

2.4. 駐車特性のまとめ

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

2.4.1. 四輪

令和 3 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2-5 に示す。過年度調査結果との比較は、平成 26 年度・29 年度で調査を実施した地区と同じ地区 51 地区での比較と、平成 29 年度で調査を実施した地区と同じ地区 52 地区での比較を行った。

表 2-5 令和 3 年度調査結果及び過年度調査結果との比較（四輪）

調査内容	実施 年度	令和3年度調査結果及び過年度調査結果との比較												
		平日						休日						
		平成26・29・令和3年度 実施地区での比較			平成29・令和3年度 実施地区での比較			平成26・29・令和3年度 実施地区での比較			平成29・令和3年度 実施地区での比較			
		対象地 区 51地区	過年度との比較		対象地 区 52地区	過年度との比較		対象地 区 51地区	過年度との比較		対象地 区 52地区	過年度との比較		
			増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)	
駐車場数 (場)	H26年度	1,459	-	-	-	-	-	1,437	-	-	-	-	-	
	H29年度	1,619	160	11.0	1,627	-	-	1,602	165	11.5	1,610	-	-	
	R3年度	1,601	-18	-1.1	1,610	-17	-1.0	1,585	-17	-1.1	1,594	-16	-1.0	
駐車場 収容台数 (台)	H26年度	41,338	-	-	-	-	-	40,847	-	-	-	-	-	
	H29年度	46,503	5,165	12.5	47,003	-	-	45,558	4,711	11.5	46,058	-	-	
	R3年度	41,875	-4,628	-10.0	42,428	-4,575	-9.7	41,394	-4,164	-9.1	41,947	-4,111	-8.9	
駐車場 推定 利用台数 (台)	H26年度	21,706	-	-	-	-	-	24,119	-	-	-	-	-	
	H29年度	29,745	8,039	37.0	30,105	-	-	29,735	5,616	23.3	30,230	-	-	
	R3年度	24,331	-5,414	-18.2	24,495	-5,610	-18.6	22,603	-7,132	-24.0	22,772	-7,458	-24.7	
駐車場 推定 利用率 (%)	H26年度	52.5	-	-	-	-	-	59.0	-	-	-	-	-	
	H29年度	64.0	11.5	21.8	64.0	-	-	65.3	6.2	10.5	65.6	-	-	
	R3年度	58.1	-5.9	-9.2	57.7	-6.3	-9.9	54.6	-10.7	-16.3	54.3	-11.3	-17.3	
PM/PT 収容台数 (台)	H26年度	一般	1,787	-	-	-	-	982	-	-	-	-	-	
		貨物用	397	-	-	-	-	324	-	-	-	-	-	
		合計	2,184	-	-	-	-	1,306	-	-	-	-	-	
	H29年度	一般	1,778	-9	-0.5	1,778	-	-	1,035	53	5.4	1,035	-	-
		貨物用	429	32	8.1	429	-	-	327	3	0.9	327	-	-
		合計	2,207	23	1.1	2,207	-	-	1,362	56	4.3	1,362	-	-
	R3年度	一般	1,727	-51	-2.9	1,727	-51	-2.9	1,011	-24	-2.3	1,011	-24	-2.3
		貨物用	408	-21	-4.9	408	-21	-4.9	319	-8	-2.4	319	-8	-2.4
		合計	2,135	-72	-3.3	2,135	-72	-3.3	1,330	-32	-2.3	1,330	-32	-2.3
路上 駐車台数 (台)	H26年度	6,449	-	-	-	-	-	4,734	-	-	-	-	-	
	H29年度	5,526	-923	-14.3	5,565	-	-	4,414	-320	-6.8	4,442	-	-	
	R3年度	6,439	913	16.5	6,474	909	16.3	4,888	474	10.7	4,905	463	10.4	
合法路上 駐車台数 (台)	H26年度	976	-	-	-	-	-	605	-	-	-	-	-	
	H29年度	855	-121	-12.4	855	-	-	578	-27	-4.5	578	-	-	
	R3年度	813	-42	-4.9	813	-42	-4.9	475	-103	-17.8	475	-103	-17.8	
違法路上 駐車台数 (台)	H26年度	5,473	-	-	-	-	-	4,129	-	-	-	-	-	
	H29年度	4,671	-802	-14.7	4,710	-	-	3,836	-293	-7.1	3,864	-	-	
	R3年度	5,626	955	20.4	5,661	951	20.2	4,413	577	15.0	4,430	566	14.6	
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H26年度	25	-	-	-	-	-	27	-	-	-	-	-	
	H29年度	24	-1	-4.0	24	-	-	29	2	7.4	29	-	-	
	R3年度	26	2	8.3	26	2	8.3	33	4	13.8	33	4	13.8	
需要>供給 の地区数 (地区)	H26年度	5	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	
	H29年度	4	-1	-20.0	4	-	-	2	0	0.0	2	-	-	
	R3年度	9	5	125.0	9	5	125.0	4	2	100.0	4	2	100.0	

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

(1) 令和 3 年度と過年度（平成 26 年度・平成 29 年度）との比較

1) 駐車場の整備状況

- 令和 3 年度と過年度 2 回を比較すると、駐車場数は平成 26 年度の 1,459 場、平成 29 年度の 1,619 場に対して令和 3 年度は 1,601 場である。
- 収容台数でみると、平成 26 年度の 41,338 台、平成 29 年度の 46,503 台に対して令和 3 年度は 41,875 台である。
- 駐車場の形態をみると、平地自走が 63.4% を占め最も多くなっている。次いで、不明が 16.3%、その他が 11.0% を占めており、新宿駅西口・新宿駅東口・後楽園駅・練馬駅で地下自走の割合が高くなっている。（図 2-2 参照）
- 駐車場の収容台数規模でみると、令和 3 年度における 30 台未満の駐車場の割合は 85.9% であり、比較的小規模な駐車場が多いと考えられる。（図 2-3 参照）

2) 駐車場の利用状況

- 令和 3 年度と過年度 2 回を比較すると、ピーク時の駐車場推定利用台数は平成 26 年度の 21,706 台【24,119 台】、平成 29 年度の 29,745 台【29,735 台】に対して令和 3 年度では 24,331 台【22,603 台】である。
- ピーク時の駐車場推定利用率の全地区平均は、平成 26 年度が 52.5%【59.0%】、平成 29 年度は 64.0%【65.3%】に対して令和 3 年度では 58.1%【54.6%】である。
- 平日・休日のピーク時における駐車場推定利用率を比較すると、平成 26・29 年度は平日より休日の率が高くなっている。令和 3 年度は平日より休日の率が低くなっている。新型コロナウイルス感染症の蔓延による、休日の外出控えの影響と思われる。

3) 路上駐車状況

- ピーク時の違法路上駐車台数は、平成 26 年度が 5,473 台【4,129 台】、平成 29 年度が 4,671 台【3,836 台】に対して令和 3 年度が 5,626 台【4,413 台】と 20.4%【15.0%】増加している。
- 全地区の路上駐車車両数（ピーク時）の平均は、平成 26 年度が 1.61 台/0.1km、【1.21 台/0.1km】、平成 29 年度が 1.27 台/0.1km【0.91 台/0.1km】、令和 3 年度が 1.32 台/0.1km【1.05 台/0.1km】である。（図 2-29, 30 参照）
- 令和 3 年度の貨物車用パーキングメーターは 408 台【319 台】（平成 26 年度：397 台【324 台】、平成 29 年度：429 台【327 台】）となっている。
- 貨物車用パーキングメーターの整備が進んでいるのは、銀座駅・新宿駅東口・池袋駅の 3 地区で、貨物車用 PM・PT 設置数が 50 台を超えている。（図 2-17, 18 参照）

4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 26 年度の約 25 分【約 27 分】、平成 29 年度は約 24 分【約 29 分】に対して令和 3 年度は約 26 分【約 33 分】である。（図 2-39 参照）
- 車種別にみると、平日・休日ともに乗用車が最も長い。また、軽貨物・普通貨物は平日よりも休日のほうが長くなっている。（図 2-42, 43 参照）

※【 】内の数値は休日

5) 駐車需給バランス

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数（PM・PTを含む）が上回っており、ピーク時の需要が供給を上回るのは平日 9 地区（上野駅・両国駅・押上駅・木場駅・五反田駅・自由が丘駅・恵比寿駅・野方駅・日暮里駅）、休日 4 地区（押上駅・東陽町駅・目黒駅・日暮里駅）である。（図 2-48, 49 参照）
- 駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区は平成 26 年度が 5 地区【2 地区】、平成 29 年度が 4 地区【2 地区】であり、令和 3 年度では 9 地区【4 地区】と増加し、需給バランスは改善されていないことがわかる。

※【 】内の数値は休日

(2) 令和 3 年度と前回調査（平成 29 年度）との比較

1) 駐車場の整備状況

- 令和 3 年度と前回調査（平成 29 年度）を比較すると、平成 29 年度の 1,627 場【1,610 場】に対して令和 3 年度は 1,610 場【1,594 場】と、駐車場数は減少している。前回調査（平成 29 年度）との比較では、1.0%【1.0%】減少している。
- 収容台数でみると、平成 29 年度の 47,003 台【46,058 台】に対して令和 3 年度は 42,428 台【41,947 台】と減少している。前回調査（平成 29 年度）との比較では、9.7%【8.9%】減少している。
- 駐車場の収容台数規模でみると、令和 3 年度における 30 台未満の駐車場の割合は 85.9%であり、比較的小規模な駐車場が多いと考えられる。（図 2-3 参照）

2) 駐車場の利用状況

- 令和 3 年度と前回調査（平成 29 年度）を比較すると、ピーク時の駐車場推定利用台数は、平成 29 年度の 30,105 台【30,230 台】に対して令和 3 年度では 24,495 台【22,772 台】と駐車場利用は減少している。前回調査（平成 29 年度）との比較では、18.6%【24.7%】減少している。
- ピーク時の駐車場推定利用率の全地区平均は、平成 29 年度は 64.0%【65.6%】に対して令和 3 年度では 57.7%【54.3%】と駐車場推定利用率は減少している。前回調査（平成 29 年度）との比較では、9.9%【17.3%】減少している。
- 平日・休日のピーク時における駐車場推定利用率を比較すると、平成 29 年度は平日より休日の率が高くなっている。令和 3 年度は平日より休日の率が低くなっている。新型コロナウイルス感染症の蔓延による、休日の外出控えの影響と思われる。

※【 】内の数値は休日

3) 路上駐車状況

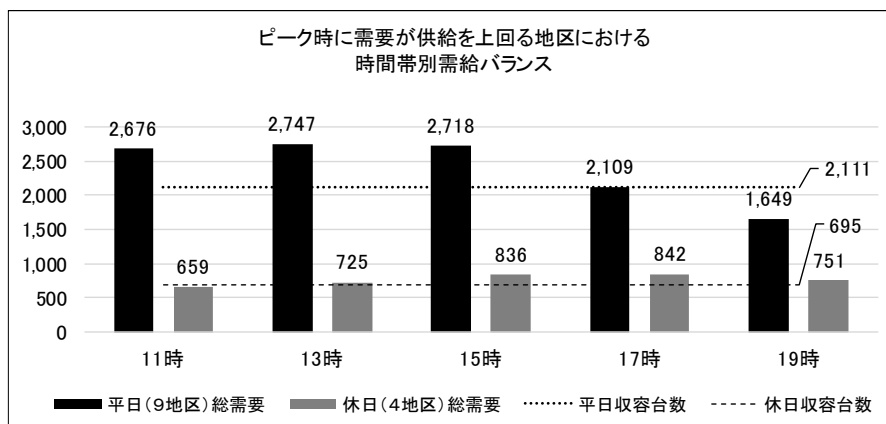
- ピーク時の違法路上駐車台数は、平成 29 年度が 4,710 台【3,864 台】に対して令和 3 年度が 5,661 台【4,430 台】と 20.2%【14.6%】増加している。また、平成 29 年度と令和 3 年度を全地区平均で車種別に比較すると、乗用車は 46.4%増【25.7%増】、小型貨物は 16.2%増【26.9%増】、普通貨物は 7.0%増【1.9%減】となっている。(表 2-3, 表 2-4 参照)
- 令和 3 年度の全地区の路上駐車車両数(ピーク時)の平均は、1.32 台/0.1km、【1.05 台/0.1km】である。平成 29 年度に比べると 0.05 台/0.1km【0.14 台/0.1km】増加している。(図 2-29, 30 参照)
- 令和 3 年度の貨物車用パーキングメーターは 408 台【319 台】(平成 29 年度: 429 台【327 台】)となっている。
- 貨物車用パーキングメーターの整備が進んでいるのは、銀座駅・新宿駅東口・池袋駅の 3 地区で、貨物車用 PM・PT 設置数が 50 台を超えている。(図 2-17, 18 参照)

4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 29 年度は約 24 分【約 29 分】に対して令和 3 年度は約 26 分【約 33 分】である。(図 2-39 参照)
- 車種別にみると、平日・休日ともに乗用車が最も長い。また、軽貨物・普通貨物は平日よりも休日のほうが長くなっている。(図 2-42, 43 参照)

5) 駐車需給バランス

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数(PM・PTを含む)が上回っており、ピーク時の需要が供給を上回るのは平日 9 地区(上野駅・両国駅・押上駅・木場駅・五反田駅・自由が丘駅・恵比寿駅・野方駅・日暮里駅)、休日 4 地区(押上駅・東陽町駅・目黒駅・日暮里駅)である。(図 2-48、図 2-49 参照)
- 駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区は平成 29 年度が 4 地区【2 地区】であり、令和 3 年度では 9 地区【4 地区】と増加し、需給バランスは改善されていないことがわかる。
- ピーク時の駐車需要が供給量を上回る地区について、時間帯別の需給バランスをみると、平日は 11 時から 15 時までの各時間帯で駐車需要が供給量を上回っている。平日の方が全体的に駐車需要が多く、不足量も休日よりも多い。



※平日は、上野駅・両国駅・押上駅・木場駅・五反田駅・自由が丘駅・恵比寿駅・野方駅・日暮里駅の 9 地区。休日は、押上駅・東陽町駅・目黒駅・日暮里駅の 4 地区。

※【 】内の数値は休日

2.4.2. 二輪

令和3年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表2-56に示す。過年度調査結果との比較は、平成26年度・29年度で調査を実施した地区と同じ地区25地区での比較と、平成29年度で調査を実施した地区と同じ地区38地区での比較を行った。

表2-6 令和3年度調査結果及び過年度調査結果との比較（二輪）

調査内容	実施 年度		令和3年度調査結果及び過年度調査結果との比較											
			平日						休日					
			平成26・29・令和3年度 実施地区での比較			平成29・令和3年度 実施地区での比較			平成26・29・令和3年度 実施地区での比較			平成29・令和3年度 実施地区での比較		
			対象地区 25地区	過年度との比較		対象地区 38地区	過年度との比較		対象地区 25地区	過年度との比較		対象地区 38地区	過年度との比較	
				増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)
駐車場数 (場)	H26年度		92	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—
	H29年度		85	-7	-7.6	107	—	—	85	-7	-7.6	107	—	—
	R3年度		102	17	20.0	130	23	21.5	102	17	20.0	130	23	21.5
駐車場 収容台数 (台)	H26年度		2,560	—	—	—	—	—	2,560	—	—	—	—	—
	H29年度		2,308	-252	-9.8	2,834	—	—	2,308	-252	-9.8	2,834	—	—
	R3年度		2,345	37	1.6	2,747	-87	-3.1	2,345	37	1.6	2,747	-87	-3.1
駐車場 推定 利用台数 (台)	H26年度		1,480	—	—	—	—	—	1,408	—	—	—	—	—
	H29年度		1,429	-51	-3.4	1,808	—	—	1,276	-132	-9.4	1,611	—	—
	R3年度		1,479	50	3.5	1,726	-82	-4.5	1,213	-63	-4.9	1,444	-167	-10.4
駐車場 推定 利用率 (%)	H26年度		57.8	—	—	—	—	—	55.0	—	—	—	—	—
	H29年度		61.9	4.1	—	63.8	—	—	55.3	0.3	—	56.8	—	—
	R3年度		63.1	1.2	—	62.8	-1.0	-1.5	51.7	-3.6	—	52.6	-4.3	-7.5
路上 駐車台数 (台)	H26年度	自動二輪	1,027	—	—	—	—	—	999	—	—	—	—	—
		原付第一種	1,023	—	—	—	—	—	997	—	—	—	—	—
		合計	2,050	—	—	—	—	—	1,996	—	—	—	—	—
	H29年度	自動二輪	812	-215	-20.9	976	—	—	653	-346	-34.6	863	—	—
		原付第一種	753	-270	-26.4	1,009	—	—	579	-418	-41.9	837	—	—
		合計	1,565	-485	-23.7	1,985	—	—	1,232	-764	-38.3	1,700	—	—
	R3年度	自動二輪	392	-420	-51.7	512	-464	-47.5	331	-322	-49.3	468	-395	-45.8
		原付第一種	358	-395	-52.5	495	-514	-50.9	266	-313	-54.1	382	-455	-54.4
		合計	750	-815	-52.1	1,007	-978	-49.3	597	-635	-51.5	850	-850	-50.0
合法路上 駐車台数 (台)	H26年度	自動二輪	0	—	—	0	—	—	0	—	—	0	—	—
		原付第一種	0	—	—	0	—	—	0	—	—	0	—	—
		合計	0	—	—	0	—	—	0	—	—	0	—	—
	H29年度	自動二輪	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		原付第一種	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		合計	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	R3年度	自動二輪	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		原付第一種	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		合計	0	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
違法路上 駐車台数 (台)	H26年度	自動二輪	1,027	—	—	—	—	—	999	—	—	—	—	—
		原付第一種	1,023	—	—	—	—	—	997	—	—	—	—	—
		合計	2,050	—	—	—	—	—	1,996	—	—	—	—	—
	H29年度	自動二輪	812	-215	-20.9	976	—	—	653	-346	-34.6	863	—	—
		原付第一種	753	-270	-26.4	1,009	—	—	579	-418	-41.9	837	—	—
		合計	1,565	-485	-23.7	1,985	—	—	1,232	-764	-38.3	1,700	—	—
	R3年度	自動二輪	392	-420	-51.7	512	-464	-47.5	331	-322	-49.3	468	-395	-45.8
		原付第一種	358	-395	-52.5	495	-514	-50.9	266	-313	-54.1	382	-455	-54.4
		合計	750	-815	-52.1	1,007	-978	-49.3	597	-635	-51.5	850	-850	-50.0
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H26年度		65	—	—	65	—	—	106	—	—	106	—	—
	H29年度		106	41	63.1	106	41	63.1	140	34	32.1	140	34	32.1
	R3年度		88	-18	-17.0	88	-18	-17.0	73	-67	-47.9	73	-67	-47.9
需要＞供給 の地区数 (地区)	H26年度		14	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
	H29年度		13	-1	-7.1	16	—	—	10	0	0.0	14	—	—
	R3年度		15	2	15.4	20	4	25.0	11	1	10.0	18	4	28.6

平成26・29年度・令和3年度共通地区数は25／平成29年度・令和3年度共通地区数は38

(1) 令和 3 年度と過年度（平成 26 年度・平成 29 年度）との比較

1) 駐車場の整備状況

- 駐車場数は、平成 26 年度の 92 場、平成 29 年度の 85 場、令和 3 年度は 102 場である。
- 収容台数は、平成 26 年度の 2,560 台、平成 29 年度の 2,308 台、令和 3 年度は 2,345 台である。
- 駐車場の収容台数規模をみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 26 年度の 74.0%、平成 29 年度の 80.3%に対して、令和 3 年度は 81.4%と増加している。（図 2-53 参照）
- 駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 26 年度の 78.2%、平成 29 年度の 79.5%に対して、令和 3 年度は 52.3%である。また、地下構造が平成 26 年度の 14.9%、平成 29 年度の 14.3%に対して、令和 3 年度は 16.8%である。（図 2-51 参照）
- ロック形式をみると、チェーンロック式が平成 26 年度の 56.5%、平成 29 年度の 53.6%に対して、令和 3 年度は 54.2%となっている。（図 2-52 参照）

2) 駐車場の利用状況

- ピーク時の駐車場推定利用台数は平成 26 年度の 1,480 台【1,408 台】、平成 29 年度の 1,429 台【1,276 台】に対して、令和 3 年度は 1,479 台【1,213 台】である。
- 駐車場推定利用台数の多い地区は、秋葉原駅・六本木駅・大森駅・恵比寿駅【秋葉原駅・新宿駅東口・池袋駅】などである。（図 2-59, 60 参照）
- ピーク時の駐車場推定利用率の平均は平成 26 年度の 57.8%【55.0%】、平成 29 年度の 61.9%【55.3%】に対して、令和 3 年度は 63.1%【51.7%】である。

3) 路上駐車状況

- 違法路上駐車台数は平成 26 年度の 2,050 台【1,996 台】、平成 29 年度の 1,565 台【1,232 台】に対して、令和 3 年度は 750 台【597 台】である。

4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 26 年度の約 65 分【約 106 分】、平成 29 年度の約 106 分【約 140 分】に対して、令和 3 年度は約 88 分【約 73 分】である。

5) 駐車需給バランス

- 今回調査した結果では多くの地区で総駐車需要に対して駐車場収容台数が不足しており、ピーク時の需要が供給を上回ったのは平日 21 地区（神保町駅・日本橋駅・高田馬場駅・湯島駅・浅草駅・木場駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・大森駅・三軒茶屋駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅外周部・日暮里駅・町屋駅・大山駅・綾瀬駅・北千住駅・亀有駅）、休日 19 地区（神保町駅・高田馬場駅・浅草駅・東陽町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅外周部・日暮里駅・町屋駅・大山駅・練馬駅・綾瀬駅・北千住駅・新小岩駅・亀有駅）である。（図 2-85、図 2-86 参照）
- 駐車需給バランスの推移をみると、需要が供給量を上回る地区は平成 29 年度が 18 地区【15 地区】であり、令和 3 年度では 21 地区【19 地区】と増加し、需給バランスは改善されていないことがわかる。

※【 】内の数値は休日

(2) 令和 3 年度と前回調査（平成 29 年度）との比較

1) 駐車場の整備状況

- 駐車場数は、平成 29 年度の 107 場に対して、令和 3 年度は 130 場と前回調査(平成 29 年度)と比較して 21.5%増加した。
- 収容台数は、平成 29 年度の 2,834 台に対して、令和 3 年度は 2,747 台と前回調査(平成 29 年度)と比較して 3.1%減少した。
- 駐車場の収容台数規模をみると、30 台以下の駐車場の割合は平成 29 年度の 80.3%に対して、令和 3 年度は 81.4%と増加している。(図 2-53 参照)
- 駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 29 年度の 79.5%に対して、令和 3 年度は 52.3%である。また、地下構造が平成 29 年度の 14.3%に対して、令和 3 年度は 16.8%である。(図 2-51 参照)
- ロック形式をみると、チェーンロック式が平成 29 年度の 53.6%に対して、令和 3 年度は 54.2%となっている。(図 2-50 参照)

2) 駐車場の利用状況

- ピーク時の駐車場推定利用台数は、平成 29 年度の 1,808 台【1,611 台】に対して、令和 3 年度は 1,726 台【1,444 台】と、前回調査(平成 29 年度)と比較して平日・休日ともに減少している。
駐車場推定利用台数の多い地区は、秋葉原駅・六本木駅・大森駅・恵比寿駅【秋葉原駅・新宿駅東口・池袋駅】などである。(図 2-59, 60 参照)
- ピーク時の駐車場推定利用率の平均は、平成 29 年度の 63.8%【56.8%】に対して、令和 3 年度は 62.8%【52.6%】と前回調査(平成 29 年度)と比較して平日・休日ともに減少している。

3) 路上駐車状況

- 路上駐車台数は、平成 29 年度の 1,985 台【1,700 台】に対して、令和 3 年度は 1,007 台【850 台】と前回調査(平成 29 年度)と比較して 49.3%【50.0%】減少している。

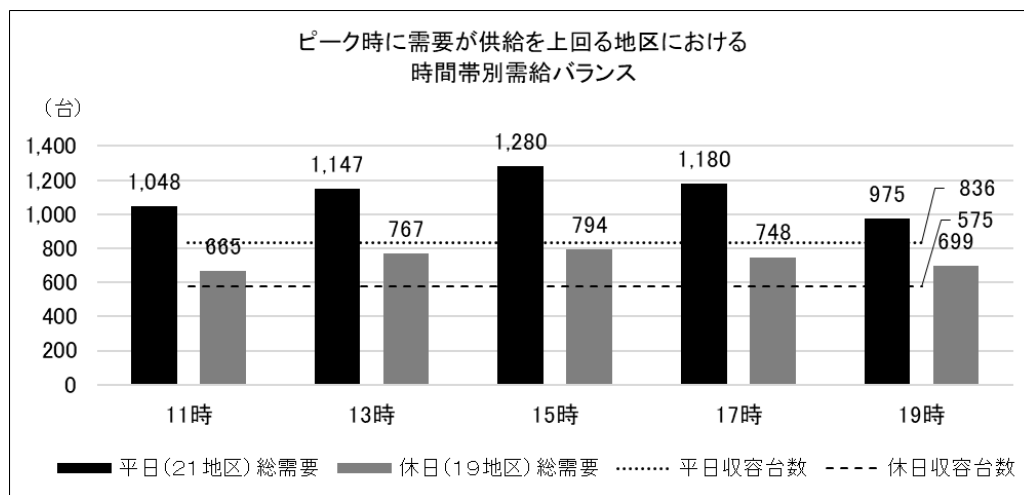
4) 路上駐車時間

- 9 地区の平均路上駐車時間は、平成 29 年度の約 106 分【約 140 分】に対して、令和 3 年度は約 88 分【約 73 分】と、前回調査(平成 29 年度)と比較して減少している。

※【 】内の数値は休日

5) 駐車需給バランス

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



※平日は、神保町駅・日本橋駅・高田馬場駅・湯島駅・浅草駅・木場駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・大森駅・三軒茶屋駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅外周部・日暮里駅・町屋駅・大山駅・綾瀬駅・北千住駅・亀有駅の21地区。休日は、神保町駅・高田馬場駅・浅草駅・東陽町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅外周部・日暮里駅・町屋駅・大山駅・練馬駅・綾瀬駅・北千住駅・新小岩駅・亀有駅の19地区。

※【 】内の数値は休日

3. 路上駐車対策の検討

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

3.1. 対策の検討

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

3.1.1 ピーク時の需給バランス

ピーク時を対象として、総駐車需要（駐車場推定利用台数＋路上駐車台数）と駐車容量を比較し、需要と供給のバランスを3つに分類する。なお、日々の需要変動（0.1の割合を想定）を踏まえ、 $0.9 < (\text{総駐車需要} / \text{駐車容量}) < 1.1$ を需給バランスが均衡している状態とする。

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

3.1.2 駐車需要における平休・時間バランス

総駐車需要における平日と休日のバランス、ピーク時とオフピーク時のバランスを以下のとおり分類する。

【平休バランス】

平日と休日のピーク時の総駐車需要を比較し、平休バランスを算出した。なお、日々の需要変動を踏まえ $0.9 < (\text{平日} / \text{休日}) < 1.1$ を平休バランスが均衡している状態とした。

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

【時間バランス（ピーク率）】

ピーク時とオフピーク時の総駐車需要を比較し、時間バランス（ピーク率）を算出した。なお、全地区のピーク率の平均（【四輪】平日：1.87、休日1.87、【二輪】平日：1.91、休日：1.76）を踏まえ $1.0 \leq (\text{ピーク時} / \text{オフピーク時}) < 2.0$ を時間バランス（ピーク率）が小さい状態とした。

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

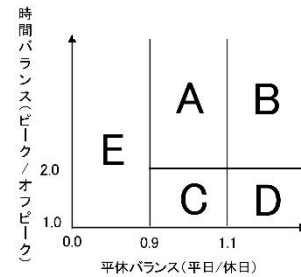
前記で分類した平休バランス・時間バランスの特性により、平日・休日それぞれ下記の5パターンに分類する。

【平日】

- A：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
- B：平日の需要が多く時間変動が大きい地区
- C：曜日・時間変動とも小さい地区
- D：平日の需要が多く時間変動が小さい地区
- E：休日の需要が多い地区

【休日】

- A：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
- B：休日の需要が多く時間変動が大きい地区
- C：曜日・時間変動とも小さい地区
- D：休日の需要が多く時間変動が小さい地区
- E：平日の需要が多い地区



3.1.3 駐車場推定利用率と路上駐車車両数の関係

ピーク時を対象として、駐車場推定利用率と路上駐車車両数の関係を以下の通り分類する。

全地区の平均値との比較を行い、全地区の平均値を上回るものを駐車場推定利用率・路上駐車車両数が多い、全地区の平均値を下回るものを少ないとした。

・駐車場推定利用率の全地区平均（％）：

【四輪】平日：63.1、休日：54.0、【二輪】平日：70.0、休日：58.9

・路上駐車車両数の全地区平均（台/0.1km）：

【四輪】平日：1.32、休日：1.05、【二輪】平日：0.26、休日：0.23

上記で分類した駐車場利用率・路上駐車車両数の特性により、平日・休日それぞれ下記の4パターンに分類する

ア：駐車場への転換可能性が高い地区

⇒駐車場利用率が低い＋路上駐車車両数が多い地区であり、路上駐車を駐車場へ転換できる可能性の高い地区

イ：駐車需要が多い地区

⇒駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が多い地区

ウ：駐車需要が少ない地区

⇒駐車場利用率が低い＋路上駐車車両数が少ない地区

エ：駐車問題が少ない地区

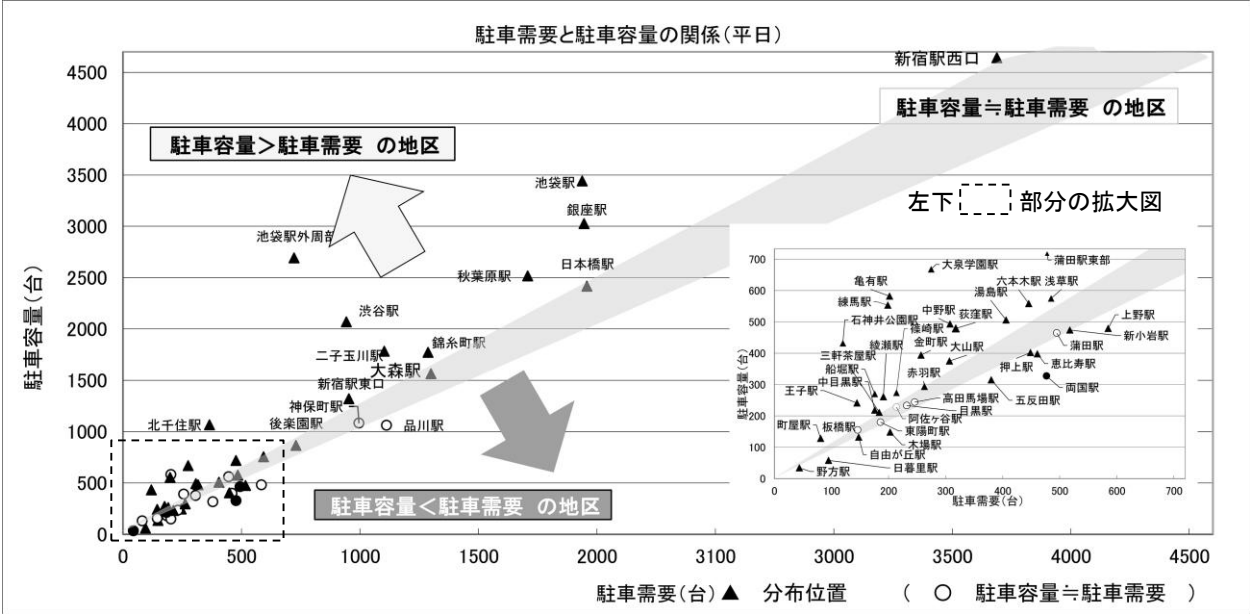
⇒駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

3. 1. 1. ピーク時の需給バランス

1) ピーク時の需給バランス【四輪】

① 平日

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は、34 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、9 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、9 地区である。

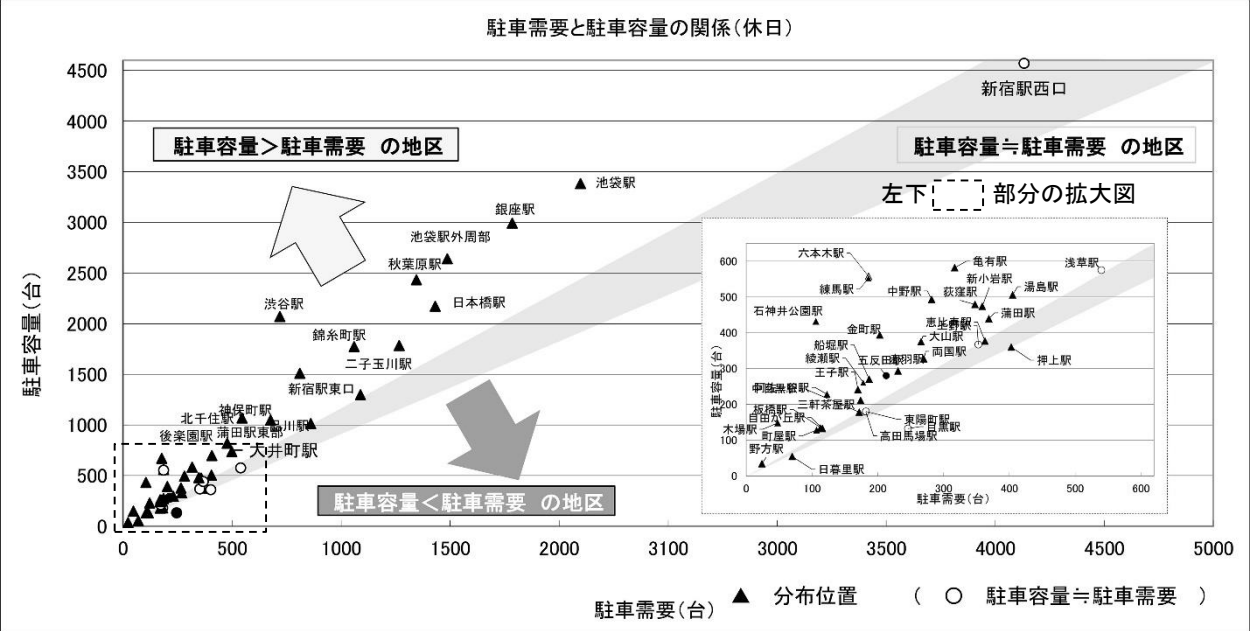


判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (34 地区)	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後楽園駅、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、中目黒駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、町屋駅、大塚駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、綾瀬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要 の地区 (9 地区)	神保町駅、品川駅、高田馬場駅、東陽町駅、目黒駅、蒲田駅、阿佐ヶ谷駅、板橋駅、新小岩駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (9 地区)	上野駅、両国駅、押上駅、木場駅、五反田駅、自由が丘駅、恵比寿駅、野方駅、日暮里駅

図 3-1 ピーク時の需給バランス (平日)

② 休日

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は、43 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、5 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、4 地区である。



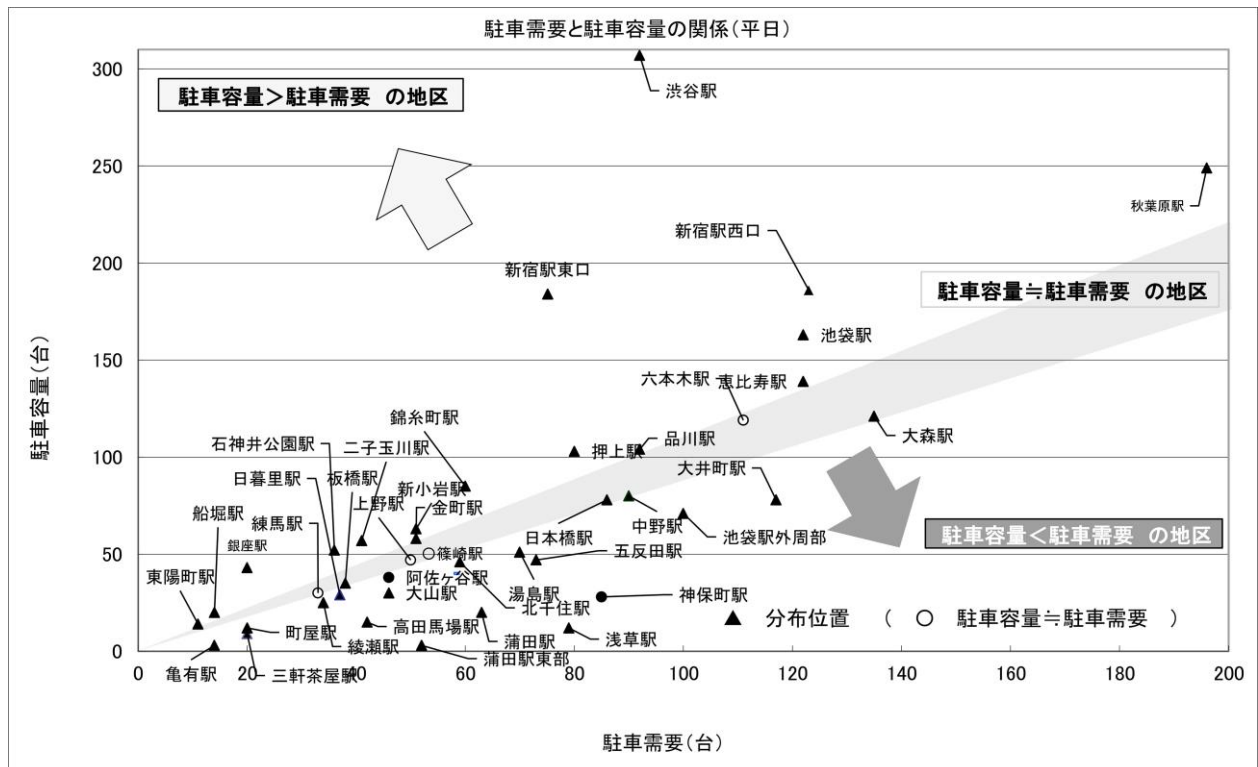
判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (43 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後楽園駅、錦糸町駅、両国駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、王子駅、赤羽駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要 の地区 (5 地区)	高田馬場駅、上野駅、浅草駅、中目黒駅、恵比寿駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (4 地区)	押上駅、東陽町駅、目黒駅、日暮里駅

図 3-2 ピーク時の需給バランス (休日)

2) ピーク時の需給バランス【二輪】

① 平日

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は、16 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、5 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、21 地区である。



判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (16 地区)	秋葉原駅、銀座駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、錦糸町駅、押上駅、東陽町駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅、石神井公園駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅
駐車容量=駐車需要 の地区 (5 地区)	六本木駅、上野駅、板橋駅、練馬駅、篠崎駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (21 地区)	神保町駅、日本橋駅、高田馬場駅、湯島駅、浅草駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅外周部、日暮里駅、町屋駅、大山駅、綾瀬駅、北千住駅、亀有駅

図 3-3 ピーク時の需給バランス (平日)

- 駐車容量が駐車需要を上回る地区は、21 地区ある。
- 駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、2 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、19 地区である。



判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (21 地区)	秋葉原駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅 東口、新宿駅西口、湯島駅、上野駅、錦糸町駅、押上駅、 木場駅、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅、 板橋駅、石神井公園駅、金町駅、篠崎駅
駐車容量≒駐車需要 の地区 (2 地区)	大井町駅、船堀駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (19 地区)	神保町駅、高田馬場駅、浅草駅、東陽町駅、五反田駅、蒲 田駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、池 袋駅外周部、日暮里駅、町屋駅、大山駅、練馬駅、綾瀬駅、 北千住駅、新小岩駅、亀有駅

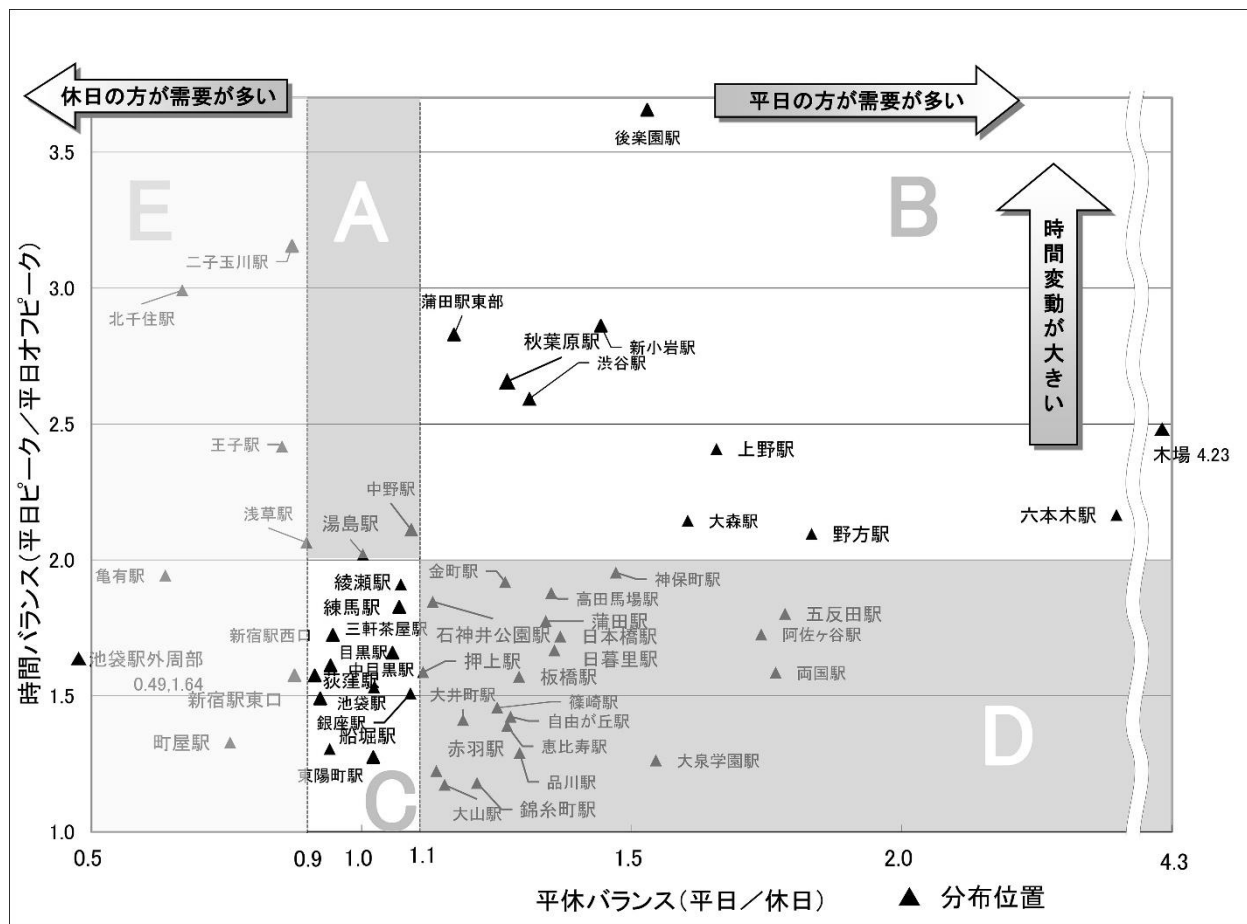
図 3-4 ピーク時の需給バランス (休日)

3.1.2. 総駐車需要における平休・時間バランス

1) 平休・時間バランス【四輪】

① 平日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は13地区である。
- 平日の需要が多い地区（B，D地区）は31地区ある。

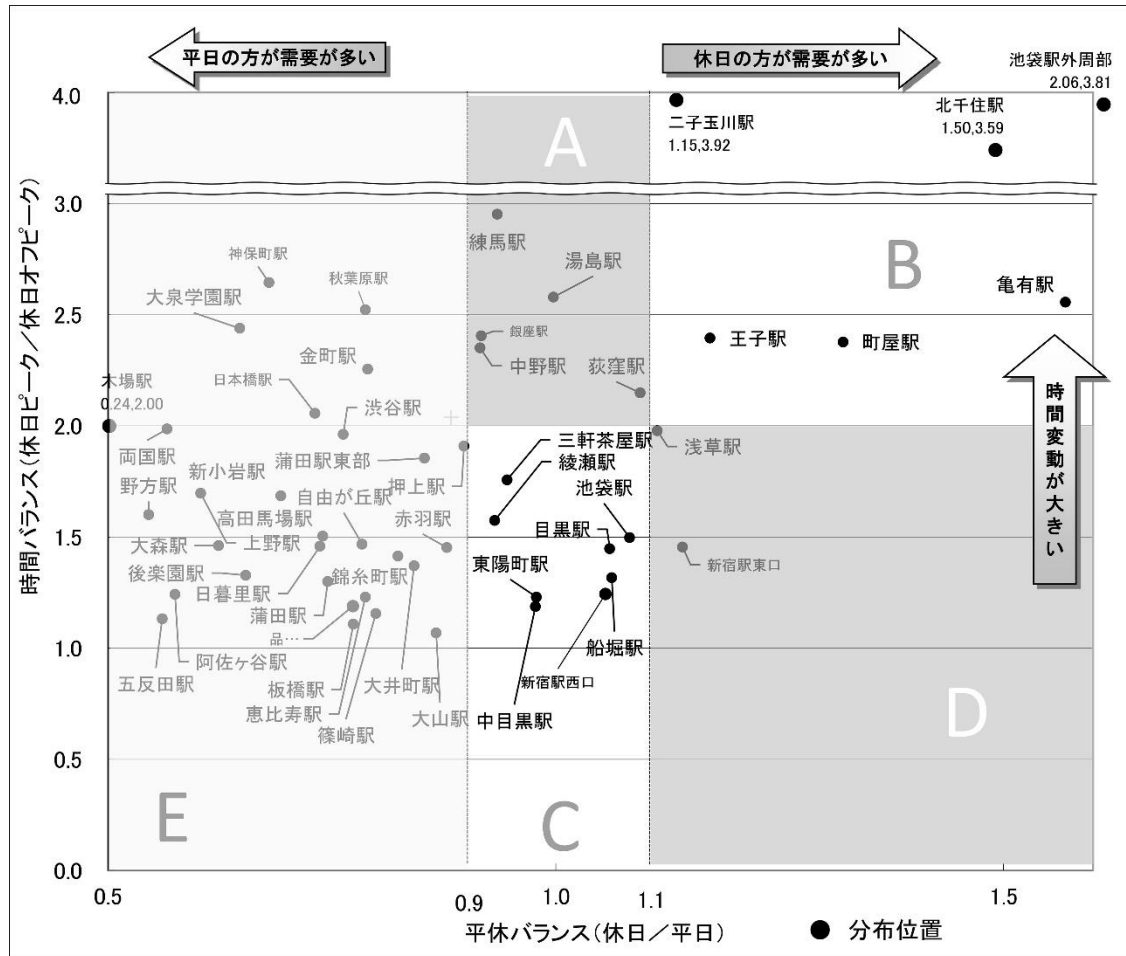


判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (2地区)	湯島駅、中野駅
B 平日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (10地区)	秋葉原駅、六本木駅、後楽園駅、上野駅、木場駅、蒲田駅 東部、大森駅、渋谷駅、野方駅、新小岩駅
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (11地区)	銀座駅、新宿駅西口、東陽町駅、目黒駅、中目黒駅、三軒 茶屋駅、荻窪駅、池袋駅、練馬駅、綾瀬駅、船堀駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (21地区)	神保町駅、日本橋駅、品川駅、高田馬場駅、錦糸町駅、両 国駅、押上駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅、 恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、日暮里駅、板橋駅、大山 駅、石神井公園駅、大泉学園駅、金町駅、篠崎駅
E 休日の需要が多い 地区 (8地区)	新宿駅東口、浅草駅、二子玉川駅、池袋駅外周部、王子駅、 町屋駅、北千住駅、亀有駅

図 3-5 平休・時間バランス（平日）

② 休日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は13地区である。
○休日の需要が多い地区（B，D地区）は8地区ある。



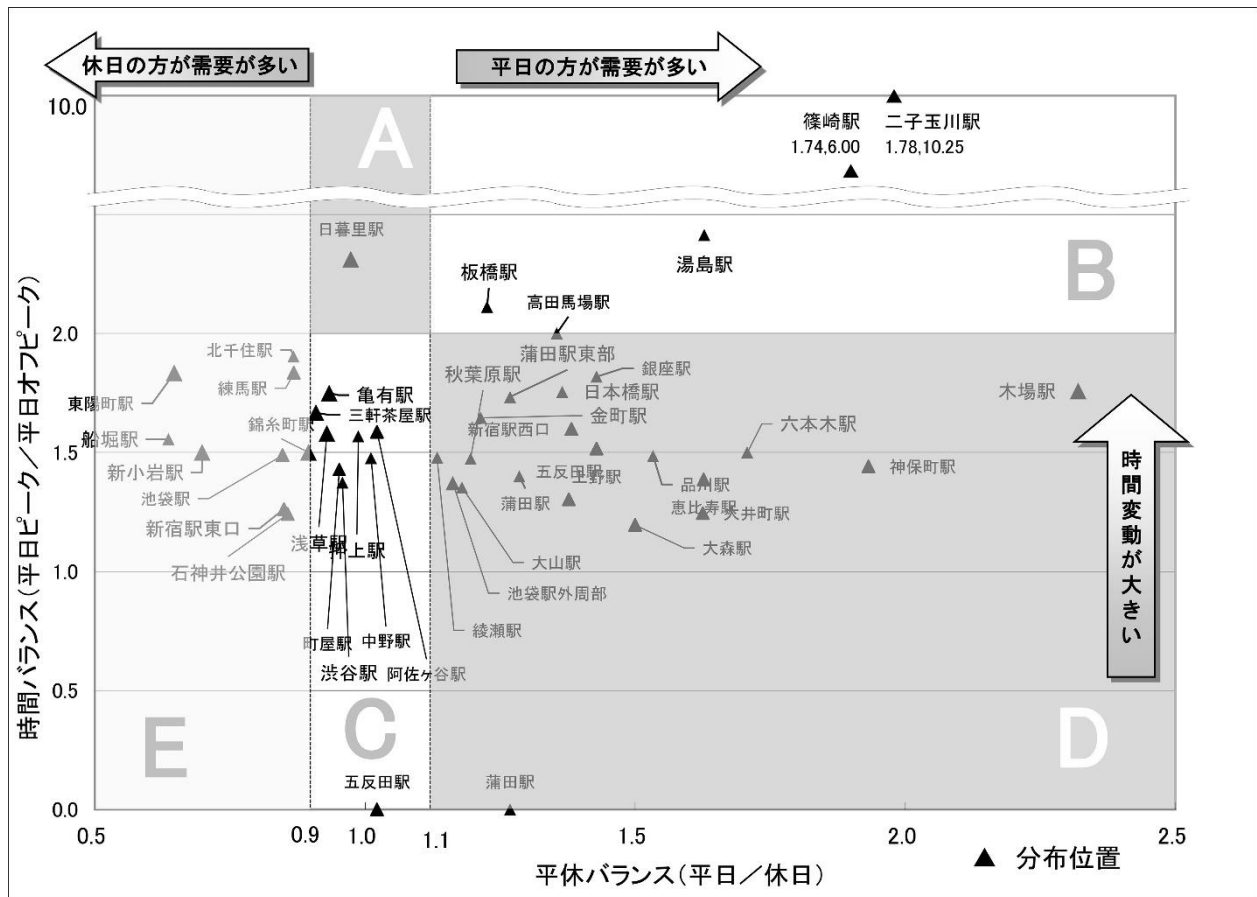
判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (5地区)	銀座駅、湯島駅、中野駅、荻窪駅、練馬駅
B 休日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (6地区)	二子玉川駅、池袋駅外周部、王子駅、町屋駅、北千住駅、 亀有駅
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (8地区)	新宿駅西口駅、東陽町駅、目黒駅、中目黒駅、三軒茶屋駅、 池袋駅、綾瀬駅、船堀駅
D 休日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (2地区)	新宿駅東口、浅草駅
E 平日の需要が多い 地区 (31区)	秋葉原駅、神保町駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、高田 馬場駅、後楽園駅、上野駅、錦糸町駅、両国駅、押上駅、 木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田 駅東部、大森駅、渋谷駅、恵比寿駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、 赤羽駅、日暮里駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉 学園駅、新小岩駅、金町駅、篠崎駅

図 3-6 平休・時間バランス（休日）

2) 平休・時間バランス【二輪】

①平日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は9地区である。
- 平日の需要が多い地区（B，D地区）は24地区ある。

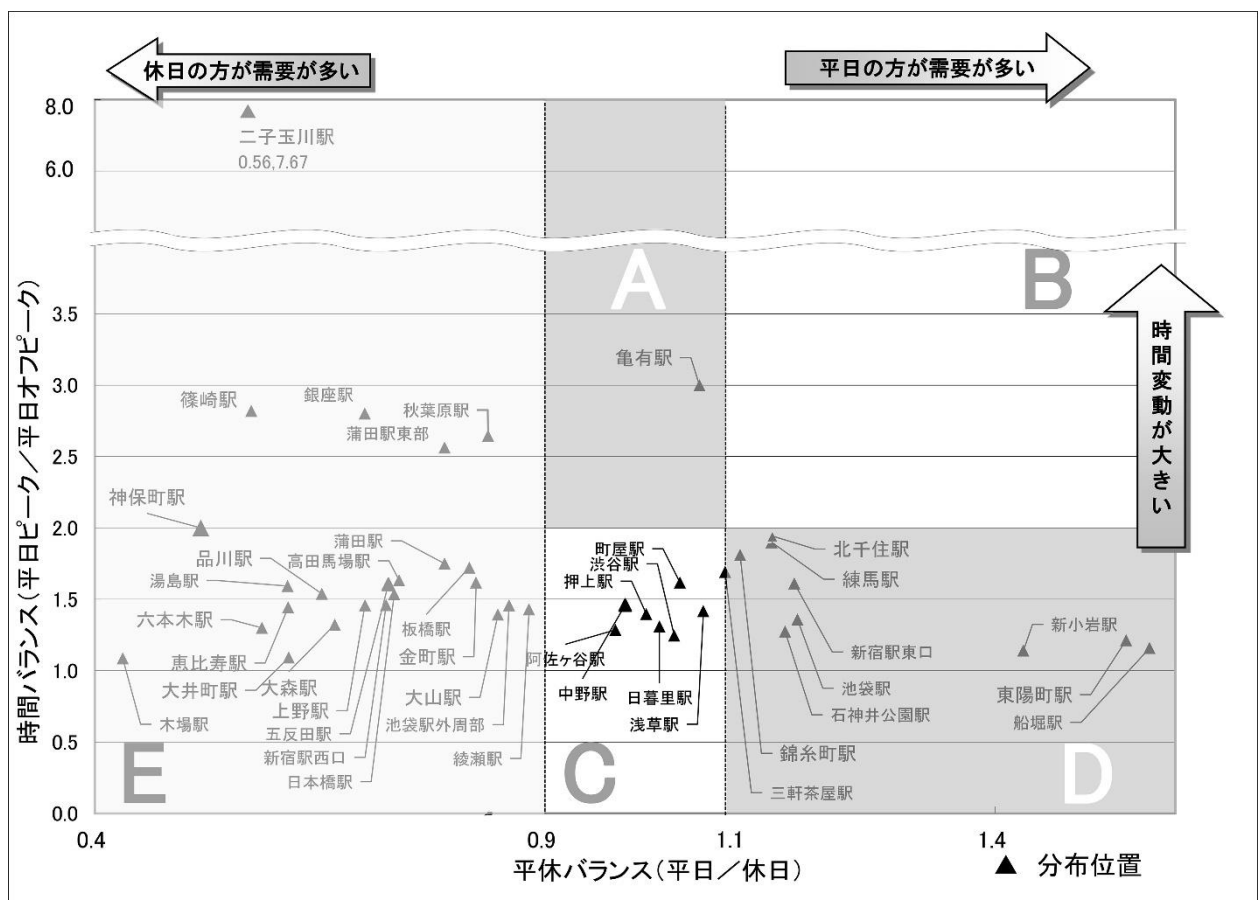


判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (1地区)	日暮里駅
B 平日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (5地区)	高田馬場駅、湯島駅、二子玉川駅、板橋駅、篠崎駅
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (8地区)	浅草駅、押上駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、町屋駅、亀有駅
D 平日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (19地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、上野駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、恵比寿駅、池袋駅外周部、大山駅、綾瀬駅、金町駅
E 休日の需要が多い 地区 (9地区)	新宿駅東口、錦糸町駅、東陽町駅、池袋駅、石神井公園駅、練馬駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅

図 3-7 平休・時間バランス (平日)

② 休日

- 曜日変動が少ない地区（A，C地区）は8地区である。
- 休日の需要が多い地区（B，D地区）は10地区ある。



判定	地区
A 曜日変動が小さく 時間変動が大きい地区 (1地区)	亀有駅
B 休日の需要が多く 時間変動が大きい地区 (0地区)	(該当地区無し)
C 曜日・時間変動とも 小さい地区 (7地区)	浅草駅、押上駅、渋谷駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、日暮里駅、町屋駅
D 休日の需要が多く 時間変動が小さい地区 (10地区)	新宿駅東口、錦糸町駅、東陽町駅、三軒茶屋駅、池袋駅、石神井公園駅、練馬駅、北千住駅、新小岩駅、船堀駅
E 平日の需要が多い 地区 (24地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、上野駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、恵比寿駅、池袋駅外周部、板橋駅、大山駅、綾瀬駅、金町駅、篠崎駅

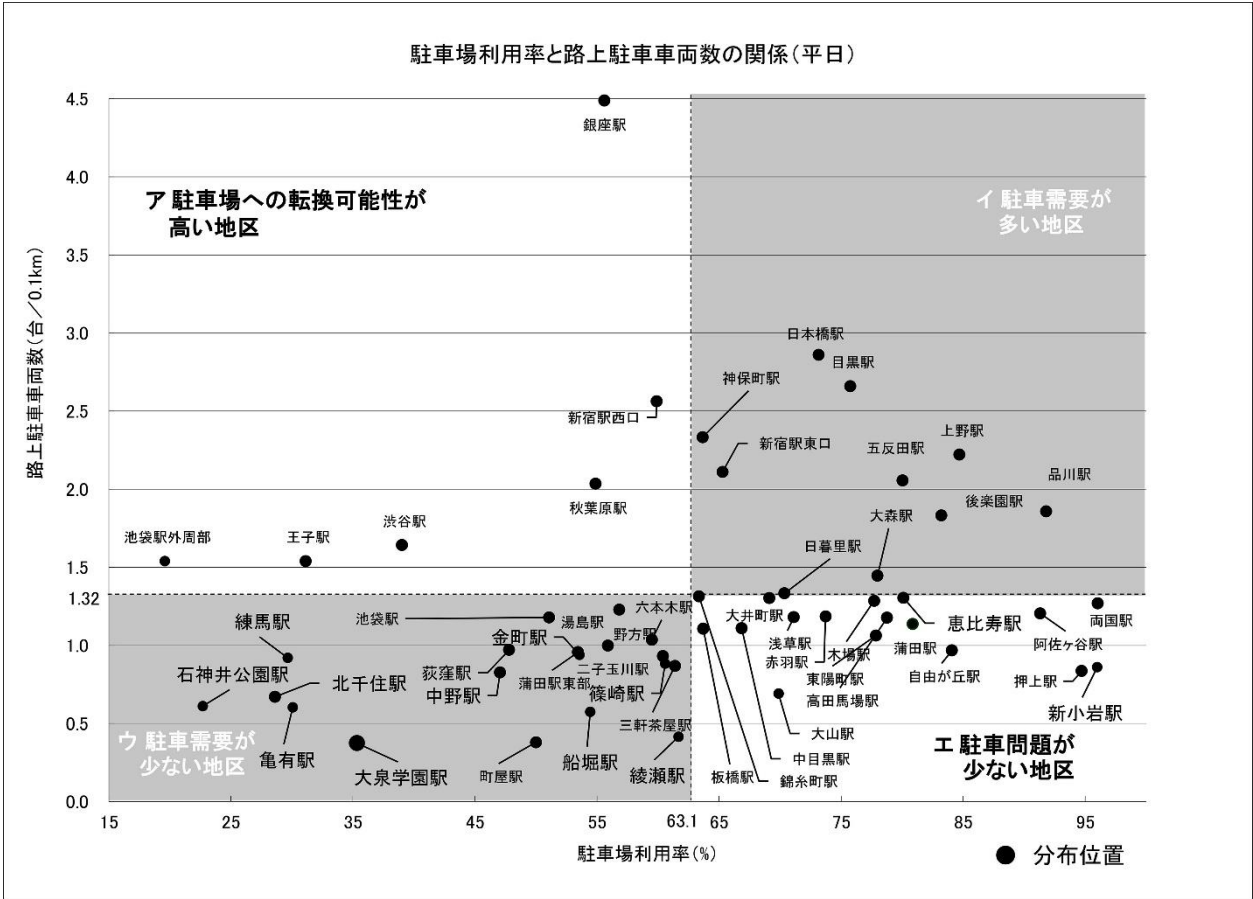
図 3-8 平休・時間バランス（休日）

3. 1. 3. 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係

1) 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係【四輪】

① 平日

- 駐車場への転換可能性が高い地区は 6 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 10 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 19 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 17 地区ある。

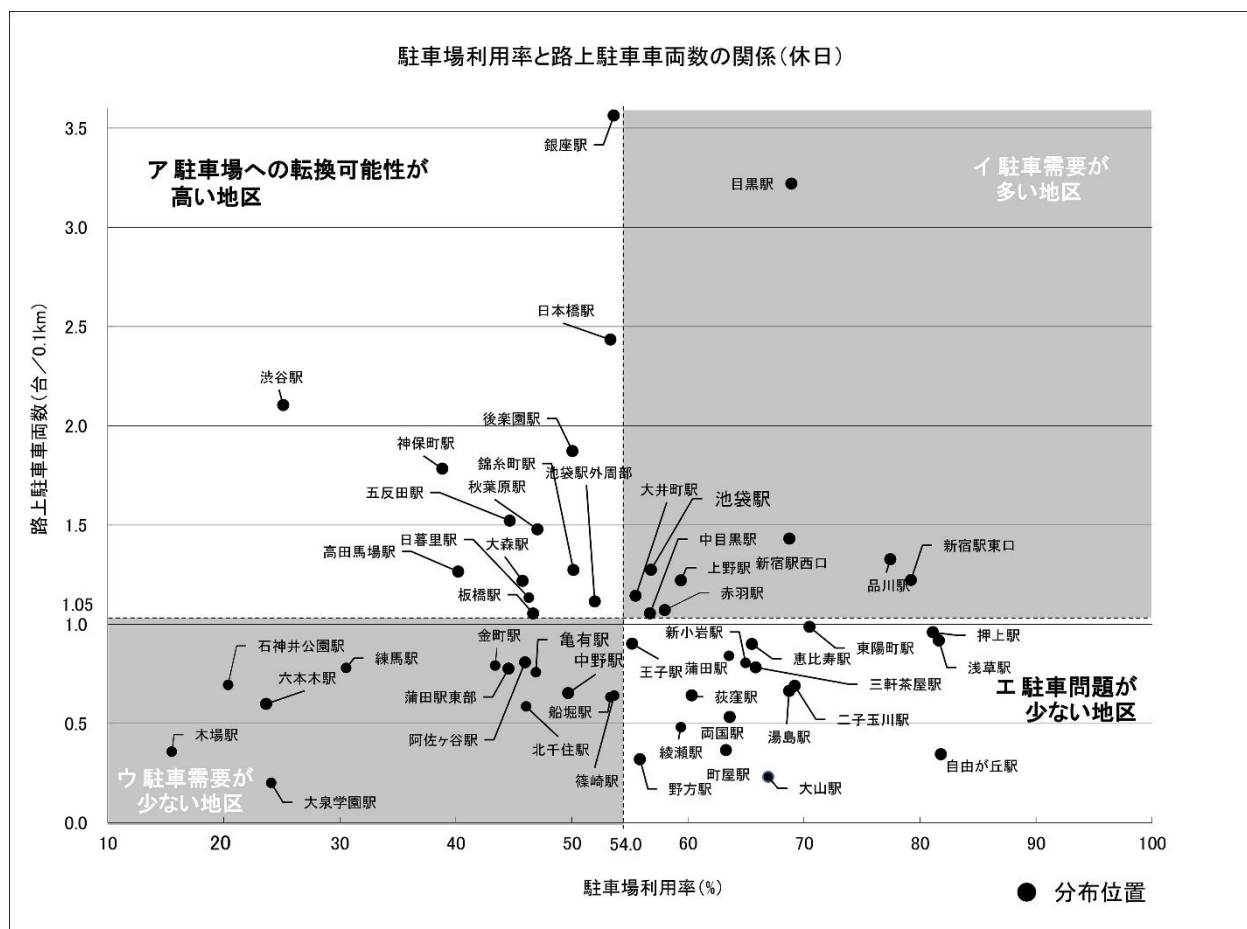


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (6 地区)	秋葉原駅、銀座駅、新宿駅西口、渋谷駅、池袋駅、王子駅
イ 駐車需要が多い地区 (10 地区)	神保町駅、日本橋駅、品川駅、新宿駅東口、後楽園駅、上野駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、日暮里駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (19 地区)	六本木駅、湯島駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、中野駅、野方駅、荻窪駅、池袋駅外周部、町屋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、綾瀬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
エ 駐車問題が少ない地区 (17 地区)	高田馬場駅、浅草駅、錦糸町駅、両国駅、押上駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、板橋駅、大山駅、新小岩駅

図 3-9 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (平日)

② 休日

- 駐車場への転換可能性が高い地区は 13 地区ある。
- 駐車需要が多い地区は 9 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 13 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 17 地区ある。



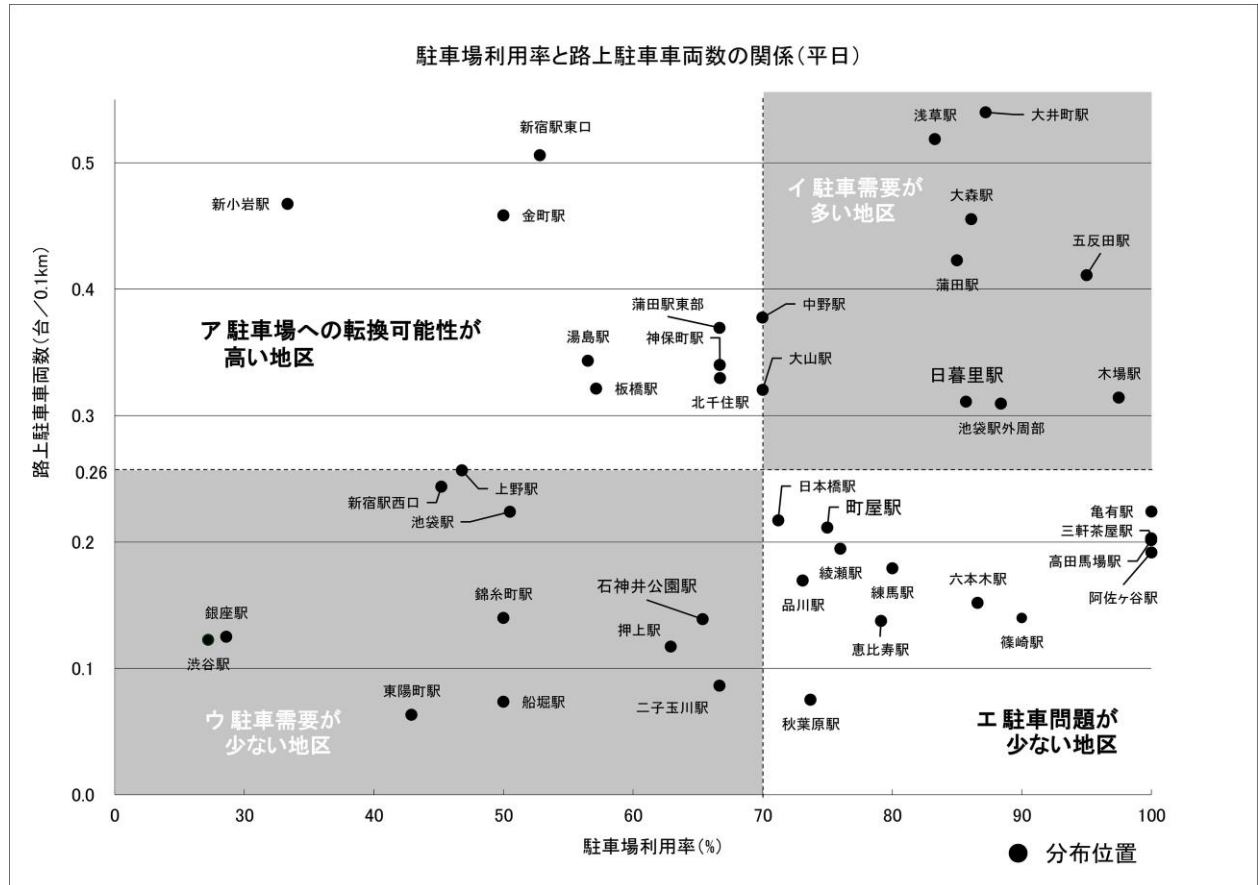
判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (13 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、高田馬場駅、後楽園駅、錦糸町駅、五反田駅、大森駅、渋谷駅、池袋駅外周部、日暮里駅、板橋駅
イ 駐車需要が多い地区 (9 地区)	品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、上野駅、大井町駅、目黒駅、中目黒駅、池袋駅、赤羽駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (13 地区)	六本木駅、木場駅、蒲田駅東部、中野駅、阿佐ヶ谷駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
エ 駐車問題が少ない地区 (17 地区)	湯島駅、浅草駅、両国駅、押上駅、東陽町駅、自由が丘駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、恵比寿駅、野方駅、荻窪駅、王子駅、町屋駅、大山駅、綾瀬駅、新小岩駅

図 3-10 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (休日)

2) 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係【二輪】

① 平日

- 駐車場への転換可能性が高い地区は 8 地区ある。
- 駐車需要が少ない地区は 11 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 13 地区ある。

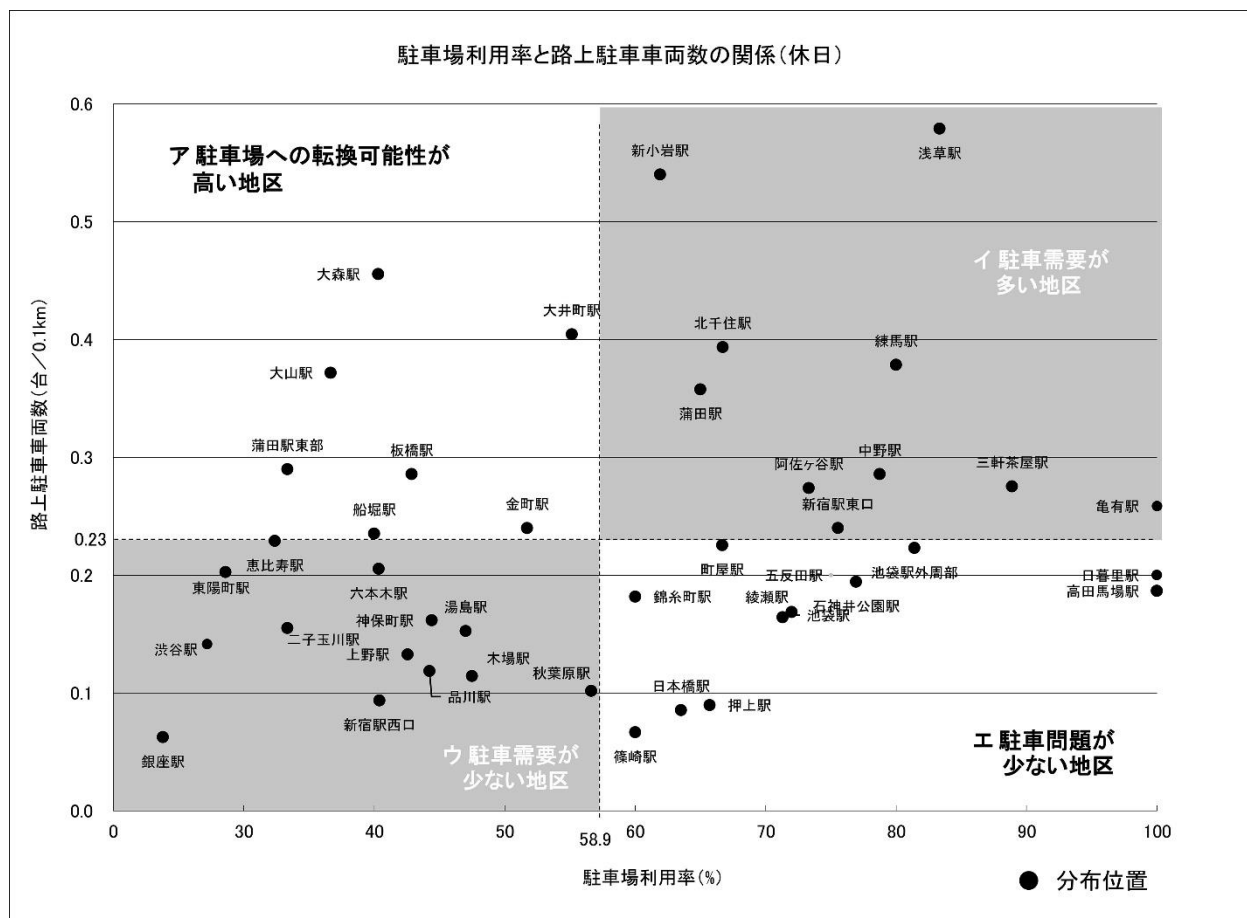


判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (8 地区)	神保町駅、新宿駅東口、湯島駅、蒲田駅東部、板橋駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅
イ 駐車需要が多い地区 (10 地区)	浅草駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、大森駅、中野駅、池袋駅外周部、日暮里駅、大山駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (11 地区)	銀座駅、新宿駅西口、上野駅、錦糸町駅、押上駅、東陽町駅、二子玉川駅、渋谷駅、池袋駅、石神井公園駅、船堀駅
エ 駐車問題が少ない地区 (13 地区)	秋葉原駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、高田馬場駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、綾瀬駅、亀有駅、篠崎駅

図 3-11 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (平日)

② 休日

- 駐車需要が少ない地区は 13 地区ある。
- 駐車問題が少ない地区は 12 地区ある。



判定	地区
ア 駐車場への転換可能性が高い地区 (7 地区)	大井町駅、蒲田駅東部、大森駅、板橋駅、大山駅、金町駅、船堀駅
イ 駐車需要が多い地区 (10 地区)	新宿駅東口、浅草駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、練馬駅、北千住駅、新小岩駅、亀有駅
ウ 駐車需要が少ない地区 (13 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、湯島駅、上野駅、東陽町駅、木場駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅
エ 駐車問題が少ない地区 (12 地区)	日本橋駅、高田馬場駅、錦糸町駅、押上駅、五反田駅、池袋駅、池袋駅外周部、日暮里駅、町屋駅、石神井公園駅、綾瀬駅、篠崎駅、

図 3-12 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 (休日)

3.2. 各地区の駐車実態による類型化

3.2.1. 類型化の方針と流れ

実態調査結果をもとに総駐車需要のピーク時における地区特性を整理し、類型化する。前項の3.1.1～3.1.3で分析した結果を以下の3ステップで分類する。

＜STEP1＞ 駐車需給バランスによる分類（p.103 参照）

○ピーク時の駐車需要（駐車場利用台数＋路上駐車台数）と供給（駐車容量）のバランスにより、以下の3パターンに分類する。

- ①供給＞需要 ⇒需給のアンバランス（供給過剰）
- ②需要＝供給 ⇒需給の均衡
- ③需要＞供給 ⇒需給のアンバランス（供給不足）



＜STEP2＞ 駐車需要における平休・時間バランスによる分類（p.103 参照）

○ピーク時の駐車需要（駐車場利用台数＋路上駐車台数）における平日と休日のバランス、ピーク時とオフピーク時のバランスにより、以下の5パターンに分類する。

- A 曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
- B 平日（休日）の需要が多く時間変動が大きい地区
- C 曜日・時間変動とも小さい地区
- D 平日（休日）の需要が多く時間変動が小さい地区
- E 休日（平日）の需要が多い地区



＜STEP3＞ 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係による分類（p.104 参照）

○ピーク時の駐車場利用率と路上駐車車両数（台/0.1km）のバランスにより、以下の4パターンに分類する。

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

3.2.2. 各地区の類型化

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

なお、ここで対象としている路上駐車は違法路上駐車である。

表 3-1 路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）

車種	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物
平日(%)	41.5	4.3	0.6	16.4	18.3	19.0
休日(%)	70.2	3.5	0.7	8.5	9.3	7.7

3.2.3. 各地区の駐車特性の整理

ここでは、各地区における四輪・二輪の駐車状況を地区毎に整理した。

ただし、駐車需給バランスの実態における入庫待ち車両台数、オフピーク時間帯、オフピーク時総駐車需要（台）については実態調査編に整理している内容だが、総駐車需要における平休時間バランスの算出において必要であるため、参考として掲載した。

(1) 四輪

各地区における四輪の駐車特性を、以下の各調査項目について表 3-2、表 3-3 に示す。

【路外駐車場の実態】

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

【PM・PTの実態】

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

【路上駐車の実態】

- ピーク時間：各地区における路上駐車台数（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時間
- 路上駐車台数（台）：路上駐車（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時における路上駐車台数
- 路上駐車密度（台/0.1km）：路上駐車台数（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）÷調査単位区間延長×0.1km
- 違法路上駐車台数（台）：路上駐車（合法+違法+入庫待ち+客待ちタクシー）のピーク時における違法路上駐車台数
- ピーク時の違法路上駐車車種構成：違法路上駐車台数のピーク時における種別割合

【平均路上駐車時間(分)】

- ナンバープレート調査を実施した 9 地区における平均路上駐車時間

【駐車需給バランスの実態】

- ピーク時
 - ・ 時間帯：総駐車需要のピーク時間帯
 - ・ 総駐車需要（台）：ピーク時における総駐車需要（駐車場推定利用台数+合法+違法+入庫待ち車両）
 - ・ 入庫待ち車両（台）：ピーク時における総駐車需要のうち、入庫待ち車両の台数
 - ・ 総収容台数：ピーク時における総収容台数
 - ・ 需給バランス：ピーク時における総駐車需要（台）÷総収容台数
- オフピーク時
 - ・ 時間帯：総駐車需要が最も少ない時間帯
 - ・ 総駐車需要（台）：オフピーク時における総駐車需要
- ピーク率：ピーク時における総駐車需要÷オフピーク時における総駐車需要
- 平休比率（平日）：平日のピーク時における総駐車需要÷休日のピーク時における総駐車需要
- 平休比率（休日）：休日のピーク時における総駐車需要÷平日のピーク時における総駐車需要
- 平休・時間バランス：平休バランス・時間バランスによる分類（p. 109 参照）
- 駐車場利用率と路駐バランス：駐車場利用率・路駐バランスによる分類（p. 113 参照）

表 3-2(1) 各地区における四輪の駐車特性（平日）

地区名	路外駐車場の実態					PM・PTの実態			路上駐車の実態									
	駐車場数 (場)	収容 台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用 台数 (台)	駐車場 推定 利用率 (%)	一般 (台)	貨物用 (台)	合計 (台)	路上駐車			違法 路上 駐車 台数 (台)	ピーク時の違法路上駐車車種構成					
									ピーク 時間	駐車 台数 (台)	路駐 密度 (台/0.1 km)		乗用車	タノー	ハス	軽 貨物	小型 貨物	普通 貨物
秋葉原駅	87	2,288	15時	1,256	54.9	197	31	228	13時	460	2.04	373	50.4%	1.3%	0.0%	17.2%	15.8%	15.3%
神保町駅	67	864	15時	550	63.7	199	18	217	13時	462	2.33	358	41.9%	2.5%	0.0%	13.4%	22.6%	19.6%
銀座駅	32	2,766	13時	1,538	55.6	205	55	260	13時	431	4.49	283	46.3%	6.0%	0.4%	19.8%	13.8%	13.8%
日本橋駅	39	2,105	13時	1,540	73.2	286	25	311	15時	435	2.86	311	50.5%	8.0%	0.3%	9.0%	18.3%	13.8%
六本木駅	32	558	11時	332	59.5	0	0	0	11時	116	1.04	112	38.4%	5.4%	2.7%	15.2%	24.1%	14.3%
品川駅	18	1,061	13時	974	91.8	0	0	0	15時	182	1.86	149	36.2%	10.1%	0.7%	14.1%	18.1%	20.8%
新宿駅東口	12	1,256	15時	820	65.3	3	62	65	11時	171	2.11	143	28.0%	3.5%	0.0%	23.8%	17.5%	27.3%
新宿駅西口	30	4,548	13時	2,724	59.9	73	18	91	13時	410	2.56	348	38.2%	9.8%	0.3%	15.8%	20.1%	15.8%
高田馬場駅	21	179	13時	141	78.8	53	12	65	15時	120	1.18	85	42.4%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	17.6%
湯島駅	58	470	15時	267	56.8	35	1	36	13時	161	1.23	146	46.6%	2.1%	0.7%	19.9%	11.0%	19.9%
後楽園駅	11	817	11時	654	80.0	40	6	46	13時	96	2.06	83	15.7%	6.0%	0.0%	16.9%	20.5%	41.0%
上野駅	62	399	15時	338	84.7	72	8	80	13時	251	2.22	225	71.1%	0.4%	0.4%	8.9%	10.2%	8.9%
浅草駅	31	523	11時	372	71.1	52	0	52	15時	157	1.18	122	45.1%	8.2%	0.0%	20.5%	11.5%	14.8%
錦糸町駅	84	1,771	15時	1,122	63.4	0	0	0	15時	188	1.31	166	56.6%	4.8%	0.6%	4.2%	7.8%	25.9%
両国駅	53	327	13時	314	96.0	0	0	0	15時	179	1.27	172	39.5%	2.3%	0.0%	14.0%	23.8%	20.3%
押上駅	49	360	11時	341	94.7	42	0	42	13時	122	0.84	118	40.7%	6.8%	0.0%	13.6%	14.4%	24.6%
東陽町駅	21	149	11時	116	77.9	31	0	31	13時	84	1.06	72	63.9%	2.8%	0.0%	5.6%	6.9%	20.8%
木場駅	17	148	13時	115	77.7	0	0	0	13時	90	1.29	88	43.2%	2.3%	2.3%	18.2%	14.8%	19.3%
大井町駅	21	735	13時	508	69.1	18	0	18	15時	116	1.30	95	27.4%	3.2%	2.1%	24.2%	24.2%	18.9%
五反田駅	27	280	15時	233	83.2	35	0	35	15時	165	1.83	128	41.4%	2.3%	0.0%	3.9%	32.0%	20.3%
目黒駅	14	132	13時	100	75.8	80	21	101	11時	133	2.66	93	36.6%	9.7%	0.0%	19.4%	16.1%	18.3%
中目黒駅	12	178	15時	119	66.9	37	3	40	17時	81	1.11	58	58.6%	1.7%	0.0%	12.1%	12.1%	15.5%
自由が丘駅	14	132	13時	111	84.1	0	0	0	11時	59	0.97	58	15.5%	3.4%	0.0%	31.0%	29.3%	20.7%
蒲田駅	43	439	15時	355	80.9	25	0	25	15時	140	1.14	135	32.6%	4.4%	1.5%	23.0%	18.5%	20.0%
蒲田駅東部	61	696	15時	372	53.4	21	0	21	13時	132	0.96	120	34.2%	2.5%	0.0%	21.7%	15.0%	26.7%
大森駅	22	1,508	13時	1,176	78.0	55	1	56	15時	146	1.45	128	35.2%	1.6%	2.3%	16.4%	28.9%	15.6%
三軒茶屋駅	15	202	13時	124	61.4	9	0	9	13時	60	0.87	54	22.2%	1.9%	0.0%	29.6%	33.3%	13.0%
二子玉川駅	17	1,783	13時	1,077	60.4	0	0	0	11時	54	0.93	52	59.6%	1.9%	17.3%	11.5%	0.0%	9.6%
渋谷駅	22	2,017	13時	787	39.0	8	43	51	11時	174	1.64	156	46.8%	10.3%	0.6%	10.3%	11.5%	20.5%
恵比寿駅	39	377	13時	302	80.1	15	6	21	11時	171	1.31	150	17.3%	2.7%	1.3%	28.0%	22.7%	28.0%
中野駅	18	493	13時	232	47.1	0	0	0	13時	81	0.83	76	30.3%	3.9%	0.0%	23.7%	27.6%	14.5%
野方駅	9	34	11時	19	55.9	0	0	0	11時	25	1.00	25	24.0%	4.0%	0.0%	36.0%	16.0%	20.0%
阿佐ヶ谷駅	19	161	15時	147	91.3	41	26	67	13時	88	1.21	57	28.1%	1.8%	0.0%	21.1%	26.3%	22.8%
荻窪駅	24	479	13時	229	47.8	0	0	0	13時	100	0.97	89	29.2%	6.7%	0.0%	21.3%	22.5%	20.2%
池袋駅	74	3,359	13時	1,715	51.1	22	60	82	15時	237	1.18	202	46.0%	5.9%	0.0%	9.4%	17.3%	21.3%
池袋駅外周部	70	2,634	13時	516	19.6	50	10	60	11時	215	1.54	202	39.6%	5.4%	0.0%	15.3%	22.3%	17.3%
王子駅	31	241	13時	75	31.1	0	0	0	13時	95	1.54	70	28.6%	0.0%	0.0%	22.9%	17.1%	31.4%
赤羽駅	22	293	15時	216	73.7	1	0	1	17時	83	1.19	45	60.0%	0.0%	0.0%	24.4%	6.7%	8.9%
日暮里駅	10	54	15時	38	70.4	4	0	4	15時	60	1.33	39	35.9%	0.0%	0.0%	12.8%	25.6%	25.6%
町屋駅	20	128	11時	64	50.0	0	0	0	13時	27	0.38	27	25.9%	7.4%	0.0%	7.4%	33.3%	25.9%
板橋駅	16	135	13時	86	63.7	18	2	20	13時	62	1.11	58	34.5%	0.0%	0.0%	12.1%	22.4%	31.0%
大山駅	34	375	13時	262	69.9	0	0	0	15時	54	0.69	54	25.9%	0.0%	0.0%	31.5%	20.4%	22.2%
石神井公園駅	16	432	11時	98	22.7	0	0	0	11時	22	0.61	22	27.3%	9.1%	0.0%	22.7%	31.8%	9.1%
大泉学園駅	35	668	13時	236	35.3	0	0	0	11時	43	0.37	43	37.2%	0.0%	0.0%	14.0%	18.6%	30.2%
練馬駅	9	553	11時	164	29.7	0	0	0	11時	46	0.92	35	34.3%	0.0%	0.0%	25.7%	22.9%	17.1%
綾瀬駅	30	261	15時	161	61.7	0	0	0	11時	32	0.42	32	15.6%	3.1%	0.0%	25.0%	15.6%	40.6%
北千住駅	43	1,066	11時	305	28.6	0	0	0	13時	63	0.67	63	23.8%	1.6%	0.0%	25.4%	23.8%	25.4%
新小岩駅	24	474	11時	455	96.0	0	0	0	13時	66	0.86	64	32.8%	9.4%	0.0%	14.1%	21.9%	21.9%
金町駅	20	394	15時	211	53.6	0	0	0	15時	46	0.94	46	43.5%	0.0%	2.2%	23.9%	15.2%	15.2%
亀有駅	22	582	15時	175	30.1	0	0	0	17時	35	0.60	35	71.4%	0.0%	2.9%	11.4%	2.9%	11.4%
船堀駅	13	270	11時	147	54.4	0	0	0	19時	39	0.57	38	55.3%	0.0%	0.0%	28.9%	13.2%	2.6%
篠崎駅	20	274	13時	166	60.6	0	0	0	17時	53	0.88	53	66.0%	0.0%	0.0%	13.2%	11.3%	9.4%

表 3-2(2) 各地区における四輪の駐車特性（平日）・前頁からのつづき

地区名	平均 路上 駐車 時間 (分)	駐車需給バランスの実態													
		ピーク時								オフピーク時		ピーク 率	平休 比率	平休・ 時間 バランス	駐車場 利用率 と路駐 バランス
		時間帯	駐車場 推定 利用 台数 (台)	合法 路上 駐車 台数 (台)	違法 路上 駐車 台数 (台)	入庫待 ち車両 (台)	総駐車 需要 (台)	総収容 台数 (台)	需給 バランス	時間帯	総駐車 需要 (台)				
秋葉原駅	15	15時	1,256	99	351	2	1,708	2,516	67.9%	19時	643	2.66	1.27	B	ア
神保町駅	-	15時	550	89	357	0	996	1,081	92.1%	19時	510	1.95	1.47	D	イ
銀座駅	28	13時	1,538	126	283	0	1,947	3,026	64.3%	19時	1,291	1.51	1.09	C	ア
日本橋駅	-	13時	1,540	112	298	9	1,959	2,416	81.1%	19時	1,140	1.72	1.37	D	イ
六本木駅	19	11時	332	0	112	2	446	558	79.9%	19時	206	2.17	2.40	B	ウ
品川駅	-	13時	974	0	139	0	1,113	1,061	104.9%	19時	863	1.29	1.29	D	イ
新宿駅東口	36	15時	820	23	109	2	954	1,321	72.2%	19時	606	1.57	0.88	E	イ
新宿駅西口	-	13時	2,724	41	348	0	3,113	4,639	67.1%	19時	1,807	1.72	0.95	C	ア
高田馬場駅	-	13時	141	17	88	0	246	244	100.8%	19時	131	1.88	1.35	D	エ
湯島駅	-	15時	267	16	123	0	406	506	80.2%	19時	201	2.02	1.00	A	ウ
後楽園駅	-	11時	654	12	65	0	731	863	84.7%	19時	200	3.66	1.53	B	イ
上野駅	40	15時	338	31	216	0	585	479	122.1%	19時	243	2.41	1.66	B	イ
浅草駅	-	11時	372	30	83	0	485	575	84.3%	19時	235	2.06	0.90	E	エ
錦糸町駅	-	15時	1,122	0	166	0	1,288	1,771	72.7%	11時	1,092	1.18	1.21	D	エ
両国駅	-	13時	314	0	163	0	477	327	145.9%	19時	301	1.58	1.77	D	エ
押上駅	-	11時	341	2	106	0	449	402	111.7%	19時	283	1.59	1.11	D	エ
東陽町駅	-	13時	102	12	72	0	186	180	103.3%	19時	146	1.27	1.02	C	エ
木場駅	-	13時	115	0	88	0	203	148	137.2%	19時	84	2.42	4.23	B	エ
大井町駅	-	11時	494	6	94	0	594	753	78.9%	17時	421	1.41	1.19	D	エ
五反田駅	-	15時	233	19	128	0	380	315	120.6%	19時	211	1.80	1.78	D	イ
目黒駅	-	13時	100	41	91	0	232	233	99.6%	19時	144	1.61	0.94	C	イ
中目黒駅	-	15時	119	8	49	0	176	218	80.7%	19時	115	1.53	1.02	C	エ
自由が丘駅	-	11時	90	0	58	0	148	132	112.1%	19時	104	1.42	1.28	D	エ
蒲田駅	30	15時	355	5	135	0	495	464	106.7%	11時	279	1.77	1.34	D	エ
蒲田駅東部	-	13時	357	1	120	0	478	717	66.7%	19時	169	2.83	1.17	B	ウ
大森駅	-	13時	1,176	8	117	0	1,301	1,564	83.2%	19時	607	2.14	1.60	B	イ
三軒茶屋駅	-	13時	124	6	54	0	184	211	87.2%	17時	111	1.66	1.06	C	ウ
二子玉川駅	-	13時	1,077	0	26	1	1,104	1,783	61.9%	19時	350	3.15	0.87	E	ウ
渋谷駅	27	13時	787	20	137	0	944	2,068	45.6%	19時	364	2.59	1.31	B	ア
恵比寿駅	-	15時	297	10	154	0	461	398	115.8%	19時	332	1.39	1.27	D	エ
中野駅	-	13時	232	0	76	0	308	493	62.5%	19時	146	2.11	1.09	A	ウ
野方駅	-	11時	19	0	25	0	44	34	129.4%	17時	21	2.10	1.83	B	ウ
阿佐ヶ谷駅	-	13時	126	31	57	0	214	228	93.9%	19時	124	1.73	1.74	D	エ
荻窪駅	-	13時	229	0	89	0	318	479	66.4%	19時	202	1.57	0.91	C	ウ
池袋駅	22	13時	1,715	30	194	0	1,939	3,441	56.3%	19時	1,302	1.49	0.92	C	ウ
池袋駅外周部	-	13時	516	13	193	0	722	2,694	26.8%	19時	440	1.64	0.49	E	ア
王子駅	-	13時	75	0	70	0	145	241	60.2%	19時	60	2.42	0.85	E	ア
赤羽駅	14	13時	208	0	55	0	263	294	89.5%	17時	215	1.22	1.14	D	エ
日暮里駅	-	15時	38	3	39	15	95	58	163.8%	17時	57	1.67	1.36	D	イ
町屋駅	-	11時	64	0	17	0	81	128	63.3%	17時	61	1.33	0.76	E	ウ
板橋駅	-	13時	86	2	58	0	146	155	94.2%	19時	93	1.57	1.29	D	エ
大山駅	-	15時	253	0	54	0	307	375	81.9%	19時	262	1.17	1.15	D	エ
石神井公園駅	-	11時	98	0	22	0	120	432	27.8%	19時	65	1.85	1.13	D	ウ
大泉学園駅	-	11時	232	0	43	0	275	668	41.2%	17時	218	1.26	1.54	D	ウ
練馬駅	0	11時	164	0	35	0	199	553	36.0%	19時	109	1.83	1.07	C	ウ
綾瀬駅	-	15時	161	0	30	0	191	261	73.2%	19時	100	1.91	1.07	C	ウ
北千住駅	-	13時	302	0	63	0	365	1,066	34.2%	19時	122	2.99	0.67	E	ウ
新小岩駅	-	11時	455	0	63	0	518	474	109.3%	19時	181	2.86	1.44	B	エ
金町駅	-	15時	211	0	46	0	257	394	65.2%	19時	134	1.92	1.27	D	ウ
亀有駅	-	15時	175	0	27	0	202	582	34.7%	19時	104	1.94	0.64	E	ウ
船堀駅	-	11時	147	0	29	0	176	270	65.2%	19時	135	1.30	0.94	C	ウ
篠崎駅	-	13時	166	0	46	2	214	274	78.1%	19時	147	1.46	1.25	D	ウ

※表中の平休比率は、平日に対する休日の割合を使用

平休・時間バランス

- A：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
 B：平日の需要が多く時間変動が大きい地区
 C：曜日・時間変動とも小さい地区
 D：平日の需要が多く時間変動が小さい地区
 E：休日の需要が多い地区

駐車場利用率と路駐バランス

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

表 3-3(1) 各地区における四輪の駐車特性（休日）

地区名	路外駐車場の実態					PM・PTの実態			路上駐車の実態									
	駐車 場数 (場)	収容 台数 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用 台数 (台)	駐車場 推定 利用率 (%)	一般 (台)	貨物用 (台)	合計 (台)	路上駐車			違法 路上 駐車 台数 (台)	ピーク時の違法路上駐車車種構成					
									ピーク 時間	駐車 台数 (台)	路駐 密度 (台/0.1 km)		乗用車	タクシー	バス	軽 貨物	小型 貨物	普通 貨物
秋葉原駅	83	2,206	11時	1,038	47.1	197	31	228	13時	334	1.48	254	71.3%	2.4%	0.0%	7.5%	10.6%	8.3%
神保町駅	65	834	13時	324	38.8	195	18	213	13時	353	1.78	233	70.8%	2.6%	0.0%	6.4%	13.7%	6.4%
銀座駅	31	2,730	13時	1,464	53.6	205	55	260	15時	342	3.56	226	71.7%	4.4%	0.4%	4.0%	12.8%	6.6%
日本橋駅	37	2,035	11時	1,085	53.3	124	13	137	13時	370	2.43	327	80.4%	2.4%	0.6%	3.4%	10.7%	2.4%
六本木駅	32	558	11時	132	23.7	0	0	0	17時	67	0.60	64	57.8%	6.3%	0.0%	6.3%	15.6%	14.1%
品川駅	17	1,011	11時	783	77.4	0	0	0	15時	130	1.33	95	58.9%	4.2%	2.1%	12.6%	15.8%	6.3%
新宿駅東口	12	1,256	15時	995	79.2	0	44	44	13時	99	1.22	60	63.3%	6.7%	0.0%	6.7%	6.7%	16.7%
新宿駅西口	29	4,478	15時	3,079	68.8	73	18	91	13時	229	1.43	187	53.5%	15.0%	1.1%	8.6%	5.9%	16.0%
高田馬場駅	21	179	11時	72	40.2	0	0	0	13時	129	1.26	128	72.7%	1.6%	0.0%	7.0%	13.3%	5.5%
湯島駅	58	470	13時	323	68.7	35	1	36	17時	87	0.66	85	76.5%	4.7%	0.0%	1.2%	10.6%	7.1%
後楽園駅	11	817	11時	409	50.1	0	0	0	15時	88	1.87	88	77.3%	2.3%	1.1%	6.8%	4.5%	8.0%
上野駅	61	367	13時	218	59.4	0	0	0	13時	138	1.22	135	80.7%	0.0%	0.0%	12.6%	4.4%	2.2%
浅草駅	31	523	11時	427	81.6	52	0	52	15時	122	0.92	93	73.1%	1.1%	4.3%	11.8%	4.3%	5.4%
錦糸町駅	84	1,771	15時	888	50.1	0	0	0	15時	182	1.27	168	70.2%	4.2%	0.0%	16.1%	7.1%	2.4%
両国駅	53	327	13時	208	63.6	0	0	0	11時	75	0.53	74	66.2%	1.4%	2.7%	8.1%	13.5%	8.1%
押上駅	49	360	15時	292	81.1	0	0	0	13時	140	0.96	119	74.8%	5.9%	0.8%	7.6%	7.6%	3.4%
東陽町駅	21	149	15時	105	70.5	0	0	0	15時	78	0.99	77	72.7%	0.0%	0.0%	11.7%	11.7%	3.9%
木場駅	17	148	13時	23	15.5	0	0	0	13時	25	0.36	25	52.0%	8.0%	8.0%	12.0%	12.0%	8.0%
大井町駅	21	735	15時	408	55.5	0	0	0	15時	102	1.14	91	61.5%	3.3%	0.0%	12.1%	8.8%	14.3%
五反田駅	27	280	11時	125	44.6	0	0	0	19時	137	1.52	118	92.4%	0.0%	0.8%	2.5%	2.5%	2.3%
目黒駅	14	132	17時	91	68.9	0	0	0	13時	161	3.22	161	78.3%	8.7%	0.0%	3.7%	5.0%	4.3%
中目黒駅	12	178	13時	101	56.7	0	0	0	13時	77	1.05	71	81.7%	1.4%	0.0%	2.8%	7.0%	7.0%
自由が丘駅	14	132	13時	108	81.8	0	0	0	11時	21	0.34	21	47.6%	0.0%	0.0%	19.0%	14.3%	19.0%
蒲田駅	43	439	13時	279	63.6	0	0	0	15時	104	0.84	104	70.2%	2.9%	0.0%	14.4%	5.8%	6.7%
蒲田駅東部	61	696	13時	310	44.5	0	0	0	13時	107	0.78	98	72.4%	0.0%	1.0%	11.2%	7.1%	10.1%
大森駅	22	1,508	15時	690	45.8	0	0	0	15時	123	1.22	121	67.8%	0.8%	0.8%	5.0%	20.7%	5.0%
三軒茶屋駅	15	202	13時	133	65.8	9	0	9	17時	54	0.78	47	78.7%	0.0%	0.0%	10.6%	6.4%	4.3%
二子玉川駅	17	1,783	11時	1,234	69.2	0	0	0	11時	40	0.69	33	21.2%	6.1%	18.2%	12.1%	6.1%	36.4%
渋谷駅	22	2,017	13時	507	25.1	8	43	51	15時	223	2.10	198	76.3%	9.1%	0.5%	3.5%	3.5%	7.1%
恵比寿駅	39	377	13時	247	65.5	0	0	0	11時	118	0.90	118	57.6%	1.7%	2.5%	11.9%	13.6%	12.7%
中野駅	18	493	13時	245	49.7	0	0	0	11時	64	0.65	60	66.7%	0.0%	0.0%	13.3%	10.0%	10.0%
野方駅	9	34	19時	19	55.9	0	0	0	15時	8	0.32	8	37.5%	0.0%	0.0%	37.5%	12.5%	12.5%
阿佐ヶ谷駅	19	161	19時	74	46.0	41	26	67	15時	59	0.81	31	77.4%	3.2%	0.0%	9.7%	6.5%	3.2%
荻窪駅	24	479	15時	289	60.3	0	0	0	13時	66	0.64	61	57.4%	3.3%	0.0%	14.8%	13.1%	11.5%
池袋駅	72	3,300	13時	1,875	56.8	22	60	82	15時	256	1.27	192	68.8%	4.2%	0.0%	6.8%	8.3%	12.0%
池袋駅外周部	68	2,582	13時	1,342	52.0	50	10	60	15時	155	1.12	132	57.6%	5.3%	0.0%	7.6%	13.6%	15.9%
王子駅	31	241	13時	133	55.2	0	0	0	11時	55	0.90	52	59.6%	1.9%	0.0%	17.3%	15.4%	5.8%
赤羽駅	22	293	13時	170	58.0	0	0	0	15時	75	1.07	57	68.4%	0.0%	0.0%	10.5%	10.5%	6.8%
日暮里駅	10	54	15時	25	46.3	0	0	0	19時	51	1.13	40	82.5%	0.0%	0.0%	12.5%	2.5%	2.5%
町屋駅	20	128	11時	81	63.3	0	0	0	11時	26	0.37	26	80.8%	0.0%	0.0%	3.8%	15.4%	0.0%
板橋駅	16	135	13時	63	46.7	0	0	0	17時	59	1.05	56	64.3%	7.1%	0.0%	14.3%	5.4%	5.3%
大山駅	34	375	13時	251	66.9	0	0	0	19時	18	0.23	18	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	5.6%	27.8%
石神井公園駅	16	432	13時	88	20.4	0	0	0	11時	25	0.69	22	59.1%	4.5%	0.0%	13.6%	9.1%	13.6%
大泉学園駅	35	668	13時	161	24.1	0	0	0	13時	23	0.20	17	88.2%	0.0%	0.0%	11.8%	0.0%	0.0%
練馬駅	9	553	13時	169	30.6	0	0	0	17時	39	0.78	28	82.1%	0.0%	0.0%	14.3%	3.6%	0.0%
綾瀬駅	30	261	13時	155	59.4	0	0	0	11時	37	0.48	32	62.5%	0.0%	0.0%	6.3%	6.3%	25.0%
北千住駅	43	1,066	13時	491	46.1	0	0	0	13時	55	0.59	55	76.4%	0.0%	0.0%	7.3%	7.3%	9.1%
新小岩駅	24	474	13時	308	65.0	0	0	0	11時	62	0.81	62	72.6%	1.6%	0.0%	9.7%	6.5%	9.7%
金町駅	20	394	13時	171	43.4	0	0	0	11時	38	0.79	38	71.1%	0.0%	0.0%	13.2%	7.9%	7.9%
亀有駅	22	582	13時	273	46.9	0	0	0	15時	44	0.76	44	70.5%	0.0%	2.3%	9.1%	4.5%	13.6%
船堀駅	13	270	11時	144	53.3	0	0	0	11時	43	0.63	43	62.8%	0.0%	2.3%	18.6%	14.0%	2.3%
篠崎駅	20	274	15時	147	53.6	0	0	0	11時	39	0.64	39	64.1%	0.0%	0.0%	23.1%	5.1%	7.7%

表 3-3(2) 各地区における四輪の駐車特性（休日）・前頁からのつづき

地区名	平均路上 駐車時間 (分)	駐車需給バランスの実態													
		ピーク時								オフピーク時		ピーク 率	平休 比率	平休・ 時間 バランス	駐車場 利用率 と路駐 バランス
		時間帯	駐車場 推定 利用 台数 (台)	合法 路上 駐車 台数 (台)	違法 路上 駐車 台数 (台)	入庫待 ち車両 (台)	総駐車 需要 (台)	総収容 台数 (台)	需給 バランス	時間帯	総駐車 需要 (台)				
秋葉原駅	18	11時	1,038	83	224	0	1,345	2,434	55.3%	19時	533	2.52	0.79	E	A
神保町駅	-	13時	324	120	233	0	677	1,047	64.7%	19時	256	2.64	0.68	E	A
銀座駅	20	13時	1,464	118	190	13	1,785	2,990	59.7%	19時	742	2.41	0.92	A	A
日本橋駅	-	11時	1,085	3	321	23	1,432	2,172	65.9%	19時	696	2.06	0.73	E	A
六本木駅	32	11時	132	0	54	0	186	558	33.3%	19時	100	1.86	0.42	E	ウ
品川駅	-	11時	783	0	75	3	861	1,011	85.2%	19時	724	1.19	0.77	E	イ
新宿駅東口	22	15時	995	11	63	20	1,089	1,300	83.8%	11時	748	1.46	1.14	D	イ
新宿駅西口	-	13時	3,067	32	187	0	3,286	4,569	71.9%	19時	2,642	1.24	1.06	C	イ
高田馬場駅	-	11時	72	0	110	0	182	179	101.7%	17時	121	1.50	0.74	E	A
湯島駅	-	13時	323	8	74	0	405	506	80.0%	19時	157	2.58	1.00	A	エ
後楽園駅	-	11時	409	0	69	0	478	817	58.5%	15時	360	1.33	0.65	E	A
上野駅	76	13時	218	0	135	0	353	367	96.2%	19時	208	1.70	0.60	E	イ
浅草駅	-	11時	427	27	86	0	540	575	93.9%	19時	273	1.98	1.11	D	エ
錦糸町駅	-	15時	888	0	168	5	1,061	1,771	59.9%	19時	750	1.41	0.82	E	A
両国駅	-	13時	208	0	62	0	270	327	82.6%	17時	136	1.99	0.57	E	エ
押上駅	-	13時	263	0	119	21	403	360	111.9%	19時	211	1.91	0.90	E	エ
東陽町駅	-	15時	105	0	77	0	182	149	122.1%	19時	148	1.23	0.98	C	エ
木場駅	-	13時	23	0	25	0	48	148	32.4%	19時	24	2.00	0.24	E	ウ
大井町駅	-	15時	408	0	91	1	500	735	68.0%	17時	365	1.37	0.84	E	イ
五反田駅	-	19時	95	0	118	0	213	280	76.1%	17時	188	1.13	0.56	E	A
目黒駅	-	19時	91	0	155	0	246	132	186.4%	11時	170	1.45	1.06	C	イ
中目黒駅	-	13時	101	0	71	0	172	178	96.6%	19時	145	1.19	0.98	C	イ
自由が丘駅	-	13時	108	0	8	0	116	132	87.9%	17時	79	1.47	0.78	E	エ
蒲田駅	51	13時	279	0	90	0	369	439	84.1%	19時	284	1.30	0.75	E	エ
蒲田駅東部	-	13時	310	0	98	0	408	696	58.6%	19時	220	1.85	0.85	E	ウ
大森駅	-	15時	690	0	121	0	811	1,508	53.8%	19時	555	1.46	0.62	E	A
三軒茶屋駅	-	13時	133	6	35	0	174	211	82.5%	19時	99	1.76	0.95	C	エ
二子玉川駅	-	11時	1,234	0	33	0	1,267	1,783	71.1%	19時	323	3.92	1.15	B	エ
渋谷駅	38	15時	498	20	198	4	720	2,068	34.8%	19時	367	1.96	0.76	E	A
恵比寿駅	-	13時	247	0	115	1	363	377	96.3%	19時	295	1.23	0.79	E	エ
中野駅	-	13時	245	0	37	0	282	493	57.2%	19時	120	2.35	0.92	A	ウ
野方駅	-	19時	19	0	5	0	24	34	70.6%	11時	15	1.60	0.55	E	エ
阿佐ヶ谷駅	-	11時	70	17	36	0	123	228	53.9%	15時	99	1.24	0.57	E	ウ
荻窪駅	-	15時	289	0	59	0	348	479	72.7%	19時	162	2.15	1.09	A	エ
池袋駅	24	13時	1,875	19	182	23	2,099	3,382	62.1%	19時	1,402	1.50	1.08	C	イ
池袋駅外周部	-	13時	1,342	11	134	0	1,487	2,642	56.3%	19時	390	3.81	2.06	B	A
王子駅	-	13時	133	0	37	0	170	241	70.5%	19時	71	2.39	1.17	B	エ
赤羽駅	20	13時	170	0	59	2	231	293	78.8%	17時	159	1.45	0.88	E	イ
日暮里駅	-	15時	25	0	36	9	70	54	129.6%	17時	48	1.46	0.74	E	A
町屋駅	-	11時	81	0	26	0	107	128	83.6%	17時	45	2.38	1.32	B	エ
板橋駅	-	13時	63	0	50	0	113	135	83.7%	15時	102	1.11	0.77	E	A
大山駅	-	13時	251	0	15	0	266	375	70.9%	17時	249	1.07	0.87	E	エ
石神井公園駅	-	11時	84	0	22	0	106	432	24.5%	19時	52	2.04	0.88	E	ウ
大泉学園駅	-	13時	161	0	17	0	178	668	26.6%	19時	73	2.44	0.65	E	ウ
練馬駅	0	13時	169	0	17	0	186	553	33.6%	19時	63	2.95	0.93	A	ウ
綾瀬駅	-	13時	155	0	23	0	178	261	68.2%	19時	113	1.58	0.93	C	エ
北千住駅	-	13時	491	0	55	0	546	1,066	51.2%	19時	152	3.59	1.50	B	ウ
新小岩駅	-	13時	308	0	51	0	359	474	75.7%	19時	213	1.69	0.69	E	エ
金町駅	-	11時	165	0	38	0	203	394	51.5%	19時	90	2.26	0.79	E	ウ
亀有駅	-	15時	273	0	44	0	317	582	54.5%	19時	124	2.56	1.57	B	ウ
船堀駅	-	11時	144	0	43	0	187	270	69.3%	17時	142	1.32	1.06	C	ウ
篠崎駅	-	11時	132	0	39	0	171	274	62.4%	19時	148	1.16	0.80	E	ウ

※表中の平休比率は、休日に対する平日の割合を使用

平休・時間バランス

- A：曜日変動が小さく時間変動が大きい地区
 B：休日の需要が多く時間変動が大きい地区
 C：曜日・時間変動とも小さい地区
 D：休日の需要が多く時間変動が小さい地区
 E：平日の需要が多い地区

駐車場利用率と路駐バランス

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

(2) 二輪

各地区における二輪の駐車特性を、以下の各調査項目について表 3-4、表 3-5 に示す。

【路外駐車場の実態】

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

【路上駐車の実態】

- ピーク時間：各地区における路上駐車（合法＋違法）のピーク時間
- 路上駐車台数（台）
 - ・自動二輪：路上駐車のパーク時における自動二輪の駐車台数
 - ・原付第一種：路上駐車のパーク時における原付第一種の駐車台数
 - ・合計：路上駐車のパーク時における自動二輪と原付第一種の計
 - ・路駐密度(台/0.1km)：路上駐車台数÷調査単位区間延長×0.1km
- 違法路上駐車台数（台）
 - ・自動二輪：路上駐車のパーク時における自動二輪の違法路上駐車台数
 - ・原付第一種：路上駐車のパーク時における原付第一種の違法路上駐車台数
 - ・合計：路上駐車のパーク時における自動二輪と原付第一種の違法路上駐車台数の計

【平均路上駐車時間(分)】

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

【駐車需給バランスの実態(自動二輪)】

- ピーク時
 - ・時間帯：総駐車需要（合法＋違法）のピーク時間帯
 - ・総駐車需要（台）：ピーク時における総駐車需要
(駐車場推定利用台数＋合法＋違法＋入庫待ち車両)
 - ・総収容台数：ピーク時における総収容台数
 - ・需給バランス：ピーク時における総駐車需要（台）÷総収容台数
- オフピーク時
 - ・時間帯：総駐車需要が最も少ない時間帯
 - ・総駐車需要(台)：オフピーク時における総駐車需要
- ピーク率：ピーク時における総駐車需要÷オフピーク時における総駐車需要
- 平休比率（平日）：平日のピーク時における総駐車需要÷休日のピーク時における総駐車需要
- 平休比率（休日）：休日のピーク時における総駐車需要÷平日のピーク時における総駐車需要
- 平休・時間バランス：平休バランス・時間バランスによる分類 (p. 111 参照)
- 駐車場利用率と路駐バランス：駐車場利用率・路駐バランスによる分類 (p. 115 参照)

表 3-4 各地区における二輪の駐車特性（平日）

地区名	路外駐車場の実態						路上駐車の実態										平均路上駐車時間	
	駐車場 数 (場)	収容台 (台)	ピーク 時間	駐車場 推定 利用 台数 (台)	駐車場 推定 利用率 (%)		路上駐車台数					違法路上駐車台数						
							ピーク 時間	自動二 輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)	路駐 密度 (台/ 0.1km)	自動二 輪 (台)	原付 第一種 (台)	合計 (台)				
秋葉原駅	12	249	13時	184	73.7%	19時	9	8	17	0.08	9	8	17	46	20			
神保町駅	4	28	15時	19	66.7%	17時	42	27	69	0.34	42	27	69	-	-			
銀座駅	3	43	13時	12	28.6%	19時	5	7	12	0.13	5	7	12	-	-			
日本橋駅	3	78	11時	56	71.2%	15時	25	8	33	0.22	25	8	33	-	-			
六本木駅	3	119	15時	103	86.6%	19時	14	3	17	0.15	14	3	17	-	-			
品川駅	3	104	13時	76	73.1%	15時	3	17	20	0.17	3	17	20	-	-			
新宿駅東口	7	184	13時	97	52.8%	11時	15	26	41	0.51	15	26	41	15	-			
新宿駅西口	8	186	13時	84	45.2%	13時	32	7	39	0.24	32	7	39	103	14			
高田馬場駅	2	15	11時	15	100.0%	11時	14	13	27	0.20	14	13	27	-	-			
湯島駅	6	51	15時	29	56.5%	19時	23	22	45	0.34	23	22	45	105	200			
上野駅	3	47	13時	22	46.8%	15時	22	7	29	0.26	22	7	29	-	-			
浅草駅	1	12	15時	10	83.3%	15時	21	48	69	0.52	21	48	69	40	280			
錦糸町駅	3	85	15時	43	50.0%	13時	12	8	20	0.14	12	8	20	15	30			
押上駅	5	103	11時	65	62.9%	15時	9	8	17	0.12	9	8	17	-	-			
東陽町駅	2	14	13時	6	42.9%	13時	0	5	5	0.06	0	5	5	-	-			
木場駅	1	40	11時	39	97.5%	19時	7	15	22	0.31	7	15	22	-	-			
大井町駅	2	78	13時	68	87.2%	15時	30	19	49	0.54	30	19	49	-	-			
五反田駅	5	47	11時	45	95.0%	19時	14	23	37	0.41	14	23	37	59	60			
蒲田駅	2	20	11時	17	85.0%	15時	28	24	52	0.42	28	24	52	-	-			
蒲田駅東部	2	3	11時	2	66.7%	15時	27	24	51	0.37	27	24	51	-	-			
大森駅	3	121	15時	104	86.1%	19時	21	25	46	0.46	21	25	46	-	-			
三軒茶屋駅	1	9	17時	9	100.0%	13時	7	7	14	0.20	7	7	14	-	-			
二子玉川駅	3	57	15時	38	66.7%	17時	4	1	5	0.09	4	1	5	-	-			
渋谷駅	8	307	15時	83	27.2%	19時	5	8	13	0.12	5	8	13	10	-			
恵比寿駅	5	139	13時	110	79.1%	15時	14	4	18	0.14	14	4	18	-	-			
中野駅	1	80	13時	56	70.0%	15時	15	22	37	0.38	15	22	37	-	-			
阿佐ヶ谷駅	2	38	11時	38	100.0%	13時	7	7	14	0.19	7	7	14	-	-			
池袋駅	10	163	13時	82	50.5%	17時	25	20	45	0.22	25	20	45	40	68			
池袋駅外周部	6	71	13時	63	88.4%	17時	25	18	43	0.31	25	18	43	-	-			
日暮里駅	2	29	13時	25	85.7%	17時	3	11	14	0.31	3	11	14	-	-			
町屋駅	2	12	11時	9	75.0%	19時	11	4	15	0.21	11	4	15	-	-			
板橋駅	3	35	13時	20	57.1%	13時	7	11	18	0.32	7	11	18	-	-			
大山駅	2	30	15時	21	70.0%	15時	16	9	25	0.32	16	9	25	-	-			
石神井公園駅	3	52	15時	34	65.4%	11時	1	4	5	0.14	1	4	5	-	-			
練馬駅	1	30	13時	24	80.0%	11時	4	5	9	0.18	4	5	9	-	-			
綾瀬駅	3	25	15時	19	76.0%	15時	5	10	15	0.19	5	10	15	-	-			
北千住駅	2	46	13時	31	66.7%	15時	19	12	31	0.33	19	12	31	-	-			
新小岩駅	2	63	15時	21	33.3%	19時	19	17	36	0.47	19	17	36	-	-			
金町駅	4	58	11時	29	50.0%	11時	9	13	22	0.46	9	13	22	-	-			
亀有駅	1	3	11時	3	100.0%	17時	1	12	13	0.22	1	12	13	-	-			
船堀駅	2	20	11時	10	50.0%	17時	1	4	5	0.07	1	4	5	-	-			
篠崎駅	2	50	11時	45	90.0%	11時	3	6	9	0.14	3	6	9	-	-			

地区名	駐車需給バランスの実態（自動二輪）														駐車場 利用率と 路駐 バランス 未修正
	時間帯	ピーク時						オフピーク時		ピーク率	平休 比率	平休・時間 バランス 未修正			
		駐車場 推定利 用台数 (台)	合法路 上駐車 台数 (台)	違法路 上駐車 台数 (台)	入庫待 ち台数 (台)	総駐車 需要 (台)	総収容 台数 (台)	需給 バランス	時間帯				総駐車 需要 (台)		
秋葉原駅	15時	184	0	12	0	196	249	78.7%	19時	133	1.5	1.2	D	E	
神保町駅	17時	16	0	69	0	85	28	303.6%	11時	59	1.4	1.9	D	A	
銀座駅	13時	12	0	8	0	20	43	46.5%	11時	11	1.8	1.4	D	ウ	
日本橋駅	15時	53	0	33	0	86	78	110.3%	19時	49	1.8	1.4	D	E	
六本木駅	15時	103	0	8	0	111	119	93.3%	19時	74	1.5	1.7	D	E	
品川駅	15時	72	0	20	0	92	104	88.5%	19時	62	1.5	1.5	D	E	
新宿駅東口	13時	97	0	33	0	130	184	70.7%	19時	103	1.3	0.8	E	A	
新宿駅西口	13時	84	0	39	0	123	186	66.1%	19時	77	1.6	1.4	D	ウ	
高田馬場駅	11時	15	0	27	0	42	15	280.0%	17時	21	2.0	1.4	B	E	
湯島駅	15時	29	0	41	0	70	51	137.3%	11時	29	2.4	1.6	B	A	
上野駅	15時	21	0	29	0	50	47	106.4%	19時	33	1.5	1.4	D	ウ	
浅草駅	15時	10	0	69	0	79	12	658.3%	11時	50	1.6	0.9	C	イ	
錦糸町駅	15時	43	0	17	0	60	85	70.6%	19時	40	1.5	0.9	E	ウ	
押上駅	13時	65	0	15	0	80	103	77.7%	19時	51	1.6	1.0	C	ウ	
東陽町駅	13時	6	0	5	0	11	14	78.6%	11時	6	1.8	0.6	E	ウ	
木場駅	13時	39	0	19	0	58	40	145.0%	19時	33	1.8	2.3	D	イ	
大井町駅	15時	68	0	49	0	117	78	150.0%	19時	94	1.2	1.6	D	イ	
五反田駅	15時	45	0	28	0	73	47	155.3%	11時	56	1.3	1.4	D	イ	
蒲田駅	15時	11	0	52	0	63	20	315.0%	11時	45	1.4	1.3	D	イ	
蒲田駅東部	15時	1	0	51	0	52	3	1733.3%	11時	30	1.7	1.3	D	A	
大森駅	15時	104	0	31	0	135	121	111.6%	19時	113	1.2	1.5	D	イ	
三軒茶屋駅	13時	6	0	14	0	20	9	222.2%	19時	12	1.7	0.9	C	E	
二子玉川駅	15時	38	0	3	0	41	57	71.9%	13時	4	10.3	1.8	B	ウ	
渋谷駅	15時	83	0	9	0	92	307	30.0%	11時	67	1.4	1.0	C	ウ	
恵比寿駅	13時	110	0	12	0	122	139	87.8%	19時	88	1.4	1.6	D	E	
中野駅	15時	53	0	37	0	90	80	112.5%	19時	61	1.5	1.0	C	イ	
阿佐ヶ谷駅	11時	38	0	8	0	46	38	121.1%	19時	29	1.6	1.0	C	E	
池袋駅	17時	77	0	45	0	122	163	74.8%	11時	82	1.5	0.8	E	ウ	
池袋駅外周部	15時	63	0	37	0	100	71	140.8%	11時	73	1.4	1.2	D	イ	
日暮里駅	13時	25	0	12	0	37	29	127.6%	19時	16	2.3	1.0	A	イ	
町屋駅	11時	9	0	11	0	20	12	166.7%	13時	14	1.4	1.0	C	E	
板橋駅	13時	20	0	18	0	38	35	108.6%	19時	18	2.1	1.2	B	A	
大山駅	15時	21	0	25	0	46	30	153.3%	11時	34	1.4	1.2	D	イ	
石神井公園駅	15時	34	0	2	0	36	52	69.2%	11時	29	1.2	0.9	E	ウ	
練馬駅	13時	24	0	9	0	33	30	110.0%	19時	18	1.8	0.9	E	E	
綾瀬駅	15時	19	0	15	0	34	25	136.0%	11時	23	1.5	1.1	D	E	
北千住駅	15時	28	0	31	0	59	46	128.3%	19時	31	1.9	0.9	E	A	
新小岩駅	15時	21	0	30	0	51	63	81.0%	11時	34	1.5	0.7	E	A	
金町駅	11時	29	0	22	0	51	58	87.9%	19時	31	1.6	1.2	D	A	
亀有駅	15時	2	0	12	0	14	3	466.7%	19時	8	1.8	0.9	C	E	
船堀駅	11時	10	0	4	0	14	20	70.0%	19時	9	1.6	0.6	E	ウ	
篠崎駅	11時	45	0	9	0	54	50	108.0%	19時	9	6.0	1.7	B	E	

※表中の平休比率は、平日に対する休日の割合を使用

※平休・時間バランス、駐車場利用率と路駐バランスは四輪と同様の条件で算定

表 3-5 各地区における二輪の駐車特性（休日）

地区名	路外駐車場の実態						路上駐車の実態								平均路上駐車時間	
	駐車場数(場)	収容台数(台)	ピーク時間	駐車場推定利用台数(台)	駐車場推定利用率(%)	路上駐車台数				違法路上駐車台数			自動二輪(台)	原付第一種(台)	自動二輪(分)	原付第一種(分)
						ピーク時間	自動二輪(台)	原付第一種(台)	合計(台)	路駐密度(台/0.1km)	自動二輪(台)	原付第一種(台)	合計(台)			
秋葉原駅	12	249	13時	141	56.6%	13時	13	10	23	0.10	13	10	23	32	40	
神保町駅	4	28	11時	12	44.4%	11時	18	14	32	0.16	18	14	32	-	-	
銀座駅	3	43	11時	10	23.8%	13時	4	2	6	0.06	4	2	6	-	-	
日本橋駅	3	78	15時	50	63.5%	15時	9	4	13	0.09	9	4	13	-	-	
六本木駅	3	119	13時	48	40.3%	17時	12	11	23	0.21	12	11	23	-	-	
品川駅	3	104	15時	46	44.2%	15時	6	8	14	0.12	6	8	14	-	-	
新宿駅東口	7	184	15時	139	75.5%	19時	15	5	20	0.24	15	5	20	-	20	
新宿駅西口	8	186	13時	75	40.4%	19時	11	4	15	0.09	11	4	15	10	-	
高田馬場駅	2	15	13時	15	100.0%	19時	15	10	25	0.19	15	10	25	-	-	
湯島駅	6	51	15時	24	47.0%	17時	11	9	20	0.15	11	9	20	-	280	
上野駅	3	47	15時	20	42.6%	15時	10	5	15	0.13	10	5	15	-	-	
浅草駅	1	12	17時	10	83.3%	15時	45	32	77	0.58	45	32	77	-	30	
錦糸町駅	3	85	15時	51	60.0%	13時	18	8	26	0.18	18	8	26	15	10	
押上駅	5	103	15時	68	65.7%	15時	9	4	13	0.09	9	4	13	-	-	
東陽町駅	2	14	11時	4	28.6%	19時	8	8	16	0.20	8	8	16	-	-	
木場駅	1	40	13時	19	47.5%	19時	3	5	8	0.11	3	5	8	-	-	
大井町駅	2	78	11時	43	55.1%	19時	19	17	36	0.40	19	17	36	-	-	
五反田駅	5	47	17時	35	75.0%	17時	11	7	18	0.20	11	7	18	47	-	
蒲田駅	2	20	11時	13	65.0%	19時	30	14	44	0.36	30	14	44	-	-	
蒲田駅東部	2	3	17時	1	33.3%	19時	28	12	40	0.29	28	12	40	-	-	
大森駅	3	121	11時	49	40.3%	15時	19	27	46	0.46	19	27	46	-	-	
三軒茶屋駅	1	9	15時	8	88.9%	13時	10	9	19	0.28	10	9	19	-	-	
二子玉川駅	3	57	11時	19	33.3%	19時	7	2	9	0.16	7	2	9	-	-	
渋谷駅	8	307	15時	83	27.2%	13時	5	10	15	0.14	5	10	15	50	10	
恵比寿駅	5	139	13時	45	32.4%	13時	18	12	30	0.23	18	12	30	-	-	
中野駅	1	80	15時	63	78.8%	13時	11	17	28	0.29	11	17	28	-	-	
阿佐ヶ谷駅	2	38	15時	28	73.3%	13時	11	9	20	0.27	11	9	20	-	-	
池袋駅	10	163	15時	116	71.3%	19時	22	11	33	0.16	22	11	33	12	-	
池袋駅外周部	6	71	13時	58	81.4%	19時	21	10	31	0.22	21	10	31	-	-	
日暮里駅	2	29	11時	29	100.0%	15時	3	6	9	0.20	3	6	9	-	-	
町屋駅	2	12	11時	8	66.7%	13時	5	11	16	0.23	5	11	16	-	-	
板橋駅	3	35	11時	15	42.9%	11時	11	5	16	0.29	11	5	16	-	-	
大山駅	2	30	15時	11	36.7%	19時	21	8	29	0.37	21	8	29	-	-	
石神井公園駅	3	52	13時	40	76.9%	17時	2	5	7	0.19	2	5	7	-	-	
練馬駅	1	30	15時	24	80.0%	13時	9	10	19	0.38	9	10	19	-	-	
綾瀬駅	3	25	17時	18	72.0%	11時	8	5	13	0.17	8	5	13	-	-	
北千住駅	2	46	15時	31	66.7%	15時	17	20	37	0.39	17	20	37	-	-	
新小岩駅	2	63	11時	39	61.9%	19時	15	27	42	0.54	15	27	42	-	-	
金町駅	4	58	13時	30	51.7%	13時	5	7	12	0.24	5	7	12	-	-	
亀有駅	1	3	13時	3	100.0%	19時	8	7	15	0.26	8	7	15	-	-	
船堀駅	2	20	11時	8	40.0%	19時	10	6	16	0.24	10	6	16	-	-	
篠崎駅	2	50	15時	30	60.0%	19時	3	1	4	0.07	3	1	4	-	-	

地区名	駐車需給バランスの実態(自動二輪)														駐車場 利用率と 路駐 バランス
	時間帯	駐車場 推定利用 台数 (台)	合法路上 駐車 台数 (台)	違法路上 駐車 台数 (台)	入庫待 ち台数 (台)	総駐車 需要 台数 (台)	総収容 台数 (台)	需給 バランス	オフピーク時		ピーク率	休平 比率	平休・時間 バランス		
									時間帯	総駐車 需要 台数 (台)					
秋葉原駅	13時	141	0	23	0	164	249	65.9%	19時	62	2.6	0.8	E	ウ	
神保町駅	11時	12	0	32	0	44	28	157.1%	17時	22	2.0	0.5	E	ウ	
銀座駅	11時	10	0	4	0	14	43	32.6%	17時	5	2.8	0.7	E	ウ	
日本橋駅	15時	50	0	13	0	63	78	80.8%	19時	41	1.5	0.7	E	エ	
六本木駅	17時	42	0	23	0	65	119	54.6%	19時	50	1.3	0.6	E	ウ	
品川駅	15時	46	0	14	0	60	104	57.7%	19時	39	1.5	0.7	E	ウ	
新宿駅東口	15時	139	0	14	0	153	184	83.2%	11時	95	1.6	1.2	D	イ	
新宿駅西口	13時	75	0	14	0	89	186	47.8%	11時	61	1.5	0.7	E	ウ	
高田馬場駅	13時	15	0	16	0	31	15	206.7%	17時	19	1.6	0.7	E	エ	
湯島駅	15時	24	0	19	0	43	51	84.3%	11時	27	1.6	0.6	E	ウ	
上野駅	15時	20	0	15	0	35	47	74.5%	11時	24	1.5	0.7	E	ウ	
浅草駅	15時	8	0	77	0	85	12	708.3%	19時	60	1.4	1.1	C	イ	
錦糸町駅	13時	41	0	26	0	67	85	78.8%	19時	37	1.8	1.1	D	エ	
押上駅	15時	68	0	13	0	81	103	78.6%	19時	58	1.4	1.0	C	エ	
東陽町駅	19時	1	0	16	0	17	14	121.4%	11時	14	1.2	1.5	D	ウ	
木場駅	13時	19	0	6	0	25	40	62.5%	11時	23	1.1	0.4	E	ウ	
大井町駅	17時	37	0	35	0	72	78	92.3%	11時	66	1.1	0.6	E	ア	
五反田駅	17時	35	0	18	0	53	47	112.8%	13時	33	1.6	0.7	E	エ	
蒲田駅	19時	5	0	44	0	49	20	245.0%	13時	28	1.8	0.8	E	イ	
蒲田駅東部	19時	1	0	40	0	41	3	1366.7%	13時	16	2.6	0.8	E	ア	
大森駅	15時	44	0	46	0	90	121	74.4%	19時	68	1.3	0.7	E	ア	
三軒茶屋駅	13時	3	0	19	0	22	9	244.4%	11時	13	1.7	1.1	D	イ	
二子玉川駅	11時	19	0	4	0	23	57	40.4%	15時	3	7.7	0.6	E	ウ	
渋谷駅	13時	81	0	15	0	96	307	31.3%	19時	77	1.2	1.0	C	ウ	
恵比寿駅	13時	45	0	30	0	75	139	54.0%	19時	52	1.4	0.6	E	ウ	
中野駅	13時	61	0	28	0	89	80	111.3%	19時	61	1.5	1.0	C	イ	
阿佐ヶ谷駅	13時	25	0	20	0	45	38	118.4%	11時	35	1.3	1.0	C	イ	
池袋駅	15時	116	0	28	0	144	163	88.3%	11時	106	1.4	1.2	D	エ	
池袋駅外周部	13時	58	0	28	0	86	71	121.1%	11時	59	1.5	0.9	E	エ	
日暮里駅	15時	29	0	9	0	38	29	131.0%	19時	29	1.3	1.0	C	エ	
町屋駅	13時	5	0	16	0	21	12	175.0%	11時	13	1.6	1.1	C	エ	
板橋駅	11時	15	0	16	0	31	35	86.6%	19時	18	1.7	0.8	E	ア	
大山駅	19時	10	0	29	0	39	30	130.0%	11時	28	1.4	0.8	E	ア	
石神井公園駅	13時	40	0	2	0	42	52	80.8%	19時	33	1.3	1.2	D	エ	
練馬駅	13時	19	0	19	0	38	30	126.7%	11時	20	1.9	1.2	D	イ	
綾瀬駅	13時	17	0	13	0	30	25	120.0%	19時	21	1.4	0.9	E	エ	
北千住駅	15時	31	0	37	0	68	46	147.8%	19時	35	1.9	1.2	D	イ	
新小岩駅	13時	37	0	36	0	73	63	115.9%	19時	64	1.1	1.4	D	イ	
金町駅	13時	30	0	12	0	42	58	72.4%	19時	26	1.6	0.8	E	ア	
亀有駅	19時	0	0	15	0	15	3	500.0%	11時	5	3.0	1.1	A	イ	
船堀駅	11時	8	0	14	0	22	20	110.0%	17時	19	1.2	1.6	D	ア	
篠崎駅	15時	30	0	1	0	31	50	62.0%	11時	11	2.8	0.6	E	エ	

※表中の平休比率は、休日に対する平日の割合を使用

※平休・時間バランス、駐車場利用率と路駐バランスは四輪と同様の条件で算定

3.3. 路上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討

3.3.1. 調査結果に基づく駐車実態の整理

駐車対策を検討するにあたり、ここまでに行った調査結果の集計及び検討結果を踏まえ、各地区における路上駐車の実態を整理した。

(1) 四輪

1) 駐車施設の整備状況

駐車場数	【平日】1,610 場 (△17 場) 【休日】1,594 場 (△16 場) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、 <u>平日、休日ともに 1.0%減少</u> している。
総収容台数	【平日】42,428 (△4,575 台) 【休日】41,947 台 (△4,111 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、 <u>平日が 9.7%、休日が 8.9%減少</u> している。
PM・PT 総収容台数	【平日】2,135 台 (△72 台) ※貨物車用：408 台 (△21 台) 【休日】1,330 台 (△32 台) ※貨物車用：319 台 (△8 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、 <u>平日が 3.3%、休日が 2.3%減少</u> している。 <u>貨物車用では、平日が 4.9%、休日が 2.4%減少</u> している。



前回調査（平成 29 年度）時点から駐車場数の減少に伴い、総収容台数も大きく減少している中で、貨物車用 PM・PT も減少しており、貨物車に対する駐車対策が遅れていることが伺える。

2) 駐車場の利用状況

ピーク時駐車場利用台数	【平日】24,495 台 (△5,610 台) 【休日】22,772 台 (△7,458 台) ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、 <u>平日が 18.6%、休日が 24.7%減少</u> している。
駐車場利用率	【平日】57.7% 【休日】54.3% ⇒今回調査した全 52 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、 <u>平日が 9.9%、休日が 17.3%減少</u> している。



前回調査（平成 29 年度）時点から駐車場の利用台数が減少している。また、平日・休日ともに駐車場利用率も減少となっている。

3) 路上駐車状況

ピーク時路上駐車台数 (合法路上駐車・違法路上駐車・入庫待ち・客待ちタクシーを含む。)	【平日】6,474台(+909台) 【休日】4,905台(+463台) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成29年度)と比較して、<u>平日が16.3%、休日が10.4%増加</u>している。 【合法】〈平日〉813台(△42台) 〈休日〉475台(△103台) 【違法】〈平日〉5,661台(+951台) 〈休日〉4,430台(+566台) ⇒違法路上駐車は、前回調査(平成29年度)と比較して、<u>平日が20.2%、休日が14.6%増加</u>している。
平均路上駐車時間	【平日】26分(+2分) 【休日】33分(+4分) ⇒今回調査した全9地区においては、前回調査(平成29年度)と比較して、<u>平日が8.3%、休日が13.8%増加</u>している。

4) 総駐車需要状況

ピーク時総駐車需要(駐車場利用台数・路上駐車台数の合計)	【平日】30,888台(△4,692台) 【休日】27,693台(△7,058台) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成29年度)と比較して、<u>平日が13.2%、休日が20.3%減少</u>している。
------------------------------	---

5) 駐車需給バランス

駐車需要が供給を上回る地区 (ピーク時)	前記、1)駐車施設の整備状況及び4)総駐車需要の状況から分析 【平日】9地区(+5地区) 【休日】4地区(+2地区) ⇒今回調査した全52地区において、前回調査(平成29年度)と比較して、<u>平日・休日ともに、増加</u>している。 表3-6では、これらの地区を時間帯別に分析している。これによると、日中不足している地区が多く、夕方まで不足している地区があるなど、地区ごとにも違いがみられる。
-------------------------	---

表 3-6 駐車需要が供給を上回る地区における時間帯別需給バランス(四輪)

平・休	地区名	供給	11時		13時		15時		17時		19時	
			需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス
平日	上野駅	479	547	114.2%	549	114.6%	585	122.1%	407	85.0%	243	50.7%
	両国駅	327	428	130.9%	477	145.9%	442	135.2%	388	118.7%	301	92.0%
	押上駅	402	449	111.7%	443	110.2%	405	100.7%	328	81.6%	283	70.4%
	木場駅	148	183	123.6%	203	137.2%	179	120.9%	144	97.3%	84	56.8%
	五反田駅	315	344	109.2%	368	116.8%	380	120.6%	245	77.8%	211	67.0%
	自由が丘駅	132	148	112.1%	147	111.4%	132	100.0%	121	91.7%	104	78.8%
	恵比寿駅	398	452	113.6%	437	109.8%	461	115.8%	398	100.0%	332	83.4%
	野方駅	34	44	129.4%	34	100.0%	39	114.7%	21	61.8%	21	61.8%
	日暮里駅	58	81	139.7%	89	153.4%	95	163.8%	57	98.3%	70	120.7%
休日	押上駅	360	349	96.9%	403	111.9%	401	111.4%	312	86.7%	211	58.6%
	東陽町駅	149	158	106.0%	173	116.1%	182	122.1%	153	102.7%	148	99.3%
	目黒駅	132	170	128.8%	207	156.8%	189	143.2%	232	175.8%	246	186.4%
	日暮里駅	54	48	88.9%	53	98.1%	70	129.6%	54	100.0%	62	114.8%

※需給バランスが110%を超えた時間帯に赤網を掛けている。需給バランス110%以内の場合はバランス確保とみなしている。

6) 調査結果のまとめ

- ピーク時における総駐車需要は平日が 30,888 台、休日が 27,693 台
- ピーク時の供給台数（路外駐車場総収容台数＋PM・PTの総収容台数）は平日が 44,563 台、休日が 43,277 台
- 需給バランスは平日が 69.3%、休日が 64.0%



- 全地区の合計で見ると、需要に対して十分な供給が確保されている。
- 一方、個別の地区で見た場合、ピーク時の需給バランスが確保されていない地区や、路上駐車が多いのに駐車場が整備されていない範囲がある地区など、地区毎の特性に留意した駐車対策を引き続き行っていく必要がある。
- 特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要である。

(2) 二輪

1) 駐車施設の整備状況

駐車場数	【平日・休日】145 場 (+33 場) ⇒前回調査（平成 29 年度）と重複して実施した 38 地区において、前回調査と比較して、 <u>平日・休日ともに 21.5%増加</u> している。
総収容台数	【平日・休日】2,944 台 (△17 台) ⇒前回調査（平成 29 年度）と重複して実施した 38 地区において、前回調査と比較して、 <u>平日・休日ともに 3.1%減少</u> している。



前回調査（平成 29 年度）時点から、駐車場数は増加し、収容台数は減少している。

2) 駐車場の利用状況

ピーク時駐車場利用台数	【平日】1,866 台 (△7 台) 【休日】1,579 台 (△61 台) ⇒前回調査（平成 29 年度）と重複して実施した 38 地区において、前回調査と比較して、 <u>平日が 4.5%、休日が 10.4%減少</u> している。
駐車場利用率	【平日】63.4% (前回 63.3%) 【休日】53.6% (前回 55.4%) ⇒前回調査（平成 29 年度）と重複して実施した 38 地区において、前回調査と比較して、 <u>平日が 1.5%、休日が 7.5%減少</u> している。



前回調査（平成 29 年度）時点から、平日・休日ともに駐車場利用台数・利用率ともに減少した。

3) 路上駐車状況

ピーク時路上駐車台数	【平日】1,123 台 (△1,065 台) 【休日】950 台 (△875 台) ⇒前回調査と比較して、 <u>平日が 48.7%、休日が 48.0%減少</u> している。 【合法】〈平日・休日〉なし 【違法】〈平日〉876 台 (△979 台) 〈休日〉684 台 (△854 台) ⇒違法路上駐車は、前回調査（平成 29 年度）と重複して実施した 38 地区において、前回調査と比較して、 <u>平日が 49.3%、休日が 50.0%減少</u> している。
平均路上駐車時間	【平日】88 分 (△18 分) 【休日】73 分 (△67 分) ⇒今回調査した全 9 地区においては、前回調査（平成 29 年度）と比べ、 <u>平均路上駐車時間が減少傾向</u> である。

4) 総駐車需要の状況

ピーク時総 駐車需要(駐 車場利用台 数・路上駐車 台数の合計)	【平日】2,853 台 (△56 台) 【休日】2,411 台 (△116 台) ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、<u>平日が 1.9%減少、休日が 4.6%減少</u>している。
--	--

5) 駐車需給バランス

駐車需要が 供給を上回 る地区 (ピーク時)	前記、1) 駐車施設の整備状況及び 4) 総駐車需要の状況から分析 【平日】21 地区(+3 地区) 【休日】19 地区(+4 地区) ⇒平成 29 年度から対象となった 38 地区において、前回調査よりも<u>需要が供給を上回る地区が増加</u>している。これらの地区を時間帯別に分析すると、多くの時間帯で平日、休日ともに駐車需要が供給を上回っている。 ⇒今回調査した全 42 地区において、前回調査（平成 29 年度）と比較して、<u>平日が 16.7%、休日が 26.7%増加</u>している。
---------------------------------	---

表 3-7 駐車需要が供給を上回る地区における時間帯別需給バランス(二輪)

(令和3年度調査対象地区)

平・休	地区名	供給	11時		13時		15時		17時		19時	
			需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス	需要	需給 バランス
平日	神保町駅	28	59	210.7%	74	264.3%	82	292.9%	85	303.6%	64	228.6%
	日本橋駅	78	85	109.0%	75	96.2%	86	110.3%	69	88.5%	49	62.8%
	高田馬場駅	15	42	280.0%	33	220.0%	32	213.3%	21	140.0%	21	140.0%
	湯島駅	51	29	56.9%	50	98.0%	70	137.3%	61	119.6%	62	121.6%
	浅草駅	12	50	416.7%	53	441.7%	79	658.3%	74	616.7%	63	525.0%
	木場駅	40	56	140.0%	58	145.0%	50	125.0%	46	115.0%	33	82.5%
	大井町駅	78	105	134.6%	105	134.6%	117	150.0%	113	144.9%	94	120.5%
	五反田駅	47	56	119.1%	56	119.1%	73	155.3%	72	153.2%	59	125.5%
	蒲田駅	20	45	225.0%	58	290.0%	63	315.0%	53	265.0%	52	260.0%
	蒲田駅東部	3	30	1000.0%	44	1466.7%	52	1733.3%	43	1433.3%	48	1600.0%
	大森駅	121	131	108.3%	124	102.5%	135	111.6%	127	105.0%	113	93.4%
	三軒茶屋駅	9	14	155.6%	20	222.2%	14	155.6%	18	200.0%	12	133.3%
	中野駅	80	74	92.5%	88	110.0%	90	112.5%	85	106.3%	61	76.3%
	阿佐ヶ谷駅	38	46	121.1%	38	100.0%	35	92.1%	33	86.8%	29	76.3%
	池袋駅外周部	71	73	102.8%	89	125.4%	100	140.8%	96	135.2%	77	108.5%
	日暮里駅	29	32	110.3%	37	127.6%	32	110.3%	33	113.8%	16	55.2%
	町屋駅	12	20	166.7%	14	116.7%	17	141.7%	18	150.0%	19	158.3%
	大山駅	30	34	113.3%	38	126.7%	46	153.3%	40	133.3%	34	113.3%
	綾瀬駅	25	23	92.0%	29	116.0%	34	136.0%	26	104.0%	30	120.0%
	北千住駅	46	33	71.7%	54	117.4%	59	128.3%	53	115.2%	31	67.4%
	亀有駅	3	11	366.7%	10	333.3%	14	466.7%	14	466.7%	8	266.7%
休日	神保町駅	28	44	157.1%	35	125.0%	34	121.4%	22	78.6%	22	78.6%
	高田馬場駅	15	22	146.7%	31	206.7%	22	146.7%	19	126.7%	30	200.0%
	浅草駅	12	79	658.3%	78	650.0%	85	708.3%	80	666.7%	60	500.0%
	東陽町駅	14	14	100.0%	14	100.0%	15	107.1%	16	114.3%	17	121.4%
	五反田駅	47	34	72.3%	33	70.2%	40	85.1%	53	112.8%	44	93.6%
	蒲田駅	20	38	190.0%	28	140.0%	39	195.0%	41	205.0%	49	245.0%
	蒲田駅東部	3	21	700.0%	16	533.3%	23	766.7%	30	1000.0%	41	1366.7%
	三軒茶屋駅	9	13	144.4%	22	244.4%	20	222.2%	18	200.0%	14	155.6%
	中野駅	80	66	82.5%	89	111.3%	86	107.5%	81	101.3%	61	76.3%
	阿佐ヶ谷駅	38	35	92.1%	45	118.4%	41	107.9%	42	110.5%	35	92.1%
	池袋駅外周部	71	59	83.1%	86	121.1%	81	114.1%	84	118.3%	85	119.7%
	日暮里駅	29	37	127.6%	33	113.8%	38	131.0%	33	113.8%	29	100.0%
	町屋駅	12	13	108.3%	21	175.0%	18	150.0%	14	116.7%	16	133.3%
	大山駅	30	28	93.3%	33	110.0%	38	126.7%	35	116.7%	39	130.0%
	練馬駅	20	20	100.0%	38	190.0%	38	190.0%	30	150.0%	22	110.0%
	綾瀬駅	25	29	116.0%	30	120.0%	28	112.0%	30	120.0%	21	84.0%
	北千住駅	46	39	84.8%	55	119.6%	68	147.8%	49	106.5%	35	76.1%
	新小岩駅	63	69	109.5%	73	115.9%	73	115.9%	66	104.8%	64	101.6%
	亀有駅	3	5	166.7%	7	233.3%	7	233.3%	5	166.7%	15	500.0%

※需給バランスが110%を超えた時間帯に赤網を掛けている。需給バランス110%以内の場合はバランス確保とみなしている。

6) 調査結果のまとめ

- ピーク時における総駐車需要は平日が 2,853 台、休日が 2,411 台
- ピーク時の供給台数は平休とも 2,944 台
- 需給バランスは平日が 96.9%、休日が 81.9%



- 全地区の合計で見ると、需要に対して供給が不足している地区が多いといえる。
- そのため、供給が不足する地区における二輪車駐車場の供給を確保する、もしくは二輪の駐車需要を抑えるための施策の検討を行うなど、地区毎の需要に応じた駐車対策を引き続き行っていくことが重要である。
- 四輪車と同様に、特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要である。

3.3.2. 東京都における駐車施策方針

「総合的な駐車対策の在り方」（令和4年3月東京都都市整備局）では、以下の方針が示されている。

都は、人中心の歩きやすいまちづくりの実現に向け、人口減少や少子高齢社会、ゼロエミッション東京の実現やDXの推進等、最近の駐車場を取り巻く状況を踏まえ、「総合的な駐車対策の在り方」を策定しました。今後、これに基づき、地区特性に応じた効果的な駐車対策を推進していきます。

（1）位置付け

人中心のまちづくりが進む2040年代に向けて、自動車だけでなく、あらゆるモビリティを対象として、地区特性を踏まえた駐車施策を講じることで、環境負荷の少ない交通体系や快適な都市環境を実現していくものです。

（2）目指すべき将来像（2040年代）

- ゼロエミッション東京の実現に向け、道路空間の再配分等により、人中心の魅力の高い空間を創出し、居心地がよく歩きたくなるウォークアブルなまちづくりを実現します。
- サステナブル・リカバリーの観点を踏まえつつDXを推進し、コンパクトでスマートな都市を実現します。

（3）検討の方向性と施策

方向性①：人中心のまちづくりと連携した駐車対策（あらゆるモビリティを対象に）

- ・ 歩行者空間の創出に向けた、駐車場出入口の適正な配置等の取組を推進
- ・ 道路空間の再編に際し、様々なモビリティの駐車・乗降スペースの確保を検討
- ・ 需要に応じた共同荷さばきスペースの複数配置、にぎわいの連続性を分断しない車両動線の検討
- ・ 人中心のまちづくりに向けた、あらゆるモビリティを対象とした駐車対策の検討

方向性②：効果的効率向合駐車対策の推進（ハード、ソフト施策の組合せ）

- ・ 路肩側の車道空間であるカーブサイドについて、地区特性を考慮したタイムシェアの実施による効率的な活用
- ・ リアルタイムな満空情報等、きめ細かい情報の発信による既存ストックの活用
- ・ 需要に応じた多様で弾力的な料金設定による駐車場利用の分散・誘導

方向性③：社会経済状況の変化や地区特性に応じた柔軟な駐車対策の推進

- ・ 稼働率の低い駐車場を活用し、多様なモビリティが駐車できるスペースへの転用
- ・ 地域ルール策定促進や立地適正化計画による駐車場配置の適正化を実施
- ・ ユニバーサルデザインを考慮した駐車場整備の検討

方向性④：CO₂実質ゼロや防災・減災

- ・ ZEV用インフラの整備に係る支援制度の拡充等による環境負荷低減機能の付加
- ・ パークアンドライドの導入やフリンジ駐車場の配置による公共交通利用の促進
- ・ 災害時の駐車場スペースの利用へ向け、防災備蓄倉庫の整備等による防災機能の付加

方向性⑤：Maas、自動運転等の先端技術や新たなモビリティに対応

- ・ Maasの活用や、満空情報の発信やオンライン予約・決済の高度化等のDXの推進による先進的な駐車施策の展開
- ・ 新たなモビリティ（電動キックボード等）やシェアリングの普及に対応した駐車・乗降スペースの確保等について検討
- ・ 新たなモビリティや自動運転車の普及による駐車スペースの合理化等を検討

（4）地区特性を考慮したマネジメントとガイドライン策定

地区特性を考慮したマネジメントを進めるために、地区マネジメント組織を形成し、「（仮称）駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」を策定して、実施・検証・見直しを行う。

(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm>)

3.3.3. 駐車施策の検討に関する考え方

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

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

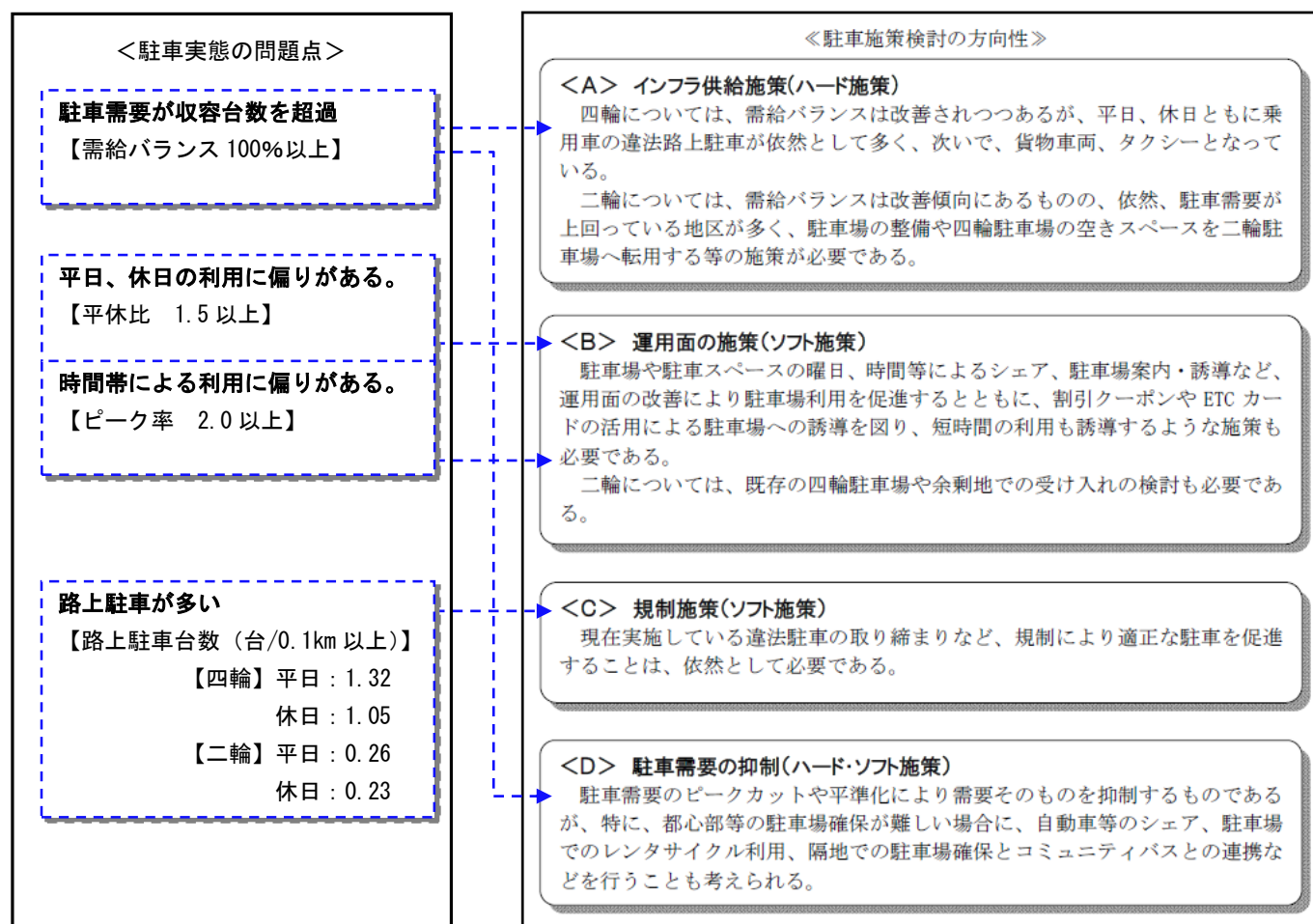


図 3-13 駐車施策検討の方向性

各地区の調査結果および検討結果は次頁以降の総括表（表 3-8～表 3-11）に示す。

表3-8 各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 四輪・平日

No.	駅名	乗降バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況											その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		総収容台数*1	総需要*2	(収容台数) ÷(総需要)	(総需要) ÷(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	合計(台)	路上駐車が多い 車種	時間ピーク率	check	平日／休日	check	A インフラ供給 施策 (ハード施策)	B 運用面の 施策 (ソフト施策)	C 規制 施策 (ソフト施策)	D (駐車 需要の 抑制 策) (ハード・ソフト 施策)		
						100%以上		90%以上		1.32以上										2.0以上		1.5以上						
1	秋葉原駅	2,516	1,708	808	67.9%		54.9%		2.04	●	188	5	0	64	59	57	373	乗用車	2.7	●	1.3			●	●			
2	神保町駅	1,081	996	85	92.1%		63.7%		2.33	●	150	9	0	48	81	70	358	乗用車	2.0		1.5				●			
3	銀座駅	3,026	1,947	1,079	64.3%		55.6%		4.49	●	131	17	1	56	39	39	283	乗用車	1.5		1.1				●			
4	日本橋駅	2,416	1,959	457	81.1%		73.2%		2.86	●	157	25	1	28	57	43	311	乗用車	1.7		1.4				●			
5	六本木駅	558	446	112	79.9%		59.5%		1.04		43	6	3	17	27	16	112	乗用車	2.2	●	2.4	●		●				
6	品川駅	1,061	1,113	-52	104.9%	●	91.8%	●	1.86	●	54	15	1	21	27	31	149	乗用車	1.3		1.3		●		●	●		
7	新宿駅東口	1,321	954	367	72.2%		65.3%		2.11	●	40	5	0	34	25	39	143	乗用車	1.6		0.9				●			
8	新宿駅西口	4,639	3,113	1,526	67.1%		59.9%		2.56	●	133	34	1	55	70	55	348	乗用車	1.7		0.9				●			
9	高田馬場駅	244	246	-2	100.8%	●	78.8%		1.18		36	0	0	17	17	15	85	乗用車	1.9		1.4		●			●		
10	湯島駅	506	406	100	80.2%		56.8%		1.23		68	3	1	29	16	29	146	乗用車	2.0	●	1.0			●				
11	後楽園駅	863	731	132	84.7%		80.0%		2.06	●	13	5	0	14	17	34	83	普通貨物	3.7	●	1.5	●		●	●		荷裁き対策が必要	
12	上野駅	479	585	-106	122.1%	●	84.7%		2.22	●	160	1	1	20	23	20	225	乗用車	2.4	●	1.7	●	●	●	●	●		
13	浅草駅	575	485	90	84.3%		71.1%		1.18		55	10	0	25	14	18	122	乗用車	2.1	●	0.9			●				
14	錦糸町駅	1,771	1,288	483	72.7%		63.4%		1.31		94	8	1	7	13	43	166	乗用車	1.2		1.2							
15	両国駅	327	477	-150	145.9%	●	96.0%	●	1.27		68	4	0	24	41	35	172	乗用車	1.6		1.8	●	●	●		●		
16	押上駅	402	449	-47	111.7%	●	94.7%	●	0.84		48	8	0	16	17	29	118	乗用車	1.6		1.1		●			●		
17	東陽町駅	180	186	-6	103.3%	●	77.9%		1.06		46	2	0	4	5	15	72	乗用車	1.3		1.0		●			●		
18	木場駅	148	203	-55	137.2%	●	77.7%		1.29		38	2	2	16	13	17	88	乗用車	2.4	●	4.2	●	●	●		●		
19	大井町駅	753	594	159	78.9%		69.1%		1.30		26	3	2	23	23	18	95	乗用車	1.4		1.2							
20	五反田駅	315	380	-65	120.6%	●	83.2%		1.83	●	53	3	0	5	41	26	128	乗用車	1.8		1.8	●	●	●	●	●		
21	目黒駅	233	232	1	99.6%		75.8%		2.66	●	34	9	0	18	15	17	93	乗用車	1.6		0.9				●			
22	中目黒駅	218	176	42	80.7%		66.9%		1.11		34	1	0	7	7	9	58	乗用車	1.5		1.0							
23	自由が丘駅	132	148	-16	112.1%	●	84.1%		0.97		9	2	0	18	17	12	58	軽貨物	1.4		1.3		●			●	荷裁き対策が必要	
24	蒲田駅	464	495	-31	106.7%	●	80.9%		1.14		44	6	2	31	25	27	135	乗用車	1.8		1.3		●			●		
25	蒲田駅東部	717	478	239	66.7%		53.4%		0.96		41	3	0	26	18	32	120	乗用車	2.8	●	1.2			●				
26	大森駅	1,564	1,301	263	83.2%		78.0%		1.45	●	45	2	3	21	37	20	128	乗用車	2.1	●	1.6	●		●	●			
27	三軒茶屋駅	211	184	27	87.2%		61.4%		0.87		12	1	0	16	18	7	54	小型貨物	1.7		1.1						荷裁き対策が必要	
28	二子玉川駅	1,783	1,104	679	61.9%		60.4%		0.93		31	1	9	6	0	5	52	乗用車	3.2	●	0.9			●				
29	渋谷駅	2,068	944	1,124	45.6%		39.0%		1.64	●	73	16	1	16	18	32	156	乗用車	2.6	●	1.3			●	●			
30	恵比寿駅	398	461	-63	115.8%	●	80.1%		1.31		26	4	2	42	34	42	150	軽貨物	1.4		1.3		●			●	荷裁き対策が必要	
31	中野駅	493	308	185	62.5%		47.1%		0.83		23	3	0	18	21	11	76	乗用車	2.1	●	1.1			●				
32	野方駅	34	44	-10	129.4%	●	55.9%		1.00		6	1	0	9	4	5	25	軽貨物	2.1	●	1.8	●	●	●		●	荷裁き対策が必要	
33	阿佐ヶ谷駅	228	214	14	93.9%		91.3%	●	1.21		16	1	0	12	15	13	57	乗用車	1.7		1.7	●		●				
34	荻窪駅	479	318	161	66.4%		47.8%		0.97		26	6	0	19	20	18	89	乗用車	1.6		0.9							
35	池袋駅	3,441	1,939	1,502	56.3%		51.1%		1.18		93	12	0	19	35	43	202	乗用車	1.5		0.9							
36	池袋駅外周部	2,694	722	1,972	26.8%		19.6%		1.54	●	80	11	0	31	45	35	202	乗用車	1.6		0.5				●			
37	王子駅	241	145	96	60.2%		31.1%		1.54	●	20	0	0	16	12	22	70	普通貨物	2.4	●	0.9			●	●		荷裁き対策が必要	
38	赤羽駅	294	263	31	89.5%		73.7%		1.19		27	0	0	11	3	4	45	乗用車	1.2		1.1							
39	日暮里駅	58	95	-37	163.8%	●	70.4%		1.33	●	14	0	0	5	10	10	39	乗用車	1.7		1.4		●		●	●		
40	町屋駅	128	81	47	63.3%		50.0%		0.38		7	2	0	2	9	7	27	小型貨物	1.3		0.8						荷裁き対策が必要	
41	板橋駅	155	146	9	94.2%		63.7%		1.11		20	0	0	7	13	18	58	乗用車	1.6		1.3							
42	大山駅	375	307	68	81.9%		69.9%		0.69		14	0	0	17	11	12	54	軽貨物	1.2		1.2						荷裁き対策が必要	
43	石神井公園駅	432	120	312	27.8%		22.7%		0.61		6	2	0	5	7	2	22	小型貨物	1.8		1.1						荷裁き対策が必要	
44	大泉学園駅	668	275	393	41.2%		35.3%		0.37		16	0	0	6	8	13	43	乗用車	1.3		1.5	●		●				
45	練馬駅	553	199	354	36.0%		29.7%		0.92		12	0	0	9	8	6	35	乗用車	1.8		1.1							
46	練瀬駅	261	191	70	73.2%		61.7%		0.42		5	1	0	8	5	13	32	普通貨物	1.9		1.1						荷裁き対策が必要	
47	北千住駅	1,066	365	701	34.2%		28.6%		0.67		15	1	0	16	15	16	63	軽貨物	3.0	●	0.7			●			荷裁き対策が必要	
48	新小岩駅	474	518	-44	109.3%	●	96.0%	●	0.86		21	6	0	9	14	14	64	乗用車	2.9	●	1.4		●	●		●		
49	金町駅	394	257	137																								

*1:総収容台数:収容台数+PM/PT *2:総需要:総需要のピーク+入庫待ち

表3-9 各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 四輪・休日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況												その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		総収容台数*1	総需要*2	(収容台数) -(総需要)	(総需要) /(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数								路上駐車が多い 車種	時間ピーク率	check	休日／平日	check	A インフラ供給施策 (ハード施策)	B (運用面の施策) (ソフト施策)	C (規制施策) (ソフト施策)	D (駐車需要の抑制策) (ハード・ソフト)		
						100%以上		90%以上		1.05以上	乗用車	タクシー	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	合計(台)	2.0以上			1.5以上								
1	秋葉原駅	2,434	1,345	1,089	55.3%		47.1%		1.48	●	181	6	0	19	27	21	254	乗用車	2.5	●	0.8			●	●				
2	神保町駅	1,047	677	370	64.7%		38.8%		1.78	●	165	6	0	15	32	15	233	乗用車	2.6	●	0.7			●	●				
3	銀座駅	2,990	1,785	1,205	59.7%		53.6%		3.56	●	162	10	1	9	29	15	226	乗用車	2.4	●	0.9			●	●				
4	日本橋駅	2,172	1,432	740	65.9%		53.3%		2.43	●	263	8	2	11	35	8	327	乗用車	2.1	●	0.7			●	●				
5	六本木駅	558	186	372	33.3%		23.7%		0.60		37	4	0	4	10	9	64	乗用車	1.9		0.4								
6	品川駅	1,011	861	150	85.2%		77.4%		1.33	●	56	4	2	12	15	6	95	乗用車	1.2		0.8				●				
7	新宿駅東口	1,300	1,089	211	83.8%		79.2%		1.22	●	38	4	0	4	4	10	60	乗用車	1.5		1.1				●				
8	新宿駅西口	4,569	3,286	1,283	71.9%		68.8%		1.43	●	100	28	2	16	11	30	187	乗用車	1.2		1.1				●				
9	高田馬場駅	179	182	-3	101.7%	●	40.2%		1.26	●	93	2	0	9	17	7	128	乗用車	1.5		0.7		●		●	●			
10	湯島駅	506	405	101	80.0%		68.7%		0.66		65	4	0	1	9	6	85	乗用車	2.6	●	1.0			●					
11	後楽園駅	817	478	339	58.5%		50.1%		1.87	●	68	2	1	6	4	7	88	乗用車	1.3		0.7				●				
12	上野駅	367	353	14	96.2%		59.4%		1.22	●	109	0	0	17	6	3	135	乗用車	1.7		0.6				●				
13	浅草駅	575	540	35	93.9%		81.6%		0.92		68	1	4	11	4	5	93	乗用車	2.0		1.1				●				
14	錦糸町駅	1,771	1,061	710	59.9%		50.1%		1.27	●	118	7	0	27	12	4	168	乗用車	1.4		0.8				●				
15	両国駅	327	270	57	82.6%		63.6%		0.53		49	1	2	6	10	6	74	乗用車	2.0		0.6								
16	押上駅	360	403	-43	111.9%	●	81.1%		0.96		89	7	1	9	9	4	119	乗用車	1.9		0.9		●			●			
17	東陽町駅	149	182	-33	122.1%	●	70.5%		0.99		56	0	0	9	9	3	77	乗用車	1.2		1.0		●			●			
18	木場駅	148	48	100	32.4%		15.5%		0.36		13	2	2	3	3	2	25	乗用車	2.0	●	0.2			●					
19	大井町駅	735	500	235	68.0%		55.5%		1.14	●	56	3	0	11	8	13	91	乗用車	1.4		0.8				●				
20	五反田駅	280	213	67	76.1%		44.6%		1.52	●	109	0	1	3	3	2	118	乗用車	1.1		0.6				●				
21	目黒駅	132	246	-114	186.4%	●	68.9%		3.22	●	126	14	0	6	8	7	161	乗用車	1.4		1.1		●		●	●			
22	中目黒駅	178	172	6	96.6%		56.7%		1.05	●	58	1	0	2	5	5	71	乗用車	1.2		1.0				●				
23	自由が丘駅	132	116	16	87.9%		81.8%		0.34		10	0	0	4	3	4	21	乗用車	1.5		0.8								
24	蒲田駅	439	369	70	84.1%		63.6%		0.84		73	3	0	15	6	7	104	乗用車	1.3		0.7								
25	蒲田駅東部	696	408	288	58.6%		44.5%		0.78		71	0	1	11	7	8	98	乗用車	1.9		0.9								
26	大森駅	1,508	811	697	53.8%		45.8%		1.22	●	82	1	1	6	25	6	121	乗用車	1.5		0.6				●				
27	三軒茶屋駅	211	174	37	82.5%		65.8%		0.78		37	0	0	5	3	2	47	乗用車	1.8		0.9								
28	二子玉川駅	1																											

表3-10 各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 二輪・平日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況						その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		収容台数	総需要	(収容台数) -(総需要)	(総需要) ／(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数			路上駐車の多い 車種	時間ピーク率	check	平日ノ休日	check	A	B	C	D	
						100%以上		90%以上		0.26以上	自動二輪	原付第一種	合計			2.0以上		1.5以上	インフラ供給 施策 (ハード)	運用面の 施策 (ソフト)	規制 施策 (ソフト)	駐車 需要の抑 制 施策 (ハード・ソフト)	
1	秋葉原駅	249	196	53	78.7%		73.7%		0.08		9	8	17	自動二輪	1.5		1.2						
2	神保町駅	28	85	-57	303.6%	●	66.7%		0.34	●	42	27	69	自動二輪	1.4		1.9	●	●	●	●	●	
3	銀座駅	43	20	23	46.5%		28.6%		0.13		5	7	12	原付第一種	1.8		1.4						
4	日本橋駅	78	86	-8	110.3%	●	71.2%		0.22		25	8	33	自動二輪	1.8		1.4		●			●	
5	六本木駅	119	111	8	93.3%		86.6%		0.15		14	3	17	自動二輪	1.5		1.7	●		●			
6	品川駅	104	92	12	88.5%		73.1%		0.17		3	17	20	原付第一種	1.5		1.5	●		●			
7	新宿駅東口	184	130	54	70.7%		52.8%		0.51	●	15	26	41	原付第一種	1.3		0.8				●		
8	新宿駅西口	186	123	63	66.1%		45.2%		0.24		32	7	39	自動二輪	1.6		1.4						
9	高田馬場駅	15	42	-27	280.0%	●	100.0%	●	0.20		14	13	27	自動二輪	2.0	●	1.4		●	●		●	
10	湯島駅	51	70	-19	137.3%	●	56.5%		0.34	●	23	22	45	自動二輪	2.4	●	1.6	●	●	●	●	●	
11	上野駅	47	50	-3	106.4%	●	46.8%		0.26		22	7	29	自動二輪	1.5		1.4		●			●	
12	浅草駅	12	79	-67	658.3%	●	83.3%		0.52	●	21	48	69	原付第一種	1.6		0.9		●		●	●	
13	錦糸町駅	85	60	25	70.6%		50.0%		0.14		12	8	20	自動二輪	1.5		0.9				●	●	
14	押上駅	103	80	23	77.7%		62.9%		0.12		9	8	17	自動二輪	1.6		1.0						
15	東陽町駅	14	11	3	78.6%		42.9%		0.06		0	5	5	原付第一種	1.8		0.6						
16	本場駅	40	58	-18	145.0%	●	97.5%	●	0.31	●	7	15	22	原付第一種	1.8		2.3	●	●	●	●	●	
17	大井町駅	78	117	-39	150.0%	●	87.2%		0.55	●	30	19	49	自動二輪	1.2		1.6	●	●	●	●	●	
18	五反田駅	47	73	-26	155.3%	●	95.0%	●	0.41	●	14	23	37	原付第一種	1.3		1.4		●		●	●	
19	蒲田駅	20	63	-43	315.0%	●	85.0%		0.42	●	28	24	52	自動二輪	1.4		1.3		●		●	●	
20	蒲田駅東部	3	52	-49	1733.3%	●	66.7%		0.37	●	27	24	51	自動二輪	1.7		1.3		●		●	●	
21	大森駅	121	135	-14	111.6%	●	86.1%		0.46	●	21	25	46	原付第一種	1.2		1.5	●	●	●	●	●	
22	三軒茶屋駅	9	20	-11	222.2%	●	100.0%	●	0.20		7	7	14	自動二輪	1.7		0.9		●			●	
23	二子玉川駅	57	41	16	71.9%		66.7%		0.09		4	1	5	自動二輪	10.3	●	1.8	●		●			
24	渋谷駅	307	92	215	30.0%		27.2%		0.12		5	8	13	原付第一種	1.4		1.0						
25	恵比寿駅	139	122	17	87.8%		79.1%		0.14		14	4	18	自動二輪	1.4		1.6	●		●			
26	中野駅	80	90	-10	112.5%	●	70.0%		0.38	●	15	22	37	原付第一種	1.5		1.0		●		●	●	
27	阿佐ヶ谷駅	38	46	-8	121.1%	●	100.0%	●	0.19		7	7	14	自動二輪	1.6		1.0		●			●	
28	池袋駅	163	122	41	74.8%		50.5%		0.22		25	20	45	自動二輪	1.5		0.8						
29	池袋駅外周部	71	100	-29	140.8%	●	88.4%		0.31	●	25	18	43	自動二輪	1.4		1.2		●		●	●	
30	日暮里駅	29	37	-8	127.6%	●	85.7%		0.31	●	3	11	14	原付第一種	2.3	●	1.0		●	●	●	●	
31	町屋駅	12	20	-8	166.7%	●	75.0%		0.21		11	4	15	自動二輪	1.4		1.0		●			●	
32	板橋駅	35	38	-3	108.6%	●	57.1%		0.32	●	7	11	18	原付第一種	2.1	●	1.2		●	●	●	●	
33	大山駅	30	46	-16	153.3%	●	70.0%		0.32	●	16	9	25	自動二輪	1.4		1.2		●		●	●	
34	石神井公園駅	52	36	16	69.2%		65.4%		0.14		1	4	5	原付第一種	1.2		0.9					●	
35	練馬駅	30	33	-3	110.0%	●	80.0%		0.18		4	5	9	原付第一種	1.8		0.9		●			●	
36	練瀬駅	25	34	-9	136.0%	●	76.0%		0.19		5	10	15	原付第一種	1.5		1.1		●			●	
37	北千住駅	46	59	-13	128.3%	●	66.7%		0.33	●	19	12	31	自動二輪	1.9		0.9		●		●	●	
38	新小岩駅	63	51	12	81.0%		33.3%		0.47	●	19	17	36	自動二輪	1.5		0.7				●		
39	金町駅	58	51	7	87.9%		50.0%		0.46	●	9	13	22	原付第一種	1.6		1.2				●		
40	亀有駅	3	14	-11	466.7%	●	100.0%	●	0.22		1	12	13	原付第一種	1.8		0.9		●			●	
41	船堀駅	20	14	6	70.0%		50.0%		0.07		1	4	5	原付第一種	1.6		0.6						
42	篠崎駅	50	54	-4	108.0%	●	90.0%	●	0.14		3	6	9	原付第一種	6.0	●	1.7	●	●	●		●	

表3-11 各地区の駐車実態および駐車施策の方向性 二輪・休日

No.	駅名	需給バランス					駐車場利用状況		路上駐車状況						その他の特性				駐車施策の方向性				備考
		収容台数	総需要	(収容台数) -(総需要)	(総需要) ／(収容台数)	check	利用率	check	路上駐車車両数 (台/0.1km)	check	車種別路上駐車車両数			路上駐車の多い 車種	時間ピーク率	check	休日／平日	check	A	B	C	D	
						100%以上		90%以上		0.23以上	自動二輪	原付第一種	合計			2.0以上		1.5以上	インフラ供給 施策 (ハード)	運用面の 施策 (ソフト)	規制 施策 (ソフト)	駐 車 需 要 の 抑 制 策 (ハード・ソフト)	
1	秋葉原駅	249	164	85	65.9%		56.6%		0.10		13	10	23	自動二輪	2.6	●	0.8			●			
2	神保町駅	28	44	-16	157.1%	●	44.4%		0.16		18	14	32	自動二輪	2.0	●	0.5		●	●		●	
3	銀座駅	43	14	29	32.6%		23.8%		0.06		4	2	6	自動二輪	2.8	●	0.7			●			
4	日本橋駅	78	63	15	80.8%		63.5%		0.09		9	4	13	自動二輪	1.5		0.7						
5	六本木駅	119	65	54	54.6%		40.3%		0.21		12	11	23	自動二輪	1.3		0.6						
6	品川駅	104	60	44	57.7%		44.2%		0.12		6	8	14	原付第一種	1.5		0.7						
7	新宿駅東口	184	153	31	83.2%		75.5%		0.24	●	15	5	20	自動二輪	1.6		1.2				●		
8	新宿駅西口	186	89	97	47.8%		40.4%		0.09		11	4	15	自動二輪	1.5		0.7						
9	高田馬場駅	15	31	-16	206.7%	●	100.0%	●	0.19		15	10	25	自動二輪	1.6		0.7		●			●	
10	湯島駅	51	43	8	84.3%		47.0%		0.15		11	9	20	自動二輪	1.6		0.6						
11	上野駅	47	35	12	74.5%		42.6%		0.13		10	5	15	自動二輪	1.5		0.7						
12	浅草駅	12	85	-73	708.3%	●	83.3%		0.58	●	45	32	77	自動二輪	1.4		1.1		●		●	●	
13	錦糸町駅	85	67	18	78.8%		60.0%		0.18		18	8	26	自動二輪	1.8		1.1				●		
14	押上駅	103	81	22	78.6%		65.7%		0.09		9	4	13	自動二輪	1.4		1.0						
15	東陽町駅	14	17	-3	121.4%	●	28.6%		0.20		8	8	16	自動二輪	1.2		1.5	●	●	●		●	
16	本場駅	40	25	15	62.5%		47.5%		0.11		3	5	8	原付第一種	1.1		0.4						
17	大井町駅	78	72	6	92.3%		55.1%		0.40	●	19	17	36	自動二輪	1.1		0.6				●		
18	五反田駅	47	53	-6	112.8%	●	75.0%		0.20		11	7	18	自動二輪	1.6		0.7		●			●	
19	蒲田駅	20	49	-29	245.0%	●	65.0%		0.36	●	30	14	44	自動二輪	1.8		0.8		●		●	●	
20	蒲田駅東部	3	41	-38	1366.7%	●	33.3%		0.29	●	28	12	40	自動二輪	2.6	●	0.8		●	●	●	●	
21	大森駅	121	90	31	74.4%		40.3%		0.46	●	19	27	46	原付第一種	1.3		0.7				●		
22	三軒茶屋駅	9	22	-13	244.4%	●	88.9%		0.28	●	10	9	19	自動二輪	1.7		1.1		●		●	●	
23	二子玉川駅	57	23	34	40.4%		33.3%		0.16		7	2	9	自動二輪	7.7	●	0.6			●			
24	渋谷駅	307	96	211	31.3%		27.2%		0.14		5	10	15	原付第一種	1.2		1.0						
25	恵比寿駅	139	75	64	54.0%		32.4%		0.23		18	12	30	自動二輪	1.4		0.6						
26	中野駅	80	89	-9	111.3%	●	78.8%		0.29	●	11	17	28	原付第一種	1.5		1.0		●		●	●	
27	阿佐ヶ谷駅	38	45	-7	118.4%	●	73.3%		0.27	●	11	9	20	自動二輪	1.3		1.0		●		●	●	
28	池袋駅	163	144	19	88.3%		71.3%		0.16		22	11	33	自動二輪	1.4		1.2						
29	池袋駅外周部	71	86	-15	121.1%	●	81.4%		0.22		21	10	31	自動二輪	1.5		0.9		●			●	
30	日暮里駅	29	38	-9	131.0%	●	100.0%	●	0.20		3	6	9	原付第一種	1.3		1.0		●			●	
31	町屋駅	12	21	-9	175.0%	●	66.7%		0.23		5	11	16	原付第一種	1.6		1.1		●			●	
32	板橋駅	35	31	4	88.6%		42.9%		0.29	●	11	5	16	自動二輪	1.7		0.8				●		
33	大山駅	30	39	-9	130.0%	●	36.7%		0.37	●	21	8	29	自動二輪	1.4		0.8		●		●	●	
34	石神井公園駅	52	42	10	80.8%		76.9%		0.19		2	5	7	原付第一種	1.3		1.2						
35	練馬駅	30	38	-8	126.7%	●	80.0%		0.38	●	9	10	19	原付第一種	1.9		1.2		●		●	●	
36	練瀬駅	25	30	-5	120.0%	●	72.0%		0.17		8	5	13	自動二輪	1.4		0.9		●			●	
37	北千住駅	46	68	-22	147.8%	●	66.7%		0.39	●	17	20	37	原付第一種	1.9		1.2		●		●	●	
38	新小岩駅	63	73	-10	115.9%	●	61.9%		0.54	●	15	27	42	原付第一種	1.1		1.4		●		●	●	
39	金町駅	58	42	16	72.4%		51.7%		0.24	●	5	7	12	原付第一種	1.6		0.8				●		
40	亀有駅	3	15	-12	500.0%	●	100.0%	●	0.26	●	8	7	15	自動二輪	3.0	●	1.1		●	●	●	●	
41	船堀駅	20	22	-2	110.0%	●	40.0%		0.24	●	10	6	16	自動二輪	1.2		1.6	●	●	●	●	●	
42	篠崎駅	50	31	19	62.0%		60.0%		0.07		3	1	4	自動二輪	2.8	●	0.6			●			

3.3.4. 想定される駐車課題と対応する駐車施策例

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

表-3-12 想定される駐車課題と駐車施策例

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

3.3.5. 駐車施策メニュー例の内容

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

表-3-13 駐車施策メニュー例の分類

施策種別		駐車施策メニュー例	対象車種
A	A-1	地区内における総合的な駐車ルールの設定	全車種
	A-2	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ	二輪
	A-3	二輪駐車場の整備助成	
	A-4	路上駐車施設の整備	
	A-5	公有地・都市内余剰空間の活用	
	A-6	二輪用PM・PTの整備	
	A-7	二輪に対する附置義務の検討	
	A-8	車道の狭さく化や歩道幅員拡大によるローディングベイ(荷さばき停車帯)の整備	貨物車類
	A-9	貨物車用PM・PTの整備	
	A-10	タクシー待ちスペースの確保	タクシー
	A-11	高齢運転者等専用駐車区間制度	乗用車
	A-12	思いやり駐車場	乗用車
	A-13	観光バス専用駐車場の整備	観光バス
B	B-1	インターネット、カーナビ等を活用した駐車場情報提供の更なる拡充	その他
	B-2	チラシ、マップ等紙媒体による駐車場情報提供の更なる拡充	
	B-3	駐車場案内標識(P看板)の設置、見易さの改善	
	B-4	駐車場案内板の改善	
	B-5	短時間路上駐車対策	
	B-6	企業駐車場等の専用駐車場の開放	
	B-7	駐車場シェアリング	乗用車
	B-8	駐車場でのETCカードの利用	
	B-9	自動車ナンバー読取装置による料金精算(カメラ式駐車場管理システム)	
	B-10	電気自動車用の充電器設置	
	B-11	二輪専用機械式駐車場の開発・普及	二輪
	B-12	駐車場利用状況の配信	乗用・二輪
	B-13	共同荷捌きスペースの確保	貨物車類
	B-14	社会的外部性による駐車料金の負担	乗用・二輪
C	C-1	駐車違反取り締まり	全車種
D	D-1	駐車場併設のレンタサイクル	乗用車
	D-2	ワンウェイ(乗り捨て)方式のカーシェアリング	
	D-3	駐車場を経由するコミュニティバスの運行	
	D-4	パークアンドライドの推進	
	D-5	フリンジパーキングの整備	

A: インフラ供給施策(ハード施策)

B: 運用面の施策(ソフト施策)

C: 規制施策(ソフト施策)

D: 駐車需要の抑制(ハード・ソフト施策)

施策種別	＜A-1＞
駐車施策案	地区内における総合的な駐車ルールの方策
対象車種	全車種
概要	地区ごとの特性に応じた駐車に関する地域ルールを策定し、交通渋滞の解消や快適な歩行者交通の確保など、地域の活性化と良好なまちづくりを促進する。
展開方策	自治体による駐車場整備地区の指定や地区内における総合的な駐車ルールの骨子策定を前提とし、地元商店街・駐車場事業者・運送事業者等の協力のもと、地区ごとの特性に応じた駐車に関する地域ルールを策定する。 ＜ルールの具体例＞ ○駐車場附置義務 駐車需要に応じて、一定規模以上の開発における附置義務基準の緩和や附置義務台数の減免を検討するとともに、一定規模未満の開発における駐車場の集約化（隔地での駐車場の確保）を基本的な考え方として駐車ルールを策定する。 ○貨物車の荷さばき ・地域内に荷さばき集約駐車場やポケットローディング（路外の既存駐車場の一部などを活用した荷さばきスペース）を整備するなど、荷さばき駐車スペースを集約し、円滑な荷さばきルールを確立する。 ・駐車場条例の改正等を行い、建物の用途や規模に応じて時間限定の附置義務を課し、建物内や集約化した駐車場の駐車スペースを貨物車の荷さばきスペースとして時限的に確保する短時間ポケットローディングの導入等を検討する。 ○駐車場料金 ・既存の商業施設のポイントカードや地域マネーを活用した割引を実施することで、地域全体で駐車場利用の促進を図る。 ・特にポケットローディングにおいては運送事業者からみると負担増となるため、駐車料金の割引等何らかの補助も検討する必要がある。 ○来訪者への駐車ルールの周知 ・来訪者に対し、地域ルールや来訪者向け集約駐車場等の情報をよりの確に提供するため、案内誘導看板の設置や、インターネットやチラシ・駐車場マップ等を活用した周知を図る（後述＜B-2＞参照）。 ○駐車場を経由するコミュニティバスの活用（後述＜D-3＞）。 など ＜地域ルールの代表的な事例＞ 銀座地区(中央区)、吉祥寺地区(武蔵野市)等がある

施策実施主体

東京都、23 区、地元商店街、運送事業者、駐車場事業者等

【駐車場の附置義務について】

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

【一般の駐車施設の附置義務基準】

施行日	対象地区	対象規模 (建築物体積)	基準床面積等						備考	駐車施設の規模	
			特定用途			非特定用途					
			百貨店	店舗	事務所	百貨店、店舗及び事務所以外の特定用途	共同住宅	特定用途及び共同住宅以外の用途			※百貨店、店舗及び事務所以外の特定用途の充て
S33.10.1	駐車場整備地区、周辺地区	3千㎡超 5千㎡超	3千㎡超の部分について400㎡/台	-	-	3千㎡超の部分について600㎡/台	3千㎡超の部分について400㎡/台	-	-	劇場、演習場、展示場、公会堂、宴会場、ホール等、露店場、ホテル、旅館、料理店、映画館	18㎡以上
S37.4.1	駐車場整備地区、周辺地区	3千㎡超 5千㎡超	3千㎡超の部分について300㎡/台	-	-	3千㎡超の部分について400㎡/台	3千㎡超の部分について300㎡/台	-	-	(以下追加) ナイトクラブ	18㎡以上
S37.10.16	駐車場整備地区、商業地域	2千㎡超 3千㎡超	-	2千㎡超の部分について300㎡/台	-	-	-	3千㎡超の部分について300㎡/台	-	(以下追加) 結婚式場、葬場、飲食店、待合、カフェー、バー、遊技場、体育館、病院、卸売市場、倉庫、工場	2.5×6m以上
S46.12.27	駐車場整備地区、商業地域	2千㎡超 3千㎡超	-	2千㎡超の部分について300㎡/台	-	-	-	3千㎡超の部分について300㎡/台	(以下追加) ボーリング場	-	2.5×6m以上
H4.7.1	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	1.5千㎡超 2千㎡超	(区)250㎡/台 (市)200㎡/台	(区)300㎡/台 (市)250㎡/台	-	-	(区・市)300㎡/台	同上	-	※6000㎡未満は緩和係数を乗じる。 ※附置義務台数は最低2台とする。 ※事務所の10000㎡超の部分は調整率を乗じる。	2.3×5m以上 (3割)2.5×6m以上、1台:3.5×6m以上)
H26.4.1 (現行)	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	1.5千㎡超 2千㎡超	(区)250㎡/台 (市)200㎡/台	(区)300㎡/台 (市)250㎡/台	(区)300㎡/台 (市)250㎡/台	(区)250㎡/台 (市)300㎡/台	(区・市)300㎡/台	同上	-	※6000㎡未満は緩和係数を乗じる。 ※事務所の10000㎡超の部分は調整率を乗じる。	2.3×5m以上 (3割)2.5×6m以上、1台:3.5×6m以上)

※昭和37年10月1日以前は特別区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市に適用。平成4年7月1日以前は特別区とすべての市に適用。

【荷さばき駐車施設の附置義務基準】

施行日	対象地区	対象規模 (建築物体積)	基準床面積等				備考	駐車施設の規模
			特定用途		非特定用途			
			百貨店、店舗	事務所	倉庫	百貨店、店舗、事務所、倉庫以外の特定用途		
H14.10.1	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	2千㎡超 3千㎡超	2500㎡/台	5500㎡/台	2000㎡/台	3500㎡/台	※6000㎡未満は緩和係数を乗じる。 ※事務所の10000㎡超の部分は調整率を乗じる。	3×7.3m以上又は4×6m以上 又は7.3m以上
H26.4.1 (現行)	駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	2千㎡超 3千㎡超	2500㎡/台	5500㎡/台	2000㎡/台	3500㎡/台	※6000㎡未満は緩和係数を乗じる。 ※事務所の10000㎡超の部分は調整率を乗じる。	3×7.3m以上又は4×6m以上 又は7.3m以上

※特別区とすべての市に適用。

※非特定用途は対象外。

■ 図 東京都における駐車施設の附置義務基準

【銀座地区における地域ルール(銀座ルール)】

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



目 的



銀座地区における開発事業を対象に、東京都駐車場条例（以下、都条例）に基づき、中央区附置義務駐車施設整備要綱（以下、要綱）により独自の地域ルールを定め、必要な指導及び協力要請を行い、駐車施設を適切に確保することにより銀座のまちづくりにふさわしい交通環境等の改善を図ることを目的としています。



適用の範囲

銀座一丁目から銀座八丁目まで、都条例において駐車施設の附置義務を伴う新築・増築等が対象となります。
※都条例第18条により附置の特例を適用した開発事業も手続きの対象となります。



駐車施設等の附置



次の表に定める駐車施設等を確保してください。

	参加建築物 (事業区域面積500㎡未満)		集約建築物 (事業区域面積500㎡以上)
	事業区域内に確保	隔地確保	事業区域内に確保
(1) 駐車施設	都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する。	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場等に確保する。 ※1	都条例に規定する附置義務台数に1.2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2
(2) 身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。 ※3	隔地は認められません。	1台以上を事業区域内に確保する。 ※3
(3) 荷さばき駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。 ※3	原則として、隔地は認められません。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。 ※3

※1 隔地駐車する際には、事業者による集約駐車場等との長期の賃貸借契約が必要になります。

（これに掛かる費用は別途事業者負担となります。）

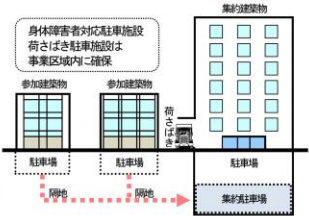
※2 0.2倍分については、駐車施設の規模を普通車のものとしてください。

※3 台数については（1）の内数とすることができます。

集約駐車場とは？

この要綱により附加された駐車施設（附置義務の0.2倍分）及び附置された、荷さばき駐車施設及び身体障害者対応駐車施設を指します。

これらの駐車施設は、事業区域500㎡未満の隔地駐車先として適切に維持管理をしていただくと共に、荷さばき駐車施設、身体障害者対応駐車施設については、周辺建物との共同利用に協力しなければなりません。



駐車施設等の規模

都条例17条の5の規定を準用します。

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

■ 図 銀座地区における駐車ルール(銀座ルール)事例

資料：中央区 HP

<http://www.city.chuo.lg.jp/kankyo/keikaku/tosiruru/tiikiru-ru.html>

【渋谷地区駐車場地域ルール（附置義務駐車施設）の概要】

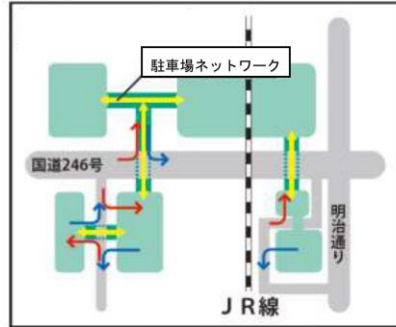
渋谷地区の特性や将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、渋谷地区全体での総合的な取組により、駐車施設の適切な確保と運用を図る。また、利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に資することを目的とし、駐車場の隔地確保等を積極的に認めている。

◆駐車施設を有効活用するための施策項目（例）

（１）周辺駐車場との一体的運営

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

【駐車場ネットワークのイメージ】



（２）駐車場案内システムの構築

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

（３）フリンジ駐車場の利用促進

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

【フリンジ駐車場とは】



（４）路上駐車対策等

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



【自動二輪車駐車場 整備例】



【荷捌き駐車場 整備例】

■ 図 渋谷区駐車場地域ルール概要

資料：渋谷区 HP

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

【中野駅周辺地区総合交通戦略（令和４年３月）の概要】

中野駅周辺地区総合交通戦略の目的

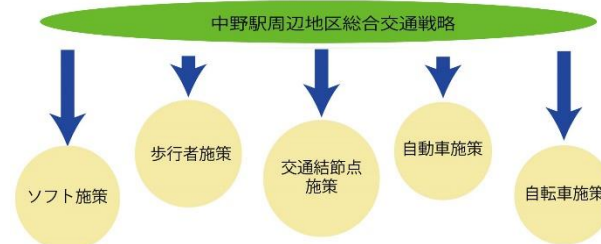
中野駅周辺では、「歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げており、その実現に向けて、駅周辺基盤施設の整備が進められている。第Ⅰ期整備として中野駅北口駅前広場・東西連絡路が完成し、今後は第Ⅱ期整備以降の中野駅新北口駅前広場嵩上げ部、中野駅南口駅前広場（中野二丁目地区市街地再開発事業）、中野駅西口広場（中野三丁目土地地区画整理事業）、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備等の大規模な施設整備が計画されている。また、中野駅周辺地区では、再開発事業等の各地区の特色を活かしたまちづくりが進められている。

あわせて、歩行者の安全な通行を第一優先とした歩行空間の確保や動線整備、自転車や自動車の中心部への流入を抑制するための駐車場・駐輪場の適正配置が検討されており、これら多岐にわたるハード整備とソフト施策を効果的に進めていく必要がある。

交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る具体的な指針とするため、中野駅周辺地区総合交通戦略を策定するものとする。

各まちづくり施策に位置付けられた公共交通、歩行者、自動車、自転車、交通結節点等の交通施策をパッケージ化し、目標とする交通環境の実現を目指すものである。

具体例



＜施策パッケージ＞

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の実現に向け、総合的かつ戦略的に交通施策を推進するため、以下のような施策を実施することとしている。「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の視点で評価指標を設定。

①ソフト施策

- 情報発信、サイン計画
 - ・駅内外へのデジタルサイネージ等の情報基盤整備
 - ・新たに整備する駅前広場へのサイン設置
- 来街者にも移動しやすい環境整備
 - ・ICT活用による情報通信やフリーWi-Fi等コミュニケーション環境整備
 - ・大型バス駐車機能の検討
- 公共空間の活用
 - ・都市区画街路等の歩行者空間におけるイベント対応等の運用

②交通結節点

- 交通結節点の機能強化

③歩行者

- バリアフリーで安全快適な歩行者動線
 - ・東西連絡路、南北通路の整備
 - ・歩行者と車両を立体的に分離するデッキの整備
- 憩える滞留空間の確保
 - ・歩道と再開発が連携した憩い空間の確保

④自転車

- 利用の快適性、走行空間の確保
- 自転車駐車場はフリンジ部へ分散配置

などが示され、自動車に対する施策は最後に示されている。（次頁参照）

⑤自動車

- ・公共交通、自転車、歩行者優先の構想であり、自動車は補完的な位置づけのように、賑わい形成に配慮する構想となっている。

【駐車場は本計画において重要な役割を担っている】

駐車場の適正配置

- ①歩車分離をした空間を中野駅周辺につくり、各々の交通が輻輳しないようにする

路外駐車場の設置を抑制する区間

- ②駐車場のルールづくりも一体的に推進することで、交通流と路上駐車を改善する

荷さばきの共同利用

※荷さばき路上駐車の解消は大きな課題であり、構想の重要なポイントとなっている。

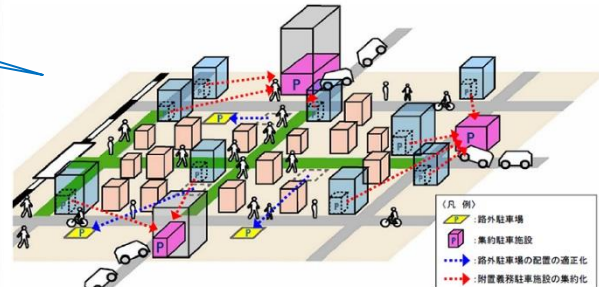
資料：中野区 HP

<https://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/dept/523000/d024662.html>

●自動車駐車場における地域ルールの導入

- 地区特性に対応した整備基準による駐車施設の設置

〔駐車場の配置適正化のイメージ〕

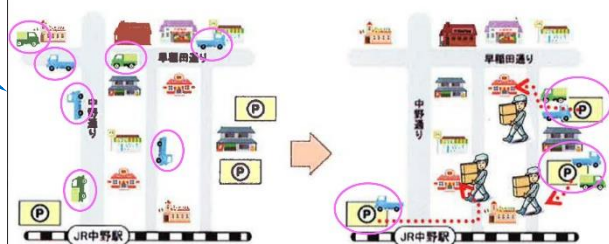


〔駐車場の配置適正化による効果〕

- ・人中心の歩行者空間形成
 - ・にぎわいや都市の魅力創出
 - ・まち並みの連続性確保（景観向上）
- 出典：駐車場からのまちづくり（国交省）

- 荷さばきの共同運用など手法の検討

〔荷さばき駐車場の共同運用のイメージ〕



●一般自動車駐車場の分散配置及び荷さばき・身体障害者用駐車場の適正な配置

- 都市計画駐車場の整備
- まちづくり等における地域荷さばき駐車場の整備及び確保

【パークレット：駐車容量に余裕がある場合】

- ・路外駐車場に余裕があり、路上駐車が少ない場合、路上空間をパークレットとして、歩行者の賑わいづくりに貢献できる。



具体例

■ 図 実践から見るプレイスメイキングの実装、他

<https://sotonoba.place/pwj2021vol-2-8-2>

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

施策種別	< A-3 >
駐車施策案	二輪駐車場の整備助成
対象車種	二輪
概要	二輪の駐車場の整備に対して助成を行う。
展開方策	現在、(公財) 東京都道路整備保全公社、東京 23 区では、二輪や自動二輪の駐車場の整備した場合に助成金を出しており、この制度を活用していくことが考えられる。
施策実施主体	(公財) 東京都道路整備保全公社(自動二輪)、23 区(二輪)
具体例	■ 図 自動二輪車用駐車場の整備助成例

資料：(公財) 東京都道路整備保全公社 HP

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

施策種別	<A-4>
駐車施策案	路上駐車施設の整備
対象車種	二輪
概要	車道あるいは歩道上の一部を活用し、区画線を引いて二輪の供給を確保していく事が考えられる。
展開方策	現在、新宿・池袋・渋谷などに整備されている。自転車と原付第一種のみを対象車両としていることから、今後は自動二輪（あるいは原付二種）を対象とするなど、柔軟な運用方法を検討していくことが考えられる。
施策実施主体	道路管理者
具体例	 

■ 図 路上駐車施設の整備例

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

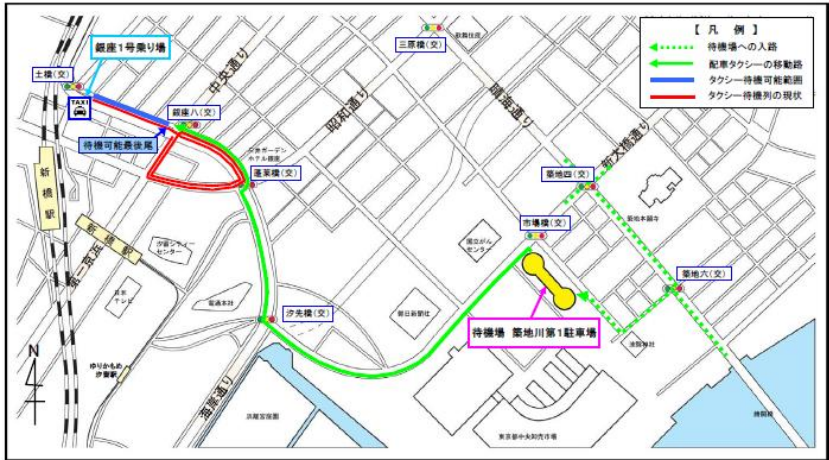
施策種別	<A-6>
駐車施策案	二輪用 PM・PT の整備
対象車種	二輪
概要	車道あるいは歩道上の一部を活用し、区画線を引いて二輪の供給を確保していく事が考えられる。
展開方策	二輪の路駐が多い地区など、利用者ニーズに合致した場所での展開が必要であり、四輪による路上駐車などを防ぐため利用者へ啓発活動などを行っていくことが重要である。
施策実施主体	警視庁
具体例	  ■ 図 二輪用 PM・PT の整備例

施策種別	＜A-7＞											
駐車施策案	二輪に対する附置義務の検討											
対象車種	二輪											
概要	駐車場法の改正に合わせ国土交通省では標準駐車場条例を改正し、一定規模以上の建築物に対する自動二輪の附置義務台数算出基準を示している。これらに基づき東京都でも自動二輪の附置義務化を進めることが考えられる。											
展開方策	国土交通省が標準駐車場条例改正の際に検討した手順を踏まえて、自動二輪の附置義務台数の駐車原単位の把握を行う。この際、各区などで独自に自動二輪対策に関する状況把握を行っている可能性もあるため、現状動向を把握することも必要である。 令和2年1月現在、10都市(施行年月日)で導入されている。 塩竈市(19.2.22)、横浜市(19.12.1)、川崎市(20.4.1)、大阪市(20.6.1)、さいたま市(21.4.1)、川越市(24.7.1)、京都市(26.10.1)、神戸市(27.12.18)、福岡市(29.4.1)、那覇市(R2.1.1)。											
施策実施主体	東京都、23区											
具体例	※附置義務とは ・ 特定条件の建物を新築・増築する場合の駐車施設整備の義務である。 ・ 附置義務が義務づけられる建物は、延べ面積が一定面積以上の建物である。 ・ 駐車場需要の原因となる建物が、駐車場を確保するという趣旨である。 ・ 地方自治体の条例によって定められる。 【横浜市の二輪における附置義務について】 平成19年12月より二輪に関する附置義務が導入されている横浜市の、二輪における附置義務基準の概要を以下に示す。 ○対象となる建築物 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域において、特定用途に供する部分の床面積が、1,000㎡を超える場合に対象とする。 ○附置義務台数の算定方法 百貨店その他の店舗、事務所は3,000㎡毎、倉庫、工場、その他の特定用途は10,000㎡毎に1台とする(小数点以下切上げ)。 二輪駐車場の駐車ますの大きさについては、幅1m、奥行2.3m以上とする。 (少数点以下は切り上げ) <table><tr><td colspan="2">対象エリア</td><td>駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域</td></tr><tr><td colspan="2">対象規模</td><td>特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合</td></tr><tr><td rowspan="2">原単位</td><td>百貨店その他の店舗 事務所</td><td>3,000㎡／台</td></tr><tr><td>その他の特定用途</td><td>10,000㎡／台</td></tr></table> ■ 図 横浜市の二輪における附置義務基準 資料：横浜市 HP http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/parking/gimu/	対象エリア		駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域	対象規模		特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合	原単位	百貨店その他の店舗 事務所	3,000㎡／台	その他の特定用途	10,000㎡／台
対象エリア		駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域										
対象規模		特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合										
原単位	百貨店その他の店舗 事務所	3,000㎡／台										
	その他の特定用途	10,000㎡／台										

施策種別	<A-8>
駐車施策案	車道の狭さく化や歩道幅員拡大によるローディングベイ(荷さばき停車帯)の整備
対象車種	貨物車類
概要	違法路上駐車の排除等により道路幅員に余裕のある区間については、車道あるいは歩道上の一部を活用してローディングベイを整備していくことが考えられる。
展開方策	荷さばき関係者に対する荷さばき駐車に関する意識啓発、荷さばきスペースを確保するための制度やルール of 周知を図るため、積極的なPRを推進する。
施策実施主体	道路管理者、警視庁
具体例	 

■ 図 ローディングベイの整備状況イメージ

施策種別	<A-9>
駐車施策案	貨物車用 PM・PT の整備
対象車種	貨物車類
概要	四輪の路外駐車場の充足率が上がる中で、路上駐車する傾向が強い荷さばき車両に対応するため、既存の PM・PT を貨物専用の PM・PT に転用することを検討する。
展開方策	荷さばきの多い地区などの利用者ニーズに合致した場所での展開が必要であるとともに、貨物車以外の利用を防ぐため利用者へ啓発活動などを行っていく必要がある。
施策実施主体	警視庁
具体例	   ■ 図 貨物車専用の PM・PT の整備例

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

施策種別	<A-11>
駐車施策案	高齢運転者等専用駐車区間制度
対象車種	四輪
概要	高齢運転者等が日常生活でよく利用する官公庁施設、高齢者福祉施設等の周辺道路に専用の駐車できる場所を設けて、専用の標章を掲示することによって、駐車を可能とする制度である。
展開方策	日常生活に必要な施設の直近で、活用可能な道路空間を利用する。駐車場を探しながら運転を行う高齢者等を支援し、高齢運転者等に優しい道路交通環境の実現を目指すものである。
施策実施主体	警視庁
具体例	・ 高齢運転者等専用駐車区間には、次の道路標識が設置されている。 ・ 標章の申請、届出の手続きは、都内のいずれかの警察署（交通課の窓口）で申請することができる。  三田警察署管内 (港区芝5丁目)  ■ 図 高齢運転者等専用駐車区間の事例（東京都港区） 資料：警視庁 HP http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/hairyo/korei_chusha.html

施策種別	<A-12>
駐車施策案	思いやり駐車場
対象車種	四輪
概要	パーキングパーミット制度とは、身体障害者用駐車場を利用する際、利用許可証を発行する制度である。これを高速道路の休憩施設等で採用したもの。
展開方策	高齢化が進む中、また、妊娠中の方や子供連れ等が休憩施設建物への移動距離が短くなるようにサービス向上を目指すものである。
施策実施主体	自治体、道路事業者
具体例	・自治体と NEXCO が協働で取り組んだ事例 ・利用証を持った方が利用可能   ■ 図 京都思いやり駐車場の事例（京都府） 資料：京都府 HP http://www.pref.kyoto.jp/omoiyari-pp/

施策種別	<A-13>
駐車施策案	観光バス専用駐車場の整備
対象車種	観光バス
概要	観光バスへの路上駐車対策として観光バス専用駐車場を整備する。
展開方策	今後、外国人観光客の増加が想定される場所に、観光バス専用駐車場の整備を検討する。
施策実施主体	道路管理者、駐車場事業者
具体例	○（公財）東京都道路整備保全公社の場合 【歌舞伎町観光バス駐車場（平成 29 年 3 月～令和 4 年 1 月）】 外国人観光客の増加に伴い、観光客乗降・待機時に発生する観光バスの路上駐車が引き起こす渋滞などの交通障害が社会問題となった。さらに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、引き続き観光バスの流入台数が増えることが予想された。そうした中で、公道上で多く滞留する観光バスの受け皿として、訪日観光客の人気の高い歌舞伎町に観光バス駐車場を設置した。  資料：新宿観光振興協会 HP http://www.kanko-shinjuku.jp/spot/vi-120/article_1543.html ○台東区の場合 浅草寺周辺の 3 か所の駐車場で実施。インターネットの専用サイトを使って、駐車場の予約が 3 か月前から可能に。さらに、駐車場と観光客の乗車を分け、待機時の混雑緩和を図っている。



■ 図 観光バス予約システム

資料：台東区 HP

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

施策種別	<B-1>
駐車施策案	インターネット、カーナビ等を活用した駐車場情報提供の更なる拡充
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	違法路上駐車車両や駐車場探しのうろつき交通は、道路交通渋滞や交通事故を招く一因となり、都市交通における重要な課題である。 的確な駐車場案内は、道路利用者の利便性向上のみならず、路上駐車やうろつき交通の削減に寄与することから、渋滞や交通混雑緩和のために重要である。 インターネット・スマートフォン・携帯電話・カーナビなどを通じて、駐車場の位置・料金・満空情報など利用者のきめ細かな嗜好に合った最適な駐車場情報をドライバー等に提供していく。
展開方策	新たな媒体での情報提供や、駐車場及び情報の拡充を図っていく。 また、現在、（公財）東京都道路整備保全公社では、満空情報発信端末の設置支援を行っており、この制度を活用していくことが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、カーナビメーカー、（公財）東京都道路整備保全公社
具体例	【都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」の概要】 公社では、都内全域の公共・民間駐車場の駐車場データを集約した都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」を運営しており、自動車駐車場位置情報約 25,000 場、満空情報約 9,100 場の情報を PC、スマートフォン、カーナビ等にインターネットを通じて無料で提供している。 併せて、自動二輪車駐車場の位置情報約 560 場、大型バス駐車場の位置情報約 40 場についても同サイトにて提供を行っている。  都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」の概要と画面例。TOP画面、PC画面、MOBILE画面、INFO画面のスクリーンショットが示されています。 公益財団法人 Tokyo Metropolitan Public Corporation for Road Improvement and Management 東京都道路整備保全公社 ■ 図 s-park 画面例 s-park アドレス : https://www.s-park.jp/

VICS とは、「vehicle information and communication system (道路交通情報通信システム)」の略であり、FM 多重放送や道路上の発信機から受信した情報を図形・文字で表示するシステムのこと。VICS センターで編集・処理された渋滞や交通規制、駐車場情報などをリアルタイムに送信し、カーナビゲーションシステムに用意されている地図の上に重ね書きして表示する。高度道路交通システム(ITS)の一環として、警察庁、総務省、国土交通省などが共同で推進しており、一般財団法人道路交通情報通信システムセンターがシステムの開発・運用にあっている。



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

資料：一般財団法人道路交通情報通信システムセンターHP
<http://www.vics.or.jp/index1.html>

具体例

【(公財) 東京都道路整備保全公社による助成の概要】

駐車場探しによるうろつき防止・渋滞緩和を目的として、地域の商店街や駅周辺の駐車場等に満空情報発信端末の設置支援を行っている。端末の設置により、都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」を通じて、PC、カーナビ、スマートフォンなどで満空情報の提供が可能となる。

パソコン・スマートフォン・携帯電話に対応

人もクルマも、ホッとする街づくり。

**満空情報発信端末
設置助成**

駐車場の満車・空車情報を「s-park」サイト等で
リアルタイム発信!

満空情報発信端末設置助成の概要

助成対象地域	23区内で、東京都が推進する「ハイパススムーズ東京」の主要渋滞箇所、区が推進する違法駐車解消重点地域の他、違法駐車による交通渋滞が多発している地域など
助成対象者	一般公共の用に供する既存駐車場を経営する事業者等
助成条件	●助成対象地域内で、 時間貸し10台以上 の駐車場 ● 端末設置日から2年以上 運営すること
助成対象経費	● 端末購入費及び設置費、1年間の保守費 ※通信費・2年目以降の保守費・各種手数料・消費税等は申請事業者の負担とします
助成金額	【端末購入費及び設置費】手動型 11万円 、自動型 40万円 (助成限度額) 【1年間の保守費】 全額助成
受付期間	毎年度4月1日から 12月28日 まで

さらに詳しく
お知りになりたい方は

公社 助成 満空

公式ホームページトップ <https://www.tmpc.or.jp/> サブメニューの **助成** をご覧ください

※助成要綱・申請書は、公式HPからダウンロード可能です。ただし、**申請前に必ず公社担当者にご相談ください**
※令和3年4月1日現在の条件です。助成内容は、諸般の事情により変更する場合がありますのでご了承ください

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

■ 図 (公財) 東京都道路整備保全公社による助成の概要

資料：(公財) 東京都道路整備保全公社 HP
https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/manku.html

具体例

【リアルタイム駐車場情報「iPosNet」】

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



■ 図 リアルタイム駐車場情報「iPosNet」の概要

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

【駐車場満空情報・空区画表示】
自動満空表示・満空情報発信システム



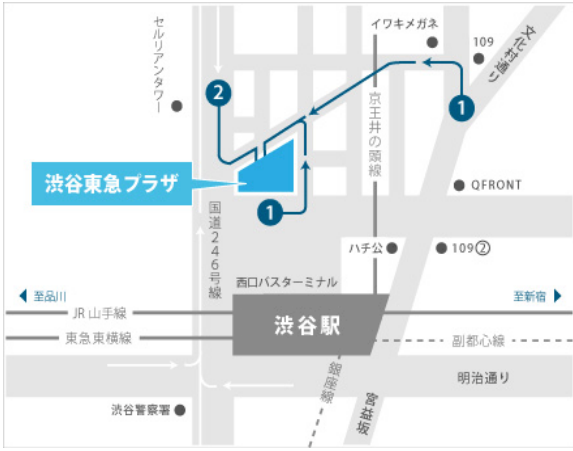
具体例

<http://www.signpromotion.com/parking/ws/>

空区画案内システム



<https://www.pastel-inc.com/exnos/>

施策種別	<B-2>
駐車施策案	チラシ・駐車場マップなど紙媒体による情報提供の更なる充実
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	観光目的など初めての来訪者を対象に、駐車場の位置情報の提供や地域ルールなどを周知するため、駐車場の位置がわかる駐車場マップ・チラシなどを幅広く配布する。
展開方策	駐車場の位置・料金・営業時間等を示した駐車場マップを作成するとともに、都内の公共施設や主要観光案内所、あるいは都外の高速道路のSA・PA、道の駅等に設置する。また、街角で配布しているフリーペーパー会社との関係も考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、23区
具体例	 営業時間 8:00～22:00 進入路 ① 月～土曜 17:00 まで 日曜・祝日 12:00 まで 進入路 ② 月～土曜 17:00 から 日曜・祝日 12:00 から 青山通り方面よりお越しのお客様は、 道玄坂交差点にてUターンしてください。 入庫車両制限 ・全長5.5m以下、全幅2.3m以下、全高2.0m以下 ・総重量2,600kg以下 (車両・乗員、積載物などを含みます。) TKP新宿ビジネスセンター 周辺駐車場  ①新宿モノリス駐車場 住所: 新宿区西新宿2丁目3-1 電話番号: 03-5381-8625 営業時間: 7:30～23:30(年中無休) 7:30～23:30 300円/30分 最大料金 入庫後10時間迄¥1800 幅1.75m / 高さ1.55m / 長さ3.00m 重量制限: 1.70 t 収容台数: 258台 タイプ: 地下(機械式) 地下(自走式) ②西新宿第四駐車場 住所: 新宿区西新宿2丁目4番 (西都心街路10号超高架下) 電話番号: 03-3344-6290 営業時間: 24時間営業(年中無休) 8:00～22:00 220円/30分 昼間最大料金2,000円 (最大料金の繰り返し適用可能) 22:00～8:00 100円/60分 夜間最大料金500円 (最大料金の繰り返し適用可能) 幅1.90m / 高さ2.90m / 長さ5.00m 収容台数: 165台 タイプ: 平地(自走式) 提携 京王百貨店 新宿店 5千円以上のお買物で2時間無料

■ 図 チラシ・駐車場マップ例

施策種別	<B-3>												
駐車施策案	駐車場案内標識（P看板）の設置、見易さの改善												
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）												
概要	駐車場探しによるうろつき交通を削減するため、インターネット・カーナビ等の広域の案内を行うとともに（前述<B-1>）、駐車場名・料金などの駐車場特性を表示したP看板の設置をすすめる。設置により、目的地近傍でのドライバーの誘導効果が高まり、駐車場の入口までの的確に誘導することが可能となり、案内誘導の相乗効果が発揮される。												
展開方策	駐車場直近における周辺道路の曲がり角など、案内誘導に効果的な場所に、P看板を適宜設置する。公道上の標識設置であるため、民間事業者は（社）東京駐車協会を通じて設置する。また、現在公社では「駐車場名入りの駐車場案内標識の設置助成」（駐車場名入りP看板設置助成）を行っており、この制度を活用していくことが考えられる。												
施策実施主体	駐車場事業者、東京都、23区、（社）東京駐車協会、（公財）東京都道路整備保全公社												
具体例	 駐車場名入りP看板設置助成の概要 <table border="1"> <tr> <td>助成対象地域</td><td>23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーズ東京」の主要渋滞箇所、区が推進する違法駐車解消重点地域、その他、違法駐車による交通渋滞が多発している地域など</td></tr> <tr> <td>助成対象者</td><td>23区内で届出駐車場（駐車場法第12条）を運営する事業者 ※公社への申請は、路外駐車場案内標識の占有主体である一般社団法人東京駐車協会又は、地方公共団体が行ってください</td></tr> <tr> <td>助成条件</td><td>●助成対象地域内の届出駐車場で、新たに、または旧看板の建て替え、もしくは設置から10年を経過した新看板（本助成を受けたものも可）の建て替えにより設置する駐車場名入りP看板 ●P看板を設置した翌年度4月1日から3年以上運営すること</td></tr> <tr> <td>助成対象数</td><td>(1) 収容台数50台以下 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基</td></tr> <tr> <td>助成金額</td><td>【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり11万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり30万円まで ※各種手数料・消費税等は除きます</td></tr> <tr> <td>受付期間</td><td>毎年度4月1日から3月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます</td></tr> </table> さらに詳しく知りたい方は 公社 助成 P看板 検索 公式ホームページトップ https://www.tmpc.or.jp/ サブメニューの 助成 をご覧ください ※助成要綱・申請書は、公社HPからダウンロード可能です。ただし、申請前に必ず公社担当者にご相談ください ※令和3年4月1日現在の条件です。助成内容は、該助成の事情により変更する場合がありますのでご了承ください 公益財団法人 Tokyo Metropolitan Road Improvement and Maintenance Corporation 東京都道路整備保全公社	助成対象地域	23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーズ東京」の主要渋滞箇所、区が推進する違法駐車解消重点地域、その他、違法駐車による交通渋滞が多発している地域など	助成対象者	23区内で届出駐車場（駐車場法第12条）を運営する事業者 ※公社への申請は、路外駐車場案内標識の占有主体である一般社団法人東京駐車協会又は、地方公共団体が行ってください	助成条件	●助成対象地域内の届出駐車場で、新たに、または旧看板の建て替え、もしくは設置から10年を経過した新看板（本助成を受けたものも可）の建て替えにより設置する駐車場名入りP看板 ●P看板を設置した翌年度4月1日から3年以上運営すること	助成対象数	(1) 収容台数50台以下 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基	助成金額	【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり11万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり30万円まで ※各種手数料・消費税等は除きます	受付期間	毎年度4月1日から3月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます
助成対象地域	23区内で、東京都が推進する「ハイパスムーズ東京」の主要渋滞箇所、区が推進する違法駐車解消重点地域、その他、違法駐車による交通渋滞が多発している地域など												
助成対象者	23区内で届出駐車場（駐車場法第12条）を運営する事業者 ※公社への申請は、路外駐車場案内標識の占有主体である一般社団法人東京駐車協会又は、地方公共団体が行ってください												
助成条件	●助成対象地域内の届出駐車場で、新たに、または旧看板の建て替え、もしくは設置から10年を経過した新看板（本助成を受けたものも可）の建て替えにより設置する駐車場名入りP看板 ●P看板を設置した翌年度4月1日から3年以上運営すること												
助成対象数	(1) 収容台数50台以下 1基 (2) 収容台数51～100台 2基 (3) 収容台数101～200台 3基 (4) 収容台数201台以上 4基												
助成金額	【反射式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり11万円まで 【内照式P看板の場合】設置費用の1/2、1基あたり30万円まで ※各種手数料・消費税等は除きます												
受付期間	毎年度4月1日から3月31日まで ※ただし、翌年1月～3月までは、原則として翌年度実施事業を対象とした申請を受け付けます												

■ 図 （公財）東京都道路整備保全公社による助成の概要

資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP
https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/p_sign.html

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

施策種別	<B-5>
駐車施策案	短時間路上駐車対策
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	短時間利用の多い路上駐車からの転換を促進するため、路外駐車場で初期料金の無料化及び荷さばきでの利用を認めることにより、路上駐車削減を狙う。
展開方策	短時間駐車の利用促進を図るために、駐車から 30 分未満の駐車料金を無料にするほか、荷さばきのための駐車利用も認める。
施策実施主体	駐車場事業者、23 区、（公財）東京都道路整備保全公社
具体例	【公社が実施している 30 分未満無料化と荷さばき車両の受け入れの概要】 都内の違法路上駐車が多くが 30 分未満の短時間駐車であることから、短時間違法路上駐車による道路渋滞を削減するため、駐車料金の 30 分未満無料化を実施するとともに、路上での荷さばきにより発生する道路渋滞の削減と、道路空間の更なる有効活用を図るため、荷捌き可能駐車場及び荷物積み替え駐車場を設置している。   ■ 図 （公財）東京都道路整備保全公社が実施する 30 分未満駐車料金無料の駐車場例 資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_30free.html

施策種別	<B-6>
駐車施策案	企業駐車場等の専用駐車場の開放
対象車種	その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪）
概要	休日閉鎖している業務施設などの駐車場を、休日に限り一般利用者へ開放し路上駐車の削減を狙う。
展開方策	平日の営業時間に限り利用可能な企業・官公庁などにおける専用駐車場を、休日の周辺施設利用者へ時間貸し駐車場として、または無料で開放する。現在も実施されている施策で今後も継続していく必要がある。
施策実施主体	施設管理者
具体例	渋谷区役所駐車場(ホリデーパーキング) 区役所駐車場を区役所閉庁時に、一般開放(有料)します。 利用日時 土・日曜日、祝休日、年末年始 午前9時～午後9時30分 収容台数 39台 駐車料金 普通車 30分ごとに250円 問い合わせ ■ 図 ホリデーパーキング事例（渋谷区）

施策種別	<B-7>
駐車施策案	駐車場シェアリング
対象車種	四輪
概要	月極駐車場の空きスペースや、駐車場の空時間に駐車場を賃貸するサービスであり、利用者は、パソコンやスマホでニーズにあった場所を検索&予約し、カード決済ができる。
展開方策	駐車場の空きスペースを有効活用する新たな方策であり、利用者は、ニーズにあった駐車場を予約できる。 駐車場が不足している地域の解消となり、空き駐車場を探すうろつき交通の解消に役立つ。
施策実施主体	WEBサイト運営事業者、不動産業者、駐車場事業者
具体例	・利用にあたっては、次のような流れで登録を行う。 ・駐車場を借りる側、貸す側の流れは、次のとおりであり、スマホ等を活用することにより、気軽に利用できる。 ● 駐車場を借りる ① 無料会員登録 ② スマホ&パソコンで検索・予約 ③ 貸主から承諾メール ④ 車両番号、ナンバープレートアップロードで詳細情報が把握できる ● 駐車場を貸す ① 無料会員登録 ② 車庫の写真登録、区画図登録 ③ 貸し日時設定 ④ 登録完了 ■ 図 駐車場シェアリングサービスの仕組み 出典：https://www.tohogas.co.jp/corporate-n/press/1216223_1342.html

施策種別	<B-8>
駐車施策案	駐車場での ETC カードの利用
対象車種	四輪
概要	ETC の無線通信技術を活用し、高速道路等で利用されている ETC 車載器を用いてチケットレス、キャッシュレスによる駐車料金決済（クレジットカード決済）を行い、スムーズな入出場を実現する。
展開方策	駐車場の入出場の時間短縮により、駐車場出入口付近の渋滞解消、利用者の利便性向上が図られる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	・ ETC 車載器に ETC カードを挿入した状態で入庫する。 ・ ETC 車載器を取り付けている車両を特定するものであり、ETC カードを特定するものではない。 ・ 窓を開けなくても ETC カードで自動清算が可能となる。 ・ パーク 24 株式会社では、桜橋駐車場・長堀駐車場（大阪市）などで運用を開始している。 ■ 図 駐車場 ETC のイメージ 資料：パーク 24 株式会社 HP 他

【ETC 2.0による様々な決済】

▼ETC で可能な料金設定の例

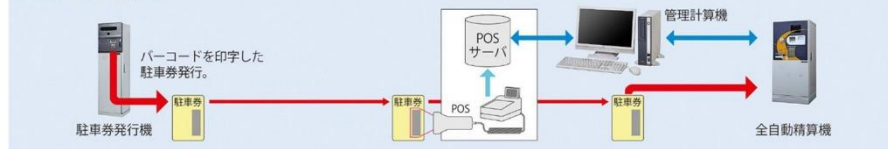
10 分単位の料金（キャッシュレスで少額決済可能）

利用者設定料金（利用者の属性による料金。会員料金、法人契約料金など）

多頻度利用料金（平日、夜間などの利用形態に応じた料金パック）

他駐車場との連携料金（観光地周遊パスなど）

システムのながれ



システムの流れ

POS 連動システム

商業施設等の POS システムと駐車場システムが連動し、駐車券に印字したバーコードを POS で読み込むたびに、お買い上げ金額を集計して駐車場の割引料金を自動計算。駐車料金精算時にお買い上げ利用額にあった割引サービスを自動で提供するシステム。

システムのながれ



積上げ認証システム

積上げ認証システム

POS を持たない店舗や商店街にて、各店舗に設置した認証機に各レジでお買い上げ金額を入力・集計し、駐車場の割引料金を算出し、利用者にお買い上げ利用額にあった割引サービスを提供するシステム。複数店舗が並ぶ複合施設や商店街などからのニーズにより開発されたシステム。

具体例



街なかETCパーキング



住宅街ETCパーキング

これからの駐車場ビジネスにおける技術面での展開

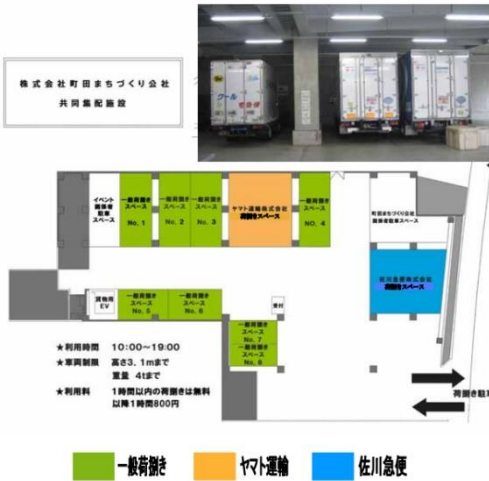
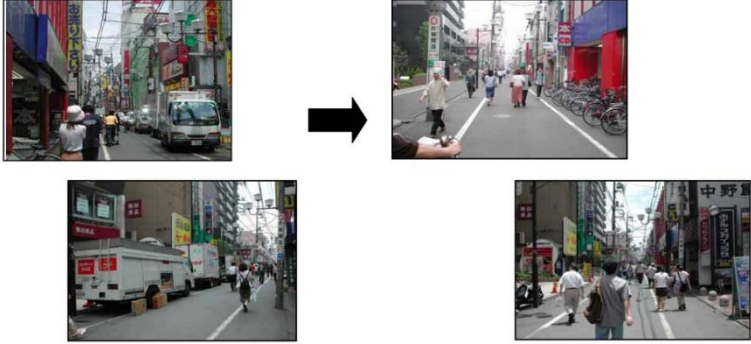
<http://japan-pa.or.jp/20170803/2506>

施策種別	<B-9>
駐車施策案	自動車ナンバー読取装置による料金精算（カメラ式駐車場管理システム）
対象車種	四輪
概要	ナンバープレート読み取りにより、駐車料金決済を行い、スムーズな入出場を実現する。
展開方策	駐車場の入出場の時間短縮により、駐車場出入口付近の渋滞解消、利用者の利便性向上が図られる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	- 入場の際、入場時刻やナンバープレート情報を認識し、入場券に記録する。 - 事前精算機で清算をすれば、退場時には、窓を開けなくてもナンバープレートによりゲートが開き、スムーズに退場できる。 - 券を紛失しても、ナンバープレートを認識し清算できる。  ■ 図 スマートパークのしくみ 資料：ピットデザイン株式会社 HP 他

施策種別	<B-10>
駐車施策案	電気自動車用の充電器設置
対象車種	四輪
概要	駐車場に、不足している電気自動車用充電器を設置し、利用者の利便性に高めるとともに、充電のために駐車場を利用し、空き時間に街なかで時間を過ごすことにより、街の賑わいづくりに貢献できる。また、電気自動車の普及を後押しすることになる。
展開方策	余裕のある駐車場に設置する。駐車料金割引（当初30分無料など）と組み合わせて利用回転率をあげる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	- 電気自動車の普及のためには、充電設備の充実が必須であり、環境向上に貢献する観点から設置に取り組む。 - 利用者が、充電中に街なかで時間を過ごすことにより、街の賑わいづくりに貢献できる。 - 既に設置し、駐車場のアピールポイントとしている事例が増えている。    - 充電設備会社も、販路拡大に取り組んでいる。 電気自動車（EV）充電スタンド情報サイト GoGoEV ほか https://ev.gogo.gs/     

施策種別	<B-11>
駐車施策案	二輪専用機械式駐車場の開発・普及
対象車種	二輪
概要	道路空間あるいは公園などの公共空間を有効活用し、二輪の機械式駐車場の開発・普及を検討していくことが考えられる。
展開方策	平成 18 年 11 月 30 日に施行された駐車場法の改正に基づき、従来まで対象外とされていた自動二輪車も駐車場法の対象になったことを受け、公益社団法人立体駐車場工業会による自動二輪車対応の機械式駐車装置の認定制度を平成 21 年 10 月 1 日よりスタートしている。 認定を受けた機械式駐車装置の導入に対する補助が一部実施されている（前述<A-3>参照）。
施策実施主体	駐車場メーカー、関連団体
具体例	  ■ 図 二輪専用機械式駐車場イメージ

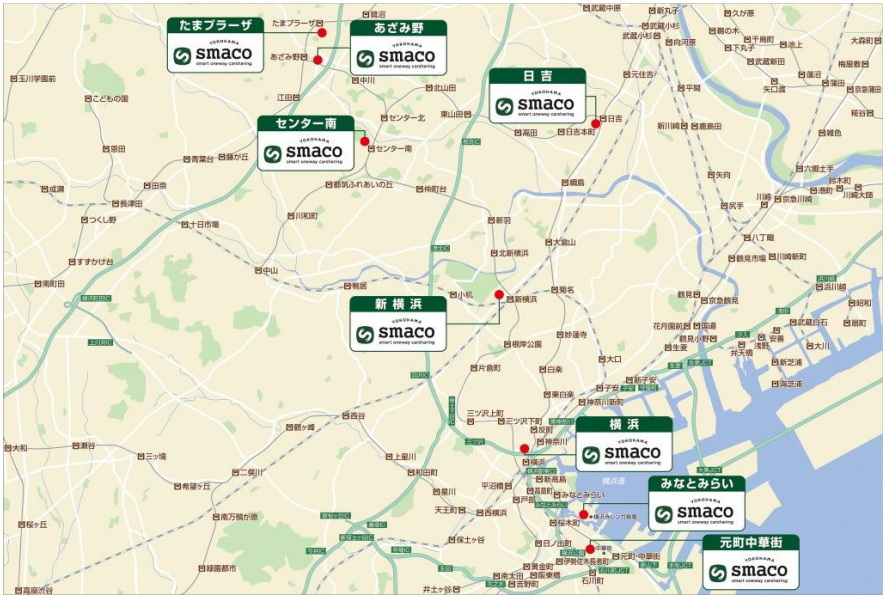
施策種別	<B-12>
駐車施策案	駐車場利用状況の配信
対象車種	四輪・二輪
概要	ライブカメラによる駐車場映像の配信により、駐車場の状況確認ができる。
展開方策	空きのある駐車場を見つけることができないことにより、路上駐車に繋がることが考えられる。新設する駐車場だけでなく、既存の駐車場にこの機能を追加できないか検討することが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者
具体例	○（公財）東京都道路整備保全公社の場合 管理する12か所の二輪専用駐車場のライブカメラ映像が、ホームページ上で閲覧できる。 ライブカメラ設置駐車場  資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_livecamera.html ○NTT・ルパルクコインパーキングの場合 地図による駐車場検索と連動し、駐車場に設置されたセキュリティカメラの映像をホームページ上で閲覧できる。カメラの台数は駐車場の規模にもよって異なる。   図 駐車場利用状況の配信イメージ 資料：NTT・ルパルク HP https://le-perc.geospace.services/coinparking/

施策種別	<B-13>
駐車施策案	共同荷捌きスペースの確保
対象車種	四輪
概要	大型駐車場を利用した共同スペースの確保により、貨物自動車における路上駐車の減少に繋げる。
展開方策	路上で行っていた集配を、荷捌き施設を利用した集配に変更することで、路上荷捌きの削減効果が見込める。新設する駐車場だけでなく、既存の駐車場にこの機能を追加できないか検討することが考えられる。
施策実施主体	駐車場事業者、関連団体
具体例	○株式会社町田まちづくり公社の場合 JR 町田駅周辺では、相当数の荷捌き車両が入っており、歩行者環境が阻害されていた。同社では共同で集約される荷捌き場が必要であり、荷捌き車両を歩行者優先ゾーンに入らせない工夫が必要だと考えた。同社が管理・運営するビル「ぽっぽ町田」では、荷捌き施設を利用した集配に変更、更には小型の電気自動車にけん引するタイプの荷台車を製作し、少しでも多くの集配物を詰めるように工夫した。   実験前 歩行者天国にも関わらず、路上に荷捌き車両が駐車していた。 実験中 路上駐車がなくなり、来街者が道路の中央を歩くようになった。  ■ 図 共同荷捌きスペースの施策イメージ 資料：株式会社町田まちづくり公社 HP http://www.poppo.jp/

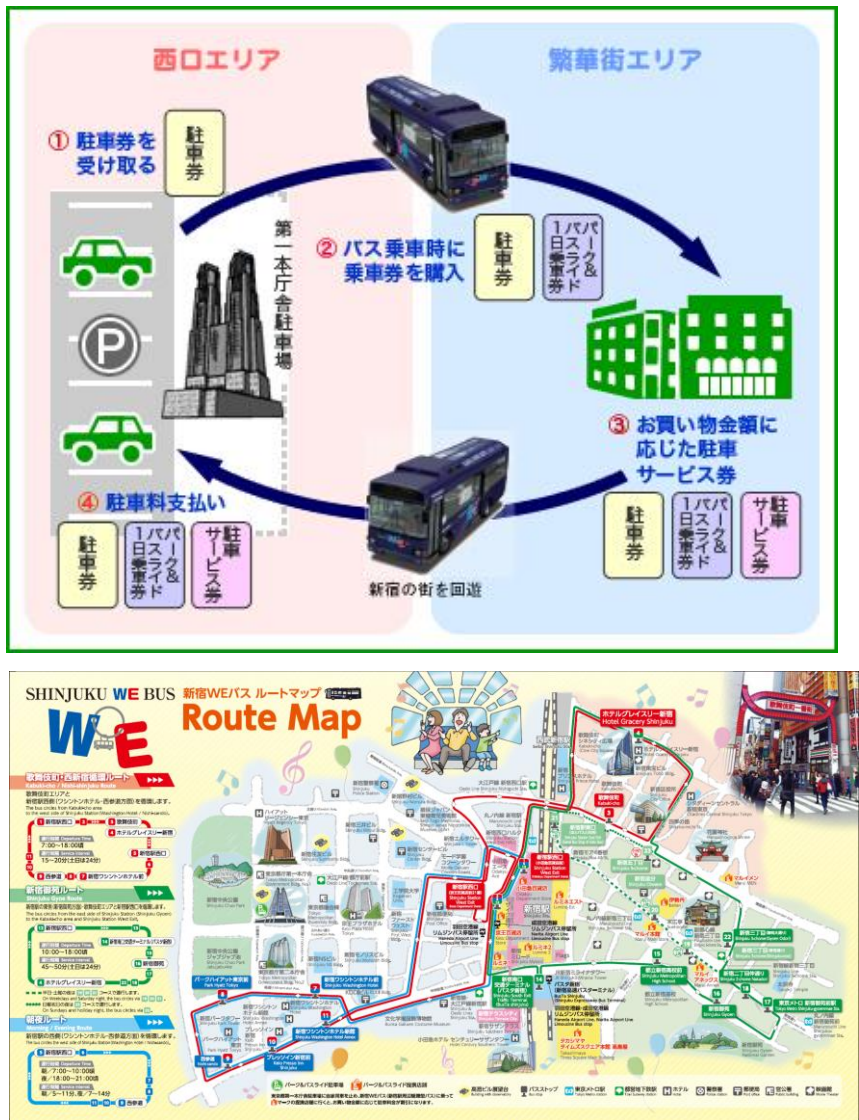
施策種別	<B-14>
駐車施策案	社会的外部性による駐車料金の負担
対象車種	四輪・二輪
概要	駐車場事業者だけでなく、店舗側も独自の駐車場割引を行う施策を導入し、駐車場の利用率向上並びに路上駐車に減少に繋げる。
展開方策	一定の買い物金額を超えた場合は駐車料金を割引く等、独自の施策を検討する。また、近隣の駐車場との連携を図り、提携駐車場サービスとして展開する。
施策実施主体	駐車場事業者、店舗
具体例	○イオンモール岡山の場合 一定額の買い物金額で駐車料金の無料化を行っている。また、複数の駐車場と提携し最大7時間無料（土日祝日限定）等を行うなど、独自の駐車場割引が実現されている。 ○なお、大型店舗だけでなく、地区における商店街全体での取り組みとしても、有効的と考えられる。（「駅前に立地する大型商業施設として、」地元商店街と連携している。）  資料：イオンモール HP http://aeonmall-okayama.com/

施策種別	<C-1>
駐車施策案	駐車違反取り締まり
対象車種	全車種
概要	警察官以外に放置車両確認機関から選任された駐車監視員が巡回し、放置車両の確認及び標章の取付けを行う。
展開方策	放置車両確認事務の民間委託に伴い、従来以上に違反実態等に即した公平かつメリハリを付けた取締りを行うため、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を各警察署が策定・公表し、ガイドラインに沿った取締りを推進する。 地域の要望や駐車場整備状況等を踏まえ、ガイドラインの対象範囲を拡大するなど地域の実態に即した取り締まりを継続していくことが求められる。
施策実施主体	警視庁
具体例	新宿警察署 駐車監視員活動ガイドライン  ※ 重点(最重要)地域では駐車実態に対応した放置車両確認事務を行うこととなりますので、これに指定する「周辺」の範囲は、当該地図に明示するものと異なる場合があります。 Copyright(C)ZENRIN CO.LTD.(J20LC第310号) この地図の全部又は一部を複製することを禁じます。 ■ 図 駐車監視員活動ガイドライン例(新宿警察署)

施策種別	<D-1>
駐車施策案	駐車場併設のレンタサイクル
対象車種	四輪
概要	自動車で駐車場まで来て、レンタサイクルを借りて、自転車で用を足す仕組みで、駐車場を利用するとレンタサイクルの料金割引もある。
展開方策	都心部などで鉄道を利用できない狭い範囲などで、最寄の駐車場に自動車を駐車して、自転車に乗り換えることにより、不要な自動車利用や渋滞の緩和、環境への影響を抑えることが期待される。
施策実施主体	駐車場事業者、自治体
具体例	□京都市の実施駐車場と使用自転車  岡崎公園駐車場（左京区）   使用自転車 ■ 図 駐車場併設のレンタサイクルの例（京都市） 資料：京都市都市整備公社 HP http://www.kyotopublic.or.jp/

施策種別	<D-2>
駐車施策案	ワンウェイ（乗り捨て）方式のカーシェアリング
対象車種	四輪
概要	国土交通省通達「いわゆるワンウェイ方式のレンタカー型カーシェアリングの実施に係る取り扱いについて」に基づき、全国で初めて取り組むもの。（期間限定）
展開方策	通勤や観光などの目的で公共交通機関とカーシェアリングを組み合わせる“パーク&レールライド”の利便性がさらに向上し、不要不急な車の利用を抑えることで、渋滞の緩和や CO2 排出量の削減効果が期待できる。
施策実施主体	自治体、自動車メーカー等
具体例	・期間：2014 年 9 月 1 日～2015 年 9 月 30 日 ・貸渡・返却場所：横浜市内 8 カ所のステーション（駐車場） ・使用車両：スマート電気自動車 20 台（乗車定員 2 名） ・利用方法： ①会員登録：ご利用前に「オリックスカーシェア」へ会員登録（「オリックスカーシェア」） ②IC カード到着：ご登録後、1 週間ほどで IC カードが届く。 ③車の予約：PC・携帯サイトまたはスマートフォンアプリから予約。予約時に「出発ステーション」と「返却ステーション」を指定。 ④乗車：予約時間に予約したカーステーションより、車に IC カードをかざして利用。  ■ 図 smaco のステーション位置 資料：オリックス自動車株式会社 HP http://www.orix-carshare.com/smaco/ 【2015 年 9 月末日返却分をもって運用終了】

具体例	日本でカーシェアリング事業を行う場合、法律上はレンタカー事業と位置づけられる。レンタカー事業者としての登録には、貸渡しのための有人の営業所を置いた上で（道路運送法）、「使用の本拠の位置」を定める必要があり（道路運送車両法）、有人の営業事務所（配置事務所）の設置が義務づけられている。また、車両の保管場所は、「使用の本拠の位置」から2km以内（車庫法）であることが求められる。 こうした法律の存在から車両が登録された車庫以外に返却されるワンウェイ方式は許容されてこなかったが、2014年の国土交通省の通達により、無人の借受場所であってもITの活用等により利用状況や整備状況を的確に把握できるなら、ワンウェイ方式を採用できるようになる規制緩和が実現した。 この通達により、オリックス自動車とメルセデス・ベンツ日本、駐車場管制システムのアマノは、国内初のワンウェイ方式のカーシェアリング「smaco（スマコ）」を開始したが、2015年9月末にはこのサービスの運用を終了してしまう。大手カーシェアリング事業者はワンウェイ方式を実証に留め、今でもステーション固定型のラウンド方式を採用している。 ワンウェイ方式を用いたカーシェアリングの実証事例として、豊田市の「Ha:mo」※1や安城市の「き～☆モビ」※2などがある。ここでは、地元住民の足として通勤や通学、通院や買い物に利用されている。ポイントは限定された域内において、十分な車両数と駐車場数を整備することのようだ。 出典：【次世代交通】第4回 ワンウェイ方式のカーシェアリングは、なぜ日本で普及していないのか https://www.jri.co.jp/column/opinion/detail/8674/ ※1 Ha:mo サービスは2021年12月26日をもって終了。 ※2 「き～☆モビ」事業は、平成26年度から平成29年度まで実施していたもの。（安城市HP）
------------	--

施策種別	<D-3>
駐車施策案	駐車場を経由するコミュニティバスの運行
対象車種	乗用車
概要	地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。
展開方策	駐車場利用の平準化・駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。 バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である
施策実施主体	23 区、駐車場事業者、交通事業者
具体例	 The diagram illustrates the Shinjuku WE BUS route, which is a community bus service connecting parking areas and commercial districts. The route is divided into two main areas: the West Area (西口エリア) and the East Area (繁華街エリア). The bus starts at the Shinjuku Main Station Parking Lot (第一本庁舎駐車場), where it picks up passengers (1). It then travels through the West Area, where it picks up passengers (2). The bus then travels through the East Area, where it drops off passengers (3). Finally, it returns to the Shinjuku Main Station Parking Lot, where it drops off passengers (4). The diagram also shows the bus route passing through the Shinjuku Main Station (新宿の街を回遊). The detailed route map (Shinjuku WE BUS Route Map) shows the bus route in Shinjuku, Tokyo. The map includes various landmarks, such as the Shinjuku Main Station, the Shinjuku Main Station Parking Lot, and the Shinjuku Main Station West Exit. The map also shows the bus route passing through the Shinjuku Main Station and the Shinjuku Main Station Parking Lot. The map includes various landmarks, such as the Shinjuku Main Station, the Shinjuku Main Station Parking Lot, and the Shinjuku Main Station West Exit. The map also shows the bus route passing through the Shinjuku Main Station and the Shinjuku Main Station Parking Lot.

■ 図 コミュニティバスの運行例

施策種別	<D-4>
駐車施策案	パークアンドライドの推進
対象車種	四輪
概要	パークアンドライドとは、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステムである。パークアンドライドを推進することで、駐車需要が集中するエリアにおいて、需要を抑制する。
展開方策	都内の駅周辺は駐車場が確保できない場合があるため、パークアンドライドによる需要抑制も併せて検討することが必要である。
施策実施主体	道路管理者、鉄道事業者、商業施設、駐車場事業者
具体例	○鉄道事業者の場合 鉄道の定期券を持っている方が駐車場を利用する際、駐車料金の割引を行う。つくばエクスプレスと秋葉原UD Xビルの駐車場が連携している。 資料：つくばエクスプレス HP http://www.mir.co.jp/feature/points/environment/communication.html 《 アクセス 》 JR秋葉原駅 徒歩2分 ①「電気街口」改札出て右 ②駅前広場よりUDXビル2F直結のアカブリッジへ ③大型ビジョンの右下オフィスエントランスへ 東京メトロ銀座線 末広町駅 徒歩3分 ①「1番出口」「3番出口」中央通りを東京（南）方面へ ②交差点を東側へビル1F南西部より階段、又はエスカレーターにて2Fへ つくばエクスプレス 秋葉原駅 徒歩3分 ①「A1出口」より東西連絡通路を西側へ ②JR電気街口 改札前を北側へ ③JR秋葉原駅から同じルートへ 東京メトロ日比谷線 秋葉原駅 徒歩4分 ①「2番出口」より昭和通りを上野（北）方面へ ②大型ビジョンの右下オフィスエントランスへ ○駐車場事業者の場合 指定の駐車場に駐車後、交通系 IC カードを使って公共交通機関で移動。出庫時にその IC カードを精算機にかざすと駐車料金が優待価格となる。 タイムズのパーク&ライド（パークアンドライド）の使い方 優待対象の電車等を利用したICカードを精算機にかざすだけで、タイムズの駐車料金が優待されます。 ※出庫当日に鉄道等を利用された方に限ります。 1 指定のタイムズに駐車 パーク&ライドサービス対象のタイムズに駐車。 2 優待対象の電車等でお出かけ ICカードを使って電車、バス、新幹線でお出かけ。 ※ICカードで対象駅を降車された方限定です。 3 駐車料金ご優待 優待対象の電車等に乗りつたICカードを精算機にタッチ。降車履歴が確認され、駐車料金を優待。 ※優待料金は駐車場により異なります。 対象駐車場 資料：タイムズ 24 HP https://times-info.net/feature/pandr/cooperate.html

○海外事例 1

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



具体例

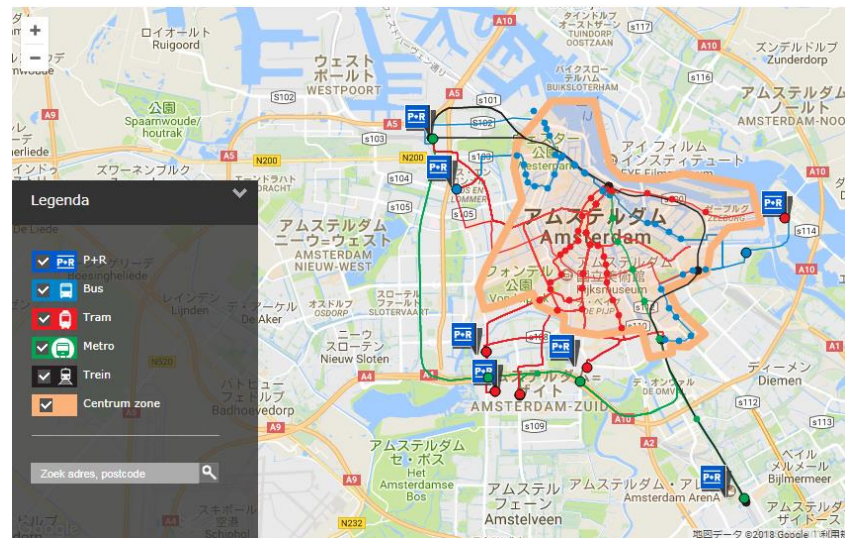


資料：Compagnie des Transports Strasbourgeois
(ストラスブール交通会社)

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

○海外事例 2

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



具体例

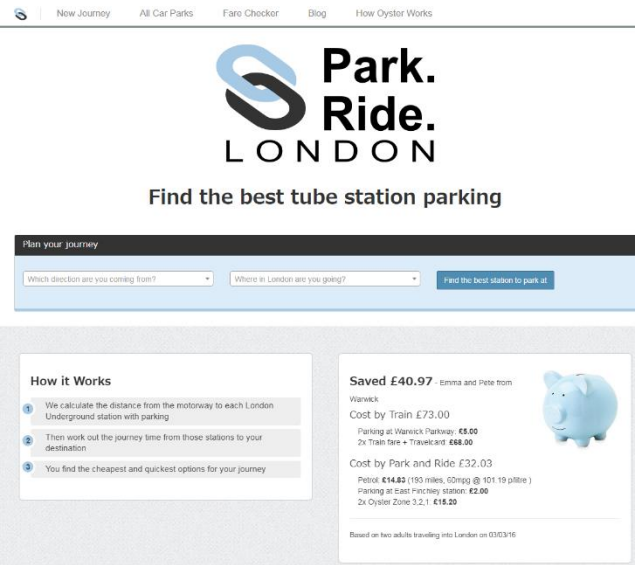


資料：Gemeente Amsterdam（アムステルダム政府）
<https://www.iamsterdam.com/parkandride>

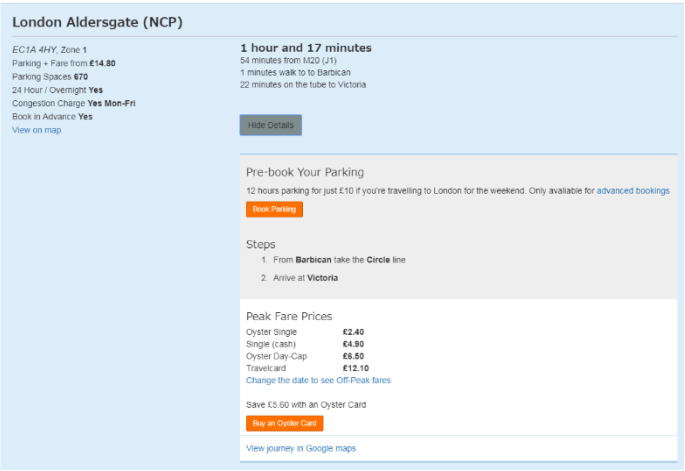
具体例

○海外事例 3

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



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



検索結果の一例

「Book Parking」をクリックすると駐車場予約サイトへ遷移

■ 図 パークアンドライドの使用例

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

施策種別	<D-5>
駐車施策案	フリンジパーキングの整備
対象車種	四輪
概要	フリンジパーキングとは、都心部へのマイカー乗り入れを減らすため、都心周辺部に駐車して、路線バス等で都心の目的地まで行くという取組である。
展開方策	都内の駅周辺は駐車場が確保できない場合があるため、フリンジパーキングによる需要抑制も併せて検討することが必要である。
施策実施主体	道路管理者
具体例	○福岡市天神地区での社会実験 平成 29 年 7 月と 11 月に福岡市天神地区で実施されたフリンジパーキング社会実験。利用者はバス停に隣接した駐車場に車を止め、市中心部への移動はバスを利用してもらう。その際、特典として駐車場から中心部までの同乗者人数分のバス片道乗車券を配布。駐車料金も通常最大料金よりも大幅に減額した。   2019 年 3 月～2021 年 3 月 31 日までの社会実験実施場所 (現在も継続実施中) ■ 図 フリンジパーキングの社会実験 平成 16 年と 17 年にも同地区でフリンジパーキングの社会実験を実施している。利用者アンケートによると「今後も利用する」と「改善してほしいところはあるがまた利用したい」を合わせると 99.7%であり、非常に好評であったことが分かる。 資料：福岡市都市整備局 https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/ks-suishin/shisei/fringeparking.html