3.4. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

調査対象地区の駐車特性に応じた「今後の駐車施策検討に係る考え方」を検討した。

3.4.1. 駐車施策検討の前提

駐車施策に係る考え方の検討にあたっては、下記事項を前提とした。

・実施施策は、区担当者が現地の状況、来訪者（自動車利用者・非利用者）や区民の意向を踏まえ、区または当該地区の将来の目標（あるべき姿）を見据えて検討する。
・その際、今回の実態調査の整理結果を参考に、目的に合った施策を抽出（複数の組み合わせも可）することが望ましい。
・したがって、次頁以降に示す駐車施策（案）は、実態調査をもとに分析した地区毎の駐車特性に応じて、既存施策の適用および新たな施策の適用の方針を示した。

3.4.2. 駐車施策検討にあたっての留意点

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

①駐車施設の新規整備が困難な場合がある
・既に高度な土地利用がされている地区においては、遊休地がほとんどないことが考えられる。
・仮に遊休地があっても、用地取得費用が高価であり、買収が困難である。
・現在の社会情勢・経済動向から今後都心部での遊休地が増える可能性も大いに考えられるため、今後の情勢の変化に対して注意を払う必要がある。

②現実的には路上駐車から路外駐車場へ利用転換させることが容易ではない場合がある
・短時間駐車の場合（例えば、路外駐車場を利用する場合の駐車場への入出庫・駐車場から目的地への移動時間の総和が、路上駐車の駐車時間を超える場合）
・送迎など、ドライバーが乗車した状態での短時間駐車の場合
・重量のある、または多量の荷さばきが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

③駐車実態を取り巻く社会情勢を長期的な視野で見極める必要がある
・近年の大規模災害や経済状況の変化については、一時的な需要減や遊休地の増加（土地利活用の鈍化による暫定利用としての駐車場整備）が、調査結果に影響を及ぼすことが考えられることから、一時的なものか定常的なものかを今後見極めていく必要がある。

3.4.3.各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方

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

＜現状の駐車需給の特性のまとめ・全体の傾向＞

❍ 四輪

平休とも供給が十分に確保されているが、路外駐車場が有効に活用されていない傾向にある地区も多い。

⇒路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4，C-1)

❍ 自動二輪

平休とも供給が不足している地区が多く、駐車場が全くない地区もある。また、供給不足にもかかわらず駐車場利用率が低い地区も散見される。

⇒供給の不足する地区については、既存の四輪駐車場での二輪の受け入れ推進や、新たな二輪の供給の確保を進める（A-2～7，B-5）とともに、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4，C-1)

❍ 貨物車類

路上駐車に占める割合が高い地区が多い。

⇒貨物車用 PM・PT スペースの設置やローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地区によっては地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1，A-8～9，B-5)

表 3-10　今後の駐車施策検討に係る考え方（1/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">1.秋葉原駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時、休日が 13 時である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 2,094 台、休日が 1,959 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 3,100 台、休日が 2,965 台である。
・需給バランスは平日 68%、休日 66%であり、平休とも需要に対して供給が確保されている状態である。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.18、休日 1.38)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 64%、休日 62%である。
・路上駐車は、平日は乗用車 (36.4%)・バス (6.4%)・普通貨物 (27.1%)・小型貨物 (26.7%)、休日は、タクシー (2.4%)・小型貨物 (21.9%)・普通貨物の (22.5%) が全地区平均より割合が高い。[平日：225 台/時、休日：204 台/時] ※
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休ともに 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 165 台、休日が 195 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休ともに 269 台である。
・需給バランスは平日 61%、休日 72%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、また時間変動は小さい。(ピーク率：平日 1.56、休日：1.34)
・駐車場利用率は平日 53%、休日 70%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,12)
・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる (A-2～7, B-5,11)</td></tr>
</table>

※以降、対象としている路上駐車は違法路上駐車である。
◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-11　今後の駐車施策検討に係る考え方（2/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２.神保町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 938 台、休日が 514 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,256 台、休日が 1,195 台である。
・需給バランスは平日 75%、休日 43%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.95、休日 1.80)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 64%、休日 26%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（38.6%）・タクシー（4.9%）・小型貨物(21.1%)、休日は乗用車(47.7%)・タクシー（4.7%）が全地区平均より割合が高い。[平日：223 台/時、休日：197 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 70 台、休日が 48 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休ともに 24 台である。
・需給バランスは平日 292%、休日 200%であり平休とも供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.46、休日：1.41)
・駐車場利用率は平日 83%、休日 54%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5,12)
・休日多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)
・自動二輪は平休とも供給が大きく不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-12　今後の駐車施策検討に係る考え方（3/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３.銀座駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,892 台、休日が 1,494 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 3,437 台、休日が 2,949 台である。
・需給バランスは平日 55%、休日 51%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.14、休日 1.54)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 52%、休日 51%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（59.1%）・タクシー（7.5%）、休日は乗用車（65.6%）・タクシー（3.1%）・バス（2.1%）が全地区平均より割合が高い。[平日：173 台/時、休日：60 台/時]
【二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 14 台、休日が 17 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休ともに 26 台である。
・需給バランスは平日 54%、休日 65%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 1.75、休日：2.13)
・駐車場利用率は平日 15%、休日 27%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。以前より駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルールが実施されており、今後も地域特性を踏まえた駐車施策の継続が求められる。また、休日については、地区内で歩行者天国が実施されるため、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定を検討されるべきである。(A-1)
・四輪の路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続すべきである。(B-1～4,11，C-1)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11）
・なお、平成 30 年 3 月に完工予定である東京ミッドタウン日比谷のオープンに伴い、今後は駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認が必要である。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-13　今後の駐車施策検討に係る考え方（4/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">4．日本橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 3,129 台、休日が 2,817 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 3,701 台、休日が 3,554 台である。
・需給バランスは平日 85%、休日 79%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.46、休日 1.39)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 78%、休日 71%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（42.9%）・タクシー（7.5%）、休日は乗用車（42.9%）、タクシー（7.5%）が全地区平均より割合が高い。[平日：319 台/時、休日：248 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、・平休とも 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 72 台、休日が 33 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 55 台である。
・需給バランスは平日 131%、休日 60%であり、平日の供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、休日の時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.8、休日：3.0）
・駐車場利用率は平日 56%、休日 24%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は平休とも供給が十分に確保されており、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。（A-8～9, B-5,12）
・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足しているため、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,11)
・なお、平成 39 年（2027 年）に完工予定の「東京駅前常盤橋プロジェクト」等、丸の内周辺の開発に伴い、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認が必要である。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-14　今後の駐車施策検討に係る考え方（5/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５.六本木駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 712 台、休日が 394 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 716 台である。
・需給バランスは平日 99%、休日 55%であり、平日はほぼ均衡、休日は十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.52、休日 1.29)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 82%、休日 45%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（35.5%）・バス（4.0%）・小型貨物（35.5%）、休日はバス（4.0%）・小型貨物（35.5%）が全地区平均より割合が高い。
［平日：124 台/時、休日：72 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 138 台、休日が 73 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 112 台である。
・需給バランスは平日 123%、休日 65%であり平日の供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動は小さい。(ピーク率：平日 1.22、休日：1.38)
・駐車場利用率は平日 95%、休日 36%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪及び自動二輪は供給が十分に確保されているとは言えず、需要が超過することがある。特に平日の自動二輪は、新規整備が必要である。
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4,11,C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-4,12)
・地域全体でバス対策に取り組むためのルール作りを検討することが求められる。(A-1)
・なお、周辺地区では様々な開発プロジェクトが計画されていることから、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認する必要がある。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-15　今後の駐車施策検討に係る考え方（6/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">6.品川駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,405 台、休日が 1,169 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,324 台、休日が 1,274 台である。。
・需給バランスは平日 106%、休日 92%であり、平休ともほぼ均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.42、休日 1.56)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 97%、休日 84%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（18.5%）・普通貨物（47.9%）、休日はタクシー（2.5%）・普通貨物（47.9%）が全地区平均より割合が高い。[平日：132 台/時、休日：103 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 86 台、休日が 55 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 82 台である。
・需給バランスは平日 105%、休日 67%であり、平日はほぼ均衡しており、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 1.59、休日：1.72)
・駐車場利用率は平日 91%、休日 57%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日に需要が超過しており、地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)
・四輪は、店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(A-1, D-1)
・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めることが求められる。(A-8～9, B-5,12)
・自動二輪は平休とも需要に対して供給が均衡している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。
・なお、平成 36 年（2024 年）に完工予定の品川新駅（仮称）等、駅周辺の開発に伴い、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認が必要である。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-16　今後の駐車施策検討に係る考え方（7/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">7.新宿駅東口</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 872 台、休日が 1,065 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 1,557 台、休日が 1,534 台である。
・需給バランスは平日 56%、休日 69%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 1.19、休日 1.29)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 48%、休日 65%である。
・路上駐車は、平日はタクシー(3.8%)・バス(2.3%)・普通貨物(34.4%)、休日はバス（3.3%）・軽貨物（22%）・小型貨物（20.3%）・普通貨物（25.2%）が全地区平均より割合が高い。但し、バスは平日が 2 台程度である。[平日：143 台/時、休日：68 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 150 台、休日が 117 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 191 台である。
・需給バランスは平日 79%、休日 61%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されてる。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.52、休日：2.02)
・駐車場利用率は平日 27%、休日 33%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・休日については、地区内の大部分で歩行者天国が実施されるため、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定の検討や、あるいは、店舗や駐車場を経由するコミュニティバス（新宿ＷＥバス）の利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。(A-1, D-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11）</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-17　今後の駐車施策検討に係る考え方（8/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">８.新宿駅西口</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 4,655 台、休日が 4,344 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 5,873 台、休日が 5,731 台である。
・需給バランスは平日 79%、休日 76%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は均衡しており、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.62、休日 1.41）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 75%、休日 74%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（10.5%）・バス（2.5%）・小型貨物（22.2%）、休日はタクシー（10.5%）・バス（2.5%）・小型貨物（22.2%）・普通貨物（21.1%）が全地区平均より割合が高い。[平日：275 台/時、休日：141 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 149 台、休日が 105 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 113 台である。
・需給バランスは平日 132%、休日 93%であり、平日は需要に対して供給が不足しているが、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.23、休日：1.42）
・駐車場利用率は平日 72%、休日 55%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。以前より駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルールが実施されており、今後も地域特性を踏まえた駐車施策の継続が求められる（A-1）。
・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。（B-1～4，C-1）
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などが進められるべきである。（A-8～9，B-5）また、地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。（A-1）
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足しているが、路外駐車場の利用率は低いため、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5，11）。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-18　今後の駐車施策検討に係る考え方（9/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">9.高田馬場駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 164 台、休日が 211 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 281 台、休日が 213 台である。
・需給バランスは平日 58%、休日 99%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保され、休日は均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.43、休日 1.46)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 39%、休日 50%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（59.3%）・タクシー（5.1%）・小型貨物（23.7%）、休日は乗用車（42.6%）・小型貨物（25.9%）が全地区平均より割合が高い。[平日：59 台/時、休日：103 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 31 台、休日が 16 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 30 台である。
・需給バランスは平日 103%、休日 53%であり、平日はほぼ均衡しているが、休日は十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.29、休日：1.45)
・駐車場利用率は平日 70%、休日 27%で平日である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分確保しているが、休日は均衡している。平日においては、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1，A-8～9，B-5)
・自動二輪は平休とも需要に対して供給が均衡している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-19　今後の駐車施策検討に係る考え方（10/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１０.湯島駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休ともに 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 503 台、休日が 427 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 601 台、休日が 560 台である。
・需給バランスは平日 84%、休日 76%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.46、休日 1.64)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 56%、休日 59%である。
・路上駐車は、平日はタクシー (3.0%)・バス (2.4%)・小型貨物 (19.4%)・普通貨物 (24.8%)、休日はタクシー (3.0%)・バス (2.4%)・小型貨物 (19.4%)・普通貨物 (24.8%) が全地区平均より割合が高い。[平日：254 台/時、休日：79 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 62 台、休日が 37 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 18 台である。
・需給バランスは平日 344%、休日 206%であり、平休とも供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、平日の時間変動は小さいが休日は大きい。（ピーク率：平日 1.72、休日：3.0）
・駐車場利用率は平日 68%、休日 21%で休日である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討することが求められる。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しているが、特に休日の駐車場の利用率が低い。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(A-2～7, B-1～5,10, C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-20　今後の駐車施策検討に係る考え方（11/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１１.後楽園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 701 台、休日が 451 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 850 台である。
・需給バランスは平日 82%、休日 53%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
平休特性は平日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率：平日 2.16、休日 2.42)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 79%、休日 45%である。
・路上駐車は、平日はバス（1.5%）・軽貨物（33.8%）・普通貨物（26.2%）、休日は乗用車(42.1%)・タクシー(8.8%)・バス(1.8%)・軽貨物(22.8%)が全地区平均より割合が高い。［平日：65 台/時、休日：85 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 28 台、休日が 9 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 19 台である。
・需給バランスは平日 147%、休日 47%であり、平日は供給が不足しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多い。時間変動は小さい。(ピーク率：平日 1.9、休日：1.42)
・駐車場利用率は平日 68%、休日 21%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されている。駐車場の利用率は需給バランスと近い数値であり、駐車場は需要に応じて活用される傾向にある。
・駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを継続することで、適正駐車への利用転換をさらに促進すべきである。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討することが求められる。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は平日は供給が不足しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められるほか、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。(A-2～7, B-5,11)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-21　今後の駐車施策検討に係る考え方（12/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１２.上野駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 652 台、休日が 484 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 655 台、休日が 486 台である。
・需給バランスは平休ともほぼ 100%であり、均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 2.33、休日 1.64)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 86%、休日 73%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（41.0%）・小型貨物（22.3%）、休日は乗用車（54.1%）・小型貨物（18.9%）が全地区平均より割合が高い。[平日：139 台/時、休日：73 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 50 台、休日が 48 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 133 台である。
・需給バランスは平日 38%、休日 36%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は、曜日による変動が少なく、休日は時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.47、休日：2.18）
・駐車場利用率は平日 20%、休日 22%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休ともに需給バランスが均衡している。新規整備を検討するとともに依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～5, C-1)。
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は平休とも供給が十分に確保されている。
・上野駅のある台東区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-22　今後の駐車施策検討に係る考え方（13/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１３.浅草駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 413 台、休日が 610 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 616 台である。
・需給バランスは平日 67%、休日 99%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 1.88、休日 2.52)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 56%、休日 88%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（37.7%）・バス（1.4%）・軽貨物（26.1%）、休日はバス（1.4%）・軽貨物（26.1%）が全地区平均より割合が高い。
［平日：74 台/時、休日：78 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 82 台、休日が 93 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 24 台である。
・需給バランスは平日 342%、休日 388%であり、平休とも供給が不足している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.32、休日：1.43)
・駐車場利用率は平日 83%、休日 71%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給は十分に確保されているが、休日は需給バランスが均衡しており、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策を検討する必要がある。(D-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めることが求められる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休とも供給が大きく不足しており、平日は既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めるとともに、路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(A-2～7, B-5,10, C-1)
・浅草駅のある台東区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。また、地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1,11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-23　今後の駐車施策検討に係る考え方（14/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１４.錦糸町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 15 時台、休日が 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,068 台、休日が 1,779 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日 2,050 台、休日 2,018 台である。
・需給バランスは平日 52%、休日 88%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.17、休日 1.60)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 43%、休日 77%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（45.2%）・タクシー（5.6%）・小型貨物（19.8%）、休日はタクシー（2.3%）・小型貨物（19.9%）が全地区平均より割合が高い。[平日：197 台/時、休日：205 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休日とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 99 台、休日が 131 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 91 台である。
・需給バランスは平日 109%、休日 144%であり、平日はほぼ均衡、休日は供給が不足している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.1、休日：1.49)
・駐車場利用率は平日 63%、休日 93%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
また、路外駐車場の利用率を向上させるほか、休日では特定の駐車場に対しての入庫待ちが多くなっていることから、 駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,C-1)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進める。(A-2～7, B-5,10) 需給バランスに比べ、特に平日の駐車場利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(B-1～4, C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-24　今後の駐車施策検討に係る考え方（15/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１５.両国駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日 15 時台、休日 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 332 台、休日が 258 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日 292 台、休日 289 台である。
・需給バランスは平日 114%、休日 89%であり、平日はほぼ均衡しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 1.50、休日 1.27)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 74%、休日 67%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（20.3%）・小型貨物（29.7%）、休日はタクシー（2.8%）・バス（1.9%）・小型貨物（27.1%）が全地区平均より割合が高い。[平日：118 台/時、休日：64 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 38 台、休日が 12 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2 台である。
・需給バランスは平日 1900%、休日 600%であり、需要に対し供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.81、休日：1.33)
・駐車場利用率は平日 100%、休日 50%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、休日の供給は十分に確保されているが、平日は需要が超過しており、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策が検討されるべきである。(D-1)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討することが求められる。（A-1，A-8～9，B-5)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が大きく不足している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-25　今後の駐車施策検討に係る考え方（16/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１６.押上駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 386 台、休日が 479 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日 548 台、休日 502 台である。
・需給バランスは平日 70%、休日 95%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 2.28、休日 1.62)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 50%、休日 78%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（19.4%）・小型貨物（19.4%）、普通貨物（30.2%）、休日は軽貨物(19.4%)・小型貨物(19.4%)、普通貨物(30.2%)、が全地区平均より割合が高い。［平日：119 台/時、休日：90 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。駐車に関する地域ルールを検討・策定する、あるいは駐車場を経由するコミュニティバスを運行するといった需要の抑制方策が検討される必要がある。(A-1，D-1)
また、平日の路外駐車場の利用率が 50%程度であり、駐車場の情報提供や案内を拡充していくとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1，A-8～9，B-5,11)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-26　今後の駐車施策検討に係る考え方（17/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１７.東陽町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 178 台、休日が 130 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 178 台、休日が 147 台である。
・需給バランスは平日 100%、休日 88%であり、平日は均衡しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 1.41、休日 1.46)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 71%、休日 48%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（2.9%）・軽貨物（19.1%）・普通貨物（32.4%)、休日はタクシー(2.9%)・軽貨物(19.1%)・普通貨物(32.4%)が全地区平均より割合が高い。[平日：68 台/時、休日：60 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 19 台、休日が 16 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 14 台である。
・需給バランスは平日 136%、休日 114%であり、平休とも需要に対し供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、平休とも時間変動は小さい。(ピーク率：平日 1.46、休日：1.33)
・駐車場利用率は平日 57%、休日 36%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。今後の需給バランスに留意しつつ駐車場の新規整備を進めるとともに、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1，A-8～9，B-5,12)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、依然として残る路上駐車の取り締まりが強化するとともに、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-27　今後の駐車施策検討に係る考え方（18/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１８.木場駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 121 台、休日が 77 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 111 台である。
・需給バランスは平日 109%、休日 69%であり、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 2.45、休日 1.51)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 81%、休日 50%で平休とも高い。
・路上駐車は、平日はタクシー（3.3%）・軽貨物（30.0%）・普通貨物（26.7%）、休日はタクシー(3.3%)・軽貨物(30.0%)・普通貨物(26.7%)が全地区平均より割合が高い。[平日：30 台/時、休日：21 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 30 台、休日が 45 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 80 台である。
・需給バランスは平日 38%、休日 56%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.76、休日：1.8)
・駐車場利用率は平日 24%、休日 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。新規整備のほか既存駐車場の有効活用が必要である。特に休日では、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めることが求められる。(A-8～9，B-5)
・自動二輪は、平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11）</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-28　今後の駐車施策検討に係る考え方（19/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１９.大井町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 357 台、休日が 392 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 520 台、休日が 501 台である。
・需給バランスは平日 69%、休日 78%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動、時間変動ともに小さい。（ピーク率：平日 1.57、休日 1.96）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 63%、休日 67%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（43.8%）・普通貨物（34.4%）、休日は乗用車（43.8%）・小型貨物（18.8%）・普通貨物（34.4%）が全地区平均より割合が高い。[平日：32 台/時、休日：62 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 108 台、休日が 78 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 78 台である。
・需給バランスは平日 138%、休日 100%であり、休日は均衡しているが、平日は需要に対して供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.3、休日：1.28）
・駐車場利用率は平日 100%、休日 78%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続することが求められる。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-29　今後の駐車施策検討に係る考え方（20/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２０.五反田駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 11 時台、休日が 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 310 台、休日が 288 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 303 台、休日が 251 台である。
・需給バランスは平日 102%、休日 115%であり、平日は均衡しているが、休日は供給が不足している。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.57、休日 1.96)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 74%、休日 46%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（43.8%）・普通貨物（34.4%）、休日は乗用車（43.8%）・小型貨物（18.8%）・普通貨物（34.4%）が全地区平均より割合が高い。[平日：116 台/時、休日：190 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 92 台、休日が 74 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 57 台である。
・需給バランスは平日 161%、休日 130%であり、平休とも需要に対し供給が不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.18、休日：1.32)
・駐車場利用率は平日 91%、休日 70%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日に需要が超過しており、新規整備のほか既存駐車場の有効活用が必要である。特に休日は路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4, C-1)
・特に平日に多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが求められる。(A-10)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-30　今後の駐車施策検討に係る考え方（21/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２１.目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平休とも 219 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 203 台、休日が 112 台である。
・需給バランスは平日 108%、休日 196%であり、平日はほぼ均衡しているが、休日は供給が不足している。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.30、休日 1.20)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 78%、休日 58%である。
・路上駐車は、平日はバス（21.3%）・普通貨物（24.7%）、休日は乗用車（45.7%）・軽貨物（19.8%）・小型貨物（18.5%）が全地区平均より割合が高い。[平日：89 台/時、休日：154 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 11 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 70 台、休日が 50 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 69 台である。
・需給バランスは平日 101%、休日 72%であり、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.43、休日：1.43)
・駐車場利用率は平日 77%、休日 41%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡しているが、休日は供給が不足している。駐車場の新規整備を進めるとともに、平日のみ運用されている PM・PT の休日運用を検討することが考えられる。
また、駐車場を経由するコミュニティバスを運行するなど需要の抑制方策が検討されるべきである。(D-1,4,5)
・自動二輪は、平日は需要に対して供給が均衡しており、休日は供給が確保されている。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。
・なお、休日の四輪を除き路外駐車場の利用率はやや高めだが、さらなる駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ、依然として残る路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4，C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-31　今後の駐車施策検討に係る考え方（22/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２２.中目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 256 台、休日が 212 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 374 台、休日が 334 台である。
・需給バランスは平日 68%、休日 63%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.48、休日 1.17)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 53%、休日 39%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（39.0%）・小型貨物（27.1%）・普通貨物（27.1%）、休日は小型貨物（27.1%）・普通貨物（27.1%）が全地区平均より割合が高い。［平日：59 台/時、休日：80 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。また、平日の路外駐車場の利用率は需給バランスに対し高いが、特定の駐車場に対しての入庫待ちが多くなっていることから、さらなる駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-32　今後の駐車施策検討に係る考え方（23/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２３.自由が丘駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日 17 時台、休日 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日 109 台、休日 111 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 135 台である。
・需給バランスは平日が 81%、休日が 82%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.27、休日 1.46)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 53%、休日 39%である。
・路上駐車は、平日は普通貨物（55.0%）、休日は軽貨物（27.6%）・小型貨物（31.0%）が全地区平均より割合が高い。[平日：42 台/時、休日：13 台/時]</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-33　今後の駐車施策検討に係る考え方（24/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２４.蒲田駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 547 台、休日が 480 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 496 台、休日が 470 台である。
・需給バランスは平日 110%、休日 102%であり、平日は供給がやや不足、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は少ない。(ピーク率:平日 1.49、休日 1.36)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 92%、休日 82%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（6.2%）・小型貨物（38.1%）、休日はタクシー（2.2%）・小型貨物（37.4%）・普通貨物（29.7%）が全地区平均より割合が高い。[平日：97 台/時、休日：93 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 43 台、休日が 65 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 20 台である。
・需給バランスは平日 215%、休日 325%であり、平休とも供給が不足している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.23、休日：1.44)
・駐車場利用率は平日 60%、休日 80%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休ともに供給が不足しており、駐車場の新規整備が進められる必要がある。また、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、今後の需給バランスに留意しつつ依然として残る路上駐車の取り締まりが強化されるべきである。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5,12)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が大きく不足している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-34　今後の駐車施策検討に係る考え方（25/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２５.蒲田駅東部</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 556 台、休日が 467 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 885 台、休日が 862 台である。
・需給バランスは平日 63%、休日 54%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.40、休日 1.39)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 55%、休日 45%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（47.4%）、休日は乗用車（49.4%）・タクシー（3.6%）・バス（1.2%）・軽貨物（25.3%）が全地区平均より割合が高い。[平日：83 台/時、休日：78 台/時]</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-35　今後の駐車施策検討に係る考え方（26/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２６.大森駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 694 台、休日が 493 台である。
・ピーク時の総収容台数は休日は 676 台、休日は 630 台である。
・需給バランスは平日 103%、休日 78%であり、平日はほぼ均衡、休日はと需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 2.11、休日 1.28)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 94%、休日 66%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（41.4%）・バス（3.4%）・軽貨物（19.5%）・小型貨物（25.3%）、休日はバス（3.4%）・軽貨物（19.5%）・小型貨物（25.3%）が全地区平均より割合が高い。[平日：90 台/時、休日：47 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 161 台、休日が 119 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 148 台である。
・需給バランスは平日 109%、休日 80%であり、平日は均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.2、休日：1.28)
・駐車場利用率は平日 76%、休日 64%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されるべきである。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平日は均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,12)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-36　今後の駐車施策検討に係る考え方（27/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２７.三軒茶屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 235 台、休日が 223 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 213 台である。
・需給バランスは平日 110%、休日 105%であり、平日はやや供給が不足、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.47、休日 1.54)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 83%、休日 88%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（3.3%）・小型貨物（31.7%）、休日はタクシー（3.3%）・小型貨物（31.7%）が全地区平均より割合が高い。[平日：60 台/時、休日：37 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 26 台、休日が 16 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 9 台である。
・需給バランスは平日 289%、休日 178%であり、平休とも需要が供給を上回っている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.44、休日：1.45)
・駐車場利用率は平日 89%、休日 78%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はやや供給が不足、休日はほぼ均衡している。路外駐車場の利用率に若干の余裕があるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、特に平日供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を進めるべきである。(A-2～7, B-5、10) また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4,11,C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-37　今後の駐車施策検討に係る考え方（28/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２８.二子玉川駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日が 13 時台、休日が 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,082 台、休日が 1,454 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,941 台である。
・需給バランスは平日 56%、休日 75%であり、平休ともに需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.75、休日 1.79)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 55%、休日 72%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（74.3%)、休日は乗用車（61.5%)・軽貨物（38.5%）が全地区平均より割合が高い。[平日：35 台/時、休日：22 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 32 台、休日が 37 台である。
・ピーク時の総収容台数は・平休とも 35 台である。
・需給バランスは平日 91%、休日 106%であり、平休ともほぼ均衡している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.43、休日：1.12)
・駐車場利用率は平日 57%、休日 63%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるほか、休日では特定の駐車場に対しての入庫待ちが多くなっていることから、 駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平日の供給は均衡しているが、休日の供給は不足している。路外駐車場の利用率はさほど高くなく、路上駐車を駐車場利用へ転換可能であるため、駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを強化するとともに、今後の駐車動向を踏まえ、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給について検討が進められるべきである。(A-2～7, B-1～5, C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-38　今後の駐車施策検討に係る考え方（29/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２９.渋谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は平日 13 時台、休日 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,268 台、休日が 1,302 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1,977 台である。
・需給バランスは平日 64%、休日 66%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動が少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.34、休日 1.49)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 56%、休日 58%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（7.3%）・バス（2.6%）・軽貨物（25.8%）・普通貨物（27.8%）、休日はタクシー（6.8%）・バス（1.5%）・普通貨物（23.3%）が全地区平均より割合が高い。［平日：151 台/時、休日：153 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 240 台、休日が 177 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 297 台である。
・需給バランスは平日 81%、休日 60%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.46、休日：1.55)
・駐車場利用率は平日 71%、休日 49%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。以前より、駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルールが実施されており、今後地域特性を踏まえた駐車場整備が求められる。また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(A-1,B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討していくことが求められる。また、平日に多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などがなされるべきである。(A-1, A-8～10, B-5)
・自動二輪は、供給は十分に確保されている。駐車場の情報提供や案内を拡充し、路上駐車の取り締まりを継続する。また、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給が進められるべきである。(A-2～7, B-1～5, C-1)
・なお、「渋谷スクランブルスクエア」等、大型な開発が計画されていることから、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認する必要がある。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-39　今後の駐車施策検討に係る考え方（30/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３０.恵比寿駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 705 台、休日が 560 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 733 台であり、休日は 711 台である。
・需給バランスは平日 96%、休日 79%であり、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.47、休日 1.38)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 77%、休日 61%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（41.8%）、休日はタクシー（7.1%）・小型貨物（20.5%）・普通貨物（27.6%）が全地区平均より割合が高い。［平日：182 台/時、休日：124 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 125 台、休日が 95 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 151 台である。
・需給バランスは平日 83%、休日 63%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.15、休日：1.22)
・駐車場利用率は平日 70%、休日 56%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討されることが求められる。(A-1，A-8～9，B-5)
・また、平日に多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などがなされるべきである。(A-10)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11）</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-40　今後の駐車施策検討に係る考え方（31/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３１.中野駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 256 台、休日が 283 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 388 台であり、休日は 373 台である。
・需給バランスは平日 66%、休日 76%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・ピーク時の駐車場利用率は平日 59%、休日 69%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（26.3%）・小型貨物（26.3%）、休日は軽貨物（38.5%）・小型貨物（38.5%）が全地区平均より割合が高い。[平日：39 台/時、休日：26 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 43 台、休日が 47 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 33 台であり、休日は 33 台である。
・需給バランスは平日 130%、休日 142%であり、平休とも需要に対して供給が大きく不足している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.19、休日：1.74）
・駐車場利用率は平日は 91%、休日は 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-41　今後の駐車施策検討に係る考え方（32/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３２.野方駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 37 台、休日が 17 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 25 台である。
・需給バランスは平日 148%、休日 68%であり、平日は需要に対して供給が不足しているが、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は大きい。(ピーク率:平日 2.31、休日 2.13)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 72%、休日 50%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（26.3%）・小型貨物（26.3%）、休日は軽貨物（38.5%）・小型貨物（38.5%）が全地区平均より割合が高い。[平日：19 台/時、休日：9 台/時]</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日の供給が不足し、休日の供給が十分に確保されている。既存駐車場の更なる有効活用が可能であるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、取り締まりを継続する必要がある。(B-1～3, C-1)
・路上駐車のほとんどを占める貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-42　今後の駐車施策検討に係る考え方（33/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３３.阿佐ヶ谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 157 台、休日が 125 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 190 台である。
・需給バランスは平日 83%、休日 66%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.54、休日 4.69)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 76%、休日 49%である。
・路上駐車は、平日はバス（1.9%）・軽貨物（32.1%）、休日は乗用車（73.9%）・タクシー（2.2%）が全地区平均より割合が高い。[平日：45 台/時、休日：72 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 18 台、休日が 13 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 10 台である。
・需給バランスは平日 180%、休日 130%であり平休とも需要に対して供給が大きく不足している。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.29、休日：1.86)
・駐車場利用率は平日 60%、休日 20%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)
・休日では違法路上駐車台数が増加傾向にある。周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を推奨し、駐車場の利用率向上並びに路上駐車の減少に繋げる（B-13）。
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。今後の駐車需要の推移を踏まえて、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-43　今後の駐車施策検討に係る考え方（34/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３４.荻窪駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 320 台、休日が 346 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 500 台である。
・需給バランスは平日 64%、休日 69%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.65、休日 1.35)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 52%、休日 62%である。
・路上駐車は、平日は小型貨物（23.7%）・普通貨物（28.8%）、休日は軽貨物（21.4%）・小型貨物（27.7%）・普通貨物（32.1%）が全地区平均より割合が高い。[平日：59 台/時、休日：36 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 41 台、休日が 44 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 37 台である。
・需給バランスは平日 111%、休日 119%であり、平休とも需要に対して供給が不足している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.24、休日：1.42）
・駐車場利用率は平日 65%、休日 73%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休とも供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2～7, B-5,10)
また、路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-44　今後の駐車施策検討に係る考え方（35/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３５.池袋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,546 台、休日が 1,631 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2,879 台である。
・需給バランスは平日 54%、休日 57%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.31、休日 1.11)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 48%、休日 53%である。
・路上駐車は、平日はバス（40.2%）・普通貨物（23.8%）、休日はバス（2.2%）・小型貨物（27.7%）・普通貨物（32.1%）が全地区平均より割合が高い。[平日：164 台/時、休日：121 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 120 台、休日が 162 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 189 台である。
・需給バランスは平日 63%、休日 86%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.3、休日：1.29)
・駐車場利用率は平日 56%、休日 76%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。引き続き割引クーポン券付検索サービスの導入や駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,8, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの増設や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りが検討される必要がある。(A-1, A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。ただし、路外駐車場の利用率が低いため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(B-1～4, C-1) また、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めていくことが求められる。(A-2～7, B-5)
・地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討される必要がある。(A-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-45　今後の駐車施策検討に係る考え方（36/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３６.池袋駅外周部</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 1,726 台、休日が 2,559 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 2,904 台である。
・需給バランスは平日 59%、休日 88%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、平休とも時間変動は大きい。（ピーク率：平日 2.46、休日 2.39）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 53%、休日 86%である。
・路上駐車は、平日はバス（2.1%）、普通貨物（30.9%）休日はタクシー（5.6%）・バス（1.2%）・小型貨物（18.0%）・普通貨物（24.8%）が全地区平均より割合が高い。［平日：188 台/時、休日：83 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>―</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-46　今後の駐車施策検討に係る考え方（37/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３７.王子駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 115 台、休日が 168 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 234 台である。
・需給バランスは平日 49%、休日 72%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.58 休日 1.70）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 31%、休日 55%である。
・路上駐車は、平日は小型貨物（39.1%）、休日は小型貨物（39.1%）が全地区平均より割合が高い。［平日：46 台/時、休日：38 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率に余力があり、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを強化し、既存駐車場の有効活用を図っていく。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4, 11, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5, 12)
・王子駅のある北区は、23 区の中でも高齢化率が最も高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11, 12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-47　今後の駐車施策検討に係る考え方（38/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３８.赤羽駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 11 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 294 台、休日が 226 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 347 台である。
・需給バランスは平日 85%、休日 65%であり、休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.58、休日 1.70)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 71%、休日 54%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（25.0%）、普通貨物（27.1%）、休日は乗用車（43.4%）・軽貨物（22.6%）・普通貨物（18.9%）が全地区平均より割合が高い。［平日：60 台/時、休日：36 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・赤羽駅のある北区は、23 区の中でも高齢化率が最も高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-48　今後の駐車施策検討に係る考え方（39/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３９.日暮里駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 152 台、休日が 119 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 176 台である。
・需給バランスは平日 86%、休日 68%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.30 休日 1.25）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 62%、休日 51%である。
・路上駐車は、平日はバス（2.3%）・軽貨物（18.6%）・小型貨物（27.9%）・普通貨物（25.6%）、休日は小型貨物（18.9%）・普通貨物（37.7%）が全地区平均より割合が高い。［平日：53 台/時、休日：29 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 14 台、休日が 21 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 11 台である。
・需給バランスは平日 127%、休日 191%であり、需要に対して供給が不足している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.75、休日：1.31）
・駐車場利用率は平日 55%、休日 73%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充を進めるとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。（B-1～4，C-1）
・貨物車類に対応するため、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。（A-8～9，B-5）
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7，B-5,11）。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-49　今後の駐車施策検討に係る考え方（40/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４０.町屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 176 台、休日が 49 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 176 台である。
・需給バランスは平日 100%、休日 28%であり、平日は均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.13、休日：1.40)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 90%、休日 13%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（34.5%）、休日は乗用車（46.7%）・軽貨物（26.7%）・普通貨物（20.0%）が全地区平均より割合が高い。[平日：29 台/時、休日：28 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平休とも 18 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 18 台である。
・需給バランスは平日 100%、休日 100%であり、平休とも均衡している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.20、休日：1.50）
・駐車場利用率は平日 56%、休日 39%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日は均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・平日では違法路上駐車台数が増加傾向にある。周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を推奨し、駐車場の利用率向上並びに路上駐車の減少に繋げる（B-13）。
・平休ともに多いタクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などが行われるべきである。（A-10）
・自動二輪は平休とも需要に対して供給が均衡している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-50　今後の駐車施策検討に係る考え方（41/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４１.板橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 182 台、休日が 135 台である。
・ピーク時の総収容台数は平日が 170 台であり、休日は 150 台である。
・需給バランスは平日 107%、休日 90%であり、平日はほぼ均衡、休日は時需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.78、休日：1.35)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 79%、休日 53%である。
・路上駐車は、平日は小型貨物（22%）・普通貨物（27.0%）、休日はタクシー（4.1%）・軽貨物（26.5%）・小型貨物（20.4%）が全地区平均より割合が高い。[平日：63 台/時、休日：59 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 121 台、休日が 102 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 140 台である。
・需給バランスは平日 86%、休日 73%であり、平休ともに需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.1、休日：1.15)
・駐車場利用率は平日 81%、休日 65%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は時需要に対して十分な供給が確保されている。新規整備とともに既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9，B-5)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる(A-2～7，B-5,11)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-51　今後の駐車施策検討に係る考え方（42/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４２.大山駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 11 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 417 台、休日が 336 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 409 台である。
・需給バランスは平日 112%、休日 85%であり、平日は供給が不足し、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.18、休日：1.11)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 92%、休日 80%である。。
・路上駐車は、平日は軽貨物（29.3%）・小型貨物（26.8%）・普通貨物（26.8%）、休日は乗用車（63.6%）・軽貨物（27.3%）が全地区平均より割合が高い。[平日：41 台/時、休日：10 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 50 台、休日が 52 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 54 台である。
・需給バランスは平日 93%、休日 96%であり、平休ともにほぼ均衡している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.09、休日：1.30）
・駐車場利用率は平日 70%、休日 61%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日は供給が不足し、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。新規整備とともに既存駐車場の有効活用が必要である。
・路上駐車のほとんどを占める貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5,12)
・自動二輪は、平休ともにほぼ均衡している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-52　今後の駐車施策検討に係る考え方（43/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４３.石神井公園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 285 台、休日が 266 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 379 台である。
・需給バランスは平日 75%、休日 70%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動も小さい。(ピーク率:平日 1.09、休日：1.2)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 69%、休日 65%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（43.5%）・普通貨物（26.1%）、休日はバス（5.0%）・軽貨物（35.0%）・普通貨物（25.0）が全地区平均より割合が高い。[平日：30 台/時、休日：21 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 11 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 33 台、休日が 34 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 43 台である。
・需給バランスは平日 77%、休日 79%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.38、休日：1.26）
・駐車場利用率は平日 74%、休日 72%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。依然として残る路上駐車について、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9，B-5,12)
・自動二輪は、十分に確保されているが、路外駐車場の利用率に余力があるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4，C-1)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-53　今後の駐車施策検討に係る考え方（44/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４４.大泉学園駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 415 台、休日が 445 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 622 台である。
・需給バランスは平日 67%、休日 72%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.33、休日：1.58)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 62%、休日 67%である。
・路上駐車は、平日は乗用車(40.7%)・軽貨物(18.5%)・小型貨物(22.2%)、休日は小型貨物（22.2%）が全地区平均より割合が高い。［平日：41 台/時、休日：26 台/時］</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4，C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9，B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-54　今後の駐車施策検討に係る考え方（45/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４５.練馬駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 399 台、休日が 523 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 500 台である。
・需給バランスは平日 80%、休日 105%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.14、休日：1.25)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 72%、休日 99%である。
・路上駐車は、平日は軽貨物（23%）・小型貨物（23%）、休日は乗用車（74%）・小型貨物（17%）が全地区平均より割合が高い。[平日：39 台/時、休日：28 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 19 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 28 台、休日が 41 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 30 台である。
・需給バランスは平日 93%、休日 137%であり平日はほぼ均衡しているが、休日は需要に対して供給が不足している。
・平休特性は休日の需要が多く、休日は時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.12、休日：3.73）
・駐車場利用率は平日 70%、休日 80%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日は需要に対して十分な供給が確保されているが、休日はほぼ均衡しており、新規整備とともに既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平日はほぼ均衡しているが、休日は需要に対して供給が不足している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-55　今後の駐車施策検討に係る考え方（46/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４６.綾瀬駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 265 台、休日が 223 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 330 台である。
・需給バランスは平日 80%、休日 68%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.47、休日：1.34)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 71%、休日 55%である。
・路上駐車は、平日はタクシー（3.2%）・軽貨物（32.3%）・普通貨物（25.8%）、休日はタクシー(3.2%)・軽貨物(32.3%)・普通貨物(25.8%)が全地区平均より割合が高い。[平日：43 台/時、休日：43 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 19 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 27 台、休日が 16 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 30 台である。
・需給バランスは平日 90%、休日 53%であり、平休ともに需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.42、休日：1.78)
・駐車場利用率は平日 47%、休日 17%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車上の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5,12)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して十分な供給が確保されている。路外駐車場の利用率に余力があるため、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)
・綾瀬駅のある足立区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-56　今後の駐車施策検討に係る考え方（47/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４７.北千住駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 619 台、休日が 1006 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 1402 台である。
・需給バランスは平日 44%、休日 72%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.43、休日：1.54)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 39%、休日 68%である。
・路上駐車は平日は小型貨物（26.4%）・普通貨物（31.9%）、休日はバス（2.0%）・軽貨物（25.5%）・普通貨物（19.6%）が全地区平均より割合が高い。[平日：72 台/時、休日：47 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平休とも 25 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 36 台である。
・需給バランスは平日 69%、休日 69%であり、需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.47、休日：1.47）
・駐車場利用率は平日が 33%、休日が 31%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5,12)
・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11）
・北千住駅のある足立区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-57　今後の駐車施策検討に係る考え方（48/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４８.新小岩駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 344 台、休日が 338 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 537 台である。
・需給バランスは平日 64%、休日 63%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.38、休日：1.31)
・ピーク時の駐車場利用率は平休とも 57%である。
・路上駐車は、平日は乗用車(40.0%)・軽貨物(28.6%)・普通貨物(25.7%)、休日は乗用車（26.7%）・軽貨物（20.0%）が全地区平均より割合が高い。[平日：53 台/時、休日：37 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 87 台、休日が 91 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 68 台である。
・需給バランスは平日 128%、休日 134%であり、需要に対して供給が大きく不足している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.14、休日：1.17）
・駐車場利用率は平日 99%、休日 87%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。
・新小岩駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-58　今後の駐車施策検討に係る考え方（49/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４９.金町駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 358 台、休日が 321 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 390 台である。
・需給バランスは平日 92%、休日 82%であり、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.18、休日：1.54)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 82%、休日 73%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（52.5%）・バス（2.5%）・軽貨物（27.5%）、休日は乗用車（50.0%）・バス（13.3%）・小型貨物（20.0%）が全地区平均より割合が高い。[平日：51/時、休日： 37 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 17 時台、休日は 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 18 台、休日が 23 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 25 台である。
・需給バランスは平日 72%、休日 92%であり、平日は需要に対して十分な供給が確保されており、休日はほぼ均衡している。
・平休特性は、充実の需要が多く、時間変動は大きい。（ピーク率：平日 1.38、休日：2.3）
・駐車場利用率は平日 28%、休日 32%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して供給が確保されている。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、休日が需要に対して供給が均衡している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,11)
・金町駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-59　今後の駐車施策検討に係る考え方（50/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５０.亀有駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 548 台、休日が 381 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 520 台である。
・需給バランスは平日 105%、休日 73%であり、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.70、休日：1.30)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 99%、休日 68%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（38.2%）・小型貨物（29.4%）・普通貨物（23.5%）、休日は乗用車（61.5%）・バス（2.6%）が全地区平均より割合が高い。[平日：41 台/時、休日：28 台/時]
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 54 台、休日が 55 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 50 台である。
・需給バランスは平日 108%、休日 110%であり、ほぼ均衡している。
・平休特性は、曜日変動は少なく、時間変動も小さい。（ピーク率：平日 1.23、休日：1.16）
・駐車場利用率は平日 98%、休日 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の
抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平日はほぼ均衡、休日は需要に対して供給が確保されている。路外駐車場の有効活用を目的とし、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)
・自動二輪は、平休とも需要に対して供給が均衡している。既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11)。
・亀有駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-60　今後の駐車施策検討に係る考え方（51/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５１.船堀駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 11 時台、休日は 13 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 206 台、休日が 177 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 269 台である。
・需給バランスは平日 77%、休日 66%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率:平日 1.45、休日：1.42)
・ピーク時の駐車場利用率は平日 60%、休日 57%である。
・路上駐車は、平日の乗用車（54.2%）・普通貨物（27.1%）、休日は乗用車（45.5%）・普通貨物（31.8%）が全地区平均より割合が高い。[平日：48 台/時、休日：23 台/時]</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4, C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9, B-5)</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

表 3-61　今後の駐車施策検討に係る考え方（52/52）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５２.篠崎駅</td></tr>
<tr><td>現状の
駐車需給
の特性</td><td colspan="5">【四輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 13 時台、休日は 17 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 210 台、休日が 214 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 261 台である。
・需給バランスは平日 80%、休日 82%であり平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は曜日変動は少なく、時間変動は小さい（ピーク率：平日 1.15、休日：1.36）
・ピーク時の駐車場利用率は平日 70%、休日 67%である。
・路上駐車は、平日は乗用車（46%）・小型貨物（26%）・普通貨物（23%）、休日は乗用車（94%）が全地区平均より割合が高い。［平日：42 台/時、休日：23 台/時］
【自動二輪】
・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも 15 時台である。
・ピーク時の総駐車需要は平日が 32 台、休日が 22 台である。
・ピーク時の総収容台数は平休とも 40 台である。
・需給バランスは平日 80%、休日 55%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。
・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。（ピーク率：平日 1.19、休日：1.16）
・駐車場利用率は平日は 65%、休日は 48%である。</td></tr>
<tr><td>主な
施策区分</td><td>A：インフラ
供給施策</td><td>B:運用面の
施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の
抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>主な
対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の
検討に係る
考え方</td><td colspan="5">・四輪は、平休ともに供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。
路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、依然として残る路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4 ,C-1)
・貨物車類に対応するため、貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングスペースの確保、短時間駐車対策などの施策が考えられる。(A-8～9 , B-5,12)
・自動二輪は、平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる（A-2～7, B-5,11）</td></tr>
</table>

◎：駐車施策の検討等が特に必要と考えられる区分と車種
○：駐車施策の検討等が必要と考えられる区分と車種

4. 今後の課題

4. 1. 今後の課題

四輪については、これまで取り組んできた駐車場の整備や s-park をはじめとする各種情報提供の実施、さらには平成 18 年 6 月以降に実施された放置車両確認事務の民間委託などによる取り締まりの強化により、路上駐車が減少し駐車問題は徐々に改善されてきている。

しかし、路上駐車は依然として残っており、特に貨物車類（荷捌き）については、駐車特性上からも路上から完全に排除することは困難であり、今後とも路上駐車の特性を踏まえた対策が不可欠となっている。

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

各地区で取り組むべき対策は前章で示した案が考えられるが、駐車問題の解決に向けて全地区共通で実施、または留意すべき事項は以下のとおりである。

4. 1. 1 今後実施・検討すべき対策（案）

駐車需要に対して駐車容量が不足する場合、駐車場を整備するなど駐車容量の拡大が第一に考えられる対策である。しかし、調査対象地区の中でも、遊休地が少なく地価も高い地区では、今後も新たな駐車場の確保が難しい可能性が高い。

また、駐車需要に対して十分な駐車容量が確保できる地区については、駐車場の量的整備（駐車台数の確保）から質的整備（ITS を活用した利用しやすい駐車場への転換、高齢化社会等を考慮した思いやりのある駐車場の整備）へ転換していく必要があると考えられる。

そこで、短期的に講じることが可能な対策について、8 項目に大別して示す。

(1) 駐車場情報の収集・提供による駐車場の有効活用

1）公社が行っている「s-park」における「駐車場情報」および「満空情報の提供」、各民間事業者が実施する駐車場情報提供サービス（インターネット、スマートフォン、カーナビ等）、各地域で整備されている駐車場案内システム・看板設置等は随時進められている。これらの情報を有効に活用するため、情報提供可能な駐車場の増加を図るとともに、特に身近な情報媒体となったスマートフォンやモバイルＰＣ等を活用し、よりわかりやすい駐車場案内・誘導の拡充や、駐車場情報の充実が必要である。

2）このため、公社が実施している都内総合駐車場案内「s-park」サービスによる情報提供の拡大や、満空情報発信端末・駐車場名入りの新しい案内標識の設置支援等、駐車場情報を充実させるための取り組みを引き続き行うことが重要である。

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

(2) 情報提供技術を活用し他の交通手段と連携した新たな駐車需要の平準化

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

5）都内の主要地区では土地利用の高度化が進み、これ以上新規の駐車スペースを確保することが困難な地区も多い。このような地区では、遊休地利用の他にデッドスペースを活用した駐車スペースの確保、または隣接する地区で駐車スペースを確保することも必要である。都心部では、自転車走行空間の整備や区等でレンタサイクルの導入を始めており、目的地から少し離れても空いている駐車場から自転車を借りて目的地まで移動するようなパークアンドサイクルのシステムの構築や、既存の巡回シャトルバス等を利用するようなパークアンドバスライドシステムの構築により、他の交通手段と連携した新たな駐車需要の平準化策の検討も考えられる。

(3) 駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営

6）平日の違法路上駐車の車種構成は、時間帯により大きく変動している。また、違法路上駐車の平均駐車時間は平日・休日ともに 30 分未満となっている。したがって、特定の車種を対象とした駐車施策、また短時間の駐車車両に対する弾力的な料金サービスや複数回利用した場合の料金割引など、駐車ニーズに合わせた駐車場の運営が有効である。その場合、このような施策の内容を利用者に十分情報提供することが大切であり、スマートフォンやモバイルＰＣ等を活用し、目的地に向かう前に把握できるような情報提供方法の充実が望まれる。

7）また、夜間や休日などに増加するタクシーなどの対策には、夜間・休日に活用されていない駐車場のスペースを有効活用するなどの柔軟な運用方法を用いることも重要である。この場合、事業者の協力を得るため、このような情報を収集整理し、事業者に提供する仕組みの検討が必要である。

(4) 地域の駐車特性に合わせた地域ルールの導入

８）附置義務制度は、駐車需要発生の主要因である建築物の用途や床面積に応じて駐車施設の設置を義務づける制度であり、原因者負担の原則に合った駐車場整備の手法である。23 区における駐車施設の附置義務は東京都駐車場条例に定められており、需要に見合った台数確保の原動力となっているが、今後は同条例の附置の特例制度を活用し、地域の実情に合わせた適切な運用を可能にすることで、必要な駐車施設の整備を促進する。

９）商業集積地区などに立地する大規模施設では、駐車場の供給が需要を大きく上回っていることから、その駐車場ストックの有効活用を図るとともに、今後の開発において整備される駐車場についても、需給バランスの改善を図る工夫が必要である。
そこで、大規模業務ビルにおける駐車場整備台数（附置義務超過分）を、隣接する他の商業施設等における駐車需要の受け入れ先として活用する方策（集約配置）や、施設の敷地から離れた場所に来街者駐車場を整備する方策（隔地配置）を検討する。併せて、地域の特性に応じた駐車施設の整備基準（地域ルール）の適用を検討し、必要に応じて実施していく必要がある。

１０） 貨物車の路上駐車については、荷捌きのための商業施設等のそばでの短時間の利用という特性があることから、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、大型駐車場を利用した共同荷捌きスペースの確保等の対策を実施していく必要がある。

(5) 二輪の駐車スペースの整備促進

１１） 二輪の駐車スペースは、一部の地域を除き整備が遅れているのが現状であり、今後とも駐車スペースの整備を進めていく必要がある。

１２） 二輪は、より目的地に近い場所で駐車したいというニーズが想定されることから、遊休地やデッドスペースなどを積極的に活用し、小規模な駐車スペースを数多く整備していくことも重要である。この場合、駐車場の位置がわかりにくい場合が考えられるため、見やすい案内板の設置、スマートフォンやモバイル PC 等を活用して設置位置をわかりやすく説明するなどの情報提供の充実が必要である。例えば、二輪車駐車場の満空情報の提供のため、公社の行っているライブカメラによる駐車場映像の配信を随時進めることが考えられる。

１３） また一部の地域では、四輪の駐車スペースに余力があることから四輪駐車スペースの二輪への転換など、需要に合わせた対策が有効と考えられる。

4.1.2.今後の駐車対策を検討する上での留意事項

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

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

(1) 長期的視点に立った対策の検討

駐車問題の解決に当たっては、長期的な視点に立って目標を定め、その目標達成に向けた施策を検討することが重要である。将来的な人口減少の予測等も踏まえ、高齢者の増加に対応した専用駐車区間の整備や駐車場内における高齢者や子供連れの主婦等を対象とした思いやり駐車場の整備など既存のストックをベースとした駐車対策の検討が重要であると考えられる。

(2) 地域経済への影響を踏まえた対策の検討

駐車需要が多いということは、地域にとっては来訪者が多く地域の活力を示す指標ともなることから、一義的に路上駐車を排除することが地域にとって逆効果となる場合もある。しかし、路上駐車は交通容量の低下など様々な交通問題の一因ともなることから、基本的には排除していくことが望ましいと考えられる。このように、駐車問題はトレードオフとなる側面も有することから、地域の活力を維持もしくは向上させるための対策の検討も重要である。特に 2 年後の東京オリンピックや海外からの観光客の増加は、これまでにない来訪客のバス駐車問題の発生等が懸念され、このような問題の発生する可能性の高い地区では、地域への影響も考慮しながら対策を考えていく必要がある。

(3) 関係者の連携による地区全体としての取り組み

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

4.2 調査・分析の課題

本業務は、東京都 23 区の路上駐車および駐車施設の利用実態を調査・分析し、各地域の現状に応じた、今後の違法路上駐車対策を検討したものである。今後、調査・分析を行う上での課題は以下のとおりである。

(1) 駐車の潜在的需要の把握

・今後、駐車場施策を進める上では、利用者がどういったニーズを持っているか把握することが必要である。例えば、四輪、二輪の利用者に対して、アンケート調査を行うことで、駐車場の潜在的需要を把握し、将来的な需要予測を行った上で、駐車場施策を検討することが必要である。

(2) 調査・分析方法の自動化・高度化

・本調査では、調査員により現地の路上駐車や駐車施設の利用実態を調査した。しかしながら、調査対象地区が多く、地区の範囲が広いことから、調査の労力がかかるとともに調査期間が長くなる傾向である。また、駐車施設に調査員が出入りすることから、駐車場管理者や利用者とのトラブル、調査員の事故が懸念される。

・一部の駐車場では駐車台数が常時記録されている。そのような駐車場の情報を自動で収集・集計する仕組みを導入することで、調査の効率化が図られると考えられる。

・また、近年技術が進展しているスマートフォン利用者のデータや自動車のプローブデータ等のビッグデータの活用も、駐車施設の利用実態を把握する上で有効と考えられる。

(3) 駐車施設の評価指標の検討

・実態調査の結果、同じ地区内・同じ時間帯の中で、駐車場間で利用台数に偏りが生じていた。路上駐車の改善のためには、利用率に余裕のある駐車場を有効活用することが必要である。

・駐車場の利用台数に偏りが生じる原因としては、施設、立地、駐車料金等が想定される。駐車場の特徴を表すために、それらの要因を指標化し、評価することが考えられる。

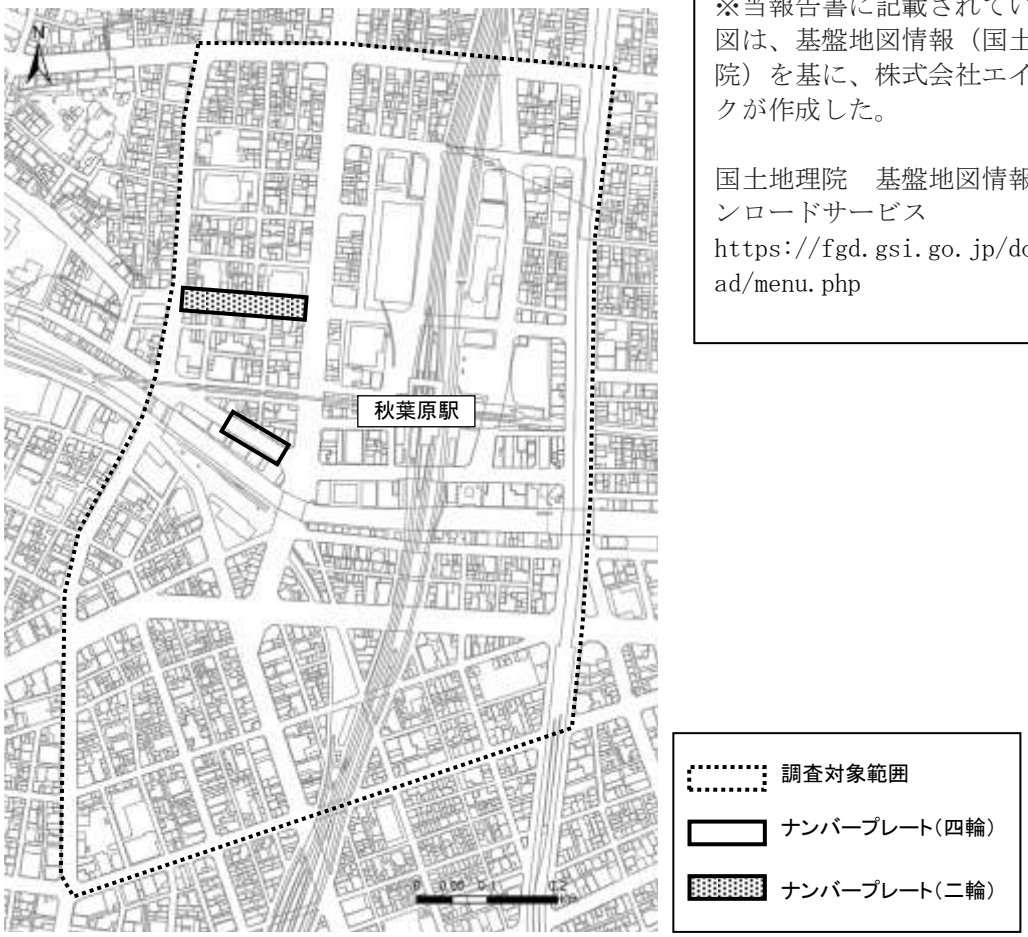
・なお、公社が管理する駐車場の評価結果については、駐車場の利用の平準化のため、駐車料金や施設等を見直すという場合に有効であると考えられる。

5. 参考資料

5. 1. 調査対象範囲

各地区の調査対象範囲を以下に示す。

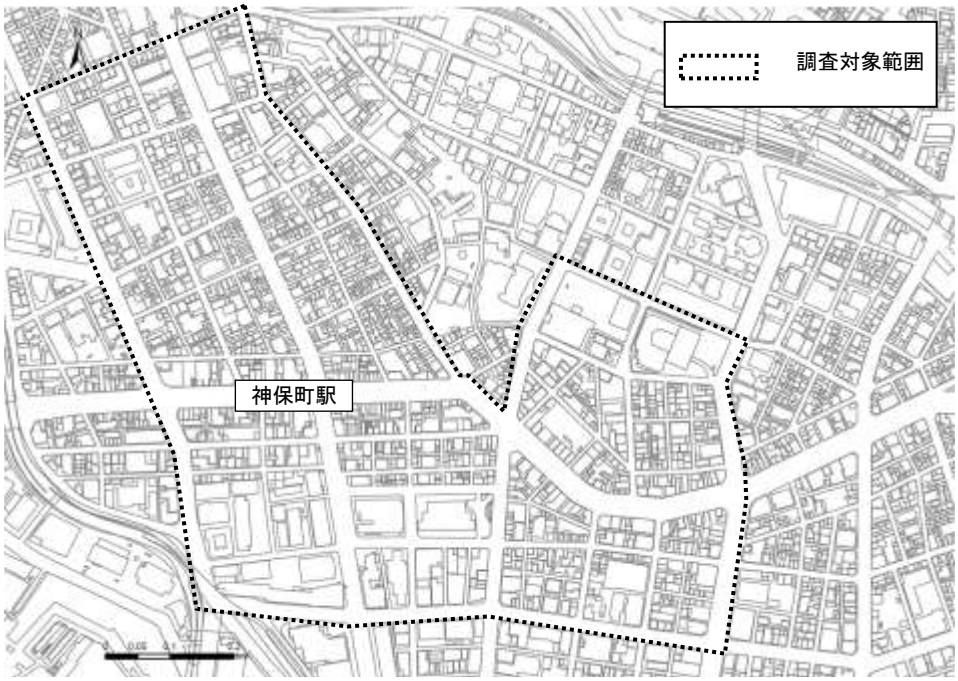
(1) 秋葉原駅（千代田区）



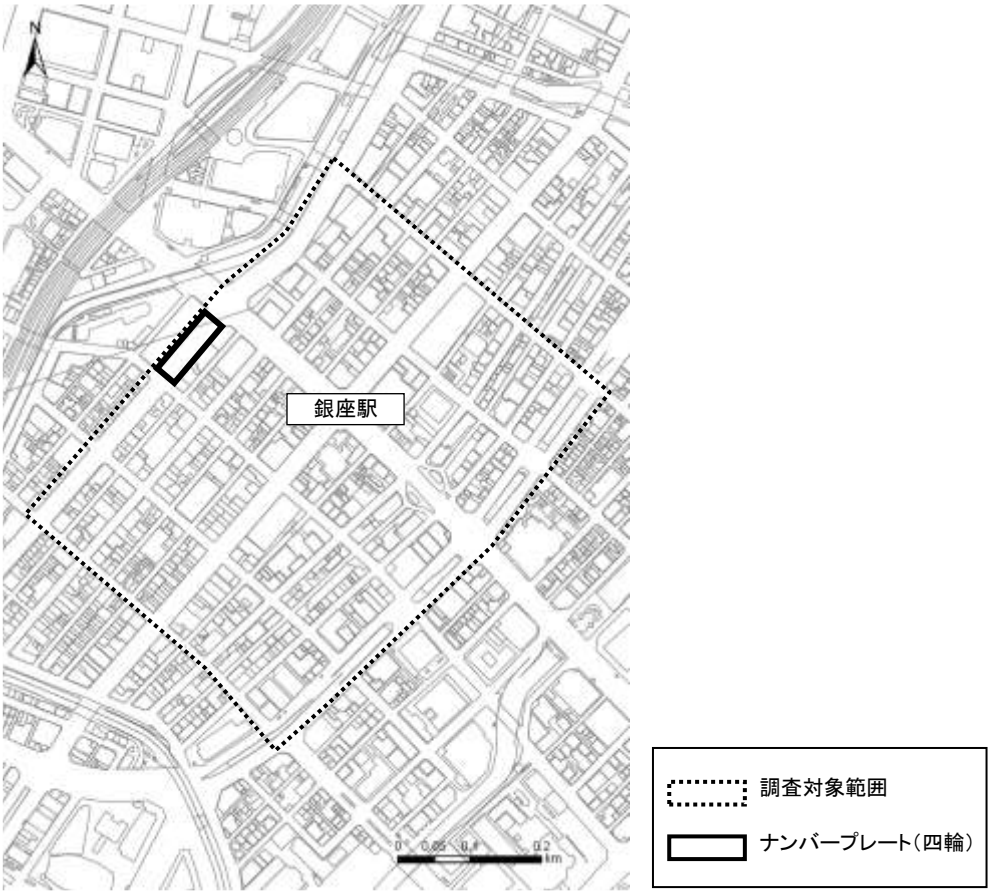
※当報告書に記載されている地図は、基盤地図情報（国土地理院）を基に、株式会社エイテックが作成した。

国土地理院　基盤地図情報ダウンロードサービス
https://fgd.gsi.go.jp/download/menu.php

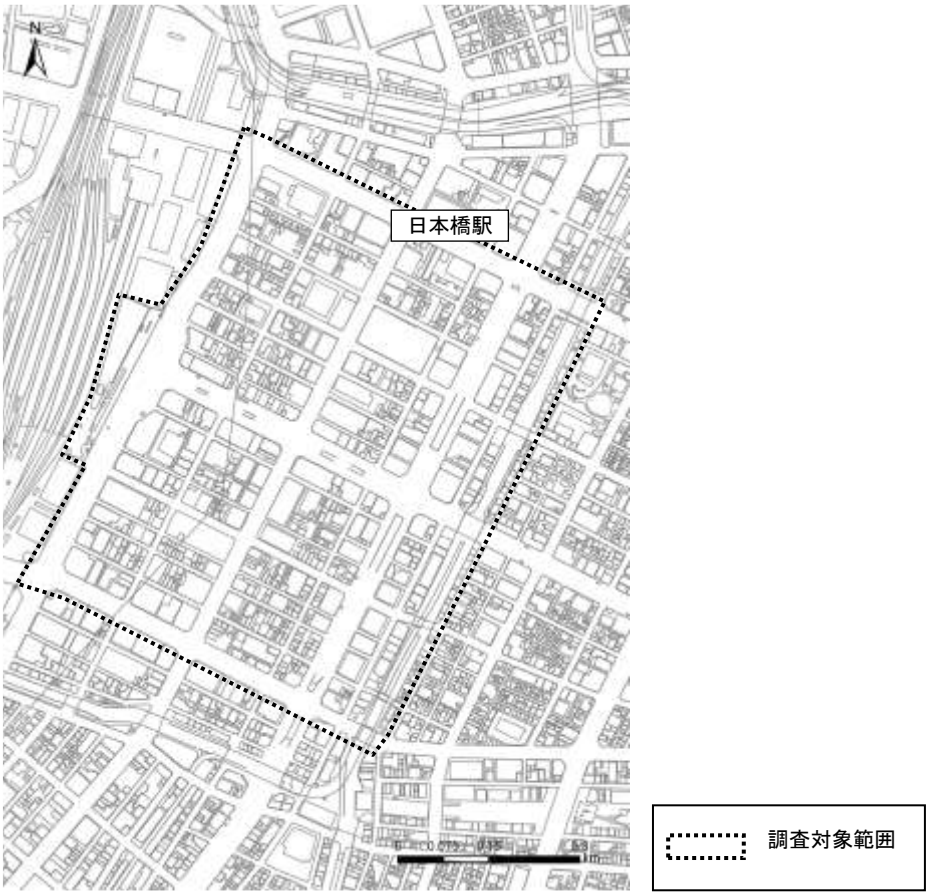
(2) 神保町駅（千代田区）



(3) 銀座駅（中央区）

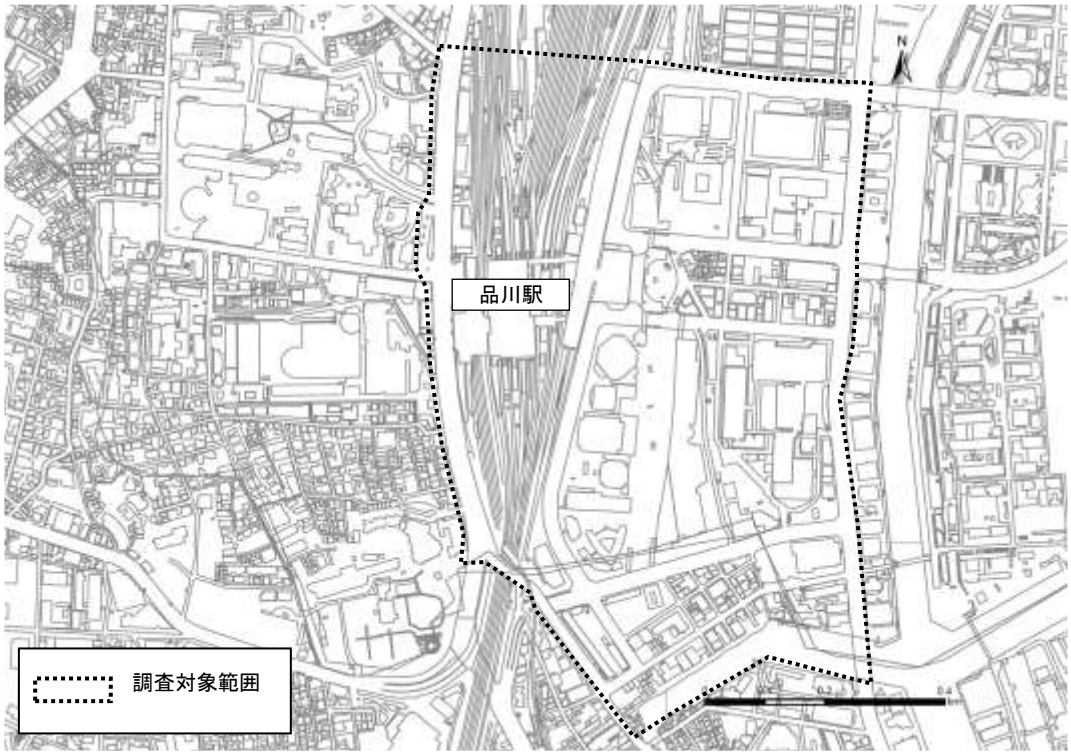


(4) 日本橋駅（中央区）

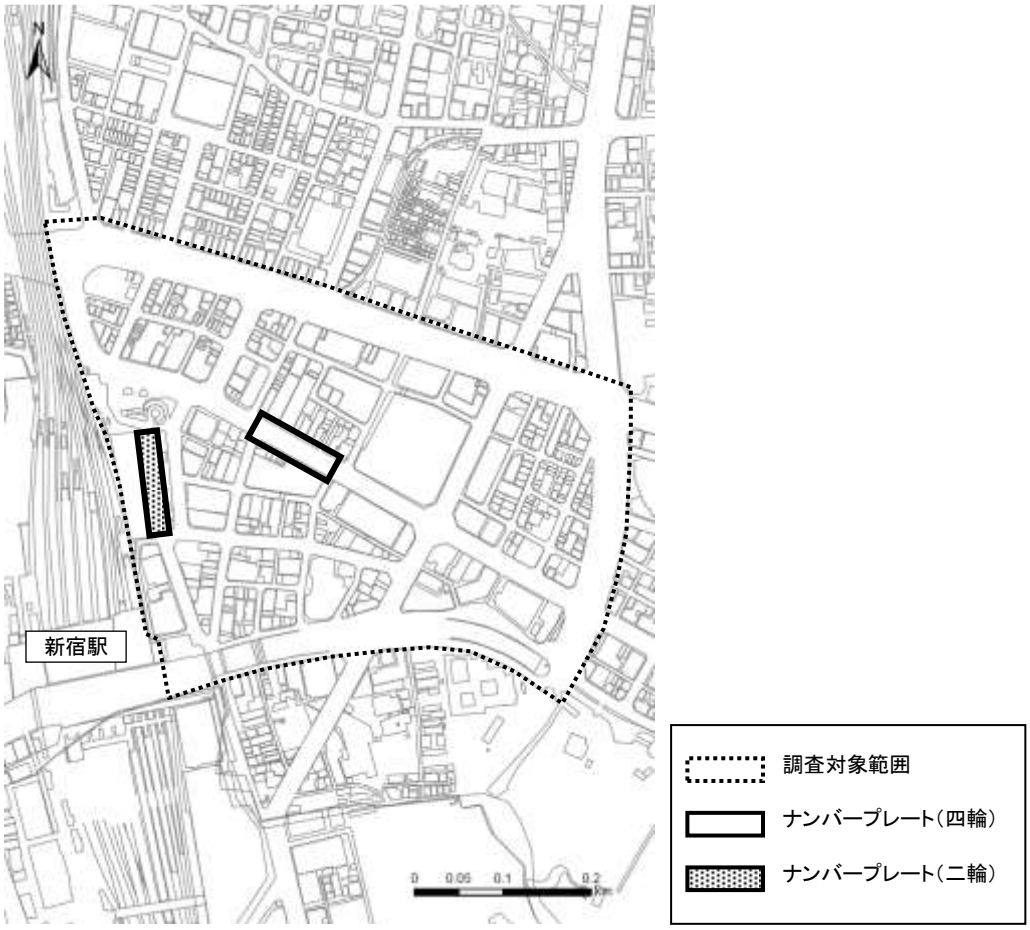


(5) 六本木駅（港区）

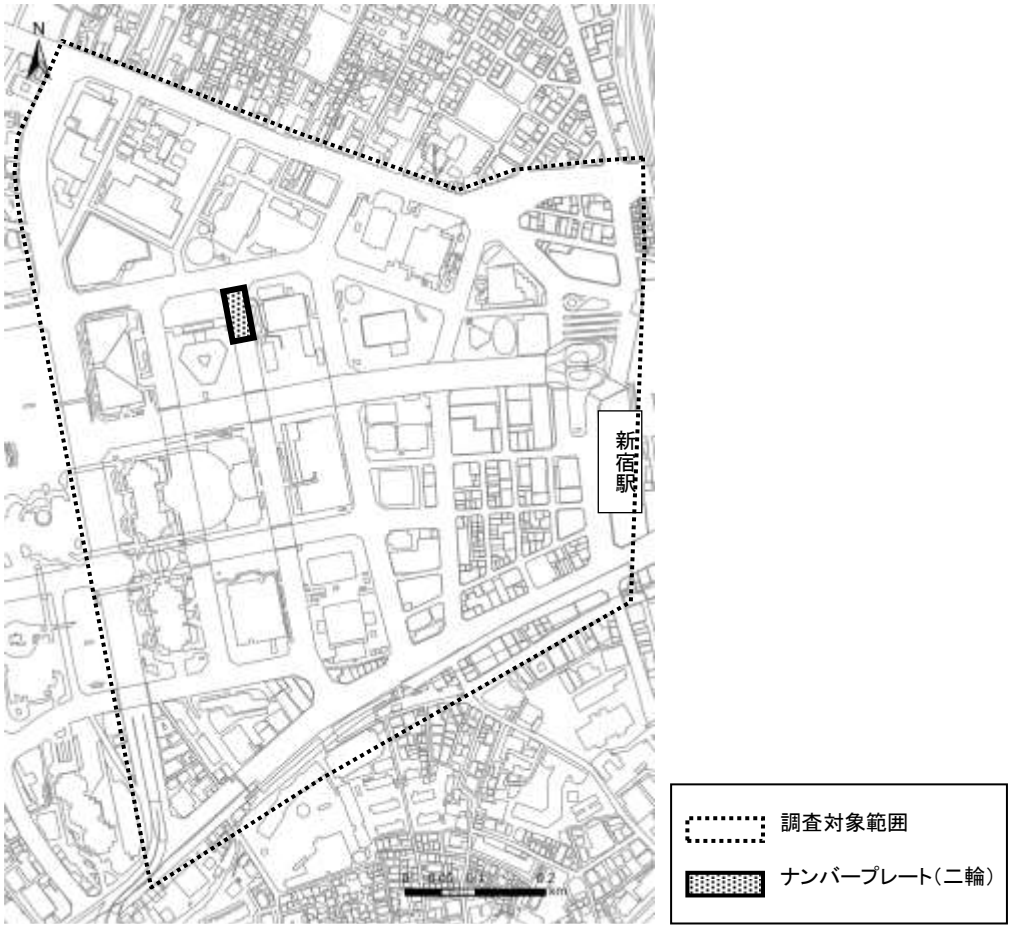
(6) 品川駅（港区）



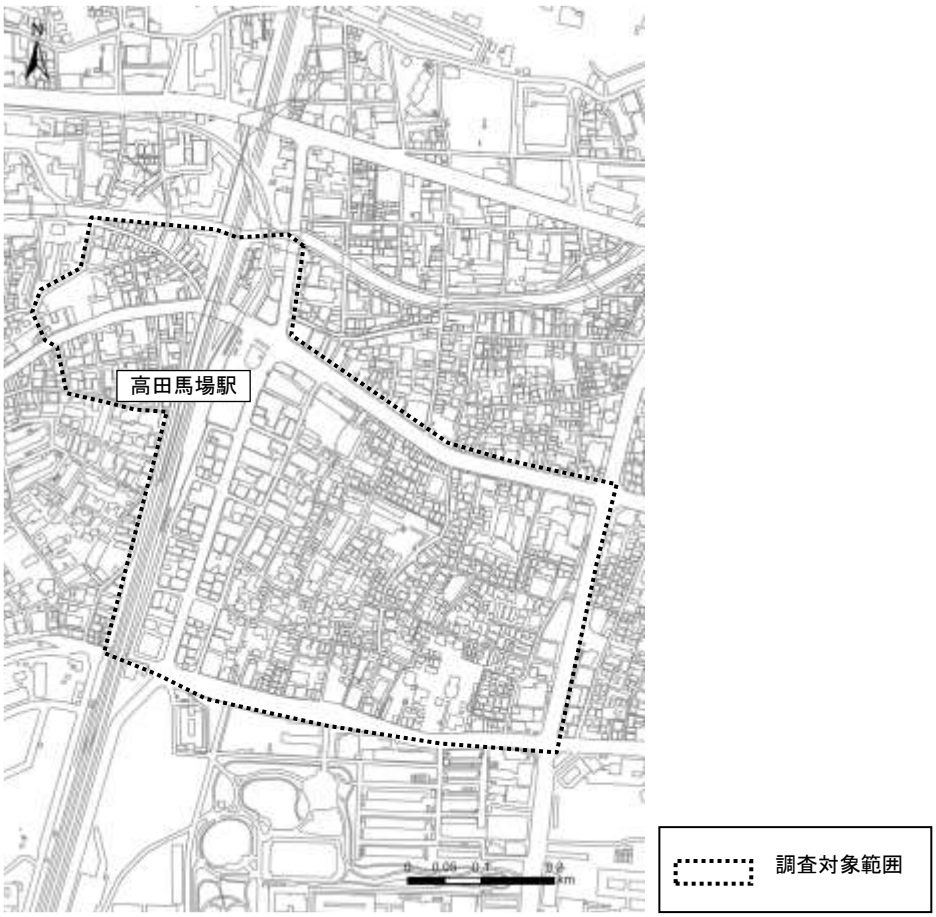
(7) 新宿駅東口（新宿区）



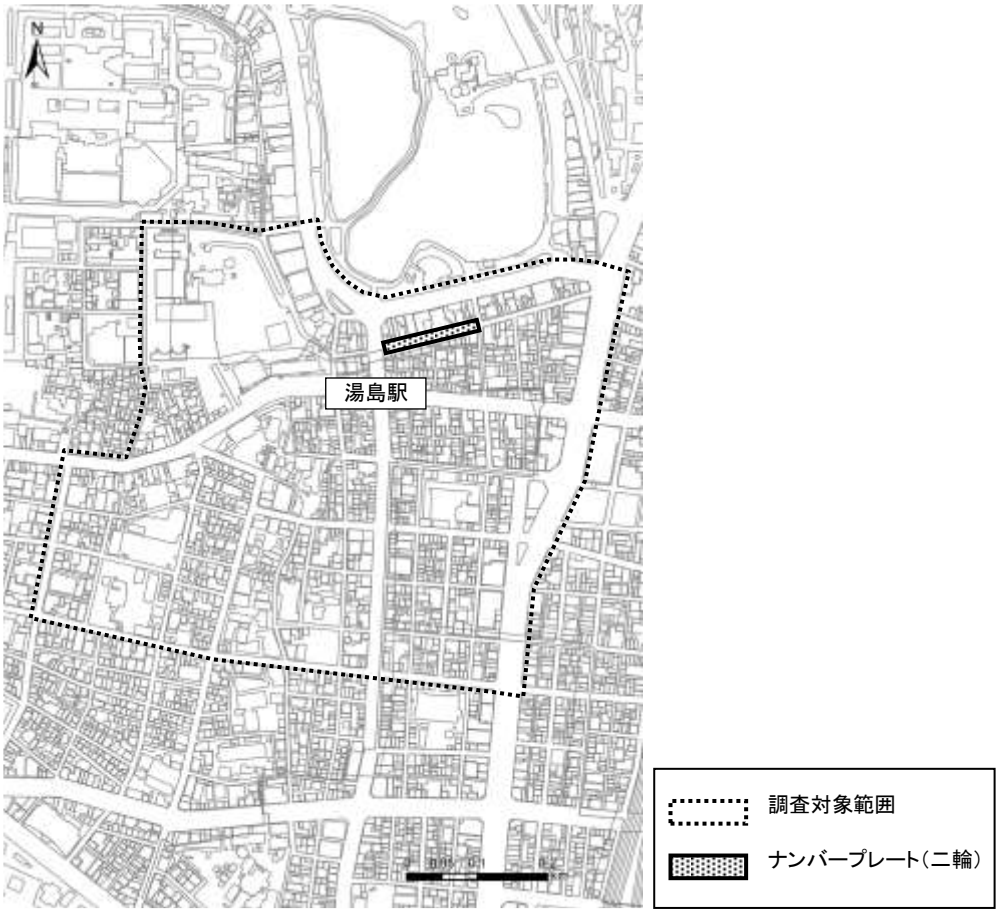
(8) 新宿駅西口（新宿区）



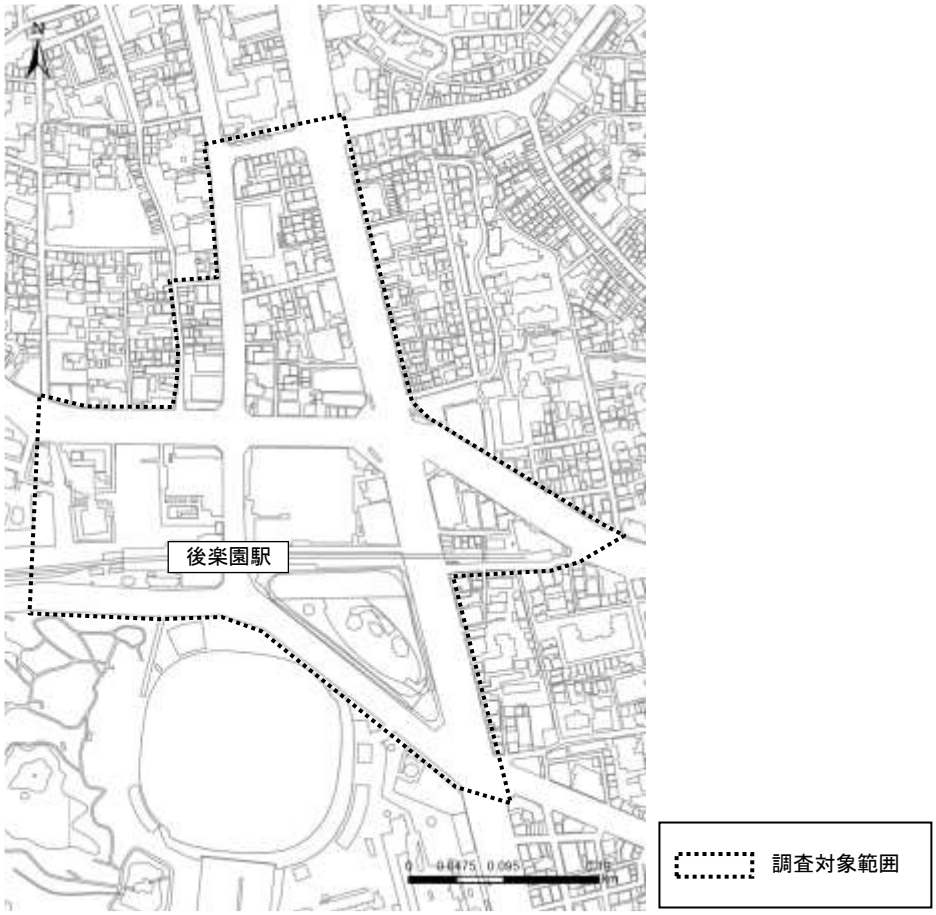
(9) 高田馬場駅（新宿区）



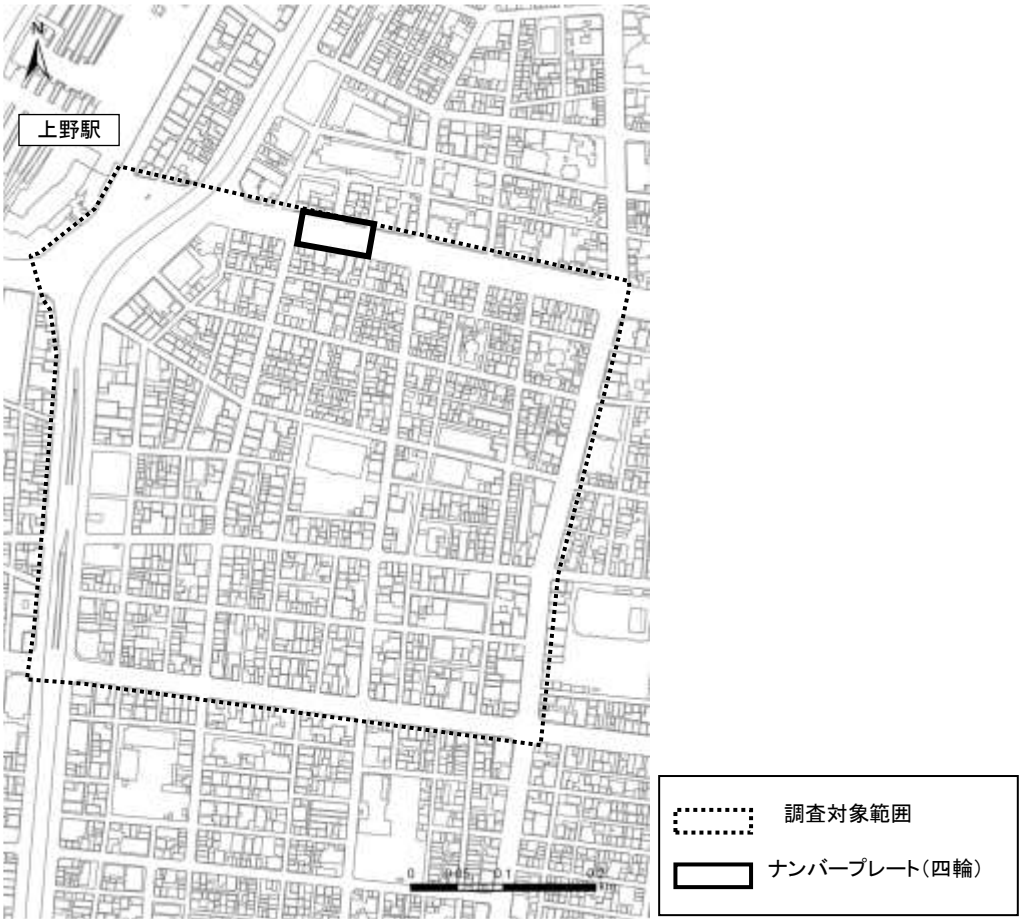
(10) 湯島駅（文京区）



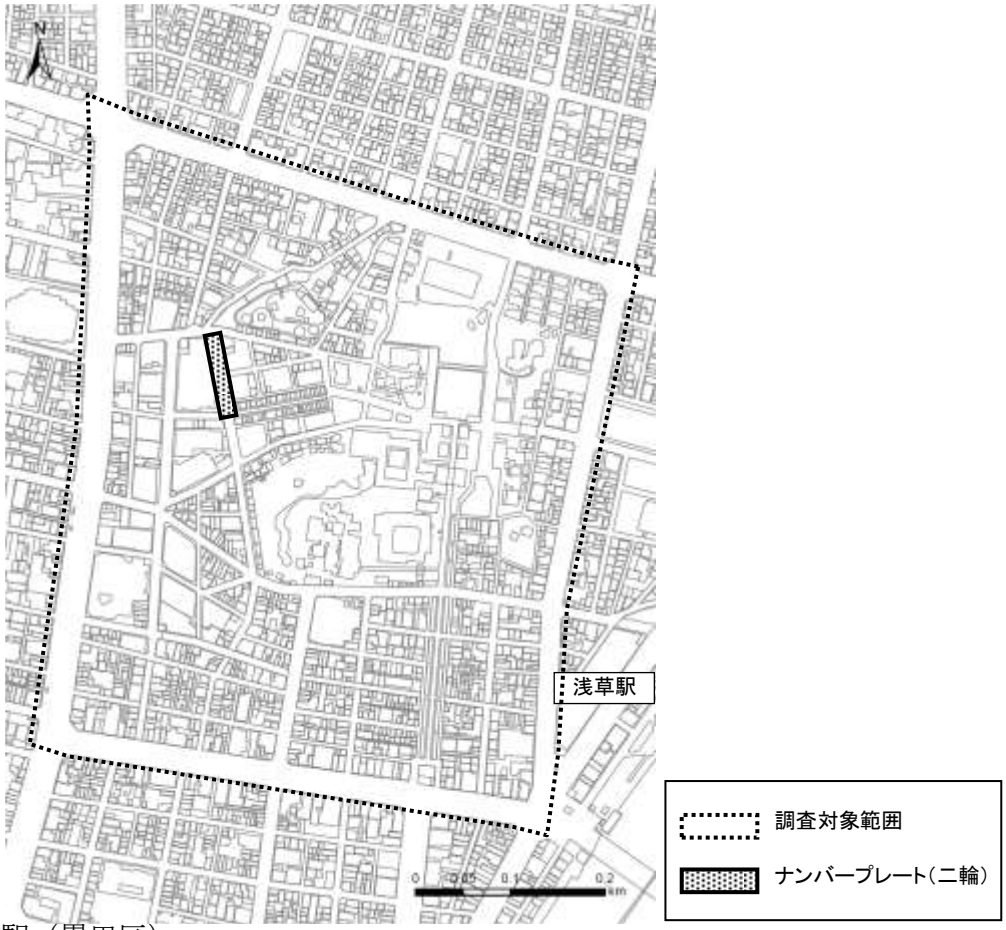
（11）後楽園駅（文京区）



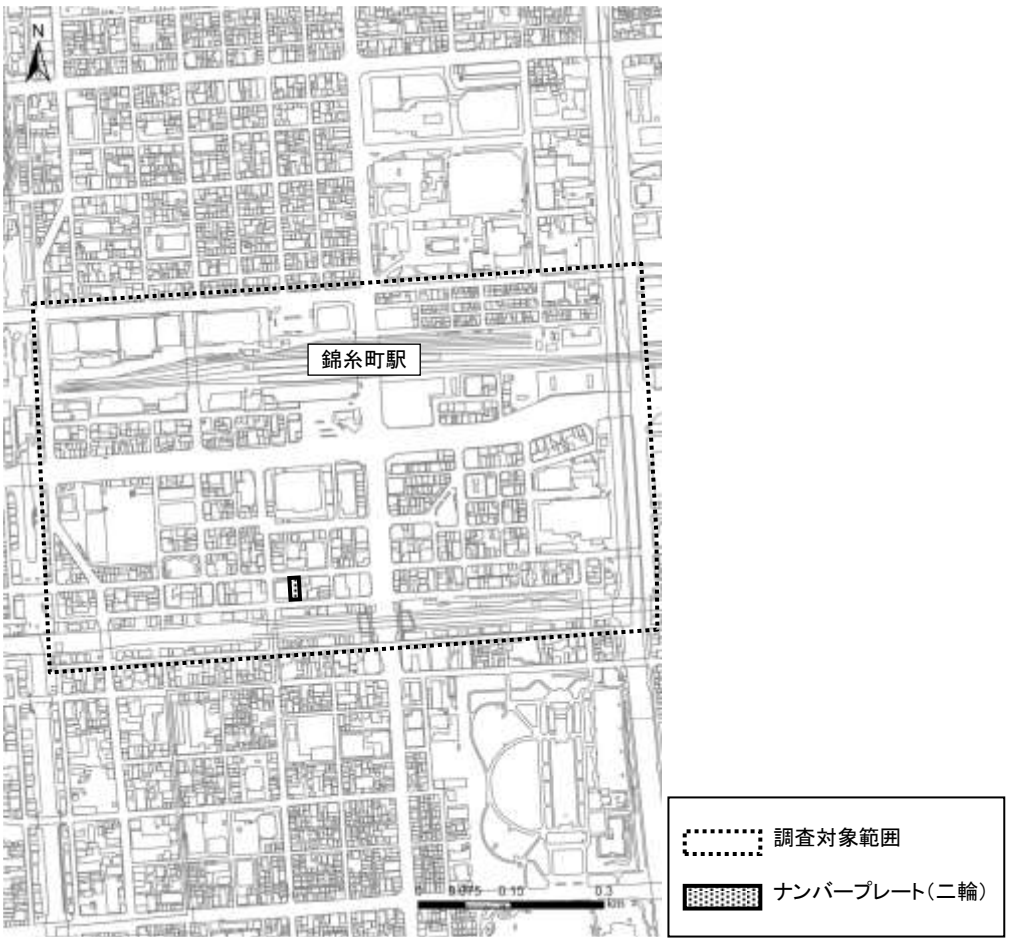
（12）上野駅（台東区）



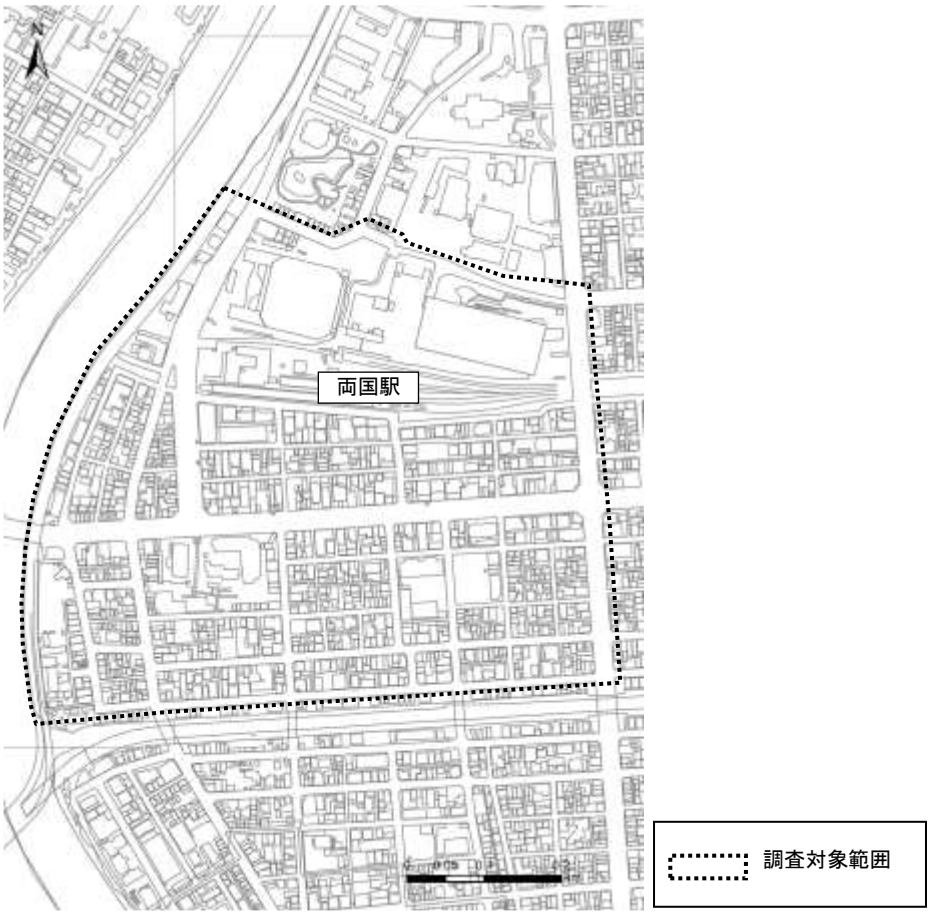
（13）浅草駅（台東区）



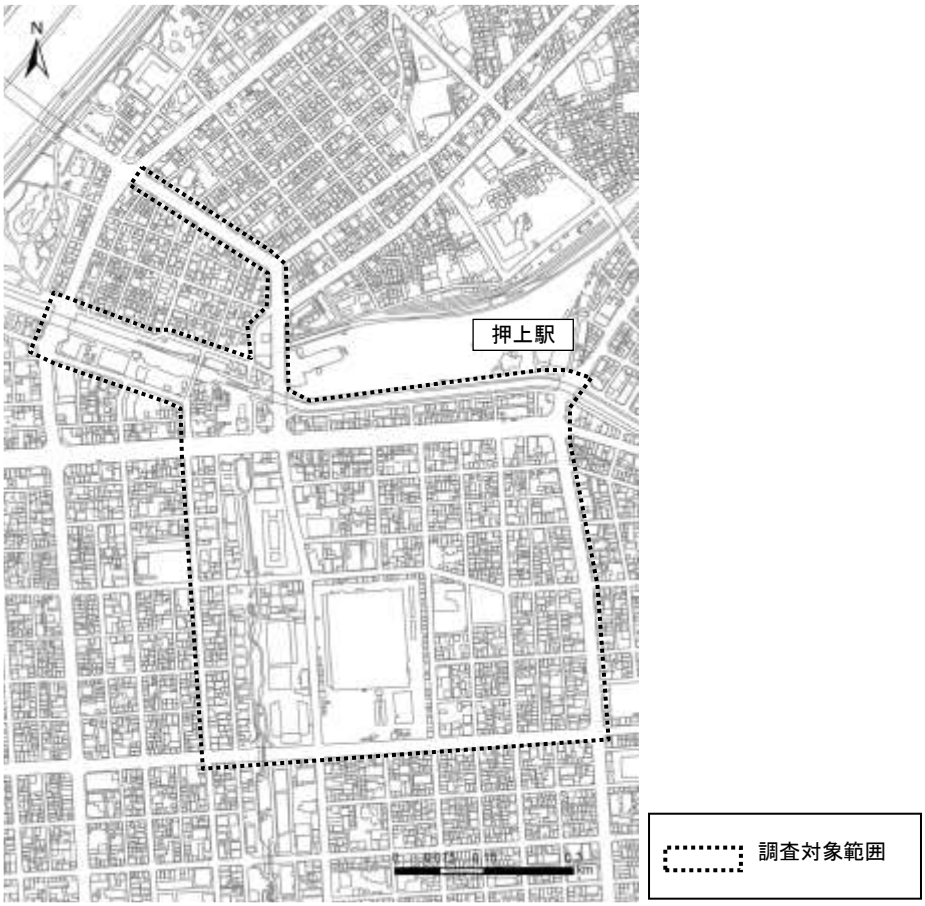
（14）錦糸町駅（墨田区）



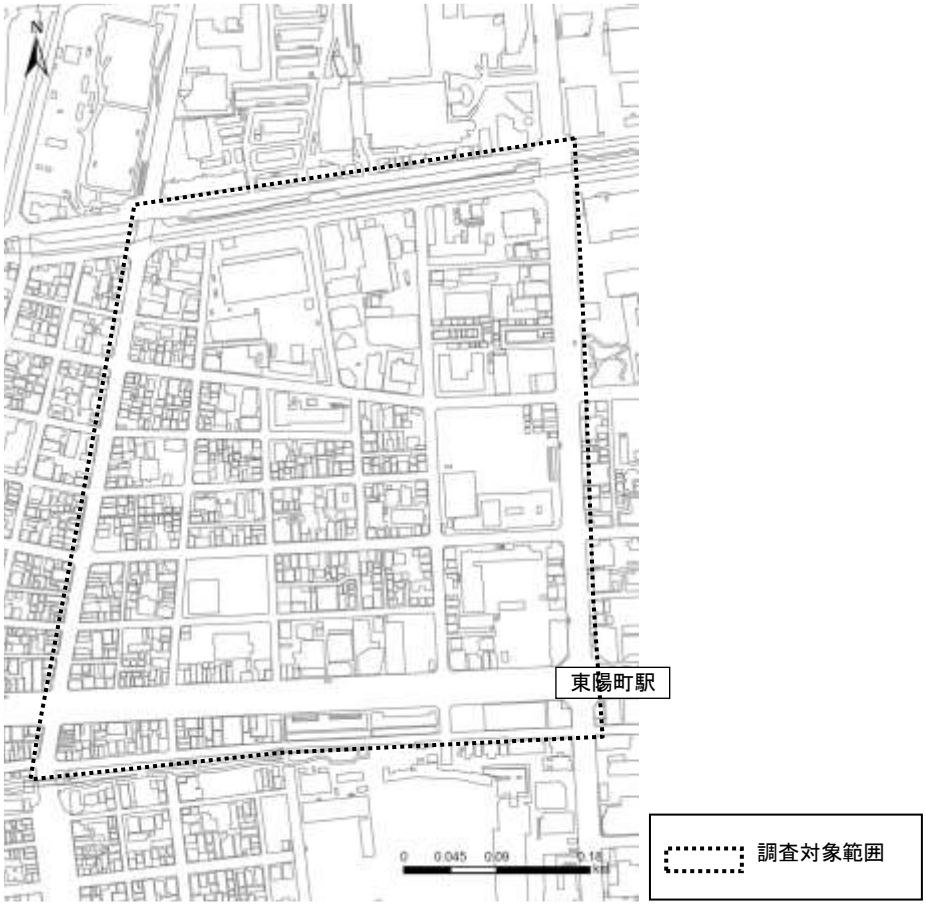
（15）両国駅（墨田区）



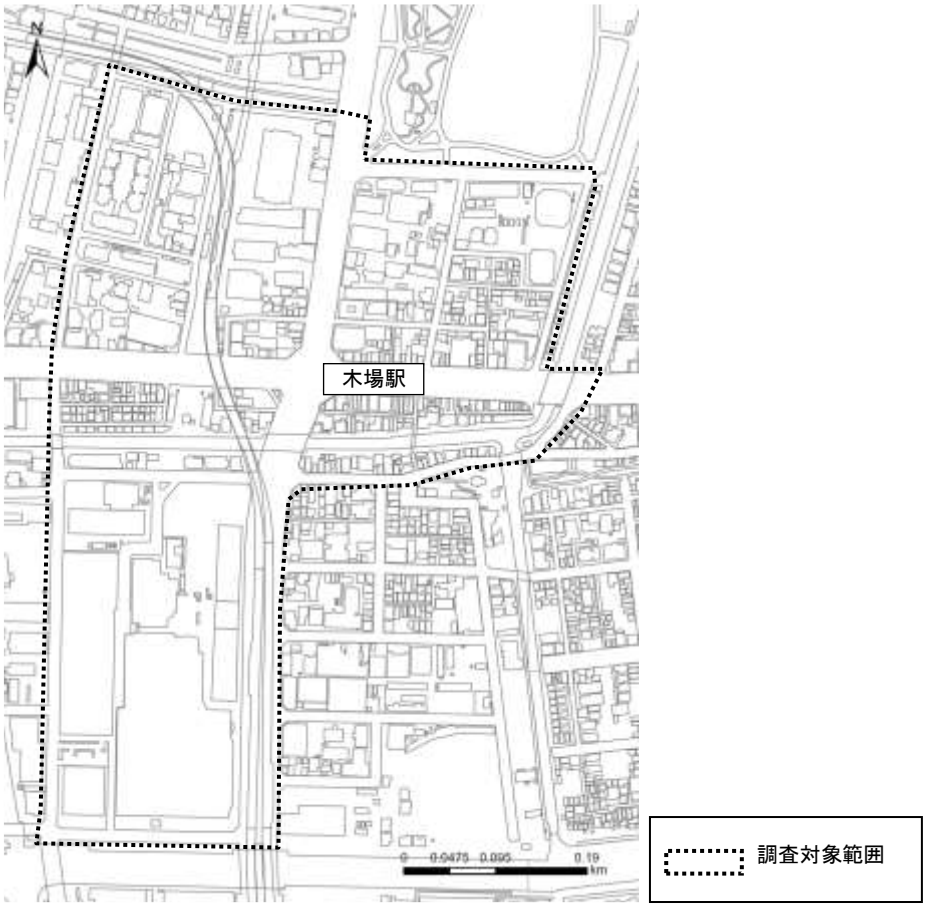
（16）押上駅（墨田区）



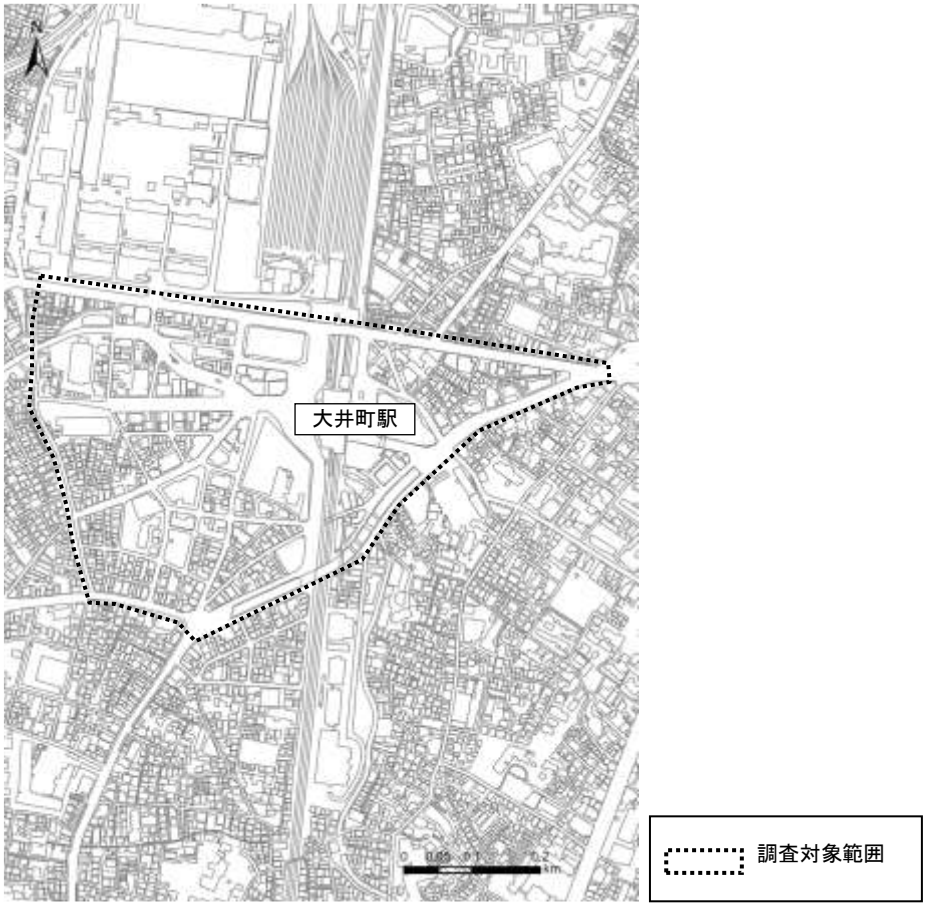
（17）東陽町駅（江東区）



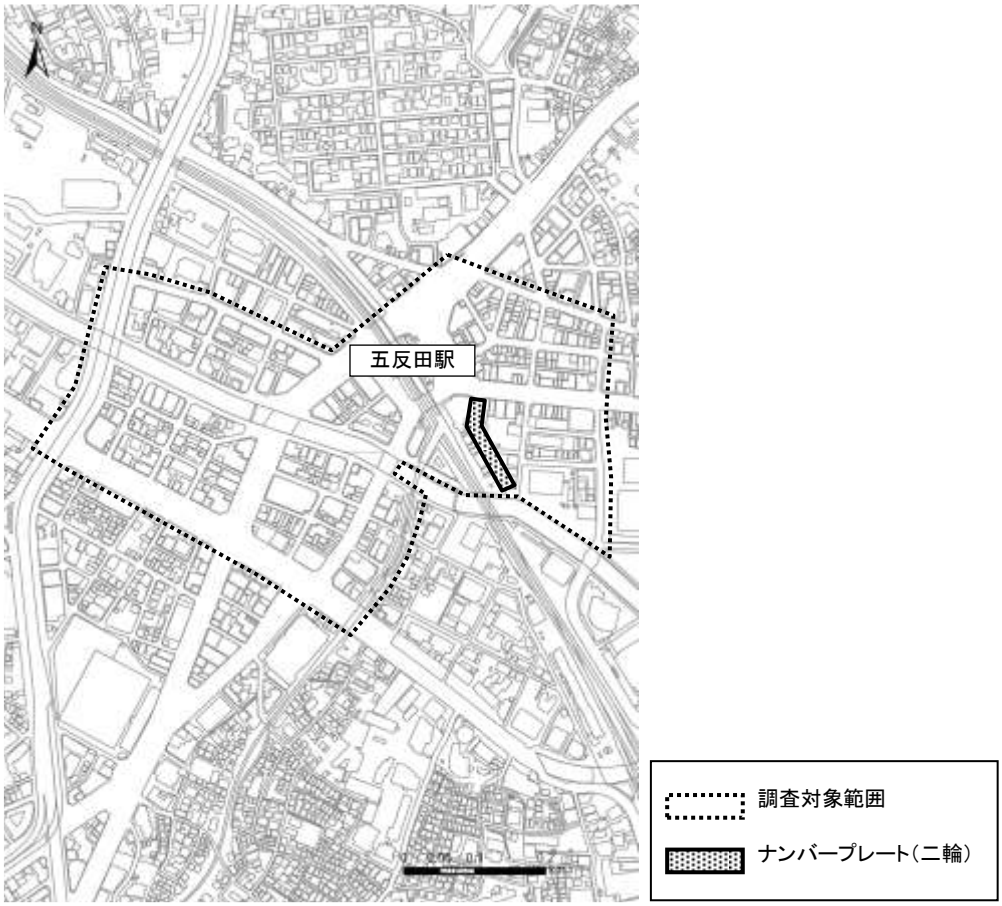
（18）木場駅（江東区）



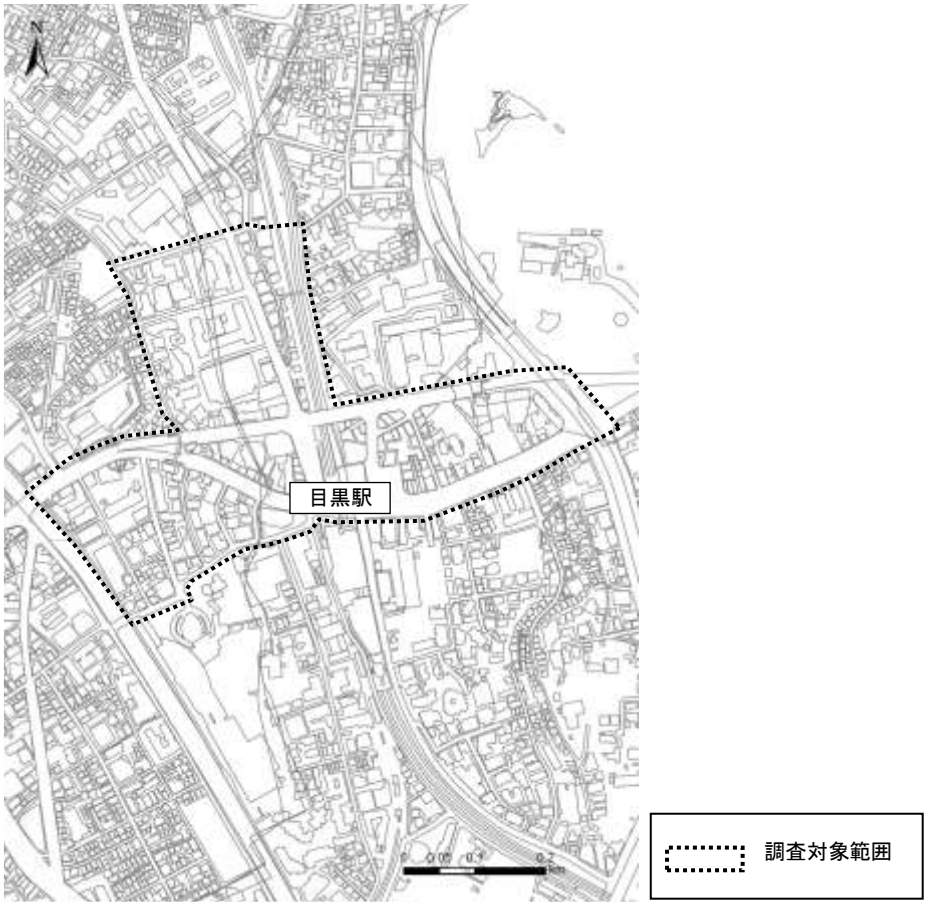
（19）大井町駅（品川区）



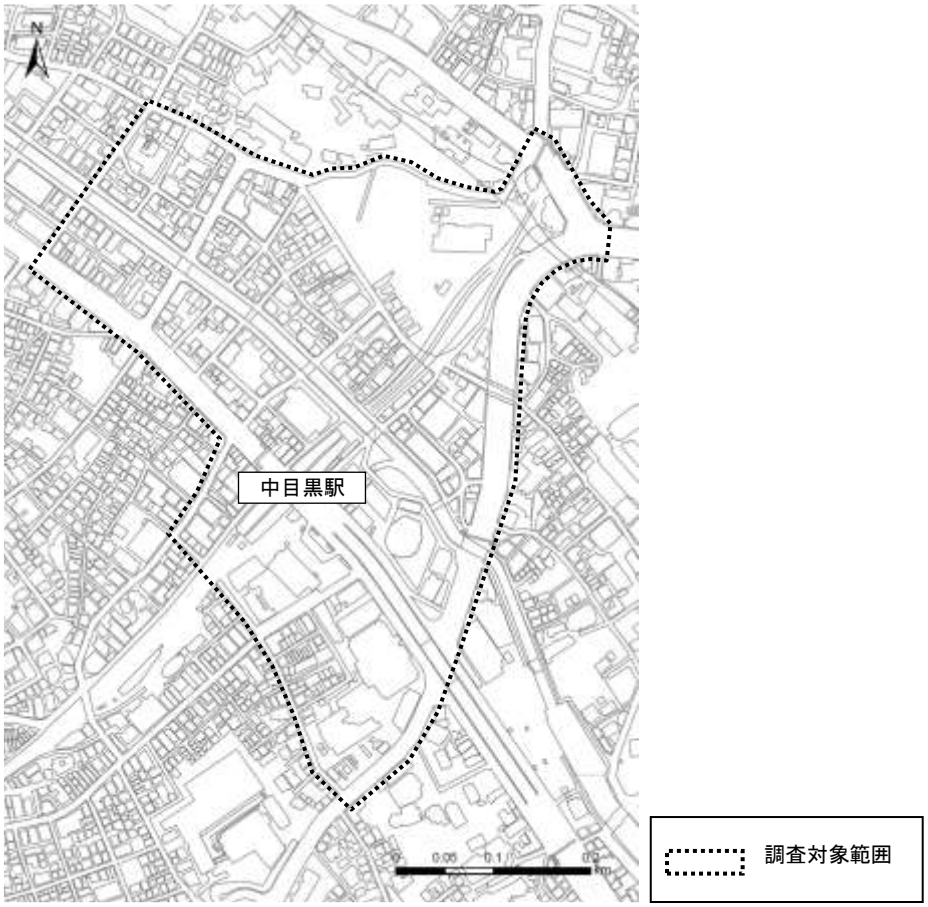
（20）五反田駅（品川区）



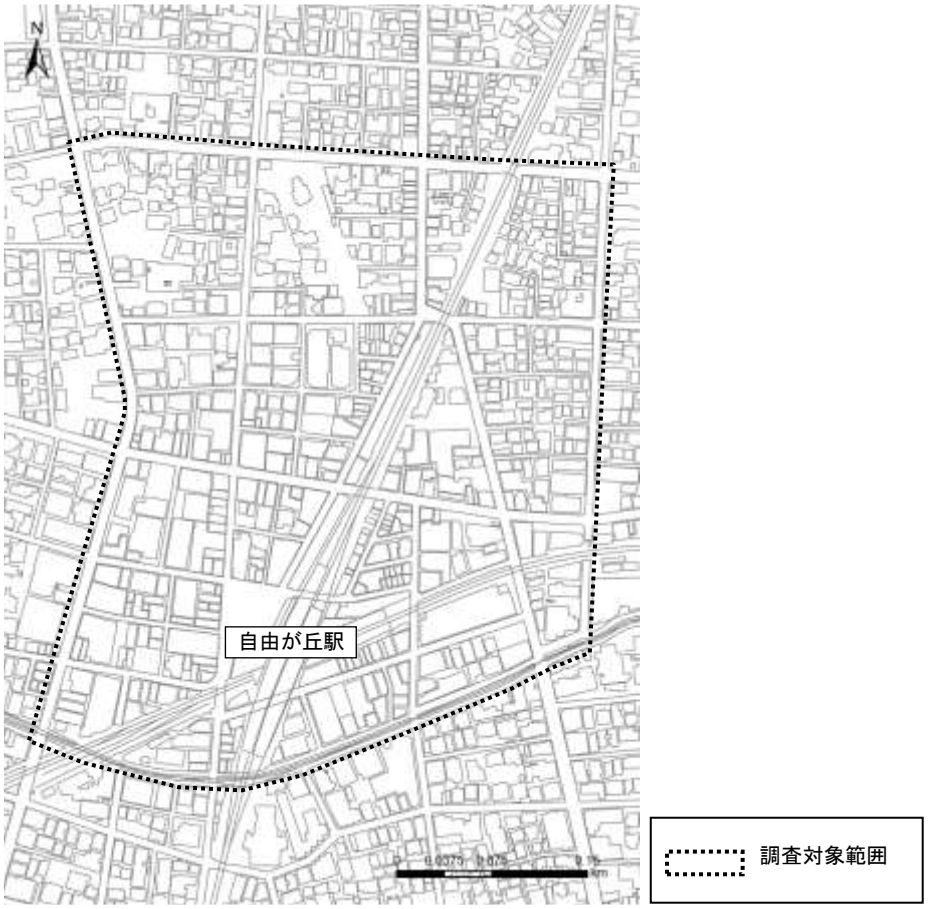
(21) 目黒駅（目黒区）



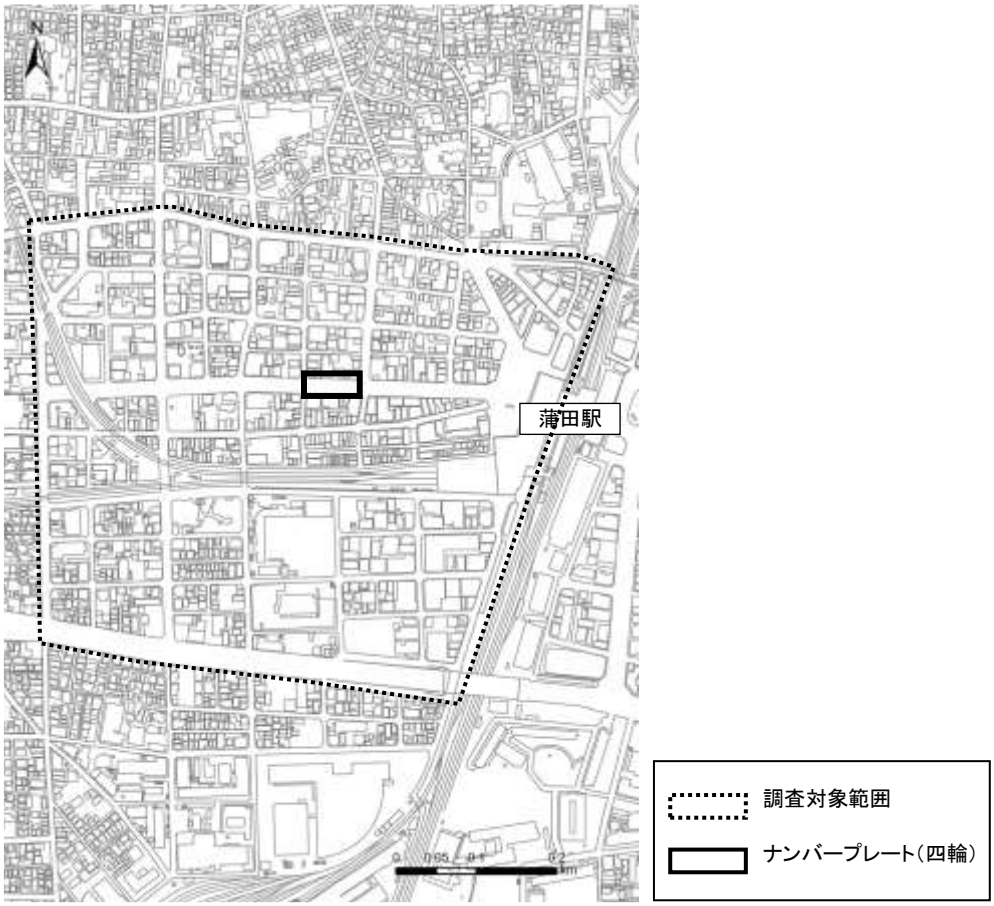
(22) 中目黒駅（目黒区）



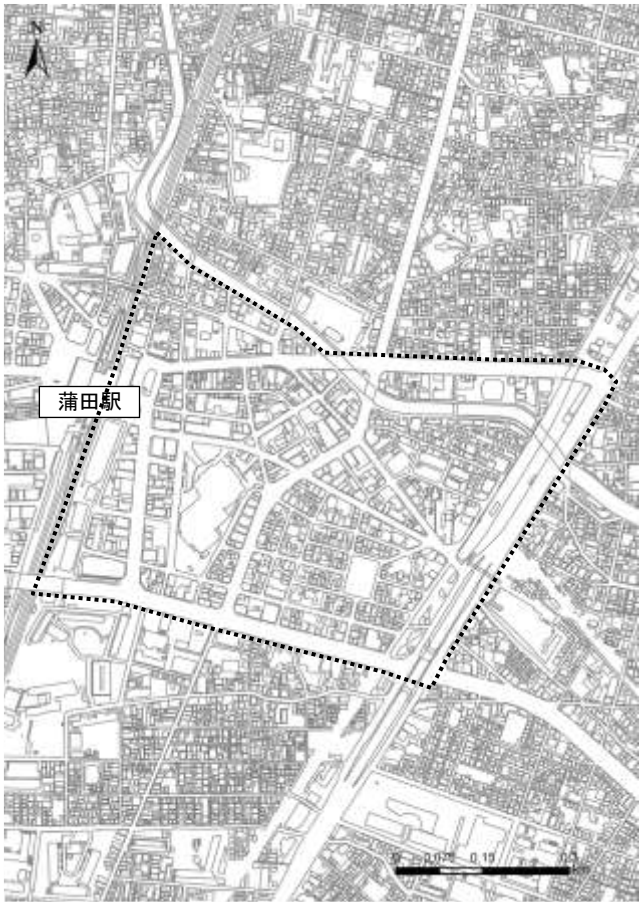
(23) 自由が丘駅（目黒区）



(24) 蒲田駅（大田区）



(25) 蒲田駅東部（大田区）

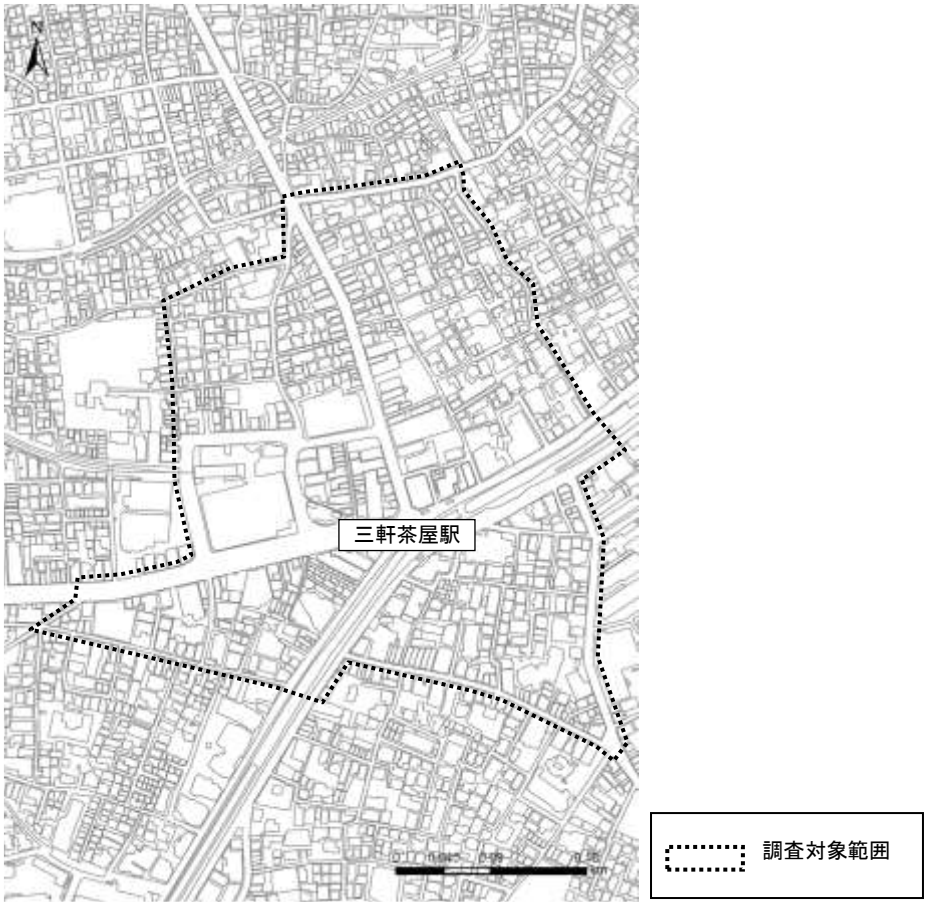


調査対象範囲

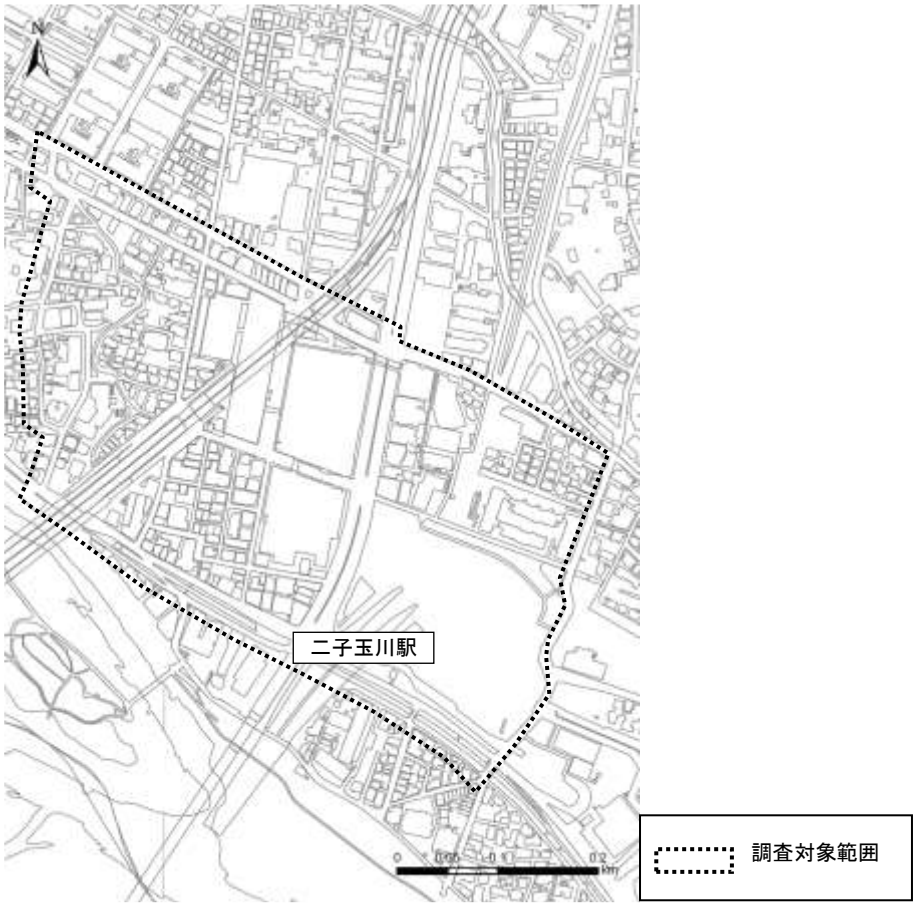
(26) 大森駅（大田区）

調査対象範囲

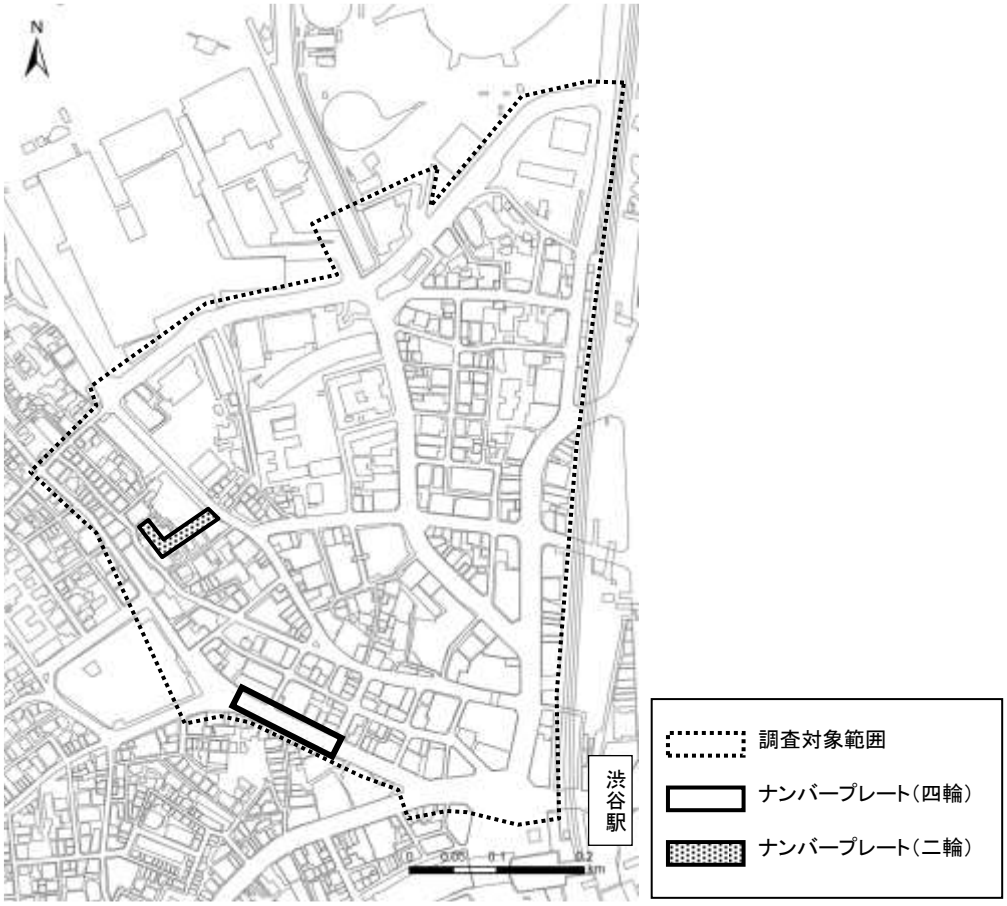
(27) 三軒茶屋駅（世田谷区）



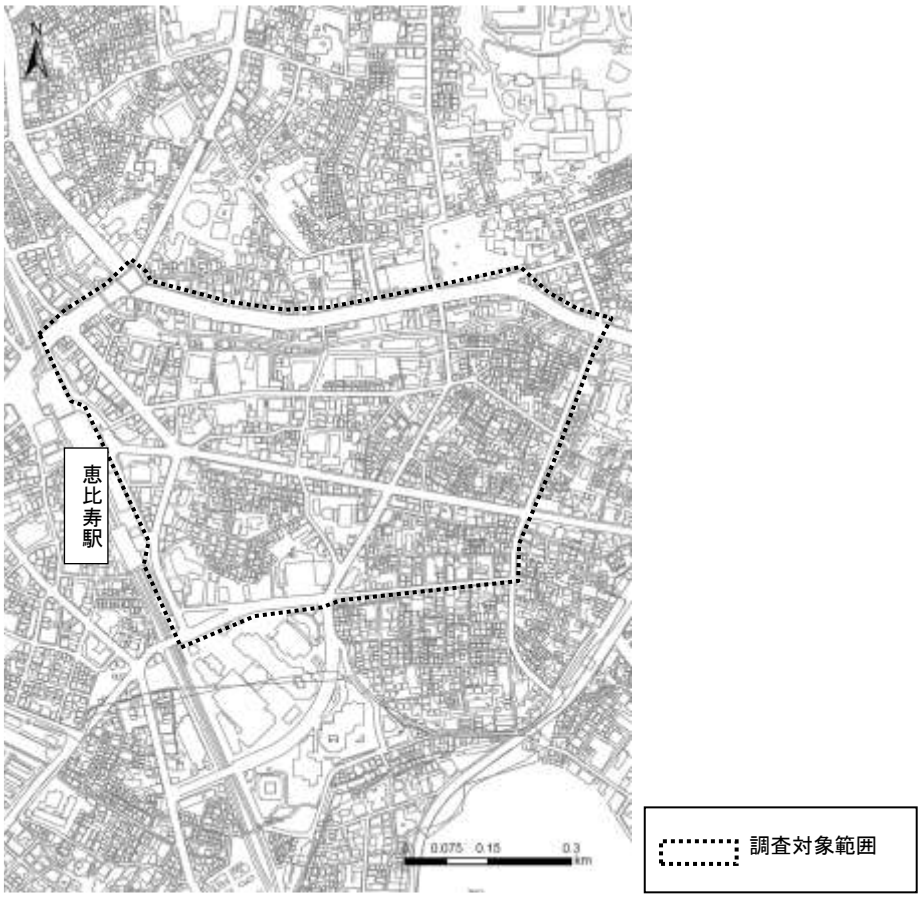
(28) 二子玉川駅（世田谷区）



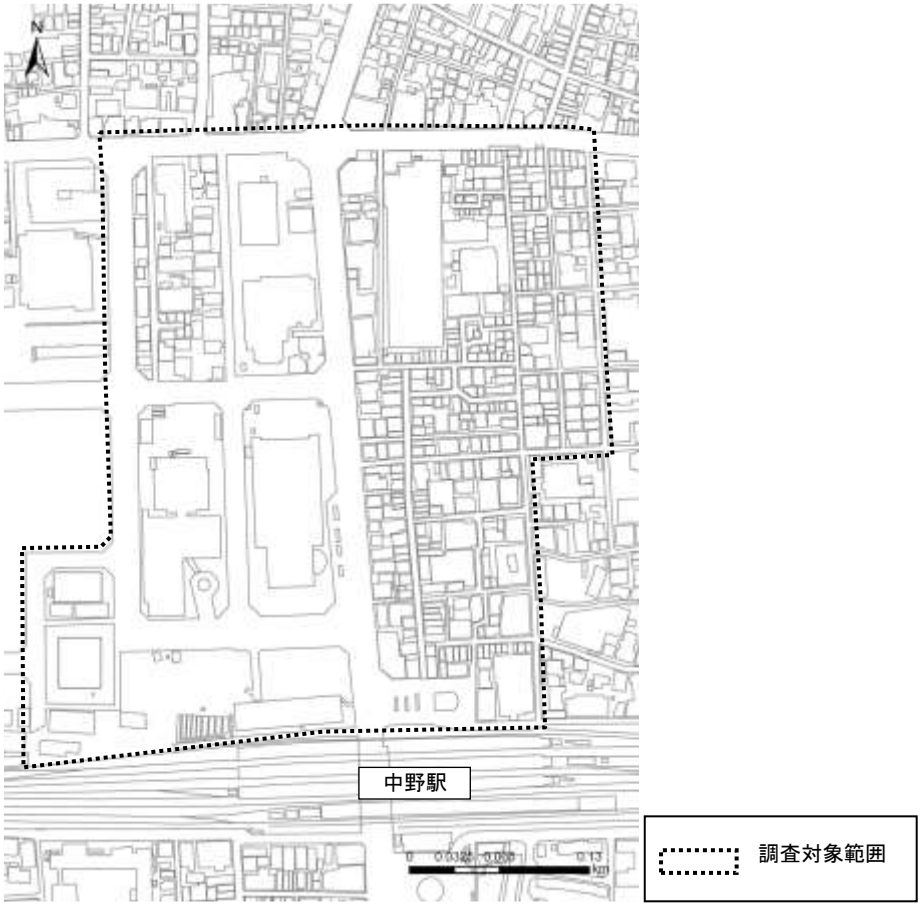
（29）渋谷駅（渋谷区）



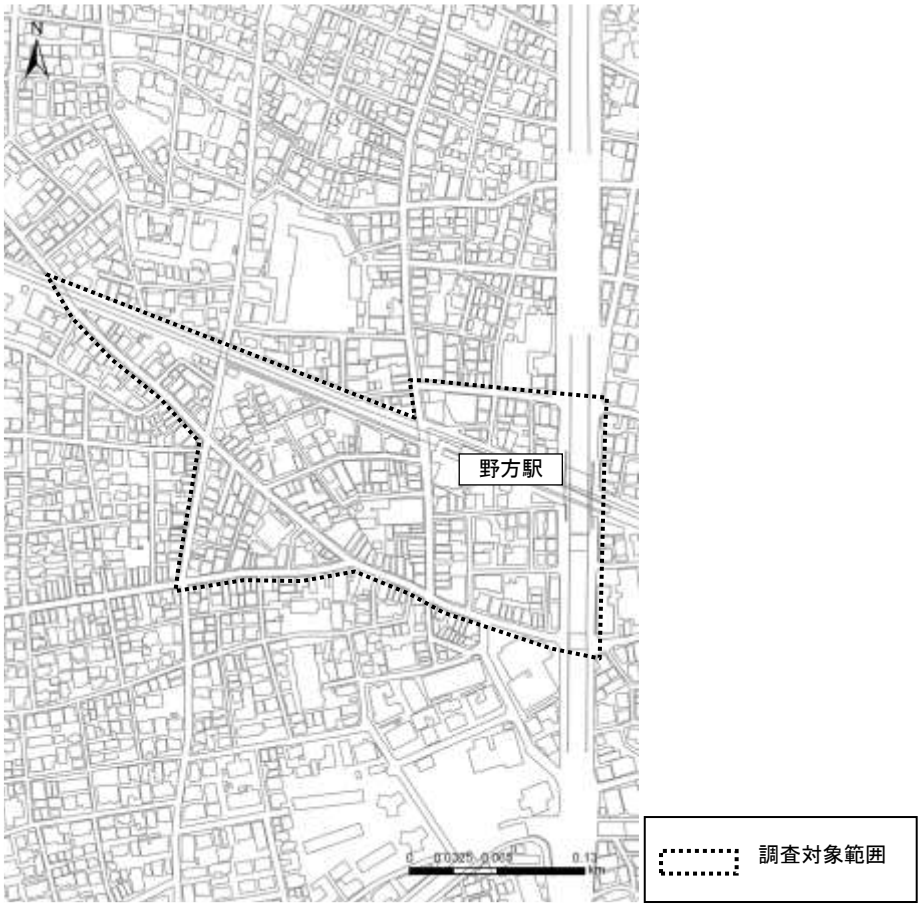
（30）恵比寿駅（渋谷区）



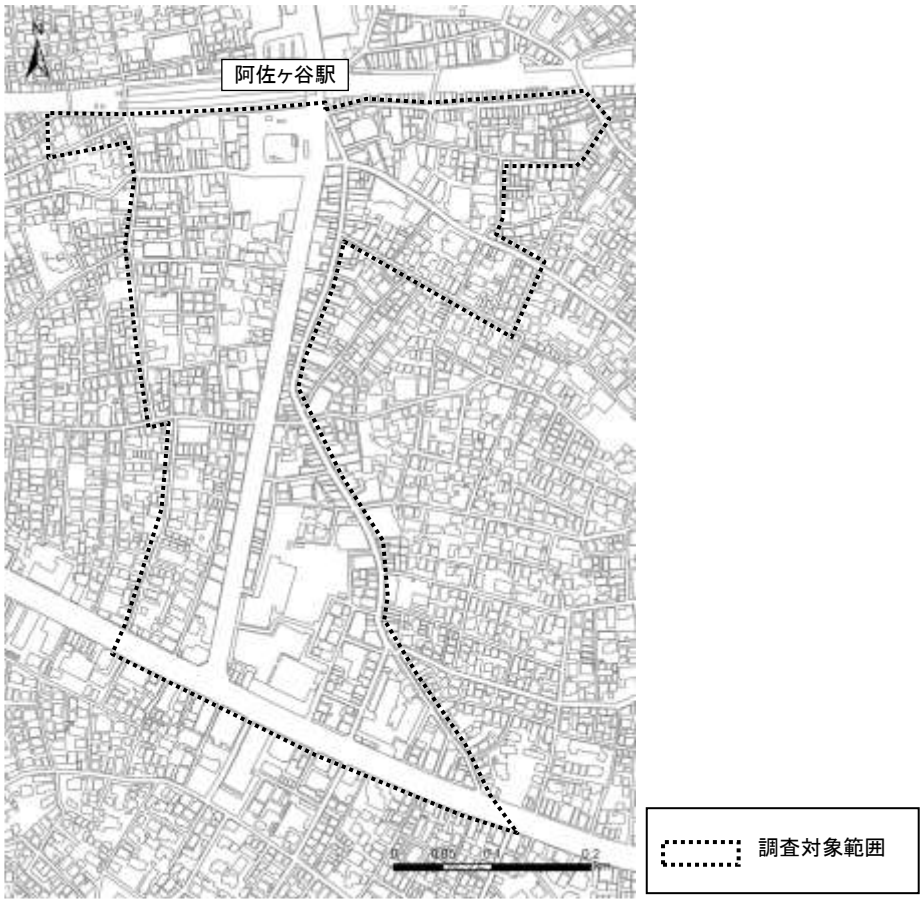
(31) 中野駅（中野区）



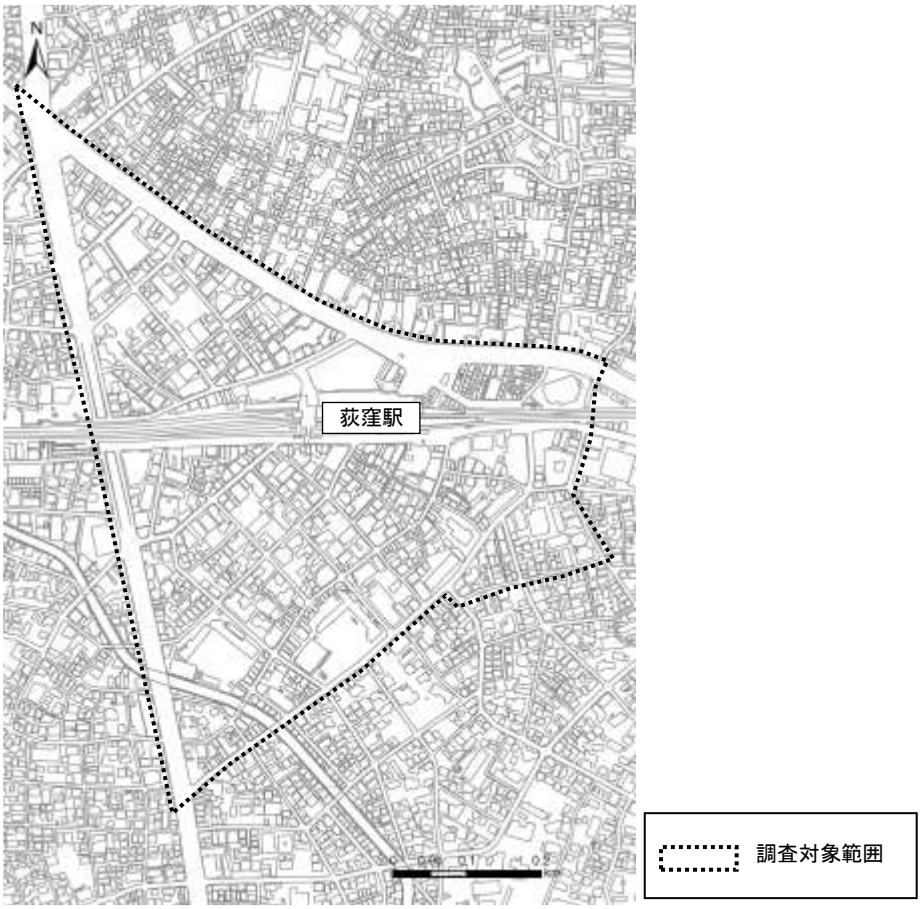
(32) 野方駅（中野区）



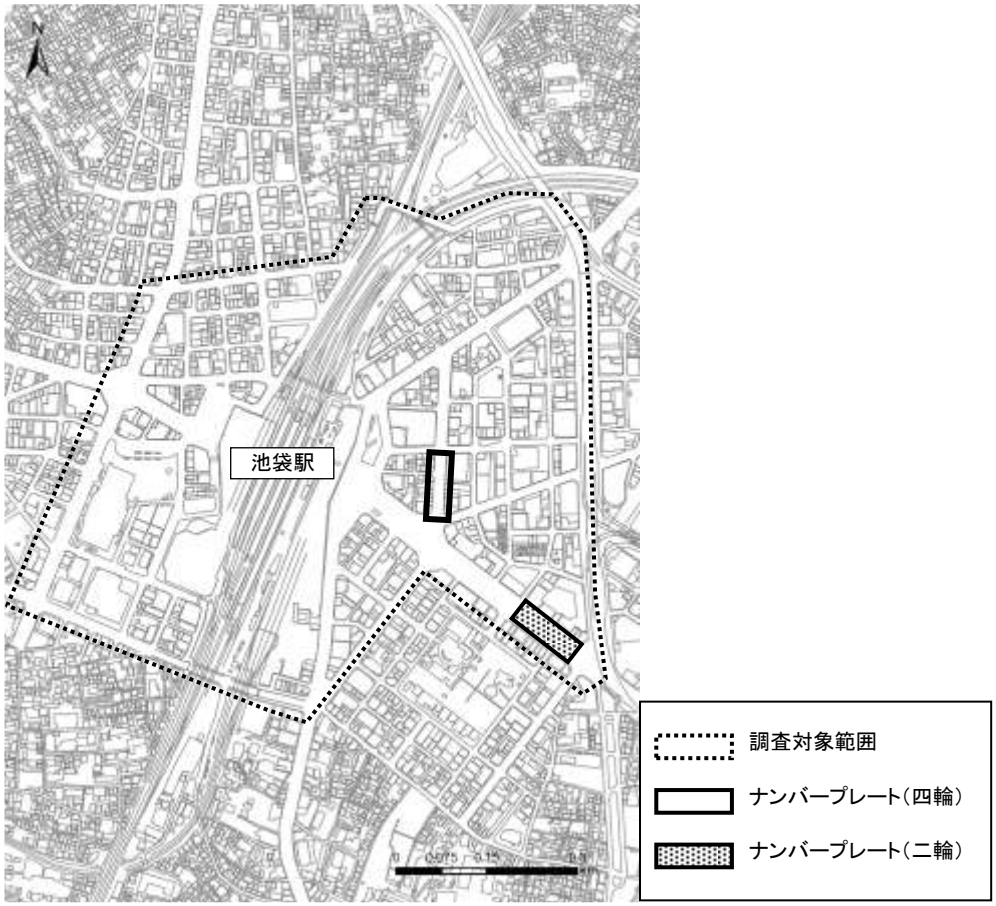
(33) 阿佐ヶ谷駅（杉並区）



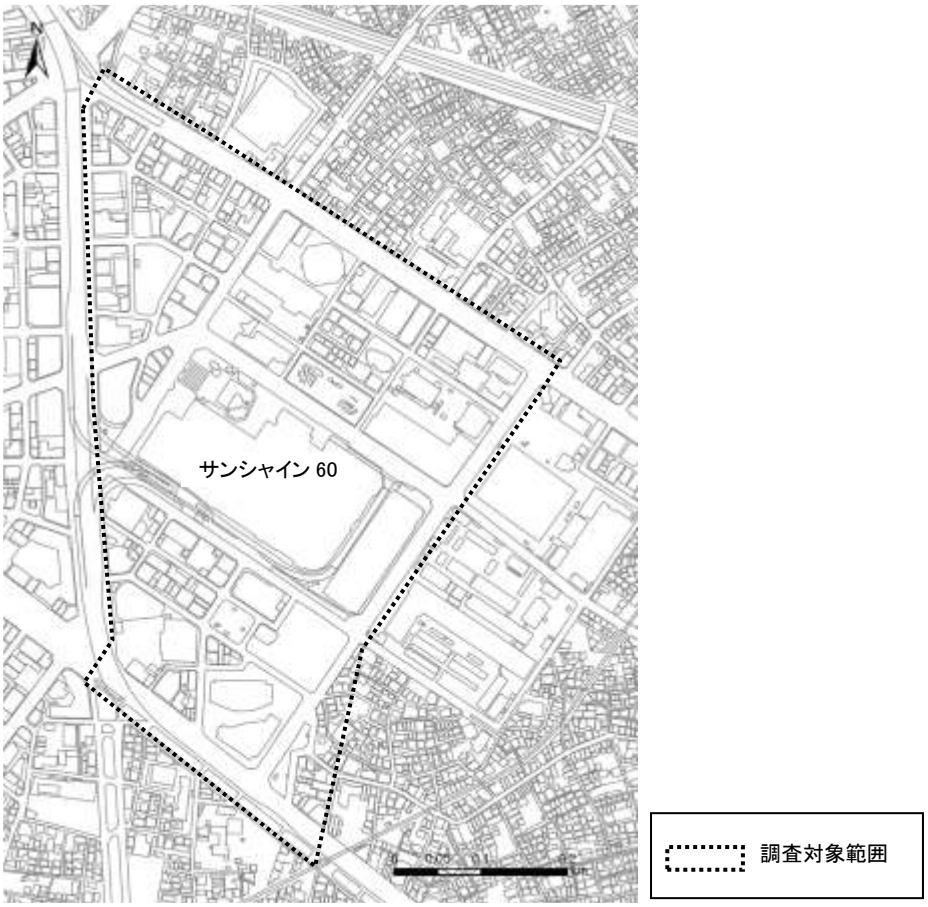
(34) 荻窪駅（杉並区）



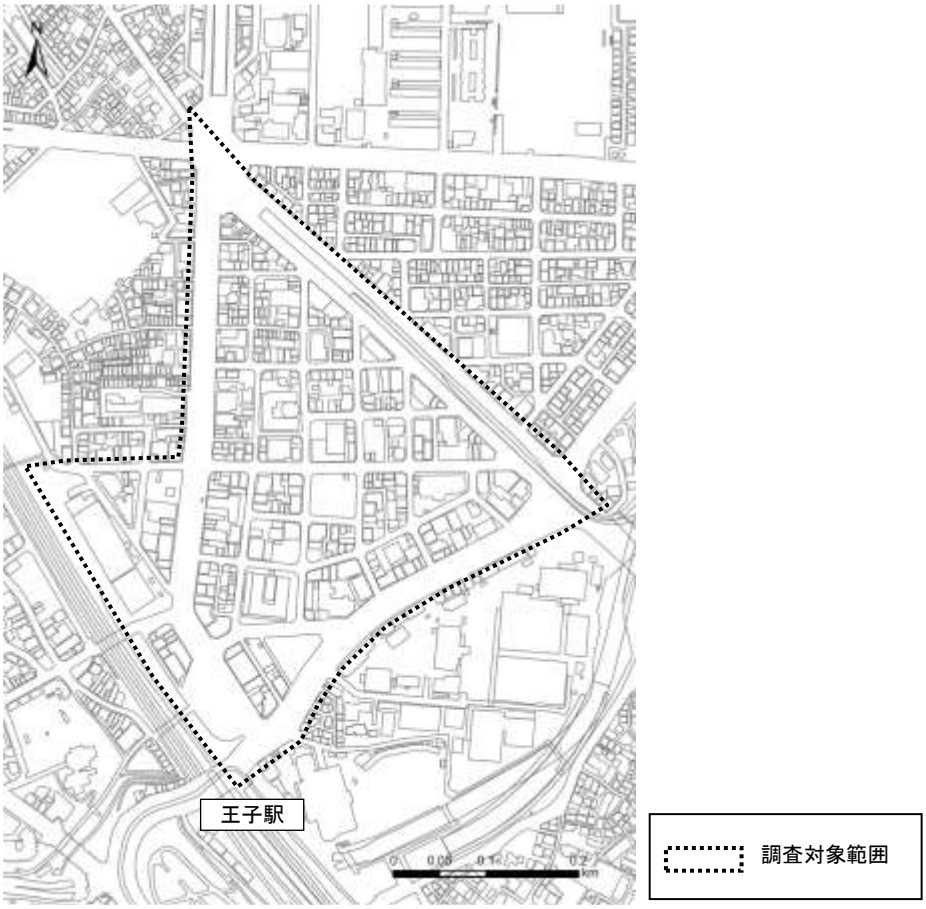
(35) 池袋駅（豊島区）



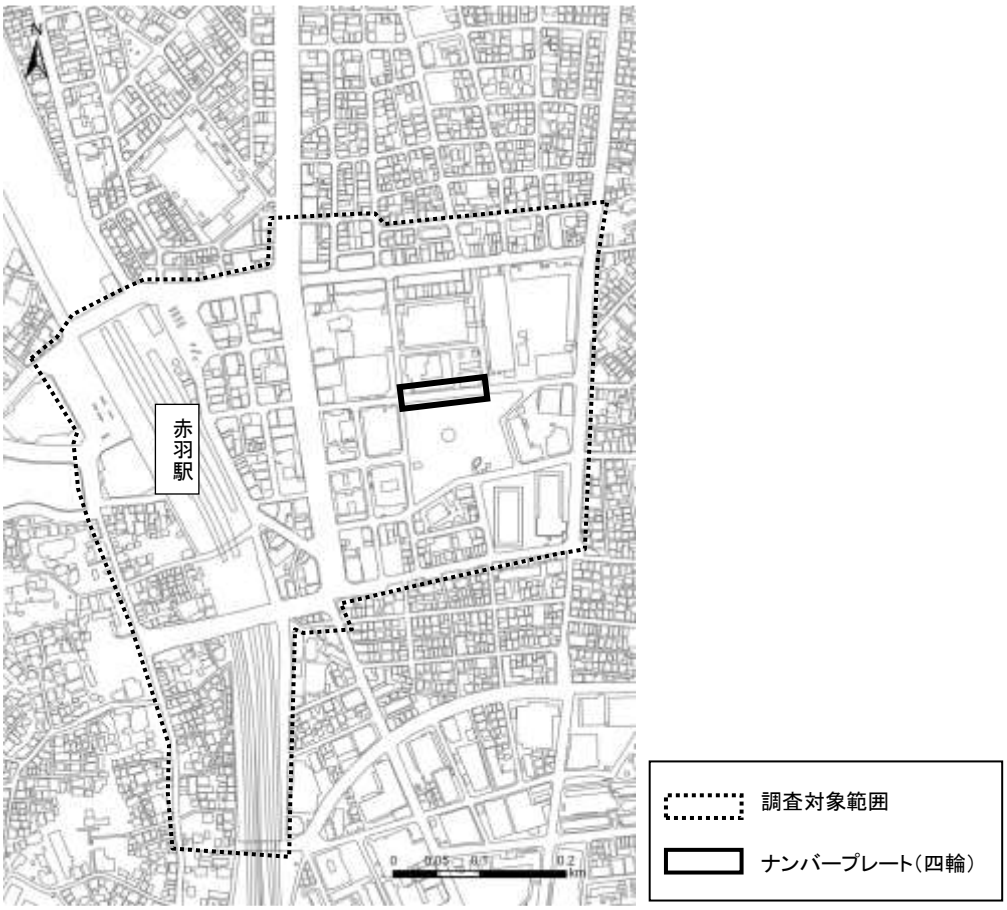
(36) 池袋駅外周部（豊島区）



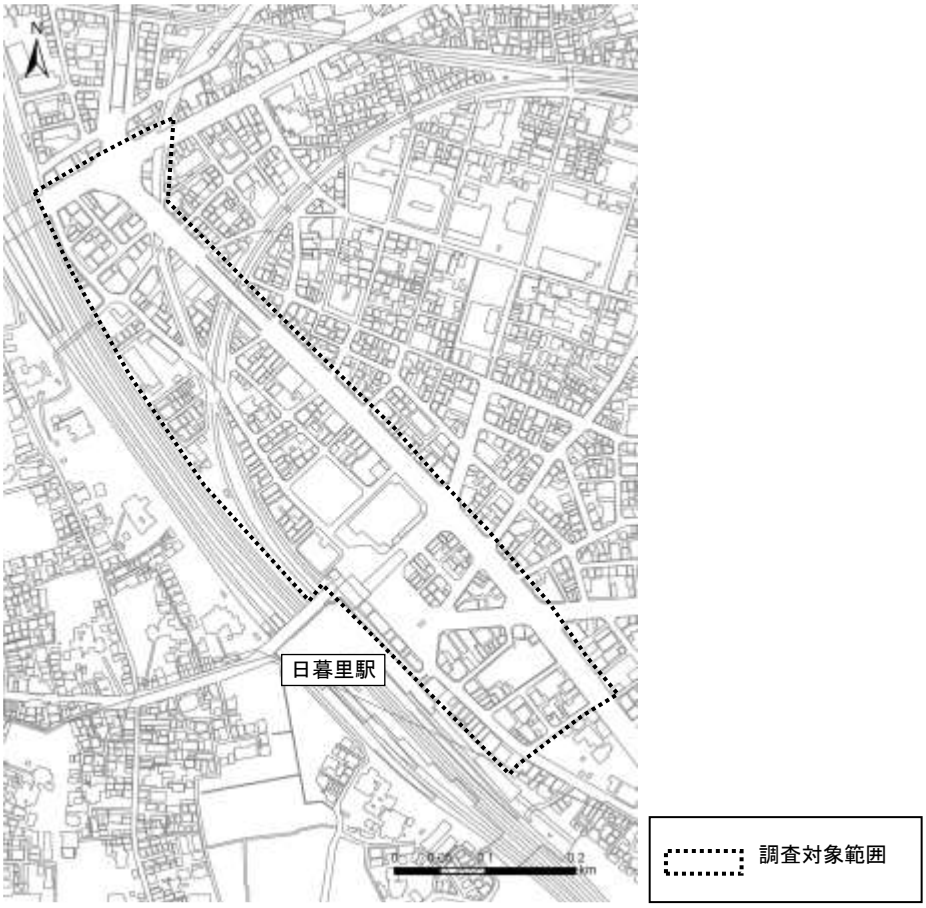
(37) 王子駅（北区）



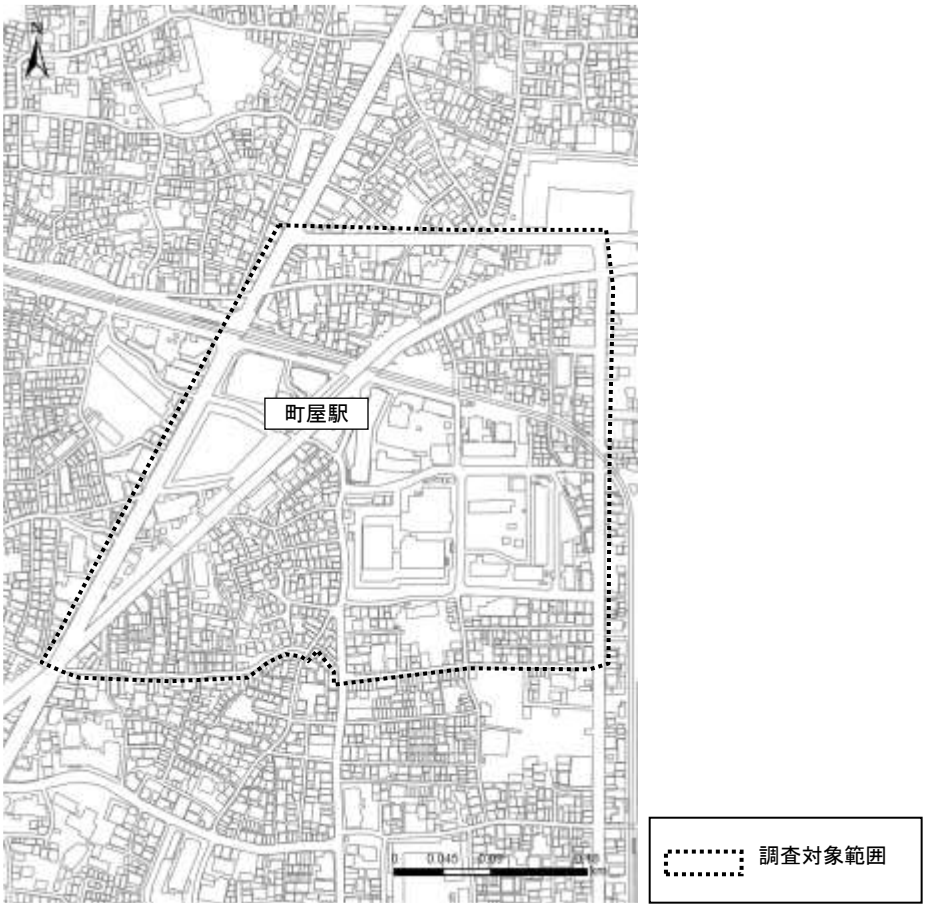
(38) 赤羽駅（北区）



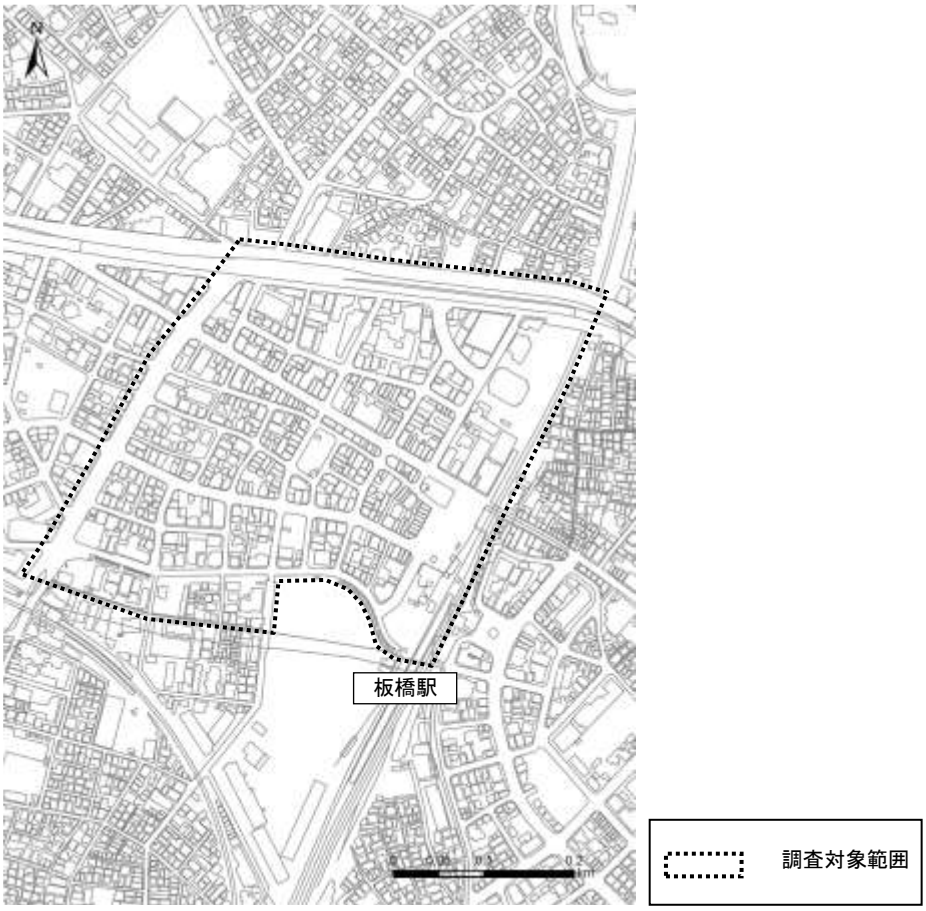
（39）日暮里駅（荒川区）



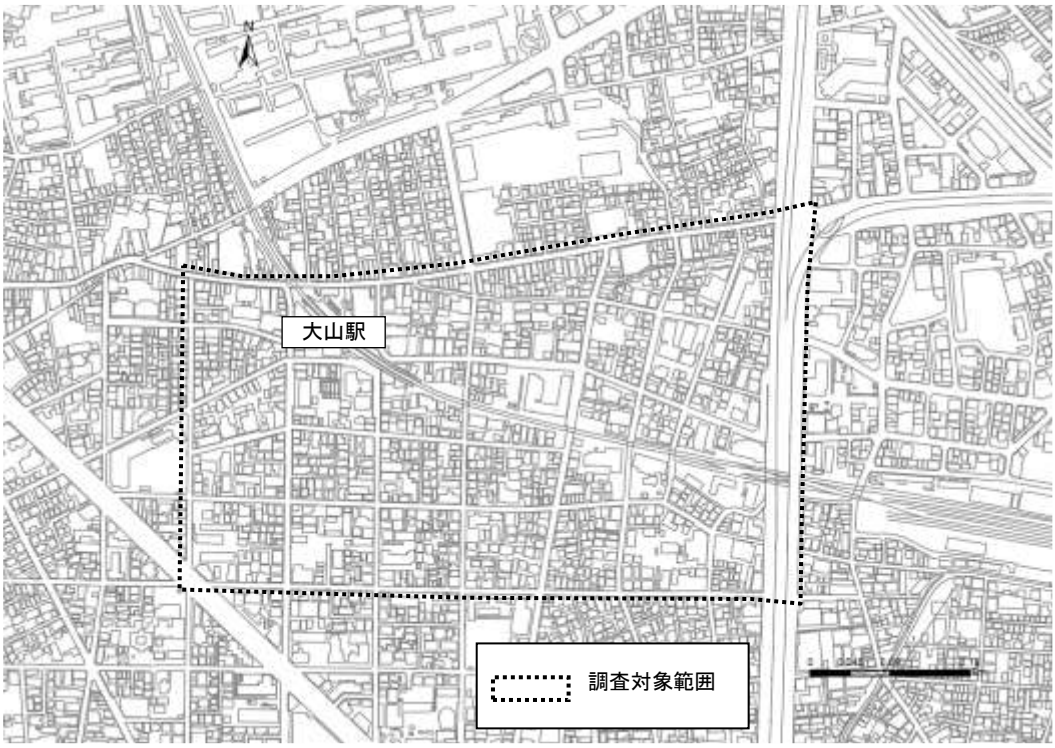
（40）町屋駅（荒川区）



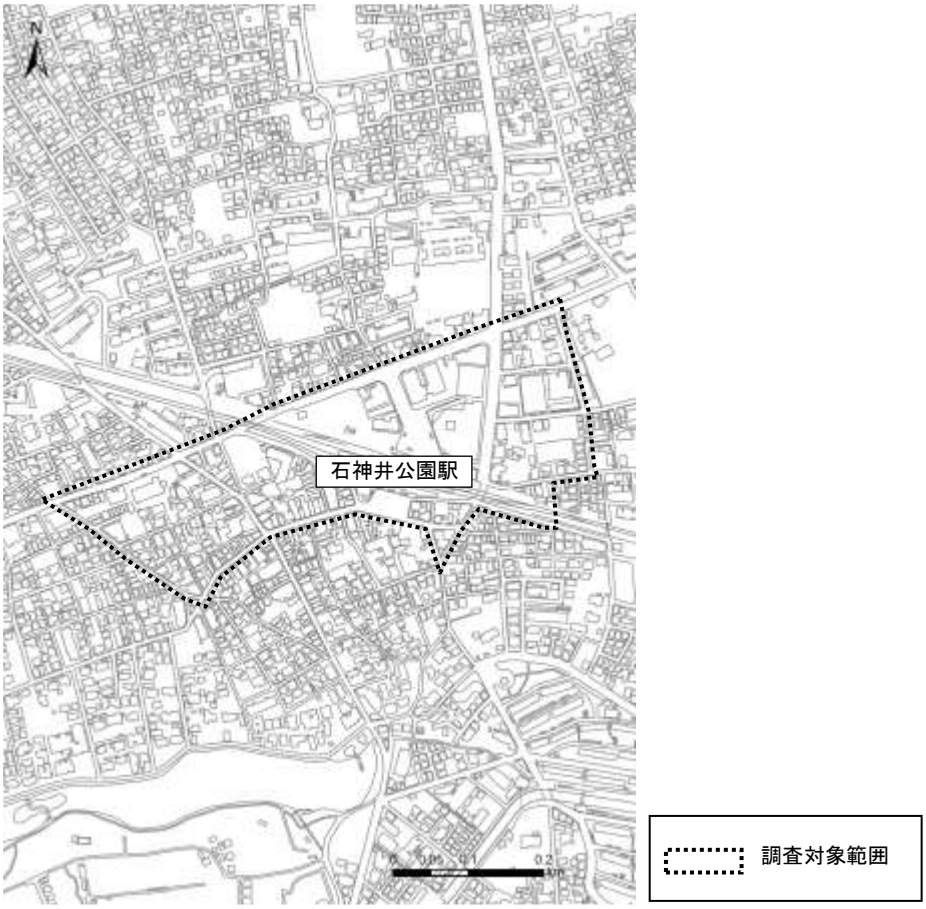
（41）板橋駅（板橋区）



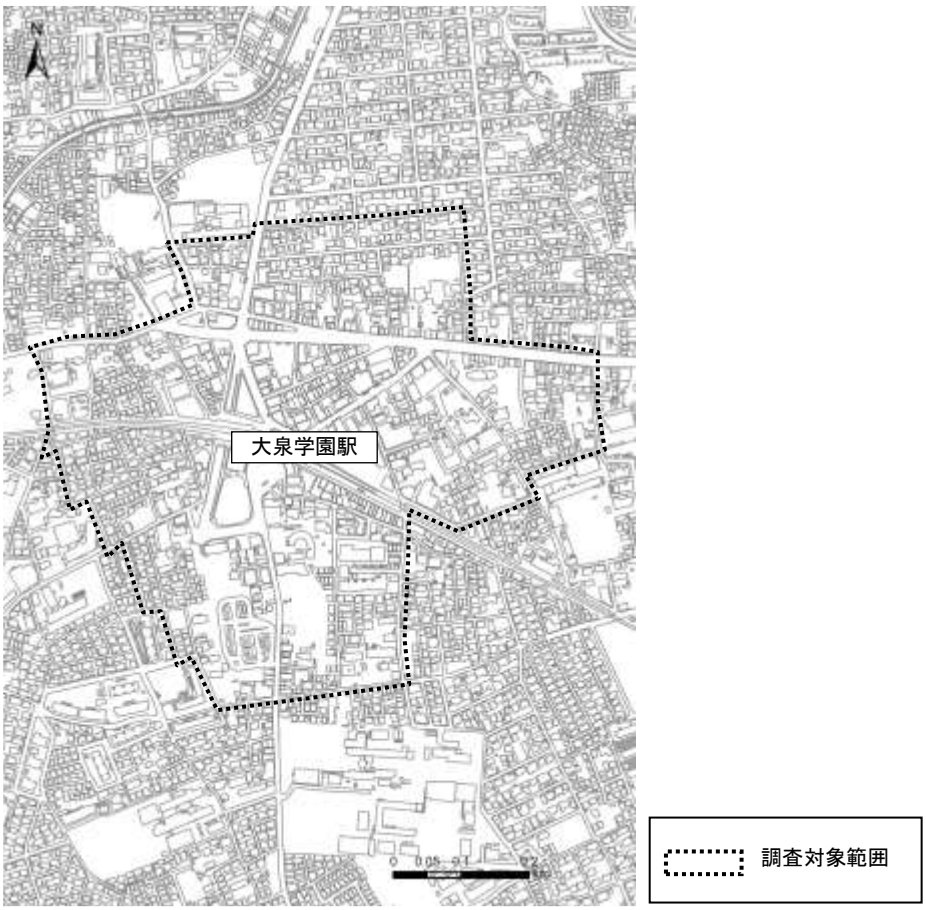
（42）大山駅（板橋区）



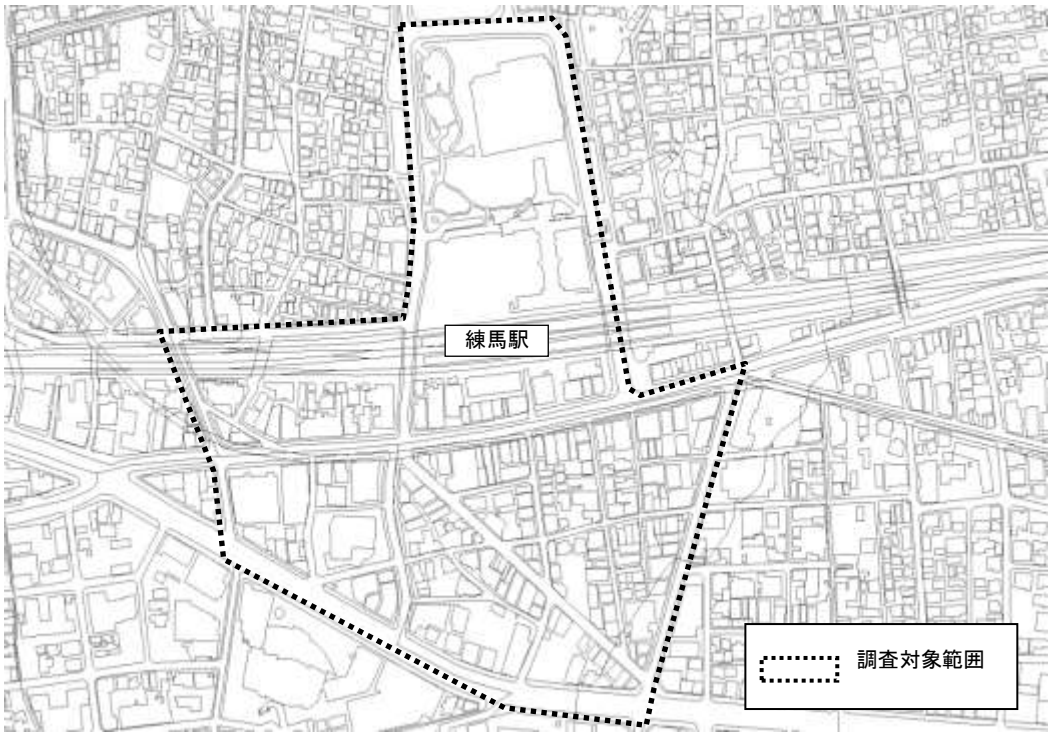
（43）石神井公園駅（練馬区）



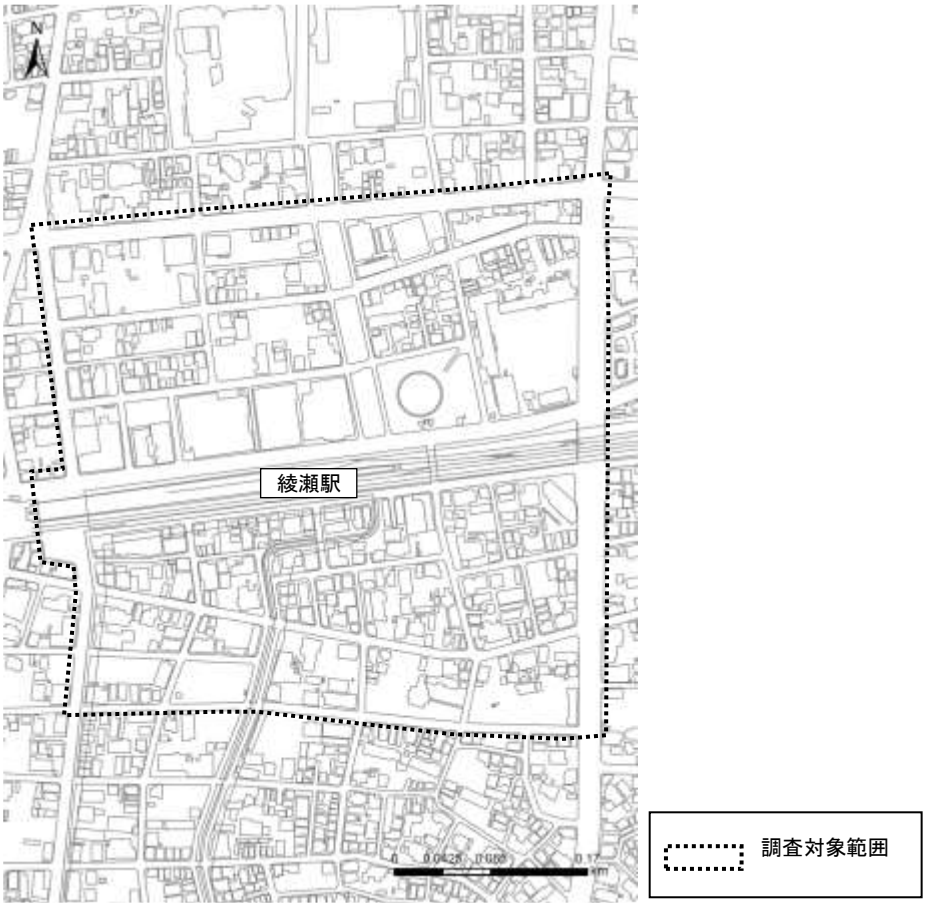
（44）大泉学園（練馬区）



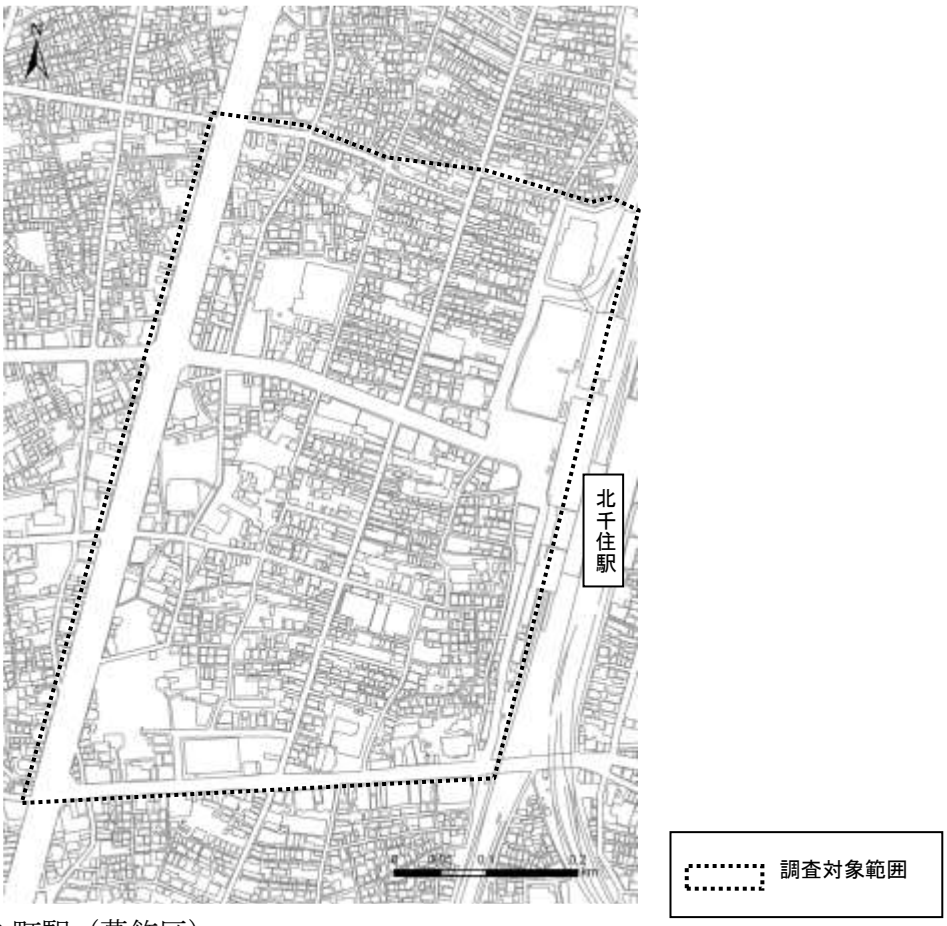
（45）練馬駅（練馬区）



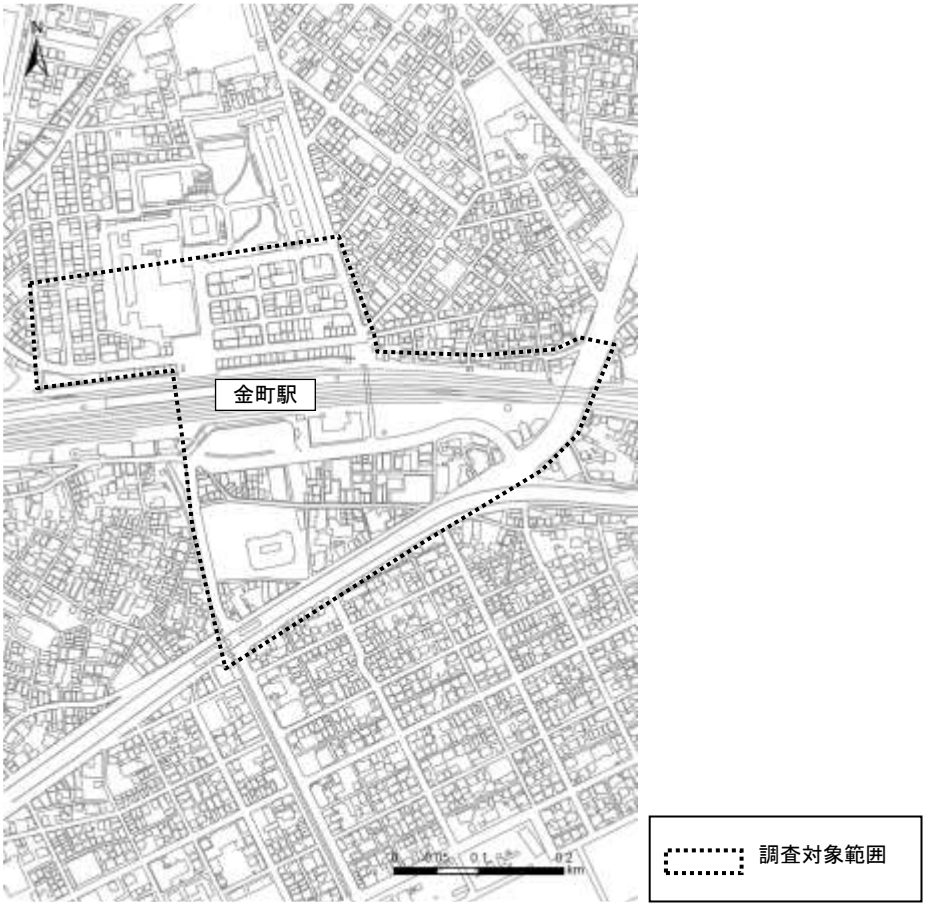
（46）綾瀬駅（足立区）



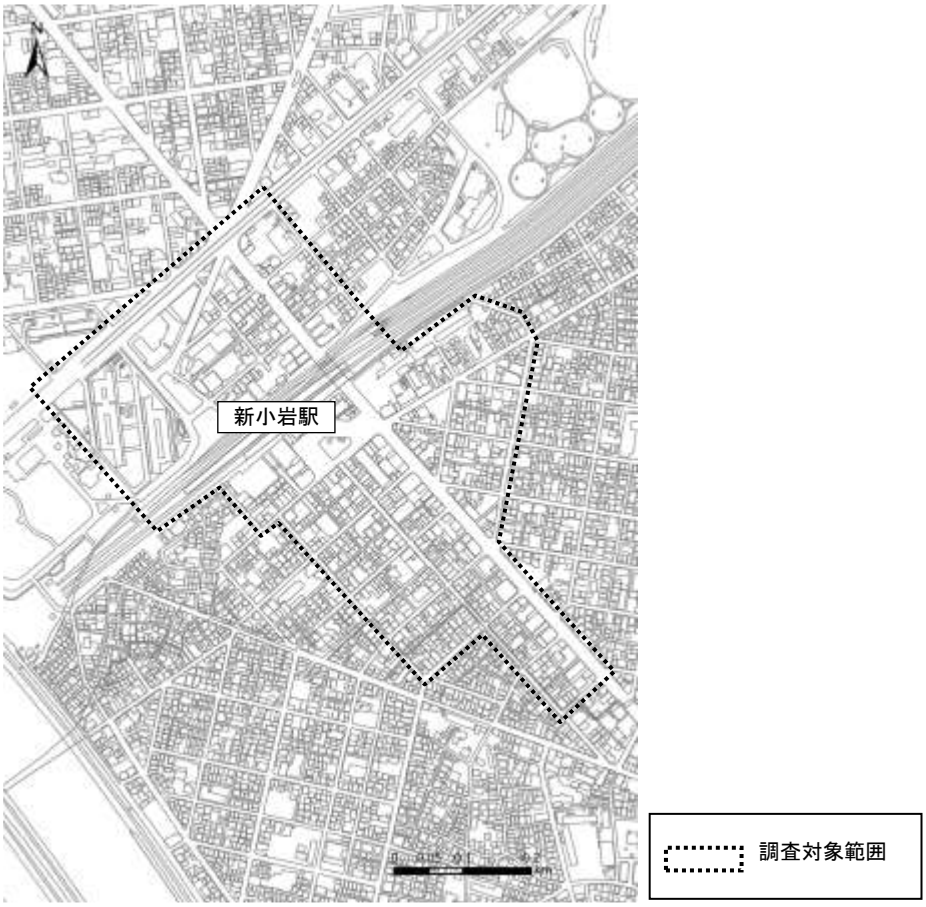
（47）北千住駅（足立区）



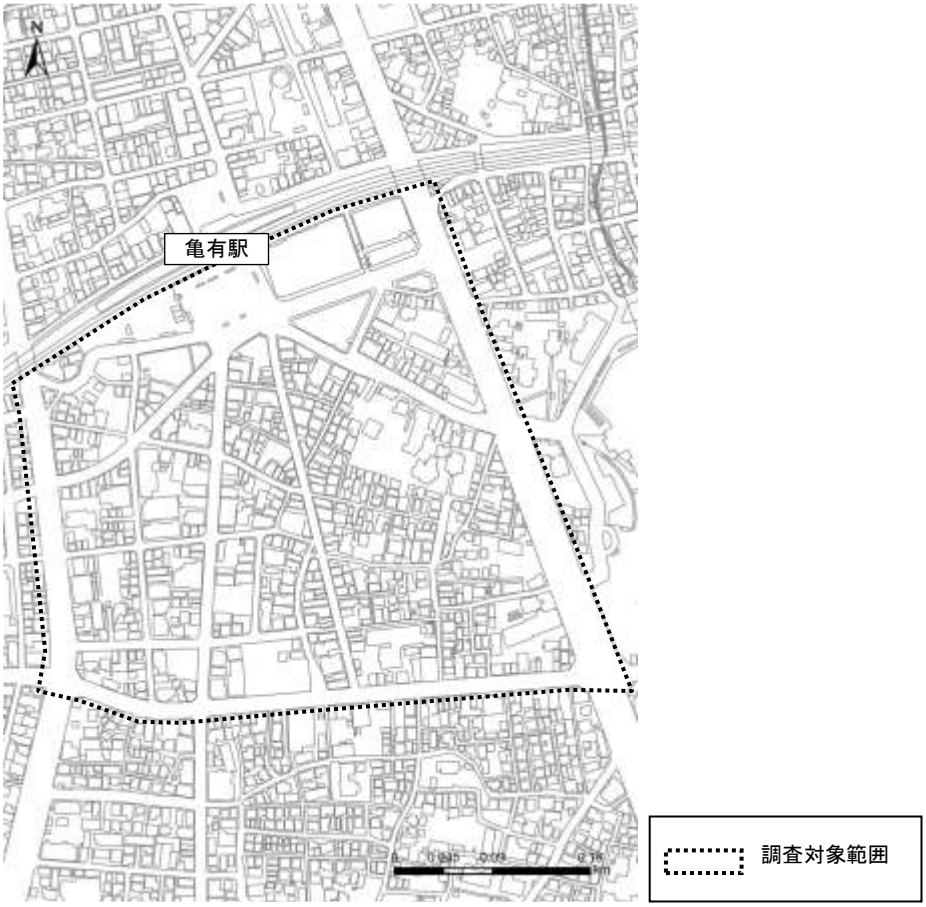
（48）金町駅（葛飾区）



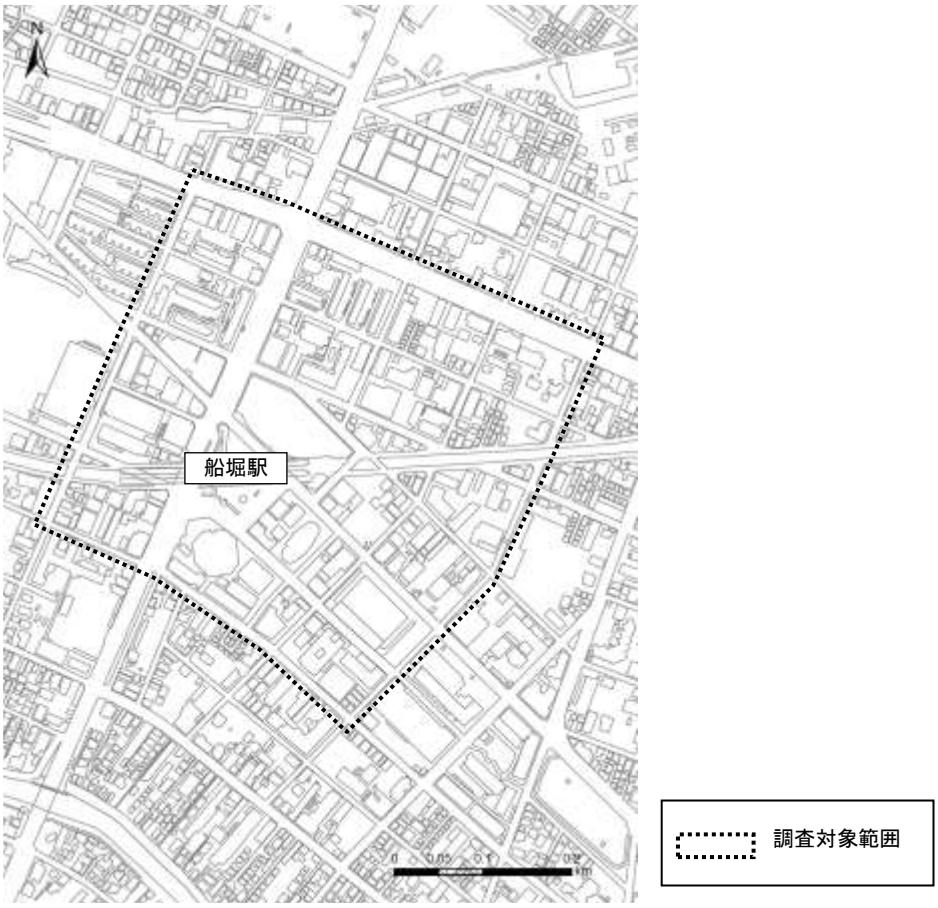
（49）新小岩駅（葛飾区）



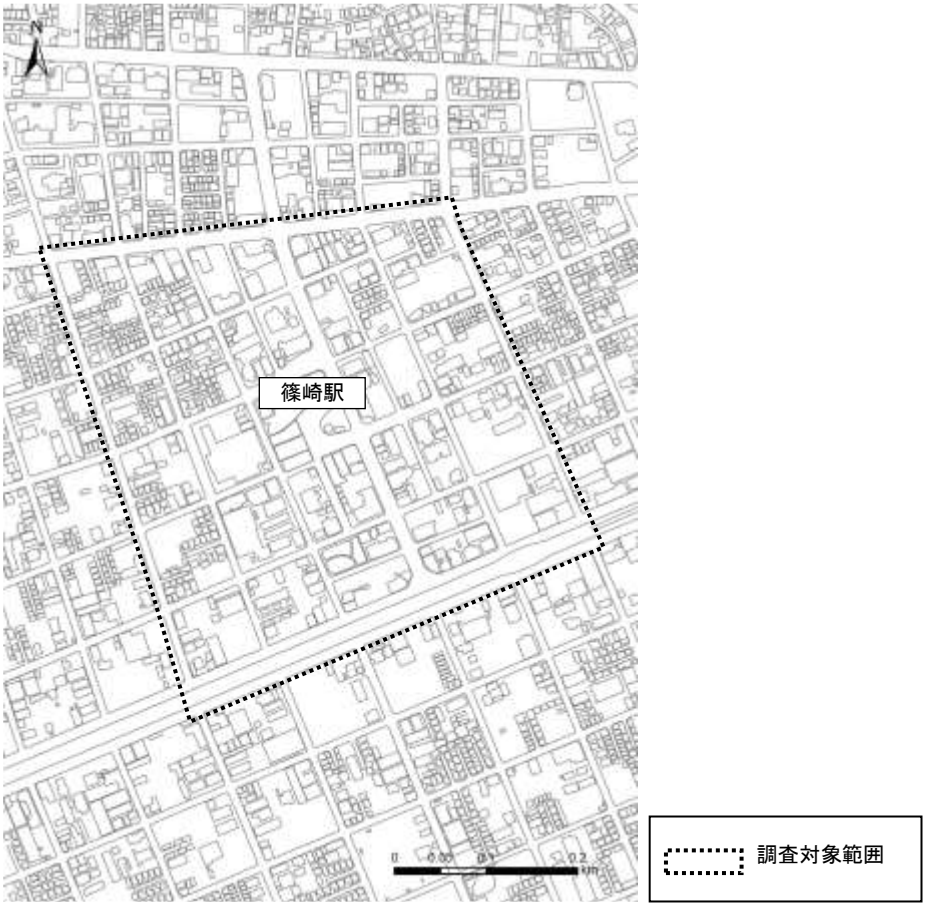
（50）亀有駅（葛飾区）



（51）船堀駅（江戸川区）



（52）篠崎駅（江戸川区）



平成 29 年度路上駐車実態調査　　報告書【本編】

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

調査編集　株式会社エイテック
〒151-0071　東京都渋谷区本町 4-12-7
住友不動産泉西新宿ビル 6F
TEL（03）6311-8151