

平成 26 年度
路上駐車実態調査

報告書

【本編】

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

目次

1.	調査目的と報告書の構成	1
1.1.	調査概要	1
1.2.	報告書の構成	3
1.3.	調査内容	4
1.4.	調査対象地区	5
1.5.	実態調査概要	6
1.5.1.	四輪	6
1.5.2.	二輪	11
2.	実態調査結果	14
2.1.	実態調査の集計項目一覧	14
2.2.	実態調査結果（四輪）	16
2.2.1.	路外駐車場施設の実態（四輪）	16
2.2.2.	路外駐車場の利用実態(四輪)	24
2.2.3.	PM・PTの実態(四輪)	32
2.2.4.	路上駐車の実態(四輪)	40
2.2.5.	路上駐車時間の実態(四輪)	53
2.2.6.	駐車需給バランスの実態(四輪)	56
2.3.	実態調査結果（二輪）	62
2.3.1.	路外駐車場施設の実態（二輪）	62
2.3.2.	路外駐車場の利用実態（二輪）	67
2.3.3.	路上駐車の実態（二輪）	73
2.3.4.	路上駐車時間の実態（二輪）	83
2.3.5.	駐車需給バランスの実態（自動二輪）	87
2.4.	駐車特性のまとめ	93
2.4.1.	四輪	93
2.4.2.	二輪	96

目次

3.	路上駐車対策の検討	99
3.1.	対策の検討	99
3.1.1.	ピーク時の需給バランス	101
3.1.2.	総駐車需要における平休・時間バランス	105
3.1.3.	駐車場利用率と路上駐車車両数の関係	107
3.2.	各地区の駐車実態による類型化	111
3.2.1.	類型化の方針と流れ	111
3.2.2.	各地区の類型化	111
3.2.3.	各地区の駐車特性の整理	117
3.3.	路上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討	125
3.3.1.	調査結果に基づく駐車実態の整理	125
3.3.2.	東京都における駐車施策方針	131
3.3.3.	駐車施策の検討に関する考え方	132
3.3.4.	想定される駐車課題と対応する駐車施策例	133
3.3.5.	駐車施策メニュー例の内容	134
3.4.	地区別の駐車施策検討に係る考え方	167
3.4.1.	駐車施策検討の前提	167
3.4.2.	駐車施策検討にあたっての留意点	167
3.4.3.	各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方	168
4.	今後の課題	220
4.1.	今後の課題	220
4.1.1.	今後実施・検討すべき対策（案）	220
4.1.2.	今後の駐車対策を検討する上での留意事項	223
5.	参考資料	225
5.1.	調査対象範囲	225

1. 調査目的と報告書の構成

1.1. 調査概要

(1) 調査目的

東京 23 区内の瞬間違法路上駐車台数^{※1}は、平成 25 年 10 月現在、四輪で約 7 万 4 千台、二輪（原付含む）で約 1 万 9 千台となっており、引き続き既存駐車場の有効活用及び新規駐車場の設置が必要となっている。

違法路上駐車は道路の交通渋滞や交通事故を招く一因となり、都市交通における重要な課題であるため、違法路上駐車削減に向けた対策が必要である。

また、違法路上駐車は都心・郊外・商業施設・住居地域など、地域の特性により発生場所・車種・駐車時間などに大きな違いがあると考えられ、地域特性に応じた対策が求められる。

一方で、前回調査（平成 23 年 10 月）以降、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災の影響による日常生活における行動及び意識の変化や、世界情勢の変化による原油価格の高騰など、自動車の保有・利用にまつわる環境に大きな変化があったと考えられる。

このような背景を踏まえ、本調査は東京 23 区の主要地区において、四輪及び二輪を対象として路外駐車場の利用実態を調査するとともに、路上駐車の実態を調査することにより、各地区における駐車状況を把握し、その上で地域の特性に応じた駐車対策を検討するための材料として、各調査結果を整理し、地区別の駐車施策検討の考え方を整理したものである。

用語の定義		
路外駐車場（駐車場収容台数）	○ 対象は、不特定多数の人が利用できる一時預かり（時間貸し）駐車場を対象とする（月極駐車場や従業員専用駐車場などを除く）。	
路上駐車	合法駐車	○ 路上駐車施設であるパーキングメーター（PM）・パーキングチケット（PT）のスペースに駐車し、料金を支払い、かつ時間超過がない場合の駐車
	違法駐車	○ 道路上の駐車禁止区間（箇所）等に駐車している場合の駐車 ○ 路上駐車施設であるパーキングメーター（PM）・パーキングチケット（PT）のスペースに駐車し、料金を支払っていない、または、時間超過している場合の駐車 ○ タクシーが客待ちのため、駐停車禁止区間に停車している場合の駐車
	対象外車両	○ バス停に停車するバス（路線バス・高速バス・送迎バス等）、緊急車両（パトカー、消防車、救急車）、事故関係車両の駐車 ○ ポストコーン区分又は誘導員が配置される区間にある駐車 ○ 駅前広場のタクシープール内に駐停車するタクシー
四輪車	○ 車種区分は、タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車	
二輪車	○ 車種区分は、原付第一種、原付第二種甲（51-90cc 以下）、原付第二種乙（91-125cc 以下）、自動二輪（250cc 以下）、自動二輪（250cc 超）、ミニカー（排気量 50cc 以下の一人乗りの普通自動車）	

※1 警視庁ホームページ（<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/>）

(2) 調査フロー

本調査のフローを下記に示す。

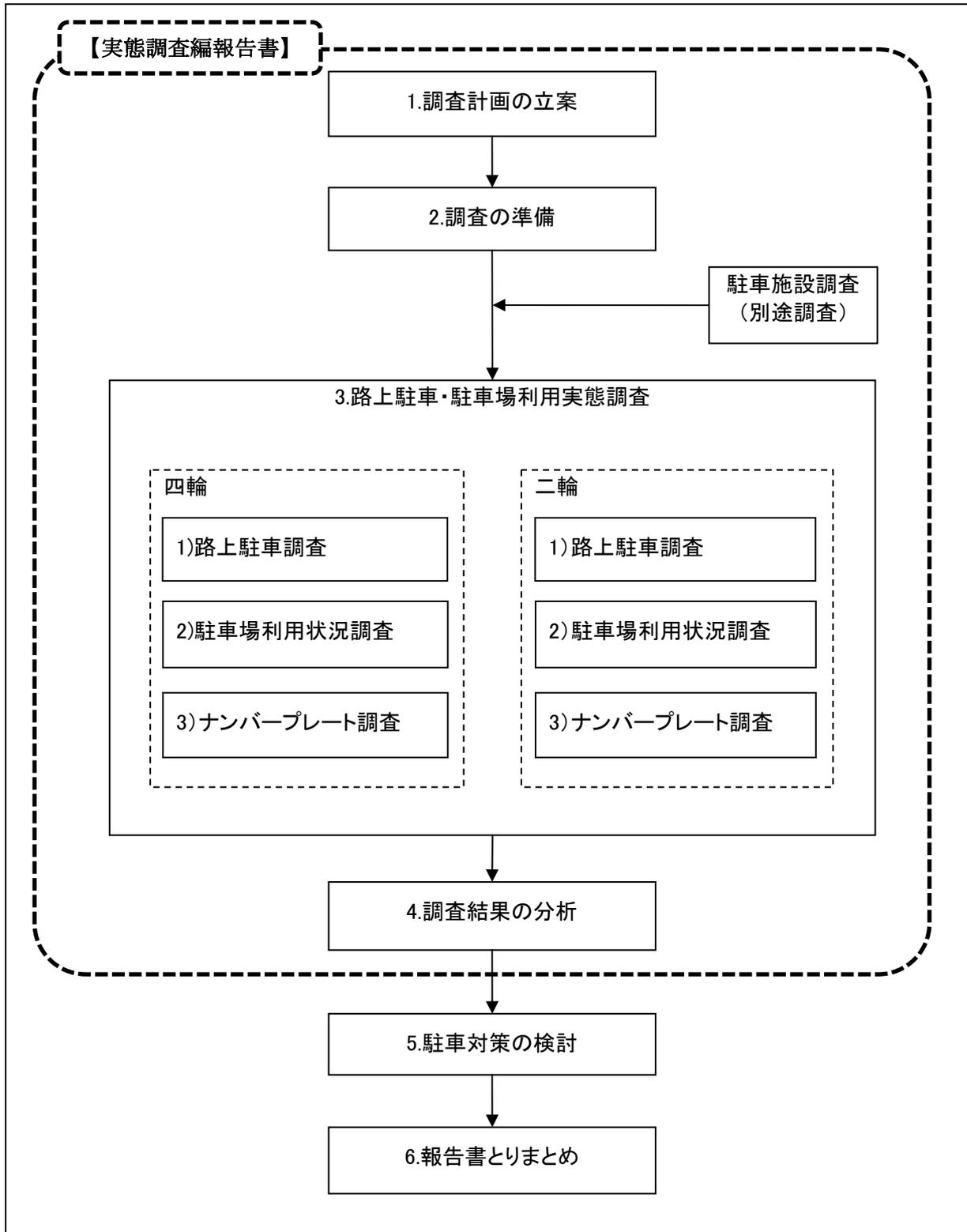


図1-1 調査フロー

1.2. 報告書の構成

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

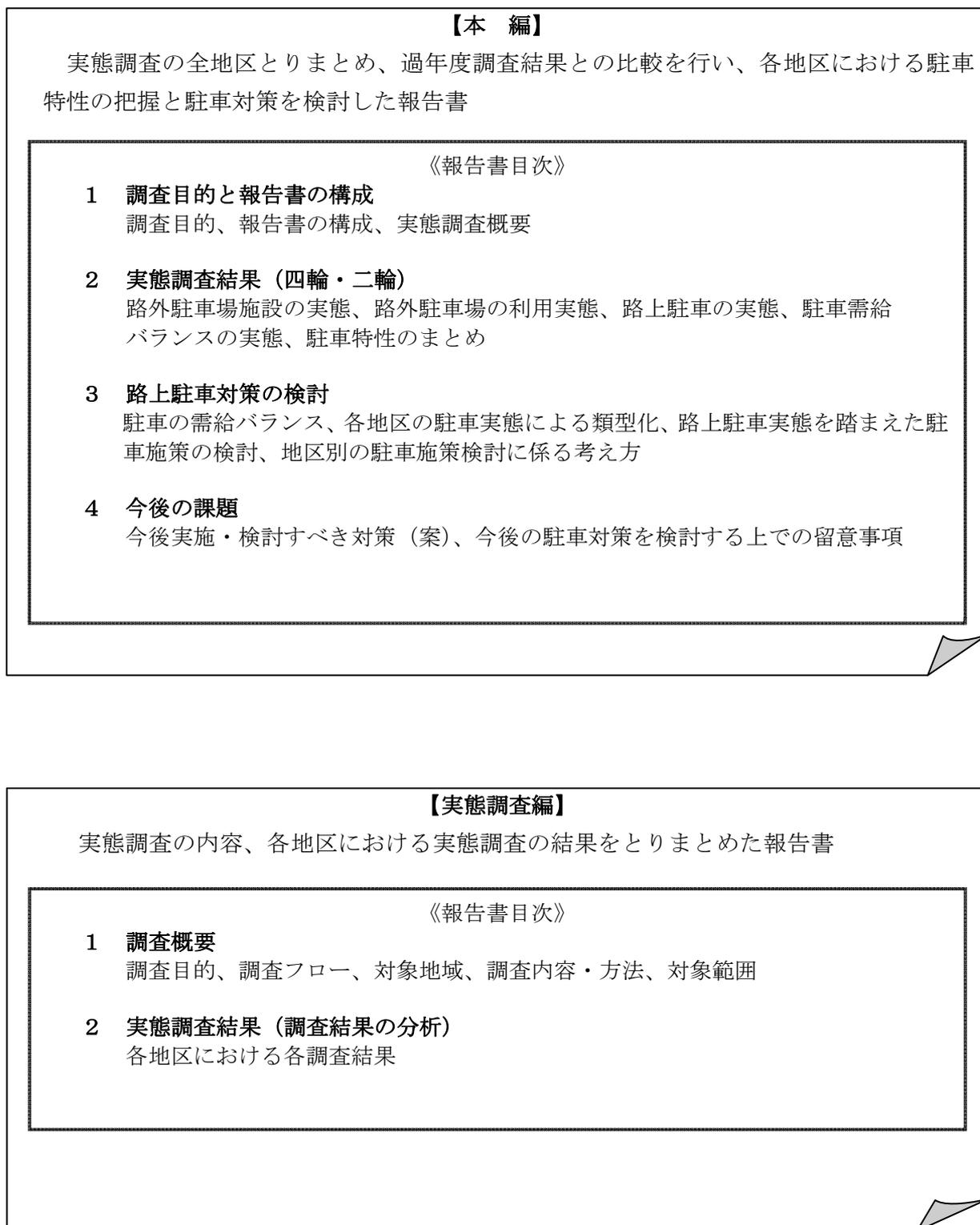


図1-2 報告書の概要

1.3. 調査内容

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

調査項目	駐車場利用状況調査	路上駐車調査	ナンバープレート調査
対象地域	東京都23区内		
対象範囲区間	<p>【四輪】 51地区の各地区内の時間貸し駐車場(代表5駐車場)とした</p> <p>【二輪】 29地区の各地区内の時間貸し駐車場(駐車場を選定)とした</p>	<p>【四輪】 51地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした</p> <p>【二輪】 29地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした</p>	<p>【四輪】 9地区を対象とした範囲は各地区1路線(50m～100m程度)とした</p> <p>【二輪】 9地区を対象とした範囲は各地区1路線(50m～100m程度)とした</p>
主要調査内容	<p>【四輪・二輪】 駐車場利用台数 駐車場入庫待ち台数</p>	<p>【四輪】 駐車台数(合法・違法別) 車種 駐車位置 路上 パーキングメーター パーキングチケット タクシー乗り場 駐車場入庫待ち</p> <p>【二輪】 駐車台数(合法・違法別) 車種 駐車位置 車道・歩道</p>	<p>【四輪・二輪】 駐車時間 (ナンバープレートの照合により算出) 車種</p>
調査方法	<p>【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により計測(一部、駐車利用データを提供時は後日データを回収)</p>	<p>【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により調査(目視またはナンバープレートにより車種を分類)</p>	<p>【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により調査(目視またはナンバープレートにより車種を分類)</p>
調査日	<p>【四輪・二輪】 平成26年10月9日(木)～平成26年11月16日(日) (上記のうち、平日・休日 各1日)</p>		
調査時間帯	<p>【四輪・二輪】 5時点(13時・15時・17時・19時・21時) ※1時点1時間以内</p>		<p>【四輪】 13時～21時までの連続8時間</p> <p>【二輪】 13時～21時までの連続8時間 (湯島、浅草、錦糸町、五反田)</p> <p>13時～23時までの連続10時間 (秋葉原、新宿駅東口、新宿駅西口、渋谷、池袋)</p>

1.4. 調査対象地区

表1-1 調査対象地区と実施調査項目の一覧

調査対象地区			四輪			二輪			
			路上駐車調査	駐車場利用状況調査	ナンバープレート調査	路上駐車調査	駐車場利用状況調査	駐車場数	ナンバープレート調査
千代田区	1	秋葉原駅	○	○	○	○	○	12	○
	2	神保町駅	○	○		○	○	1	
中央区	3	銀座駅	○	○	○				
	4	日本橋駅	○	○		○	○	4	
港区	5	六本木駅	○	○	○	○	○	3	
	6	品川駅	○	○		○	○	3	
新宿区	7	新宿駅東口	○	○	○	○	○	3	○
	8	新宿駅西口	○	○		○	○	4	○
	9	高田馬場駅	○	○					
文京区	10	後楽園駅	○	○					
	11	湯島駅	○	○		○	○	2	○
台東区	12	上野駅	○	○	○	○	○	2	
	13	浅草駅	○	○		○	○	2	○
墨田区	14	錦糸町駅	○	○		○	○	5	○
	15	両国駅	○	○					
	16	押上駅	○	○					
江東区	17	東陽町駅	○	○					
	18	木場駅	○	○		○	○	1	
品川区	19	大井町駅	○	○		○	○	2	
	20	五反田駅	○	○		○	○	2	○
目黒区	21	目黒駅	○	○		○	○	1	
	22	中目黒駅	○	○					
	23	自由が丘駅	○	○					
大田区	24	蒲田駅	○	○	○				
	25	蒲田駅東部	○	○		○	○	1	
	26	大森駅	○	○		○	○	4	
世田谷区	27	三軒茶屋駅	○	○		○	○	3	
	28	二子玉川駅	○	○		○	○	3	
渋谷区	29	渋谷駅	○	○	○	○	○	8	○
	30	恵比寿駅	○	○		○	○	4	
中野区	31	中野駅	○	○		○	○	1	
	32	野方駅	○	○					
杉並区	33	阿佐ヶ谷駅	○	○		○	○	2	
	34	荻窪駅	○	○		○	○	2	
豊島区	35	池袋駅	○	○	○	○	○	13	○
	36	池袋駅外周部	○	○					
北区	37	赤羽駅	○	○	○	○	○※		
	38	王子駅	○	○					
荒川区	39	日暮里駅	○	○					
	40	町屋駅	○	○					
板橋区	41	板橋駅	○	○					
	42	大山駅	○	○					
練馬区	43	石神井公園駅	○	○		○	○	3	
	44	大泉学園駅	○	○					
足立区	45	綾瀬駅	○	○		○	○	2	
	46	北千住駅	○	○		○	○	3	
葛飾区	47	金町駅	○	○					
	48	新小岩駅	○	○					
	49	亀有駅	○	○					
江戸川区	50	船堀駅	○	○					
	51	篠崎駅	○	○					
合計			51	51	9	29	29	96	9

※駐車が廃止のため、除外

1.5. 実態調査概要

1.5.1. 四輪

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲 (51 地区)

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500mとした。具体的な範囲については、過年度と同範囲を設定、それ以外の場合は、地区特性を考慮し設定した。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

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

平休	調査年月日
平日	平成 26 年 10 月 9 日 (木)、10 月 16 日 (木) 平成 26 年 11 月 6 日 (木)
休日	平成 26 年 10 月 19 日 (日)、10 月 26 日 (日) 平成 26 年 11 月 2 日 (日)、11 月 16 日 (日)

3) 調査内容・方法

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

- 駐車禁止区間の確認

駐車禁止・駐停車禁止・規制時間などの標識を確認し、地図上に記載した。

- パーキングメーター・パーキングチケット設置の確認

パーキングメーター・パーキングチケットの設置場所、運用時間・曜日・一般 or 貨物車用、合法・違法等を確認し、調査票に記載した。

区分	駐車状況
合法駐車	パーキングメーター・パーキングチケットのスペースに駐車し、料金を支払っていて、かつ時間超過が無い場合
違法駐車	パーキングメーター・パーキングチケットのスペースに駐車し、料金を支払っていない、または、時間を超過している場合

※夜間時のパーキングメーター・パーキングチケットの夜間の非稼働時は違法駐車区間扱いとした。

※パーキングチケットについては、車両内にあるチケットの記載事項を確認するため、時間超過の判断を行わない。

※以降、パーキングメーターは「PM」、パーキングチケットは「PT」と略す。

- タクシー乗り場の確認

調査範囲内にタクシー乗り場がある場合には、その位置を調査票に記載した。

- 駐車場入庫待ち車両の確認

駐車場への入庫待ちをする車両が公道上に停車（駐車）している場合は、入庫待ち車両としてその位置を調査票に記載した。

A) 車種の確認

車種区分は、タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車の6分類に分類した。

車種区分の判別は、目視（バス・タクシー）とナンバープレート（乗用車・普通貨物車・小型貨物車・軽貨物車）で行い、特殊車の8ナンバーについては目視で分類した。

表1-2 四輪の車種区分

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

※バス停に停車するバス（路線バス・高速バス・送迎バス等）は路上駐車の対象外とした。

※工事車両（ポストコーン、誘導員配置等により明確に区分された区画内に停車する車両）、緊急車両（パトカー、消防車、救急車）、事故車両（警察による現場検証が行われている車両）は対象外とした。

※車内に人が乗っている車両、荷捌き車両は路上駐車の対象とした。

B) 大手宅配車両の確認

貨物車のうち、下記の5業者（平成25年度、宅配便取扱個数（国土交通省調べ）上位5社、合計シェア99.5%）については大手宅配業者として区分し計測した。

表1-3 大手宅配業者一覧表

貨物車のロゴ	会社名	シェア(%)
	ヤマト運輸株式会社	46.3
	佐川急便株式会社	33.9
	日本郵便株式会社	11.9
	西濃運輸株式会社 他19社※	3.9
	福山通運株式会社 他21社※	3.5

※本表は、宅配便名ごとに、その便名で運送を行う各事業所の取扱個数を集計したものである。

C) 路上駐車の種類区分等

路上駐車調査の車種分類は、タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車の内、貨物車類を「大手宅配車両」と「その他車両」に区分した9分類とし、路上駐車調査では、3つの駐車形態（合法PM・PT、違法駐車禁止区間、違法PM・PT）も含め区分した。

また、駐車場入庫待ち車両も同様の9分類とした。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲（51 地区）

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500mとし、具体的な範囲については、基本的に過年度と同範囲を設定することとした。ただし一部地域では、地区特性を考慮し範囲を設定した。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

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

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

A) 対象駐車場の選定

駐車場施設調査の調査結果をもとに、路上駐車実施地区の中から収容台数、駐車場立地等を考慮し、代表的な時間貸し駐車場 5 場を選定した。

基本的には平成 23 年度実施結果との比較を可能とするため、過年度と同じ駐車場を調査対象とし、駐車場の閉鎖・廃止があった場合には、別途実施される駐車場施設調査結果を踏まえて、新たに代替駐車場を選定した。

B) 駐車場利用台数の計測

対象駐車場の管理者（管理会社）に対して、事前に調査実施の可否、利用台数のデータ提供可否を確認した。

調査員が各駐車場を巡回して、駐車台数を計測した。また、入庫待ち台数（路上にはみ出した車両のみ）を計測した。

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

駐車場利用状況調査での車種区分は、地下・機械式駐車場等が多いため区分を行わない。

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲（9地区）

四輪の対象地区は、路上駐車調査を実施する地区のうち、以下の9地区を対象とした。
秋葉原、銀座、六本木、新宿駅東口、上野、蒲田、渋谷、池袋、赤羽

各対象地区・範囲の中から、過年度調査を実施した箇所のうち、路上駐車密度の高い路線・区間（100m程度）を対象とし駐車特性を把握した。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各1日を対象とし調査を実施した。

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

調査時間は、各日とも13時～21時の連続8時間で実施した。

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

3) 調査内容・方法

調査員が10分ごとに対象範囲を巡回し、時刻、区間（位置）、路上駐車車両のナンバープレート等を調査票に記録した。

なお、車種区分は、前記、路上駐車調査と同様の9分類（貨物車類を「大手宅配車両」、
「その他車両」に区分）とした。

また、ナンバープレート調査では違法路上駐車を対象として記録した。

1.5.2. 二輪

本報告書では以下の名称を用いることとする。

- 二輪：原付第一種、原付第二種甲、原付第二種乙、自動二輪（250cc 以下）、自動二輪（250cc 超）、ミニカーの 6 車種

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

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

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲（全 29 地区）

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500mとする。具体的な範囲については、過年度と同地区での調査のため、同一範囲を設定した。

対象調査範囲の全ての路線・区間に駐車している車両を対象とした。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

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

平休	調査年月日
平日	平成 26 年 10 月 9 日（木）、10 月 16 日（木） 平成 26 年 11 月 6 日（木）
休日	平成 26 年 10 月 19 日（日）、10 月 26 日（日） 平成 26 年 11 月 2 日（日）、11 月 16 日（日）

3) 調査内容・方法

調査員が対象地区内を巡回し、路上駐車を駐車形態別・車種別に台数を調査票に記録した。

- 駐車場所の確認
駐車形態別（歩道・車道）、車種別の合法・違法駐車台数を確認した。
- 車種の確認
車種は原付・自動二輪・ミニカーとし、使用用途としての自家用・業務用に分類した。二輪の車種区分を表 1-4 に示す。
車種の判別はナンバープレート（原付・自動二輪・ミニカー）で行い、自家用・業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行った。

- 入庫待ち台数の計測
調査範囲内にて駐車場への入庫待ちをする車両が公道上に駐車している場合には、入庫待ち車両としてその位置を地図上にマークした。

表1-4 二輪の車種区分

車種	判別手段	判別方法			備考
		ナンバープレートの地色	ナンバープレートのサンプル		
			自家用	業務用	
原付第一種	ナンバープレート ※目視	白色			
原付第二種 甲 51~90cc以下	ナンバープレート ※目視	黄色		お店・企業の名前やロゴで「業務用」と判別する	自治体によって独自のマーク等がプリントされたり、形が異なったりする事があります
原付第二種 乙 91~125cc以下	ナンバープレート ※目視	桃色			
自動二輪 250cc以下	ナンバープレート ※目視	白・緑			
自動二輪 250cc超	ナンバープレート ※目視	白・緑			番号不足の陸運支局ではアルファベットが入っている場合があります
ミニカー 総排気量が50cc以下の一人乗りの普通自動車	ナンバープレート ※目視	水色		お店・企業の名前やロゴで「業務用」と判別する	3輪以上の原付(50cc以下)で、後輪距が51cm以上はミニカーの扱い

<二輪の業務用の判別に関する注意事項>

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

○バイク便(自動二輪)の場合は業務用ナンバー(緑色)になっていないものがあるが、目視でバイク便と判断した場合には、ナンバープレートが白地でも“業務用”に区分した。

○車種のまとめ

路上駐車調査(入庫待ち台数の計測を含む)の車種分類は6分類×2区分(自家用・業務用)の12分類とした。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲（全 29 地区）

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

2) 調査日時

同一地区において平日・休日の各 1 日ずつ調査を実施した。

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

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

- 対象駐車場の選定：対象地区内の全ての駐車場を対象とした。
- 駐車場利用台数の計測
- 入庫待ち台数の計測

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲（9 地区）

各対象地区における調査範囲は、過年度と同一の区間(100m 程度)を設定した。

2) 調査日時

平日、休日各 1 日を対象とし、調査日は、前記、(1)の路上駐車調査と同一日とした。

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

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

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

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

3) 調査内容・方法

調査員が 10 分毎に巡回し、路上駐車ナンバープレートの情報を全て調査票に記入した。なお、車種は前記、(1)路上駐車調査と同様（原付・自動二輪・ミニカー）とした。

車種（原付・自動二輪・ミニカー）の判別は、ナンバープレートで行い、自家用・業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行った。

2. 実態調査結果

2.1. 実態調査の集計項目一覧

実態調査の集計項目一覧を表 2-1 に示す。

本調査対象地区（ナンバープレート調査は 9 地区）では、地区別の駐車実態を把握するため、調査項目を細分化した。一方、過年度調査と重複する地区では、主要な項目について集計し各年度の推移を比較した。

表2-1 実態調査の集計項目一覧

調査項目	(1) 地区別の実態 (本調査対象の四輪は 51 地区、 二輪は全 29 地区)	(2) 過年度調査結果との比較 (過年度調査と重複する地区のみ) 四輪：51 地区、二輪：全 29 地区
2.2.1 路外駐車場施設の実態 (四輪) 2.3.1 路外駐車場施設の実態 (二輪)	1) 路外駐車場の整備状況 ① 駐車場数 ② 構造・形態別の駐車場割合 ③ 収容台数規模別の駐車場割合 2) 総収容台数 ① 平日、② 休日	1) 駐車場数の推移 2) 地区別の駐車場総収容台数の推移 ① 平日、② 休日
2.2.2 路外駐車場の利用実態 (四輪) 2.3.2 路外駐車場の利用実態 (二輪)	1) ピーク時の駐車場利用率 ① 平日、② 休日、③ ピーク時の駐車場利用率比較 2) ピーク時の駐車場利用台数 ① 平日、② 休日	1) ピーク時の駐車場利用率の推移 ① 平日、② 休日
2.2.3 PM・PTの実態(四輪)	1) PM・PT設置数 ① 平日、② 休日	1) PM・PT設置数の推移 ① 平日、② 休日
2.2.4 路上駐車の実態(四輪) 2.3.3 路上駐車の実態(二輪)	1) ピーク時の路上駐車台数 ① 平日、② 休日 2) ピーク時の路上駐車車両数 ① 平日、② 休日 3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合 ① 平日 ③ 平日(原付第一種) ② 休日 ④ 休日(原付第一種) 4) ピーク時の車種別違法路上駐車割合 ① 平日 ② 休日 5) 時間帯別の違法路上駐車の種類構成 6) 貨物車類に占める大手宅配事業者の割合	1) ピーク時の路上占有台数の推移 ① 平日、② 休日 2) ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化 ① 平日、② 休日
2.2.5 路上駐車時間の実態(四輪) 2.3.4 路上駐車時間の実態(二輪)	1) 平均路上駐車時間(平日・休日) 2) 時間帯別の路上駐車時間 ① 平日 ③ 平日(原付第一種) ② 休日 ④ 休日(原付第一種) 3) 車種別の路上駐車時間 ① 平日 ③ 平日(原付第一種) ② 休日 ④ 休日(原付第一種)	1) 平均路上駐車時間の推移 ① 平日 ② 休日
2.2.6 駐車需給バランスの実態(四輪) 2.3.5 駐車需給バランスの実態(自動二輪)	1) ピーク時の総駐車需要 ① 平日、② 休日	1) ピーク時の総駐車需要の推移 ① 平日、② 休日 2) 駐車需給バランスの推移 ① 平日、② 休日

なお、本年度の調査を実施した 51 地区について、平成 20・23 年度の調査実施状況を表 2-2 に示す。

表2-2 平成 26 年度調査実施地区の過年度の調査実施状況

調査対象地区			四輪			二輪		
			平成 26 年度 調査地区	平成 23 年度 調査地区	平成 20 年度 調査地区	平成 26 年度 調査地区	平成 23 年度 調査地区	平成 20 年度 調査地区
千代田区	1	秋葉原駅	○	○	○	○	○	○
	2	神保町駅	○	○	○	○	○	○
中央区	3	銀座駅	○	○	○			
	4	日本橋駅	○	○	○	○	○	○
港区	5	六本木駅	○	○	○	○	○	○
	6	品川駅	○	○	○	○	○	○
新宿区	7	新宿駅東口	○	○	○	○	○	○
	8	新宿駅西口	○	○		○	○	○
	9	高田馬場駅	○	○	○			
文京区	10	後楽園駅	○	○	○			
	11	湯島駅	○	○	○	○	○	○
台東区	12	上野駅	○	○	○	○	○	○
	13	浅草駅	○	○	○	○	○	○
墨田区	14	錦糸町駅	○	○	○	○	○	○
	15	両国駅	○	○	○			
	16	押上駅	○	○				
江東区	17	東陽町駅	○	○	○			
	18	木場駅	○	○	○	○	○	○
品川区	19	大井町駅	○	○	○	○	○	○
	20	五反田駅	○	○	○	○	○	○
目黒区	21	目黒駅	○	○	○	○	○	○
	22	中目黒駅	○	○	○			
	23	自由が丘駅	○	○	○			
大田区	24	蒲田駅	○	○	○			
	25	蒲田駅東部	○	○	○	○	○	○
	26	大森駅	○	○	○	○	○	○
世田谷区	27	三軒茶屋駅	○	○	○	○	○	○
	28	二子玉川駅	○	○	○	○	○	○
渋谷区	29	渋谷駅	○	○	○	○	○	○
	30	恵比寿駅	○	○	○	○	○	○
中野区	31	中野駅	○	○	○	○	○	○
	32	野方駅	○	○	○			
杉並区	33	阿佐ヶ谷駅	○	○	○	○	○	○
	34	荻窪駅	○	○	○	○	○	○
豊島区	35	池袋駅	○	○	○	○	○	○
	36	池袋駅外周部	○	○	○			
北区	37	赤羽駅	○	○	○	○	○	○
	38	王子駅	○	○	○			
荒川区	39	日暮里駅	○	○	○			
	40	町屋駅	○	○	○			
板橋区	41	板橋駅	○	○	○			
	42	大山駅	○	○	○			
練馬区	43	石神井公園駅	○	○	○	○	○	○
	44	大泉学園駅	○	○	○			
足立区	45	綾瀬駅	○	○	○	○	○	○
	46	北千住駅	○	○	○	○	○	○
葛飾区	47	金町駅	○	○	○			
	48	新小岩駅	○	○	○			
	49	亀有駅	○	○				
江戸川区	50	船堀駅	○	○	○			
	51	篠崎駅	○	○	○			

2.2. 実態調査結果（四輪）

2.2.1. 路外駐車場施設の実態（四輪）

(1) 地区別の実態

1) 路外駐車場の整備状況

① 駐車場数

- 秋葉原駅・六本木駅・上野駅・錦糸町駅・池袋駅・池袋駅外周部の6地区で駐車場数が50場以上となっている。
- 高田馬場駅・目黒駅・野方駅の3地区で駐車場数が10場未満となっている。
- 秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・上野駅・押上駅・五反田駅・目黒駅・池袋駅外周部は、平日のみ運用している駐車場がある。

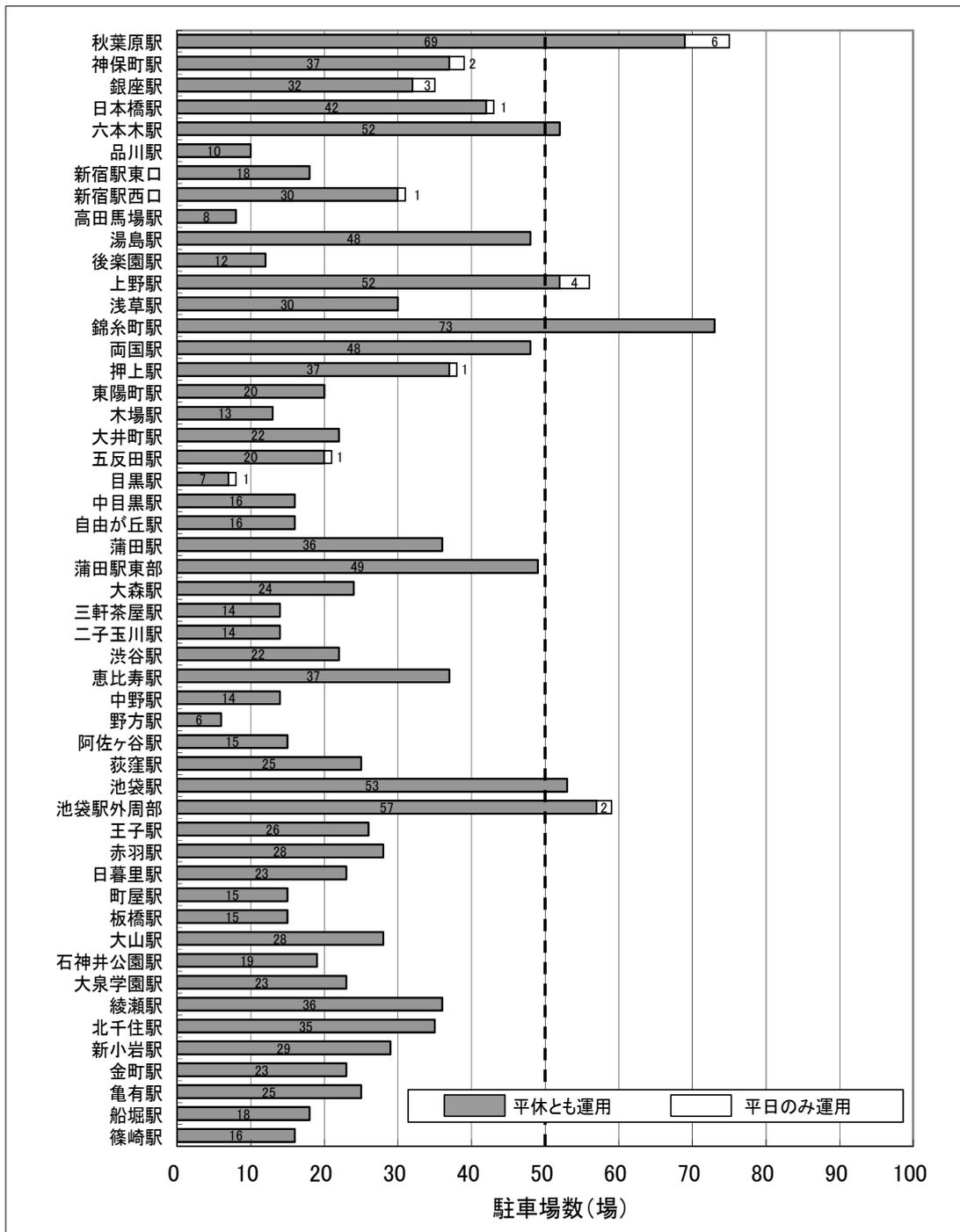


図2-1 地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

- 全地区平均でみると「平地自走」が約 54%、次いで「不明」が約 30%、「立体機械」が約 7%を占めている。
- 銀座駅・新宿駅東口では「立体機械」が、新宿駅西口では「地下自走」がそれぞれ 30%以上を占めている。

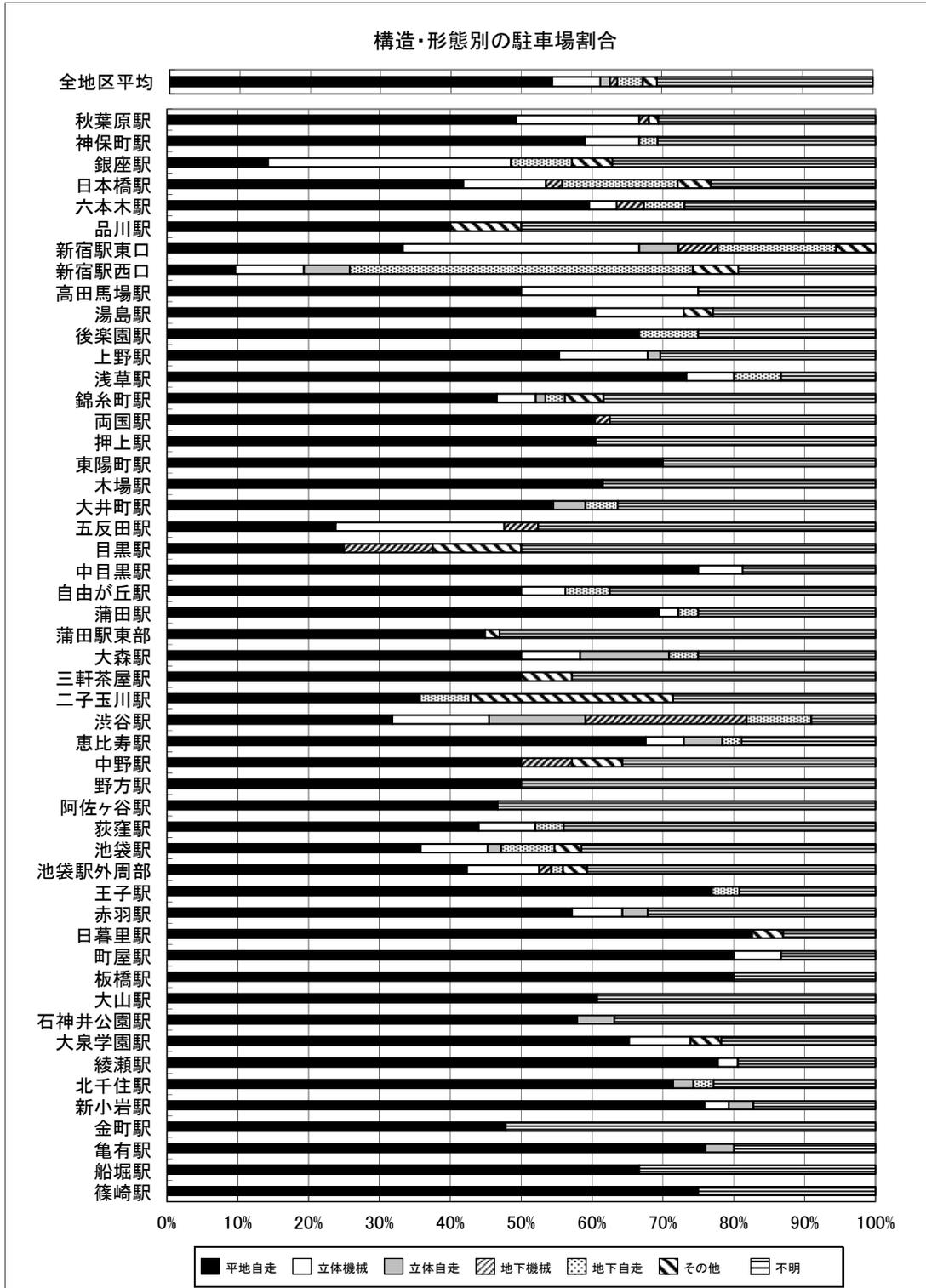


図2-2 構造・形態別の駐車場割合

③ 収容台数規模別の駐車場割合

- 全地区平均でみると、「～10台」が約63%、「～30台」が約20%であり、収容台数が30台以下の駐車場が約83%を占めている。
- 両国駅・押上駅・東陽町駅・蒲田駅東部・野方駅・王子駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅・金町駅は「～10台」の割合が80%以上を占め小規模な駐車場が多くなっている。
- 品川駅・新宿駅東口・新宿駅西口・後楽園駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅は「101台～」の割合が20%以上を占め大規模な駐車場が多くなっている。

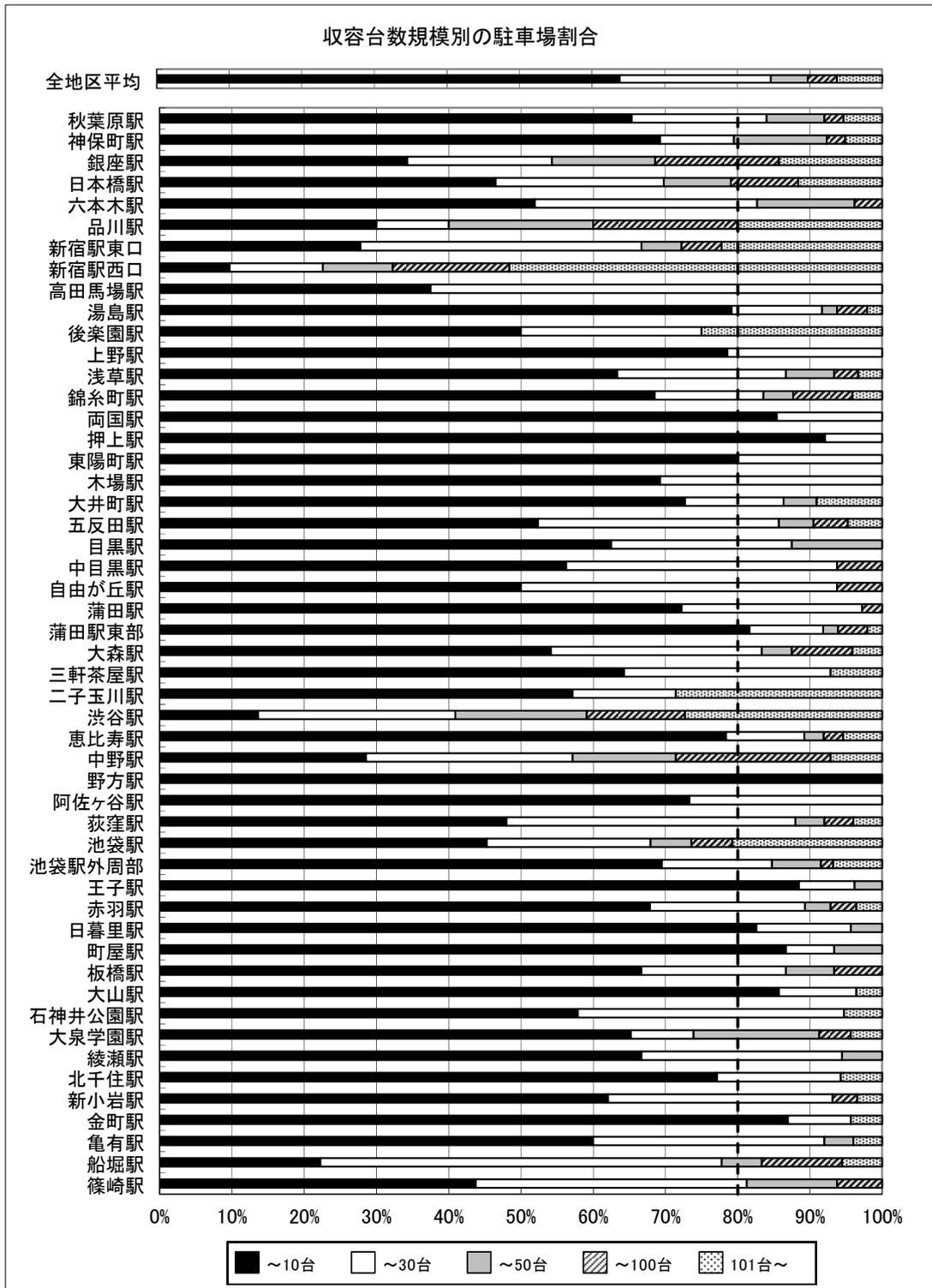


図2-3 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数

① 平日

- 総収容台数が 2,000 台以上の地区は、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅西口・池袋駅・池袋駅外周部の 5 地区となっている。
- 野方駅では総収容台数が 100 台未満となっている。

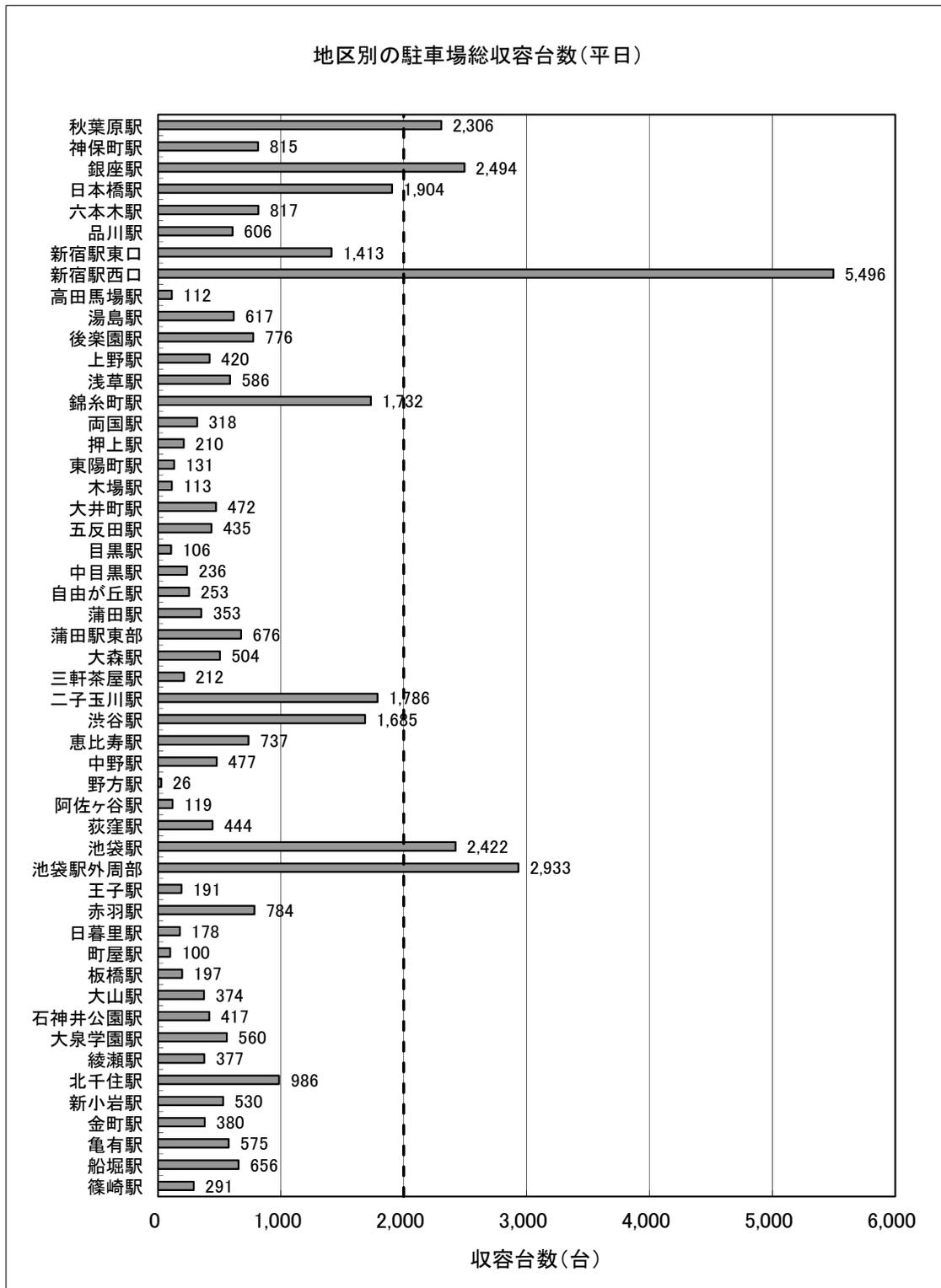


図2-4 地区別の駐車場総収容台数(平日)

② 休日

- 総収容台数が 2,000 台以上の地区は、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅西口・池袋駅・池袋駅外周部の 5 地区となっている。
- 目黒駅・野方駅では総収容台数が 100 台未満となっている。

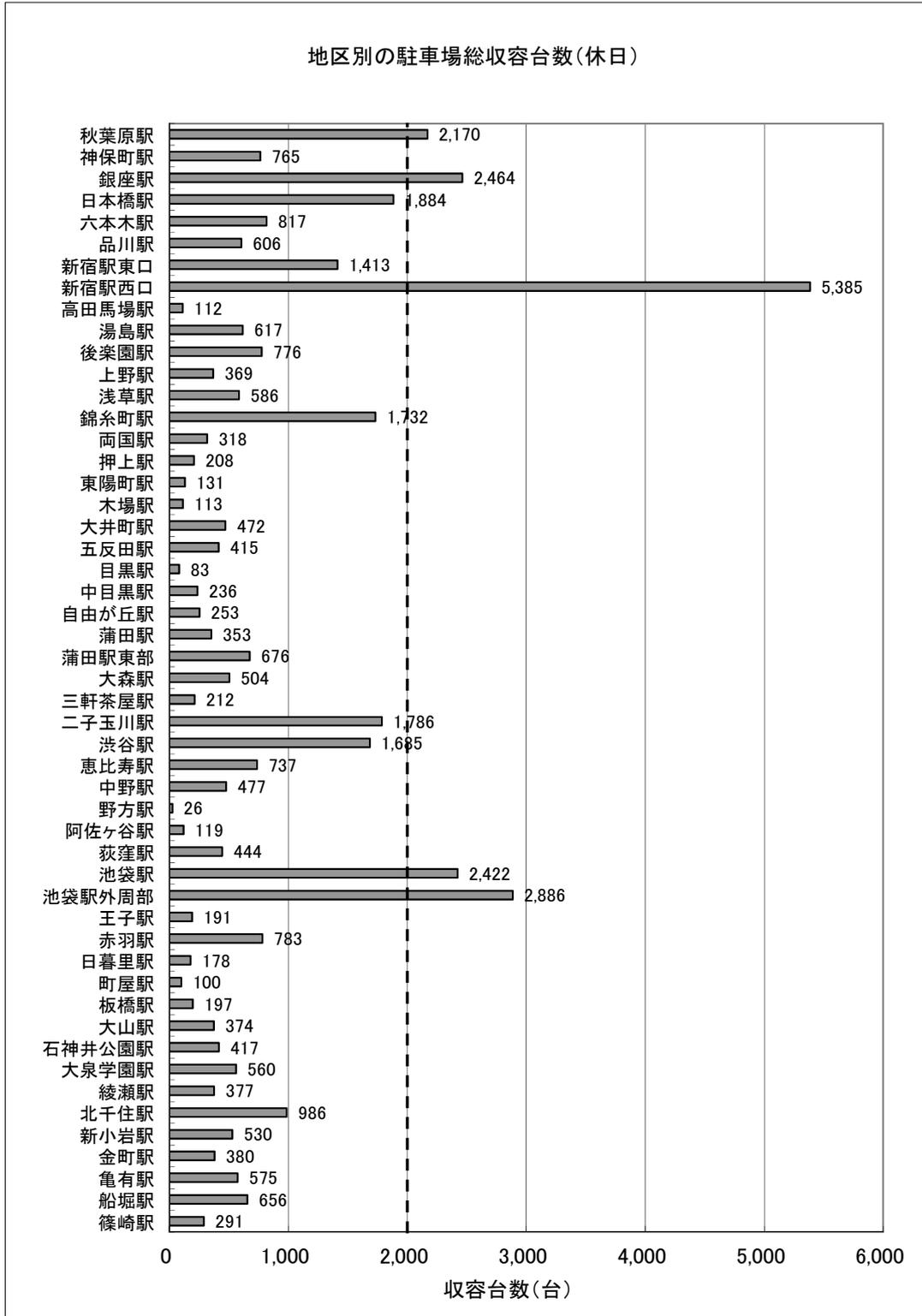


図2-5 地区別の駐車場総収容台数 (休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

- 平日の前回調査と比較すると、神保町駅・品川駅・板橋駅・北千住駅の4地区で駐車場数が増加している。
- また、42地区で駐車場数が減少しており、最も減少している地区は浅草駅で、24場が減少している。
- 平成20年度から比較すると、継続して駐車場数が増加しているのは8地区、減少しているのは6地区となっている。

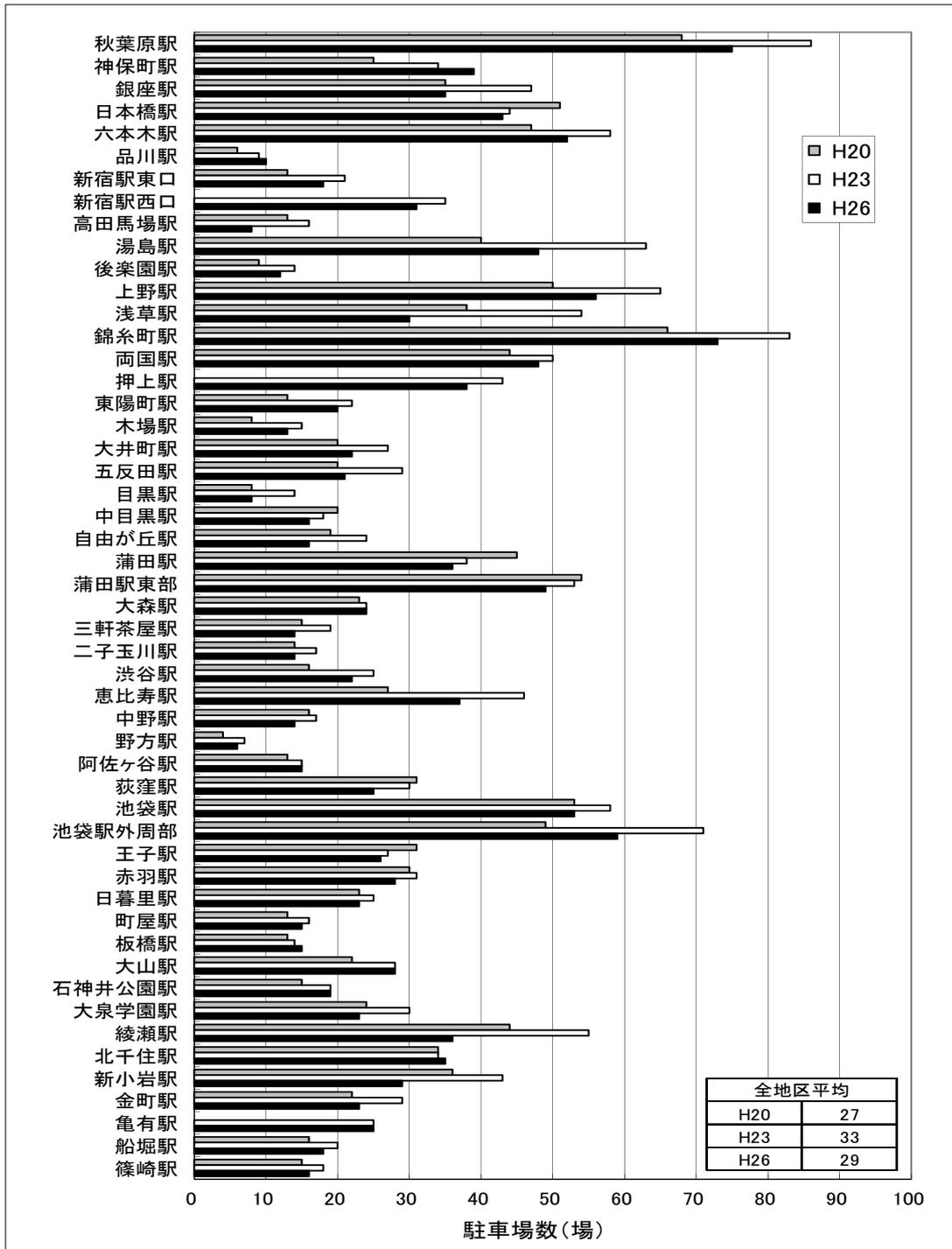


図2-6 駐車場数の推移（平日）

2) 地区別の駐車場総収容台数の推移

① 平日

- 前回調査と比較すると、8 地区で総収容台数が増加しており、そのうち最も増加した地区は、赤羽駅で 500 台以上の増加となっている。
- また、43 地区で総収容台数が減少しており、最も減少している地区は、二子玉川駅で 800 台以上の減少となっている。
- 平成 20 年度から比較すると、継続して総収容台数が増加しているのは 3 地区、減少しているのは 12 地区となっている。

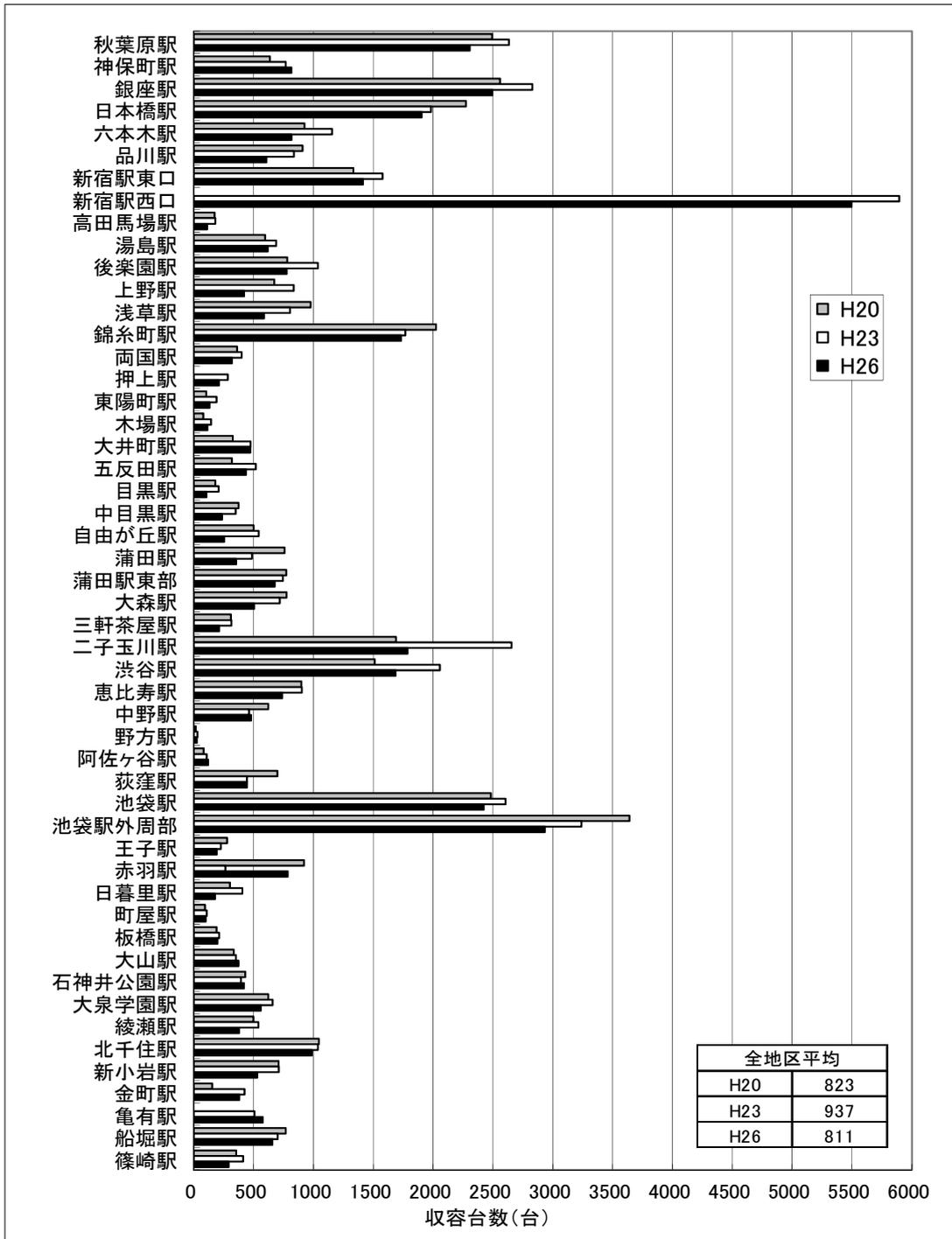


図2-7 駐車場総収容台数の推移（平日）

② 休日

- 前回調査と比較すると、7 地区で総収容台数が増加、44 地区で総収容台数が減少している。
- 最も総収容台数が増加している地区は赤羽駅で、最も減少している地区は二子玉川駅である。

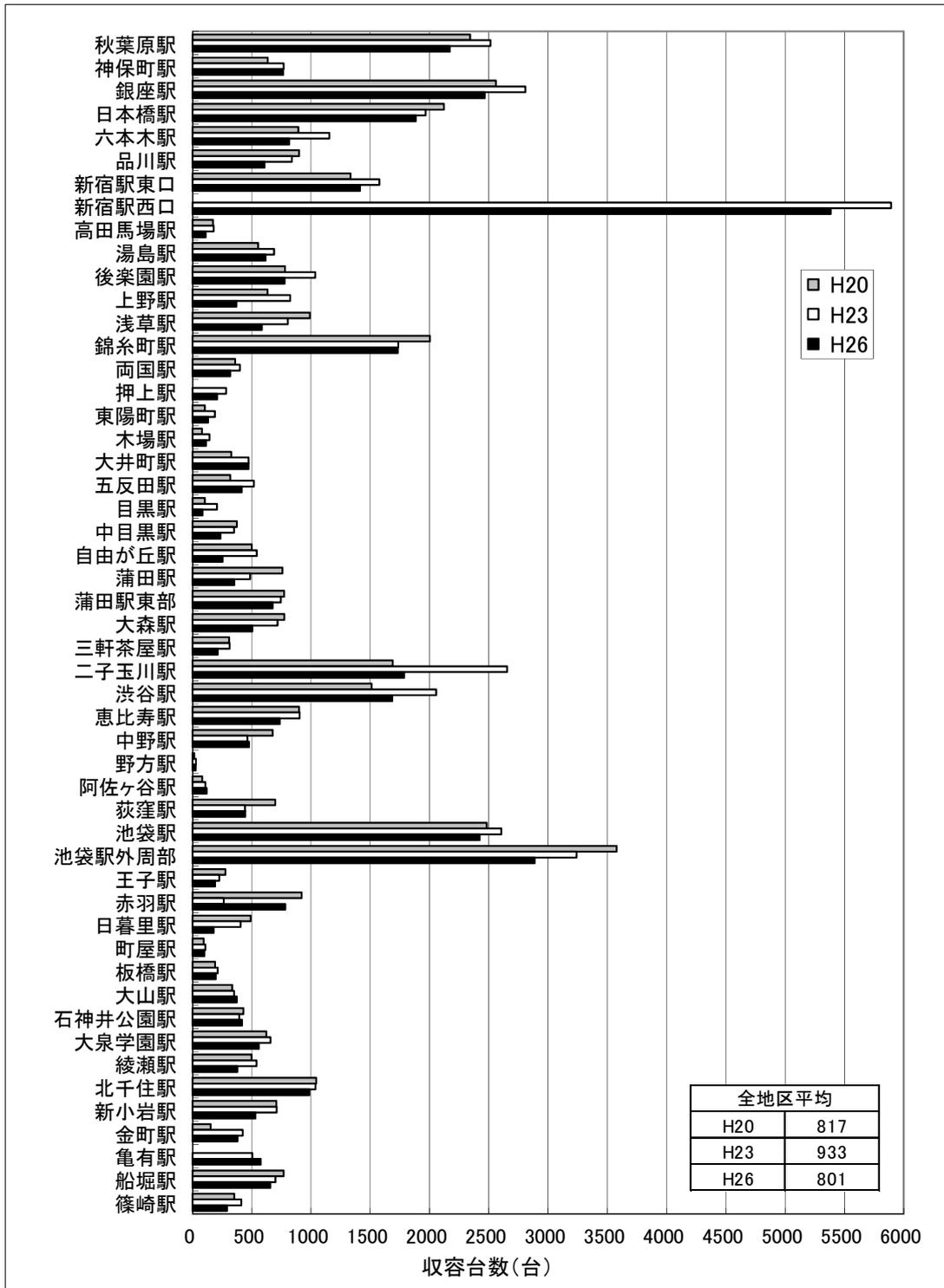


図2-8 駐車場総収容台数の推移（休日）

2.2.2. 路外駐車場の利用実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の駐車場利用率

① 平日

○品川駅・五反田駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅の4地区で、ピーク時の駐車場利用率が80%を超えている。
○町屋駅は、ピーク時の駐車場利用率が30%未満となっている。

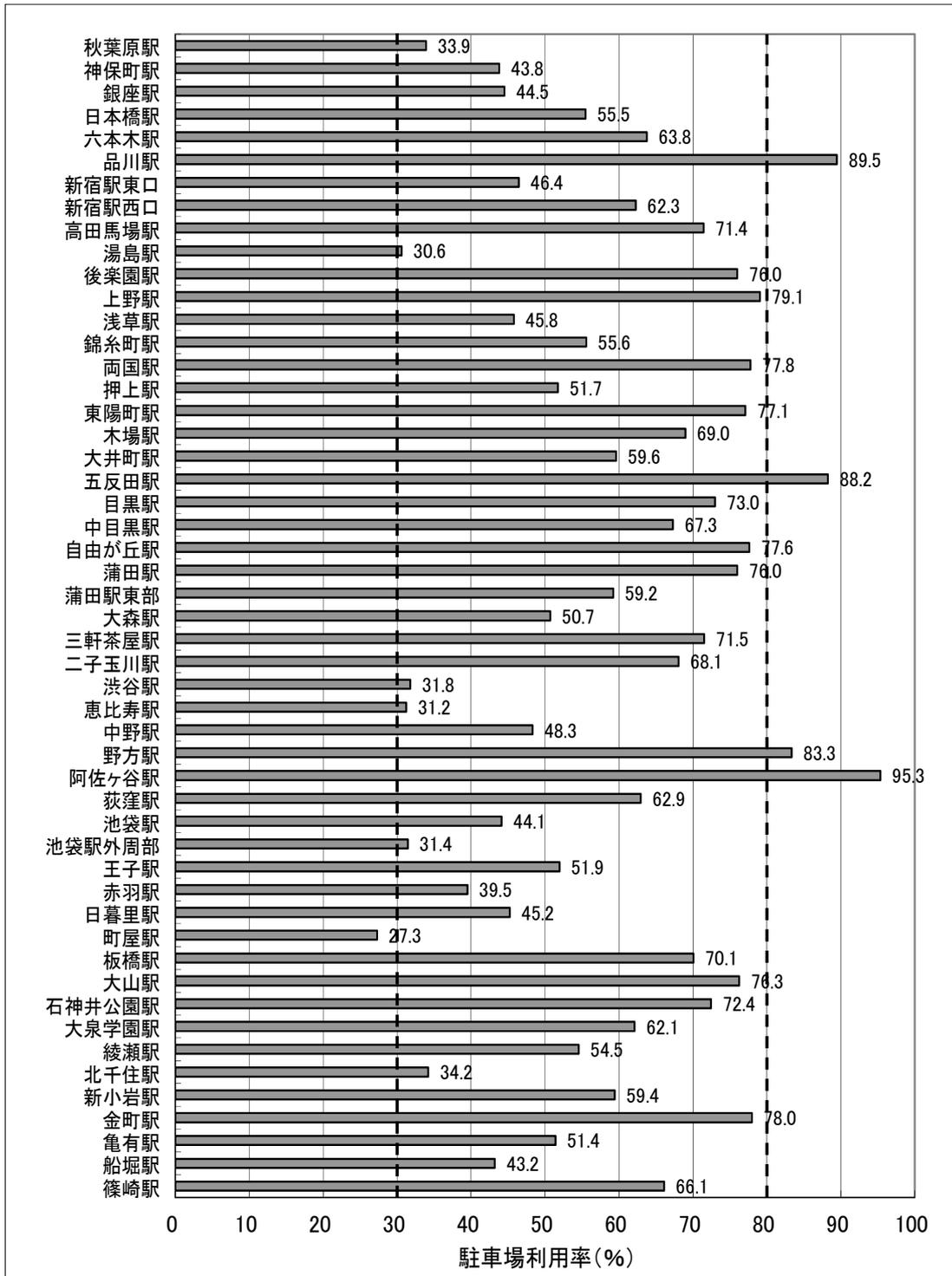


図2-9 ピーク時の駐車場利用率（平日）

② 休日

- 品川駅・浅草駅・二子玉川駅の3地区で、ピーク時の駐車場利用率が80%を超えている。
- 湯島駅・目黒駅・町屋駅の3地区は、ピーク時の駐車場利用率が30%未満となっている。

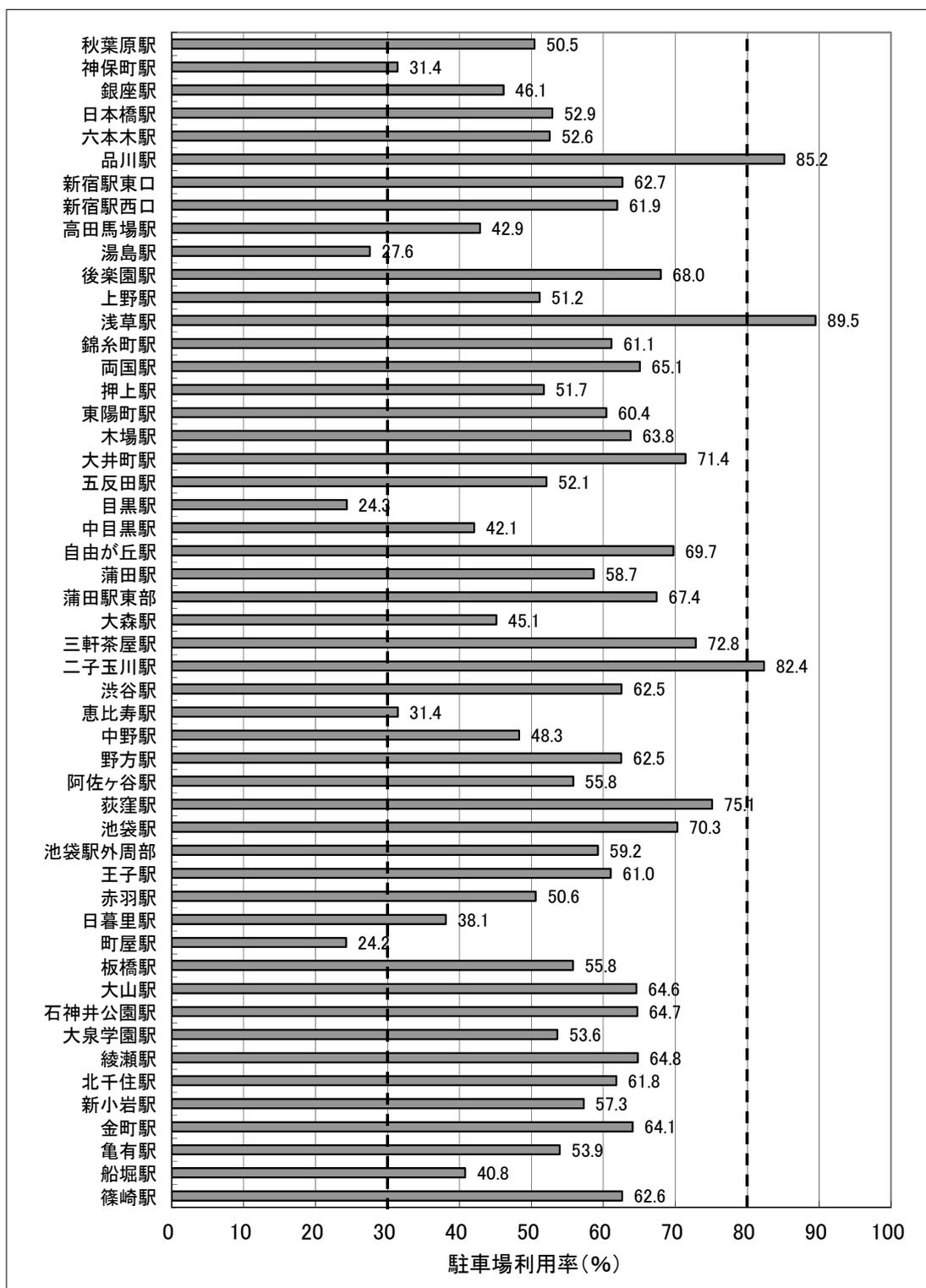


図2-10 ピーク時の駐車場利用率（休日）

③ ピーク時の駐車場利用台数（平日）

- ピーク時の駐車場利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で3,400台を超えている。
- 次いで、二子玉川駅・銀座駅・池袋駅・日本橋駅が多くなっている。
- 一方、野方駅・町屋駅は、駐車場利用台数が50台未満である。

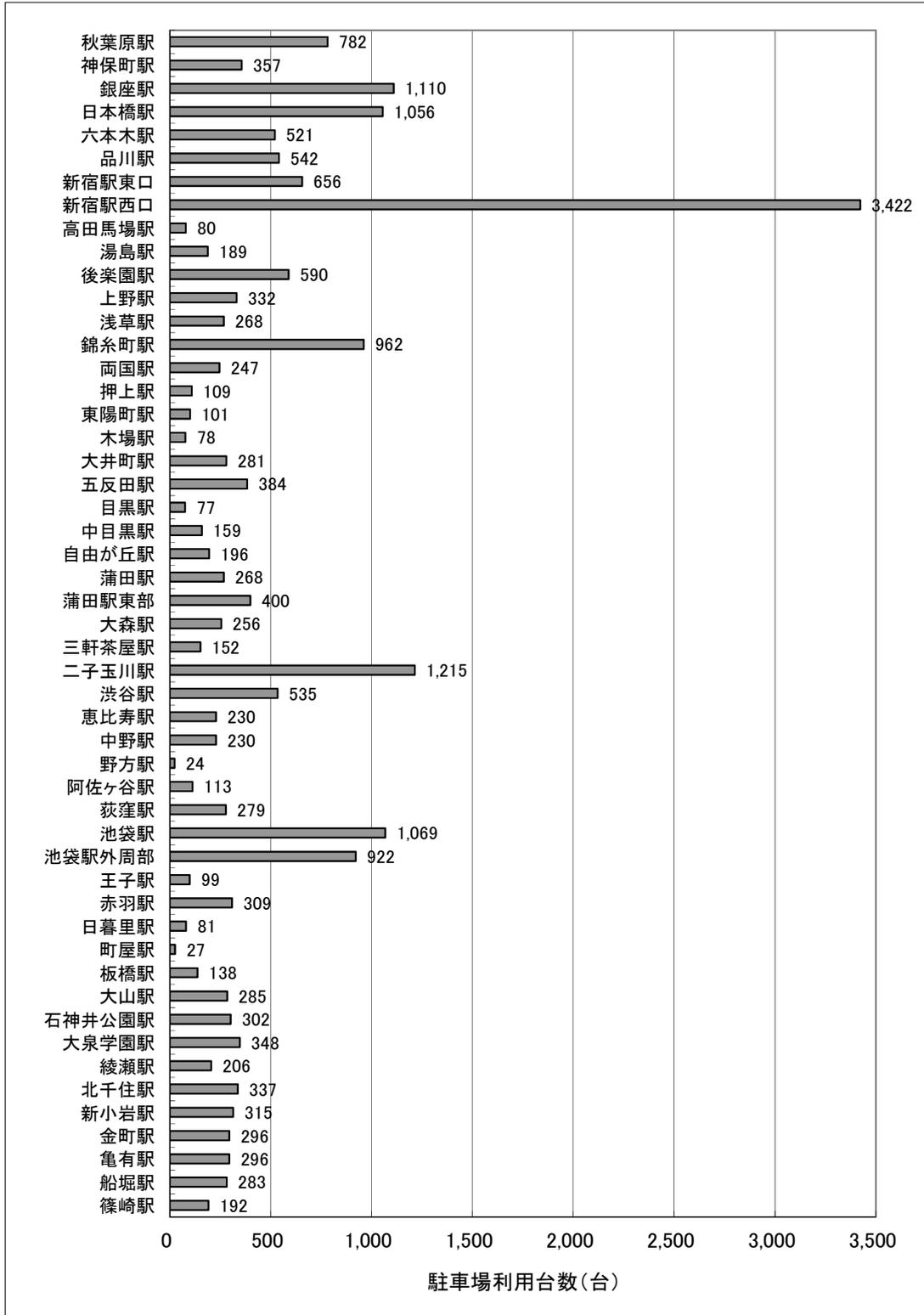


図2-11 ピーク時の駐車場利用台数（平日）

④ ピーク時の駐車場利用台数（休日）

- ピーク時の駐車場利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で3,300台を超えている。
- 次いで、池袋駅外周部・池袋駅・二子玉川駅・銀座駅・秋葉原駅・錦糸町駅・渋谷駅が多くなっている。
- 一方、高田馬場駅・目黒駅・野方駅・町屋駅は、駐車場利用台数が50台未満である。

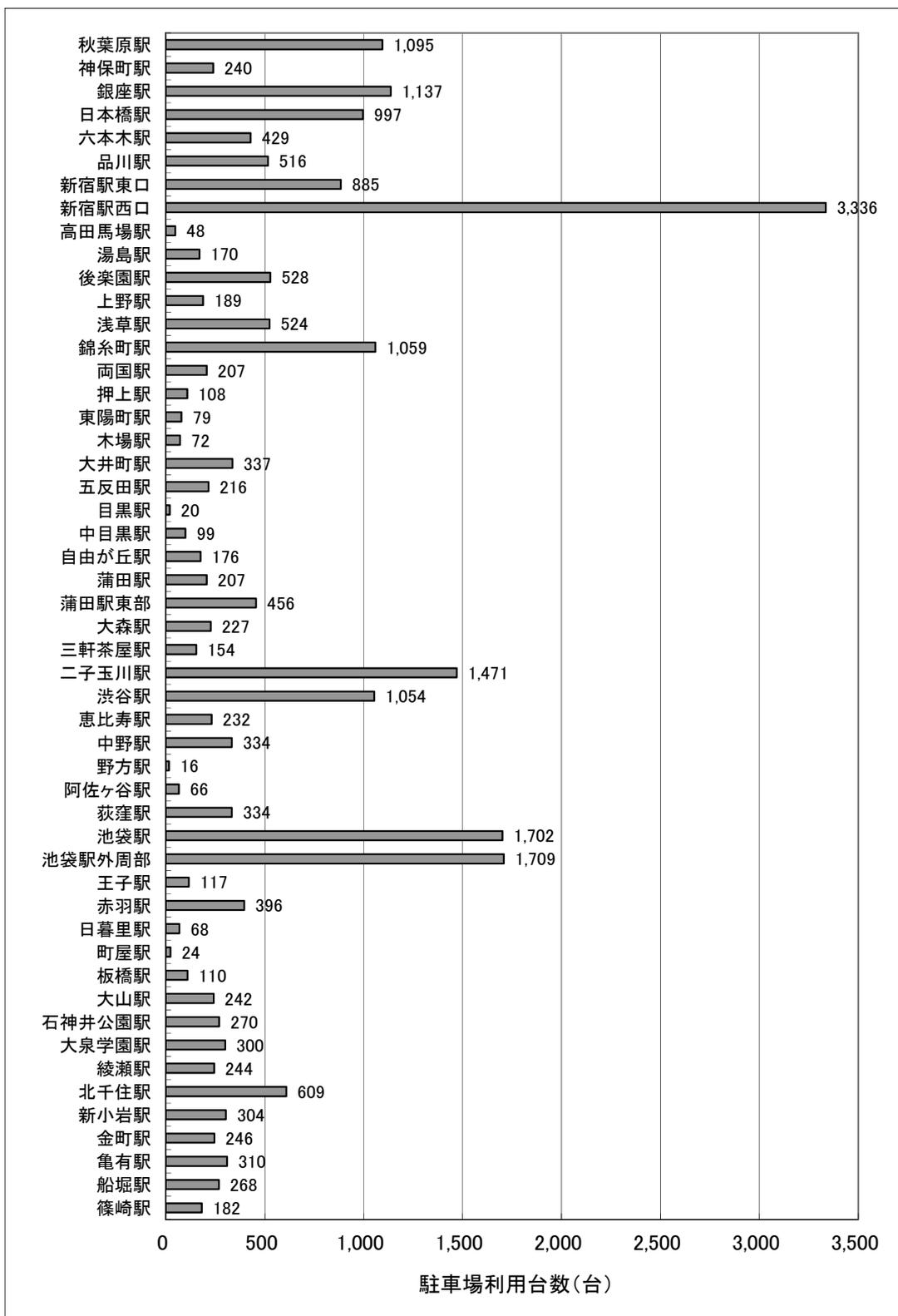


図2-12 ピーク時の駐車場利用台数（休日）

2) ピーク時の駐車場利用台数と駐車場利用率

① 平日

- ピーク時の駐車場利用台数は、銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・二子玉川駅・池袋駅の5地区で、1,000台以上となっている。
- ピーク時の駐車場利用率は品川駅・五反田駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅の4地区で、80%以上となっている。

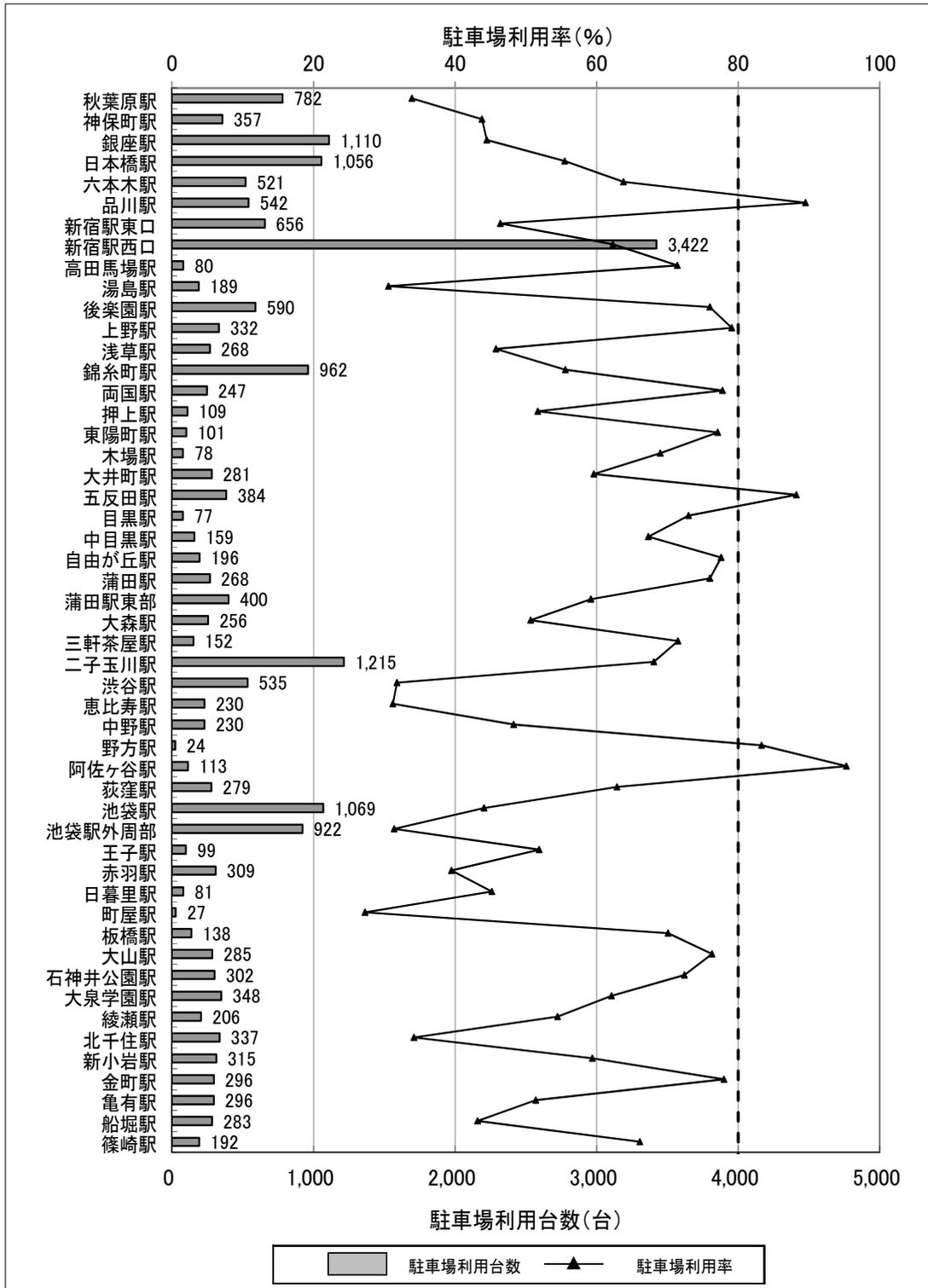


図2-13 ピーク時の駐車場利用台数・利用率（平日）

② 休日

- ピーク時の駐車場利用台数は、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の8地区で1,000台以上となっている。
- ピーク時の駐車場利用率は、品川駅・浅草駅・二子玉川駅の3地区で80%以上となっている。

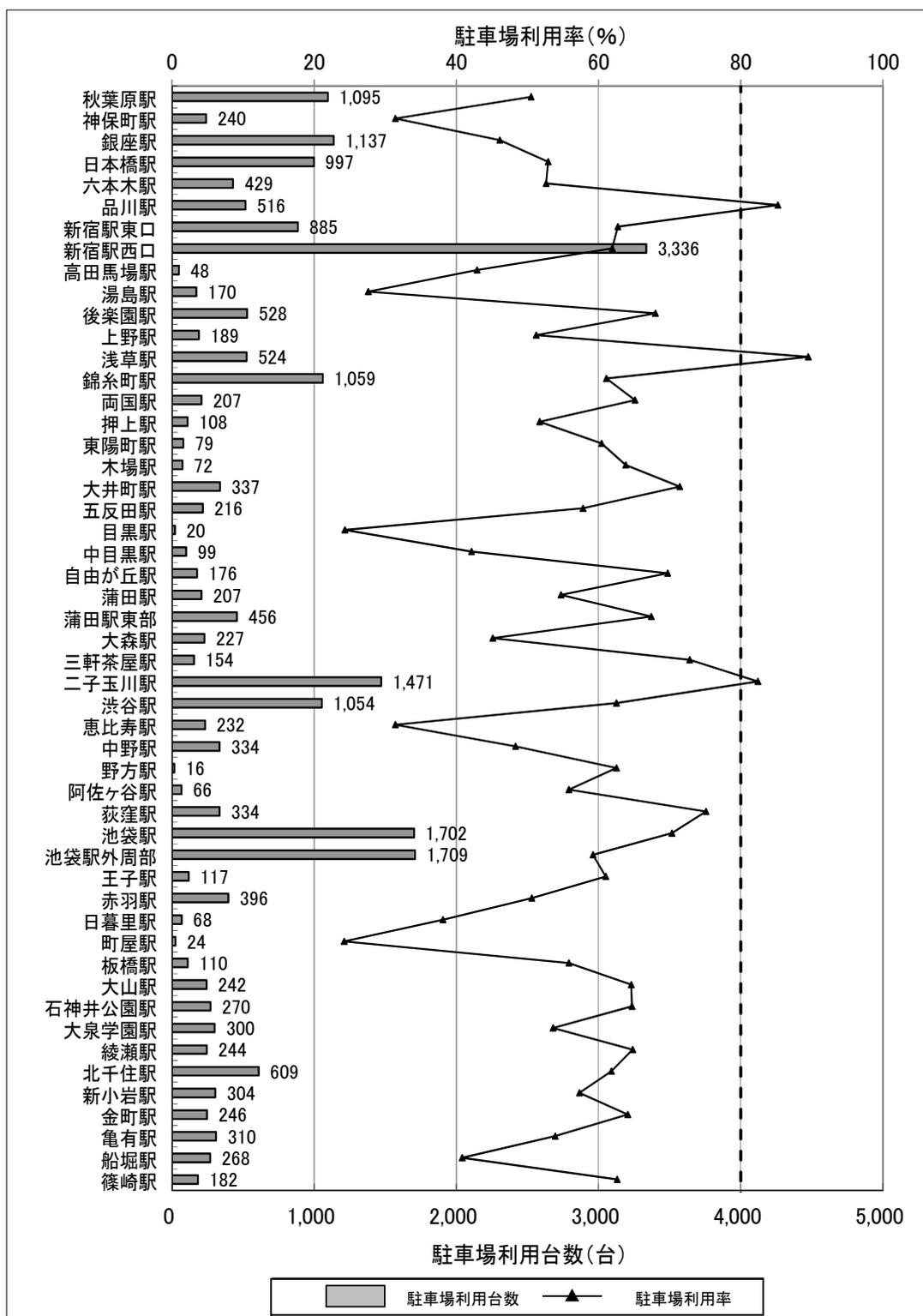


図2-14 ピーク時の駐車場利用台数・利用率（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車場利用率の推移

① 平日

○前回調査と比較すると、34 地区でピーク時の駐車場利用率が増加しており、神保町駅・品川駅・後楽園駅・錦糸町駅・目黒駅・中目黒駅・自由が丘駅・荻窪駅・池袋駅外周部・金町駅・篠崎駅は、20%以上増加している。
 ○また、17 地区でピーク時の駐車場利用率が減少しており、浅草駅・町屋駅・船堀駅は、20%以上減少している。
 ○平成 20 年度から比較すると、継続してピーク時の駐車場利用率が増加しているのは 15 地区、減少しているのは 2 地区となっている。

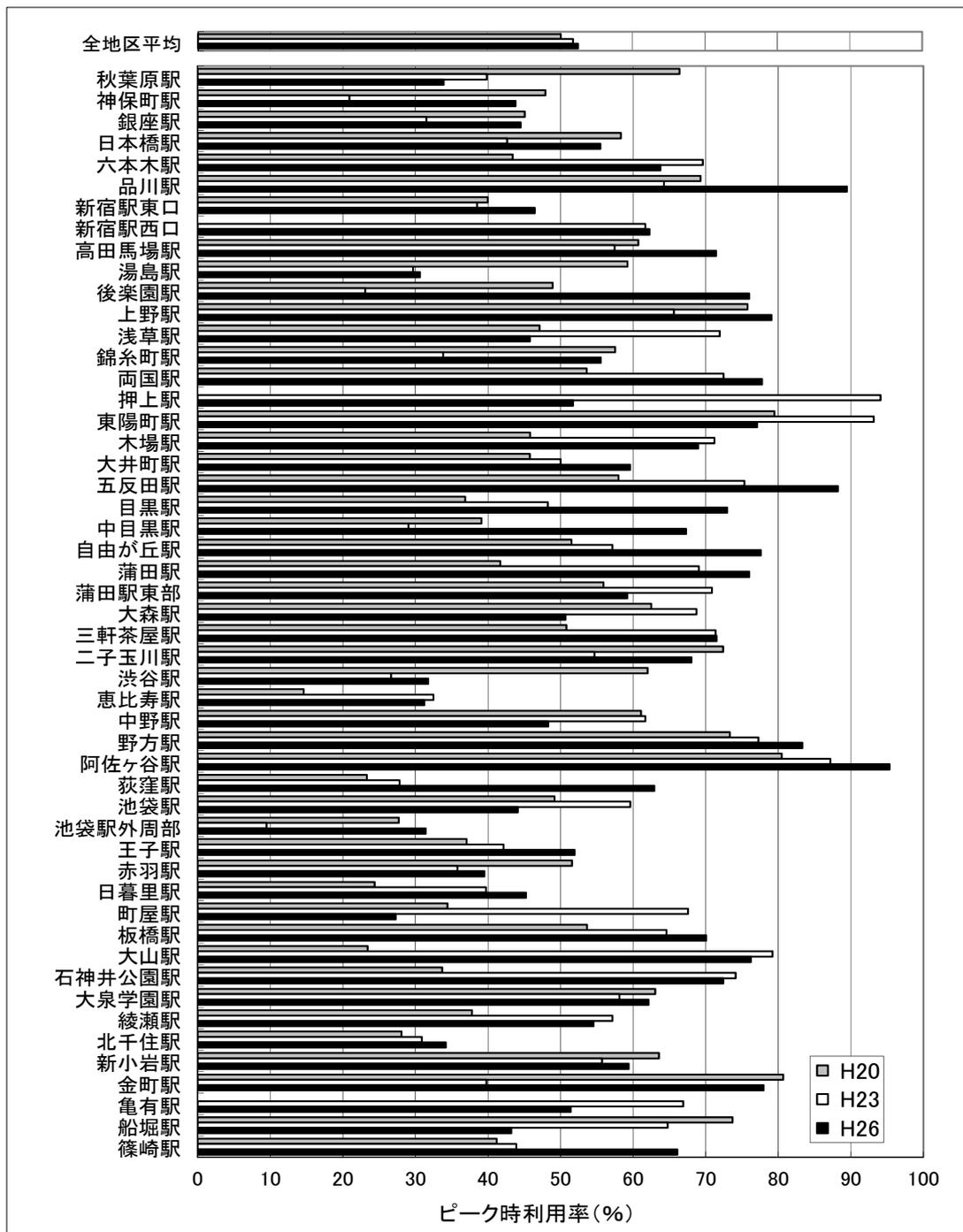


図2-15 ピーク時の駐車場利用率の推移（平日）

② 休日

- 前回調査と比較すると、29 地区でピーク時の駐車場利用率が増加しており、後楽園駅・木場駅・荻窪駅・池袋駅外周部・赤羽駅・綾瀬駅は、20%以上増加している。
- また、22 地区で総収容台数が減少しており、蒲田駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅は、20%以上減少している。
- 平成 20 年度から比較すると、継続してピーク時の駐車場利用率が増加しているのは 12 地区、減少しているのは 8 地区となっている。

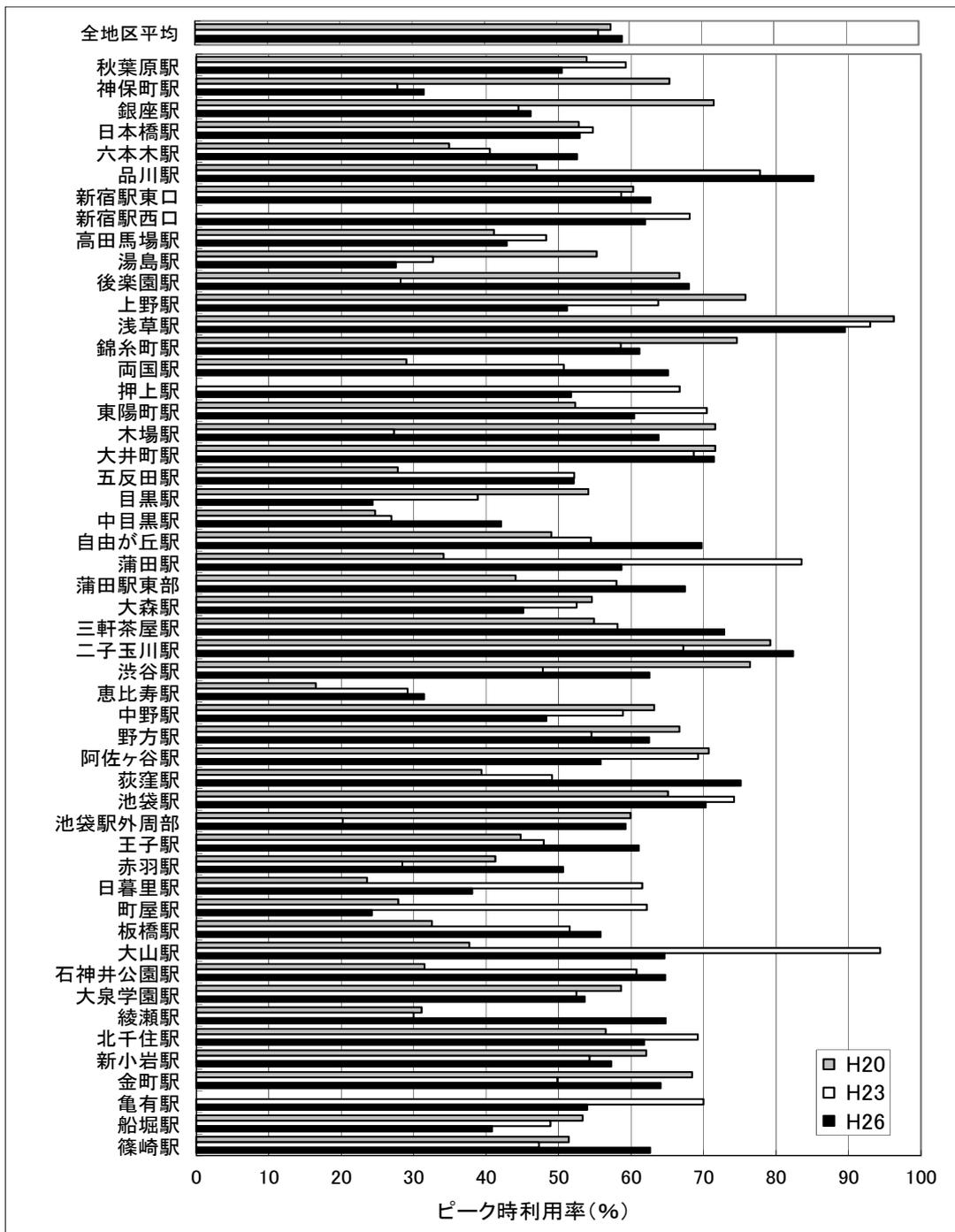


図2-16 ピーク時の駐車場利用率の推移（休日）

2.2.3. PM・PTの実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) PM・PT設置数

① 平日

- 51 地区中、31 地区でPM・PTが設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200 台以上のPM・PTが設置されている。
- また、22 地区で貨物車用のPM・PTが設置されている。
- 新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では貨物車用のPM・PTの割合が高くなっている。

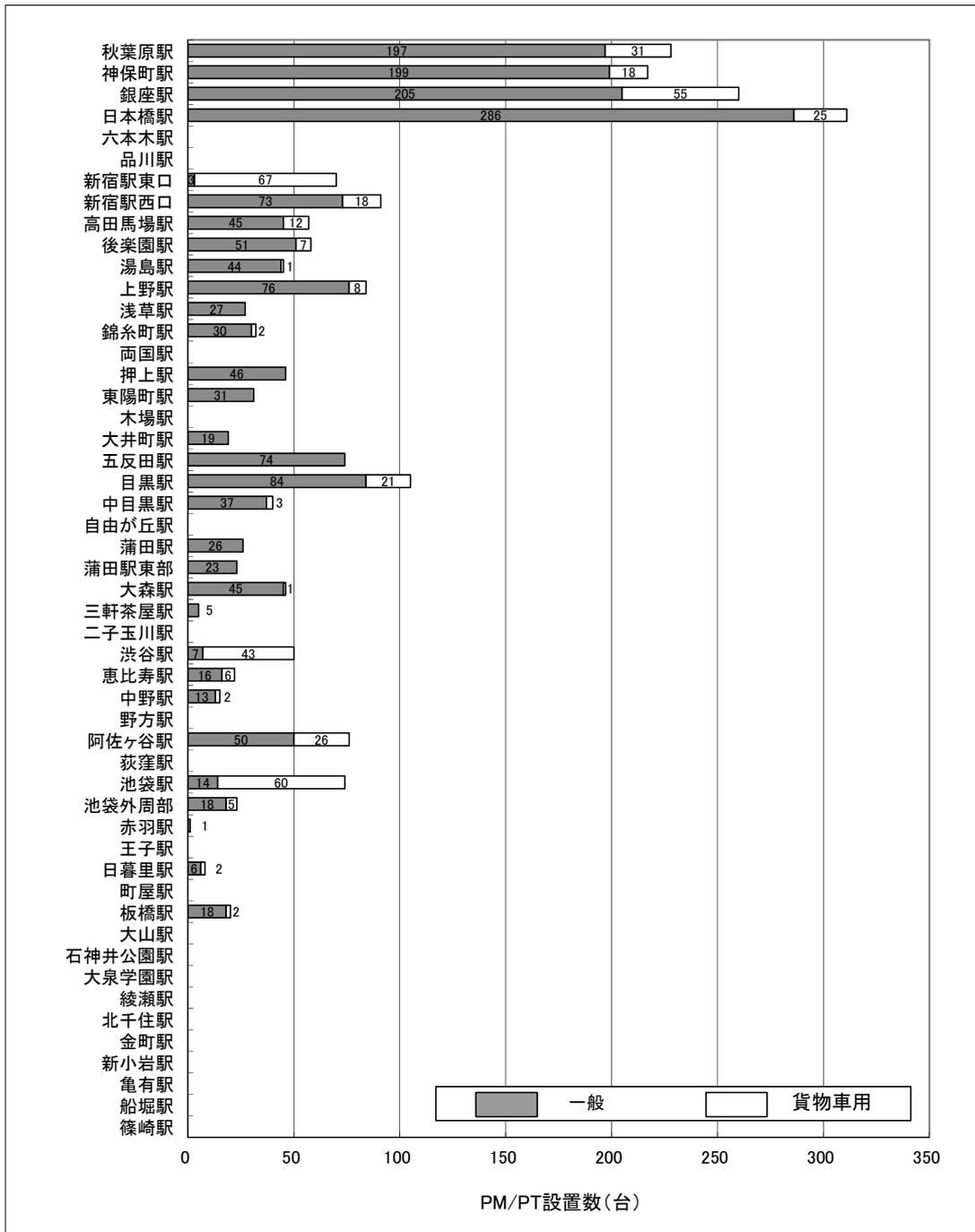


図2-17 地区別のPM・PT設置数(平日)

② 休日

- 51 地区中、14 地区でPM・PTが設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200 台以上PM・PTが設置されている。
- 日本橋駅では平日と比較してPM・PTの設置数が170 台以上減少している。
- 51 地区中、11 地区で貨物車用PM・PTが設置されている。
- 平日同様、新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では貨物車用PM・PTの割合が高くなっている。

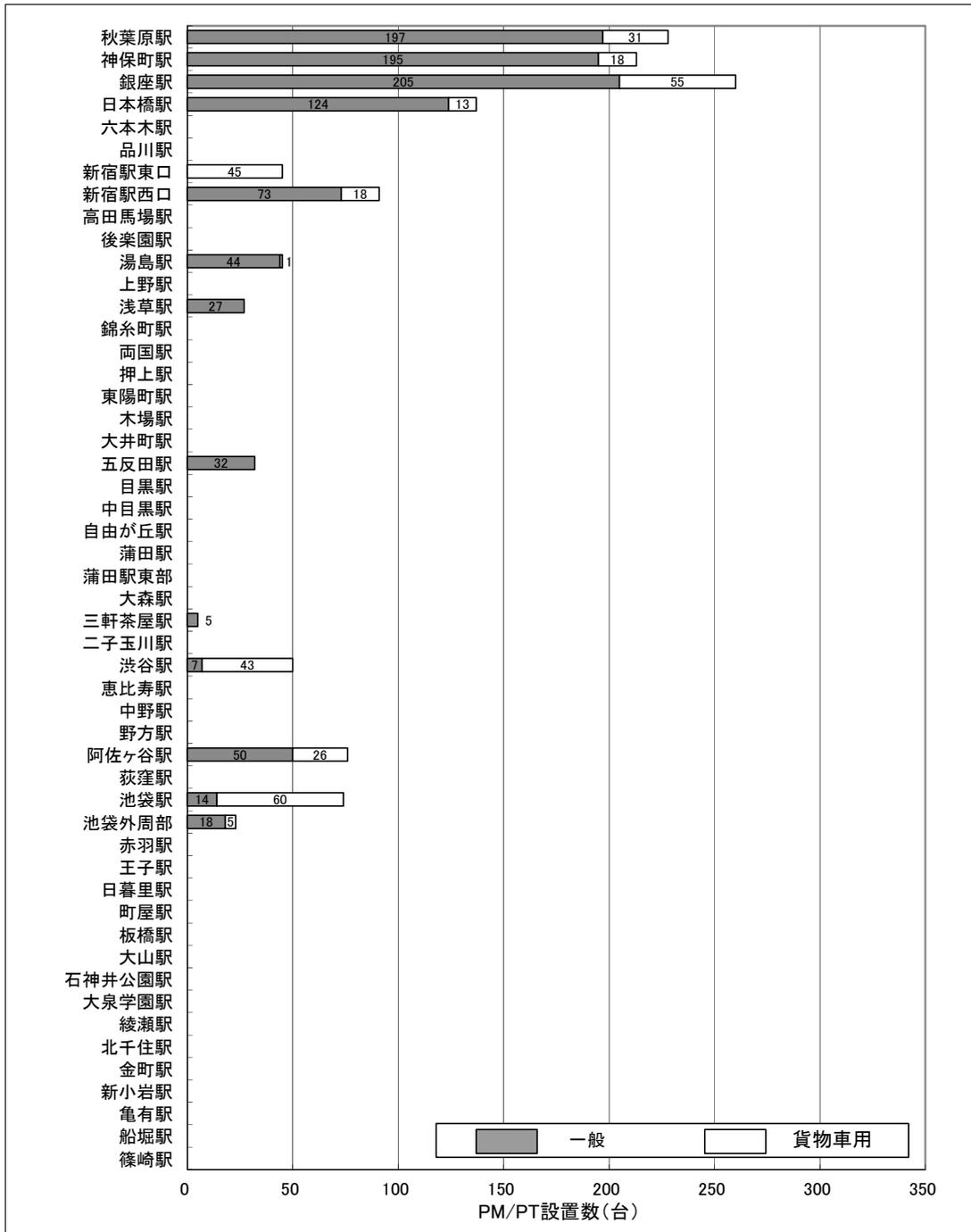


図2-18 地区別のPM・PT設置数（休日）

2) ピーク時のPM・PT利用台数・利用率

① 平日

- 浅草駅・五反田駅・三軒茶屋駅・恵比寿駅の4地区は、ピーク時のPM・PT利用率が70%以上となっている。
- 後楽園駅・押上駅・東陽町駅・中野駅・池袋駅外周部の5地区は、ピーク時にもかかわらずPM・PT利用率が20%前後と低くなっている。
- 赤羽駅はPM・PTが1台設置されているが、利用されていないため利用率は0%である。その他の数値のない地区は、PM・PTが設置されていない地区である。

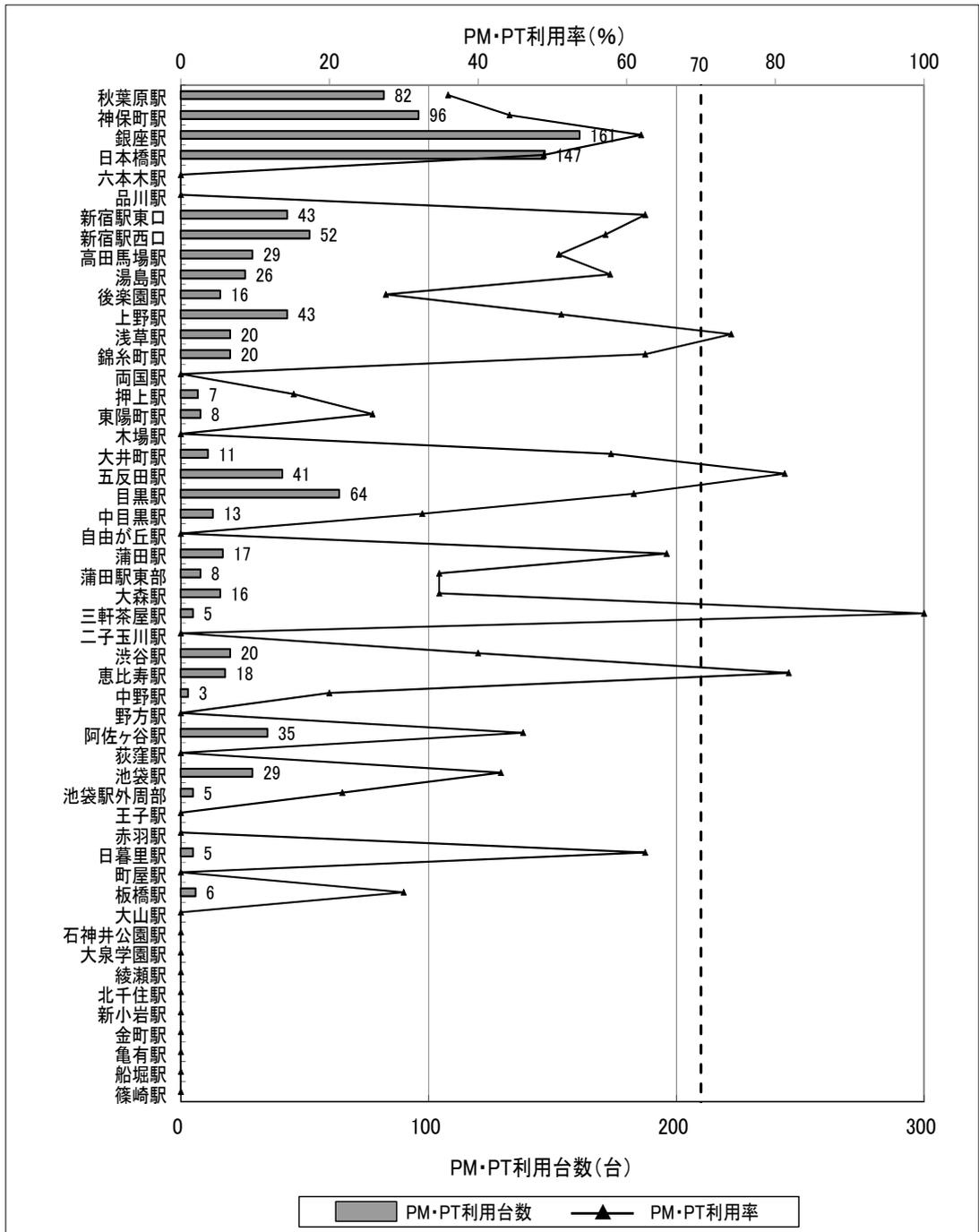


図2-19 ピーク時のPM・PT利用台数・利用率（平日）

② 休日

- 浅草駅・五反田駅・三軒茶屋駅の3地区でピーク時のPM・PT利用率が70%以上となっている。
- 新宿駅東口はピーク時にもかかわらずのPM・PT利用率が24.4%と低くなっている。
- 平休ともにPM・PT利用率の割合が高いのは浅草駅・五反田駅・三軒茶屋駅の3地区となっている。
- 高田馬場駅・後楽園駅・上野駅・錦糸町駅・押上駅・東陽町駅・大井町駅・目黒駅・中目黒駅・蒲田駅・蒲田駅東部・大森駅・恵比寿駅・中野駅・赤羽駅・日暮里駅・板橋駅の17地区はPM・PTが設置されているが、休日に稼働していない地区である。

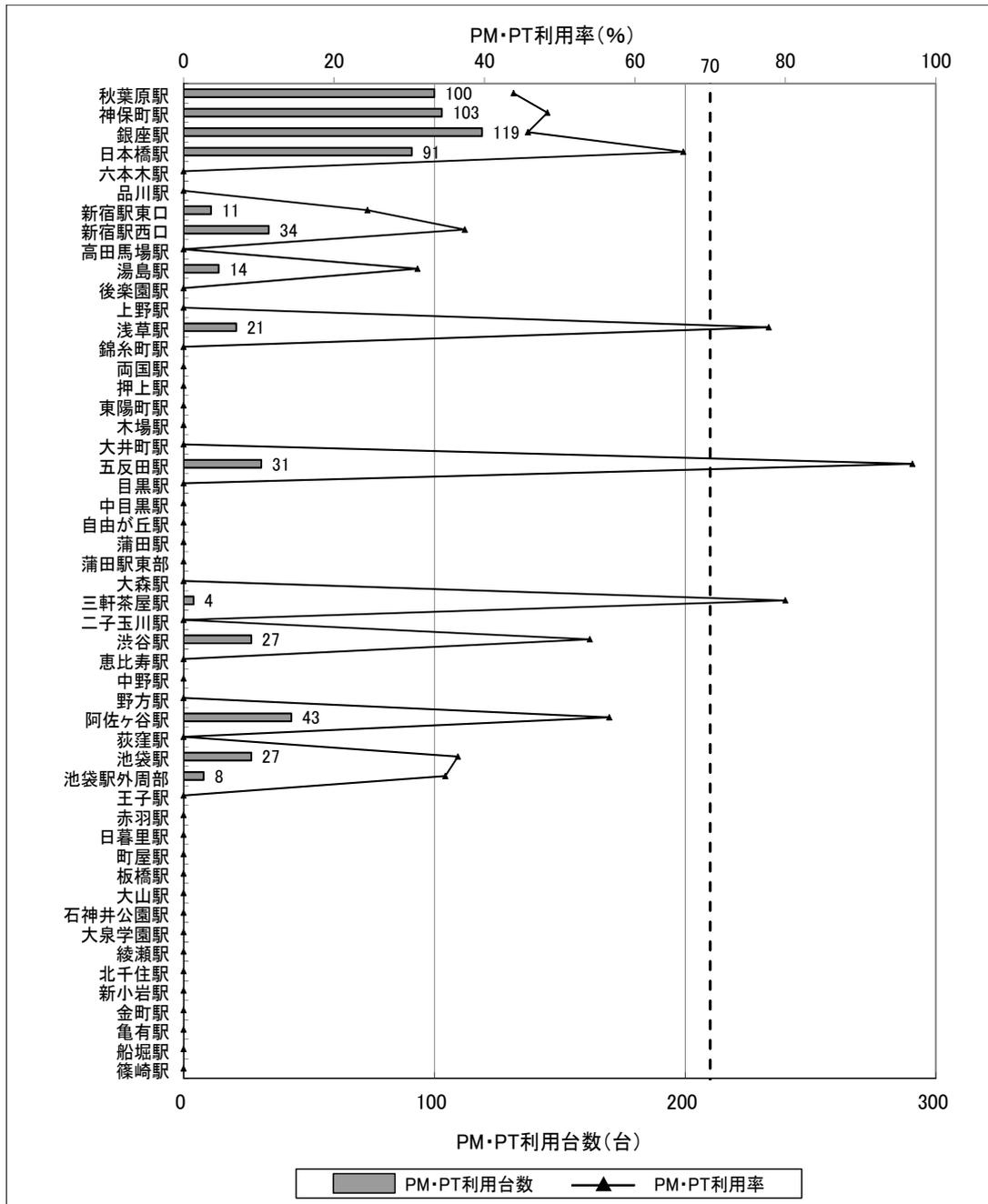


図2-20 ピーク時のPM・PT利用台数・利用率（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) PM・PT設置数の推移

① 平日（一般・貨物車用PM・PT）

- 各年度に共通してPM・PTが設置されていたのが26地区あり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200台以上PM・PTが設置されている。
- 平成23年度はPM・PTが設置されていたが、平成26年度まで廃止されたのは王子駅である。
- 平成20年度から比較すると、継続してPM・PT設置数が増加しているのは5地区、減少しているのは9地区となっている。

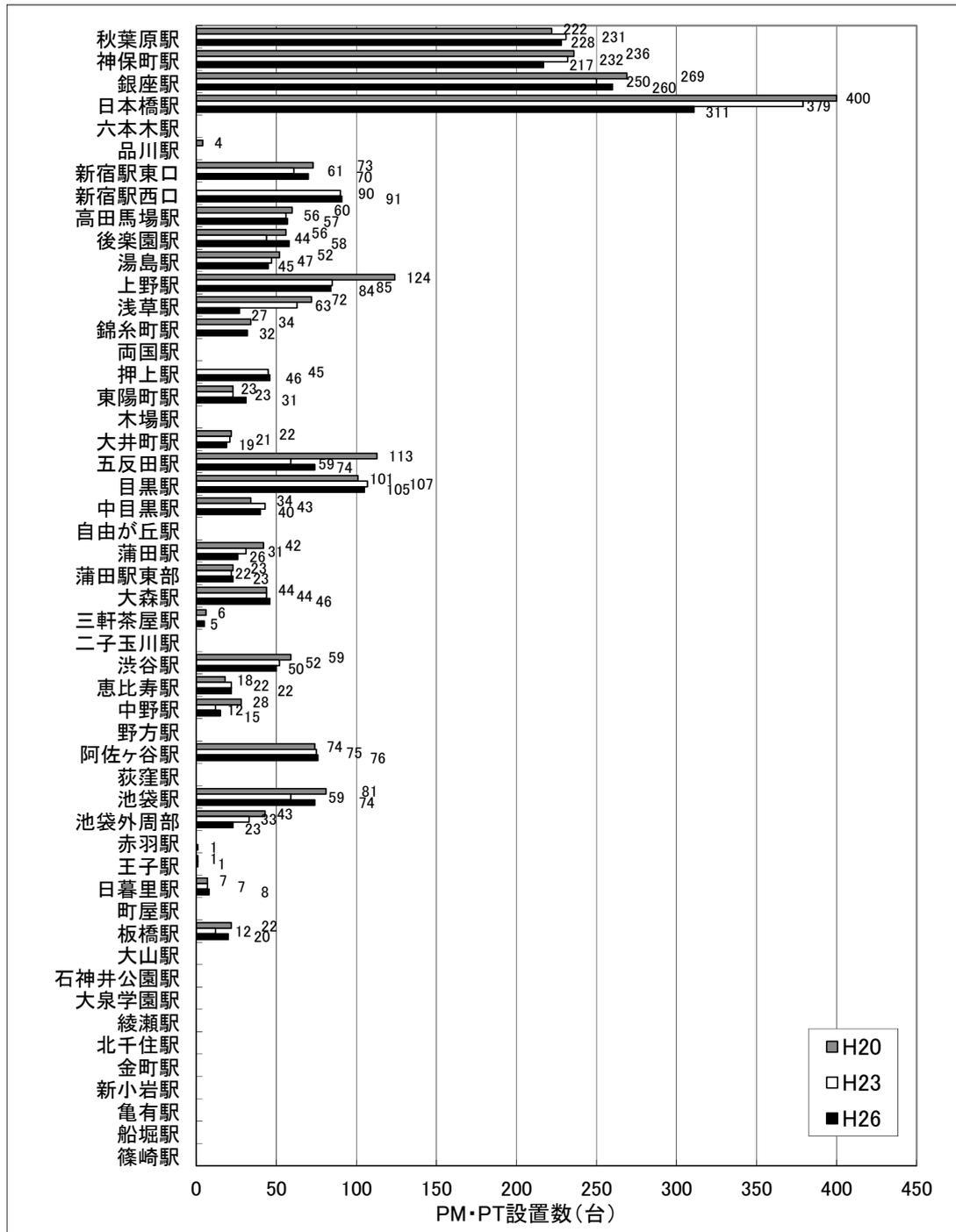


図2-21 地区別のPM・PT設置数の推移（平日）

② 休日（一般・貨物車用PM・PT）

- 各年度に共通してPM・PTが設置されていたのが8地区あり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200台以上PM・PTが設置されている。
- 日本橋駅では平成20年度に比べ、平成23年度・平成26年度ともにPM・PTの設置数が150台以上減少している。
- 平成23年度はPM・PTが設置されていたが、平成26年度まで廃止された地区は後樂園駅である。
- 平成20年度から比較すると、継続してPM・PT設置数が増加している地区は無く、減少しているのは3地区となっている。

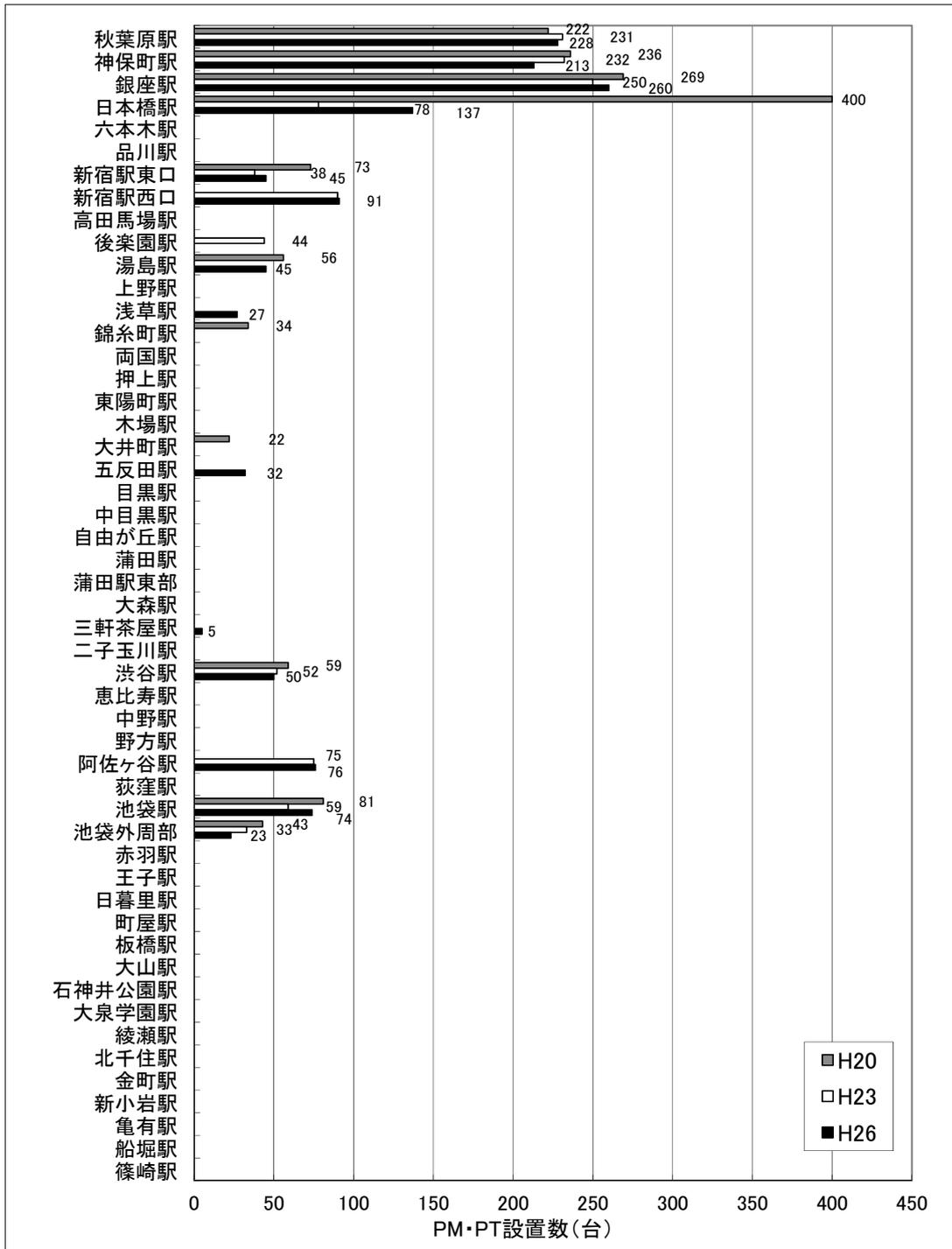


図2-22 地区別のPM・PT設置数の推移（休日）

③ 平日（貨物車用PM・PT）

- 51 地区中、17 地区で平成 20 年度・平成 23 年度・平成 26 年度ともに貨物車用 PM・PT が設置されている。
- 銀座駅・新宿駅東口・池袋駅の 3 地区では平成 26 年度の貨物車用 PM・PT 設置数が 50 台を超えている。
- 平成 20 年度から比較すると、継続して貨物車用 PM・PT 設置数が増加しているのは 2 地区、減少しているのは 2 地区となっている。

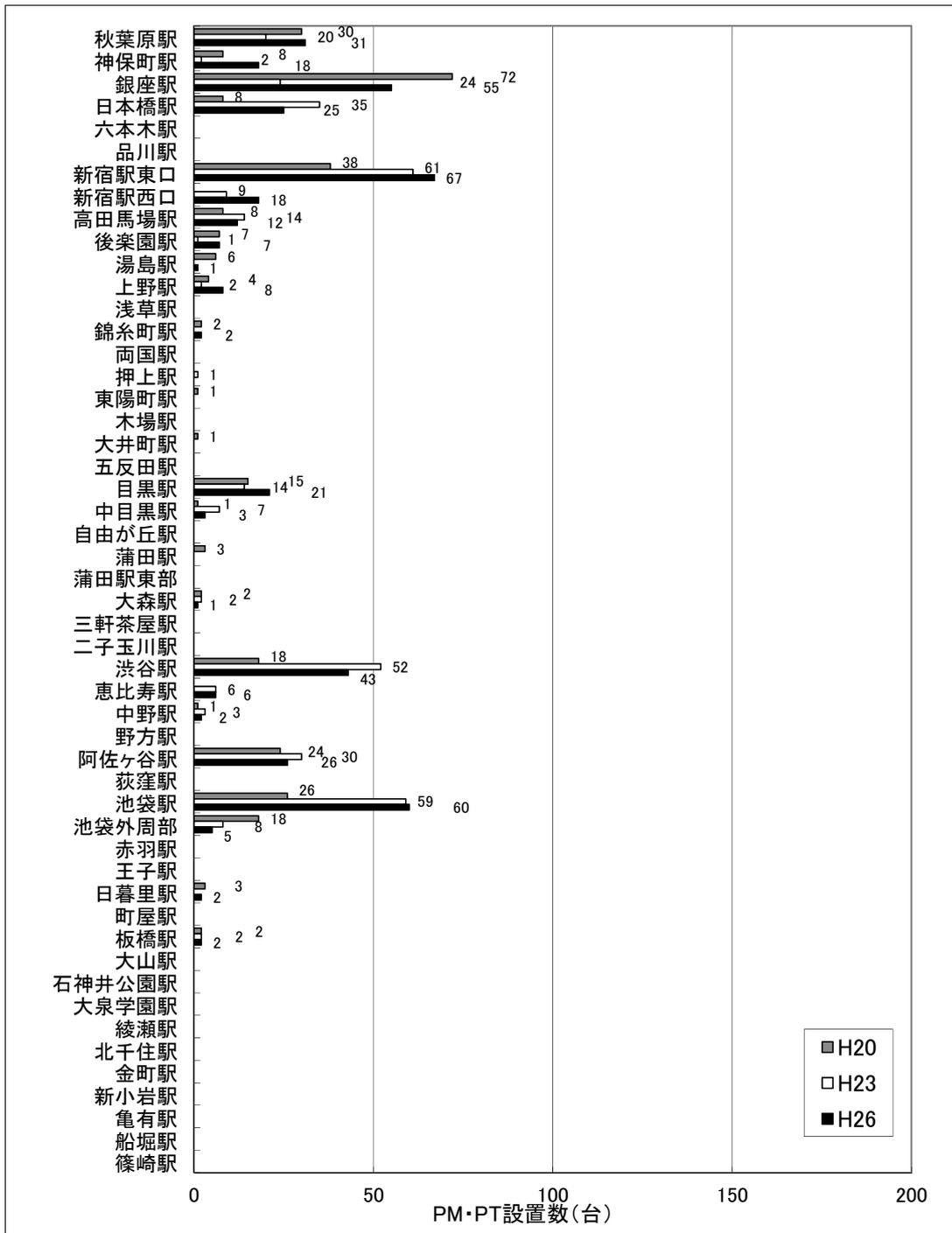


図2-23 地区別の貨物車用PM・PT設置数の推移（平日）

④ 休日（貨物車用PM・PT）

- 51 地区中、8 地区で平成 20 年度・平成 23 年度・平成 26 年度ともに貨物車用PM・PTが設置されている。
- 銀座駅・池袋駅の 2 地区では平成 26 年度の貨物車用PM・PT設置数が 50 台を超えている。
- 平成 20 年度から継続して貨物車用PM・PT設置数が増加しているのは 3 地区、減少しているのは 1 地区となっている。

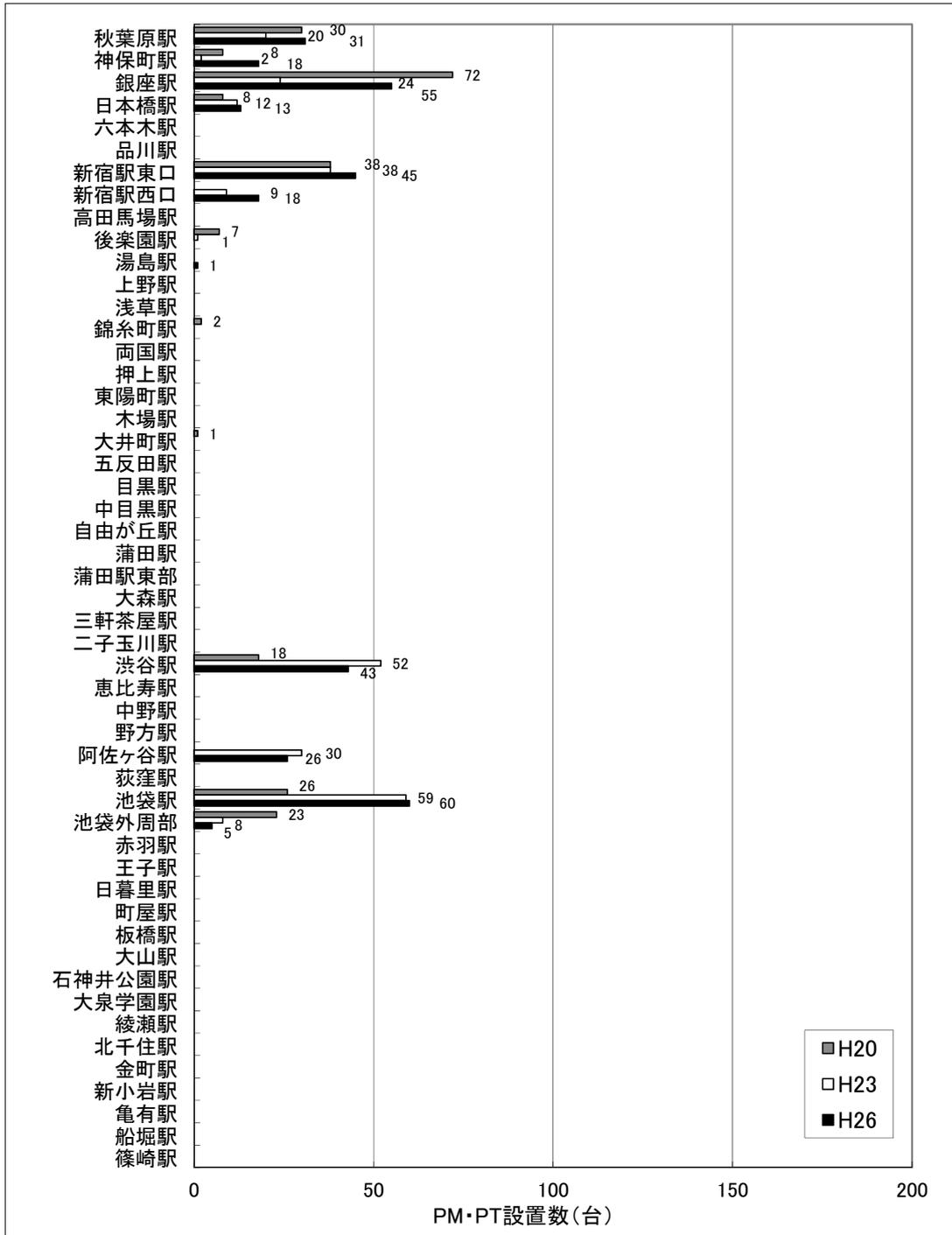


図2-24 地区別の貨物車用PM・PT設置数の推移（休日）

2.2.4. 路上駐車の実態(四輪)

四輪の路上駐車実態では、合法路上駐車・違法路上駐車・入庫待ち・客待ちタクシーを含むものとした。なお、違法路上駐車には、PM・PTの違法路上駐車（稼働時間外駐車や料金未払）を含む。

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の路上駐車台数（台）

① 平日

- 路上駐車が最も多いのは、新宿駅西口の 577 台であり、次いで銀座駅が 556 台、秋葉原駅が 521 台である。
- 野方駅が最も路上駐車が少なく 12 台であり、二子玉川駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・篠崎駅の 6 地区で 50 台未満となっている。

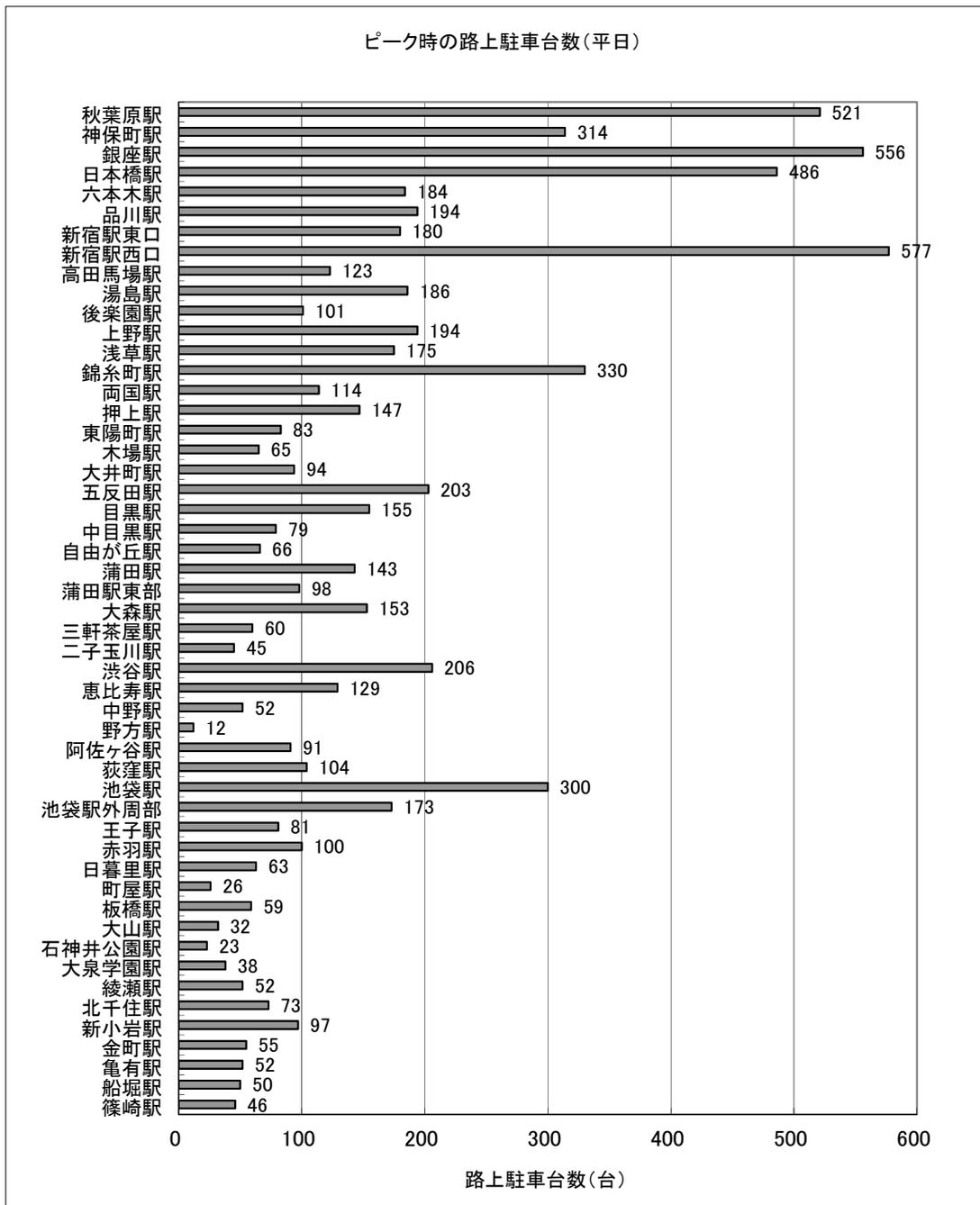


図2-25 ピーク時の路上駐車台数（平日）

② 休日

- 日本橋駅が最も路上駐車が少なく、546台であり、次いで秋葉原駅が344台である。
- 野方駅が最も路上駐車が少なく9台であり、木場駅・自由が丘駅・三軒茶屋駅・王子駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・金町駅・亀有駅・船堀駅・篠崎駅の12地区で50台未満となっている。

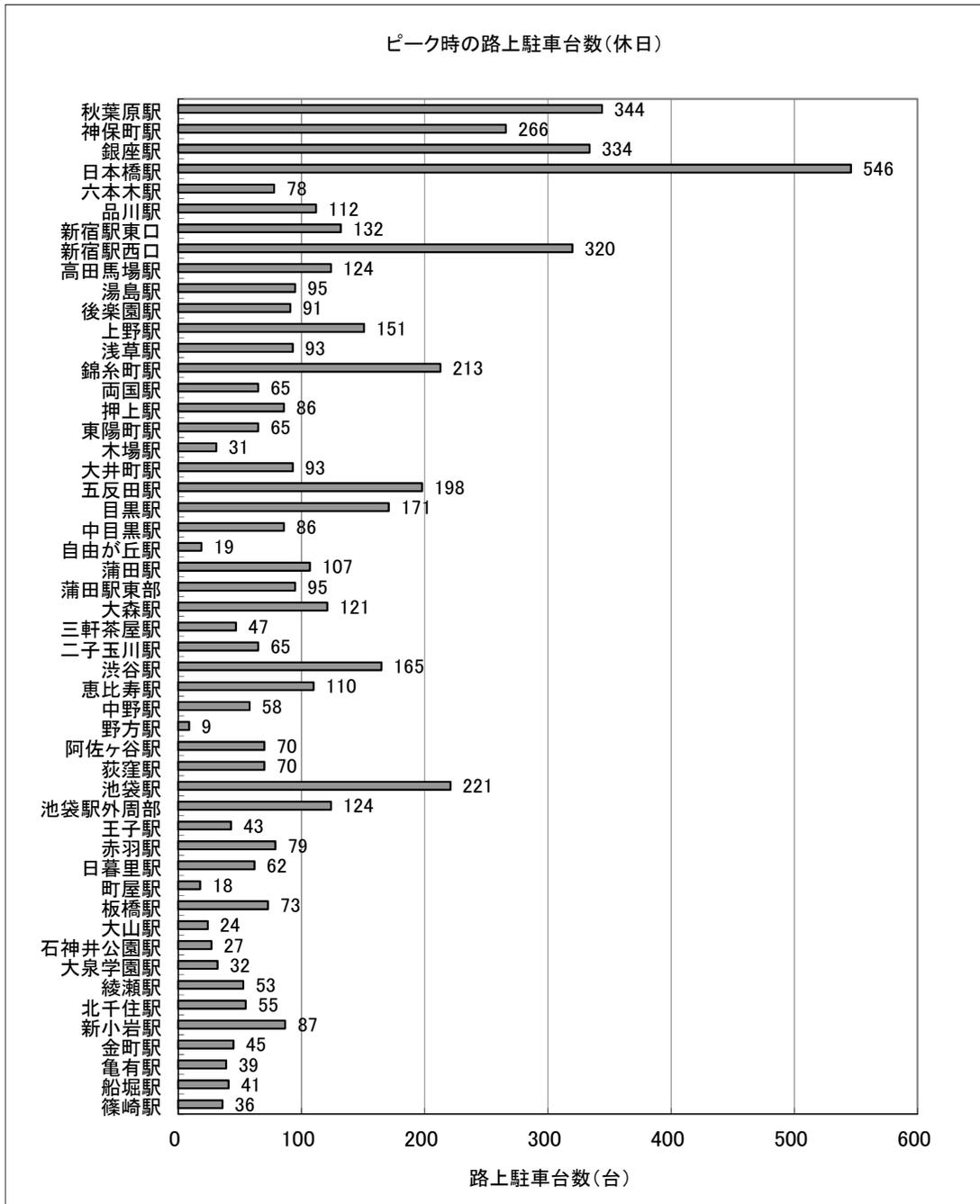


図2-26 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) ピーク時の路上駐車車両数(台/0.1km)

① 平日

○100m当たりの路上駐車車両数は、銀座駅が最も多く、5.79台/0.1kmであり、次いで新宿駅西口が3.61台/0.1km、日本橋駅が3.20台/0.1kmである。
 ○野方駅・町屋駅・大山駅・大泉学園駅は、100m当たりの路上駐車車両数が0.5台/0.1km以下である。

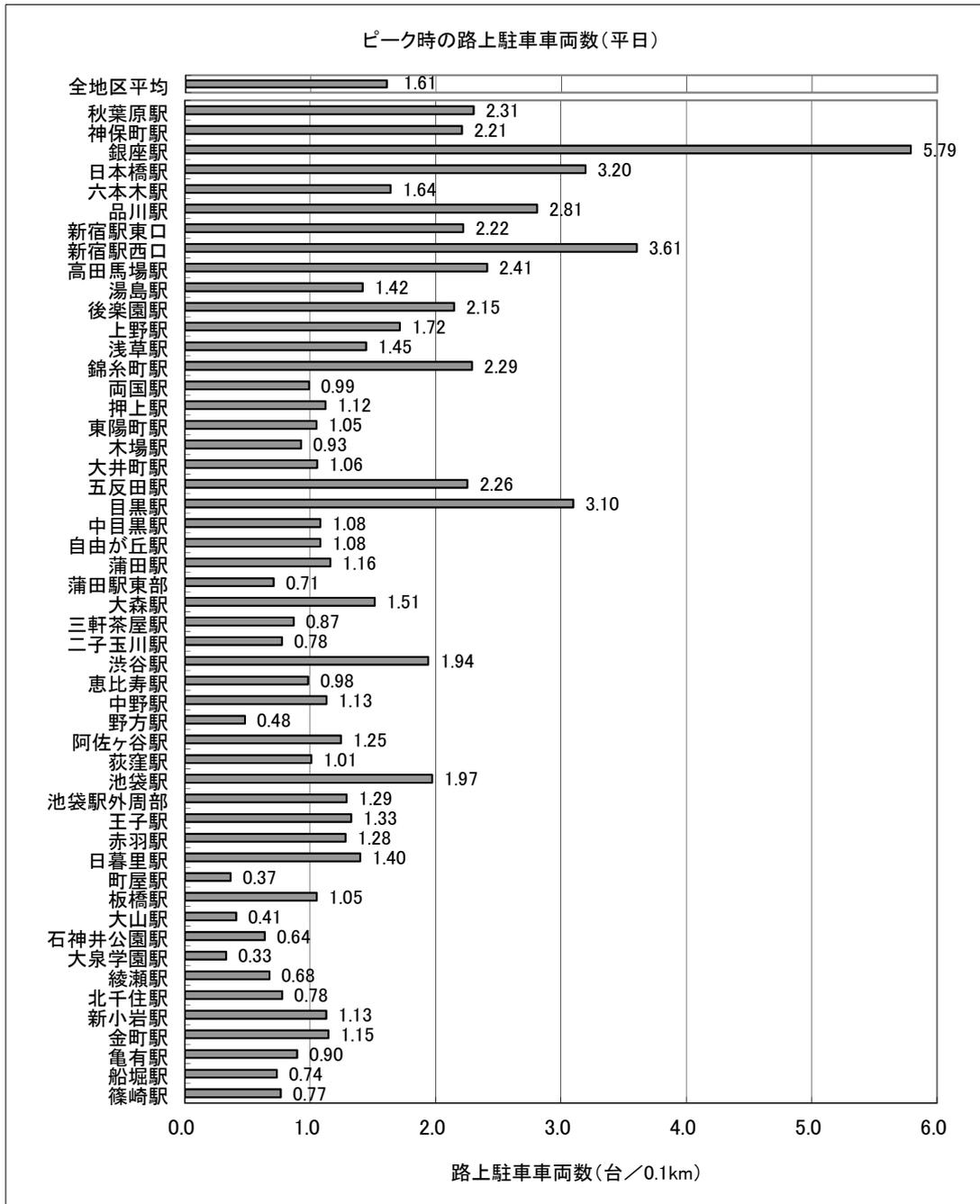


図2-27 ピーク時の路上駐車車両数(平日)

② 休日

- 100m当たりの路上駐車車両数は、日本橋駅が最も多く、3.59 台/0.1 kmであり、次いで銀座駅が 3.48 台/0.1 km、目黒駅が 3.42 台/0.1 kmである。
- 木場駅・自由が丘駅・野方駅・町屋駅・大山駅・大泉学園駅は、100m当たりの路上駐車車両数が 0.5 台/0.1 km以下である。

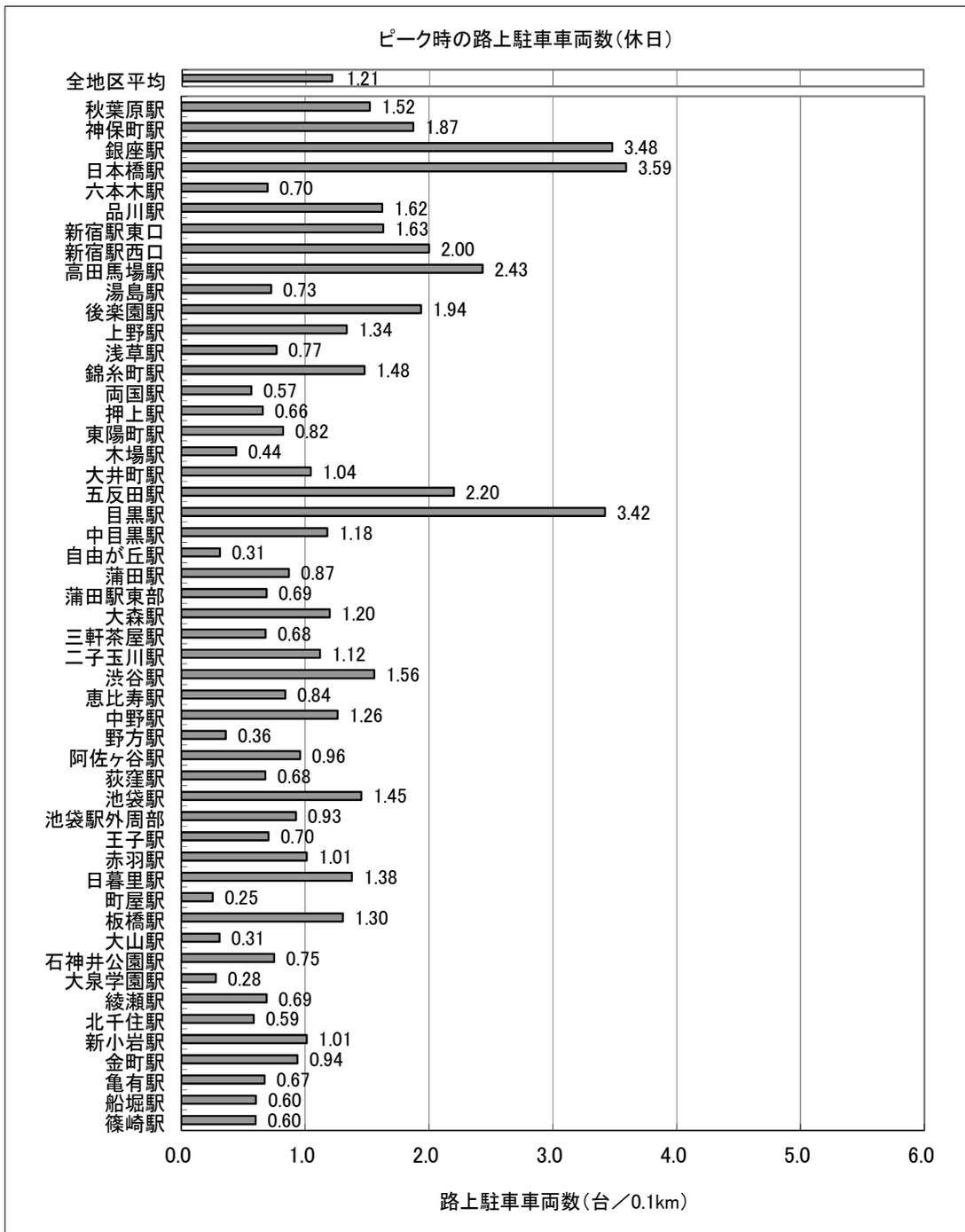


図2-28 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

① 平日

- 神保町駅・日本橋駅・目黒駅・阿佐ヶ谷駅の4地区で、合法駐車割合が30%を超えている。
- 客待ちタクシーの割合で30%を超えている地区は、二子玉川駅・中野駅・赤羽駅・町屋駅・金町駅・船堀駅の6地区であり、そのうち中野駅が最も高く40%を超えている。

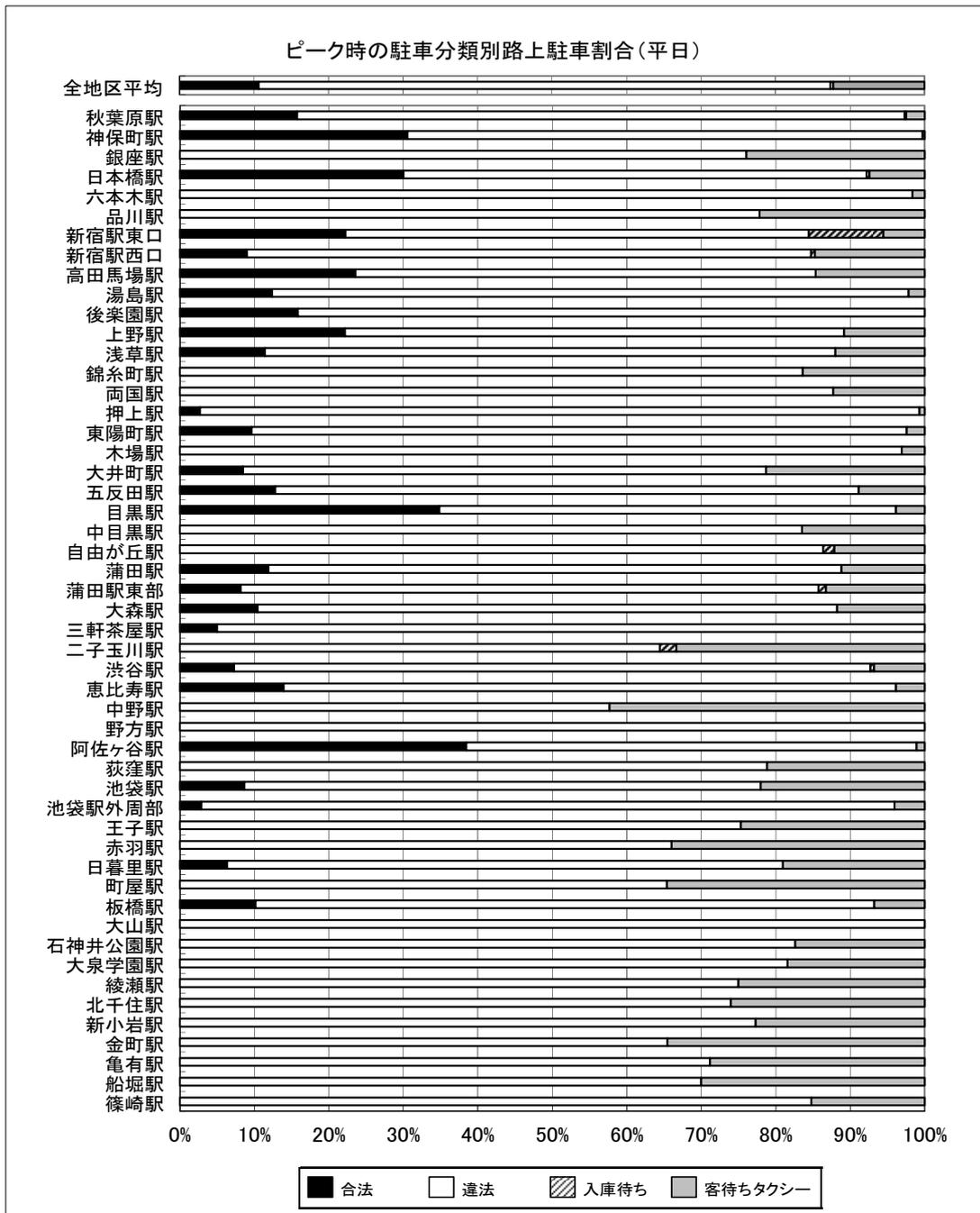


図2-29 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(平日)

② 休日

- 平日に比べて合法駐車が減少しているのは、PM・PTが利用できない地区があるためである。
- 神保町駅・阿佐ヶ谷駅で合法駐車率が30%を超えている。
- 客待ちタクシーの割合で30%を超えている地区は、品川駅・自由が丘駅・荻窪駅・王子駅・赤羽駅・金町駅・亀有駅の7地区であり、そのうち品川駅が最も高く60%を超えている。
- 入庫待ちの割合をみると、二子玉川駅で60%を超えている。

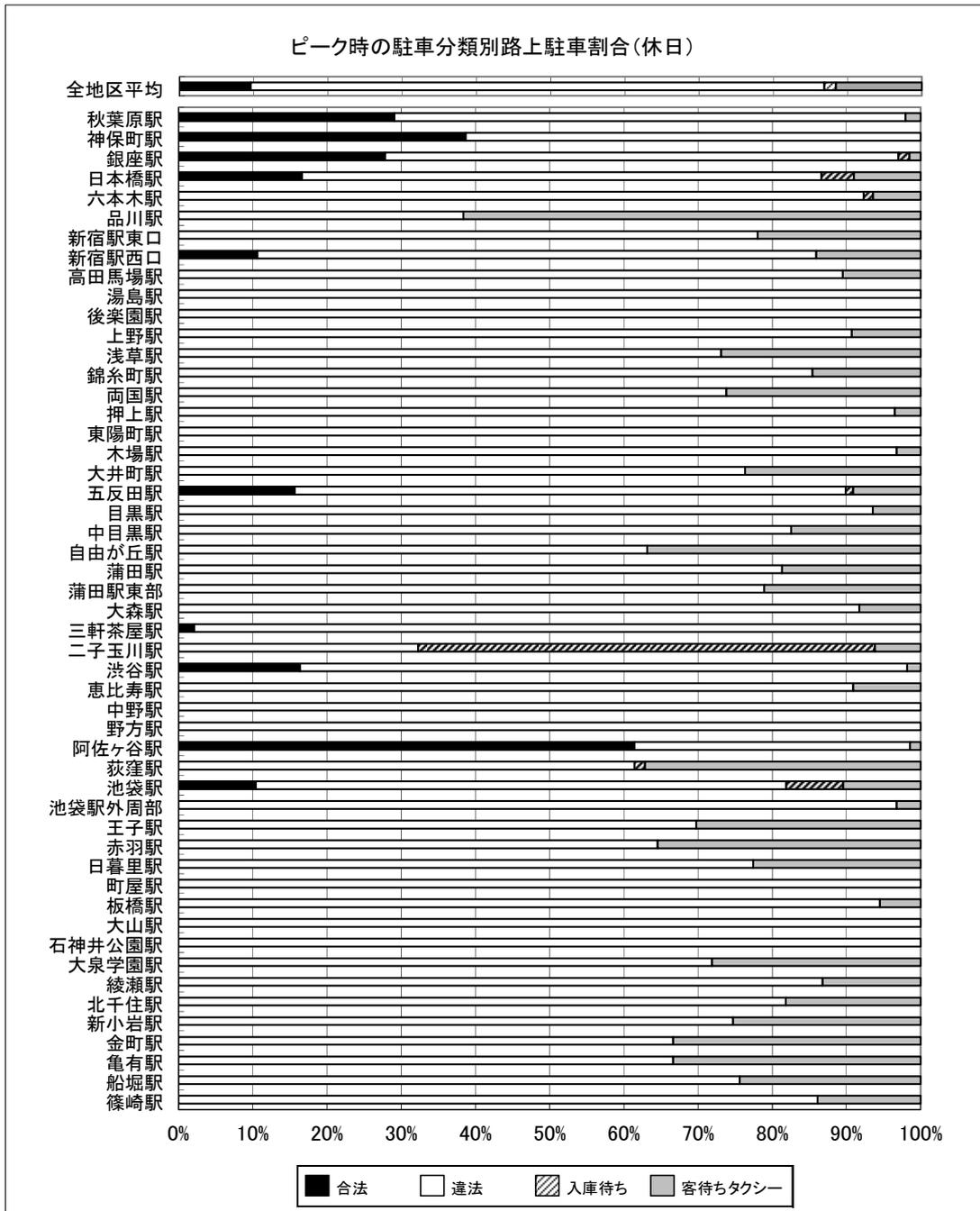


図2-30 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(休日)

4) ピーク時の車種別違法路上駐車割合

① 平日

- 全地区平均では、乗用車の割合が40%以上と多数を占めている。次いで小型貨物・普通貨物の順となっている。
- 違法路上駐車に占めるタクシーの割合で10%以上の地区は、銀座駅・新宿駅西口・錦糸町駅・五反田駅・三軒茶屋駅・渋谷駅・赤羽駅の7地区である。
- 34地区で貨物車類（軽貨物・小型貨物・普通貨物）の占める割合の合計が50%以上となっており、そのうち大井町駅が最も高く約79%となっている。

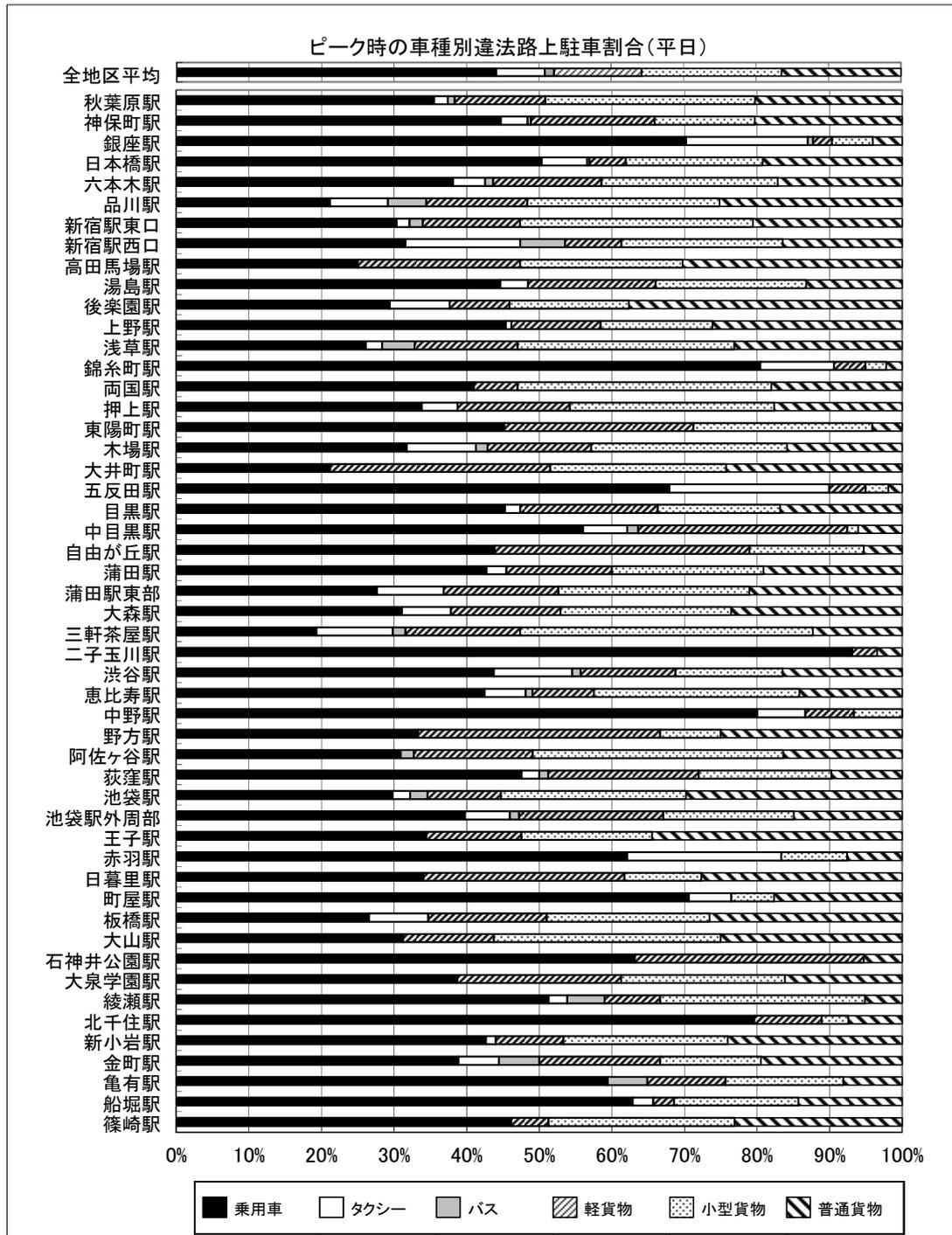


図2-31 ピーク時の車種別違法路上駐車割合 (平日)

② 休日

- 全地区平均では、乗用車の割合が70%以上と多数を占めている。次いで小型貨物・普通貨物の順となっている。
- 違法路上駐車に占めるタクシーの割合で10%以上の地区は、品川駅・新宿駅西口・浅草駅・阿佐ヶ谷駅の4地区である。
- 野方駅で貨物車類（軽貨物・小型貨物・普通貨物）の占める割合の合計が、約83%と特に高い割合を示している。

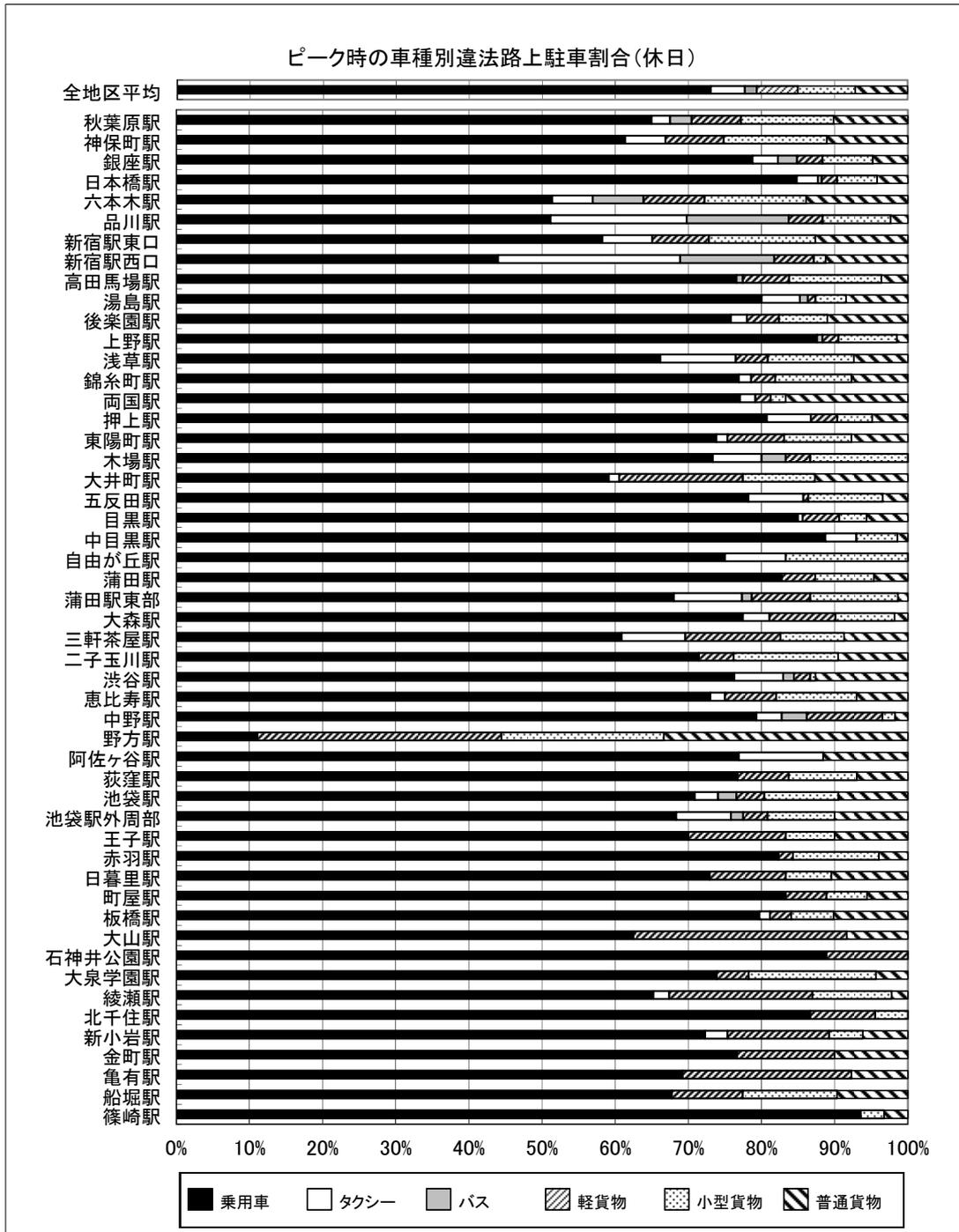


図2-32 ピーク時の車種別違法路上駐車割合(休日)

5) 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

- 平日は時間帯による車種構成の変動が大きい。13～15 時台は貨物車類の合計が 50%以上に対して、その他の時間帯では乗用車の占める割合が高くなっている。
- 休日は時間帯による車種構成の変動が小さく 1 日を通じて乗用車が 75%前後を占めている。

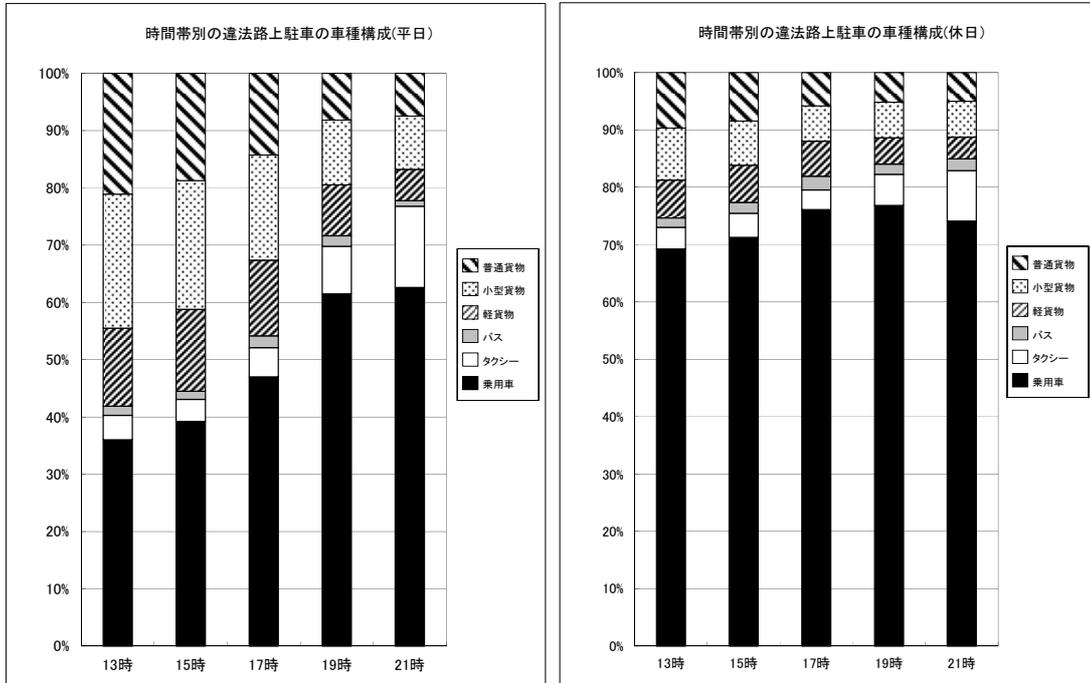
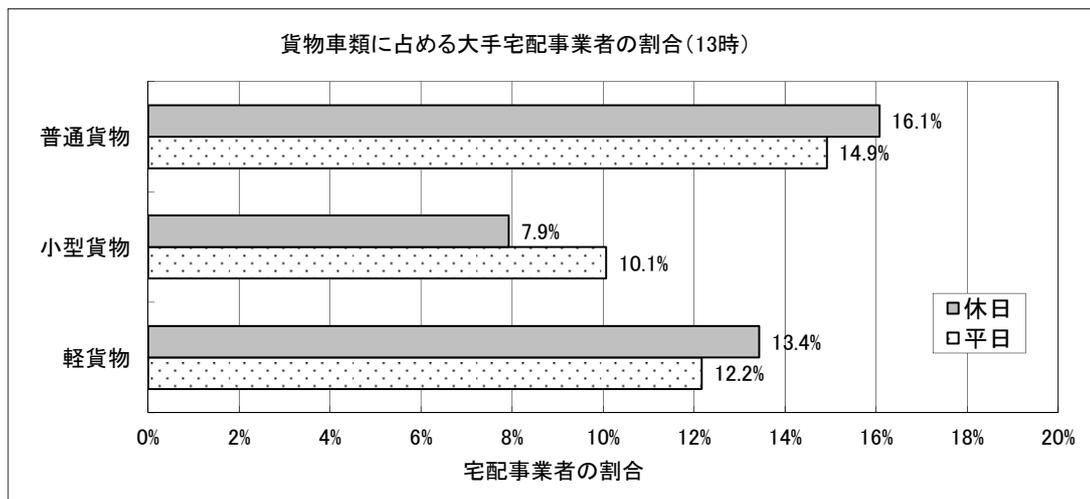


図2-33 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

6) 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

- 違法路上駐車において貨物車類に占める割合が最も高い 13 時台での大手宅配事業者の車種別の割合を整理した。
- 車種別の大手宅配事業者の割合では、普通貨物が 14.9%～16.1%、小型貨物が 7.9%～10.1%、軽貨物が 12.3%～13.4%となっている。



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

図2-34 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の路上占有台数の推移

① 平日

○前回調査と比較すると、44 地区で、ピーク時の路上占有台数が増加しており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・池袋駅では、100 台以上の増加となっている。

○また、両国駅・大井町駅・中目黒駅・野方駅・金町駅・亀有駅の 6 地区でピーク時の路上占有台数が減少している。

○平成 20 年度から比較すると、継続して路上占有台数が増加しているのは 5 地区、減少しているのは 4 地区となっている。

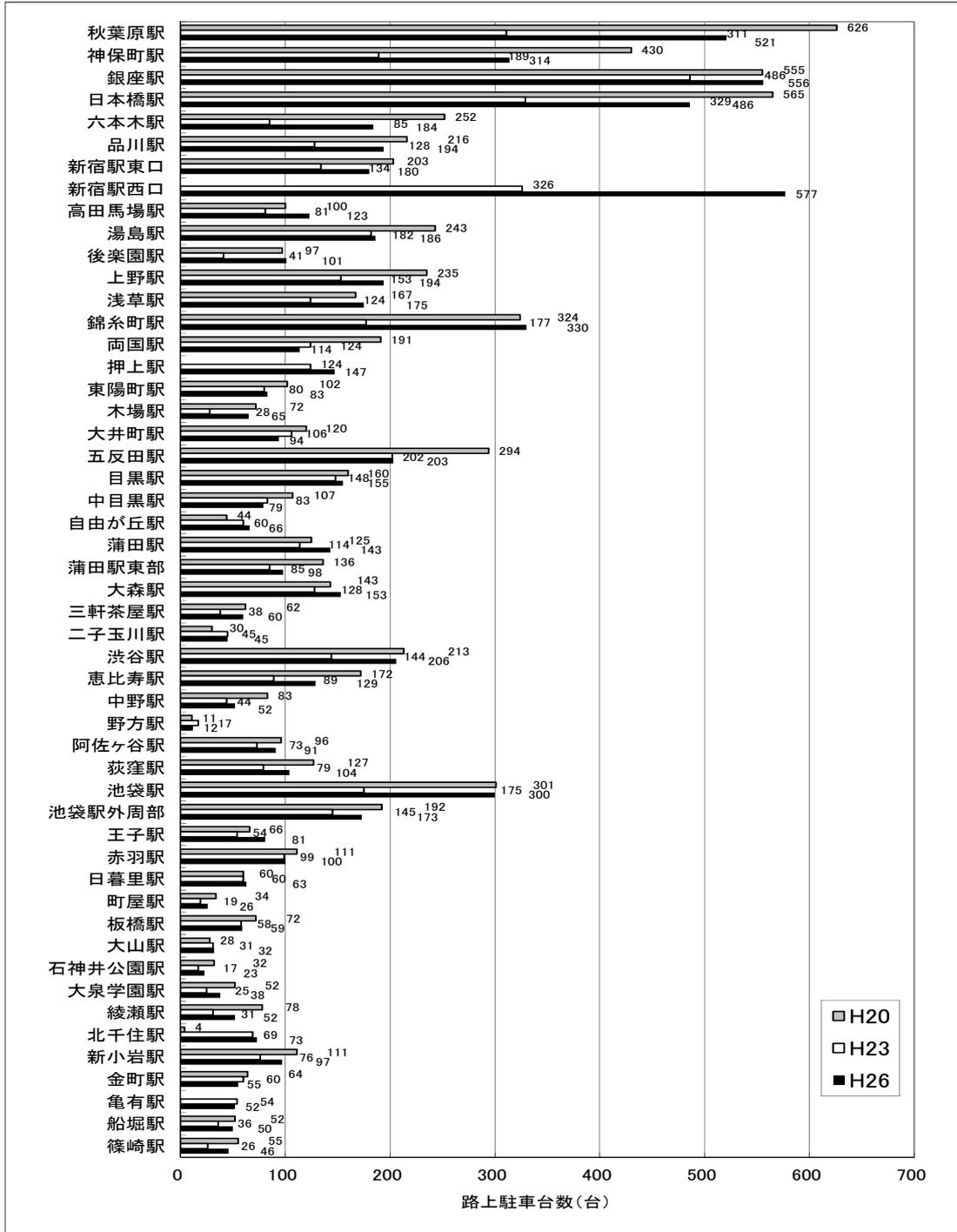


図2-35 ピーク時の路上占有台数の推移（平日）

② 休日

- 前回調査と比較すると、43 地区で、ピーク時の路上占有台数が増加しており、そのうち新宿駅西口・錦糸町駅では、100 台以上の増加となっている。
- また、後楽園駅・上野駅・浅草駅・中目黒駅・自由が丘駅・池袋駅外周部・大山駅の 7 地区でピーク時の路上占有台数が減少している。
- 平成 20 年度から比較すると、継続して路上占有台数が増加しているのは 4 地区、減少しているのは 5 地区となっている。

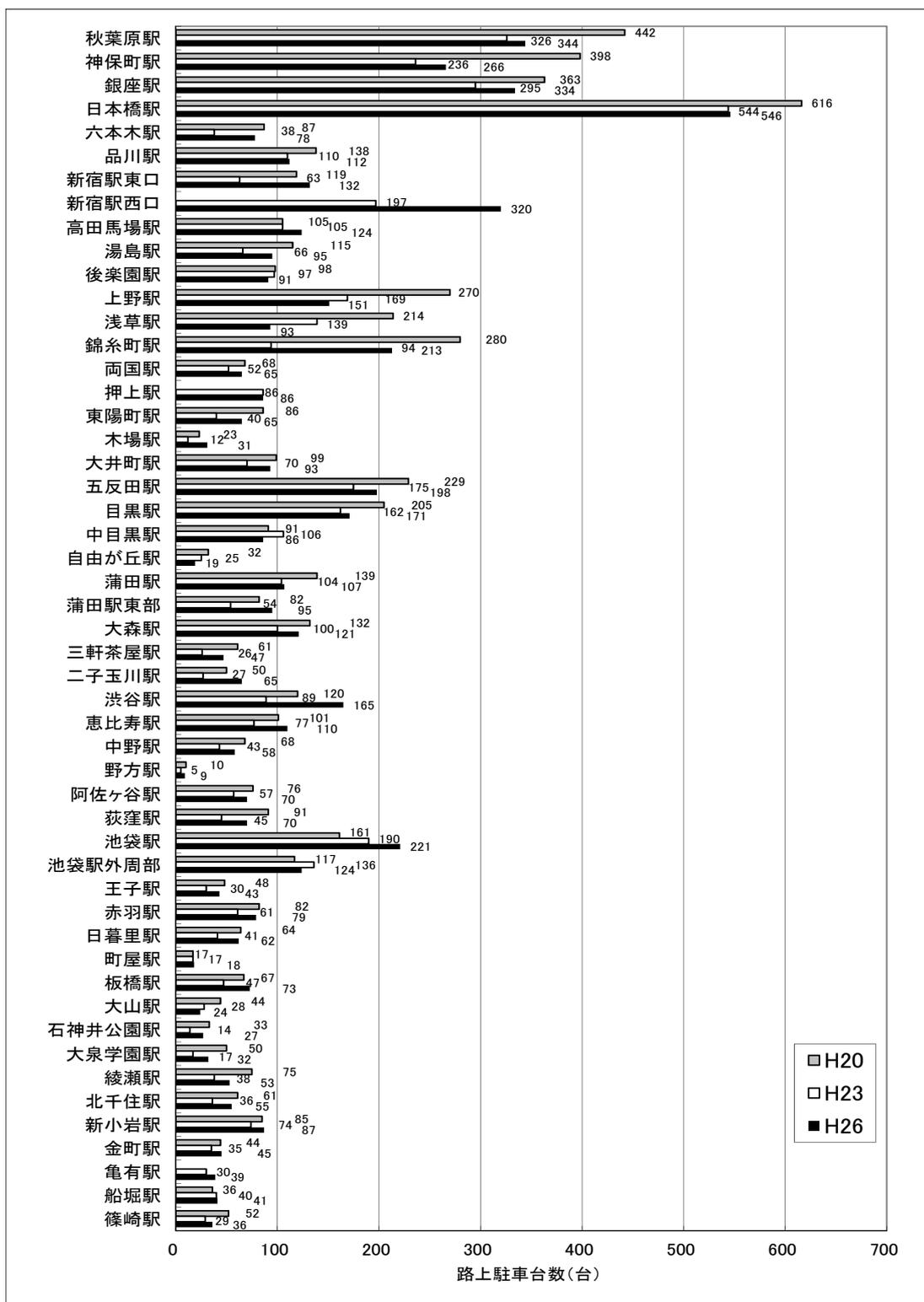


図2-36 ピーク時の路上占有台数の推移（休日）

2) ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化 (H26/H23)

① 平日

○平成26年度と平成23年度を比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数は約49%増加している。
 ○車種別にみると、バスが最も増加幅が大きく約400%増、次いでタクシーが約246%増、普通貨物が約163%増となっている。

表2-3 ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(平日)

平日	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	159 (95)	14 (57)	1 (400)	8 (663)	35 (351)	8 (1075)	225 (189)
神保町駅	57 (170)	9 (89)	4 (25)	12 (308)	36 (83)	13 (338)	131 (166)
銀座駅	167 (178)	24 (296)	0 (-)	6 (183)	37 (65)	11 (155)	245 (173)
日本橋駅	74 (205)	3 (633)	1 (100)	8 (188)	29 (197)	14 (414)	129 (234)
六本木駅	21 (329)	0 (-)	0 (-)	12 (225)	18 (244)	15 (207)	66 (274)
品川駅	13 (246)	1 (1200)	0 (-)	0 (-)	2 (2000)	1 (3800)	17 (888)
新宿駅東口	22 (155)	3 (67)	0 (-)	3 (500)	13 (277)	1 (2300)	42 (267)
新宿駅西口	38 (363)	0 (-)	0 (-)	5 (680)	7 (1386)	2 (3600)	52 (840)
高田馬場駅	23 (83)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	8 (213)	6 (383)	37 (205)
湯島駅	110 (65)	1 (600)	0 (0)	0 (-)	7 (471)	5 (420)	123 (129)
後楽園駅	27 (93)	2 (350)	0 (0)	4 (175)	2 (700)	3 (1067)	38 (224)
上野駅	51 (116)	0 (-)	0 (0)	13 (123)	25 (80)	17 (200)	106 (123)
浅草駅	25 (140)	0 (-)	0 (-)	18 (106)	20 (200)	8 (388)	71 (189)
錦糸町駅	66 (336)	0 (-)	1 (0)	1 (1200)	1 (800)	1 (600)	70 (394)
両国駅	69 (59)	0 (0)	0 (0)	4 (150)	28 (125)	9 (200)	110 (91)
押上駅	48 (100)	3 (233)	0 (0)	18 (122)	29 (138)	24 (104)	122 (116)
東陽町駅	27 (122)	0 (0)	0 (0)	8 (238)	25 (72)	11 (27)	71 (103)
木場駅	10 (200)	0 (-)	1 (100)	1 (900)	2 (850)	1 (1000)	15 (420)
大井町駅	18 (78)	1 (0)	0 (0)	18 (111)	21 (76)	20 (80)	78 (85)
五反田駅	94 (115)	26 (135)	1 (0)	8 (100)	4 (125)	2 (150)	135 (118)
目黒駅	124 (35)	1 (200)	1 (0)	5 (360)	1 (1600)	4 (400)	136 (70)
中目黒駅	20 (185)	4 (100)	0 (-)	10 (190)	10 (10)	10 (40)	54 (122)
自由が丘駅	8 (313)	2 (0)	0 (0)	8 (250)	8 (113)	19 (16)	45 (127)
蒲田駅	39 (121)	8 (38)	0 (0)	14 (114)	13 (177)	1 (2100)	75 (147)
蒲田駅東部	17 (124)	0 (-)	0 (0)	13 (92)	14 (143)	12 (133)	56 (136)
大森駅	33 (112)	4 (200)	0 (0)	9 (200)	16 (175)	17 (165)	79 (151)
三軒茶屋駅	14 (79)	1 (600)	0 (-)	0 (-)	2 (1150)	2 (350)	19 (300)
二子玉川駅	1 (2700)	0 (0)	0 (0)	1 (100)	3 (0)	1 (100)	6 (483)
渋谷駅	39 (197)	2 (950)	0 (-)	24 (96)	18 (144)	19 (153)	102 (173)
恵比寿駅	19 (237)	1 (600)	0 (-)	19 (47)	12 (250)	6 (250)	57 (186)
中野駅	24 (100)	1 (200)	0 (0)	0 (-)	4 (50)	2 (0)	31 (97)
野方駅	4 (100)	0 (0)	0 (0)	6 (67)	3 (33)	3 (100)	16 (75)
阿佐ヶ谷駅	52 (33)	0 (0)	0 (-)	1 (900)	3 (633)	1 (900)	57 (96)
荻窪駅	37 (105)	0 (-)	0 (-)	3 (567)	4 (375)	3 (267)	47 (174)
池袋駅	32 (194)	1 (500)	1 (500)	12 (175)	40 (133)	23 (270)	109 (191)
池袋駅外周	74 (86)	0 (-)	1 (200)	3 (1067)	5 (580)	5 (480)	88 (183)
王子駅	12 (175)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	1 (1100)	1 (2100)	14 (436)
赤羽駅	32 (128)	0 (-)	0 (0)	2 (0)	0 (-)	0 (-)	34 (194)
日暮里駅	14 (114)	0 (0)	0 (0)	1 (1300)	0 (-)	0 (-)	15 (313)
町屋駅	7 (171)	0 (-)	0 (0)	2 (0)	2 (50)	2 (150)	13 (131)
板橋駅	20 (65)	0 (-)	0 (0)	6 (133)	12 (92)	6 (217)	44 (111)
大山駅	5 (200)	0 (0)	0 (0)	1 (400)	19 (53)	5 (160)	30 (107)
石神井公園	10 (120)	0 (0)	0 (0)	2 (300)	0 (0)	0 (-)	12 (158)
大泉学園駅	8 (150)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	3 (233)	3 (167)	14 (221)
綾瀬駅	5 (400)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	8 (138)	1 (200)	14 (279)
北千住駅	12 (358)	0 (0)	3 (0)	9 (56)	10 (20)	13 (31)	47 (115)
新小岩駅	18 (178)	0 (-)	0 (0)	2 (350)	0 (-)	1 (1800)	21 (357)
金町駅	18 (78)	0 (-)	0 (-)	4 (150)	2 (250)	2 (350)	26 (138)
亀有駅	10 (220)	0 (0)	0 (-)	5 (80)	8 (75)	17 (18)	40 (93)
船堀駅	7 (314)	0 (-)	0 (0)	2 (50)	6 (100)	8 (63)	23 (152)
篠崎駅	16 (113)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	4 (250)	3 (300)	23 (170)
全地区平均	36 (138)	2 (346)	0 (500)	6 (225)	11 (90)	7 (264)	63 (149)

※表中の数値はH23の台数、()内はH23値を100としたH26/H23の割合(%) -はH23の値が0 0はH26の値が0

② 休日

- 平成26年度と平成23年度を比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数は約40%増加している。
 ○車種別にみると、タクシーが最も増加幅が大きく約400%増、次いでバスが約188%増、普通貨物が約69%増となっている。

表2-4 ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(休日)

休日	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	全車
秋葉原駅	160 (96)	2 (300)	1 (700)	13 (123)	30 (100)	7 (343)	213 (111)
神保町駅	80 (125)	4 (225)	0 (0)	4 (325)	13 (177)	9 (200)	110 (148)
銀座駅	74 (246)	0 (-)	2 (300)	2 (400)	12 (133)	8 (138)	98 (236)
日本橋駅	453 (72)	3 (367)	3 (67)	10 (80)	26 (81)	5 (320)	500 (76)
六本木駅	17 (218)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	12 (83)	3 (333)	32 (225)
品川駅	11 (200)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	11 (36)	5 (20)	27 (159)
新宿駅東口	22 (273)	0 (-)	0 (0)	0 (-)	9 (167)	4 (325)	35 (294)
新宿駅西口	25 (424)	1 (6000)	0 (-)	0 (-)	6 (67)	6 (450)	38 (634)
高田馬場駅	63 (135)	0 (0)	0 (-)	2 (350)	4 (350)	11 (36)	80 (139)
湯島駅	52 (146)	1 (500)	5 (20)	0 (-)	5 (80)	1 (800)	64 (148)
後楽園駅	73 (95)	5 (40)	1 (0)	3 (133)	11 (55)	4 (250)	97 (94)
上野駅	113 (106)	0 (0)	0 (-)	5 (60)	15 (73)	11 (18)	144 (95)
浅草駅	78 (58)	0 (-)	5 (0)	3 (100)	10 (80)	1 (500)	97 (70)
錦糸町駅	27 (519)	8 (38)	0 (0)	2 (300)	5 (380)	5 (280)	47 (387)
両国駅	22 (168)	0 (-)	0 (0)	2 (50)	11 (9)	6 (133)	41 (117)
押上駅	49 (137)	1 (500)	1 (0)	12 (25)	15 (27)	8 (50)	86 (97)
東陽町駅	37 (130)	0 (-)	0 (0)	0 (-)	3 (200)	0 (-)	40 (163)
木場駅	6 (367)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	1 (400)	1 (0)	8 (375)
大井町駅	43 (98)	0 (-)	0 (0)	5 (240)	8 (88)	5 (180)	61 (116)
五反田駅	122 (94)	4 (275)	0 (0)	11 (9)	6 (250)	3 (167)	146 (101)
目黒駅	132 (103)	0 (-)	0 (0)	6 (133)	6 (100)	2 (450)	146 (110)
中目黒駅	64 (98)	0 (-)	0 (0)	4 (0)	14 (29)	9 (11)	91 (78)
自由が丘駅	3 (300)	0 (-)	0 (0)	3 (0)	2 (100)	0 (0)	8 (150)
蒲田駅	67 (107)	0 (0)	0 (0)	5 (80)	7 (100)	8 (50)	87 (100)
蒲田駅東部	28 (182)	0 (-)	0 (-)	1 (600)	8 (113)	4 (25)	41 (183)
大森駅	32 (269)	3 (133)	0 (0)	3 (333)	10 (90)	2 (100)	50 (222)
三軒茶屋駅	18 (156)	1 (400)	0 (0)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	19 (242)
二子玉川駅	5 (300)	0 (0)	0 (0)	3 (33)	0 (-)	0 (-)	8 (263)
渋谷駅	35 (294)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	5 (20)	7 (243)	47 (287)
恵比寿駅	47 (155)	0 (-)	0 (0)	3 (233)	7 (157)	10 (70)	67 (149)
中野駅	40 (115)	0 (-)	0 (-)	3 (200)	0 (-)	0 (-)	43 (135)
野方駅	2 (50)	0 (0)	0 (0)	1 (300)	1 (200)	1 (300)	5 (180)
阿佐ヶ谷駅	40 (50)	0 (-)	0 (0)	2 (0)	4 (0)	2 (150)	48 (54)
荻窪駅	4 (825)	1 (0)	0 (0)	7 (43)	1 (400)	2 (150)	15 (287)
池袋駅	47 (238)	2 (250)	6 (67)	4 (150)	13 (123)	5 (300)	77 (205)
池袋駅外周	33 (248)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	7 (157)	9 (133)	49 (245)
王子駅	14 (150)	1 (0)	0 (0)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	15 (200)
赤羽駅	18 (233)	0 (0)	0 (0)	1 (100)	0 (-)	0 (-)	19 (268)
日暮里駅	25 (140)	1 (0)	0 (0)	3 (167)	0 (-)	2 (250)	31 (155)
町屋駅	9 (167)	3 (0)	0 (0)	3 (33)	0 (-)	2 (50)	17 (106)
板橋駅	32 (172)	0 (-)	0 (0)	4 (50)	5 (80)	0 (-)	41 (168)
大山駅	12 (125)	0 (0)	0 (0)	11 (64)	0 (0)	5 (40)	28 (86)
石神井公園	5 (480)	0 (0)	0 (0)	5 (60)	0 (0)	0 (0)	10 (270)
大泉学園駅	0 (-)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)
綾瀬駅	18 (167)	0 (-)	0 (0)	1 (900)	5 (100)	1 (100)	25 (184)
北千住駅	9 (433)	0 (0)	0 (0)	1 (400)	4 (50)	5 (0)	19 (237)
新小岩駅	20 (235)	0 (-)	0 (0)	4 (225)	0 (-)	2 (200)	26 (250)
金町駅	6 (383)	0 (0)	1 (0)	0 (-)	5 (0)	1 (300)	13 (231)
亀有駅	13 (138)	0 (0)	0 (0)	2 (300)	1 (0)	1 (200)	17 (153)
船堀駅	23 (91)	0 (0)	0 (0)	0 (-)	1 (400)	0 (-)	24 (129)
篠崎駅	18 (161)	0 (0)	0 (0)	3 (0)	0 (-)	2 (50)	23 (135)
全地区平均	46 (137)	1 (500)	0 (288)	4 (157)	6 (88)	4 (169)	60 (140)

※表中の数値はH23の台数、()内はH23値を100としたH26/H23の割合(%) -はH23の値が0 0はH26の値が0

2.2.5. 路上駐車時間の実態(四輪)

ナンバープレート調査を実施した9地区の調査結果をもとに、地区全体の平均路上駐車時間、時間帯別・車種別の路上駐車時間を分析した。

(1) 地区別の実態

1) 平均路上駐車時間(平日・休日)

- 休日の蒲田駅・渋谷駅を除き、平均路上駐車時間は30分以下となっている。
- 上野駅・蒲田駅を除き平日・休日の差は小さい。
- 平日・休日の平均駐車時間で、10分以上の差があるのが蒲田駅・上野駅である。

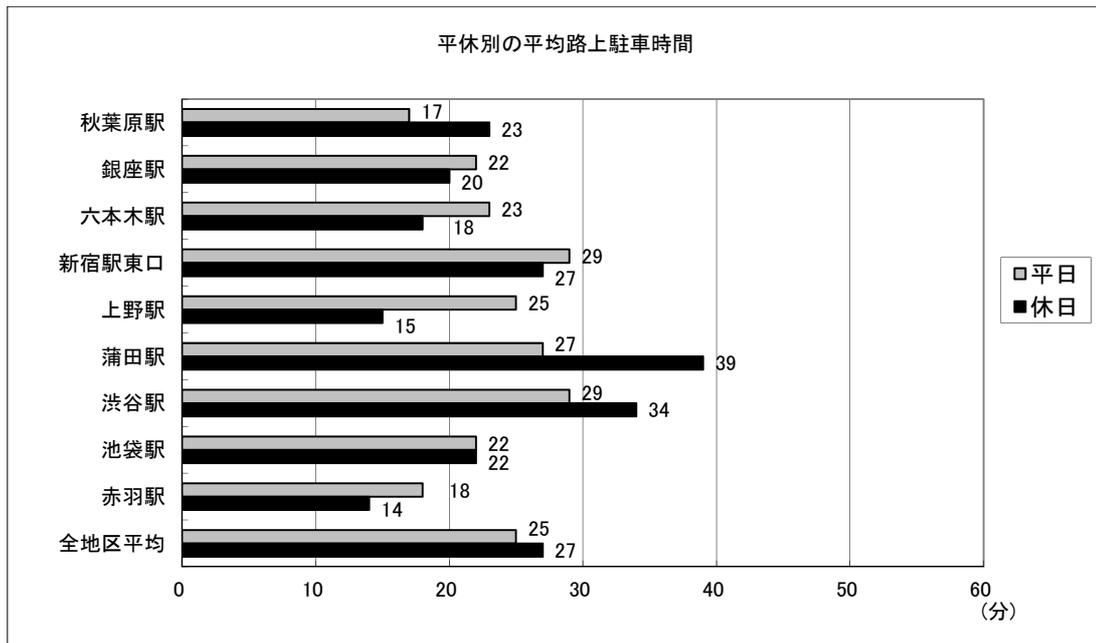


図2-37 平均路上駐車時間 (平日・休日)

2) 時間帯別の路上駐車時間

① 平日

- 全地区平均は1日を通じて20～30分の間で推移している。
- 秋葉原駅は1日を通じて20分以下で推移している。
- 上野駅の13時台、蒲田駅の16時台、新宿駅東口の18時台は40分以上の路上駐車時間となっている。

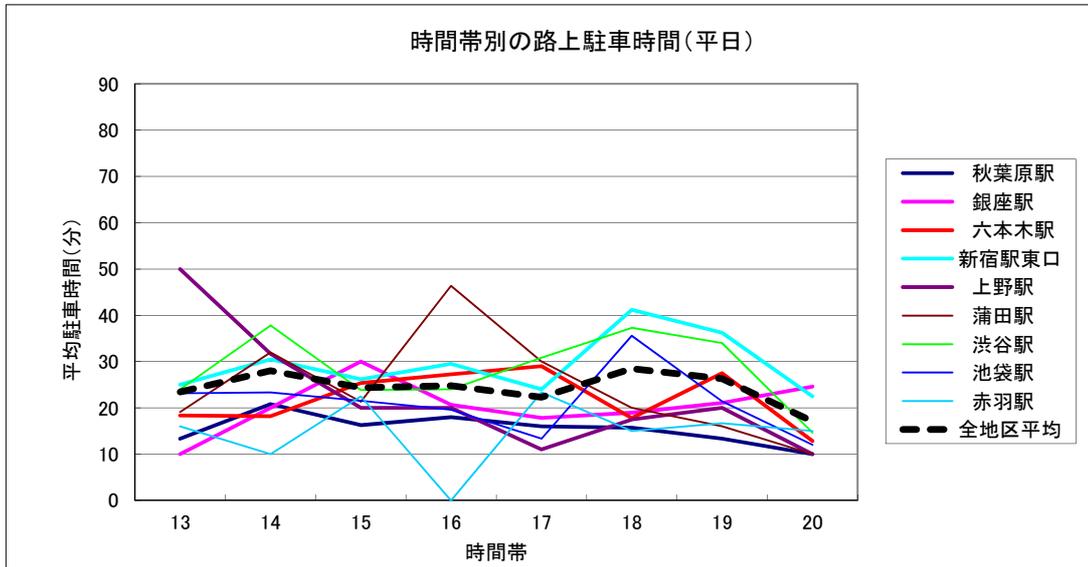


図2-38 時間帯別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- 全地区平均は1日を通じて20～40分の間で推移している。
- 蒲田駅の13時台は路上駐車時間が90分以上となっているが、15時以降は全地区平均とほぼ同じ時間となっている。
- 渋谷駅は1日を通じて路上駐車時間が長めになっている。

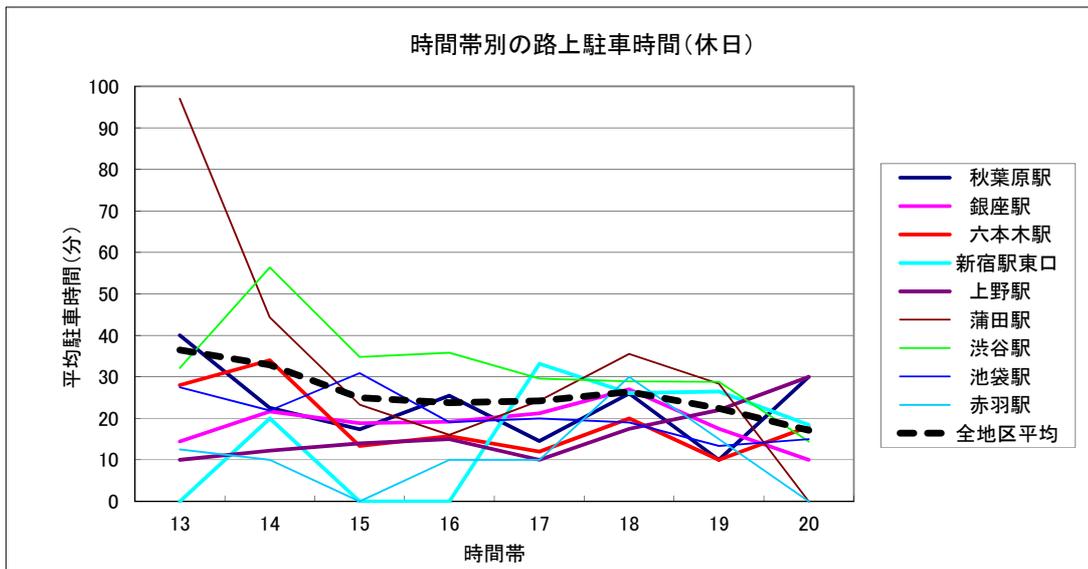
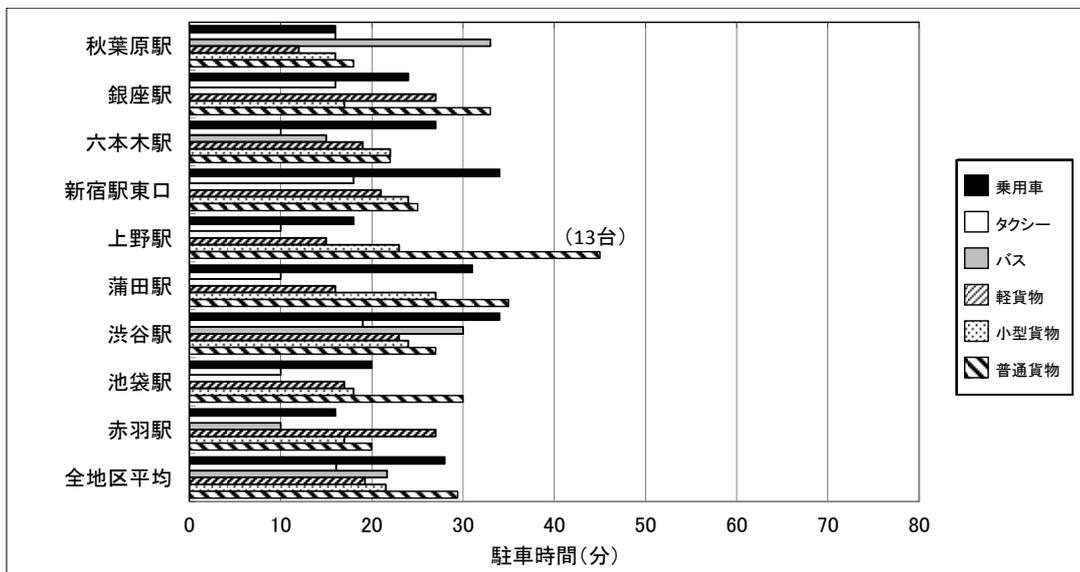


図2-39 時間帯別の路上駐車時間 (休日)

3) 車種別の路上駐車時間

① 平日

- 全地区平均では普通貨物の路上駐車時間が若干長く、次いで乗用車・バス・小型貨物の順となっている。
- 乗用車の路上駐車時間で30分以上の地区は、新宿駅東口・蒲田駅・渋谷駅で、他の地区は、30分以下となっている。
- 上野駅では、普通貨物の路上駐車時間が40分以上となっている。

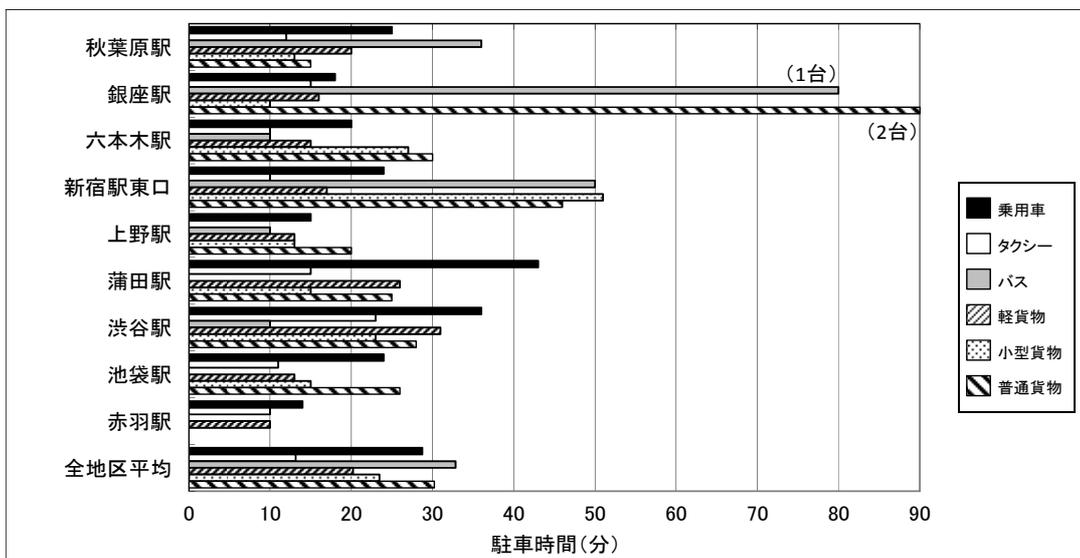


※ () 内はサンプルの台数

図2-40 車種別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- 全地区平均ではバスの路上駐車時間が最も長く、次いで普通貨物・乗用車の順となっている。
- 銀座駅ではバス・普通貨物の路上駐車時間が80分以上となっている。
- 新宿駅東口ではバス・小型貨物・普通貨物の路上駐車時間が50分程度となっている。



※ () 内はサンプルの台数

図2-41 車種別の路上駐車時間 (休日)

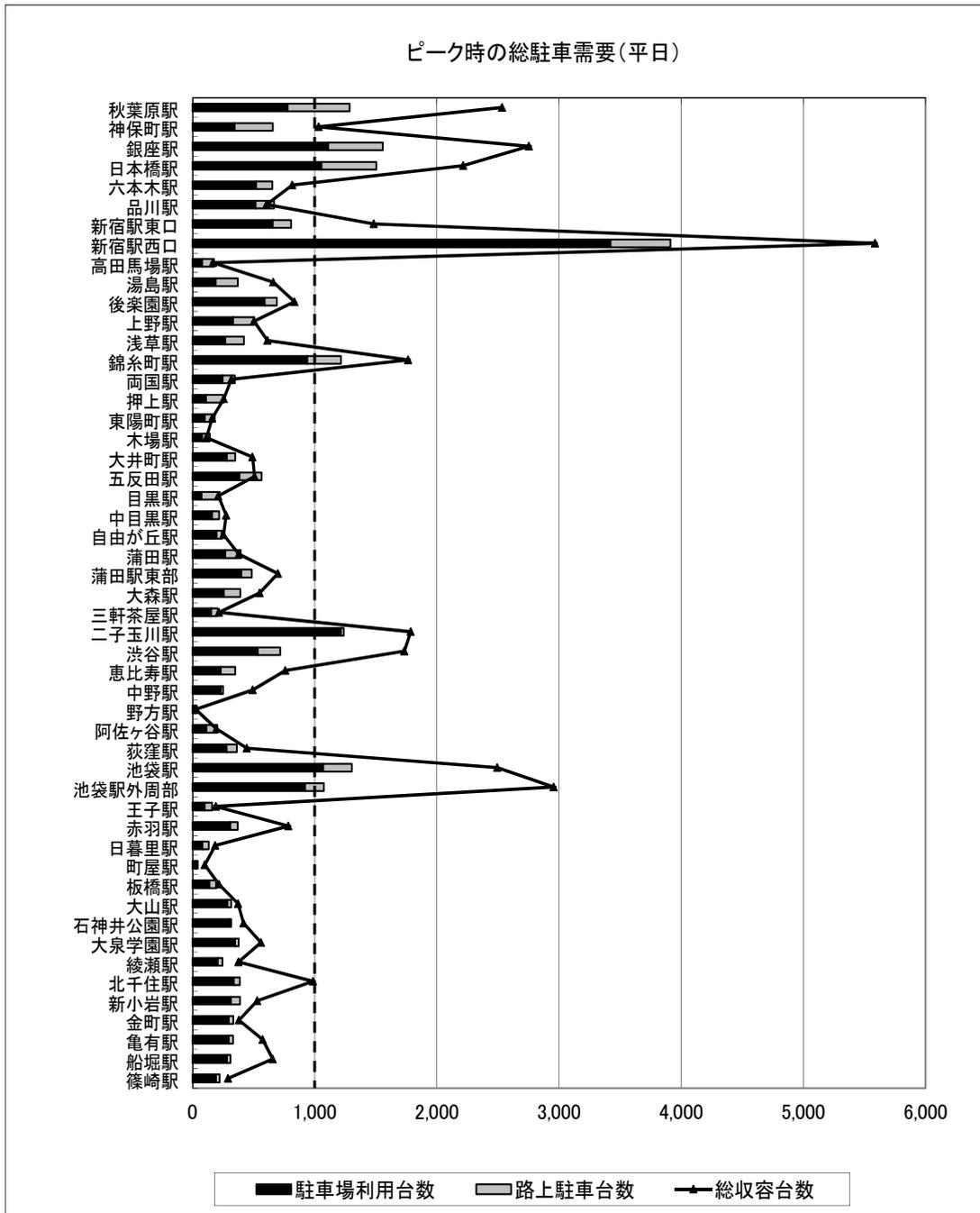
2.2.6. 駐車需給バランスの実態(四輪)

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の総駐車需要

① 平日

- 秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の8地区で、ピーク時の総駐車需要が1,000台以上となっている。
- 品川駅・高田馬場駅・上野駅・両国駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・目黒駅・蒲田駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅の11地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。



※路上駐車台数は合法・違法の路上駐車台数、入庫待ち車両の合算

図2-42 ピーク時の総駐車需要(平日)

② 休日

○秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の9地区で、ピーク時の総駐車需要が1,000台以上となっている。
 ○高田馬場駅・東陽町駅・目黒駅の3地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。

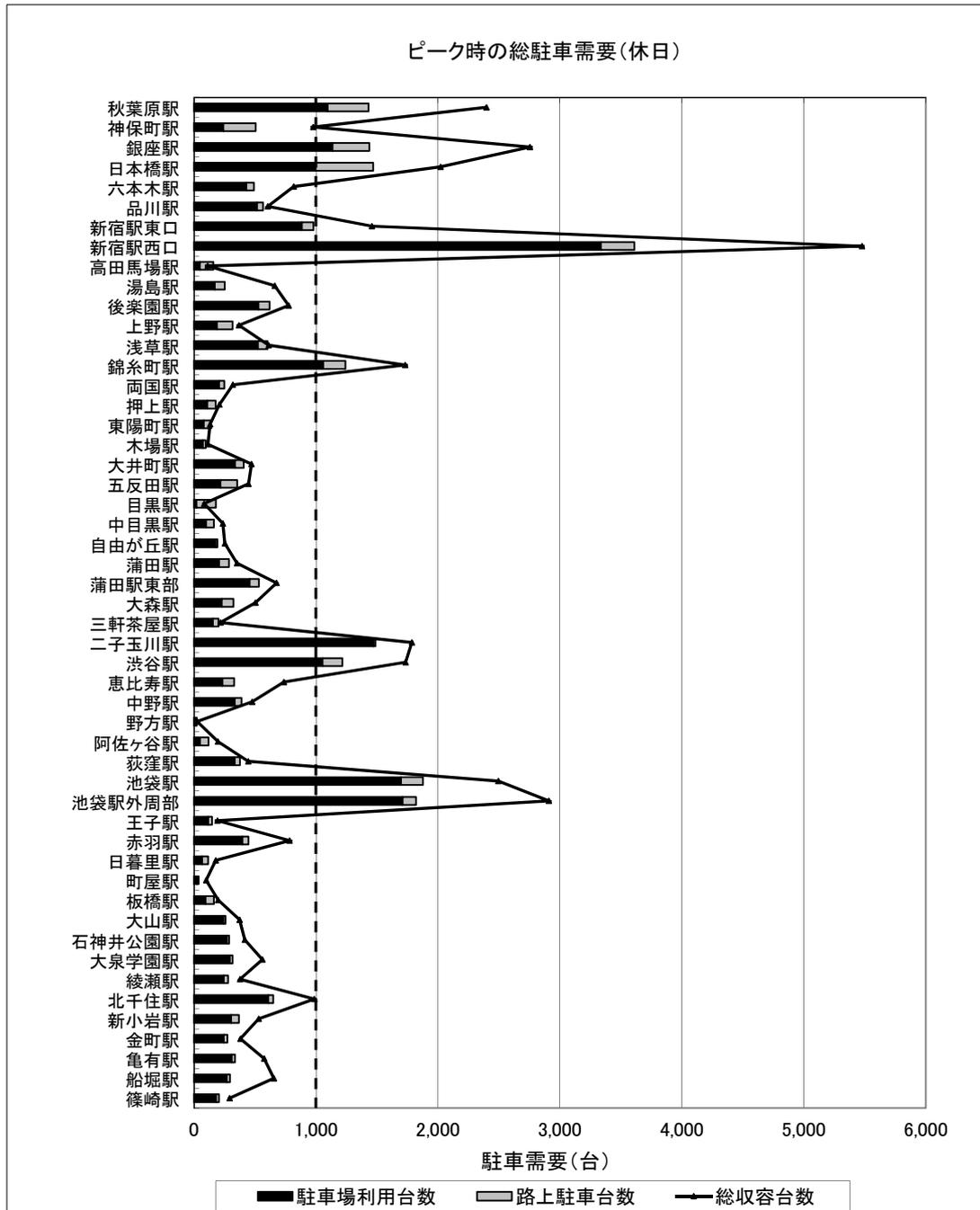


図2-43 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の総駐車需要の推移

① 平日

○前回調査と比較すると、20 地区でピーク時の総駐車需要が増加しており、そのうち銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口・後樂園駅・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅外周部では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上増加している。

○また、31 地区でピーク時の総路上駐車台数が減少しており、そのうち秋葉原駅・六本木駅・上野駅・浅草駅・大森駅・池袋駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上減少している。

○平成 20 年度から継続して比較すると、総駐車需要が増加しているのは 6 地区、減少しているのは 8 地区となっている。

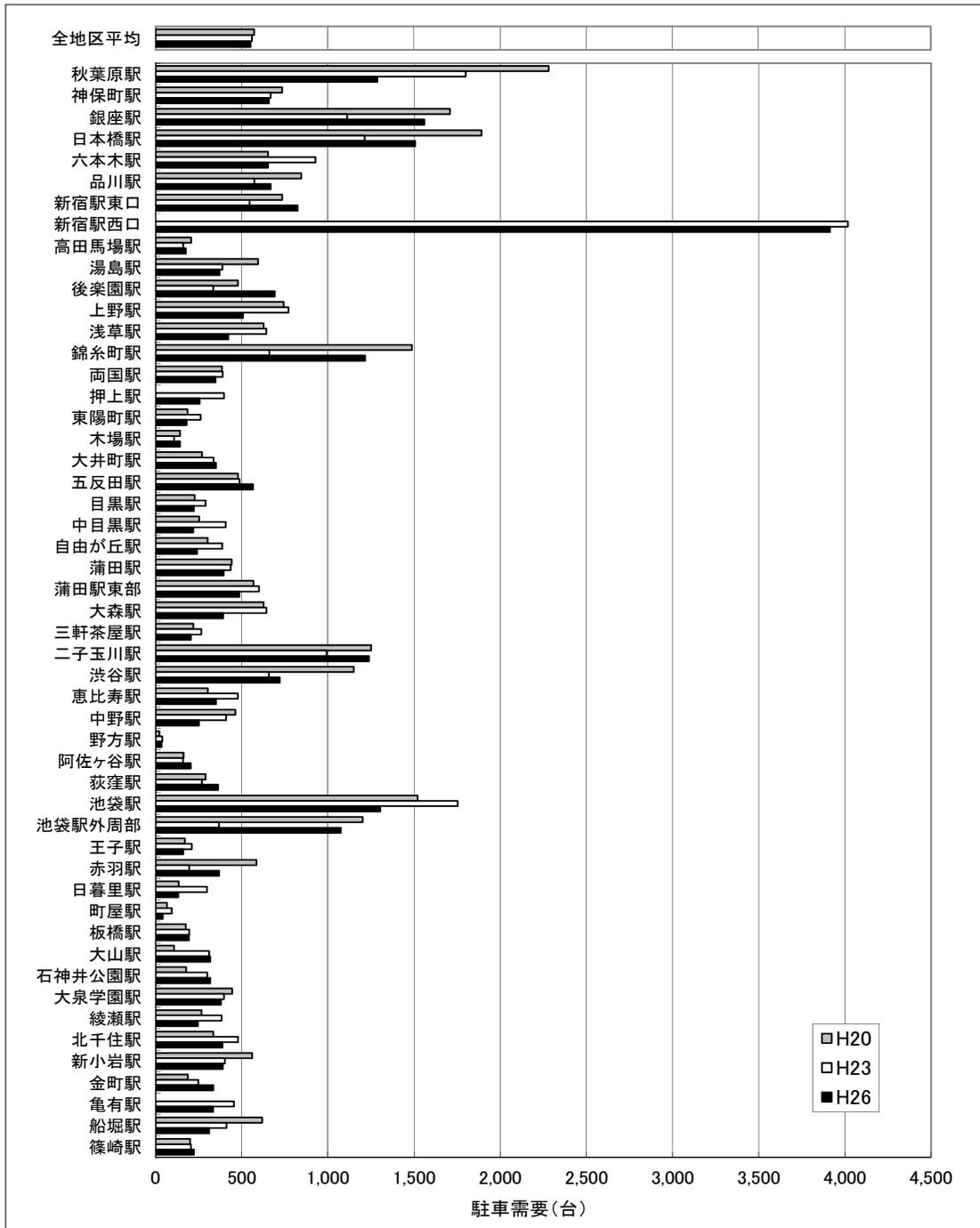


図2-44 ピーク時の総駐車需要の推移（平日）

② 休日

- 前回調査と比較すると、22 地区でピーク時の総駐車需要が増加しており、そのうち新宿駅西口・後楽園駅・渋谷駅・池袋駅外周部・赤羽駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上増加している。
- また、29 地区でピーク時の総路上駐車台数が減少しており、そのうち秋葉原駅・日本橋駅・上野駅・浅草駅・蒲田駅・二子玉川駅・池袋駅では、ピーク時の総駐車需要が 200 台以上減少している。
- 平成 20 年度から継続して比較すると、総駐車需要が増加しているのは 7 地区、減少しているのは 11 地区となっている。

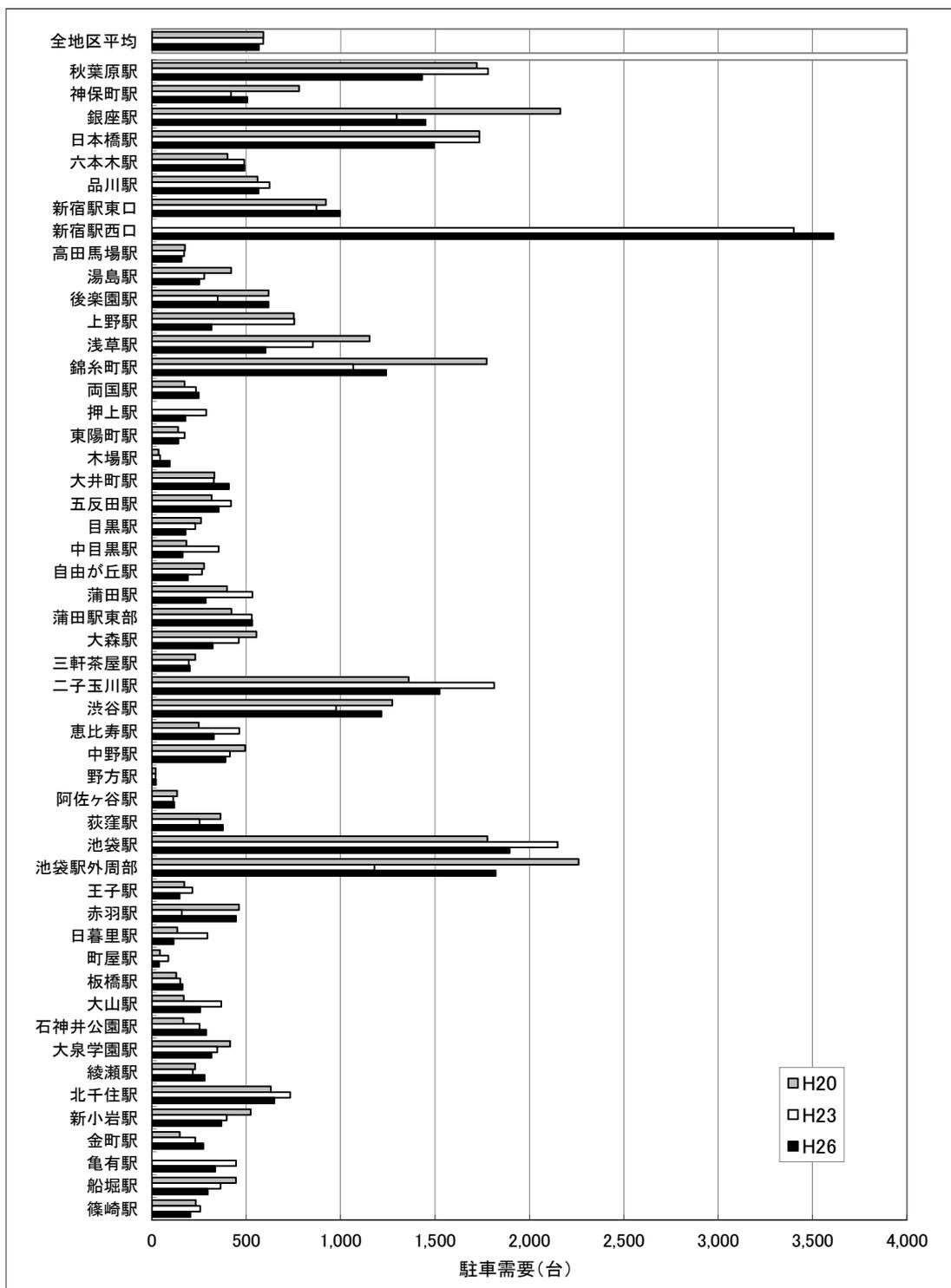


図2-45 ピーク時の総駐車需要の推移（休日）

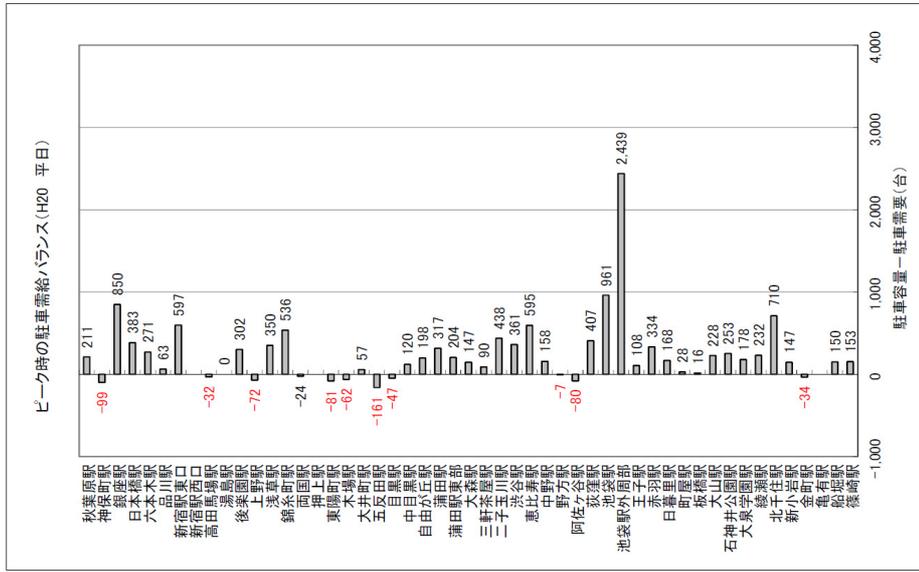
2) 駐車需給バランスの推移

① 平日

- 駐車需給が容量を上回る地区は、平成 20 年度が 10 地区、平成 23 年度が 3 地区、平成 26 年度が 5 地区となっている。
- また平成 23 年度に容量不足だったのが今回解消されたのは、押上駅である。
- 逆に平成 23 年度に容量を上回っていたが、今回不足したのには品川駅・木場駅・五反田駅の 3 地区である。

平成 20 年度 (平日)

需要を上回る ← → 容量を上回る

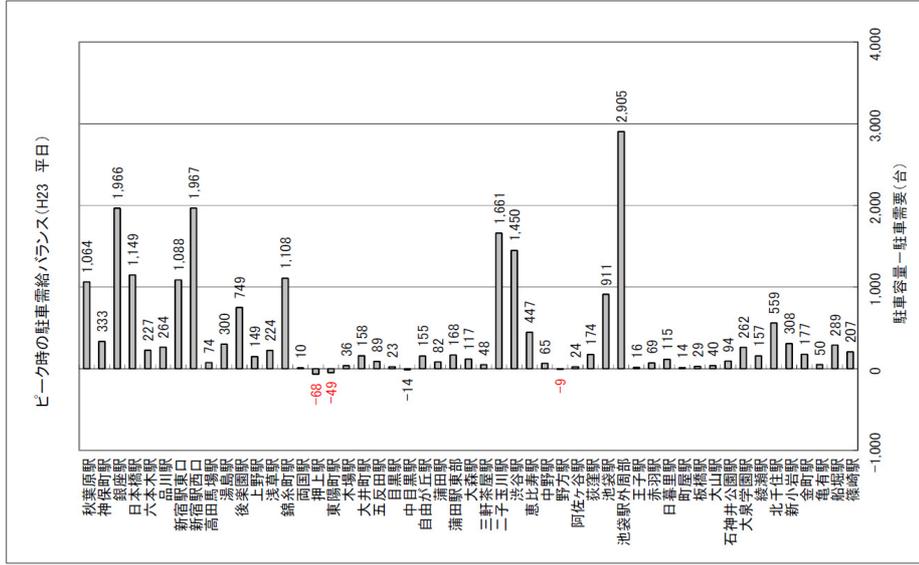


※ 駐車需給が容量を上回る地区：10 地区

※ 赤字：駐車需給が容量を上回る地区 (需要/容量が 110% 以内の場合)

平成 23 年度 (平日)

需要を上回る ← → 容量を上回る

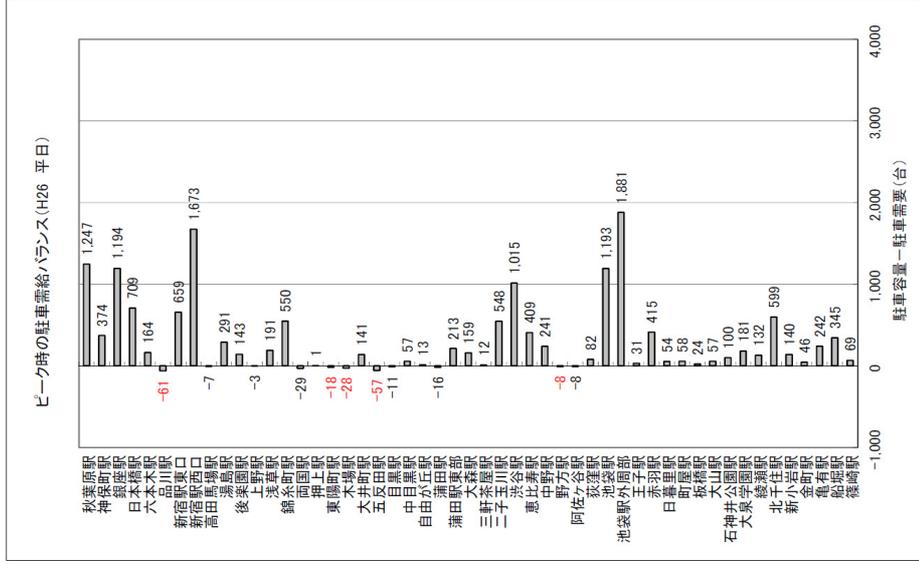


※ 駐車需給が容量を上回る地区：3 地区

※ 赤字：駐車需給が容量を上回る地区 (需要/容量が 110% 以内の場合)

平成 26 年度 (平日)

需要を上回る ← → 容量を上回る



※ 駐車需給が容量を上回る地区：5 地区

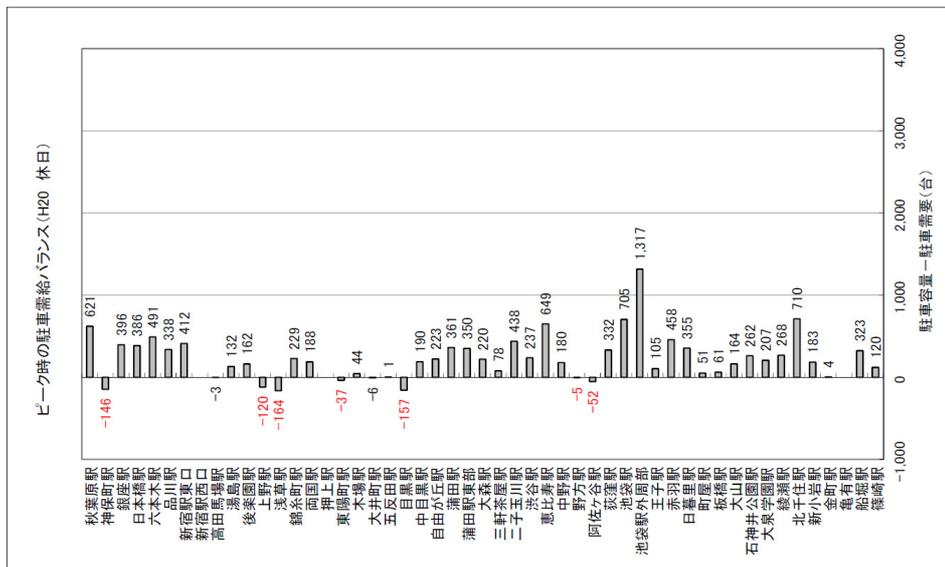
図2-46 ピーク時の駐車需給バランスの推移 (平日)

② 休日

○ 駐車需要が容量を上回る地区は、平成20年度が7地区、平成23年度が1地区、平成26年度が2地区となっている。
 ○ また平成23年度に容量不足だったが今回解消された地区は無い。
 ○ 逆に平成23年度に容量を上回っていたが、今回不足したのには高田馬場駅である。

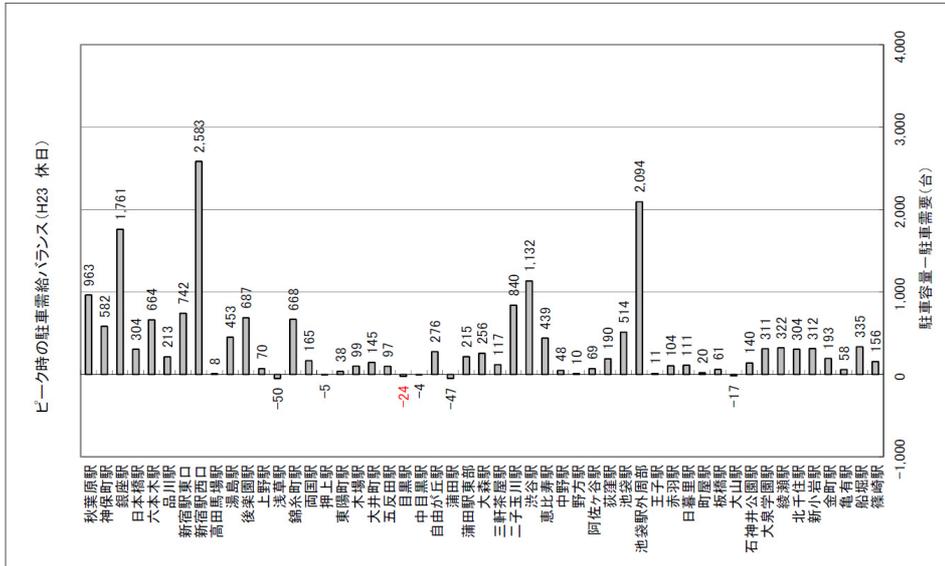
平成20年度 (休日)

需要が上回る ← → 容量が上回る



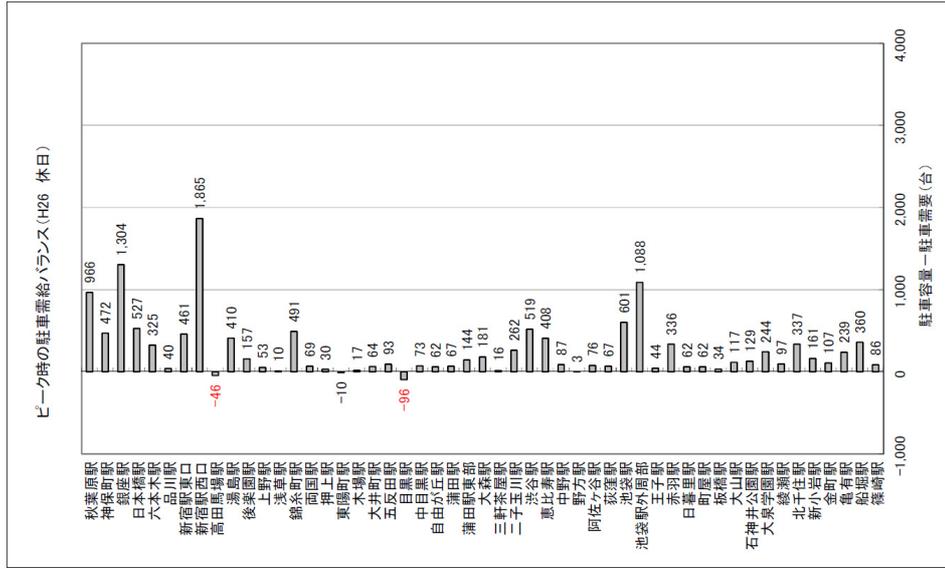
平成23年度 (休日)

需要が上回る ← → 容量が上回る



平成26年度 (休日)

需要が上回る ← → 容量が上回る



※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：2地区

※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：1地区

※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：7地区

* 赤字：駐車需要が容量が110%以内の場合は需給バランス確保とみなしている

図 2-47 ピーク時の駐車需給バランスの推移 (休日)

2.3. 実態調査結果（二輪）

2.3.1. 路外駐車場施設の実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) 路外駐車場の整備状況

① 駐車場数

- 29 地区中、秋葉原駅・池袋駅で駐車場が 10 場以上となっている。
- 赤羽駅は路外駐車場が無い。

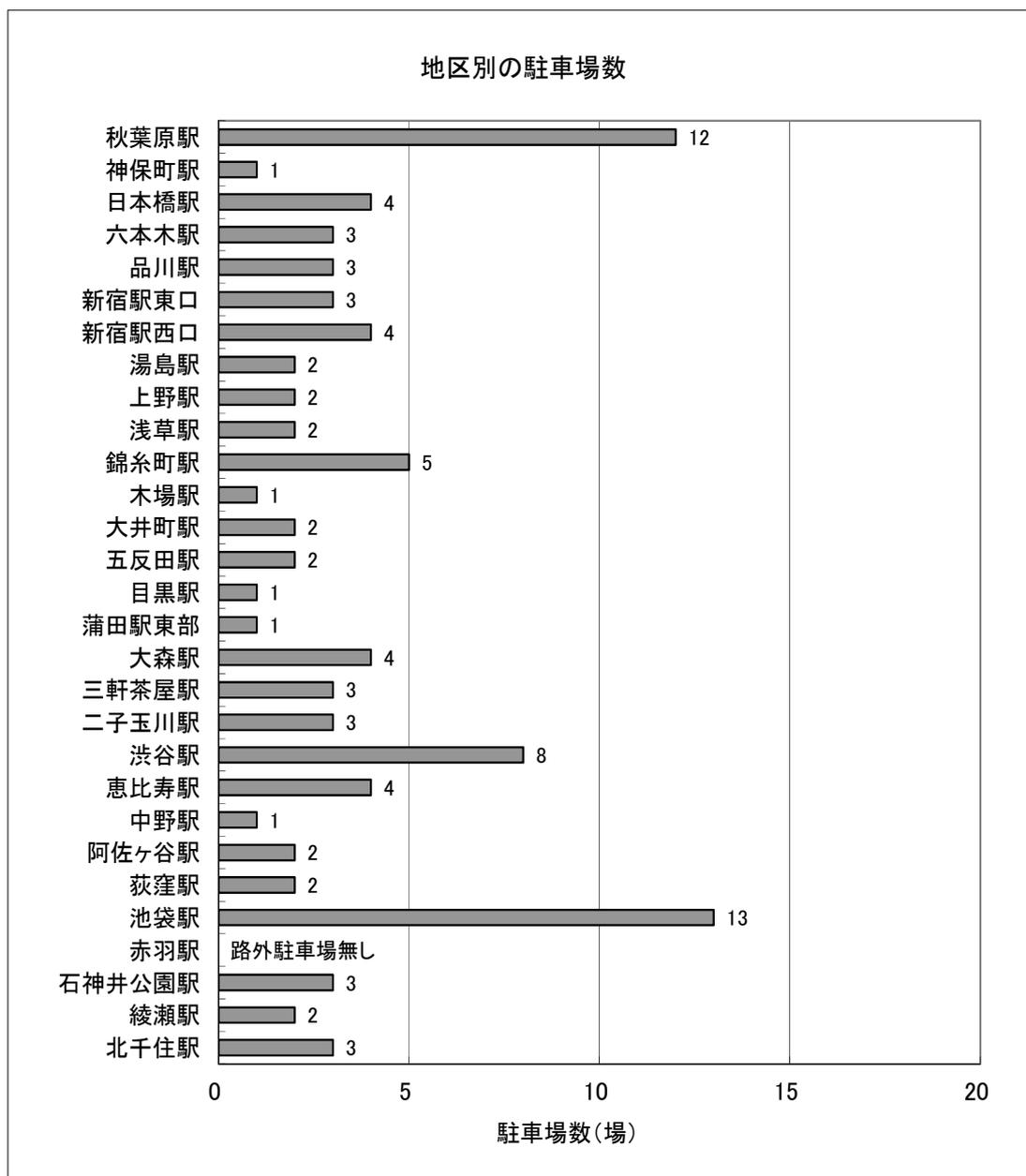


図2-48 地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

- 平面構造が約78%と大半を占め、次いで地下構造の約15%となっている。
- 立体構造は約7%となっている。

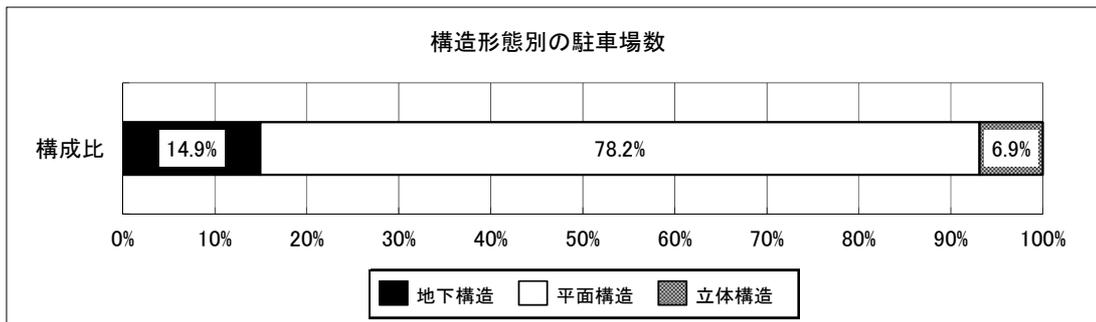


図 2-49 構造形態別の駐車場割合

- チェーンロック式が約57%と最も多い。
- 次いで、ゲート式が約14%、フラップ式が約12%となっている。

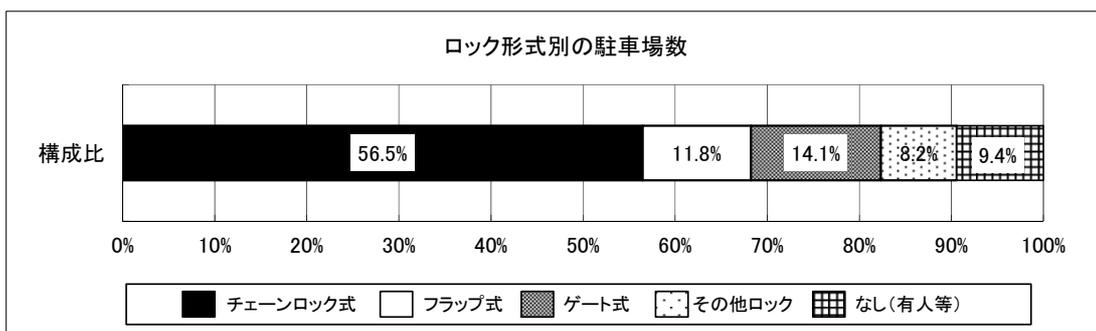


図2-50 ロック形式別の駐車場割合

③ 収容台数規模別の駐車場割合

- 10台以下が約32%、30台以下が約42%で、あわせて約74%が容量30台以下の駐車場となっている。
- 101台以上の駐車場はわずか約4%となっている。

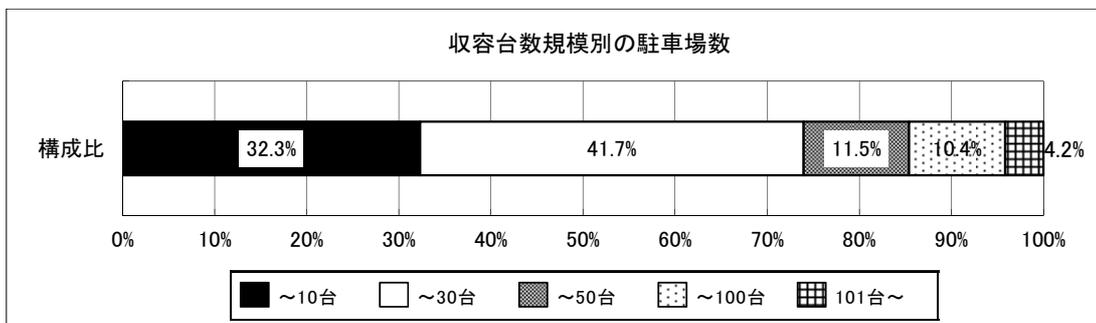


図2-51 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数（平日・休日）

- 総収容台数が200台以上の地区は、秋葉原駅・渋谷駅・池袋駅の3地区となっている。
- 神保町駅・赤羽駅は総収容台数が10台未満である。

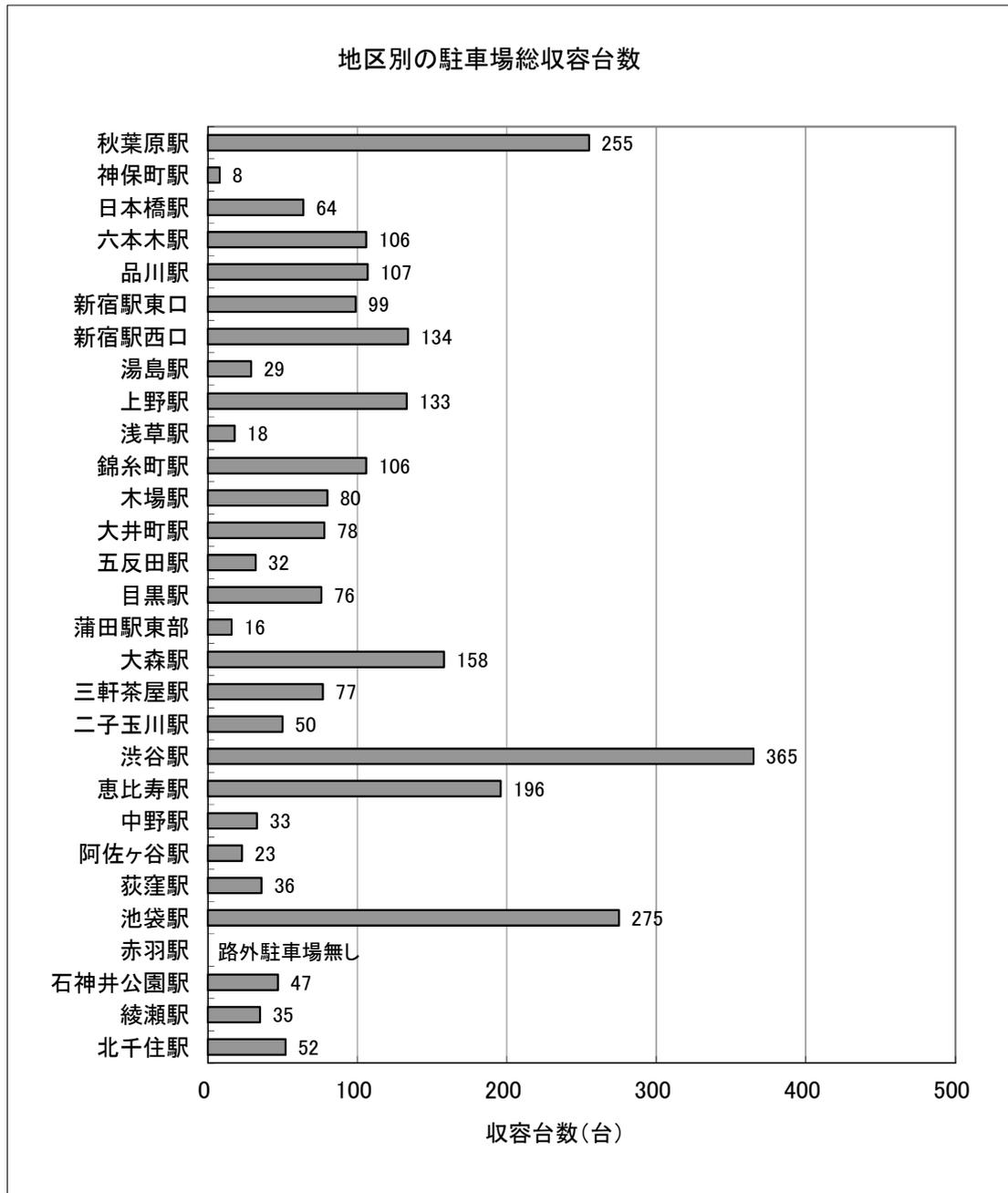
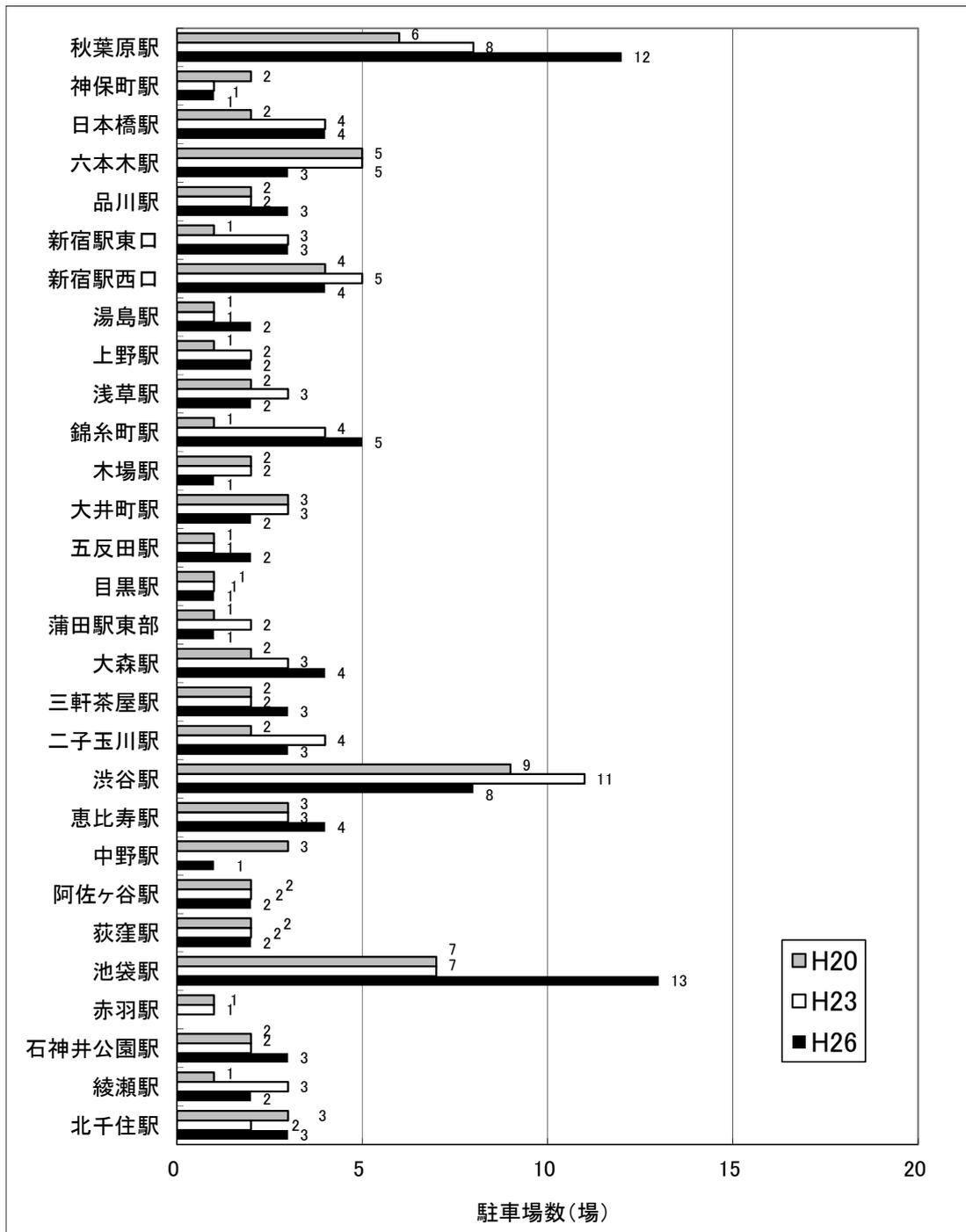


図2-52 地区別の駐車場総収容台数

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

- 前回調査と比較すると、12 地区で駐車場数が増加しており、最も増加数が多いのは池袋駅の6場である。
- また、10 地区で駐車場数が減少しており、最も減少数が多いのは渋谷駅の3場である。
- 平成20年度から継続して比較すると、駐車場数が増加しているのは13地区、減少しているのは5地区となっている。

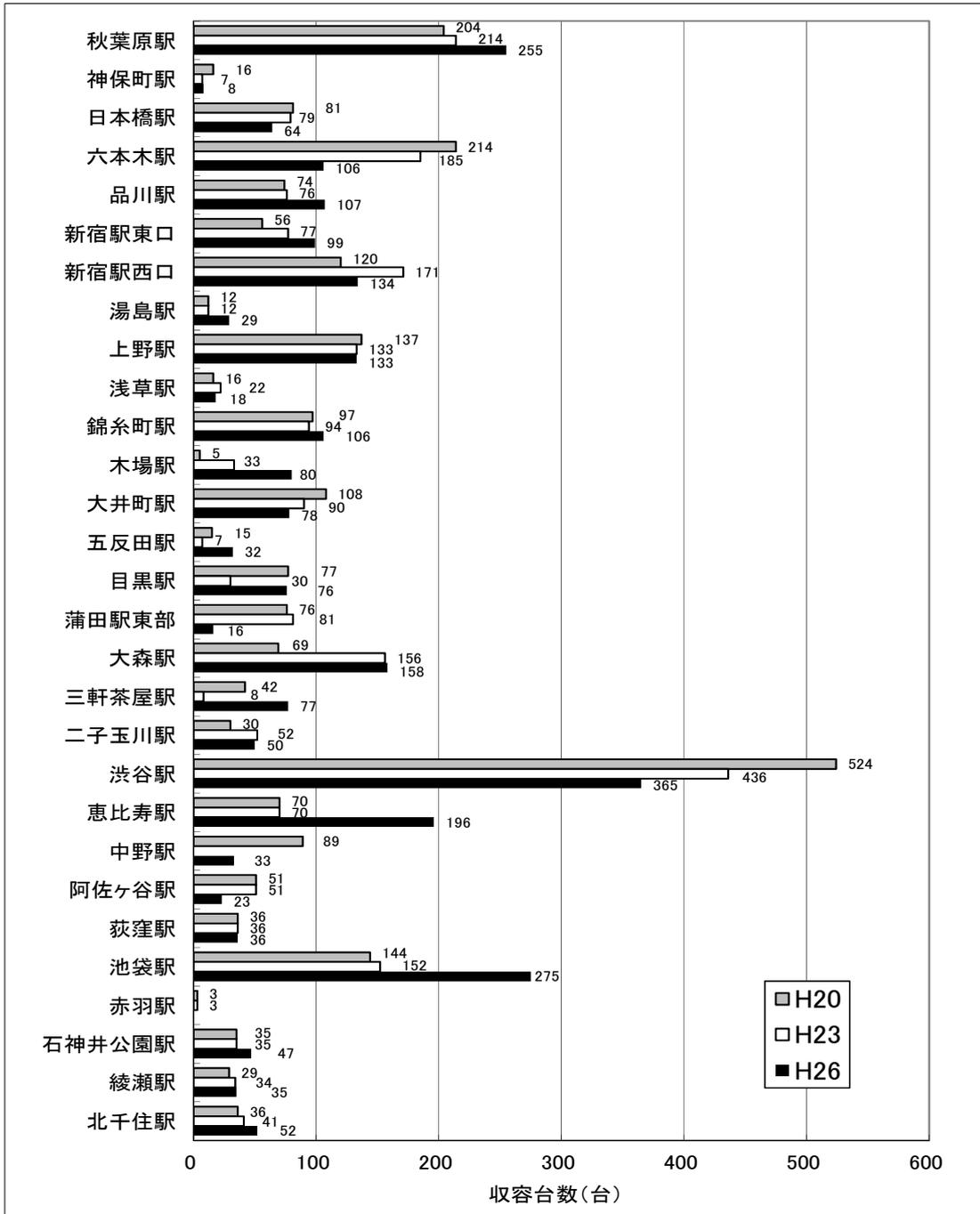


※中野駅 (H23)、赤羽駅 (H26) は路外駐車場無し

図2-53 地区別の駐車場数の推移

2) 地区別の駐車場総収容台数の推移（平日・休日）

- 前回調査と比較すると、総収容台数が増加したのは17地区で、最も増加数が多いのは恵比寿駅の126台である。
- また、総収容台数が減少したのは10地区で、最も減少数が多いのは六本木駅の79台である。
- 平成20年度から継続して総収容台数が増加しているのは11地区、減少しているのは7地区となっている。



※中野駅（H23）、赤羽駅（H26）は路外駐車場無し

図2-54 地区別の駐車場総収容台数の推移

2.3.2. 路外駐車場の利用実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の駐車場利用率

① 平日

- ピーク時駐車場利用率が50%を超えるのは、29地区中18地区である。
- 上野駅はピーク時にもかかわらず20%未満の駐車場利用率となっている。
- なお、赤羽駅は路外駐車場が無い。

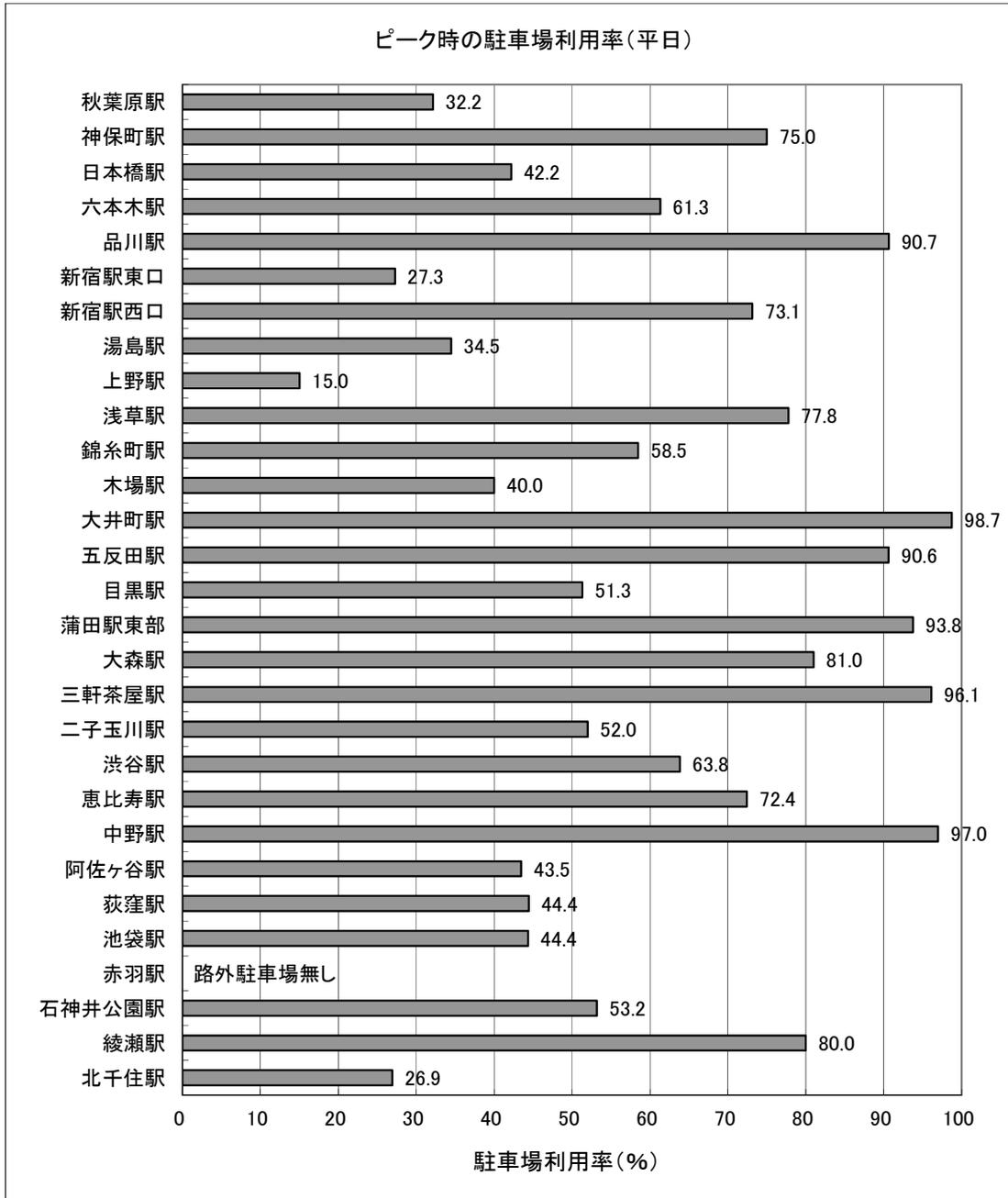


図2-55 ピーク時の駐車場利用率（平日）

② 休日

○ピーク時駐車場利用率が50%を超えているのは、29地区中17地区である。
 ○湯島駅・上野駅の2地区はピーク時にもかかわらず20%未満の駐車場利用率となっている。

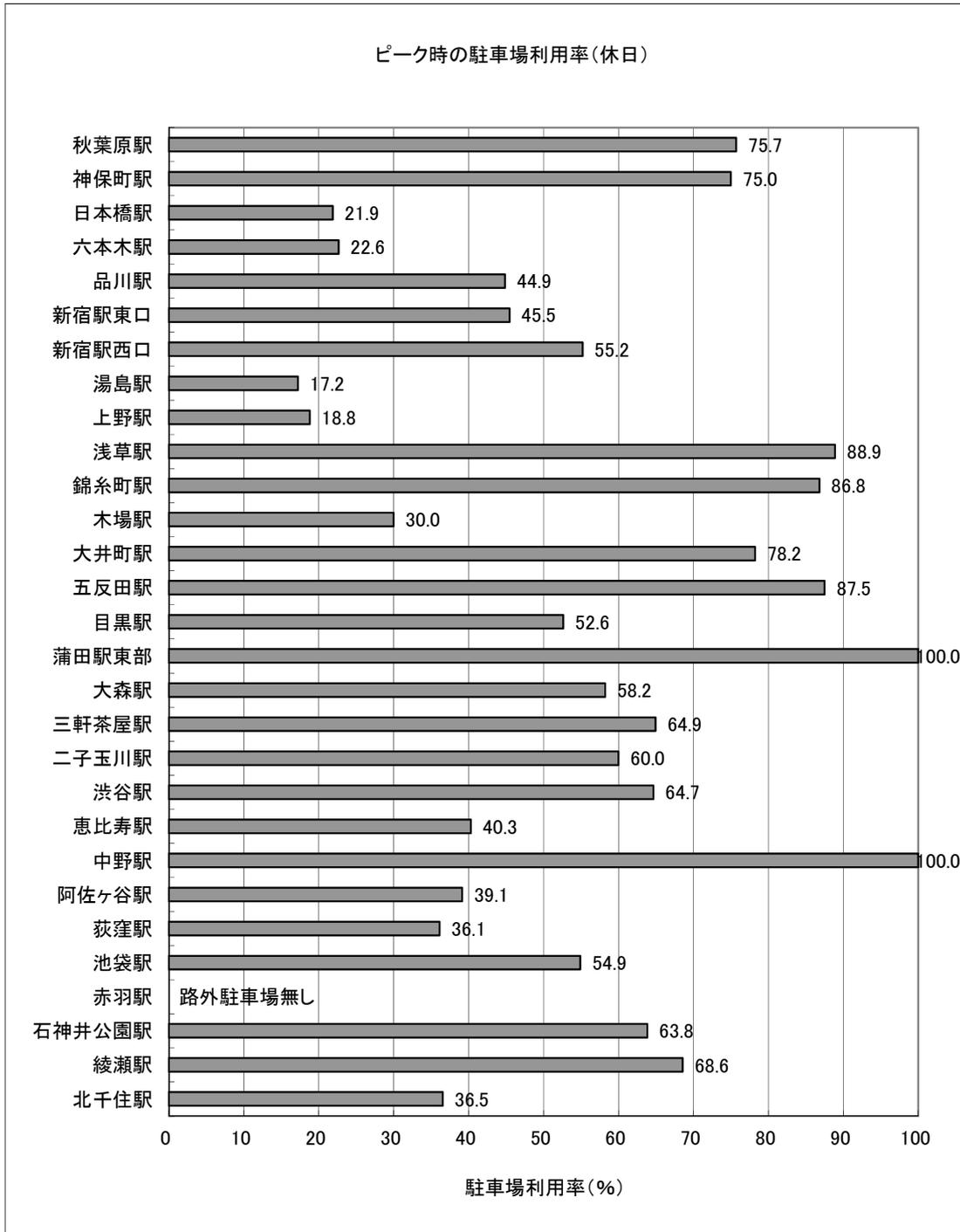


図2-56 ピーク時の駐車場利用率 (休日)

2) ピーク時の駐車場利用台数

① 平日

○ピーク時の駐車場利用台数が100台以上の地区は、大森駅・渋谷駅・恵比寿駅・池袋駅の4地区となっている。

○神保町駅はピーク時の駐車場利用台数が6台となっている。

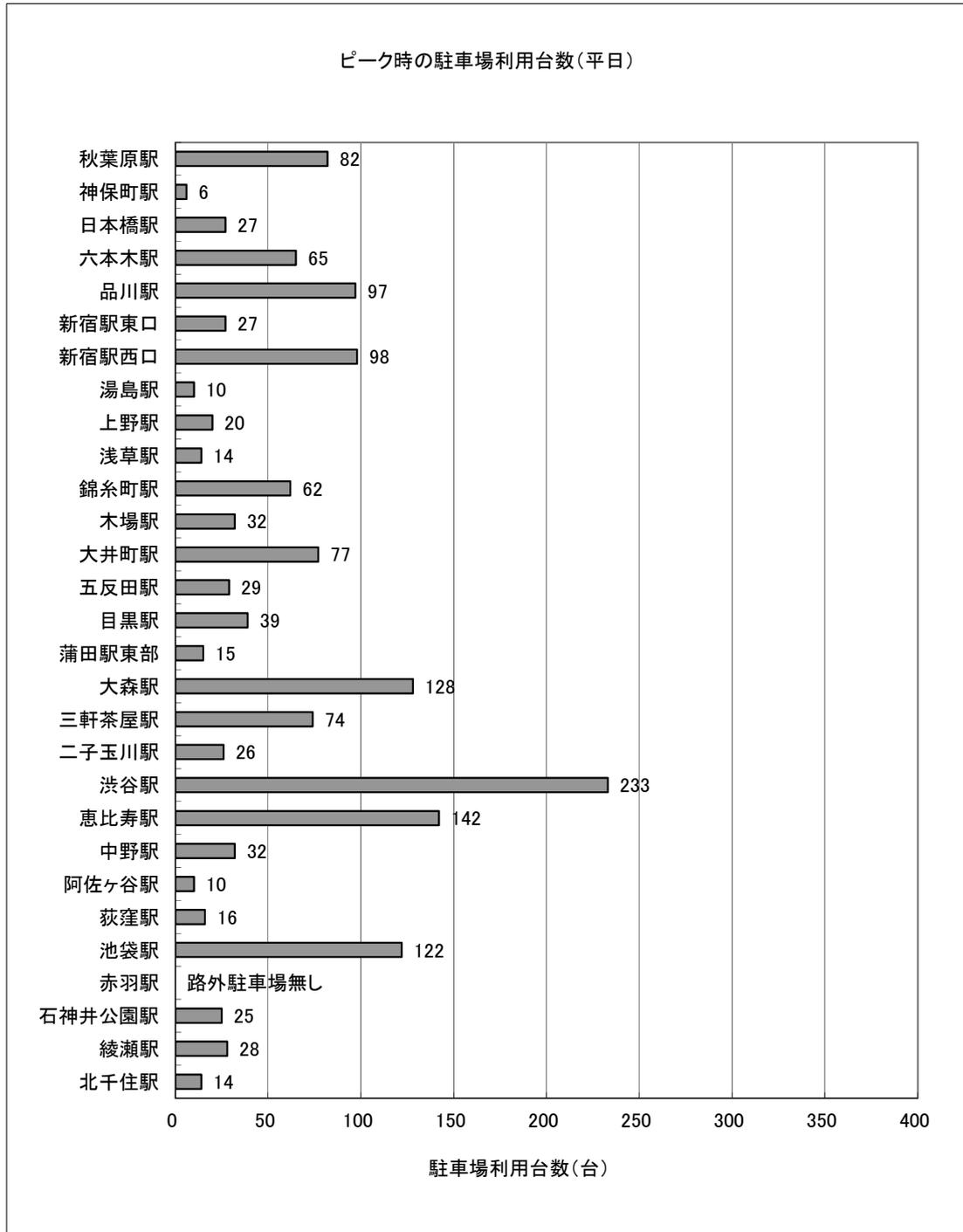


図2-57 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

② 休日

- ピーク時の駐車場利用台数が100台以上の地区は、秋葉原駅・渋谷駅・池袋駅の3地区となっている。
- 神保町駅・湯島駅・阿佐ヶ谷駅の3地区はピーク時の駐車場利用台数が10台未満となっている。

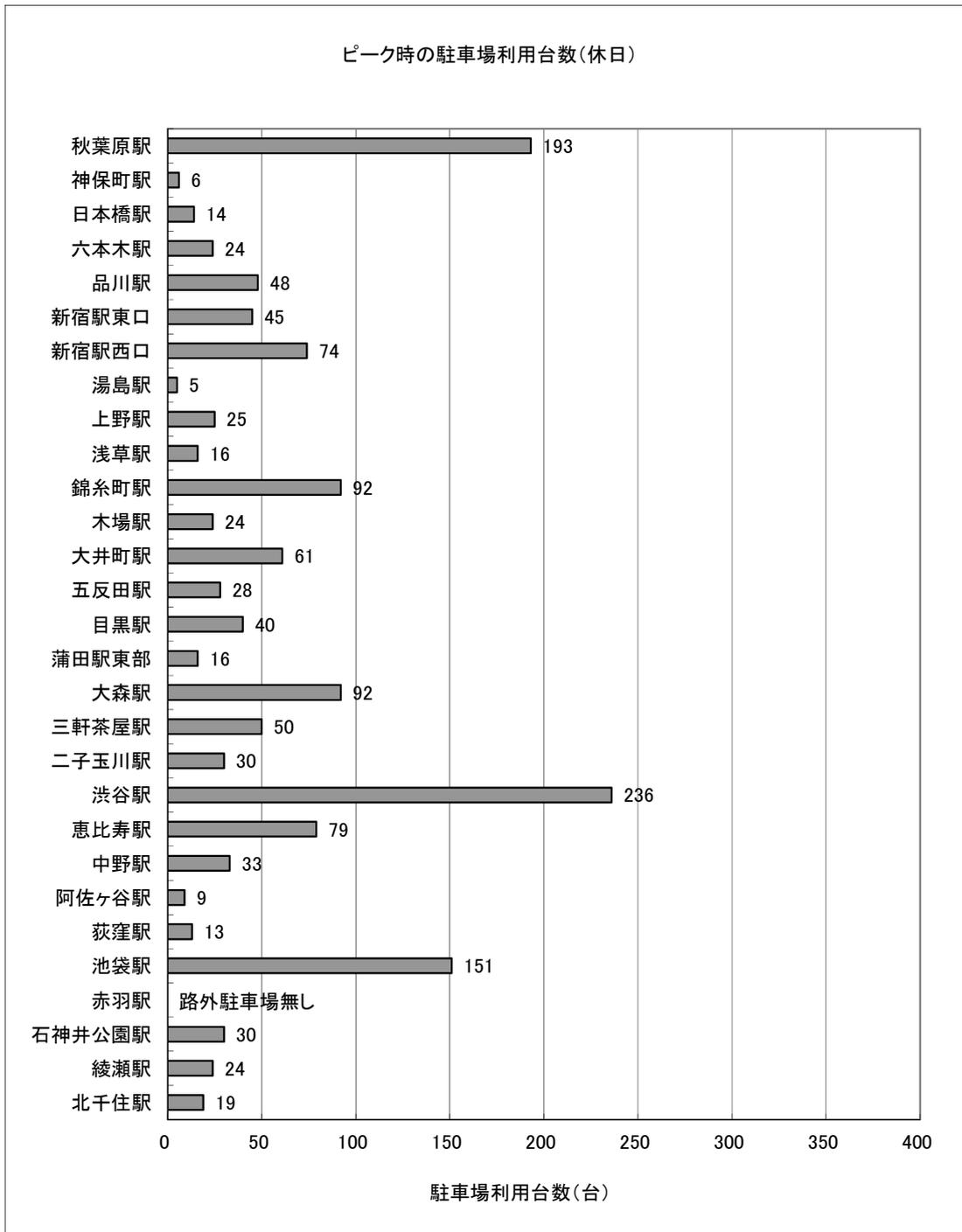


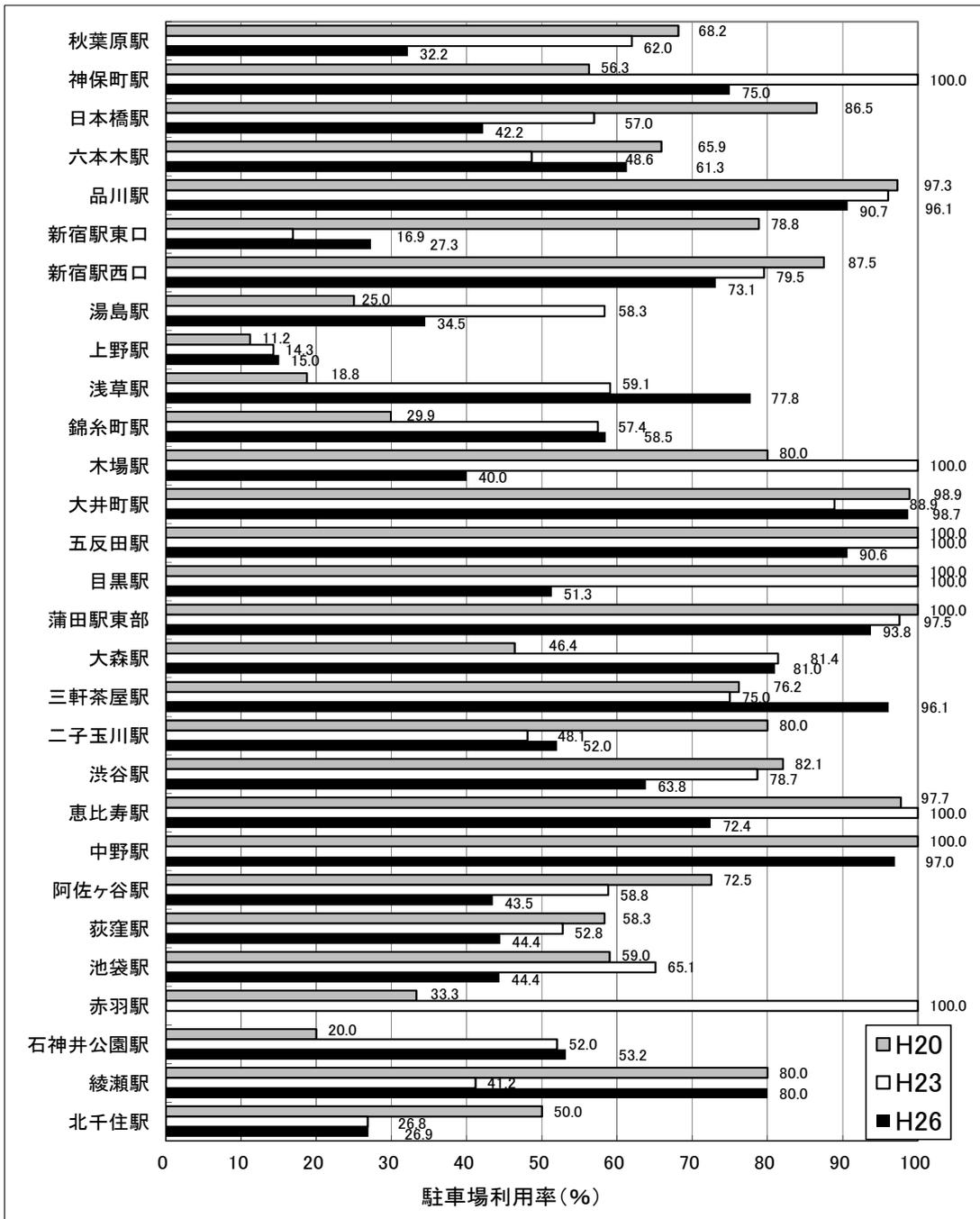
図2-58 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車場利用率の推移

① 平日

- 前回調査と比較すると、ピーク時の駐車場利用率が増加したのは12地区であり、そのうち綾瀬駅は、約40%増加している。
- また、ピーク時の駐車場利用率が減少したのは17地区であるが、そのうち木場駅・目黒駅では駐車場総収容台数がそれぞれ242%、253%に増加し、ピーク時の駐車場利用率が約50%以上減少していることが要因となっている。
- 五反田駅・目黒駅は、平成20年度・平成23年度ともピーク時の駐車場利用率が100%となっている。
- 平成23年度の中野駅、平成26年度の赤羽駅は路外駐車場が無い。

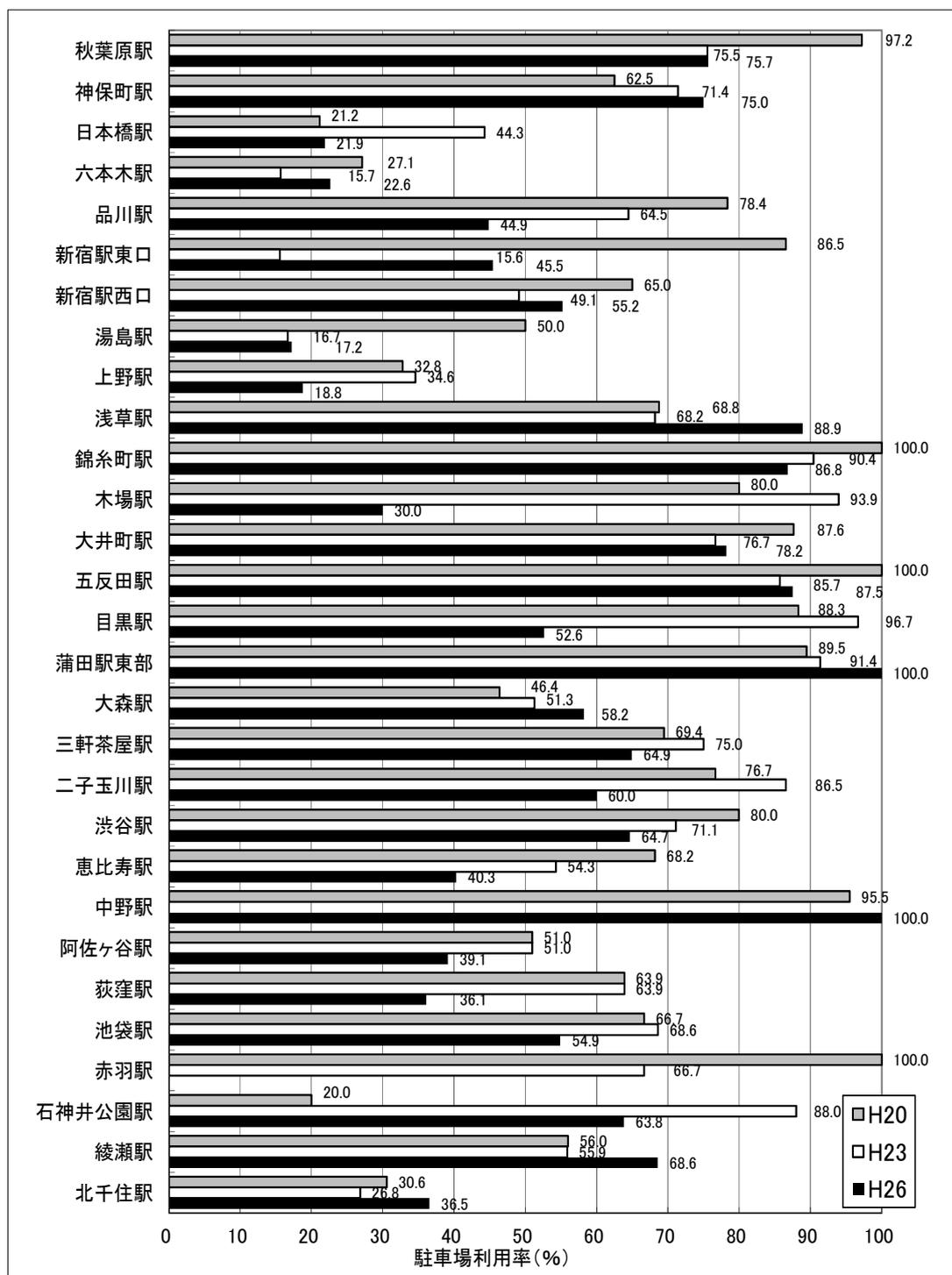


※中野駅（H23）、赤羽駅（H26）は路外駐車場無し

図2-59 ピーク時の駐車場利用率の推移（平日）

② 休日

- 前回調査と比較すると、ピーク時の駐車場利用率が増加したのは14地区であり、そのうち新宿駅東口は、約30%増加している。
- また、ピーク時の駐車場利用率が減少したのは15地区であり、そのうち木場駅・目黒駅・赤羽駅では約40%以上減少している。



※中野駅 (H23)、赤羽駅 (H26) は路外駐車場無し

図2-60 ピーク時の駐車場利用率の推移 (休日)

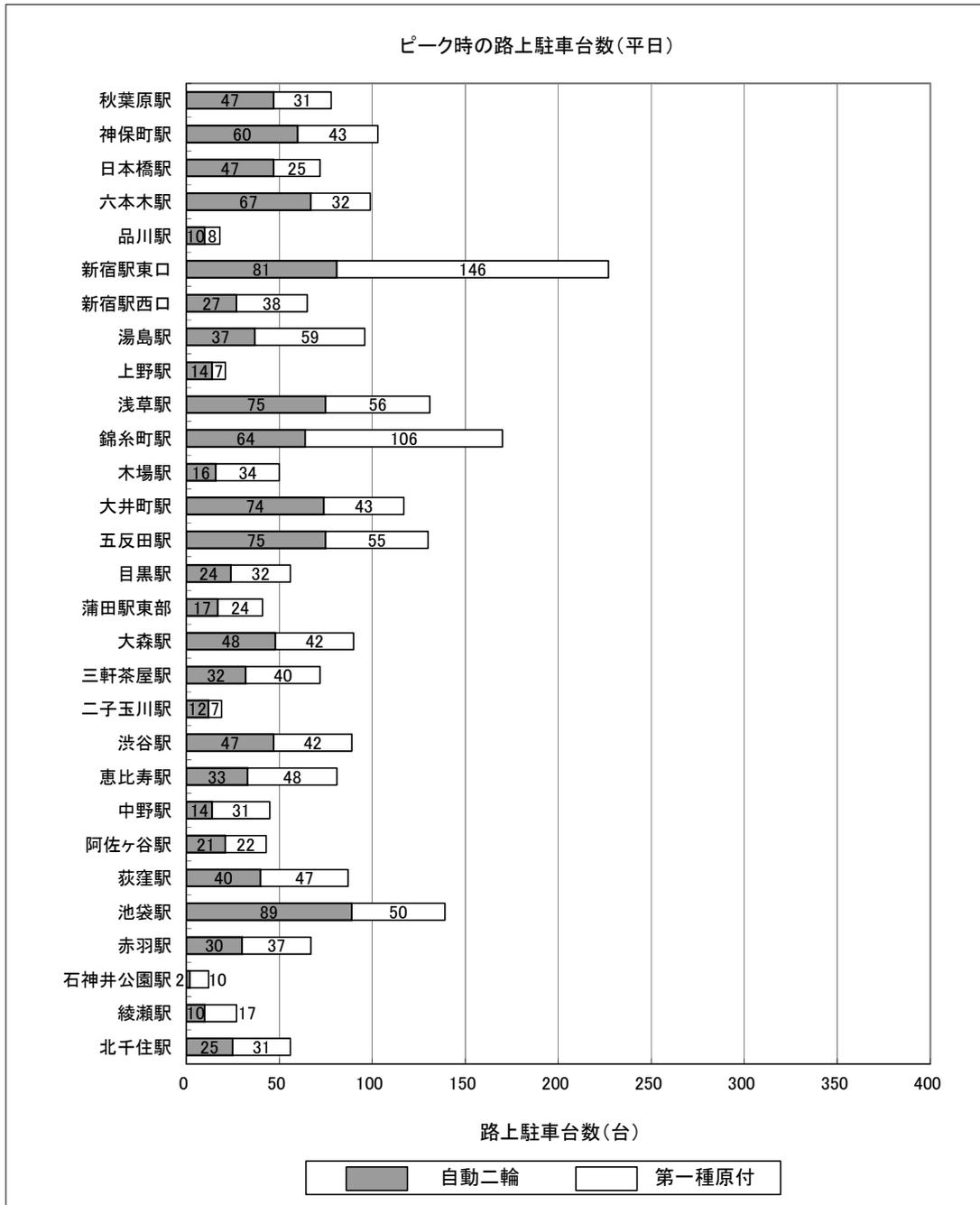
2.3.3. 路上駐車の実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の路上駐車台数（台）

① 平日

- ピーク時の路上駐車台数が 200 台以上の地区は、新宿駅東口である。
- 品川駅・上野駅・蒲田駅東部・二子玉川駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅・綾瀬駅の 8 地区は、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。

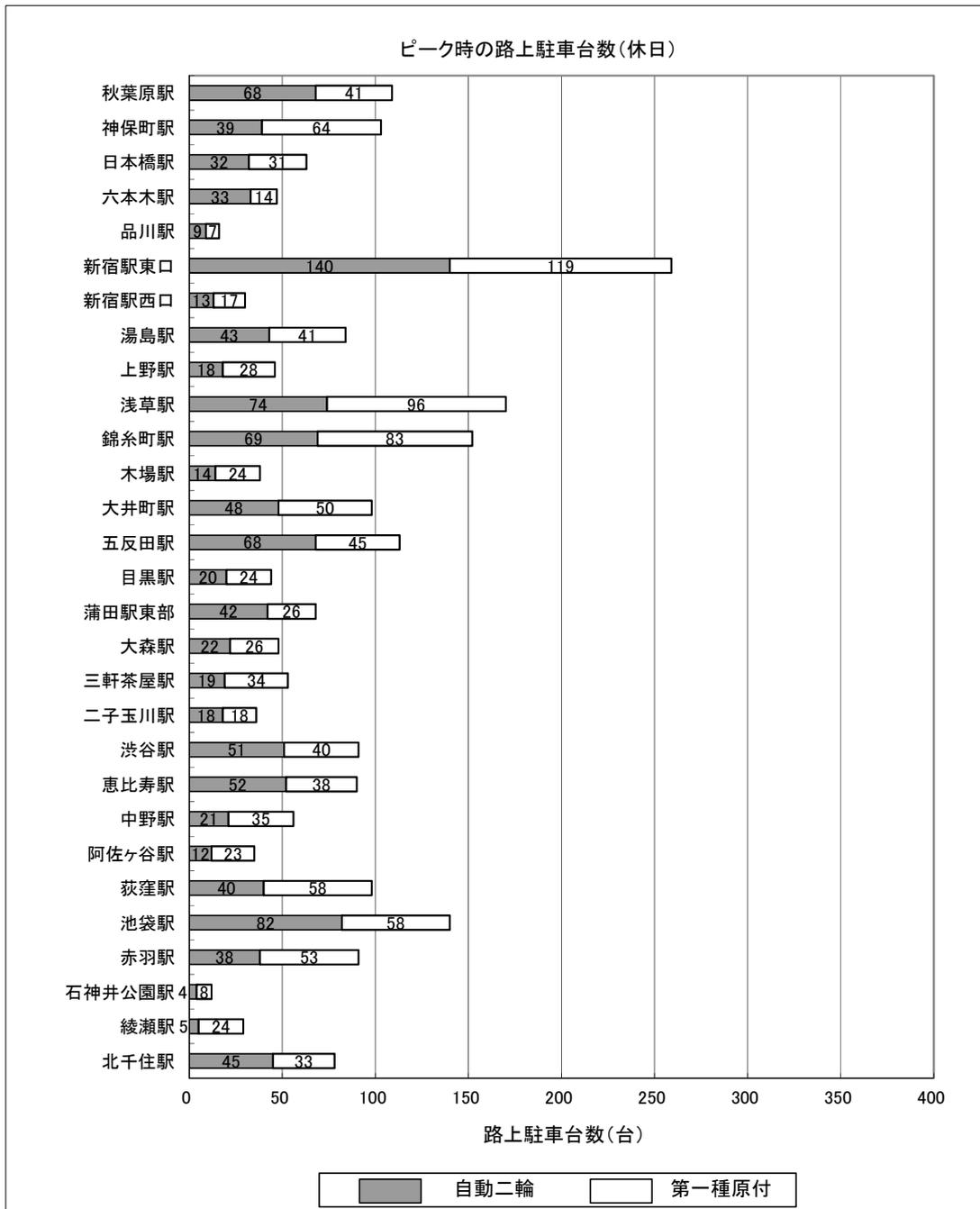


※合法・違法を含む

図2-61 ピーク時の路上駐車台数（平日）

② 休日

- ピーク時の路上駐車台数が 200 台以上の地区は、新宿駅東口である。
- 六本木駅・品川駅・新宿駅西口・上野駅・木場駅・目黒駅・大森駅・二子玉川駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅・綾瀬駅の 11 地区は、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。



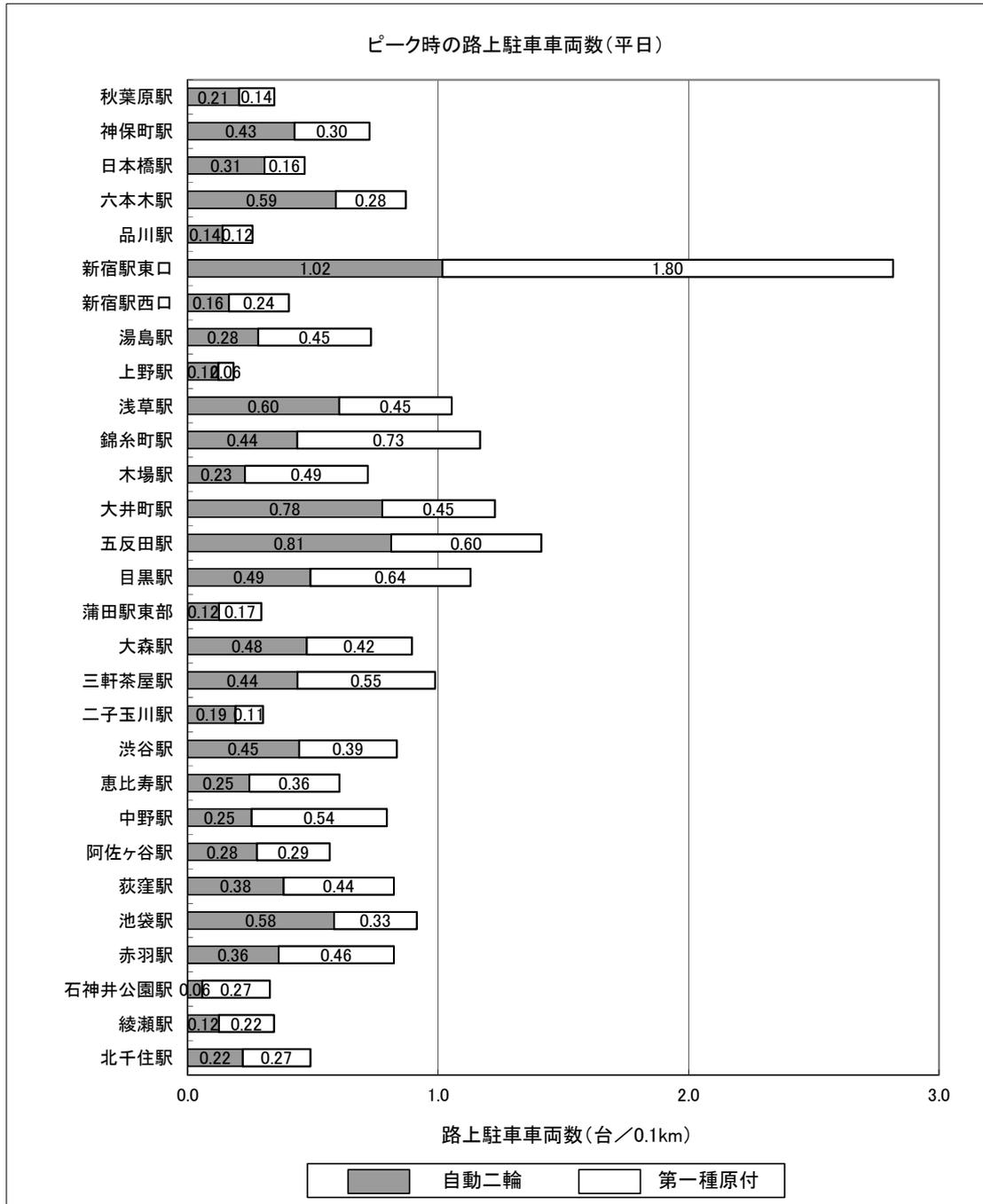
※合法・違法を含む

図2-62 ピーク時の路上駐車台数 (休日)

2) ピーク時の路上駐車車両数 (台/0.1km)

① 平日

- ピーク時の路上駐車車両数が最も多いのは、新宿駅東口であり、約 3.0 台/0.1km となっている。
- 次に多いのは、五反田駅・大井町駅・錦糸町駅・目黒駅・浅草駅の 5 地区であり、1.0 台/0.1 kmを超えている。

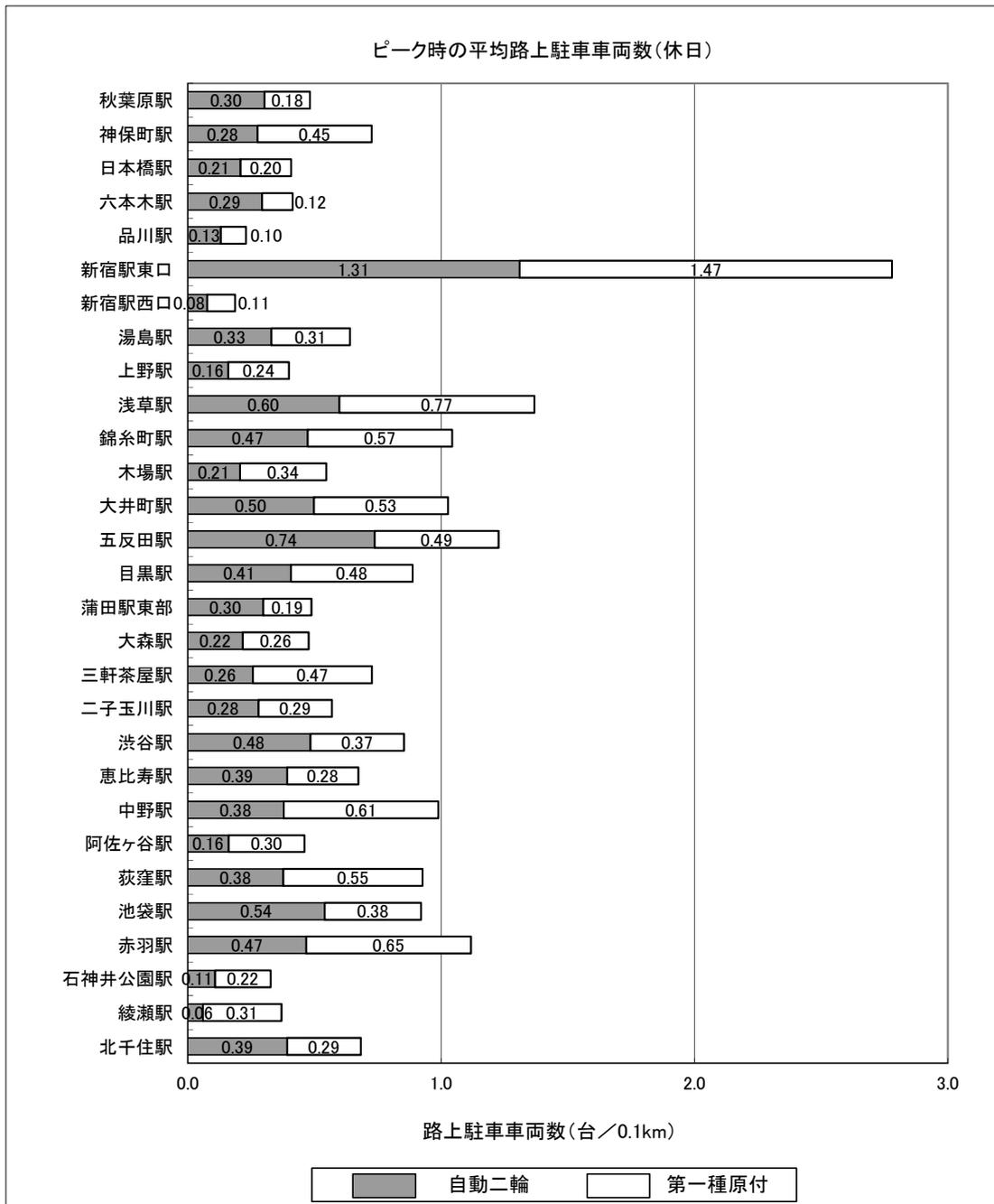


※合法・違法を含む

図2-63 ピーク時の路上駐車車両数 (平日)

② 休日

- ピーク時の路上駐車車両数が最も多いのは、新宿駅東口であり、約 3.0 台/0.1km となっている。
- 次に多いのは、浅草駅・五反田駅・赤羽駅・錦糸町駅・大井町駅の 5 地区であり、1.0 台/0.1 kmを超えている。



※合法・違法を含む

図2-64 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

3) ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合

① 平日（自動二輪）

- 品川駅・新宿駅東口・綾瀬駅は、違法歩道駐車の割合が80%近い。
- 六本木駅・上野駅・大井町駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・渋谷駅・阿佐ヶ谷駅・赤羽駅の8地区は、違法車道駐車の割合が80%を超えている。

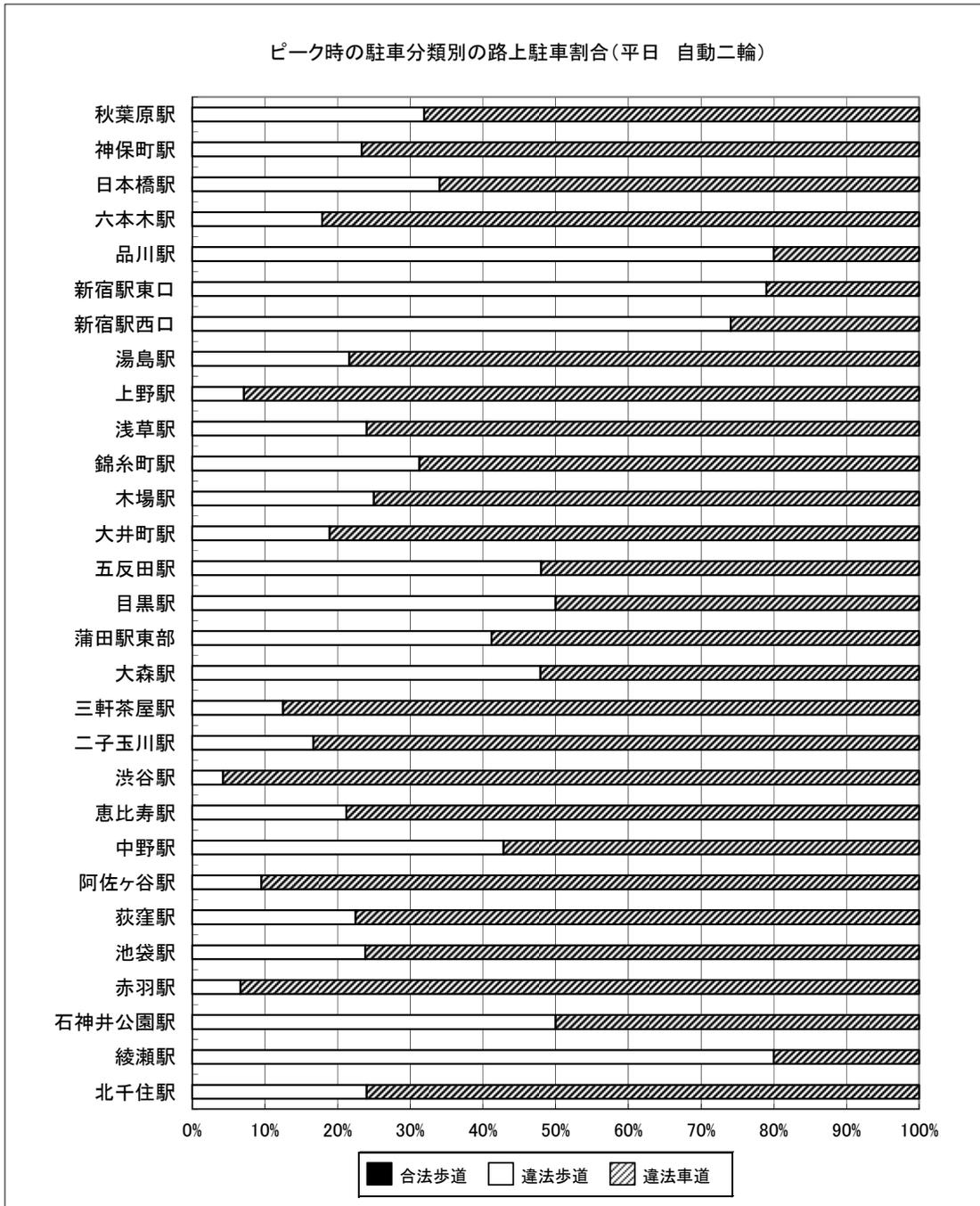


図2-65 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（平日）

② 休日（自動二輪）

- 品川駅は、違法歩道駐車の割合が100%を占めている。
- 六本木駅・三軒茶屋駅・渋谷駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅の6地区は、違法車道駐車の割合が80%を超えている。

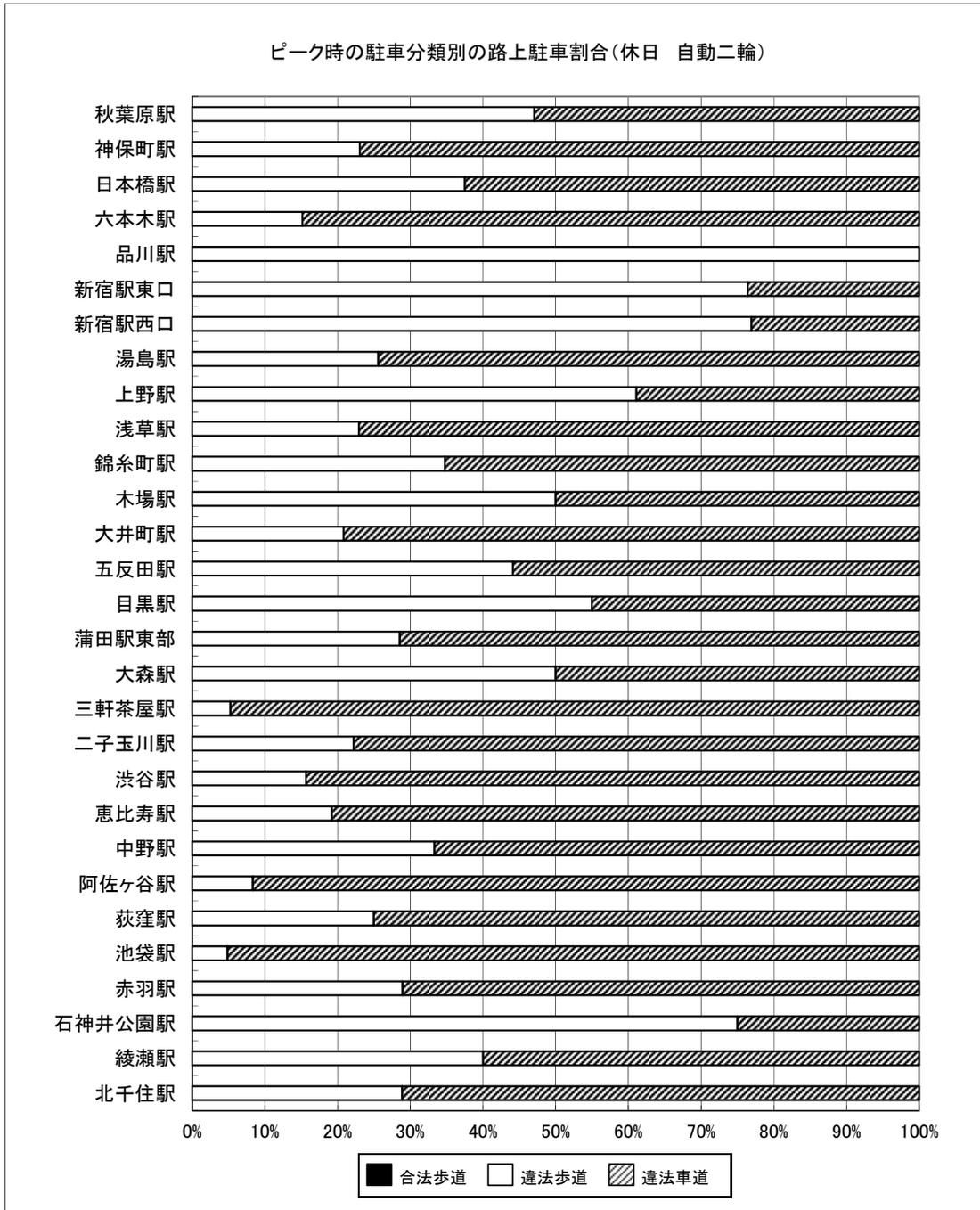


図2-66 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（休日）

③ 平日（原付第一種）

- 新宿駅東口は違法歩道駐車の割合が約90%となっている。
- 上野駅・阿佐ヶ谷駅は、違法車道駐車が100%を占め、神保町駅・六本木駅・北千住駅の3地区は、その割合が80%を超えている。

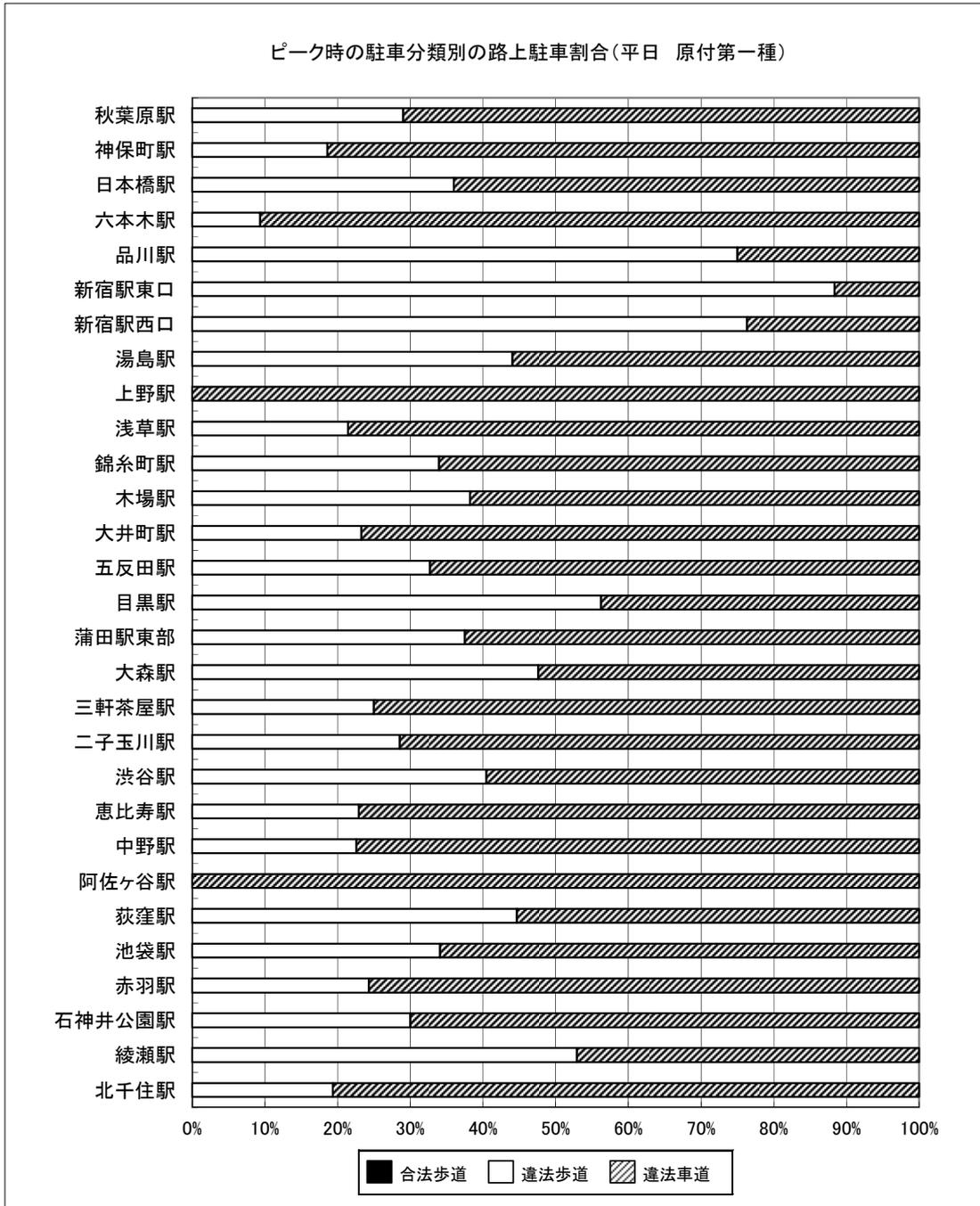


図2-67 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（平日）

④ 休日（原付第一種）

- 品川駅・新宿駅東口・新宿駅西口の3地区は、違法歩道駐車の割合が80%を超えている。
- 石神井公園駅は、違法車道駐車が100%を占め、三軒茶屋駅・渋谷駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅の4地区は、その割合が80%を超えている。

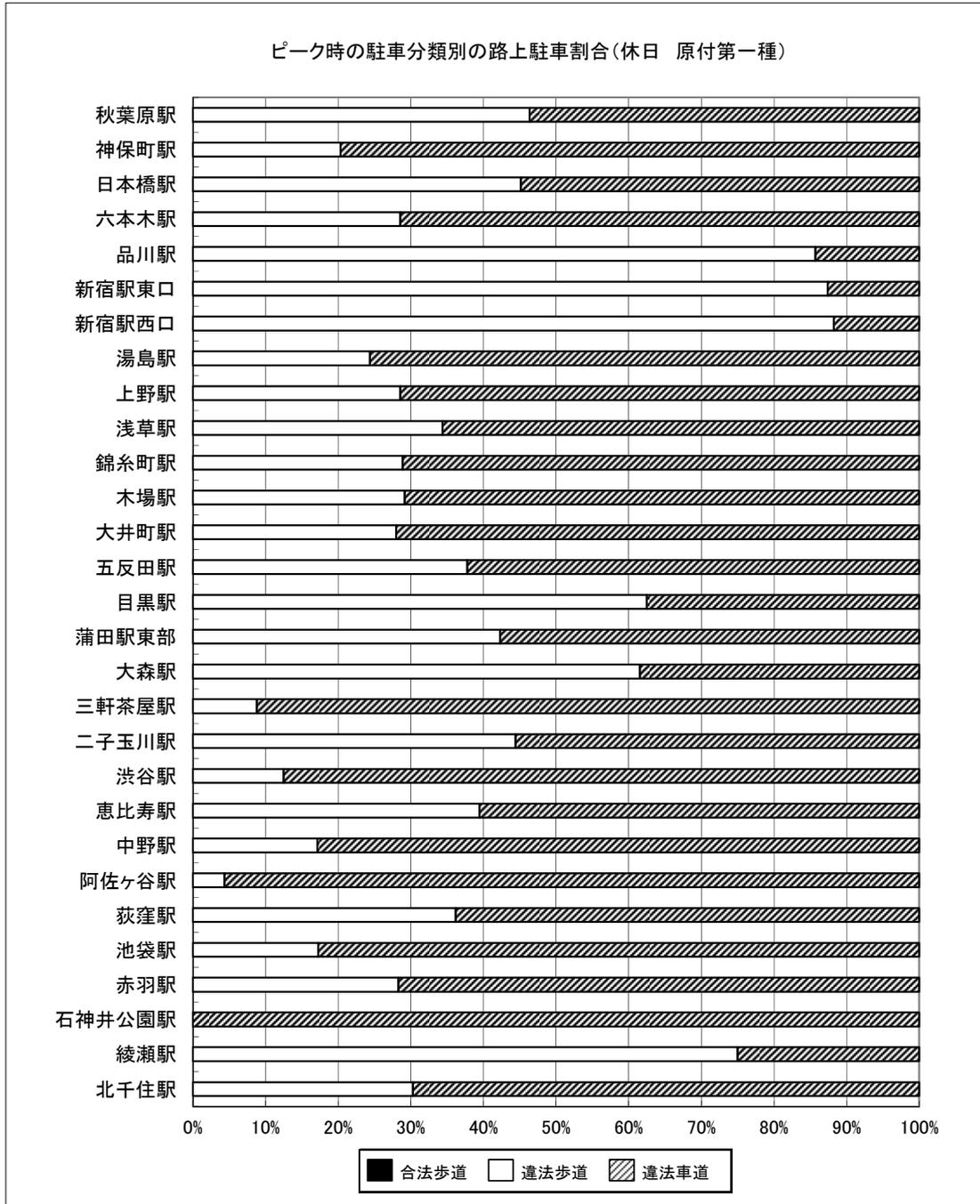


図2-68 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（休日）

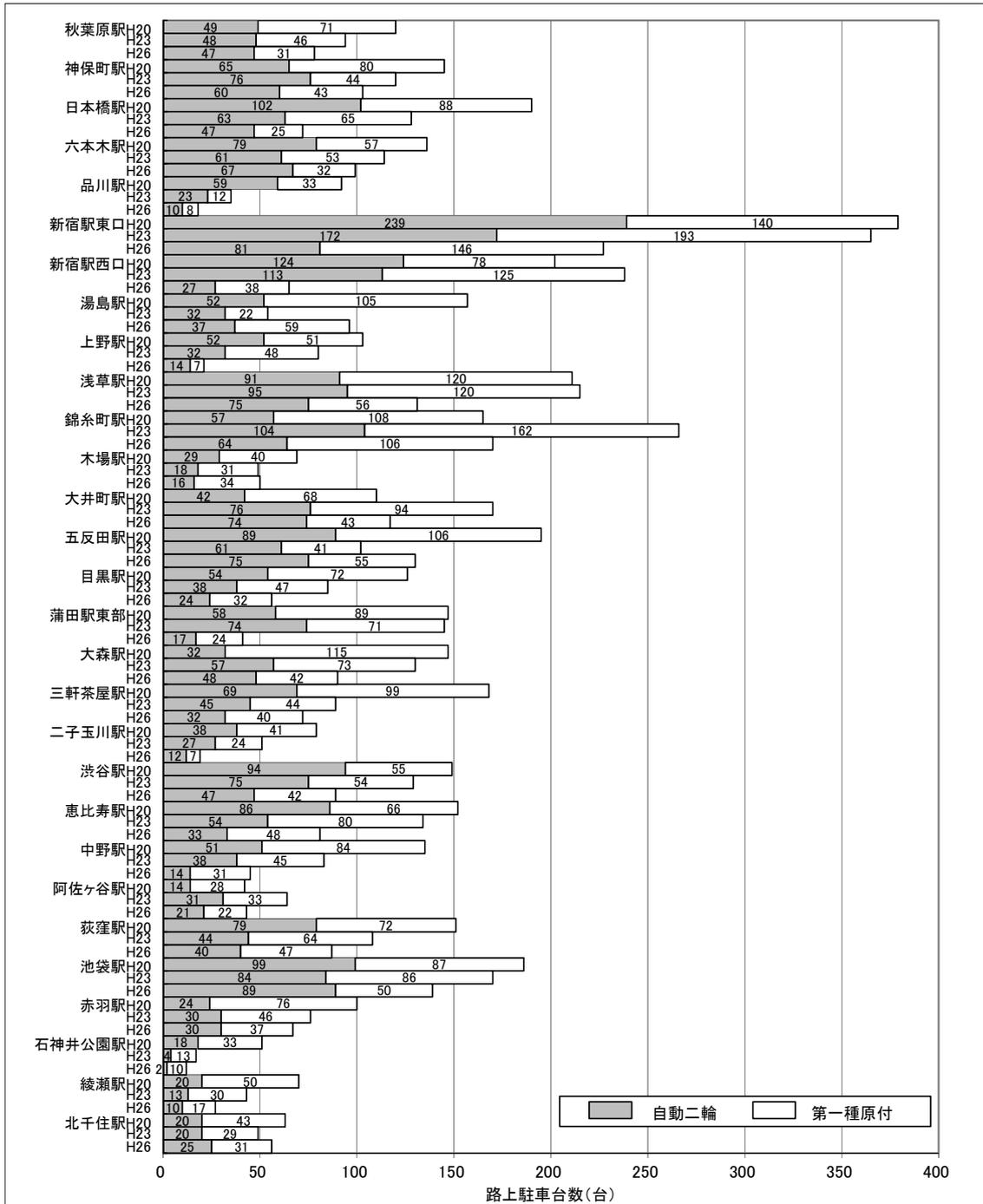
(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の路上駐車台数の推移

① 平日

○前回調査と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは湯島駅・木場駅・五反田駅・北千住駅の4地区であり、そのうち湯島駅は前回調査よりも40台以上増加している。

○ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは25地区であり、そのうち日本橋駅・新宿駅東口・新宿駅西口・上野駅・浅草駅・錦糸町駅・大井町駅・蒲田駅東部・恵比寿駅の9地区は、前回調査よりも50台以上減少している。



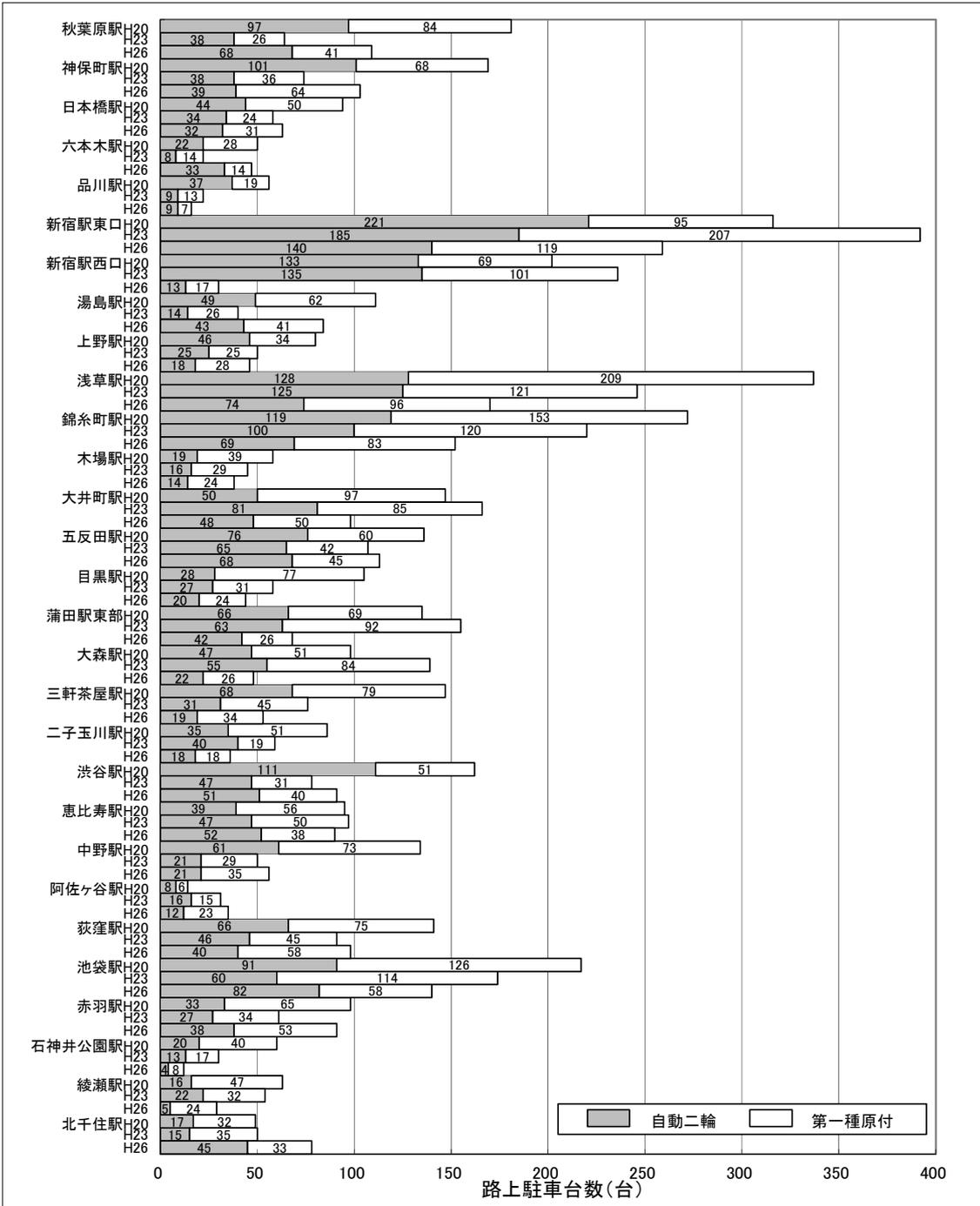
※合法・違法を含む

図2-69 ピーク時の路上駐車台数の推移（平日）

② 休日

○前回調査と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは秋葉原駅・神保町駅・日本橋駅・六本木駅・湯島駅・五反田駅・渋谷駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・赤羽駅・北千住駅の12地区であり、そのうち湯島駅は前回調査よりも40台以上増加している。

○ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは17地区であり、そのうち新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅・大井町駅・蒲田駅東部・大森駅の7地区は、前回調査よりも50台以上減少している。



※合法・違法を含む

図2-70 ピーク時の路上駐車台数の推移（休日）

2.3.4. 路上駐車時間の実態（二輪）

(1) 地区別の実態

1) 平均路上駐車時間

① 自動二輪

- 湯島駅・浅草駅・五反田駅では平日・休日ともに平均路上駐車時間が 60 分以下である。
- 平日・休日の差が大きいのは、新宿駅西口で休日の方が約 130 分長く、錦糸町駅で平日の方が約 140 分長い。

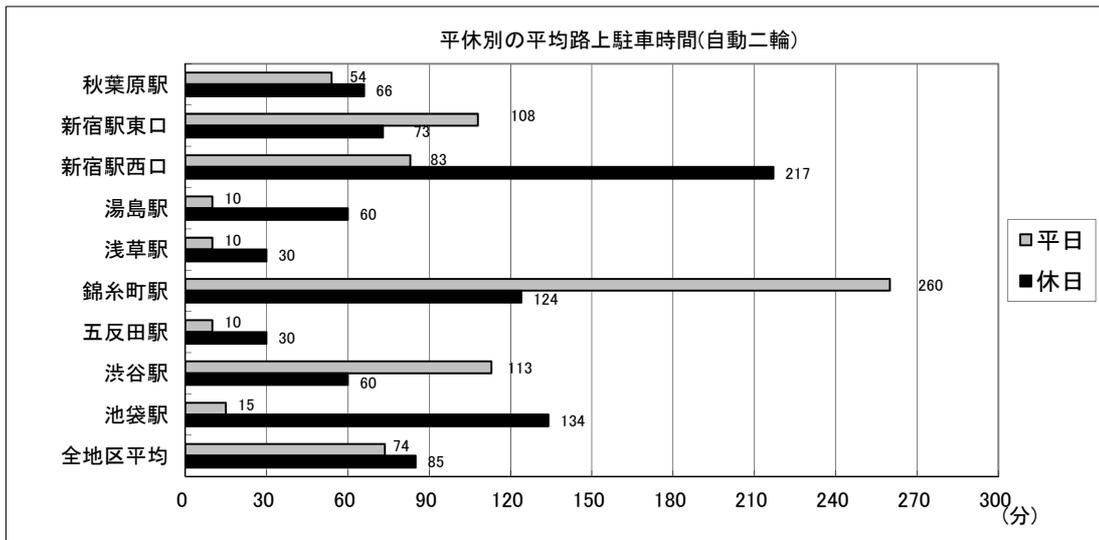


図 2-71 平均路上駐車時間（自動二輪）

② 原付第一種

- 全体的に、平日に比べ休日の平均路上駐車時間が長くなっている。
- 休日の新宿駅西口が約 270 分と最も長く、錦糸町駅・渋谷駅で 150 分を超えている。

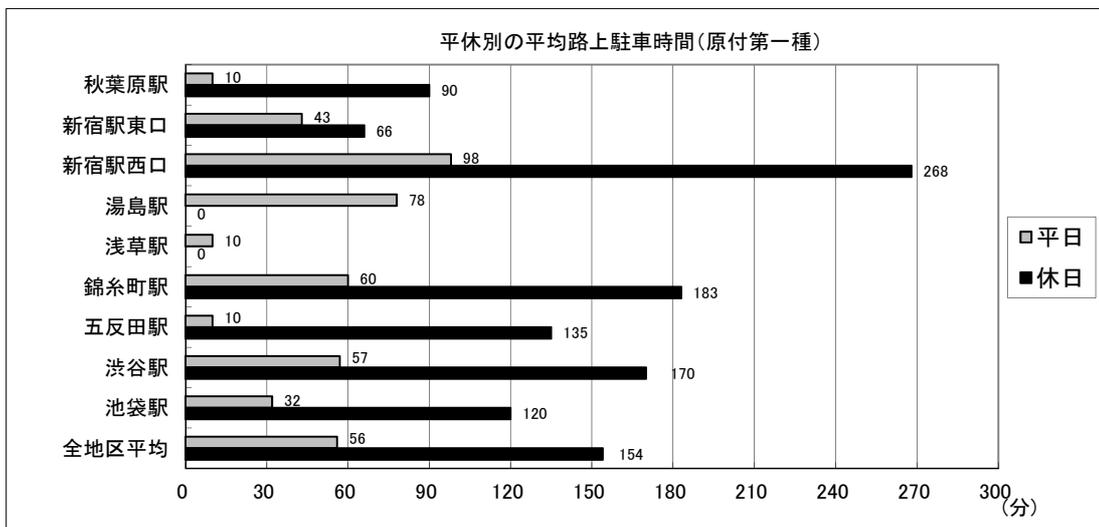


図2-72 平均路上駐車時間（原付第一種）

2) 時間帯別の路上駐車時間

① 平日（自動二輪）

- 地区・時間帯によって平均路上駐車時間が大きく変動している。
- 錦糸町駅の15時台、新宿駅東口・渋谷駅の17時台は路上駐車時間が240分を超えている。

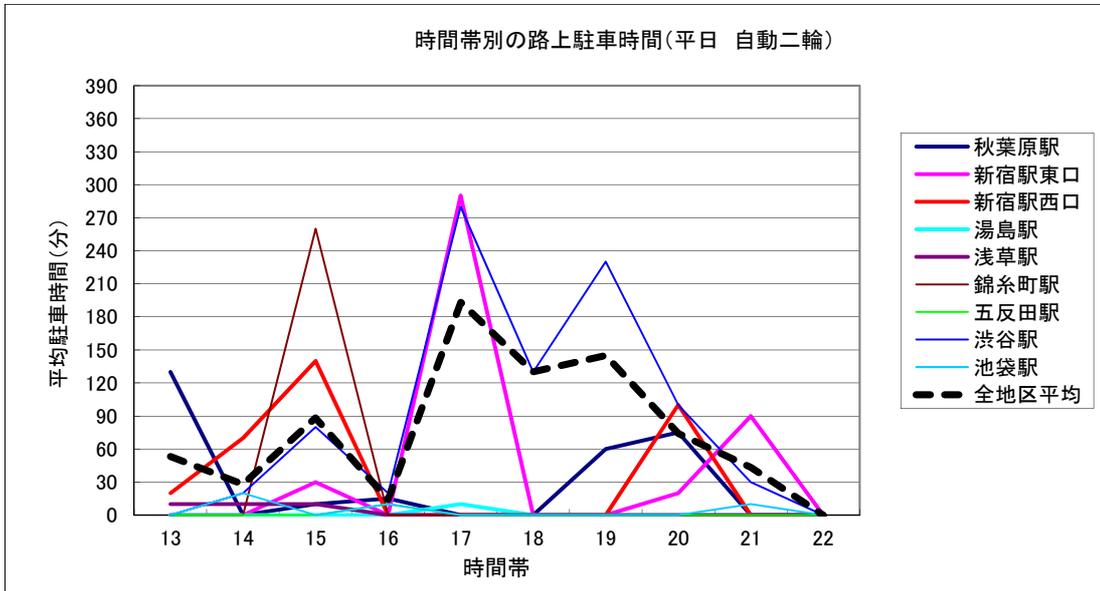


図2-73 時間帯別の路上駐車時間（平日・自動二輪）

② 休日（自動二輪）

- 地区・時間帯によって路上駐車時間が大きく変動している。
- 新宿駅西口の15時台の平均路上駐車時間が他地区と比較して長くなっている。

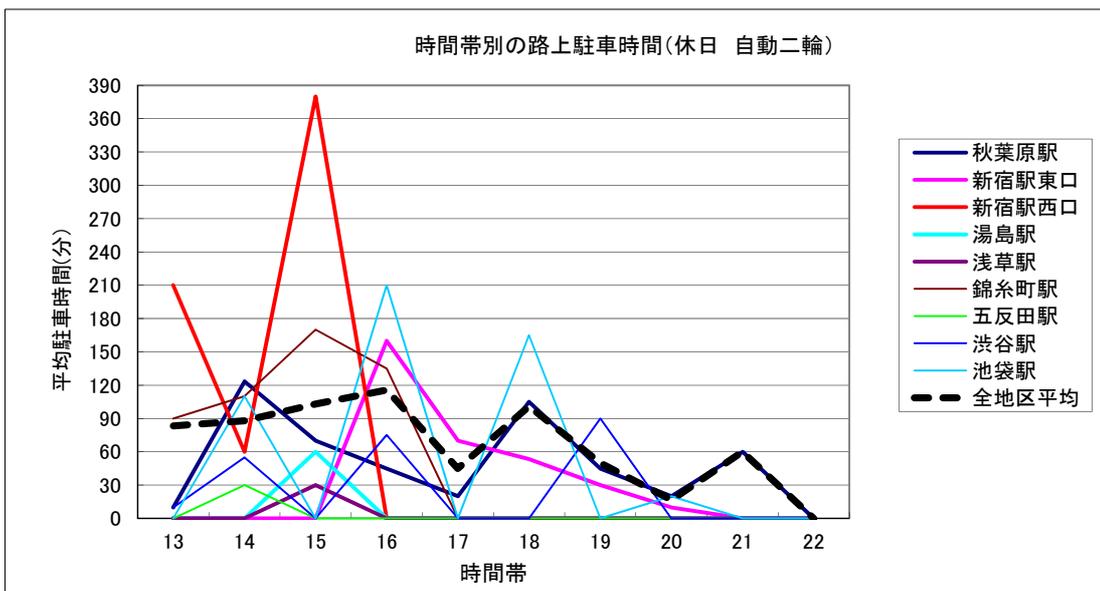


図2-74 時間帯別の路上駐車時間（休日・自動二輪）

③ 平日（原付第一種）

- 全地区平均路上駐車時間は 40 分～70 分の間で推移し、20 時以降は路上駐車が発生していない。
- 秋葉原駅・浅草駅・五反田駅は路上駐車時間が 30 分以下と、時間帯による変動が少ない。

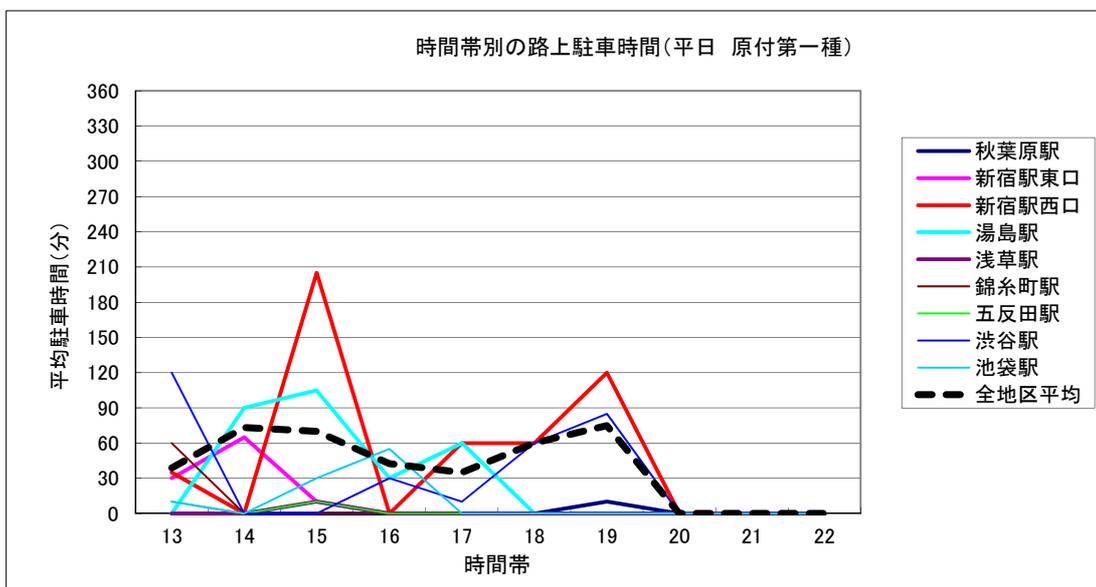


図2-75 時間帯別の路上駐車時間（平日・原付第一種）

④ 休日（原付第一種）

- 全地区平均路上駐車時間は、13 時台から徐々に短くなっている。
- 五反田駅・渋谷駅の 13 時台、新宿駅西口の 14 時台・16 時台、秋葉原駅の 18 時台は路上駐車時間が 240 分を超えている。

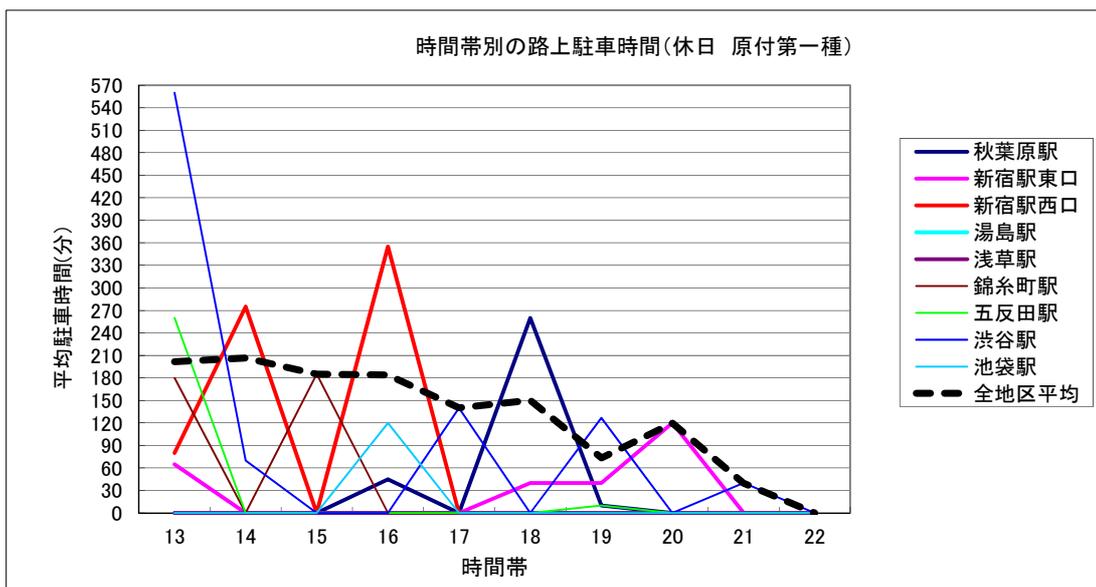
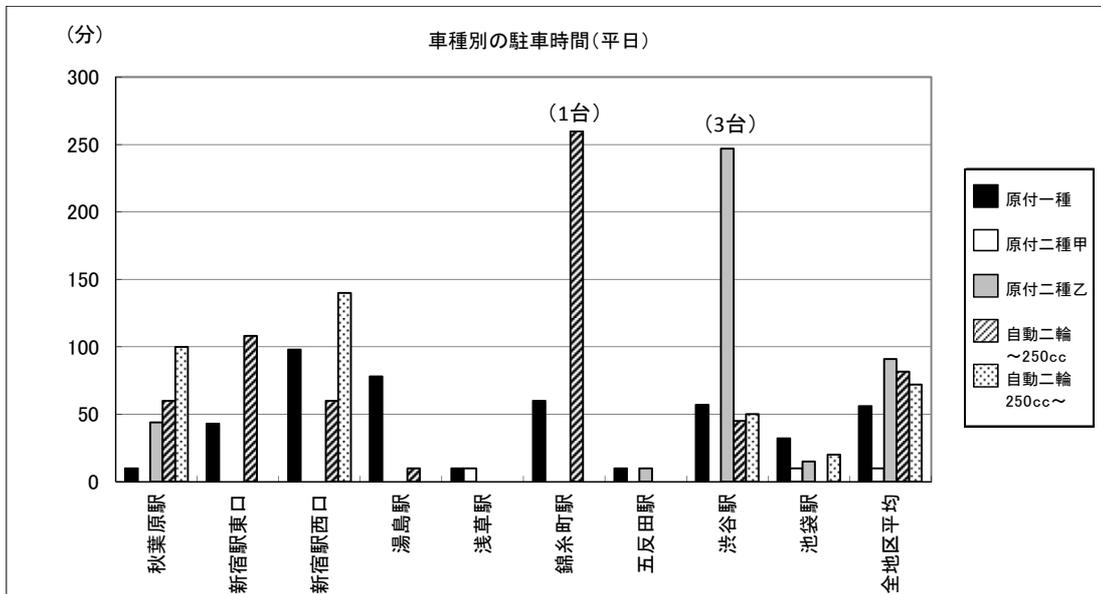


図2-76 時間帯別の路上駐車時間（休日・原付第一種）

3) 車種別の路上駐車時間

① 平日

- 全地区平均路上駐車時間は、100分以内であり原付二種乙が最も長くなっている。
- 地区別にみると、新宿駅西口・新宿駅東口・秋葉原駅の路上駐車時間が長く、逆に浅草駅・五反田駅・池袋駅は、他の地区よりも短い。

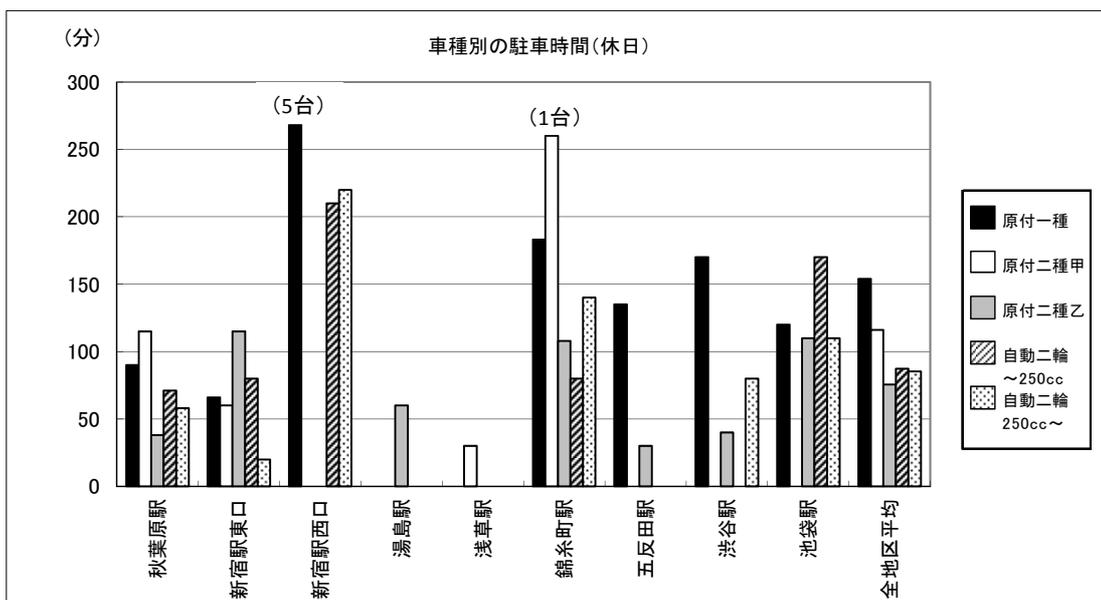


※ () 内はサンプルの台数

図2-77 車種別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- 全地区平均路上駐車時間は、原付一種が最も長くなっている。
- 地区別にみると、新宿駅西口・錦糸町駅・渋谷駅・池袋駅の路上駐車時間が長く、車種によって150分を超えている。
- 全体的に平日よりも長くなっている。



※ () 内はサンプルの台数

図2-78 車種別の路上駐車時間 (休日)

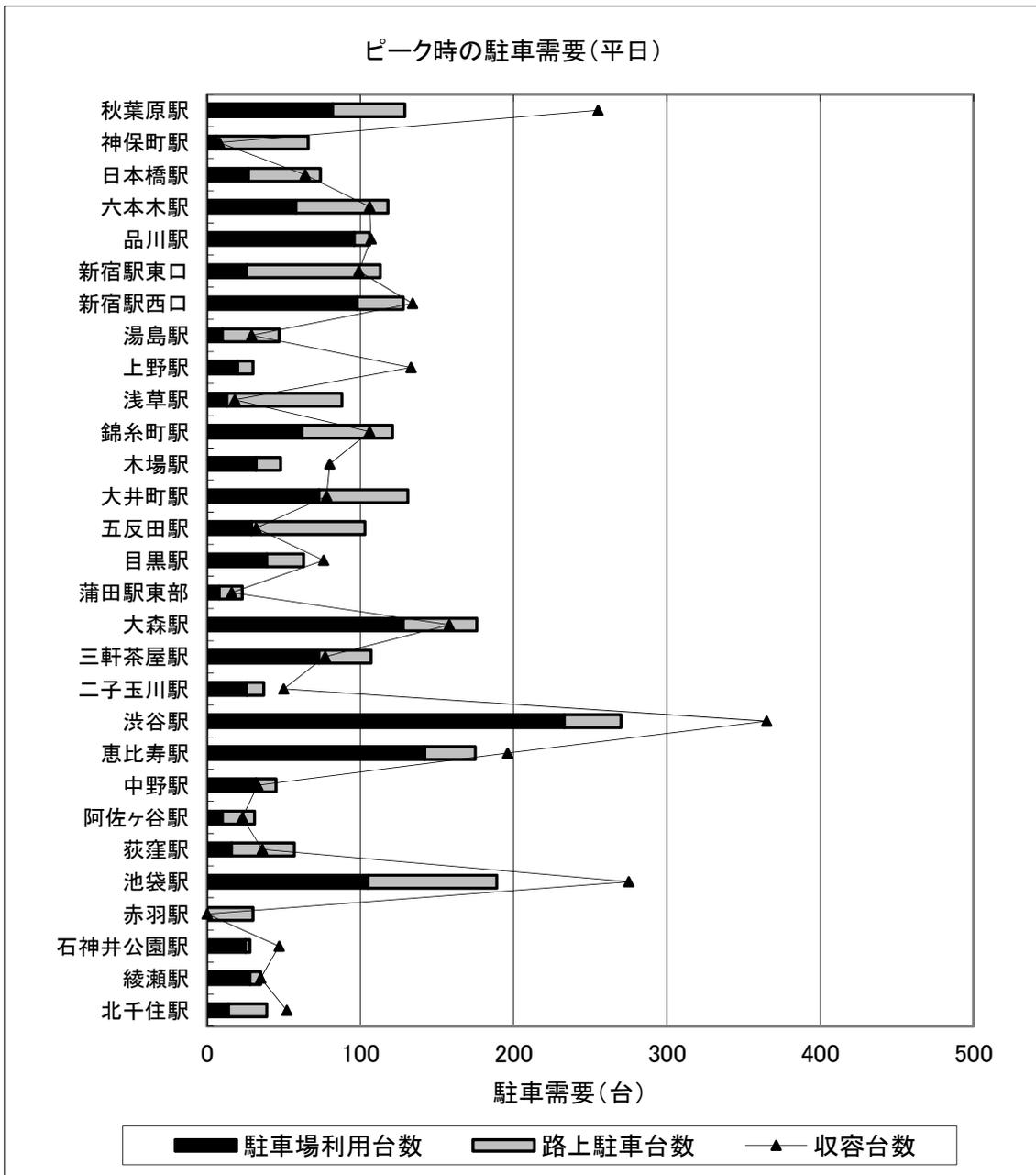
2.3.5. 駐車需給バランスの実態（自動二輪）

(1) 地区別の実態

1) ピーク時の駐車需要

① 平日

○ピーク時の駐車場利用台数と路上駐車台数を合わせた駐車需要をみると、渋谷駅・池袋駅・大森駅・恵比寿駅の順に多い。
 その中で、大森駅は駐車需要が収容台数を上回っている。

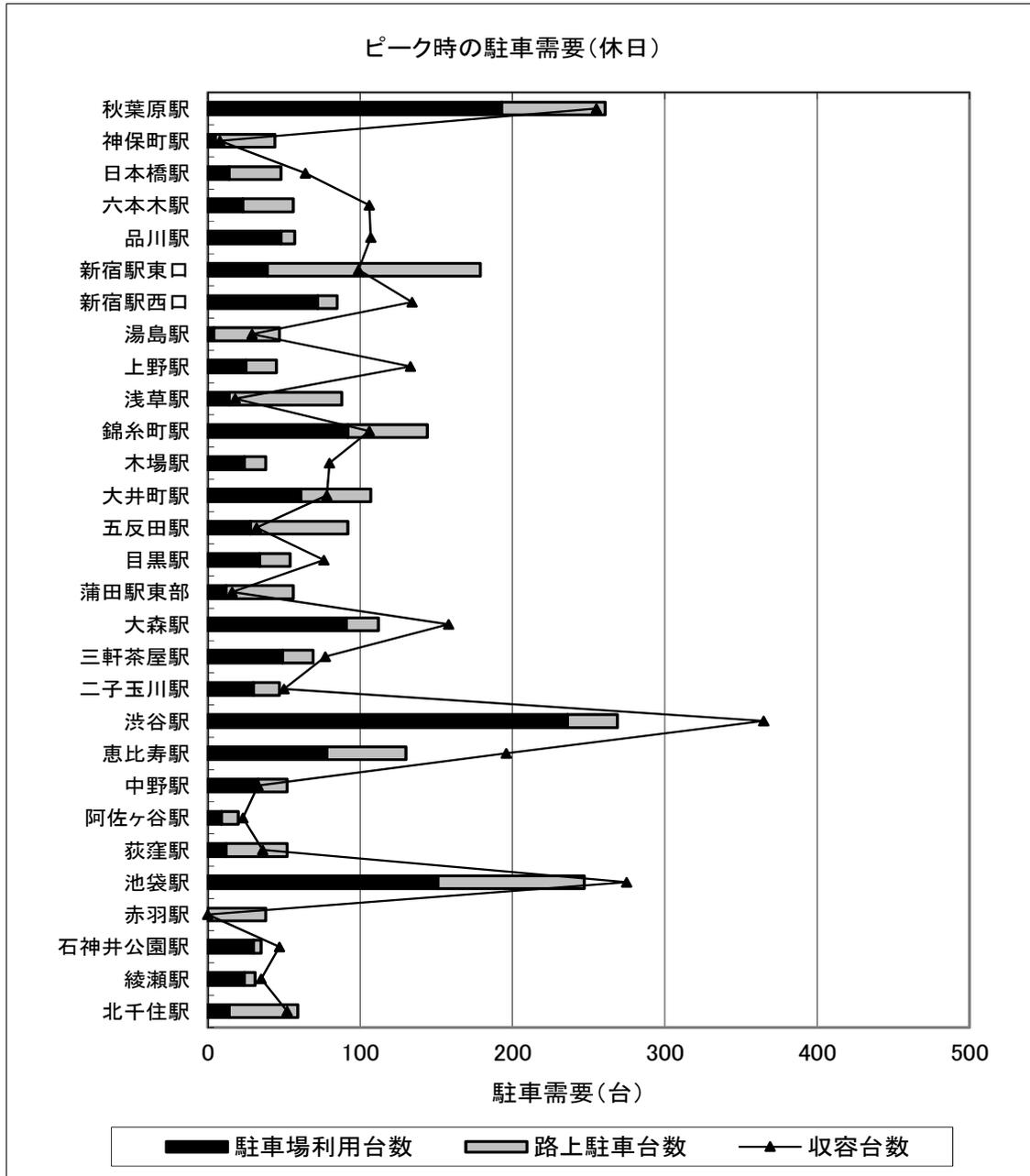


※路上駐車台数は合法、違法の合算

図2-79 ピーク時の駐車需要（平日）

② 休日

○平日と同様に駐車需要をみると、渋谷駅・秋葉原駅・池袋駅・新宿駅東口の順に多いが、秋葉原駅は駐車需要が収容台数を上回っている。



※路上駐車台数は合法、違法の合算

図2-80 ピーク時の駐車需要(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車需要の推移

① 平日

○前回調査と比較してピーク時の駐車需要が増加しているのは、品川駅・湯島駅・五反田駅・大森駅・三軒茶屋駅・恵比寿駅・中野駅・荻窪駅・池袋駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の12地区である。
 ○また、ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは17地区であり、新宿駅西口・蒲田駅東部・渋谷駅で100台以上減少している。

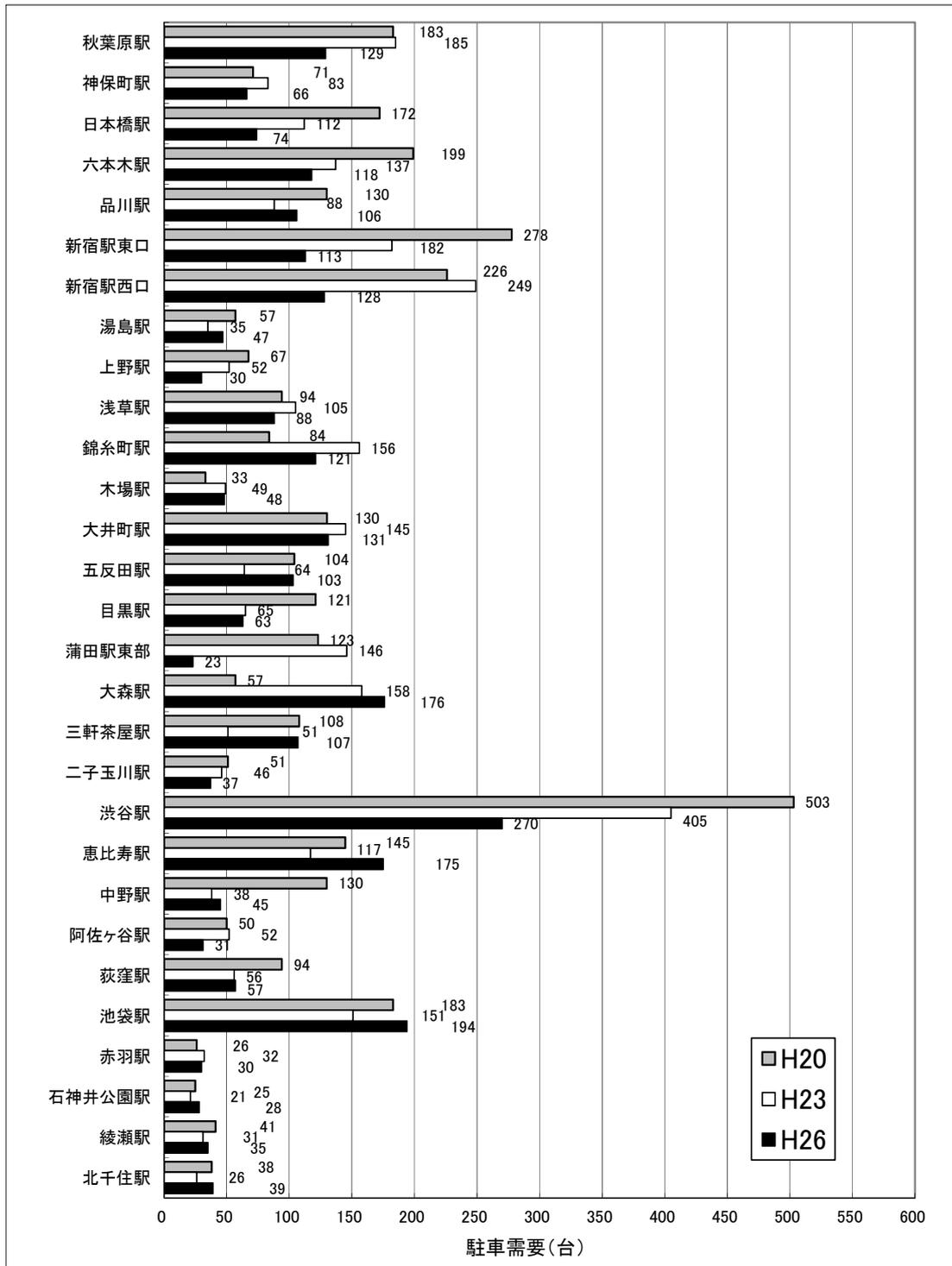


図2-81 ピーク時の駐車需要の推移（平日）

② 休日

○前回調査と比較してピーク時の駐車需要が増加しているのは、秋葉原駅・六本木駅・品川駅・湯島駅・五反田駅・大森駅・三軒茶屋駅・恵比寿駅・中野駅・池袋駅・赤羽駅・北千住駅の12地区である。
 ○また、ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは17地区であり、新宿駅西口では100台以上減少している。

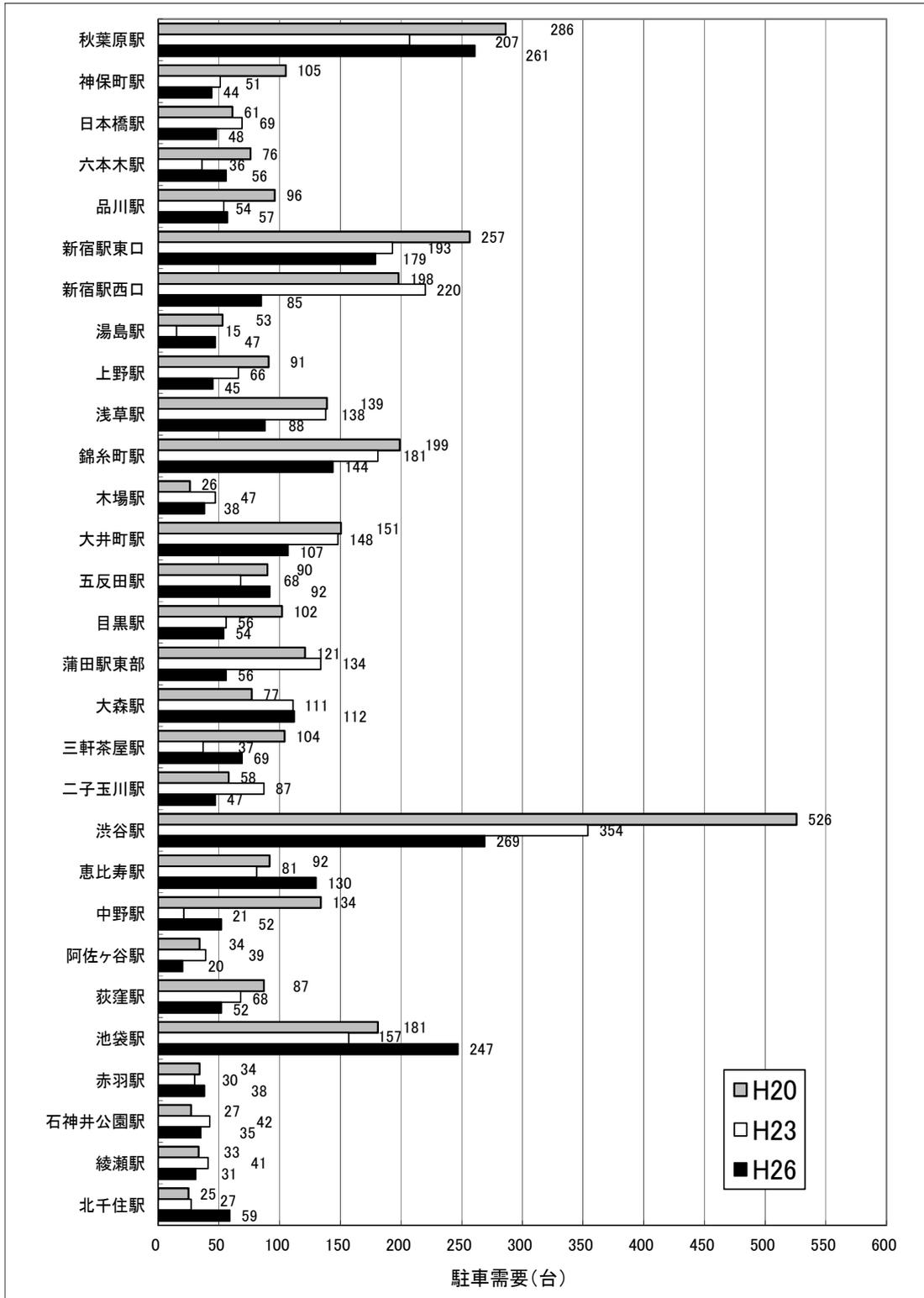


図2-82 ピーク時の駐車需要の推移（休日）

2) ピーク時の駐車需給バランスの推移

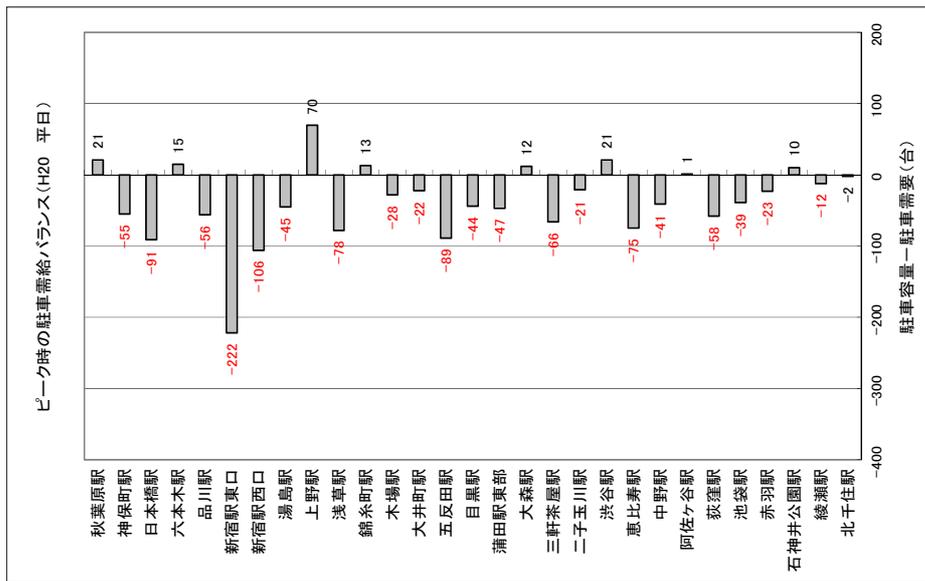
① 平日

○ 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、平成20年度が20地区、平成23年度が18地区、平成26年度が16地区として多く、改善されてきているが依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。

○ 平成23年度に容量不足だったが今回改善されたのは、品川駅・新宿駅西口・木場駅・目黒駅・恵比寿駅の5地区である。

○ 逆に平成23年度に駐車容量（収容台数）を上回っていたが、今回不足したのは六本木駅・大森駅・阿佐ヶ谷駅の3地区である。

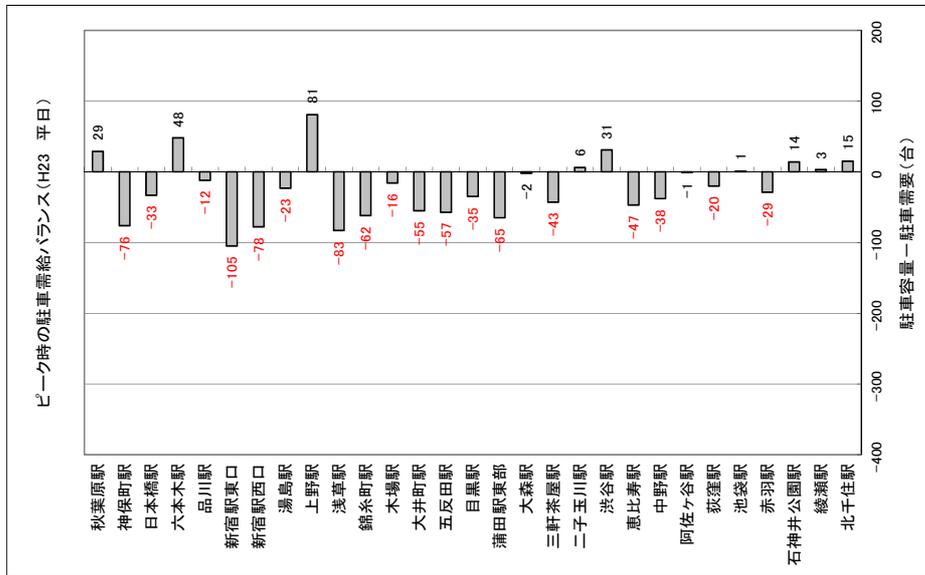
平成20年度(平日)



※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：20地区

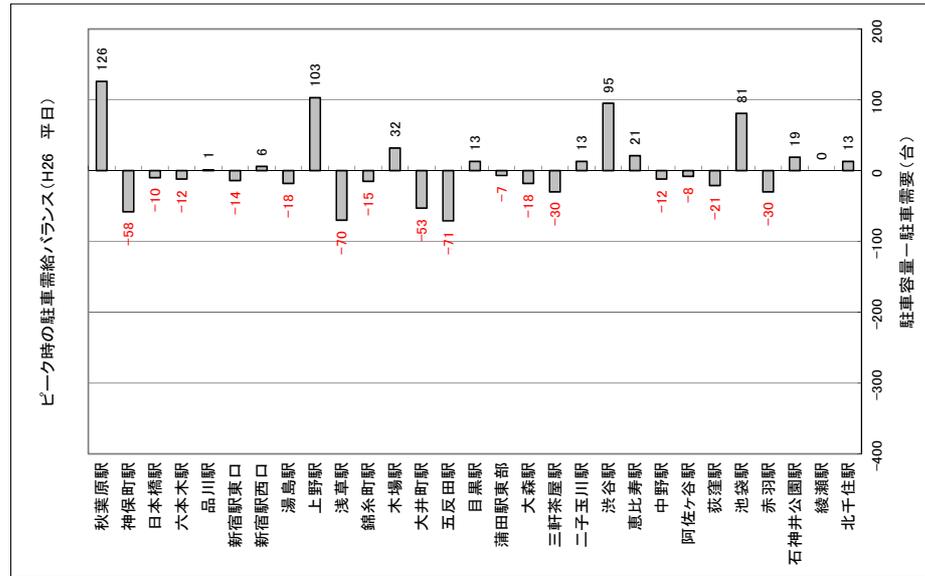
* 赤字：駐車需要が駐車容量を上回る地区（需要/容量が110%以内の場合は需給バランス確保とみなしている）

平成23年度(平日)



※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：18地区

平成26年度(平日)



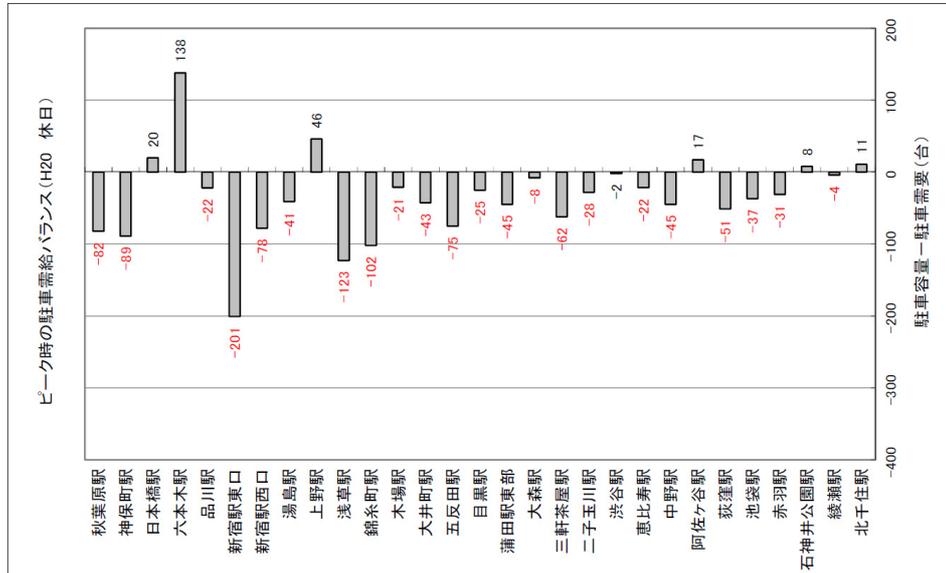
※ 駐車需要が駐車容量を上回る地区：16地区

図2-83 ピーク時の駐車需給バランス（平日）

② 休日

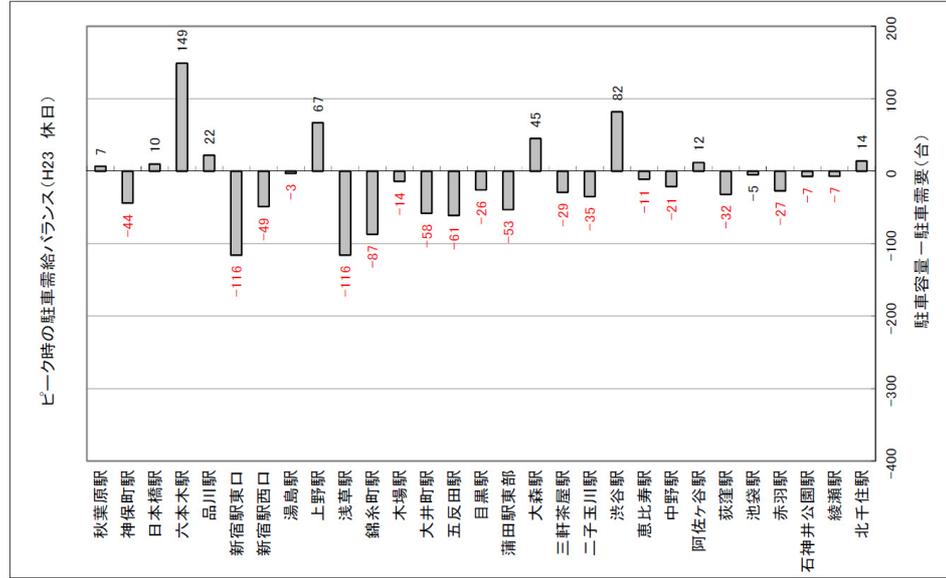
- 駐車需要が駐車容量（収容台数）を上回る地区は平成20年度が22地区、平成23年度が19地区、平成26年度が12地区と、改善されてきているが、依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 平成23年度に容量不足だったか今回改善されたのは、新宿駅西口・木場駅・目黒駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・恵比寿駅・池袋駅・石神井公園駅・綾瀬駅の9地区である。
- 逆に平成23年度に容量駐車容量（収容台数）を上回っていたが、今回不足したのは北千住駅である。

平成20年度(休日)



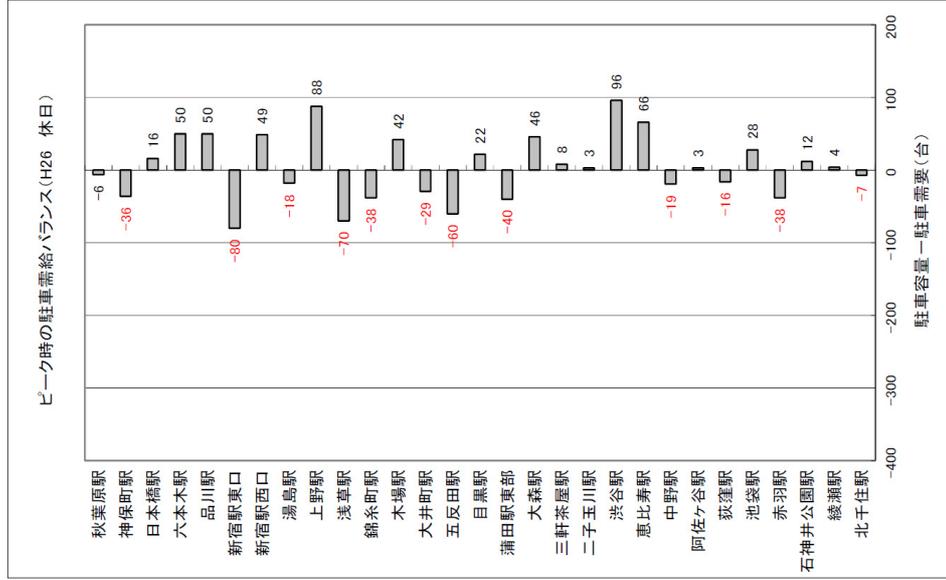
※駐車需要が駐車容量を上回る地区：22地区

平成23年度(休日)



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：19地区

平成26年度(休日)



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：12地区

図2-84 ピーク時の駐車需給バランス (休日)

2.4. 駐車特性のまとめ

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

2.4.1. 四輪

平成 26 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2-5に示す。過年度調査結果との比較は、平成 20 年度・23 年度・26 年度すべてで調査を実施した 48 地区での比較と、平成 23 年度・26 年度ともに実施した 51 地区での比較を行った。

表2-5 平成 26 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（四輪）

調査内容	実施年度	平成26年度調査結果及び過年度調査結果との比較														
		平日							休日							
		平成20・23・26年度 実施地区での比較			平成23・26年度 実施地区での比較			平成 26年度	平成20・23・26年度 実施地区での比較			平成23・26年度 実施地区での比較			平成 26年度	
		対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	過年度との比較		対象地区 51地区	対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	過年度との比較		対象地区 51地区	
増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)			増減	割合 (%)					
駐車場数 (場)	H20年度	1,311	—	—	—	—	—	*1,311	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	1,602	291	22.2	1,705	—	—	1,595	284	21.7	1,698	—	—	—		
	H26年度	1,345	-257	-16.0	1,459	-246	-14.4	1,459	1,345	-250	-15.7	1,437	-261	-15.4	1,437	
駐車場 収容台数 (台)	H20年度	39,524	—	—	—	—	—	38,957	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	41,104	1,580	4.0	47,786	—	—	40,906	1,949	5.0	47,588	—	—	—		
	H26年度	35,057	-6,047	-14.7	41,338	-6,448	-13.5	41,338	34,679	-6,227	-15.2	40,847	-6,741	-14.2	40,847	
駐車場 利用台数 (台)	H20年度	19,815	—	—	—	—	—	22,348	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	20,133	318	1.6	24,751	—	—	22,537	189	0.8	26,508	—	—	—		
	H26年度	17,879	-2,254	-11.2	21,706	-3,045	-12.3	21,706	20,365	-2,172	-9.6	24,119	-2,389	-9.0	24,119	
駐車場 利用率 (%)	H20年度	50.1	—	—	—	—	—	57.4	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	49.0	-1.2	-2.3	51.8	—	—	55.1	-2.3	-4.0	55.7	—	—	—		
	H26年度	51.0	2.0	4.1	52.5	0.7	1.4	52.5	58.7	3.6	6.6	59.0	3.3	6.0	59.0	
PM/PT 収容台数 (台)	H20年度	一般	2,040	—	—	—	—	—	1,282	—	—	—	—	—	—	
		貨物用	303	—	—	—	—	—	235	—	—	—	—	—	—	
		合計	2,343	—	—	—	—	—	1,517	—	—	—	—	—	—	
	H23年度	一般	1,729	-311	-15.2	1,854	—	—	—	846	-436	-34.0	846	—	—	—
		貨物用	342	39	12.9	352	—	—	—	246	11	4.7	246	—	—	—
		合計	2,071	-272	-11.6	2,206	—	—	—	1,092	-425	-28.0	1,092	—	—	—
	H26年度	一般	1,650	-79	-4.6	1,769	-85	-4.6	1,769	918	72	8.5	991	145	17.1	991
		貨物用	397	55	16.1	415	63	17.9	415	297	51	20.7	315	69	28.0	315
		合計	2,047	-24	-1.2	2,184	-22	-1.0	2,184	1,215	123	11.3	1,306	214	19.6	1,306
路上 駐車台数 (台)	H20年度	7,623	—	—	—	—	—	5,939	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	4,977	-2,646	-34.7	5,078	—	—	—	4,391	-1,548	-26.1	4,447	—	—	—	
	H26年度	6,764	1,787	35.9	7,540	2,462	48.5	7,540	5,244	853	19.4	5,689	1,242	27.9	5,689	
合法路上 駐車台数 (台)	H20年度	939	—	—	—	—	—	613	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	883	-56	-6.0	929	—	—	—	503	-110	-17.9	544	—	—	—	
	H26年度	744	-139	-15.7	800	-129	-13.9	800	521	18	3.6	546	2	0.4	546	
違法路上 駐車台数 (台)	H20年度	5,805	—	—	—	—	—	4,559	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	2,919	-2,886	-49.7	3,147	—	—	—	3,011	-1,548	-34.0	3,152	—	—	—	
	H26年度	5,171	2,252	77.1	5,787	2,640	83.9	5,787	4,046	1,035	34.4	4,396	1,244	39.5	4,396	
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H20年度	24	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	26	2	8.3	—	—	—	29	3	11.5	—	—	—	—		
	H26年度	25	-1	-3.8	—	—	—	27	-2	-6.9	—	—	—	—		
需要>供給 の地区数 (地区)	H20年度	10	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—		
	H23年度	3	-7	-70.0	3	—	—	—	1	-6	-85.7	1	—	—	—	
	H26年度	5	2	66.7	5	2	66.7	5	2	100.0	2	1	100.0	2		

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

*1 平成 20 年度の休日における駐車場数は、平日とほぼ同数とみなしている。

(1) 駐車場の整備状況

- 過去 3 回を比較すると、駐車場数は平成 20 年度の 1,311 場、平成 23 年度の 1,602 場に対して平成 26 年度は 1,345 場と、全 48 地区中 40 地区で駐車場数が減少している。
前回調査(H23 年度)との比較では、平成 23 年度の 1,705 場に対して 1,459 場と約 14%減少している。
- 収容台数でみると、平成 20 年度の 39,524 台、平成 23 年度の 41,104 台から 35,057 台と減少している。
前回調査(H23 年度)との比較では、平成 23 年度の 47,786 台に対して 41,338 台と約 14%減少している。
- 駐車場の形態をみると、平地自走が約 54%を占め最も多くなっている。次いで、不明が約 30%、立体機械が約 7%を占めており、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅東口・上野駅など大規模商業施設の立地する地区で、立体機械の割合が高くなっている。(図 2-2参照)
- 駐車場の収容台数規模でみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 20 年度が約 80%、平成 23 年度が約 85%であり、前回調査に対して約 83%と若干減少しているが、比較的小規模な駐車場が多いと考えられる。(図 2-3参照)

(2) 駐車場の利用状況

- 過去 3 回を比較すると、ピーク時の駐車場利用台数は平成 20 年度の 19,815 台【22,348 台】、平成 23 年度の 20,133 台【22,537 台】に対して、平成 26 年では 17,879 台【20,365 台】となっており、過去 2 回と比較して平日・休日ともに減少している。
前回調査(H23 年度)との比較では、平成 23 年度の 24,751 台【26,508 台】に対して 21,706 台【24,119 台】と約 12%【約 9%】減少している。
- ピーク時の駐車場利用率の全地区平均は、平成 20 年度が 50.1%【57.4%】、平成 23 年度が 49.0%【55.1%】であり、平成 26 年度は 51.0%【58.7%】となっている。
- 休日におけるピーク時の駐車場利用率の経年変化は、平成 23 年度と比較すると増加している。
- 平日・休日のピーク時における駐車場利用率を比較すると、平成 20 年度・23 年度・26 年度とも平日より休日の駐車場利用率が高くなっている。

(3) 路上駐車状況

- ピーク時の違法路上駐車台数は平成 20 年度が 5,805 台【4,559 台】、平成 23 年度が 2,919 台【3,011 台】、平成 26 年度は 5,171 台【4,046 台】となっている。
前回調査(H23 年度)との比較では、平成 23 年度の 3,147 台【3,152 台】に対して 5,787 台【4,369 台】と約 84%【約 40%】増加している。
- また、平成 26 年度と平成 23 年度を全地区平均で車種別に比較すると、乗用車は約 38%増【約 37%増】、小型貨物は約 10%減【12%減】、普通貨物は 164%増【69%増】となっている。(表 2-3、表 2-4参照)

※【 】内の数値は休日

- 小型貨物は減少しているが、その他の車両の増加が顕著となっている。(表 2-3、表 2-4参照)
- 平成 26 年度調査の全地区 (51 地区) の路上駐車車両数 (ピーク時) の平均は、1.61 台/0.1km (平成 23 年は 0.75 台/0.1km)、【1.21 台/0.1km (平成 23 年は 0.66 台/0.1km)】である。平成 23 年度に比べると約 115%【約 83%】増加している。(図 2-27、図 2-28参照)
- 違法路上駐車の種類構成をみると、平日は時間帯による種類構成の変動が大きく、13~15 時台は貨物車類の合計が 50%以上に対して、その他の時間帯では乗用車の占める割合が高い。(図 2-33参照)
- 休日は時間帯による種類構成の変動が小さく、1 日を通じて乗用車が 75%前後を占めている。(図 2-33参照)
- 貨物車類の占める割合が最も高い 13 時台を対象とすると、全車種のうち貨物車類が占める割合は約 58%【約 25%】となっており、平日は貨物車類の割合が高く、貨物車類のうち小型貨物の割合が高い。大手宅配事業者の占める割合は約 12%【約 12%】である。(図 2-33、図 2-34参照)
- 貨物車用パーキングメーターは増加 (平成 20 年度 : 298 台、平成 23 年度 : 352 台、平成 26 年度 : 415 台) したが、荷さばき可能な駐車場の減少 (平成 20 年度 : 28 場 358 台、平成 23 年度 : 106 場 2,227 台、平成 26 年度 : 15 場 1,264 台) していると考えられる。
- 荷さばき可能な駐車場の整備が進んでいるのは、銀座駅 (3 場 432 台)、日本橋駅 (4 場 646 台)、新宿駅西口 (1 場 76 台) となっている。
(s-park : http://sasp.mapion.co.jp/b/tpark4/?t=map01a&f_carry=1)
- 貨物車用パーキングメーターの整備が進んでいるのは、銀座駅 (55 台)、新宿駅東口 (67 台)、池袋駅 (60 台) で、地区内の全てのパーキングメーターが貨物車用となっている。
(警視庁 HP : <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/pking/kamotu.htm>)

(4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 20 年度の約 24 分【約 26 分】、平成 23 年度の約 26 分【約 29 分】、平成 26 年度の約 25 分【約 27 分】となっている。前回調査 (H23 年度) と比較するとあまり変わっていない。
- 車種別にみると、平日・休日とも普通貨物は長く、タクシーは短い傾向にある。貨物車類は平日よりも休日のほうが長くなっている。(図 2-40、図 2-41参照)

(5) 駐車需給バランス

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数 (PM・PT を含む) が上回っており、ピーク時の需要が供給を上回るのは平日 5 地区 (品川駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・野方駅)、休日 2 地区 (高田馬場駅・目黒駅) である。(図 2-46、図 2-47参照)
- 駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区が、平成 20 年度は 10 地区【7 地区】、平成 23 年度は 3 地区【1 地区】、平成 26 年度には 5 地区【2 地区】と若干増加したが、需給バランスは改善されてきていることがわかる。

※【 】内の数値は休日

2.4.2. 二輪

平成26年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表2-6に示す。対象地区は平成20年度・23年度・26年度すべてで調査を実施した、全29地区が対象となっている。

表2-6 平成26年度調査結果及び過年度調査結果との比較（二輪）

調査内容	実施年度		平成26年度調査結果及び過年度調査結果との比較					
			平日			休日		
			対象地区 29地区	前回からの増減		対象地区 29地区	前回からの増減	
増減	割合(%)	増減		割合(%)				
駐車場数 (場)	H20年度	74	—	—	74	—	—	
	H23年度	89	15	20.3	89	15	20.3	
	H26年度	96	7	7.9	96	7	7.9	
収容台数 (台)	H20年度	2,466	—	—	2,466	—	—	
	H23年度	2,385	-81	-3.3	2,385	-81	-3.3	
	H26年度	2,688	303	12.7	2,688	303	12.7	
駐車場利用台数 (台)	H20年度	1,777	—	—	1,695	—	—	
	H23年度	1,584	-193	-10.9	1,428	-267	-15.8	
	H26年度	1,550	-34	-2.1	1,477	49	3.4	
駐車場利用率 (%)	H20年度	72.1	—	—	68.7	—	—	
	H23年度	66.4	-5.6	-7.8	59.9	-8.9	-12.9	
	H26年度	57.7	-8.8	-13.2	54.9	-4.9	-8.2	
路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,885			1,848		
		原付第一種	2,155			1,965		
		合計	4,040			3,813		
	H23年度	自動二輪	1,608	-277	-14.7	1,403	-445	-24.1
		原付第一種	1,795	-360	-16.7	1,542	-423	-21.5
		合計	3,403	-637	-15.8	2,945	-868	-22.8
	H26年度	自動二輪	1,138	-470	-29.2	1,139	-264	-18.8
		原付第一種	1,163	-632	-35.2	1,158	-384	-24.9
		合計	2,301	-1,102	-32.4	2,297	-648	-22.0
合法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	38			16		
		原付第一種	46			75		
		合計	84			91		
	H23年度	自動二輪	14	-24	-63.2	0	-16	-100.0
		原付第一種	149	103	223.9	128	53	70.7
		合計	163	79	94.0	128	37	40.7
	H26年度	自動二輪	0	-14	-100.0	0	0	0.0
		原付第一種	0	-149	-100.0	0	-128	-100.0
		合計	0	-163	-100.0	0	-128	-100.0
違法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,847			1,832		
		原付第一種	2,109			1,890		
		合計	3,956			3,722		
	H23年度	自動二輪	1,594	-253	-13.7	1,403	-429	-23.4
		原付第一種	1,646	-463	-22.0	1,414	-476	-25.2
		合計	3,240	-716	-18.1	2,817	-905	-24.3
	H26年度	自動二輪	1,138	-456	-28.6	1,139	-264	-18.8
		原付第一種	1,163	-483	-29.3	1,158	-256	-18.1
		合計	2,301	-939	-29.0	2,297	-520	-18.5
平均駐車時間(分) 【9地区】	H20年度	88	—	—	80	—	—	
	H23年度	100	12	13.6	75	-5	-6.3	
	H26年度	65	-35	-35.0	106	31	41.3	
需要>供給 の地区数	H20年度	20	—	—	22	—	—	
	H23年度	18	-2	-10.0	19	-3	-13.6	
	H26年度	16	-2	-11.1	12	-7	-36.8	

※—は比較対象が無い場合である。

(1) 駐車場の整備状況

- 駐車場数は、平成 20 年度の 74 場、平成 23 年度の 89 場に対して平成 26 年度は 96 場と約 8%増加し、29 地区中 12 地区で駐車場数が増加している。
- 赤羽駅は路外駐車場が無い。(図 2-48参照)
- 収容台数は、平成 20 年度の 2,466 台、平成 23 年度の 2,385 台に対して平成 26 年度は 2,688 台と約 13%増加している。
- 駐車場の収容台数規模をみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 20 年度の約 70%、平成 23 年度の約 73%に対して平成 26 年度は約 74%と増加している。(図 2-51参照)
- 駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 20 年度の約 79%、平成 23 年度の 78%に対して平成 26 年度は約 78%、地下構造が平成 20 年度の約 17%、平成 23 年度の 15%に対して平成 26 年度は約 15%である。(図 2-49参照)
- ロック形式をみると、チェーンロック式が平成 20 年度の約 49%、平成 23 年度の 54%に対して平成 26 年度は約 57%と増加している。(図 2-50参照)

(2) 駐車場の利用状況

- ピーク時の駐車場利用台数は平成 20 年度の 1,777 台【1,695 台】、平成 23 年度の 1,584 台【1,428 台】に対して平成 26 年度は 1,550 台【1,477 台】であり、平日は減少傾向にあるが、休日は前年度より増加している。
駐車場利用台数の多い地区は、新宿駅西口・大森駅・渋谷駅・池袋駅などであり、商業施設の集積した地区での需要が多いことがわかる。
- ピーク時の駐車場利用率の平均は平成 20 年度の 72.1%【68.7%】、平成 23 年度の 66.4%【59.9%】に対して、平成 26 年度は 57.7%【54.9%】と減少している。

(3) 路上駐車状況

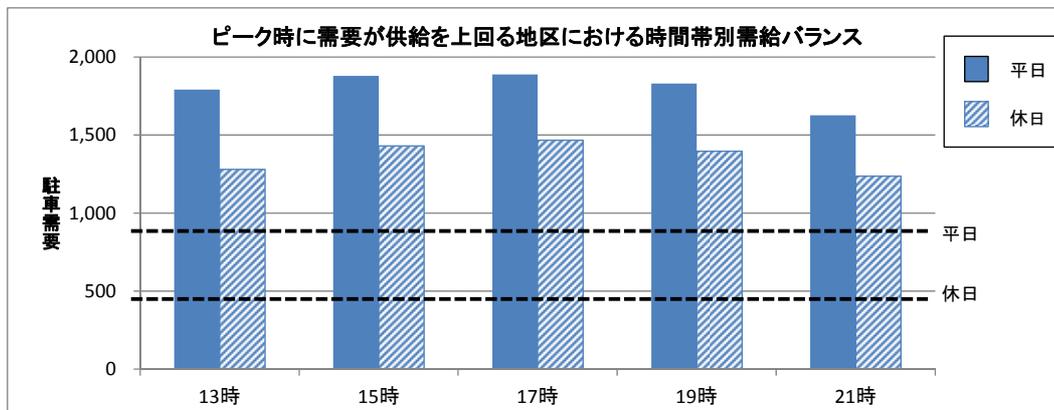
- 路上駐車台数は平成 20 年度の 4,040 台【3,813 台】、平成 23 年度の 3,403 台【2,945 台】に対して、平成 26 年度は 2,301 台【2,297 台】と前回調査(H23 年度)と比較して約 32%【約 22%】減少している。
- 違法路上駐車台数は平成 20 年度の 3,956 台【3,722 台】、平成 23 年度の 3,240 台【2,817 台】に対して、平成 26 年度は 2,301 台【2,297 台】と前回調査(H23 年度)と比較して約 29%【約 19%】減少している。
- 合法駐車が可能な路上駐車施設は、新宿駅東口・新宿駅西口・池袋駅の 3 地区にあり、合法駐車台数は平成 20 年度の 84 台【91 台】、平成 23 年度の 163 台【128 台】に対して、平成 26 年度は平休ともに利用台数が無くなった。

(4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 20 年度の約 88 分【約 80 分】、平成 23 年度の約 100 分【約 75 分】に対して、平成 26 年度は約 65 分【106 分】と、前回調査(H23 年度)と比較して休日が増加している。
- 前回調査(H23 年度)と比較すると、平日は 35%減少しているが、休日は約 40%増加している。

(5) 駐車需給バランス

- ピーク時に駐車需要が供給量を上回る地区について、時間帯別の需給バランスをみると、13時から21時までの各時間帯で駐車需要が供給量を上回っている。
- 平日の方が全体的に駐車需要が多く、不足量も休日よりも多い。



図中---は駐車場収容台数

※【 】内の数値は休日