「立体機械」が、品川駅・新宿駅西口では「地下自走」がそれぞれ30%以上を占めている。

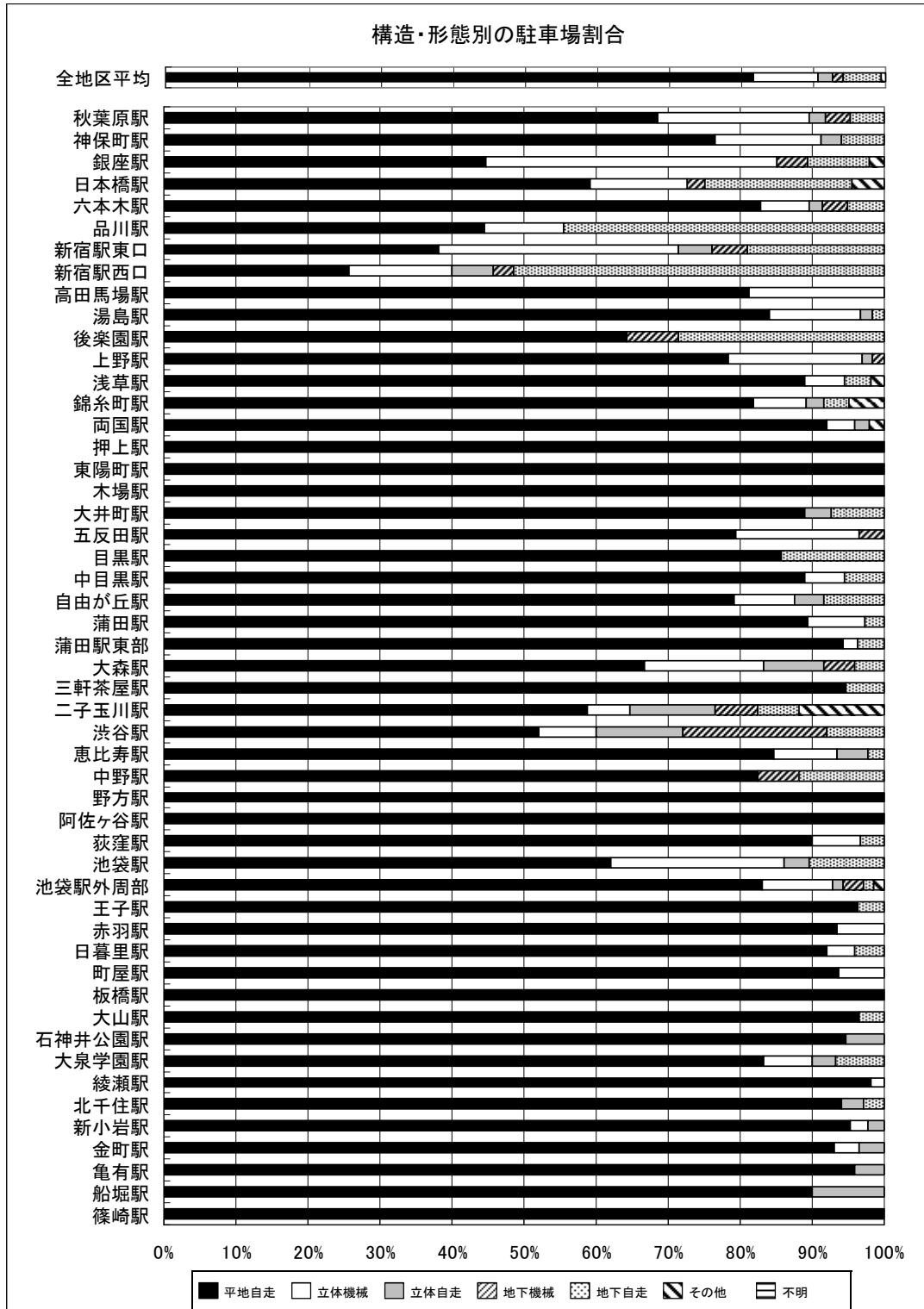


図 2-2 構造・形態別の駐車場割合

③収容台数規模別の駐車場割合

- 全体でみると、「～10 台」が約 61%、「～30 台」が約 24%であり、収容台数が 30 台以下の駐車場が約 85%を占めている。
- 押上駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・王子駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅・金町駅は「～10 台」の割合が 80%以上を占め小規模な駐車場が多くなっている。
- 品川駅、新宿駅西口、後楽園駅・二子玉川駅・渋谷駅は「101 台～」の割合が 20%以上を占め大規模な駐車場が多くなっている。

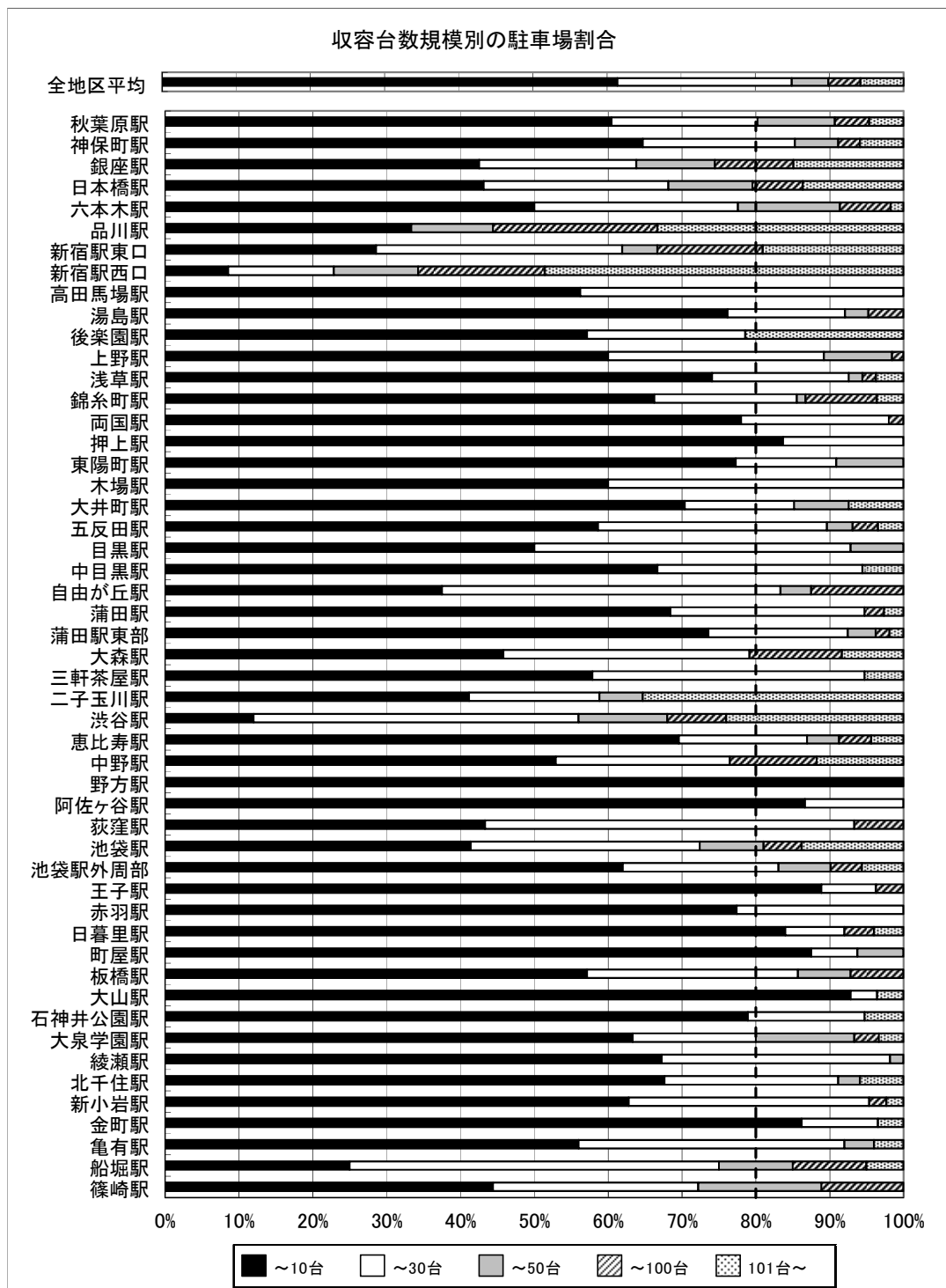


図 2-3 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数

①平日

- 51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅西口・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の7地区で総収容台数が2,000台以上となっている。
- 野方駅では総収容台数が100台未満となっている。

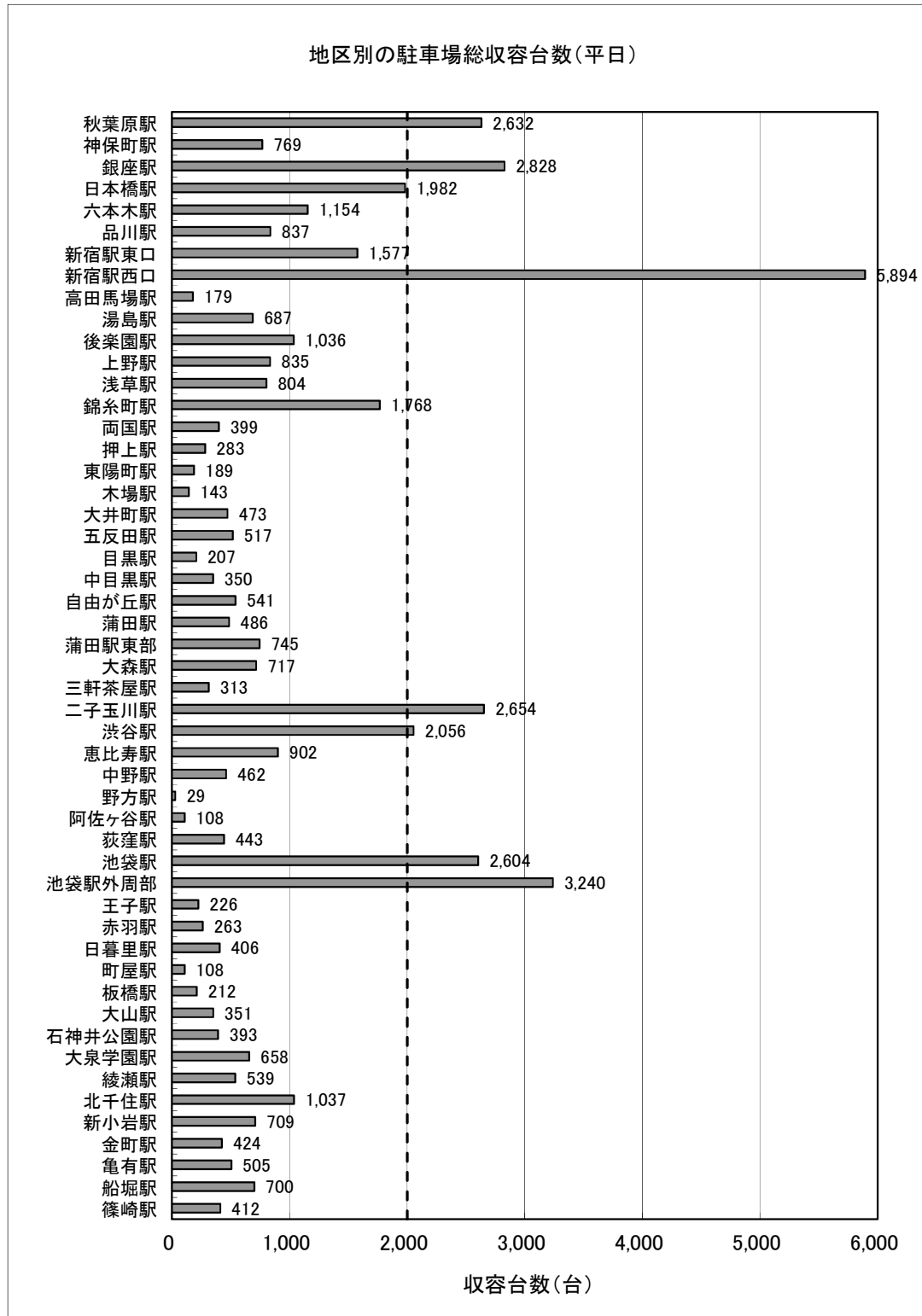


図 2 - 4 地区別の駐車場総収容台数(平日)

②休日

○平日と比べ若干の増減はあるが、ほぼ同一である。

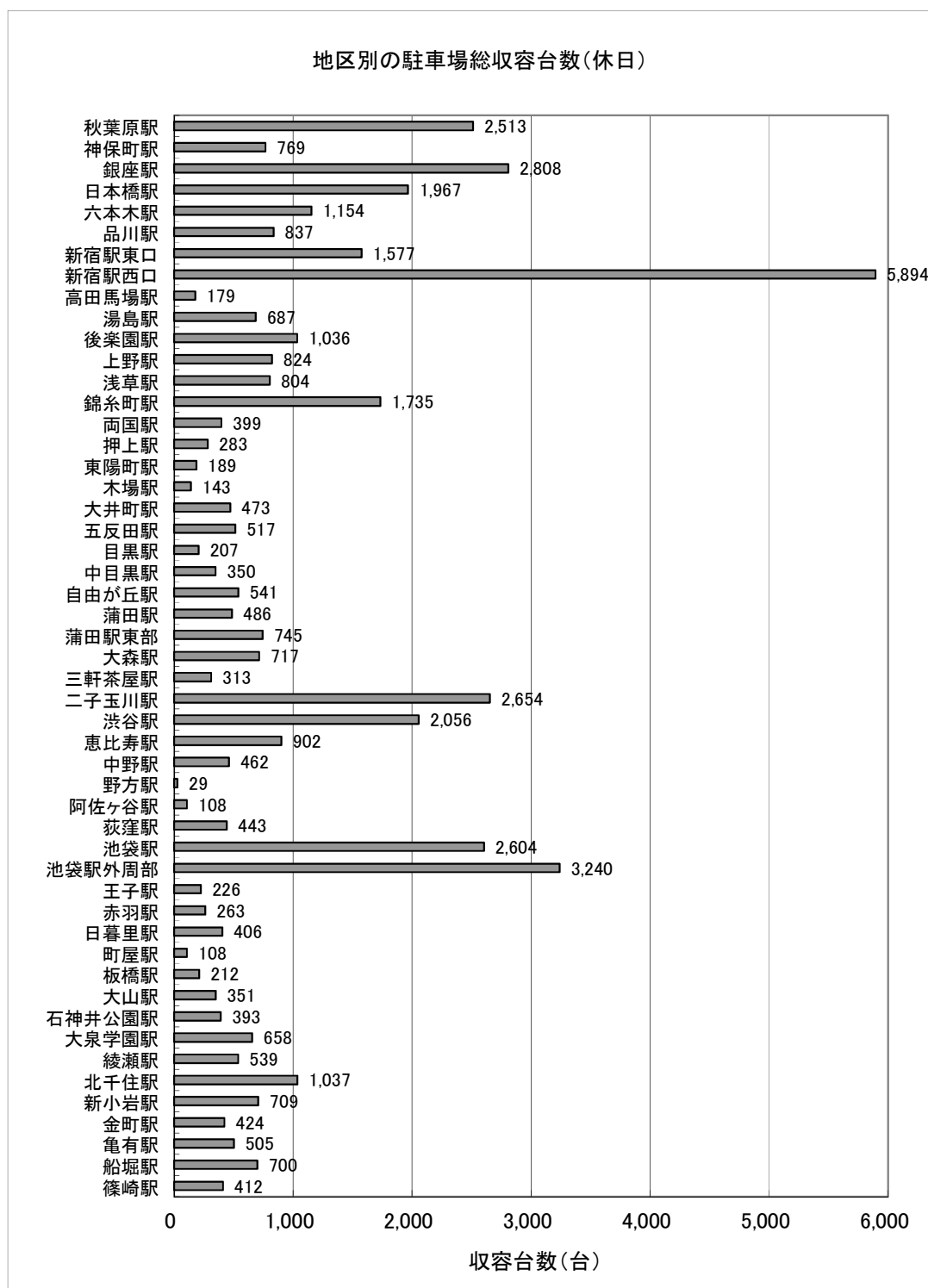
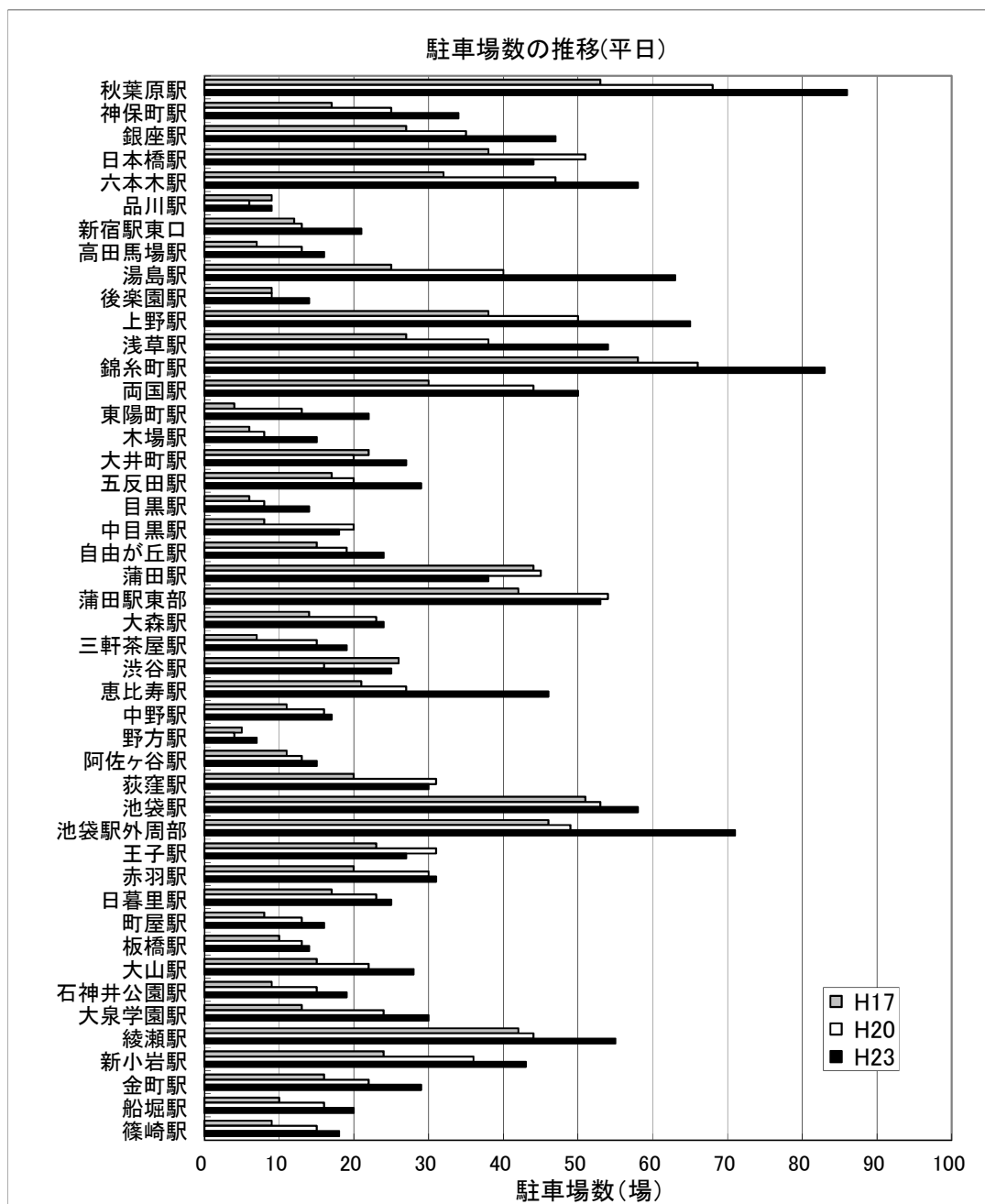


図 2 - 5 地区別の駐車場総収容台数(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

- 46 地区中、40 地区で駐車場数が増加しており、そのうち 15 場以上増えているのは、秋葉原駅・湯島駅・上野駅・浅草駅・錦糸町駅・恵比寿駅・池袋駅外周部となっている。
- 46 地区中、6 地区で駐車場数が減少しており、最も減っているのは日本橋駅・蒲田駅で、平成 20 年度に比べて 7 場減少している。
- 平成 17 年度から継続して駐車場数が増加しているのは 35 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して駐車場数が減少しているのは 0 地区となっている。



* 休日における駐車場数の推移は、平日とほぼ同様に推移である。

図 2-6 駐車場数の推移

2) 地区別の駐車場総収容台数の推移

①平日

- 46 地区中、31 地区で総収容台数が増加しており、そのうち最も増加したのは渋谷駅で、平成 20 年度に比べて 500 台以上、総収容台数が増加している。
- 46 地区中、15 地区で総収容台数が減少しており、最も収容台数が減少しているのは赤羽駅で、600 台以上の収容台数減となっている。
- 平成 20 年度に総収容台数が 100 台未満で、今回 100 台超となったのは木場駅・阿佐ヶ谷駅・町屋駅となっている。
- 平成 17 年度から継続して総収容台数が増加しているのは 20 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して総収容台数が減少しているのは 4 地区となっている。

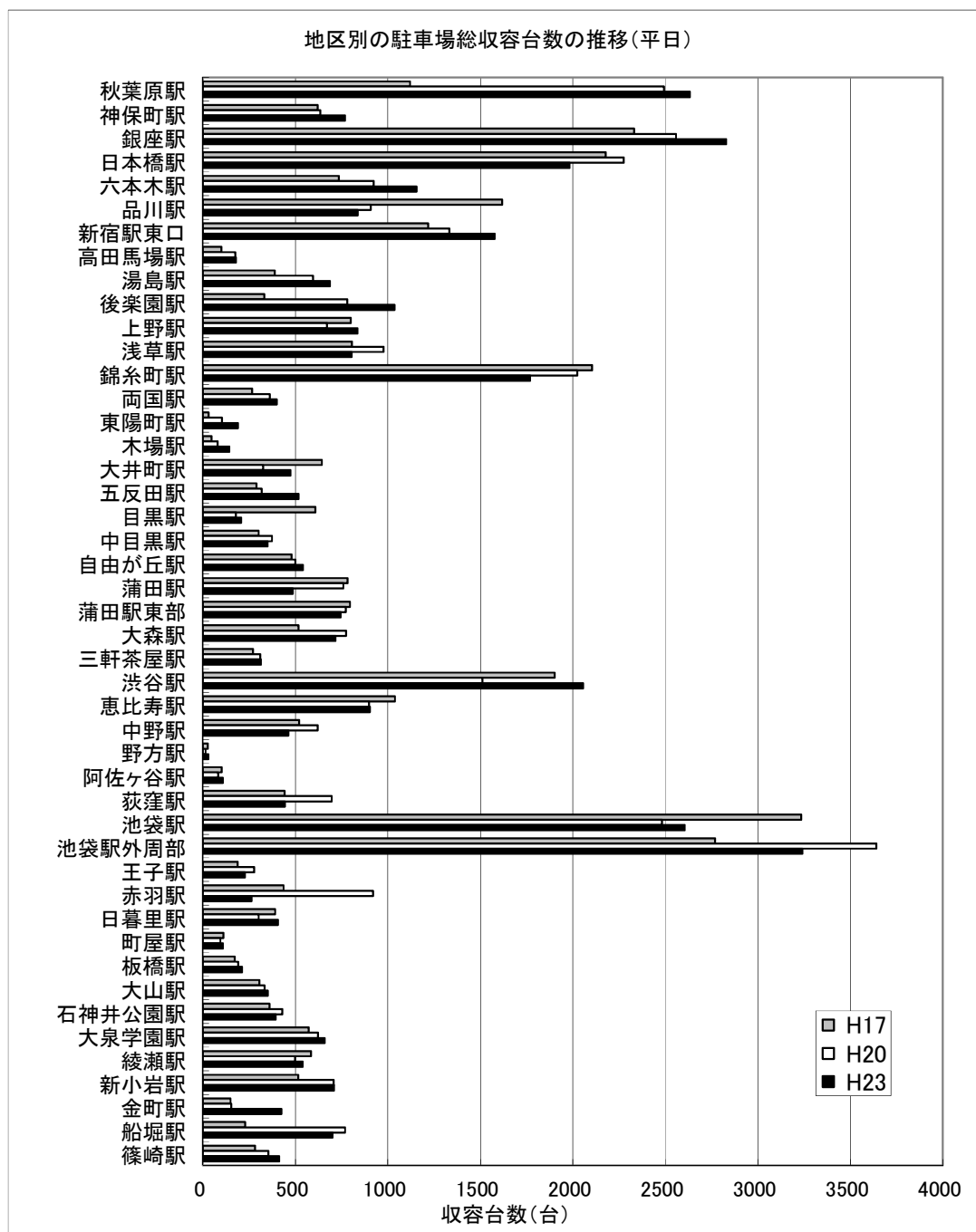


図 2-7 駐車場総収容台数の推移(平日)

②休日

○46 地区中、30 地区で総収容台数が増加、16 地区で総収容台数が減少しており、基本的に平日と同様に推移している。

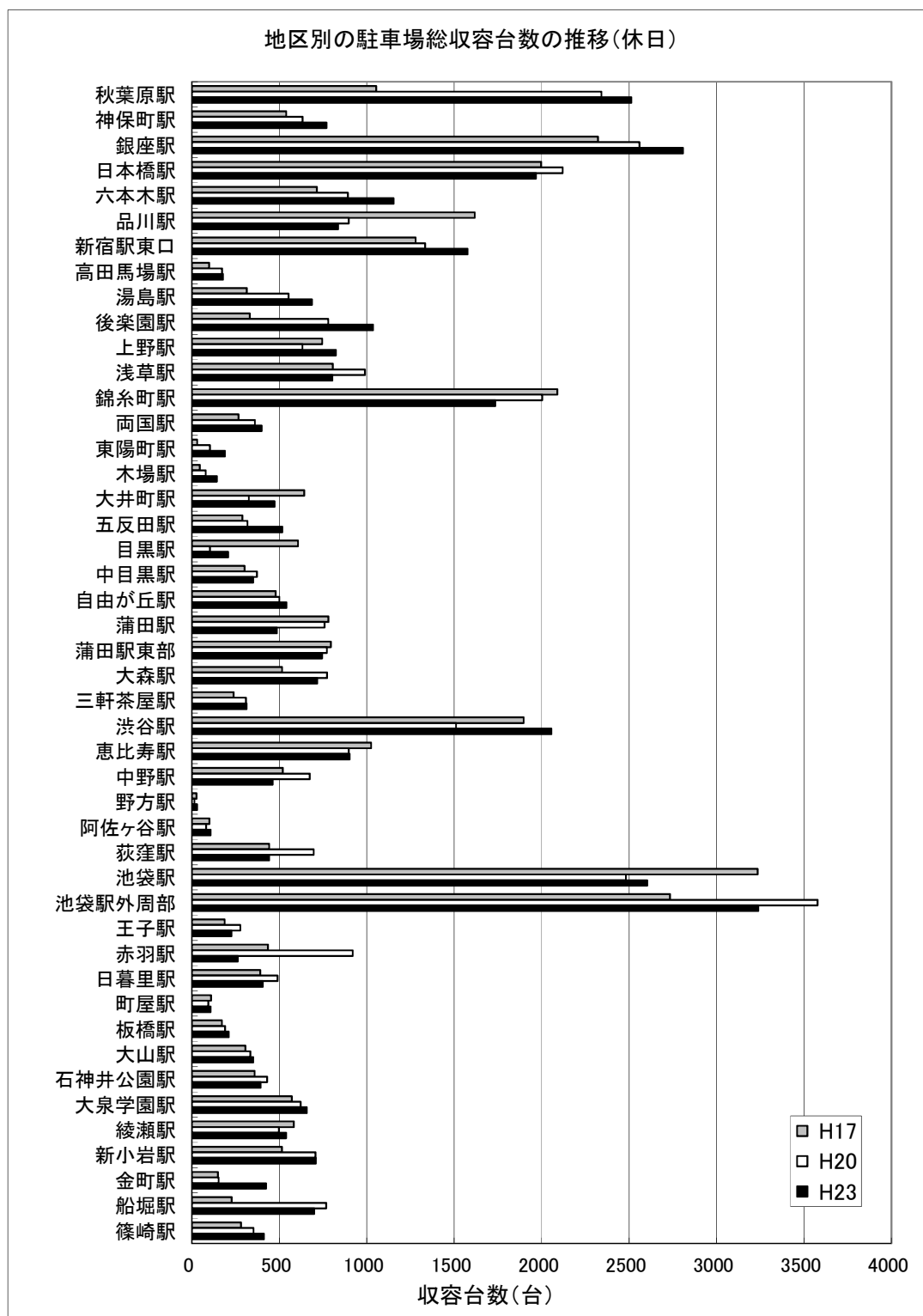


図 2-8 駐車場総収容台数の推移(休日)

2. 2. (2) 路外駐車場の利用実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の駐車場利用率

地区内の代表的な駐車場について調査した結果をもとに、推定したピーク時の駐車場利用率を、図 2-9、2-10 に示す。

①平日

- 51 地区中、浅草駅・両国駅・押上駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・大山駅・石神井公園駅の 12 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 70%以上となっている。
- 神保町駅・湯島駅・後楽園駅・中目黒駅・渋谷駅・荻窪駅・池袋駅外周部の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 30%未満となっている。

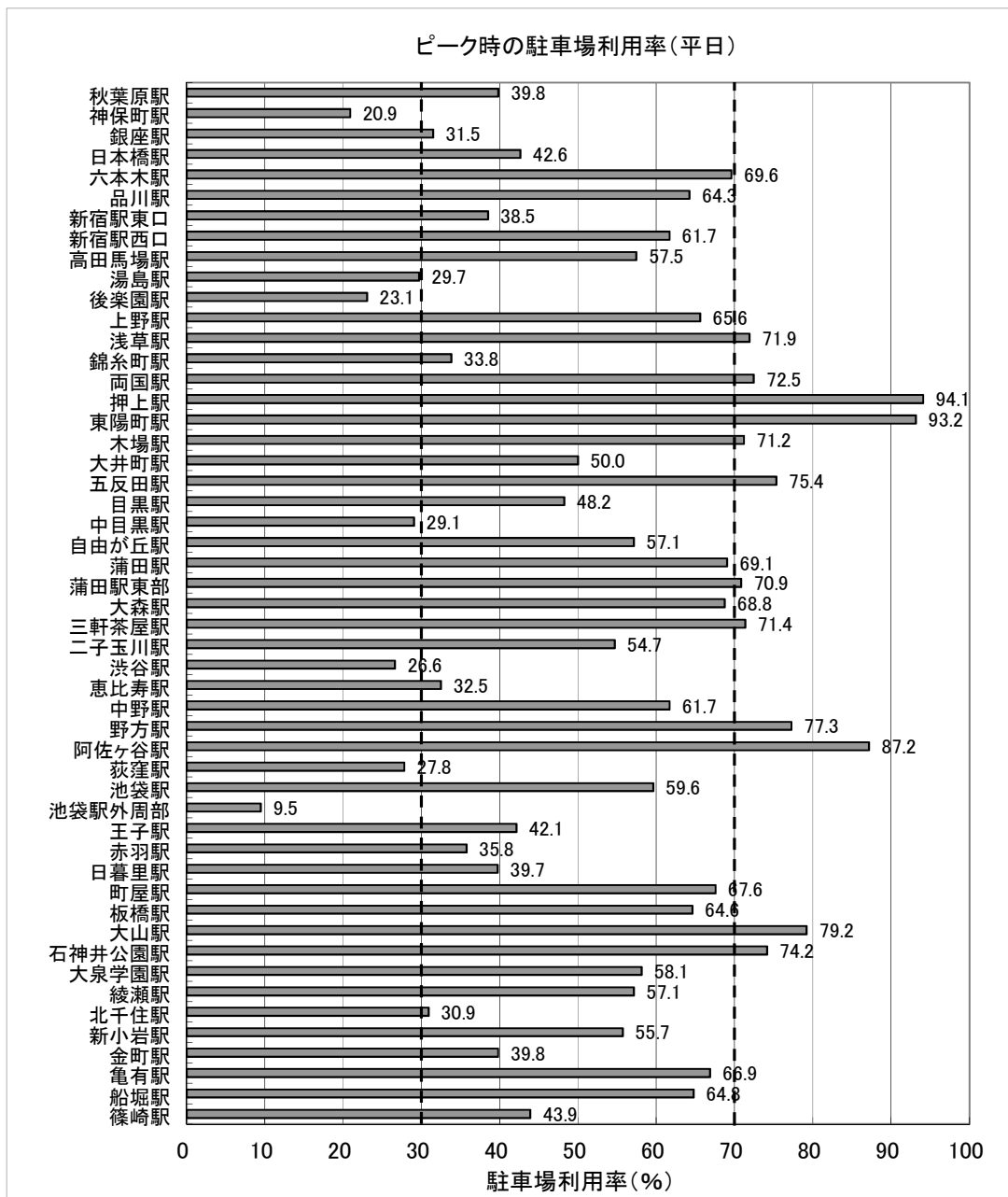


図 2-9 ピーク時の駐車場利用率(平日)

②休日

- 51 地区中、品川駅・浅草駅・東陽町駅・蒲田駅・池袋駅・大山駅・亀有駅の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 70%以上となっている。
- 神保町駅・後楽園駅・木場駅・中目黒駅・恵比寿駅・池袋駅外周部・赤羽駅の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 30%未満となっている。

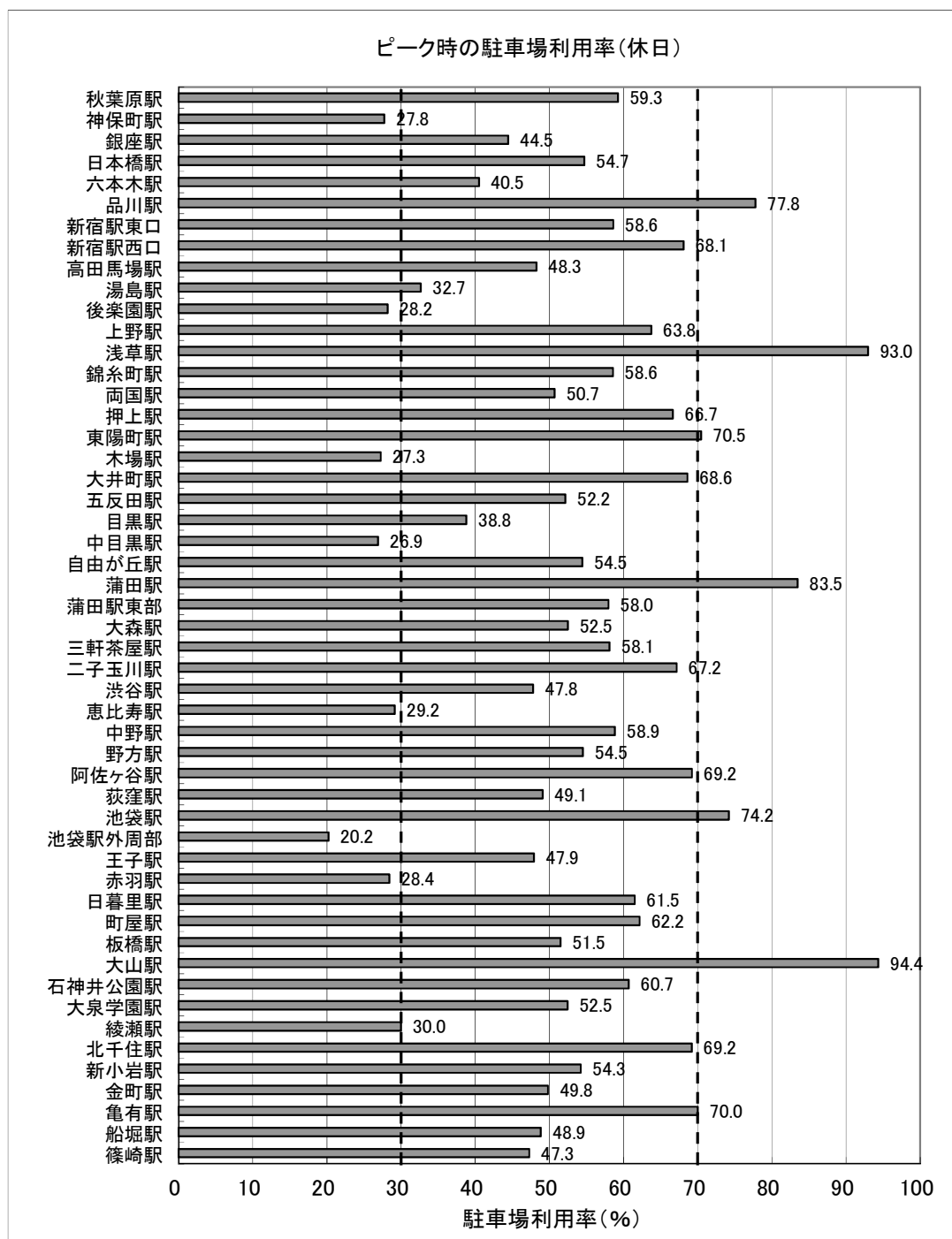


図 2-10 ピーク時の駐車場利用率(休日)

③ピーク時の駐車場利用率比較（平日・休日）

- 図 2-9, 2-10 をもとに、平日・休日におけるピーク時の駐車場利用率を比較した。
- 51 地区中、26 地区で平日の駐車場利用率のほうが高く、そのうち六本木駅・両国駅・押上駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・野方駅・綾瀬駅は、20%以上平日の利用率が高くなっている。
- 51 地区中、25 地区で休日の駐車場利用率のほうが高く、そのうち新宿駅東口・浅草駅・錦糸町駅・渋谷駅・荻窪駅・日暮里駅・北千住駅は、20%以上休日の利用率が高くなっている。

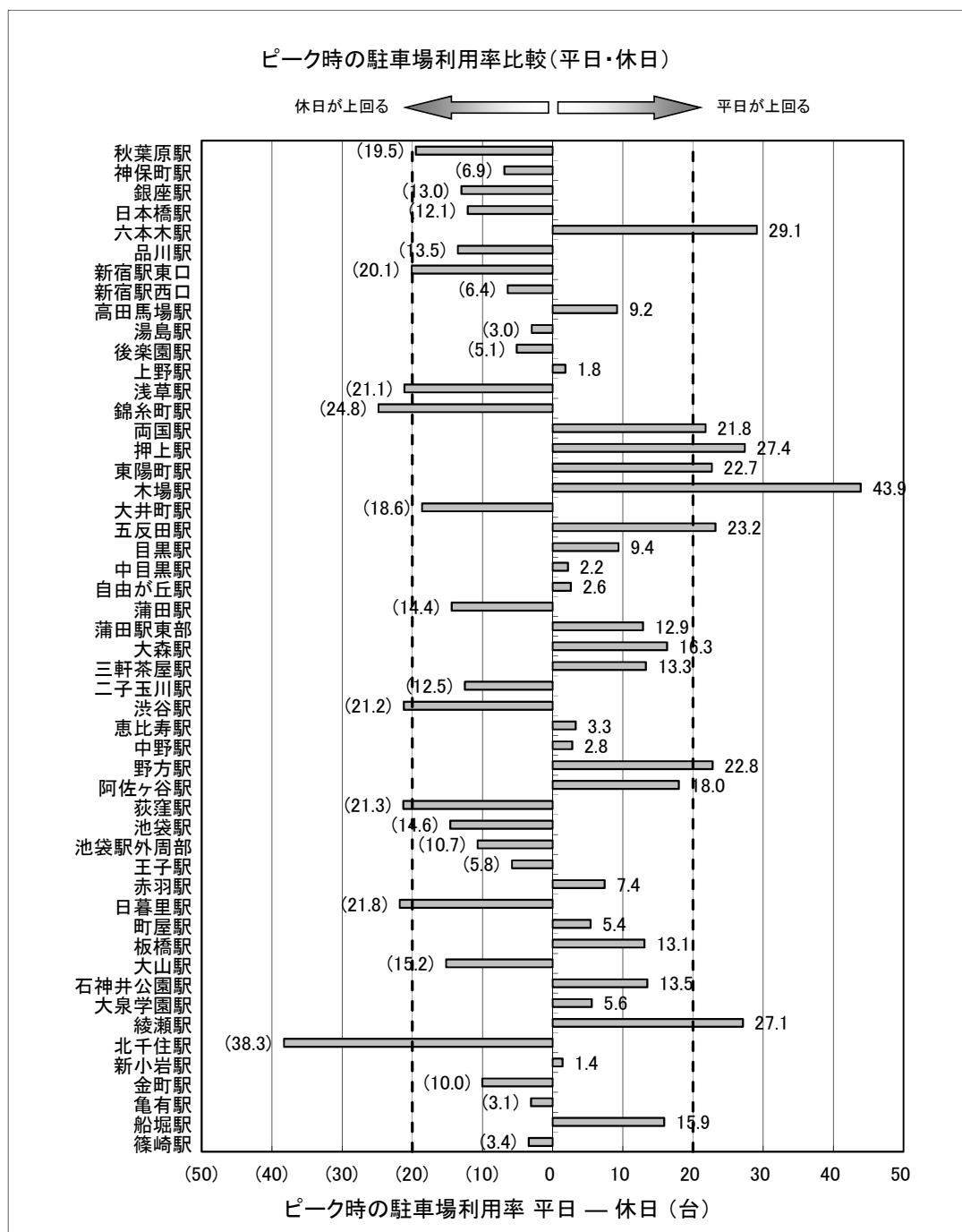


図 2-11 ピーク時の駐車場利用率比較（平日・休日）

2) ピーク時の駐車場推定利用台数

1) と同様に、地区内の代表的な駐車場について調査した結果をもとに推定した地区全体のピーク時の駐車場利用台数・利用率を図2-12、2-13に示す。

①平日

- 51 地区中、秋葉原駅・新宿駅西口・池袋駅の3地区で、ピーク時の駐車場利用台数が1,000台以上となっている。
- 51 地区中、押上駅・東陽町駅・目黒駅・中目黒駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・大山駅・亀有駅の8地区で、ピーク時の駐車場利用率が80%以上となっている。
- 池袋駅外周部ではピーク時の駐車場利用率が20%未満となっている。

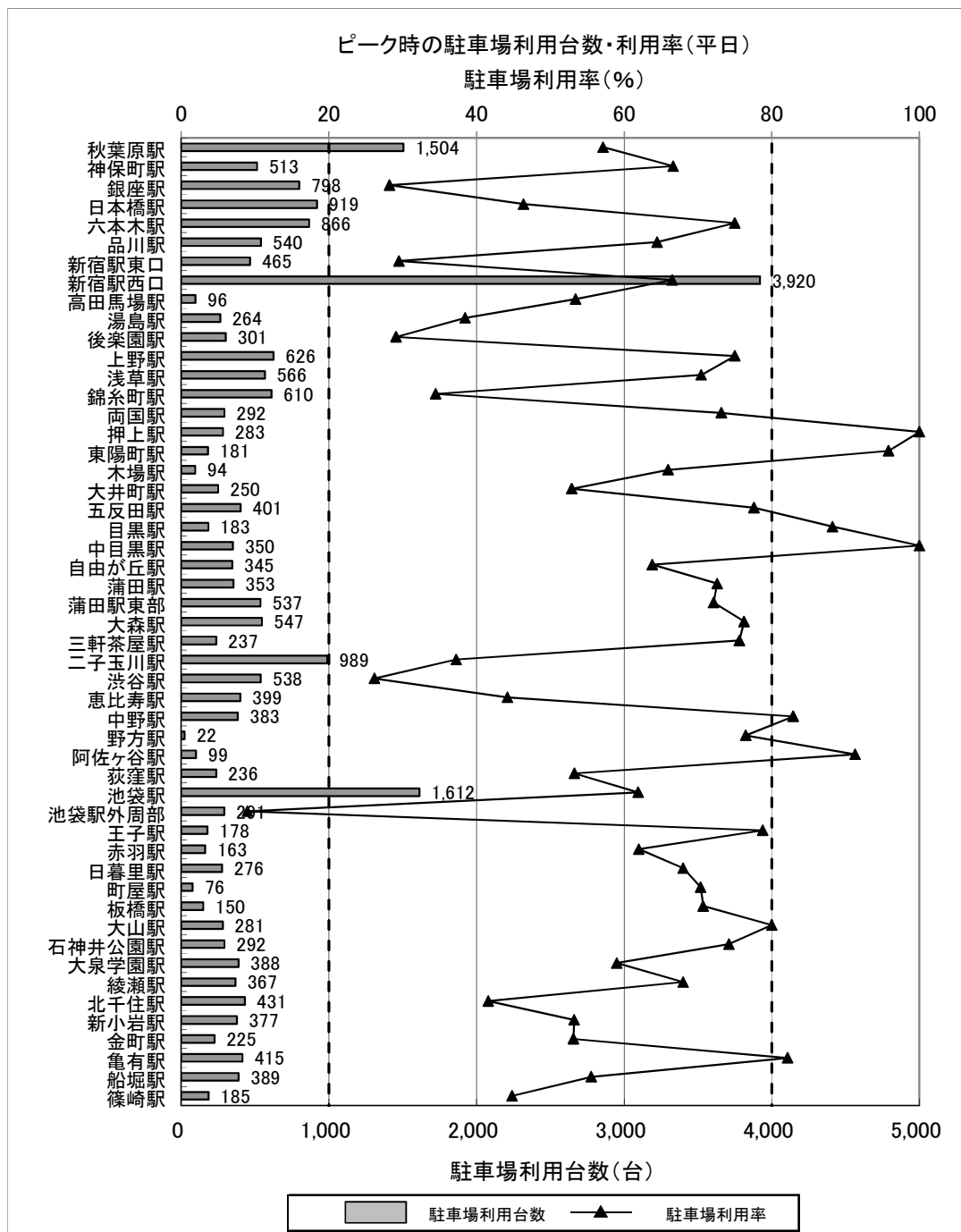


図 2 - 1 2 ピーク時の駐車場利用台数・利用率(平日)

②休日

○51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の 8 地区で、ピーク時の駐車場利用台数が 1,000 台以上となっている。

○51 地区中、浅草駅・蒲田駅・中野駅・王子駅・大山駅・亀有駅の 6 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 80%以上となっている。

○ピーク時の駐車場利用率が 20%未満の地区は 0 地区で、最も低い後楽園駅で 26.5%となっている。

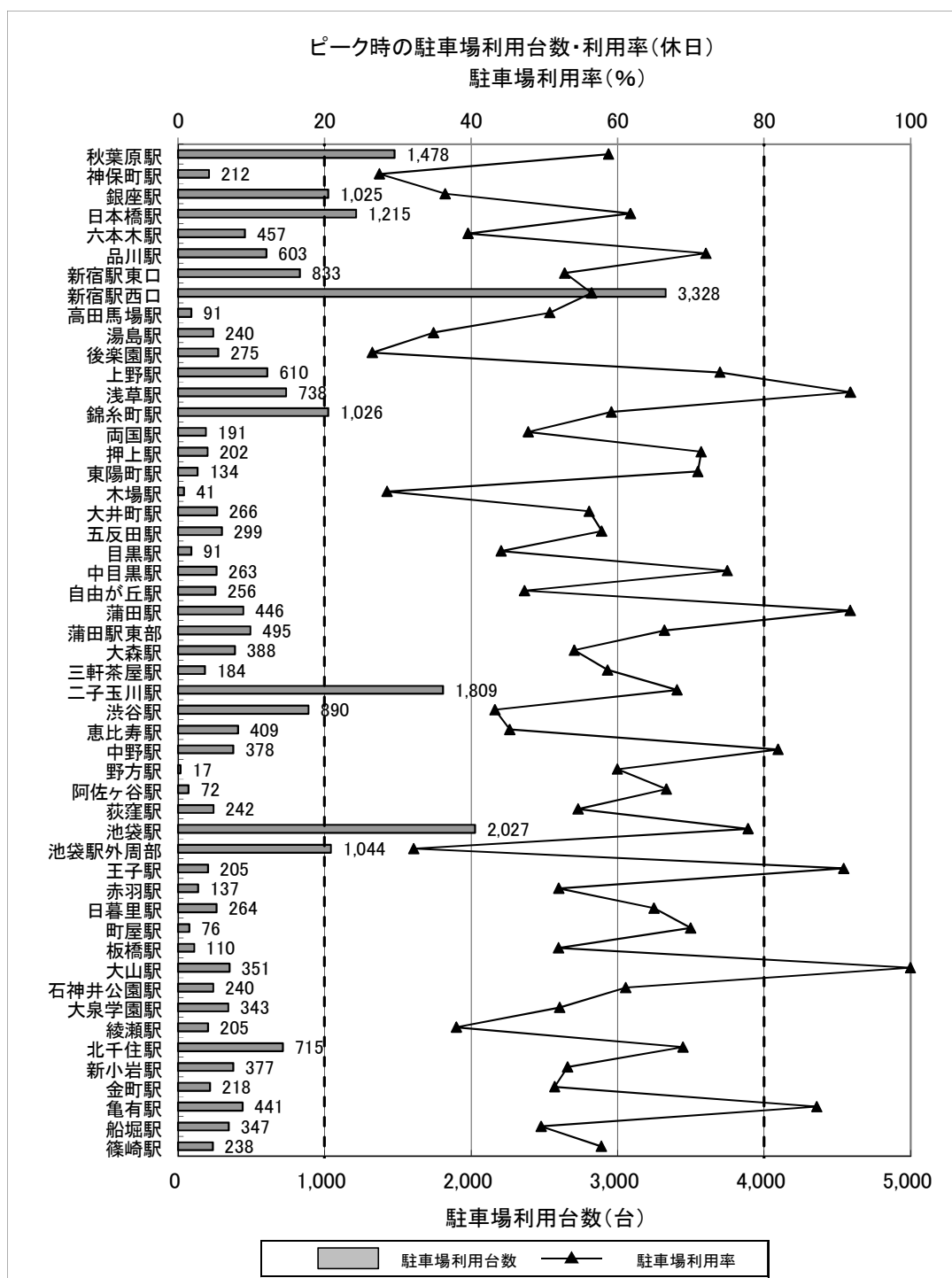


図 2-13 ピーク時の駐車場利用台数・利用率(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車場利用率の推移

①平日

- 図 2-9 をもとに、ピーク時の駐車場利用率を過年度と比較した。
- 46 地区中、27 地区でピーク時の駐車場利用率が増加しており、六本木駅・浅草駅・木場駅・蒲田駅・三軒茶屋駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅は、平成 20 年度に比べて 20%以上増加している。
- 46 地区中、19 地区でピーク時の駐車場利用率が減少しており、秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・湯島駅・後楽園駅・錦糸町駅・渋谷駅・金町駅は、平成 20 年度と比べて 20%以上減少している。
- 平成 17 年度から継続してピーク時の駐車場利用率が増加しているのは 11 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続してピーク時の駐車場利用率が減少しているのは 4 地区となっている。

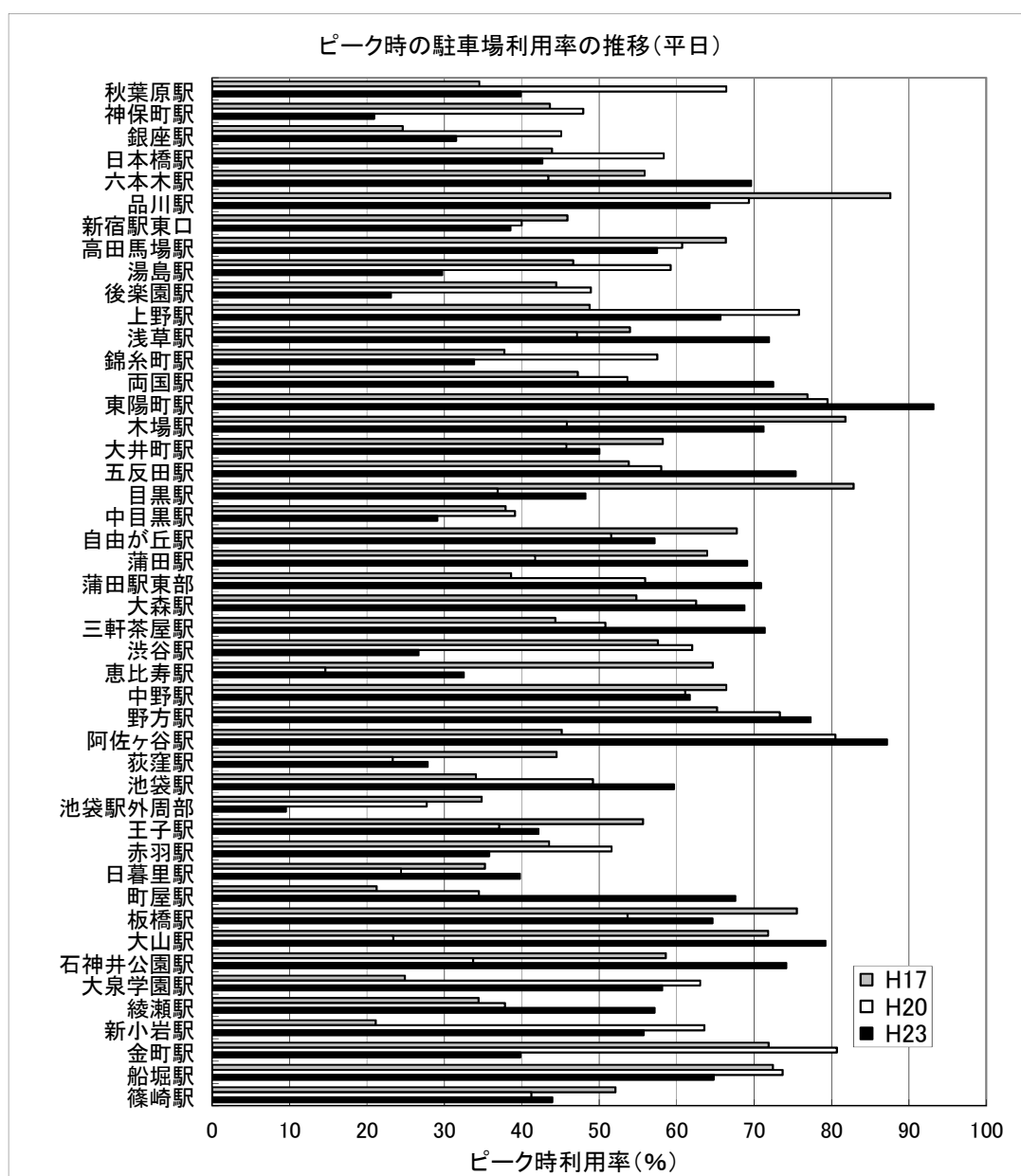


図 2-14 ピーク時の駐車場利用率の推移(平日)

②休日

- 46 地区中、22 地区でピーク時の駐車場利用率が増加しており、品川駅・両国駅・五反田駅・蒲田駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅は、平成 20 年度に比べて 20%以上増加している。
- 46 地区中、24 地区で総収容台数が減少しており、神保町駅・銀座駅・湯島駅・後楽園駅・木場駅・渋谷駅・池袋駅外周部は、平成 20 年度と比べて 20%以上減少している。
- 平成 17 年度から継続してピーク時の駐車場利用率が増加しているのは 3 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続してピーク時の駐車場利用率が減少しているのは 14 地区となっている。

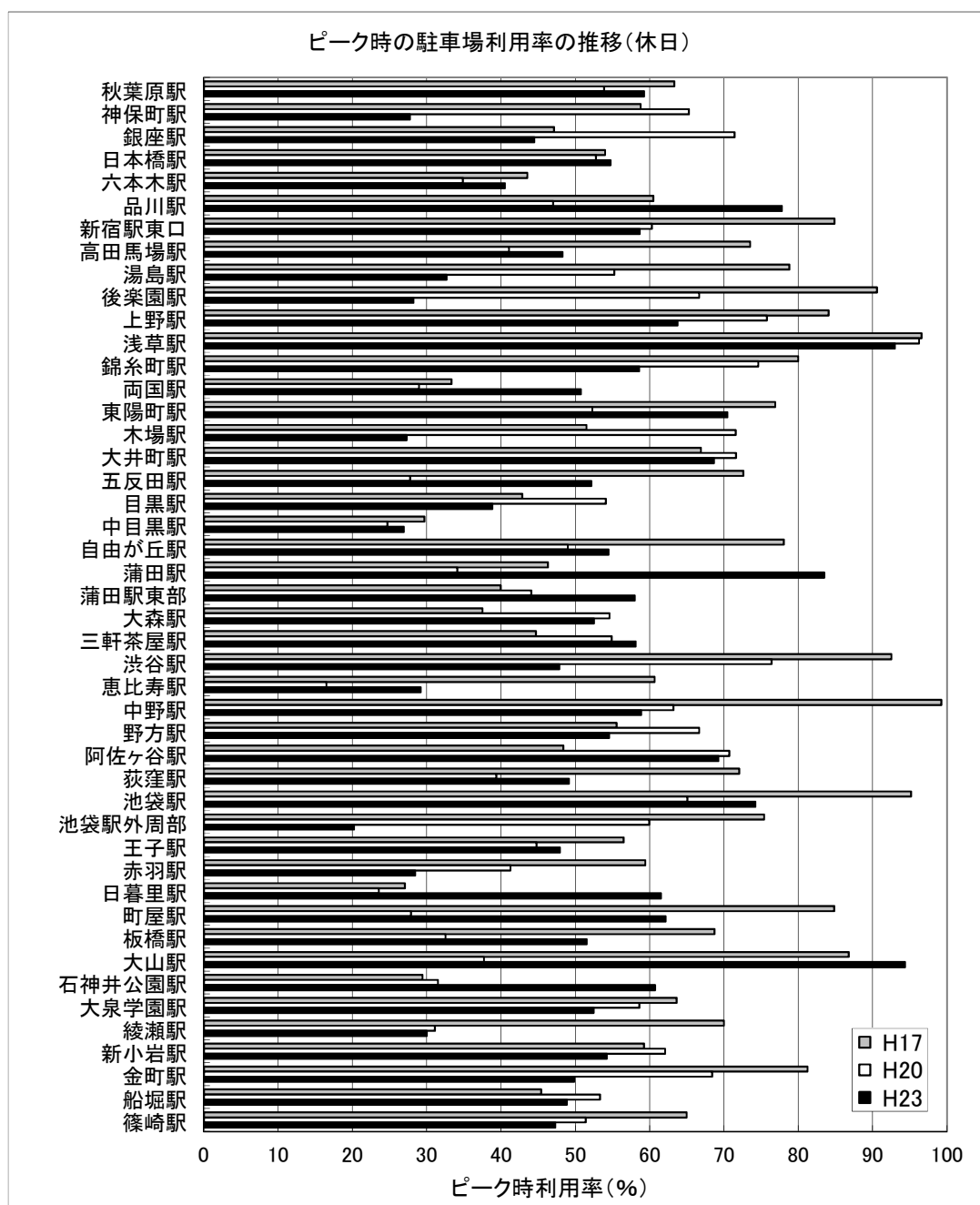


図 2-15 ピーク時の駐車場利用率の推移(休日)

2. 2. (3) PM・PTの実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) PM・PT設置数

①平日

○51 地区中、29 地区でPM・PTが設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200 台以上PM・PTが設置されている。
 ○51 地区中、20 地区で貨物車用PM・PTが設置されている。
 ○新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では地区内の全てのPM・PTが貨物車用となっている。

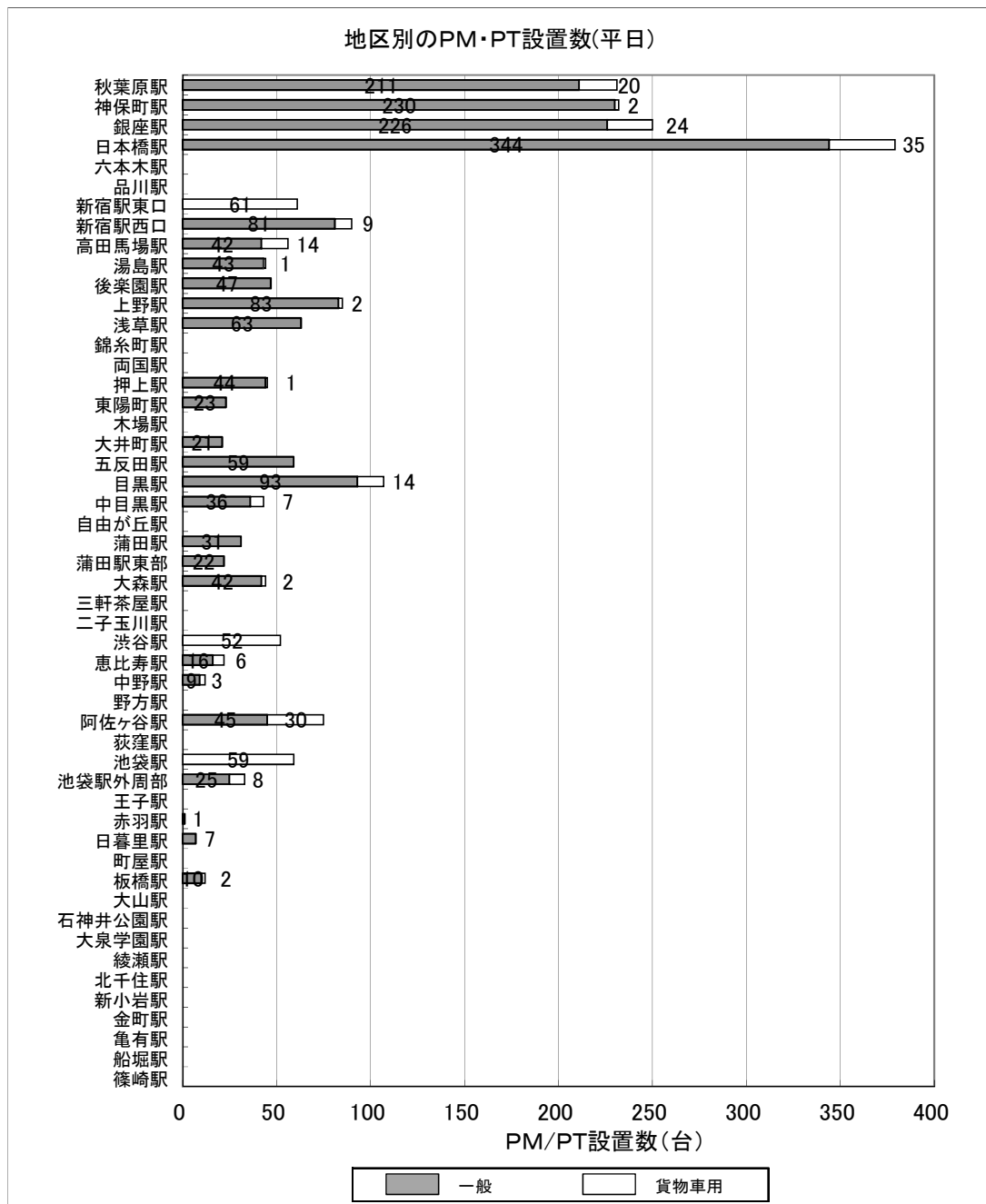


図 2-16 地区別のPM・PT設置数(平日)

②休日

- 51 地区中、11 地区でPM・PTが設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200 台以上PM・PTが設置されている。
- PM・PTが設置されているが休日に稼働していないのは高田馬場駅・後楽園・上野駅・浅草駅・押上駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・目黒駅・中目黒駅・蒲田駅・蒲田駅東部・大森駅・恵比寿駅・中野駅・赤羽駅・日暮里駅・板橋駅の18 地区である。
- 日本橋駅では平日と比較してPM・PTの設置数が300 台以上減少している。
- 51 地区中、11 地区で貨物車用PM・PTが設置されている。
- 平日同様、新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では地区内の全てのPM・PTが貨物車用となっている。

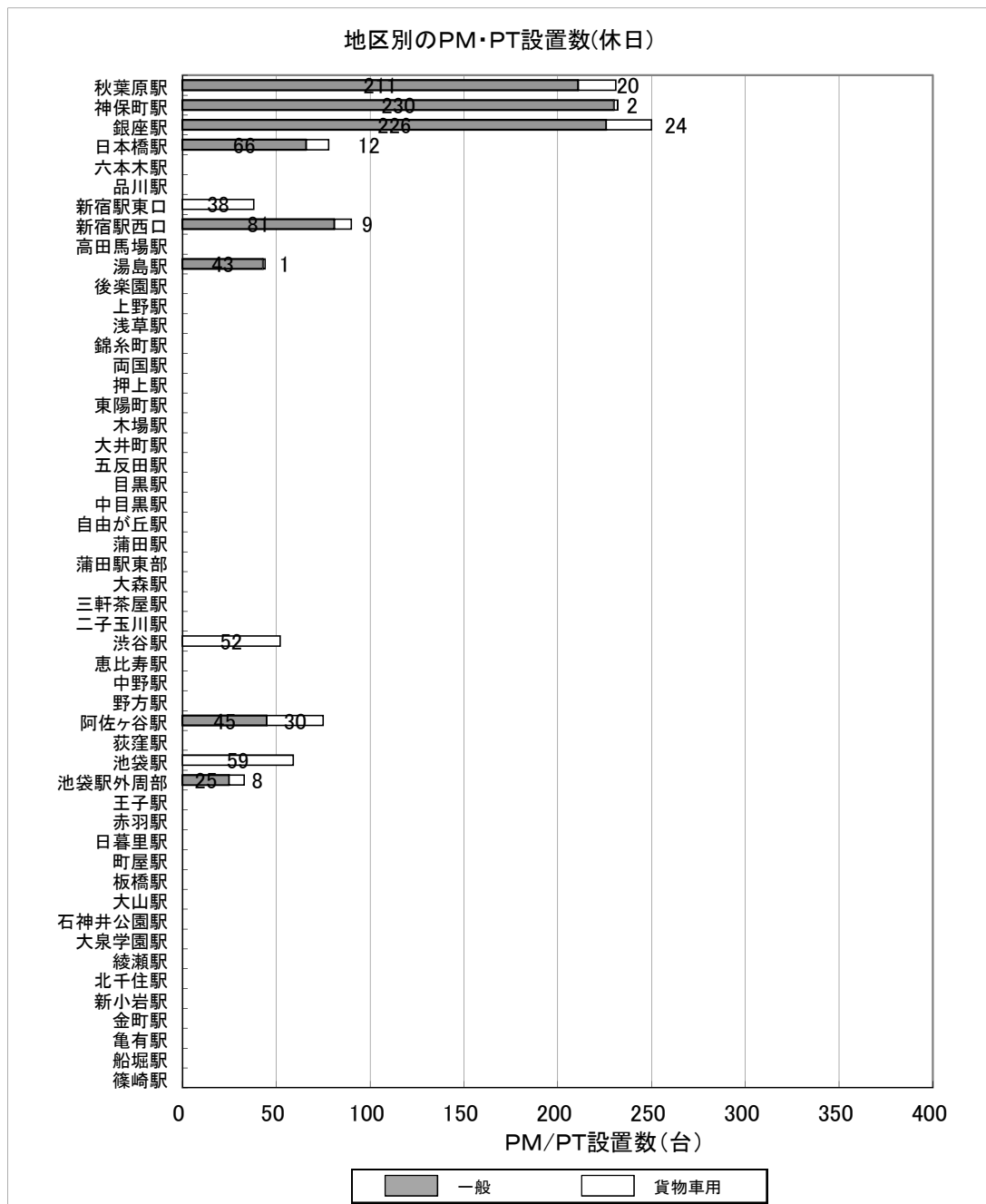


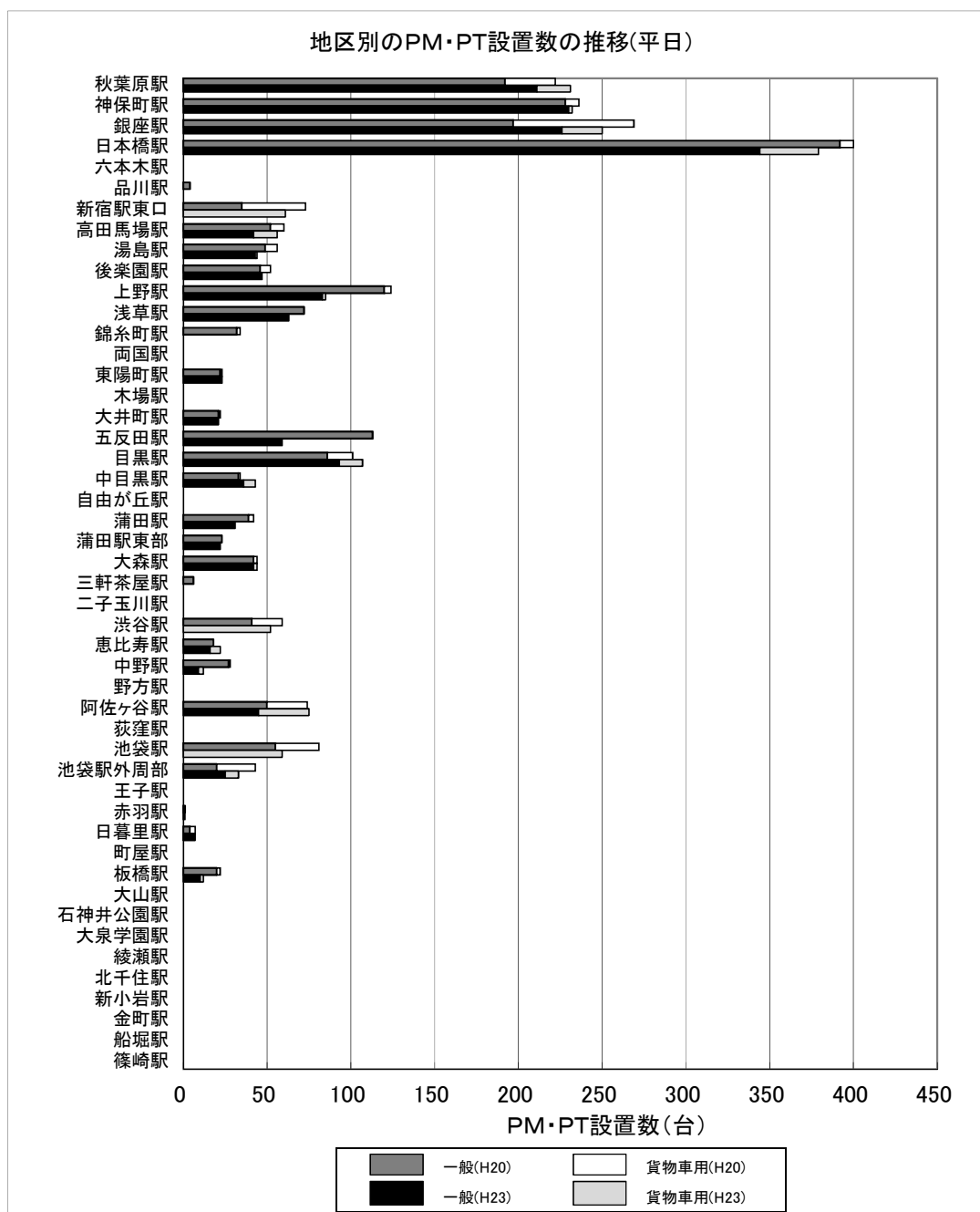
図 2-17 地区別のPM・PT設置数(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) PM・PT設置数の推移

①平日

- 48 地区中、27 地区で平成 20 年度・平成 23 年度ともに PM・PT が設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200 台以上 PM・PT が設置されている。
- 平成 20 年度は PM・PT が設置されていたが、平成 23 年度は設置されていないのは品川駅・錦糸町駅・三軒茶屋駅である。

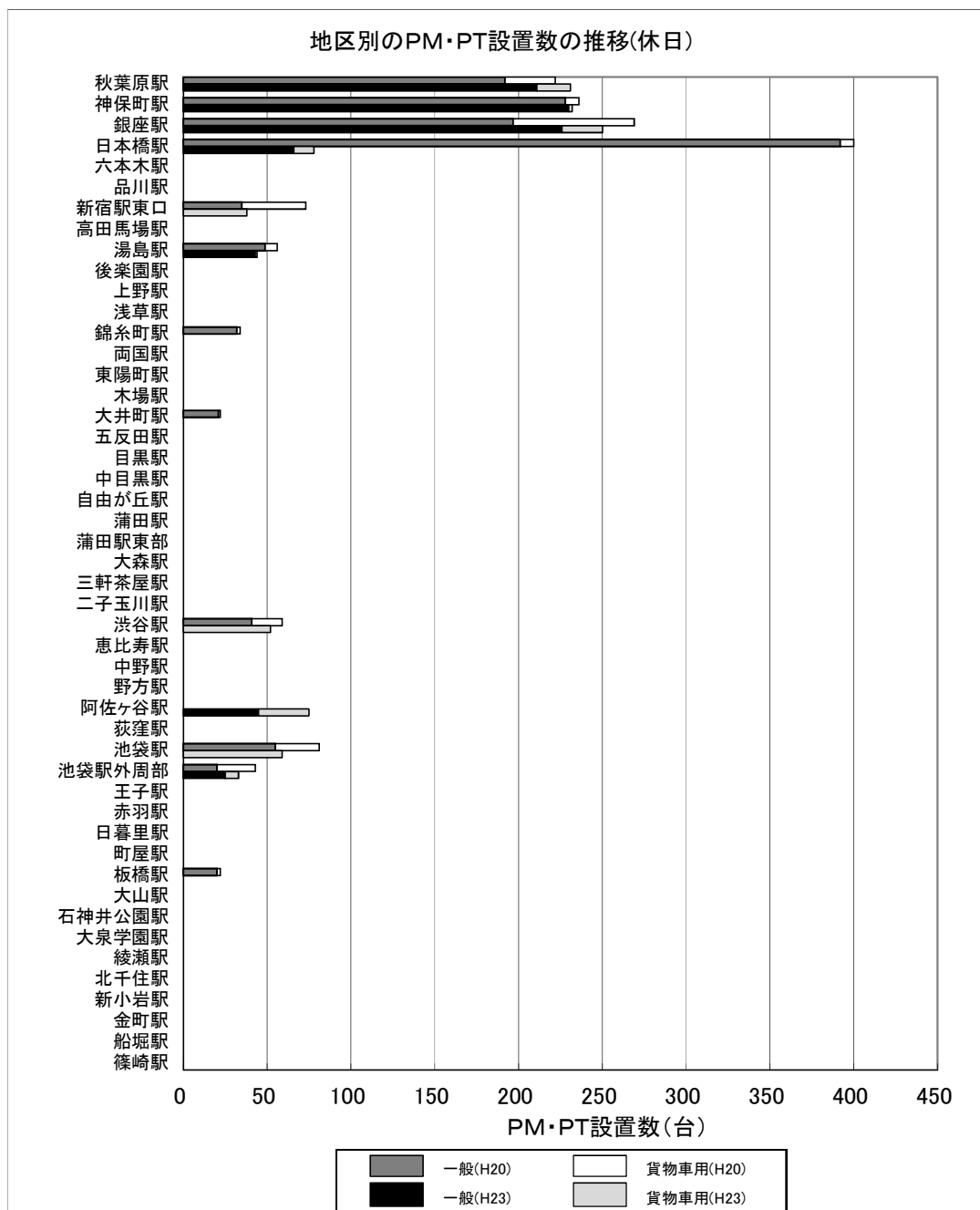


*H17 年度についてはデータがないため、H20 年度と H23 年度を比較

図 2-18 地区別のPM・PT設置数の推移(平日)

②休日

- 48 地区中、9 地区で平成 20 年度・平成 23 年度ともに PM・PT が設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200 台以上 PM・PT が設置されている。
- 日本橋駅では PM・PT の設置数が 300 台以上減少している。
- 平成 20 年度は PM・PT が設置されていたが、平成 23 年度は設置されていないのは錦糸町駅・大井町駅・板橋駅である。
- 平成 23 年度に新たに PM・PT が設置されたのは、阿佐ヶ谷駅である。



*H17 年度についてはデータがないため、H20 年度と H23 年度を比較

図 2-19 地区別の PM・PT 設置数の推移(休日)

2. 2. (4) 路上駐車の実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の路上駐車台数(台)

①平日

- 総路上駐車のパーク時における路上占有台数(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)を下図に示す。
- 51地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・五反田駅の4地区で、ピーク時の路上占有台数が多く200台以上となっている。
- 51地区中、後楽園駅・木場駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・中野駅・野方駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・綾瀬駅・船堀駅・篠崎駅の14地区で、ピーク時の路上占有台数が少なく50台未満となっている。

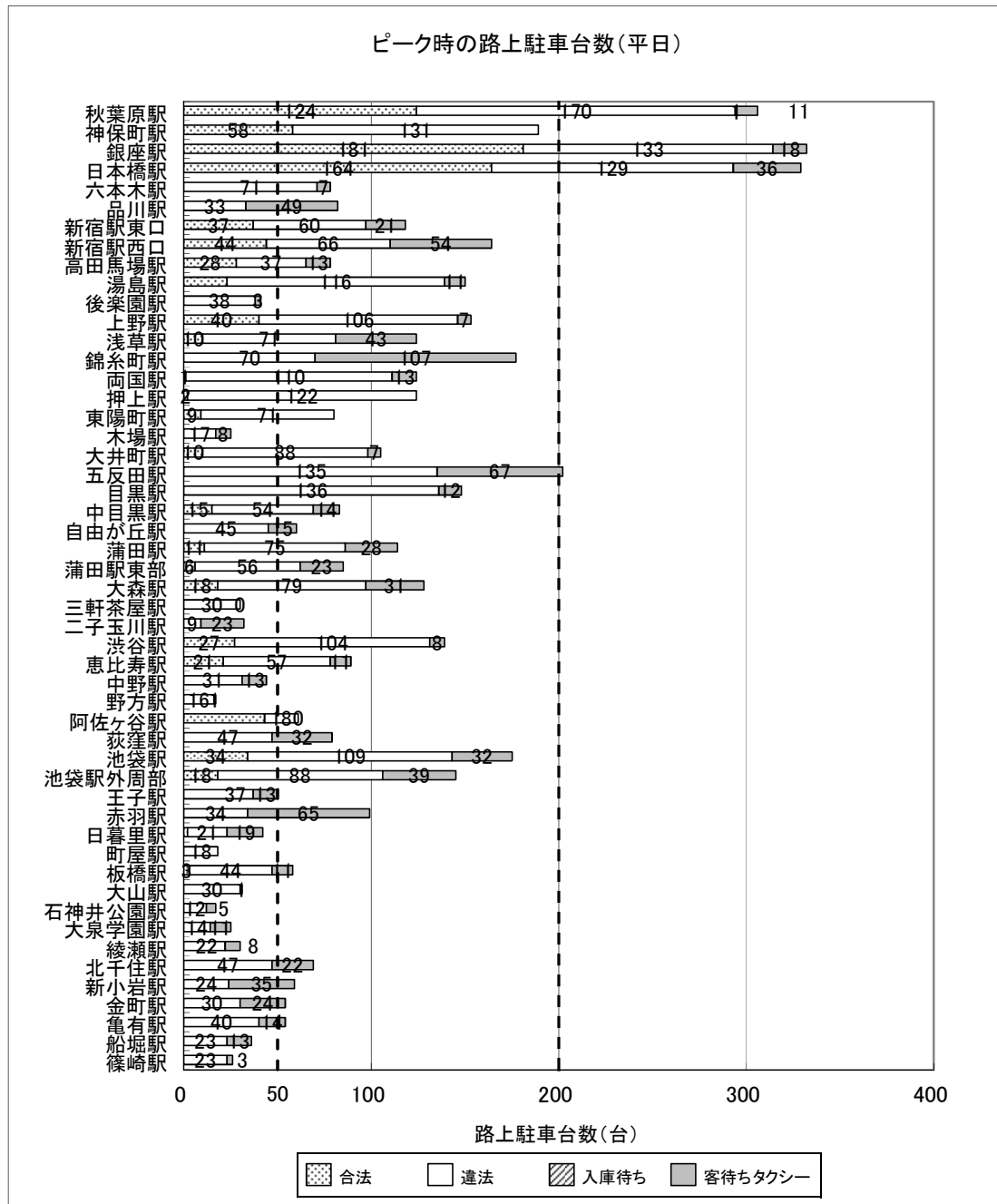


図 2-20 ピーク時の路上駐車台数(平日)

②休日

- 平日同様、ピーク時の路上占有台数（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）を下図に示す。
- 51 地区中、秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅の 4 地区で、ピーク時の路上駐車台数が多く 200 台以上となっている。
- 51 地区中、六本木駅・東陽町駅・木場駅・自由が丘駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・中野駅・野方駅・荻窪駅・王子駅・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・金町駅・亀有駅・船堀駅・篠崎駅の 22 地区で、ピーク時の路上駐車台数が少なく 50 台未満となっている。

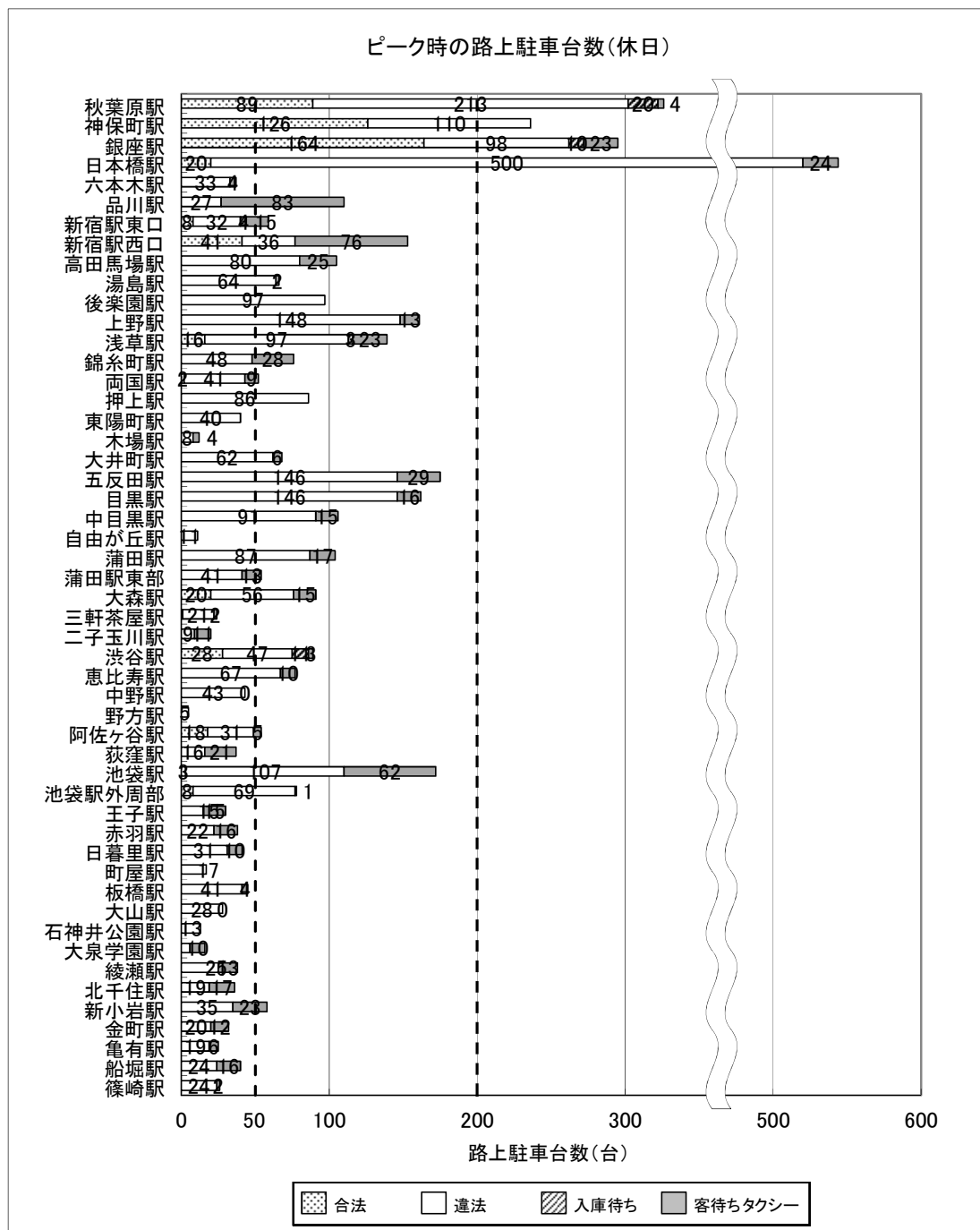
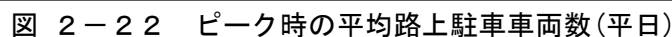


図 2-21 ピーク時の路上駐車台数(休日)

①平日

○51 地区中、木場駅・三軒茶屋駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・綾瀬駅・船堀駅・篠崎駅の9地区で、0.1kmあたりの路上駐車車両数が低く、路上占有台数・総路上駐車台数ともに0.5台/0.1km未満となっている。



②休日

○平日同様、ピーク時の路上占有台数に対する平均路上駐車車両数(台/0.1km)と、ピーク時の総路上駐車台数に対する平均路上駐車車両数(台/0.1km)の比較を下図に示す。

○51 地区中、銀座駅・日本橋駅・後楽園駅・目黒駅の4地区で、0.1kmあたりの路上駐車車両数が多く2.0台/0.1km以上となっている。

○51 地区中、六本木駅・湯島駅・両国駅・木場駅・自由が丘駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・二子玉川駅・野方駅・荻窪駅・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・北千住駅・亀有駅・船堀駅・篠崎駅の20地区で、0.1kmあたりの路上駐車車両数が低く0.5台/0.1km未満となっている。

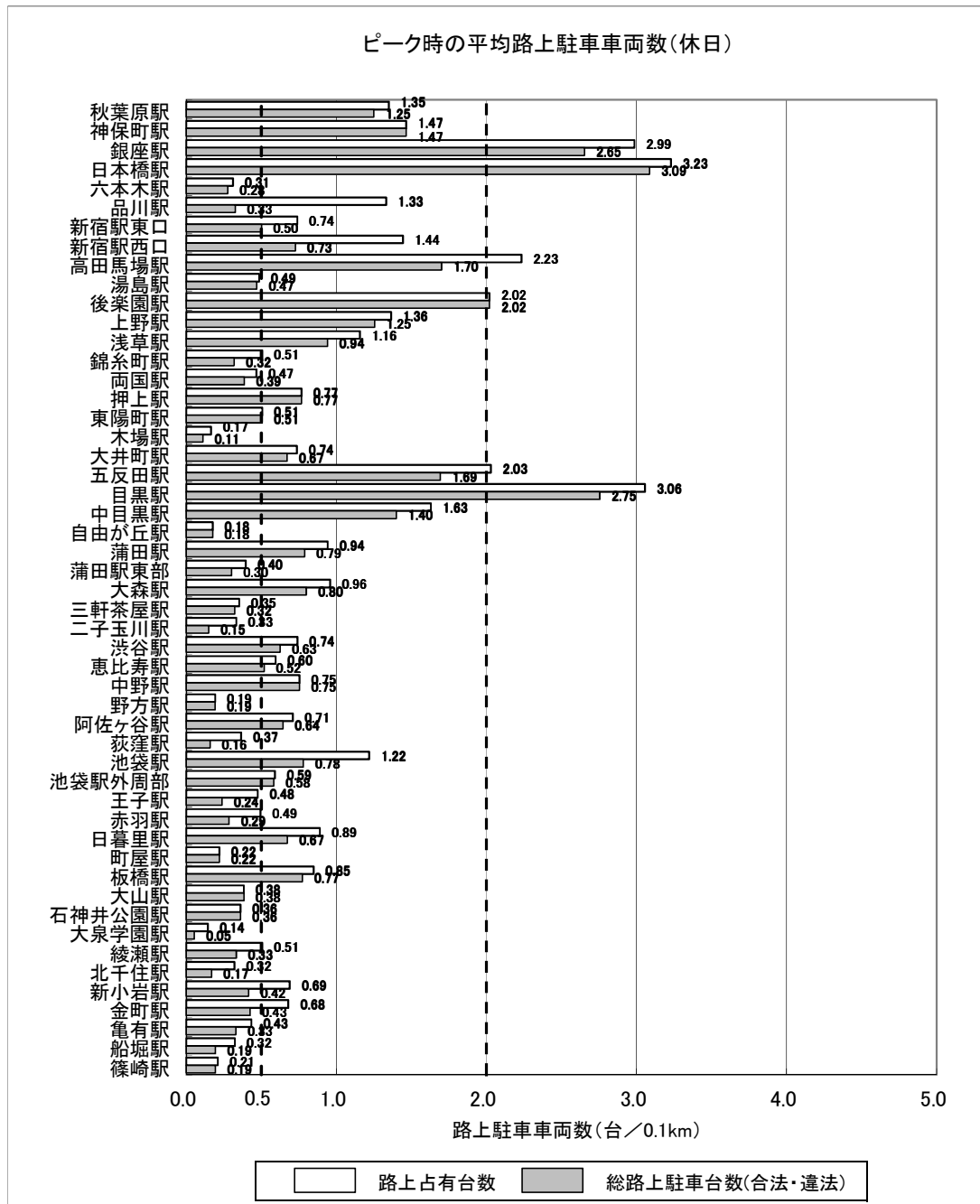


図 2-23 ピーク時の平均路上駐車車両数(休日)

3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

①平日

- ピーク時の路上占有台数（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）の駐車分類の割合を、下図に示す。
- 各地区とも違法駐車と客待ちタクシーが大半を占めている。
- 51 地区中、秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口・高田馬場駅・阿佐ヶ谷駅の 7 地区で、合法駐車の前が 30%を超えている。
- 51 地区中、15 地区で客待ちタクシーの割合が 30%を超えており、そのうち二子玉川駅の客待ちタクシーの割合が最も高く 70%を超えている

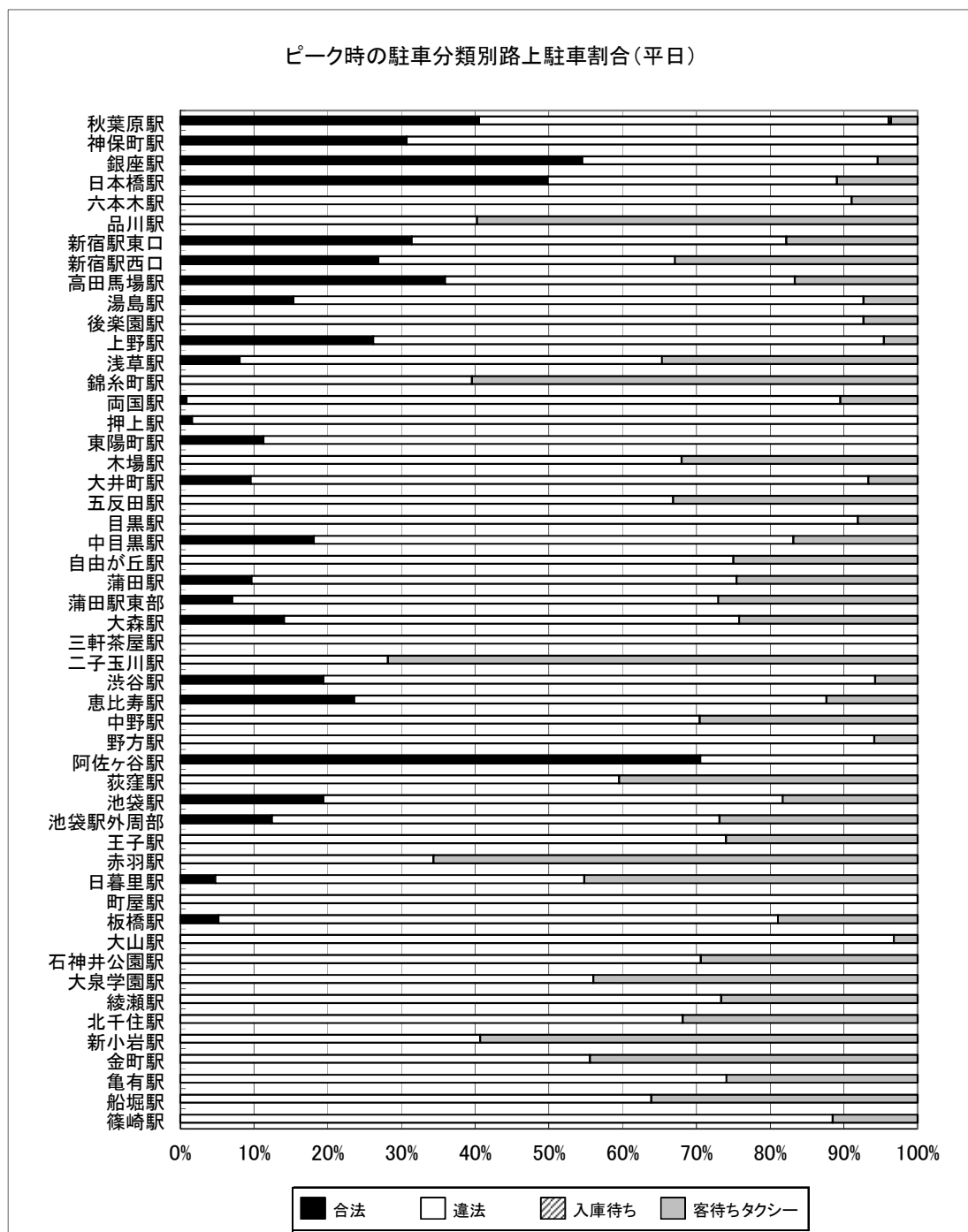


図 2-24 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(平日)

②休日

- 平日同様、ピーク時の路上占有台数の駐車分類の割合を、下図に示す。
- 各地区とも違法駐車と客待ちタクシーが大半を占めている。平日に比べて合法駐車が増えているのは、PM・PTが利用できない地区があるためである。
- 51 地区中、神保町駅・銀座駅・渋谷駅・阿佐ヶ谷駅で合法駐車の前が 30%を超えている。
- 51 地区中、15 地区で客待ちタクシーの割合が 30%を超えており、そのうち品川駅・客待ちタクシーの割合が最も高く 70%を超えている

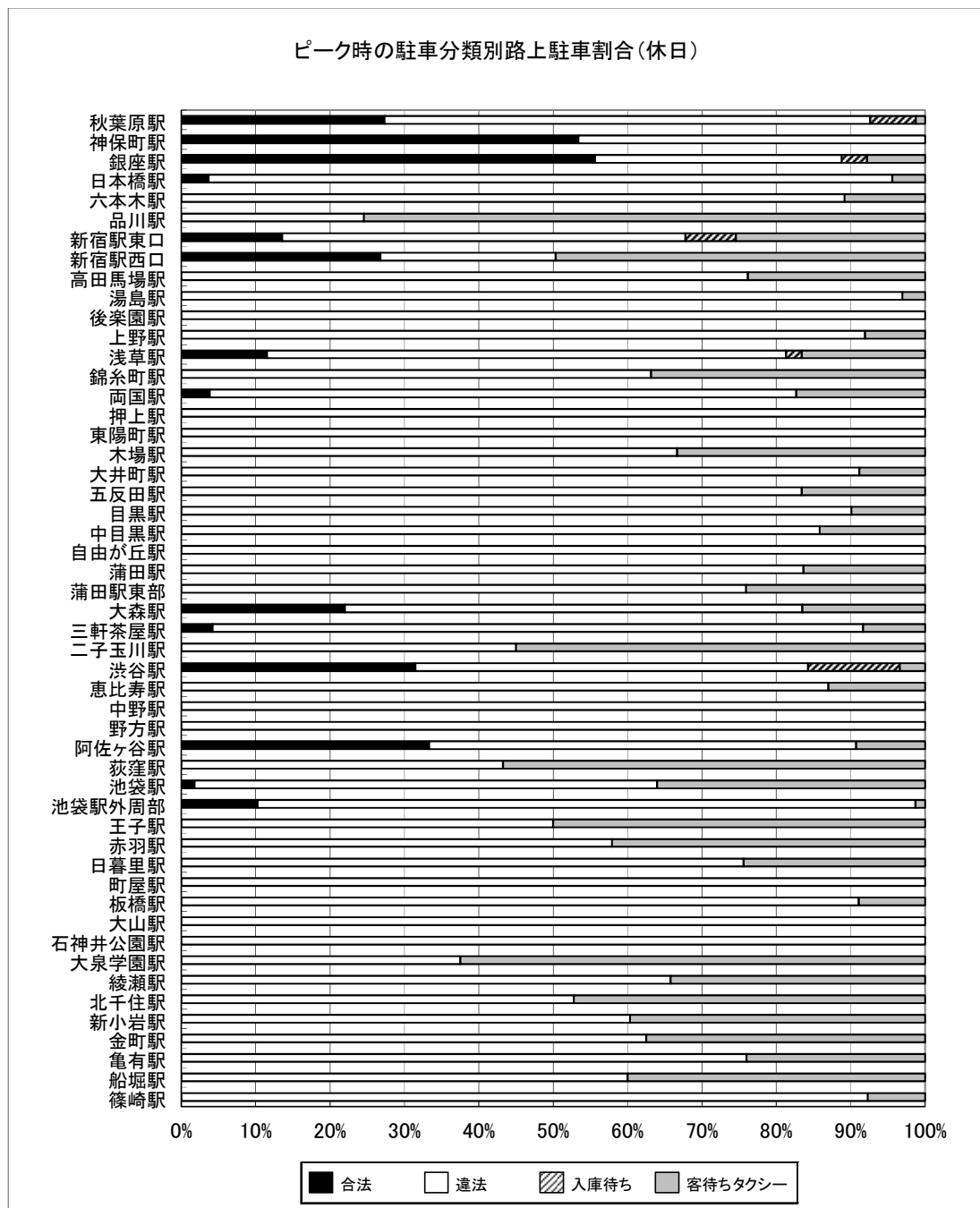


図 2-25 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(休日)

4) ピーク時の車種別違法路上駐車割合

①平日

- 全体では乗用車が多数を占めている。次いで小型貨物・普通貨物の順に多い。
- 51 地区中、五反田駅・蒲田駅・二子玉川駅の 3 地区でピーク時の違法路上駐車に占めるタクシーの割合が 10%以上となっている。
- 51 地区中、31 地区で貨物車類（軽貨物・小型貨物・普通貨物）の合計が 50%以上となっており、そのうち大山駅が最も高く約 83%となっている。

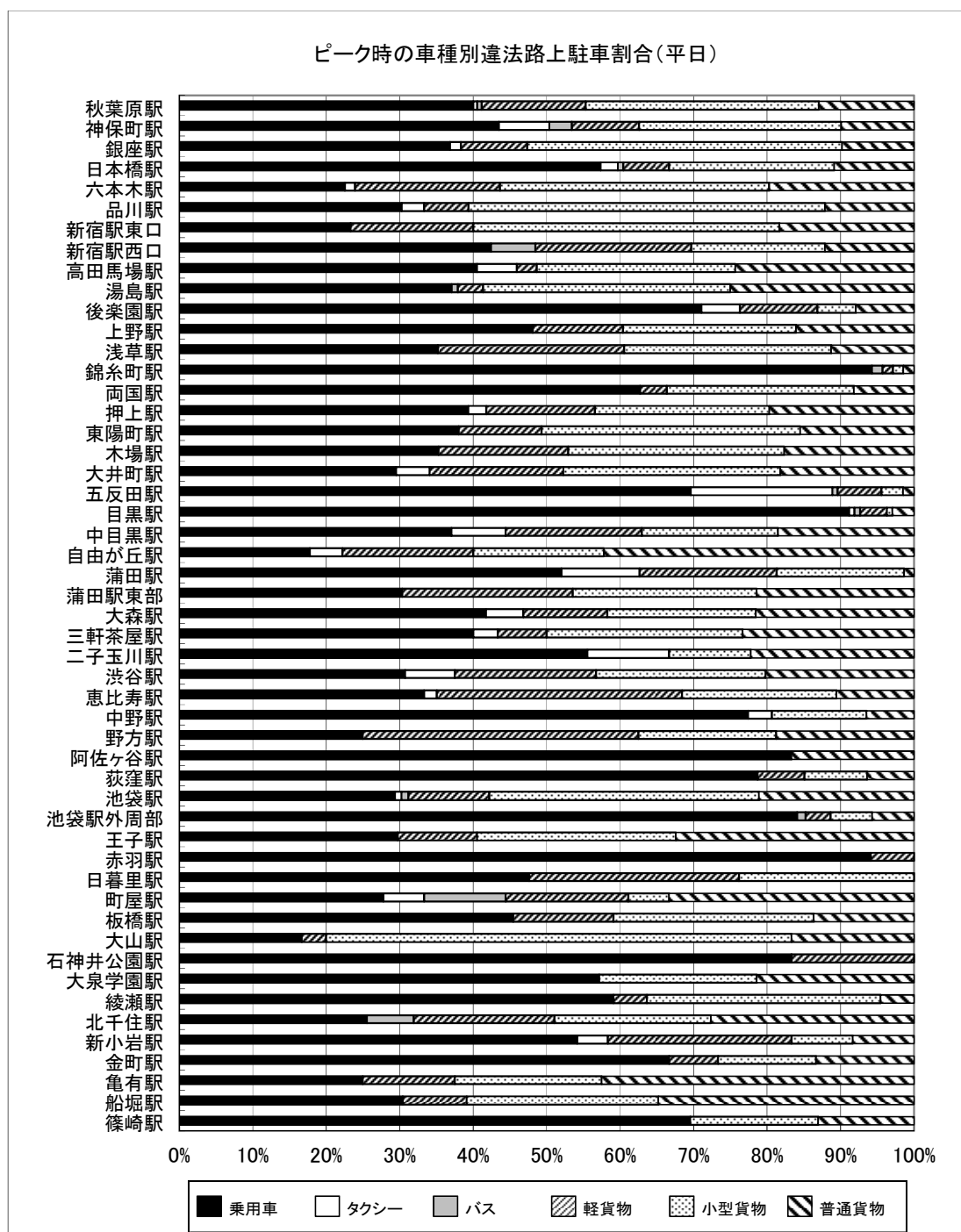


図 2-26 ピーク時の車種別違法路上駐車割合(平日)

②休日

- 平日同様、全体では乗用車が多数を占めている。次いで小型貨物・普通貨物の順に多い。
- 51 地区中、錦糸町駅・池袋駅・赤羽駅・町屋駅の 4 地区でピーク時の違法路上駐車に占めるタクシーの割合が 10%以上となっている。
- 51 地区中、品川駅・新宿駅西口・野方駅・大山駅・北千住駅の 5 地区で貨物車類（軽貨物・小型貨物・普通貨物）の合計が 50%以上となっており、そのうち野方駅が最も高く約 60%となっている。

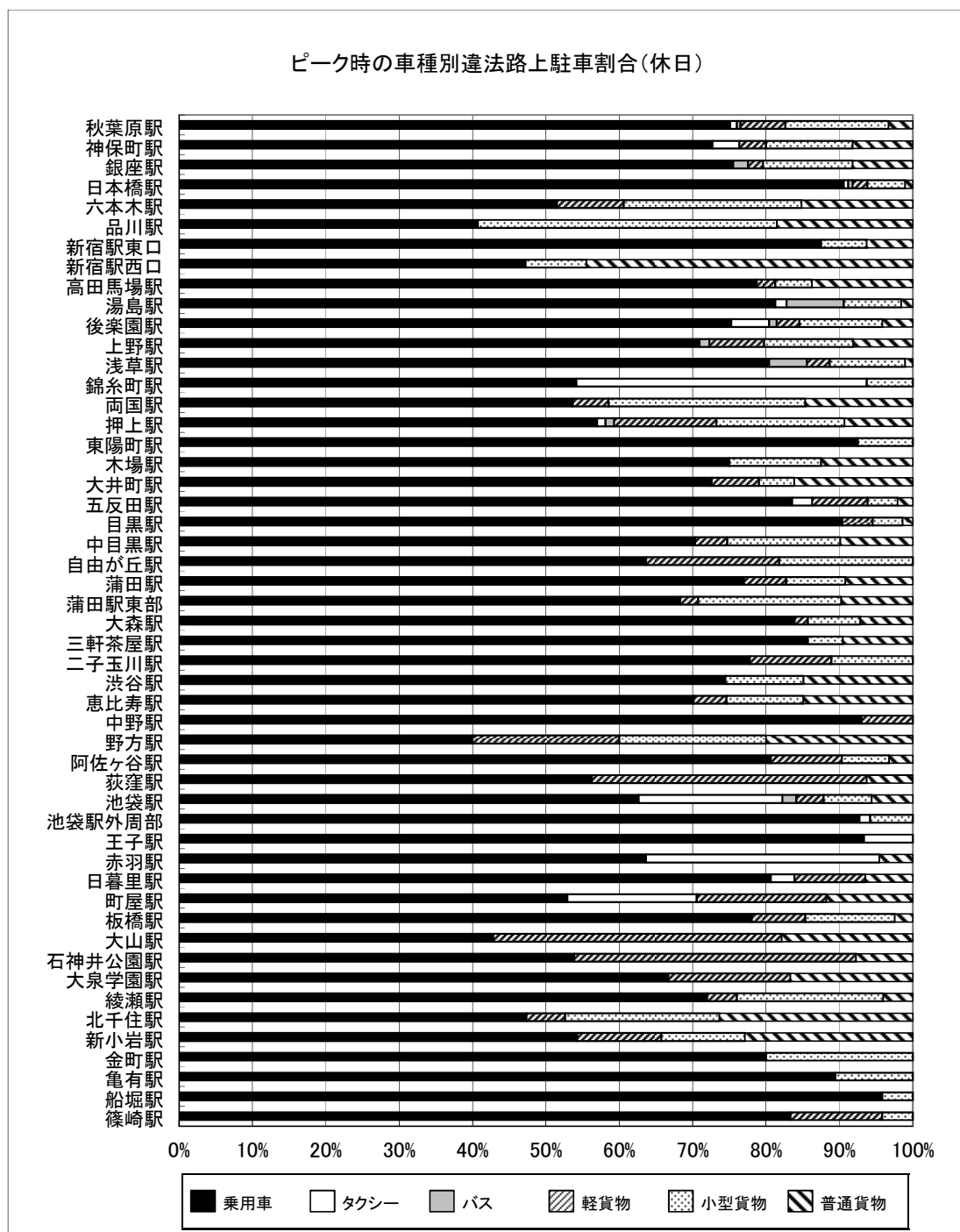


図 2-27 ピーク時の車種別違法路上駐車割合(休日)

5) 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。13～15 時台は貨物車類の合計が 50%以上だが、その他の時間帯では乗用車の方が多い。
- 休日は時間帯による変動が小さく、1 日を通じて乗用車が 70%以上を占めている。その他、貨物車類は 13 時台、タクシーは 21 時台が最も多い。

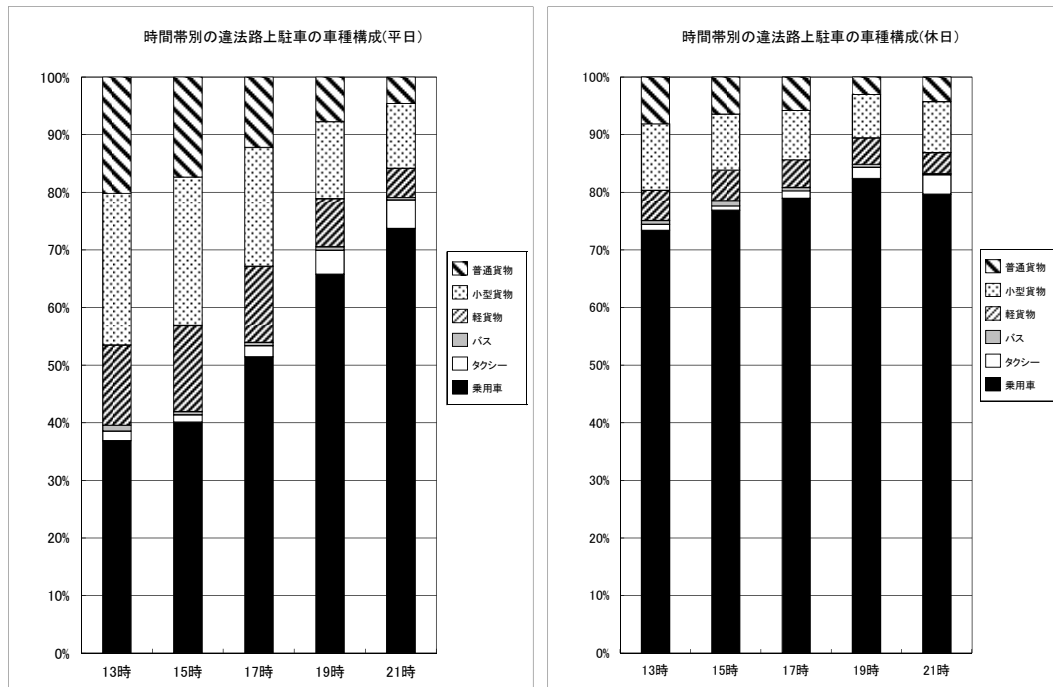
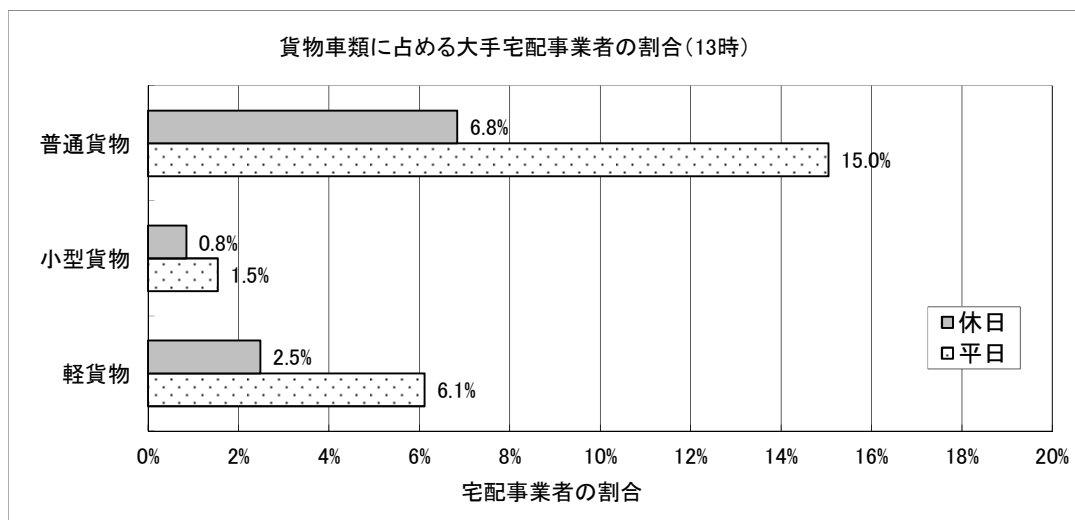


図 2-28 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

6) 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

- 貨物車類の占める割合が最も高い 13 時台を対象にすると、普通貨物では平日で約 15%、休日で約 7%となっている。小型貨物は平日・休日ともに 2%未満となっており、大手事業者の占める割合は非常に低い。



※大手宅配事業者（ヤマト運輸、佐川急便、郵便事業、福山通運、西濃運輸、JP エクスプレス）

図 2-29 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の路上占有台数の推移

①平日

- 総路上駐車のピーク時における路上占有台数（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）の推移を下図に示す。
- 46 地区中、自由が丘駅・野方駅・大山駅の3地区で、ピーク時の路上占有台数が若干増加している。
- 46 地区中、42 地区でピーク時の路上占有台数が減少しており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・日本橋駅・六本木駅・錦糸町駅・池袋駅では、100 台以上の減少となっている
- 平成 17 年度から継続して路上占有台数が増加しているのは 0 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して路上占有台数が減少しているのは 39 地区となっている。

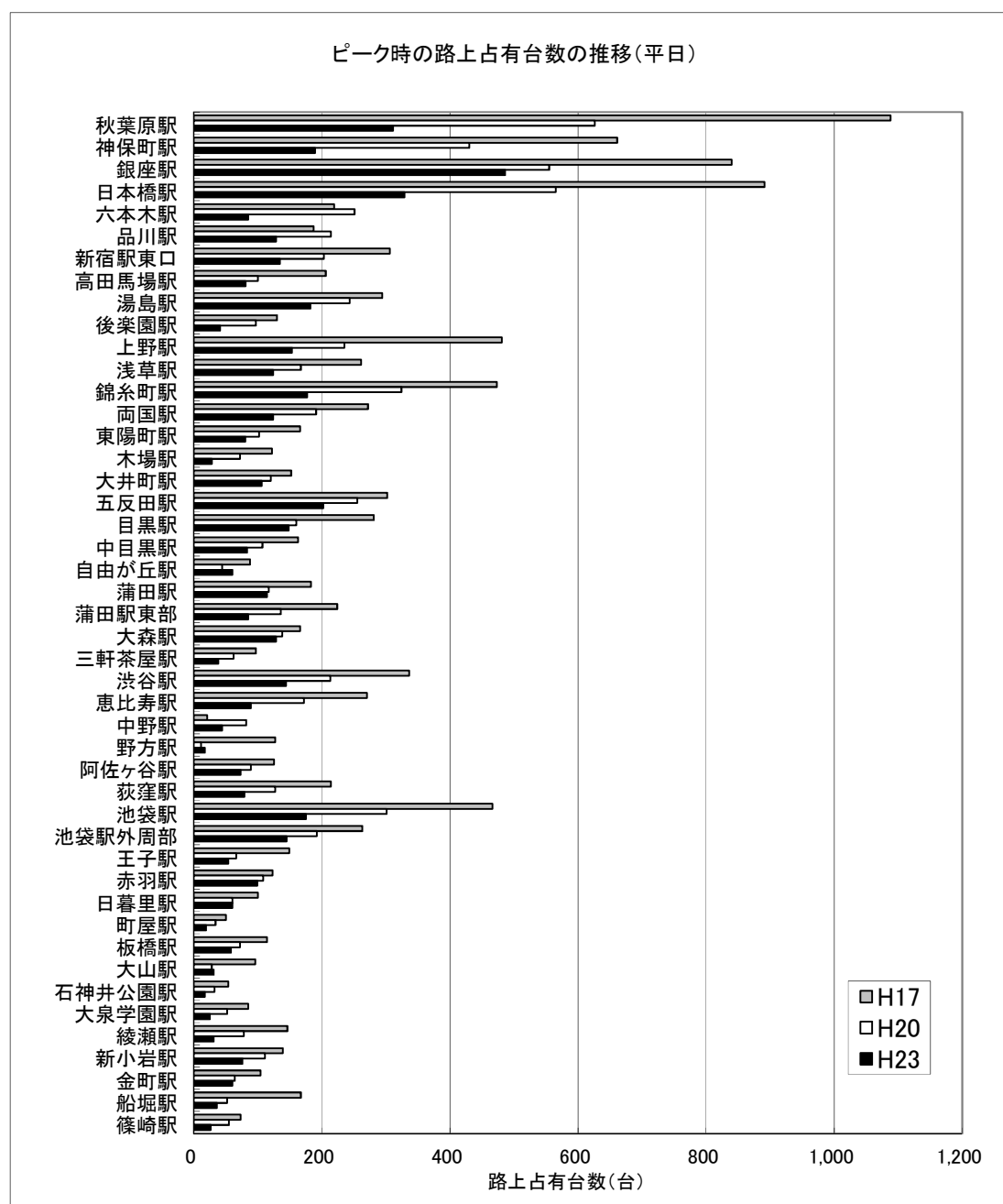


図 2-30 ピーク時の路上占有台数の推移(平日)

②休日

- 平日同様、総路上駐車のパーク時における路上占有台数（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）の推移を下図に示す。
- 46 地区中、中目黒駅・池袋駅・船堀駅の3地区で、パーク時の路上占有台数が若干増加している。
- 46 地区中、41 地区でパーク時の路上占有台数が減少しており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・上野駅・錦糸町駅では、100 台以上の減少となっている
- 平成 17 年度から継続して路上占有台数が増加しているのは0 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して路上占有台数が減少しているのは37 地区となっている。

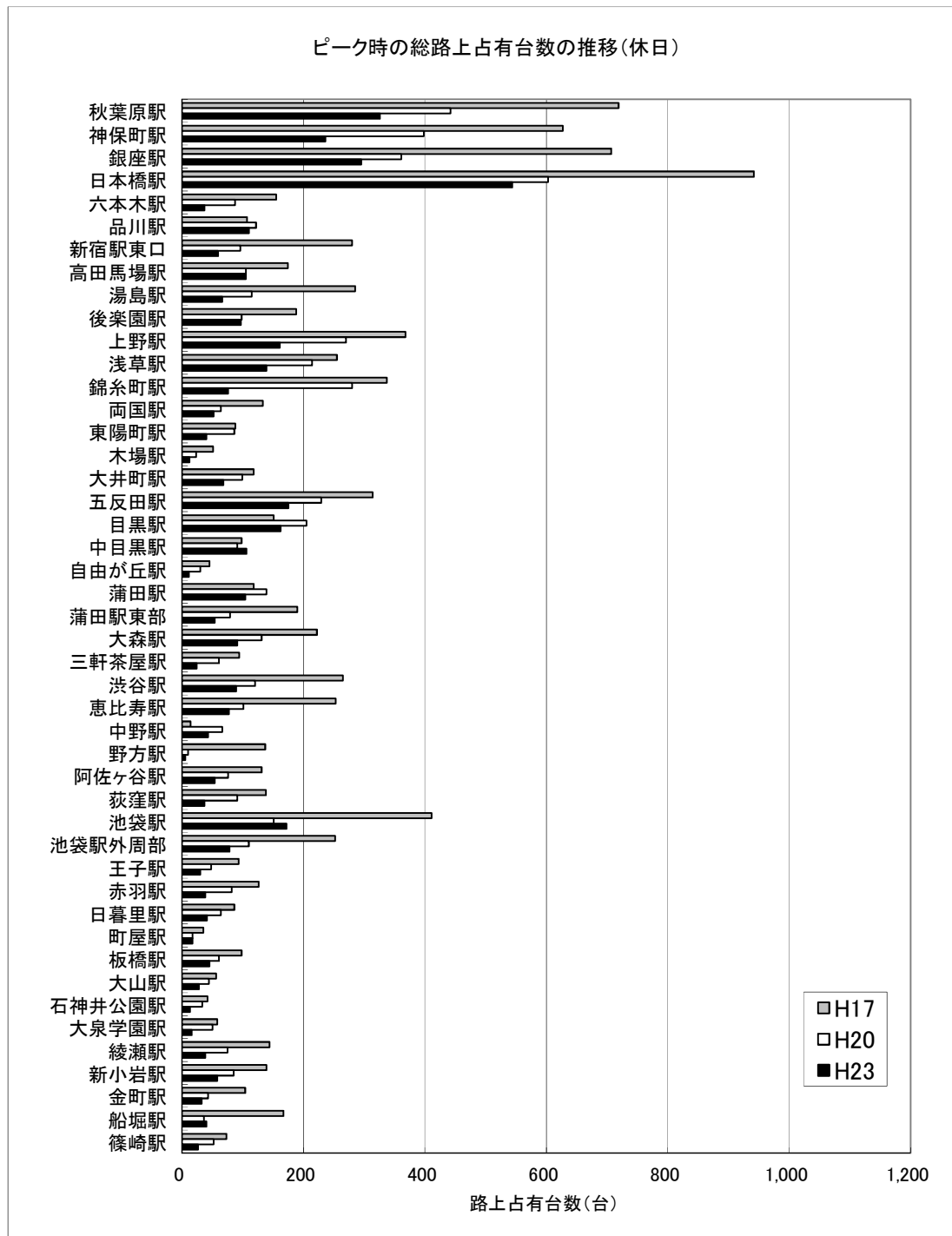


図 2-3 1 パーク時の総路上駐車台数の推移(休日)

2) ピーク時の車種別総路上駐車台数の変化 (H23/H20)

①平日

○平成 23 年度と平成 20 年度を比較すると、全地区平均で総路上駐車台数は約 44% 減少している。
 ○車種別にみると、バスが最も減少幅が大きく約 85%減、次いでタクシーが約 75% 減、普通貨物が約 61%減となっている。

表 2-3 車種別総路上駐車台数の変化(平日：H23/H20 単位：%)

平日	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	64.9	25.0	25.0	64.0	39.5	26.0	48.1
神保町駅	44.2	40.9	200.0	42.1	52.9	26.4	44.5
銀座駅	49.2	4.1	0.0	311.1	127.1	200.0	64.1
日本橋駅	64.8	40.0	100.0	29.7	86.5	30.5	59.3
六本木駅	16.3	7.1	0.0	63.6	68.4	34.1	32.7
品川駅	24.4	12.5	0.0	20.0	40.0	11.8	22.3
新宿駅東口	57.9	0.0	0.0	133.3	66.0	42.0	58.4
高田馬場駅	115.2	66.7	0.0	16.7	70.0	56.3	73.0
湯島駅	74.4	0.0	25.0	16.0	67.7	50.0	58.6
後樂園駅	71.1	100.0	0.0	57.1	6.5	16.7	39.2
上野駅	84.0	66.7	-	51.6	78.0	47.2	71.2
浅草駅	48.5	0.0	0.0	71.4	80.8	36.4	54.7
錦糸町駅	38.8	0.0	50.0	8.3	4.3	14.3	26.7
両国駅	95.8	0.0	-	22.7	70.0	23.7	64.2
東陽町駅	68.9	-	-	125.0	100.0	57.9	80.0
木場駅	25.0	0.0	0.0	75.0	21.7	30.0	24.3
大井町駅	129.6	133.3	0.0	100.0	84.4	100.0	103.2
五反田駅	79.0	260.0	33.3	40.0	8.3	9.1	60.8
目黒駅	113.8	100.0	-	62.5	7.7	66.7	99.3
中目黒駅	85.0	200.0	-	100.0	91.7	35.7	75.0
自由が丘駅	57.1	-	-	114.3	88.9	237.5	118.4
蒲田駅	113.6	160.0	0.0	175.0	41.9	6.7	81.9
蒲田駅東部	59.0	0.0	0.0	260.0	35.9	60.0	57.4
大森駅	61.3	125.0	0.0	183.3	257.1	188.9	89.0
三軒茶屋駅	52.2	50.0	-	28.6	57.1	43.8	48.4
二子玉川駅	27.8	-	-	0.0	9.1	66.7	26.5
渋谷駅	114.0	43.8	0.0	90.9	71.1	33.8	66.8
恵比寿駅	76.0	10.0	-	90.5	40.6	18.4	51.7
中野駅	77.4	50.0	0.0	0.0	22.2	11.8	41.3
野方駅	400.0	-	-	300.0	100.0	60.0	145.5
阿佐ヶ谷駅	127.9	0.0	-	8.3	14.3	18.8	70.9
荻窪駅	137.0	0.0	0.0	30.0	18.2	9.4	39.8
池袋駅	41.4	3.0	10.0	87.0	81.8	73.2	52.4
池袋駅外周部	137.3	0.0	25.0	60.0	7.5	12.5	56.7
王子駅	39.3	-	-	80.0	76.9	70.6	58.7
赤羽駅	128.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	36.2
日暮里駅	47.8	-	-	116.7	62.5	0.0	52.3
町屋駅	26.3	-	-	30.0	33.3	300.0	52.9
板橋駅	116.7	0.0	-	70.0	130.0	27.3	77.0
大山駅	100.0	-	-	11.1	190.0	125.0	107.1
石神井公園駅	125.0	-	0.0	66.7	0.0	0.0	41.4
大泉学園駅	38.1	-	0.0	0.0	42.9	60.0	31.8
綾瀬駅	41.9	0.0	0.0	25.0	87.5	9.1	39.3
北千住駅	80.0	-	60.0	128.6	125.0	185.7	111.9
新小岩駅	35.1	14.3	-	66.7	11.8	18.2	29.6
金町駅	71.4	-	-	50.0	57.1	44.4	62.5
船堀駅	58.3	-	-	200.0	66.7	47.1	59.0
篠崎駅	38.1	-	-	0.0	133.3	100.0	46.0
全地区平均	65.9	25.1	15.3	64.7	57.2	39.4	56.4

※H20年値を100としている。－は平成20年値が0

②休日

○平成 23 年度と平成 20 年度を比較すると、全地区平均で総路上駐車台数は約 34% 減少している。平日と比較すると休日の減少幅は少ない。
○車種別にみると、バスが最も減少幅が大きく約 81%減、次いでタクシーが約 65% 減、普通貨物が約 52%減となっている。

表 2-4 ピーク時の総路上駐車台数の変化(休日：H23/H20 単位：%)

休日	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	82.2	60.0	20.0	107.7	75.0	19.1	73.8
神保町駅	63.1	50.0	-	35.7	43.2	62.5	59.6
銀座駅	75.5	12.5	40.0	66.7	100.0	92.9	73.4
日本橋駅	108.8	15.0	60.0	76.9	70.5	23.8	97.6
六本木駅	33.3	0.0	-	-	100.0	35.7	40.7
品川駅	30.6	0.0	0.0	0.0	275.0	50.0	36.0
新宿駅東口	78.3	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	61.5
高田馬場駅	86.3	0.0	-	100.0	133.3	366.7	92.0
湯島駅	74.3	20.0	-	0.0	45.5	7.7	57.7
後楽園駅	112.3	125.0	25.0	60.0	122.2	36.4	99.0
上野駅	55.0	0.0	200.0	122.2	69.2	109.1	61.7
浅草駅	56.7	-	500.0	30.8	155.6	33.3	61.7
錦糸町駅	19.8	70.4	0.0	0.0	15.8	0.0	22.4
両国駅	67.6	0.0	0.0	150.0	275.0	66.7	78.2
東陽町駅	61.7	0.0	-	0.0	42.9	0.0	46.5
木場駅	60.0	0.0	-	0.0	50.0	100.0	34.8
大井町駅	69.2	-	0.0	133.3	75.0	200.0	75.6
五反田駅	69.3	44.4	0.0	-	42.9	300.0	67.9
目黒駅	76.7	-	-	-	150.0	50.0	81.1
中目黒駅	108.5	0.0	0.0	80.0	466.7	112.5	118.2
自由が丘駅	46.7	-	0.0	40.0	200.0	0.0	44.0
蒲田駅	77.9	0.0	0.0	45.5	70.0	88.9	72.5
蒲田駅東部	56.0	-	0.0	20.0	160.0	80.0	62.1
大森駅	79.3	0.0	0.0	8.3	150.0	36.4	63.9
三軒茶屋駅	44.2	0.0	-	0.0	25.0	-	39.3
二子玉川駅	30.4	0.0	0.0	100.0	50.0	0.0	29.0
渋谷駅	91.8	0.0	0.0	0.0	66.7	37.5	67.6
恵比寿駅	67.1	0.0	-	100.0	140.0	125.0	75.3
中野駅	85.1	0.0	-	100.0	0.0	0.0	65.2
野方駅	33.3	-	-	33.3	-	100.0	50.0
阿佐ヶ谷駅	61.5	-	0.0	300.0	500.0	25.0	67.1
荻窪駅	17.0	0.0	0.0	120.0	0.0	11.1	19.0
池袋駅	75.3	350.0	100.0	-	116.7	60.0	94.0
池袋駅外周部	104.4	10.0	0.0	0.0	50.0	50.0	76.2
王子駅	43.8	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.6
赤羽駅	38.9	100.0	-	0.0	0.0	12.5	33.8
日暮里駅	96.2	-	0.0	150.0	0.0	50.0	72.1
町屋駅	112.5	-	-	100.0	0.0	200.0	100.0
板橋駅	61.5	-	0.0	-	250.0	50.0	71.9
大山駅	70.6	-	-	100.0	0.0	62.5	65.1
石神井公園駅	35.0	-	0.0	250.0	0.0	50.0	43.3
大泉学園駅	13.3	0.0	0.0	-	0.0	50.0	15.8
綾瀬駅	36.0	0.0	-	100.0	166.7	20.0	41.7
北千住駅	20.9	0.0	-	20.0	80.0	71.4	31.1
新小岩駅	38.0	0.0	-	200.0	80.0	100.0	49.3
金町駅	80.0	0.0	0.0	0.0	400.0	0.0	66.7
船堀駅	121.1	-	-	0.0	100.0	0.0	85.7
篠崎駅	52.6	-	-	100.0	33.3	0.0	48.0
全地区平均	70.7	34.9	19.3	62.1	77.3	47.9	66.6

※H20年値を100としている。-は平成20年値が0

2. 2. (5) 路上駐車時間の実態(四輪)

ナンバープレート調査を実施した9地区の調査結果について、地区全体の平均路上駐車時間、時間帯別・車種別の路上駐車時間を分析する。

(1) 地区別の実態

1) 平均路上駐車時間(平日・休日)

- 休日の銀座駅、平日の蒲田駅を除き、平均路上駐車時間はほぼ30分以下となっている。
- 銀座駅・蒲田駅を除き平日・休日の差は小さい。銀座駅は休日の方が平日より大幅に長く、蒲田駅は平日の方が休日より長い。

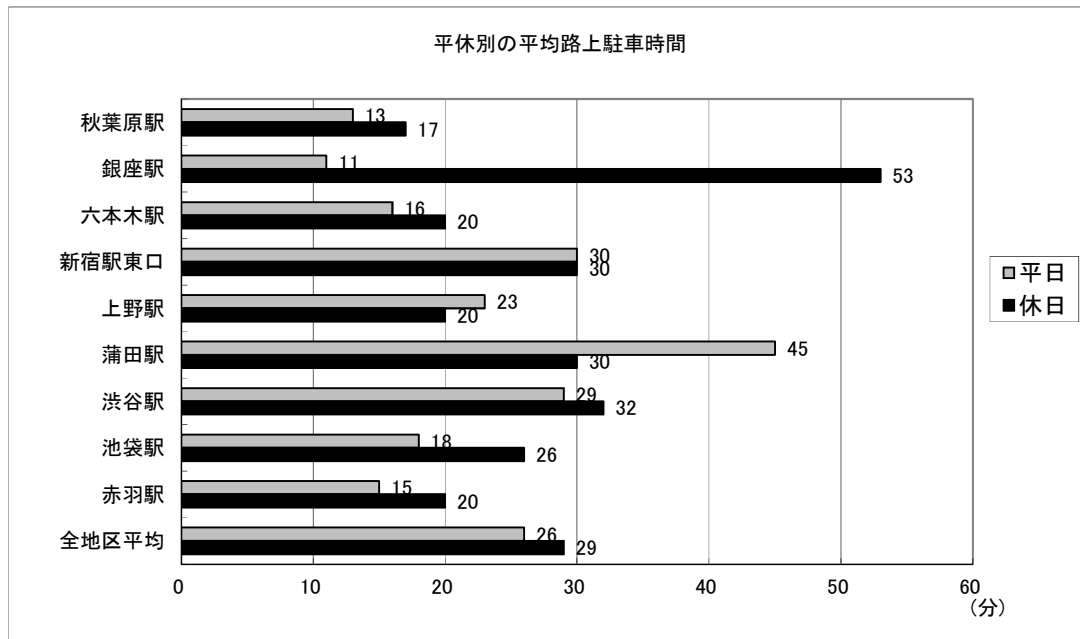


図 2-3-2 平均路上駐車時間 (平日・休日)

2) 時間帯別の路上駐車時間

①平日

- 全地区平均は1日を通じて20～30分の間で推移している。
- 秋葉原駅、銀座駅、赤羽駅は1日を通じて20分以下で推移している。
- 上野駅の15時台、新宿駅東口の17時台は70分以上の路上駐車時間となっている。
- 渋谷駅は1日を通じて路上駐車時間が長めになっている。

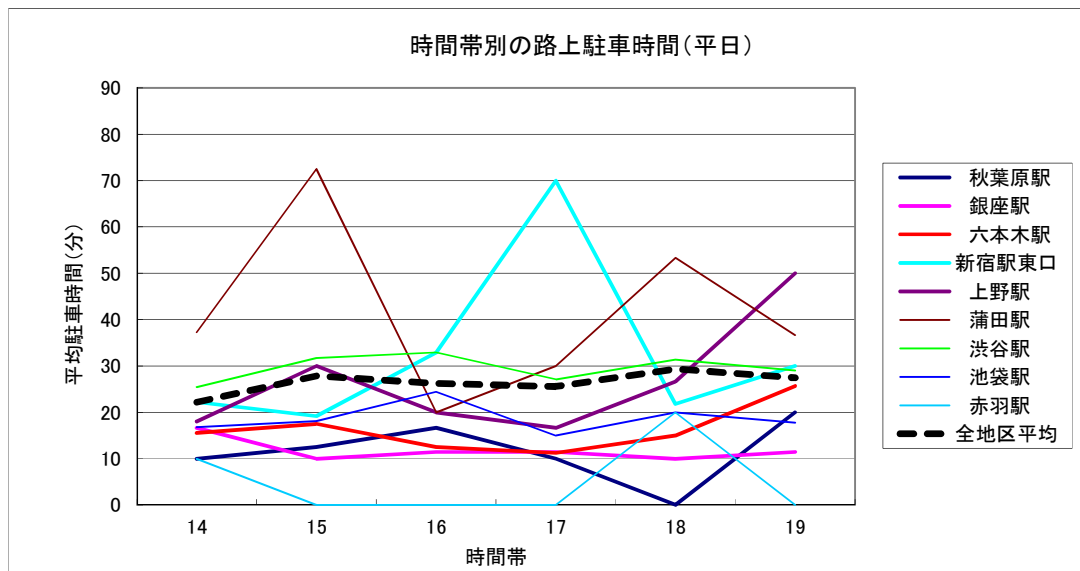


図 2-33 時間帯別の路上駐車時間(平日)

②休日

- 全地区平均は1日を通じて20～35分の間で推移している。
- 銀座駅は時間の経過とともに路上駐車時間が長くなり、19時台には90分弱となっている。
- 平日同様、渋谷駅は1日を通じて路上駐車時間が長めになっている。

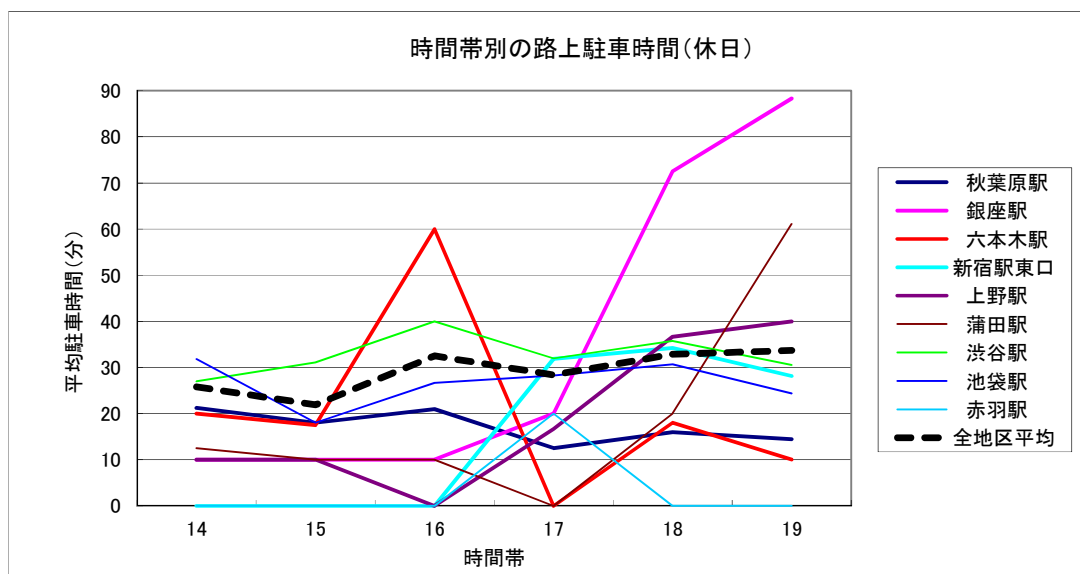


図 2-34 時間帯別の路上駐車時間(休日)

3) 車種別の路上駐車時間

①平日

- 全地区平均では乗用車の路上駐車時間が長く、その他の車種はバスを除き概ね 20 分以内となっている。
- 新宿駅東口・渋谷駅では乗用車の路上駐車時間が 30 分以上で、他の車種より長くなっている。逆に秋葉原駅は乗用車の路上駐車時間が非常に短い。
- 蒲田駅では、軽貨物の路上駐車時間が 60 分以上と非常に長くなっている。

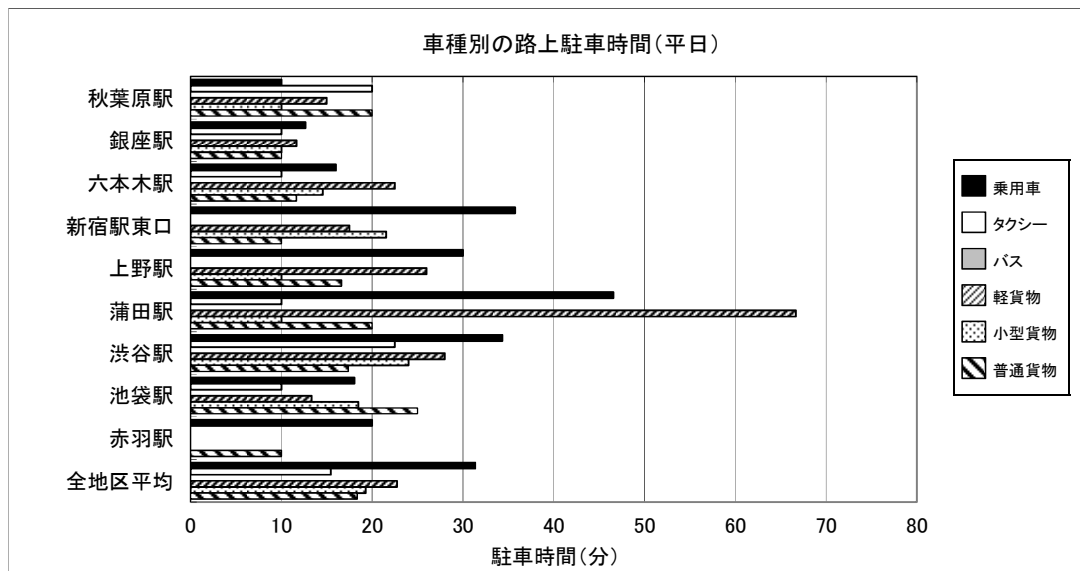


図 2-35 車種別の路上駐車時間(平日)

②休日

- 全地区平均では普通貨物の路上駐車時間が最も長く、次いで乗用車・軽貨物の順となっている。
- 銀座駅での乗用車・小型貨物・普通貨物の路上駐車時間が 40 分以上と非常に長くなっている。

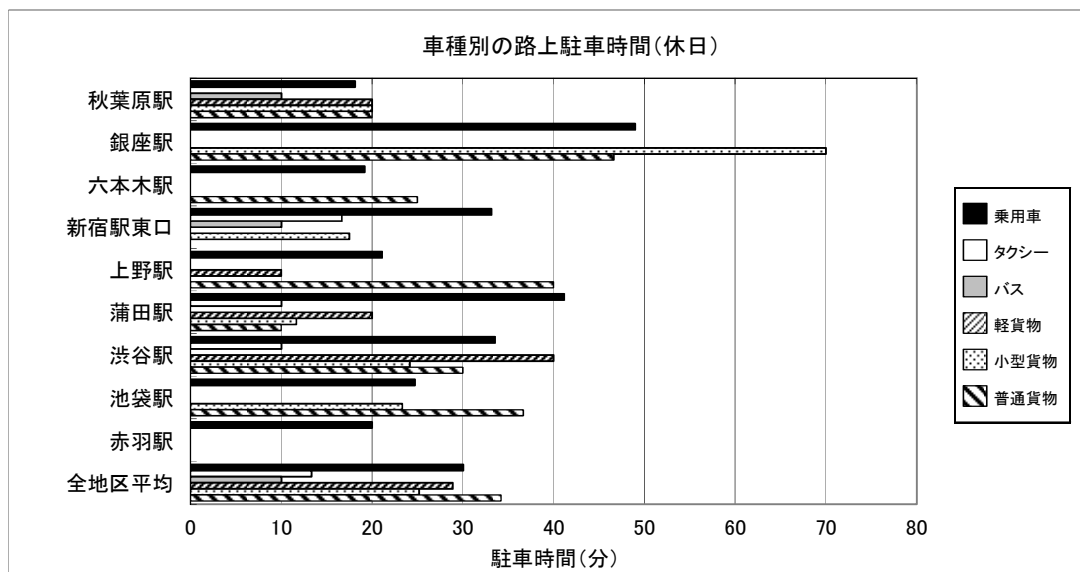


図 2-36 車種別の路上駐車時間(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) 平均路上駐車時間の推移

① 平日

- 9 地区中、新宿駅東口・蒲田駅の 2 地区で平均路上駐車時間が増加している。
- 9 地区中、秋葉原駅・銀座駅・六本木駅・上野駅・渋谷駅・池袋駅の 6 地区で平均路上駐車時間が減少している。
- 平成 17 年度から継続して平均路上駐車時間が増加しているのは 0 地区である。
- 平成 17 年度から継続して平均路上駐車時間が減少しているのは 5 地区である。

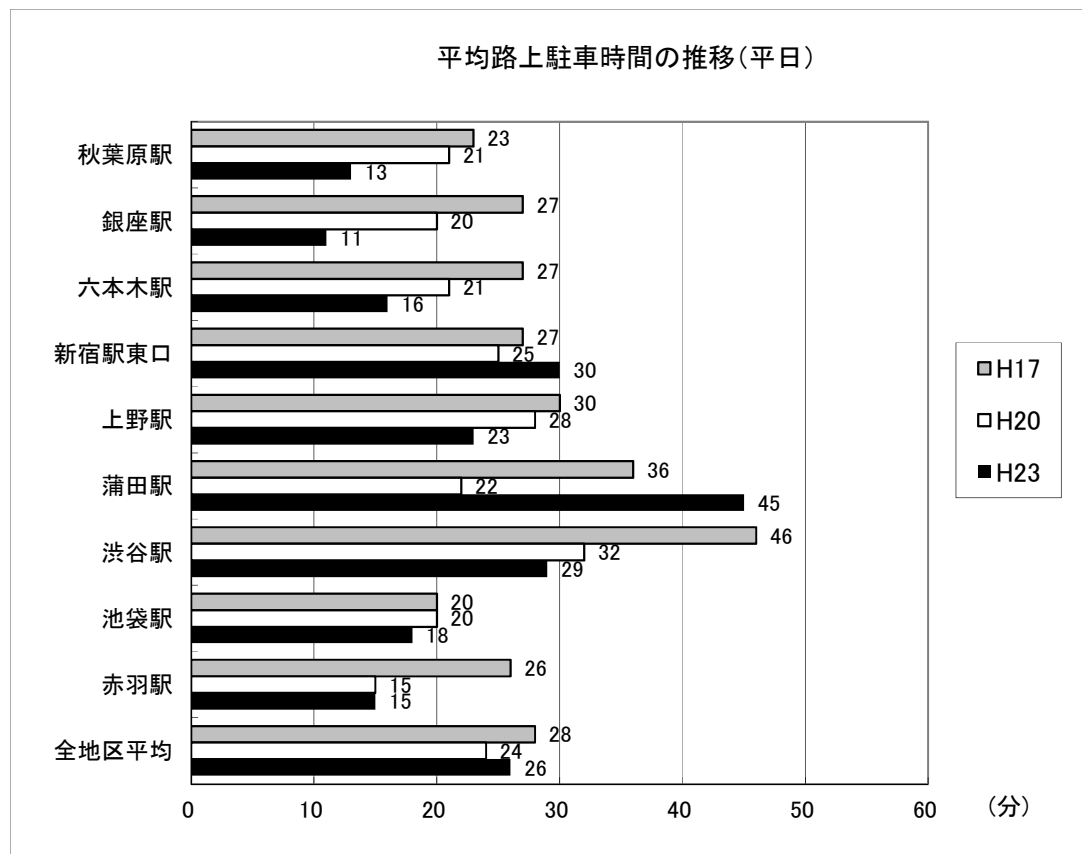


図 2-37 平均路上駐車時間の推移(平日)

②休日

- 9 地区中、銀座駅・六本木駅・新宿駅東口・池袋駅・赤羽駅の 5 地区で平均路上駐車時間が増加している。
- 9 地区中、秋葉原駅・上野駅・蒲田駅・渋谷駅で平均路上駐車時間が減少している。
- 平成 17 年度から継続して平均路上駐車時間が増加しているのは 0 地区である。
- 平成 17 年度から継続して平均路上駐車時間が減少しているのは 4 地区である。

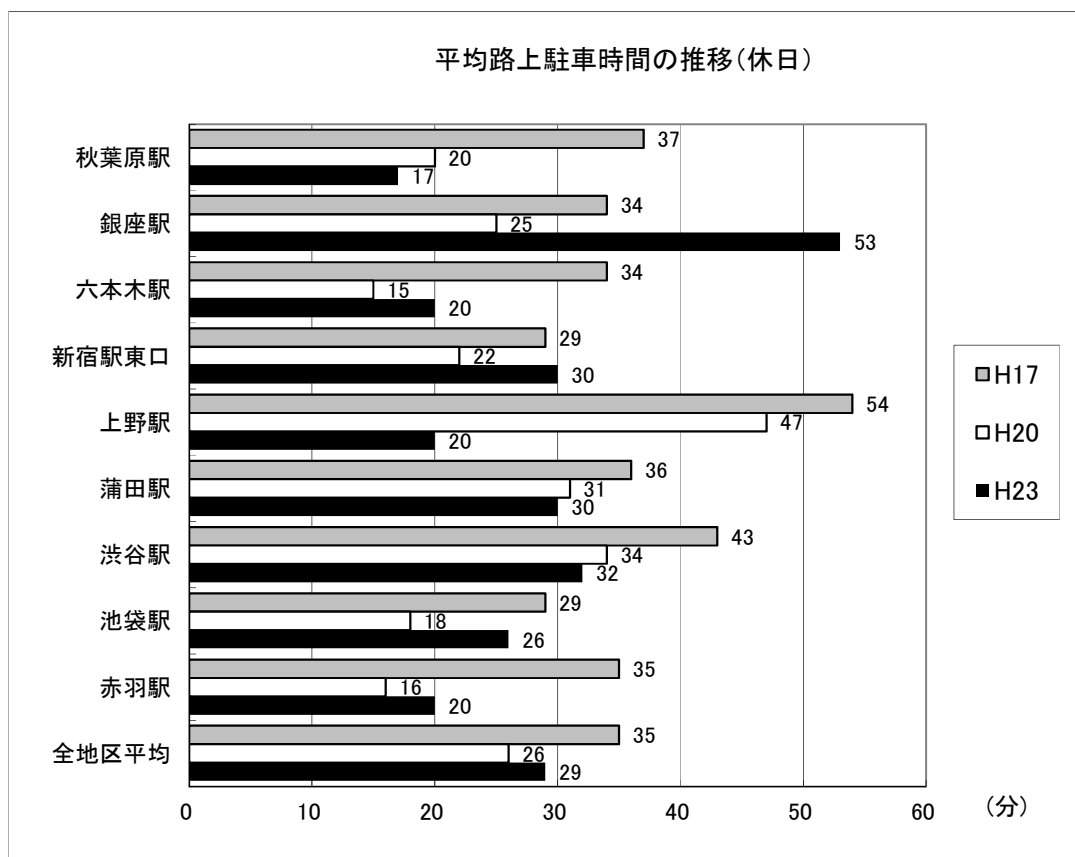


図 2-38 平均路上駐車時間の推移(休日)

2. 2. (6) 駐車需給バランスの実態(四輪)

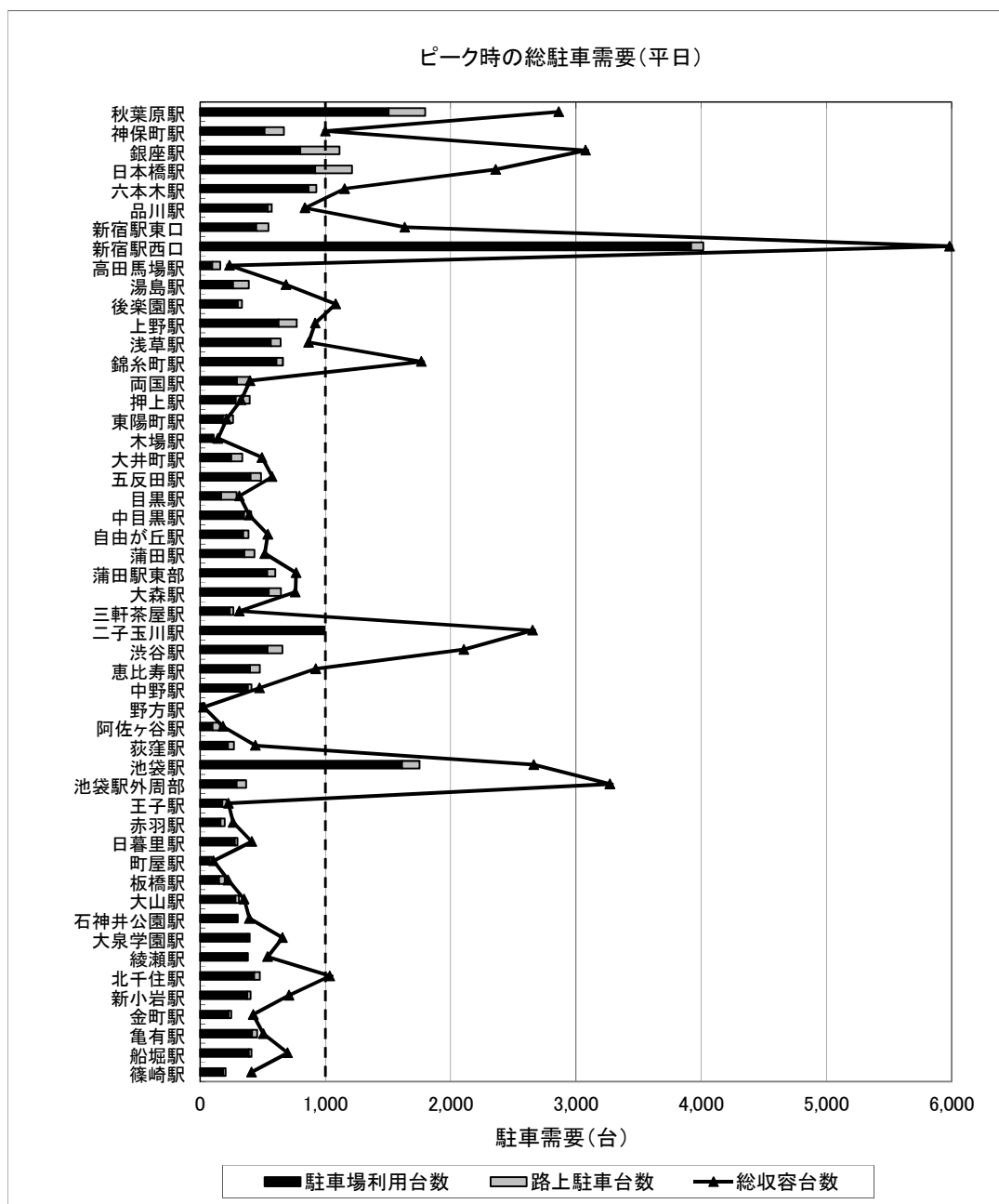
(1) 地区別の実態

1) ピーク時の総駐車需要

各地区の調査結果のうち、駐車場利用台数(図 2-12、2-13)、路上駐車台数(図 2-22、2-23、客待ちタクシーを除く)の合計より求めた総駐車需要を図 2-39、2-40 に示す。

①平日

- 51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・池袋駅の 5 地区で、ピーク時の総駐車需要が 1,000 台以上となっている。
- 51 地区中、押上駅・東陽町駅・中目黒駅・野方駅の 4 地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 全ての地区で、駐車需要の大半が駐車場を利用している。



※路上駐車台数は合法・違法の路上駐車台数、入庫待ち車両の合算

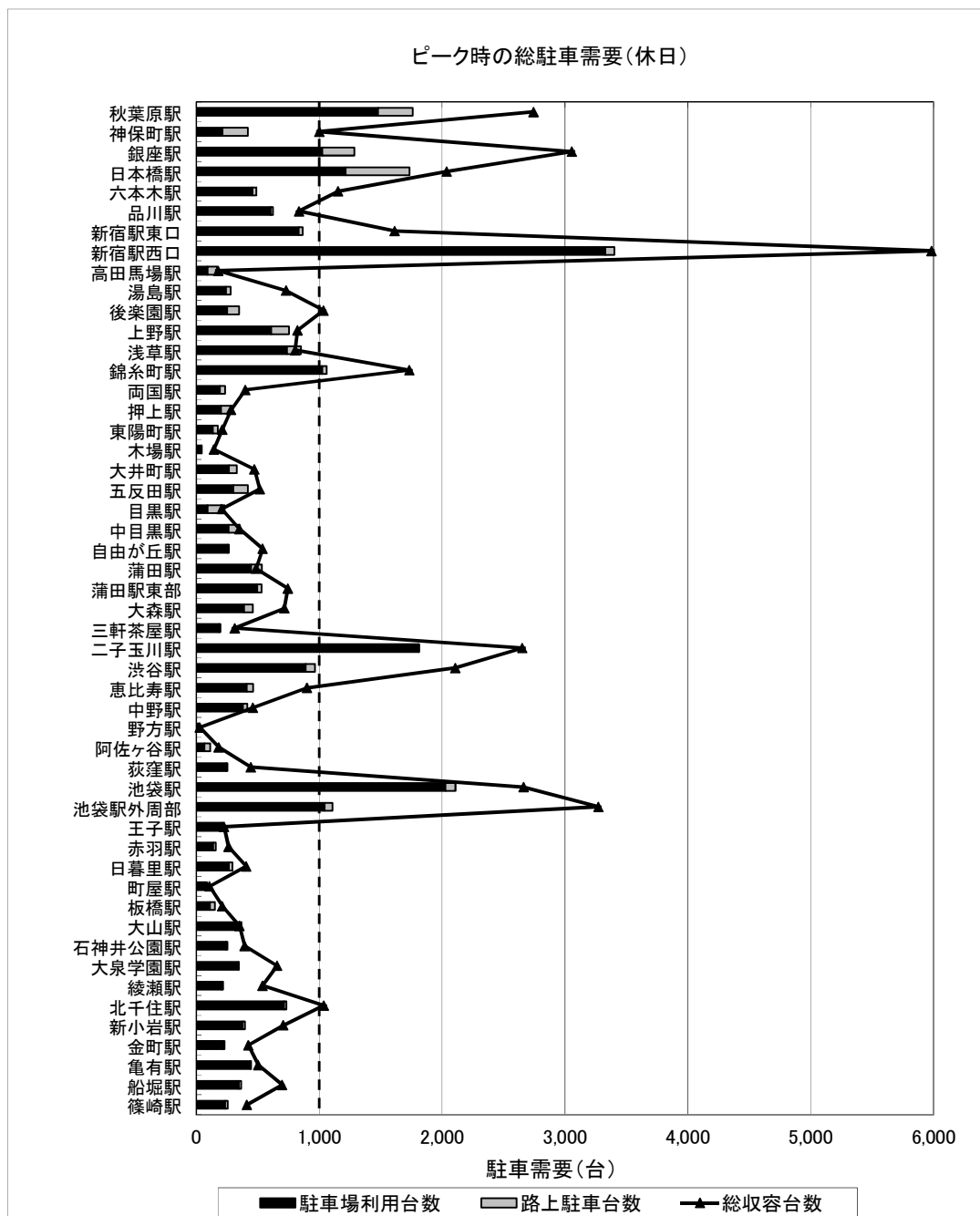
図 2-39 ピーク時の総駐車需要(平日)

②休日

○51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の 8 地区で、ピーク時の総駐車需要が 1,000 台以上となっている。

○51 地区中、浅草駅・押上駅・目黒駅・中目黒駅・蒲田駅・大山駅の 6 地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。

○全ての地区で、駐車需要の大半が駐車場を利用している。



※路上駐車台数は合法・違法の路上駐車台数、入庫待ち車両の合算

図 2-40 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の総駐車需要の推移

①平日

- 46 地区中、25 地区でピーク時の総駐車需要が増加しており、そのうち六本木駅・池袋駅・大山駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上増加している。
- 46 地区中、21 地区でピーク時の総路上駐車台数が減少しており、そのうち秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・品川駅・湯島駅・錦糸町駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上減少している
- 平成 17 年度から継続して総駐車需要が増加しているのは 5 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して総駐車需要が減少しているのは 11 地区となっている。

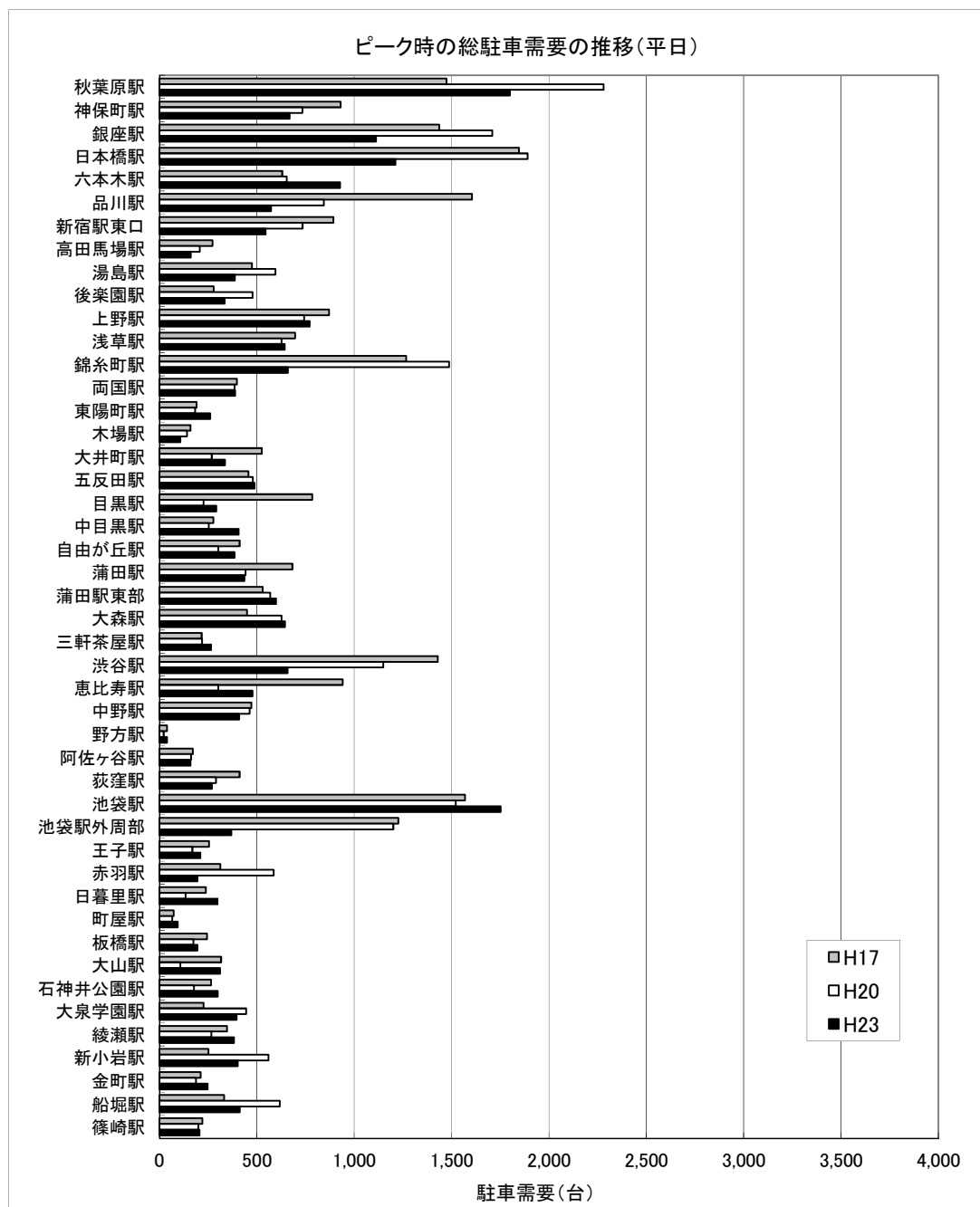


図 2-41 ピーク時の総駐車需要の推移(平日)

②休日

- 46 地区中、21 地区でピーク時の総駐車需要が増加しており、そのうち恵比寿駅・池袋駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上増加している。
- 46 地区中、24 地区でピーク時の総路上駐車台数が減少しており、そのうち神保町駅・銀座駅・後楽園駅・浅草駅・錦糸町駅・渋谷駅・池袋駅外周部・赤羽駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上減少している
- 平成 17 年度から継続して総駐車需要が増加しているのは 3 地区となっている。
- 平成 17 年度から継続して総駐車需要が減少しているのは 16 地区となっている。

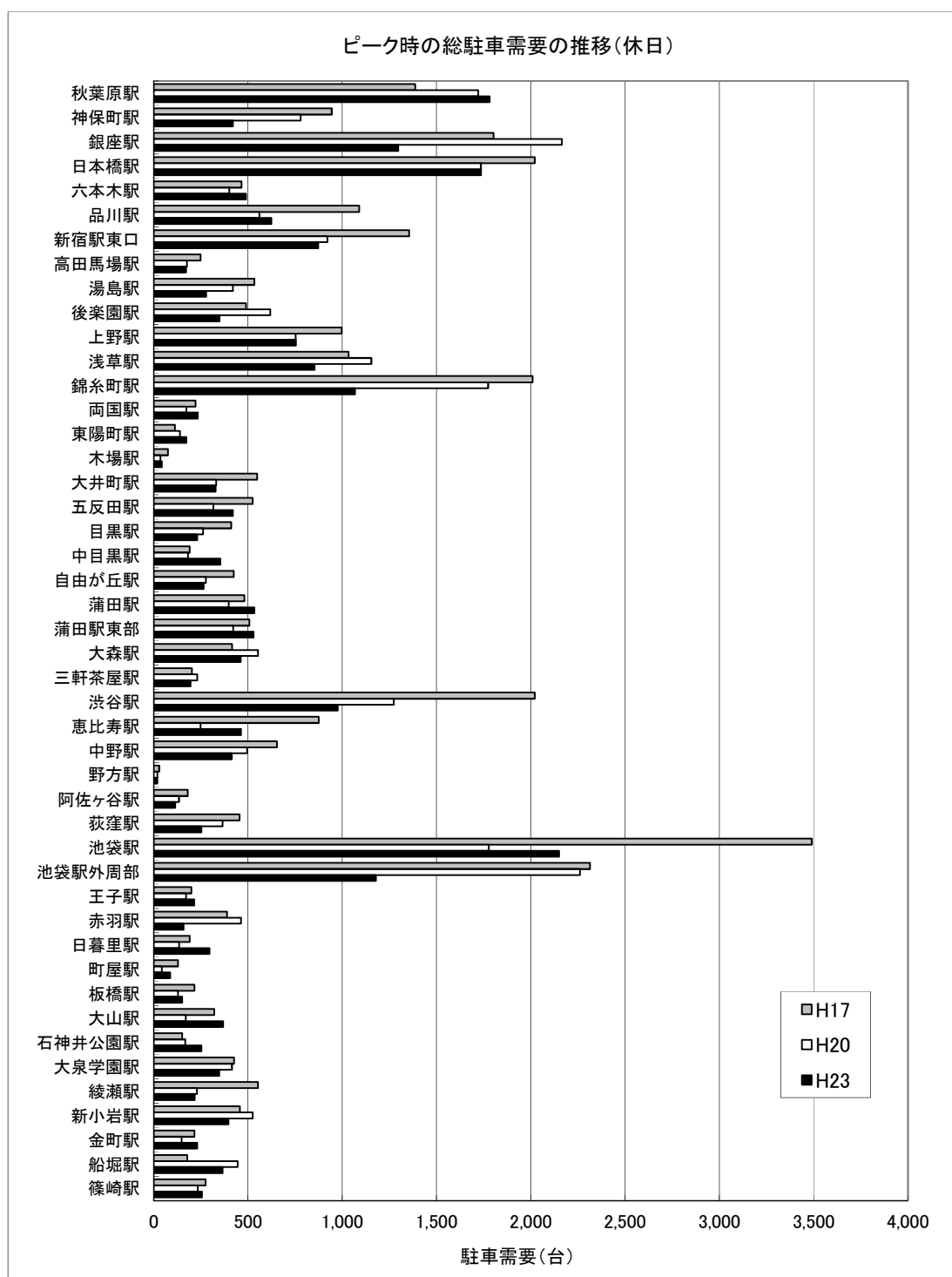
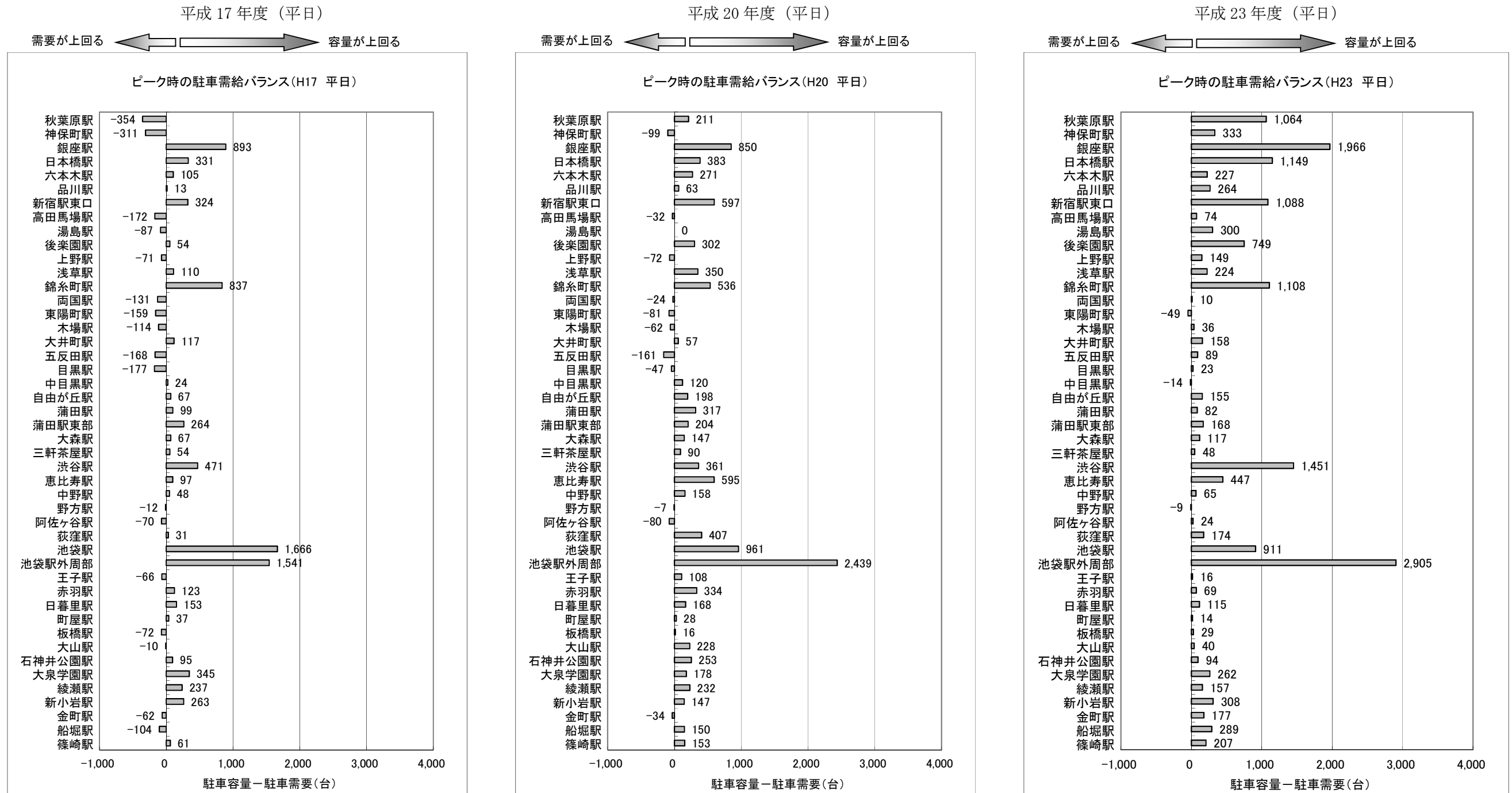


図 2-42 ピーク時の総駐車需要の推移(休日)

2) 駐車需給バランスの推移

①平日

○駐車需要が容量を上回る地区は、平成 17 年度が 16 地区、平成 20 年度が 10 地区、平成 23 年度が 2 地区と年々減少している。
○また平成 20 年度に容量不足だったが今回解消されたのは、神保町駅・高田馬場駅・上野駅・両国駅・木場駅・五反田駅・目黒駅・阿佐ヶ谷駅・金町駅の 9 地区である。
○逆に平成 20 年度に容量を上回っていたが、今回不足したのは中目黒駅である。



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：16 地区

*容量－需要が±10 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

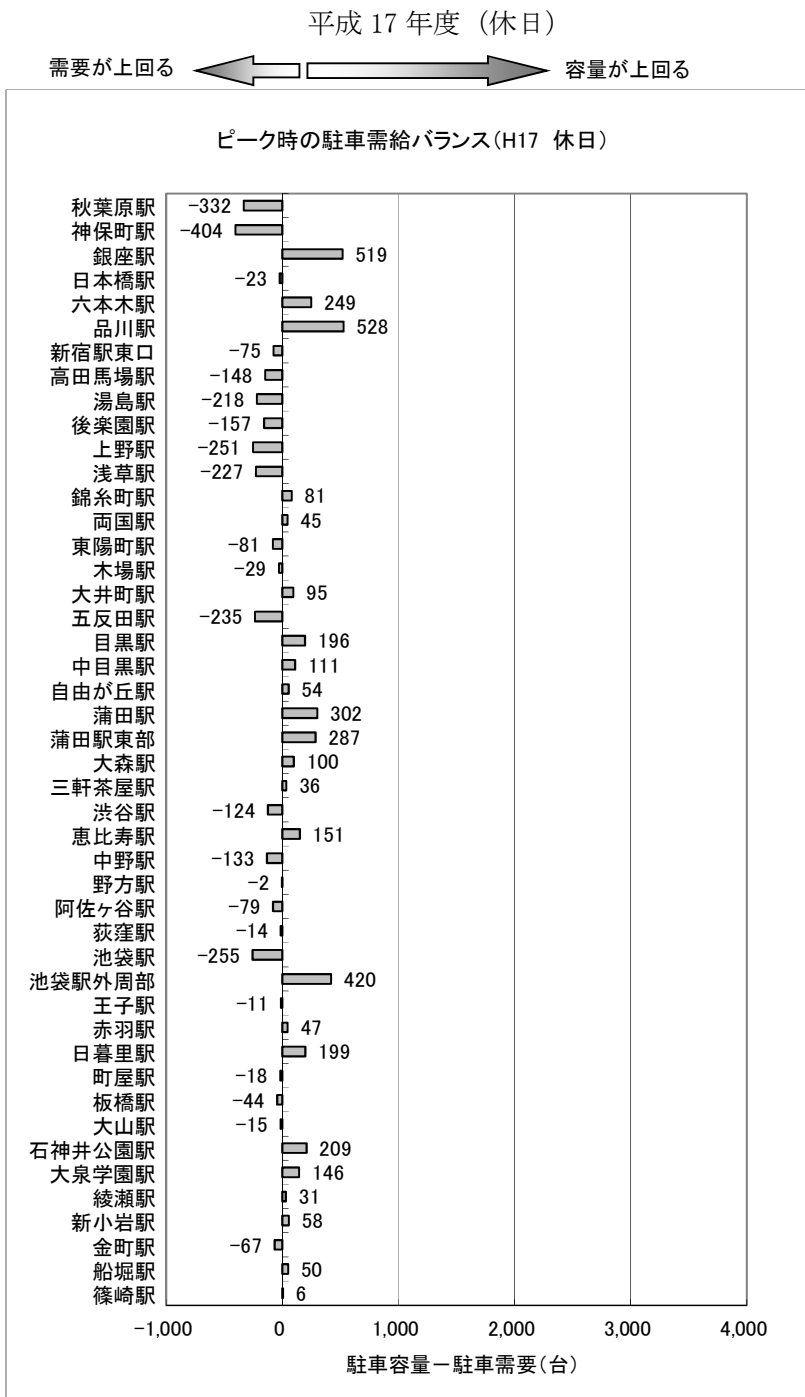
※駐車需要が駐車容量を上回る地区：10 地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2 地区

図 2-43 ピーク時の駐車需給バランスの推移（平日）

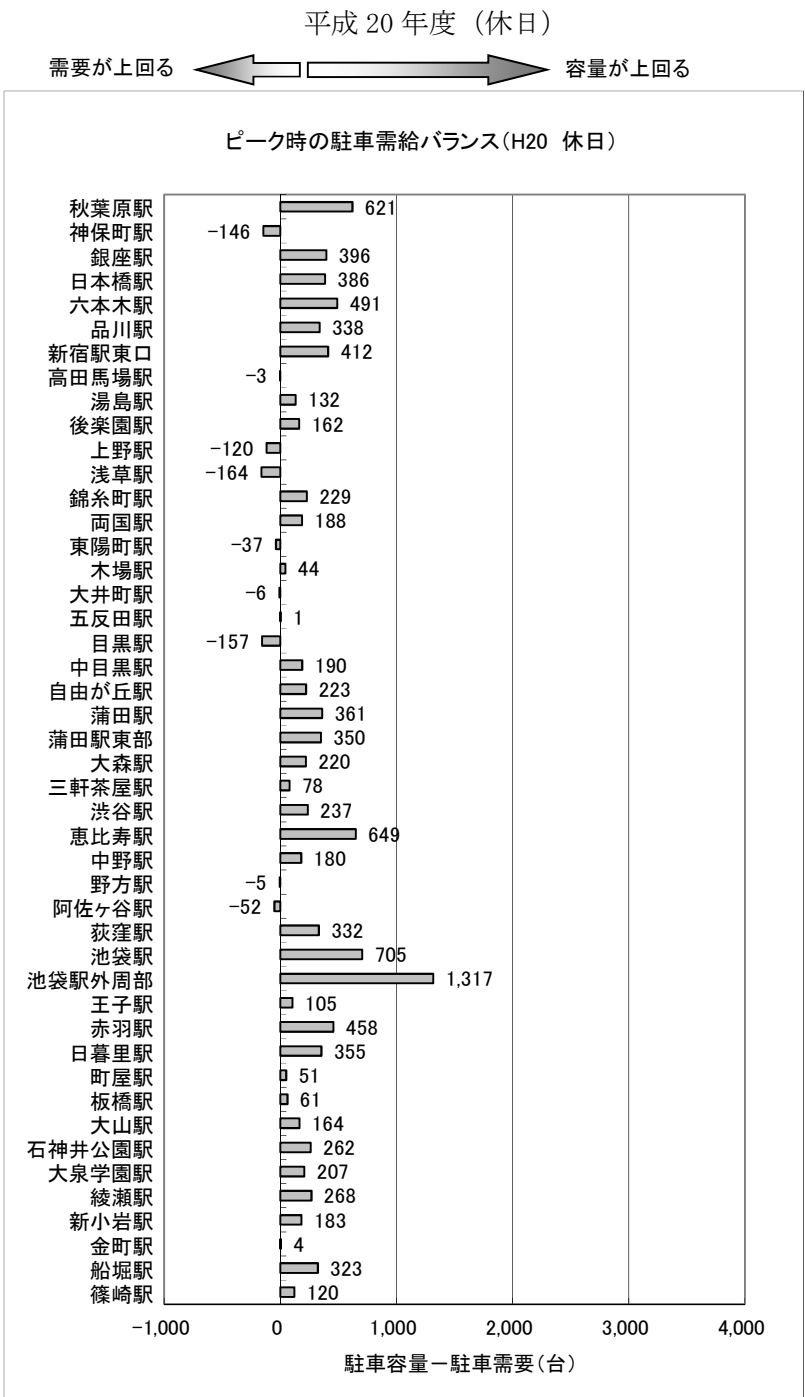
②休日

○駐車需要が容量を上回る地区は、平成 17 年度が 22 地区、平成 20 年度が 6 地区、平成 23 年度が 4 地区と年々減少している。
○また平成 20 年度に容量不足だったが今回解消されたのは、神保町駅・上野駅・東陽町駅・阿佐ヶ谷駅である
○逆に平成 20 年度に容量を上回っていたが、今回不足したのは蒲田駅・大山駅である

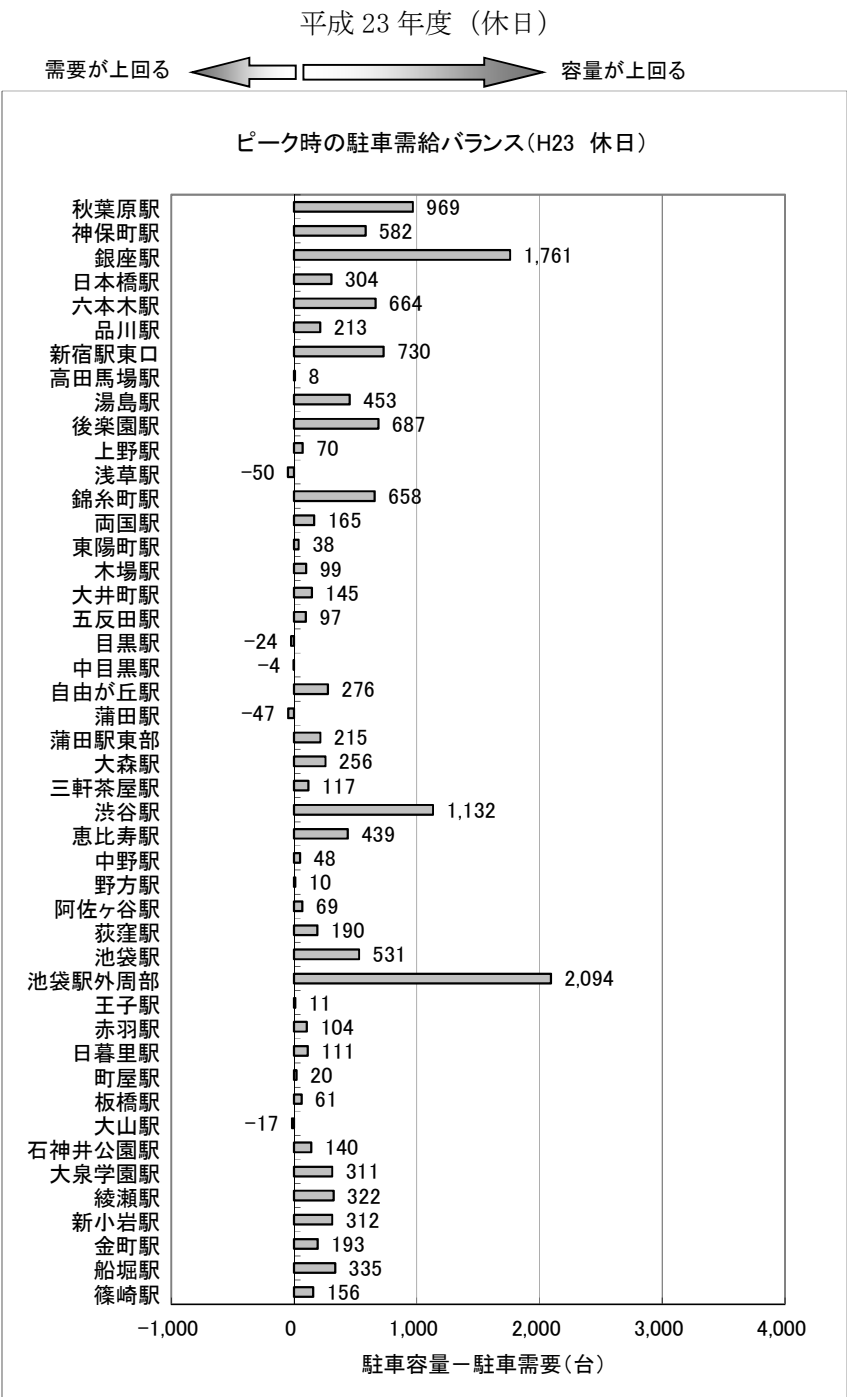


※駐車需要が駐車容量を上回る地区：22 地区

*容量－需要が±10 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：6 地区



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：4 地区

図 2-44 ピーク時の駐車需給バランスの推移（休日）

2. 3 実態調査結果（二輪）

2. 3.（1） 路外駐車場施設の実態（二輪）

（1） 地区別の実態

① 駐車場数

○29 地区中、渋谷駅で駐車場が 10 場以上となっている。
○中野駅は駐車場が 0 場である。

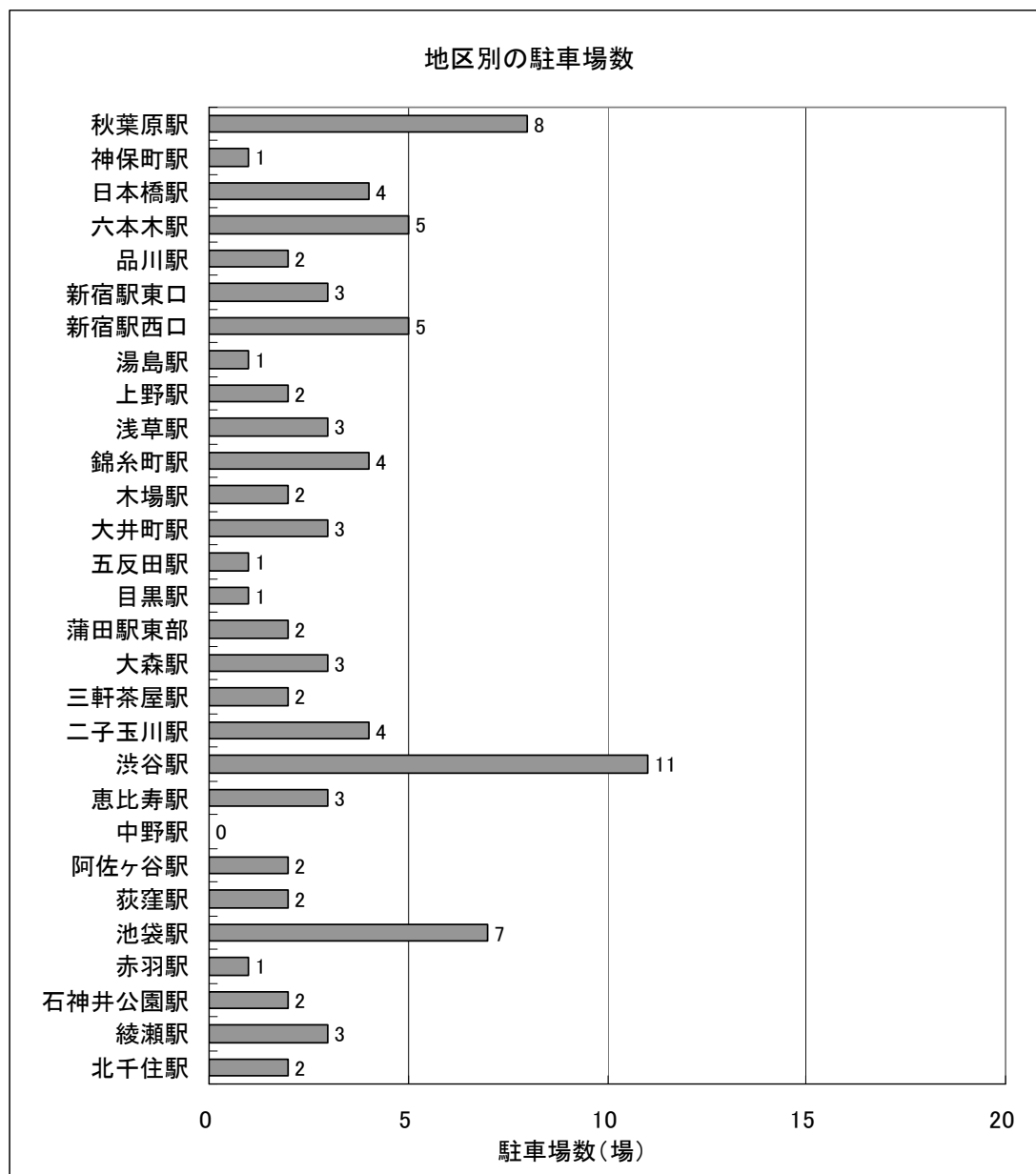


図 2－4 5 地区別の駐車場数

②構造・形態別の駐車場割合

- 平面構造が約 78%と大半を占め、次いで地下構造の約 15%となっている。
○立体構造は約 8%となっている。

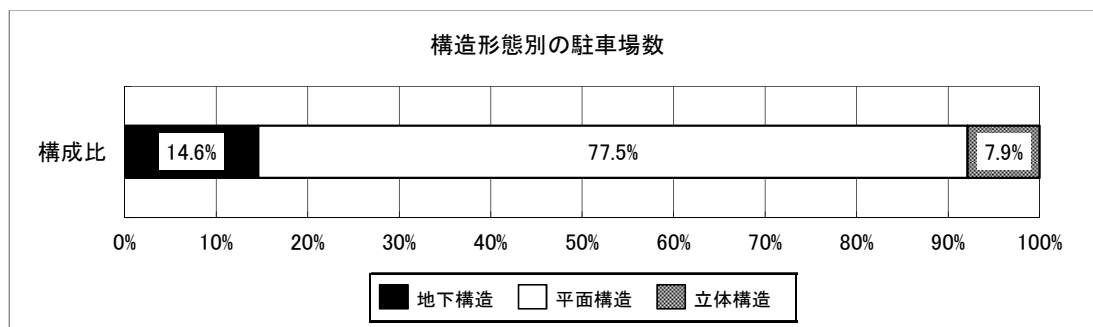


図 2-46 構造形態別の駐車場割合

- チェーンロック式が約 54%と最も多い。
○またロックなし(有人管理など)も約 30%と多くなっている。

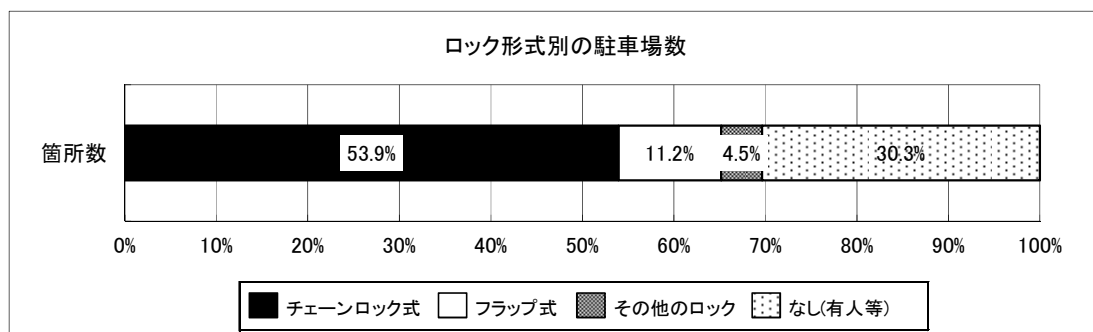


図 2-47 ロック形式別の駐車場割合

③収容台数規模別の駐車場割合

- 10 台以下が約 29%、30 台以下が約 44%で、あわせて約 73%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約 3%となっている。

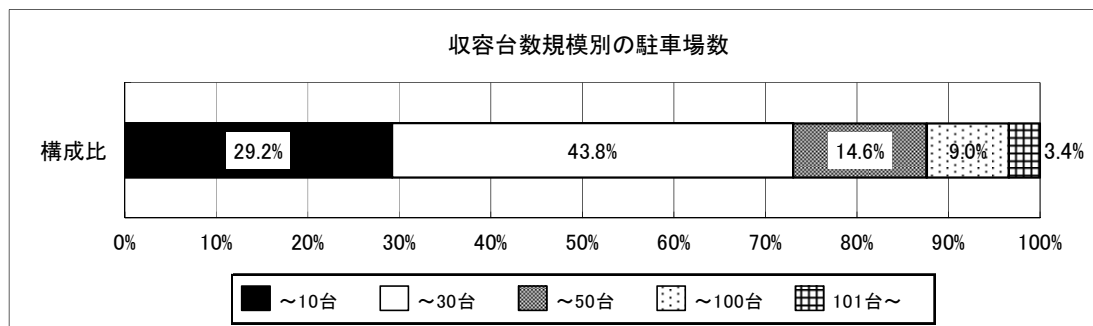


図 2-48 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数（平日・休日）

○29 地区中、秋葉原駅・渋谷駅の 2 地区は収容台数が 200 台以上である。
○29 地区中、神保町駅・五反田駅・三軒茶屋駅・中野駅・赤羽駅は収容台数が 10 台未満である。

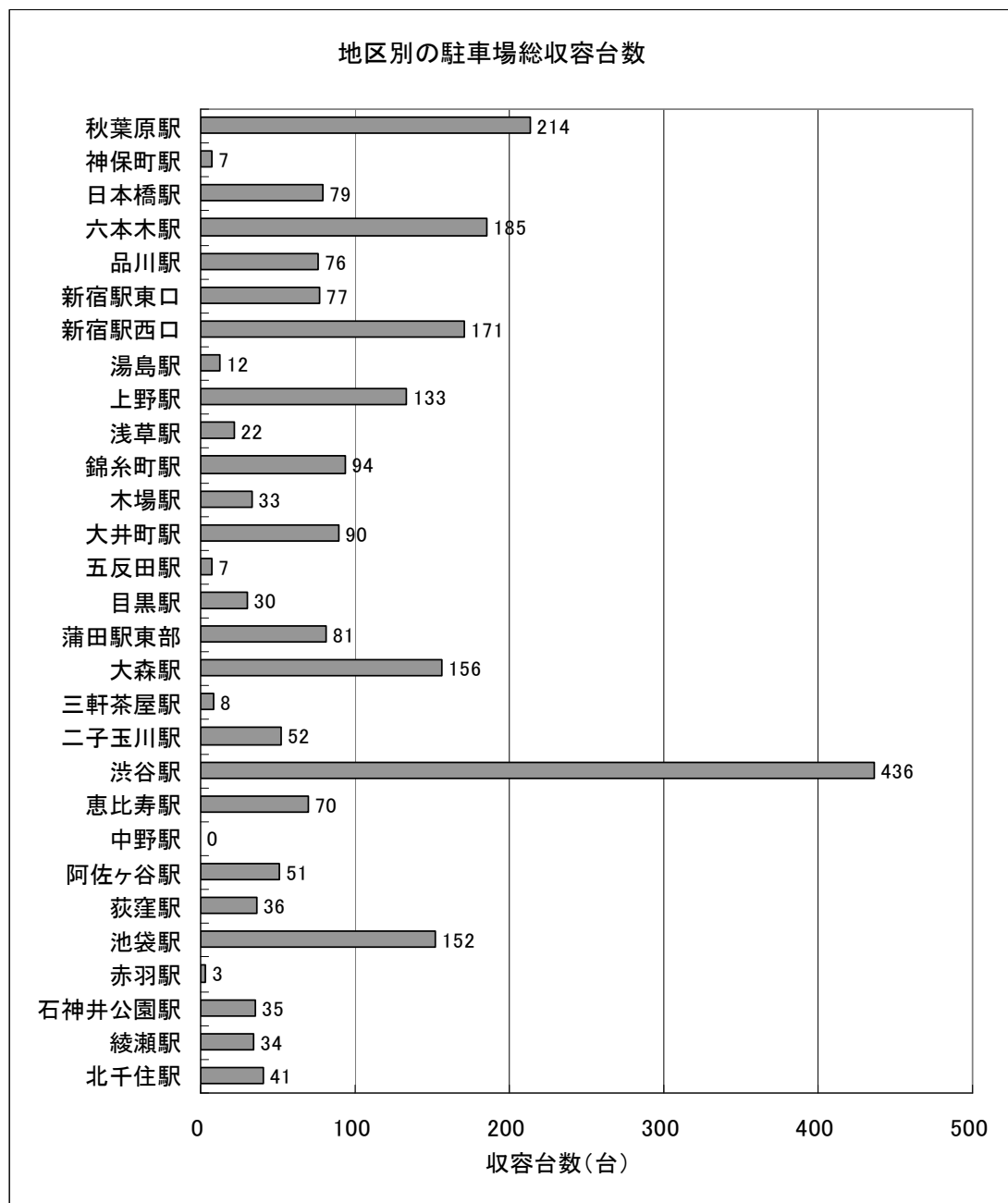


図 2-49 地区別の駐車場総収容台数

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

○29 地区中、12 地区で駐車場数が増加しており、最も増加したのは錦糸町駅の 3 場である。
○29 地区中、3 地区で駐車場数が減少しており、最も減少したのは中野駅の 3 場である。

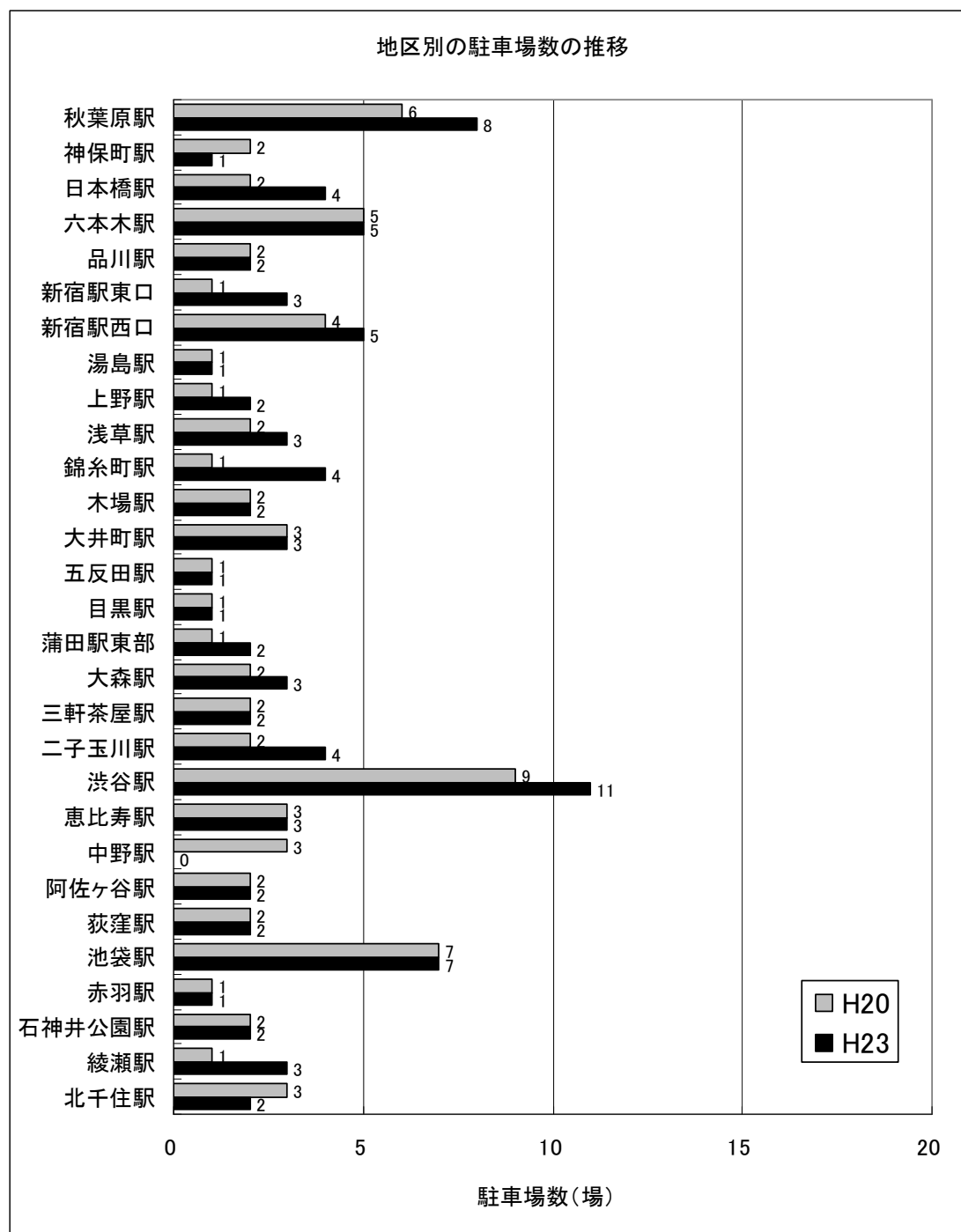


図 2-50 地区別の駐車場数の推移

2) 地区別の駐車場総収容台数の推移（平日・休日）

- 29 地区中、総収容台数が増加したのは 12 地区で、最も増加したのは大森駅の 87 台である。
- 29 地区中、総収容台数が減少したのは 11 地区で、最も減少したのは渋谷の 88 台である。
- 休日は、平成 20 年度・23 年度とも平日と同様に推移している。

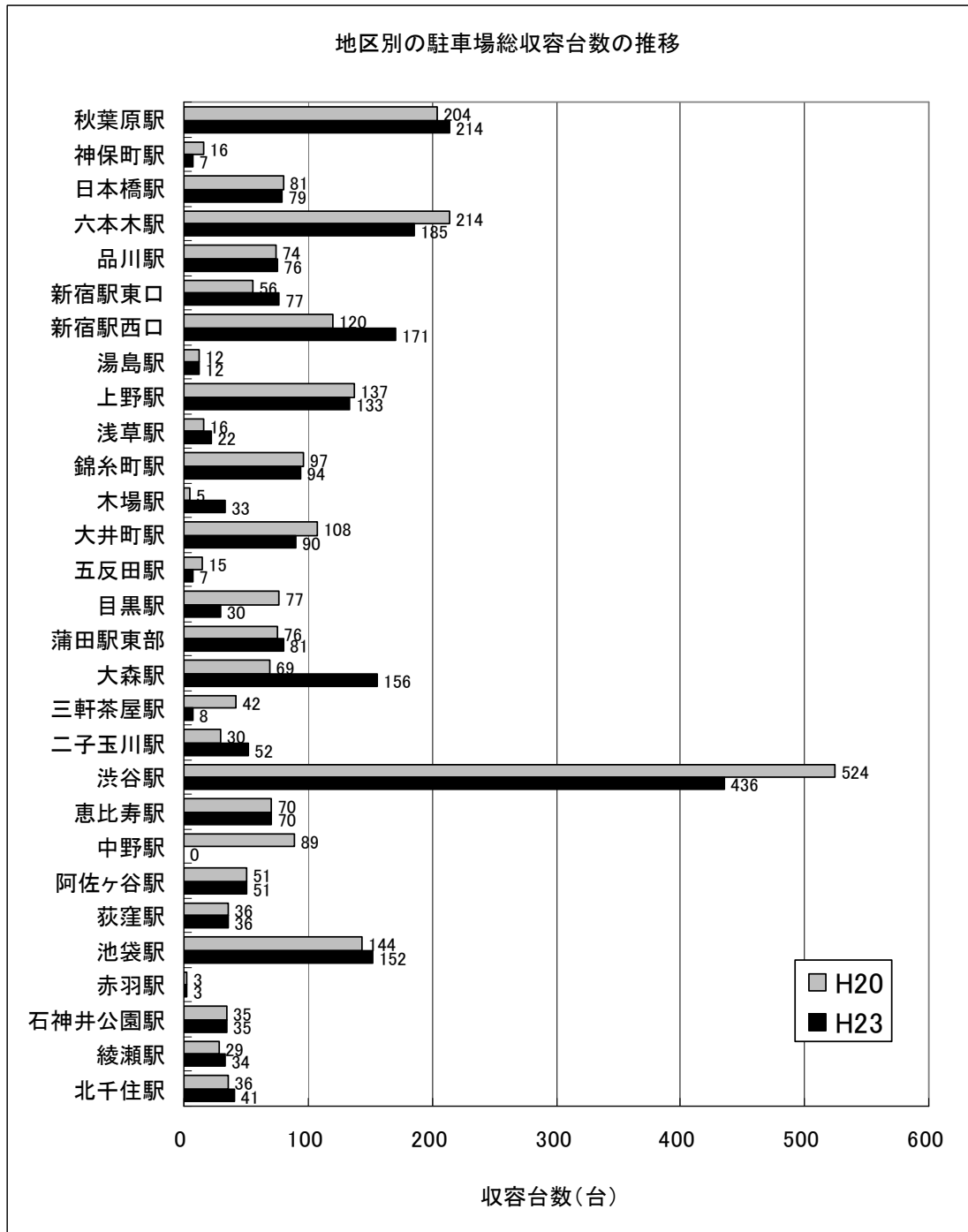


図 2-5-1 地区別の駐車場数駐車場の推移

2. 3. (2) 路外駐車場の利用実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の駐車場利用率

①平日

- 全体的に利用率が高い地区が多く、29 地区中 22 地区でピーク時利用率が 50%以上となっている。
- 29 地区中、新宿駅東口・上野駅の 2 地区はピーク時にもかかわらず 20%未満の利用率となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用率は 0%である。

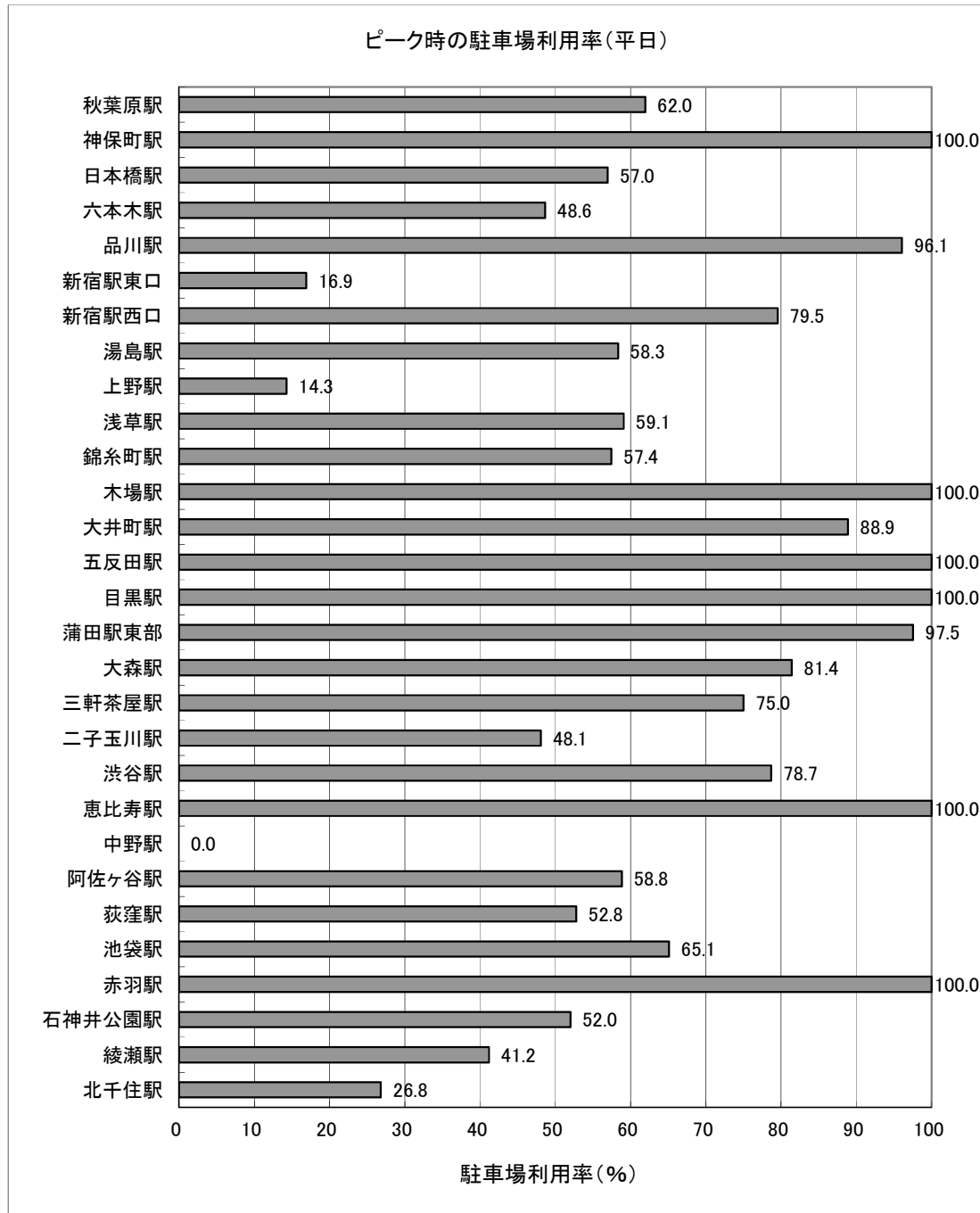


図 2-52 ピーク時の駐車場利用率（平日）

②休日

- 全体的に利用率が高い地区が多く、29 地区中 21 地区でピーク時利用率が 50%以上となっている。
- 29 地区中、六本木駅・新宿駅東口・湯島駅の 3 地区はピーク時にもかかわらず 20%未満の利用率となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用率は 0%である。

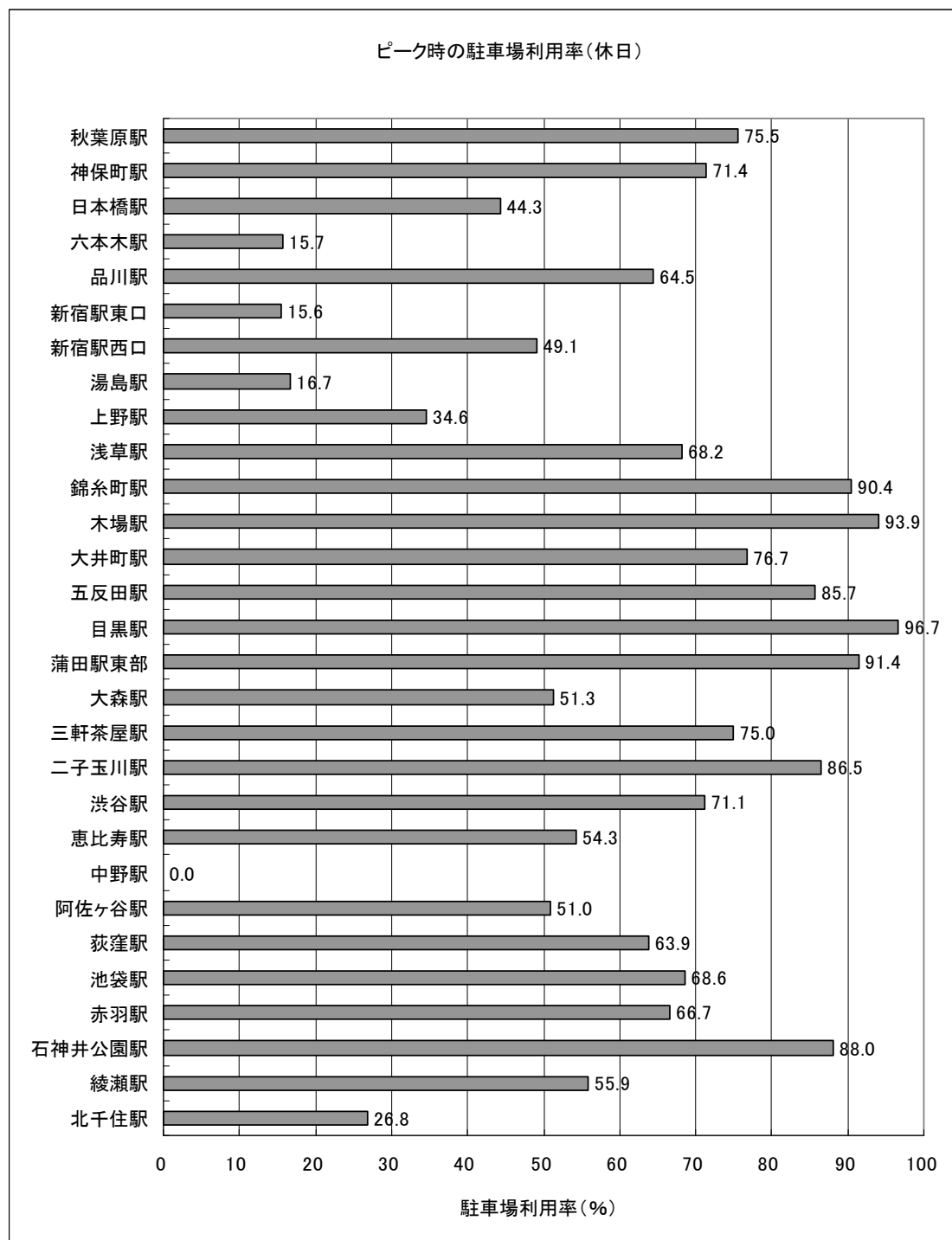


図 2-53 ピーク時の駐車場利用率(休日)

2) ピーク時の駐車場利用台数

①平日

- 29 地区中、秋葉原駅・新宿駅西口・大森駅・渋谷駅の 4 地区でピーク時の利用台数が 100 台以上となっている。
- 29 地区中、神保町駅・湯島駅・五反田駅・三軒茶屋駅・赤羽駅の 5 地区でピーク時の利用台数が 10 台未満となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用台数は 0 台である。

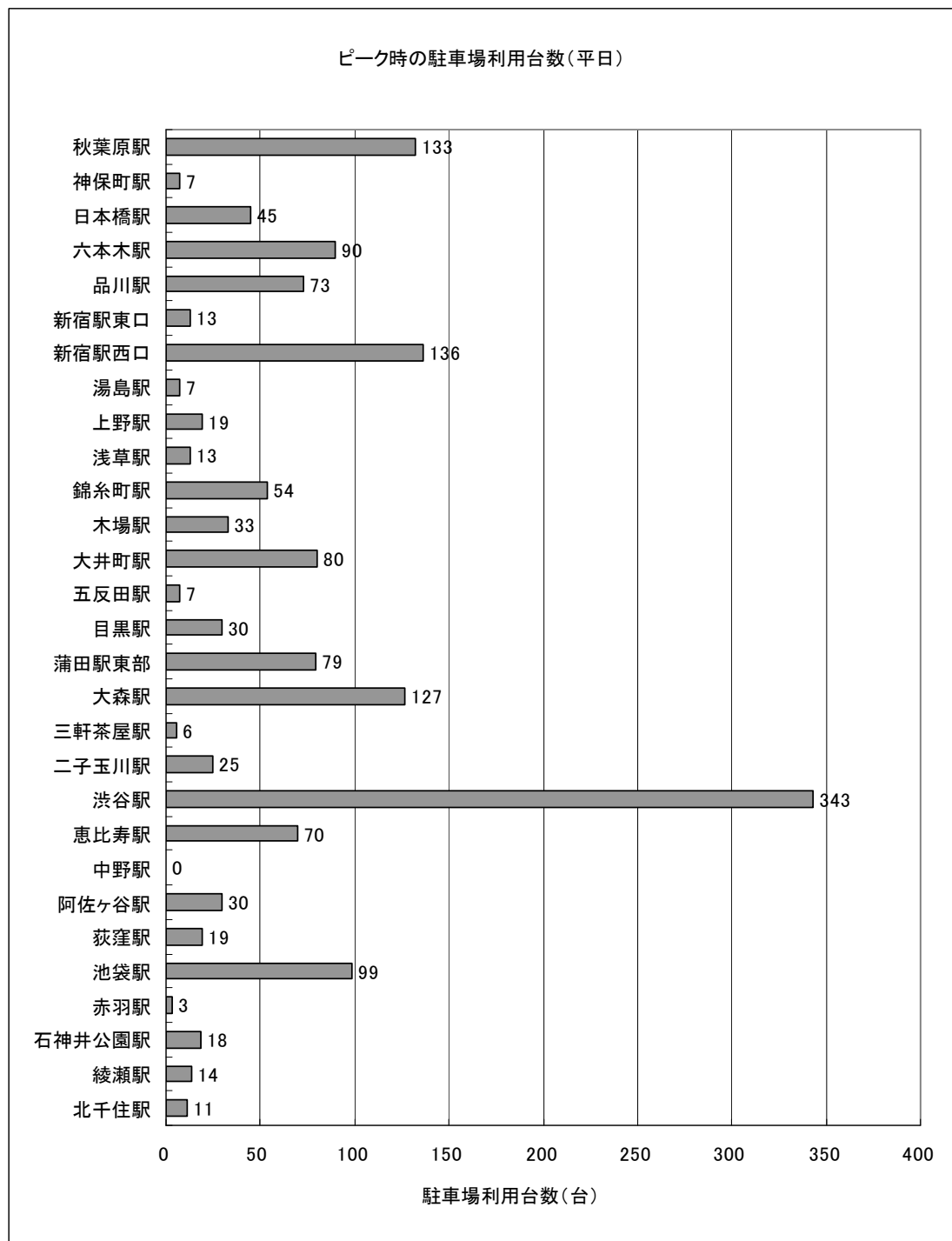


図 2-54 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

②休日

- 29 地区中、秋葉原駅・渋谷駅・池袋駅の 3 地区でピーク時の利用台数が 100 台以上となっている。
- 29 地区中、神保町駅・湯島駅・五反田駅・三軒茶屋駅・赤羽駅の 5 地区でピーク時の利用台数が 10 台未満となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用台数は 0 台である。

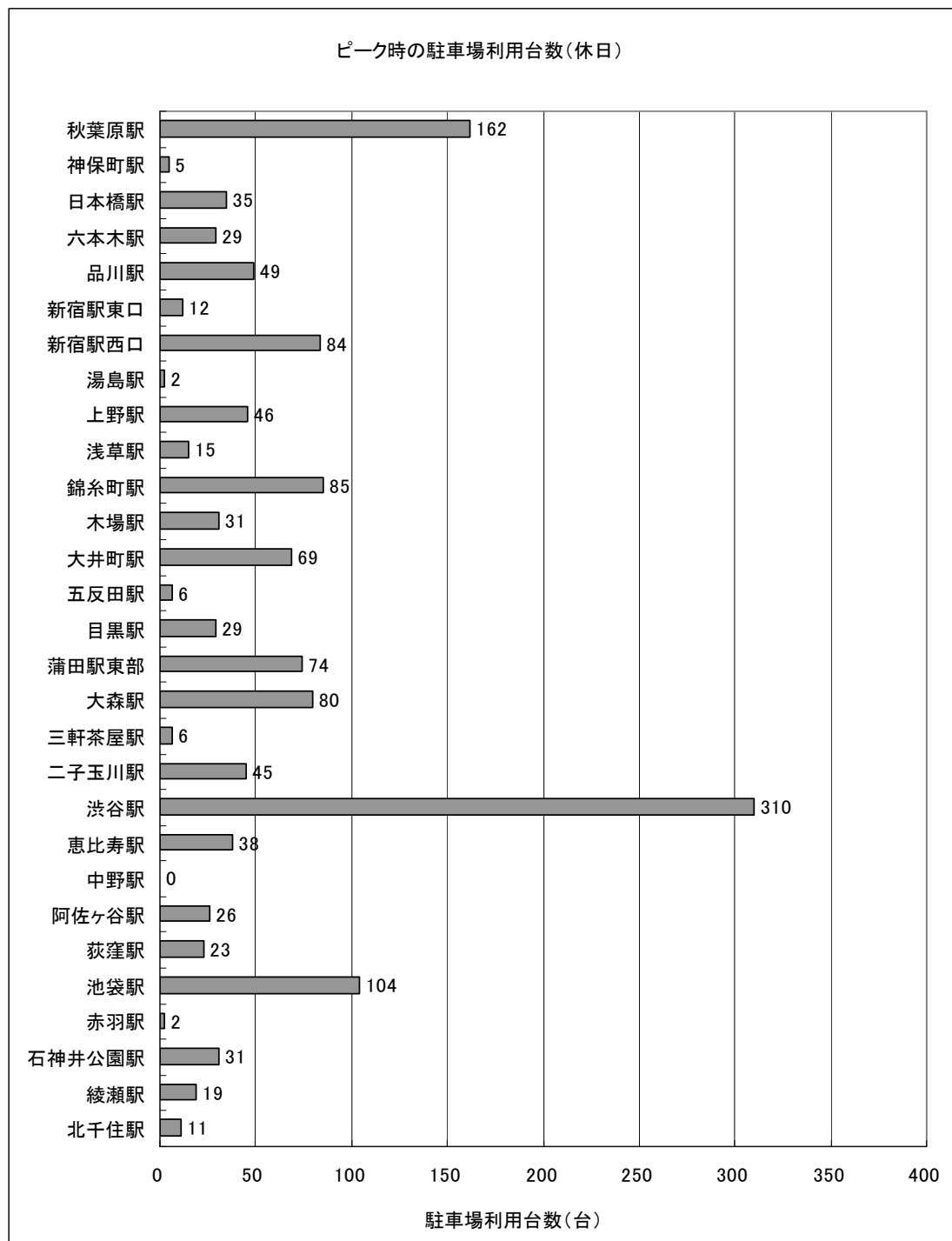


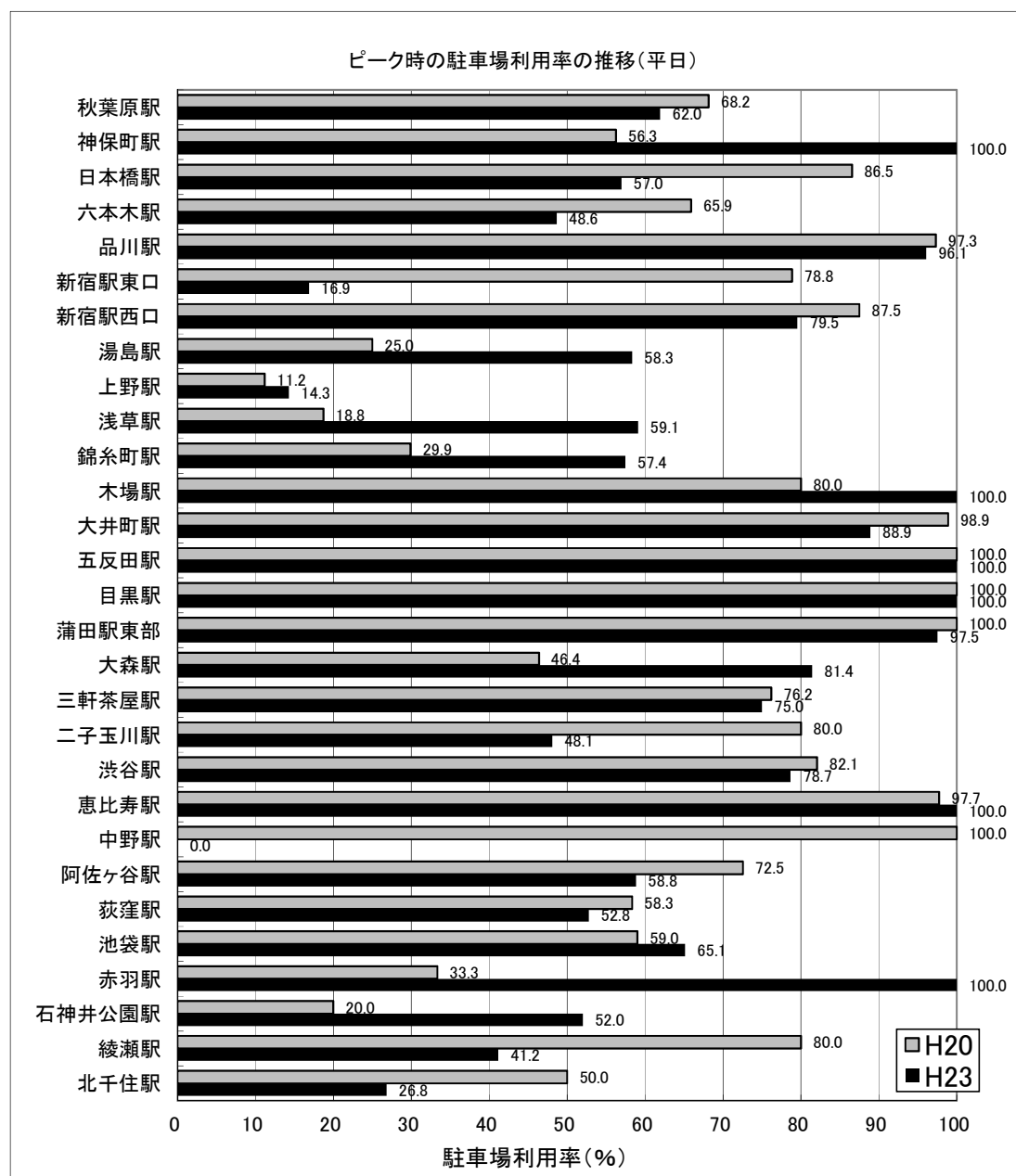
図 2-55 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車場利用率の推移

①平日

- 29 地区中、ピーク時の駐車場利用率が増加したのは 11 地区であり、そのうち神保町駅・湯島駅・浅草駅・大森駅・赤羽駅・石神井公園駅は、平成 20 年度に比べて 30%以上ピーク時の駐車場利用率が上昇している。
- 29 地区中、ピーク時の駐車場利用率が減少したのは 15 地区であり、そのうち新宿駅東口・二子玉川駅・綾瀬駅では平成 20 年度に比べてピーク時利用率が 30%以上低下している。
- 五反田駅・目黒駅は、平成 20 年度・平成 23 年度ともピーク時の駐車場利用率が 100%となっている。
- 中野駅は駐車場が無いため、平成 23 年度の利用率は 0%である。



②休日

- 29 地区中、ピーク時の駐車場利用率が増加したのは 11 地区であり、そのうち石神井公園駅は、平成 20 年度に比べて 30%以上ピーク時の駐車場利用率が上昇している。
- 29 地区中、ピーク時の駐車場利用率が減少したのは 15 地区であり、そのうち新宿駅東口・湯島駅・赤羽駅では平成 20 年度に比べてピーク時利用率が 30%以上低下している。
- 中野駅は駐車場が無いため、平成 23 年度の利用率は 0%である。

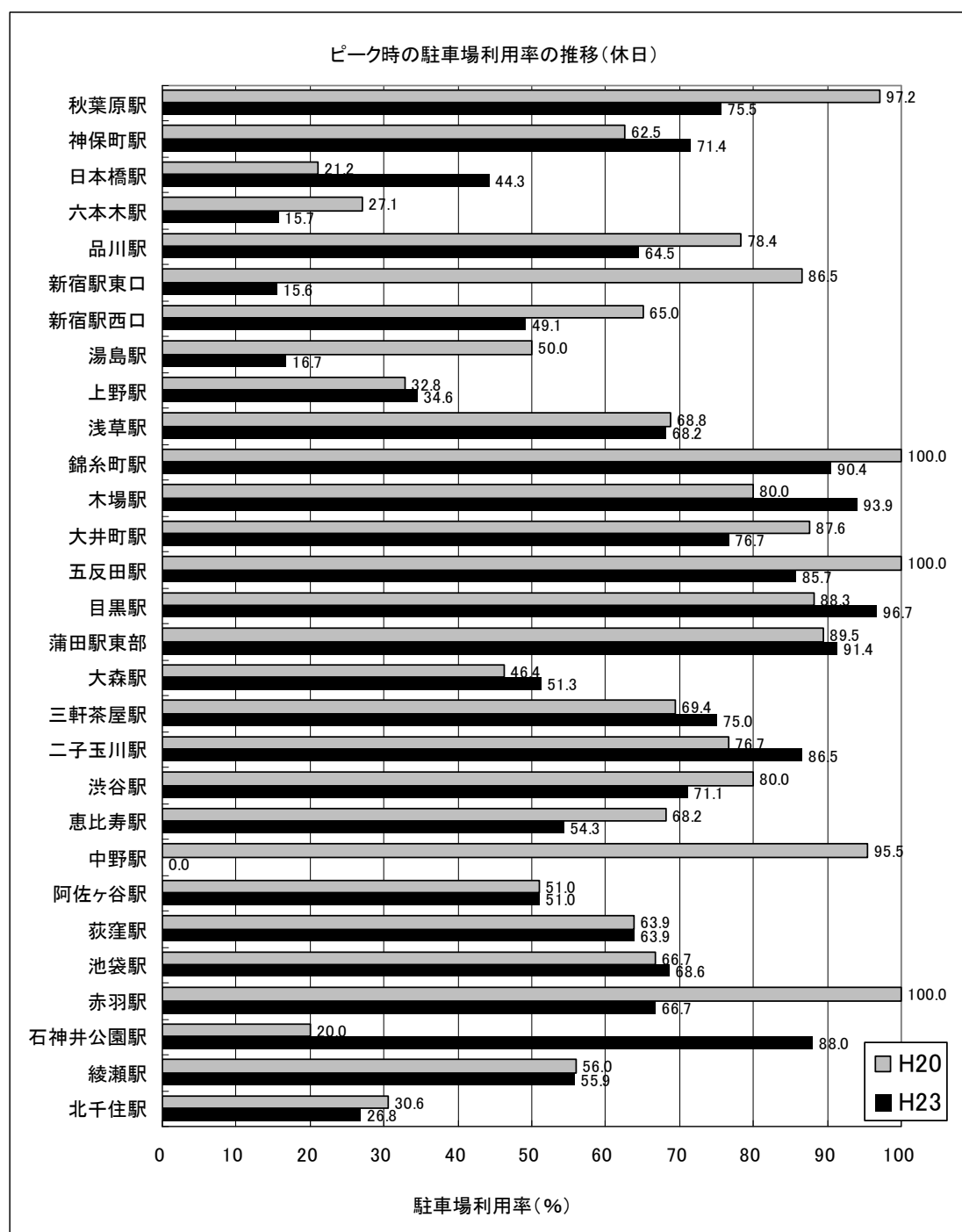


図 2-57 ピーク時の駐車場利用率の推移(休日)

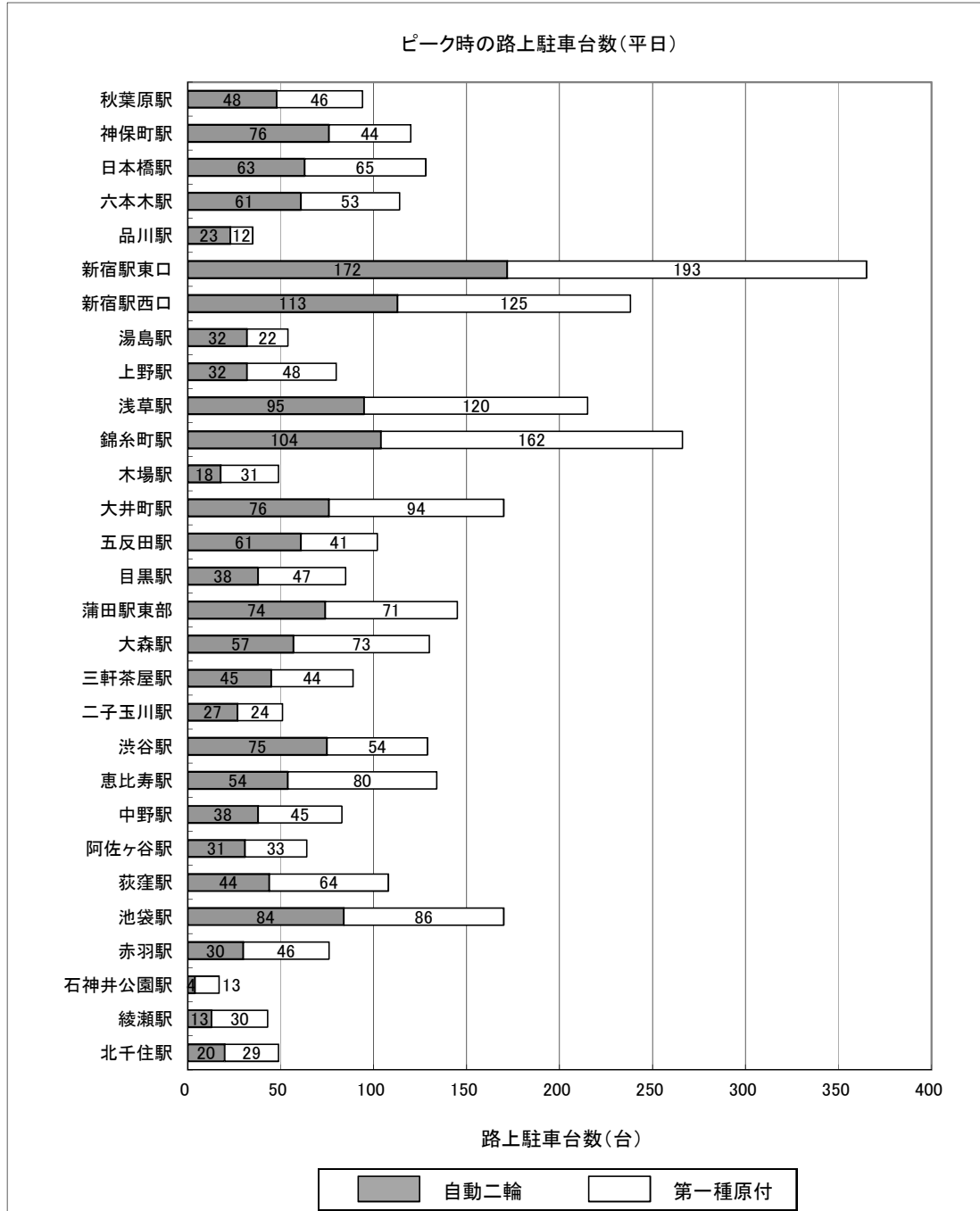
2. 3. (3) 路上駐車の実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の路上駐車台数（台）

①平日

- 29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅の 4 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 200 台以上となっている。
- 29 地区中、品川駅・木場駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の 5 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。



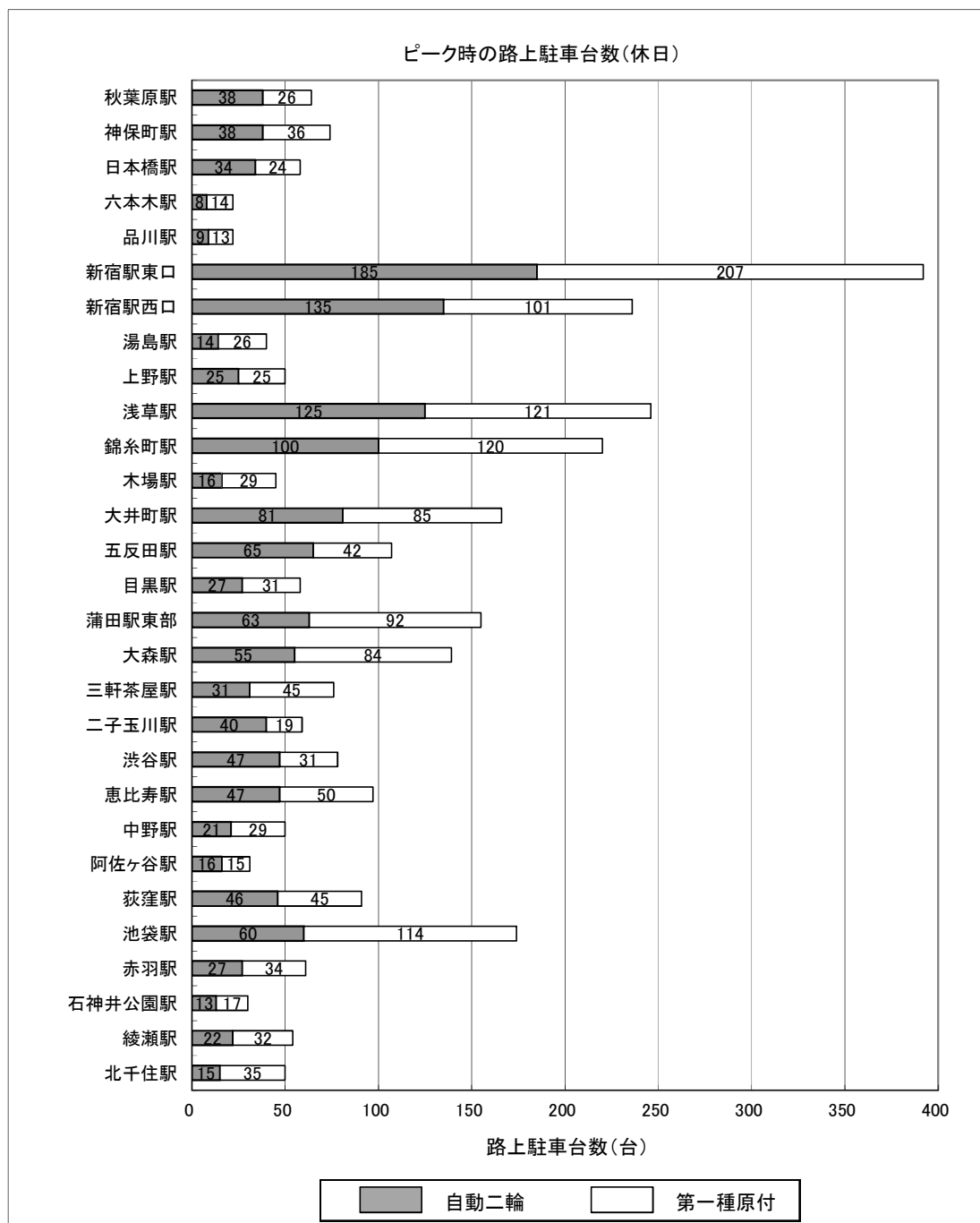
※合法・違法を含めた全車両

図 2-58 ピーク時の路上駐車台数（平日）

②休日

○29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅の 4 地区でピーク時の路上駐車台数が 200 台以上となっている。

○29 地区中、六本木駅・品川駅・湯島駅・木場駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅の 6 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。



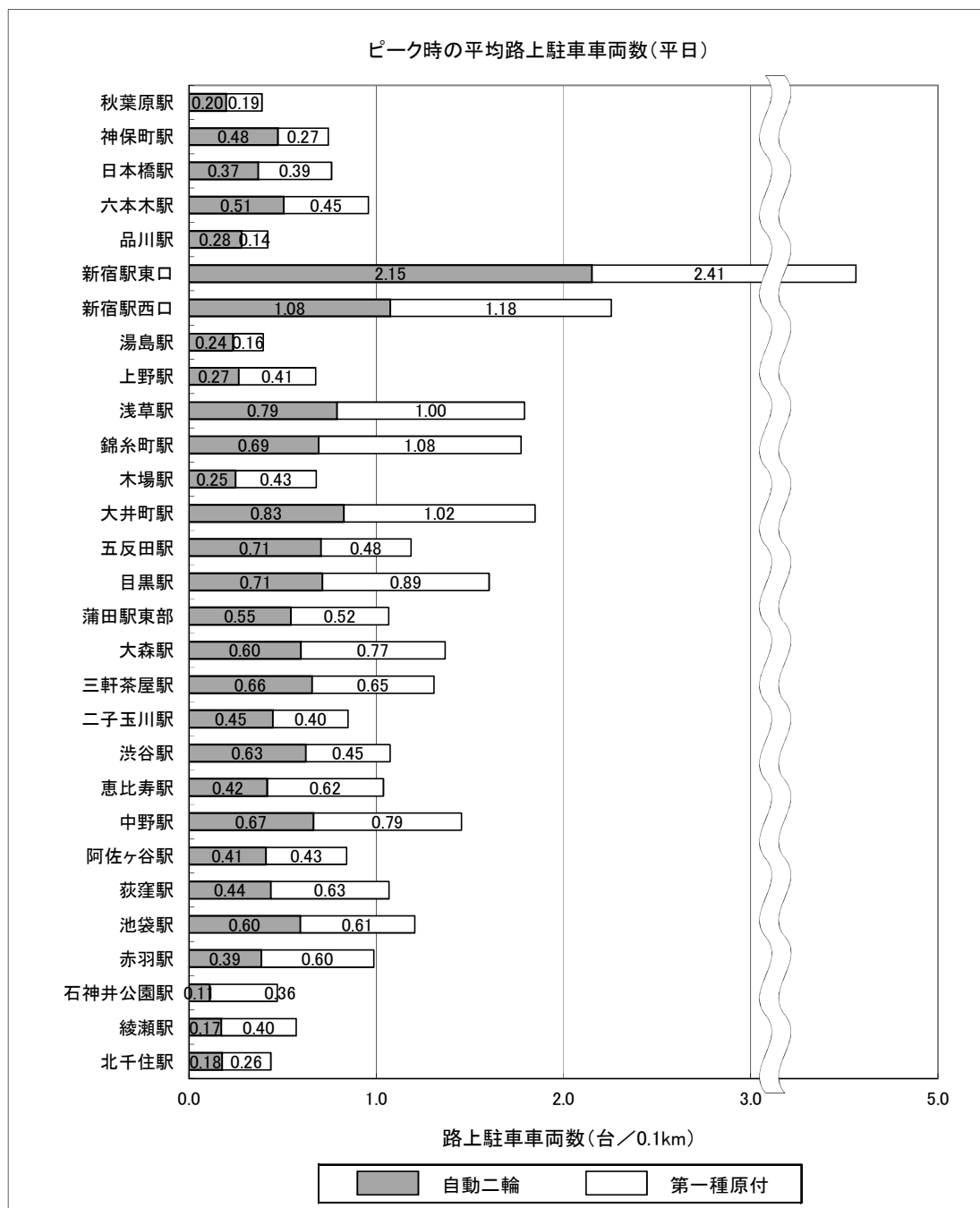
※合法・違法を含めた全車両

図 2-59 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) ピーク時の平均路上駐車車両数 (台/0.1km)

①平日

- 29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口の 2 地区でピーク時の平均路上駐車車両数が 2.0 台/0.1km 以上となっている。
- 29 地区中、秋葉原駅・品川駅・湯島駅・石神井公園駅・北千住駅の 5 地区は、ピーク時の平均路上駐車車両数が 0.5 台/0.1km 未満となっている。

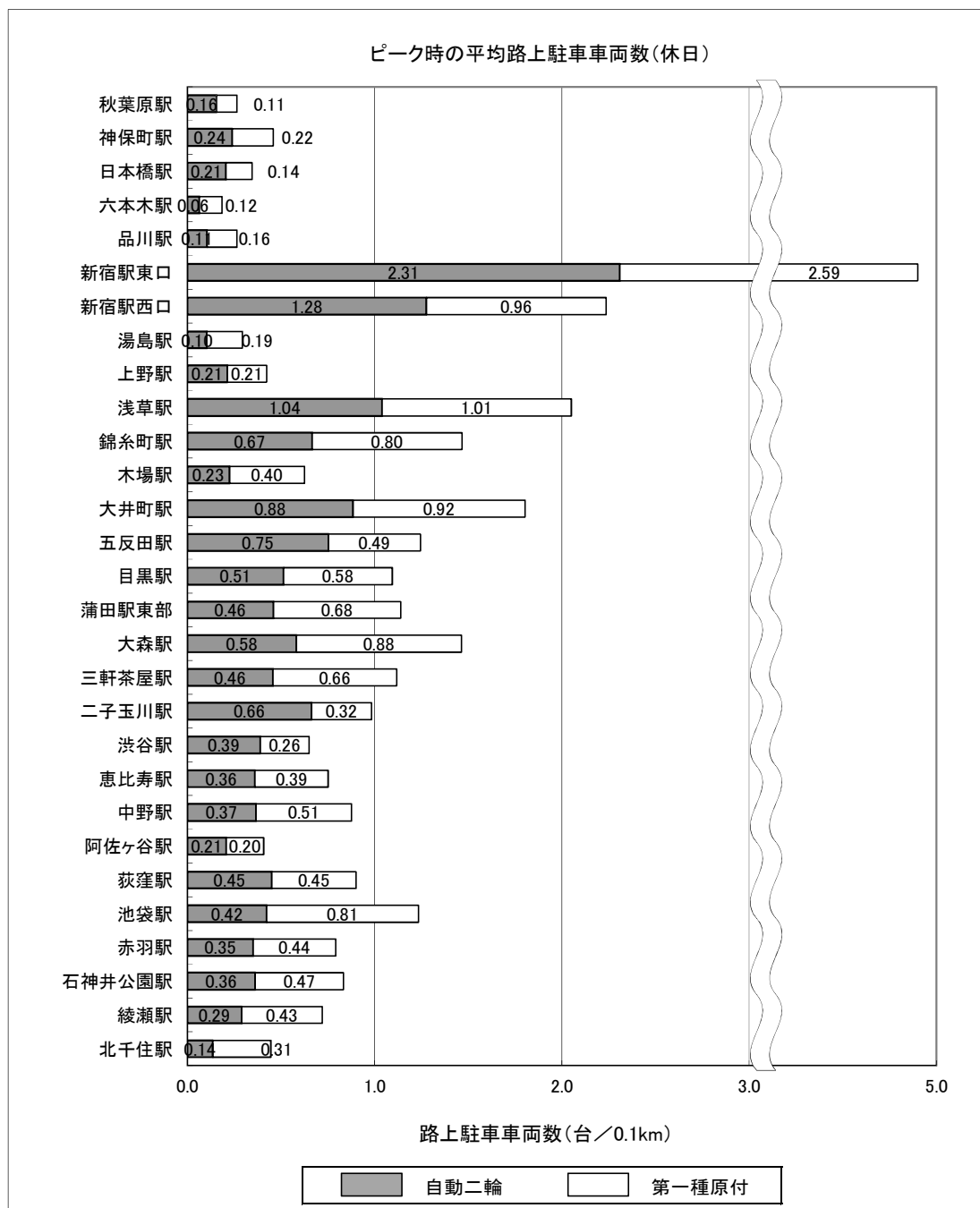


※合法・違法を含めた全車両

図 2-60 ピーク時の平均路上駐車車両数 (平日)

②休日

- 29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅の3地区でピーク時の平均路上駐車車両数が2.0台/0.1km以上となっている。
- 29 地区中、秋葉原駅・神保町駅・日本橋駅・六本木駅・品川駅・湯島駅・上野駅・阿佐ヶ谷駅・北千住駅の9地区は、ピーク時の平均路上駐車車両数が0.5台/0.1km未満となっている。



※合法・違法を含めた全車両

図 2-6 1 ピーク時の平均路上駐車車両数(休日)

3) ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合

①平日（自動二輪）

- 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、新宿駅東口のみとなっている。
- 29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口の 2 地区で、違法歩道駐車が多く 80%を超えている。
- 29 地区中、神保町駅・六本木駅・三軒茶屋駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅・綾瀬駅の 7 地区で、違法車道駐車が多く 80%を超えている。

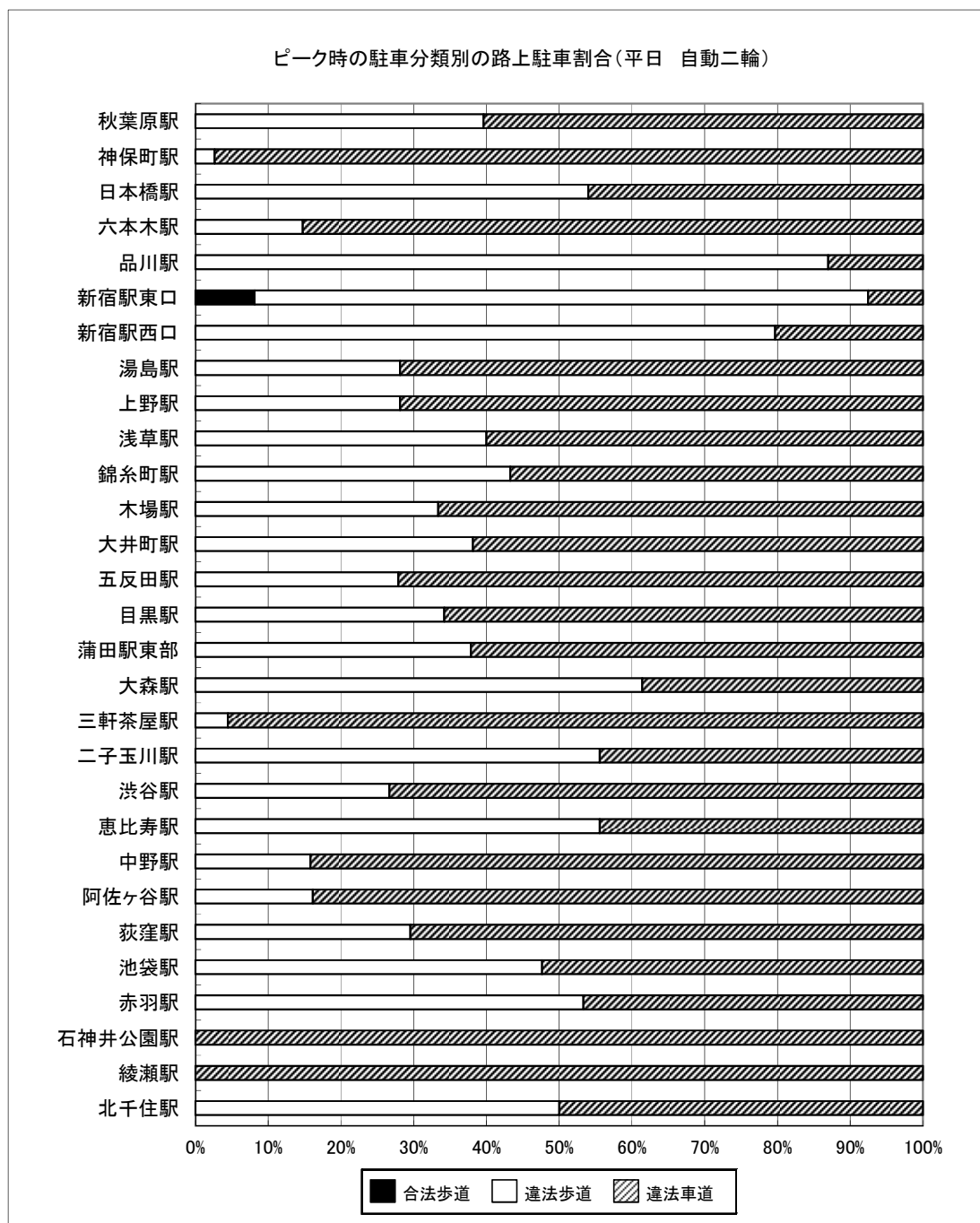


図 2-62 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（平日）

②休日（自動二輪）

- 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、新宿駅東口のみであるが休日は合法駐車が0%となっている。
- 29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口の2 地区で、違法歩道駐車が80%を超えている。
- 29 地区中、神保町駅・六本木駅・浅草駅・三軒茶屋駅・阿佐ヶ谷駅・綾瀬駅の6 地区で、違法車道駐車が80%を超えている。

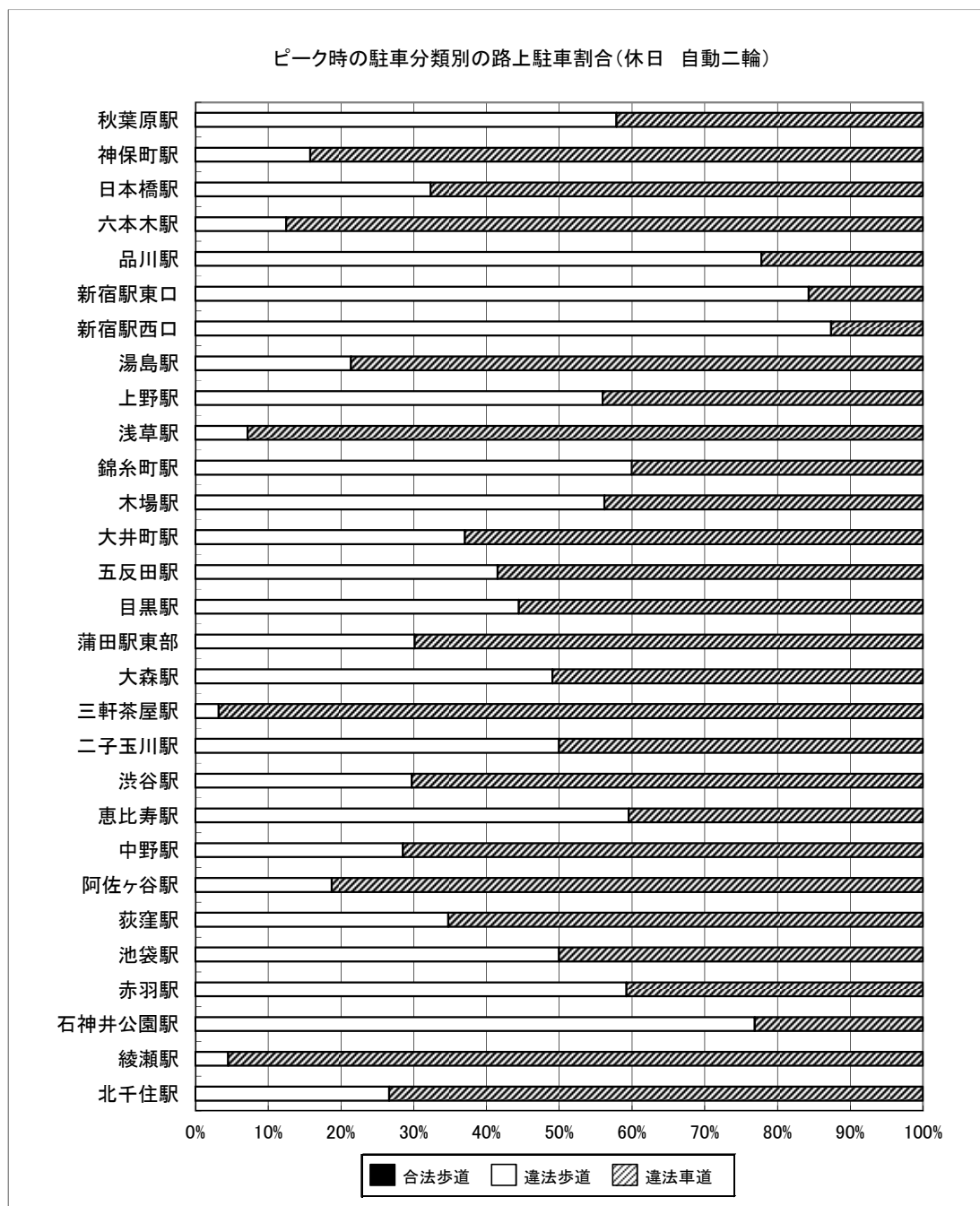


図 2-63 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

③平日（原付第一種）

○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)および池袋駅の3箇所のみとなっており、新宿駅東口では50%以上と非常に多くなっている。

○29 地区中、品川駅で違法歩道駐車が80%を超えている。

○29 地区中、六本木駅・湯島駅・中野駅・石神井公園駅・綾瀬駅の5地区で、違法車道駐車が多く80%を超えている。

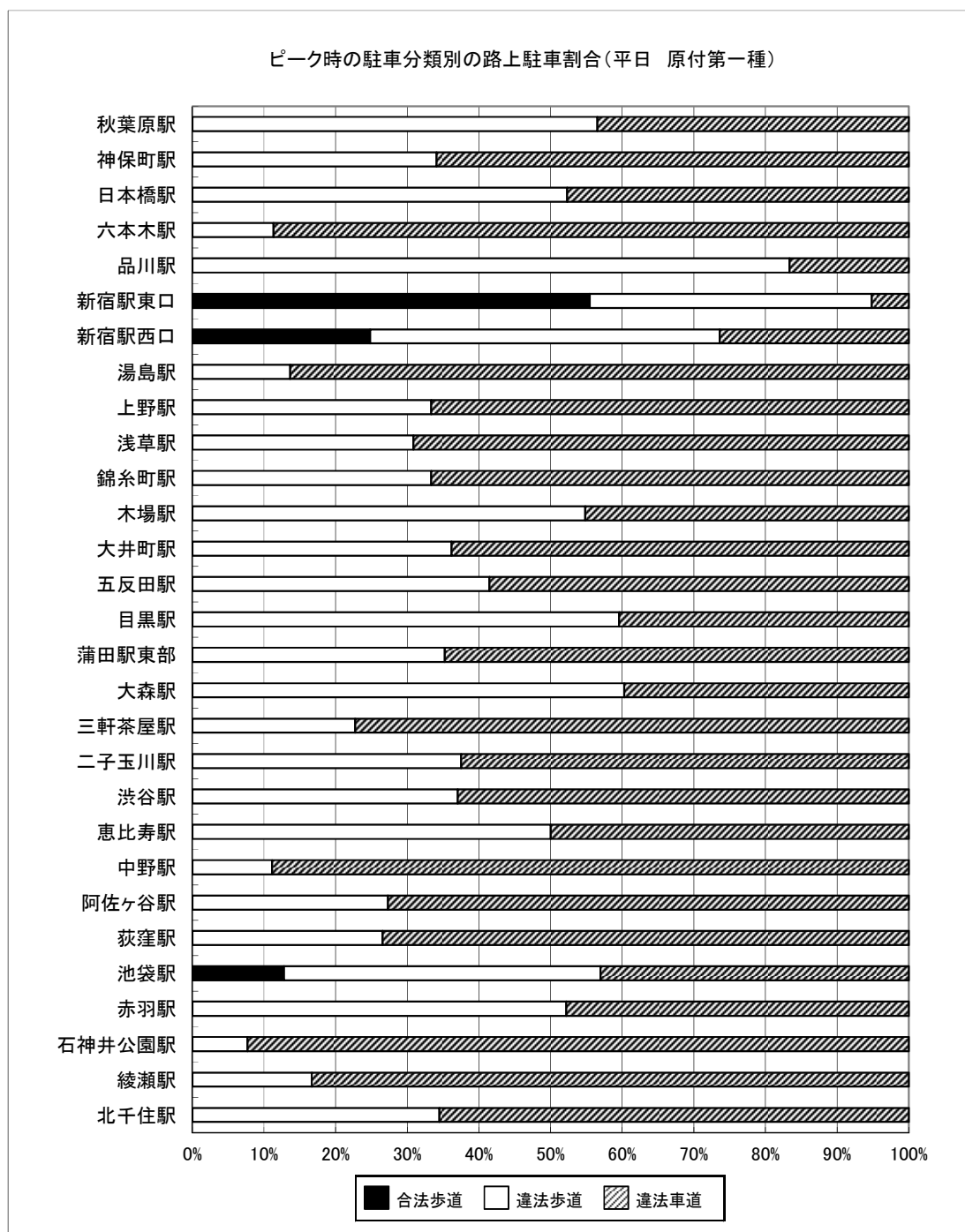


図 2-64 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日)

④休日（原付第一種）

- 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)および池袋駅の3箇所のみとなっている。
- 29 地区中、品川駅で違法歩道駐車が80%を超えている。
- 29 地区中、浅草駅・三軒茶屋駅・阿佐ヶ谷駅・綾瀬駅の4地区で、違法車道駐車が80%を超えている。

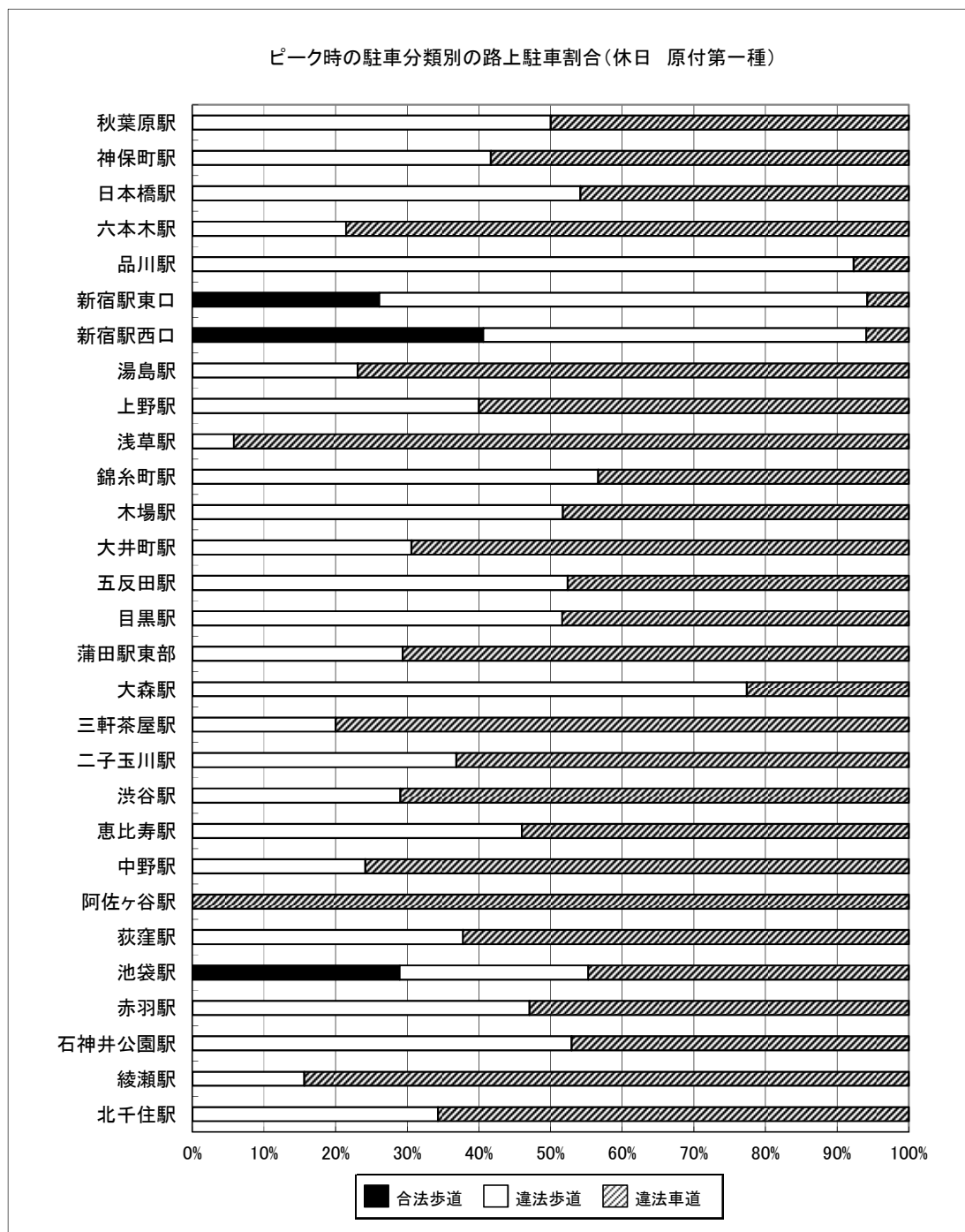


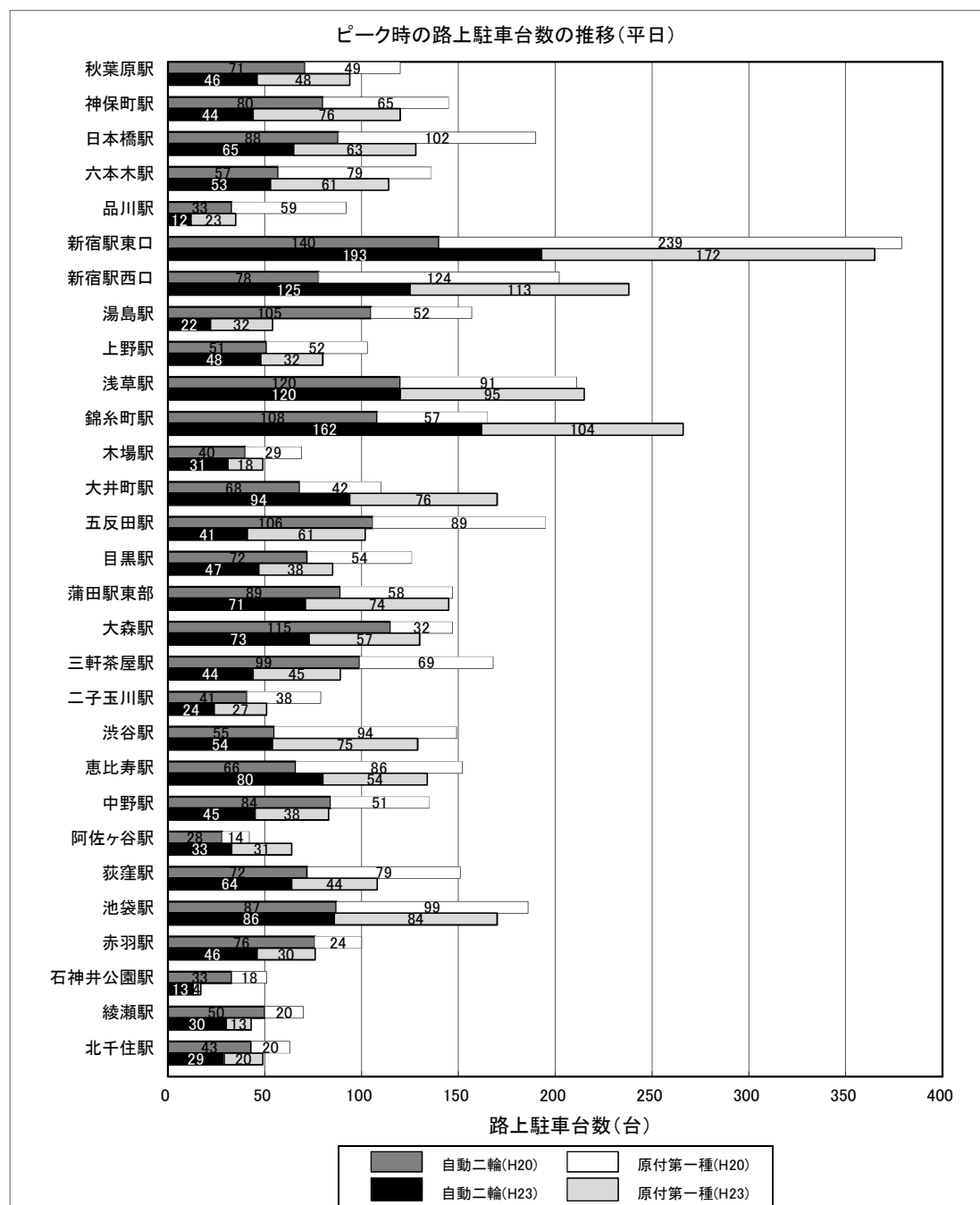
図 2-65 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の路上駐車台数の推移

①平日

- 29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅・大井町駅・阿佐ヶ谷駅の 5 地区であり、そのうち錦糸町駅・大井町駅は平成 20 年度と比較して 50 台以上ピーク時の路上駐車台数が増加している。
- 29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が減少しているのは 24 地区であり、そのうち日本橋駅・品川駅・五反田駅・三軒茶屋駅・中野駅は平成 20 年度と比較して 50 台以上ピーク時の路上駐車台数が減少している。



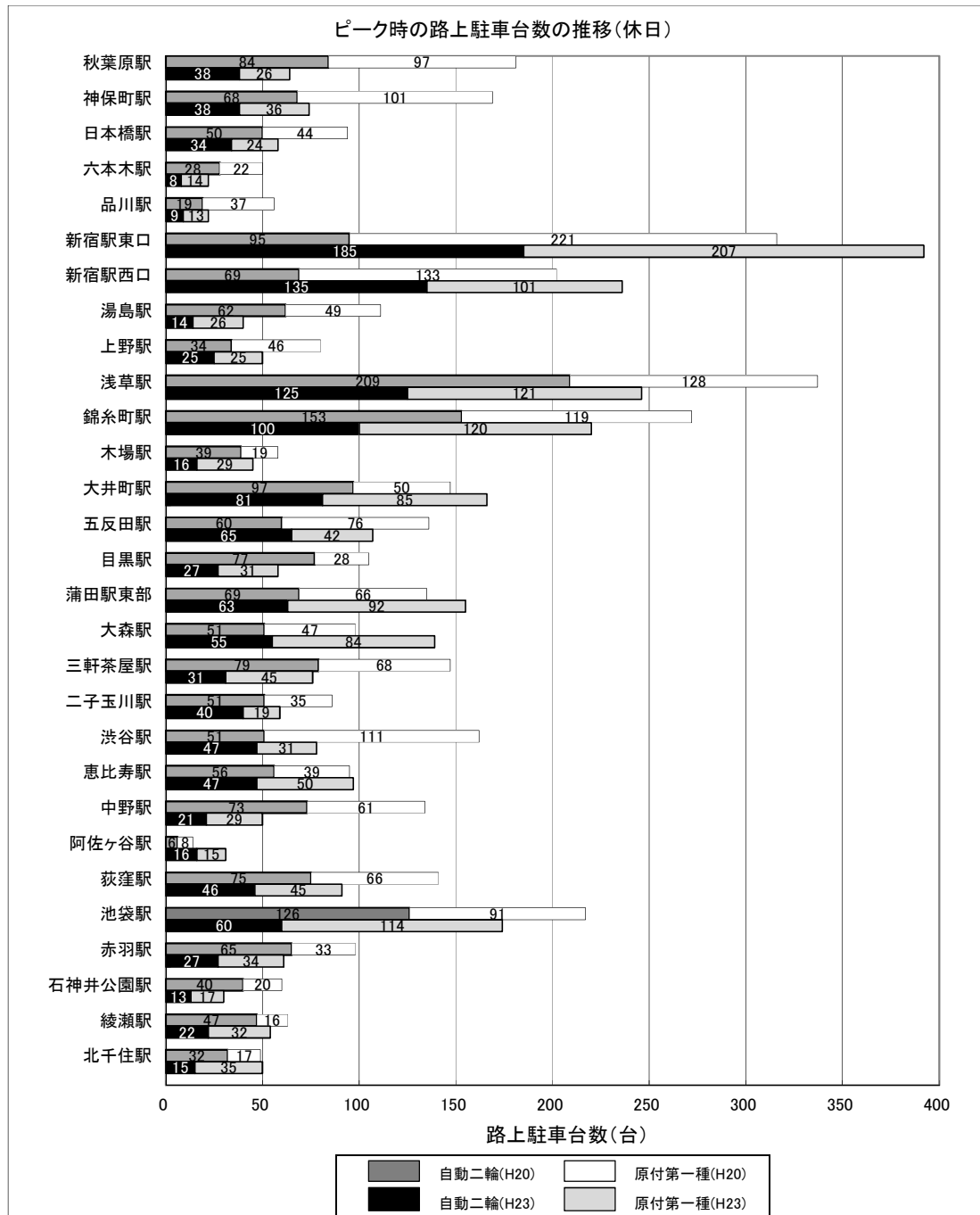
※合法・違法を含めた全車両

図 2-66 ピーク時の路上駐車台数の推移(平日)

②休日

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは新宿駅東口・新宿駅西口・大井町駅・蒲田駅東部・大森駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・北千住駅の 8 地区であり、そのうち新宿駅東口は平成 20 年度と比較して 50 台以上ピーク時の路上駐車台数が増加している。

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が減少しているのは 21 地区であり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・湯島駅・浅草駅・錦糸町駅・三軒茶屋駅・渋谷駅・中野駅・荻窪駅の 9 地区は、平成 20 年度と比較して 50 台以上ピーク時の路上駐車台数が減少している。



※合法・違法を含めた全車両

図 2-67 ピーク時の路上駐車台数の推移(休日)

2. 3. (4) 路上駐車時間の実態 (二輪)

ナンバープレート調査を実施した9地区の調査結果について、地区全体の平均路上駐車時間、時間帯別・車種別の路上駐車時間を分析する。

(1) 地区別の実態

1) 平均路上駐車時間

① 自動二輪

- 平日・休日ともに平均路上駐車時間が60分未満なのは秋葉原駅のみである。
- 新宿駅西口・浅草駅・池袋駅は平日、新宿駅東口・五反田駅では休日の路上駐車時間が大幅に長くなっている。湯島駅は休日の平均路上駐車時間が0分である。

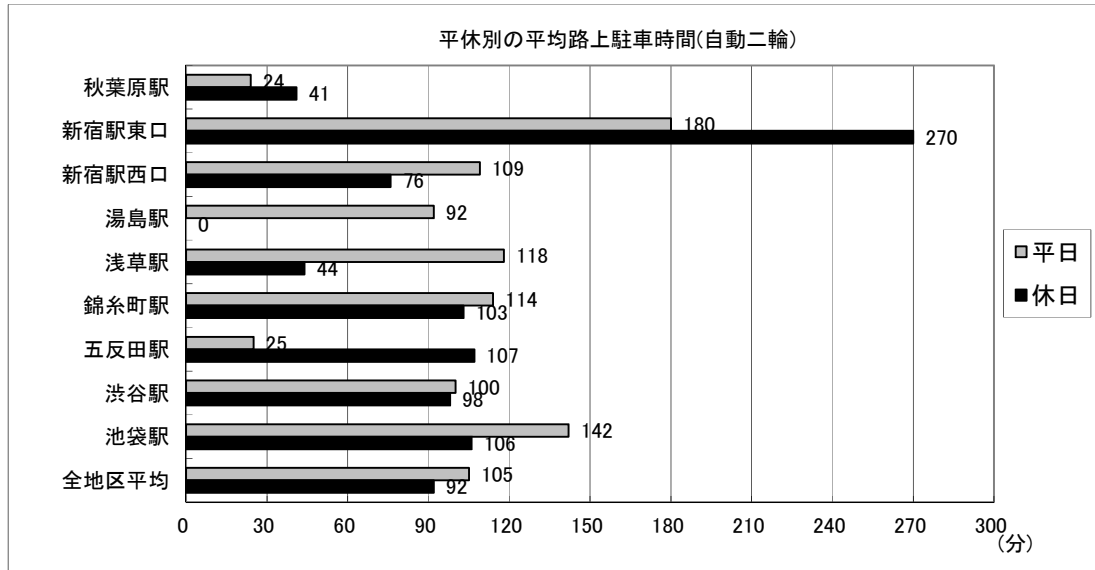


図 2-68 平均路上駐車時間(自動二輪)

② 原付第一種

- 五反田駅は平日・休日ともに平均路上駐車時間が10分と非常に短くなっている。
- 浅草駅・錦糸町駅・渋谷駅は平日、秋葉原駅・池袋駅では休日の路上駐車時間が大幅に長くなっている。新宿駅東口は休日の平均路上駐車時間が0分である。

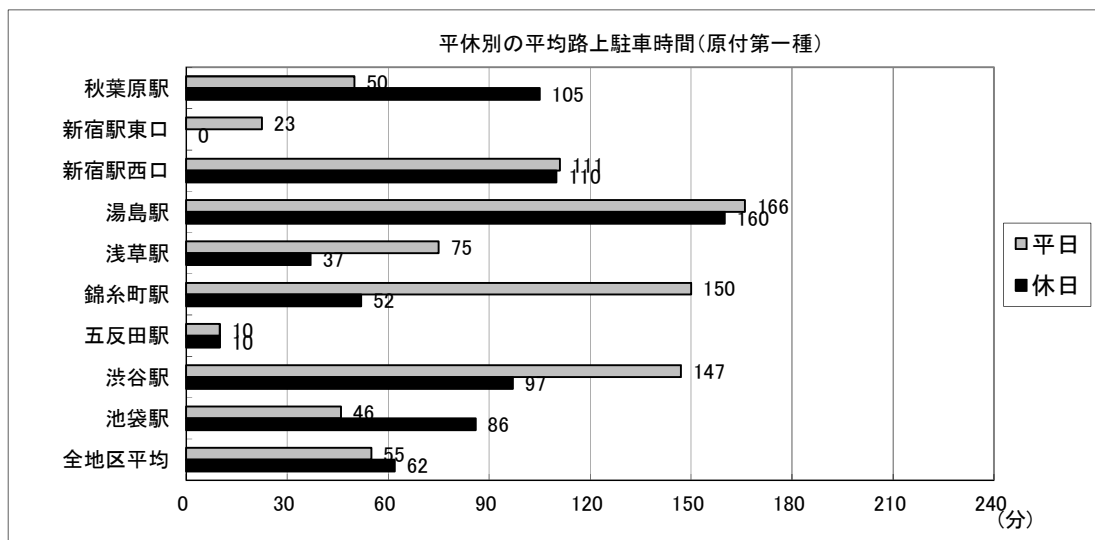


図 2-69 平均路上駐車時間(原付第一種)

2) 時間帯別の路上駐車時間

①平日（自動二輪）

- 地区・時間帯によって平均路上駐車時間が大きく変動している。
- 秋葉原駅・五反田駅は比較的短時間の駐車が多く、時間帯による変動が少ない。

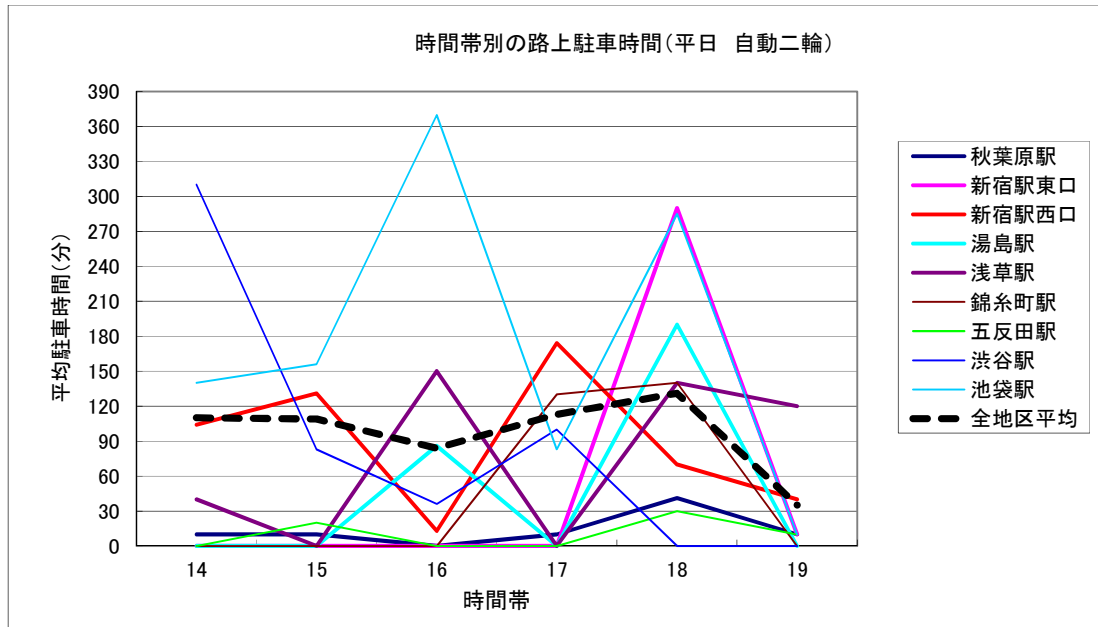


図 2-70 時間帯別の路上駐車時間(平日 自動二輪)

②休日（自動二輪）

- 地区・時間帯によって路上駐車時間が大きく変動している。
- 全地区の平均路上駐車時間は14時台が最も長く、最も短い19時台と比較すると約2倍となっている。

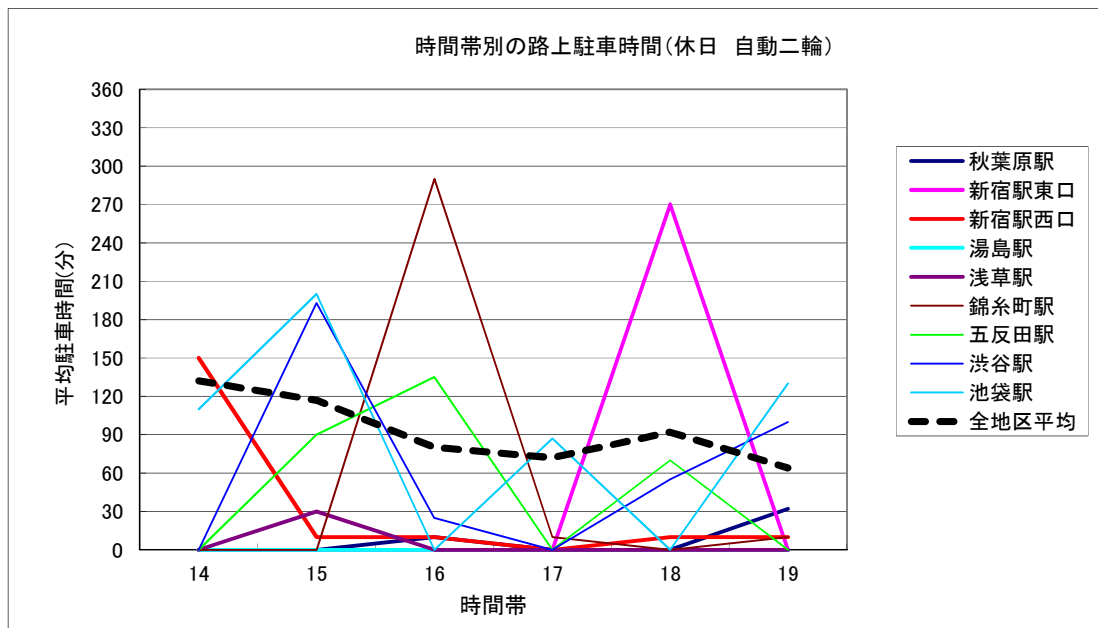


図 2-71 時間帯別の路上駐車時間(休日 自動二輪)

③平日 (原付第一種)

- 地区・時間帯によって路上駐車時間が大きく変動している。
- 渋谷駅の 16～18 時台の平均路上駐車時間が、他地区と比較して非常に長くなっている。

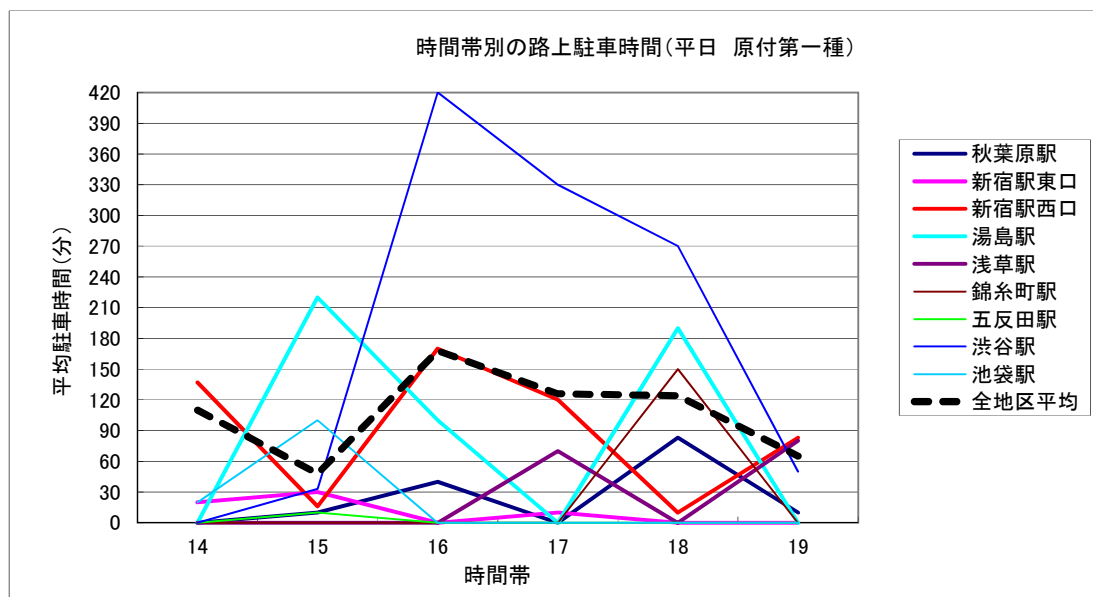


図 2-72 時間帯別の路上駐車時間(平日)

④休日（原付第一種）

○平日と比較して、地区・時間帯による変動が比較的少なくなっている。
○湯島駅の16時台の平均路上駐車時間が他地区と比較して非常に長くなっている。

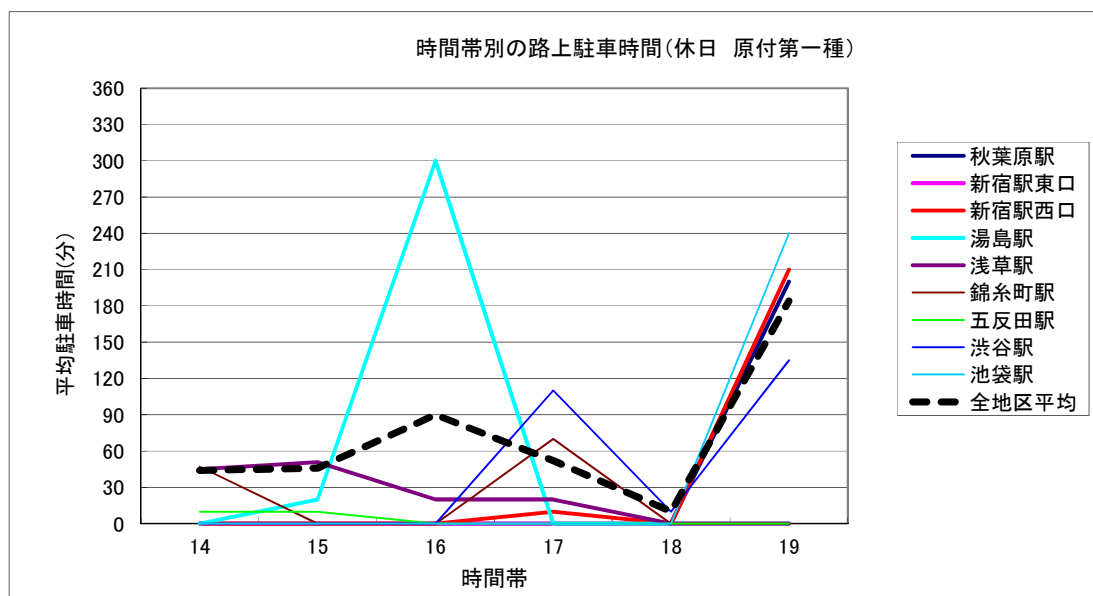


図 2-73 時間帯別の路上駐車時間(休日)

3) 車種別の路上駐車時間

①平日

- 全地区平均では、原付よりも自動二輪の路上駐車時間が長くなっている。
- 地区別に見ると路上駐車時間にばらつきがあり、新宿駅東口・新宿駅西口・錦糸町駅・池袋駅などで車種別の差が大きくなっている。
- 五反田駅では全車種で路上駐車時間が 30 分以内で、他地区と比較して短くなっている。

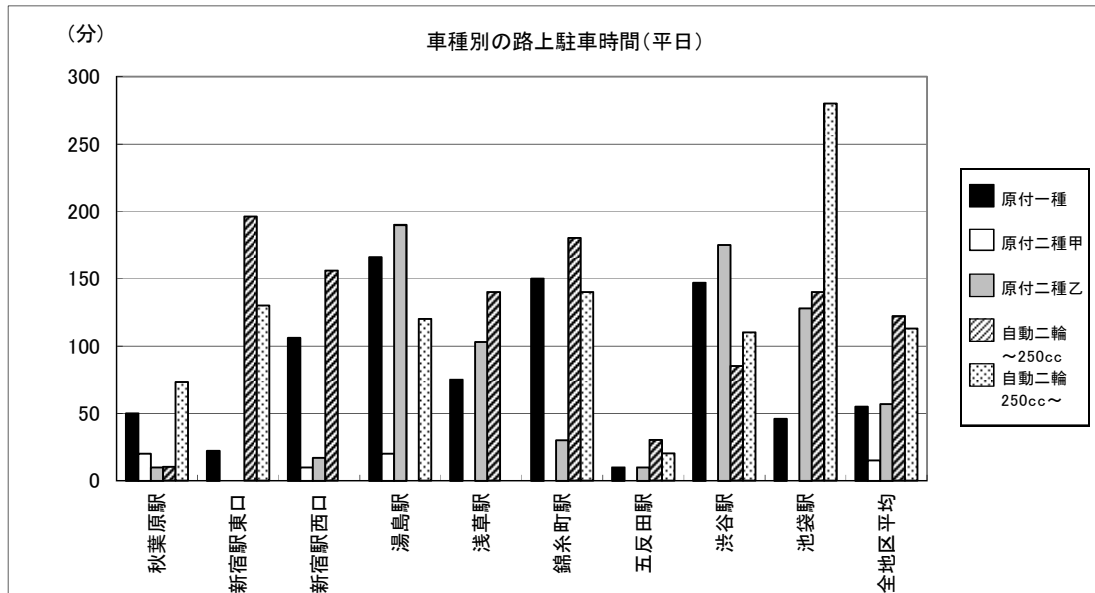


図 2-74 車種別の路上駐車時間(平日)

②休日

- 全地区平均では、車種別の路上駐車時間の差は小さい。
- 浅草駅・渋谷駅・池袋駅では全体的に平日と比較して車種別の路上駐車時間の差は短くなっている。

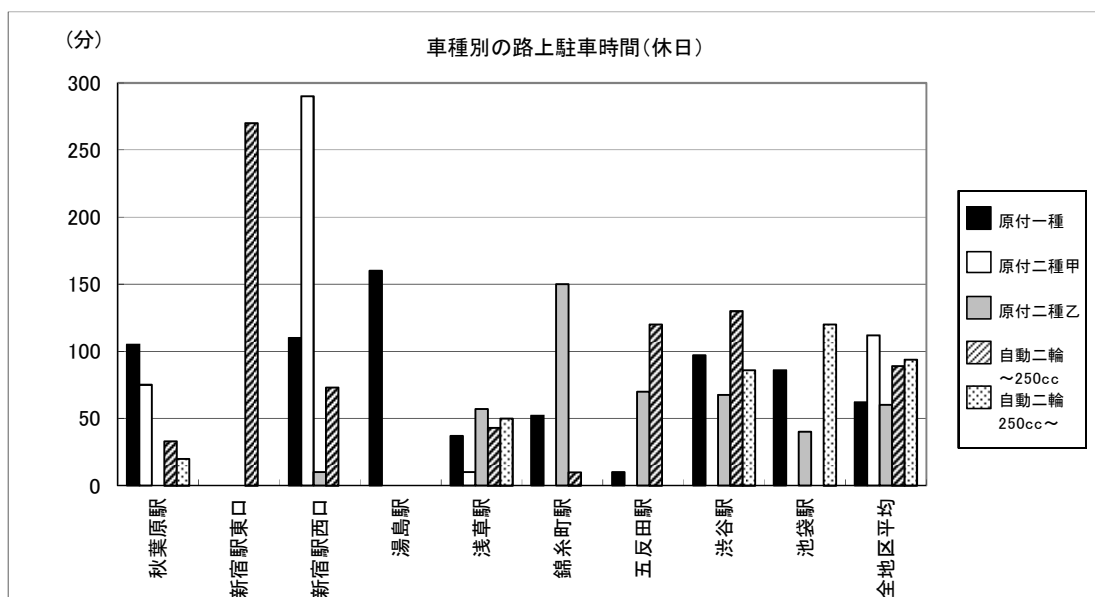


図 2-75 車種別の路上駐車時間(休日)

2. 3. (5) 駐車需給バランスの実態（自動二輪）

地区別の調査結果より算出したピーク時の総駐車需要について分析を行った。ただし、駐車施設調査との整合性を確保するため、原付第一種を除いた駐車需要を算出した。

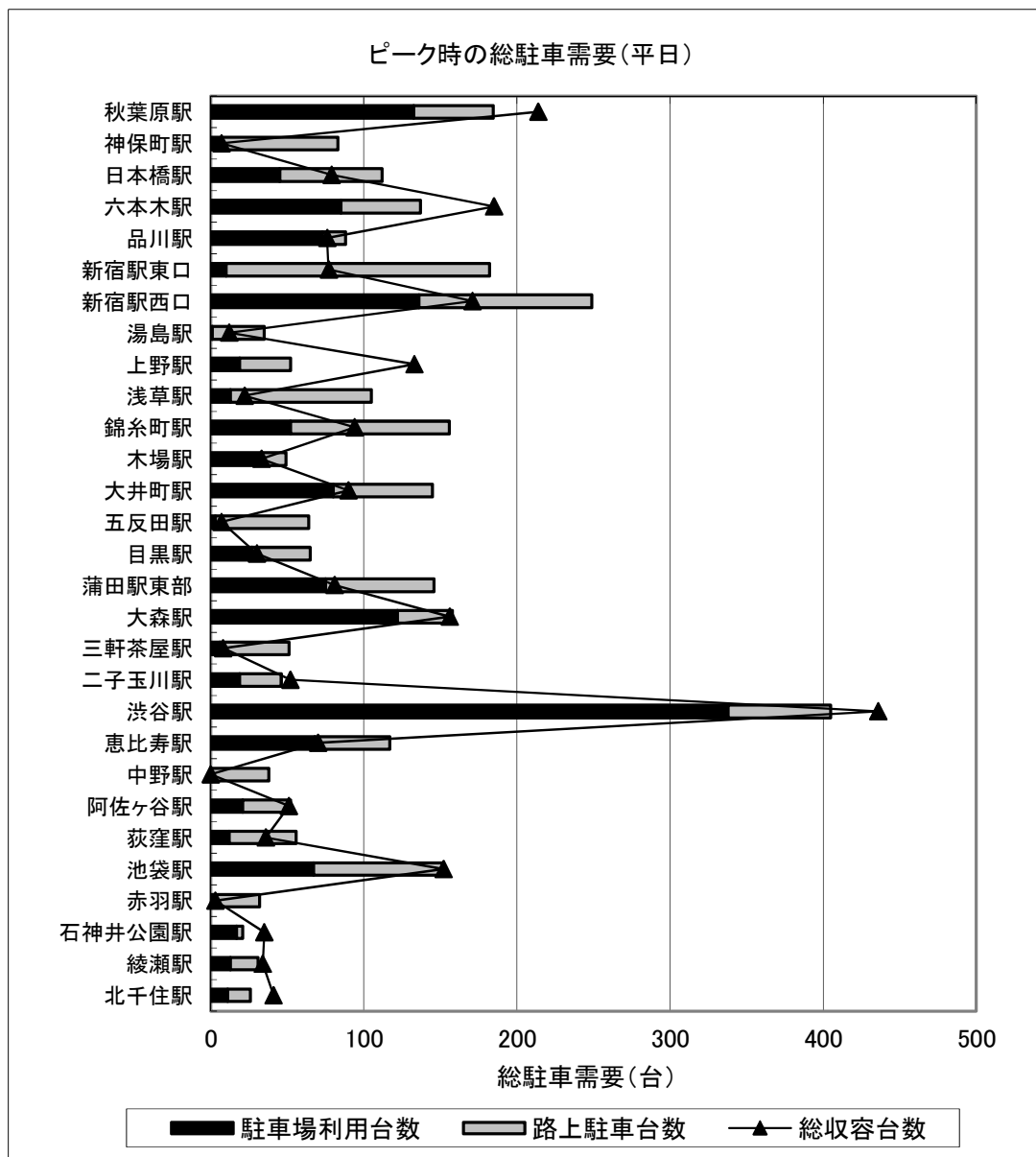
(1) 地区別の実態

1) ピーク時の総駐車需要

① 平日

○29 地区中、総駐車需要に対して供給量が多くなっているのは、秋葉原駅・六本木駅・上野駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の9 地区であり、その他の地区ではピーク時の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。

○渋谷駅は駐車需要・供給量ともに最も多く、駐車需要における駐車場利用率も最も高くなっている。



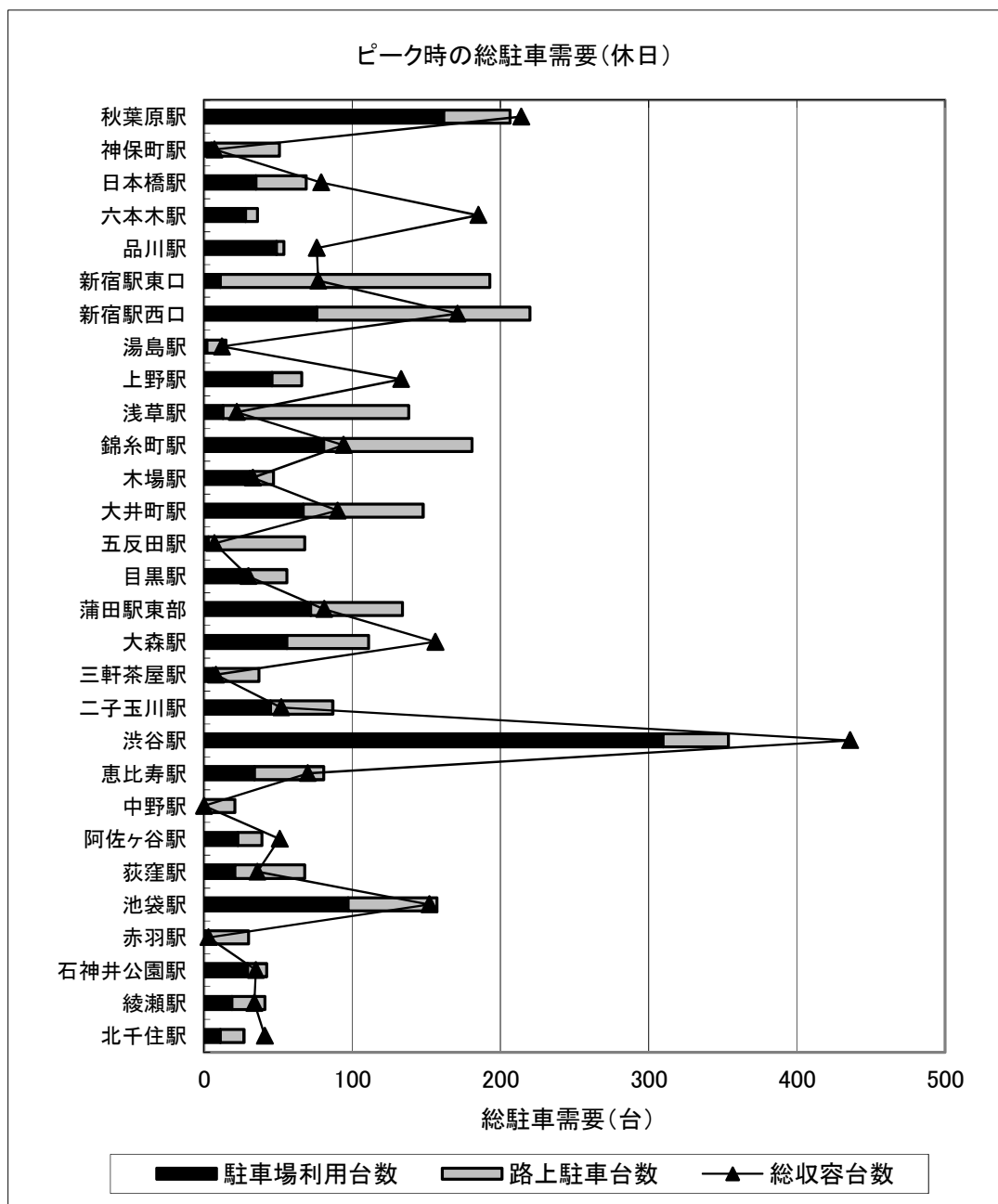
※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 2-76 ピーク時の総駐車需要(平日)

②休日

○29 地区中、総駐車需要に対して供給量が多くなっているのは、秋葉原駅・日本橋駅・六本木駅・品川駅・上野駅・大森駅・渋谷駅・阿佐ヶ谷駅・北千住駅の 9 地区であり、その他の地区ではピーク時の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。

○渋谷駅は駐車需要・供給量ともに最も多く、駐車場利用率も高くなっている。



※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 2-77 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の総駐車需要の推移

① 平日

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の総駐車需要が増加しているのは、秋葉原駅・神保町駅・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅・木場駅・大井町駅・蒲田駅東部・大森駅・阿佐ヶ谷駅・赤羽駅の 11 地区である。

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が減少しているのは 18 地区であり、新宿駅東口・渋谷駅・中野駅で大きく減少している。

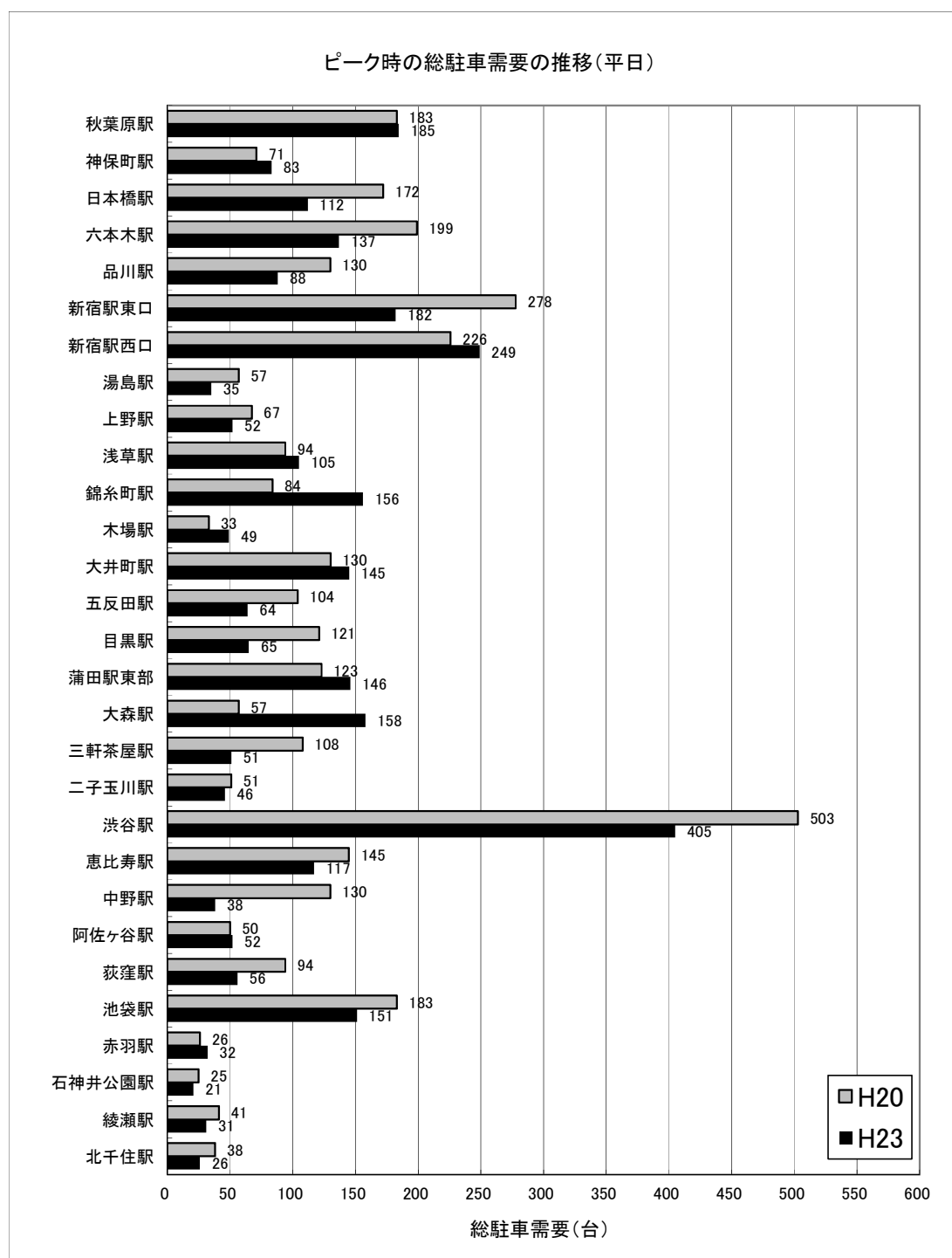


図 2-78 ピーク時の総駐車需要の推移(平日)

②休日

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは、日本橋駅・新宿駅西口・木場駅・蒲田駅東部・大森駅・二子玉川駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の 10 地区である。

○29 地区中、平成 20 年度と比較してピーク時の路上駐車台数が減少しているのは 19 地区であり、新宿駅東口・渋谷駅・中野駅で大きく減少している。

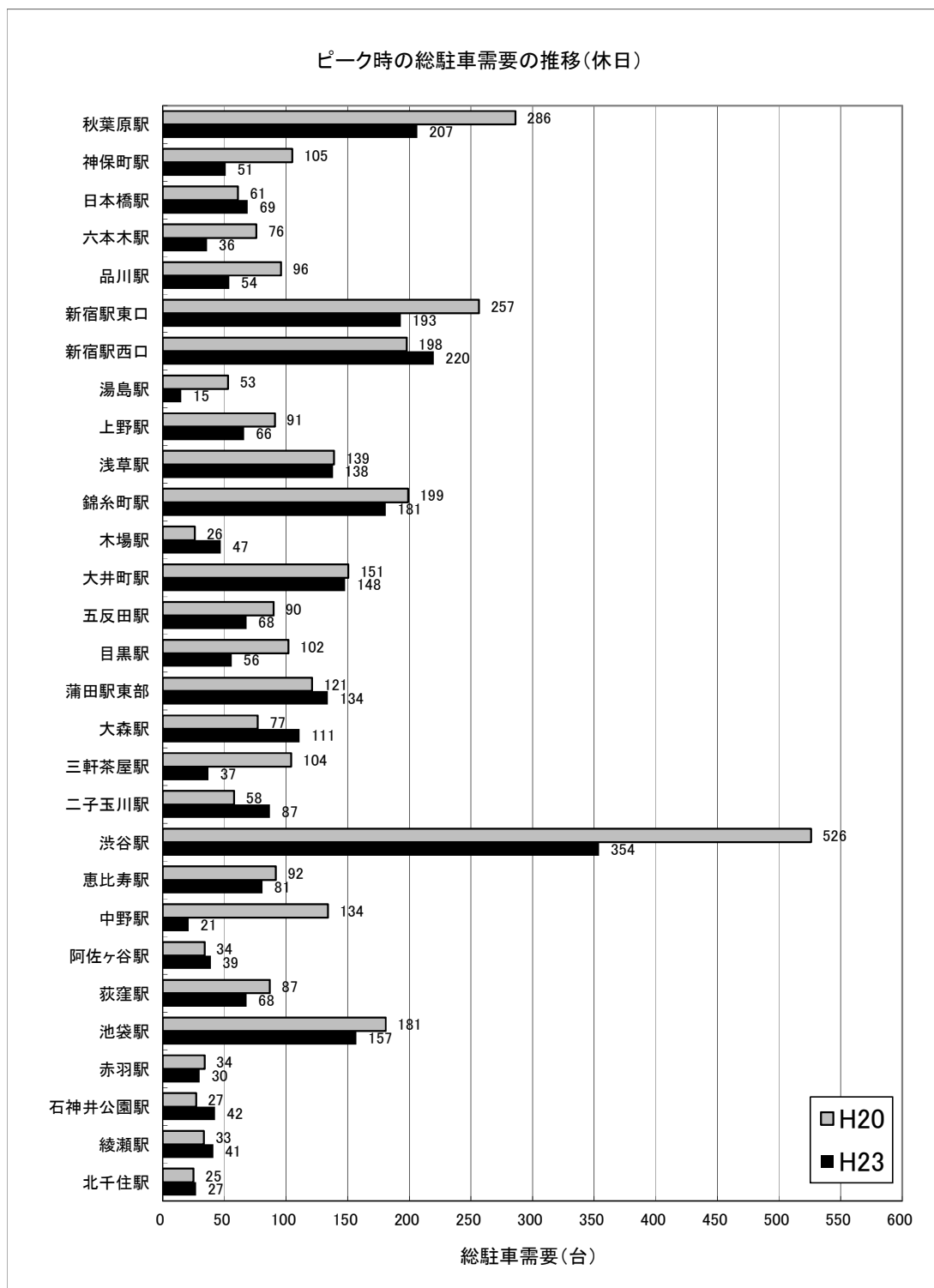
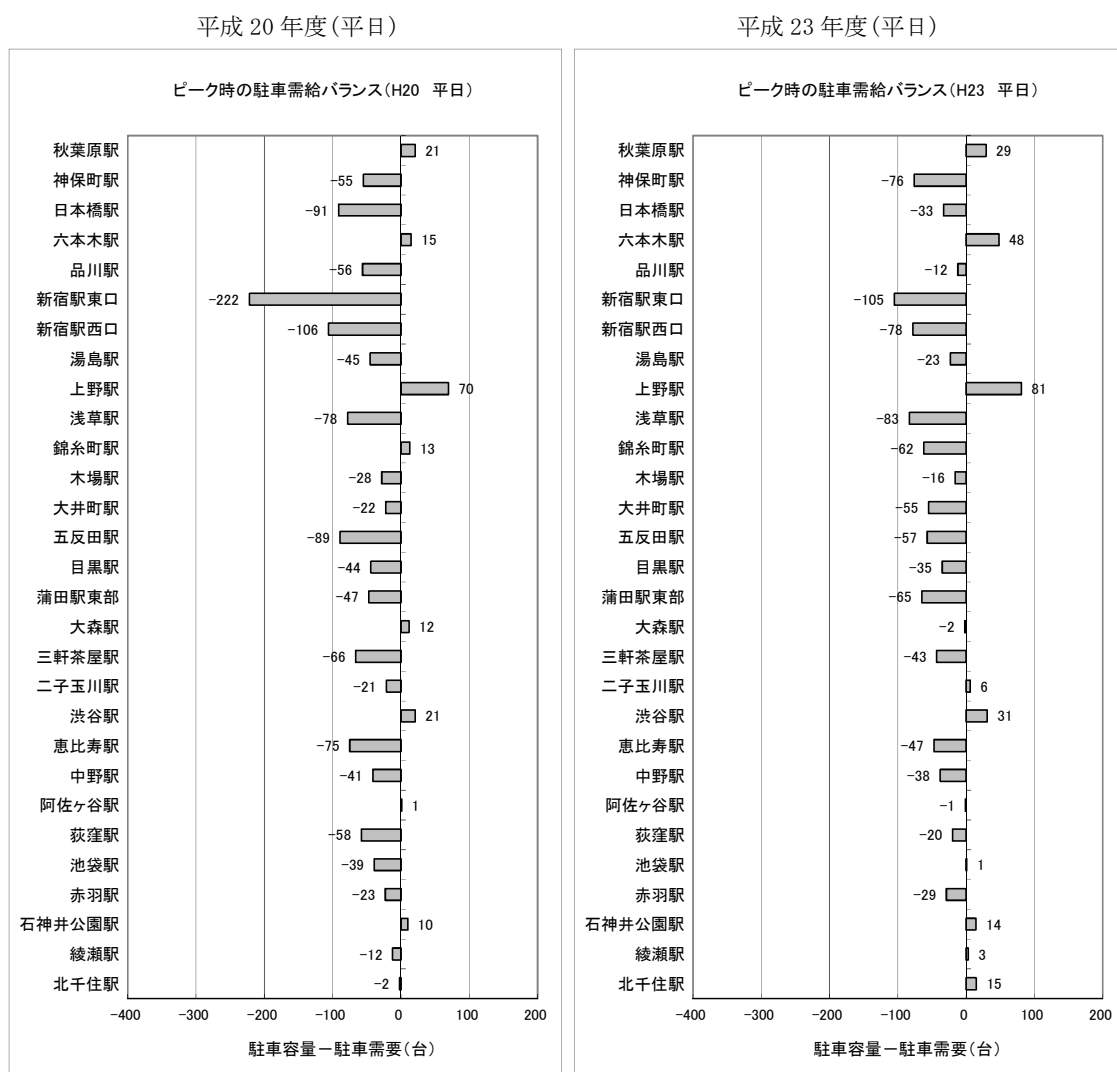


図 2-79 ピーク時の総駐車需要の推移(休日)

2) ピーク時の駐車需給バランスの推移

①平日

- 駐車需要が容量を上回る地区は、平成 20 年度が 20 地区、平成 23 年度が 18 地区となっており、依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 平成 20 年度に容量不足だったが今回改善されたのは、二子玉川駅・池袋駅・綾瀬駅・北千住駅の 4 地区である。
- 逆に平成 20 年度に容量を上回っていたが、今回不足したのは錦糸町駅である



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：20 地区

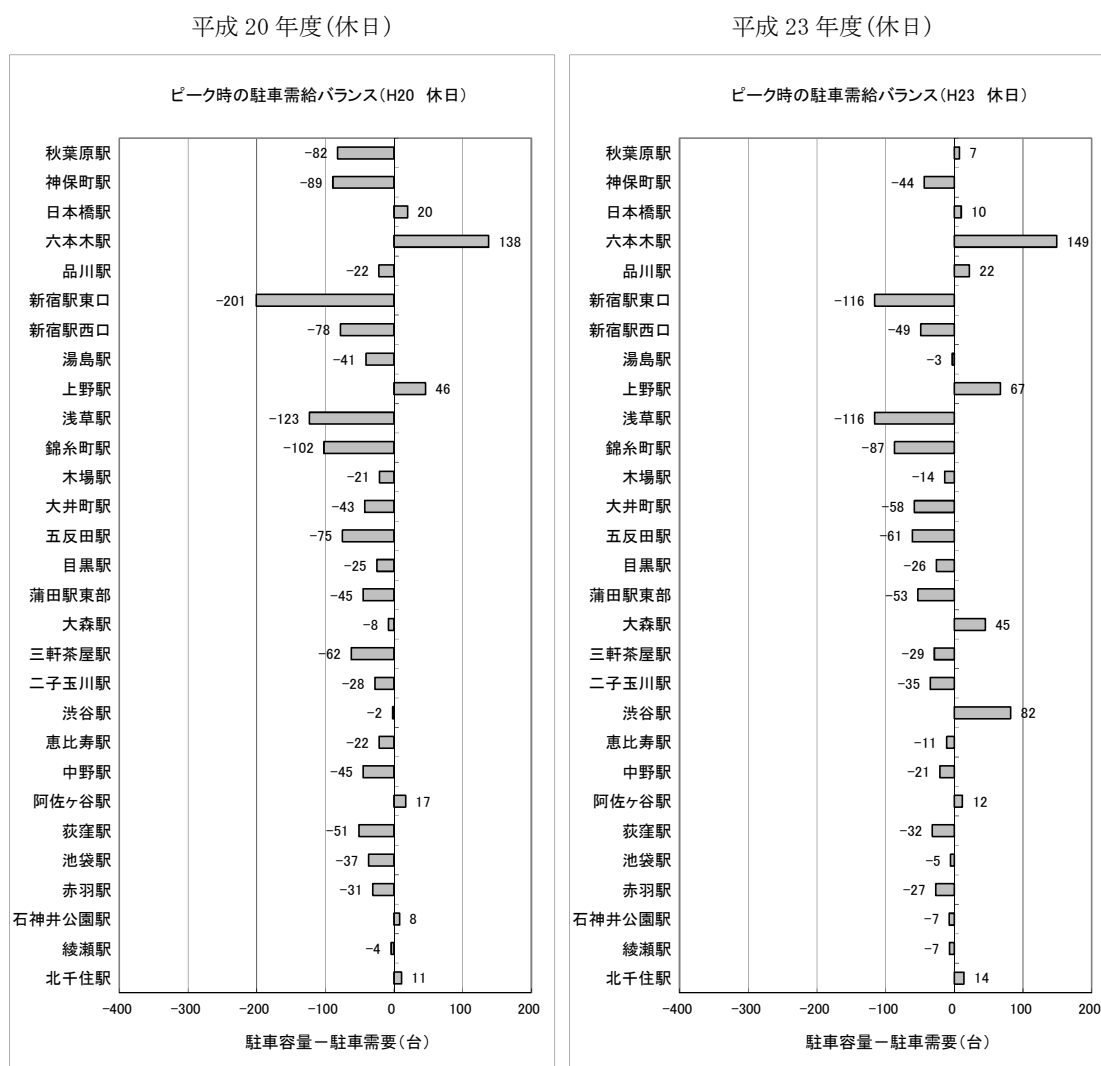
※駐車需要が駐車容量を上回る地区：18 地区

*容量－需要が±3 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

図 2-80 ピーク時の駐車需給バランス(平日)

②休日

- 駐車需要が容量を上回る地区は平成 20 年度が 22 地区、平成 23 年度が 19 地区と、改善されてきているが、依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 平成 20 年度に容量不足だったが今回改善されたのは、秋葉原駅・品川駅・湯島駅・大森駅の 4 地区である。
- 逆に平成 20 年度に容量を上回っていたが、今回不足したのは石神井公園駅である



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：22 地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：19 地区

* 容量 - 需要が ±3 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

図 2-81 ピーク時の駐車需給バランス (休日)

2. 4 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. 4. (1) 四輪

平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2－5 に示す。過年度調査結果との比較を行ったのは、平成 17 年度・20 年度・23 年度ともに実施した 46 地区、平成 20 年度・23 年度ともに実施した 48 地区である。平成 23 年度に実施した対象地区数は 51 地区である。

表 2－5 平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（四輪）

調査内容	実施 年度	平成23年度調査結果及び過年度調査結果との比較														
		平日									休日					
		平成17・20・23年度 実施地区での比較			平成20・23年度 実施地区での比較			平成 23年度	平成17・20・23年度 実施地区での比較			平成20・23年度 実施地区での比較			平成 23年度	
		対象地区 46地区	過年度との比較		対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	対象地区 46地区	過年度との比較		対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	
			増減	割合 (%)		増減	割合 (%)			増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		
駐車場数 (場)	H17年度	974	—	—	—	—	—	—	*1 974	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	1,263	289	29.7	1,311	—	—	—	*1 1,263	289	30	*1 1,311	—	—	—	
	H23年度	1,551	288	22.8	1,602	291	22.2	1,705	1,544	281	22.2	1,595	284	21.7	1,698	
駐車場 収容台数 (台)	H17年度	33,698	—	—	—	—	—	—	33,187	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	36,791	3,093	9.2	39,524	—	—	—	36,466	3,279	9.9	38,957	—	—	—	
	H23年度	37,413	622	1.7	41,104	1,580	4.0	47,786	37,215	749	2.1	40,906	1,949	5.0	47,588	
駐車場 利用台数 (台)	H17年度	15,777	—	—	—	—	—	—	22,672	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	18,266	2,489	15.8	19,815	—	—	—	20,560	-2,112	-9.3	22,348	—	—	—	
	H23年度	16,693	-1,573	-8.6	20,133	318	1.6	24,751	19,031	-1,529	-7.4	22,537	189	0.8	26,508	
駐車場 利用率 (%)	H17年度	46.8	—	—	—	—	—	—	68.3	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	49.6	2.8	6.0	50.1	—	—	—	56.4	-11.9	-17.5	57.4	—	—	—	
	H23年度	44.6	-5.0	-10.1	49.0	-1.1	-2.2	51.8	51.1	-5.3	-9.4	55.1	-2.3	-4.0	55.7	
PM/PT 収容台数 (台)	H20年度	一般	—	—	—	2,040	—	—	—	—	—	—	1,282	—	—	—
		貨物用	—	—	—	303	—	—	—	—	—	—	235	—	—	—
		合計	—	—	—	2,343	—	—	—	—	—	—	1,517	—	—	—
	H23年度	一般	—	—	—	1,729	-311	-15.2	1,854	—	—	—	846	-436	-34.0	927
		貨物用	—	—	—	342	39	12.9	352	—	—	—	246	11	4.7	255
		合計	—	—	—	2,071	-272	-11.6	2,206	—	—	—	1,092	-425	-28.0	1,182
総路上 占有台数 (台)	H17年度	11,475	—	—	—	—	—	—	9,588	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	7,513	-3,962	-34.5	7,623	—	—	—	5,843	-3,745	-39.1	5,939	—	—	—	
	H23年度	4,635	-2,878	-38.3	4,977	-2,646	-34.7	5,078	4,127	-1,716	-29.4	4,391	-1,548	-26.1	4,447	
合法路上 駐車台数 (台)	H17年度	1,133	—	—	—	—	—	—	281	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	939	-194	-17.1	939	—	—	—	613	332	118.1	613	—	—	—	
	H23年度	883	-56	-6.0	883	-56	-6.0	929	503	-110	-17.9	503	-110	-17.9	544	
違法路上 駐車台数 (台)	H17年度	9,744	—	—	—	—	—	—	8,882	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	5,690	-4,054	-41.6	5,805	—	—	—	4,661	-4,221	-47.5	4,559	—	—	—	
	H23年度	2,863	-2,827	-49.7	2,919	-2,886	-49.7	3,147	2,983	-1,678	-36.0	3,011	-1,548	-34.0	3,152	
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H17年度	28	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	24	-4	-14.3	—	—	—	—	26	-9	-25.7	—	—	—	—	
	H23年度	26	2	8.3	—	—	—	—	29	3	11.5	—	—	—	—	
需要＞供給 の地区数 (地区)	H17年度	16	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	10	-6	-37.5	10	—	—	—	6	-16	-72.7	6	—	—	—	
	H23年度	2	-8	-80.0	2	-8	-80.0	2	4	-2	-33.3	4	-2	-33.3	4	

※ 過年度調査結果との比較は調査実施年度と前回調査とを比較し、前回調査からの増減を算出

*1 休日における駐車場数は、平日とほぼ同数とみなしている。

(1) 駐車場の整備状況 (H17・H20・H23 年度ともに調査した地区の比較)

- 駐車場数は平成 17 年度の 974 場、平成 20 年度の 1,263 場に対して 1,551 場と整備が進み、全 46 地区中 40 地区で駐車場数が増加している。
前回調査(H20 年度)との比較では、平成 20 年度の 1,311 場に対して 1,602 場と約 22%増加している。
- 収容台数でみると、平成 17 年度の 33,698 台、平成 20 年度の 36,791 台から 37,413 台と増加している。
前回調査(H20 年度)との比較では、平成 20 年度の 39,524 台に対して 41,104 場と約 4%増加している。
- 駐車場の収容台数規模でみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 17 年度の約 77%、平成 20 年度の約 80%に対して約 85%と増加しており、比較的小規模な駐車場の整備が進んでいると考えられる。
- 駐車場の形態をみると、平地自走が約 84%を占め最も多くなっている。次いで、立体機械が約 7%を占めており、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅東口・池袋駅など大規模商業施設の立地する地区で、立体機械の割合が高くなっている。

(2) 駐車場の利用状況 (H17・H20・H23 年度ともに調査した地区を対象)

- ピーク時の駐車場利用台数は平成 17 年度の 15,777 台【22,672 台】、平成 20 年度の 18,266 台【20,560 台】に対して、平成 23 年では 16,693 台【19,031 台】となっており、平日・休日ともに若干減少している。
前回調査(H20 年度)との比較では、平成 20 年度の 19,815 台【22,348 台】に対して 20,133 台【22,537 台】と約 2%【約 1%】増加している。
- ピーク時の駐車場利用率の全地区平均は、平成 17 年度の 46.8%【68.3%】、平成 20 年度の 49.6%【56.4%】、平成 23 年度の 44.6%【51.1%】に推移している。
- 利用台数の増減と利用率の増減は、駐車場の収容台数が増減している為、必ずしも一致するものではない。
- 平日におけるピーク時の駐車場利用率の経年変化は、休日と比較して変動幅が少なく、利用台数は平成 20 年度と比較すると若干減少している。
- 休日におけるピーク時の駐車場利用率の経年変化は、平成 17 年度から継続して減少しており、休日の駐車場利用は減少していると考えられる。
- 平日・休日のピーク時における駐車場利用率を比較すると、平成 17 年度・20 年度・23 年度とも平日より休日の駐車場利用率が高くなっている。

(3) 路上駐車状況 (H17・H20・H23 年度ともに調査した地区を対象)

- ピーク時の違法路上駐車台数は、平成 17 年度の 9,744 台【8,882 台】、平成 20 年度の 5,690 台【4,661 台】、平成 23 年度の 2,863 台【2,983 台】と着実に減少している。
前回調査(H20 年度)との比較では、平成 20 年度の 5,805 台【4,559 台】に対して 2,919 台【3,011 台】と約 50%【約 34%】減少している。
- また、平成 23 年度と平成 20 年度を車種別に比較すると、乗用車は全地区で約 34%減【約 29%減】、小型貨物は約 43%減【23%減】、普通貨物は 61%減【52%減】となっている。(p. 45～46 参照)

※【 】内の数値は休日

- 乗用車種の減少以上に貨物車種の減少が顕著となっている。
- 平成 23 年度調査の全地区（51 地区）の平均路上駐車車両数（ピーク時）の平均は、0.75 台／0.1km（平成 20 年は 1.32 台／0.1km）、【0.66 台／0.1km（平成 20 年は 1.07 台／0.1km）】である。平成 20 年度に比べると平日・休日ともに 40%前後の減少である。（p. 36～37 参照）
- 路上駐車車両の車種分類をみると、平日は 1 日を通じて乗用車が最も多く、約 44～75%と変動幅が大きい。貨物車種は 19 時以降大幅に減少している。
- 休日は時間帯による車種構成の変動が非常に小さく、1 日を通じて乗用車が約 75～84%を占めている。
- 貨物車種の占める割合が最も高い 13 時台を対象とすると、全車種のうち貨物車種が占める割合は約 41%【約 21%】となっており、平日は貨物車種の割合が非常に高い。貨物車種のうち納品車両等の割合が非常に高く、大手宅配事業者の占める割合は約 7%【約 3%】である。
- 貨物車用パーキングメーターの増加（平成 20 年度：303 台、平成 23 年度：342 台）や、荷さばき可能な駐車場の増加（平成 20 年度：28 場 358 台、平成 23 年度：106 場 2,227 台）により路上駐車における宅配事業者の割合が低下していると考えられる。
- 荷さばき可能な駐車場の整備が進んでいるのは、銀座駅（2 場 400 台）、日本橋駅（7 場 668 台）、蒲田駅（2 場 121 台）、船堀駅（6 場 106 台）となっている。
（s-park：http://sasp.mapion.co.jp/b/tpark4/?t=map01a&f_carry=1）
- 貨物車用パーキングメーターの整備が進んでいるのは、新宿駅東口（61 台）、渋谷駅（52 台）、池袋駅（59 台）で、地区内の全てのパーキングメーターが貨物車用となっている。
（警視庁 HP：<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/pking/kamotu.htm>）

(4) 路上駐車時間（H17・H20・H23 年度ともに調査した地区を対象）

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 17 年度の約 28 分【約 35 分】、平成 20 年度の約 24 分【約 26 分】、平成 23 年度の約 26 分【約 29 分】となっている。
前回調査（H20 年度）との比較では、約 2 分【約 3 分】増加している。
- 車種別にみると、平日・休日とも乗用車は長く、タクシーは短い傾向にある。貨物車種は平日よりも休日のほうが長くなっている。（p. 49 参照）

(5) 駐車需給バランス（H17・H20・H23 年度ともに調査した地区を対象）

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数（PM・PT を含む）が上回っており、ピーク時の需要が供給を上回るのは平日 2 地区（東陽町駅・中目黒駅）、休日 4 地区（浅草駅・目黒駅・蒲田駅・大山駅）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 17 年度は 16 地区【22 地区】、平成 20 年度は 10 地区【6 地区】、平成 23 年度には 2 地区【4 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きていることがわかる。

※【 】内の数値は休日

2. 4. (2) 二輪

平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2－6 に示す。対象地区は平成 20 年度・23 年度ともに実施した地区で、29 地区全てが対象となっている。

表 2－6 平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（二輪）

調査内容	実施年度		平成23年度調査結果及び過年度調査結果との比較					
			平日			休日		
			対象地区 29地区	前回からの増減		対象地区 29地区	前回からの増減	
				増減	割合(%)		増減	割合(%)
駐車場数 (場)	H20年度	74	—	—	74	—	—	
	H23年度	89	15	20.3	89	15	20.3	
駐車場収容台数 (台)	H20年度	2,466	—	—	2,466	—	—	
	H23年度	2,385	-81	-3.3	2,385	-81	-3.3	
駐車場利用台数 (台)	H20年度	1,777	—	—	1,695	—	—	
	H23年度	1,584	-193	-10.9	1,428	-267	-15.8	
駐車場利用率 (%)	H20年度	72.1	—	—	68.7	—	—	
	H23年度	66.4	-5.7	-7.9	59.9	-8.8	-12.8	
総路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,885			1,848		
		原付第一種	2,155			1,965		
		合計	4,040			3,813		
	H23年度	自動二輪	1,608	-277	-14.7	1,403	-445	-24.1
		原付第一種	1,795	-360	-16.7	1,542	-423	-21.5
		合計	3,403	-637	-15.8	2,945	-868	-22.8
合法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	38			16		
		原付第一種	46			75		
		合計	84			91		
	H23年度	自動二輪	14	-24	-63.2	0	-16	-100.0
		原付第一種	149	103	223.9	128	53	70.7
		合計	163	79	94.0	128	37	40.7
違法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,847			1,832		
		原付第一種	2,109			1,890		
		合計	3,956			3,722		
	H23年度	自動二輪	1,594	-253	-13.7	1,403	-429	-23.4
		原付第一種	1,646	-463	-22.0	1,414	-476	-25.2
		合計	3,240	-716	-18.1	2,817	-905	-24.3
平均路上駐車時間 (分)【9地区】	H20年度	88	—	—	80	—	—	
	H23年度	100	12	13.6	75	-5	-6.3	
需要>供給 の地区数	H20年度	20	—	—	22	—	—	
	H23年度	18	-2	-10.0	19	-3	-13.6	

(1) 駐車場の整備状況

- 駐車場数は平成 20 年度の 74 場に対して 89 場と約 20%増加し、29 地区中 12 地区で駐車場数が増加している。
- 中野駅は駐車場が 0 場となっている。(p. 59 参照)
- 収容台数でみると、平成 20 年度の 2,466 台に対して 2,385 台と約 3%減少している。
- 駐車場の収容台数規模をみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 20 年度の約 70%に対して約 73%と増加しており、駐車場数が増加しているのに対して収容台数が減少していることから、比較的小規模な駐車場の整備が進んだと考えられる。(p. 60 参照)
- 駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 20 年度の約 79%に対して約 78%、地下構造が平成 20 年度の約 17%に対して約 15%と、変動が少ない。(p. 60 参照)
- ロック形式をみると、チェーンロック式が平成 20 年度の約 49%に対して約 54%と増加し、半数以上を占めている。(p. 60 参照)

(2) 駐車場の利用状況

- ピーク時の駐車場利用台数は平成 20 年度の 1,777 台【1,695 台】に対して、約 1,584 台【1,428 台】と約 11%【約 16%】減少している。
駐車場利用台数の多い地区は、秋葉原駅・六本木駅・新宿駅西口・渋谷駅・池袋駅などであり、商業施設の集積した地区での需要が多いことがわかる。
- ピーク時の駐車場利用率の平均は平成 20 年度の 72.1%【68.7%】に対して、66.4%【59.9%】と減少している。
- 利用台数の増減と利用率の増減は、駐車場の収容台数が増減している為、必ずしも一致するものではないが、平成 20 年度と平成 23 年度を比較すると、収容台数・駐車場利用台数・駐車場利用率が全て減少しているため、利用台数と利用率の増減に極端な乖離は見られない。

(3) 路上駐車状況

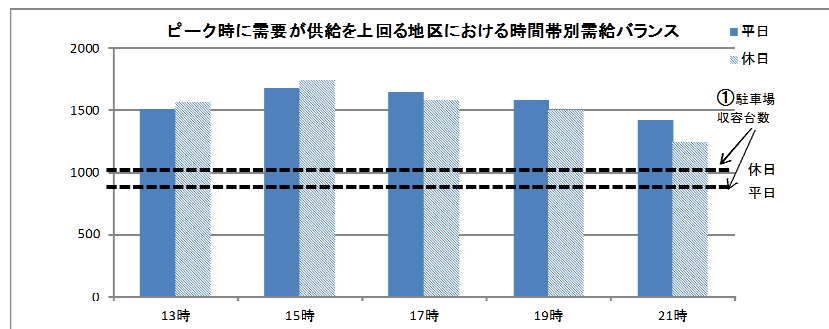
- 総路上駐車台数は平成 20 年度の 4,040 台【3,813 台】に対して、約 3,403 台【2,945 台】と約 16%【約 23%】減少している。
- 違法路上駐車台数は平成 20 年度の 3,956 台【3,722 台】に対して、約 3,240 台【2,817 台】と約 18%【約 24%】減少している。
- 合法駐車が可能な路上駐車施設は、新宿駅東口・新宿駅西口・池袋駅の 3 地区にあり、合法駐車台数は平成 20 年度の 84 台【91 台】に対して、約 163 台【128 台】と約 94%【約 41%】増加している。

(4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 20 年度の約 88 分【約 80 分】に対して、約 100 分【約 75 分】と、平日が長くなっている。
- 車種別・地区別・時間帯別でみると、どれもバラツキが大きくなっている。

(5) 駐車需給バランス

- ピーク時を見ると、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。
- ピーク時の総駐車需要が駐車場収容台数を上回っている地区を見ると、その他の時間帯でも総駐車需要が容量を上回っている。
- 地区別にみると、駐車場が存在しないが路上駐車が多い地区もあり、駐車場整備が遅れていることが考えられる。
- 駐車場の利用率・利用台数、路上駐車とも平成 20 年度より減少しているが、未だ看過できないほど駐車需要が多くなっている。



※【 】内の数値は休日