

2.4. 駐車特性のまとめ

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

2.4.1. 四輪

平成 29 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2-5 に示す。過年度調査結果との比較は、平成 23 年度・26 年度・29 年度すべてで調査を実施した 51 地区での比較し、平成 29 年度で調査実施した 52 地区での比較を行った。

表 2-5 平成 29 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（四輪）

調査内容	実施 年度	平成29年度調査結果及び過年度調査結果との比較												
		平日						休日						
		平成23・26・29年度 実施地区での比較			平成26・29年度 実施地区での比較			平成23・26・29年度 実施地区での比較			平成26・29年度 実施地区での比較			
		対象地 区 51地区	過年度との比較		対象地 区 52地区	過年度との比較		対象地 区 51地区	過年度との比較		対象地 区 52地区	過年度との比較		
増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)				
駐車場数 (場)	H23年度	1,705	-	-	1,705	-	-	1,698	-	-	1,698	-	-	
	H26年度	1,459	-246	-14.4	1,459	-246	-14.4	1,437	-261	-15.4	1,437	-261	-15.4	
	H29年度	1,619	160	11.0	1,627	168	11.5	1,602	165	11.5	1,610	173	12.0	
駐車場 収容台数 (台)	H23年度	47,786	-	-	47,786	-	-	47,588	-	-	47,588	-	-	
	H26年度	41,338	-6,448	-13.5	41,338	-6,448	-13.5	40,847	-6,741	-14.2	40,847	-6,741	-14.2	
	H29年度	46,503	5,165	12.5	47,003	5,665	13.7	45,558	4,711	11.5	46,058	5,211	12.8	
駐車場 利用台数 (台)	H23年度	24,751	-	-	24,751	-	-	26,508	-	-	26,508	-	-	
	H26年度	21,706	-3,045	-12.3	21,706	-3,045	-12.3	24,119	-2,389	-9.0	24,119	-2,389	-9.0	
	H29年度	29,609	7,903	36.4	29,969	8,263	38.1	29,820	5,701	23.6	30,180	6,061	25.1	
駐車場 利用率 (%)	H23年度	51.8	-	-	51.8	-	-	55.7	-	-	55.7	-	-	
	H26年度	52.5	0.7	1.4	52.5	0.7	1.4	59.0	3.3	6.0	59.0	3.3	6.0	
	H29年度	63.7	11.2	21.3	63.8	11.3	21.4	65.5	6.4	10.9	65.5	6.5	11.0	
PM/PT 収容台数 (台)	H23年度	一般	1,854	-	-	1,854	-	-	846	-	-	846	-	-
		貨物用	352	-	-	352	-	-	246	-	-	246	-	-
		合計	2,206	-	-	2,206	-	-	1,092	-	-	1,092	-	-
	H26年度	一般	1,769	-85	-3.9	1,769	-85	-3.9	991	145	13.3	991	145	13.3
		貨物用	415	63	3.6	415	63	3.6	315	69	7.0	315	69	7.0
		合計	2,184	-22	-5.3	2,184	-22	-5.3	1,306	214	67.9	1,306	214	67.9
	H29年度	一般	1,778	9	0.4	1,778	9	0.4	1,035	44	3.4	1,035	44	3.4
		貨物用	429	14	0.8	429	14	0.8	327	12	1.2	327	12	1.2
		合計	2,207	23	5.4	2,207	23	5.4	1,362	56	17.1	1,362	56	17.1
路上 駐車台数 (台)	H23年度	5,078	-	-	5,078	-	-	4,447	-	-	4,447	-	-	
	H26年度	7,540	2,462	48.5	7,540	2,462	48	5,689	1,242	27.9	5,689	1,242	28	
	H29年度	5,526	-2,014	-26.7	5,565	-1,975	-26.2	4,419	-1,270	-22.3	4,458	-1,231	-21.6	
合法路上 駐車台数 (台)	H23年度	929	-	-	929	-	-	544	-	-	544	-	-	
	H26年度	800	-129	-13.9	800	-129	-14	546	2	0.4	546	2	0	
	H29年度	855	55	6.9	855	55	6.9	578	32	5.9	578	32	5.9	
違法路上 駐車台数 (台)	H23年度	3,147	-	-	3,147	-	-	3,152	-	-	3,152	-	-	
	H26年度	5,787	2,640	83.9	5,787	2,640	84	4,396	1,244	39.5	4,396	1,244	39	
	H29年度	4,671	-1,116	-19.3	4,710	-1,077	-18.6	3,841	-555	-12.6	3,880	-516	-11.7	
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H23年度	26	-	-				29	-	-				
	H26年度	25	-1	-3.8				27	-2	-6.9				
	H29年度	24	-1	-4.0				29	2	7.4				
需要>供給 の地区数 (地区)	H23年度	3	-	-	3	-	-	1	-	-	1	-	-	
	H26年度	5	2	66.7	5	2	66.7	2	1	100.0	2	1	100.0	
	H29年度	4	-1	-20.0	4	-1	-20.0	2	0	0.0	2	0	0	

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

(1) 駐車場の整備状況

- 過去3回を比較すると、駐車場数は平成23年度の1,705場、平成26年度の1,459場に対して平成29年度は1,627場と、駐車場数は増加している。前回調査(平成26年度)との比較では、11.5%増加している。
- 収容台数でみると、平成23年度の47,786台、平成26年度の41,338台に対して平成29年度は47,003台と増加している。前回調査(平成26年度)との比較では、13.7%増加している。
- 駐車場の形態をみると、平地自走が67.4%を占め最も多くなっている。次いで、不明が15.1%、立体機械が7.7%を占めており、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口等、大規模商業施設の立地する地区で立体機械の割合が高くなっている。(図2-3参照)
- 駐車場の収容台数規模でみると、平成29年度における30台以下の駐車場の割合は85.3%であり、比較的小規模な駐車場が多いと考えられる。(図2-3参照)

(2) 駐車場の利用状況

- 過去3回を比較すると、ピーク時の駐車場利用台数は平成23年度の24,751台【26,508台】、平成26年度の21,706台【24,119台】に対して平成29年度では29,969台【30,180台】と駐車場利用は増加している。前回調査(平成26年度)との比較では、38.1%【25.1%】増加している。
- ピーク時の駐車場利用率の全地区平均は、平成23年度が51.8%【55.7%】、平成26年度は52.5%【59.0%】に対して平成29年度では63.7%【65.5%】と駐車場利用率は増加している。前回調査(平成26年度)との比較では、11.2ポイント【6.4ポイント】増加している。
- 平日・休日のピーク時における駐車場利用率を比較すると、平成23年度・26年度・平成29年度とも平日より休日の駐車場利用率が高くなっている。

(3) 路上駐車状況

- ピーク時の違法路上駐車台数は、平成23年度が3,147台【3,152台】、平成26年度が5,787台【4,396台】に対して平成29年度が4,710台【3,880台】と18.6%【11.7%】減少している。また、平成26年度と平成29年度を全地区平均で車種別に比較すると、乗用車は33.5%減【17.7%減】、小型貨物は16.8%減【0.3%減】、普通貨物は10.9%増【20.4%増】となっている。(表2-3、表2-4参照)
- 平成29年度の全地区の路上駐車車両数(ピーク時)の平均は、1.27台/0.1km、【0.91台/0.1km】である。平成26年度に比べると1.61台/0.1km【1.21台/0.1km】と減少している。(図2-29、図2-30参照)
- 平成29年度の貨物車用パーキングメーターは429台と増加(平成23年度:352台、平成26年度:415台)している。
- 貨物車用パーキングメーターの整備が進んでいるのは、銀座駅(63台)、新宿駅東口(66台)、池袋駅(51台)で、地区内の全てのパーキングメーターが貨物車用となっている。

※【 】内の数値は休日

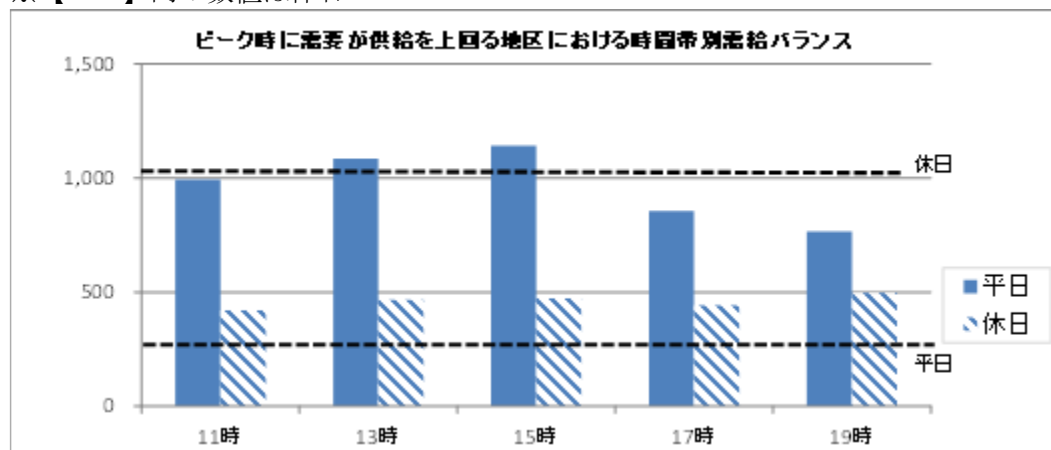
(4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 23 年度の約 26 分【約 29 分】、平成 26 年度の約 25 分【約 27 分】に対して平成 29 年度は約 24 分【約 29 分】と平日は減少、休日は増加している。
- 車種別にみると、平日・休日とも乗用車が最も長い。また、貨物車類は休日よりも平日のほうが長くなっている。(図 2-42、図 2-42 参照)

(5) 駐車需給バランス

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数（PM・PT を含む）が上回っており、ピーク時の需要が供給を上回るのは平日 4 地区（両国駅・蒲田駅・三軒茶屋駅・野方駅）、休日 2 地区（五反田駅・目黒駅）である。（図 2-48、図 2-49 参照）
- 駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区は平成 23 年度が 3 地区【1 地区】、平成 26 年度が 5 地区【2 地区】であり、平成 29 年度では 4 地区【2 地区】と若干減少し、需給バランスは改善されてきていることがわかる。

※【 】内の数値は休日



2.4.2. 二輪

平成 29 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2-6 に示す。過年度調査結果との比較は、平成 23 年度・26 年度で調査を実施した 29 地区（平成 29 年度のみ 27 地区）での比較し、平成 29 年度で調査実施した 42 地区での比較を行った。平成 23 年度・26 年度で調査した蒲田駅東部と赤羽駅は平成 29 年度では調査対象外であるため、除外した。

表 2-6 平成 29 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（二輪）

調査内容	実施年度	平成29年度調査結果及び過年度調査結果との比較													
		平日						休日							
		平成23・26・29年度 実施地区での比較			平成26・29年度 実施地区での比較			平成23・26・29年度 実施地区での比較			平成26・29年度 実施地区での比較				
		対象地 区 29地区	前回からの増減 増減	割合(%)	対象地 区 42地区	前回からの増減 増減	割合(%)	対象地 区 29地区	前回からの増減 増減	割合(%)	対象地 区 42地区	前回からの増減 増減	割合(%)		
駐車場数 (場)	H23年度	89	-	-	89	-	-	89	-	-	89	-	-		
	H26年度	96	7	7.9	96	7	7.9	96	7	7.9	96	7	7.9		
	H29年度	89	-7	-7.3	112	16	16.7	89	-7	-7.3	112	16	16.7		
収容台数 (台)	H23年度	2,385	-	-	2,385	-	-	2,385	-	-	2,385	-	-		
	H26年度	2,688	303	12.7	2,688	303	12.7	2,688	303	12.7	2,688	303	12.7		
	H29年度	2,414	-274	-10.2	2,961	273	10.2	2,414	-274	-10.2	2,961	273	10.2		
駐車場利用台 数 (台)	H23年度	1,584	-	-	1,584	-	-	1,428	-	-	1,428	-	-		
	H26年度	1,550	-34	-2.1	1,550	-34	-2.1	1,477	49	3.4	1,477	49	3.4		
	H29年度	1,485	-65	-4.2	1,873	323	20.8	1,311	-166	-11.2	1,640	163	11.0		
駐車場利用率 (%)	H23年度	66.4	-	-	66.4	-	-	59.9	-	-	59.9	-	-		
	H26年度	57.7	-8.8	-13.2	57.7	-8.8	-13.2	54.9	-4.9	-8.2	54.9	-4.9	-8.2		
	H29年度	61.5	3.9	6.7	63.3	5.6	9.7	54.3	-0.6	-1.2	55.4	0.4	0.8		
路上駐車台数 (台)	H23年度	自動二輪	1,608			1,608			1,403			1,403			
		原付第一種	1,795			1,795			1,542			1,542			
		合計	3,403			3,403			2,945			2,945			
	H26年度	自動二輪	1,138	-470	-29.2	1,138	-470	-29.2	1,139	-264	-18.8	1,139	-264	-18.8	
		原付第一種	1,163	-632	-35.2	1,163	-632	-35.2	1,158	-384	-24.9	1,158	-384	-24.9	
		合計	2,301	-1,102	-32.4	2,301	-1,102	-32.4	2,297	-648	-22.0	2,297	-648	-22.0	
	H29年度	自動二輪	858	-280	-24.6	1,074	-64	-5.6	693	-446	-39.2	918	-221	-19.4	
		原付第一種	808	-355	-30.5	1,114	-49	-4.2	621	-537	-46.4	907	-251	-21.7	
		合計	1,666	-635	-27.6	2,188	-113	-4.9	1,314	-983	-42.8	1,825	-472	-20.5	
	合法路上駐車 台数 (台)	H23年度	自動二輪	14			14			0			0		
			原付第一種	149			149			128			128		
			合計	163			163			128			128		
H26年度		自動二輪	0	-14	-100.0	0	-14	-100.0	0	-	-	0	-	-	
		原付第一種	0	-149	-100.0	0	-149	-100.0	0	-128	-100.0	0	-128	-100.0	
		合計	0	-163	-100.0	0	-163	-100.0	0	-128	-100.0	0	-128	-100.0	
H29年度		自動二輪	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	
		原付第一種	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	
		合計	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	
違法路上駐車 台数 (台)	H23年度	自動二輪	1,594			1,594			1,403			1,403			
		原付第一種	1,646			1,646			1,414			1,414			
		合計	3,240			3,240			2,817			2,817			
	H26年度	自動二輪	1,138	-456	-28.6	1,138	-456	-28.6	1,139	-264	-18.8	1,139	-264	-18.8	
		原付第一種	1,163	-483	-29.3	1,163	-483	-29.3	1,158	-256	-18.1	1,158	-256	-18.1	
		合計	2,301	-939	-29.0	2,301	-939	-29.0	2,297	-520	-18.5	2,297	-520	-18.5	
	H29年度	自動二輪	858	-280	-24.6	1,074	-64	-5.6	693	-446	-39.2	918	-221	-19.4	
		原付第一種	808	-355	-30.5	1,114	-49	-4.2	621	-537	-46.4	907	-251	-21.7	
		合計	1,666	-635	-27.6	2,188	-113	-4.9	1,314	-983	-42.8	1,825	-472	-20.5	
平均駐車時間 (分) 【9地区】	H23年度	100	-	-	100	-	-	75	-	-	75	-	-		
	H26年度	65	-35	-35.0	65	-35	-35.0	106	31	41.3	106	31	41.3		
	H29年度	106	41	63.1	106	41	63.1	140	34	32.1	140	34	32.1		
需要＞供給 の地区数	H23年度	18	-	-	18	-	-	19	-	-	19	-	-		
	H26年度	16	-2	-11.1	16	-2	-11.1	12	-7	-36.8	12	-7	-36.8		
	H29年度	12	-4	-25.0	18	2	12.5	8	-4	-33.3	15	3	25.0		

(1) 駐車場の整備状況

- 駐車場数は、平成 23 年度の 89 場、平成 26 年度の 96 場に対して、平成 29 年度は 112 場と 16.7%増加した。
- 収容台数は、平成 23 年度の 2,385 台、平成 26 年度の 2,688 台に対して、平成 29 年度は 2,961 台と 10.2%増加した。
- 駐車場の収容台数規模をみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 23 年度の約 73%、平成 26 年度の約 74%に対して、平成 29 年度は 80.3%と増加している。(図 2-53 参照)
- 駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 23 年度の 78%、平成 26 年度の約 78%に対して、平成 29 年度は 79.5%である。また、地下構造が平成 23 年度の約 15%、平成 26 年度の約 15%に対して、平成 29 年度は 14.3%である。(図 2-51 参照)
- ロック形式をみると、チェーンロック式が平成 23 年度の 54%、平成 26 年度の約 57%に対して、平成 29 年度は 53.6%となっている。(図 2-52 参照)

(2) 駐車場の利用状況

- ピーク時の駐車場利用台数は平成 23 年度の 1,584 台【1,428 台】、平成 26 年度の 1,550 台【1,477 台】に対して、平成 29 年度は 1,873 台【1,640 台】であり、平休とも前年度より増加している。
駐車場利用台数の多い地区は、新宿駅西口・大森駅・渋谷駅・池袋駅などであり、商業施設の集積した地区での需要が多いことがわかる。
- ピーク時の駐車場利用率の平均は平成 23 年度の 66.4%【59.9%】、平成 26 年度の 57.7%【54.9%】に対して、平成 29 年度は 63.3%【55.4%】と増加している。

(3) 路上駐車状況

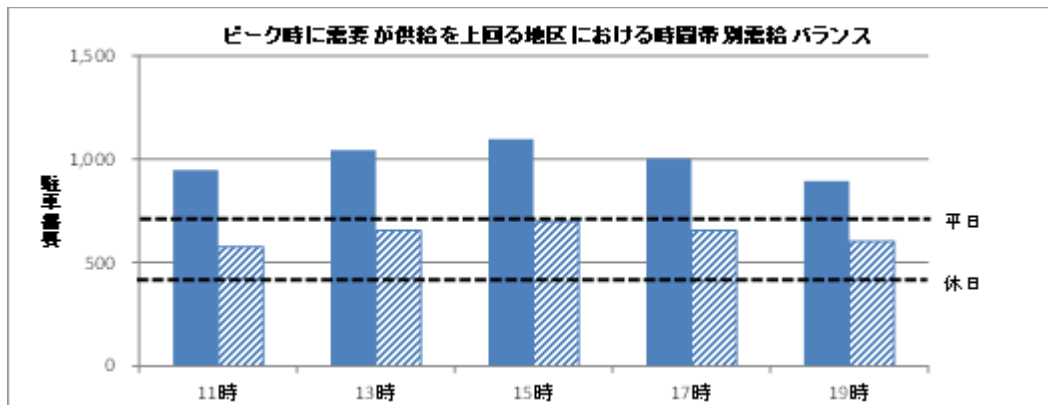
- 路上駐車台数は平成 23 年度の 3,403 台【2,945 台】、平成 26 年度の 2,301 台【2,297 台】に対して、平成 29 年度は 2,188 台【1,825 台】と前回調査(平成 26 年度)と比較して 4.9%【20.5%】減少している。
- 違法路上駐車台数は平成 23 年度の 3,240 台【2,817 台】、平成 26 年度は 2,301 台【2,297 台】に対して、平成 29 年度は 2,188 台【1,825 台】と前回調査(平成 26 年度)と比較して 4.9%【20.5%】減少している。

(4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 23 年度の約 100 分【約 75 分】、平成 26 年度は約 65 分【約 106 分】に対して、平成 29 年度は約 106 分【約 140 分】と、前回調査(平成 26 年度)と比較して増加している。

(5) 駐車需給バランス

- ピーク時の駐車需要が供給量を上回る地区について、時間帯別の需給バランスをみると、平日は11時から19時までの各時間帯で駐車需要が供給量を上回っている。
- 平日の方が全体的に駐車需要が多く、不足量も休日よりも多い。



図中---は駐車場収容台数

※【 】内の数値は休日

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：1.5、休日 1.5【自動二輪】平日：1.6、休日：1.4）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 : $1.0 \leq (\text{ピーク時} / \text{オフピーク時}) < 2.0$

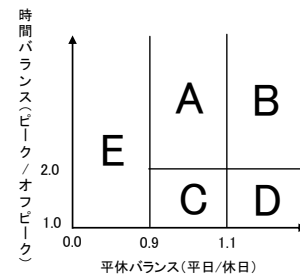
前記で分類した平休バランス・時間バランスの特性により、平日・休日それぞれ下記の5パターンに分類する。

【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



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：63.8、休日：65.5、【自動二輪】平日：63.3、休日：55.4

・路上駐車車両数の全地区平均（台/0.1km）：

【四輪】平日：1.27、休日：0.91、【自動二輪】平日：0.53、休日：0.42

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

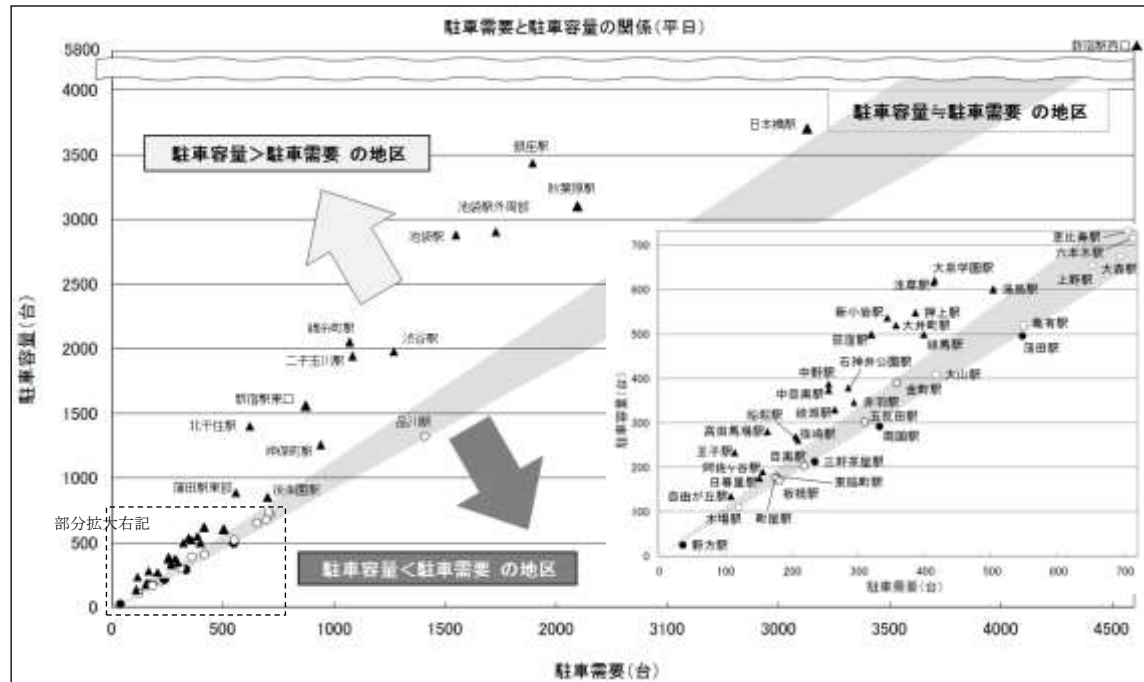
⇒駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

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、34 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、14 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、4 地区である。

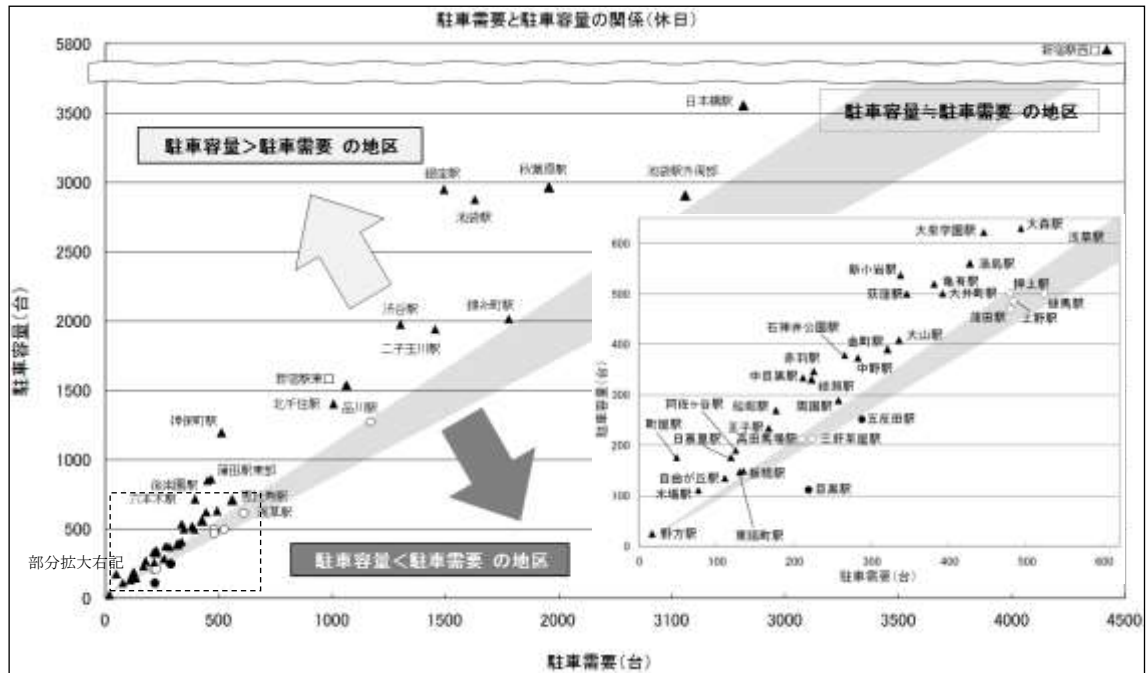


判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (34 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後樂園駅、浅草駅、錦糸町駅、押上駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要 の地区 (14 地区)	六本木駅、品川駅、上野駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、恵比寿駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、金町駅、亀有駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (4 地区)	両国駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、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、42 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、8 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、2 地区である。



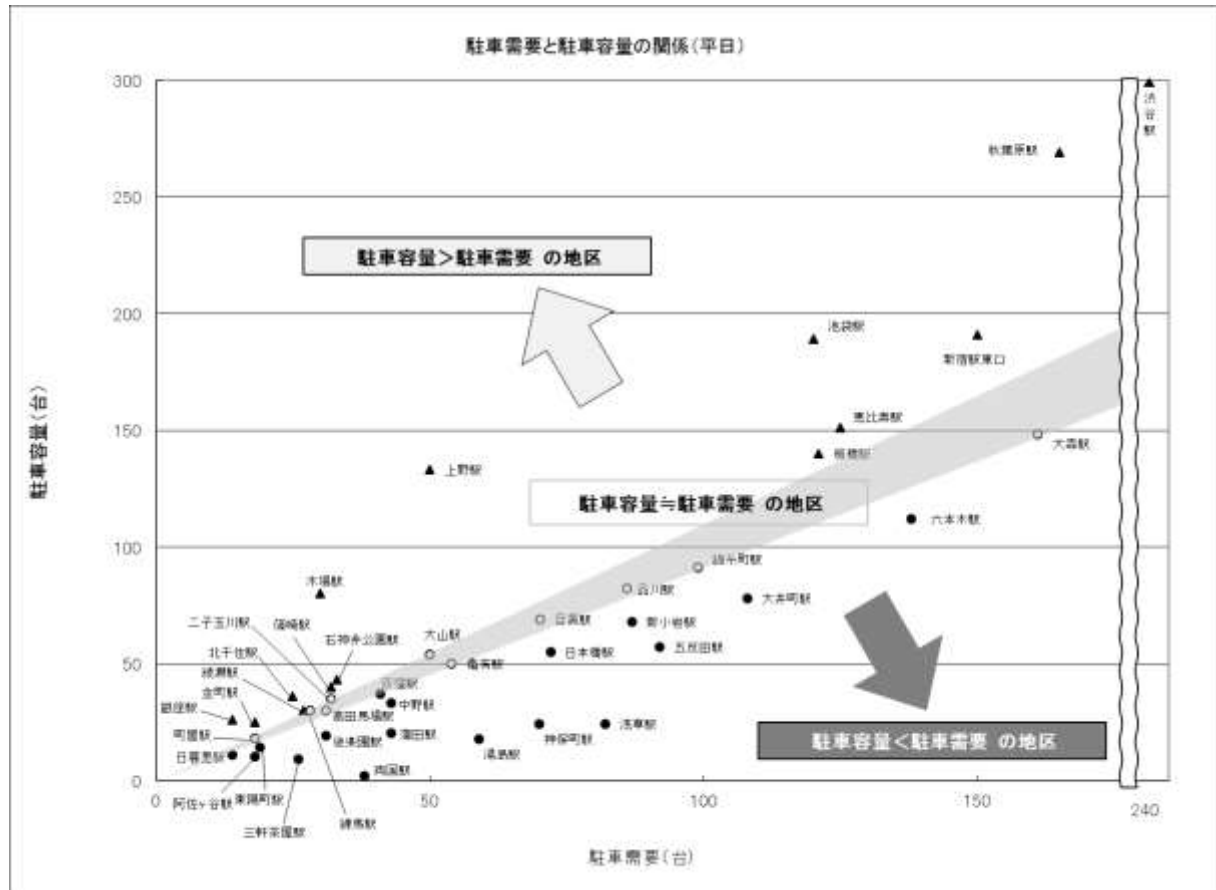
判定	地区
駐車容量 > 駐車需要 の地区 (42 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後樂園駅、錦糸町駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 ≒ 駐車需要 の地区 (8 地区)	品川駅、高田馬場駅、上野駅、浅草駅、押上駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、練馬駅
駐車容量 < 駐車需要 の地区 (2 地区)	五反田駅、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地区は、14 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、10 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、18 地区である。

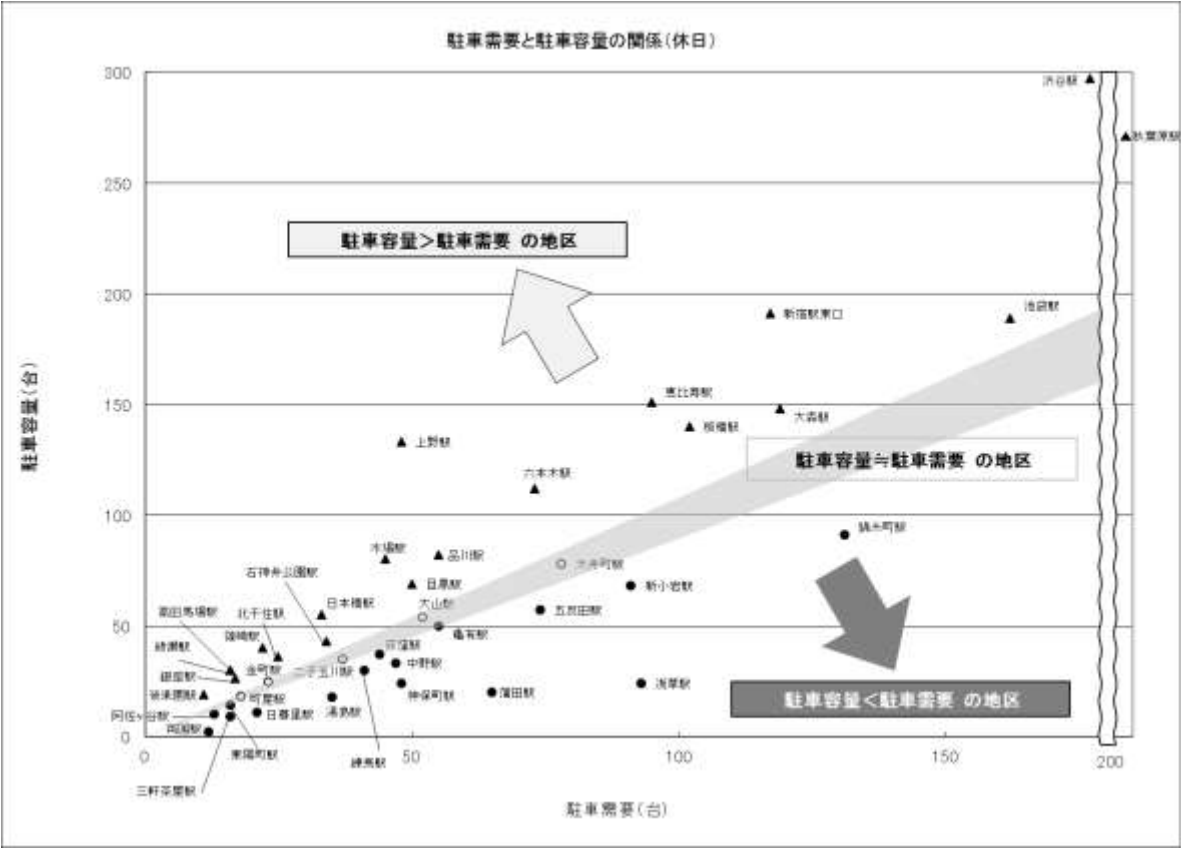


判定	地区
駐車容量>駐車需要の地区 (14 地区)	秋葉原駅、銀座駅、新宿駅東口、上野駅、木場駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅、板橋駅、石神井公園駅、綾瀬駅、北千住駅、金町駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要の地区 (10 地区)	品川駅、高田馬場駅、錦糸町駅、目黒駅、大森駅、二子玉川駅、町屋駅、大山駅、練馬駅、亀有駅
駐車容量<駐車需要の地区 (18 地区)	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅西口、湯島駅、後樂園駅、浅草駅、両国駅、東陽町駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、日暮里駅、新小岩駅

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地区は、20 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、7 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、15 地区である。

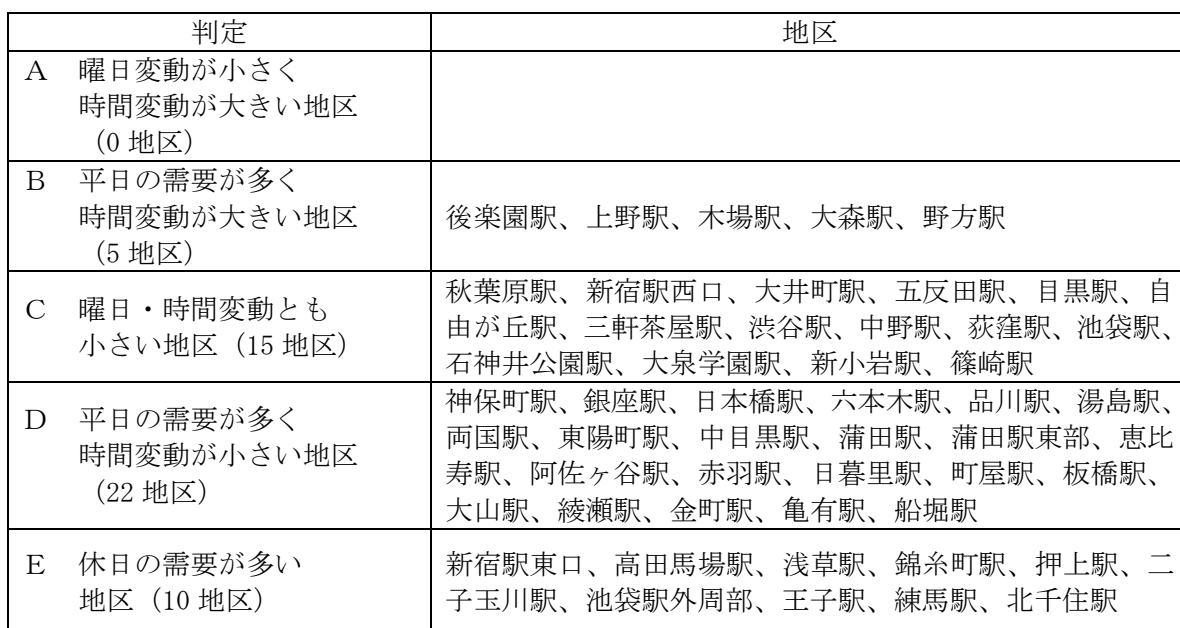


判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区（20 地区）	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、高田馬場駅、湯島駅、上野駅、木場駅、目黒駅、大森駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅、板橋駅、石神井公園駅、綾瀬駅、北千住駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要 の地区（7 地区）	新宿駅西口、大井町駅、二子玉川駅、町屋駅、大山駅、金町駅、亀有駅
駐車容量<駐車需要 の地区（15 地区）	神保町駅、後楽園駅、浅草駅、錦糸町駅、両国駅、東陽町駅、五反田駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、日暮里駅、練馬駅、新小岩駅

図 3-4 ピーク時の需給バランス（平日）

1) 平休・時間バランス【四輪（平日）】

○曜日変動が少ない地区（A，C地区）は15地区である。
○平日の需要が多い地区（B，D地区）は27地区ある。

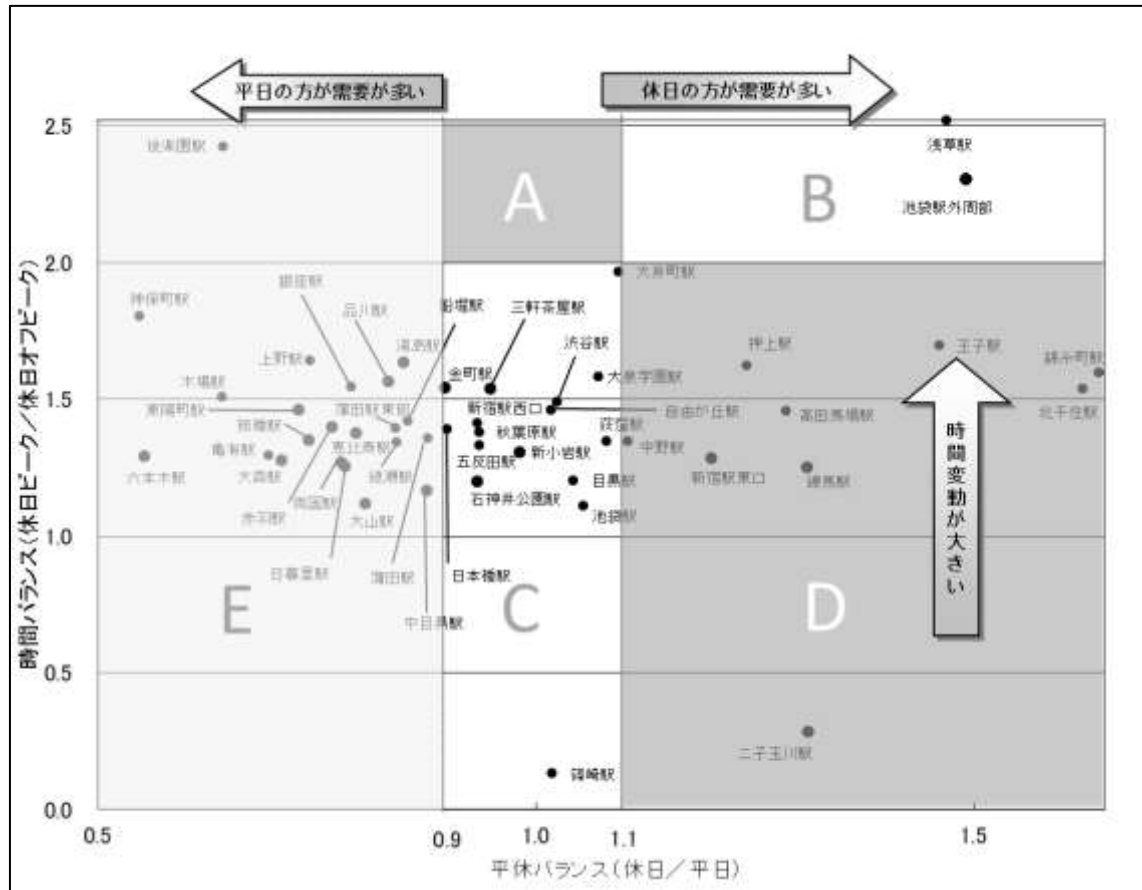


107

2) 平休・時間バランス【四輪】

②休日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は14地区である。
- 休日の需要が多い地区（B，D地区）は11地区ある。



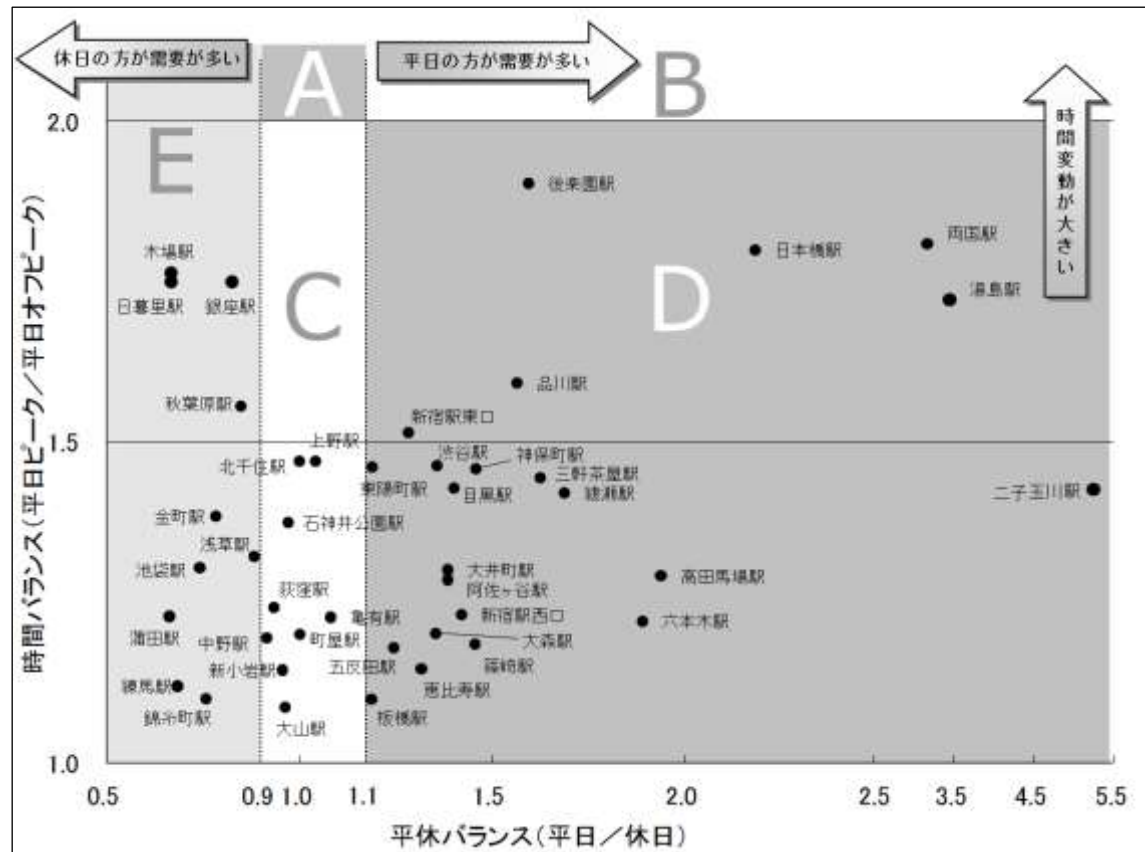
判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (0 地区)	
B 休日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (2 地区)	浅草駅、池袋駅外周部
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (14 地区)	秋葉原駅、新宿駅西口、大井町駅、五反田駅、目黒駅、自由が丘駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、荻窪駅、池袋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、新小岩駅、篠崎駅
D 休日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (9 地区)	新宿駅東口、高田馬場駅、錦糸町駅、押上駅、二子玉川駅、中野駅、王子駅、練馬駅、北千住駅
E 平日の需要が多い 地区 (27 地区)	神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、中目黒駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、恵比寿駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、綾瀬駅、金町駅、亀有駅、船堀駅

図 3-5 平休・時間バランス（休日）

3) 平休・時間バランス【自動二輪】

①平日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は9地区である。
- 平日の需要が多い地区（B，D地区）は23地区ある。



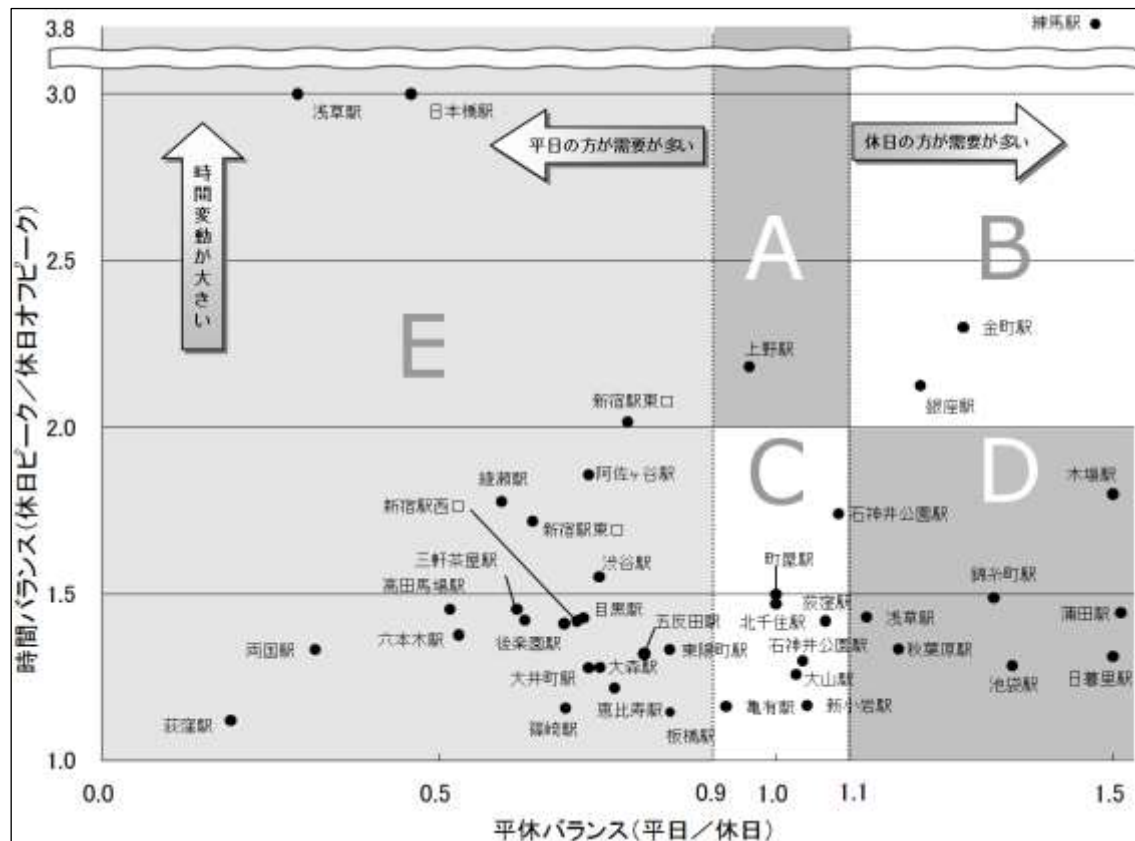
判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (0 地区)	
B 平日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (0 地区)	
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (9 地区)	上野駅、中野駅、荻窪駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、 北千住駅、新小岩駅、亀有駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (23 地区)	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新 宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、両国駅、東陽 町駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、 二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、板橋駅、綾 瀬駅、篠崎駅
E 休日の需要が多い 地区 (10 地区)	秋葉原駅、銀座駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、蒲田駅、 池袋駅、日暮里駅、練馬駅、金町駅

図 3-6 平休・時間バランス（平日）

4) 平休・時間バランス【自動二輪】

②休日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は9地区である。
- 休日の需要が多い地区（B，D地区）は10地区ある。



判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (1地区)	上野駅
B 休日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (3地区)	銀座駅、練馬駅、金町駅
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (8地区)	中野駅、荻窪駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、北千住駅、新小岩駅、亀有駅
D 休日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (7地区)	秋葉原駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、蒲田駅、池袋駅、日暮里駅
E 平日の需要が多い 地区 (23地区)	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、両国駅、東陽町駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、板橋駅、綾瀬駅、篠崎駅

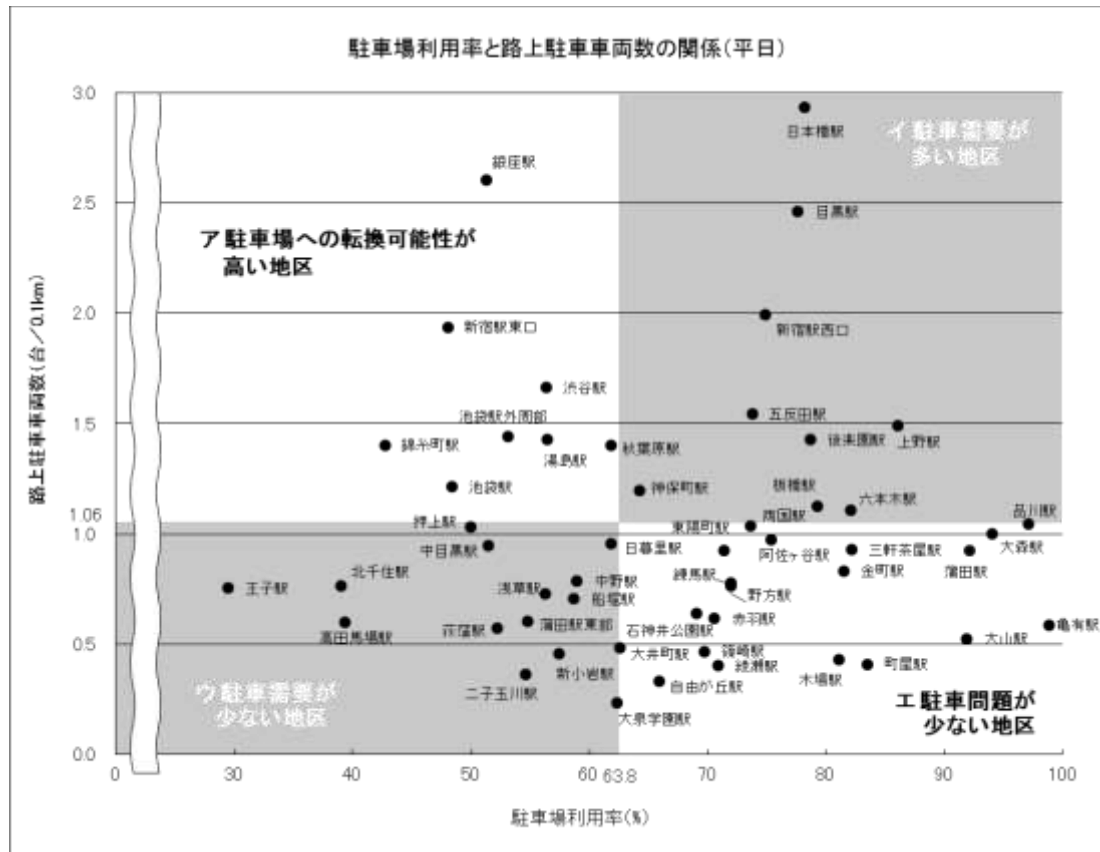
図 3-7 平休・時間バランス（休日）

3. 1. 3. 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係

1) 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係【四輪】

① 平日

- 駐車場への転換可能性が高い地区は 8 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 10 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 15 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 19 地区ある。

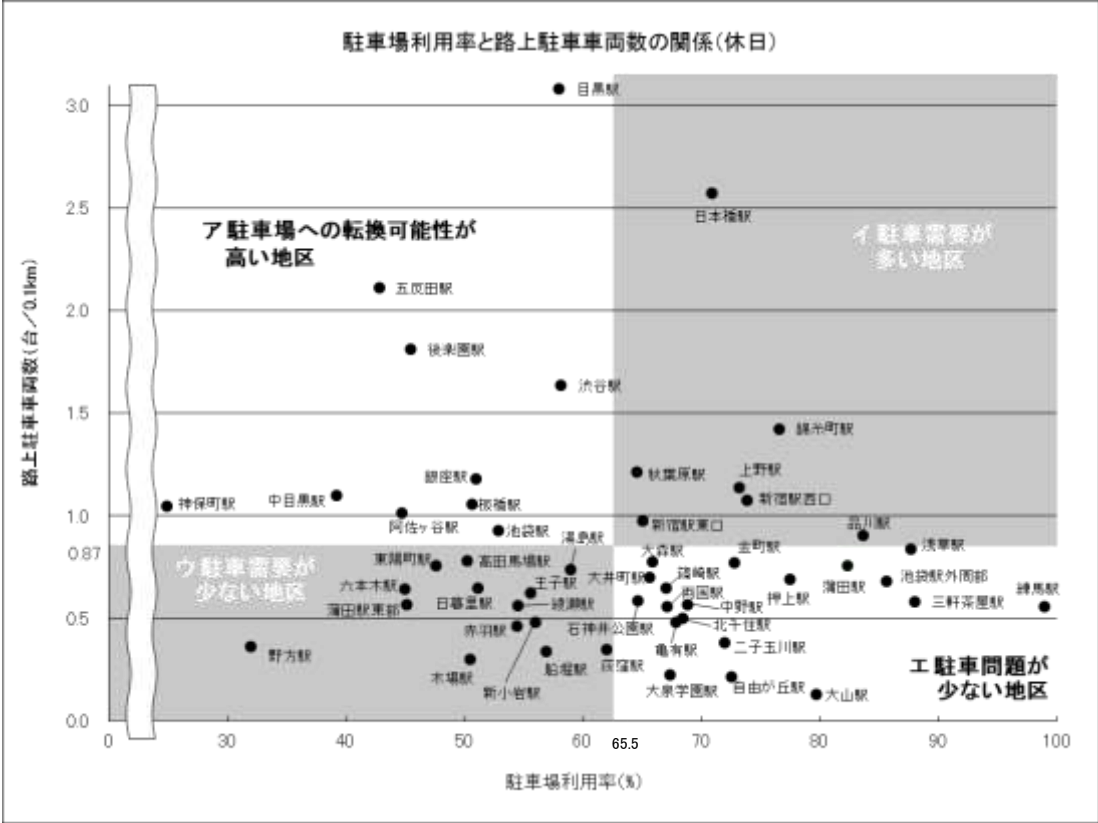


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (8 地区)	秋葉原駅、銀座駅、新宿駅東口、湯島駅、錦糸町駅、渋谷駅、池袋駅、池袋駅外周部
イ 駐車需要が多い地区 (10 地区)	神保町駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅西口、後樂園駅、上野駅、五反田駅、目黒駅、恵比寿駅、板橋駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (15 地区)	高田馬場駅、浅草駅、押上駅、大井町駅、中目黒駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、中野駅、荻窪駅、王子駅、日暮里駅、大泉学園駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅
エ 駐車問題が少ない地区 (19 地区)	品川駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、自由が丘駅、蒲田駅、大森駅、三軒茶屋駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、練馬駅、綾瀬駅、金町駅、亀有駅、篠崎駅

図 3-8 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 13 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 5 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 16 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 18 地区ある。



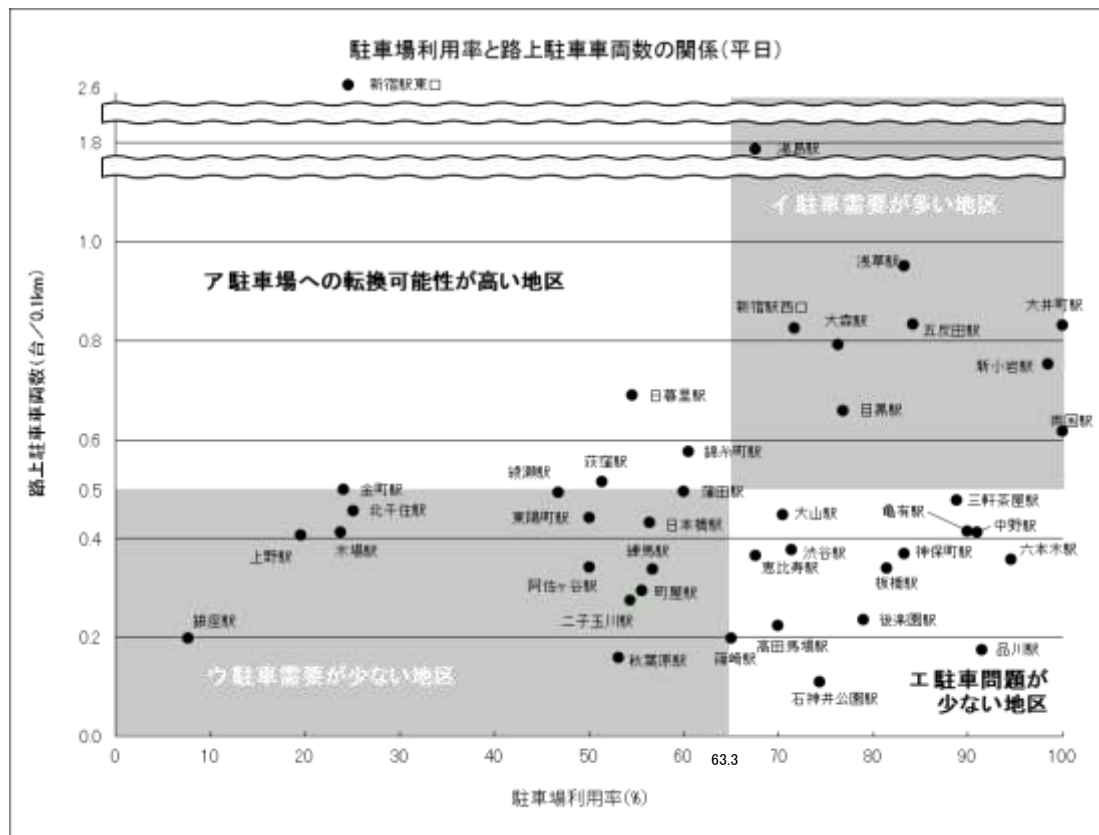
判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (13 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、新宿駅東口、後楽園駅、五反田駅、目黒駅、中目黒駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、板橋駅
イ 駐車需要が多い地区 (5 地区)	日本橋駅、品川駅、新宿駅西口、上野駅、錦糸町駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (16 地区)	六本木駅、高田馬場駅、湯島駅、東陽町駅、木場駅、蒲田駅東部、野方駅、荻窪駅、王子駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、石神井公園駅、綾瀬駅、新小岩駅、船堀駅
エ 駐車問題が少ない地区 (18 地区)	浅草駅、両国駅、押上駅、大井町駅、自由が丘駅、蒲田駅、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、中野駅、池袋駅外周部、大山駅、大泉学園駅、練馬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、篠崎駅

図 3-9 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が高い地区は 5 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 9 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 14 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 14 地区ある。

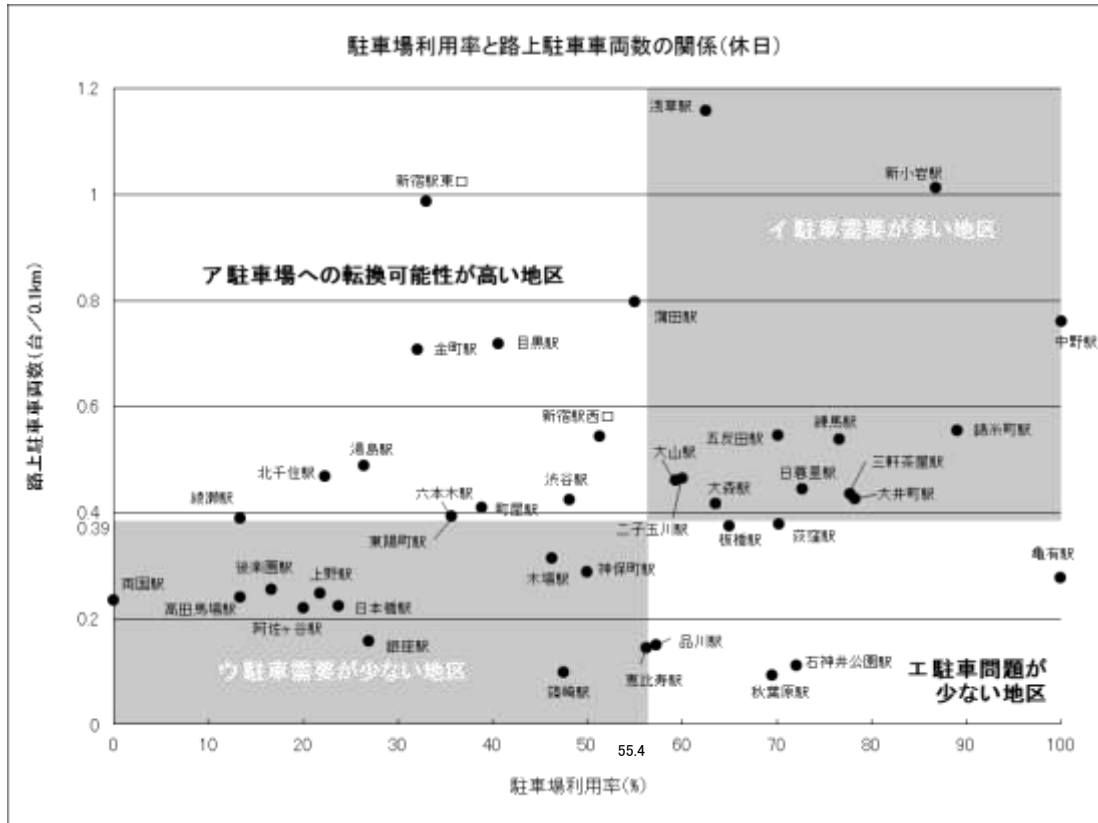


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (5 地区)	新宿駅東口、錦糸町駅、荻窪駅、日暮里駅、金町駅
イ 駐車需要が多い地区 (9 地区)	新宿駅西口、湯島駅、浅草駅、両国駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、新小岩駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (14 地区)	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、上野駅、東陽町駅、木場駅、蒲田駅、二子玉川駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、町屋駅、練馬駅、綾瀬駅、北千住駅
エ 駐車問題が少ない地区 (14 地区)	神保町駅、六本木駅、品川駅、高田馬場駅、後楽園駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、龜有駅、篠崎駅

図 3-10 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 4 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 13 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 18 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 7 地区ある。



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、渋谷駅、恵比寿駅
イ 駐車需要が多い地区 (13 地区)	秋葉原駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、大森駅、中野駅、池袋駅、板橋駅、石神井公園駅、練馬駅、新小岩駅、亀有駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (18 地区)	神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、両国駅、東陽町駅、蒲田駅、阿佐ヶ谷駅、町屋駅、綾瀬駅、北千住駅、金町駅、篠崎駅
エ 駐車問題が少ない地区 (7 地区)	品川駅、浅草駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、荻窪駅、日暮里駅、大山駅

図 3-11 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.101 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.101 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.102 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、路上駐車の場合が表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 (%)	36.1	4.8	1.6	15.4	19.6	22.4
休日 (%)	39.8	3.3	1.1	15.8	19.0	20.9

3.2.3. 各地区の駐車特性の整理

ここでは、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、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 3-2、表 3-3 に示す。

【路外駐車場の実態】

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

【PM・PTの実態】

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

【路上駐車の実態】

- | | |
|-------------------|---|
| ○ ピーク時間 | 各地区における路上駐車台数（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. 101 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. 102 参照） |

表 3-2 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 台数 (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	86	2,872	13時	1,834	64	197	31	228	15時	319	1.41	74	36.4%	0.4%	6.2%	3.1%	26.7%	27.1%
神保町駅	59	950	13時	611	64	269	37	306	13時	327	1.19	197	38.6%	4.9%	0.9%	14.3%	21.1%	20.2%
銀座駅	36	3,195	13時	1,651	52	179	63	242	19時	278	2.90	118	59.1%	8.2%	0.9%	7.3%	15.5%	9.1%
日本橋駅	46	3,423	13時	2,676	78	257	21	278	13時	474	3.12	129	42.9%	7.5%	0.0%	10.3%	18.2%	21.0%
六本木駅	48	716	13時	588	82	0	0	0	13時	125	1.12	68	35.5%	1.6%	4.0%	13.7%	35.5%	9.7%
品川駅	22	1,324	15時	1,286	97	0	0	0	13時	138	1.21	30	28.6%	2.5%	0.0%	18.5%	2.5%	47.9%
新宿駅東口	17	1,486	13時	714	48	5	66	71	11時	179	2.21	32	31.3%	3.8%	2.3%	11.5%	16.8%	34.4%
新宿駅西口	37	5,785	13時	4,336	75	71	17	88	13時	319	1.99	116	34.9%	10.5%	2.5%	8.7%	22.2%	21.1%
高田馬場駅	22	213	15時	84	39	54	14	68	15時	87	0.65	89	59.3%	5.1%	0.0%	6.8%	23.7%	5.1%
湯島駅	57	560	13時	316	56	36	5	41	19時	266	2.03	59	33.9%	3.0%	2.4%	16.4%	19.4%	24.8%
後楽園駅	10	805	15時	634	79	44	1	45	15時	68	1.45	42	32.3%	0.0%	1.5%	33.8%	6.2%	26.2%
上野駅	72	562	15時	484	86	88	5	93	15時	169	1.50	97	41.0%	1.4%	0.0%	15.1%	22.3%	20.1%
浅草駅	30	577	13時	325	56	35	4	39	15時	101	0.83	83	37.7%	0.0%	1.4%	26.1%	17.4%	17.4%
錦糸町駅	83	2,018	13時	873	43	30	2	32	15時	209	1.45	90	45.2%	5.6%	0.5%	11.7%	19.8%	17.3%
両国駅	46	289	15時	213	74	3	0	3	15時	119	1.03	60	30.5%	2.5%	0.0%	20.3%	29.7%	16.9%
押上駅	44	502	11時	251	50	46	0	46	11時	135	1.03	35	29.5%	1.6%	0.0%	19.4%	19.4%	30.2%
東陽町駅	22	147	13時	105	71	31	0	31	13時	73	0.92	151	29.4%	2.9%	0.0%	19.1%	16.2%	32.4%
木場駅	15	111	11時	90	81	0	0	0	11時	31	0.44	182	30.0%	3.3%	0.0%	30.0%	10.0%	26.7%
大井町駅	23	501	13時	314	63	19	0	19	13時	43	0.48	39	43.8%	0.0%	0.0%	3.1%	18.8%	34.4%
五反田駅	26	229	11時	169	74	74	0	74	11時	141	1.57	19	41.4%	1.7%	0.9%	19.8%	10.3%	25.9%
目黒駅	12	112	11時	87	78	71	20	91	13時	147	2.94	45	31.5%	1.1%	21.3%	9.0%	12.4%	24.7%
中目黒駅	14	334	11時	178	53	37	3	40	13時	85	1.16	59	39.0%	1.7%	0.0%	5.1%	27.1%	27.1%
自由が丘駅	9	135	17時	89	66	0	0	0	11時	42	0.69	164	30.0%	0.0%	0.0%	10.0%	5.0%	55.0%
蒲田駅	40	470	15時	433	92	26	0	26	15時	122	0.99	188	27.8%	6.2%	0.0%	8.2%	38.1%	19.6%
蒲田駅東部	63	862	13時	473	55	23	0	23	15時	87	0.63	46	32.9%	2.6%	0.0%	47.4%	11.8%	5.3%
大森駅	24	630	13時	593	94	44	2	46	11時	133	1.32	60	41.4%	1.1%	3.4%	19.5%	25.3%	9.2%
三軒茶屋駅	15	208	15時	172	83	5	0	5	13時	64	0.93	53	33.3%	3.3%	0.0%	16.7%	31.7%	15.0%
二子玉川駅	13	1,941	13時	1,061	55	0	0	0	19時	35	0.60	29	74.3%	0.0%	0.0%	11.4%	2.9%	11.4%
渋谷駅	23	1,926	13時	1,086	56	6	45	51	13時	185	1.75	63	22.5%	7.3%	2.6%	25.8%	13.9%	27.8%
恵比寿駅	41	711	13時	544	77	16	6	22	15時	196	1.50	41	29.1%	41.8%	0.5%	6.0%	13.7%	8.8%
中野駅	12	373	13時	220	59	13	2	15	11時	39	0.85	30	25.0%	2.8%	0.0%	25.0%	25.0%	22.2%
野方駅	8	25	11時	18	72	0	0	0	15時	19	0.76	41	26.3%	0.0%	0.0%	26.3%	26.3%	21.1%
阿佐ヶ谷駅	17	114	15時	86	76	50	26	76	13時	77	1.05	39	34.0%	0.0%	1.9%	32.1%	17.0%	15.1%
荻窪駅	26	500	11時	261	52	0	0	0	15時	59	0.57	43	33.9%	0.0%	0.0%	13.6%	23.7%	28.8%
池袋駅	54	2,813	13時	1,362	48	15	51	66	13時	185	1.22	72	40.2%	1.8%	0.6%	17.1%	16.5%	23.8%
池袋駅外周部	59	2,882	13時	1,532	53	16	6	22	13時	195	1.46	53	34.6%	2.1%	2.1%	12.2%	18.1%	30.9%
王子駅	28	234	15時	73	31	0	0	0	13時	46	0.75	51	34.8%	0.0%	0.0%	8.7%	39.1%	17.4%
赤羽駅	29	347	11時	245	71	0	0	0	15時	68	0.87	41	29.2%	0.0%	0.0%	25.0%	18.8%	27.1%
日暮里駅	22	176	15時	109	62	0	0	0	11時	53	1.18	48	25.6%	0.0%	2.3%	18.6%	27.9%	25.6%
町屋駅	20	176	19時	158	90	0	0	0	13時	29	0.41	42	34.5%	0.0%	0.0%	34.5%	17.2%	13.8%
板橋駅	20	150	13時	119	79	18	2	20	13時	63	1.13	49	34.9%	1.6%	0.0%	14.3%	27.0%	22.2%
大山駅	38	409	13時	377	92	0	0	0	11時	41	0.53	32	14.6%	2.4%	0.0%	29.3%	26.8%	26.8%
石神井公園駅	15	379	13時	262	69	0	0	0	11時	30	0.83	19	17.4%	0.0%	0.0%	43.5%	13.0%	26.1%
大泉学園駅	31	622	13時	388	62	0	0	0	11時	43	0.37	31	40.7%	0.0%	0.0%	18.5%	22.2%	18.5%
練馬駅	8	500	13時	360	72	0	0	0	13時	40	0.80		35.9%	0.0%	0.0%	28.2%	5.1%	30.8%
綾瀬駅	35	330	13時	234	71	0	0	0	19時	43	0.56	39	22.6%	3.2%	0.0%	32.3%	16.1%	25.8%
北千住駅	41	1,402	13時	547	39	0	0	0	13時	73	0.78	54	26.4%	0.0%	0.0%	15.3%	26.4%	31.9%
新小岩駅	33	537	15時	309	57	0	0	0	11時	53	0.69	75	40.0%	0.0%	0.0%	28.6%	5.7%	25.7%
金町駅	22	390	15時	318	82	0	0	0	19時	56	1.17	36	52.5%	0.0%	2.5%	27.5%	10.0%	7.5%
亀有駅	24	520	13時	514	99	0	0	0	11時	41	0.71	37	38.2%	0.0%	0.0%	8.8%	29.4%	23.5%
船堀駅	14	269	13時	161	60	0	0	0	11時	48	0.71	35	54.2%	0.0%	0.0%	6.3%	12.5%	27.1%
篠崎駅	16	261	13時	182	70	0	0	0	19時	46	0.77	39	25.0%	0.0%	0.0%	21.4%	17.9%	35.7%

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	15時	1778	91	225	0	2,094	3,100	68%	19時	1,773	1.18	1.07	C	A
神保町駅	-	13時	611	104	223	0	938	1,256	75%	19時	482	1.95	1.82	D	イ
銀座駅	28	15時	1642	140	110	0	1,892	3,437	55%	11時	1,656	1.14	1.27	D	A
日本橋駅	-	13時	2676	127	319	7	3,129	3,701	85%	19時	2,135	1.46	1.11	D	イ
六本木駅	20	13時	588	0	124	0	712	716	99%	19時	467	1.52	1.81	D	イ
品川駅	-	15時	1286	0	119	0	1,405	1,324	106%	19時	989	1.42	1.20	D	E
新宿駅東口	29	13時	714	26	131	1	872	1,557	56%	11時	731	1.19	0.83	E	A
新宿駅西口	-	13時	4336	44	275	0	4,655	5,873	79%	19時	2,867	1.62	1.07	C	イ
高田馬場駅	-	15時	84	21	59	0	164	281	58%	19時	115	1.43	0.78	E	ウ
湯島駅	-	13時	316	22	165	0	503	601	84%	17時	340	1.48	1.18	D	A
後楽園駅	-	15時	634	2	65	0	701	850	82%	19時	325	2.16	1.55	B	イ
上野駅	32	15時	484	29	139	0	652	655	100%	19時	280	2.33	1.35	B	イ
浅草駅	-	13時	325	19	69	0	413	616	67%	19時	220	1.88	0.68	E	ウ
錦糸町駅	-	15時	863	5	197	3	1,068	2,050	52%	17時	910	1.17	0.61	E	A
両国駅	-	15時	213	1	118	0	332	292	114%	19時	221	1.50	1.29	D	E
押上駅	-	11時	251	6	129	0	386	548	70%	19時	169	2.28	0.81	E	ウ
東陽町駅	-	13時	105	5	68	0	178	178	100%	11時	126	1.41	1.37	D	E
木場駅	-	11時	90	0	30	1	121	111	109%	19時	49	2.45	1.56	B	E
大井町駅	-	13時	314	11	32	0	357	520	69%	19時	227	1.57	0.91	C	ウ
五反田駅	-	11時	169	23	116	2	310	303	102%	17時	215	1.43	1.07	C	イ
目黒駅	-	11時	87	45	78	9	219	203	108%	17時	161	1.30	0.96	C	イ
中目黒駅	-	13時	172	10	59	15	256	374	68%	19時	163	1.48	1.14	D	ウ
自由が丘駅	-	17時	89	0	20	0	109	135	81%	13時	86	1.27	0.98	C	E
蒲田駅	20	15時	433	17	97	0	547	496	110%	19時	368	1.49	1.14	D	E
蒲田駅東部	-	13時	473	7	76	0	556	885	63%	19時	396	1.40	1.19	D	ウ
大森駅	-	13時	593	14	87	0	694	676	103%	19時	329	2.11	1.41	B	E
三軒茶屋駅	-	13時	171	4	60	0	235	213	110%	19時	160	1.47	1.05	C	E
二子玉川駅	-	13時	1061	0	21	0	1,082	1,941	56%	19時	620	1.75	0.76	E	ウ
渋谷駅	34	13時	1086	25	151	6	1,268	1,977	64%	19時	941	1.34	0.98	C	A
恵比寿駅	-	15時	509	14	182	0	705	733	96%	19時	480	1.47	1.26	D	イ
中野駅	-	13時	220	0	36	0	256	388	66%	17時	176	1.45	0.90	C	ウ
野方駅	-	15時	18	0	19	0	37	25	148%	19時	16	2.31	2.18	B	E
阿佐ヶ谷駅	-	15時	86	18	53	0	157	190	83%	19時	102	1.54	1.26	D	E
荻窪駅	-	15時	261	0	59	0	320	500	64%	19時	194	1.65	0.92	C	ウ
池袋駅	23	13時	1362	20	164	0	1,546	2,879	54%	19時	1,181	1.31	0.95	C	A
池袋駅外周部	-	13時	1532	5	188	1	1,726	2,904	59%	19時	702	2.46	0.67	E	A
王子駅	-	13時	69	0	46	0	115	234	49%	19時	73	1.58	0.68	E	ウ
赤羽駅	16	11時	245	0	48	1	294	347	85%	17時	204	1.44	1.30	D	E
日暮里駅	-	15時	109	0	43	0	152	176	86%	11時	117	1.30	1.28	D	ウ
町屋駅	-	13時	147	0	29	0	176	176	100%	17時	156	1.13	3.59	D	E
板橋駅	-	13時	119	0	63	0	182	170	107%	19時	102	1.78	1.35	D	イ
大山駅	-	11時	376	0	41	0	417	409	102%	17時	369	1.13	1.24	D	E
石神井公園駅	-	13時	262	0	23	0	285	379	75%	19時	262	1.09	1.07	C	E
大泉学園駅	-	13時	388	0	27	0	415	622	67%	19時	312	1.33	0.93	C	ウ
練馬駅	-	13時	360	0	39	0	399	500	80%	19時	350	1.14	0.76	E	E
綾瀬駅	-	13時	234	0	31	0	265	330	80%	17時	180	1.47	1.19	D	E
北千住駅	-	13時	547	0	72	0	619	1,402	44%	19時	434	1.43	0.62	E	ウ
新小岩駅	-	15時	309	0	35	0	344	537	64%	17時	249	1.38	1.02	C	ウ
金町駅	-	15時	318	0	40	0	358	390	92%	19時	303	1.18	1.12	D	E
亀有駅	-	13時	514	0	34	0	548	520	105%	19時	322	1.70	1.44	D	E
船堀駅	-	11時	158	0	48	0	206	269	77%	19時	142	1.45	1.17	D	ウ
篠崎駅	-	13時	182	0	28	0	210	261	80%	17時	183	1.15	0.98	C	E

※表中の平休比率は、平日に対する休日の割合を使用

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：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

- A：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
- E：駐車問題が少ない地区

表 3-3 各地区における四輪の駐車特性（休日）

地区名	路外駐車場の実態					PM・PTの実態			路上駐車の実態									
	駐車場数 (場)	収容 台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用 台数 (台)	駐車場 推定 利用率 (%)	一般 (台)	貨物用 (台)	合計 (台)	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	80	2,737	13時	1,685	62	197	31	228	13時	274	1.21	204	38.5%	2.4%	0.0%	14.8%	21.9%	22.5%
神保町駅	57	916	13時	240	26	250	29	279	15時	290	1.06	197	47.7%	4.7%	0.0%	13.4%	16.3%	18.0%
銀座駅	34	2,707	13時	1,381	51	179	63	242	17時	131	1.36	59	65.6%	3.1%	2.1%	8.3%	8.3%	12.5%
日本橋駅	45	3,403	13時	2,413	71	145	6	151	11時	428	2.82	256	42.9%	7.5%	0.0%	10.3%	18.2%	21.0%
六本木駅	48	716	13時	322	45	0	0	0	13時	72	0.64	72	35.5%	1.6%	4.0%	13.7%	35.5%	9.7%
品川駅	21	1,274	15時	1,066	84	0	0	0	11時	132	1.16	126	28.6%	2.5%	0.0%	18.5%	2.5%	47.9%
新宿駅東口	17	1,486	15時	967	65	0	48	48	19時	123	1.52	90	29.3%	0.0%	3.3%	22.0%	20.3%	25.2%
新宿駅西口	35	5,643	13時	4,172	74	71	17	88	19時	218	1.36	218	34.9%	10.5%	2.5%	8.7%	22.2%	21.1%
高田馬場駅	22	213	13時	107	50	0	0	0	15時	111	0.83	111	42.6%	1.9%	0.0%	14.8%	25.9%	14.8%
湯島駅	57	560	13時	330	59	0	0	0	15時	105	0.80	88	33.9%	3.0%	2.4%	16.4%	19.4%	24.8%
後楽園駅	10	805	13時	366	45	44	1	45	15時	88	1.87	88	42.1%	8.8%	1.8%	22.8%	10.5%	14.0%
上野駅	69	486	13時	356	73	0	0	0	17時	157	1.39	102	54.1%	0.8%	0.0%	11.5%	18.9%	14.8%
浅草駅	30	577	13時	506	88	35	4	39	11時	118	0.98	93	37.7%	0.0%	1.4%	26.1%	17.4%	17.4%
錦糸町駅	83	2,018	13時	1,545	77	0	0	0	15時	242	1.68	218	41.5%	2.3%	0.6%	17.6%	19.9%	18.2%
両国駅	46	289	13時	194	67	0	0	0	11時	66	0.57	66	32.7%	2.8%	1.9%	17.8%	27.1%	17.8%
押上駅	44	502	11時	389	78	0	0	0	15時	93	0.71	90	29.5%	1.6%	0.0%	19.4%	19.4%	30.2%
東陽町駅	22	147	13時	70	48	0	0	0	11時	63	0.80	63	29.4%	2.9%	0.0%	19.1%	16.2%	32.4%
木場駅	15	111	11時	56	50	0	0	0	13時	27	0.39	27	30.0%	3.3%	0.0%	30.0%	10.0%	26.7%
大井町駅	23	501	15時	334	67	0	0	0	13時	63	0.71	62	43.8%	0.0%	0.0%	3.1%	18.8%	34.4%
五反田駅	26	229	13時	105	46	22	0	22	19時	190	2.11	190	78.7%	2.2%	1.1%	6.7%	2.2%	9.0%
目黒駅	12	112	15時	65	58	0	0	0	19時	166	3.32	166	45.7%	0.0%	0.0%	19.8%	18.5%	16.0%
中目黒駅	14	334	13時	131	39	0	0	0	19時	92	1.26	90	39.0%	1.7%	0.0%	5.1%	27.1%	27.1%
自由が丘駅	9	135	15時	98	72	0	0	0	11時	20	0.33	20	27.6%	0.0%	0.0%	27.6%	31.0%	13.8%
蒲田駅	40	470	13時	387	82	0	0	0	19時	103	0.84	103	25.3%	2.2%	0.0%	5.5%	37.4%	29.7%
蒲田駅東部	63	862	15時	389	45	0	0	0	13時	84	0.61	84	49.4%	3.6%	1.2%	25.3%	8.4%	12.0%
大森駅	24	630	13時	415	66	0	0	0	11時	87	0.86	52	41.4%	1.1%	3.4%	19.5%	25.3%	9.2%
三軒茶屋駅	15	208	13時	183	88	5	0	5	13時	41	0.59	37	33.3%	3.3%	0.0%	16.7%	31.7%	15.0%
二子玉川駅	13	1,941	15時	1,397	72	0	0	0	15時	57	0.98	22	61.5%	0.0%	0.0%	38.5%	0.0%	0.0%
渋谷駅	23	1,926	15時	1,120	58	6	45	51	15時	182	1.72	153	35.3%	6.8%	1.5%	17.3%	15.8%	23.3%
恵比寿駅	41	711	13時	436	61	0	0	0	13時	126	0.96	124	33.9%	7.1%	0.0%	11.0%	20.5%	27.6%
中野駅	12	373	17時	257	69	0	0	0	17時	27	0.59	26	52.9%	5.9%	0.0%	23.5%	11.8%	5.9%
野方駅	8	25	13時	13	50	0	0	0	11時	9	0.36	9	15.4%	0.0%	0.0%	38.5%	38.5%	7.7%
阿佐ヶ谷駅	17	114	13時	56	49	50	26	76	19時	74	1.01	72	73.9%	2.2%	0.0%	17.4%	6.5%	0.0%
荻窪駅	26	500	11時	310	62	0	0	0	15時	46	0.45	46	32.1%	0.0%	0.0%	21.4%	21.4%	25.0%
池袋駅	54	2,813	11時	1,494	53	15	51	66	15時	150	0.99	130	23.4%	1.5%	2.2%	13.1%	27.7%	32.1%
池袋駅外周部	59	2,882	11時	2,468	86	16	6	22	15時	127	0.95	118	36.6%	5.6%	1.2%	13.7%	18.0%	24.8%
王子駅	28	234	13時	130	55	0	0	0	13時	38	0.62	38	34.8%	0.0%	0.0%	8.7%	39.1%	17.4%
赤羽駅	29	347	13時	189	54	0	0	0	15時	64	0.82	64	43.4%	0.0%	0.0%	22.6%	15.1%	18.9%
日暮里駅	22	176	11時	90	51	0	0	0	13時	44	0.98	44	26.4%	0.0%	0.0%	17.0%	18.9%	37.7%
町屋駅	20	176	15時	23	13	0	0	0	17時	28	0.39	28	46.7%	0.0%	0.0%	26.7%	6.7%	20.0%
板橋駅	20	150	13時	80	53	0	0	0	11時	59	1.05	59	30.6%	4.1%	0.0%	26.5%	20.4%	18.4%
大山駅	38	409	19時	326	80	0	0	0	11時	27	0.35	27	63.6%	0.0%	0.0%	27.3%	9.1%	0.0%
石神井公園駅	15	379	15時	245	65	0	0	0	15時	21	0.58	21	35.0%	0.0%	5.0%	35.0%	0.0%	25.0%
大泉学園駅	31	622	13時	419	67	0	0	0	13時	26	0.23	26	40.7%	0.0%	0.0%	18.5%	22.2%	18.5%
練馬駅	8	500	17時	495	99	0	0	0	13時	40	0.80	39	57.1%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	14.3%
綾瀬駅	35	330	13時	180	55	0	0	0	11時	46	0.60	46	22.6%	3.2%	0.0%	32.3%	16.1%	25.8%
北千住駅	41	1,402	15時	959	68	0	0	0	17時	56	0.60	56	37.3%	0.0%	2.0%	25.5%	15.7%	19.6%
新小岩駅	33	537	15時	306	57	0	0	0	17時	37	0.48	37	56.7%	0.0%	0.0%	20.0%	10.0%	13.3%
金町駅	22	390	13時	284	73	0	0	0	19時	46	0.96	44	50.0%	0.0%	13.3%	16.7%	20.0%	0.0%
亀有駅	24	520	17時	353	68	0	0	0	17時	28	0.48	28	61.5%	0.0%	2.6%	15.4%	5.1%	15.4%
船堀駅	14	269	13時	153	57	0	0	0	17時	39	0.57	39	45.5%	0.0%	0.0%	13.6%	9.1%	31.8%
篠崎駅	16	261	17時	175	67	0	0	0	13時	46	0.77	45	69.2%	0.0%	0.0%	15.4%	15.4%	0.0%

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	20	13時	1685	70	204	0	1,959	2,965	66%	19時	1,745	1.38	0.94	C	ア
神保町駅	-	15時	228	89	197	0	514	1,195	43%	19時	433	1.80	0.55	E	ア
銀座駅	27	13時	1381	53	60	0	1,494	2,949	51%	19時	967	1.54	0.79	E	ア
日本橋駅	-	13時	2413	143	248	13	2,817	3,554	79%	19時	2,013	1.39	0.90	E	イ
六本木駅	15	13時	322	0	72	0	394	716	55%	17時	305	1.29	0.55	E	ウ
品川駅	-	15時	1066	0	103	0	1,169	1,274	92%	19時	747	1.56	0.83	E	イ
新宿駅東口	21	15時	967	11	68	19	1,065	1,534	69%	11時	814	1.29	1.20	D	ア
新宿駅西口	-	13時	4172	31	141	0	4,344	5,731	76%	19時	3,071	1.41	0.93	C	イ
高田馬場駅	-	13時	107	1	103	0	211	213	99%	17時	145	1.46	1.29	D	ウ
湯島駅	-	13時	330	18	79	0	427	560	76%	19時	261	1.64	0.85	E	ウ
後楽園駅	-	13時	366	0	85	0	451	850	53%	19時	186	2.42	0.64	E	ア
上野駅	43	13時	356	55	73	0	484	486	100%	11時	295	1.64	0.74	E	イ
浅草駅	-	13時	506	23	78	3	610	616	99%	19時	241	2.52	1.47	B	エ
錦糸町駅	-	13時	1545	0	205	29	1,779	2,018	88%	19時	1,096	1.60	1.64	D	イ
両国駅	-	13時	194	0	64	0	258	289	89%	11時	203	1.27	0.78	E	エ
押上駅	-	11時	389	0	90	0	479	502	95%	19時	295	1.62	1.24	D	エ
東陽町駅	-	13時	70	0	60	0	130	147	88%	17時	89	1.46	0.73	E	ウ
木場駅	-	11時	56	0	21	0	77	111	69%	17時	51	1.51	0.64	E	ウ
大井町駅	-	13時	329	0	62	1	392	501	78%	19時	199	1.96	1.10	C	ウ
五反田駅	-	19時	98	0	190	0	288	251	115%	11時	216	1.33	0.94	C	ア
目黒駅	-	15時	65	0	154	0	219	112	196%	17時	182	1.20	1.04	C	ア
中目黒駅	-	13時	131	0	80	1	212	334	63%	17時	181	1.17	0.88	E	ア
自由が丘駅	-	15時	98	0	13	0	111	135	82%	17時	76	1.46	1.02	C	エ
蒲田駅	52	13時	387	0	93	0	480	470	102%	11時	354	1.36	0.88	E	エ
蒲田駅東部	-	15時	389	0	78	0	467	862	54%	11時	335	1.39	0.84	E	ウ
大森駅	-	13時	415	31	47	0	493	630	78%	19時	386	1.28	0.71	E	エ
三軒茶屋駅	-	13時	183	3	37	0	223	213	105%	19時	145	1.54	0.95	C	エ
二子玉川駅	-	15時	1397	0	22	35	1,454	1,941	75%	19時	793	1.79	1.31	D	エ
渋谷駅	38	15時	1120	20	153	9	1,302	1,977	66%	11時	867	1.49	1.02	C	ア
恵比寿駅	-	13時	436	0	124	0	560	711	79%	19時	406	1.38	0.79	E	ア
中野駅	-	17時	257	0	26	0	283	373	76%	11時	210	1.35	1.11	D	エ
野方駅	-	11時	8	0	9	0	17	25	68%	19時	8	2.13	0.46	E	ウ
阿佐ヶ谷駅	-	19時	51	2	72	0	125	190	66%	17時	74	1.69	0.80	E	ア
荻窪駅	-	11時	310	0	36	0	346	500	69%	19時	257	1.35	1.08	C	ウ
池袋駅	18	13時	1489	20	121	1	1,631	2,879	57%	19時	1,470	1.11	1.05	C	ア
池袋駅外周部	-	11時	2468	8	83	0	2,559	2,904	88%	19時	1,071	2.39	1.48	B	エ
王子駅	-	13時	130	0	38	0	168	234	72%	19時	99	1.70	1.46	D	ウ
赤羽駅	14	13時	189	0	36	1	226	347	65%	11時	161	1.40	0.77	E	ウ
日暮里駅	-	11時	90	0	29	0	119	176	68%	19時	95	1.25	0.78	E	ウ
町屋駅	-	17時	21	0	28	0	49	176	28%	13時	35	1.40	0.28	E	ウ
板橋駅	-	11時	76	0	59	0	135	150	90%	19時	100	1.35	0.74	E	ア
大山駅	-	19時	326	0	10	0	336	409	82%	13時	300	1.12	0.81	E	エ
石神井公園駅	-	15時	245	0	21	0	266	379	70%	11時	222	1.20	0.93	C	ウ
大泉学園駅	-	13時	419	0	26	0	445	622	72%	19時	281	1.58	1.07	C	エ
練馬駅	-	17時	495	0	28	0	523	500	105%	19時	418	1.25	1.31	D	エ
綾瀬駅	-	13時	180	0	43	0	223	330	68%	19時	166	1.34	0.84	E	ウ
北千住駅	-	15時	959	0	47	0	1,006	1,402	72%	19時	654	1.54	1.63	D	エ
新小岩駅	-	17時	301	0	37	0	338	537	63%	11時	259	1.31	0.98	C	ウ
金町駅	-	13時	284	0	37	0	321	390	82%	11時	208	1.54	0.90	E	エ
亀有駅	-	17時	353	0	28	0	381	520	73%	11時	294	1.30	0.70	E	エ
船堀駅	-	13時	153	0	23	1	177	269	66%	19時	124	1.42	0.85	E	ウ
篠崎駅	-	17時	175	0	23	0	214	261	82%	19時	157	1.36	1.02	C	エ

※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 3-4、表 3-5 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	： 路上駐車のパーク時における自動二輪の駐車台数
・ 原付第一種	： 路上駐車のパーク時における原付第一種の駐車台数
・ 合計	： 路上駐車のパ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	： 路上駐車のパ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	： 路上駐車のパーク時における原付第一種の違法路上駐車台数
・ 合計	： 路上駐車のパーク時における自動二輪と原付第一種の違法路上駐車台数の計

【平均路上駐車時間(分)】

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

【駐車需給バランスの実態(自動二輪)】

○ピーク時	
・ 時間帯	： 総駐車需要（合法＋違法）のピーク時間帯
・ 総駐車需要（台）	： ピーク時における総駐車需要 （駐車場利用台数＋合法＋違法＋入庫待ち車両）
・ 総収容台数	： ピーク時における総収容台数
・ 需給バランス	： ピーク時における総駐車需要（台）÷総収容台数
○オフピーク時	
・ 時間帯	： 総駐車需要が最も少ない時間帯
・ 総駐車需要(台)	： オフピーク時における総駐車需要
○ピーク率	： ピーク時における総駐車需要÷オフピーク時における総駐車需要
○平休比率（平日）	： 平日のピーク時における総駐車需要÷休日のピーク時における総駐車需要
○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. 101 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 3-4 各地区における二輪の駐車特性（平日）

地区名	路外駐車場の実態					路上駐車の実態										平均路上駐車時間	
	駐車場数 (場)	収容台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 利用率 最大値 (台)	駐車場 利用率 (%)	路上駐車台数					違法路上駐車台数						
						ピーク 時間	自動二輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)	路駐密度 (台 /0.1km)	自動二輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)	自動二輪 (分)	原付 第一種 (分)		
秋葉原駅	12	269	15時	143	53.2%	13時	22	15	37	0.16	22	15	37	22	60		
神保町駅	3	24	15時	20	83.3%	15時	50	51	101	0.37	50	51	101	-	-		
銀座駅	2	26	13時	4	15.4%	17時	12	7	19	0.20	12	7	19	-	-		
日本橋駅	4	55	11時	31	56.4%	13時	50	23	73	0.43	50	23	73	-	-		
六本木駅	4	112	13時	106	94.6%	19時	36	13	49	0.36	36	13	49	-	-		
品川駅	3	82	15時	75	91.5%	15時	11	9	20	0.18	11	9	20	-	-		
新宿駅東口	5	191	17時	51	26.7%	17時	99	117	216	2.67	99	117	216	195	135		
新宿駅西口	4	113	15時	81	71.7%	17時	68	68	136	0.83	68	68	136	27	70		
高田馬場駅	2	30	15時	21	70.0%	13時	10	21	31	0.22	10	21	31	-	-		
湯島駅	2	18	17時	13	68.4%	15時	47	37	84	1.79	47	37	84	119	204		
後楽園駅	1	19	15時	15	83.3%	15時	16	15	31	0.24	16	15	31	-	-		
上野駅	2	133	15時	26	19.5%	15時	24	22	46	0.41	24	22	46	-	-		
浅草駅	2	24	13時	20	83.3%	15時	62	54	116	0.95	62	54	116	205	370		
錦糸町駅	4	91	13時	57	62.6%	15時	44	39	83	0.58	44	39	83	17	17		
両国駅	1	2	13時	2	100.0%	13時	36	35	71	0.62	36	35	71	-	-		
東陽町駅	2	14	11時	8	57.1%	19時	10	26	36	0.44	10	26	36	-	-		
本場駅	1	80	15時	19	23.8%	11時	13	21	34	0.41	13	21	34	-	-		
大井町駅	2	78	15時	78	100.0%	15時	30	44	74	0.83	30	44	74	-	-		
五反田駅	3	57	13時	52	91.2%	15時	44	31	75	0.83	44	31	75	79	26		
目黒駅	1	69	11時	53	76.8%	19時	24	24	48	0.66	24	24	48	-	-		
蒲田駅	2	20	11時	12	60.0%	19時	31	30	61	0.50	31	30	61	-	-		
大森駅	5	148	15時	113	76.4%	19時	54	38	92	0.79	54	38	92	-	-		
三軒茶屋駅	1	9	13時	8	88.9%	19時	21	24	45	0.48	21	24	45	-	-		
二子玉川駅	3	35	19時	20	57.1%	19時	11	13	24	0.28	11	13	24	-	-		
渋谷駅	5	297	15時	212	71.4%	17時	32	17	49	0.38	32	17	49	273	400		
恵比寿駅	3	151	13時	105	69.5%	15時	23	25	48	0.37	23	25	48	-	-		
中野駅	1	33	13時	30	90.9%	19時	15	11	26	0.41	15	11	26	-	-		
阿佐ヶ谷駅	1	10	11時	6	60.0%	15時	13	12	25	0.34	13	12	25	-	-		
荻窪駅	2	37	15時	24	64.9%	13時	22	31	53	0.51	22	31	53	-	-		
池袋駅	10	189	13時	105	55.6%	15時	16	8	24	0.16	16	8	24	23	31		
日暮里駅	1	11	13時	6	54.5%	17時	8	23	31	0.69	8	23	31	-	-		
町屋駅	1	18	15時	10	55.6%	11時	8	14	22	0.30	8	14	22	-	-		
板橋駅	3	140	11時	114	81.4%	15時	11	11	22	0.34	11	11	22	-	-		
大山駅	2	54	17時	38	70.4%	11時	19	17	36	0.45	19	17	36	-	-		
石神井公園駅	2	43	13時	32	74.4%	11時	1	5	6	0.11	1	5	6	-	-		
練馬駅	1	30	11時	21	70.0%	17時	10	12	22	0.34	10	12	22	-	-		
綾瀬駅	1	30	13時	14	46.7%	13時	13	25	38	0.49	13	25	38	-	-		
北千住駅	2	36	13時	12	33.3%	17時	13	31	44	0.46	13	31	44	-	-		
新小岩駅	2	68	13時	67	98.5%	15時	20	50	70	0.75	20	50	70	-	-		
金町駅	2	25	11時	7	28.0%	13時	12	17	29	0.50	12	17	29	-	-		
亀有駅	1	50	11時	45	90.0%	17時	9	17	26	0.41	9	17	26	-	-		
篠崎駅	1	40	15時	26	65.0%	13時	4	11	15	0.20	4	11	15	-	-		

地区名	駐車需給バランスの実態（自動二輪）														駐車場 利用率と 路駐 バランス
	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			
	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 台数 (台)	総収容 台数 (台)	需給 バランス	時間帯				総駐車 需要 台数 (台)		
秋葉原駅	15時	143	0	22	0	165	269	61.3%	19時	106	1.6	0.8	E	ウ	
神保町駅	15時	20	0	50	0	70	24	291.7%	19時	48	1.5	1.5	D	エ	
銀座駅	17時	2	0	12	0	14	26	53.8%	11時	8	1.8	0.8	E	ウ	
日本橋駅	11時	31	0	41	0	72	55	130.9%	19時	40	1.8	2.2	D	ウ	
六本木駅	13時	106	0	32	0	138	112	123.2%	19時	113	1.2	1.9	D	エ	
品川駅	15時	75	0	11	0	86	82	104.9%	19時	54	1.6	1.6	D	エ	
新宿駅東口	17時	51	0	99	0	150	191	78.5%	11時	99	1.5	1.3	D	ア	
新宿駅西口	15時	81	0	68	0	149	113	131.9%	11時	121	1.2	1.4	D	イ	
高田馬場駅	15時	21	0	10	0	31	30	103.3%	11時	24	1.3	1.9	D	エ	
湯島駅	15時	12	0	47	0	62	18	344.4%	11時	31	1.7	3.4	D	イ	
後楽園駅	15時	15	0	16	0	28	19	147.4%	19時	18	1.9	1.6	D	エ	
上野駅	15時	26	0	24	0	50	133	37.6%	19時	34	1.5	1.0	C	ウ	
浅草駅	13時	20	0	62	0	82	24	341.7%	19時	62	1.3	0.9	E	イ	
錦糸町駅	15時	55	0	44	0	99	91	108.8%	11時	90	1.1	0.8	E	ア	
両国駅	13時	2	0	36	0	38	2	1900.0%	19時	21	1.8	3.2	D	イ	
東陽町駅	15時	7	0	12	0	19	14	135.7%	19時	13	1.5	1.2	D	ウ	
本場駅	15時	19	0	11	0	30	80	37.5%	17時	17	1.8	0.7	E	ウ	
大井町駅	15時	78	0	30	0	108	78	138.5%	19時	83	1.3	1.4	D	イ	
五反田駅	15時	48	0	44	0	92	57	161.4%	17時	78	1.2	1.2	D	イ	
目黒駅	11時	53	0	17	0	70	69	101.4%	19時	49	1.4	1.4	D	イ	
蒲田駅	19時	12	0	31	0	43	20	215.0%	11時	35	1.2	0.7	E	ウ	
大森駅	15時	113	0	48	0	161	148	108.8%	19時	134	1.2	1.4	D	イ	
三軒茶屋駅	13時	8	0	18	0	26	9	288.9%	11時	18	1.4	1.6	D	エ	
二子玉川駅	15時	19	0	13	0	32	35	91.4%	11時	19	1.4	5.2	D	ウ	
渋谷駅	15時	212	0	28	0	240	297	80.8%	19時	164	1.5	1.4	D	エ	
恵比寿駅	15時	102	0	23	0	125	151	82.8%	19時	109	1.1	1.3	D	エ	
中野駅	13時	30	0	13	0	43	33	130.3%	11時	36	1.2	0.9	C	エ	
阿佐ヶ谷駅	15時	5	0	13	0	18	10	180.0%	17時	14	1.3	1.4	D	ウ	
荻窪駅	13時	19	0	22	0	41	37	110.8%	19時	33	1.2	0.9	C	ア	
池袋駅	15時	104	0	16	0	120	189	63.5%	19時	92	1.3	0.7	E	ウ	
日暮里駅	17時	6	0	8	0	14	11	127.3%	15時	8	1.8	0.7	E	ア	
町屋駅	15時	10	0	8	0	18	18	100.0%	11時	15	1.2	1.0	C	ウ	
板橋駅	11時	114	0	7	0	121	140	86.4%	17時	110	1.1	1.2	D	エ	
大山駅	17時	38	0	12	0	50	54	92.6%	13時	46	1.1	1.0	C	エ	
石神井公園駅	13時	32	0	1	0	33	43	76.7%	19時	24	1.4	1.0	C	エ	
練馬駅	19時	17	0	11	0	28	30	93.3%	11時	25	1.1	0.7	E	ウ	
綾瀬駅	13時	14	0	13	0	27	30	90.0%	17時	19	1.4	1.7	D	ウ	
北千住駅	15時	9	0	16	0	25	36	69.4%	17時	17	1.5	1.0	C	ウ	
新小岩駅	13時	67	0	20	0	87	68	127.9%	19時	76	1.1	1.0	C	イ	
金町駅	17時	6	0	12	0	18	25	72.0%	11時	13	1.4	0.8	E	ア	
亀有駅	13時	45	0	9	0	54	50	108.0%	19時	44	1.2	1.1	C	エ	
篠崎駅	15時	26	0	6	0	32	40	80.0%	17時	27	1.2	1.5	D	エ	

※表中の平休比率は、平日に対する休日の割合を使用

※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

表 3-5 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						
						ピーク 時間	自動二輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)	路駐密度 (台 / 0.1km)	自動二輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)	自動二輪 (分)	原付 第一種 (分)		
秋葉原駅	12	269	15時	187	69.5%	19時	29	26	55	0.09	29	26	55	19	13		
神保町駅	3	24	15時	13	54.2%	17時	36	43	79	0.29	36	43	79	-	-		
銀座駅	2	26	11時	7	26.9%	17時	10	6	16	0.16	10	6	16	-	-		
日本橋駅	4	55	11時	13	23.6%	11時	20	14	34	0.22	20	14	34	-	-		
六本木駅	4	112	15時	40	35.7%	17時	34	11	45	0.39	34	11	45	-	-		
品川駅	3	82	15時	47	57.3%	15時	8	9	17	0.15	8	9	17	-	-		
新宿駅東口	5	191	15時	63	33.0%	17時	59	31	90	0.99	59	31	90	202	0		
新宿駅西口	4	113	15時	62	54.9%	17時	39	57	96	0.54	39	57	96	200	390		
高田馬場駅	2	30	15時	8	26.7%	19時	12	20	32	0.24	12	20	32	-	-		
湯島駅	2	18	13時	4	21.1%	15時	30	37	67	0.49	30	37	67	298	360		
後楽園駅	1	19	15時	5	27.8%	13時	6	6	12	0.26	6	6	12	-	-		
上野駅	2	133	17時	29	21.8%	17時	19	9	28	0.25	19	9	28	-	-		
浅草駅	2	24	11時	17	70.8%	15時	78	62	140	1.16	78	62	140	30	30		
錦糸町駅	4	91	11時	85	93.4%	15時	50	30	80	0.56	50	30	80	97	40		
両国駅	1	2	11時	1	50.0%	15時	9	22	31	0.23	9	22	31	-	-		
東陽町駅	2	14	13時	5	35.7%	19時	11	24	35	0.39	11	24	35	-	-		
本場駅	1	80	13時	37	46.3%	15時	9	16	25	0.31	9	16	25	-	-		
大井町駅	2	78	17時	61	78.2%	17時	17	21	38	0.43	17	21	38	-	-		
五反田駅	3	57	17時	40	70.2%	19時	38	18	56	0.54	38	18	56	37	48		
目黒駅	1	69	17時	28	40.6%	19時	23	19	42	0.72	23	19	42	-	-		
蒲田駅	2	20	11時	16	80.0%	19時	54	44	98	0.80	54	44	98	-	-		
大森駅	5	148	15時	94	63.5%	17時	32	25	57	0.42	32	25	57	-	-		
三軒茶屋駅	1	9	19時	7	77.8%	13時	10	24	34	0.43	10	24	34	-	-		
二子玉川駅	3	35	11時	22	62.9%	17時	13	16	29	0.47	13	16	29	-	-		
渋谷駅	5	297	17時	145	48.8%	15時	34	11	45	0.42	34	11	45	308	195		
恵比寿駅	3	151	13時	85	56.3%	17時	14	17	31	0.15	14	17	31	-	-		
中野駅	1	33	11時	33	100.0%	13時	14	21	35	0.76	14	21	35	-	-		
阿佐ヶ谷駅	1	10	11時	2	20.0%	13時	10	12	22	0.22	10	12	22	-	-		
荻窪駅	2	37	17時	27	73.0%	13時	17	23	40	0.38	17	23	40	-	-		
池袋駅	10	189	15時	143	75.7%	19時	28	20	48	0.22	28	20	48	65	70		
日暮里駅	1	11	11時	8	72.7%	17時	12	11	23	0.44	12	11	23	-	-		
町屋駅	1	18	13時	7	38.9%	13時	10	19	29	0.41	10	19	29	-	-		
板橋駅	3	140	11時	91	65.0%	11時	11	10	21	0.38	11	10	21	-	-		
大山駅	2	54	13時	33	61.1%	15時	20	16	36	0.46	20	16	36	-	-		
石神井公園駅	2	43	11時	31	72.1%	19時	3	4	7	0.11	3	4	7	-	-		
練馬駅	1	30	13時	24	80.0%	19時	15	16	31	0.54	15	16	31	-	-		
綾瀬駅	1	30	11時	5	16.7%	19時	12	18	30	0.39	12	18	30	-	-		
北千住駅	2	36	13時	11	30.6%	17時	17	27	44	0.47	17	27	44	-	-		
新小岩駅	2	68	13時	59	86.8%	15時	31	50	81	1.01	31	50	81	-	-		
金町駅	2	25	13時	8	32.0%	15時	15	19	34	0.71	15	19	34	-	-		
亀有駅	1	50	13時	50	100.0%	17時	6	17	23	0.28	6	17	23	-	-		
篠崎駅	1	40	15時	19	47.5%	19時	3	6	9	0.10	3	6	9	-	-		
地区名	駐車需給バランスの実態（自動二輪）														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)	ピーク率	休平 比率	平休・時間 バランス				
秋葉原駅	15時	187	0	8	0	195	269	72.5%	19時	146	1.3	1.2	D	エ			
神保町駅	17時	12	0	36	0	48	24	200.0%	11時	34	1.4	0.7	E	ウ			
銀座駅	15時	7	0	10	0	17	26	65.4%	19時	8	2.1	1.2	B	ウ			
日本橋駅	11時	13	0	20	0	33	55	60.0%	19時	11	3.0	0.5	E	ウ			
六本木駅	15時	40	0	33	0	73	112	65.2%	11時	53	1.4	0.5	E	ア			
品川駅	15時	47	0	8	0	55	82	67.1%	19時	32	1.7	0.6	E	エ			
新宿駅東口	15時	63	0	54	0	117	191	61.3%	11時	58	2.0	0.8	E	ア			
新宿駅西口	13時	58	0	47	0	105	113	92.9%	19時	74	1.4	0.7	E	ア			
高田馬場駅	19時	4	0	12	0	16	30	53.3%	11時	11	1.5	0.5	E	ウ			
湯島駅	15時	3	0	32	0	35	18	194.4%	19時	25	3.0	0.3	E	ア			
後楽園駅	15時	5	0	6	0	11	19	57.9%	11時	2	1.4	0.6	E	ウ			
上野駅	17時	29	0	19	0	48	133	36.1%	19時	22	2.2	1.0	A	ウ			
浅草駅	15時	15	0	78	0	93	24	387.5%	19時	65	1.4	1.1	D	イ			
錦糸町駅	15時	81	0	50	0	131	91	144.0%	19時	88	1.5	1.3	D	イ			
両国駅	19時	0	0	12	0	12	2	600.0%	13時	9	1.3	0.3	E	ウ			
東陽町駅	13時	5	0	11	0	16	14	114.3%	17時	12	1.3	0.8	E	ア			
本場駅	13時	37	0	8	0	45	80	56.3%	19時	25	1.8	1.5	D	ウ			
大井町駅	17時	61	0	17	0	78	78	100.0%	11時	61	1.3	0.7	E	イ			
五反田駅	17時	40	0	34	0	74	57	129.8%	11時	56	1.3	0.8	E	イ			
目黒駅	17時	28	0	22	0	50	69	72.5%	11時	35	1.4	0.7	E	ア			
蒲田駅	19時	11	0	54	0	65	20	325.0%	11時	45	1.4	1.5	D	ア			
大森駅	15時	94	0	25	0	119	148	80.4%	11時	93	1.3	0.7	E	イ			
三軒茶屋駅	19時	7	0	9	0	16	9	177.8%	11時	11	1.5	0.6	E	イ			
二子玉川駅	15時	21	0	16	0	37	35	105.7%	13時	33	1.1	0.2	E	イ			
渋谷駅	15時	143	0	34	0	177	297	59.6%	11時	114	1.6	0.7	E	ア			
恵比寿駅	13時	85	0	10	0	95	151	62.9%	11時	78	1.2	0.8	E	ウ			
中野駅	13時	33	0	14	0	47	33	142.4%	19時	27	1.7	1.1	C	イ			
阿佐ヶ谷駅	19時	2	0	11	0	13	10	130.0%	11時	7	1.9	0.7	E	ウ			
荻窪駅	15時	26	0	18	0	44	37	118.9%	11時	31	1.4	1.1	C	エ			
池袋駅	15時	143	0	19	0	162	189	85.7%	11時	126	1.3	1.4	D	エ			
日暮里駅	19時	8	0	13	0	21	11	190.9%	15時	16	1.3	1.5	D	イ			
町屋駅	15時	7	0	11	0	18	18	100.0%	11時	12	1.5	1.0	C	ア			
板橋駅	11時	91	0	11	0	102	140	72.9%	15時	89	1.1	0.8	E	エ			
大山駅	15時	32	0	20	0	52	54	96.3%	11時	40	1.3	1.0	C	イ			
石神井公園駅	11時	31	0	3	0	34	43	79.1%	19時	27	1.3	1.0	C	エ			
練馬駅	17時	23	0	18	0	41	30	136.7%	11時	11	3.7	1.5	B	イ			
綾瀬駅	19時	4	0	12	0	16	30	53.3%	11時	9	1.8	0.6	E	ア			
北千住駅	17時	8	0	17	0	25	36	69.4%	11時	17	1.5	1.0	C	ア			
新小岩駅	13時	59	0	32	0	91	68	133.8%	15時	78	1.2	1.0	C	イ			
金町駅	15時	8	0	15	0	23	25	92.0%	19時	10	2.3	1.3	B	ア			
亀有駅	13時	50	0	5	0	55	50	110.0%	11時	50	1.2	0.9	C	エ			
篠崎駅	15時	19	0	3	0	22	40	55.0%	11時	19	1.2	0.7	E	ウ			

※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、ここまでする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】1,627 場 (+168 場) 【休日】1,610 場 (+173 場) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 11.5%、休日が 12.0%と増加</u> している。
総収容台数	【平日】47,003 台 (+5,665 台) 【休日】46,058 台 (+5,211 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 13.7%、休日が 12.8%と増加</u> している。
PM・PT 総収容台数	【平日】2,207 台 (+23 台) ※貨物車用：429 台 (+14 台) 【休日】1,362 台 (+56 台) ※貨物車用：327 台 (+12 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 5.4%、休日が 17.1%増加</u> している。 <u>貨物車用では、平日が 0.8%、休日が 1.2%増加</u> している。



前回調査（平成 26 年度）時点から駐車場数の増加に伴い、総収容台数も大きく増加している中で、貨物車用 PM・PT も増加しており、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】29,969 台 (+8,263 台) 【休日】30,180 台 (+6,061 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 38.1%、休日が 25.1%増加</u> している。
駐車場利用率	【平日】63.8% 【休日】65.5% ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 11.3 ポイント、休日が 6.5 ポイント増加</u> している。



前回調査（平成 26 年度）時点から駐車場の利用台数が増加している。また、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。)	【平日】5,565台(△1,975台) 【休日】4,458台(△1,231台) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成26年度)と比較して、<u>平日が26.2%、休日が21.6%と大幅に減少</u>している。 【合法】〈平日〉855台(+55台) 〈休日〉578台(+32台) 【違法】〈平日〉4,710台(△1,077台) 〈休日〉3,880台(△516台) ⇒違法路上駐車は、前回調査(平成26年度)と比較して、<u>平日が18.6%、休日が11.7%と減少</u>している。
平均路上駐車時間	【平日】24分(△1分) 【休日】29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26年度)とほぼ同等の平均路上駐車時間</u>である。

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)	【平日】35,580台(+7,465台) 【休日】34,834台(+5,922台) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成26年度)と比較して、<u>平日が26.6%、休日が20.6%増加</u>している。
------------------------------	---

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)	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】4地区(△1地区) 【休日】2地区(±0地区) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成26年度)よりも<u>需要が供給を上回る地区が減少</u>している。 表3-6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、終日不足している地区や特定の時間帯のみ不足している地区など、地区ごとにも違いがみられる。
-------------------------	--

表3-6 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	11時			13時			15時			17時			19時		
		需要	供給	需給バランス	需要	供給	需給バランス	需要	供給	需給バランス	需要	供給	需給バランス	需要	供給	需給バランス
平日	両国駅	258	292	88.4%	306	292	104.8%	332	292	113.7%	266	292	91.1%	221	292	75.7%
	蒲田駅	492	496	99.2%	511	496	103.0%	547	496	110.3%	396	496	79.8%	368	496	74.2%
	三軒茶屋駅	211	213	99.1%	235	213	110.3%	227	213	106.6%	175	213	82.2%	160	213	75.1%
	野方駅	31	25	124.0%	33	25	132.0%	37	25	148.0%	19	25	76.0%	16	25	64.0%
休日	五反田駅	216	251	86.1%	262	251	104.4%	253	251	100.8%	260	251	103.6%	288	251	114.7%
	目黒駅	203	112	181.3%	204	112	182.1%	219	112	195.5%	182	112	162.5%	210	112	187.5%

※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 35,580 台、休日が 34,834 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 49,210 台、休日が 47,420 台
- 需給バランスは平日が 72.3%、休日が 73.4%



- 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。

(2) 二輪

1) 駐車施設の整備状況

駐車場数	【平日・休日】112 場 (+16 場) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日・休日ともに 16.7%増加</u> している。
総収容台数	【平日・休日】2,961 台 (+273 台) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日・休日ともに 10.2%増加</u> している。

前回調査（平成 26 年度）時点から、駐車場数および収容台数が増加している。

2) 駐車場の利用状況

ピーク時駐車場利用台数	【平日】1,873 台 (+323 台) 【休日】1,640 台 (+163 台) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 20.8%増加、休日が 11.0%増加</u> している。
駐車場利用率	【平日】63.3% （前回 57.7%） 【休日】55.4% （前回 54.9%） ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 5.6 ポイント、休日が 0.8 ポイント増加</u> している。

前回調査（平成 26 年度）時点から、平日、休日ともに駐車場利用台数・利用率が増加しており、駐車場の利用が進んでいることがわかる。

3) 路上駐車状況

ピーク時路上駐車台数	【平日】2,188 台 (△113 台) 【休日】1,825 台 (△472 台) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 4.9%、休日が 20.5%と減少</u> している。 【合法】〈平日・休日〉なし 【違法】〈平日〉2,188 台 (△113 台) 〈休日〉1,825 台 (△472 台) ⇒違法路上駐車は、前回調査（平成 26 年度）と比較して、 <u>平日が 4.9%、休日が 20.5%と減少</u> している。
平均路上駐車時間	【平日】106 分 (+41 分) 【休日】140 分 (+34 分) ⇒今回調査した全 9 地区においては、前回調査（平成 26 年度）と比べ、 <u>平均路上駐車時間が増加傾向</u> である。

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)	【平日】 2,909 台 (+297 台) 【休日】 2,527 台 (△35 台) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 26 年度）と比較して、<u>平日が 11.3%増加、休日が 1.3%減少</u>している。
--	---

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)	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】 12 地区(△4 地区、内 2 地区は調査対象外) 【休日】 8 地区(△4 地区、内 2 地区は調査対象外) ⇒前回調査（平成 26 年度）の対象となった 29 地区において、今回調査よりも<u>需要が供給を上回る地区が減少</u>している。表 3-7 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。
---------------------------------	--

表 3-7 駐車需要が供給を上回る地区における時間帯別需給バランス
(二輪/平成 26 年度より調査対象の地区)

平・休	駅名	11時			13時			15時			17時			19時		
		需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス
平日	神保町駅	57	24	237.5%	57	24	237.5%	70	24	291.7%	57	24	237.5%	48	24	200.0%
	日本橋駅	72	55	130.9%	70	55	127.3%	66	55	120.0%	57	55	103.6%	40	55	72.7%
	六本木駅	118	112	105.4%	138	112	123.2%	130	112	116.1%	133	112	118.8%	113	112	100.9%
	新宿駅東口	99	191	51.8%	109	191	57.1%	137	191	71.7%	150	191	78.5%	147	191	77.0%
	新宿駅西口	121	113	107.1%	141	113	124.8%	149	113	131.9%	138	113	122.1%	127	113	112.4%
	湯島駅	31	18	172.2%	36	18	200.0%	59	18	327.8%	58	18	322.2%	50	18	277.8%
	浅草駅	72	24	300.0%	82	24	341.7%	81	24	337.5%	73	24	304.2%	62	24	258.3%
	錦糸町駅	90	91	98.9%	94	91	103.3%	99	91	108.8%	98	91	107.7%	99	91	108.8%
	大井町駅	94	78	120.5%	94	78	120.5%	108	78	138.5%	97	78	124.4%	83	78	106.4%
	五反田駅	83	57	145.6%	89	57	156.1%	92	57	161.4%	78	57	136.8%	80	57	140.4%
	蒲田駅東部	※平成29年度は調査対象外														
	大森駅	141	148	95.3%	151	148	102.0%	161	148	108.8%	154	148	104.1%	134	148	90.5%
	三軒茶屋駅	18	9	200.0%	26	9	288.9%	21	9	233.3%	20	9	222.2%	25	9	277.8%
	中野駅	36	33	109.1%	43	33	130.3%	41	33	124.2%	36	33	109.1%	37	33	112.1%
	阿佐ヶ谷駅	16	10	160.0%	15	10	150.0%	18	10	180.0%	14	10	140.0%	17	10	170.0%
	荻窪駅	36	37	97.3%	41	37	110.8%	40	37	108.1%	34	37	91.9%	33	37	89.2%
	赤羽駅	※平成29年度は調査対象外														
休日	神保町駅	34	24	141.7%	44	24	183.3%	43	24	179.2%	48	24	200.0%	34	24	141.7%
	新宿駅東口	58	191	30.4%	82	191	42.9%	117	191	61.3%	114	191	59.7%	106	191	55.5%
	湯島駅	3	18	16.7%	7	18	38.9%	9	18	50.0%	6	18	33.3%	6	18	33.3%
	浅草駅	75	24	312.5%	71	24	295.8%	93	24	387.5%	82	24	341.7%	65	24	270.8%
	錦糸町駅	118	91	129.7%	130	91	142.9%	131	91	144.0%	100	91	109.9%	88	91	96.7%
	大井町駅	61	78	78.2%	72	78	92.3%	71	78	91.0%	78	78	100.0%	64	78	82.1%
	五反田駅	56	57	98.2%	59	57	103.5%	68	57	119.3%	74	57	129.8%	74	57	129.8%
	蒲田駅東部	※平成29年度は調査対象外														
	三軒茶屋駅	11	9	122.2%	14	9	155.6%	15	9	166.7%	14	9	155.6%	16	9	177.8%
	中野駅	40	33	121.2%	47	33	142.4%	47	33	142.4%	35	33	106.1%	27	33	81.8%
	阿佐ヶ谷駅	7	10	70.0%	12	10	120.0%	11	10	110.0%	11	10	110.0%	13	10	130.0%
	荻窪駅	31	37	83.8%	33	37	89.2%	44	37	118.9%	40	37	108.1%	39	37	105.4%
	赤羽駅	※平成29年度は調査対象外														
	北千住駅	17	36	47.2%	24	36	66.7%	21	36	58.3%	25	36	69.4%	17	36	47.2%

※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。

※新宿駅西口（平日）、三軒茶屋駅（休日）、阿佐ヶ谷駅（休日）は、前回調査（平成 26 年度）において駐車需要が供給を下回っていたが、今回調査より供給を上回った地区。

駐車需要が 供給を上回 る地区 (ピーク時)	平成 29 年度の調査対象地区全体 (42 地区) 【平日】 18 地区 【休日】 15 地区 ⇒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。
---------------------------------	---

表 3-8 今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／平成 29 年度より調査対象の地区)

平・休	駅名	11時			13時			15時			17時			19時		
		需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス	需要	供給	需給 バランス
平日	後楽園駅	22	19	115.8%	24	19	126.3%	31	19	163.2%	25	19	131.6%	18	19	94.7%
	両国駅	31	2	1550.0%	38	2	1900.0%	36	2	1800.0%	31	2	1550.0%	21	2	1050.0%
	東陽町駅	16	14	114.3%	18	14	128.6%	19	14	135.7%	17	14	121.4%	13	14	92.9%
	蒲田駅	35	20	175.0%	35	20	175.0%	41	20	205.0%	37	20	185.0%	43	20	215.0%
	日暮里駅	9	11	81.8%	10	11	90.9%	8	11	72.7%	14	11	127.3%	9	11	81.8%
	新小岩駅	81	68	119.1%	87	68	127.9%	87	68	127.9%	83	68	122.1%	76	68	111.8%
	後楽園駅	26	19	136.8%	33	19	173.7%	37	19	194.7%	30	19	157.9%	26	19	136.8%
休日	両国駅	11	2	550.0%	9	2	450.0%	9	2	450.0%	9	2	450.0%	12	2	600.0%
	東陽町駅	13	14	92.9%	16	14	114.3%	14	14	100.0%	12	14	85.7%	12	14	85.7%
	蒲田駅	45	20	225.0%	47	20	235.0%	60	20	300.0%	62	20	310.0%	65	20	325.0%
	日暮里駅	18	11	163.6%	17	11	154.5%	16	11	145.5%	19	11	172.7%	21	11	190.9%
	練馬駅	11	30	36.7%	32	30	106.7%	34	30	113.3%	41	30	136.7%	33	30	110.0%
	新小岩駅	81	68	119.1%	91	68	133.8%	78	68	114.7%	78	68	114.7%	78	68	114.7%
	後楽園駅	26	19	136.8%	33	19	173.7%	37	19	194.7%	30	19	157.9%	26	19	136.8%

※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 2,909 台、休日が 2,527 台
- ピーク時の供給台数は平休とも 2,961 台
- 需給バランスは平日が 98.2%、休日が 85.3%



- 全地区の合計で見ると、需要に対して供給が不足している地区が多いといえる。
- そのため、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。

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10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／平成28年3月決定）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) ハイパースムーズ東京（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28年から警視庁及び東京国道事務所と連携し、都内全域において渋滞が多発している箇所として選定された都内一般道路上のボトルネック交差点100箇所を対象に、「プローブ情報」を活用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「ハイパースムーズ東京」を実施し、都内の渋滞緩和に努めています。今後5年間を事業期間として、対象路線箇所の旅行時間の削減を目指していきます。

信号制御の高度化	需要予測信号制御、リアルタイム信号制御等
交差点改良	右折レーン延伸、区画線変更等
交通情報板の設置	広域交通情報板等

（参照：東京都青少年・治安対策本部 HP

<http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/kotsu/kakusyutaisaku/hyper/hyper-outline/>）

(2) 荷さばきスペース拡充プロジェクト（東京都都市整備局）

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

東京都都市整備局において、実施している主な駐車対策は以下のとおりである。

- 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.toshiseibi.metro.tokyo.jp/sinsei/si_tikubutu.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。

具体的には、調査結果から把握した駐車実態の問題点と駐車施策の方向性の関係を、下図に示す考え方で整理した。

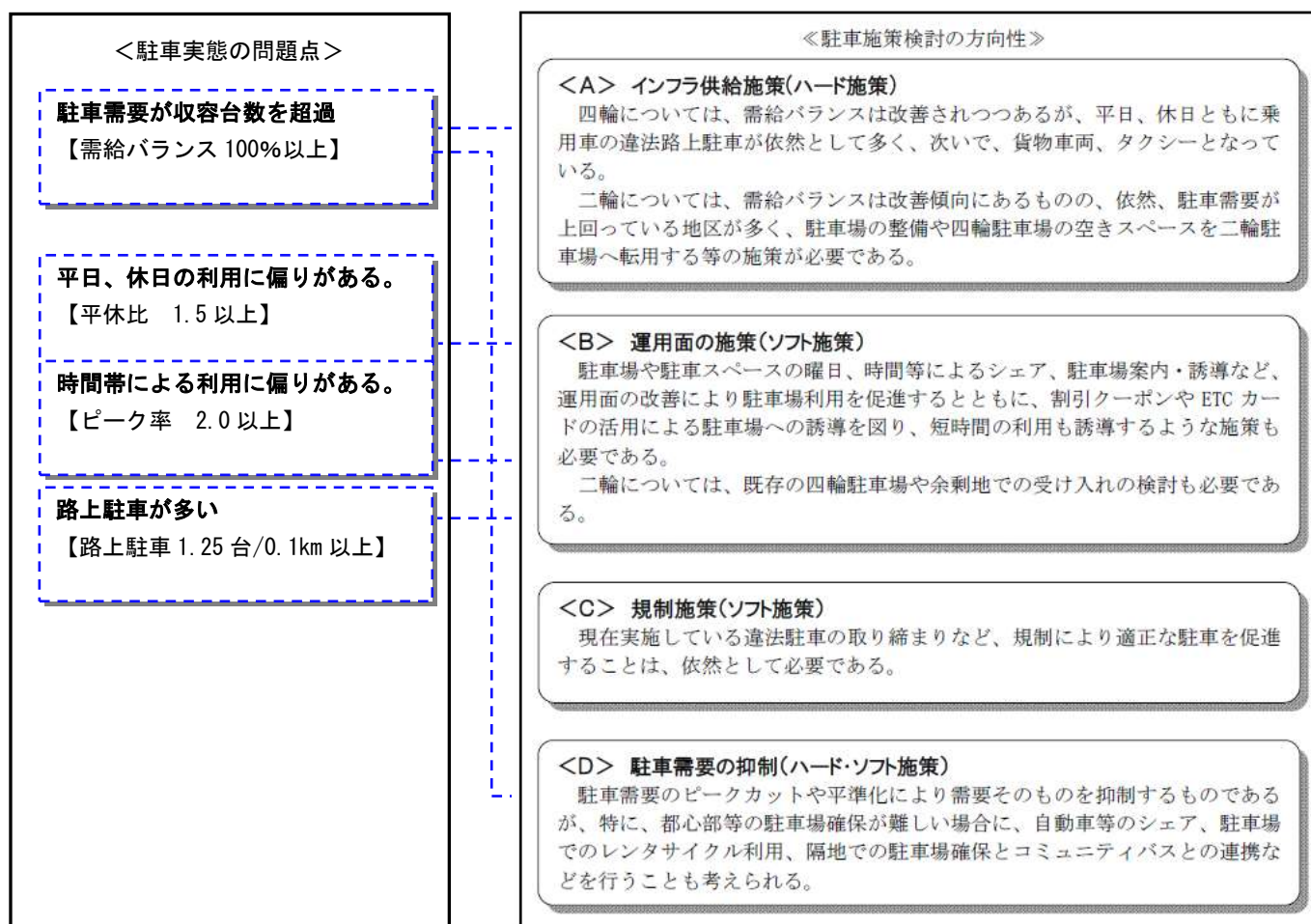


図 3-12 駐車施策検討の方向性

各地区の調査結果および検討結果は次頁以降の総括表に示す。

各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 四輪・平日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況										その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		収容台数	総需要	(収容台数) ÷(総需要)	(総需要) ÷(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数							路上駐車が多い車種	時間ピーク率	check	平日／休日	check	A (ハード 供給 施策)	B (運用 面の 施策)	C (ソフト 施策)	D (ハ ード・ 需要 の抑 制 策)	
						100%以上		90%以上		1.25以上	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	合計(台)			2.0以上		1.5以上					
1	秋葉原駅	3,100	2,094	1,006	67.5%	63.9%	1.06		82	1	14	7	60	61	225	乗用車	1.2	1.07									
2	神保町駅	1,256	938	318	74.7%	64.3%	0.88		86	11	2	32	47	45	223	乗用車	1.9	1.82	●		●						
3	銀座駅	3,437	1,892	1,545	55.0%	51.7%	1.37	●	65	9	1	8	17	10	110	乗用車	1.1	1.27				●					
4	日本橋駅	3,701	3,129	572	84.5%	78.2%	2.36	●	137	24	0	33	58	67	319	乗用車	1.5	1.11				●					
5	六本木駅	716	712	4	99.4%	82.1%	1.11		44	2	5	17	44	12	124	乗用車	1.5	1.81	●		●						
6	品川駅	1,324	1,405	-81	106.1%	97.1%	1.04	●	34	3	0	22	3	57	119	普通貨物	1.4	1.20		●				●		荷裁き対策が必要	
7	新宿駅東口	1,557	872	685	56.0%	48.0%	1.73	●	41	5	3	15	22	45	131	普通貨物	1.2	0.82				●				荷裁き対策が必要	
8	新宿駅西口	5,873	4,655	1,218	79.3%	74.9%	1.78	●	96	29	7	24	61	58	275	乗用車	1.6	1.07				●					
9	高田馬場駅	281	164	117	58.4%	39.5%	0.46		35	3	0	4	14	3	59	乗用車	1.4	0.78						●			
10	湯島駅	601	503	98	83.7%	56.4%	1.28	●	56	5	4	27	32	41	165	乗用車	1.5	1.18					●				
11	後楽園駅	850	701	149	82.5%	78.8%	1.47	●	21	0	1	22	4	17	65	軽貨物	2.2	1.55	●		●	●				荷裁き対策が必要	
12	上野駅	655	652	3	99.5%	86.0%	1.30	●	57	2	0	21	31	28	139	乗用車	2.3	1.35			●	●					
13	浅草駅	616	413	203	67.0%	56.4%	0.58		26	0	1	18	12	12	69	乗用車	1.9	0.68									
14	錦糸町駅	2,050	1,068	982	52.1%	43.2%	1.39	●	89	11	1	23	39	34	197	乗用車	1.2	0.60					●				
15	両国駅	292	332	-40	113.7%	73.8%	1.03		36	3	0	24	35	20	118	乗用車	1.5	1.29		●					●		
16	押上駅	548	386	162	70.4%	50.0%	1.01		38	2	0	25	25	39	129	普通貨物	2.3	0.81			●					荷裁き対策が必要	
17	東陽町駅	178	178	0	100.0%	71.4%	0.88		20	2	0	13	11	22	68	普通貨物	1.4	1.37		●				●		荷裁き対策が必要	
18	木場駅	111	121	-10	109.0%	81.0%	0.43		9	1	0	9	3	8	30	乗用車	2.5	1.57	●	●	●				●		
19	大井町駅	520	357	163	68.7%	62.7%	0.36		14	0	0	1	6	11	32	乗用車	1.6	0.91									
20	五反田駅	303	310	-7	102.3%	73.8%	1.36	●	48	2	1	23	12	30	116	乗用車	1.4	1.08		●			●	●			
21	目黒駅	203	219	-16	107.9%	77.8%	1.76	●	23	4	1	18	17	15	78	乗用車	1.4	1.00		●			●	●			
22	中目黒駅	374	256	118	68.4%	53.2%	0.84		23	1	0	3	16	16	59	乗用車	1.6	1.21									
23	自由が丘駅	135	109	26	80.7%	65.6%	0.33		6	0	0	2	1	11	20	普通貨物	1.3	0.98								荷裁き対策が必要	
24	蒲田駅	496	547	-51	110.3%	92.2%	0.80	●	27	6	0	8	37	19	97	小型貨物	1.5	1.14		●					●	荷裁き対策が必要	
25	蒲田駅東部	885	556	329	62.8%	54.9%	0.56		25	2	0	36	9	4	76	軽貨物	1.4	1.19								荷裁き対策が必要	
26	大森駅	676	694	-18	102.7%	94.1%	0.89	●	36	1	3	17	22	8	87	乗用車	2.1	1.41		●	●				●		
27	三軒茶屋駅	213	235	-22	110.3%	82.7%	0.87		20	2	0	10	19	9	60	乗用車	1.5	1.05		●				●			
28	二子玉川駅	1,941	1,082	859	55.7%	54.7%	0.36		9	0	0	6	1	5	21	乗用車	1.7	0.74									
29	渋谷駅	1,977	1,268	709	64.1%	56.4%	1.48	●	34	11	4	39	21	42	151	普通貨物	1.3	0.97					●			荷裁き対策が必要	
30	恵比寿駅	733	705	28	96.2%	76.6%	1.40	●	53	76	1	11	25	16	182	タクシー	1.5	1.26					●			タクシー対策が必要	
31	中野駅	388	256	132	66.0%	59.0%	0.80		9	1	0	9	9	8	36	乗用車	1.5	0.90									
32	野方駅	25	37	-12	148.0%	72.2%	0.76		5	0	0	5	5	4	19	乗用車	2.3	2.18	●	●	●				●		
33	阿佐ヶ谷駅	190	157	33	82.6%	75.5%	0.78		18	0	1	17	9	8	53	乗用車	1.5	1.26									
34	荻窪駅	500	320	180	64.0%	52.3%	0.57		20	0	0	8	14	17	59	乗用車	1.6	0.92									
35	池袋駅	2,879	1,546	1,333	53.7%	48.4%	1.1																				

各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 四輪・休日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況										その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		収容台数	総需要	(収容台数) ÷(総需要)	(総需要) ÷(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	合計(台)	路上駐車が多い車種	時間ピーク率	check	休日／平日	check	A (ハード 供給 施策)	B (運用 面の 施策)	C (ソフト 施策) 規制 施策	D (ハード・ 車両 需要の 抑制 策)	
						100%以上		90%以上		1.25以上										2.0以上		1.5以上					
1	秋葉原駅	2,965	1,959	1,006	66.1%		61.6%	0.96		128	3	13	8	24	28	204	乗用車	1.4		0.94							
2	神保町駅	1,195	514	681	43.0%		26.2%	0.77		161	3	0	10	17	6	197	乗用車	1.8		0.55							
3	銀座駅	2,949	1,494	1,455	50.7%		51.0%	0.75		45	3	0	7	4	1	60	乗用車	1.5		0.79							
4	日本橋駅	3,554	2,817	737	79.3%		70.9%	1.74	●	179	9	2	3	32	23	248	乗用車	1.4		0.90				●			
5	六本木駅	716	394	322	55.0%		45.0%	0.64		37	4	1	5	14	11	72	乗用車	1.3		0.55							
6	品川駅	1,274	1,169	105	91.8%		83.7%	0.90		55	5	14	2	9	18	103	乗用車	1.6		0.83							
7	新宿駅東口	1,534	1,065	469	69.4%		65.1%	0.88		43	1	1	2	9	12	68	乗用車	1.3		1.22							
8	新宿駅西口	5,731	4,344	1,387	75.8%		73.9%	0.91		41	37	19	15	3	26	141	乗用車	1.4		0.93							
9	高田馬場駅	213	211	2	99.1%		50.0%	0.77		73	1	1	11	7	10	103	乗用車	1.5		1.29							
10	湯島駅	560	427	133	76.3%		59.0%	0.60		45	3	2	2	17	10	79	乗用車	1.6		0.85							
11	後楽園駅	850	451	399	53.1%		45.5%	1.92	●	57	0	1	12	6	9	85	乗用車	2.4	●	0.64			●	●			
12	上野駅	486	484	2	99.6%		73.3%	0.00		59	0	0	4	7	3	73	乗用車	1.6		0.74							
13	浅草駅	616	610	6	99.0%		87.7%	0.66		51	1	5	10	6	5	78	乗用車	2.5	●	1.48				●			
14	錦糸町駅	2,018	1,779	239	88.2%		76.6%	1.42	●	146	3	2	19	19	16	205	乗用車	1.6		1.67	●		●	●		平日に比べて休日の駐車が多い(買い物等)	
15	両国駅	289	258	31	89.3%		67.2%	0.56		32	2	6	10	9	5	64	乗用車	1.3		0.78				●	●		
16	押上駅	502	479	23	95.4%		77.5%	0.69		52	2	0	22	8	6	90	乗用車	1.6		1.24							
17	東陽町駅	147	130	17	88.4%		47.6%	0.76		41	2	0	4	8	5	60	乗用車	1.5		0.73							
18	本場駅	111	77	34	69.4%		50.0%	0.30		11	3	1	0	3	3	21	乗用車	1.5		0.64							
19	大井町駅	501	392	109	78.2%		66.7%	0.70		40	3	0	6	7	6	62	乗用車	2.0		1.10							
20	五反田駅	251	288	-37	114.7%	●	45.9%	2.14	●	160	3	0	3	7	17	190	乗用車	1.3		0.93			●		●	●	
21	目黒駅	112	219	-107	195.5%	●	58.3%	3.08	●	130	1	1	6	8	8	154	乗用車	1.2		1.00			●		●	●	
22	中目黒駅	334	212	122	63.5%		39.2%	1.10		67	0	0	7	4	2	80	乗用車	1.2		0.83							
23	自由が丘駅	135	111	24	82.2%		72.2%	0.21		7	0	0	1	3	2	13	乗用車	1.5		1.02							
24	蒲田駅	470	480	-10	102.1%	●	82.4%	0.76		67	2	0	7	10	7	93	乗用車	1.4		0.88			●			●	
25	蒲田駅東部	862	467	395	54.2%		45.1%	0.57		55	0	0	0	11	12	78	乗用車	1.4		0.84							
26	大森駅	630	493	137	78.3%		65.9%	0.47		29	1	1	7	3	6	47	乗用車	1.3		0.71							
27	三軒茶屋駅	213	223	-10	104.7%	●	87.8%	0.54		28	0	0	3	2	4	37	乗用車	1.5		0.95			●			●	
28	二子玉川駅	1,941	1,454	487	74.9%		72.0%	0.38		19	0	0	3	0	0	22	乗用車	1.8		1.34							
29	渋谷駅	1,977	1,302	675	65.9%		58.2%	1.50	●	103	20	2	3	7	18	153	乗用車	1.5		1.03				●			
30	恵比寿駅	711	560	151	78.8%		61.3%	0.95		68	14	3	16	12	11	124	乗用車	1.4		0.79							
31	中野駅	373	283	90	75.9%		69.0%	0.57		23	0	0	1	2	0	26	乗用車	<									

各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 二輪・平日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況						その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		収容台数	総需要	(収容台数) -(総需要)	(総需要) ／(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数			路上駐車が多い車種	時間ピーク率	check	平日／休日	check	A	B	C	D	
						100%以上		90%以上		1.25以上	自動二輪	原付第一種	合計			2.0以上		1.5以上	(ハード 施策)	(運用面 の施策) (ソフト 施策)	(規制 施策) (ソフト 施策)	(ハード・ソフト 需要の抑制 施策)	
1	秋葉原駅	269	165	104	61.3%		53.2%		0.16		22	15	37	自動二輪	1.6		0.85						
2	神保町駅	24	70	-46	291.7%	●	83.3%		0.37		50	51	101	原付第一種	1.5		1.46		●			●	
3	銀座駅	26	14	12	53.8%		7.7%		0.20		12	7	19	自動二輪	1.8		0.82						
4	日本橋駅	55	72	-17	130.9%	●	56.4%		0.43		50	23	73	自動二輪	1.8		2.18	●	●	●		●	
5	六本木駅	112	138	-26	123.2%	●	94.6%	●	0.36		36	13	49	自動二輪	1.2		1.89	●	●	●		●	
6	品川駅	82	86	-4	104.9%	●	91.5%	●	0.18		11	9	20	自動二輪	1.6		1.56	●	●	●		●	
7	新宿駅東口	191	150	41	78.5%		26.7%		2.67	●	99	117	216	原付第一種	1.5		1.28				●		
8	新宿駅西口	113	149	-36	131.9%	●	71.7%		0.83		68	68	136	自動二輪	1.2		1.42		●			●	
9	高田馬場駅	30	31	-1	103.3%	●	70.0%		0.22		10	21	31	原付第一種	1.3		1.94	●	●	●		●	
10	湯島駅	18	62	-44	344.4%	●	66.7%		0.24		47	37	84	自動二輪	1.7		1.68	●	●	●		●	
11	後楽園駅	19	28	-9	147.4%	●	78.9%		1.79	●	16	15	31	自動二輪	1.8		3.11	●	●	●	●	●	
12	上野駅	133	50	83	37.6%		19.5%		0.41		24	22	46	自動二輪	1.5		1.04						
13	浅草駅	24	82	-58	341.7%	●	83.3%		0.95		62	54	116	自動二輪	1.3		0.88		●			●	
14	錦糸町駅	91	99	-8	108.8%	●	60.4%		0.58		44	39	83	自動二輪	1.1		0.76		●			●	
15	両国駅	2	38	-36	1900.0%	●	100.0%	●	0.62		36	35	71	自動二輪	1.8		3.17	●	●	●		●	
16	東陽町駅	14	19	-5	135.7%	●	50.0%		0.44		10	26	36	原付第一種	1.5		1.19		●			●	
17	本場駅	80	30	50	37.5%		23.8%		0.41		13	21	34	原付第一種	1.8		0.67						
18	大井町駅	78	108	-30	138.5%	●	100.0%	●	0.83		30	44	74	原付第一種	1.3		1.38		●			●	
19	五反田駅	57	92	-35	161.4%	●	84.2%		0.83		44	31	75	自動二輪	1.2		1.24		●			●	
20	目黒駅	69	70	-1	101.4%	●	76.8%		0.66		24	24	48	自動二輪	1.4		1.40		●			●	
21	蒲田駅	20	43	-23	215.0%	●	60.0%		0.50		31	30	61	自動二輪	1.2		0.66		●			●	
22	大森駅	148	161	-13	108.8%	●	76.4%		0.79		54	38	92	自動二輪	1.2		1.35		●			●	
23	三軒茶屋駅	9	26	-17	288.9%	●	88.9%		0.48		21	24	45	原付第一種	1.4		1.63	●	●	●		●	
24	二子玉川駅	35	32	3	91.4%		54.3%		0.28		11	13	24	原付第一種	1.7		0.86						
25	渋谷駅	297	240	57	80.8%		71.4%		0.38		32	17	49	自動二輪	1.5		1.36						
26	恵比寿駅	151	125	26	82.8%		67.5%		0.37		23	25	48	原付第一種	1.1		1.32						
27	中野駅	33	43	-10	130.3%	●	90.9%	●	0.41		15	11	26	自動二輪	1.2		0.91		●			●	
28	阿佐ヶ谷駅	10	18	-8	180.0%	●	50.0%		0.34		13	12	25	自動二輪	1.3		1.38		●			●	
29	荻窪駅	37	41	-4	110.8%	●	51.4%		0.51		22	31	53	原付第一種	1.2		0.93		●			●	
30	池袋駅	189	120	69	63.5%		55.0%		0.16		16	8	24	自動二輪	1.3		0.74						
31	日暮里駅	11	14	-3	127.3%	●	54.5%		0.69		8	23	31	原付第一種	1.8		0.67		●			●	
32	町屋駅	18	18	0	100.0%	●	55.6%		0.30		8	14	22	原付第一種	1.2		1.00		●			●	
33	板橋駅	140	121	19	86.4%		81.4%		0.34		11	11	22	自動二輪	1.1		1.19						
34	大山駅	54	50	4	92.6%		70.4%		0.45		19	17	36	自動二輪	1.1		0.96						
35	石神井公園駅	43	33	10	76.7%		74.4%		0.11		1	5	6	原付第一種	1.4		0.97						
36	練馬駅	30	28	2	93.3%		56.7%		0.34		10	12	22	原付第一種	1.1		0.68						
37	綾瀬駅	30	27	3	90.0%		46.7%		0.49		13	25	38	原付第一種	1.4		1.69	●		●			
38	北千住駅	36	25	11	69.4%		25.0%		0.46		13	31	44	原付第一種	1.5		1.00						
39	新小岩駅	68	87	-19	127.9%	●	98.5%	●	0.75		20	50	70	原付第一種	1.1		0.96		●			●	
40	金町駅	25	18	7	72.0%		24.0%		0.50		12	17	29	原付第一種	1.4		0.78						
41	亀有駅	50	54	-4	108.0%	●	90.0%	●	0.41		9	17	26	原付第一種	1.2		0.98		●			●	
42	篠崎駅	40	32	8	80.0%		65.0%		0.20		4	11	15	原付第一種	1.2		1.45						

各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 二輪・休日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況					その他の特性				駐車施策の方向性				備考	
		収容台数	総需要	(収容台数) -(総需要)	(総需要) ／(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数			路上駐車が多い車種	時間ピーク率	check	休日／平日	check	A (インフラ供給施策)	B (運用面の施策)	C (規制施策)		D (ハード・ソフト 駐車需要の抑制策)
						100%以上		90%以上		1.25以上	自動二輪	原付第一種	合計			2.0以上		1.5以上					
1	秋葉原駅	269	195	74	72.5%		69.5%		0.09		29	26	55	自動二輪	1.3		1.18						
2	神保町駅	24	48	-24	200.0%	●	50.0%		0.29		36	43	79	原付第一種	1.4		0.69	●			●		
3	銀座駅	26	17	9	65.4%		26.9%		0.16		10	6	16	自動二輪	2.1	●	1.21		●				
4	日本橋駅	55	33	22	60.0%		23.6%		0.22		20	14	34	自動二輪	3.0	●	0.46		●				
5	六本木駅	112	73	39	65.2%		35.7%		0.39		34	11	45	自動二輪	1.4		0.53						
6	品川駅	82	55	27	67.1%		57.3%		0.15		8	9	17	原付第一種	1.7		0.64						
7	新宿駅東口	191	117	74	61.3%		33.0%		0.99		59	31	90	自動二輪	2.0	●	0.78		●				
8	新宿駅西口	113	105	8	92.9%		51.3%		0.54		39	57	96	原付第一種	1.4		0.70						
9	高田馬場駅	30	16	14	53.3%		13.3%		0.24		12	20	32	原付第一種	1.5		0.52						
10	湯島駅	18	37	-19	205.6%	●	27.8%		0.09		30	37	67	原付第一種	1.4		0.60	●			●		
11	後楽園駅	19	9	10	47.4%		15.8%		1.36	●	6	6	12	自動二輪	3.0	●	0.32		●	●			
12	上野駅	133	48	85	36.1%		21.8%		0.25		19	9	28	自動二輪	2.2	●	0.96		●				
13	浅草駅	24	93	-69	387.5%	●	62.5%		1.16		78	62	140	自動二輪	1.4		1.13	●			●		
14	錦糸町駅	91	131	-40	144.0%	●	89.0%		0.56		50	30	80	自動二輪	1.5		1.32	●			●		
15	両国駅	2	12	-10	600.0%	●	0.0%		0.23		9	22	31	原付第一種	1.3		0.32	●			●		
16	東陽町駅	14	16	-2	114.3%	●	35.7%		0.39		11	24	35	原付第一種	1.3		0.84	●			●		
17	木場駅	80	45	35	56.3%		46.3%		0.31		9	16	25	原付第一種	1.8		1.50	●	●				
18	大井町駅	78	78	0	100.0%	●	78.2%		0.43		17	21	38	原付第一種	1.3		0.72	●			●		
19	五反田駅	57	74	-17	129.8%	●	70.2%		0.54		38	18	56	自動二輪	1.3		0.80	●			●		
20	目黒駅	69	50	19	72.5%		40.6%		0.72		23	19	42	自動二輪	1.4		0.71						
21	蒲田駅	20	65	-45	325.0%	●	55.0%		0.80		54	44	98	自動二輪	1.4		1.51	●	●	●	●		
22	大森駅	148	119	29	80.4%		63.5%		0.42		32	25	57	自動二輪	1.3		0.74						
23	三軒茶屋駅	9	16	-7	177.8%	●	77.8%		0.43		10	24	34	原付第一種	1.5		0.62	●			●		
24	二子玉川駅	35	37	-2	105.7%	●	60.0%		0.47		13	16	29	原付第一種	1.1		1.16	●			●		
25	渋谷駅	297	177	120	59.6%		48.1%		0.42		34	11	45	自動二輪	1.6		0.74						
26	恵比寿駅	151	95	56	62.9%		56.3%		0.15		14	17	31	原付第一種	1.2		0.76						
27	中野駅	33	47	-14	142.4%	●	100.0%	●	0.76		14	21	35	原付第一種	1.7		1.09	●			●		
28	阿佐ヶ谷駅	10	13	-3	130.0%	●	20.0%		0.22		10	12	22	原付第一種	1.9		0.72	●			●		
29	荻窪駅	37	44	-7	118.9%	●	70.3%		0.38		17	23	40	原付第一種	1.4		1.07	●			●		
30	池袋駅	189	162	27	85.7%		75.7%		0.22		28	20	48	自動二輪	1.3		1.35						
31	日暮里駅	11	21	-10	190.9%	●	72.7%		0.44		12	11	23	自動二輪	1.3		1.50	●	●	●	●		
32	町屋駅	18	18	0	100.0%	●	38.9%		0.41		10	19	29	原付第一種	1.5		1.00	●			●		
33	板橋駅	140	102	38	72.9%		65.0%		0.38		11	10	21	自動二輪	1.1		0.84						
34	大山駅	54	52	2	96.3%		59.3%		0.46		20	16	36	自動二輪	1.3		1.04						
35	石神井公園駅	43	34	9	79.1%		72.1%		0.11		3	4	7	原付第一種	1.3		1.03						
36	練馬駅	30	41	-11	136.7%	●	76.7%		0.54		15	16	31	原付第一種	3.7	●	1.46	●	●		●		
37	綾瀬駅	30	16	14	53.3%		13.3%		0.39		12	18	30</										

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 3-8 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設定	◆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이의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 3-9 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の設定	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
	A-13	観光バス専用駐車場の整備	観光バス
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	二輪
	B-11	駐車場利用状況の配信	乗用・二輪
	B-12	共同荷捌きスペースの確保	貨物車類
	B-13	社会的外部性による駐車料金の負担	乗用・二輪
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	
	D-4	パークアンドライドの推進	
	D-5	フリンジパーキングの整備	

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)

太字 : 今回より追加した駐車施策メニュー

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

【駐車場の附置義務について】

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

①駐車施設の附置義務計算表(広べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を併用)					
前提条件		附置義務計算(注4)		駐車スペースの大きさ(注5)	
地域	用途	対象規模A	附置台数	広べ面積6000㎡未満の場合の緩和	1)内は機械式駐車台数を示す
駐車場設置地域等	商業地等 (注2)	商業地等 特定用途 その他	1500㎡超 A÷250㎡ (Aは広べ面積)	附置義務台数(最低2台以上) = 附置台数 × 算定係数(注6)	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	1500㎡超 2000㎡超	A÷250㎡ A÷200㎡	1500 × 1.5000 - 広べ面積	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	特定用途 × 3/4 > 1500㎡	上記の各用途ご とに計算した合計 の3/4は使用しない	8000 × B - 1500 × 広べ面積 B = 特定用途の係数 × 3/4	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1
居住地区 (駐車場設置 地域等以外)	第1、2種 中高層住居 専用地域 (注1)	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1
	第1、2種 低層住居 専用地域 (注1)	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1

②表裏両面駐車施設の附置義務計算表(広べ面積の算定は、駐車場・駐輪場を併用)					
前提条件		附置義務計算(注4)		駐車スペースの大きさ(注5)	
地域	用途	対象規模A	附置台数	広べ面積6000㎡未満の場合の緩和	1)内は機械式駐車台数を示す
駐車場設置地域等	商業地等 (注2)	商業地等 特定用途 その他	1500㎡超 A÷250㎡ (Aは広べ面積)	附置義務台数(最低2台以上) = 附置台数 × 算定係数(注6)	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	1500㎡超 2000㎡超	A÷250㎡ A÷200㎡	1500 × 1.5000 - 広べ面積	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	特定用途 × 3/4 > 1500㎡	上記の各用途ご とに計算した合計 の3/4は使用しない	8000 × B - 1500 × 広べ面積 B = 特定用途の係数 × 3/4	必要台数 a = 1
	商業地等 特定用途	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1
居住地区 (駐車場設置 地域等以外)	第1、2種 中高層住居 専用地域 (注1)	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1
	第1、2種 低層住居 専用地域 (注1)	特定用途	2000㎡超 A÷200㎡	5000 - 広べ面積 2 × 広べ面積	必要台数 a = 1

図 3-13 東京都における駐車施設の附置義務基準

具体例

具体例

【銀座地区における地域ルール概要（銀座ルール）】

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

目 的

区内における開発事業を対象に、東京都駐車場条例に基づき、中央区附置義務駐車場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。※1	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場等内に確保する。※1	都条例に規定する附置義務台数に1.2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2
(2) 身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。※3	隔地は認められません。	1台以上を事業区域内に確保する。※3
(3) 荷捌き駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。※3	原則として、隔地は認められません。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。※3

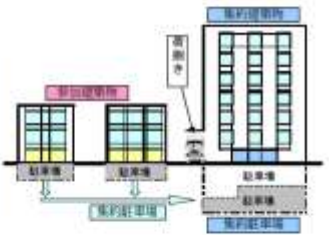
※1 隔地駐車する際には、事業者による集約駐車場等との長期の賃貸借契約が必要になります。（これに掛かる費用は別途事業者負担となります。）

※2 駐車施設の規模は、普通車のものを確保してください。

※3 台数については（1）の内数とすることができます。

集約駐車場とは？

この要綱により附加された駐車施設（附置義務の0.2倍分）及び附置された、荷捌き駐車施設及び身体障害者対応駐車施設を指します。
これらの駐車施設は、事業区域500㎡未満の隔地駐車先として適切に維持管理をしていただくと共に、荷捌き駐車施設、身体障害者対応駐車施設については、周辺建物との共同利用に協力しなければなりません。



駐車施設等の規模

都条例17条の5の規定を準用します。

(1) 小型車	幅2.3m×奥行5.0m 以上	(3) 身体障害者対応駐車施設	幅3.5m×奥行6.0m 以上
(2) 普通車	幅2.5m×奥行6.0m 以上	(4) 荷捌き駐車施設	幅3.0m×奥行7.7m 以上 幅4.0m×奥行6.0m 以上 いずれも地下3.0m以上

図 3-14 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/kankyo/keikaku/tosirurru/tiikiru-ru.html>

【渋谷地区駐車場地域ルール（附置義務駐車施設）の概要】

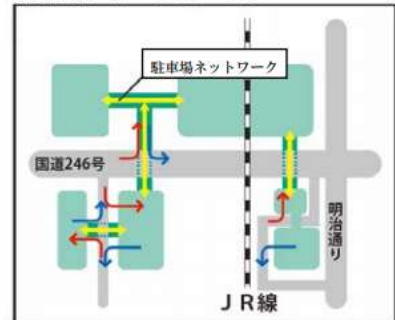
渋谷地区の特性や将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、渋谷地区全体での総合的な取組により、駐車施設の適切な確保と運用を図る。また、利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に資することを目的とし、駐車場の隔地確保等を積極的に認めている。

◆駐車施設を有効活用するための施策項目（例）

（１）周辺駐車場との一体的運営

- ①駐車場ネットワークの形成
- ②共通駐車券、共通ロゴマークやサイン等の利用しやすい情報提供
- ③駐車料金体系の構築

【駐車場ネットワークのイメージ】



（２）駐車場案内システムの構築

- ①駐車場満空情報提供システムの構築・運営
- ②駐車場内における空き車室の案内表示システムの構築・運営

（３）フリンジ駐車場の利用促進

- ①フリンジ駐車場の活用・運営協力
- ②フリンジ駐車場料金に対する補助
- ③シャトルバス運行構築・運営
- ④円滑な手荷物搬送・受け渡しサービス

【フリンジ駐車場とは】



（４）路上駐車対策等

- ①路外駐車場への誘導、指導
- ②自動二輪車駐車場への転用
- ③地域荷捌き施設への転用
- ④自転車駐輪スペースへの転用



【自動二輪車駐車場 整備例】



【荷捌き駐車場 整備例】

図 3-15 渋谷区駐車場地域ルール概要

資料：渋谷区 HP

https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kankyo/machi/chuusha_yosiki.html

施策種別	<A-2>
駐車施策案	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ
対象車種	二輪
概要	供給に余裕のある四輪駐車場において、整備が遅れている二輪の供給を確保するため、四輪駐車マスの一部を二輪用とする。
展開方策	特に、自走式の平面駐車場においては構造的な改良も不要と考えられる。また、路上における二輪の駐車時間は四輪に比べて長いことから、料金は時間当たりではなく1日当たりの料金とすることが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	・ 四輪の車室の転用もしくはデッドスペースの活用による二輪の車室を確保 ・ 二輪を受け入れる上での安全面の確保 ・ 法令の遵守（駐車場法等） ・ 精算機の改修 →上記の内容等を満たせば管理規程を変更することで二輪の受け入れが可能となる。  図 3-16 四輪用駐車場の一部を常時転用して受け入れている事例（東京都練馬区）

施策種別	< A-3 >												
駐車施策案	二輪駐車場の整備助成												
対象車種	二輪												
概要	二輪の駐車場の整備に対して助成を行う。												
展開方策	現在、(公財) 東京都道路整備保全公社、東京 23 区では、二輪や自動二輪の駐車場を整備した場合に助成金を出しており、この制度を活用していくことが考えられる。												
施策実施主体	(公財) 東京都道路整備保全公社(自動二輪)、23 区(二輪)												
具体例	 自動二輪車用駐車場整備助成 人もクルマも、ホッとする街づくり。 1台当たり最大10万円を助成します! 自動二輪車用駐車場整備助成の概要 <table border="1"> <tr> <td>助成対象地域</td><td>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</td></tr> <tr> <td>助成対象者</td><td>一般公共の用に供する既存駐車場を運営する事業者等</td></tr> <tr> <td>助成条件</td><td> ●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、その半分以上を時限貸しとした自動二輪車用駐車場 ※(公社)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限りです ●駐車場を整備し、営業開始後2年以上運営すること ●整備前の申請とし、原則として毎年度2月末までに完了予定の事業 </td></tr> <tr> <td>助成対象経費</td><td> ●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械等は助成対象外です </td></tr> <tr> <td>助成金額</td><td> ●助成対象経費の範囲内で、1台当たり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 </td></tr> <tr> <td>受付期間</td><td>毎年度4月1日から5月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます</td></tr> </table> 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 ※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確認ください ※平成29年4月1日現在の条件です。助成内容は、随時状況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	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、その半分以上を時限貸しとした自動二輪車用駐車場 ※(公社)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限りです ●駐車場を整備し、営業開始後2年以上運営すること ●整備前の申請とし、原則として毎年度2月末までに完了予定の事業	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械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台当たり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	毎年度4月1日から5月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます
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、その半分以上を時限貸しとした自動二輪車用駐車場 ※(公社)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限りです ●駐車場を整備し、営業開始後2年以上運営すること ●整備前の申請とし、原則として毎年度2月末までに完了予定の事業												
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械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台当たり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	毎年度4月1日から5月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます												

図 3-17 自動二輪車用駐車場の整備助成例

資料：(公財) 東京都道路整備保全公社 HP

https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/bike-park.html

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 3-18 路上駐車施設の整備例

施策種別	<A-5>
駐車施策案	公有地・都市内余剰空間の活用
対象車種	二輪
概要	道路拡幅予定地や公園のデッドスペース、高架下空間や暗渠上空など、都市内の未利用地、余剰空間を活用し二輪用駐車スペースを確保していくことが考えられる。
展開方策	道路管理者、鉄道事業者等の所有する活用可能な用地を二輪用の駐車場として活用していくことが考えられる。
施策実施主体	東京都・23区（道路管理者含む）、鉄道事業者等
具体例	  図 3-19 公有地、都市内余剰空間の活用イメージ

施策種別	<A-6>
駐車施策案	二輪用 PM・PT の整備
対象車種	二輪
概要	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 3-20 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	※附置義務とは ・ 特定条件の建物を新築・増築する場合の駐車施設整備の義務である。 ・ 附置義務が義務づけられる建物は、延べ面積が一定面積以上の建物である。 ・ 駐車場需要の原因となる建物が、駐車場を確保するという趣旨である。 ・ 地方自治体の条例によって定められる。 【横浜市の二輪における附置義務について】 平成 19 年 12 月より二輪に関する附置義務が導入されている横浜市の、二輪における附置義務基準の概要を以下に示す。 ○対象となる建築物 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域において、特定用途に供する部分の床面積が、1,000 m²を超える場合に対象とする。 ○附置義務台数の算定方法 百貨店その他の店舗、事務所は 3,000 m²毎、倉庫、工場、その他の特定用途は 10,000 m²毎に 1 台とする（小数点以下切上げ）。 二輪駐車場の駐車ますの大きさについては、幅 1 m、奥行 2.3m 以上とする。 (少数点以下は切り上げ) <table><tr><td colspan="2">対象エリア</td><td>駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域</td></tr><tr><td colspan="2">対象規模</td><td>特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合</td></tr><tr><td rowspan="2">原単位</td><td>百貨店その他の店舗 事務所</td><td>3,000㎡／台</td></tr><tr><td>その他の特定用途</td><td>10,000㎡／台</td></tr></table>	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										

図 3-21 横浜市の二輪における附置義務基準

資料：横浜市 HP
http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/parking/gimu/

図 3-21 横浜市の二輪における附置義務基準

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 of 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 3-22 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必要がある。
施策実施主体	警視庁
具体例	   図 3-23 貨物車専用の PM・PT の整備例

施策種別	<A-10>
駐車施策案	タクシー待ちスペースの確保
対象車種	タクシー
概要	駅周辺などにおけるタクシー待ち車両の対応策として、路上の一部あるいは路外駐車場の一部を活用しタクシー待ちスペースを確保することで、道路交通の円滑化を図る。
展開方策	夜間にかけて多くなるタクシーの待ち行列を減らすため、道路の幅員構成の変更や夜間閉鎖している専用駐車場のスペースなどを活用して、タクシー待ちの駐車スペースを確保する。道路管理者や駐車場事業者などとの協議調整が必要である。
施策実施主体	道路管理者、駐車場事業者、タクシー業界
具体例	【銀座地区での導入の概要】 銀座地区では、指定された乗り場以外での乗車が禁止される午後10時から翌午前1時の間、指定された乗り場において、ピーク時に1kmを超える客待ちタクシーの待機列が発生し、渋滞の原因となっている。 これまでの実験として平成22年12月1日（水）～平成23年1月31日（月）、午後10時～翌午前1時（土曜、日曜、祝日、年末年始【12月29日～1月3日】を除く）の間、客待ちをするタクシーを既存の駐車場に待機させ、待機列による渋滞を解消のため実施した。 本実験は、平成21年1月に実施した実証実験のシステムを改良したもので、道路上にある乗り場と待機場の双方にETCを設置して、配車等の管理を自動的に行うことにより、省力化を推進するとともに、年末の繁忙期に長期間の実験を行うことにより、システムや機器の安定性を確認し、効果を検証した。 なお、平成25年9月2日（月）からは本格運用されている。  図 3-24 タクシー待ちスペースの確保例（銀座地区） 資料：東京都 HP http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2013/07/20n7i200.htm

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	・ 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。   三田警察署管内 (港区芝5丁目) 三田通り 交番前(交) 芝3丁目(交) 三田2丁目(交) 港勤労福祉会館 芝5丁目(交) 専用駐車区間 国道15号 札の辻(交) 田町駅 図 3-25 高齢運転者等専用駐車区間の事例（東京都港区） 資料：警視庁 HP http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/hairyo/korei_chusha.html

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	・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 3-26 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	<A-13>
駐車施策案	観光バス専用駐車場の整備
対象車種	観光バス
概要	観光バスへの路上駐車対策として観光バス専用駐車場を整備する。
展開方策	今後、外国人観光客の増加が想定される場所に、観光バス専用駐車場の整備を検討する。
施策実施主体	道路管理者、駐車場事業者
具体例	○東京都道路整備保全公社の場合 外国人観光客の増加に伴い、観光客乗降・待機時に発生する観光バスの路上駐車が引き起こす渋滞などの交通障害が社会問題となっている。さらに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、今後も観光バスの流入台数が増えることが予想される。そうした中で、公道上で多く滞留する観光バスの受け皿として、訪日観光客の人気の高い歌舞伎町に観光バス駐車場を設置した。  資料：新宿観光振興協会 HP http://www.kanko-shinjuku.jp/spot/vi-120/article_1543.html ○台東区の場合 浅草寺周辺の 3 か所の駐車場で実施。インターネットの専用サイトを使って、駐車場の予約が 3 か月前から可能に。さらに、駐車場と観光客の乗車場を分け、待機時の混雑緩和を図っている。



図 3-27 観光バス予約システム

資料：台東区 HP

https://www.city.taito.lg.jp/index/bunka_kanko/oyakudachi/kankobuschushajo/yoyaku.html

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	【都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」の概要】 公社では、都内全域の公共・民間駐車場の駐車場データを集約した都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」を運営しており、自動車駐車場位置情報約 24,000 場、満空情報約 8,000 場の情報を PC、スマートフォン、カーナビ等にインターネットを通じて無料で提供している。 併せて、自動二輪車駐車場の位置情報約 560 場、大型バス駐車場の位置情報約 50 場についても同サイトにて提供を行っている。  The figure shows the s-park website and mobile app interfaces. The website has a green header with the s-park logo and navigation tabs for 'TOP', 'INFO', and 'MAP'. The mobile app shows a similar interface with a map view and a list of parking spots. A diagram at the bottom shows the data flow from various sources (like Arakawa and others) to the s-park system, which then distributes the information to various devices (PC, smartphone, car navigation, etc.).

図 3-28 s-park 画面例
s-park アドレス : <https://www.s-park.jp/>

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・運用にあたっている。



図 3-29 VICS 対応カーナビを活用したきめ細かな
駐車場位置の案内サービスイメージ

資料：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、都内時間貸駐車場検索サイト「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。

満空情報発信端末設置助成

人もクルマでも、ホッとする街づくり。

パソコン・スマートフォン 携帯電話に対応

駐車場の満車・空車をリアルタイムで発信!

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、募集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	●端末購入費及び設置費、1年間の保守費(各種手数料は除く)
助成金額	●手動型は 11万円 、自動型は 40万円 を端末購入費及び設置費の助成限度額とする。 1年間の保守費 については、 全額を助成 する。
受付期間	毎年 4月1日 から 12月28日 まで

さらに詳しく
お知りになりたい方は

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
※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**公社担当員**にご確認ください
 ※平成29年4月1日現在の条件です。助成内容は、随時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 3-30 (公財) 東京都道路整備保全公社による助成の概要

資料：(公財) 東京都道路整備保全公社 HP

https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/manku.html

【リアルタイム駐車場情報「iPosNet」】

駐車場の混雑状況検索サービス。PC またはスマホを使って、地図上から駐車場を選び、混雑状況をリアルタイムで検索できる。



具体例

図 3-31 リアルタイム駐車場情報「iPosNet」の概要

資料：iPosNet HP
<http://search.ipos-land.jp/p/>

施策種別	<B-2>
駐車施策案	チラシ・駐車場マップなど紙媒体による情報提供の更なる充実
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	観光目的など初めての来訪者を対象に、駐車場の位置情報の提供や地域ルールなどを周知するため、駐車場の位置がわかる駐車場マップ・チラシなどを幅広く配布する。
展開方策	駐車場の位置・料金・営業時間等を示した駐車場マップを作成するとともに、都内の公共施設や主要観光案内所、あるいは都外の高速道路のS・A・P・A、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	 営業時間 8:00～22:00 進入路 ① 月～土曜 17:00 まで 日曜・祝日 12:00 まで 進入路 ② 月～土曜 17:00 から 日曜・祝日 12:00 から 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。 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。) TKP新宿ビジネスセンター 周辺駐車場  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: 1.70t 収容台数: 258台 タイプ: 地下(機械式) 地下(自走式) ②西新宿第四駐車場 住所: 新宿区西新宿2丁目4番 (都心街路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 (最大料金の繰り越し適用可能) 22:00～8:00 100円/60分 夜間最大料金500円 (最大料金の繰り越し適用可能) 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

図 3-32 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	 駐車場名入りP看板設置助成の概要 <table border="1"> <tr> <td>助成対象地域</td> <td>23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーブ作戦」、区が推進する高価新築商業施設周辺など</td> </tr> <tr> <td>助成対象者</td> <td>23区内で株式会社（駐車場）（業種別12係）を運営する事業者 ※公社への申請は、各所轄警察署・消防署の管内主たる一般社団法人東京駐車協会・地方公共団体が行ってください</td> </tr> <tr> <td>助成条件</td> <td>●助成対象地域内の駐車場 ●P看板を設置した翌年度4月1日から53年以上の運営継続</td> </tr> <tr> <td>助成対象数</td> <td>(1) 収容台数30～50台 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基</td> </tr> <tr> <td>助成対象経費</td> <td>【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり10万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり20万円まで ※必ず事前・事後報告が必要です</td> </tr> <tr> <td>受付期間</td> <td>毎年4月1日から3月31日まで ※ただし、毎年1月～3月までは、臨時として資料請求等を対象とした申請を受け付けます</td> </tr> </table> さらに詳しく お知りになりたい方は 公社 助成 P看板 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 ※平成29年4月1日現在の条件です。助成内容は、随時の変更により変更され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 Corporation for Road and Urban Development 東京都道路整備保全公社	助成対象地域	23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーブ作戦」、区が推進する高価新築商業施設周辺など	助成対象者	23区内で株式会社（駐車場）（業種別12係）を運営する事業者 ※公社への申請は、各所轄警察署・消防署の管内主たる一般社団法人東京駐車協会・地方公共団体が行ってください	助成条件	●助成対象地域内の駐車場 ●P看板を設置した翌年度4月1日から53年以上の運営継続	助成対象数	(1) 収容台数30～50台 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基	助成対象経費	【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり10万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり20万円まで ※必ず事前・事後報告が必要です	受付期間	毎年4月1日から3月31日まで ※ただし、毎年1月～3月までは、臨時として資料請求等を対象とした申請を受け付けます
助成対象地域	23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーブ作戦」、区が推進する高価新築商業施設周辺など												
助成対象者	23区内で株式会社（駐車場）（業種別12係）を運営する事業者 ※公社への申請は、各所轄警察署・消防署の管内主たる一般社団法人東京駐車協会・地方公共団体が行ってください												
助成条件	●助成対象地域内の駐車場 ●P看板を設置した翌年度4月1日から53年以上の運営継続												
助成対象数	(1) 収容台数30～50台 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基												
助成対象経費	【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり10万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり20万円まで ※必ず事前・事後報告が必要です												
受付期間	毎年4月1日から3月31日まで ※ただし、毎年1月～3月までは、臨時として資料請求等を対象とした申請を受け付けます												

図 3-33 （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
https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/p_sign.html

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し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	□ 公社の駐車場案内板  □ 民間駐車場事業者の駐車場案内板 

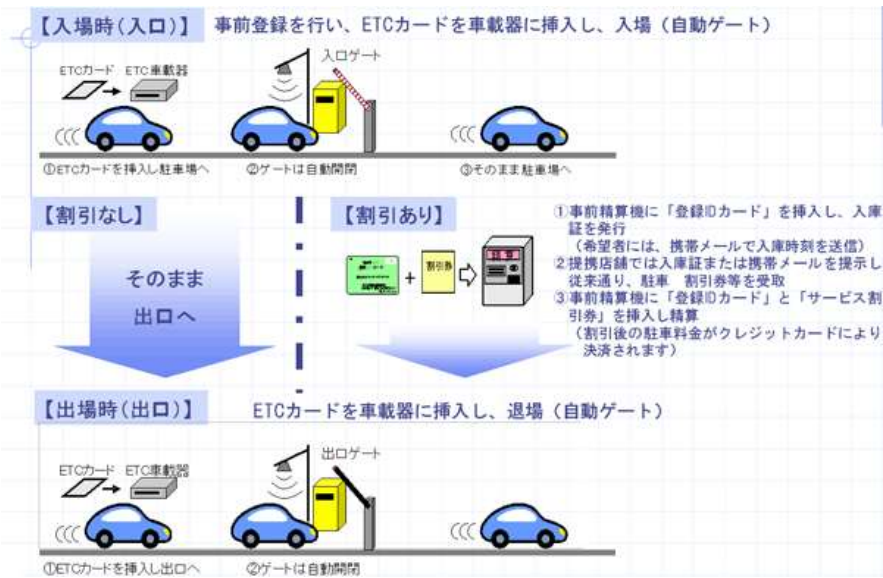
図 3-34 駐車場案内板の例（秋葉原）

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	【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け入れの概要】 都内の違法路上駐車が多くが 30 分未満の短時間駐車であることから、短時間違法路上駐車による道路渋滞を削減するため、駐車料金の 30 分未満無料化を実施するとともに、路上での荷さばきにより発生する道路渋滞の削減と、道路空間の更なる有効活用を図るため、荷捌き可能駐車場及び荷物積み替え駐車場を設置している。   図 3-35（公財）東京都道路整備保全公社が実施する 30 分未満駐車料金無料の駐車場例 資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_30free.html

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	渋谷区役所駐車場(ホリデーパーキング) 区役所駐車場を区役所開庁時に、一般開放(有料)します。 利用日時 土・日曜日、祝休日、年末年始 午前9時～午後9時30分 収容台数 39台 駐車料金 普通車 30分ごとに 250円 問い合わせ 図 3-36 ホリデーパーキング事例（渋谷区）

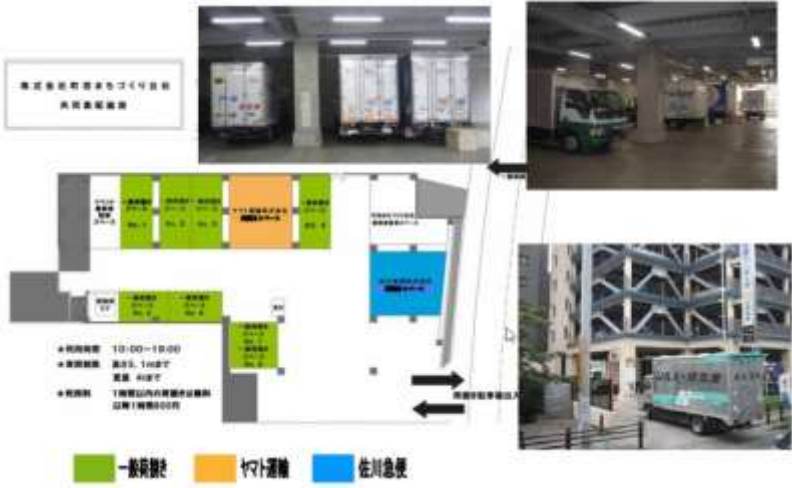
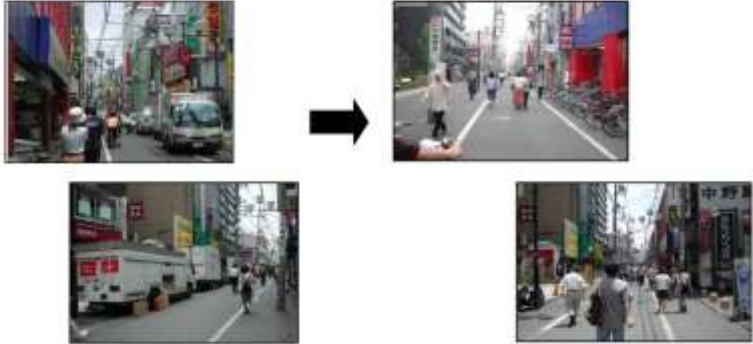
施策種別	<B-7>
駐車施策案	フリーシェアパーキング
対象車種	四輪
概要	月極駐車場の空きスペースや、駐車場の空き時間に駐車場を賃借するサービスであり、利用者は、パソコンやスマホでニーズにあった場所を検索&予約し、カード決済ができる。
展開方策	駐車場の空きスペースを有効活用する新たな方策である。 駐車場が不足している場所や空き駐車場を探す交通の解消に活用できる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	・利用にあたっては、次のような流れで登録を行う。 ・駐車場を借りる側、貸す側の流れは、次のとおりであり、スマホ等を活用することにより、気軽に利用できる。 ● 駐車場を借りる ① 無料会員登録 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 ● 駐車場を貸す 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 <pre> graph TD subgraph "Borrowing Path (Left)" B1[1 お申込み] --> B2[2 ご提供] B2 --> B3[3 ご請求
(クレジットカード)] B3 --> B4[4 代金のお支払
(指定口座)] B4 --> B5[5 登録完了] end subgraph "Lending Path (Right)" L1[1 お申込み] --> L2[2 ご提供] L2 --> L3[3 ご請求
(クレジットカード)] L3 --> L4[4 代金のお支払
(指定口座)] L4 --> L5[5 登録完了] end B1 --> L1 B5 --> L5 </pre> 図 3-37 フリーシェアーパーキングの利用方法 資料：FreeShareParking.com

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	・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。   図 3-38 CouPrak の概念 資料：株式会社アイ・エム・ジェイ HP https://www.imjp.co.jp/

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	・ E T C 車載器に E T C カードを挿入した状態で入庫する。 ・ E T C 車載器を取り付けている車両を特定するものであり、E T C カードを特定するものではない。 ・ 窓を開けなくても E T C 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。  図 3-39 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	  図 3-40 二輪専用機械式駐車場イメージ

施策種別	<B-11>
駐車施策案	駐車場利用状況の配信
対象車種	四輪・二輪
概要	ライブカメラによる駐車場映像の配信により、駐車場の状況確認ができる。
展開方策	空きのある駐車場を見つけることができないことにより、路上駐車に繋がることが考えられる。新設する駐車場だけでなく、既存の駐車場にこの機能を追加できないか検討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	○東京都道路整備保全公社の場合 管理する 9 か所の二輪専用駐車場のライブカメラ映像が、ホームページ上で閲覧できる。 ライブカメラ設置駐車場  資料：東京都道路整備保全公社 HP https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_livecamera.html ○NTT・ルパルクコインパーキングの場合 地図による駐車場検索と連動し、駐車場に設置されたセキュリティカメラの映像をホームページ上で閲覧できる。カメラの台数は駐車場の規模にもよって異なる。  図 3-41 駐車場利用状況の配信イメージ 資料：NTT・ルパルク HP https://le-perc.geospace.services/coinparking/

施策種別	<B-12>
駐車施策案	共同荷捌きスペースの確保
対象車種	四輪
概要	大型駐車場を利用した共同スペースの確保により、貨物自動車における路上駐車の減少に繋げる。
展開方策	路上で行っていた集配を、荷捌き施設を利用した集配に変更することで、路上荷捌きの削減効果が見込める。新設する駐車場だけでなく、既存の駐車場にこの機能を追加できないか検討することが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、関連団体
具体例	○株式会社町田まちづくり公社の場合 JR 町田駅周辺では、相当数の荷捌き車両が入っており、歩行者環境が阻害されていた。同社では共同で集約される荷捌き場が必要であり、荷捌き車両を歩行者優先ゾーンに入らせない工夫が必要だと考えた。同社が管理・運営するビル「ぽっぽ町田」では、荷捌き施設を利用した集配に変更、更には小型の電気自動車にけん引するタイプの荷台車を製作し、少しでも多くの集配物を詰めるように工夫した。  実験前 歩行者天国にも関わらず、路上に荷捌き車両が駐車していた。 実験中 路上駐車がなくなり、来街者が道路の中央を歩くようになった。  図 3-42 共同荷捌きスペースの施策イメージ 資料：株式会社町田まちづくり公社 HP http://www.poppo.jp/

施策種別	<B-13>
駐車施策案	社会的外部性による駐車料金の負担
対象車種	四輪・二輪
概要	駐車場事業者だけでなく、店舗側も独自の駐車場割引を行う施策を導入し、駐車場の利用率向上並びに路上駐車の減少に繋げる。
展開方策	一定の買い物金額を超えた場合は駐車料金を割引く等、独自の施策を検討する。また、近隣の駐車場との連携を図り、提携駐車場サービスとして展開する。
施策実施主体	駐車場事業者、店舗
具体例	○イオンモール岡山の場合 一定額の買い物金額で駐車料金の無料化を行っている。また、複数の駐車場と提携し最大7時間無料（土日祝日限定）等を行うなど、独自の駐車場割引が実現されている。 ○なお、大型店舗だけでなく、地区別における商店街全体での取り組みとしても、有効的と考えられる。  図 3-43 駐車料金の負担 資料：イオンモール HP http://aeonmall-okayama.com/

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	 新宿警察署 駐車監視員活動ガイドライン この地図は、新宿警察署の管轄範囲と重点取締り地域を示しています。新宿駅を中心に、周辺の主要な道路と駅周辺が詳細に描かれています。色分けされた領域は、重点取締り地域（赤）と重点地域（青）を示しています。また、各警察署の管轄範囲も示されています。 凡例 - 青線：管轄署境界線 - 赤線：重点取締り線 - 青線：重点地域 - 赤線：重点地域 ※ 重点（赤線）地域では駐車違反に対する取り締まり活動を行うこととなります。これに指定する「理由」の範囲は、当該地域に限定されるものと見なされる場合があります。 Copyright © ZENRIN CO., LTD. (ZENRIN 地図) この地図の複製又は一部を転載することをお断りします。

図 3-44 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きて、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	☐ 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 図 3-45 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/

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
具体例	・期間：2014 年 9 月 1 日～2015 年 9 月 30 日 ・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： 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。



図 3-46 smaco のステーション位置

資料：オリックス自動車株式会社 HP
<http://www.orix-carshare.com/smaco/>

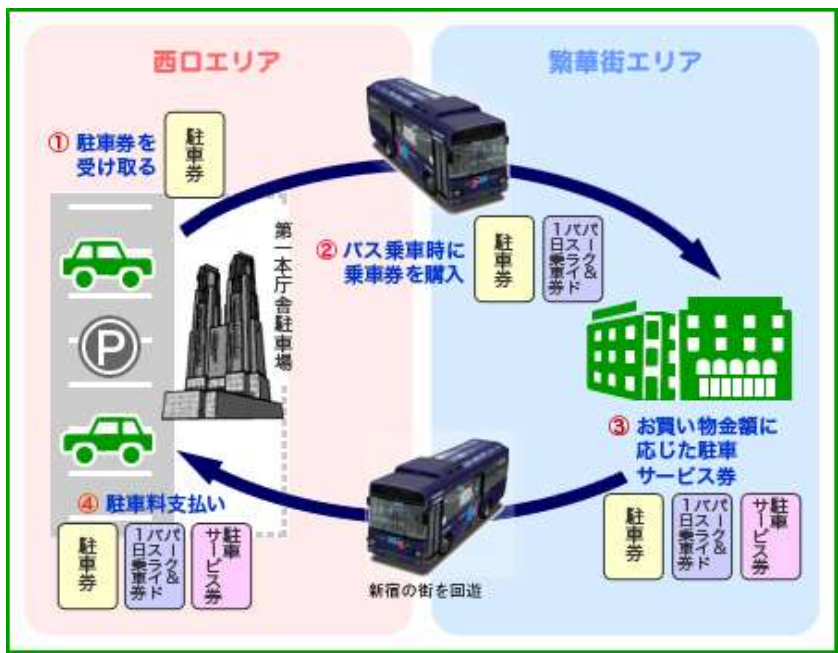
施策種別	<D-3>
駐車施策案	駐車場を経由するコミュニティバスの運行
対象車種	乗用車
概要	地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。
展開方策	駐車場利用の平準化・駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。 バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である
施策実施主体	23 区、駐車場事業者、交通事業者
具体例	 

図 3-47 コミュニティバスの運行例

施策種別	<D-4>
駐車施策案	パークアンドライドの推進
対象車種	四輪
概要	パークアンドライドとは、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステムである。パークアンドライドを推進することで、駐車需要が集中するエリアにおいて、需要を抑制する。
展開方策	都内の駅周辺は駐車場が確保できない場合があるため、パークアンドライドによる需要抑制も併せて検討することが必要である。
施策実施主体	道路管理者、鉄道事業者、商業施設、駐車場事業者
具体例	○鉄道事業者の場合 鉄道の定期券を持っている方が駐車場を利用する際、駐車料金の割引を行う。つくばエクスプレスと秋葉原UD Xビルの駐車場が連携している。 資料：つくばエクスプレス HP http://www.mir.co.jp/feature/points/environment/communication.html ○駐車場事業者の場合 指定の駐車場に駐車後、交通系 IC カードを使って公共交通機関で移動。出庫時にその IC カードを精算機にかざすと駐車料金が優待価格となる。  資料：タイムズ 24 HP https://times-info.net/feature/pandr/cooperate.html

○海外事例 1

フランス・ストラスブールの事例。市周辺部に 10 か所設けられたパークアンドライドの指定駐車場に入庫すると、同乗者 7 名分まで、バスまたはトラムの往復チケットが与えられる。おおむね 6 分間隔で運行されているバス・路面電車で中心部へ移動できる。



具体例



資料 : Compagnie des Transports Strasbourgeois
(ストラスブール交通会社)

<https://www.cts-strasbourg.eu/en/getting-around/park-and-ride/>

○海外事例 2

オランダ、アムステルダム周辺部に位置する7か所の指定駐車場にマイカーを止め、公共交通機関を利用して中心部へ移動する。パークアンドライド専用入り口より入庫すると駐車料金が割安となり、さらにバス、トラム、地下鉄で使用可能なプリペイドカードは割引となる。

具体例



資料 : Gemeente Amsterdam (アムステスダム政府)
<https://www.iamsterdam.com/parkandride>

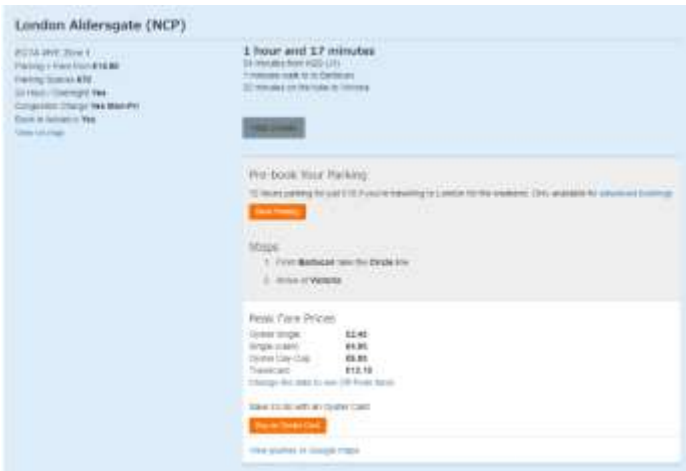
具体例

○海外事例 3

ロンドンにおいて、パークアンドライドの利用促進を目指す情報提供サービスを運用している。マイカー利用と地下鉄を組み合わせる市中心部に向かう場合、利用可能な駐車場、経路、料金、目的地までのおよその所要時間が、簡単に検索できる。検索結果から、該当する駐車場を予約する事も可能。



<http://parkandridelondon.com/> のトップページ
利用したい地下鉄の路線名と、市中心部の目的地を入力し検索



検索結果の一例

「Book Parking」をクリックすると駐車場予約サイトへ遷移

図 3-48 パークアンドライドの使用例

資料 : London Park and Ride (ロンドン パークアンドライド)

施策種別	<D-5>
駐車施策案	フリンジパーキングの整備
対象車種	四輪
概要	フリンジパーキングとは、都心部へのマイカー乗り入れを減らすため、都心周辺部に駐車して、路線バス等で都心の目的地まで行くという取組である。
展開方策	都内の駅周辺は駐車場が確保できない場合があるため、フリンジパーキングによる需要抑制も併せて検討することが必要である。
施策実施主体	道路管理者
具体例	○福岡市天神地区での社会実験 平成 29 年 7 月と 11 月に福岡市天神地区で実施されたフリンジパーキング社会実験。利用者はバス停に隣接した駐車場に車を止め、市中心部への移動はバスを利用してもらう。その際、特典として駐車場から中心部までの同乗者人数分のバス片道乗車券を配布。駐車料金も通常最大料金よりも大幅に減額した。 平成 29 年 11 月 18 日（土）～19 日（日）までの社会実験実施場所 図 3-49 フリンジパーキングの社会実験 平成 16 年と 17 年にも同地区でフリンジパーキングの社会実験を実施している。利用者アンケートによると「今後も利用する」と「改善してほしいところはあるがまた利用したい」を合わせると 99.7%であり、非常に好評であったことが分かる。 資料：福岡市都市整備局 http://cgi3.japan-pa.or.jp/wp/wp-content/uploads/2017/09/175hurinji.pdf