

平成 27 年度
路上駐車実態追加調査

報 告 書

【 本 編 】

公益財団法人東京都道路整備保全公社

目 次

1.	調査目的と報告書の構成	1
1.1.	調査概要	1
1.2.	報告書の構成	3
1.3.	調査概要	4
1.4.	調査実施項目	12
1.5.	路上駐車実態調査の内容	13
1.6.	路上駐車要因調査（四輪）の内容	21
2.	路上駐車実態調査の結果	22
2.1.	実態調査結果（四輪）	22
2.2.	実態調査結果（二輪）	33
2.3.	路上駐車実態のまとめ	49
3.	路上駐車要因調査の結果	50
3.1.	路上駐車アンケート調査	50
3.2.	追跡調査結果	69
4.	路上駐車要因の分析（地区別）	85
4.1.	秋葉原駅（東側）地区	86
4.2.	秋葉原駅（西側）地区	88
4.3.	新宿駅西口地区	90
4.4.	銀座駅地区（北側）	92
4.5.	銀座駅地区（南側）	94
4.6.	日本橋駅地区（北側）	96
4.7.	日本橋駅地区（南側）	98
5.	路上駐車対策の検討	100
5.1.	対策の検討	100
5.2.	各地区の駐車実態による類型化	112
5.3.	地区別の駐車施策検討に係る考え方	116
6.	今後の課題	123
6.1.	今後実施・検討すべき調査（案）	123
6.2.	今後の駐車対策を検討する上での留意事項	124

1. 調査目的と報告書の構成

1.1. 調査概要

1.1.1. 調査目的

公益財団法人東京都道路整備保全公社では、東京都 23 区内の主要地区における路上駐車の状態を把握するため、駐車実態調査及び駐車場利用状況調査を 3 年毎に実施し、平成 26 年度においても全 51 地区（二輪調査は 29 地区）で調査を実施した。

平成 27 年度調査では、過年度の路上駐車実態調査の結果をもとに、路上駐車が発生要因を把握することを目的として、「需給バランスが整っていないが、何故路上駐車が多いのか」といった視点から、路上駐車を行った運転者へのアンケート調査や追跡調査を実施した。

また、いくつかの地区において調査エリアの見直しを行い、その上で調査を実施した。

さらに、多摩地区で開発・発展が著しい立川駅周辺を対象地区として新たに調査を実施（調査内容は過年度と同様）し、駐車実態を把握した。

表 1-1 用語の定義

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

1.1.2. 調査フロー

本調査のフローを下記に示す。

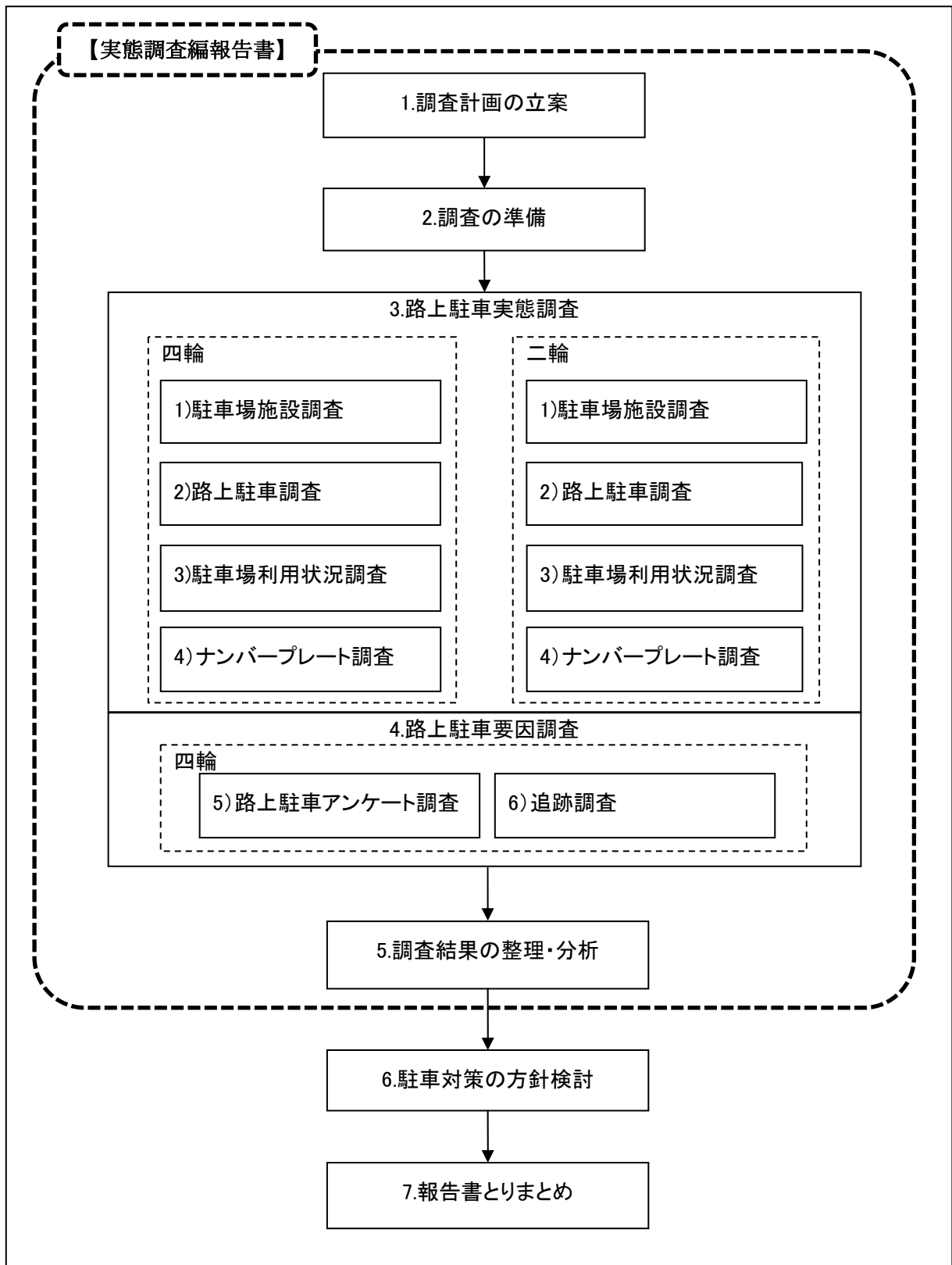


図1-1 調査フロー

1.2. 報告書の構成

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

【本 編】 実態調査の全地区とりまとめ、過年度調査結果との比較を行い、各地区における駐車特性の把握と駐車対策を検討した報告書 《報告書目次》 1 調査目的と報告書の構成 調査目的、報告書の構成、調査概要、路上駐車実態調査・要因調査の内容 2 路上駐車実態調査結果（四輪・二輪） 路外駐車場施設の実態、路外駐車場の利用実態、路上駐車の実態、路上駐車時間の実態、駐車需給バランスの実態 3 路上駐車要因調査結果（四輪） 路上駐車アンケート調査・追跡調査結果の整理 4 路上駐車要因の分析（地区別） 路上駐車実態調査、路上駐車要因調査を踏まえた地区別の分析結果 5 路上駐車対策の検討（地区別） 路上駐車実態による類型化、各地区における駐車施策方針の検討 6 今後の課題 今後実施・検討すべき調査（案）、今後の駐車対策を検討する上での留意事項
【路上駐車実態調査編 四輪・二輪】 路上駐車実態調査の内容、各地区における路上駐車実態をとりまとめた報告書 《報告書目次》 1 調査概要 調査目的、調査フロー、対象地域、調査内容・方法、対象範囲 2 実態調査結果（調査結果の集計） 各地区における各調査結果
【路上駐車要因調査編 アンケート】 路上駐車要因調査の内容、各地区における路上駐車要因をとりまとめた報告書 《報告書目次》 1 調査概要 調査目的、調査フロー、対象地域、調査内容・方法、対象範囲 2 要因調査結果（調査結果の集計） 路上駐車アンケート調査結果、追跡調査結果

図1-2 報告書の概要

1.3. 調査概要

1.3.1. 調査計画の立案

調査対象地区と各地区で実施した調査項目の一覧を以下に示す。

調査計画は、「四輪」「二輪」の2区分で立案した。調査計画の内容は、全体スケジュール、各調査の調査内容（対象地区・範囲、調査日・予備日、調査方法、調査票作成など）、調査・連絡体制の検討を含む。

表 1-2 調査項目の整理

	【四輪】	【二輪】
調査項目	①駐車場施設調査 ②路上駐車調査 ③駐車場利用状況調査 ④ナンバープレート調査 ⑤路上駐車アンケート調査 ⑥追跡調査	①駐車場施設調査 ②路上駐車調査 ③駐車場利用状況調査 ④ナンバープレート調査

1.3.2. 調査の準備

調査票の印刷、調査対象駐車場への承諾願い、備品等の準備、調査員の募集・研修を実施した。

1.3.3. 調査の実施

「1.3.1. 調査計画の立案」を踏まえ、調査計画に沿って路上駐車実態調査及び路上駐車要因調査を実施した。

1.3.4. 調査日

調査地区が多いため、調査を3回に分けて実施した。

【平日調査】

平成27年10月29日（木）

平成27年11月5日（木）

平成27年12月3日（木）

神保町駅、秋葉原駅、銀座駅

品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口、新宿駅西口

神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口（ナンバープレート調査）

【休日調査】

平成27年11月1日（日）

平成27年11月29日（日）

平成27年12月6日（日）

神保町駅、日本橋駅

品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口

神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口（ナンバープレート調査）

1.3.5. 調査対象地区・実施範囲

調査対象地区と各地区の調査実施範囲を次項以降に示す。

神保町駅、品川駅、高田馬場駅については、他地区との調査範囲面積の整合を図り、概ね500m×500mの調査実施範囲となるよう見直しを行った。

また、今回新たに調査を実施する立川駅北口及び南口については、立川駅を中心とした概ね500m×500mの街区を調査実施範囲として設定した。

路上駐車要因調査の対象地区である秋葉原駅、新宿駅西口、銀座駅、日本橋駅については、過年度調査から調査実施範囲の変更は行っていない。

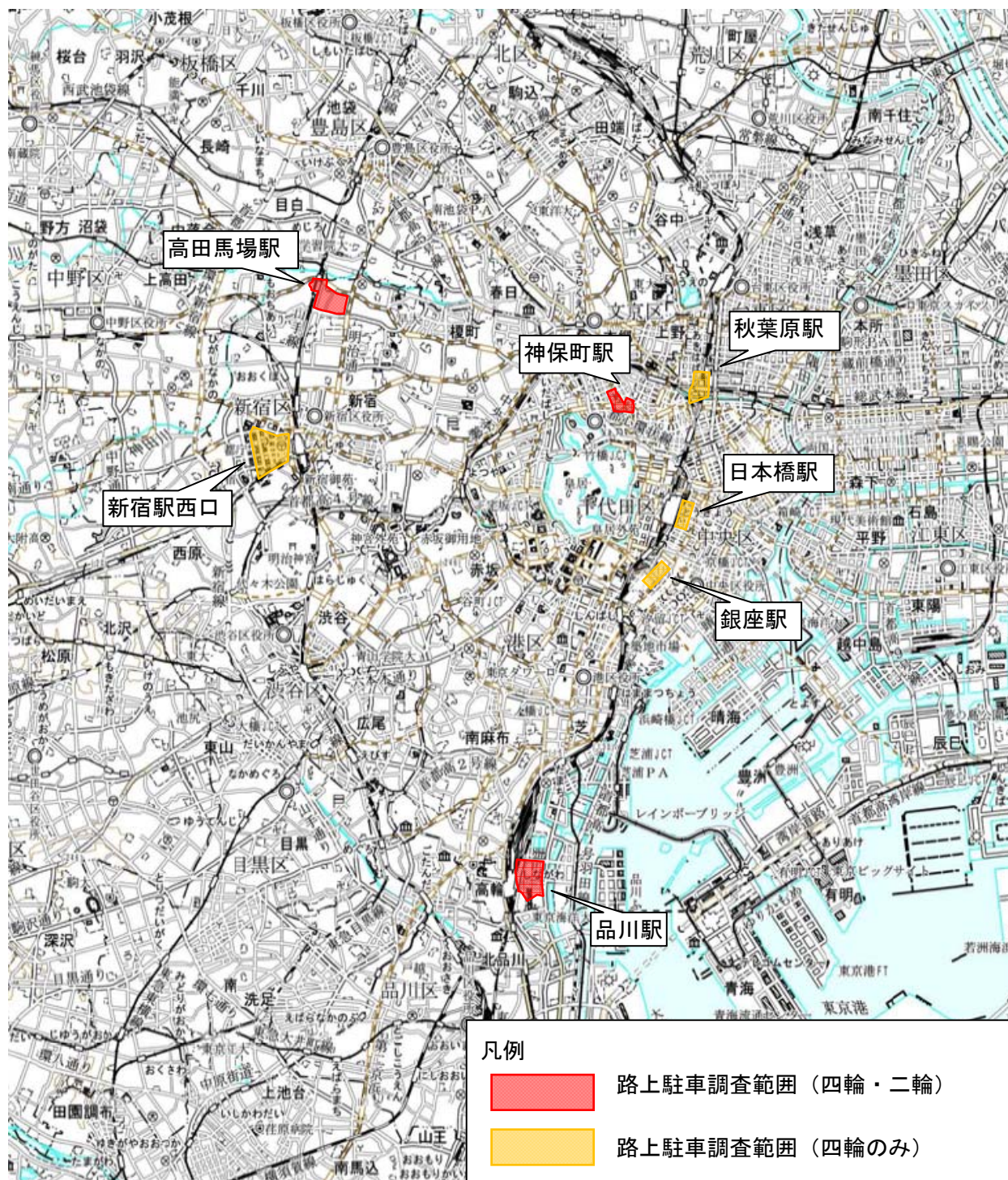


図1-3 調査対象地区（東京 23 区内）

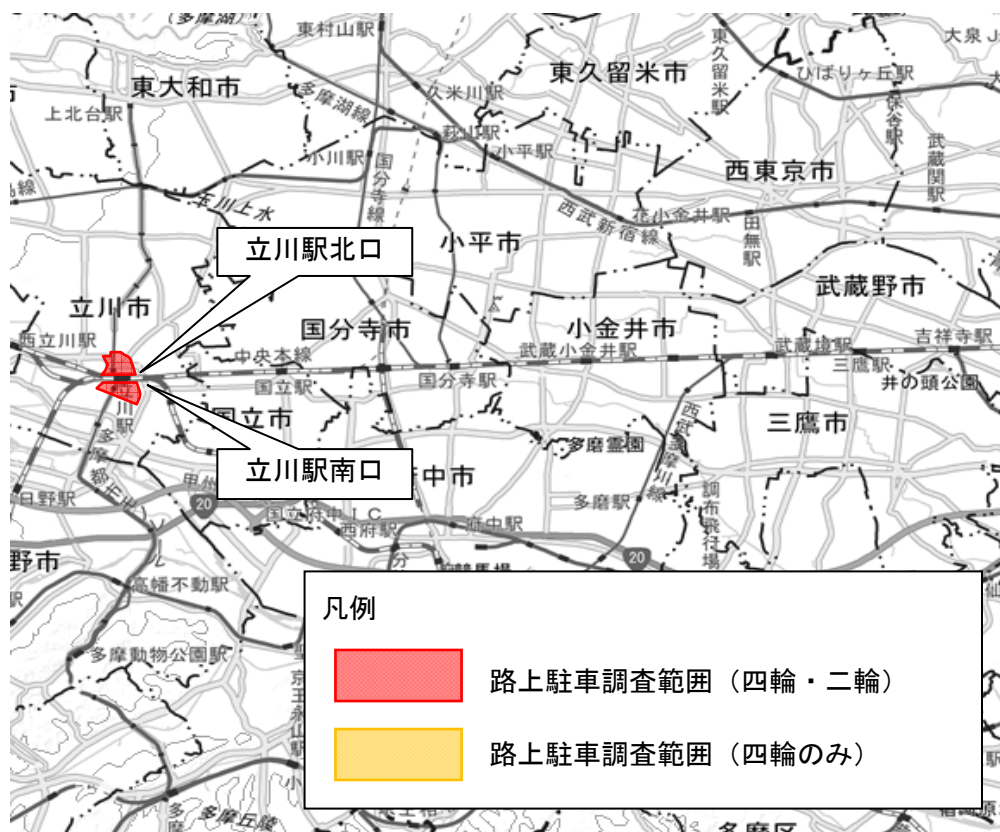


図1-4 調査対象地区（立川駅周辺）

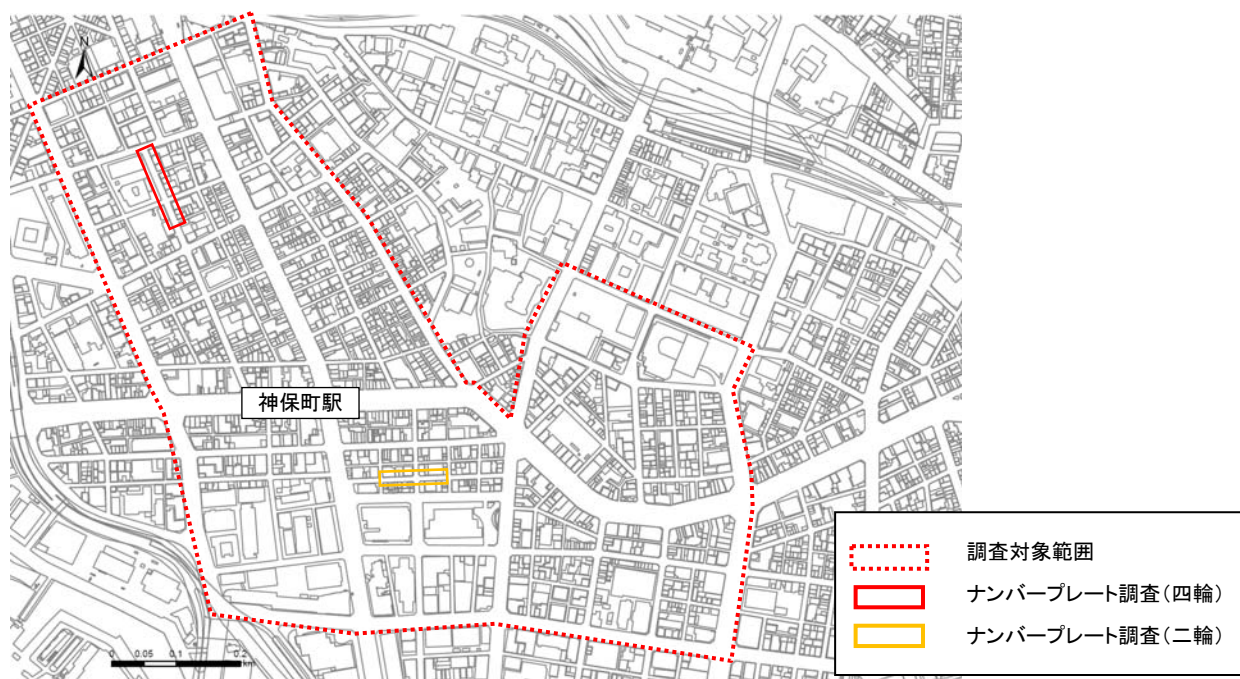


図1-5 調査実施範囲（神保町駅）

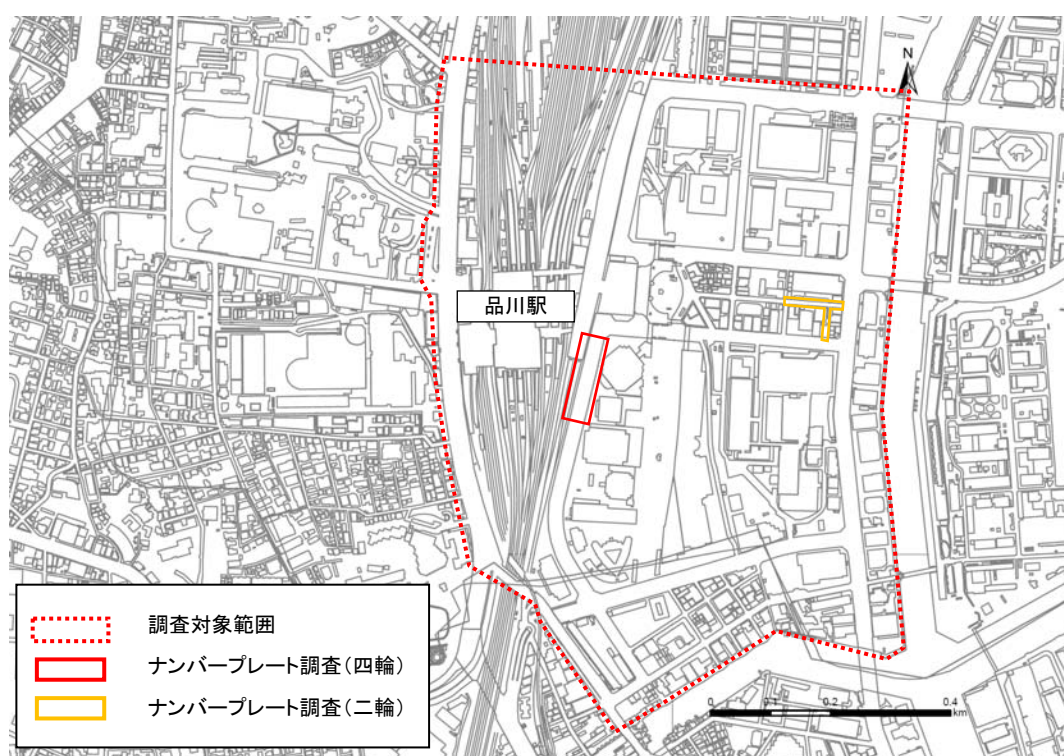


図1-6 調査実施範囲（品川駅）

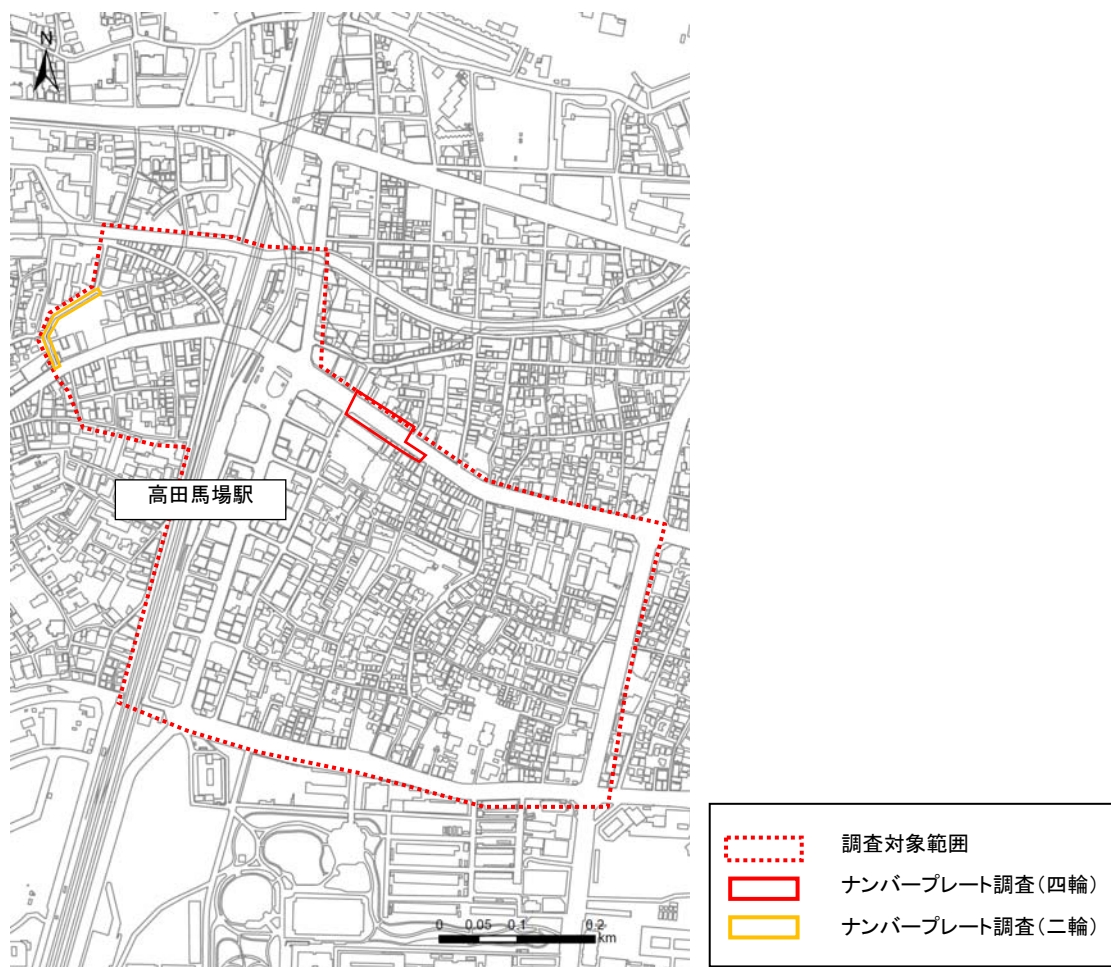


図1-7 調査実施範囲（高田馬場駅）

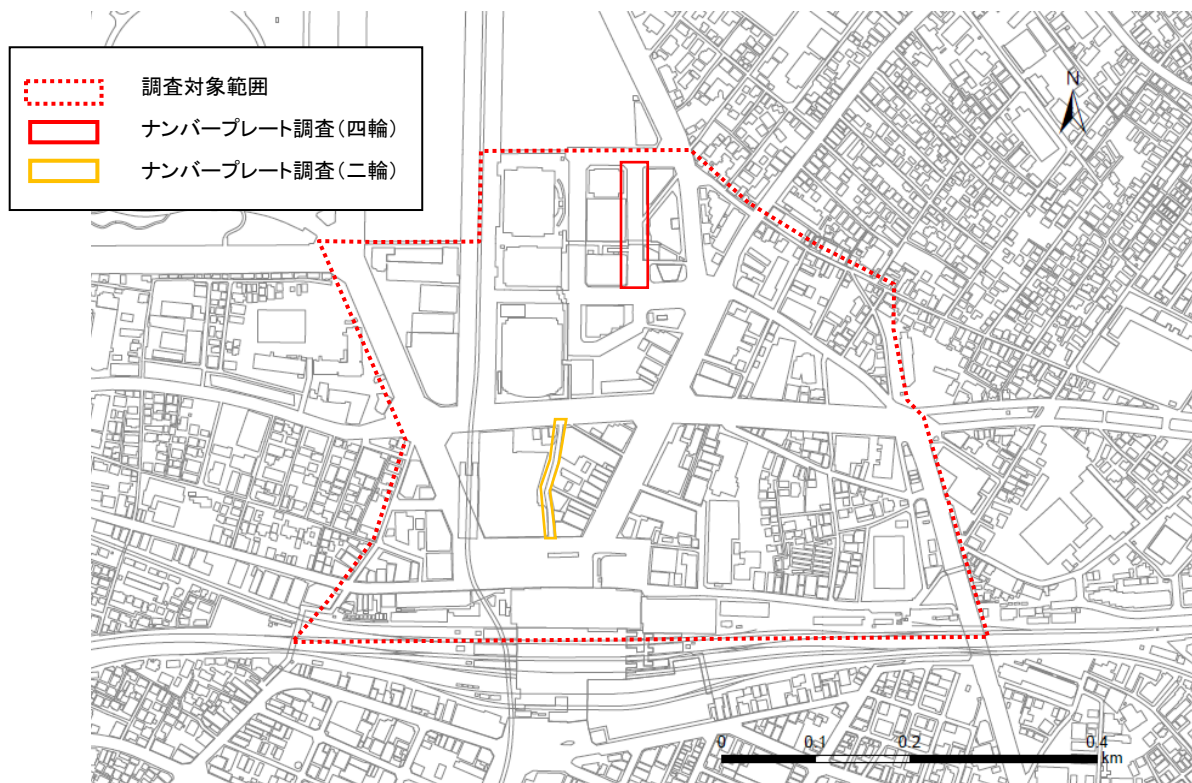


図 1-8 調査実施範囲（立川駅北口）

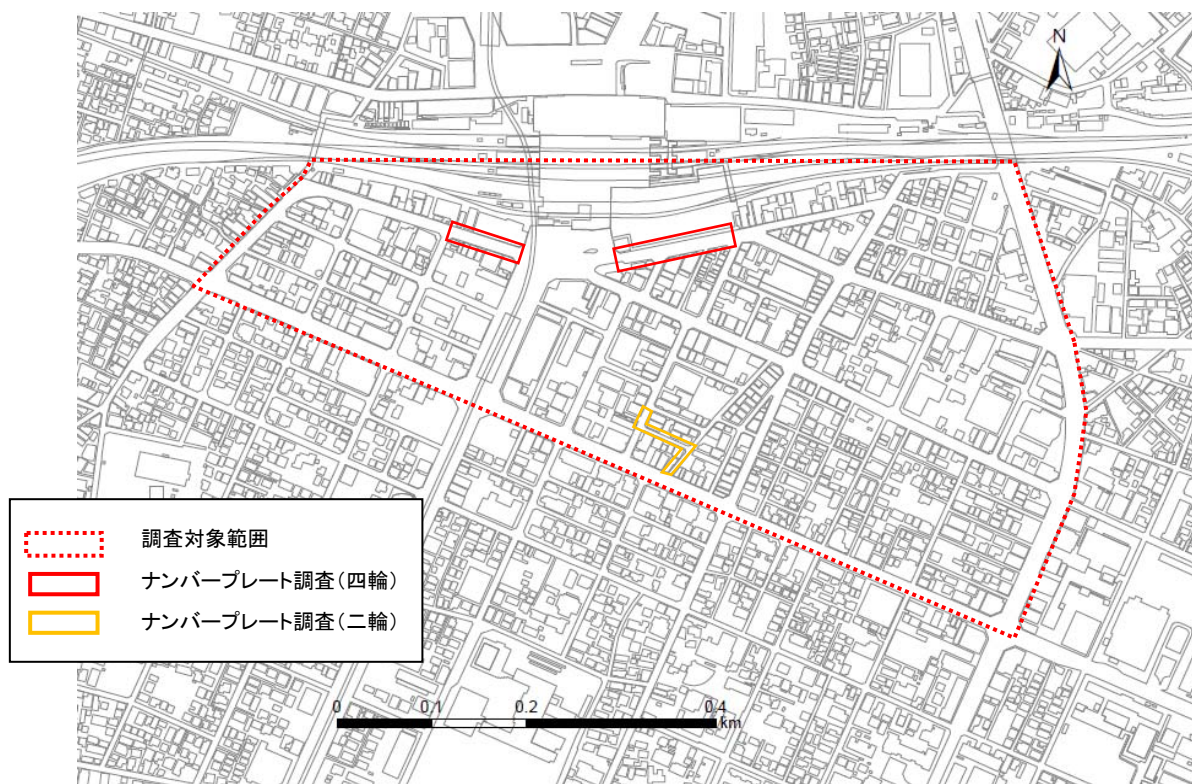


図 1-9 調査実施範囲（立川駅南口）

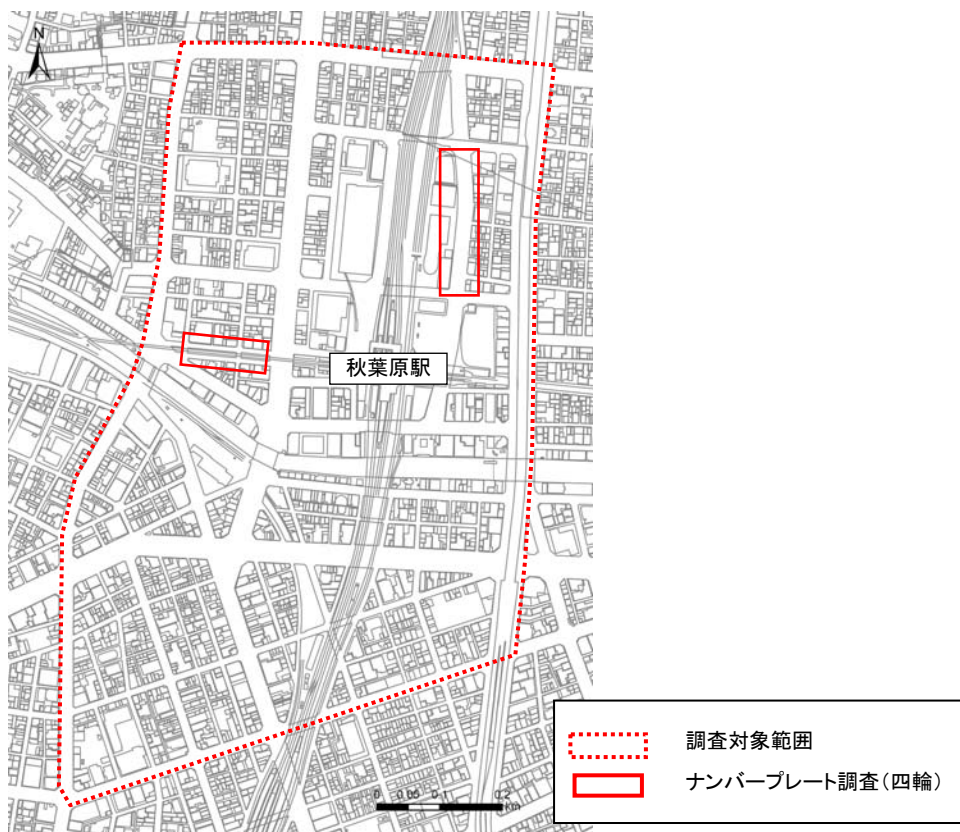


図 1-10 調査実施範囲（秋葉原駅）

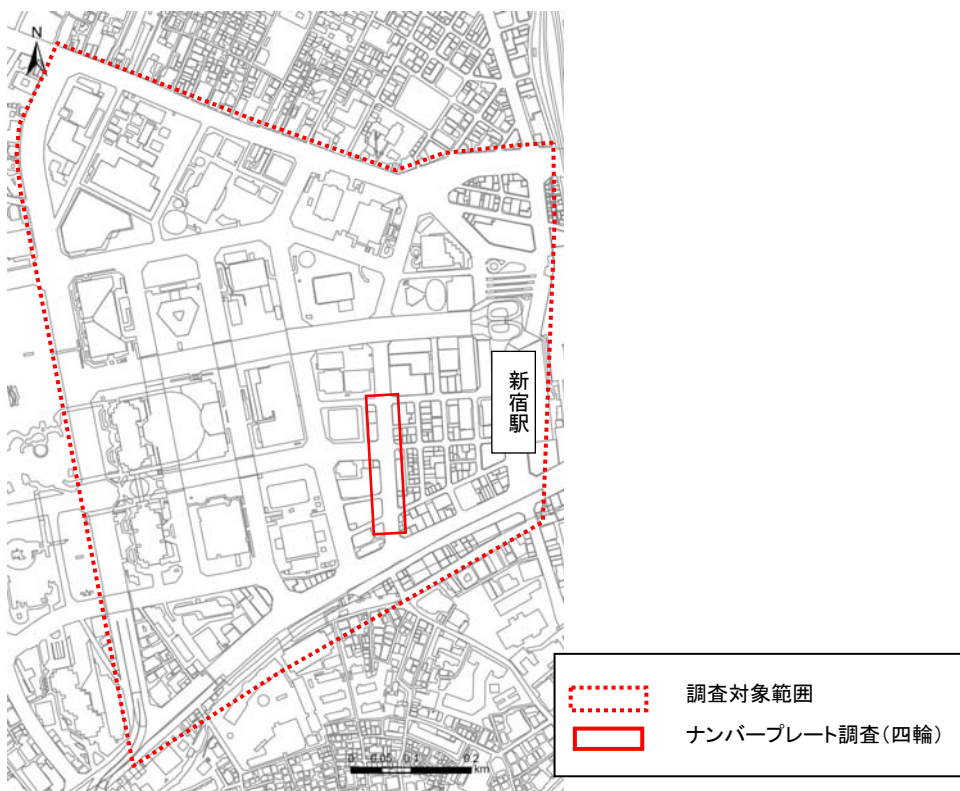


図 1-11 調査実施範囲（新宿駅西口）

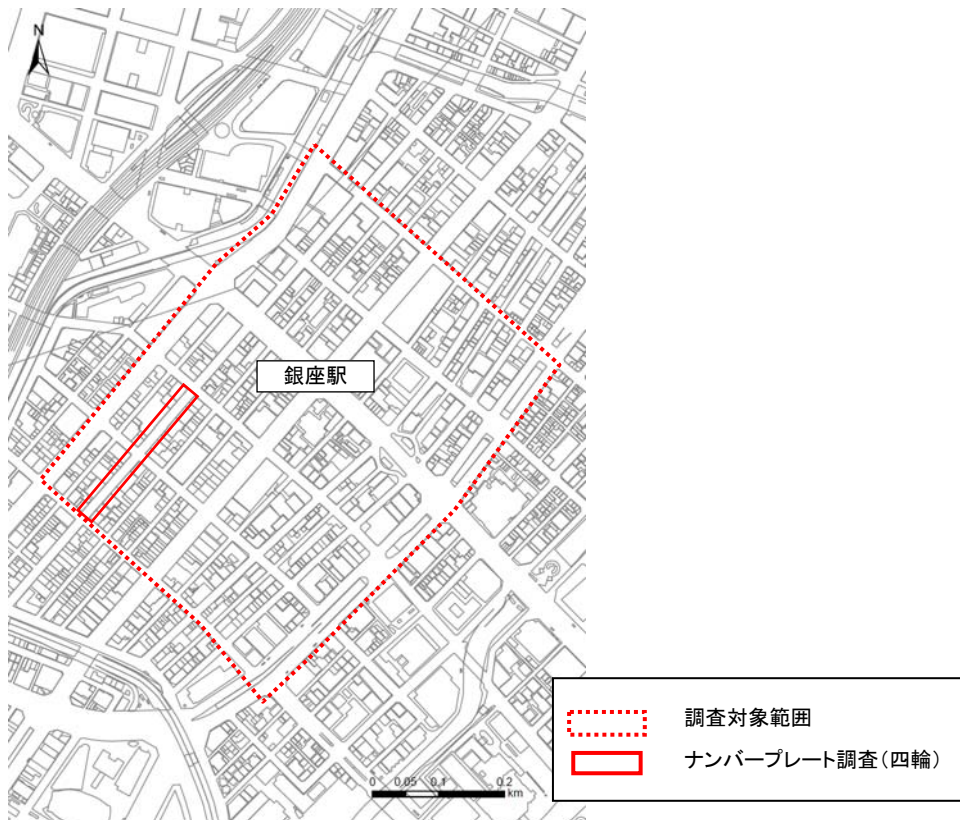


図 1-12 調査実施範囲（銀座駅）

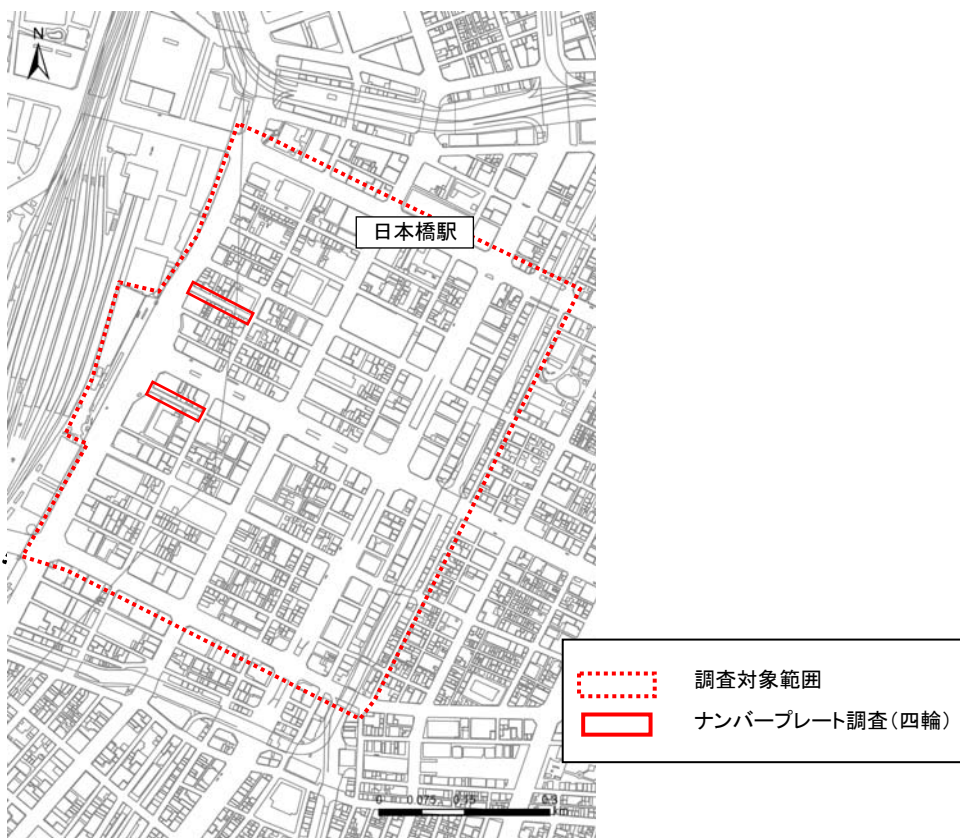


図 1-13 調査実施範囲（日本橋駅）

1. 4. 調査実施項目

各調査対象地区における調査実施項目は下表の通り設定した。

表1-3 調査実施項目一覧

区分		地区 (駅名)	平休	車種	調査時間	四輪						二輪			
						① 駐車場施設調査	② 路上駐車調査	③ 駐車場利用状況調査	④ ナンバープレート調査	⑤ 路上駐車アンケート調査	⑥ 追跡調査	① 駐車場施設調査	② 路上駐車調査	③ 駐車場利用状況調査	④ ナンバープレート調査
路上駐車 実態調査	調査実施範囲見直し	神保町駅	平休	四輪・二輪	13時～21時	○	○	○	○			○	○	○	○
		品川駅	平休	四輪・二輪	13時～21時	○	○	○	○			○	○	○	○
		高田馬場駅	平休	四輪・二輪	13時～21時	○	○	○	○			○	○	○	○
	多摩地区	立川駅北口	平休	四輪・二輪	13時～21時	○	○	○	○			○	○	○	○
		立川駅南口	平休	四輪・二輪	13時～21時	○	○	○	○			○	○	○	○
路上駐車 要因調査	路上駐車実態調査を含む	秋葉原駅	平日	四輪	9時～23時 (⑤、⑥は21時まで)		○	○	○	○	○				
		新宿駅西口	平日	四輪	9時～23時 (⑤、⑥は21時まで)		○	○	○	○	○				
	路上駐車要因調査のみ	銀座駅	平日	四輪	13時～21時				○	○	○				
		日本橋駅	休日	四輪	13時～21時				○	○	○				

※路上駐車実態調査の「④ナンバープレート調査」は、①～③調査結果を踏まえ、調査実施区間を設定した。

1.5. 路上駐車実態調査の内容

1.5.1. 四輪

(1) 駐車場施設調査

過年度データ及び s-park データ（公社）をもとに、各対象地区における調査範囲の一時預かり駐車場の位置、規模、管理者、運営者等を調査し、データベースを作成した。

(2) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500m とした。

対象調査範囲の全ての路線・区間に駐車している車両を対象とした。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

調査時間に含まれる 9 時・11 時・13 時・15 時・17 時・19 時・21 時の時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

3) 調査内容・方法

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

- 駐車禁止区間の確認

駐車禁止・駐停車禁止・規制時間などの標識を確認し、地図上に記載した。

- パーキング・メーター、パーキング・チケット設置の確認

パーキング・メーター、パーキング・チケットの設置場所、運用時間・曜日・一般 or 貨物車用、合法・違法等を確認し、調査票に記載した（表 1-4）。

表1-4 PM・PT での合法・違法の考え方

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

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

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

※以降、パーキング・メーターは「PM」、パーキング・チケットは「PT」と略す。

- タクシー乗り場の確認

調査範囲内にタクシー乗り場がある場合には、その位置を調査票に記載した。

- 駐車場入庫待ち車両の確認

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

A) 車種の確認

車種区分は、タクシー、バス、乗用車、普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車の6分類に分類した（表 1-5）。

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

表1-5 四輪の車種区分

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

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

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

※車内に人が乗っている車両、荷捌き車両は路上駐車の対象とした。

B) 大手宅配車両の確認

平成 26 年度、宅配便取扱個数（国土交通省調べ）上位 5 社の車両（ヤマト運輸(株)、佐川急便(株)、日本郵便(株)、西濃運輸(株)、福山通運(株)、合計シェア 99.7%）については大手宅配業者として他の貨物車両と区分けして計測した（表 1-6）。

表1-6 大手宅配業者一覧表

貨物車のロゴ	会社名	シェア(%)
 ヤマト運輸	ヤマト運輸(株)	45.4
	佐川急便(株)	33.5
	日本郵便(株)	13.6
	西濃運輸(株) 他19社※	3.8
	福山通運(株) 他21社※	3.4

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

C) 路上駐車の種類区分等

路上駐車調査の車種分類は大手宅配車両を区分した 9 分類×3 駐車形態（合法 PM・PT、違法駐車禁止区間、違法 PM・PT）とする。また、駐車場入庫待ち車両も同様の 9 分類とした。

(3) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

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

調査日は、(2) 路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

A) 対象駐車場の選定

時間貸し駐車場を対象とし、駐車場施設調査の調査結果をもとに各地区概ね収容台数上位 5 場を選定する。

基本的には平成 26 年度実施結果との比較を可能とするため、過年度と同じ駐車場を調査対象とし、駐車場の閉鎖・廃止があった場合には、別途実施される駐車場施設調査結果を踏まえて、新たに代替駐車場を選定する。

また、大規模な駐車場が新設されていた場合には、協議の上調査対象とするか否かを判断する。

B) 駐車場利用台数の計測

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

調査員が各駐車場を巡回して、駐車台数を計測し、駐車車両及び駐車挙動中の車両のみを対象にカウントし、月極駐車場を併用している時間貸し駐車場については、月極利用台数は調査対象には含まない。

なお、車種の区分はしないものとする（1 分類）。

(4) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲

四輪の対象地区は、路上駐車調査を実施する地区のうち、以下の9地区を対象とした。

＜対象地区＞神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口、秋葉原駅、新宿駅西口、銀座駅、日本橋駅

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

2) 調査日時

調査開始時間帯（9時又は13時）～21時の時間帯で実施した。

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

3) 調査内容・方法

調査員が10分ごとに巡回し、路上駐車の種類別のナンバープレートを調査票に記入した。なお車種は（2）路上駐車調査と同様の9分類（大手宅配車両を区分）とした。

- ナンバープレートの照合により車種別の駐車時間を算出。
- 車種の判別は（2）路上駐車調査と同様。
- 駐車位置は最少区間を設定し、区間番号を調査票に記録。

1.5.2. 二輪

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500mとした。

対象調査範囲の全ての路線・区間に駐車している車両を対象とした。

2) 調査日時

調査時間に含まれる 13 時・15 時・17 時・19 時・21 時の時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

3) 調査内容・方法

調査員が対象地区内を巡回し、路上駐車を駐車形態別・車種別に最少区間で台数を調査票に記録した。なお、後述する2.2.5駐車需給バランスの実態に関する分析では、別途調査を実施した駐車施設調査との整合性を確保するため、路上駐車調査における原付第一種は駐車需要に含めずに検討を行った。

➤ 駐車場所の確認

駐車形態別（歩道・車道）、車種別の合法・違法駐車台数を観測した。

➤ 車種の確認（表 1-7）

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

➤ 入庫待ち台数の計測

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

表1-7 二輪の車種区分

車種	判別手段	判別方法				
		ナンバー プレート の地色	ナンバープレートのサンプル		備考	
			自家用	業務用		
原付第一種	ナンバープレート ※目視	白色			お店・企業の名前や ロゴで「業務用」と 判別する	自治体によって独自のマーク 等がプリントされたり、形が 異なったりする事があります
原付第二種 甲 51～90cc以下	ナンバープレート ※目視	黄色				
原付第二種 乙 91～125cc以下	ナンバープレート ※目視	桃色				
自動二輪 250cc以下	ナンバープレート ※目視	白・緑			分類番号が1ではなく 2の場合もあります	
自動二輪 250cc超	ナンバープレート ※目視	白・緑			番号不足の陸運支局では アルファベットが入っている 場合があります	
ミニカー 総排気量 が50cc以下の 一人乗りの普通自動車	ナンバープレート ※目視	水色		お店・企業の名前やロ ゴで「業務用」と判別す る	3輪以上の原付(50cc以下)で、 後輪距が51cm以上はミニカー の扱い	

＜二輪の業務用の判別に関する注意事項＞

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

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

○車種のまとめ

路上駐車調査(入庫待ち台数の計測を含む)の車種分類は、表 1-7の 6 車種の分類毎に自家用と業務用で区別を行い、全 12 分類で集計した。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲

対象地区・調査範囲は(1)路上駐車調査と同様とした。

2) 調査日時

(1) 路上駐車調査と同様とした。

3) 調査内容・方法

➤ 対象駐車場の選定

時間貸し駐車場を対象とし、駐車場施設調査の調査結果をもとに指定された駐車場を対象とした。

➤ 駐車場利用台数の計測

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

調査員が各駐車場を巡回して、駐車台数を計測し、駐車車両及び駐車挙動中の車両のみを対象にカウントし、月極駐車場を併用している時間貸し駐車場については、月極利用台数は調査対象には含まない。

なお、車種の区分はしないものとした(1分類)。

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲

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

2) 調査日時

神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口は、調査開始から 21 時までの時間帯で実施した。

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

3) 調査内容・方法

調査員が 10 分毎に巡回し、路上駐車ナンバープレートの情報を全て調査票に記入した。なお、車種は(1)路上駐車調査と同様(12 分類)とした。

事後にナンバープレートの照合を行い、車種別の駐車時間を算出した。

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

なお、駐車位置は最少区間を設定し、駐車形態別(歩道・車道)の区間番号を調査票に記録した。

1.6. 路上駐車要因調査（四輪）の内容

1.6.1. 路上駐車アンケート調査の概要

(1) アンケート調査の目的

アンケート調査では、「需給バランスが整っていないながら、何故 路上駐車が多いのか」等の要因を把握することを目的として、秋葉原駅、新宿駅西口駅、銀座駅、日本橋駅の各地区を対象に意識調査を行った。

(2) 対象地区・範囲

各対象地区において設定したアンケート調査範囲(区間 100m 程度)を設定した。

(3) 調査日時

調査開始時間帯（9 時又は 13 時）～21 時の時間帯で実施した。

(4) 調査内容・方法

調査員がアンケート調査範囲(区間 100m 程度)に路上駐車した車両の運転者を対象にアンケート調査を実施した。アンケート票は「地区自動車利用実態調査」とし、路上駐車に特化しない質問で構成し、目的や利用者の意識等を調査した。

また、配布調査員は、別途、車両との整合を図ることができるように、車種、ナンバープレート等を調査票に記録した。

1.6.2. 追跡調査の概要

(1) 追跡調査の目的

アンケート調査において路上駐車位置から目的施設までの距離・経路等を把握するために、補足的に追跡調査を実施した。

(2) 対象地区・範囲

対象地区・調査範囲は、ナンバープレート調査と同様の街区とした。

(3) 調査日時

ナンバープレート調査及びアンケート調査と同時の時間帯で実施した。

(4) 調査内容・方法

調査員が対象範囲(区間 100m 程度)に路上駐車した車両の運転者が歩いて行く先を目視により追跡し、対象者の駐車の目的（目的地）を調査する。

また、調査員は車両との整合を図ることができるように、ナンバープレート等を調査票に記録した。

2. 路上駐車実態調査の結果

2.1. 実態調査結果（四輪）

2.1.1. 路外駐車場施設の実態（四輪）

(1) 駐車場数の推移

- 調査エリアを変更した神保町駅では、平成 26 年度調査に比べて約 2 倍、品川駅と高田馬場駅では約 3 倍に駐車場数が増加している。
- 平成 27 年度調査で新たに調査地区として加えた、立川駅北口で約 50 場、立川駅南口で約 100 場の駐車場が立地している。

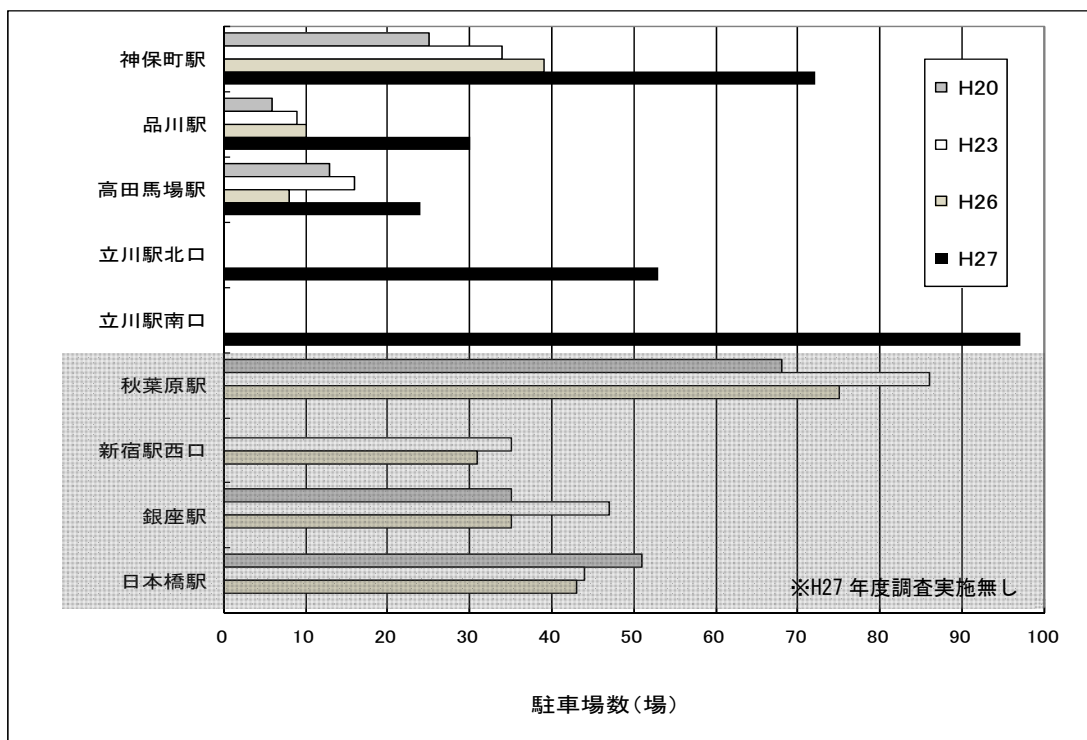


図2-1 駐車場数の推移（平日）

(2) 地区別の駐車場総収容台数の推移

① 平日

○調査エリアを変更した全ての地区で駐車場総収容台数が増加しており、品川駅では平成26年度調査の約2倍の総収容台数となった。一方で、神保町駅では規模の小さい駐車場が多く、駐車場数の増加量に比べて、総収容台数の増加は小さい。
○新たに調査対象地区として加えた立川駅北口では約2,300台、立川駅南口で約2,000台の総収容台数がある。

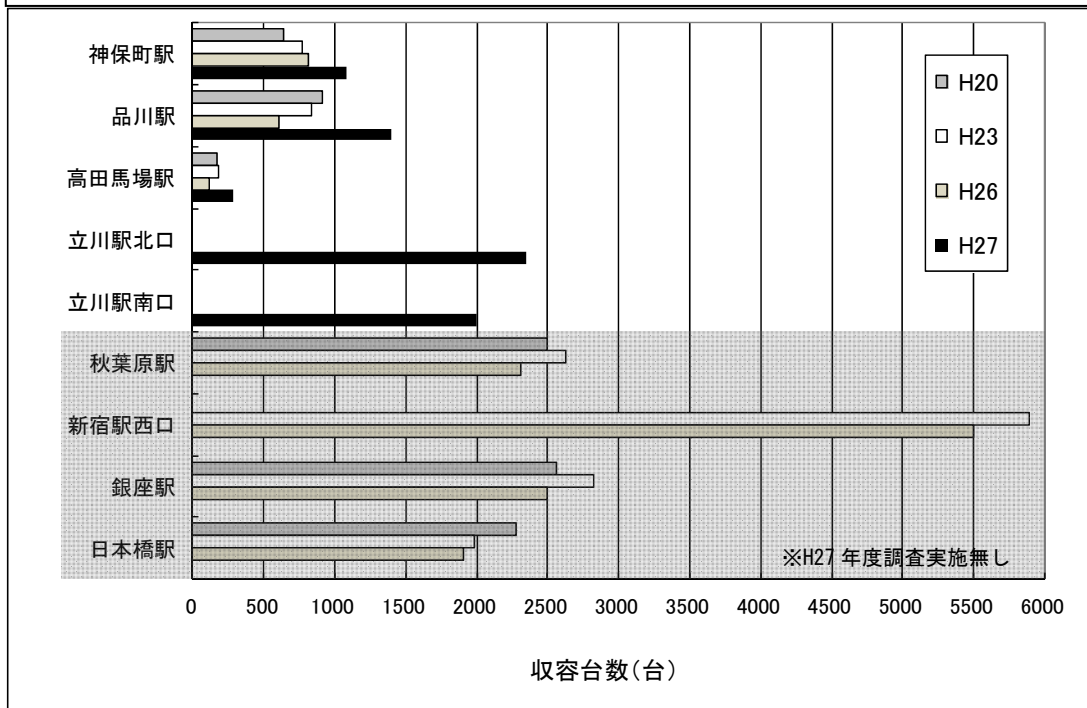


図2-2 駐車場総収容台数の推移（平日）

② 休日

○平日と同様の結果である。

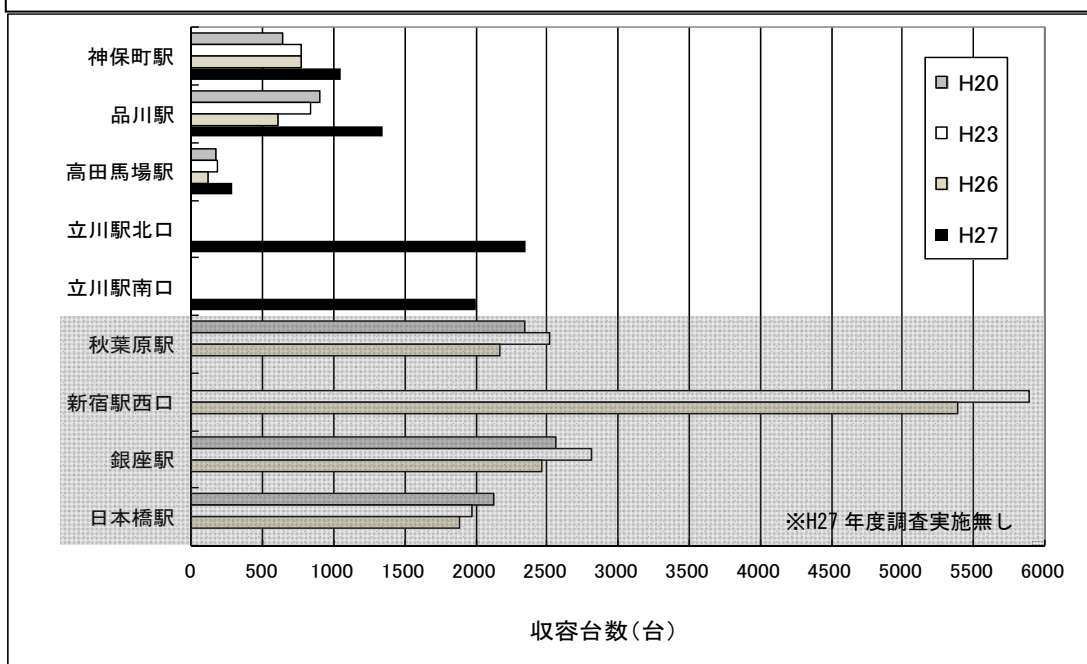


図2-3 駐車場総収容台数の推移（休日）

2.1.2. 路外駐車場の利用実態（四輪）

(1) ピーク時の駐車場利用率の推移

① 平日

○神保町駅は、対象エリアが駅側（東側）に拡大したため利用率が向上しており、高田馬場駅は宅地側に拡大、品川駅はツインタワー側に拡大したため、利用率が減少している。

○立川駅北口は、比較的に大規模な商業施設が立地していることから利用率が高くなっているのに対して、立川駅南口は利用率が約 23%と低くなっている。

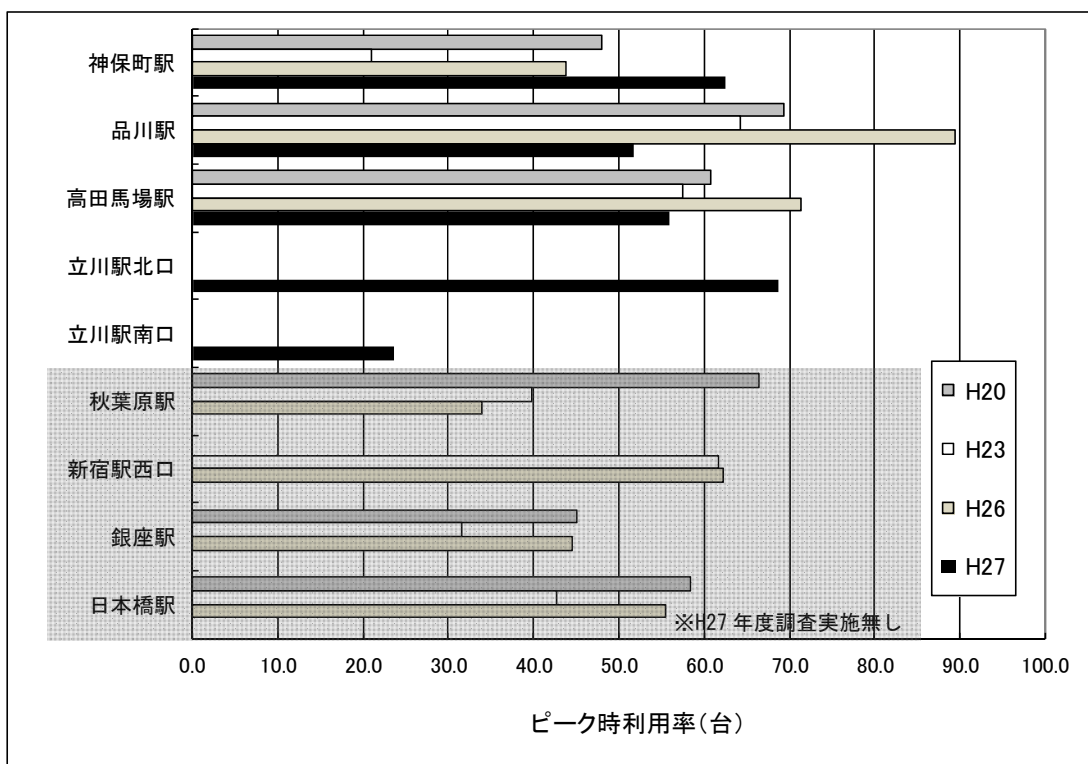


図2-4 ピーク時の駐車場利用率の推移（平日）

② 休日

- 神保町駅は対象エリアが駅側（東側）に拡大したため、休日の利用率が平成 26 年度の 2 倍以上に増加し、平成 20 年度と同程度の利用率となっている。
- 品川駅・高田馬場駅では、平日に比べ休日の利用率が若干減少している。
- 立川駅北口では、平日に比べ休日の利用率が若干減少しているが、立川駅南口では休日の利用率の方が高く、約 50%程度に向上している。

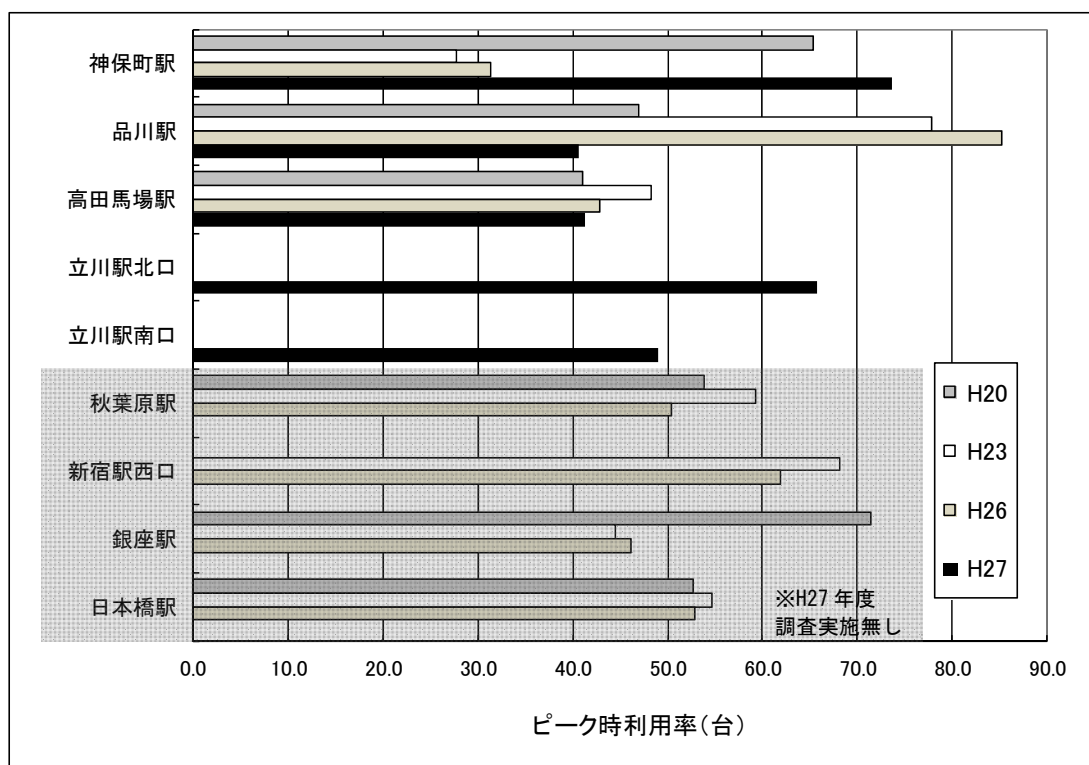


図2-5 ピーク時の駐車場利用率の推移（休日）

2.1.3. 路上駐車の実態（四輪）

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

(1) ピーク時の路上駐車台数の推移

① 平日

- 路上駐車台数をみると、神保町駅と品川駅ではエリアを拡大したことが影響して増加したが、高田馬場駅では大きな変化は見られなかった。
- 過年度と同様のエリアで調査を行った秋葉原駅・新宿駅西口では、路上駐車台数に大きな変化はない。
- 立川駅北口及び南口では、ピーク時で100台程度の路上駐車がある。

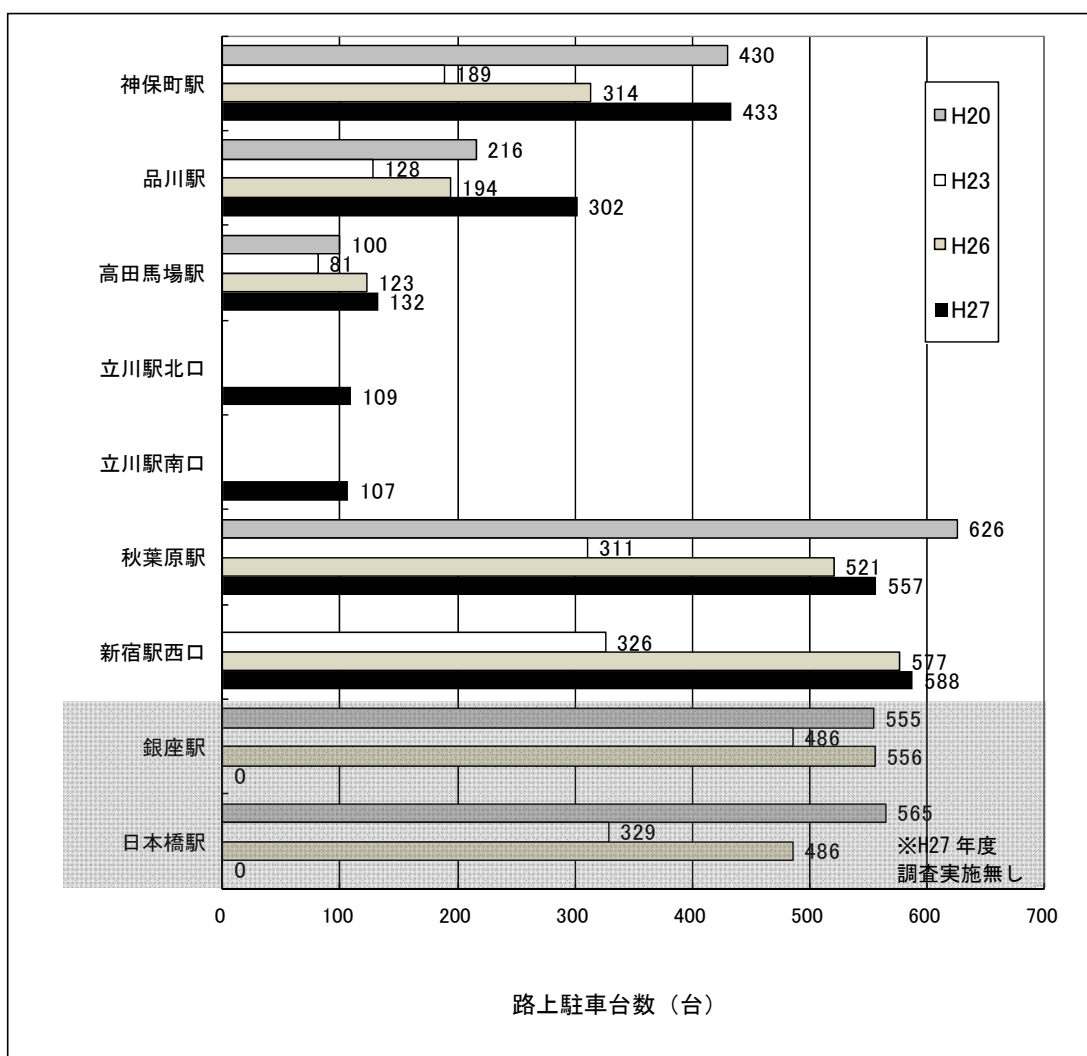


図2-6 ピーク時の路上駐車台数の推移（平日）

② 休日

- 平日と同様に、神保町駅と品川駅ではエリア拡大により、路上駐車台数が増加しているが、高田馬場駅では大きな変化は見られなかった。
- 立川駅北口及び南口では、80 台～100 台程度の路上駐車がいたことが分かる。

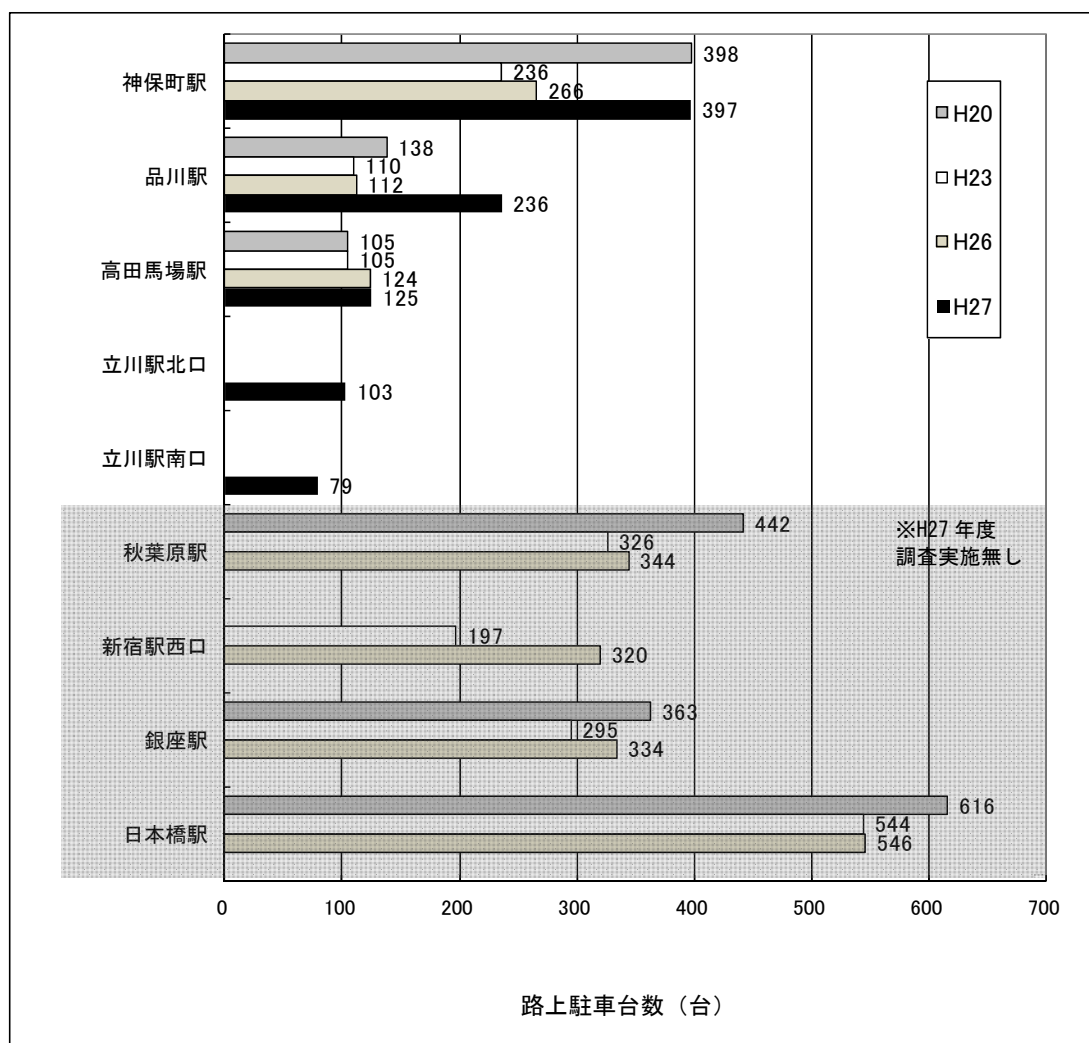


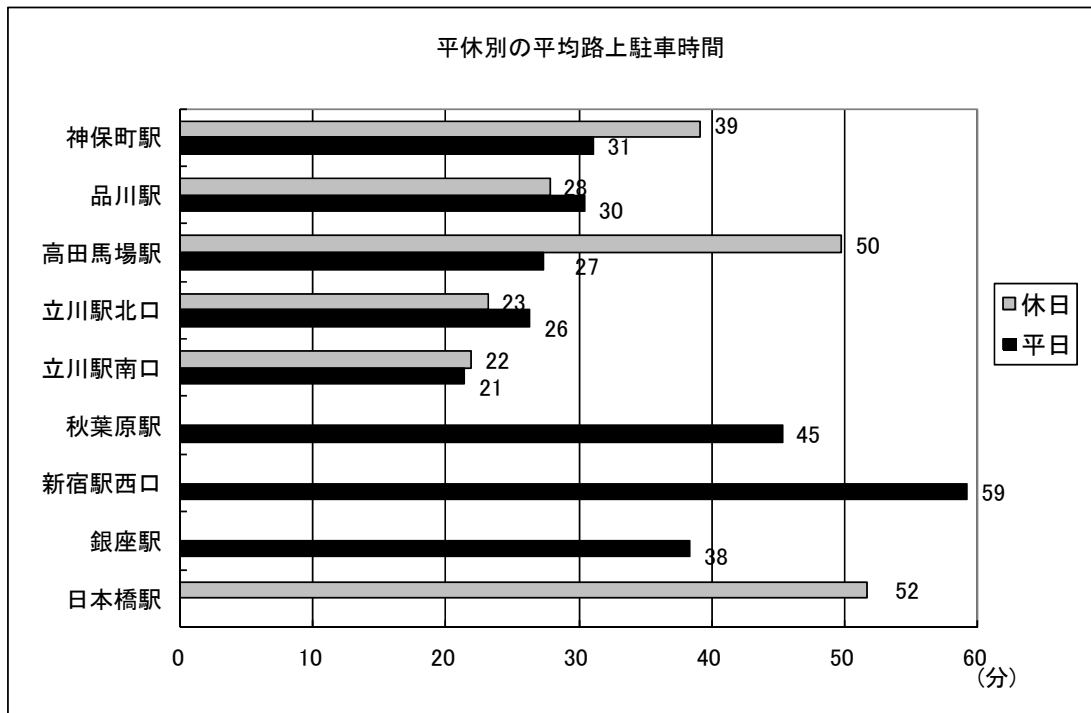
図2-7 ピーク時の路上駐車台数の推移（休日）

2.1.4. 路上駐車時間の実態（四輪）

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

(1) 平均路上駐車時間(平日・休日)

- 平日の新宿駅西口・秋葉原駅・銀座駅、休日の日本橋駅・高田馬場駅・神保町駅の平均路上駐車時間は30分を超えている。
- 品川駅・立川駅北口・立川駅南口では、平日・休日の差は小さい。



※秋葉原駅、新宿駅西口、銀座駅は平日調査のみ、日本橋駅は休日調査のみ。

図2-8 平均路上駐車時間（平日・休日）

(2) 時間帯別の路上駐車時間

① 平日

- 新宿駅西口・秋葉原駅の13時台で駐車時間が70分以上となっているが、全地区平均は1日を通じて60分以下で推移している。
- 新宿駅西口は、16、17、20時台を除き50分以上の駐車時間となっている。

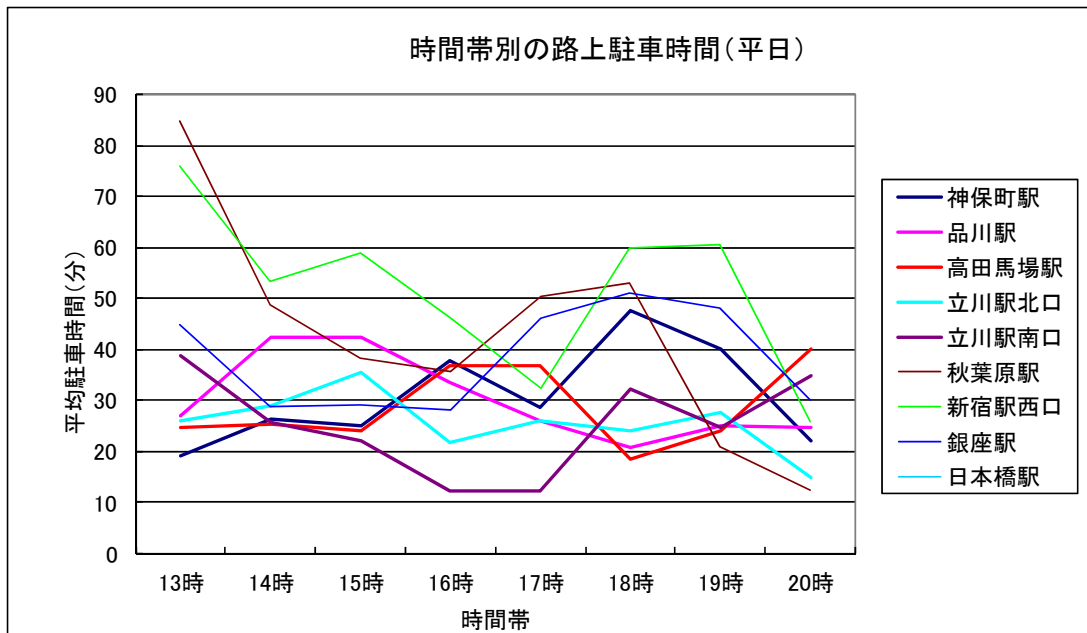


図2-9 時間帯別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- 高田馬場駅の14時台、神保町駅の13時台及び15時台、日本橋駅の13時台～15時台で駐車時間が60分以上となっているが、他の地区では1日を通じて60分以下で推移している。
- 立川駅北口・立川駅南口の郊外部では、立川駅北口の16時台の約40分以外は、30分以下と短時間の駐車となっている。

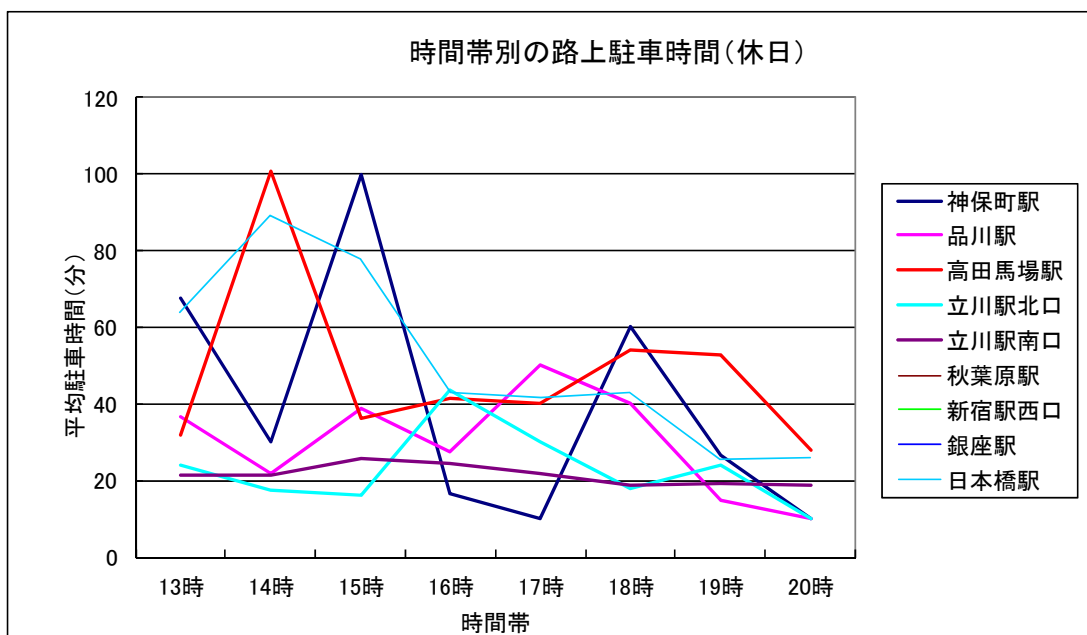


図2-10 時間帯別の路上駐車時間 (休日)

(3) 車種別の路上駐車時間

① 平日

- 新宿駅西口のタクシー・普通貨物の路上駐車時間が 70 分以上と長く、次いでバス・乗用車・軽貨物・小型貨物の順となっている。
- 秋葉原駅では、普通貨物・バス・乗用車と 40 分～50 分であり、銀座駅の乗用車が 50 分程度の駐車時間となっている。
- 他の地区の車種では、40 分以下となっている。

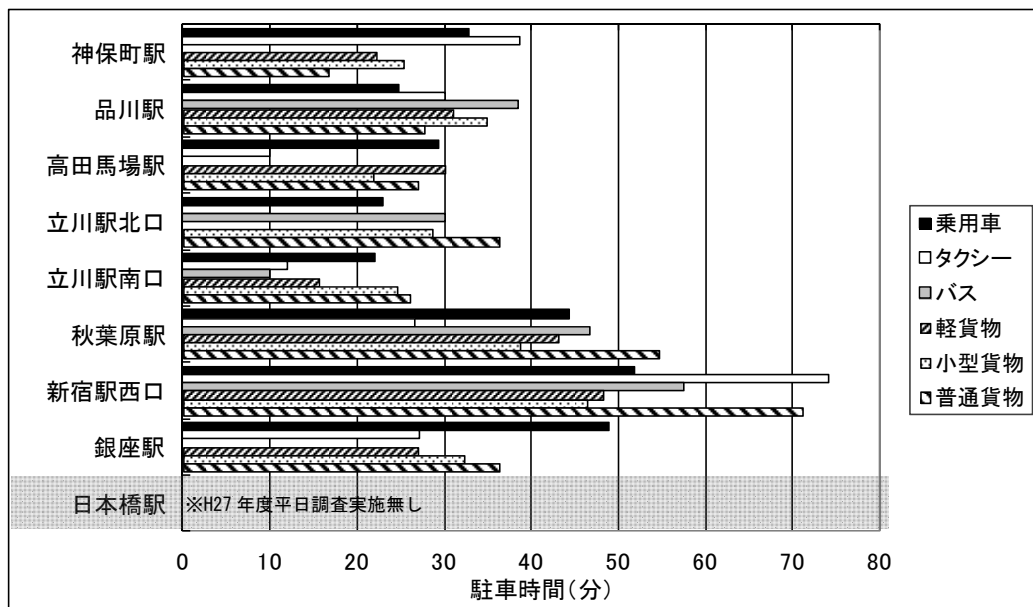


図2-11 車種別の路上駐車時間（平日）

② 休日

- 駐車時間が 60 分以上の車種は、立川駅北口の普通貨物、日本橋駅の乗用車、神保町駅のタクシーであり、他の地区の車種は、60 分以下となっている。
- 立川駅北口の普通貨物が 100 分、日本橋の乗用車が約 70 分程度と特に長くなっている。

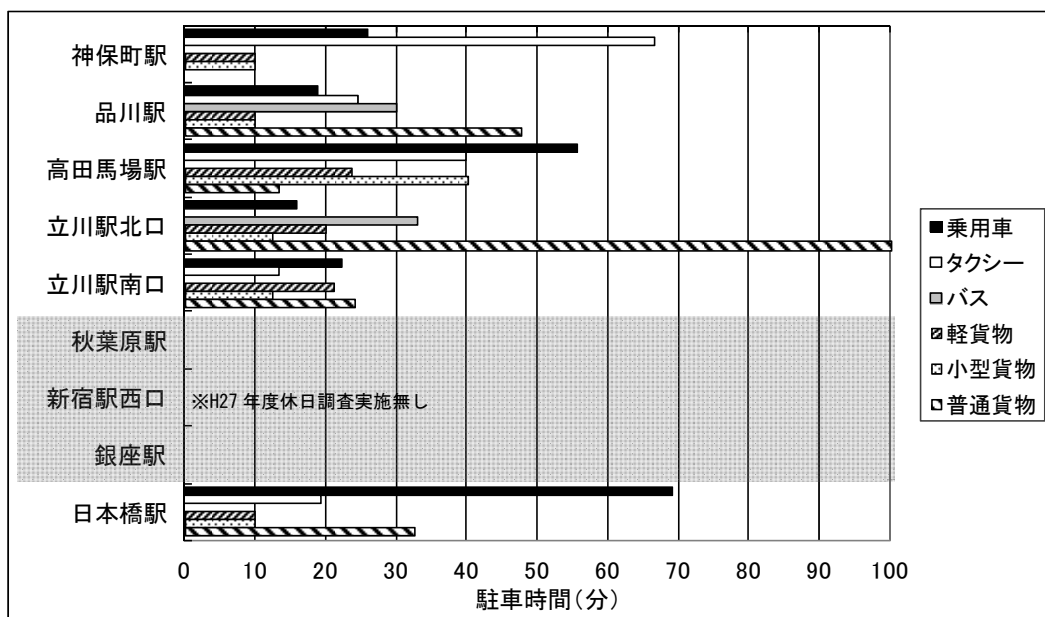


図2-12 車種別の路上駐車時間（休日）

2.1.5. 駐車需給バランスの実態（四輪）

① 平日

- エリアを拡大した神保町駅・品川駅・高田馬場駅では、駐車容量の増加に対して駐車需要の大きな変化がないことから、需給バランスは確保されており、品川駅では大規模な駐車施設が対象となったため、需給バランスの確保ができた。
- 秋葉原駅・新宿駅西口では、過年度の調査と同様に需給バランスが確保されている。

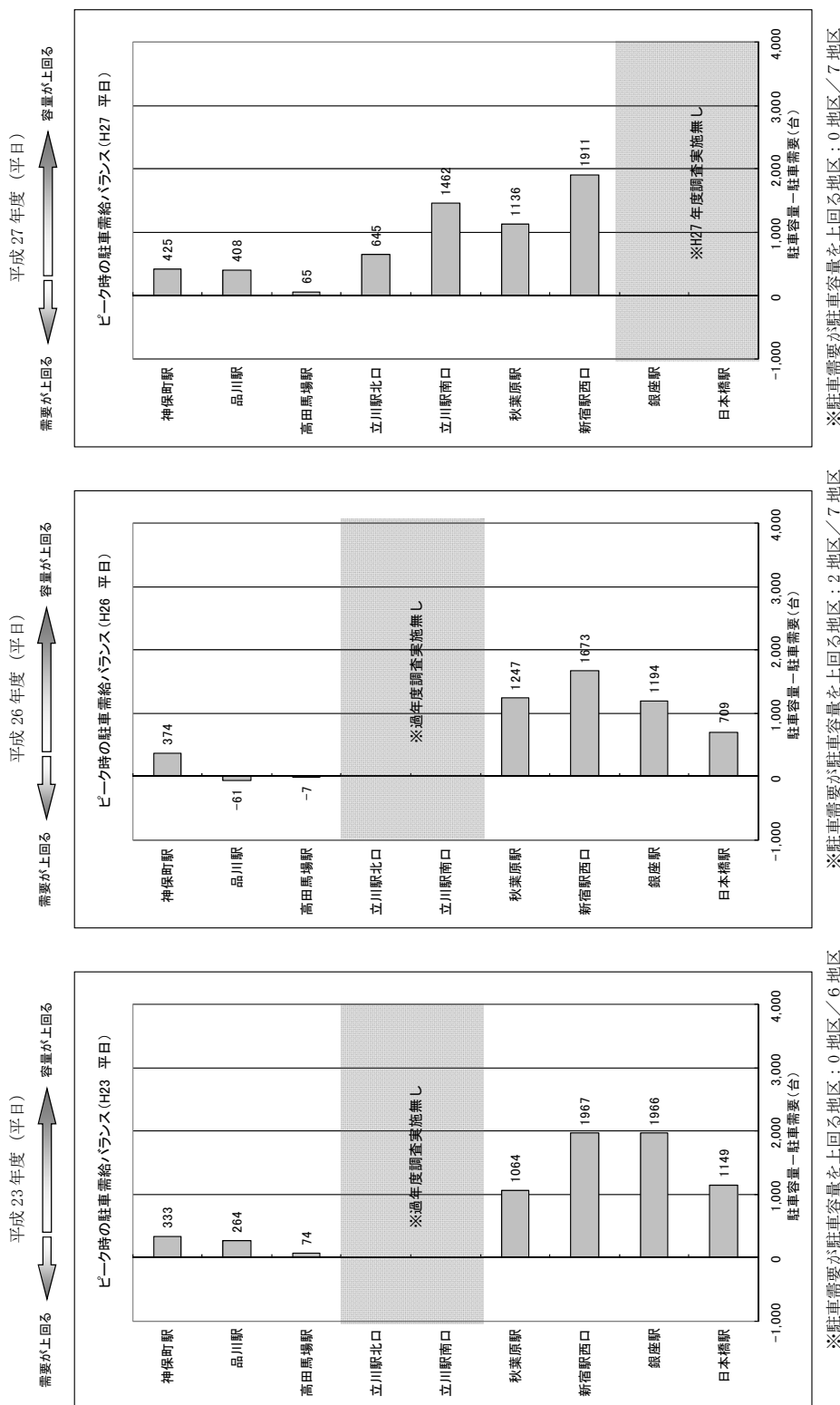
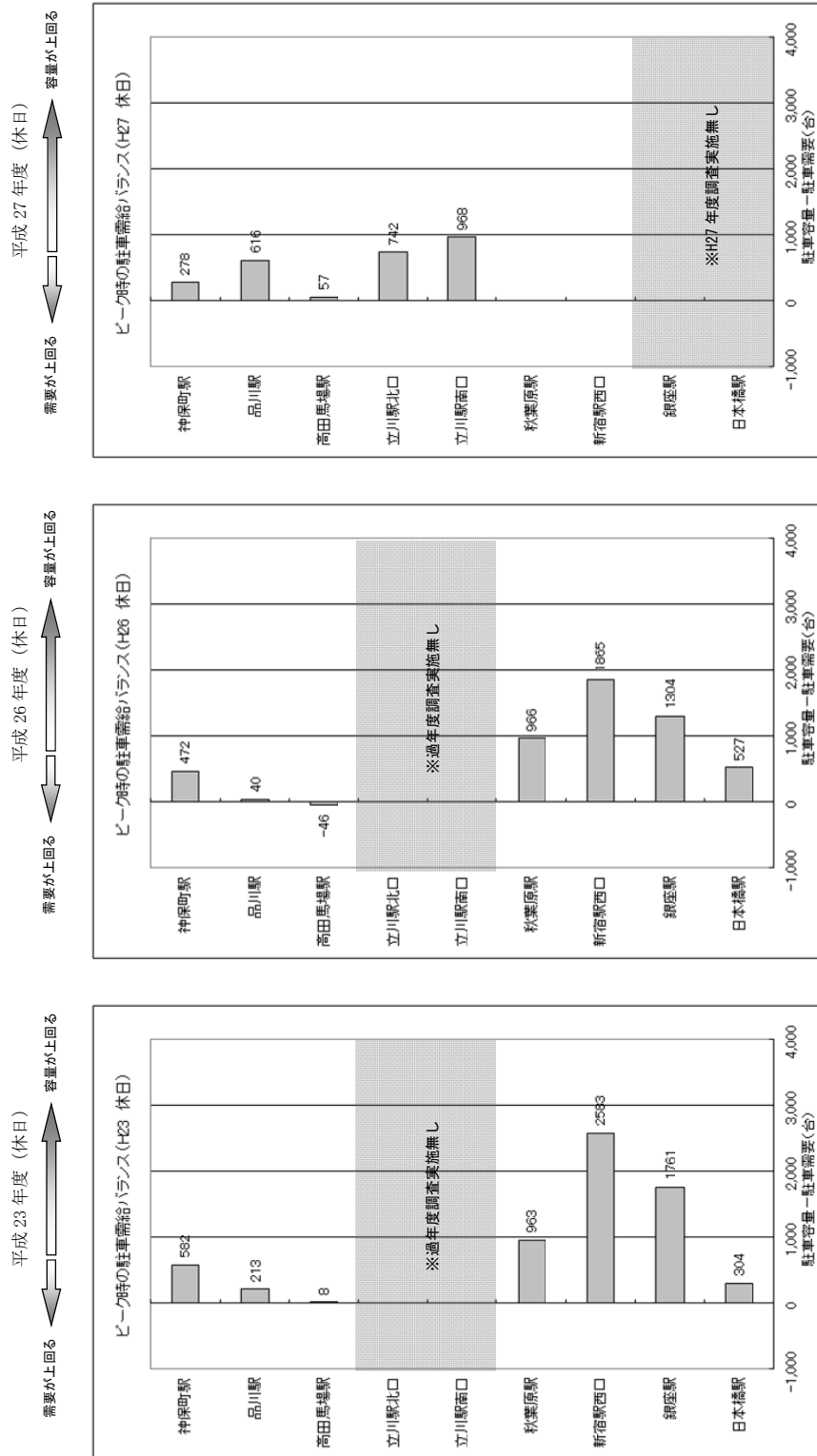


図2-13 ピーク時の駐車需給バランスの推移（平日）

② 休日

- 休日は、平日と同様にエリアを拡大した神保町駅・品川駅・高田馬場駅では、駐車容量の増加に対して駐車需要の大きな変化がないことから、需給バランスは確保されており、品川駅では大規模な駐車施設が対象となったため、需給バランスの確保ができた。
- 立川駅北口・立川駅南口においても同様に駐車容量が大きく上回っていることがわかる。



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：0 地区 / 5 地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：1 地区 / 7 地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：0 地区 / 7 地区

図2-14 ピーク時の駐車需給バランスの推移 (休日)

2.2. 実態調査結果（二輪）

2.2.1. 路外駐車場施設の実態（二輪）

(1) 駐車場数の推移

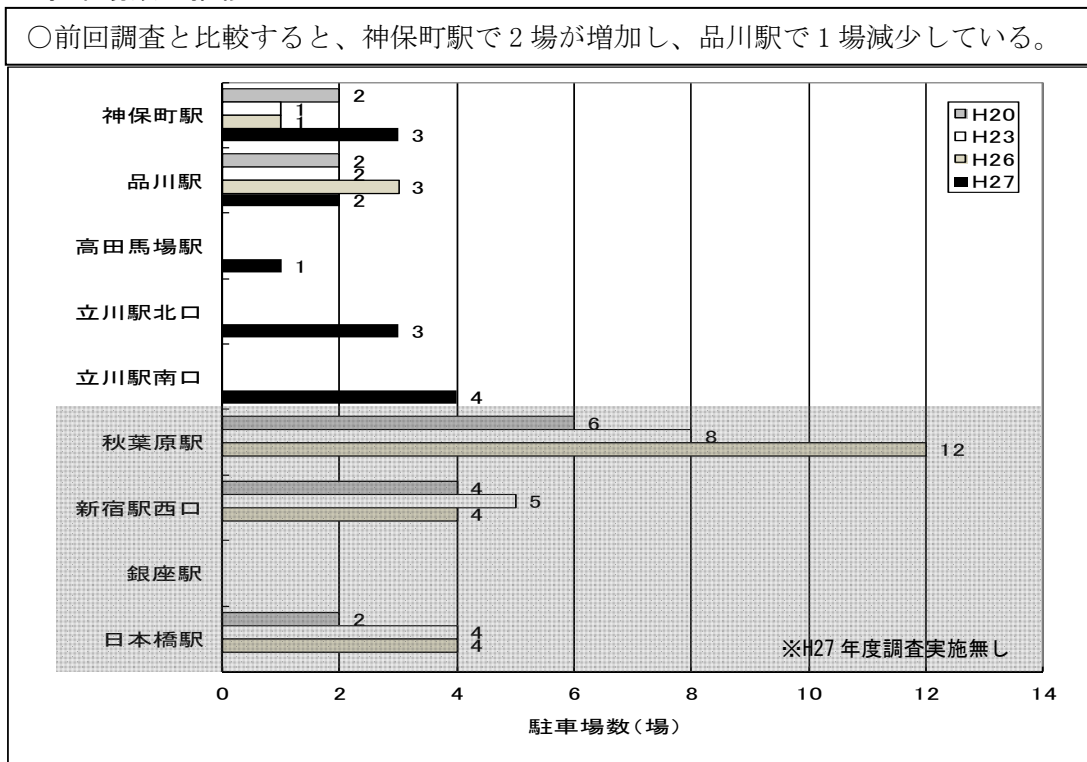


図2-15 地区別の駐車場数の推移

(2) 地区別の駐車場総収容台数の推移（平日・休日）

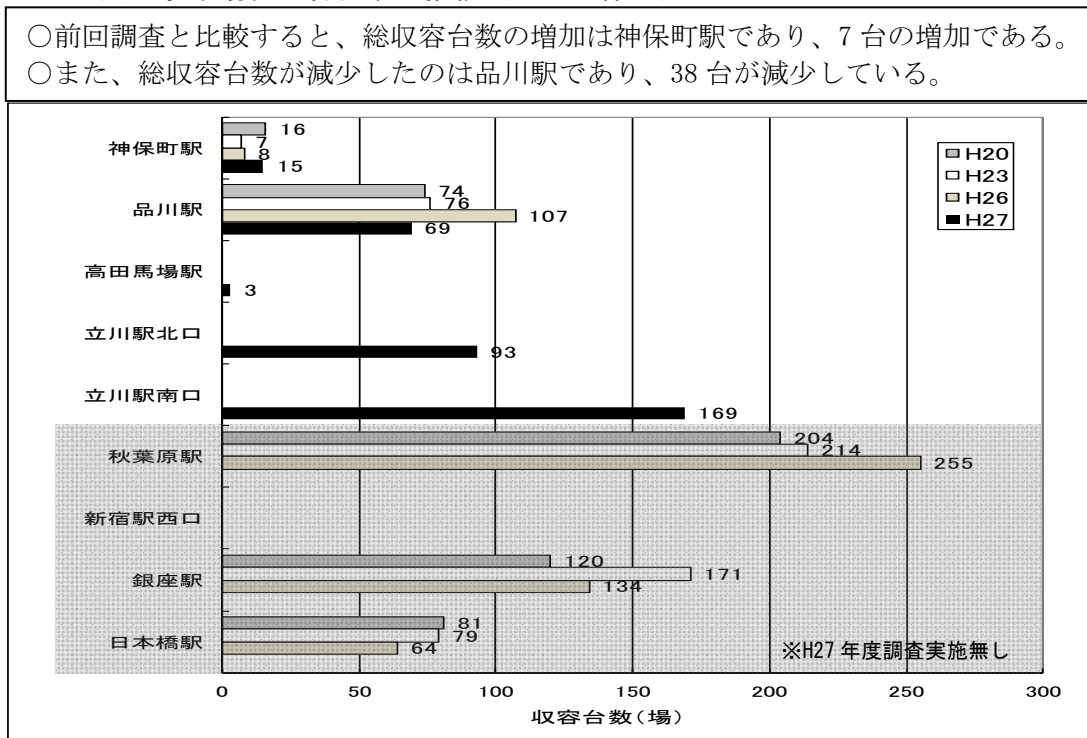


図2-16 地区別の駐車場総収容台数の推移

2.2.2. 路外駐車場の利用実態（二輪）

(1) ピーク時の駐車場利用率

① 平日

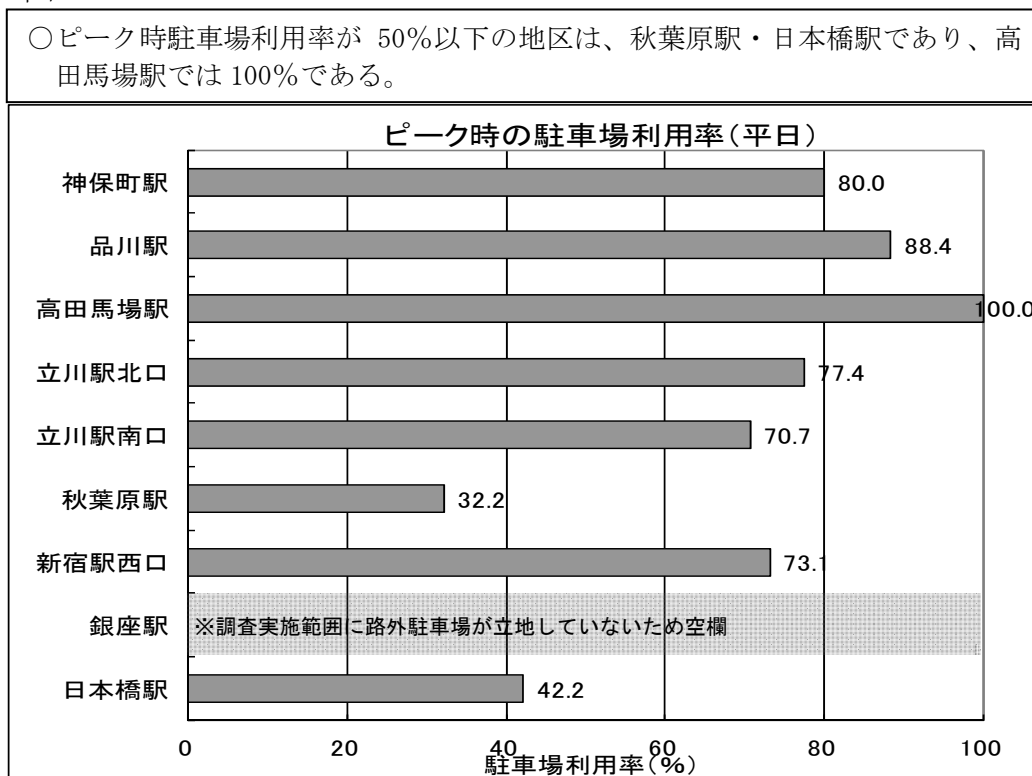


図2-17 ピーク時の駐車場利用率（平日）

② 休日

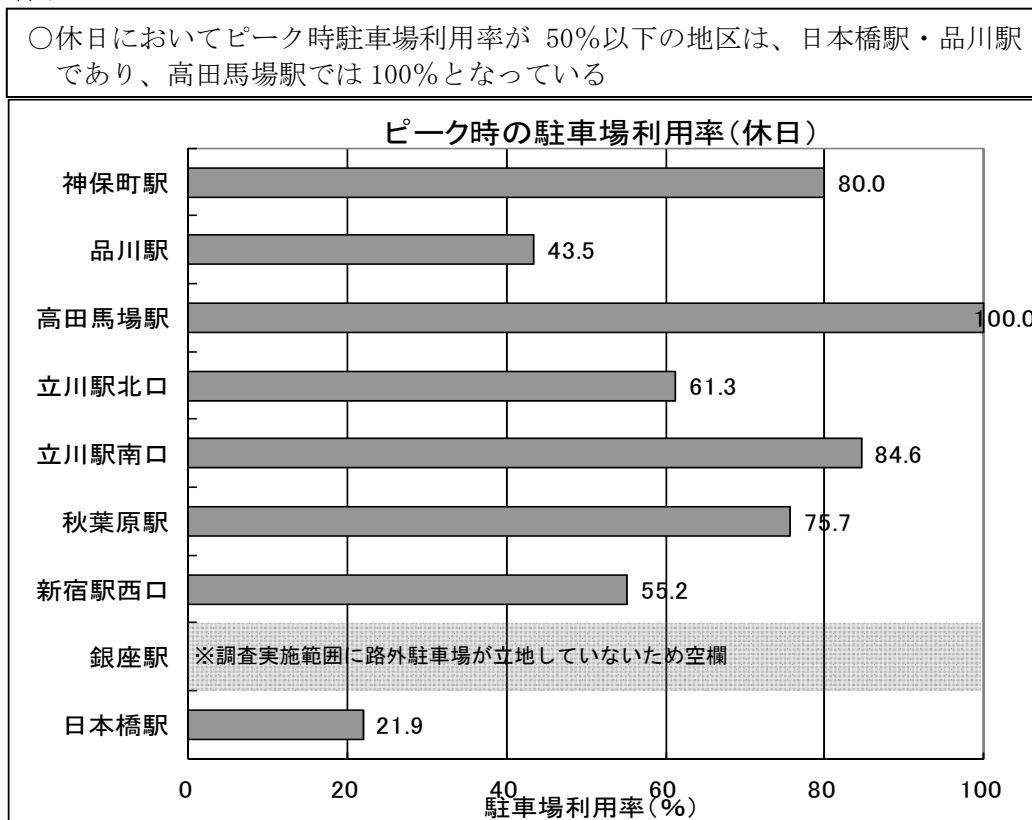


図2-18 ピーク時の駐車場利用率（休日）

(2) ピーク時の駐車場利用台数

① 平日

○ピーク時の駐車場利用台数が 100 台以上の地区は、立川駅南口の 1 地区となっており、高田馬場駅が 3 台、神保町駅が 12 台となっている。

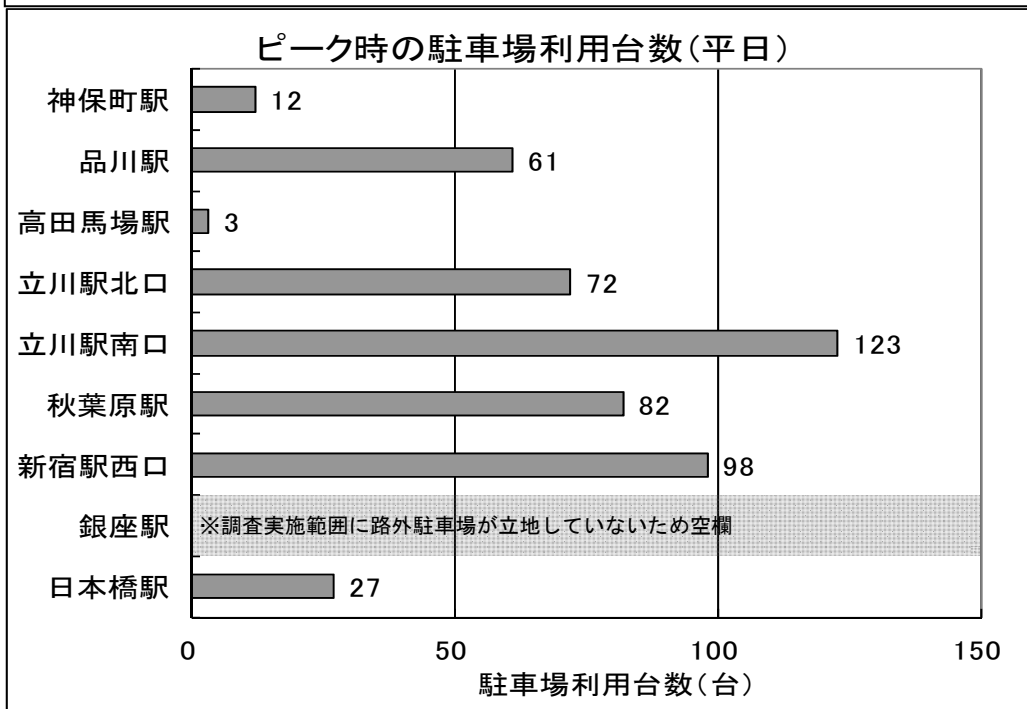


図2-19 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

② 休日

○ピーク時の駐車場利用台数が 100 台以上の地区は、秋葉原駅・立川駅南口の 2 地区となっており、高田馬場駅・神保町駅・日本橋駅はピーク時の駐車場利用台数が 20 台未満となっている。

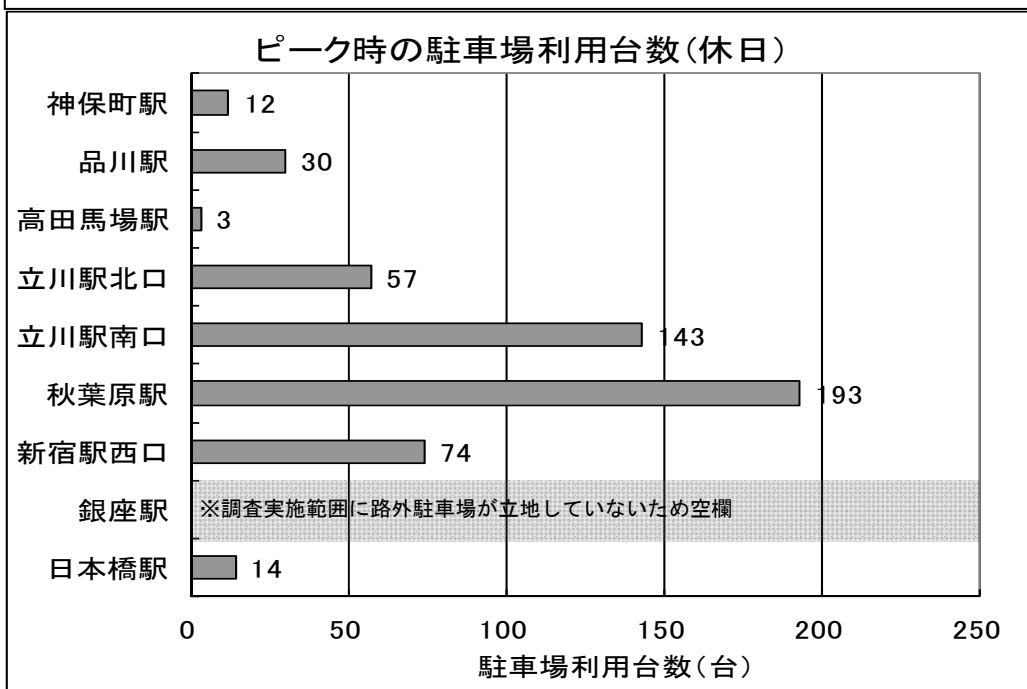


図2-20 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

(3) ピーク時の駐車場利用率の推移

① 平日

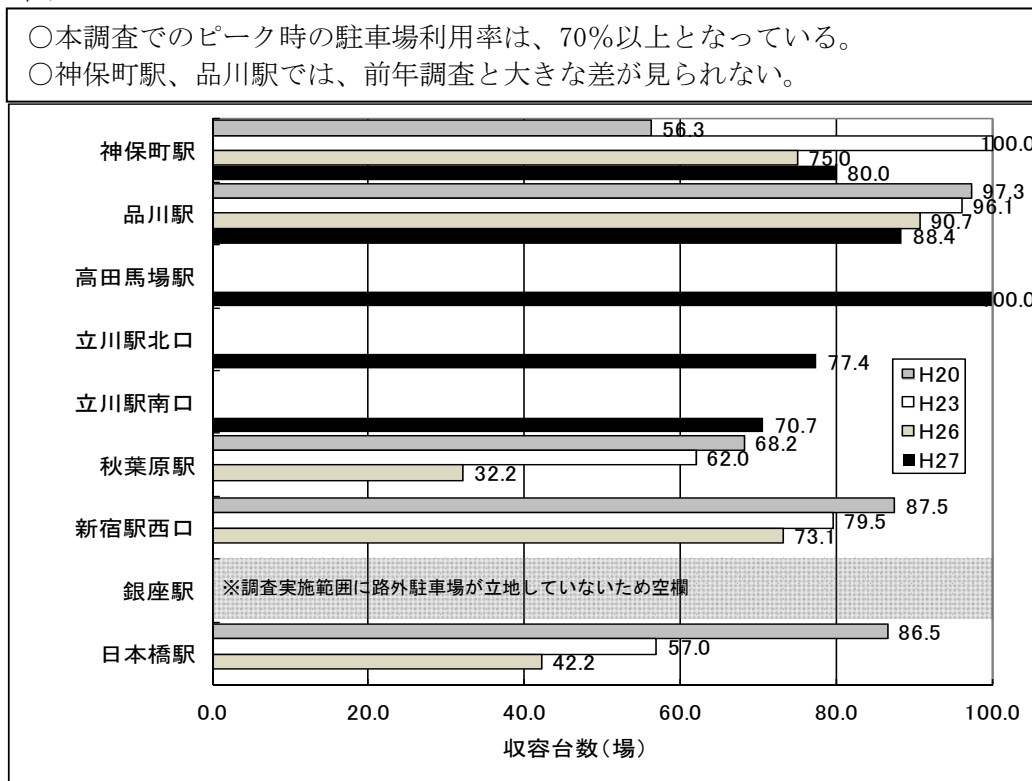


図2-21 ピーク時の駐車場利用率の推移（平日）

② 休日

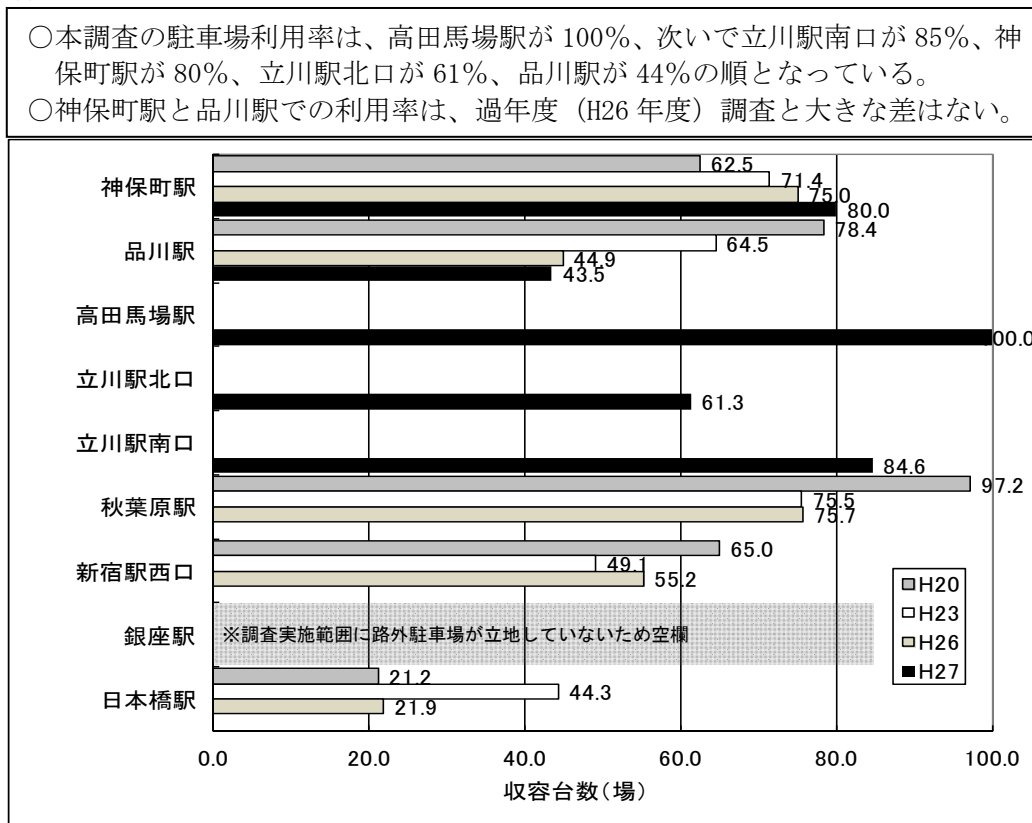
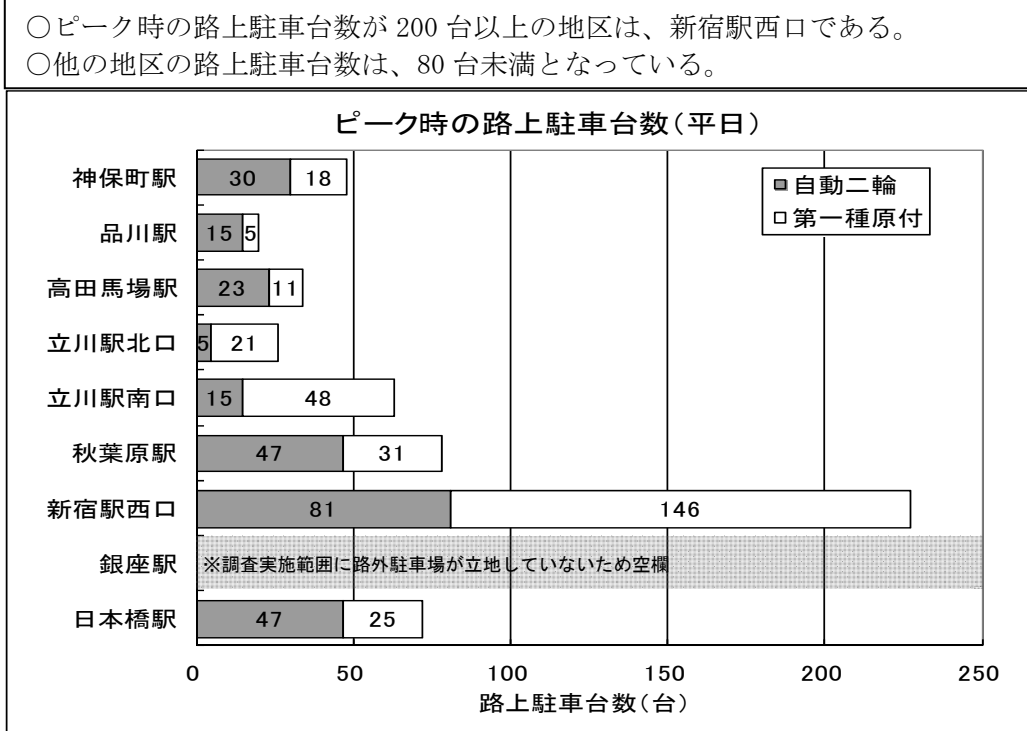


図2-22 ピーク時の駐車場利用率の推移（休日）

2.2.3. 路上駐車の実態（二輪）

(1) ピーク時の路上駐車台数（台）

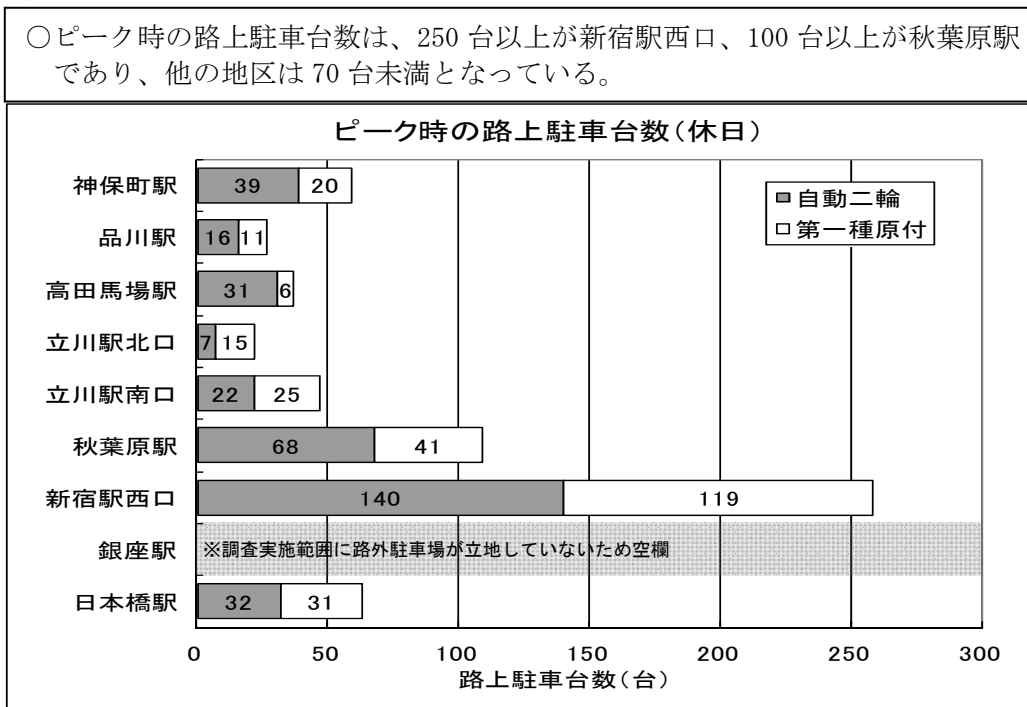
① 平日



※合法・違法を含む

図2-23 ピーク時の路上駐車台数（平日）

② 休日



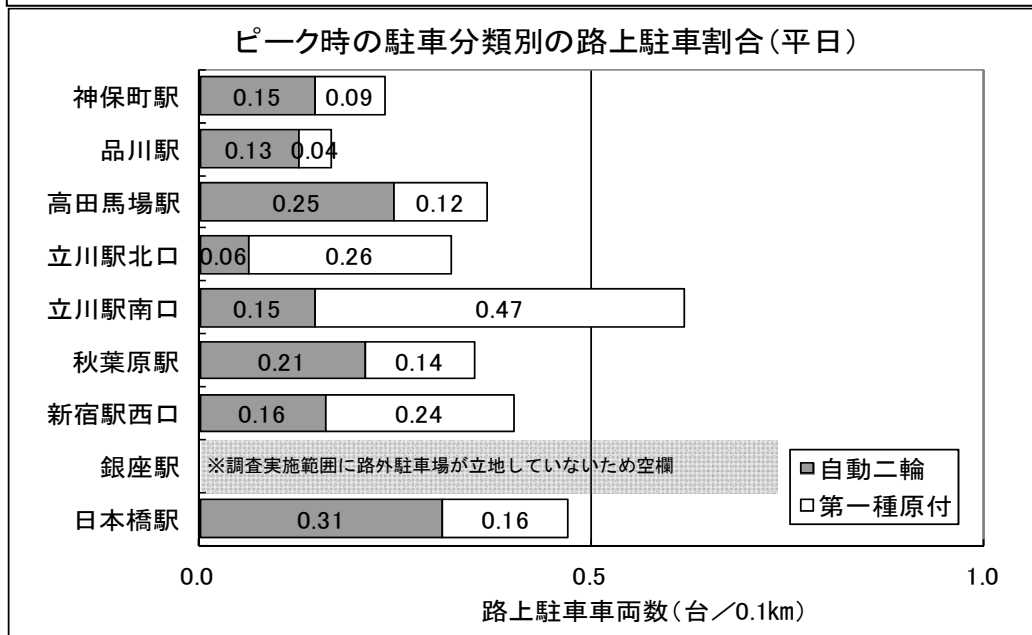
※合法・違法を含む

図2-24 ピーク時の路上駐車台数（休日）

(2) ピーク時の路上駐車車両数（台／0.1km）

① 平日

○ピーク時の路上駐車車両数が最も多いのは立川駅南口であり、約 0.6 台/0.1km となっている。
○次に多いのは日本橋駅であり、0.5 台/0.1 km となっている。

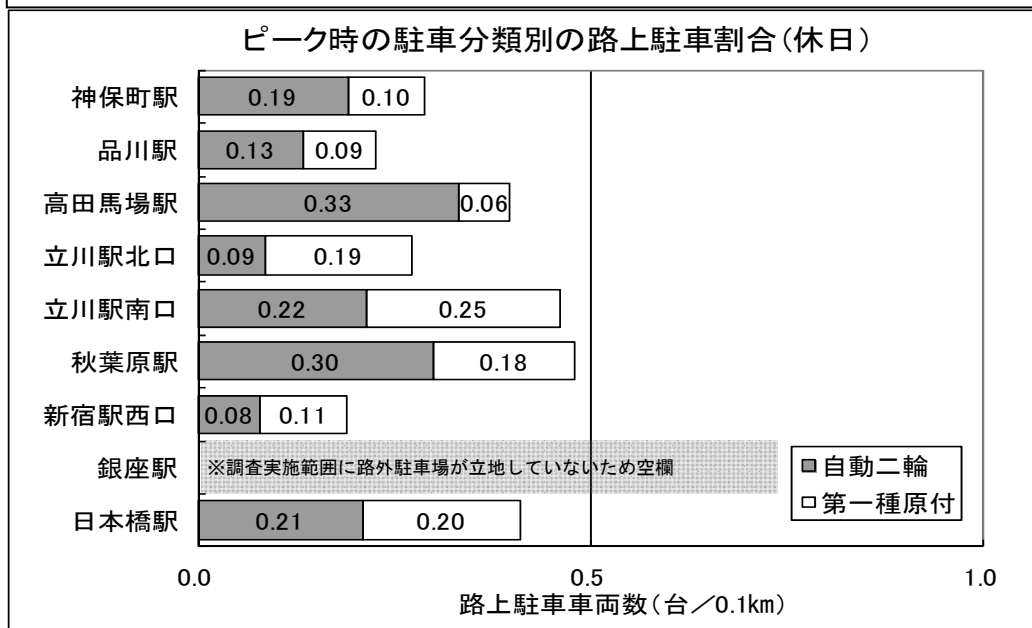


※合法・違法を含む

図2-25 ピーク時の路上駐車車両数（平日）

② 休日

○ピーク時の路上駐車車両数が最も多いのは秋葉原駅であり、次いで立川駅南口・日本橋駅・高田馬場駅の順となっている。



※合法・違法を含む

図2-26 ピーク時の路上駐車車両数（休日）

(3) ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合

① 平日（自動二輪）

○品川駅・新宿駅西口は、違法歩道駐車の割合が70%以上となっている。
○高田馬場駅・立川駅南口では、違法車道駐車の割合が80%程度となっている。

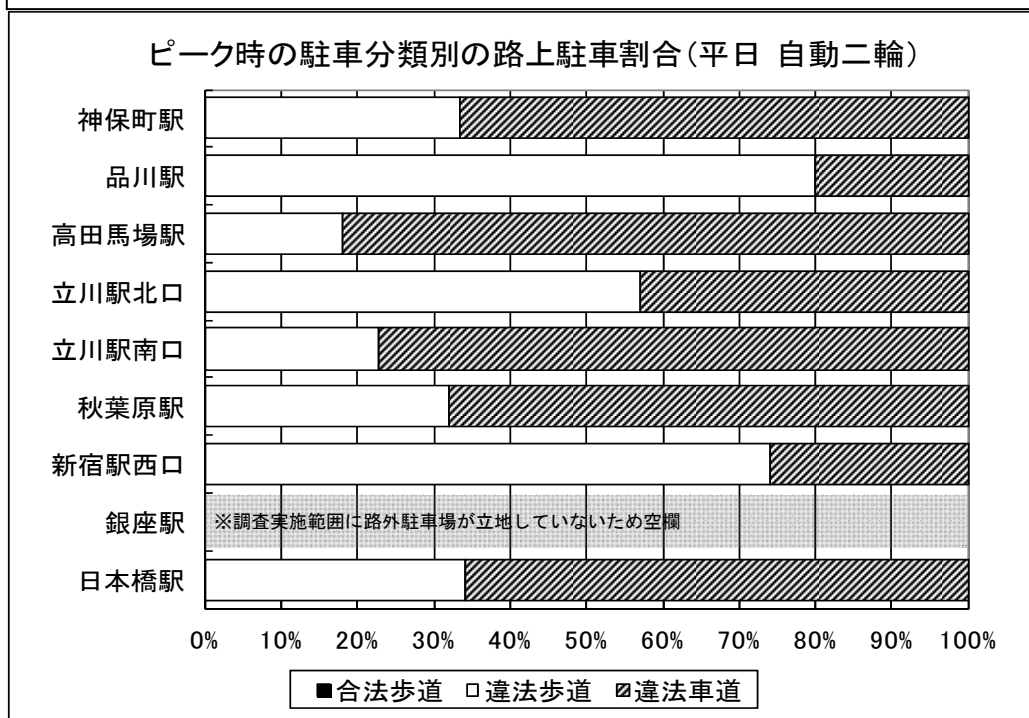


図2-27 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（平日）

② 休日（自動二輪）

○品川駅・新宿駅西口は、違法歩道駐車の割合が70%以上となっている。
○神保町駅・高田馬場駅では、違法車道駐車の割合が80%以上となっている。

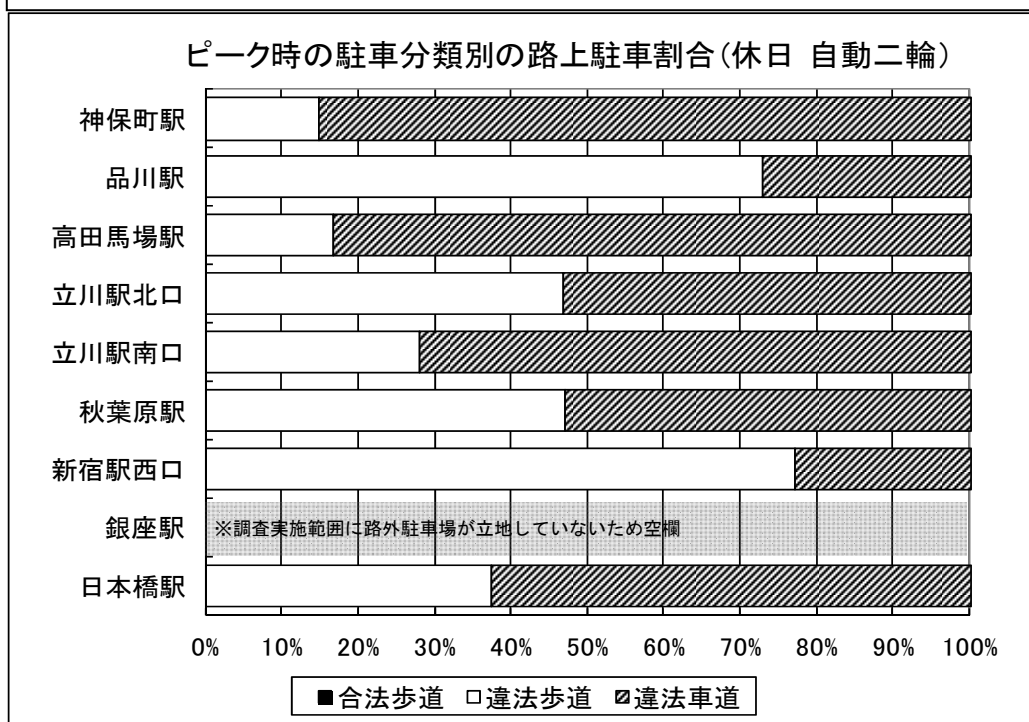


図2-28 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（休日）

③ 平日（原付第一種）

- 新宿駅西口は違法歩道駐車の割合が70%以上となっている。
- 神保町駅・高田馬場駅・立川駅南口・秋葉原駅で違法車道駐車の割合が70%以上を占めている。

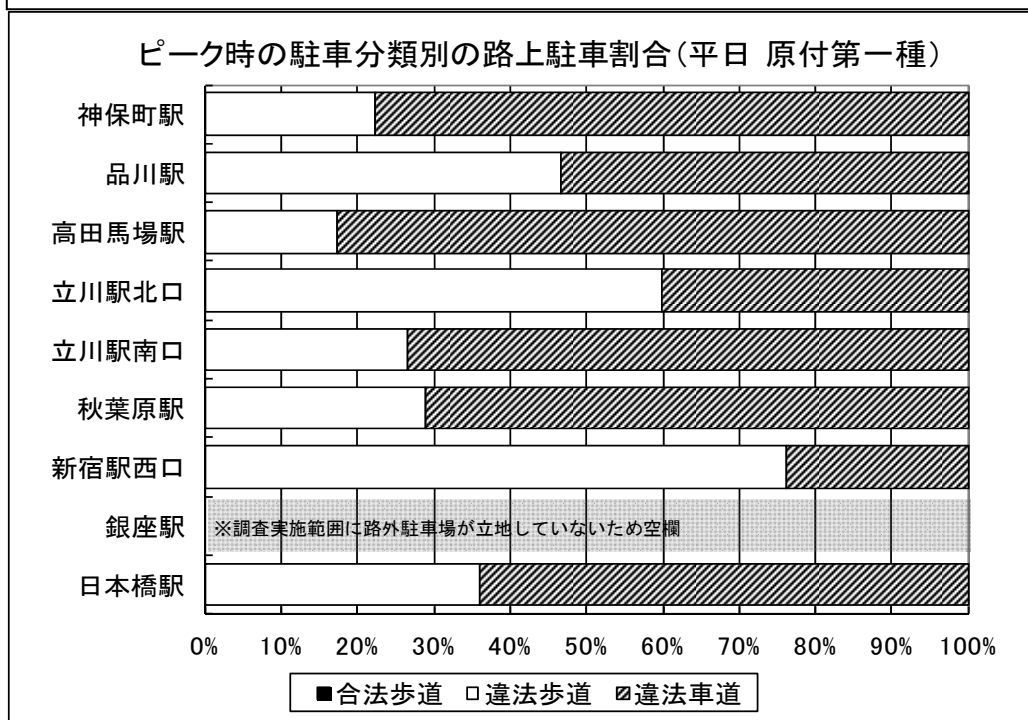


図2-29 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（平日）

④ 休日（原付第一種）

- 品川駅・新宿駅西口は違法歩道駐車の割合が80%以上となっている。
- 高田馬場駅・立川駅南口は、違法車道駐車の割合が80%程度となっている。

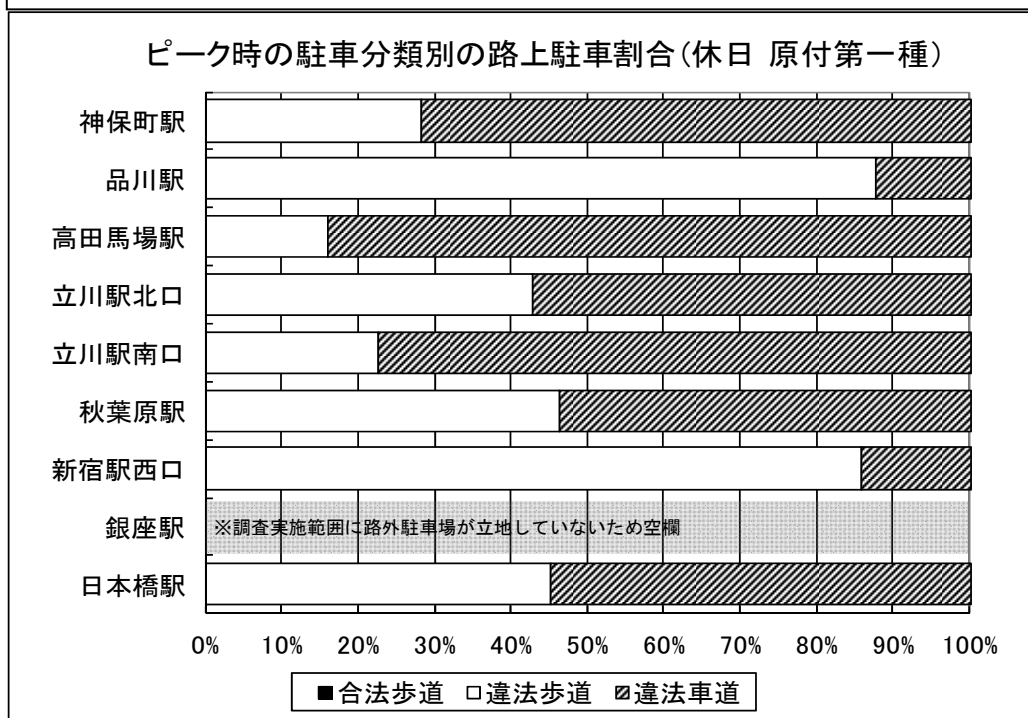
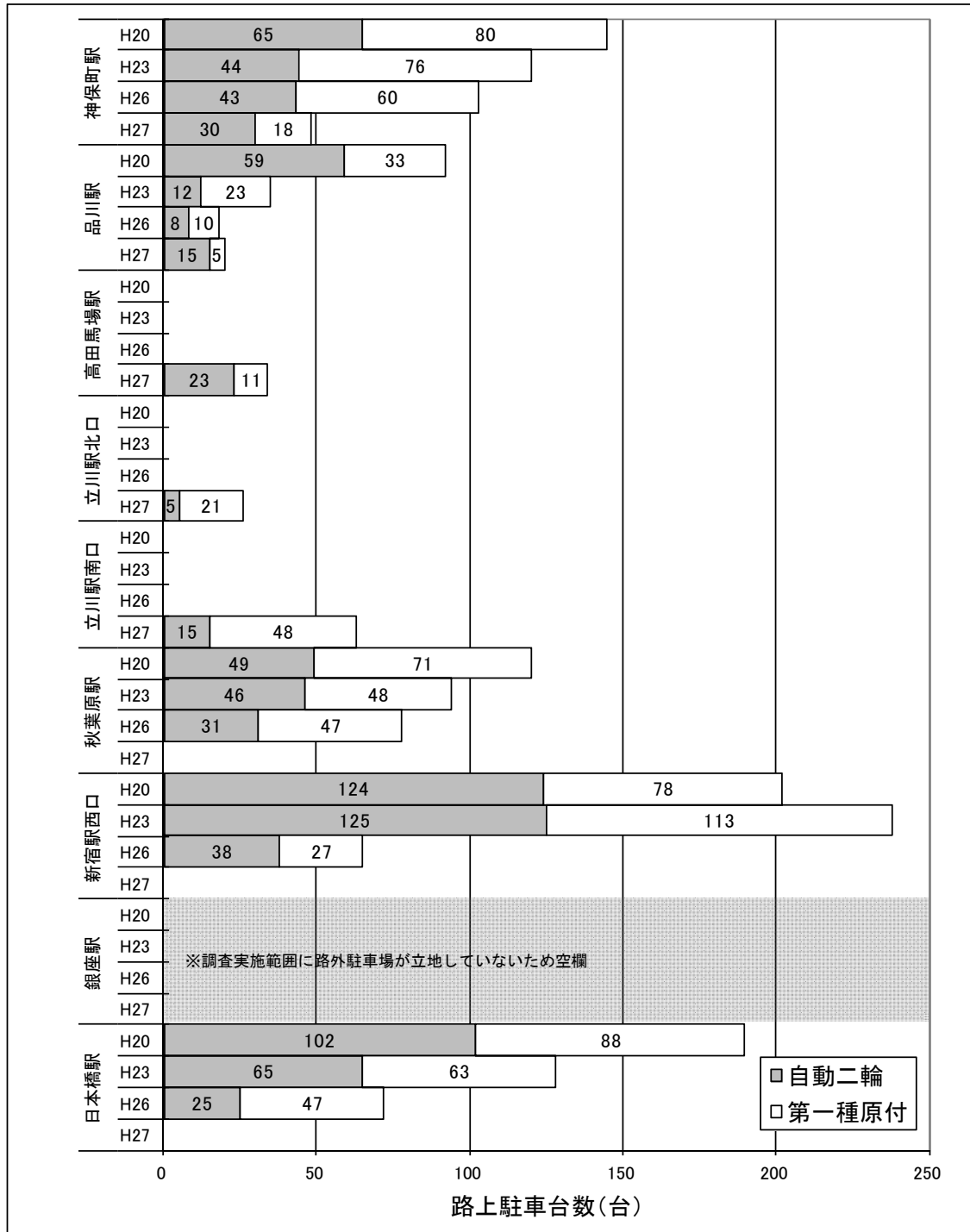


図2-30 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合（休日）

(4) ピーク時の路上駐車台数の推移

① 平日

- ピーク時の路上駐車台数は、前回調査（H26）と比較して品川駅で2台が増加している。
- 全体的にみると、平成20年度以降減少傾向を示している。

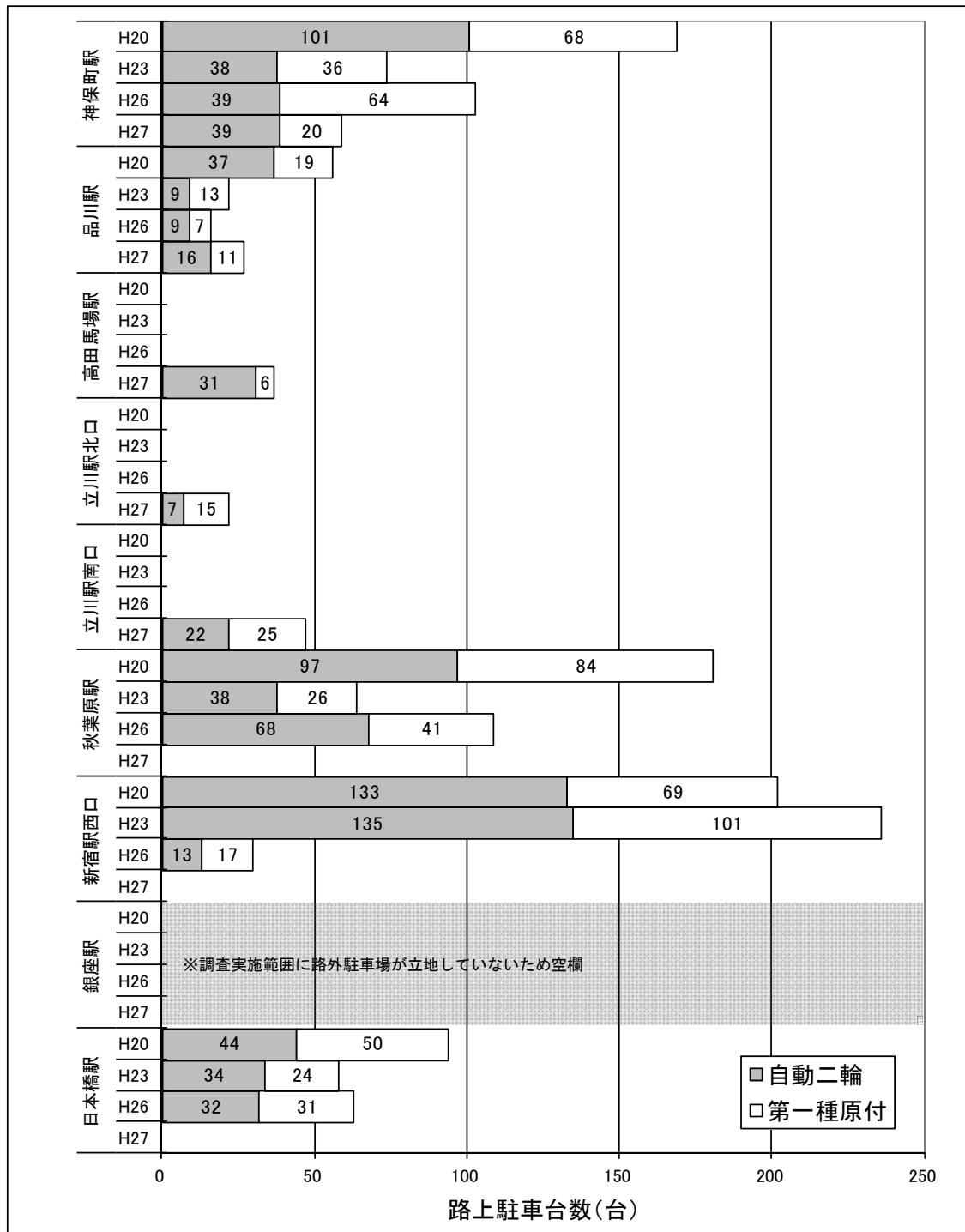


※合法・違法を含む

図2-31 ピーク時の路上駐車台数の推移（平日）

② 休日

- ピーク時の路上駐車台数は、前回調査（H26）と比較して品川駅で11台が増加している。
- 全体的にみると、平成20年度以降減少傾向を示している。



※合法・違法を含む

図2-32 ピーク時の路上駐車台数の推移（休日）

2.2.4. 路上駐車時間の実態（二輪）

(1) 平均路上駐車時間

① 自動二輪

- 新宿駅西口・立川駅北口・立川駅南口では休日に平均路上駐車時間が 90 分以上である。
- 平日と休日で駐車時間の差が大きいのは、新宿駅西口で休日の方が約 130 分長く、立川駅北口・立川駅南口では休日のみ 90 分以上の路上駐車がある。

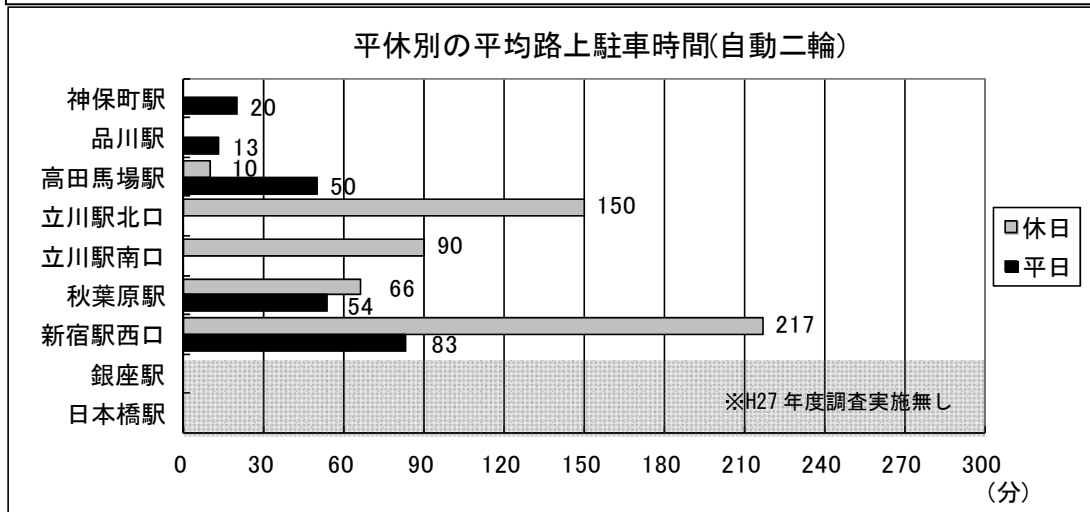


図 2-33 平均路上駐車時間（自動二輪）

② 原付第一種

- 休日の新宿駅西口が約 270 分と最も長くなっている。
- 平日は、新宿駅西口・立川駅北口・高田馬場駅で駐車時間が 100 分程度となっている一方で、品川駅・立川駅南口・秋葉原駅では 20 分以下の短時間の路上駐車が見られる地区もある。

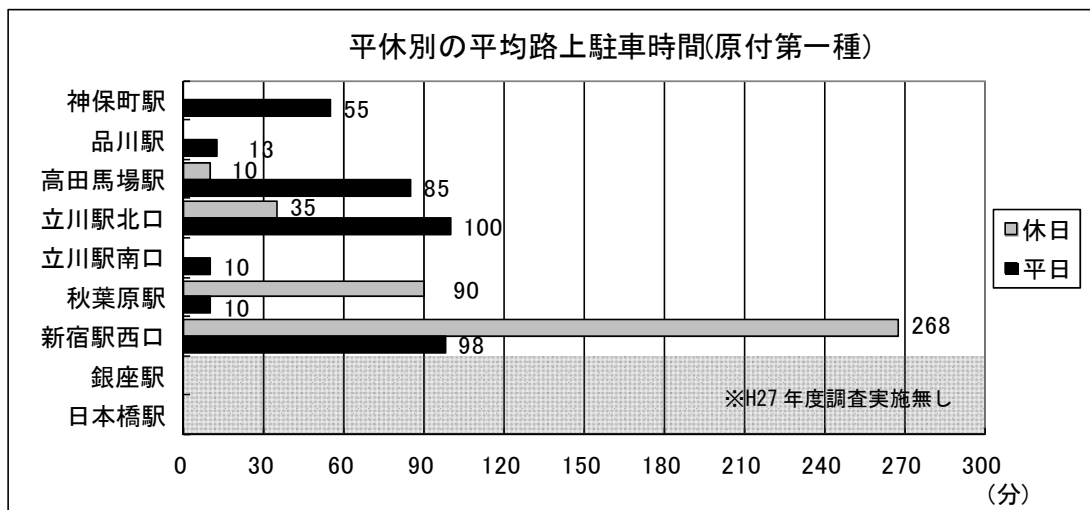


図2-34 平均路上駐車時間（原付第一種）

(2) 車種別の路上駐車時間

① 平日

- 全地区平均路上駐車時間は、100 分以内であり原付二種乙が最も長くなっている。
- 地区別にみると、立川駅北口・高田馬場駅で 100 分程度と路上駐車時間が長く、逆に品川駅・立川駅南口では、他の地区よりも短い。

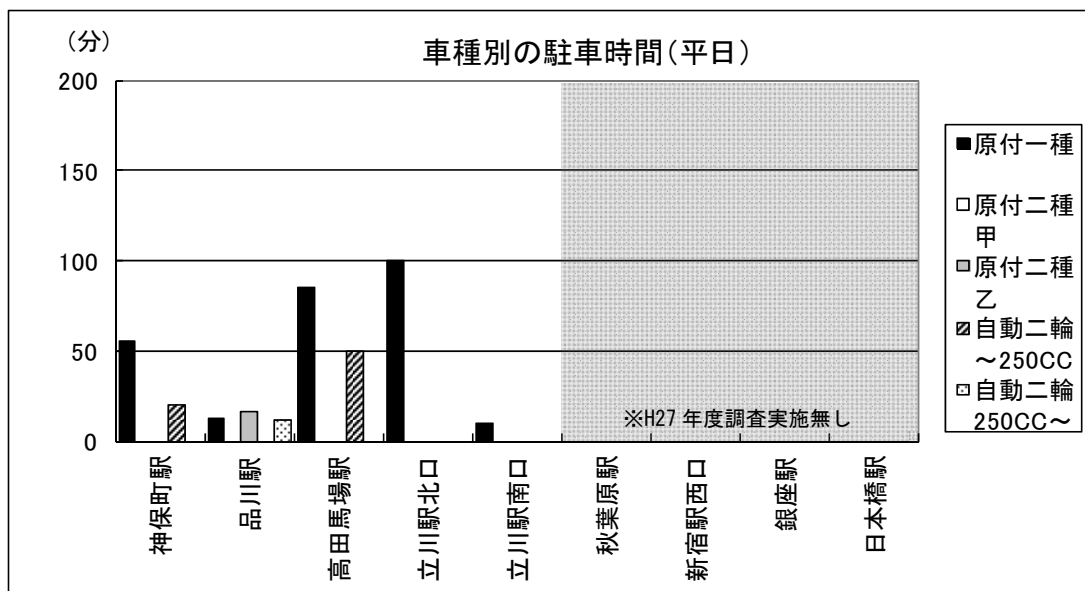


図2-35 車種別の路上駐車時間（平日）

② 休日

- 立川駅北口の原付二種乙が 150 分、立川駅南口の自動二輪が 90 分と長くなっており、他の車種は 30 分程度となっている。

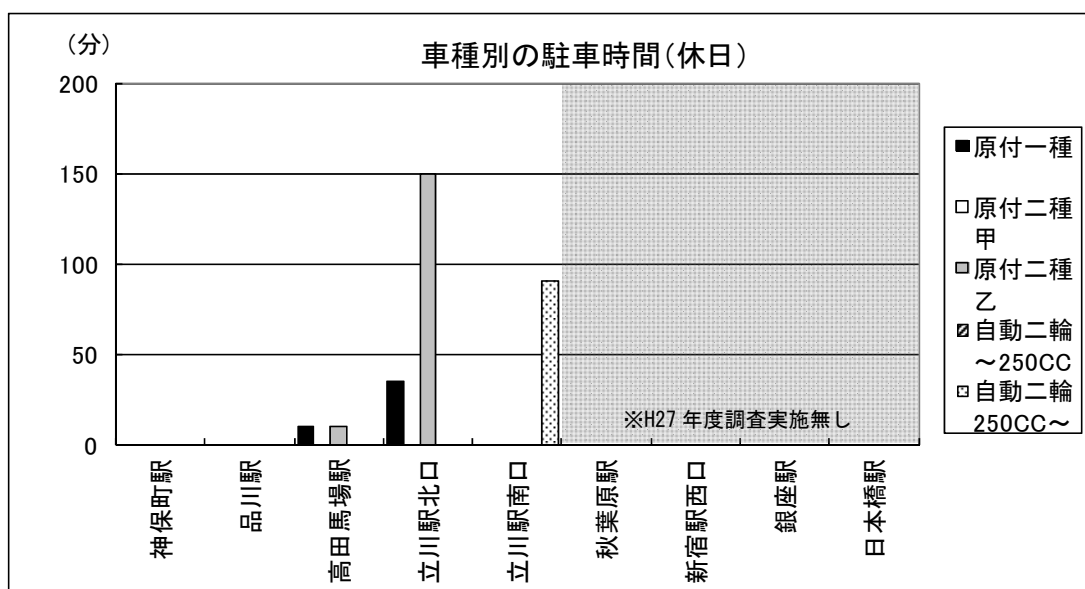


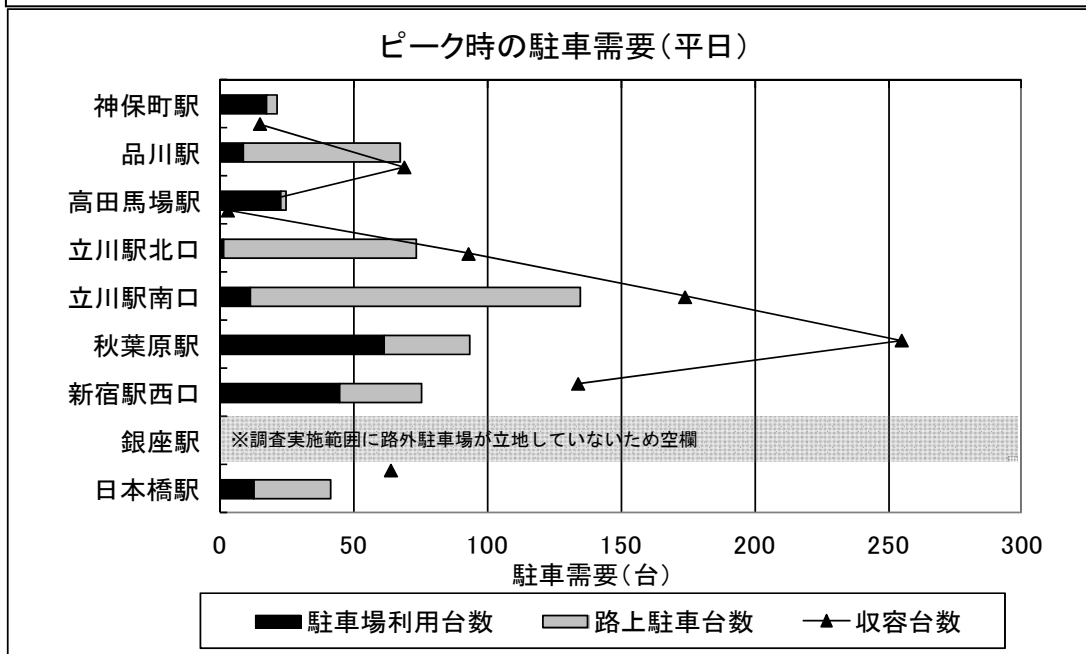
図2-36 車種別の路上駐車時間（休日）

2.2.5. 駐車需給バランスの実態（二輪）

(1) ピーク時の駐車需要

① 平日

○ピーク時の駐車場利用台数と路上駐車台数を合わせた駐車需要をみると、高田馬場駅・神保町駅で駐車需要が収容台数を上回っている。

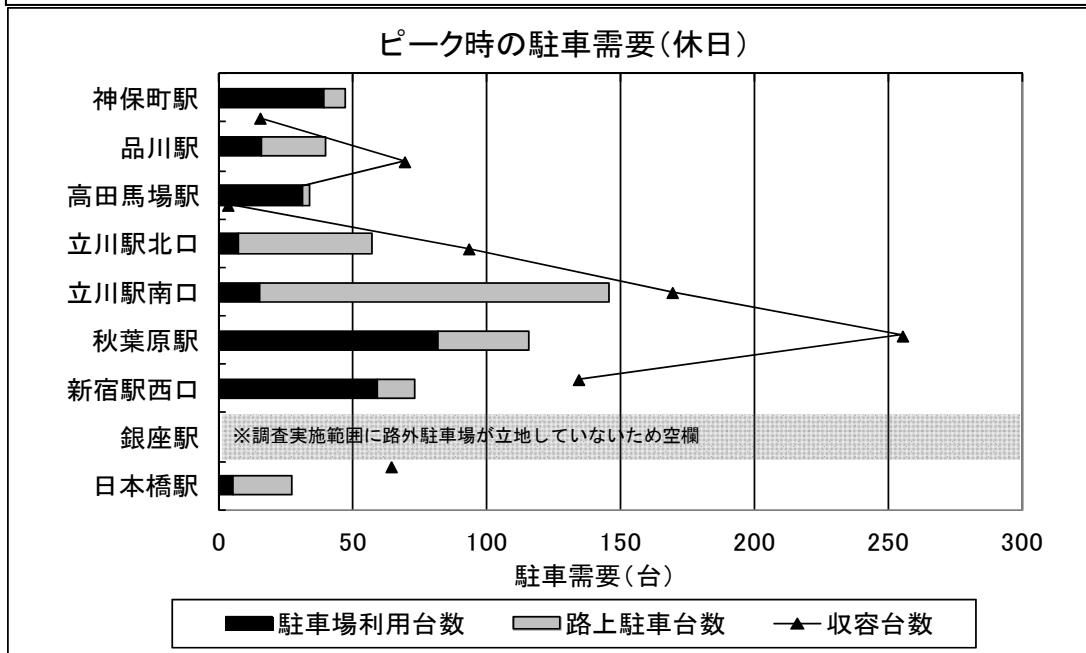


※路上駐車台数は合法、違法の合算

図2-37 ピーク時の駐車需要（平日）

② 休日

○平日と同様に駐車需要をみると、高田馬場駅・神保町駅で駐車需要が収容台数を上回っている。



※路上駐車台数は合法、違法の合算

図2-38 ピーク時の駐車需要（休日）

(2) ピーク時の駐車需要の推移

① 平日

○前回調査と比較してピーク時の駐車需要が増加しているのは神保町駅であり、品川駅では17台が減少している。

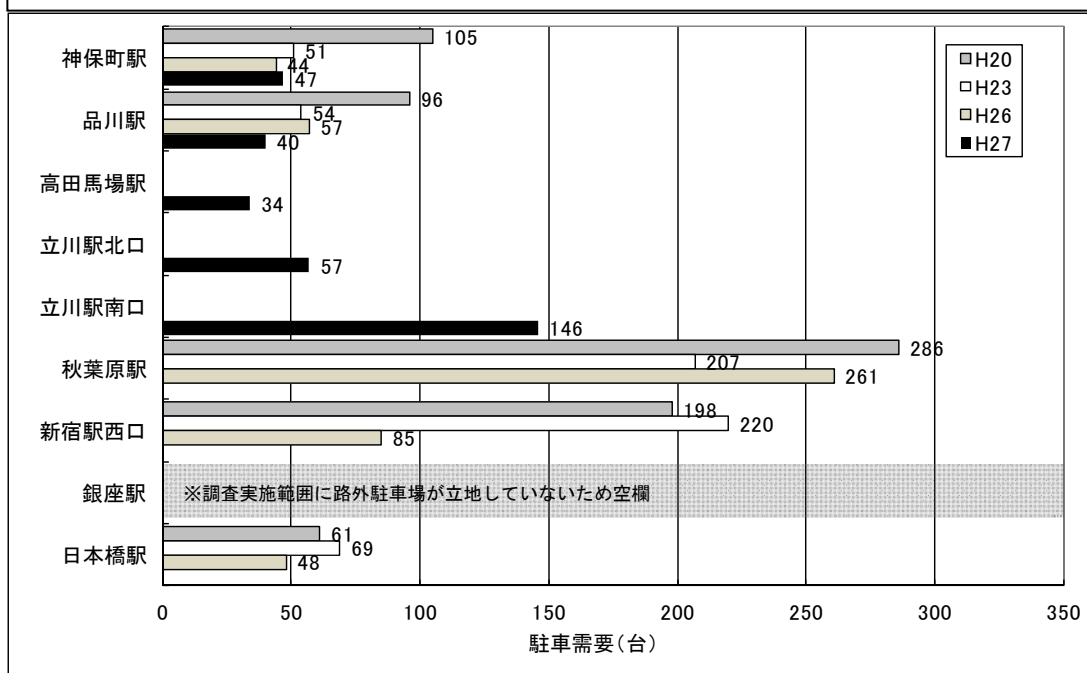


図2-39 ピーク時の駐車需要の推移（平日）

② 休日

○休日では、前回調査と比較してピーク時の駐車需要が増加している地区は無く、神保町駅・品川駅ともに減少している。

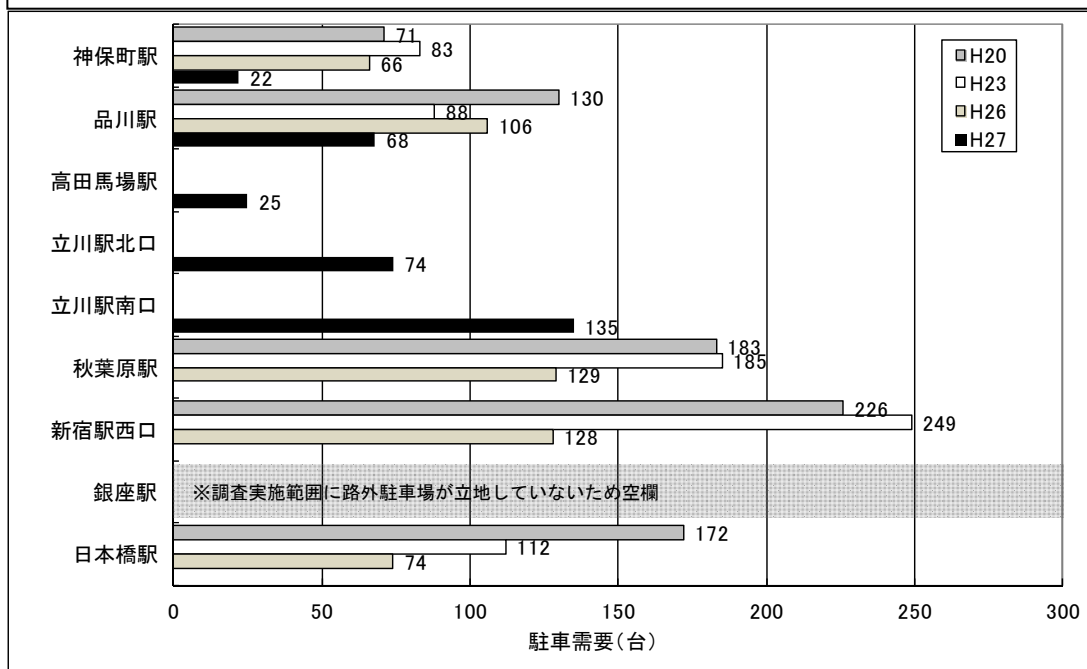


図2-40 ピーク時の駐車需要の推移（休日）

(3) 駐車需給バランスの推移（二輪）

① 平日

- エリアを拡大した神保町駅・品川駅・高田馬場駅をみると、神保町駅で駐車容量が増加し需給バランスは改善したが、品川駅・高田馬場駅では、駐車需要に対して駐車容量が不足する結果となった。
- 多摩地区の立川駅北口、立川駅南口では、需給バランスは確保されている結果となった。

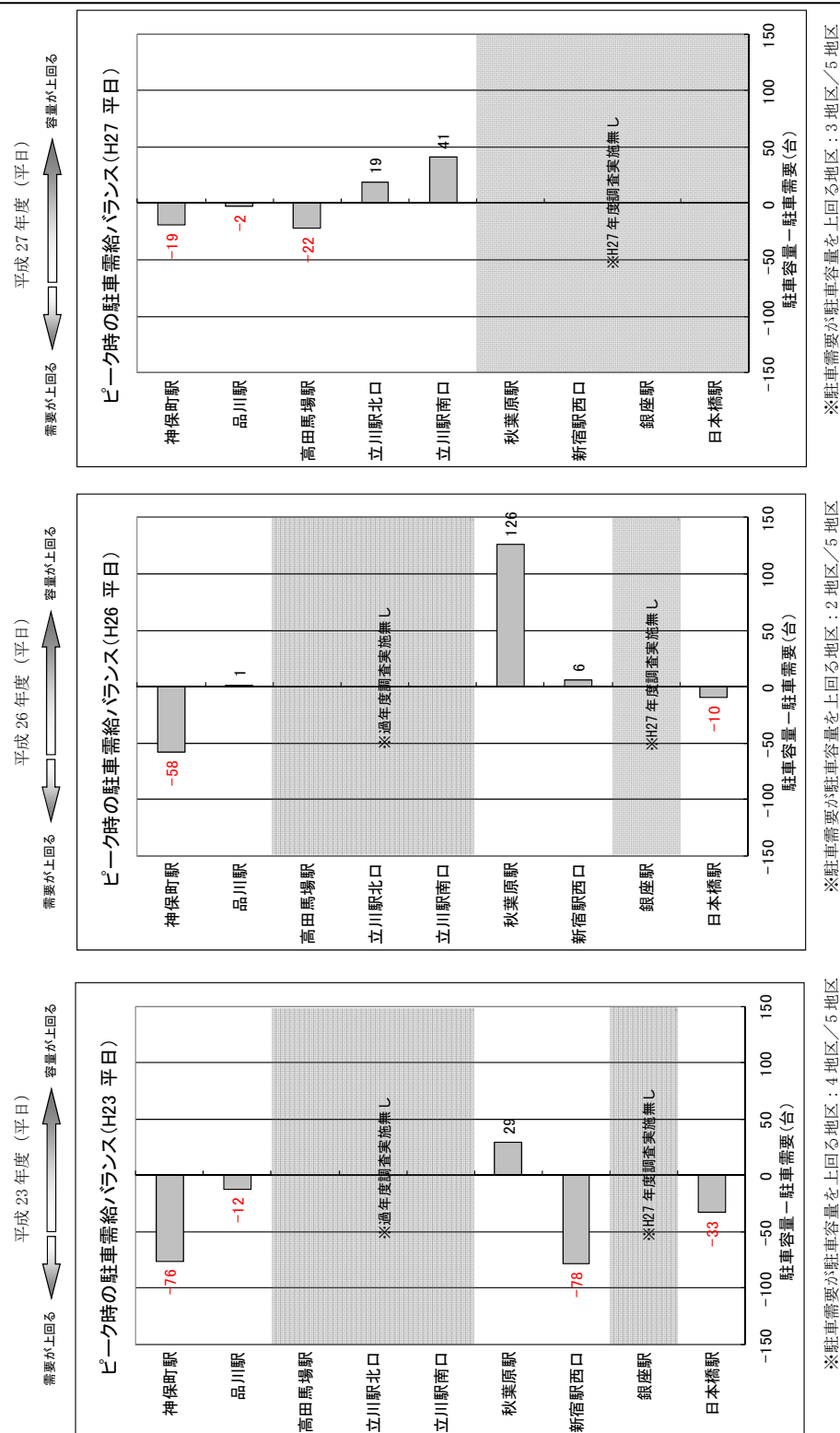
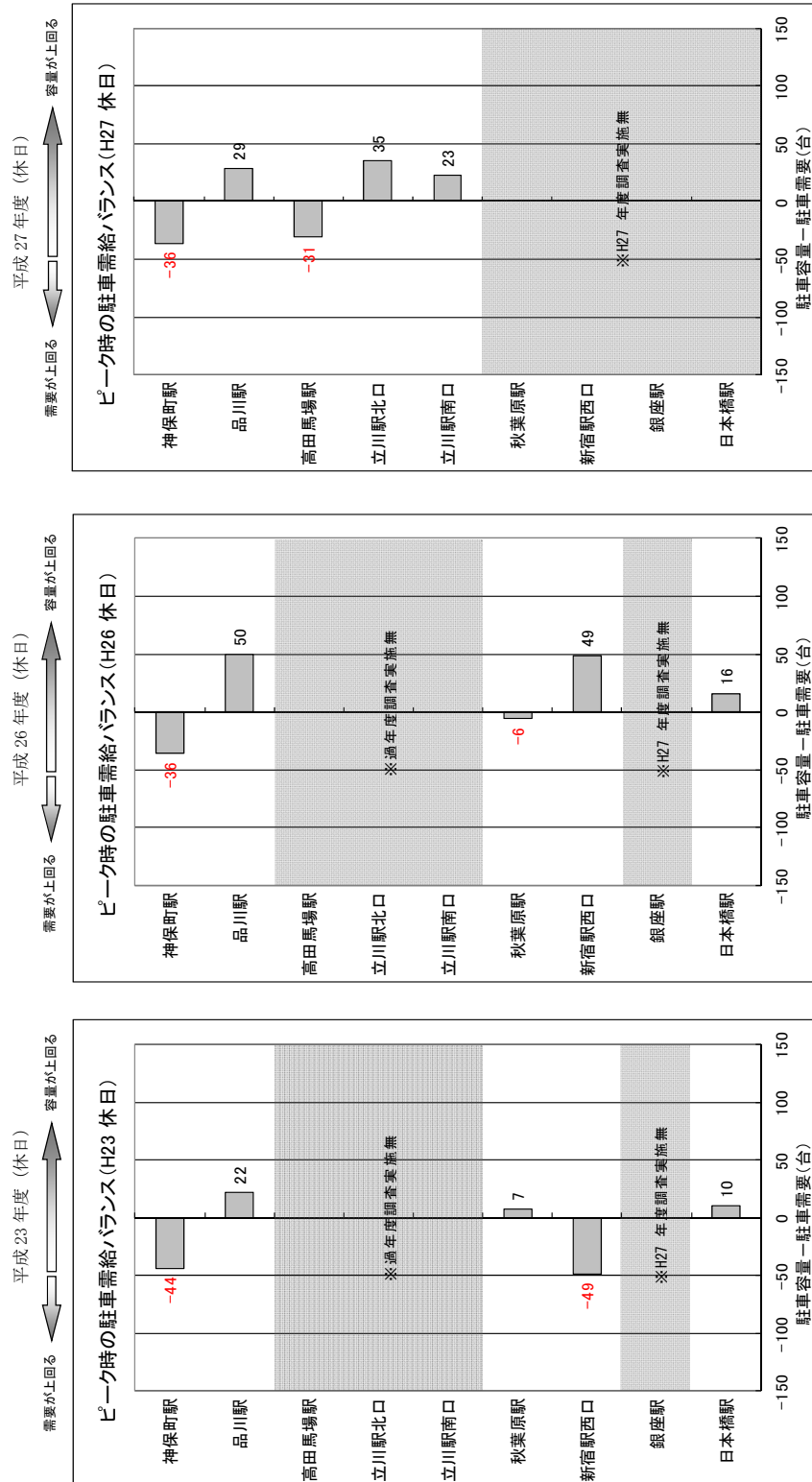


図2-41 ピーク時の駐車需給バランスの推移（平日）

② 休日

- 休日では、エリアを拡大した神保町駅・品川駅・高田馬場駅をみると、品川駅では過年度と同様に需給バランスが確保できているが、神保町駅・高田馬場駅では、駐車需要に対して駐車容量が不足する結果となった。
- 多摩地区の立川駅北口・立川駅南口では、需給バランスは確保されている結果となった。



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2地区/5地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2地区/5地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2地区/5地区

図2-42 ピーク時の駐車需給バランスの推移（休日）

2.3. 路上駐車実態のまとめ

ここでは、路上駐車調査の基本となる調査エリアの見直しを行った神保町駅・品川駅・高田馬場駅での路上駐車実態調査及び多摩地区で開発・発展が著しい立川駅の北口・南口を対象地区として新たに路上駐車実態調査の結果について整理した。

(1) エリア見直しによる路上駐車実態（神保町駅・品川駅・高田馬場駅）

- 対象3地区では、概ね500m四方となるよう調査対象範囲を見直し、他地区の調査範囲面積との整合が図られた。
- 調査エリア拡大によって、各地区の調査範囲に含まれる四輪駐車場数が従来の約2～3倍に増加した。特に品川駅地区では、駐車場数だけでなく、総収容台数も約2倍に増加した。
- 四輪の駐車場利用率は平日の神保町で向上したものの、宅地側に調査範囲を拡大した高田馬場駅地区や、オフィスビル側のエリアを追加した品川駅地区では、駐車場数の増加に対して利用者数の増加は少なく、利用率は減少した。一方で、二輪の駐車場利用率は全地区で比較的高く、過年度と同様の傾向にある。
- 四輪の路上駐車台数は調査範囲の拡大に伴い、神保町駅地区及び品川駅地区では約1.4倍増加した。
- 駐車需給バランスでみると、四輪では各地区とも調査範囲の拡大による駐車場総収容台数の増加に対して路上駐車台数の増加が少なかったため、需給バランスが確保される結果となった。二輪では過年度と同様に、需給バランスが確保できていない傾向となった。

(2) 立川駅周辺地区における路上駐車実態（立川駅北口・南口）

- 立川駅周辺における路上駐車実態把握のため、立川駅の北側と南側それぞれ概ね500m四方の調査範囲を設定し、調査を実施した。
- 立川駅周辺地区では、南北合わせて約150箇所の四輪駐車場が立地しており、総収容台数は南北それぞれ約2,000台が確保されている。二輪については、北口で約90台、南口で約170台となっている。
- 立川駅北口では、比較的大規模な商業施設が立地していることから、駐車場利用率が四輪、二輪ともに約7割と高くなっている。
- 四輪の路上駐車台数は南北とも、平日ピーク時で100台／時程度となっており、23区内の他地区に比べれば、比較的少ない結果となった。
- 需給バランスでみると、南北とも駐車場総収容台数が路上駐車台数を大きく上回っており、四輪、二輪ともに需給バランスは確保されている。

3. 路上駐車要因調査の結果

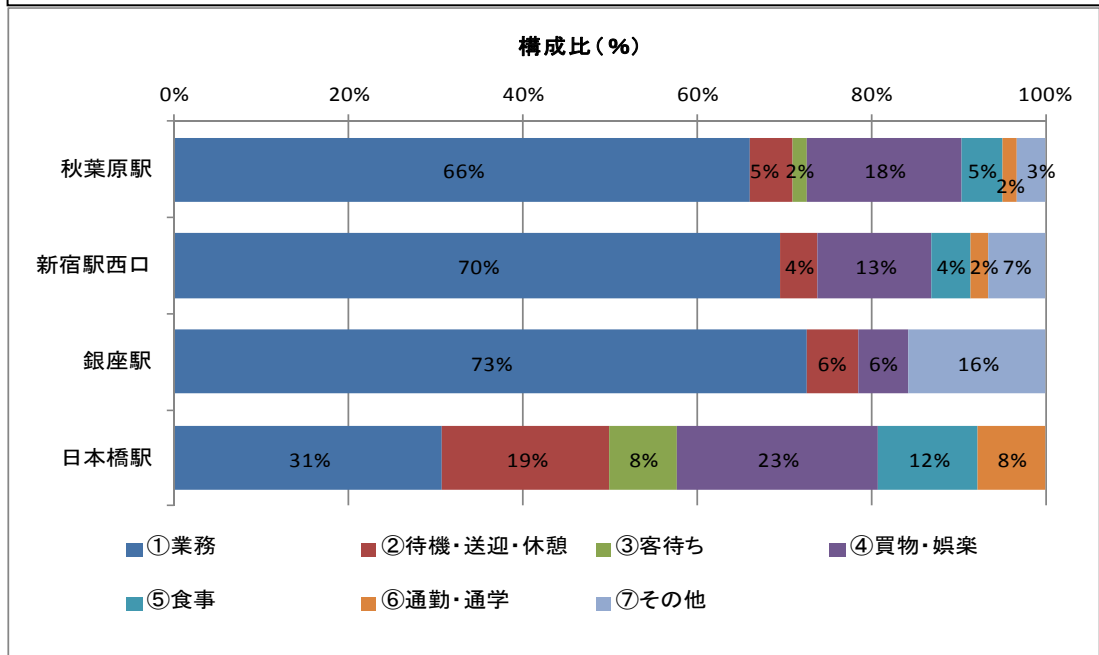
3.1. 路上駐車アンケート調査

3.1.1. 単純集計結果

(1) 駐車目的

○秋葉原駅・新宿駅西口・銀座駅では、約 70%が業務目的の路上駐車であり、日本橋駅では、業務目的が約 30%となっている。

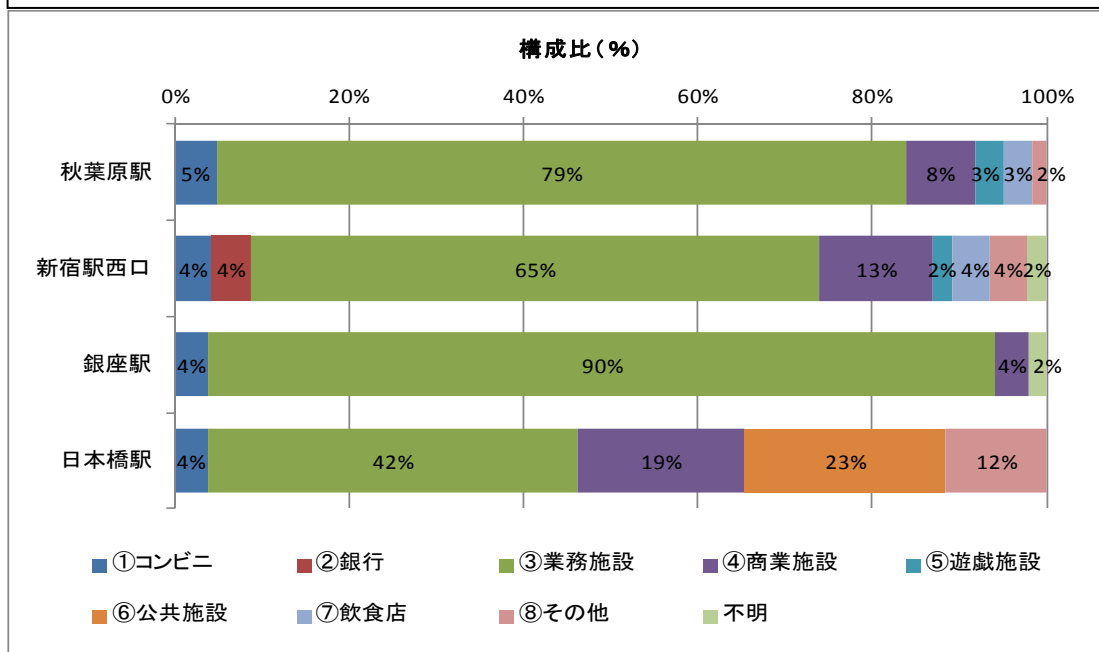
○日本橋駅は、休日調査のため、業務目的が約 30%となっており、買物目的の割合が約 20%を超えている。



(2) 目的施設

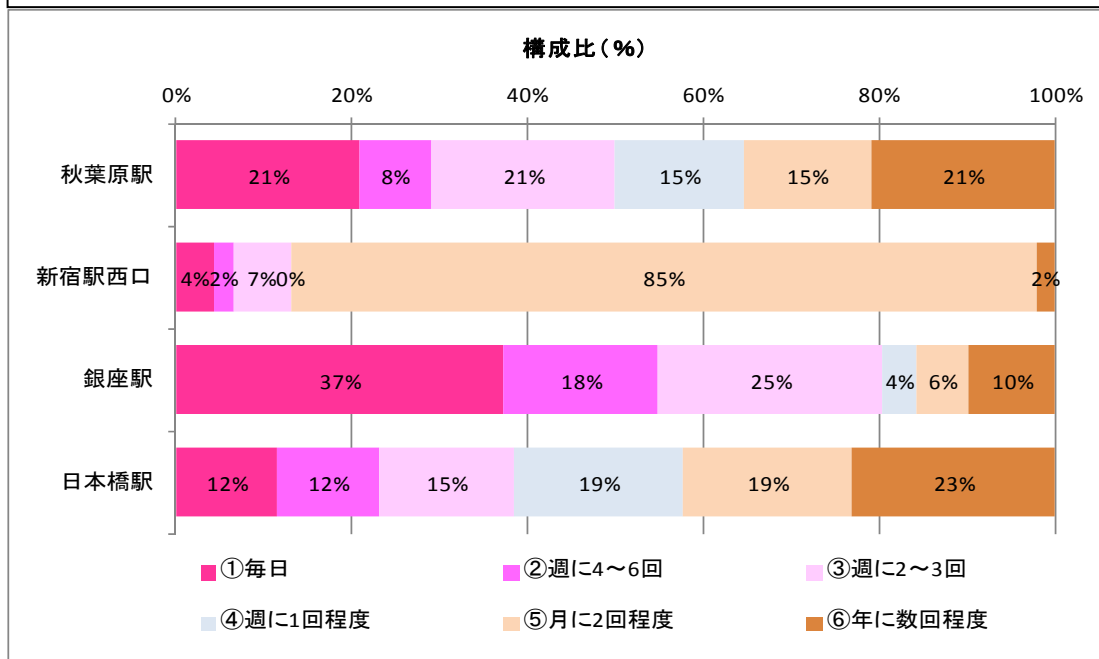
○目的施設では、業務施設が最も多く、銀座駅で約 90%、秋葉原駅で約 80%、新宿駅西口で約 70%を占めている。

○日本橋駅では、公共施設（東京駅等）の利用が約 20%を超えている。



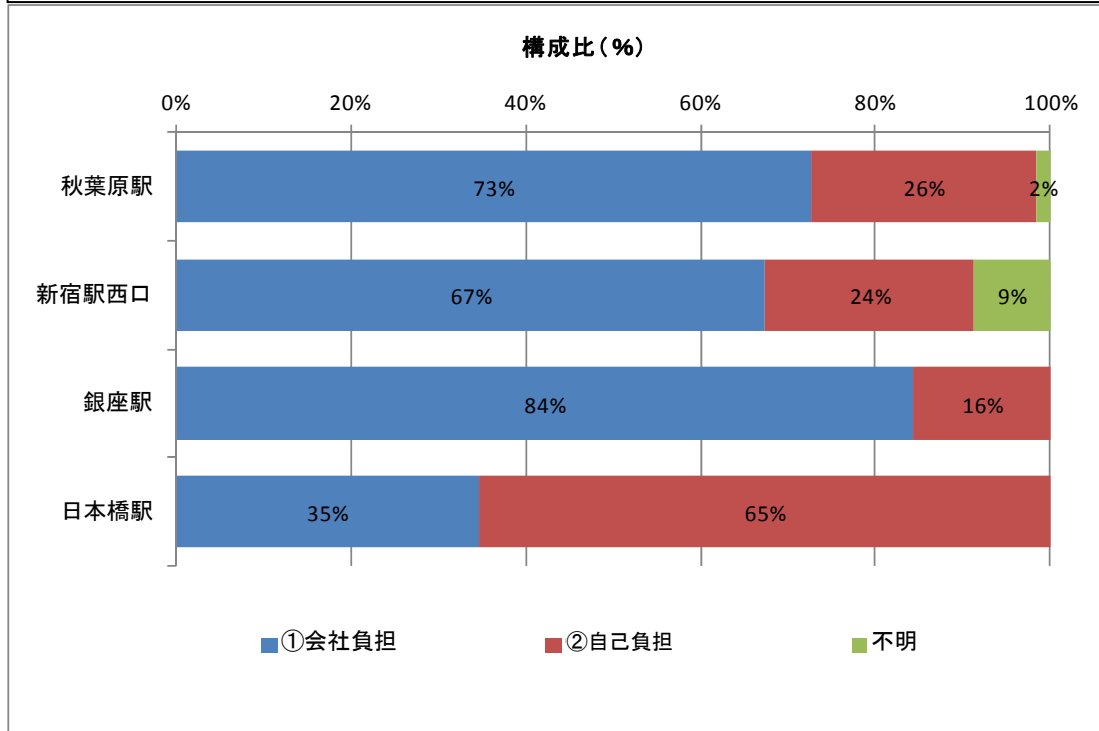
(3) 路上駐車頻度

- 路上駐車頻度では、毎日が最も多いのが、銀座駅（約 40%）であり、次いで秋葉原駅（約 20%）であるのに対して、新宿駅西口では、月 2 回程度の頻度の人が約 90%を占めている。
- 銀座駅では、週 2～3 回以上の頻度の人が約 80%を占めている。



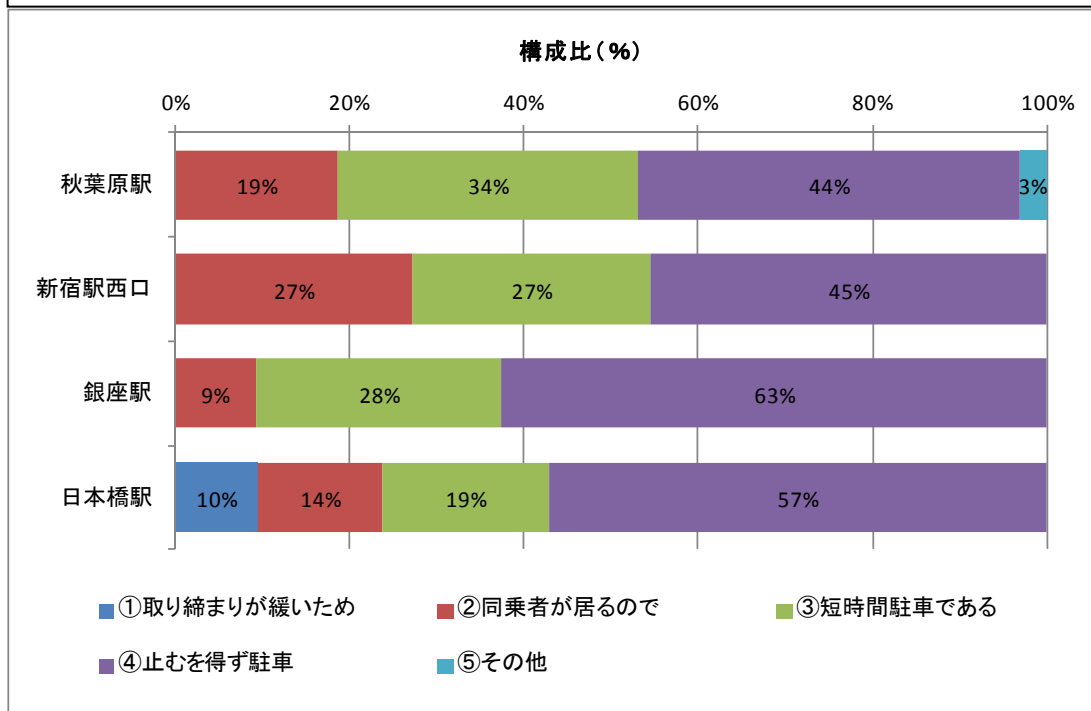
(4) 駐車料金の負担者

- 銀座駅では約 80%以上が駐車料金を会社負担で支払っている。また、秋葉原駅・新宿駅西口では会社負担が約 70%を占めている。
- 日本橋駅は休日の調査であるため、約 70%が駐車料金を自己負担で支払っている。



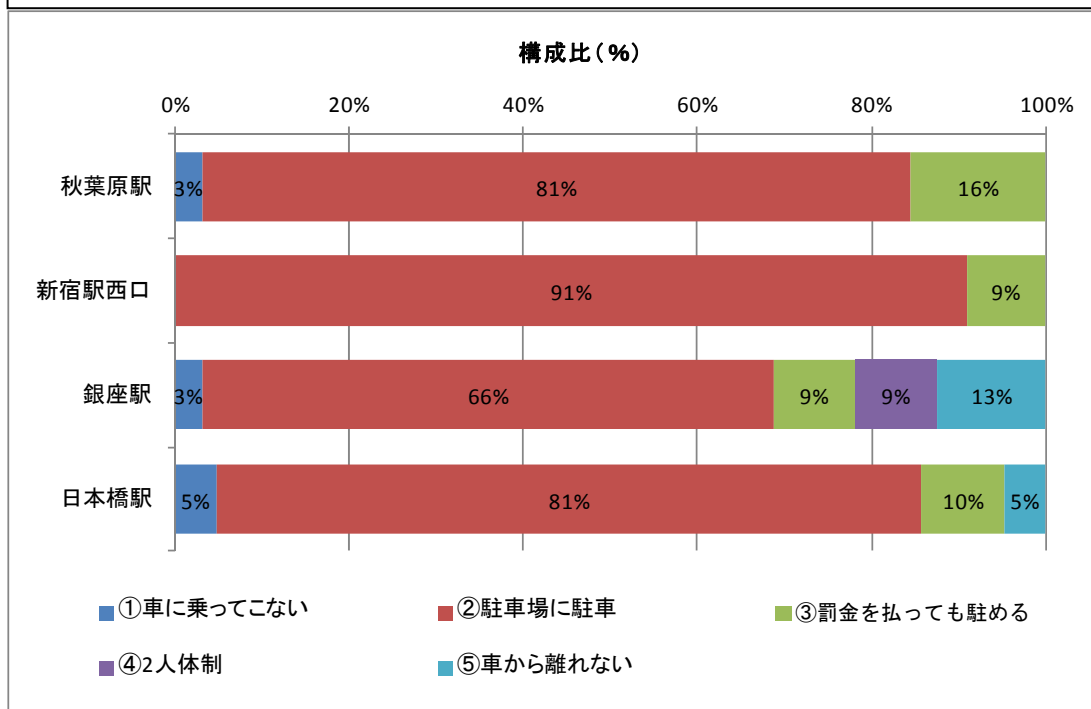
(5) 路上駐車に対する意識

- 止むを得ず駐車する者が銀座駅・日本橋駅で約 60%、秋葉原駅・新宿駅西口でも約 40%～約 50%を占めている。
○秋葉原駅・新宿駅西口・銀座駅では短時間駐車が約 30%を占めている。



(6) 路上駐車取り締まり強化による対応

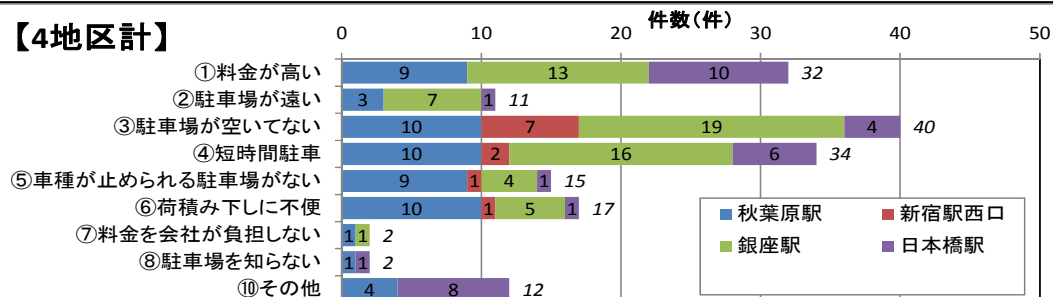
- 路上駐車を取り締まりを強化した場合、駐車場に駐車するとの回答が各箇所ともに最も高い割合となり、新宿駅西口で約 90%、秋葉原駅・日本橋駅で約 80%、銀座駅で約 70%を占めている。
○各地区共に、罰金を払っても駐めるとの回答が約 10%程度を占めている。



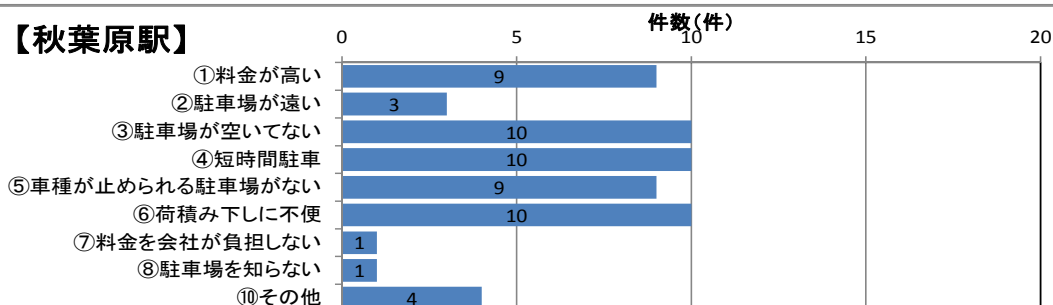
(7) 駐車場を利用しない理由

○駐車場を利用しない理由は、駐車場が空いていないため、短時間駐車であるため、駐車料金が安いことが主な理由として挙げられ、特に銀座駅での回答が多い。
○一方で、料金を会社が負担しないため、駐車場を知らないためという回答は少ない傾向にある。

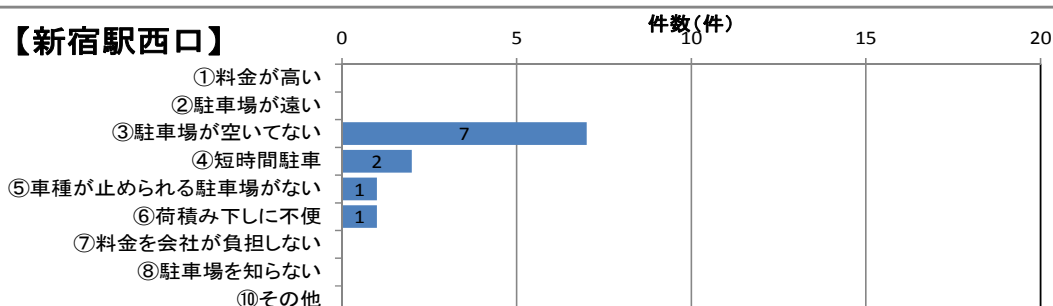
【4地区計】



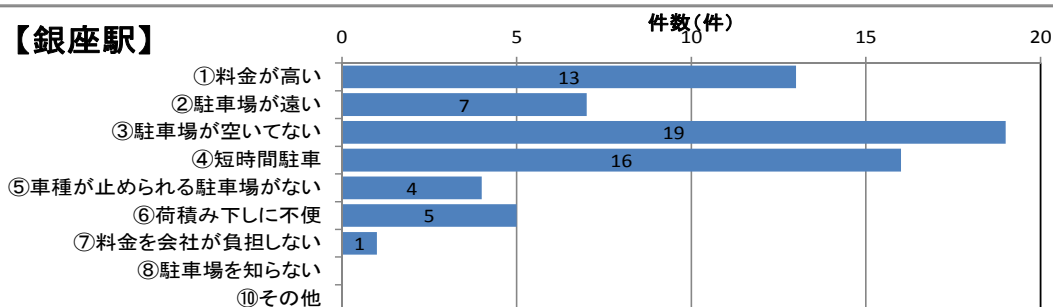
【秋葉原駅】



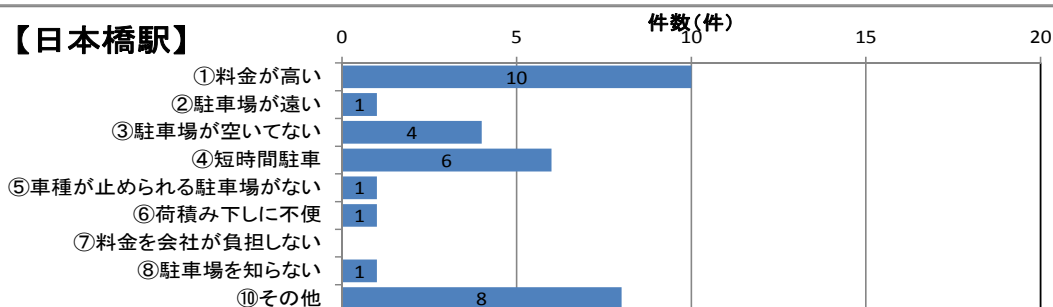
【新宿駅西口】



【銀座駅】

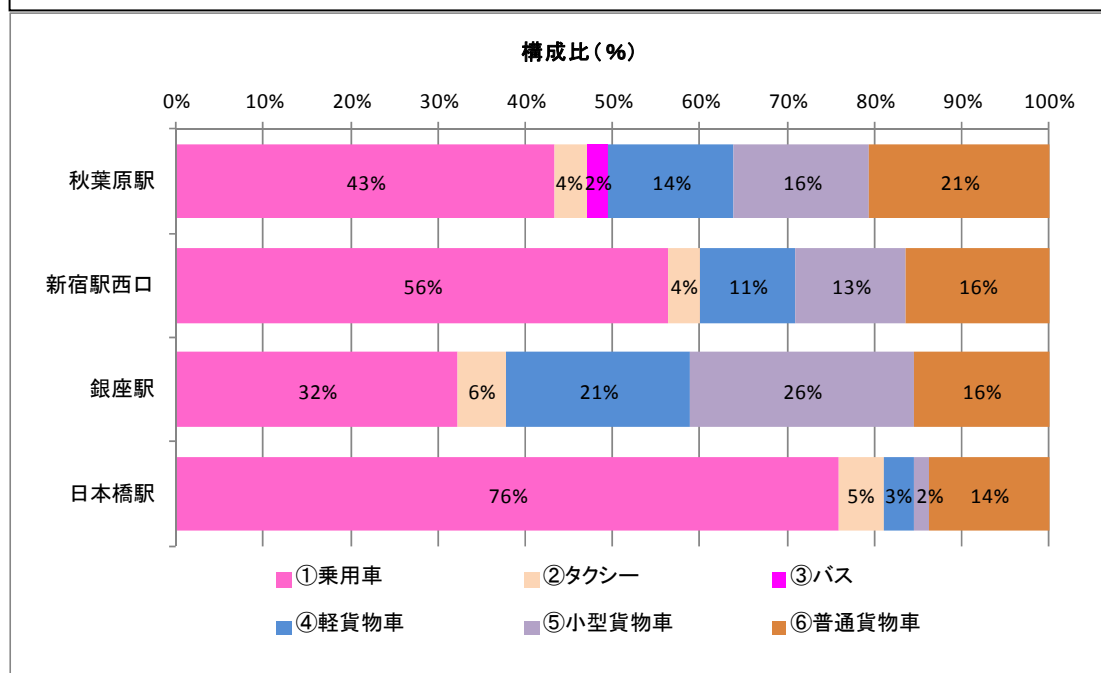


【日本橋駅】



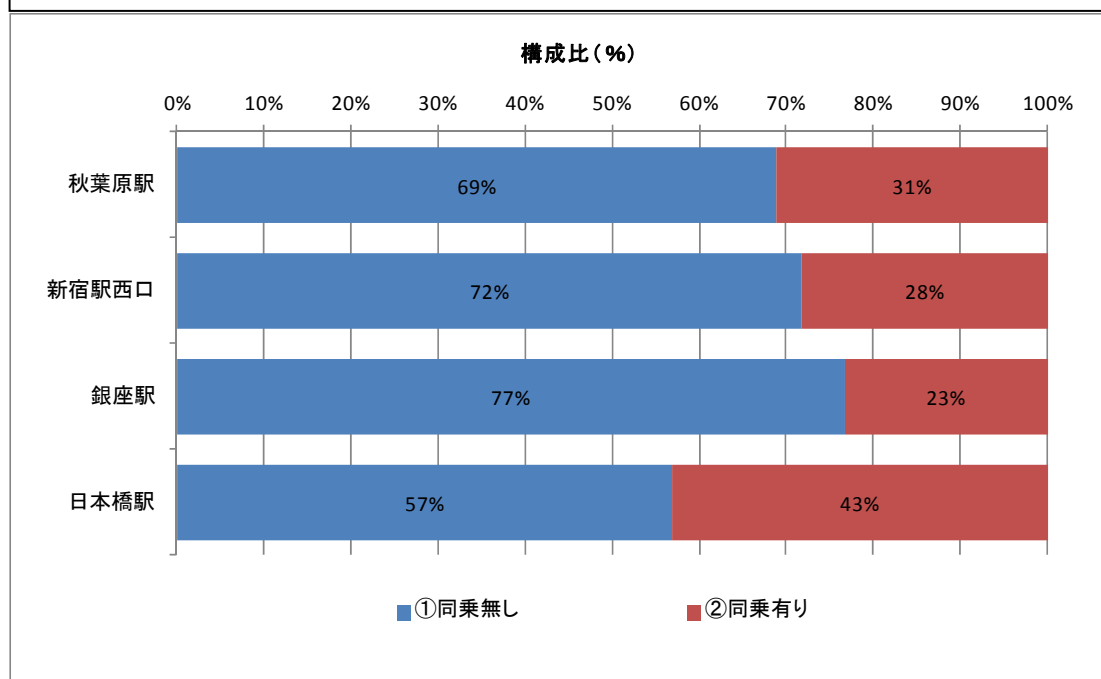
(8) 車種構成

○乗用車は、日本橋が約 80%を占め、次いで新宿駅西口が約 60%を占めている。
○貨物車（軽貨物車・小型貨物車・普通貨物車）は、銀座駅で約 70%を占め、秋葉原駅では、約 50%を占めている。



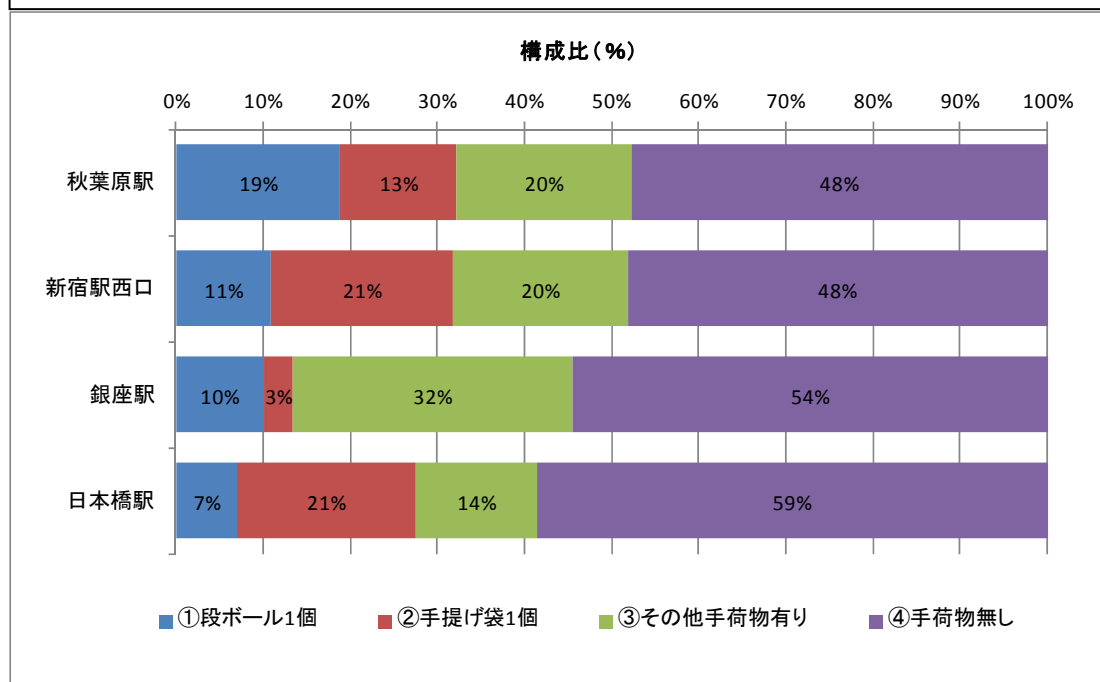
(9) 同乗の有無

○秋葉原駅・新宿駅西口では、約 30%が同乗者有り、銀座駅では約 20%が同乗者有りの割合となっている。
○日本橋駅の同乗者は、休日調査のデータであることも影響して、同乗者有りが約 40%を占めている。



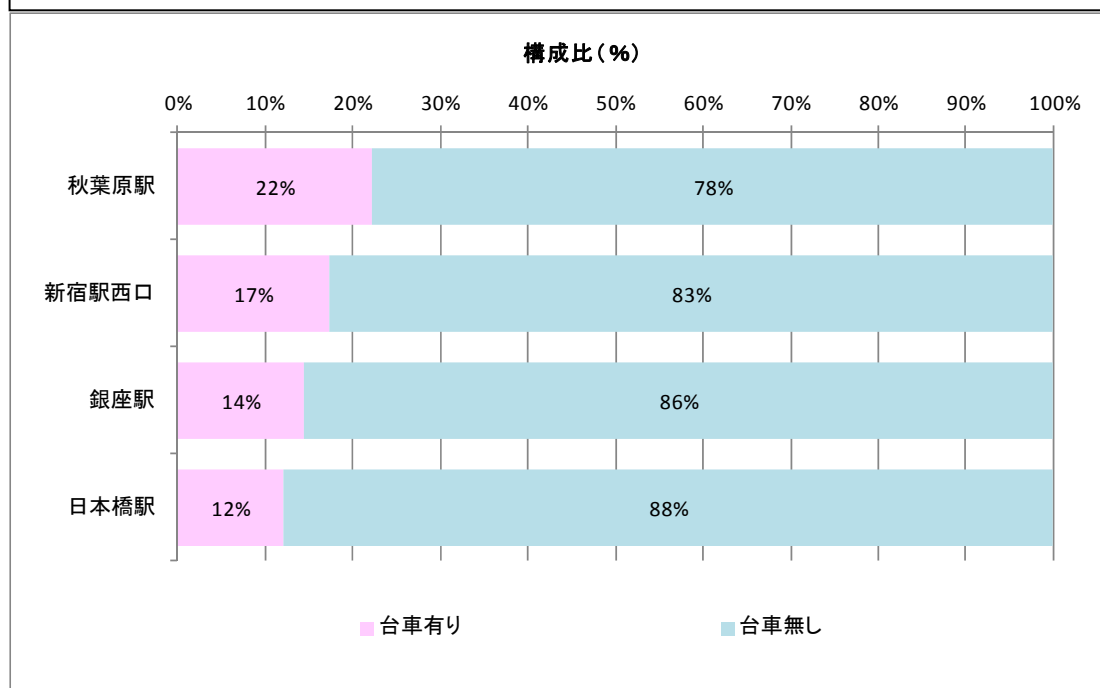
(10) 手荷物の有無

- 秋葉原駅では、約 20%が段ボール 1 個を持っていることが分かり、他の地区に比べて貨物車による荷捌き利用が多くなっている。
- 秋葉原駅・新宿駅西口・銀座駅で約 50%の人が手荷物を持っている（段ボール 1 個、手提げ袋 1 個、その他手荷物有り）。



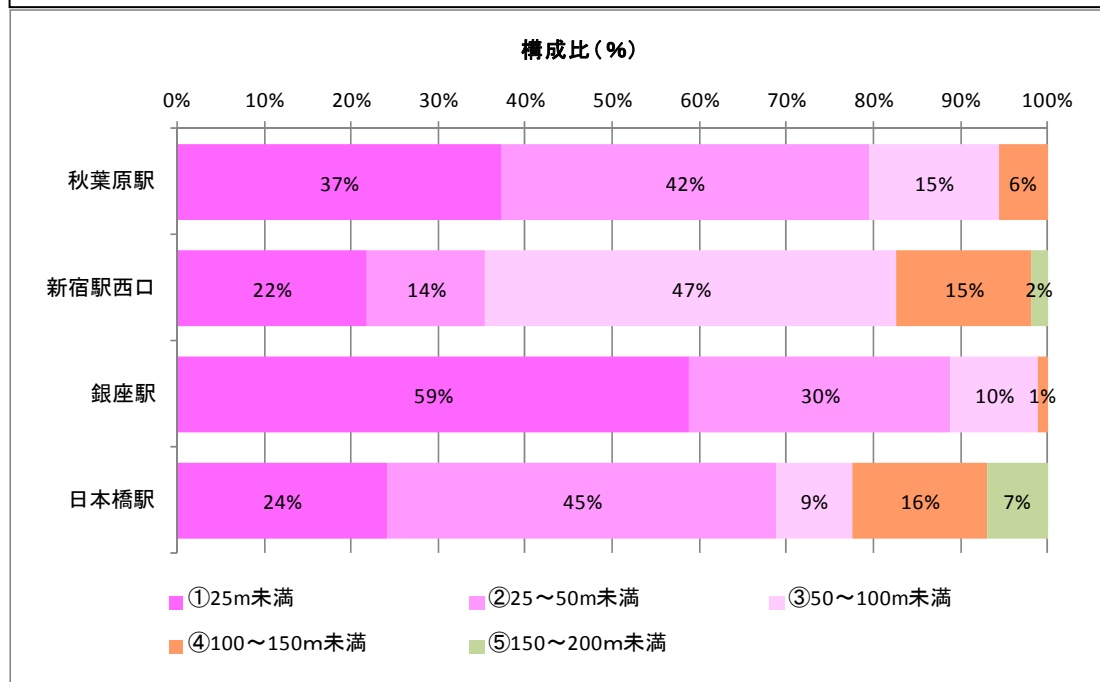
(11) 台車の有無

- 秋葉原駅・新宿駅西口では約 20%、銀座駅・日本橋駅でも 10%以上が台車を利用している。
- 台車有りと手荷物（段ボール 1 個）有りの割合を比較すると、台車有りの割合が若干高くなっており、荷物受取等のための台車を持参した路上駐車が見受けられる。



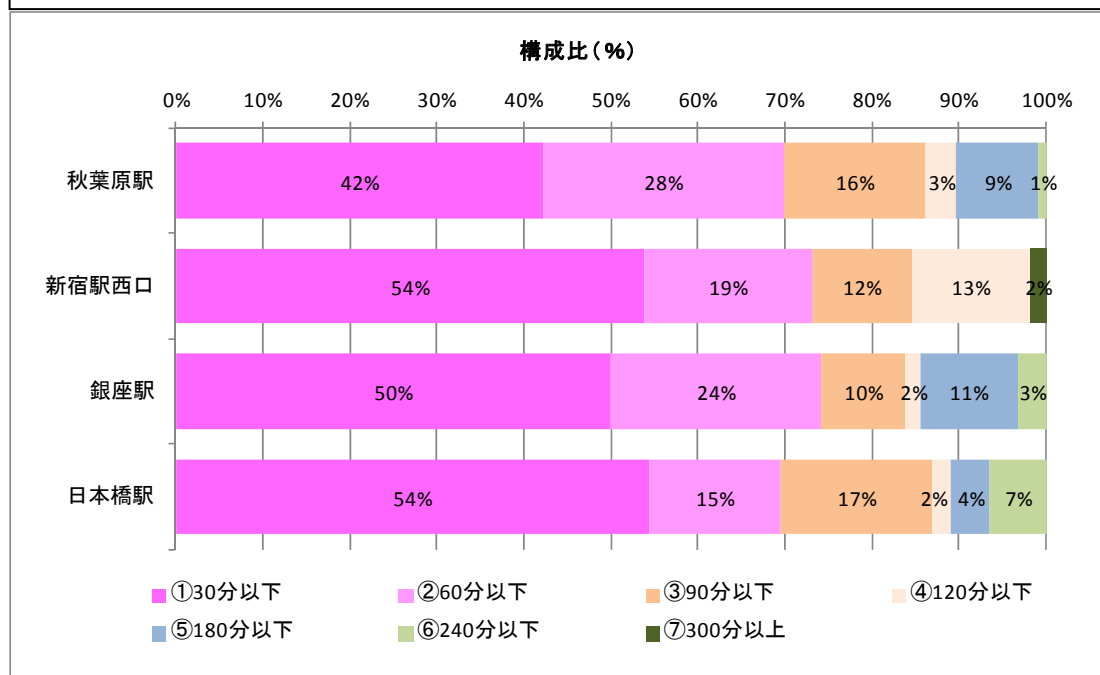
(12) 目的地への距離

- 目的地への距離は、銀座駅・秋葉原駅では90%以上が100m未満であり、新宿駅西口でも100m未満が80%を超えている。
- 銀座駅では、25m未満が約60%を占めており、目的施設に近接しての路上駐車が目立つ。



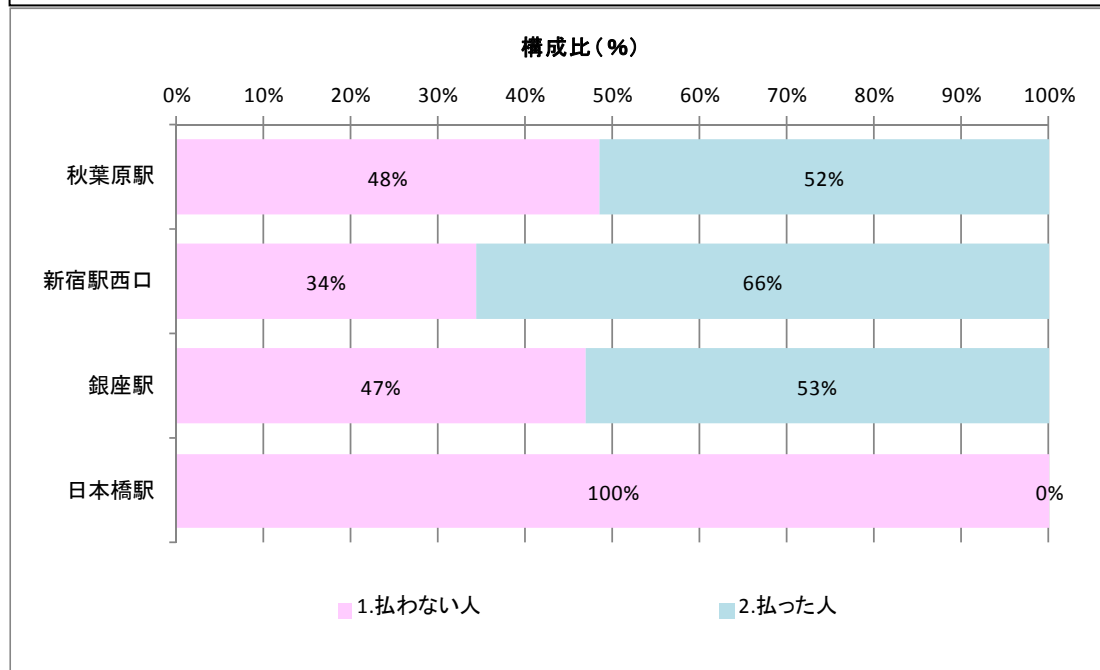
(13) 駐車時間

- 30分以下の短時間駐車は、日本橋駅・新宿駅西口・銀座駅で50%以上であり、秋葉原駅でも40%以上を占めている。
- 60分以下の駐車は4地区ともに70%程度であり、残り30%程度の車両が60分を超える駐車時間となっている。



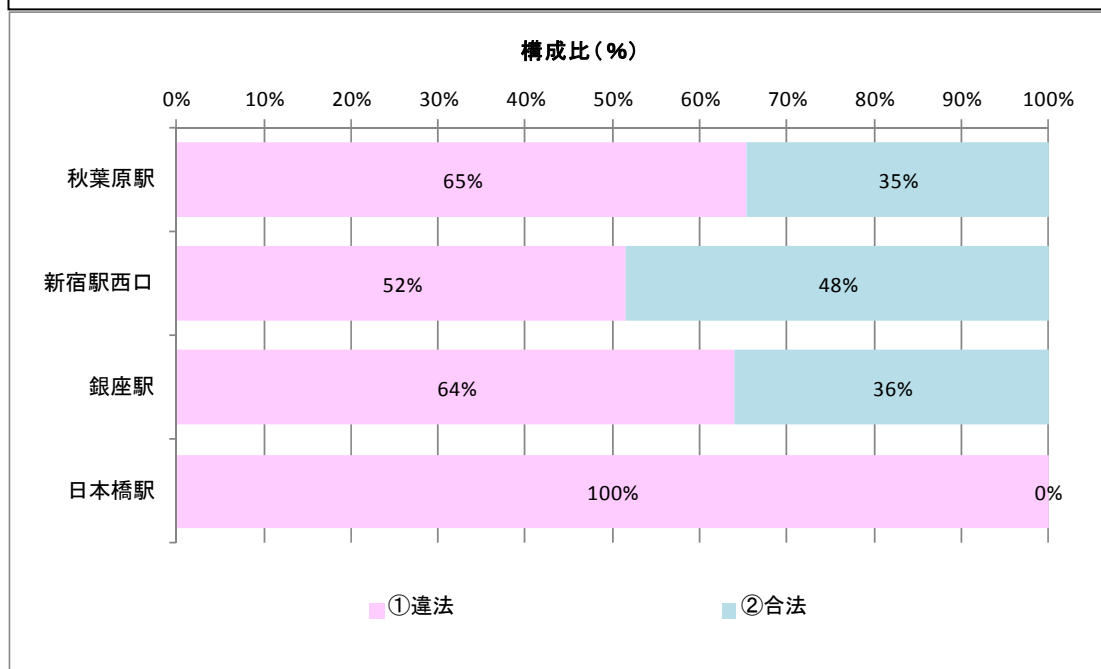
(14) 料金支払い者・非支払い者

- パーキング・メーター設置区間を有する地区において、料金支払い者が最も多かったのは新宿駅西口で約 70%、次いで秋葉原駅・銀座駅で約 50%を占めている。
- 日本橋駅は休日調査のため、パーキング・メーターが稼働していない状況であった。



(15) 違法・合法

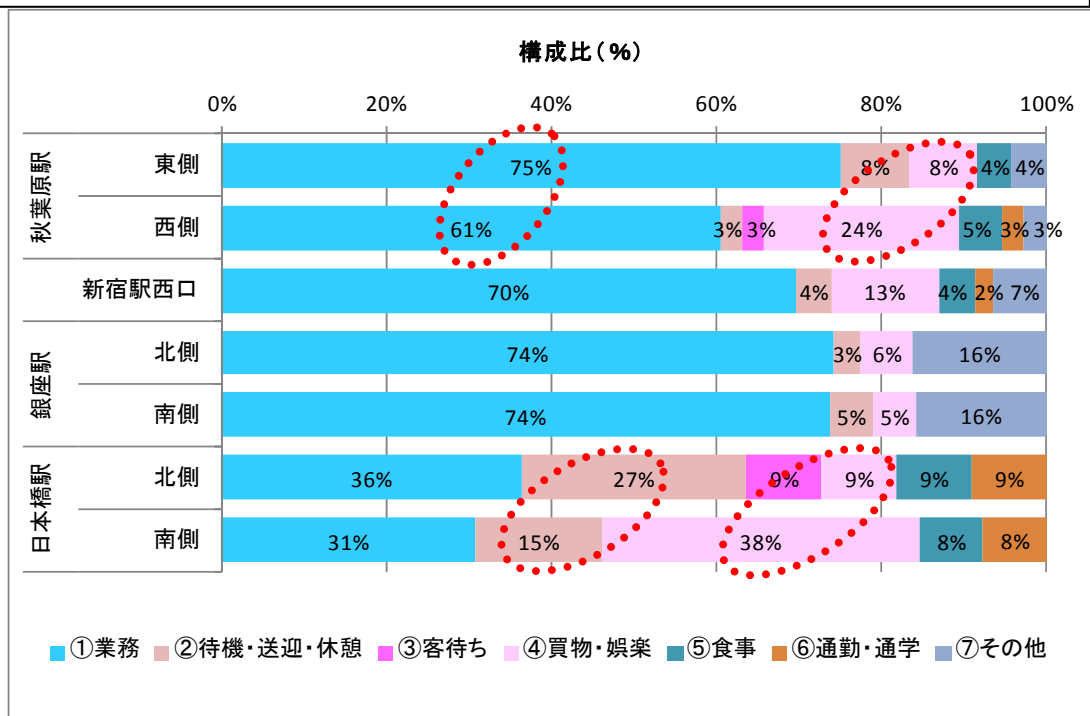
- 合法駐車が最も多かったのは新宿駅西口で約 50%、次いで秋葉原駅・銀座駅が約 40%を占めている。
- 前記のパーキング・メーターにおける料金支払い有無の割合と違法・合法の割合を比較すると、銀座駅・秋葉原駅・新宿駅西口で 17~18%程度違法駐車の割合が高くなっている。この差は、パーキング・メーターでの駐車時間の超過により違法駐車となった車両を意味する。



3.1.2. クロス集計結果

(1) 街区別×駐車目的

- 秋葉原駅では、業務目的での駐車が東側で75%、西側で61%と約15%程度の差が見られる。また買物・娯楽目的の駐車は、東側で8%、西側で24%と差が見られており、業務目的の駐車と傾向が逆転している。
- 銀座駅では、北側と南側で駐車目的の傾向にほとんど違いは見られない。
- 日本橋駅では、待機・送迎・休憩目的での駐車が北側で27%、南側で15%と約12%の差が見られる。また買物・娯楽目的の駐車は、北側で9%、南側で38%と約29%の大きな差が見られる。

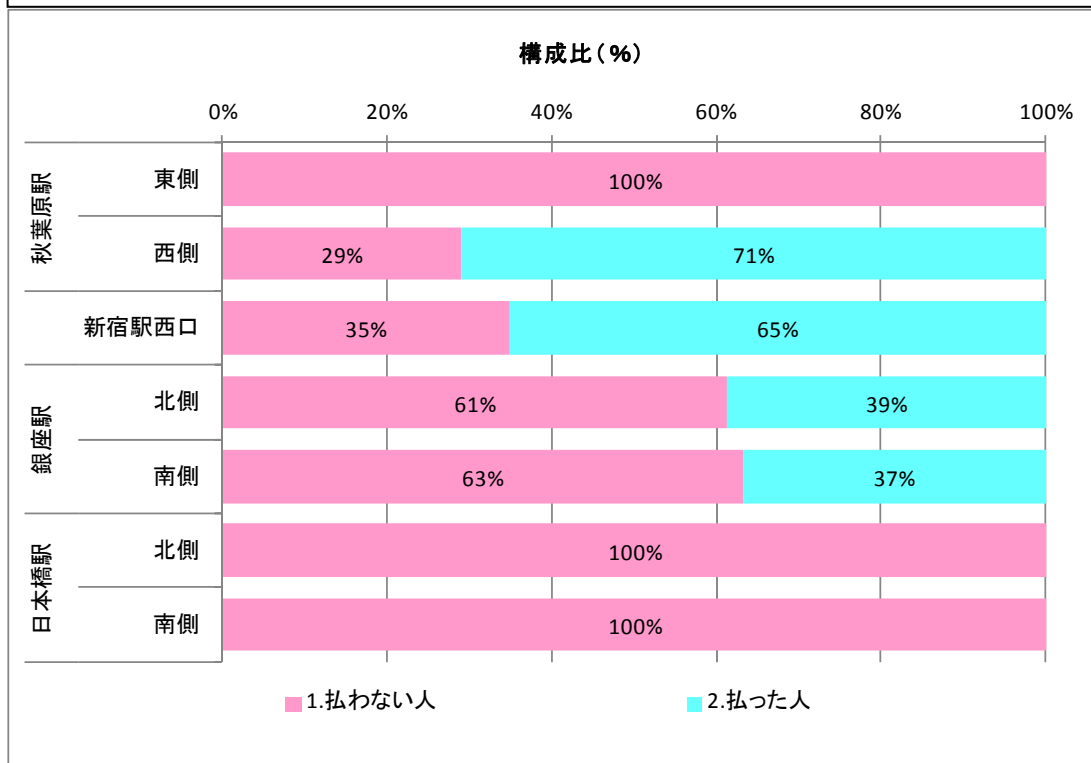


【参考】街区別×駐車目的（サンプル数）

		①業務	②待機・送迎・休憩	③客待ち	④買物・娯楽	⑤食事	⑥通勤・通学	⑦その他	合計
秋葉原駅	東側	18	2		2	1		1	24
	西側	23	1	1	9	2	1	1	38
	新宿駅西口	32	2		6	2	1	3	46
銀座駅	北側	23	1		2			5	31
	南側	14	1		1			3	19
日本橋駅	北側	4	3	1	1	1	1		11
	南側	4	2		5	1	1		13
	総計	118	13	3	26	8	4	13	185

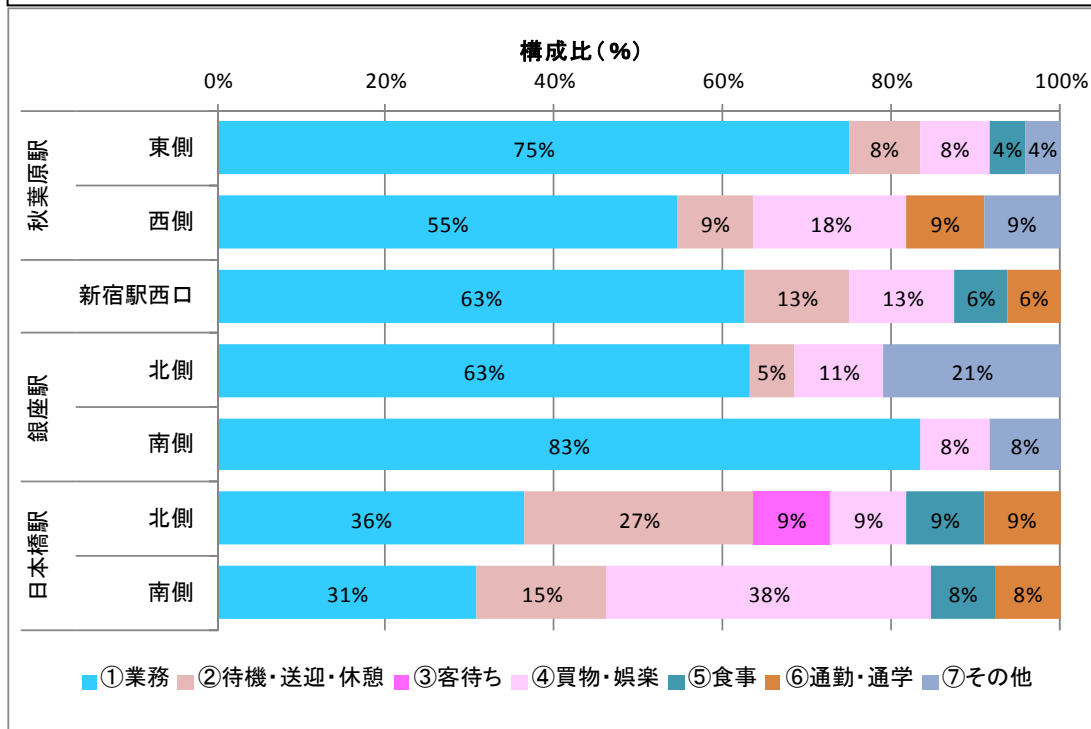
(2) 街区別×料金の支払い有無

○パーキング・メーターが稼働している秋葉原駅（西側）・新宿駅西口では、約 29%～約 35%、銀座では 60%以上の人が駐車料金の支払いを行っていない。



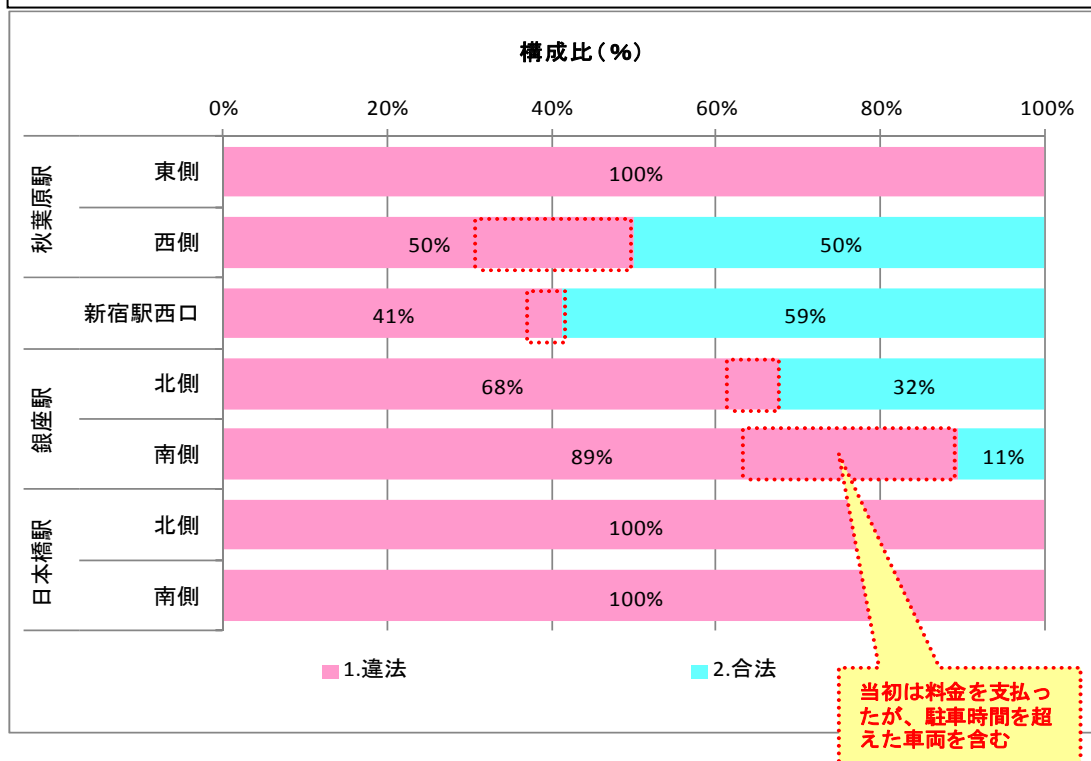
(3) 料金未支払い者×駐車目的

○料金未払い者のうち、秋葉原駅（東側）・銀座駅（南側）では約 90%、秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・銀座駅北側では約 60%が業務目的の駐車である。
○日本橋駅では休日調査であることが影響して、料金未払い車の駐車目的は、待機・送迎・休憩あるいは買物・娯楽の割合が高くなっている。



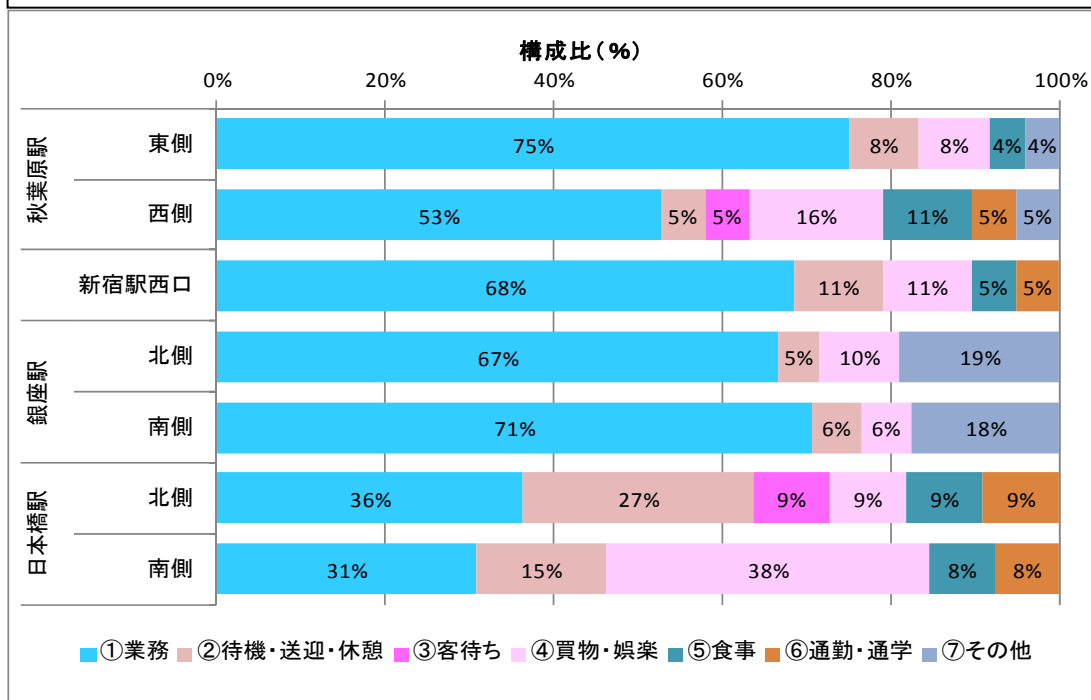
(4) 街区別×違法・合法

- 銀座駅（南側）で約90%、銀座駅（北側）で約70%、秋葉原駅（西側）で約50%が違法駐車している。
- なお、秋葉原駅（東側）はパーキング・メーターが無く、日本橋駅（北側・南側）ではパーキング・メーターが未稼働である。



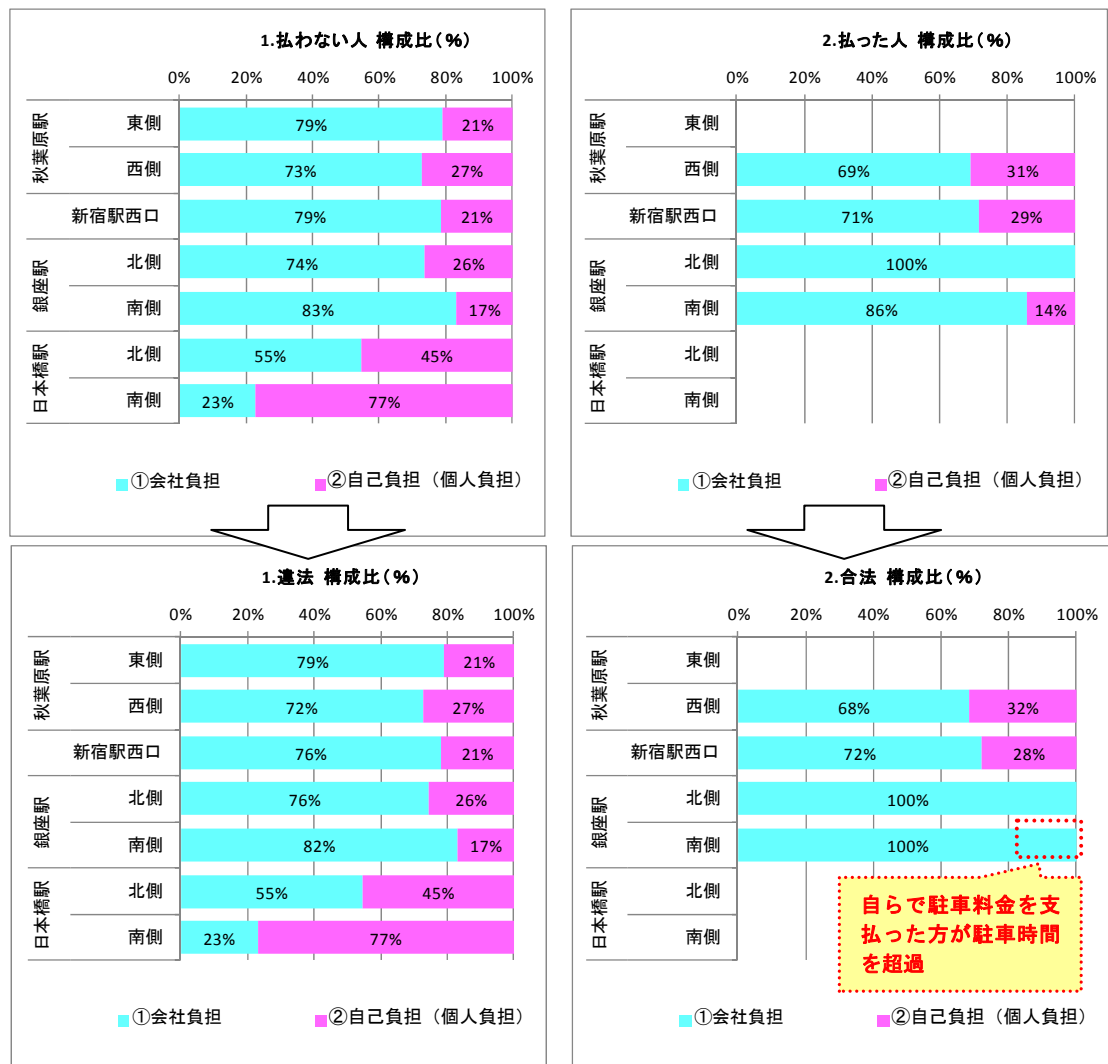
(5) 違法・合法×駐車目的

- 料金未支払い者と駐車目的の集計結果（左図）と比較すると、秋葉原駅西口では、客待ちや食事目的の駐車が、時間超過による違法駐車と見られる。
- 新宿駅西口では、料金未支払い者と駐車目的の集計結果（左図）と比べて、業務目的の駐車割合が若干増加しており、時間超過による違法駐車と見られる。



(6) 違法・合法別・支払いの有無×負担者区分

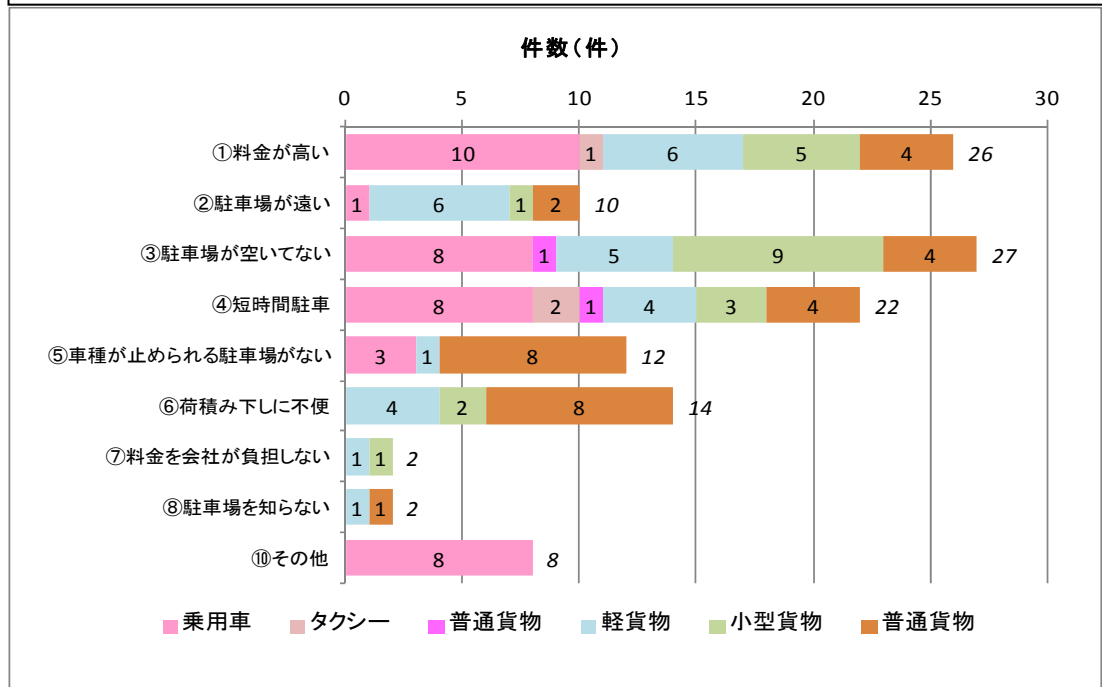
○銀座駅南側では、駐車料金を自分で負担する約 14%が、時間超過による違法路上駐車に転じている。



(7) 車種×有料駐車場を利用しない理由

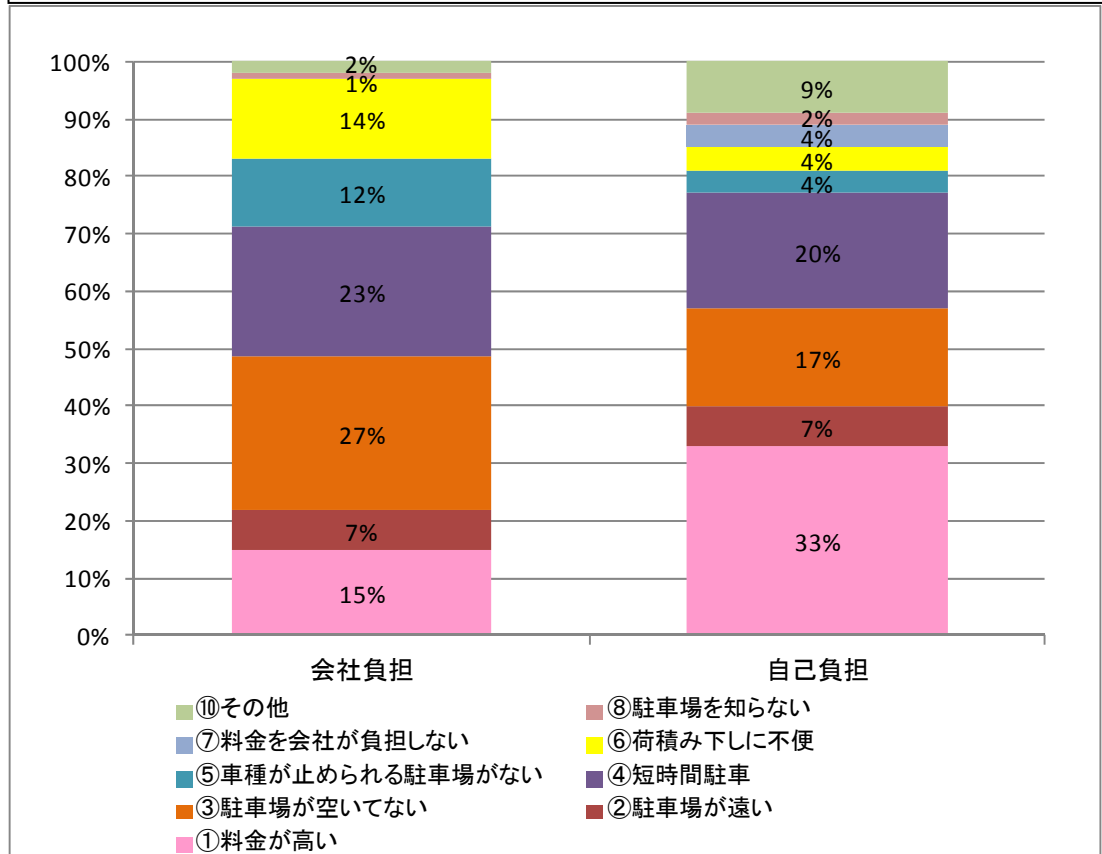
○車種別に意見の件数をみると、乗用車では、料金が安い、駐車場が空いてない、短時間駐車が8件以上となり、普通貨物車では、車種が止められる駐車場がない、荷積み下しに不便が8件以上となっている。

○小型貨物車では、駐車場が空いていないという意見が9件となっている。



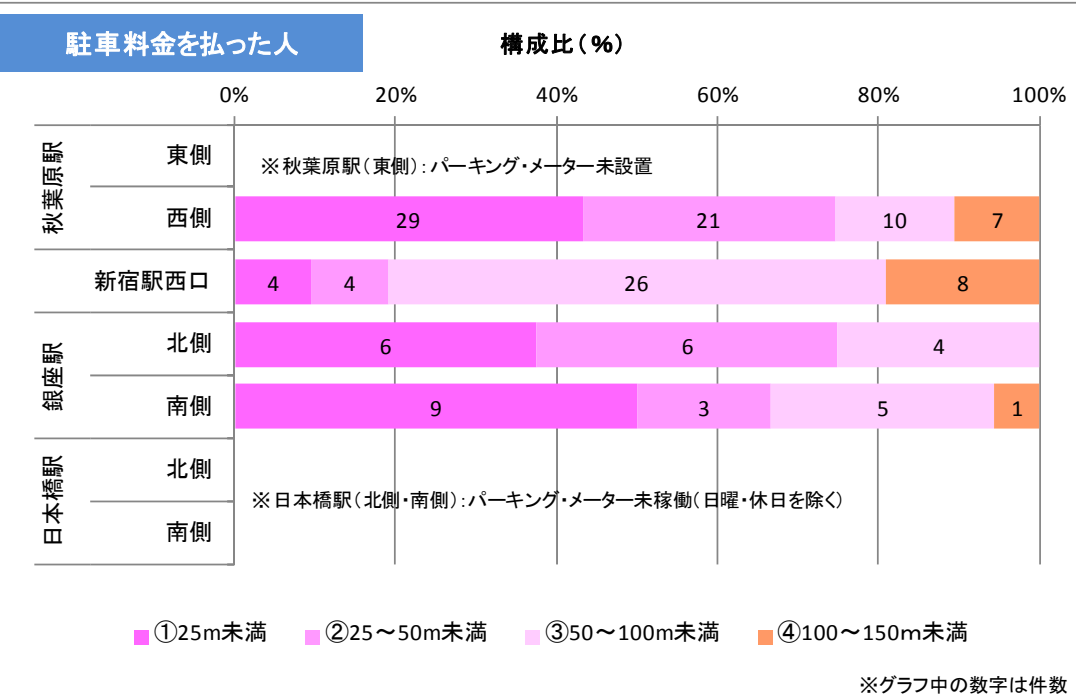
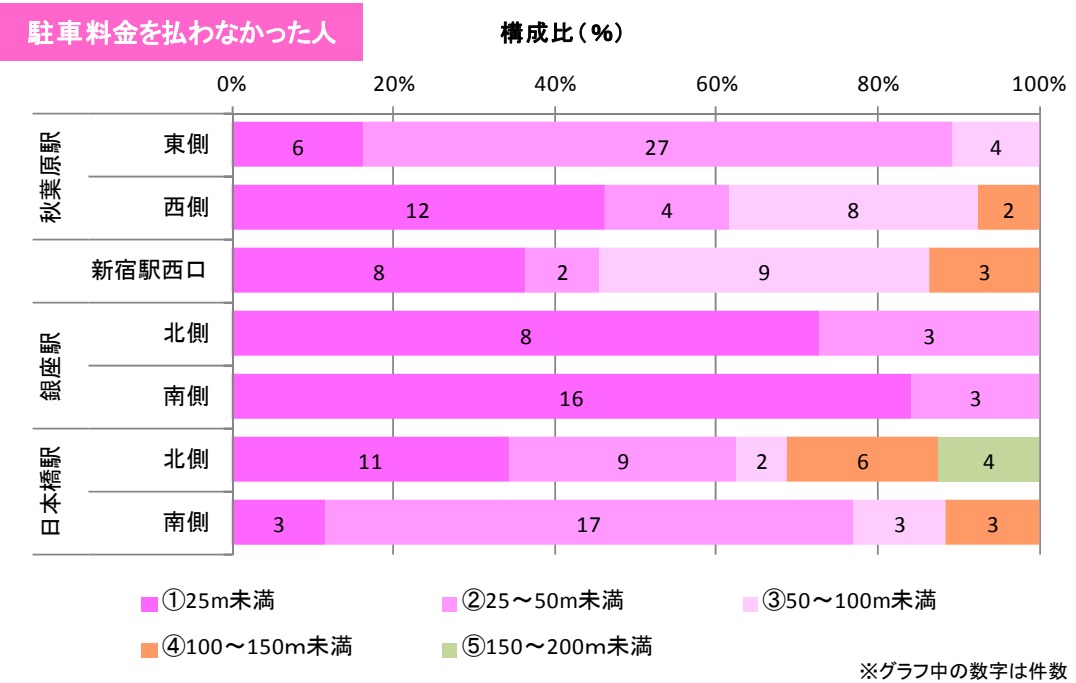
(8) 駐車料金負担×有料駐車場を利用しない理由

○有料駐車場を利用しない理由は、駐車料金が会社負担の場合、駐車場が空いてないこと、自己負担の場合は料金が安いことが主たる要因といえる。



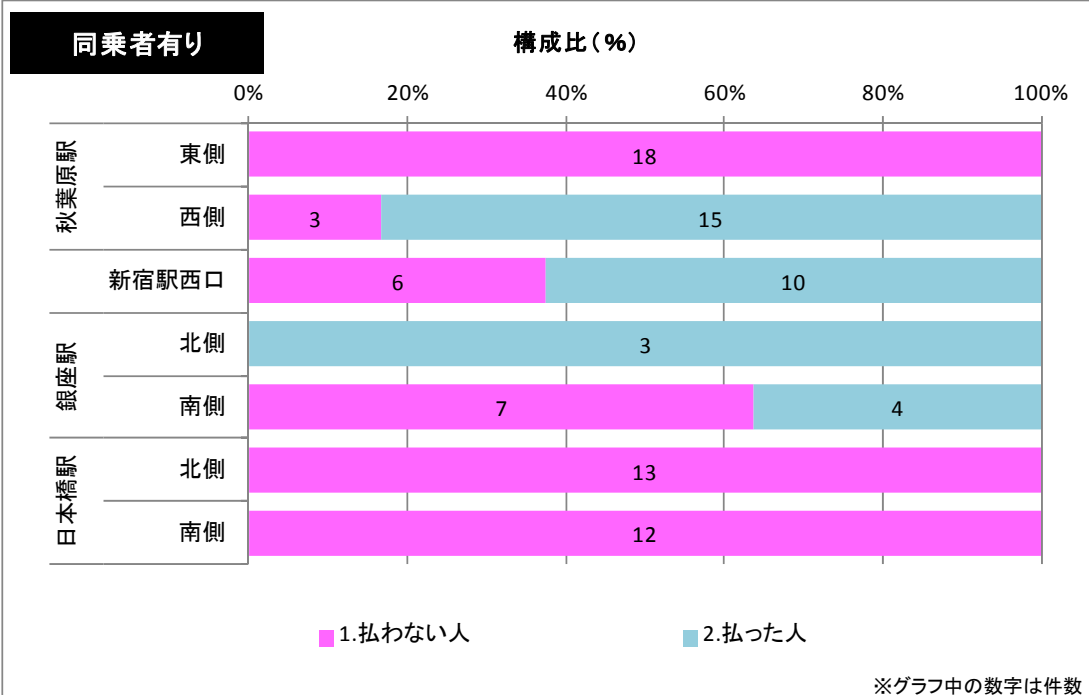
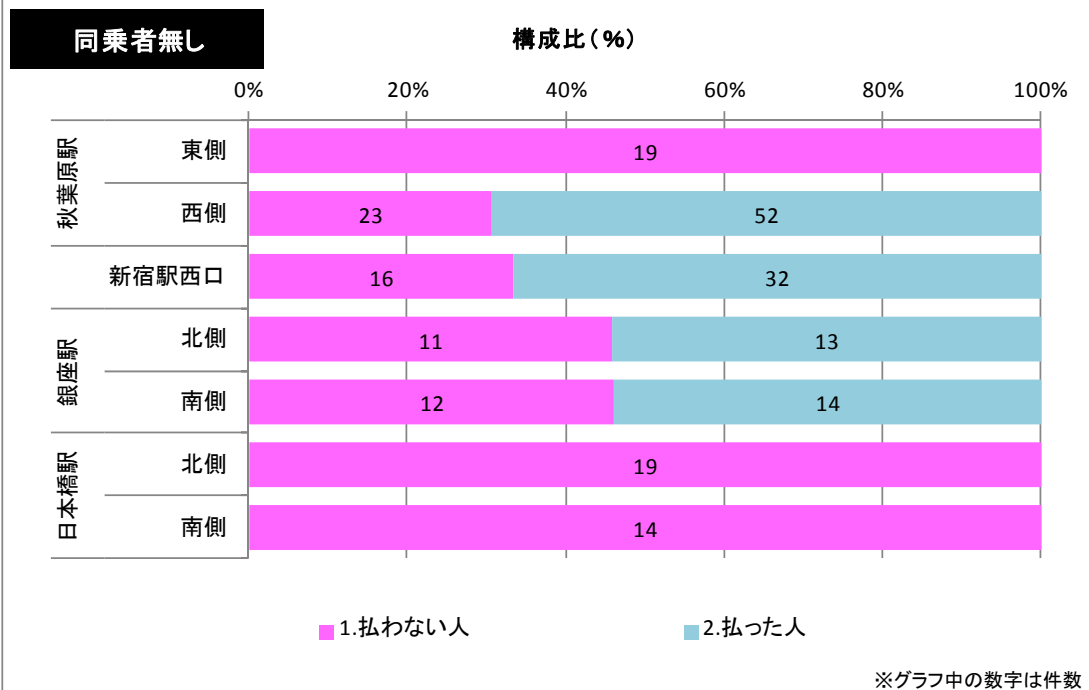
(9) 駐車料金支払い×目的地距離

- 駐車料金を支払った人と支払わなかった人の目的地までの距離は、同一地区で比較すると、料金を支払った人の目的地までの距離が長くなっている傾向にある。
- 料金を支払わなかった人のうち、秋葉原駅では西側の地区の方が目的地までの距離が若干長くなっている。



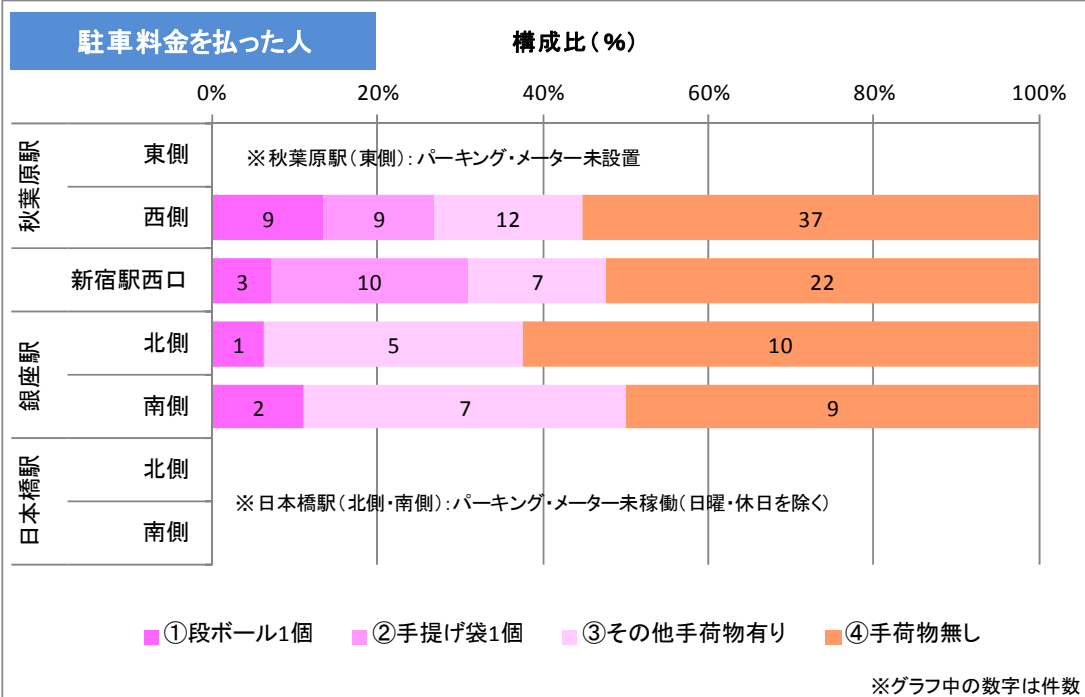
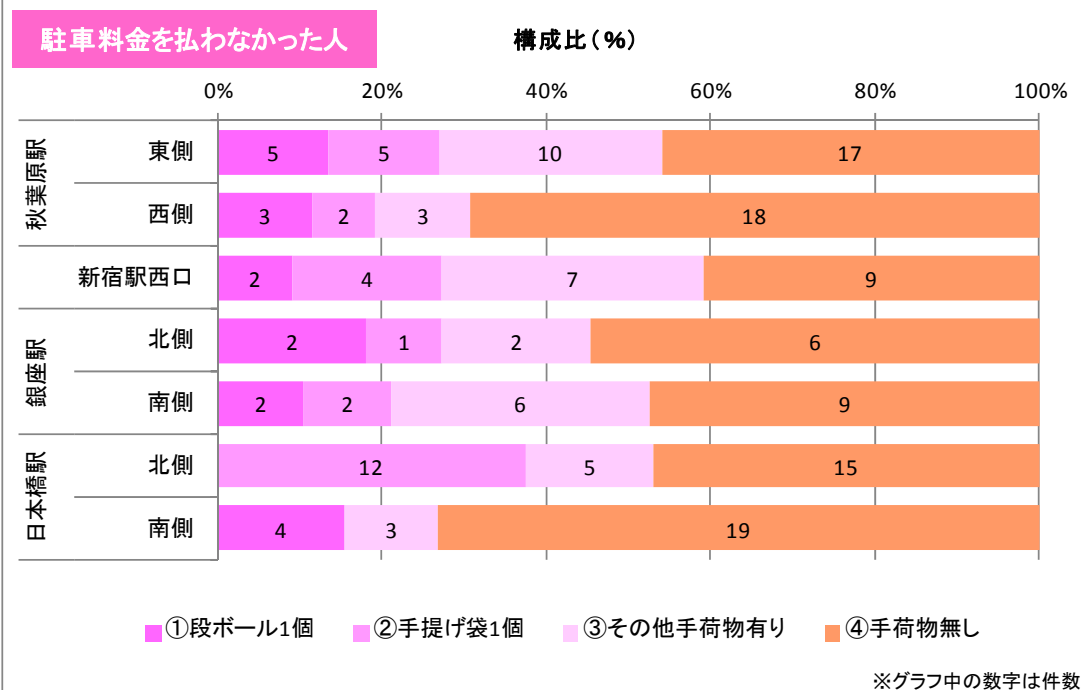
(10) 同乗の有無×駐車料金支払いの有無

○同乗者がいることで駐車料金を支払わない割合が高くなることが想定されたが、パーキング・メーターが設置されている各地区において、大きく割合が変化することはなかった。



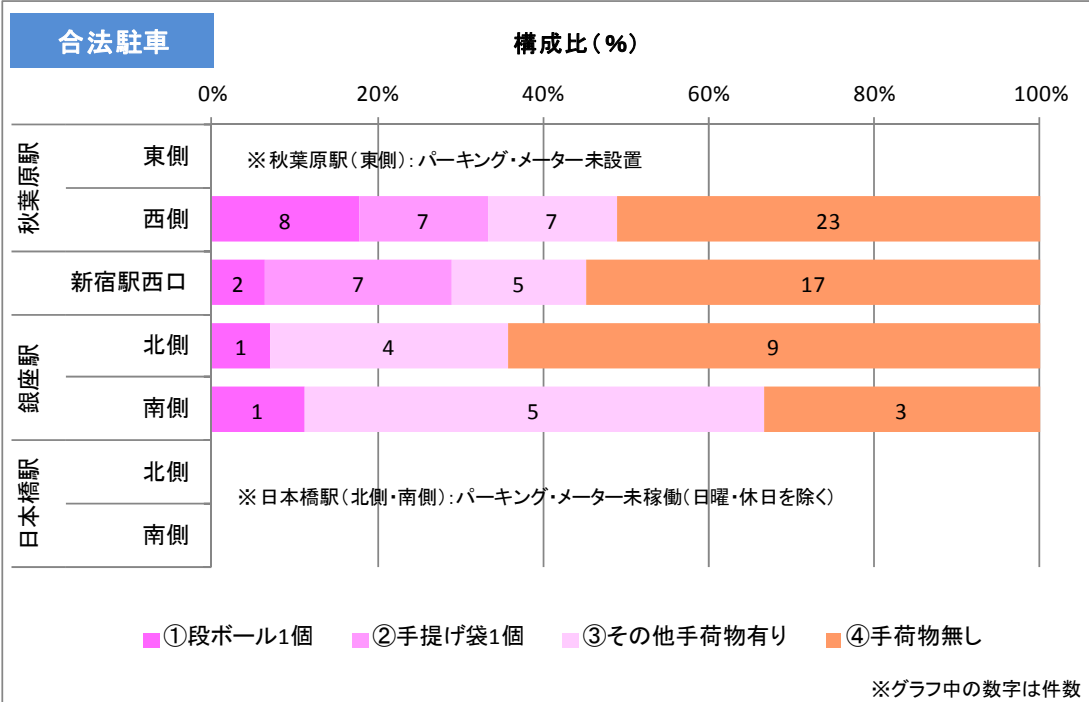
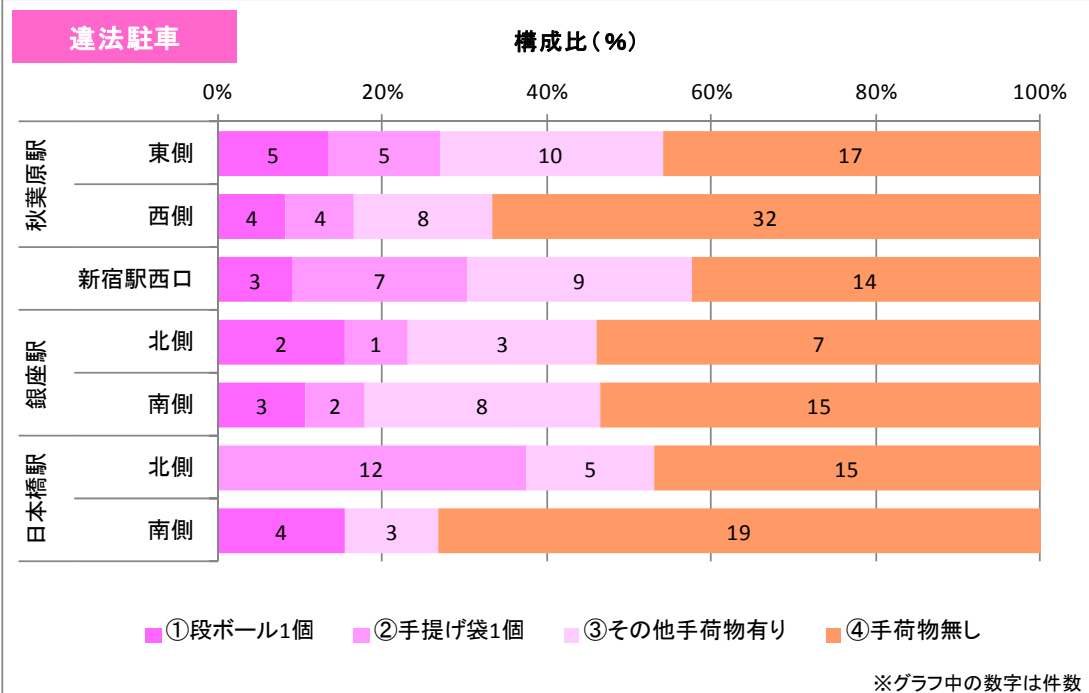
(11) 駐車料金支払いの有無×手荷物の有無

○秋葉原駅（西側）では、駐車料金を支払わなかった場合に手荷物を持っていない割合が高い一方で、新宿駅西口・銀座駅（北側）・銀座駅（南側）では、駐車料金を支払った場合に手荷物を持っていない割合が高く、傾向がばらけている。



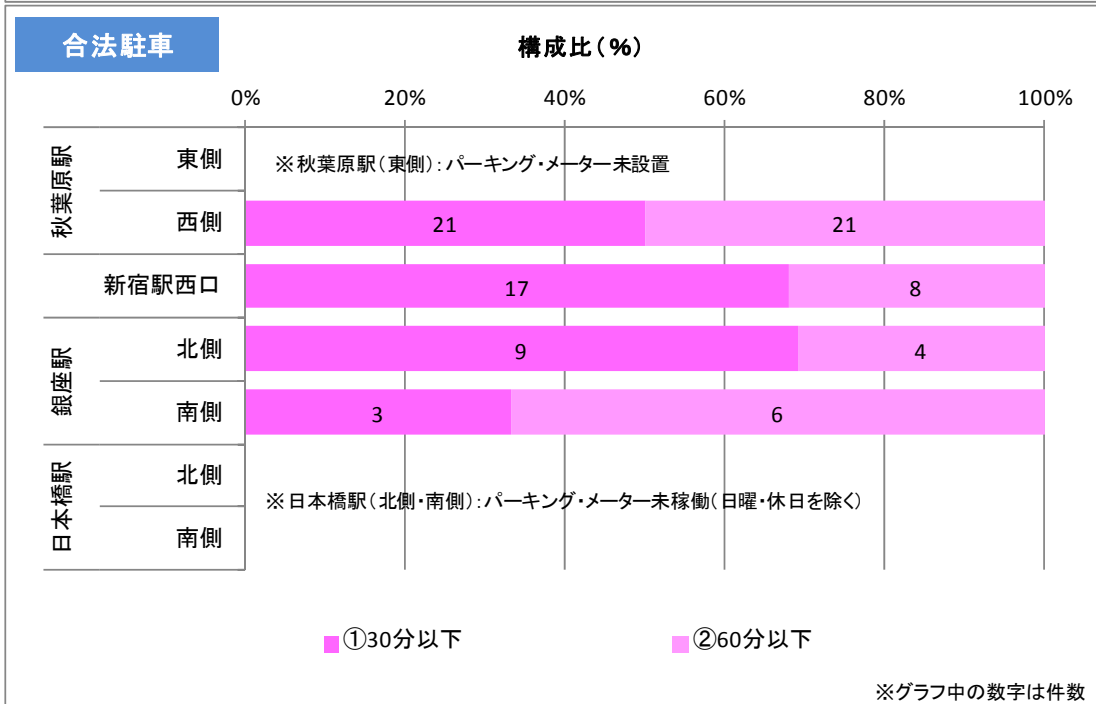
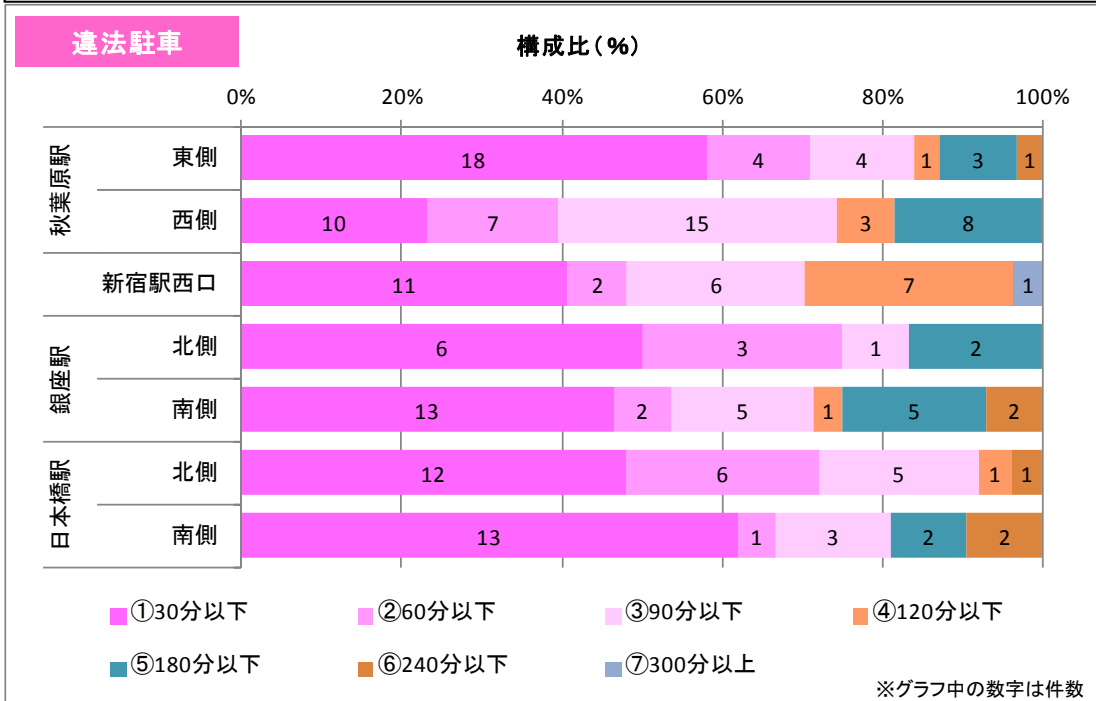
(12) 違法・合法×手荷物の有無

○秋葉原駅（西側）・銀座駅（南側）では、違法駐車である場合に手荷物を持っていない割合が高い一方で、新宿駅西口・銀座駅（北側）では、合法駐車である場合に手荷物を持っていない割合が高く、傾向がばらけている。



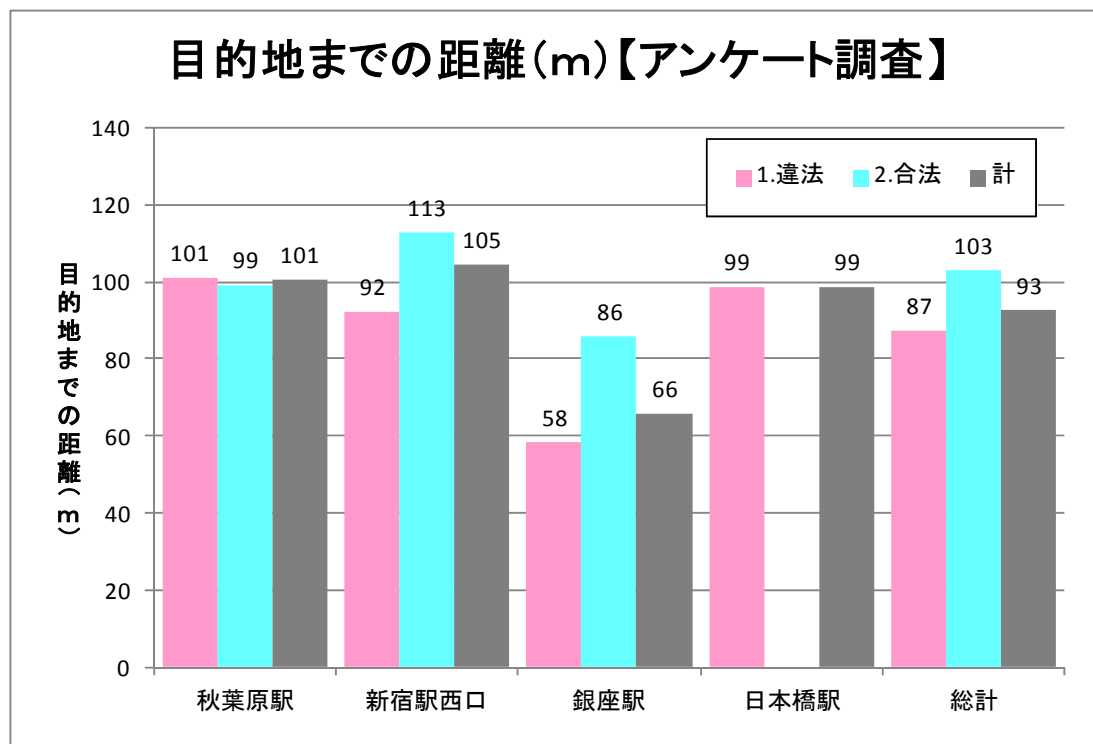
(13) 違法・合法×駐車時間

- 秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・銀座駅（南側）における違法駐車は、120 分以上が 20%～30%程度を占める。
 ○パーキング・メーターを有する 4 地区における駐車時間 60 分以内の路上駐車割合を見てみると、秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・銀座駅（南側）では、30 分以下の違法駐車割合が高くなっている。



(14) 違法・合法×目的地までの距離（平均値）

- アンケート調査結果による違法駐車の目的地までの距離は、秋葉原駅・新宿駅西口・日本橋駅で92m～101mと約100mであるのに対して、銀座駅では58mと短くなっている。
- 地区全体では、違法駐車が87m、合法駐車が103mとなっている。



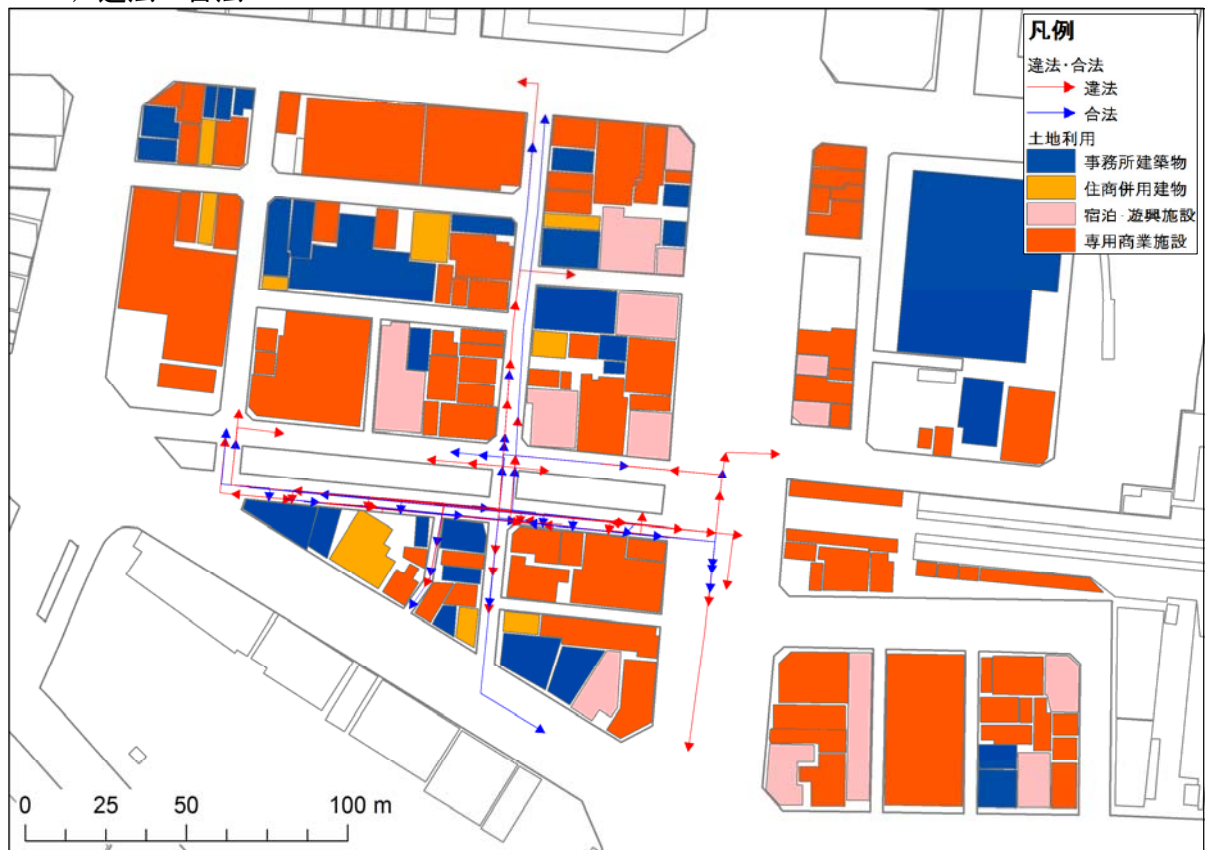
3. 2. 追跡調査結果

3.2.1. 路上駐車者移動圏域の作成

路上駐車者移動圏域は、路上駐車箇所から目的地までの実歩行移動圏域を図化したものである。各調査対象地区について、違法・合法別、車種別、駐車時間別に作成した。また、目的となる施設については、「東京都土地利用現況図〔建物用途別〕（区部）（平成 23 年）」を用いて周辺の用途地域を読み取り、図面上に重ね合わせた。

1) 秋葉原駅（西側）

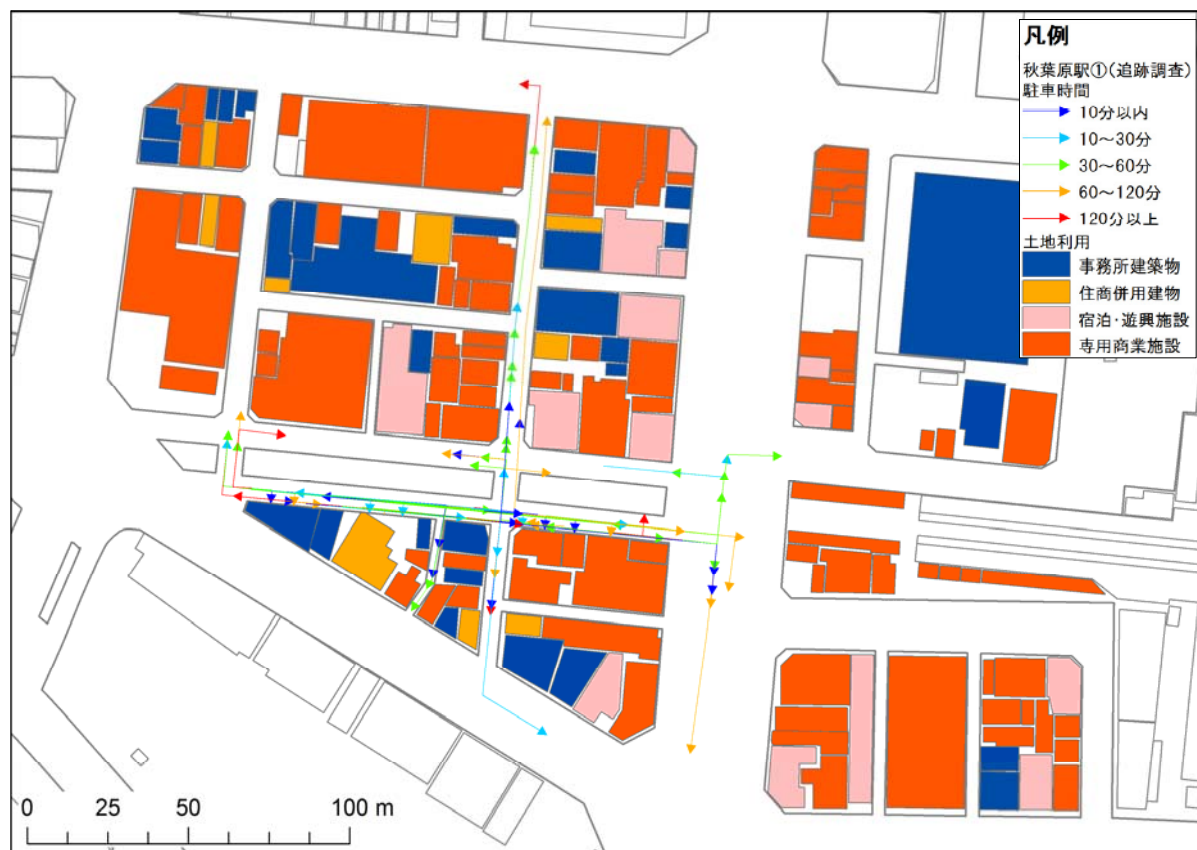
A) 違法・合法



B) 車種別

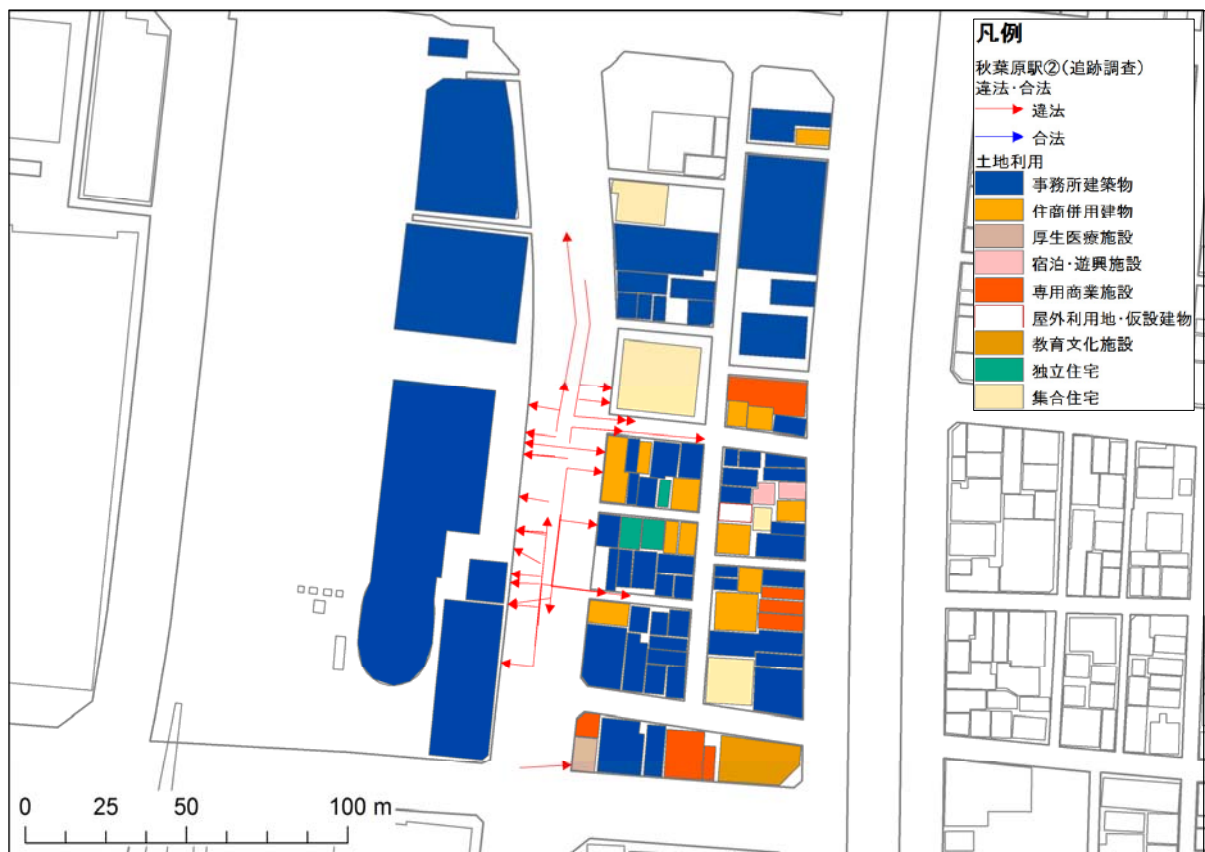


C) 駐車時間別

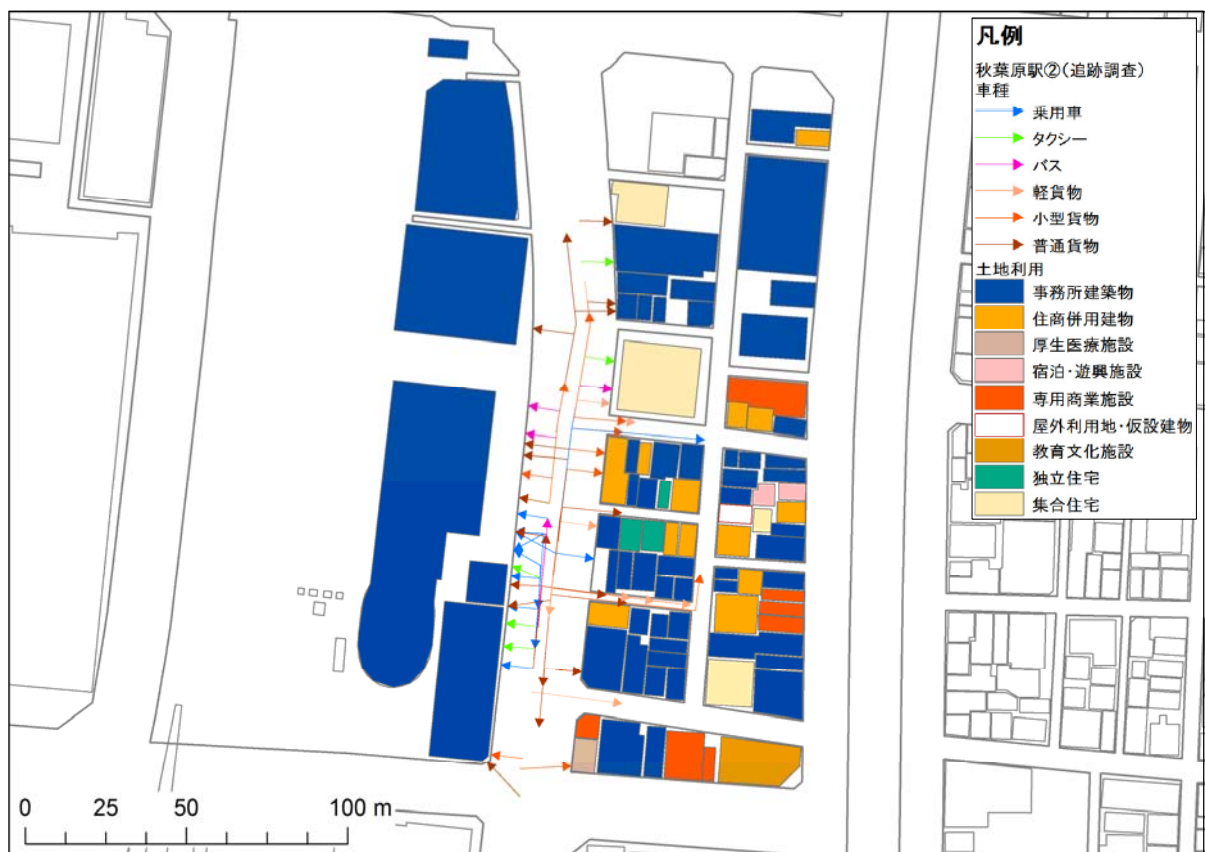


2) 秋葉原駅（東側）

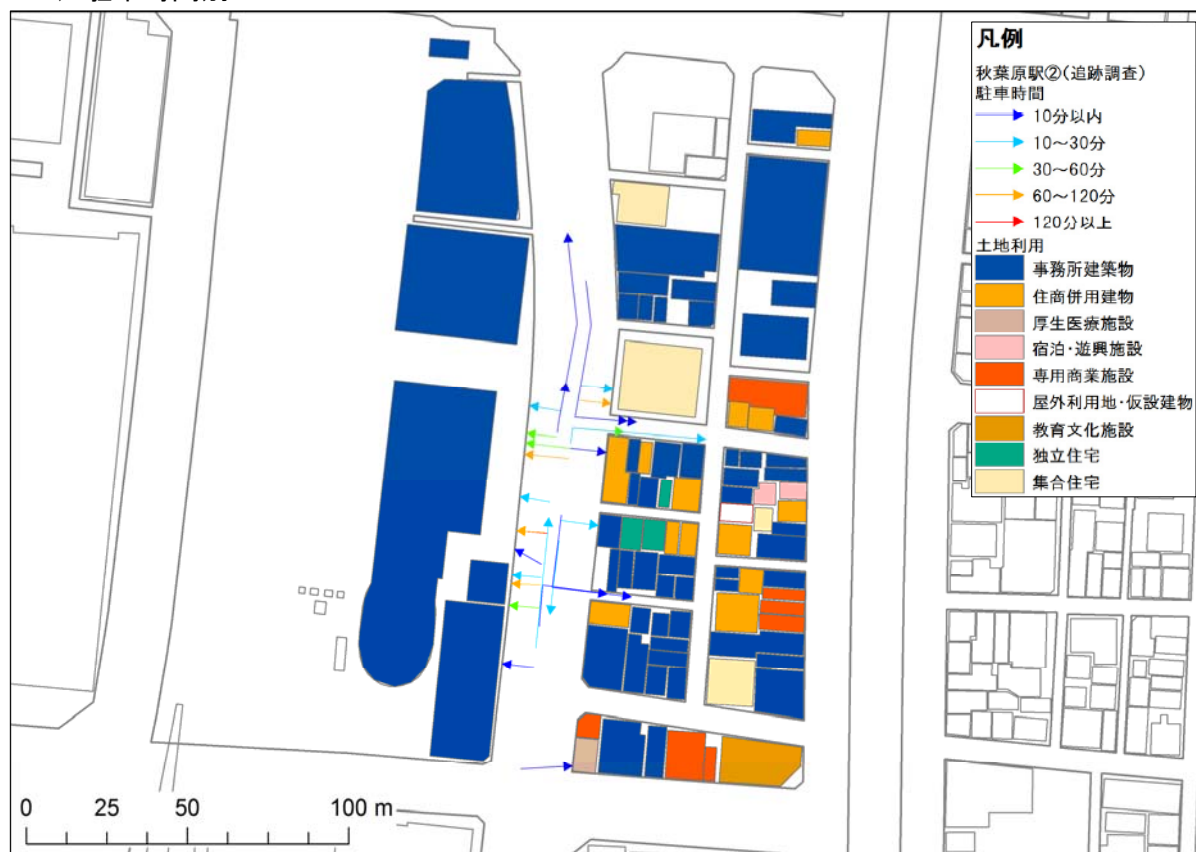
A) 違法・合法



B) 車種別

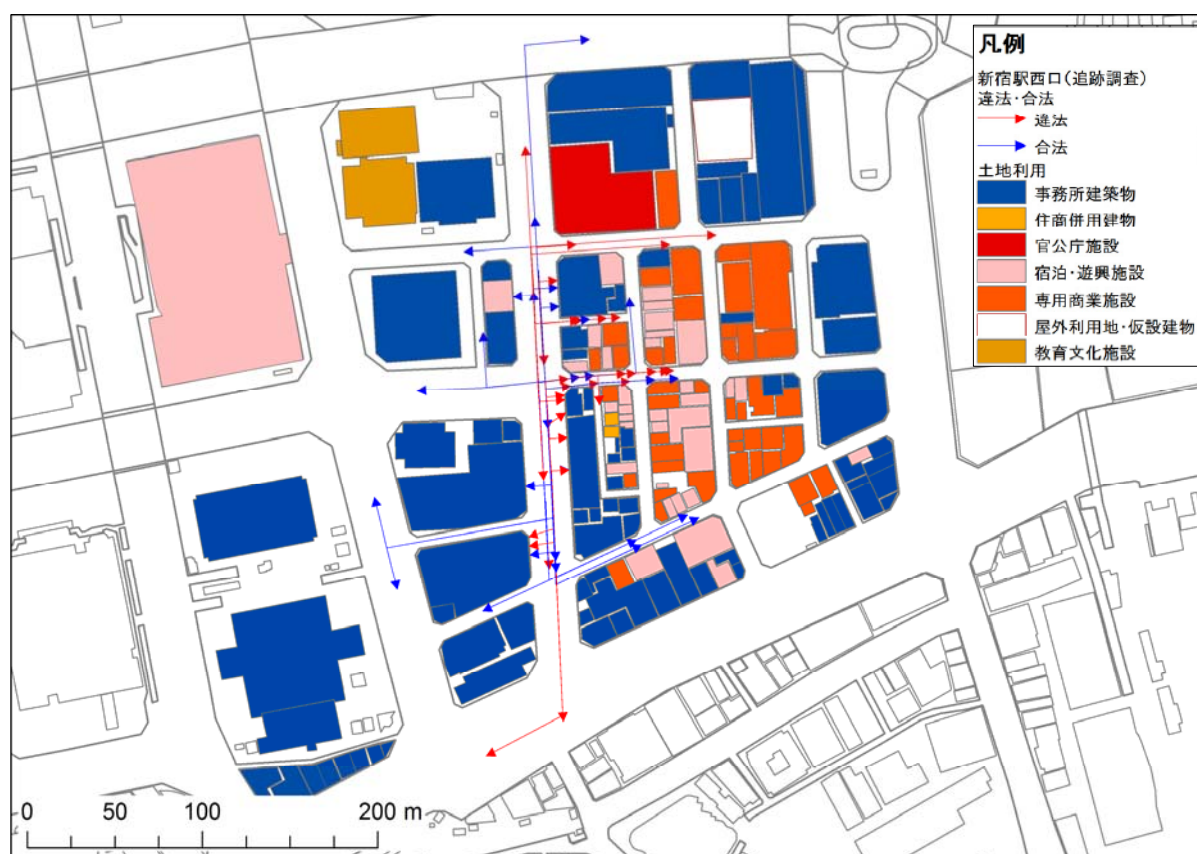


C) 駐車時間別

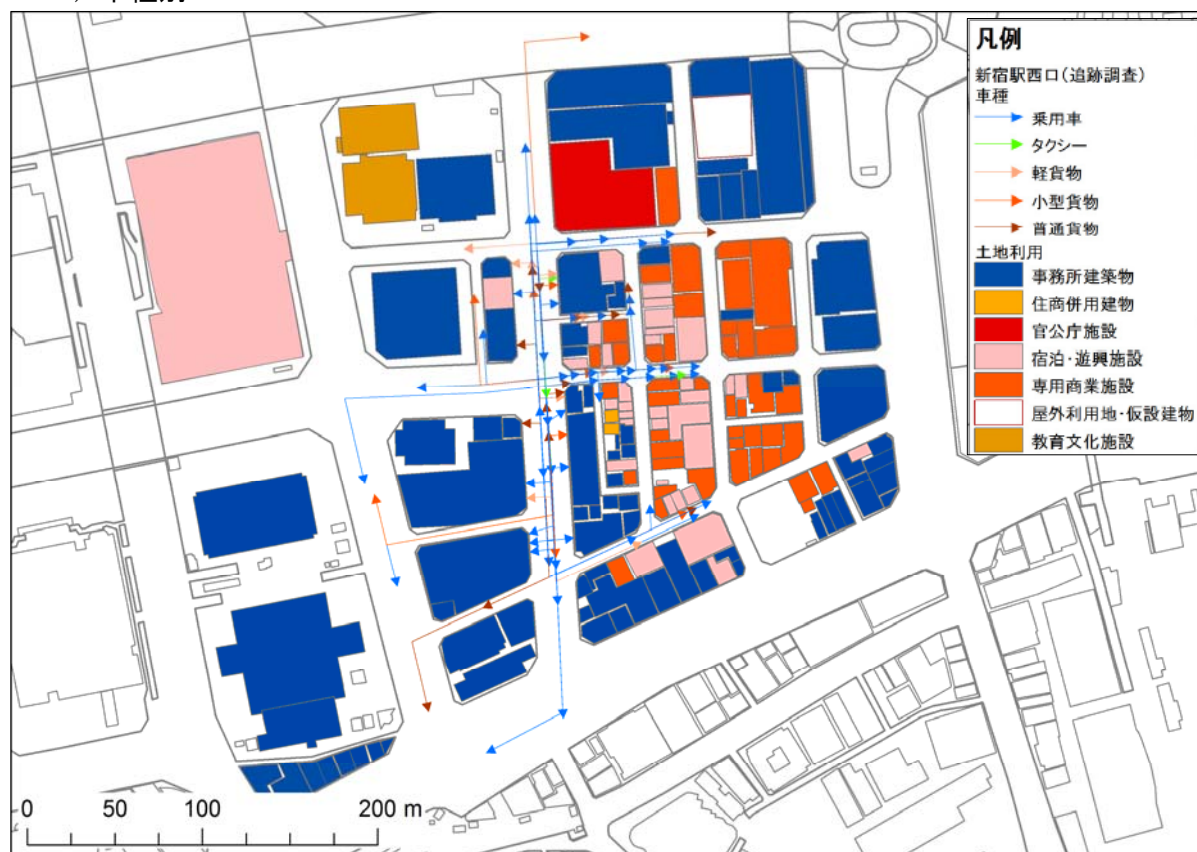


3) 新宿西口駅

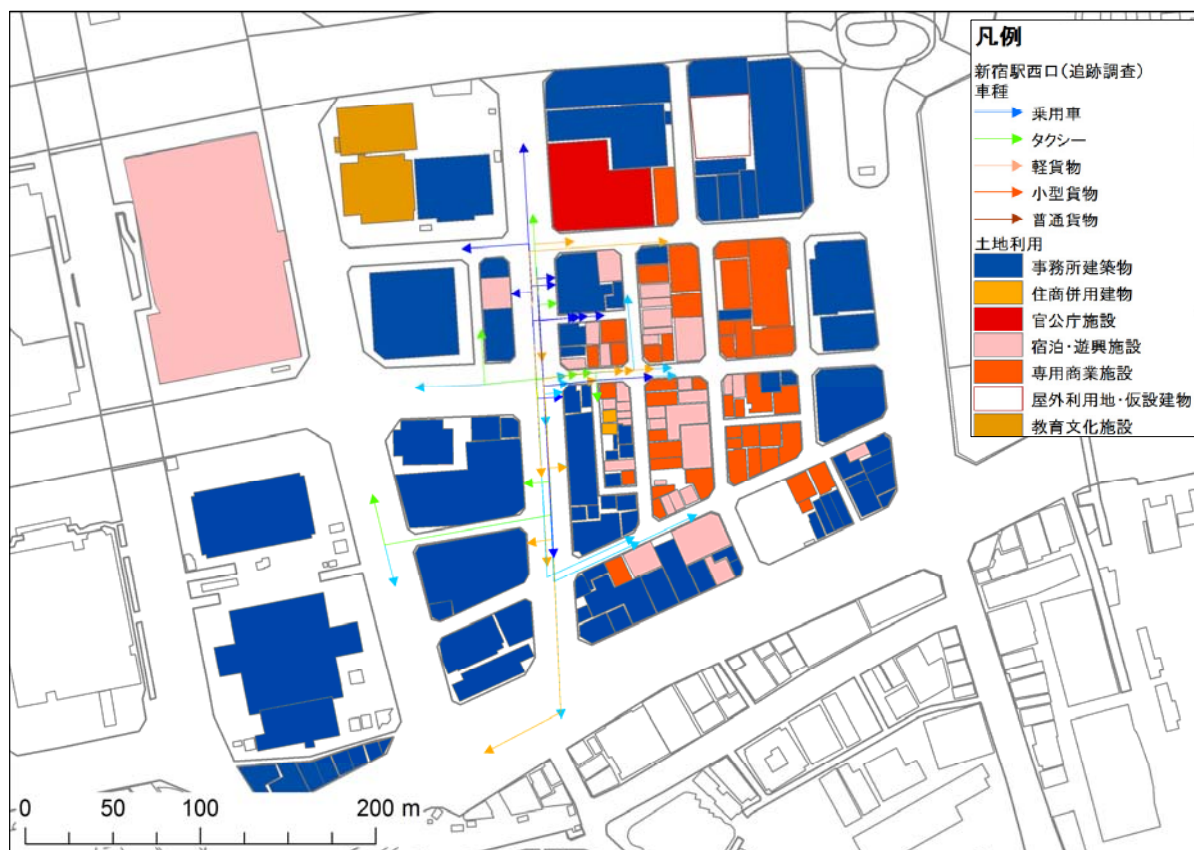
A) 違法・合法



B) 車種別

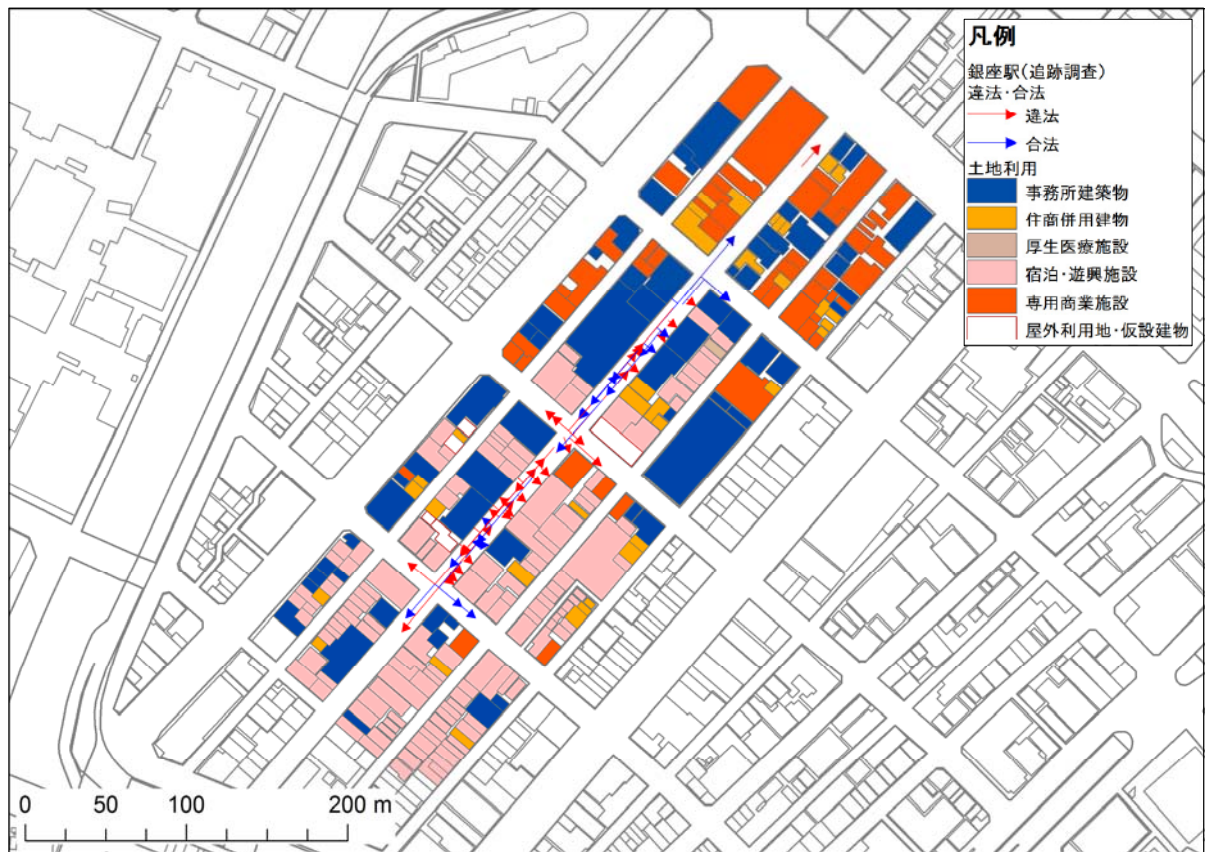


C) 駐車時間別

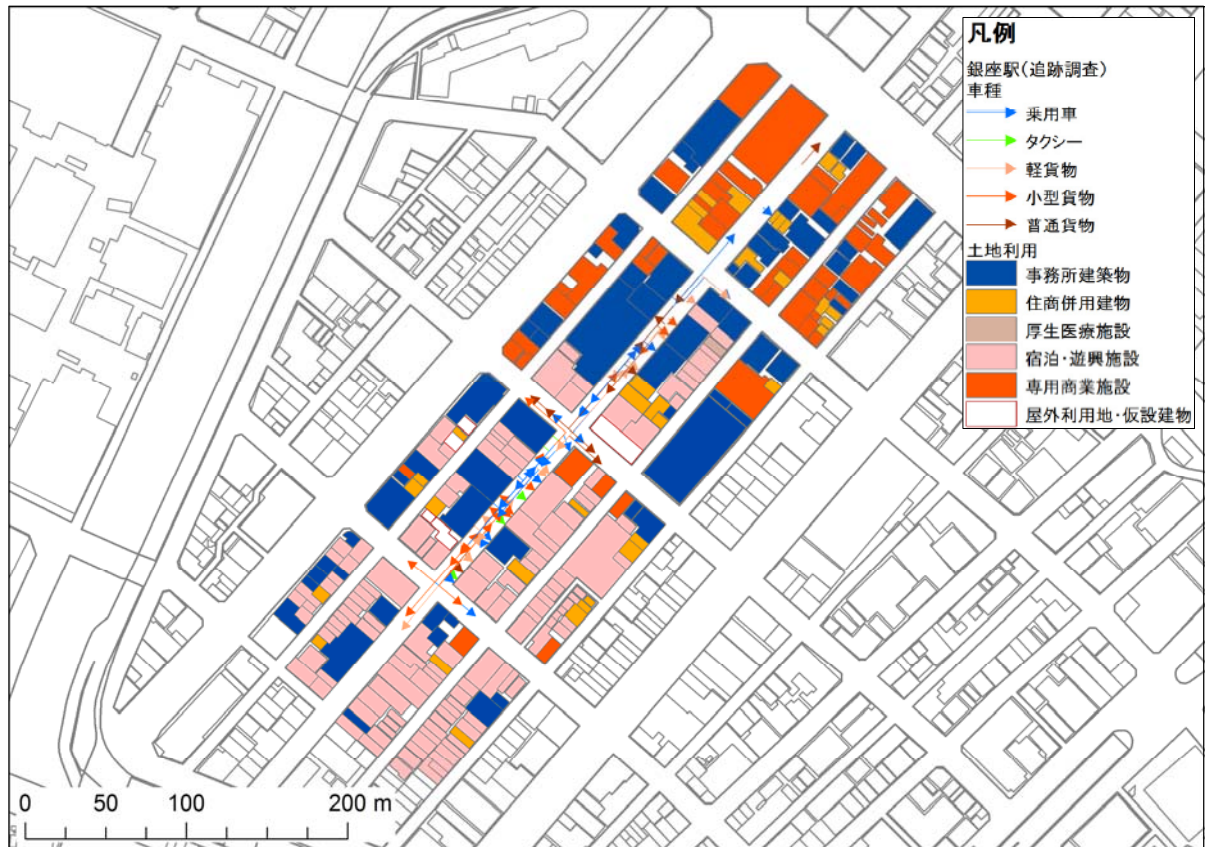


4) 銀座駅

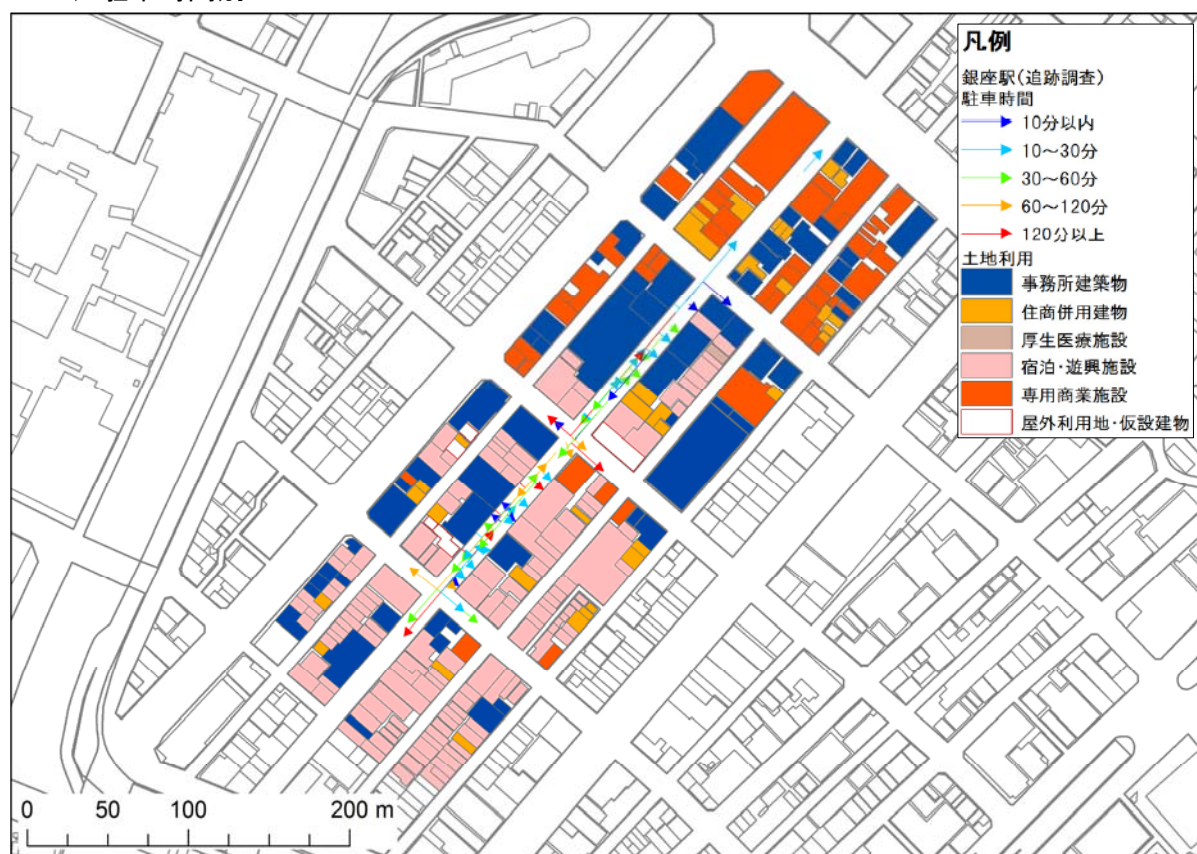
A) 違法・合法



B) 車種別

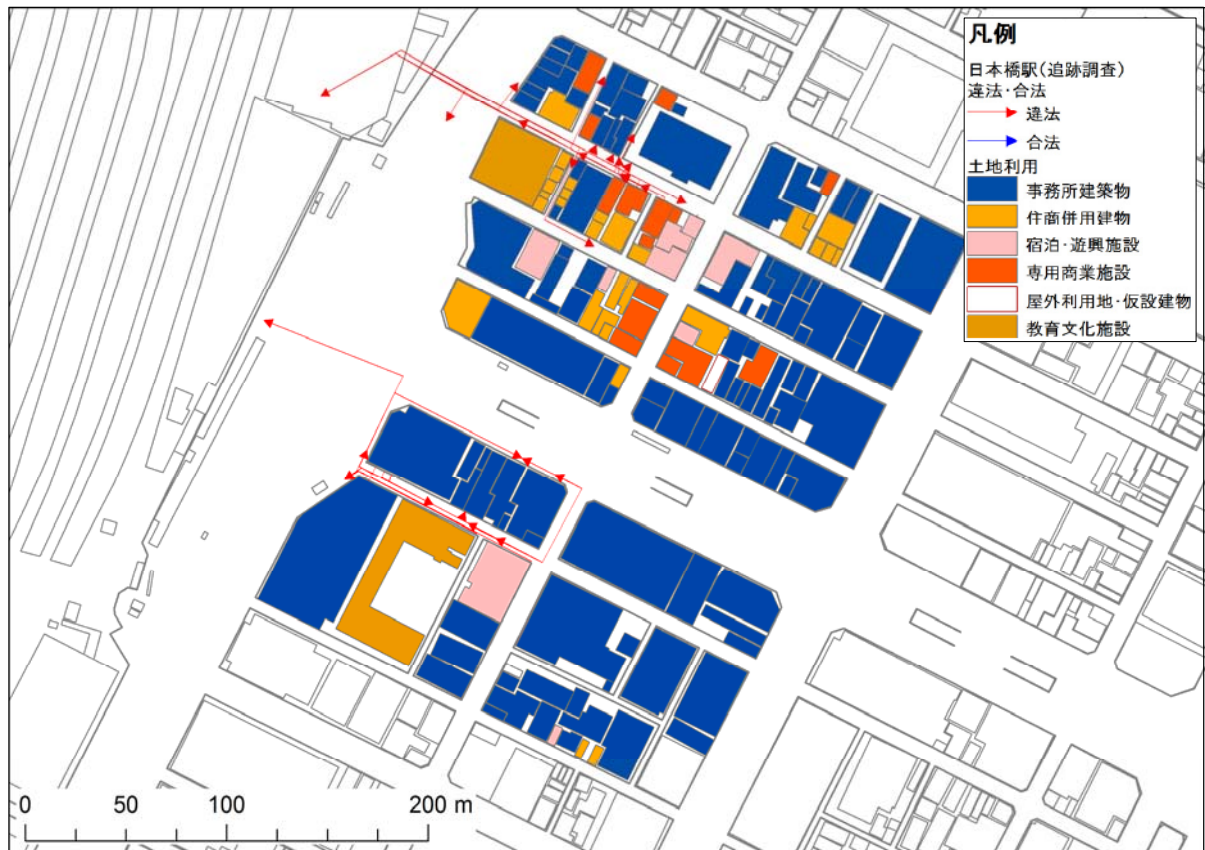


C) 駐車時間別

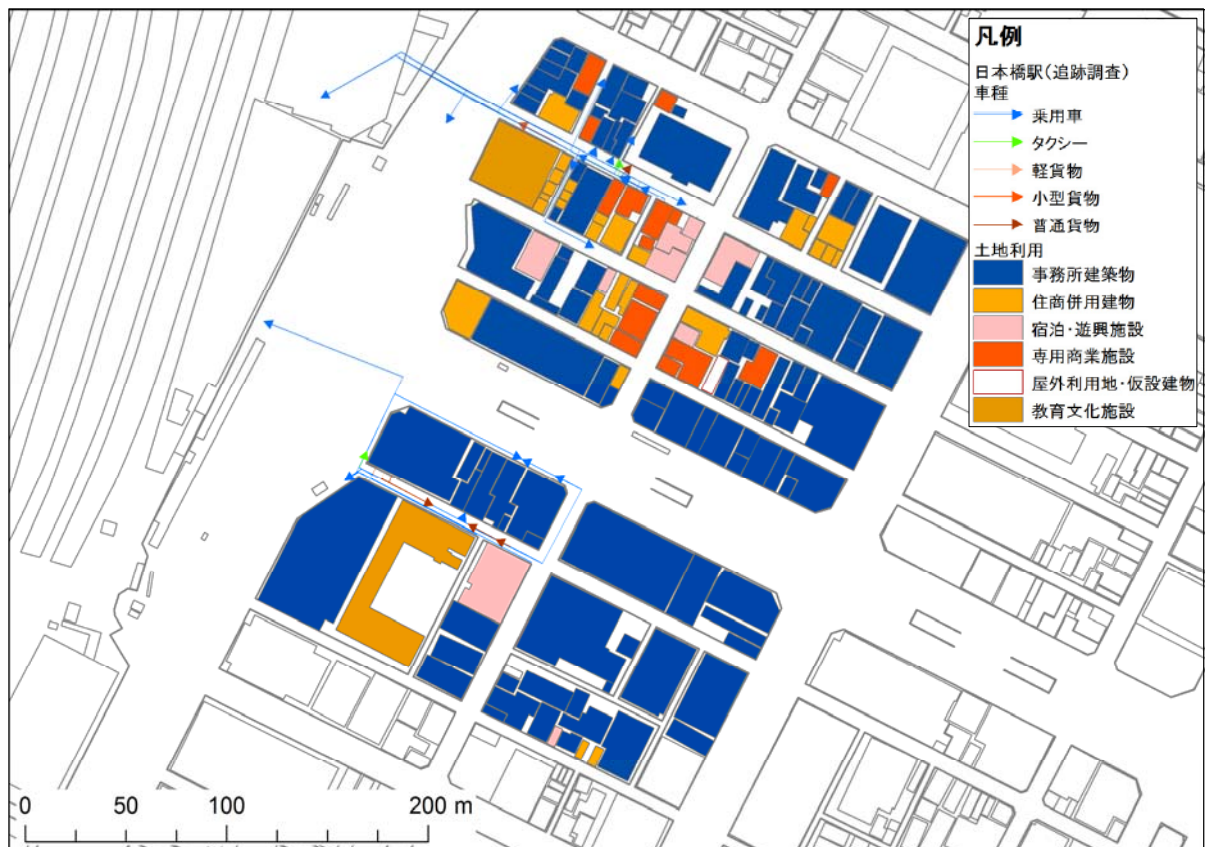


5) 日本橋駅

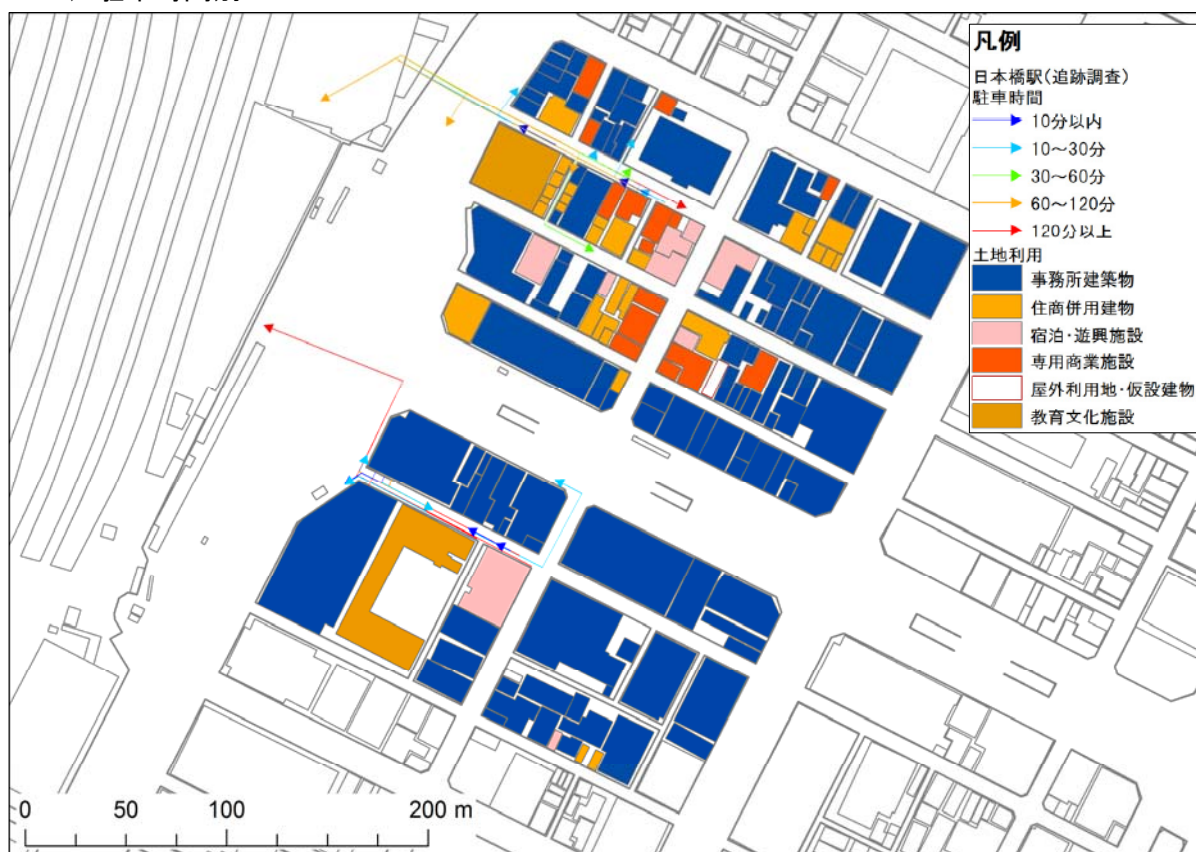
A) 違法・合法



B) 車種別



C) 駐車時間別

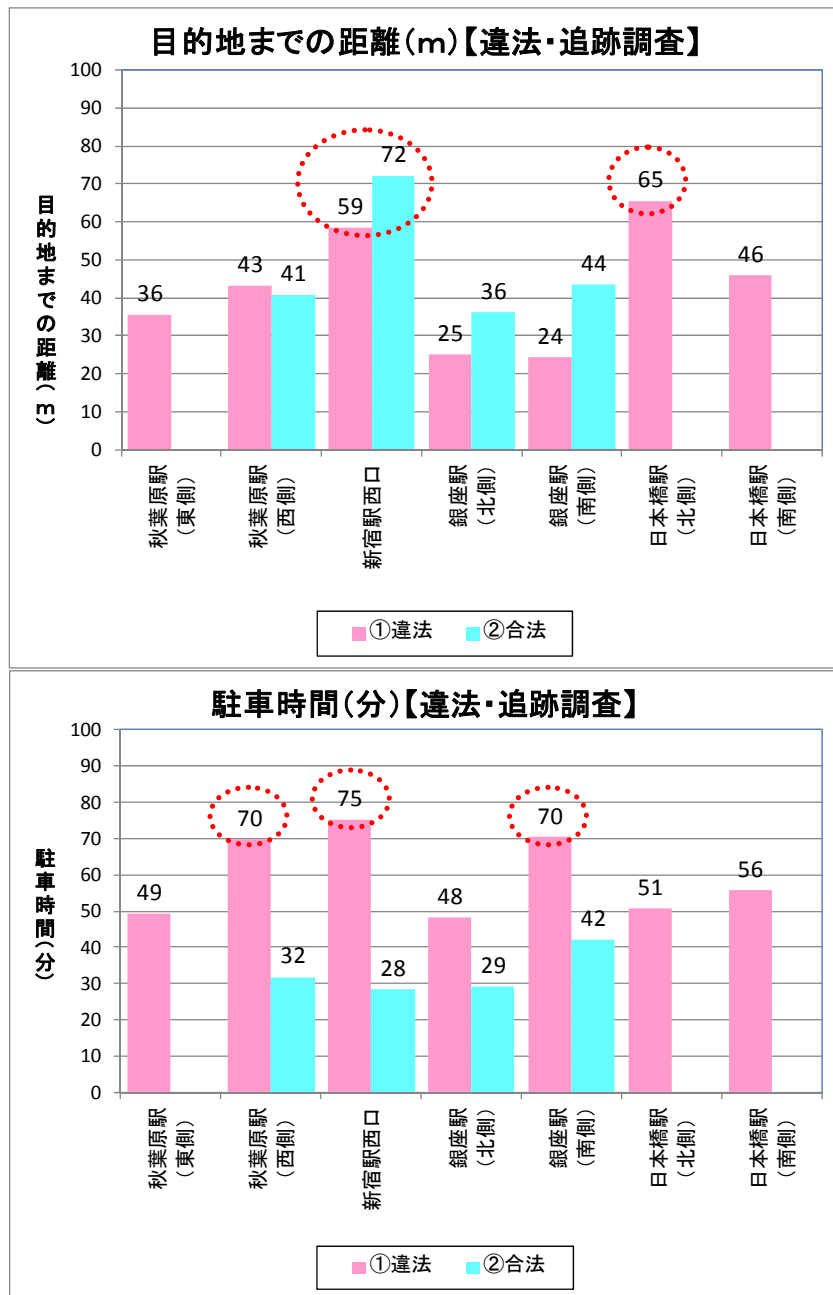


3.2.2. 移動圏域の集計

追跡調査結果をもとに、路上駐車車両を対象として、地区別に「目的地までの距離」及び「駐車時間」を集計、比較した。

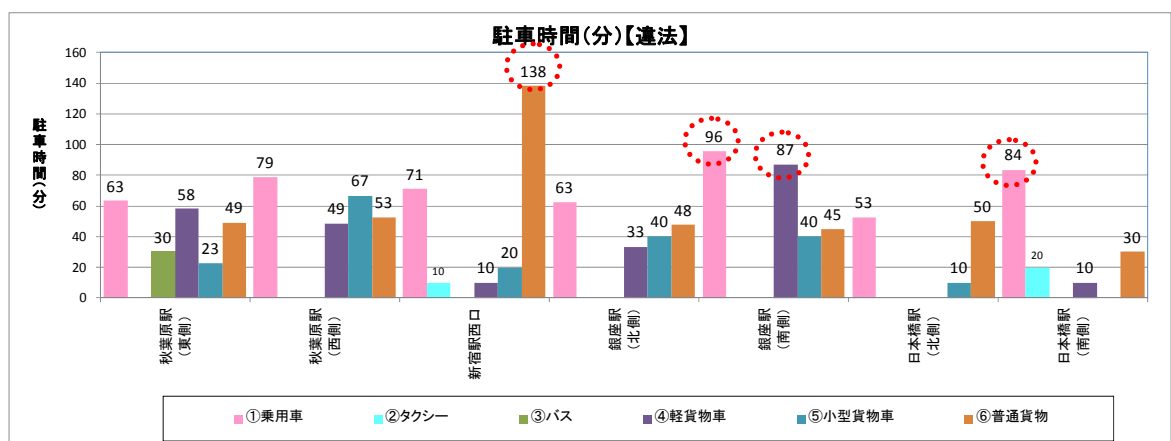
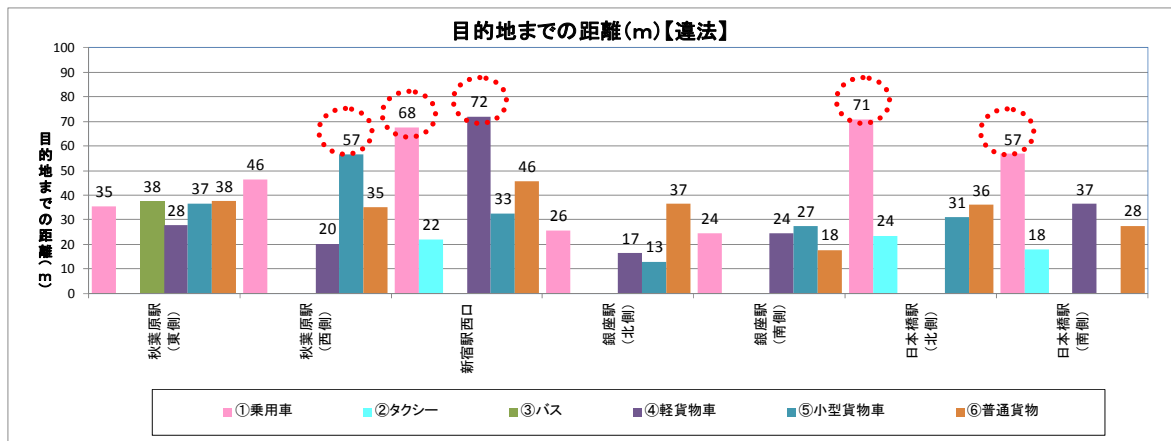
(1) 違法・合法別

- 目的地までの平均距離で 50m を超えているのは、新宿駅西口・日本橋駅（北側）であり前者では、街区内への車両進入禁止、後者では、一方通行規制が影響していると考えられる。
- 違法駐車平均駐車時間で 60 分を超えているのは、秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・銀座駅（南側）であるのに対して、合法駐車平均駐車時間では、約 30 分～約 40 分となっている。



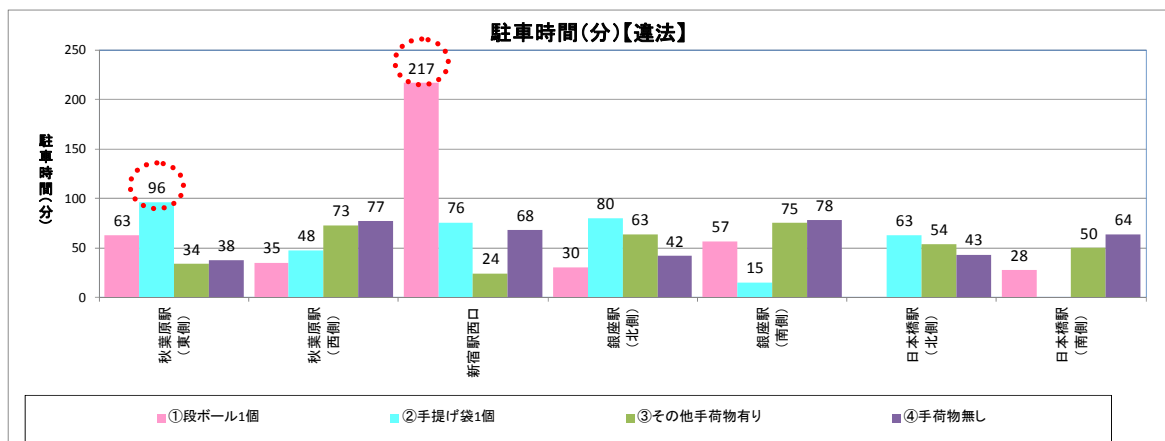
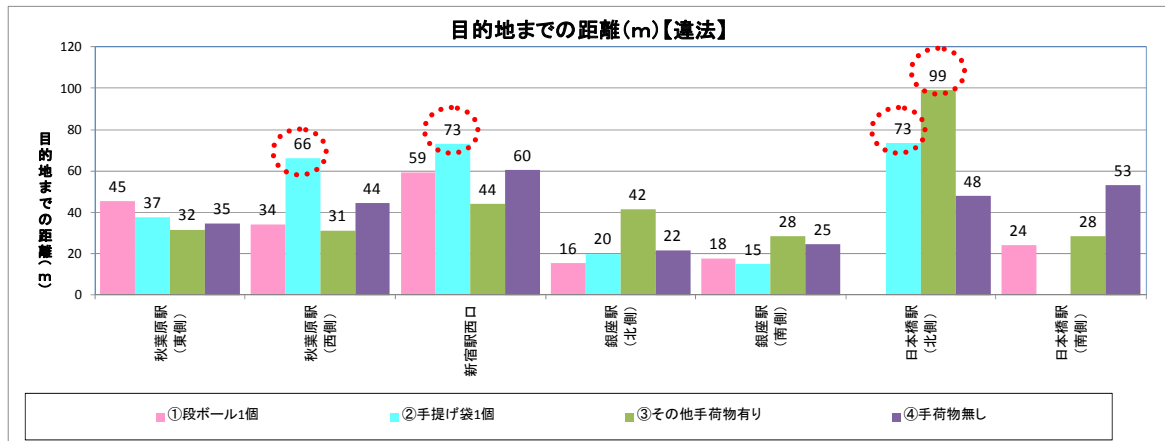
(2) 車種別

- 目的地までの距離で 50mを超えているのは、秋葉原駅（西側）の小型貨物車、新宿駅西口の乗用車・軽貨物車、日本橋駅（北側）と日本橋駅（南側）の乗用車であり、小型車種が長い傾向を示す。
- 平均駐車時間で 80 分を超えているのは、新宿駅西口の普通貨物車、銀座駅（北側）の乗用車、銀座駅（南側）の軽貨物車、日本橋駅（南側）の乗用車となっている。



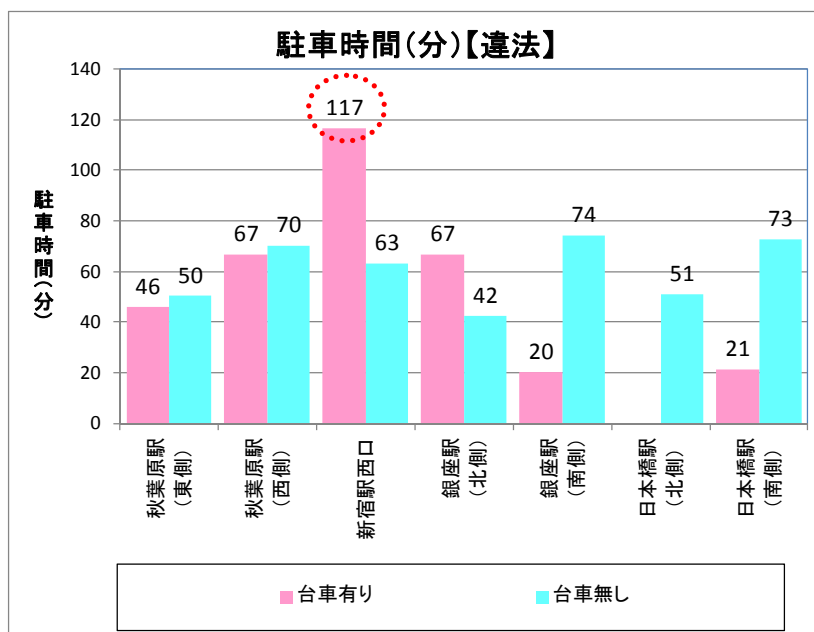
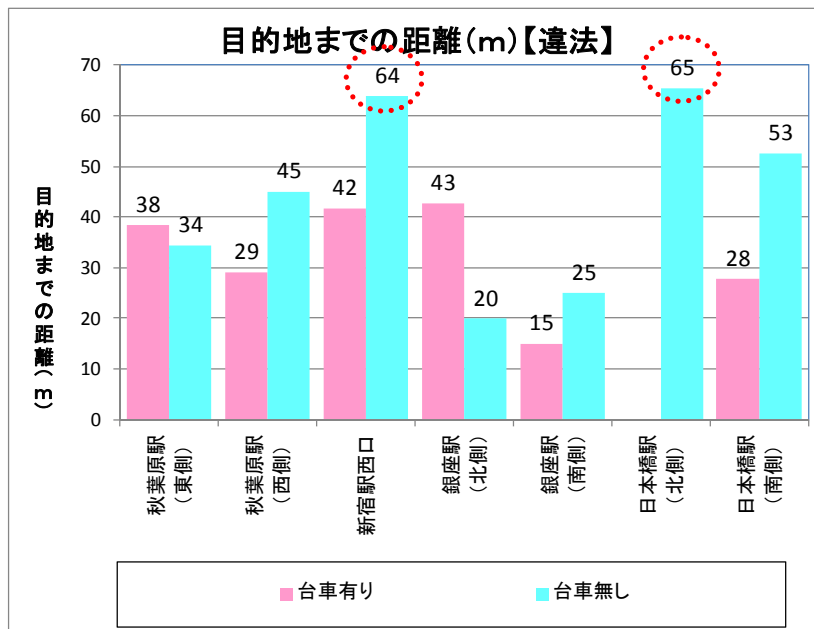
(3) 荷物の大きさ

- 目的地までの距離が 60mを超えているのは、秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・日本橋駅（北側）で手提げ袋 1 個を持っている場合と、日本橋駅（北側）でその他手荷物を持っている場合であり、手荷物がある場合の方が目的地までの距離が長い傾向を示す。
- 平均駐車時間が突出して長いのは新宿駅西口において段ボール 1 個を持っている場合で、200 分を超えている。次いで駐車時間が長いのは秋葉原駅（東側）の手提げ袋 1 個を持っている場合で、約 100 分である。



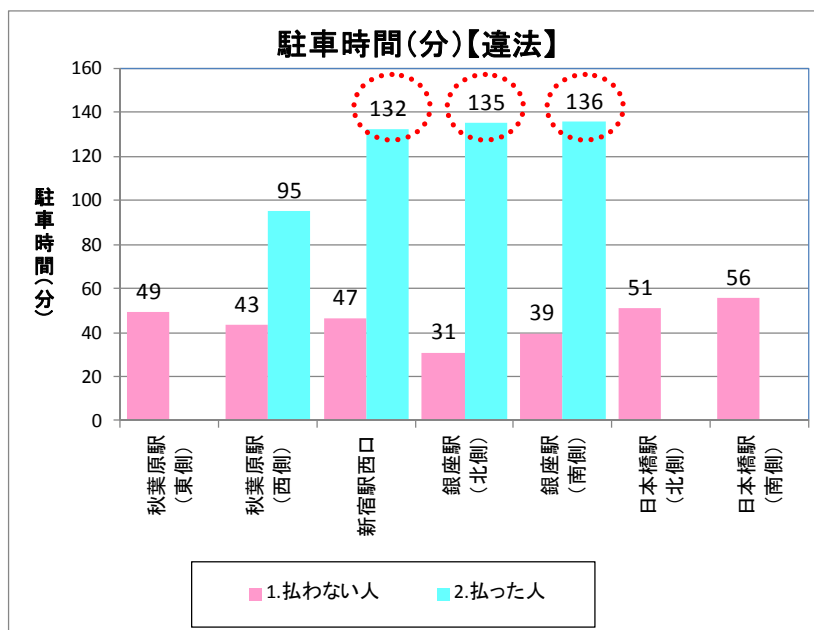
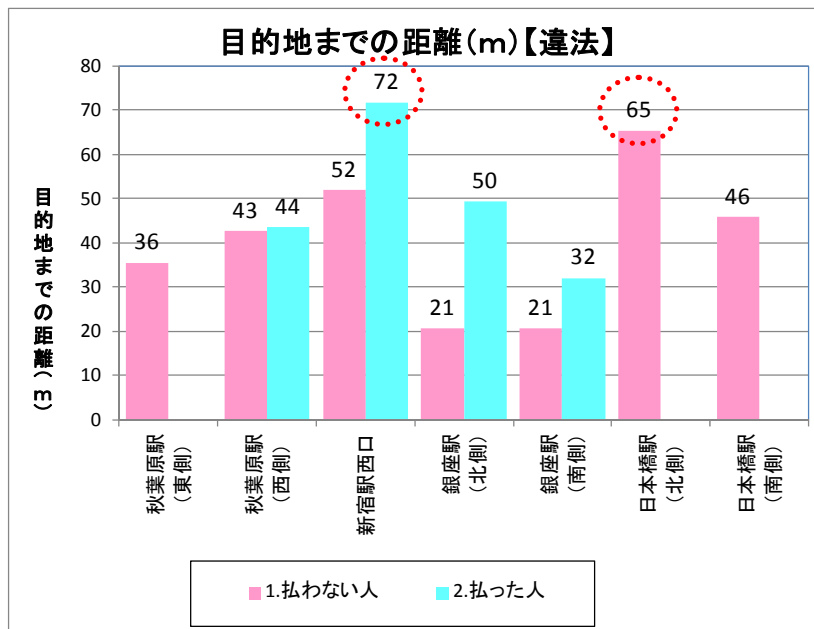
(4) 台車の有無

- 目的地までの距離は、秋葉原駅（東側）・銀座駅（北側）を除き、台車無しの場合が長く、特に新宿駅西口・日本橋駅（北側）では60mを超えている。
- 平均駐車時間が100分を超えてのは新宿駅西口の台車有りの場合で、117分となっている。長時間の荷捌き駐車であると考えられる。



(5) 駐車料金支払いの有無

- パーキング・メーターを有する4地区（秋葉原駅（西側）・新宿駅西口・銀座駅（北側）・銀座駅（南側））では、駐車料金を支払った場合（時間超過しているため違法駐車）の方が、目的地までの距離が長く、駐車時間も長くなっている。
- 駐車料金を支払っていない場合、各地区ともに60分未満の駐車時間となっている。



4. 路上駐車要因の分析（地区別）

路上駐車実態調査、及び路上駐車要因調査の結果を踏まえ、秋葉原駅、新宿駅西口、銀座駅、日本橋駅エリアにおける路上駐車要因を分析した。

分析は、調査対象地区全体としては、需給バランスが確保されていながらも、路上駐車が発生している街区（地区）での路上駐車実態をもとに、目的施設、目的地までの距離、車種、駐車時間等に着目し、下記に示す仮説、検証項目、検証方法に従って実施した。

なお、路上駐車要因の分析に際して、駐車場位置から 100m 圏域を駐車場利用圏域として設定し、路上駐車発生箇所と重ね合わせることで、駐車場空白区域を抽出した。

(1) 乗用車

【仮説】

地区全体では需給バランスが満たされているものの、駐車場の設置箇所に偏りがあり、目的施設付近に駐車場が無いために路上駐車が発生するのではないかと。

【検証項目】

違法路上駐車が発生している箇所の特性（目的施設の傾向）と駐車場空白区域の分布

【検証方法】

- ①路上駐車車両の車種区分により、乗用車のデータを抽出する。
- ②歩行経路の図化により目的施設を特定し、施設の種類を集計する。
- ③駐車場利用圏域との重ね合わせによって、駐車場空白区域を把握する。

(2) 貨物車

【仮説】

荷捌きのため、目的施設までの距離が近い場所に違法路上駐車が発生するのではないかと。

【検証項目】

路上駐車箇所からの移動圏域の特徴

【検証方法】

- ①路上駐車車両の車種区分により、軽貨物・小型貨物・普通貨物車両のデータを抽出する。
- ②歩行経路の図化により目的施設を特定し、移動距離を集計する。
- ③路上駐車特性から駐車時間を把握する。

4.1. 秋葉原駅（東側）地区

4.1.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

事務所：9/9 施設（100%）

2) 目的地までの移動距離

事務所：14～50m（平均約 35m）

3) 駐車時間

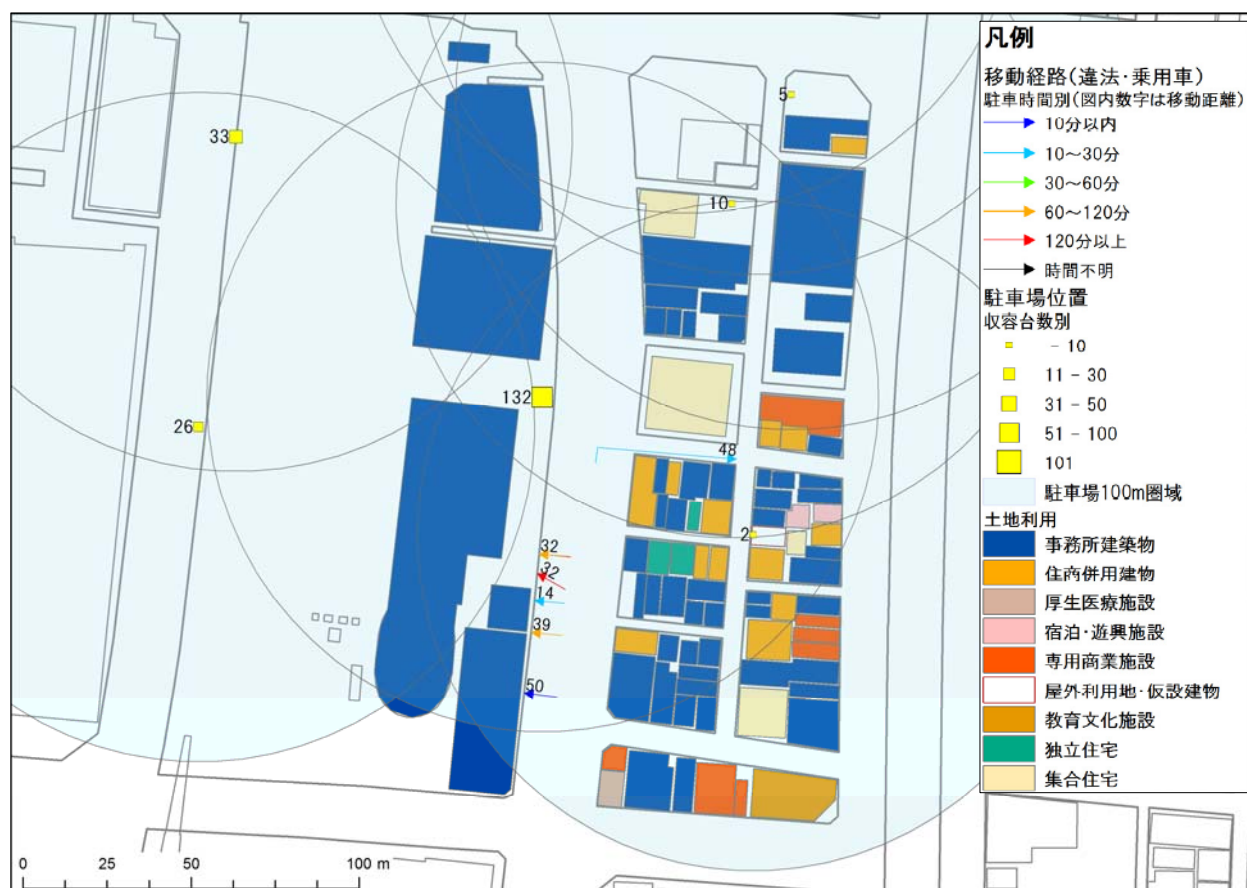
- ・事務所直近の路上に駐車し、10 分～20 分程度の短時間駐車が見られる一方で、1 時間～2 時間以上の長時間にわたる路上駐車も見られる。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・路上駐車発生箇所の付近には収容台数 100 台を超える大規模駐車場が立地し、需給バランスは整っているものの、10 分～20 分程度の短時間駐車を行う場合には施設直近への路上駐車を行う傾向がある。
- ・事務所直近の路上に 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者が存在していることから、付近の駐車場の利用促進策（誘導・案内の充実等）の実施や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.1.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 19/24 施設 (79%)
 商業施設 : 2/24 施設 (8%)
 集合住宅 : 2/24 施設 (8%)
 宿泊・遊興施設 : 1/24 施設 (5%)

2) 目的地までの移動距離

12～68m (平均約 35m)
 30m 以内 (25%)、50m 以内 (92%)

3) 駐車時間

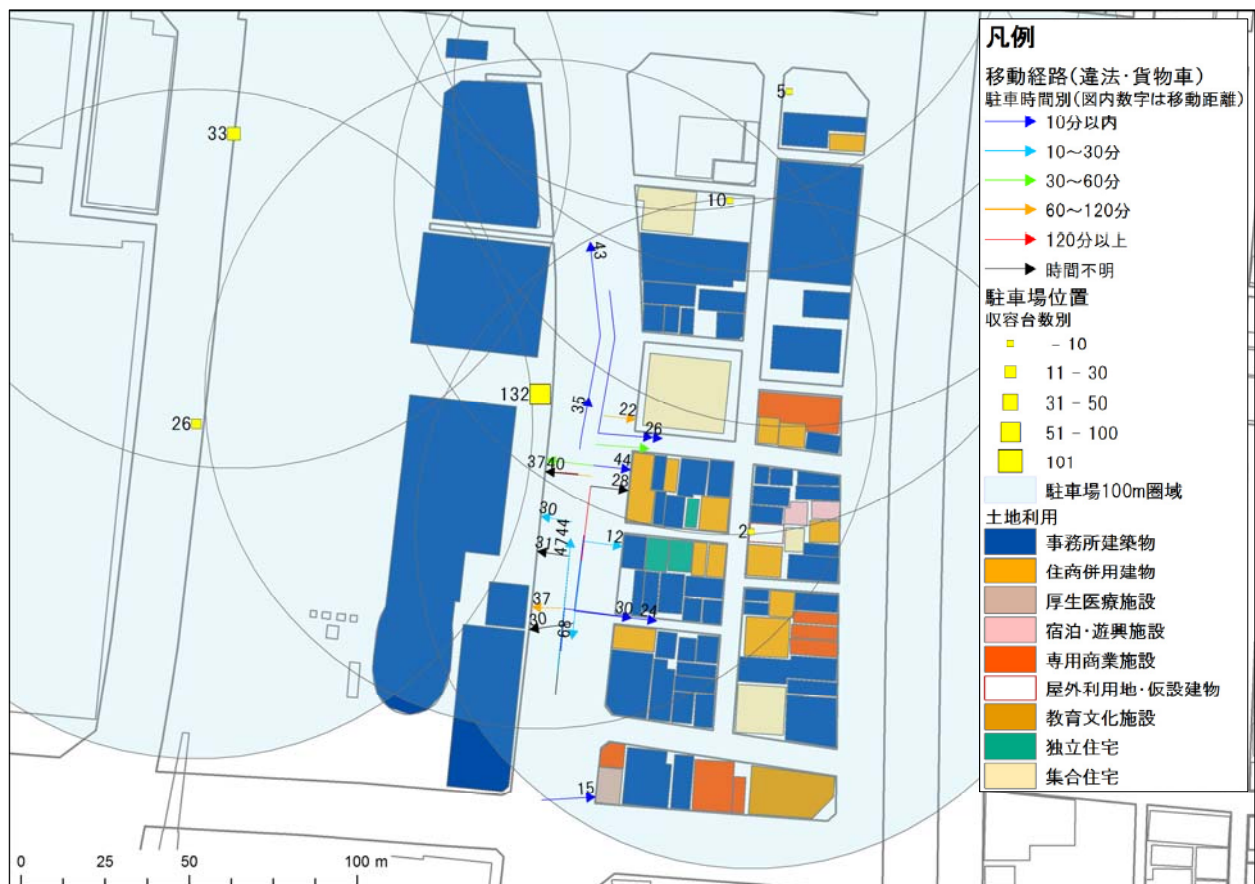
- ・駐車時間が確認できた 19 件のうち、12 件が 10 分～20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 6 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。
- ・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4.2. 秋葉原駅（西側）地区

4.2.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

商業施設 : 13/15 施設 (87%)
事務所 : 2/15 施設 (13%)

2) 目的地までの移動距離

商業施設 : 11～124m (平均約 47m)
事務所 : 15～61m (平均約 38m)

3) 駐車時間

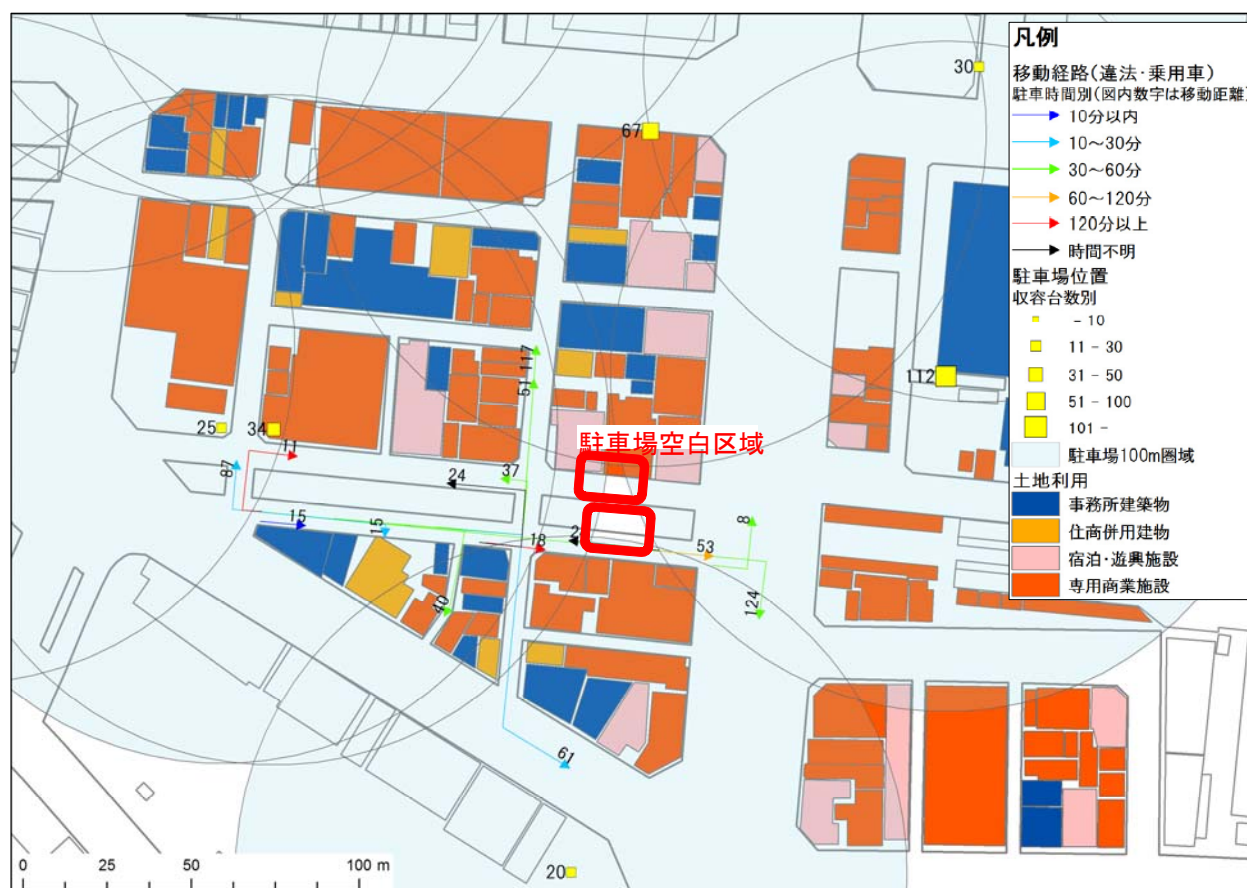
- ・商業施設を利用する場合、主に 30～60 分程度の駐車時間で、目的地まで 20m 以内の近距離では 120 分以上の長時間駐車が見られる。
- ・事務所を利用する場合、30 分以内の駐車時間である。

4) 駐車場空白区域

- ・駐車場の 100m 圏域に含まれない区間がごく一部見られるが、概ねの範囲はカバーされている。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・一部駐車場空白区域が見られるが、基本的には道路沿いに設置された PM が駐車需要を受け持っている。ただし、PM が満車である、あるいは PM に駐車したが料金を支払わない利用者が存在することで、違法駐車が顕在化していると考えられる。
- ・PM・PT 満車の場合や 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者に対して、付近の駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.2.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

商業施設 : 8/11 施設 (73%)
宿泊・遊興施設 : 3/11 施設 (27%)

2) 目的地までの移動距離

6～85m (平均約 39m)
30m 以内 (45%)、50m 以内 (64%)

3) 駐車時間

- ・駐車時間が確認できた 8 件のうち、6 件が 10 分～20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 1 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・駐車場の 100m 圏域に含まれない区間がごく一部見られるが、概ねの範囲はカバーされている。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。
- ・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4. 3. 新宿駅西口地区

4.3.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 12/21 施設 (57%)
商業施設 : 6/21 施設 (29%)
宿泊・遊興施設 : 3/21 施設 (14%)

2) 目的地までの移動距離

事務所 : 15~142m (平均約 66m)
商業施設 : 41~102m (平均約 73m)
宿泊・遊興施設 : 56~69m (平均約 62m)

3) 駐車時間

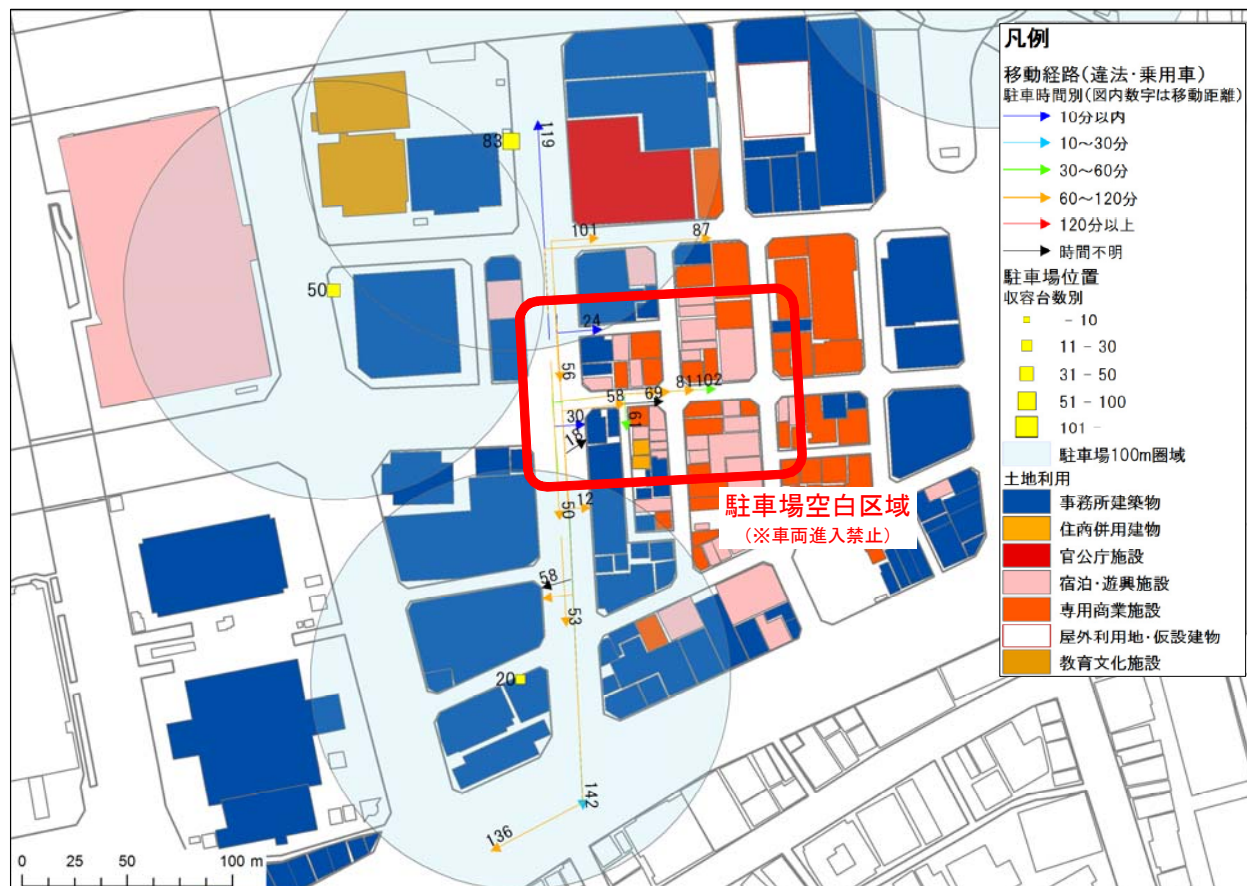
- ・目的施設の種類に関わらず、主に 60 分以上の長時間駐車が多い。
- ・また、目的地までの移動距離と駐車時間の相関も明確には見られない。

4) 駐車場空白区域

- ・新宿駅側の車両進入禁止区域は、駐車場の 100m 圏域に含まれない。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・地区全体でみれば需給バランスが確保されているものの、局所的に駐車場空白区域が存在することから、その付近には路上駐車が発生すると考えられる。
- ・車両進入禁止区域内の施設利用者を含めた、60 分を超過する長時間駐車を行う運転者に対して、付近の駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.3.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

商業施設 : 6/11 施設 (55%)
 事務所 : 4/11 施設 (36%)
 宿泊・遊興施設 : 1/11 施設 (9%)

2) 目的地までの移動距離

11～91m (平均約 45m)
 30m 以内 (45%)、50m 以内 (45%)

3) 駐車時間

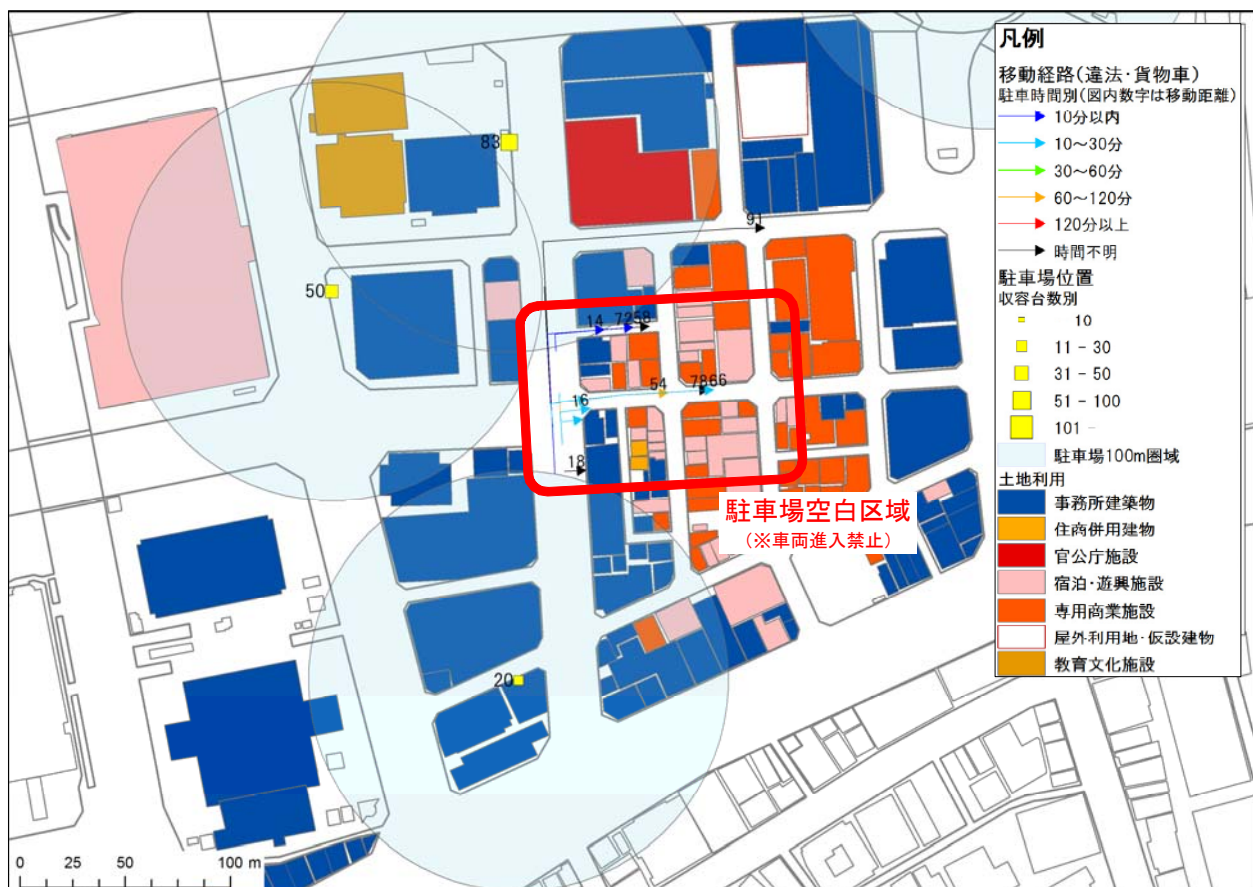
- ・駐車時間が確認できた 7 件のうち、4 件が 10 分～20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 1 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・新宿駅側の車両進入禁止区域は、駐車場の 100m 圏域に含まれない。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・地区全体でみれば需給バランスが確保されているものの、駐車場空白区域が存在することから、貨物車の場合でも路上駐車が発生すると考えられる。
- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4. 4. 銀座駅地区（北側）

4.4.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 3/4 施設 (75%)
商業施設 : 1/4 施設 (25%)

2) 目的地までの移動距離

商業施設 : 21～32m (平均約 27m)
事務所 : 20m

3) 駐車時間

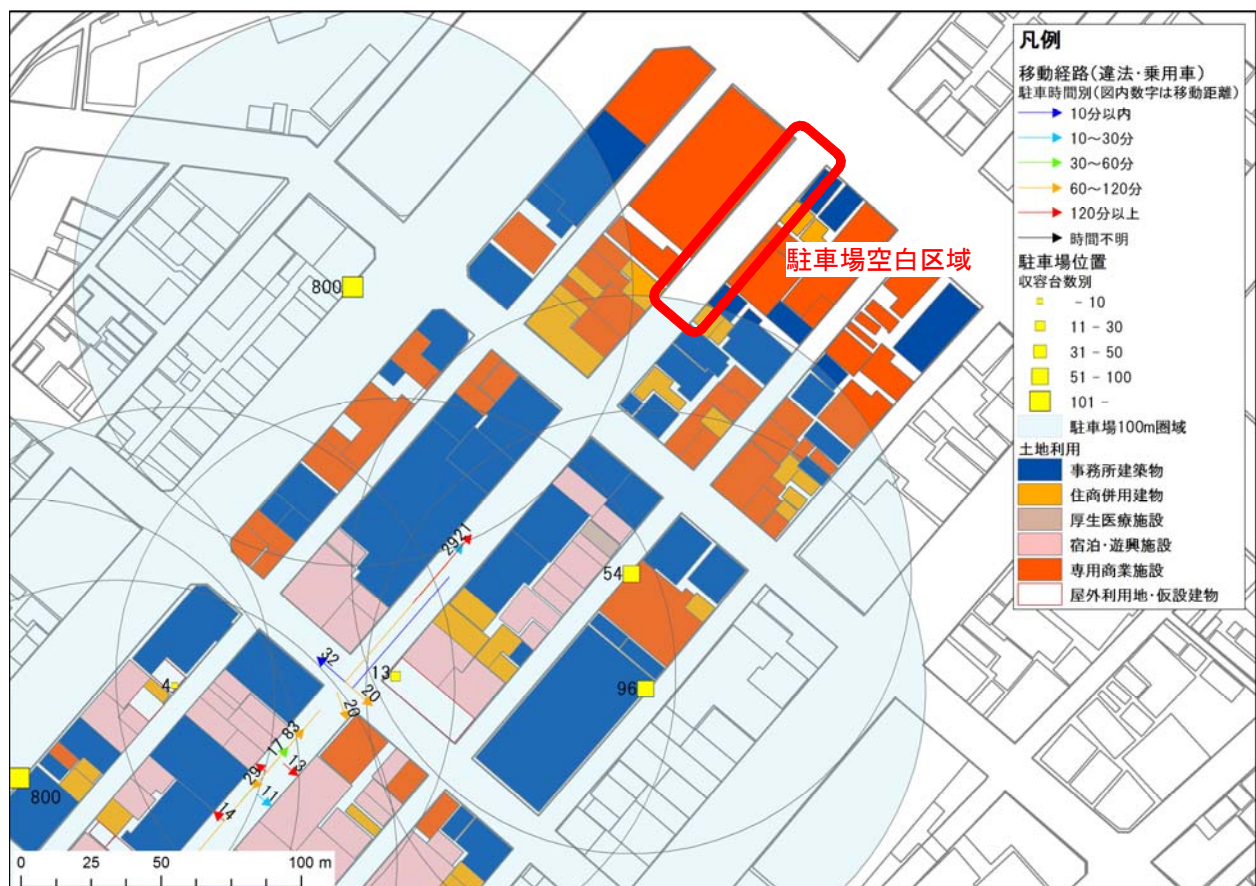
- ・商業施設を利用した 3 件の駐車時間はそれぞれ 10 分、20 分、140 分であった。
- ・事務所を利用した 1 件は 80 分であった。

4) 駐車場空白区域

- ・駐車場の 100m 圏域に含まれない区間がごく一部見られるが、概ねの範囲はカバーされている。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・付近にいくつか駐車場が立地しているものの、収容台数が少ない小規模駐車場が多く、満車の場合には路上駐車が発生すると考えられる。
- ・PM が設置されているが満車である、あるいは PM に駐車したが料金を支払わない利用者が存在することで、違法駐車が顕在化していると考えられる。
- ・付近の駐車場及び PM 満車の場合や 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者に対して、周辺の大規模駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.4.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 7/9 施設 (78%)

商業施設 : 2/9 施設 (22%)

2) 目的地までの移動距離

13～78m (平均約 25m)

30m 以内 (89%)、50m 以内 (89%)

3) 駐車時間

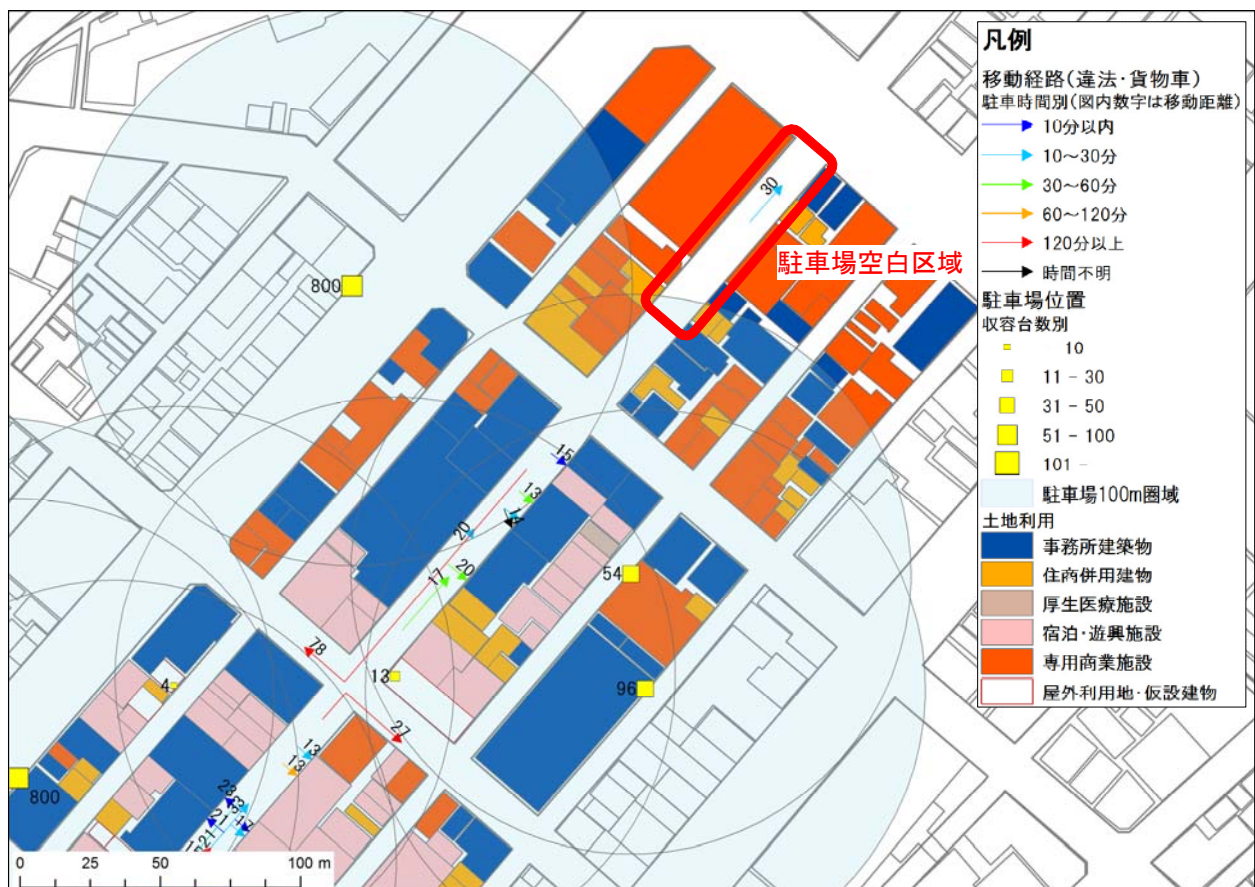
- ・駐車時間が確認できた 8 件のうち、4 件が 10 分～20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 1 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・駐車場の 100m 圏域に含まれない区間がごく一部見られるが、概ねの範囲はカバーされている。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。
- ・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4.5. 銀座駅地区（南側）

4.5.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

宿泊・遊興施設 : 5/9 施設 (56%)
事務所 : 3/9 施設 (33%)
商業施設 : 1/9 施設 (11%)

2) 目的地までの移動距離

宿泊・遊興施設 : 11~17m (平均約 15m)
事務所 : 14~83m (平均約 42m)
商業施設 : 20m

3) 駐車時間

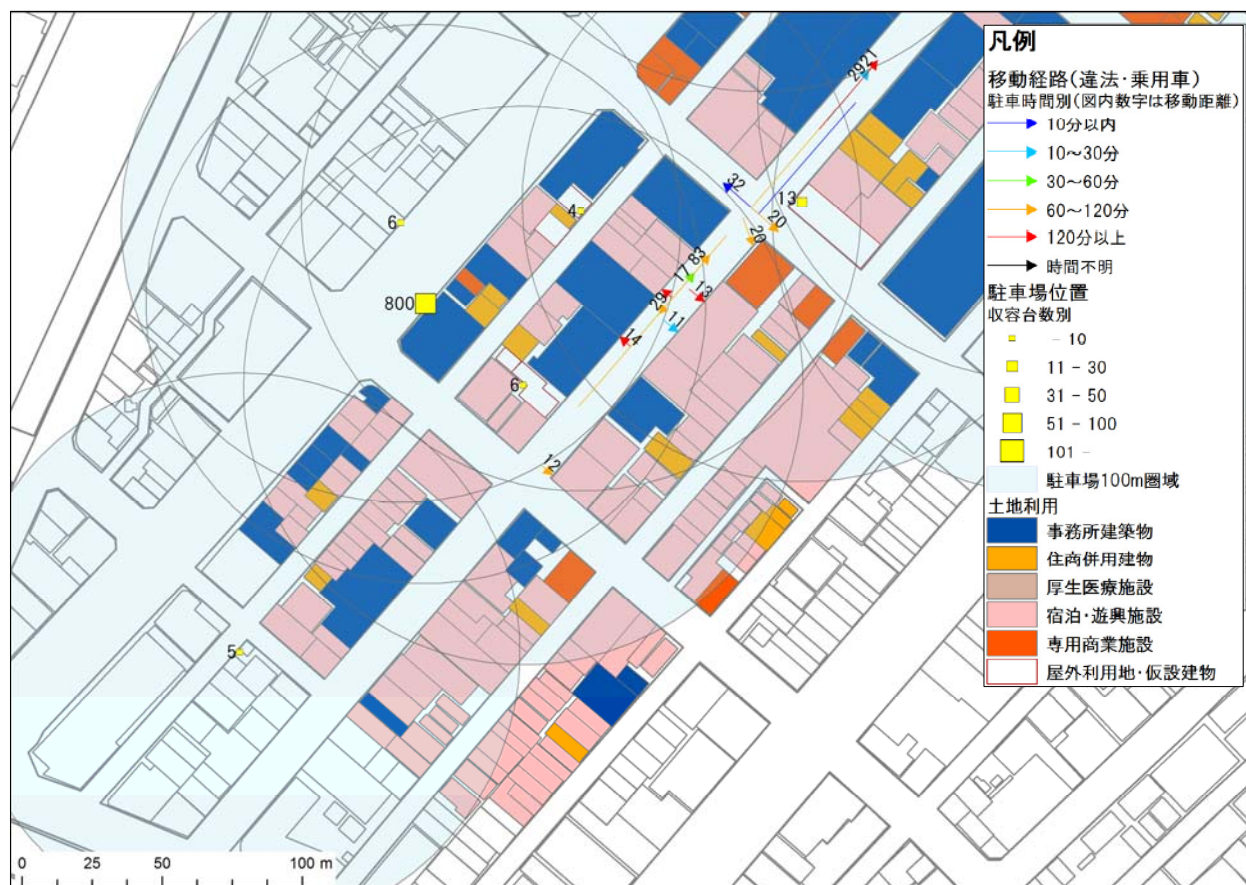
- ・目的施設の種類に関わらず、主に 60 分以上の長時間駐車が多い。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれるが、街区には規模の小さい駐車場しか立地しておらず、局所的に容量不足の可能性も考えられる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・付近にいくつか駐車場が立地しているものの、収容台数が少ない小規模駐車場が多く、満車の場合には路上駐車が発生すると考えられる。
- ・PM が設置されているが満車である、あるいは PM に駐車したが料金を支払わない利用者が存在することで、違法駐車が顕在化していると考えられる。
- ・付近の駐車場及び PM 満車の場合や 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者に対して、周辺の大規模駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.5.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

宿泊・遊興施設：14/19 施設（74%）

商業施設：5/19 施設（26%）

2) 目的地までの移動距離

13～63m（平均約 24m）

30m 以内（84%）、50m 以内（95%）

3) 駐車時間

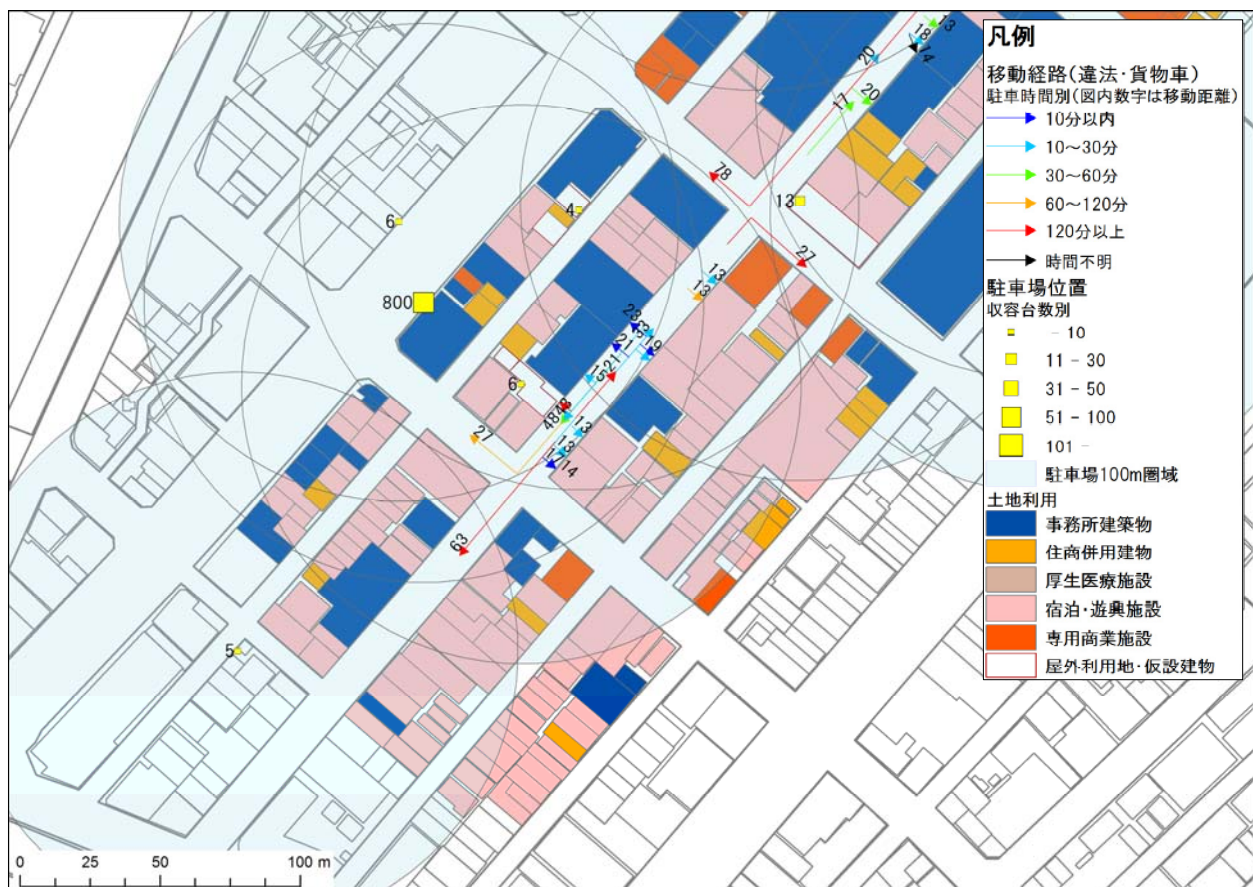
- ・駐車時間が確認できた 19 件のうち、10 件が 10 分～20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 6 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれるが、街区内には規模の小さい駐車場しか立地しておらず、局所的に容量不足の可能性も考えられる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。
- ・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4. 6. 日本橋駅地区（北側）

4.6.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 10/28 施設 (36%)
駅施設 : 10/28 施設 (36%)
商業施設 : 7/28 施設 (24%)
宿泊・遊興施設 : 1/28 施設 (4%)

2) 目的地までの移動距離

事務所 : 15～175m (平均約 39m)
駅施設 : 132～175m (平均約 150m)
商業施設 : 6～81m (平均約 34m)
宿泊・遊興施設 : 17m

3) 駐車時間

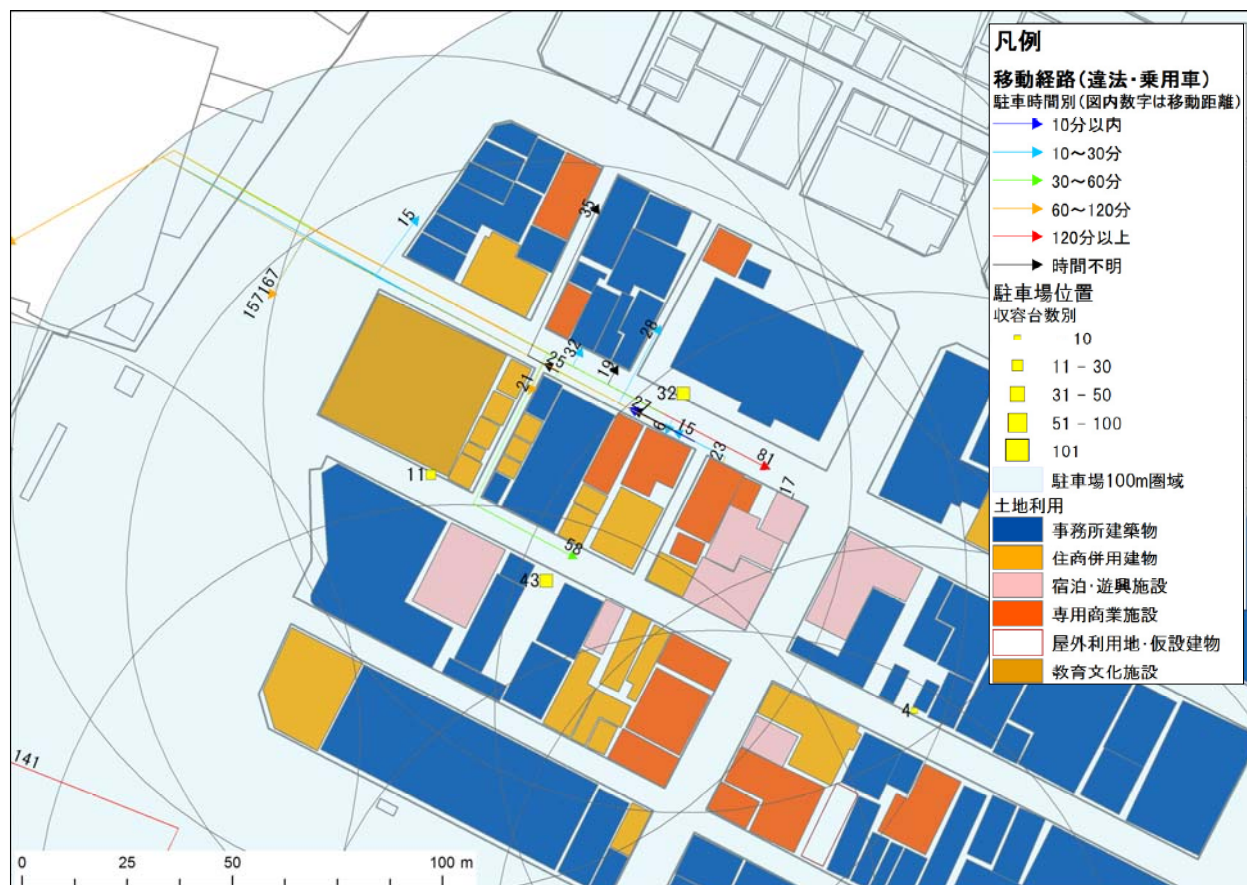
- ・駅施設を利用する場合、60 分以上の長時間駐車が見られる。
- ・事務所を利用する場合、30 分以内の駐車時間である。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・路上駐車発生箇所の付近にはいくつかの駐車場が立地しているが、10 分～20 分程度の短時間駐車を行う場合には施設直近への路上駐車を行う傾向がある。
- ・駅施設利用等の 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者も含めて、付近の駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.6.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

商業施設 : 1/2 施設 (50%)

事務所 : 1/2 施設 (50%)

2) 目的地までの移動距離

31～36m (平均約 34m)

30m 以内 (0%)、50m 以内 (100%)

3) 駐車時間

・駐車時間が確認できた 2 件のうち、1 件が 10 分以内の短時間駐車である。

・1 時間以上の長時間駐車は見られなかった。

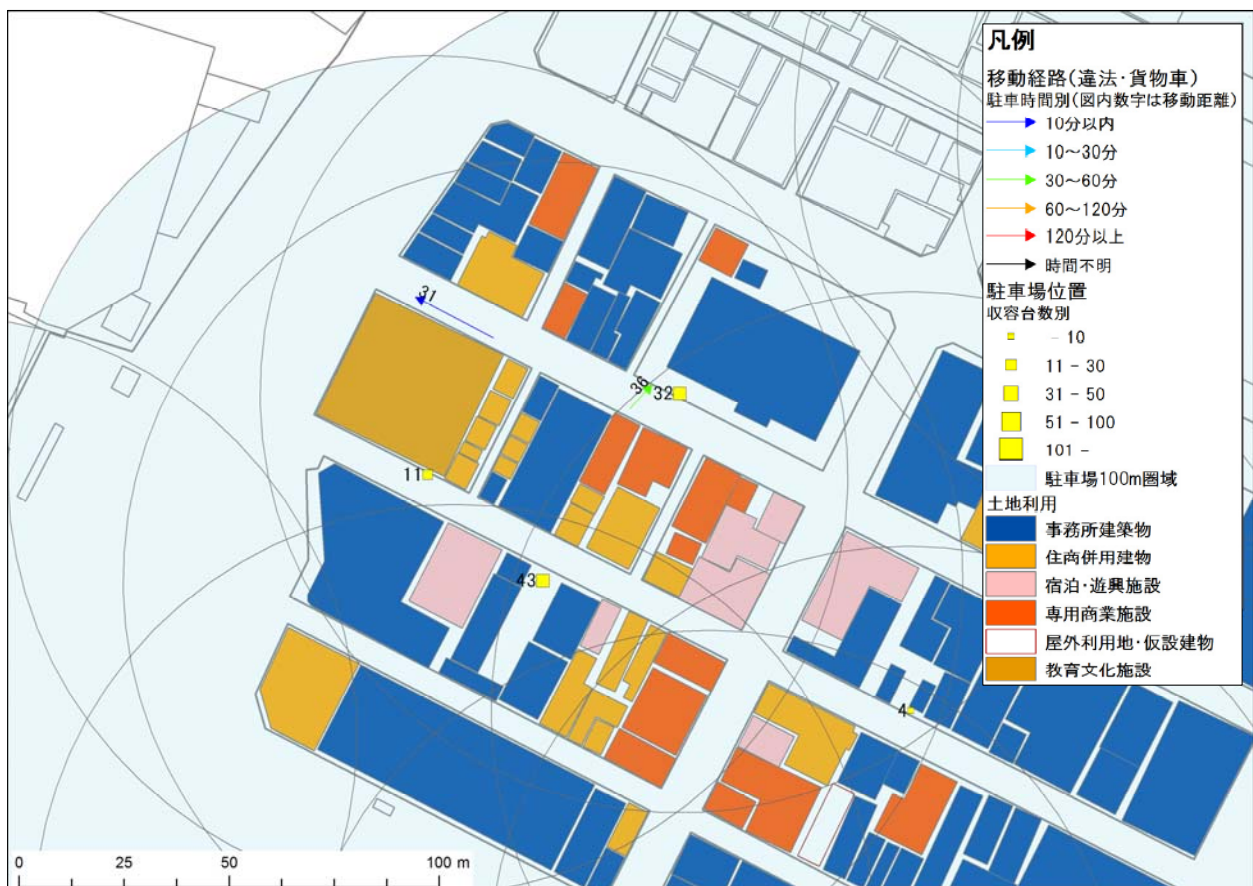
4) 駐車場空白区域

・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。

・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



4.7. 日本橋駅地区（南側）

4.7.1. 乗用車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 14/16 施設 (88%)
駅施設 : 2/16 施設 (12%)

2) 目的地までの移動距離

事務所 : 22~104m (平均約 45m)
駅施設 : 141~144m (平均約 143m)

3) 駐車時間

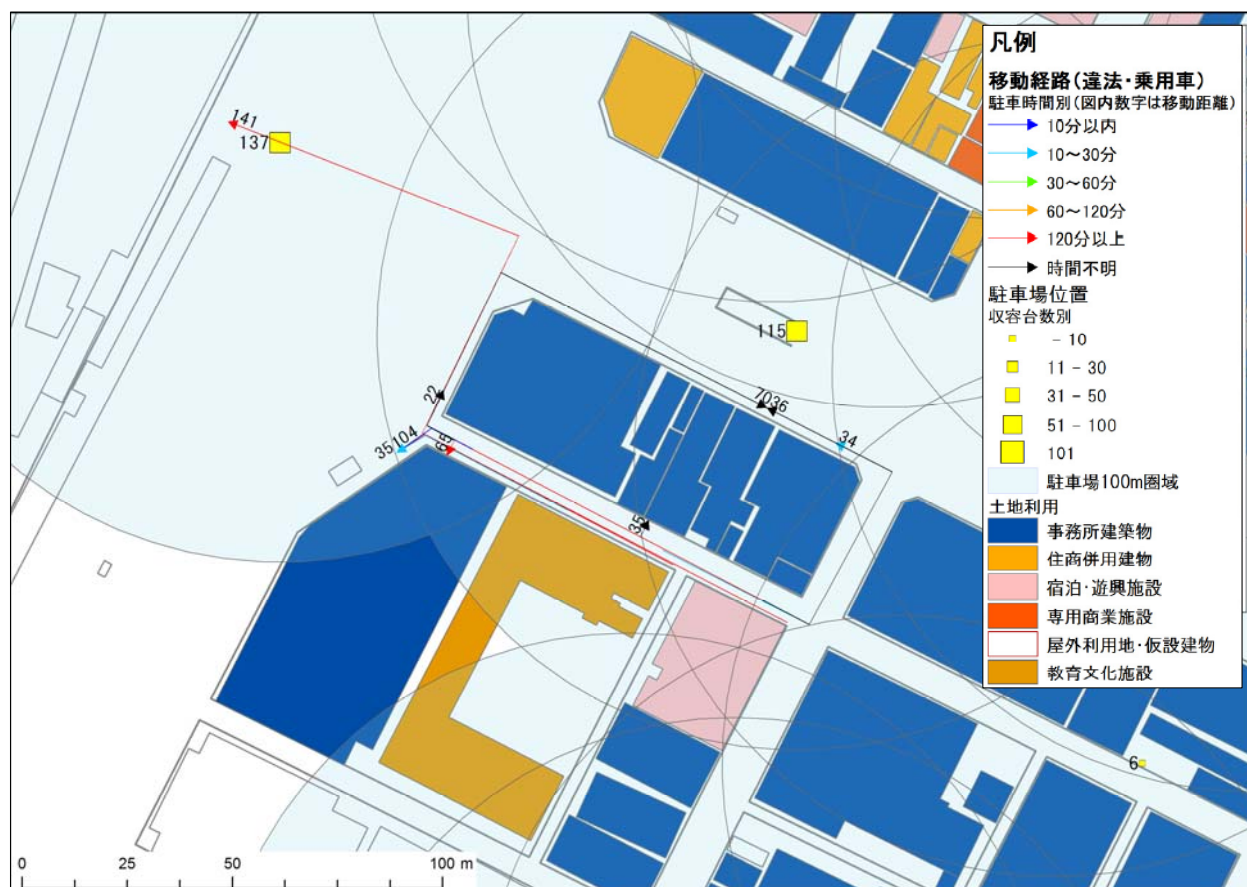
- ・駅施設を利用する場合、120 分以上の長時間駐車となっている。
- ・事務所を利用する場合、主に 30 分以内の駐車時間であるが、1 時間を超える長時間駐車も見られる。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・路上駐車発生箇所の付近には収容台数 100 台を超える大規模駐車場が立地しているが、10 分~20 分程度の短時間駐車を行う場合には施設直近への路上駐車を行う傾向がある。
- ・駅施設利用等の 60 分を超過する長時間駐車を行う運転者も含めて、付近の駐車場への誘導案内や、路上駐車取り締まりの強化等の施策が考えられる。



4.7.2. 貨物車

1) 目的施設種類の割合

事務所 : 8/9 施設 (89%)

宿泊・遊興施設 : 1/9 施設 (11%)

2) 目的地までの移動距離

17~44m (平均約 30m)

30m 以内 (78%)、50m 以内 (100%)

3) 駐車時間

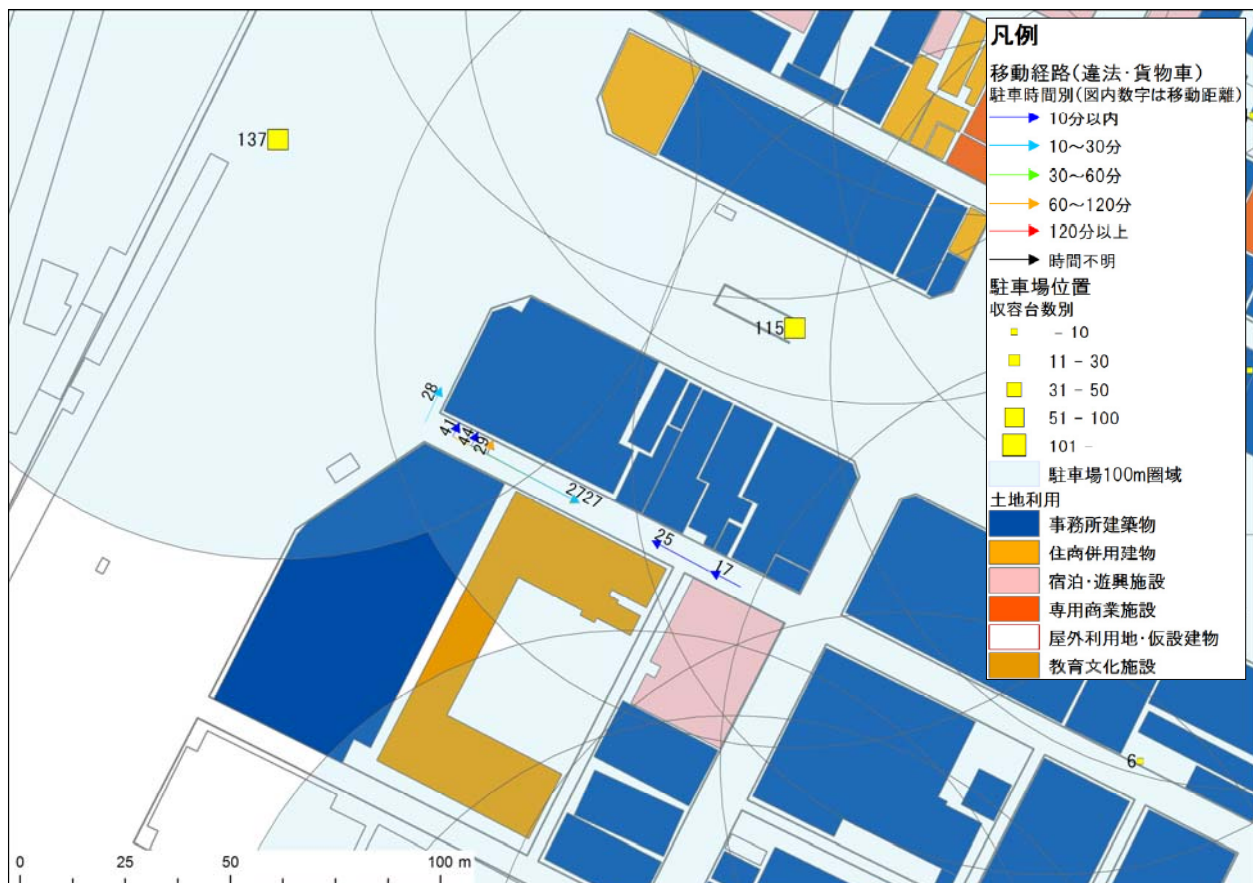
- ・駐車時間が確認できた 9 件のうち、7 件が 10 分~20 分程度の短時間駐車である。
- ・一方で 1 時間以上の長時間駐車が 2 件見られた。

4) 駐車場空白区域

- ・概ねの範囲が駐車場の 100m 圏域に含まれる。

【路上駐車要因・駐車施策方針】

- ・貨物車の場合、多くが荷捌きのための短時間駐車で、目的施設直近の路上に駐車することが一般的であるため、近傍の駐車場の有無に関わらず路上駐車が発生する可能性が高い。またそもそも貨物車を収容可能な駐車場が少ない。
- ・対策として、施設への共同荷捌き場等の設置や、路上への貨物車専用 PM・PT の設置等の施策が考えられる。



5. 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、過年度同様に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は、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。

5.1. 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。

5.1.1 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 $\approx$ 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 : $1.1 \leq (\text{駐車需要}/\text{駐車容量})$

5.1.2 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、H26 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。

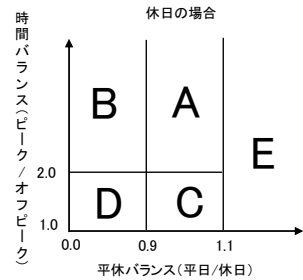
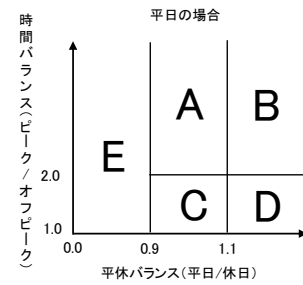
【平日】

- 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



5.1.3 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とおり分類する。

H26 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

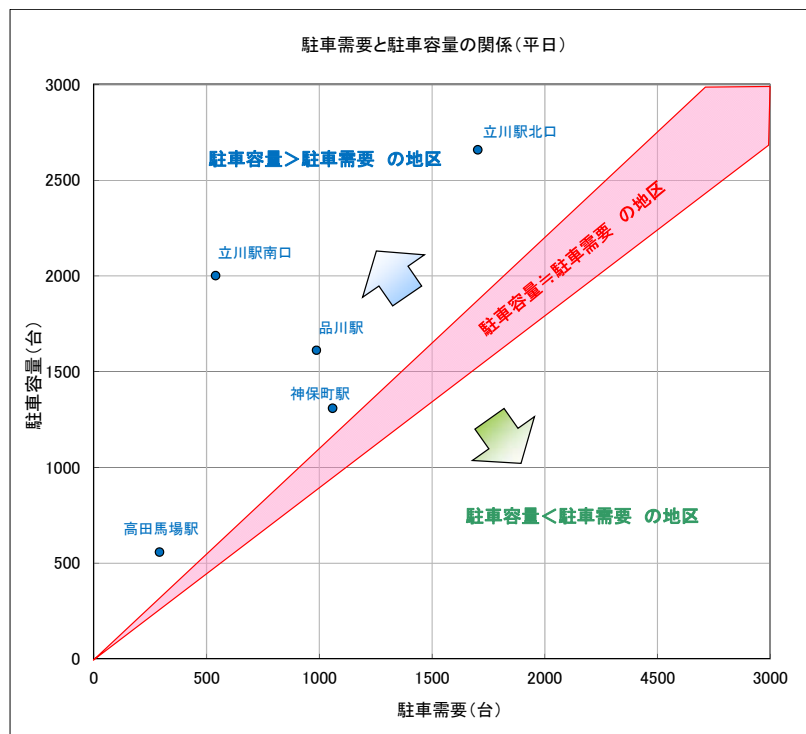
⇒駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

5.1.1. 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神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口の5地区である。

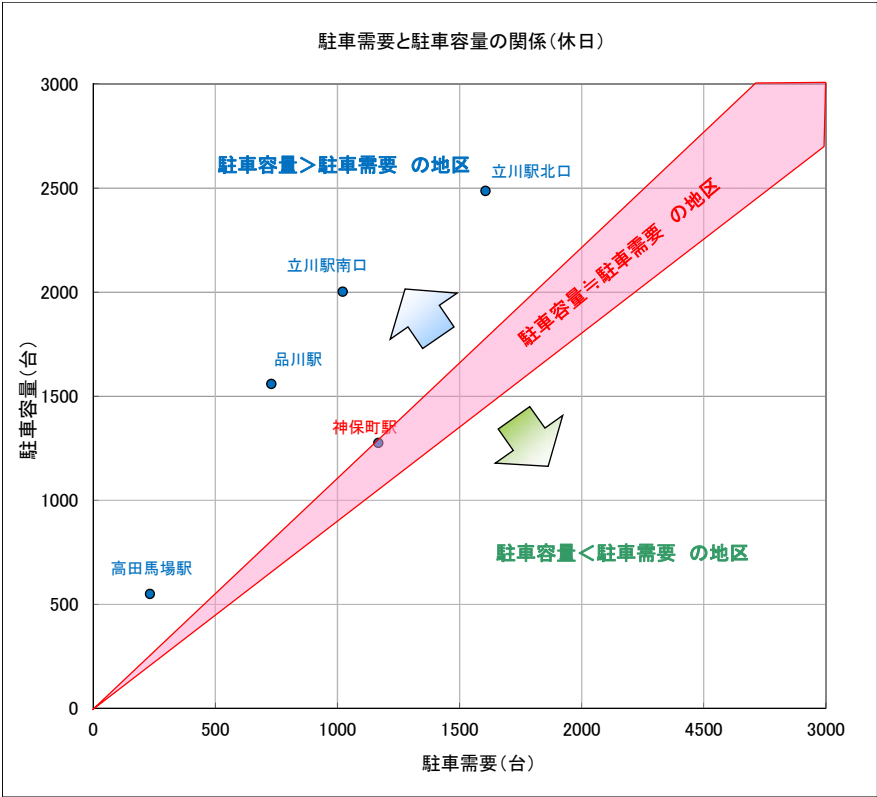


判定	地区
駐車容量>駐車需要の地区 (5 地区)	神保町駅、品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口
駐車容量=駐車需要の地区 (0 地区)	
駐車容量<駐車需要の地区 (0 地区)	

図5-1 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品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口の4地区である。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、神保町駅の1地区である。



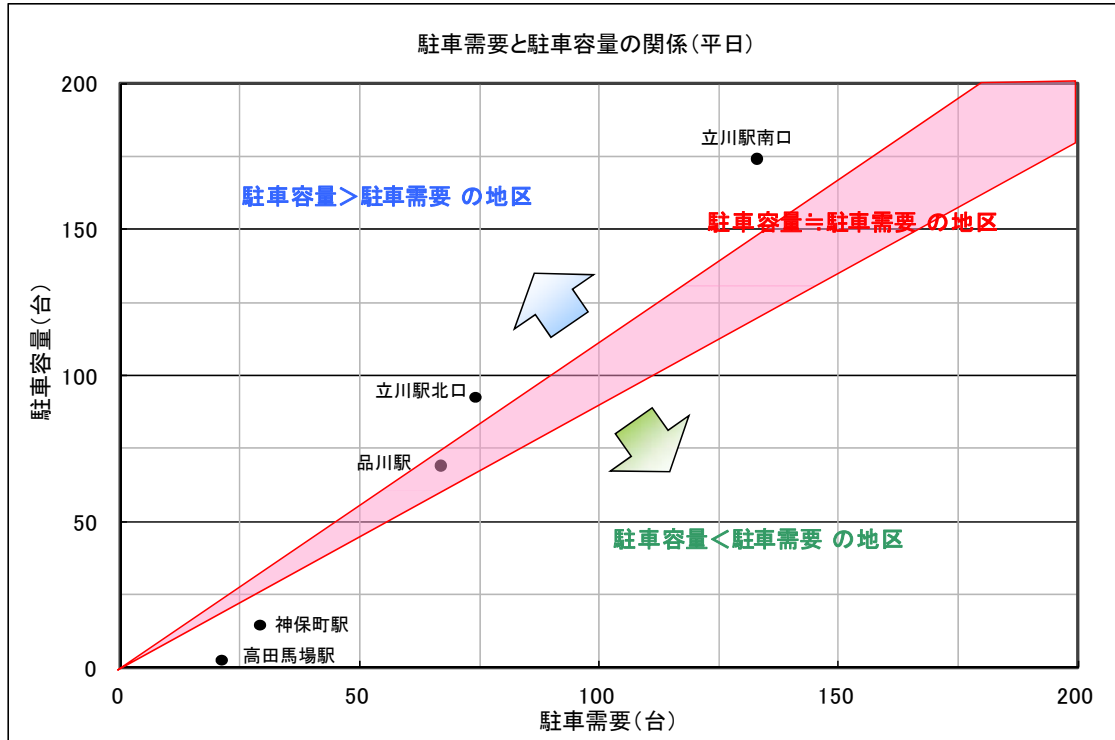
判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (4 地区)	品川駅、高田馬場駅、立川駅北口、立川駅南口
駐車容量≒駐車需要 の地区 (1 地区)	神保町駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (0 地区)	

図5-2 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立川駅北口、立川駅南口の2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の1地区である。
- 神保町駅、高田馬場駅の2地区では駐車需要が駐車容量を上回っている。

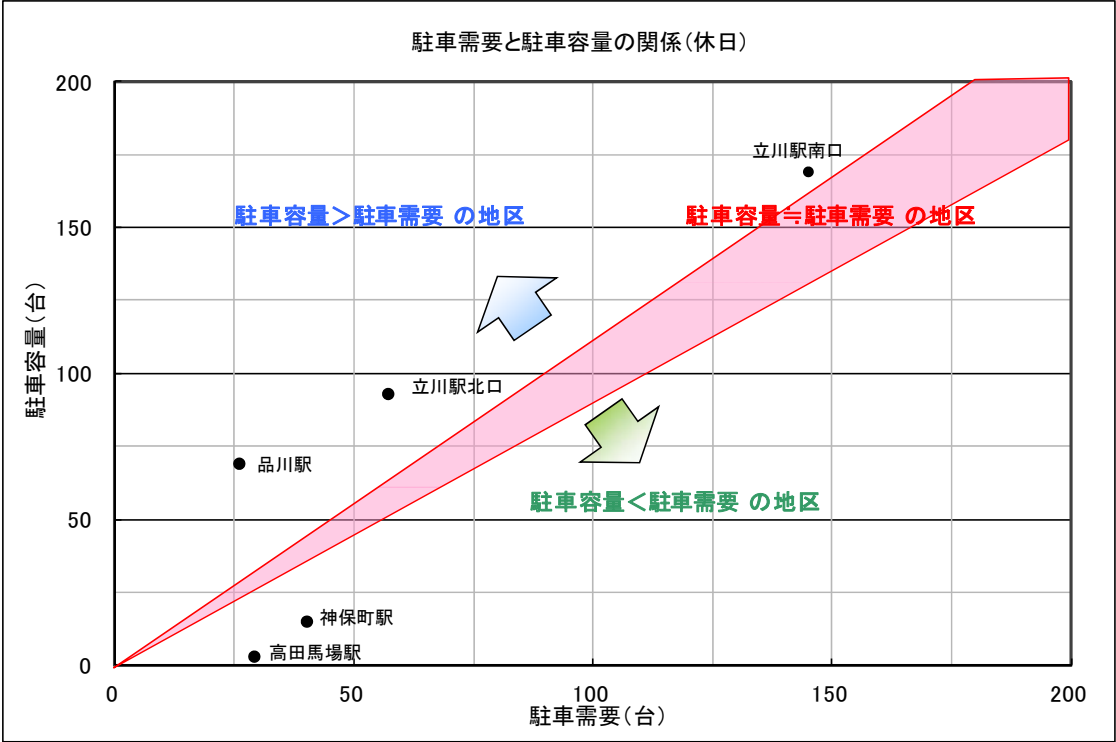


判定	地区
駐車容量>駐車需要の地区 (2地区)	立川駅北口、立川駅南口
駐車容量≒駐車需要の地区 (1地区)	品川駅
駐車容量<駐車需要の地区 (2地区)	神保町駅、高田馬場駅

図5-3 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品川駅、立川駅北口、立川駅南口の3地区である。
- 神保町駅、高田馬場駅の2地区では駐車需要が駐車容量を上回っている。



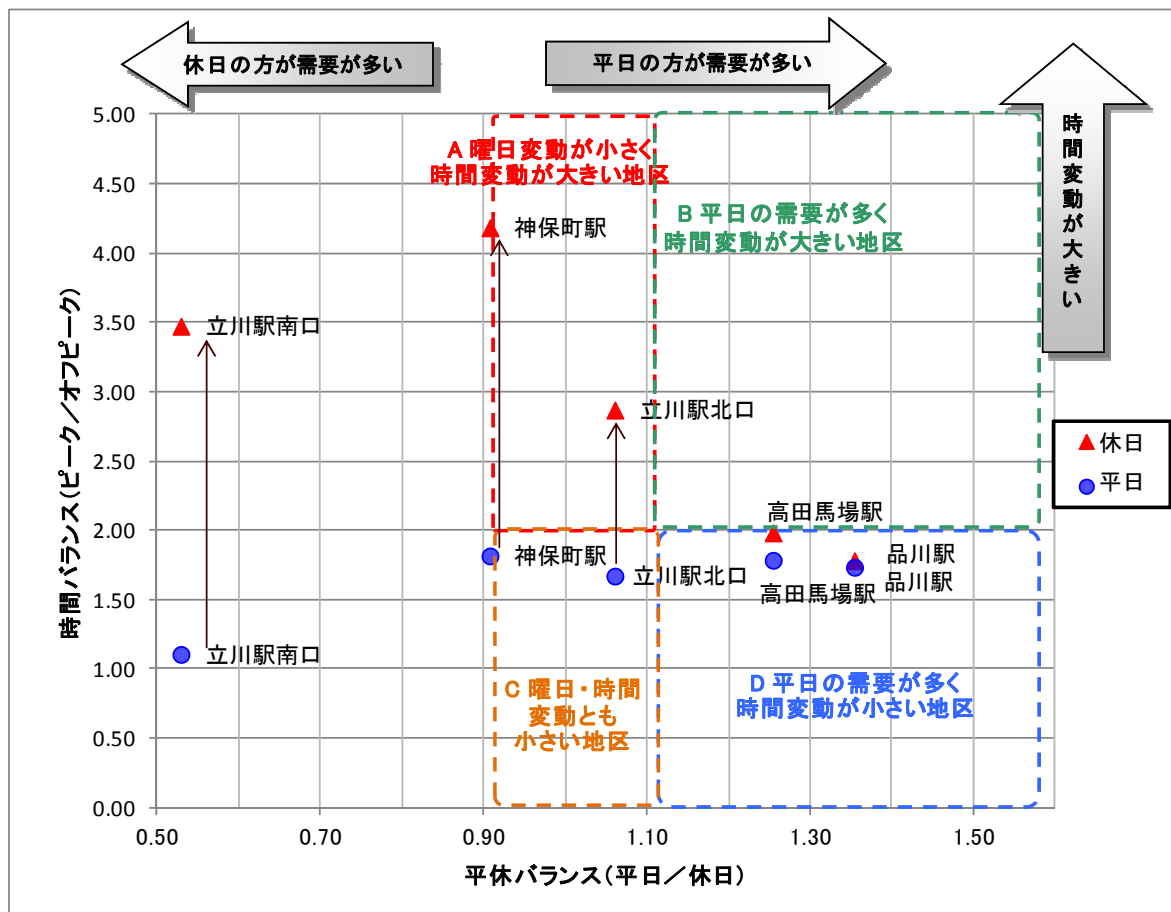
判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (3 地区)	品川駅、立川駅北口、立川駅南口
駐車容量≒駐車需要 の地区 (0 地区)	
駐車容量<駐車需要 の地区 (2 地区)	神保町駅、高田馬場駅

図5-4 ピーク時の需給バランス (休日)

5.1.2. 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】

- 平日の需要が多く、地区時間変動が小さい地区（D地区）は、高田馬場駅、品川駅の2地区がある。
- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は2地区であり、神保町駅、立川駅北口の時間変動が大きい。



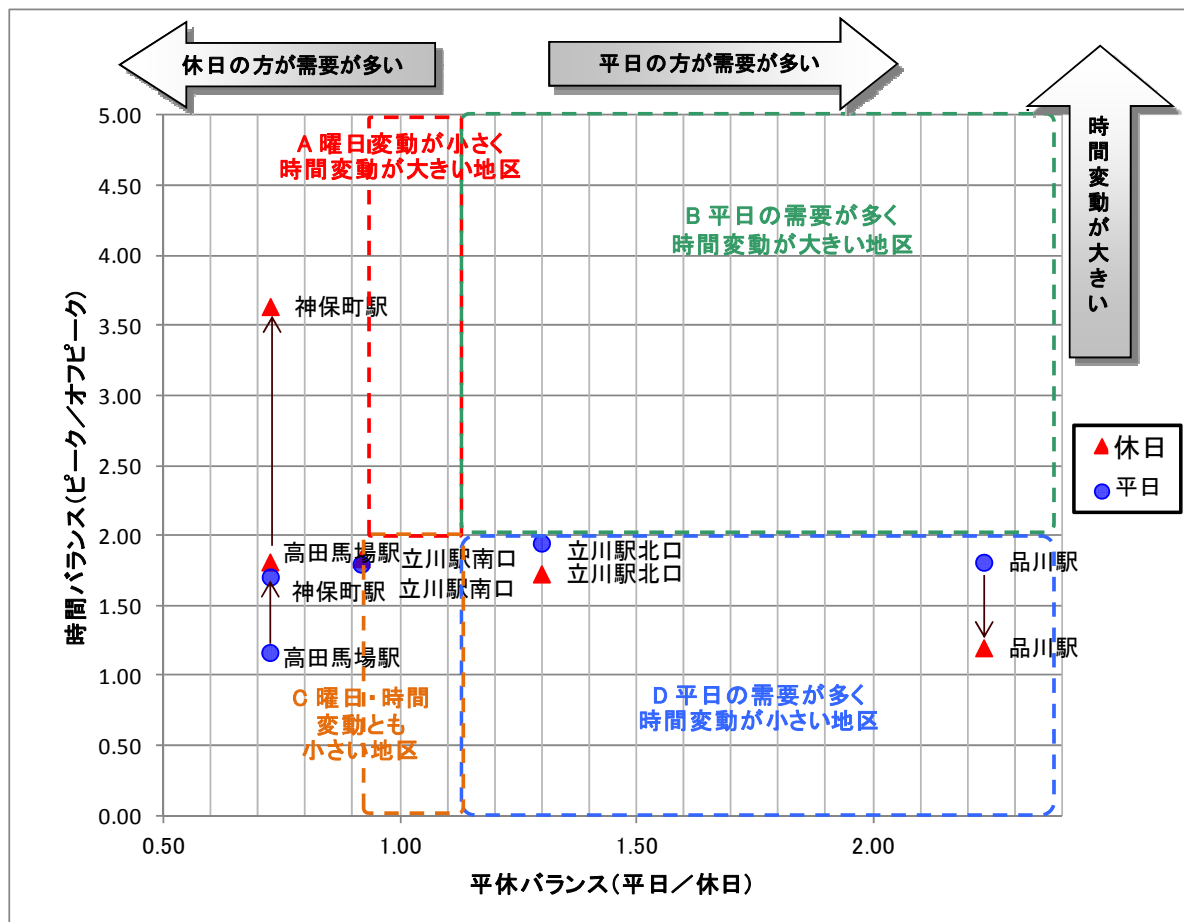
※図は前記の平日でのエリア設定で作成

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（2地区）	神保町駅、立川駅北口
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区（2地区）	高田馬場駅、品川駅
E 休日の需要が多い 地区（1地区）	立川駅南口

図5-5 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。



※図は前記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 (1 地区)	立川駅南口
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (2 地区)	品川駅、立川駅北口
E 休日の需要が多い 地区 (2 地区)	神保町駅、高田馬場駅

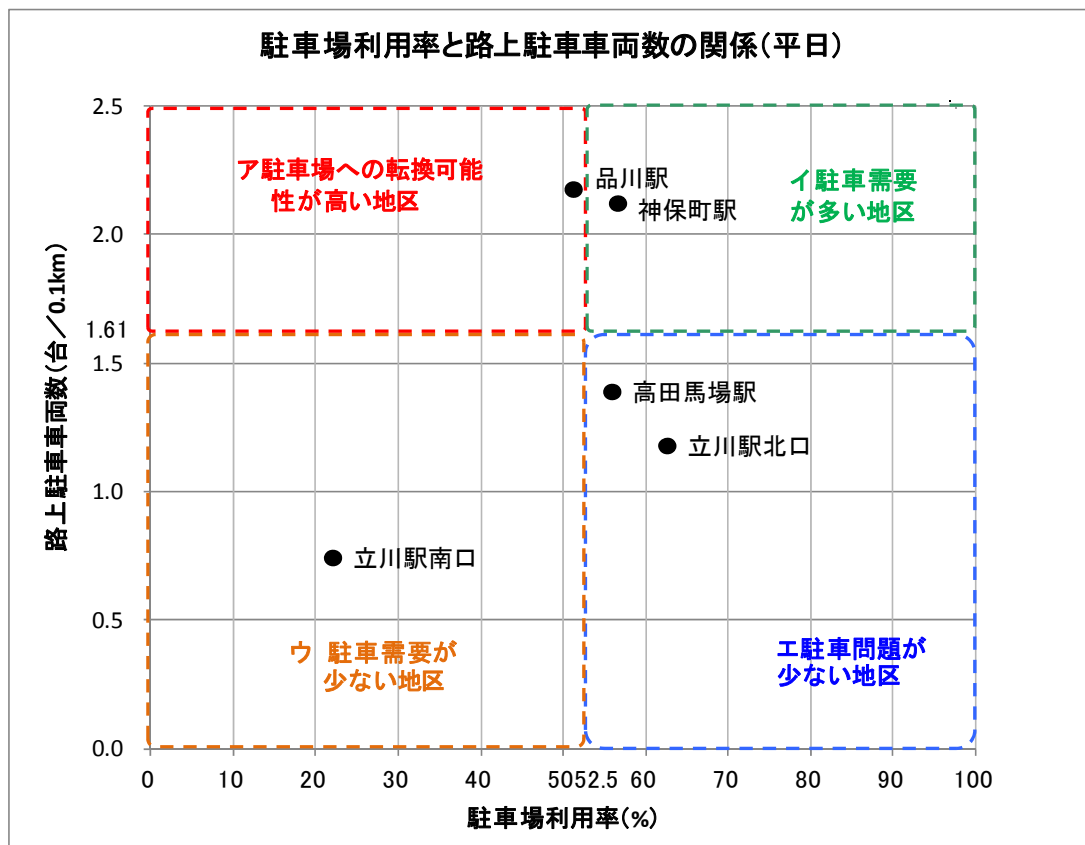
図5-6 平休・時間バランス (平日・休日)

5.1.3. 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、品川駅であり、駐車需要が多い地区は、神保町駅である。
- 駐車需要が少ない地区は、立川駅南口であり、駐車問題が少ない地区は、高田馬場駅、立川駅北口である。

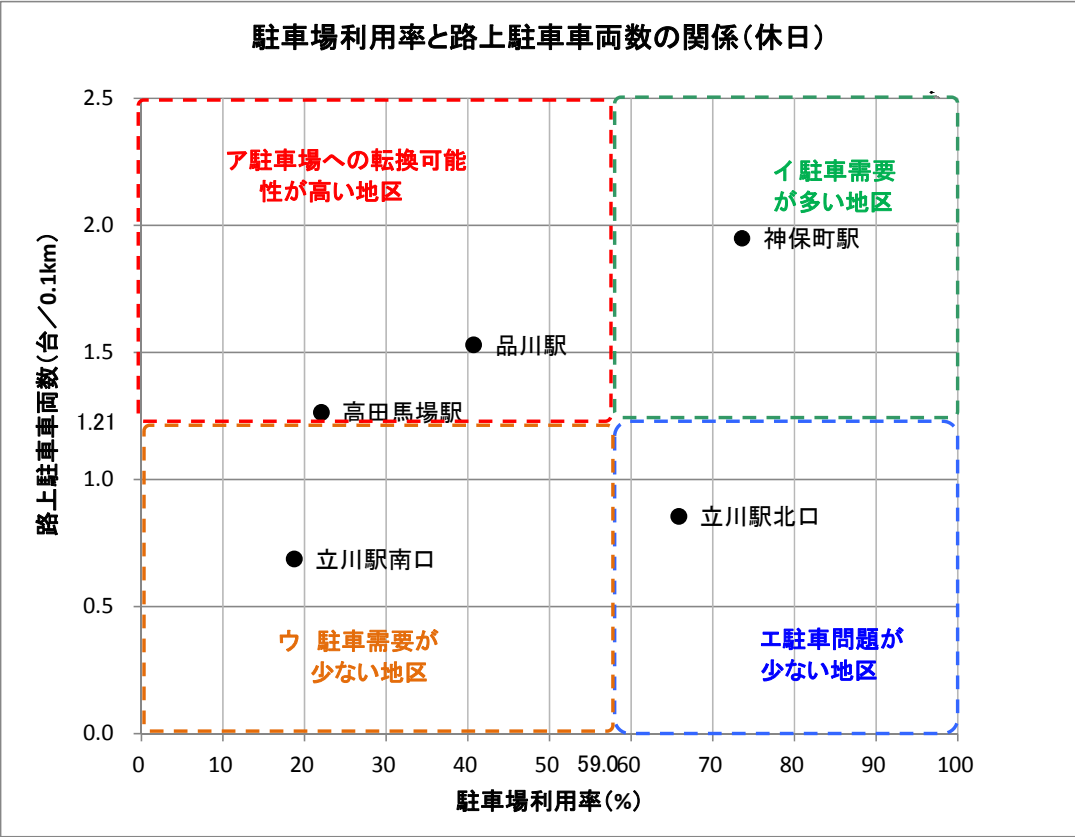


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (1 地区)	品川駅
イ 駐車需要が多い地区 (1 地区)	神保町
ウ 駐車需要が少ない地区 (1 地区)	立川駅南口
エ 駐車問題が少ない地区 (2 地区)	高田馬場駅、立川駅北口

図5-7 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が高い地区は、品川駅、高田馬場駅であり、駐車需要が多い地区は、神保町駅である。
- 平日同様に、駐車需要が少ない地区は、立川駅南口であり、駐車問題が少ない地区は、立川駅北口である。



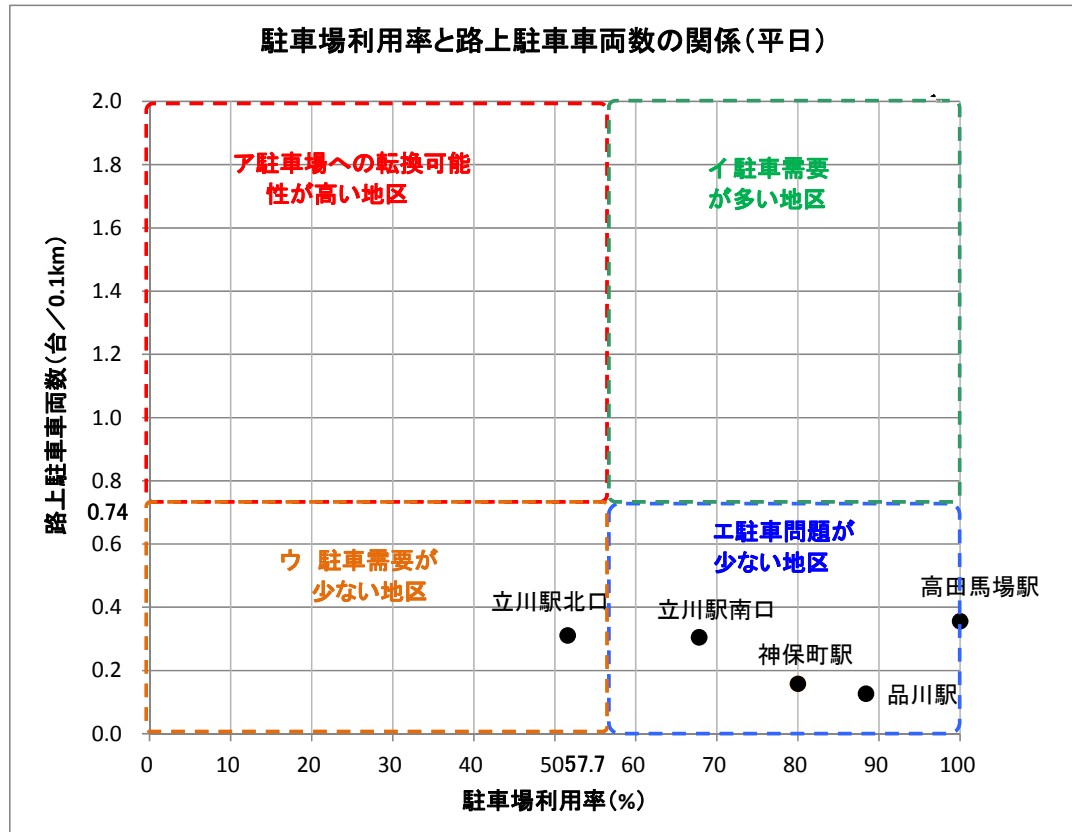
判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (2 地区)	品川駅、高田馬場駅
イ 駐車需要が多い地区 (1 地区)	神保町
ウ 駐車需要が少ない地区 (1 地区)	立川駅南口
エ 駐車問題が少ない地区 (1 地区)	立川駅北口

図5-8 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

- 駐車需要が少ない地区は 1 地区あり、立川駅北口である。
- 駐車問題が少ない地区は 4 地区あり、立川駅南口、神保町駅、品川駅、高田馬場駅である。



判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (0 地区)	なし
イ 駐車需要が多い地区 (0 地区)	なし
ウ 駐車需要が少ない地区 (1 地区)	立川駅北口
エ 駐車問題が少ない地区 (4 地区)	立川駅南口、神保町駅、品川駅、高田馬場駅

図5-9 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (平日)

② 休日

- 駐車需要が少ない地区は1地区あり、品川駅である。
- 駐車問題が少ない地区は4地区あり、立川駅南口、神保町駅、立川駅北口、高田馬場駅である。

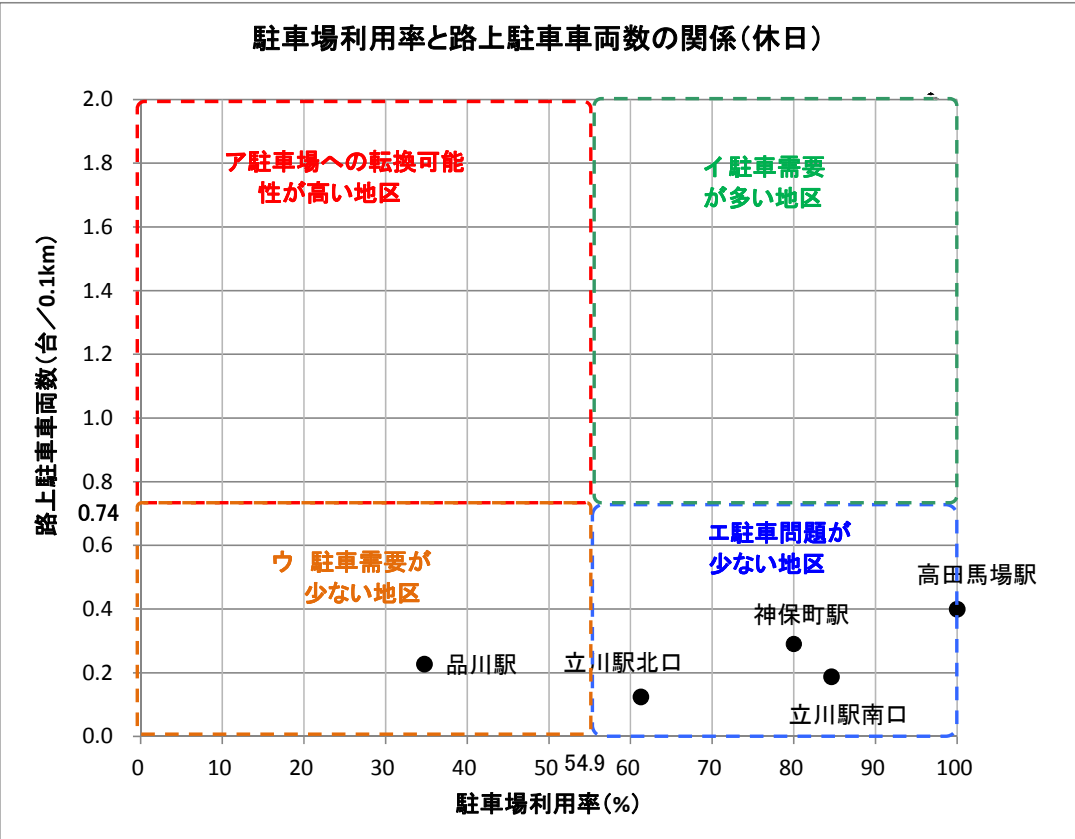


図5-10 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (休日)

5.2. 各地区の駐車実態による類型化

5.2.1. 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5.1.1～5.1.3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.100参照）

○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.100参照）

○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

5.2.2. 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、路上駐車の影響が表5-1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5-1 路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）【H26 調査結果】

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

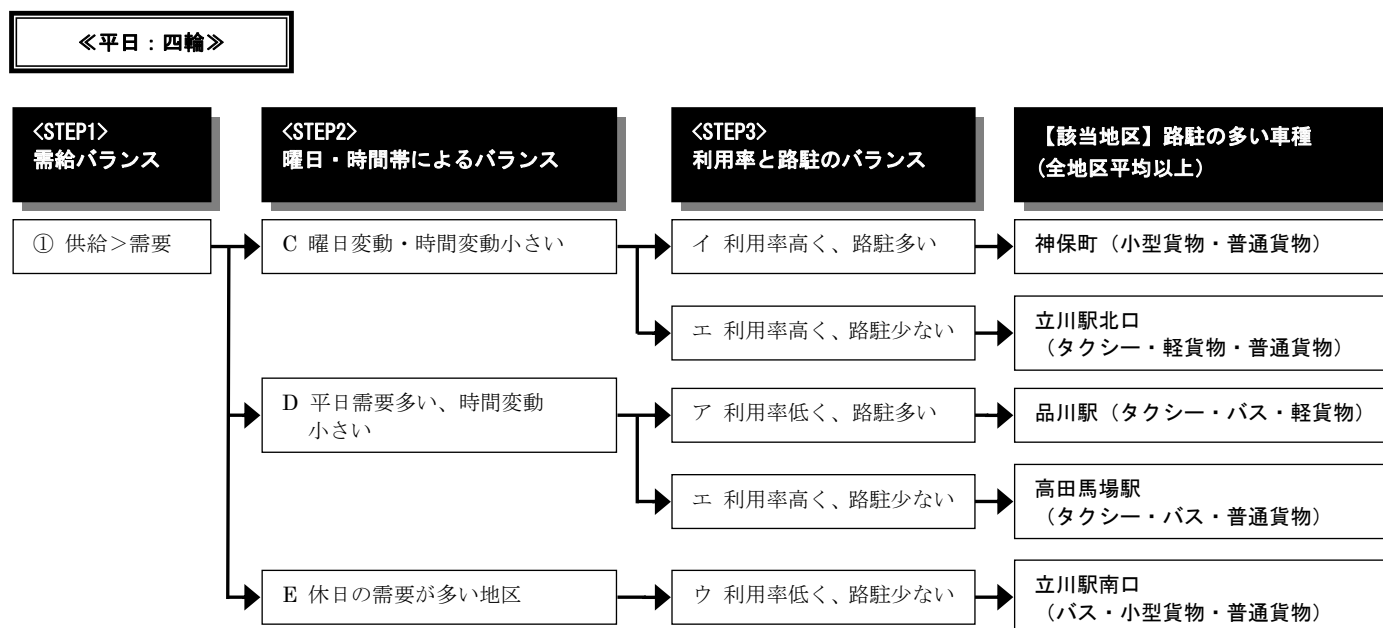


図 5-11 各地区の類型化（平日：四輪）

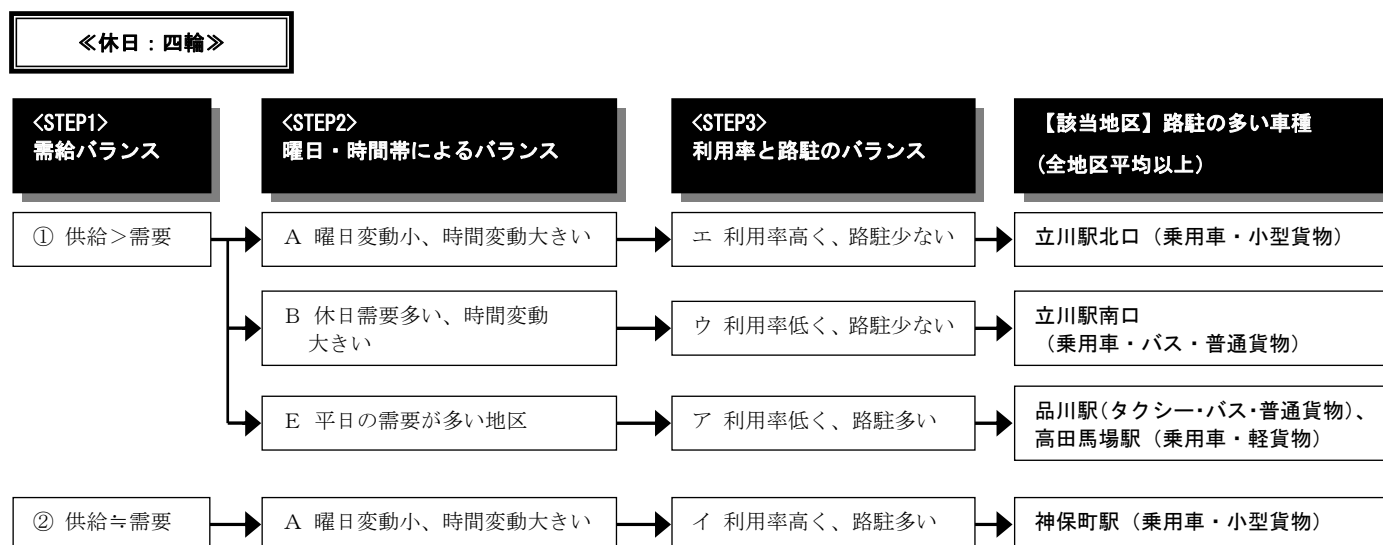


図 5-12 各地区の類型化（休日：四輪）

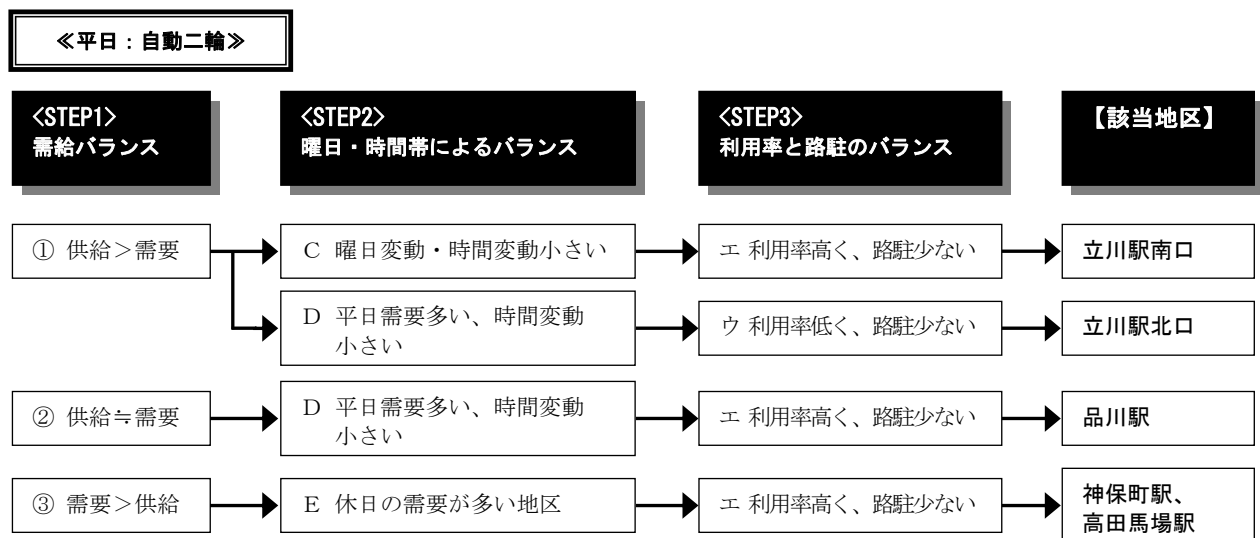


図 5-13 各地区の類型化（平日：自動二輪）

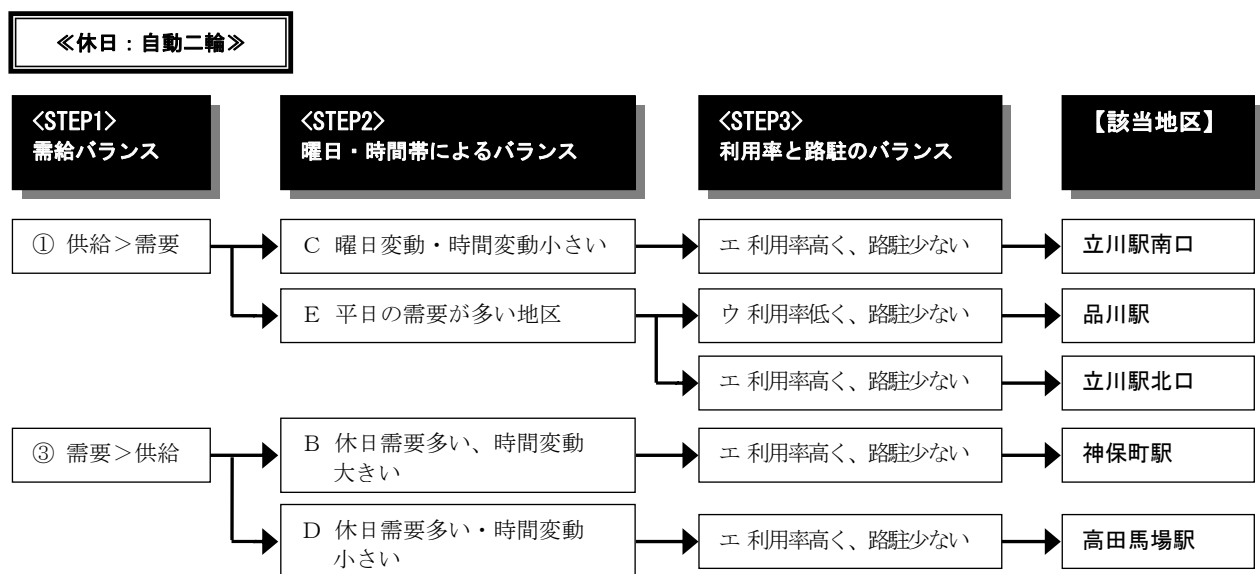


図 5-14 各地区の類型化（休日：自動二輪）

5.2.3. 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。

《駐車施策検討の方向性》

＜A＞ インフラ供給施策(ハード施策)

四輪については、需給バランスは改善されつつあるが、平日、休日ともに乗用車の違法路上駐車が依然として多く、次いで、貨物車両、タクシーとなっている。

二輪については、需給バランスは改善傾向にあるものの、依然、駐車需要が上回っている地区が多く、駐車場の整備や四輪駐車場の空きスペースを二輪駐車場へ転用する等の施策が必要である。

＜B＞ 運用面の施策(ソフト施策)

駐車場や駐車スペースの曜日、時間等によるシェア、駐車場案内・誘導など、運用面の改善により駐車場利用を促進するとともに、割引クーポンやETCカードの活用による駐車場への誘導を図り、短時間の利用も誘導するような施策も必要である。

二輪については、既存の四輪駐車場や余剰地での受け入れの検討も必要である。

＜C＞ 規制施策(ソフト施策)

現在実施している違法駐車を取り締まりなど、規制により適正な駐車を促進することは、依然として必要である。

＜D＞ 駐車需要の抑制(ハード・ソフト施策)

駐車需要のピークカットや平準化により需要そのものを抑制するものであるが、特に、都心部等の駐車場確保が難しい場合に、自動車等のシェア、駐車場でのレンタサイクル利用、隔地での駐車場確保とコミュニティバスとの連携などを行うことも考えられる。

図5-15 駐車施策検討の方向性

5.3. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

「5.2 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。

5.3.1. 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。

5.3.2. 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、または多量の荷捌きが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）
- 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（土地利活用の鈍化による暫定利用としての駐車場整備）が、調査結果に影響を及ぼ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。

5.3.3. 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、次頁以降には今年度路上駐車実態調査を実施した地区ごとに、今後の駐車施策検討に係る考え方を示す。

<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。

○ 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、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。

○ 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。

表5-2 今後の駐車施策検討に係る考え方（神保町駅）

地区名	神保町駅				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも15時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が1,059台、休日が1,167台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が1,484台、休日が1,445台である。 ・需給バランスは平日71%、休日81%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。 ・平休特性は平日の需要が多く、また平日は時間変動が小さい。（ピーク率：平日1.8、休日4.2） ・ピーク時の駐車場利用率は平日63%、休日74%である。 ・路上駐車は、平日は乗用車（38%）・軽貨物（11%）・普通貨物（24%）、休日はタクシー（3%）・軽貨物（5%）・小型貨物（8%）・普通貨物（6%）となっている。 【自動二輪】 ・ピーク時間帯は平日が19時台、休日が15時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が22台、休日が47台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも15台である。 ・需給バランスは平日147%、休日313%であり、平休とも供給が不足している。ピーク時以外の時間帯をみると、平休とも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、平日の時間変動が小さい。（ピーク率：平日1.2、休日2.9） ・駐車場利用率は平日80%、休日80%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	・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。 ・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。 ・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。				

※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5-3 今後の駐車施策検討に係る考え方（品川駅）

地区名	品川駅				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 987 台、休日が 729 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日は 1,395 台、休日は 1,345 台である。 ・需給バランスは平日 71%、休日 54%であり、供給が満足している。 ・平休特性は時間変動は 2.0 以下である。（ピーク率：平日 1.7、休日 1.8） ・ピーク時の駐車場利用率は平日 52%、休日 41%で平休とも低い。 ・路上駐車は、平日はタクシー（14%）・バス（3%）・軽貨物（13%）・小型貨物（15%）・普通貨物（16%）、休日はタクシー（13%）・バス（6%）・小型貨物（8%）である。 【自動二輪】 ・ピーク時間帯は平休とも 17 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 68 台、休日が 40 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 69 台である。 ・需給バランスは平日 99%、休日 58%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 1.7、休日 1.2） ・駐車場利用率は平日 88%、休日 43%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	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。				

※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5-4 今後の駐車施策検討に係る考え方（高田馬場駅）

地区名	高田馬場駅				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 17 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 291 台、休日が 232 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 356 台、休日が 289 台である。 ・需給バランスは平日 82%、休日 80%であり、供給が満足している。 ・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 1.8、休日 2.0） ・ピーク時の駐車場利用率は平日 56%、休日 41%で平日が高い。 ・路上駐車は、平日は軽貨物（11%）・小型貨物（13%）・普通貨物（30%）、休日は乗用車（84%）・軽貨物（10%）・小型貨物（2%）となっている。 【自動二輪】 ・ピーク時間帯は平日が 19 時台、休日が 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 25 台、休日が 34 台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 3 台である。 ・需給バランスは平日 833%、休日 1133%であり、平休ともに不足している。 ・平休特性は休日の需要が多く、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.2、休日 1.6） ・駐車場利用率は平日 100%、休日 100%となっている。				
主な 施策区分	A：インフラ 供給施策		B：運用面の 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	・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の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が検討されるべきである。				

※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5-5 今後の駐車施策検討に係る考え方（立川駅北口）

地区名	立川駅北口				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,703 台、休日が 1,606 台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 2,348 台、休日が 2,348 台である。 ・需給バランスは平日 73%、休日 68%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。 ・平休特性は需要は同程度であり、休日の時間変動が大きい。（ピーク率：平日 1.7、休日 2.9） ・ピーク時の駐車場利用率は平日 69%、休日 66%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物（19%）・小型貨物（19%）・普通貨物（25%）、休日は、バス（0%）・軽貨物（4%）・小型貨物（7%）・普通貨物（7%）となっている。※ 【自動二輪】 ・ピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 19 時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が 74 台、休日が 57 台となっている。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも 93 台である。 ・需給バランスは平日 80%、休日 61%であり、平休ともに供給が満足している。 ・平休特性は平休の需要は同程度であり、時間変動も同程度である。（ピーク率：平日 1.8、休日 1.7） ・駐車場利用率は平日 77%、休日 61%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	・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。 ・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。				

※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5-6 今後の駐車施策検討に係る考え方（立川駅南口）

地区名	立川駅南口				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が 540 台、休日が 1,034 台と休日が多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 2,002 台、休日が 2,002 台である。 ・需給バランスは平日 27%、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 1.1、休日 3.3） ・ピーク時の駐車場利用率は平日 23%、休日 49%である。 ・路上駐車は、平日は軽貨物（1%）・小型貨物（4%）・普通貨物（3%）、休日は、バス（6%）・軽貨物（4%）・小型貨物（4%）・普通貨物（7%）である。※ 【自動二輪】 ・ピーク時間帯は平日が 17 時台、休日が 15 時台であり、ピーク時の総駐車需要は平日が 135 台、休日が 146 台と平休とも多い。 ・ピーク時の総収容台数は平日が 174 台、休日が 169 台である。 ・需給バランスは平日 78%、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。 ・平休特性は需要が同程度であり、時間変動も同程度である。（ピーク率：平日 1.7、休日 1.8） ・駐車場利用率は平日 71%、休日 85%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	・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。 ・自動二輪は、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。				

※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

6. 今後の課題

6.1. 今後実施・検討すべき調査（案）

<本調査の概要>

- 3年毎に実施の路上駐車実態調査の調査範囲、調査時間帯の見直しを行い、追加調査を実施した。
- 路上駐車目的や要因を把握するため、運転者へのアンケート調査や移動経路の追跡調査を実施することで、運転者の意識や行動の傾向を確認することができた。
- 移動経路の追跡調査結果は、地理情報システム（GIS）を活用し、沿道の土地利用状況や、駐車場の分布状況と重ね合わせることで、地区特性を踏まえた路上駐車要因の分析が可能となった。

<路上駐車要因の概略>

- アンケート調査結果から、平日は主に業務目的の車両の路上駐車が多いことが分かった。ただし、路上駐車頻度は地区によって様々で、必ずしも定期的な違法駐車が発生するという訳ではないことから、地区の特性に応じた対策が必要である。
- また、アンケート調査結果での路外の駐車場を利用しない理由は、乗用車は駐車場が空いていない、短時間駐車であるため等の理由が多く、貨物車両は利用可能な駐車場が無い、荷積下ろしに不便といった理由が多く見られた。
- 地区によって特徴は異なるが、以下共通の特徴が伺える。
 - 乗用車に比べて貨物車両の路上駐車は、目的地までの距離が近く駐車時間が短い
 - 100m 圏内に駐車場が立地しているが、違法路上駐車が発生している。

<今後の調査方針>

- 路上駐車アンケート調査等の他地区への拡大。
- 周辺駐車場の満空状況調査による、路上駐車発生時の「真の駐車容量」の把握、効率的な駐車場への誘導の検討。
- 路上駐車要因を踏まえた、関係機関（自治体・警察機関等）との連携による社会実験の提案、実施。

【実験例①】

オリンピック開催を見据えた、ETC2.0 活用による路上駐車監視システムの検討

【実験例②】

貨物路上駐車発生箇所・発生時間を踏まえた、貨物車専用 PM・PT 等の設置による効果の検証 等

6.2. 今後の駐車対策を検討する上での留意事項

(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「街づくり」としての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4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。

特に問題が懸念される地区においては、問題・課題を踏まえた「戦略的なアクションプラン（投資等）」も必要であると考えられる。

(3) 関係者の連携による地区全体としての取り組み

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

平成 27 年度路上駐車実態追加調査 報告書【本編】

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

調査編集 日本工営株式会社
〒102-0083 東京都千代田区九段北 1 丁目 14 番 6 号
TEL (03) 3238-8342