

令和 6 年度
路上駐車実態調査

報告書

【 概要版 】

公益財団法人 東京都道路整備保全公社

令和6年度 路上駐車実態調査（概要版）

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. 調査概要

(1) 各種調査内容・調査日時

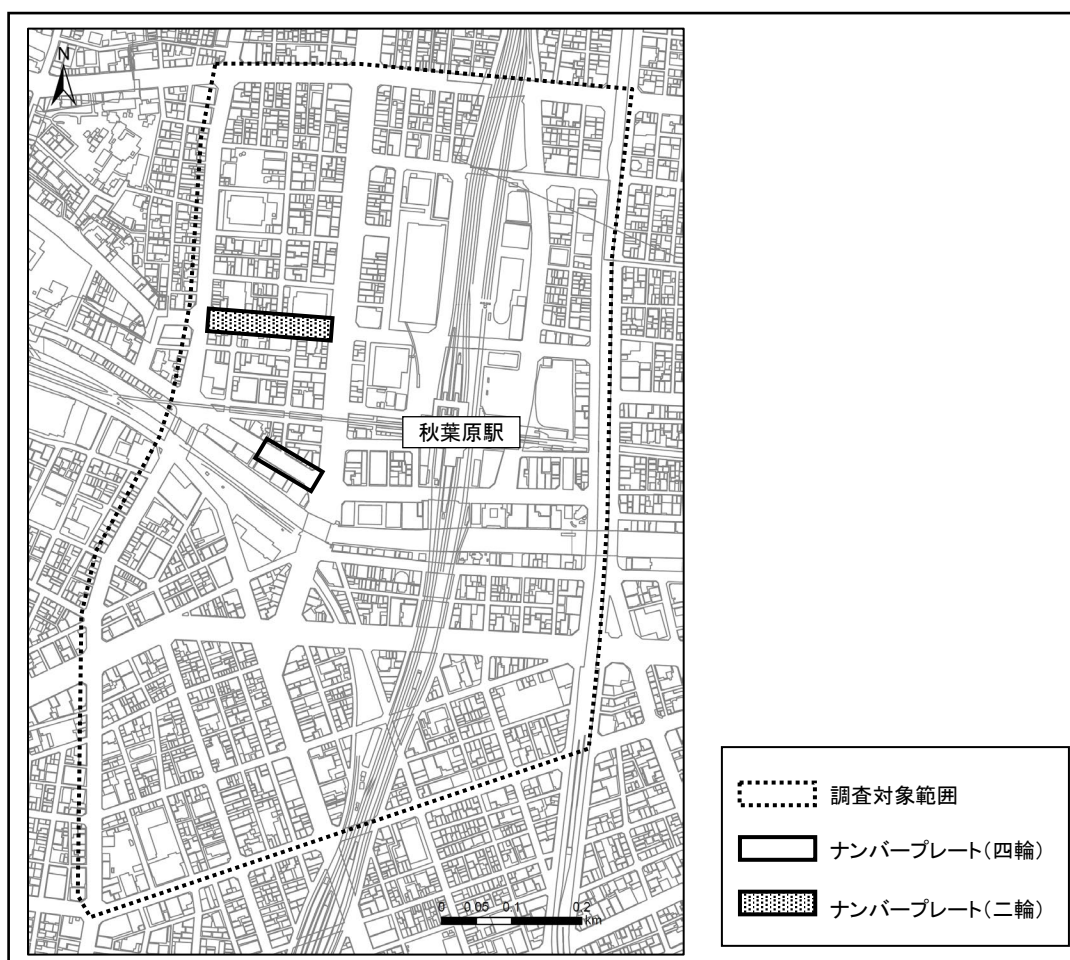
調査項目	駐車場利用状況調査	路上駐車調査	ナンバープレート調査
対象地域	東京都23区内		
対象範囲区間	【四輪】 55地区の各地区内の時間貸し駐車場（代表5駐車場）とした 【二輪】 43地区の各地区内の時間貸し駐車場（駐車場を選定）とした	【四輪】 55地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした 【二輪】 55地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした	【四輪】 9地区を対象とした範囲は各地区1路線（50m～100m程度）とした 【二輪】 9地区を対象とした範囲は各地区1路線（50m～100m程度）とした
主要調査内容	【四輪・二輪】 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

(2) 調査対象地区

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

(3) 調査エリア

- ・駐車場利用状況調査 : 各地区内の時間貸し駐車場（代表駐車場を選定）とした。
- ・路上駐車調査 : 各地区における駐車可能道路を対象とし、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。
- ・ナンバープレート調査 : 四輪・二輪でそれぞれ 9 地区を対象とした。
範囲は各地区 1 路線（50～100m）とした。



上記の調査を基に、駐車場の整備状況・駐車場の利用状況・路上駐車時の状況・駐車需給のバランスを把握し、過年度調査と比較した。

また、地区特性による類型化等の分析を行い、地区別の駐車施策検討に係る考え方を整理した。

3. 調査結果に基づく駐車実態の整理

< 四輪 >

(1) 路外駐車場の整備状況

実態調査を実施した 55 地区における駐車場数は平日が 1,739 場、収容台数は平日が 45,030 台整備されている。

① 駐車場数は 88 場増、収容台数は 2,187 台増（対令和 3 年度比較）

前回調査（令和 3 年度）と重複する 49 地区の比較では、令和 3 年度の 1,445 場（36,256 台）に対して、1,533 場（38,443 台）と 88 場（2,187 台）増加した。地区別では、日暮里駅、浅草駅、両国駅などで駐車場数が増加し、日本橋駅、北千住駅、綾瀬駅などで減少した。

駐車場の増加が大きい地区				駐車場の減少が大きい地区			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
日暮里駅	20 場	10 場	+10 場	日本橋駅	34 場	39 場	▲5 場
浅草駅	39 場	31 場	+8 場	北千住駅	39 場	43 場	▲4 場
両国駅	61 場	53 場	+8 場	綾瀬駅	27 場	30 場	▲3 場

② 収容台数 30 台未満の駐車場が大半を占める

駐車場の収容台数規模でみると、30 台未満の駐車場が 86.1%を占めており、比較的小規模な駐車場が多いと考えられる。なかでも、収容台数 30 台未満の駐車場が多い地区としては秋葉原駅が 79 場と最多を占めた。

収容台数 30 台未満の駐車場が多い地区		収容台数 100 台以上の駐車場が多い地区	
地区名	駐車場数（全体に占める割合）	地区名	駐車場数（全体に占める割合）
秋葉原駅	79 場（4.5%）	新宿駅西口	17 場（1.0%）
錦糸町駅	74 場（4.3%）	日本橋駅	9 場（0.5%）
上野駅	65 場（3.7%）	銀座駅 池袋駅東口地区	6 場（0.3%）

(2) 路外駐車場の推定利用状況

① 駐車場の推定利用率は、大山駅が平日・休日ともに低い

前回調査（令和３年度）と重複する 49 地区の比較では、令和３年度の平日 63.9％・休日 54.3％に対して、平日 71.2％・休日 57.8％で、平日・休日ともに利用率は増加した。

地区別では、大山駅が平日・休日ともに駐車場の利用率が低い。

推定利用率の高い地区（平日）		推定利用率の低い地区（平日）	
地区名	利用率	地区名	利用率
品川駅	96.8%	錦糸町駅	18.0%
木場駅	96.5%	大山駅	24.1%
後楽園駅	96.4%	練馬駅	26.8%

推定利用率の高い地区（休日）		推定利用率の低い地区（休日）	
地区名	利用率	地区名	利用率
綾瀬駅	92.9%	六本木駅	13.3%
両国駅	87.8%	大山駅	18.4%
押上駅	85.7%	石神井公園駅	22.7%

② 推定利用台数は平日が 2,867 台増、休日が 1,999 台増（対令和 3 年度比較）

前回調査（令和 3 年度）と重複する 49 地区の比較では、令和 3 年度の平日 22,123 台、休日 19,483 台に対して、平日 24,990 台、休日 21,482 台で、平日・休日ともに利用台数は増加した。地区別では、利用台数の増加が大きい地区として、日本橋駅、恵比寿駅が平日・休日ともに上位であり、減少が大きい地区として、錦糸町駅、新宿駅西口が平日・休日ともに上位となった。

推定利用台数の増加が大きい地区 （ピーク時・平日）				推定利用台数の減少が大きい地区 （ピーク時・平日）			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
北千住駅	1,137 台	305 台	+832 台	錦糸町駅	307 台	1,122 台	▲815 台
恵比寿駅	914 台	302 台	+612 台	新宿駅西口	2,093 台	2,724 台	▲631 台
日本橋駅	1,912 台	1,540 台	+372 台	秋葉原駅	932 台	1,256 台	▲324 台

推定利用台数の増加が大きい地区 （ピーク時・休日）				推定利用台数の減少が大きい地区 （ピーク時・休日）			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
日本橋駅	1,614 台	1,085 台	+529 台	新宿駅西口	2,081 台	3,079 台	▲998 台
恵比寿駅	661 台	247 台	+414 台	錦糸町駅	437 台	888 台	▲451 台
渋谷駅	915 台	507 台	+408 台	後樂園駅	222 台	409 台	▲187 台

(3) 路上駐車状況

① 違法路上駐車台数は、平日は秋葉原駅が、休日は日本橋駅が上位を占める

前回調査（令和3年度）と重複する49地区の比較では、令和3年度の平日5,186台、休日4,004台に対して、平日5,819台、休日4,352台であり、平日・休日ともに違法路上駐車台数は増加した。地区別では、違法路上駐車が多い地区としては、秋葉原駅、銀座駅が平日・休日ともに上位であり、違法路上駐車が少ない地区としては野方駅が平日・休日ともに上位となった。

違法路上駐車が多い地区（平日）		違法路上駐車が少ない地区（平日）	
地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）	地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）
秋葉原駅	595 台（9.0%）	野方駅	7 台（0.1%）
新宿駅西口	447 台（6.7%）	町屋駅	26 台（0.4%）
銀座駅	438 台（6.6%）	石神井公園駅	26 台（0.4%）

違法路上駐車が多い地区（休日）		違法路上駐車が少ない地区（休日）	
地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）	地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）
日本橋駅	334 台（7.1%）	野方駅	4 台（0.1%）
銀座駅	282 台（6.0%）	自由が丘駅	14 台（0.3%）
秋葉原駅	256 台（5.5%）	大泉学園駅	16 台（0.3%）

② 車種別では、タクシーと軽貨物の増加が増加傾向（対令和３年度比較）

前回調査と重複する４９地区との比較を車種別にみると、タクシーが令和３年度の平日４.８台、休日３.０台に対して平日７.３台、休日５.０台であり、違法路上駐車台数が増加している。同様に、軽貨物も令和３年度の平日１８.６台、休日７.６台に対して、平日２２.４台、休日９.４台であり、増加している。

車種別違法路上駐車台数（４９地区平均・平日）			
車種	令和６年度	令和３年度	増減数
乗用車	45.6 台	46.2 台	▲0.6 台
タクシー	7.3 台	4.8 台	+2.5 台
バス	1.1 台	0.7 台	+0.4 台
軽貨物	22.4 台	18.6 台	+3.8 台
小型貨物	20.6 台	20.2 台	+0.4 台
普通貨物	21.7 台	21.2 台	+0.5 台

車種別違法路上駐車台数（４９地区平均・休日）			
車種	令和６年度	令和３年度	増減数
乗用車	57.2 台	61.7 台	▲4.5 台
タクシー	5.0 台	3.0 台	+2.0 台
バス	0.9 台	0.7 台	+0.2 台
軽貨物	9.4 台	7.6 台	+1.8 台
小型貨物	8.8 台	7.9 台	+0.9 台
普通貨物	7.4 台	6.5 台	+0.9 台

③ 特定の地区に入庫待ち・客待ちタクシーが集中

今回調査の結果、入庫待ち・客待ちタクシーは、特定の地区に集中する傾向があると分かった。ピーク時の入庫待ち台数は平日 112 台、休日 86 台、客待ちタクシーは平日 97 台、休日 70 台となった。なお、入庫待ちタクシーが多い地区としては、品川駅、新小岩駅が平日・休日ともに多く、客待ちタクシーは、品川駅、赤羽駅が平日・休日ともに多い結果となった。

入庫待ちが多い地区（平日）		客待ちタクシー待ちが多い地区（平日）	
地区名	入庫待ち数（全体に占める割合）	地区名	客待ち数（全体に占める割合）
品川駅	26 台（23.2%）	品川駅	7 台（7.2%）
上野駅	21 台（18.8%）	両国駅、赤羽駅、綾瀬駅	6 台（6.2%）
新小岩駅	13 台（11.6%）	新宿駅西口、浅草駅	5 台（5.2%）

入庫待ちが多い地区（休日）		客待ちタクシー待ちが多い地区（休日）	
地区名	入庫待ち数（全体に占める割合）	地区名	客待ち数（全体に占める割合）
日本橋駅	29 台（33.7%）	品川駅	7 台（10.0%）
品川駅	11 台（12.8%）	日本橋駅	5 台（7.1%）
錦糸町駅、新小岩駅	10 台（11.6%）	蒲田駅東部、恵比寿駅、池袋駅東口、赤羽駅	4 台（5.7%）

④ 平均駐車時間は大きな変動が無かった

平均駐車時間は平日 27 分、休日 33 分と、前回調査から平日のみやや増加した。

<二輪>

(1) 路外駐車場の整備状況

実態調査を実施した 55 地区における駐車場数は平日・休日ともに 122 場、収容台数は 2,776 台が整備されている。

① 駐車場数は 29 場減、収容台数は 310 台減（対令和 3 年度比較）

前回調査（令和 3 年度）と重複する 39 地区の比較では、令和 3 年度の 127 場（2,695 台）に対して、98 場（2,385 台）と 29 場（310 台）減少した。地区別では、日本橋駅、上野駅で駐車場数が増加し、湯島駅などで減少した。

駐車場数の増加が大きい地区				駐車場数の減少が大きい地区			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
日本橋駅 上野駅	5 場	3 場	+2 場	湯島駅	2 場	6 場	▲4 場
				新宿駅西口	5 場	8 場	▲3 場
				五反田駅	2 場	5 場	▲3 場
				渋谷駅	5 場	8 場	▲3 場
				金町駅	1 場	4 場	▲3 場

(2) 路外駐車場の推定利用状況

① 駐車場の推定利用率は、蒲田駅東部が平日・休日ともに高い

前回調査（令和 3 年度）と重複する 39 地区の比較では、令和 3 年度の平日 69.2%・休日 57.0%に対して、平日 64.8%・休日 51.3%で、平日・休日ともに減少した。

推定利用率の高い地区（平日）		推定利用率の低い地区（平日）	
地区名	利用率	地区名	利用率
大井町駅、蒲田駅東部	100.0%	銀座駅	13.6%
阿佐ヶ谷駅	97.4%	上野駅	13.7%
品川駅	97.0%	池袋駅西口地区	32.2%

推定利用率の高い地区（休日）		推定利用率の低い地区（休日）	
地区名	利用率	地区名	利用率
浅草駅、蒲田駅東部、王子駅、新小岩駅	100.0%	神田駅	18.2%
蒲田駅	95.0%	六本木駅	20.7%
亀有駅	84.4%	板橋駅	23.3%

② 推定利用台数は平日が 390 台減、休日が 326 台減（対令和 3 年度比較）

前回調査（令和 3 年度）と重複する 39 地区の比較では、令和 3 年度の平日 1,706 台、休日 1,390 台に対して、平日 1,316 台、休日 1,064 台で、平日・休日ともに利用台数は減少した。地区別では、推定利用台数の増加が大きい地区は、亀有駅、新小岩駅が平日・休日ともに上位であり、減少が大きい地区は、秋葉原駅、新宿駅東口が平日・休日ともに上位となった。

推定利用台数の増加が大きい地区 （ピーク時・平日）				推定利用台数の減少が大きい地区 （ピーク時・平日）			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
新宿駅西口	128 台	84 台	+44 台	秋葉原駅	86 台	184 台	▲98 台
亀有駅	41 台	3 台	+38 台	新宿駅東口	48 台	97 台	▲49 台
新小岩駅	44 台	21 台	+23 台	五反田駅	6 台	45 台	▲39 台

推定利用台数の増加が大きい地区 （ピーク時・休日）				推定利用台数の減少が大きい地区 （ピーク時・休日）			
地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	増加数	地区名	令和 6 年度	令和 3 年度	減少数
亀有駅	38 台	3 台	+35 台	新宿駅東口	87 台	139 台	▲52 台
上野駅	41 台	20 台	+21 台	押上駅	27 台	68 台	▲41 台
新小岩駅	59 台	39 台	+20 台	秋葉原駅	106 台	141 台	▲35 台

(3) 路上駐車状況

① 違法路上駐車台数は、平日は秋葉原駅、休日は浅草駅が上位を占める

前回調査（令和3年度）と重複する39地区の比較では、令和3年度の平日1,008台、休日861台に対して、平日1,139台、休日815台となっており、平日が13.0%増加、休日が5.3%減少した。地区別では、違法路上駐車が多い地区としては、平日では秋葉原駅、休日では浅草駅が最も多くなった。

違法路上駐車が多い地区（平日）		違法路上駐車が少ない地区（平日）	
地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）	地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）
秋葉原駅	123台（8.7%）	石神井公園駅	1台（0.1%）
神保町駅	68台（4.8%）	篠崎駅	2台（0.1%）
恵比寿駅	64台（4.5%）	東陽町駅	6台（0.4%）

違法路上駐車が多い地区（休日）		違法路上駐車が少ない地区（休日）	
地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）	地区名	違法路上駐車数（全体に占める割合）
浅草駅	81台（7.5%）	石神井公園駅	1台（0.1%）
大森駅	45台（4.2%）	野方駅 篠崎駅	2台（0.2%）
湯島駅	43台（4.0%）	品川駅	4台（0.4%）

② 車種別にかかわらず平日で増加傾向（対令和３年度比較）

前回調査（令和３年度）と重複する３９地区との比較を車種別にみると、自動二輪が令和３年度の平日５１０台に対して５４９台であり、違法路上駐車台数が増加している。同様に、原付第一種も令和３年度の平日４９８台に対して５９０台であり、違法路上駐車台数が増加している。

車種別違法路上駐車台数（３９地区合計・平日）			
車種	令和６年度	令和３年度	増減数
自動二輪	５４９台	５１０台	＋３９台
原付第一種	５９０台	４９８台	＋９２台

車種別違法路上駐車台数（３９地区合計・休日）			
車種	令和６年度	令和３年度	増減数
自動二輪	４４８台	４７８台	▲３０台
原付第一種	３６７台	３８３台	▲１６台

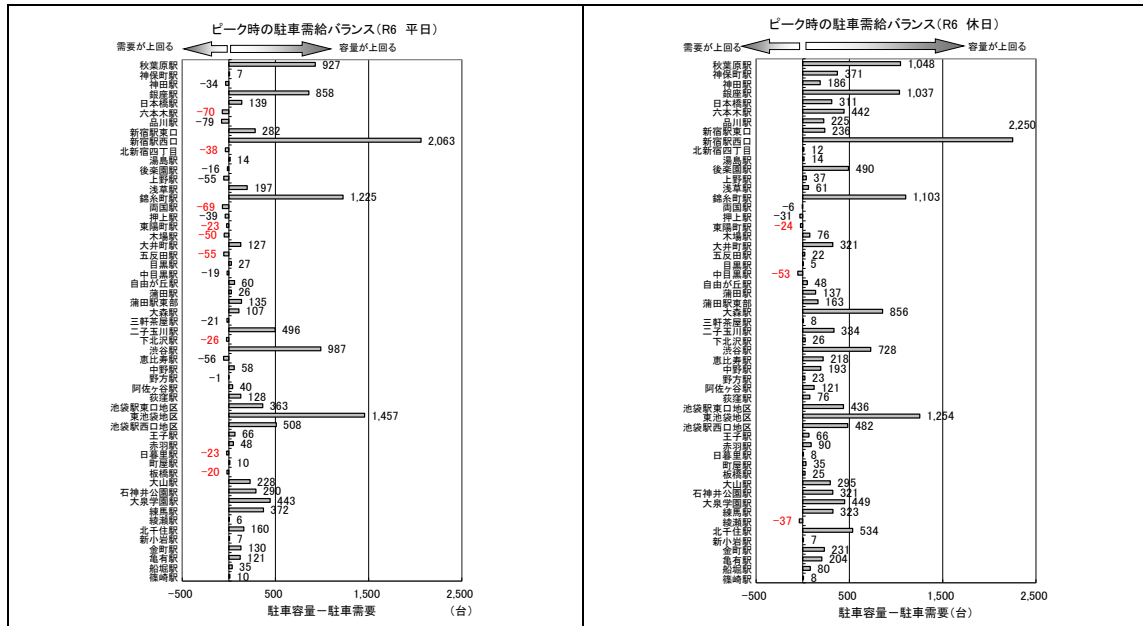
③ 平均駐車時間は休日が大幅に減少した

平均駐車時間は、平日が６４分、休日が４４分と、四輪と比較し依然として駐車時間は長いものの、休日に関しては２９分の減少と、前回調査からは大幅に短くなった。

4. 駐車需給バランス

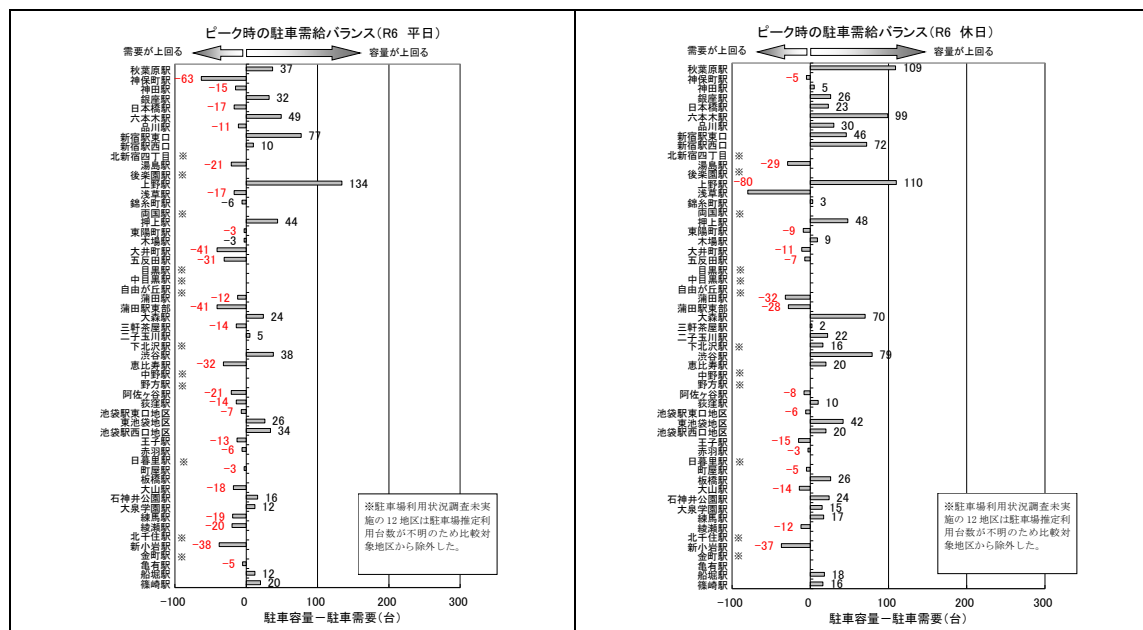
前記した四輪・二輪の調査をもとに、駐車場の整備状況、駐車場の利用状況、路上駐車状況を踏まえ、駐車需給のバランス等の検討を行った。

(1) 駐車需給バランスの実態（四輪）



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：3 地区

(2) 駐車需給バランスの実態（二輪）



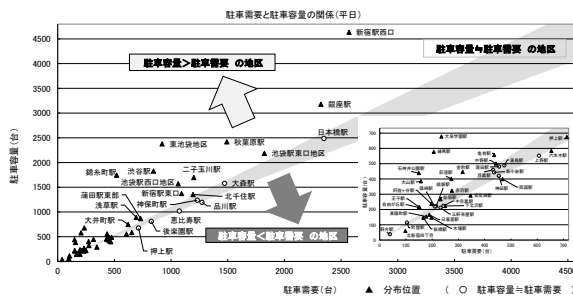
赤字：駐車需要が駐車容量を上回る地区（需要／容量が110%以内の場合は、需給バランス確保とみなしている）

5. 駐車施策の検討に関する考え方

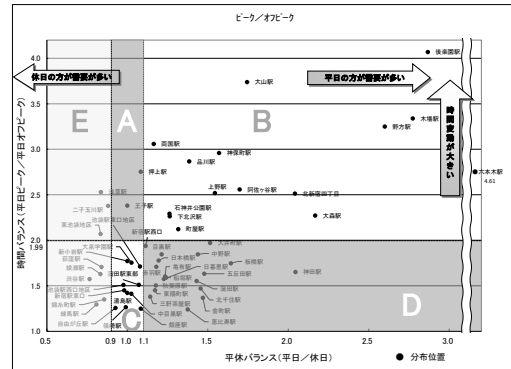
前項までで整理した今年度調査の結果をもとに総駐車需要のピーク時における地区特性を整理し、類型化する。具体的には、以下の3つのステップで調査結果について分析及び分類を行う。

ステップ1 駐車需給バランスによる分類	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）
ステップ2 駐車需給における平休・時間バランスによる分類	①曜日変動が小さく時間変動が大きい地区 ②平日（休日）の需要が多く時間変動が大きい地区 ③曜日・時間変動とも小さい地区 ④平日（休日）の需要が多く時間変動が小さい地区 ⑤休日（平日）の需要が多い地区
ステップ3 駐車場利用率と路上駐車車両数の関係による分類	①駐車場への転換可能性が高い地区 ②駐車需要が多い地区 ③駐車需要が少ない地区 ④駐車問題が少ない地区

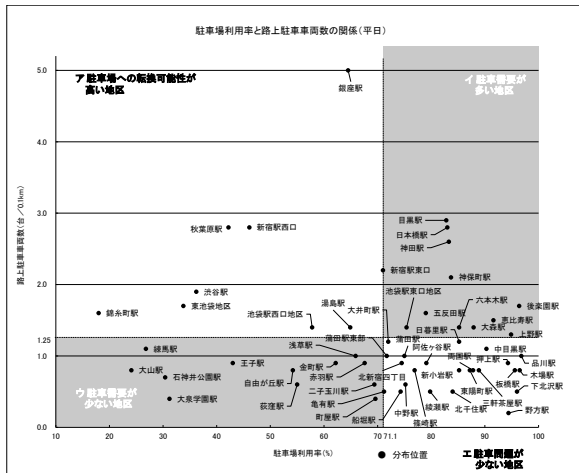
ステップ1



ステップ2

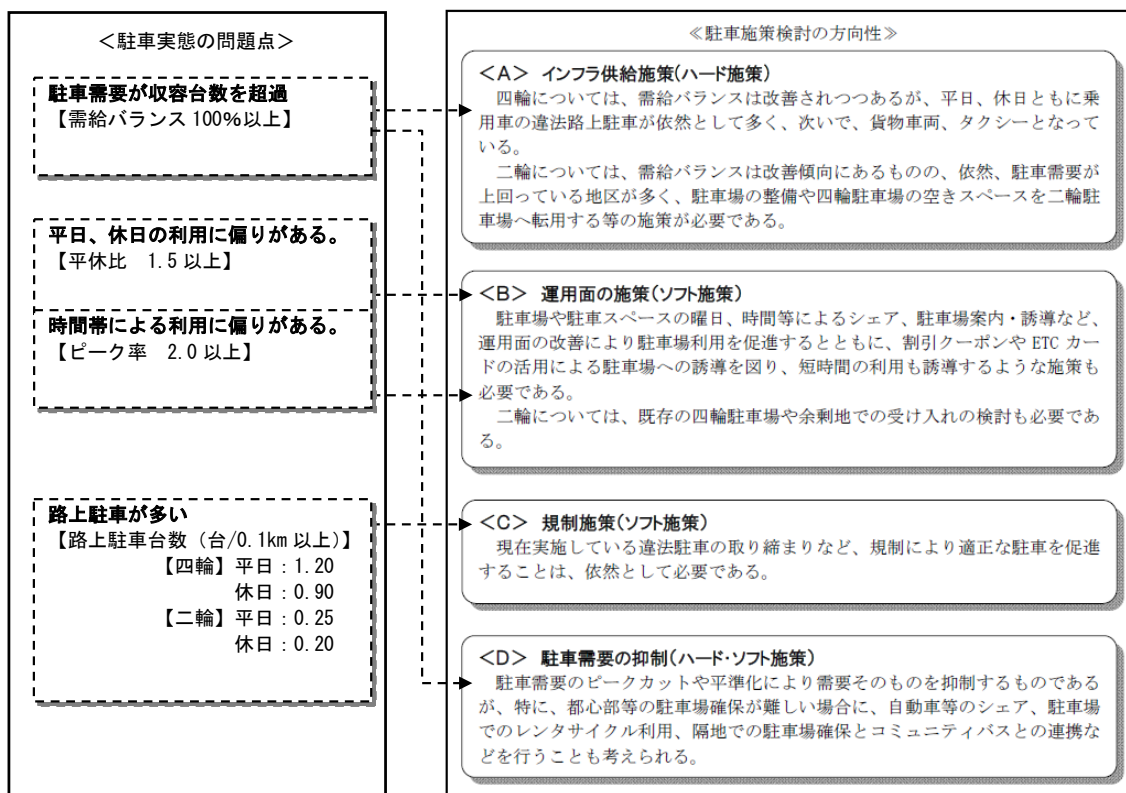


ステップ3



6. 駐車施策メニュー例の内容

前項までで整理した路上駐車の実態をふまえ、各地区における駐車施策を検討するにあたっての考え方を、4つの方向性から整理した。さらに、想定される駐車課題に対して駐車施策例を種別ごとに整理した。



施策種別		駐車施策メニュー例	対象車種
A	A-1	地区内における総合的な駐車ルールの設定	全車種
	A-2	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ	二輪
	A-3	二輪駐車場の整備助成	
	A-4	路上駐車施設の整備	
	A-5	公有地・都市内余剰空間の活用	
	A-6	二輪用PM・PTの整備	
	A-7	二輪に対する附置義務の検討	
	A-8	車道の狭さく化や歩道幅員拡大によるローディングベイ（荷さばき停車帯）の整備	貨物車類
	A-9	貨物車用PM・PTの整備	タクシー
	A-10	タクシー待ちスペースの確保	
	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・マップなど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	フリッ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）

7. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

■ 新宿駅西口の場合

地区名	9. 新宿駅西口				
現状の 駐車需給 の特性	【四輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は、平日 13 時台、休日 15 時台である。 ・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。 ・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。 ・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。 ・平日・休日とも駐車容量には余裕が見られる。 ・ピーク率は平日 1.94、休日 1.77 である。 ・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 46%、休日約 47%である。 ・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] 【自動二輪】 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・ピーク率は平日 1.61、休日 2.25 である。 ・ピーク時の駐車場利用率は、平日約 75%、休日約 52%である。				
主な 施策区分	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	
	—	◎	◎	—	
主な 対象車種	乗用車	タクシー	バス	貨物車類	自動二輪
	—	◎	◎	—	◎
駐車施策の 検討に係る 考え方	・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) ・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) ・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) ・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)。 ・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) ・地域全体でバスの駐車対策に取り組むためのルール作りの検討が求められる。また、外国人観光客等を主な対象とする観光バスの専用駐車場の整備を検討する。(A-1, 13) ・自動二輪は平休とも需要に対して十分な供給が確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車の取り締まりを強化することが求められる。(A-2～7, B-5, 13, C-1)				

8. 今後の課題

8.1. 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。

8.1.1. 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 P C 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を導入

- 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。

8.1.2. 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用して、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。

8.2.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。