# 令和６年度
# 路 上 駐 車 実 態 調 査

報　告　書

【 本 編 】

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

－ 目　次 －

1. 調査目的と報告書の構成 ..... 1
1.1. 調査概要 ..... 1
1.2. 報告書の構成 ..... 3
1.3. 調査内容 ..... 4
1.4. 調査対象地区 ..... 5
1.5. 実態調査概要 ..... 6
1.5.1. 四輪 ..... 6
1.5.2. 二輪 ..... 12

2. 実態調査結果 ..... 15
2.1. 実態調査の集計項目一覧 ..... 15
2.2. 実態調査結果（四輪） ..... 17
2.2.1. 路外駐車場施設の実態（四輪） ..... 17
2.2.2. 路外駐車場の利用実態(四輪) ..... 25
2.2.3. ＰＭ・ＰＴの実態(四輪) ..... 33
2.2.4. 路上駐車の実態(四輪) ..... 41
2.2.5. 路上駐車時間の実態(四輪) ..... 56
2.2.6. 駐車需給バランスの実態(四輪) ..... 59
2.3. 実態調査結果（二輪） ..... 65
2.3.1. 路外駐車場施設の実態（二輪） ..... 65
2.3.2. 路外駐車場の利用実態（二輪） ..... 70
2.3.3. 路上駐車の実態（二輪） ..... 76
2.3.4. 路上駐車時間の実態（二輪） ..... 86
2.3.5. 駐車需給バランスの実態（二輪） ..... 90

2.4. 駐車特性のまとめ ..... 96
2.4.1. 四輪 ..... 96
2.4.2. 二輪 ..... 99

3. 路上駐車対策の検討 ..... 103
3.1. 対策の検討 ..... 103
3.1.1. ピーク時の需給バランス ..... 105
3.1.2. 総駐車需要における平休・時間バランス ..... 109
3.1.3. 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係 ..... 113
3.2. 各地区の駐車実態による類型化 ..... 117
3.2.1. 類型化の方針と流れ ..... 117
3.2.2. 各地区の類型化 ..... 117
3.2.3. 各地区の駐車特性の整理 ..... 118
3.3. 路上駐車実態を踏まえた駐車施策の検討 ..... 128
3.3.1. 調査結果に基づく駐車実態の整理 ..... 128
3.3.2. 東京都における駐車施策方針 ..... 135
3.3.3. 駐車施策の検討に関する考え方 ..... 136
3.3.4. 想定される駐車課題と対応する駐車施策例 ..... 145
3.3.5. 駐車施策メニュー例の内容 ..... 146
3.4. 地区別の駐車施策検討に係る考え方 ..... 194
3.4.1. 駐車施策検討の前提 ..... 194
3.4.2. 駐車施策検討にあたっての留意点 ..... 194
3.4.3. 各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方 ..... 195

4. 今後の課題 ..... 251
4.1. 今後の課題 ..... 251
4.1.1. 今後実施・検討すべき対策（案） ..... 251
4.1.2. 今後の駐車対策を検討する上での留意事項 ..... 254
4.2. 調査・分析の課題 ..... 255

5. 参考資料 ..... 256
5.1. 調査対象範囲 ..... 256

# 1. 調査目的と報告書の構成

## 1.1. 調査概要

(1) 調査目的

東京都 23 区内の瞬間路上違法駐車台数は、警視庁調査（令和 5 年 10 月）によると四輪が約 3 万 7 千台、二輪（原付含む）が約 5 千台となっており、年々減少傾向にはあるものの、引き続き既存駐車場の有効活用や新設駐車場の設置等の駐車対策が必要となっている。

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

(2) 用語定義

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

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

(3) 調査フロー

本調査のフローを下記に示す。

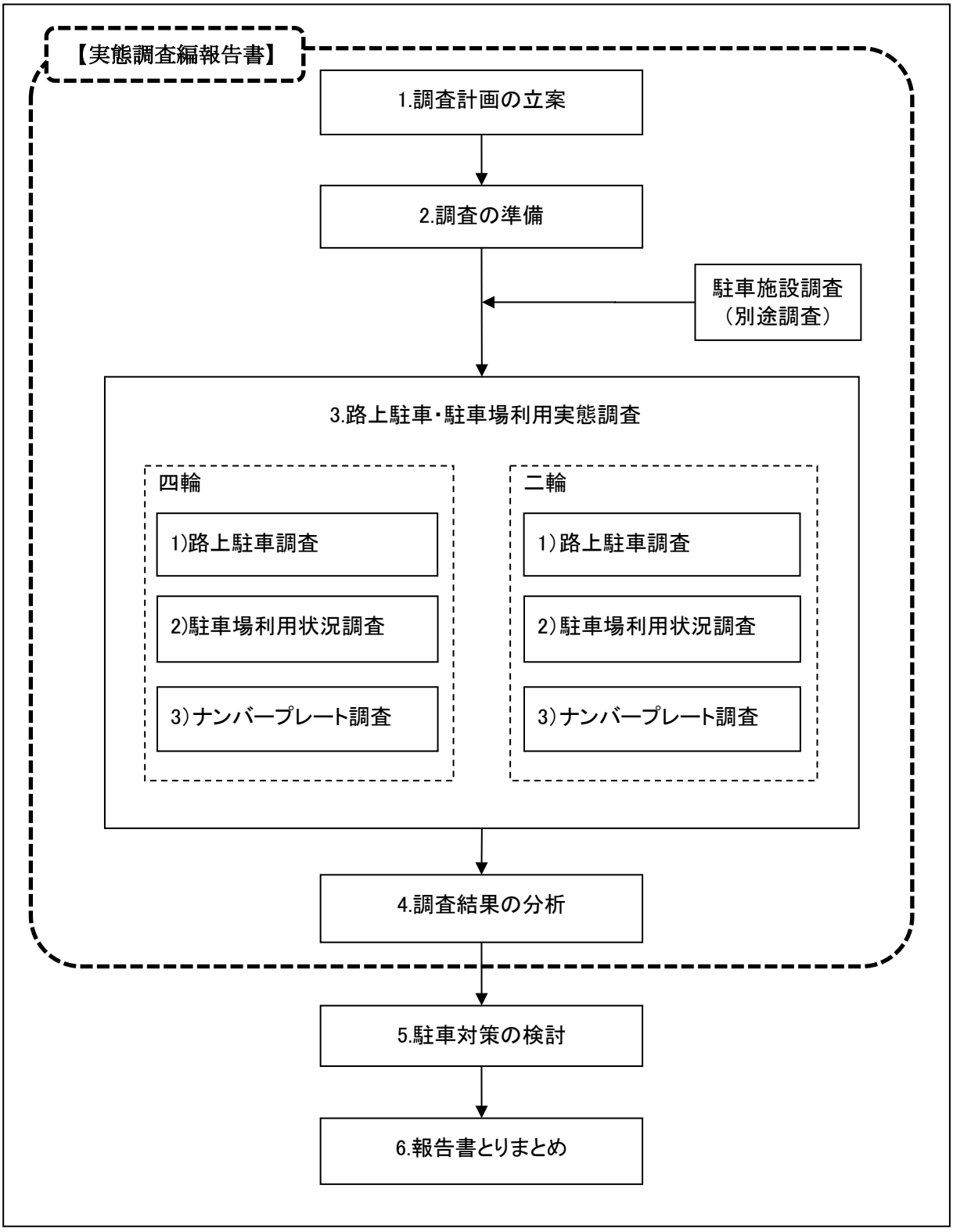



図 1-1　調査フロー

## 1.2. 報告書の構成

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

**【本　編】**

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

《報告書目次》

**1　調査目的と報告書の構成**
調査目的、報告書の構成、実態調査概要

**2　実態調査結果（四輪・二輪）**
路外駐車場施設の実態、路外駐車場の利用実態、路上駐車の実態、駐車需給バランスの実態、駐車特性のまとめ

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

**4　今後の課題**
今後実施・検討すべき対策（案）、今後の駐車対策を検討する上での留意事項

**【実態調査編】**

実態調査の内容、各地区における実態調査の結果をとりまとめた報告書

《報告書目次》

**1　調査概要**
調査目的、調査フロー、対象地域、調査内容・方法、対象範囲

**2　実態調査結果（調査結果の分析）**
各地区における各調査結果

図 1-2　報告書の概要

## 1.3. 調査内容

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

| 調査項目 | 駐車場利用状況調査 | 路上駐車調査 | ナンバープレート調査 |
|---|---|---|---|
| 対象地域 | 東京都 23 区内 | | |
| 対象範囲区間 | 【四輪】<br>55 地区の各地区内の時間貸し駐車場(代表 5 駐車場)とした<br>【二輪】<br>43 地区の各地区内の時間貸し駐車場（駐車場を選定）とした | 【四輪】<br>55 地区の駐車可能な道路とした<br>範囲は概ね 500m×500m を基本とした<br>【二輪】<br>55 地区の駐車可能な道路とした<br>範囲は概ね 500m×500m を基本とした | 【四輪】<br>9 地区を対象とした<br>範囲は各地区 1 路線（50m～100m 程度）とした<br>【二輪】<br>9 地区を対象とした<br>範囲は各地区 1 路線（50m～100m 程度）とした |
| 主要調査内容 | 【四輪・二輪】<br>駐車場利用台数<br>駐車場入庫待ち台数 | 【四輪】<br>駐車台数（合法・違法別）<br>車種<br>駐車位置<br>路上<br>パーキングメーター<br>パーキングチケット<br>タクシー乗り場<br>駐車場入庫待ち<br>【二輪】<br>駐車台数（合法・違法別）<br>車種<br>駐車位置<br>車道・歩道 | 【四輪・二輪】<br>駐車時間<br>（ナンバープレートの照合により算出）<br>車種 |
| 調査方法 | 【四輪・二輪】<br>調査員が巡回目視により計測（一部、駐車利用データを提供時は後日データを回収） | 【四輪・二輪】<br>調査員が巡回目視調査<br>※目視またはナンバープレートにより車種を分類 | 【四輪・二輪】<br>調査員が巡回目視により調査（目視またはナンバープレートにより車種を分類） |
| 調査日 | 【四輪・二輪】<br>令和 6 年 10 月 3 日（木）～令和 6 年 11 月 24 日（日）<br>（上記のうち、平日・休日　各 1 日） | | |
| 調査時間帯 | 【四輪・二輪】<br>5 時点（11 時・13 時・15 時・17 時・19 時） | | 【四輪】<br>11 時～19 時までの連続 8 時間<br>【二輪】<br>11 時～19 時までの連続 8 時間 |

## 1.4. 調査対象地区

表 1-1　調査対象地区と実施調査項目の一覧

| No | 区 | 駅・地区名称 | 自動車 | | | 自動二輪車 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 路上駐車調査 | 駐車場利用状況調査 | ナンバープレート調査 | 路上駐車調査 | 駐車場利用状況調査 | 駐車場数(駐車場利用状況調査) | ナンバープレート調査 |
| 1 | 千代田区 | 秋葉原駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 8場 | ○ |
| 2 | | 神保町駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 3 | | 神田駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 4 | 中央区 | 銀座駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 1場 | － |
| 5 | | 日本橋駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 6 | 港区 | 六本木駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 3場 | － |
| 7 | | 品川駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 8 | 新宿区 | 新宿駅東口 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 5場 | ○ |
| 9 | | 新宿駅西口 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 5場 | ○ |
| 10 | | 北新宿四丁目 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 11 | 文京区 | 湯島駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | ○ |
| 12 | | 後楽園駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 13 | 台東区 | 上野駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 4場 | － |
| 14 | | 浅草駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | ○ |
| 15 | 墨田区 | 錦糸町駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | ○ |
| 16 | | 両国駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 17 | | 押上駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 18 | 江東区 | 東陽町駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 19 | | 木場駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 20 | 品川区 | 大井町駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 21 | | 五反田駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | ○ |
| 22 | 目黒区 | 目黒駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 23 | | 中目黒駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 24 | | 自由が丘駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 25 | 大田区 | 蒲田駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 2場 | － |
| 26 | | 蒲田駅東部 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 27 | | 大森駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 28 | 世田谷区 | 三軒茶屋駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 29 | | 二子玉川駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 30 | | 下北沢駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 31 | 渋谷区 | 渋谷駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 2場 | ○ |
| 32 | | 恵比寿駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 33 | 中野区 | 中野駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 34 | | 野方駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 35 | 杉並区 | 阿佐ヶ谷駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 36 | | 荻窪駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 37 | 豊島区 | 池袋駅東口地区 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 3場 | ○ |
| 38 | | 東池袋地区 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 4場 | － |
| 39 | | 池袋駅西口地区 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 40 | 北区 | 王子駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 41 | | 赤羽駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 1場 | － |
| 42 | 荒川区 | 日暮里駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 43 | | 町屋駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 44 | 板橋区 | 板橋駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 45 | | 大山駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 46 | 練馬区 | 石神井公園駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 47 | | 大泉学園駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 48 | | 練馬駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 49 | 足立区 | 綾瀬駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 50 | | 北千住駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 51 | 葛飾区 | 新小岩駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 2場 | － |
| 52 | | 金町駅 | ○ | ○ | － | ○ | － | － | － |
| 53 | | 亀有駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| 54 | 江戸川区 | 船堀駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 3場 | － |
| 55 | | 篠崎駅 | ○ | ○ | － | ○ | ○ | 1場 | － |
| | | 合計 | 55 | 55 | 9 | 55 | 43 | 100場 | 9 |

## 1.5. 実態調査概要

### 1.5.1. 四輪

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲　(55 地区)

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

※表 1-2 調査対象日程一覧に示す。

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

3) 調査内容・方法

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

- 駐車禁止区間の確認

  駐車禁止・駐停車禁止・規制時間などの標識を確認し、地図上に記載した。

- パーキングメーター・パーキングチケット設置の確認

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

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

※夜間時のパーキングメーター・パーキングチケットの夜間の非稼働時は違法駐車扱いとした。(非稼働時：19：00（20：00）～7：00（9：00))

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

※以降、パーキングメーターは「PM」、パーキングチケットは「PT」と略す。

- タクシー乗り場の確認

調査範囲内にタクシー乗り場がある場合には、その位置を調査票に記載した。

- 駐車場入庫待ち車両の確認

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

表 1-2　調査対象日程一覧

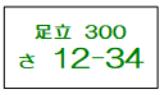
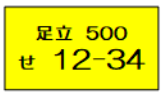
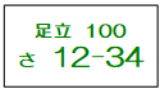
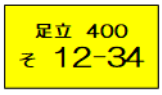
| No. | 区 | 駅・地区名称 | 調査日 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 1回目 | 2回目 |
| 1 | 千代田区 | 秋葉原駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 2 | | 神保町駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 3 | | 神田駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 4 | 中央区 | 銀座駅 | 11月14日(木) | 11月17日(日) |
| 5 | | 日本橋駅 | 11月14日(木) | 11月17日(日) |
| 6 | 港区 | 六本木駅 | 10月13日(日) | 10月17日(木) |
| 7 | | 品川駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 8 | 新宿区 | 新宿駅東口 | 10月17日(木) | 10月20日(日) |
| 9 | | 新宿駅西口 | 10月17日(木) | 11月24日(日) |
| 10 | | 北新宿四丁目 | 10月17日(木) | 10月20日(日) |
| 11 | 文京区 | 湯島駅 | 10月10日(木) | 10月13日(日) |
| 12 | | 後楽園駅 | 10月10日(木) | 10月13日(日) |
| 13 | 台東区 | 上野駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 14 | | 浅草駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 15 | 墨田区 | 錦糸町駅 | 10月31日(木) | 11月3日(日) |
| 16 | | 両国駅 | 11月21日(木) | 11月24日(日) |
| 17 | | 押上駅 | 11月21日(木) | 11月24日(日) |
| 18 | 江東区 | 東陽町駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 19 | | 木場駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 20 | 品川区 | 大井町駅 | 10月13日(日) | 10月17日(木) |
| 21 | | 五反田駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 22 | 目黒区 | 目黒駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 23 | | 中目黒駅 | 10月10日(木) | 10月13日(日) |
| 24 | | 自由が丘駅 | 10月10日(木) | 11月10日(日) |
| 25 | 大田区 | 蒲田駅 | 10月10日(木) | 10月13日(日) |
| 26 | | 蒲田駅東部 | 10月10日(木) | 10月13日(日) |
| 27 | | 大森駅 | 10月13日(日) | 10月17日(木) |
| 28 | 世田谷区 | 三軒茶屋駅 | 11月14日(木) | 11月17日(日) |
| 29 | | 二子玉川駅 | 11月14日(木) | 11月17日(日) |
| 30 | | 下北沢駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 31 | 渋谷区 | 渋谷駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 32 | | 恵比寿駅 | 10月13日(日) | 10月17日(木) |
| 33 | 中野区 | 中野駅 | 11月7日(木) | 11月17日(日) |
| 34 | | 野方駅 | 11月7日(木) | 11月17日(日) |
| 35 | 杉並区 | 阿佐ヶ谷駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 36 | | 荻窪駅 | 11月7日(木) | 11月10日(日) |
| 37 | 豊島区 | 池袋駅東口地区 | 11月10日(日) | 11月14日(木) |
| 38 | | 東池袋地区 | 11月10日(日) | 11月14日(木) |
| 39 | | 池袋駅西口地区 | 11月10日(日) | 11月14日(木) |
| 40 | 北区 | 王子駅 | 11月17日(日) | 11月21日(木) |
| 41 | | 赤羽駅 | 11月17日(日) | 11月21日(木) |
| 42 | 荒川区 | 日暮里駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 43 | | 町屋駅 | 10月3日(木) | 10月6日(日) |
| 44 | 板橋区 | 板橋駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 45 | | 大山駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 46 | 練馬区 | 石神井公園駅 | 10月24日(木) | 11月10日(日) |
| 47 | | 大泉学園駅 | 10月24日(木) | 10月27日(日) |
| 48 | | 練馬駅 | 10月24日(木) | 10月27日(日) |
| 49 | 足立区 | 綾瀬駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 50 | | 北千住駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 51 | 葛飾区 | 新小岩駅 | 10月31日(木) | 11月3日(日) |
| 52 | | 金町駅 | 10月24日(木) | 10月27日(日) |
| 53 | | 亀有駅 | 10月24日(木) | 10月27日(日) |
| 54 | 江戸川区 | 船堀駅 | 10月27日(日) | 10月31日(木) |
| 55 | | 篠崎駅 | 11月17日(日) | 11月21日(木) |

A) 車種の確認

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

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

表 1-3　四輪の車種区分

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

※バス停に停車するバス（路線バス・高速バス・送迎バス等）は路上駐車の対象外とした。
※工事車両（ポストコーン、誘導員配置等により明確に区分された区画内に停車する車両）、緊急車両（パトカー、消防車、救急車）、事故車両（警察による現場検証が行われている車両）は対象外とした。
※車内に人が乗っている車両、荷捌き車両は路上駐車の対象とした。

B)大手宅配車両の確認

貨物車のうち、下記の５業者（令和５年度、宅配便取扱個数（国土交通省調べ）上位５社 、合計シェア 99.8%）については大手宅配業者として区分し計測した。

表 1-4　大手宅配業者一覧表

| 取 扱 事 業 者 | シェア（%） |
|---|---|
| ヤ マ ト 運 輸 ㈱ | 46.7 % |
| 佐 川 急 便 ㈱ | 27.9 % |
| 日 本 郵 便 ㈱ | 20.5 % |
| 福 山 通 運<br>他２０社 | 2.7 % |
| 西 濃 運 輸<br>他１９社 | 2.0 % |
| 合計 | 99.8 % |

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

C)路上駐車の車種区分等

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

また、駐車場入庫待ち車両も同様の 9 分類とした。

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲（55 地区）

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

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

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

A)対象駐車場の選定

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

基本的には令和 3 年度実施結果との比較を可能とするため、過年度と同じ駐車場を調査対象とし、駐車場の閉鎖・廃止があった場合には、別途実施される駐車場施設調査結果を踏まえて、新たに代替駐車場を選定した。

B)駐車場利用台数の計測

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

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

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

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

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲（9 地区）

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

秋葉原駅、銀座駅、六本木駅、新宿駅東口、上野駅、蒲田駅、渋谷駅、池袋駅東口地区、赤羽駅

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を対象とし調査を実施した。

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

調査時間は、各日とも 11 時～19 時の連続 8 時間で実施した。

3) 調査内容・方法

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

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

また、ナンバープレート調査では違法路上駐車を対象として記録した。

1.5.2. 二輪

本報告書では以下の名称を用いることとする。

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

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

(1) 路上駐車調査

1) 対象地区・範囲（55 地区）

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

2) 調査日時

調査日は、同一地区において平日・休日の各 1 日を調査した。

※表 1-2 調査対象日程一覧に示す。

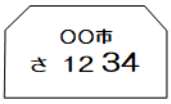
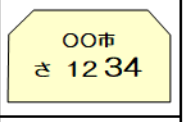
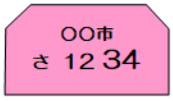
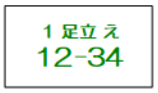
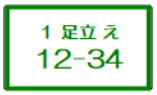
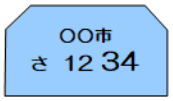
調査時間は、11 時・13 時・15 時・17 時・19 時の 5 時点とし、1 時点当たり、1 時間以内に調査を実施した。

3) 調査内容・方法

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

- 駐車場所の確認
  駐車形態別（歩道・車道)、車種別の合法・違法駐車台数を確認した。
- 車種の確認
  車種は原付･自動二輪･ミニカーとし､使用用途としての自家用･業務用に分類した。二輪の車種区分を表 1-2 に示す。
  車種の判別はナンバープレート（原付・自動二輪・ミニカー）で行い、自家用・業務用の判別については目視とナンバープレートの色で行った。
- 入庫待ち台数の計測
  調査範囲内にて駐車場への入庫待ちをする車両が公道上に駐車している場合には、入庫待ち車両としてその位置を確認した。

表 1-4　二輪の車種区分

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

＜二輪の業務用の判別に関する注意事項＞

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

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

○車種のまとめ

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

(2) 駐車場利用状況調査

1) 対象地区・範囲（43 地区）

対象地区における調査範囲は四輪と同一とした。対象駐車場は、別途調査を実施した駐車場施設調査で判明した施設のうち、事業者から協力が得られた施設を対象に実施した。

2) 調査日時

同一地区において平日・休日の各 1 日ずつ調査を実施した。

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

調査日は、前記、(1)路上駐車調査と同一日に実施した。

3) 調査内容・方法

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

(3) ナンバープレート調査

1) 対象地区・範囲（9 地区）

二輪の対象地区は、路上駐車調査を実施する地区のうち、以下の 9 地区を対象とした。

秋葉原駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、五反田駅、渋谷駅、池袋駅東口地区

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

2) 調査日時

平日、休日各 1 日を対象とし、調査日は、前記、(1)の路上駐車調査と同一日とした。

各日とも 11 時～19 時の連続 8 時間で実施した。

3) 調査内容・方法

調査員が 10 分毎に巡回し、路上駐車のナンバープレートの情報を全て調査票に記入した。なお、車種は前記、(1)路上駐車調査と同様（原付・自動二輪・ミニカー）とした。

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

# 2. 実態調査結果

## 2.1. 実態調査の集計項目一覧

実態調査の集計項目一覧を表 2-1 に示す。

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

表 2-1　実態調査の集計項目一覧

| 調査項目 | （1）地区別の実態<br>(本調査対象の四輪は 55 地区、<br>二輪は全 43 地区) | （2）過年度調査結果との比較<br>(過年度調査と重複する地区のみ)<br>四輪：49 地区、二輪：39 地区 |
|---|---|---|
| 2.2.1 路外駐車場施設の実態（四輪）<br>2.3.1 路外駐車場施設の実態（二輪） | 1）路外駐車場の整備状況<br>①駐車場数、②構造・形態別の駐車場割合、<br>③収容台数規模別の駐車場割合<br>2）総収容台数<br>①平日、②休日 | 1）駐車場数の推移<br>2）地区別の駐車場総収容台数の推移<br>①平日、②休日 |
| 2.2.2 路外駐車場の利用実態（四輪）<br>2.3.2 路外駐車場の利用実態（二輪） | 1）ピーク時の駐車場推定利用率：①平日、②休日<br>2）ピーク時の駐車場推定利用台数<br>①平日、②休日<br>3）ピーク時の駐車場推定利用台数と駐車場推定利用率<br>①平日、②休日 | 1）ピーク時の駐車場推定利用率の推移<br>①平日、②休日 |
| 2.2.3 PM・PT の実態（四輪） | 1）ＰＭ・ＰＴ設置数<br>①平日、②休日<br>2）ピーク時のＰＭ・ＰＴ設置数・利用率<br>①平日、②休日 | 1）ＰＭ・ＰＴ設置数の推移<br>①平日（一般・貨物車用ＰＭ・ＰＴ)、<br>②休日（一般・貨物車用ＰＭ・ＰＴ)、<br>③平日（貨物車用ＰＭ・ＰＴ)、<br>④休日（貨物車用ＰＭ・ＰＴ） |
| 2.2.4 路上駐車の実態（四輪）<br>2.3.3 路上駐車の実態（二輪） | 1）ピーク時の路上駐車台数：①平日、②休日<br>2）ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー※<br>①平日、②休日<br>3）ピーク時の路上駐車車両数：①平日、②休日<br>4）ピーク時の駐車分類別路上駐車割合<br>①平日　②休日<br>5）ピーク時の車種別違法路上駐車割合<br>①平日　②休日<br>6）時間帯別の違法路上駐車の車種構成<br>①平日　②休日<br>7）貨物車類に占める大手宅配事業者の割合※<br>※は四輪のみ | 1）ピーク時の路上駐車台数の推移<br>①平日、②休日<br>2）ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化<br>①平日、②休日 |
| 2.2.5 路上駐車時間の実態（四輪）<br>2.3.4 路上駐車時間の実態（二輪） | 1）平均路上駐車時間(平日・休日)<br>2）時間帯別の路上駐車時間<br>①平日　②休日<br>3）車種別の路上駐車時間<br>①平日　②休日 | 1）平均路上駐車時間の推移<br>①平日、②休日 |
| 2.2.6 駐車需給バランスの実態（四輪）<br>2.3.5 駐車需給バランスの実態（二輪） | 1）ピーク時の総駐車需要<br>①平日、②休日 | 1）ピーク時の総駐車需要の推移<br>①平日、②休日<br>2）駐車需給バランスの推移<br>①平日、②休日 |

なお、本年度の調査を実施した 55 地区について、平成 23・26・29・令和 3・6 年度の調査実施状況を表 2-2 に示す。

表 2-2　令和６年度調査実施地区と過年度の調査実施状況

| 調査対象地区 | | | 四輪 | | | | | 二輪 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 区 | NO | 駅・地区名称 | 令和6年度 | 令和3年度 | 平成29年度 | 平成26年度 | 平成23年度 | 令和6年度 | 令和3年度 | 平成29年度 | 平成26年度 | 平成23年度 |
| 千代田区 | 1 | 秋葉原駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 2 | 神保町駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 3 | 神田駅 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| 中央区 | 4 | 銀座駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 5 | 日本橋駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 港区 | 6 | 六本木駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 7 | 品川駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 新宿区 | 8 | 新宿駅東口 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 9 | 新宿駅西口 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 10 | 北新宿四丁目 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| 文京区 | 11 | 湯島駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 12 | 後楽園駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | | |
| 台東区 | 13 | 上野駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 14 | 浅草駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 墨田区 | 15 | 錦糸町駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 16 | 両国駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | | |
| | 17 | 押上駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| 江東区 | 18 | 東陽町駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 19 | 木場駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 品川区 | 20 | 大井町駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 21 | 五反田駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 目黒区 | 22 | 目黒駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ |
| | 23 | 中目黒駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | 24 | 自由が丘駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 大田区 | 25 | 蒲田駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 26 | 蒲田駅東部 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | 27 | 大森駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 世田谷区 | 28 | 三軒茶屋駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 29 | 二子玉川駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 30 | 下北沢駅 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| 渋谷区 | 31 | 渋谷駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 32 | 恵比寿駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 中野区 | 33 | 中野駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 34 | 野方駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 杉並区 | 35 | 阿佐ヶ谷駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 36 | 荻窪駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ |
| 豊島区 | 37 | 池袋駅東口地区 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| | 38 | 東池袋地区 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| | 39 | 池袋駅西口地区 | ○ | | | | | ○ | | | | |
| 北区 | 40 | 王子駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | 41 | 赤羽駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ | ○ |
| 荒川区 | 42 | 日暮里駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 43 | 町屋駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 板橋区 | 44 | 板橋駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 45 | 大山駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 練馬区 | 46 | 石神井公園駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 47 | 大泉学園駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | 48 | 練馬駅 | ○ | ○ | ○ | | | ○ | ○ | ○ | | |
| 足立区 | 49 | 綾瀬駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 50 | 北千住駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 葛飾区 | 51 | 新小岩駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 52 | 金町駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 53 | 亀有駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 江戸川区 | 54 | 船堀駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| | 55 | 篠崎駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | | 合計 | 55 | 49 | 49 | 48 | 48 | 55 | 39 | 40 | 28 | 28 |

## 2.2. 実態調査結果（四輪）

### 2.2.1. 路外駐車場施設の実態（四輪）

（1）地区別の実態

1）路外駐車場の整備状況

① 駐車場数

○秋葉原駅・神保町駅・湯島駅・上野駅・錦糸町駅・両国駅・蒲田駅東部・池袋駅西口地区の８地区で駐車場数が 50 場以上となっている。
○北新宿四丁目は駐車場数が 10 場未満となっている。

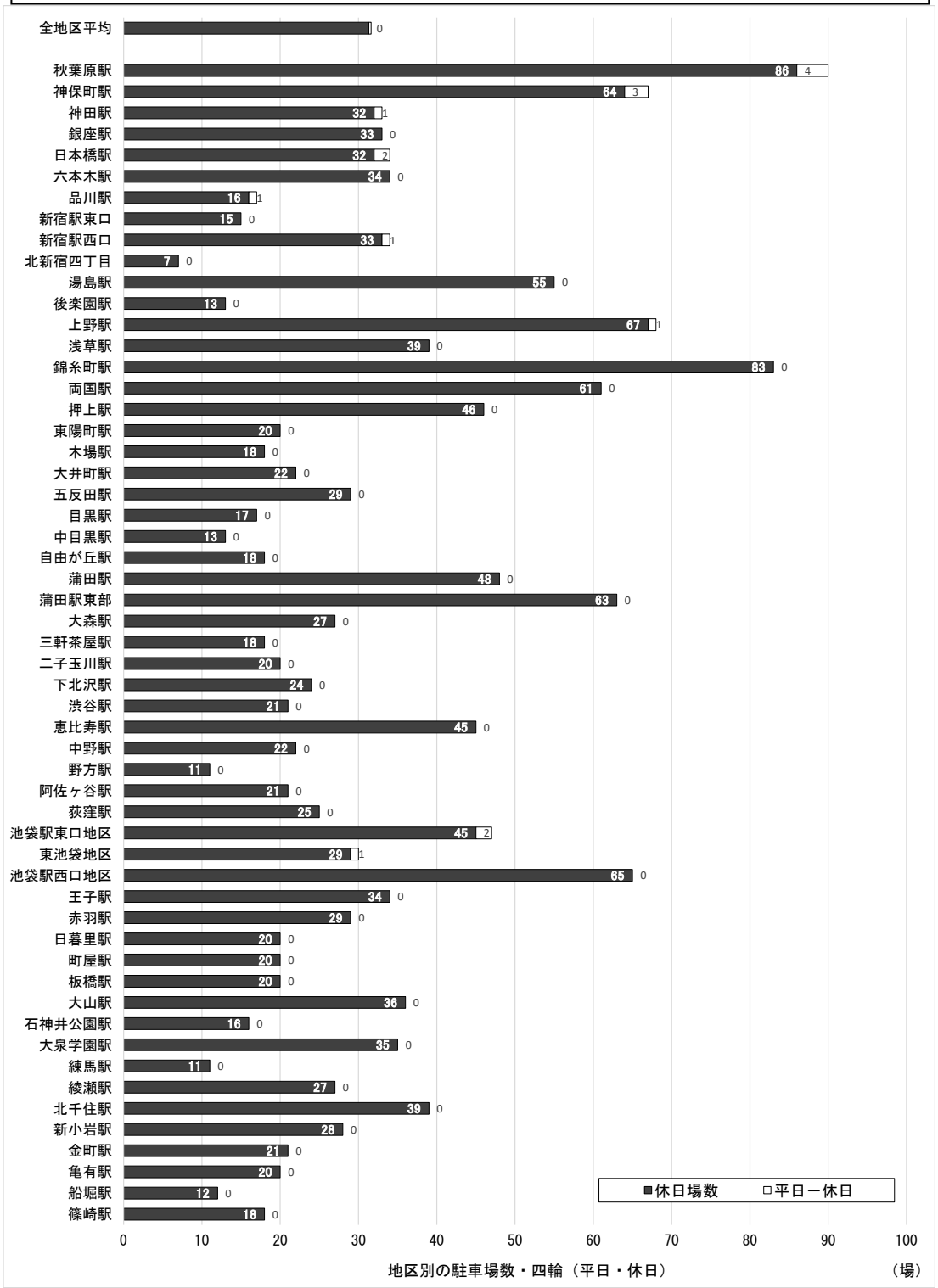



図 2-1　地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

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

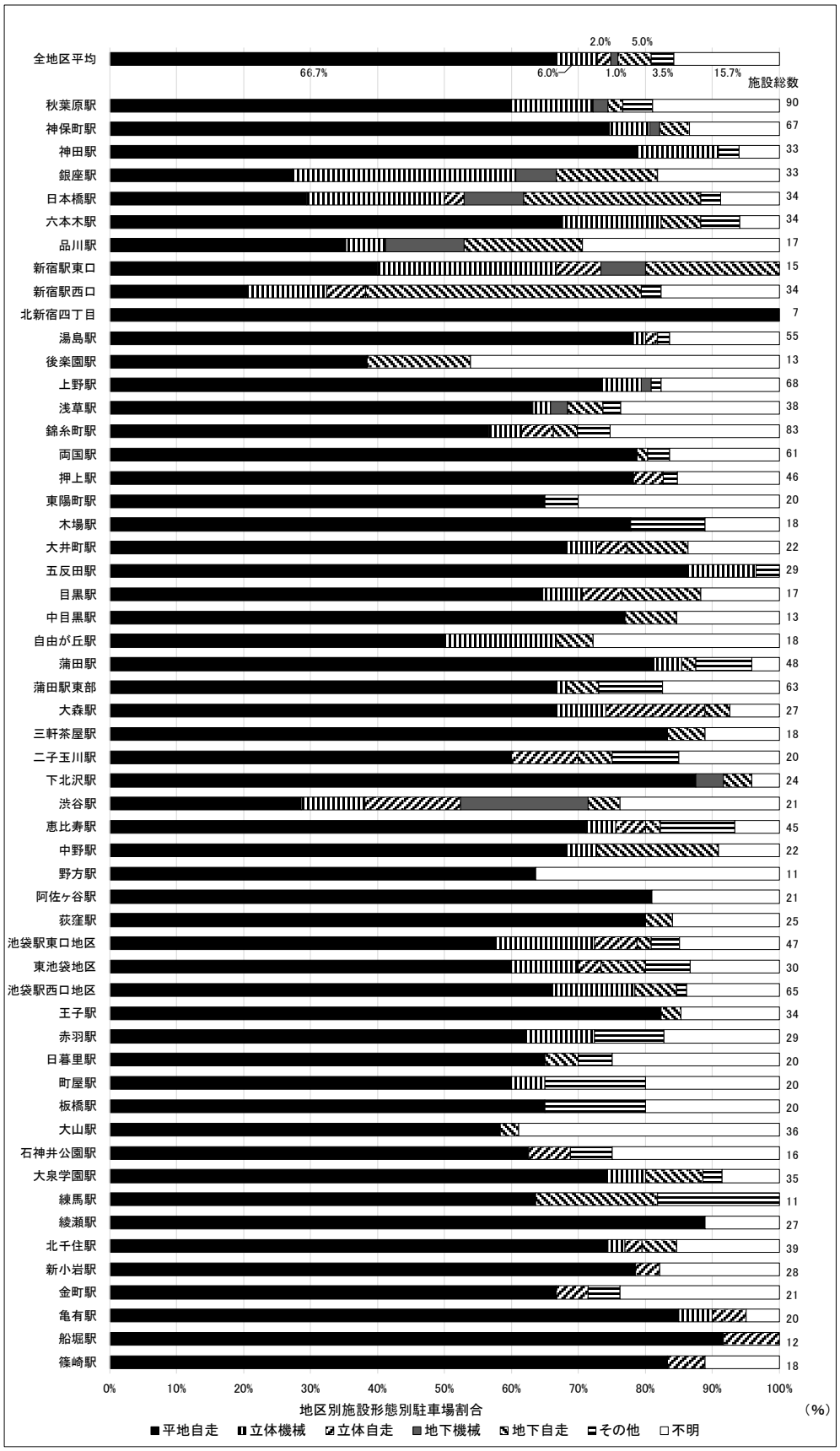



図 2-2 構造・形態別の駐車場割合

③　収容台数規模別の駐車場割合

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

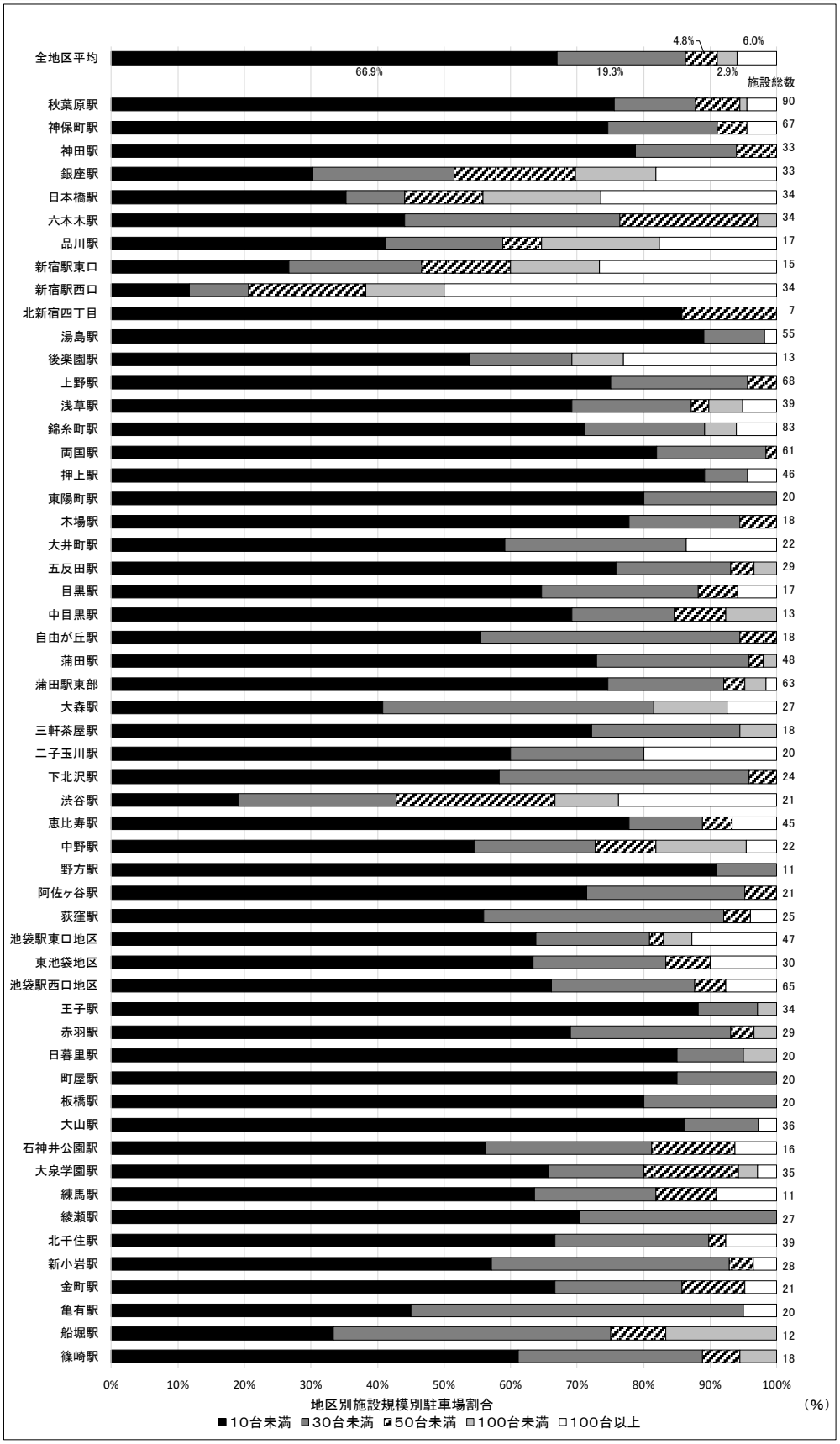



図 2-3　収容台数規模別の駐車場割合

2）総収容台数

① 平日

○収容台数が 2,000 台以上の地区は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・池袋駅東口地区・東池袋地区の 6 地区となっている。

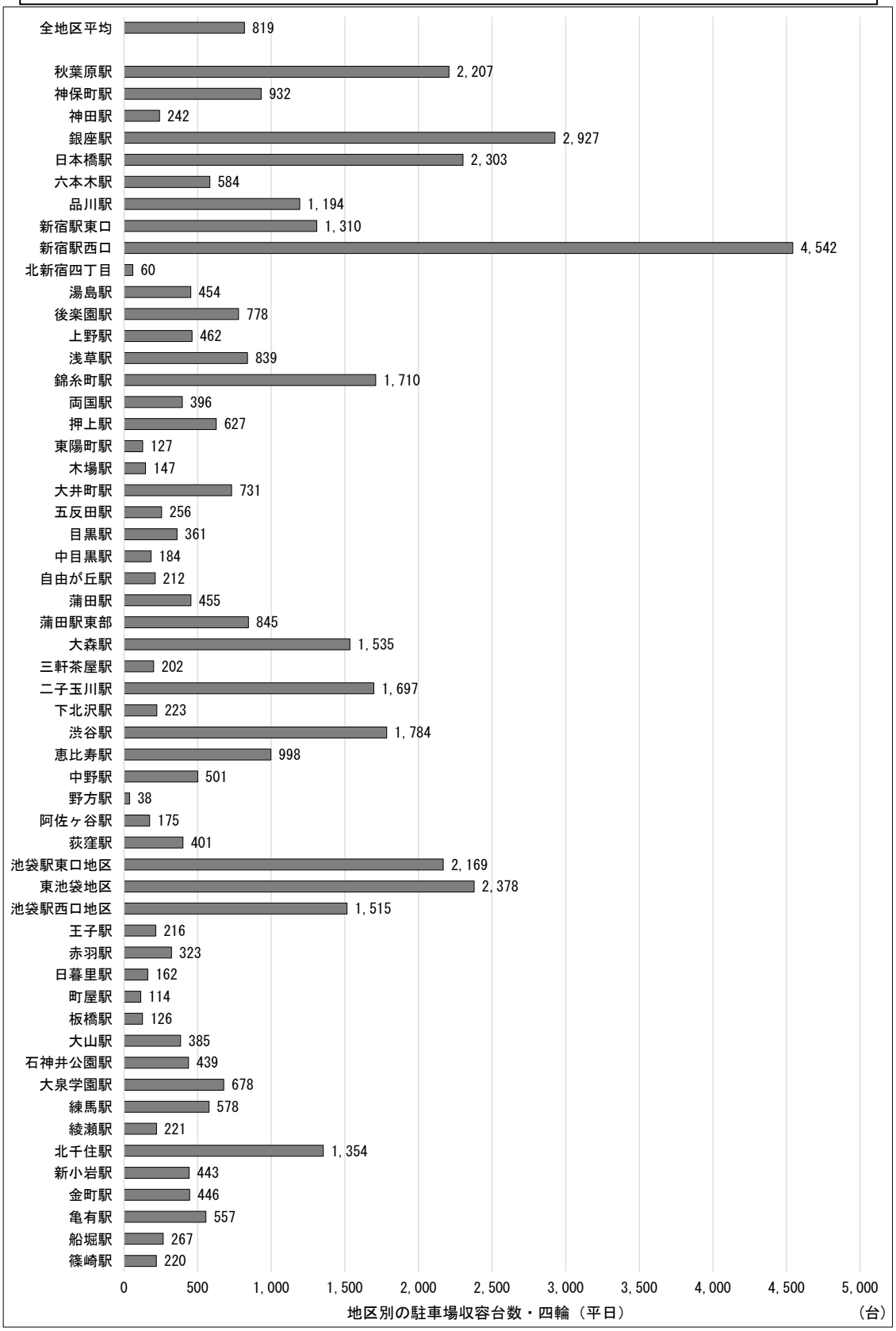



図 2-4　地区別の駐車場収容台数（平日）

② 休日

○収容台数が 2,000 台以上の地区は、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・池袋駅東口地区・東池袋地区の 6 地区となっている。

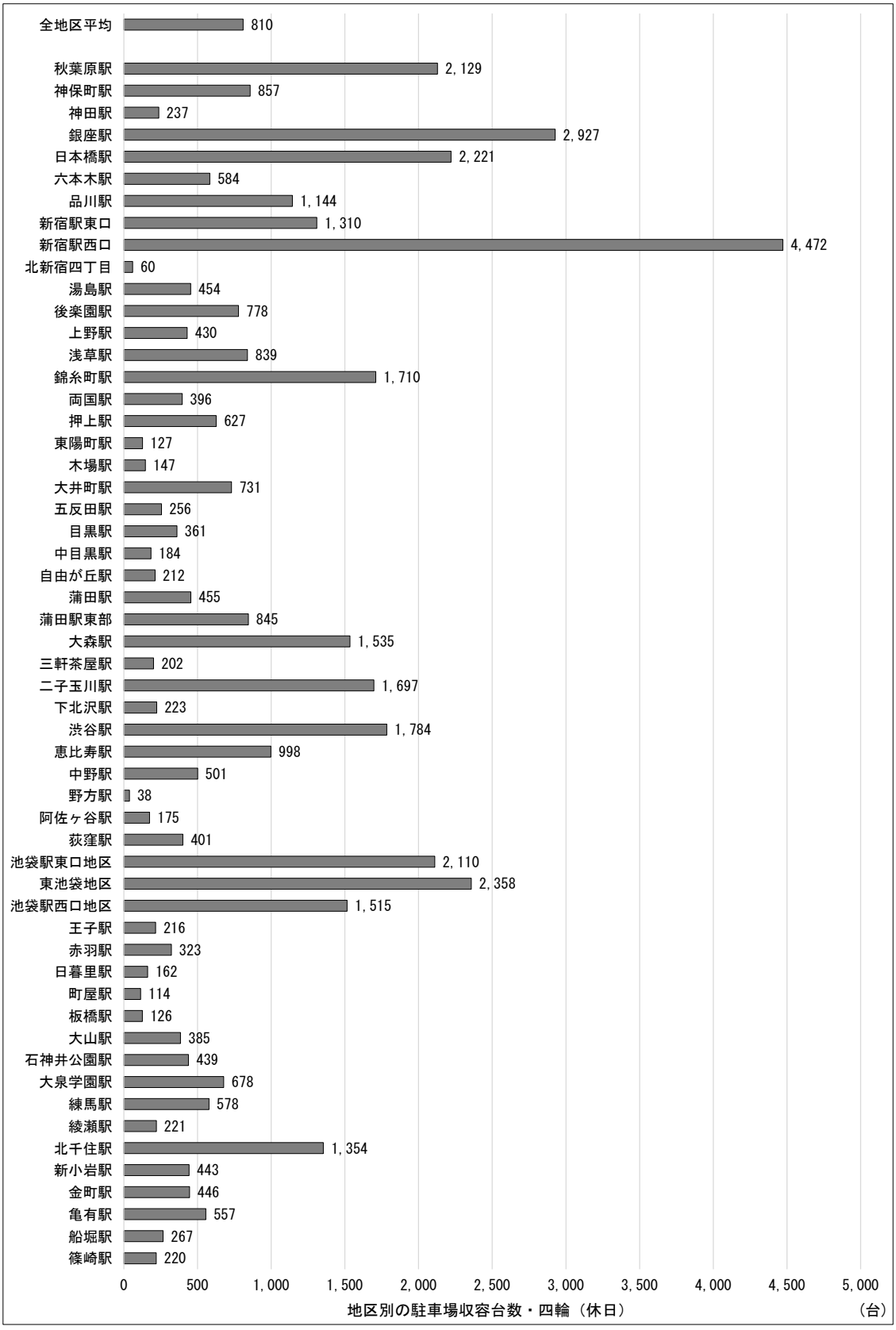



図 2-5　地区別の駐車場収容台数（休日）

(2)過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、全地区平均の駐車場数は横ばいである。
○平成 29 年度から、神保町駅、両国駅、浅草駅、自由が丘駅、中野駅など場数が増加した地区がある一方で、日本橋駅、六本木駅、綾瀬駅など減少した地区がある。

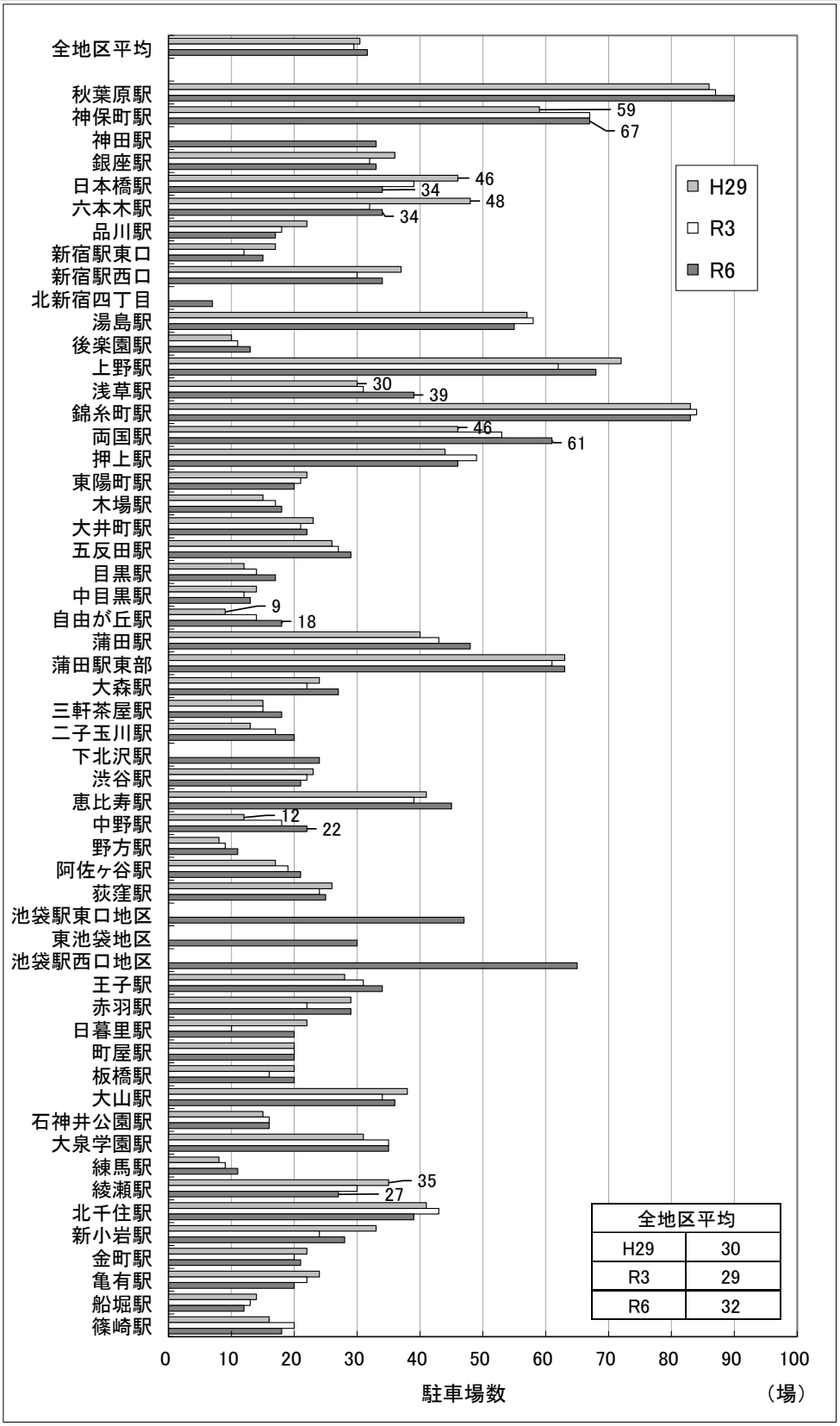



図 2-6　駐車場数の推移

2) 地区別の駐車場収容台数の推移

① 平日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、平日の全地区平均の総収容台数は増加している。
○平成 29 年度から、大森駅など増加した地区がある一方で、秋葉原駅、日本橋駅、新宿駅西口など減少した地区がある。

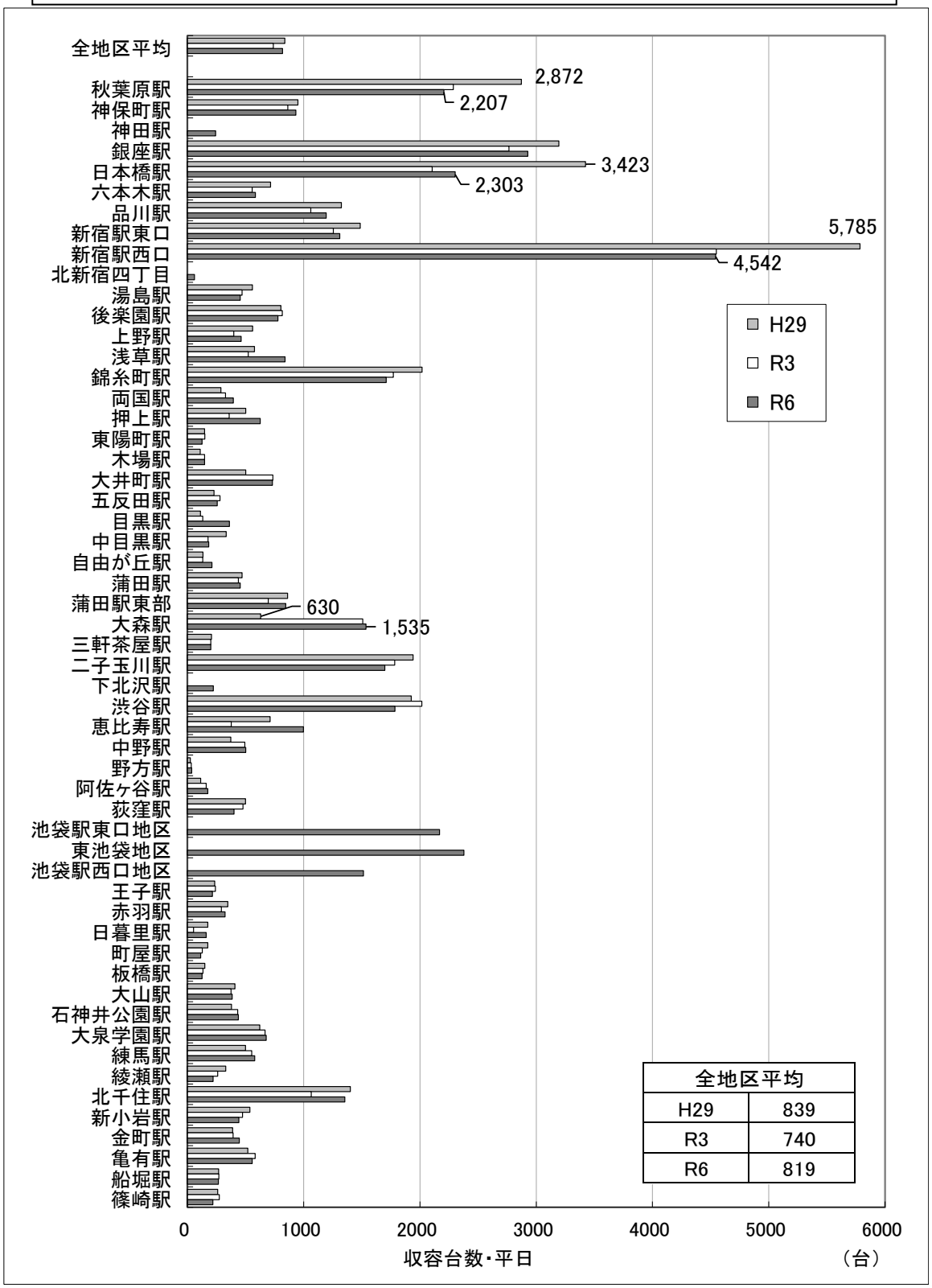



図 2-7　駐車場収容台数の推移（平日）

② 休日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、休日の全地区平均の収容台数は増加している。
○平成 29 年度から、大森駅など増加した地区がある一方で、秋葉原駅、日本橋駅、新宿駅西口など減少した地区がある。

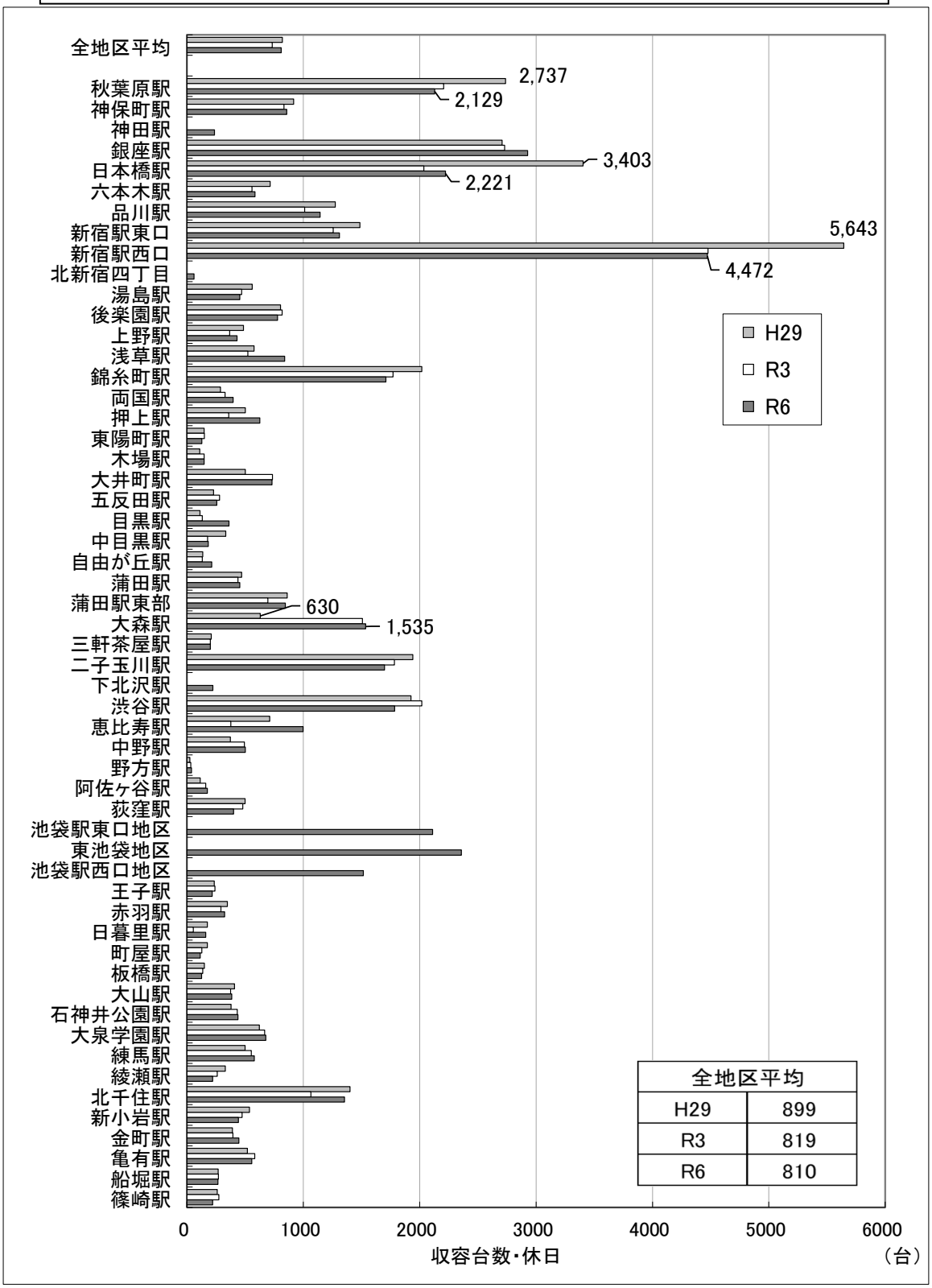



図 2-8 駐車場収容台数の推移（休日）

## 2.2.2. 路外駐車場の利用実態(四輪)

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の駐車場推定利用率

① 平日

○神保町駅・神田駅・日本橋駅・六本木駅・品川駅・後楽園駅・上野駅・両国駅・押上駅・東陽町駅・木場駅・目黒駅・中目黒駅・大森駅・三軒茶屋駅・下北沢駅・恵比寿駅・野方駅・日暮里駅・板橋駅・北千住駅・新小岩駅の 22 地区でピーク時の駐車場推定利用率が 80%以上である。
○錦糸町駅、大山駅、練馬駅の３地区で推定利用率が 30%未満である。

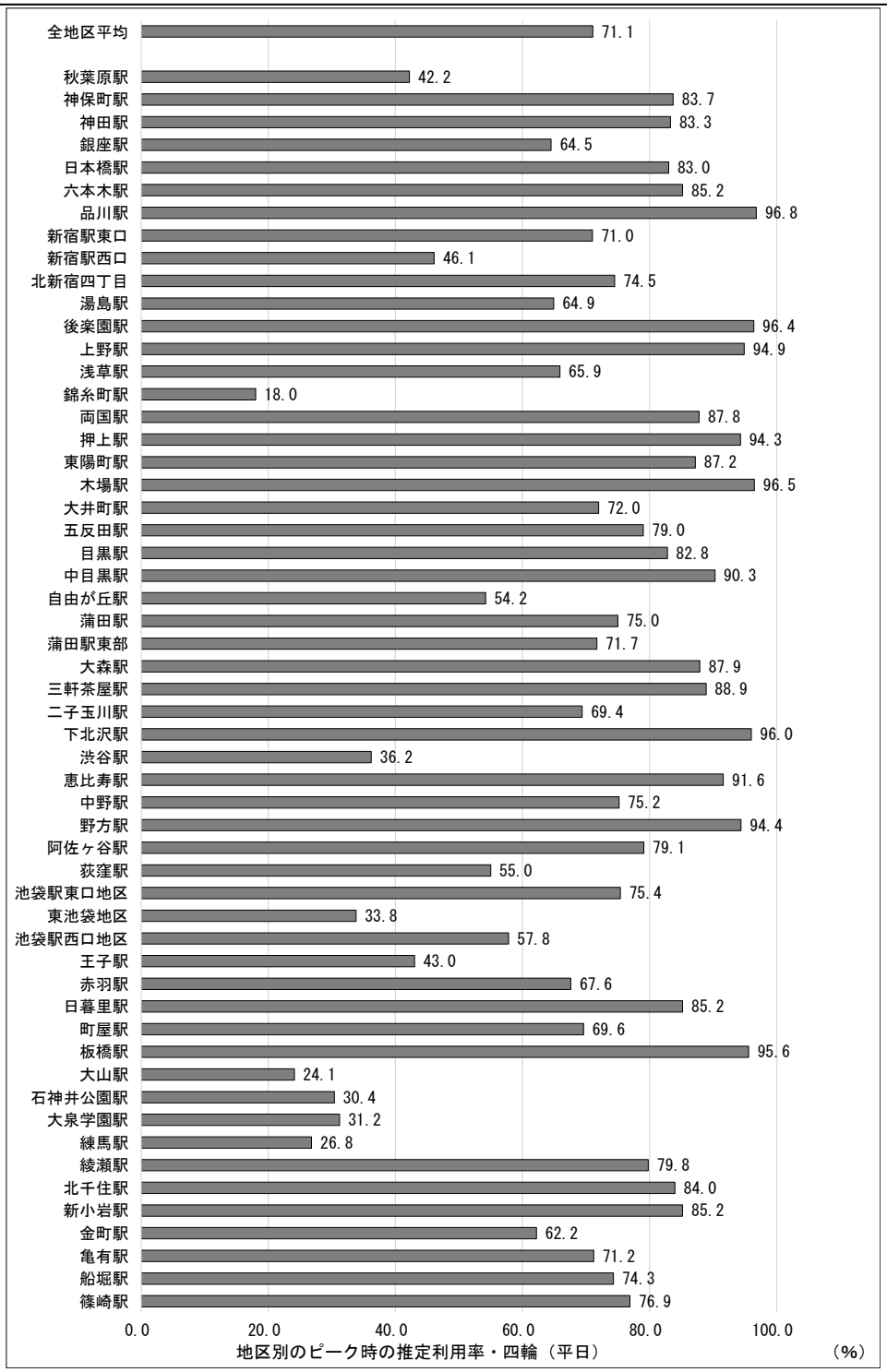



図 2-9　ピーク時の駐車場推定利用率（平日）

② 休日

○湯島駅・浅草駅・両国駅・押上駅・中目黒駅・下北沢駅・綾瀬駅・新小岩駅・篠崎駅の９地区でピーク時の駐車場推定利用率が 80%以上である。
○六本木駅・後楽園駅・錦糸町駅・野方駅・大山駅・石神井公園駅の６地区でピーク時の駐車場推定利用率が 30%未満である。

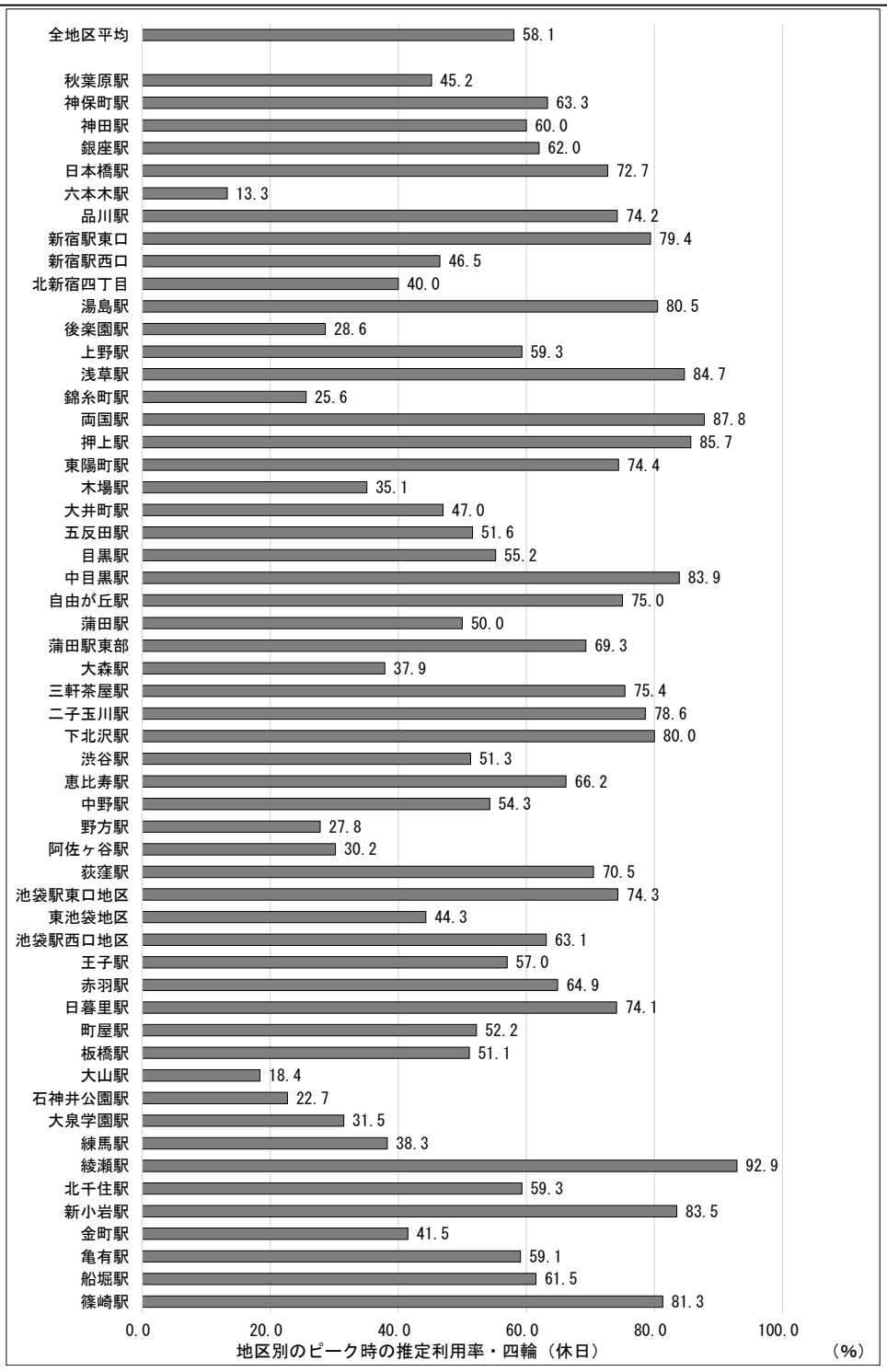



図 2-10　ピーク時の駐車場推定利用率（休日）

2) ピーク時の駐車場推定利用台数

①平日

○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で 2,093 台である。
○一方、北新宿四丁目・野方駅・王子駅・町屋駅・大山駅は、駐車場推定利用台数が 100 台未満である。

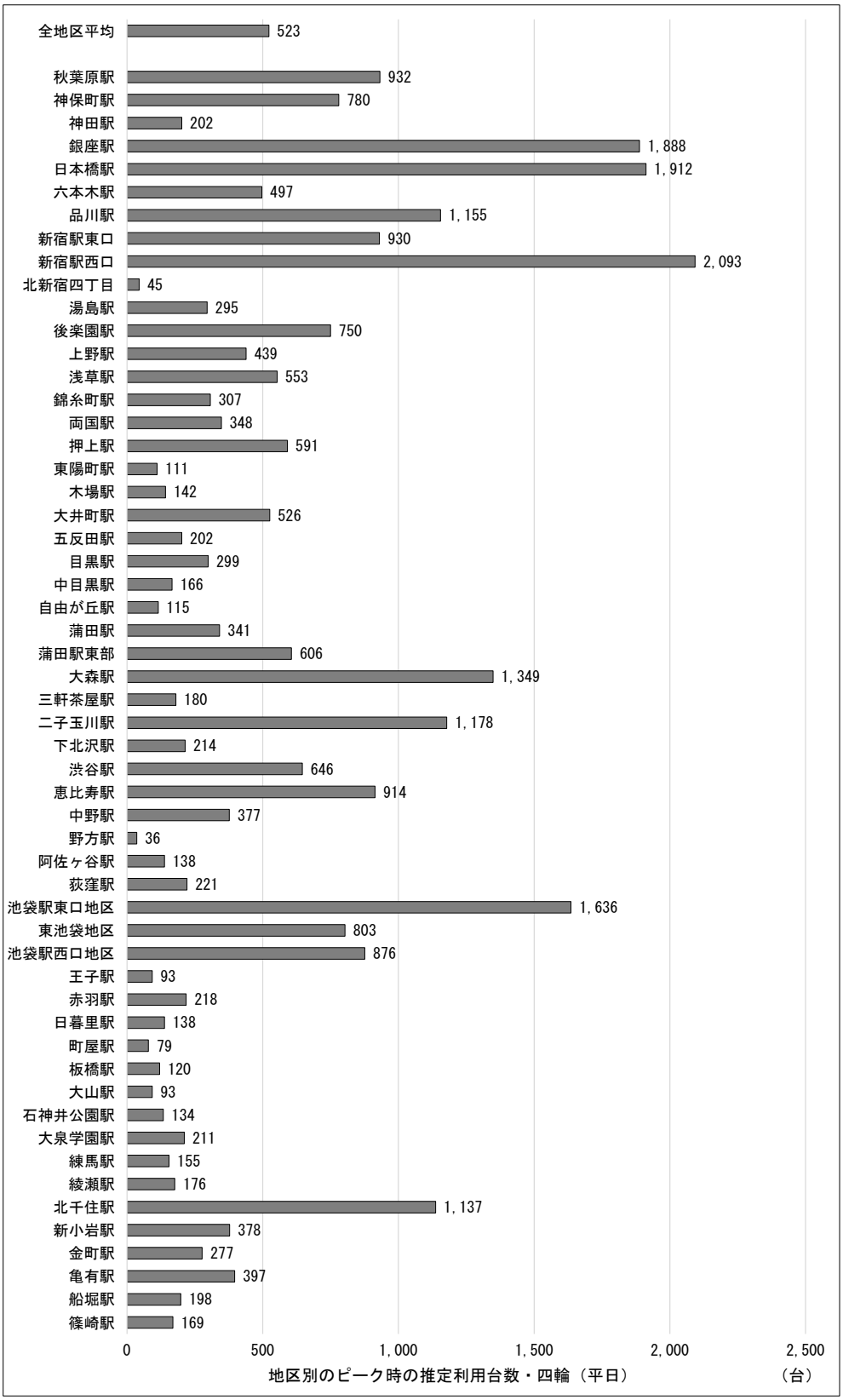



図 2-11　ピーク時の駐車場推定利用台数（平日）

②休日

○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で 2,081 台である。
○一方、六本木駅・北新宿四丁目・東陽町駅・木場駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・町屋駅・板橋駅・大山駅は、駐車場推定利用台数が 100 台未満である。

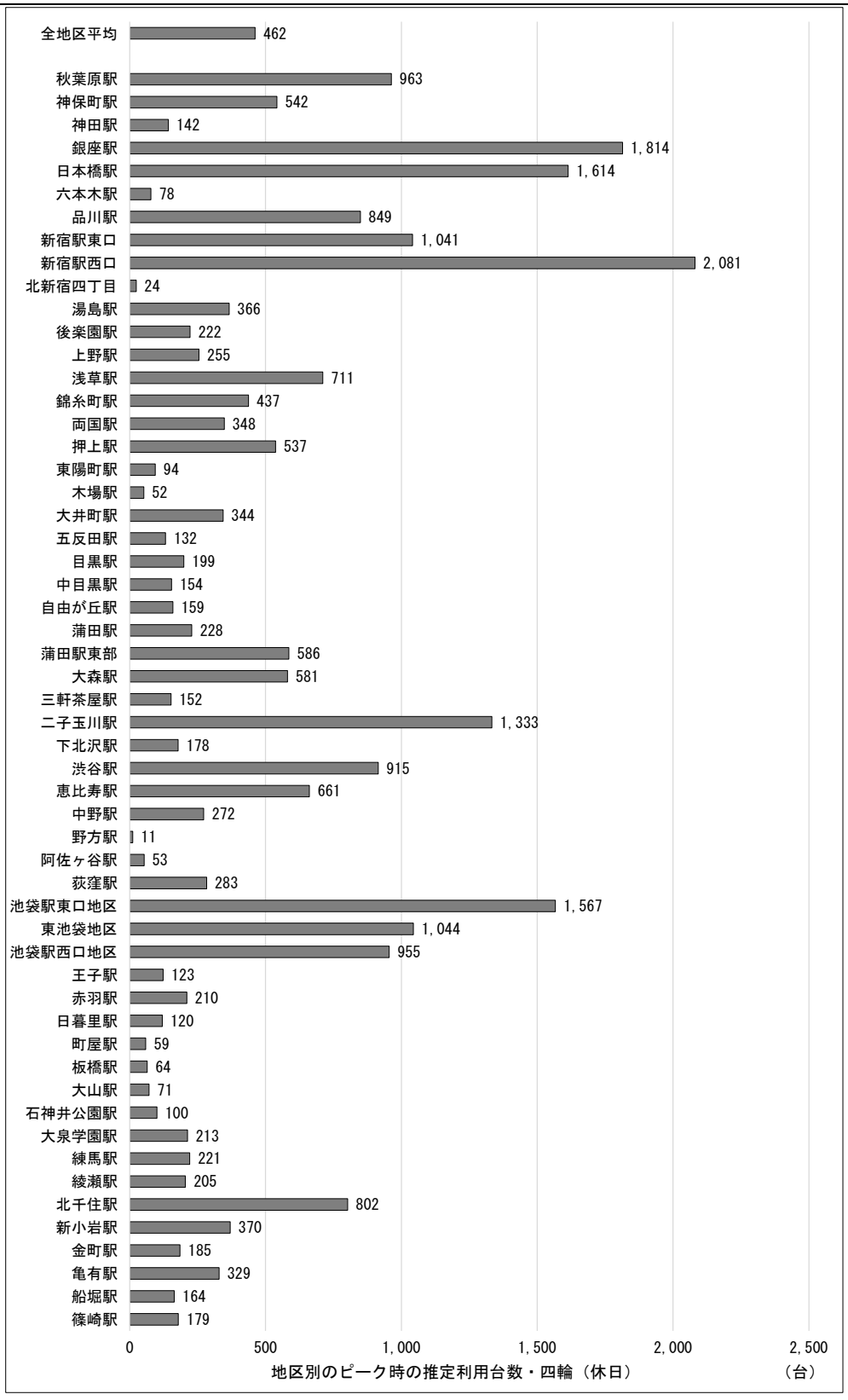



図 2-12　ピーク時の駐車場推定利用台数（休日）

3) ピーク時の駐車場推定利用台数と駐車場推定利用率

① 平日

○ピーク時の駐車場推定利用台数は、銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・大森駅・二子玉川駅・池袋駅東口地区・北千住駅の 7 地区で 1,000 台以上となっている。
○ピーク時の駐車場推定利用率は、品川駅・後楽園駅・上野駅・押上駅・木場駅・中目黒駅・下北沢駅・恵比寿駅・野方駅・板橋駅の 10 地区でピーク時の駐車場推定利用率が 90%以上となっている。

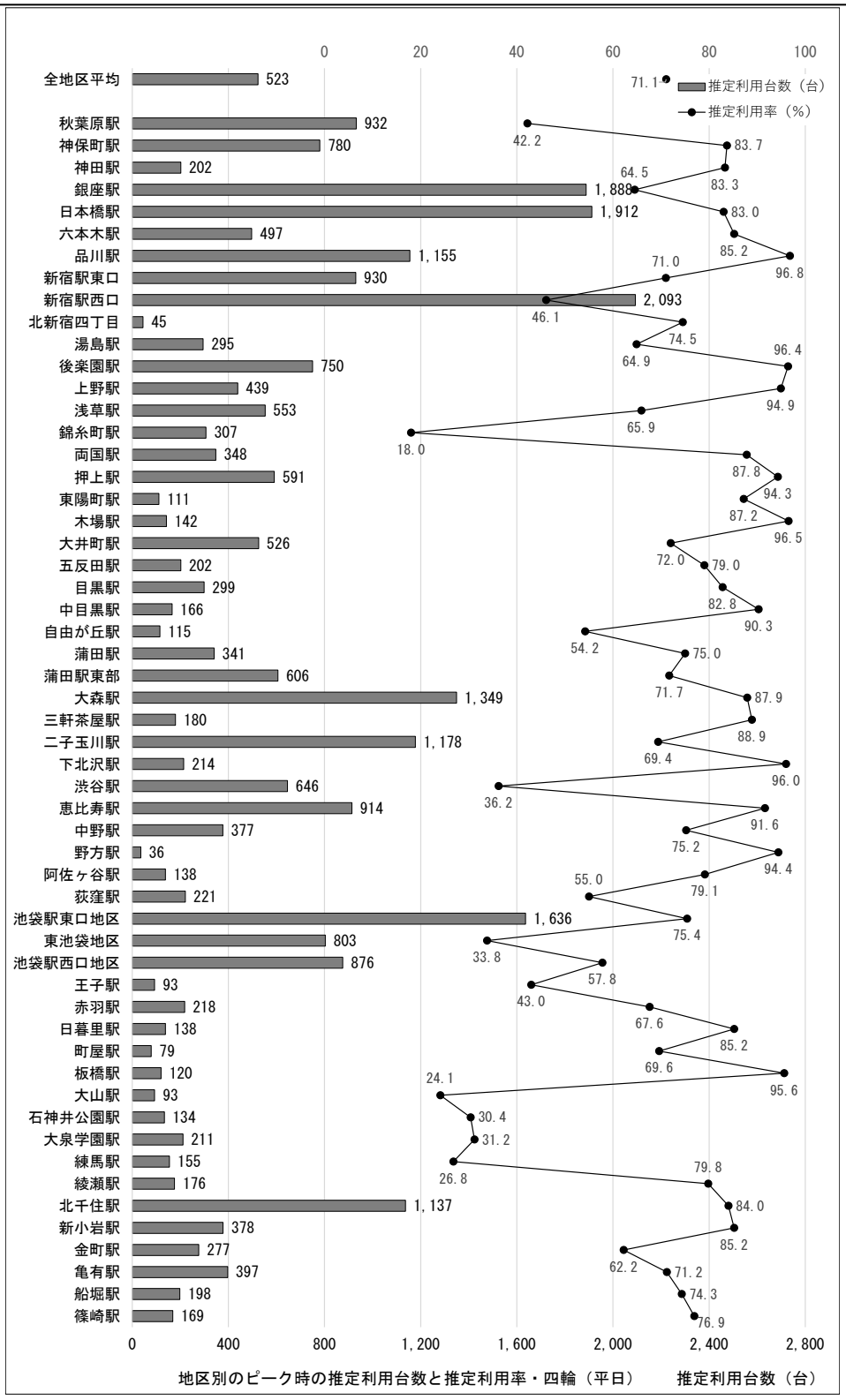



図 2-13　ピーク時の駐車場推定利用台数・推定利用率（平日）

② 休日

○ピーク時の駐車場推定利用台数は、銀座駅・日本橋駅・新宿駅東口・新宿駅西口・二子玉川駅・池袋駅東口地区・東池袋地区の 7 地区で 1,000 台以上となっている。
○ピーク時の駐車場推定利用率は、綾瀬駅 1 地区でピーク時の駐車場利用率が 90%以上となっている。

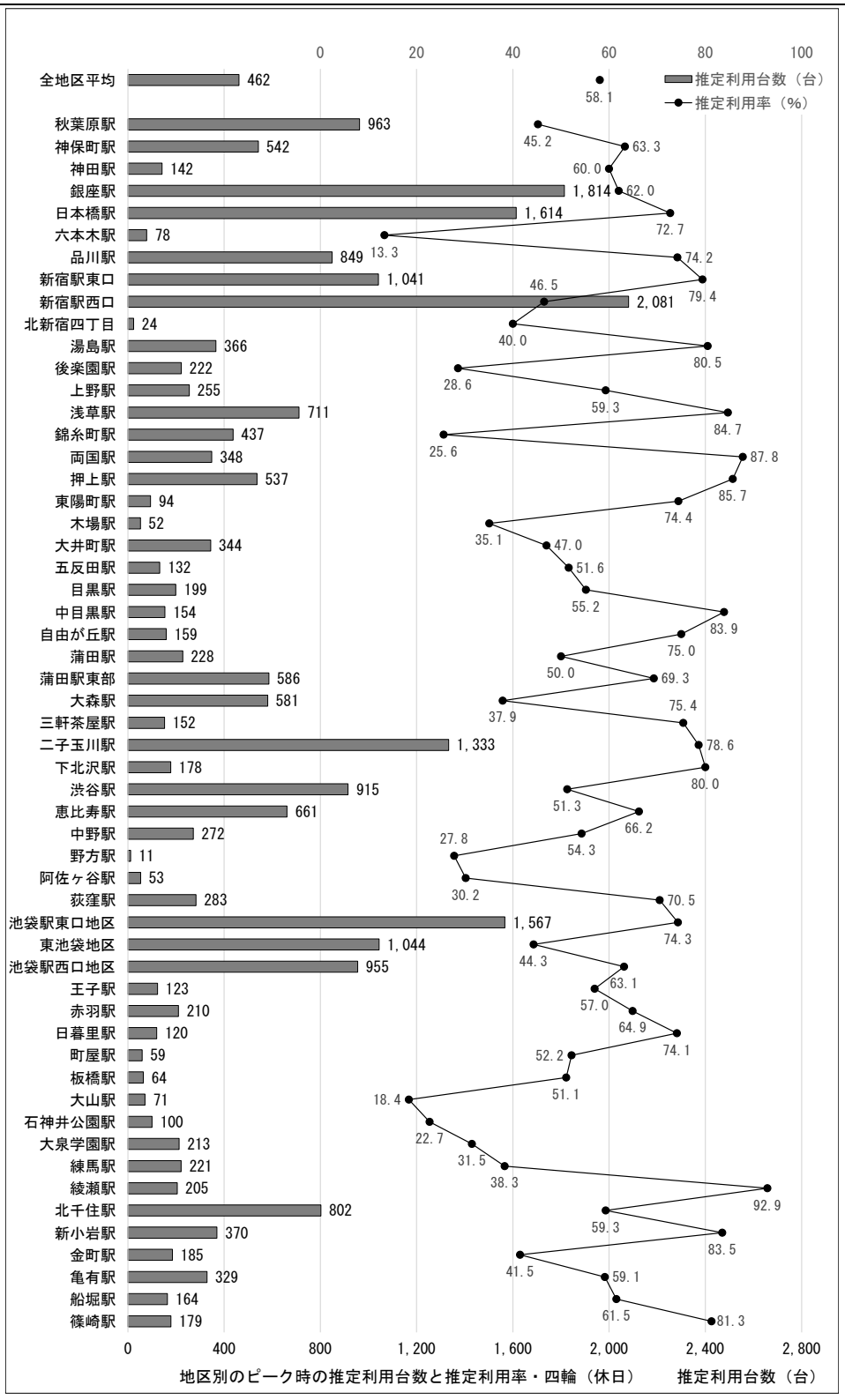



図 2-14　ピーク時の駐車場推定利用台数・推定利用率（休日）

(2)過年度調査結果との比較

1)ピーク時の駐車場推定利用率の推移

①　平日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、全体的にピーク時の駐車場推定利用率は増加傾向にある。

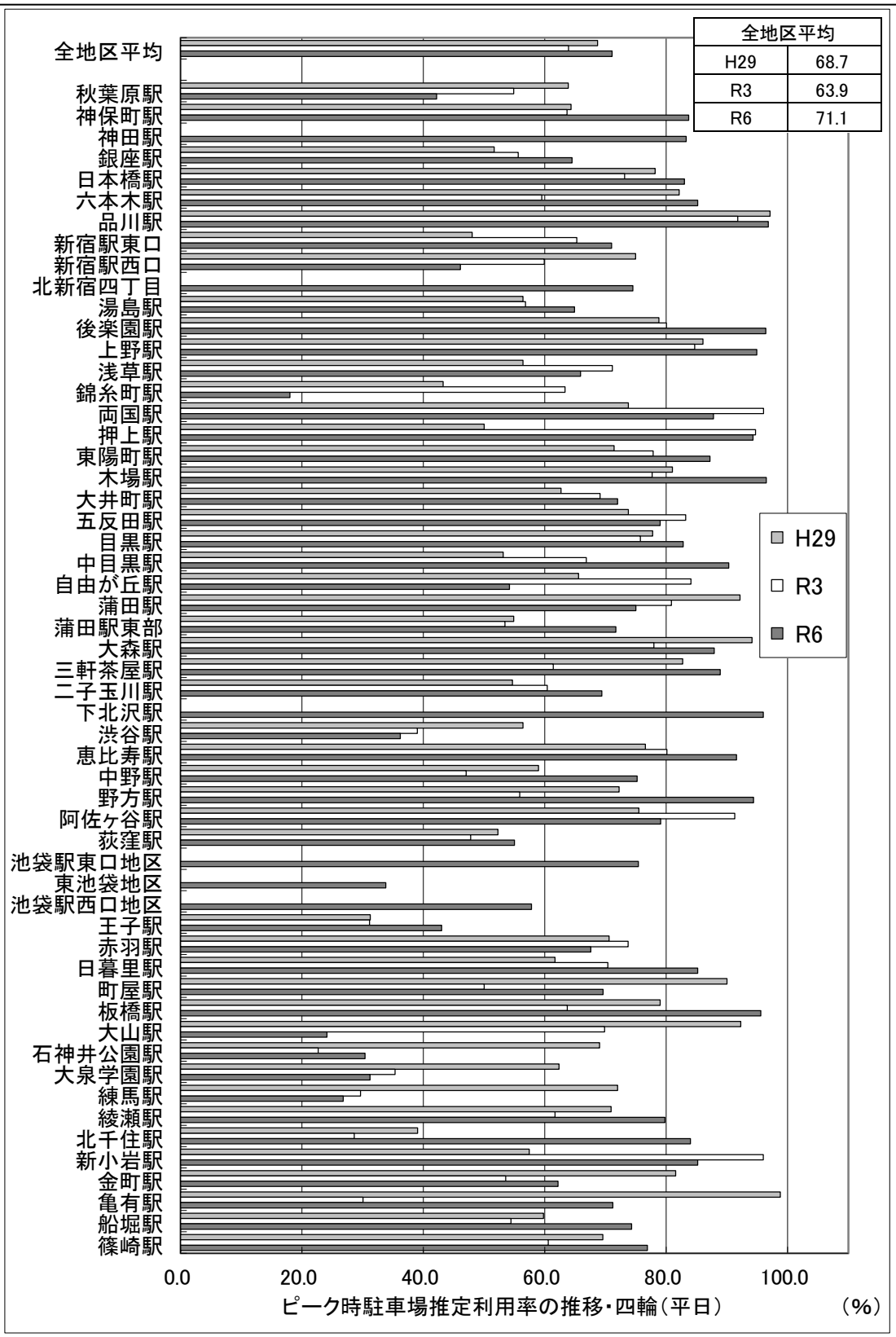



図 2-15　ピーク時の駐車場推定利用率の推移（平日）

② 休日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、全体的にピーク時の駐車場推定利用率は増加傾向にある。

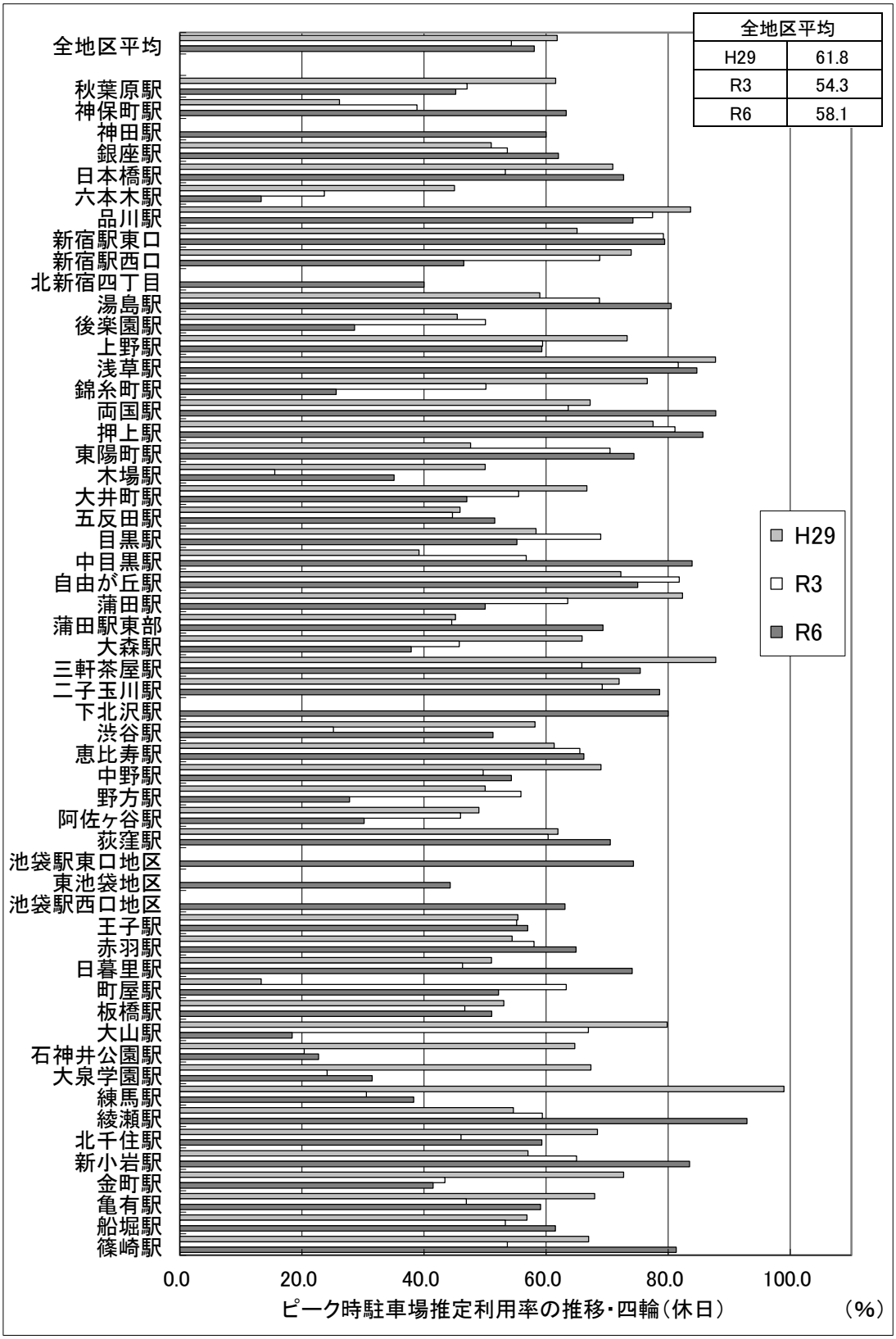



図 2-16　ピーク時の駐車場推定利用率の推移（休日）

## 2.2.3. ＰＭ・ＰＴの実態(四輪)

### (1) 地区別の実態

#### 1) ＰＭ・ＰＴ設置数

① 平日

○55 地区中、30 地区でＰＭ・ＰＴが設置されている。
○また、23 地区で貨物車用のＰＭ・ＰＴが設置されている。

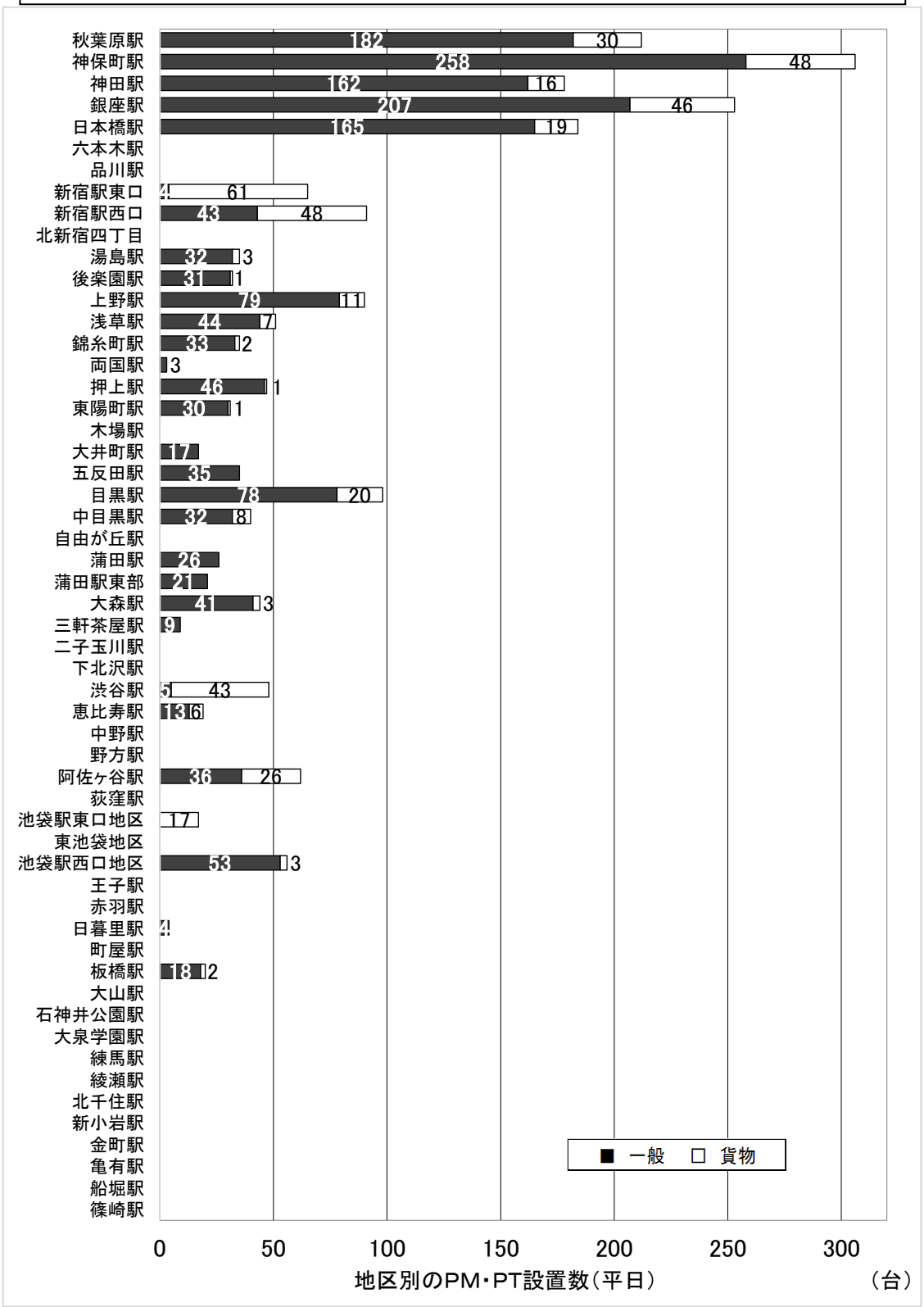



図 2-17　地区別のＰＭ・ＰＴ設置数（平日）

② 休日

○55 地区中、14 地区でＰＭ・ＰＴが設置されている。
○また、13 地区で貨物車用のＰＭ・ＰＴが設置されている。

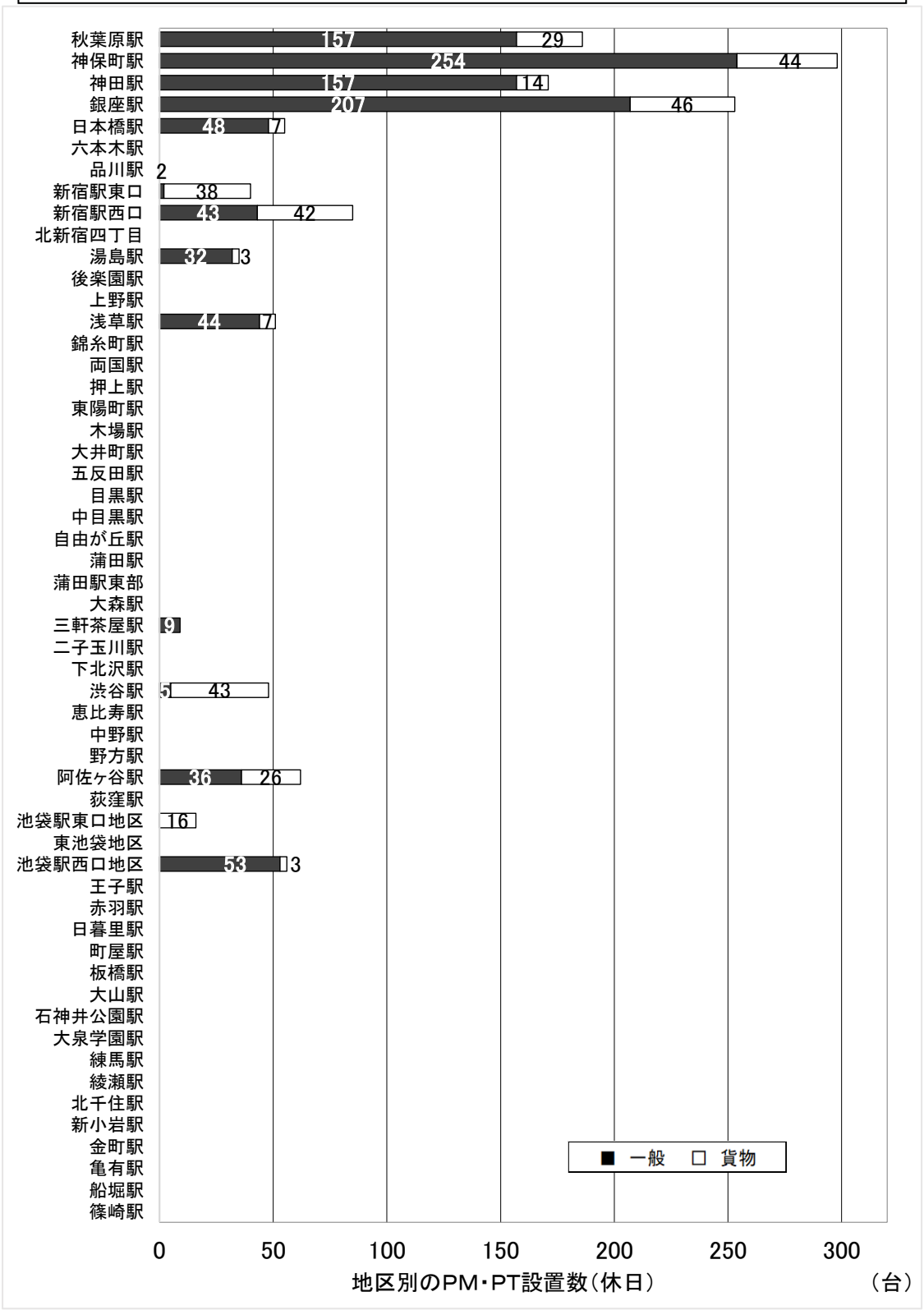
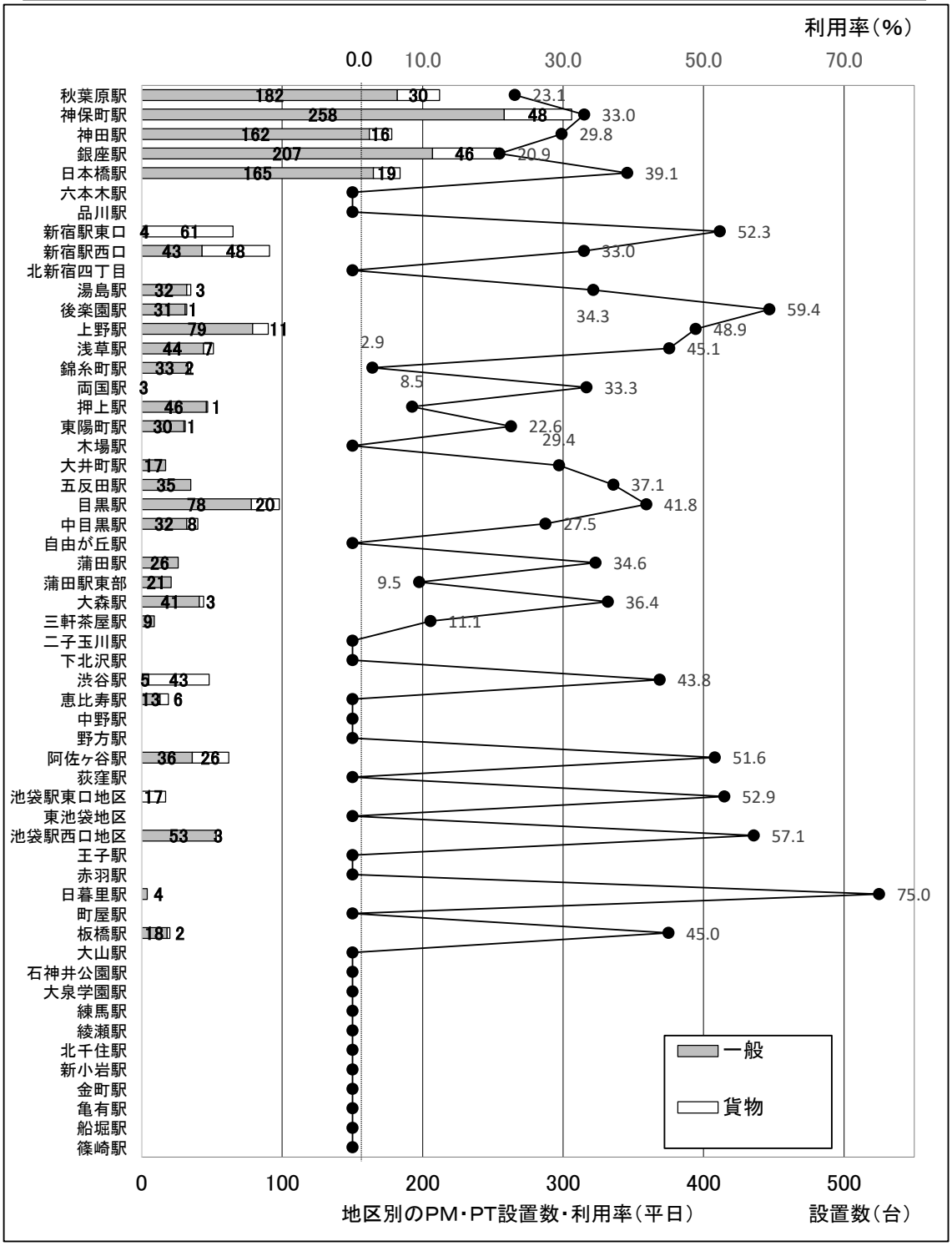



図 2-18　地区別のＰＭ・ＰＴ設置数（休日）

2) ピーク時のＰＭ・ＰＴ設置数・利用率

① 平日

○日暮里駅の１地区は、ＰＭ・ＰＴ利用割合が 60%以上となっている。

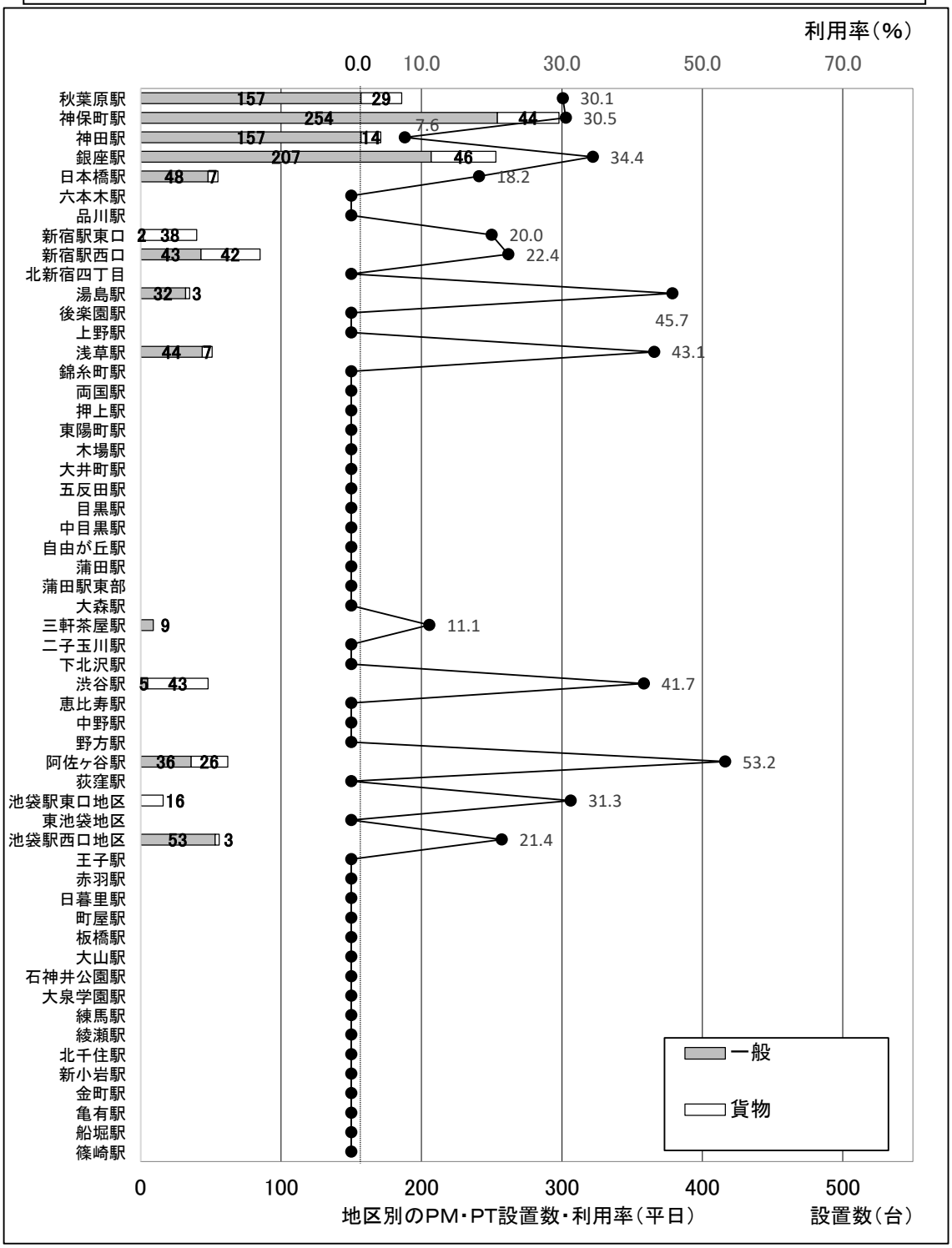



※棒グラフは設置台数（台）、折れ線グラフは利用率（%）

図 2-19　ピーク時のＰＭ・ＰＴ設置数・利用率（平日）

② 休日

○阿佐ヶ谷駅はＰＭ・ＰＴ利用割合が 50%以上となっている。




※棒グラフは設置台数（台）、折れ線グラフは利用率（%）

図 2-20　ピーク時のＰＭ・ＰＴ設置数・利用率（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ＰＭ・ＰＴ設置数の推移

① 平日（一般・貨物車用ＰＭ・ＰＴ）

○ＰＭ・ＰＴが設置されているのは 30 地区あり、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅は、200 台以上ＰＭ・ＰＴが設置されている。

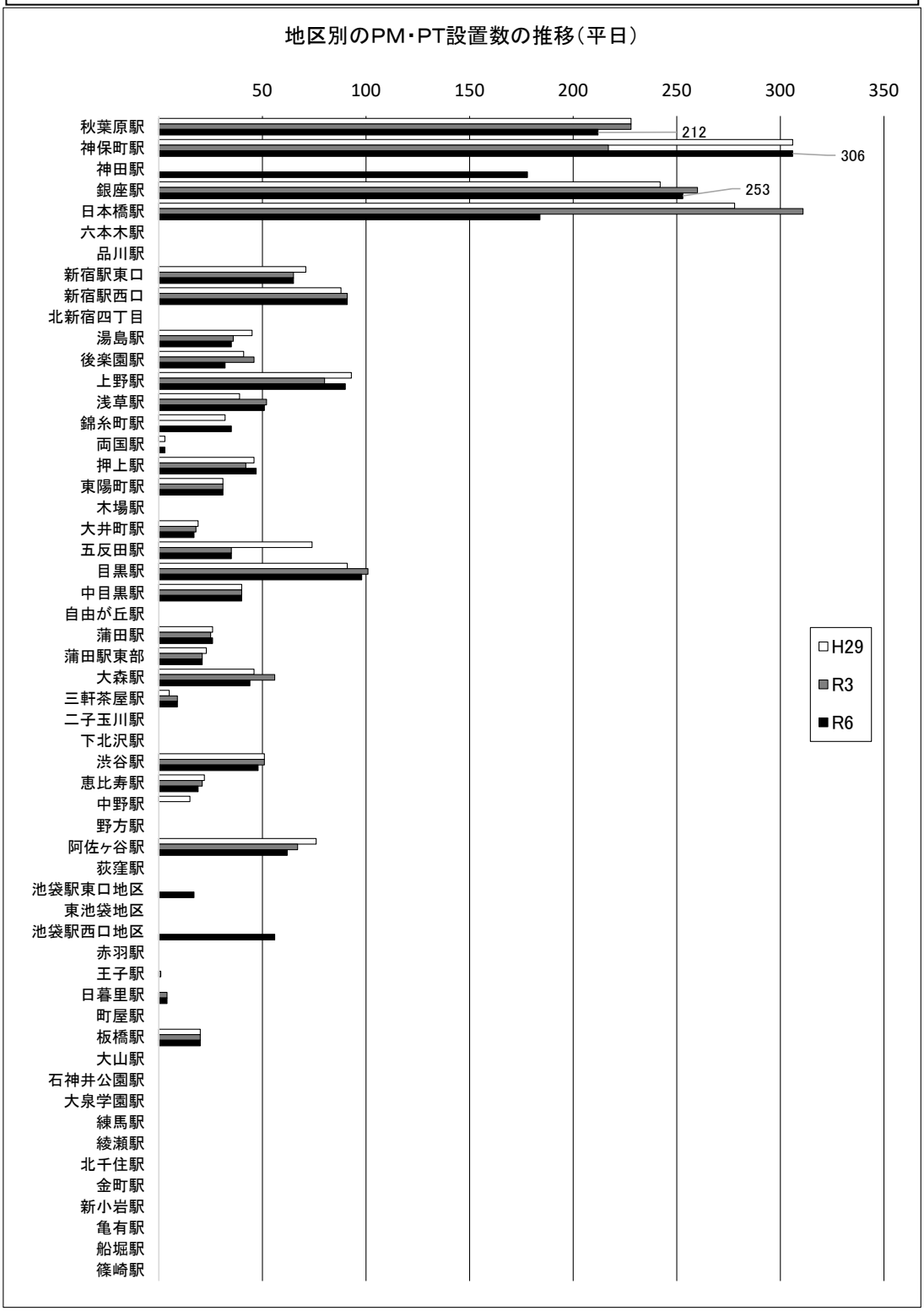



図 2-21　地区別のＰＭ・ＰＴ設置数の推移（平日）

② 休日（一般・貨物車用ＰＭ・ＰＴ）

○ＰＭ・ＰＴが設置されているのは 14 地区あり、そのうち神保町駅・銀座駅は、200 台以上ＰＭ・ＰＴが設置されている。

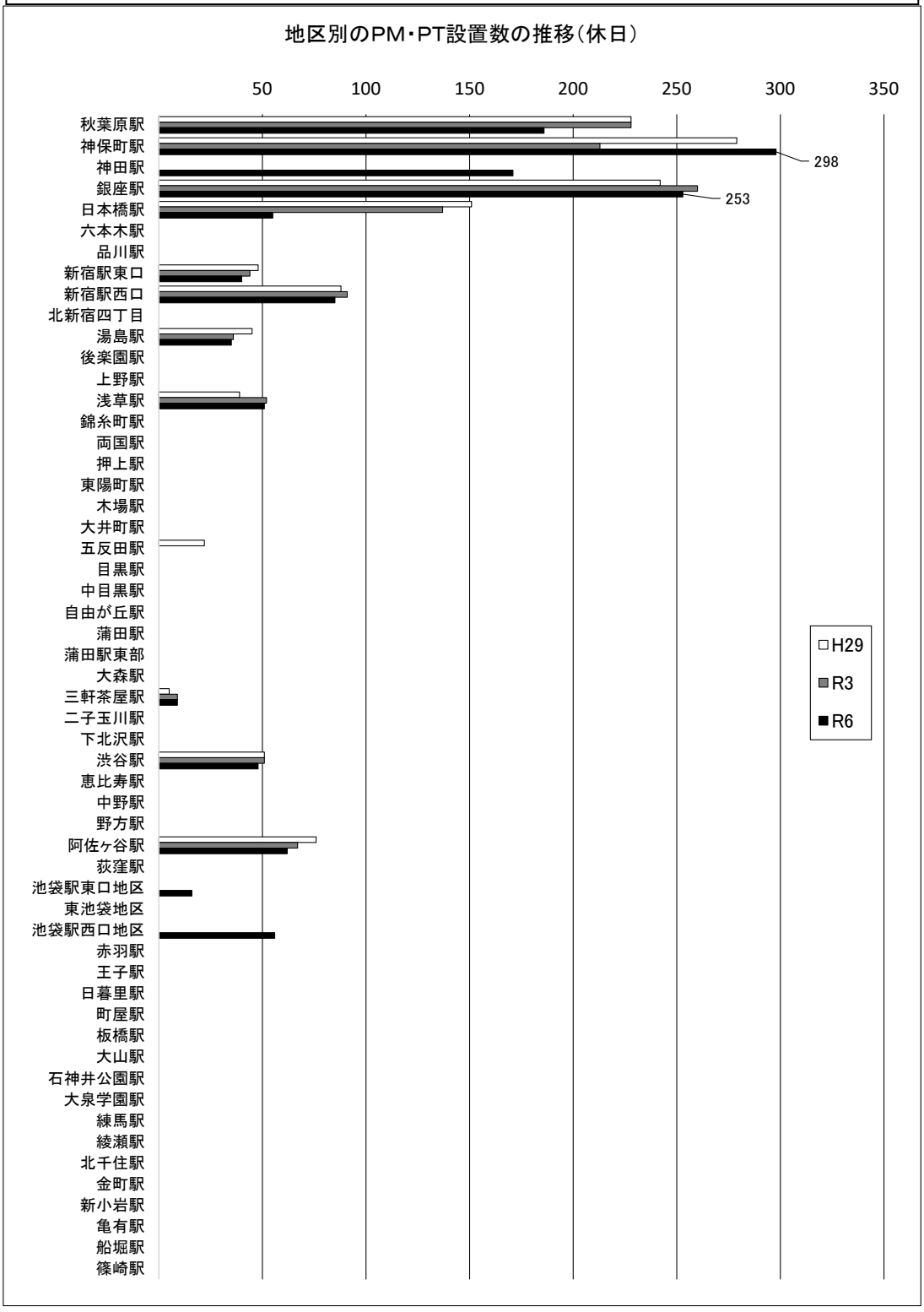



図 2-22　地区別のＰＭ・ＰＴ設置数の推移（休日）

③　平日（貨物車用ＰＭ・ＰＴ）

○貨物車用ＰＭ・ＰＴ設置数が 50 台を超えているのは、新宿駅東口の 1 地区のみである。

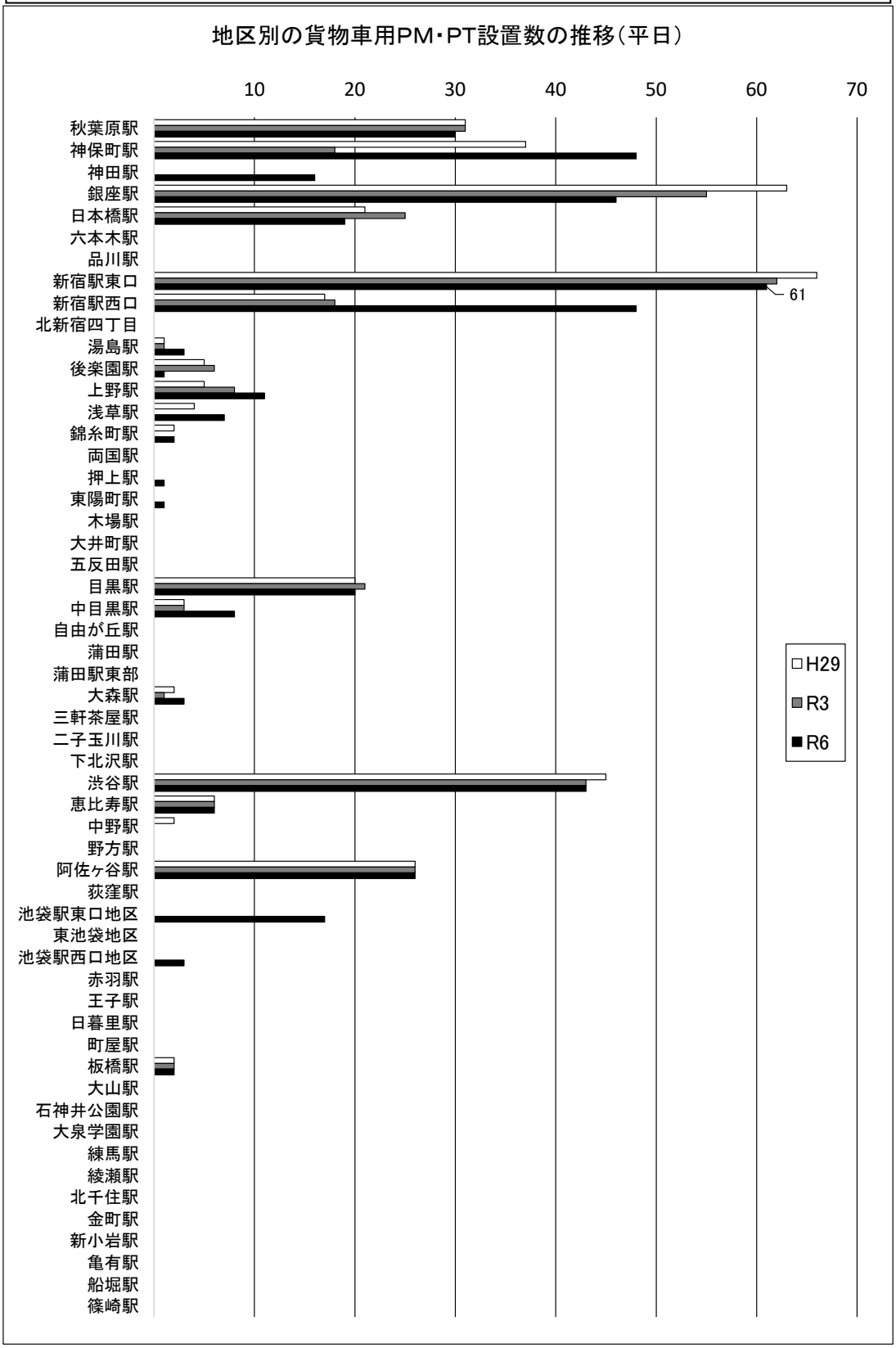



図 2-23　地区別の貨物車用ＰＭ・ＰＴ設置数の推移（平日）

④　休日（貨物車用ＰＭ・ＰＴ）

○貨物車用ＰＭ・ＰＴ設置数が 50 台を超える地区は、なくなっている。

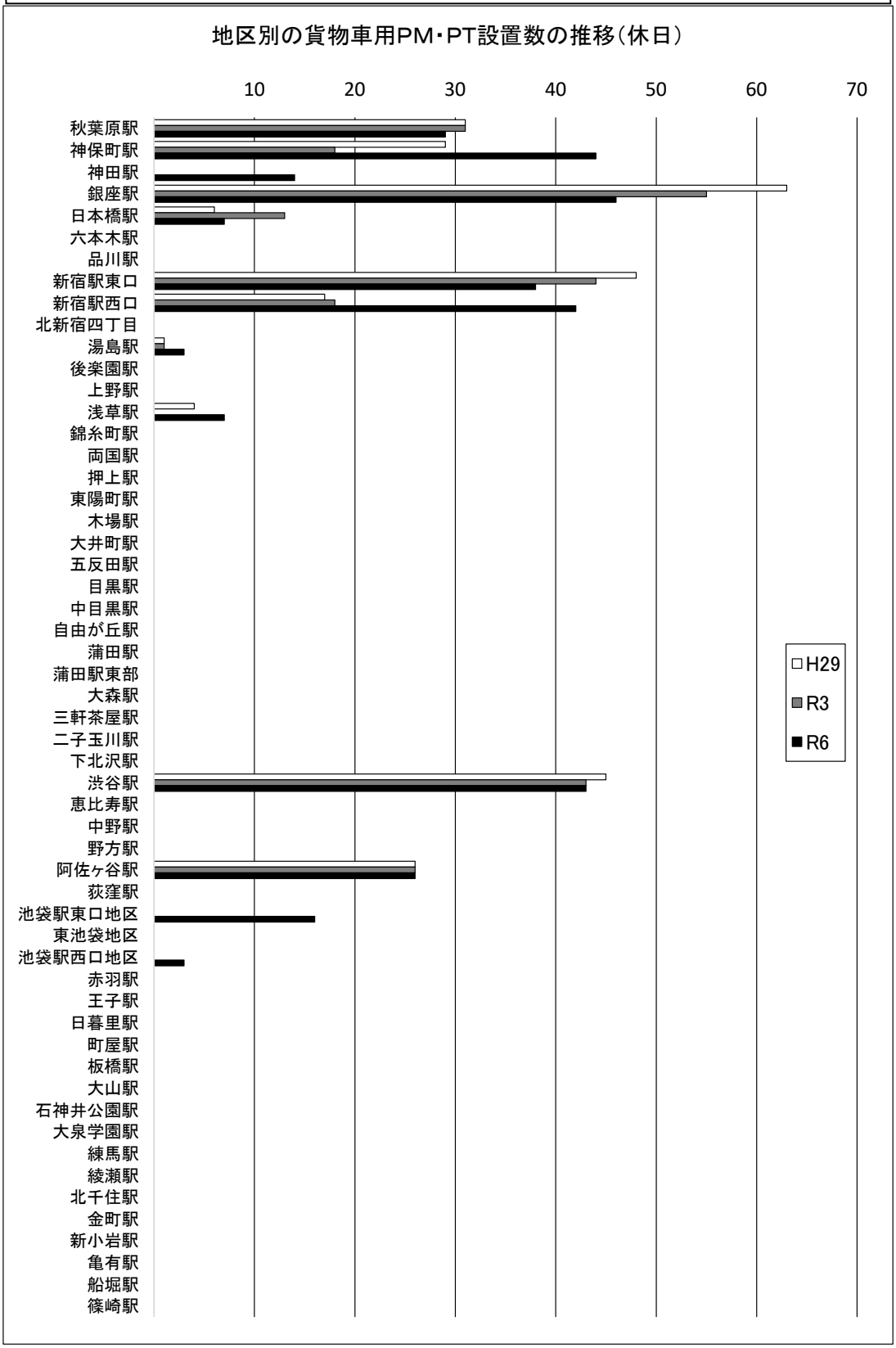



図 2-24　地区別の貨物車用ＰＭ・ＰＴ設置数の推移（休日）

## 2.2.4. 路上駐車の実態(四輪)

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

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の路上駐車台数

##### ① 平日

○路上駐車が最も多いのは、秋葉原駅が 646 台であり、次いで銀座駅の 492 台、新宿駅西口の 482 台である。

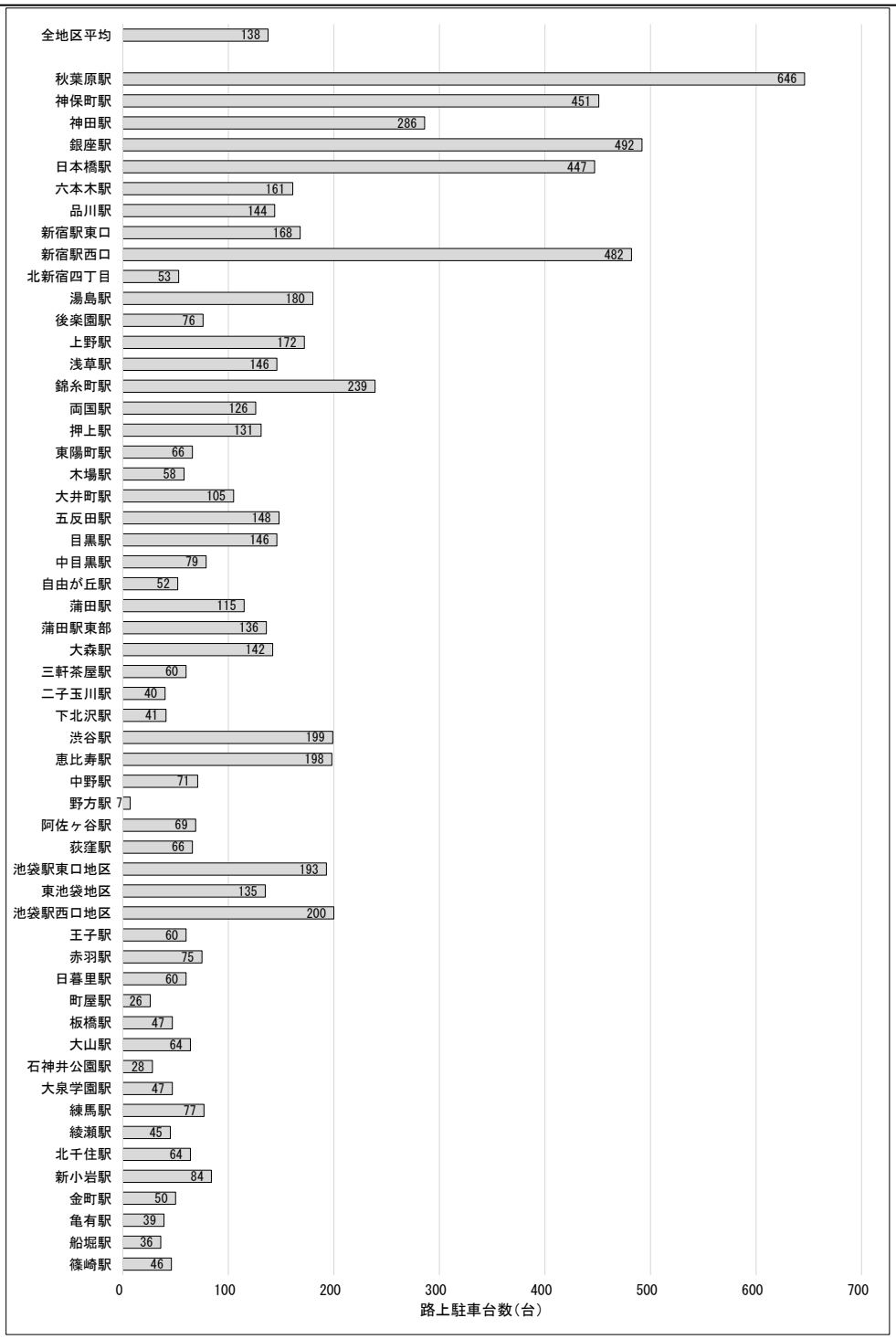



図 2-25　ピーク時の路上駐車台数（平日）

② 休日

○路上駐車が最も多いのは、日本橋駅が 378 台であり、次いで銀座駅の 372 台、秋葉原駅の 318 台である。

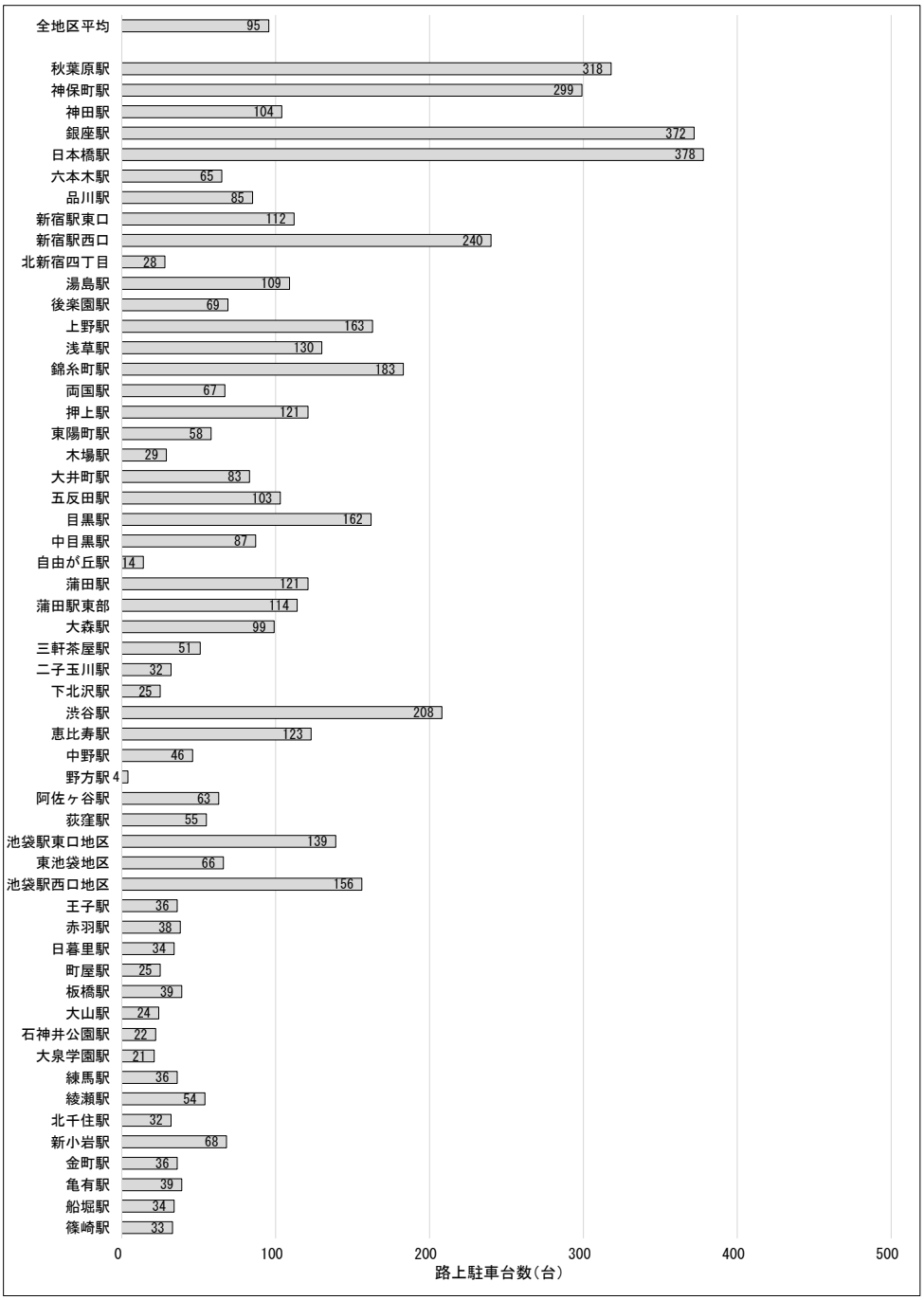



図 2-26　ピーク時の路上駐車台数（休日）

2）ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー

① 平日

○入庫待ちが多い地区は、品川駅、次いで上野駅、日本橋駅である。
○客待ちタクシーが多い地区は、金町駅、次いで浅草駅、品川駅である。

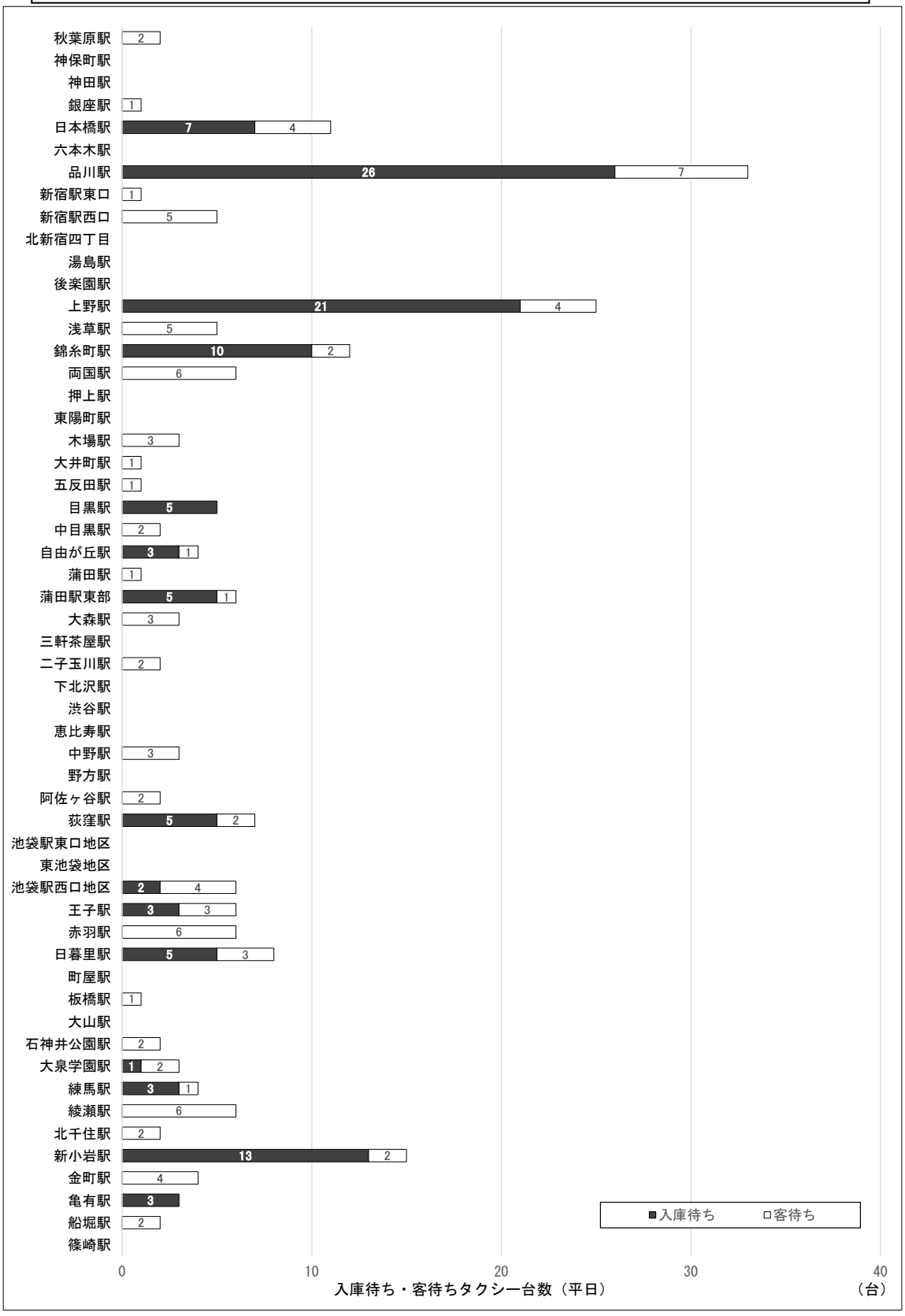



図 2-27　ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー（平日）

② 休日

○入庫待ちが多い地区は、日本橋駅、次いで品川駅、上野駅・錦糸町駅・新小岩駅である。
○客待ちタクシーが多い地区は、品川駅・池袋駅西口地区、次いで日本橋駅・大泉学園駅である。

図 2-28　ピーク時の入庫待ち・客待ちタクシー（休日）

3) ピーク時の路上駐車車両数(100m当たり台数)

① 平日

○100m当たりの路上駐車車両数は、銀座駅が最も多く、5.0 台／0.1 ㎞であり、次いで目黒駅が 2.9 台／0.1 ㎞である。
○野方駅・町屋駅・大泉学園駅は、100m当たりの路上駐車車両数が 0.5 台／0.1 ㎞以下である。

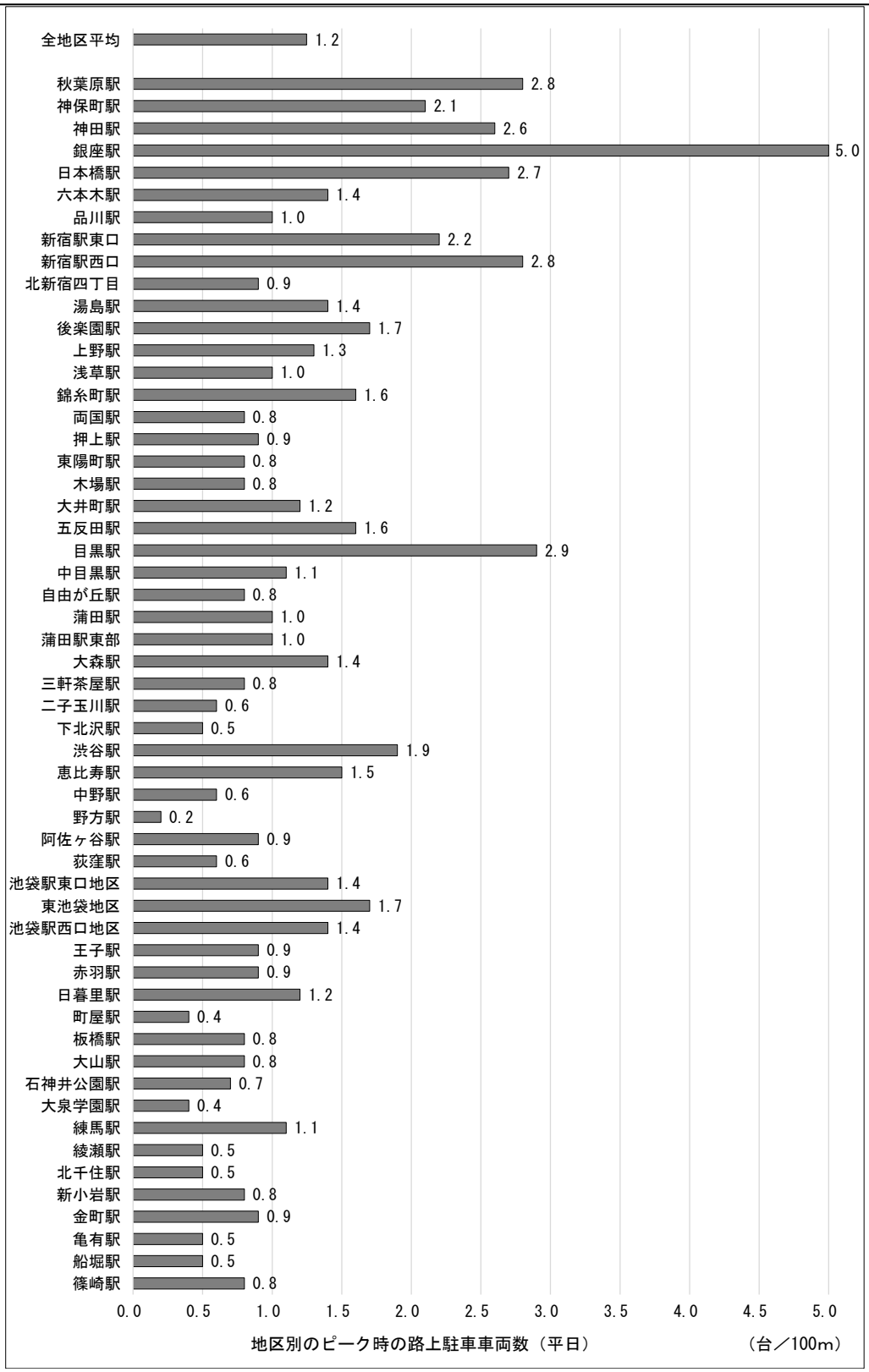



図 2-29　ピーク時の路上駐車車両数（平日）

② 休日

○100m当たりの路上駐車車両数は、銀座駅が最も多く、3.7 台／0.1 ㎞であり、次いで目黒駅が 3.2 台／0.1 ㎞、日本橋駅が 2.2 台／0.1 ㎞である。
○両国駅・木場駅・自由が丘駅・下北沢駅・中野駅・野方駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・大泉学園駅・北千住駅は、100m当たりの路上駐車車両数が 0.5 台／0.1 ㎞以下である。

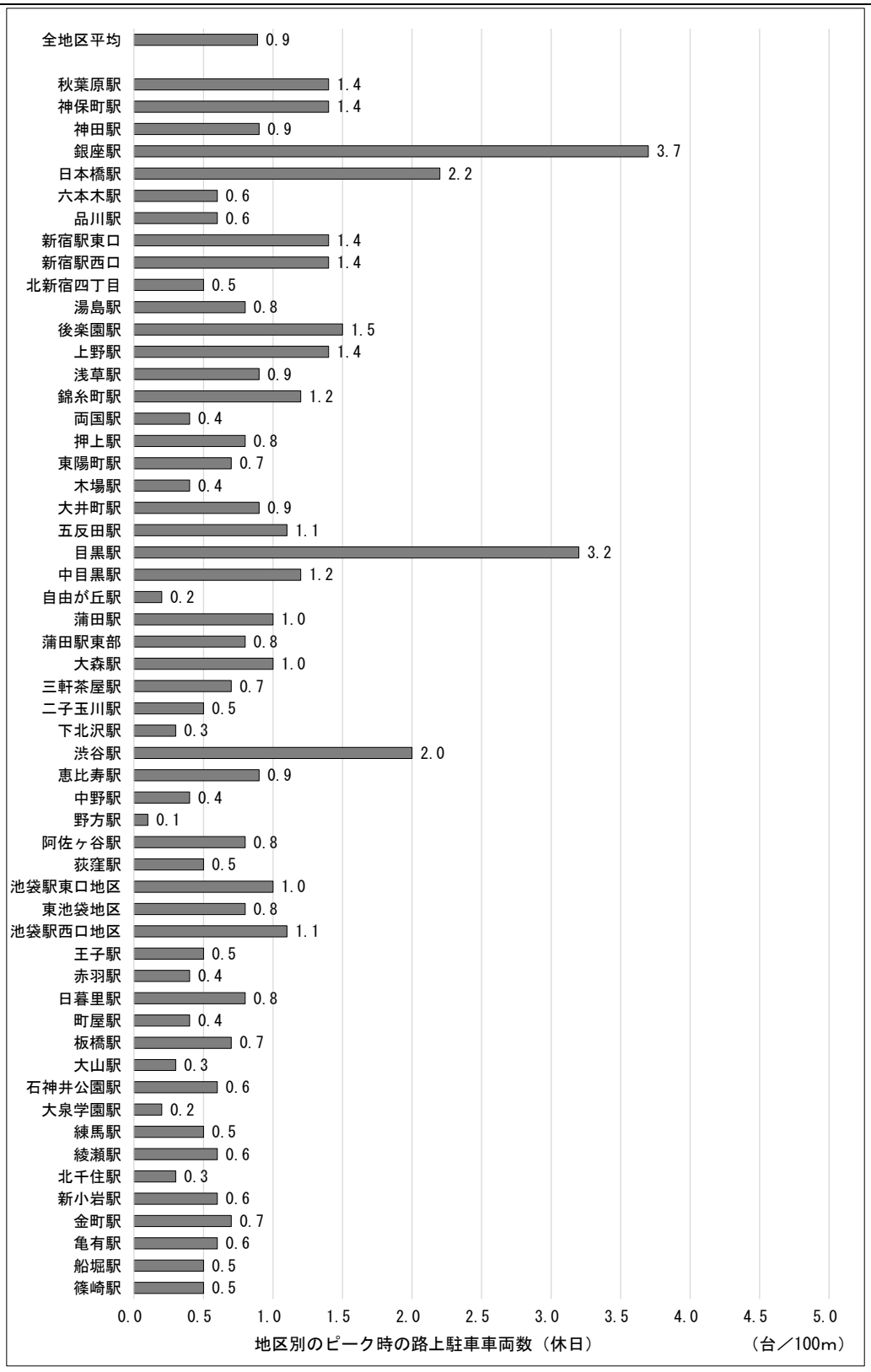



図 2-30　ピーク時の路上駐車車両数（休日）

4）ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

①　平日

○阿佐ヶ谷駅で、合法駐車の割合が 40%を超えている。

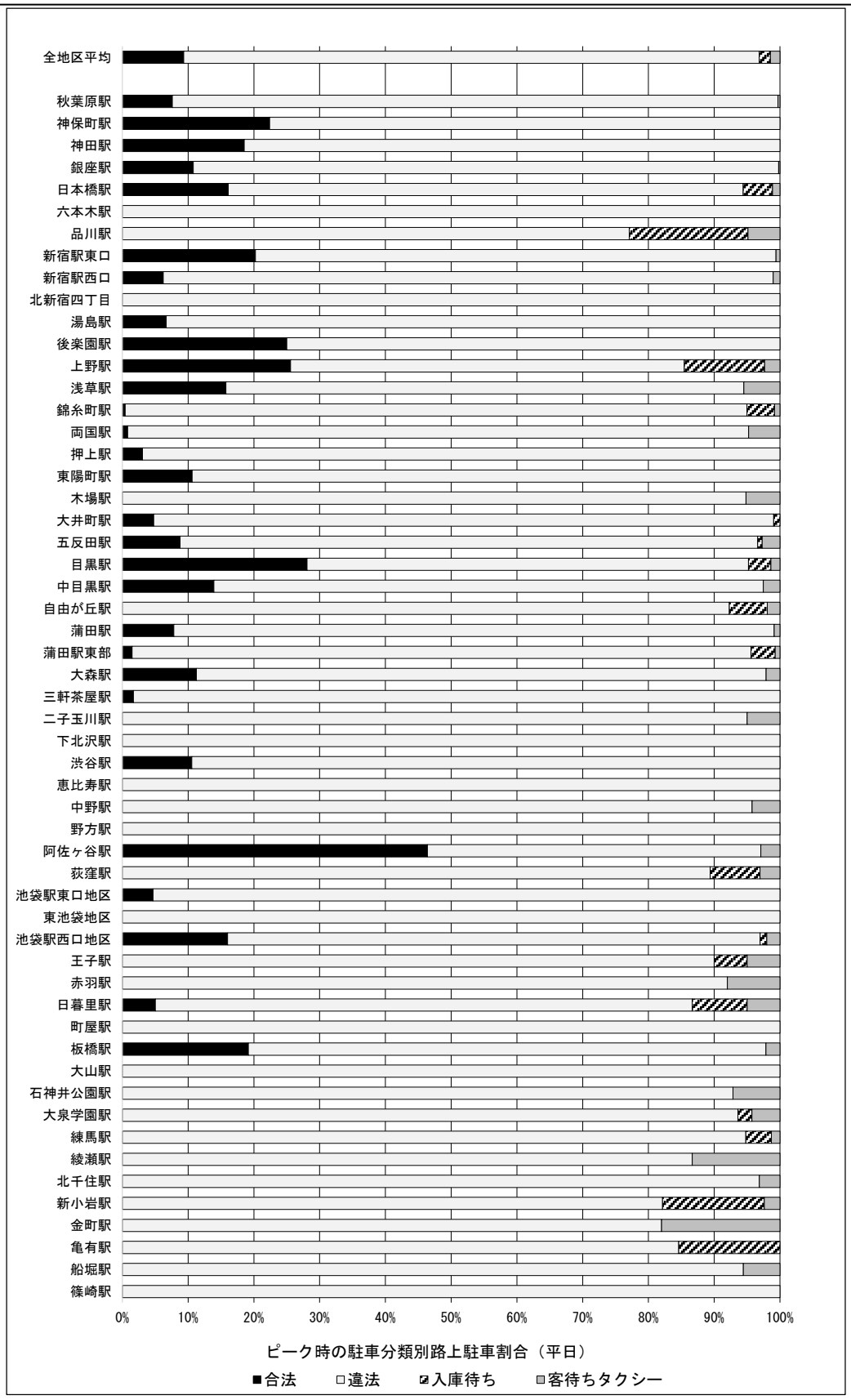



図 2-31　ピーク時の駐車分類別路上駐車割合（平日）

② 休日

○阿佐ヶ谷駅で合法駐車の割合が 50%を超えている。

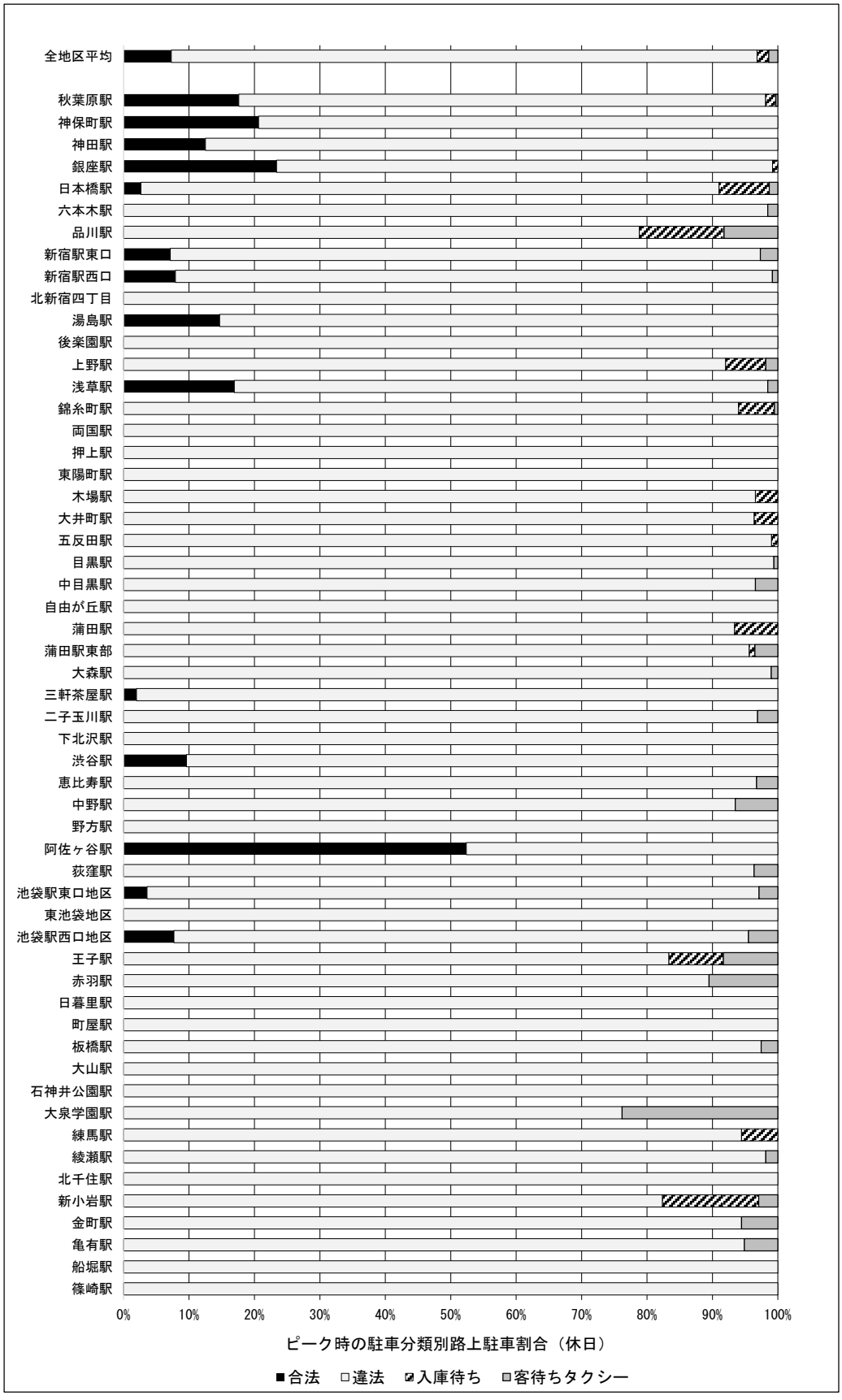



図 2-32　ピーク時の駐車分類別路上駐車割合（休日）

5) ピーク時の車種別違法路上駐車割合

① 平日

○全地区平均では、貨物車類の割合が約 56%と多数を占めている。
○乗用車は、銀座駅、恵比寿駅、野方駅、練馬駅、金町駅で 50%以上、貨物車類は、木場駅、自由が丘駅、下北沢駅、町屋駅で 80%以上である。

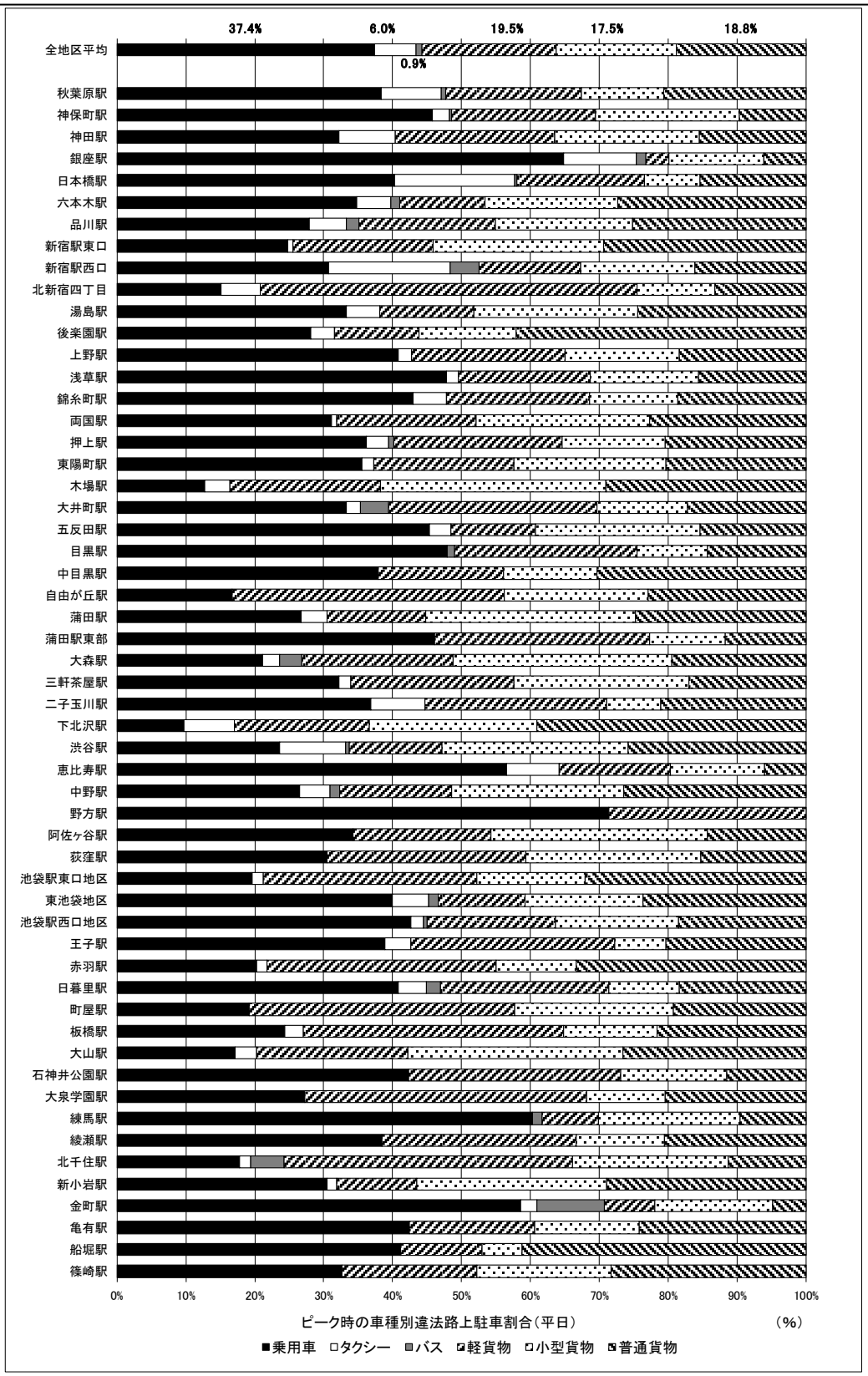



図 2-33　ピーク時の車種別違法路上駐車割合（平日）

② 休日

○全地区平均では、乗用車の割合が約 64%と多数を占めている。
○乗用車は、自由が丘駅、三軒茶屋駅、阿佐ヶ谷駅、北千住駅で 80%以上、貨物車類は、北新宿四丁目駅、下北沢駅、野方駅、大山駅で 70%以上である。

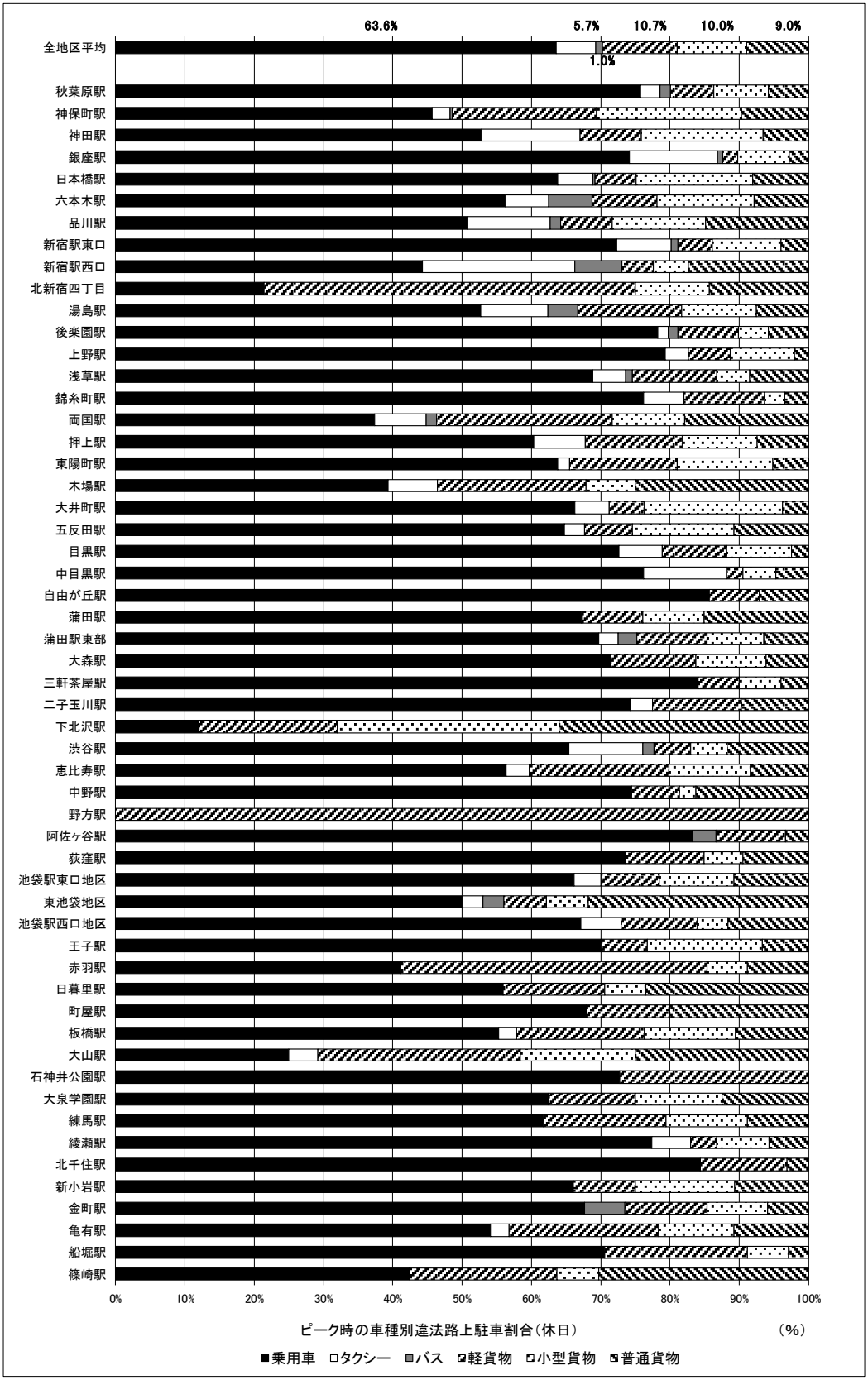



図 2-34　ピーク時の車種別違法路上駐車割合（休日）

6）時間帯別の違法路上駐車の車種構成

○平日・休日ともに日中（11 時～15 時）は貨物車類の割合が高く、夕方以降（17～19 時）は割合が低くなる傾向である。
○平日は、時間帯による車種構成の変動が大きい（約 20%～30%）。
○休日は、平日と比べて変動は小さく（約 10%～20%）、乗用車の割合がどの時間帯も 60%以上となっている。

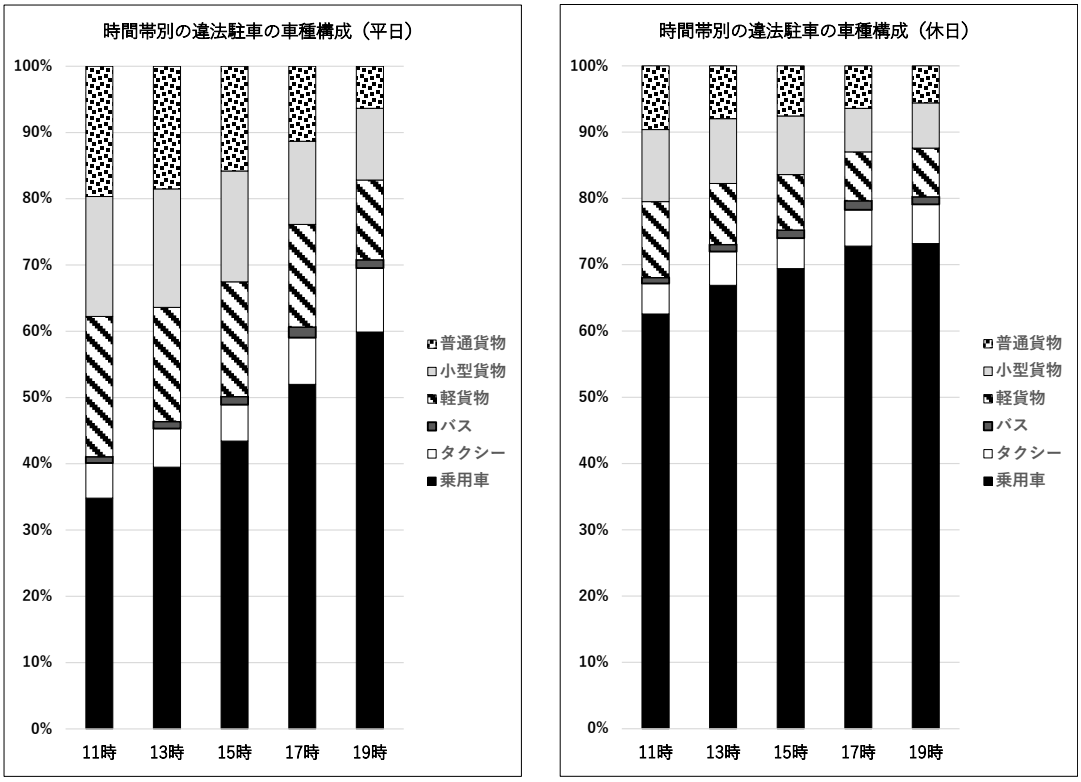
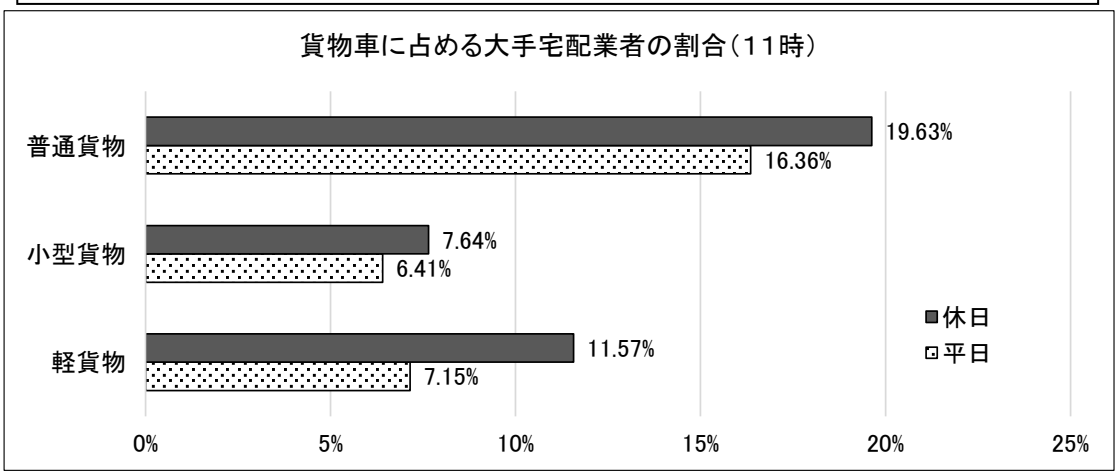



図 2-35　時間帯別の違法路上駐車の車種構成

7）貨物車類に占める大手宅配業者の割合

○時間帯別の違法路上駐車の車種構成において、貨物車類の割合が最も高い 11 時台における車種別の大手宅配事業者の割合を整理した。
○車種別の大手宅配事業者の割合では、普通貨物が 16.36%（平日）、19.63%（休日）、小型貨物が 6.41%（平日）、7.64%（休日）、軽貨物が 7.15%（平日）11.57%（休日）となっている。




※大手宅配事業者（ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便、福山通運、西濃運輸）

図 2-36　貨物車類に占める大手宅配業者の割合

(2)過年度調査結果との比較

1） ピーク時の路上駐車台数の推移

① 平日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、路上駐車台数は増加傾向にある。
○前回調査（令和 3 年度）より、秋葉原駅では、100 台以上増加している。

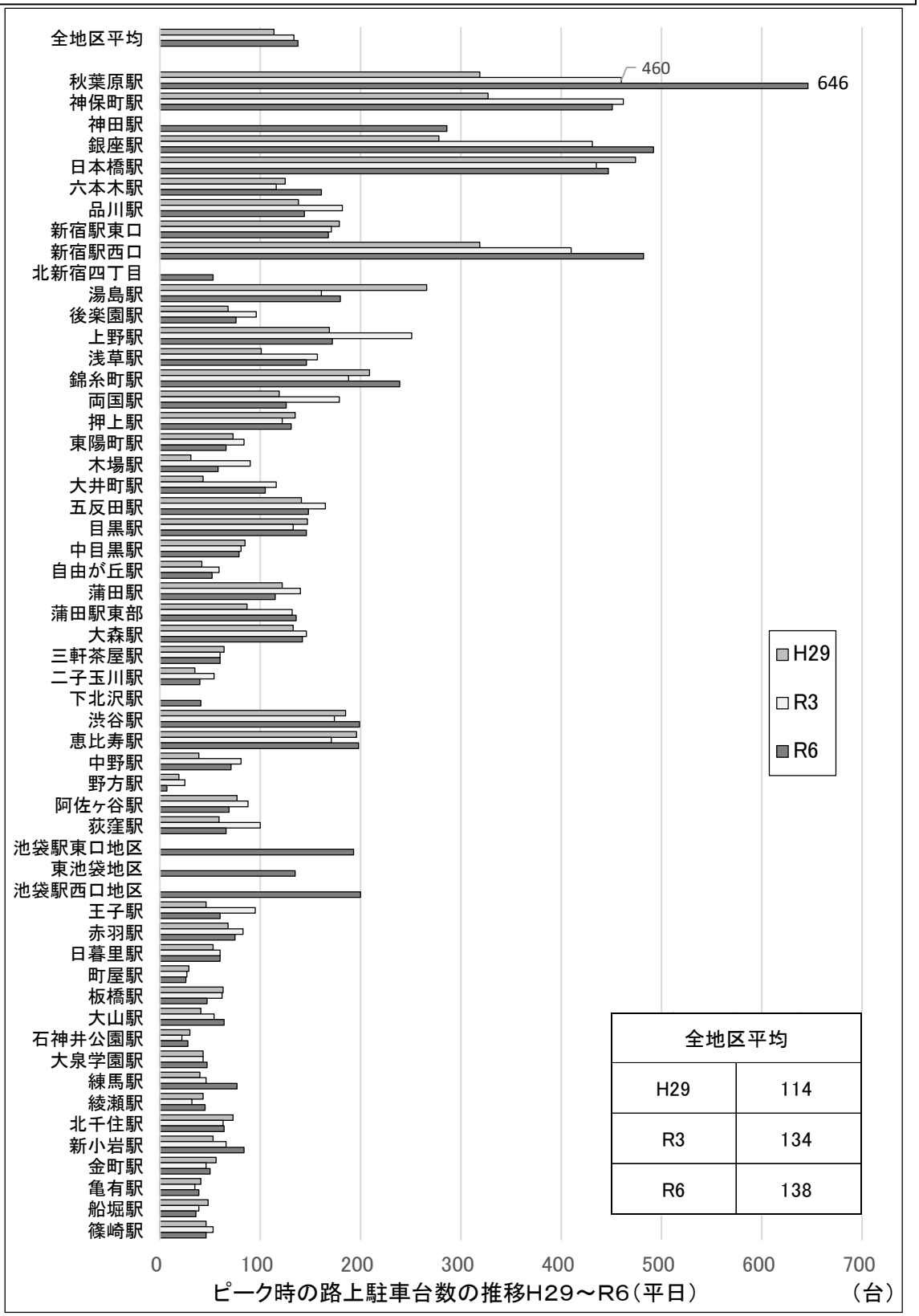



図 2-37　ピーク時の路上駐車台数の推移（平日）

② 休日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、路上駐車台数はほぼ横ばいである。
○前回調査（令和 3 年度）より、100 台以上増加している地区はない。

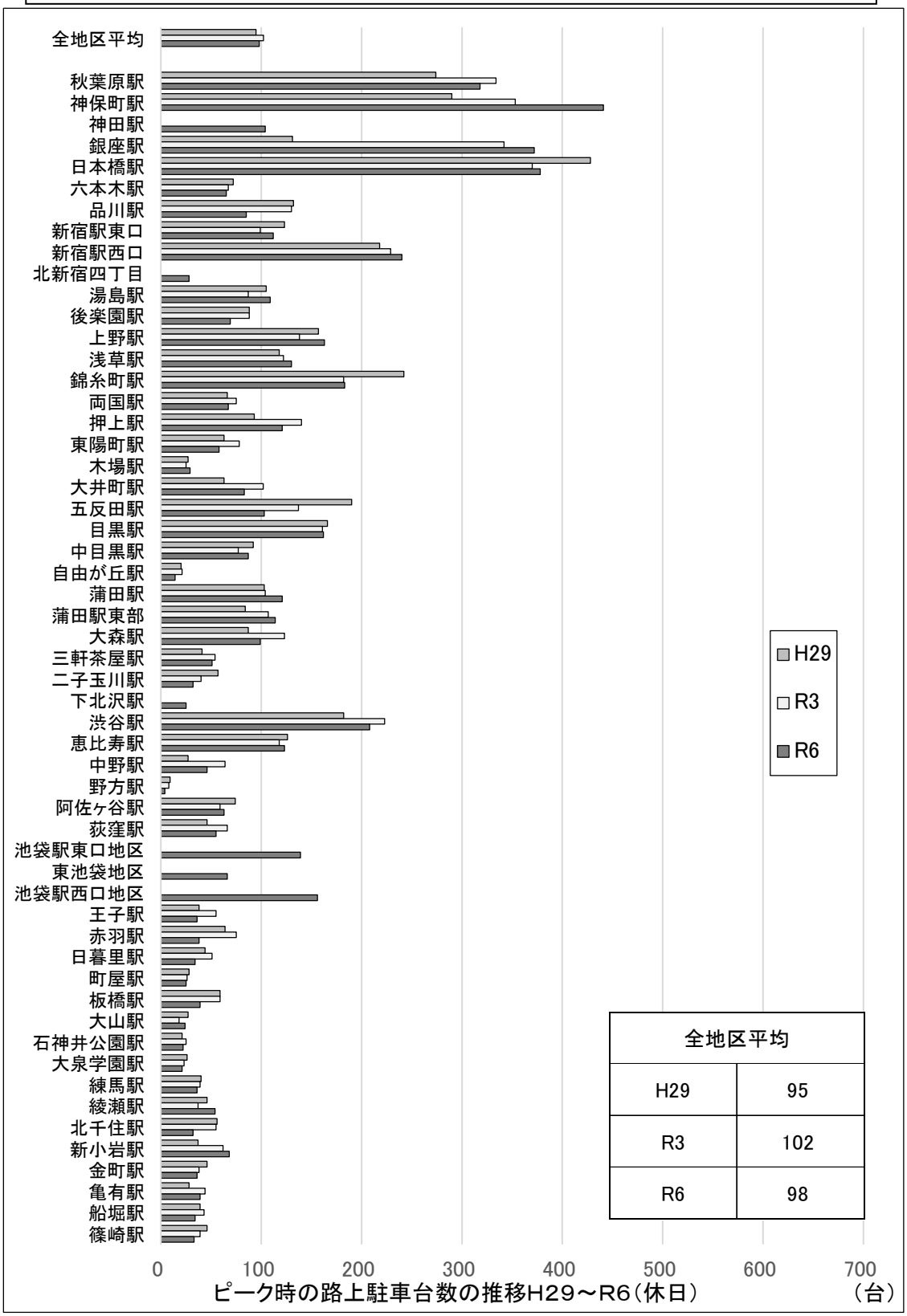



図 2-38　ピーク時の路上駐車台数の推移（休日）

２）ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化（R6/R3）

①　平日

○前回調査（令和３年度）と比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数は 8.0%増加している。

表 2-3　ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(平日)

| | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 | 全車 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 秋葉原駅 | 228 （ 121.3） | 52 （ 1,040.0） | 4 （ － ） | 117 （ 182.8） | 71 （ 120.3） | 123 （ 215.8） | 595 （ 159.5） |
| 神保町駅 | 160 （ 106.7） | 9 （ 100.0） | 1 （ － ） | 73 （ 152.1） | 73 （ 90.1） | 34 （ 48.6） | 350 （ 97.8） |
| 神田駅 | 75 （ － ） | 19 （ － ） | 0 （ － ） | 54 （ － ） | 49 （ － ） | 36 （ － ） | 233 （ － ） |
| 銀座駅 | 284 （ 216.8） | 46 （ 270.6） | 6 （ 600.0） | 15 （ 26.8） | 60 （ 153.8） | 27 （ 69.2） | 438 （ 154.8） |
| 日本橋駅 | 141 （ 89.8） | 61 （ 244.0） | 1 （ 100.0） | 65 （ 232.1） | 28 （ 49.1） | 54 （ 125.6） | 350 （ 112.5） |
| 六本木駅 | 56 （ 130.2） | 8 （ 133.3） | 2 （ 66.7） | 20 （ 117.6） | 31 （ 114.8） | 44 （ 275.0） | 161 （ 143.8） |
| 品川駅 | 31 （ 57.4） | 6 （ 40.0） | 2 （ 200.0） | 22 （ 104.8） | 22 （ 81.5） | 28 （ 90.3） | 111 （ 74.5） |
| 新宿駅東口 | 33 （ 82.5） | 1 （ 20.0） | 0 （ － ） | 27 （ 79.4） | 33 （ 132.0） | 39 （ 100.0） | 133 （ 93.0） |
| 新宿駅西口 | 137 （ 103.0） | 79 （ 232.4） | 19 （ 1,900.0） | 66 （ 120.0） | 74 （ 105.7） | 72 （ 130.9） | 447 （ 128.4） |
| 北新宿四丁目 | 8 （ － ） | 3 （ － ） | 0 （ － ） | 29 （ － ） | 6 （ － ） | 7 （ － ） | 53 （ － ） |
| 湯島駅 | 56 （ 82.4） | 8 （ 266.7） | 0 （ 0.0） | 23 （ 79.3） | 40 （ 250.0） | 41 （ 141.4） | 168 （ 115.1） |
| 後楽園駅 | 16 （ 123.1） | 2 （ 40.0） | 0 （ － ） | 7 （ 50.0） | 8 （ 47.1） | 24 （ 70.6） | 57 （ 68.7） |
| 上野駅 | 42 （ 26.3） | 2 （ 200.0） | 0 （ 0.0） | 23 （ 115.0） | 17 （ 73.9） | 19 （ 95.0） | 103 （ 45.8） |
| 浅草駅 | 55 （ 100.0） | 2 （ 20.0） | 0 （ － ） | 22 （ 88.0） | 18 （ 128.6） | 18 （ 100.0） | 115 （ 94.3） |
| 錦糸町駅 | 97 （ 103.2） | 11 （ 137.5） | 0 （ 0.0） | 47 （ 671.4） | 29 （ 223.1） | 42 （ 97.7） | 226 （ 136.1） |
| 両国駅 | 37 （ 54.4） | 1 （ 25.0） | 0 （ － ） | 24 （ 100.0） | 30 （ 73.2） | 27 （ 77.1） | 119 （ 69.2） |
| 押上駅 | 46 （ 95.8） | 4 （ 50.0） | 1 （ － ） | 31 （ 193.8） | 19 （ 111.8） | 26 （ 89.7） | 127 （ 107.6） |
| 東陽町駅 | 21 （ 45.7） | 1 （ 50.0） | 0 （ － ） | 12 （ 300.0） | 13 （ 260.0） | 12 （ 80.0） | 59 （ 81.9） |
| 木場駅 | 7 （ 18.4） | 2 （ 100.0） | 0 （ 0.0） | 12 （ 75.0） | 18 （ 138.5） | 16 （ 94.1） | 55 （ 62.5） |
| 大井町駅 | 33 （ 126.9） | 2 （ 66.7） | 4 （ 200.0） | 30 （ 130.4） | 13 （ 56.5） | 17 （ 94.4） | 99 （ 104.2） |
| 五反田駅 | 59 （ 111.3） | 4 （ 133.3） | 0 （ － ） | 16 （ 320.0） | 31 （ 75.6） | 20 （ 76.9） | 130 （ 101.6） |
| 目黒駅 | 47 （ 138.2） | 0 （ 0.0） | 1 （ － ） | 26 （ 144.4） | 10 （ 66.7） | 14 （ 82.4） | 98 （ 105.4） |
| 中目黒駅 | 25 （ 73.5） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 12 （ 171.4） | 9 （ 128.6） | 20 （ 222.2） | 66 （ 113.8） |
| 自由が丘駅 | 8 （ 88.9） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 19 （ 105.6） | 10 （ 58.8） | 11 （ 91.7） | 48 （ 82.8） |
| 蒲田駅 | 28 （ 63.6） | 4 （ 66.7） | 0 （ 0.0） | 15 （ 48.4） | 32 （ 128.0） | 26 （ 96.3） | 105 （ 77.8） |
| 蒲田駅東部 | 59 （ 143.9） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 40 （ 153.8） | 14 （ 77.8） | 15 （ 46.9） | 128 （ 106.7） |
| 大森駅 | 26 （ 57.8） | 3 （ 150.0） | 4 （ 133.3） | 27 （ 128.6） | 39 （ 105.4） | 24 （ 120.0） | 123 （ 96.1） |
| 三軒茶屋駅 | 19 （ 158.3） | 1 （ 100.0） | 0 （ － ） | 14 （ 87.5） | 15 （ 83.3） | 10 （ 142.9） | 59 （ 109.3） |
| 二子玉川駅 | 14 （ 45.2） | 3 （ 300.0） | 0 （ 0.0） | 10 （ 166.7） | 3 （ － ） | 8 （ 160.0） | 38 （ 73.1） |
| 下北沢駅 | 4 （ － ） | 3 （ － ） | 0 （ － ） | 8 （ － ） | 10 （ － ） | 16 （ － ） | 41 （ － ） |
| 渋谷駅 | 42 （ 57.5） | 17 （ 106.3） | 1 （ 100.0） | 24 （ 150.0） | 48 （ 266.7） | 46 （ 143.8） | 178 （ 114.1） |
| 恵比寿駅 | 112 （ 430.8） | 15 （ 375.0） | 0 （ 0.0） | 32 （ 76.2） | 27 （ 79.4） | 12 （ 28.6） | 198 （ 132.0） |
| 中野駅 | 18 （ 78.3） | 3 （ 100.0） | 1 （ － ） | 11 （ 61.1） | 17 （ 81.0） | 18 （ 163.6） | 68 （ 89.5） |
| 野方駅 | 5 （ 83.3） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 2 （ 22.2） | 0 （ 0.0） | 0 （ 0.0） | 7 （ 28.0） |
| 阿佐ヶ谷駅 | 12 （ 75.0） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 7 （ 58.3） | 11 （ 73.3） | 5 （ 38.5） | 35 （ 61.4） |
| 荻窪駅 | 18 （ 69.2） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 17 （ 89.5） | 15 （ 75.0） | 9 （ 50.0） | 59 （ 66.3） |
| 池袋駅東口地区 | 36 （ － ） | 3 （ － ） | 0 （ － ） | 57 （ － ） | 29 （ － ） | 59 （ － ） | 184 （ － ） |
| 東池袋地区 | 54 （ － ） | 7 （ － ） | 2 （ － ） | 17 （ － ） | 23 （ － ） | 32 （ － ） | 135 （ － ） |
| 池袋駅西口地区 | 69 （ － ） | 3 （ － ） | 1 （ － ） | 30 （ － ） | 29 （ － ） | 30 （ － ） | 162 （ － ） |
| 王子駅 | 21 （ 105.0） | 2 （ － ） | 0 （ － ） | 16 （ 100.0） | 4 （ 33.3） | 11 （ 50.0） | 54 （ 77.1） |
| 赤羽駅 | 14 （ 51.9） | 1 （ － ） | 0 （ － ） | 23 （ 209.1） | 8 （ 266.7） | 23 （ 575.0） | 69 （ 153.3） |
| 日暮里駅 | 20 （ 142.9） | 2 （ － ） | 1 （ － ） | 12 （ 240.0） | 5 （ 50.0） | 9 （ 90.0） | 49 （ 125.6） |
| 町屋駅 | 5 （ 71.4） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 10 （ 500.0） | 6 （ 66.7） | 5 （ 71.4） | 26 （ 96.3） |
| 板橋駅 | 9 （ 45.0） | 1 （ － ） | 0 （ － ） | 14 （ 200.0） | 5 （ 38.5） | 8 （ 44.4） | 37 （ 63.8） |
| 大山駅 | 11 （ 78.6） | 2 （ － ） | 0 （ － ） | 14 （ 82.4） | 20 （ 181.8） | 17 （ 141.7） | 64 （ 118.5） |
| 石神井公園駅 | 11 （ 183.3） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 8 （ 160.0） | 4 （ 57.1） | 3 （ 150.0） | 26 （ 118.2） |
| 大泉学園駅 | 12 （ 75.0） | 0 （ － ） | 0 （ － ） | 18 （ 300.0） | 5 （ 62.5） | 9 （ 69.2） | 44 （ 102.3） |
| 練馬駅 | 44 （ 366.7） | 0 （ － ） | 1 （ － ） | 6 （ 66.7） | 15 （ 187.5） | 7 （ 116.7） | 73 （ 208.6） |
| 綾瀬駅 | 15 （ 300.0） | 0 （ 0.0） | 0 （ － ） | 11 （ 137.5） | 5 （ 100.0） | 8 （ 61.5） | 39 （ 121.9） |
| 北千住駅 | 11 （ 73.3） | 1 （ 100.0） | 3 （ － ） | 26 （ 162.5） | 14 （ 93.3） | 7 （ 43.8） | 62 （ 98.4） |
| 新小岩駅 | 21 （ 100.0） | 1 （ 16.7） | 0 （ － ） | 8 （ 88.9） | 19 （ 135.7） | 20 （ 142.9） | 69 （ 107.8） |
| 金町駅 | 24 （ 120.0） | 1 （ － ） | 4 （ 400.0） | 3 （ 27.3） | 7 （ 100.0） | 2 （ 28.6） | 41 （ 89.1） |
| 亀有駅 | 14 （ 56.0） | 0 （ － ） | 0 （ 0.0） | 6 （ 150.0） | 5 （ 500.0） | 8 （ 200.0） | 33 （ 94.3） |
| 船堀駅 | 14 （ 66.7） | 0 （ － ） | 0 （ － ） | 4 （ 36.4） | 2 （ 40.0） | 14 （ 1,400.0） | 34 （ 89.5） |
| 篠崎駅 | 15 （ 42.9） | 0 （ － ） | 0 （ － ） | 9 （ 128.6） | 9 （ 150.0） | 13 （ 260.0） | 46 （ 86.8） |
| 全地区平均 | 45.1 （ 97.6） | 7.2 （ 151.4） | 1.1 （ 159.3） | 23.5 （ 126.5） | 21.0 （ 104.0） | 22.6 （ 106.9） | 120.5 （ 108.0） |

※表中の数値は令和６年度実績値（台数）、（ ）内は、令和３年度値を 100 とした場合の割合（%）。（－）は令和３年度が０。

② 休日

○前回調査（令和 3 年度）と比較すると、全地区平均で違法路上駐車台数はほぼ横ばいである。

表 2-4　ピーク時の車種別違法路上駐車台数の変化(休日)

| | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 | 全車 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 秋葉原駅 | 194 ( 107.2) | 7 ( 116.7) | 4 ( － ) | 16 ( 84.2) | 20 ( 74.1) | 15 ( 71.4) | 256 ( 100.8) |
| 神保町駅 | 160 ( 97.0) | 9 ( 150.0) | 1 ( － ) | 73 ( 486.7) | 73 ( 228.1) | 34 ( 226.7) | 350 ( 150.2) |
| 神田駅 | 48 ( － ) | 13 ( － ) | 0 ( － ) | 8 ( － ) | 16 ( － ) | 6 ( － ) | 91 ( － ) |
| 銀座駅 | 209 ( 129.0) | 36 ( 360.0) | 2 ( 200.0) | 6 ( 66.7) | 21 ( 72.4) | 8 ( 53.3) | 282 ( 124.8) |
| 日本橋駅 | 213 ( 81.0) | 17 ( 212.5) | 1 ( 50.0) | 20 ( 181.8) | 56 ( 160.0) | 27 ( 337.5) | 334 ( 102.1) |
| 六本木駅 | 36 ( 97.3) | 4 ( 100.0) | 4 ( － ) | 6 ( 150.0) | 9 ( 90.0) | 5 ( 55.6) | 64 ( 100.0) |
| 品川駅 | 34 ( 60.7) | 8 ( 200.0) | 1 ( 50.0) | 5 ( 41.7) | 9 ( 60.0) | 10 ( 166.7) | 67 ( 70.5) |
| 新宿駅東口 | 73 ( 192.1) | 8 ( 200.0) | 1 ( － ) | 5 ( 125.0) | 10 ( 250.0) | 4 ( 40.0) | 101 ( 168.3) |
| 新宿駅西口 | 97 ( 97.0) | 48 ( 171.4) | 15 ( 750.0) | 10 ( 62.5) | 11 ( 100.0) | 38 ( 126.7) | 219 ( 117.1) |
| 北新宿四丁目 | 6 ( － ) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 15 ( － ) | 3 ( － ) | 4 ( － ) | 28 ( － ) |
| 湯島駅 | 49 ( 75.4) | 9 ( 225.0) | 4 ( － ) | 14 ( 1,400.0) | 10 ( 111.1) | 7 ( 116.7) | 93 ( 109.4) |
| 後楽園駅 | 54 ( 79.4) | 1 ( 50.0) | 1 ( 100.0) | 6 ( 100.0) | 3 ( 75.0) | 4 ( 57.1) | 69 ( 78.4) |
| 上野駅 | 119 ( 109.2) | 5 ( － ) | 0 ( － ) | 9 ( 52.9) | 14 ( 233.3) | 3 ( 100.0) | 150 ( 111.1) |
| 浅草駅 | 73 ( 107.4) | 5 ( 500.0) | 1 ( 25.0) | 13 ( 118.2) | 5 ( 125.0) | 9 ( 180.0) | 106 ( 114.0) |
| 錦糸町駅 | 131 ( 111.0) | 10 ( 142.9) | 0 ( － ) | 20 ( 74.1) | 5 ( 41.7) | 6 ( 150.0) | 172 ( 102.4) |
| 両国駅 | 25 ( 51.0) | 5 ( 500.0) | 1 ( 50.0) | 17 ( 283.3) | 7 ( 70.0) | 12 ( 200.0) | 67 ( 90.5) |
| 押上駅 | 73 ( 82.0) | 9 ( 128.6) | 0 ( 0.0) | 17 ( 188.9) | 13 ( 144.4) | 9 ( 225.0) | 121 ( 101.7) |
| 東陽町駅 | 37 ( 66.1) | 1 ( － ) | 0 ( － ) | 9 ( 100.0) | 8 ( 88.9) | 3 ( 100.0) | 58 ( 75.3) |
| 木場駅 | 11 ( 84.6) | 2 ( 100.0) | 0 ( 0.0) | 6 ( 200.0) | 2 ( 66.7) | 7 ( 350.0) | 28 ( 112.0) |
| 大井町駅 | 53 ( 94.6) | 4 ( 133.3) | 0 ( － ) | 4 ( 36.4) | 16 ( 200.0) | 3 ( 23.1) | 80 ( 87.9) |
| 五反田駅 | 66 ( 60.6) | 3 ( － ) | 0 ( 0.0) | 7 ( 233.3) | 15 ( 500.0) | 11 ( 550.0) | 102 ( 86.4) |
| 目黒駅 | 117 ( 92.9) | 10 ( 71.4) | 0 ( － ) | 15 ( 250.0) | 15 ( 187.5) | 4 ( 57.1) | 161 ( 100.0) |
| 中目黒駅 | 64 ( 110.3) | 10 ( 1,000.0) | 0 ( － ) | 2 ( 100.0) | 4 ( 80.0) | 4 ( 80.0) | 84 ( 118.3) |
| 自由が丘駅 | 12 ( 120.0) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 1 ( 25.0) | 0 ( 0.0) | 1 ( 25.0) | 14 ( 66.7) |
| 蒲田駅 | 76 ( 104.1) | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 10 ( 66.7) | 10 ( 166.7) | 17 ( 242.9) | 113 ( 108.7) |
| 蒲田駅東部 | 76 ( 107.0) | 3 ( － ) | 3 ( 300.0) | 11 ( 100.0) | 9 ( 128.6) | 7 ( 87.5) | 109 ( 111.2) |
| 大森駅 | 70 ( 85.4) | 0 ( 0.0) | 0 ( 0.0) | 12 ( 200.0) | 10 ( 40.0) | 6 ( 100.0) | 98 ( 81.0) |
| 三軒茶屋駅 | 42 ( 113.5) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 3 ( 60.0) | 3 ( 100.0) | 2 ( 100.0) | 50 ( 106.4) |
| 二子玉川駅 | 23 ( 328.6) | 1 ( 50.0) | 0 ( 0.0) | 4 ( 100.0) | 0 ( 0.0) | 3 ( 25.0) | 31 ( 93.9) |
| 下北沢駅 | 3 ( － ) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 5 ( － ) | 8 ( － ) | 9 ( － ) | 25 ( － ) |
| 渋谷駅 | 123 ( 81.5) | 20 ( 111.1) | 3 ( 300.0) | 10 ( 142.9) | 10 ( 142.9) | 22 ( 157.1) | 188 ( 94.9) |
| 恵比寿駅 | 67 ( 98.5) | 4 ( 200.0) | 0 ( 0.0) | 24 ( 171.4) | 14 ( 87.5) | 10 ( 66.7) | 119 ( 100.8) |
| 中野駅 | 32 ( 80.0) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 3 ( 37.5) | 1 ( 16.7) | 7 ( 116.7) | 43 ( 71.7) |
| 野方駅 | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 4 ( 133.3) | 0 ( 0.0) | 0 ( 0.0) | 4 ( 50.0) |
| 阿佐ヶ谷駅 | 25 ( 104.2) | 0 ( 0.0) | 1 ( － ) | 3 ( 100.0) | 0 ( 0.0) | 1 ( 100.0) | 30 ( 96.8) |
| 荻窪駅 | 39 ( 111.4) | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 6 ( 66.7) | 3 ( 37.5) | 5 ( 71.4) | 53 ( 86.9) |
| 池袋駅東口地区 | 86 ( － ) | 5 ( － ) | 0 ( － ) | 11 ( － ) | 14 ( － ) | 14 ( － ) | 130 ( － ) |
| 東池袋地区 | 33 ( － ) | 2 ( － ) | 2 ( － ) | 4 ( － ) | 4 ( － ) | 21 ( － ) | 66 ( － ) |
| 池袋駅西口地区 | 92 ( － ) | 8 ( － ) | 0 ( － ) | 15 ( － ) | 6 ( － ) | 16 ( － ) | 137 ( － ) |
| 王子駅 | 21 ( 67.7) | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 2 ( 22.2) | 5 ( 62.5) | 2 ( 66.7) | 30 ( 57.7) |
| 赤羽駅 | 14 ( 35.9) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 15 ( 250.0) | 2 ( 33.3) | 3 ( 50.0) | 34 ( 59.6) |
| 日暮里駅 | 19 ( 57.6) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 5 ( 100.0) | 2 ( 200.0) | 8 ( 800.0) | 34 ( 85.0) |
| 町屋駅 | 17 ( 81.0) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 3 ( 300.0) | 0 ( 0.0) | 5 ( － ) | 25 ( 96.2) |
| 板橋駅 | 21 ( 58.3) | 1 ( 25.0) | 0 ( － ) | 7 ( 87.5) | 5 ( 166.7) | 4 ( 80.0) | 38 ( 67.9) |
| 大山駅 | 6 ( 100.0) | 1 ( － ) | 0 ( － ) | 7 ( 116.7) | 4 ( 400.0) | 6 ( 120.0) | 24 ( 133.3) |
| 石神井公園駅 | 16 ( 123.1) | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 6 ( 200.0) | 0 ( 0.0) | 0 ( 0.0) | 22 ( 100.0) |
| 大泉学園駅 | 10 ( 66.7) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 2 ( 100.0) | 2 ( － ) | 2 ( － ) | 16 ( 94.1) |
| 練馬駅 | 21 ( 91.3) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 6 ( 150.0) | 4 ( 400.0) | 3 ( － ) | 34 ( 121.4) |
| 綾瀬駅 | 41 ( 205.0) | 3 ( － ) | 0 ( － ) | 2 ( 100.0) | 4 ( 200.0) | 3 ( 37.5) | 53 ( 165.6) |
| 北千住駅 | 27 ( 64.3) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 4 ( 100.0) | 0 ( 0.0) | 1 ( 20.0) | 32 ( 58.2) |
| 新小岩駅 | 37 ( 82.2) | 0 ( 0.0) | 0 ( － ) | 5 ( 83.3) | 8 ( 200.0) | 6 ( 100.0) | 56 ( 90.3) |
| 金町駅 | 23 ( 85.2) | 0 ( － ) | 2 ( － ) | 4 ( 80.0) | 3 ( 100.0) | 2 ( 66.7) | 34 ( 89.5) |
| 亀有駅 | 20 ( 64.5) | 1 ( － ) | 0 ( 0.0) | 8 ( 200.0) | 4 ( 200.0) | 4 ( 66.7) | 37 ( 84.1) |
| 船堀駅 | 24 ( 88.9) | 0 ( － ) | 0 ( 0.0) | 7 ( 87.5) | 2 ( 33.3) | 1 ( 100.0) | 34 ( 79.1) |
| 篠崎駅 | 14 ( 56.0) | 0 ( － ) | 0 ( － ) | 7 ( 77.8) | 2 ( 100.0) | 10 ( 333.3) | 33 ( 84.6) |
| 全地区平均 | 55.9 ( 90.6) | 5.0 ( 164.3) | 0.9 ( 130.9) | 9.4 ( 124.3) | 8.8 ( 111.1) | 7.9 ( 121.2) | 87.8 ( 100.5) |

※表中の数値は令和６年度実績値（台数）、( ) 内は、令和３年度値を 100 とした場合の割合（%）。(－) は令和３年度が０。

## 2.2.5. 路上駐車時間の実態(四輪)

ナンバープレート調査を実施した 9 地区について、平均路上駐車時間、時間帯別・車種別の路上駐車時間を分析した。

### (1) 地区別の実態

#### 1) 平均路上駐車時間(平日・休日)

○全地区平均の平均路上駐車時間は、平日は 27 分、休日は 33 分であった。
○最も平均路上駐車時間が長い地区は、蒲田駅で休日 68 分である。
○平日で平均路上駐車時間が 30 分以上の地区は、新宿駅東口、蒲田駅、渋谷駅であった。
○休日で平均路上駐車時間が 30 分以上の地区は、六本木駅、上野駅、蒲田駅、渋谷駅であった。

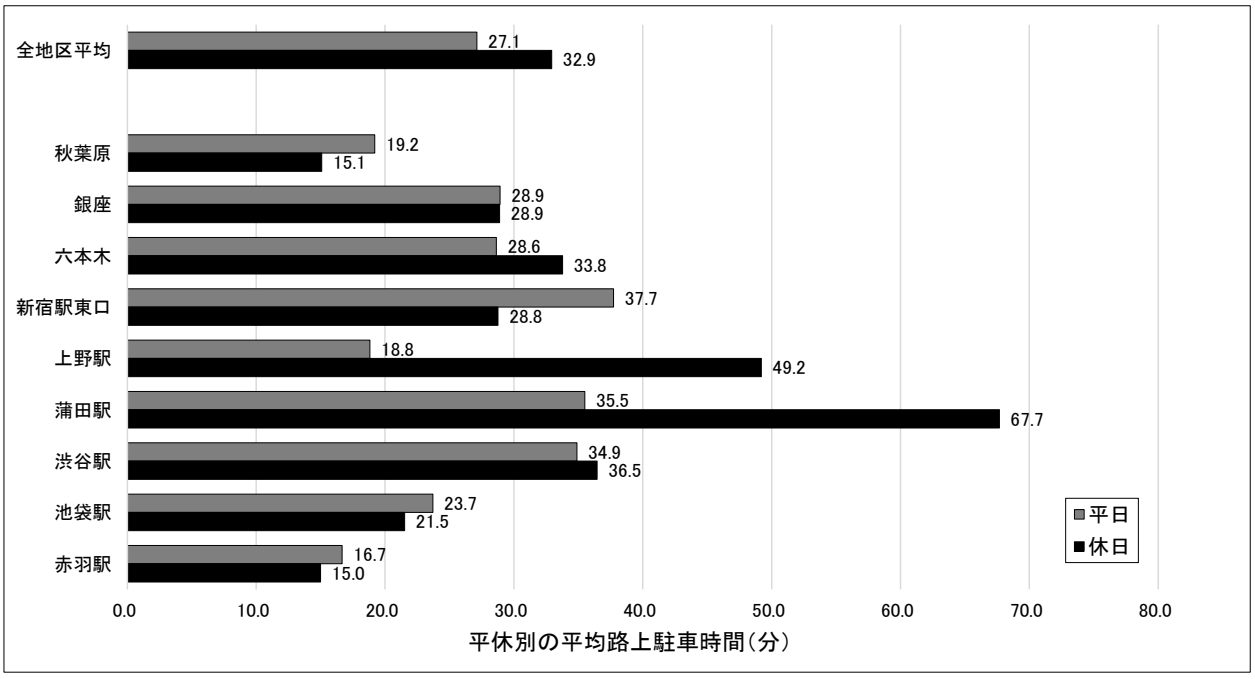



図 2-39　平均路上駐車時間（平日・休日）

2）時間帯別の路上駐車時間

① 平日

○全地区平均は、11 時が最も路上駐車時間が大きい。
○赤羽駅は、14 時が突出して大きい。

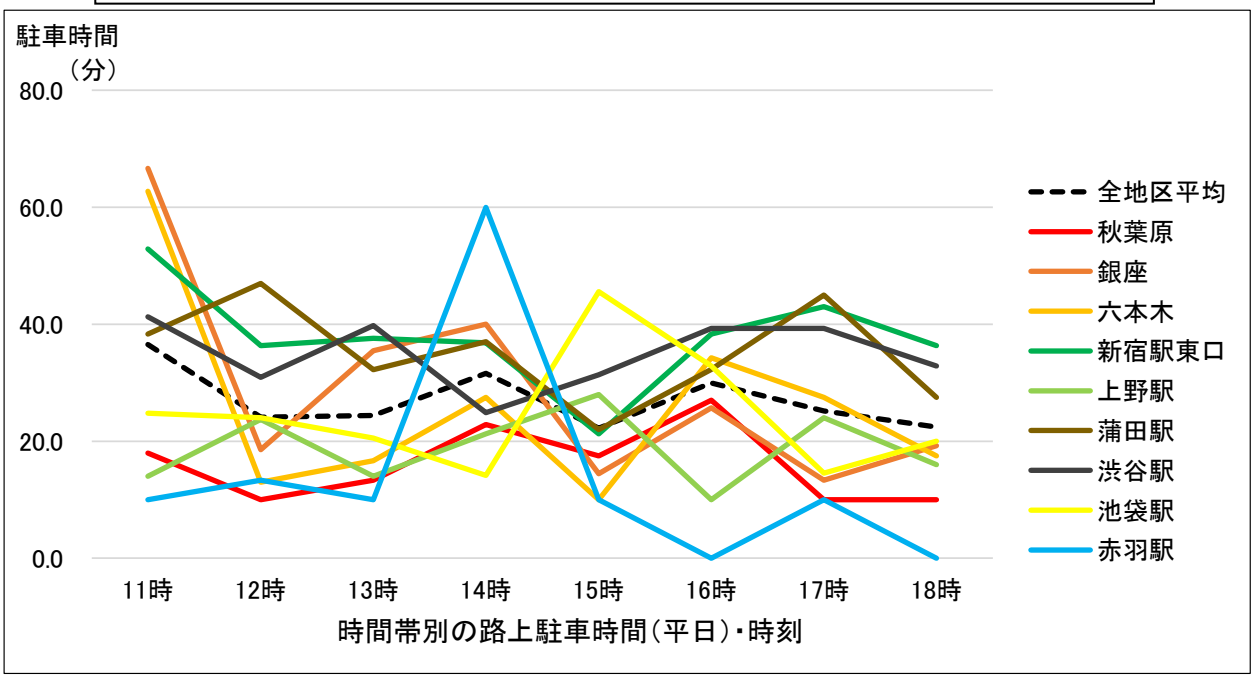



図 2-40　時間帯別の路上駐車時間（平日）

② 休日

○全地区平均は、11 時が最も路上駐車時間が大きい。
○新宿駅東口は、13～16 時の路上駐車がない。

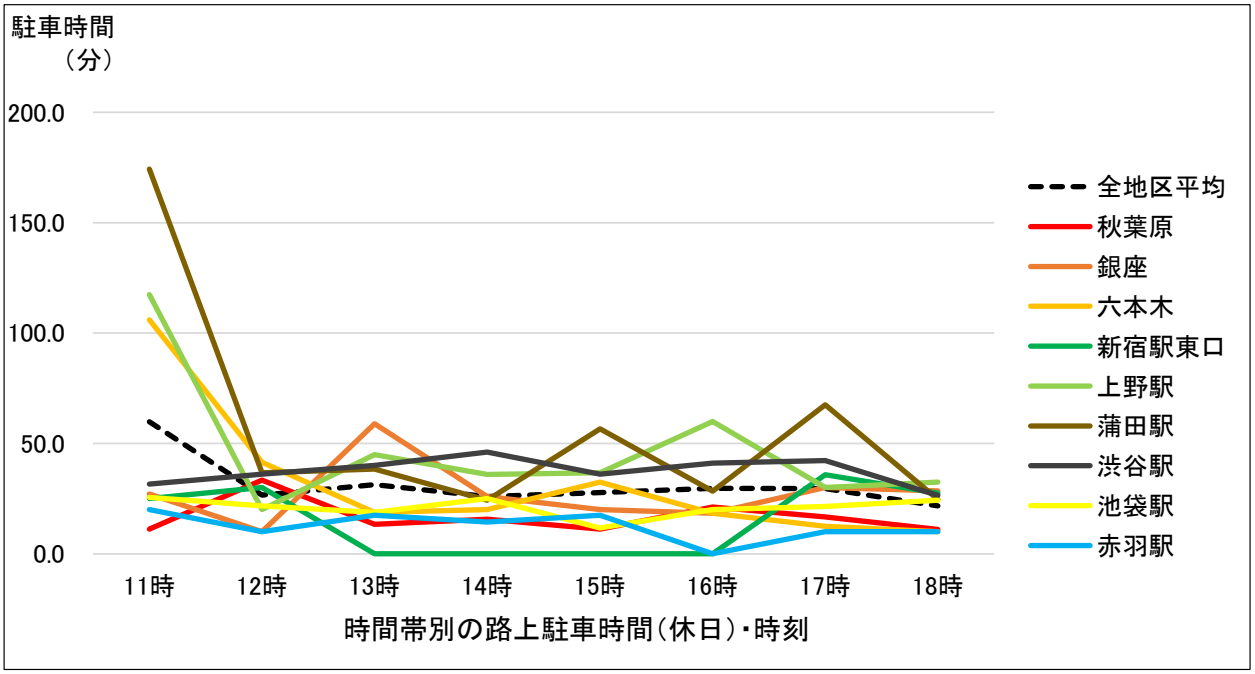



図 2-41　時間帯別の路上駐車時間（休日）

3) 車種別の路上駐車時間

① 平日

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

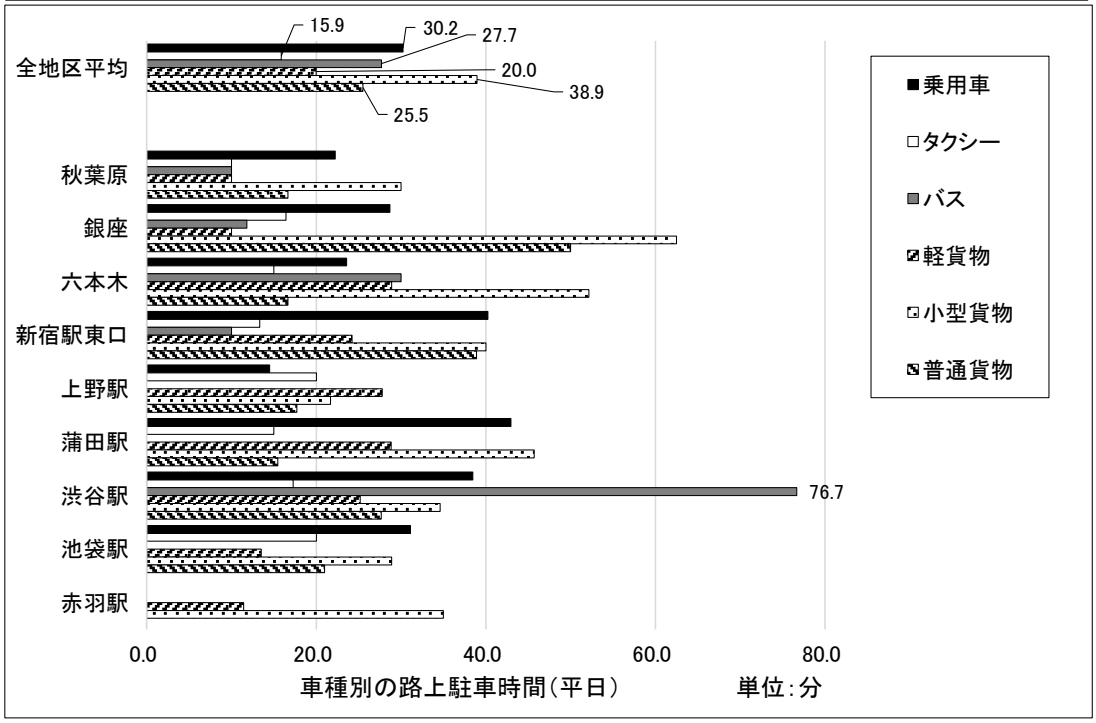



図 2-42 車種別の路上駐車時間（平日）

② 休日

○全地区平均では、普通貨物の路上駐車時間が最も長く、次いで小型貨物、乗用車、バス、軽貨物の順となっている。
○車種別の路上駐車時間で最も長いのは、蒲田駅の普通貨物である。

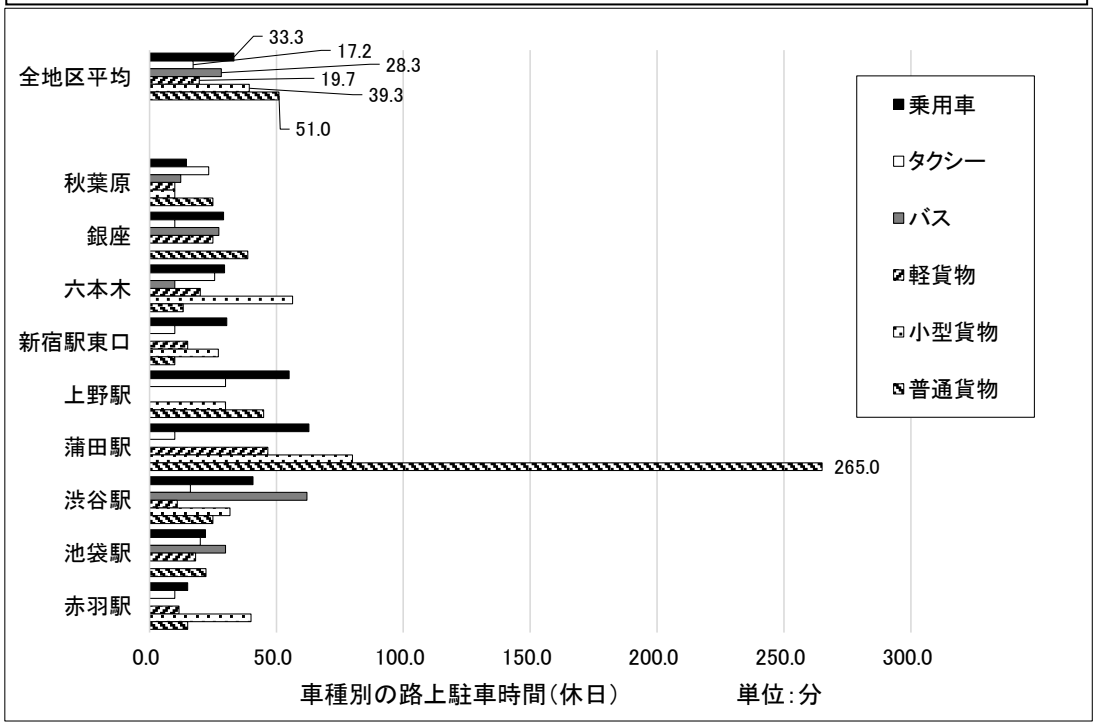



図 2-43 車種別の路上駐車時間（休日）

## 2.2.6. 駐車需給バランスの実態(四輪)

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の総駐車需要

① 平日

○銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口の 3 地区で、ピーク時の総駐車需要が 2,000 台以上となっている。

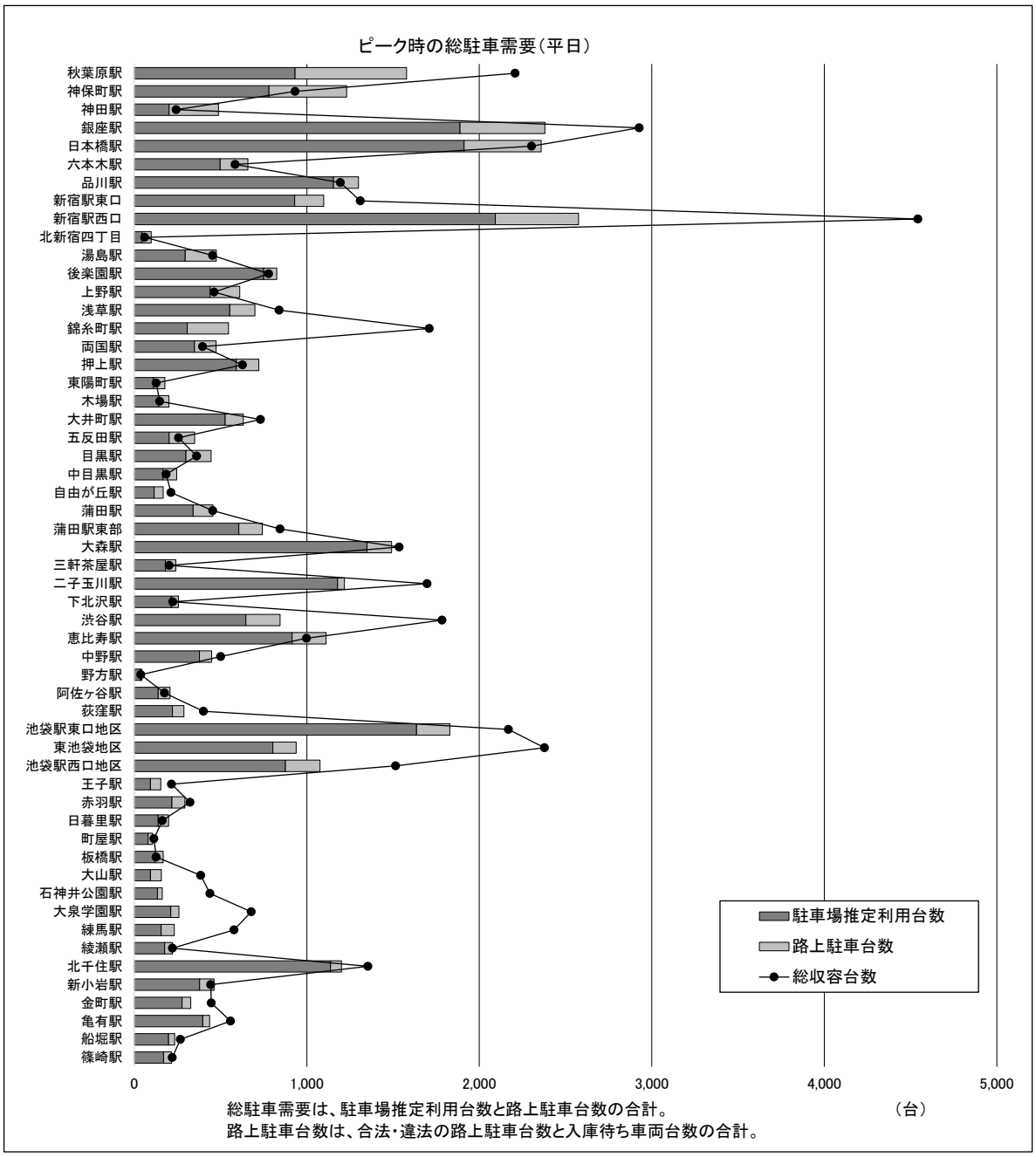



図 2-44　ピーク時の総駐車需要（平日）

② 休日

○銀座駅・新宿駅西口の 2 地区で、ピーク時の総駐車需要が 2,000 台以上となっている。

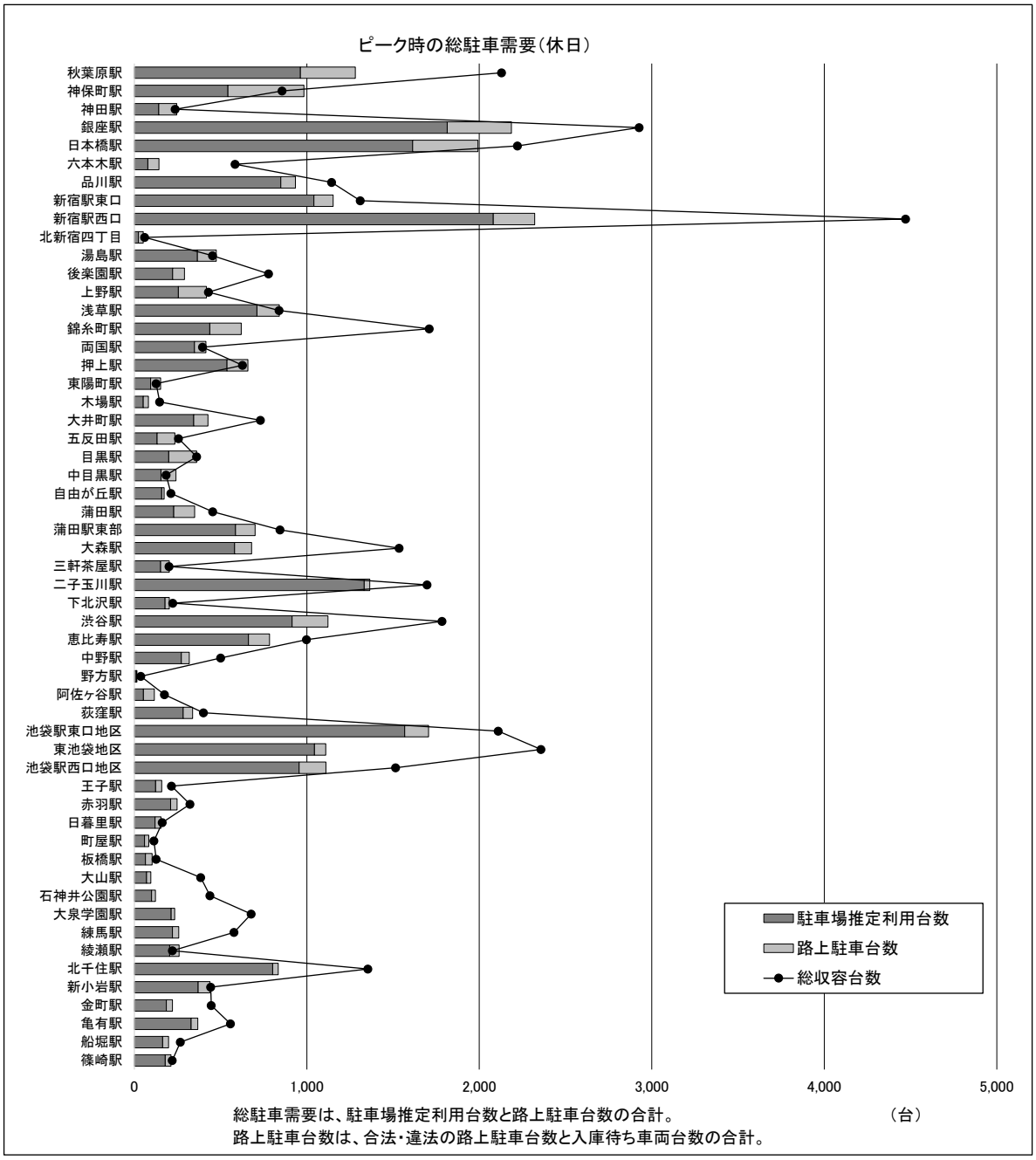



図 2-45　ピーク時の総駐車需要（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の総駐車需要の推移

① 平日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、総駐車需要は横ばいである。
※北千住駅は、前回調査（令和 3 年度）から 800 台以上増加しているが、これは利用率を収容台数に掛けて推定の利用台数を算出しているため、数値が大幅に変動した。

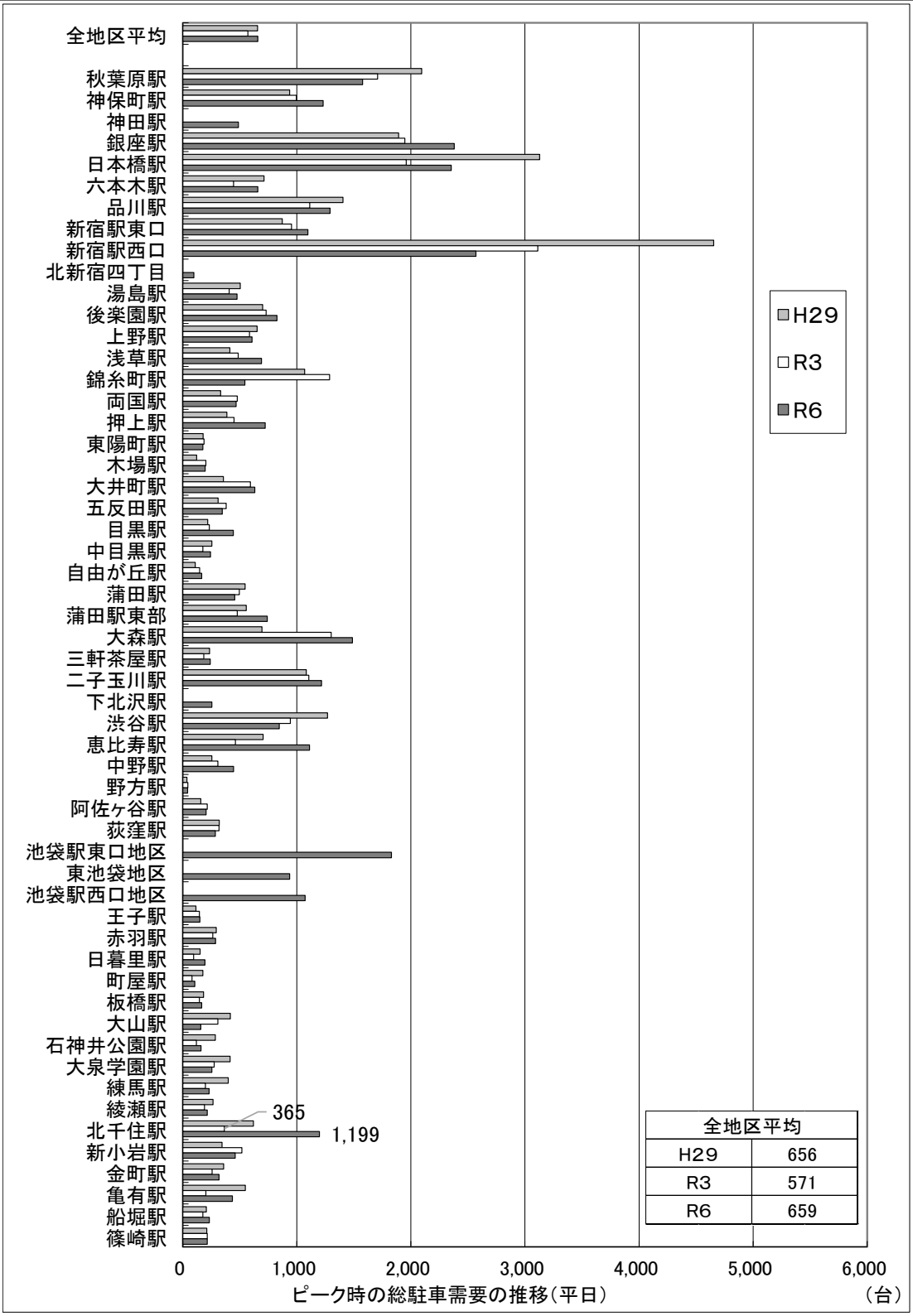



図 2-46　ピーク時の総駐車需要の推移（平日）

② 休日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、総駐車需要は横ばいである。
○前回調査（令和 3 年度）より、新宿駅西口では、900 台以上減少している。

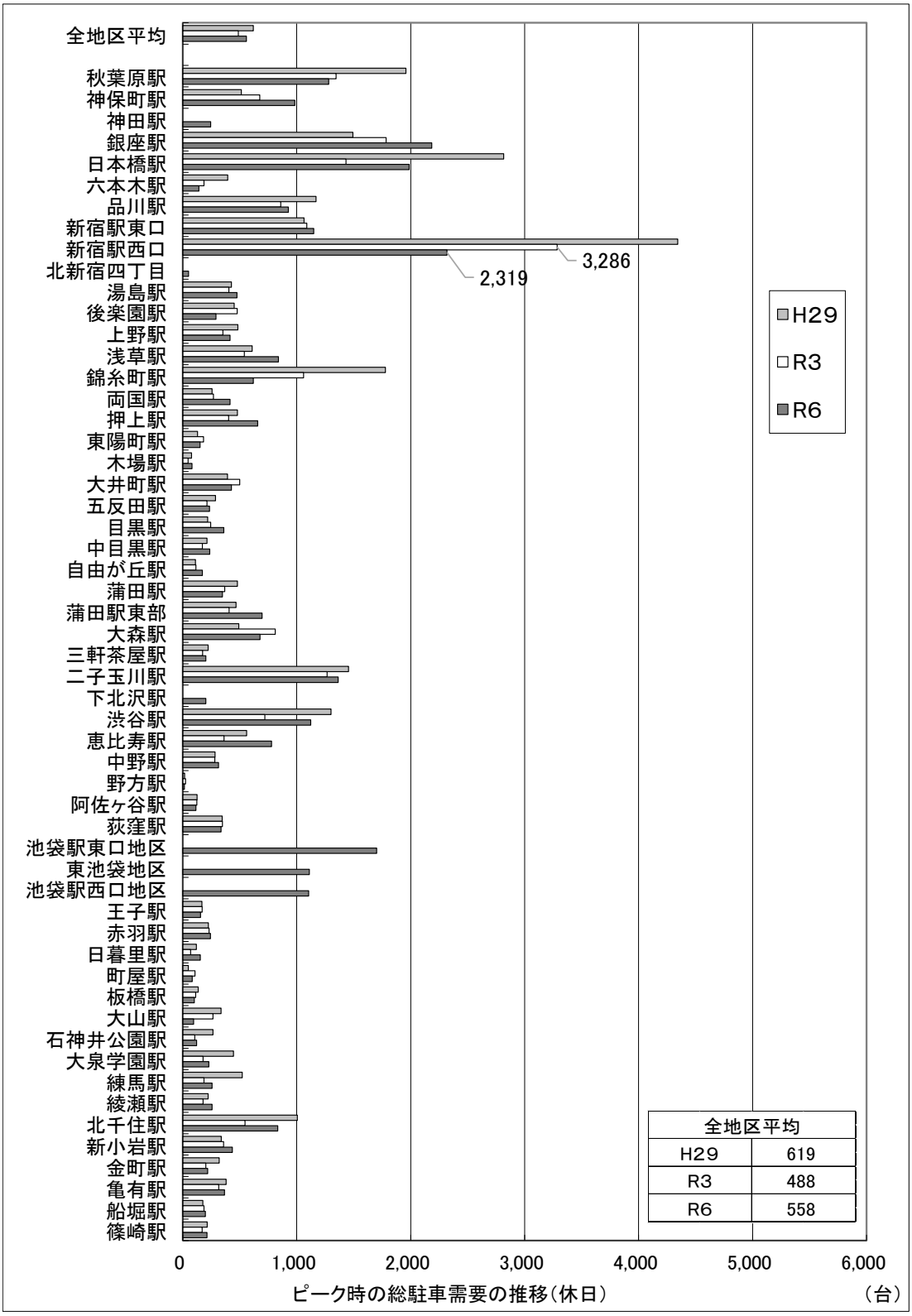
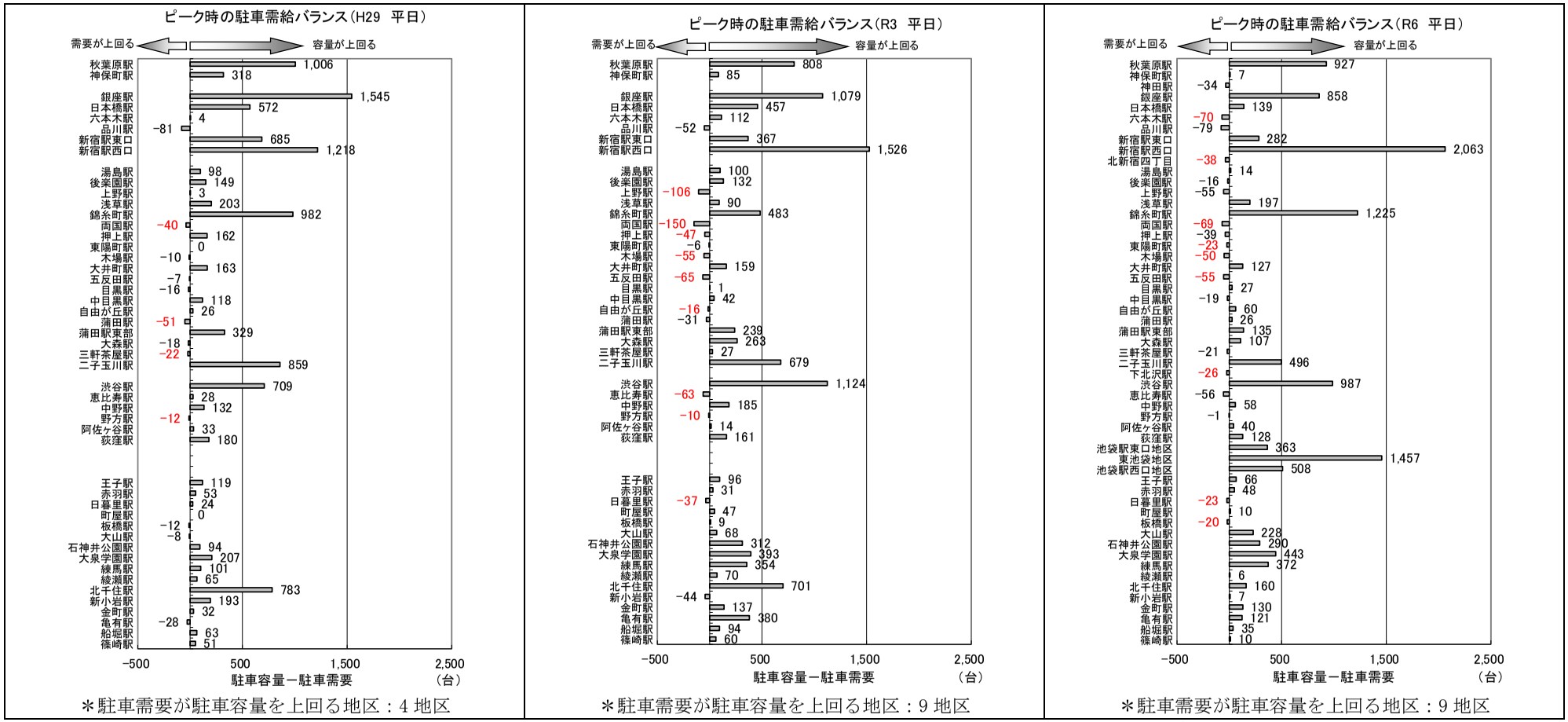



図 2-47　ピーク時の総駐車需要の推移（休日）

2)駐車需給バランスの推移

①　平日

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る（需要に対して供給が不足している）地区は、55 地区中 9 地区であった。令和 3 年度と比較して供給不足地区は横ばいである。
・不足地区数は、平成 29 年度・4 地区、令和 3 年度・9 地区、令和 6 年度・9 地区。



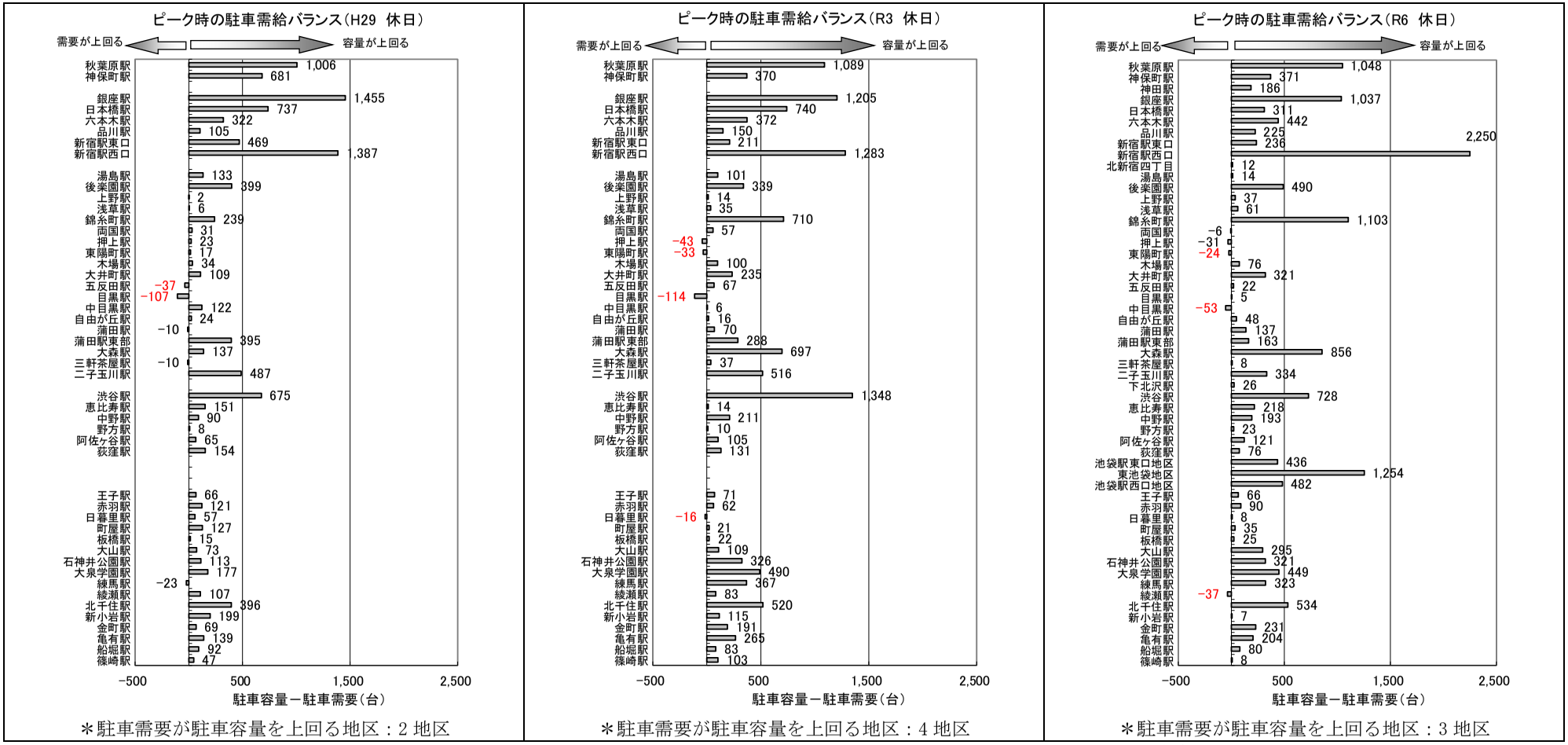

＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：4 地区　＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：9 地区　＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：9 地区

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

図 2-48　ピーク時の総駐車需給バランスの推移（平日）

② 休日

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る（需要に対して供給が不足している）地区は、55 地区中 3 地区であった。令和 3 年度と比較して供給不足地区は減少している。
・不足地区数は、平成 29 年度・2 地区、令和 3 年度・4 地区、令和 6 年度・3 地区。




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

図 2-49　ピーク時の総駐車需給バランスの推移（休日）

## 2.3. 実態調査結果（二輪）

### 2.3.1. 路外駐車場施設の実態（二輪）

（1）地区別の実態

1）路外駐車場の整備状況

① 駐車場数

○55 地区中、秋葉原駅で駐車場が 10 場と最も多い。

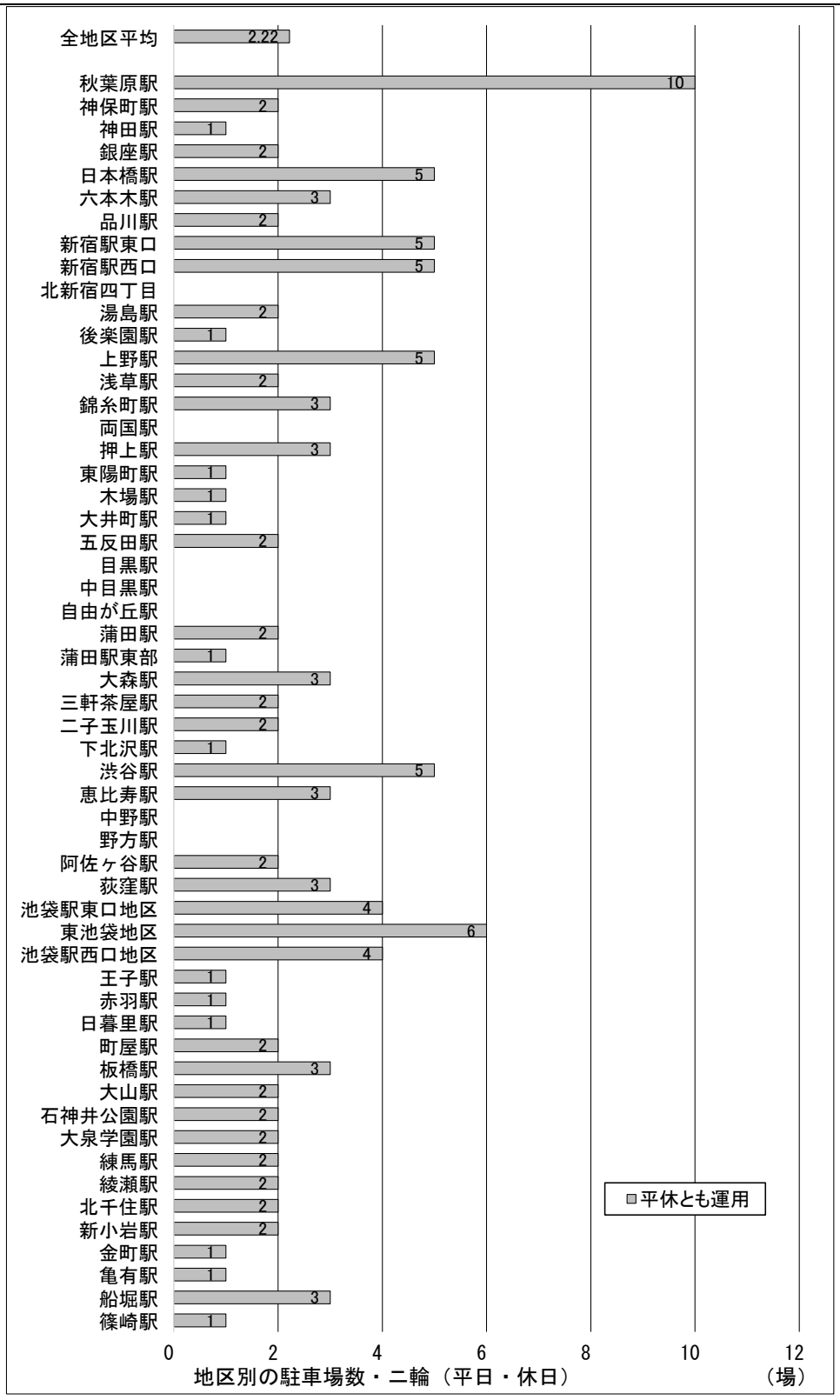



図 2-50　地区別の駐車場数

② 構造・形態別の駐車場割合

○最も高い割合が「屋外屋根無し」であり、次いで「地下」、「立体」の順となっている。

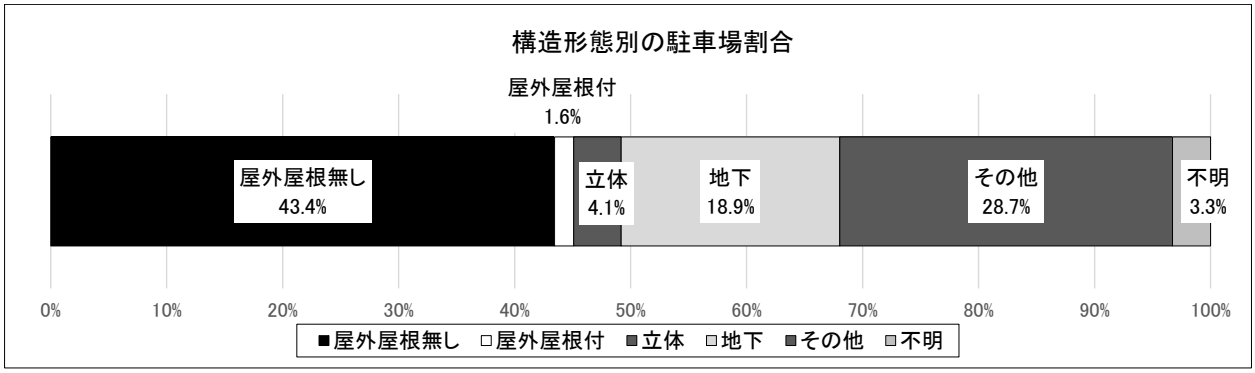



図 2-51 構造形態別の駐車場割合

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

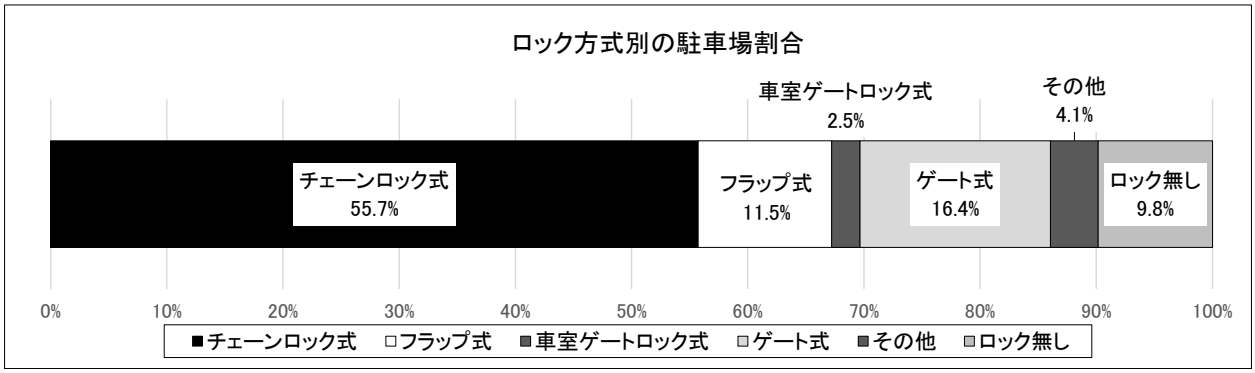



図 2-52 ロック形式別の駐車場割合

③ 収容台数規模別の駐車場割合

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

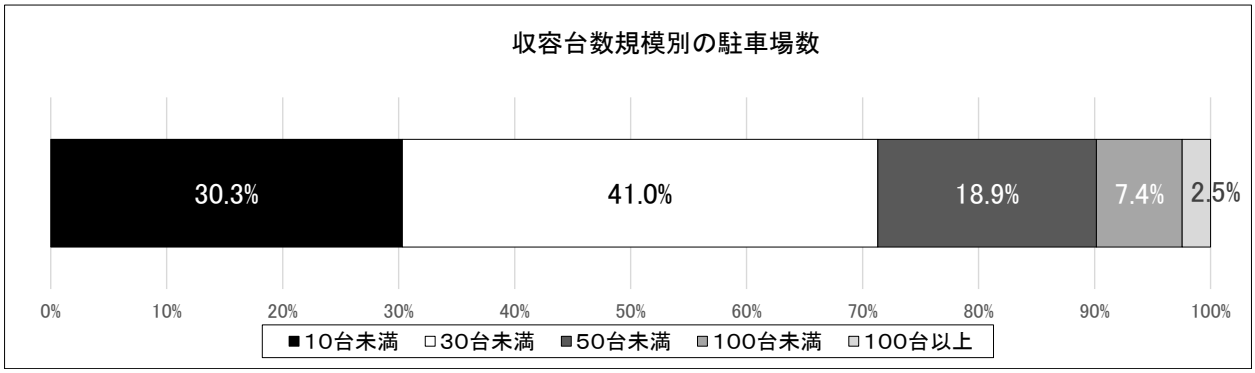



図 2-53 収容台数規模別の駐車場割合

2）総収容台数（平日・休日）

○総収容台数が 200 台以上の地区は、秋葉原駅の１地区となっている。

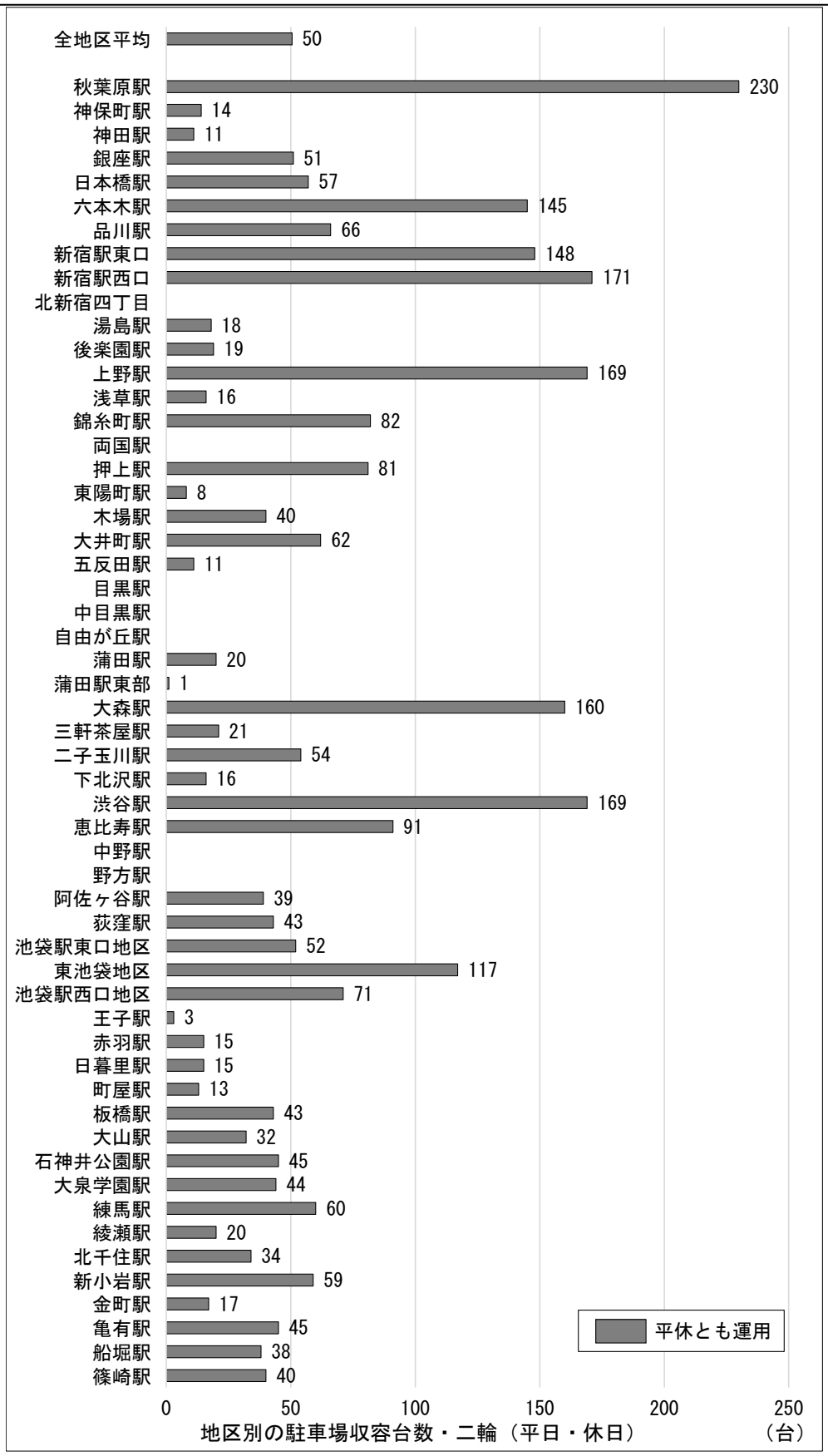



図 2-54　地区別の駐車場収容台数

(2) 過年度調査結果との比較

1) 駐車場数の推移

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、地区数が増えたこともあり全地区平均の駐車場数は減少している。

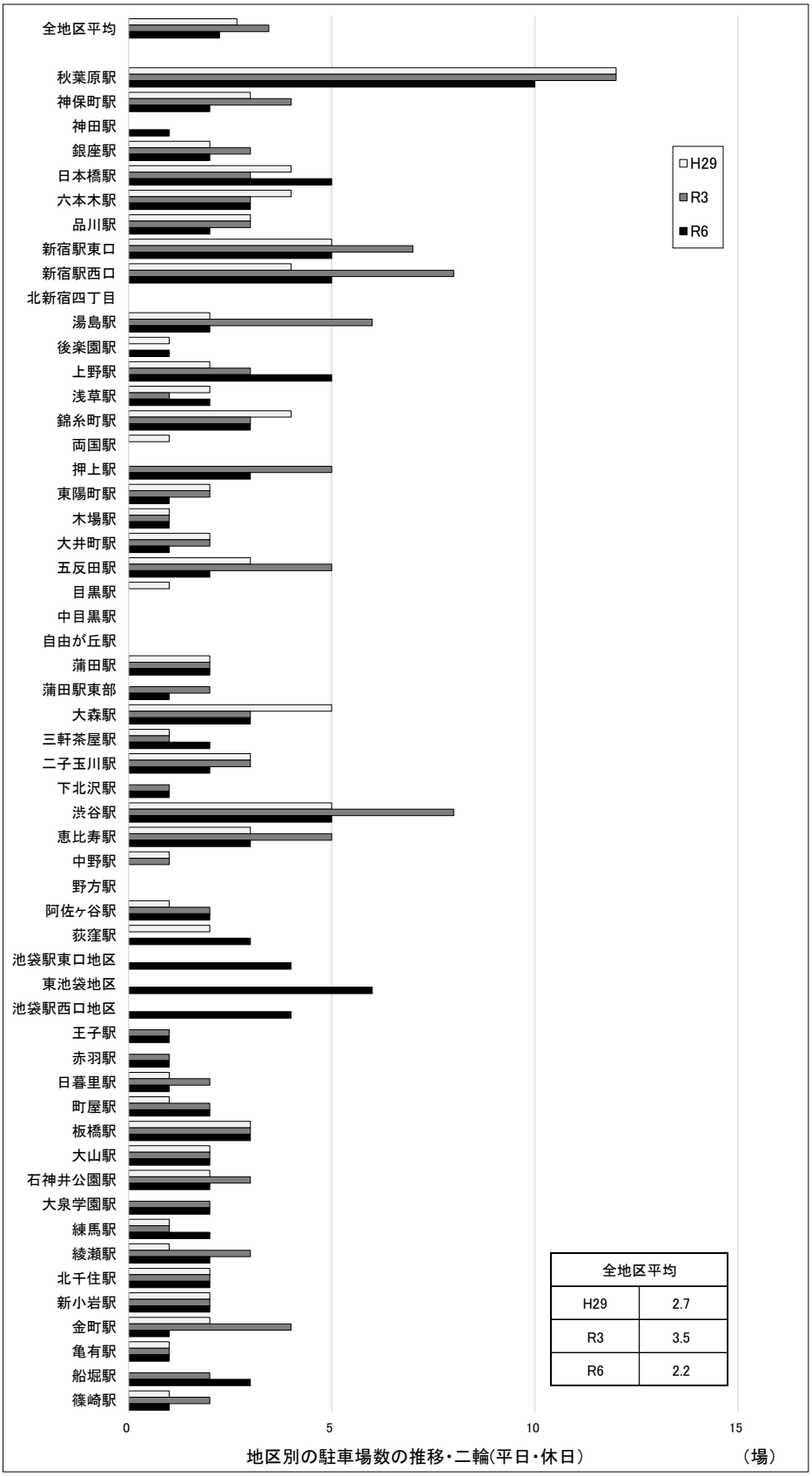



図 2-55　地区別の駐車場数の推移

2)地区別の駐車場総収容台数の推移（平日・休日）

○前回調査(令和3年度)と比較すると、地区数が増えたこともあり全地区平均の駐車場収容台数は減少している。

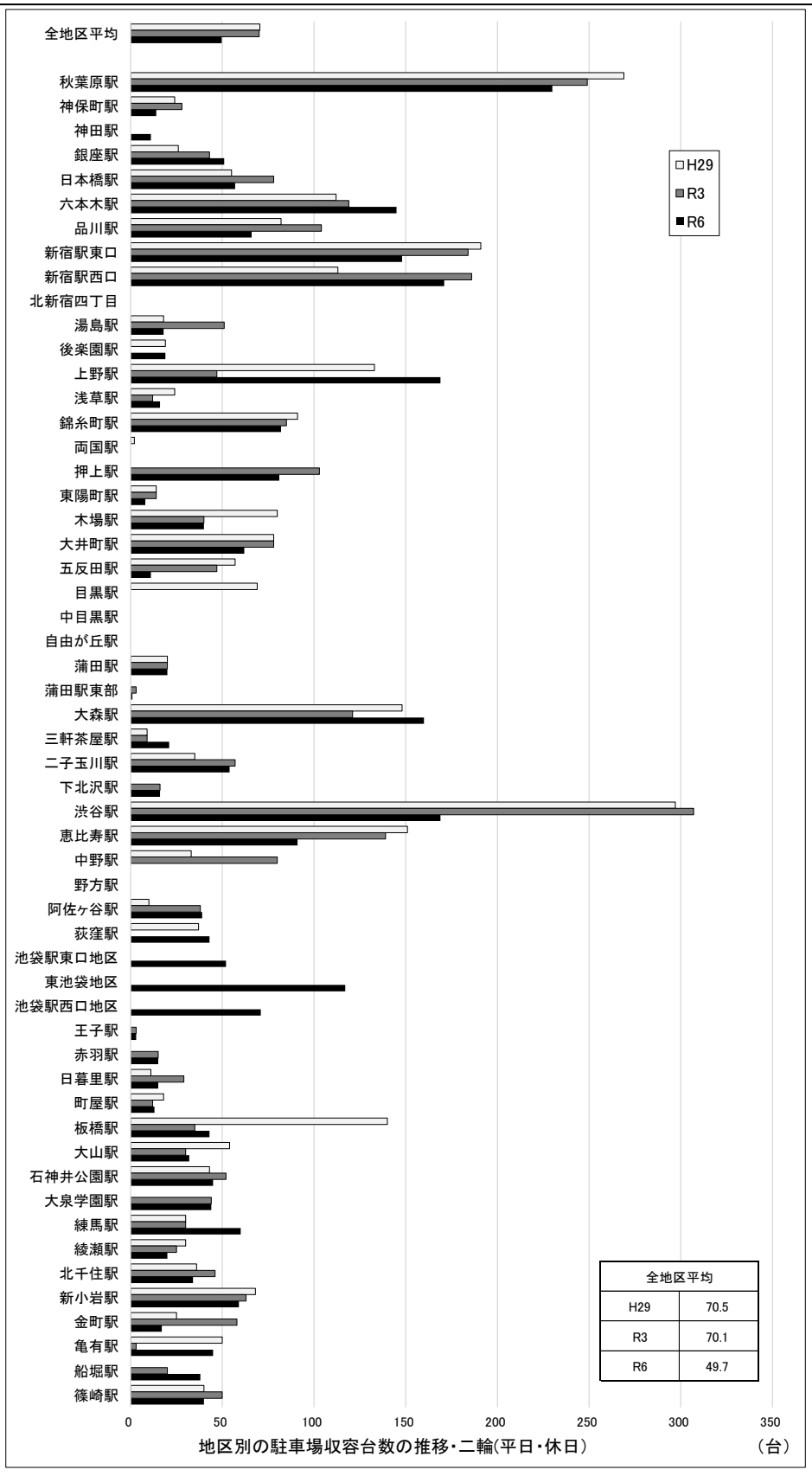



図 2-56　地区別の駐車場総収容台数の推移

## 2.3.2. 路外駐車場の利用実態（二輪）

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の駐車場推定利用率

① 平日

○神田駅・品川駅・東陽町駅・大井町駅・蒲田駅東部・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・池袋駅東口地区・大山駅・綾瀬駅・亀有駅の 11 地区でピーク時の駐車場推定利用率が80%以上である。

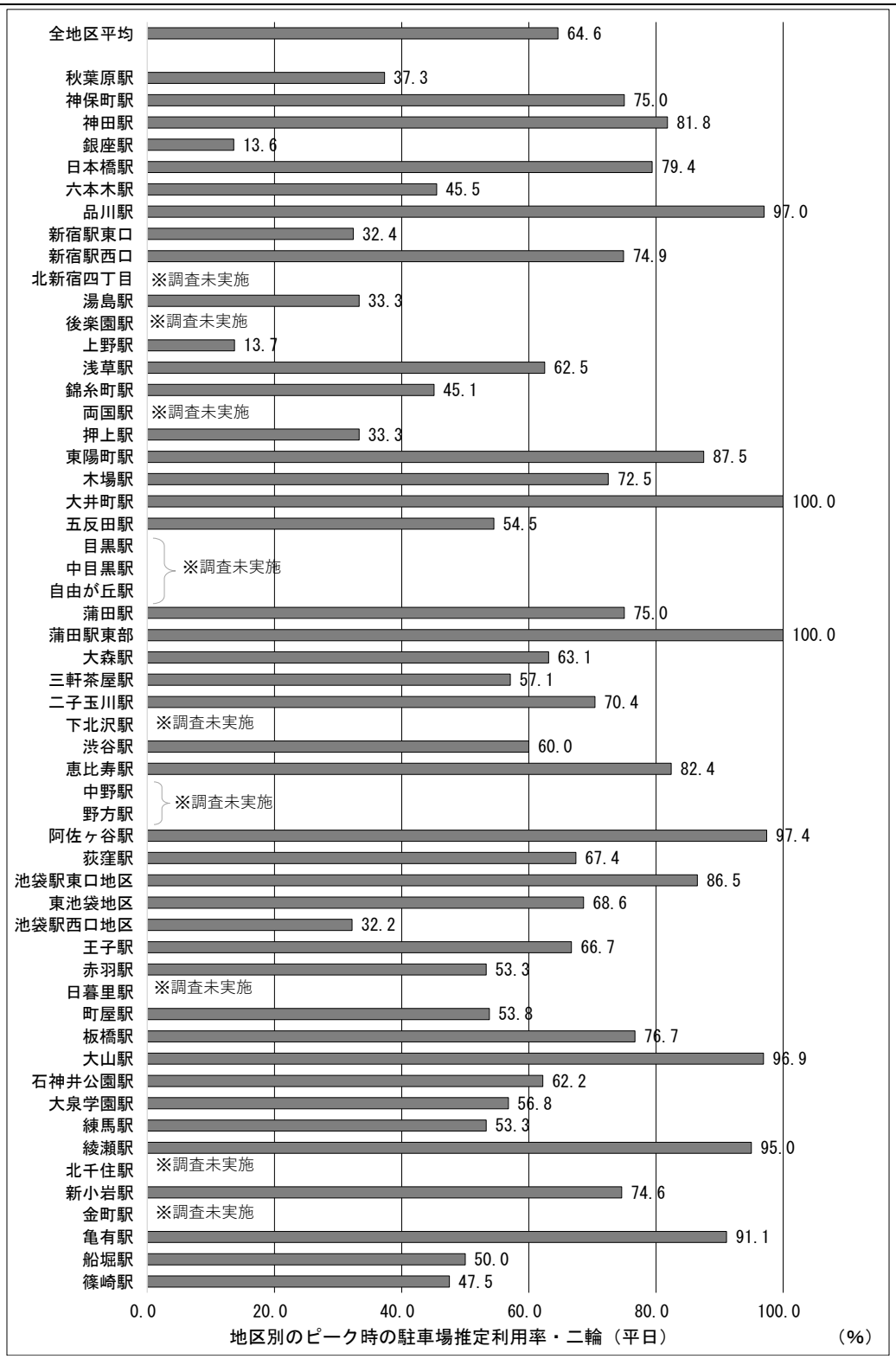



図 2-57　ピーク時の駐車場推定利用率（平日）

② 休日

○浅草駅・蒲田駅・蒲田駅東部・王子駅・新小岩駅・亀有駅の 6 地区でピーク時の駐車場推定利用率が 80%以上である。

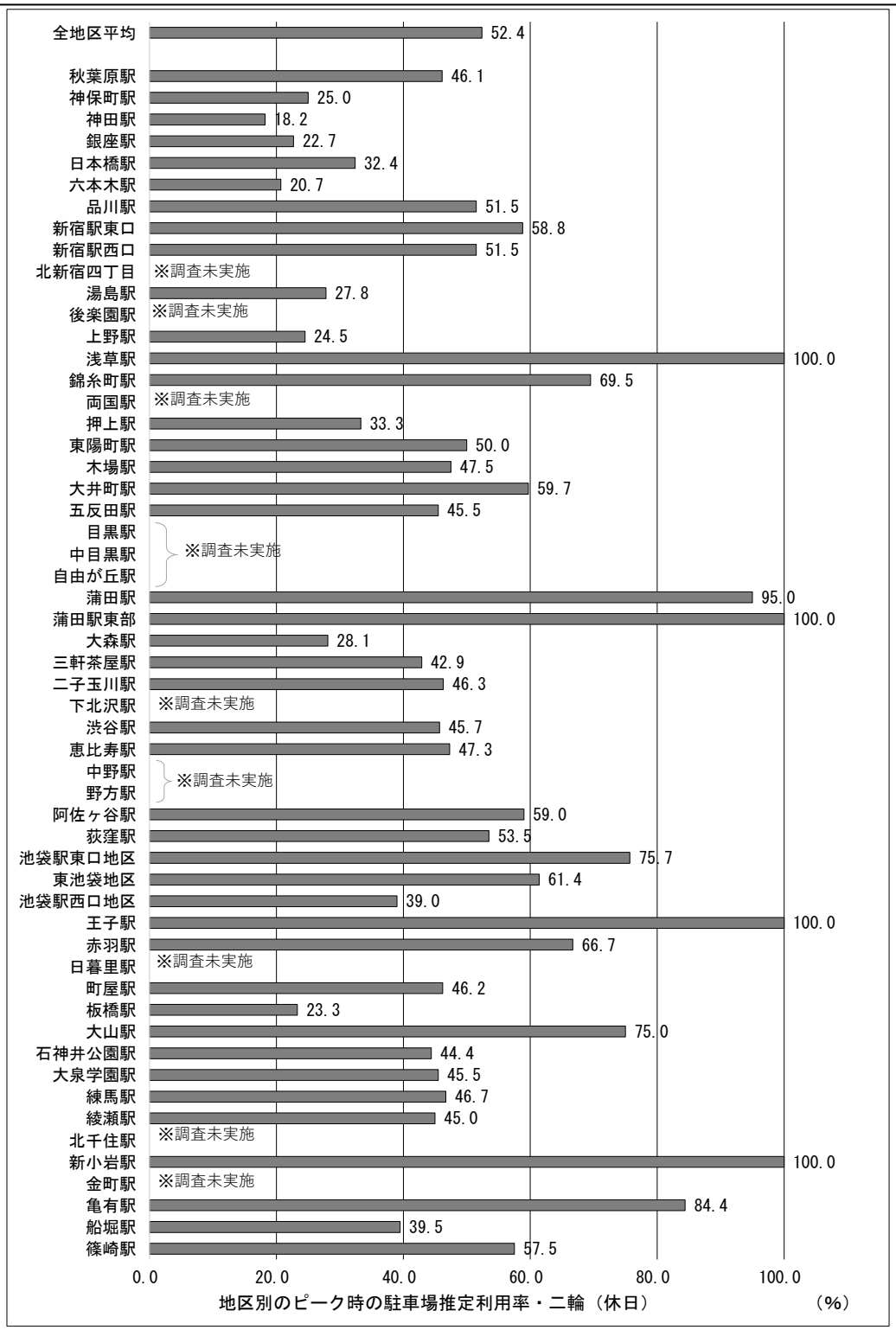



図 2-58　ピーク時の駐車場推定利用率（休日）

2) ピーク時の駐車場推定利用台数

① 平日

○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、新宿駅西口で 128 台である。
○一方、蒲田駅東部・王子駅は駐車場推定利用台数が 5 台未満である。

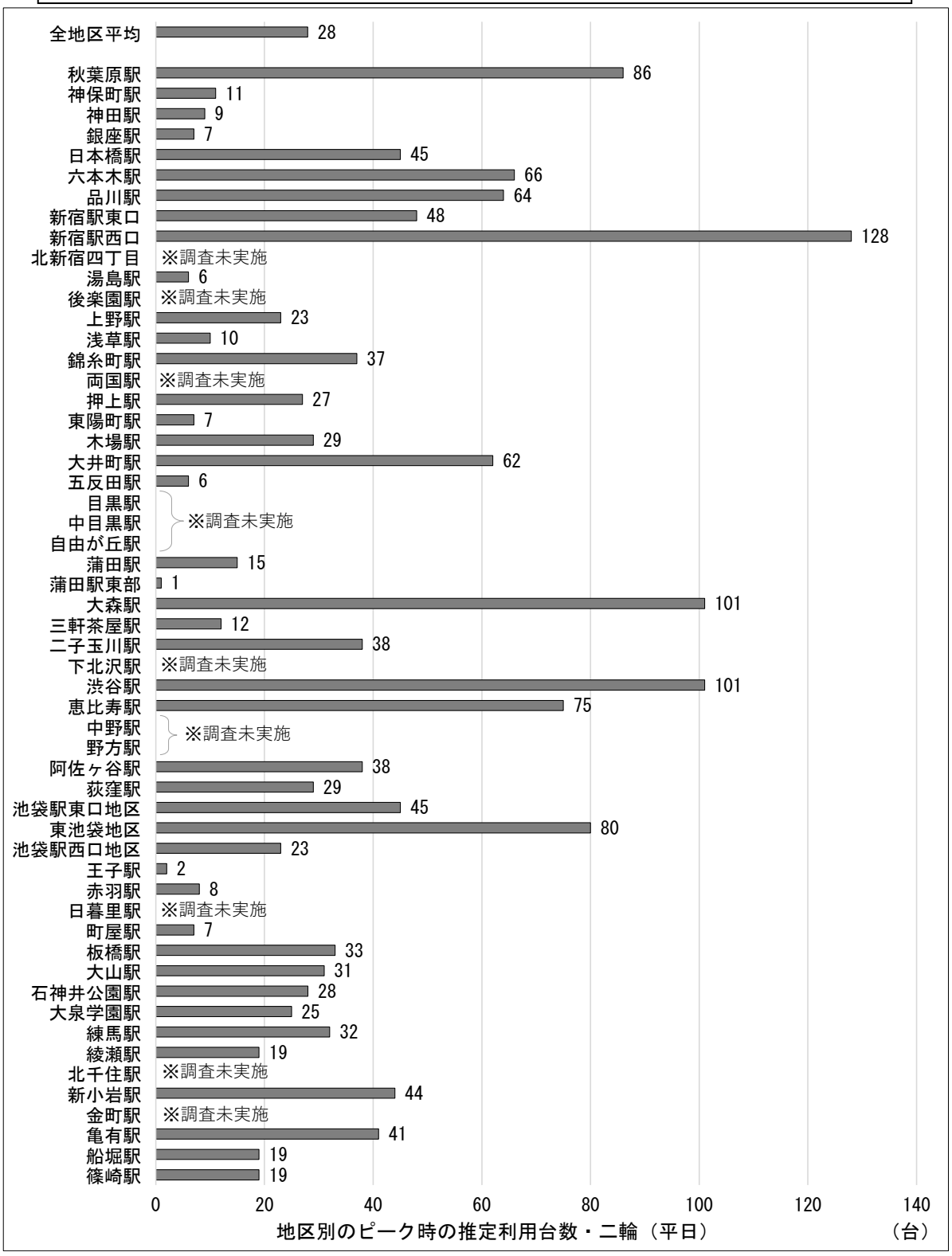



図 2-59　ピーク時の駐車場推定利用台数（平日）

② 休日

○ピーク時の駐車場推定利用台数が最も多いのは、秋葉原駅で 106 台である。
○一方、神保町駅・神田駅・東陽町駅・蒲田駅東部・王子駅は駐車場推定利用台数が 5 台未満である。

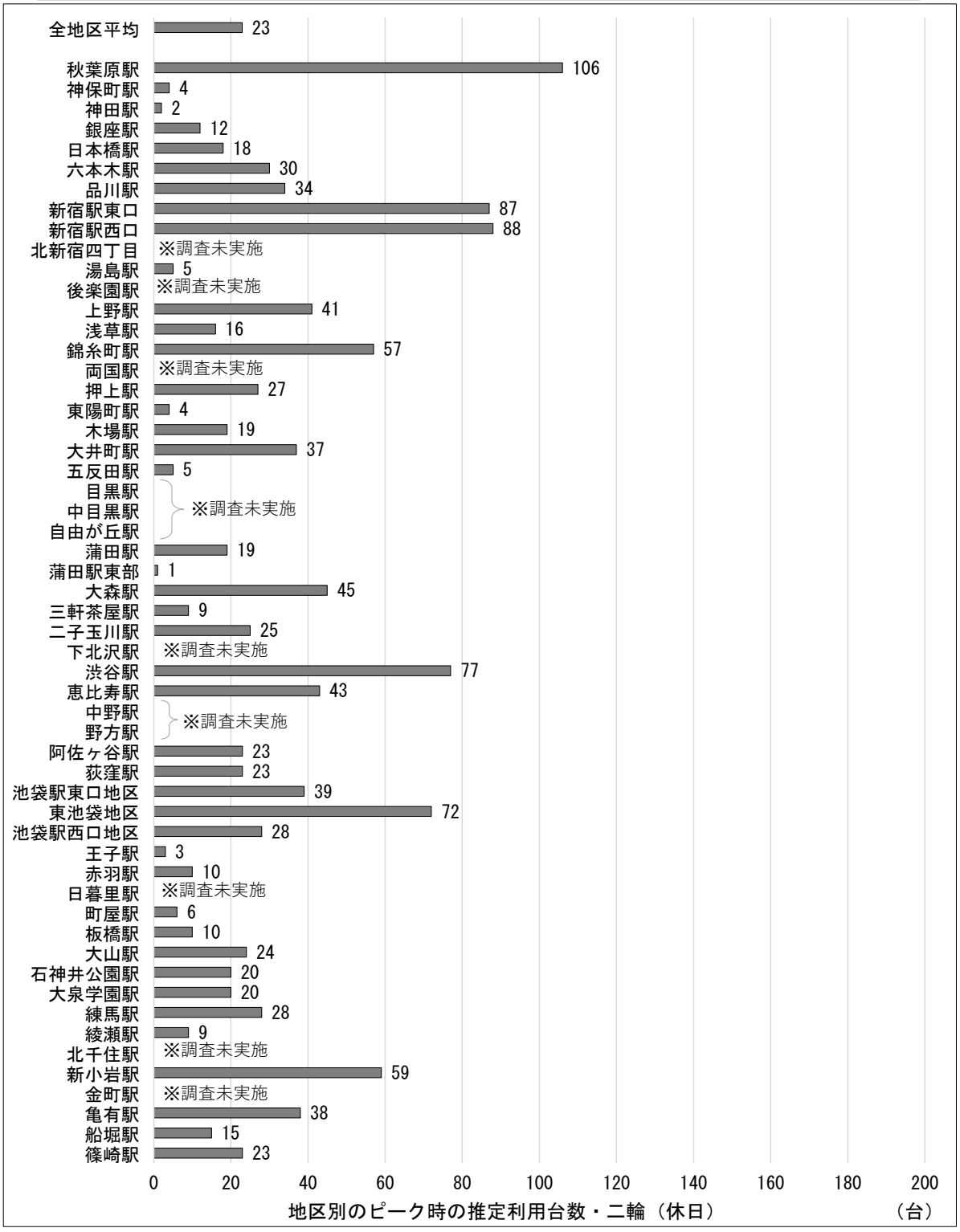



図 2-60　ピーク時の駐車場推定利用台数（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の駐車場推定利用率の推移

① 平日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、全地区平均の推定利用率は減少している。

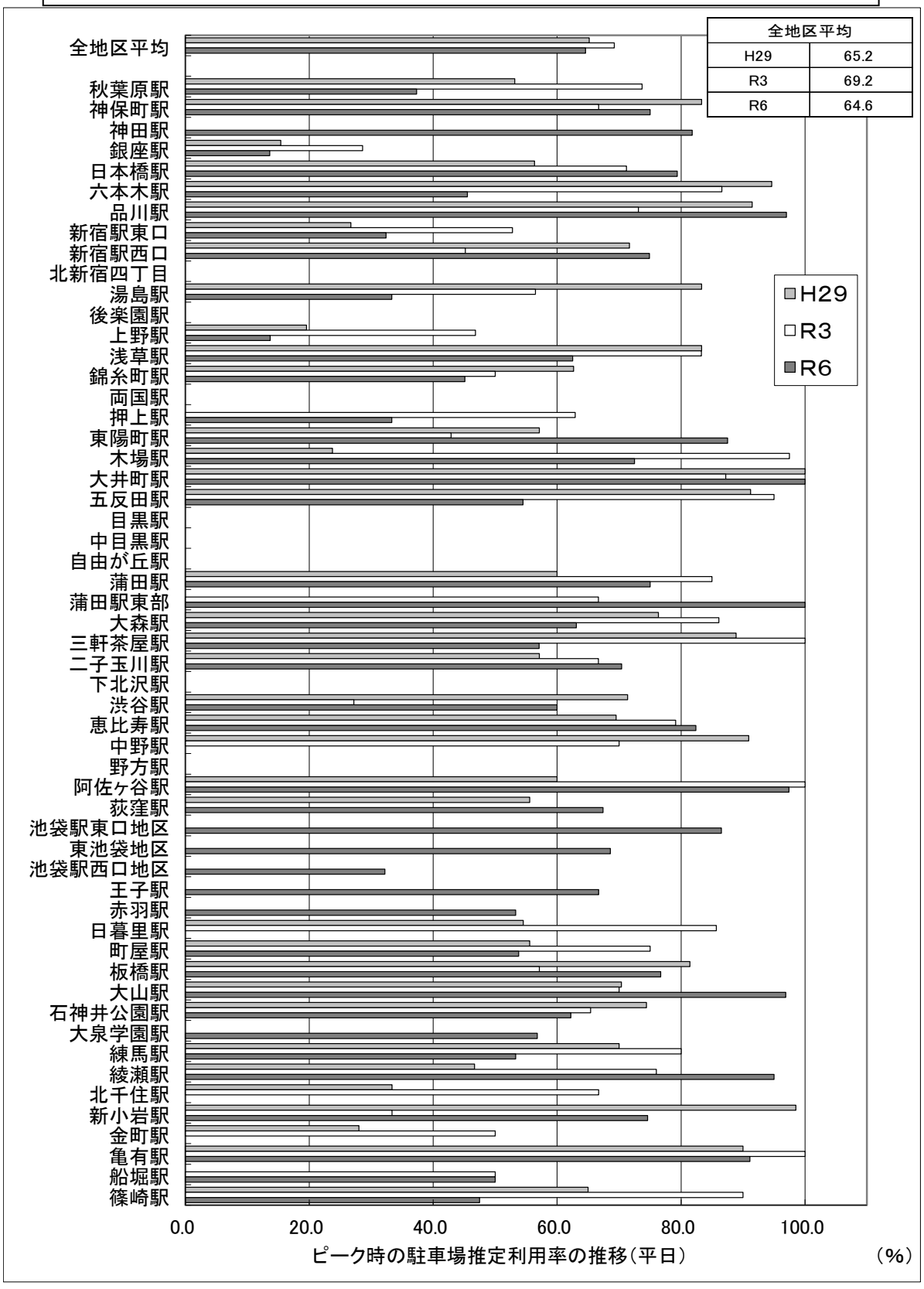



図 2-61　ピーク時の駐車場推定利用率の推移（平日）

② 休日

○前回調査(令和 3 年度)と比較すると、全地区平均の推定利用率は減少している。

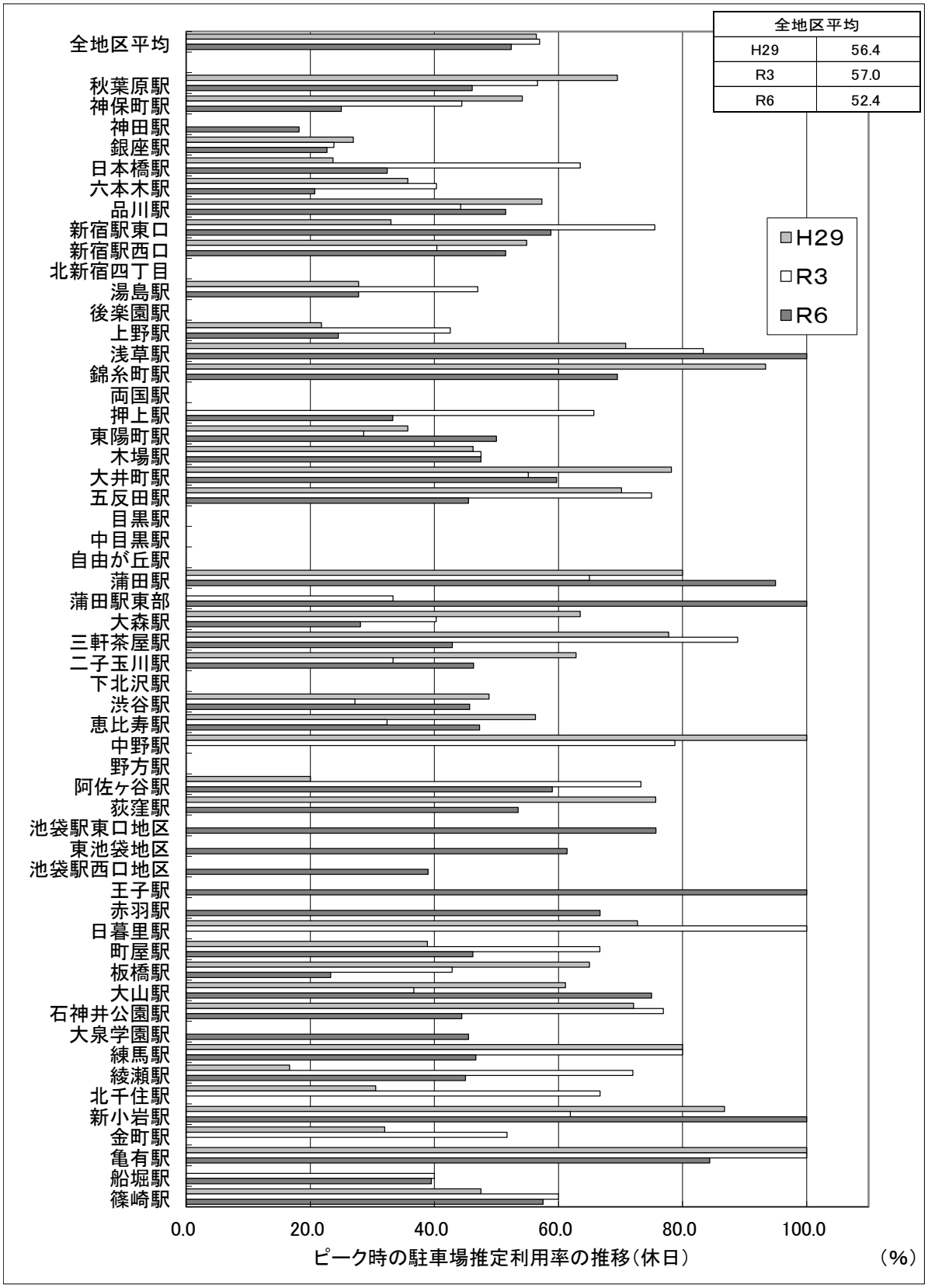



図 2-62　ピーク時の駐車場推定利用率の推移（休日）

## 2.3.3. 路上駐車の実態（二輪）

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の路上駐車台数

① 平日

○路上駐車が最も多いのは、秋葉原駅の 123 台(43 台＋80 台)であり、次いで神保町駅が 68 台（48 台＋20 台)、恵比寿駅が 64 台(24 台＋40 台)である。

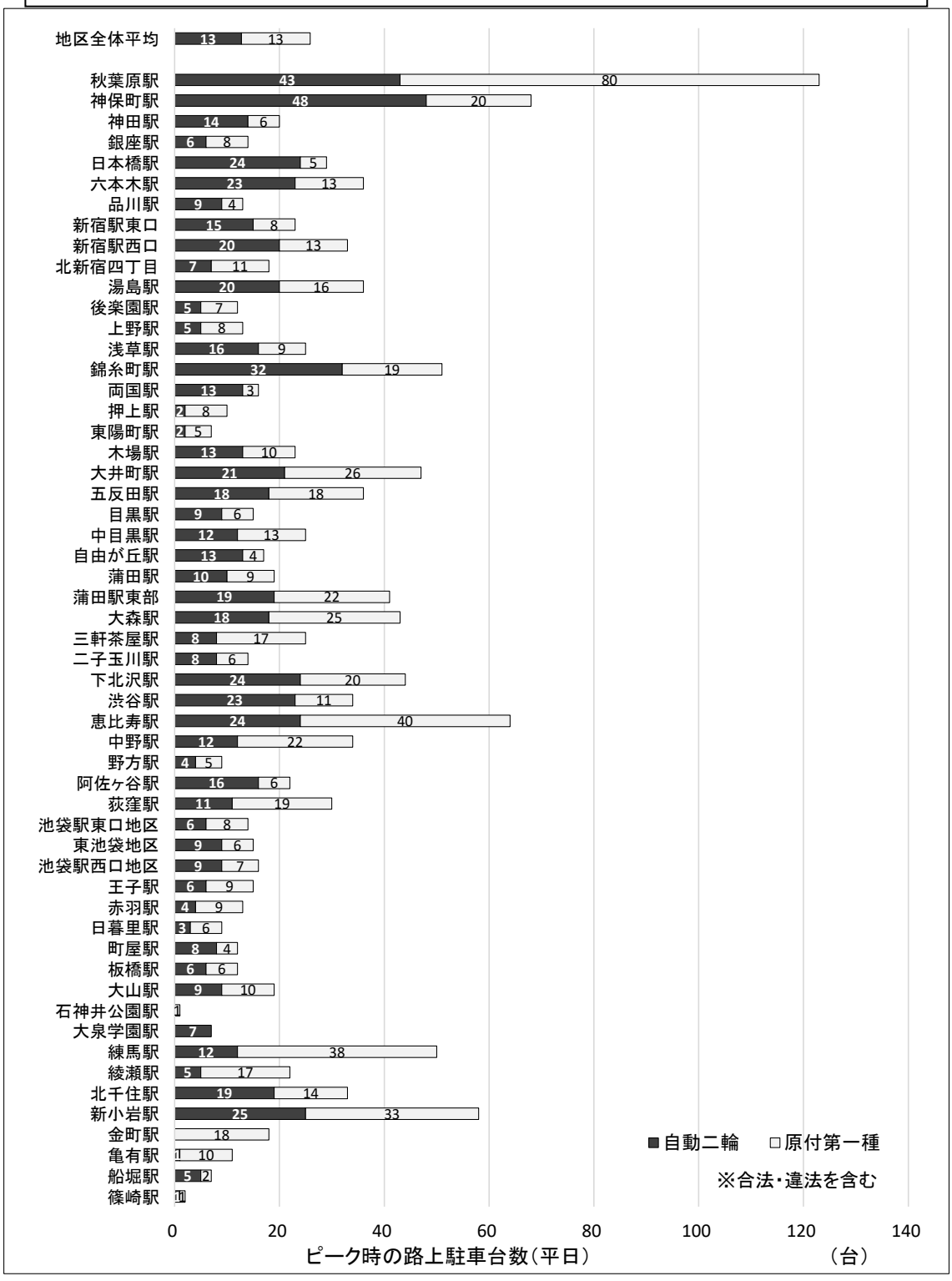



図 2-63　ピーク時の路上駐車台数（平日）

② 休日

○路上駐車が最も多いのは、浅草駅の 81 台(54 台＋27 台)であり、次いで大森駅が 45 台(21 台＋24 台)、湯島駅が 43 台(26 台＋17 台)である。

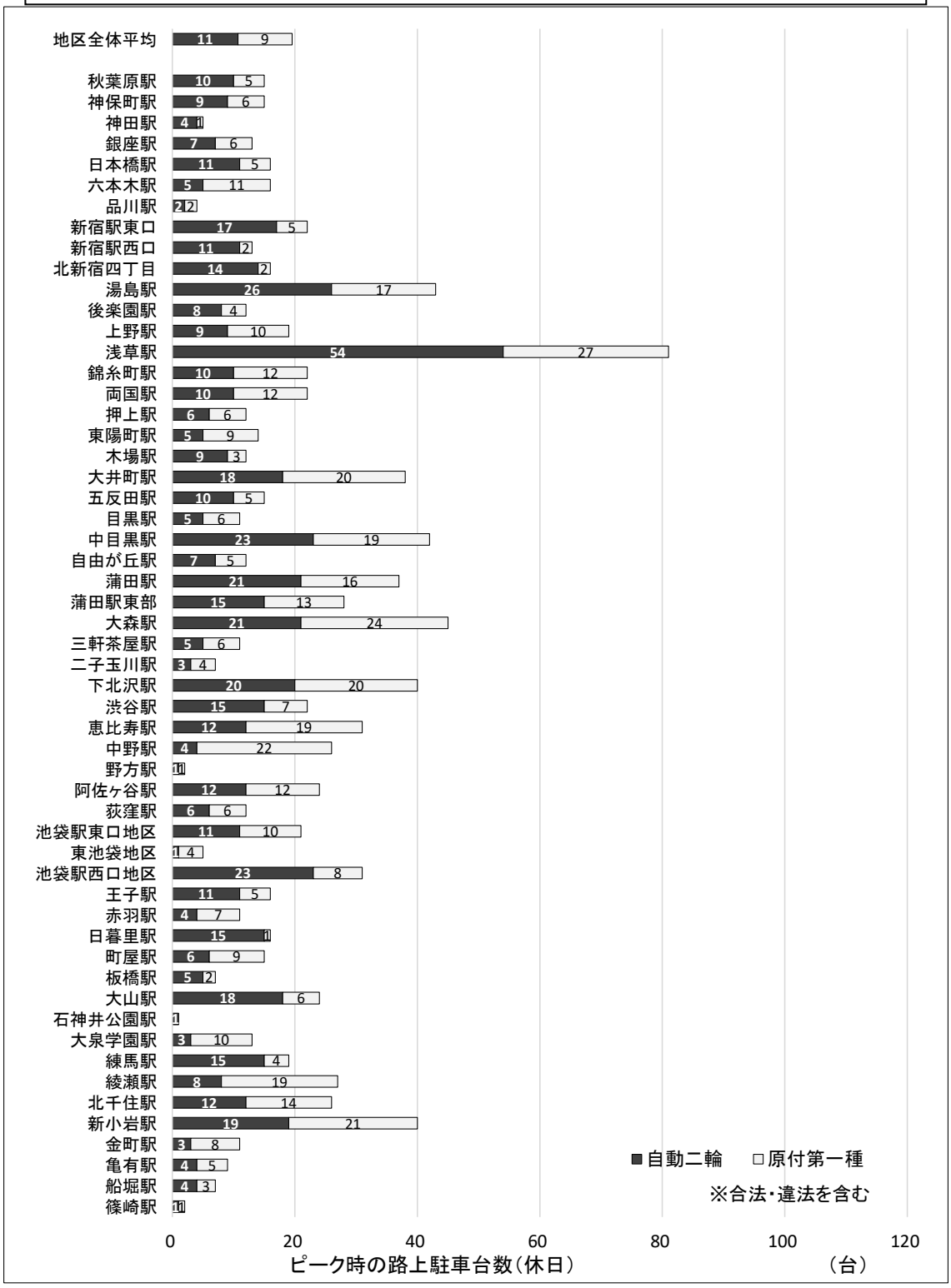



図 2-64　ピーク時の路上駐車台数（休日）

2) ピーク時の路上駐車車両数(100m当たり台数)

① 平日

○100m当たりの路上駐車車両数は、練馬駅が最も多く、0.71 台(0.17 台＋0.54 台)／0.1 ㎞であり、次いで新小岩駅が 0.55 台(0.24 台＋0.31 台)／0.1 ㎞、秋葉原駅が 0.54 台(0.19 台＋0.35 台)／0.1 ㎞である。

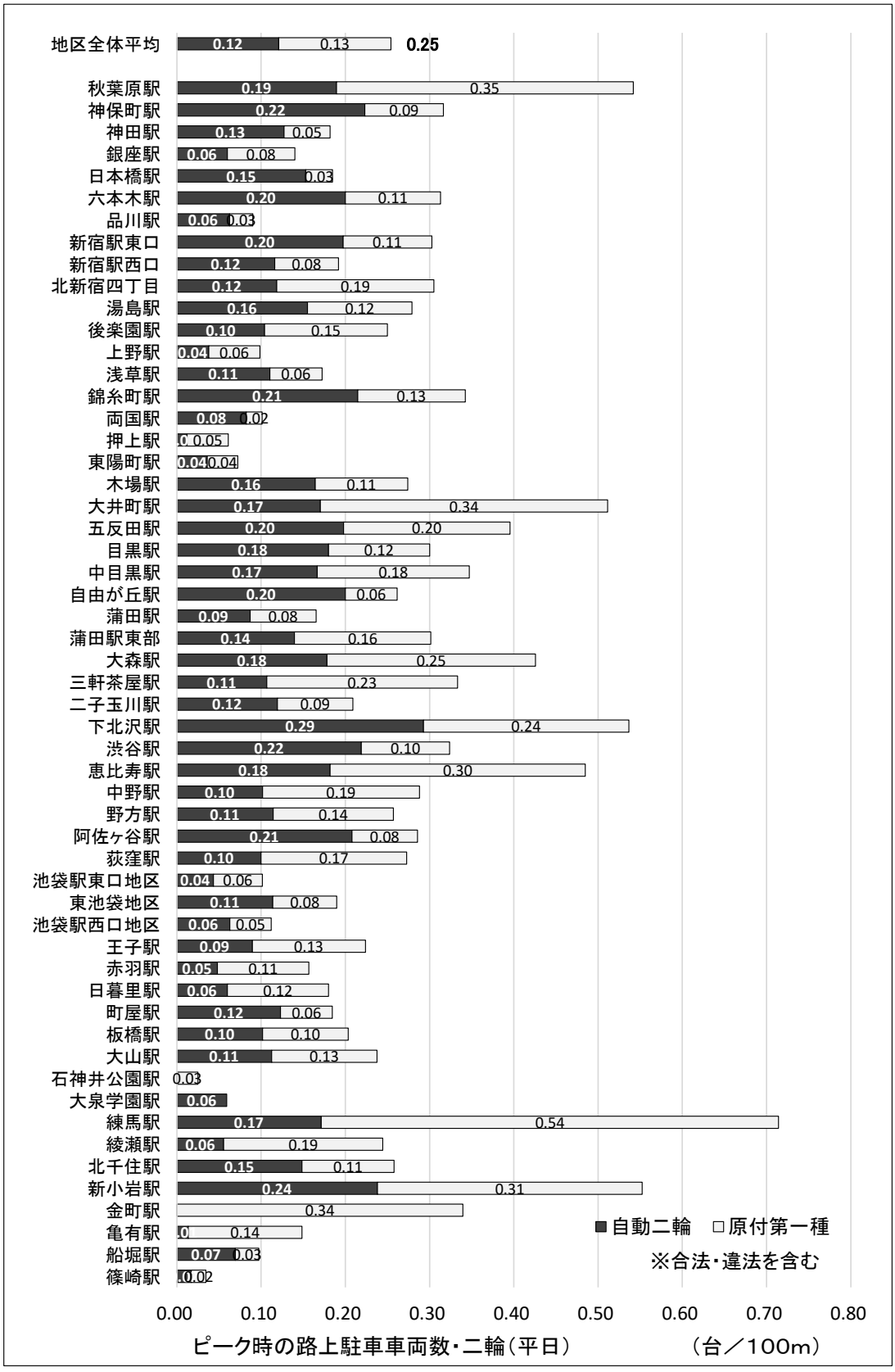



図 2-65 ピーク時の路上駐車車両数（平日）

② 休日

○100m当たりの路上駐車車両数は、中目黒駅が最も多く、0.58 台(0.32 台＋0.26 台)／0.1 ㎞であり、次いで浅草駅が 0.56 台(0.37 台＋0.19 台)／0.1 ㎞、下北沢駅が 0.48 台(0.24 台＋0.24 台)／0.1 ㎞である。

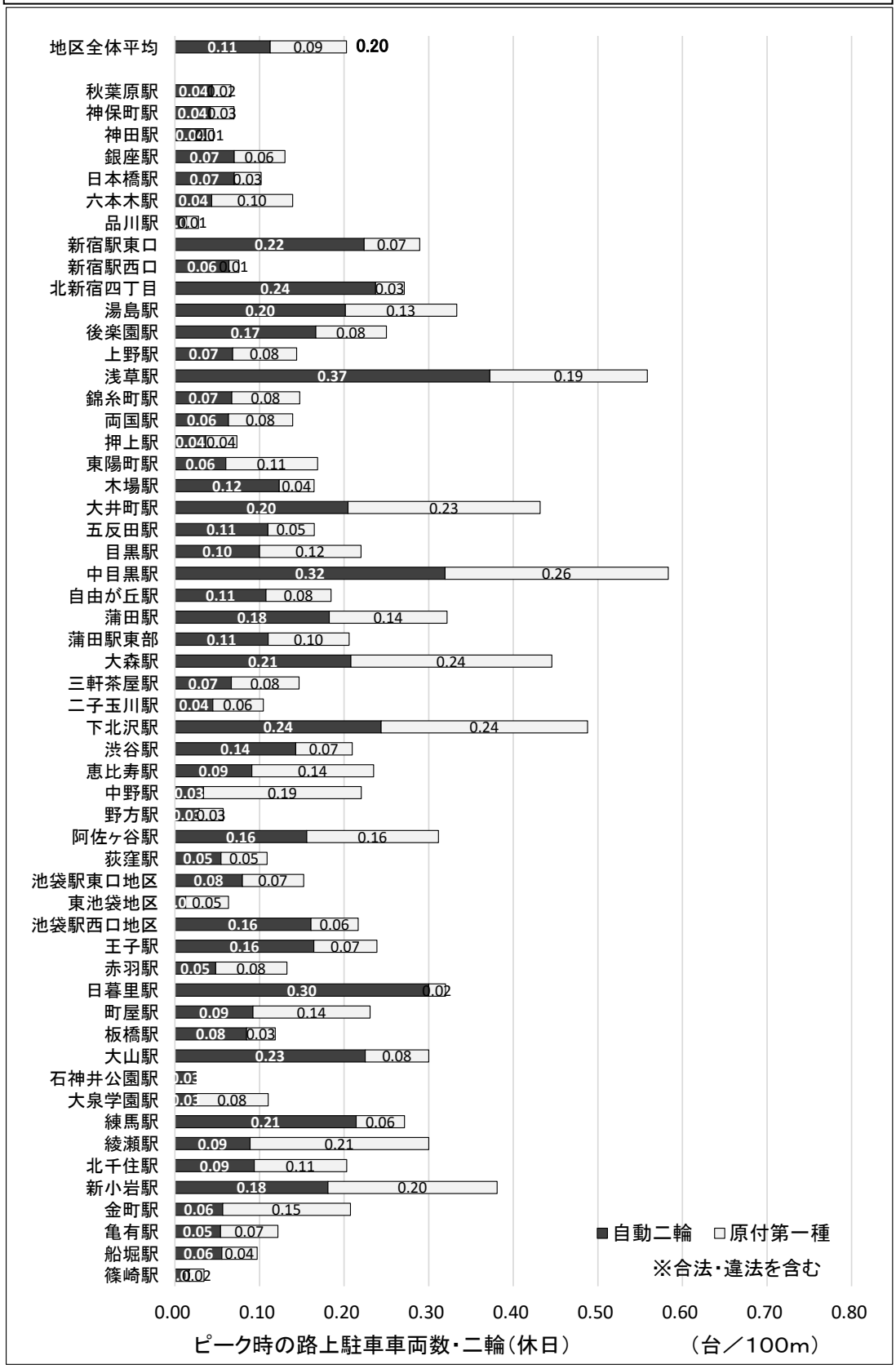



図 2-66　ピーク時の路上駐車車両数（休日）

3) ピーク時の駐車分類別路上駐車割合

① 平日（自動二輪）

○後楽園駅・日暮里駅・綾瀬駅・新小岩駅・亀有駅の 5 地区は、違法歩道駐車の割合が 80%を超えている。

○秋葉原駅・神田駅・銀座駅・北新宿四丁目・浅草駅・中目黒駅・自由が丘駅・三軒茶屋駅・下北沢駅・渋谷駅・恵比寿駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・池袋駅東口地区・東池袋地区・池袋駅西口地区・町屋駅・大泉学園駅・篠崎駅の 20 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を超えている。

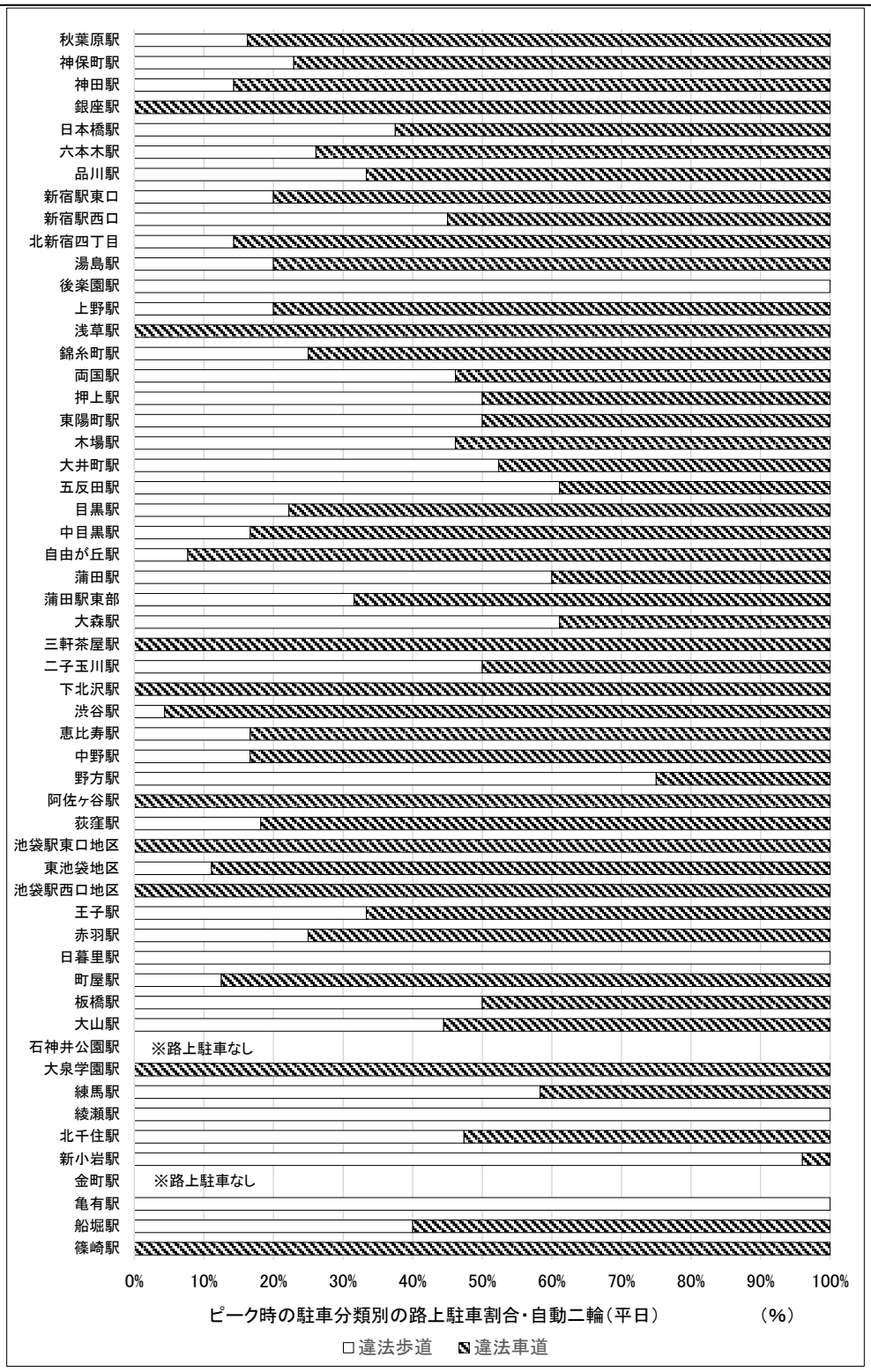



図 2-67　ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合・自動二輪（平日）

② 休日（自動二輪）

○野方駅・東池袋地区・石神井公園駅の 3 地区は、違法歩道駐車の割合が 80%を超えている。
○北新宿四丁目駅・湯島駅・浅草駅・目黒駅・中目黒駅・大森駅・下北沢駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・日暮里駅・大山駅・金町駅・船堀駅・篠崎駅の 14 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を超えている。

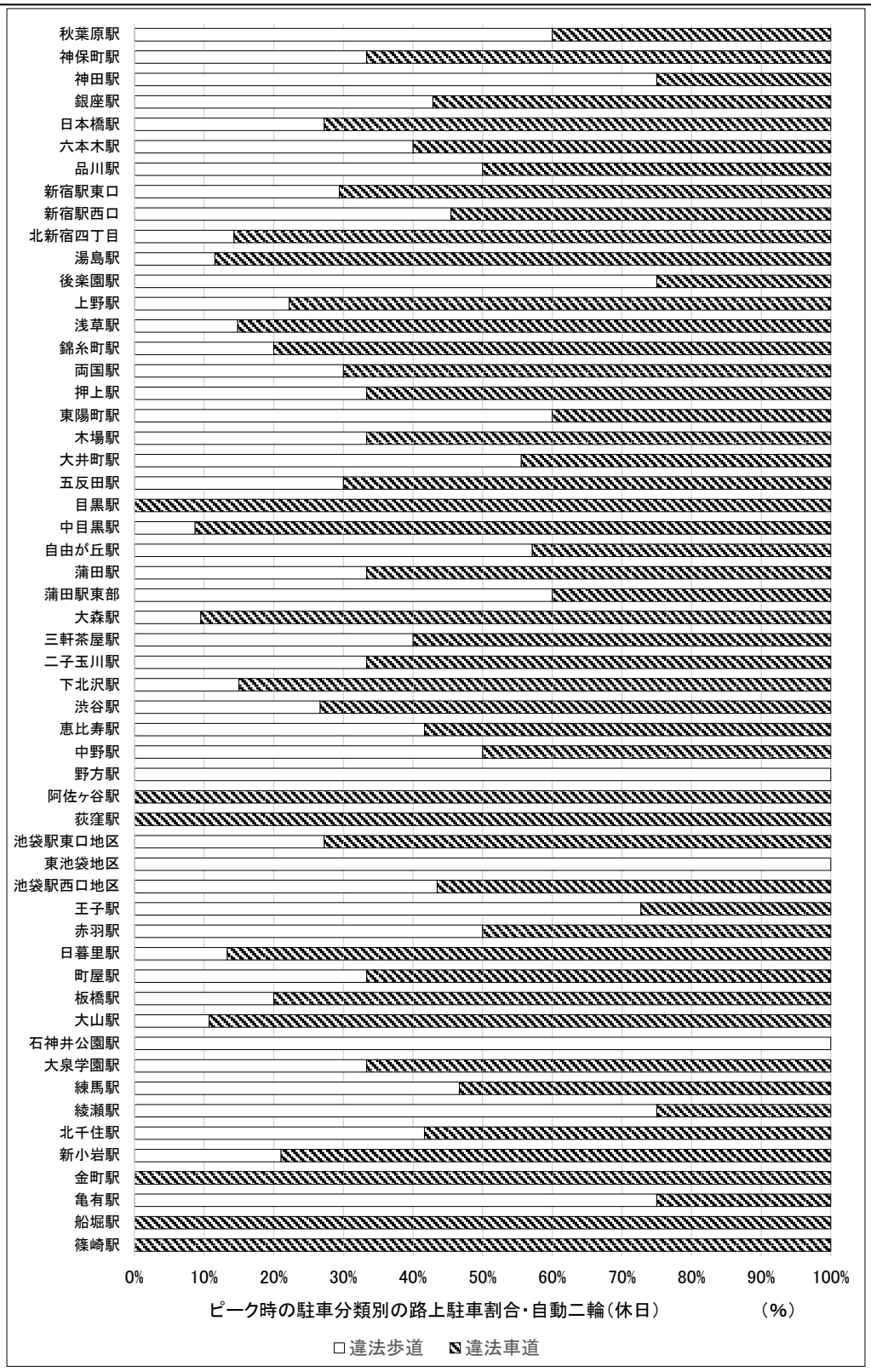



図 2-68　ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合・自動二輪（休日）

③　平日（原付第一種）

○野方駅・板橋駅・大山駅・石神井公園駅・綾瀬駅の 5 地区は、違法歩道駐車の割合が 80%を超えている。
○神田駅・銀座駅・日本橋駅・北新宿四丁目駅・湯島駅・錦糸町駅・自由が丘駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・二子玉川駅・下北沢駅・渋谷駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・東池袋地区・池袋駅西口地区・赤羽駅・町屋駅・金町駅・船堀駅・篠崎駅の 22 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を超えている。

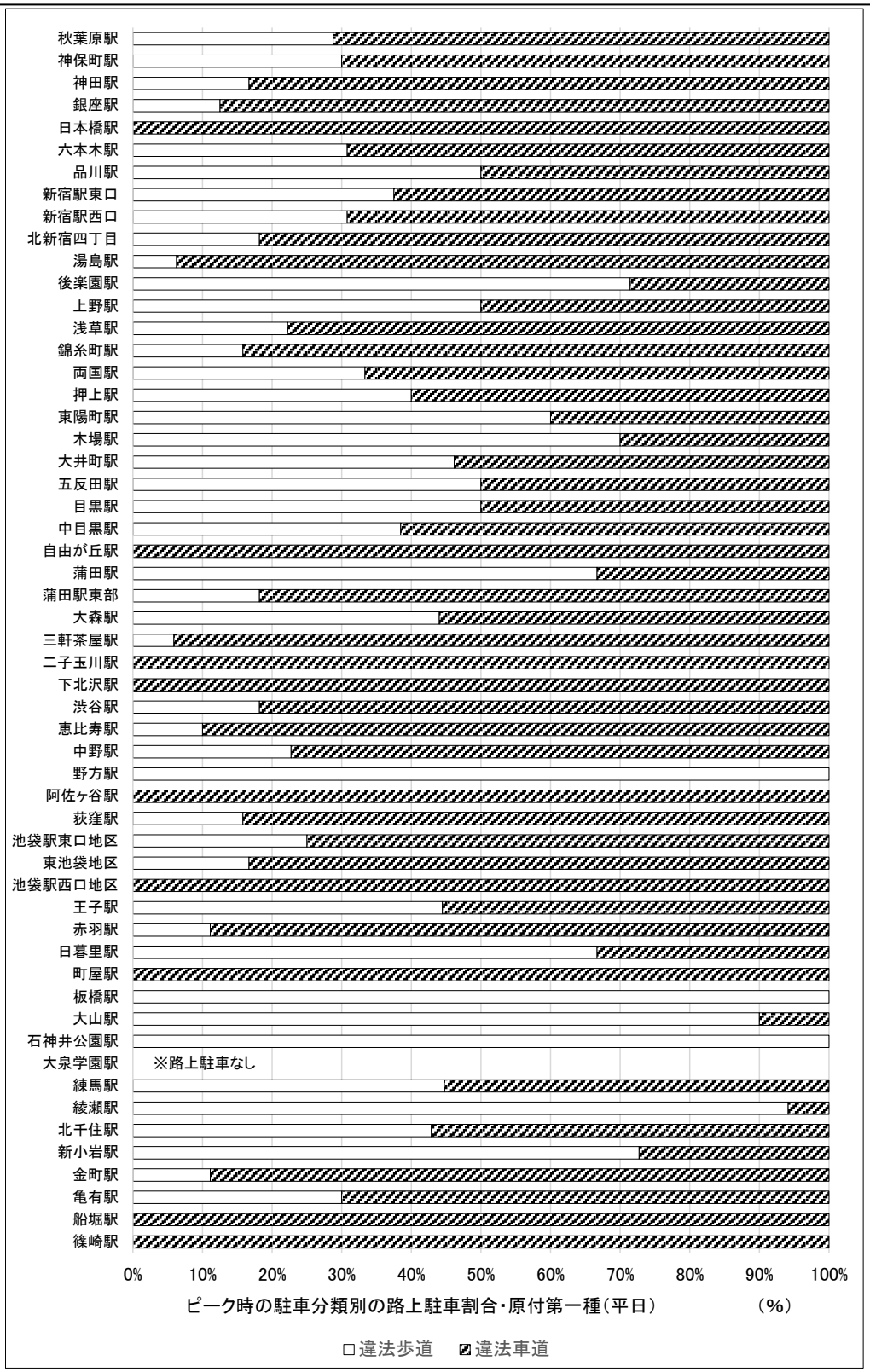



図 2-69　ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合・原付第一種（平日）

④　休日（原付第一種）

○神田駅・野方駅・王子駅・大泉学園駅の 4 地区は、違法歩道駐車の割合が 80%を超えている。
○神保町駅・日本橋駅・北新宿四丁目駅・湯島駅・浅草駅・錦糸町駅・目黒駅・中目黒駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・東池袋地区・日暮里駅・町屋駅・板橋駅・大山駅・船堀駅・篠崎駅の 18 地区は、違法車道駐車の割合が 80%を超えている。

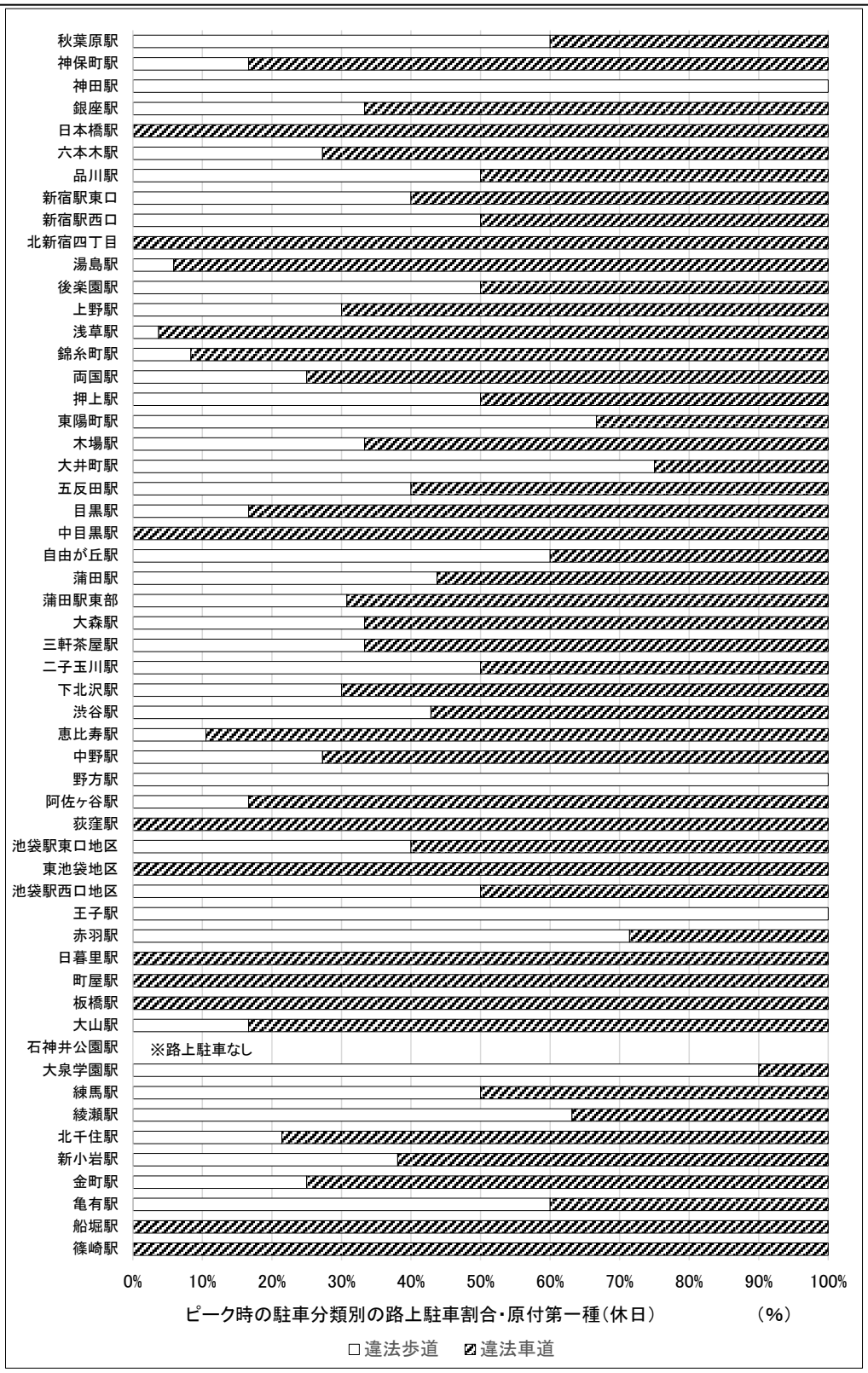



図 2-70　ピーク時の駐車分類別の路上駐車割合・原付第一種（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の路上駐車台数の推移

① 平日

○前回調査（令和 3 年度）と比較して、ピーク時の路上駐車台数が 50 台以上増加しているのは秋葉原駅の 1 地区である。
○前回調査（令和 3 年度）と比較して、ピーク時の路上駐車台数が 30 台以上減少しているのは、後楽園駅・浅草駅・目黒駅の 3 地区である。

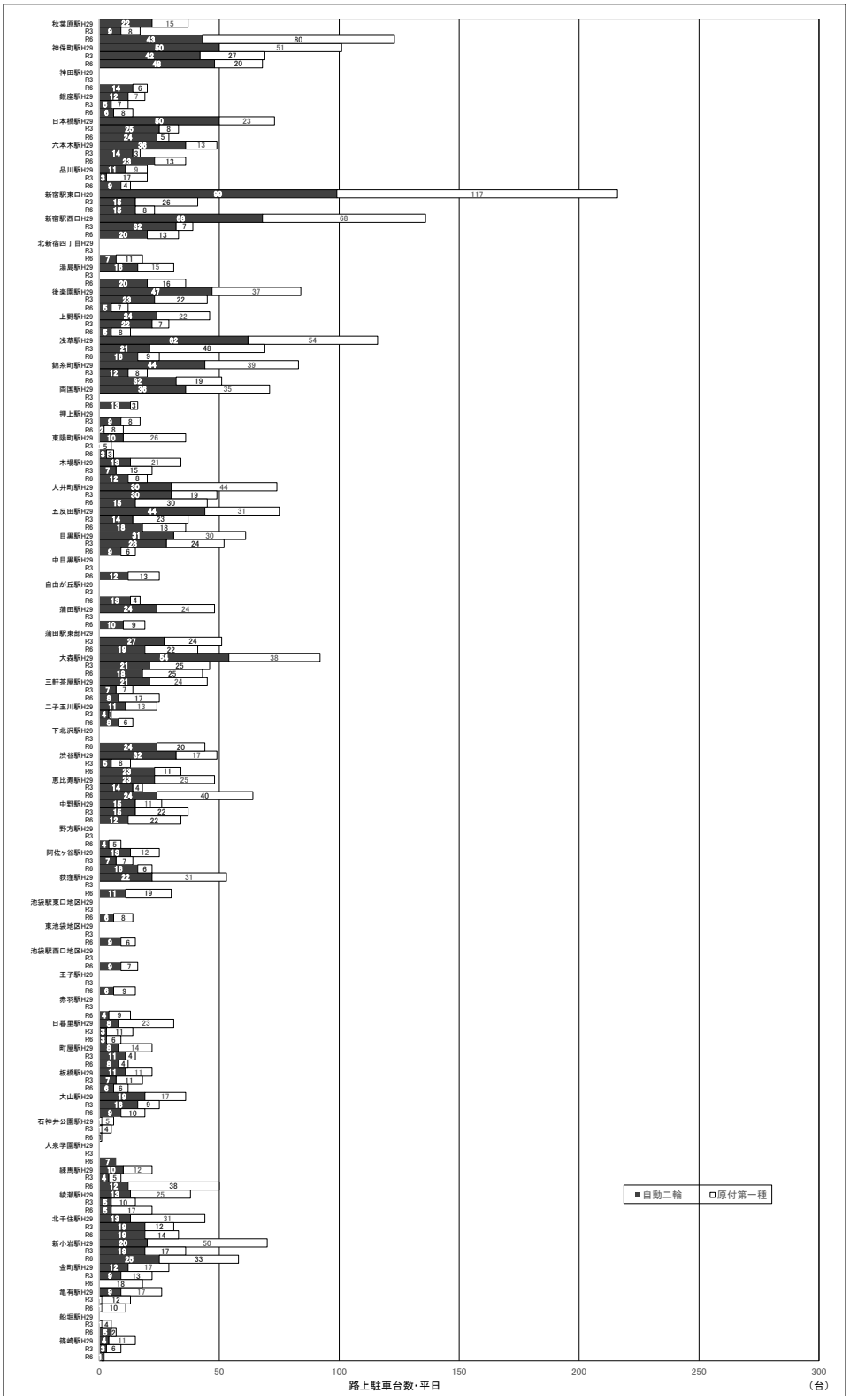



図 2-71　ピーク時の路上駐車台数の推移（平日）

② 休日

○前回調査（令和 3 年度）と比較して、ピーク時の路上駐車台数が 50 台以上増加している地区は無かった。
○前回調査（令和 3 年度）と比較して、ピーク時の路上駐車台数が 30 台以上減少しているのは目黒駅の 1 地区である。

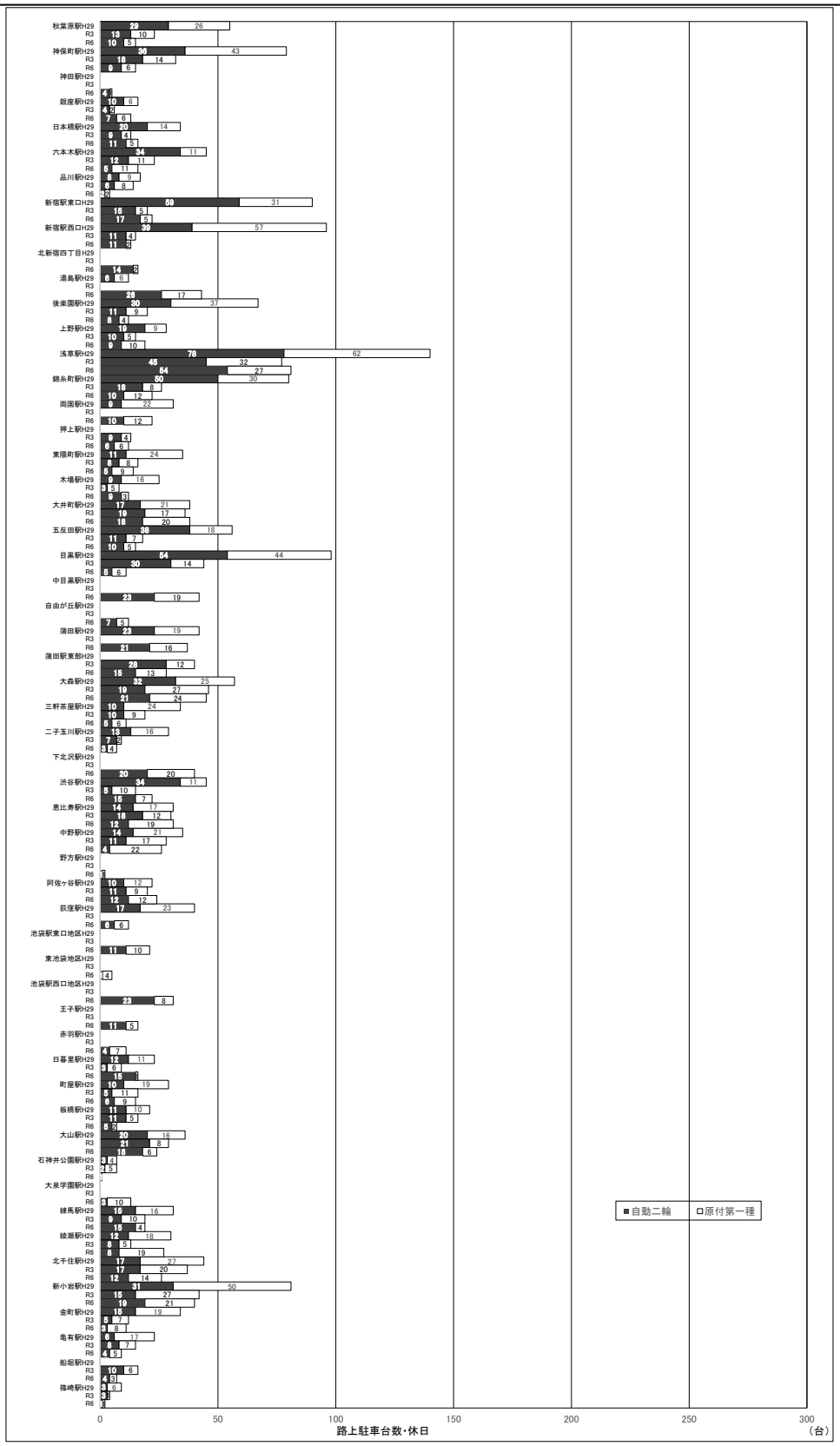



図 2-72　ピーク時の路上駐車台数の推移（休日）

## 2.3.4.路上駐車時間の実態（二輪）

### (1) 地区別の実態

#### 1) 平均路上駐車時間

##### ① 自動二輪

○平均駐車時間は全地区平均で、平日 78 分、休日 36 分であった。
○平均駐車時間が長い地区は、平日は渋谷駅で 360 分、休日は湯島駅で 190 分となっている。

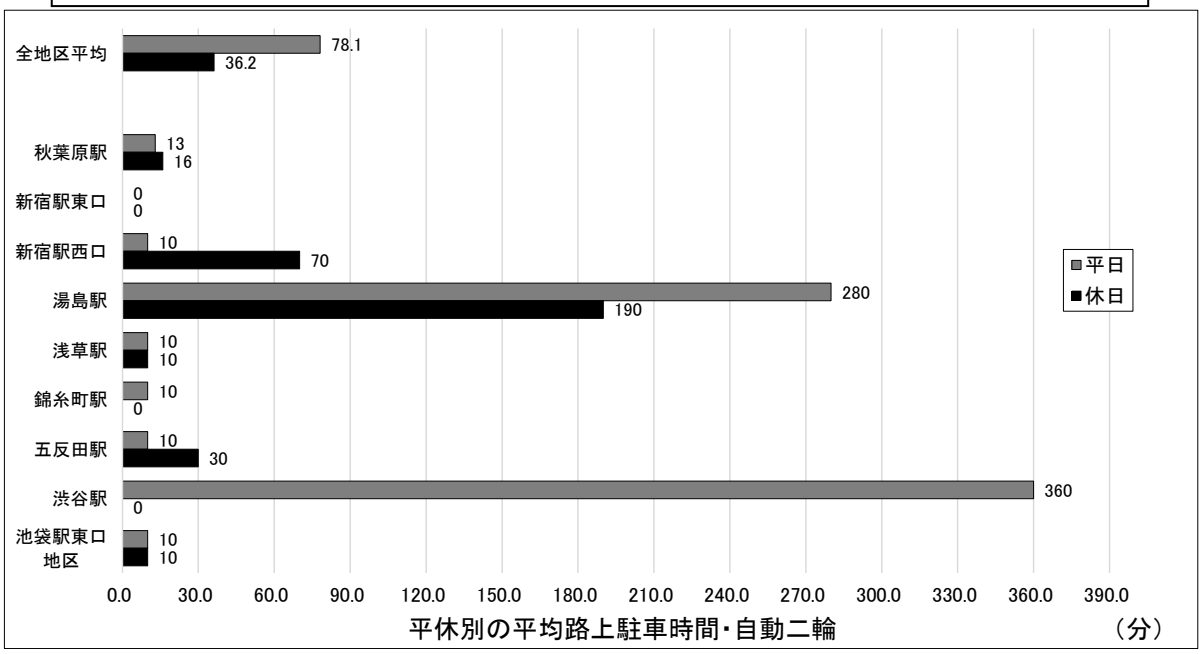



図 2-73　平均路上駐車時間（自動二輪）

##### ② 原付第一種

○平均駐車時間は全地区平均で、平日 24 分、休日 7 分であった。
○平均駐車時間が長い地区は、平日は浅草駅で 120 分、休日は秋葉原駅で 13 分となっている。

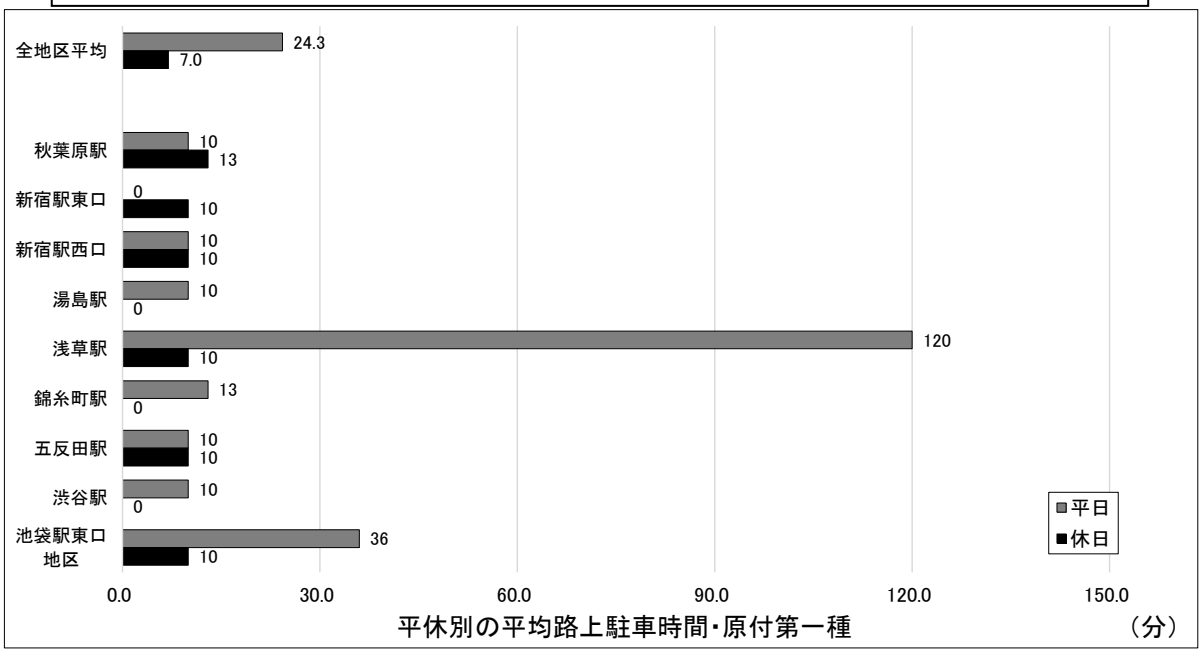



図 2-74　平均路上駐車時間（原付第一種）

2）時間帯別の路上駐車時間

①　平日（自動二輪）

○全地区平均は、11 時、13 時が最も路上駐車時間が大きい。
○湯島駅は 18 時からの路上駐車時間がやや大きい。

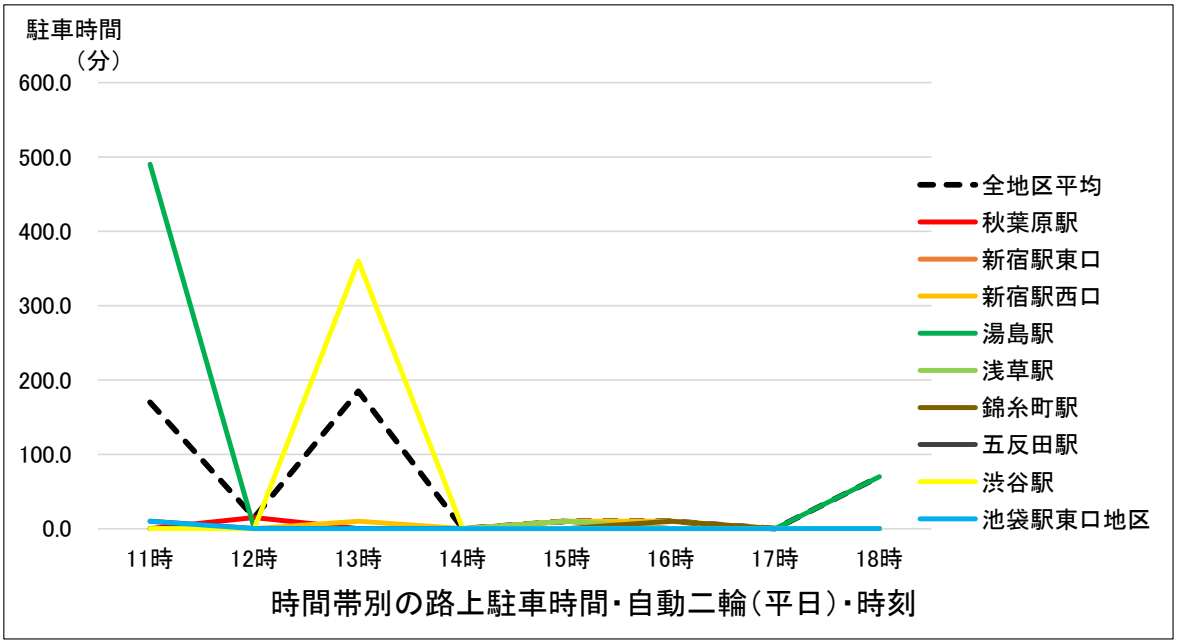



図 2-75　時間帯別の路上駐車時間（平日・自動二輪）

②　休日（自動二輪）

○全地区平均は、11 時が最も路上駐車時間が大きい。
○秋葉原駅は 15 時の路上駐車時間がやや大きい。

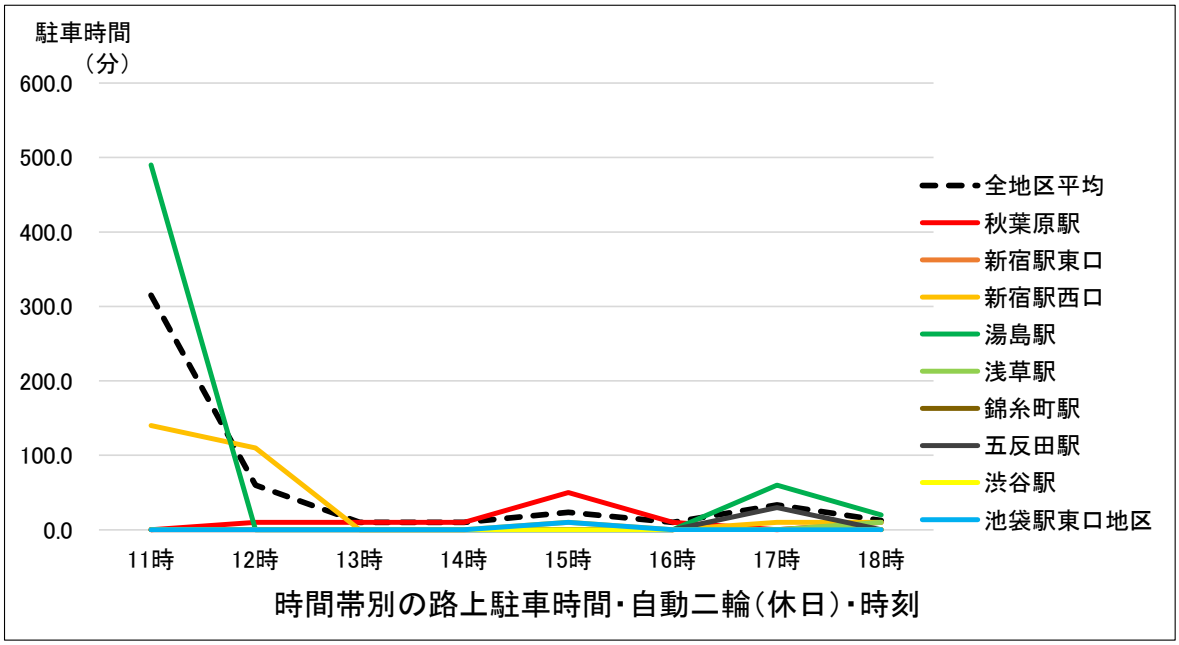



図 2-76　時間帯別の路上駐車時間（休日・自動二輪）

③　平日（原付第一種）

○全地区平均は、15 時が最も路上駐車時間が大きい。
○池袋駅東口地区は 11 時、浅草駅は 15 時が突出して大きい。

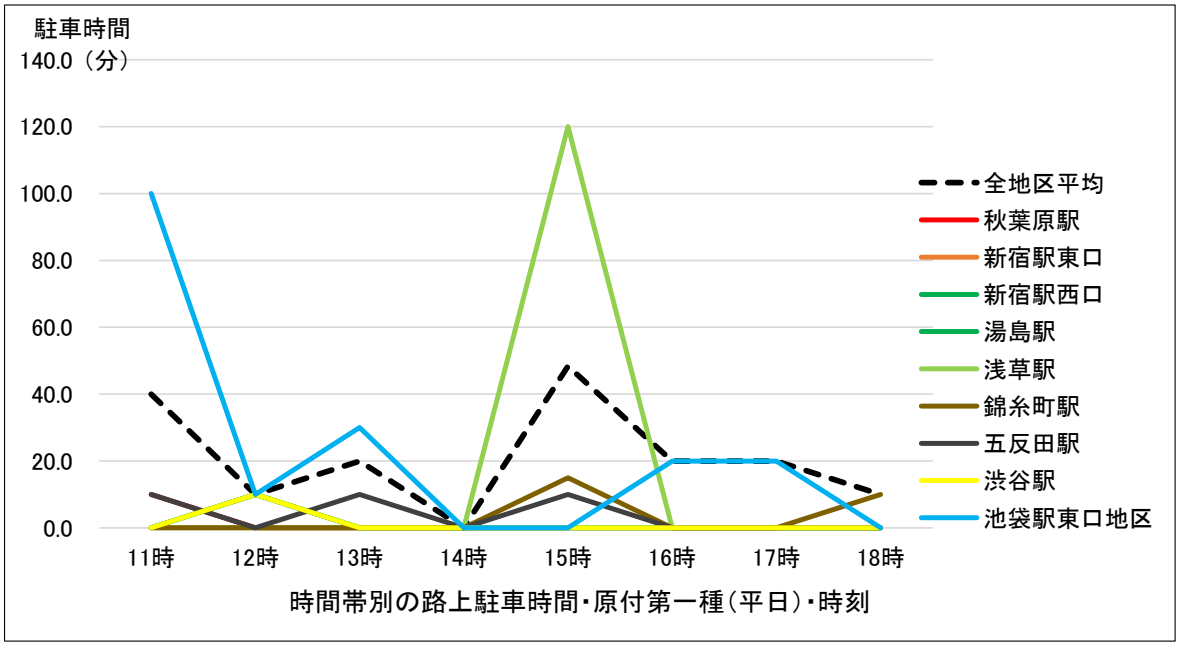



図 2-77　時間帯別の路上駐車時間（平日・原付第一種）

④　休日（原付第一種）

○全地区平均は、11 時が最も路上駐車時間が大きい。

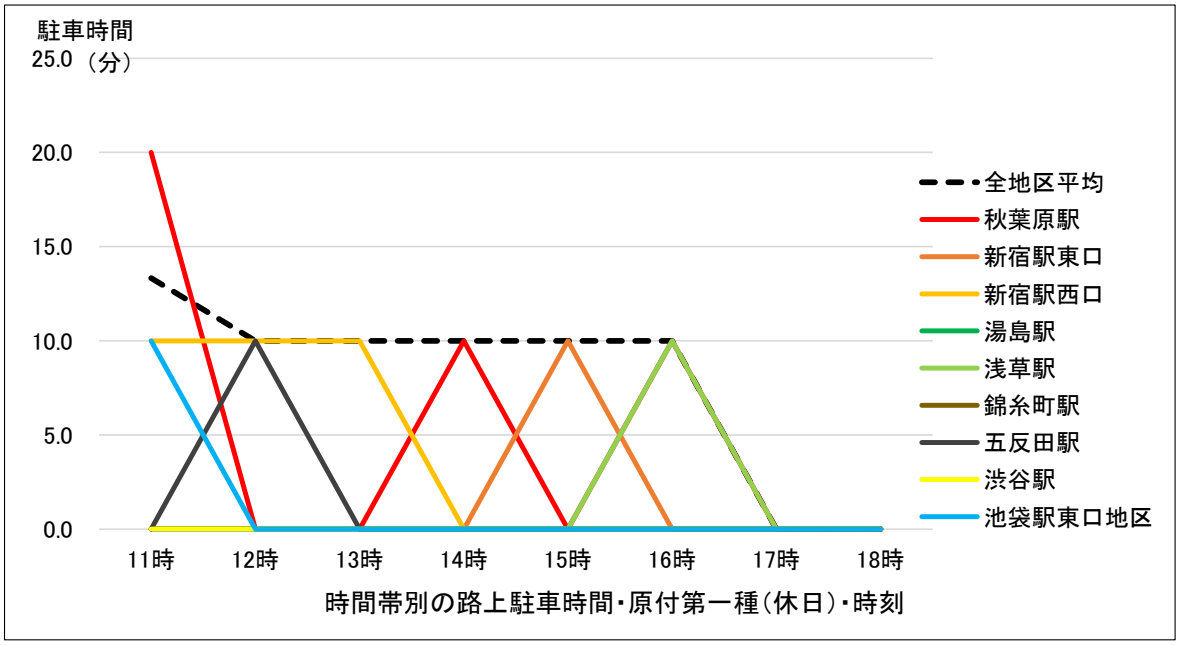



図 2-78　時間帯別の路上駐車時間（休日・原付第一種）

3) 車種別の路上駐車時間

① 平日

○全地区平均では「自動二輪(250cc 以上)」の路上駐車時間が最も長く、次いで「ミニカー」、「自動二輪（250cc 以下)」となっている。
○車種別の路上駐車時間で最も長いのは、湯島駅の「ミニカー」である。

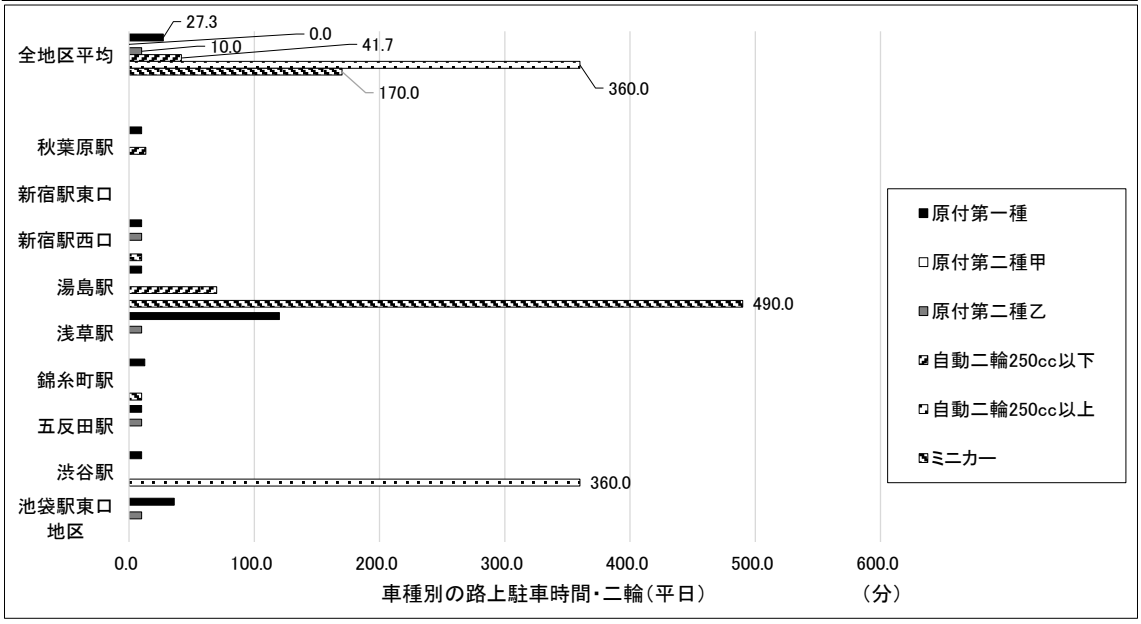



図 2-79　車種別の路上駐車時間（平日）

② 休日

○全地区平均では、「ミニカー」の路上駐車時間が最も長く、次いで「原付第二種乙」、「自動二輪（250cc 以上)」となっている。
○車種別の路上駐車時間で最も長いのは湯島駅の「ミニカー」である。

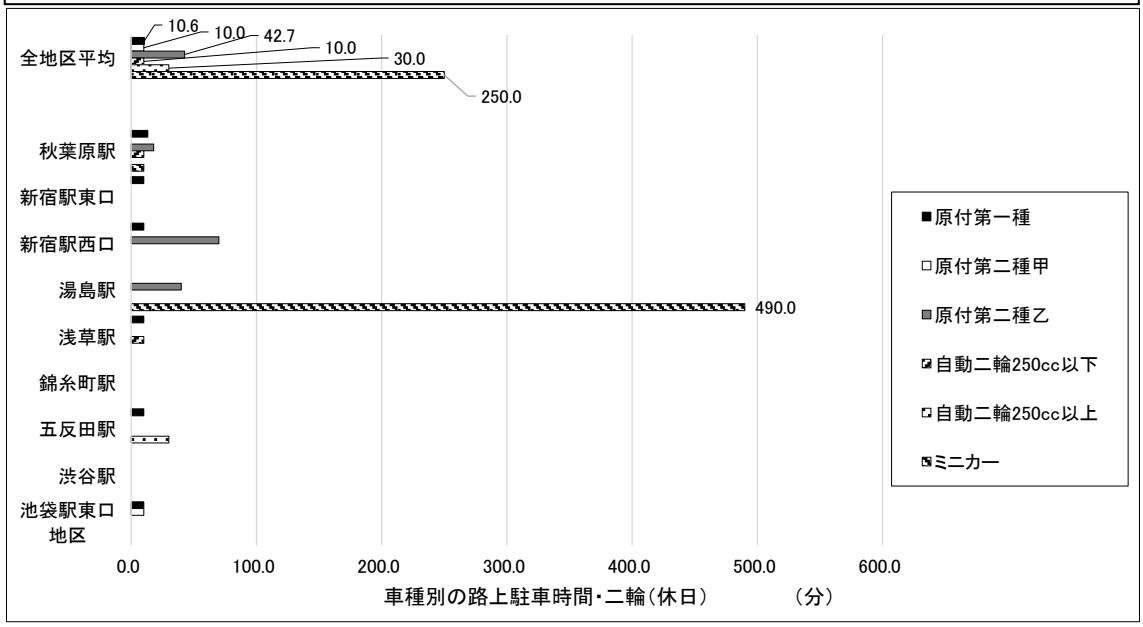



図 2-80　車種別の路上駐車時間（休日）

## 2.3.5. 駐車需給バランスの実態（二輪）

### (1) 地区別の実態

#### 1) ピーク時の総駐車需要

① 平日

○秋葉原駅・新宿駅西口・大井町駅・大森駅・渋谷駅・恵比寿駅の 6 地区でピーク時の総駐車需要が 100 台以上となっている。

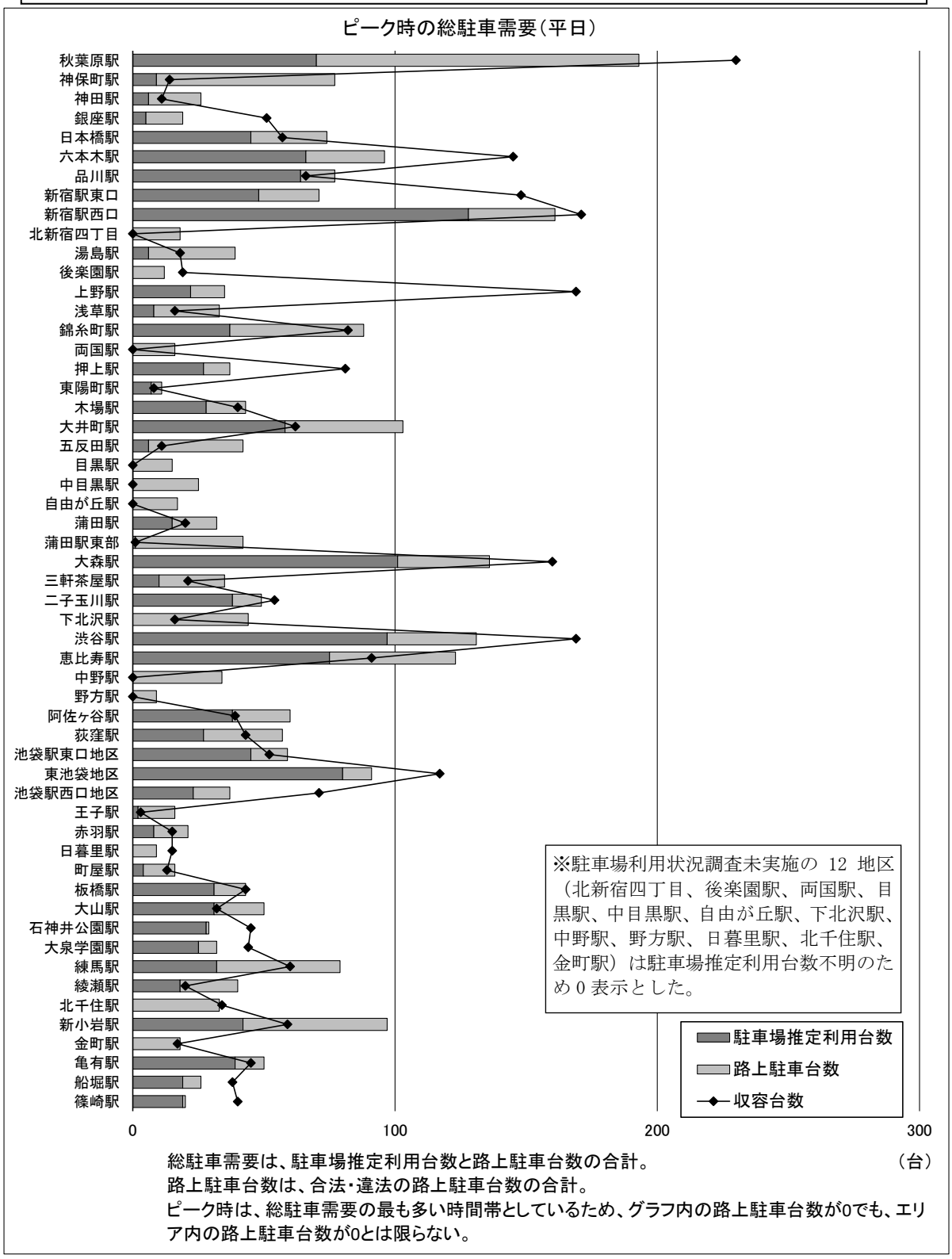



図 2-81　ピーク時の総駐車需要（平日）

② 休日

○秋葉原駅・新宿駅東口の 2 地区でピーク時の総駐車需要が 100 台以上となっている。

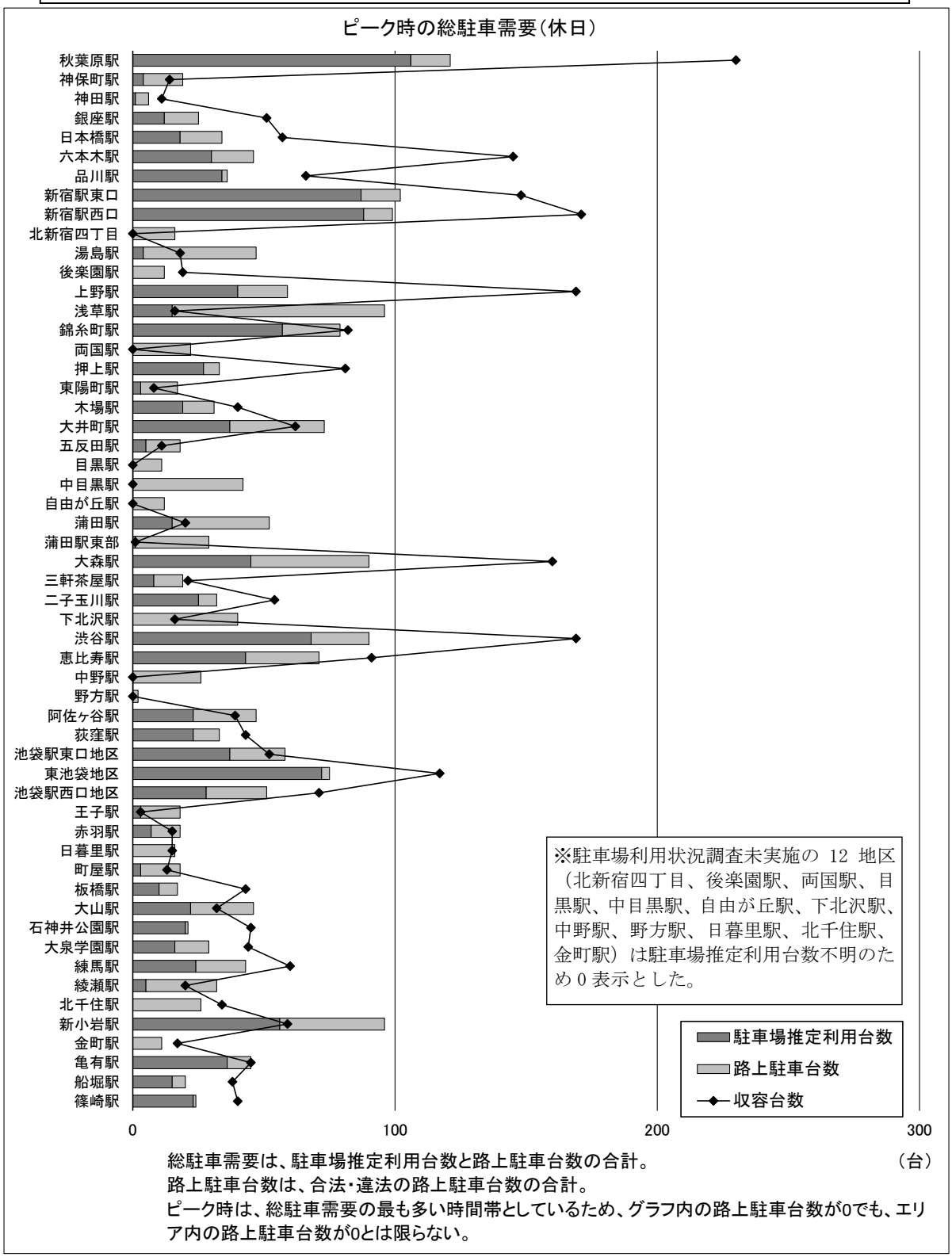



図 2-82　ピーク時の総駐車需要（休日）

(2) 過年度調査結果との比較

1) ピーク時の総駐車需要の推移

① 平日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、総駐車需要は減少している。
○前回調査(令和 3 年度)より、新宿駅東口では、59 台減少している。

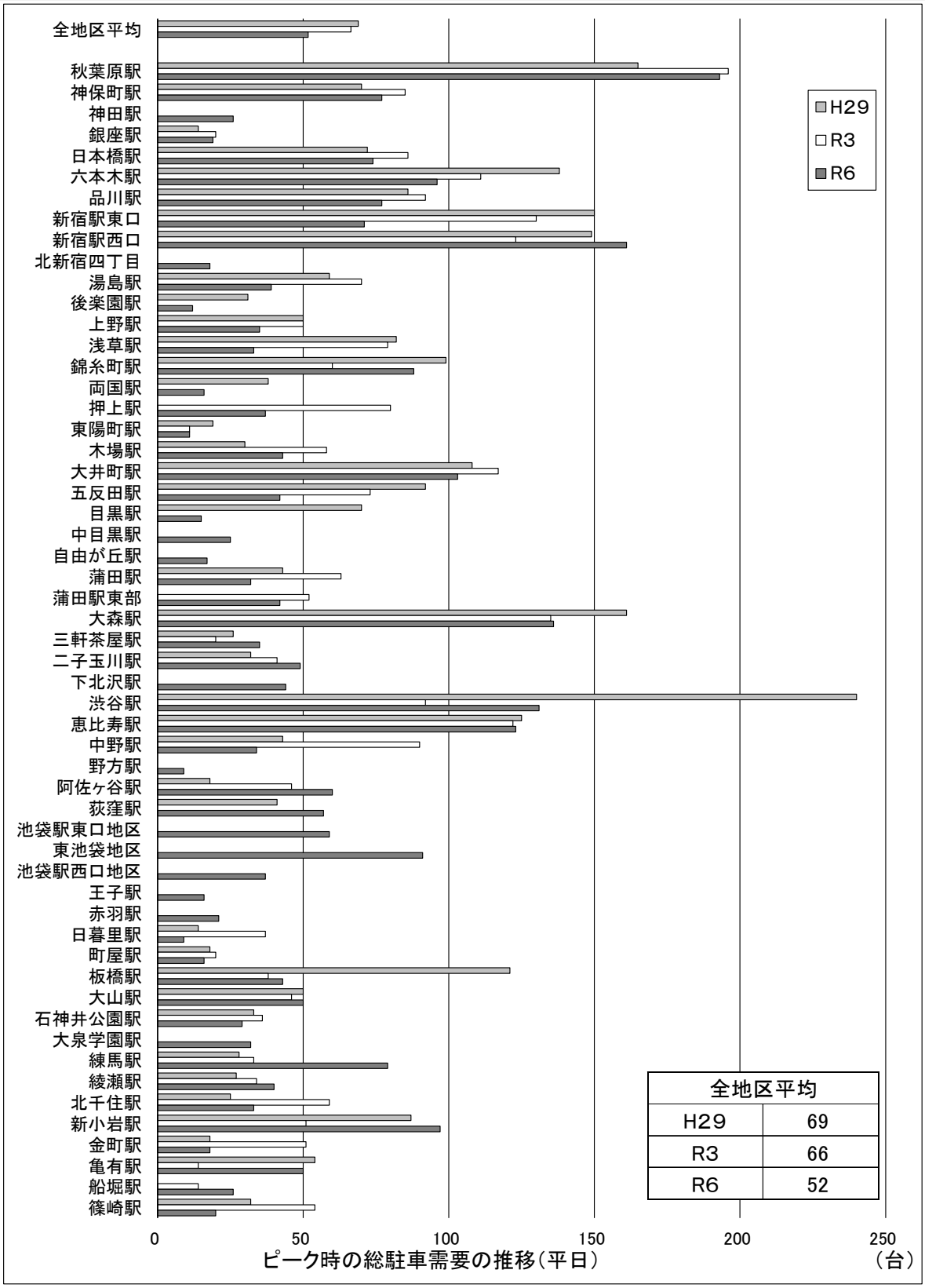



図 2-83　ピーク時の総駐車需要の推移（平日）

② 休日

○過年度調査（平成 29・令和 3 年度）と比較すると、総駐車需要は減少している。
○前回調査(令和 3 年度)より、中野駅では、63 台減少している。

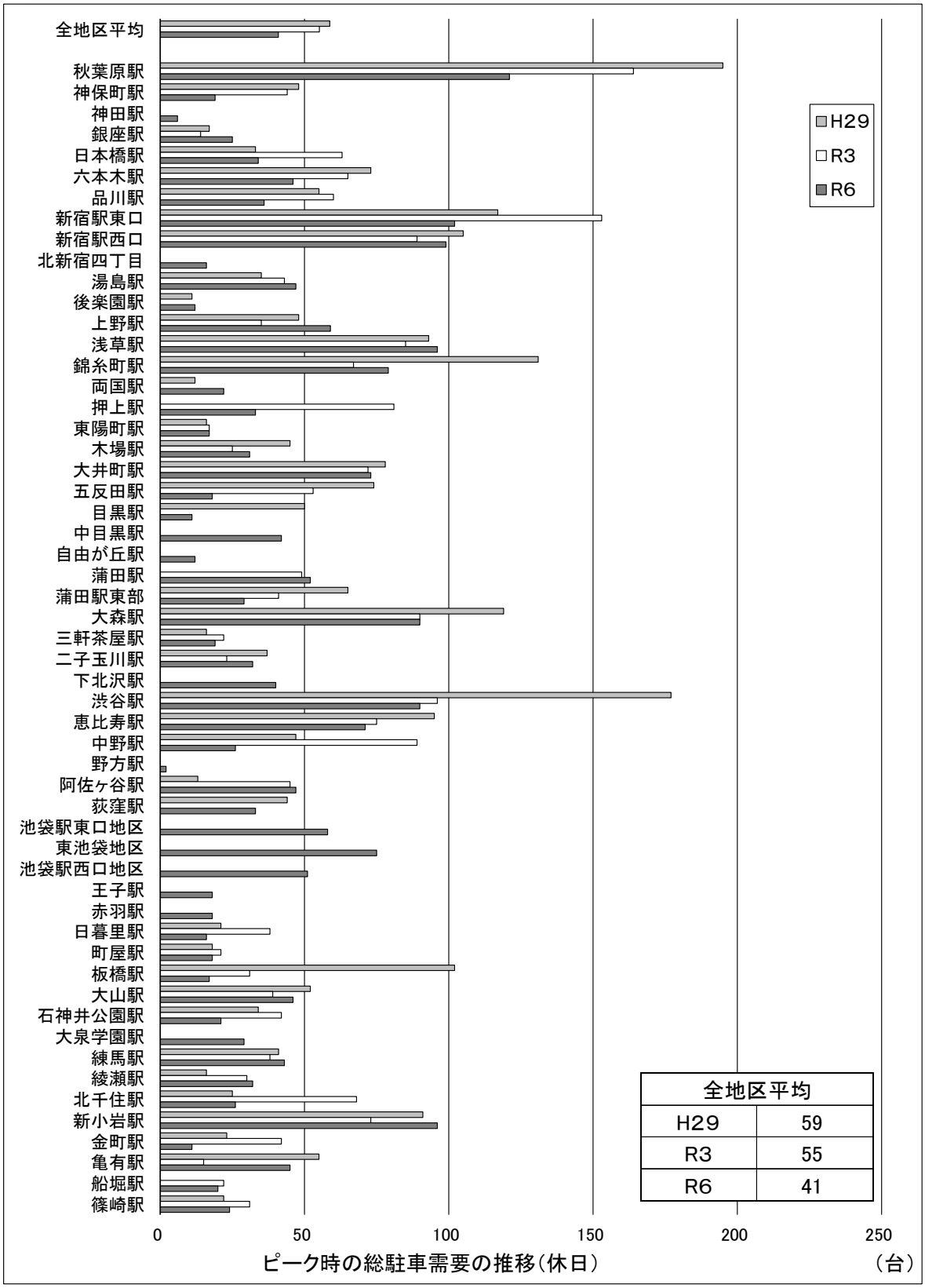
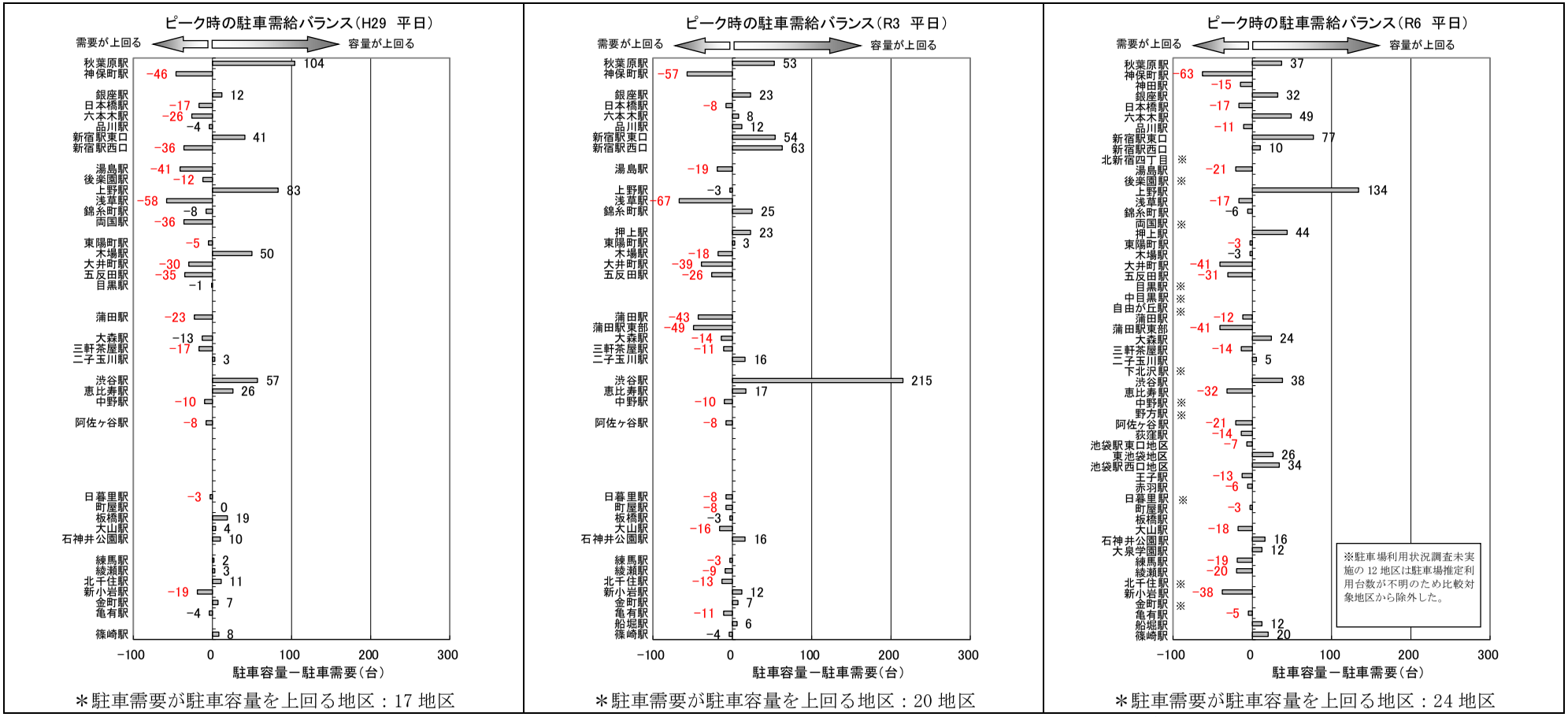



図 2-84　ピーク時の総駐車需要の推移（休日）

## 2）駐車需給バランスの推移

### ①　平日

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る（需要に対して供給が不足している）地区は、55 地区中 24 地区であった。令和 3 年度より供給不足地区は増加している。
・不足地区数は、平成 29 年度・17 地区、令和 3 年度・20 地区、令和 6 年度・24 地区。

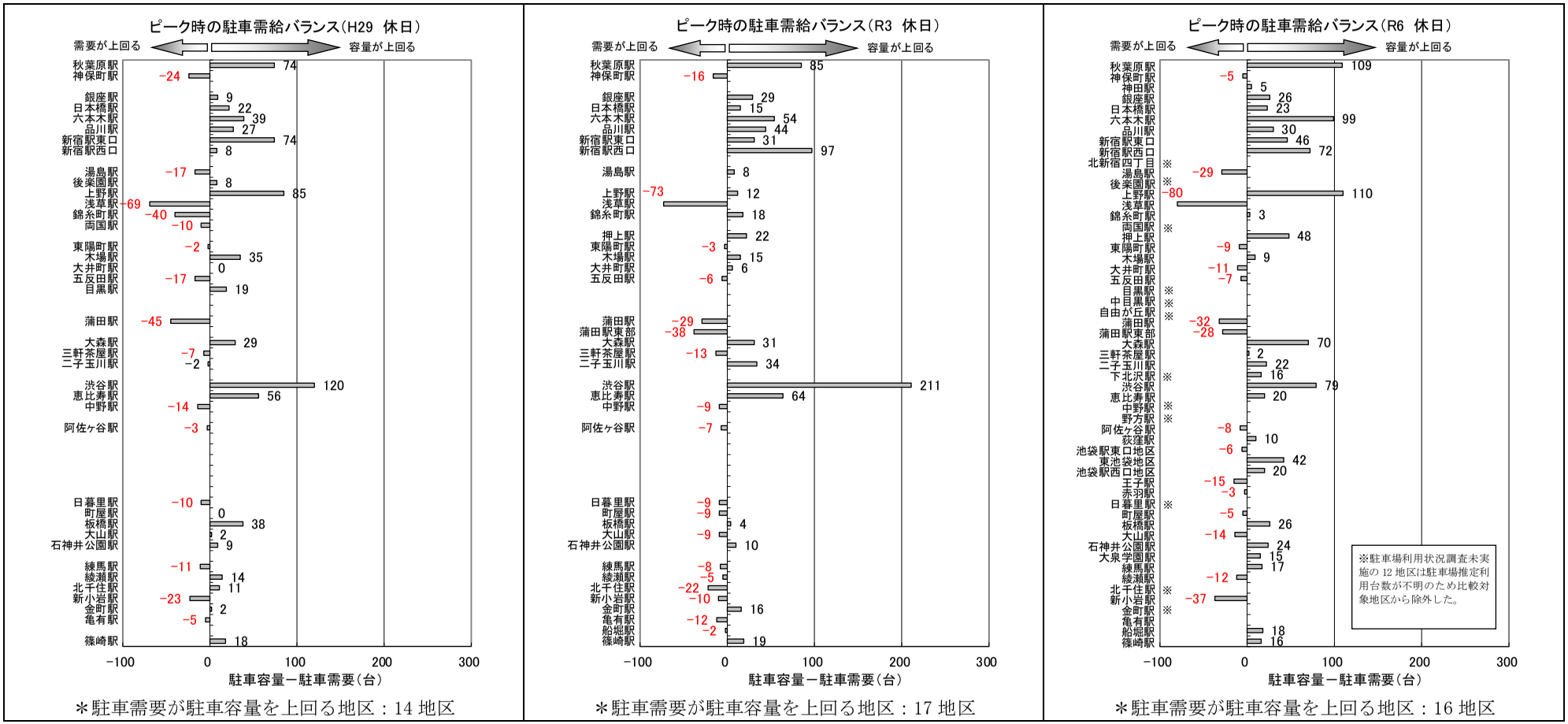



※駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る（需要に対して供給が不足している）地区の需給差を赤字で示している。
（需要／供給が１１０％以内の場合は需給バランス確保とみなしている）

図 2-85　ピーク時の総駐車需給バランスの推移（平日）

② 休日

○駐車需要が駐車容量(収容台数・供給量)を上回る（需要に対して供給が不足している）地区は、55 地区中 16 地区であった。令和 3 年度より供給不足地区は横ばいである。
・不足地区数は、平成 29 年度・15 地区、令和 3 年度・18 地区、令和 6 年度・16 地区。




＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：14 地区

＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：17 地区

＊駐車需要が駐車容量を上回る地区：16 地区

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

図 2-86 ピーク時の総駐車需給バランスの推移（休日）

## 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６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 29 年度・令和３年度で調査を実施した地区と同じ 49 地区での比較を行った。

※平成 29 年度・令和３年度の調査実施地区は同一のため、令和３年度・令和６年度の比較は省略する。

表 2-5　令和６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6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29・令和3・6年度実施地区での比較 | | | 平成29・令和3・6年度実施地区での比較 | | |
| | | | 対象地区49地区 | 過年度との比較 | | 対象地区49地区 | 過年度との比較 | |
| | | | | 増減 | 割合（%） | | 増減 | 割合（%） |
| 駐車場数（場） | H29年度 | | 1,492 | － | － | 1,475 | － | － |
| | R3年度 | | 1,445 | -47 | -3.2 | 1,433 | -42 | -2.8 |
| | R6年度 | | 1,533 | 88 | 6.1 | 1,521 | 88 | 6.1 |
| 駐車場収容台数（台） | H29年度 | | 41,095 | － | － | 40,150 | － | － |
| | R3年度 | | 36,256 | -4,839 | -11.8 | 35,886 | -4,264 | -10.6 |
| | R6年度 | | 38,443 | 2,187 | 6.0 | 38,056 | 2,170 | 6.0 |
| 駐車場推定利用台数（台） | H29年度 | | 27,127 | － | － | 26,161 | － | － |
| | R3年度 | | 22,123 | -5,004 | -18.4 | 19,483 | -6,678 | -25.5 |
| | R6年度 | | 24,990 | 2,867 | 13.0 | 21,482 | 1,999 | 10.3 |
| 駐車場推定利用率（%） | H29年度 | | 68.7 | － | － | 61.8 | － | － |
| | R3年度 | | 63.9 | -4.8 | -7.0 | 54.3 | -7.5 | -12.2 |
| | R6年度 | | 71.2 | 7.3 | 11.4 | 57.8 | 3.5 | 6.4 |
| PM/PT収容台数（台） | H29年度 | 一般 | 2,051 | － | － | 1,274 | － | － |
| | | 貨物用 | 358 | － | － | 270 | － | － |
| | | 合計 | 2,409 | － | － | 1,544 | － | － |
| | R3年度 | 一般 | 1,928 | -123 | -6.0 | 1,188 | -86 | -6.8 |
| | | 貨物用 | 326 | -32 | -8.9 | 249 | -21 | -7.8 |
| | | 合計 | 2,254 | -155 | -6.4 | 1,437 | -107 | -6.9 |
| | R6年度 | 一般 | 1,878 | -50 | -2.6 | 1,122 | -66 | -5.6 |
| | | 貨物用 | 386 | 60 | 18.4 | 285 | 36 | 14.5 |
| | | 合計 | 2,264 | 10 | 0.4 | 1,407 | -30 | -2.1 |
| 路上駐車台数（台） | H29年度 | | 5,108 | － | － | 4,106 | － | － |
| | R3年度 | | 5,939 | 831 | 16.3 | 4,449 | 343 | 8.4 |
| | R6年度 | | 6,432 | 493 | 8.3 | 4,715 | 266 | 6.0 |
| 合法路上駐車台数（台） | H29年度 | | 809 | － | － | 549 | － | － |
| | R3年度 | | 753 | -56 | -6.9 | 445 | -104 | -18.9 |
| | R6年度 | | 613 | -140 | -18.6 | 363 | -82 | -18.4 |
| 違法路上駐車台数（台） | H29年度 | | 4,299 | － | － | 3,557 | － | － |
| | R3年度 | | 5,186 | 887 | 20.6 | 4,004 | 447 | 12.6 |
| | R6年度 | | 5,819 | 633 | 12.2 | 4,352 | 348 | 8.7 |
| 平均路上駐車時間（分）【9地区】 | H29年度 | | 24 | － | － | 29 | － | － |
| | R3年度 | | 26 | 2 | 8.3 | 33 | 4 | 13.8 |
| | R6年度 | | 27 | 1 | 5.1 | 33 | 0 | 0.0 |
| 需要＞供給の地区数（地区） | H29年度 | | 4 | － | － | 2 | － | － |
| | R3年度 | | 9 | 5 | 125.0 | 4 | 2 | 100.0 |
| | R6年度 | | 7 | -2 | -22.2 | 3 | -1 | -25.0 |

(1)令和 6 年度と過年度（平成 29 年度・令和 3 年度）との比較

**1)駐車場の整備状況**

○令和 6 年度と過年度 2 回を比較すると、駐車場数は平成 29 年度の 1,492 場【1475 場】、令和 3 年度の 1,445 場【1433 場】に対して令和 6 年度は 1,533 場【1521 場】である。

○収容台数でみると、平成 29 年度の 41,095 台、令和 3 年度の 36,256 台に対して令和 6 年度は 38,443 台である。

○駐車場の形態をみると、平地自走が 66.7%を占め最も多くなっている。次いで、不明が 15.7%、立体機械が 6.0%を占めており、日本橋駅・新宿駅東口・新宿駅西口・中野駅・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 6 年度における 30 台未満の駐車場の割合は 86.2%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 6 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 29 年度の 27,127 台【26,161 台】、令和 3 年度の 22,123 台【19,483 台】に対して令和 6 年度では 24,990 台【21,482 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 29 年度が 68.7%【61.8%】、令和 3 年度は 63.9%【54.3%】に対して令和 6 年度では 71.2%【57.8%】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 29 年度から令和 3 年度にかけて平日・休日とも利用率が減少しており、新型コロナウイルス感染症の蔓延による外出控えが影響していると見られるが、令和 3 年度から令和 6 年度にかけては平日・休日とも利用率が増加し、リバウンド傾向が見られる。

**3)路上駐車の状況**

○ピーク時の違法路上駐車台数は、平成 29 年度が 4,299 台【3,557 台】、令和 3 年度が 5,186 台【4,004 台】に対して令和 6 年度が 5,819 台【4,352 台】と 12.2%【8.7%】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 29 年度が 1.27 台／0.1km、【0.91 台／0.1km】、令和 3 年度が 1.32 台/0.1 km【1.05 台/0.1 km】、令和 6 年度が 1.2 台／0.1km【0.9 台／0.1km】である。（図 2-29,30 参照）

○令和 6 年度の貨物車用パーキングメーターは 386 台【285 台】（平成 29 年度：358 台【270 台】、令和 3 年度：326 台【249 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、神保町駅・銀座駅・新宿駅東口・新宿駅西口・渋谷駅の 5 地区で、貨物車用ＰＭ・ＰＴ設置数が 40 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 年度の約 24 分【約 29 分】、令和 3 年度は約 26 分【約 33 分】に対して令和 6 年度は約 27 分【約 33 分】である。（図 2-39 参照）

○車種別にみると、平日は小型貨物、休日は普通貨物が最も長い。また、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）

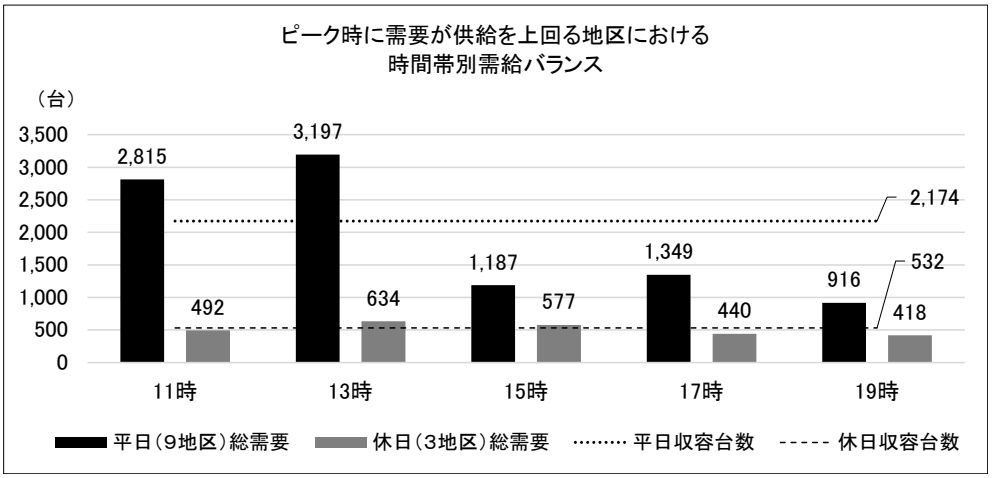
※【　　】内の数値は休日

### 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（六本木駅・北新宿四丁目駅・両国駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・下北沢駅・日暮里駅・板橋駅）、休日 3 地区（東陽町駅・中目黒駅・綾瀬駅）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 29 年度が 4 地区【2 地区】、令和 3 年度が 9 地区【4 地区】であり、令和 6 年度では 7 地区【3 地区】とやや減少したものの、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 時と 13 時の時間帯で駐車需要が供給を大きく上回っている。一方で休日は一日を通して時間帯別の総需要の変動が小さく、不足量も平日に比べて少ない。




※平日は、六本木駅・北新宿四丁目駅・両国駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・下北沢駅・日暮里駅・板橋駅の 9 地区。
休日は、東陽町駅・中目黒駅・綾瀬駅の 3 地区。

※【　　】内の数値は休日

## 2.4.2. 二輪

令和６年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 2-6 に示す。過年度調査結果との比較は、平成 29 年度・令和３年度で調査を実施した地区と同じ地区 36 地区での比較と、令和３年度で調査を実施した地区と同じ地区 39 地区での比較を行った。

表 2-6　令和６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6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29・令和3・6年度実施地区での比較 | | | 令和3・6年度実施地区での比較 | | | 平成29・令和3・6年度実施地区での比較 | | | 令和3・6年度実施地区での比較 | | |
| | | | 対象地区36地区 | 過年度との比較 | | 対象地区39地区 | 過年度との比較 | | 対象地区36地区 | 過年度との比較 | | 対象地区39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） | H29年度 | | 95 | － | － | － | － | － | 95 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | | 118 | 23 | 24.2 | 127 | － | － | 118 | 23 | 24.2 | 127 | － | － |
| | R6年度 | | 91 | -27 | -22.9 | 98 | -29 | -22.8 | 91 | -27 | -22.9 | 98 | -29 | -22.8 |
| 駐車場収容台数（台） | H29年度 | | 2,615 | － | － | － | － | － | 2,615 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | | 2,569 | -46 | -1.8 | 2,695 | － | － | 2,569 | -46 | -1.8 | 2,695 | － | － |
| | R6年度 | | 2,265 | -304 | -11.8 | 2,385 | -310 | -11.5 | 2,265 | -304 | -11.8 | 2,385 | -310 | -11.5 |
| 駐車場推定利用台数（台） | H29年度 | | 1,682 | － | － | － | － | － | 1,460 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | | 1,629 | -53 | -3.2 | 1,706 | － | － | 1,313 | -147 | -10.1 | 1,390 | － | － |
| | R6年度 | | 1,269 | -360 | -22.1 | 1,316 | -390 | -22.9 | 1,021 | -292 | -22.2 | 1,064 | -326 | -23.5 |
| 駐車場推定利用率（%） | H29年度 | | 65.0 | － | － | － | － | － | 55.7 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | | 70.0 | 5.0 | 7.7 | 69.2 | － | － | 57.8 | 2.1 | 3.8 | 57.0 | － | － |
| | R6年度 | | 65.1 | -4.9 | -7.0 | 64.8 | -4.4 | -6.4 | 50.7 | -7.1 | -12.3 | 51.3 | -5.7 | -10.0 |
| 路上駐車台数（台） | H29年度 | 自動二輪 | 950 | － | － | － | － | － | 823 | － | － | － | － | － |
| | | 原付第一種 | 980 | － | － | － | － | － | 797 | － | － | － | － | － |
| | | 合計 | 1,930 | － | － | － | － | － | 1,620 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | 自動二輪 | 473 | -477 | -50.2 | 510 | － | － | 431 | -392 | -47.6 | 478 | － | － |
| | | 原付第一種 | 462 | -518 | -52.9 | 498 | － | － | 361 | -436 | -54.7 | 383 | － | － |
| | | 合計 | 935 | -995 | -51.6 | 1,008 | － | － | 792 | -828 | -51.1 | 861 | － | － |
| | R6年度 | 自動二輪 | 523 | 50 | 10.6 | 549 | 39 | 7.6 | 423 | -8 | -1.9 | 448 | -30 | -6.3 |
| | | 原付第一種 | 556 | 94 | 20.3 | 590 | 92 | 18.5 | 345 | -16 | -4.4 | 367 | -16 | -4.2 |
| | | 合計 | 1,079 | 144 | 15.4 | 1,139 | 131 | 13.0 | 768 | -24 | -3.0 | 815 | -46 | -5.3 |
| 合法路上駐車台数（台） | H29年度 | 自動二輪 | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － |
| | | 原付第一種 | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － |
| | | 合計 | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － | 0 | － | － |
| | 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 | － |
| | R6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） | H29年度 | 自動二輪 | 950 | － | － | － | － | － | 823 | － | － | － | － | － |
| | | 原付第一種 | 980 | － | － | － | － | － | 797 | － | － | － | － | － |
| | | 合計 | 1,930 | － | － | － | － | － | 1,620 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | 自動二輪 | 473 | -477 | -50.2 | 510 | － | － | 431 | -392 | -47.6 | 478 | － | － |
| | | 原付第一種 | 462 | -518 | -52.9 | 498 | － | － | 361 | -436 | -54.7 | 383 | － | － |
| | | 合計 | 935 | -995 | -51.6 | 1,008 | － | － | 792 | -828 | -51.1 | 861 | － | － |
| | R6年度 | 自動二輪 | 523 | 50 | 10.6 | 549 | 39 | 7.6 | 423 | -8 | -1.9 | 448 | -30 | -6.3 |
| | | 原付第一種 | 556 | 94 | 20.3 | 590 | 92 | 18.5 | 345 | -16 | -4.4 | 367 | -16 | -4.2 |
| | | 合計 | 1,079 | 144 | 15.4 | 1,139 | 131 | 13.0 | 768 | -24 | -3.0 | 815 | -46 | -5.3 |
| 平均路上駐車時間（分）【9地区】 | H29年度 | | 106 | － | － | 106 | － | － | 140 | － | － | 140 | － | － |
| | R3年度 | | 88 | -18 | -17.0 | 88 | -18 | -17.0 | 73 | -67 | -47.9 | 73 | -67 | -47.9 |
| | R6年度 | | 64 | -24 | -27.3 | 64 | -24 | -27.3 | 44 | -29 | -39.7 | 44 | -29 | -39.7 |
| 需要＞供給の地区数（地区） | H29年度 | | 15 | － | － | － | － | － | 14 | － | － | － | － | － |
| | R3年度 | | 19 | 4 | 26.7 | 20 | － | － | 16 | 2 | 14.3 | 18 | － | － |
| | R6年度 | | 18 | -1 | -5.3 | 19 | -1 | -5.0 | 12 | -4 | -25.0 | 13 | -5 | -27.8 |

平成29年度・令和3・6年度共通地区数は36／令和3・6年度共通地区数は39

(1)令和 6 年度と過年度（平成 29 年度・令和 3 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 95 場、令和 3 年度の 118 場に対して、令和 6 年度は 91 場である。

○収容台数は、平成 29 年度の 2,615 台、令和 3 年度の 2,569 台に対して、令和 6 年度は 2,265 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 29 年度の 80.3%、令和 3 年度の 81.4%に対して、令和 6 年度は 71.3%と増加している。(図 2-53 参照)

○駐車場の構造形態をみると、平面構造が平成 29 年度の 79.5%、令和 3 年度の 52.3%に対して、令和 6 年度は 45%である。また、地下構造が平成 29 年度の 14.3%、令和 3 年度の 16.8%に対して、令和 6 年度は 18.9%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%、令和 3 年度の 54.2%に対して、令和 6 年度は 55.7%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 29 年度の 1,682 台【1,460 台】、令和 3 年度の 1,629 台【1,313 台】に対して、令和 6 年度は 1,269 台【1,021 台】である。駐車場推定利用台数の多い地区は、秋葉原駅・新宿駅西口・大森駅・渋谷駅【秋葉原駅・新宿駅東口・新宿駅西口】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 65.0%【55.7%】、令和 3 年度の 70.0%【57.8%】に対して、令和 6 年度は 65.1%【50.7%】である。

**3)路上駐車の状況**

○違法路上駐車台数は平成 29 年度の 1,930 台【1,620 台】、令和 3 年度の 935 台【792 台】に対して、令和 6 年度は 1,079 台【768 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 29 年度の約 106 分【約 140 分】、令和 3 年度の約 88 分【約 73 分】に対して、令和 6 年度は約 64 分【約 44 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 24 地区（神保町駅・神田駅・日本橋駅・品川駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・練馬駅・綾瀬駅・新小岩駅・亀有駅)、休日 16 地区（神保町駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・阿佐ヶ谷駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・綾瀬駅・新小岩駅）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 15 地区【14 地区】、令和 3 年度が 19 地区【16 地区】であり、令和 6 年度では 18 地区【12 地区】とやや減少したものの、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 6 年度と前回調査（令和 3 年度）との比較

**1)駐車場の整備状況**

○駐車場数は、令和 3 年度の 127 場に対して、令和 6 年度は 98 場と前回調査(令和 3 年度)と比較して 22.8%減少した。

○収容台数は、令和 3 年度の 2,695 台に対して、令和 6 年度は 2,385 台と前回調査(令和 3 年度)と比較して 11.5%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令和 3 年度の 81.4%に対して、令和 6 年度は 71.3%と増加している。(図 2-53 参照)

○駐車場の構造形態をみると、平面構造が令和 3 年度の 52.3%に対して、令和 6 年度は 45%である。また、地下構造が令和 3 年度の 16.8%に対して、令和 6 年度は 18.9%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令和 3 年度の 54.2%に対して、令和 6 年度は 55.7%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、令和 3 年度の 1,706 台【1,390 台】に対して、令和 6 年度は 1,316 台【1,064 台】と、前回調査(令和 3 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・新宿駅西口・大森駅・渋谷駅【秋葉原駅・新宿駅東口・新宿駅西口】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、令和 3 年度の 69.2%【57.0%】に対して、令和 6 年度は 64.8%【51.3%】と前回調査(令和 3 年度)と比較して平日・休日ともに減少している。

**3)路上駐車の状況**

○路上駐車台数は、令和 3 年度の 1,008 台【861 台】に対して、令和 6 年度は 1,139 台【815 台】と前回調査(令和 3 年度)と比較して 13.0%増加、【5.3%】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、令和 3 年度の約 88 分【約 73 分】に対して、令和 6 年度は約 64 分【約 44 分】と、前回調査(令和 3 年度)と比較して減少している。

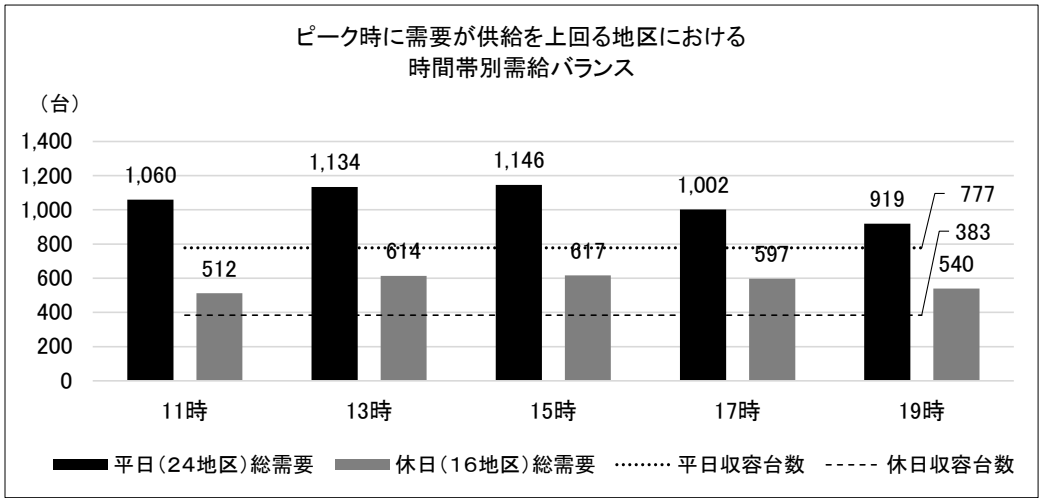
※【　　】内の数値は休日

5）駐車需給バランス

○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 24 地区（神保町駅・神田駅・日本橋駅・品川駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・練馬駅・綾瀬駅・新小岩駅・亀有駅）、休日 16 地区（神保町駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・阿佐ヶ谷駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・綾瀬駅・新小岩駅）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令和 3 年度が 20 地区【18 地区】であり、令和 6 年度では 19 地区【13 地区】と減少したものの、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・休日ともに、11 時から 19 時までの全ての時間帯で駐車需要が供給を上回っているが、平日の駐車需要は休日の 2 倍程度多く、不足量も多い。




※平日は、神保町駅・神田駅・日本橋駅・品川駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・恵比寿駅・阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・練馬駅・綾瀬駅・新小岩駅・亀有駅の 24 地区。
休日は、神保町駅・湯島駅・浅草駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・蒲田駅・蒲田駅東部・阿佐ヶ谷駅・池袋駅東口地区・王子駅・赤羽駅・町屋駅・大山駅・綾瀬駅・新小岩駅の 16 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＜（総駐車需要/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　：　（総駐車需要/駐車容量）≦0.9
・駐車容量　≒　総駐車需要　：　0.9＜（総駐車需要/駐車容量）＜1.1　⇒均衡
・駐車容量　＜　総駐車需要　：　1.1≦（総駐車需要/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＜（平日/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≦(平日/休日) |
| 曜日変動が少ない(均衡) | 0.9＜（平日/休日）＜1.1 |
| 休日の需要が多い | （平日/休日）≦0.9 |

【時間バランス（ピーク率)】

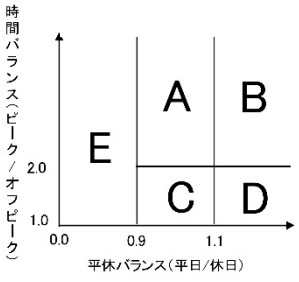
ピーク時とオフピーク時の総駐車需要を比較し、時間バランス（ピーク率）を算出した。なお、全地区のピーク率の平均（【四輪】平日：1.99、休日 1.69、【二輪】平日：1.99、休日：1.92）を踏まえ 1.0≦（ピーク時/オフピーク時）＜2.0 を時間バランス（ピーク率）が小さい状態とした。

・時間変動が大きい　：　2.0≦（ピーク時/オフピーク時)
・時間変動が小さい　：　1.0≦（ピーク時/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：71.1、休日：58.1、【二輪】平日：64.6、休日：52.4
・路上駐車車両数の全地区平均（台/0.1km）:
【四輪】平日：1.2、休日：0.9、【二輪】平日：0.25、休日：0.20

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

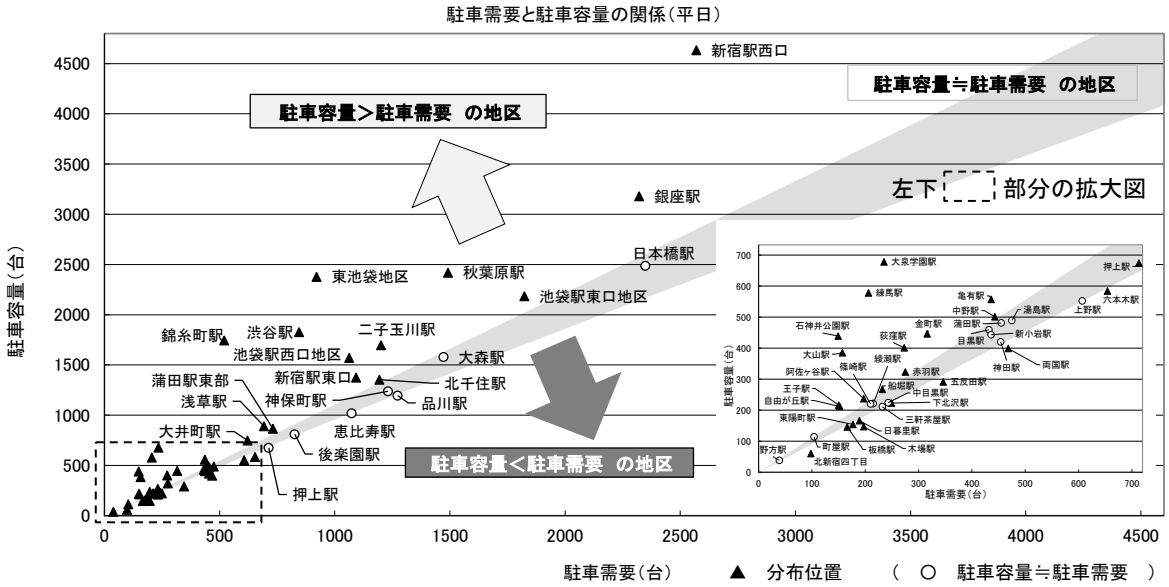
エ：駐車問題が少ない地区
⇒駐車場利用率が高い＋路上駐車車両数が少ない地区であり、駐車対策が進んでいる地区や需給が低い水準で安定していると思われる地区

### 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、27 地区ある。
○駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、19 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。

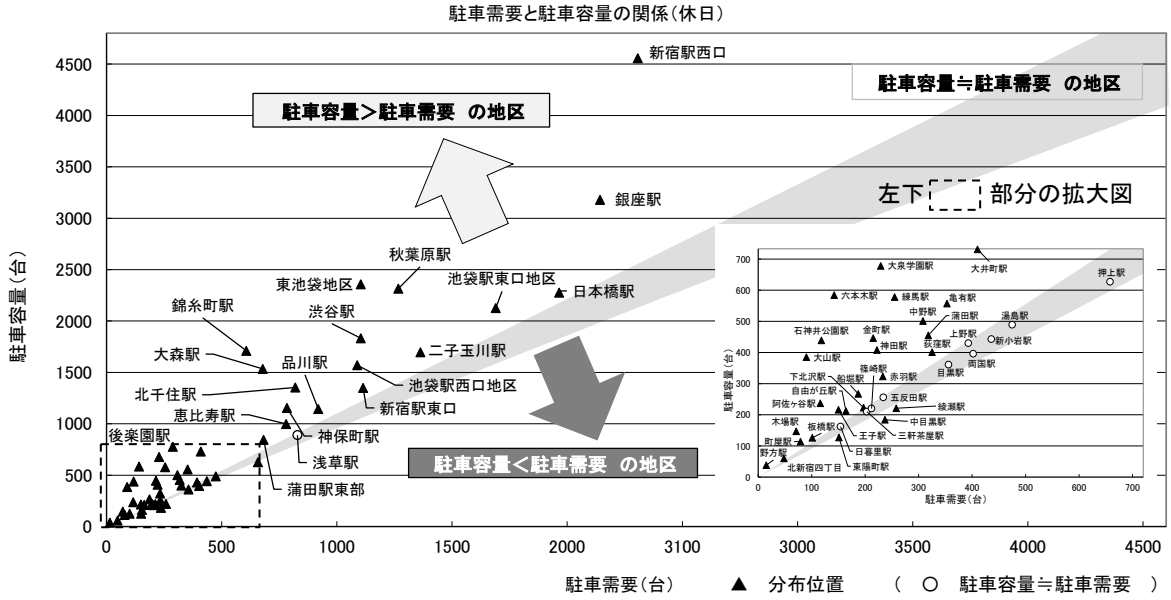



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| 駐車容量＞駐車需要の地区（27 地区） | 秋葉原駅、銀座駅、新宿駅東口、新宿駅西口、浅草駅、錦糸町駅、大井町駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、二子玉川駅、渋谷駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅東口地区、東池袋地区、池袋駅西口地区、王子駅、赤羽駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅 |
| 駐車容量≒駐車需要の地区（19 地区） | 神保町駅、神田駅、日本橋駅、品川駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、押上駅、目黒駅、中目黒駅、蒲田駅、大森駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、野方駅、町屋駅、綾瀬駅、新小岩駅、篠崎駅 |
| 駐車容量＜駐車需要の地区（9 地区） | 六本木駅、北新宿四丁目、両国駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、下北沢駅、日暮里駅、板橋駅 |

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、41 地区ある。
○駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、11 地区である。
○駐車需要が駐車容量を上回る地区は、3 地区である。



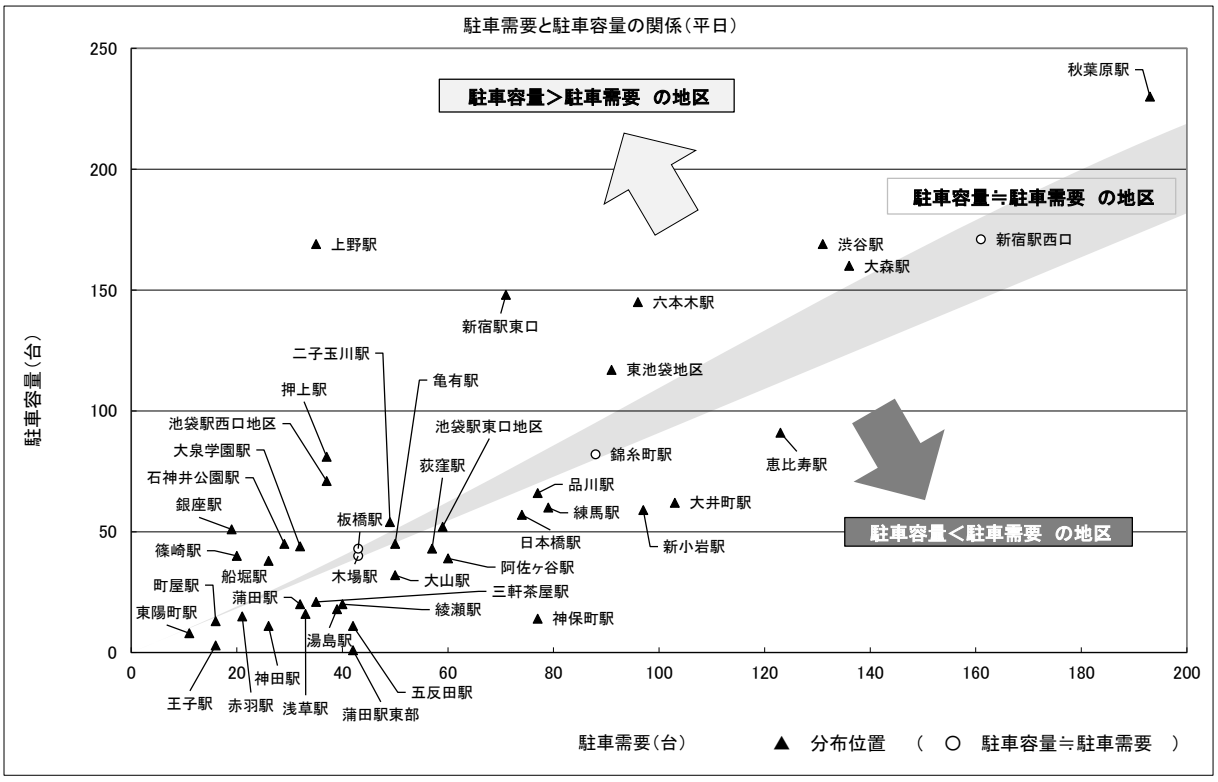

| 判定 | 地区 |
|---|---|
| 駐車容量＞駐車需要の地区（41 地区） | 秋葉原駅、神保町駅、神田駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、北新宿四丁目、後楽園駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、二子玉川駅、下北沢駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅東口地区、東池袋地区、池袋駅西口地区、王子駅、赤羽駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅 |
| 駐車容量≒駐車需要の地区（11 地区） | 湯島駅、上野駅、浅草駅、 両国駅、押上駅、五反田駅、目黒駅、三軒茶屋駅、日暮里駅、新小岩駅、篠崎駅 |
| 駐車容量＜駐車需要の地区（3 地区） | 東陽町駅、中目黒駅、綾瀬駅 |

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、15 地区ある。
○駐車容量と駐車需要が均衡している地区は、4 地区である。
○駐車需要が駐車容量を上回る地区は、24 地区である。

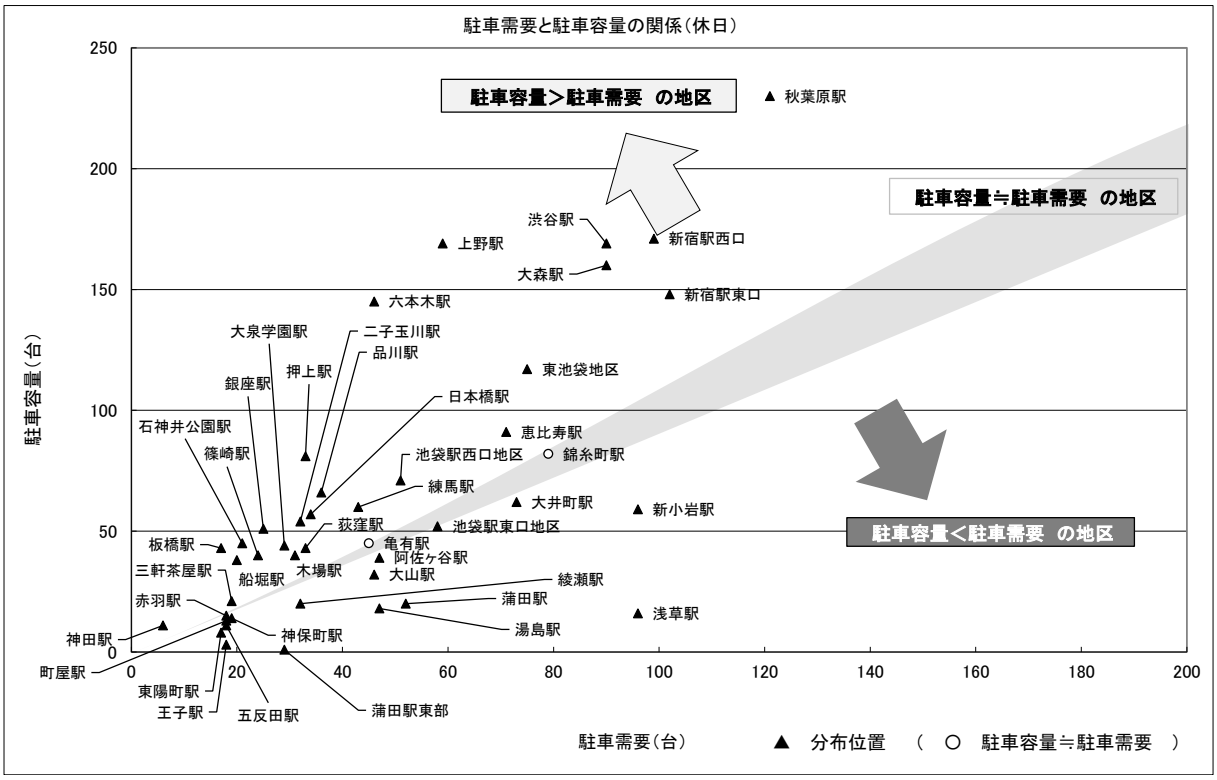



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| 駐車容量＞駐車需要の地区（15 地区） | 秋葉原駅、銀座駅、六本木駅、新宿駅東口、上野駅、押上駅、大森駅、二子玉川駅、渋谷駅、東池袋地区、池袋駅西口地区、石神井公園駅、大泉学園駅、船堀駅、篠崎駅 |
| 駐車容量≒駐車需要の地区（4 地区） | 新宿駅西口、錦糸町駅、木場駅、板橋駅 |
| 駐車容量＜駐車需要の地区（24 地区） | 神保町駅、神田駅、日本橋駅、品川駅、湯島駅、浅草駅、東陽町駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅東口地区、王子駅、赤羽駅、町屋駅、大山駅、練馬駅、綾瀬駅、新小岩駅、亀有駅 |

図 3-3　ピーク時の需給バランス（平日）

② 休日

○駐車容量が駐車需要を上回る地区は、25 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、16 地区である。




| 判定 | 地区 |
|---|---|
| 駐車容量＞駐車需要の地区（25 地区） | 秋葉原駅、神田駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、上野駅、押上駅、木場駅、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、荻窪駅、東池袋地区、池袋駅西口地区、板橋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、船堀駅、篠崎駅 |
| 駐車容量≒駐車需要の地区（2 地区） | 錦糸町駅、亀有駅 |
| 駐車容量＜駐車需要の地区（16 地区） | 神保町駅、湯島駅、浅草駅、東陽町駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅、蒲田駅東部、阿佐ヶ谷駅、池袋駅東口地区、王子駅、赤羽駅、町屋駅、大山駅、綾瀬駅、新小岩駅 |

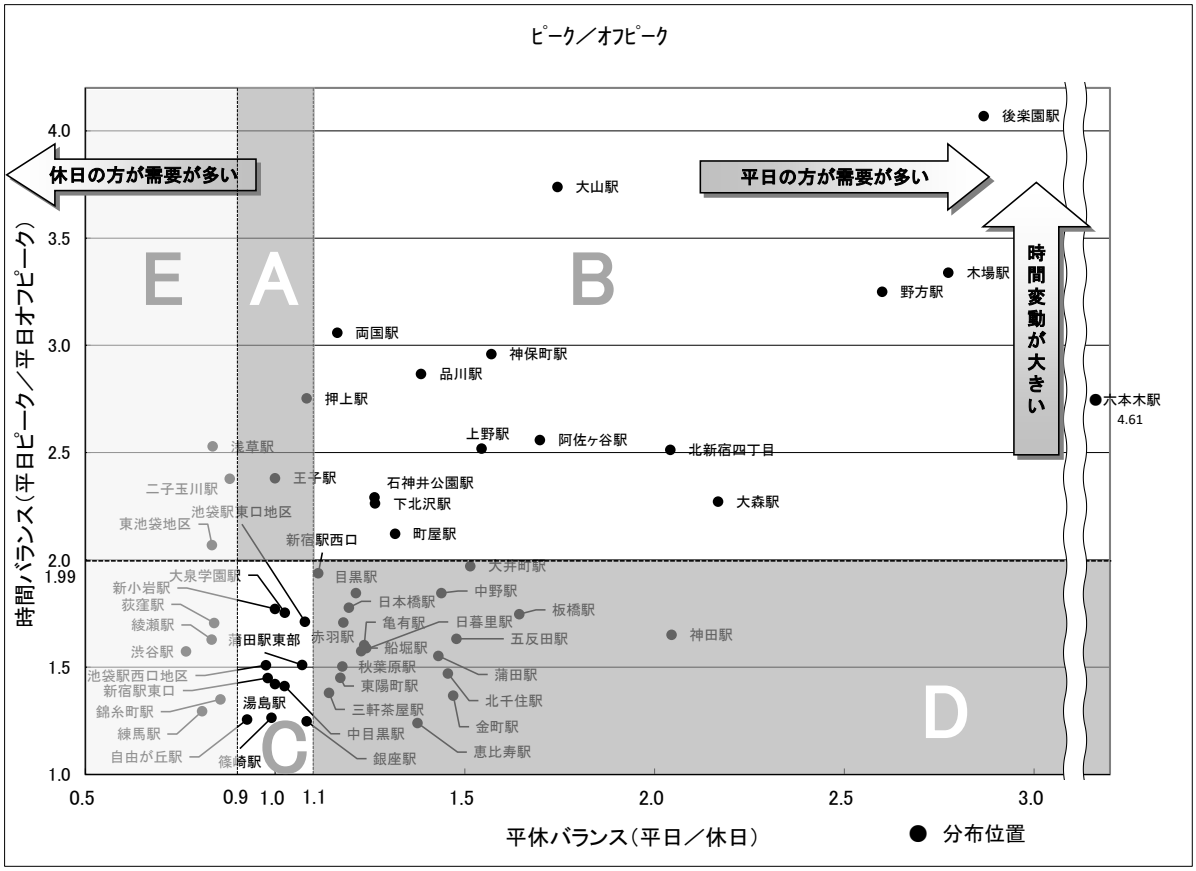
図 3-4　ピーク時の需給バランス（休日）

### 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 34 地区ある。

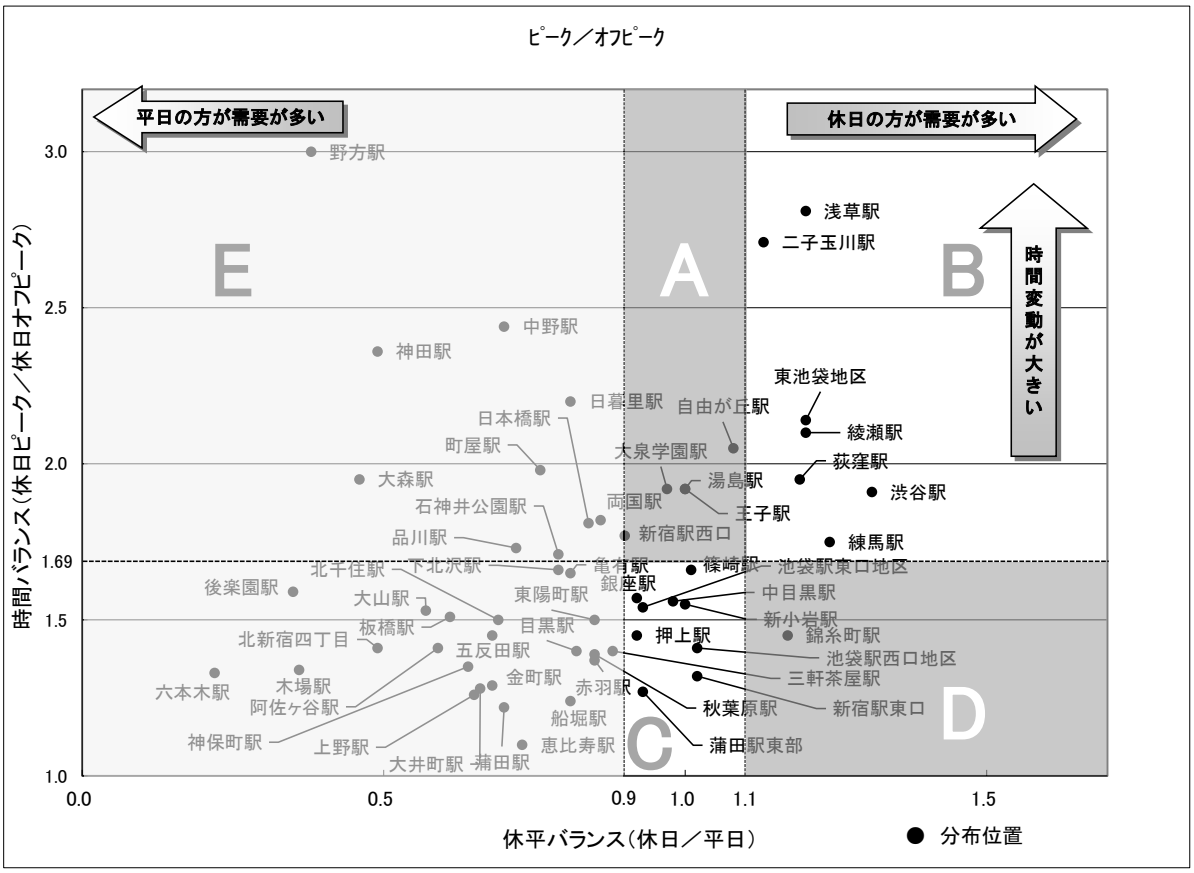



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| A　曜日変動が小さく<br>時間変動が大きい地区<br>（2 地区） | 押上駅、王子駅 |
| B　平日の需要が多く<br>時間変動が大きい地区<br>（15 地区） | 神保町駅、六本木駅、品川駅、北新宿四丁目、後楽園駅、上野駅、両国駅、木場駅、大森駅、下北沢駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅 |
| C　曜日・時間変動とも<br>小さい地区（11 地区） | 銀座駅、新宿駅東口、湯島駅、中目黒駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、池袋駅東口地区、池袋駅西口地区、大泉学園駅、新小岩駅、篠崎駅 |
| D　平日の需要が多く<br>時間変動が小さい地区<br>（19 地区） | 秋葉原駅、神田駅、日本橋駅、新宿駅西口、東陽町駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅、三軒茶屋駅、恵比寿駅、中野駅、赤羽駅、日暮里駅、板橋駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅 |
| E　休日の需要が多い<br>地区（8 地区） | 浅草駅、錦糸町駅、二子玉川駅、渋谷駅、荻窪駅、東池袋地区、練馬駅、綾瀬駅 |

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。



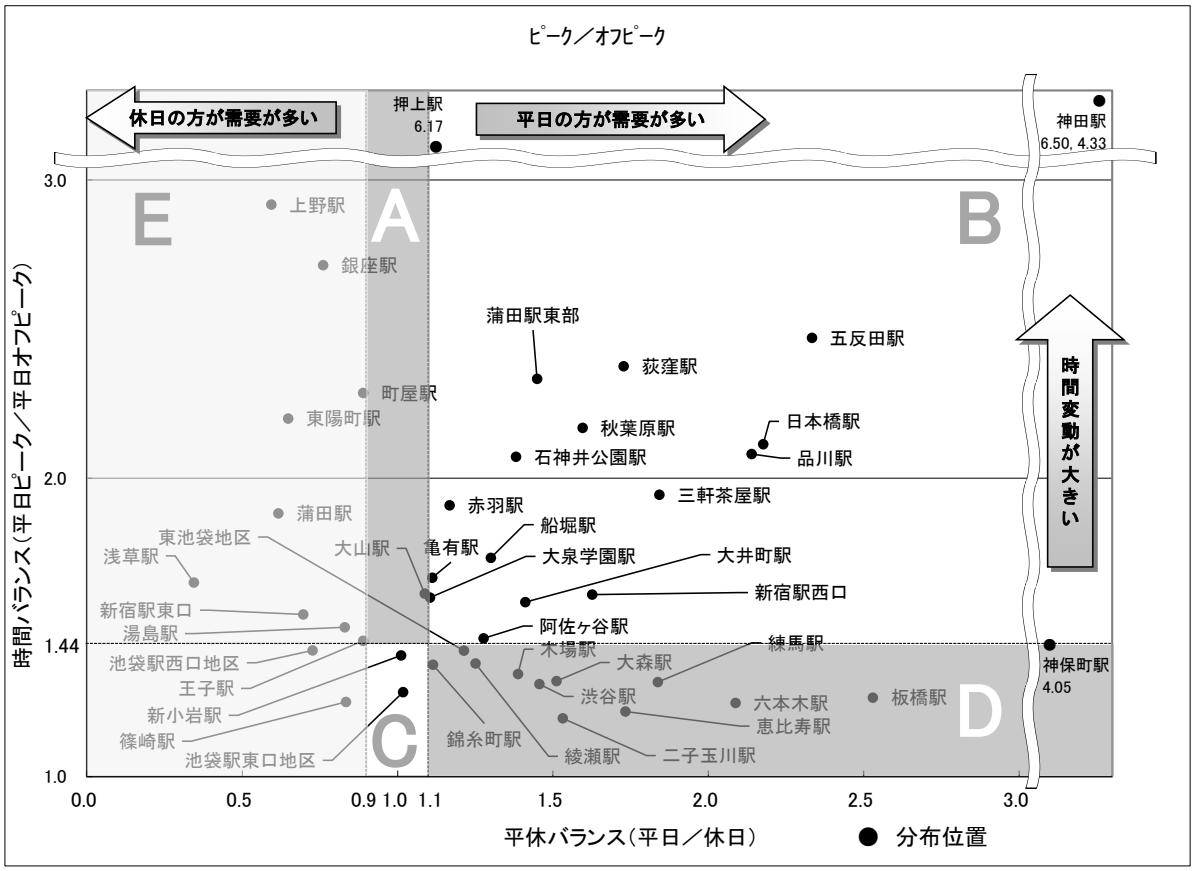

| 判定 | 地区 |
|---|---|
| A　曜日変動が小さく<br>時間変動が大きい地区<br>（1 地区） | 自由が丘駅 |
| B　休日の需要が多く<br>時間変動が大きい地区<br>（4 地区） | 浅草駅、二子玉川駅、東池袋地区、綾瀬駅 |
| C　曜日・時間変動とも<br>小さい地区（12 地区） | 銀座駅、新宿駅東口、湯島駅、押上駅、中目黒駅、蒲田駅東部、池袋駅東口地区、池袋駅西口地区、王子駅、大泉学園駅、新小岩駅、篠崎駅 |
| D　休日の需要が多く<br>時間変動が小さい地区<br>（4 地区） | 錦糸町駅、渋谷駅、荻窪駅、練馬駅 |
| E　平日の需要が多い<br>地区（34 区） | 秋葉原駅、神保町駅、神田駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、北新宿四丁目、後楽園駅、上野駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅、大森駅、三軒茶屋駅、下北沢駅、恵比寿駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、北千住駅、金町駅、亀有駅、船堀駅 |

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3地区である。
○平日の需要が多い地区（B，D地区）は29地区ある。

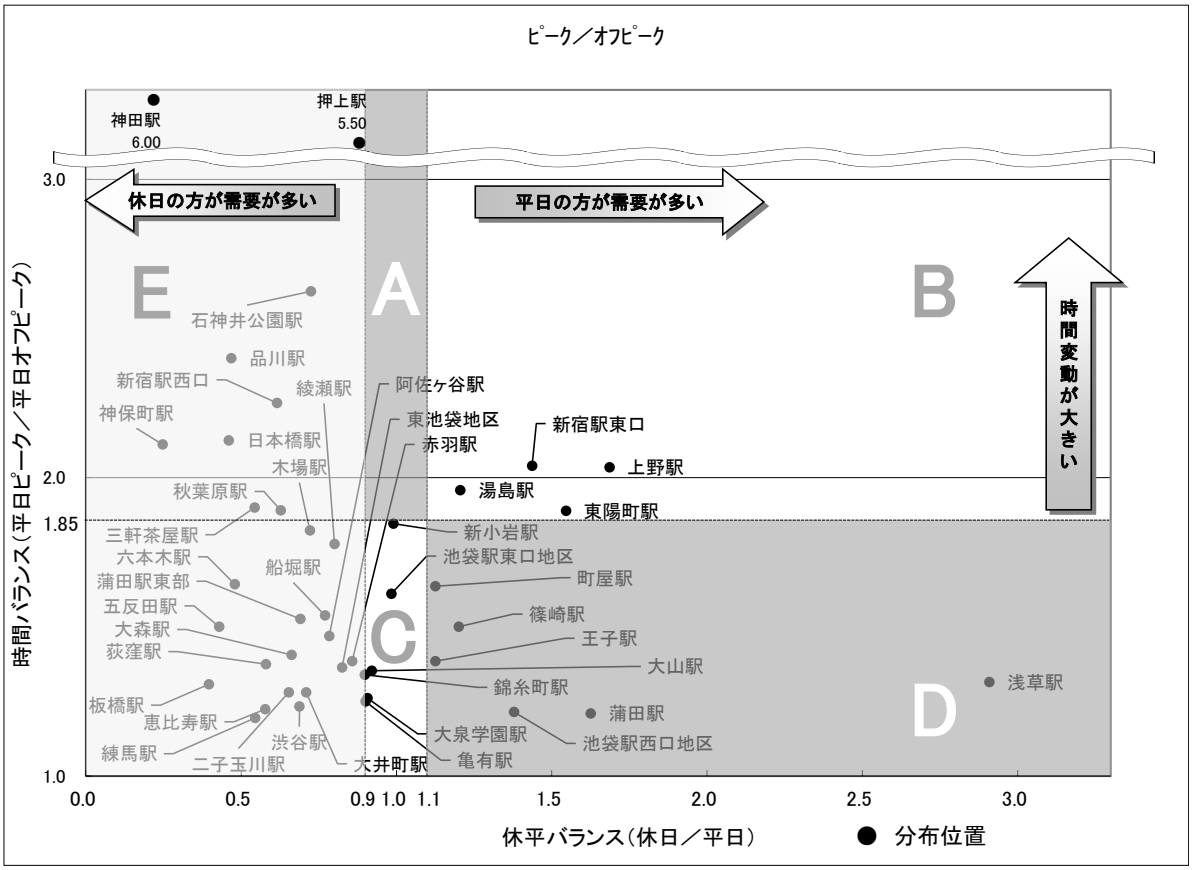



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| A　曜日変動が小さく<br>時間変動が大きい地区<br>（0地区） | （該当地区無し） |
| B　平日の需要が多く<br>時間変動が大きい地区<br>（9地区） | 秋葉原駅、神田駅、日本橋駅、品川駅、押上駅、五反田駅、蒲田駅東部、荻窪駅、石神井公園駅 |
| C　曜日・時間変動とも<br>小さい地区（3地区） | 池袋駅東口地区、大山駅、新小岩駅 |
| D　平日の需要が多く<br>時間変動が小さい地区<br>（20地区） | 神保町駅、六本木駅、新宿駅西口、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、東池袋地区、赤羽駅、板橋駅、大泉学園駅、練馬駅、綾瀬駅、亀有駅、船堀駅 |
| E　休日の需要が多い<br>地区（11地区） | 銀座駅、新宿駅東口、湯島駅、上野駅、浅草駅、東陽町駅、蒲田駅、池袋駅西口地区、王子駅、町屋駅、篠崎駅 |

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 4 地区である。
○休日の需要が多い地区（B，D地区）は 11 地区ある。




| 判定 | 地区 |
|---|---|
| A　曜日変動が小さく<br>時間変動が大きい地区<br>（0 地区） | （該当地区無し） |
| B　休日の需要が多く<br>時間変動が大きい地区<br>（3 地区） | 銀座駅、新宿駅東口、上野駅 |
| C　曜日・時間変動とも<br>小さい地区（4 地区） | 池袋駅東口地区、大山駅、大泉学園駅、新小岩駅 |
| D　休日の需要が多く<br>時間変動が小さい地区<br>（8 地区） | 湯島駅、浅草駅、東陽町駅、蒲田駅、池袋駅西口地区、王子駅、町屋駅、篠崎駅 |
| E　平日の需要が多い<br>地区（28 地区） | 秋葉原駅、神保町駅、神田駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、錦糸町駅、押上駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、東池袋地区、赤羽駅、板橋駅、石神井公園駅、練馬駅、綾瀬駅、亀有駅、船堀駅 |

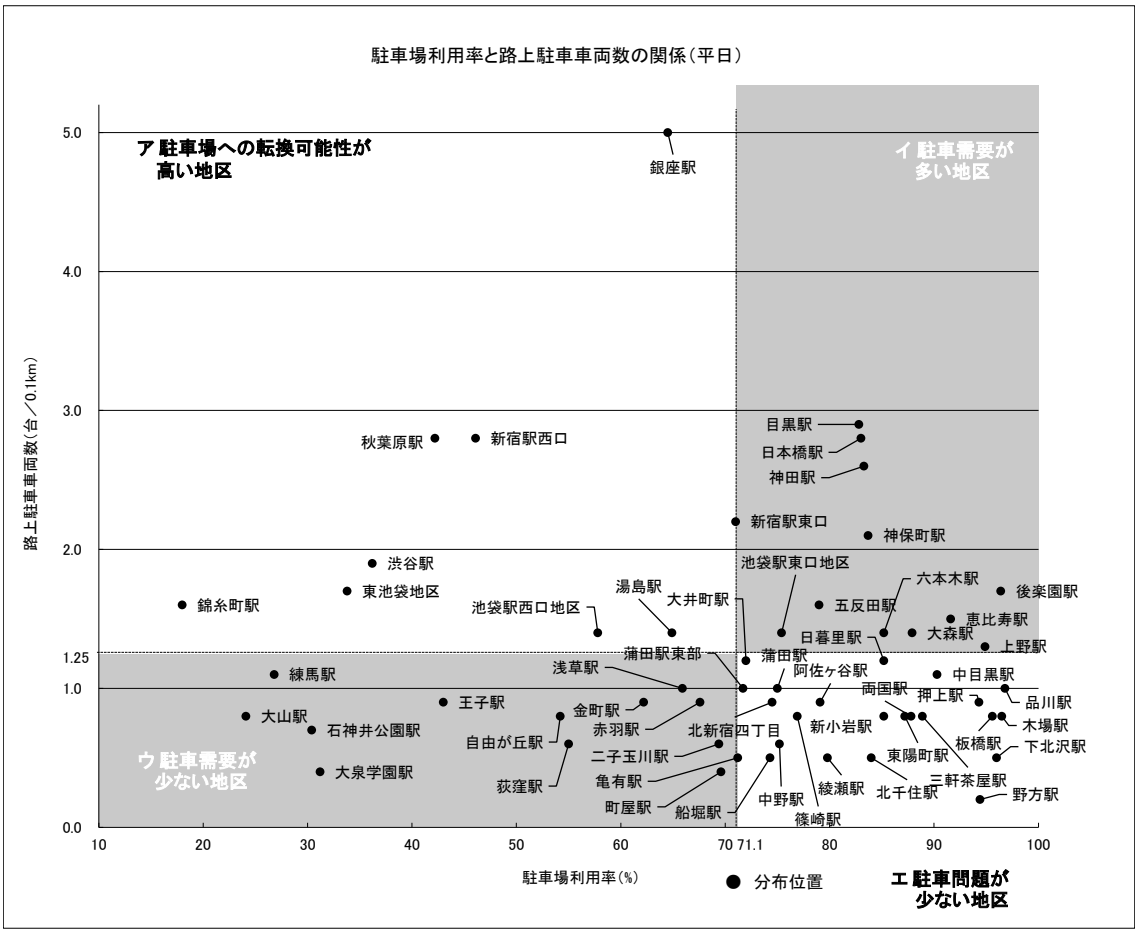
図 3-8　平休・時間バランス（休日）

### 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 9 地区ある。
○駐車需要が多い地区は 11 地区ある。
○駐車需要が少ない地区は 12 地区ある。
○駐車問題が少ない地区は 23 地区ある。

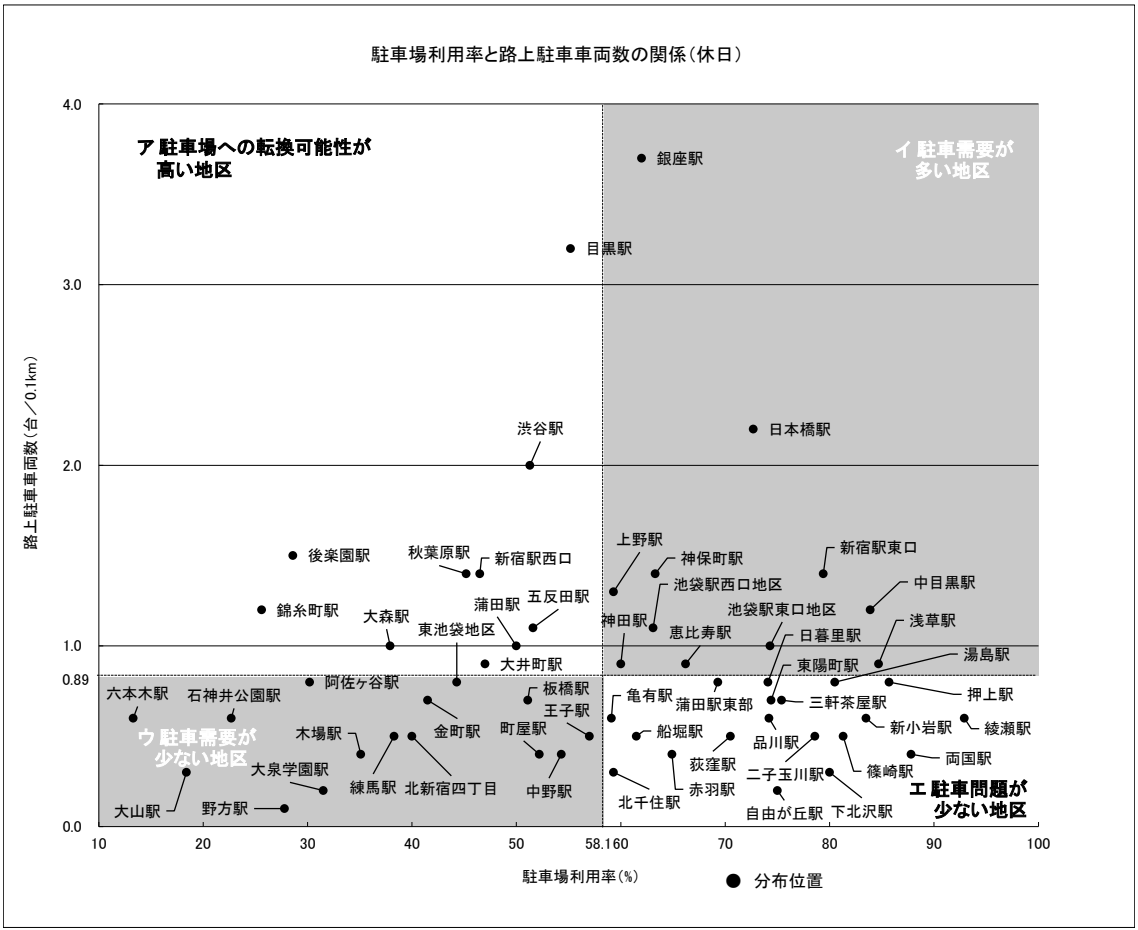



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| ア　駐車場への転換可能性が高い地区（9 地区） | 秋葉原駅、銀座駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、錦糸町駅、渋谷駅、東池袋地区、池袋駅西口地区 |
| イ　駐車需要が多い地区（11 地区） | 神保町駅、神田駅、日本橋駅、六本木駅、後楽園駅、上野駅、五反田駅、目黒駅、大森駅、恵比寿駅、池袋駅東口地区 |
| ウ　駐車需要が少ない地区（12 地区） | 浅草駅、自由が丘駅、二子玉川駅、荻窪駅、王子駅、赤羽駅、町屋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、金町駅 |
| エ　駐車問題が少ない地区（23 地区） | 品川駅、北新宿四丁目、両国駅、押上駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、中目黒駅、蒲田駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、下北沢駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、日暮里駅、板橋駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅 |

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 10 地区ある。
○駐車需要が多い地区は 11 地区ある。
○駐車需要が少ない地区は 15 地区ある。
○駐車問題が少ない地区は 19 地区ある。



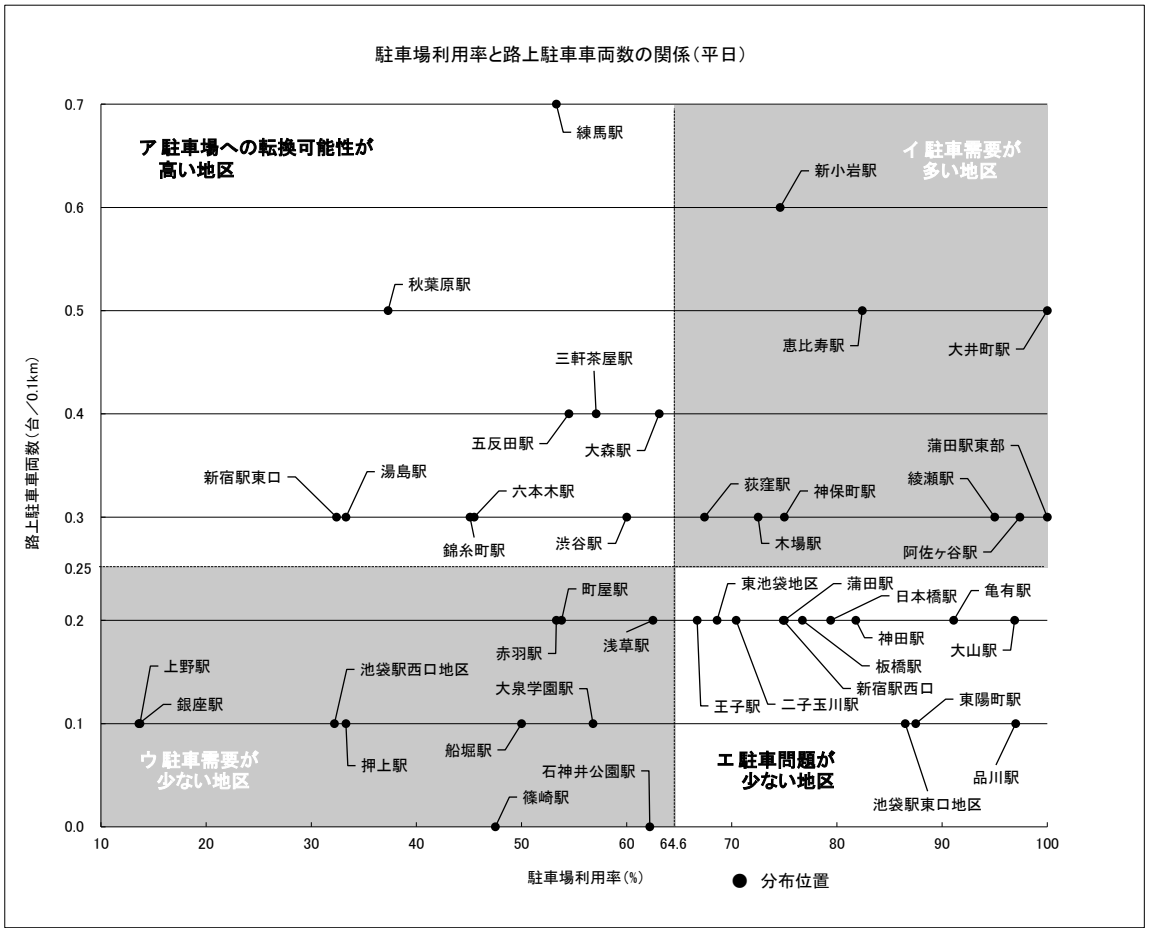

| 判定 | 地区 |
|---|---|
| ア　駐車場への転換可能性が高い地区（10 地区） | 秋葉原駅、新宿駅西口、後楽園駅、錦糸町駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅、大森駅、渋谷駅 |
| イ　駐車需要が多い地区（11 地区） | 神保町駅、神田駅、銀座駅、日本橋駅、新宿駅東口、上野駅、浅草駅、中目黒駅、恵比寿駅、池袋駅東口地区、池袋駅西口地区 |
| ウ　駐車需要が少ない地区（15 地区） | 六本木駅、北新宿四丁目、木場駅、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、東池袋地区、王子駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅、金町駅 |
| エ　駐車問題が少ない地区（19 地区） | 品川駅、湯島駅、両国駅、押上駅、東陽町駅、自由が丘駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、下北沢駅、荻窪駅、赤羽駅、日暮里駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅 |

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 10 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 11 地区ある。
○駐車問題が少ない地区は 13 地区ある。

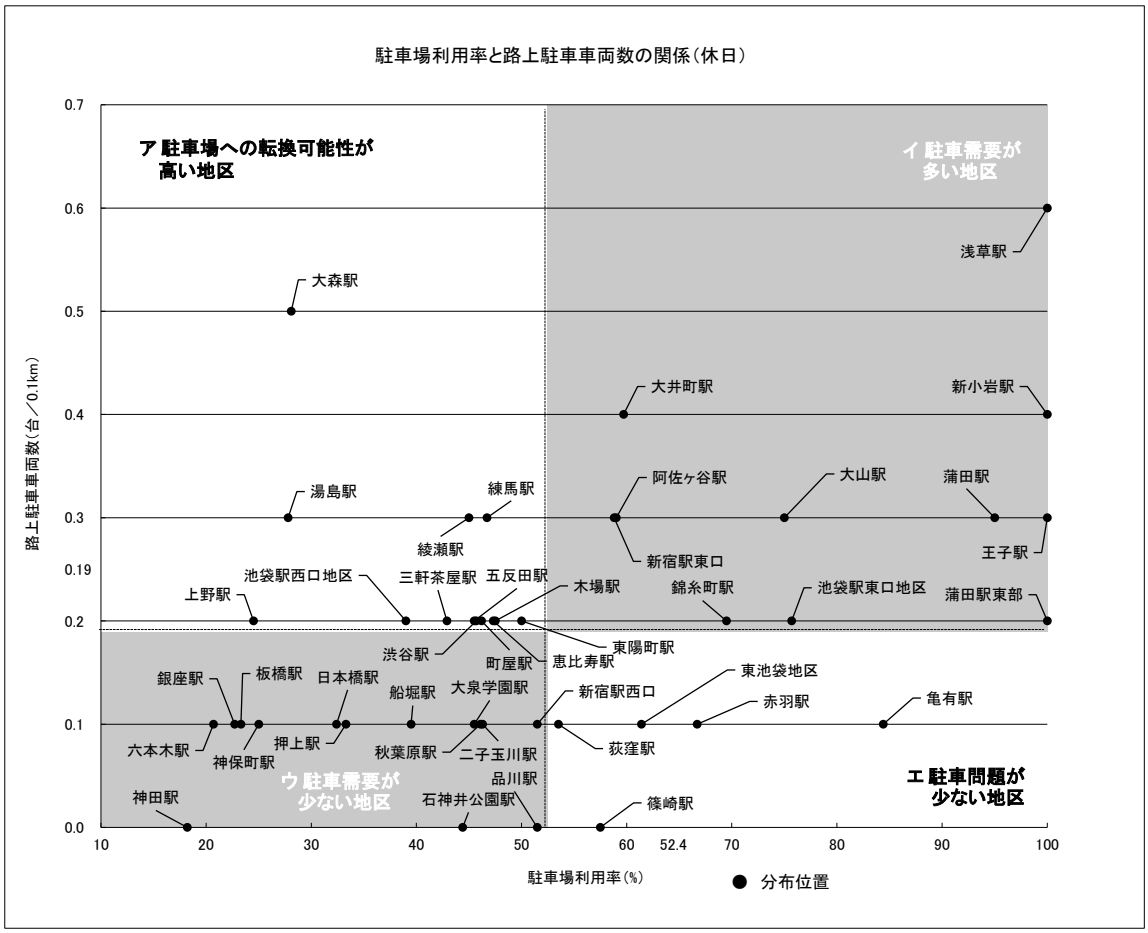



| 判定 | 地区 |
|---|---|
| ア　駐車場への転換可能性が高い地区（10 地区） | 秋葉原駅、六本木駅、新宿駅東口、湯島駅、錦糸町駅、五反田駅、大森駅、三軒茶屋駅、渋谷駅、練馬駅 |
| イ　駐車需要が多い地区（9 地区） | 神保町駅、木場駅、大井町駅、蒲田駅東部、恵比寿駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、綾瀬駅、新小岩駅 |
| ウ　駐車需要が少ない地区（11 地区） | 銀座駅、上野駅、浅草駅、押上駅、池袋駅西口地区、赤羽駅、町屋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、船堀駅、篠崎駅 |
| エ　駐車問題が少ない地区（13 地区） | 神田駅、日本橋駅、品川駅、新宿駅西口、東陽町駅、蒲田駅、二子玉川駅、池袋駅東口地区、東池袋地区、王子駅、板橋駅、大山駅、亀有駅 |

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

○駐車場への転換可能性が高い地区は 4 地区ある。
○駐車需要が多い地区は 8 地区ある。
○駐車需要が少ない地区は 23 地区ある。
○駐車問題が少ない地区は 8 地区ある。




| 判定 | 地区 |
|---|---|
| ア　駐車場への転換可能性が高い地区（4 地区） | 湯島駅、大森駅、練馬駅、綾瀬駅 |
| イ　駐車需要が多い地区（8 地区） | 新宿駅東口、浅草駅、大井町駅、蒲田駅、阿佐ヶ谷駅、王子駅、大山駅、新小岩駅 |
| ウ　駐車需要が少ない地区（23 地区） | 秋葉原駅、神保町駅、神田駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅西口、上野駅、押上駅、東陽町駅、木場駅、五反田駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、池袋駅西口地区、町屋駅、板橋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、船堀駅 |
| エ　駐車問題が少ない地区（8 地区） | 錦糸町駅、蒲田駅東部、荻窪駅、池袋駅東口地区、東池袋地区、赤羽駅、亀有駅、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となる施策が大きく異なるため、路上駐車の割合が表 3-1 路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）を上回る車種を路上駐車が多い車種とした。

なお、ここで対象としている路上駐車は違法路上駐車である。

表 3-1　路上駐車における車種別の全地区平均（単純平均）

| 車種 | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 平日(%) | 34.8 | 3.4 | 0.7 | 22.5 | 18.1 | 20.5 |
| 休日(%) | 61.7 | 3.8 | 0.8 | 14.6 | 8.9 | 10.3 |

### 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 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | 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 | | | | | |
| | 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） | ピーク時間 | 駐車台数（台） | 路駐密度（台/0.1km） | | 乗用車 | ﾀｸｼｰ | ﾊﾞｽ | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 |
| 秋葉原駅 | 90 | 2,207 | 15時 | 932 | 42.2 | 182 | 30 | 212 | 11時 | 646 | 2.8 | 595 | 38.3% | 8.7% | 0.7% | 19.7% | 11.9% | 20.7% |
| 神保町駅 | 67 | 932 | 13時 | 780 | 83.7 | 258 | 48 | 306 | 13時 | 451 | 2.1 | 350 | 45.7% | 2.6% | 0.3% | 20.9% | 20.9% | 9.7% |
| 神田駅 | 33 | 242 | 13時 | 202 | 83.3 | 162 | 16 | 178 | 11時 | 286 | 2.6 | 233 | 32.2% | 8.2% | 0.0% | 23.2% | 21.0% | 15.5% |
| 銀座駅 | 33 | 2,927 | 13時 | 1,888 | 64.5 | 207 | 46 | 253 | 19時 | 492 | 5.0 | 438 | 64.8% | 10.5% | 1.4% | 3.4% | 13.7% | 6.2% |
| 日本橋駅 | 34 | 2,303 | 13時 | 1,912 | 83.0 | 165 | 19 | 184 | 11時 | 447 | 2.8 | 350 | 40.3% | 17.4% | 0.3% | 18.6% | 8.0% | 15.4% |
| 六本木駅 | 34 | 584 | 11時 | 497 | 85.2 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 161 | 1.4 | 161 | 34.8% | 5.0% | 1.2% | 12.4% | 19.3% | 27.3% |
| 品川駅 | 17 | 1,194 | 13時 | 1,155 | 96.8 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 144 | 1.0 | 111 | 27.9% | 5.4% | 1.8% | 19.8% | 19.8% | 25.2% |
| 新宿駅東口 | 15 | 1,310 | 13時 | 930 | 71.0 | 4 | 61 | 65 | 11時 | 168 | 2.2 | 133 | 24.8% | 0.8% | 0.0% | 20.3% | 24.8% | 29.3% |
| 新宿駅西口 | 34 | 4,542 | 13時 | 2,093 | 46.1 | 43 | 48 | 91 | 13時 | 482 | 2.8 | 447 | 30.6% | 17.7% | 4.3% | 14.8% | 16.6% | 16.1% |
| 北新宿四丁目 | 7 | 60 | 13時 | 45 | 74.5 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 53 | 0.9 | 53 | 15.1% | 5.7% | 0.0% | 54.7% | 11.3% | 13.2% |
| 湯島駅 | 55 | 454 | 11,13 | 295 | 64.9 | 32 | 3 | 35 | 13時 | 180 | 1.4 | 168 | 33.3% | 4.8% | 0.0% | 13.7% | 23.8% | 24.4% |
| 後楽園駅 | 13 | 778 | 13時 | 750 | 96.4 | 31 | 1 | 32 | 13時 | 76 | 1.7 | 57 | 28.1% | 3.5% | 0.0% | 12.3% | 14.0% | 42.1% |
| 上野駅 | 68 | 462 | 11時 | 439 | 94.9 | 79 | 11 | 90 | 11時 | 172 | 1.3 | 103 | 40.8% | 1.9% | 0.0% | 22.3% | 16.5% | 18.4% |
| 浅草駅 | 39 | 839 | 13時 | 553 | 65.9 | 44 | 7 | 51 | 11時 | 146 | 1.0 | 115 | 47.8% | 1.7% | 0.0% | 19.1% | 15.7% | 15.7% |
| 錦糸町駅 | 83 | 1,710 | 15時 | 307 | 18.0 | 33 | 2 | 35 | 13時 | 239 | 1.6 | 226 | 42.9% | 4.9% | 0.0% | 20.8% | 12.8% | 18.6% |
| 両国駅 | 61 | 396 | 11時 | 348 | 87.8 | 3 | 0 | 3 | 11時 | 126 | 0.8 | 119 | 31.1% | 0.8% | 0.0% | 20.2% | 25.2% | 22.7% |
| 押上駅 | 46 | 627 | 13時 | 591 | 94.3 | 46 | 1 | 47 | 15時 | 131 | 0.9 | 127 | 36.2% | 3.1% | 0.8% | 24.4% | 15.0% | 20.5% |
| 東陽町駅 | 20 | 127 | 15時 | 111 | 87.2 | 30 | 1 | 31 | 15時 | 66 | 0.8 | 59 | 35.6% | 1.7% | 0.0% | 20.3% | 22.0% | 20.3% |
| 木場駅 | 18 | 147 | 13時 | 142 | 96.5 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 58 | 0.8 | 55 | 12.7% | 3.6% | 0.0% | 21.8% | 32.7% | 29.1% |
| 大井町駅 | 22 | 731 | 13時 | 526 | 72.0 | 17 | 0 | 17 | 15時 | 105 | 1.2 | 99 | 33.3% | 2.0% | 4.0% | 30.3% | 13.1% | 17.2% |
| 五反田駅 | 29 | 256 | 13時 | 202 | 79.0 | 35 | 0 | 35 | 15時 | 148 | 1.6 | 130 | 45.4% | 3.1% | 0.0% | 12.3% | 23.8% | 15.4% |
| 目黒駅 | 17 | 361 | 15時 | 299 | 82.8 | 78 | 20 | 98 | 11時 | 146 | 2.9 | 98 | 48.0% | 0.0% | 1.0% | 26.5% | 10.2% | 14.3% |
| 中目黒駅 | 13 | 184 | 11時 | 166 | 90.3 | 32 | 8 | 40 | 11時 | 79 | 1.1 | 66 | 37.9% | 0.0% | 0.0% | 18.2% | 13.6% | 30.3% |
| 自由が丘駅 | 18 | 212 | 13時 | 115 | 54.2 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 52 | 0.8 | 48 | 16.7% | 0.0% | 0.0% | 39.6% | 20.8% | 22.9% |
| 蒲田駅 | 48 | 455 | 13時 | 341 | 75.0 | 26 | 0 | 26 | 13時 | 115 | 1.0 | 105 | 26.7% | 3.8% | 0.0% | 14.3% | 30.5% | 24.8% |
| 蒲田駅東部 | 63 | 845 | 13時 | 606 | 71.7 | 21 | 0 | 21 | 15時 | 136 | 1.0 | 128 | 46.1% | 0.0% | 0.0% | 31.3% | 10.9% | 11.7% |
| 大森駅 | 27 | 1,535 | 13時 | 1,349 | 87.9 | 41 | 3 | 44 | 11時 | 142 | 1.4 | 123 | 21.1% | 2.4% | 3.3% | 22.0% | 31.7% | 19.5% |
| 三軒茶屋駅 | 18 | 202 | 15時 | 180 | 88.9 | 9 | 0 | 9 | 13時 | 60 | 0.8 | 59 | 32.2% | 1.7% | 0.0% | 23.7% | 25.4% | 16.9% |
| 二子玉川駅 | 20 | 1,697 | 13時 | 1,178 | 69.4 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 40 | 0.6 | 38 | 36.8% | 7.9% | 0.0% | 26.3% | 7.9% | 21.1% |
| 下北沢駅 | 24 | 223 | 11時 | 214 | 96.0 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 41 | 0.5 | 41 | 9.8% | 7.3% | 0.0% | 19.5% | 24.4% | 39.0% |
| 渋谷駅 | 21 | 1,784 | 13時 | 646 | 36.2 | 5 | 43 | 48 | 13時 | 199 | 1.9 | 178 | 23.6% | 9.6% | 0.6% | 13.5% | 27.0% | 25.8% |
| 恵比寿駅 | 45 | 998 | 11時 | 914 | 91.6 | 13 | 6 | 19 | 19時 | 198 | 1.5 | 198 | 56.6% | 7.6% | 0.0% | 16.2% | 13.6% | 6.1% |
| 中野駅 | 22 | 501 | 13時 | 377 | 75.2 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 71 | 0.6 | 68 | 26.5% | 4.4% | 1.5% | 16.2% | 25.0% | 26.5% |
| 野方駅 | 11 | 38 | 13時 | 36 | 94.4 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 7 | 0.2 | 7 | 71.4% | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 0.0% | 0.0% |
| 阿佐ヶ谷駅 | 21 | 175 | 11時 | 138 | 79.1 | 36 | 26 | 62 | 13時 | 69 | 0.9 | 35 | 34.3% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 31.4% | 14.3% |
| 荻窪駅 | 25 | 401 | 13時 | 221 | 55.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 66 | 0.6 | 59 | 30.5% | 0.0% | 0.0% | 28.8% | 25.4% | 15.3% |
| 池袋駅東口地区 | 47 | 2,169 | 13時 | 1,636 | 75.4 | 0 | 17 | 17 | 11時 | 193 | 1.4 | 184 | 19.6% | 1.6% | 0.0% | 31.0% | 15.8% | 32.1% |
| 東池袋地区 | 30 | 2,378 | 13時 | 803 | 33.8 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 135 | 1.7 | 135 | 40.0% | 5.2% | 1.5% | 12.6% | 17.0% | 23.7% |
| 池袋駅西口地区 | 65 | 1,515 | 11時 | 876 | 57.8 | 53 | 3 | 56 | 15時 | 200 | 1.4 | 162 | 42.6% | 1.9% | 0.6% | 18.5% | 17.9% | 18.5% |
| 王子駅 | 34 | 216 | 11時 | 93 | 43.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 60 | 0.9 | 54 | 38.9% | 3.7% | 0.0% | 29.6% | 7.4% | 20.4% |
| 赤羽駅 | 29 | 323 | 13時 | 218 | 67.6 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 75 | 0.9 | 69 | 20.3% | 1.4% | 0.0% | 33.3% | 11.6% | 33.3% |
| 日暮里駅 | 20 | 162 | 13時 | 138 | 85.2 | 4 | 0 | 4 | 11時 | 60 | 1.2 | 49 | 40.8% | 4.1% | 2.0% | 24.5% | 10.2% | 18.4% |
| 町屋駅 | 20 | 114 | 11時 | 79 | 69.6 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 26 | 0.4 | 26 | 19.2% | 0.0% | 0.0% | 38.5% | 23.1% | 19.2% |
| 板橋駅 | 20 | 126 | 13時 | 120 | 95.6 | 18 | 2 | 20 | 13時 | 47 | 0.8 | 37 | 24.3% | 2.7% | 0.0% | 37.8% | 13.5% | 21.6% |
| 大山駅 | 36 | 385 | 11時 | 93 | 24.1 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 64 | 0.8 | 64 | 17.2% | 3.1% | 0.0% | 21.9% | 31.3% | 26.6% |
| 石神井公園駅 | 16 | 439 | 13時 | 134 | 30.4 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 28 | 0.7 | 26 | 42.3% | 0.0% | 0.0% | 30.8% | 15.4% | 11.5% |
| 大泉学園駅 | 35 | 678 | 13時 | 211 | 31.2 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 47 | 0.4 | 44 | 27.3% | 0.0% | 0.0% | 40.9% | 11.4% | 20.5% |
| 練馬駅 | 11 | 578 | 13時 | 155 | 26.8 | 0 | 0 | 0 | 19時 | 77 | 1.1 | 73 | 60.3% | 0.0% | 1.4% | 8.2% | 20.5% | 9.6% |
| 綾瀬駅 | 27 | 221 | 13時 | 176 | 79.8 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 45 | 0.5 | 39 | 38.5% | 0.0% | 0.0% | 28.2% | 12.8% | 20.5% |
| 北千住駅 | 39 | 1,354 | 15時 | 1,137 | 84.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 64 | 0.5 | 62 | 17.7% | 1.6% | 4.8% | 41.9% | 22.6% | 11.3% |
| 新小岩駅 | 28 | 443 | 11時 | 378 | 85.2 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 84 | 0.8 | 69 | 30.4% | 1.4% | 0.0% | 11.6% | 27.5% | 29.0% |
| 金町駅 | 21 | 446 | 13時 | 277 | 62.2 | 0 | 0 | 0 | 19時 | 50 | 0.9 | 41 | 58.5% | 2.4% | 9.8% | 7.3% | 17.1% | 4.9% |
| 亀有駅 | 20 | 557 | 11,13 | 397 | 71.2 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 39 | 0.5 | 33 | 42.4% | 0.0% | 0.0% | 18.2% | 15.2% | 24.2% |
| 船堀駅 | 12 | 267 | 15時 | 198 | 74.3 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 36 | 0.5 | 34 | 41.2% | 0.0% | 0.0% | 11.8% | 5.9% | 41.2% |
| 篠崎駅 | 18 | 220 | 17時 | 169 | 76.9 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 46 | 0.8 | 46 | 32.6% | 0.0% | 0.0% | 19.6% | 19.6% | 28.3% |

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） | 駐車需給ﾊﾞﾗﾝｽの実態 | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ﾋﾟｰｸ時 | | | | | | | | ｵﾌﾋﾟｰｸ時 | | ﾋﾟｰｸ率 | 平休比率 | 平休・時間ﾊﾞﾗﾝｽ | 駐車場利用率と路駐ﾊﾞﾗﾝｽ |
| | | 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） | 需給ﾊﾞﾗﾝｽ | 時間帯 | 総駐車需要（台） | | | | |
| 秋葉原駅 | 19 | 13時 | 927 | 56 | 504 | 5 | 1,492 | 2,419 | 61.7% | 19時 | 992 | 1.50 | 1.18 | D | ア |
| 神保町駅 | － | 13時 | 780 | 101 | 350 | 0 | 1,231 | 1,238 | 99.4% | 19時 | 416 | 2.96 | 1.57 | B | イ |
| 神田駅 | － | 13時 | 202 | 36 | 216 | 0 | 454 | 420 | 108.1% | 19時 | 275 | 1.65 | 2.05 | D | イ |
| 銀座駅 | 29 | 13時 | 1,888 | 72 | 362 | 0 | 2,322 | 3,180 | 73.0% | 19時 | 1,861 | 1.25 | 1.08 | C | ア |
| 日本橋駅 | － | 13時 | 1,912 | 64 | 362 | 10 | 2,348 | 2,487 | 94.4% | 19時 | 1,321 | 1.78 | 1.19 | D | イ |
| 六本木駅 | 29 | 13時 | 493 | 0 | 161 | 0 | 654 | 584 | 112.0% | 19時 | 238 | 2.75 | 4.61 | B | イ |
| 品川駅 | － | 11時 | 1,136 | 0 | 111 | 26 | 1,273 | 1,194 | 106.6% | 19時 | 444 | 2.87 | 1.39 | B | エ |
| 新宿駅東口 | 38 | 13時 | 930 | 36 | 127 | 0 | 1,093 | 1,375 | 79.5% | 19時 | 754 | 1.45 | 0.98 | C | ア |
| 新宿駅西口 | － | 13時 | 2,093 | 30 | 447 | 0 | 2,570 | 4,633 | 55.5% | 19時 | 1,326 | 1.94 | 1.11 | D | ア |
| 北新宿四丁目 | － | 13時 | 45 | 0 | 53 | 0 | 98 | 60 | 163.3% | 19時 | 39 | 2.51 | 2.04 | B | エ |
| 湯島駅 | － | 13時 | 295 | 12 | 168 | 0 | 475 | 489 | 97.1% | 17時 | 334 | 1.42 | 1.00 | C | ア |
| 後楽園駅 | － | 13時 | 750 | 19 | 57 | 0 | 826 | 810 | 102.0% | 19時 | 203 | 4.07 | 2.87 | B | イ |
| 上野駅 | 19 | 11時 | 439 | 44 | 103 | 21 | 607 | 552 | 110.0% | 19時 | 241 | 2.52 | 1.54 | B | イ |
| 浅草駅 | － | 13時 | 553 | 16 | 124 | 0 | 693 | 890 | 77.9% | 19時 | 274 | 2.53 | 0.84 | E | ウ |
| 錦糸町駅 | － | 13時 | 283 | 1 | 226 | 10 | 520 | 1,745 | 29.8% | 19時 | 385 | 1.35 | 0.86 | E | ア |
| 両国駅 | － | 11時 | 348 | 1 | 119 | 0 | 468 | 399 | 117.3% | 19時 | 153 | 3.06 | 1.16 | B | エ |
| 押上駅 | － | 13時 | 591 | 1 | 121 | 0 | 713 | 674 | 105.8% | 19時 | 259 | 2.75 | 1.08 | A | エ |
| 東陽町駅 | － | 15時 | 111 | 7 | 59 | 0 | 177 | 158 | 112.0% | 17時 | 122 | 1.45 | 1.17 | D | エ |
| 木場駅 | － | 13時 | 142 | 0 | 55 | 0 | 197 | 147 | 134.0% | 19時 | 59 | 3.34 | 2.77 | B | エ |
| 大井町駅 | － | 13時 | 526 | 5 | 90 | 0 | 621 | 748 | 83.0% | 19時 | 315 | 1.97 | 1.51 | D | エ |
| 五反田駅 | － | 13時 | 202 | 10 | 134 | 0 | 346 | 291 | 118.9% | 19時 | 212 | 1.63 | 1.48 | D | イ |
| 目黒駅 | － | 13時 | 286 | 31 | 115 | 0 | 432 | 459 | 94.1% | 19時 | 234 | 1.85 | 1.21 | D | イ |
| 中目黒駅 | － | 11時 | 166 | 11 | 66 | 0 | 243 | 224 | 108.5% | 19時 | 172 | 1.41 | 1.03 | C | エ |
| 自由が丘駅 | － | 13時 | 115 | 0 | 37 | 0 | 152 | 212 | 71.7% | 19時 | 121 | 1.26 | 0.93 | C | ウ |
| 蒲田駅 | 36 | 13時 | 341 | 9 | 105 | 0 | 455 | 481 | 94.6% | 19時 | 293 | 1.55 | 1.43 | D | エ |
| 蒲田駅東部 | － | 13時 | 606 | 5 | 120 | 0 | 731 | 866 | 84.4% | 19時 | 484 | 1.51 | 1.07 | C | エ |
| 大森駅 | － | 13時 | 1,349 | 13 | 110 | 0 | 1,472 | 1,579 | 93.2% | 19時 | 648 | 2.27 | 2.17 | B | イ |
| 三軒茶屋駅 | － | 15時 | 180 | 1 | 51 | 0 | 232 | 211 | 110.0% | 19時 | 168 | 1.38 | 1.14 | D | エ |
| 二子玉川駅 | － | 13時 | 1,178 | 0 | 23 | 0 | 1,201 | 1,697 | 70.8% | 19時 | 505 | 2.38 | 0.88 | E | ウ |
| 下北沢駅 | － | 11時 | 214 | 0 | 35 | 0 | 249 | 223 | 111.7% | 19時 | 110 | 2.26 | 1.26 | B | エ |
| 渋谷駅 | 35 | 13時 | 646 | 21 | 178 | 0 | 845 | 1,828 | 46.2% | 19時 | 537 | 1.57 | 0.77 | E | ア |
| 恵比寿駅 | － | 11時 | 914 | 8 | 151 | 0 | 1,073 | 1,017 | 105.5% | 19時 | 865 | 1.24 | 1.38 | D | イ |
| 中野駅 | － | 13時 | 377 | 0 | 66 | 0 | 443 | 501 | 88.4% | 19時 | 240 | 1.85 | 1.44 | D | エ |
| 野方駅 | － | 13時 | 36 | 0 | 3 | 0 | 39 | 38 | 102.6% | 19時 | 12 | 3.25 | 2.60 | B | エ |
| 阿佐ヶ谷駅 | － | 13時 | 130 | 32 | 35 | 0 | 197 | 237 | 83.1% | 19時 | 77 | 2.56 | 1.70 | B | エ |
| 荻窪駅 | － | 13時 | 221 | 0 | 50 | 2 | 273 | 401 | 68.1% | 19時 | 160 | 1.71 | 0.84 | E | ウ |
| 池袋駅東口地区 | 24 | 13時 | 1,636 | 8 | 179 | 0 | 1,823 | 2,186 | 83.4% | 19時 | 1,065 | 1.71 | 1.08 | C | イ |
| 東池袋地区 | － | 13時 | 803 | 0 | 118 | 0 | 921 | 2,378 | 38.7% | 19時 | 445 | 2.07 | 0.83 | E | ア |
| 池袋駅西口地区 | － | 11時 | 876 | 19 | 165 | 3 | 1,063 | 1,571 | 67.7% | 19時 | 704 | 1.51 | 0.98 | C | ア |
| 王子駅 | － | 11時 | 93 | 0 | 54 | 3 | 150 | 216 | 69.4% | 17時 | 63 | 2.38 | 1.00 | A | ウ |
| 赤羽駅 | 17 | 13時 | 218 | 0 | 57 | 0 | 275 | 323 | 85.1% | 19時 | 161 | 1.71 | 1.18 | D | ウ |
| 日暮里駅 | － | 11時 | 132 | 3 | 49 | 5 | 189 | 166 | 113.9% | 17時 | 120 | 1.58 | 1.23 | D | エ |
| 町屋駅 | － | 11時 | 79 | 0 | 25 | 0 | 104 | 114 | 91.2% | 19時 | 49 | 2.12 | 1.32 | B | ウ |
| 板橋駅 | － | 13時 | 120 | 9 | 37 | 0 | 166 | 146 | 113.7% | 19時 | 95 | 1.75 | 1.64 | D | エ |
| 大山駅 | － | 11時 | 93 | 0 | 64 | 0 | 157 | 385 | 40.8% | 19時 | 42 | 3.74 | 1.74 | B | ウ |
| 石神井公園駅 | － | 11時 | 123 | 0 | 26 | 0 | 149 | 439 | 33.9% | 19時 | 65 | 2.29 | 1.26 | B | ウ |
| 大泉学園駅 | － | 13時 | 211 | 0 | 21 | 3 | 235 | 678 | 34.7% | 19時 | 134 | 1.75 | 1.03 | C | ウ |
| 練馬駅 | － | 13時 | 155 | 0 | 46 | 5 | 206 | 578 | 35.6% | 19時 | 159 | 1.30 | 0.81 | E | ウ |
| 綾瀬駅 | － | 13時 | 176 | 0 | 39 | 0 | 215 | 221 | 97.3% | 17時 | 132 | 1.63 | 0.83 | E | エ |
| 北千住駅 | － | 15時 | 1,137 | 0 | 57 | 0 | 1,194 | 1,354 | 88.2% | 19時 | 812 | 1.47 | 1.46 | D | エ |
| 新小岩駅 | － | 11時 | 378 | 0 | 50 | 8 | 436 | 443 | 98.4% | 17時 | 246 | 1.77 | 1.00 | C | エ |
| 金町駅 | － | 13時 | 277 | 0 | 39 | 0 | 316 | 446 | 70.9% | 19時 | 231 | 1.37 | 1.47 | D | ウ |
| 亀有駅 | － | 11時 | 397 | 0 | 33 | 6 | 436 | 557 | 78.3% | 19時 | 272 | 1.60 | 1.24 | D | エ |
| 船堀駅 | － | 15時 | 198 | 0 | 34 | 0 | 232 | 267 | 86.9% | 19時 | 146 | 1.59 | 1.24 | D | エ |
| 篠崎駅 | － | 11時 | 164 | 0 | 46 | 0 | 210 | 220 | 95.5% | 19時 | 166 | 1.27 | 0.99 | C | エ |

※表中の平休比率は、平日に対する休日の割合を使用

平休・時間バランス
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 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | 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 | | | | | |
| | 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） | ピーク時間 | 駐車台数（台） | 路駐密度（台/0.1km） | | 乗用車 | ﾀｸｼｰ | ﾊﾞｽ | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 |
| 秋葉原駅 | 86 | 2,129 | 15時 | 963 | 45.2 | 157 | 29 | 186 | 13時 | 318 | 1.4 | 256 | 75.8% | 2.7% | 1.6% | 6.3% | 7.8% | 5.9% |
| 神保町駅 | 64 | 857 | 17時 | 542 | 63.3 | 254 | 44 | 298 | 13時 | 299 | 1.4 | 208 | 73.1% | 2.4% | 0.0% | 4.8% | 14.9% | 4.8% |
| 神田駅 | 32 | 237 | 11時 | 142 | 60.0 | 157 | 14 | 171 | 13時 | 104 | 0.9 | 91 | 52.7% | 14.3% | 0.0% | 8.8% | 17.6% | 6.6% |
| 銀座駅 | 33 | 2,927 | 13時 | 1,814 | 62.0 | 207 | 46 | 253 | 17時 | 372 | 3.7 | 282 | 74.1% | 12.8% | 0.7% | 2.1% | 7.4% | 2.8% |
| 日本橋駅 | 32 | 2,221 | 13時 | 1,614 | 72.7 | 48 | 7 | 55 | 11時 | 378 | 2.2 | 334 | 63.8% | 5.1% | 0.3% | 6.0% | 16.8% | 8.1% |
| 六本木駅 | 34 | 584 | 11,13,15 | 78 | 13.3 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 65 | 0.6 | 64 | 56.3% | 6.3% | 6.3% | 9.4% | 14.1% | 7.8% |
| 品川駅 | 16 | 1,144 | 11時 | 849 | 74.2 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 85 | 0.6 | 67 | 50.7% | 11.9% | 1.5% | 7.5% | 13.4% | 14.9% |
| 新宿駅東口 | 15 | 1,310 | 15時 | 1,041 | 79.4 | 2 | 38 | 40 | 19時 | 112 | 1.4 | 101 | 72.3% | 7.9% | 1.0% | 5.0% | 9.9% | 4.0% |
| 新宿駅西口 | 33 | 4,472 | 15時 | 2,081 | 46.5 | 43 | 42 | 85 | 13時 | 240 | 1.4 | 219 | 44.3% | 21.9% | 6.8% | 4.6% | 5.0% | 17.4% |
| 北新宿四丁目 | 7 | 60 | 15時 | 24 | 40.0 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 28 | 0.5 | 28 | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 53.6% | 10.7% | 14.3% |
| 湯島駅 | 55 | 454 | 13時 | 366 | 80.5 | 32 | 3 | 35 | 13時 | 109 | 0.8 | 93 | 52.7% | 9.7% | 4.3% | 15.1% | 10.8% | 7.5% |
| 後楽園駅 | 13 | 778 | 11時 | 222 | 28.6 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 69 | 1.5 | 69 | 78.3% | 1.4% | 1.4% | 8.7% | 4.3% | 5.8% |
| 上野駅 | 67 | 430 | 17時 | 255 | 59.3 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 163 | 1.3 | 150 | 79.3% | 3.3% | 0.0% | 6.0% | 9.3% | 2.0% |
| 浅草駅 | 39 | 839 | 13時 | 711 | 84.7 | 44 | 7 | 51 | 11時 | 130 | 0.9 | 106 | 68.9% | 4.7% | 0.9% | 12.3% | 4.7% | 8.5% |
| 錦糸町駅 | 83 | 1,710 | 15時 | 437 | 25.6 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 183 | 1.2 | 172 | 76.2% | 5.8% | 0.0% | 11.6% | 2.9% | 3.5% |
| 両国駅 | 61 | 396 | 13時 | 348 | 87.8 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 67 | 0.4 | 67 | 37.3% | 7.5% | 1.5% | 25.4% | 10.4% | 17.9% |
| 押上駅 | 46 | 627 | 13時 | 537 | 85.7 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 121 | 0.8 | 121 | 60.3% | 7.4% | 0.0% | 14.0% | 10.7% | 7.4% |
| 東陽町駅 | 20 | 127 | 15時 | 94 | 74.4 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 58 | 0.7 | 58 | 63.8% | 1.7% | 0.0% | 15.5% | 13.8% | 5.2% |
| 木場駅 | 18 | 147 | 11時 | 52 | 35.1 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 29 | 0.4 | 28 | 39.3% | 7.1% | 0.0% | 21.4% | 7.1% | 25.0% |
| 大井町駅 | 22 | 731 | 15時 | 344 | 47.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 83 | 0.9 | 80 | 66.3% | 5.0% | 0.0% | 5.0% | 20.0% | 3.8% |
| 五反田駅 | 29 | 256 | 13時 | 132 | 51.6 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 103 | 1.1 | 102 | 64.7% | 2.9% | 0.0% | 6.9% | 14.7% | 10.8% |
| 目黒駅 | 17 | 361 | 19時 | 199 | 55.2 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 162 | 3.2 | 161 | 72.7% | 6.2% | 0.0% | 9.3% | 9.3% | 2.5% |
| 中目黒駅 | 13 | 184 | 13.15時 | 154 | 83.9 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 87 | 1.2 | 84 | 76.2% | 11.9% | 0.0% | 2.4% | 4.8% | 4.8% |
| 自由が丘駅 | 18 | 212 | 13時 | 159 | 75.0 | 0 | 0 | 0 | 19時 | 14 | 0.2 | 14 | 85.7% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 7.1% |
| 蒲田駅 | 48 | 455 | 17時 | 228 | 50.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 121 | 1.0 | 113 | 67.3% | 0.0% | 0.0% | 8.8% | 8.8% | 15.0% |
| 蒲田駅東部 | 63 | 845 | 13時 | 586 | 69.3 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 114 | 0.8 | 109 | 69.7% | 2.8% | 2.8% | 10.1% | 8.3% | 6.4% |
| 大森駅 | 27 | 1,535 | 13時 | 581 | 37.9 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 99 | 1.0 | 98 | 71.4% | 0.0% | 0.0% | 12.2% | 10.2% | 6.1% |
| 三軒茶屋駅 | 18 | 202 | 13時 | 152 | 75.4 | 9 | 0 | 9 | 13時 | 51 | 0.7 | 50 | 84.0% | 0.0% | 0.0% | 6.0% | 6.0% | 4.0% |
| 二子玉川駅 | 20 | 1,697 | 13時 | 1,333 | 78.6 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 32 | 0.5 | 31 | 74.2% | 3.2% | 0.0% | 12.9% | 0.0% | 9.7% |
| 下北沢駅 | 24 | 223 | 13時 | 178 | 80.0 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 25 | 0.3 | 25 | 12.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 32.0% | 36.0% |
| 渋谷駅 | 21 | 1,784 | 15時 | 915 | 51.3 | 5 | 43 | 48 | 13時 | 208 | 2.0 | 188 | 65.4% | 10.6% | 1.6% | 5.3% | 5.3% | 11.7% |
| 恵比寿駅 | 45 | 998 | 11,15,19 | 661 | 66.2 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 123 | 0.9 | 119 | 56.3% | 3.4% | 0.0% | 20.2% | 11.8% | 8.4% |
| 中野駅 | 22 | 501 | 13時 | 272 | 54.3 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 46 | 0.4 | 43 | 74.4% | 0.0% | 0.0% | 7.0% | 2.3% | 16.3% |
| 野方駅 | 11 | 38 | 11.19時 | 11 | 27.8 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 4 | 0.1 | 4 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% |
| 阿佐ヶ谷駅 | 21 | 175 | 13.15時 | 53 | 30.2 | 36 | 26 | 62 | 15時 | 63 | 0.8 | 30 | 83.3% | 0.0% | 3.3% | 10.0% | 0.0% | 3.3% |
| 荻窪駅 | 25 | 401 | 13時 | 283 | 70.5 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 55 | 0.5 | 53 | 73.6% | 0.0% | 0.0% | 11.3% | 5.7% | 9.4% |
| 池袋駅東口地区 | 45 | 2,110 | 13時 | 1,567 | 74.3 | 0 | 16 | 16 | 15時 | 139 | 1.0 | 130 | 66.2% | 3.8% | 0.0% | 8.5% | 10.8% | 10.8% |
| 東池袋地区 | 29 | 2,358 | 13時 | 1,044 | 44.3 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 66 | 0.8 | 66 | 50.0% | 3.0% | 3.0% | 6.1% | 6.1% | 31.8% |
| 池袋駅西口地区 | 65 | 1,515 | 15時 | 955 | 63.1 | 53 | 3 | 56 | 11時 | 156 | 1.1 | 137 | 67.2% | 5.8% | 0.0% | 10.9% | 4.4% | 11.7% |
| 王子駅 | 34 | 216 | 15時 | 123 | 57.0 | 0 | 0 | 0 | 17時 | 36 | 0.5 | 30 | 70.0% | 0.0% | 0.0% | 6.7% | 16.7% | 6.7% |
| 赤羽駅 | 29 | 323 | 15時 | 210 | 64.9 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 38 | 0.4 | 34 | 41.2% | 0.0% | 0.0% | 44.1% | 5.9% | 8.8% |
| 日暮里駅 | 20 | 162 | 13時 | 120 | 74.1 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 34 | 0.8 | 34 | 55.9% | 0.0% | 0.0% | 14.7% | 5.9% | 23.5% |
| 町屋駅 | 20 | 114 | 11.19時 | 59 | 52.2 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 25 | 0.4 | 25 | 68.0% | 0.0% | 0.0% | 12.0% | 0.0% | 20.0% |
| 板橋駅 | 20 | 126 | 13時 | 64 | 51.1 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 39 | 0.7 | 38 | 55.3% | 2.6% | 0.0% | 18.4% | 13.2% | 10.5% |
| 大山駅 | 36 | 385 | 13時 | 71 | 18.4 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 24 | 0.3 | 24 | 25.0% | 4.2% | 0.0% | 29.2% | 16.7% | 25.0% |
| 石神井公園駅 | 16 | 439 | 13時 | 100 | 22.7 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 22 | 0.6 | 22 | 72.7% | 0.0% | 0.0% | 27.3% | 0.0% | 0.0% |
| 大泉学園駅 | 35 | 678 | 13時 | 213 | 31.5 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 21 | 0.2 | 16 | 62.5% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 12.5% | 12.5% |
| 練馬駅 | 11 | 578 | 13時 | 221 | 38.3 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 36 | 0.5 | 34 | 61.8% | 0.0% | 0.0% | 17.6% | 11.8% | 8.8% |
| 綾瀬駅 | 27 | 221 | 13時 | 205 | 92.9 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 54 | 0.6 | 53 | 77.4% | 5.7% | 0.0% | 3.8% | 7.5% | 5.7% |
| 北千住駅 | 39 | 1,354 | 13時 | 802 | 59.3 | 0 | 0 | 0 | 19時 | 32 | 0.3 | 32 | 84.4% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 0.0% | 3.1% |
| 新小岩駅 | 28 | 443 | 13時 | 370 | 83.5 | 0 | 0 | 0 | 13時 | 68 | 0.6 | 56 | 66.1% | 0.0% | 0.0% | 8.9% | 14.3% | 10.7% |
| 金町駅 | 21 | 446 | 13時 | 185 | 41.5 | 0 | 0 | 0 | 15時 | 36 | 0.7 | 34 | 67.6% | 0.0% | 5.9% | 11.8% | 8.8% | 5.9% |
| 亀有駅 | 20 | 557 | 13時 | 329 | 59.1 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 39 | 0.6 | 37 | 54.1% | 2.7% | 0.0% | 21.6% | 10.8% | 10.8% |
| 船堀駅 | 12 | 267 | 13時 | 164 | 61.5 | 0 | 0 | 0 | 19時 | 34 | 0.5 | 34 | 70.6% | 0.0% | 0.0% | 20.6% | 5.9% | 2.9% |
| 篠崎駅 | 18 | 220 | 11時 | 179 | 81.3 | 0 | 0 | 0 | 11時 | 33 | 0.5 | 33 | 42.4% | 0.0% | 0.0% | 21.2% | 6.1% | 30.3% |

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） | 駐車需給ﾊﾞﾗﾝｽの実態 | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ﾋﾟｰｸ時 | | | | | | | | ｵﾌﾋﾟｰｸ時 | | ﾋﾟｰｸ率 | 休平比率 | 休平・時間ﾊﾞﾗﾝｽ | 駐車場利用率と路駐ﾊﾞﾗﾝｽ |
| | | 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） | 需給ﾊﾞﾗﾝｽ | 時間帯 | 総駐車需要（台） | | | | |
| 秋葉原駅 | 15 | 15時 | 963 | 63 | 239 | 2 | 1,267 | 2,315 | 54.7% | 11時 | 909 | 1.39 | 0.85 | E | ア |
| 神保町駅 | － | 15時 | 490 | 78 | 216 | 0 | 784 | 1,155 | 67.9% | 11時 | 582 | 1.35 | 0.64 | E | イ |
| 神田駅 | － | 11時 | 142 | 7 | 73 | 0 | 222 | 408 | 54.4% | 19時 | 94 | 2.36 | 0.49 | E | イ |
| 銀座駅 | 29 | 13時 | 1,814 | 96 | 231 | 2 | 2,143 | 3,180 | 67.4% | 19時 | 1,361 | 1.57 | 0.92 | C | イ |
| 日本橋駅 | － | 13時 | 1,614 | 8 | 325 | 18 | 1,965 | 2,276 | 86.3% | 19時 | 1,083 | 1.81 | 0.84 | E | イ |
| 六本木駅 | 34 | 11時 | 78 | 0 | 64 | 0 | 142 | 584 | 24.3% | 17時 | 107 | 1.33 | 0.22 | E | ウ |
| 品川駅 | － | 11時 | 849 | 0 | 67 | 3 | 919 | 1,144 | 80.3% | 19時 | 530 | 1.73 | 0.72 | E | エ |
| 新宿駅東口 | 29 | 15時 | 1,041 | 8 | 65 | 0 | 1,114 | 1,350 | 82.5% | 11時 | 846 | 1.32 | 1.02 | C | イ |
| 新宿駅西口 | － | 15時 | 2,081 | 16 | 210 | 0 | 2,307 | 4,557 | 50.6% | 19時 | 1,300 | 1.77 | 0.90 | E | ア |
| 北新宿四丁目 | － | 15時 | 24 | 0 | 24 | 0 | 48 | 60 | 80.0% | 11時 | 34 | 1.41 | 0.49 | E | ウ |
| 湯島駅 | － | 13時 | 366 | 16 | 93 | 0 | 475 | 489 | 97.1% | 11時 | 248 | 1.92 | 1.00 | C | エ |
| 後楽園駅 | － | 11時 | 222 | 0 | 66 | 0 | 288 | 778 | 37.0% | 19時 | 181 | 1.59 | 0.35 | E | ア |
| 上野駅 | 49 | 17時 | 255 | 0 | 138 | 0 | 393 | 430 | 91.4% | 11時 | 311 | 1.26 | 0.65 | E | イ |
| 浅草駅 | － | 13時 | 711 | 22 | 96 | 0 | 829 | 890 | 93.1% | 19時 | 295 | 2.81 | 1.20 | B | イ |
| 錦糸町駅 | － | 15時 | 437 | 0 | 168 | 2 | 607 | 1,710 | 35.5% | 19時 | 418 | 1.45 | 1.17 | D | ア |
| 両国駅 | － | 13時 | 348 | 0 | 54 | 0 | 402 | 396 | 101.5% | 17時 | 221 | 1.82 | 0.86 | E | エ |
| 押上駅 | － | 13時 | 537 | 0 | 121 | 0 | 658 | 627 | 104.9% | 19時 | 454 | 1.45 | 0.92 | C | エ |
| 東陽町駅 | － | 15時 | 94 | 0 | 57 | 0 | 151 | 127 | 118.9% | 11時 | 101 | 1.50 | 0.85 | E | エ |
| 木場駅 | － | 11時 | 52 | 0 | 19 | 0 | 71 | 147 | 48.3% | 19時 | 53 | 1.34 | 0.36 | E | ウ |
| 大井町駅 | － | 15時 | 344 | 0 | 66 | 0 | 410 | 731 | 56.1% | 17時 | 320 | 1.28 | 0.66 | E | ア |
| 五反田駅 | － | 13時 | 132 | 0 | 102 | 0 | 234 | 256 | 91.4% | 19時 | 161 | 1.45 | 0.68 | E | ア |
| 目黒駅 | － | 19時 | 199 | 0 | 157 | 0 | 356 | 361 | 98.6% | 17時 | 255 | 1.40 | 0.82 | E | ア |
| 中目黒駅 | － | 13時 | 154 | 0 | 83 | 0 | 237 | 184 | 128.8% | 11時 | 152 | 1.56 | 0.98 | C | イ |
| 自由が丘駅 | － | 13時 | 159 | 0 | 5 | 0 | 164 | 212 | 77.4% | 19時 | 80 | 2.05 | 1.08 | A | エ |
| 蒲田駅 | 68 | 17時 | 228 | 0 | 90 | 0 | 318 | 455 | 69.9% | 11時 | 261 | 1.22 | 0.70 | E | ア |
| 蒲田駅東部 | － | 13時 | 586 | 0 | 96 | 0 | 682 | 845 | 80.7% | 19時 | 537 | 1.27 | 0.93 | C | エ |
| 大森駅 | － | 13時 | 581 | 0 | 98 | 0 | 679 | 1,535 | 44.2% | 19時 | 349 | 1.95 | 0.46 | E | ア |
| 三軒茶屋駅 | － | 13時 | 152 | 1 | 50 | 0 | 203 | 210 | 96.7% | 17時 | 145 | 1.40 | 0.88 | E | エ |
| 二子玉川駅 | － | 13時 | 1,333 | 0 | 30 | 0 | 1,363 | 1,697 | 80.3% | 19時 | 503 | 2.71 | 1.13 | B | エ |
| 下北沢駅 | － | 13時 | 178 | 0 | 19 | 0 | 197 | 223 | 88.3% | 11時 | 119 | 1.66 | 0.79 | E | エ |
| 渋谷駅 | 36 | 15時 | 915 | 21 | 168 | 0 | 1,104 | 1,832 | 60.3% | 11時 | 577 | 1.91 | 1.31 | D | ア |
| 恵比寿駅 | － | 11時 | 661 | 0 | 119 | 0 | 780 | 998 | 78.2% | 17時 | 710 | 1.10 | 0.73 | E | イ |
| 中野駅 | － | 13時 | 272 | 0 | 36 | 0 | 308 | 501 | 61.5% | 19時 | 126 | 2.44 | 0.70 | E | ウ |
| 野方駅 | － | 11時 | 11 | 0 | 4 | 0 | 15 | 38 | 39.5% | 15時 | 5 | 3.00 | 0.38 | E | ウ |
| 阿佐ヶ谷駅 | － | 15時 | 53 | 33 | 30 | 0 | 116 | 237 | 48.9% | 19時 | 82 | 1.41 | 0.59 | E | ウ |
| 荻窪駅 | － | 13時 | 283 | 0 | 42 | 0 | 325 | 401 | 81.0% | 19時 | 167 | 1.95 | 1.19 | D | エ |
| 池袋駅東口地区 | 22 | 13時 | 1,567 | 4 | 119 | 0 | 1,690 | 2,126 | 79.5% | 19時 | 1,099 | 1.54 | 0.93 | C | イ |
| 東池袋地区 | － | 13時 | 1,044 | 0 | 60 | 0 | 1,104 | 2,358 | 46.8% | 19時 | 517 | 2.14 | 1.20 | B | ウ |
| 池袋駅西口地区 | － | 15時 | 955 | 18 | 116 | 0 | 1,089 | 1,571 | 69.3% | 19時 | 774 | 1.41 | 1.02 | C | イ |
| 王子駅 | － | 15時 | 123 | 0 | 21 | 6 | 150 | 216 | 69.4% | 19時 | 78 | 1.92 | 1.00 | C | ウ |
| 赤羽駅 | 15 | 15時 | 210 | 0 | 23 | 0 | 233 | 323 | 72.1% | 19時 | 170 | 1.37 | 0.85 | E | エ |
| 日暮里駅 | － | 13時 | 120 | 0 | 34 | 0 | 154 | 162 | 95.1% | 19時 | 70 | 2.20 | 0.81 | E | エ |
| 町屋駅 | － | 13時 | 54 | 0 | 25 | 0 | 79 | 114 | 69.3% | 17時 | 40 | 1.98 | 0.76 | E | ウ |
| 板橋駅 | － | 13時 | 64 | 0 | 37 | 0 | 101 | 126 | 80.2% | 15時 | 67 | 1.51 | 0.61 | E | ウ |
| 大山駅 | － | 13時 | 71 | 0 | 19 | 0 | 90 | 385 | 23.4% | 19時 | 59 | 1.53 | 0.57 | E | ウ |
| 石神井公園駅 | － | 13時 | 100 | 0 | 18 | 0 | 118 | 439 | 26.9% | 19時 | 69 | 1.71 | 0.79 | E | ウ |
| 大泉学園駅 | － | 13時 | 213 | 0 | 16 | 0 | 229 | 678 | 33.8% | 19時 | 119 | 1.92 | 0.97 | C | ウ |
| 練馬駅 | － | 15時 | 219 | 0 | 34 | 2 | 255 | 578 | 44.1% | 19時 | 146 | 1.75 | 1.24 | D | ウ |
| 綾瀬駅 | － | 13時 | 205 | 0 | 53 | 0 | 258 | 221 | 116.7% | 17時 | 123 | 2.10 | 1.20 | B | エ |
| 北千住駅 | － | 13時 | 802 | 0 | 18 | 0 | 820 | 1,354 | 60.6% | 17時 | 548 | 1.50 | 0.69 | E | エ |
| 新小岩駅 | － | 13時 | 370 | 0 | 56 | 10 | 436 | 443 | 98.4% | 17時 | 282 | 1.55 | 1.00 | C | エ |
| 金町駅 | － | 13時 | 185 | 0 | 29 | 1 | 215 | 446 | 48.2% | 11時 | 167 | 1.29 | 0.68 | E | ウ |
| 亀有駅 | － | 13時 | 329 | 0 | 23 | 1 | 353 | 557 | 63.4% | 11時 | 214 | 1.65 | 0.81 | E | エ |
| 船堀駅 | － | 13時 | 164 | 0 | 23 | 0 | 187 | 267 | 70.0% | 11時 | 151 | 1.24 | 0.81 | E | エ |
| 篠崎駅 | － | 11時 | 179 | 0 | 33 | 0 | 212 | 220 | 96.4% | 19時 | 128 | 1.66 | 1.01 | C | エ |

※表中の平休比率は、休日に対する平日の割合を使用

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

駐車場利用率と路駐バランス
ア：駐車場への転換可能性が高い地区
イ：駐車需要が多い地区
ウ：駐車需要が少ない地区
エ：駐車問題が少ない地区

(2) 二輪

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

【路外駐車場の実態】

○駐車場数（場）　：地区別の駐車場数
○収容台数（台）　：地区別の駐車場総収容台数
○ピーク時間　：各地区における駐車場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　：路上駐車のピーク時における自動二輪の駐車台数
・原付第一種　：路上駐車のピーク時における原付第一種の駐車台数
・合計　：路上駐車のピ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　：路上駐車のピ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　：路上駐車のピーク時における原付第一種の違法路上駐車台数
・合計　：路上駐車のピーク時における自動二輪と原付第一種の違法路上駐車の計

【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(1)　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 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 路上駐車台数 | | | | | 違法路上駐車台数 | | | | |
| | 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（%） | ピーク時間 | 自動二輪（台） | 原付第一種（台） | 合計（台） | 路駐密度（台/0.1km） | 自動二輪（台） | 原付第一種（台） | 合計（台） | 自動二輪（分） | 原付第一種（分） |
| 秋葉原駅 | 10 | 230 | 15時 | 86 | 37.3 | 11時 | 43 | 80 | 123 | 0.5 | 43 | 80 | 123 | 10 | 13 |
| 神保町駅 | 2 | 14 | 15時 | 11 | 75.0 | 13時 | 48 | 20 | 68 | 0.3 | 48 | 20 | 68 | 0 | 0 |
| 神田駅 | 1 | 11 | 15時 | 9 | 81.8 | 11,13 | 14 | 6 | 20 | 0.2 | 14 | 6 | 20 | 0 | 0 |
| 銀座駅 | 2 | 51 | 11,13,17 | 7 | 13.6 | 15時 | 6 | 8 | 14 | 0.1 | 6 | 8 | 14 | 0 | 0 |
| 日本橋駅 | 5 | 57 | 11,13 | 45 | 79.4 | 13時 | 24 | 5 | 29 | 0.2 | 24 | 5 | 29 | 0 | 0 |
| 六本木駅 | 3 | 145 | 15時 | 66 | 45.5 | 19時 | 23 | 13 | 36 | 0.3 | 23 | 13 | 36 | 0 | 0 |
| 品川駅 | 2 | 66 | 15時 | 64 | 97.0 | 15時 | 9 | 4 | 13 | 0.1 | 9 | 4 | 13 | 0 | 0 |
| 新宿駅東口 | 5 | 148 | 19時 | 48 | 32.4 | 19時 | 15 | 8 | 23 | 0.3 | 15 | 8 | 23 | 0 | 0 |
| 新宿駅西口 | 5 | 171 | 13時 | 128 | 74.9 | 13時 | 20 | 13 | 33 | 0.2 | 20 | 13 | 33 | 10 | 10 |
| 北新宿四丁目 | 0 | 0 | － | 0 | － | 13時 | 7 | 11 | 18 | 0.3 | 7 | 11 | 18 | 0 | 0 |
| 湯島駅 | 2 | 18 | 13,15,19 | 6 | 33.3 | 17時 | 20 | 16 | 36 | 0.3 | 20 | 16 | 36 | 10 | 280 |
| 後楽園駅 | 1 | 19 | － | 0 | － | 11時 | 5 | 7 | 12 | 0.3 | 5 | 7 | 12 | 0 | 0 |
| 上野駅 | 5 | 169 | 13時 | 23 | 13.7 | 11時 | 5 | 8 | 13 | 0.1 | 5 | 8 | 13 | 0 | 0 |
| 浅草駅 | 2 | 16 | 13時 | 10 | 62.5 | 11,17 | 16 | 9 | 25 | 0.2 | 16 | 9 | 25 | 120 | 10 |
| 錦糸町駅 | 3 | 82 | 15時 | 37 | 45.1 | 15時 | 32 | 19 | 51 | 0.3 | 32 | 19 | 51 | 13 | 10 |
| 両国駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 11,15,17 | 13 | 3 | 16 | 0.1 | 13 | 3 | 16 | 0 | 0 |
| 押上駅 | 3 | 81 | 11,13 | 27 | 33.3 | 13時 | 2 | 8 | 10 | 0.1 | 2 | 8 | 10 | 0 | 0 |
| 東陽町駅 | 1 | 8 | 11時 | 7 | 87.5 | 19時 | 3 | 3 | 6 | 0.1 | 3 | 3 | 6 | 0 | 0 |
| 木場駅 | 1 | 40 | 11時 | 29 | 72.5 | 19時 | 12 | 8 | 20 | 0.3 | 12 | 8 | 20 | 0 | 0 |
| 大井町駅 | 1 | 62 | 11,13 | 62 | 100.0 | 15時 | 15 | 30 | 45 | 0.5 | 15 | 30 | 45 | 0 | 0 |
| 五反田駅 | 2 | 11 | 11時 | 6 | 54.5 | 11時 | 18 | 18 | 36 | 0.4 | 18 | 18 | 36 | 10 | 10 |
| 目黒駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 9 | 6 | 15 | 0.3 | 9 | 6 | 15 | 0 | 0 |
| 中目黒駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 17時 | 12 | 13 | 25 | 0.4 | 12 | 13 | 25 | 0 | 0 |
| 自由が丘駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 11時 | 13 | 4 | 17 | 0.3 | 13 | 4 | 17 | 0 | 0 |
| 蒲田駅 | 2 | 20 | 11,13 | 15 | 75.0 | 19時 | 10 | 9 | 19 | 0.2 | 10 | 9 | 19 | 0 | 0 |
| 蒲田駅東部 | 1 | 1 | ,13,15,17, | 1 | 100.0 | 19時 | 19 | 22 | 41 | 0.3 | 19 | 22 | 41 | 0 | 0 |
| 大森駅 | 3 | 160 | 15時 | 101 | 63.1 | 19時 | 18 | 25 | 43 | 0.4 | 18 | 25 | 43 | 0 | 0 |
| 三軒茶屋駅 | 2 | 21 | 15時 | 12 | 57.1 | 17時 | 8 | 17 | 25 | 0.4 | 8 | 17 | 25 | 0 | 0 |
| 二子玉川駅 | 2 | 54 | 15時 | 38 | 70.4 | 19時 | 8 | 6 | 14 | 0.2 | 8 | 6 | 14 | 0 | 0 |
| 下北沢駅 | 1 | 16 | － | 0 | － | 19時 | 24 | 20 | 44 | 0.6 | 24 | 20 | 44 | 0 | 0 |
| 渋谷駅 | 5 | 169 | 13,15 | 101 | 60.0 | 19時 | 23 | 11 | 34 | 0.3 | 23 | 11 | 34 | 10 | 360 |
| 恵比寿駅 | 3 | 91 | 13時 | 75 | 82.4 | 17時 | 24 | 40 | 64 | 0.5 | 24 | 40 | 64 | 0 | 0 |
| 中野駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 12 | 22 | 34 | 0.3 | 12 | 22 | 34 | 0 | 0 |
| 野方駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 15時 | 4 | 5 | 9 | 0.2 | 4 | 5 | 9 | 0 | 0 |
| 阿佐ヶ谷駅 | 2 | 39 | 11,13 | 38 | 97.4 | 13時 | 16 | 6 | 22 | 0.3 | 16 | 6 | 22 | 0 | 0 |
| 荻窪駅 | 3 | 43 | 17時 | 29 | 67.4 | 15時 | 11 | 19 | 30 | 0.3 | 11 | 19 | 30 | 0 | 0 |
| 池袋駅東口地区 | 4 | 52 | 13時 | 45 | 86.5 | 13時 | 6 | 8 | 14 | 0.1 | 6 | 8 | 14 | 36 | 10 |
| 東池袋地区 | 6 | 117 | 13時 | 80 | 68.6 | 11時 | 9 | 6 | 15 | 0.2 | 9 | 6 | 15 | 0 | 0 |
| 池袋駅西口地区 | 4 | 71 | 19時 | 23 | 32.2 | 13時 | 9 | 7 | 16 | 0.1 | 9 | 7 | 16 | 0 | 0 |
| 王子駅 | 1 | 3 | 15,17 | 2 | 66.7 | 19時 | 6 | 9 | 15 | 0.2 | 6 | 9 | 15 | 0 | 0 |
| 赤羽駅 | 1 | 15 | 17,19 | 8 | 53.3 | 19時 | 4 | 9 | 13 | 0.2 | 4 | 9 | 13 | 0 | 0 |
| 日暮里駅 | 1 | 15 | － | 0 | － | 15時 | 3 | 6 | 9 | 0.2 | 3 | 6 | 9 | 0 | 0 |
| 町屋駅 | 2 | 13 | 11時 | 7 | 53.8 | 17時 | 8 | 4 | 12 | 0.2 | 8 | 4 | 12 | 0 | 0 |
| 板橋駅 | 3 | 43 | 15時 | 33 | 76.7 | 17時 | 6 | 6 | 12 | 0.2 | 6 | 6 | 12 | 0 | 0 |
| 大山駅 | 2 | 32 | 11時 | 31 | 96.9 | 11時 | 9 | 10 | 19 | 0.2 | 9 | 10 | 19 | 0 | 0 |
| 石神井公園駅 | 2 | 45 | 11時 | 28 | 62.2 | 11,19 | 0 | 1 | 1 | 0.0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 大泉学園駅 | 2 | 44 | 15時 | 25 | 56.8 | 11,15 | 7 | 0 | 7 | 0.1 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 練馬駅 | 2 | 60 | 13時 | 32 | 53.3 | 19時 | 12 | 38 | 50 | 0.7 | 12 | 38 | 50 | 0 | 0 |
| 綾瀬駅 | 2 | 20 | 17時 | 19 | 95.0 | 15時 | 5 | 17 | 22 | 0.3 | 5 | 17 | 22 | 0 | 0 |
| 北千住駅 | 2 | 34 | － | 0 | － | 19時 | 19 | 14 | 33 | 0.3 | 19 | 14 | 33 | 0 | 0 |
| 新小岩駅 | 2 | 59 | 13時 | 44 | 74.6 | 19時 | 25 | 33 | 58 | 0.6 | 25 | 33 | 58 | 0 | 0 |
| 金町駅 | 1 | 17 | － | 0 | － | 17時 | 0 | 18 | 18 | 0.4 | 0 | 18 | 18 | 0 | 0 |
| 亀有駅 | 1 | 45 | 15時 | 41 | 91.1 | 13時 | 1 | 10 | 11 | 0.2 | 1 | 10 | 11 | 0 | 0 |
| 船堀駅 | 3 | 38 | 13時 | 19 | 50.0 | 13時 | 5 | 2 | 7 | 0.1 | 5 | 2 | 7 | 0 | 0 |
| 篠崎駅 | 1 | 40 | 15時 | 19 | 47.5 | 19時 | 1 | 1 | 2 | 0.0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |

表 3-4(2)　各地区における二輪の駐車特性（平日）・前頁からのつづき

| 地区名 | 駐車需給バランスの実態（自動二輪） | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | 11時 | 70 | 0 | 123 | 0 | 193 | 230 | 83.9% | 19時 | 89 | 2.17 | 1.6 | B | ア |
| 神保町駅 | 13時 | 9 | 0 | 68 | 0 | 77 | 14 | 550.0% | 19時 | 53 | 1.45 | 4.1 | D | イ |
| 神田駅 | 11,15時 | 6 | 0 | 20 | 0 | 26 | 11 | 236.4% | 19時 | 4 | 6.50 | 4.3 | B | エ |
| 銀座駅 | 15時 | 5 | 0 | 14 | 0 | 19 | 51 | 37.3% | 19時 | 7 | 2.71 | 0.8 | E | ウ |
| 日本橋駅 | 13時 | 45 | 0 | 29 | 0 | 74 | 57 | 129.8% | 19時 | 35 | 2.11 | 2.2 | B | エ |
| 六本木駅 | 15時 | 66 | 0 | 30 | 0 | 96 | 145 | 66.2% | 19時 | 77 | 1.25 | 2.1 | D | ア |
| 品川駅 | 15時 | 64 | 0 | 13 | 0 | 77 | 66 | 116.7% | 19時 | 37 | 2.08 | 2.1 | B | エ |
| 新宿駅東口 | 19時 | 48 | 0 | 23 | 0 | 71 | 148 | 48.0% | 13時 | 46 | 1.54 | 0.7 | E | ア |
| 新宿駅西口 | 13時 | 128 | 0 | 33 | 0 | 161 | 171 | 94.2% | 19時 | 100 | 1.61 | 1.6 | D | エ |
| 北新宿四丁目 | 13時 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 0 | － | 19時 | 6 | 3.00 | 1.1 | － | － |
| 湯島駅 | 19時 | 6 | 0 | 33 | 0 | 39 | 18 | 216.7% | 11時 | 26 | 1.50 | 0.8 | E | ア |
| 後楽園駅 | 11時 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 19 | － | 15時 | 8 | 1.50 | 1.0 | － | － |
| 上野駅 | 11時 | 22 | 0 | 13 | 0 | 35 | 169 | 20.7% | 19時 | 12 | 2.92 | 0.6 | E | ウ |
| 浅草駅 | 11時 | 8 | 0 | 25 | 0 | 33 | 16 | 206.3% | 19時 | 20 | 1.65 | 0.3 | E | ウ |
| 錦糸町駅 | 15時 | 37 | 0 | 51 | 0 | 88 | 82 | 107.3% | 11時 | 64 | 1.38 | 1.1 | D | ア |
| 両国駅 | 11時 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 0 | － | 13時 | 15 | 1.07 | 0.7 | － | － |
| 押上駅 | 13時 | 27 | 0 | 10 | 0 | 37 | 81 | 45.7% | 15時 | 6 | 6.17 | 1.1 | B | ウ |
| 東陽町駅 | 11時 | 7 | 0 | 4 | 0 | 11 | 8 | 137.5% | 13時 | 5 | 2.20 | 0.6 | E | エ |
| 木場駅 | 13時 | 28 | 0 | 15 | 0 | 43 | 40 | 107.5% | 17時 | 32 | 1.34 | 1.4 | D | イ |
| 大井町駅 | 15時 | 58 | 0 | 45 | 0 | 103 | 62 | 166.1% | 19時 | 65 | 1.58 | 1.4 | D | イ |
| 五反田駅 | 11時 | 6 | 0 | 36 | 0 | 42 | 11 | 381.8% | 17時 | 17 | 2.47 | 2.3 | B | ア |
| 目黒駅 | 19時 | 0 | 0 | 15 | 0 | 15 | 0 | － | 11時 | 9 | 1.67 | 1.4 | － | － |
| 中目黒駅 | 17時 | 0 | 0 | 25 | 0 | 25 | 0 | － | 11時 | 10 | 2.50 | 0.6 | － | － |
| 自由が丘駅 | 11時 | 0 | 0 | 17 | 0 | 17 | 0 | － | 19時 | 10 | 1.70 | 1.4 | － | － |
| 蒲田駅 | 13時 | 15 | 0 | 17 | 0 | 32 | 20 | 160.0% | 17時 | 17 | 1.88 | 0.6 | E | エ |
| 蒲田駅東部 | 19時 | 1 | 0 | 41 | 0 | 42 | 1 | 4200.0% | 11時 | 18 | 2.33 | 1.4 | B | イ |
| 大森駅 | 15時 | 101 | 0 | 35 | 0 | 136 | 160 | 85.0% | 19時 | 103 | 1.32 | 1.5 | D | ア |
| 三軒茶屋駅 | 17時 | 10 | 0 | 25 | 0 | 35 | 21 | 166.7% | 11時 | 18 | 1.94 | 1.8 | D | ア |
| 二子玉川駅 | 15時 | 38 | 0 | 11 | 0 | 49 | 54 | 90.7% | 13時 | 41 | 1.20 | 1.5 | D | エ |
| 下北沢駅 | 19時 | 0 | 0 | 44 | 0 | 44 | 16 | － | 11時 | 25 | 1.76 | 1.1 | － | － |
| 渋谷駅 | 19時 | 97 | 0 | 34 | 0 | 131 | 169 | 77.5% | 11時 | 100 | 1.31 | 1.5 | D | ア |
| 恵比寿駅 | 13時 | 75 | 0 | 48 | 0 | 123 | 91 | 135.2% | 11時 | 101 | 1.22 | 1.7 | D | イ |
| 中野駅 | 19時 | 0 | 0 | 34 | 0 | 34 | 0 | － | 13時 | 22 | 1.55 | 1.3 | － | － |
| 野方駅 | 15時 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 0 | － | 11時 | 4 | 2.25 | 4.5 | － | － |
| 阿佐ヶ谷駅 | 13時 | 38 | 0 | 22 | 0 | 60 | 39 | 153.8% | 19時 | 41 | 1.46 | 1.3 | D | イ |
| 荻窪駅 | 15時 | 27 | 0 | 30 | 0 | 57 | 43 | 132.6% | 19時 | 24 | 2.38 | 1.7 | B | イ |
| 池袋駅東口地区 | 13時 | 45 | 0 | 14 | 0 | 59 | 52 | 113.5% | 17時 | 46 | 1.28 | 1.0 | C | エ |
| 東池袋地区 | 13時 | 80 | 0 | 11 | 0 | 91 | 117 | 68.4% | 19時 | 72 | 1.26 | 1.2 | D | エ |
| 池袋駅西口地区 | 19時 | 23 | 0 | 14 | 0 | 37 | 71 | 52.1% | 15時 | 26 | 1.42 | 0.7 | E | ウ |
| 王子駅 | 15時 | 2 | 0 | 14 | 0 | 16 | 3 | 533.3% | 11時 | 11 | 1.45 | 0.9 | E | エ |
| 赤羽駅 | 19時 | 8 | 0 | 13 | 0 | 21 | 15 | 53.3% | 11時 | 11 | 1.91 | 1.2 | D | ウ |
| 日暮里駅 | 15時 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 15 | － | 11時 | 5 | 1.80 | 0.6 | － | － |
| 町屋駅 | 17時 | 4 | 0 | 12 | 0 | 16 | 13 | 123.1% | 19時 | 7 | 2.29 | 0.9 | E | ウ |
| 板橋駅 | 17時 | 31 | 0 | 12 | 0 | 43 | 43 | 100.0% | 11時 | 34 | 1.26 | 2.5 | D | エ |
| 大山駅 | 11時 | 31 | 0 | 19 | 0 | 50 | 32 | 156.3% | 19時 | 31 | 1.61 | 1.1 | C | エ |
| 石神井公園駅 | 11時 | 28 | 0 | 1 | 0 | 29 | 45 | 64.4% | 19時 | 14 | 2.07 | 1.4 | B | ウ |
| 大泉学園駅 | 15時 | 25 | 0 | 7 | 0 | 32 | 44 | 72.7% | 17時 | 20 | 1.60 | 1.1 | D | ウ |
| 練馬駅 | 13時 | 32 | 0 | 47 | 0 | 79 | 60 | 131.7% | 11時 | 60 | 1.32 | 1.8 | D | ア |
| 綾瀬駅 | 15時 | 18 | 0 | 22 | 0 | 40 | 20 | 200.0% | 19時 | 29 | 1.38 | 1.3 | D | イ |
| 北千住駅 | 19時 | 0 | 0 | 33 | 0 | 33 | 34 | － | 11時 | 20 | 1.65 | 1.3 | － | － |
| 新小岩駅 | 15時 | 42 | 0 | 55 | 0 | 97 | 59 | 164.4% | 11時 | 69 | 1.41 | 1.0 | C | イ |
| 金町駅 | 17時 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 17 | － | 11時 | 3 | 6.00 | 1.6 | － | － |
| 亀有駅 | 13時 | 39 | 0 | 11 | 0 | 50 | 45 | 111.1% | 19時 | 30 | 1.67 | 1.1 | D | エ |
| 船堀駅 | 13時 | 19 | 0 | 7 | 0 | 26 | 38 | 68.4% | 19時 | 15 | 1.73 | 1.3 | D | ウ |
| 篠崎駅 | 15時 | 19 | 0 | 1 | 0 | 20 | 40 | 50.0% | 11時 | 16 | 1.25 | 0.8 | E | 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、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(1)　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 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 路上駐車台数 | | | | | 違法路上駐車台数 | | | | |
| | 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（%） | ピーク時間 | 自動二輪（台） | 原付第一種（台） | 合計（台） | 路駐密度（台/0.1km） | 自動二輪（台） | 原付第一種（台） | 合計（台） | 自動二輪（分） | 原付第一種（分） |
| 秋葉原駅 | 10 | 230 | 13,15 | 106 | 46.1 | 15時 | 10 | 5 | 15 | 0.1 | 10 | 5 | 15 | 13 | 16 |
| 神保町駅 | 2 | 14 | 11,15,19 | 4 | 25.0 | 11時 | 9 | 6 | 15 | 0.1 | 9 | 6 | 15 | 0 | 0 |
| 神田駅 | 1 | 11 | 13時 | 2 | 18.2 | 11時 | 4 | 1 | 5 | 0.0 | 4 | 1 | 5 | 0 | 0 |
| 銀座駅 | 2 | 51 | 17時 | 12 | 22.7 | 17時 | 7 | 6 | 13 | 0.1 | 7 | 6 | 13 | 0 | 0 |
| 日本橋駅 | 5 | 57 | 15時 | 18 | 32.4 | 13,15 | 11 | 5 | 16 | 0.1 | 11 | 5 | 16 | 0 | 0 |
| 六本木駅 | 3 | 145 | 15,17,19 | 30 | 20.7 | 13,15 | 5 | 11 | 16 | 0.1 | 5 | 11 | 16 | 0 | 0 |
| 品川駅 | 2 | 66 | 11時 | 34 | 51.5 | 17時 | 2 | 2 | 4 | 0.0 | 2 | 2 | 4 | 0 | 0 |
| 新宿駅東口 | 5 | 148 | 15時 | 87 | 58.8 | 19時 | 17 | 5 | 22 | 0.3 | 17 | 5 | 22 | 10 | 0 |
| 新宿駅西口 | 5 | 171 | 13時 | 88 | 51.5 | 11時 | 11 | 2 | 13 | 0.1 | 11 | 2 | 13 | 10 | 70 |
| 北新宿四丁目 | 0 | 0 | － | 0 | － | 13時 | 14 | 2 | 16 | 0.3 | 14 | 2 | 16 | 0 | 0 |
| 湯島駅 | 2 | 18 | 19時 | 5 | 27.8 | 17時 | 26 | 17 | 43 | 0.3 | 26 | 17 | 43 | 0 | 190 |
| 後楽園駅 | 1 | 19 | － | 0 | － | 17,19 | 8 | 4 | 12 | 0.3 | 8 | 4 | 12 | 0 | 0 |
| 上野駅 | 5 | 169 | 13時 | 41 | 24.5 | 11,15 | 9 | 10 | 19 | 0.2 | 9 | 10 | 19 | 0 | 0 |
| 浅草駅 | 2 | 16 | 15時 | 16 | 100.0 | 17時 | 54 | 27 | 81 | 0.6 | 54 | 27 | 81 | 10 | 10 |
| 錦糸町駅 | 3 | 82 | 15時 | 57 | 69.5 | 11,15,19 | 10 | 12 | 22 | 0.2 | 10 | 12 | 22 | 0 | 0 |
| 両国駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 15時 | 10 | 12 | 22 | 0.1 | 10 | 12 | 22 | 0 | 0 |
| 押上駅 | 3 | 81 | 17時 | 27 | 33.3 | 19時 | 6 | 6 | 12 | 0.1 | 6 | 6 | 12 | 0 | 0 |
| 東陽町駅 | 1 | 8 | 17時 | 4 | 50.0 | 15時 | 5 | 9 | 14 | 0.2 | 5 | 9 | 14 | 0 | 0 |
| 木場駅 | 1 | 40 | 13時 | 19 | 47.5 | 13時 | 9 | 3 | 12 | 0.2 | 9 | 3 | 12 | 0 | 0 |
| 大井町駅 | 1 | 62 | 13時 | 37 | 59.7 | 15時 | 18 | 20 | 38 | 0.4 | 18 | 20 | 38 | 0 | 0 |
| 五反田駅 | 2 | 11 | 17時 | 5 | 45.5 | 15時 | 10 | 5 | 15 | 0.2 | 10 | 5 | 15 | 10 | 30 |
| 目黒駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 5 | 6 | 11 | 0.2 | 5 | 6 | 11 | 0 | 0 |
| 中目黒駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 23 | 19 | 42 | 0.6 | 23 | 19 | 42 | 0 | 0 |
| 自由が丘駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 7 | 5 | 12 | 0.2 | 7 | 5 | 12 | 0 | 0 |
| 蒲田駅 | 2 | 20 | 11時 | 19 | 95.0 | 19時 | 21 | 16 | 37 | 0.3 | 21 | 16 | 37 | 0 | 0 |
| 蒲田駅東部 | 1 | 1 | 13,15,17 | 1 | 100.0 | 17時 | 15 | 13 | 28 | 0.2 | 15 | 13 | 28 | 0 | 0 |
| 大森駅 | 3 | 160 | 13時 | 45 | 28.1 | 13時 | 21 | 24 | 45 | 0.5 | 21 | 24 | 45 | 0 | 0 |
| 三軒茶屋駅 | 2 | 21 | 15,17 | 9 | 42.9 | 19時 | 5 | 6 | 11 | 0.2 | 5 | 6 | 11 | 0 | 0 |
| 二子玉川駅 | 2 | 54 | 13,15,17 | 25 | 46.3 | 13,17,19 | 3 | 4 | 7 | 0.1 | 3 | 4 | 7 | 0 | 0 |
| 下北沢駅 | 1 | 16 | － | 0 | － | 15時 | 20 | 20 | 40 | 0.5 | 20 | 20 | 40 | 0 | 0 |
| 渋谷駅 | 5 | 169 | 15時 | 77 | 45.7 | 13時 | 15 | 7 | 22 | 0.2 | 15 | 7 | 22 | 0 | 0 |
| 恵比寿駅 | 3 | 91 | 15時 | 43 | 47.3 | 17時 | 12 | 19 | 31 | 0.2 | 12 | 19 | 31 | 0 | 0 |
| 中野駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 19時 | 4 | 22 | 26 | 0.2 | 4 | 22 | 26 | 0 | 0 |
| 野方駅 | 0 | 0 | － | 0 | － | 15時 | 1 | 1 | 2 | 0.1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 阿佐ヶ谷駅 | 2 | 39 | 17,19 | 23 | 59.0 | 19時 | 12 | 12 | 24 | 0.3 | 12 | 12 | 24 | 0 | 0 |
| 荻窪駅 | 3 | 43 | 15時 | 23 | 53.5 | 19時 | 6 | 6 | 12 | 0.1 | 6 | 6 | 12 | 0 | 0 |
| 池袋駅東口地区 | 4 | 52 | 13時 | 39 | 75.7 | 15時 | 11 | 10 | 21 | 0.2 | 11 | 10 | 21 | 10 | 10 |
| 東池袋地区 | 6 | 117 | 15時 | 72 | 61.4 | 13,19 | 1 | 4 | 5 | 0.1 | 1 | 4 | 5 | 0 | 0 |
| 池袋駅西口地区 | 4 | 71 | 15時 | 28 | 39.0 | 11時 | 23 | 8 | 31 | 0.2 | 23 | 8 | 31 | 0 | 0 |
| 王子駅 | 1 | 3 | 11,15,17 | 3 | 100.0 | 19時 | 11 | 5 | 16 | 0.3 | 11 | 5 | 16 | 0 | 0 |
| 赤羽駅 | 1 | 15 | 15時 | 10 | 66.7 | 13時 | 4 | 7 | 11 | 0.1 | 4 | 7 | 11 | 0 | 0 |
| 日暮里駅 | 1 | 15 | － | 0 | － | 13時 | 15 | 1 | 16 | 0.4 | 15 | 1 | 16 | 0 | 0 |
| 町屋駅 | 2 | 13 | 11時 | 6 | 46.2 | 15時 | 6 | 9 | 15 | 0.2 | 6 | 9 | 15 | 0 | 0 |
| 板橋駅 | 3 | 43 | 13時 | 10 | 23.3 | 13,15,19 | 5 | 2 | 7 | 0.1 | 5 | 2 | 7 | 0 | 0 |
| 大山駅 | 2 | 32 | 11時 | 24 | 75.0 | 13時 | 18 | 6 | 24 | 0.3 | 18 | 6 | 24 | 0 | 0 |
| 石神井公園駅 | 2 | 45 | 13時 | 20 | 44.4 | 13,19 | 1 | 0 | 1 | 0.0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 大泉学園駅 | 2 | 44 | 11時 | 20 | 45.5 | 17時 | 3 | 10 | 13 | 0.1 | 3 | 10 | 13 | 0 | 0 |
| 練馬駅 | 2 | 60 | 15時 | 28 | 46.7 | 19時 | 15 | 4 | 19 | 0.3 | 15 | 4 | 19 | 0 | 0 |
| 綾瀬駅 | 2 | 20 | 13時 | 9 | 45.0 | 19時 | 8 | 19 | 27 | 0.3 | 8 | 19 | 27 | 0 | 0 |
| 北千住駅 | 2 | 34 | － | 0 | － | 15時 | 12 | 14 | 26 | 0.2 | 12 | 14 | 26 | 0 | 0 |
| 新小岩駅 | 2 | 59 | 11時 | 59 | 100.0 | 13時 | 19 | 21 | 40 | 0.4 | 19 | 21 | 40 | 0 | 0 |
| 金町駅 | 1 | 17 | － | 0 | － | 15時 | 3 | 8 | 11 | 0.2 | 3 | 8 | 11 | 0 | 0 |
| 亀有駅 | 1 | 45 | 15時 | 38 | 84.4 | 13時 | 4 | 5 | 9 | 0.1 | 4 | 5 | 9 | 0 | 0 |
| 船堀駅 | 3 | 38 | 13時 | 15 | 39.5 | 15時 | 4 | 3 | 7 | 0.1 | 4 | 3 | 7 | 0 | 0 |
| 篠崎駅 | 1 | 40 | 11,13 | 23 | 57.5 | 15時 | 1 | 1 | 2 | 0.0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |

表 3-5(2)　各地区における二輪の駐車特性（休日）・前頁からのつづき

| 地区名 | 駐車需給バランスの実態（自動二輪） | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | 106 | 0 | 15 | 0 | 121 | 230 | 52.6% | 19時 | 64 | 1.89 | 0.6 | E | ウ |
| 神保町駅 | 11時 | 4 | 0 | 15 | 0 | 19 | 14 | 135.7% | 13時 | 9 | 2.11 | 0.2 | E | ウ |
| 神田駅 | 11時 | 1 | 0 | 5 | 0 | 6 | 11 | 54.5% | 19時 | 1 | 6.00 | 0.2 | E | ウ |
| 銀座駅 | 17時 | 12 | 0 | 13 | 0 | 25 | 51 | 49.0% | 11時 | 7 | 3.57 | 1.3 | B | ウ |
| 日本橋駅 | 15時 | 18 | 0 | 16 | 0 | 34 | 57 | 59.6% | 19時 | 16 | 2.13 | 0.5 | E | ウ |
| 六本木駅 | 15時 | 30 | 0 | 16 | 0 | 46 | 145 | 31.7% | 11時 | 28 | 1.64 | 0.5 | E | ウ |
| 品川駅 | 11時 | 34 | 0 | 2 | 0 | 36 | 66 | 54.5% | 19時 | 15 | 2.40 | 0.5 | E | ウ |
| 新宿駅東口 | 15時 | 87 | 0 | 15 | 0 | 102 | 148 | 68.9% | 11時 | 50 | 2.04 | 1.4 | B | イ |
| 新宿駅西口 | 13時 | 88 | 0 | 11 | 0 | 99 | 171 | 57.9% | 19時 | 44 | 2.25 | 0.6 | E | ウ |
| 北新宿四丁目 | 13時 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 0 | － | 17時 | 4 | 4.00 | 0.9 | － | － |
| 湯島駅 | 17時 | 4 | 0 | 43 | 0 | 47 | 18 | 261.1% | 11時 | 24 | 1.96 | 1.2 | D | ア |
| 後楽園駅 | 17時 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 19 | － | 11時 | 10 | 1.20 | 1.0 | － | － |
| 上野駅 | 15時 | 40 | 0 | 19 | 0 | 59 | 169 | 34.9% | 19時 | 29 | 2.03 | 1.7 | B | ウ |
| 浅草駅 | 17時 | 15 | 0 | 81 | 0 | 96 | 16 | 600.0% | 19時 | 73 | 1.32 | 2.9 | D | イ |
| 錦糸町駅 | 15時 | 57 | 0 | 22 | 0 | 79 | 82 | 96.3% | 11時 | 59 | 1.34 | 0.9 | E | エ |
| 両国駅 | 15時 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 0 | － | 11時 | 11 | 2.00 | 1.4 | － | － |
| 押上駅 | 17時 | 27 | 0 | 6 | 0 | 33 | 81 | 40.7% | 15時 | 6 | 5.50 | 0.9 | E | ウ |
| 東陽町駅 | 15時 | 3 | 0 | 14 | 0 | 17 | 8 | 212.5% | 11時 | 9 | 1.89 | 1.5 | D | ウ |
| 木場駅 | 13時 | 19 | 0 | 12 | 0 | 31 | 40 | 77.5% | 19時 | 17 | 1.82 | 0.7 | E | ウ |
| 大井町駅 | 13時 | 37 | 0 | 36 | 0 | 73 | 62 | 117.7% | 11時 | 57 | 1.28 | 0.7 | E | イ |
| 五反田駅 | 17時 | 5 | 0 | 13 | 0 | 18 | 11 | 163.6% | 11時 | 12 | 1.50 | 0.4 | E | ウ |
| 目黒駅 | 19時 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 | 0 | － | 11時 | 6 | 1.83 | 0.7 | － | － |
| 中目黒駅 | 19時 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 | 0 | － | 11時 | 14 | 3.00 | 1.7 | － | － |
| 自由が丘駅 | 19時 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 | 0 | － | 11時 | 6 | 2.00 | 0.7 | － | － |
| 蒲田駅 | 19時 | 15 | 0 | 37 | 0 | 52 | 20 | 260.0% | 11時 | 43 | 1.21 | 1.6 | D | イ |
| 蒲田駅東部 | 17時 | 1 | 0 | 28 | 0 | 29 | 1 | 2900.0% | 11時 | 19 | 1.53 | 0.7 | E | エ |
| 大森駅 | 13時 | 45 | 0 | 45 | 0 | 90 | 160 | 56.3% | 19時 | 64 | 1.41 | 0.7 | E | ア |
| 三軒茶屋駅 | 19時 | 8 | 0 | 11 | 0 | 19 | 21 | 90.5% | 11時 | 10 | 1.90 | 0.5 | E | ウ |
| 二子玉川駅 | 17時 | 25 | 0 | 7 | 0 | 32 | 54 | 59.3% | 11時 | 25 | 1.28 | 0.7 | E | ウ |
| 下北沢駅 | 15時 | 0 | 0 | 40 | 0 | 40 | 16 | － | 11時 | 30 | 1.33 | 0.9 | － | － |
| 渋谷駅 | 13時 | 68 | 0 | 22 | 0 | 90 | 169 | 53.3% | 19時 | 73 | 1.23 | 0.7 | E | ウ |
| 恵比寿駅 | 15時 | 43 | 0 | 28 | 0 | 71 | 91 | 78.0% | 11時 | 58 | 1.22 | 0.6 | E | ウ |
| 中野駅 | 19時 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 | － | 11時 | 11 | 2.36 | 0.8 | － | － |
| 野方駅 | 15時 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | － | 17時 | 0 | － | 0.2 | － | － |
| 阿佐ヶ谷駅 | 19時 | 23 | 0 | 24 | 0 | 47 | 39 | 120.5% | 11時 | 32 | 1.47 | 0.8 | E | イ |
| 荻窪駅 | 15時 | 23 | 0 | 10 | 0 | 33 | 43 | 76.7% | 19時 | 24 | 1.38 | 0.6 | E | エ |
| 池袋駅東口地区 | 15時 | 37 | 0 | 21 | 0 | 58 | 52 | 111.5% | 17時 | 36 | 1.61 | 1.0 | C | エ |
| 東池袋地区 | 15時 | 72 | 0 | 3 | 0 | 75 | 117 | 64.1% | 19時 | 55 | 1.36 | 0.8 | E | エ |
| 池袋駅西口地区 | 15時 | 28 | 0 | 23 | 0 | 51 | 71 | 71.8% | 17時 | 42 | 1.21 | 1.4 | D | ウ |
| 王子駅 | 15時 | 3 | 0 | 15 | 0 | 18 | 3 | 600.0% | 13時 | 13 | 1.38 | 1.1 | D | イ |
| 赤羽駅 | 13時 | 7 | 0 | 11 | 0 | 18 | 15 | 120.0% | 19時 | 13 | 1.38 | 0.9 | E | エ |
| 日暮里駅 | 13時 | 0 | 0 | 16 | 0 | 16 | 15 | － | 11時 | 5 | 3.20 | 1.8 | － | － |
| 町屋駅 | 15時 | 3 | 0 | 15 | 0 | 18 | 13 | 138.5% | 19時 | 11 | 1.64 | 1.1 | D | ウ |
| 板橋駅 | 13時 | 10 | 0 | 7 | 0 | 17 | 43 | 39.5% | 11時 | 13 | 1.31 | 0.4 | E | ウ |
| 大山駅 | 13時 | 22 | 0 | 24 | 0 | 46 | 32 | 143.8% | 11時 | 34 | 1.35 | 0.9 | C | イ |
| 石神井公園駅 | 13時 | 20 | 0 | 1 | 0 | 21 | 45 | 46.7% | 19時 | 8 | 2.63 | 0.7 | E | ウ |
| 大泉学園駅 | 17時 | 16 | 0 | 13 | 0 | 29 | 44 | 65.9% | 19時 | 23 | 1.26 | 0.9 | C | ウ |
| 練馬駅 | 19時 | 24 | 0 | 19 | 0 | 43 | 60 | 71.7% | 11時 | 36 | 1.19 | 0.5 | E | ア |
| 綾瀬駅 | 19時 | 5 | 0 | 27 | 0 | 32 | 20 | 160.0% | 11時 | 18 | 1.78 | 0.8 | E | ア |
| 北千住駅 | 15時 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 | 34 | － | 17時 | 18 | 1.44 | 0.8 | － | － |
| 新小岩駅 | 13時 | 56 | 0 | 40 | 0 | 96 | 59 | 162.7% | 19時 | 52 | 1.85 | 1.0 | C | イ |
| 金町駅 | 15時 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 | 17 | － | 17時 | 6 | 1.83 | 0.6 | － | － |
| 亀有駅 | 13時 | 36 | 0 | 9 | 0 | 45 | 45 | 100.0% | 11時 | 36 | 1.25 | 0.9 | E | エ |
| 船堀駅 | 13時 | 15 | 0 | 5 | 0 | 20 | 38 | 52.6% | 19時 | 13 | 1.54 | 0.8 | E | ウ |
| 篠崎駅 | 11時 | 23 | 0 | 1 | 0 | 24 | 40 | 60.0% | 19時 | 16 | 1.50 | 1.2 | D | 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】1,533 場（＋88 場）<br>【休日】1,533 場（＋88 場）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日、休日ともに 6.1%増加**している。 |
| 総収容台数 | 【平日】38,443 台（＋2,187 台）<br>【休日】38,056 台（＋2,170 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日、休日ともに 6.0%増加**している。 |
| ＰＭ・ＰＴ総収容台数 | 【平日】1,878 台（△50 台）　※貨物車用：386 台（＋60 台）<br>【休日】1,122 台（△66 台）　※貨物車用：285 台（＋36 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 2.6%、休日が 5.6%減少**している。**貨物車用では、平日が 18.4%、休日が 14.5%増加**している。 |

前回調査（令和３年度）時点から**駐車場数の増加**に伴い、総収容台数も大きく増加している中で、**貨物車用ＰＭ・ＰＴが増加**しており、**貨物車に対する駐車対策が進んでいる**ことが伺える。

2)駐車場の利用状況

| | |
|---|---|
| ピーク時駐車場利用台数 | 【平日】24,990 台（＋2,867 台）<br>【休日】21,482 台（＋1,999 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 13.0%、休日が 10.3%増加**している。 |
| 駐車場利用率 | 【平日】71.2%　（前回 63.9%）<br>【休日】57.8%　（前回 54.3%）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 7.3%、休日が 3.5%増加**している。 |

前回調査（令和３年度）時点から**駐車場の利用台数が増加**している。また、**平日・休日ともに駐車場利用率も増加**している。

3）路上駐車の状況

| | |
|---|---|
| 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】6,432 台（＋493 台）<br>【休日】4,715 台（＋266 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 8.3%、休日が 6.0%増加**している。<br><br>【合法】〈平日〉613 台（△140 台）　〈休日〉363 台（△82 台）<br>【違法】〈平日〉5,819 台（＋633 台）　〈休日〉4,352 台（＋348 台）<br>⇒違法路上駐車は、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 12.2%、休日が 8.7%増加**している。 |
| 平均路上駐車時間 | 【平日】27 分（＋4 分）<br>【休日】33 分（＋2 分）<br>⇒今回調査した全 9 地区においては、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 17.7%、休日が 7.2%増加**している。 |

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】31,422 台（＋3,360 台）<br>【休日】26,197 台（＋2,265 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 12.0%、休日が 9.5%増加**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<br>（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<br>【平日】9 地区（±0 地区）<br>【休日】3 地区（△1 地区）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 49 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日・休日ともに、おおむね横ばい**である。<br><br>次表 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、平日は日中不足している地区が多く、夕方以降は駐車需要が低下し、時間帯別の差が大きい。一方で休日は主に 13 時から 15 時の時間帯で駐車需要が供給を上回るが、時間帯別の差は平日に比べて小さい傾向である。 |

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）

（令和6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 | 六本木駅 | 584 | 648 | 111.0% | 654 | 112.0% | 511 | 87.5% | 257 | 44.0% | 238 | 40.8% |
| | 北新宿四丁目 | 60 | 96 | 160.0% | 98 | 163.3% | 93 | 155.0% | 58 | 96.7% | 39 | 65.0% |
| | 両国駅 | 399 | 468 | 117.3% | 449 | 112.5% | 419 | 105.0% | 312 | 78.2% | 153 | 38.3% |
| | 東陽町駅 | 158 | 145 | 91.8% | 155 | 98.1% | 177 | 112.0% | 122 | 77.2% | 154 | 97.5% |
| | 木場駅 | 147 | 169 | 115.0% | 197 | 134.0% | 134 | 91.2% | 79 | 53.7% | 59 | 40.1% |
| | 五反田駅 | 291 | 301 | 103.4% | 346 | 118.9% | 309 | 106.2% | 260 | 89.3% | 212 | 72.9% |
| | 下北沢駅 | 223 | 249 | 111.7% | 246 | 110.3% | 194 | 87.0% | 146 | 65.5% | 110 | 49.3% |
| | 日暮里駅 | 166 | 189 | 113.9% | 180 | 108.4% | 158 | 95.2% | 120 | 72.3% | 121 | 72.9% |
| | 板橋駅 | 146 | 146 | 100.0% | 166 | 113.7% | 126 | 86.3% | 98 | 67.1% | 95 | 65.1% |
| 休日 | 東陽町駅 | 127 | 101 | 79.5% | 139 | 109.4% | 151 | 118.9% | 105 | 82.7% | 108 | 85.0% |
| | 中目黒駅 | 184 | 152 | 82.6% | 237 | 128.8% | 235 | 127.7% | 212 | 115.2% | 178 | 96.7% |
| | 綾瀬駅 | 221 | 239 | 108.1% | 258 | 116.7% | 191 | 86.4% | 123 | 55.7% | 132 | 59.7% |

※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 31,422 台、休日が 26,197 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 40,707 台、休日が 39,463 台
- 需給バランスは平日が 77.2%、休日が 66.4%

- 全体の合計で見ると、平日・休日ともに需要に対して十分な供給が確保されている。
- 一方、地区別で見ると、平休又は時間帯別で需給バランスが大きく変動する地区や、高い駐車需要に対して駐車場整備等の供給が不足していると考えられる地区がある。
- また、依然として違法路上駐車は増加傾向であり、引き続き地区毎の特性に留意した駐車対策を行っていく必要がある。

(2) 二輪

1）駐車施設の整備状況

| | |
|---|---|
| 駐車場数 | 【平日・休日】98 場（△29 場）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査と比較して、**平日・休日ともに 22.8%減少**している。 |
| 総収容台数 | 【平日・休日】2,385 台（△310 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査と比較して、**平日・休日ともに 11.5%減少**している。 |

前回調査（令和３年度）時点から、**駐車場数、収容台数ともに減少**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】1,316 台（△390 台）<br>【休日】1,064 台（△326 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査と比較して、**平日が 22.9%、休日が 23.5%減少**している。 |
| 駐車場利用率 | 【平日】64.8%　（前回 69.2%）<br>【休日】51.3%　（前回 57.0%）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査と比較して、**平日が 4.4%、休日が 5.7%減少**している。 |

前回調査（令和３年度）時点から、**平日・休日ともに駐車場利用台数が減少し、駐車場利用率が減少した。**

3）路上駐車の状況

| | |
|---|---|
| ピーク時路上駐車台数 | 【平日】1,139 台（＋131 台）<br>【休日】815 台（△46 台）<br>⇒前回調査と比較して、**平日が 13.0%増加、休日が 5.3%減少**している。<br><br>【合法】〈平日・休日〉なし<br>【違法】〈平日〉1,139 台（＋131 台）　〈休日〉815 台（△46 台）<br>⇒違法路上駐車は、前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査と比較して、**平日が 13.0%増加、休日が 5.3%減少**している。 |
| 平均路上駐車時間 | 【平日】64 分（△24 分）<br>【休日】44 分（△29 分）<br>⇒今回調査した全 9 地区においては、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 27.3%、休日が 39.7%減少**している。 |

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】2,455 台（△259 台）<br>【休日】1,879 台（△372 台）<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日が 9.5%減少、休日が 16.5%減少**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<br>【平日】24 地区(＋4 地区)<br>【休日】16 地区(△1 地区)<br>⇒前回調査（令和３年度）と重複して実施した 39 地区において、前回調査（令和３年度）と比較して、**平日・休日ともに、おおむね横ばい**である。<br><br>表 3-7 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、平日・休日とも一日を通して供給が不足している地区が多いが、二輪の母数自体が少ないため、実不足台数に留意する必要がある。<br><br>特徴的な地区として、神保町駅の平日は、全時間帯で需要が供給を大きく上回るが、休日は 11 時及び 19 時の時間帯で不足するもののそれ以外の時間帯は需給バランスが確保されている。一方で、蒲田駅の平日は全時間帯で概ね需給バランスが確保されているが、休日は全時間帯で需要が供給の倍以上になるなど、地区によって平休及び時間帯別の需給バランスに異なる傾向が見られる。 |

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6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 | 14 | 70 | 500.0% | 77 | 550.0% | 62 | 442.9% | 59 | 421.4% | 53 | 378.6% |
| | 神田駅 | 11 | 26 | 236.4% | 25 | 227.3% | 26 | 236.4% | 19 | 172.7% | 14 | 127.3% |
| | 日本橋駅 | 57 | 72 | 126.3% | 74 | 129.8% | 71 | 124.6% | 49 | 86.0% | 35 | 61.4% |
| | 品川駅 | 66 | 66 | 100.0% | 73 | 110.6% | 77 | 116.7% | 50 | 75.8% | 37 | 56.1% |
| | 湯島駅 | 18 | 26 | 144.4% | 34 | 188.9% | 33 | 183.3% | 38 | 211.1% | 39 | 216.7% |
| | 浅草駅 | 16 | 33 | 206.3% | 29 | 181.3% | 25 | 156.3% | 33 | 206.3% | 20 | 125.0% |
| | 東陽町駅 | 8 | 11 | 137.5% | 5 | 62.5% | 7 | 87.5% | 7 | 87.5% | 10 | 125.0% |
| | 大井町駅 | 62 | 101 | 162.9% | 97 | 156.5% | 103 | 166.1% | 72 | 116.1% | 65 | 104.8% |
| | 五反田駅 | 11 | 42 | 381.8% | 23 | 209.1% | 23 | 209.1% | 17 | 154.5% | 17 | 154.5% |
| | 蒲田駅 | 20 | 24 | 120.0% | 32 | 160.0% | 26 | 130.0% | 17 | 85.0% | 32 | 160.0% |
| | 蒲田駅東部 | 1 | 18 | 1800.0% | 29 | 2900.0% | 37 | 3700.0% | 31 | 3100.0% | 42 | 4200.0% |
| | 三軒茶屋駅 | 21 | 18 | 85.7% | 19 | 90.5% | 32 | 152.4% | 35 | 166.7% | 19 | 90.5% |
| | 恵比寿駅 | 91 | 101 | 111.0% | 123 | 135.2% | 115 | 126.4% | 119 | 130.8% | 104 | 114.3% |
| | 阿佐ヶ谷駅 | 39 | 56 | 143.6% | 60 | 153.8% | 55 | 141.0% | 49 | 125.6% | 41 | 105.1% |
| | 荻窪駅 | 43 | 45 | 104.7% | 51 | 118.6% | 57 | 132.6% | 51 | 118.6% | 42 | 97.7% |
| | 池袋駅東口地区 | 52 | 54 | 103.8% | 59 | 113.5% | 48 | 92.3% | 46 | 88.5% | 50 | 96.2% |
| | 王子駅 | 3 | 11 | 366.7% | 13 | 433.3% | 16 | 533.3% | 15 | 500.0% | 16 | 533.3% |
| | 赤羽駅 | 15 | 11 | 73.3% | 14 | 93.3% | 14 | 93.3% | 19 | 126.7% | 21 | 140.0% |
| | 町屋駅 | 13 | 15 | 115.4% | 8 | 61.5% | 14 | 107.7% | 16 | 123.1% | 7 | 53.8% |
| | 大山駅 | 32 | 50 | 156.3% | 40 | 125.0% | 41 | 128.1% | 34 | 106.3% | 31 | 96.9% |
| | 練馬駅 | 60 | 60 | 100.0% | 79 | 131.7% | 77 | 128.3% | 61 | 101.7% | 75 | 125.0% |
| | 綾瀬駅 | 20 | 32 | 160.0% | 36 | 180.0% | 40 | 200.0% | 35 | 175.0% | 29 | 145.0% |
| | 新小岩駅 | 59 | 69 | 116.9% | 84 | 142.4% | 97 | 164.4% | 89 | 150.8% | 90 | 152.5% |
| | 亀有駅 | 45 | 49 | 108.9% | 50 | 111.1% | 50 | 111.1% | 41 | 91.1% | 30 | 66.7% |
| 休日 | 神保町駅 | 14 | 19 | 135.7% | 9 | 64.3% | 13 | 92.9% | 11 | 78.6% | 17 | 121.4% |
| | 湯島駅 | 18 | 24 | 133.3% | 34 | 188.9% | 39 | 216.7% | 47 | 261.1% | 34 | 188.9% |
| | 浅草駅 | 16 | 77 | 481.3% | 93 | 581.3% | 91 | 568.8% | 96 | 600.0% | 73 | 456.3% |
| | 東陽町駅 | 8 | 9 | 112.5% | 14 | 175.0% | 17 | 212.5% | 13 | 162.5% | 15 | 187.5% |
| | 大井町駅 | 62 | 57 | 91.9% | 73 | 117.7% | 72 | 116.1% | 70 | 112.9% | 64 | 103.2% |
| | 五反田駅 | 11 | 12 | 109.1% | 14 | 127.3% | 17 | 154.5% | 18 | 163.6% | 12 | 109.1% |
| | 蒲田駅 | 20 | 43 | 215.0% | 45 | 225.0% | 48 | 240.0% | 48 | 240.0% | 52 | 260.0% |
| | 蒲田駅東部 | 1 | 19 | 1900.0% | 27 | 2700.0% | 28 | 2800.0% | 29 | 2900.0% | 22 | 2200.0% |
| | 阿佐ヶ谷駅 | 39 | 32 | 82.1% | 38 | 97.4% | 37 | 94.9% | 43 | 110.3% | 47 | 120.5% |
| | 池袋駅東口地区 | 52 | 42 | 80.8% | 52 | 100.0% | 58 | 111.5% | 36 | 69.2% | 38 | 73.1% |
| | 王子駅 | 3 | 16 | 533.3% | 13 | 433.3% | 18 | 600.0% | 17 | 566.7% | 18 | 600.0% |
| | 赤羽駅 | 15 | 15 | 100.0% | 18 | 120.0% | 18 | 120.0% | 17 | 113.3% | 13 | 86.7% |
| | 町屋駅 | 13 | 14 | 107.7% | 14 | 107.7% | 18 | 138.5% | 13 | 100.0% | 11 | 84.6% |
| | 大山駅 | 32 | 34 | 106.3% | 46 | 143.8% | 37 | 115.6% | 36 | 112.5% | 40 | 125.0% |
| | 綾瀬駅 | 20 | 18 | 90.0% | 28 | 140.0% | 26 | 130.0% | 23 | 115.0% | 32 | 160.0% |
| | 新小岩駅 | 59 | 81 | 137.3% | 96 | 162.7% | 80 | 135.6% | 80 | 135.6% | 52 | 88.1% |

※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 2,455 台、休日が 1,879 台
- ピーク時の供給台数は平休とも 2,385 台
- 需給バランスは平日が 101.5%、休日が 78.8%

- 全体の合計で見ると、休日は需給バランスが確保されているが、平日の需要に対して供給が不足している。
- 四輪車と比べて需要台数は少ないものの、平日・休日の全時間帯で供給が不足している地区もあり、二輪車駐車場の整備や地区全体の駐車場配置の見直しなどの検討が必要であると考えられる。
- 平日の違法路上駐車は増加傾向であり、引き続き地区毎の特性に留意した駐車対策を行っていく必要がある。

### 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カ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
- 地域ルールの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：$CO_2$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。

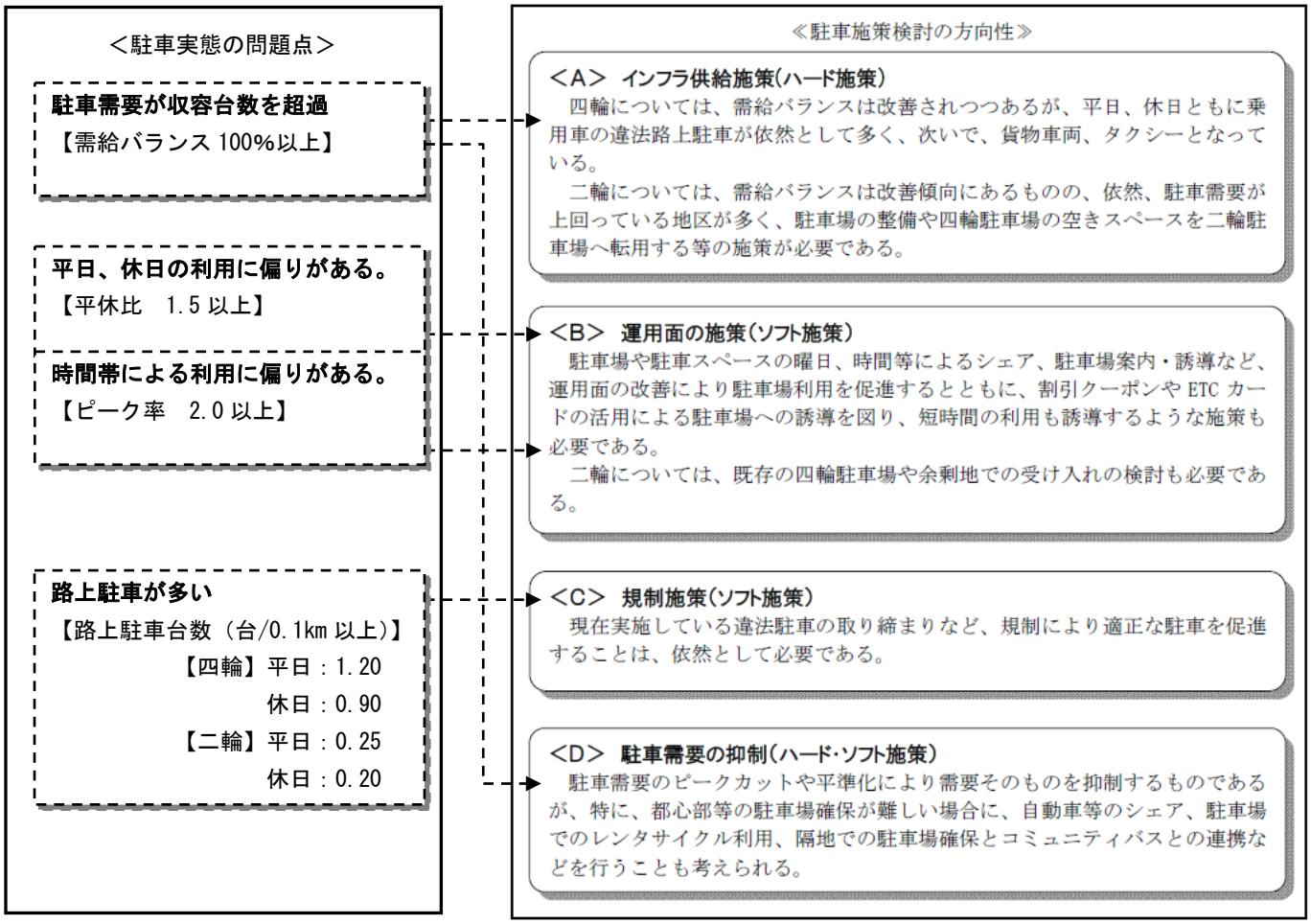



図 3-13　駐車施策検討の方向性

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 | 需給バランス | | | | check | 駐車場利用状況 | check | 路上駐車の状況 | check | 車種別路上駐車車両数 | | | | | | | 路上駐車の多い車種 | その他の特性 | check | | check | 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） | 100%以上 | 利用率 | 90%以上 | 路上駐車車両数（台/0.1km） | 1.25以上 | 乗用車 | タクシー | バス | 軽貨物 | 小型貨物 | 普通貨物 | 合計（台） | | 時間ピーク率 | 2.0以上 | 平日／休日 | 1.5以上 | 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） | |
| 1 | 秋葉原駅 | 2,419 | 1,492 | 927 | 61.7% | | 42.2% | | 2.8 | ● | 228 | 52 | 4 | 117 | 71 | 123 | 595 | 乗用車 | 1.5 | | 1.2 | | | | ● | | |
| 2 | 神保町駅 | 1,238 | 1,231 | 7 | 99.4% | | 83.7% | | 2.1 | ● | 160 | 9 | 1 | 73 | 73 | 34 | 350 | 乗用車 | 3.0 | ● | 1.6 | ● | | ● | ● | | |
| 3 | 神田駅 | 420 | 454 | -34 | 108.1% | ● | 83.3% | | 2.6 | ● | 75 | 19 | 0 | 54 | 49 | 36 | 233 | 乗用車 | 1.7 | | 2.1 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 4 | 銀座駅 | 3,180 | 2,322 | 858 | 73.0% | | 64.5% | | 5.0 | ● | 284 | 46 | 6 | 15 | 60 | 27 | 438 | 乗用車 | 1.3 | | 1.1 | | | | ● | | |
| 5 | 日本橋駅 | 2,487 | 2,348 | 139 | 94.4% | | 83.0% | | 2.8 | ● | 141 | 61 | 1 | 65 | 28 | 54 | 350 | 軽貨物 | 1.8 | | 1.2 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 6 | 六本木駅 | 584 | 654 | -70 | 112.0% | ● | 85.2% | | 1.4 | ● | 56 | 8 | 2 | 20 | 31 | 44 | 161 | 乗用車 | 2.8 | ● | 4.6 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 7 | 品川駅 | 1,194 | 1,273 | -79 | 106.6% | ● | 96.8% | ● | 1.0 | | 31 | 6 | 2 | 22 | 22 | 28 | 111 | 乗用車 | 2.9 | ● | 1.4 | | ● | ● | | ● | |
| 8 | 新宿駅東口 | 1,375 | 1,093 | 282 | 79.5% | | 71.0% | | 2.2 | ● | 33 | 1 | 0 | 27 | 33 | 39 | 133 | 普通貨物 | 1.5 | | 1.0 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 9 | 新宿駅西口 | 4,633 | 2,570 | 2,063 | 55.5% | | 46.1% | | 2.8 | ● | 137 | 79 | 19 | 66 | 74 | 72 | 447 | 乗用車 | 1.9 | | 1.1 | | | | ● | | |
| 10 | 北新宿四丁目 | 60 | 98 | -38 | 163.3% | ● | 74.5% | | 0.9 | | 8 | 3 | 0 | 29 | 6 | 7 | 53 | 乗用車 | 2.5 | ● | 2.0 | ● | ● | ● | | ● | |
| 11 | 湯島駅 | 489 | 475 | 14 | 97.1% | | 64.9% | | 1.4 | ● | 56 | 8 | 0 | 23 | 40 | 41 | 168 | 普通貨物 | 1.4 | | 1.0 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 12 | 後楽園駅 | 810 | 826 | -16 | 102.0% | ● | 96.4% | ● | 1.7 | ● | 16 | 2 | 0 | 7 | 8 | 24 | 57 | 乗用車 | 4.1 | ● | 2.9 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 13 | 上野駅 | 552 | 607 | -55 | 110.0% | ● | 94.9% | ● | 1.3 | ● | 42 | 2 | 0 | 23 | 17 | 19 | 103 | 乗用車 | 2.5 | ● | 1.5 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 14 | 浅草駅 | 890 | 693 | 197 | 77.9% | | 65.9% | | 1.0 | | 55 | 2 | 0 | 22 | 18 | 18 | 115 | 乗用車 | 2.5 | ● | 0.8 | | | ● | | | |
| 15 | 錦糸町駅 | 1,745 | 520 | 1,225 | 29.8% | | 18.0% | | 1.6 | ● | 97 | 11 | 0 | 47 | 29 | 42 | 226 | 乗用車 | 1.4 | | 0.9 | | | | ● | | |
| 16 | 両国駅 | 399 | 468 | -69 | 117.3% | ● | 87.8% | | 0.8 | | 37 | 1 | 0 | 24 | 30 | 27 | 119 | 乗用車 | 3.1 | ● | 1.2 | | ● | ● | | ● | |
| 17 | 押上駅 | 674 | 713 | -39 | 105.8% | ● | 94.3% | ● | 0.9 | | 46 | 4 | 1 | 31 | 19 | 26 | 127 | 乗用車 | 2.8 | ● | 1.1 | | ● | ● | | ● | |
| 18 | 東陽町駅 | 158 | 177 | -19 | 112.0% | ● | 87.2% | | 0.8 | | 21 | 1 | 0 | 12 | 13 | 12 | 59 | 乗用車 | 1.5 | | 1.2 | | ● | | | ● | |
| 19 | 木場駅 | 147 | 197 | -50 | 134.0% | ● | 96.5% | ● | 0.8 | | 7 | 2 | 0 | 12 | 18 | 16 | 55 | 小型貨物 | 3.3 | ● | 2.8 | ● | ● | ● | | ● | 荷裁き対策が必要 |
| 20 | 大井町駅 | 748 | 621 | 127 | 83.0% | | 72.0% | | 1.2 | | 33 | 2 | 4 | 30 | 13 | 17 | 99 | 乗用車 | 2.0 | | 1.5 | ● | | ● | | | |
| 21 | 五反田駅 | 291 | 346 | -55 | 118.9% | ● | 79.0% | | 1.6 | ● | 59 | 4 | 0 | 16 | 31 | 20 | 130 | 乗用車 | 1.6 | | 1.5 | | ● | | ● | ● | |
| 22 | 目黒駅 | 459 | 432 | 27 | 94.1% | | 82.8% | | 2.9 | ● | 47 | 0 | 1 | 26 | 10 | 14 | 98 | 乗用車 | 1.9 | | 1.2 | | | | ● | | |
| 23 | 中目黒駅 | 224 | 243 | -19 | 108.5% | ● | 90.3% | ● | 1.1 | | 25 | 0 | 0 | 12 | 9 | 20 | 66 | 乗用車 | 1.4 | | 1.0 | | ● | | | ● | |
| 24 | 自由が丘駅 | 212 | 152 | 60 | 71.7% | | 54.2% | | 0.8 | | 8 | 0 | 0 | 19 | 10 | 11 | 48 | 軽貨物 | 1.3 | | 0.9 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 25 | 蒲田駅 | 481 | 455 | 26 | 94.6% | | 75.0% | | 1.0 | | 28 | 4 | 0 | 15 | 32 | 26 | 105 | 小型貨物 | 1.6 | | 1.4 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 26 | 蒲田駅東部 | 866 | 731 | 135 | 84.4% | | 71.7% | | 1.0 | | 59 | 0 | 0 | 40 | 14 | 15 | 128 | 乗用車 | 1.5 | | 1.1 | | | | | | |
| 27 | 大森駅 | 1,579 | 1,472 | 107 | 93.2% | | 87.9% | | 1.4 | ● | 26 | 3 | 4 | 27 | 39 | 24 | 123 | 小型貨物 | 2.3 | ● | 2.2 | ● | | ● | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 28 | 三軒茶屋駅 | 211 | 232 | -21 | 110.0% | ● | 88.9% | | 0.8 | | 19 | 1 | 0 | 14 | 15 | 10 | 59 | 乗用車 | 1.4 | | 1.1 | | ● | | | ● | |
| 29 | 二子玉川駅 | 1,697 | 1,201 | 496 | 70.8% | | 69.4% | | 0.6 | | 14 | 3 | 0 | 10 | 3 | 8 | 38 | 乗用車 | 2.4 | ● | 0.9 | | | ● | | | |
| 30 | 下北沢駅 | 223 | 249 | -26 | 111.7% | ● | 96.0% | ● | 0.5 | | 4 | 3 | 0 | 8 | 10 | 16 | 41 | 軽貨物 | 2.3 | ● | 1.3 | | ● | ● | | ● | 荷裁き対策が必要 |
| 31 | 渋谷駅 | 1,828 | 845 | 983 | 46.2% | | 36.2% | | 1.9 | ● | 42 | 17 | 1 | 24 | 48 | 46 | 178 | 軽貨物 | 1.6 | | 0.8 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 32 | 恵比寿駅 | 1,017 | 1,073 | -56 | 105.5% | ● | 91.6% | ● | 1.5 | ● | 112 | 15 | 0 | 32 | 27 | 12 | 198 | 乗用車 | 1.2 | | 1.4 | | ● | | ● | ● | |
| 33 | 中野駅 | 501 | 443 | 58 | 88.4% | | 75.2% | | 0.6 | | 18 | 3 | 1 | 11 | 17 | 18 | 68 | 乗用車、普通貨物 | 1.9 | | 1.4 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 34 | 野方駅 | 38 | 39 | -1 | 102.6% | ● | 94.4% | ● | 0.2 | | 5 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 7 | 乗用車 | 3.3 | ● | 2.6 | ● | ● | ● | | ● | |
| 35 | 阿佐ヶ谷駅 | 237 | 197 | 40 | 83.1% | | 79.1% | | 0.9 | | 12 | 0 | 0 | 7 | 11 | 5 | 35 | 乗用車 | 2.6 | ● | 1.7 | ● | | ● | | | |
| 36 | 荻窪駅 | 401 | 273 | 128 | 68.1% | | 55.0% | | 0.6 | | 18 | 0 | 0 | 17 | 15 | 9 | 59 | 乗用車 | 1.7 | | 0.8 | | | | | | |
| 37 | 池袋駅東口地区 | 2,186 | 1,823 | 363 | 83.4% | | 75.4% | | 1.4 | ● | 36 | 3 | 0 | 57 | 29 | 59 | 184 | 普通貨物 | 1.7 | | 1.1 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 38 | 東池袋地区 | 2,378 | 921 | 1,457 | 38.7% | | 33.8% | | 1.7 | ● | 54 | 7 | 2 | 17 | 23 | 32 | 135 | 乗用車 | 2.1 | ● | 0.8 | | | ● | ● | | |
| 39 | 池袋駅西口地区 | 1,571 | 1,063 | 508 | 67.7% | | 57.8% | | 1.4 | ● | 69 | 3 | 1 | 30 | 29 | 30 | 162 | 乗用車 | 1.5 | | 1.0 | | | | ● | | |
| 40 | 王子駅 | 216 | 150 | 66 | 69.4% | | 43.0% | | 0.9 | | 21 | 2 | 0 | 16 | 4 | 11 | 54 | 乗用車 | 2.4 | ● | 1.0 | | | ● | | | |
| 41 | 赤羽駅 | 323 | 275 | 48 | 85.1% | | 67.6% | | 0.9 | | 14 | 1 | 0 | 23 | 8 | 23 | 69 | 軽貨物、普通貨物 | 1.7 | | 1.2 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 42 | 日暮里駅 | 166 | 189 | -23 | 113.9% | ● | 85.2% | | 1.2 | | 20 | 2 | 1 | 12 | 5 | 9 | 49 | 乗用車 | 1.6 | | 1.2 | | ● | | | ● | |
| 43 | 町屋駅 | 114 | 104 | 10 | 91.2% | | 69.6% | | 0.4 | | 5 | 0 | 0 | 10 | 6 | 5 | 26 | 軽貨物 | 2.1 | ● | 1.3 | | | ● | | | 荷裁き対策が必要 |
| 44 | 板橋駅 | 146 | 166 | -20 | 113.7% | ● | 95.6% | ● | 0.8 | | 9 | 1 | 0 | 14 | 5 | 8 | 37 | 軽貨物 | 1.8 | | 1.6 | ● | ● | ● | | ● | 荷裁き対策が必要 |
| 45 | 大山駅 | 385 | 157 | 228 | 40.8% | | 24.1% | | 0.8 | | 11 | 2 | 0 | 14 | 20 | 17 | 64 | 乗用車 | 3.7 | ● | 1.7 | ● | | ● | | | |
| 46 | 石神井公園駅 | 439 | 149 | 290 | 33.9% | | 30.4% | | 0.7 | | 11 | 0 | 0 | 8 | 4 | 3 | 26 | 普通貨物 | 2.3 | ● | 1.3 | | | ● | | | 荷裁き対策が必要 |
| 47 | 大泉学園駅 | 678 | 235 | 443 | 34.7% | | 31.2% | | 0.4 | | 12 | 0 | 0 | 18 | 5 | 9 | 44 | 軽貨物 | 1.8 | | 1.0 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 48 | 練馬駅 | 578 | 206 | 372 | 35.6% | | 26.8% | | 1.1 | | 44 | 0 | 1 | 6 | 15 | 7 | 73 | 乗用車 | 1.3 | | 0.8 | | | | | | |
| 49 | 綾瀬駅 | 221 | 215 | 6 | 97.3% | | 79.8% | | 0.5 | | 15 | 0 | 0 | 11 | 5 | 8 | 39 | 乗用車 | 1.6 | | 0.8 | | | | | | |
| 50 | 北千住駅 | 1,354 | 1,194 | 160 | 88.2% | | 84.0% | | 0.5 | | 11 | 1 | 3 | 26 | 14 | 7 | 62 | 軽貨物 | 1.5 | | 1.5 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 51 | 新小岩駅 | 443 | 436 | 7 | 98.4% | | 85.2% | | 0.8 | | 21 | 1 | 0 | 8 | 19 | 20 | 69 | 乗用車 | 1.8 | | 1.0 | | | | | | |
| 52 | 金町駅 | 446 | 316 | 130 | 70.9% | | 62.2% | | 0.9 | | 24 | 1 | 4 | 3 | 7 | 2 | 41 | 乗用車 | 1.4 | | 1.5 | | | | | | |
| 53 | 亀有駅 | 557 | 436 | 121 | 78.3% | | 71.2% | | 0.5 | | 14 | 0 | 0 | 6 | 5 | 8 | 33 | 乗用車 | 1.6 | | 1.2 | | | | | | |
| 54 | 船堀駅 | 267 | 232 | 35 | 86.9% | | 74.3% | | 0.5 | | 14 | 0 | 0 | 4 | 2 | 14 | 34 | 乗用車、普通貨物 | 1.6 | | 1.2 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 55 | 篠崎駅 | 220 | 210 | 10 | 95.5% | | 76.9% | | 0.8 | | 15 | 0 | 0 | 9 | 9 | 13 | 46 | 乗用車 | 1.3 | | 1.0 | | | | | | |

*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 | | | | check | 駐車場利用状況 | check | 路上駐車の状況 | | | | | | | | | | その他の特性 | | | | 駐車施策の方向性 | | | | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | 車種別路上駐車車両数 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 総収容台数*1 | 総需要*2 | （収容台数）−（総需要） | （総需要）／（収容台数） | 100%以上 | 利用率 | 90%以上 | 路上駐車車両数（台/0.1km） | 0.89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） | 路上駐車の多い車種 | 時間ピーク率 | 2.0以上 | 休日／平日 | 1.5以上 | 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） | |
| 1 | 秋葉原駅 | 2,315 | 1,267 | 1,048 | 54.7% | | 45.2% | | 1.4 | ● | 194 | 7 | 4 | 16 | 20 | 15 | 256 | 乗用車 | 1.4 | | 0.9 | | | | ● | | |
| 2 | 神保町駅 | 1,155 | 784 | 371 | 67.9% | | 63.3% | | 1.4 | ● | 152 | 5 | 0 | 10 | 31 | 10 | 208 | 乗用車 | 1.4 | | 0.6 | | | | ● | | |
| 3 | 神田駅 | 408 | 222 | 186 | 54.4% | | 60.0% | | 0.9 | ● | 48 | 13 | 0 | 8 | 16 | 6 | 91 | 乗用車 | 2.4 | ● | 0.5 | | | ● | ● | | |
| 4 | 銀座駅 | 3,180 | 2,143 | 1,037 | 67.4% | | 62.0% | | 3.7 | ● | 209 | 36 | 2 | 6 | 21 | 8 | 282 | 乗用車 | 1.6 | | 0.9 | | | | ● | | |
| 5 | 日本橋駅 | 2,276 | 1,965 | 311 | 86.3% | | 72.7% | | 2.2 | ● | 213 | 17 | 1 | 20 | 56 | 27 | 334 | 乗用車 | 1.8 | | 0.8 | | | | ● | | |
| 6 | 六本木駅 | 584 | 142 | 442 | 24.3% | | 13.3% | | 0.6 | | 36 | 4 | 4 | 6 | 9 | 5 | 64 | 乗用車 | 1.3 | | 0.2 | | | | | | |
| 7 | 品川駅 | 1,144 | 919 | 225 | 80.3% | | 74.2% | | 0.6 | | 34 | 8 | 1 | 5 | 9 | 10 | 67 | 乗用車 | 1.7 | | 0.7 | | | | | | |
| 8 | 新宿駅東口 | 1,350 | 1,114 | 236 | 82.5% | | 79.4% | | 1.4 | ● | 73 | 8 | 1 | 5 | 10 | 4 | 101 | 乗用車 | 1.3 | | 1.0 | | | | ● | | |
| 9 | 新宿駅西口 | 4,557 | 2,307 | 2,250 | 50.6% | | 46.5% | | 1.4 | ● | 97 | 48 | 15 | 10 | 11 | 38 | 219 | 乗用車 | 1.8 | | 0.9 | | | | ● | | |
| 10 | 北新宿四丁目 | 60 | 48 | 12 | 80.0% | | 40.0% | | 0.5 | | 6 | 0 | 0 | 15 | 3 | 4 | 28 | 軽貨物 | 1.4 | | 0.5 | | | | | | |
| 11 | 湯島駅 | 489 | 475 | 14 | 97.1% | | 80.5% | | 0.8 | | 49 | 9 | 4 | 14 | 10 | 7 | 93 | 乗用車 | 1.9 | | 1.0 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 12 | 後楽園駅 | 778 | 288 | 490 | 37.0% | | 28.6% | | 1.5 | ● | 54 | 1 | 1 | 6 | 3 | 4 | 69 | 乗用車 | 1.6 | | 0.4 | | | | ● | | |
| 13 | 上野駅 | 430 | 393 | 37 | 91.4% | | 59.3% | | 1.3 | ● | 119 | 5 | 0 | 9 | 14 | 3 | 150 | 乗用車 | 1.3 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 14 | 浅草駅 | 890 | 829 | 61 | 93.1% | | 84.7% | | 0.9 | ● | 73 | 5 | 1 | 13 | 5 | 9 | 106 | 乗用車 | 2.8 | ● | 1.2 | | | ● | ● | | |
| 15 | 錦糸町駅 | 1,710 | 607 | 1,103 | 35.5% | | 25.6% | | 1.2 | ● | 131 | 10 | 0 | 20 | 5 | 6 | 172 | 乗用車 | 1.5 | | 1.2 | | | | ● | | |
| 16 | 両国駅 | 396 | 402 | −6 | 101.5% | ● | 87.8% | | 0.4 | | 25 | 5 | 1 | 17 | 7 | 12 | 67 | 乗用車 | 1.8 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 17 | 押上駅 | 627 | 658 | −31 | 104.9% | ● | 85.7% | | 0.8 | | 73 | 9 | 0 | 17 | 13 | 9 | 121 | 乗用車 | 1.5 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 18 | 東陽町駅 | 127 | 151 | −24 | 118.9% | ● | 74.4% | | 0.7 | | 37 | 1 | 0 | 9 | 8 | 3 | 58 | 乗用車 | 1.5 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 19 | 木場駅 | 147 | 71 | 76 | 48.3% | | 35.1% | | 0.4 | | 11 | 2 | 0 | 6 | 2 | 7 | 28 | 乗用車 | 1.3 | | 0.4 | | | | | | |
| 20 | 大井町駅 | 731 | 410 | 321 | 56.1% | | 47.0% | | 0.9 | ● | 53 | 4 | 0 | 4 | 16 | 3 | 80 | 乗用車 | 1.3 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 21 | 五反田駅 | 256 | 234 | 22 | 91.4% | | 51.6% | | 1.1 | ● | 66 | 3 | 0 | 7 | 15 | 11 | 102 | 乗用車 | 1.5 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 22 | 目黒駅 | 361 | 356 | 5 | 98.6% | | 55.2% | | 3.2 | ● | 117 | 10 | 0 | 15 | 15 | 4 | 161 | 乗用車 | 1.4 | | 0.8 | | | | ● | | |
| 23 | 中目黒駅 | 184 | 237 | −53 | 128.8% | ● | 83.9% | | 1.2 | ● | 64 | 10 | 0 | 2 | 4 | 4 | 84 | 乗用車 | 1.6 | | 1.0 | | ● | | ● | ● | 荷裁き対策が必要 |
| 24 | 自由が丘駅 | 212 | 164 | 48 | 77.4% | | 75.0% | | 0.2 | | 12 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 14 | 乗用車 | 2.1 | ● | 1.1 | | | ● | | | |
| 25 | 蒲田駅 | 455 | 318 | 137 | 69.9% | | 50.0% | | 1.0 | ● | 76 | 0 | 0 | 10 | 10 | 17 | 113 | 乗用車 | 1.2 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 26 | 蒲田駅東部 | 845 | 682 | 163 | 80.7% | | 69.3% | | 0.8 | | 76 | 3 | 3 | 11 | 9 | 7 | 109 | 乗用車 | 1.3 | | 0.9 | | | | | | |
| 27 | 大森駅 | 1,535 | 679 | 856 | 44.2% | | 37.9% | | 1.0 | ● | 70 | 0 | 0 | 12 | 10 | 6 | 98 | 乗用車 | 2.0 | | 0.5 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 28 | 三軒茶屋駅 | 210 | 203 | 7 | 96.7% | | 75.4% | | 0.7 | | 42 | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 50 | 乗用車 | 1.4 | | 0.9 | | | | | | |
| 29 | 二子玉川駅 | 1,697 | 1,363 | 334 | 80.3% | | 78.6% | | 0.5 | | 23 | 1 | 0 | 4 | 0 | 3 | 31 | 乗用車 | 2.7 | ● | 1.1 | | | ● | | | |
| 30 | 下北沢駅 | 223 | 197 | 26 | 88.3% | | 80.0% | | 0.3 | | 3 | 0 | 0 | 5 | 8 | 9 | 25 | 普通貨物 | 1.7 | | 0.8 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 31 | 渋谷駅 | 1,832 | 1,104 | 728 | 60.3% | | 51.3% | | 2.0 | ● | 123 | 20 | 3 | 10 | 10 | 22 | 188 | 乗用車 | 1.9 | | 1.3 | | | | ● | | |
| 32 | 恵比寿駅 | 998 | 780 | 218 | 78.2% | | 66.2% | | 0.9 | ● | 67 | 4 | 0 | 24 | 14 | 10 | 119 | 乗用車 | 1.1 | | 0.7 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 33 | 中野駅 | 501 | 308 | 193 | 61.5% | | 54.3% | | 0.4 | | 32 | 0 | 0 | 3 | 1 | 7 | 43 | 乗用車 | 2.4 | ● | 0.7 | | | ● | | | |
| 34 | 野方駅 | 38 | 15 | 23 | 39.5% | | 27.8% | | 0.1 | | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 | 軽貨物 | 3.0 | ● | 0.4 | | | ● | | | |
| 35 | 阿佐ヶ谷駅 | 237 | 116 | 121 | 48.9% | | 30.2% | | 0.8 | | 25 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 30 | 乗用車 | 1.4 | | 0.6 | | | | | | |
| 36 | 荻窪駅 | 401 | 325 | 76 | 81.0% | | 70.5% | | 0.5 | | 39 | 0 | 0 | 6 | 3 | 5 | 53 | 乗用車 | 2.0 | | 1.2 | | | | | | |
| 37 | 池袋駅東口地区 | 2,126 | 1,690 | 436 | 79.5% | | 74.3% | | 1.0 | ● | 86 | 5 | 0 | 11 | 14 | 14 | 130 | 乗用車 | 1.5 | | 0.9 | | | | ● | | 荷裁き対策が必要 |
| 38 | 東池袋地区 | 2,358 | 1,104 | 1,254 | 46.8% | | 44.3% | | 0.8 | | 33 | 2 | 2 | 4 | 4 | 21 | 66 | 乗用車 | 2.1 | ● | 1.2 | | | ● | | | |
| 39 | 池袋駅西口地区 | 1,571 | 1,089 | 482 | 69.3% | | 63.1% | | 1.1 | ● | 92 | 8 | 0 | 15 | 6 | 16 | 137 | 乗用車 | 1.4 | | 1.0 | | | | ● | | |
| 40 | 王子駅 | 216 | 150 | 66 | 69.4% | | 57.0% | | 0.5 | | 21 | 0 | 0 | 2 | 5 | 2 | 30 | 乗用車 | 1.9 | | 1.0 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 41 | 赤羽駅 | 323 | 233 | 90 | 72.1% | | 64.9% | | 0.4 | | 14 | 0 | 0 | 15 | 2 | 3 | 34 | 軽貨物 | 1.4 | | 0.9 | | | | | | |
| 42 | 日暮里駅 | 162 | 154 | 8 | 95.1% | | 74.1% | | 0.8 | | 19 | 0 | 0 | 5 | 2 | 8 | 34 | 乗用車 | 2.2 | ● | 0.8 | | | ● | | | 荷裁き対策が必要 |
| 43 | 町屋駅 | 114 | 79 | 35 | 69.3% | | 52.2% | | 0.4 | | 17 | 0 | 0 | 3 | 0 | 5 | 25 | 乗用車 | 2.0 | | 0.8 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 44 | 板橋駅 | 126 | 101 | 25 | 80.2% | | 51.1% | | 0.7 | | 21 | 1 | 0 | 7 | 5 | 4 | 38 | 乗用車 | 1.5 | | 0.6 | | | | | | |
| 45 | 大山駅 | 385 | 90 | 295 | 23.4% | | 18.4% | | 0.3 | | 6 | 1 | 0 | 7 | 4 | 6 | 24 | 軽貨物 | 1.5 | | 0.6 | | | | | | |
| 46 | 石神井公園駅 | 439 | 118 | 321 | 26.9% | | 22.7% | | 0.6 | | 16 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 22 | 乗用車 | 1.7 | | 0.8 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 47 | 大泉学園駅 | 678 | 229 | 449 | 33.8% | | 31.5% | | 0.2 | | 10 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 16 | 乗用車 | 1.9 | | 1.0 | | | | | | 荷裁き対策が必要 |
| 48 | 練馬駅 | 578 | 255 | 323 | 44.1% | | 38.3% | | 0.5 | | 21 | 0 | 0 | 6 | 4 | 3 | 34 | 乗用車 | 1.8 | | 1.2 | | | | | | |
| 49 | 綾瀬駅 | 221 | 258 | −37 | 116.7% | ● | 92.9% | ● | 0.6 | | 41 | 3 | 0 | 2 | 4 | 3 | 53 | 乗用車 | 2.1 | ● | 1.2 | | ● | ● | | ● | |
| 50 | 北千住駅 | 1,354 | 820 | 534 | 60.6% | | 59.3% | | 0.3 | | 27 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 32 | 乗用車 | 1.5 | | 0.7 | | | | | | |
| 51 | 新小岩駅 | 443 | 436 | 7 | 98.4% | | 83.5% | | 0.6 | | 37 | 0 | 0 | 5 | 8 | 6 | 56 | 乗用車 | 1.6 | | 1.0 | | | | | | |
| 52 | 金町駅 | 446 | 215 | 231 | 48.2% | | 41.5% | | 0.7 | | 23 | 0 | 2 | 4 | 3 | 2 | 34 | 乗用車 | 1.3 | | 0.7 | | | | | | |
| 53 | 亀有駅 | 557 | 353 | 204 | 63.4% | | 59.1% | | 0.6 | | 20 | 1 | 0 | 8 | 4 | 4 | 37 | 乗用車 | 1.7 | | 0.8 | | | | | | |
| 54 | 船堀駅 | 267 | 187 | 80 | 70.0% | | 61.5% | | 0.5 | | 24 | 0 | 0 | 7 | 2 | 1 | 34 | 乗用車 | 1.2 | | 0.8 | | | | | | |
| 55 | 篠崎駅 | 220 | 212 | 8 | 96.4% | | 81.3% | | 0.5 | | 14 | 0 | 0 | 7 | 2 | 10 | 33 | 乗用車 | 1.7 | | 1.0 | | | | | | |

*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3-10 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 | | | | check | 駐車場利用状況 | check | 路上駐車の状況 | check | 車種別路上駐車車両数 | | | 路上駐車の多い車種 | その他の特性 | check | | check | 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） | 100%以上 | 利用率 | 90%以上 | 路上駐車車両数（台/0.1km） | 0.26以上 | 自動二輪 | 原付第一種 | 合計 | | 時間ピーク率 | 2.0以上 | 平日／休日 | 1.5以上 | 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） | |
| 1 | 秋葉原駅 | 230 | 193 | 37 | 83.9% | | 37.3% | | 0.5 | ● | 43 | 80 | 123 | 原付第一種 | 2.2 | ● | 1.6 | ● | | ● | ● | | |
| 2 | 神保町駅 | 14 | 77 | −57 | 550.0% | ● | 75.0% | | 0.3 | ● | 48 | 20 | 68 | 自動二輪 | 1.5 | | 4.1 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 3 | 神田駅 | 11 | 26 | 23 | 236.4% | ● | 81.8% | | 0.2 | | 14 | 6 | 20 | 自動二輪 | 6.5 | ● | 4.3 | ● | ● | ● | | ● | |
| 4 | 銀座駅 | 51 | 19 | −8 | 37.3% | | 13.6% | | 0.1 | | 6 | 8 | 14 | 原付第一種 | 2.7 | ● | 0.8 | | | ● | | | |
| 5 | 日本橋駅 | 57 | 74 | 8 | 129.8% | ● | 79.4% | | 0.2 | | 24 | 5 | 29 | 自動二輪 | 2.1 | ● | 2.2 | ● | ● | ● | | ● | |
| 6 | 六本木駅 | 145 | 96 | 12 | 66.2% | | 45.5% | | 0.3 | ● | 23 | 13 | 36 | 自動二輪 | 1.2 | | 2.1 | ● | | ● | ● | | |
| 7 | 品川駅 | 66 | 77 | 54 | 116.7% | ● | 97.0% | ● | 0.1 | | 9 | 4 | 13 | 自動二輪 | 2.1 | ● | 2.1 | ● | ● | ● | | ● | |
| 8 | 新宿駅東口 | 148 | 71 | 63 | 48.0% | | 32.4% | | 0.3 | ● | 15 | 8 | 23 | 自動二輪 | 1.5 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 9 | 新宿駅西口 | 171 | 161 | −27 | 94.2% | | 74.9% | | 0.2 | | 20 | 13 | 33 | 自動二輪 | 1.6 | | 1.6 | ● | | ● | | | |
| 10 | 北新宿四丁目 | 0 | 18 | −19 | − | | − | | 0.3 | ● | 7 | 11 | 18 | 原付第一種 | − | | − | | | | ● | | |
| 11 | 湯島駅 | 18 | 39 | −3 | 216.7% | ● | 33.3% | | 0.3 | ● | 20 | 16 | 36 | 自動二輪 | 1.5 | | 0.8 | | ● | | ● | ● | |
| 12 | 後楽園駅 | 19 | 12 | −67 | 63.2% | | − | | 0.3 | ● | 5 | 7 | 12 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 13 | 上野駅 | 169 | 35 | 25 | 20.7% | | 13.7% | | 0.1 | | 5 | 8 | 13 | 原付第一種 | 2.9 | ● | 0.6 | | | ● | | | |
| 14 | 浅草駅 | 16 | 33 | 23 | 206.3% | ● | 62.5% | | 0.2 | | 16 | 9 | 25 | 自動二輪 | 1.7 | | 0.3 | | ● | | | ● | |
| 15 | 錦糸町駅 | 82 | 88 | 3 | 107.3% | ● | 45.1% | | 0.3 | ● | 32 | 19 | 51 | 自動二輪 | 1.4 | | 1.1 | | ● | | ● | ● | |
| 16 | 両国駅 | 0 | 16 | −18 | − | | − | | 0.1 | | 13 | 3 | 16 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 17 | 押上駅 | 81 | 37 | −39 | 45.7% | | 33.3% | | 0.1 | | 2 | 8 | 10 | 原付第一種 | 6.2 | ● | 1.1 | | | ● | | | |
| 18 | 東陽町駅 | 8 | 11 | −26 | 137.5% | ● | 87.5% | | 0.1 | | 3 | 3 | 6 | 自動二輪 | 2.2 | ● | 0.6 | | ● | ● | | ● | |
| 19 | 木場駅 | 40 | 43 | −43 | 107.5% | ● | 72.5% | | 0.3 | ● | 12 | 8 | 20 | 自動二輪 | 1.3 | | 1.4 | | ● | | ● | ● | |
| 20 | 大井町駅 | 62 | 103 | −49 | 166.1% | ● | 100.0% | ● | 0.5 | ● | 15 | 30 | 45 | 原付第一種 | 1.6 | | 1.4 | | ● | | ● | ● | |
| 21 | 五反田駅 | 11 | 42 | −14 | 381.8% | ● | 54.5% | | 0.4 | ● | 18 | 18 | 36 | 自動二輪 | 2.5 | ● | 2.3 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 22 | 目黒駅 | 0 | 15 | −11 | − | | − | | 0.3 | ● | 9 | 6 | 15 | 自動二輪 | − | | − | ● | | ● | ● | | |
| 23 | 中目黒駅 | 0 | 25 | 16 | − | | − | | 0.4 | ● | 12 | 13 | 25 | 原付第一種 | − | | − | ● | | ● | ● | | |
| 24 | 自由が丘駅 | 0 | 17 | 215 | − | | − | | 0.3 | ● | 13 | 4 | 17 | 自動二輪 | − | | − | ● | | ● | ● | | |
| 25 | 蒲田駅 | 20 | 32 | 17 | 160.0% | ● | 75.0% | | 0.2 | | 10 | 9 | 19 | 自動二輪 | 1.9 | | 0.6 | | ● | | | ● | |
| 26 | 蒲田駅東部 | 1 | 42 | −10 | 4200.0% | ● | 100.0% | ● | 0.3 | ● | 19 | 22 | 41 | 原付第一種 | 2.3 | ● | 1.4 | | ● | ● | ● | ● | |
| 27 | 大森駅 | 160 | 136 | −8 | 85.0% | | 63.1% | | 0.4 | ● | 18 | 25 | 43 | 原付第一種 | 1.3 | | 1.5 | ● | | ● | ● | | |
| 28 | 三軒茶屋駅 | 21 | 35 | 41 | 166.7% | ● | 57.1% | | 0.4 | ● | 8 | 17 | 25 | 原付第一種 | 1.9 | | 1.8 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 29 | 二子玉川駅 | 54 | 49 | −29 | 90.7% | | 70.4% | | 0.2 | | 8 | 6 | 14 | 自動二輪 | 1.2 | | 1.5 | ● | | ● | | | |
| 30 | 下北沢駅 | 0 | 44 | −8 | − | | − | | 0.6 | ● | 24 | 20 | 44 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 31 | 渋谷駅 | 169 | 131 | −8 | 77.5% | | 60.0% | | 0.3 | ● | 23 | 11 | 34 | 自動二輪 | 1.3 | | 1.5 | | | | ● | | |
| 32 | 恵比寿駅 | 91 | 123 | −8 | 135.2% | ● | 82.4% | | 0.5 | ● | 24 | 40 | 64 | 原付第一種 | 1.2 | | 1.7 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 33 | 中野駅 | 0 | 34 | −8 | − | | − | | 0.3 | ● | 12 | 22 | 34 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 34 | 野方駅 | 0 | 9 | −8 | − | | − | | 0.2 | | 4 | 5 | 9 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 35 | 阿佐ヶ谷駅 | 39 | 60 | −8 | 153.8% | ● | 97.4% | ● | 0.3 | ● | 16 | 6 | 22 | 自動二輪 | 1.5 | | 1.3 | | ● | | ● | ● | |
| 36 | 荻窪駅 | 43 | 57 | −8 | 132.6% | ● | 67.4% | | 0.3 | ● | 11 | 19 | 30 | 原付第一種 | 2.4 | ● | 1.7 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 37 | 池袋駅東口地区 | 52 | 59 | −8 | 113.5% | ● | 86.5% | | 0.1 | | 6 | 8 | 14 | 原付第一種 | 1.3 | | 1.0 | | ● | | | ● | |
| 38 | 東池袋地区 | 117 | 91 | −8 | 77.8% | | 68.6% | | 0.2 | | 9 | 6 | 15 | 自動二輪 | 1.4 | | 1.2 | | | | | | |
| 39 | 池袋駅西口地区 | 71 | 37 | −8 | 52.1% | | 32.2% | | 0.1 | | 9 | 7 | 16 | 自動二輪 | 1.4 | | 0.7 | | | | | | |
| 40 | 王子駅 | 3 | 16 | −8 | 533.3% | ● | 66.7% | | 0.2 | | 6 | 9 | 15 | 原付第一種 | 1.5 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 41 | 赤羽駅 | 15 | 21 | −8 | 140.0% | ● | 53.3% | | 0.2 | | 4 | 9 | 13 | 原付第一種 | 1.9 | | 1.2 | | ● | | | ● | |
| 42 | 日暮里駅 | 15 | 9 | −8 | 60.0% | | − | | 0.2 | | 3 | 6 | 9 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 43 | 町屋駅 | 13 | 16 | −8 | 123.1% | ● | 53.8% | | 0.2 | | 8 | 4 | 12 | 自動二輪 | 2.3 | ● | 0.9 | | ● | ● | | ● | |
| 44 | 板橋駅 | 43 | 43 | −8 | 100.0% | ● | 76.7% | | 0.2 | | 6 | 6 | 12 | 自動二輪 | 1.3 | | 2.5 | ● | ● | ● | | ● | |
| 45 | 大山駅 | 32 | 50 | −3 | 156.3% | ● | 96.9% | ● | 0.2 | | 9 | 10 | 19 | 原付第一種 | 1.6 | | 1.1 | | ● | | | ● | |
| 46 | 石神井公園駅 | 45 | 29 | −16 | 64.4% | | 62.2% | | 0.0 | | 0 | 1 | 1 | 原付第一種 | 2.1 | ● | 1.4 | | | ● | | | |
| 47 | 大泉学園駅 | 44 | 32 | 16 | 72.7% | | 56.8% | | 0.1 | | 7 | 0 | 7 | 自動二輪 | 1.6 | | 1.1 | | | | | | |
| 48 | 練馬駅 | 60 | 79 | −3 | 131.7% | ● | 53.3% | | 0.7 | ● | 12 | 38 | 50 | 原付第一種 | 1.3 | | 1.8 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 49 | 練瀬駅 | 20 | 40 | −9 | 200.0% | ● | 95.0% | ● | 0.3 | ● | 5 | 17 | 22 | 原付第一種 | 1.4 | | 1.3 | | ● | | ● | ● | |
| 50 | 北千住駅 | 34 | 33 | −13 | 97.1% | | − | | 0.3 | ● | 19 | 14 | 33 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 51 | 新小岩駅 | 59 | 97 | 12 | 164.4% | ● | 74.6% | | 0.6 | ● | 25 | 33 | 58 | 原付第一種 | 1.4 | | 1.0 | | ● | | ● | ● | |
| 52 | 金町駅 | 17 | 18 | 7 | 105.9% | ● | − | | 0.4 | ● | 0 | 18 | 18 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 53 | 亀有駅 | 45 | 50 | −11 | 111.1% | ● | 91.1% | ● | 0.2 | | 1 | 10 | 11 | 原付第一種 | 1.7 | | 1.1 | | ● | | | ● | |
| 54 | 船堀駅 | 38 | 26 | 6 | 68.4% | | 50.0% | | 0.1 | | 5 | 2 | 7 | 自動二輪 | 1.7 | | 1.3 | | | | | | |
| 55 | 篠崎駅 | 40 | 20 | −4 | 50.0% | | 47.5% | | 0.0 | | 1 | 1 | 2 | 自動二輪、原付第一種 | 1.3 | | 0.8 | | | | | | |

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 | | 路上駐車の状況 | | | | | | 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 100%以上 | 利用率 | check 90%以上 | 路上駐車車両数（台/0.1km） | check 0.21以上 | 車種別路上駐車車両数 自動二輪 | 原付第一種 | 合計 | 路上駐車の多い車種 | 時間ピーク率 | check 2.0以上 | 休日／平日 | check 1.5以上 | 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 駐車需要の抑制施策（ハード・ソフト施策） | |
| 1 | 秋葉原駅 | 230 | 121 | 109 | 52.6% | | 46.1% | | 0.1 | | 10 | 5 | 15 | 自動二輪 | 1.9 | | 0.6 | | | | | | |
| 2 | 神保町駅 | 14 | 19 | −16 | 135.7% | ● | 25.0% | | 0.1 | | 9 | 6 | 15 | 自動二輪 | 2.1 | ● | 0.2 | | ● | ● | | ● | |
| 3 | 神田駅 | 11 | 6 | 29 | 54.5% | | 18.2% | | 0.0 | | 4 | 1 | 5 | 自動二輪 | 6.0 | ● | 0.2 | | | ● | | | |
| 4 | 銀座駅 | 51 | 25 | 15 | 49.0% | | 22.7% | | 0.1 | | 7 | 6 | 13 | 自動二輪 | 3.6 | ● | 1.3 | | | ● | | | |
| 5 | 日本橋駅 | 57 | 34 | 54 | 59.6% | | 32.4% | | 0.1 | | 11 | 5 | 16 | 自動二輪 | 2.1 | ● | 0.5 | | | ● | | | |
| 6 | 六本木駅 | 145 | 46 | 44 | 31.7% | | 20.7% | | 0.1 | | 5 | 11 | 16 | 原付第一種 | 1.6 | | 0.5 | | | | | | |
| 7 | 品川駅 | 66 | 36 | 31 | 54.5% | | 51.5% | | 0.0 | | 2 | 2 | 4 | 自動二輪 | 2.4 | ● | 0.5 | | | ● | | | |
| 8 | 新宿駅東口 | 148 | 102 | 97 | 68.9% | | 58.8% | | 0.3 | ● | 17 | 5 | 22 | 自動二輪 | 2.0 | ● | 1.4 | | | ● | ● | | |
| 9 | 新宿駅西口 | 171 | 99 | −16 | 57.9% | | 51.5% | | 0.1 | | 11 | 2 | 13 | 自動二輪 | 2.3 | ● | 0.6 | | | ● | | | |
| 10 | 北新宿四丁目 | 0 | 0 | 8 | − | | − | | 0.3 | ● | 14 | 2 | 16 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 11 | 湯島駅 | 18 | 47 | 12 | 261.1% | ● | 27.8% | | 0.3 | ● | 26 | 17 | 43 | 自動二輪 | 2.0 | | 1.2 | | ● | | ● | ● | |
| 12 | 後楽園駅 | 19 | 0 | −73 | 0.0% | | − | | 0.3 | ● | 8 | 4 | 12 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 13 | 上野駅 | 169 | 59 | 18 | 34.9% | | 24.5% | | 0.2 | | 9 | 10 | 19 | 自動二輪 | 2.0 | ● | 1.7 | ● | | ● | | | |
| 14 | 浅草駅 | 16 | 96 | 22 | 600.0% | ● | 100.0% | ● | 0.6 | ● | 54 | 27 | 81 | 自動二輪 | 1.3 | | 2.9 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 15 | 錦糸町駅 | 82 | 79 | −3 | 96.3% | | 69.5% | | 0.2 | | 10 | 12 | 22 | 自動二輪 | 1.3 | | 0.9 | | | | | | |
| 16 | 両国駅 | 0 | 0 | 15 | − | | − | | 0.1 | | 10 | 12 | 22 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 17 | 押上駅 | 81 | 33 | 6 | 40.7% | | 33.3% | | 0.1 | | 6 | 6 | 12 | 自動二輪 | 5.5 | ● | 0.9 | | | ● | | | |
| 18 | 東陽町駅 | 8 | 17 | −6 | 212.5% | ● | 50.0% | | 0.2 | | 5 | 9 | 14 | 自動二輪 | 1.9 | | 1.5 | ● | ● | ● | | ● | |
| 19 | 木場駅 | 40 | 31 | −29 | 77.5% | | 47.5% | | 0.2 | | 9 | 3 | 12 | 自動二輪 | 1.8 | | 0.7 | | | | | | |
| 20 | 大井町駅 | 62 | 73 | −38 | 117.7% | ● | 59.7% | | 0.4 | ● | 18 | 20 | 38 | 自動二輪 | 1.3 | | 0.7 | | ● | | ● | ● | |
| 21 | 五反田駅 | 11 | 18 | 31 | 163.6% | ● | 45.5% | | 0.2 | | 10 | 5 | 15 | 原付第一種 | 1.5 | | 0.4 | | ● | | | ● | |
| 22 | 目黒駅 | 0 | 0 | −13 | − | | − | | 0.2 | | 5 | 6 | 11 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 23 | 中目黒駅 | 0 | 0 | 34 | − | | − | | 0.6 | ● | 23 | 19 | 42 | 自動二輪 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 24 | 自由が丘駅 | 0 | 0 | 211 | − | | − | | 0.2 | | 7 | 5 | 12 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 25 | 蒲田駅 | 20 | 52 | 64 | 260.0% | ● | 95.0% | ● | 0.3 | ● | 21 | 16 | 37 | 自動二輪 | 1.2 | | 1.6 | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 26 | 蒲田駅東部 | 1 | 29 | −9 | 2900.0% | ● | 100.0% | ● | 0.2 | | 15 | 13 | 28 | 原付第一種 | 1.5 | | 0.7 | | ● | | | ● | |
| 27 | 大森駅 | 160 | 90 | −7 | 56.3% | | 28.1% | | 0.5 | ● | 21 | 24 | 45 | 自動二輪 | 1.4 | | 0.7 | | | | ● | | |
| 28 | 三軒茶屋駅 | 21 | 19 | 19 | 90.5% | | 42.9% | | 0.2 | | 5 | 6 | 11 | 自動二輪 | 1.9 | | 0.5 | | | | | | |
| 29 | 二子玉川駅 | 54 | 32 | −15 | 59.3% | | 46.3% | | 0.1 | | 3 | 4 | 7 | 自動二輪 | 1.3 | | 0.7 | | | | | | |
| 30 | 下北沢駅 | 16 | 0 | −9 | 0.0% | | − | | 0.5 | ● | 20 | 20 | 40 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 31 | 渋谷駅 | 169 | 90 | −9 | 53.3% | | 45.7% | | 0.2 | | 15 | 7 | 22 | 原付第一種 | 1.2 | | 0.7 | | | | | | |
| 32 | 恵比寿駅 | 91 | 71 | −9 | 78.0% | | 47.3% | | 0.2 | | 12 | 19 | 31 | 原付第一種 | 1.2 | | 0.6 | | | | | | |
| 33 | 中野駅 | 0 | 0 | −9 | − | | − | | 0.2 | | 4 | 22 | 26 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 34 | 野方駅 | 0 | 0 | −9 | − | | − | | 0.1 | | 1 | 1 | 2 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 35 | 阿佐ヶ谷駅 | 39 | 47 | −9 | 120.5% | ● | 59.0% | | 0.3 | ● | 12 | 12 | 24 | 原付第一種 | 1.5 | | 0.8 | | ● | | ● | ● | |
| 36 | 荻窪駅 | 43 | 33 | −9 | 76.7% | | 53.5% | | 0.1 | | 6 | 6 | 12 | 原付第一種 | 1.4 | | 0.6 | | | | | | |
| 37 | 池袋駅東口地区 | 52 | 58 | −9 | 111.5% | ● | 75.7% | | 0.2 | | 11 | 10 | 21 | 原付第一種 | 1.6 | | 1.0 | | ● | | | ● | |
| 38 | 東池袋地区 | 117 | 75 | −9 | 64.1% | | 61.4% | | 0.1 | | 1 | 4 | 5 | 原付第一種 | 1.4 | | 0.8 | | | | | | |
| 39 | 池袋駅西口地区 | 71 | 51 | −9 | 71.8% | | 39.0% | | 0.2 | | 23 | 8 | 31 | 原付第一種 | 1.2 | | 1.4 | | | | | | |
| 40 | 王子駅 | 3 | 18 | −9 | 600.0% | ● | 100.0% | ● | 0.3 | ● | 11 | 5 | 16 | 原付第一種 | 1.4 | | 1.1 | | ● | | ● | ● | |
| 41 | 赤羽駅 | 15 | 18 | −9 | 120.0% | ● | 66.7% | | 0.1 | | 4 | 7 | 11 | 原付第一種 | 1.4 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 42 | 日暮里駅 | 15 | 0 | −9 | 0.0% | | − | | 0.4 | ● | 15 | 1 | 16 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | ● | | |
| 43 | 町屋駅 | 13 | 18 | −9 | 138.5% | ● | 46.2% | | 0.2 | | 6 | 9 | 15 | 原付第一種 | 1.6 | | 1.1 | | ● | | | ● | |
| 44 | 板橋駅 | 43 | 17 | −9 | 39.5% | | 23.3% | | 0.1 | | 5 | 2 | 7 | 原付第一種 | 1.3 | | 0.4 | | | | | | |
| 45 | 大山駅 | 32 | 46 | 4 | 143.8% | ● | 75.0% | | 0.3 | ● | 18 | 6 | 24 | 自動二輪 | 1.4 | | 0.9 | | ● | | ● | ● | |
| 46 | 石神井公園駅 | 45 | 21 | −9 | 46.7% | | 44.4% | | 0.0 | | 1 | 0 | 1 | 自動二輪 | 2.6 | ● | 0.7 | | | ● | | | |
| 47 | 大泉学園駅 | 44 | 29 | 10 | 65.9% | | 45.5% | | 0.1 | | 3 | 10 | 13 | 原付第一種 | 1.3 | | 0.9 | | | | | | |
| 48 | 練馬駅 | 60 | 43 | −8 | 71.7% | | 46.7% | | 0.3 | ● | 15 | 4 | 19 | 原付第一種 | 1.2 | | 0.5 | | | | ● | | |
| 49 | 綾瀬駅 | 20 | 32 | −5 | 160.0% | ● | 45.0% | | 0.3 | ● | 8 | 19 | 27 | 自動二輪 | 1.8 | | 0.8 | | ● | | ● | ● | |
| 50 | 北千住駅 | 34 | 0 | −22 | 0.0% | | − | | 0.2 | | 12 | 14 | 26 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 51 | 新小岩駅 | 59 | 96 | −10 | 162.7% | ● | 100.0% | ● | 0.4 | ● | 19 | 21 | 40 | 原付第一種 | 1.8 | | 1.0 | | ● | | ● | ● | |
| 52 | 金町駅 | 17 | 0 | 16 | 0.0% | | − | | 0.2 | | 3 | 8 | 11 | 原付第一種 | − | ● | − | ● | | ● | | | |
| 53 | 亀有駅 | 45 | 45 | −12 | 100.0% | ● | 84.4% | | 0.1 | | 4 | 5 | 9 | 自動二輪 | 1.3 | | 0.9 | | ● | | | ● | |
| 54 | 船堀駅 | 38 | 20 | −2 | 52.6% | | 39.5% | | 0.1 | | 4 | 3 | 7 | 自動二輪 | 1.5 | | 0.8 | | | | | | |
| 55 | 篠崎駅 | 40 | 24 | 19 | 60.0% | | 57.5% | | 0.0 | | 1 | 1 | 2 | 自動二輪 | 1.5 | | 1.2 | | | | | | |

### 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 | 〈B〉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策定 | ◆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<br>◆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<br>◆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<br>◆駐車場案内標識の設置、見易さの改善<br>◆駐車場案内板の改善<br>◆短時間路上駐車対策<br>◆企業駐車場等の専用駐車場の開放<br>◆駐車場でのＥＴＣカード利用<br>◆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）<br>◆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 | ◆ローディングベイの整備<br>◆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<br>◆二輪駐車場の整備助成<br>◆路上駐車施設の整備<br>◆公有地・都市内余剰空間の活用<br>◆二輪ＰＭ・ＰＴの整備<br>◆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 平休で路上駐車の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策定 | 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策定 |
| 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。<br>＜ルールの具体例＞<br>○駐車場附置義務<br>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。<br>○貨物車の荷さばき<br>・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。<br>・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。<br>○駐車場料金<br>・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。<br>・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。<br>○来訪者への駐車ルールの周知<br>・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的確に提供するため、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）。<br>○駐車場を経由するコミュニティバスの活用（後述＜D-3＞）。<br>など<br>＜地域ルールの代表的な事例＞<br>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 |

具体例

【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(隔駅地区面積) | 基準床面積等 対象用途 特定用途 百貨店 | 特定用途 店舗 | 特定用途 事務所 | 特定用途 百貨店、店舗及び事務所以外の特定用途※ | 非特定用途 共同住宅 | 非特定用途 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変遷 | 備考 | 駐車施設の規模 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S33.10.1 | 駐車場整備地区、周辺の区域 | 3千㎡超5千㎡以 | 3千㎡超の部分について400㎡/台 | – | | 3千㎡超の部分について400㎡/台 | – | – | 劇場、演芸場、観覧場、展示場、公会堂、集会場、キャバレー、舞踏場、ホテル、旅館、料理店、映画館 | | 18㎡以上 |
| | | 5千㎡超 | 5千㎡超の部分について600㎡/台 | | | | | | | | |
| S37.4.1 | 駐車場整備地区、周辺の区域 | 3千㎡超5千㎡以 | 3千㎡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)ナイトクラブ | | 18㎡以上 |
| | | 5千㎡超 | 5千㎡超の部分について400㎡/台 | | | | | | | | |
| S37.10.16 | 駐車場整備地区、商業地域 | 2千㎡超3千㎡以 | 2千㎡超の部分について300㎡/台 | | | | – | – | (以下追加)格技式場、書場、麻雀店、待合、カフェー、バー、遊技場、体育館、病院、卸売市場、倉庫、工場 | ※昭和46年12月26日まではボーリング場は非特定用途に該当 | 2.5×6m以上 |
| | | 3千㎡超 | | | | | 3千㎡超の部分について300㎡/台 | | | | |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 3千㎡超 | 3千㎡超の部分について400㎡/台 | | | | – | – | | | |
| S46.12.27 | 駐車場整備地区、商業地域 | 2千㎡超3千㎡以 | 2千㎡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 |
| | | 3千㎡超 | | | | | 3千㎡超の部分について300㎡/台 | | | | |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 3千㎡超 | 3千㎡超の部分について400㎡/台 | | | | – | – | | | |
| 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㎡以 | (区)250㎡/台(市)200㎡/台 | | (区)300㎡/台(市)250㎡/台 | | – | – | 同上 | ※8000㎡未満は延和係数を乗じる。※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階:2.5×6m以上、1台:3.5×6m以上) |
| | | 2千㎡超 | | | | | (区・市)300㎡/台 | | | | |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 2千㎡超 | (区)300㎡/台(市)250㎡/台 | | | | – | – | | | |
| 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㎡以 | (区)250㎡/台(市)200㎡/台 | | (区)300㎡/台(市)250㎡/台 | | – | – | 同上 | ※8000㎡未満は延和係数を乗じる。※附置義務台数は最低2台とする。※事務所の区6000㎡超・市10000㎡超の部分は調整率を乗じる。 | 2.3×5m以上(3階:2.5×6m以上、1台:3.5×6m以上) |
| | | 2千㎡超 | | | | | (区)350㎡/台(市)300㎡/台 | (区・市)300㎡/台 | | | |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 2千㎡超 | (区)300㎡/台(市)250㎡/台 | | | | – | – | | | |

※昭和57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日以降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(隔駅地区面積) | 基準床面積等 対象用途 特定用途 百貨店、店舗 | 特定用途 事務所 | 特定用途 倉庫 | 特定用途 百貨店、店舗、事務所、倉庫以外の特定用途 | 備考 | 駐車施設の規模 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| H14.10.1 | 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域 | 2千㎡超 | 2500㎡/台 | 5500㎡/台 | 2000㎡/台 | 3500㎡/台 | ※8000㎡未満は延和係数を乗じる。※事務所の10000㎡超の部分は調整率を乗じる。 | 3×7.7m以上又は4×6m以上はり下高さ3m以上 |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 3千㎡超 | 7000㎡/台 | | | | | |
| 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 | 2500㎡/台 | 5500㎡/台 | 2000㎡/台 | 3500㎡/台 | ※8000㎡未満は延和係数を乗じる。※事務所の区6000㎡超・市10000㎡超の部分は調整率を乗じる | 3×7.7m以上又は4×6m以上はり下高さ3m以上 |
| | 周辺地区、自動車ふくそう地区 | 3千㎡超 | 7000㎡/台 | | | | | |

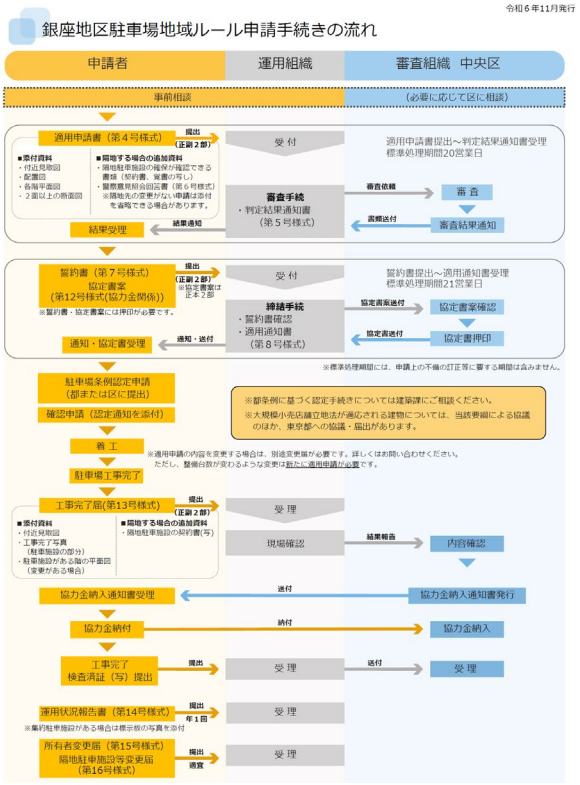
※特別区とすべての市に適用。
※非特定用途は対象外。

■　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の概要(銀座ルール)】

銀座地区における駐車環境の整備改善を促進するため、東京都駐車場条例に基づく独自のルールを策定している。

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




■　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

https://www.city.chuo.lg.jp/a0040/machizukuri/toshikeikaku/machi/ginzarule/kakuho/tosikei_gaiyou.html

具体例

【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。

## 1．地域ルールの基本的な考え方

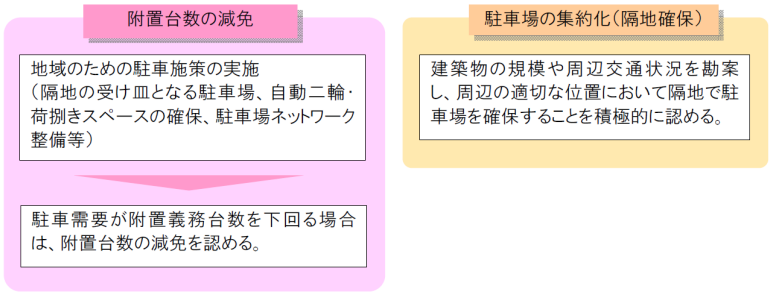
渋谷地区駐車場地域ルールは、東京都駐車場条例（以下「都条例」）に基づく駐車場ルールでありその対象は、都条例に基づく附置義務駐車施設となります。

**①附置台数の減免**

・地域の駐車課題を踏まえた駐車施策を実施することにより、附置台数の減免を認めます。

**②駐車場の集約化（隔地確保）**

・建築物の規模や周辺交通状況等を勘案し、駐車場の隔地確保を積極的に認めます。



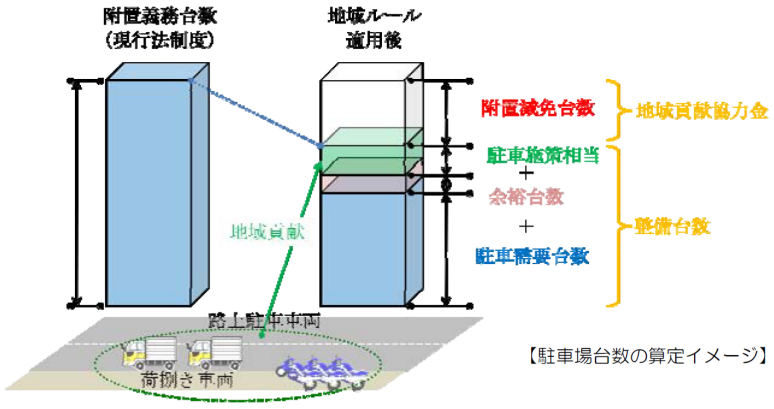

## 2．駐車場台数の設定（附置台数の減免）

○駐車場台数は、類似施設の実績等より算定した当該建築物の需要台数に、駐車施策の伴う台数（地域貢献としての駐車施策に伴う台数）を加算して設定する。

○地域貢献として確保すべき駐車スペース等には、以下のようなものが挙げられる

・荷捌き、自動二輪車の駐車施設　・移動制約者のための駐車施設

・駐車場ネットワークの形成、一体的運営　・路上駐車対応　など




【駐車場台数の算定イメージ】

■　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/toshikeikaku/toshikeikaku-chiiki/chuusha_yosiki.html

| | |
|---|---|
| 具体例 | **【中野駅周辺地区駐車場地域ルール（2024 年 6 月）の概要】**<br>東京 23 区では、東京都駐車場条例により、建築物の駐車施設の附置について定められており、地区特性に応じた附置義務台数などの基準（駐車場地域ルール）についても定めることができる。<br>区は、中野駅周辺地区において、既存の駐車施設が有効に活用されていない状況や、荷さばき車両などの路上駐車が問題となっている状況を受け、令和 2 年 12 月に中野駅周辺地区駐車場地域ルールを策定し、令和 6 年 6 月に運用を開始した。これにより、駐車場地域ルールに定められた要件を満たすことで、駐車施設の隔地や台数の軽減が可能となる場合がある。<br>**◆地域ルールの基本的な枠組み**<br>**【地域ルール本文（抜粋）】**<br>（基本的な枠組み）<br>第 4 条　地域ルールでは、以下のような取組を行うものとする。<br>（1）　附置義務台数の適正化<br>附置義務台数は、中野駅周辺地区の駐車実態を踏まえ、適切な台数が確保されるようにすること。<br>（2）　駐車施設の隔地及び集約化<br>駐車施設について、特定地区内への駐車車両の進入を抑制し歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境を確保するため、特定地区外への隔地又は集約化による確保を推奨すること。<br>（3）　特定路線への駐車施設出入口の設置<br>特定路線の歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行環境と自動車交通の円滑な交通流動を確保するため、特定路線への駐車施設出入口の設置を抑制すること。<br>（4）　地域荷さばき駐車施設の整備促進<br>特定路線の歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行環境と自動車交通の円滑な交通流動を確保するため、地域まちづくり貢献策による地域荷さばき駐車施設の整備を促進し、やむを得ず特定路線上で行われている路上荷さばきを地域荷さばき駐車施設へ誘導すること。<br>**（1）附置義務台数の適正化**<br>一般車駐車施設の附置義務台数は駐車実態を踏まえ減免を認める。一方で、荷さばき駐車施設の附置義務台数の上限値（10 台）は適用しないものとする。<br>**（2）駐車施設の隔地及び集約化**<br>中野五丁目は、既に歩行者中心のにぎわいのある商業環境が形成されており、再開発事業等の土地利用の更新も予定されていないことから、特定地区内への駐車車両の進入を抑制し歩行者・自転車等の安全かつ円滑な通行環境を確保するため、開発建築物が特定地区内にある場合は特定地区外への隔地又は集約化による確保を推奨する。<br>**（3）特定路線への駐車施設出入口の設置**<br>中野通りと早稲田通りは中野駅周辺にとって主要な幹線道路であり、自動車通行機能を優先して確保する必要があるとともに、主要な歩行者・自転車経路として機能している。これを踏まえ、自動車交通の円滑な流動や、歩行者・自転車の安全かつ円滑な通行環境を阻害する恐れのある駐車施設出入口の設置を抑制する。<br>**（4）地域荷さばき駐車施設の整備促進**<br>地域ルールの地域まちづくり貢献策として適当な施設に地域荷さばき駐車施設を整備することで、やむを得ず中野通りや早稲田通りで行われている路上荷さばきを地域荷さばき駐車施設へ誘導し、路上荷さばきの解消を図る。なお、路上荷さばきを地域荷さばき駐車施設へ誘導するにあたっては、地域ルールとは別施策として既設の駐車施設等を地域荷さばき駐車施設に位置付けて利用を促進するなど、「荷さばき運用ルール」※づくりと合わせて検討する。<br>※区が別途開催している、所轄警察署、運送事業者や地元商店街関係者等で委員が構成される、荷さばき勉強会にて「荷さばき運用ルール」の検討を適宜進めていく。<br>資料：中野区 HP<br>https://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/machizukuri/machizukuri/nakanoekisyuhen/0237009320240619092235259.html |

| | |
|---|---|
| 具体例 | **【パークレット：駐車容量に余裕がある場合】**<br>・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。<br> <br> <br> <br>■　図　実践から見るプレイスメイキングの実装、他<br>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。<br>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<br>・二輪を受け入れる上での安全面の確保<br>・法令の遵守（駐車場法等）<br>・精算機の改修<br>→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。<br> <br><br>■　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<br>（東京都練馬区） |

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

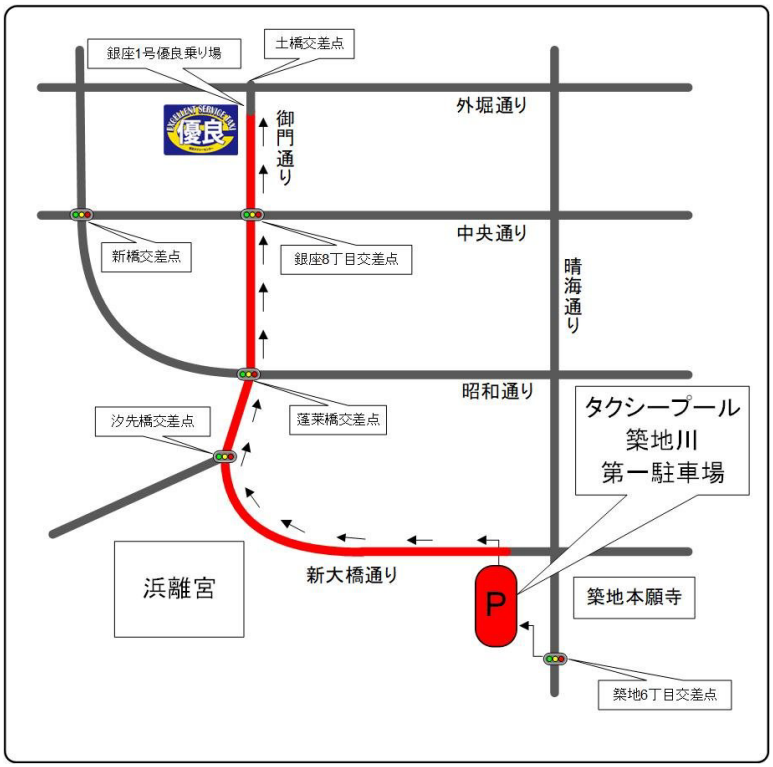
| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜A-5＞ |
| 駐車施策案 | 公有地・都市内余剰空間の活用 |
| 対象車種 | 二輪 |
| 概要 | 道路拡幅予定地や公園のデッドスペース、高架下空間や暗渠上空など、都市内の未利用地、余剰空間を活用し二輪用駐車スペースを確保していくことが考えられる。 |
| 展開方策 | 道路管理者、鉄道事業者等の所有する活用可能な用地を二輪用の駐車場として活用していくことが考えられる。 |
| 施策実施主体 | 東京都・23 区（道路管理者含む）、鉄道事業者等 |
| 具体例 | <br> <br>■　図　公有地、都市内余剰空間の活用イメージ |

| | |
|---|---|
| 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 | <br> <br>■　図　二輪用 PM・PT の整備例 |

<table>
<tr><td>施策種別</td><td>＜A-7＞</td></tr>
<tr><td>駐車施策案</td><td>二輪に対する附置義務の検討</td></tr>
<tr><td>対象車種</td><td>二輪</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>展開方策</td><td>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。<br>令和２年１月現在、10 都市(施行年月日)で導入されている。<br>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)。</td></tr>
<tr><td>施策実施主体</td><td>東京都、23 区など</td></tr>
<tr><td>具体例</td><td>※附置義務とは<br>・ 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。<br>・ 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。<br>・ 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。<br>・ 地方自治体の条例によって定められる。<br>【横浜市の二輪における附置義務について】<br>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。<br>〇対象となる建築物<br>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。<br>〇附置義務台数の算定方法<br>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)。<br>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。<br>3 自動二輪車駐車場の附置義務について<br>(1) 対象となる建築物<br>下表①に掲げる地区又は地域内において、②に掲げる面積が、③に掲げる面積を超える場合に対象となります。<br>① 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域<br>② 特定用途に供する部分の床面積<br>③ 1,000㎡<br>(2) 附置義務台数の算定方法<br>下表④に掲げる用途の部分の床面積を、⑤に掲げる面積で除して得た台数を合計した数値の台数以上とします（小数点以下切上げ)。<br>④ / 特定用途 / 百貨店その他の店舗、事務所 / ⑤ 3,000㎡<br>④ / 特定用途 / その他の特定用途（例：倉庫、工場など） / ⑤ 10,000㎡<br>自動二輪車駐車場の駐車ますの大きさについては、幅１メートル、奥行 2.3 メートル以上とします。<br>■ 図 横浜市の二輪における附置義務基準<br>資料：横浜市 HP<br>https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/toshikotsu/chushajo/jorei/gimu.html</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| 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の周知を図るため、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 | <br> <br>■　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ことが必要である。 |
| 施策実施主体 | 警視庁 |
| 具体例 | <br> <br> <br>■　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】<br>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。<br>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。<br>なお、平成 25 年 9 月 2 日（月）からは本格運用されている。<br>  <br><br>■　図　タクシー待ちスペースの確保例（銀座地区）<br><br>資料：(公財) 東京タクシーセンター<br>https://www.tokyo-tc.or.jp/driver/ginza-sg/ |

| | |
|---|---|
| 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。<br>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。<br>・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。<br><br>高齢運転者等専用駐車区間を表示する道路標識<br><br> <br><br> <br><br>【高齢運転者等標章自動車駐車可】　【高齢運転者等専用時間制限駐車区間】<br><br>三田警察署管内<br>（港区芝5丁目）<br><br> <br><br><br>■　図　高齢運転者等専用駐車区間の事例（東京都港区）<br><br>資料：警視庁 HP<br>https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.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<br>・利用証を持った方が利用可能<br> <br> <br>■　図　京都思いやり駐車場の事例（京都府）<br><br>資料：京都府 HP<br>https://f-machi.pref.kyoto.lg.jp/parking/ |

| | |
|---|---|
| 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<br>【歌舞伎町観光バス駐車場（平成 29 年 3 月～令和 4 年 1 月)】<br>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。<br> <br><br>資料：新宿観光振興協会 HP<br>http://www.kanko-shinjuku.jp/spot/vi-120/article_1543.html |

| | |
|---|---|
| | ◯台東区の場合<br>浅草寺周辺の 3 か所の駐車場で実施。インターネットの専用サイトを使って、駐車場の予約が 3 か月前から可能に。さらに、駐車場と観光客の乗車場を分け、待機時の混雑緩和を図っている。<br> <br><br>資料：台東区観光バス予約システム HP<br>https://times-info.net/reservation/taito/<br>■　図　観光バス予約システム<br><br>資料：台東区観光バス予約システム HP<br>https://times-info.net/reservation/taito/ |

| | |
|---|---|
| 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。<br>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・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。<br>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】<br>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。<br>併せて、自動二輪車駐車場の位置情報約 590 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。<br> <br><br>■　図　s-park 画面例<br>s-park アドレス：https://www.s-park.jp/ |

具体例

【VICS による情報提供の概要】

VICS とは、「vehicle information and communication system（道路交通情報通信システム）」の略であり、FM 多重放送や道路上の発信機から受信した情報を図形・文字で表示するシステムのこと。VICS センターで編集・処理された渋滞や交通規制、駐車場情報などをリアルタイムに送信し、カーナビゲーションシステムに用意されている地図の上に重ね書きして表示する。

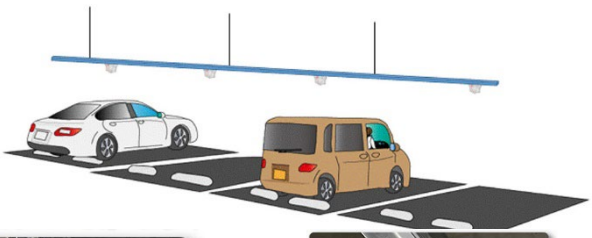
高度道路交通システム（ITS）の一環として、警察庁、総務省、国土交通省などが共同で推進しており、一般財団法人道路交通情報通信システムセンターがシステムの開発・運用にあたっている。

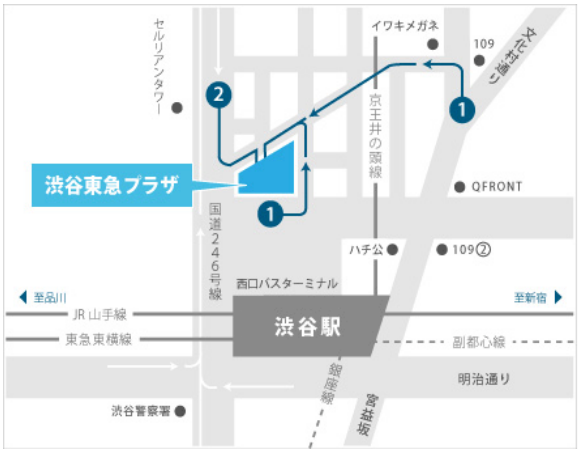
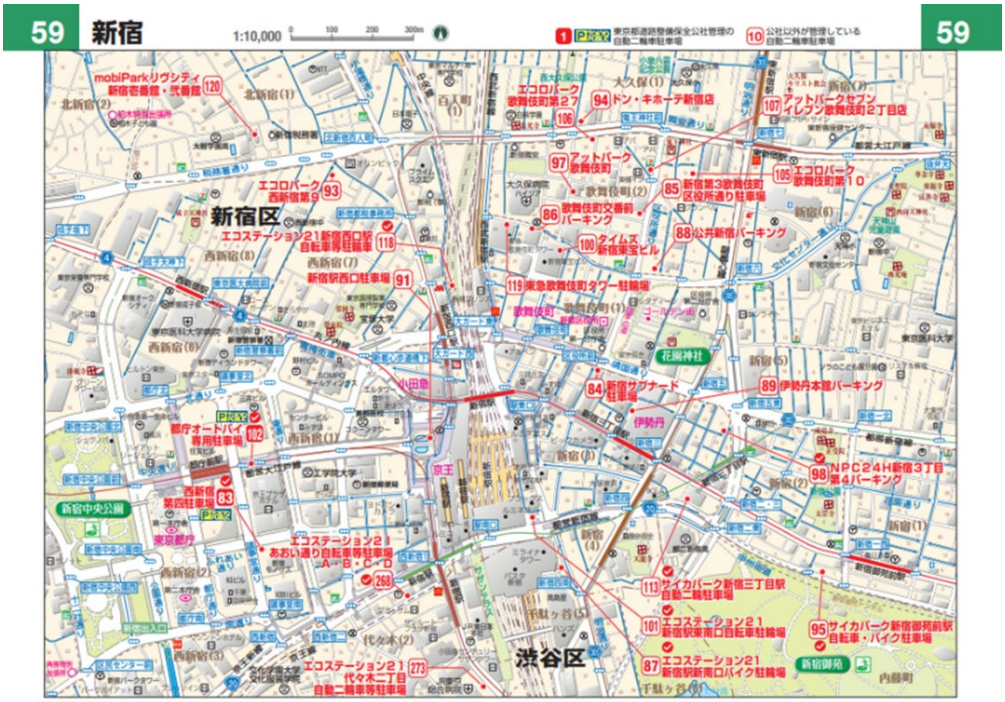
■　図　VICS 対応カーナビを活用したきめ細かな駐車場位置の案内サービスイメージ

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/

| | |
|---|---|
| 具体例 | 【(公財) 東京都道路整備保全公社による助成の概要】<br>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。<br> <br><br>■ 図 (公財) 東京都道路整備保全公社よる助成の概要<br><br>資料:(公財) 東京都道路整備保全公社 HP<br>https://www.tmpc.or.jp/05_assisting/manku.html |

| | |
|---|---|
| 具体例 | 【リアルタイム駐車場情報「iPosNet」】<br>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。<br> <br><br>■　図　リアルタイム駐車場情報「iPosNet」の概要<br><br>資料：iPosNet　HP<br>http://search.ipos-land.jp/p/ |

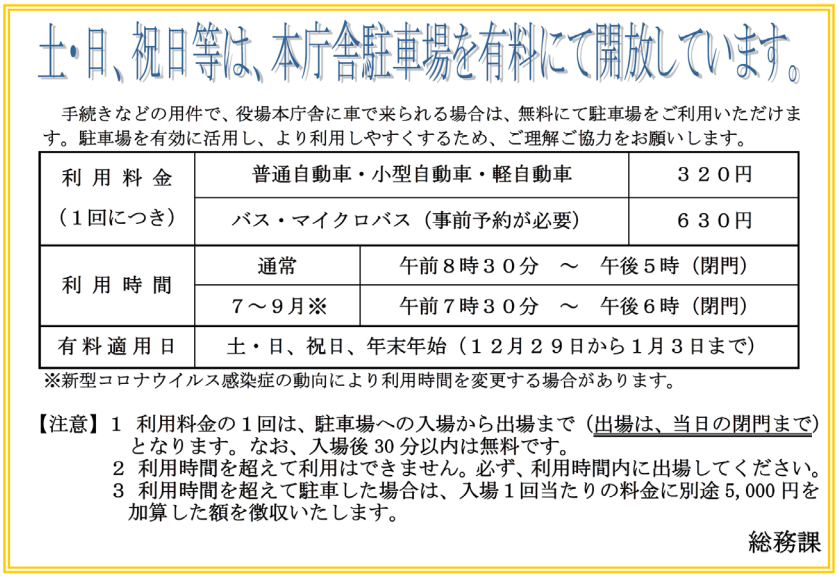
| | |
|---|---|
| 具体例 | 【駐車場満空情報・空区画表示】<br>自動満空表示・満空情報発信システム<br> <br><br>http://www.signpromotion.com/parking/ws/<br><br>空区画案内システム<br>  <br> <br><br> <br><br>https://www.pastel-inc.com/exnos/ |

| | |
|---|---|
| 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連携も考えられる。 |
| 施策実施主体 | 駐車場事業者、23 区 |
| 具体例 |  <br>  <br>■　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 | <br>■ 図 （公財）東京都道路整備保全公社による助成の概要<br>資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP<br>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見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<br> <br><br>□民間駐車場事業者の駐車場案内板<br> <br><br> <br><br>■　図　駐車場案内板の例（秋葉原） |

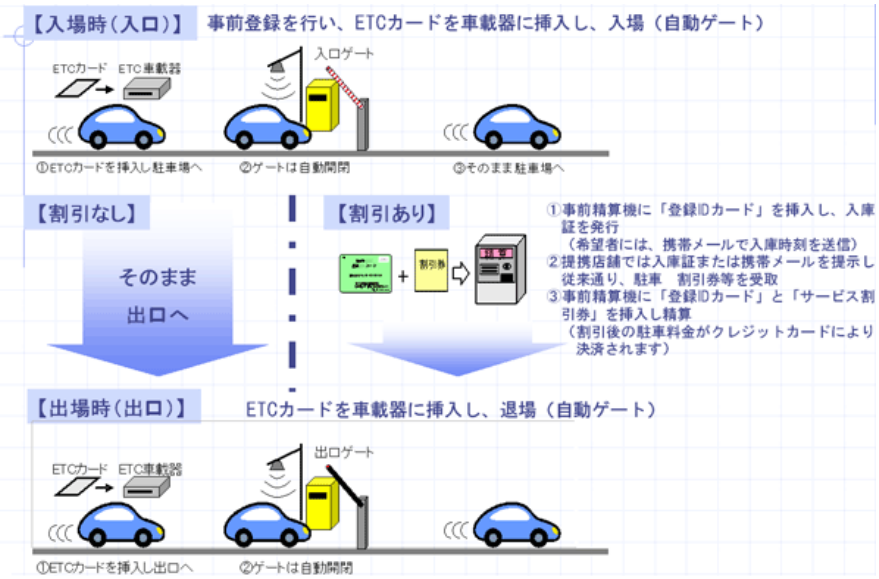
| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜B-5＞ |
| 駐車施策案 | 短時間路上駐車対策 |
| 対象車種 | その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪） |
| 概要 | 短時間利用の多い路上駐車からの転換を促進するため、路外駐車場で初期料金の無料化及び荷さばきでの利用を認めることにより、路上駐車の削減を狙う。 |
| 展開方策 | 短時間駐車の利用促進を図るために、駐車から 30 分未満の駐車料金を無料にするほか、荷さばきのための駐車利用も認める。 |
| 施策実施主体 | 駐車場事業者、23 区、（公財）東京都道路整備保全公社 |
| 具体例 | 【公社が実施している 30 分未満無料化と荷さばき車両の受け入れの概要】<br>都内の違法路上駐車の多くが 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。<br> <br><br> <br><br>■　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<br><br>資料：(公財)東京都道路整備保全公社 HP<br>https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_30free.html |

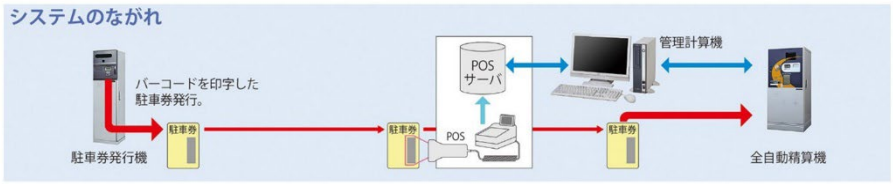
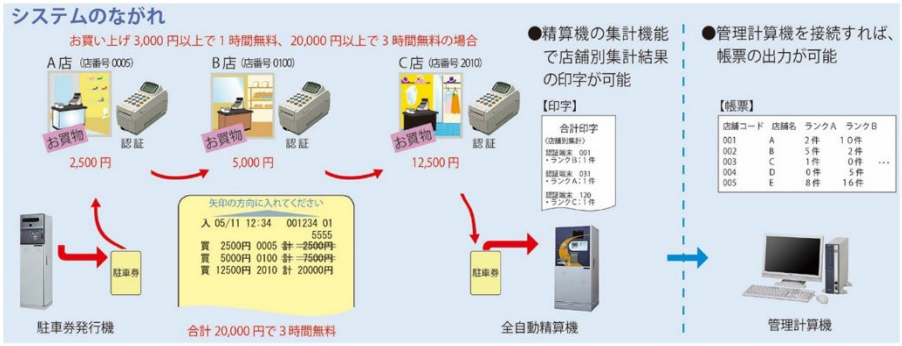
| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜B-6＞ |
| 駐車施策案 | 企業駐車場等の専用駐車場の開放 |
| 対象車種 | その他（乗用車、軽貨物、小型貨物、自動二輪） |
| 概要 | 休日閉鎖している業務施設などの駐車場を、休日に限り一般利用者へ開放し路上駐車の削減を狙う。 |
| 展開方策 | 平日の営業時間に限り利用可能な企業・官公庁などにおける専用駐車場を、休日の周辺施設利用者へ時間貸し駐車場として、または無料で開放する。現在も実施されている施策で今後も継続していく必要がある。 |
| 施策実施主体 | 施設管理者 |
| 具体例 |  |



■ 図 ホリデーパーキング事例（大磯町）

| | |
|---|---|
| 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。<br>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。<br>・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。<br><br>**●駐車場を借りる**<br>**①無料会員登録**<br>**②スマホ＆パソコンで検索・予約**<br>**③貸主から承諾メール**<br>**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**<br><br>**●駐車場を貸す**<br>**①無料会員登録**<br>**②車庫の写真登録、区画図登録**<br>**③貸し日時設定**<br>**④登録完了**<br><br> <br><br>■　図　駐車場シェアリングサービスの仕組み<br><br>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。<br>・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。<br>・窓を開けなくてもＥＴＣカードで自動清算が可能となる。<br>・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。<br>  <br><br>■　図　駐車場 ETC のイメージ<br>資料：パーク 24 株式会社 HP 他 |

| | |
|---|---|
| 具体例 | 【ＥＴＣ２．０による様々な決済】<br>▼ETC で可能な料金設定の例<br>10 分単位の料金（キャッシュレスで少額決済可能）<br>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）<br>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）<br>他駐車場との連携料金（観光地周遊パスなど）<br>  <br><br>システムの流れ<br>**POS 連動システム**<br>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。<br>  <br><br>積上げ認証システム<br>**積上げ認証システム**<br>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。<br> <br>街なかETCパーキング<br> <br>住宅街ETCパーキング<br>これからの駐車場ビジネスにおける技術面での展開<br>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。<br>・事前精算機で精算をすれば、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。<br>・券を紛失しても、ナンバープレートを認識し精算できる。 |

■　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
https://www.pitdesign.jp/smartpark/

| | |
|---|---|
| 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、利用者の利便性に応えるとともに、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組む。<br>・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も貢献できる。<br>・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。<br> <br> <br> <br><br>・充電設備会社も、販路拡大に取組んでいる。<br> <br><br>電気自動車（EV）充電スタンド情報サイト GoGoEV　ほか<br>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。<br>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 | <br> <br>■　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<br>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。<br> <br><br>資料：（公財）東京都道路整備保全公社 HP<br>https://www.tmpc.or.jp/04_parking/public/pb_livecamera.html<br><br>○羽田空港駐車場の場合<br>駐車場に設置されたライブカメラ映像をホームページ上で閲覧できる。<br> <br><br>■　図　駐車場利用状況の配信イメージ<br>資料：羽田空港駐車場 HP<br>https://www.aeif.or.jp/haneda/live_camera/ |

| | |
|---|---|
| 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 | ○豊島区の場合<br>安全で快適な歩行者空間の創出と荷さばき（物流）の両立が必要なため、南北区道周辺の荷さばきに関わる多様な主体が参画した「南北区道周辺荷さばきルール策定協議会」を設立し、令和２年９月に「南北区道周辺荷さばきルール」を策定した。また、令和６年６月より、警視庁・豊島区・南北区道周辺荷さばきルール策定協議会の共同開催による貨物車専用「駐車可」規制を試験的に実施している。<br> <br><br>■　図　南北区道周辺荷さばきルール（概要版）<br> <br><br>■　図　貨物車専用「駐車可」規制の試験的実施のお知らせ<br><br>資料：豊島区 HP<br>https://www.city.toshima.lg.jp/551/machizukuri/kotsu/nanbokukudou_nisabaki_rule.html |

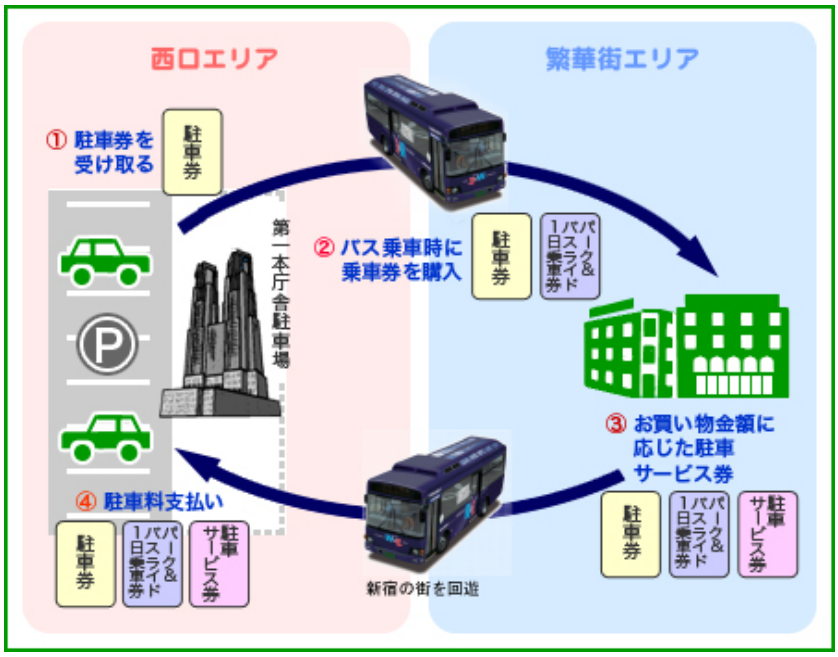
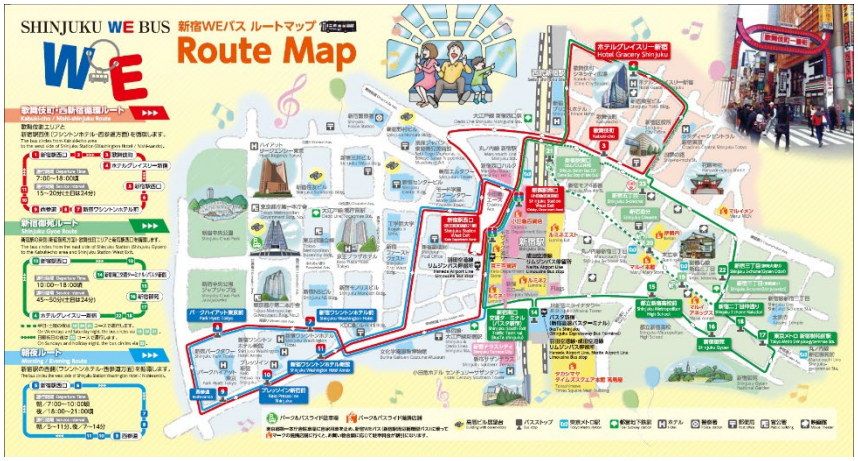
| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜B-14＞ |
| 駐車施策案 | 社会的外部性による駐車料金の負担 |
| 対象車種 | 四輪・二輪 |
| 概要 | 駐車場事業者だけでなく、店舗側も独自の駐車場割引を行う施策を導入し、駐車場の利用率向上並びに路上駐車の減少に繋げる。 |
| 展開方策 | 一定の買い物金額を超えた場合は駐車料金を割引く等、独自の施策を検討する。また、近隣の駐車場との連携を図り、提携駐車場サービスとして展開する。 |
| 施策実施主体 | 駐車場事業者、店舗 |
| 具体例 | ○イオンモール岡山の場合<br>一定額の買い物金額で駐車料金の無料化を行っている。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。<br>○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。）<br> <br><br>図　駐車料金の負担<br><br>資料：イオンモール HP<br>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。<br>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 | <br>■　図　駐車監視員活動ガイドライン<br>資料：警視庁 HP<br>https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/ihan/gaid/index.html |

| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜D-1＞ |
| 駐車施策案 | 駐車場併設のレンタサイクル |
| 対象車種 | 四輪 |
| 概要 | 自動車で駐車場まできて、レンタサイクルを借りて、自転車で用を足す仕組みで、駐車場を利用するとレンタサイクルの料金割引もある。 |
| 展開方策 | 都心部などで鉄道を利用できない狭い範囲などで、最寄の駐車場に自動車を駐車して、自転車に乗り換えることにより、不要な自動車利用や渋滞の緩和、環境への影響を抑えることが期待される。 |
| 施策実施主体 | 駐車場事業者、自治体 |
| 具体例 | □くるっとパークレンタサイクル<br>京都駅八条口駐車場<br> <br><br>岡崎公園駐車場（左京区）<br> <br> <br>使用自転車<br>■　図　駐車場併設のレンタサイクルの例（京都市）<br><br>資料：京都市都市整備公社 HP<br>https://www.kyotopublic.or.jp/parking/pages/rentacycle |

| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜D-2＞ |
| 駐車施策案 | ワンウエイ（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<br>・貸渡・返却場所：横浜市内８カ所のステーション（駐車場）<br>・使用車両：スマート電気自動車 20 台（乗車定員 2 名）<br>・利用方法：<br>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」<br>②IC カード到着：ご登録後、1 週間ほどで IC カードが届く。<br>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。<br>予約時に「出発ステーション」と「返却ステーション」を指定。<br>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。<br> <br><br>■　図　smaco のステーション位置<br><br>資料：オリックス自動車株式会社 HP<br>http://www.orix-carshare.com/smaco/<br>【2015 年 9 月末日返却分をもって運用終了】 |

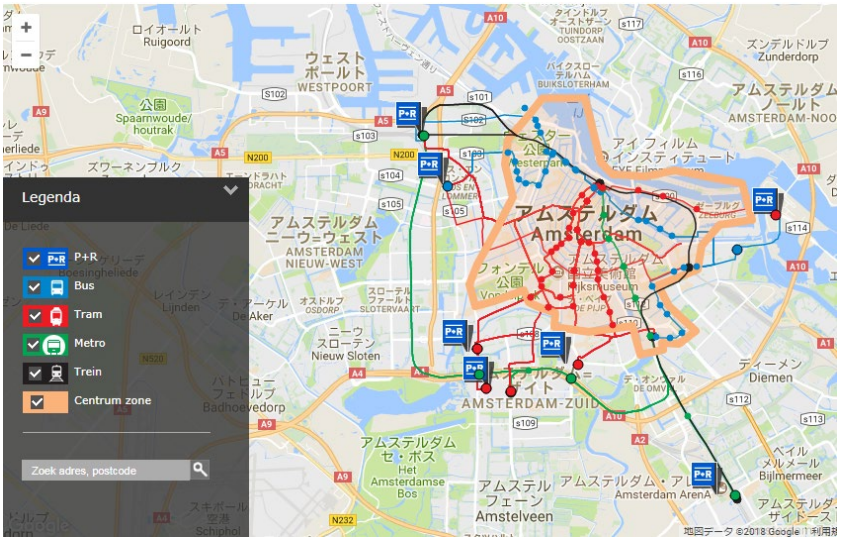
| | |
|---|---|
| 具体例 | 日本でカーシェアリング事業を行う場合、法律上はレンタカー事業と位置づけられる。レンタカー事業者としての登録には、貸渡しのための有人の営業所を置いた上で（道路運送法）、「使用の本拠の位置」を定める必要があり（道路運送車両法）、有人の営業事務所（配置事務所）の設置が義務づけられている。また、車両の保管場所は、「使用の本拠の位置」から２km 以内（車庫法）であることが求められる。<br>こうした法律の存在から車両が登録された車庫以外に返却されるワンウェイ方式は許容されてこなかったが、2014 年の国土交通省の通達により、無人の借受場所であってもＩＴの活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。<br>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。<br><br>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。<br><br>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<br>https://www.jri.co.jp/column/opinion/detail/8674/<br><br>※１Ha:mo サービスは 2021 年 12 月 26 日をもって終了。<br><br>※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） |

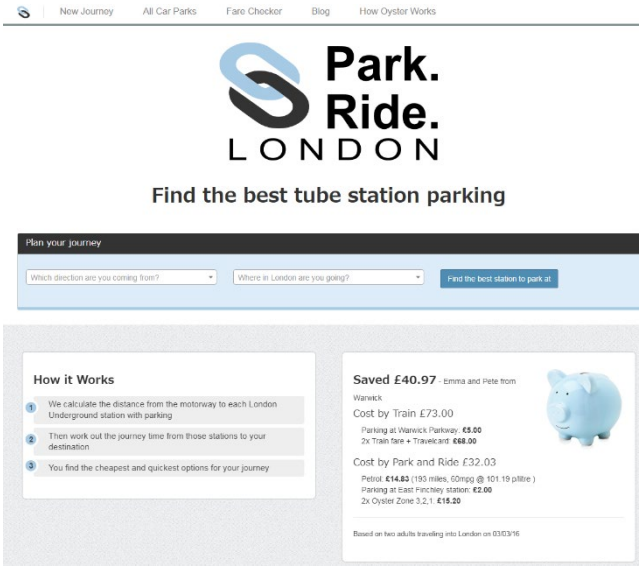
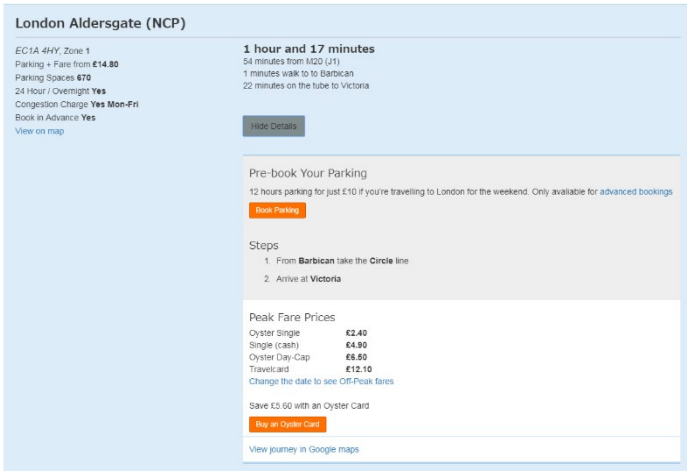
| | |
|---|---|
| 施策種別 | ＜D-3＞ |
| 駐車施策案 | 駐車場を経由するコミュニティバスの運行 |
| 対象車種 | 乗用車 |
| 概要 | 地区の縁辺部にあるフリンジ駐車場と主要施設間を循環するコミュニティバスを運行する。 |
| 展開方策 | 駐車場利用の平準化・駐車場不足に対応するため、あるいは駅周辺地区などで歩行者中心の街づくりを進める地区などでの支援策として、縁辺部のフリンジ駐車場と中心部の主要施設を周遊するコミュニティバスを運行し、駐車場利用の平準化を図る。<br>バスの運行主体・バス料金の徴収の有無などが課題である |
| 施策実施主体 | 23 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

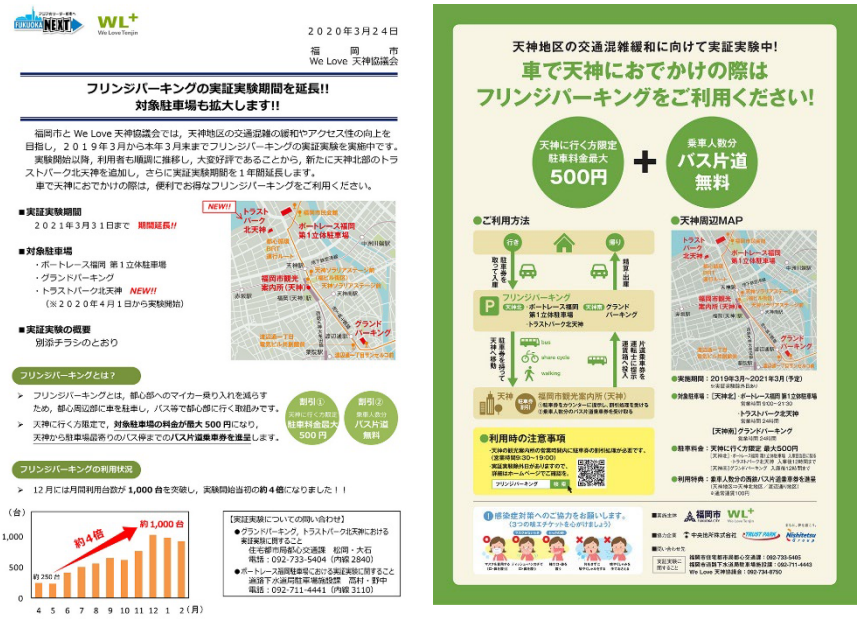
■　図　コミュニティバスの運行例

| | |
|---|---|
| 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<br>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ＵＤＸビルの駐車場が連携している。<br> <br><br>資料：つくばエクスプレス HP<br>https://www.mir.co.jp/feature/points/environment/lifestyle.html<br><br>◯駐車場事業者の場合<br>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。<br> <br><br>資料：タイムズ 24　HP<br>https://times-info.net/feature/pandr/cooperate.html |

| | |
|---|---|
| 具体例 | ○海外事例　1<br>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。<br> <br><br> <br> <br><br>資料：Compagnie des Transports Strasbourgeois<br>（ストラスブール交通会社）<br>https://www.cts-strasbourg.eu/en/getting-around/park-and-ride/ |

| | |
|---|---|
| 具体例 | ○海外事例　2<br>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停め、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。<br>  <br><br> <br><br>資料：Gemeente Amsterdam　（アムステルダム政府）<br>https://www.iamsterdam.com/parkandride |

| | |
|---|---|
| 具体例 | ○海外事例　3<br>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て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。<br>  <br><br>http://parkandridelondon.com/　のトップページ<br>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<br>  <br><br>検索結果の一例<br>「Book Parking」をクリックすると駐車場予約サイトへ遷移<br><br>■　図　パークアンドライドの使用例<br><br>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<br>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停め、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。<br>  <br><br>2019 年 3 月～2021 年 3 月 31 日までの社会実験実施場所<br>（現在も継続実施中）<br>■　図　フリンジパーキングの社会実験<br>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。<br><br>資料：福岡市都市整備局<br>https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/ks-suishin/shisei/fringeparking.html |

## 3.4. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

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

### 3.4.1. 駐車施策検討の前提

駐車施策に係る考え方の検討にあたっては、下記事項を前提とした。

・実施施策は、区担当者が現地の状況、来訪者（自動車利用者・非利用者）や区民の意向を踏まえ、区または当該地区の将来の目標（あるべき姿）を見据えて検討する。
・駐車場のあり方については、国においては関係者協議会を重ねており、路上駐車による交通への障害の改善を目指しつつ、まちづくりと連携した施策の実施を提案している。東京都においては「総合的な駐車場対策の在り方」を策定している。
・駐車対策もまちづくり構想の一環として位置づけられるもので、当該地区の将来の目標（あるべき姿）を見据えて検討する必要があり、今回の実態調査の整理結果を参考に、目的に合った施策を抽出（複数の組み合わせも可）することが望ましい。
・次頁以降に示す各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方は、実態調査をもとに分析した地区毎の駐車特性に応じて、既存施策の適用および新たな施策の適用の方針を示した。

### 3.4.2. 駐車施策検討にあたっての留意点

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

①駐車施設の新規整備が困難な場合がある

・既に高度な土地利用がされている地区においては、遊休地がほとんどないことが考えられる。
・仮に遊休地があっても、用地取得費用が高価であり、買収が困難である。
・現在の社会情勢・経済動向から今後都心部での遊休地が増える可能性も大いに考えられるため、今後の情勢の変化に対して注意を払う必要がある。（大規模な市街地再開発事業をきっかけに交通流と駐車場不足が改善される場合もある。）

②現実的には路上駐車から路外駐車場へ利用転換させることが容易ではない場合がある

・短時間駐車の場合（例えば、路外駐車場を利用する場合の駐車場への入出庫・駐車場から目的地への移動時間の総和が、路上駐車の駐車時間を超える場合）
・送迎など、ドライバーが乗車した状態での短時間駐車の場合
・重量のある、または多量の荷さばきが生じる場合（路外駐車場～配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

③駐車実態を取り巻く社会情勢を長期的な視野で見極める必要がある

・近年の大規模災害や経済状況の変化による、一時的な需要減や遊休地の増加（土地利活用の鈍化による暫定利用としての駐車場整備）が、調査結果に影響を及ぼすことが考えられることから、一時的なものか定常的なものかを今後見極めていく必要がある。

### 3.4.3.　各地区における今後の駐車施策検討に係る考え方

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

＜現状の駐車需給の特性のまとめ・全体の傾向＞

❍　四輪

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

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

⇒駐車場の有効活用として、「ＥＶ充電設備を設置する」ことが考えられる。

・充電に訪れた方が、街なかで過ごす機会を生むことになり、街の活性化に資するとともに、環境対応車の普及促進の一助にもなる。

・路上駐車場区画に余裕があれば、パークレット（車の空間を人の憩い空間として利用する）などとして賑わいづくりにも貢献したい。

❍　自動二輪

休日は需給バランスが確保されているが、平日の需要に対して供給が不足している地区が多く、駐車場が全くない地区もある。また、供給不足にもかかわらず駐車場利用率が低い地区も散見される。

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

⇒ライブカメラによる駐車場映像の配信により、利用者に駐車場利用状況を知らせることも有効と考えられる。(B-12)

❍　貨物車類

路上駐車に占める割合が高い地区が多い。

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

⇒共同荷捌きスペースを確保することにより、路上で行っていた集配を集約することにより路上荷捌きを削減することも検討する必要がある。(B-13)

表 3-14　今後の駐車施策検討に係る考え方（1/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">1.秋葉原駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 2,419 台に対し、総駐車需要が 1,492 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 2,315 台に対し、総駐車需要が 1,267 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 62%、休日が約 55%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.50、休日 1.39 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 42%、休日約 45%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（38.3%）・普通貨物(20.7%）の割合が高い、休日は乗用車（75.8%）・小型貨物（7.8%）の割合が高い。［平日：595 台/ピーク時、休日：256 台/ピーク時］※<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 84%、休日が約 53%である。<br>・平日では総収容台数 230 台に対し、総駐車需要が 193 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 230 台に対し、総駐車需要が 121 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量と需要はほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.17、休日 1.89 である<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 37%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>◎</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。（B-1～4,12,14,C-1）<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。（C-1, D-3）<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13,C-1）</td></tr>
</table>

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

表 3-15　今後の駐車施策検討に係る考え方（2/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２.神保町駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,238 台に対し、総駐車需要が 1,231 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,155 台に対し、総駐車需要が 784 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 99%、休日が約 68%である。<br>・平日は駐車容量と需要はほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.96、休日 1.35 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 84%、休日約 63%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（45.7%）・軽貨物(20.9%)・小型貨物(20.9%）の割合が高い、休日は乗用車（45.7%）・軽貨物(20.9%)・小型貨物(20.9%）の割合が高い。[平日：350 台/ピーク時、休日：208 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 550%、休日が約 136%である。<br>・平日では総収容台数 14 台に対し、総駐車需要が 77 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 14 台に対し、総駐車需要が 19 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.45、休日 2.11 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 75%、休日 25%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-16　今後の駐車施策検討に係る考え方（3/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３.神田駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 420 台に対し、総駐車需要が 454 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 408 台に対し、総駐車需要が 222 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 108%、休日が約 54%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.65、休日 2.36 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 83%、休日 60%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（32.2%）・軽貨物(23.2%）の割合が高い、休日は乗用車（52.7%）・小型貨物(17.6%）の割合が高い。[平日：233 台/ピーク時、休日：91 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時、15 時台、休日 11 時、13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 236%、休日が約 55%である。<br>・平日では総収容台数 11 台に対し、総駐車需要が 26 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 11 台に対し、総駐車需要が 6 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 6.50、休日 6.00 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 82%、休日約 18%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・休日については、地区内で歩行者天国が実施されるため、主要な歩行者動線へ配慮しつつ、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定を検討されるべきである。(A-1)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-17　今後の駐車施策検討に係る考え方（4/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４.銀座駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 3,180 台に対し、総駐車需要が 2,322 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 3,180 台に対し、総駐車需要が 2,143 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 73%、休日が約 67%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.25、休日 1.57 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 65%、休日約 62%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（64.8%）・小型貨物(13.7%）の割合が高い、休日は乗用車（74.1%）・タクシー(12.8%）の割合が高い。[平日：438 台/ピーク時、休日：282 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 37%、休日が約 49%である。<br>・平日では総収容台数 51 台に対し、総駐車需要が 19 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 51 台に対し、総駐車需要が 25 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は日 2.71、休日 3.57 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 14%、休日約 23%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・休日については、地区内で歩行者天国が実施されるため、主要な歩行者動線へ配慮しつつ、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定を検討されるべきである。(A-1)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)</td></tr>
</table>

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

表 3-18　今後の駐車施策検討に係る考え方（4/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５.日本橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 2,487 台に対し、総駐車需要が 2,348 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 2,276 台に対し、総駐車需要が 1,965 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 94%、休日が約 86%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.78、休日 1.81 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 83%、休日約 73%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（40.3%）・軽貨物(18.6%）の割合が高い、休日は乗用車（63.8%）・小型貨物(16.8%）の割合が高い。[平日：368 台/ピーク時、休日：334 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 130%、休日が約 60%である。<br>・平日では総収容台数 57 台に対し、総駐車需要が 74 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 57 台に対し、総駐車需要が 34 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.11、休日 2.13 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 79%、休日約 32%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・なお、令和 9 年（2027 年）に完工予定の「東京駅前常盤橋プロジェクト」等、丸の内周辺の開発に伴い、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認が必要である。<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-19　今後の駐車施策検討に係る考え方（6/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">６.六本木駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 584 台に対し、総駐車需要が 654 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 584 台に対し、総駐車需要が 142 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 112%、休日が約 24%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.75、休日 1.33 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 85%、休日約 13%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（34.8%）・普通貨物(27.3%）の割合が高い、休日は乗用車（56.3%）・小型貨物(14.1%）の割合が高い。[平日：161 台/ピーク時、休日：64 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 66%、休日が約 32%である。<br>・平日では総収容台数 145 台に対し、総駐車需要が 96 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 145 台に対し、総駐車需要が 46 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.25、休日 1.64 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 46%、休日約 21%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・なお、周辺地区では様々な開発プロジェクトが計画されていることから、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認する必要がある。</td></tr>
</table>

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

表 3-20　今後の駐車施策検討に係る考え方（7/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">7.品川駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、11 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,194 台に対し、総駐車需要が 1,273 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,144 台に対し、総駐車需要が 919 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 105%、休日が約 80%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.87、休日 1.73 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 97%、休日約 74%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（27.9%）・普通貨物(25.2%）の割合が高い、休日は乗用車（50.7%）・普通貨物(14.9%）の割合が高い。[平日：111 台/ピーク時、休日：67 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 11 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 117%、休日が約 55%である。<br>・平日では総収容台数 66 台に対し、総駐車需要が 77 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 66 台に対し、総駐車需要が 36 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.08、休日 2.40 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 97%、休日約 52%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・なお、令和6年（2024 年）に開業済みの高輪ゲートウェイ駅等、駅周辺の開発に伴い、今後の駐車需要が拡大する可能性があり、動向について確認が必要である。</td></tr>
</table>

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

表 3-21　今後の駐車施策検討に係る考え方（8/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">８.新宿駅東口</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,375 台に対し、総駐車需要が 1,093 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,350 台に対し、総駐車需要が 1,114 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 80%、休日が約 83%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.45、休日 1.32 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 71%、休日約 79%である。<br>・路上駐車は、平日は普通貨物(29.3%)・乗用車（24.8%）・小型貨物(24.8%)の割合が高い、休日は乗用車（72.3%）・小型貨物(9.9%）の割合が高い。[平日：133 台/ピーク時、休日：101 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 48%、休日が約 69%である。<br>・平日では総収容台数 148 台に対し、総駐車需要が 71 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 148 台に対し、総駐車需要が 102 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.54、休日 2.04 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 32%、休日約 59%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>◎</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・休日については、地区内の大部分で歩行者天国が実施されるため、隣接地区も含め駐車に関する地域ルール策定の検討や、あるいは、店舗や駐車場を経由するコミュニティバス（新宿ＷＥバス）の利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。(A-1, D-3)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7,B-5,13,C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-22　今後の駐車施策検討に係る考え方（9/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">９.新宿駅西口</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 4,633 台に対し、総駐車需要が 2,570 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 4,557 台に対し、総駐車需要が 2,307 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 56%、休日が約 51%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.94、休日 1.77 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 46%、休日約 47%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（30.6%）・タクシー(17.7%）の割合が高い、休日は乗用車（44.3%）・タクシー(21.9%）の割合が高い。[平日：447 台/ピーク時、休日：219 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 94%、休日が約 58%である。<br>・平日では総収容台数 171 台に対し、総駐車需要が 161 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 171 台に対し、総駐車需要が 99 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量と需要はほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.61、休日 2.25 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日約 52%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・四輪の路外駐車場は、平休とも供給が十分に確保されている。新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。以前より駐車場の附置義務基準見直しなどを含む駐車に関する地域ルールが実施されており、今後も地域特性を踏まえた駐車施策の継続が求められる（A-1)。<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。（A-1,13)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13,C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-23　今後の駐車施策検討に係る考え方（10/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１０.北新宿四丁目</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 60 台に対し、総駐車需要が 98 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 60 台に対し、総駐車需要が 48 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 163%、休日が 80%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.51、休日 1.41 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日 40%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(54.7%)・乗用車（15.1%）の割合が高い、休日は軽貨物(53.6%)・乗用車（21.4%）の割合が高い。[平日：53 台/ピーク時、休日：28 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 16 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 3.00、休日 4.00 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-24　今後の駐車施策検討に係る考え方（11/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１１.湯島駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 489 台に対し、総駐車需要が 475 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 489 台に対し、総駐車需要が 475 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 97%、休日が約 97%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要がほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.42、休日 1.92 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 65%、休日約 81%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（33.3%）・普通貨物(24.4%）の割合が高い、休日は乗用車（52.7%）・軽貨物(15.1%）の割合が高い。[平日：168 台/ピーク時、休日：93 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 217%、休日が約 261%である。<br>・平日では総収容台数 18 台に対し、総駐車需要が 39 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 18 台に対し、総駐車需要が 47 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.50、休日 1.96 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 33%、休日約 28%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-25　今後の駐車施策検討に係る考え方（12/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１２.後楽園駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 810 台に対し、総駐車需要が 826 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 778 台に対し、総駐車需要が 288 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 102%、休日が約 37%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は日 4.07、休日 1.59 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 96%、休日約 29%である。<br>・路上駐車は、平日は普通貨物(42.1%)・乗用車（28.1%）の割合が高い、休日は乗用車（78.3%）・軽貨物(8.7%）の割合が高い。[平日：57 台/ピーク時、休日：69 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 17 時、19 時台である。<br>・平日では総収容台数 19 台に対し、総駐車需要が 12 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 19 台に対し、総駐車需要が 12 台と供給が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.50、休日 1.20 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7,B-5,13,C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-26　今後の駐車施策検討に係る考え方（13/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１３.上野駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 17 時台である。<br>・平日では総収容台数 552 台に対し、総駐車需要が 607 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 430 台に対し、総駐車需要が 393 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 110%、休日が約 91%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.52、休日 1.26 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 95%、休日約 59%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（40.3%）・軽貨物(22.3%）の割合が高い、休日は乗用車（79.3%）・小型貨物(9.3%）の割合が高い。[平日：103 台/ピーク時、休日：153 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 21%、休日が約 35%である。<br>・平日では総収容台数 169 台に対し、総駐車需要が 35 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 169 台に対し、総駐車需要が 59 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.92、休日 2.03 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 14%、休日約 25%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・上野駅のある台東区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-12,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-27　今後の駐車施策検討に係る考え方（14/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１４.浅草駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 890 台に対し、総駐車需要が 693 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 890 台に対し、総駐車需要が 829 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 78%、休日が約 93%である。<br>・平日の駐車容量には余裕が見られ、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.53、休日 2.81 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 66%、休日約 85%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（47.8%）・軽貨物(19.1%）の割合が高い、休日は乗用車（68.9%）・軽貨物(12.3%）の割合が高い。[平日：124 台/ピーク時、休日：106 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時、17 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 206%、休日が 600%である。<br>・平日では総収容台数 16 台に対し、総駐車需要が 33 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 16 台に対し、総駐車需要が 96 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.65、休日 1.32 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 63%、休日 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・浅草駅のある台東区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。また、地域全体で貨物対策やバスの駐車対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1,12,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-28　今後の駐車施策検討に係る考え方（15/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１５.錦糸町駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,745 台に対し、総駐車需要が 520 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,710 台に対し、総駐車需要が 607 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 30%、休日が約 36%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は日 1.35、休日 1.45 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 18%、休日約 26%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（42.9%）・軽貨物(20.8%）の割合が高い、休日は乗用車（76.2%）・軽貨物(11.6%）の割合が高い。[平日：226 台/ピーク時、休日：172 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 107%、休日が約 96%である。<br>・平日では総収容台数 82 台に対し、総駐車需要が 88 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 82 台に対し、総駐車需要が 79 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は日 1.38、休日 1.34 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 45%、休日約 70%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>◎</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-29　今後の駐車施策検討に係る考え方（16/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１６.両国駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 399 台に対し、総駐車需要が 468 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 396 台に対し、総駐車需要が 402 台と需要が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 117%、休日が約 102%である。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 3.06、休日 1.82 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 88%、休日約 88%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（31.1%）・小型貨物(25.2%）の割合が高い、休日は乗用車（37.3%）・軽貨物(25.4%）の割合が高い。[平日：120 台/ピーク時、休日：67 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時、15 時、17 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 16 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 22 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.07、休日 2.00 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1，A-8～9，B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7，B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-30　今後の駐車施策検討に係る考え方（17/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１７.押上駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日とも 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 674 台に対し、総駐車需要が 713 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 627 台に対し、総駐車需要が 658 台と需要が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 106%、休日が約 105%である。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 2.75、休日 1.45 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 94%、休日約 86%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（36.2%）・軽貨物(24.4%）の割合が高い、休日は乗用車（60.3%）・軽貨物(14.0%）の割合が高い。[平日：127 台/ピーク時、休日：121 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 46%、休日が約 41%である。<br>・平日では総収容台数 81 台に対し、総駐車需要が 37 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 81 台に対し、総駐車需要が 33 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 6.17、休日 5.50 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日・休日とも約 33%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-31　今後の駐車施策検討に係る考え方（18/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１８.東陽町駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日とも 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 154 台に対し、総駐車需要が 177 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 127 台に対し、総駐車需要が 151 台と需要が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 115%、休日が約 119%である。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.45、休日 1.50 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 87%、休日約 74%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（35.6%）・小型貨物(22.0%）の割合が高い、休日は乗用車（63.8%）・軽貨物(15.5%）の割合が高い。[平日：59 台/ピーク時、休日：58 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 138%、休日が約 213%である。<br>・平日では総収容台数 8 台に対し、総駐車需要が 11 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 8 台に対し、総駐車需要が 17 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 2.20、休日 1.89 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 88%、休日 50%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1，A-8～9，B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7，B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-32　今後の駐車施策検討に係る考え方（19/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">１９.木場駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 147 台に対し、総駐車需要が 197 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 147 台に対し、総駐車需要が 71 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 134%、休日が約 48%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は日 3.34、休日 1.34 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 97%、休日約 35%である。<br>・路上駐車は、平日は小型貨物(32.7%)・普通貨物(29.1%) の割合が高い、休日は乗用車 (39.3%)・普通貨物(25.0%) の割合が高い。[平日 : 55 台/ピーク時、休日 : 28 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 108%、休日が約 78%である。<br>・平日では総収容台数 40 台に対し、総駐車需要が 43 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 40 台に対し、総駐車需要が 31 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.34、休日 1.82 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 73%、休日約 48%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-33　今後の駐車施策検討に係る考え方（20/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２０.大井町駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 748 台に対し、総駐車需要が 621 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 731 台に対し、総駐車需要が 410 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 83%、休日が約 56%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.97、休日 1.28 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 72%、休日 47%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（33.3%）・軽貨物(30.3%）の割合が高い、休日は乗用車（66.3%）・小型貨物(20.0%）の割合が高い。[平日：99 台/ピーク時、休日：80 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 166%、休日が約 118%である。<br>・平日では総収容台数 62 台に対し、総駐車需要が 103 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 62 台に対し、総駐車需要が 73 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は日 1.58、休日 1.28 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 100%、休日約 60%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-34　今後の駐車施策検討に係る考え方（21/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２１.五反田駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日とも 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 291 台に対し、総駐車需要が 346 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 256 台に対し、総駐車需要が 234 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 119%、休日が約 91%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は日 1.63、休日 1.45 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 79%、休日約 52%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（45.4%）・小型貨物(23.8%）の割合が高い、休日は乗用車（64.7%）・小型貨物(14.7%）の割合が高い。[平日：134 台/ピーク時、休日：102 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 382%、休日が約 164%である。<br>・平日では総収容台数 11 台に対し、総駐車需要が 42 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 11 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 2.47、休日 1.50 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 55%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-35　今後の駐車施策検討に係る考え方（22/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２２.目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 19 時台である。<br>・平日では総収容台数 459 台に対し、総駐車需要が 432 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 361 台に対し、総駐車需要が 356 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 94%、休日が約 99%である。<br>・平日・休日ともに、駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.85、休日 1.40 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 83%、休日約 55%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（48.0%）・軽貨物(26.5%）の割合が高い、休日は乗用車（72.7%）・軽貨物(9.3%）・小型貨物(9.3）の割合が高い。[平日：115 台/ピーク時、休日：161 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、19 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 15 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 11 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.67、休日 1.83 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-36　今後の駐車施策検討に係る考え方（23/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２３.中目黒駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 224 台に対し、総駐車需要が 243 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 184 台に対し、総駐車需要が 237 台と需要が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 109%、休日が約 129%である。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.41、休日 1.56 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 90%、休日約 84%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（37.9%）・普通貨物(30.3%）の割合が高い、休日は乗用車（76.2%）・タクシー(11.9%）の割合が高い。[平日：66 台/ピーク時、休日：84 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 17 時台、休日 19 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 25 台と重要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 42 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 2.50、休日 3.00 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-37　今後の駐車施策検討に係る考え方（24/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２４.自由が丘駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 212 台に対し、総駐車需要が 152 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 212 台に対し、総駐車需要が 164 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 72%、休日が約 77%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.26、休日 2.05 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 54%、休日 75%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(39.6%)・普通貨物(22.9%) の割合が高い、休日は乗用車 (85.7%)・軽貨物(7.1%)・普通貨物(7.1%) の割合が高い。[平日：48 台/ピーク時、休日：14 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 19 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 17 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 12 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.70、休日 2.00 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-38　今後の駐車施策検討に係る考え方（25/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２５.蒲田駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 17 時台である。<br>・平日では総収容台数 481 台に対し、総駐車需要が 455 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 455 台に対し、総駐車需要が 318 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 95%、休日が約 70%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.55、休日 1.22 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 75%、休日 50%である。<br>・路上駐車は、平日は小型貨物(30.5%)・乗用車（26.7%）の割合が高い、休日は乗用車（67.3%)・普通貨物(15.0%）の割合が高い。[平日：105 台/ピーク時、休日：113 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 160%、休日が 260%である。<br>・平日では総収容台数 20 台に対し、総駐車需要が 32 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 20 台に対し、総駐車需要が 52 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.88、休日 1.21 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 75%、休日 95%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-39　今後の駐車施策検討に係る考え方（26/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２６.蒲田駅東部</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 866 台に対し、総駐車需要が 731 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 845 台に対し、総駐車需要が 682 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 84%、休日が約 81%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.51、休日 1.27 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 72%、休日約 69%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（46.1%）・軽貨物(31.3%）の割合が高い、休日は乗用車（69.7%）・軽貨物(10.1%）の割合が高い。[平日：128 台/ピーク時、休日：109 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 4200%、休日が 2900%である。<br>・平日では総収容台数 1 台に対し、総駐車需要が 42 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1 台に対し、総駐車需要が 29 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 2.33、休日 1.53 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日・休日とも 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-40　今後の駐車施策検討に係る考え方（27/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２７.大森駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,579 台に対し、総駐車需要が 1,472 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,535 台に対し、総駐車需要が 679 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 93%、休日が約 44%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.27、休日 1.95 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 88%、休日約 38%である。<br>・路上駐車は、平日は小型貨物(31.7%)・軽貨物(22.0%) の割合が高い、休日は乗用車 (71.4%)・軽貨物(12.2%) の割合が高い。[平日：123 台/ピーク時、休日：98 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 85%、休日が約 56%である。<br>・平日では総収容台数 160 台に対し、総駐車需要が 136 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 160 台に対し、総駐車需要が 90 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量と需要はほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.32、休日 1.41 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 63%、休日約 28%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)</td></tr>
</table>

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

表 3-41　今後の駐車施策検討に係る考え方（28/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２８.三軒茶屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日は 15 時台、休日は 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 211 台に対し、総駐車需要が 232 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 211 台に対し、総駐車需要が 203 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 110%、休日が約 96%である。<br>・平日の駐車容量は需要に対して超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.38、休日 1.40 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 89%、休日約 75%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（32.2%）・小型貨物(25.4%）の割合が高い、休日は乗用車（84.0%）・軽貨物(6.0%）・小型貨物(6.0%）の割合が高い。[平日：59 台/ピーク時、休日：50 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 17 時台、休日 19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 167%、休日が約 90%である。<br>・平日では総収容台数 21 台に対し、総駐車需要が 35 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 21 台に対し、総駐車需要が 19 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.94、休日 1.90 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 57%、休日約 43%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1，A-8～9，B-5,14)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7，B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-42　今後の駐車施策検討に係る考え方（29/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">２９.二子玉川駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日とも 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,697 台に対し、総駐車需要が 1,201 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1.697 台に対し、総駐車需要が 1,363 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 71%、休日が約 80%である。<br>・平日は駐車容量には余裕が見られ、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.38、休日 2.71 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 69%、休日約 79%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（36.8%）・軽貨物(26.3%）の割合が高い、休日は乗用車（74.2%）・軽貨物(12.9%）の割合が高い。[平日：38 台/ピーク時、休日：31 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 91%、休日が約 59%である。<br>・平日では総収容台数 54 台に対し、総駐車需要が 49 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 54 台に対し、総駐車需要が 32 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量と需要はほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.20、休日 1.28 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 70%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-43　今後の駐車施策検討に係る考え方（30/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３０.下北沢駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 223 台に対し、総駐車需要が 249 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 223 台に対し、総駐車需要が 197 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 112%、休日が約 88%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 2.26、休日 1.66 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 96%、休日 80%である。<br>・路上駐車は、平日は普通貨物（39.0%）・小型貨物(24.4%）の割合が高い、休日は普通貨物（36.0%）・小型貨物(32.0%）の割合が高い。[平日：41 台/ピーク時、休日：25 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 16 台に対し、総駐車需要が 44 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 16 台に対し、総駐車需要が 40 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.76、休日 1.33 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-44　今後の駐車施策検討に係る考え方（31/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３１.渋谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,832 台に対し、総駐車需要が 845 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,832 台に対し、総駐車需要が 1,104 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 46%、休日が約 60%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.57、休日 1.91 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 36%、休日約 51%である。<br>・路上駐車は、平日は小型貨物(27.0%)・普通貨物(25.8%) の割合が高い、休日は乗用車 (65.4%)・普通貨物(11.7%) の割合が高い。[平日 : 178 台/ピーク時、休日 : 188 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 13 時、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 78%、休日が約 53%である。<br>・平日では総収容台数 169 台に対し、総駐車需要が 131 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 169 台に対し、総駐車需要が 90 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.31、休日 1.23 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 60%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13, C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-45　今後の駐車施策検討に係る考え方（32/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３２.恵比寿駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,017 台に対し、総駐車需要が 1,073 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 998 台に対し、総駐車需要が 780 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 106%、休日が約 78%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.24、休日 1.10 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 92%、休日約 66%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（56.6%）・軽貨物(16.2%）の割合が高い、休日は乗用車（56.3%）・軽貨物(20.2%）の割合が高い。[平日：198 台/ピーク時、休日：119 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 135%、休日が約 78%である。<br>・平日では総収容台数 91 台に対し、総駐車需要が 123 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 91 台に対し、総駐車需要が 71 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.22、休日 1.22 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 82%、休日約 47%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1,A-8～9,B-5,14)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-46　今後の駐車施策検討に係る考え方（33/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３３.中野駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 501 台に対し、総駐車需要が 443 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 501 台に対し、総駐車需要が 308 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 88%、休日が約 62%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.85、休日 2.44 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日約 54%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（26.5%）・普通貨物(26.5%)・小型貨物(25.0%)の割合が高い、休日は乗用車（74.4%）・普通貨物(16.3%）の割合が高い。[平日：68 台/ピーク時、休日：43 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、19 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 34 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 26 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.55、休日 2.36 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・中野駅周辺地区では、市街地再開発事業にあわせて、総合交通戦略が策定され、荷さばき駐車場の確保を柱とする地域ルールづくりに取り組んでおり、これらの施策とあわせた対策を検討していく。</td></tr>
</table>

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

表 3-47　今後の駐車施策検討に係る考え方（34/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３４.野方駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 38 台に対し、総駐車需要が 39 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 38 台に対し、総駐車需要が 15 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 103%、休日が約 40%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 3.25、休日 3.00 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 94%、休日約 28%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（71.4%）・軽貨物 28.6%）の割合が高い、休日は軽貨物(100.0%）の割合が高い。[平日：7 台/ピーク時、休日：4 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、15 時台である。<br>・平日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 9 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 0 台に対し、総駐車需要が 2 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 2.25 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>－</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-48　今後の駐車施策検討に係る考え方（35/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３５.阿佐ヶ谷駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 237 台に対し、総駐車需要が 197 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 237 台に対し、総駐車需要が 116 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 83%、休日が約 49%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.56、休日 1.41 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 79%、休日約 30%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（34.3%）・小型貨物(31.4%）の割合が高い、休日は乗用車（83.3%）・軽貨物(10.0%）の割合が高い。[平日：35 台/ピーク時、休日：30 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 154%、休日が約 121%である。<br>・平日では総収容台数 39 台に対し、総駐車需要が 60 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 39 台に対し、総駐車需要が 47 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.46、休日 1.47 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 97%、休日約 59%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-49　今後の駐車施策検討に係る考え方（36/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３６.荻窪駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 401 台に対し、総駐車需要が 273 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 401 台に対し、総駐車需要が 325 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 68%、休日が約 81%である。<br>・平日の駐車容量には余裕が見られ、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.71、休日 1.95 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 55%、休日約 71%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（30.5%）・軽貨物(28.8%）の割合が高い、休日は乗用車（73.6%）・軽貨物(11.3%）の割合が高い。[平日：59 台/ピーク時、休日：53 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 133%、休日が約 77%である。<br>・平日では総収容台数 43 台に対し、総駐車需要が 57 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 43 台に対し、総駐車需要が 33 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.38、休日 1.38 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 67%、休日約 54%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)</td></tr>
</table>

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

表 3-50　今後の駐車施策検討に係る考え方（37/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３７.池袋駅東口地区</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 2,186 台に対し、総駐車需要が 1,823 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 2,126 台に対し、総駐車需要が 1,690 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 83%、休日が約 80%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.71、休日 1.54 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日約 74%である。<br>・路上駐車は、平日は普通貨物（32.1%）・軽貨物(31.0%）の割合が高い、休日は乗用車（66.2%）・小型貨物(10.8%）・普通貨物 10.8%）の割合が高い。[平日：184 台/ピーク時、休日：130 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 113%、休日が約 112%である。<br>・平日では総収容台数 52 台に対し、総駐車需要が 59 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 52 台に対し、総駐車需要が 58 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.28、休日 1.61 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 87%、休日約 76%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-51　今後の駐車施策検討に係る考え方（38/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３８.東池袋地区</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 2,378 台に対し、総駐車需要が 921 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 2,358 台に対し、総駐車需要が 1,104 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 39%、休日が約 47%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.07、休日 2.14 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 34%、休日約 44%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（40.0%）・普通貨物(23.7%）の割合が高い、休日は乗用車（50.0%）・普通貨物(31.8%）の割合が高い。[平日：135 台/ピーク時、休日：66 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 78%、休日が約 64%である。<br>・平日では総収容台数 117 台に対し、総駐車需要が 91 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 117 台に対し、総駐車需要が 75 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.26、休日 1.36 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 69%、休日約 61%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1,A-8～9,B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13,C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-52　今後の駐車施策検討に係る考え方（39/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">３９.池袋駅西口地区</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,571 台に対し、総駐車需要が 1,063 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,571 台に対し、総駐車需要が 1,089 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 68%、休日が約 69%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.51、休日 1.41 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 58%、休日約 63%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（42.6%）・軽貨物(18.5%)・普通貨物(18.5%）の割合が高い、休日は乗用車（67.2%）・普通貨物(11.7%）の割合が高い。[平日：162 台/ピーク時、休日：128 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 52%、休日が約 72%である。<br>・平日では総収容台数 71 台に対し、総駐車需要が 37 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 71 台に対し、総駐車需要が 51 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.42、休日 1.21 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 32%、休日約 39%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13,C-1)</td></tr>
</table>

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

表 3-53　今後の駐車施策検討に係る考え方（40/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４０.王子駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 216 台に対し、総駐車需要が 150 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 216 台に対し、総駐車需要が 150 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 69%、休日が約 69%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.38、休日 1.92 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 43%、休日約 57%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（38.9%）・軽貨物(29.6%）の割合が高い、休日は乗用車（70.0%）・小型貨物(16.7%）の割合が高い。[平日：54 台/ピーク時、休日：30 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、15 時、19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 533%、休日が 600%である。<br>・平日では総収容台数 3 台に対し、総駐車需要が 16 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 3 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.45、休日 1.38 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 67%、休日 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・王子駅のある北区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-54　今後の駐車施策検討に係る考え方（41/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４１.赤羽駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 323 台に対し、総駐車需要が 275 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 323 台に対し、総駐車需要が 233 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 85%、休日が約 72%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要がほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.71、休日 1.37 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 68%、休日約 65%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(33.3%)・小型貨物(33.3%)・乗用車（20.3%）の割合が高い、休日は軽貨物(44.1%)・乗用車（41.2%）の割合が高い。[平日：69 台/ピーク時、休日：34 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 13 時、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 140%、休日が 120%である。<br>・平日では総収容台数 15 台に対し、総駐車需要が 21 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 15 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・駐車需要は平日が多い。<br>・ピーク率は平日 1.91、休日 1.38 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 53%、休日約 67%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・赤羽駅のある北区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-55　今後の駐車施策検討に係る考え方（42/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４２.日暮里駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 166 台に対し、総駐車需要が 189 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 162 台に対し、総駐車需要が 154 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 114%、休日が約 95%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.58 休日 2.20 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 85%、休日約 74%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（40.8%）・軽貨物(24.5%）の割合が高い、休日は乗用車（55.9%）・普通貨物(23.5%）の割合が高い。[平日：49 台/ピーク時、休日：34 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 15 台に対し、総駐車需要が 9 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 15 台に対し、総駐車需要が 16 台と需要が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.80、休日 3.20 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は休日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-56　今後の駐車施策検討に係る考え方（43/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４３.町屋駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 114 台に対し、総駐車需要が 104 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 114 台に対し、総駐車需要が 79 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 91%、休日が約 69%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.12、休日 1.98 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 70%、休日約 52%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(38.5%)・小型貨物(23.1%) の割合が高い、休日は乗用車 (68.0%)・普通貨物(20.0%) の割合が高い。[平日 : 26 台/ピーク時、休日 : 25 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 17 時台、休日 15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日約 123%、休日約 138%である。<br>・平日では総収容台数 13 台に対し、総駐車需要が 16 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 13 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 2.29、休日 1.64 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 54%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A : インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-57　今後の駐車施策検討に係る考え方（44/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４４.板橋駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 146 台に対し、総駐車需要が 166 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 126 台に対し、総駐車需要が 101 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 114%、休日が約 80%である。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.75、休日 1.51 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 96%、休日約 51%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物（37.8%）・乗用車(24.3%）の割合が高い、休日は乗用車（55.3%）・軽貨物(18.4%）の割合が高い。[平日：37 台/ピーク時、休日：38 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 17 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 100%、休日が約 40%である。<br>・平日では総収容台数 43 台に対し、総駐車需要が 43 台と供給と需要が同じである。<br>・休日では総収容台数 43 台に対し、総駐車需要が 17 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.26、休日 1.31 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 77%、休日約 23%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-58　今後の駐車施策検討に係る考え方（45/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４５.大山駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 385 台に対し、総駐車需要が 157 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 385 台に対し、総駐車需要が 90 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 41%、休日が約 23%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 3.74、休日 1.53 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 24%、休日約 18%である。<br>・路上駐車は、平日は小型貨物（31.3%）・普通貨物(26.6%）の割合が高い、休日は軽貨物(29.2%)・乗用車（25.0%）・小型貨物(25.0%）の割合が高い。[平日：64 台/ピーク時、休日：24 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 156%、休日が約 144%である。<br>・平日では総収容台数 32 台に対し、総駐車需要が 50 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 32 台に対し、総駐車需要が 46 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.61、休日 1.35 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 97%、休日約 75%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-59　今後の駐車施策検討に係る考え方（46/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４６.石神井公園駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 439 台に対し、総駐車需要が 149 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 439 台に対し、総駐車需要が 118 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 34%、休日が約 27%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.29、休日 1.71 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 30%、休日約 23%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（42.3%）・軽貨物(30.8%）の割合が高い、休日は乗用車（72.7%）・軽貨物(27.3%）の割合が高い。[平日：26 台/ピーク時、休日：22 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 64%、休日が約 47%である。<br>・平日では総収容台数 45 台に対し、総駐車需要が 29 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 45 台に対し、総駐車需要が 21 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 2.07、休日 2.63 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 62%、休日約 44%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。(B-1～4,12,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-60　今後の駐車施策検討に係る考え方（47/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４７.大泉学園駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 678 台に対し、総駐車需要が 235 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 678 台に対し、総駐車需要が 229 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 35%、休日が約 34%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.75、休日 1.92 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 31%、休日約 32%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(40.9%)・乗用車（27.3%）の割合が高い、休日は乗用車（62.5%)・軽貨物(12.5%)・小型貨物(12.5%)・普通貨物(12.5%）の割合が高い。[平日：44 台/ピーク時、休日：21 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 17 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 73%、休日が約 66%である。<br>・平日では総収容台数 44 台に対し、総駐車需要が 32 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 44 台に対し、総駐車需要が 29 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.60、休日 1.26 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 57%、休日約 46%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-61　今後の駐車施策検討に係る考え方（48/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４８.練馬駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 578 台に対し、総駐車需要が 206 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 578 台に対し、総駐車需要が 255 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 36%、休日が約 44%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.30、休日 1.75 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 27%、休日約 38%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（60.3%）・小型貨物(20.5%）の割合が高い、休日は乗用車（61.8%）・軽貨物(17.6%）の割合が高い。[平日：73 台/ピーク時、休日：34 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 132%、休日が約 72%である。<br>・平日では総収容台数 60 台に対し、総駐車需要が 79 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 60 台に対し、総駐車需要が 43 台と供給が上回っている。<br>・平日は駐車容量に対して需要が超過しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.32、休日 1.19 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 53%、休日約 47%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-62　今後の駐車施策検討に係る考え方（49/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">４９.綾瀬駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・平日では総収容台数 221 台に対し、総駐車需要が 215 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 221 台に対し、総駐車需要が 258 台と需要が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 97%、休日が約 117%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.63、休日 2.10 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 80%、休日約 93%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（38.5%）・軽貨物(28.2%）の割合が高い、休日は乗用車（77.4%）・小型貨物(7.5%）の割合が高い。[平日：39 台/ピーク時、休日：53 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 19 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 200%、休日が 160%である。<br>・平日では総収容台数 20 台に対し、総駐車需要が 40 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 20 台に対し、総駐車需要が 32 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.38、休日 1.78 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 95%、休日 45%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>◎</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・タクシー待ち車両に対応するため、タクシー乗り場や待機スペースの整備、及び待機ルールの検討などを行うことが重要である。(A-10)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・綾瀬駅のある足立区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-63　今後の駐車施策検討に係る考え方（50/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５０.北千住駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 1,354 台に対し、総駐車需要が 1,194 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 1,354 台に対し、総駐車需要が 820 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 88%、休日が約 61%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は駐車容量に余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.47、休日 1.50 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 84%、休日約 59%である。<br>・路上駐車は、平日は軽貨物(41.9%)・小型貨物(22.6%) の割合が高い、休日は乗用車 (84.4%)・軽貨物(12.5%) の割合が高い。[平日：62 台/ピーク時、休日：32 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 19 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 34 台に対し、総駐車需要が 33 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 34 台に対し、総駐車需要が 26 台と供給が上回っている。<br>・ピーク率は平日 1.65、休日 1.44 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5,13,C-1)<br>・北千住駅のある足立区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-64　今後の駐車施策検討に係る考え方（51/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５１.新小岩駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 443 台に対し、総駐車需要が 436 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 443 台に対し、総駐車需要が 436 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 98%、休日が約 98%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.77、休日 1.55 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 85%、休日約 84%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（30.4%）・普通貨物(29.0%）の割合が高い、休日は乗用車（66.1%）・小型貨物(14.3%）の割合が高い。[平日：69 台/ピーク時、休日：56 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 164%、休日が約 163%である。<br>・平日では総収容台数 59 台に対し、総駐車需要が 97 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 59 台に対し、総駐車需要が 96 台と需要が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.41、休日 1.85 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日 100%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休ともに供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・新小岩駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-65　今後の駐車施策検討に係る考え方（52/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５２.金町駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 446 台に対し、総駐車需要が 316 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 446 台に対し、総駐車需要が 215 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 71%、休日が約 48%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.37、休日 1.29 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 62%、休日約 42%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（58.5%）・小型貨物(17.1%）の割合が高い、休日は乗用車（67.6%）・軽貨物(11.8%）の割合が高い。[平日：44 台/ピーク時、休日：34 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 17 時台、休日 15 時台である。<br>・平日では総収容台数 17 台に対し、総駐車需要が 18 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 17 台に対し、総駐車需要が 11 台と供給が上回っている。<br>・ピーク率は平日 6.00、休日 1.83 である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>◎</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・路外駐車場の利用率を向上させるため、駐車場の情報提供や案内の拡充、周辺店舗へ独自の駐車場割引を行う施策や提携駐車場サービス等の導入を進める必要がある。また、ライブカメラによる駐車場映像の配信により、路上駐車の抑制を図る必要がある。合わせて、路上駐車の取り締まりを継続する必要がある。(B-1～4,12,14,C-1)<br>・店舗や駐車場を経由するコミュニティバスの利用をより促進するなど需要の抑制方策も検討されるべきである。また、路上駐車の取り締まりを強化する必要がある。(C-1, D-3)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1,13)<br>・自動二輪は平日の供給が不足しており、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪駐車場の供給を進めることが求められる。(A-2～7, B-5,12)<br>・金町駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-66　今後の駐車施策検討に係る考え方（53/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５３.亀有駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 557 台に対し、総駐車需要が 436 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 557 台に対し、総駐車需要が 353 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 78%、休日が約 63%である。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.60、休日 1.65 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 71%、休日約 59%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（42.4%）・普通貨物(24.2%）の割合が高い、休日は乗用車（54.1%）・軽貨物(21.6%）の割合が高い。[平日：34 台/ピーク時、休日：37 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時、15 時台、休日 13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 111%、休日が 100%である。<br>・平日では総収容台数 45 台に対し、総駐車需要が 50 台と需要が上回っている。<br>・休日では総収容台数 45 台に対し、総駐車需要が 45 台と供給と需要が同じである。<br>・平日・休日とも駐車容量に対して需要が超過している。<br>・ピーク率は平日 1.67、休日 1.25 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 91%、休日約 84%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="2">◎</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>－</td><td>－</td><td>○</td><td>－</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・地域全体で駐車対策に取り組むための新たなルール作りが検討されるべきである。(A-1)<br>・駅周辺に新たな駐車場を確保できない場合は、パークアンドライドやフリンジパーキングといった施策の導入により、需要の抑制を検討する。(D-4,5)<br>・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・亀有駅のある葛飾区は、23 区の中でも高齢化率が高く、今後の高齢運転者の増加に対応し、余裕のある駐車スペースに高齢者が止めやすい駐車場の整備が望まれる。(A-11,12)</td></tr>
</table>

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

表 3-67　今後の駐車施策検討に係る考え方（54/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５４.船堀駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 13 時台である。<br>・平日では総収容台数 267 台に対し、総駐車需要が 232 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 267 台に対し、総駐車需要が 187 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 87%、休日が約 70%である。<br>・平日は駐車容量と需要がほぼ均衡しており、休日は余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.59、休日 1.24 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 74%、休日約 62%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（41.2%）・普通貨物(41.2%)・軽貨物(11.8%）の割合が高い、休日は乗用車（70.6%）・軽貨物(20.6%）の割合が高い。[平日：34 台/ピーク時、休日：34 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日・休日ともに、13 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 68%、休日が約 53%である。<br>・平日では総収容台数 38 台に対し、総駐車需要が 26 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 38 台に対し、総駐車需要が 20 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.73、休日 1.54 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日 50%、休日約 40%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td colspan="2">D:駐車需要の<br>抑制</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>◎</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

表 3-68　今後の駐車施策検討に係る考え方（55/55）

<table>
<tr><td>地区名</td><td colspan="5">５５.篠崎駅</td></tr>
<tr><td>現状の<br>駐車需給<br>の特性</td><td colspan="5">【四輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 11 時、17 時台、休日 11 時台である。<br>・平日では総収容台数 220 台に対し、総駐車需要が 210 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 220 台に対し、総駐車需要が 212 台と供給が上回っている。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が約 96%、休日が約 96%である。<br>・平日・休日とも駐車容量と需要はほぼ均衡している。<br>・ピーク率は平日 1.27、休日 1.66 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 77%、休日約 81%である。<br>・路上駐車は、平日は乗用車（32.6%）・普通貨物(28.3%）の割合が高い、休日は乗用車（42.4%）・普通貨物(30.3%）の割合が高い。[平日：46 台/ピーク時、休日：33 台/ピーク時]<br>【自動二輪】<br>・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 15 時台、休日 11 時、13 時、15 時台である。<br>・ピーク時の需給バランスは平日が 50%、休日が 60%である。<br>・平日では総収容台数 40 台に対し、総駐車需要が 20 台と供給が上回っている。<br>・休日では総収容台数 40 台に対し、総駐車需要が 24 台と供給が上回っている。<br>・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。<br>・ピーク率は平日 1.25、休日 1.50 である。<br>・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 48%、休日約 58%である。</td></tr>
<tr><td>主な<br>施策区分</td><td>A：インフラ<br>供給施策</td><td>B:運用面の<br>施策</td><td>C:規制施策</td><td>D:駐車需要の<br>抑制</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>主な<br>対象車種</td><td>乗用車</td><td>タクシー</td><td>バス</td><td>貨物車類</td><td>自動二輪</td></tr>
<tr><td></td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>◎</td><td>○</td></tr>
<tr><td>駐車施策の<br>検討に係る<br>考え方</td><td colspan="5">・貨物車類に対応するため、既存の PM・PT スペースの貨物車用への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-5,14)<br>・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充することが求められる。(A-2～7, B-5,13)</td></tr>
</table>

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

# 4. 今後の課題
## 4.1. 今後の課題

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

しかしながら、近年の宅配便需要に伴い、貨物車類（荷捌き）の路上駐車台数が増加している。そのため、車種別に路上駐車対策を実施することが重要である。

一方、二輪については、現状では多くの地区で駐車場収容台数の不足が顕著であり、駐車場の供給量の増加に向けた取り組みが必要である。

特に、車種が原動機付自転車から大型二輪までと幅広く、利用者の特性が異なるため、車種別の駐車場供給を行う必要がある。

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

### 4.1.1. 今後実施・検討すべき対策（案）

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

また、駐車需要に対して十分な駐車容量が確保できる地区では、駐車場の量的整備（駐車台数の確保）から質的整備（ITS を活用した利用しやすい駐車場への転換、高齢者や妊婦などを考慮した思いやり駐車場の整備、四輪車から二輪車駐車場への変更）へ転換していく必要があると考える。

そこで、短期的に講じることが可能な対策について、5 項目に大別して示す。

(1) 駐車場情報の収集・提供による駐車場の有効活用

1）公社が展開する都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」のほか、各民間事業者による駐車場情報提供サービス（インターネット、スマートフォン、カーナビ等)、各地域で整備されている駐車場案内システム・看板設置などを通じ、駐車場情報や満空情報の提供は随時進められている。そのため、これらを活用したよりわかりやすい駐車場案内・誘導の仕組みが求められる。

2）また、貨物車の一時利用無料化や二輪車の車種別の情報提供などの取り組みを行うことが重要である。

3）さらに、民間の活力を活用して利用者の適正な駐車意欲を促す工夫や、料金決済への ETC カードの導入により、駐車場利用の利便性を向上させていく必要がある。

(2) 情報提供技術を活用し、他の交通手段と連携した新たな駐車需要の平準化

1）特定の施設周辺や特定の車種などで路上駐車が発生するなど、地区内における需給バランスの不均衡が依然として発生している。また、駐車場の利用率も地区によってバラツキが見られる。特定の地区への需要の集中に対しては、駐車場の混雑時間や集中状況をリアルタイム駐車情報として利用者に情報提供し、行動変容を促すことが考えられる。また、駐車場料金の情報提供や駐車場管理者に対する設定金額の見直しを促すことも必要である。

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

(3) 駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営

1）平日の違法路上駐車は、日中（11 時～15 時）は貨物車類の割合が高く、夕方以降（17～19 時）は乗用車の割合が高くなるなど、車種構成が時間帯により大きく変動している。また、違法路上駐車の平均駐車時間は平日が 27 分、休日が 33 分となっている。したがって、特定の車種を対象とした駐車施策、また短時間の駐車需要に対する弾力的な料金サービスや複数回利用した場合の料金割引など、駐車ニーズに合わせた駐車場の運営が有効である。その際には、施策の内容を利用者に十分情報提供することが大切であり、スマートフォンやモバイルＰＣ等を活用し、目的地に向かう前に把握できるような情報提供方法の充実が望まれる。

2）また、夜間や休日などに増加するタクシーなどの対策には、夜間・休日に活用されていない駐車場のスペースを有効活用するなどの柔軟な運用方法を用いることも重要である。その際には、事業者の協力を得る事が必要であり、タクシー需要データを収集整理し、事業者に提供する仕組みの検討が必要である。

(4) 地域の駐車特性に合わせた地域ルールの導入

1）附置義務制度は、駐車需要発生の主要因である建築物の用途や床面積に応じて駐車施設の設置を義務づける制度であり、原因者負担の原則に合った駐車場整備の手法である。23 区における駐車施設の附置義務は東京都駐車場条例（令和４年３月改正）に定められており、需要に見合った台数確保の原動力となっているが、実際には附置義務駐車場の利用率が低いこともある。そのため、近年では、地域ルールを作成し、附置義務駐車場の台数を制限している。今後は、地域の実情に合わせた適切な運用を可能にすることで、必要な駐車施設の整備を促進する必要がある。

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

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

(5) 二輪の駐車スペースの整備促進

1）二輪の駐車スペースは、一部の地域を除き整備が遅れているのが現状であり、今後も駐車スペースの整備を進めていく必要がある。その際には、原動機付自転車と中型二輪車以上で対象車種を区別して整備するなど、利用者特性を考慮した整備を促進することが重要である。

2）二輪は、より目的地に近い場所で駐車したいというニーズが想定されることから、遊休地やデッドスペースなどを積極的に活用し、小規模な駐車スペースを数多く整備していくことも重要である。但し、小規模駐車場の場合は、利用者が駐車場を見つけにくい可能性が考えられるため、見やすい案内板の設置、スマートフォンやモバイル PC 等を活用して設置位置をわかりやすく説明するなどの情報提供の充実が必要である。

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

### 4.1.2.　今後の駐車対策を検討する上での留意事項

これまでの駐車施策と路上駐車状況の推移を見ると、平成 18 年の駐車場法の一部改正により、路上駐車台数も減少傾向にあった。しかし、前回調査（令和３年度）以降は増加傾向に転じている。

特に、貨物車の路上駐車が増加していることから、現状の利用状況を踏まえた駐車施策を実施する必要がある。

(1)長期的視点に立った対策の検討

国土交通省では、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和２年９月７日施行)」に基づき、【「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～】を推進しており、２３区でも千代田区・中央区・港区・目黒区・渋谷区・中野区・豊島区（令和 7 年 5 月 31 日時点）がウォーカブル区域（潜在快適性等向上区域）を設定している。調査対象地区は、駅周辺商業業務地であることから「街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築」し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取り組みの必要がある。

そのためには、自動車を駅周辺に入れないようにするための公共交通の利便性の向上や利用の促進、パークアンドライド・フリンジ駐車場等の活用、自転車の活用等、車に乗る頻度を減らすような習慣の醸成といった取り組みが必要である。

また、地域内商業施設への荷捌き駐車車両に対する集約荷捌き場の整備や荷捌きと歩行者のタイムシェアリングの導入といった取り組みが必要である。

(2) 関係者の連携による地区全体としての取り組み

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

また、今回の調査対象地区だけではなく、隣接する周辺地域の駐車場供給需要、公共交通整備状況、シェアサイクル利用状況を踏まえて、広い範囲での需給バランスを検討することも重要である。

## 4.2. 調査・分析の課題

本業務は、東京都 23 区の路上駐車および駐車施設の利用実態を調査・分析し、各地域の現状に応じた、今後の違法路上駐車対策を検討したものである。実際に調査、検討していく中で判明した、今後調査・分析を行う上での課題とその対応策は以下のとおりである。

【現状】

- 調査員がエリア内を周回して、路上駐車車両および駐車場利用台数をカウントしている。
- 届出駐車場、あるいはそれ以下の規模の駐車場でも、駐車場受託管理会社に業務委託のうえ運営状況をオンライン管理している場合が大多数であり、利用台数等の情報がオンライン管理データとして存在していると思われる。しかし、それらのデータ提供に関する同意を得るには、駐車場所有者の意向確認が必要等の障壁がある。
- 同様に、パーキングメーターの利用状況や荷捌き車両のロケーションデータは行政機関や運輸事業者にて所有している可能性はあるものの、それらを活用する仕組みが整っていない。

【課題】

- 調査・分析作業の大部分を人の手に依存している。そのため、データ収集や整理に要する期間が長期化する。
- 駐車場受託管理会社が有用なオンライン管理データをすでに所有していたとしても、別途、現地調査を実施する必要がある。
- 同様に、行政機関や運輸事業者がパーキングメーターや荷捌き車両について有用なデータを所有していたとしても、別途、現地調査を実施する必要がある。

【対策案】

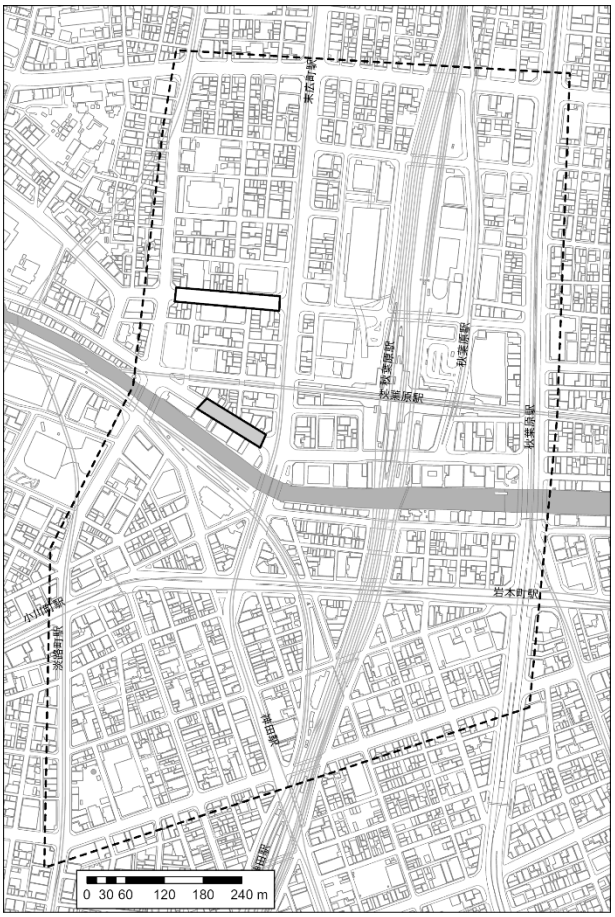
- 路上駐車調査については、車両走行による動画撮影から AI 認識による車種判定により、自動的に GIS データ化をする方法や、MMS（点群データ）で一定の時間間隔にて撮影することで駐車車両を把握する方法がある。また、警視庁が毎年行っている路上駐車調査を活用する方法が考えられる。
- 路外駐車場調査については、協議会や業界団体等を通じ、駐車場管理受託会社や行政機関、運輸事業者等に対し、オンライン管理データ等有用なデータの提供を得られるよう要請する等、路上駐車に関する関係者との連携を模索する必要がある。

# 5. 参考資料

## 5.1. 調査対象範囲

各地区の調査対象範囲を以下に示す。

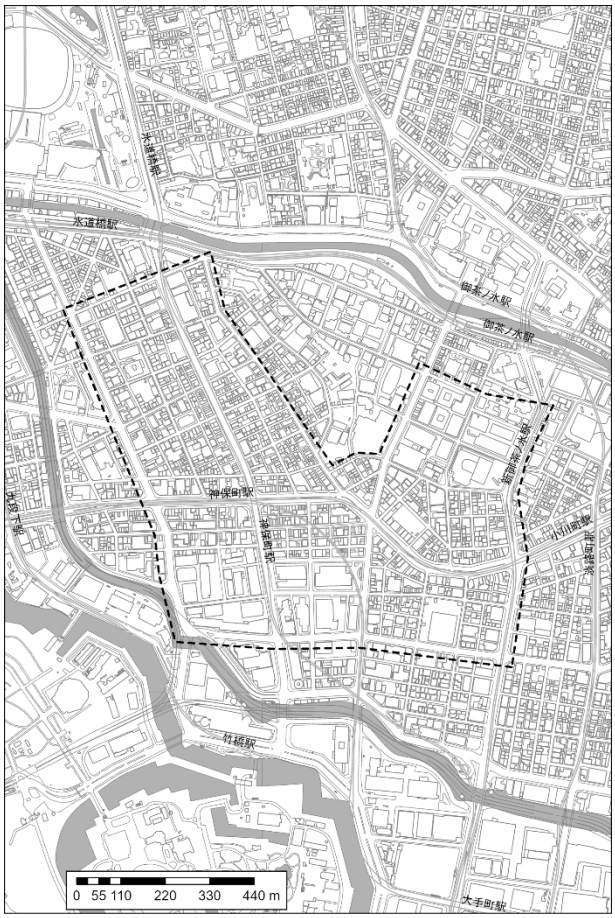
(1) 秋葉原駅（千代田区）




調査対象範囲
ナンバープレート(二輪)
ナンバープレート(四輪)

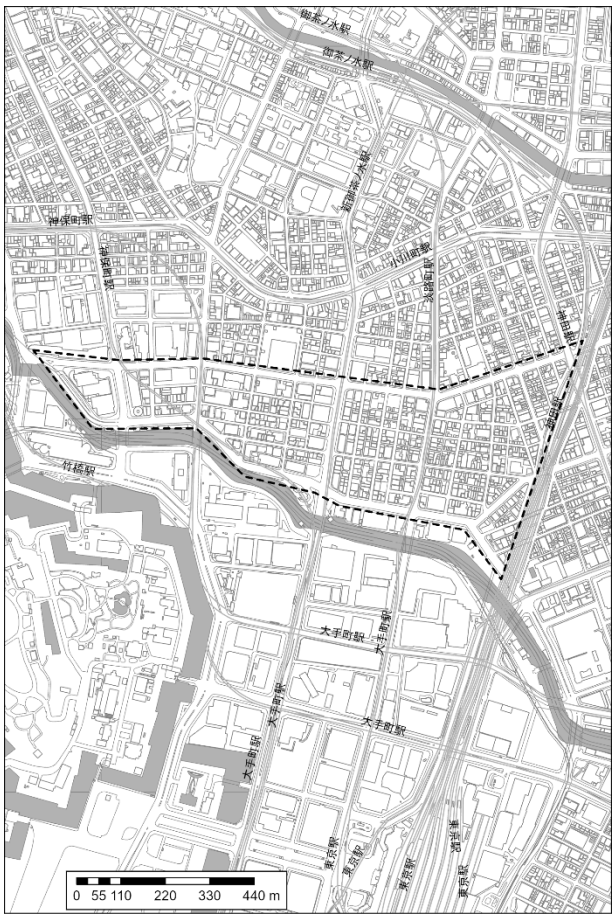
※当報告書に記載されている地図は、国土地理院基盤地図情報を基に、株式会社ドーコンが作成した。

(2) 神保町駅（千代田区）



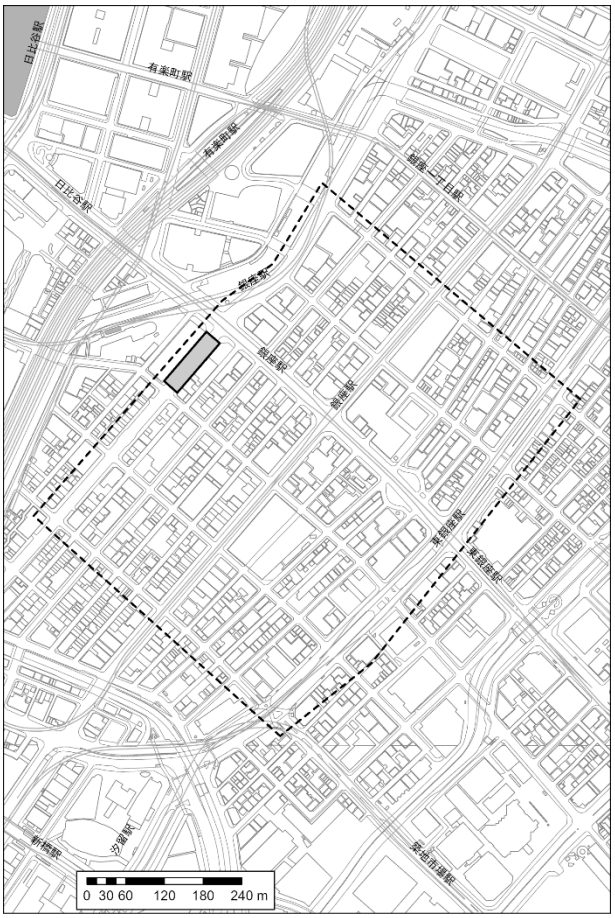

調査対象範囲

(3) 神田駅（千代田区）

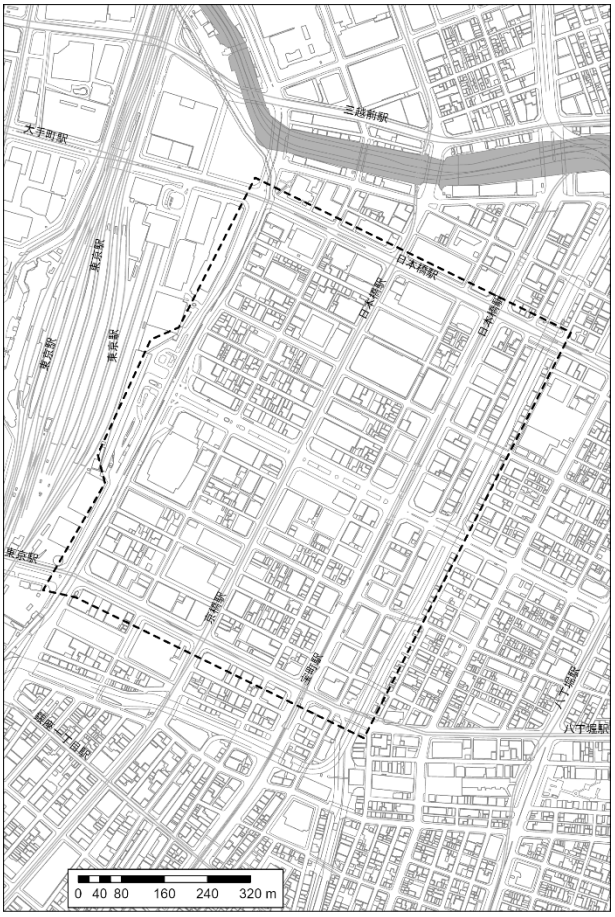


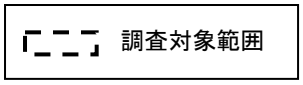

調査対象範囲

（4）銀座駅（中央区）

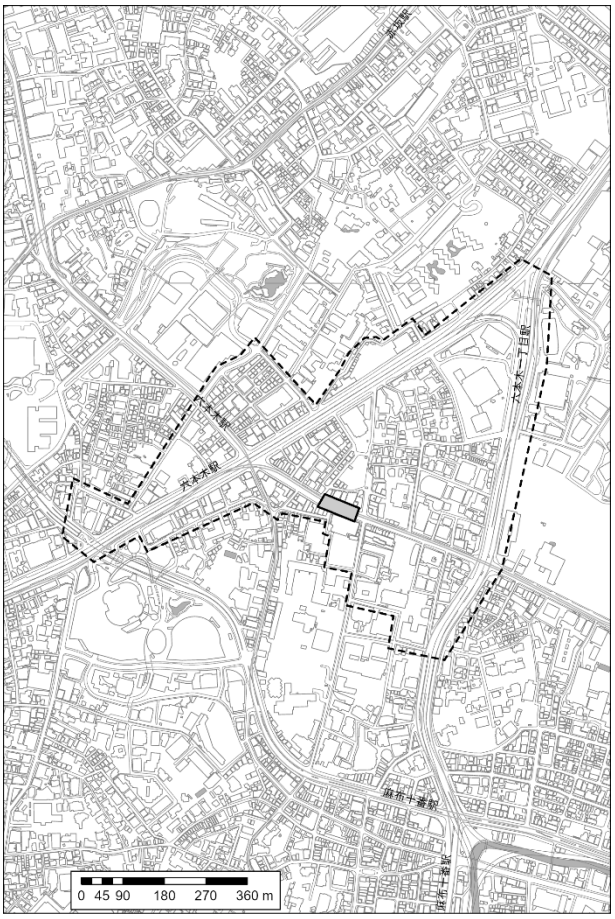


（5）日本橋駅（中央区）



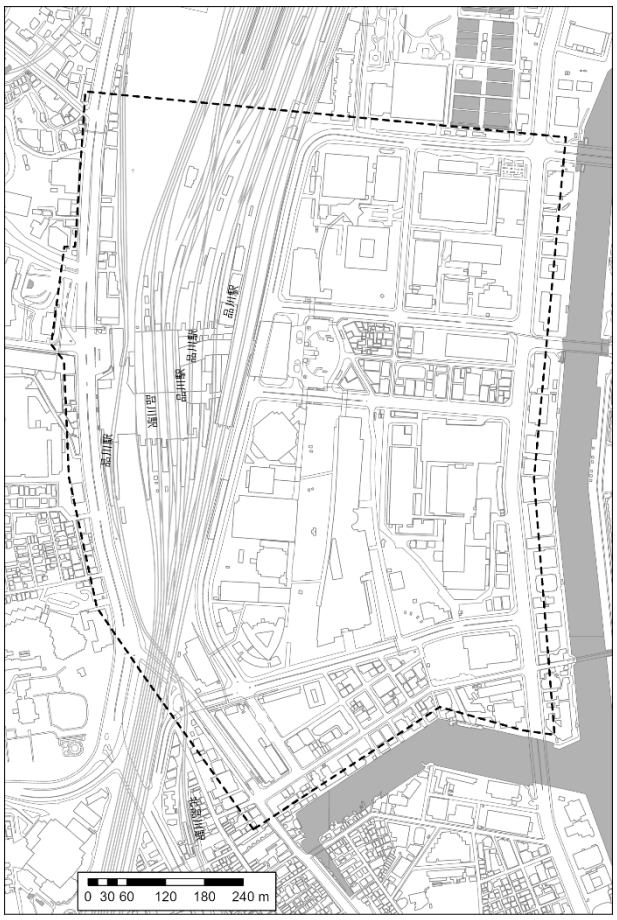



（6）六本木駅（港区）



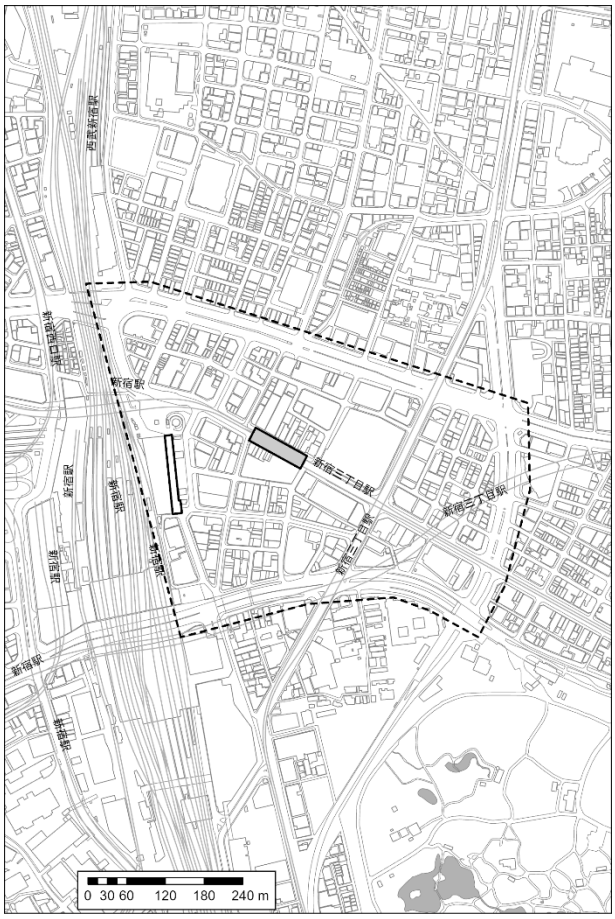

調査対象範囲

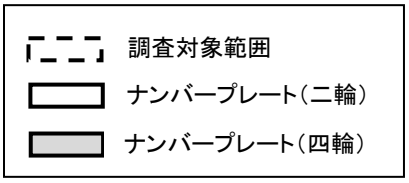
（7）品川駅（港区）



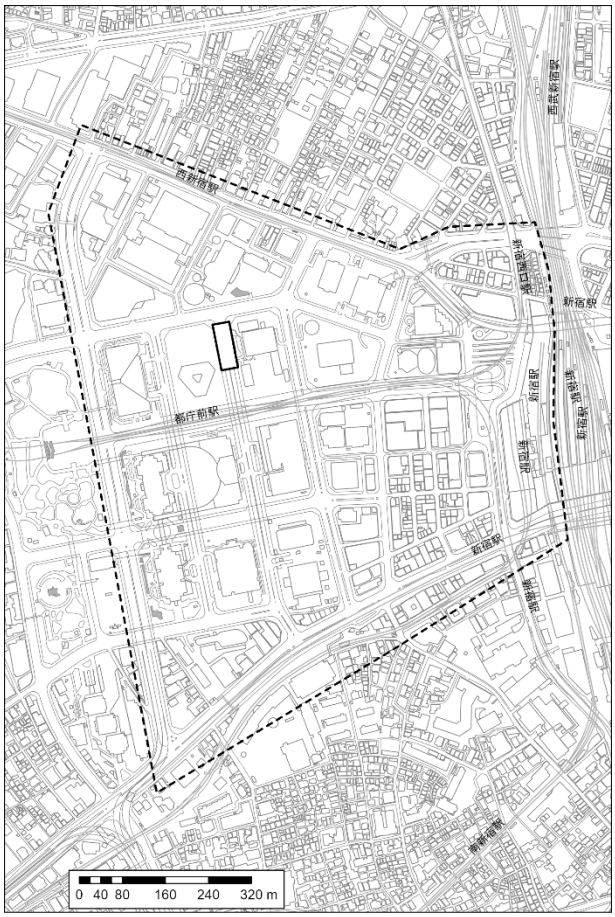

調査対象範囲

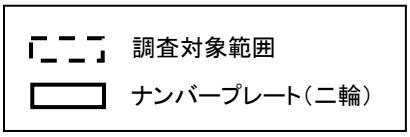
(8) 新宿駅東口（新宿区）



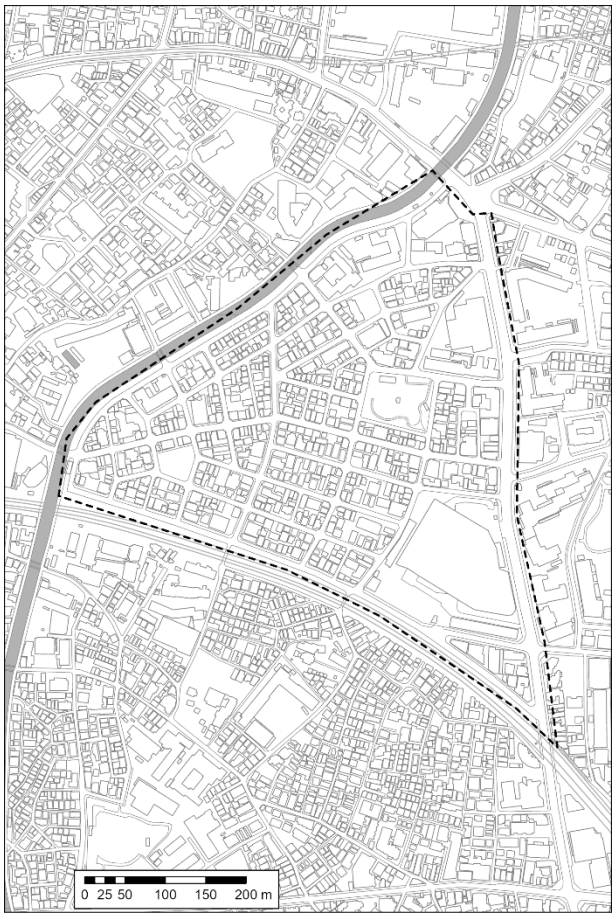




(9) 新宿駅西口（新宿区）



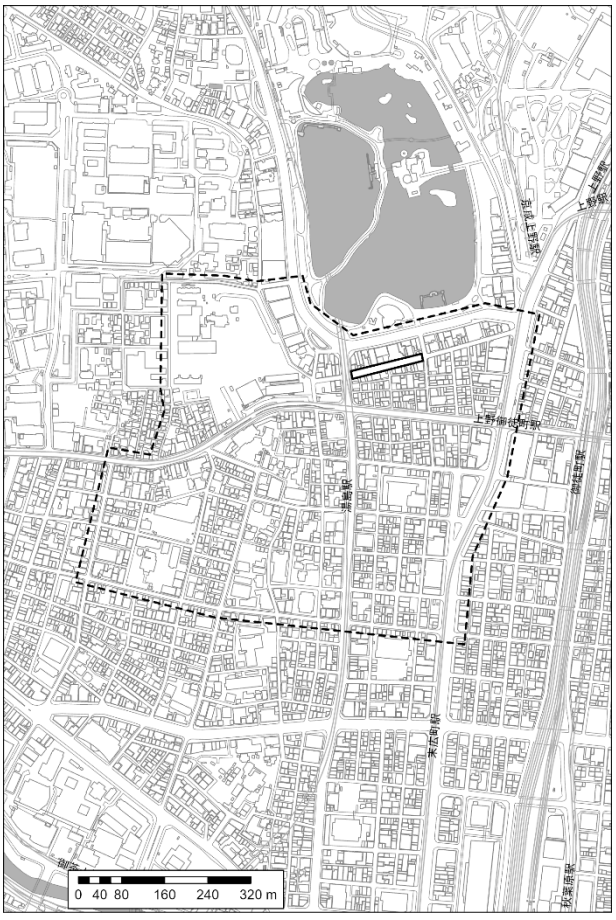



（10）北新宿四丁目（新宿区）




調査対象範囲

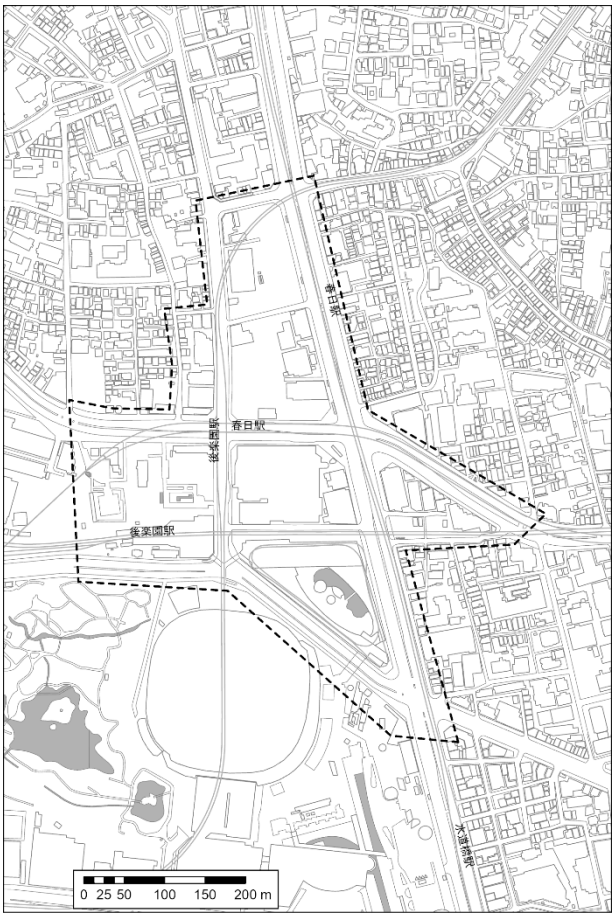
（11）湯島駅（文京区）




調査対象範囲

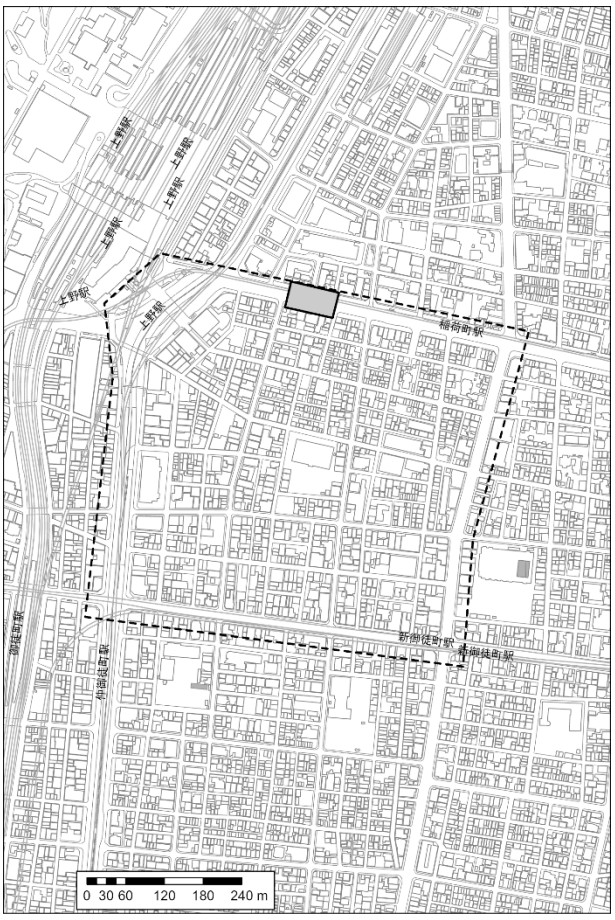
ナンバープレート（二輪）

（12）後楽園駅（文京区）




調査対象範囲

（13）上野駅（台東区）



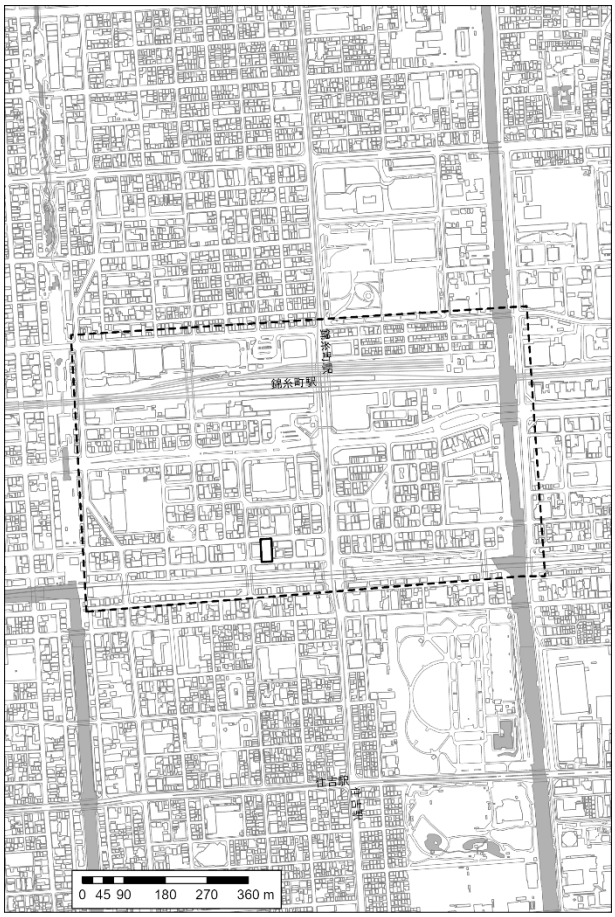

調査対象範囲

ナンバープレート（四輪）

（14）浅草駅（台東区）

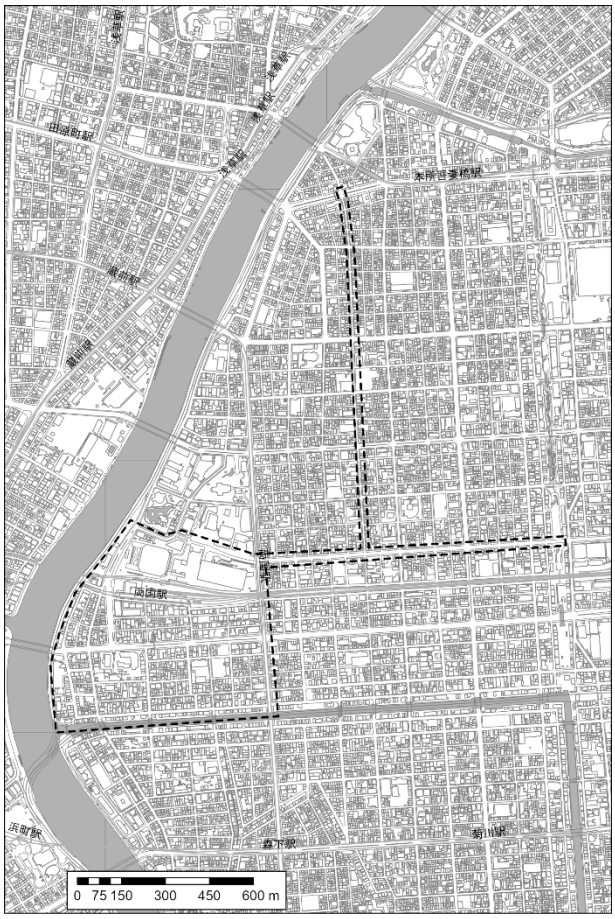
調査対象範囲
ナンバープレート（二輪）

（15）錦糸町駅（墨田区）




調査対象範囲
ナンバープレート（二輪）

（16）両国駅（墨田区）

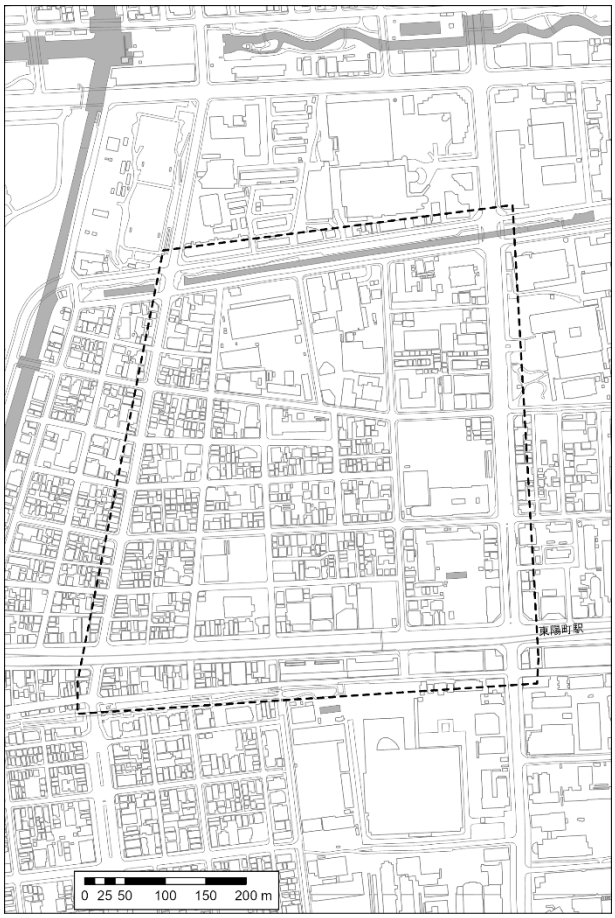



調査対象範囲

（17）押上駅（墨田区）

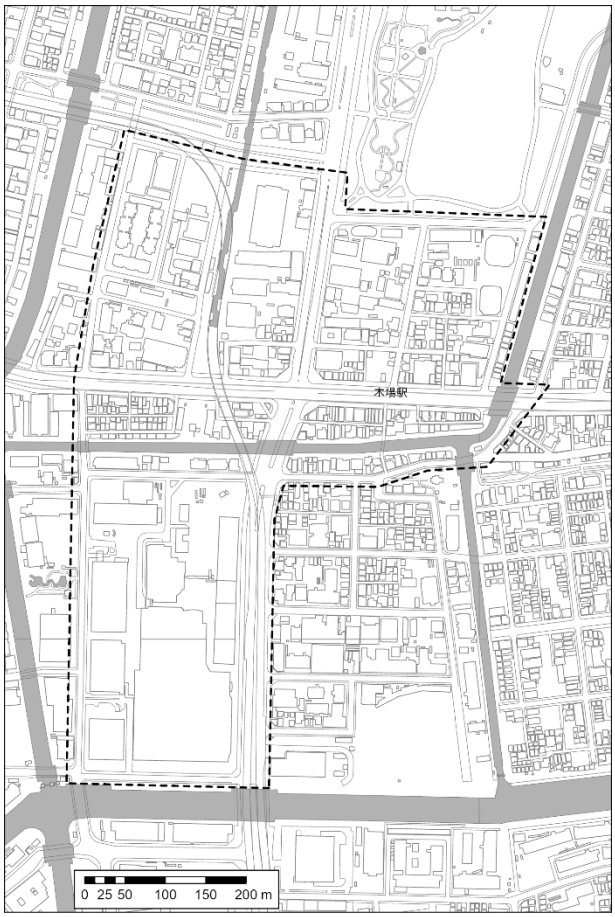
調査対象範囲

（18）東陽町駅（江東区）



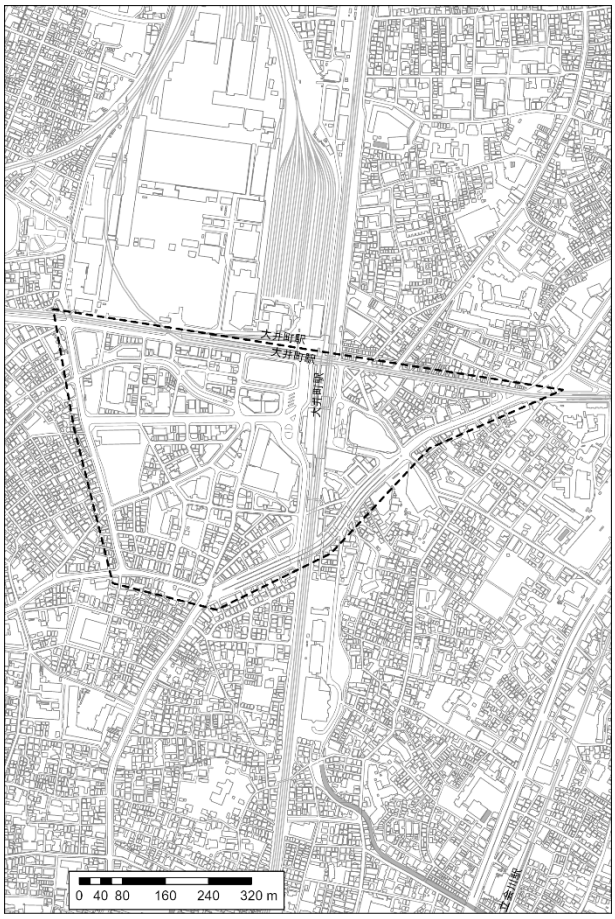

調査対象範囲

（19）木場駅（江東区）



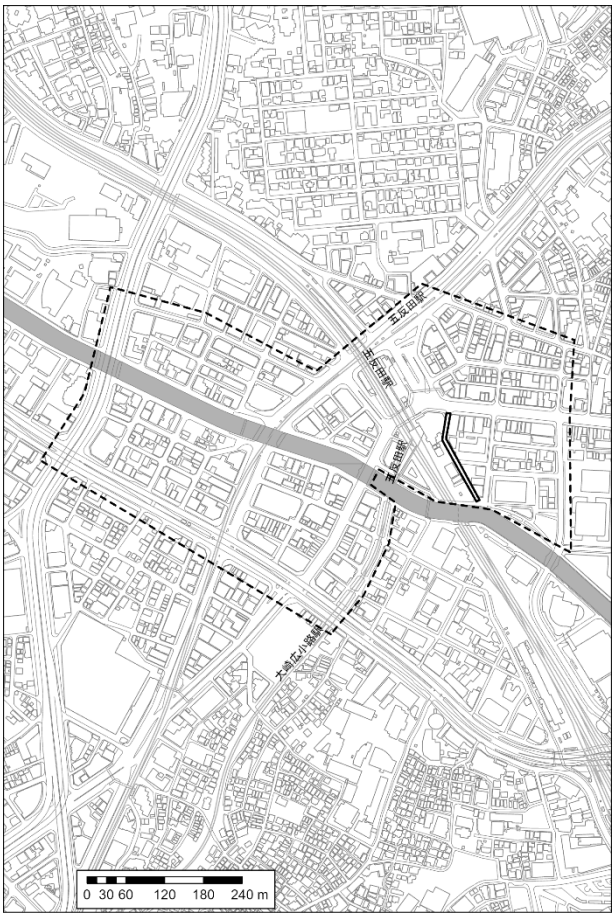

調査対象範囲

（20）大井町駅（品川区）



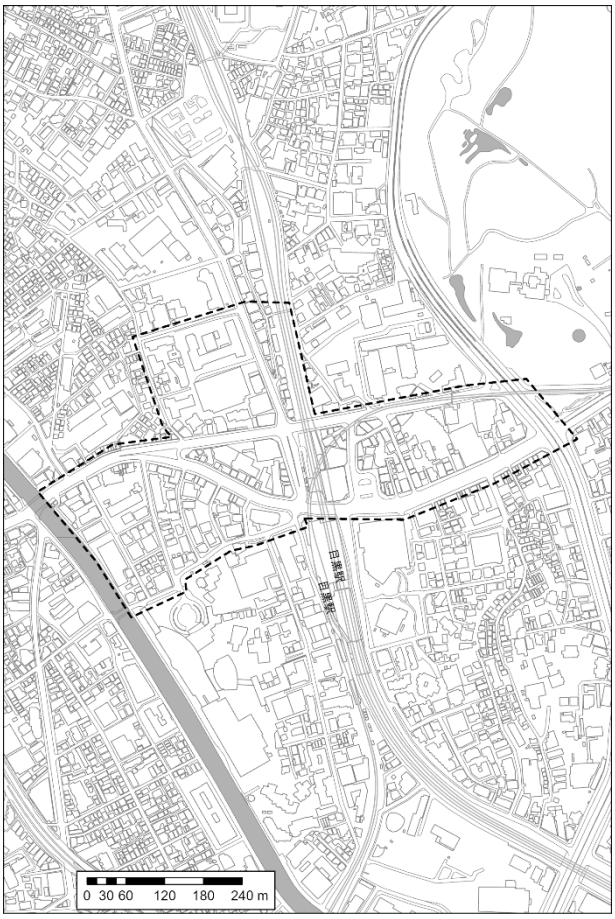

調査対象範囲

（21）五反田駅（品川区）



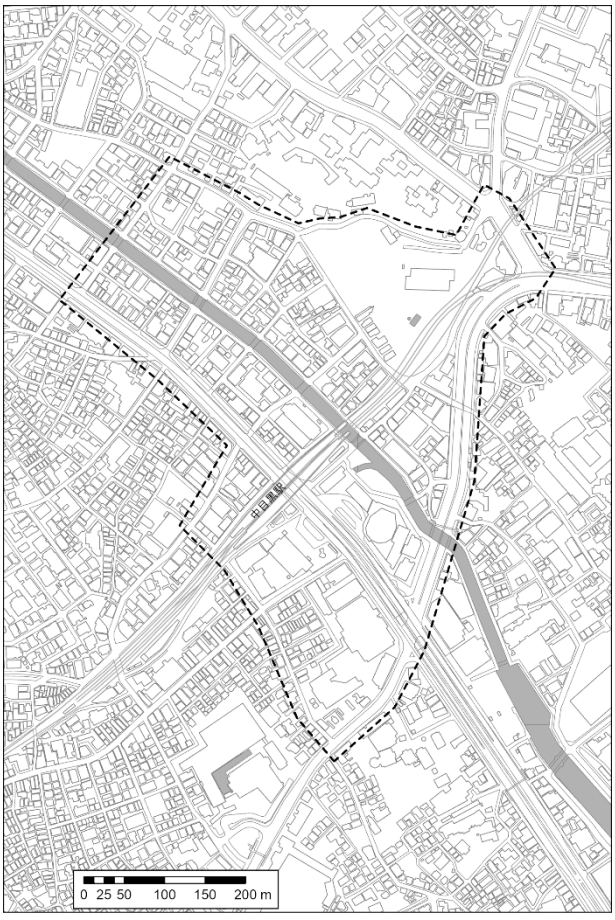

調査対象範囲
ナンバープレート（二輪）

(22) 目黒駅（目黒区）



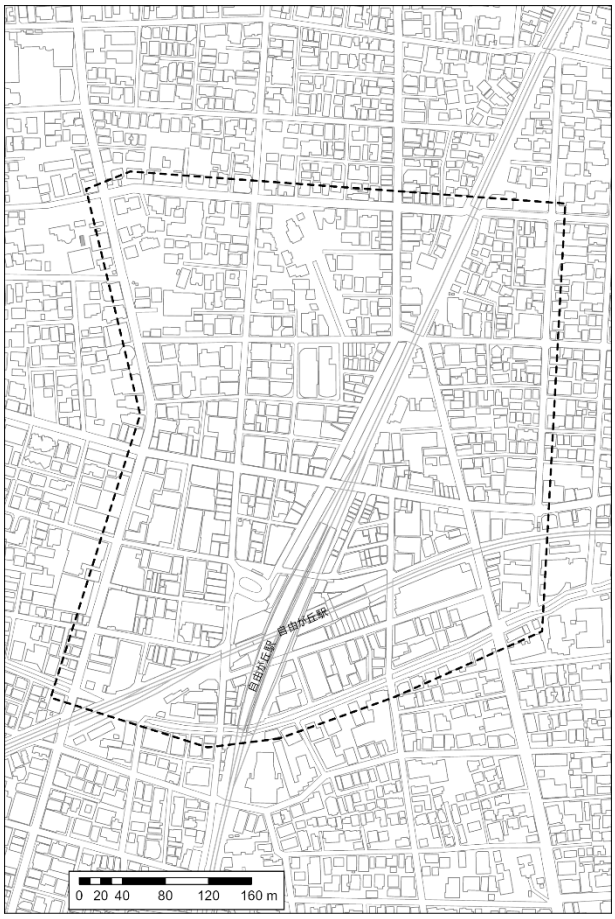

調査対象範囲

(23) 中目黒駅（目黒区）



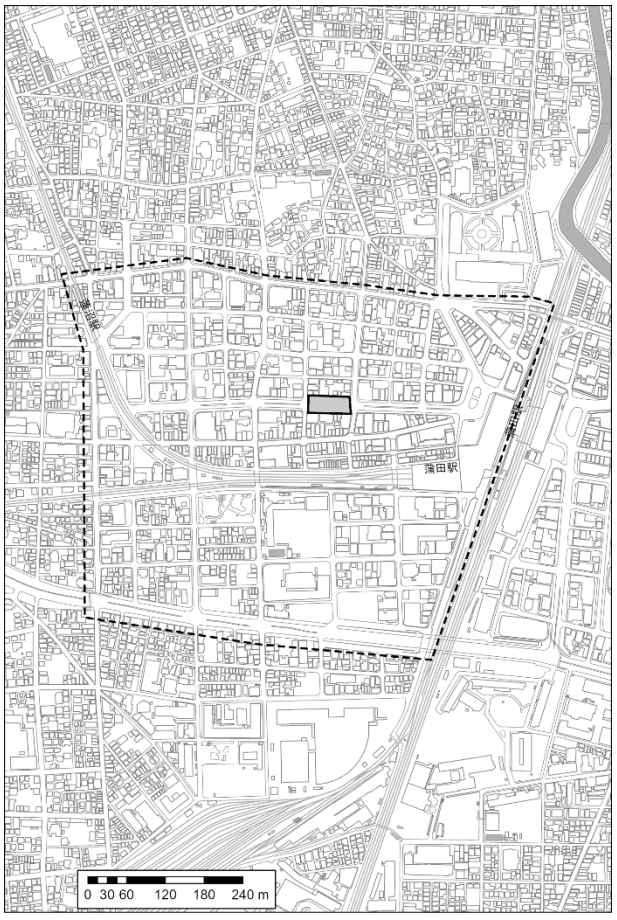

調査対象範囲

(24) 自由が丘駅（目黒区）




調査対象範囲

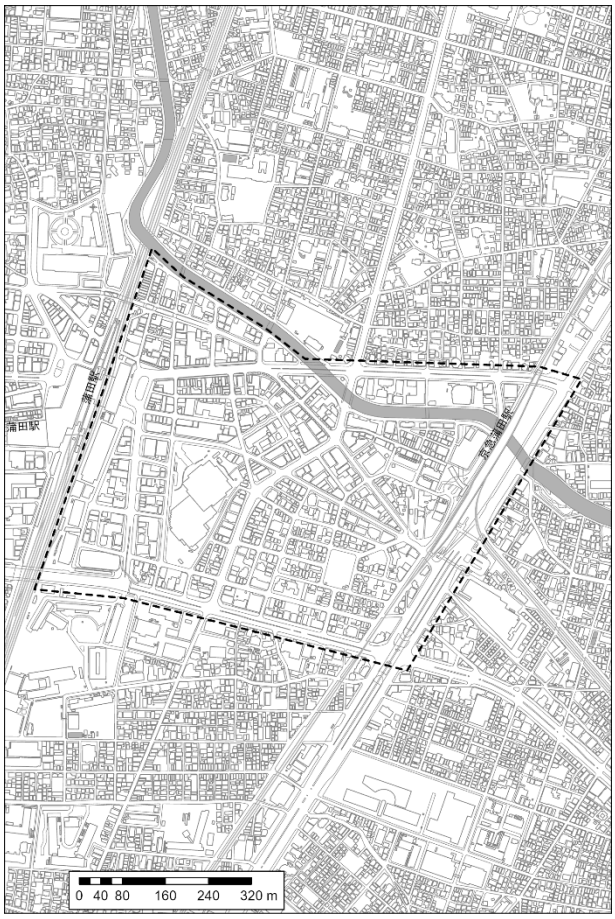
(25) 蒲田駅（大田区）




調査対象範囲

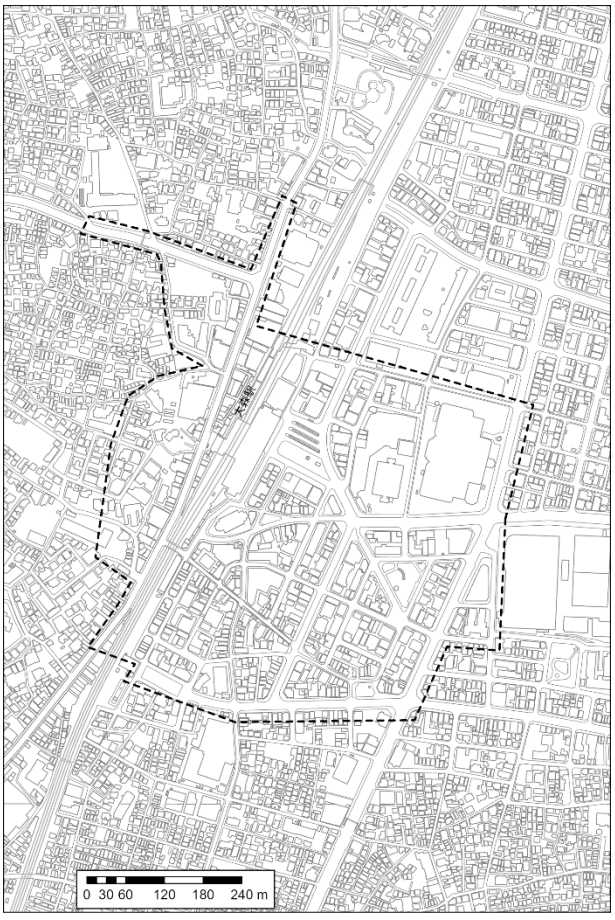
ナンバープレート（四輪）

（26）蒲田駅東部（大田区）



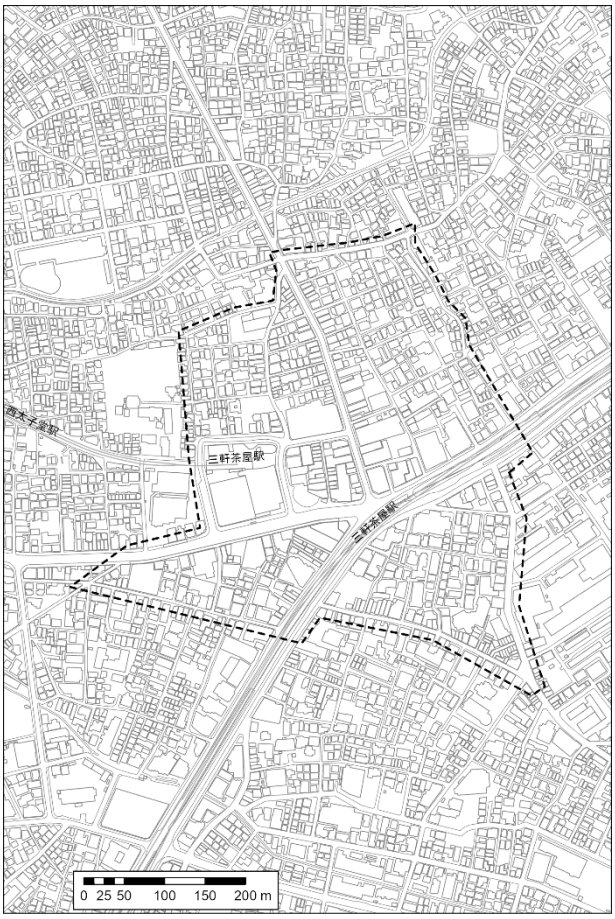

調査対象範囲

（27）大森駅（大田区）



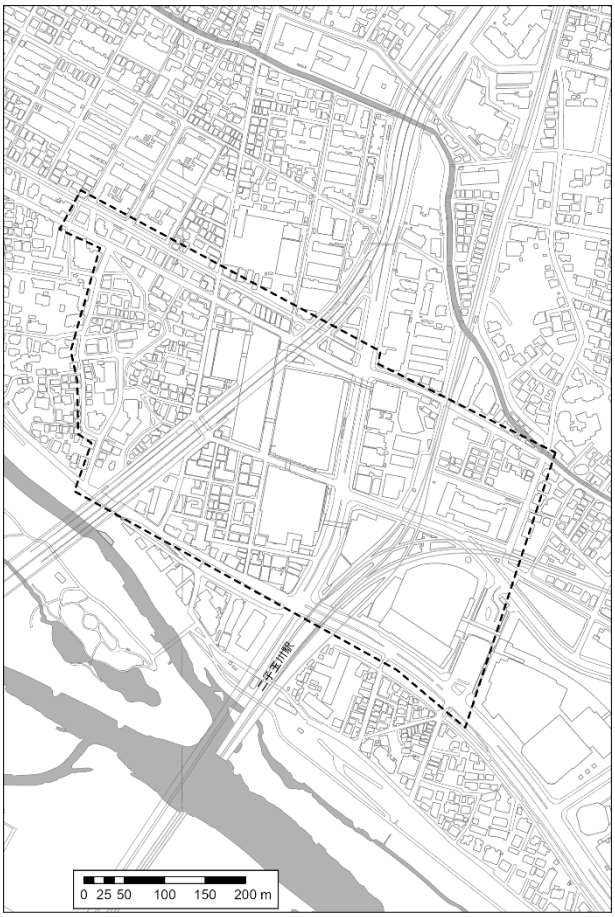

調査対象範囲

（28）三軒茶屋駅（世田谷区）



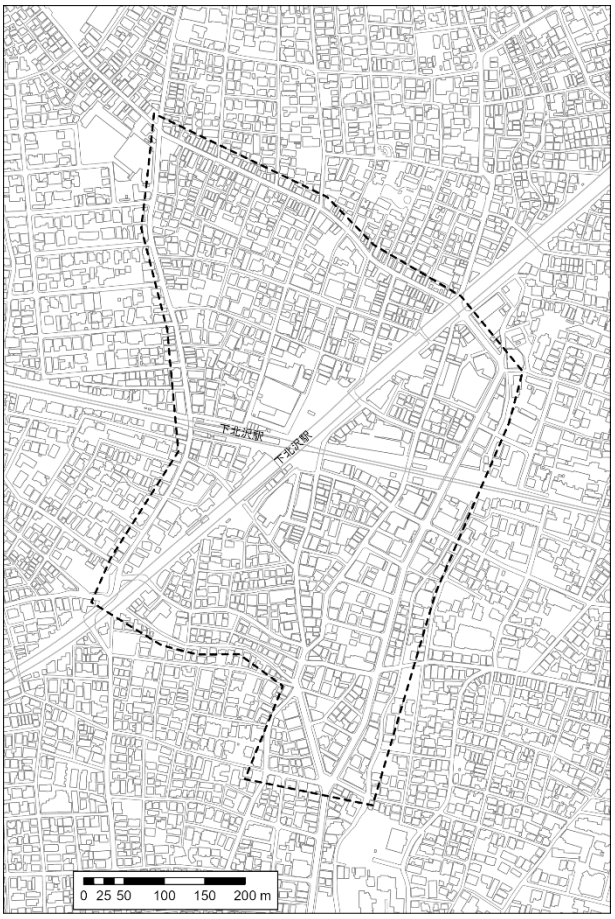

調査対象範囲

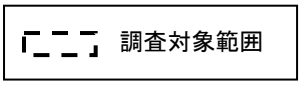
（29）二子玉川駅（世田谷区）



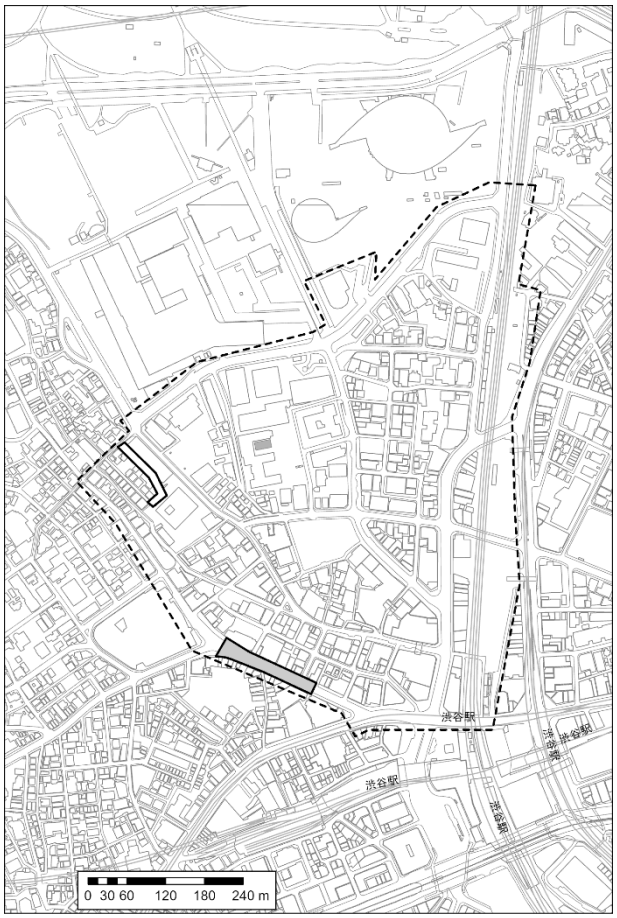

調査対象範囲

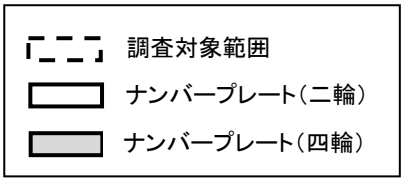
（30）下北沢駅（世田谷区）



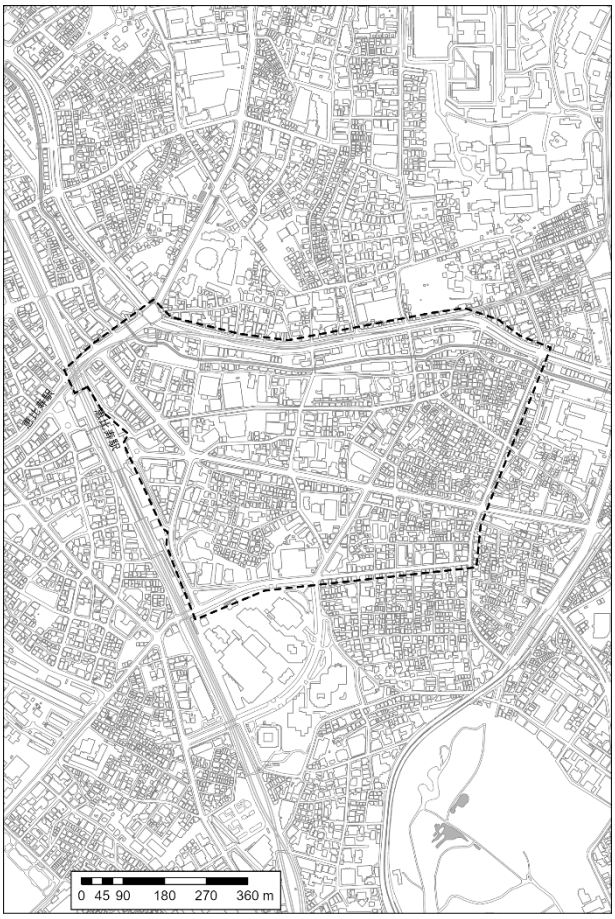




（31）渋谷駅（渋谷区）



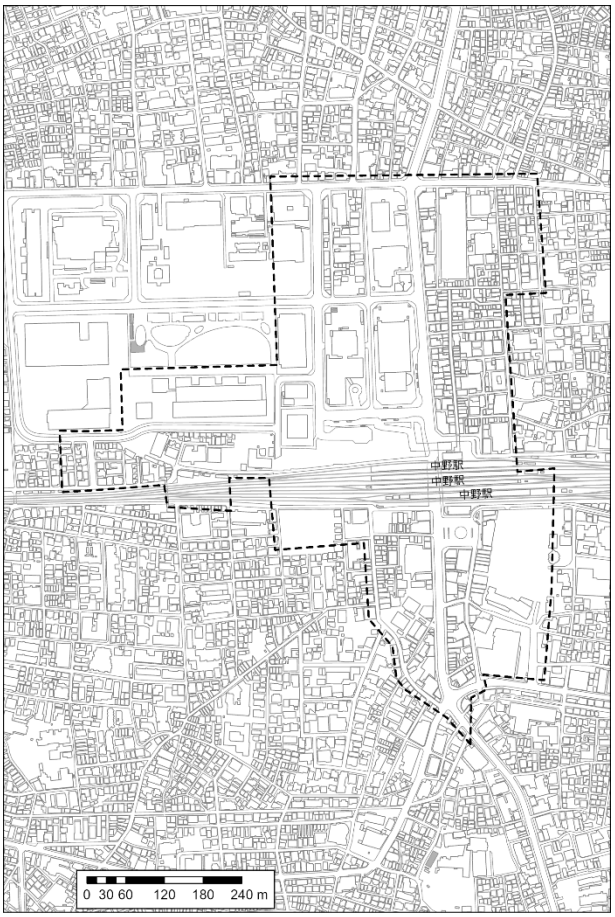



(32) 恵比寿駅（渋谷区）



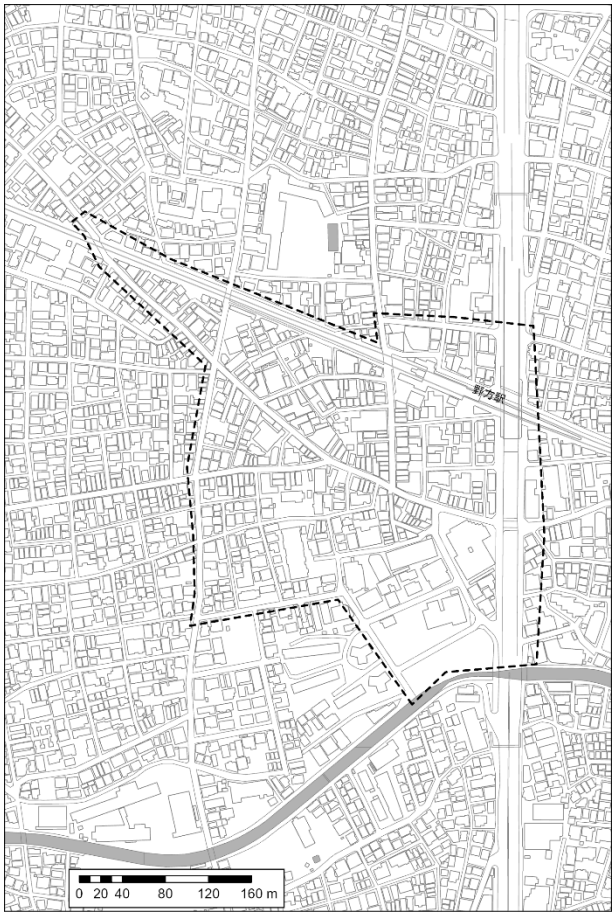

調査対象範囲

(33) 中野駅（中野区）



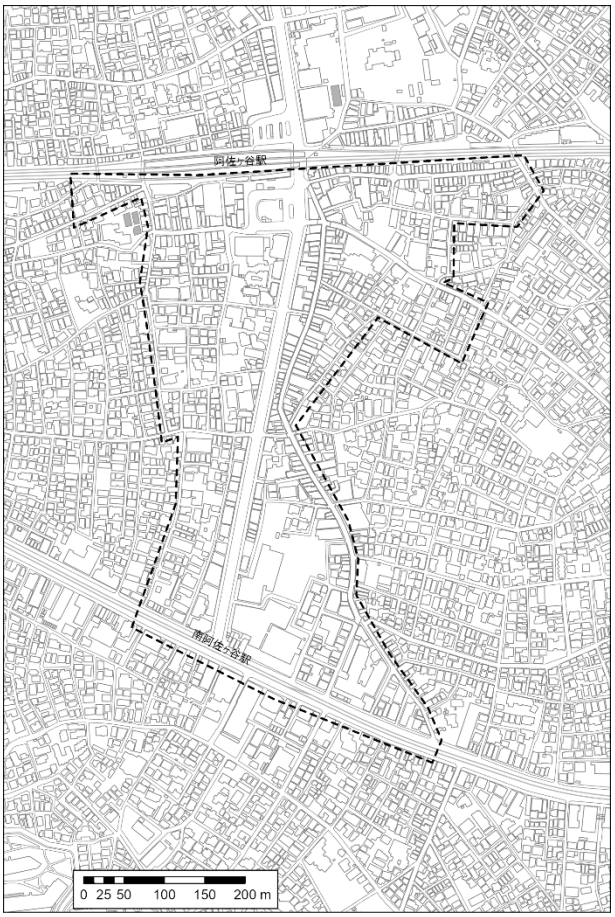

調査対象範囲

(34) 野方駅（中野区）



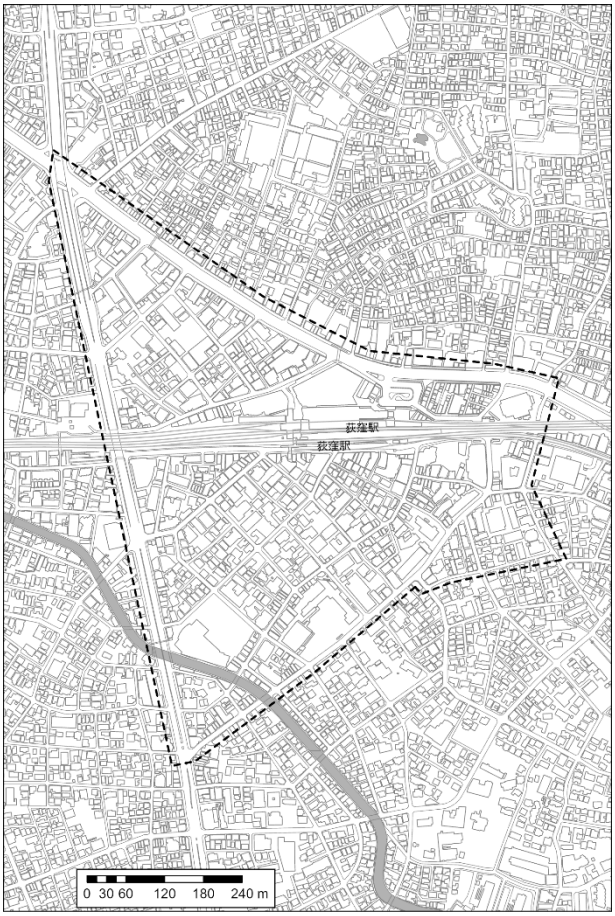

調査対象範囲

(35) 阿佐ヶ谷駅（杉並区）



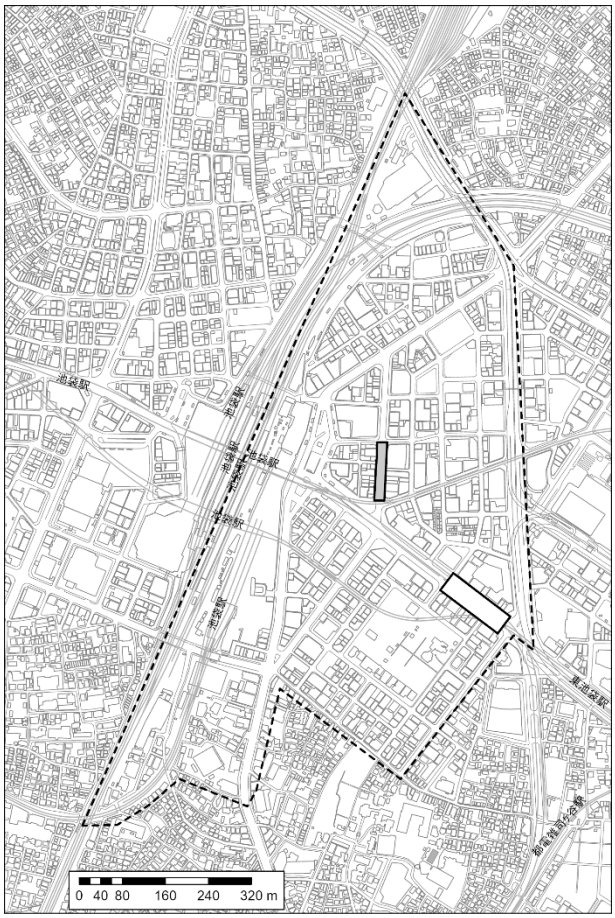

調査対象範囲

(36) 荻窪駅（杉並区）



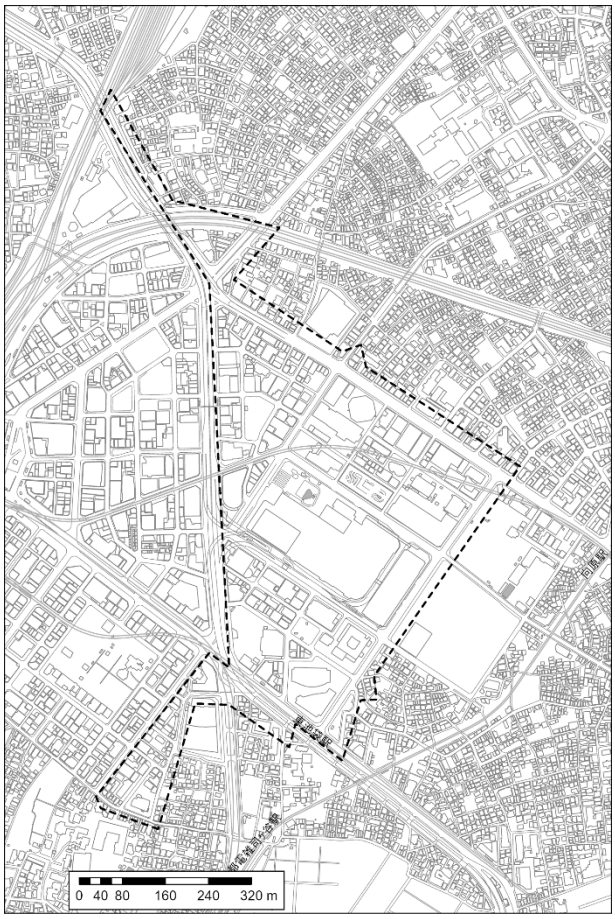

調査対象範囲

(37) 池袋駅東口地区（豊島区）



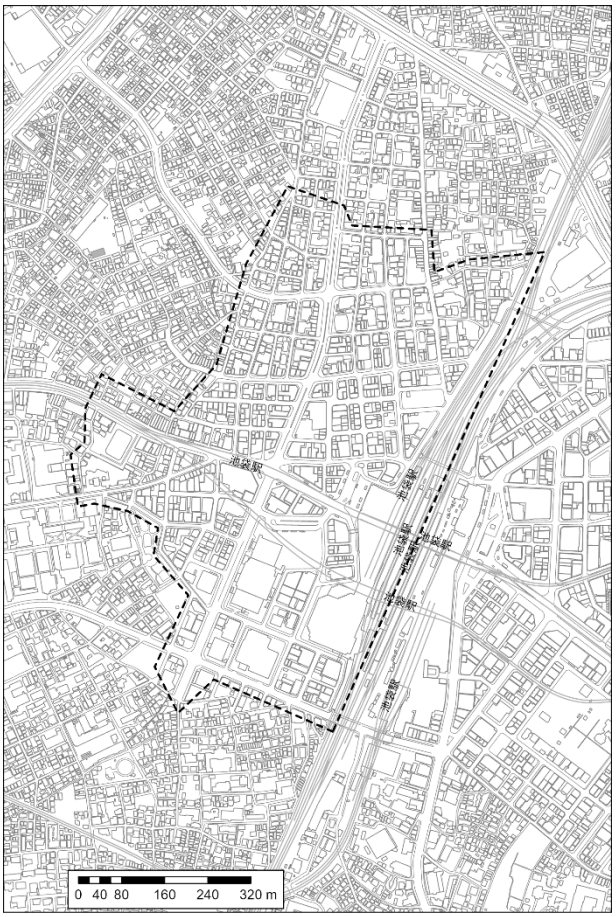

調査対象範囲
ナンバープレート（二輪）
ナンバープレート（四輪）

（38）東池袋地区（豊島区）



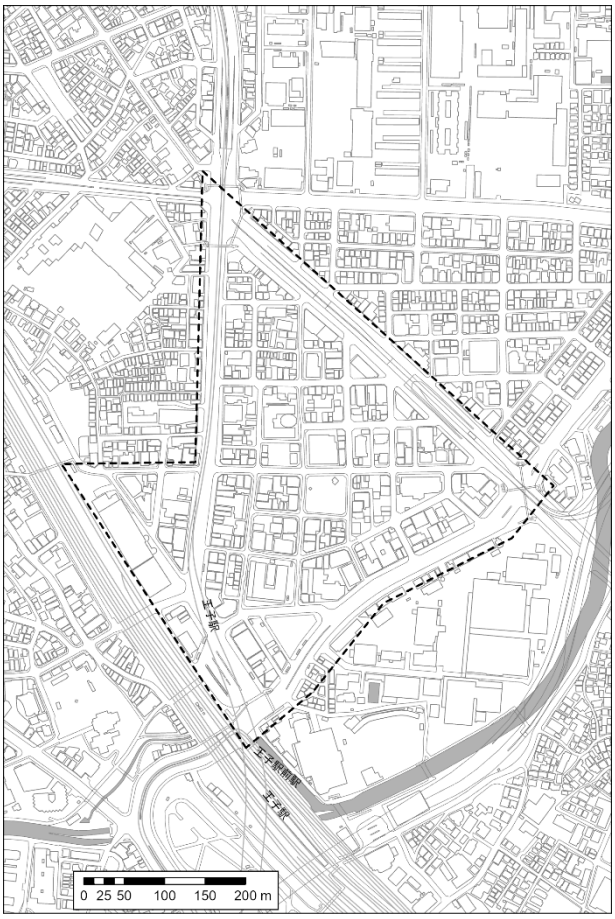

調査対象範囲

（39）池袋駅西口地区（豊島区）



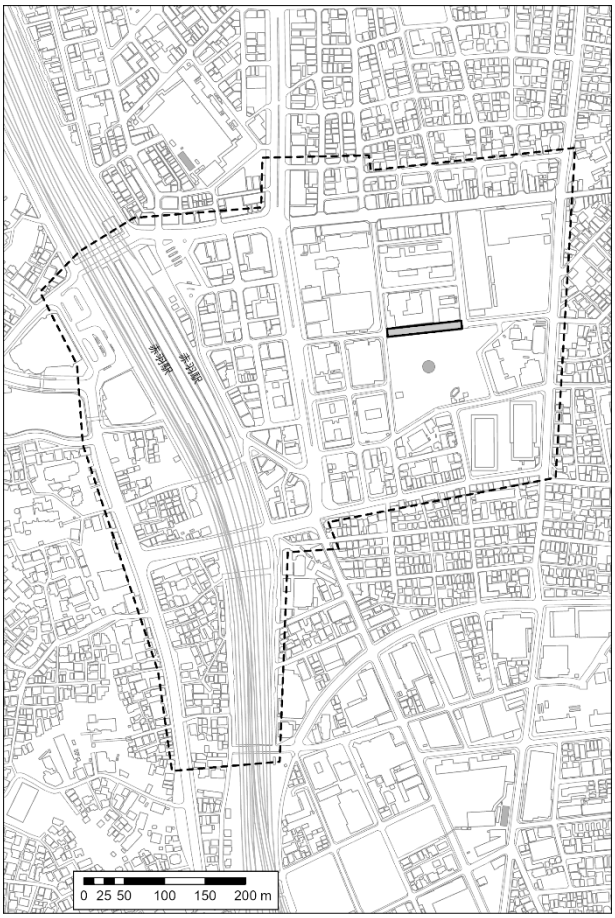

調査対象範囲

（40）王子駅（北区）




調査対象範囲

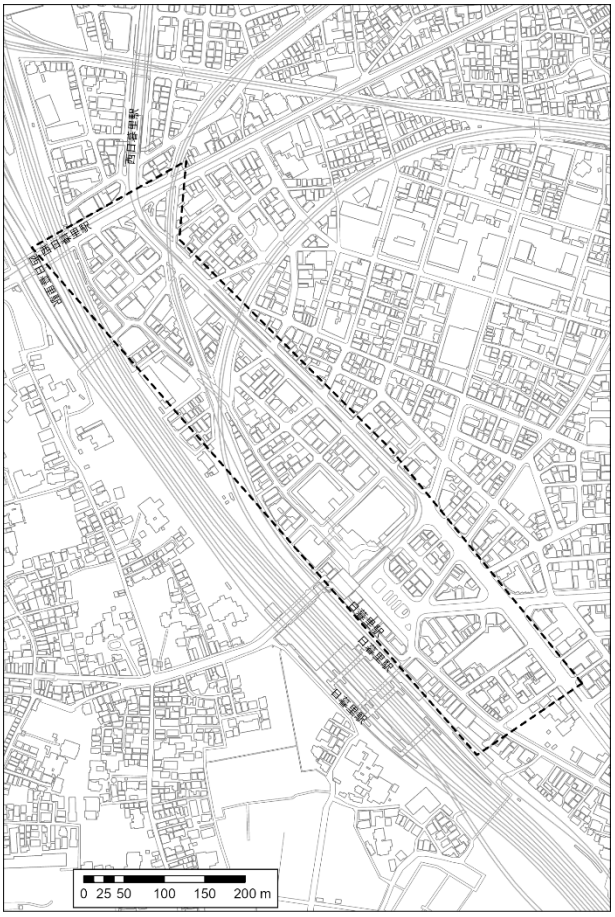
（41）赤羽駅（北区）




調査対象範囲

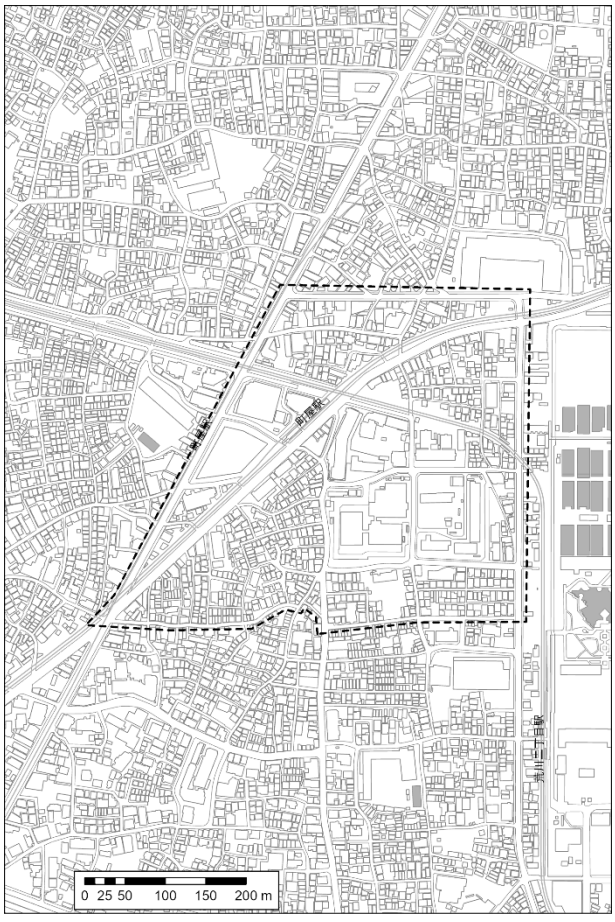
ナンバープレート（四輪）

（42）日暮里駅（荒川区）



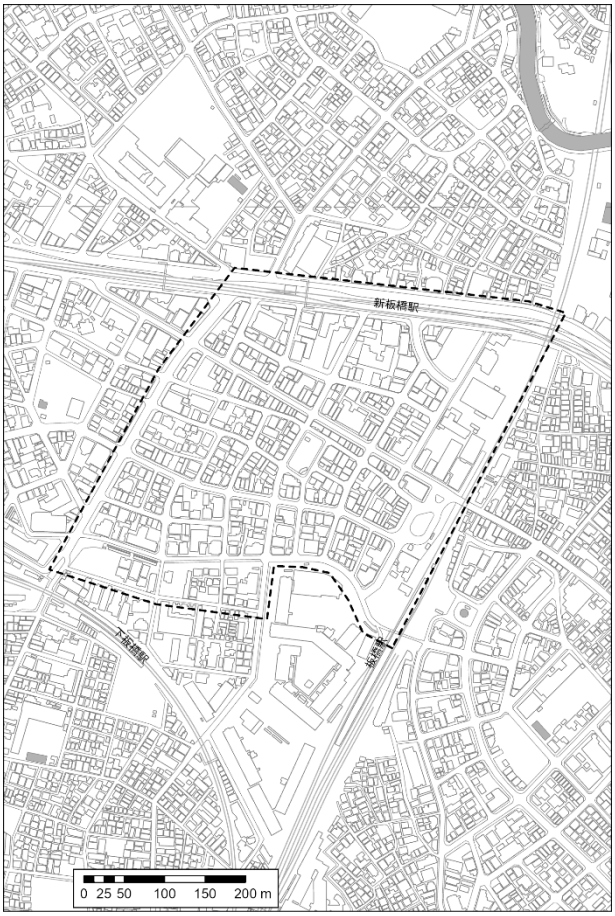

調査対象範囲

（43）町屋駅（荒川区）



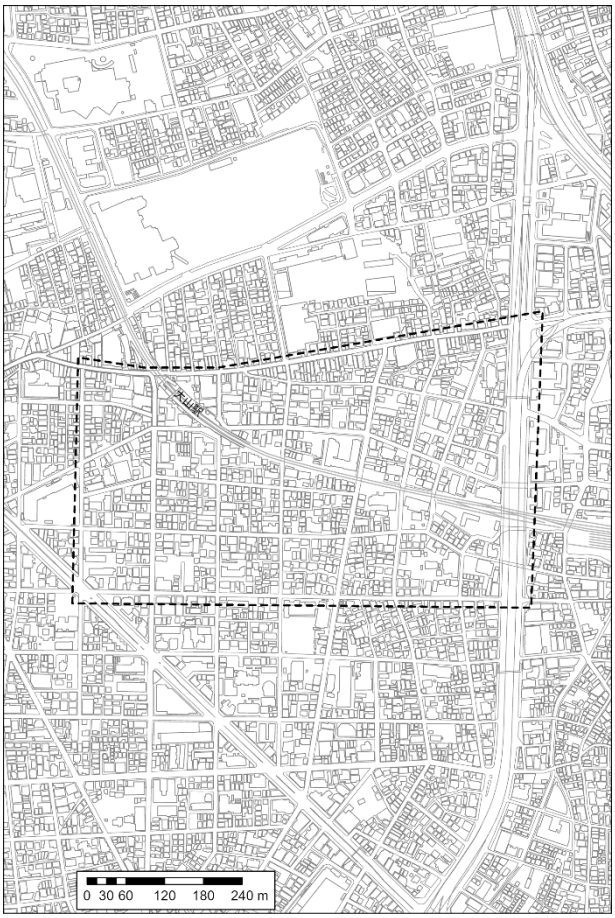

調査対象範囲

（44）板橋駅（板橋区）



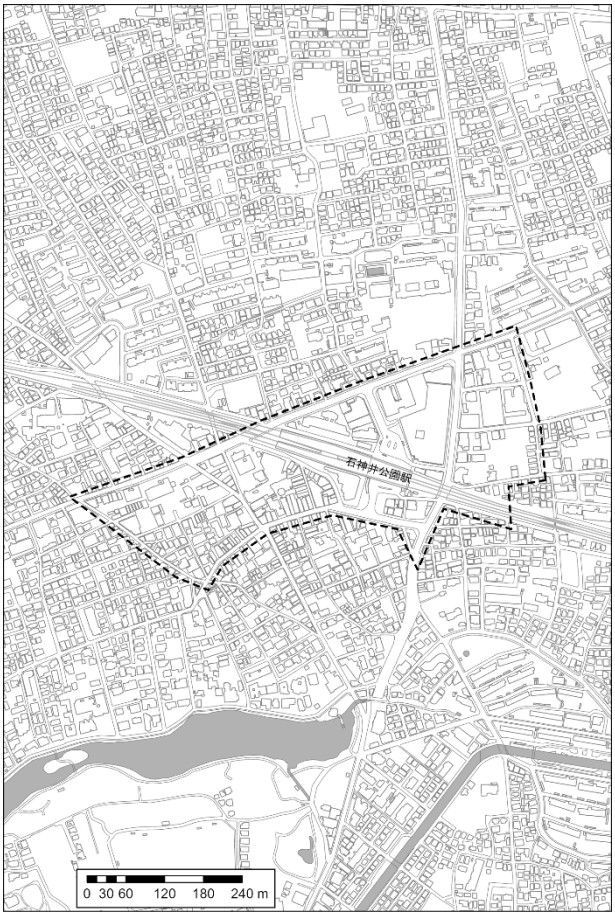

調査対象範囲

（45）大山駅（板橋区）



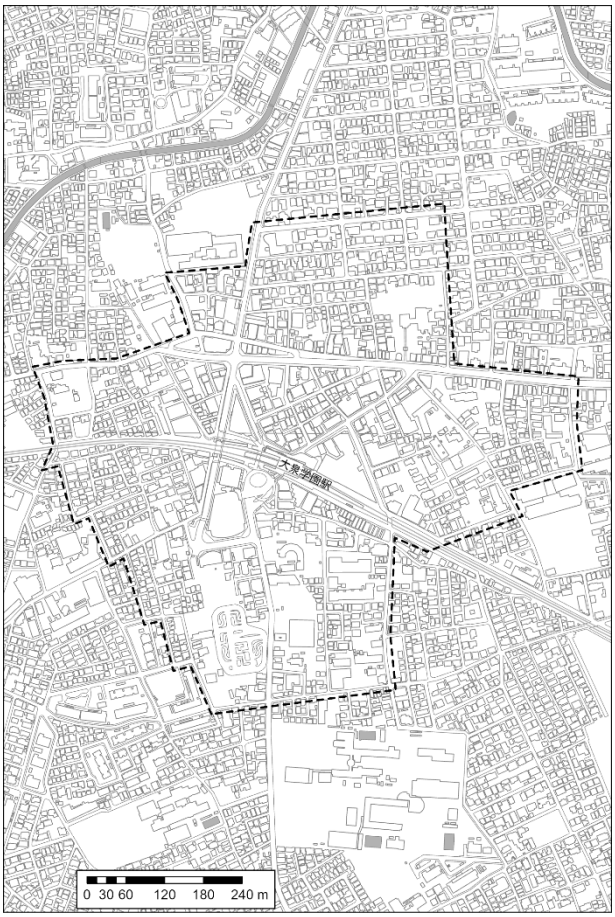

調査対象範囲

（46）石神井公園駅（練馬区）



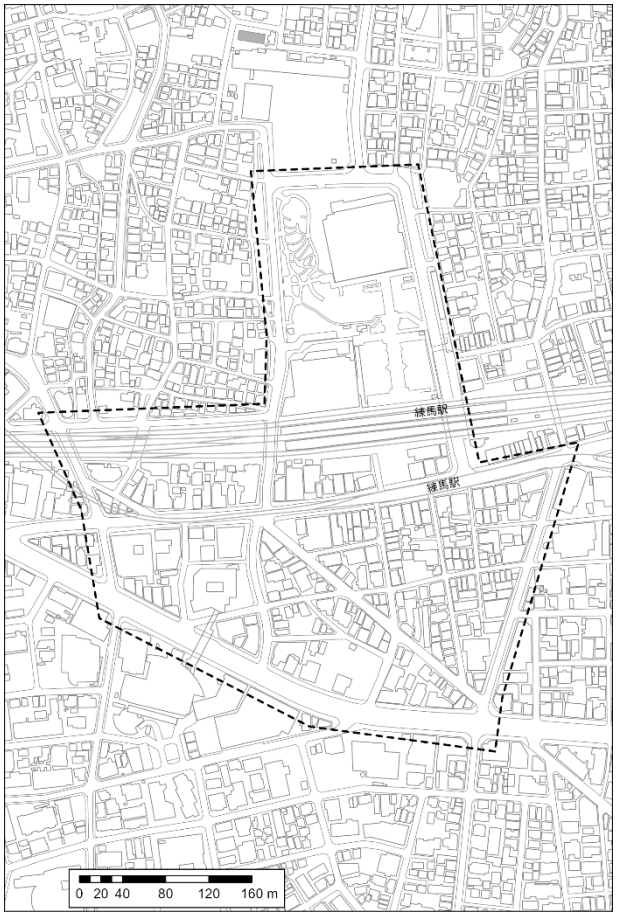

調査対象範囲

（47）大泉学園（練馬区）



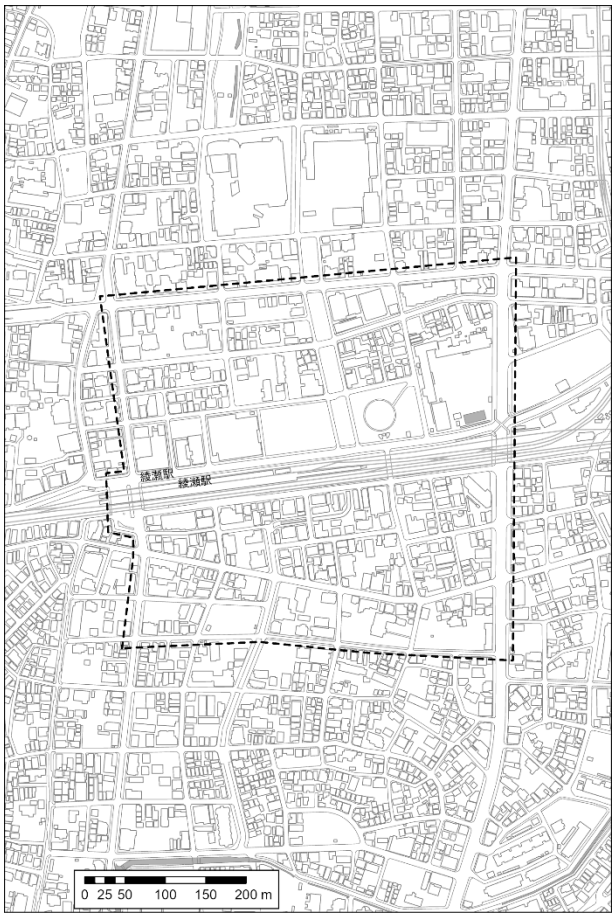

調査対象範囲

（48）練馬駅（練馬区）



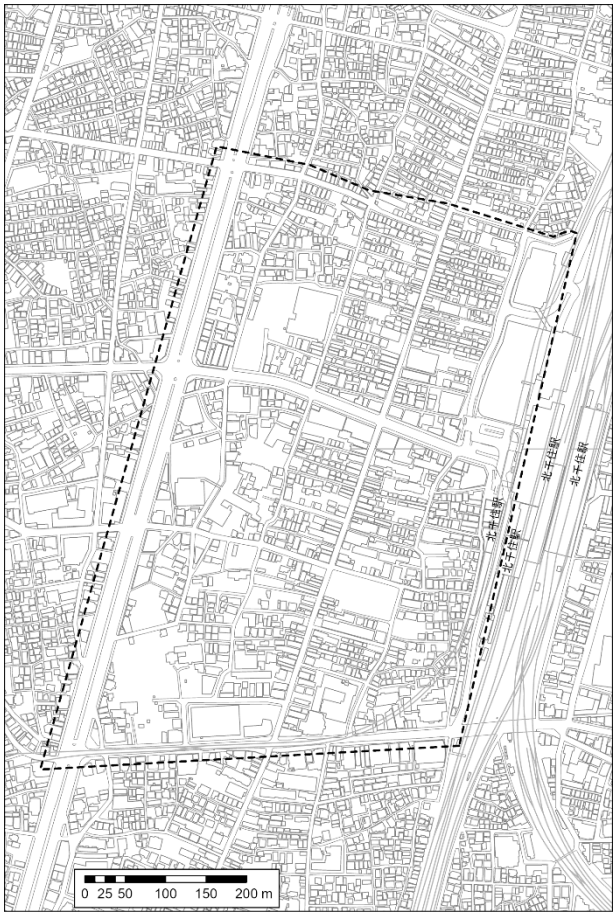

調査対象範囲

（49）綾瀬駅（足立区）



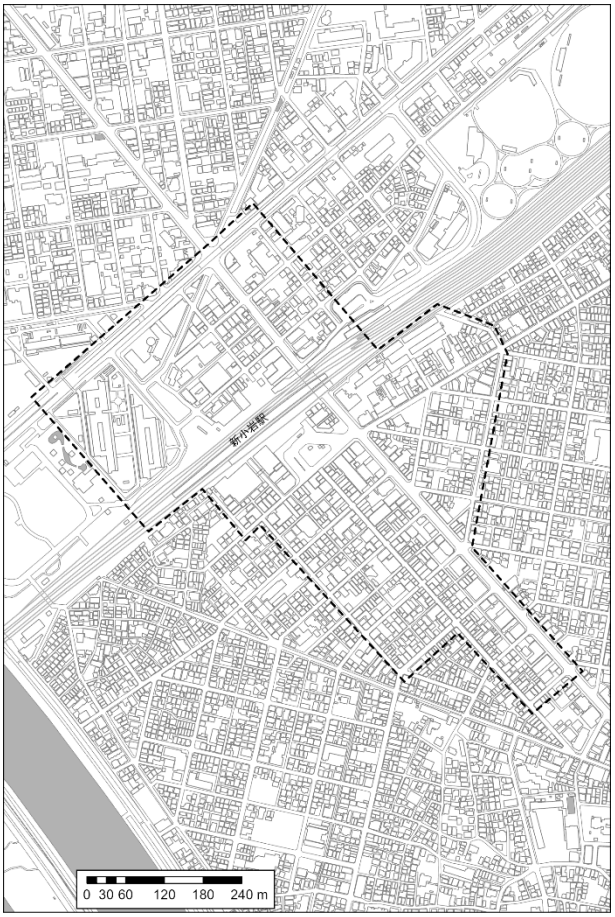

調査対象範囲

(50) 北千住駅（足立区）



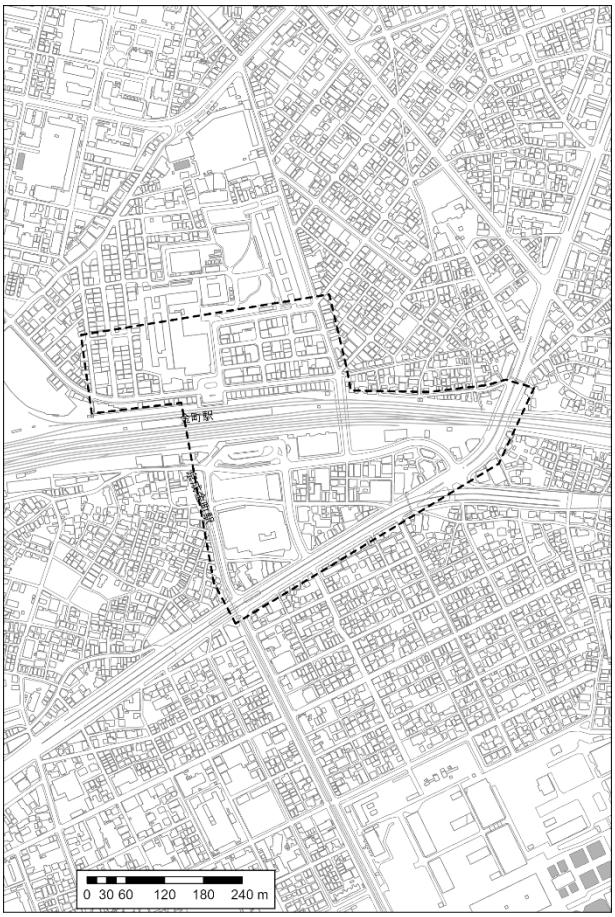

調査対象範囲

(51) 新小岩駅（葛飾区）



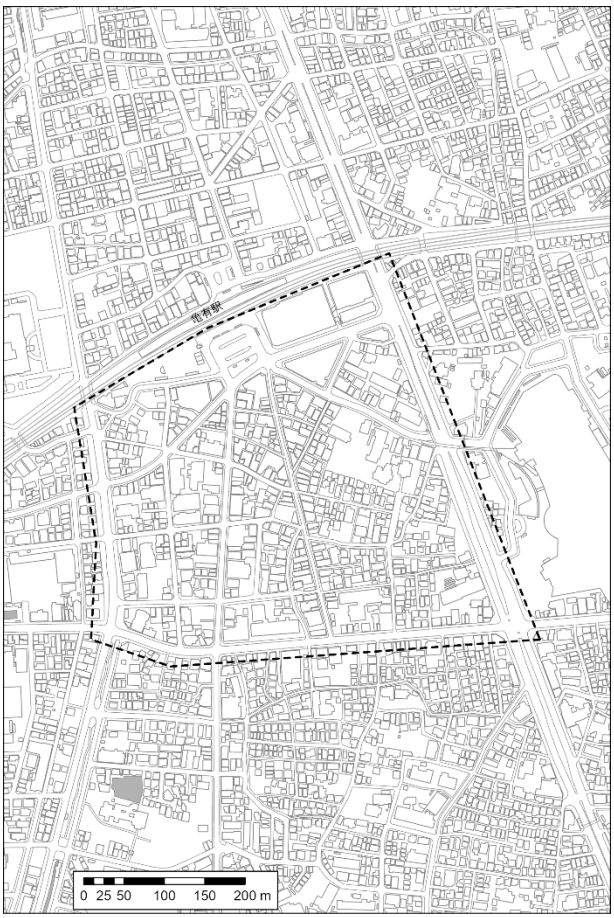

調査対象範囲

(52) 金町駅（葛飾区）



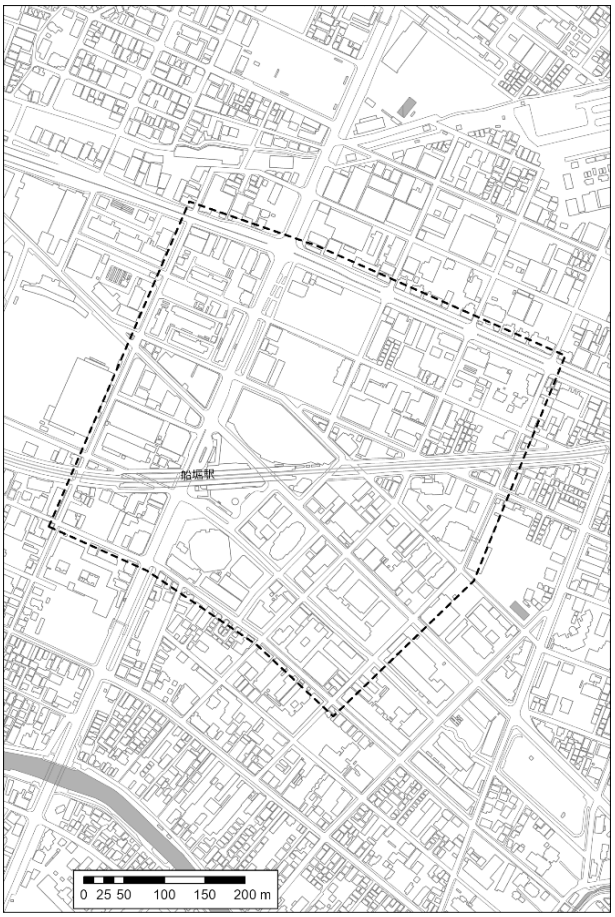

調査対象範囲

(53) 亀有駅（葛飾区）



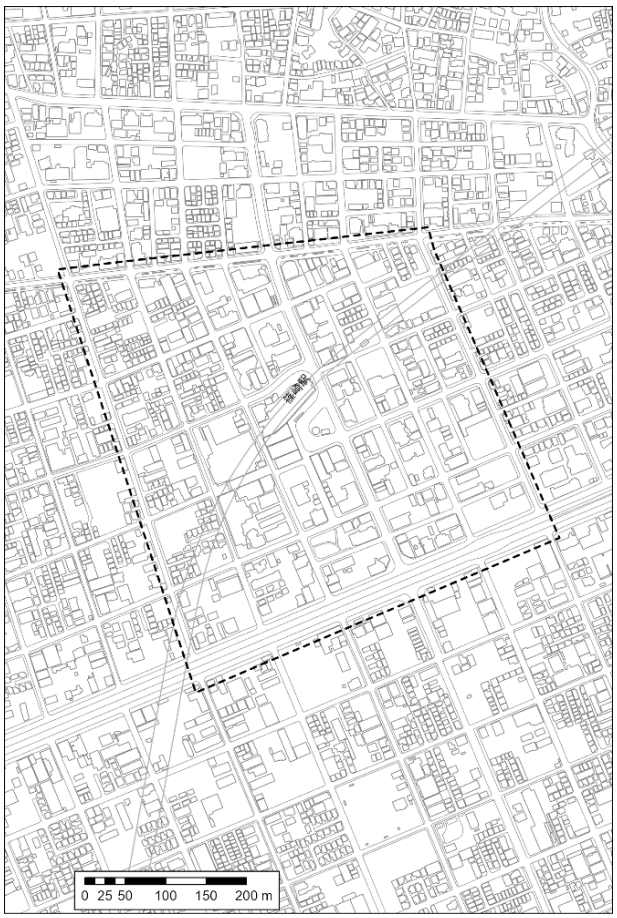

調査対象範囲

（54）船堀駅（江戸川区）




調査対象範囲

（55）篠崎駅（江戸川区）




調査対象範囲

令和６年度路上駐車実態調査　報告書【本編】

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

調査編集　株式会社ドーコン　東京支店
〒103-0001　東京都中央区日本橋小伝馬町４番地９号
小伝馬町新日本橋ビルディング
℡（03）5644-0411（代）