

3. 路上駐車対策の検討

ここでは、各地区の駐車実態調査結果に基づき、駐車施策の考え方について示すが、個別の地区における駐車施策を検討するにあたっては、本来、土地利用状況、周辺交通状況、施設立地状況等を踏まえた検討がなされることが求められる。

3.1. 対策の検討

各地区における駐車需給バランスを比較するにあたり、以下の3つの状況を整理した。

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、 $0.9 < (\text{駐車需要}/\text{駐車容量}) < 1.1$ を需給バランスが均衡している状態とする。

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

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 $0.9 < (\text{平日}/\text{休日}) < 1.1$ 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	$1.1 \leq (\text{平日}/\text{休日})$
曜日変動が少ない(均衡)	$0.9 < (\text{平日}/\text{休日}) < 1.1$
休日の需要が多い	$(\text{平日}/\text{休日}) \leq 0.9$

【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 $1.0 \leq (\text{ピーク時}/\text{オフピーク時}) < 2.0$ 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 : $2.0 \leq (\text{ピーク時}/\text{オフピーク時})$
- ・ 時間変動が小さい : $1.0 \leq (\text{ピーク時}/\text{オフピーク時}) < 2.0$

前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。

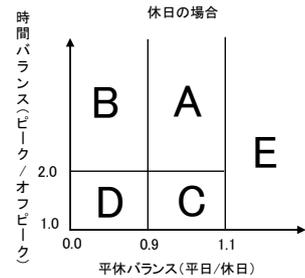
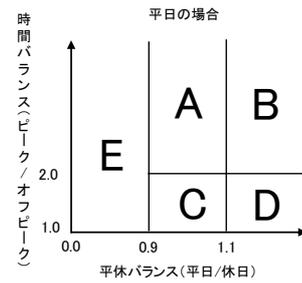
【平日】

- 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

※5 パターンのエリアは、平休バランスは、平日と休日で左右相反する位置となる



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：52.5、休日：59.0、【自動二輪】平日：57.7、休日：54.9

・路上駐車車両数の全地区平均(台/0.1km)：

【四輪】平日：1.61、休日：1.21、【自動二輪】平日：0.74、休日：0.74

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

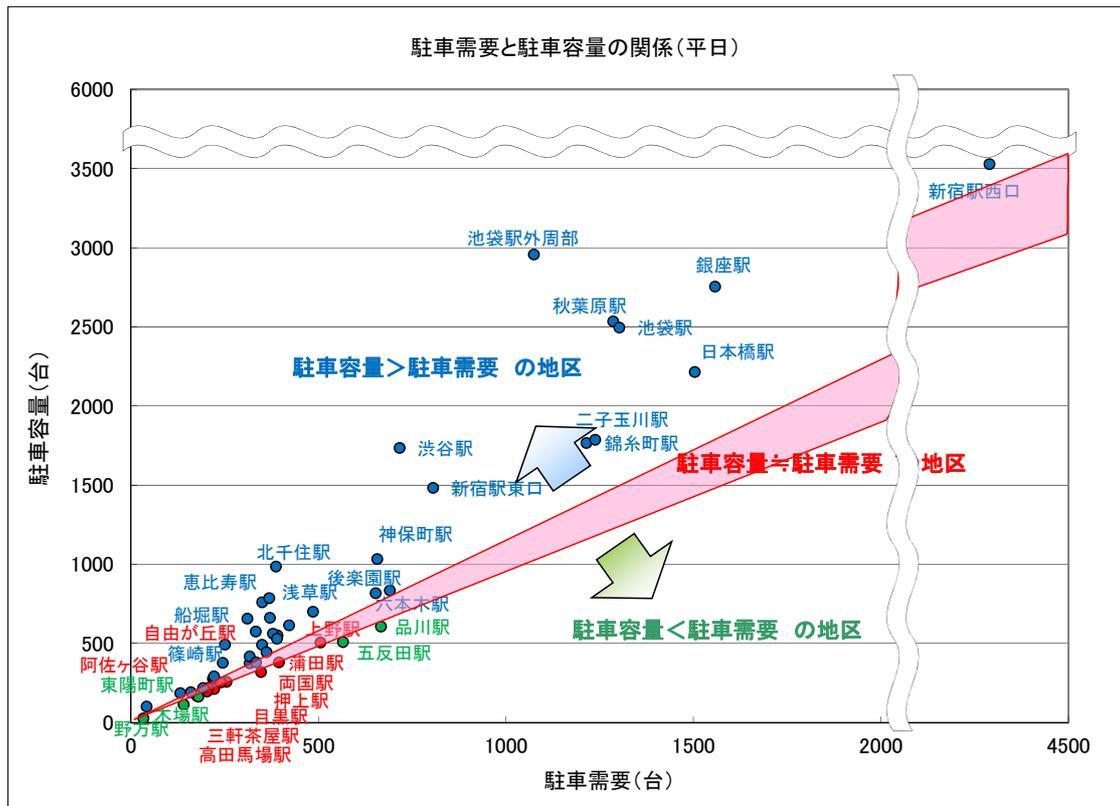
⇒駐車場利用率が高い+路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

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

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は 37 地区あり、特に池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を約 1,800 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、高田馬場駅・上野駅・両国駅・押上駅・目黒駅・自由が丘駅・蒲田駅・三軒茶屋駅・阿佐ヶ谷駅の 9 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回るのは、品川駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・野方駅の 5 地区である。

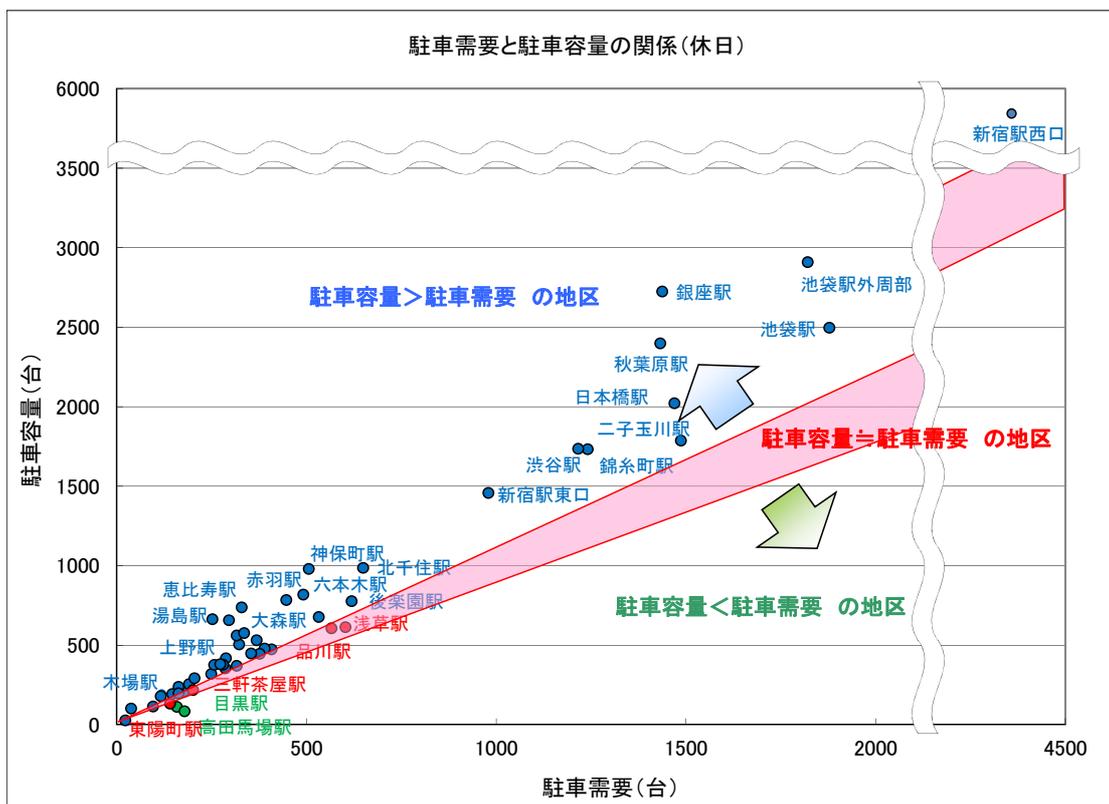


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要の地区 (37 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後樂園駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、中目黒駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 = 駐車需要の地区 (9 地区)	高田馬場駅、上野駅、両国駅、押上駅、目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、阿佐ヶ谷駅
駐車容量 < 駐車需要の地区 (5 地区)	品川駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、野方駅

図3-1 ピーク時の需給バランス (平日)

② 休日

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は 45 地区あり、特に銀座駅・新宿駅西口・池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を約 1,000 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、品川駅・浅草駅・東陽町駅・三軒茶屋駅の 4 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、高田馬場駅・目黒駅の 2 地区である。



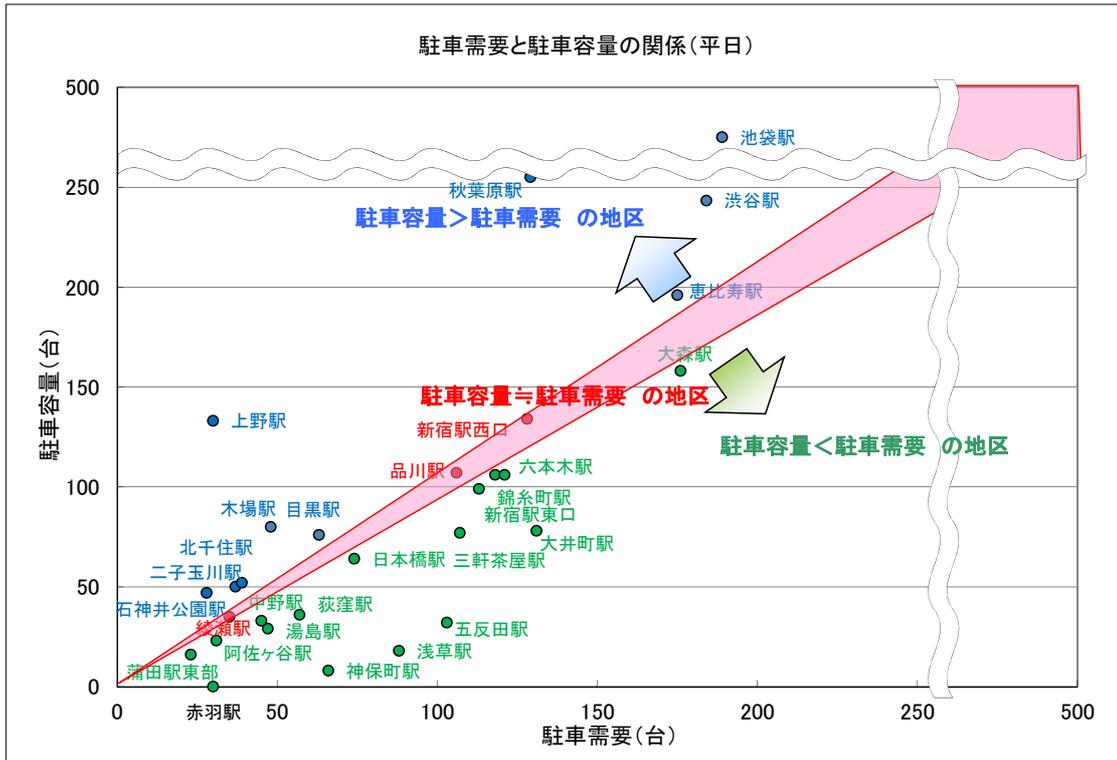
判定	地区
駐車容量 > 駐車需要の地区 (45 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後楽園駅、上野駅、錦糸町駅、両国駅、押上駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 ≒ 駐車需要の地区 (4 地区)	品川駅、浅草駅、東陽町駅、三軒茶屋駅
駐車容量 < 駐車需要の地区 (2 地区)	高田馬場駅、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

- 駐車容量が駐車需要を上回るのは秋葉原駅・上野駅・木場駅・目黒駅・二子玉川駅・渋谷駅・恵比寿駅・池袋駅・石神井公園駅・北千住駅の 10 地区である。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは品川駅・新宿駅西口・綾瀬駅の 3 地区である。
- その他の 16 地区では駐車需要が駐車容量を上回っている。

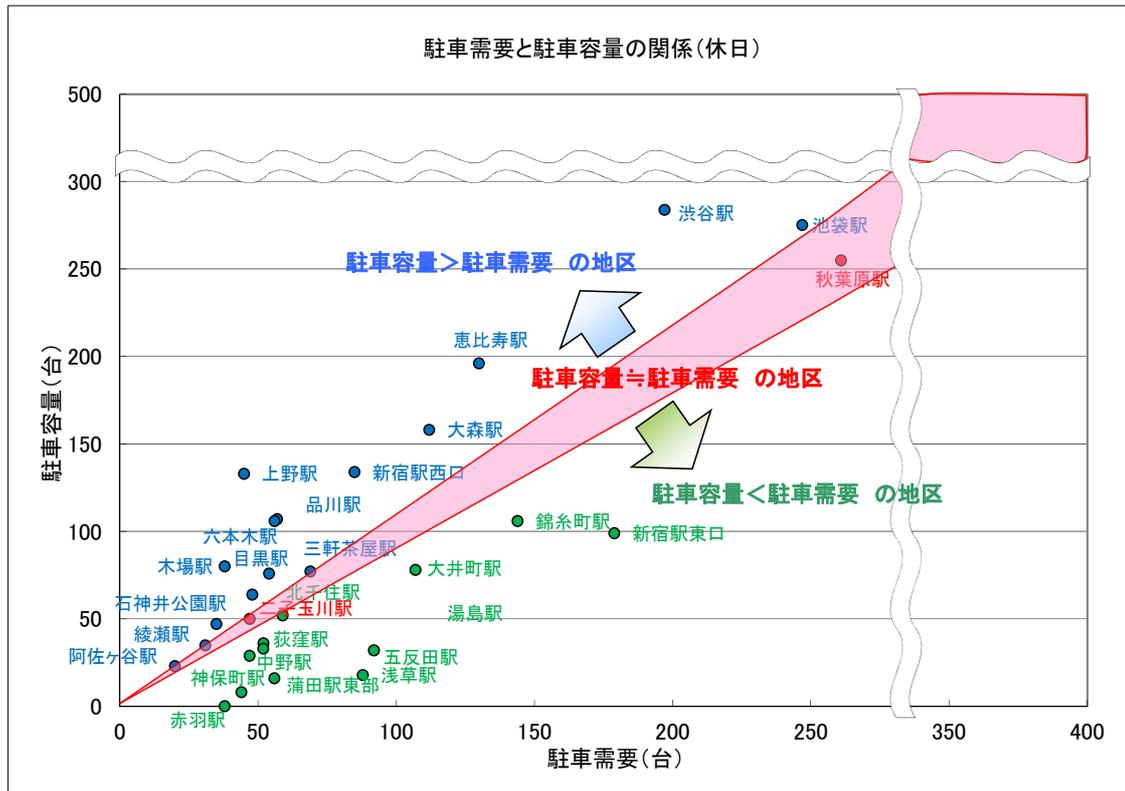


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要の地区 (10 地区)	秋葉原駅、上野駅、木場駅、目黒駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅、石神井公園駅、北千住駅
駐車容量 = 駐車需要の地区 (3 地区)	品川駅、新宿駅西口、綾瀬駅
駐車容量 < 駐車需要の地区 (16 地区)	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅東口、湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、赤羽駅

図3-3 ピーク時の需給バランス (平日)

② 休日

- 駐車容量が駐車需要を上回るのは 15 地区であり、特に渋谷駅は駐車容量が駐車需要を約 100 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・二子玉川駅の 2 地区である。
- その他の 12 地区では駐車需要が駐車容量を上回っている。



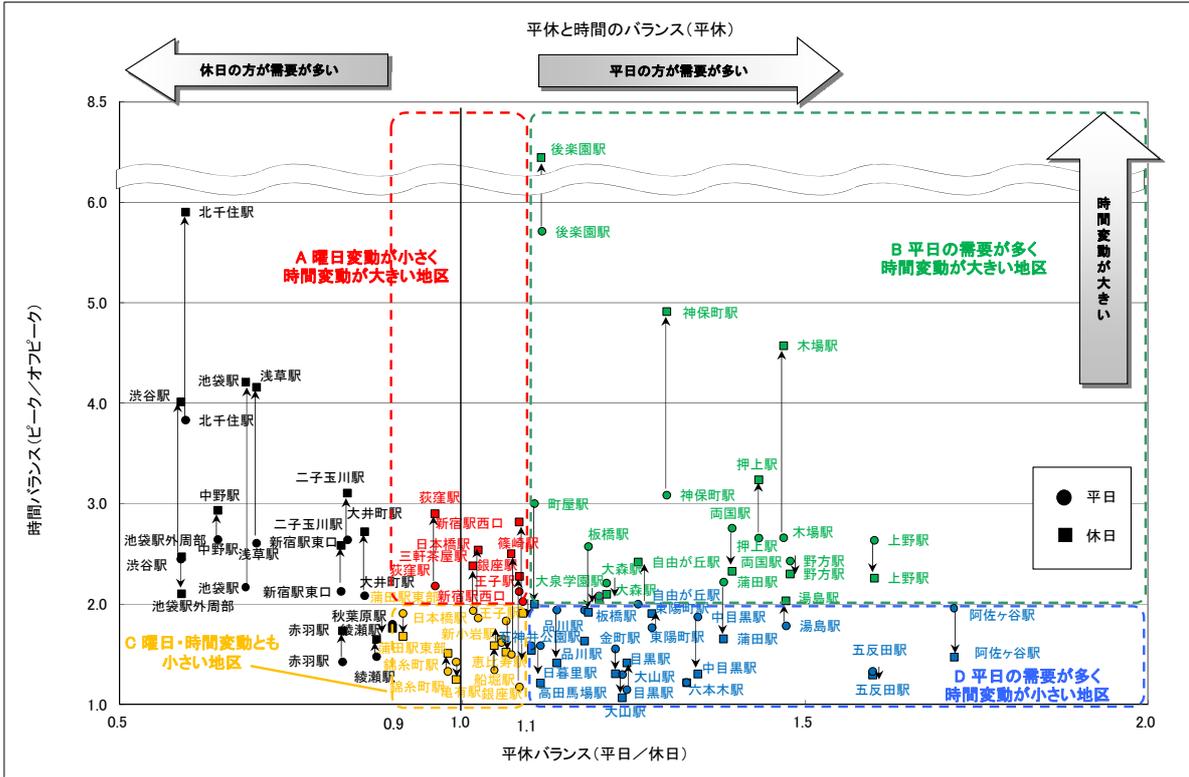
判定	地区
駐車容量 > 駐車需要の地区 (15 地区)	日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、上野駅、木場駅、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、石神井公園駅、綾瀬駅
駐車容量 = 駐車需要の地区 (2 地区)	秋葉原駅、二子玉川駅
駐車容量 < 駐車需要の地区 (12 地区)	神保町駅、新宿駅東口、湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅東部、中野駅、荻窪駅、赤羽駅、北千住駅

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】

- 平日の需要が多い地区（B，D地区）は21地区あり、後樂園駅・神保町駅・木場駅の時間変動が大きい。
- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は8地区であり、荻窪駅・新宿駅西口・日本橋駅の時間変動が大きい。
- 時間バランスをみると、51地区中、神保町駅・渋谷駅・木場駅はピーク時の需要がオフピーク時の2倍近くある。



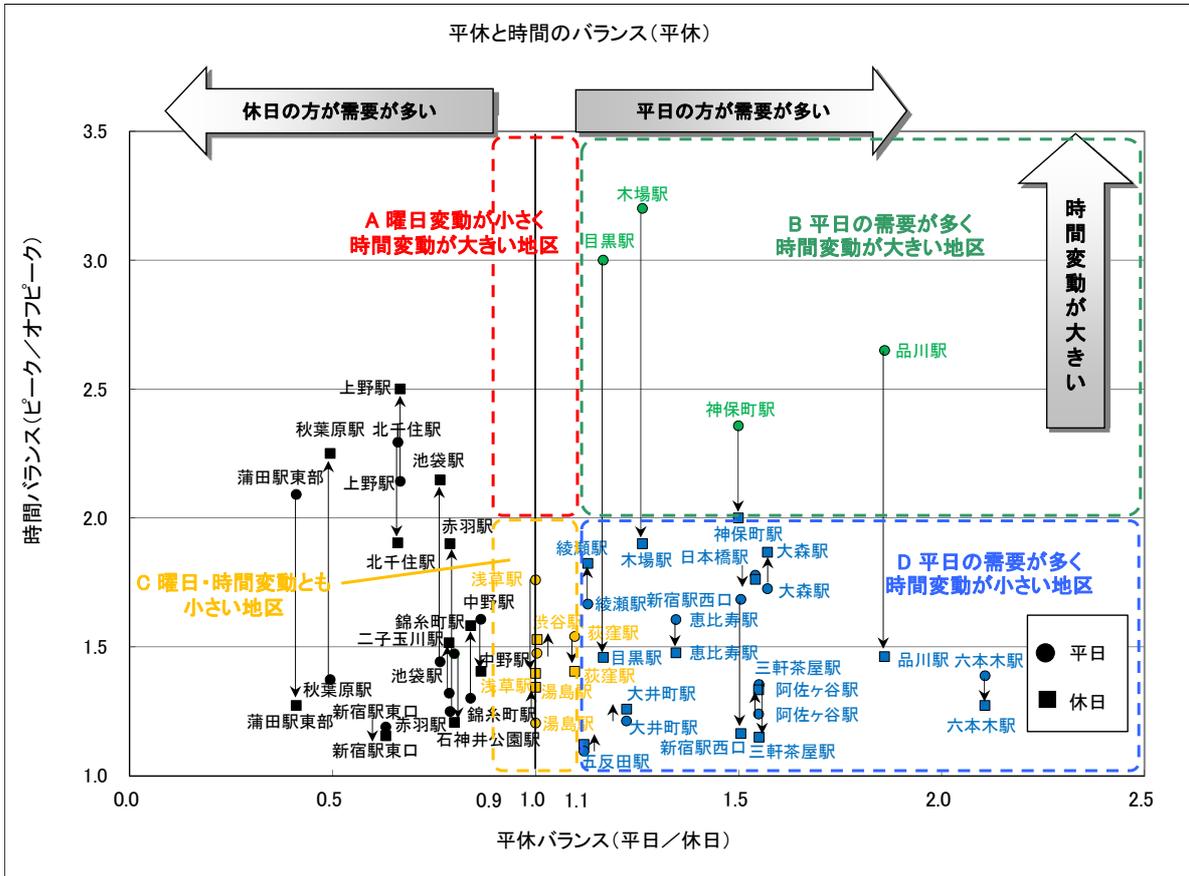
※図は p. 100 の平日でのエリア設定で作成

判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (2地区)	新宿駅西口、荻窪駅
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、後樂園駅、上野駅、両国駅、押上駅、木場駅、大森駅、野方駅、大泉学園駅
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (6地区)	錦糸町駅、蒲田駅東部、恵比寿駅、新小岩駅、亀有駅、船堀駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (12地区)	六本木駅、品川駅、高田馬場駅、東陽町駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、阿佐ヶ谷駅、日暮里駅、大山駅、石神井公園駅、金町駅
E 休日の需要が多い 地区 (12地区)	秋葉原駅、新宿駅東口、浅草駅、大井町駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、池袋駅、池袋駅外周部、赤羽駅、綾瀬駅

図3-5 平休・時間バランス (平日・休日)

2) 平休・時間バランス【自動二輪】

- 平日の需要が多い地区（B，D地区）は10地区あり、目黒駅・木場駅・品川駅の時間変動が大きい。
- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は湯島駅・浅草駅・渋谷駅・荻窪駅の4地区である。
- 時間バランスをみると、29地区中、木場駅・目黒駅・品川駅・秋葉原駅はピーク時の需要がオフピーク時の2倍近くある。



※図は p. 100 の平日でのエリア設定で作成

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 (0地区)	なし
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (4地区)	湯島駅、浅草駅、渋谷駅、荻窪駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (10地区)	日本橋駅、六本木駅、新宿駅西口、大井町駅、五反田駅、大森駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、綾瀬駅
E 休日の需要が多い 地区 (11地区)	秋葉原駅、新宿駅東口、上野駅、錦糸町駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、中野駅、池袋駅、赤羽駅、石神井公園駅、北千住駅

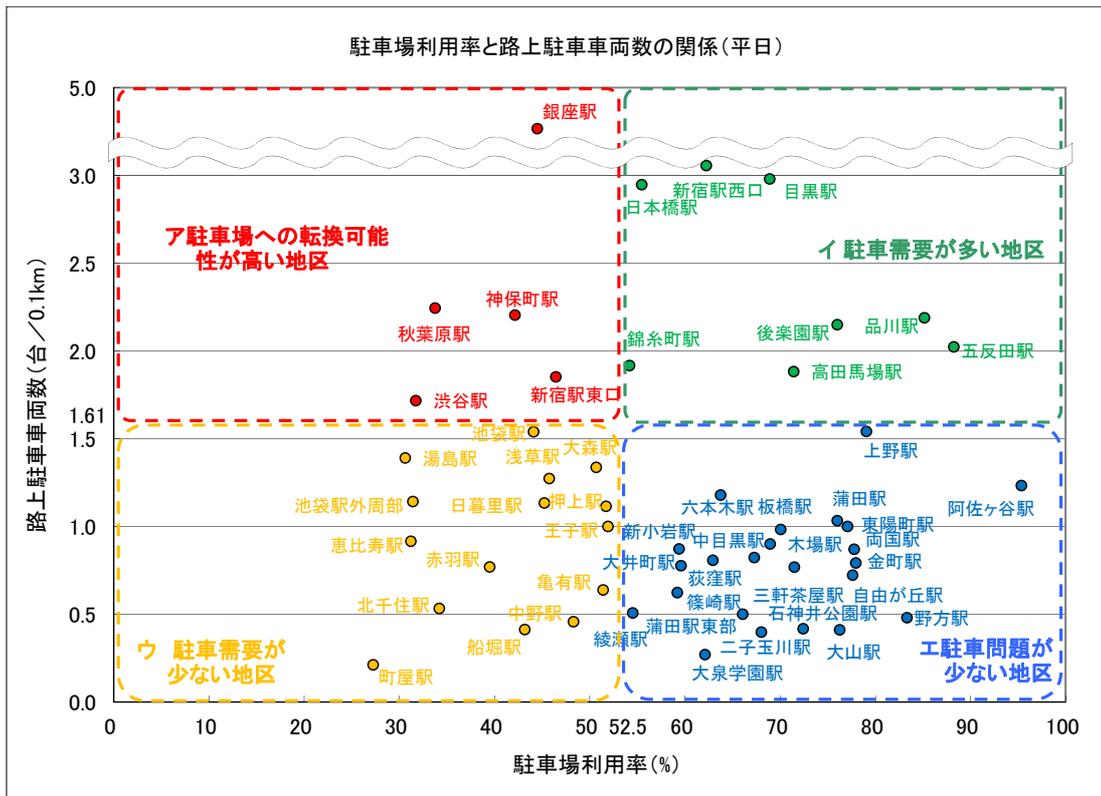
図3-6 平休・時間バランス (平日・休日)

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

- 駐車場への転換可能性が高い地区は5地区あり、なかでも銀座駅は駐車場利用率が40%台でありながら、路上駐車車両数は約4.7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、新宿駅西口が特に駐車需要が多い。
- 駐車需要が少ない地区は15地区あり、町屋駅が特に駐車需要が少ない。
- 駐車問題が少ない地区は23地区あり、大泉学園駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も約62%となっている。

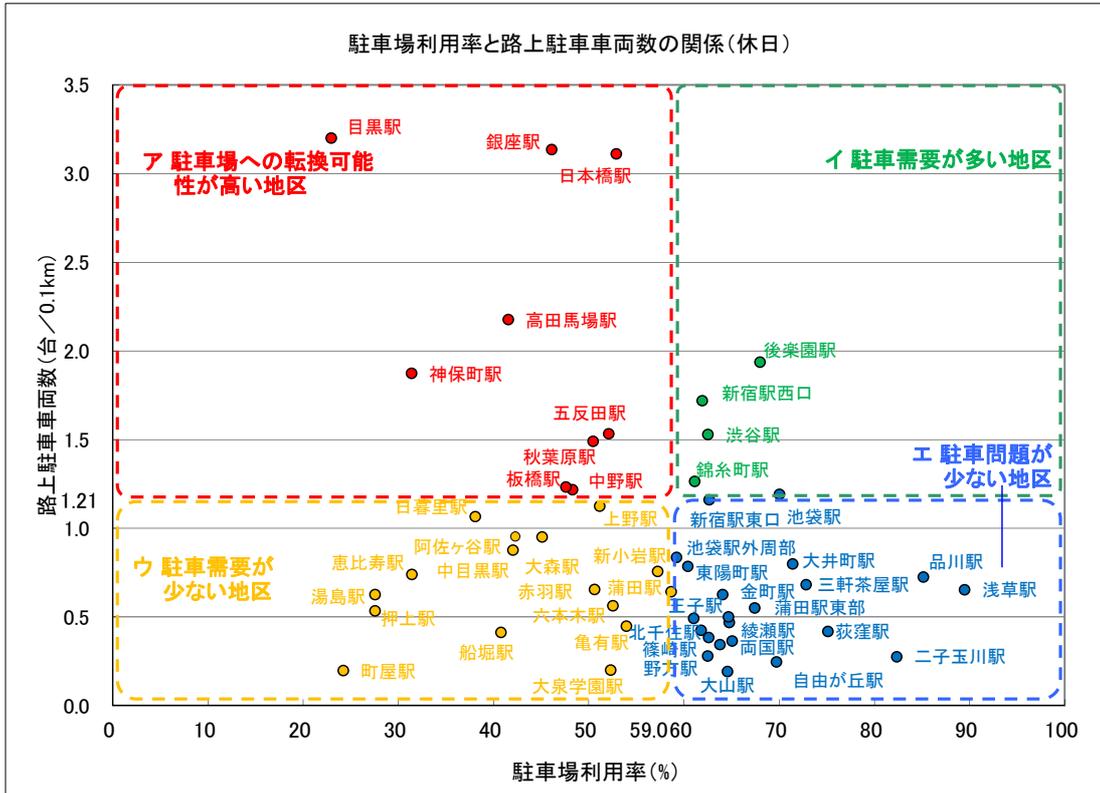


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (5地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、新宿駅東口、渋谷駅
イ 駐車需要が多い地区 (8地区)	日本橋駅、品川駅、新宿駅西口、高田馬場駅、後楽園駅、錦糸町駅、五反田駅、目黒駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (15地区)	湯島駅、浅草駅、押上駅、大森駅、恵比寿駅、中野駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、北千住駅、亀有駅、船堀駅
エ 駐車問題が少ない地区 (23地区)	六本木駅、上野駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、新小岩駅、金町駅、篠崎駅

図3-7 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9地区あり、なかでも目黒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4地区あり、後楽園駅が特に需要が多い。
- 駐車需要が少ない地区は16地区あり、町屋駅・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22地区あり、二子玉川駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も約80%となっている。



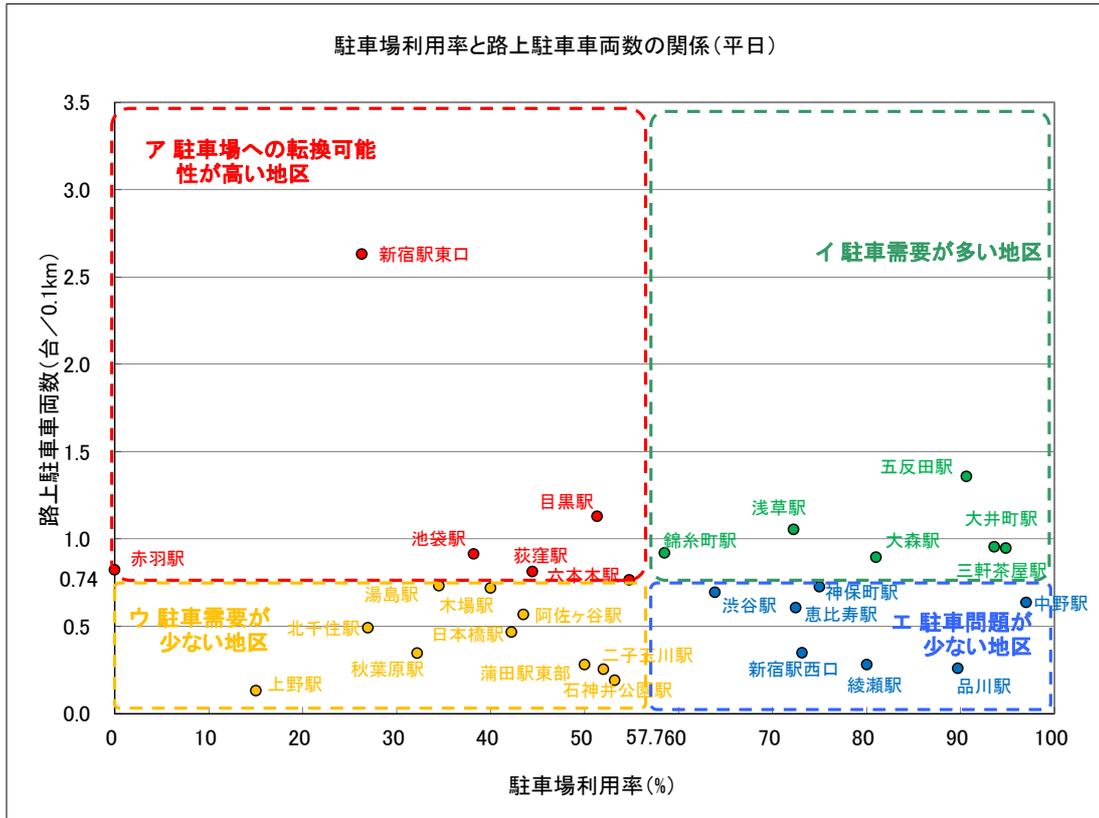
判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、高田馬場駅、五反田駅、目黒駅、中野駅、板橋駅
イ 駐車需要が多い地区 (4地区)	新宿駅西口、後楽園駅、錦糸町駅、渋谷駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (16地区)	六本木駅、湯島駅、上野駅、押上駅、中目黒駅、蒲田駅、大森駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、大泉学園駅、新小岩駅、亀有駅、船堀駅
エ 駐車問題が少ない地区 (22地区)	品川駅、新宿駅東口、浅草駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、野方駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、大山駅、石神井公園駅、綾瀬駅、北千住駅、金町駅、篠崎駅

図3-8 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

- 駐車場への転換可能性の高い地区は6地区あり、なかでも新宿駅東口は駐車場利用率が20%台でありながら、路上駐車車両数は約2.6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、五反田駅が特に駐車需要が多い。
- 駐車需要が少ない地区は10地区あり、上野駅・石神井公園駅が特に駐車需要が少ない。
- 駐車問題が少ない地区は7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約90%となっている。

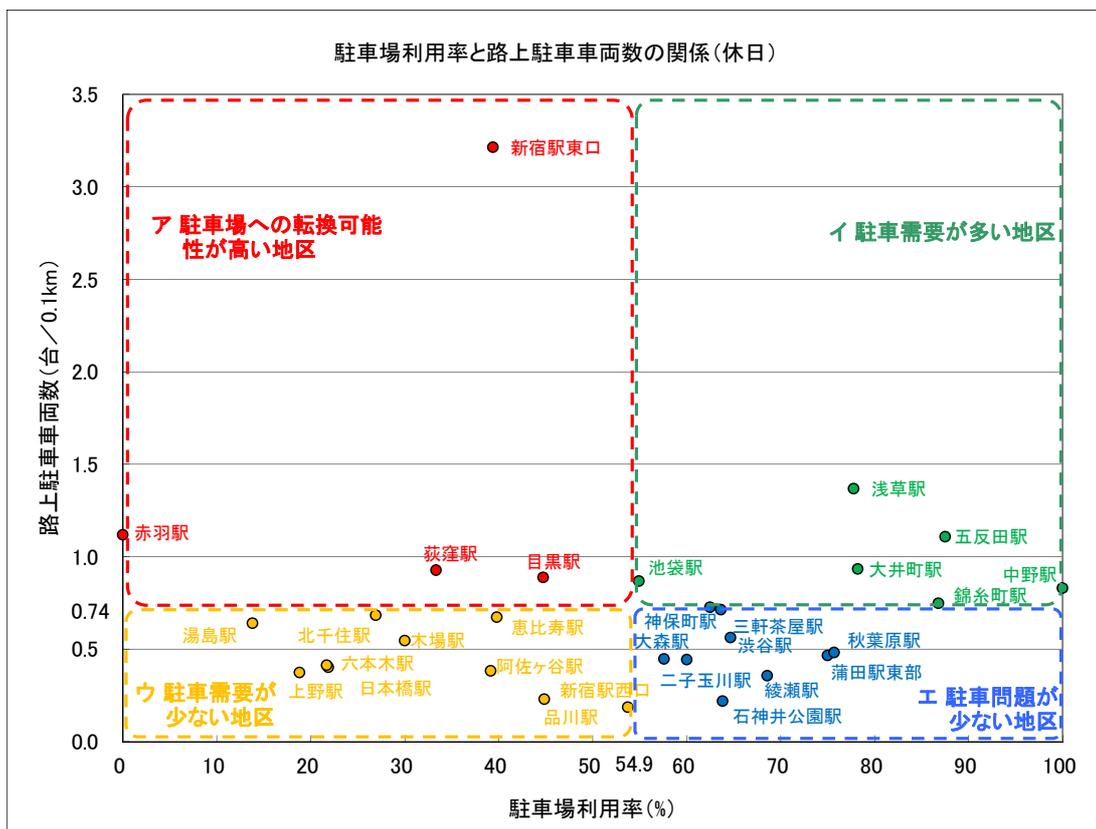


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (6地区)	六本木駅、新宿駅東口、目黒駅、荻窪駅、池袋駅、赤羽駅
イ 駐車需要が多い地区 (6地区)	浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、大森駅、三軒茶屋駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (10地区)	秋葉原駅、日本橋駅、湯島駅、上野駅、木場駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、阿佐ヶ谷駅、石神井公園駅、北千住駅
エ 駐車問題が少ない地区 (7地区)	神保町駅、品川駅、新宿駅西口、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、綾瀬駅

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4地区あり、なかでも新宿駅東口は駐車場利用率が30%台でありながら、路上駐車車両数は約3.2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、浅草駅が特に駐車需要が多い。
- 駐車需要が少ない地区は10地区あり、新宿駅西口が特に駐車需要が少ない。
- 駐車問題が少ない地区は9地区あり、石神井公園駅は路上駐車車両数が少なく駐車場利用率も約64%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、目黒駅、荻窪駅、赤羽駅
イ 駐車需要が多い地区 (6地区)	浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、中野駅、池袋駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (10地区)	日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、湯島駅、上野駅、木場駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、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、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、石神井公園駅、綾瀬駅

図3-10 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (休日)

3.2. 各地区の駐車実態による類型化

3.2.1. 類型化の方針と流れ

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. 99参照)

○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. 99参照)

○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. 100参照)

○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 駐車場への転換可能性が高い地区
- イ 駐車需要が多い地区
- ウ 駐車需要が少ない地区
- エ 駐車問題が少ない地区

3.2.2. 各地区の類型化

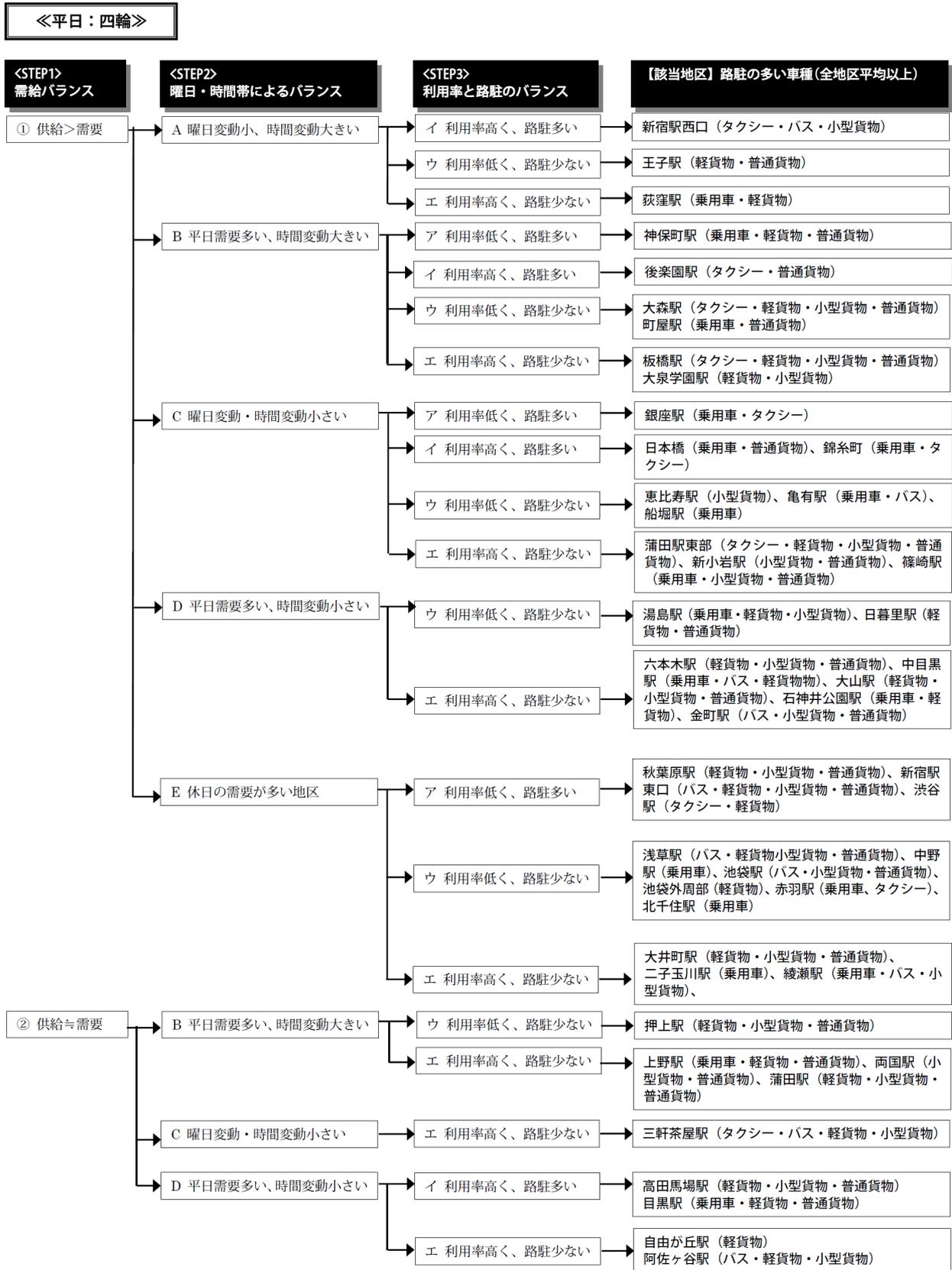
上記の3ステップにより各地区の駐車傾向を分類し、次頁以降に示す。四輪については車種毎に必要な施策が大きく異なるため、路上駐車割合が表3-1路上駐車における車種別の全地区平均(単純平均)を上回る車種を路上駐車が多い車種とした。

なお、ここで対象としている路上駐車は違法路上駐車である。

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(%)	44.1	6.7	1.3	12.1	19.3	16.5
休日(%)	73.1	4.7	1.6	5.6	7.9	7.1

表3-2 各地区の類型化（平日：四輪）



《平日：四輪》



表3-3 各地区の類型化（休日：四輪）

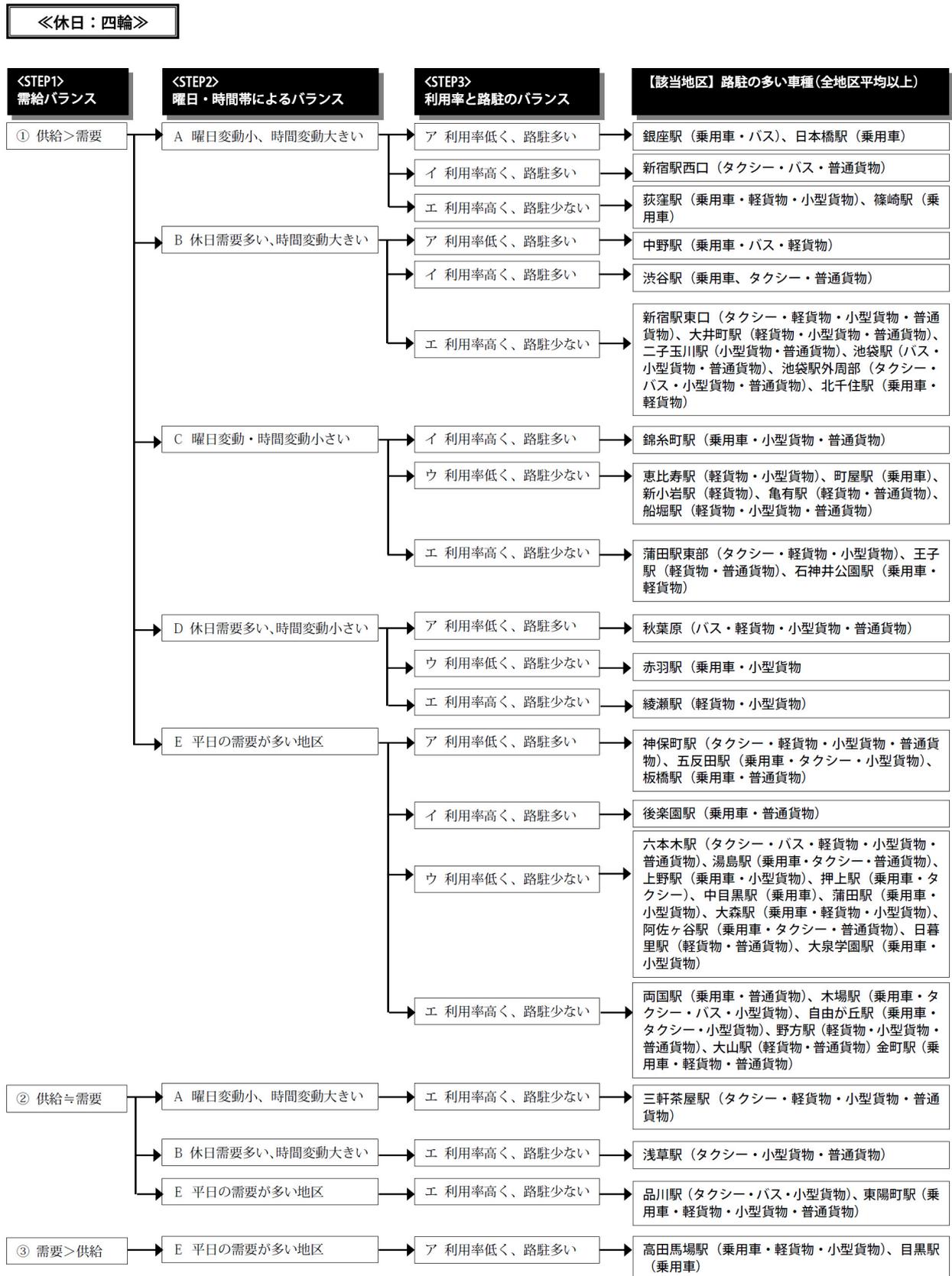


表3-4 各地区の類型化（平日：自動二輪）

《平日：自動二輪》

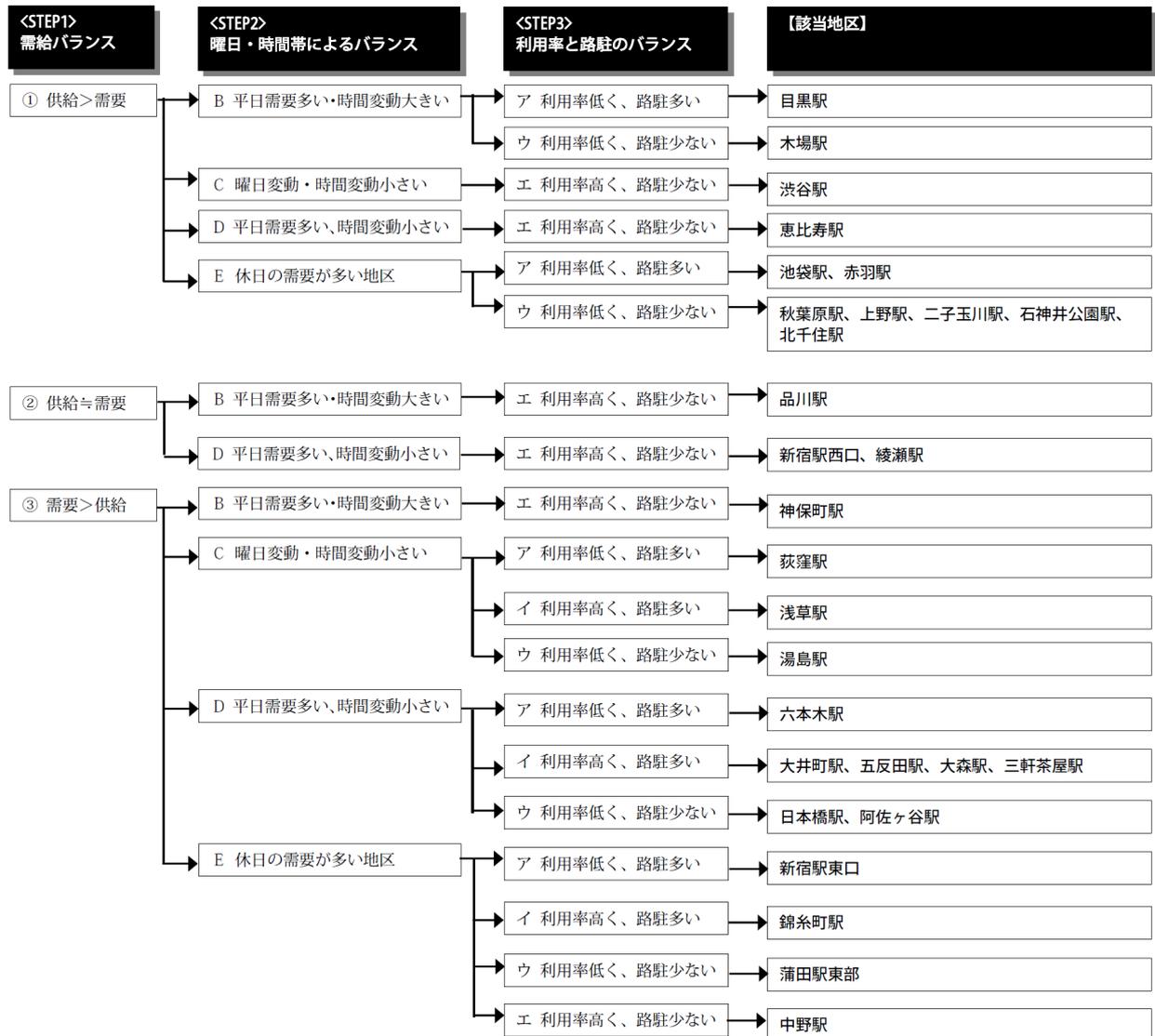
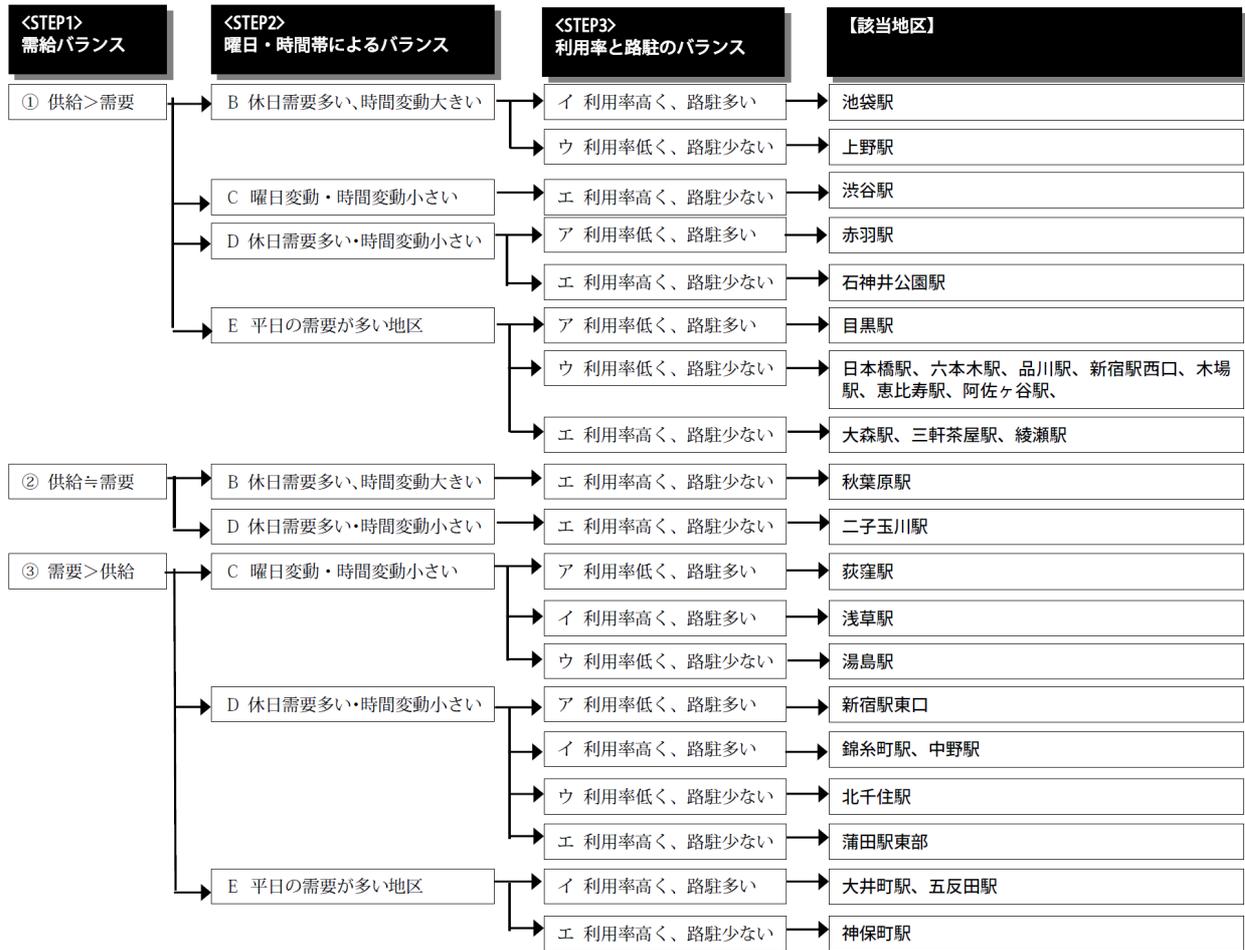


表3-5 各地区の類型化（休日：自動二輪）

《休日：自動二輪》



3.2.3. 各地区の駐車特性の整理

ここでは、2.2実態調査結果（四輪）（p.16～）から3.2各地区の駐車実態による類型化（～p.116）で分析してきた、各地区における四輪・二輪の駐車状況を地区毎に整理した。

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、オフピーク時間帯、オフピーク時総駐車需要（台）については実態調査編に整理している内容だが、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3-6、表3-7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：各地区における路上駐車台数（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時間
- 路上駐車台数（台）：路上駐車（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時における路上駐車台数
- 路上駐車密度（台/0.1km）：路上駐車台数（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）÷調査単位区間延長×0.1km
- 違法路上駐車台数（台）：路上駐車（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時における違法路上駐車台数
- ピーク時の違法路上駐車車種構成：違法路上駐車台数のピーク時における種別割合

【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
- 平休比率（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.99参照）
- 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.100参照）

表3-6 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									
	駐車 場数 (場)	収容 台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用率 (台)	駐車場 推定 利用率 (%)	一般 (台)	貨物用 (台)	合計 (台)	路上駐車			違法 路上 駐車 台数 (台)	ピーク時の違法路上駐車車種構成					
									ピーク 時間	駐車 台数 (台)	路駐 密度 (台/0.1 km)		乗用車	タクシー	バス	軽 貨物	小型 貨物	普通 貨物
秋葉原駅	75	2,306	15時	782	33.9	197	31	228	13時	521	2.31	425	35.5%	1.9%	0.9%	12.5%	28.9%	20.2%
神保町駅	39	815	15時	357	43.8	199	18	217	13時	314	2.21	217	44.7%	3.7%	0.5%	17.1%	13.8%	20.3%
銀座駅	35	2,494	15時	1,110	44.5	205	55	260	21時	556	5.79	423	70.2%	16.8%	0.7%	2.6%	5.7%	4.0%
日本橋駅	43	1,904	13時	1,056	55.5	286	25	311	13時	486	3.20	302	50.3%	6.3%	0.3%	5.0%	18.9%	19.2%
六本木駅	52	817	19時	521	63.8	0	0	0	15時	184	1.64	181	38.1%	4.4%	1.1%	14.9%	24.3%	17.1%
品川駅	10	606	15時	542	89.5	0	0	0	13時	194	2.81	151	21.2%	7.9%	5.3%	13.9%	26.5%	25.2%
新宿駅東口	18	1,413	13時	656	46.4	3	67	70	15時	180	2.22	112	30.4%	1.8%	1.8%	13.4%	32.1%	20.5%
新宿駅西口	31	5,496	13時	3,422	62.3	73	18	91	13時	577	3.61	437	31.6%	15.8%	6.2%	7.8%	22.2%	16.5%
高田馬場駅	8	112	13時	80	71.4	45	12	57	15時	123	2.41	76	25.0%	0.0%	0.0%	22.4%	22.4%	30.3%
湯島駅	48	617	15時	189	30.6	51	7	58	15時	186	1.42	159	44.7%	3.8%	0.0%	17.6%	20.8%	13.2%
後楽園駅	12	776	13時	590	76.0	44	1	45	13時	101	2.15	85	29.4%	8.2%	0.0%	8.2%	16.5%	37.6%
上野駅	56	420	13時	332	79.1	76	8	84	15時	194	1.72	130	45.4%	0.8%	0.0%	12.3%	15.4%	26.2%
浅草駅	30	586	13時	268	45.8	27	0	27	13時	175	1.45	134	26.1%	2.2%	4.5%	14.2%	29.9%	23.1%
錦糸町駅	73	1,732	19時	962	55.6	30	2	32	21時	330	2.29	276	80.4%	10.1%	0.0%	4.3%	2.9%	2.2%
両国駅	48	318	13時	247	77.8	0	0	0	13時	114	0.99	100	41.0%	0.0%	0.0%	6.0%	35.0%	18.0%
押上駅	38	210	13時	109	51.7	46	0	46	13時	147	1.12	142	33.8%	4.9%	0.0%	15.5%	28.2%	17.6%
東陽町駅	20	131	13時	101	77.1	31	0	31	17時	83	1.05	73	45.2%	0.0%	0.0%	26.0%	24.7%	4.1%
木場駅	13	113	13時	78	69.0	0	0	0	13時	65	0.93	63	31.7%	9.5%	1.6%	14.3%	27.0%	15.9%
大井町駅	22	472	15時	281	59.6	19	0	19	13時	94	1.06	66	21.2%	0.0%	0.0%	30.3%	24.2%	24.2%
五反田駅	21	435	13時	384	88.2	74	0	74	21時	203	2.26	159	67.9%	22.0%	0.0%	5.0%	3.1%	1.9%
目黒駅	8	106	13時	77	73.0	84	21	105	15時	155	3.10	95	45.3%	2.1%	0.0%	18.9%	16.8%	16.8%
中目黒駅	16	236	13時	159	67.3	37	3	40	19時	79	1.08	66	56.1%	6.1%	1.5%	28.8%	1.5%	6.1%
自由が丘駅	16	253	13時	196	77.6	0	0	0	19時	66	1.08	57	43.9%	0.0%	0.0%	35.1%	15.8%	5.3%
蒲田駅	36	353	15時	268	76.0	26	0	26	15時	143	1.16	110	42.7%	2.7%	0.0%	14.5%	20.9%	19.1%
蒲田駅東部	49	676	13時	400	59.2	23	0	23	15時	98	0.71	76	27.6%	9.2%	0.0%	15.8%	26.3%	21.1%
大森駅	24	504	13時	256	50.7	45	1	46	13時	153	1.51	119	31.1%	6.7%	0.0%	15.1%	23.5%	23.5%
三軒茶屋駅	14	212	13時	152	71.5	5	0	5	15時	60	0.87	57	19.3%	10.5%	1.8%	15.8%	40.4%	12.3%
二子玉川駅	14	1,786	13時	1,215	68.1	0	0	0	19時	45	0.78	29	93.1%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	3.4%
渋谷駅	22	1,685	15時	535	31.8	7	43	50	17時	206	1.94	176	43.8%	10.8%	1.1%	13.1%	14.8%	16.5%
恵比寿駅	37	737	13時	230	31.2	16	6	22	15時	129	0.98	106	42.5%	5.7%	0.9%	8.5%	28.3%	14.2%
中野駅	14	477	15時	230	48.3	13	2	15	21時	52	1.13	30	80.0%	6.7%	0.0%	6.7%	6.7%	0.0%
野方駅	6	26	15時	24	91.7	0	0	0	15時	12	0.48	12	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	8.3%	25.0%
阿佐ヶ谷駅	15	119	13時	113	95.3	50	26	76	13時	91	1.25	55	30.9%	0.0%	1.8%	16.4%	34.5%	16.4%
荻窪駅	25	444	13時	279	62.9	0	0	0	15時	104	1.01	82	47.6%	2.4%	1.2%	20.7%	18.3%	9.8%
池袋駅	53	2,422	13時	1,069	44.1	14	60	74	13時	300	1.97	208	29.8%	2.4%	2.4%	10.1%	25.5%	29.8%
池袋駅外周部	59	2,933	15時	922	31.4	18	5	23	17時	173	1.29	161	39.8%	6.2%	1.2%	19.9%	18.0%	14.9%
王子駅	26	191	15時	99	51.9	1	0	1	15時	81	1.33	61	34.4%	0.0%	0.0%	13.1%	18.0%	34.4%
赤羽駅	28	784	13時	309	39.5	0	0	0	21時	100	1.28	66	62.1%	21.2%	0.0%	0.0%	9.1%	7.6%
日暮里駅	23	178	13時	81	45.2	6	2	8	15時	63	1.40	47	34.0%	0.0%	0.0%	27.7%	10.6%	27.7%
町屋駅	15	100	15時	27	27.0	0	0	0	19時	26	0.37	17	70.6%	5.9%	0.0%	0.0%	5.9%	17.6%
板橋駅	15	197	13時	138	70.1	18	2	20	13時	59	1.05	49	26.5%	8.2%	0.0%	16.3%	22.4%	26.5%
大山駅	28	374	13時	285	76.3	0	0	0	13時	32	0.41	32	31.3%	0.0%	0.0%	12.5%	31.3%	25.0%
石神井公園駅	19	417	15時	302	72.4	0	0	0	19時	23	0.64	19	63.2%	0.0%	0.0%	31.6%	0.0%	5.3%
大泉学園駅	23	560	13時	348	62.1	0	0	0	15時	38	0.33	31	38.7%	0.0%	0.0%	22.6%	22.6%	16.1%
綾瀬駅	36	377	17時	206	54.5	0	0	0	17時	52	0.68	39	51.3%	2.6%	5.1%	7.7%	28.2%	5.1%
北千住駅	35	986	13時	337	34.2	0	0	0	17時	73	0.78	54	79.6%	0.0%	0.0%	9.3%	3.7%	7.4%
新小岩駅	29	530	13時	315	59.4	0	0	0	13時	97	1.13	75	42.7%	1.3%	0.0%	9.3%	22.7%	24.0%
金町駅	23	380	19時	296	78.0	0	0	0	15時	55	1.15	36	38.9%	5.6%	5.6%	16.7%	13.9%	19.4%
亀有駅	25	575	15時	296	51.4	0	0	0	17時	52	0.90	37	59.5%	0.0%	5.4%	10.8%	16.2%	8.1%
船堀駅	18	656	13時	283	43.2	0	0	0	17時	50	0.74	35	62.9%	2.9%	0.0%	2.9%	17.1%	14.3%
篠崎駅	16	291	17時	192	66.1	0	0	0	15時	46	0.77	39	46.2%	0.0%	0.0%	5.1%	25.6%	23.1%
平均値	-	-	-	-	52.5	-	-	-	-	-	1.61	-	44.1%	6.7%	1.3%	12.1%	19.3%	16.5%

表 3-6 各地区における四輪の駐車特性（平日）

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	779	82	425	1	1,287	2,534	0.51	21時	715	1.80	0.90	E	ア
神保町駅	-	13時	344	96	217	1	658	1,032	0.64	21時	213	3.09	1.30	B	ア
銀座駅	22	15時	1110	158	290	2	1,560	2,754	0.57	21時	1,327	1.18	1.08	C	ア
日本橋駅	-	13時	1056	146	302	2	1,506	2,215	0.68	21時	808	1.86	1.02	C	イ
六本木駅	23	19時	521	0	132	0	653	817	0.80	17時	536	1.22	1.33	D	エ
品川駅	-	13時	516	0	151	0	667	606	1.10	21時	344	1.94	1.18	D	イ
新宿駅東口	29	13時	656	43	107	18	824	1,483	0.54	21時	379	2.17	0.82	E	ア
新宿駅西口	-	13時	3422	52	437	3	3,914	5,587	0.70	21時	1,841	2.13	1.08	A	イ
高田馬場駅	-	13時	80	25	71	0	176	169	1.04	21時	111	1.59	1.11	D	イ
湯島駅	-	15時	189	23	159	0	371	662	0.56	21時	208	1.78	1.47	D	ウ
後楽園駅	-	13時	590	16	85	0	691	834	0.83	21時	121	5.71	1.12	B	イ
上野駅	25	13時	332	39	135	1	507	504	1.00	21時	192	2.64	1.60	B	エ
浅草駅	-	13時	268	20	134	0	422	613	0.69	21時	162	2.60	0.70	E	ウ
錦糸町駅	-	21時	939	0	276	0	1,215	1,765	0.70	13時	914	1.33	0.98	C	イ
両国駅	-	13時	247	0	100	0	347	318	1.09	21時	126	2.75	1.39	B	エ
押上駅	-	13時	109	4	142	0	255	256	1.00	21時	96	2.66	1.43	B	ウ
東陽町駅	-	13時	101	4	75	0	180	162	1.11	19時	102	1.76	1.28	D	エ
本場駅	-	13時	78	0	63	0	141	113	1.25	21時	53	2.66	1.47	B	エ
大井町駅	-	15時	281	3	66	0	350	491	0.71	21時	168	2.08	0.86	E	エ
五反田駅	-	13時	384	40	142	0	566	509	1.11	21時	426	1.33	1.60	D	イ
目黒駅	-	15時	73	54	95	0	222	211	1.05	21時	157	1.41	1.24	D	イ
中目黒駅	-	13時	159	9	51	0	219	276	0.79	21時	117	1.87	1.34	D	エ
自由が丘駅	-	13時	196	0	44	0	240	253	0.95	21時	120	2.00	1.26	D	エ
蒲田駅	27	15時	268	17	110	0	395	379	1.04	19時	178	2.22	1.38	B	エ
蒲田駅東部	-	13時	400	8	78	0	486	699	0.70	21時	255	1.91	0.91	C	エ
大森駅	-	13時	256	16	119	0	391	550	0.71	21時	177	2.21	1.21	B	ウ
三軒茶屋駅	-	13時	152	5	48	0	205	217	0.94	21時	106	1.93	1.02	C	エ
二子玉川駅	-	13時	1215	0	23	0	1,238	1,786	0.69	21時	469	2.64	0.83	E	エ
渋谷駅	29	15時	535	20	162	3	720	1,735	0.41	21時	293	2.46	0.59	E	ア
恵比寿駅	-	13時	230	17	103	0	350	759	0.46	21時	191	1.83	1.06	C	ウ
中野駅	-	15時	230	3	18	0	251	492	0.51	21時	95	2.64	0.64	E	ウ
野方駅	-	15時	22	0	12	0	34	26	1.31	21時	14	2.43	1.48	B	エ
阿佐ヶ谷駅	-	13時	113	35	55	0	203	195	1.04	21時	103	1.97	1.71	D	エ
荻窪駅	-	13時	279	0	83	0	362	444	0.82	21時	166	2.18	0.96	A	エ
池袋駅	22	13時	1069	26	208	0	1,303	2,496	0.52	21時	502	2.60	0.69	E	ウ
池袋駅外周部	-	15時	922	5	148	0	1,075	2,956	0.36	21時	435	2.47	0.59	E	ウ
王子駅	-	15時	99	0	61	0	160	191	0.84	21時	79	2.03	1.09	A	ウ
赤羽駅	18	13時	309	0	60	0	369	784	0.47	21時	259	1.42	0.83	E	ウ
日暮里駅	-	15時	81	4	47	0	132	186	0.71	21時	68	1.94	1.14	D	ウ
町屋駅	-	15時	27	0	15	0	42	100	0.42	21時	14	3.00	1.11	B	ウ
板橋駅	-	13時	138	6	49	0	193	217	0.89	21時	75	2.57	1.18	B	エ
大山駅	-	13時	285	0	32	0	317	374	0.85	21時	244	1.30	1.23	D	エ
石神井公園駅	-	15時	302	0	15	0	317	417	0.76	21時	200	1.59	1.10	D	エ
大泉学園駅	-	13時	348	0	31	0	379	560	0.68	21時	182	2.08	1.20	B	エ
綾瀬駅	-	17時	206	0	39	0	245	377	0.65	21時	166	1.48	0.88	E	エ
北千住駅	-	13時	337	0	50	0	387	986	0.39	21時	101	3.83	0.60	E	ウ
新小岩駅	-	13時	315	0	75	0	390	530	0.74	21時	241	1.62	1.06	C	エ
金町駅	-	19時	296	0	38	0	334	380	0.88	21時	215	1.55	1.22	D	エ
亀有駅	-	17時	296	0	37	0	333	575	0.58	21時	234	1.42	0.99	C	ウ
船堀駅	-	13時	283	0	28	0	311	656	0.47	21時	225	1.38	1.05	C	ウ
篠崎駅	-	17時	192	0	30	0	222	291	0.76	21時	152	1.46	1.08	C	エ
平均値	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

平休・時間バランス

- 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

駐車場利用率と路駐バランス

- ア：駐車場への転換可能性が高い地区
- イ：駐車需要が多い地区
- ウ：駐車需要が少ない地区
- エ：駐車問題が少ない地区

表3-7 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									
	駐車場数 (場)	収容台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用率 (%)	駐車場 推定 利用率 (%)	一般 (台)	貨物用 (台)	合計 (台)	路上駐車			違法 路上 駐車 台数 (台)	ピーク時の違法路上駐車車種構成					
									ピーク 時間	駐車 台数 (台)	路駐 密度 (台/0.1 km)		乗用車	タクシー	バス	軽 貨物	小型 貨物	普通 貨物
秋葉原駅	69	2,170	15時	1,095	50.5	197	31	228	15時	344	1.52	237	65.0%	2.5%	3.0%	6.8%	12.7%	10.1%
神保町駅	37	765	13時	240	31.4	195	18	213	13時	266	1.87	163	61.3%	5.5%	0.0%	8.0%	14.1%	11.0%
銀座駅	32	2,464	15時	1,137	46.1	205	55	260	17時	334	3.48	231	78.8%	3.5%	2.6%	3.5%	6.9%	4.8%
日本橋駅	42	1,884	13時	997	52.9	124	13	137	15時	546	3.59	382	84.8%	2.9%	0.5%	2.1%	5.5%	4.2%
六本木駅	52	817	19時	429	52.6	0	0	0	15時	78	0.70	72	51.4%	5.6%	6.9%	8.3%	13.9%	13.9%
品川駅	10	606	13時	516	85.2	0	0	0	21時	112	1.62	43	51.2%	18.6%	14.0%	4.7%	9.3%	2.3%
新宿駅東口	18	1,413	15時	885	62.7	0	45	45	21時	132	1.63	103	58.3%	6.8%	0.0%	7.8%	14.6%	12.6%
新宿駅西口	30	5,385	15時	3,336	61.9	73	18	91	15時	320	2.00	241	44.0%	24.9%	12.9%	5.4%	1.7%	11.2%
高田馬場駅	8	112	21時	48	42.9	0	0	0	13時	124	2.43	111	76.6%	0.0%	0.9%	6.3%	12.6%	3.6%
湯島駅	48	617	13時	170	27.6	0	0	0	19時	95	0.73	95	80.0%	5.3%	1.1%	1.1%	4.2%	8.4%
後楽園駅	12	776	13時	528	68.0	44	1	45	13時	91	1.94	91	75.8%	2.2%	0.0%	4.4%	6.6%	11.0%
上野駅	52	369	15時	189	51.2	0	0	0	13時	151	1.34	137	87.6%	0.0%	0.7%	2.2%	8.0%	1.5%
浅草駅	30	586	13時	524	89.5	27	0	27	19時	93	0.77	68	66.2%	10.3%	0.0%	4.4%	11.8%	7.4%
錦糸町駅	73	1,732	15時	1,059	61.1	0	0	0	15時	213	1.48	182	76.9%	1.6%	0.0%	3.3%	10.4%	7.7%
両国駅	48	318	13時	207	65.1	0	0	0	15時	65	0.57	48	77.1%	2.1%	0.0%	2.1%	2.1%	16.7%
押上駅	37	208	13時	108	51.7	0	0	0	13時	86	0.66	83	80.7%	6.0%	0.0%	3.6%	4.8%	4.8%
東陽町駅	20	131	13時	79	60.4	0	0	0	15時	65	0.82	65	73.8%	1.5%	0.0%	7.7%	9.2%	7.7%
木場駅	13	113	13時	72	63.8	0	0	0	15時	31	0.44	30	73.3%	6.7%	3.3%	3.3%	13.3%	0.0%
大井町駅	22	472	13時	337	71.4	0	0	0	13時	93	1.04	71	59.2%	1.4%	0.0%	16.9%	9.9%	12.7%
五反田駅	20	415	15時	216	52.1	32	0	32	19時	198	2.20	147	78.2%	7.5%	0.0%	0.7%	10.2%	3.4%
目黒駅	7	83	13時	20	24.3	0	0	0	19時	171	3.42	160	85.0%	0.6%	0.0%	5.0%	3.8%	5.6%
中目黒駅	16	236	15時	99	42.1	0	0	0	19時	86	1.18	71	88.7%	4.2%	0.0%	0.0%	5.6%	1.4%
自由が丘駅	16	253	13時	176	69.7	0	0	0	21時	19	0.31	12	75.0%	8.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%
蒲田駅	36	353	15時	207	58.7	0	0	0	19時	107	0.87	87	82.8%	0.0%	0.0%	4.6%	8.0%	4.6%
蒲田駅東部	49	676	17時	456	67.4	0	0	0	13時	95	0.69	75	68.0%	9.3%	1.3%	8.0%	12.0%	1.3%
大森駅	24	504	13時	227	45.1	0	0	0	13時	121	1.20	111	77.5%	3.6%	0.0%	9.0%	8.1%	1.8%
三軒茶屋駅	14	212	15時	154	72.8	5	0	5	15時	47	0.68	46	60.9%	8.7%	0.0%	13.0%	8.7%	8.7%
二子玉川駅	14	1,786	15時	1,471	82.4	0	0	0	13時	65	1.12	21	71.4%	0.0%	0.0%	4.8%	14.3%	9.5%
渋谷駅	22	1,685	15時	1,054	62.5	7	43	50	15時	165	1.56	135	76.3%	6.7%	1.5%	2.2%	0.7%	12.6%
恵比寿駅	37	737	13時	232	31.4	0	0	0	15時	110	0.84	100	73.0%	2.0%	0.0%	7.0%	11.0%	7.0%
中野駅	14	477	15時	334	48.3	0	0	0	19時	58	1.26	58	79.3%	3.4%	3.4%	10.3%	1.7%	1.7%
野方駅	6	26	13時	16	62.5	0	0	0	15時	9	0.36	9	11.1%	0.0%	0.0%	33.3%	22.2%	33.3%
阿佐ヶ谷駅	15	119	15時	66	55.8	50	26	76	13時	70	0.96	26	76.9%	11.5%	0.0%	0.0%	0.0%	11.5%
荻窪駅	25	444	15時	334	75.1	0	0	0	17時	70	0.68	43	76.7%	0.0%	0.0%	7.0%	9.3%	7.0%
池袋駅	53	2,422	13時	1,702	70.3	14	60	74	15時	221	1.45	158	70.9%	3.2%	2.5%	3.8%	10.1%	9.5%
池袋駅外周部	57	2,886	13時	1,709	59.2	18	5	23	21時	124	0.93	120	68.3%	7.5%	1.7%	3.3%	9.2%	10.0%
王子駅	26	191	13時	117	61.0	0	0	0	13時	43	0.70	30	70.0%	0.0%	0.0%	13.3%	6.7%	10.0%
赤羽駅	28	783	17時	396	50.6	0	0	0	17時	79	1.01	51	82.4%	0.0%	0.0%	2.0%	11.8%	3.9%
日暮里駅	23	178	13時	68	38.1	0	0	0	15時	62	1.38	48	72.9%	0.0%	0.0%	10.4%	6.3%	10.4%
町屋駅	15	100	13時	24	24.2	0	0	0	17時	18	0.25	18	83.3%	0.0%	0.0%	5.6%	5.6%	5.6%
板橋駅	15	197	13時	110	55.8	0	0	0	15時	73	1.30	69	79.7%	1.4%	0.0%	2.9%	5.8%	10.1%
大山駅	28	374	15時	242	64.6	0	0	0	13時	24	0.31	24	62.5%	0.0%	0.0%	29.2%	0.0%	8.3%
石神井公園駅	19	417	15時	270	64.7	0	0	0	19時	27	0.75	27	88.9%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%
大泉学園駅	23	560	13時	300	53.6	0	0	0	15時	32	0.28	23	73.9%	0.0%	0.0%	4.3%	17.4%	4.3%
綾瀬駅	36	377	15時	244	64.8	0	0	0	19時	53	0.69	46	65.2%	2.2%	0.0%	19.6%	10.9%	2.2%
北千住駅	35	986	13時	609	61.8	0	0	0	17時	55	0.59	45	86.7%	0.0%	0.0%	8.9%	4.4%	0.0%
新小岩駅	29	530	15時	304	57.3	0	0	0	15時	87	1.01	65	72.3%	3.1%	0.0%	13.8%	4.6%	6.2%
金町駅	23	380	15時	246	64.1	0	0	0	15時	45	0.94	30	76.7%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	10.0%
亀有駅	25	575	13時	310	53.9	0	0	0	13時	39	0.67	26	69.2%	0.0%	0.0%	23.1%	0.0%	7.7%
船堀駅	18	656	17時	268	40.8	0	0	0	19時	41	0.60	31	67.7%	0.0%	0.0%	9.7%	12.9%	9.7%
篠崎駅	16	291	15時	182	62.6	0	0	0	13時	36	0.60	31	93.5%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	3.2%
平均値	-	-	-	-	59.0	-	-	-	-	-	1.21	-	73.1%	4.7%	1.6%	5.6%	7.9%	7.1%

表 3-7 各地区における四輪の駐車特性（休日）

地区名	平均路上駐車時間(分)	駐車需給バランスの実態													
		時間帯	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
			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	23	15時	1095	100	237	0	1,432	2,398	0.60	21時	814	1.76	1.11	D	ア
神保町駅	-	13時	240	103	163	0	506	978	0.52	21時	103	4.91	0.77	E	ア
銀座駅	20	15時	1137	100	201	12	1,450	2,754	0.53	21時	632	2.29	0.92	A	ア
日本橋駅	-	15時	997	91	382	24	1,494	2,021	0.73	21時	579	2.58	0.98	A	ア
六本木駅	18	19時	429	0	63	0	492	817	0.60	17時	404	1.22	0.75	E	ウ
品川駅	-	13時	516	0	50	0	566	606	0.93	21時	347	1.63	0.85	E	エ
新宿駅東口	27	15時	885	11	83	18	997	1,458	0.67	21時	379	2.63	1.21	B	エ
新宿駅西口	-	15時	3336	34	241	0	3,611	5,476	0.66	21時	1,282	2.82	0.92	A	イ
高田馬場駅	-	13時	47	0	111	0	158	112	1.41	17時	130	1.22	0.90	E	ア
湯島駅	-	13時	170	14	68	0	252	662	0.38	21時	124	2.03	0.68	E	ウ
後楽園駅	-	13時	528	0	91	0	619	776	0.80	21時	82	7.55	0.90	E	イ
上野駅	15	15時	189	0	127	0	316	369	0.86	21時	140	2.26	0.62	E	ウ
浅草駅	-	13時	524	20	59	0	603	613	0.98	21時	145	4.16	1.43	B	エ
錦糸町駅	-	15時	1059	0	182	0	1,241	1,732	0.72	21時	822	1.51	1.02	C	イ
両国駅	-	13時	207	0	42	0	249	318	0.78	21時	107	2.33	0.72	E	エ
押上駅	-	17時	108	0	70	0	178	208	0.86	21時	55	3.24	0.70	E	ウ
東陽町駅	-	13時	79	0	62	0	141	131	1.08	21時	74	1.91	0.78	E	エ
木場駅	-	13時	72	0	24	0	96	113	0.85	21時	21	4.57	0.68	E	エ
大井町駅	-	13時	337	0	71	0	408	472	0.86	21時	150	2.72	1.17	B	エ
五反田駅	-	15時	216	30	108	0	354	447	0.79	17時	274	1.29	0.63	E	ア
目黒駅	-	19時	19	0	160	0	179	83	2.16	15時	156	1.15	0.81	E	ア
中目黒駅	-	15時	99	0	64	0	163	236	0.69	21時	125	1.30	0.74	E	ウ
自由が丘駅	-	13時	176	0	15	0	191	253	0.75	21時	79	2.42	0.80	E	エ
蒲田駅	39	15時	207	0	79	0	286	353	0.81	21時	173	1.65	0.72	E	ウ
蒲田駅東部	-	17時	456	0	76	0	532	676	0.79	21時	317	1.68	1.09	C	エ
大森駅	-	13時	227	0	96	0	323	504	0.64	21時	154	2.10	0.83	E	ウ
三軒茶屋駅	-	15時	154	1	46	0	201	217	0.93	21時	88	2.28	0.98	A	エ
二子玉川駅	-	15時	1471	0	16	37	1,524	1,786	0.83	21時	479	3.18	1.20	B	エ
渋谷駅	34	15時	1054	27	135	0	1,216	1,735	0.70	21時	303	4.01	1.70	B	イ
恵比寿駅	-	13時	232	0	97	0	329	737	0.45	21時	216	1.52	0.94	C	ウ
中野駅	-	15時	334	0	56	0	390	477	0.82	21時	133	2.93	1.55	B	ア
野方駅	-	13時	16	0	7	0	23	26	0.88	21時	10	2.30	0.68	E	エ
阿佐ヶ谷駅	-	13時	50	43	26	0	119	195	0.61	21時	84	1.42	0.59	E	ウ
荻窪駅	-	15時	334	0	43	0	377	444	0.85	21時	130	2.90	1.04	A	エ
池袋駅	22	15時	1697	23	158	17	1,895	2,496	0.75	21時	450	4.21	1.44	B	エ
池袋駅外周部	-	13時	1709	8	104	0	1,821	2,909	0.63	21時	866	2.10	1.69	B	エ
王子駅	-	13時	117	0	30	0	147	191	0.77	21時	77	1.91	0.92	C	エ
赤羽駅	14	17時	396	0	51	0	447	783	0.57	19時	258	1.73	1.21	D	ウ
日暮里駅	-	15時	68	0	48	0	116	178	0.65	21時	82	1.41	0.88	E	ウ
町屋駅	-	13時	24	0	14	0	38	100	0.38	21時	19	2.00	0.90	C	ウ
板橋駅	-	15時	94	0	69	0	163	197	0.83	21時	85	1.92	0.84	E	ア
大山駅	-	15時	242	0	15	0	257	374	0.69	17時	241	1.07	0.81	E	エ
石神井公園駅	-	15時	270	0	18	0	288	417	0.69	21時	187	1.54	0.91	C	エ
大泉学園駅	-	15時	293	0	23	0	316	560	0.56	21時	154	2.05	0.83	E	ウ
綾瀬駅	-	15時	244	0	36	0	280	377	0.74	19時	170	1.65	1.14	D	エ
北千住駅	-	13時	609	0	40	0	649	986	0.66	21時	110	5.90	1.68	B	エ
新小岩駅	-	15時	304	0	65	0	369	530	0.70	21時	224	1.65	0.95	C	ウ
金町駅	-	15時	243	0	30	0	273	380	0.72	19時	209	1.31	0.82	E	エ
亀有駅	-	13時	310	0	26	0	336	575	0.58	21時	269	1.25	1.01	C	ウ
船堀駅	-	17時	268	0	28	0	296	656	0.45	19時	183	1.62	0.95	C	ウ
篠崎駅	-	15時	182	0	23	0	205	291	0.70	21時	89	2.30	0.92	A	エ
平均値	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※表中の平休比率は、休日に対する平日の割合を使用

平休・時間バランス

- 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

駐車場利用率と路駐バランス

- ア：駐車場への転換可能性が高い地区
- イ：駐車需要が多い地区
- ウ：駐車需要が少ない地区
- エ：駐車問題が少ない地区

(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 3-8、表 3-9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：各地区における路上駐車（合法+違法）のピーク時間
- 路上駐車台数（台）
 - ・自動二輪：路上駐車の前ピーク時における自動二輪の駐車台数
 - ・原付第一種：路上駐車の前ピーク時における原付第一種の駐車台数
 - ・合計：路上駐車の前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)：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：路上駐車の前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：路上駐車の前ピーク時における原付第一種の違法路上駐車台数
 - ・合計：路上駐車の前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前計

【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
- 平休比率（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. 99参照）
- 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. 100参照）

表3-8 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	
	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 (%)	路上駐車台数					違法路上駐車台数			自動 二輪 (分)	原付 第一種 (分)
						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)		
秋葉原駅	12	255	13時	82	32.2	13時	47	31	78	0.35	47	31	78	54	10
神保町駅	1	8	13時	6	75.0	13時	60	43	103	0.73	60	43	103	-	-
日本橋駅	4	64	15時	27	42.2	15時	47	25	72	0.47	47	25	72	-	-
六本木駅	3	106	15時	65	61.3	21時	67	32	99	0.87	67	32	99	-	-
品川駅	3	107	15時	97	90.7	13時	10	8	18	0.26	10	8	18	-	-
新宿駅東口	3	99	15時	27	27.3	15時	81	146	227	2.82	81	146	227	108	43
新宿駅西口	4	134	15時	98	73.1	17時	27	38	65	0.40	27	38	65	83	98
湯島駅	2	29	13時	10	34.5	15時	37	59	96	0.73	37	59	96	10	78
上野駅	2	133	15時	20	15.0	17時	14	7	21	0.18	14	7	21	-	-
浅草駅	2	18	13時	14	77.8	15時	75	56	131	1.05	75	56	131	10	10
錦糸町駅	5	106	13時	62	58.5	17時	64	106	170	1.17	64	106	170	260	60
木場駅	1	80	13時	32	40.0	13時	16	34	50	0.72	16	34	50	-	-
大井町駅	2	78	13時	77	98.7	19時	74	43	117	1.23	74	43	117	-	-
五反田駅	2	32	21時	29	90.6	15時	75	55	130	1.41	75	55	130	10	10
目黒駅	1	76	21時	39	51.3	21時	24	32	56	1.13	24	32	56	-	-
蒲田駅東部	1	16	15時	15	93.8	19時	17	24	41	0.29	17	24	41	-	-
大森駅	4	158	17時	128	81.0	17時	48	42	90	0.90	48	42	90	-	-
三軒茶屋駅	3	77	15時	74	96.1	15時	32	40	72	0.99	32	40	72	-	-
二子玉川駅	3	50	13時	26	52.0	21時	12	7	19	0.30	12	7	19	-	-
渋谷駅	8	365	15時	233	63.8	17時	47	42	89	0.84	47	42	89	113	57
恵比寿駅	4	196	15時	142	72.4	15時	33	48	81	0.61	33	48	81	-	-
中野駅	1	33	15時	32	97.0	19時	14	31	45	0.79	14	31	45	-	-
阿佐ヶ谷駅	2	23	13時	10	43.5	15時	21	22	43	0.57	21	22	43	-	-
荻窪駅	2	36	13時	16	44.4	15時	40	47	87	0.82	40	47	87	-	-
池袋駅	13	275	15時	122	44.4	19時	89	50	139	0.91	89	50	139	15	32
赤羽駅	0	0	13時	0	0.0	19時	30	37	67	0.82	30	37	67	-	-
石神井公園駅	3	47	15時	25	53.2	21時	2	10	12	0.33	2	10	12	-	-
綾瀬駅	2	35	17時	28	80.0	19時	10	17	27	0.34	10	17	27	-	-
北千住駅	3	52	19時	14	26.9	19時	25	31	56	0.49	25	31	56	-	-
平均値	-	-	-	-	57.7	-	-	-	-	0.74	-	-	-	74	56

地区名	駐車需給バランスの実態(自動二輪)													
	時間帯	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
		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	13時	82	0	47	0	129	255	0.51	21時	94	1.37	0.49	E	ウ
神保町駅	13時	6	0	60	0	66	8	8.25	15時	28	2.36	1.50	B	エ
日本橋駅	15時	27	0	47	0	74	64	1.16	21時	42	1.76	1.54	D	ウ
六本木駅	19時	58	0	60	0	118	106	1.11	13時	85	1.39	2.11	D	ア
品川駅	13時	96	0	10	0	106	107	0.99	21時	40	2.65	1.86	B	エ
新宿駅東口	19時	26	0	87	0	113	99	1.14	13時	95	1.19	0.63	E	ア
新宿駅西口	15時	98	0	30	0	128	134	0.96	21時	76	1.68	1.51	D	エ
湯島駅	15時	10	0	37	0	47	29	1.62	13時	39	1.21	1.00	C	ウ
上野駅	15時	20	0	10	0	30	133	0.23	19時	14	2.14	0.67	E	ウ
浅草駅	15時	13	0	75	0	88	18	4.89	21時	50	1.76	1.00	C	イ
錦糸町駅	13時	62	0	59	0	121	106	1.14	19時	93	1.30	0.84	E	イ
木場駅	13時	32	0	16	0	48	80	0.60	21時	15	3.20	1.26	B	ウ
大井町駅	17時	73	0	58	0	131	78	1.68	21時	108	1.21	1.22	D	イ
五反田駅	21時	29	0	74	0	103	32	3.22	15時	94	1.10	1.12	D	イ
目黒駅	21時	39	0	24	0	63	76	0.83	15時	21	3.00	1.17	B	ア
蒲田駅東部	17時	8	0	15	0	23	16	1.44	21時	11	2.09	0.41	E	ウ
大森駅	17時	128	0	48	0	176	158	1.11	21時	102	1.73	1.57	D	イ
三軒茶屋駅	17時	73	0	34	0	107	77	1.39	21時	79	1.35	1.55	D	イ
二子玉川駅	13時	26	0	11	0	37	50	0.74	21時	28	1.32	0.79	E	ウ
渋谷駅	15時	233	0	37	0	270	365	0.74	21時	183	1.48	1.00	C	エ
恵比寿駅	15時	142	0	33	0	175	196	0.89	21時	109	1.61	1.35	D	エ
中野駅	17時	32	0	13	0	45	33	1.36	21時	28	1.61	0.87	E	エ
阿佐ヶ谷駅	15時	10	0	21	0	31	23	1.35	17時	25	1.24	1.55	D	ウ
荻窪駅	17時	16	0	41	0	57	36	1.58	21時	37	1.54	1.10	C	ア
池袋駅	19時	105	0	89	0	194	275	0.71	13時	136	1.43	0.79	E	ア
赤羽駅	19時	0	0	30	0	30	0	0.00	21時	24	1.25	0.79	E	ア
石神井公園駅	15時	25	0	3	0	28	47	0.60	21時	19	1.47	0.80	E	ウ
綾瀬駅	17時	28	0	7	0	35	35	1.00	21時	21	1.67	1.13	D	エ
北千住駅	19時	14	0	25	0	39	52	0.75	21時	17	2.29	0.66	E	ウ
平均値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.53	-	-	-

※平休・時間バランス、駐車場利用率と路駐バランスは四輪と同様の条件で算定

表3-9 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	
	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 (%)	路上駐車台数				違法路上駐車台数				自動 二輪 (分)	原付 第一種 (分)
						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)		
秋葉原駅	12	255	15時	193	75.7	15時	68	41	109	0.48	68	41	109	66	90
神保町駅	1	8	13時	6	75.0	17時	39	64	103	0.73	39	64	103	-	-
日本橋駅	4	64	13時	14	21.9	17時	32	31	63	0.41	32	31	63	-	-
六本木駅	3	106	17時	24	22.6	15時	33	14	47	0.41	33	14	47	-	-
品川駅	3	107	13時	48	44.9	13時	9	7	16	0.23	9	7	16	-	-
新宿駅東口	3	99	15時	45	45.5	17時	140	119	259	3.21	140	119	259	110	66
新宿駅西口	4	134	15時	74	55.2	19時	13	17	30	0.19	13	17	30	217	268
湯島駅	2	29	13時	5	17.2	15時	43	41	84	0.64	43	41	84	60	0
上野駅	2	133	17時	25	18.8	19時	18	28	46	0.40	18	28	46	-	-
浅草駅	2	18	15時	16	88.9	17時	74	96	170	1.37	74	96	170	30	0
錦糸町駅	5	106	15時	92	86.8	19時	69	83	152	1.04	69	83	152	124	183
木場駅	1	80	15時	24	30.0	15時	14	24	38	0.55	14	24	38	-	-
大井町駅	2	78	15時	61	78.2	19時	48	50	98	1.03	48	50	98	-	-
五反田駅	2	32	15時	28	87.5	19時	68	45	113	1.23	68	45	113	30	135
目黒駅	1	76	21時	40	52.6	19時	20	24	44	0.89	20	24	44	-	-
蒲田駅東部	1	16	13時	16	100.0	21時	42	26	68	0.49	42	26	68	-	-
大森駅	4	158	13時	92	58.2	15時	22	26	48	0.48	22	26	48	-	-
三軒茶屋駅	3	77	15時	50	64.9	19時	19	34	53	0.73	19	34	53	-	-
二子玉川駅	3	50	15時	30	60.0	17時	18	18	36	0.57	18	18	36	-	-
渋谷駅	8	365	15時	236	64.7	19時	51	40	91	0.85	51	40	91	60	170
恵比寿駅	4	196	13時	79	40.3	17時	52	38	90	0.67	52	38	90	-	-
中野駅	1	33	15時	33	100.0	19時	21	35	56	0.99	21	35	56	-	-
阿佐ヶ谷駅	2	23	13時	9	39.1	19時	12	23	35	0.46	12	23	35	-	-
荻窪駅	2	36	13時	13	36.1	17時	40	58	98	0.93	40	58	98	-	-
池袋駅	13	275	13時	151	54.9	15時	82	58	140	0.92	82	58	140	134	120
赤羽駅	0	0	13時	0	0.0	17時	38	53	91	1.12	38	53	91	-	-
石神井公園駅	3	47	15時	30	63.8	13時	4	8	12	0.33	4	8	12	-	-
綾瀬駅	2	35	15時	24	68.6	19時	5	24	29	0.37	5	24	29	-	-
北千住駅	3	52	15時	19	36.5	17時	45	33	78	0.68	45	33	78	-	-
平均値	-	-	-	-	54.9	-	-	-	-	0.74	-	-	-	85	154

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	193	0	68	0	261	255	1.02	21時	116	2.25	2.02	B	エ		
神保町駅	17時	5	0	39	0	44	8	5.50	21時	22	2.00	0.67	E	エ		
日本橋駅	15時	14	0	34	0	48	64	0.75	21時	27	1.78	0.65	E	ウ		
六本木駅	15時	23	0	33	0	56	106	0.53	13時	44	1.27	0.47	E	ウ		
品川駅	13時	48	0	9	0	57	107	0.53	21時	39	1.46	0.54	E	ウ		
新宿駅東口	17時	39	0	140	0	179	99	1.81	13時	155	1.15	1.58	D	ア		
新宿駅西口	19時	72	0	13	0	85	134	0.63	21時	73	1.16	0.66	E	ウ		
湯島駅	15時	4	0	43	0	47	29	1.62	21時	35	1.34	1.00	C	ウ		
上野駅	17時	25	0	20	0	45	133	0.34	21時	18	2.50	1.50	B	ウ		
浅草駅	17時	14	0	74	0	88	18	4.89	21時	63	1.40	1.00	C	イ		
錦糸町駅	15時	92	0	52	0	144	106	1.36	21時	91	1.58	1.19	D	イ		
木場駅	15時	24	0	14	0	38	80	0.48	21時	20	1.90	0.79	E	ウ		
大井町駅	15時	61	0	46	0	107	78	1.37	21時	85	1.26	0.82	E	イ		
五反田駅	17時	28	0	64	0	92	32	2.88	13時	82	1.12	0.89	E	イ		
目黒駅	19時	34	0	20	0	54	76	0.71	13時	37	1.46	0.86	E	ア		
蒲田駅東部	19時	12	0	44	0	56	16	3.50	15時	44	1.27	2.43	D	エ		
大森駅	17時	91	0	21	0	112	158	0.71	21時	60	1.87	0.64	E	エ		
三軒茶屋駅	17時	49	0	20	0	69	77	0.90	13時	60	1.15	0.64	E	エ		
二子玉川駅	15時	30	0	17	0	47	50	0.94	21時	31	1.52	1.27	D	エ		
渋谷駅	15時	236	0	33	0	269	365	0.74	21時	176	1.53	1.00	C	エ		
恵比寿駅	17時	78	0	52	0	130	196	0.66	21時	88	1.48	0.74	E	ウ		
中野駅	15時	33	0	19	0	52	33	1.58	21時	37	1.41	1.16	D	イ		
阿佐ヶ谷駅	13時	9	0	11	0	20	23	0.87	15時	15	1.33	0.65	E	ウ		
荻窪駅	17時	12	0	40	0	52	36	1.44	21時	37	1.41	0.91	C	ア		
池袋駅	13時	151	0	96	0	247	275	0.90	21時	115	2.15	1.31	B	イ		
赤羽駅	17時	0	0	38	0	38	0	0.00	13時	20	1.90	1.27	D	ア		
石神井公園駅	15時	30	0	5	0	35	47	0.74	19時	29	1.21	1.25	D	エ		
綾瀬駅	15時	24	0	7	0	31	35	0.89	21時	17	1.82	0.89	E	エ		
北千住駅	17時	14	0	45	0	59	52	1.13	21時	31	1.90	1.51	D	ウ		
平均値	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.54	-	-	-		

※表中の平休比率は、休日に対する平日の割合を使用

※平休・時間バランス、駐車場利用率と路駐バランスは四輪と同様の条件で算定

3.3. 路上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討

3.3.1. 調査結果に基づく駐車実態の整理

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踏まえ、各地区における路上駐車の実態を整理した。

(1) 四輪

1) 駐車施設の整備状況

駐車場数	【平日】 1,459 場 (△246 場) 【休日】 1,437 場 (△261 場) ⇒今回調査した全 51 地区において、前回調査 (平成 23 年度) と比較して、 <u>平日が 14.4%、休日が 15.4%と大幅に減少</u> している。
総収容台数	【平日】 41,338 台 (△6,448 台) 【休日】 40,847 台 (△6,741 台) ⇒今回調査した全 51 地区において、前回調査 (平成 23 年度) と比較して、 <u>平日が 13.5%、休日が 14.2%と大幅に減少</u> している。
PM・PT 総収容台数	【平日】 2,184 台 (△22 台) ※貨物車用：415 台 (+63 台) 【休日】 1,306 台 (+214 台) ※貨物車用：315 台 (+69 台) ⇒今回調査した全 51 地区において、前回調査 (平成 23 年度) と比較して、 <u>平日が 1.0%減少、休日が 19.6%増加</u> している。 <u>貨物車用では、平日が 17.9%、休日が 28.0%増加</u> している。



前回調査 (平成 23 年度) 時点から駐車場数の減少に伴い、総収容台数も大きく減少している中で、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

ピーク時駐車場利用台数	【平日】 21,706 台 (△3,045 台) 【休日】 24,119 台 (△2,389 台) ⇒今回調査した全 51 地区において、前回調査 (平成 23 年度) と比較して、 <u>平日が 12.3%、休日が 9.0%減少</u> している。
駐車場利用率	【平日】 52.5% 【休日】 59.0% ⇒今回調査した全 51 地区において、前回調査 (平成 23 年度) と比較して、 <u>平日が 1.4%、休日が 6.0%増加</u> している。



前回調査 (平成 23 年度) 時点から駐車場の利用台数は減少しているが、総収容台数の減少率の方が大きいため、平日・休日ともに駐車場利用率としては増加となっている。

3) 路上駐車状況

ピーク時路上駐車台数 (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。)	<p>【平日】7,540台 (+2,462台) 【休日】5,689台 (+1,242台) ⇒今回調査した全51地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、<u>平日が48.5%、休日が27.9%と大幅に増加</u>している。</p> <p>【合法】〈平日〉800台(△129台) 〈休日〉546台(+2台) 【違法】〈平日〉5,787台(+2,640台) 〈休日〉4,396台(+1,244台) ⇒違法路上駐車は、前回調査(平成23年度)と比較して、<u>平日が83.9%、休日が39.5%と大幅に増加</u>している。</p>
平均路上駐車時間	<p>【平日】25分(△1分) 【休日】27分(△2分) ⇒今回調査した全9地区においては、<u>前回調査(平成23年度)とほぼ同等の平均路上駐車時間</u>である。</p>

4) 総駐車需要状況

ピーク時総駐車需要(駐車場利用台数・路上駐車台数の合計)	<p>【平日】28,115台(△398台) 【休日】28,912台(△1153台) ⇒今回調査した全51地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、<u>平日が1.4%、休日が3.8%減少</u>している。</p>
------------------------------	--

5) 駐車需給バランス

駐車需要が供給を上回る地区(ピーク時)	<p>前記、1)駐車施設の整備状況及び4)総駐車需要の状況から分析 【平日】5地区(+2地区) 【休日】2地区(+1地区) ⇒今回調査した全51地区において、前回調査(平成23年度)よりも<u>需要が供給を上回る地区が増加</u>している。 表3-10では、これらの地区を時間帯別に分析している。これによると、休日は各時間帯で不足、平日は13時台と野方駅の15時台で不足しており、地区ごとにも違いがみられる。</p>
---------------------	--

表3-10 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	駅名	13時			15時			17時			19時			21時		
		需要	供給	需給バランス												
平日	品川駅	667	606	110.1%	655	606	108.1%	528	606	87.1%	412	606	68.0%	344	606	56.8%
	東陽町駅	180	162	111.1%	152	162	93.8%	136	162	84.0%	102	139	73.4%	103	131	78.6%
	木場駅	141	113	124.8%	123	113	108.8%	86	113	76.1%	67	113	59.3%	53	113	46.9%
	五反田駅	566	509	111.2%	534	509	104.9%	453	509	89.0%	432	467	92.5%	426	467	91.2%
	野方駅	32	26	123.1%	34	26	130.8%	19	26	73.1%	15	26	57.7%	14	26	53.8%
休日	高田馬場駅	158	112	141.1%	136	112	121.4%	130	112	116.1%	134	112	119.6%	130	112	116.1%
	目黒駅	171	83	206.0%	156	83	188.0%	164	83	197.6%	179	83	215.7%	159	83	191.6%

※需給バランスが110%以内の場合はバランス確保とみなしている

6) 調査結果のまとめ

- ピーク時における総駐車需要は平日が 28,115 台、休日が 28,912 台
- ピーク時の供給台数（路外駐車場総収容台数+PM・PTの総収容台数）は平日が 43,522 台、休日が 42,153 台
- 需給バランスは平日が 64.6%、休日が 68.6%



- 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。
- 一方、個別の地区で見た場合、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る。
- 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である。違法路上駐車への対応に関する考え方を下記に示す。

■違法路上駐車への対応に関する考え方

表 3-11に示すように、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割合は、平日が 19.5%、休日が 14.3%となっている。

表3-11 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割合(四輪)

平・休	総駐車需要 (台)	違法路上 駐車(台)	割合 (%)
平日	28,115	5,473	19.5
休日	28,912	4,129	14.3

※路上駐車は違法路上駐車である。

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。しかし、依然として残る路上駐車削減を行う必要があり、需給バランスが確保されている地区は駐車施設に誘導し、需給バランスが確保されていない地区は駐車施設を設ける必要がある。

駐車施設の確保には既存駐車場の有効活用等、地区の状況に合わせて取り組んでいくことが求められる。

(2) 二輪

1) 駐車施設の整備状況

駐車場数	【平日・休日】96場 (+7場) ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日・休日ともに7.9%増加</u> している。
総収容台数	【平日・休日】2,688台 (+303台) ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日・休日ともに12.7%増加</u> している。

前回調査(平成23年度)時点から、駐車場の増加率よりも収容台数の増加率の方が高く、比較的規模の大きな駐車場が増加している傾向にある。

2) 駐車場の利用状況

ピーク時駐車場利用台数	【平日】1,550台 (△34台) 【休日】1,477台 (+49台) ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日が2.1%減少し、休日が3.4%増加</u> している。
駐車場利用率	【平日】57.7% 【休日】54.9% ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日が8.8%、休日が4.9%減少</u> している。

前回調査(平成23年度)時点から、平日は駐車場利用台数・利用率ともに減少しており、駐車場の利用促進に向けた施策の必要性が伺える。

3) 路上駐車状況

ピーク時路上駐車台数	【平日】2,301台 (△1,102台) 【休日】2,297台 (△648台) ⇒今回調査した全51地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日が32.4%、休日が22.0%と大幅に減少</u> している。 【合法】〈平日・休日〉なし 【違法】〈平日〉2,301台 (△939台) 〈休日〉2,297台 (△520台) ⇒違法路上駐車は、前回調査(平成23年度)と比較して、 <u>平日が29.0%、休日が18.5%と大幅に減少</u> している。
平均路上駐車時間	【平日】65分 (△35分) 【休日】106分 (+31分) ⇒今回調査した全9地区においては、前回調査(平成23年度)と比べ、 <u>特に平日が大幅に減少</u> している。

4) 総駐車需要の状況

ピーク時総 駐車需要(駐 車場利用台 数・路上駐車 台数の合計)	<p>【平日】2,612台(△425台) 【休日】2,562台(△216台) ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)と比較して、平日が13.9%、休日が7.8%減少している。</p>
--	--

5) 駐車需給バランス

駐車需要が 供給を上回 る地区 (ピーク時)	<p>前記、1)駐車施設の整備状況及び4)総駐車需要の状況から分析 【平日】16地区(△2地区) 【休日】12地区(△7地区) ⇒今回調査した全29地区において、前回調査(平成23年度)よりも需要が供給を上回る地区が減少している。表3-12は、これらの地区を時間帯別に分析したものである。これによると、多くの時間帯で平日、休日ともに駐車需要が供給を上回っていることが分かる。</p>
---------------------------------	--

表3-12 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(二輪)

平・休	駅名	13時			15時			17時			19時			21時		
		需要	供給	需給 バランス												
平日	神保町駅	66	8	825.0%	28	8	350.0%	41	8	512.5%	35	8	437.5%	28	8	350.0%
	日本橋駅	56	64	87.5%	74	64	115.6%	57	64	89.1%	52	64	81.3%	42	64	65.6%
	六本木駅	85	106	80.2%	97	106	91.5%	98	106	92.5%	118	106	111.3%	115	106	108.5%
	新宿駅東口	95	99	96.0%	108	99	109.1%	102	99	103.0%	113	99	114.1%	106	99	107.1%
	湯島駅	39	29	134.5%	47	29	162.1%	40	29	137.9%	39	29	134.5%	43	29	148.3%
	浅草駅	81	18	450.0%	88	18	488.9%	72	18	400.0%	63	18	350.0%	50	18	277.8%
	錦糸町駅	121	106	114.2%	120	106	113.2%	113	106	106.6%	93	106	87.7%	93	106	87.7%
	大井町駅	121	78	155.1%	121	78	155.1%	131	78	167.9%	129	78	165.4%	108	78	138.5%
	五反田駅	102	32	318.8%	94	32	293.8%	98	32	306.3%	94	32	293.8%	103	32	321.9%
	蒲田駅東部	18	16	112.5%	22	16	137.5%	23	16	143.8%	22	16	137.5%	11	16	68.8%
	大森駅	159	158	100.6%	158	158	100.0%	176	158	111.4%	149	158	94.3%	102	158	64.6%
	三軒茶屋駅	90	77	116.9%	106	77	137.7%	107	77	139.0%	91	77	118.2%	79	77	102.6%
	中野駅	41	33	124.2%	44	33	133.3%	45	33	136.4%	33	33	100.0%	28	33	84.8%
	阿佐ヶ谷駅	26	23	113.0%	31	23	134.8%	25	23	108.7%	28	23	121.7%	25	23	108.7%
荻窪駅	51	36	141.7%	56	36	155.6%	57	36	158.3%	48	36	133.3%	37	36	102.8%	
赤羽駅	26	0	-	26	0	-	25	0	-	30	0	-	24	0	-	
休日	神保町駅	35	8	437.5%	35	8	437.5%	44	8	550.0%	29	8	362.5%	22	8	275.0%
	新宿駅東口	155	99	156.6%	169	99	170.7%	179	99	180.8%	169	99	170.7%	161	99	162.6%
	湯島駅	37	29	127.6%	47	29	162.1%	40	29	137.9%	37	29	127.6%	35	29	120.7%
	浅草駅	76	18	422.2%	87	18	483.3%	88	18	488.9%	69	18	383.3%	63	18	350.0%
	錦糸町駅	137	106	129.2%	144	106	135.8%	106	106	100.0%	103	106	97.2%	91	106	85.8%
	大井町駅	99	78	126.9%	107	78	137.2%	103	78	132.1%	97	78	124.4%	85	78	109.0%
	五反田駅	82	32	256.3%	88	32	275.0%	92	32	287.5%	91	32	284.4%	86	32	268.8%
	蒲田駅東部	46	16	287.5%	44	16	275.0%	54	16	337.5%	56	16	350.0%	51	16	318.8%
	中野駅	49	33	148.5%	52	33	157.6%	48	33	145.5%	44	33	133.3%	37	33	112.1%
	荻窪駅	48	36	133.3%	47	36	130.6%	52	36	144.4%	46	36	127.8%	37	36	102.8%
	赤羽駅	20	0	-	27	0	-	38	0	-	31	0	-	27	0	-
北千住駅	53	52	101.9%	50	52	96.2%	59	52	113.5%	43	52	82.7%	31	52	59.6%	

※需給バランスが110%以内の場合はバランス確保とみなしている

6) 調査結果のまとめ

- ピーク時における総駐車需要は平日が 2,612 台、休日が 2,562 台
- ピーク時の供給台数は平休とも 2,688 台
- 需給バランスは平日が 97.2%、休日が 95.3%

- 全地区の合計で見ると、需要に対して均衡しているといえる。
- ただし、供給自体が不足している地区も依然としてあるため、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の検討を行うなど、地区毎の需要に応じた駐車対策を引き続き行っていくことが重要である。
- 四輪車と同様に、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である。違法路上駐車への対応に関する考え方を下記に示す。

■違法路上駐車への対応に関する考え方

表 3-13に示すように、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割合は、平日が 42.2%、休日が 43.6%と 4 割以上となっている。

表 3-13 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割合(二輪)

平・休	総駐車需要 (台)	違法路上 駐車(台)	割合(%)
平日	2,612	1,101	42.2
休日	2,562	1,117	43.6

※路上駐車は違法路上駐車である。

違法路上駐車に対して十分な収容台数が確保されていないため、既存の駐車施設を有効に活用しながら、全体の収容台数を増やす必要がある。路上駐車削減には、需給バランスが確保されている地区は駐車施設に誘導し、需給バランスが確保されていない地区は駐車施設を設ける必要がある。

駐車施設の確保には既存駐車場の有効活用等、地区の状況に合わせて取り組んでいくことが求められる。

3.3.2. 東京都における駐車施策方針

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、東京都における駐車施策の方針を踏まえる必要がある。以下にその方針を抜粋する。

(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年間に事業期間として、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：東京都青少年・治安対策本部 HP

http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/koutuu/08_hyper.html）

(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）

道路高架下等の公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とおりである。

- 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.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/09/20m9b100.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。

3.3.3. 駐車施策の検討に関する考え方

前項までで整理した今年度調査の結果から把握することができる路上駐車の実態を踏まえ、各地区において駐車施策を検討するにあたっての対策の考え方を、以下の4つの方向性から整理した。

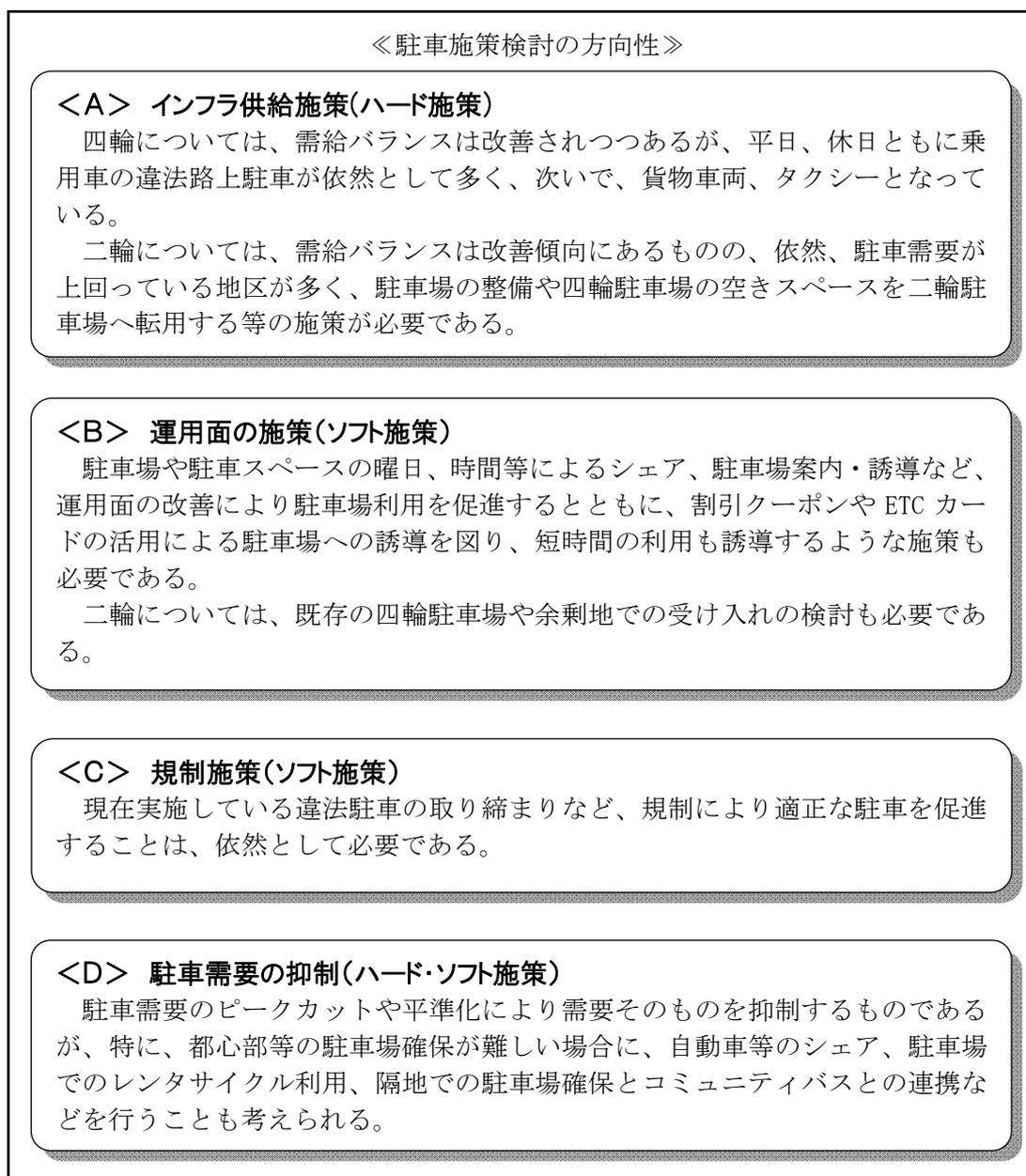


図3-11 駐車施策検討の方向性

3.3.4. 想定される駐車課題と対応する駐車施策例

路上駐車の実態から想定される駐車課題を抽出し、前述した駐車施策検討の方向性を踏まえながら、考えられる駐車施策メニュー例を整理した。

表3-14 想定される駐車課題と駐車施策例

駐車課題		駐車施策例			
		<A>インフラ供給施策	運用面の施策	<C>規制施策	<D>駐車需要の抑制
①容量不足	①-1 駐車容量の絶対量が不足	◆地区内における総合的な駐車ルールの策定	◆フリーシェアパーキング	◆駐車違反取締り	◆乗り捨て方式カーシェアリング ◆駐車場を経由するコミュニティバスの運行
	①-2 駐車容量に余裕はあるが路上駐車が多い	◆高齢運転者等専用駐車区間制度 ◆思いやり駐車場	◆紙媒体による駐車場情報提供の更なる拡充 ◆駐車場案内標識の設置、見易さの改善 ◆駐車場案内板の改善 ◆割引クーポン付駐車場検索サービス ◆駐車場でのETCカード利用	◆駐車違反取締り	◆駐車場を経由するコミュニティバスの運行
②車種特性	②-1 貨物車両の路上駐車が多い	◆ローディングベいの整備 ◆貨物車用PM・PTの整備		◆駐車違反取締り	
	②-2 二輪車の路上駐車が多い	◆既存四輪駐車場での二輪受入れ ◆二輪駐車場の整備助成 ◆路上駐車施設の整備 ◆公有地・都市内余剰空間の活用 ◆二輪PM・PTの整備 ◆二輪に対する附置義務の検討	◆二輪専用機械式駐車場の開発・普及	◆駐車違反取締り	
	②-3 タクシーの路上駐車が多い	◆タクシー待ちスペースの確保		◆駐車違反取締り	
③日時特性	③-1 平休で路上駐車状況が大きく異なる		◆企業駐車場等の開放	◆駐車違反取締り	◆駐車場併設のレンタサイクル
	③-2 短時間の路上駐車が多い		◆短時間路上駐車対策	◆駐車違反取締り	
	③-3 長時間の路上駐車が多い			◆駐車違反取締り	

3.3.5. 駐車施策メニュー例の内容

想定される駐車課題に対して抽出した駐車施策例を施策種別ごとに、施策メニュー例として再整理した。さらに、各メニュー例個別の内容を、具体例を交えながら整理した。

表3-15 駐車施策メニュー例の分類

施策種別	駐車施策メニュー例	対象車種	
A	A-1	地区内における総合的な駐車ルール of 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
	A-11	高齢運転者等専用駐車区間制度	乗用車
	A-12	思いやり駐車場	乗用車
B	B-1	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、マップ等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、見易さの改善	
	B-4	駐車場案内板の改善	
	B-5	短時間路上駐車対策	
	B-6	企業駐車場等の専用駐車場の開放	
	B-7	フリーシェアパーキング	乗用車
	B-8	割引クーポン付駐車場検索サービス	
	B-9	駐車場でのETCカードの利用	
	B-10	二輪専用機械式駐車場の開発・普及	
C	C-1	駐車違反取り締まり	全車種
D	D-1	駐車場併設のレンタサイクル	乗用車
	D-2	乗り捨て方式のカーシェアリング 乗用車	
	D-3	駐車場を経由するコミュニティバスの運行	

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)

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方策
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	<p>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。</p> <p><ルールの具体例></p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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の確に提供するため、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）。</p> <p>○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</p> <p><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</p>
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(注5)			
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	(注5)内は機械式駐車を示す			
駐車場整備 地区等	商業地域 近隣商業 地域	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×調整係数X	*附置義務台数は、障害車用と小型車用の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)		
			1500㎡超	A÷300㎡				
	駐車場 整備地区 (注1)	複合用途(注3)	2000㎡超	A÷300㎡	X = 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		障害車用 必要台数a	a ≥ 1
			特定用途 + 非特定用途 × 3/4 (注3) > 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) 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)	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㎡	X = 1 - $\frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$	小型車用 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できる。(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(注6)			
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	(第17条の5第4項)			
駐車場整備 地区等	商業地域 近隣商業地 域	特定用途	百貨店等	A ÷ 2500㎡	X = 1 - $\frac{6000 - \text{延べ面積}}{2 \times \text{延べ面積}}$	*荷捌き用駐車施設の設置台数は、①の駐車施設の台数 に含めることができる。(第17条の2 第3項)		
			事務所 倉庫 その他	2000㎡超			A ÷ 5500㎡ A ÷ 2000㎡ A ÷ 3500㎡	
	周辺地区 (駐車場整備 地区等以外)	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㎡		X = 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8.0m、幅4.0m、はり下の高さ3.0mと することができる。

図3-12 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(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	事業区域内に確保	事業区域500㎡以上
(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。	隔地確保 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	事業区域内に確保 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。）

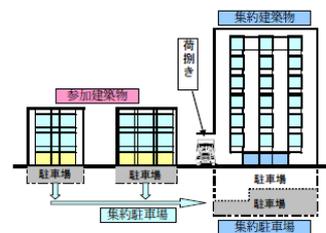
※2 駐車施設の規模は、普通車のものを確保してください。

※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3-13 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/ginzaruru/akuuhonoruru/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を実施している。(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。



図3-14 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>→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。</p>  <p>図3-15 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)</p>

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の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

自動二輪車用 駐車場整備助成

1台あたり最大10万円を助成!

さらに詳しくお知りになりたい方は

公社 助成 自動二輪

検索

公式ホームページトップ <http://www.tmpc.or.jp/>
サブメニュー(右上)の 助成 をご覧ください

自動二輪車用駐車場整備助成の概要

助成対象地域... 23区内で、東京都が推進する「ハイバースムーズ作戦」、区が推進する違法駐車解消重点地域など
※区ごとに定められていますので、裏面の窓口にご確認ください

助成対象者... 一般公共の用に供する既存駐車場を運営する事業者等

助成条件... ●助成対象地域内で、新設する駐車場、または既設駐車場(機械式立体駐車場を含む※)を改造し、新たに5台以上整備を行い、その半分以上を時間貸しとした自動二輪車用駐車場
※(社)立体駐車場工業会の認定を受けた自動二輪車用固定装置等を設置する場合には限りません
●駐車場を整備し、営業開始後2年以上運営すること

助成対象経費... ●専用料金精算機・バイク施設設備・転倒防止ガードパイプ・敷地内案内標識等設置費用
●入口改造・床面破損防止工事に要する費用
※土地の取得費(賃料)、各種手数料・消費税等は申請事業者の負担とします。また、リース契約により設置した機器等は助成対象外です

助成金額... ●助成対象経費の範囲内で、1台あたり10万円を助成限度額とし、助成対象経費の1/2を助成
●1駐車場あたり30台まで

受付期間... 毎年4月1日から翌年3月31日まで

※助成要綱・申請書は、公式HPからダウンロード可能です。ただし、申請前に必ず公社担当者にご相談ください
※平成26年4月1日現在の条件です。助成内容は、諸般の事情により変更する場合がありますのでご了承ください

公益財団法人 Tokyo Metropolitan Public Corporation for Road Improvement and Management
東京都道路整備保全公社

図3-16 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3-17 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	  <p>図3-18 公有地、都市内余剰空間の活用イメージ</p>

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	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	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3-19 二輪用 PM・PT の整備例

施策種別	<A-7>											
駐車施策案	二輪に対する附置義務の検討											
対象車種	二輪											
概要	駐車場法の改正に合わせ国土交通省では標準駐車場条例を改正し、一定規模以上の建築物に対する自動二輪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。											
展開方策	国土交通省が標準駐車場条例改正の際に検討した手順を踏まえて、自動二輪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。											
施策実施主体	東京都、23区											
具体例	<p>※附置義務とは</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【横浜市の二輪における附置義務について】</p> <p>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。</p> <p>○対象となる建築物</p> <p>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。</p> <p>○附置義務台数の算定方法</p> <p>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）。</p> <p>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。</p> <p style="text-align: right;">（少数点以下は切り上げ）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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> <p style="text-align: center;">図3-20 横浜市の二輪における附置義務基準</p> <p style="text-align: center;">資料：横浜市 HP</p> <p style="text-align: center;">http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/parking/gimu/</p>	対象エリア		駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	対象規模		特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合	原 単 位	百貨店その他の店舗 事務所	3,000㎡/台	その他の特定用途	10,000㎡/台
対象エリア		駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域										
対象規模		特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合										
原 単 位	百貨店その他の店舗 事務所	3,000㎡/台										
	その他の特定用途	10,000㎡/台										

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3-21 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	   <p>図3-22 貨物車専用のPM・PTの整備例</p>

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	<p>【銀座地区での実験の概要】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>図3-23 タクシー待ちスペースの確保例（銀座地区）</p> <p>資料：東京都 HP http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2010/11/20kbj200.htm</p>

施策種別	<A-11>
駐車施策案	高齢運転者等専用駐車区間制度
対象車種	四輪
概要	高齢運転者等が日常生活でよく利用する官公庁施設、高齢者福祉施設等の周辺道路に専用の駐車できる場所を設けて、専用の標章を掲示することによって、駐車を可能とする制度である。
展開方策	日常生活に必要な施設の直近で、活用可能な道路空間を利用する。駐車場を探しながら運転を行う高齢者等を支援し、高齢運転者等に優しい道路交通環境の実現を目指すものである。
施策実施主体	警視庁
具体例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢運転者等専用駐車区間には、次の道路標識が設置されている。 ・ 標章の申請、届出の手続きは、都内のいずれかの警察署（交通課の窓口）で申請することができる。  <p style="text-align: center;">三田警察署管内 (港区芝5丁目)</p>  <p style="text-align: center;">図3-24 高齢運転者等専用駐車区間の事例（東京都港区）</p> <p style="text-align: center;">資料：警視庁 HP http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei_chusya/kourei_chusya.htm</p>

施策種別	<A-12>
駐車施策案	思いやり駐車場
対象車種	四輪
概要	パーキングパーミット制度とは、身体障害者用駐車場を利用する際、利用許可証を発行する制度である。これを高速道路の休憩施設等で採用したもの。
展開方策	高齢化が進む中、また、妊娠中の方や子供連れ等が休憩施設建物への移動距離が短くなるようにサービス向上を目指すものである。
施策実施主体	自治体、道路事業者
具体例	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体と NEXCO が協働で取り組んだ事例 ・利用証を持った方が利用可能  

図3-25 京都思いやり駐車場の事例（京都府）

資料：京都府 HP

<http://www.pref.kyoto.jp/omoiyari-pp/>

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	<p>【s-park・s-park for ridersの概要】</p> <p>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26年度は、都内全域約21,000場の駐車場位置情報と約5,000場の満空情報を、また約460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。</p>  <p>図3-26 s-parkの仕組みイメージ</p> <p>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/</p>

具体例



【MySparkとは?】 [MySparkへ戻る](#) [ページを印刷](#)

西新宿第四駐車場

24時間営業 予約可能 予約料なし 予約キャンセル料なし 予約変更料なし 予約キャンセル料なし 予約キャンセル料なし

所在地	東京都新宿区西新宿2丁目4番(劇部心斎路10号線高菜下)
電話番号	03-3344-6290
定休日	無休
営業時間	24時間営業 入庫可能時間(00:00~24:00) 出庫可能時間(00:00~24:00)
利用料金	全日 08:00~22:00 30分 220円 夜間最大料金2,000円。(最大料金の繰り返し適用可能) 全日 22:00~08:00 60分 100円 夜間最大料金500円(最大料金の繰り返し適用可能) その他 全曜 17時~月曜 8時 週末/休日料金(事前申込み) 詳細は、以下URL参照ください。 http://www.tmpc.or.jp/index.php/news/408-2012-02-02-05-34-30
自庫者割引	1時間無料
他公庫者割引	1時間無料
提携店舗情報	系王百貨店 新宿店 5千円以上のお買物で2時間無料
取付台数	165台
車両制限	高さ2.4m 幅1.5m 長さ3m 3WD車、RV車、1BOX車駐車可
駐車場形態	平地自走
駐車場の設備・状況	トイレあり 障害者用トイレなし 障害者用スペースあり(1台)
電気自動車充電設備	急速充電器、コンセント(200V)
支払方法	回数券無し プリペイドカード着 クレジットカード不可 千円札使用可能 電子決済可(Easy) 領収書発行可能
運営会社ホームページ	http://www.tmpc.or.jp

※駐車情報等は、細心の注意を払って更新しておりますが、現状と異なる場合もございます。
ご利用前には必ず料金等をご確認ください。

西新宿第四駐車場

所在地	東京都新宿区西新宿2丁目4番地(劇部心斎路10号線高菜下)
電話番号	03-3344-6290
定休日	無休
営業時間	全日24時間営業
利用料金	全日:1日1回600円
取付台数	37台
車両制限	その他制限事項:制限無し
駐車場形態	立地状況・入庫方法:屋外屋根無し自走 駐車方法:枠内駐車
支払方法	現金使用可能 千円札 五千円札 一万円札 プリペイドカード使用可能 領収書発行可能
最終更新年月日	2012年05月02日

縮尺切替: 1/1500 1/3000 1/21000 1/75000 1/115万 1/30万 1/20万 住宅 全図

周辺の地図を見る

図3-27 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、一般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・運用にあっている。



図3-28 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：一般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/index1.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。

人もクルマも、ホッとする街づくり。

満空情報発信 端末設置助成

駐車場の満車・空車をリアルタイムで発信!

パソコン・スマートフォン・
携帯電話に対応

さらに詳しく
お知りになりたい方は

会社 満空 支援

公式ホームページトップ <http://www.tmpc.or.jp/>
サブメニュー(右上)の 助成 をご覧ください

満空情報発信端末設置助成の概要

助成対象地域・・・23区内で東京都が推進する「ハイパススムーズ作戦」、区が推進する違法駐車解消重点地域など
※区ごとに定められていますので、裏面の窓口にご確認ください

助成対象者・・・一般公共の用に供する既存駐車場を運営する事業者等

助成条件・・・●助成対象地域内で、時間貸し10台以上の駐車場 ●端末設置日から2年以上の運営

助成対象経費・・・●端末購入費、設置費(各種手数料は除く)

助成金額・・・●手動型は5万円、自動型は20万円を助成限度額とし、助成対象経費の1/2を助成

受付期間・・・平成26年4月1日から平成26年12月26日まで

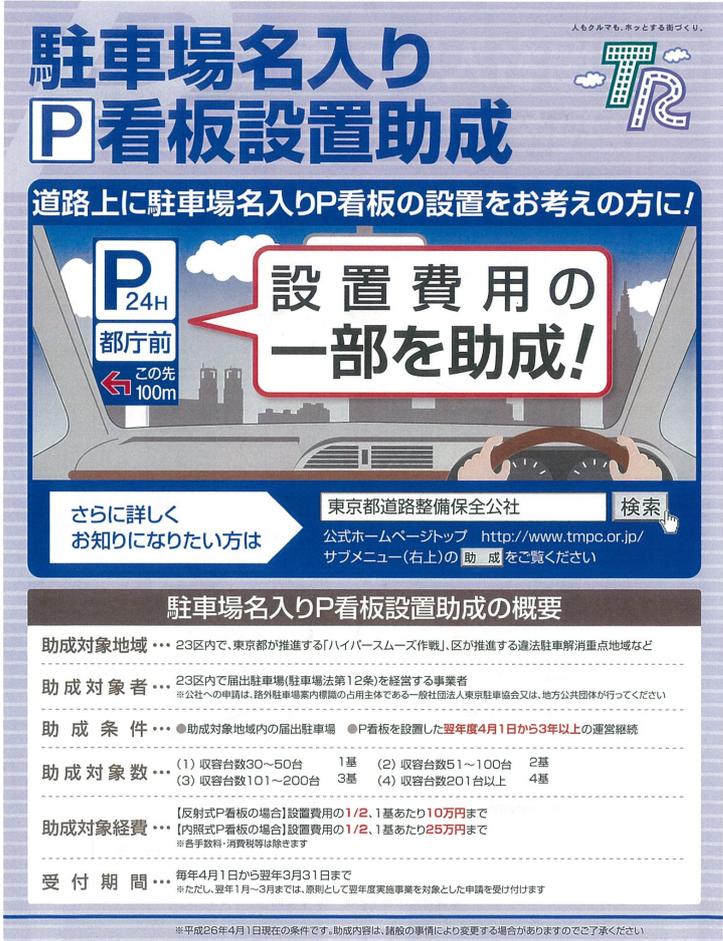
※助成要綱・申請書は、公式HPからダウンロード可能です。ただし、申請前に必ず公社担当者にご相談ください
※平成26年4月1日現在の条件です。助成内容は、諸般の事情により変更する場合がありますのでご了承ください

公益財団法人 Tokyo Metropolitan Public Corporation for Road Improvement and Management
東京都道路整備保全公社

図3-29 (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度道の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関係も考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、23区
具体例	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p style="text-align: center;">TKP新宿ビジネスセンター 周辺駐車場</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>営業時間 8:00～22:00</p> <p>進入路 ① 月～土曜 17:00 まで 日曜・休日 12:00 まで</p> <p>進入路 ② 月～土曜 17:00 から 日曜・休日 12:00 から</p> <p>青山通り方面よりお越しのお客様は、道玄坂交差点にてUターンしてください。</p> <p>入庫車両制限 ・全長5.5m以下、全幅2.3m以下、全高2.0m以下 ・総重量2,600kg以下 (車両・乗員、積載物などを含みます。)</p> <p>①新宿モノリス駐車場 住所: 新宿区西新宿2丁目3-1 電話番号: 03-5381-8625 営業時間: 7:30～23:30(年中無休) 7:30～23:30 300円/30分 最大料金 入庫後10時間迄¥1800 幅:1.75m / 高さ:1.55m / 長さ:5.00m 重量制限:1.70 t 収容台数:258台 タイプ: 地下(機械式) 地下(自走式)</p> <p>②西新宿第四駐車場 住所: 新宿区西新宿2丁目4番 (丸の内線街路10号線高架下) 電話番号: 03-3344-8290 営業時間: 24時間営業(年中無休) 8:00～22:00 220円/30分 昼間最大料金2,000円 (最大料金の繰り返し適用可能) 22:00～8:00 100円/60分 夜間最大料金500円 (最大料金の繰り返し適用可能) 幅:1.90m / 高さ:2.90m / 長さ:5.00m 収容台数:165台 タイプ: 平地(自走式) 提携: 京王百貨店 新宿店 5千円以上のお買物で2時間無料</p> </div> </div>
図3-30 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、駐車場の入口までの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	 <p>図3-31 (公財) 東京都道路整備保全公社による助成の概要</p> <p>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</p>

施策種別	<B-4>
駐車施策案	駐車場案内板の改善
対象車種	二輪
概要	二輪車駐車場の案内板が小さくて見えづらいので、民間駐車場を参考に 見やすい案内板に改善する。
展開方策	二輪車駐車場は、数が少ないので、利用者に目に付くようになれば利用 台数を増やすことができる。
施策実施主体	駐車場事業者、東京都、23区、東京都道路整備保全公社
具体例	<p>□東京都の駐車場案内板</p>  <p>□民間駐車場事業者の駐車場案内板</p>  

図3-32 駐車場案内板の例（秋葉原）

施策種別	<B-5>
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	<p>【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。</p>  <p>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</p> <p>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</p>
-----	--

施策種別	<B-6>
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	<div style="text-align: center;"> <p>渋谷区役所駐車場(ホリデーパーキング)</p> <p>区役所駐車場を区役所閉庁時に、一般開放(有料)します。</p> <p>利用日時</p> <p>土・日曜日、祝休日、年末年始 午前9時～午後9時30分</p> <p>収容台数</p> <p>39台</p> <p>駐車料金</p> <p>普通車 30分ごとに250円</p> <p>問い合わせ</p> </div> <p style="text-align: center;">図3-34 ホリデーパーキング事例（渋谷区）</p>

施策種別	<B-7>
駐車施策案	フリーシェアパーキング
対象車種	四輪
概要	月極駐車場の空きスペースや、駐車場の空き時間に駐車場を賃借するサービスであり、利用者は、パソコンやスマホでニーズにあった場所を検索&予約し、カード決済ができる。
展開方策	駐車場の空きスペースを有効活用する新たな方策である。駐車場が不足している場所や空き駐車場を探す交通の解消に活用できる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	<p>・利用にあたっては、次のような流れで登録を行う。</p> <p>・駐車場を借りる側、貸す側の流れは、次のとおりであり、スマホ等を活用することにより、気軽に利用できる。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>● 駐車場を借りる</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 無料会員登録 ② スマホ&パソコンで検索・予約 ③ 貸主から承諾メール ④ 車両番号、ナンバープレートアップロードで詳細情報が把握できる </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>● 駐車場を貸す</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 無料会員登録 ② 車庫の写真登録、区画図登録 ③ 貸し日時設定 ④ 登録完了 </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>① お申込み</p> <p>フリーシェアパーキング.com</p> <p>② ご提供</p> <p>③ ご請求 (クレジットカード)</p> <p>④ 代金のお支払 (指定口座)</p> </div> <p>図3-35 フリーシェアパーキングの利用方法</p> <p>資料：FreeShareParking.com</p>

施策種別	<B-8>
駐車施策案	割引クーポン付き駐車場検索サービス「CouPark」
対象車種	四輪
概要	駐車場事業者・ナビサービスプロバイダー・ドライバーそれぞれのニーズを最適な形でマッチングできる新しいマーケティングプラットフォームを活用した駐車場の情報提供システムである。
展開方策	割引クーポンを活用できる駐車場の情報提供システムである。路上駐車を路外駐車場に誘導する新たな仕組みのひとつである。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場利用者は、現在地や目的地から全国 54,000 件の駐車場を検索し、営業時間・料金・台数・決済方法などの詳細情報を閲覧し、また割引クーポンを発行している近くの駐車場も確認しながら、ニーズに合った駐車場を選ぶ。 ・駐車場の事業者側は、運営する駐車場の場所や、料金などの情報をユーザーに配信でき、比較的空いている時間帯などに利用してもらうための割引クーポンの発行・配信などもできる。 ・2014 年 1/31～3/20 に池袋駅周辺、横浜駅・中華街周辺、札幌中心部の 3 エリアにて割引クーポン配信の実証実験を行っている。 <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div>

図3-36 CouPrak の概念

資料：株式会社アイ・エム・ジェイ HP
http://www.imjp.co.jp/press/release/20140206_2.html

施策種別	<B-9>
駐車施策案	駐車場での ETC カードの利用
対象車種	四輪
概要	ETC の無線通信技術を活用し、高速道路等で利用されている ETC 車載器を用いてチケットレス、キャッシュレスによる駐車料金決済（クレジットカード決済）を行い、スムーズな入出場を実現する。
展開方策	駐車場の入出場の時間短縮により、駐車場出入口付近の渋滞解消、利用者の利便性向上が図られる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	<ul style="list-style-type: none"> ・ ETC 車載器に ETC カードを挿入した状態で入庫する。 ・ ETC 車載器を取り付けている車両を特定するものであり、ETC カードを特定するものではない。 ・ 窓を開けなくても ETC カードで自動清算が可能となる。 ・ パーク 24 株式会社では、桜橋駐車場・長堀駐車場（大阪市）などで運用を開始している。 <p>【入場時(入口)】 事前登録を行い、ETCカードを車載器に挿入し、入場（自動ゲート）</p> <p>①ETCカードを挿入し駐車場へ ②ゲートは自動開閉 ③そのまま駐車場へ</p> <p>【割引なし】 そのまま 出口へ</p> <p>【割引あり】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①事前精算機に「登録IDカード」を挿入し、入庫証を発行（希望者には、携帯メールで入庫時刻を送信） ②提携店舗では入庫証または携帯メールを提示し従来通り、駐車 割引券等を受取 ③事前精算機に「登録IDカード」と「サービス割引券」を挿入し精算（割引後の駐車料金がクレジットカードにより決済されます） <p>【出場時(出口)】 ETCカードを車載器に挿入し、退場（自動ゲート）</p> <p>①ETCカードを挿入し出口へ ②ゲートは自動開閉</p>

図3-37 駐車場 ETC のイメージ

資料：パーク 24 株式会社 HP 他

施策種別	<B-10>
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	  <p style="text-align: center;">図3-38 二輪専用機械式駐車場イメージ</p>

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	<p style="text-align: center;">新宿警察署 駐車監視員活動ガイドライン</p> <p>※ 重点(最重要)地域では駐車実態に対応した放置車両確認事務を行うこととなりますので、これに指定する「周辺」の範囲は、当該地図に明示するものと異なる場合があります。</p> <p style="text-align: right;">Copyright(C)2014ZENRIN CO.LTD.(Z14LA第224号) この地図の全部又は一部を複製することを禁じます。</p>

図3-39 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	駐車場併設のレンタサイクル
対象車種	四輪
概要	自動車で駐車場まで来て、レンタサイクルを借りて、自転車で用を足す仕組みで、駐車場を利用するとレンタサイクルの料金割引もある。
展開方策	都心部などで鉄道を利用できない狭い範囲などで、最寄の駐車場に自動車を駐車して、自転車に乗り換えることにより、不要な自動車利用や渋滞の緩和、環境への影響を抑えることが期待される。
施策実施主体	駐車場事業者、自治体
具体例	<input type="checkbox"/> 京都市の実施駐車場と使用自転車  岡崎公園駐車場（左京区）   使用自転車 <p>図3-40 駐車場併設のレンタサイクルの例（京都市） 資料：京都市都市整備公社 HP http://www.kyotopublic.or.jp/</p>

施策種別	<D-2>
駐車施策案	ワンウェイ（乗り捨て）方式のカーシェアリング「smaco」
対象車種	四輪
概要	国土交通省通達「いわゆるワンウェイ方式のレンタカー型カーシェアリングの実施に係る取り扱いについて」に基づき、全国で初めて取り組むもの。（期間限定）
展開方策	通勤や観光などの目的で公共交通機関とカーシェアリングを組み合わせる“パーク&レールライド”の利便性がさらに向上し、不要不急な車の利用を抑えることで、渋滞の緩和やCO2排出量の削減効果が期待できる。
施策実施主体	横浜市、自動車メーカー等

<p>具体例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・期間：2014年9月1日～2015年3月31日（7ヶ月間） ・貸渡・返却場所：横浜市内8カ所のステーション（駐車場） ・使用車両：スマート電気自動車20台（乗車定員2名） ・利用方法： <ol style="list-style-type: none"> ①会員登録：ご利用前に「オリックスカーシェア」へ会員登録（「オリックスカーシェア」） ②ICカード到着：ご登録後、1週間ほどでICカードが届く。 ③車の予約：PC・携帯サイトまたはスマートフォンアプリから予約。予約時に「出発ステーション」と「返却ステーション」を指定。 ④乗車：予約時間に予約したカーステーションより、車にICカードをかざして利用。
	
	<p>図3-41 smacoのステーション位置</p> <p>資料：オリックス自動車株式会社 HP http://www.orix-carshare.com/smaco/</p>

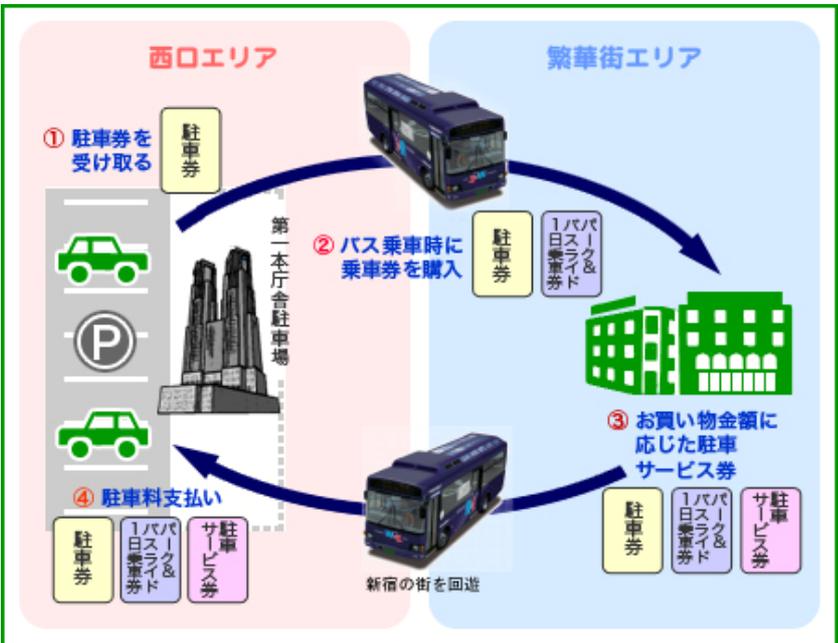
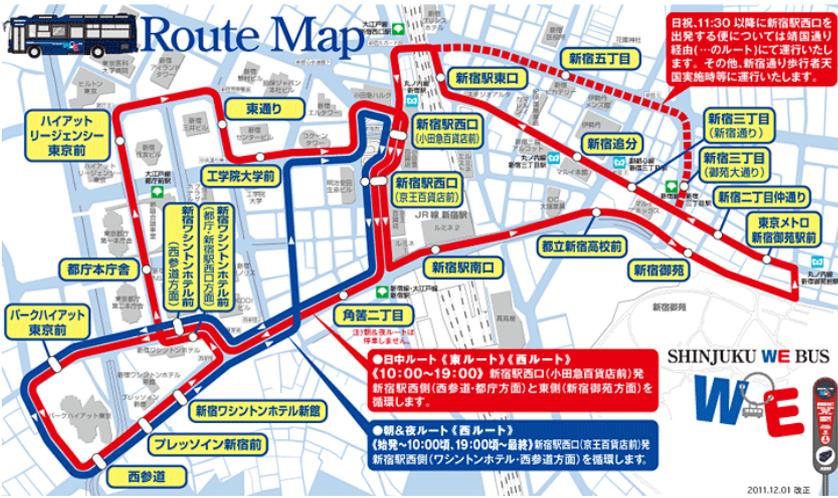
施策種別	<D-3>
駐車施策案	駐車場を経由するコミュニティバスの運行
対象車種	乗用車
概要	地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。
展開方策	<p>駐車場利用の平準化・駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。</p> <p>バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である</p>
施策実施主体	23 区、駐車場事業者、交通事業者
具体例	 <p>西口エリア</p> <p>繁華街エリア</p> <p>① 駐車券を受け取る</p> <p>② バス乗車時に乗車券を購入</p> <p>③ お買い物金額に応じた駐車サービス券</p> <p>④ 駐車料支払い</p> <p>新宿の街を回遊</p>  <p>Route Map</p> <p>SHINJUKU WE BUS</p> <p>2011.12.01 改定</p>

図3-42 コミュニティバスの運行例

3.4. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

「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「今後の駐車施策検討に係る考え方」を検討した。

3.4.1. 駐車施策検討の前提

駐車施策に係る考え方の検討にあたっては、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. 駐車施策検討にあたっての留意点

駐車施策（案）の検討にあたっては、以下の点に留意しながら実施されることが求められる。

- 駐車施設の新規整備が困難な場合がある
 - ・ 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。
 - ・ 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
 - ・ 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、路上駐車の場合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）
- 駐車実態を取り巻く社会情勢を長期的な視野で見極める必要がある
 - ・ 近年の大規模災害や経済状況の変化については、一時的な需要減や遊休地の増加（土地利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す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。

3.4.3. 各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方

各地区における現状の駐車需給特性のまとめ及び駐車施策の検討に関する考え方は以下のようにまとめることができ、次頁以降には各地区ごとに示す。

<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も多い。

⇒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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, 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-5)とともに、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, 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-5)

<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て行っている。
- ・「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。
- ・「A-11 高齢運転者等専用駐車区間制度」、「A-12 思いやり駐車場」は、23区内でも高齢者率の高い4区に対して行っている。

表3-16 今後の駐車施策検討に係る考え方 (1/51)

地区名	1. 秋葉原駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1,287台、休日が1,432台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が2,534台、休日が2,398台である。 ・需給バランスは平日51%、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1.8、休日1.8) ・ピーク時の駐車場利用率は平日34%、休日51%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(13%)・小型貨物(29%)・普通貨物(20%)、休日は、バス(3%)・軽貨物(7%)・小型貨物(13%)・普通貨物の(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：262台/時、休日：77台/時] ※ <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平日が13時台、休日が15時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が129台、休日が261台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも255台である。 ・需給バランスは平日51%、休日102%であり、平日は供給が多く、休日は需給バランスがほぼ均衡している。 ・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1.4、休日2.3) ・駐車場利用率は平日32%、休日75%で休日が高い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	○	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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要が超過しており、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-5) また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車を取り締まりを強化することが求められる。 ・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必要がある。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※以降、対象としている路上駐車は違法路上駐車である。

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-17 今後の駐車施策検討に係る考え方 (2/51)

地区名	2. 神保町駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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658台、休日が506台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が1,032台、休日が978台である。 ・需給バランスは平日64%、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、また平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日3.1、休日4.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日44%、休日31%で休日が低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(45%)・軽貨物(17%)・普通貨物(20%)、休日はタクシー(6%)・軽貨物(8%)・小型貨物(14%)・普通貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。[平日：178台/時、休日：63台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平日が13時台、休日が17時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が66台、休日が44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825%、休日550%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2.4、休日2.0) ・駐車場利用率は平日75%、休日75%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2~7, B-5) ・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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・休日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ことが重要である。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-18 今後の駐車施策検討に係る考え方 (3/51)

地区名	3. 銀座駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1,560台、休日が1,450台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも2,754台である。 ・需給バランスは平日57%、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、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.2、休日2.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日45%、休日46%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(70%)・タクシー(17%)、休日は乗用車(79%)・バス(3%)と全地区平均より割合が高い。[平日：365台/時、休日：188台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	○	—	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続すべきである。(B-1~4, C-1) ・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。(A-1) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-19 今後の駐車施策検討に係る考え方 (4/51)

地区名	4. 日本橋駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1,506台、休日が1,494台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が2,215台、休日が2,021台である。 ・需給バランスは平日68%、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1.9、休日2.6) ・ピーク時の駐車場利用率は平日56%、休日53%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(50%)・普通貨物(19%)、休日は乗用車(85%)と全地区平均より割合が高い。[平日：210台/時、休日：324台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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74台、休日が48台と平日が多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも64台である。 ・需給バランスは平日116%、休日75%であり、平日の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1.8、休日1.8) ・駐車場利用率は平日42%、休日23%で平休とも低い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は平日に大幅な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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2~7, B-5, 10) ・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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-20 今後の駐車施策検討に係る考え方 (5/51)

地区名	5. 六本木駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要の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653台、休日が492台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも817台である。 ・需給バランスは平日80%、休日60%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1.2、休日1.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日64%、休日53%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(15%)・小型貨物(24%)・普通貨物(17%)、休日はタクシー(6%)・バス(7%)・軽貨物(8%)・小型貨物(14%)・普通貨物(14%)と全地区平均より割合が高い。[平日：102台/時、休日：35台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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118台、休日が56台と平日が多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも106台である。 ・需給バランスは平日111%、休日53%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見ると、19～21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1.4、休日1.3) ・駐車場利用率は平日61%、休日23%で休日が低い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	○	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪及び休日の自動二輪は供給が十分に確保されているが、平日の自動二輪は、需要が超過している。平日の自動二輪は、新規整備が必要である。自動二輪は、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必要がある。(B-1～4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-4) ・地域全体でバス対策に取り組むためのルール作りを検討することが求められる。(A-1) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-21 今後の駐車施策検討に係る考え方 (6/51)

地区名	6. 品川駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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667台、休日が566台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも606台である。 ・需給バランスは平日110%、休日93%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見ると、13～15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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.9、休日1.6) ・ピーク時の駐車場利用率は平日90%、休日85%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(8%)・バス(5%)・軽貨物(14%)・小型貨物(27%)・普通貨物(25%)、休日はタクシー(19%)・バス(14%)・小型貨物(9%)と全地区平均より割合が高い。[平日：119台/時、休日：18台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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106台、休日が57台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも107台である。 ・需給バランスは平日99%、休日53%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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.7、休日1.5) ・駐車場利用率は平日91%、休日45%で平日が高い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	○	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日に需要が超過しているが、駅周辺は、再開発等でターミナル化が進んでおり、地域全体で駐車対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1) ・四輪は、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必要がある。(B-1～4, C-1) ・自動二輪は平日は需要に対して供給が均衡しており、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくべきと考えられる。(A-2～7, B5) ・貨物車類に対応するため、貨物専用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ことが求められる。(A-8～9, B-5) ・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が行われるべきである。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-22 今後の駐車施策検討に係る考え方 (7/51)

地区名	7. 新宿駅東口				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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824台、休日が997台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が1,483台、休日が1,458台である。 ・需給バランスは平日54%、休日67%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2.6) ・ピーク時の駐車場利用率は平日46%、休日63%で平日が低い。 ・路上駐車は、平日はバス(2%)・軽貨物(13%)・小型貨物(32%)・普通貨物(21%)、休日はタクシー(7%)・軽貨物(8%)・小型貨物(15%)・普通貨物(13%)と全地区平均より割合が高い。但し、バスは平日が2台程度である。[平日：76台/時、休日：43台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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113台、休日が179台で平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも99台である。 ・需給バランスは平日114%、休日181%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15時台、19～21時台で、休日は全時間帯において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1.2) ・駐車場利用率は平日27%、休日46%で平休とも低い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策		B：運用面の 施策		C：規制施策
	○		○		○
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1～4, C-1) 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されるべきである。(A-1, D-1) ・自動二輪は、平休とも供給が不足しているが、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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めるとともに、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べきである。(A-2～7, B-1～5, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-23 今後の駐車施策検討に係る考え方 (8/51)

地区名	8. 新宿駅西口				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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3,914台、休日が3,611台で非常に多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が5,587台、休日が5,476台である。 ・需給バランスは平日70%、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2.1、休日2.8) ・ピーク時の駐車場利用率は平日62%、休日62%である。 ・路上駐車は、平日はタクシー(16%)・バス(6%)・小型貨物(22%)、休日はタクシー(25%)・バス(13%)・普通貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。[平日：193台/時、休日：118台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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128台、休日が85台で平日が多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも134台である。 ・需給バランスは平日96%、休日63%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、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日1.7、休日1.2) ・駐車場利用率は平日73%、休日55%で平日が高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	○	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は平日に需要が均衡しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給が進められるべきと考えられる。(A-2~7, B-4) また、休日は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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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が進められるべきである。(A-8~9, B-5) ・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必要がある。(A-1) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-24 今後の駐車施策検討に係る考え方 (9/51)

地区名	9. 高田馬場駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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176台、休日が158台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が169台、休日が112台である。 ・需給バランスは平日104%、休日141%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見ると、全時間帯において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1.6、休日1.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日71%、休日43%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(22%)・小型貨物(22%)・普通貨物(30%)、休日は乗用車(77%)・軽貨物(6%)・小型貨物(13%)と全地区平均より割合が高い。[平日：57台/時、休日：106台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日の供給は均衡しているが、休日は需要が超過しており、平日のみ運用されているPM・PTの休日運用を検討することが考えられる。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を取り締まりを強化することが求められる。(B-1～4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-25 今後の駐車施策検討に係る考え方 (10/51)

地区名	10. 湯島駅				
現状の駐車需給の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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371台、休日が252台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも662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、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.8、休日2.0) ・ピーク時の駐車場利用率は平日31%、休日28%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(45%)・軽貨物(18%)・小型貨物(21%)、休日は乗用車(80%)・タクシー(5%)・普通貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。[平日：132台/時、休日：89台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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47台、休日が47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162%、休日162%であり、平休とも供給が大幅に不足している。平休とも全ての時間帯で需要が供給を上回っている。 ・平休特性は平休とも需要が多く、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35%、休日17%で休日が低い。 				
主な施策区分	A:インフラ供給施策	B:運用面の施策	C:規制施策	D:駐車需要の抑制	
	○	○	○	○	
主な対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の検討に係る考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車を取り締まりが強化されるべきである。(A-2~7, B-1~5, 10, 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ことが求められる。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-26 今後の駐車施策検討に係る考え方 (11/51)

地区名	1 1. 後樂園駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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691台、休日が619台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が834台、休日が776台である。 ・需給バランスは平日83%、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5.7、休日7.6) ・ピーク時の駐車場利用率は平日76%、休日68%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(8%)・普通貨物(38%)、休日は乗用車(76%)・普通貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。[平日：39台/時、休日：79台/時] 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を継続することで、適正駐車への利用転換をさらに促進すべきである。(B-1~4, 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ことが求められる。(A-1, A-8~9, B-5) ・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必要がある。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-27 今後の駐車施策検討に係る考え方 (12/51)

地区名	1 2. 上野駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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507台、休日が316台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が504台、休日が369台である。 ・需給バランスは平日100%、休日86%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、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.6、休日2.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日79%、休日51%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(45%)・軽貨物(12%)・普通貨物(26%)、休日は乗用車(88%)・小型貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。 [平日：109台/時、休日：131台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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30台、休日が45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23%、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2.1、休日2.5) ・駐車場利用率は平日15%、休日18%で平休とも低い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平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、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-1~5, C-1)。 ・自動二輪は平休とも供給が十分に確保されている。 ・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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) ・上野駅のある台東区は、23区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-28 今後の駐車施策検討に係る考え方 (13/51)

地区名	13. 浅草駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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422台、休日が603台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも613台である。 ・需給バランスは平日69%、休日98%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2.6、休日4.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日46%、休日90%で休日が高い。 ・路上駐車は、平日はバス(5%)・軽貨物(14%)・小型貨物(30%)・普通貨物(23%)、休日はタクシー(10%)・小型貨物(12%)・普通貨物(7%)と全地区平均より割合が高い。[平日：96台/時、休日：20台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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88台、休日が88台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも18台である。 ・需給バランスは平日489%、休日489%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。 ・平休特性は平休とも需要が多く、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78%、休日89%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	○	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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必要がある。(D-1) ・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、平日は既存の四輪駐車場の自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めるとともに、路上駐車を取り締まりが強化されるべきである。(A-2~7, B-5, 10, 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ことが求められる。(A-8~9, B-5) ・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、高齢者等を考慮した思いやり駐車場整備等を検討する必要がある。(A-1, 11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-29 今後の駐車施策検討に係る考え方 (14/51)

地区名	1 4. 錦糸町駅					
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要の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 1,215 台、休日が 1,241 台で平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,732 台である。 ・需給バランスは平日 70%、休日 72%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 1.3、休日 1.5) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 56%、休日 61%である。 ・路上駐車は、平日は乗用車 (80%)・タクシー (10%)、休日は乗用車 (77%)・小型貨物 (10%)・普通貨物 (8%) と全地区平均より割合が高い。[平日：250 台/時、休日：173 台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 121 台、休日が 144 台で平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 106 台である。 ・需給バランスは平日 114%、休日 136%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 13～17 時台で、休日は 13～15 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 1.3、休日 1.6) ・駐車場利用率は平日 59%、休日 87%で休日が高い。 					
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策		B：運用面の 施策		C：規制施策	D：駐車需要の 抑制
	○		○		○	—
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪	
	○	○	—	○	○	
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1～4, 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-5, 10) 需給バランスに比べ、特に平日の駐車場利用率が低いいため、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ことが求められる。(B-1～4, C-1) ・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が行われるべきである。(A-10) 					

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-30 今後の駐車施策検討に係る考え方 (15/51)

地区名	15. 両国駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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347台、休日が249台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも318台である。 ・需給バランスは平日109%、休日78%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、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.8、休日2.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日78%、休日65%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は小型貨物(35%)・普通貨物(18%)、休日は乗用車(77%)・普通貨物(17%)と全地区平均より割合が高い。[平日：53台/時、休日：45台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需要が超過しており、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が検討されるべきである。(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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, 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ことが求められる。(A-1, A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-31 今後の駐車施策検討に係る考え方 (16/51)

地区名	16. 押上駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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255台、休日が178台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が256台、休日が208台である。 ・需給バランスは平日100%、休日86%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、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.7、休日3.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日52%、休日52%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(16%)・小型貨物(28%)・普通貨物(18%)、休日は乗用車(81%)・タクシー(6%)と全地区平均より割合が高い。 [平日：87台/時、休日：72台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休とも供給はほぼ均衡している。 東京スカイツリーの開業による需要増加に対応した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が検討される必要がある。(A-1, D-1) また、路外駐車場の利用率が50%程度であり、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ことが求められる。(B-1~4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-32 今後の駐車施策検討に係る考え方 (17/51)

地区名	17. 東陽町駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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180台、休日が141台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が162台、休日が131台である。 ・需給バランスは平日111%、休日108%であり、平休ともに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、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、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.8、休日1.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日77%、休日60%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(45%)・軽貨物(26%)・小型貨物(25%)、休日は乗用車(74%)・軽貨物(8%)・小型貨物(9%)・普通貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。[平日：70台/時、休日：64台/時] 				
主な 施策区分※1	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休ともに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必要がある。(B-1~4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-33 今後の駐車施策検討に係る考え方 (18/51)

地区名	18. 木場駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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141台、休日が96台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも113台である。 ・需給バランスは平日125%、休日85%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、13～15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大きい。(ピーク率：平日2.7、休日4.6) ・ピーク時の駐車場利用率は平日69%、休日64%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(10%)・バス(2%)・軽貨物(14%)・小型貨物(27%)、休日は乗用車(73%)・タクシー(7%)・バス(3%)・小型貨物(13%)と全地区平均より割合が高い。但し、バスは平休ともに1台程度である。[平日：33台/時、休日：29台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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48台、休日が38台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも80台である。 ・需給バランスは平日60%、休日48%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3.2、休日1.9) ・駐車場利用率は平日40%、休日30%で平休とも低い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日に需要が超過しており、新規整備のほか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を取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4, 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ことが求められる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-34 今後の駐車施策検討に係る考え方 (19/51)

地区名	19. 大井町駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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350台、休日が408台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が491台、休日が472台である。 ・需給バランスは平日71%、休日86%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2.1、休日2.7) ・ピーク時の駐車場利用率は平日60%、休日71%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(30%)・小型貨物(24%)・普通貨物(24%)、休日は軽貨物(17%)・小型貨物(10%)・普通貨物(13%)と全地区平均より割合が高い。[平日：52台/時、休日：28台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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131台、休日が107台で平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも78台である。 ・需給バランスは平日168%、休日137%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1.2、休日1.3) ・駐車場利用率は平日99%、休日78%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続することが求められる。(B-1~4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給を進める必要がある。(A-2~7, B-5, 10) ・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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-35 今後の駐車施策検討に係る考え方 (20/51)

地区名	20. 五反田駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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566台、休日が354台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が509台、休日が447台である。 ・需給バランスは平日111%、休日79%であり、平日は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、13～15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1.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日88%、休日52%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(68%)・タクシー(22%)、休日は乗用車(78%)・タクシー(8%)・小型貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：143台/時、休日：141台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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103台、休日が92台で平休とも高い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも32台である。 ・需給バランスは平日322%、休日288%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1.1、休日1.1) ・駐車場利用率は平日91%、休日88%で平休とも高い。 				
主な 施策区分 ^{※1}	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日に需要が超過しており、新規整備のほか既存駐車場の有効活用が必要である。特に休日は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を取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4, C-1) ・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、休日は既存の四輪駐車場の自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5, 10) ・特に平日に多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが求められる。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-36 今後の駐車施策検討に係る考え方 (21/51)

地区名	2 1. 目黒駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要の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 222 台、休日が 179 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 211 台、休日が 83 台である。 ・需給バランスは平日 105%、休日 216%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、全ての時間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 1.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 73%、休日 24%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車 (45%)・軽貨物 (19%)・普通貨物 (17%)、休日は乗用車 (85%) と全地区平均より割合が高い。[平日：77 台/時、休日：136 台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平日が 21 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 63 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 83%、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 3.0、休日 1.5) ・駐車場利用率は平日 51%、休日 53%である。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	○	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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 の休日運用を検討することが考えられる。 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が検討されるべきである。(D-1) ・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を取り締まりが強化されるべきである。(B-1~4, C-1) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-37 今後の駐車施策検討に係る考え方 (22/51)

地区名	2 2. 中目黒駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 219 台、休日が 163 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 276 台、休日が 236 台である。 ・需給バランスは平日 79%、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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日 1.9、休日 1.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 67%、休日 42%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車 (56%)・バス (2%)・軽貨物 (29%)、休日は乗用車 (89%) と全地区平均より割合が高い。 但し、バスは平日が 1 台程度である。[平日：57 台/時、休日：63 台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休とも需給バランスがとれている。 また、平日の路外駐車場の利用率は高いが、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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-38 今後の駐車施策検討に係る考え方 (23/51)

地区名	23. 自由が丘駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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240台、休日が191台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも253台である。 ・需給バランスは平日95%、休日75%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、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.0、休日2.4) ・ピーク時の駐車場利用率は平日78%、休日70%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(35%)、休日は乗用車(75%)・タクシー(8%)・小型貨物(17%)と全地区平均より割合が高い。 但し、タクシーは休日が1台程度である。[平日：20台/時、休日：12台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休とも供給が確保されており、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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, 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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-39 今後の駐車施策検討に係る考え方 (24/51)

地区名	24. 蒲田駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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395台、休日が286台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が379台、休日が353台である。 ・需給バランスは平日104%、休日81%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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.2、休日1.7) ・ピーク時の駐車場利用率は平日76%、休日59%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(15%)・小型貨物(21%)・普通貨物(19%)、休日は乗用車(83%)・小型貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。 [平日：60台/時、休日：79台/時] 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日に供給が不足しており、駐車場の新規整備が進められる必要がある。 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を取り締まりが強化されるべきである。(B-1~4, 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が検討されるべきである。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-40 今後の駐車施策検討に係る考え方 (25/51)

地区名	25. 蒲田駅東部				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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486台、休日が532台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が699台、休日が676台である。 ・需給バランスは平日70%、休日79%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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.9、休日1.7) ・ピーク時の駐車場利用率は平日59%、休日67%で休日が高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(9%)・軽貨物(16%)・小型貨物(26%)・普通貨物(21%)、休日はタクシー(9%)・軽貨物(8%)・小型貨物(12%)と全地区平均より割合が高い。[平日：55台/時、休日：22台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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23台、休日が56台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも16台である。 ・需給バランスは平日144%、休日350%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15～19時台、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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.1、休日1.3) ・駐車場利用率は平日94%、休日100%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1～4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給を行うなどの施策が考えられる。(A-2～7, B-5, 10) ・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が検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-41 今後の駐車施策検討に係る考え方 (26/51)

地区名	26. 大森駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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391台、休日が323台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休ともに504台である。 ・需給バランスは平日71%、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、平日は時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.2、休日2.1) ・ピーク時の駐車場利用率は平日51%、休日45%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(7%)・軽貨物(15%)・小型貨物(24%)・普通貨物(24%)、休日は乗用車(78%)・軽貨物(9%)・小型貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。[平日：82台/時、休日：105台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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176台、休日が112台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも158台である。 ・需給バランスは平日111%、休日71%であり、平日は供給を超えており、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1.7、休日1.9) ・駐車場利用率は平日81%、休日58%で平日が高い。 				
主な 施策区分 ^{※1}	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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 の取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需要が超過 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、新たな自動二輪駐車場の供給など の施策が考えられる。(A-2~7, B-1~5, 10) ・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が検討されるべきで ある。(A-1, A-8~9, B-5) ・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が考えられる。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-42 今後の駐車施策検討に係る考え方 (27/51)

地区名	27. 三軒茶屋駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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205台、休日が201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94%、休日93%であり、平休とも需要に均衡している。 ・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1.9、休日2.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日72%、休日73%である。 ・路上駐車は、平日はタクシー(11%)・バス(2%)・軽貨物(16%)・小型貨物(40%)、休日はタクシー(9%)・軽貨物(13%)・小型貨物(9%)・普通貨物(9%)と全地区平均より割合が高い。[平日：39台/時、休日：18台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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107台、休日が69台である。 ・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139%、休日90%であり、平日は、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時から19時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1.2) ・駐車場利用率は平日96%、休日65%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休とも供給が確保されており、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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、特に平日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べきである。(A-2~7, B-5, 10) 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、路上駐車を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・特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ことが考えられる。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-43 今後の駐車施策検討に係る考え方 (28/51)

地区名	28. 二子玉川駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1,238台、休日が1,524台で休日が多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも1,786台である。 ・需給バランスは平日69%、休日83%であり、平休とも需要に対して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2.6、休日3.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日68%、休日82%で平日が低く休日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(93%)、休日は小型貨物(14%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：27台/時、休日：5台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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37台、休日が47台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも50台である。 ・需給バランスは平日74%、休日94%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1.3、休日1.5) ・駐車場利用率は平日52%、休日60%で休日が高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平休とも供給が確保されており、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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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、路上駐車を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、新たな自動二輪駐車場の供給について検討が進められるべきである。(A-2~7, B-1~5, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-44 今後の駐車施策検討に係る考え方 (29/51)

地区名	29. 渋谷駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに15時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が720台、休日が1,216台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも1,685台である。 ・需給バランスは平日41%、休日70%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2.5、休日4.0) ・ピーク時の駐車場利用率は平日32%、休日63%で平日が低い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(11%)・軽貨物(13%)、休日は乗用車(76%)・タクシー(7%)・普通貨物(13%)と全地区平均より割合が高い。[平日：42台/時、休日：129台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平休ともに15時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が270台、休日が269台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも365台である。 ・需給バランスは平休ともに74%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。 ・平休特性に変化は無く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日1.5、休日1.5) ・駐車場利用率は平日64%、休日65%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、供給は十分に確保されているが、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、路上駐車を取り締まりを継続するとともに、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、新たな自動二輪駐車場の供給が進められるべきである。(A-2~7, B-1~5, 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していくことが求められる。(A-1, A-8~9, B-5) ・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がなされるべきである。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-45 今後の駐車施策検討に係る考え方 (30/51)

地区名	30. 恵比寿駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに13時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が350台、休日が329台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が759台、休日が737台である。 ・需給バランスは平日46%、休日45%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1.8、休日1.5) ・ピーク時の駐車場利用率は平日31%、休日31%である。 ・路上駐車は、平日は小型貨物(28%)、休日は軽貨物(7%)・小型貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。[平日：30台/時、休日：18台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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175台、休日が130台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも196台である。 ・需給バランスは平日89%、休日66%であり、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1.6、休日1.5) ・駐車場利用率は平日72%、休日40%で平日が高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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が検討されることが求められる。(A-1, A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-46 今後の駐車施策検討に係る考え方 (31/51)

地区名	3 1. 中野駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 251 台、休日が 390 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 492 台、休日が 477 台である。 ・需給バランスは平日 51%、休日 82%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 2.6、休日 2.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 48%、休日 48%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車 (80%)、休日は乗用車 (79%)・バス (3%)・軽貨物 (10%) と全地区平均より割合が高い。 但し、バスは休日が 2 台程度である。[平日：24 台/時、休日：54 台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 45 台、休日が 52 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が 136%、休日が 158%であり、特に休日は全ての時間帯で供給が不足している。 ・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 1.4) ・駐車場利用率は平休とも 100%近い。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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、既存駐車場の有効活用が必要である。 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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、地区内の駐車場が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2~7, B-5, 10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-47 今後の駐車施策検討に係る考え方 (32/51)

地区名	32. 野方駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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34台、休日が23台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも26台である。 ・需給バランスは平日131%、休日88%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2.3) ・ピーク時の駐車場利用率は平日92%、休日63%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(33%)・普通貨物(25%)、休日は軽貨物(33%)・小型貨物(22%)・普通貨物(33%)と全地区平均より割合が高い。[平日：7台/時、休日：8台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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とともに、取り締まりを継続する必要がある。(B-1～3, C-1) ・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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-48 今後の駐車施策検討に係る考え方 (33/51)

地区名	33. 阿佐ヶ谷駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに13時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が203台、休日が119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104%、休日61%であり、平日は不足している。 ・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2.0、休日1.4) ・ピーク時の駐車場利用率は平日95%、休日56%で、平日が高い。 ・路上駐車は、平日はバス(2%)・軽貨物(16%)・小型貨物(35%)、休日は乗用車(77%)・タクシー(12%)・普通貨物(12%)と全地区平均より割合が高い。 但し、バスは平日が1台、タクシーは休日が3台程度である。[平日：29台/時、休日：26台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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31台、休日が20台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも23台である。 ・需給バランスは平日135%、休日87%であり、平日は不足しており、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小さい。(ピーク率：平日1.2、休日1.3) ・駐車場利用率は平日44%、休日39%である。 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、平日の容量が不足している。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とともに、取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は供給が不足している。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必要がある。(B-1~4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給が進められるべきである。(A-2~7, B-5, 10) ・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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-49 今後の駐車施策検討に係る考え方 (34/51)

地区名	3 4. 荻窪駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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362台、休日が377台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも444台である。 ・需給バランスは平日82%、休日85%であり、平休とも均衡している。 ・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2.2、休日2.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日63%、休日75%である。 ・路上駐車は、平日は乗用車(48%)・軽貨物(21%)、休日は乗用車(77%)・軽貨物(7%)・小型貨物(9%)と全地区平均より割合が高い。[平日：56台/時、休日：55台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平休ともに17時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が57台、休日が52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158%、休日144%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13～19時台で需要が供給を上回っており、休日も同様である。 ・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1.4) ・駐車場利用率は平日44%、休日36%で休日が高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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必要がある。(B-1～4, 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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2～7, B-5, 10) 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必要がある。(B-1～4, 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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-50 今後の駐車施策検討に係る考え方 (35/51)

地区名	35. 池袋駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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1,303台、休日が1,895台と多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも2,496台である。 ・需給バランスは平日52%、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、平休とも時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.6、休日4.2) ・ピーク時の駐車場利用率は平日44%、休日70%で休日が高い。 ・路上駐車は、平日はバス(2%)・小型貨物(26%)・普通貨物(30%)、休日はバス(3%)・小型貨物(10%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：120台/時、休日：35台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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194台、休日が247台と多い。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも275台である。 ・需給バランスは平日71%、休日90%であり、休日はほぼ均衡している。 ・平休特性は休日の需要が多く、時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.4、休日2.2) ・駐車場利用率は平日44%、休日54%で平休とも高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	○	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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。現在実験中の割引クーポン券付検索サービスの導入や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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 8, 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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1~4, C-1) <p>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、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2~7, B-5)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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が検討される必要がある。(A-1, A-8~9, B-5) ・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される必要がある。(A-1) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-51 今後の駐車施策検討に係る考え方 (36/51)

地区名	36. 池袋駅外周部				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平日 15 時、休日 13 時である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,075 台、休日が 1,821 台と多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 2,933 台、休日が 2,886 台である。 ・需給バランスは平日 36%、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 2.5、休日 2.1) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 31%、休日 59%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物 (20%)、休日はタクシー (8%)・バス (2%)・小型貨物 (9%)・普通貨物 (10%) と全地区平均より割合が高い。但し、バスは休日が 2 台程度である。[平日：32 台/時、休日：34 台/時] 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	—	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	○	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・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が行われるべきである。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-52 今後の駐車施策検討に係る考え方 (37/51)

地区名	37. 王子駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平日 15 時、休日 13 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 160 台、休日が 147 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 191 台である。 ・需給バランスは平日 84%、休日 77%であり平休ともほぼ均衡している。 ・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 1.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 52%、休日 61%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物 (13%)・普通貨物 (34%)、休日は軽貨物 (13%)・普通貨物 (10%) と全地区平均より割合が高い。[平日：29 台/時、休日：7 台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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-1～4, 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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) ・王子駅のある北区は、23 区の中でも高齢化率が最も高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-53 今後の駐車施策検討に係る考え方 (38/51)

地区名	38. 赤羽駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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369台、休日が447台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が784台、休日が783台である。 ・需給バランスは平日47%、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。 ・平休特性は休日の需要が多いが、休日の時間変動は小さい。(ピーク率：平日1.4、休日1.7) ・ピーク時の駐車場利用率は平日40%、休日51%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(62%)・タクシー(21%)、休日は乗用車(82%)・小型貨物(12%)と全地区平均より割合が高い。[平日：55台/時、休日：48台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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30台、休日が38台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも0台(整備されていない)である。 ・需給バランスは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1.3、休日1.9) 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	○	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、駐車場が無くなったため、新規の整備が必要である。また、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2~7, B-5, 10) ・特に平日に多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うべきである。(A-10) ・赤羽駅のある北区は、23区の中でも高齢化率が最も高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-54 今後の駐車施策検討に係る考え方 (39/51)

地区名	39. 日暮里駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに15時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が132台、休日が116台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休ともに178台である。 ・需給バランスは平日71%、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。 ・平休特性は平日の需要が多いが、平日の時間変動が小さい。(ピーク率：平日1.9、休日1.4) ・ピーク時の駐車場利用率は平日45%、休日38%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(28%)・普通貨物(28%)、休日は軽貨物(10%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：26台/時、休日：10台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1) ・貨物車類に対応するため、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-55 今後の駐車施策検討に係る考え方 (40/51)

地区名	40. 町屋駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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42台、休日が38台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも100台である。 ・需給バランスは平日42%、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、平日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日3.0、休日2.0) ・ピーク時の駐車場利用率は平日27%、休日24%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(71%)・普通貨物(18%)、休日は乗用車(83%)と全地区平均より割合が高い。 但し、普通貨物は平日が3台程度である。[平日：15台/時、休日：15台/時] 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	—	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-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が行われるべきである。(A-10) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-56 今後の駐車施策検討に係る考え方 (41/51)

地区名	4 1. 板橋駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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193台、休日が163台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が217台、休日が197台である。 ・需給バランスは平日89%、休日83%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、平日は時間変動が大きい。(ピーク率：平日2.6、休日1.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日70%、休日56%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日はタクシー(8%)・軽貨物(16%)・小型貨物(22%)・普通貨物(27%)、休日は乗用車(80%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。 但し、タクシーは平日が4台程度である。[平日：36台/時、休日：62台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1～4, C-1) ・貨物車類に対応するため、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-57 今後の駐車施策検討に係る考え方 (42/51)

地区名	4 2. 大山駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 317 台、休日が 257 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 374 台である。 ・需給バランスは平日 85%、休日 69%であり、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 1.3、休日 1.1) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 76%、休日 65%で平休とも比較的高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物 (13%)・小型貨物 (31%)・普通貨物 (25%)、休日は軽貨物 (29%)・普通貨物 (8%) と全地区平均より割合が高い。[平日：22 台/時、休日：9 台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・四輪は、十分な需給バランスが確保されている。 ・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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-58 今後の駐車施策検討に係る考え方 (43/51)

地区名	4 3. 石神井公園駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 317 台、休日が 288 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 417 台である。 ・需給バランスは平日 76%、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小さい。(ピーク率：平日 1.6、休日 1.5) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 72%、休日 65%で平休とも高い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(63%)・軽貨物(32%)、休日は乗用車(89%)・軽貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。[平日：18 台/時、休日：27 台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯は平休ともに 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 28 台、休日が 35 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 47 台である。 ・需給バランスは平日 60%、休日 74%であり、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 1.5、休日 1.2) ・駐車場利用率は平日 53%、休日 64%で休日が高い。 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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、取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、十分に確保されているが、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、路上駐車を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-59 今後の駐車施策検討に係る考え方 (44/51)

地区名	4 4. 大泉学園駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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379台、休日が316台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも560台である。 ・需給バランスは平日68%、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大きい。(ピーク率：平日2.1、休日2.1) ・ピーク時の駐車場利用率は平日62%、休日54%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物(23%)・小型貨物(23%)、休日は乗用車(74%)・小型貨物(17%)と全地区平均より割合が高い。[平日：14台/時、休日：21台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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、路上駐車を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-60 今後の駐車施策検討に係る考え方 (45/51)

地区名	4 5. 綾瀬駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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245台、休日が280台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも377台である。 ・需給バランスは平日65%、休日74%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1.5、休日1.7) ・ピーク時の駐車場利用率は平日55%、休日65%で休日が高く平日が低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(51%)・バス(5%)・小型貨物(28%)、休日は軽貨物(20%)・小型貨物(11%)と全地区平均より割合が高い。但し、バスは平日が2台程度である。[平日：33台/時、休日：14台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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35台、休日が31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100%、休日89%であり、平休ともほぼ均衡している。 ・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動が小さい。(ピーク率：平日1.7、休日1.8) ・駐車場利用率は平日80%、休日69%である。 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1) ・自動二輪は、平休日とも需給バランスが均衡しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2~7, B-5) ・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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・綾瀬駅のある足立区は、23区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-61 今後の駐車施策検討に係る考え方 (46/51)

地区名	4 6 . 北千住駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに 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 649 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 986 台である。 ・需給バランスは平日 39%、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大きい。(ピーク率：平日 3.8、休日 5.9) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 34%、休日 62%で休日が高い。 ・路上駐車は平日は乗用車 (80%)、休日は乗用車 (87%)・軽貨物 (9%) と全地区平均より割合が高い。 但し、軽貨物は休日が 4 台程度である。[平日：43 台/時、休日：43 台/時] <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 39 台、休日が 59 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 75%、休日 113%であり休日は供給が不足している。 ・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 2.3、休日 1.9) ・駐車場利用率は平日 27%、休日 37%で平休とも低い。 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	—	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・休日の自動二輪の供給が不足している。自動二輪に対する新規整備や既存駐車場の有効活用が必要であり、また、休日の路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(A-2～7, C-1) ・北千住駅のある足立区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-62 今後の駐車施策検討に係る考え方 (47/51)

地区名	4 7. 新小岩駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平日 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 390 台、休日が 369 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 530 台である。 ・需給バランスは平日 74%、休日 70%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 1.62、休日 1.65) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 59%、休日 57%である。 ・路上駐車は、平日は小型貨物 (23%)・普通貨物 (24%)、休日は軽貨物 (14%) と全地区平均より割合が高い。[平日：35 台/時、休日：9 台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, 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の施策が考えられる。(A-8～9, B-5) ・新小岩駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-63 今後の駐車施策検討に係る考え方 (48/51)

地区名	48. 金町駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要の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334台、休日が273台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも380台である。 ・需給バランスは平日88%、休日72%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1.55、休日1.31) ・ピーク時の駐車場利用率は平日78%、休日64%である。 ・路上駐車は、平日はバス(6%)・軽貨物(17%)・普通貨物(19%)、休日は乗用車(77%)・軽貨物(13%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。 但し、バスは平日が2台程度である。[平日：15台/時、休日：30台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・金町駅のある葛飾区は、23区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-64 今後の駐車施策検討に係る考え方 (49/51)

地区名	49. 亀有駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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333台、休日が336台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも575台である。 ・需給バランスは平日、休日ともに58%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、休日の差が小さい。(ピーク率: 平日1.42、休日1.25) ・ピーク時の駐車場利用率は平日51%、休日54%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日は乗用車(60%)・バス(5%)、休日は軽貨物(23%)・普通貨物(8%)と全地区平均より割合が高い。 但し、バスは平日が2台程度である。[平日: 24台/時、休日: 8台/時] 				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策	B: 運用面の 施策	C: 規制施策	D: 駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) ・亀有駅のある葛飾区は、23区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12) 				

※1: 主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-65 今後の駐車施策検討に係る考え方 (50/51)

地区名	50. 船堀駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総駐車需要のピーク時間帯は平日は13時台、休日は17時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が311台、休日が296台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも656台である。 ・需給バランスは平日47%、休日45%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やや多く、休日の時間変動が大きい。(ピーク率：平日1.36、休日1.62) ・ピーク時の駐車場利用率は平日43%、休日41%である。 ・路上駐車は、平日の乗用車(63%)、休日は軽貨物(10%)・小型貨物(13%)・普通貨物(10%)と全地区平均より割合が高い。[平日：22台/時、休日：10台/時] 				
主な 施策区分	A:インフラ 供給施策	B:運用面の 施策	C:規制施策	D:駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, 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の施策が考えられる。(A-8~9, B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

表3-66 今後の駐車施策検討に係る考え方 (51/51)

地区名	5 1. 篠崎駅				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 222 台、休日が 205 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 291 台である。 ・需給バランスは平日 76%、休日 70%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、休日は時間変動が大きい。(ピーク率：平日 1.46、休日 2.30) ・ピーク時の駐車場利用率は平日 66%、休日 63%である。 ・路上駐車は、平日は乗用車 (46%)・小型貨物 (26%)・普通貨物 (23%)、休日は乗用車 (94%) と全地区平均より割合が高い。[平日：37 台/時、休日：29 台/時] 				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策	B：運用面の 施策	C：規制施策	D：駐車需要の 抑制	
	○	○	○	—	
主な 対象車種 ^{※1}	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	○	—	—	○	—
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続する必要がある。(B-1~4 , 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の施策が考えられる。(A-8 ~9 , B-5) 				

※1：主な対象車種とは、特に駐車施策の検討等が必要と考えられる車種

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（荷捌き）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の不足が顕著となっており、駐車場の供給量の増加に向けた取り組みが必要であると考えられる。

各地区で取り組むべき対策は前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、今後も新たな駐車場の確保が難しい可能性が高い。

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、駐車場の量的整備（駐車台数の確保）から質的整備（ITS を活用した利用しやすい駐車場への転換、高齢化社会等を考慮した思いやりのある駐車場の整備）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) 駐車場情報の収集・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（インターネット、スマートフォン、カーナビ等）、各地域で整備されている駐車場案内システム・看板設置等は随時進められている。これらの情報を有効に活用するため、情報提供可能な駐車場の増加を図るとともに、特に身近な情報媒体となったスマートフォンやモバイル PC 等を活用し、よりわかりやすい駐車場案内・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。

3) 民間では、ターミナル駅等で割引クーポン付の駐車場検索サービスの実験を始めたところもあり、利用者の駐車意欲をひきつけるような工夫や、駐車場決済への ETC カードの導入により、駐車場利用の利便性をより向上させていく必要性も高い。

(2) 情報提供技術を活用し他の交通手段と連携した新たな駐車需要の平準化

1) 駐車需給のバランスは経年的に改善されてきているが、特定の施設周辺や特定の車種などで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依然として発生している。また、駐車場の利用率も地区によってバラツキが見られる。特定の地区への需要の集中に対しては、駐車場の混雑時間や集中状況を日頃の駐車データから整理し、利用者の情報提供し、利用の変更を促すことが考えられる。

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。このような地区では、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。都心部では、自転車走行空間の整備や区等でレンタサイクルの導入を始めており、目的地から少し離れても空いている駐車場から自転車を借りて目的地まで移動するようなパークアンドサイクルのシステムの構築や、既存の巡回シャトルバス等を利用するようなパークアンドバスライドシステムの構築により、他の交通手段と連携した新たな駐車需要の平準化策の検討も考えられる。

(3) 駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営

1) 平日の違法路上駐車の種類構成は、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。その場合、このような施策の内容を利用者に十分情報提供することが大切であり、スマートフォンやモバイルPC等を活用し、目的地に向かう前に把握できるような情報提供方法の充実が望まれる。

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有効活用するなどの柔軟な運用方法を用いることも重要である。この場合、事業者の協力を得るため、このような情報を収集整理し、事業者に提供する仕組みの検討が必要である。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を導入

- 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で、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。併せて、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準(地域ルール)の適用を検討し、必要に応じて実施していく必要がある。

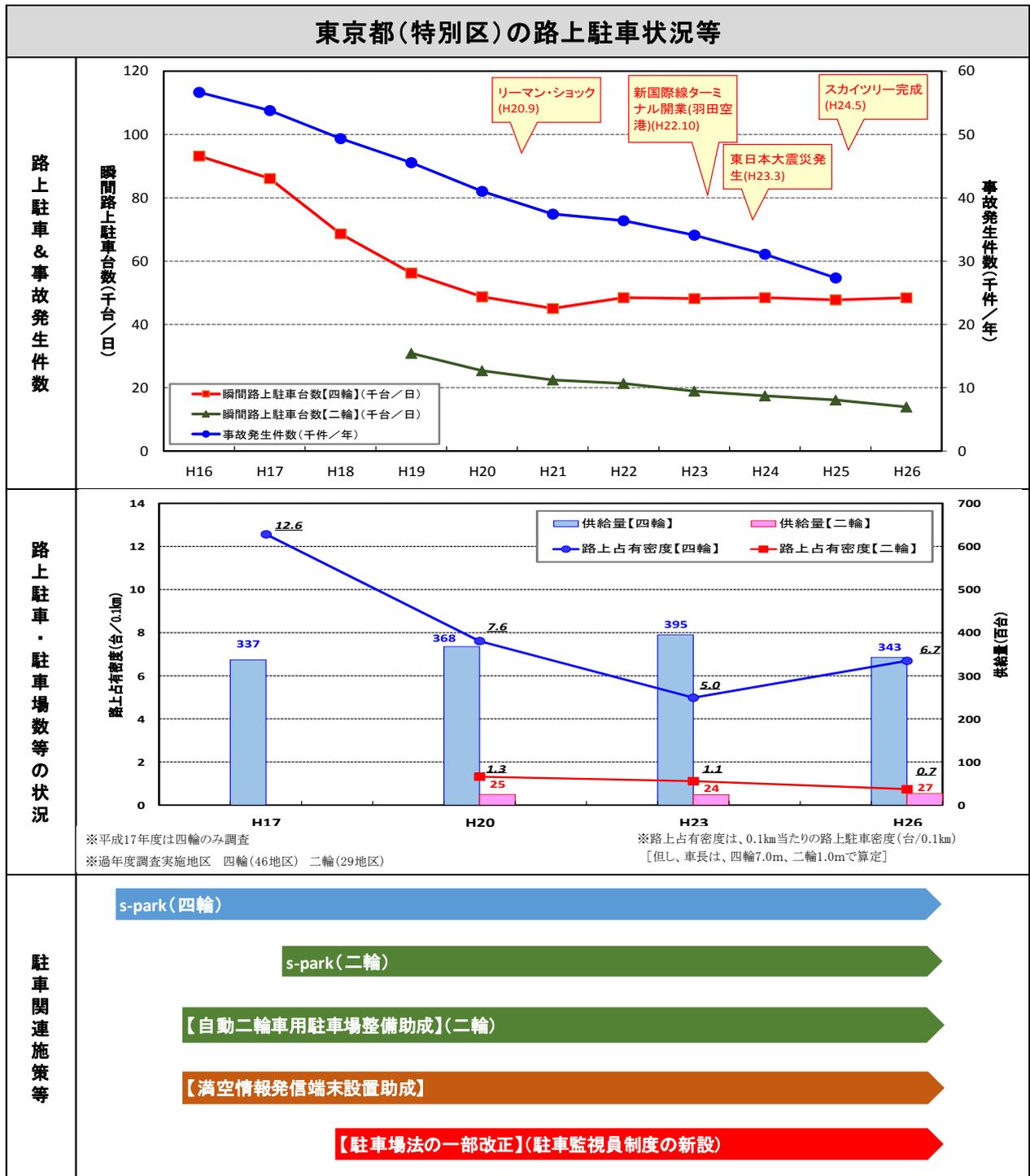
(5) 二輪の駐車スペースの整備促進

- 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。この場合、駐車場の位置がわかりにくい場合が考えられるため、見やすい案内板の設置、スマートフォンやモバイルPC等を活用して設置位置をわかりやすく説明するなどの情報提供の充実が必要である。
- 3) また一部の地域では、四輪の駐車スペースに余力があ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

これまでの駐車施策と路上駐車状況の推移を見ると、平成18年の駐車場法の一部改正により、路上駐車台数は減少傾向にあり、路上駐車台数の減少等により、交通事故発生件数も減少傾向にある。

今後各地区が個々に駐車施策を実施するに当たっては、このような経緯を踏まえ次の点に留意していくことが望まれる。



(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。将来的な人口減少の予測等も踏まえ、高齢者の増加に対応した専用駐車区間の整備や駐車場内における高齢者や子供連れの主婦等を対象とした思いやり駐車場の整備など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。特に5年後の東京オリンピックや海外からの観光客の増加は、これまでにない来訪客のバス駐車問題の発生等が懸念され、このような問題の発生する可能性の高い地区では、地域への影響も考慮しながら対策を考えていく必要がある。

(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。