令和3年度 路上駐車実態調査

報告書

【本編】

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

一 目 次 一

| 1. | 調査 | ₹目的と報告書の構成1 |
|----|-------------------|---------------------|
| | 1. 1. | 調査概要1 |
| | 1. 2. | 報告書の構成3 |
| | 1. 3. | 調査内容4 |
| | 1. 4. | 調査対象地区5 |
| | 1. 5. | 実態調査概要 6 |
| | 1. 5. 1. | 四輪 |
| | 1. 5. 2. | 二輪11 |
| 2. | 宝能 | 影調査結果 |
| | 2. 1. | 実態調査の集計項目一覧 |
| | 2. 2. | 実態調査結果(四輪) 16 |
| • | 2. 2. 2. 2. 1. | |
| | 2. 2. 2. | |
| | 2. 2. 3. | |
| | 2. 2. 4. | |
| | 2. 2. 5. | |
| | 2. 2. 6. | |
| • | 2. 3. | 実態調査結果 (二輪) |
| | 2. 3. 1. | |
| | 2. 3. 2. | |
| | 2. 3. 3. | |
| | 2. 3. 4. | |
| | 2. 3. 5. | |
| , | 2. 4. | 駐車特性のまとめ95 |
| | 2. 4. 1. | 四輪95 |
| | 9 4 9 | |

| 3. | | 路上縣 | 主車対策の検討10 | 03 |
|----|----------|----------|---|----|
| | 3. | 1. 太 | †策の検討1 | 03 |
| | | 3. 1. 1. | ピーク時の需給バランス10 | 05 |
| | | 3. 1. 2. | 総駐車需要における平休・時間バランス10 | 09 |
| | | 3. 1. 3. | 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係1 | 13 |
| | 3. | 2. 各 | h地区の駐車実態による類型化1 | 17 |
| | | 3. 2. 1. | 類型化の方針と流れ1 | 17 |
| | | 3. 2. 2. | 各地区の類型化1 | 17 |
| | | 3. 2. 3. | 各地区の駐車特性の整理1 | 18 |
| | 3. | 3. 路 | 8上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討1 | 26 |
| | | 3. 3. 1. | 調査結果に基づく駐車実態の整理1 | 26 |
| | | 3. 3. 2. | 東京都における駐車施策方針1 | 33 |
| | | 3. 3. 3. | 駐車施策の検討に関する考え方1 | 34 |
| | | 3. 3. 4. | 想定される駐車課題と対応する駐車施策例1 | 43 |
| | | 3. 3. 5. | 駐車施策メニュー例の内容1 | 44 |
| | 3. | 4. 地 | 也区別の駐車施策検討に係る考え方1 | 94 |
| | | 3. 4. 1. | 駐車施策検討の前提19 | 94 |
| | | 3. 4. 2. | 駐車施策検討にあたっての留意点19 | 94 |
| | | 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1 | 95 |
| 1 | <u>^</u> | - 谷の押具 | 頃2- | 1Q |
| т. | , | | D課題2 | |
| | 4. | | グ味過・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | |
| | | | 後の駐車対策を検討する上での留意事項2 | |
| | 1 | | 分析の課題2 | |
| | 4. | ∠ 诇宜・ | 刀別の誅虺2 | ეკ |
| 5. | 1 | 参考資料 | ·2 | 54 |
| | 5. | 1. 調査 | 対象範囲2 | 54 |

1. 調査目的と報告書の構成

1.1.調査概要

(1) 調査目的

東京都 23 区内の瞬間路上違法駐車台数は、警視庁調査(令和 2 年 10 月)によると、四輪で約 3 万 7 千台、二輪(原付含む。)で約 5 千台となっており、引き続き既存駐車場の有効活用及び新設駐車場の設置が必要となっている。

新型コロナウイルス蔓延により令和2年4月に緊急事態宣言が発出され、不要不急の外 出自粛、在宅勤務の奨励、飲食店の時短営業等により、発出当初は交通量の減少、繁華街 等への人流が抑制された。

調査を実施した令和3年10月・11月は、緊急事態宣言が令和3年9月末日に解除された 時期にあたる。

調査では、路上駐車実態調査を実施し、23 区の各地域における路上駐車の実態、駐車施設の利用実態を調査・分析し、ピーク時の需給バランスの把握等、繁華街、都心区、周辺区等、各地域の現状に応じた、今後の違法路上駐車対策の方策を検討する。

(2) 用語定義

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

※駐車施設とは、一般公共に有する路外駐車場を指す。(二輪は、路上駐車場も含む。)

(3) 調査フロー

本調査のフローを下記に示す。

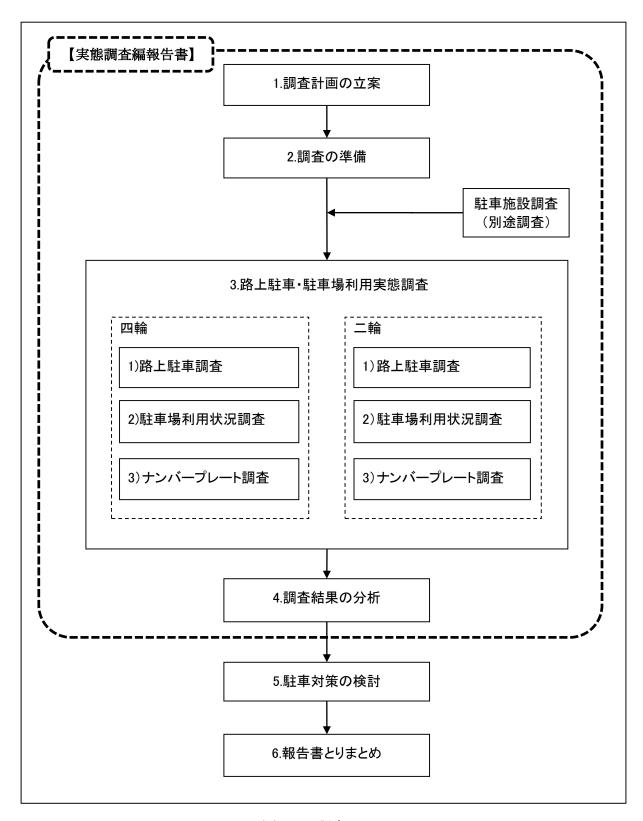


図 1-1 調査フロー

1.2. 報告書の構成

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

【本編】

実態調査の全地区とりまとめ、過年度調査結果との比較を行い、各地区における駐車 特性の把握と駐車対策を検討した報告書

《報告書目次》

1 調査目的と報告書の構成

調査目的、報告書の構成、実態調査概要

2 実態調査結果(四輪・二輪)

路外駐車場施設の実態、路外駐車場の利用実態、路上駐車の実態、駐車需給 バランスの実態、駐車特性のまとめ

3 路上駐車対策の検討

駐車の需給バランス、各地区の駐車実態による類型化、路上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討、地区別の駐車施策検討に係る考え方

4 今後の課題

今後実施・検討すべき対策(案)、今後の駐車対策を検討する上での留意事項

【実態調査編】

実態調査の内容、各地区における実態調査の結果をとりまとめた報告書

《報告書目次》

1 調査概要

調査目的、調査フロー、対象地域、調査内容・方法、対象範囲

2 実態調査結果(調査結果の分析)

各地区における各調査結果

図 1-2 報告書の概要

1.3. 調査内容

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

| 調査項目 | 駐車場利用状況調査 | ナンバープレート調査 | | | | |
|--------|--|--|--|--|--|--|
| 対象地域 | 東京都 23 区内 | | | | | |
| 対象範囲区間 | 【四輪】 52地区の各地区内の時間貸 し駐車場(代表5駐車場) とした 【二輪】 42地区の各地区内の時間貸 し駐車場とした | 【四輪】 52 地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね 500m×500m を 基本とした 【二輪】 42 地区の駐車可能な道路とした ・ 範囲は概ね 500m×500m を 基本とした | 【四輪】 9地区を対象とした 範囲は各地区 1 路線 (50m ~100m程度) とした 【二輪】 9地区を対象とした 範囲は各地区 1 路線 (50m ~100m程度) とした | | | |
| 主要調査内容 | 【四輪・二輪】 駐車場利用台数 駐車場入庫待ち台数 | 【四輪】 駐車台数(合法・違法別) 車種 駐車位置 路上 パーキングメーター パーキングチケット タクシー乗り場 駐車場入 エニ輪】 駐車台数(合法・違法別) 車種 駐車位置 車道・歩道 | 【四輪・二輪】 駐車時間 (ナンバープレートの照合 により算出) 車種 | | | |
| 調査方法 | 【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により計 測(一部、駐車利用データ を提供時は後日データを回 収) | 【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により調査(目視またはナンバープレートにより車種を分類) | 【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により調査(目視またはナンバープレートにより車種を分類) | | | |
| 調査日 | 【四輪・二輪】 令和3年10月7日(木)~令和3年11月28日(日) (上記のうち、各地区で平日1日・休日1日) | | | | | |
| 調査時間帯 | 【四輪・二輪】 5 時点(11 時・13 時・15 時 ※1 時点 1 時間以内 | 【四輪】 11 時~19 時までの連続 8 時間 【二輪】 11 時~19 時までの連続 8 時間 | | | | |

表 1-1 調査対象地区と実施調査項目の一覧

| | | | 四輪 | | | | | | | |
|----|-------------|--------|------------|---------------|----------------|--------|---------------|----------|----------------|--|
| NO | 区 | 駅•地区名称 | 路上駐車 調査 | 駐車場利用 状況調査 | ナンパープレート 調査 | 路上駐車調査 | 駐車場利用 状況調査 | 調査対象駐車場数 | ナンバープレート 調査 | |
| 1 | | 秋葉原駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12場 | 0 | |
| 2 | 千代田区 | 神保町駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 4場 | _ | |
| 3 | | 銀座駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 4 | 中央区 | 日本橋駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 5 | — | 六本木駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 6 | 港区 | 品川駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 7 | | 新宿駅東口 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7場 | 0 | |
| 8 | 新宿区 | 新宿駅西口 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 8場 | 0 | |
| 9 | | 高田馬場駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 10 | | 湯島駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 6場 | 0 | |
| 11 | 文京区 | 後楽園駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 12 | ム市区 | 上野駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 13 | 台東区 | 浅草駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | 0 | |
| 14 | | 錦糸町駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | 0 | |
| 15 | 墨田区 | 両国駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 16 | | 押上駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 5場 | _ | |
| 17 | 计卡尔 | 東陽町駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 18 | 江東区 | 木場駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | _ | |
| 19 | D.W.E | 大井町駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 20 | 品川区 | 五反田駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 5場 | 0 | |
| 21 | | 目黒駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 22 | 目黒区 | 中目黒駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 23 | | 自由が丘駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 24 | | 蒲田駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 25 | 大田区 | 蒲田駅東部 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 26 | | 大森駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 27 | ## ## W FF | 三軒茶屋駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | _ | |
| 28 | 世田谷区 | 二子玉川駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 29 | 渋谷区 | 渋谷駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8場 | 0 | |
| 30 | 灰谷区 | 恵比寿駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 5場 | _ | |
| 31 | ᆂᄣᅜ | 中野駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | _ | |
| 32 | 中野区 | 野方駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 33 | *** | 阿佐ヶ谷駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 34 | 杉並区 | 荻窪駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | - | _ | |
| 35 | 豊島区 | 池袋駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10場 | 0 | |
| 36 | 豆両匚 | 池袋駅外周部 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 6場 | _ | |
| 37 | 北区 | 王子駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 38 | 40 KZ | 赤羽駅 | 0 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | |
| 39 | 荒川区 | 日暮里駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 40 | בשוויות | 町屋駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 41 | 板橋区 | 板橋駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 42 | | 大山駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 43 | | 石神井公園駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 44 | 練馬区 | 大泉学園駅 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ | _ | |
| 45 | | 練馬駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | _ | |
| 46 | 足立区 | 綾瀬駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 3場 | _ | |
| 47 | ~- <u>-</u> | 北千住駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 48 | | 新小岩駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 49 | 葛飾区 | 金町駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 4場 | _ | |
| 50 | | 亀有駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 1場 | _ | |
| 51 | 江戸川区 | 船堀駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| 52 | ,_, ,(IE | 篠崎駅 | 0 | 0 | _ | 0 | 0 | 2場 | _ | |
| Ш | | 合計 | 52 | 52 | 9 | 42 | 42 | 145場 | 9 | |

1.5. 実態調査概要

1.5.1. 四輪

- (1) 路上駐車調査
- 対象地区・範囲 (52 地区)

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各1日を調査した。

調査時間は、11 時・13 時・15 時・17 時・19 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

| 平休 | 調査年月日 | | | | | |
|------|---|--|--|--|--|--|
| ₩ H | 令和3年10月7日(木)、14日(木)、21日(木)、28日(木) | | | | | |
| 平日 | 令和3年11月4日(木)、11日(木)、18日(木) | | | | | |
| 4-11 | 令和3年10月10日(日)、17日(日)、24日(日)、17日(日)、24日(日) | | | | | |
| 休日 | 令和3年11月7日(日)、14日(日)、21日(日)、28日(日) | | | | | |

3) 調査内容・方法

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

駐車禁止区間の確認

駐車禁止・駐停車禁止・規制時間などの標識を確認し、地図上に記載した。

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

| 区分 | 駐車状況 | | | |
|---|---------------------------------|--|--|--|
| V /4 E.} - | パーキングメーター・パーキングチケットのスペースに駐車し、料金 | | | |
| 合法駐車 | を支払っていて、かつ時間超過が無い場合 | | | |
| \frac{1}{2} \land \frac{1}{2} | パーキングメーター・パーキングチケットのスペースに駐車し、料金 | | | |
| 違法駐車 | を支払っていない、または、時間を超過している場合 | | | |

- ※夜間時のパーキングメーター・パーキングチケットの夜間の非稼働時は違法駐車扱い とした。(非稼働時:19:00(20:00)~7:00(9:00))
- ※パーキングチケットについては、車両内にあるチケットの記載事項を確認するため、 時間超過の判断を行わない。
- ※以降、パーキングメーターは「PM」、パーキングチケットは「PT」と略す。
- タクシー乗り場の確認

調査範囲内にタクシー乗り場がある場合には、その位置を調査票に記載した。

駐車場入庫待ち車両の確認

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

A) 車種の確認

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

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

表 1-2 四輪の車種区分

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

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

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

[※]車内に人が乗っている車両、荷捌き車両は路上駐車の対象とした。

B) 大手宅配車両の確認

貨物車のうち、下記の5業者(令和2年度、宅配便取扱個数(国土交通省調べ)上位5 社、合計シェア99.9%)については大手宅配業者として区分し計測した。

表 1-3 大手宅配業者一覧表

| 貨物車のロゴ | 会社名 | シェア (%) |
|---------------|--------------|---------|
| テヤマト運輸 | ヤマト運輸(株) | 43. 8 |
| SAGAWA | 佐川急便(株) | 28. 2 |
| 是 日本郵便 | 日本郵便(株) | 22. 8 |
| ○ 福山通運 | 福山運輸(株) 他21社 | 2. 9 |
| SEINO 西濃運輸 | 西濃運輸(株) 他19社 | 2. 2 |

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

C) 路上駐車の車種区分等

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

また、駐車場入庫待ち車両も同様の9分類とした。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区·範囲(52 地区)

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各1日を調査した。

調査時間は、11 時・13 時・15 時・17 時・19 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

A) 対象駐車場の選定

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

基本的には平成29年度実施結果との比較を可能とするため、過年度と同じ駐車場を調査対象とし、駐車場の閉鎖・廃止があった場合には、別途実施される駐車場施設調査結果を踏まえて、新たに代替駐車場を選定した。

B) 駐車場利用台数の計測

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

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

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

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

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区·範囲 (9 地区)

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

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各1日を対象とし調査を実施した。 調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。 調査時間は、各日とも11時~19時の連続8時間で実施した。

3) 調査内容・方法

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

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

また、ナンバープレート調査では違法路上駐車を対象として記録した。

1.5.2. 二輪

本報告書では以下の名称を用いることとする。

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

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

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

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区·範囲(42 地区)

各対象地区における調査範囲は概ね 500m×500mとする。具体的な範囲については、過年度と同地区での調査は同一範囲を設定した。ただし一部地域では、地区特性を考慮し範囲を設定した。

対象調査範囲の全ての路線・区間に駐車している車両を対象とした。

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各1日を調査した。

調査時間は、11 時・13 時・15 時・17 時・19 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

| 平休 | 調査年月日 | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|--|
| ₩ H | 令和3年10月7日(木)、14日(木)、21日(木)、28日(木) | | | | | |
| 平日 | 令和3年11月4日(木)、11日(木)、18日(木) | | | | | |
| 休日 | 令和3年10月10日(目)、17日(日)、24日(日)、17日(日)、24日(日) | | | | | |
| | 令和3年11月7日(日)、14日(日)、21日(日)、28日(日) | | | | | |

3) 調査内容・方法

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

駐車場所の確認

駐車形態別(歩道・車道)、車種別の合法・違法駐車台数を確認した。

• 車種の確認

車種は原付・自動二輪・ミニカーとし、使用用途としての自家用・業務用に分類した。二輪の車種区分を表 1-4 に示す。

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

• 入庫待ち台数の計測

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

判別方法 車種 判別手段 ナンバー ナンバープレートのサンプル 備考 自家用 業務用 の地色 00市 ナンバープレート 原付第一種 白色 ※目視 12 34 原付第二種 OO市 お店・企業の名前や 自治体によって独自のマーク ナンバープレート 黄色 ロゴで「業務用」と 等がプリントされたり、形が 12 34 ※目視 51~90cc以下 判別する 異なったりする事があります 原付第二種 ナンバープレート OO市 桃色 ※目視 **a** 12 34 91~125cc以下 ナンバープレート 1足立え 1 足立 え 自動二輪 分類番号が1ではなく 白・緑 12-34 250cc以下 ※目視 12 - 342の場合もあります ナンバープレート 1 足立 え 番号不足の陸運支局では 1 足立 え 自動二輪 白・緑 アルファベットが入っている 12-34 12-34 ※目視 場合があります

表 1-4 二輪の車種区分

<二輪の業務用の判別に関する注意事項>

ナンバープレート

※日視

水色

ミニカー

総排気量 が50cc以下の

-人乗りの普通自動車

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

OO市

お店・企業の名前やロ

ゴで「業務用」と判別す

3輪以上の原付(50cc以下)で、

後輪距が51cm以上はミニカー

の扱い

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

○車種のまとめ

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

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区·範囲(42 地区)

対象地区における調査範囲は四輪と同一とした。対象駐車場は、駐車場施設調査の調査 結果をもとに、各対象地区内の調査協力を得られた駐車場を対象とした。

2) 調査日時

同一地区において平日・休日の各1日ずつ調査を実施した。

各日とも 11 時・13 時・15 時・17 時・19 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に 調査を実施した。

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

- 対象駐車場の選定:対象地区内の調査協力を得られた駐車場を対象とした。
- 駐車場利用台数の計測
- 入庫待ち台数の計測

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲(9地区)

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

2) 調査日時

平日、休日各1日を対象とし、調査日は、前記、(1)の路上駐車調査と同一日とした。 各日とも11時~19時の連続8時間で実施した。

3) 調査内容・方法

調査員が10分毎に巡回し、路上駐車のナンバープレートの情報を全て調査票に記入した。なお、車種は前記、(1)路上駐車調査と同様(原付・自動二輪・ミニカー)とした。 車種(原付・自動二輪・ミニカー)の判別は、ナンバープレートで行い、自家用・業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行った。

2. 実態調査結果

2.1. 実態調査の集計項目一覧

実態調査の集計項目一覧を表 2-1 に示す。

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

表 2-1 実態調査の集計項目一覧

| | 表 2-1 実態調査の集計項目一覧 | |
|---------------------|--------------------------|------------------------|
| | (1) 地区別の実態 | (2)過年度調査結果との比較 |
| 調査項目 | (本調査対象の四輪は 52 地区、 | (過年度調査と重複する地区のみ) |
| | 二輪は全 42 地区) | 四輪:52地区、二輪:全42地区 |
| 2.2.1 路外駐車場施設 | 1) 路外駐車場の整備状況 | 1) 駐車場数の推移 |
| の実態(四輪) | ①駐車場数、②構造・形態別の駐車場割合、 | 2) 地区別の駐車場総収容台数の推 |
| 2.3.1 路外駐車場施設 | ③収容台数規模別の駐車場割合 | 移 |
| の実態 (二輪) | 2) 総収容台数 | ①平日、②休日 |
| シスぷ (二冊) | ①平日、②休日 | |
| | 1) ピーク時の駐車場推定利用率:①平日、②休日 | |
| 2.2.2 路外駐車場の利 | 2) ピーク時の駐車場推定利用台数 | │ │1)ピーク時の駐車場推定利用率の |
| 用実態 (四輪) | ①平日、②休日 | 推移 |
| 2.3.2 路外駐車場の利 | 3)ピーク時の駐車場推定利用台数と駐車場推定利 | ①平日、②休日 |
| 用実態 (二輪) | 用率 | |
| | ①平日、②休日 | |
| | 1) PM・PT設置数 | 1)PM・PT設置数の推移 |
| 2.2.3 PM・PT の実態 | ①平日、②休日 | ①平日 (一般・貨物車用 P M・P T)、 |
| (四輪) | 2)ピーク時のPM・PT設置数・利用率 | ②休日(一般・貨物車用PM・PT)、 |
| (23 4m) | ①平日、②休日 | ③平日(貨物車用PM・PT)、 |
| | | ④休日(貨物車用PM・PT) |
| | 1)ピーク時の路上駐車台数:①平日、②休日 | |
| | 2) ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー※ | |
| | ①平日、②休日 | |
| 2.2.4 路上駐車の実態 | 3) ピーク時の路上駐車車両数:①平日、②休日 | │ │1)ピーク時の路上駐車台数の推移 |
| (四輪) | 4) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合 | ①平日、②休日 |
| 2.3.3 路上駐車の実態 | ①平日 ②休日 | 2) ピーク時の車種別違法路上駐車 |
| (二輪) | 5) ピーク時の車種別違法路上駐車割合 | 台数の変化 |
| (→ TIII) | ①平日 ②休日 | ①平日、②休日 |
| | 6) 時間帯別の違法路上駐車の車種構成 | UTH, WINH |
| | ①平日 ②休日 | |
| | 7)貨物車類に占める大手宅配事業者の割合※ | |
| | ※は四輪のみ | |
| 2.2.5 路上駐車時間の | 1) 平均路上駐車時間(平日・休日) | |
| 実態(四輪) | 2) 時間帯別の路上駐車時間 | 1)平均路上駐車時間の推移 |
| 2.3.4 路上駐車時間の | ①平日 ②休日 | ①平日、②休日 |
| 実態(二輪) | 3) 車種別の路上駐車時間 | |
| | ①平日 ②休日 | |
| 2.2.6 駐車需給バラン | | 1)ピーク時の総駐車需要の推移 |
| スの実態(四輪) | 1) ピーク時の総駐車需要 | ①平日、②休日 |
| 2.3.5 駐車需給バラン | ①平日、②休日 | 2) 駐車需給バランスの推移 |
| スの実態(自動二輪) | | ①平日、②休日 |

なお、本年度の調査を実施した 52 地区について、平成 23・26・29 年度の調査実施状況を表 2-2 に示す。

表 2-2 令和 3 年度調査実施地区と過年度の調査実施状況

| 調査対象地区 | | | 四輪 | | | | 二輪 | | | |
|--------|----|--------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| 区 | NO | 駅·地区名称 | 令和3年度 調査地区 | 平成29年度 調査地区 | 平成26年度 調査地区 | 平成23年度 調査地区 | 令和3年度 調査地区 | 平成29年度 調査地区 | 平成26年度 調査地区 | 平成23年度 調査地区 |
| 千代田区 | 1 | 秋葉原駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2 | 神保町駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 中央区 | 3 | 銀座駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 4 | 日本橋駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 港区 | 5 | 六本木駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 6 | 品川駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 新宿区 | 7 | 新宿駅東口 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 | 新宿駅西口 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 9 | 高田馬場駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 文京区 | 10 | 湯島駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 11 | 後楽園駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | |
| 台東区 | 12 | 上野駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 13 | 浅草駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 墨田区 | 14 | 錦糸町駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 15 | 両国駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | |
| | 16 | 押上駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 江東区 | 17 | 東陽町駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 18 | 木場駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 品川区 | 19 | 大井町駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 20 | 五反田駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 目黒区 | 21 | 目黒駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| | 22 | 中目黒駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| | 23 | 自由が丘駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 大田区 | 24 | 蒲田駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 25 | 蒲田駅東部 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| | 26 | 大森駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 世田谷区 | 27 | 三軒茶屋駅 | 0 | Ō | 0 | 0 | 0 | Ō | 0 | 0 |
| | 28 | 二子玉川駅 | 0 | Ō | 0 | 0 | 0 | 0 | Ō | 0 |
| 渋谷区 | 29 | 渋谷駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Ō | 0 | 0 |
| | 30 | 恵比寿駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 中野区 | 31 | 中野駅 | 0 | Ō | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Ō |
| | 32 | 野方駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | _ | _ | _ | _ |
| 杉並区 | 33 | 阿佐ヶ谷駅 | 0 | Ō | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 34 | 荻窪駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 豊島区 | 35 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Ō | Ō | 0 |
| | | 池袋駅外周部 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 北区 | 37 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| | 38 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 |
| 荒川区 | 39 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | | 町屋駅 | 0 | Ö | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 板橋区 | 41 | 板橋駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 42 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 43 | | 0 | Ö | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 練馬区 | 44 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | _ | _ | - |
| | 45 | | 0 | 0 | | - | 0 | 0 | | |
| 足立区 | 46 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 47 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 48 | | 0 | Ö | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 葛飾区 | 49 | 金町駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 50 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 江戸川区 | 51 | 船堀駅 | 0 | Ö | 0 | 0 | 0 | | | |
| | 52 | 篠崎駅 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | | 合計 | 52 | 52 | 51 | 51 | 42 | 42 | 29 | 29 |
| | l | нп | 02 | 02 | VΙ | 01 | 74 | 74 | 23 | 23 |

2.2. 実態調査結果(四輪)

- 2.2.1. 路外駐車場施設の実態(四輪)
 - (1) 地区別の実態
 - 1) 路外駐車場の整備状況
 - ① 駐車場数
 - ○秋葉原駅・神保町駅・湯島駅・上野駅・錦糸町駅・両国駅・蒲田駅東部・池袋駅・ 池袋駅外周部の9地区で駐車場数が50場以上となっている。
 - ○野方駅・練馬駅の2地区で駐車場数が10場未満となっている。

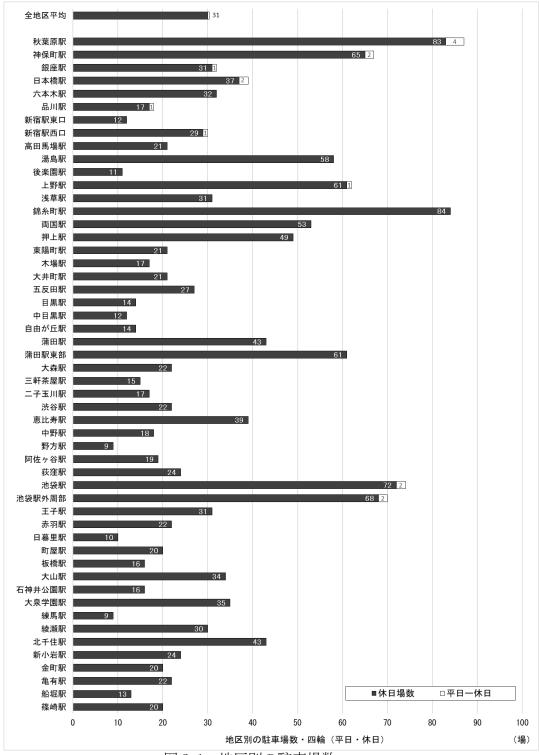


図 2-1 地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

○全地区平均でみると最も高い割合になるのが、「平地自走」であり、次いで「不明」、 「その他」の順となっている。

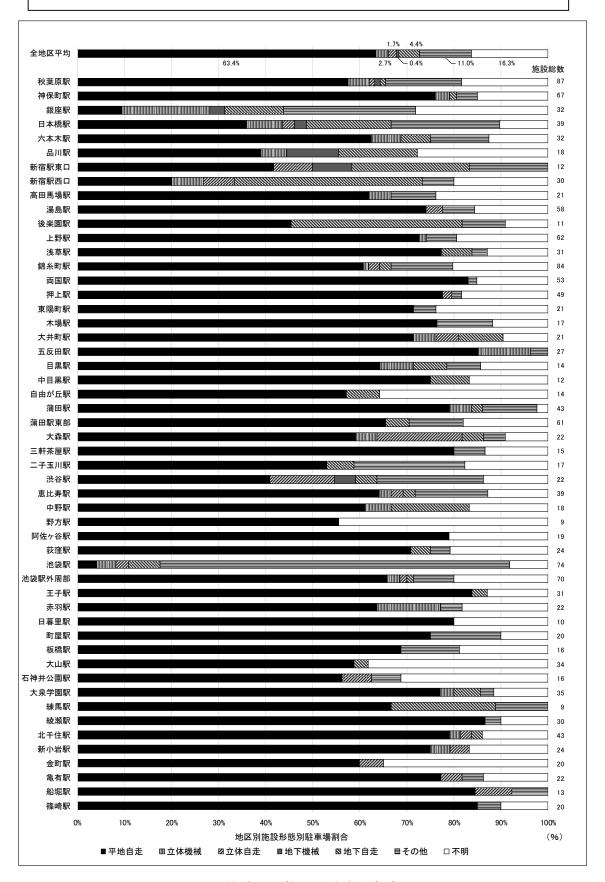


図 2-2 構造・形態別の駐車場割合

③ 収容台数規模別の駐車場割合

○全地区平均でみると最も高い割合になるのが、「10 台未満」であり、次いで「30 台未満」、「100 台以上」の順となっている。

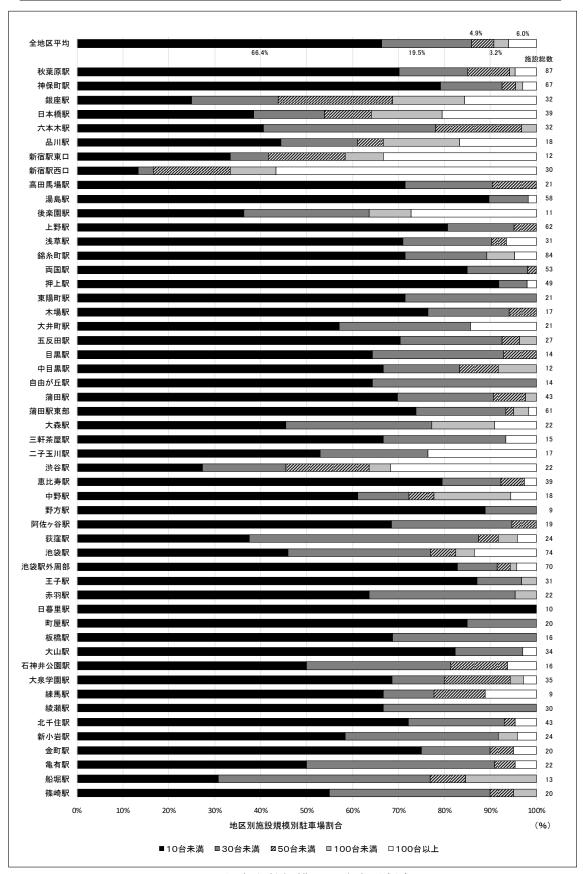


図 2-3 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数

① 平日

○収容台数が 2,000 台以上の地区は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・ 渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の7地区となっている。

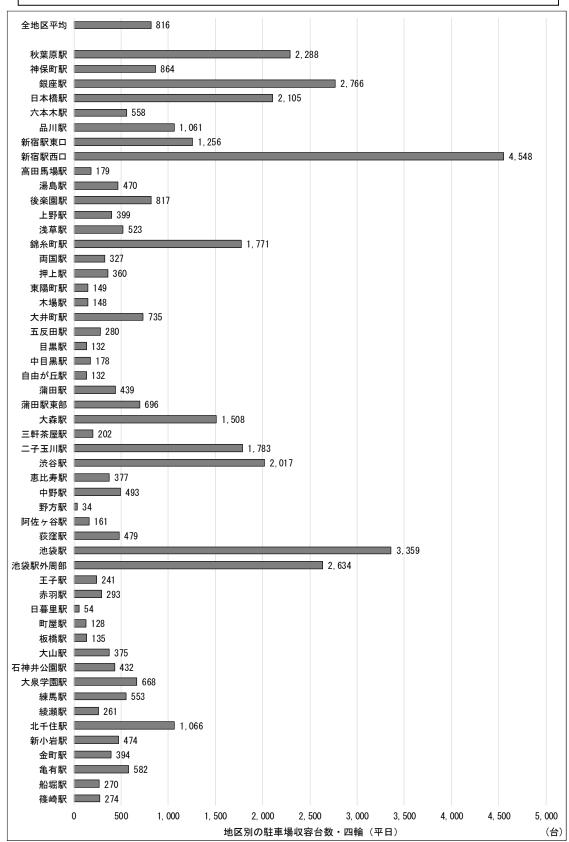


図 2-4 地区別の駐車場収容台数(平日)

② 休日

○収容台数が 2,000 台以上の地区は、、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・ 渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の 7 地区となっている。

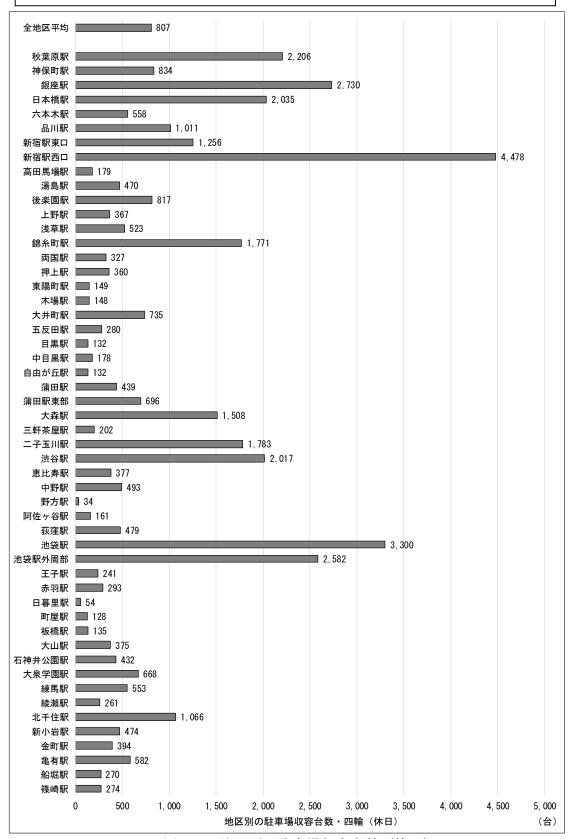


図 2-5 地区別の駐車場収容台数(休日)

(2)過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

- ○前回調査(平成29年度)と比較すると、全地区平均の駐車場数は横ばいである。
- ○平成 26 年度から、神保町駅、高田馬場駅など場数が増えた地区がある一方で、六本木駅、日暮里駅など減った地区がある。

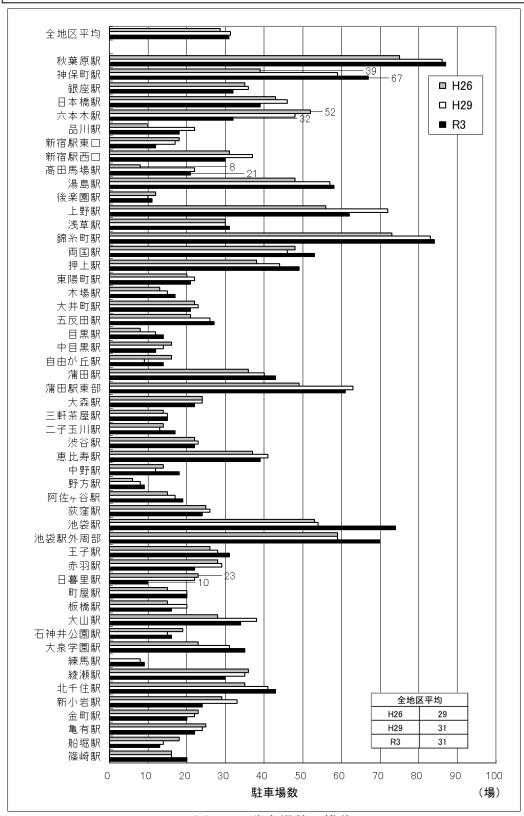


図 2-6 駐車場数の推移

2) 地区別の駐車場収容台数の推移

- ① 平日
 - ○前回調査(平成29年度)と比較すると、平日の全地区平均の総収容台数は減少している。
 - ○平成26年度から、大森駅、池袋駅など収容台数が増えた地区がある一方で、赤羽駅、日暮里駅など減った地区がある。

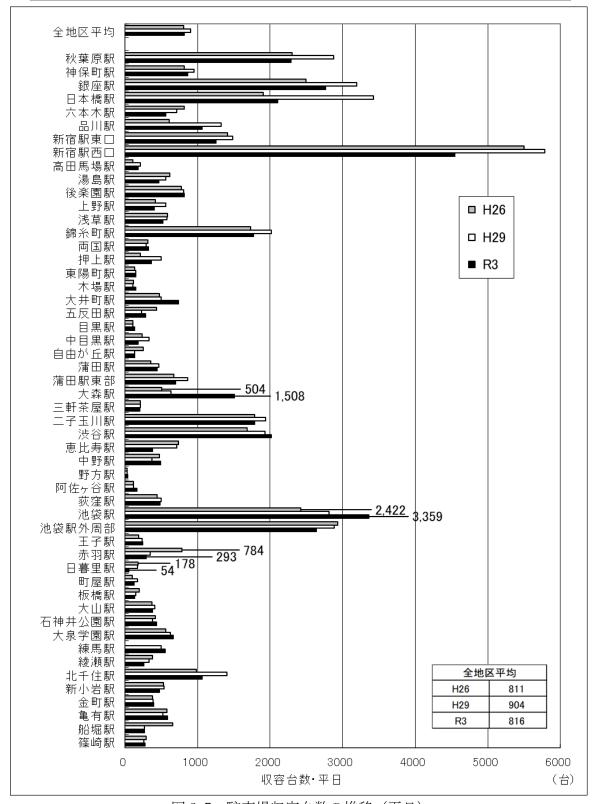


図 2-7 駐車場収容台数の推移(平日)

② 休日

- ○前回調査(平成 29 年度)と比較すると、休日の全地区平均の収容台数は減少している。
- ○平成 26 年度から、大森駅、池袋駅など収容台数が増えた地区がある一方で、新宿駅西口、恵比寿駅、赤羽駅など減った地区がある。

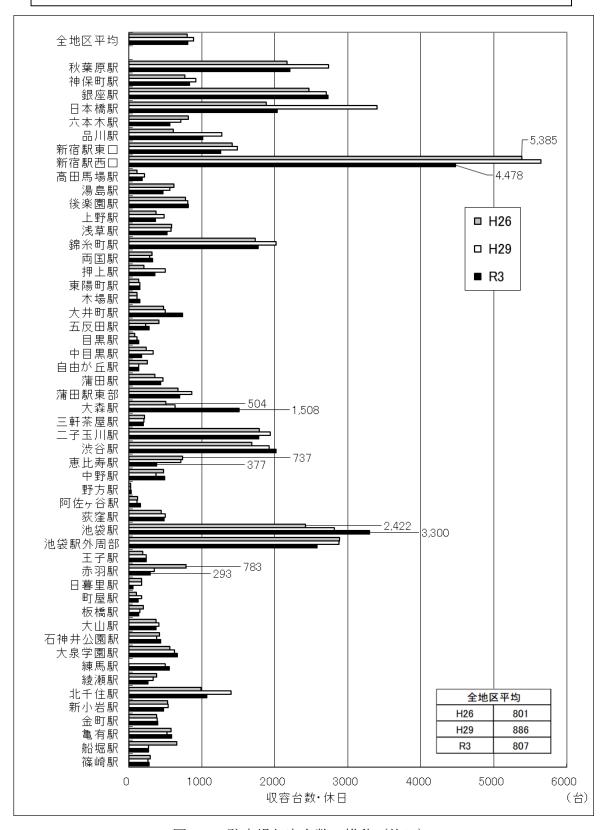


図 2-8 駐車場収容台数の推移(休日)

2.2.2. 路外駐車場の利用実態(四輪)

- (1) 地区別の実態
- 1) ピーク時の駐車場推定利用率
 - ① 平日
 - 〇品川駅・後楽園駅・上野駅・両国駅・押上駅・五反田駅・自由が丘駅・蒲田駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・新小岩駅の11地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上である。
 - ○池袋駅外周部、石神井公園駅、練馬駅、北千住駅で推定利用率が30%未満である。

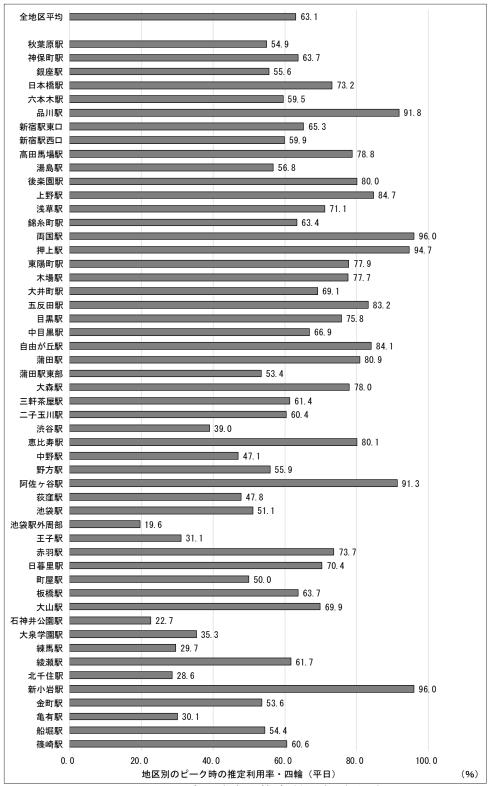


図 2-9 ピーク時の駐車場推定利用率(平日)

② 休日

○浅草駅・押上駅・自由が丘駅の3地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上である。 ○六本木駅、木場駅、渋谷駅、石神井公園駅、大泉学園駅で推定利用率が30%未満である。

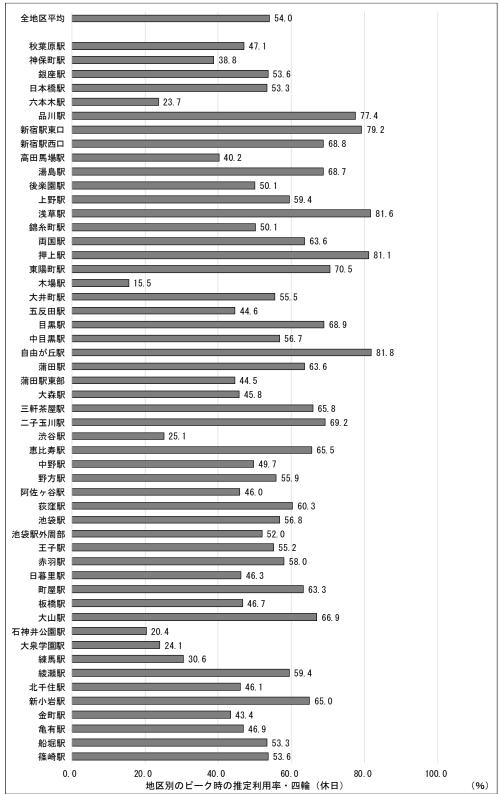


図 2-10 ピーク時の駐車場推定利用率(休日)

2) ピーク時の駐車場推定利用台数

①平日

- ○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で 2,724 台である。
- 〇一方、野方駅・王子駅・日暮里駅・町屋駅・板橋駅・石神井公園駅は駐車場推定利用台数 が 100 台未満である。

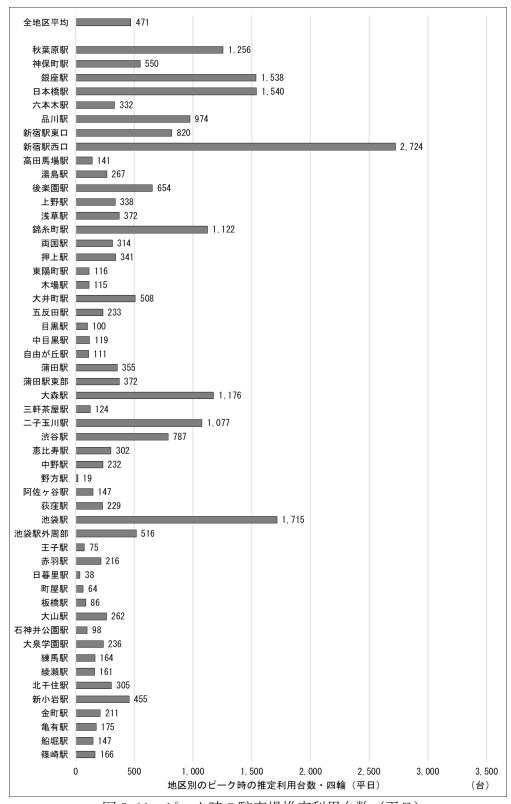


図 2-11 ピーク時の駐車場推定利用台数(平日)

②休日

- ○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で3,079台である。
- 〇一方、高田馬場駅・木場駅・目黒駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・日暮里駅・町屋駅・板橋駅・ 石神井公園駅は、駐車場推定利用台数が 100 台未満である。

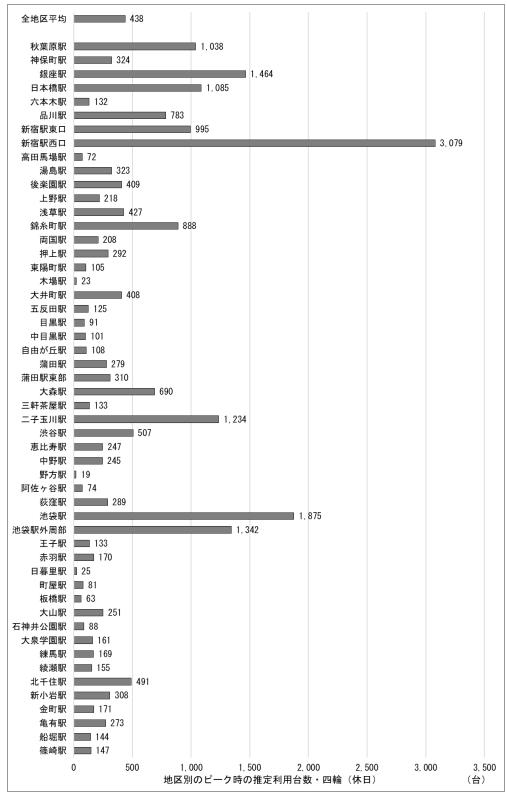


図 2-12 ピーク時の駐車場推定利用台数(休日)

3) ピーク時の駐車場推定利用台数と駐車場推定利用率

① 平日

- 〇ピーク時の駐車場推定利用台数は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・大森駅・二子玉川駅・池袋駅の8地区で1,000台以上となっている。
- 〇ピーク時の駐車場推定利用率は、品川駅・後楽園駅・上野駅・両国駅・押上駅・五反田駅・自由が丘駅・蒲田駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・新小岩駅の11地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上となっている。

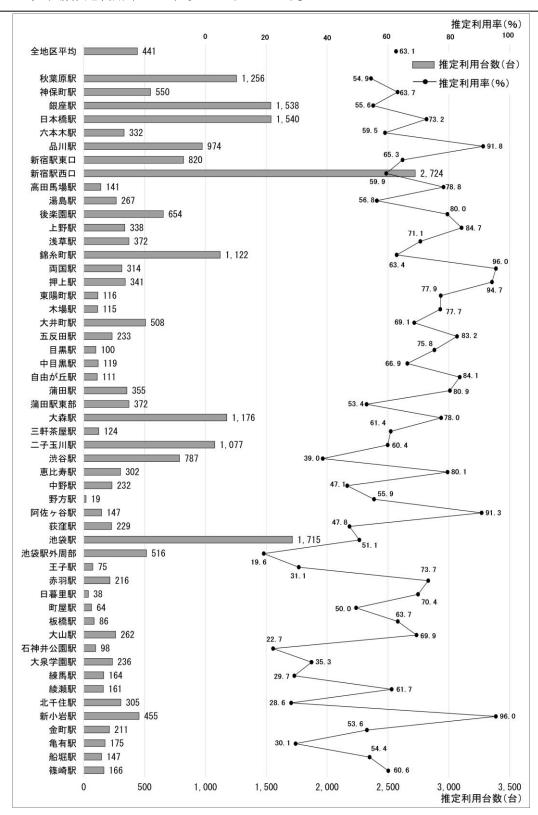


図 2-13 ピーク時の駐車場推定利用台数・推定利用率(平日)

② 休日

- 〇ピーク時の駐車場推定利用台数は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の7地区で1,000台以上となっている。
- ○ピーク時の駐車場推定利用率は、浅草駅・押上駅・自由が丘駅の3地区でピーク時の駐車場利用率が80%以上となっている。

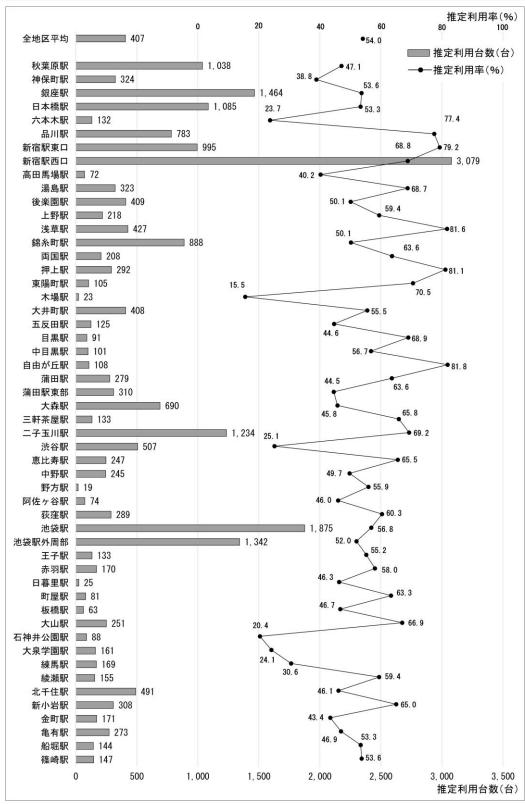


図 2-14 ピーク時の駐車場推定利用台数・推定利用率(休日)

(2)過年度調査結果との比較

- 1) ピーク時の駐車場推定利用率の推移
 - ① 平日
 - ○前回調査(平成 29 年度)と比較すると、全体的にピーク時の駐車場推定利用率は減少傾向にある。

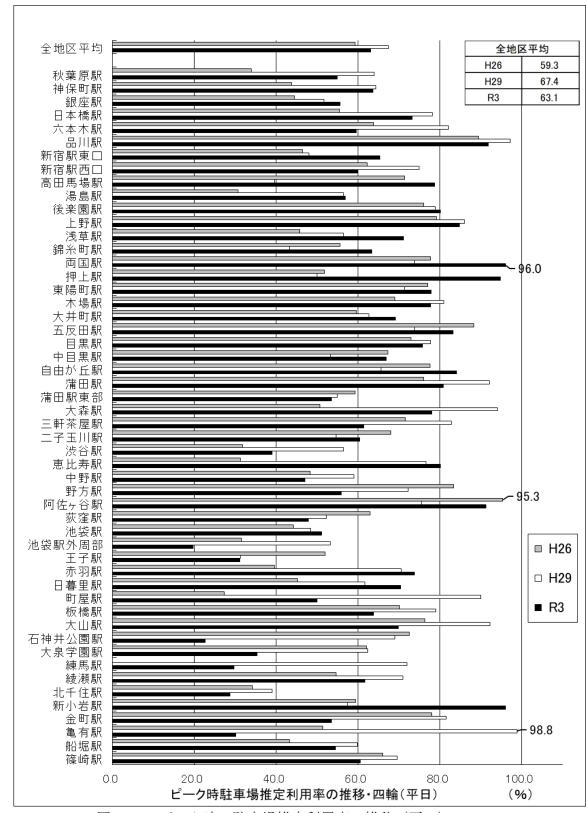


図 2-15 ピーク時の駐車場推定利用率の推移(平日)

② 休日

- ○前回調査(平成29年度)と比較すると、全体的にピーク時の駐車場利用率は減少傾向にある。
- ○この減少傾向は、新型コロナウイルス感染症の蔓延による外出控えに起因すると思われる。

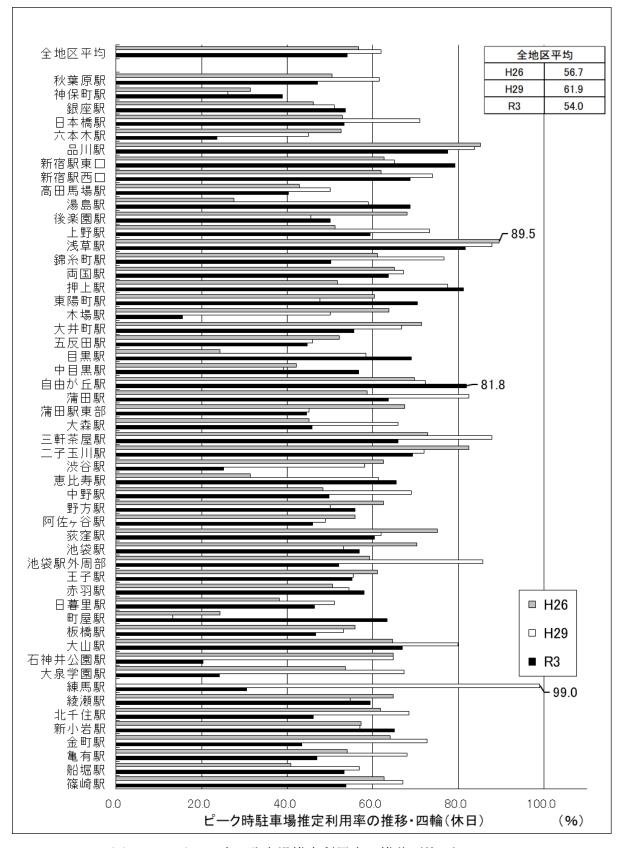


図 2-16 ピーク時の駐車場推定利用率の推移(休日)

2.2.3. PM・PTの実態(四輪)

- (1) 地区別の実態
- 1) PM·PT設置数
 - ① 平日
 - ○52 地区中、29 地区でPM・PTが設置されている。
 - ○また、19地区で貨物車用のPM・PTが設置されている。

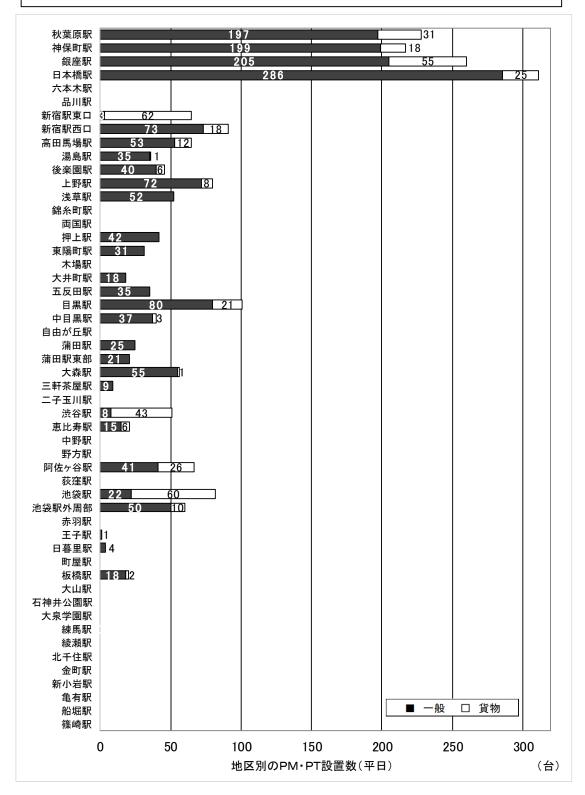


図 2-17 地区別の PM・ PT設置数 (平日)

- ○52 地区中、13 地区でPM・PTが設置されている。
- ○また、11 地区で貨物車用のPM・PTが設置されている。

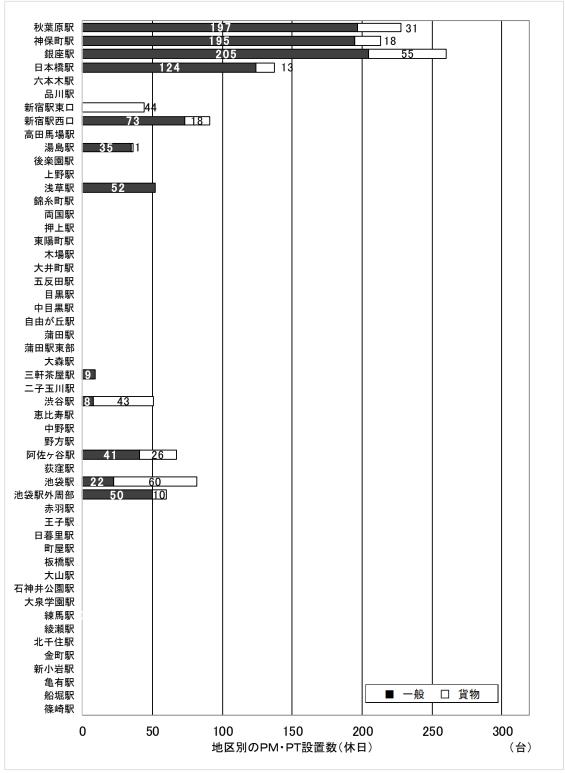
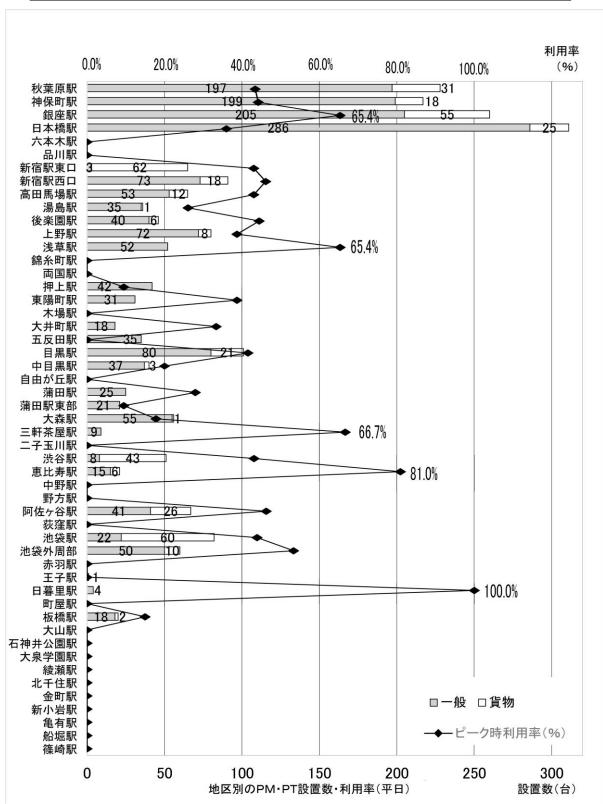


図 2-18 地区別の PM・ PT設置数 (休日)

2) ピーク時の PM・ PT設置数・利用率

① 平日

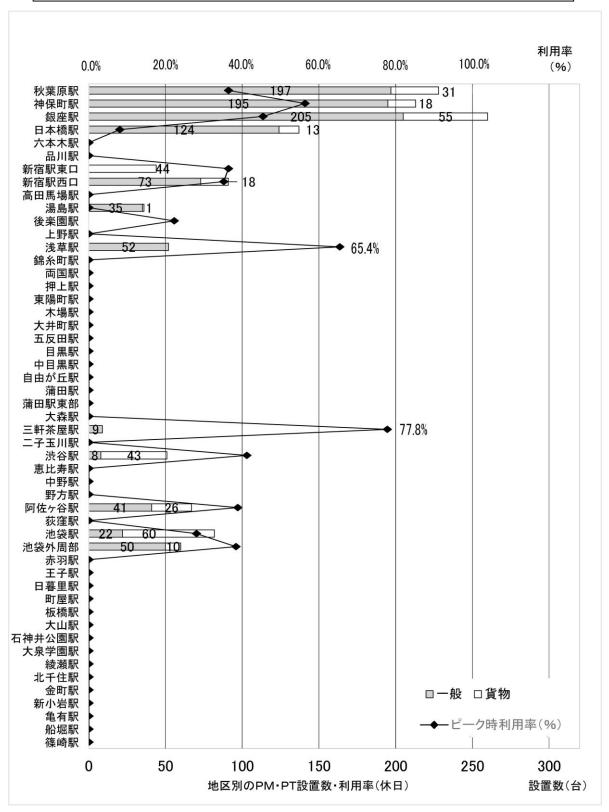
○銀座駅・浅草駅・三軒茶屋駅・恵比寿駅・日暮里駅の5地区は、終日のPM・P T利用割合が60%以上となっている。



※棒グラフは設置台数(台)、折れ線グラフは利用率(%)

図 2-19 ピーク時の PM・ PT設置数・利用率 (平日)

○浅草駅・三軒茶屋駅の2地区は終日のPM・PT利用割合が60%以上となっている。



※棒グラフは設置台数(台)、折れ線グラフは利用率(%)

図 2-20 ピーク時の PM・ PT設置数・利用率 (休日)

(2) 過年度調査結果との比較

- 1) PM・PT設置数の推移
 - ① 平日 (一般・貨物車用 PM・PT)
 - PM・PTが設置されているのは29地区あり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200台以上PM・PTが設置されている。

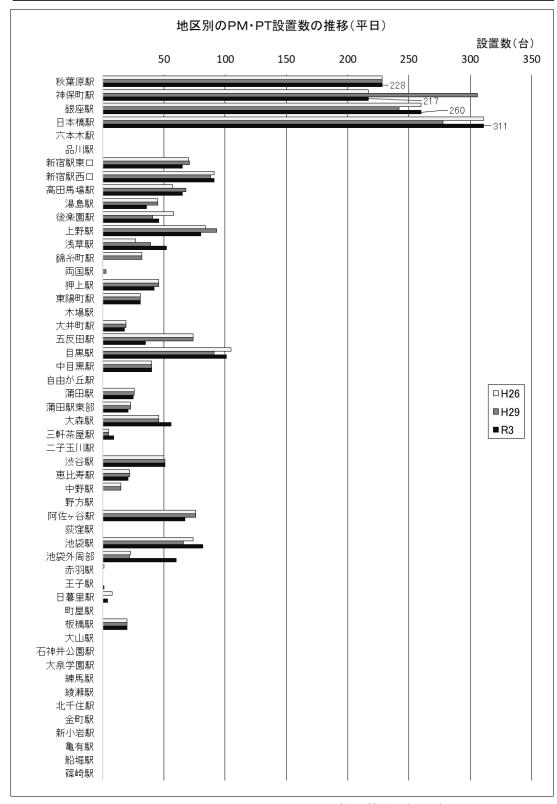


図 2-21 地区別の PM・ PT設置数の推移 (平日)

② 休日 (一般·貨物車用 P M· P T)

○PM・PTが設置されているのは13地区あり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200台以上PM・PTが設置されている。

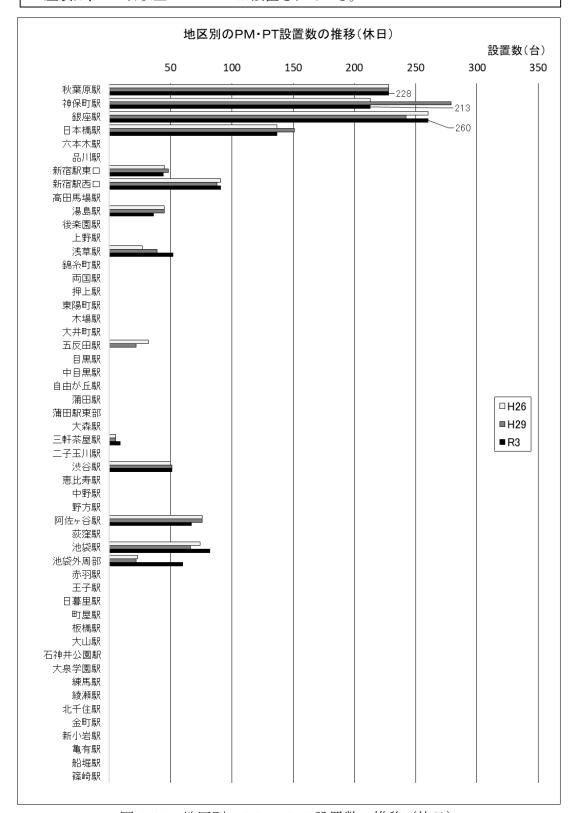


図 2-22 地区別の PM・ PT設置数の推移 (休日)

③ 平日(貨物車用PM・PT)

○銀座駅・新宿駅東口・池袋駅の3地区では、令和3年度の貨物車用PM・PT設置数が50台を超えている。

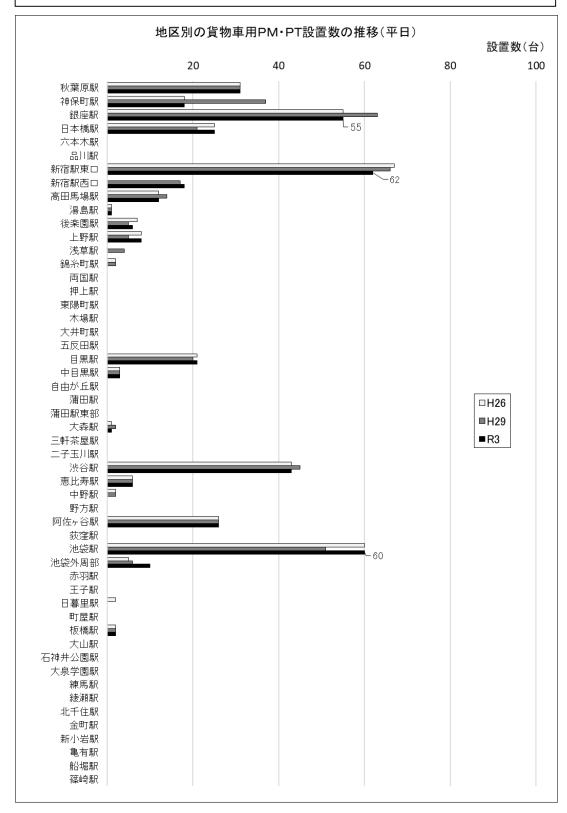


図 2-23 地区別の貨物車用 PM・PT設置数の推移 (平日)

④ 休日(貨物車用PM・PT)

○銀座駅・池袋駅の2地区では令和3年度の貨物車用PM・PT設置数が50台を超えている。

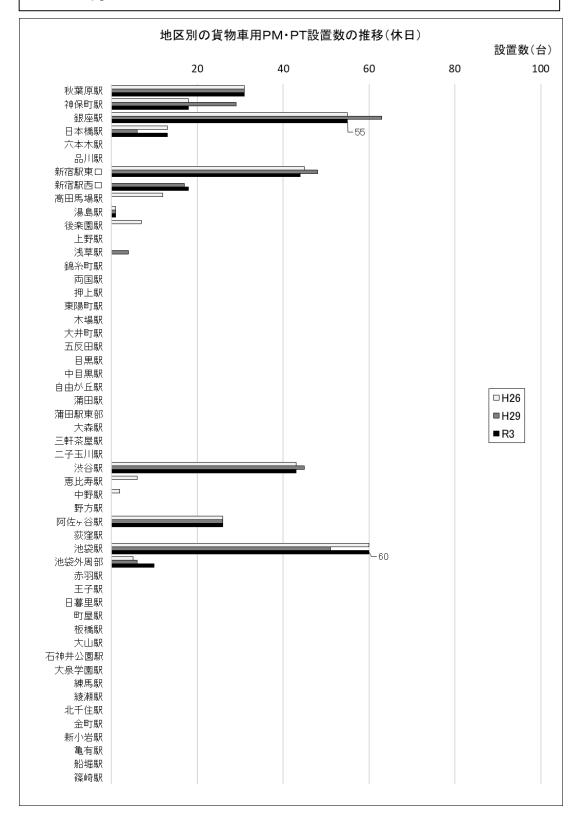


図 2-24 地区別の貨物車用 PM・PT設置数の推移(休日)

2.2.4. 路上駐車の実態(四輪)

四輪の路上駐車実態調査では、合法路上駐車・違法路上駐車・入庫待ち・客待ちタクシーを調査対象とした。違法路上駐車には、PM・PTの違法路上駐車(稼働時間外駐車や料金未払)を含んでいる。

- (1) 地区別の実態
 - 1) ピーク時の路上駐車台数
 - ① 平日
 - ○路上駐車が最も多いのは、神保町駅が 462 台であり、次いで秋葉原駅の 460 台、 日本橋駅が 435 台である。

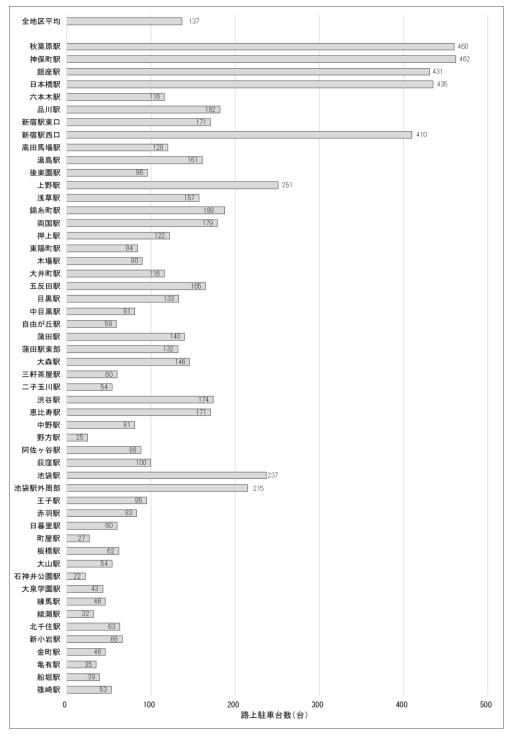


図 2-25 ピーク時の路上駐車台数(平日)

○路上駐車が最も多いのは、日本橋駅が 370 台であり、次いで神保町駅の 353 台、 銀座駅が 342 台である。

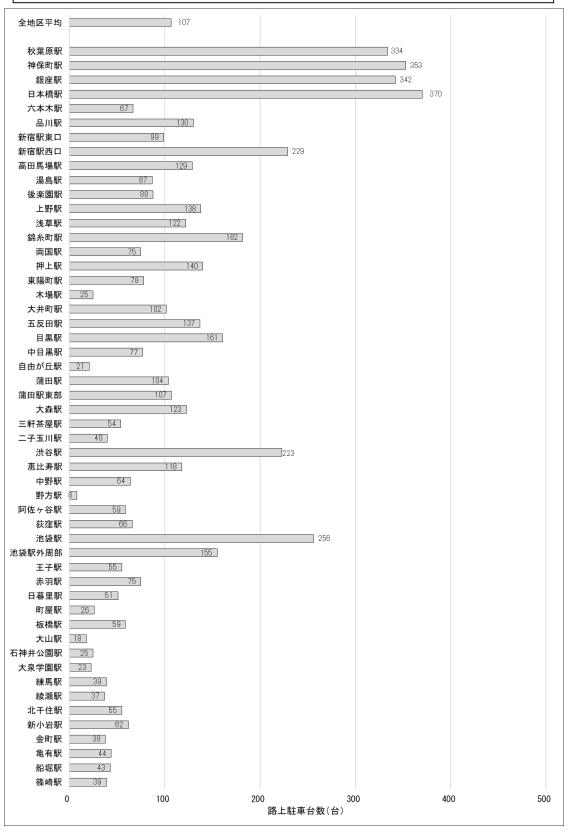


図 2-26 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー

- ① 平日
 - ○入庫待ちが多い地区は、日本橋駅・日暮里駅である。
 - ○客待ちタクシーが多い地区は、銀座駅・日本橋駅・品川駅・新宿駅西口・錦糸町 駅・赤羽駅である。

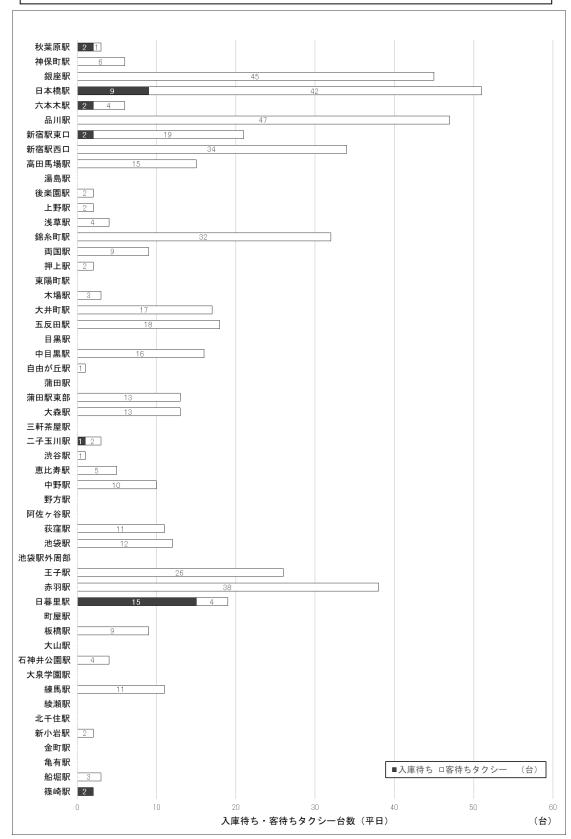


図 2-27 ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー(平日)

- ○入庫待ちが多い地区は、銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口・押上駅・池袋駅である。
- ○客待ちタクシーが多い地区は、品川駅・新宿駅西口・池袋駅である。

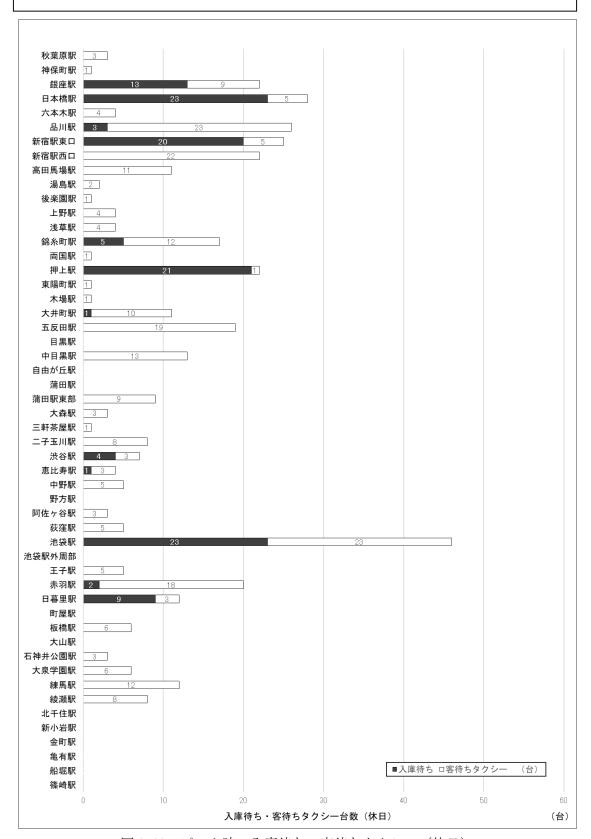


図 2-28 ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー(休日)

3) ピーク時の路上駐車車両数(100m当たり台数)

- ① 平日
 - ○100m当たりの路上駐車車両数は、銀座駅が最も多く、4.49 台/0.1 kmであり、次いで日本橋駅が 2.86 台/0.1 km、目黒駅が 2.66 台/0.1 kmである。
 - ○町屋駅・大泉学園駅・綾瀬駅は100m当たりの路上駐車車両数が0.5台/0.1 km以下である。

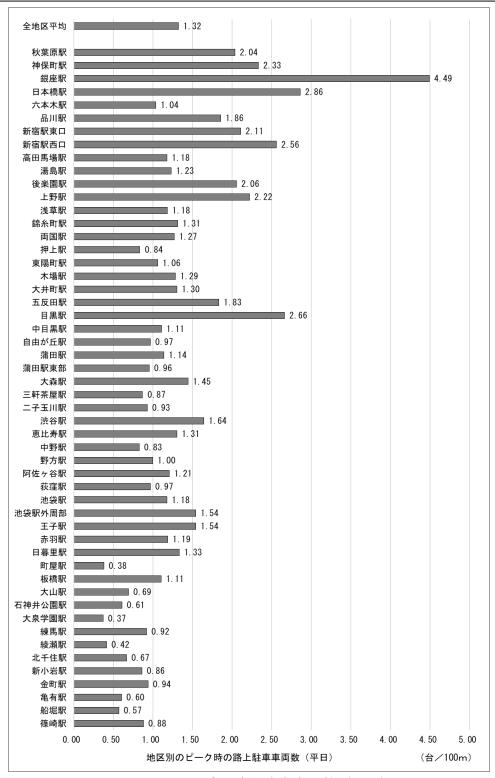


図 2-29 ピーク時の路上駐車車両数 (平日)

- \bigcirc 100m当たりの路上駐車車両数は、銀座駅が最も多く、3.56 台/0.1 kmであり、次いで目黒駅が 3.22 台/0.1 km、日本橋駅が 2.43 台/0.1 kmである。
- ○木場駅・自由が丘駅・野方駅・町屋駅・大山駅・大泉学園駅・綾瀬駅は、100m当 たりの路上駐車車両数が 0.5 台/0.1 km以下である。

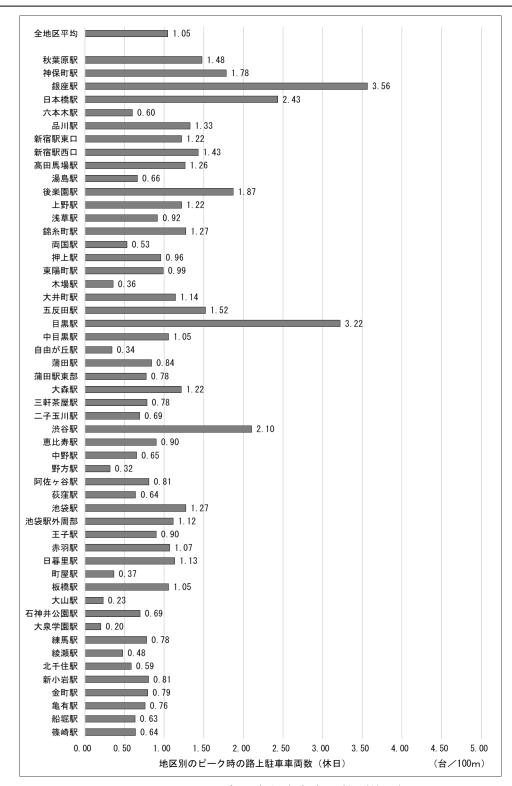


図 2-30 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

4) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

① 平日

○目黒駅・阿佐ヶ谷駅の2地区で、合法駐車の割合が30%を超えている。

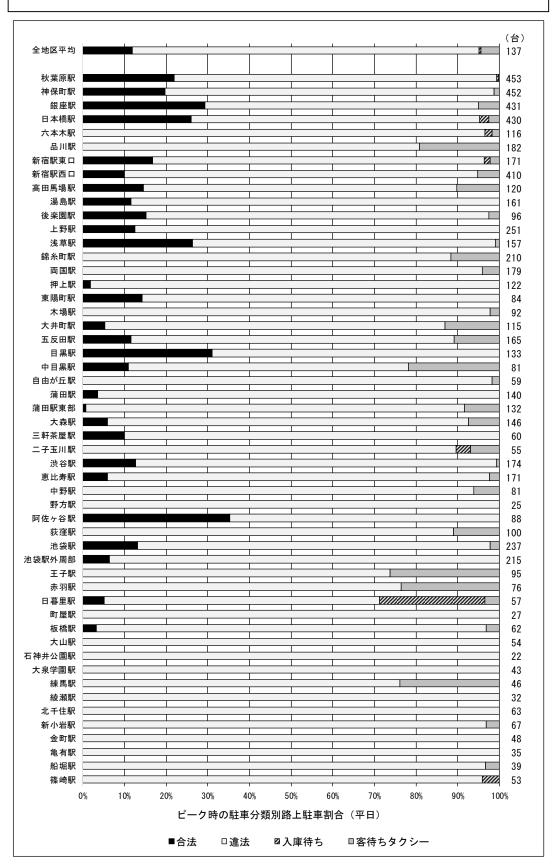


図 2-31 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(平日)

○神保町駅・銀座駅・阿佐ヶ谷駅の3地区で合法駐車の割合が30%を超えている。

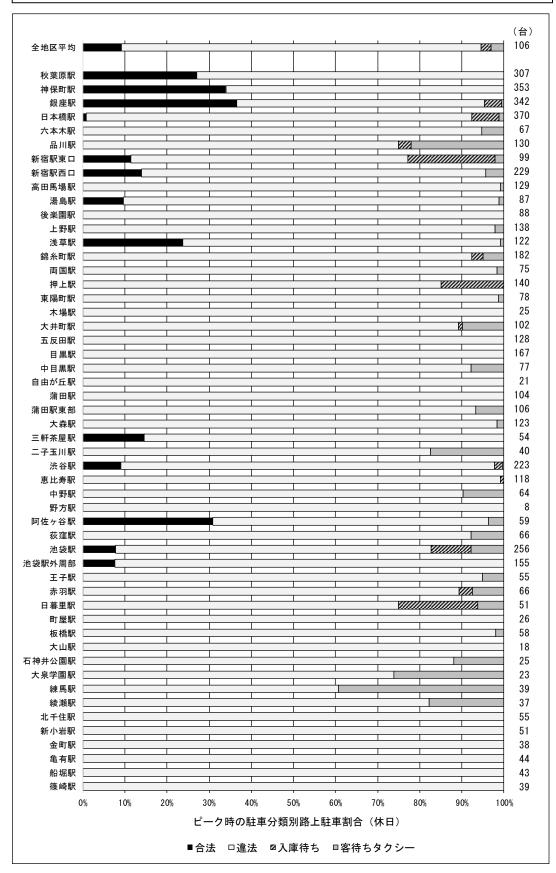


図 2-32 ピーク時の駐車分類別路上駐車割合(休日)

5) ピーク時の車種別違法路上駐車割合

① 平日

- ○全地区平均では、乗用車の割合が約 42%、貨物車類の割合が約 54%と多数を占めている。
- ○乗用車は、秋葉原駅、日本橋駅、上野駅、錦糸町駅、東陽町駅、中目黒駅、二子玉川駅、 赤羽駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅で 50%以上、貨物車は、自由が丘駅、綾瀬駅で 80% 以上である。

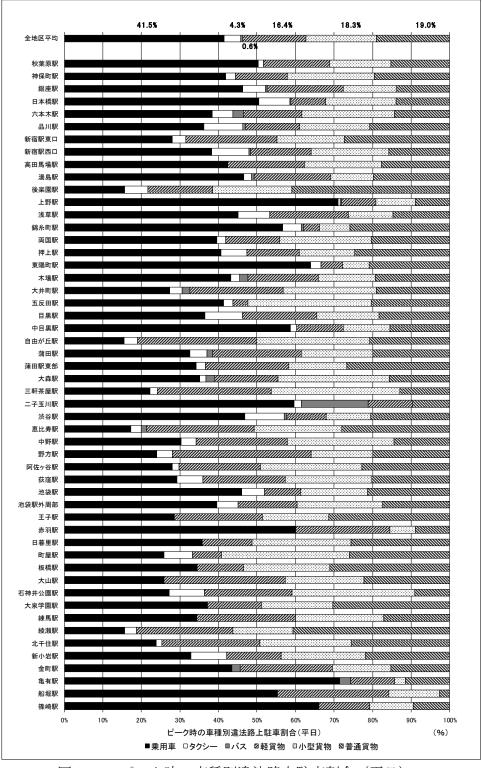


図 2-33 ピーク時の車種別違法路上駐車割合(平日)

- ○全地区平均では、乗用車の割合が約70%と多数を占めている。
- ○乗用車は、日本橋駅、上野駅、五反田駅、中目黒駅、日暮里駅、町屋駅、大泉学園駅、練馬駅で80%以上、貨物車は、野方駅、大山駅で60%以上である。

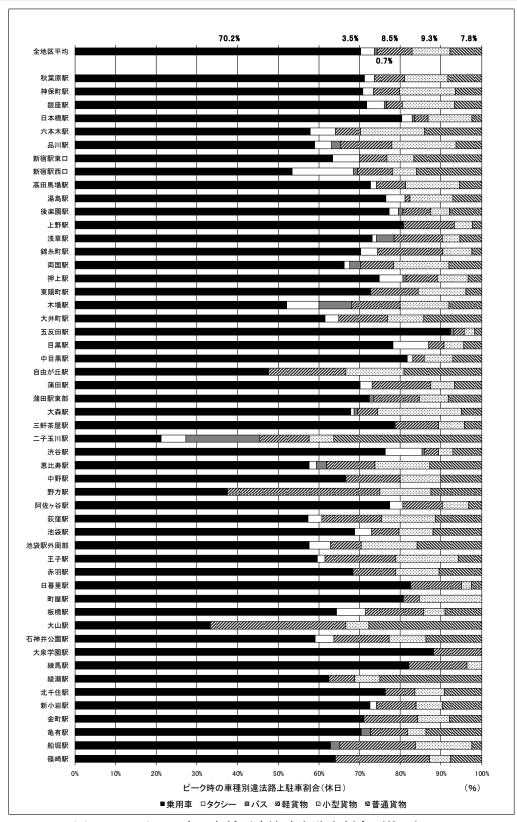
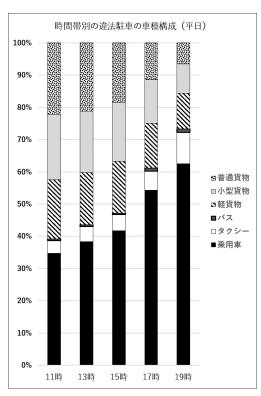


図 2-34 ピーク時の車種別違法路上駐車割合(休日)

6) 時間帯別の違法路上駐車の車種構成

- ○平日は時間帯による車種構成の変動が大きい。11 時、13 時、15 時台は貨物車類 の合計が 60%前後に対して、その他の時間帯では乗用車の占める割合が高くなっ ている。
- ○休日は時間帯による車種構成の変動が小さく1日を通じて乗用車が60~70%を占めている。



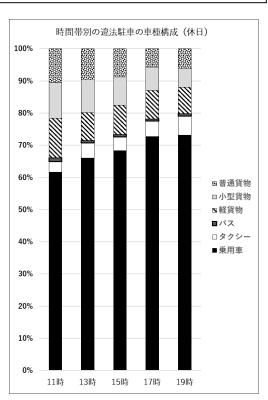
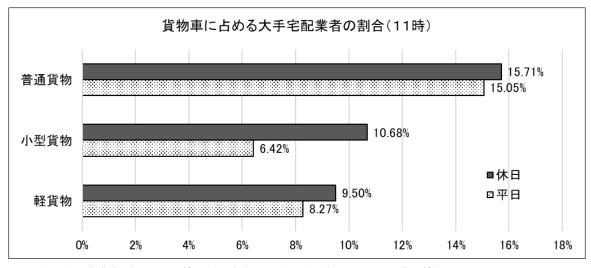


図 2-35 時間帯別の違法路上駐車の車種構成

7) 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

- ○違法路上駐車において貨物車類に占める割合が最も高い 11 時台での大手宅配事業者の車種別の割合を整理した。
- ○車種別の大手宅配事業者の割合では、普通貨物が15.05%~15.71%、小型貨物が6.42%~10.68%、軽貨物が8.27%~9.50%となっている。



※大手宅配事業者(ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便、福山通運、西濃運輸)

図 2-36 貨物車類に占める大手宅配業者の割合

(2)過年度調査結果との比較

- 1) ピーク時の路上駐車台数の推移
 - ① 平日
 - ○前回調査(平成26・29年度)と比較すると、路上駐車台数は増加傾向にある。
 - ○秋葉原駅、神保町駅、銀座駅では、平成29年度調査より、100台以上増加している。

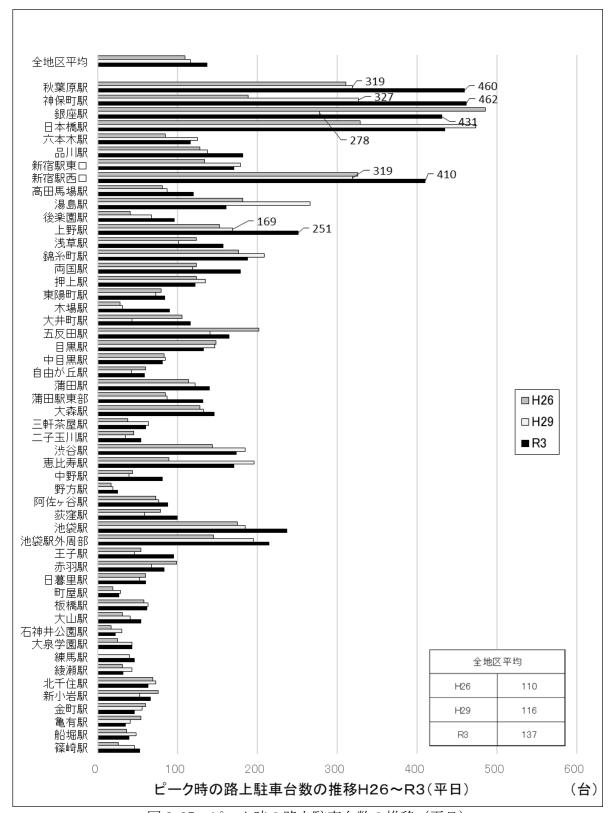


図 2-37 ピーク時の路上駐車台数の推移(平日)

- ○前回調査(平成26・29年度)と比較すると、路上駐車台数はほぼ横ばいである。
- ○銀座駅、池袋駅では、平成29年度調査より、100台以上増加している。

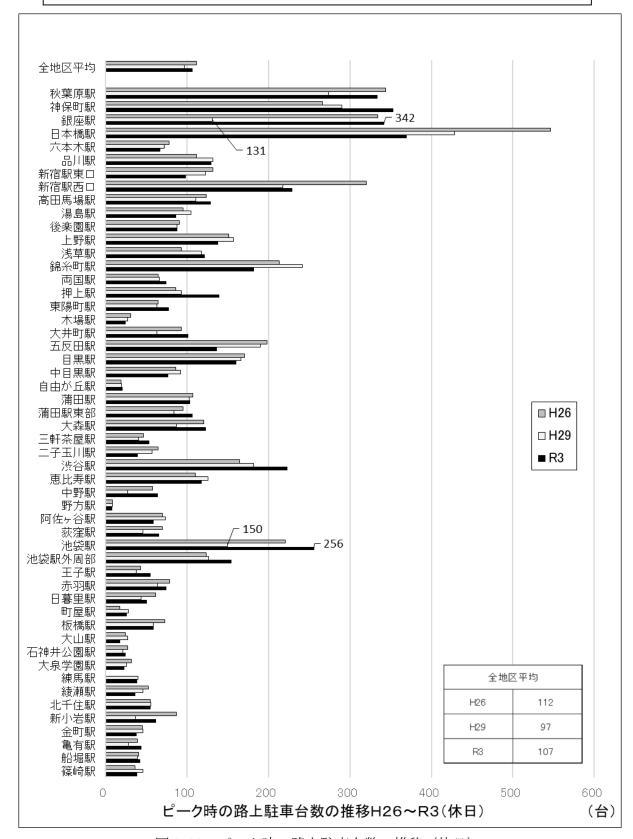


図 2-38 ピーク時の路上駐車台数の推移(休日)

2) ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化 (R3/H29)

- ① 平日
 - ○令和3年度と平成29年度を比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数は26.5%増加している。

表 2-3 ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(平日)

| | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 | 全車 |
|---|------------------------------|------------------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 秋葉原駅 | 188 (229.3) | 5 (500.0) | 0 (0.0) | 64 (914.3) | 59 (98.3) | 57 (93.4) | 373 (165.8) |
| 神保町駅 | 150 (174.4) | 9 (81.8) | 0 (0.0) | 48 (150.0) | 81 (172.3) | 70 (155.6) | 358 (160.5) |
| 銀座駅 | 131 (201.5) | 17 (188.9) | 1 (100.0) | 56 (700.0) | 39 (229.4) | 39 (390.0) | 283 (257.3) |
| 日本橋駅 | 157 (114.6) | 25 (104.2) | 1 (-) | 28 (84.8) | 57 (98.3) | 43 (64.2) | 311 (97.5) |
| 六本木駅 | 43 (97.7) | 6 (300.0) | 3 (60.0) | 17 (100.0) | 27 (61.4) | 16 (133.3) | 112 (90.3) |
| 品川駅 | 54 (158.8) | 15 (500.0) | 1 (-) | 21 (95.5) | 27 (900.0) | 31 (54.4) | 149 (125.2) |
| 新宿駅東口 | 40 (97.6) | 5 (100.0) | 0 (0.0) | 34 (226.7) | 25 (113.6) | 39 (86.7) | 143 (109.2) |
| 新宿駅西口 | 133 (138.5) | 34 (117.2) | 1 (14.3) | 55 (229.2) | 70 (114.8) | 55 (94.8) | 348 (126.5) |
| 高田馬場駅 | 36 (102.9) | 0 (0.0) | 0 (-) | 17 (425.0) | 17 (121.4) | 15 (500.0) | 85 (144.1) |
| 湯島駅 | 68 (121.4) | 3 (60.0) | 1 (25.0) | 29 (107.4) | 16 (50.0) | 29 (70.7) | 146 (88.5) |
| 後楽園駅 | 13 (61.9) | 5 (-) | 0 (0.0) | 14 (63.6) | 17 (425.0) | 34 (200.0) | 83 (127.7) |
| 上野駅 | 160 (280.7) | 1 (50.0) | 1 (-) | 20 (95.2) | 23 (74.2) | 20 (71.4) | 225 (161.9) |
| 浅草駅 | 55 (211.5) | 10 (-) | 0 (0.0) | 25 (138.9) | 14 (116.7) | 18 (150.0) | 122 (176.8) |
| 錦糸町駅 | 94 (105.6) | 8 (72.7) | 1 (100.0) | 7 (30.4) | 13 (33.3) | 43 (126.5) | 166 (84.3) |
| 両国駅 | 68 (188.9) | 4 (133.3) | 0 (-) | 24 (100.0) | 41 (117.1) | 35 (175.0) | 172 (145.8) |
| 押上駅 | 48 (126.3) | 8 (400.0) | 0 (-) | 16 (64.0) | 17 (68.0) | 29 (74.4) | 118 (91.5) |
| 東陽町駅 | 46 (230.0) | 2 (100.0) | 0 (-) | 4 (30.8) | 5 (45.5) | 15 (68.2) | 72 (105.9) |
| 木場駅 | 38 (422.2) | 2 (200.0) | 2 (-) | 16 (177.8) | 13 (433.3) | 17 (212.5) | 88 (293.3) |
| 大井町駅 | 26 (185.7) | 3 (-) | - ` ′ | 23 (2,300.0) | 23 (383.3) | 18 (163.6) | 95 (296.9) |
| 五反田駅 | 53 (110.4) 34 (147.8) | 3 (150.0) 9 (225.0) | 0 (0.0) | 5 (21.7) 18 (100.0) | 41 (341.7) 15 (88.2) | 26 (86.7) 17 (113.3) | 128 (110.3) 93 (119.2) |
| 中目黒駅 | 34 (147.8) | 1 (100.0) | 0 (0.0) | 7 (233.3) | 7 (43.8) | 9 (56.3) | 58 (98.3) |
| 自由が丘駅 | 9 (150.0) | 2 (-) | 0 (-) | 18 (900.0) | 17 (1,700.0) | 12 (109.1) | 58 (290.0) |
| 蒲田駅 | 44 (163.0) | 6 (100.0) | 2 (-) | 31 (387.5) | 25 (67.6) | 27 (142.1) | 135 (139.2) |
| 蒲田駅東部 | 41 (164.0) | 3 (150.0) | 0 (-) | 26 (72.2) | 18 (200.0) | 32 (800.0) | 120 (157.9) |
| 大森駅 | 45 (125.0) | 2 (200.0) | 3 (100.0) | 21 (123.5) | 37 (168.2) | 20 (250.0) | 128 (147.1) |
| 三軒茶屋駅 | 12 (60.0) | 1 (50.0) | 0 (-) | 16 (160.0) | 18 (94.7) | 7 (77.8) | 54 (90.0) |
| 二子玉川駅 | 31 (344.4) | 1 (-) | 9 (-) | 6 (100.0) | 0 (0.0) | 5 (100.0) | 52 (247.6) |
| 渋谷駅 | 73 (214.7) | 16 (145.5) | 1 (25.0) | 16 (41.0) | 18 (85.7) | 32 (76.2) | 156 (103.3) |
| 恵比寿駅 | 26 (49.1) | 4 (5.3) | 2 (200.0) | 42 (381.8) | 34 (136.0) | 42 (262.5) | 150 (82.4) |
| 中野駅 | 23 (255.6) | 3 (300.0) | 0 (-) | 18 (200.0) | 21 (233.3) | 11 (137.5) | 76 (211.1) |
| 野方駅 | 6 (120.0) | 1 (-) | 0 (-) | 9 (180.0) | 4 (80.0) | 5 (125.0) | 25 (131.6) |
| 阿佐ヶ谷駅 | 16 (88.9) | 1 (-) | 0 (0.0) | 12 (70.6) | 15 (166.7) | 13 (162.5) | 57 (107.5) |
| 荻窪駅 | 26 (130.0) | 6 (-) | 0 (-) | 19 (237.5) | 20 (142.9) | 18 (105.9) | 89 (150.8) |
| 池袋駅 | 93 (140.9) | 12 (400.0) | 0 (0.0) | 19 (67.9) | 35 (129.6) | 43 (110.3) | 202 (123.2) |
| 池袋駅外周部 | 80 (123.1) | 11 (275.0) | 0 (0.0) | 31 (134.8) | 45 (132.4) | 35 (60.3) | 202 (107.4) |
| 王子駅 | 20 (125.0) | 0 (-) | 0 (-) | 16 (400.0) | 12 (66.7) | 22 (275.0) | 70 (152.2) |
| 赤羽駅 | 27 (192.9) | 0 (-) | 0 (-) | 11 (91.7) | 3 (33.3) | 4 (30.8) | 45 (93.8) |
| 日暮里駅 | 14 (127.3) | 0 (-) | 0 (0.0) | 5 (62.5) | 10 (83.3) | 10 (90.9) | 39 (90.7) |
| 町屋駅 | 7 (70.0) | 2 (-) | 0 (-) | 2 (20.0) | 9 (180.0) | 7 (175.0) | 27 (93.1) |
| 板橋駅 | 20 (90.9) | 0 (0.0) | 0 (-) | 7 (77.8) | 13 (76.5) | 18 (128.6) | 58 (92.1) |
| 大山駅 | 14 (233.3) | 0 (0.0) | 0 (-) | 17 (141.7) | 11 (100.0) | 12 (109.1) | 54 (131.7) |
| 石神井公園駅 | 6 (150.0) | 2 (-) | 0 (-) | 5 (50.0) | 7 (233.3) | 2 (33.3) | 22 (95.7) |
| 大泉学園駅 | 16 (145.5) | 0 (-) | 0 (-) | 6 (120.0) | 8 (133.3) | 13 (260.0) | 43 (159.3) |
| 練馬駅 | 12 (85.7) | 0 (-) | 0 (-) | 9 (81.8) | 8 (400.0) | 6 (50.0) | 35 (89.7) |
| を 検瀬駅 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | 5 (71.4) | 1 (100.0) | 0 (-) | 8 (80.0) | 5 (100.0) | 13 (162.5) | 32 (103.2) |
| 北千住駅 | 15 (78.9) | 1 (-) | 0 (-) | 16 (145.5) | 15 (78.9) | 16 (69.6) | 63 (87.5) |
| 新小岩駅 | 21 (150.0) | 6 (-) | 0 (-) | 9 (90.0) | 14 (700.0) 7 (175.0) | 14 (155.6) 7 (233.3) | 64 (182.9) 46 (115.0) |
| 金町駅 | | | | 11 (100.0) | , , | | |
| 単有駅 船堀駅 | 25 (192.3) 21 (80.8) | 0 (-) | 0 (-) | 4 (133.3) 11 (366.7) | 1 (10.0) 5 (83.3) | 4 (50.0) | 35 (102.9) 38 (79.2) |
| 施 | 35 (500.0) | 0 (-) | 0 (-) | 7 (116.7) | 6 (120.0) | 1 (7.7) 5 (50.0) | 53 (189.3) |
| 全地区平均 | 47.54 (146.4) | 4.92 (111.8) | 0.63 (57.9) | 18.77 (131.4) | 20.92 (116.2) | 21.75 (107.0) | 114.54 (126.5) |
| 土地位十均 | T7.07 (140.4) | 7.32 (111.0) | 0.00 (01.0) | 10.77 (101.4) | 20.32 (110.2) | 21.70 (107.0) | 114.04 (120.0) |

※表中の数値は令和3年度の実測値(台数)、()内は、平成29年度値を100とした場合の割合(%)。(-)は平成29年度値が0。

○令和3年度と平成29年度を比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数は22.0%増加している。

表 2-4 ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(休日)

| | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 | 全車 |
|------------|-----------------------------|------------------------|---------------|-----------------------|----------------------------|----------------------|------------------------------|
| 秋葉原駅 | 181 (141.4) | 6 (200.0) | 0 (0.0) | 19 (237.5) | 27 (112.5) | 21 (75.0) | 254 (124.5) |
| 神保町駅 | 165 (102.5) | 6 (200.0) | 0 (-) | 15 (150.0) | 32 (188.2) | 15 (250.0) | 233 (118.3) |
| 銀座駅 | 162 (360.0) | 10 (333.3) | 1 (-) | 9 (128.6) | 29 (725.0) | 15 (1,500.0) | 226 (376.7) |
| 日本橋駅 | 263 (146.9) | 8 (88.9) | 2 (100.0) | 11 (366.7) | 35 (109.4) | 8 (34.8) | 327 (131.9) |
| 六本木駅 | 37 (100.0) | 4 (100.0) | 0 (0.0) | 4 (80.0) | 10 (71.4) | 9 (81.8) | 64 (88.9) |
| 品川駅 | 56 (101.8) | 4 (80.0) | 2 (14.3) | 12 (600.0) | 15 (166.7) | 6 (33.3) | 95 (92.2) |
| 新宿駅東口 | 38 (88.4) | 4 (400.0) | 0 (0.0) | 4 (200.0) | 4 (44.4) | 10 (83.3) | 60 (88.2) |
| 新宿駅西口 | 100 (243.9) | 28 (75.7) | 2 (10.5) | 16 (106.7) | 11 (366.7) | 30 (115.4) | 187 (132.6) |
| 高田馬場駅 | 93 (127.4) | 2 (200.0) | 0 (0.0) | 9 (81.8) | 17 (242.9) | 7 (70.0) | 128 (124.3) |
| 湯島駅 | 65 (144.4) | 4 (133.3) | 0 (0.0) | 1 (50.0) | 9 (52.9) | 6 (60.0) | 85 (107.6) |
| 後楽園駅 | 68 (119.3) | 2 (-) | 1 (100.0) | 6 (50.0) | 4 (66.7) | 7 (77.8) | 88 (103.5) |
| 上野駅 | 109 (184.7) | 0 (-) | 0 (-) | 17 (425.0) | 6 (85.7) | 3 (100.0) | 135 (184.9) |
| 浅草駅 | 68 (133.3) | 1 (100.0) | 4 (80.0) | 11 (110.0) | 4 (66.7) | 5 (100.0) | 93 (119.2) |
| 錦糸町駅 | 118 (80.8) | 7 (233.3) | 0 (0.0) | 27 (142.1) | 12 (63.2) | 4 (25.0) | 168 (82.0) |
| 両国駅 | 49 (153.1) | 1 (50.0) | 2 (33.3) | 6 (60.0) | 10 (111.1) | 6 (120.0) | 74 (115.6) |
| 押上駅 | 89 (171.2) | 7 (350.0) | 1 (-) | 9 (40.9) | 9 (112.5) | 4 (66.7) | 119 (132.2) |
| 東陽町駅 | 56 (136.6) | 0 (0.0) | 0 (-) | 9 (225.0) | 9 (112.5) | 3 (60.0) | 77 (128.3) |
| 木場駅 | 13 (118.2) | 2 (66.7) | 2 (200.0) | 3 (-) | 3 (100.0) | 2 (66.7) | 25 (119.0) |
| 大井町駅 | 56 (140.0) | 3 (100.0) | 0 (-) | 11 (183.3) | 8 (114.3) | 13 (216.7) | 91 (146.8) |
| 五反田駅 | 109 (68.1) | 0 (0.0) | 1 (-) | 3 (100.0) | 3 (42.9) | 2 (11.8) | 118 (62.1) |
| 目黒駅 | 126 (96.9) | 14 (1,400.0) | 0 (0.0) | 6 (100.0) | 8 (100.0) | 7 (87.5) | 161 (104.5) |
| 中目黒駅 | 58 (86.6) | 1 (-) | 0 (-) | 2 (28.6) | 5 (125.0) | 5 (250.0) | 71 (88.8) |
| 自由が丘駅 | 10 (142.9) | 0 (-) | 0 (-) | 4 (400.0) | 3 (100.0) | 4 (200.0) | 21 (161.5) |
| 蒲田駅 | 73 (109.0) | 3 (150.0) | 0 (-) | 15 (214.3) | 6 (60.0) | 7 (100.0) | 104 (111.8) |
| 蒲田駅東部 | 71 (129.1) | 0 (-) | 1 (-) | 11 (-) | 7 (63.6) | 8 (66.7) | 98 (125.6) |
| 大森駅 | 82 (282.8) | 1 (100.0) | 1 (100.0) | 6 (85.7) | 25 (833.3) | 6 (100.0) | 121 (257.4) |
| 三軒茶屋駅 | 37 (132.1) | 0 (-) | 0 (-) | 5 (166.7) | 3 (150.0) | 2 (50.0) | 47 (127.0) |
| 二子玉川駅 | 7 (36.8) | 2 (-) | 6 (-) | 4 (133.3) | 2 (-) | 12 (-) | 33 (150.0) |
| 渋谷駅 | 151 (146.6) | 18 (90.0) | 1 (50.0) | 7 (233.3) | 7 (100.0) | 14 (77.8) | 198 (129.4) |
| 恵比寿駅 | 68 (100.0) | 2 (14.3) | 3 (100.0) | 14 (87.5) | 16 (133.3) | 15 (136.4) | 118 (95.2) |
| 中野駅 | 40 (173.9) | 0 (-) | 0 (-) | 8 (800.0) | 6 (300.0) | 6 (-) | 60 (230.8) |
| 野方駅 | 3 (150.0) | 0 (-) | 0 (-) | 3 (75.0) | 1 (100.0) | 1 (50.0) | 8 (88.9) |
| 阿佐ヶ谷駅 | 24 (43.6) | 1 (100.0) | 0 (-) | 3 (60.0) | 2 (40.0) | 1 (16.7) | 31 (43.1) |
| 荻窪駅 | 35 (140.0) | 2 (-) | 0 (-) | 9 (-) | 8 (266.7) | 7 (87.5) | 61 (169.4) |
| 池袋駅 | 132 (169.2) | 8 (114.3) | 0 (0.0) | 13 (92.9) | 16 (266.7) | 23 (153.3) | 192 (158.7) |
| 池袋駅外周部 | 76 (122.6) | 7 (700.0) | 0 (0.0) | 10 (250.0) | 18 (360.0) | 21 (233.3) | 132 (159.0) |
| 王子駅 | 31 (119.2) | 1 (-) | 0 (-) | 9 (450.0) | 8 (133.3) | 3 (75.0) | 52 (136.8) |
| 赤羽駅 | 39 (139.3) | 0 (-) | 0 (-) | 6 (150.0) | 6 (200.0) | 6 (600.0) | 57 (158.3) |
| 日暮里駅 | 33 (194.1) | 0 (-) | - , | 5 (125.0) | 1 (50.0) | 1 (16.7) | 40 (137.9) |
| 町屋駅 板橋駅 | 21 (140.0) 36 (85.7) | 0 (-) 4 (400.0) | 0 (-) | 1 (12.5) 8 (100.0) | 4 (100.0) 3 (60.0) | 0 (0.0) 5 (166.7) | 26 (92.9) 56 (94.9) |
| 大山駅 | 6 (120.0) | 4 (400.0) 0 (-) | 0 (-) | 6 (200.0) | | 5 (500.0) | |
| 石神井公園駅 | 13 (108.3) | 1 (-) | 0 (-) | 3 (100.0) | 1 (100.0) 2 (200.0) | 3 (60.0) | 18 (180.0) 22 (104.8) |
| 大泉学園駅 | 15 (93.8) | 0 (-) | 0 (-) | 2 (28.6) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 17 (65.4) |
| - | 23 (143.8) | 0 (-) | 0 (-) | 4 (66.7) | 1 (50.0) | 0 (0.0) | 28 (100.0) |
| 被瀬駅 | 20 (69.0) | 0 (-) | 0 (-) | 2 (40.0) | 2 (28.6) | 8 (400.0) | 32 (74.4) |
| 北千住駅 | 42 (123.5) | 0 (-) | 0 (-) | 4 (400.0) | 4 (57.1) | 5 (100.0) | 55 (117.0) |
| 新小岩駅 | 45 (166.7) | 1 (-) | 0 (-) | 6 (120.0) | 4 (133.3) | 6 (300.0) | 62 (167.6) |
| 金町駅 | 27 (84.4) | 0 (0.0) | 0 (-) | 5 (500.0) | 3 (300.0) | 3 (150.0) | 38 (102.7) |
| 金月駅 亀有駅 | 31 (163.2) | 0 (-) | 1 (-) | 4 (100.0) | 2 (200.0) | 6 (150.0) | 44 (157.1) |
| 船堀駅 | 27 (180.0) | 0 (-) | 1 (-) | 8 (400.0) | 6 (200.0) | 1 (33.3) | 43 (187.0) |
| 篠崎駅 | 25 (71.4) | 0 (-) | 0 (-) | 9 (900.0) | 2 (-) | 3 (100.0) | 39 (100.0) |
| 全地区平均 | 63.88 (125.7) | 3.17 (120.4) | 0.62 (41.0) | 7.77 (134.7) | 8.44 (126.9) | 7.12 (98.1) | 91.00 (122.0) |
| T-0E-T-4 | 30.00 (120.7) | J.17 (120.4) | U.U. (TI.U / | 7.77 (104.7) | 0.11 (120.0) | 7.12 (00.1 / | 31.00 (122.0) |

[※]表中の数値は令和3年度の実測値(台数)、()内は、平成29年度値を100とした場合の割合(%)。(-)は平成29年度値が0。

2.2.5. 路上駐車時間の実態(四輪)

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

(1) 地区別の実態

- 1) 平均路上駐車時間(平日·休日)
 - ○全地区平均の駐車時間は、平日は26分、休日は33分であった。
 - ○最も長かったのは、上野駅の休日76分である。
 - ○平日 30 分以上の駐車があったのは、新宿駅東口、上野駅。休日 30 分以上の駐車があったのは、六本木駅、上野駅、蒲田駅、渋谷駅であった。

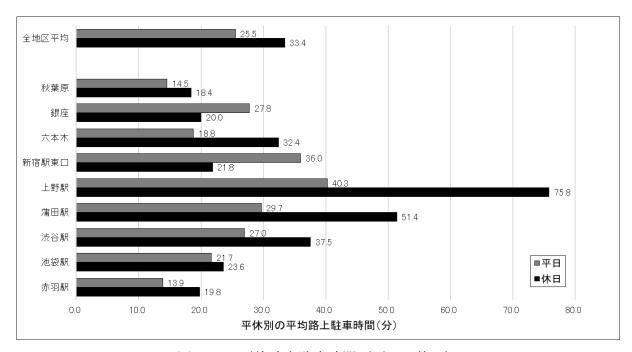


図 2-39 平均路上駐車時間(平日・休日)

2) 時間帯別の路上駐車時間

- ① 平日
 - ○全地区平均は1日を通じて30分までの間で推移している。
 - ○渋谷駅は時間帯で大きく変動している。

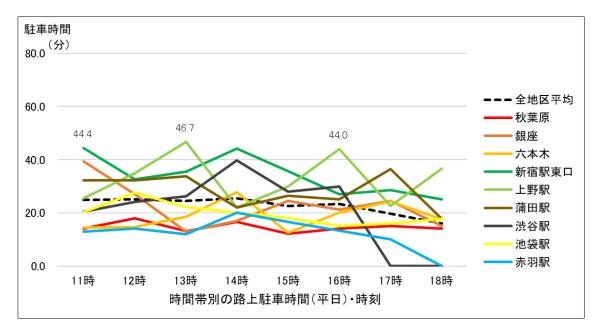


図 2-40 時間帯別の路上駐車時間(平日)

② 休日

- ○全地区平均は1日を通じて30分までの間で推移している。
- ○六本木駅・上野駅・新宿駅東口は時間帯で大きく変動している。

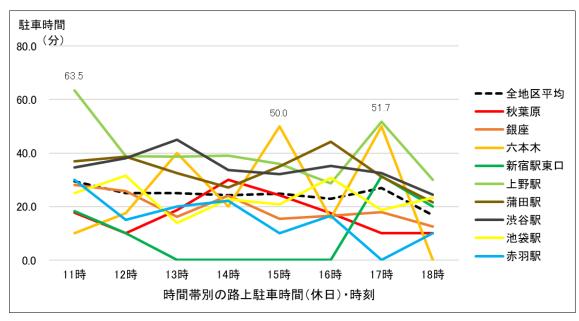


図 2-41 時間帯別の路上駐車時間(休日)

3) 車種別の路上駐車時間

- ① 平日
 - ○全地区平均では乗用車の路上駐車時間が長く、次いで普通貨物、バス、小型貨物、 軽貨物の順となっている。
 - ○路上駐車時間で最も長いのは渋谷駅のバスである。

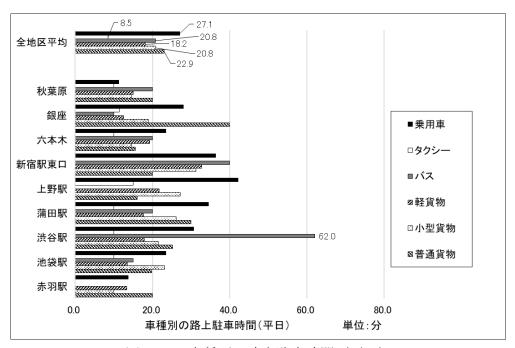


図 2-42 車種別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- ○全地区平均では乗用車の路上駐車時間が最も長く、次いで軽貨物・普通貨物の順となっている。
- ○路上駐車時間で最も長いのは銀座駅の軽貨物と渋谷駅の普通貨物である。

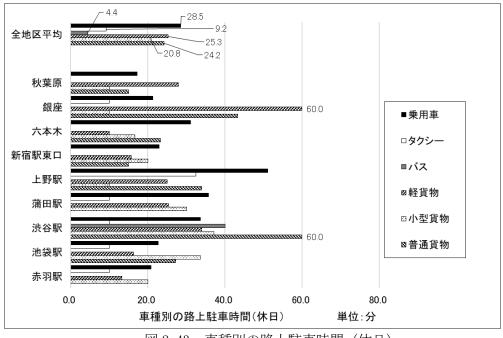


図 2-43 車種別の路上駐車時間(休日)

2.2.6. 駐車需給バランスの実態(四輪)

- (1) 地区別の実態
- 1) ピーク時の総駐車需要
 - ① 平日
 - ○秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・品川駅・新宿駅西口・錦糸町駅・大森駅・二子玉川駅・池袋駅の9地区で、ピーク時の総駐車需要が1,000台以上となっている。

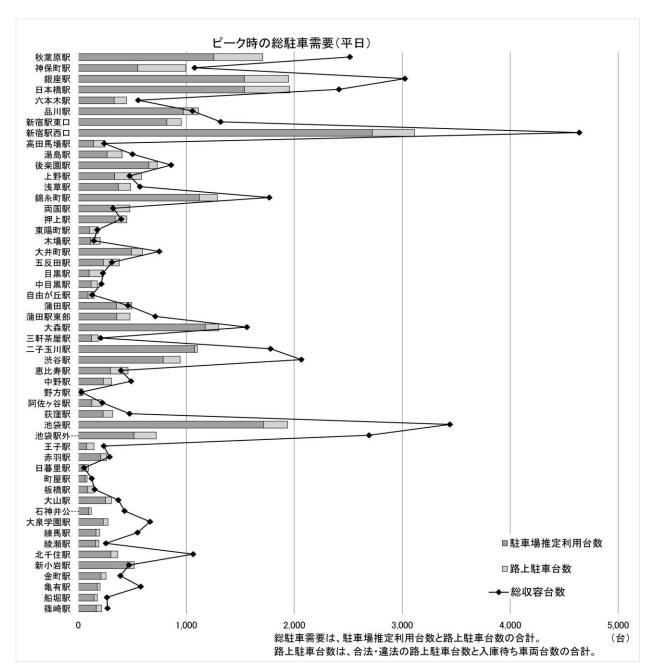


図 2-44 ピーク時の総駐車需要(平日)

○秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・ 池袋駅・池袋駅外周部の9地区で、ピーク時の総駐車需要が1,000台以上となっ ている。

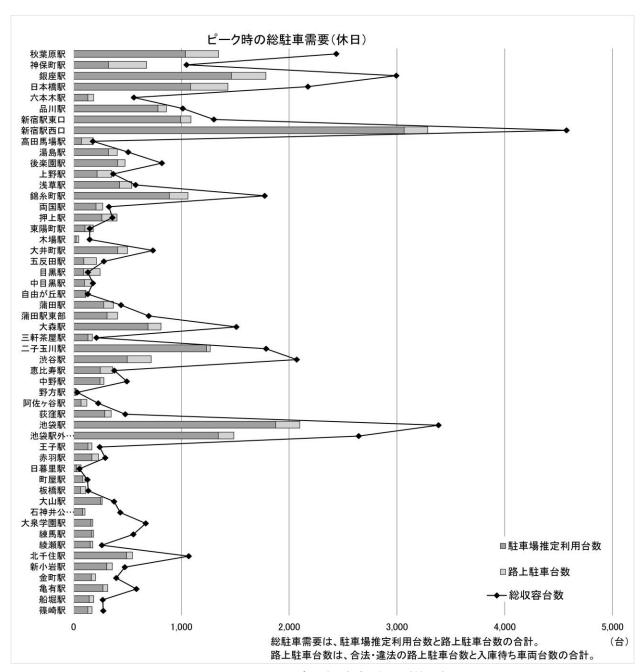


図 2-45 ピーク時の総駐車需要(休日)

- (2) 過年度調査結果との比較
- 1) ピーク時の総駐車需要の推移
 - ① 平日

○前回調査(平成29年度)と比較すると、平日の総駐車需要は減少している。

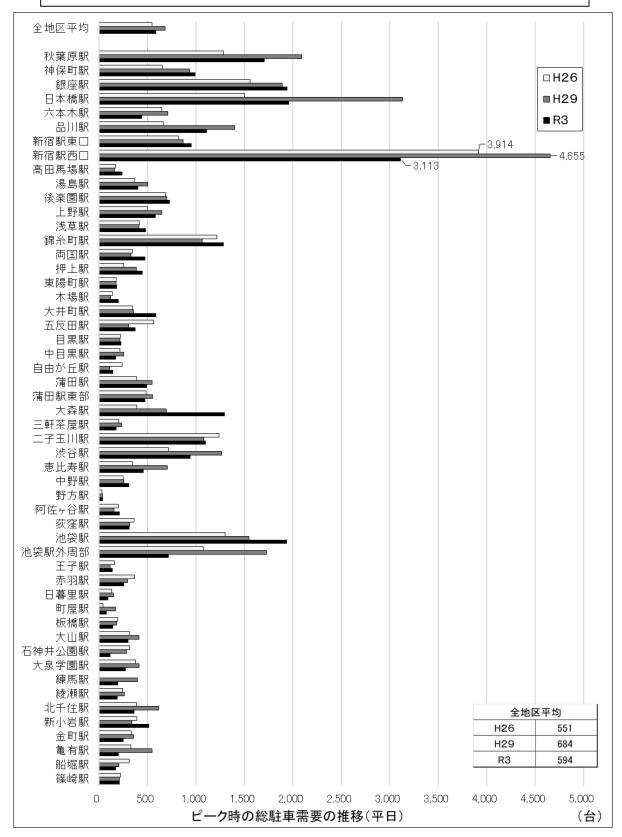


図 2-46 ピーク時の総駐車需要の推移(平日)

○前回調査(平成29年度)と比較すると、休日の総駐車需要は減少している。

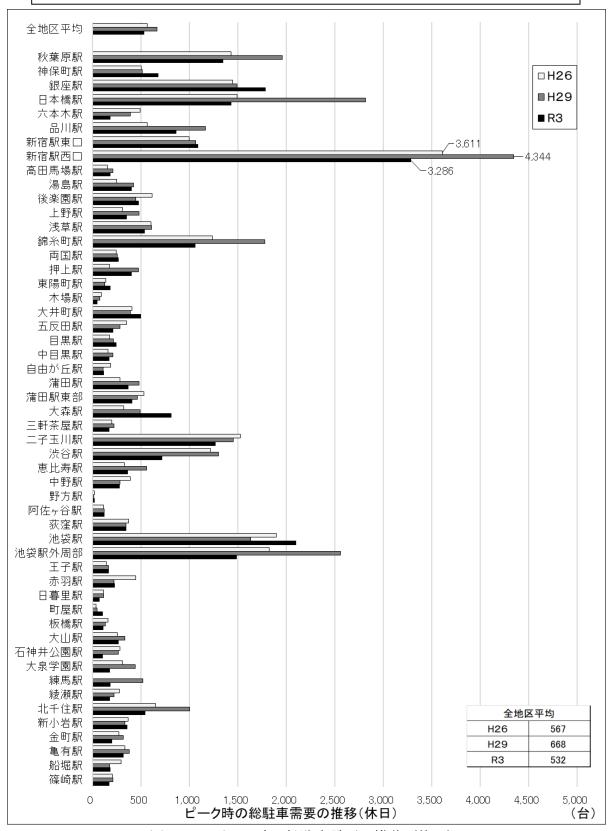
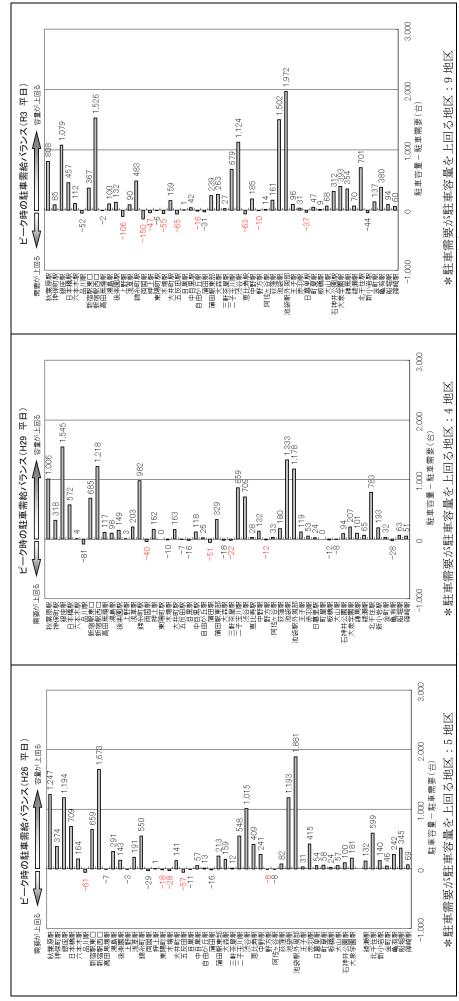


図 2-47 ピーク時の総駐車需要の推移(休日)

2) 駐車需給バランスの推移

① 平 日 ○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る (需要に対して供給が不足している) 地区は、52 地区中 9 地区であった。平成 29 年度より供給 不足地区は増加している。

・不足地区数は、平成 26 年度・5 地区、平成 29 年度・4 地区、合和 3 年度・9 地区。



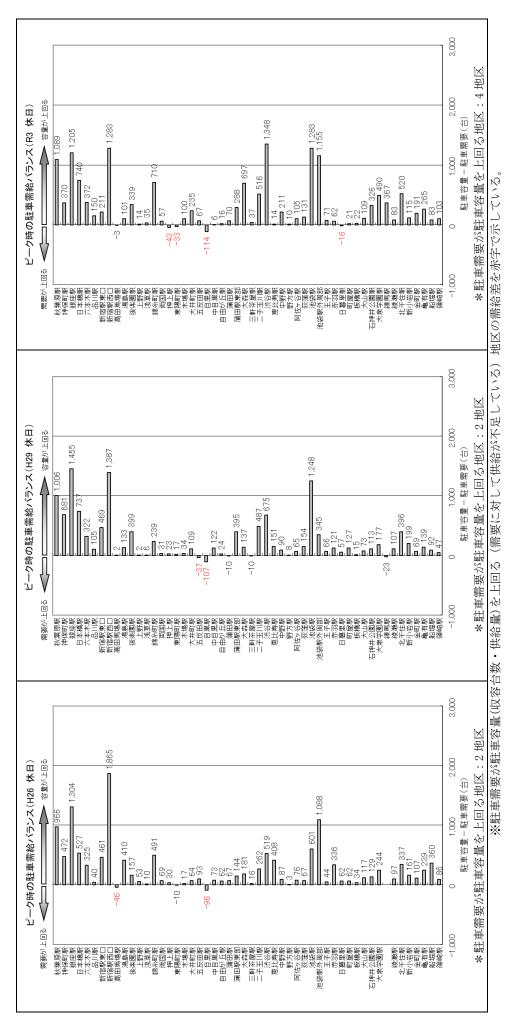
※駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る(需要に対して供給が不足している)地区の需給差を赤字で示している。 (需要/供給が 110%以内の場合は需給バランス確保とみなしている)

図 2-48 ピーク時の総駐車需給バランスの推移 (平日)

2 休日

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る (需要に対して供給が不足している) 地区は、52 地区中 4 地区であった。平成 29 年度より供給 不足地区は増加している。

令和3年度・4地区。 平成29年度·2地区、 不足地区数は、平成26年度・2地区、



(需要/供給が 110%以内の場合は需給バランス確保とみなしている)

図 2-49 ピーク時の総駐車需給バランスの推移(休日)

2.3. 実態調査結果(二輪)

- 2.3.1. 路外駐車場施設の実態(二輪)
 - (1) 地区別の実態
 - 1) 路外駐車場の整備状況
 - ① 駐車場数
 - ○42 地区中、秋葉原駅・池袋駅で駐車場が10場以上となっている。

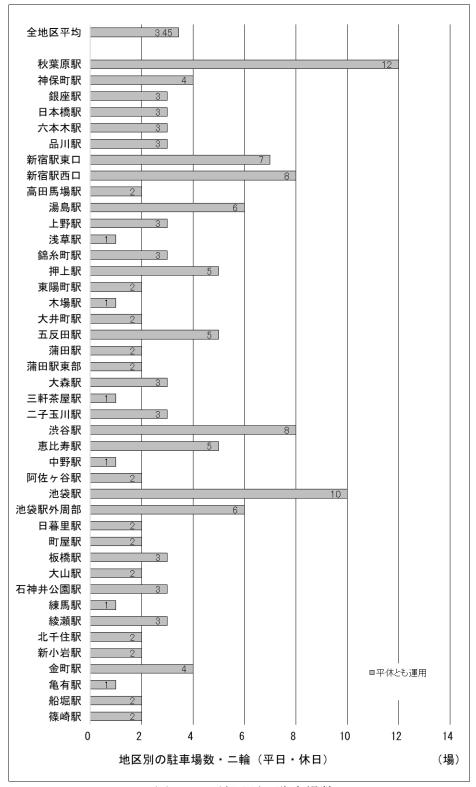


図 2-50 地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

○最も高い割合が「平面構造」であり、次いで「地下構造」、「立体構造」の順となっている。

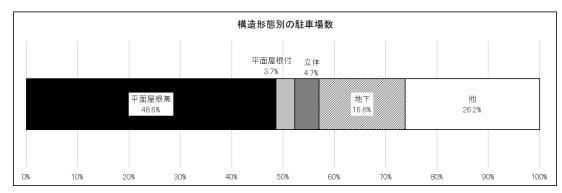


図 2-51 構造形態別の駐車場割合

○最も高い割合が「チェーンロック式」であり、次いで「ゲート式」、「フラップ式」 の順となっている。

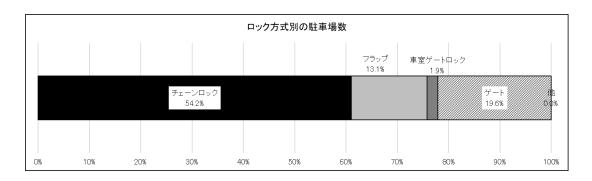


図 2-52 ロック形式別の駐車場割合

③ 収容台数規模別の駐車場割合

○最も高い割合が「10 台以下」であり、次いで「30 台以下」、「50 台以下」の順となっている。

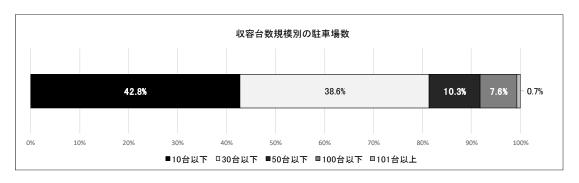


図 2-53 収容台数規模別の駐車場割合

2) 総収容台数(平日·休日)

○総収容台数が200台以上の地区は、秋葉原駅・渋谷駅の2地区となっている。

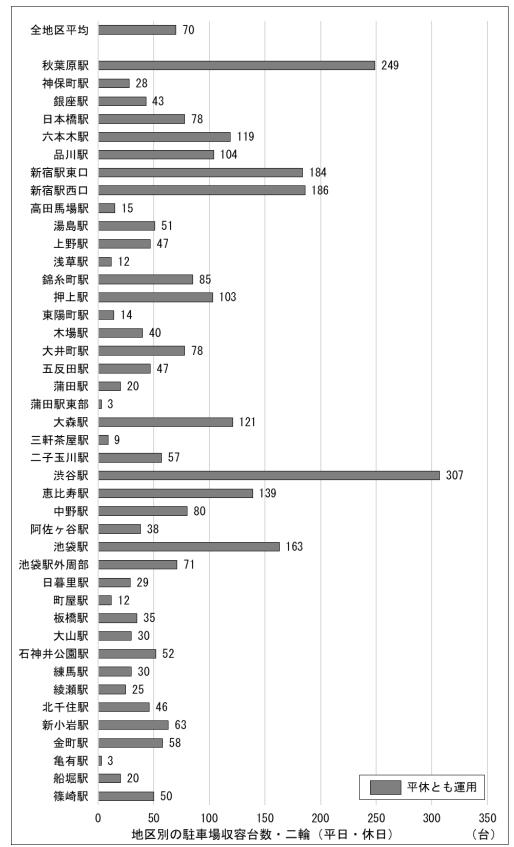


図 2-54 地区別の駐車場収容台数

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

○前回調査(平成29年度)と比較すると、駐車場数は増加している。

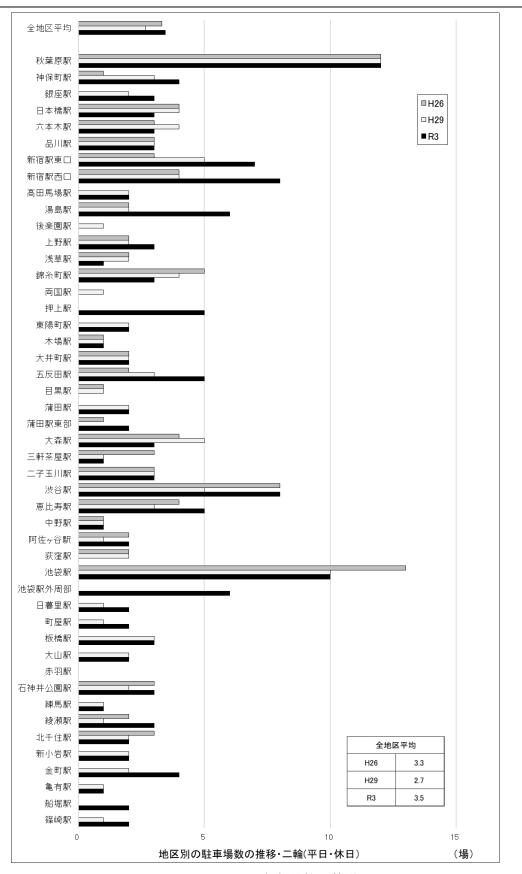


図 2-55 地区別の駐車場数の推移

2)地区別の駐車場総収容台数の推移(平日・休日)

○前回調査(平成29年度)と比較すると、総収容台数はわずかに減少している。

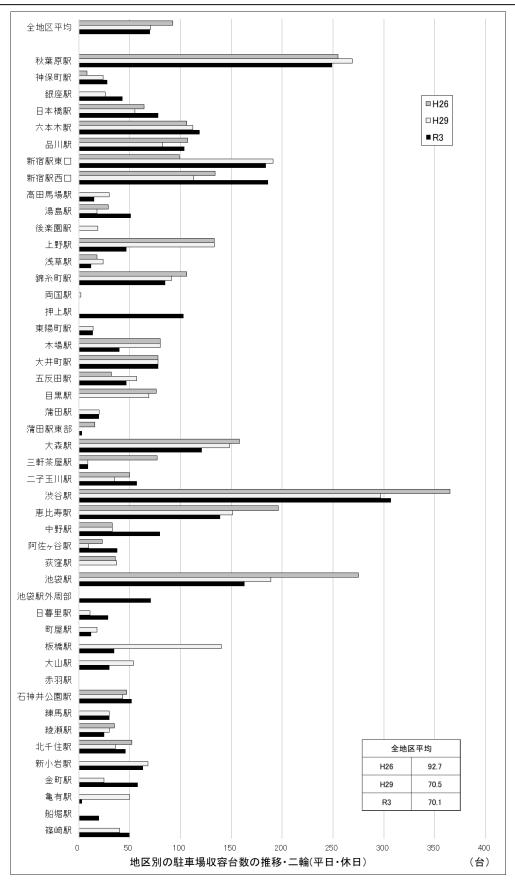


図 2-56 地区別の駐車場総収容台数の推移

2.3.2. 路外駐車場の利用実態(二輪)

- (1) 地区別の実態
- 1) ピーク時の駐車場推定利用率
 - ① 平日
 - 〇六本木駅・高田馬場駅・浅草駅・木場駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・大森駅・ 三軒茶屋駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅外周部・日暮里駅・練馬駅・亀有駅・篠崎駅の 15 地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上である。

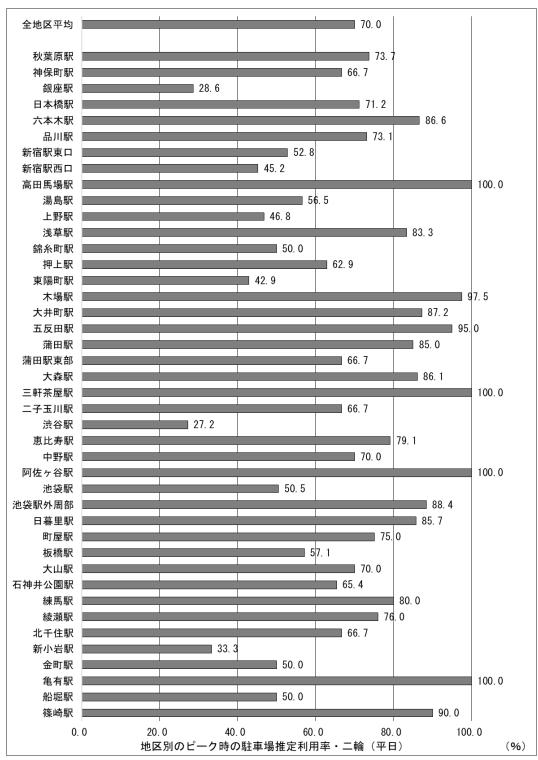


図 2-57 ピーク時の駐車場推定利用率 (平日)

○高田馬場駅・浅草駅・三軒茶屋駅・池袋駅外周部・日暮里駅・練馬駅・亀有駅での 7地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上である。

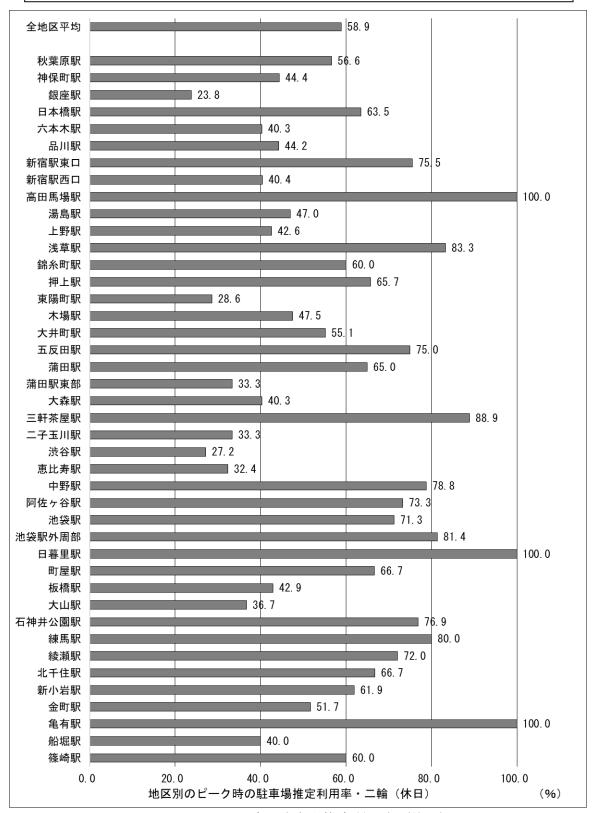


図 2-58 ピーク時の駐車場推定利用率(休日)

2) ピーク時の駐車場推定利用台数

- ① 平日
 - ○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、秋葉原駅で184台である。
 - ○一方、蒲田駅東部・亀有駅は駐車場推定利用台数が5台未満である。

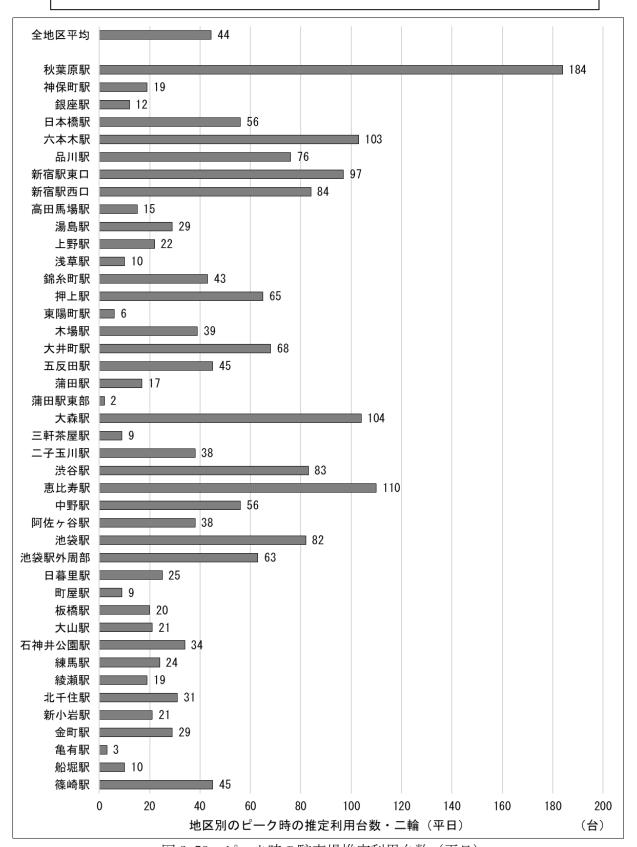


図 2-59 ピーク時の駐車場推定利用台数(平日)

- ○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、秋葉原駅で141台である。
- ○一方、東陽町駅・蒲田駅東部・亀有駅は駐車場推定利用台数が5台未満である。

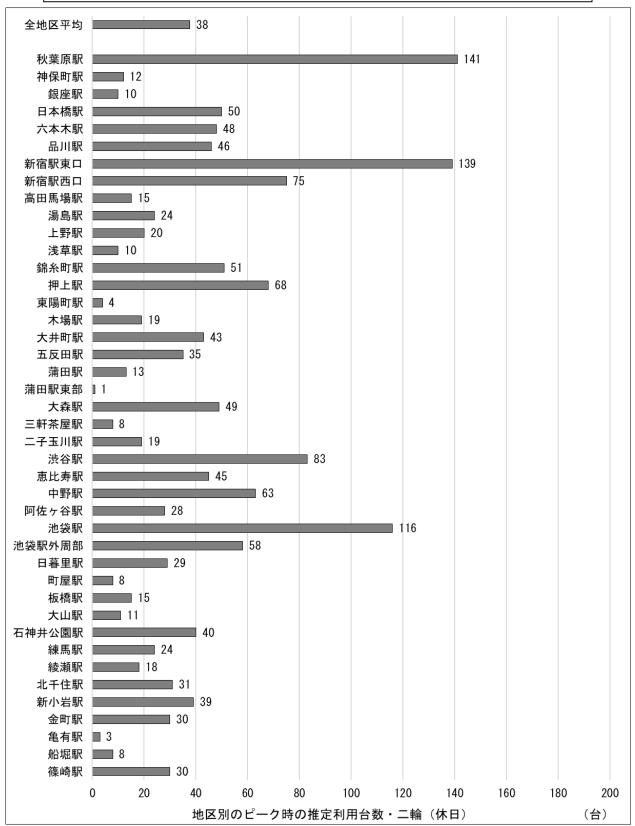


図 2-60 ピーク時の駐車場推定利用台数(休日)

- (2) 過年度調査結果との比較
- 1) ピーク時の駐車場推定利用率の推移
 - ① 平日
 - ○前回調査(平成29年度)と比較すると、全地区平均の推定利用率は増加している。

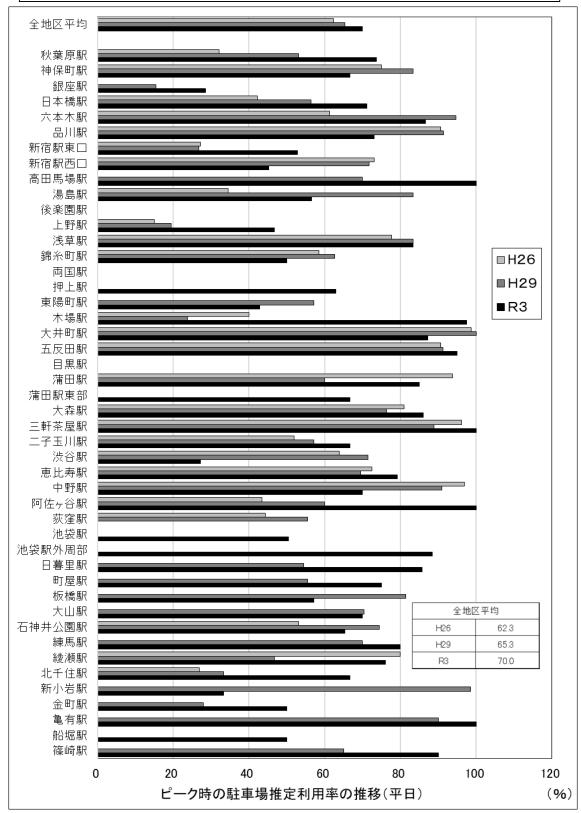


図 2-61 ピーク時の駐車場推定利用率の推移(平日)

○前回調査(平成29年度)と比較すると、全地区平均の推定利用率は増加している。

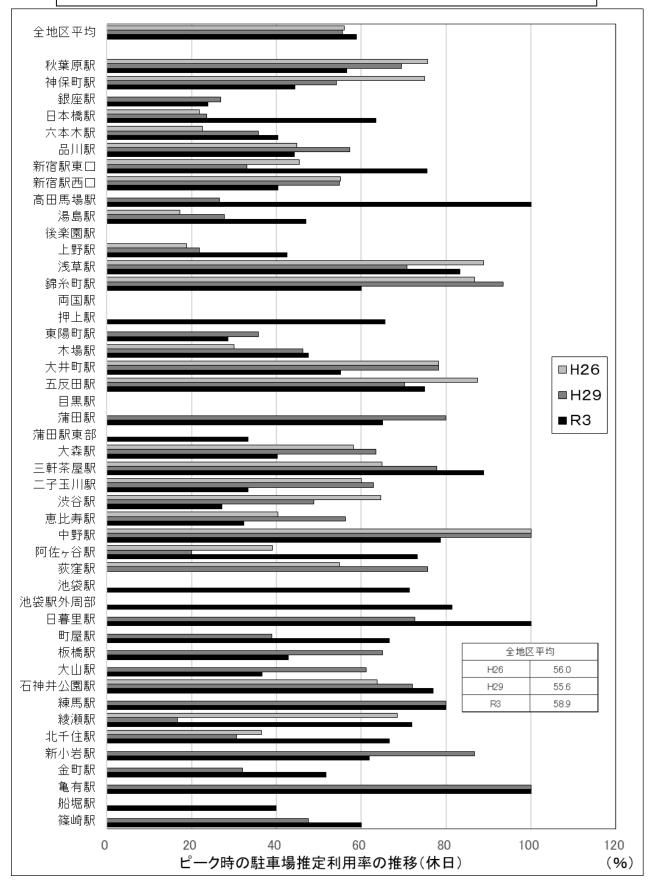
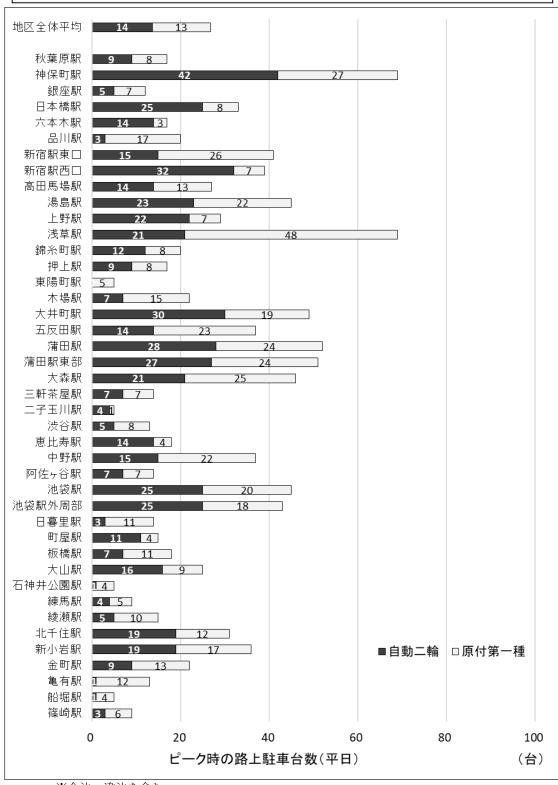


図 2-62 ピーク時の駐車場推定利用率の推移(休日)

2.3.3. 路上駐車の実態(二輪)

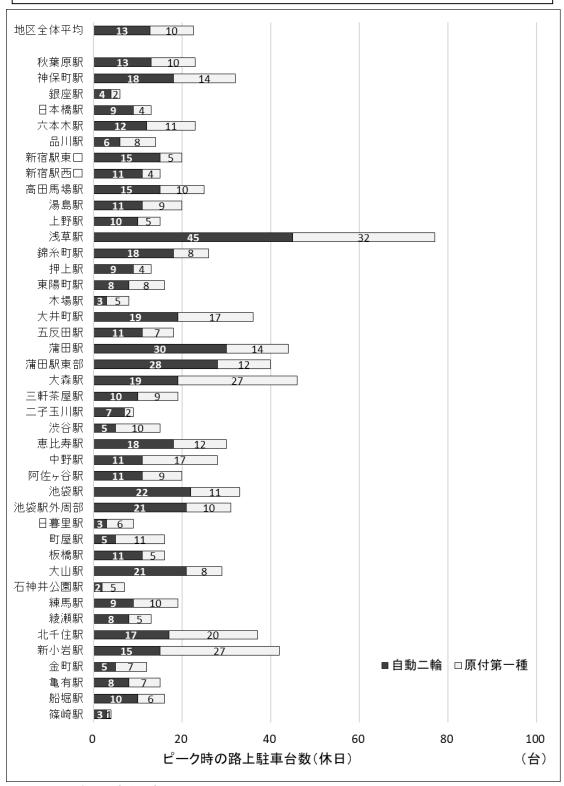
- (1) 地区別の実態
- 1) ピーク時の路上駐車台数
 - ① 平日
 - ○路上駐車が最も多いのは、神保町駅の69台(42台+27台)と浅草駅の69台(21台+48台)であり、次いで蒲田駅が52台(28台+24台)である。



※合法・違法を含む

図 2-63 ピーク時の路上駐車台数(平日)

○路上駐車が最も多いのは、浅草駅の77台(45台+32台)であり、次いで大森駅が46台(19台+27台)、蒲田駅が44台(30台+14台)である。



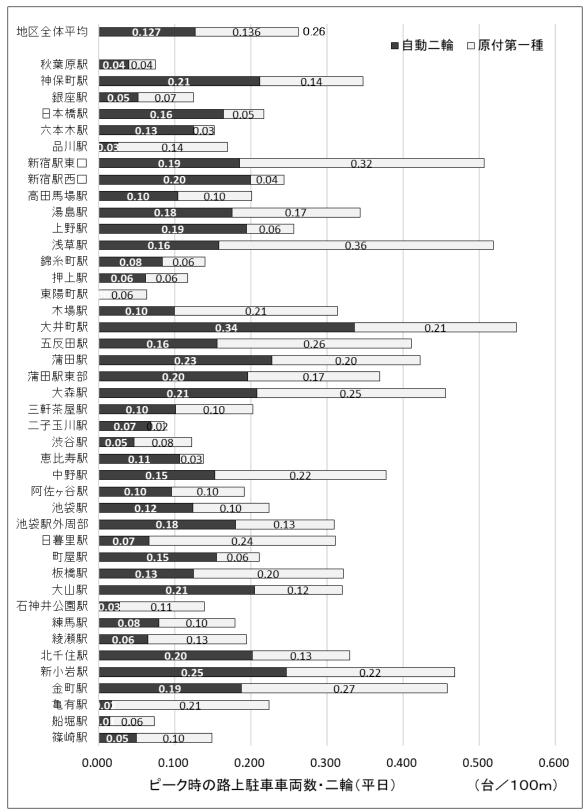
※合法・違法を含む

図 2-64 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) ピーク時の路上駐車車両数(100m当たり台数)

① 平日

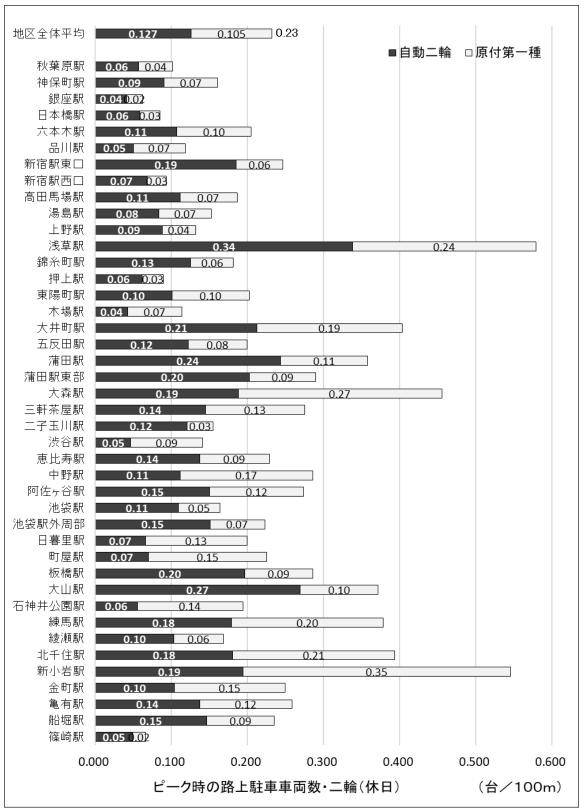
○100m当たりの路上駐車車両数は、大井町駅が最も多く、0.55台(0.34台+0.21台) /0.1 kmであり、次いで浅草駅が 0.52台(0.16台+0.36台) /0.1 km、新宿駅東口が 0.51台(0.19台+0.32台) /0.1 kmである。



※合法・違法を含む

図 2-65 ピーク時の路上駐車車両数(平日)

○100m当たりの路上駐車車両数は、浅草駅が最も多く、0.58 台(0.34 台+0.24 台) /0.1 kmであり、次いで新小岩駅が 0.54 台(0.19 台+0.35 台) /0.1 km、大森駅が 0.46 台(0.19 台+0.27 台) /0.1 kmである。



※合法・違法を含む

図 2-66 ピーク時の路上駐車車両数(休日)

3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

- ① 平日(自動二輪)
 - ○新宿駅西口・東陽町駅・二子玉川駅・練馬駅・新小岩駅の5地区は、違法歩道駐車の割合が80%を超えている。
 - ○高田馬場駅・中野駅・大山駅・船堀駅の 4 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を 超えている。

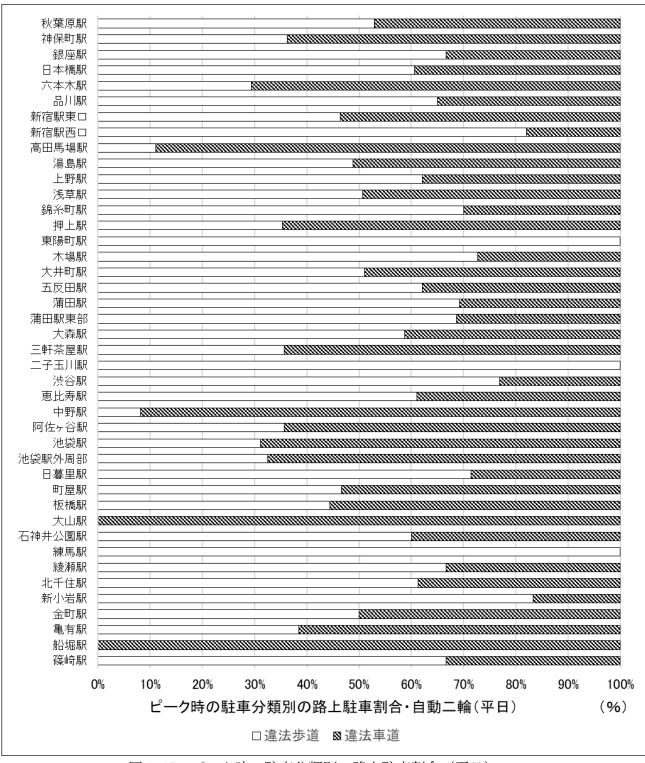


図 2-67 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日)

② 休日(自動二輪)

- ○木場駅・蒲田駅東部・渋谷駅・中野駅・金町駅の5地区は、違法歩道駐車の割合が80%を超えている。
- ○新宿駅東口・高田馬場駅・大山駅・亀有駅の4地区は、違法車道駐車の割合が80%を超えている。

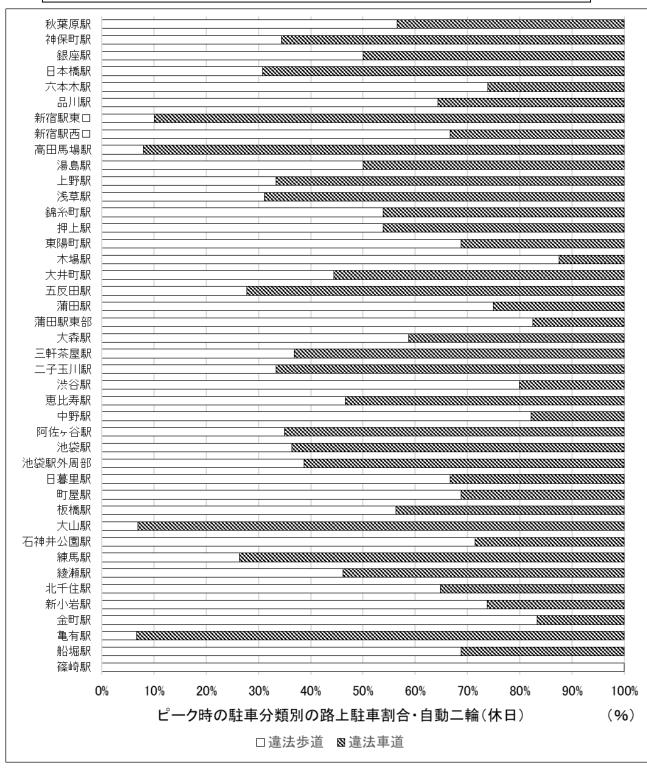


図 2-68 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

③ 平日 (原付第一種)

- ○六本木駅・上野駅・二子玉川駅・練馬駅・北千住駅・新小岩駅の6地区は、違法歩道駐車の割合が80%を超えている。
- ○高田馬場駅・中野駅・大山駅・船堀駅の 4 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を 超えている。

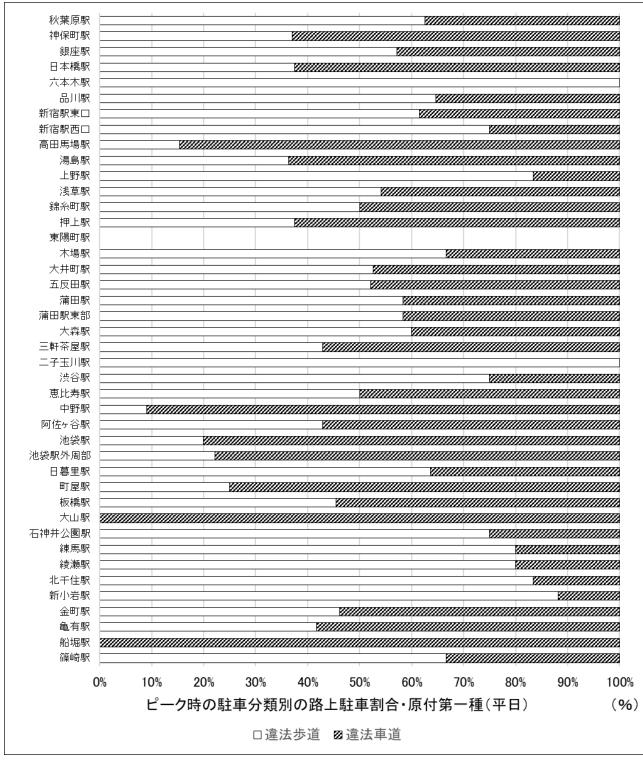


図 2-69 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(平日)

④ 休日 (原付第一種)

- ○渋谷駅・中野駅・金町駅・船堀駅・篠崎駅の5地区は、違法歩道駐車の割合が80% を超えている。
- 〇日本橋駅・六本木駅・高田馬場駅・二子玉川駅・大山駅・亀有駅の6地区は、違法 車道駐車の割合が80%を超えている。

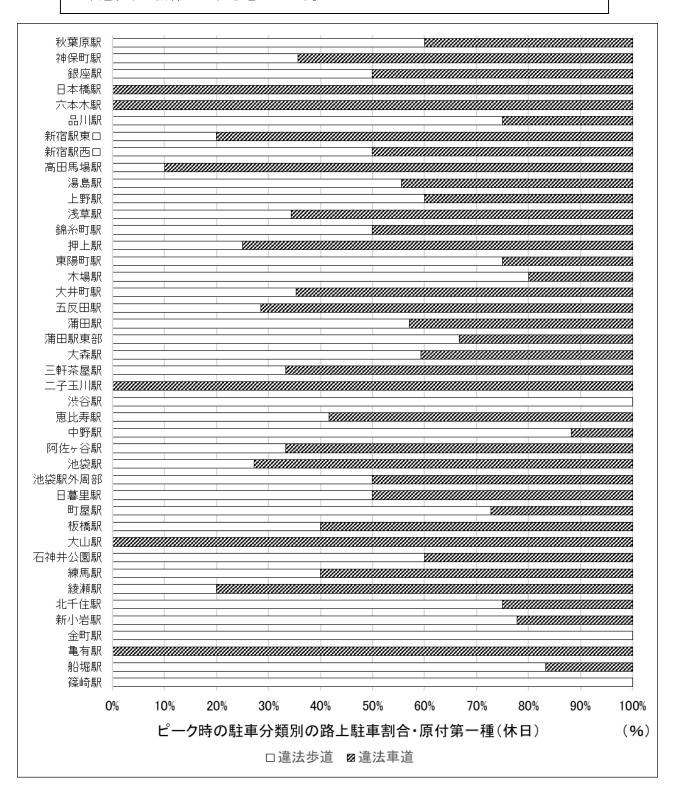


図 2-70 ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

- 1) ピーク時の路上駐車台数の推移
 - ① 平日
 - ○前回調査(平成29年度)と比較してピーク時の路上駐車台数が増加しているのは中野駅・池袋駅の2地区である。
 - 〇ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは36地区であり、そのうち新宿駅東口・新宿駅西口・錦糸町駅の3地区は、前回調査よりも50台以上減少している。

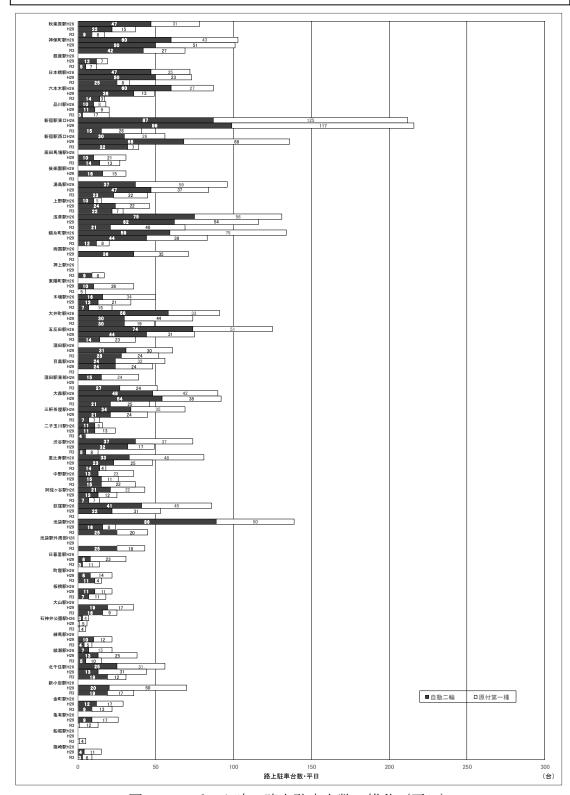


図 2-71 ピーク時の路上駐車台数の推移(平日)

- ○前回調査(平成 26 年度)と比較してピーク時の路上駐車台数が増加している地区は無かった。
- 〇ピーク時の路上駐車台数が減少しているのは 38 地区であり、そのうち新宿駅東口・新宿駅 西口・浅草駅・錦糸町駅・蒲田駅の5地区は、前回調査よりも50台以上減少している。

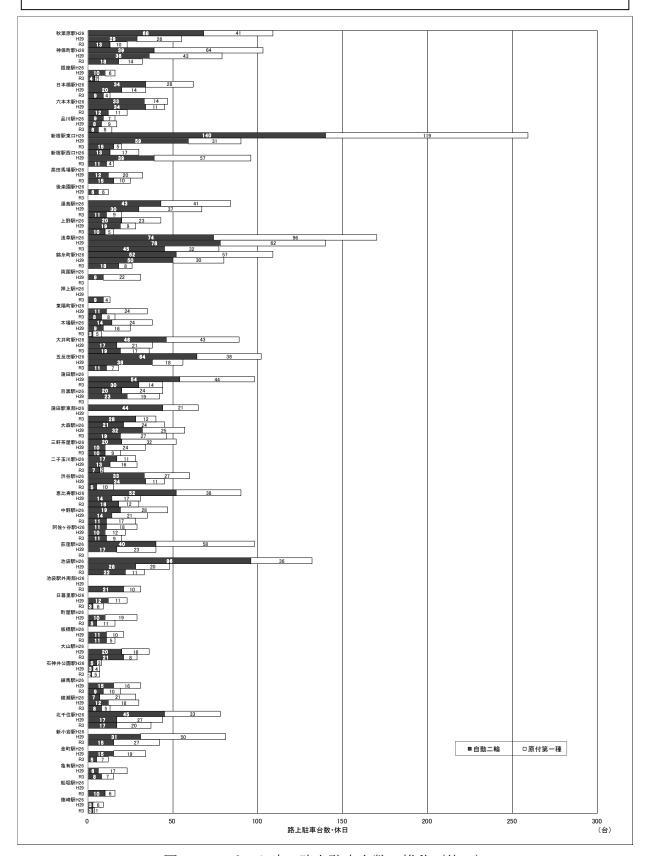


図 2-72 ピーク時の路上駐車台数の推移(休日)

2.3.4. 路上駐車時間の実態(二輪)

- (1) 地区別の実態
- 1) 平均路上駐車時間
 - ① 自動二輪
 - ○平均駐車時間は全地区平均で、平日12分、休日14分であった。
 - ○平均駐車時間が長い地区は、平日は秋葉原駅で55分、休日は五反田駅で60分となっている。

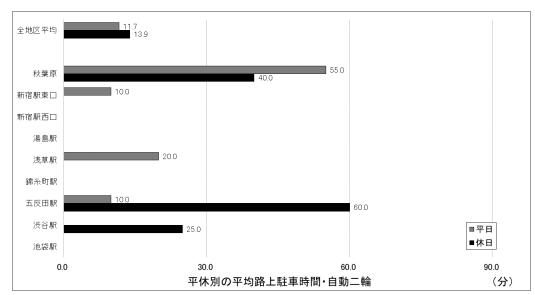


図 2-73 平均路上駐車時間(自動二輪)

② 原付第一種

- ○平均駐車時間は全地区平均で、平日75分、休日43分であった。
- ○平均駐車時間が長い地区は、平日は浅草駅で280分、休日は湯島駅で280分となっている。

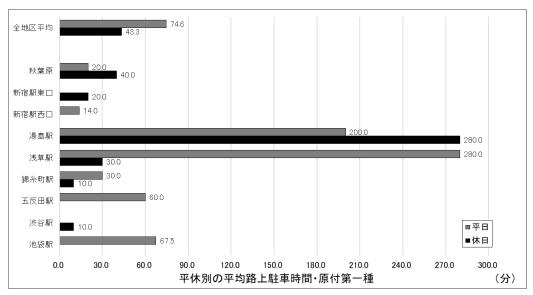


図 2-74 平均路上駐車時間 (原付第一種)

2) 時間帯別の路上駐車時間

- ① 平日(自動二輪)
 - ○全地区平均は20分未満である。
- ○秋葉原駅では、15時から100分の駐車があった。

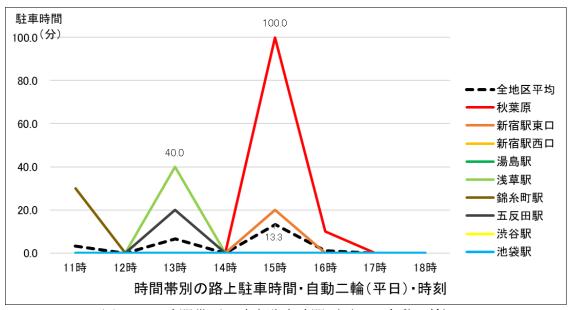


図 2-75 時間帯別の路上駐車時間(平日・自動二輪)

② 休日(自動二輪)

- ○全地区平均は20分未満である。
- ○秋葉原駅は 12 時から 60 分、16 時から 70 分の駐車があった。渋谷駅では 13 時から 50 分の駐車があった。

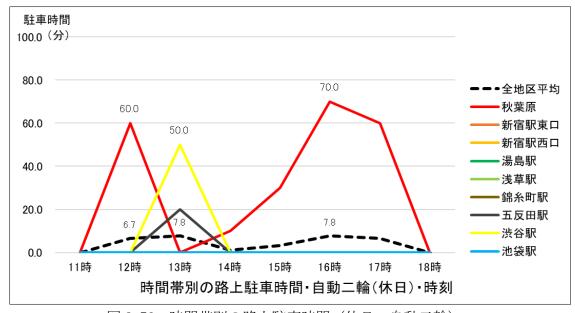


図 2-76 時間帯別の路上駐車時間(休日・自動二輪)

③ 平日 (原付第一種)

- ○全地区平均は100分未満である。
- ○浅草駅は11時から280分、池袋駅では15時から230分の駐車があった。湯島駅では11時・15時から200分の駐車があった。

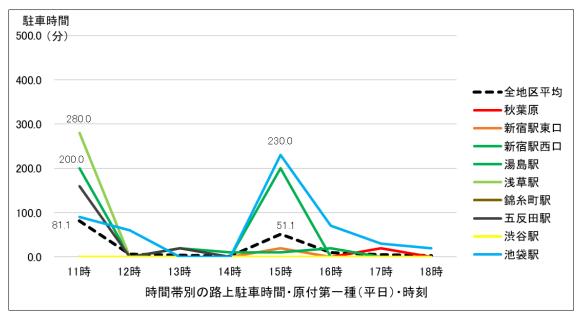


図 2-77 時間帯別の路上駐車時間(平日・原付第一種)

④ 休日 (原付第一種)

- ○全地区平均は100分未満である。
- ○浅草駅は11時から280分、五反田駅では11時から160分の駐車があった。秋葉原駅では12時から30分、17時から50分の駐車があった。

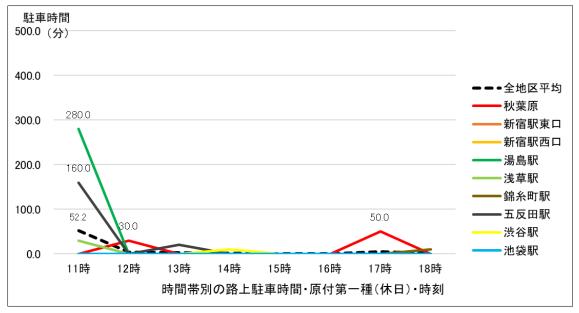


図 2-78 時間帯別の路上駐車時間(休日・原付第一種)

3) 車種別の路上駐車時間

- ① 平日
 - ○全地区平均路上駐車時間は「原付第一種」が最も長く96分、次いで「自動二輪(250cc 以下)」と「原付第二種乙」の53分となっている。
 - ○最も長いのは浅草駅の「原付第一種」280分である。

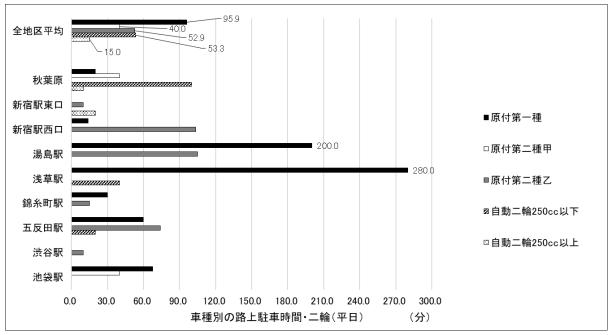


図 2-79 車種別の路上駐車時間 (平日)

② 休日

- ○全地区平均路上駐車時間は「自動二輪(250cc 以上)」が最も長く 78 分、次いで「原付第一種」の 65 分となっている。
- ○最も長いのは湯島駅の「原付第一種」280分である。

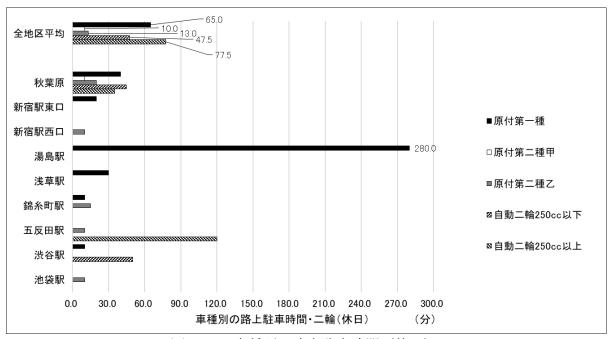
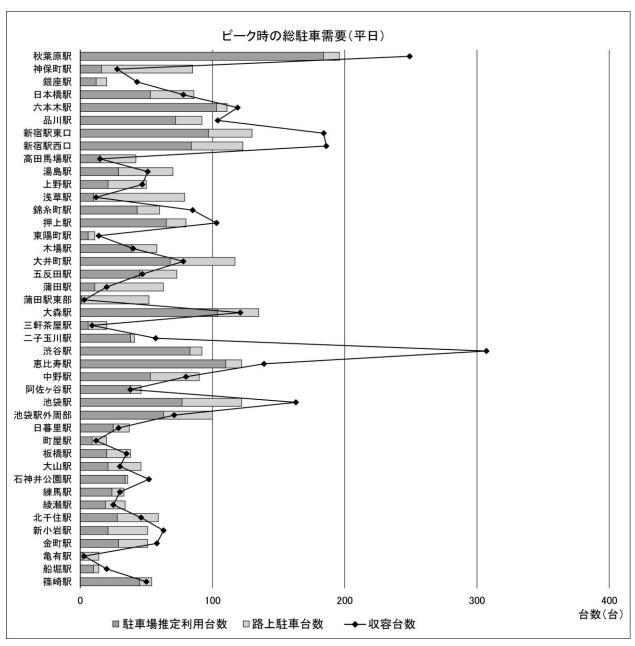


図 2-80 車種別の路上駐車時間(休日)

2.3.5. 駐車需給バランスの実態(二輪)

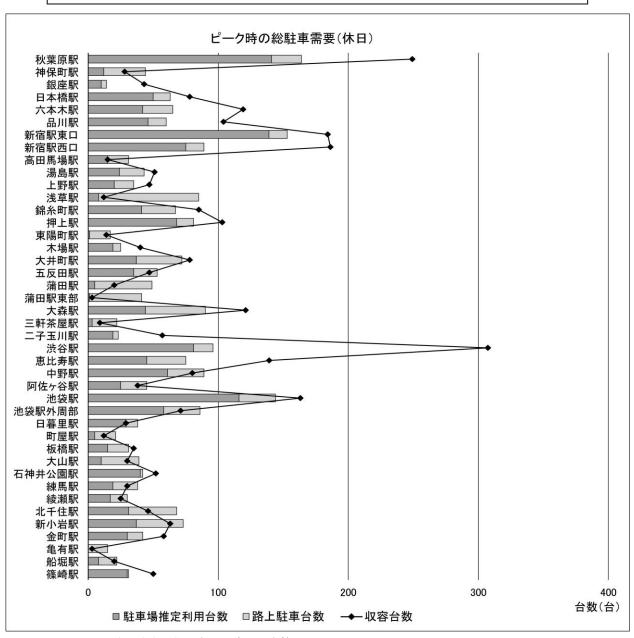
- (1) 地区別の実態
- 1) ピーク時の総駐車需要
 - ① 平日
 - ○秋葉原駅・六本木駅・新宿駅東口・新宿駅西口・大井町駅・大森駅・恵比寿駅・池袋駅・池袋駅外周部の9地区でピーク時の駐車需要が100台以上となっている。



※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 2-81 ピーク時の総駐車需要(平日)

○秋葉原駅・新宿駅東口・池袋駅の3地区でピーク時の駐車需要が100台以上となっている



※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 2-82 ピーク時の総駐車需要(休日)

(2) 過年度調査結果との比較

- 1) ピーク時の総駐車需要の推移
 - ① 平日
 - ○前回調査(平成29年度)と比較すると、平日の総駐車需要は減少している。

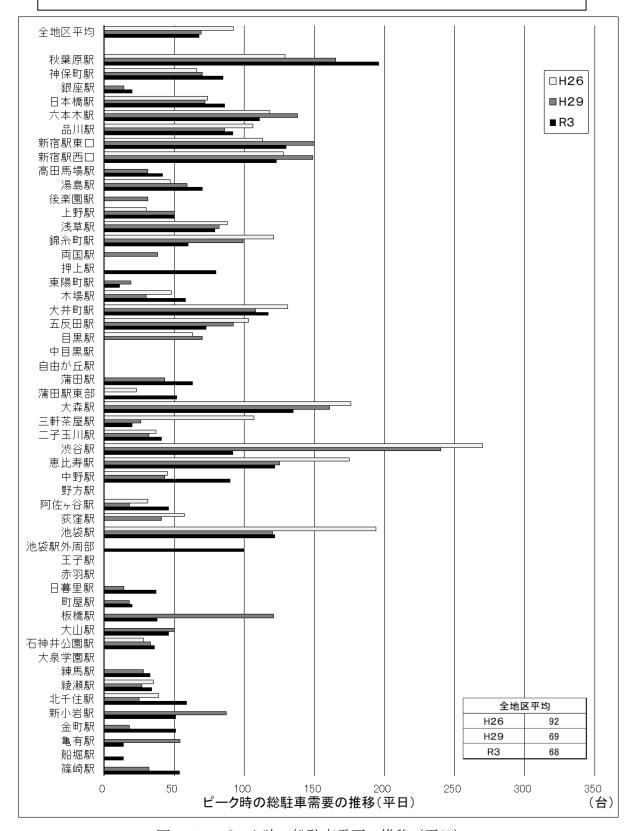


図 2-83 ピーク時の総駐車需要の推移(平日)

○前回調査(平成29年度)と比較すると、休日の総駐車需要は減少している。

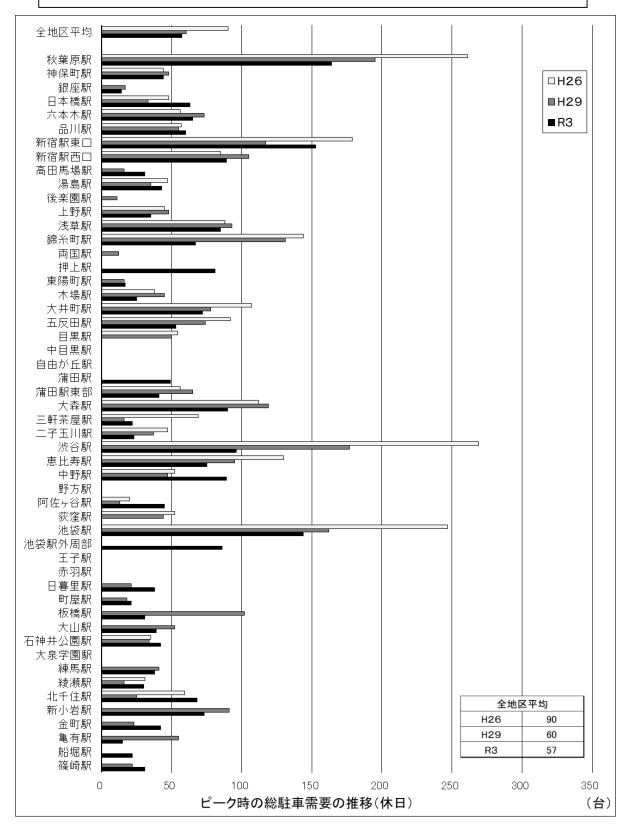
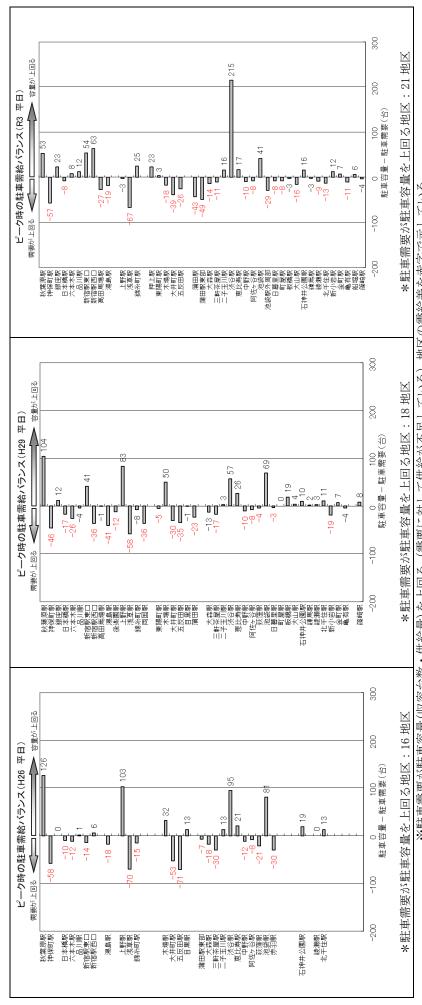


図 2-84 ピーク時の総駐車需要の推移(休日)

2)駐車需給バランスの推移

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る (需要に対して供給が不足している) 地区は、42 地区中 21 地区であった。平成 29 年度より供給 不足地区は増加している。

令和3年度・21地区。 平成 29 年度·18 地区、 不足地区数は、平成 26 年度・16 地区、



※駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る(需要に対して供給が不足している)地区の需給差を赤字で示している。 (需要/供給が110%以内の場合は需給バランス確保とみなしている)

図 2-85 ピーク時の総駐車需給バランスの推移(平日)

② 休日

〇駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る (需要に対して供給が不足している) 地区は、42 地区中 19 地区であった。平成 29 年度より供給 不足地区は増加している。

令和3年度・19地区。 平成 29 年度·15 地区、 不足地区数は、平成26年度・12地区、

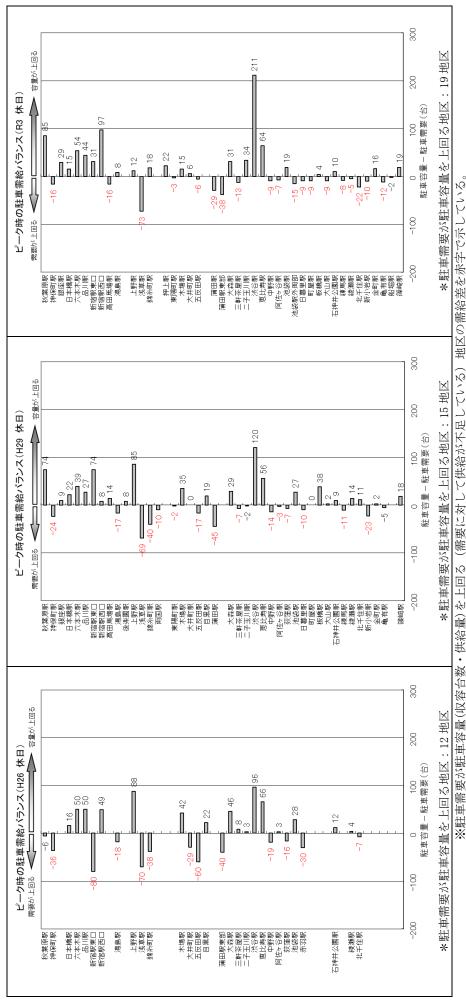


図 2-86 ピーク時の総駐車需給バランスの推移(休日)