3. 路上駐車対策の検討

３．１　対策の検討

各地区における駐車の需給バランスを検証するに当たり、以下の３つの状況を把握する。

３．１．（１）ピーク時の需給バランス

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

・駐車容量　＞　駐車需要　：　（駐車需要/駐車容量）≦0.9
・駐車容量　≒　駐車需要　：　0.9＜（駐車需要/駐車容量）＜1.1　　⇒均衡
・駐車容量　＜　駐車需要　：　1.1≦（駐車需要/駐車容量）

３．１．（２）駐車需要における平休・時間バランス

駐車需要における平日と休日のバランス、ピーク時とオフピーク時のバランスを以下のとおり分類する。

【平休バランス】

平日と休日のピーク時の総駐車需要を比較し、平休バランスを算出した。なお、日々の需要変動を踏まえ 0.9＜（平日/休日または休日/平日）＜1.1 を平休バランスが均衡している状態とした。

判定	平日	休日
平日の需要が多い	1.1≦(平日/休日)	(休日/平日) ≦0.9
曜日変動が少ない(均衡)	0.9＜（平日/休日）＜1.1	0.9＜（休日/平日）＜1.1
休日の需要が多い	(平日/休日) ≦0.9	1.1≦(休日/平日)

【時間バランス（ピーク率)】

ピーク時とオフピーク時の総駐車需要を比較し、時間バランス（ピーク率）を算出した。なお、全地区のピーク率の平均（【四輪】平日：2.1、休日 2.7【自動二輪】平日：1.4、休日：1.6）を踏まえ 1.0≦（ピーク時/オフピーク時）＜2.0 を時間バランス（ピーク率）が小さい状態とした。

・時間変動が大きい　：　2.0≦（(ピーク時/オフピーク時)
・時間変動が小さい　：　1.0≦（ピーク時/オフピーク時）＜2.0

上記で分類した平休バランス・時間バランスの特性により、平日・休日それぞれ下記の５パターンに分類する

【平日】
- Ａ：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
- Ｂ：平日の需要が多く時間変動が大きい地区
- Ｃ：曜日・時間変動とも小さい地区
- Ｄ：平日の需要が多く時間変動が小さい地区
- Ｅ：休日の需要が多い地区

【休日】
- Ａ：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
- Ｂ：休日の需要が多く時間変動が大きい地区
- Ｃ：曜日・時間変動とも小さい地区
- Ｄ：休日の需要が多く時間変動が小さい地区
- Ｅ：平日の需要が多い地区

３．１．（３）駐車場利用率と路上駐車車両数の関係

ピーク時を対象として、駐車場利用率と路上駐車車両数の関係を以下の通り分類する。

全地区の平均値との比較を行い、全地区の平均値(単純平均)を上回るものを駐車場利用率・路上駐車車両数が多い、全地区の平均値(単純平均)を下回るものを少ないとした。

・駐車場利用率の全地区平均（%）:(【四輪】平日：62.4、休日：58.5、【自動二輪】平日：57.5、休日：55.4)

・路上駐車車両数の全地区平均（台/0.1km）:(【四輪】平日：0.75、休日：0.66、【自動二輪】平日：1.09、休日：0.99)

上記で分類した駐車場利用率・路上駐車車両数の特性により、平日・休日それぞれ下記の 4 パターンに分類する

ア：駐車場への転換可能性が高い地区
　駐車場利用率が低い＋路上駐車車両数が多い地区であり、路上駐車を駐車場へ転換できる可能性の高い地区

イ：駐車需要が多い地区
　駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が多い地区

ウ：駐車需要が少ない地区
　駐車場利用率が低い＋路上駐車車両数が少ない地区

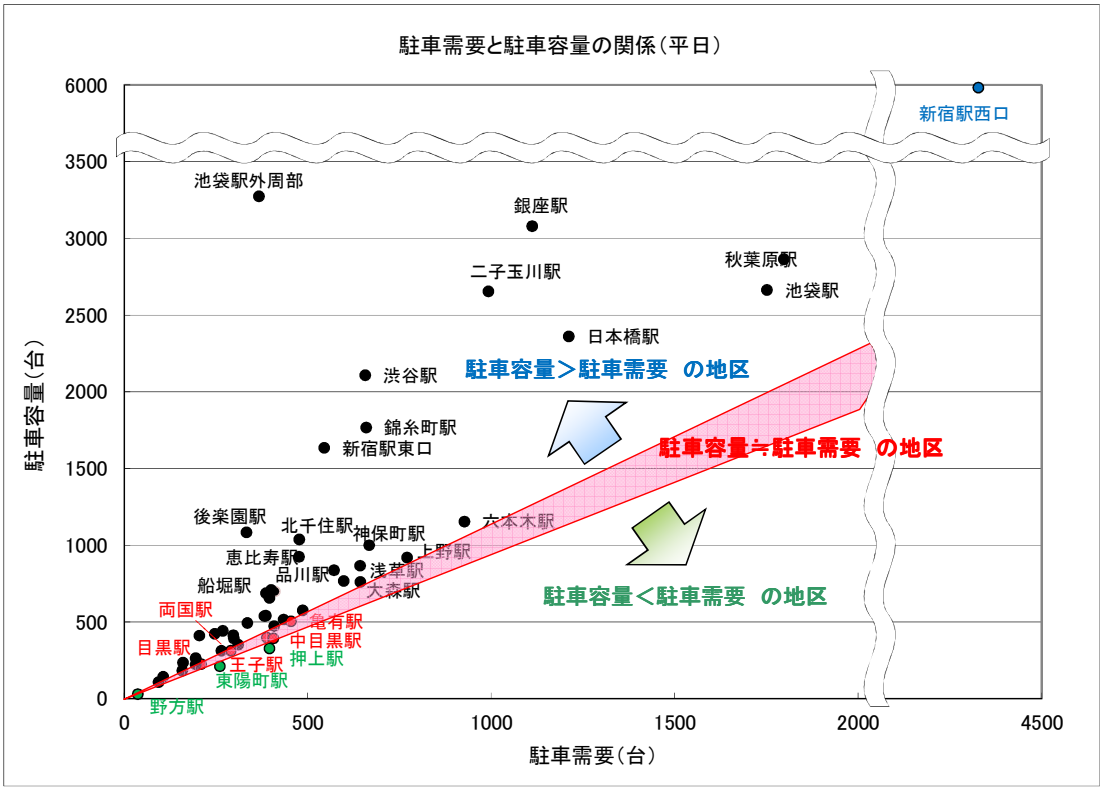
エ：駐車問題が少ない地区
　駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

３．１．（１）ピーク時の需給バランス

１）ピーク時の需給バランス【四輪】

①平日

○51 地区中、駐車容量が駐車需要を上回る地区は 43 地区あり、特に池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を 2,000 台以上上回っている。
○駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、両国駅・目黒駅・中目黒駅・王子駅・亀有駅の 5 地区である。
○駐車需要が駐車容量を上回るのは、押上駅・東陽町駅・野方駅の 3 地区である。
○全体としては、駐車容量が需要を上回っていると言える。

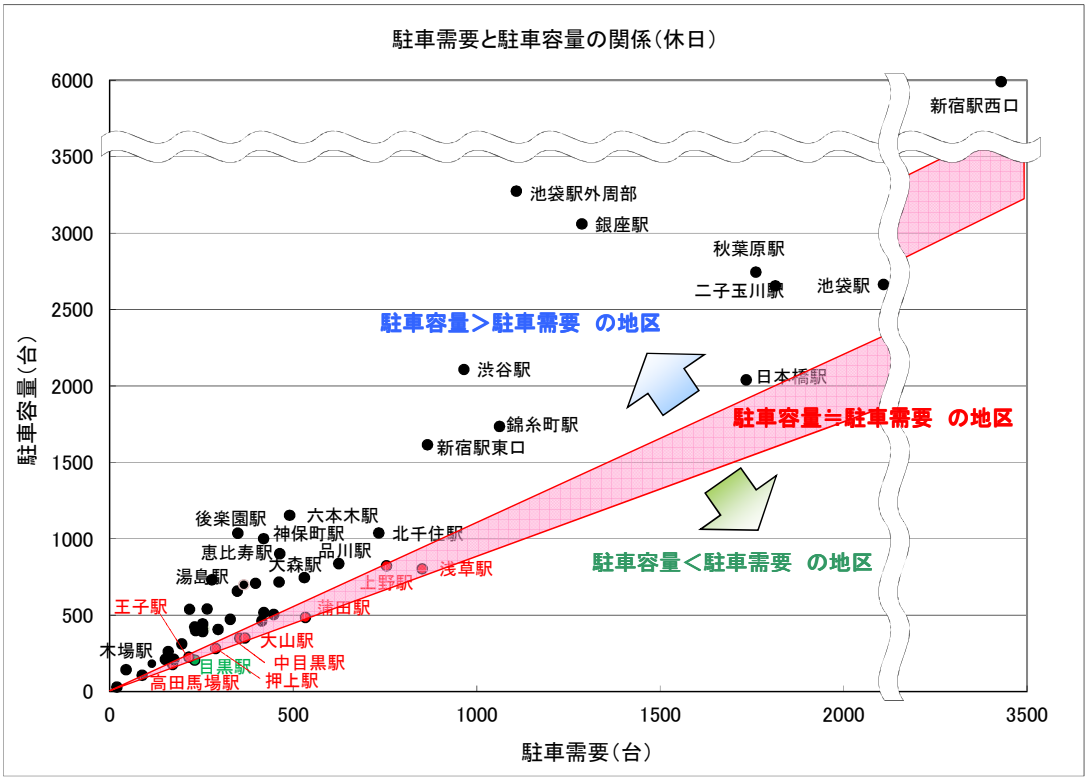


判定	地区
駐車容量＞駐車需要の地区（43 地区）	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量≒駐車需要の地区（5 地区）	両国駅、目黒駅、中目黒駅、王子駅、亀有駅
駐車容量＜駐車需要の地区（3 地区）	押上駅、東陽町駅、野方駅

図　３－１　ピーク時の需給バランス（平日）

②休日

○51 地区中、駐車容量が駐車需要を上回る地区は 42 地区あり、特に新宿駅西口・池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を 2,000 台以上上回っている。
○駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、高田馬場駅・上野駅・浅草駅・押上駅・中目黒駅・蒲田駅・王子駅・大山駅の 8 地区である。
○駐車需要が駐車容量を上回る地区は、目黒駅 1 地区である。
○全体としては、駐車容量が需要を上回っていると言える。



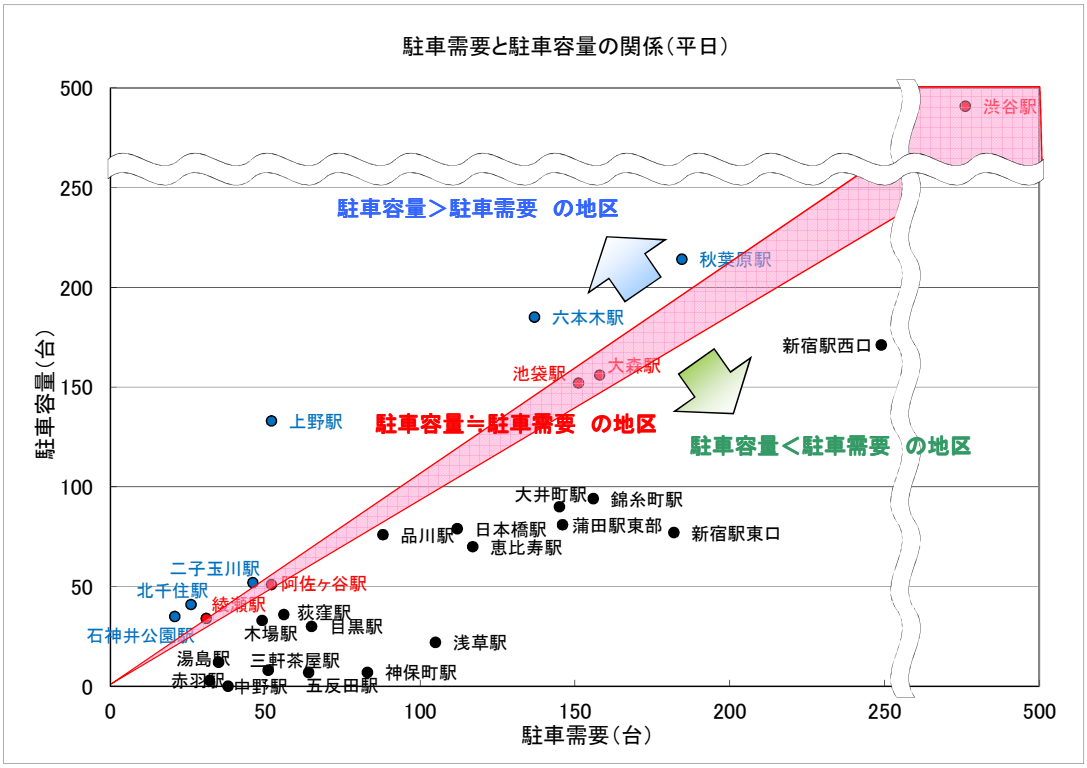
判定	地区
駐車容量＞駐車需要の地区（42 地区）	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後楽園駅、錦糸町駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量≒駐車需要の地区（8 地区）	高田馬場駅、上野駅、浅草駅、押上駅、中目黒駅、蒲田駅、王子駅、大山駅
駐車容量＜駐車需要の地区（1 地区）	目黒駅

図　３－２　ピーク時の需給バランス（休日）

２）ピーク時の需給バランス【自動二輪】

①平日

○29 地区中、駐車容量が駐車需要を上回るのは秋葉原駅、六本木駅、上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅、北千住駅の 6 地区である。
○駐車容量と駐車需要が均衡しているのは大森駅、渋谷駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、綾瀬駅の 5 地区である。
○その他の 18 地区では駐車需要が駐車容量を上回っており、全体としては駐車容量が不足していると言える。

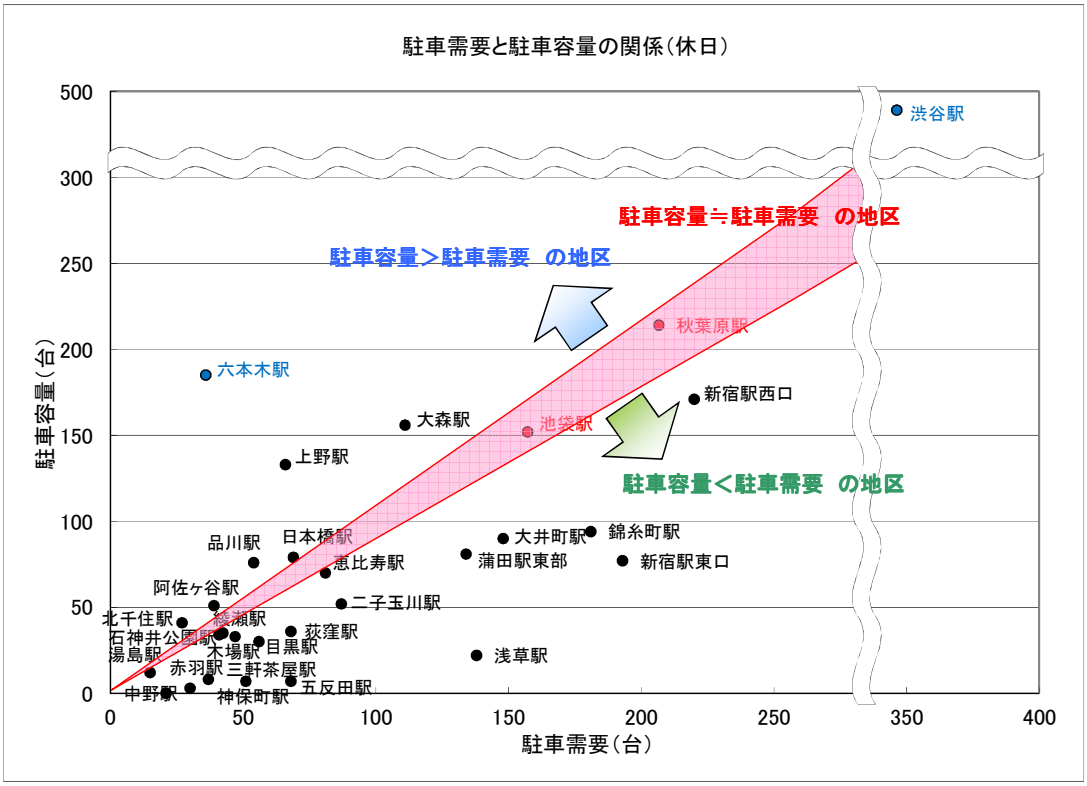


判定	地区
駐車容量＞駐車需要の地区（6 地区）	秋葉原駅、六本木駅、上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅、北千住駅
駐車容量≒駐車需要の地区（5 地区）	大森駅、渋谷駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、綾瀬駅
駐車容量＜駐車需要の地区（18 地区）	神保町駅、日本橋駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、赤羽駅

図　３－３　ピーク時の需給バランス（平日）

②休日

○29 地区中、駐車容量が駐車需要を上回るのは 8 地区であり、特に六本木駅は駐車需要が駐車容量を約 150 台上回っている。
○駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、秋葉原駅・池袋駅の 2 地区である。
○その他の 19 地区では駐車需要が駐車容量を上回っており、平日と同様に全体としては駐車容量が不足していると言える。



判定	地区
駐車容量＞駐車需要の地区（8 地区）	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
駐車容量≒駐車需要の地区（2 地区）	秋葉原駅、池袋駅
駐車容量＜駐車需要の地区（19 地区）	神保町駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、赤羽駅、石神井公園駅、綾瀬駅

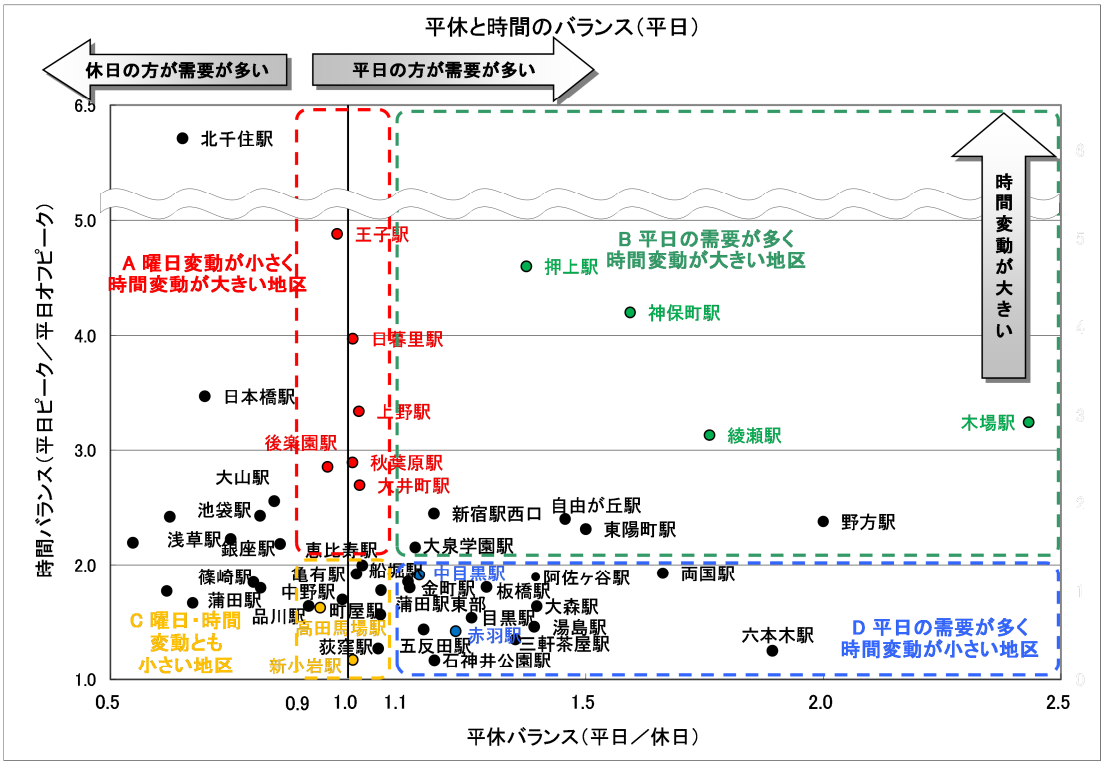
図　３－４　ピーク時の需給バランス（休日）

３．１．（２）総駐車需要における平休・時間バランス

１）平休・時間バランス【四輪】

①平日

○51 地区中、平日の需要が多い地区（B，D地区）は 23 地区あり、木場駅・野方駅は休日の 2 倍以上の需要がある。
○曜日変動が少ない地区（A，C地区）は 15 地区であり、そのうち時間変動が大きいのは秋葉原駅、後楽園駅、上野駅、大井町駅、王子駅、日暮里駅の 6 地区である。
○時間バランスをみると、51 地区中ピーク時の需要がオフピーク時の 3 倍以上ある地区は、神保町駅・日本橋駅・上野駅・押上駅・木場駅・王子駅・日暮里駅・綾瀬駅・北千住駅の 9 地区である。

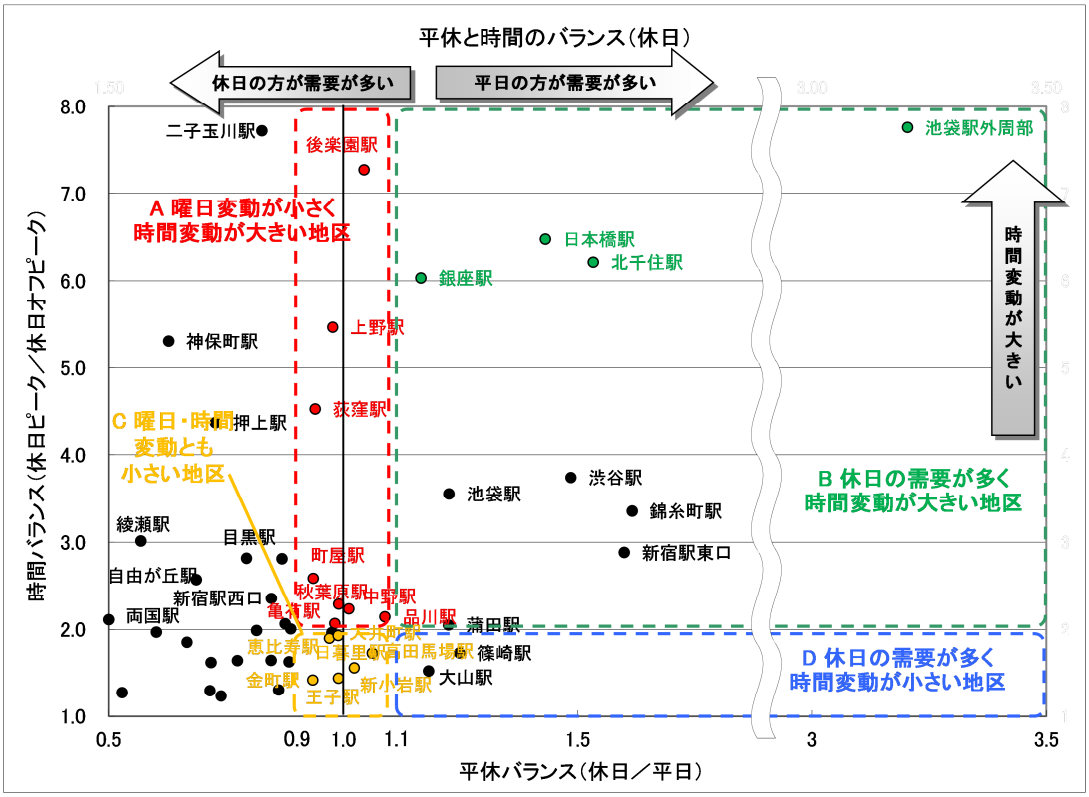


判定	地区
A　曜日変動が小さく時間変動が大きい地区（6 地区）	秋葉原駅、後楽園駅、上野駅、大井町駅、王子駅、日暮里駅
B　平日の需要が多く時間変動が大きい地区（9 地区）	神保町駅、新宿駅西口、押上駅、東陽町駅、木場駅、自由が丘駅、野方駅、大泉学園駅、綾瀬駅
C　曜日・時間変動とも小さい地区（9 地区）	品川駅、高田馬場駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、町屋駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅
D　平日の需要が多く時間変動が小さい地区（14 地区）	六本木駅、湯島駅、両国駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、板橋駅、石神井公園駅、船堀駅
E　休日の需要が多い地区（13 地区）	銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、浅草駅、錦糸町駅、蒲田駅、二子玉川駅、渋谷駅、池袋駅、池袋駅外周部、大山駅、北千住駅、篠崎駅

図　３－５　平休・時間バランス（平日）

②休日

○51 地区中、休日の需要が多い地区（B，D地区）は 13 地区あり、池袋駅外周部は平日の約 3 倍の需要がある。
○曜日変動が少ない地区（A，C地区）は 15 地区であり、そのうち時間変動が大きいのは秋葉原駅、品川駅、後楽園駅、上野駅、中野駅、荻窪駅、町屋駅、亀有駅の 8 地区である。
○時間バランスをみると、51 地区中、ピーク時の需要がオフピーク時の 5 倍以上ある地区は 8 地区あり、二子玉川駅が最も高く約 8 倍である。



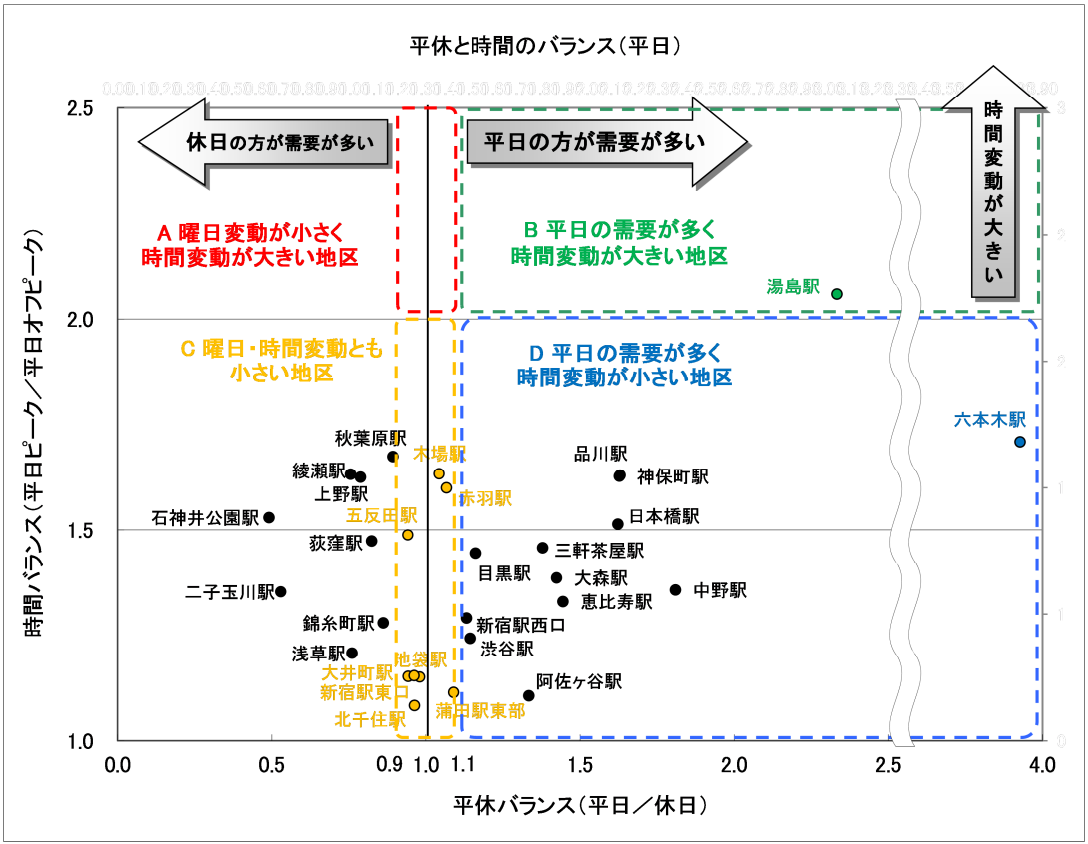
判定	地区
A　曜日変動が小さく時間変動が大きい地区（8 地区）	秋葉原駅、品川駅、後楽園駅、上野駅、中野駅、荻窪駅、町屋駅、亀有駅
B　休日の需要が多く時間変動が大きい地区（11 地区）	銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、浅草駅、錦糸町駅、蒲田駅、二子玉川駅、渋谷駅、池袋駅、池袋駅外周部、北千住駅
C　曜日・時間変動とも小さい地区（7 地区）	高田馬場駅、大井町駅、恵比寿駅、王子駅、日暮里駅、新小岩駅、金町駅
D　休日の需要が多く時間変動が小さい地区（2 地区）	大山駅、篠崎駅
E　平日の需要が多い地区（23 地区）	神保町駅、六本木駅、新宿駅西口、湯島駅、両国駅、押上駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、板橋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、船堀駅

図　３－６　平休・時間バランス（休日）

2）平休・時間バランス【自動二輪】

①平日

○29 地区中、平日の需要が多い地区（B，D地区）は 13 地区あり、六本木駅・湯島駅は休日の 2 倍以上の需要がある。
○曜日変動が少ない地区（A，C地区）は新宿駅東口・木場駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅東部・池袋駅・赤羽駅・北千住駅の 8 地区である。
○時間バランスをみると、29 地区中ピーク時の需要がオフピーク時の 3 倍以上ある地区はなく、最も大きい湯島駅でも約 2 倍である。

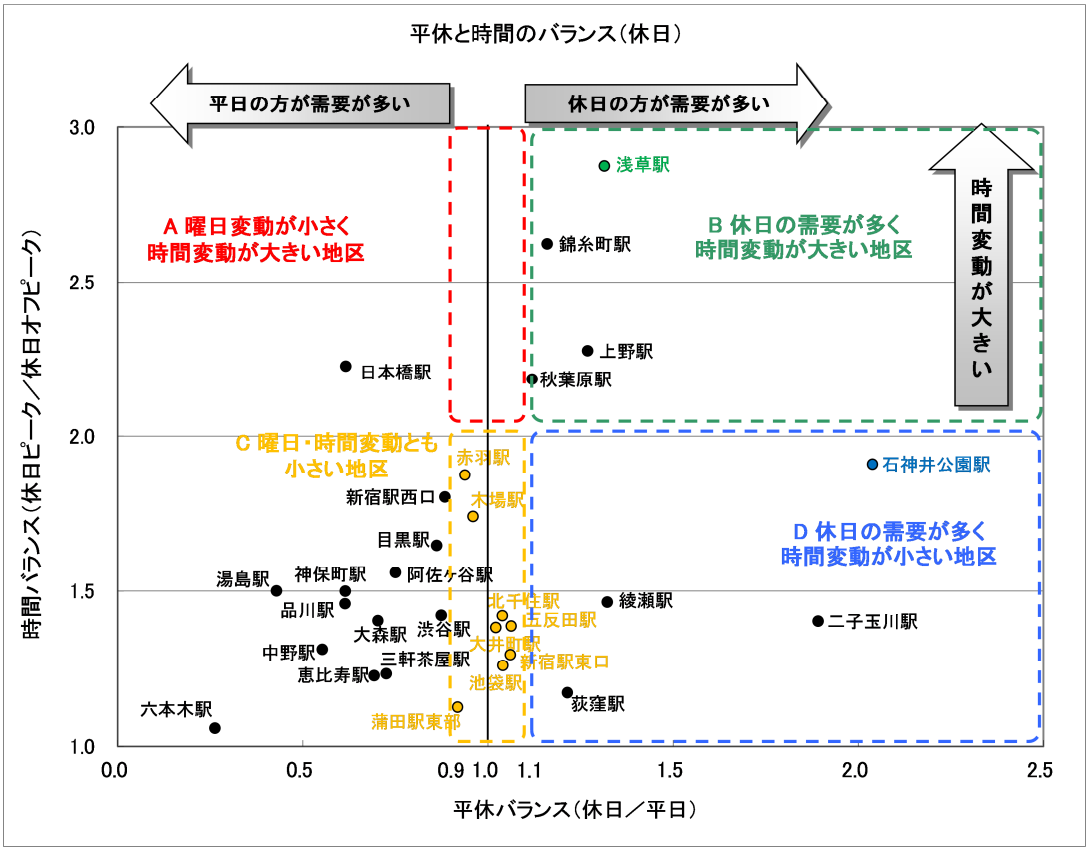


判定	地区
A　曜日変動が小さく時間変動が大きい地区（0 地区）	なし
B　平日の需要が多く時間変動が大きい地区（1 地区）	湯島駅
C　曜日・時間変動とも小さい地区（8 地区）	新宿駅東口、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅東部、池袋駅、赤羽駅、北千住駅
D　平日の需要が多く時間変動が小さい地区（12 地区）	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅
E　休日の需要が多い地区（8 地区）	秋葉原駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅、二子玉川駅、荻窪駅、石神井公園駅、綾瀬駅

図　3－7　平休・時間バランス（平日）

②休日

○29 地区中、平日の需要が多い地区（B，D地区）は 8 地区あり、石神井公園駅は休日の 2 倍以上の需要がある。
○曜日変動が少ない地区（A，C地区）は新宿駅東口・木場駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅東部・池袋駅・赤羽駅・北千住駅の 8 地区である。
○時間バランスをみると、29 地区中ピーク時の需要がオフピーク時の 3 倍以上ある地区はなく、最も大きい浅草駅でも約 2.9 倍である。



判定	地区
A　曜日変動が小さく時間変動が大きい地区（0 地区）	なし
B　休日の需要が多く時間変動が大きい地区（4 地区）	秋葉原駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅
C　曜日・時間変動とも小さい地区（8 地区）	新宿駅東口、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅東部、池袋駅、赤羽駅、北千住駅
D　休日の需要が多く時間変動が小さい地区（4 地区）	二子玉川駅、荻窪駅、石神井公園駅、綾瀬駅
E　平日の需要が多い地区（13 地区）	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、湯島駅、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅

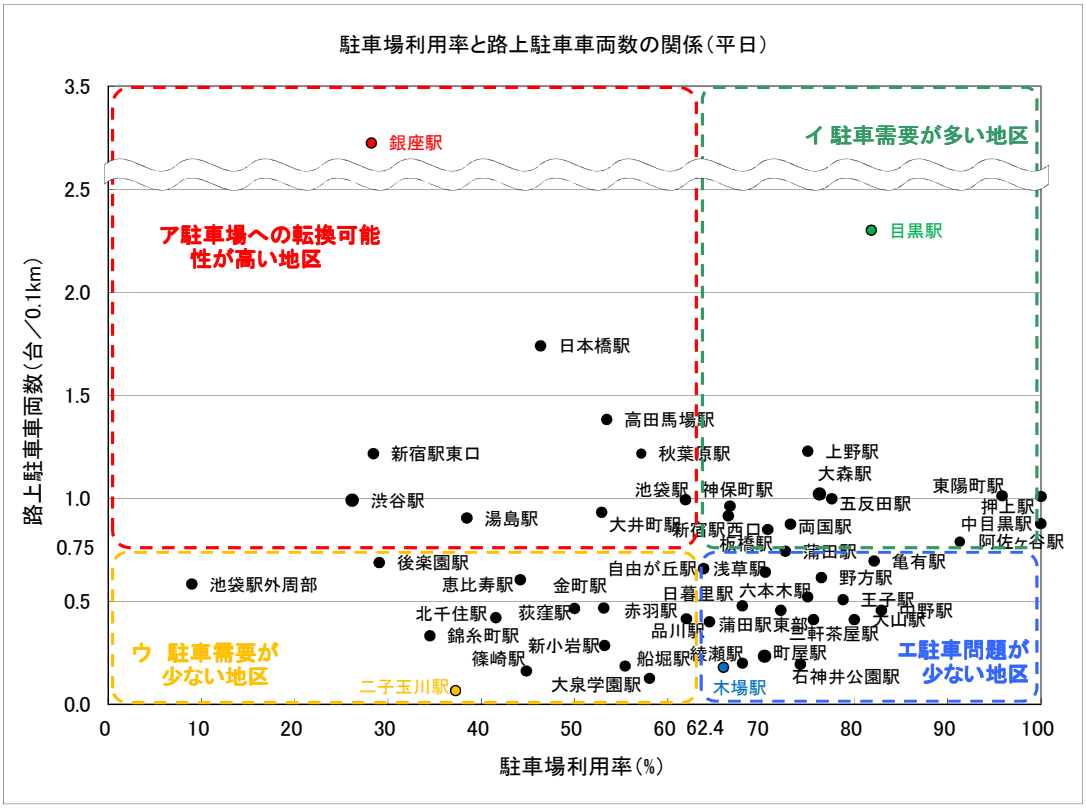
図　３－８　平休・時間バランス（休日）

３．１．（３）駐車場利用率と路上駐車車両数の関係

１）駐車場利用率と路上駐車車両数の関係【四輪】

①平日

○51 地区中、駐車場への転換可能性が高い地区は 9 地区あり、なかでも銀座駅は駐車場利用率が 20%台でありながら、路上駐車車両数は約 3.2 台／0.1km と高くなっている。
○駐車需要が多い地区は 13 地区あり、目黒駅が特に需要が多い。
○駐車需要が少ない地区は 13 地区あり、二子玉川駅が特に需要が少ない。
○駐車問題が少ない地区は 16 地区あり、木場駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も約 66%となっており、駐車対策が進んでいる地区となっている。

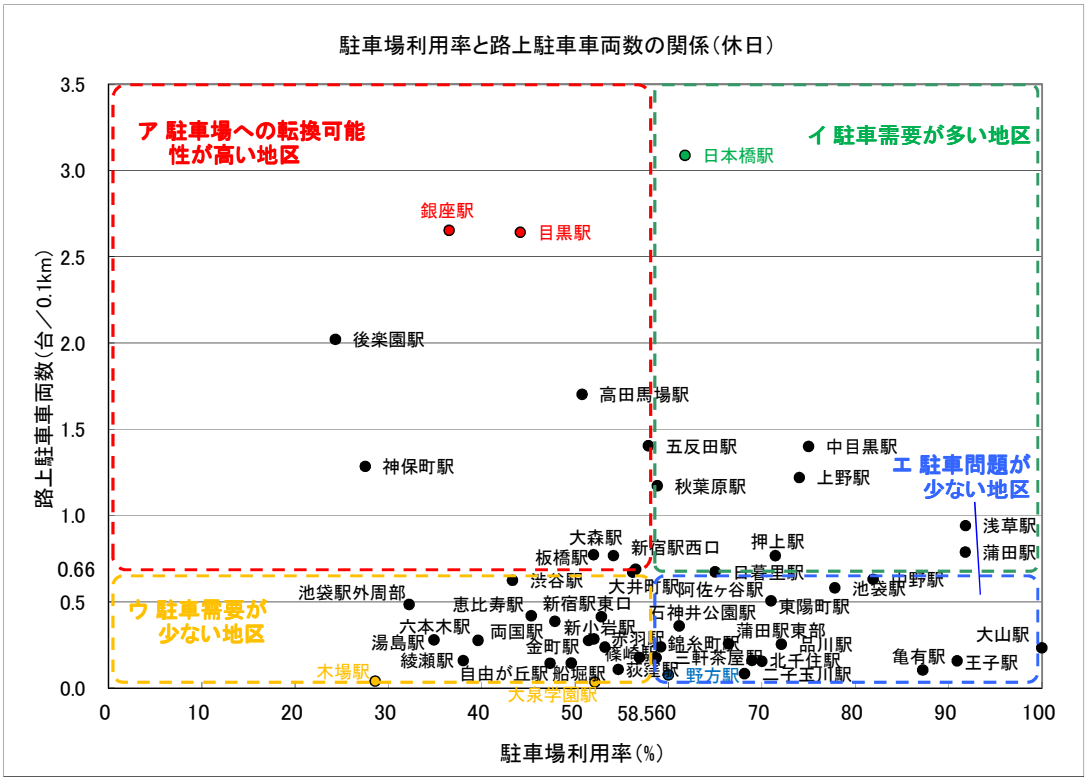


判定	地区
ア　駐車場への転換可能性が高い地区（9 地区）	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、高田馬場駅、湯島駅、大井町駅、渋谷駅、池袋駅
イ　駐車需要が多い地区（12 地区）	神保町駅、新宿駅西口、上野駅、両国駅、押上駅、東陽町駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、蒲田駅、大森駅、阿佐ヶ谷駅、板橋駅
ウ　駐車需要が少ない地区（13 地区）	後楽園駅、錦糸町駅、二子玉川駅、恵比寿駅、荻窪駅、池袋駅外周部、赤羽駅、大泉学園駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅
エ　駐車問題が少ない地区（17 地区）	六本木駅、品川駅、浅草駅、木場駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、中野駅、野方駅、王子駅、日暮里駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、綾瀬駅、亀有駅

図　３－９　駐車場利用率と路上駐車車両数の関係（平日）

②休日

○駐車場への転換可能性の高い地区は 10 地区あり、なかでも銀座駅は駐車場利用率が 30%台でありながら、路上駐車車両数は約 2.7 台／0.1km と高くなっている。
○駐車需要が多い地区は 8 地区あり、日本橋駅が特に需要が多い。
○駐車需要が少ない地区は 17 地区あり、木場駅・大泉学園駅が特に需要が少ない。
○駐車問題が少ない地区は 16 地区あり、野方駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も約 60%となっており、駐車対策が進んでいる地区となっている。



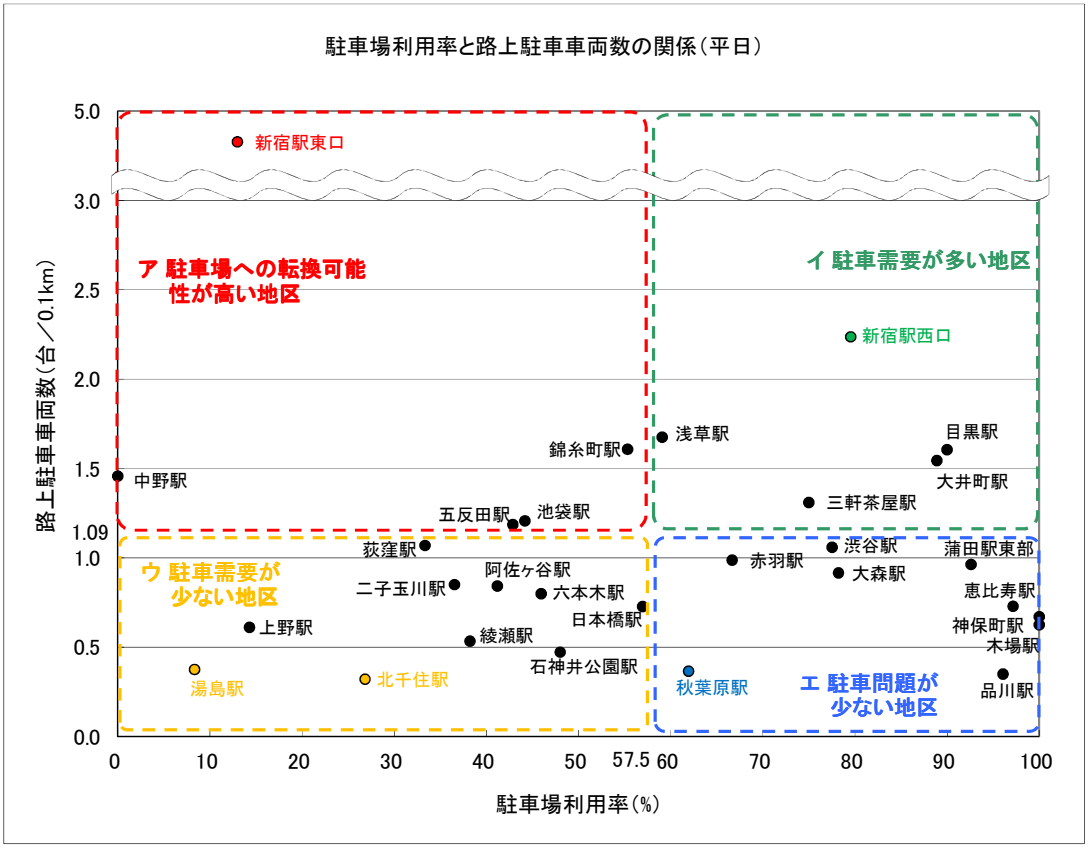
判定	地区
ア　駐車場への転換可能性が高い地区（10 地区）	神保町駅、銀座駅、新宿駅西口、高田馬場駅、後楽園駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、板橋駅
イ　駐車需要が多い地区（8 地区）	秋葉原駅、日本橋駅、上野駅、浅草駅、押上駅、中目黒駅、蒲田駅、日暮里駅
ウ　駐車需要が少ない地区（17 地区）	六本木駅、新宿駅東口、湯島駅、両国駅、木場駅、自由が丘駅、渋谷駅、恵比寿駅、荻窪駅、池袋駅外周部、赤羽駅、大泉学園駅、綾瀬駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅
エ　駐車問題が少ない地区（16 地区）	品川駅、錦糸町駅、東陽町駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、王子駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、北千住駅、亀有駅

図　３－１０　駐車場利用率と路上駐車車両数の関係（休日）

２）駐車場利用率と路上駐車車両数の関係【自動二輪】

①平日

○29 地区中、駐車場への転換可能性の高い地区は 5 地区あり、なかでも新宿駅東口は駐車場利用率が 10%台でありながら、路上駐車車両数は約 4.6 台／0.1km と高くなっている。
○駐車需要が多い地区は 5 地区あり、新宿駅西口が特に需要が多い。
○駐車需要が少ない地区は 10 地区あり、湯島駅・北千住駅が特に需要が少ない。
○駐車問題が少ない地区は 9 地区あり、秋葉原駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も 60%台となっており、駐車対策が進んでいる地区となっている。

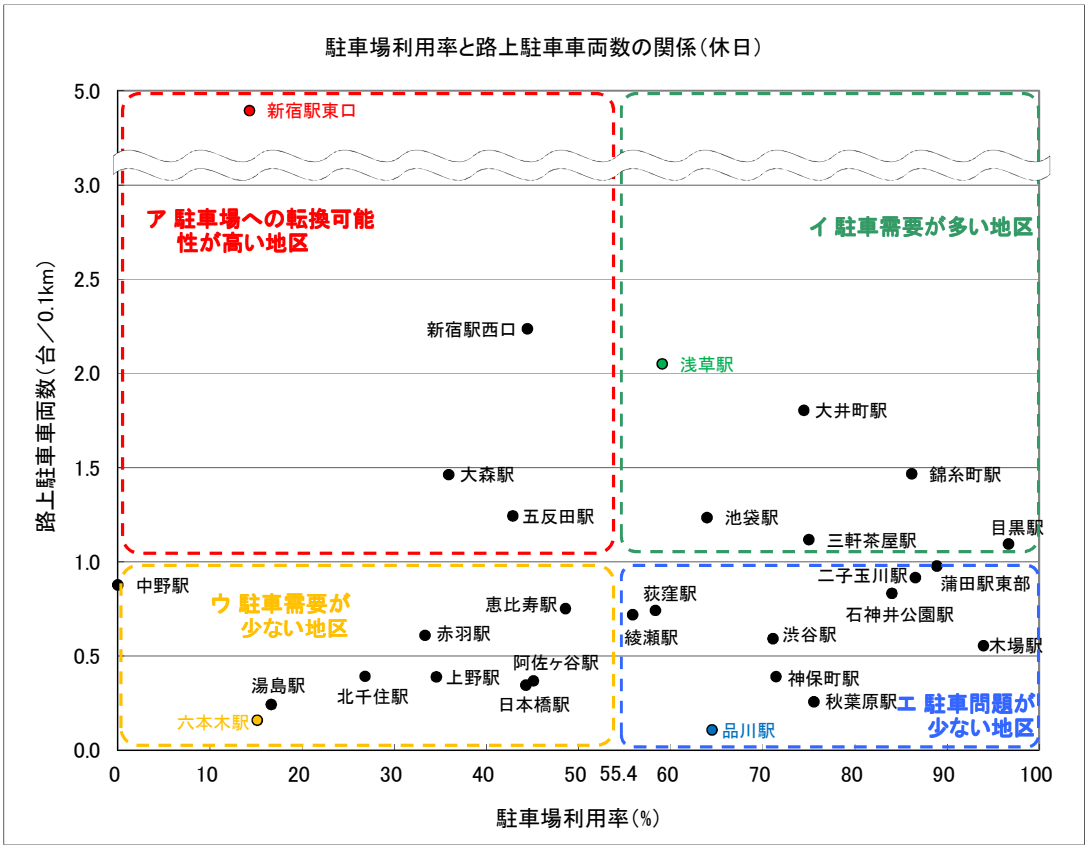


判定	地区
ア　駐車場への転換可能性が高い地区（5 地区）	新宿駅東口、錦糸町駅、五反田駅、中野駅、池袋駅
イ　駐車需要が多い地区（5 地区）	新宿駅西口、浅草駅、大井町駅、目黒駅、三軒茶屋駅
ウ　駐車需要が少ない地区（10 地区）	日本橋駅、六本木駅、湯島駅、上野駅、二子玉川駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、石神井公園駅、綾瀬駅、北千住駅
エ　駐車問題が少ない地区（9 地区）	秋葉原駅、神保町駅、品川駅、木場駅、蒲田駅東部、大森駅、渋谷駅、恵比寿駅、赤羽駅

図　３－１１　駐車場利用率と路上駐車車両数の関係（平日）

②休日

○29 地区中、駐車場への転換可能性の高い地区は 4 地区あり、なかでも新宿駅東口は駐車場利用率が 10%台でありながら、路上駐車車両数は約 4.9 台／0.1km と高くなっている。
○駐車需要が多い地区は 6 地区あり、浅草駅が特に需要が多い。
○駐車需要が少ない地区は 9 地区あり、六本木駅が特に需要が少ない。
○駐車問題が少ない地区は 10 地区あり、品川駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も 60%台となっており、駐車対策が進んでいる地区となっている。



判定	地区
ア　駐車場への転換可能性が高い地区（4 地区）	新宿駅東口、新宿駅西口、五反田駅、大森駅
イ　駐車需要が多い地区（6 地区）	浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、目黒駅、三軒茶屋駅、池袋駅
ウ　駐車需要が少ない地区（9 地区）	日本橋駅、六本木駅、湯島駅、上野駅、恵比寿駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、北千住駅
エ　駐車問題が少ない地区（10 地区）	秋葉原駅、神保町駅、品川駅、木場駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、渋谷駅、荻窪駅、石神井公園駅、綾瀬駅

図　３－１２　駐車場利用率と路上駐車車両数の関係（休日）

３．２ 地区特性による類型化

３．２．（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総駐車需要のピーク時における地区特性を整理し、類型化する。前項の３．１．（１）～３．１．（３）で分析した結果を以下の３ステップで分類する。

＜STEP1＞　駐車需給バランスによる分類（p.95 参照）
○ピーク時の駐車需要(駐車場利用台数＋路上駐車台数)と供給(駐車容量)のバランスにより、以下の３パターンに分類する。
①供給＞需要　⇒需給のアンバランス（供給過剰）
②需要≒供給　⇒需給の均衡
③需要＞供給　⇒需給のアンバランス（供給不足）

＜STEP2＞　駐車需要における平休・時間バランスによる分類（p.95 参照）
○ピーク時の駐車需要(駐車場利用台数＋路上駐車台数)における平日と休日のバランス、ピーク時とオフピーク時のバランスにより、以下の５パターンに分類する。
Ａ曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
Ｂ平日（休日）の需要が多く時間変動が大きい地区
Ｃ曜日・時間変動とも小さい地区
Ｄ平日（休日）の需要が多く時間変動が小さい地区
Ｅ休日（平日）の需要が多い地区

＜STEP3＞　駐車場利用率と路上駐車車両数の関係による分類（p.96 参照）
○ピーク時の駐車場利用率と路上駐車車両数(台/0.1km)のバランスにより、以下の４パターンに分類する。
ア利用率低く、路駐多い　⇒駐車場への転換可能性が高い地区
イ利用率高く、路駐多い　⇒駐車需要が多い地区
ウ利用率低く、路駐少ない　⇒駐車需要が少ない地区
エ利用率高く、路駐少ない　⇒駐車問題が少ない地区

３．２．（２）各地区の類型化

上記の３ステップにより各地区の駐車傾向を分類し、次頁以降に示す。四輪については車種毎に必要となる施策が大きく異なるため､路上駐車の割合が表３―１ 路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）を上回る車種を路上駐車が多い車種とした。

表３―１　路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）

車種	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物
平日(%)	47.8	2.3	0.7	12.0	21.7	15.5
休日(%)	71.7	2.7	0.4	7.1	9.8	8.3

表３－２　各地区の類型化（平日：四輪）

≪平日：四輪≫

<STEP1> 需給バランス	<STEP2> 曜日・時間帯によるバランス	<STEP3> 利用率と路駐のバランス	【該当地区】路駐の多い車種（全地区平均以上）
① 供給＞需要	A 曜日変動小、時間変動大きい	ア 利用率低く、路駐多い	秋葉原駅（軽貨物・小型貨物）、大井町駅（タクシー・貨物車類）
		イ 利用率高く、路駐多い	上野駅（乗用車・貨物車類）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	後楽園駅（乗用車・タクシー）
		エ 利用率高く、路駐少ない	日暮里駅（軽貨物・小型貨物）
	B 平日需要多い、時間変動大きい	イ 利用率高く、路駐多い	神保町駅（タクシー・バス・小型貨物） 新宿駅西口（バス・軽貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	大泉学園駅（乗用車・普通貨物）
		エ 利用率高く、路駐少ない	木場駅（貨物車類）、自由が丘駅（タクシー・軽貨物・普通貨物）、綾瀬駅（乗用車・小型貨物）
	C 曜日変動・時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	高田馬場駅（タクシー・小型貨物・普通貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	恵比寿駅（軽貨物）、荻窪駅（乗用車）、新小岩駅（乗用車・タクシー・軽貨物）金町駅（乗用車）
		エ 利用率高く、路駐少ない	品川駅（タクシー・小型貨物）、中野駅（乗用車・タクシー）、町屋駅（タクシー・バス・軽貨物・普通貨物）
	D 平日需要多い、時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	湯島駅（バス・小型貨物・普通貨物）
		イ 利用率高く、路駐多い	五反田駅（乗用車・タクシー・バス）、大森駅（タクシー・普通貨物）、阿佐ヶ谷駅（乗用車・普通貨物）、板橋駅（軽貨物・小型貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	赤羽駅（乗用車）、船堀駅（小型貨物・普通貨物）
		エ 利用率高く、路駐少ない	六本木駅（貨物車類）、蒲田駅東部（貨物車類）、三軒茶屋駅（タクシー・小型貨物・普通貨物）、石神井公園駅（乗用車・軽貨物）
	E 休日の需要が多い地区	ア 利用率低く、路駐多い	銀座駅（小型貨物）、日本橋駅（乗用車・タクシー・バス・小型貨物）、新宿駅東口（小型貨物）、渋谷駅（タクシー・貨物車類）、池袋駅（バス・小型貨物・普通貨物）
		イ 利用率高く、路駐多い	蒲田駅（乗用車・タクシー・軽貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	錦糸町駅（乗用車・バス）、二子玉川駅（乗用車・タクシー・普通貨物）、池袋駅外周部（乗用車・バス）、北千住駅（バス・軽貨物・普通貨物）、篠崎駅（乗用車）
		エ 利用率高く、路駐少ない	浅草駅（軽貨物・小型貨物）、大山駅（小型貨物・普通貨物）
② 供給≒需要	A 曜日変動小、時間変動大きい	エ 利用率高く、路駐少ない	王子駅（小型貨物・普通貨物）
	C 曜日変動・時間変動小さい	エ 利用率高く、路駐少ない	亀有駅（軽貨物・普通貨物）
	D 平日需要多い、時間変動小さい	イ 利用率高く、路駐多い	両国駅（乗用車・小型貨物）、目黒駅（乗用車・バス）・中目黒駅（タクシー・軽貨物・普通貨物）
③ 需要＞供給	B 平日需要多い、時間変動大きい	イ 利用率高く、路駐多い	押上駅（貨物車類）、東陽町駅（小型貨物・普通貨物）
		エ 利用率高く、路駐少ない	野方駅（軽貨物・普通貨物）

表３－２　各地区の類型化（休日：四輪）

≪休日：四輪≫

<STEP1> 需給バランス	<STEP2> 曜日・時間帯によるバランス	<STEP3> 利用率と路駐のバランス	【該当地区】路駐の多い車種（全地区平均以上）
① 供給＞需要	A 曜日変動小、時間変動大きい	ア 利用率低く、路駐多い	後楽園駅（乗用車・タクシー・バス・小型貨物）
		イ 利用率高く、路駐多い	秋葉原駅（乗用車・バス・小型貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	荻窪駅（軽貨物）
		エ 利用率高く、路駐少ない	品川駅（小型貨物・普通貨物）、中野駅（乗用車）、町屋駅（タクシー・軽貨物・普通貨物）、亀有駅（乗用車・小型貨物）
	B 休日需要多い、時間変動大きい	ア 利用率低く、路駐多い	銀座駅（乗用車・バス・小型貨物）
		イ 利用率高く、路駐多い	日本橋駅（乗用車・バス）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	新宿駅東口（乗用車）、渋谷駅（乗用車・小型貨物・普通貨物）、池袋駅外周部（乗用車）
		エ 利用率高く、路駐少ない	錦糸町駅（タクシー）、二子玉川駅（乗用車・軽貨物・小型貨物）、池袋駅（タクシー・バス）、北千住駅（小型貨物・普通貨物）
	C 曜日変動・時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	大井町駅（乗用車・普通貨物）
		イ 利用率高く、路駐多い	日暮里駅（乗用車・タクシー・軽貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	恵比寿駅（小型貨物・普通貨物）、新小岩駅（貨物車類）、金町駅（乗用車・小型貨物）
	D 休日需要多い、時間変動小さい	ウ 利用率低く、路駐少ない	篠崎駅（乗用車・軽貨物）
	E 平日の需要が多い地区	ア 利用率低く、路駐多い	神保町駅（乗用車・タクシー・小型貨物）、新宿駅西口（普通貨物）、五反田駅（乗用車・タクシー・軽貨物）、大森駅（乗用車）、板橋駅（乗用車・軽貨物・小型貨物）
		ウ 利用率低く、路駐少ない	六本木駅（貨物車類）、湯島駅（乗用車・バス）、両国駅（小型貨物・普通貨物）、木場駅（乗用車・小型貨物・普通貨物）、自由が丘駅（軽貨物・小型貨物）、赤羽駅（タクシー）、大泉学園駅（軽貨物・普通貨物）、綾瀬駅（乗用車・小型貨物）、船堀駅（乗用車）
		エ 利用率高く、路駐少ない	東陽町駅（乗用車）、蒲田駅東部（小型貨物・普通貨物）、三軒茶屋駅（乗用車・普通貨物）、野方駅（貨物車類）、阿佐ヶ谷駅（乗用車・軽貨物）、石神井公園駅（軽貨物）
② 供給≒需要	A 曜日変動小、時間変動大きい	イ 利用率高く、路駐多い	上野駅（バス・軽貨物・小型貨物）
	B 休日需要多い、時間変動大きい	イ 利用率高く、路駐多い	浅草駅（乗用車・バス・小型貨物）、蒲田駅（乗用車・普通貨物）
	C 曜日変動・時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	高田馬場駅（乗用車・普通貨物）
		エ 利用率高く、路駐少ない	王子駅（乗用車・タクシー）
	D 休日需要多い、時間変動小さい	エ 利用率高く、路駐少ない	大山駅（軽貨物・普通貨物）
	E 平日の需要が多い地区	イ 利用率高く、路駐多い	押上駅（バス・貨物車類）、中目黒駅（小型貨物・普通貨物）
③ 需要＞供給	E 平日の需要が多い地区	ア 利用率低く、路駐多い	目黒駅（乗用車）

表３－２　各地区の類型化（平日：自動二輪）

≪平日：自動二輪≫

<STEP1> 需給バランス	<STEP2> 曜日・時間帯によるバランス	<STEP3> 利用率と路駐のバランス	【該当地区】
① 供給＞需要	C 曜日変動・時間変動小さい	ウ 利用率低く、路駐少ない	北千住駅
	D 平日需要多い、時間変動小さい	ウ 利用率低く、路駐少ない	六本木駅
	E 休日の需要が多い地区	ウ 利用率低く、路駐少ない	上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅
		エ 利用率高く、路駐少ない	秋葉原駅
② 供給≒需要	C 曜日変動・時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	池袋駅
	D 平日需要多い、時間変動小さい	ウ 利用率低く、路駐少ない	阿佐ヶ谷駅
		エ 利用率高く、路駐少ない	大森駅、渋谷駅
	E 休日の需要が多い地区	ウ 利用率低く、路駐少ない	綾瀬駅
③ 需要＞供給	B 平日需要多い・時間変動大きい	ウ 利用率低く、路駐少ない	湯島駅
	C 曜日変動・時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	新宿駅東口、五反田駅
		イ 利用率高く、路駐多い	大井町駅
		エ 利用率高く、路駐少ない	木場駅、蒲田駅東部、赤羽駅
	D 平日需要多い、時間変動小さい	ア 利用率低く、路駐多い	中野駅
		イ 利用率高く、路駐多い	新宿駅西口、目黒駅、三軒茶屋駅
		ウ 利用率低く、路駐少ない	日本橋駅
		エ 利用率高く、路駐少ない	神保町駅、品川駅、恵比寿駅
	E 休日の需要が多い地区	ア 利用率低く、路駐多い	錦糸町駅
		イ 利用率高く、路駐多い	浅草駅
		ウ 利用率低く、路駐少ない	荻窪駅

表３－２　各地区の類型化（休日：自動二輪）

３．２．（３）各地区の駐車特性の整理

２．２実態調査結果(四輪)（p.15～）から３．２地区特性による類型化（～p.114）にわたって分析してきた、各地区における四輪・二輪の駐車特性を以下に地区毎に整理する。

ただし、駐車需給バランスの実態における入庫待ち車両台数、オフピーク時（時間帯・総駐車需要（台)）については本報告書で集計を行っていないが、３．１．（２）総駐車需要における平休時間バランスの算出において必要であるため、参考として掲載した。

（１）四輪

各地区における四輪の駐車特性を、以下の各調査項目について表３－３に示す。

【路外駐車場の実態】

○駐車場数（場）　：　地区別の駐車場数
○収容台数（台）　：　地区別の駐車場総収容台数
○ピーク時間　：　各地区における駐車場利用台数のピーク時間
○駐車場利用台数（台）　：　駐車場利用のピーク時における利用台数
○駐車場利用率（%）　：　駐車場利用のピーク時における利用率

【ＰＭ・ＰＴの実態】

○一般（台）　：　貨物車用を除くＰＭ・ＰＴの収容台数
○貨物車用（台）　：　貨物車用ＰＭ・ＰＴの収容台数
○合計（台）　：　ＰＭ・ＰＴの総収容台数

【路上駐車の実態】

○ピーク時間　：　各地区における総路上駐車台数（合法＋違法）のピーク時間
○総路上駐車
・駐車台数（台）　：　総路上駐車（合法＋違法）のピーク時における総路上駐車台数
・路駐密度（台/0.1km）　：　総路上駐車台数（合法＋違法）÷調査単位区間延長×0.1km
○違法路上駐車台数（台）　：　総路上駐車（合法＋違法）のピーク時における違法路上駐車台数
○ピーク時の路上駐車車種構成　：　総路上駐車（合法＋違法）のピーク時における車種別割合

【平均路上駐車時間(分)】

○ナンバープレート調査を実施した9地区における平均路上駐車時間

【駐車需給バランスの実態】

○ピーク時

・時間帯　：　総駐車需要のピーク時間帯

・総駐車需要（台）　：　ピーク時における総駐車需要（駐車場利用台数＋合法＋違法＋入庫待ち車両）

・入庫待ち車両（台）　：　ピーク時における総駐車需要のうち、入庫待ち車両の台数

・総収容台数　：　ピーク時における総収容台数

・需給バランス　：　ピーク時における総駐車需要（台）÷総収容台数

○オフピーク時

・時間帯　：　総駐車需要が最も少ない時間帯

・総駐車需要（台）　：　オフピーク時における総駐車需要

○ピーク率　：　ピーク時における総駐車需要÷オフピーク時における総駐車需要

○平休比率　：　＜平日＞平日のピーク時における総駐車需要÷休日のピーク時における総駐車需要

＜休日＞休日のピーク時における総駐車需要÷平日のピーク時における総駐車需要

○平休・時間バランス　：　平休バランス・時間バランスによる分類（p. 95 参照）

○駐車場利用率と路駐バランス　：　駐車場利用率・路駐バランスによる分類（p. 96 参照）

≪メモ≫

表３－３　各地区における四輪の駐車特性（平日）

地区名	路外駐車場の実態					PM・PTの実態			路上駐車の実態									
									総路上駐車			違法路上駐車台数（台）	ピーク時の路上駐車車種構成					
	駐車場数（場）	収容台数（台）	ピーク時間	駐車場推定利用台数（台）	駐車場推定利用率（%）	一般（台）	貨物用（台）	合計（台）	ピーク時間	駐車台数（台）	路駐密度（台/0.1km）		乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物
秋葉原駅	86	2,632	13時	1,504	57.1	211	20	231	13時	294	1.22	170	40.0%	0.6%	0.6%	14.1%	31.8%	12.9%
神保町駅	34	769	13時	513	66.7	230	2	232	15時	189	1.17	131	43.5%	6.9%	3.1%	9.2%	27.5%	9.9%
銀座駅	47	2,828	13時	798	28.2	226	24	250	13時	314	3.18	133	36.8%	1.5%	0.0%	9.0%	42.9%	9.8%
日本橋駅	44	1,982	13時	919	46.4	344	35	379	13時	293	1.74	129	57.4%	2.3%	0.8%	6.2%	22.5%	10.9%
六本木駅	58	1,154	15時	866	75.0	0	0	0	13時	71	0.60	71	22.5%	1.4%	0.0%	19.7%	36.6%	19.7%
品川駅	9	837	15時	540	64.5	0	0	0	13時	33	0.40	33	30.3%	3.0%	0.0%	6.1%	48.5%	12.1%
新宿駅東口	21	1,577	17時	465	29.5	0	61	61	15時	97	1.22	60	23.3%	0.0%	0.0%	16.7%	41.7%	18.3%
新宿駅西口	35	5,894	15時	3,920	66.5	81	9	90	13時	110	1.04	66	42.4%	0.0%	6.1%	21.2%	18.2%	12.1%
高田馬場駅	16	179	13時	96	53.4	42	14	56	13時	65	1.38	37	40.5%	5.4%	0.0%	2.7%	27.0%	24.3%
湯島駅	63	687	21時	264	38.5	43	1	44	15時	139	1.02	116	37.1%	0.0%	0.9%	3.4%	33.6%	25.0%
後楽園駅	14	1,036	13時	301	29.1	47	0	47	21時	38	0.79	38	71.1%	5.3%	0.0%	10.5%	5.3%	7.9%
上野駅	65	835	15時	626	75.0	83	2	85	13時	146	1.24	106	48.1%	0.0%	0.0%	12.3%	23.6%	16.0%
浅草駅	54	804	13時	566	70.5	63	0	63	15時	81	0.68	71	35.2%	0.0%	0.0%	25.4%	28.2%	11.3%
錦糸町駅	83	1,768	13時	610	34.5	0	0	0	21時	70	0.47	70	94.3%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%
両国駅	50	399	13時	292	73.2	0	0	0	17時	111	1.00	110	62.7%	0.0%	0.0%	3.6%	25.5%	8.2%
押上駅	43	283	13時	283	100.0	44	1	45	15時	124	1.11	122	39.3%	2.5%	0.0%	14.8%	23.8%	19.7%
東陽町駅	22	189	13時	181	95.8	23	0	23	13時	80	1.01	71	38.0%	0.0%	0.0%	11.3%	35.2%	15.5%
木場駅	15	143	13時	94	66.0	0	0	0	17時	17	0.24	17	35.3%	0.0%	0.0%	17.6%	29.4%	17.6%
大井町駅	27	473	15時	250	52.9	21	0	21	13時	98	1.06	88	29.5%	4.5%	0.0%	18.2%	29.5%	18.2%
五反田駅	29	517	13時	401	77.6	59	0	59	21時	135	1.57	135	69.6%	19.3%	0.7%	5.9%	3.0%	1.5%
目黒駅	14	207	15時	183	88.2	93	14	107	21時	136	2.57	136	91.2%	0.7%	0.7%	3.7%	0.7%	2.9%
中目黒駅	18	350	13時	350	100.0	36	7	43	15時	69	1.06	54	37.0%	7.4%	0.0%	18.5%	18.5%	18.5%
自由が丘駅	24	541	15時	345	63.8	0	0	0	13時	45	0.72	45	17.8%	4.4%	0.0%	17.8%	17.8%	42.2%
蒲田駅	38	486	13時	353	72.6	31	0	31	19時	86	0.78	75	52.0%	10.7%	0.0%	18.7%	17.3%	1.3%
蒲田駅東部	53	745	15時	537	72.1	22	0	22	15時	62	0.46	56	30.4%	0.0%	0.0%	23.2%	25.0%	21.4%
大森駅	24	717	13時	547	76.3	42	2	44	13時	97	1.02	79	41.8%	5.1%	0.0%	11.4%	20.3%	21.5%
三軒茶屋駅	19	313	13時	237	75.6	0	0	0	15時	30	0.44	30	40.0%	3.3%	0.0%	6.7%	26.7%	23.3%
二子玉川駅	17	2,654	13時	989	37.2	0	0	0	17時	9	0.15	9	55.6%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	22.2%
渋谷駅	25	2,056	17時	538	26.2	0	52	52	13時	131	1.09	104	30.8%	6.7%	0.0%	19.2%	23.1%	20.2%
恵比寿駅	46	902	13時	399	44.2	16	6	22	15時	78	0.60	57	33.3%	1.8%	0.0%	33.3%	21.1%	10.5%
中野駅	17	462	13時	383	82.9	9	3	12	21時	31	0.54	31	77.4%	3.2%	0.0%	0.0%	12.9%	6.5%
野方駅	7	29	15時	22	76.5	0	0	0	15時	16	0.62	16	25.0%	0.0%	0.0%	37.5%	18.8%	18.8%
阿佐ヶ谷駅	15	108	15時	99	91.3	45	30	75	19時	61	0.80	18	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
荻窪駅	30	443	15時	236	53.3	0	0	0	17時	47	0.47	47	78.7%	0.0%	0.0%	6.4%	8.5%	6.4%
池袋駅	58	2,604	13時	1,612	61.9	0	59	59	15時	143	1.01	109	29.4%	0.9%	0.9%	11.0%	36.7%	21.1%
池袋駅外周部	71	3,240	13時	291	9.0	25	8	33	21時	106	0.80	88	84.1%	0.0%	1.1%	3.4%	5.7%	5.7%
王子駅	27	226	13時	178	78.8	0	0	0	15時	37	0.59	37	29.7%	0.0%	0.0%	10.8%	27.0%	32.4%
赤羽駅	31	263	13時	163	62.0	1	0	1	21時	34	0.44	34	94.1%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%
日暮里駅	25	406	13時	276	68.0	7	0	7	15時	23	0.50	21	47.6%	0.0%	0.0%	28.6%	23.8%	0.0%
町屋駅	16	108	13時	76	70.4	0	0	0	13時	18	0.23	18	27.8%	5.6%	11.1%	16.7%	5.6%	33.3%
板橋駅	14	212	13時	150	70.7	10	2	12	15時	47	0.89	44	45.5%	0.0%	0.0%	13.6%	27.3%	13.6%
大山駅	28	351	15時	281	80.0	0	0	0	15時	30	0.41	30	16.7%	0.0%	0.0%	3.3%	63.3%	16.7%
石神井公園駅	19	393	13時	292	74.2	0	0	0	21時	12	0.33	12	83.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%
大泉学園駅	30	658	15時	388	59.0	0	0	0	13時	14	0.13	14	57.1%	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	21.4%
綾瀬駅	55	539	15時	367	68.0	0	0	0	17時	22	0.29	22	59.1%	0.0%	0.0%	4.5%	31.8%	4.5%
北千住駅	34	1,037	13時	431	41.6	0	0	0	13時	47	0.42	47	25.5%	0.0%	6.4%	19.1%	21.3%	27.7%
新小岩駅	43	709	15時	377	53.2	0	0	0	15時	24	0.29	24	54.2%	4.2%	0.0%	25.0%	8.3%	8.3%
金町駅	29	424	13時	225	53.1	0	0	0	17時	30	0.64	30	66.7%	0.0%	0.0%	6.7%	13.3%	13.3%
亀有駅	25	505	13時	415	82.1	0	0	0	13時	40	0.70	40	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	20.0%	42.5%
船堀駅	20	700	15時	389	55.6	0	0	0	13時	23	0.19	23	30.4%	0.0%	0.0%	8.7%	26.1%	34.8%
篠崎駅	18	412	15時	185	44.8	0	0	0	17時	23	0.19	23	69.6%	0.0%	0.0%	0.0%	17.4%	13.0%
平均値	－	－		－	62.6	－	－	－	－	－	0.81	－	47.8%	2.3%	0.7%	12.0%	21.7%	15.6%

地区名	平均路上駐車時間（分）	駐車需給ﾊﾞﾗﾝｽの実態														
		ﾋﾟｰｸ時								オフﾋﾟｰｸ時		ﾋﾟｰｸ率	平休比率	平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ	駐車場利用率と路駐ﾊﾞﾗﾝｽ
		時間帯	駐車場利用台数（台）	合法路上駐車台数（台）	違法路上駐車台数（台）	入庫待ち車両（台）	総駐車需要（台）	総収容台数（台）	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	時間帯	総駐車需要（台）				
秋葉原駅	13	13時	1,504	124	170	1	1,799	2,863	0.63	21時	622	2.89	1.01	A	ア
神保町駅	－	13時	513	69	86	0	668	1,001	0.67	21時	159	4.20	1.59	B	イ
銀座駅	11	13時	798	181	133	0	1,112	3,078	0.36	21時	510	2.18	0.86	E	ア
日本橋駅	－	13時	919	164	129	0	1,212	2,361	0.51	21時	350	3.47	0.70	E	ア
六本木駅	16	15時	866	0	62	0	928	1,154	0.80	21時	739	1.26	1.89	D	エ
品川駅	－	15時	540	0	33	0	573	837	0.68	21時	349	1.64	0.92	C	エ
新宿駅東口	30	15時	449	37	60	0	546	1,634	0.33	21時	226	2.42	0.62	E	ア
新宿駅西口	－	15時	3,920	42	55	0	4,017	5,984	0.67	21時	1,644	2.44	1.18	B	イ
高田馬場駅	－	13時	96	28	37	0	161	235	0.69	19時	99	1.63	0.94	C	ア
湯島駅	－	21時	264	0	123	0	387	687	0.56	17時	265	1.46	1.39	D	ア
後楽園駅	－	13時	301	11	22	0	334	1,083	0.31	19時	117	2.85	0.96	A	ウ
上野駅	23	15時	626	44	101	0	771	920	0.84	21時	231	3.34	1.02	A	イ
浅草駅	－	13時	566	20	57	0	643	867	0.74	21時	289	2.22	0.75	E	エ
錦糸町駅	－	13時	610	0	50	0	660	1,768	0.37	21時	373	1.77	0.61	E	ウ
両国駅	－	13時	292	1	96	0	389	399	0.97	21時	202	1.93	1.66	D	イ
押上駅	－	13時	283	4	109	0	396	328	1.21	21時	86	4.60	1.38	B	イ
東陽町駅	－	13時	181	9	71	0	261	212	1.23	21時	113	2.31	1.50	B	イ
木場駅	－	13時	94	0	13	0	107	143	0.75	21時	33	3.24	2.43	B	エ
大井町駅	－	15時	250	8	78	0	336	494	0.68	21時	125	2.69	1.02	A	ア
五反田駅	－	13時	401	24	62	0	487	576	0.85	19時	339	1.44	1.16	D	イ
目黒駅	－	13時	169	51	71	0	291	314	0.93	21時	189	1.54	1.26	D	イ
中目黒駅	－	13時	350	12	45	0	407	393	1.04	19時	213	1.91	1.15	D	イ
自由が丘駅	－	15時	345	0	41	0	386	541	0.71	21時	161	2.40	1.46	B	エ
蒲田駅	45	13時	353	10	72	0	435	517	0.84	21時	242	1.80	0.82	E	イ
蒲田駅東部	－	15時	537	6	56	0	599	767	0.78	21時	333	1.80	1.13	D	エ
大森駅	－	13時	547	18	79	0	644	761	0.85	21時	393	1.64	1.40	D	イ
三軒茶屋駅	－	13時	237	0	28	0	265	313	0.85	21時	196	1.35	1.35	D	エ
二子玉川駅	－	13時	989	0	4	0	993	2,654	0.37	21時	453	2.19	0.55	E	ウ
渋谷駅	29	17時	538	24	95	0	657	2,108	0.31	21時	394	1.67	0.67	E	ア
恵比寿駅	－	15時	399	21	57	0	477	924	0.52	21時	239	2.00	1.03	C	ウ
中野駅	－	13時	383	8	18	0	409	474	0.86	21時	241	1.70	0.99	C	エ
野方駅	－	15時	22	0	16	0	38	29	1.31	21時	16	2.38	2.00	B	エ
阿佐ヶ谷駅	－	15時	99	33	27	0	159	183	0.87	21時	84	1.89	1.39	D	イ
荻窪駅	－	17時	222	0	47	0	269	443	0.61	19時	211	1.27	1.06	C	ウ
池袋駅	18	13時	1,612	28	112	0	1,752	2,663	0.66	21時	723	2.42	0.82	E	ア
池袋駅外周部	－	13時	291	23	54	0	368	3,273	0.11	21時	161	2.29	0.31	E	ウ
王子駅	－	13時	178	0	32	0	210	226	0.93	21時	43	4.88	0.98	A	エ
赤羽駅	15	13時	163	0	32	0	195	264	0.74	19時	137	1.42	1.23	D	ウ
日暮里駅	－	13時	276	2	20	0	298	413	0.72	19時	75	3.97	1.01	A	エ
町屋駅	－	13時	76	0	18	0	94	108	0.87	17時	60	1.57	1.07	C	エ
板橋駅	－	13時	150	3	42	0	195	224	0.87	19時	108	1.81	1.29	D	イ
大山駅	－	15時	281	0	30	0	311	351	0.89	21時	122	2.55	0.85	E	エ
石神井公園駅	－	13時	292	0	7	0	299	393	0.76	19時	255	1.17	1.18	D	エ
大泉学園駅	－	13時	382	0	14	0	396	658	0.60	21時	184	2.15	1.14	B	ウ
綾瀬駅	－	15時	367	0	15	0	382	539	0.71	21時	122	3.13	1.76	B	エ
北千住駅	－	13時	431	0	47	0	478	1,037	0.46	21時	78	6.13	0.65	E	ウ
新小岩駅	－	15時	377	0	24	0	401	709	0.57	13時	341	1.18	1.01	C	ウ
金町駅	－	13時	225	0	22	0	247	424	0.58	21時	139	1.78	1.07	C	ウ
亀有駅	－	13時	415	0	40	0	455	505	0.90	21時	237	1.92	1.02	C	エ
船堀駅	－	13時	388	0	23	0	411	700	0.59	19時	222	1.85	1.13	D	ウ
篠崎駅	－	15時	185	0	20	0	205	412	0.50	21時	111	1.85	0.80	E	ウ
平均値	26	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－

表３－３　各地区における四輪の駐車特性(休日)

地区名	路外駐車場の実態					PM･PTの実態			路上駐車の実態									
									総路上駐車			違法路上駐車台数(台)	ﾋﾟｰｸ時の路上駐車車種構成					
	駐車場数(場)	収容台数(台)	ﾋﾟｰｸ時間	駐車場推定利用台数(台)	駐車場推定利用率(%)	一般(台)	貨物用(台)	合計(台)	ﾋﾟｰｸ時間	駐車台数(台)	路駐密度(台/0.1km)		乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物
秋葉原駅	83	2,513	13時	1,478	58.8	211	20	231	15時	302	1.25	213	75.1%	0.9%	0.5%	6.1%	14.1%	3.3%
神保町駅	34	769	15時	212	27.5	230	2	232	13時	236	1.47	110	72.7%	3.6%	0.0%	3.6%	11.8%	8.2%
銀座駅	46	2,808	13時	1,025	36.5	226	24	250	13時	262	2.65	98	75.5%	0.0%	2.0%	2.0%	12.2%	8.2%
日本橋駅	43	1,967	13時	1,215	61.8	66	12	78	13時	520	3.09	500	90.6%	0.6%	0.6%	2.0%	5.2%	1.0%
六本木駅	58	1,154	19時	457	39.6	0	0	0	15時	33	0.28	33	51.5%	0.0%	0.0%	9.1%	24.2%	15.2%
品川駅	9	837	15時	603	72.1	0	0	0	13時	27	0.33	27	40.7%	0.0%	0.0%	0.0%	40.7%	18.5%
新宿駅東口	21	1,577	17時	833	52.8	0	38	38	19時	40	0.50	32	87.5%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	6.3%
新宿駅西口	35	5,894	15時	3,328	56.5	81	9	90	13時	77	0.73	36	47.2%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	44.4%
高田馬場駅	16	179	13時	91	50.7	0	0	0	13時	80	1.70	80	78.8%	0.0%	0.0%	2.5%	5.0%	13.8%
湯島駅	63	687	13時	240	34.9	43	1	44	19時	64	0.47	64	81.3%	1.6%	7.8%	0.0%	7.8%	1.6%
後楽園駅	14	1,036	17時	275	26.5	0	0	0	13時	97	2.02	97	75.3%	5.2%	1.0%	3.1%	11.3%	4.1%
上野駅	64	824	15時	610	74.0	0	0	0	13時	148	1.25	148	70.9%	0.0%	1.4%	7.4%	12.2%	8.1%
浅草駅	54	804	15時	738	91.8	0	0	0	15時	113	0.94	97	80.4%	0.0%	5.2%	3.1%	10.3%	1.0%
錦糸町駅	82	1,735	15時	1,026	59.2	0	0	0	21時	48	0.32	48	54.2%	39.6%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%
両国駅	50	399	13時	191	47.8	0	0	0	13時	43	0.39	41	53.7%	0.0%	0.0%	4.9%	26.8%	14.6%
押上駅	43	283	13時	202	71.4	0	0	0	13時	86	0.77	86	57.0%	1.2%	1.2%	14.0%	17.4%	9.3%
東陽町駅	22	189	13時	134	71.0	0	0	0	13時	40	0.51	40	92.5%	0.0%	0.0%	0.0%	7.5%	0.0%
木場駅	15	143	13時	41	28.6	0	0	0	17時	8	0.11	8	75.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%
大井町駅	27	473	15時	266	56.2	0	0	0	15時	62	0.67	62	72.6%	0.0%	0.0%	6.5%	4.8%	16.1%
五反田駅	29	517	15時	299	57.8	0	0	0	21時	146	1.69	146	83.6%	2.7%	0.0%	7.5%	4.1%	2.1%
目黒駅	14	207	13時	91	44.1	0	0	0	15時	146	2.75	146	90.4%	0.0%	0.0%	4.1%	4.1%	1.4%
中目黒駅	18	350	13時	263	75.0	0	0	0	13時	91	1.40	91	70.3%	0.0%	0.0%	4.4%	15.4%	9.9%
自由が丘駅	24	541	13時	256	47.3	0	0	0	15時	11	0.18	11	63.6%	0.0%	0.0%	18.2%	18.2%	0.0%
蒲田駅	38	486	15時	446	91.8	0	0	0	15時	87	0.79	87	77.0%	0.0%	0.0%	5.7%	8.0%	9.2%
蒲田駅東部	53	745	15時	495	66.4	0	0	0	13時	41	0.30	41	68.3%	0.0%	0.0%	2.4%	19.5%	9.8%
大森駅	24	717	13時	388	54.1	0	0	0	19時	76	0.80	56	83.9%	0.0%	0.0%	1.8%	7.1%	7.1%
三軒茶屋駅	19	313	13時	184	58.7	0	0	0	17時	22	0.32	21	85.7%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	9.5%
二子玉川駅	17	2,654	17時	1,809	68.2	0	0	0	21時	9	0.15	9	77.8%	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%	0.0%
渋谷駅	25	2,056	15時	890	43.3	0	52	52	15時	75	0.63	47	74.5%	0.0%	0.0%	0.0%	10.6%	14.9%
恵比寿駅	46	902	13時	409	45.3	0	0	0	15時	67	0.52	67	70.1%	0.0%	0.0%	4.5%	10.4%	14.9%
中野駅	17	462	17時	378	81.9	0	0	0	19時	43	0.75	43	93.0%	0.0%	0.0%	7.0%	0.0%	0.0%
野方駅	7	29	13時	17	60.0	0	0	0	21時	5	0.19	5	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	20.0%
阿佐ヶ谷駅	15	108	17時	72	66.7	45	30	75	15時	49	0.64	31	80.6%	0.0%	0.0%	9.7%	6.5%	3.2%
荻窪駅	30	443	13時	242	54.6	0	0	0	19時	16	0.16	16	56.3%	0.0%	0.0%	37.5%	0.0%	6.3%
池袋駅	58	2,604	13時	2,027	77.8	0	59	59	21時	110	0.78	107	62.6%	19.6%	1.9%	3.7%	6.5%	5.6%
池袋駅外周部	71	3,240	13時	1,044	32.2	25	8	33	21時	77	0.58	69	92.8%	1.4%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%
王子駅	27	226	13時	205	90.9	0	0	0	21時	15	0.24	15	93.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
赤羽駅	31	263	15時	137	52.0	0	0	0	17時	22	0.29	22	63.6%	31.8%	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%
日暮里駅	25	406	15時	264	65.0	0	0	0	15時	31	0.67	31	80.6%	3.2%	0.0%	9.7%	0.0%	6.5%
町屋駅	16	108	13時	76	70.0	0	0	0	15時	17	0.22	17	52.9%	17.6%	0.0%	17.6%	0.0%	11.8%
板橋駅	14	212	15時	110	52.0	0	0	0	15時	41	0.77	41	78.0%	0.0%	0.0%	7.3%	12.2%	2.4%
大山駅	28	351	13時	351	100.0	0	0	0	15時	28	0.38	28	42.9%	0.0%	0.0%	39.3%	0.0%	17.9%
石神井公園駅	19	393	15時	240	61.1	0	0	0	15時	13	0.36	13	53.8%	0.0%	0.0%	38.5%	0.0%	7.7%
大泉学園駅	30	658	15時	343	52.1	0	0	0	19時	6	0.05	6	66.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%
綾瀬駅	55	539	13時	205	38.0	0	0	0	15時	25	0.33	25	72.0%	0.0%	0.0%	4.0%	20.0%	4.0%
北千住駅	34	1,037	15時	715	68.9	0	0	0	13時	19	0.17	19	47.4%	0.0%	0.0%	5.3%	21.1%	26.3%
新小岩駅	43	709	15時	377	53.2	0	0	0	13時	35	0.42	35	54.3%	0.0%	0.0%	11.4%	11.4%	22.9%
金町駅	29	424	15時	218	51.4	0	0	0	17時	20	0.43	20	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%
亀有駅	25	505	13時	441	87.2	0	0	0	19時	19	0.33	19	89.5%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	0.0%
船堀駅	20	700	13時	347	49.6	0	0	0	19時	24	0.19	24	95.8%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%
篠崎駅	18	412	17時	238	57.8	0	0	0	13時	24	0.19	24	83.3%	0.0%	0.0%	12.5%	4.2%	0.0%
平均値	－	－		－	58.7	－	－	－	－		0.73	－	71.7%	2.7%	0.4%	7.1%	9.8%	8.2%

地区名	平均路上駐車時間（分）	駐車需給バランスの実態														
		ピーク時								オフピーク時		ピーク率	平休比率	平休・時間バランス	駐車場利用率と路駐バランス
		時間帯	駐車場利用台数（台）	合法路上駐車台数（台）	違法路上駐車台数（台）	入庫待ち車両（台）	総駐車需要（台）	総収容台数（台）	需給バランス	時間帯	総駐車需要（台）				
秋葉原駅	17	13時	1,478	87	196	14	1,775	2,744	0.65	21時	777	2.28	0.99	A	イ
神保町駅	－	15時	212	101	106	0	419	1,001	0.42	21時	79	5.30	0.63	E	ア
銀座駅	53	13時	1,025	164	98	10	1,297	3,058	0.42	21時	215	6.03	1.17	B	ア
日本橋駅	－	13時	1,215	20	500	0	1,735	2,039	0.85	21時	268	6.47	1.43	B	イ
六本木駅	20	15時	457	0	33	0	490	1,154	0.42	17時	385	1.27	0.53	E	ウ
品川駅	－	15時	603	0	21	0	624	837	0.75	21時	291	2.14	1.09	A	エ
新宿駅東口	30	17時	833	10	23	19	885	1,615	0.54	21時	303	2.92	1.62	B	ウ
新宿駅西口	－	15時	3,328	39	34	12	3,413	5,984	0.57	21時	1,442	2.37	0.85	E	ア
高田馬場駅	－	13時	91	0	80	0	171	179	0.96	21時	99	1.73	1.06	C	ア
湯島駅	－	13時	240	4	34	0	278	731	0.38	21時	172	1.62	0.72	E	ウ
後楽園駅	－	13時	252	0	97	0	349	1,036	0.34	19時	48	7.27	1.04	A	ア
上野駅	20	15時	610	0	144	0	754	824	0.92	21時	138	5.46	0.98	A	イ
浅草駅	－	15時	738	16	97	3	854	804	1.06	21時	94	9.09	1.33	B	イ
錦糸町駅	－	15時	1,026	0	36	15	1,077	1,735	0.61	21時	318	3.39	1.63	B	エ
両国駅	－	13時	191	2	41	0	234	399	0.59	21時	119	1.97	0.60	E	ウ
押上駅	－	13時	202	0	86	0	288	283	1.02	21時	66	4.36	0.73	E	イ
東陽町駅	－	13時	134	0	40	0	174	212	0.82	21時	94	1.85	0.67	E	エ
木場駅	－	13時	41	0	3	0	44	143	0.31	21時	5	8.80	0.41	E	ウ
大井町駅	－	15時	266	0	62	0	328	473	0.69	21時	167	1.96	0.98	C	ア
五反田駅	－	15時	299	0	121	0	420	517	0.81	21時	323	1.30	0.86	E	ア
目黒駅	－	13時	91	0	140	0	231	207	1.12	21時	82	2.82	0.79	E	ア
中目黒駅	－	13時	263	0	91	0	354	350	1.01	17時	126	2.81	0.87	E	イ
自由が丘駅	－	13時	256	0	9	0	265	541	0.49	21時	103	2.57	0.69	E	ウ
蒲田駅	30	15時	446	0	87	0	533	486	1.10	21時	260	2.05	1.23	B	イ
蒲田駅東部	－	15時	495	0	35	0	530	745	0.71	21時	326	1.63	0.88	E	エ
大森駅	－	13時	388	24	49	0	461	717	0.64	15時	356	1.29	0.72	E	ア
三軒茶屋駅	－	13時	184	3	9	0	196	313	0.63	21時	159	1.23	0.74	E	エ
二子玉川駅	－	17時	1,809	0	5	0	1,814	2,654	0.68	21時	235	7.72	1.83	B	エ
渋谷駅	32	15時	890	28	47	11	976	2,108	0.46	21時	261	3.74	1.49	B	ウ
恵比寿駅	－	13時	409	0	54	0	463	902	0.51	21時	244	1.90	0.97	C	ウ
中野駅	－	17時	378	0	36	0	414	462	0.90	13時	185	2.24	1.01	A	エ
野方駅	－	13時	17	0	2	0	19	29	0.66	17時	9	2.11	0.50	E	エ
阿佐ヶ谷駅	－	15時	65	18	31	0	114	183	0.62	13時	99	1.15	0.72	E	エ
荻窪駅	－	13時	242	0	11	0	253	443	0.57	21時	56	4.52	0.94	A	ウ
池袋駅	26	13時	2,027	23	59	23	2,132	2,663	0.80	21時	605	3.52	1.22	B	エ
池袋駅外周部	－	13時	1,044	15	49	71	1,179	3,273	0.36	21時	152	7.76	3.20	B	ウ
王子駅	－	13時	205	0	10	0	215	226	0.95	21時	138	1.56	1.02	C	エ
赤羽駅	20	17時	137	0	22	0	159	263	0.60	13時	80	1.99	0.82	E	ウ
日暮里駅	－	15時	264	0	31	0	295	406	0.73	21時	153	1.93	0.99	C	イ
町屋駅	－	13時	76	0	12	0	88	108	0.81	19時	34	2.59	0.94	A	エ
板橋駅	－	15時	110	0	41	0	151	212	0.71	21時	92	1.64	0.77	E	ア
大山駅	－	13時	351	0	17	0	368	351	1.05	21時	242	1.52	1.18	D	エ
石神井公園駅	－	15時	240	0	13	0	253	393	0.64	21時	154	1.64	0.85	E	エ
大泉学園駅	－	15時	343	0	4	0	347	658	0.53	21時	168	2.07	0.88	E	ウ
綾瀬駅	－	13時	205	0	12	0	217	539	0.40	19時	72	3.01	0.57	E	ウ
北千住駅	－	15時	715	0	18	0	733	1,037	0.71	21時	118	6.21	1.53	B	エ
新小岩駅	－	15時	377	0	20	0	397	709	0.56	21時	276	1.44	0.99	C	ウ
金町駅	－	15時	218	0	13	0	231	424	0.54	19時	163	1.42	0.94	C	ウ
亀有駅	－	13時	441	0	6	0	447	505	0.89	21時	216	2.07	0.98	A	エ
船堀駅	－	13時	347	0	18	0	365	700	0.52	21時	182	2.01	0.89	E	ウ
篠崎駅	－	15時	234	0	22	0	256	412	0.62	21時	148	1.73	1.25	D	ウ
平均値	29	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－

≪メモ≫

（２）二輪

各地区における二輪の駐車特性を、以下の各調査項目について表３－４に示す。

【路外駐車場の実態】
○駐車場数（場）：　地区別の駐車場数
○収容台数（台）：　地区別の駐車場総収容台数
○ピーク時間　：　各地区における駐車場利用台数のピーク時間
○駐車場利用台数（台）：　駐車場利用のピーク時における利用台数
○駐車場利用率（％）：　駐車場利用のピーク時における利用率

【路上駐車の実態】
○ピーク時間　：　各地区における総路上駐車（合法＋違法）のピーク時間
○総路上駐車台数（台）
・自動二輪　：　総路上駐車のピーク時における自動二輪の駐車台数
・原付第一種　：　総路上駐車のピーク時における原付第一種の駐車台数
・計　：　総路上駐車のピーク時における自動二輪と原付第一種の計
・路駐密度(台/0.1km)　：　総路上駐車台数÷調査単位区間延長×0.1km
○違法路上駐車台数（台）
・自動二輪　：　総路上駐車のピーク時における自動二輪の違法路上駐車台数
・原付第一種　：　総路上駐車のピーク時における原付第一種の違法路上駐車台数
・計　：　総路上駐車のピーク時における自動二輪と原付第一種の違法路上駐車の計

【平均路上駐車時間(分)】
○自動二輪　：　ナンバープレート調査を実施した9地区における、自動二輪の平均路上駐車時間
○原付第一種　：　ナンバープレート調査を実施した9地区における、原付第一種の平均路上駐車時間

【駐車需給バランスの実態(自動二輪)】
○ピーク時
・時間帯　：　総駐車需要（合法＋違法）のピーク時間帯
・総駐車需要（台）　：　ピーク時における総駐車需要（駐車場利用台数＋合法＋違法＋入庫待ち車両）
・総収容台数　：　ピーク時における総収容台数
・需給バランス　：　ピーク時における総駐車需要（台）÷総収容台数
○オフピーク時
・時間帯　：　総駐車需要が最も少ない時間帯
・総駐車需要(台)　：　オフピーク時における総駐車需要
○ピーク率　：　ピーク時における総駐車需要÷オフピーク時における総駐車需要
○平休比率　：　＜平日＞平日のピーク時における総駐車需要÷休日のピーク時における総駐車需要
＜休日＞休日のピーク時における総駐車需要÷平日のピーク時における総駐車需要
○平休・時間バランス　：　平休バランス・時間バランスによる分類（p.95参照）
○駐車場利用率と路駐バランス　：　駐車場利用率・路駐バランスによる分類（p.96参照）

表３－４　各地区における二輪の駐車特性（平日）

地区名	路外駐車場の実態					路上駐車の実態								平均路上駐車時間	
						総路上駐車台数					違法路上駐車台数				
	駐車場数（場）	収容台数（台）	ピーク時間	駐車場利用台数（台）	駐車場利用率（%）	ピーク時間	自動二輪（台）	原付第一種（台）	合計（台）	路駐密度（台/0.1km）	自動二輪（台）	原付第一種（台）	合計（台）	自動二輪（分）	原付第一種（分）
秋葉原駅	8	214	15時	133	62.0	19時	48	46	94	0.39	48	46	94	24	50
神保町駅	1	7	15時	7	100.0	13時	76	44	120	0.75	76	44	120	－	－
日本橋駅	4	79	15時	45	57.0	13時	63	65	128	0.76	63	65	128	－	－
六本木駅	5	185	15時	90	48.6	21時	61	53	114	0.96	61	53	114	－	－
品川駅	2	76	13時	73	96.1	21時	23	12	35	0.42	23	12	35	－	－
新宿駅東口	3	77	19時	13	16.9	13時	172	193	365	4.56	158	86	244	180	22
新宿駅西口	5	171	15時	136	79.5	17時	113	125	238	2.26	113	94	207	122	106
湯島駅	1	12	13時	7	58.3	21時	32	22	54	0.40	32	22	54	113	166
上野駅	2	133	15時	19	14.3	13時	32	48	80	0.68	32	48	80	－	－
浅草駅	3	22	15時	13	59.1	17時	95	120	215	1.79	95	120	215	118	75
錦糸町駅	4	94	17時	54	57.4	19時	104	162	266	1.77	104	162	266	133	150
木場駅	2	33	17時	33	100.0	19時	18	31	49	0.68	18	31	49	－	－
大井町駅	3	90	15時	80	88.9	19時	76	94	170	1.85	76	94	170	－	－
五反田駅	1	7	13時	7	100.0	21時	61	41	102	1.19	61	41	102	20	10
目黒駅	1	30	13時	30	100.0	17時	38	47	85	1.60	38	47	85	－	－
蒲田駅東部	2	81	13時	79	97.5	19時	74	71	145	1.07	74	71	145	－	－
大森駅	3	156	13時	127	81.4	19時	57	73	130	1.37	57	73	130	－	－
三軒茶屋駅	2	8	15時	6	75.0	19時	45	44	89	1.31	45	44	89	－	－
二子玉川駅	4	52	13時	25	48.1	21時	27	24	51	0.85	27	24	51	－	－
渋谷駅	11	436	15時	343	78.7	19時	75	54	129	1.08	75	54	129	100	147
恵比寿駅	3	70	13時	70	100.0	19時	54	80	134	1.04	54	80	134	－	－
中野駅	0	0	13時	0	0.0	19時	38	45	83	1.46	38	45	83	－	－
阿佐ヶ谷駅	2	51	13時	30	58.8	21時	31	33	64	0.84	31	33	64	－	－
荻窪駅	2	36	13時	19	52.8	21時	44	64	108	1.07	44	64	108	－	－
池袋駅	7	152	13時	99	65.1	19時	84	86	170	1.21	84	75	159	142	46
赤羽駅	1	3	13時	3	100.0	19時	30	46	76	0.99	30	46	76	－	－
石神井公園駅	2	35	13時	18	52.0	19時	4	13	17	0.47	4	13	17	－	－
綾瀬駅	3	34	13時	14	41.2	21時	13	30	43	0.57	13	30	43	－	－
北千住駅	2	41	13時	11	26.8	21時	20	29	49	0.44	20	29	49	－	－
平均値	－	－		－	66.1	－	－	－	－	1.17	－	－	－	55	105

地区名	駐車需給バランスの実態（自動二輪）													
	ピーク時								オフピーク時		ピーク率	平休比率	平休・時間バランス	駐車場利用率と路駐バランス
	時間帯	駐車場利用台数（台）	合法路上駐車台数（台）	違法路上駐車台数（台）	入庫待ち台数（台）	総駐車需要（台）	総収容台数（台）	需給バランス	時間帯	総駐車需要（台）				
秋葉原駅	15時	133	0	52	0	185	214	0.86	21時	110	1.68	0.89	E	エ
神保町駅	15時	7	0	76	0	83	7	11.86	21時	51	1.63	1.63	D	エ
日本橋駅	15時	45	0	67	0	112	79	1.42	21時	74	1.51	1.62	D	ウ
六本木駅	19時	85	0	52	0	137	185	0.74	13時	116	1.18	3.81	D	ウ
品川駅	13時	73	0	15	0	88	76	1.16	21時	54	1.63	1.63	D	エ
新宿駅東口	13時	10	14	158	0	182	77	2.36	21時	158	1.15	0.94	C	ア
新宿駅西口	15時	136	0	113	0	249	171	1.46	21時	193	1.29	1.13	D	イ
湯島駅	19時	1	0	34	0	35	12	2.92	13時	17	2.06	2.33	B	ウ
上野駅	15時	19	0	33	0	52	133	0.39	21時	32	1.63	0.79	E	ウ
浅草駅	15時	13	0	92	0	105	22	4.77	21時	87	1.21	0.76	E	イ
錦糸町駅	15時	52	0	104	0	156	94	1.66	21時	122	1.28	0.86	E	ア
木場駅	17時	33	0	16	0	49	33	1.48	21時	30	1.63	1.04	C	エ
大井町駅	15時	80	0	65	0	145	90	1.61	21時	126	1.15	0.98	C	イ
五反田駅	21時	3	0	61	0	64	7	9.14	13時	43	1.49	0.94	C	ア
目黒駅	17時	27	0	38	0	65	30	2.17	13時	45	1.44	1.16	D	イ
蒲田駅東部	15時	75	0	71	0	146	81	1.80	21時	131	1.11	1.09	C	エ
大森駅	17時	122	0	36	0	158	156	1.01	21時	114	1.39	1.42	D	エ
三軒茶屋駅	19時	6	0	45	0	51	8	6.38	13時	35	1.46	1.38	D	イ
二子玉川駅	21時	19	0	27	0	46	52	0.88	15時	34	1.35	0.53	E	ウ
渋谷駅	17時	338	0	67	0	405	436	0.93	21時	326	1.24	1.14	D	エ
恵比寿駅	15時	68	0	49	0	117	70	1.67	21時	88	1.33	1.44	D	エ
中野駅	19時	0	0	38	0	38	0	0.00	13時	28	1.36	1.81	D	ア
阿佐ヶ谷駅	21時	21	0	31	0	52	51	1.02	17時	47	1.11	1.33	D	ウ
荻窪駅	21時	12	0	44	0	56	36	1.56	13時	38	1.47	0.82	E	ウ
池袋駅	19時	67	0	84	0	151	152	0.99	13時	131	1.15	0.96	C	ア
赤羽駅	19時	2	0	30	0	32	3	10.67	13時	20	1.60	1.07	C	エ
石神井公園駅	19時	17	0	4	0	21	35	0.59	21時	14	1.50	0.49	E	ウ
綾瀬駅	19時	13	0	18	0	31	34	0.91	17時	19	1.63	0.76	E	ウ
北千住駅	13時	11	0	15	0	26	41	0.63	15時	24	1.08	0.96	C	ウ
平均値	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	1.41	－	－	－

表３－４　各地区における二輪の駐車特性(休日)

地区名	路外駐車場の実態					路上駐車の実態								平均路上駐車時間	
						総路上駐車台数					違法路上駐車台数				
	駐車場数(場)	収容台数(台)	ピーク時間	駐車場利用台数(台)	駐車場利用率(%)	ピーク時間	自動二輪(台)	原付第一種(台)	合計(台)	路駐密度(台/0.1km)	自動二輪(台)	原付第一種(台)	合計(台)	自動二輪(分)	原付第一種(分)
秋葉原駅	8	214	15時	162	75.5	19時	38	26	64	0.27	38	26	64	41	105
神保町駅	1	7	13時	5	71.4	17時	38	36	74	0.46	38	36	74	－	－
日本橋駅	4	79	13時	35	44.3	13時	34	24	58	0.35	34	24	58	－	－
六本木駅	5	185	21時	29	15.7	13時	8	14	22	0.18	8	14	22	－	－
品川駅	2	76	13時	49	64.5	21時	9	13	22	0.27	9	13	22	－	－
新宿駅東口	3	77	15時	12	15.6	19時	185	207	392	4.90	185	153	338	270	0
新宿駅西口	5	171	13時	84	49.1	13時	135	101	236	2.24	135	60	195	76	110
湯島駅	1	12	13時	2	16.7	17時	14	26	40	0.29	14	26	40	0	160
上野駅	2	133	15時	46	34.6	19時	25	25	50	0.42	25	25	50	－	－
浅草駅	3	22	13時	15	68.2	15時	125	121	246	2.05	125	121	246	54	37
錦糸町駅	4	94	13時	85	90.4	15時	100	120	220	1.47	100	120	220	103	52
木場駅	2	33	17時	31	93.9	15時	16	29	45	0.63	16	29	45	－	－
大井町駅	3	90	15時	69	76.7	17時	81	85	166	1.80	81	85	166	－	－
五反田駅	1	7	13時	6	85.7	17時	65	42	107	1.24	65	42	107	63	10
目黒駅	1	30	15時	29	96.7	15時	27	31	58	1.09	27	31	58	－	－
蒲田駅東部	2	81	13時	74	91.4	19時	63	92	155	1.14	63	92	155	－	－
大森駅	3	156	13時	80	51.3	19時	55	84	139	1.46	55	84	139	－	－
三軒茶屋駅	2	8	15時	6	75.0	19時	31	45	76	1.12	31	45	76	－	－
二子玉川駅	4	52	15時	45	86.5	19時	40	19	59	0.98	40	19	59	－	－
渋谷駅	11	436	15時	310	71.1	19時	47	31	78	0.65	47	31	78	100	97
恵比寿駅	3	70	13時	38	54.3	19時	47	50	97	0.75	47	50	97	－	－
中野駅	0	0	13時	0	0.0	19時	21	29	50	0.88	21	29	50	－	－
阿佐ヶ谷駅	2	51	13時	26	51.0	19時	16	15	31	0.41	16	15	31	－	－
荻窪駅	2	36	13時	23	63.9	17時	46	45	91	0.90	46	45	91	－	－
池袋駅	7	152	13時	104	68.6	15時	60	114	174	1.23	60	81	141	107	86
赤羽駅	1	3	15時	2	66.7	15時	27	34	61	0.79	27	34	61	－	－
石神井公園駅	2	35	17時	31	88.0	15時	13	17	30	0.83	13	17	30	－	－
綾瀬駅	3	34	13時	19	55.9	17時	22	32	54	0.72	22	32	54	－	－
北千住駅	2	41	15時	11	26.8	21時	15	35	50	0.45	15	35	50	－	－
平均値	－	－		－	60.3	－	－	－	－	1.03	－	－	－	92	62

地区名	駐車需給バランスの実態（自動二輪）													
	ピーク時								オフピーク時		ピーク率	平休比率	平休・時間バランス	駐車場利用率と路駐バランス
	時間帯	駐車場利用台数（台）	合法路上駐車台数（台）	違法路上駐車台数（台）	入庫待ち台数（台）	総駐車需要（台）	総収容台数（台）	需給バランス	時間帯	総駐車需要（台）				
秋葉原駅	15時	162	0	45	0	207	214	0.97	21時	95	2.18	1.12	B	エ
神保町駅	13時	5	0	46	0	51	7	7.29	21時	34	1.50	0.61	E	エ
日本橋駅	13時	35	0	34	0	69	79	0.87	21時	31	2.23	0.62	E	ウ
六本木駅	15時	28	0	8	0	36	185	0.19	19時	34	1.06	0.26	E	ウ
品川駅	13時	49	0	5	0	54	76	0.71	21時	37	1.46	0.61	E	エ
新宿駅東口	17時	11	0	182	0	193	77	2.51	13時	149	1.30	1.06	C	ア
新宿駅西口	15時	76	0	144	0	220	171	1.29	21時	122	1.80	0.88	E	ア
湯島駅	13時	2	0	13	0	15	12	1.25	21時	10	1.50	0.43	E	ウ
上野駅	15時	46	0	20	0	66	133	0.50	21時	29	2.28	1.27	B	ウ
浅草駅	15時	13	0	125	0	138	22	6.27	21時	48	2.88	1.31	B	イ
錦糸町駅	15時	81	0	100	0	181	94	1.93	21時	69	2.62	1.16	B	イ
木場駅	17時	31	0	16	0	47	33	1.42	21時	27	1.74	0.96	C	エ
大井町駅	17時	67	0	81	0	148	90	1.64	21時	107	1.38	1.02	C	イ
五反田駅	17時	3	0	65	0	68	7	9.71	13時	49	1.39	1.06	C	ア
目黒駅	15時	29	0	27	0	56	30	1.87	13時	34	1.65	0.86	E	イ
蒲田駅東部	15時	72	0	62	0	134	81	1.65	13時	119	1.13	0.92	C	エ
大森駅	19時	56	0	55	0	111	156	0.71	21時	79	1.41	0.70	E	ア
三軒茶屋駅	19時	6	0	31	0	37	8	4.63	13時	30	1.23	0.73	E	イ
二子玉川駅	15時	45	0	42	0	87	52	1.67	21時	62	1.40	1.89	D	エ
渋谷駅	15時	310	0	44	0	354	436	0.81	21時	249	1.42	0.87	E	エ
恵比寿駅	19時	34	0	47	0	81	70	1.16	21時	66	1.23	0.69	E	ウ
中野駅	19時	0	0	21	0	21	0	0.00	13時	16	1.31	0.55	E	ウ
阿佐ヶ谷駅	15時	23	0	16	0	39	51	0.76	21時	25	1.56	0.75	E	ウ
荻窪駅	15時	21	0	47	0	68	36	1.89	13時	58	1.17	1.21	D	エ
池袋駅	15時	97	0	60	0	157	152	1.03	17時	125	1.26	1.04	C	イ
赤羽駅	13時	1	0	29	0	30	3	10.00	21時	16	1.88	0.94	C	ウ
石神井公園駅	15時	29	0	13	0	42	35	1.21	21時	22	1.91	2.02	D	エ
綾瀬駅	17時	19	0	22	0	41	34	1.21	21時	28	1.46	1.32	D	エ
北千住駅	15時	11	0	16	0	27	41	0.66	21時	19	1.42	1.04	C	ウ
平均値	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	1.61	－	－	－

３．３　総合的な駐車施策の検討

３．３．（１）調査結果のまとめ

駐車対策を検討するにあたり、ここまでに行った調査結果の集計及び検討結果を以下にまとめる。

（１）四輪

１）駐車施設の整備状況

○駐車場数

今回調査を実施した 51 地区において、駐車場は平日が 1,705 場、休日が 1,698 場である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 1,602 場(+291 場)、休日が 1,595 場（+284 場）であり、平日が 22.2%、休日が 21.7%と大幅に増加している。

○総収容台数

今回調査を実施した 51 地区において、総収容台数は平日が 47,786 台、休日が 47,588 台である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 41,104 台(+1,580 台)、休日が 40,906 台(+1,949 台)であり、平日が 4.0%、休日が 5.0%増加している。

駐車場数の増加率に比べて収容台数の伸びは鈍く、比較的小規模な駐車場が増加していると考えられる。

○ＰＭ・ＰＴ

今回調査を実施した 51 地区において、ＰＭ・ＰＴの総収容台数は平日が 2,206 台、休日が 1,182 台であり、そのうち貨物車用ＰＭ・ＰＴは平日が 352 台、休日が 255 台である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 2,071 台(△272 台)、休日が 1,092 台(△425 台)であり、平日が 11.6%、休日が 28.0%減少している。貨物車用ＰＭ・ＰＴは平日が 342 台(+39 台)、休日が 246 台(+11 台)であり、平日が 12.9%、休日が 4.7%増加している。

ＰＭ・ＰＴの総収容台数が減少しているのに対して貨物車用ＰＭ・ＰＴは増加しており、貨物車に対する駐車対策が進んでいることが伺える。

２）駐車場の利用状況

○駐車場利用台数

今回調査を実施した 51 地区において、総駐車需要［後述５）参照］がピークとなる時間帯の駐車場利用台数は平日が 24,752 台、休日が 26,508 台である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 20,133 台（+318 台)、休日が 22,537 台（+189 台）であり、平日が 1.6%、休日が 0.8%とほぼ前回調査(平成 20 年度)と同水準で推移している。

○駐車場利用率

今回調査を実施した 51 地区において、駐車場利用率は平日が 51.8%、休日が 55.7%である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 49.0%、休日が 55.1%であり、平日が 1.1%、休日が 2.3%減少している。

駐車場の利用台数はほぼ前回調査(平成 20 年度)と同水準で推移しているが、総収容台数が増加しているため、利用率は低下している。

3）路上駐車の状況

○路上駐車台数

今回調査を実施した 51 地区において、総路上駐車のピーク時における総路上占有台数は平日が 5,078 台、休日が 4,447 台である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 4,977 台（△2,646 台)、休日が 4,391 台（△1,548 台）であり、平日が 34.7%、休日が 26.1%と、平休とも大幅に減少している。

今回調査を実施した 51 地区において、合法路上駐車台数は平日が 929 台、休日が 544 台、違法路上駐車台数は平日が 3,147 台、休日が 3,152 台である。

前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、合法路上駐車台数は平日が 883 台（△56 台)、休日が 503 台（△110 台）であり、平日が 6.0%、休日が 17.9%と、特に休日が大幅に減少している。違法路上駐車台数は平日が 2,919 台(△2,886 台)、休日が 3,011 台（△1,548 台）であり、平日が 49.7%、休日が 34.0%と、平休とも大幅に減少している。

○平均路上駐車時間

今回ナンバープレート調査を実施した 9 地区における平均路上駐車時間を前回調査(平成 20 年度)と比較すると、平日が 26 分(+2 分)、休日が 29 分(+3 分)であり、ほぼ前回調査と同水準で推移している。

4）総駐車需要の状況

駐車場利用台数・合法路上駐車・違法路上駐車・入庫待ち台数の合計が最も多い時間帯を総駐車需要のピーク時間とする。

今回調査を実施した 51 地区において、ピーク時における総駐車需要は平日が 28,513 台、休日が 30,065 台である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 23,644 台（△2,234 台)、休日が 25,917 台（△436 台）であり、平日が 8.6%、休日が 1.7%と、平休とも減少している。

5）駐車需給バランス

各調査地区において、１）駐車場の整備状況、及び４）総駐車需要の状況から駐車需給バランスを分析する。

今回調査を実施した 51 地区において、駐車需要が供給を上回る地区は平日が 3 地区、休日が 4 地区である。前回調査(平成 20 年度)と比較可能な 48 地区では、平日が 2 地区（△8 地区)、休日が 4 地区（△2 地区）であり、平休とも大幅に減少している。

駐車需要が上回る地区について、さらに時間帯別の需給バランスを表３―５に示す。

表３－５　駐車需要が供給を上回る地区における時間帯別需給バランス(四輪)

平・休	地区名	13時			15時			17時			19時			21時		
		需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ
平日	押上駅	396	328	120.7%	387	328	118.0%	297	328	90.5%	154	283	54.4%	86	283	30.4%
	東陽町駅	261	212	123.1%	211	212	99.5%	137	212	64.6%	154	189	81.5%	113	189	59.8%
	中目黒駅	407	393	103.6%	406	393	103.3%	267	393	67.9%	213	350	60.9%	260	350	74.3%
休日	浅草駅	522	804	64.9%	851	804	105.8%	533	804	66.3%	251	804	31.2%	94	804	11.7%
	目黒駅	231	207	111.6%	183	207	88.4%	192	207	92.8%	108	207	52.2%	82	207	39.6%
	蒲田駅	512	486	105.3%	533	486	109.7%	436	486	89.7%	354	486	72.8%	260	486	53.5%
	大山駅	368	351	104.8%	360	351	102.6%	277	351	78.9%	251	351	71.5%	242	351	68.9%

＊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

駐車需要が供給を上回る地区の平日・休日の時間帯別需給バランスを見ると、駐車需要が供給を上回るのは 13 時台・15 時台のみとなっていることがわかる。

平日において需要が供給を上回る地区で、最も需給バランスが高いのは東陽町駅の 13 時台で 123.1%、最も供給台数が不足しているのは、押上駅の 13 時台で 68 台である。

休日において需要が供給を上回る地区で、最も需給バランスが高いのは目黒駅の 13 時台で 111.6%、最も供給台数が不足しているのは、浅草駅・蒲田駅の 15 時台で 47 台である。

6）調査結果のまとめ

1）～5）で整理した調査結果を今回調査した 51 地区の合計でみると、ピーク時における総駐車需要は平日が 28,513 台、休日が 30,065 台である。供給（路外駐車場総収容台数＋ＰＭ・ＰＴの総収容台数）は平日が 49,992 台、休日が 48,770 台となっている。需給バランスは平日が 57.0%、休日が 61.6%となっており、全地区の合計で見ると需要に対して十分な供給が確保されていると言える。

ただし、地区全体では十分な供給が確保されているがピーク時の需給バランスが確保されていない地区や、路上駐車が多いのに駐車場が整備されていない範囲がある地区など、地区毎の特性に留意した駐車対策を引き続き行っていく必要があり、特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要となっている。

総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合を表３－６に示す。

表３－６　総駐車需要のピーク時における需要に占める違法路上駐車の割合（四輪）

平・休	総駐車需要（台）	違法路上駐車（台）	割合（%）
平日	28,513	2,755	9.7
休日	30,065	2,825	9.4

総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合は、平日が 9.7%、休日が 9.4%と依然として多くなっている。地区全体としては違法路上駐車に対して十分な供給が確保されているため、供給が十分に確保されている地区における取り締まりの強化や、既存の駐車施設を有効に活用していくための施策を検討することが求められる。特に既存の駐車施設を有効に利用するために、地域の特性を考慮した地域ごとの駐車に関するルール作りに、自治体・駐車場事業者・運送事業者・地元商店街等が協力して取り組んでいくことが求められる。

今回調査において駐車需要が供給を上回る地区が大幅に減少しているが、供給の増加については空地の暫定利用などが一時的に供給の増加に結びついている可能性も考えられ、需要の減少は調査が実施されたのが東日本大震災の影響による節電令が解除された直後であり、また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、円高・原油高などの社会情勢の変化など多様な要因による一時的な需要減の可能性も多分に考えられる。そのため今後も注意深く動向を見守る必要がある。

（２）自動二輪

１）駐車施設の整備状況

○駐車場数

今回調査を実施した29地区において、駐車場は平休とも89場(+15場)であり、前回調査(平成20年度)と比較して20.3%と大幅に増加している。

○総収容台数

今回調査を実施した29地区において、総収容台数は平休とも2,385台(△81台)であり、前回調査(平成20年度)と比較して3.3%減少している。

駐車場数の増加率に比べて収容台数は減少しており、四輪と同様に比較的小規模な駐車場が増加していると考えられる。

２）駐車場の利用状況

○駐車場利用台数

今回調査を実施した29地区において、駐車場利用台数は平日が1,584台(△193台)、休日が1,428台(△267台)であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が10.9%、休日が15.8%減少している。

○駐車場利用率

今回調査を実施した29地区において、駐車場利用率は平日が66.4%、休日が59.9%であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が5.7%、休日が8.8%減少している。

駐車場の利用台数・利用率ともに低下しており、駐車場利用率を向上させる施策が必要であると思われる。

３）路上駐車の状況

○路上駐車台数

今回調査を実施した29地区における総路上駐車台数は、平日が3,403台(△637台)、休日が2,945台(△868台)であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が15.8%、休日が22.8%と特に休日が大幅に減少している。

今回調査を実施した29地区における合法路上駐車台数は、平日が163台(+79台)、休日が128台(+37台)であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が94.0%、休日が40.7%と平休とも大幅に増加している。

今回調査を実施した29地区における違法路上駐車台数は、平日が3,240台(△716台)、休日が2,817台(△905台)であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が18.1%、休日が24.3%と、特に休日が大幅に減少している。

○平均路上駐車時間

今回ナンバープレート調査を実施した9地区における平均路上駐車時間を前回調査(平成20年度)と比較すると、平日が100分(+12分)、休日が75分(△5分)であり、平日が大幅に増加し、休日は減少している。

４）総駐車需要の状況

駐車場利用台数・合法路上駐車・違法路上駐車・入庫待ち台数の合計が最も多い時間帯を総駐車需要のピーク時間とする。

今回調査を実施した29地区において、ピーク時における総駐車需要は平日が3,037台（△486台)、休日が2,778台（△684台）であり、前回調査(平成20年度)と比較して平日が13.8%、休日が19.8%と、平休とも大幅に減少している。

5）駐車需給バランス

各調査地区において、１）駐車場の整備状況、及び４）総駐車需要の状況から駐車需給バランスを分析する。

今回調査を実施した 29 地区において、駐車需要が供給を上回る地区は平日が 18 地区(△2 地区)、休日が 19 地区(△3 地区)であり、前回調査(平成 20 年度)と比較してほぼ同様に推移している。

駐車需要が上回る地区について、さらに時間帯別の需給バランスを表３―７に示す。

表３－７　駐車需要が供給を上回る地区における時間帯別需給バランス(自動二輪)

平・休	地区名	13時			15時			17時			19時			21時		
		需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	需要	供給	需給ﾊﾞﾗﾝｽ
平日	神保町駅	81	7	1157.1%	83	7	1185.7%	79	7	1128.6%	65	7	928.6%	51	7	728.6%
	日本橋駅	104	79	131.6%	112	79	141.8%	107	79	135.4%	89	79	112.7%	74	79	93.7%
	品川駅	88	76	115.8%	88	76	115.8%	84	76	110.5%	79	76	103.9%	54	76	71.1%
	新宿駅東口	182	77	236.4%	161	77	209.1%	174	77	226.0%	178	77	231.2%	158	77	205.2%
	新宿駅西口	206	171	120.5%	249	171	145.6%	227	171	132.7%	202	171	118.1%	193	171	112.9%
	湯島駅	17	12	141.7%	22	12	183.3%	25	12	208.3%	35	12	291.7%	33	12	275.0%
	浅草駅	97	22	440.9%	105	22	477.3%	104	22	472.7%	100	22	454.5%	87	22	395.5%
	錦糸町駅	126	94	134.0%	156	94	166.0%	152	94	161.7%	144	94	153.2%	122	94	129.8%
	木場駅	40	33	121.2%	46	33	139.4%	49	33	148.5%	43	33	130.3%	30	33	90.9%
	大井町駅	138	90	153.3%	145	90	161.1%	135	90	150.0%	131	90	145.6%	126	90	140.0%
	五反田駅	43	7	614.3%	57	7	814.3%	59	7	842.9%	51	7	728.6%	64	7	914.3%
	目黒駅	45	30	150.0%	64	30	213.3%	65	30	216.7%	62	30	206.7%	59	30	196.7%
	蒲田駅東部	133	81	164.2%	146	81	180.2%	139	81	171.6%	133	81	164.2%	131	81	161.7%
	三軒茶屋駅	35	8	437.5%	45	8	562.5%	50	8	625.0%	51	8	637.5%	44	8	550.0%
	恵比寿駅	102	70	145.7%	117	70	167.1%	113	70	161.4%	106	70	151.4%	88	70	125.7%
	中野駅	28	0	－	30	0	－	28	0	－	38	0	－	33	0	－
	荻窪駅	38	36	105.6%	42	36	116.7%	42	36	116.7%	52	36	144.4%	56	36	155.6%
	赤羽駅	20	3	666.7%	25	3	833.3%	26	3	866.7%	32	3	1066.7%	25	3	833.3%
休日	神保町駅	51	7	728.6%	41	7	585.7%	43	7	614.3%	39	7	557.1%	34	7	485.7%
	新宿駅東口	149	77	193.5%	185	77	240.3%	193	77	250.6%	191	77	248.1%	110	77	142.9%
	新宿駅西口	219	171	128.1%	220	171	128.7%	198	171	115.8%	152	171	88.9%	122	171	71.3%
	浅草駅	116	22	527.3%	138	22	627.3%	78	22	354.5%	73	22	331.8%	48	22	218.2%
	錦糸町駅	177	94	188.3%	181	94	192.6%	126	94	134.0%	126	94	134.0%	69	94	73.4%
	木場駅	36	33	109.1%	42	33	127.3%	47	33	142.4%	37	33	112.1%	27	33	81.8%
	大井町駅	132	90	146.7%	141	90	156.7%	148	90	164.4%	135	90	150.0%	107	90	118.9%
	五反田駅	49	7	700.0%	55	7	785.7%	68	7	971.4%	58	7	828.6%	61	7	871.4%
	目黒駅	34	30	113.3%	56	30	186.7%	40	30	133.3%	38	30	126.7%	37	30	123.3%
	蒲田駅東部	119	81	146.9%	134	81	165.4%	127	81	156.8%	126	81	155.6%	122	81	150.6%
	三軒茶屋駅	30	8	375.0%	35	8	437.5%	35	8	437.5%	37	8	462.5%	36	8	450.0%
	二子玉川駅	64	52	123.1%	87	52	167.3%	84	52	161.5%	81	52	155.8%	62	52	119.2%
	恵比寿駅	68	70	97.1%	70	70	100.0%	78	70	111.4%	81	70	115.7%	66	70	94.3%
	中野駅	16	0	－	20	0	－	17	0	－	21	0	－	18	0	－
	荻窪駅	58	36	161.1%	68	36	188.9%	66	36	183.3%	67	36	186.1%	59	36	163.9%
	池袋駅	144	152	94.7%	157	152	103.3%	125	152	82.2%	138	152	90.8%	129	152	84.9%
	赤羽駅	30	3	1000.0%	29	3	966.7%	28	3	933.3%	27	3	900.0%	16	3	533.3%
	石神井公園駅	39	35	111.4%	42	35	120.0%	42	35	120.0%	39	35	111.4%	22	35	62.9%
	綾瀬駅	35	34	102.9%	36	34	105.9%	41	34	120.6%	33	34	97.1%	28	34	82.4%

＊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

駐車需要が供給を上回る地区の平日における時間帯別需給バランスを見ると、荻窪駅の 13 時台、品川駅の 19，21 時台、日本橋駅・木場駅の 21 時台を除くすべての時間帯で駐車需要が供給を上回っていることがわかる。平日において、需要

が供給を上回る地区で最も需給バランスが高いのは神保町駅の15時台で1185.7%、最も供給台数が不足しているのは新宿駅東口の13時台で105台である。

駐車需要が供給を上回る地区の休日における時間帯別の需給バランスを見ると、ほとんどの地区でピーク時間帯以外でも駐車需要が供給を上回っていることがわかる。平日と比較すると、15時台、17時台に需要が集中している様子がうかがえる。特に池袋駅(15時台)・綾瀬駅(17時台)ではピーク時間帯のみ駐車需要が供給を上回っている。休日において、需要が供給を上回る地区で最も需給バランスが高いのは赤羽駅の13時台で1000.0%、最も供給台数が不足しているのは新宿駅東口の17時台で116台である。

中野駅は平日・休日とも供給が0台のため、需給バランスが算出されていない。

6）調査結果のまとめ

1）～5）で整理した調査結果を今回調査した29地区の合計でみると、ピーク時における総駐車需要は平日が3,037台、休日が2,778台である。供給は平休とも2,385台となっている。需給バランスは平日が127.3%、休日が116.5%となっており、全地区の合計で見ると需要に対して供給自体が不足していると言えるため、供給が不足する地区における二輪の供給を確保する、もしくは二輪の駐車需要を抑えるための施策を検討することが求められる。

また、供給が不足しているのに駐車場の利用率が低い地区や、路上駐車が多いのに駐車場が整備されていない範囲がある地区など、地区毎の特性に留意した駐車対策を引き続き行っていく必要があり、特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要となっている。

総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合を表３－８に示す。

表３－８　総駐車需要のピーク時における需要に占める違法路上駐車の割合(自動二輪)

平・休	総駐車需要(台)	違法路上駐車(台)	割合(%)
平日	3,037	1,535	50.5
休日	2,778	1,416	51.0

総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合は、平日が50.5%、休日が51.0%と非常に多くなっている。違法路上駐車に対して十分な供給が確保されていないためさらなる供給の確保が必要であるとともに、供給が十分に確保されている地区における取り締まりの強化や、既存の駐車施設を有効に利用するための施策を検討することが求められる。特に既存の駐車施設を有効に利用するために、地域の特性を考慮した地域ごとの駐車に関するルール作りに、自治体・駐車場事業者・運送事業者・地元商店街等が協力して取り組んでいくことが求められる。

今回調査において駐車需要が供給を上回る地区は前回調査(平成20年度)と比較してほぼ同様に推移しているが、調査が実施されたのが東日本大震災の影響による節電令が解除された直後であり、また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、円高・原油高などの社会情勢の変化など多様な要因が考えられる。そのため、四輪と同様に今後も注意深く動向を見守る必要がある。

３．３．（２）既存の駐車施策の基本方針

ここまでの調査結果に応じた駐車施策を検討するうえで、第９次東京都交通安全計画（東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課）を中心に、東京都が実施する駐車施策の基本方針について以下に抜粋する。

（１）ハイパースムーズ作戦（東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課）

交通渋滞は、円滑な道路交通を妨げ、時間的、経済的損失を与えるばかりではなく、大気汚染の原因の一つともなっています。

東京都では、平成 20 年４月から警視庁及び東京国道事務所と連携し、三環状道路等道路ネットワークの整備と併せ、既存の道路空間を活用し即効性のある渋滞対策として都内の渋滞が著しい 30 路線区間を対象に、ＩＴＳ技術も導入したうえで単路部を含めた路線全体の交通流の円滑化を図る渋滞対策事業「ハイパースムーズ作戦」を実施し、都内の渋滞緩和に努めています。今後５年間を事業期間として、対象路線箇所の旅行時間 30%削減を目指していきます。

○ 道路施設等の改善・違法駐車の排除

右左折車線の確保

○ 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策

○ 渋滞対策の普及・啓発

年間計画作成の段階から広告代理店等専門業者を活用し、媒体の効果検証を踏まえながら、戦略的な広報活動を実施

（参照：東京都 HP http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2008/04/20i49100.htm）

（２）荷さばきスペース拡充プロジェクト（東京都都市整備局）

道路高架下等の都有地提供により荷さばきスペースを拡充するとともに、国や区市町村に対して国有地・公有地の同様の活用を要請するなど、都・国・区市町村が連携してスペースの確保を推進します。また、都内全域において時間貸駐車場（コインパーキング）を荷さばき可能とする取組を民間と連携して進め、地区内での物流効率化や渋滞の解消を図ります。

東京都都市整備局において、実施している主な駐車対策は以下の通りである。

○ コインパーキングを活用した「荷さばき駐車場」の確保

（参照：東京都 HP http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/mane/mane_h18_2.htm）

○「東京における地区物流効率化認定制度」

（参照：東京都 HP http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/topics/h20/topi014.htm）

（３）自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム（東京都青少年・治安対策本部）

東京都では、関係機関・団体及び民間事業者等で構成する「自動二輪車駐車場整備促進検討会」を設置し、自動二輪車駐車場の整備促進策、駐車場への誘導策及びライダーの入庫意識の向上等について検討を行い、「自動二輪車駐車場整備促進アクションプログラム」を作成いたしました。

本アクションプログラムは、自動二輪車駐車場の整備促進を図るために、区市町村又は区市町村と民間駐車場事業者が協働で自動二輪車駐車対策を実施する際の手引として、取り組むべき対策の基本的な考え方・関係者の役割分担・駐車場整備計画の立案方法や助成制度の利用方法等について取りまとめたものです。

東京都では、本アクションプログラムを区市町村等に配布し、自動二輪車駐車場対策を進めるうえで、活用していただくとともに、引き続き、自動二輪車駐車場の整備促進に向けた取組を推進していきます。

（参照：東京都 HP http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2009/04/20j4u100.htm）

３．３．（３）駐車施策の検討における基本方針

今年度実施した路上駐車実態調査の結果及び東京都が実施する駐車施策の基本方針を踏まえ、以下の４つの駐車施策の検討における基本方針に基づいて各地区における施策の検討を行う。

≪駐車施策の検討における基本方針≫

＜Ａ＞　インフラ供給施策(ハード施策)
地区全体もしくは特定の車種における供給不足への対応を図る為、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供給を補うことにより、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

＜Ｂ＞　運用面の施策（ソフト施策）
平休バランス・時間バランスの平準化、駐車場案内・満空情報などの情報提供、地区特性に応じた料金体系の導入など、既存インフラの運用面を改善とすることにより、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

＜Ｃ＞　規制施策（ソフト施策）
違法駐車の取り締まりにより、適正駐車を促進するとともに駐車需要を抑制することで、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

＜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をすることにより、駐車需要そのものを抑制することで駐車需給バランスの適正化を図る施策。

図３－１４　駐車施策の検討における基本方針

３．３．（４）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、前述した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。

表 ３－９　具体的な駐車施策メニュー案

施策種別		駐車施策案	対象車種
A	Ａ－１	地区内における総合的な駐車ルールの策定	全車種
	Ａ－２	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ	二輪
	Ａ－３	二輪駐車場の整備助成	
	Ａ－４	路上駐車施設の整備	
	Ａ－５	公有地・都市内余剰空間の活用	
	Ａ－６	二輪用ＰＭ・ＰＴの整備	
	Ａ－７	二輪に対する附置義務の検討	
	A―８	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(荷さばき停車帯)の整備	貨物車類
	Ａ－９	貨物車用ＰＭ・ＰＴの整備	
	Ａ－１０	タクシー待ちスペースの確保	タクシー
B	Ｂ－１	インターネット･カーナビ等を活用した駐車場情報提供の更なる拡充	その他
	Ｂ－２	チラシ･駐車場マップなど紙媒体による駐車場情報提供の更なる拡充	
	Ｂ－３	駐車場案内標識（Ｐ看板）の設置	
	Ｂ－４	短時間路上駐車対策	
	Ｂ－５	企業駐車場等の専用駐車場の解放	
	Ｂ－６	二輪専用機械式駐車場の開発・普及	二輪
C	Ｃ－１	駐車違反取り締まり	全車種
D	Ｄ－１	駐車場を経由するコミュニティバスの運行	乗用車

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．（５）駐車施策メニューの内容

施策種別	＜A-1＞
駐車施策案	地区内における総合的な駐車ルールの策定
対象車種	全車種
概要	地区ごとの特性に応じた駐車に関する地域ルールを策定し、交通渋滞の解消や快適な歩行者交通の確保など、地域の活性化と良好なまちづくりを促進する。
展開方策	自治体による駐車場整備地区の指定や地区内における総合的な駐車ルールの骨子策定を前提とし、地元商店街・駐車場事業者・運送事業者等の協力のもと、地区ごとの特性に応じた駐車に関する地域ルールを策定する。 ＜ルールの具体例＞ ○駐車場附置義務 駐車需要に応じて、一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和や附置義務台数の減免を検討するとともに、一定規模未満の開発における駐車場の集約化（隔地での駐車場の確保）を基本的な考え方として駐車ルールを策定する。 ○貨物車の荷さばき ・地域内に荷さばき集約駐車場やポケットローディング(路外の既存駐車場の一部などを活用した荷さばきスペース)を整備するなど、荷さばき駐車スペースを集約し、円滑な荷さばきルールを確立する。 ・駐車場条例の改正等を行い、建物の用途や規模に応じて時間限定の附置義務を課し、建物内や集約化した駐車場の駐車スペースを貨物車の荷さばきスペースとして時限的に確保する短時間ポケットローディングの導入等を検討する。 ○駐車場料金 ・既存の商業施設のポイントカードや地域マネーを活用した割引を実施することで、地域全体で駐車場利用の促進を図る。 ・特にポケットローディングにおいては運送事業者からみると負担増となるため、駐車料金の割引等何らかの補助も検討する必要がある。 ○来訪者への駐車ルールの周知 ・来訪者に対し、地域ルールや来訪者向け集約駐車場等の情報をより的確に提供するため、案内誘導看板の設置や、インターネットやチラシ・駐車場マップ等を活用した周知を図る（後述＜B-2＞参照)。 ○駐車場を経由するコミュニティバスの活用（後述＜D-1＞)。 など ＜地域ルールの代表的な事例＞ 銀座地区(中央区)、吉祥寺地区(武蔵野市)等がある
施策実施主体	東京都、23 区、地元商店街、運送事業者、駐車場事業者等

※駐車場の附置義務について

東京都駐車場条例の定めるところにより、大規模な建築物に、駐車施設の附置を義務付けている。

①駐車施設の附置義務計算表（延べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を除く）

前提条件				附置義務台数計算（注4）			駐車マスの大きさと割合 （）内は機械式駐車を示す		
地域		用途		対象規模A	附置台数	延べ面積6000㎡未満の場合の緩和			
駐車場整備地区等	・商業地域 ・近隣商業地域 ・駐車場整備地区（注1）	特定用途（注2）	百貨店その他の店舗	1500㎡超	A÷250㎡（Aは延べ面積）	附置義務台数（最低2台以上） =附置台数×激変緩和係数χ $\chi = 1 - \frac{1500 \times (6000 - \text{延べ面積})}{6000 \times B - 1500 \times \text{延べ面積}}$ B＝特定用途の床面積＋非特定用途の床面積×3/4	☆附置義務台数は、障害者用と小型車用の2台が最低限必要。（第17条第1項、第17条の5第1項及び第2項）		
			その他	1500㎡超	A÷300㎡		障害者用	駐車マス	6m×3.5m（機械式駐車は不可）
		非特定用途		2000㎡超	A÷300㎡			必要台数a	a≧1
		複合用途（注3）		特定用途＋非特定用途×3/4＞1500㎡	上記の各用途ごとに計算した合計（3/4は使用しない）		普通車用（注5）	駐車マス	6m×2.5m（幅1.9長5.3高1.55重2.2）
								必要台数b	b≧附置義務台数×0.3－a
周辺地区〈駐車場整備地区等以外〉	・第1、2種中高層住居専用地域 ・第1、2種住居地域 ・準工業地域	特定用途		2000㎡超	A÷300㎡	$\chi = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$	小型車用	駐車マス	5m×2.3m（幅1.7長4.7高1.55重1.5）
								必要台数c	c＝附置義務台数－a－b
							（注5）附置義務台数30台以下で機械式駐車の場合、普通車用は、普通車の必要台数×1．3倍以上の小型車用に置き替えることが出来る。（平置きは認めない）		

②荷捌き用駐車施設の附置義務計算表（延べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を除く）

前提条件				附置義務台数計算（最大10台まで）			駐車マスの大きさ（☆最低限1台必要） （第17条の5第4項）		
地域		用途		対象規模面積A	附置台数	延べ面積6000㎡未満の場合の緩和			
駐車場整備地区等	・商業地域 ・近隣商業地域 ・駐車場整備地区	特定用途	百貨店等	2000㎡超	A÷2500㎡	$\chi = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$	荷捌き用	駐車マス	7.7m×3.0m　はり下の高さ3.0m（注6）
			事務所		A÷5500㎡				
			倉庫		A÷2000㎡			必要台数d	d≧1
			その他		A÷3500㎡				
周辺地区〈駐車場整備地区等以外〉	・第1、2種中高層住居専用地域 ・第1、2種住居地域 ・準工業地域	特定用途		3000㎡超	A÷7000㎡	$\chi = 1 - \frac{6000 - \text{延べ面積}}{\text{延べ面積}}$	（注6）建築物の構造、敷地の状況によりやむを得ない場合は、長さ6.0m、幅4.0m、はり下の高さ3.0mとすることができる。 ☆荷捌き用駐車施設の設置台数は、①の駐車施設の台数に含めることが出来る。（第17条の2　第3項）		

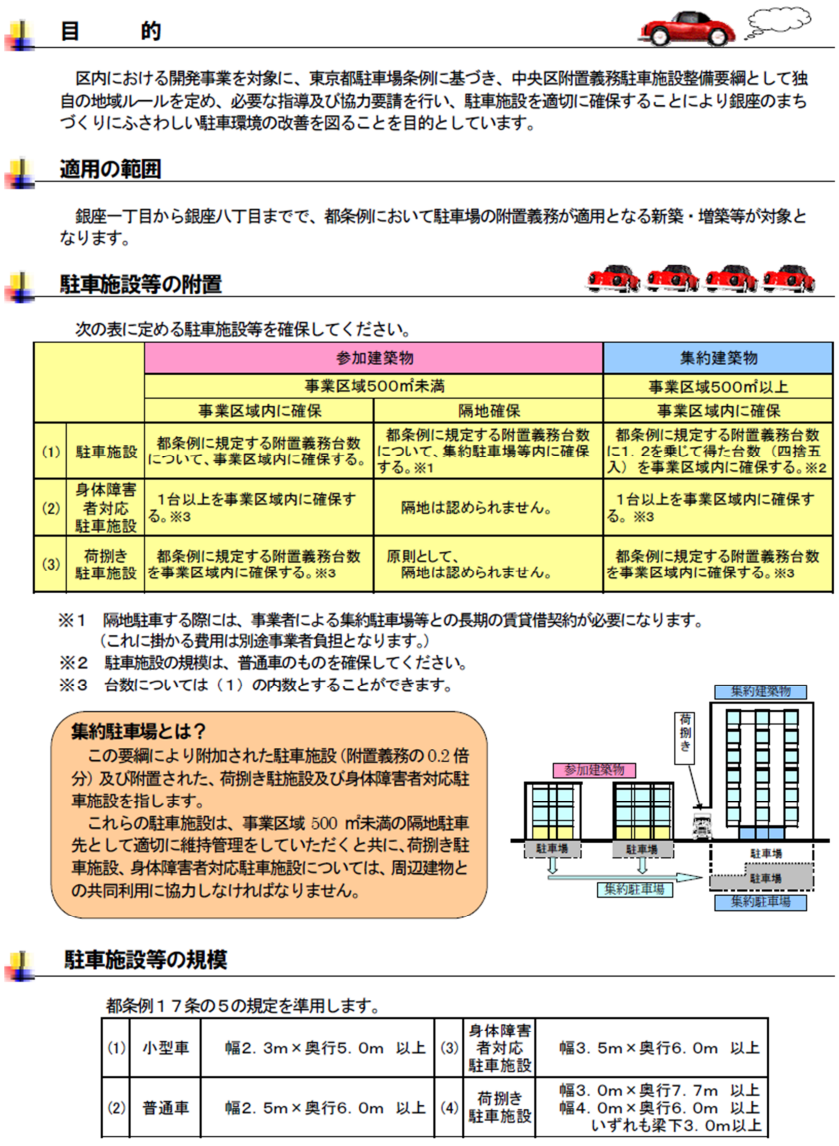
図３－１５　東京都における駐車施設の附置義務基準

具体例

【銀座地区における地域ルールの概要(銀座ルール)】

銀座地区における駐車環境の整備改善を促進するため、東京都駐車場条例に基づく独自のルールを策定している。

銀座一丁目から八丁目内で行う建築計画で、東京都駐車場条例により駐車場の附置義務がかかるものを対象として、一定規模以上の建て替え計画に生じる駐車場附置義務ルールを中心に、銀座地区のまちづくりにふさわしい駐車環境整備の促進を目的としている。



目　　的

区内における開発事業を対象に、東京都駐車場条例に基づき、中央区附置義務駐車施設整備要綱として独自の地域ルールを定め、必要な指導及び協力要請を行い、駐車施設を適切に確保することにより銀座のまちづくりにふさわしい駐車環境の改善を図ることを目的としています。

適用の範囲

銀座一丁目から銀座八丁目までで、都条例において駐車場の附置義務が適用となる新築・増築等が対象となります。

駐車施設等の附置

次の表に定める駐車施設等を確保してください。

		参加建築物		集約建築物
		事業区域500㎡未満		事業区域500㎡以上
		事業区域内に確保	隔地確保	事業区域内に確保
(1)	駐車施設	都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する。	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場等内に確保する。※1	都条例に規定する附置義務台数に1．2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2
(2)	身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。※3	隔地は認められません。	1台以上を事業区域内に確保する。※3
(3)	荷捌き駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。※3	原則として、隔地は認められません。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。※3

※1　隔地駐車する際には、事業者による集約駐車場等との長期の賃貸借契約が必要になります。
（これに掛かる費用は別途事業者負担となります。）
※2　駐車施設の規模は、普通車のものを確保してください。
※3　台数については（1）の内数とすることができます。

集約駐車場とは？

この要綱により附加された駐車施設（附置義務の0.2倍分）及び附置された、荷捌き駐車施設及び身体障害者対応駐車施設を指します。

これらの駐車施設は、事業区域500㎡未満の隔地駐車先として適切に維持管理をしていただくと共に、荷捌き駐車施設、身体障害者対応駐車施設については、周辺建物との共同利用に協力しなければなりません。

駐車施設等の規模

都条例１７条の５の規定を準用します。

(1)	小型車	幅2．3m×奥行5．0m　以上	(3)	身体障害者対応駐車施設	幅3．5m×奥行6．0m　以上
(2)	普通車	幅2．5m×奥行6．0m　以上	(4)	荷捌き駐車施設	幅3．0m×奥行7．7m　以上 幅4．0m×奥行6．0m　以上 いずれも梁下3．0m以上

図３－１６　銀座地区における駐車ルール(銀座ルール)事例

資料：中央区 HP

http://www.city.chuo.lg.jp/kurasi/kentiku/tosirurru/ginzarurru/kakuhonorurru/index.html

具体例	【吉祥寺におけるポケットローディング(路外荷さばき場)の概要】 吉祥寺のまちづくりの一環として包括的な都市内物流対策に取り組み、吉祥寺のまちづくり及び社会貢献に資することを目的として、地元商業者・運送事業者・駐車場事業者・行政などの連携により吉祥寺方式物流対策委員会を設置している。(吉祥寺方式：協議会方式による包括的な荷さばき対策の実現) 荷さばき対策として、平成 21 年 9 月から民間駐車場の特定時間帯割引駐車料金の適用事業(荷さばき車両を対象に月額 5,000 円で、朝 6 時から正午まで駐車できる“荷さばきカード”を発行している。 また平成 23 年 3 月から共同集配送事業を実施している。 さらに地元商業者と協働で荷さばきルール徹底週間として路上駐車禁止等の PR 活動も実施している。

吉祥寺駅周辺にあるパーク24(株)の駐車場に停めて、運転手自らが商店街の店舗に納品することで、路上駐車の削減を目指す。

各駐車場に設置した荷捌き案内看板

カードを利用し、駐車場での荷捌き状況

図３－１７　吉祥寺におけるポケットローディング事例

資料：武蔵野市 HP
http://www.city.musashino.lg.jp/dbps_data/_material_/_files/000/000/004/907/9087-2.pdf

施策種別	＜A-2＞
駐車施策案	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ
対象車種	二輪
概要	供給に余裕のある四輪駐車場において、整備が遅れている二輪の供給を確保するため、四輪駐車マスの一部を二輪用とする。
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、路上における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日当たりの料金とすることが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	・四輪の車室の転用もしくはデッドスペースの活用による二輪の車室を確保 ・二輪を受け入れる上での安全面の確保 ・法令の遵守（駐車場法等） ・精算機の改修 →上記の内容等を満たせば管理規程を変更することで二輪の受け入れが可能となる。

図３－１８　四輪用駐車場の一部を常時転用して受け入れている事例（東京都練馬区）

施策種別	＜A-3＞
駐車施策案	二輪駐車場の整備助成
対象車種	二輪
概要	二輪の駐車場の整備に対して助成を行う。
展開方策	現在、（公財）東京都道路整備保全公社、東京 23 区では、二輪や自動二輪の駐車場を整備した場合に助成金を出しており、この制度を活用していくことが考えられる。
施策実施主体	（公財）東京都道路整備保全公社(自動二輪)、23 区(二輪)
具体例	

図３－１９　自動二輪車用駐車場の整備助成例

施策種別	＜A-4＞
駐車施策案	路上駐車施設の整備
対象車種	二輪
概要	車道あるいは歩道上の一部を活用し、区画線を引いて二輪の供給を確保していく事が考えられる。
展開方策	現在、新宿・池袋・渋谷などに整備されている。対象地区内では新宿駅東口・新宿駅西口・池袋駅に整備されているが、新宿駅東口を除き自転車と原付第一種のみを対象車両としていることから、今後は自動二輪（あるいは原付二種）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。
施策実施主体	道路管理者
具体例	 図３－２０　路上駐車施設の整備例

施策種別	＜A-5＞
駐車施策案	公有地・都市内余剰空間の活用
対象車種	二輪
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、鉄道事業者等の所有する活用可能な用地を二輪用の駐車場として活用していくことが考えられる。
施策実施主体	東京都・23 区（道路管理者含む）、鉄道事業者等
具体例	 図３－２１　公有地、都市内余剰空間の活用イメージ

施策種別	＜A-6＞
駐車施策案	二輪用 PM・PT の整備
対象車種	二輪
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く供給も不足している二輪に対応するため、二輪用 PM･PT の設置及び既存の PM･PT を二輪用の PM・PT に転用することを検討する。 平成 21 年 11 月より表参道にて PT が整備され試験運用されている。平成 24 年 4 月から本格実施される予定であり、新たに上野・銀座にも設置される予定である。
展開方策	二輪の路駐が多い地区など、利用者ニーズに合致した場所での展開が必要であり、四輪による路上駐車などを防ぐため利用者へ啓発活動などを行っていくことが重要である。
施策実施主体	警視庁
具体例	 図３－２２　二輪用 PM・PT の整備例

<table>
<tr><td>施策種別</td><td>＜A-7＞</td></tr>
<tr><td>駐車施策案</td><td>二輪に対する附置義務の検討</td></tr>
<tr><td>対象車種</td><td>二輪</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>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の附置義務台数算出基準を示している。これらに基づき東京都でも自動二輪の附置義務化を進めることが考えられる。</td></tr>
<tr><td>展開方策</td><td>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。
平成 23 年現在、横浜市、大阪市、川崎市、さいたま市、塩竈市などに導入されている。</td></tr>
<tr><td>施策実施主体</td><td>東京都、23 区</td></tr>
<tr><td>具体例</td><td>※附置義務とは
・ 特定条件の建物を新築・増築する場合の駐車施設整備の義務である。
・ 附置義務が義務づけられる建物は，延べ面積が一定面積以上の建物である。
・ 駐車場需要の原因となる建物が，駐車場を確保するという趣旨である。
・ 地方自治体の条例によって定められる。

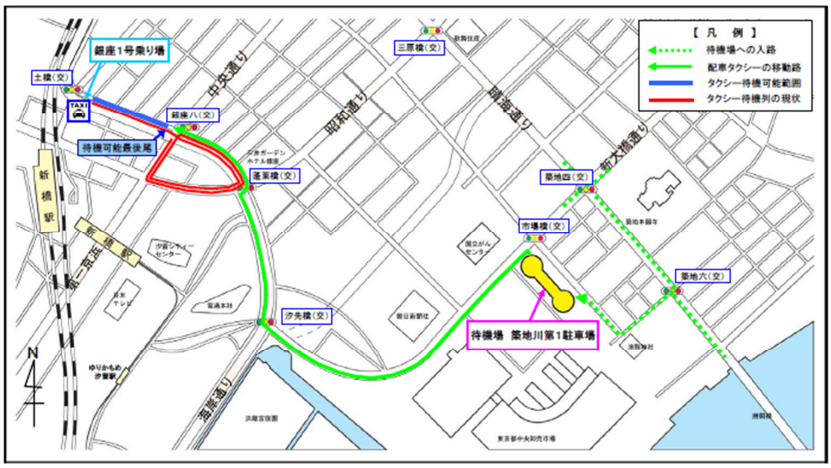
【横浜市の二輪における附置義務について】
平成19年12月より二輪に関する附置義務が導入されている横浜市の、二輪における附置義務基準の概要を以下に示す。
○対象となる建築物
駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域において、特定用途に供する部分の床面積が、1,000 ㎡を超える場合に対象とする。
○附置義務台数の算定方法
百貨店その他の店舗、事務所は 3,000 ㎡毎、倉庫、工場、その他の特定用途は 10,000 ㎡毎に 1 台とする（小数点以下切上げ）。
二輪駐車場の駐車ますの大きさについては、幅１m、奥行 2.3m 以上とする。

（ 少数点以下は切り 上げ）
<table><tr><td colspan="2">対象エリア</td><td>駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域</td></tr><tr><td colspan="2">対象規模</td><td>特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合</td></tr><tr><td rowspan="2">原単位</td><td>百貨店その他の店舗
事務所</td><td>3,000㎡／台</td></tr><tr><td>その他の特定用途</td><td>10,000㎡／台</td></tr></table>
図３－２３　横浜市の二輪における附置義務基準

資料：横浜市 HP
http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/parking/gimu/</td></tr>
</table>

施策種別	＜A-8＞
駐車施策案	車道の一部を切り欠き、歩道の一部を駐停車帯として活用するローディングベイ(荷さばき停車帯)の整備
対象車種	貨物車類
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	荷さばき関係者に対する荷さばき駐車に関する意識啓発、荷さばきスペースを確保するための制度やルールの周知を図るため、積極的なＰＲを推進する。
施策実施主体	道路管理者、警視庁
具体例	 図３－２４　ローディングベイの整備状況イメージ

施策種別	＜A-9＞
駐車施策案	貨物車用 PM・PT の整備
対象車種	貨物車類
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さばき車両に対応するため、既存の PM・PT を貨物専用の PM・PT に転用することを検討する。
展開方策	荷さば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るとともに、貨物車以外の利用を防ぐため利用者へ啓発活動などを行っていくことが必要である。
施策実施主体	警視庁
具体例	 図３－２５　貨物車専用のＰＭ・ＰＴの整備例

施策種別	＜A-10＞
駐車施策案	タクシー待ちスペースの確保
対象車種	タクシー
概要	駅周辺などにおけるタクシー待ち車両の対応策として、路上の一部あるいは路外駐車場の一部を活用しタクシー待ちスペースを確保することで、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事業者などとの協議調整が必要である。
施策実施主体	道路管理者、駐車場事業者、タクシー業界
具体例	【銀座地区での実験の概要】 銀座地区では、指定された乗り場以外での乗車が禁止される午後１０時から翌午前１時の間、指定された乗り場において、ピーク時に１kmを超える客待ちタクシーの待機列が発生し、渋滞の原因となっている。 本実験は平成 22 年 12 月 1 日（水）～平成 23 年 1 月 31 日（月）、午後 10 時～翌午前 1 時（土曜、日曜、祝日、年末年始【12 月 29 日～1 月 3 日】を除く）の間、客待ちをするタクシーを既存の駐車場に待機させ、待機列による渋滞を解消のため実施した。 本実験は、平成 21 年 1 月に実施した実証実験のシステムを改良したもので、道路上にある乗り場と待機場の双方に ETC を設置して、配車等の管理を自動的に行うことにより、省力化を推進するとともに、年末の繁忙期に長期間の実験を行うことにより、システムや機器の安定性を確認し、効果を検証した。  図３－２６　タクシー待ちスペースの確保例（銀座地区） 資料：東京都 HP http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2010/11/20kbj200.htm

施策種別	＜B-1＞
駐車施策案	インターネット、カーナビ等を活用した駐車場情報提供の更なる拡充
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	違法路上駐車車両や駐車場探しのうろつき交通は、道路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る。 的確な駐車場案内は、道路利用者の利便性向上のみならず、路上駐車やうろつき交通の削減に寄与することから、渋滞や交通混雑緩和のために重要である。インターネット・スマートフォン・携帯電話・カーナビなどを通じて、駐車場の位置・料金・満空情報など利用者のきめ細かな嗜好に合った最適な駐車場情報をドライバー等に提供していく。
展開方策	新たな媒体での情報提供や、駐車場及び情報の拡充を図っていく。 また、現在、（公財）東京都道路整備保全公社では、満空情報発信端末の設置支援を行っており、この制度を活用していくことが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、カーナビメーカー、（公財）東京都道路整備保全公社
具体例	【s-park・s-park for riders の概要】 公社では、平成 13 年 4 月から公共・民間駐車場の駐車場データを集約した全国初の駐車場案内システムである、都内駐車場案内サイト「s-park」を管理・運営し、駐車場の位置情報・満空情報をインターネット・スマートフォン・携帯電話・カーナビゲーションで提供している。また、平成 17 年 3 月からは、オートバイ駐車場の情報を提供する「s-park for riders」の管理・運営を開始している。　都内時間制駐車場のほぼ 100%をカバーしており、平成 23 年度は、都内全域約 17,000 場の駐車場位置情報と約 5,000 場の満空情報を、また約 420 場のオートバイ駐車場位置情報をリアルタイムで提供している。 図３－２７　s-park の仕組みイメージ s-park(PC 用 HP)　http://www.s-park.jp/ (携帯用 HP)　http://www.i.s-park.jp/ s-park for riders(PC 用 HP)　http://bike.s-park.jp/ (携帯用 HP)　http://www.b.s-park.jp/

具体例

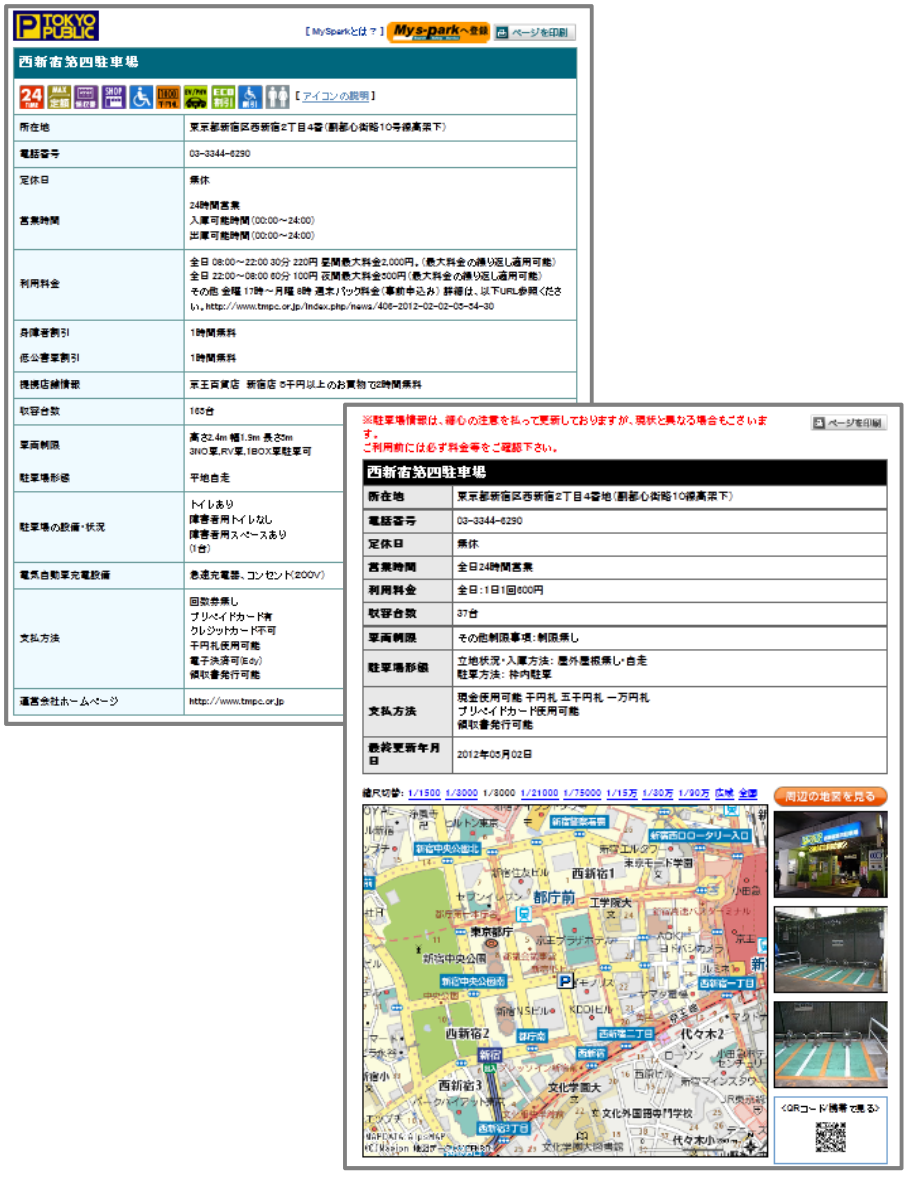


図３－２８　s-park・s-park for riders 画面例

具体例	【VICS による情報提供の概要】 VICS とは、「vehicle information and communication system（道路交通情報通信システム)」の略であり、FM 多重放送や道路上の発信機から受信した情報を図形・文字で表示するシステムのこと。VICS センターで編集・処理された渋滞や交通規制、駐車場情報などをリアルタイムに送信し、カーナビゲーションシステムに用意されている地図の上に重ね書きして表示する。 高度道路交通システム(ITS)の一環として、警察庁、総務省、国土交通省などが共同で推進しており、財団法人道路交通情報通信システムセンターがシステムの開発・運用にあたっている。 図３－２９　VICS 対応カーナビを活用したきめ細かな駐車場位置の案内サービスイメージ 資料：財団法人道路交通情報通信システムセンターHP http://www.vics.or.jp/other/site.html

具体例	【（公財）東京都道路整備保全公社による助成の概要】 駐車場探しによるうろつき防止・渋滞緩和を目的として、地域の商店街や駅周辺の駐車場等に満空情報発信端末の設置支援を行っている。端末の設置により、都内駐車場案内サイト「s-park」を通じて、PC、カーナビ、スマートフォンなどで満空情報の提供が可能となる。

図３－３０（公財）東京都道路整備保全公社による助成の概要

資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP
http://www.tmpc.or.jp/index.php/furtherance/manku

施策種別	＜B-2＞
駐車施策案	チラシ・駐車場マップなど紙媒体による情報提供の更なる充実
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	観光目的など初めての来訪者を対象に、駐車場の位置情報の提供や地域ルールなどを周知するため、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。
展開方策	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のＳＡ・ＰＡ、道の駅等に設置する。また、街角で配布しているフリーペーパー会社との連係も考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、23 区
具体例	

図３－３１　チラシ・駐車場マップ例

施策種別	＜B-3＞
駐車施策案	駐車場案内標識（Ｐ看板）の設置
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	駐車場探しによるうろつき交通を削減するため、インターネット・カーナビ等の広域の案内を行うとともに（前述＜B-1＞）、駐車場名・料金などの駐車場特性を表示したＰ看板の設置をすすめる。設置により、目的地近傍でのドライバーの誘導効果が高まり、駐車場の入口まで的確に誘導することが可能となり、案内誘導の相乗効果が発揮される。
展開方策	駐車場直近における周辺道路の曲がり角など、案内誘導に効果的な場所に、Ｐ看板を適宜設置する。公道上の標識設置であるため、民間事業者は（社）東京駐車協会を通じて設置する。また、現在公社では「駐車場名入りの駐車場案内標識の設置助成」（駐車場名入りＰ看板設置助成）を行っており、この制度を活用していくことが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、東京都、23 区、（社）東京駐車協会、（公財）東京都道路整備保全公社
具体例	

図３－３２（公財）東京都道路整備保全公社による助成の概要

資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP
http://www.tmpc.or.jp/index.php/furtherance/p-sign

施策種別	＜B-4＞
駐車施策案	短時間路上駐車対策
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	短時間利用の多い路上駐車からの転換を促進するため、路外駐車場で初期料金の無料化及び荷さばきでの利用を認めることにより、路上駐車の削減を狙う。
展開方策	短時間駐車の利用促進を図るために、駐車から 30 分未満の駐車料金を無料にするほか、荷さばきのための駐車利用も認める。
施策実施主体	駐車場事業者、23 区、（公財）東京都道路整備保全公社
具体例	【公社が実施している 30 分未満無料化と荷さばき車両の受入れの概要】 中央区八重洲・日本橋界隈は、都内有数のオフィス街であるとともに、多くの商業施設が立地し、荷物の集配等、短時間の駐車需要が多い地域となっている。 （公財）東京都道路整備保全公社では、公社が管理する八重洲・昭和通りの 5 駐車場において、入庫から 30 分未満で出庫する車両の駐車料金を無料とし、短時間駐車車両の利用を促進している。加えて、当該駐車場の指定区画において荷さばきを可能とすることにより、当該地域における荷さばき車両対策を実施している。

図３－３３　（公財）東京都道路整備保全公社が実施する 30 分未満駐車料金無料の駐車場例

資料：(公財)東京都道路整備保全公社 HP
http://www.tmpc.or.jp/index.php/parking-top/311-30

施策種別	＜B-5＞
駐車施策案	企業駐車場等の専用駐車場の開放
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
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	平日の営業時間に限り利用可能な企業・官公庁などにおける専用駐車場を、休日の周辺施設利用者へ時間貸し駐車場として、または無料で開放する。現在も実施されている施策で今後も継続していく必要がある。
施策実施主体	施設管理者
具体例	

図３－３４　ホリデーパーキング事例（渋谷区）

施策種別	＜B-6＞
駐車施策案	二輪専用機械式駐車場の開発・普及
対象車種	二輪
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、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	平成 18 年 11 月 30 日に施行された駐車場法の改正に基づき、従来まで対象外とされていた自動二輪車も駐車場法の対象になったことを受け、公益社団法人立体駐車場工業会による自動二輪車対応の機械式駐車装置の認定制度を平成 21 年 10 月 1 日よりスタートし、約 40 種の機器が認定を受けている。 認定を受けた機械式駐車装置の導入に対する補助が一部実施されている（前述＜A-3＞参照）。
施策実施主体	駐車場メーカー、関連団体
具体例	 図３－３５　二輪専用機械式駐車場イメージ

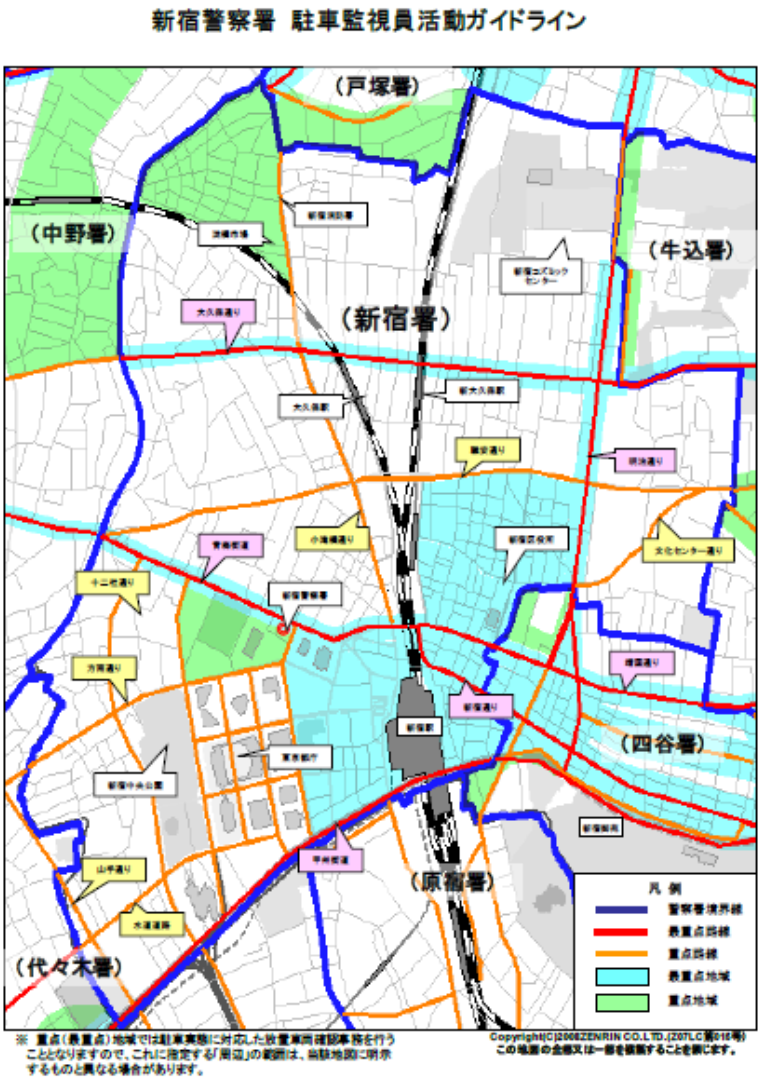
施策種別	＜C-1＞
駐車施策案	駐車違反取り締まり
対象車種	全車種
概要	警察官以外に放置車両確認機関から選任された駐車監視員が巡回し、放置車両の確認及び標章の取付けを行う。
展開方策	放置車両確認事務の民間委託に伴い、従来以上に違反実態等に即した公平かつメリハリを付けた取締りを行うため、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を各警察署が策定・公表し、ガイドラインに沿った取締りを推進する。 地域の要望や駐車場整備状況等を踏まえ、ガイドラインの対象範囲を拡大するなど地域の実態に即した取り締まりを継続していくことが求められる。
施策実施主体	警視庁
具体例	

図３－３６　駐車監視員活動ガイドライン例（新宿警察署）

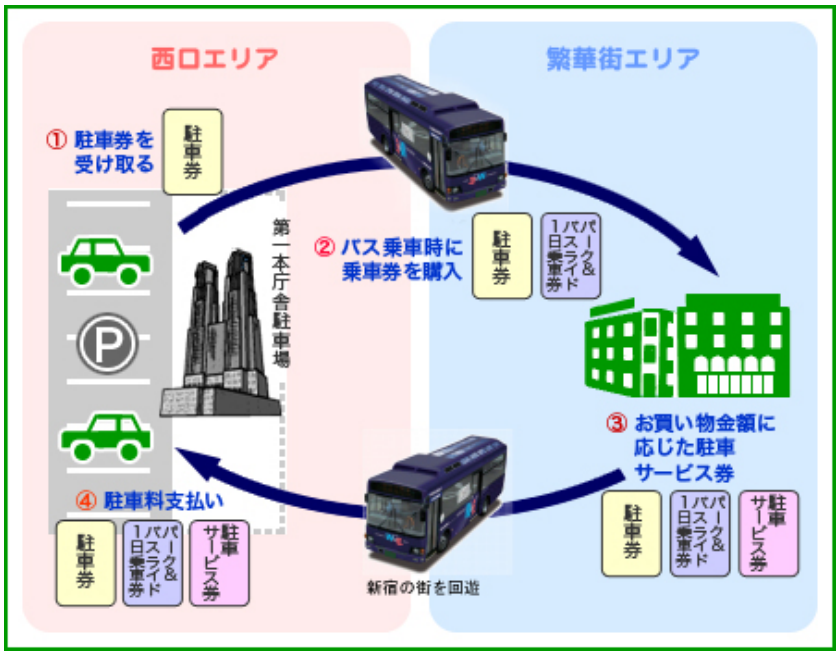
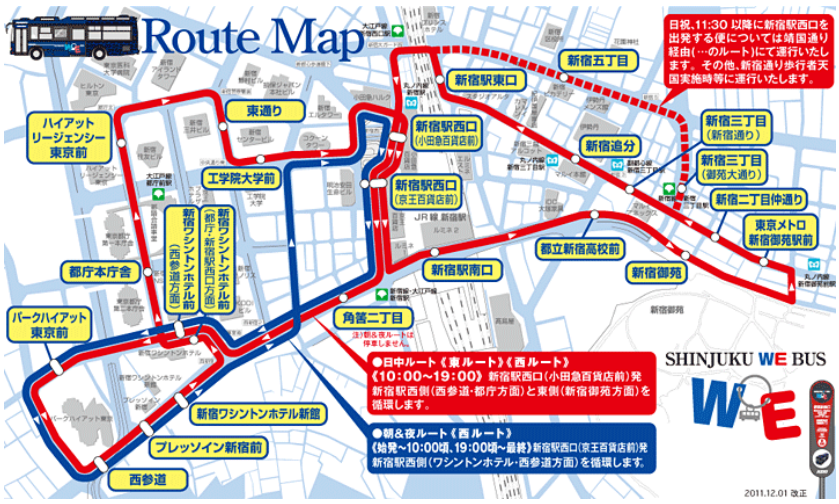
施策種別	＜D-1＞
駐車施策案	駐車場を経由するコミュニティバスの運行
対象車種	乗用車
概要	地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。
展開方策	駐車場利用の平準化・駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。 バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である
施策実施主体	23 区、駐車場事業者、交通事業者
具体例	 

図３－３７　コミュニティバスの運行例

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、調査対象地区の駐車特性に応じた「今後の駐車施策の基本方針（案)」を検討した。

３．４．（１）駐車施策検討の前提

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、次頁以降に示す駐車施策（案）は、実態調査をもとに分析した地区毎の駐車特性に応じて､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。

３．４．（２）駐車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。

○駐車施設の新規整備が困難な場合があること
・既に高度な土地利用がされている地区においては、遊休地がほとんどないことが考えられる。
・仮に遊休地があっても、用地取得費用が高価であり、買収が困難であること
→現在の社会情勢・経済動向から今後都心部での遊休地が増える可能性も大いに考えられるため、今後の情勢の変化に対して注意を払う必要がある。
○現実的には、路上駐車から路外駐車場へ利用転換させることが容易ではない場合があること
・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・駐車場から目的地への移動時間の総和が、路上駐車の駐車時間を超える場合）
・送迎など、ドライバーが乗車した状態での短時間駐車の場合
・重量のある、または多量の荷さばきが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

３．４．（３）その他

今回調査において、東日本大震災や長引く不況の影響等による一時的な需要減や遊休地の増加（土地利活用の鈍化による暫定利用としての駐車場整備）が調査結果に影響を及ぼしたことが考えられることから、一時的なものか定常的なものかを今後見極めていく必要がある。

３．４．（４）各地区における今後の駐車施策方針（案）

各地区における現状の駐車需給特性のまとめ及び具体的な施策（案）の検討結果は以下のとおりであり、次頁以降に各地区ごとに示す。

＜現状の駐車需給の特性のまとめ・全体の傾向＞

○四輪

・平休とも供給が十分に確保されているが、路外駐車場が有効に活用されていない傾向にある地区が多い。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～3，C-1)

○自動二輪

・平休とも供給が不足している地区が多く、駐車場が全くない地区もある。また、供給不足にもかかわらず駐車場利用率が低い地区も散見される。
供給の不足する地区については、既存の四輪駐車場での二輪の受け入れ推進や、新たな二輪の供給の確保を進める（A-2～7，B-6）とともに、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～3，C-1)

○貨物車類

・路上駐車に占める割合が高い地区が多い。
貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地区によっては地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1，A-8～9，B-4)

＜具体的な施策（案）・各施策案について＞

・「A-1 地区内における総合的な駐車ルールの策定」の提案は、原則として平休いずれかの違法路上駐車台数の総数が 50 台以上の地区に対し行っている。
・「D-1 駐車場を経由するコミュニティバスの運行」の提案についても、一定の規模の違法路上駐車台数が発生している地区に対して行っている。

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（1/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">1.秋葉原駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台であり、総駐車需要は平日が 1,799 台、休日が 1,775 台と平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平日が 2,863 台、休日が 2,744 台である。
・需給バランスは平日 63%、休日 65%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・曜日変動は小さいが、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率:平日 2.9、休日 2.3)
・駐車場利用率は平日 57%、休日 59%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（14%）・小型貨物（32%）、休日は乗用車（75%）・小型貨物（14%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が 185 台、休日が 207 台と平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 214 台である。
・需給バランスは平日 86%、休日 97%であり、平日は供給が多く、休日は需給バランスが均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、また休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 2.2）
・駐車場利用率は平日 62%、休日 76%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。（B-1～3，C-1）
・自動二輪は、平日は供給が確保されているが休日は需給バランスが均衡しており、今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。（A-2～7，B-6）
また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを継続する。
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（2/51）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">2.神保町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台であり、総駐車需要は平日が 668 台、休日が 419 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,001 台である。
・需給バランスは平日 67%、休日 42%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、また平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 4.2、休日 5.3）
・駐車場利用率は平日 67%、休日 28%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（7%）・バス(3%)・小型貨物(28%)、休日は乗用車（73%）・タクシー(4%)の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が 83 台、休日が 51 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 7 台である。
・需給バランスは平日 1,186%、休日 729%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休とも 1 日を通じて需要が供給を大幅に上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.6、休日 1.5）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 71%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。（B-1～3，C-1）
・自動二輪は平休とも大幅に供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。（A-2～7，B-6）
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)
・平休とも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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（3/51）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">3.銀座駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,112 台、休日が 1,297 台と平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平日が 3,078 台、休日が 3,058 台である。
・需給バランスは平日 36%、休日 42%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.2、休日 6.0)
・駐車場利用率は平日 28%、休日 37%で平休とも低い。
・路上駐車は、平日は小型貨物(43%)、休日は乗用車(76%)・バス(2%)・小型貨物（12%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。平成 15 年 12 月より、駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルール（銀座ルール）が実施されており、今後も地域特性を踏まえた駐車施策の継続が求められる。(A-1)
・四輪の路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４.日本橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,212 台、休日が 1,735 台と平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平日が 2,361 台、休日が 2,039 台である。
・需給バランスは平日 51%、休日 85%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 3.5、休日 6.5）
・駐車場利用率は平日 46%、休日 62%で休日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（58%）・小型貨物（23%）、休日は乗用車（91%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 112 台、休日が 69 台と平日が多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 79 台である。
・需給バランスは平日 142%、休日 87%であり、平日の供給が不足している。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、13～19 時台において需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.5、休日 2.2）
・駐車場利用率は平日 57%、休日 44%である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は平休とも供給が十分に確保されており、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
また、平日と比較して休日の需給バランスは均衡に近い状態となっているため、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用する、あるいは店舗や駐車場を経由するコミュニティバス（メトロリンク日本橋）の利用をより促進するといった需要の抑制方策も検討する。(D-1)
・自動二輪は平休とも大幅に供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-6)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（５/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５.六本木駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 928 台、休日が 490 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,154 台である。
・需給バランスは平日 80%、休日 42%であり、平休とも供給が多くなっている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.3、休日 1.3)
・駐車場利用率は平日 75%、休日 40%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（20%）・小型貨物（37%）・普通貨物（20%）、休日は軽貨物（9%）・小型貨物（24%）、普通貨物（15%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 137 台、休日が 36 台と平日が多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 185 台である。
・需給バランスは平日 74%、休日 19%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.1)
・駐車場利用率は平日 49%、休日 16%で休日が低い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪・自動二輪ともに平休の供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（６/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">６.品川駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 573 台、休日が 624 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 837 台である。
・需給バランスは平日 68%、休日 75%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.6、休日 2.1）
・駐車場利用率は平日 65%、休日 72%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（3%）・小型貨物（49%）、休日は小型貨物（41%）・普通貨物（19%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 88 台、休日が 54 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 76 台である。
・需給バランスは平日 116%、休日 71%であり、平日は供給が不足しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、13～17 時台において需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.6、休日 1.5）
・駐車場利用率は平日 96%、休日 65%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を強化する。（B-1～3，C-1）
・自動二輪は休日は需要に対して十分な供給が確保されているが、平日は供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。（A-2～7，B-6）
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。（A-8～9，B-4）
・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、及び待機ルールの検討などを行う。（A-10）</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（７/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">７.新宿駅東口</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 546 台、休日が 885 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,634 台、休日が 1,615 台である。
・需給バランスは平日 33%、休日 54%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.4、休日 2.9)
・駐車場利用率は平日 30%、休日 53%で平日が低い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（17%）・小型貨物（42%）・普通貨物（18%）、休日は乗用車（88%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 182 台、休日が 193 台で平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 77 台である。
・需給バランスは平日 236%、休日 251%であり、平休とも大幅に供給が不足している。平休とも全ての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.3)
・駐車場利用率は平日 17%、休日 16%で平休とも低い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
日曜・休日については、地区内の大部分で歩行者天国が実施されるため、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定の検討や、あるいは、店舗や駐車場を経由するコミュニティバス（新宿ＷＥバス）の利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討する。(A-1，D-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しているにもかかわらず、駐車場利用率が極端に低いため、路上駐車を駐車場利用へ転換できる可能性が高い地区である。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内の拡充し、路上駐車の取り締まり強化を強化する。(A-2～7，B-1～3，B-6，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（８/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">８.新宿駅西口</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 4,017 台、休日が 3,413 台で非常に多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 5,984 台である。
・需給バランスは平日 67%、休日 57%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.4、休日 2.4)
・駐車場利用率は平日 67%、休日 57%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はバス (6%)・軽貨物 (21%)、休日は普通貨物 (44%) の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 249 台、休日が 220 台で平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 171 台である。
・需給バランスは平日 146%、休日 129%であり、平休とも供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平日は全時間帯で、休日は 13～17 時台において需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.3、休日 1.8)
・駐車場利用率は平日 80%、休日 49%で平日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
また、休日の供給が不足しているにもかかわらず駐車場利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（９/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">９.高田馬場駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 161 台、休日が 171 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 235 台、休日が 179 台である。
・需給バランスは平日 69%、休日 96%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日は需給が均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.6、休日 1.7)
・駐車場利用率は平日 53%、休日 51%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はタクシー (5%)・小型貨物 (27%)・普通貨物 (24%)、休日は乗用車 (79%)・普通貨物 (14%) の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡しており、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１０/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１０.湯島駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 21 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 387 台、休日が 278 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 687 台、休日が 731 台である。
・需給バランスは平日 56%、休日 38%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.5、休日 1.6)
・駐車場利用率は平日 39%、休日 35%で平休とも低い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（34%）・普通貨物（25%)、休日は乗用車（81%）・バス（8%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 35 台、休日が 15 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 12 台である。
・需給バランスは平日 292%、休日 125%であり、特に平日は供給が大幅に不足している。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、全時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.1、休日 1.5)
・駐車場利用率は平日 58%、休日 17%で休日が低い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しているが、特に休日の駐車場の利用率が低い。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを強化する。(A-2～7，B-1～3，B-6，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１１/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１１.後楽園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 334 台、休日が 349 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,083 台、休日が 1,036 台である。
・需給バランスは平日 31%、休日 34%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.9、休日 7.3)
・駐車場利用率は平日 29%、休日 27%で平休とも低い。
・路上駐車は、平日は乗用車(71%)・タクシー(5%)、休日は乗用車(75%)、タクシー（5%）・小型貨物（11%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されている。駐車場の利用率は需給バランスとほぼ同じであり、駐車場は需要に応じて活用される傾向にある。
・駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まり強化を行うことで、適正駐車への利用転換をさらに促進する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)
・平休とも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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１２/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１２.上野駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 771 台、休日が 754 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 920 台、休日が 824 台である。
・需給バランスは平日 84%、休日 92%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 3.3、休日 5.5)
・駐車場利用率は平日 75%、休日 74%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（24%）・普通貨物（16%)、休日は小型貨物（12%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 52 台、休日が 66 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 133 台である。
・需給バランスは平日 39%、休日 50%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日 1.6、休日 2.3)
・駐車場利用率は平日 14%、休日 35%で平休とも低い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡しており、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
・自動二輪は平休とも供給が十分に確保されている。
・四輪・自動二輪とも路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１３/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１３.浅草駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 643 台、休日が 854 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 867 台、休日が 804 台である。
・需給バランスは平日 74%、休日 106%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、ピーク時以外の全時間帯で十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 9.1）
・駐車場利用率は平日 71%、休日 92%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（25%）・小型貨物（28%）、休日は乗用車（80%）・バス（5%）・小型貨物（10%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 105 台、休日が 138 台で平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 22 台である。
・需給バランスは平日 477%、休日 627%であり、平休とも大幅に供給が不足している。平休とも全ての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.2、休日 2.9）
・駐車場利用率は平日 59%、休日 68%で休日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡しており、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策を検討する。(D-1)
また、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給を確保し、路上駐車の取り締まりを強化する。(A-2～7，B-6，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１４/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１４.錦糸町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 660 台、休日が 1,077 台で休日が多い。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,768 台、休日が 1,735 台である。
・需給バランスは平日 37%、休日 61%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.8、休日 3.4）
・駐車場利用率は平日 35%、休日 59%で平日が低い。
・路上駐車は、平日は乗用車（94%）、休日はタクシー（40%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 156 台、休日が 181 台で平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 94 台である。
・需給バランスは平日 166%、休日 193%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平日は全ての時間帯で、休日は 13～19 時台で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.3、休日 2.6）
・駐車場利用率は平日 57%、休日 90%で休日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6) 需給バランスに比べ、特に平日の駐車場利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・特に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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１５/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１５.両国駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 389 台、休日が 234 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 399 台である。
・需給バランスは平日 97%、休日 59%であり、平日はほぼ均衡しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.0）
・駐車場利用率は平日 73%、休日 48%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（63%）・小型貨物（26%）、休日は小型貨物（27%）・普通貨物（15%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需給バランスが均衡しており、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策を検討する。(D-1)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１６/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１６.押上駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 396 台、休日が 288 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 328 台、休日が 283 台である。
・需給バランスは平日 121%、休日 102%であり、平日は供給が不足しているが、休日はほぼ均衡している。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、15 時台で需要が供給を上回るが、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 4.6、休日 4.4)
・駐車場利用率は平日 100%、休日 71%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（15%）・小型貨物（24%）・普通貨物（20%）、休日は軽貨物（14%）・小型貨物（17%）・普通貨物（9%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給はほぼ均衡しているが平日は供給が不足している。今後東京スカイツリーの開業による需要増加が見込まれることから、駐車場の新規整備を進めるとともに、駐車に関する地域ルールを検討・策定する、あるいは駐車場を経由するコミュニティバスを運行するといった需要の抑制方策を検討する。(A-1, D-1)
また、路外駐車場の利用率は非常に高く、駐車場の情報提供や案内を拡充していくとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１７/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１７.東陽町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 261 台、休日が 174 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 212 台である。
・需給バランスは平日 123%、休日 82%であり、平日は供給が不足しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、15 時台で需給バランスがほぼ均衡しているが、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.3、休日 1.9）
・駐車場利用率は平日 96%、休日 71%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（35%）、休日は乗用車（93%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は供給が不足している。今後の需給バランスに留意しつつ駐車場の新規整備を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１８/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１８.木場駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 107 台、休日が 44 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 143 台である。
・需給バランスは平日 75%、休日 31%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 3.2、休日 8.8)
・駐車場利用率は平日 66%、休日 29%で平日は高く休日は低い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（18%）・小型貨物（29%）・普通貨物（18%）、休日は乗用車（75%）・小型貨物（13%）・普通貨物（13%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 49 台、休日が 47 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 33 台である。
・需給バランスは平日 148%、休日 142%であり、平休とも供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平日は 13～19 時台、休日は 15～19 時台で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.6、休日 1.7)
・駐車場利用率は平日 100%、休日 94%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（１９/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１９.大井町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 336 台、休日が 328 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 494 台、休日が 473 台である。
・需給バランスは平日 68%、休日 69%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.7、休日 2.0)
・駐車場利用率は平日 53%、休日 56%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（5%）・軽貨物（18%）・小型貨物（30%）・普通貨物（18%）、休日は乗用車（73%）・普通貨物（16%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 145 台、休日が 148 台で平休とも多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 90 台である。
・需給バランスは平日 161%、休日 164%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 89%、休日 77%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２０/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２０.五反田駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 487 台、休日が 420 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 576 台、休日が 517 台である。
・需給バランスは平日 85%、休日 81%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.4、休日 1.3)
・駐車場利用率は平日 78%、休日 58%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車(70%)・タクシー(19%)、休日は乗用車(84%)の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 21 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 64 台、休日が 68 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 7 台である。
・需給バランスは平日 914%、休日 971%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.5、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 100%、休日 86%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２１/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２１.目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 291 台、休日が 231 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 314 台、休日が 207 台である。
・需給バランスは平日 93%、休日 112%であり、平日はほぼ均衡しているが、休日は供給が不足している。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、17 時台で需給バランスがほぼ均衡しているが、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.5、休日 2.8）
・駐車場利用率は平日 88%、休日 44%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（91%）、休日は乗用車（90%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 65 台、休日が 56 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 30 台である。
・需給バランスは平日 217%、休日 187%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.7）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 97%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給はほぼ均衡しているが休日は供給が不足しており、駐車場の新規整備を進めるとともに、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
また、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策を検討する。(D-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・休日の四輪を除き路外駐車場の利用率は非常に高いが、さらなる駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２２/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２２.中目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 407 台、休日が 354 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 393 台、休日が 350 台である。
・需給バランスは平日 104%、休日 101%であり、平日は需要が供給を上回り、休日はほぼ均衡している。平日におけるピーク時以外の時間帯をみると、15 時台で需給バランスが均衡しており、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.8）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 75%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（7%）・軽貨物（19%）・普通貨物（19%）、休日は小型貨物（15%）・普通貨物（10%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも需給バランスが均衡しており、駐車場の新規整備を進めるとともに平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
また、路外駐車場の利用率は非常に高いが、さらなる駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２３/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２３.自由が丘駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 386 台、休日が 265 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 541 台である。
・需給バランスは平日 71%、休日 49%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.4、休日 2.6)
・駐車場利用率は平日 64%、休日 47%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（4%）・軽貨物（18%）・普通貨物（42%）、休日は軽貨物（18%）・小型貨物（18%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２４/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２４.蒲田駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 435 台、休日が 533 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 517 台、休日が 486 台である。
・需給バランスは平日 84%、休日 110%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日は需要が供給を上回っている。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、13 時台で需要が供給を上回るが、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.8、休日 2.1）
・駐車場利用率は平日 73%、休日 92%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（11%）・軽貨物（19%）、休日は乗用車（77%）・普通貨物（9%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は供給が不足しており、駐車場の新規整備を進めるとともに、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
また、路外駐車場の利用率をさらに向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２５/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２５.蒲田駅東部</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 599 台、休日が 530 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 767 台、休日が 745 台である。
・需給バランスは平日 78%、休日 71%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.8、休日 1.6)
・駐車場利用率は平日 72%、休日 66%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（23%）・小型貨物（25%）・普通貨物（21%）、休日は小型貨物（20%）・普通貨物（10%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 146 台、休日が 134 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 81 台である。
・需給バランスは平日 180%、休日 165%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.1、休日 1.1)
・駐車場利用率は平日 98%、休日 91%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２６/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２６.大森駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 644 台、休日が 461 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 761 台、休日が 717 台である。
・需給バランスは平日 85%、休日 64%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.6、休日 1.3)
・駐車場利用率は平日 76%、休日 54%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（5%）・普通貨物（22%)、休日は乗用車（84%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 158 台、休日が 111 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 156 台である。
・需給バランスは平日 101%、休日 71%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.4、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 81%、休日 51%で平日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需給バランスが均衡している。駐車場の利用率をより高めるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討していく。(A-2～7，B-1～3，B-6)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２７/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２７.三軒茶屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 265 台、休日が 196 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 313 台である。
・需給バランスは平日 85%、休日 63%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.4、休日 1.2)
・駐車場利用率は平日 76%、休日 59%で平日が高い。
・路上駐車は、平日はタクシー (3%)・小型貨物 (27%)・普通貨物 (23%)、休日は乗用車 (86%)・普通貨物 (10%) の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 51 台、休日が 37 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 8 台である。
・需給バランスは平日 638%、休日 463%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.5、休日 1.2)
・駐車場利用率は平日 75%、休日 75%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6) また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２８/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２８.二子玉川駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 993 台、休日が 1,814 台で休日が多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2,654 台である。
・需給バランスは平日 37%、休日 68%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.2、休日 7.7）
・駐車場利用率は平日 37%、休日 68%で平日が低く休日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（56%）・タクシー（11%）・普通貨物（22%）、休日は乗用車（78%）・軽貨物（11%）・小型貨物（11%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 21 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 46 台、休日が 87 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 52 台である。
・需給バランスは平日 88%、休日 167%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されており、休日は大幅に供給が不足している。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、すべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.4、休日 1.4）
・駐車場利用率は平日 48%、休日 87%で休日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は供給が不足している。路外駐車場の利用率はさほど高くなく、路上駐車を駐車場利用へ転換可能であるため、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを強化するとともに、今後の駐車動向を踏まえ、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討・進めていく。(A-2～7, B-1～3, B-6, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（２９/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２９.渋谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 657 台、休日が 976 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2,108 台である。
・需給バランスは平日 31%、休日 46%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 3.7）
・駐車場利用率は平日 26%、休日 43%で平日が低い。
・路上駐車は、平日はタクシー（7%）・軽貨物（19%）・小型貨物（23%）・普通貨物（20%）、休日は乗用車（75%）・小型貨物（11%）・普通貨物（15%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 405 台、休日が 354 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 436 台である。
・需給バランスは平日 93%、休日 81%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.2、休日 1.4）
・駐車場利用率は平日 79%、休日 71%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。平成 23 年 6 月より、駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルールが実施されており、今後地域特性を踏まえた駐車場整備が求められる。(A-1)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需給バランスが均衡している。路外駐車場の利用率はさほど高くなく、路上駐車を駐車場利用へ転換可能であるため、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを強化するとともに、今後の駐車動向を踏まえ、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-1～3, B-6, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1, A-8～9, B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３０/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３０.恵比寿駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 477 台、休日が 463 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 924 台、休日が 902 台である。
・需給バランスは平日 52%、休日 51%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.0、休日 1.9）
・駐車場利用率は平日 44%、休日 45%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（33%）、休日は小型貨物（10%）・普通貨物（15%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 117 台、休日が 81 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 70 台である。
・需給バランスは平日 167%、休日 116%であり、平日は大幅に供給が不足しており、休日も供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平日はすべての時間帯で需要が供給を上回っており、休日は 17 時台で需要が供給を上回っているが、その他の時間帯は需給バランスが均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日 1.2）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 54%で平日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。（A-2～7，B-6）
・四輪・自動二輪（休日）とも路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。（B-1～3，C-1）
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。（A-1，A-8～9，B-4）</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３１/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３１.中野駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 409 台、休日が 414 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 474 台、休日が 462 台である。
・需給バランスは平日 86%、休日 90%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されており、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日 1.7、休日 2.2)
・駐車場利用率は平日 83%、休日 82%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は乗用車(77%)・タクシー(3%)、休日は乗用車(93%)の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平休とも 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 38 台、休日が 21 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 0 台である。
・需給バランスは収容台数が 0 台のため平休とも 0 であり、平休とも全ての時間帯で供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.4、休日 1.3)
・駐車場利用率は収容台数が 0 台のため、平休とも 0%である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡しており、平日のみ運用されている PM・PT を休日も運用することを検討する。
また、路外駐車場の利用率をさらに向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、地区内に駐車場が整備されていないため供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-6)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３２/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３２.野方駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 38 台、休日が 19 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 29 台である。
・需給バランスは平日 131%、休日 66%であり、平日は供給が不足しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.4、休日 2.1)
・駐車場利用率は平日 77%、休日 60%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（38%）・普通貨物（19%）、休日は軽貨物（20%）・小型貨物（20%）・普通貨物（20%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は供給が不足している。既存駐車場の更なる有効活用が可能であるため、駐車場の情報提供や案内を拡充する。(B-1～3)
・路上駐車のほとんどを占める貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３３/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３３.阿佐ヶ谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 159 台、休日が 114 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 183 台である。
・需給バランスは平日 87%、休日 62%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.9、休日 1.2)
・駐車場利用率は平日 91%、休日 67%で、平休とも高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（83%）・普通貨物（17%）、休日は乗用車（81%）・軽貨物（10%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 21 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 52 台、休日が 39 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 51 台である。
・需給バランスは平日 102%、休日 76%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.1、休日 1.6)
・駐車場利用率は平日 59%、休日 51%である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されている。依然として残る路上駐車を解消するため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需給バランスが均衡している。需給バランスに比べ路外駐車場の利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
また、今後の駐車需要の動向を踏まえ、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３４/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３４.荻窪駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 269 台、休日が 253 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 443 台である。
・需給バランスは平日 61%、休日 57%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.3、休日 4.5）
・駐車場利用率は平日 53%、休日 55%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（79%）、休日は軽貨物（38%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 21 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 56 台、休日が 68 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 36 台である。
・需給バランスは平日 156%、休日 189%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平日は 13 時台で需給バランスが均衡しているが 15～21 時台で需要が供給を上回っており、休日は全ての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.5、休日 1.2）
・駐車場利用率は平日 53%、休日 64%で休日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-6)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３５/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３５.池袋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,752 台、休日が 2,132 台と多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2,663 台である。
・需給バランスは平日 66%、休日 80%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.4、休日 3.5)
・駐車場利用率は平日 62%、休日 78%で休日が高い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（37%）・普通貨物（21%)、休日はタクシー（20%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 151 台、休日が 157 台と多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 152 台である。
・需給バランスは平日 99%、休日 103%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要が供給を上回っている。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、15,19 時台で需給バランスが均衡しており、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.3)
・駐車場利用率は平日 65%、休日 69%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平休とも需給バランスが均衡しているが、需給バランスに比べ路外駐車場の利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
また、今後の駐車需要の動向を踏まえ、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1，A-8～9，B-4)
・特に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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３６/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３６.池袋駅外周部</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 368 台、休日が 1,179 台と多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 3,273 台である。
・需給バランスは平日 11%、休日 36%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.3、休日 7.8)
・駐車場利用率は平日 9%、休日 32%で平休とも低い。
・路上駐車は、平日は乗用車（84%)、休日も乗用車（93%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３７/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３７.王子駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 210 台、休日が 215 台と多い。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 226 台である。
・需給バランスは平日 93%、休日 95%であり、平休ともほぼ均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 4.9、休日 1.6）
・駐車場利用率は平日 79%、休日 91%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（27%）・普通貨物（32%）、休日は乗用車（93%）・タクシー（7%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は平休とも需給バランスが均衡している。
路外駐車場の利用率に余力があり、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化し、既存駐車場の有効活用を図っていく。(B-1～3, C-1)
また、今後の駐車需要の動向を踏まえ、駐車場の新規整備等を検討していく。
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)
・特に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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３８/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３８.赤羽駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 195 台、休日が 159 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 264 台、休日が 263 台である。
・需給バランスは平日 74%、休日 60%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.4、休日 2.0）
・駐車場利用率は平日 62%、休日 52%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は乗用車（94%）、休日はタクシー（32%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 32 台、休日が 30 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 3 台である。
・需給バランスは平日 1,067%、休日 1,000%であり、平休とも大幅に供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休ともすべての時間帯で需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。（ピーク率：平日 1.6、休日 1.9）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 67%で平休とも高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-6)
・特に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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（３９/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３９.日暮里駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 298 台、休日が 295 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 413 台、休日が 406 台である。
・需給バランスは平日 72%、休日 73%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 4.0、休日 1.9）
・駐車場利用率は平日 68%、休日 65%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（29%）・小型貨物（24%）、休日は乗用車（81%）・タクシー（3%）・軽貨物（10%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)
・特に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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４０/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４０.町屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 94 台、休日が 88 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 108 台である。
・需給バランスは平日 87%、休日 81%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.6、休日 2.6）
・駐車場利用率は平日 70%、休日 70%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（6%）・バス（11%）・軽貨物（17%）・普通貨物（33%）、休日はタクシー（18%）・軽貨物（18%）・普通貨物（12%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)
・平休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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４１/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４１.板橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 195 台、休日が 151 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 224 台、休日が 212 台である。
・需給バランスは平日 87%、休日 71%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.8、休日 1.6)
・駐車場利用率は平日 71%、休日 52%で平日が高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（14%）・小型貨物（27%）、休日は乗用車（78%）・小型貨物（12%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４２/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４２.大山駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 311 台、休日が 368 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 351 台である。
・需給バランスは平日 89%、休日 105%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されており、休日は需要が供給を上回っている。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、15 時台は需給バランスが均衡しており、その他の時間帯は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 2.6、休日 1.5）
・駐車場利用率は平日 80%、休日 100%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は小型貨物（63%）・普通貨物（17%）、休日は軽貨物（39%）・普通貨物（18%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡している。
・路上駐車のほとんどを占める貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。（A-8～9，B-4）</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４３/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４３.石神井公園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 299 台、休日が 253 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 393 台である。
・需給バランスは平日 76%、休日 64%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.6)
・駐車場利用率は平日 74%、休日 61%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は乗用車 (83%)・軽貨物 (17%)、休日は軽貨物 (39%) の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 21 台、休日が 42 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 35 台である。
・需給バランスは平日 59%、休日 121%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されており、休日は供給が不足している。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、13～19 時台で需要が供給を上回っている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.5、休日 1.9)
・駐車場利用率は平日 52%、休日 88%で休日が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。依然として残る路上駐車について、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・自動二輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-6) 路外駐車場の利用率に余力があるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４４/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４４.大泉学園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 396 台、休日が 347 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 658 台である。
・需給バランスは平日 60%、休日 53%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 2.2、休日 2.1)
・駐車場利用率は平日 59%、休日 52%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（57%）・普通貨物（21%）、休日は軽貨物（17%）・普通貨物（17%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４５/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４５.綾瀬駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 382 台、休日が 217 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 539 台である。
・需給バランスは平日 71%、休日 40%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 3.1、休日 3.0)
・駐車場利用率は平日 68%、休日 38%で平日が高く休日が低い。
・路上駐車は、平日は乗用車（59%）・小型貨物（32%）、休日も乗用車（72%）・小型貨物（20%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 31 台、休日が 41 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 34 台である。
・需給バランスは平日 91%、休日 121%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は供給が不足している。休日におけるピーク時以外の時間帯をみると、13～19 時台で需要バランスが均衡しており、21 時台は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.6、休日 1.5)
・駐車場利用率は平日 41%、休日 56%である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。路外駐車上の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・自動二輪は、平日は需給バランスが均衡しているが、休日は供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7，B-6)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４６/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４６.北千住駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 478 台、休日が 733 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,037 台である。
・需給バランスは平日 46%、休日 71%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日 6.1、休日 6.2)
・駐車場利用率は平日 42%、休日 69%で休日が高い。
・路上駐車は、平日はバス（6%）・軽貨物（19%）・普通貨物（28%）、休日は小型貨物（21%）・普通貨物（26%）の割合が高い。
【自動二輪】
・ピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 26 台、休日が 27 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 41 台である。
・需給バランスは平日 63%、休日 66%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.1、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 27%、休日 27%で平休とも低い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪・自動二輪ともに、平休とも供給が十分に確保されている。ただし、依然として路上駐車が残る反面、駐車場利用率が低いことから（特に自動二輪）、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する。(A-1)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４７/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４７.新小岩駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 401 台、休日が 397 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 709 台である。
・需給バランスは平日 57%、休日 56%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.2、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 53%、休日 53%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（54%）・タクシー（4%）・軽貨物（25%）、休日は軽貨物（11%）・小型貨物（11%）・普通貨物（23%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まり強化を進める。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)
・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、及び待機ルールの検討などを行う。(A-10)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４８/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４８.金町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 247 台、休日が 231 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 424 台である。
・需給バランスは平日 58%、休日 54%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.8、休日 1.4)
・駐車場利用率は平日 53%、休日 51%である。
・路上駐車は、平日は乗用車(67%)、休日は乗用車(80%)・小型貨物(20%)の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（４９/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４９.亀有駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 455 台、休日が 447 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 505 台である。
・需給バランスは平日 90%、休日 89%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.1）
・駐車場利用率は平日 82%、休日 87%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日は軽貨物（13%）・普通貨物（43%）、休日は乗用車（89%）・小型貨物（11%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給は概ね確保されているが、平日は需給バランスが均衡している。
路外駐車場の利用率をさらに向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-1，A-8～9，B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（５０/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５０.船堀駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 411 台、休日が 365 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 700 台である。
・需給バランスは平日 59%、休日 52%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.9、休日 2.0）
・駐車場利用率は平日 56%、休日 50%である。
・路上駐車は、平日は小型貨物（26%）・普通貨物（35%）、休日は乗用車（96%）の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9, B-4)</td></tr>
</table>

表３－１０　今後の駐車施策方針（案）　（５１/５１）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５１.篠崎駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 205 台、休日が 256 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 412 台である。
・需給バランスは平日 50%、休日 62%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日 1.9、休日 1.7)
・駐車場利用率は平日 45%、休日 58%である。
・路上駐車は、平日は乗用車 (70%)、休日は乗用車 (83%)・軽貨物 (13%) の割合が高い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>具体的な
施策（案）</td><td colspan="5">・四輪は、平休ともに供給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。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する。(B-1～3 ,C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングスペースの確保、短時間駐車対策などを進める。(A-8～9 , B-4)</td></tr>
</table>

4. 今後の課題

４．１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提供の実施、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り締まりの強化により、路上駐車が減少し駐車問題は徐々に改善されてきている。

しかし、路上駐車は依然として残っており、特に貨物車類（荷さばき）については、駐車特性上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不可欠となっている。

一方、二輪については、現状では多くの地区で駐車場収容台数不足が顕著となっており、駐車場の供給量増加に向けた取り組みが必要であると考えられる。

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。

４．１．（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、調査対象地区の中でも、遊休地が少なく地価も高い地区では、今後も駐車場整備が思うように進まない可能性が高い。

また、駐車需要に対して十分な駐車容量が確保できる地区については、駐車場は量的整備（駐車台数の確保）から質的整備（個々の実情に応じた整備・運営）へ転換していく必要があると考えられる。

そこで、短期的に講じることが可能な対策について、5 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

１）公社が行っている「s-park」における駐車場情報および満空情報の提供、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スマートフォン・カーナビ等によるサービス、各地域で整備されている駐車場案内看板等、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、情報提供可能な駐車場の増加を図るとともに、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。

２）このため、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ための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

１）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、特定の施設周辺や特定の車種などでは路上駐車が発生するなど、地区内における需給バランスの不均衡が発生している。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システムを構築することが有効であると考えられる。

２）都内の主要地区では土地利用の高度化が進み、これ以上新規の駐車スペースを確保することが困難な地区も多い。したがって、遊休地利用の他にデッドスペースを活用した駐車スペースの確保、また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

巡回シャトルバス等を運行し、隣接地区も含めた一体的な駐車対策を実施することも必要である。

（3）駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営

1）平日の違法路上駐車の車種構成は、時間帯により大きく変動している。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、特定の車種を対象とした駐車施策、また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運営が有効である。

2）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、夜間・休日に活用されていない駐車場のスペースを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類などは、荷物の移動等を伴うため路外駐車場への転換が困難な場合が多い。そのため貨物車類が利用できる駐車スペース（路上・路外）の整備や案内の強化、情報提供の充実も有効であると考えられる。

（4）地域の駐車特性に合わせた地域ルールの導入

1）附置義務制度は、駐車需要発生の主要因である建築物の用途や床面積に応じて駐車施設の設置を義務づける制度であり、原因者負担の原則に合った駐車場整備の手法である。

23 区における駐車施設の附置義務は東京都駐車場条例に定められており、需要に見合った台数確保の原動力となっているが、今後は同条例の附置の特例制度を活用し、地域の実情に合わせた適切な運用を可能にすることにより、必要な駐車施設の整備を促進する。

2）商業集積地区などに立地する大規模施設では、駐車場の供給が需要を大きく上回っていることから、その駐車場ストックの有効活用を図るとともに、今後の開発において整備される駐車場についても、需給バランスの改善を図る工夫が必要である。

そこで、大規模業務ビルにおける駐車場整備台数（附置義務超過分）を、隣接する他の商業施設等における駐車需要の受け入れ先として活用する方策(集約配置)や、施設の敷地から離れた場所に来街者駐車場を整備する方策（隔地配置）を検討する。

あわせて、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準（地域ルール）の適用を検討・実施していく。

（5）二輪の駐車スペースの整備促進

1）二輪の駐車スペースは、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。

2）二輪は、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、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。

3）また一部の地域では、四輪の駐車スペースに余力が在ることから四輪駐車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。

４．１．（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すで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。特に今回調査時には東日本大震災や長引く不況の影響などによる外出控えの傾向などもあり、今回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。また、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対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

駐車需要が多いということは、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、一義的に路上駐車を排除することが地域にとって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。このように、駐車問題はトレードオフとなる側面も有することから、地域の活力を維持もしくは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下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、地域特性に沿った特有のルールで対策を実施することも重要である。

平成 23 年度路上駐車実態調査　　報告書【本編】

発　　行　公益財団法人東京都道路整備保全公社
〒163-0720　東京都新宿区西新宿２丁目７番１号
小田急第一生命ビル２０Ｆ
℡（０３）５３８１―３３６５

調査編集　株式会社タイム・エージェント
〒150-0044　東京都渋谷区円山町６番８号
松木家ビル４Ｆ
℡（０３）３７７０―６８２１