

**平成 23 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

目 次

1	調査概要.....	1
2	調査対象地区.....	3
3	調査結果（四輪）	5
4	調査結果のまとめ（四輪）	24
5	調査結果（二輪）	28
6	調査結果のまとめ（二輪）	43
7	具体的な駐車メニュー（案）について	46
8	今後の課題について（四輪・自動二輪）	53

1 調査概要

(1) 調査目的

東京 23 区内の瞬間違法路上駐車台数は、減少傾向にあるものの、未だ四輪車で約 4 万 8 千台、二輪車（原動機付き自転車含む）で約 2 万 1 千台の路上駐車が発生している。コインパーキングなどの時間貸し駐車場の増加や附置義務駐車場の整備等、駐車需要の受け入れ先となる駐車施設は増加傾向にあるが、有効活用されていないのが現状である。

違法路上駐車は道路の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り、違法路上駐車減少に向けた対策が必要である。また違法路上駐車は都心・郊外・商業施設・住居地域など、地域の特性により発生場所・車種・駐車時間などに大きな違いがあると考えられ、地域特性に応じた対策が求められる。

一方で、前回調査（平成 20 年 10 月）以降、リーマンショック後の不況や、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災の影響による日常生活における行動及び意識の変化、原油高など、自動車の保有・利用における環境に大きな変化があったと考えられる。

この様な背景を踏まえ、本調査は東京 23 区の主要地区において、四輪及び自動二輪を対象として路外駐車場施設の利用実態を調査するとともに、路上駐車の実態を調査することにより、各地区における駐車状況を把握し、その上で地域の特性に応じた駐車対策を検討することを目的とする。

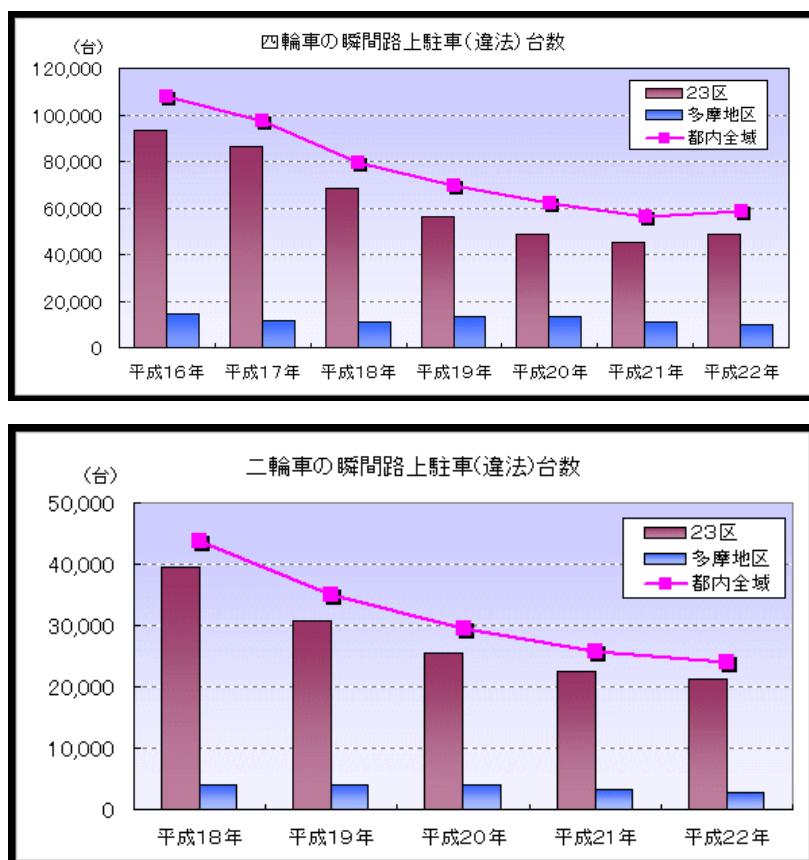


図 1-1 瞬間路上駐車（違法）台数の推移

出典：警視庁HP

(2) 調査実施時期

平成 23 年 10 月の平日・休日それぞれ 1 日

13 時・15 時・17 時・19 時・21 時の 5 時点に実施

(3) 調査項目

○路外駐車場利用実態調査

対象地区内の全ての駐車場を対象とし、駐車場利用台数・入庫待ち台数を計測した。

○路上駐車調査

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、路上駐車台数を把握した。

○ナンバープレート調査

10 分ごとに車種別のナンバープレートを記入し、調査後のナンバープレートの照合により車種別の路上駐車時間を算出した。

2 調査対象地区

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。

各対象地区における調査範囲は概ね500m×500mとし、平日・休日の各1日ずつ調査を実施した

二輪のナンバープレート調査において、秋葉原駅・新宿駅東口・新宿駅西口・渋谷駅・池袋駅の5地区は23時まで調査を実施した。

表2-1 調査対象地区と実施調査項目の一覧

No.	区	駅・地区 名称等	四輪			二輪			
			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	ナンバー プレート 調査
1	千代田区	① 秋葉原駅	○	○	○	○	○	8場	○
		② 神保町駅	○	○	—	○	○	1場	—
2	中央区	③ 銀座駅	○	○	○	—	—	—	—
		④ 日本橋駅	○	○	—	○	○	4場	—
3	港区	⑤ 六本木駅	○	○	○	○	○	5場	—
		⑥ 品川駅	○	○	—	○	○	2場	—
4	新宿区	⑦ 新宿駅東口	○	○	○	○	○	3場	○
		⑧ 新宿駅西口	○	○	—	○	○	5場	○
		⑨ 高田馬場駅	○	○	—	—	—	—	—
5	文京区	⑩ 湯島駅	○	○	—	○	○	1場	○
		⑪ 後楽園駅	○	○	—	—	—	—	—
6	台東区	⑫ 上野駅	○	○	○	○	○	2場	—
		⑬ 浅草駅	○	○	—	○	○	3場	○
7	墨田区	⑭ 錦糸町駅	○	○	—	○	○	4場	○
		⑮ 両国駅	○	○	—	—	—	—	—
8	江東区	⑯ 押上駅	○	○	—	—	—	—	—
		⑰ 東陽町駅	○	○	—	—	—	—	—
9	品川区	⑱ 木場駅	○	○	—	○	○	2場	—
		⑲ 大井町駅	○	○	—	○	○	3場	—
10	目黒区	⑳ 五反田駅	○	○	—	○	○	1場	○
		㉑ 目黒駅	○	○	—	○	○	1場	—
		㉒ 中目黒駅	○	○	—	—	—	—	—
11	大田区	㉓ 自由が丘駅	○	○	—	—	—	—	—
		㉔ 蒲田駅	○	○	○	—	—	—	—
		㉕ 蒲田駅東部	○	○	—	○	○	2場	—
12	世田谷区	㉖ 大森駅	○	○	—	○	○	3場	—
		㉗ 三軒茶屋駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㉘ 二子玉川駅	○	○	—	○	○	4場	—
13	渋谷区	㉙ 渋谷駅	○	○	○	○	○	11場	○
		㉚ 恵比寿駅	○	○	—	○	○	3場	—
14	中野区	㉛ 中野駅	○	○	—	○	○	—	—
		㉜ 野方駅	○	○	—	—	—	—	—
15	杉並区	㉝ 阿佐ヶ谷駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㉞ 荻窪駅	○	○	—	○	○	2場	—
16	豊島区	㉟ 池袋駅	○	○	○	○	○	7場	○
		㊱ 池袋駅外周部	○	○	—	—	—	—	—
17	北区	㊲ 王子駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊳ 赤羽駅	○	○	○	○	○	1場	—
18	荒川区	㊴ 日暮里駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊵ 町屋駅	○	○	—	—	—	—	—
19	板橋区	㊶ 板橋駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊷ 大山駅	○	○	—	—	—	—	—
20	練馬区	㊸ 石神井公園駅	○	○	—	○	○	2場	—
		㊹ 大泉学園駅	○	○	—	—	—	—	—
21	足立区	㊺ 綾瀬駅	○	○	—	○	○	3場	—
		㊻ 北千住駅	○	○	—	○	○	2場	—
22	葛飾区	㊼ 新小岩駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊽ 金町駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊾ 亀有駅	○	○	—	—	—	—	—
23	江戸川区	㊿ 船堀駅	○	○	—	—	—	—	—
		㊱ 篠崎駅	○	○	—	—	—	—	—
合計			51	51	9	29	29	89場	9

本年度の調査を実施した51地区について、平成17・20年度の調査実施状況を表2-2に示す。過去からの経年変化の比較は、平成23年度・平成20年度ともに実施した地区(四輪48地区、二輪29地区)を対象に集計を行った。

表 2-2 平成23年度調査実施地区の過年度の調査実施状況

No.	地区名称	四輪			二輪	
		平成23年度 調査地区	平成20年度 調査地区	平成17年度 調査地区	平成23年度 調査地区	平成20年度 調査地区
1	秋葉原駅	○	○	○	○	○
2	神保町駅	○	○	○	○	○
3	銀座駅	○	○	○		
4	日本橋駅	○	○	○	○	○
5	六本木駅	○	○	○	○	○
6	品川駅	○	○	○	○	○
7	新宿駅東口	○	○	○	○	○
8	新宿駅西口	○			○	○
9	高田馬場駅	○	○	○		
10	湯島駅	○	○	○	○	○
11	後楽園駅	○	○	○		
12	上野駅	○	○	○	○	○
13	浅草駅	○	○	○	○	○
14	錦糸町駅	○	○	○	○	○
15	両国駅	○	○	○		
16	押上駅	○				
17	東陽町駅	○	○	○		
18	木場駅	○	○	○	○	○
19	大井町駅	○	○	○	○	○
20	五反田駅	○	○	○	○	○
21	目黒駅	○	○	○	○	○
22	中目黒駅	○	○	○		
23	自由が丘駅	○	○	○		
24	蒲田駅	○	○	○		
25	蒲田駅東部	○	○	○	○	○
26	大森駅	○	○	○	○	○
27	三軒茶屋駅	○	○	○	○	○
28	二子玉川駅	○	○		○	○
29	渋谷駅	○	○	○	○	○
30	恵比寿駅	○	○	○	○	○
31	中野駅	○	○	○	○	○
32	野方駅	○	○	○		
33	阿佐ヶ谷駅	○	○	○	○	○
34	荻窪駅	○	○	○	○	○
35	池袋駅	○	○	○	○	○
36	池袋駅外周部	○	○	○		
37	王子駅	○	○	○		
38	赤羽駅	○	○	○	○	○
39	日暮里駅	○	○	○		
40	町屋駅	○	○	○		
41	板橋駅	○	○	○		
42	大山駅	○	○	○		
43	石神井公園駅	○	○	○	○	○
44	大泉学園駅	○	○	○		
45	綾瀬駅	○	○	○	○	○
46	北千住駅	○	○		○	○
47	新小岩駅	○	○	○		
48	金町駅	○	○	○		
49	亀有駅	○				
50	船堀駅	○	○	○		
51	篠崎駅	○	○	○		

3 調査結果（四輪）

（1）駐車施設の実態

1）駐車場数

- 51 地区中、秋葉原駅・六本木駅・湯島駅・上野駅・浅草駅・錦糸町駅・両国駅・蒲田駅東部・池袋駅・池袋駅外周部・綾瀬駅の 11 地区で駐車場数が 50 場以上となっている。
- 51 地区中、品川駅・野方駅の 2 地区で駐車場数が 10 場未満となっている。
- 秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・上野駅・錦糸町駅は、平日のみ運用している駐車場がある。

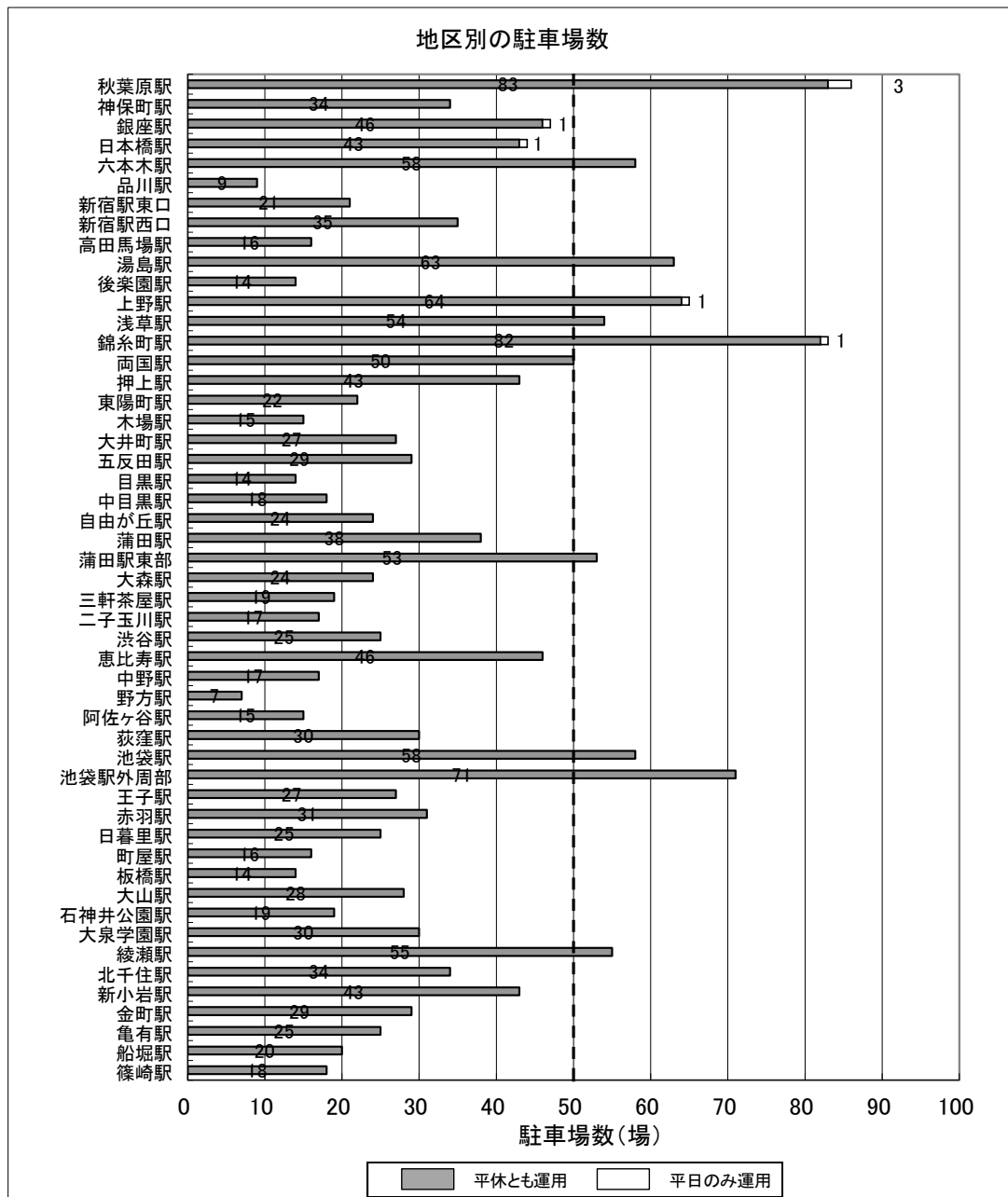


図 3-1 地区別の駐車場数

2) 総収容台数

①平日

- 51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・新宿駅西口・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・池袋駅外周部の7 地区で総収容台数が2,000 台以上となっている。
- 野方駅では総収容台数が100 台未満となっている。

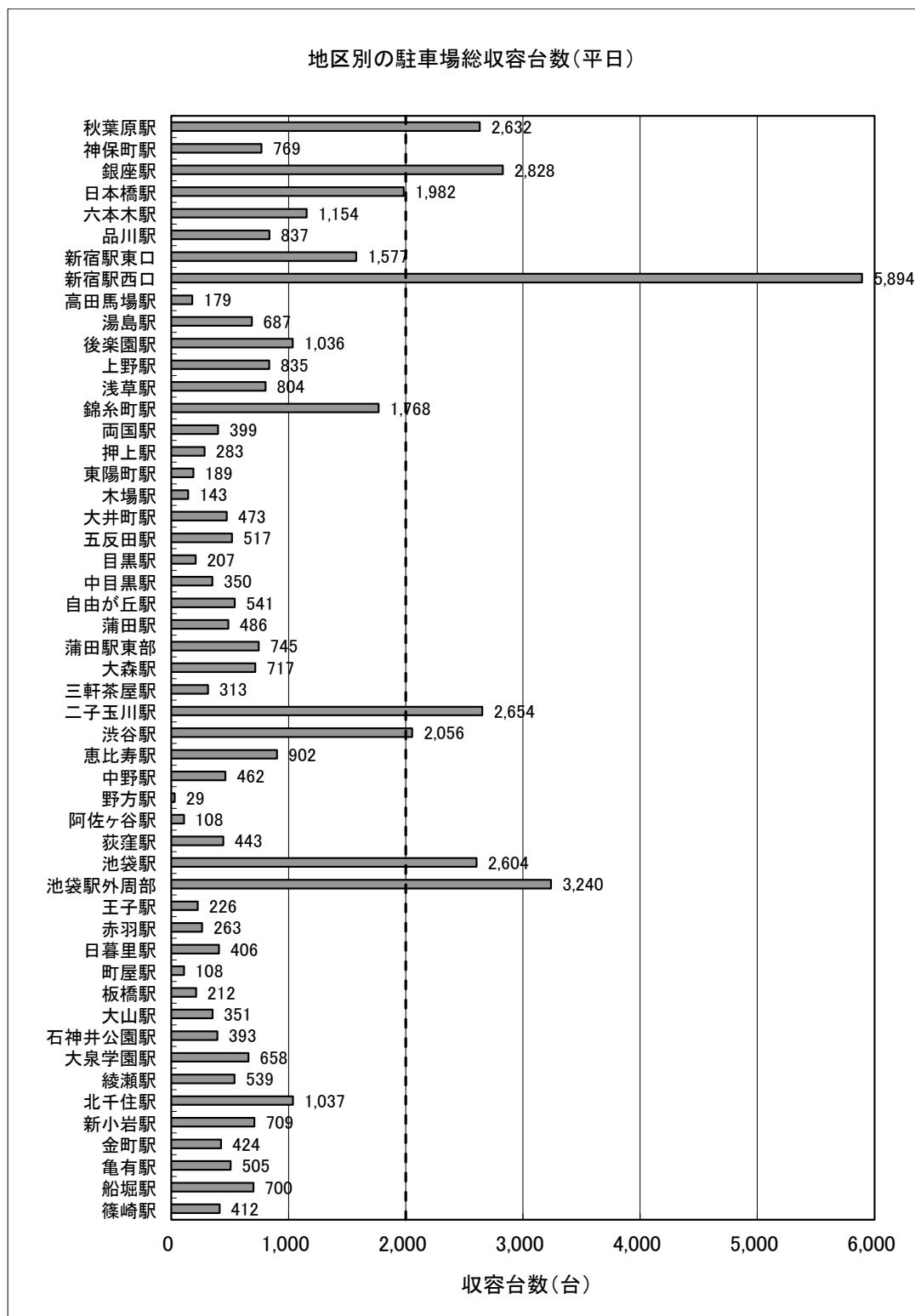


図 3-2 地区別の駐車場総収容台数(平日)

②休日

○平日と比べ若干の増減はあるが、ほぼ同一である。

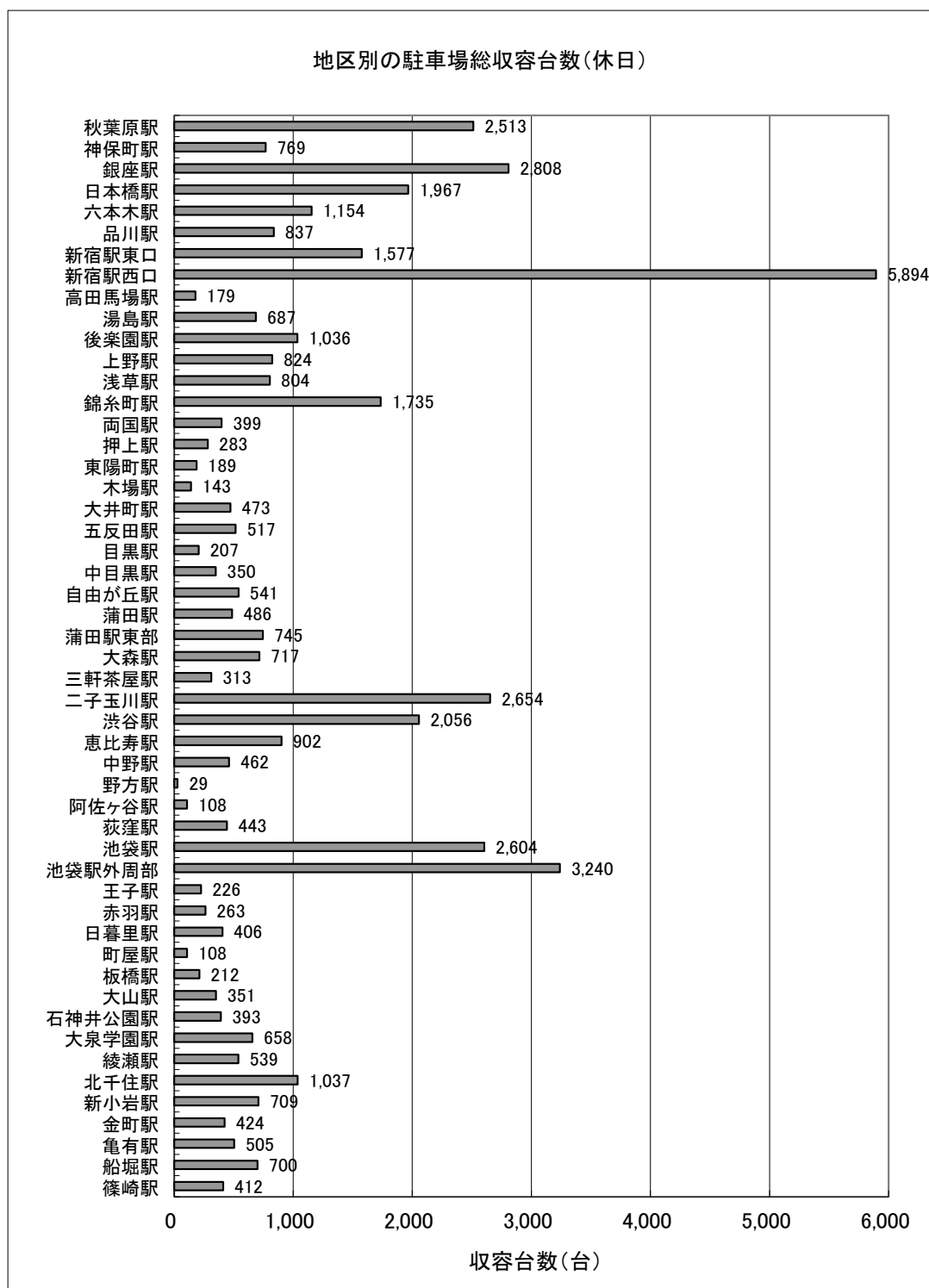


図 3-3 地区別の駐車場総収容台数(休日)

(2) 駐車場利用実態

1) 駐車場利用率

地区内の代表的な駐車場について調査した結果をもとに、推定したピーク時の駐車場利用率を、図 3-4、3-5 に示す。

① 平日

- 51 地区中、浅草駅・両国駅・押上駅・東陽町駅・木場駅・五反田駅・蒲田駅東部・三軒茶屋駅・野方駅・阿佐ヶ谷駅・大山駅・石神井公園駅の 12 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 70%以上となっている。
- 神保町駅・湯島駅・後楽園駅・中目黒駅・渋谷駅・荻窪駅・池袋駅外周部の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 30%未満となっている。

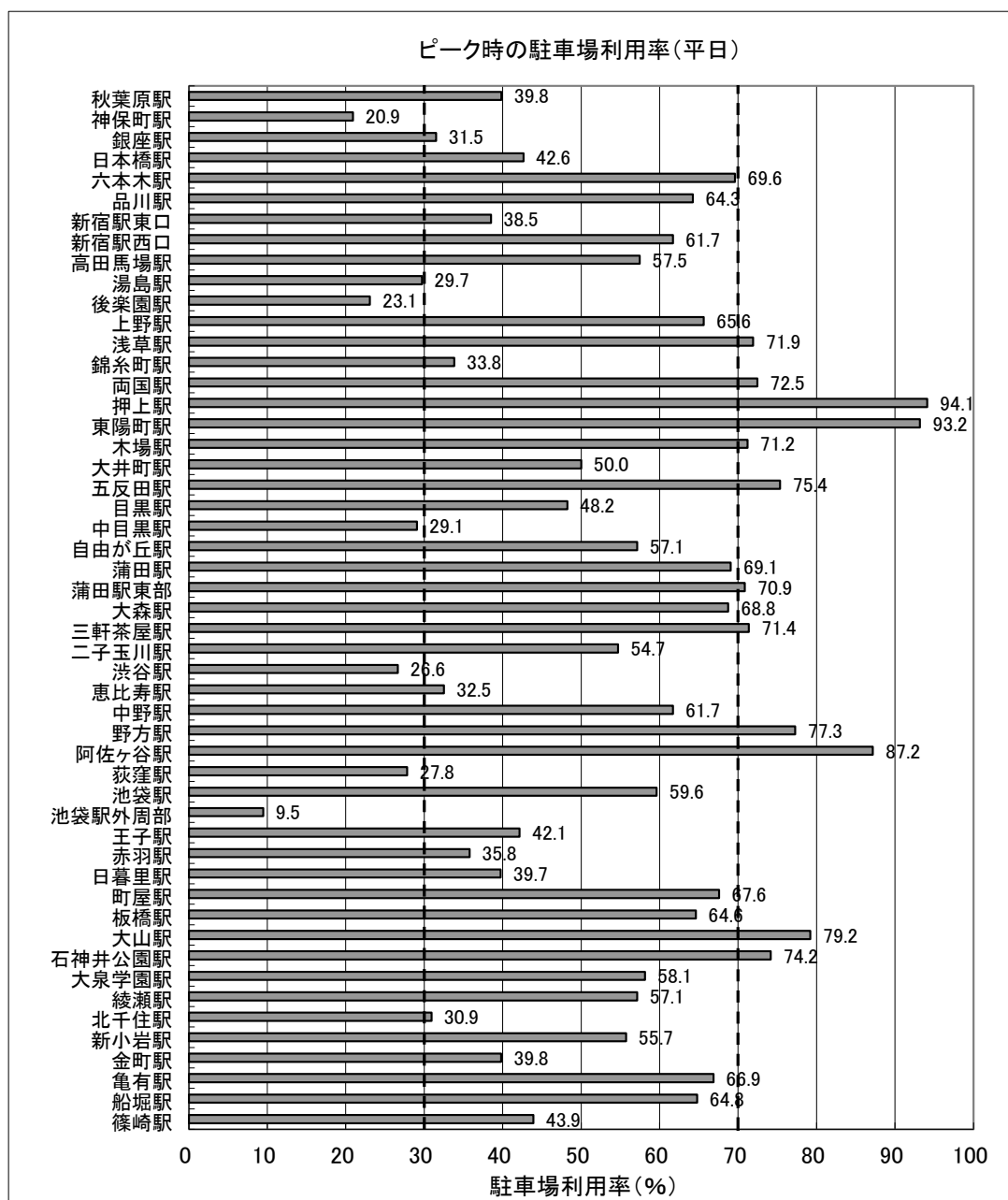


図 3-4 ピーク時の駐車場利用率(平日)

②休日

○51 地区中、品川駅・浅草駅・東陽町駅・蒲田駅・池袋駅・大山駅・亀有駅の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 70%以上となっている。

○神保町駅・後楽園駅・木場駅・中目黒駅・恵比寿駅・池袋駅外周部・赤羽駅の 7 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 30%未満となっている。

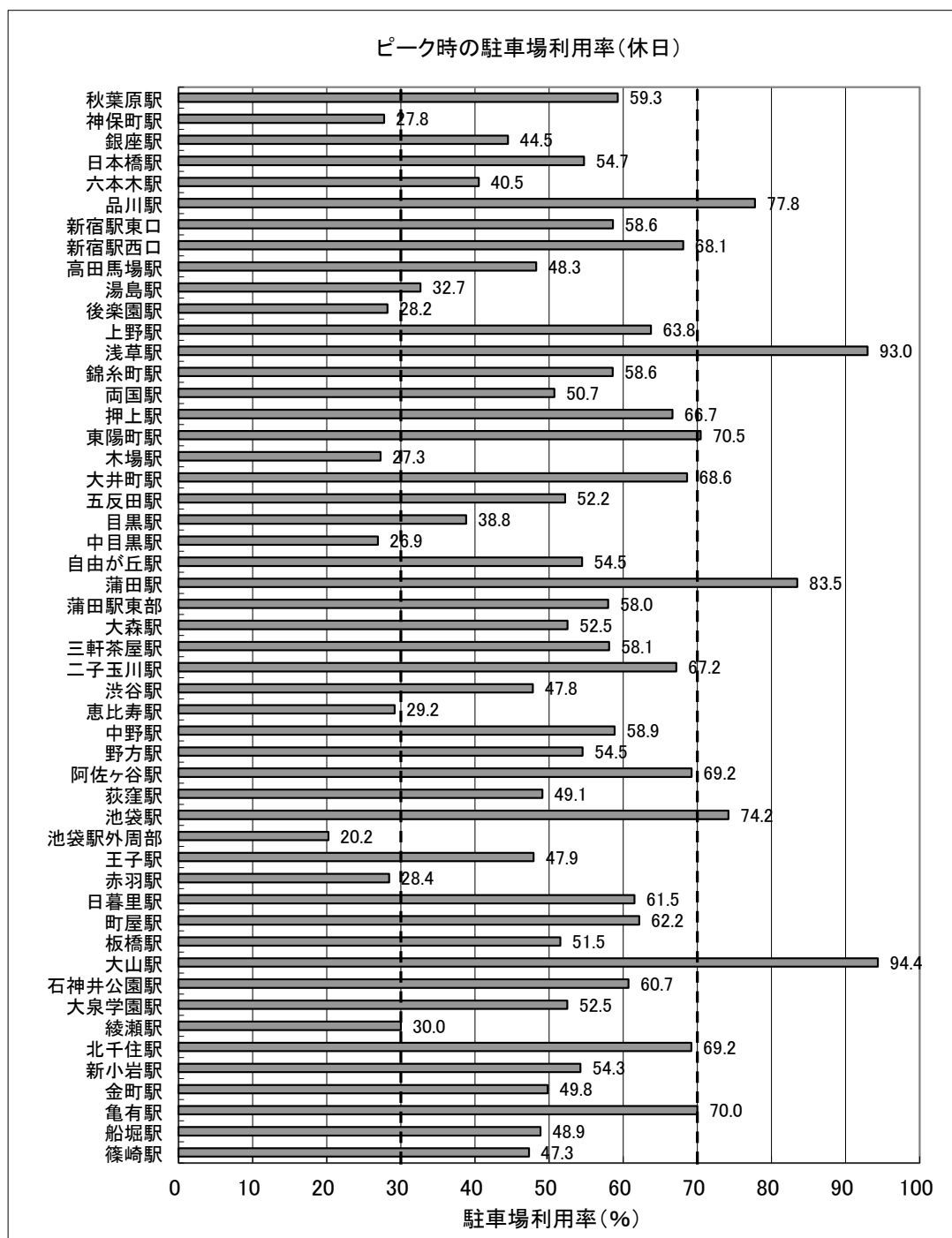


図 3-5 ピーク時の駐車場利用率(休日)

2) 駐車場推定利用台数

1) と同様に、地区内の代表的な駐車場について調査した結果をもとに推定した地区全体のピーク時の駐車場利用台数・利用率を図3-6、3-7に示す。

①平日

- 51 地区中、秋葉原駅・新宿駅西口・池袋駅の3地区で、ピーク時の駐車場利用台数が1,000台以上となっている。
- 51 地区中、押上駅・東陽町駅・目黒駅・中目黒駅・中野駅・阿佐ヶ谷駅・大山駅・亀有駅の8地区で、ピーク時の駐車場利用率が80%以上となっている。
- 池袋駅外周部ではピーク時の駐車場利用率が20%未満となっている。

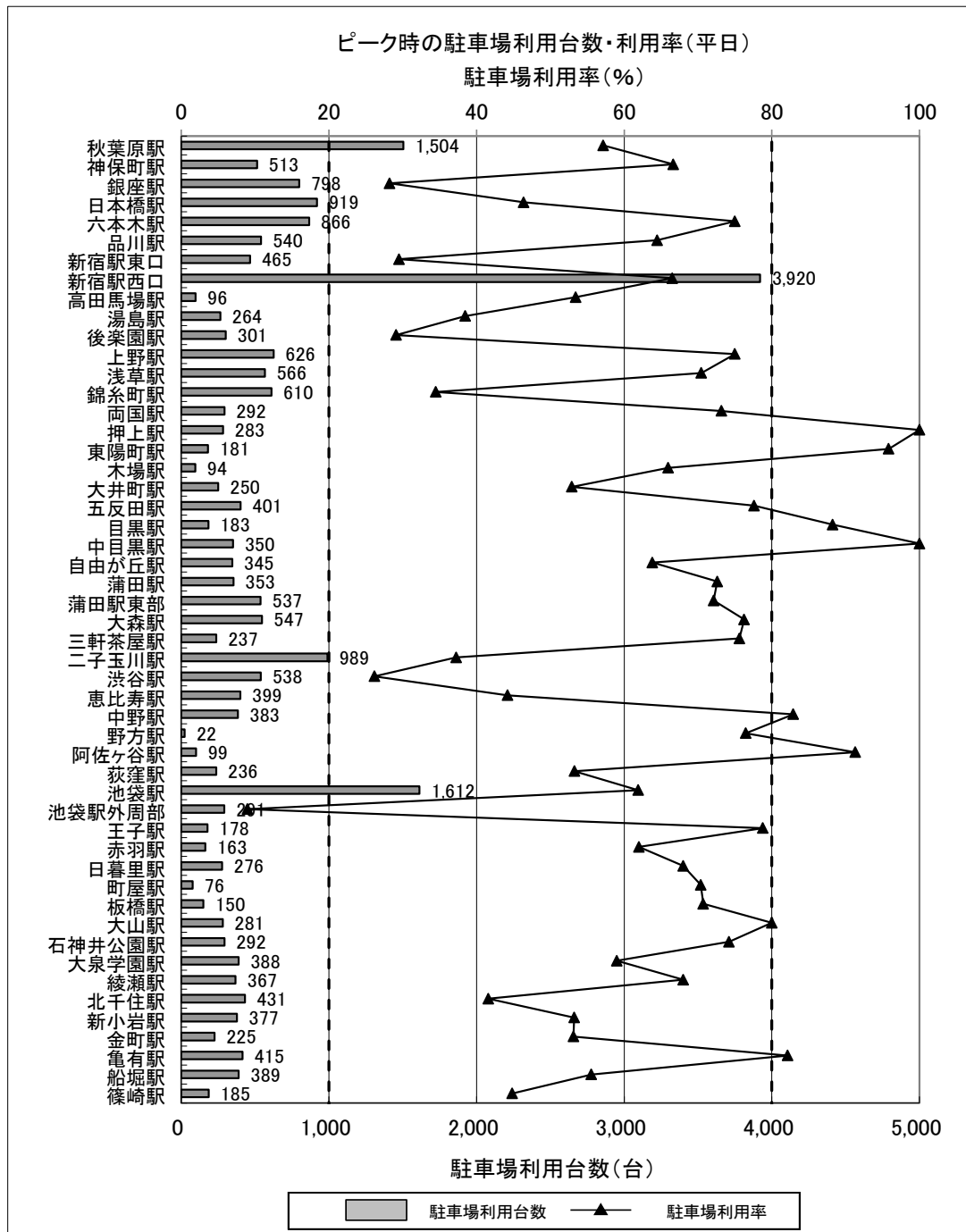


図 3-6 ピーク時の駐車場利用台数・利用率(平日)

②休日

○51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の 8 地区で、ピーク時の駐車場利用台数が 1,000 台以上となっている。

○51 地区中、浅草駅・蒲田駅・中野駅・王子駅・大山駅・亀有駅の 6 地区で、ピーク時の駐車場利用率が 80%以上となっている。

○ピーク時の駐車場利用率が 20%未満の地区は 0 地区で、最も低い後楽園駅で 26.5%となっている。

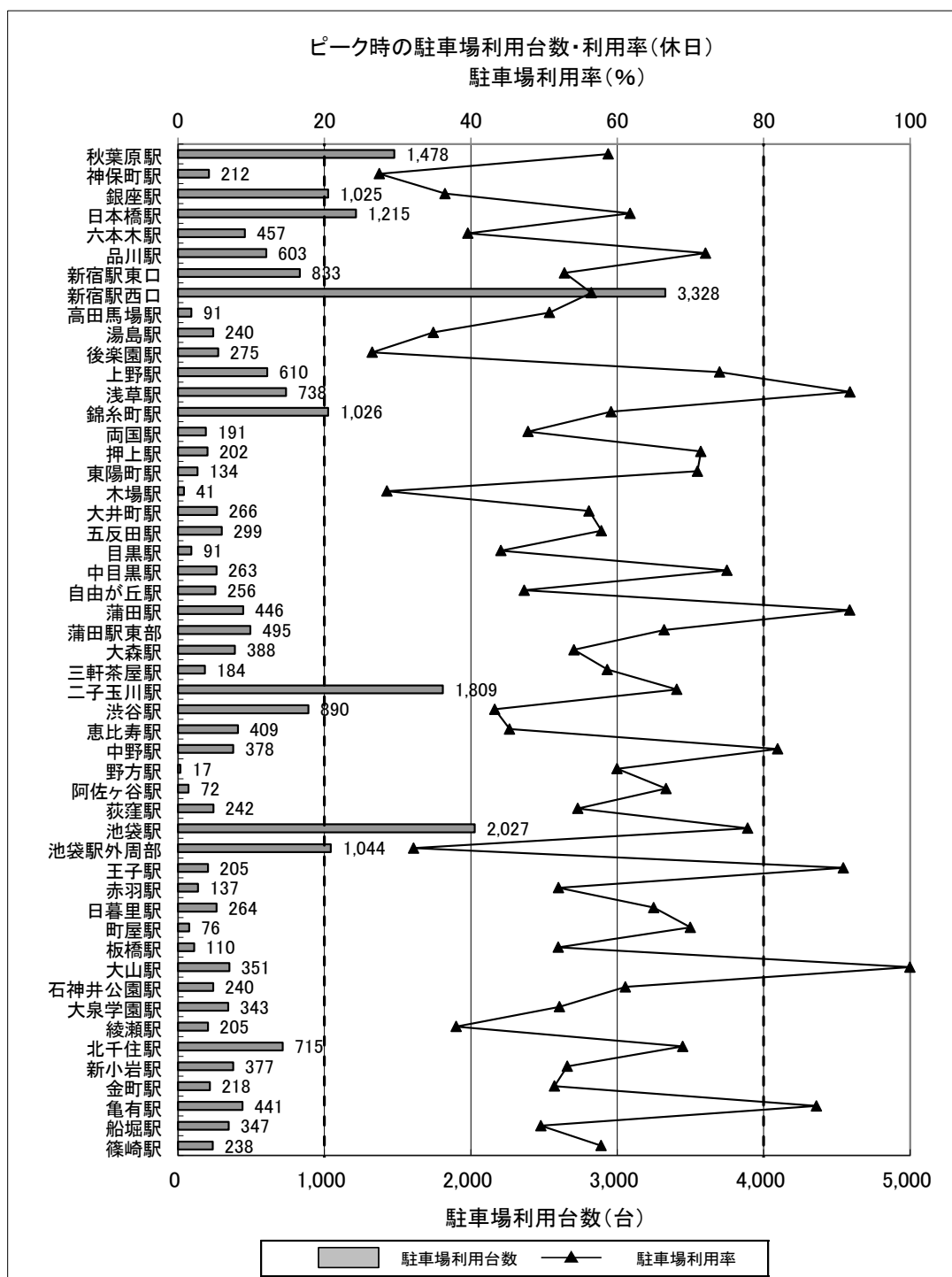


図 3-7 ピーク時の駐車場利用台数・利用率(休日)

(3) パーキングメーター・パーキングチケットの実態

①平日

- 51 地区中、29 地区でパーキングメーター・パーキングチケット（以下、PM・PT と表記）が設置されており、そのうち秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅は、200 台以上 PM・PT が設置されている。
- 51 地区中、20 地区で貨物車用 PM・PT が設置されている。
- 新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では地区内の全ての PM・PT が貨物車用となっている。

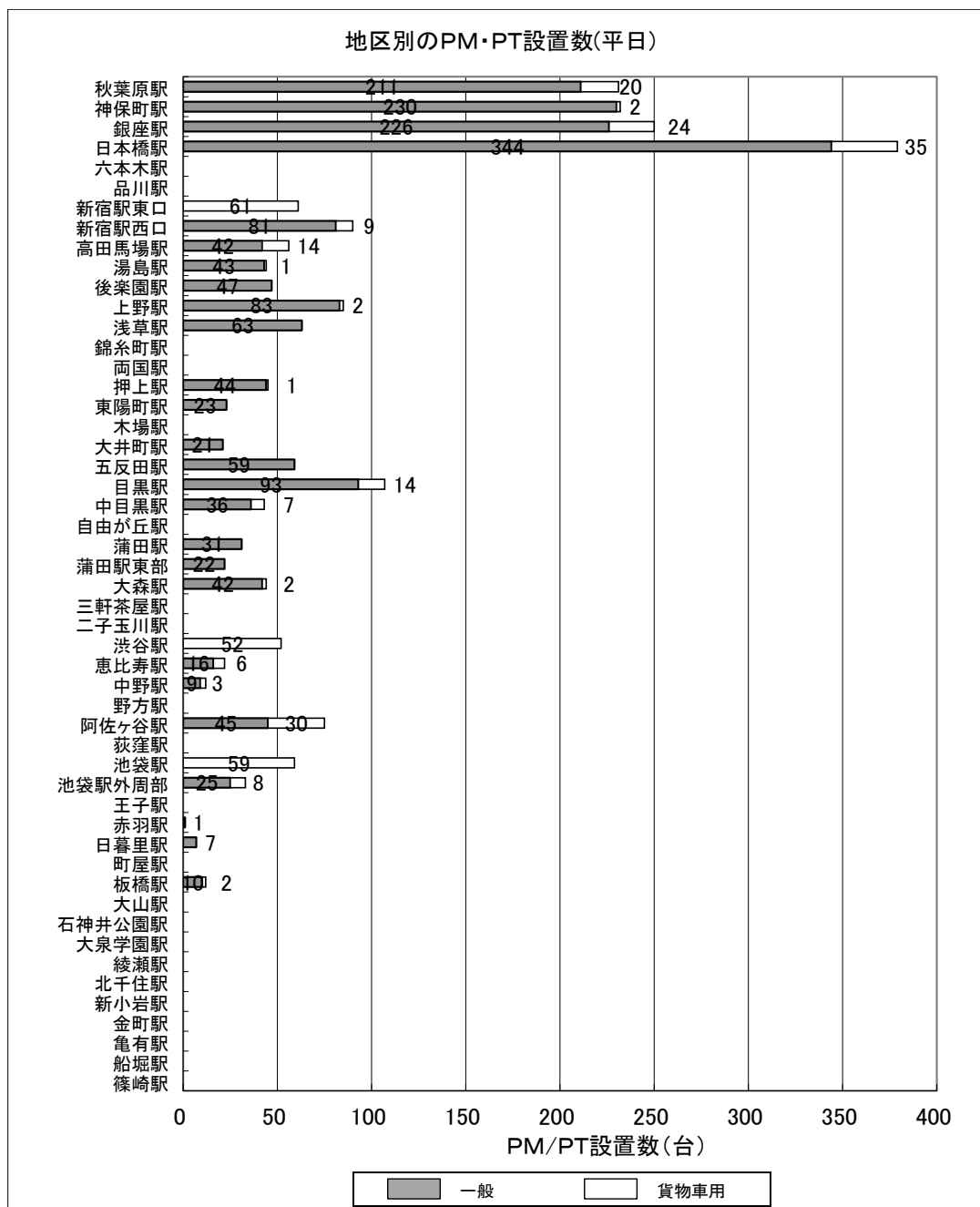


図 3-8 地区別のPM・PT設置数(平日)

②休日

- 51 地区中、11 地区でPM・PTが設置されており、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。
- PM・PTが設置されているが休日に稼働していないのは高田馬場駅・後楽園・上野駅・浅草駅・押上駅・東陽町駅・大井町駅・五反田駅・目黒駅・中目黒駅・蒲田駅・蒲田駅東部・大森駅・恵比寿駅・中野駅・赤羽駅・日暮里駅・板橋駅の18 地区である。
- 日本橋駅では平日と比較してPM・PTの設置数が300 台以上減少している。
- 51 地区中、11 地区で貨物車用PM・PTが設置されている。
- 平日同様、新宿駅東口・渋谷駅・池袋駅では地区内の全てのPM・PTが貨物車用となっている。

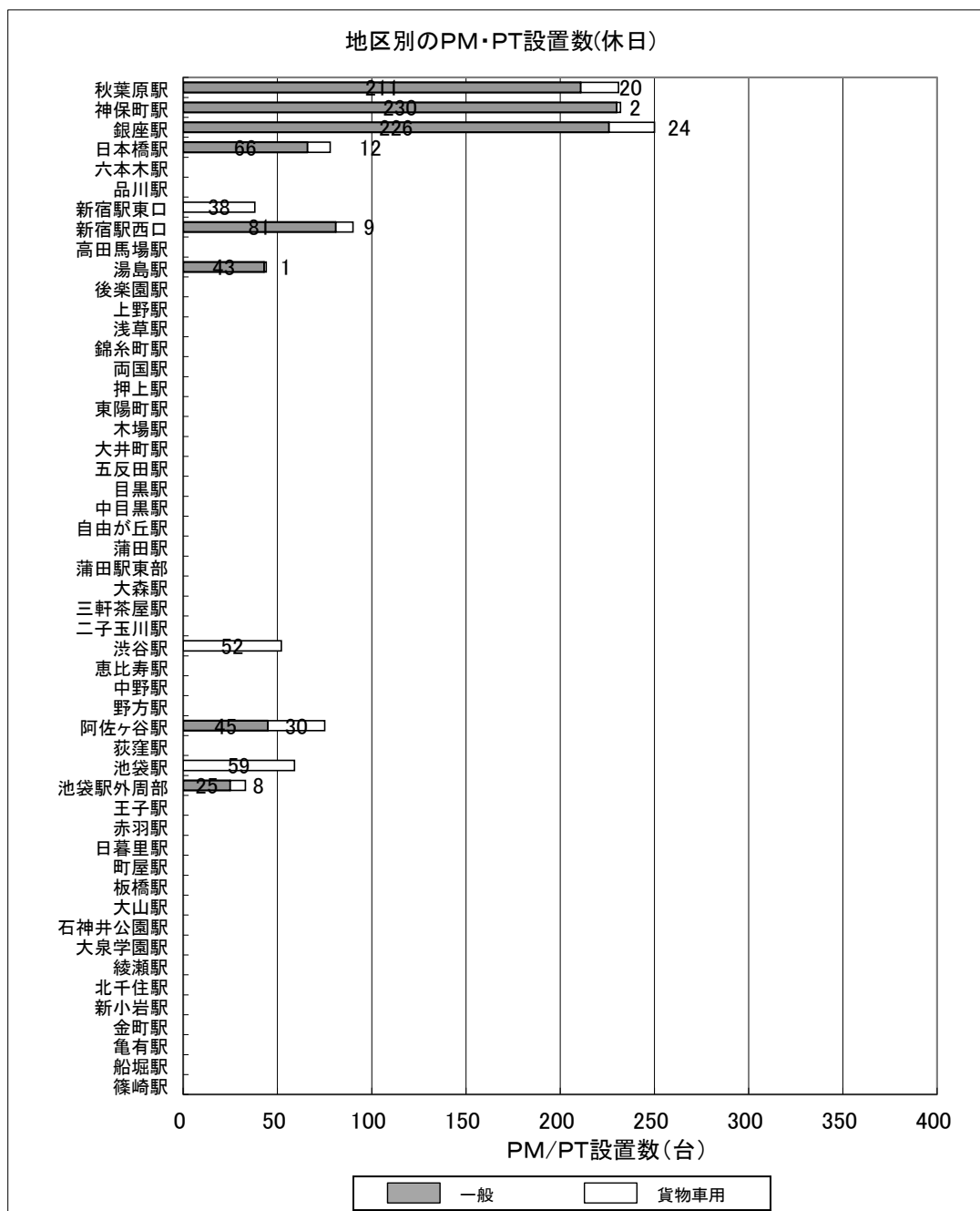


図 3-9 地区別のPM・PT設置数(休日)

(4) 路上駐車の実態

1) ピーク時の路上駐車台数(台)

①平日

- 総路上駐車のパーク時における路上占有台数(合法・違法・入庫待ち車両・タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両)を下図に示す。
- 51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・五反田駅の4地区で、ピーク時の路上占有台数が多く200台以上となっている。
- 51 地区中、後楽園駅・木場駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・中野駅・野方駅・日暮里駅・町屋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・綾瀬駅・船堀駅・篠崎駅の14地区で、ピーク時の路上占有台数が少なく50台未満となっている。

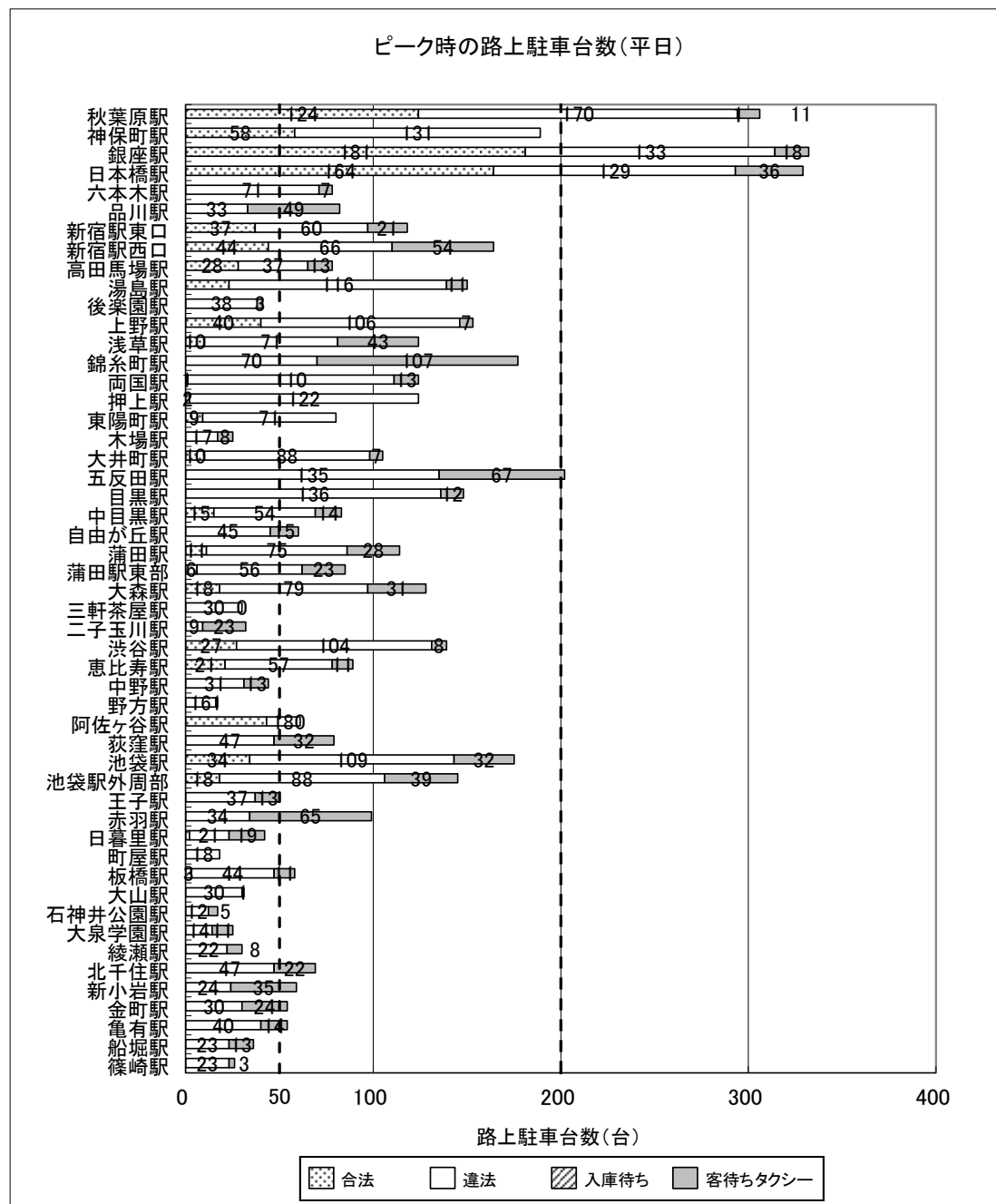


図 3-10 ピーク時の路上駐車台数(平日)

②休日

- 平日同様、ピーク時の路上占有台数（合法・違法・入庫待ち車両・タクシー乗り場の客待ちタクシーを含めた全車両）を下図に示す。
- 51 地区中、秋葉原駅・神保町駅・銀座駅・日本橋駅の 4 地区で、ピーク時の路上駐車台数が多く 200 台以上となっている。
- 51 地区中、六本木駅・東陽町駅・木場駅・自由が丘駅・三軒茶屋駅・二子玉川駅・中野駅・野方駅・荻窪駅・王子駅・日暮里駅・町屋駅・板橋駅・大山駅・石神井公園駅・大泉学園駅・綾瀬駅・北千住駅・金町駅・亀有駅・船堀駅・篠崎駅の 22 地区で、ピーク時の路上駐車台数が少なく 50 台未満となっている。

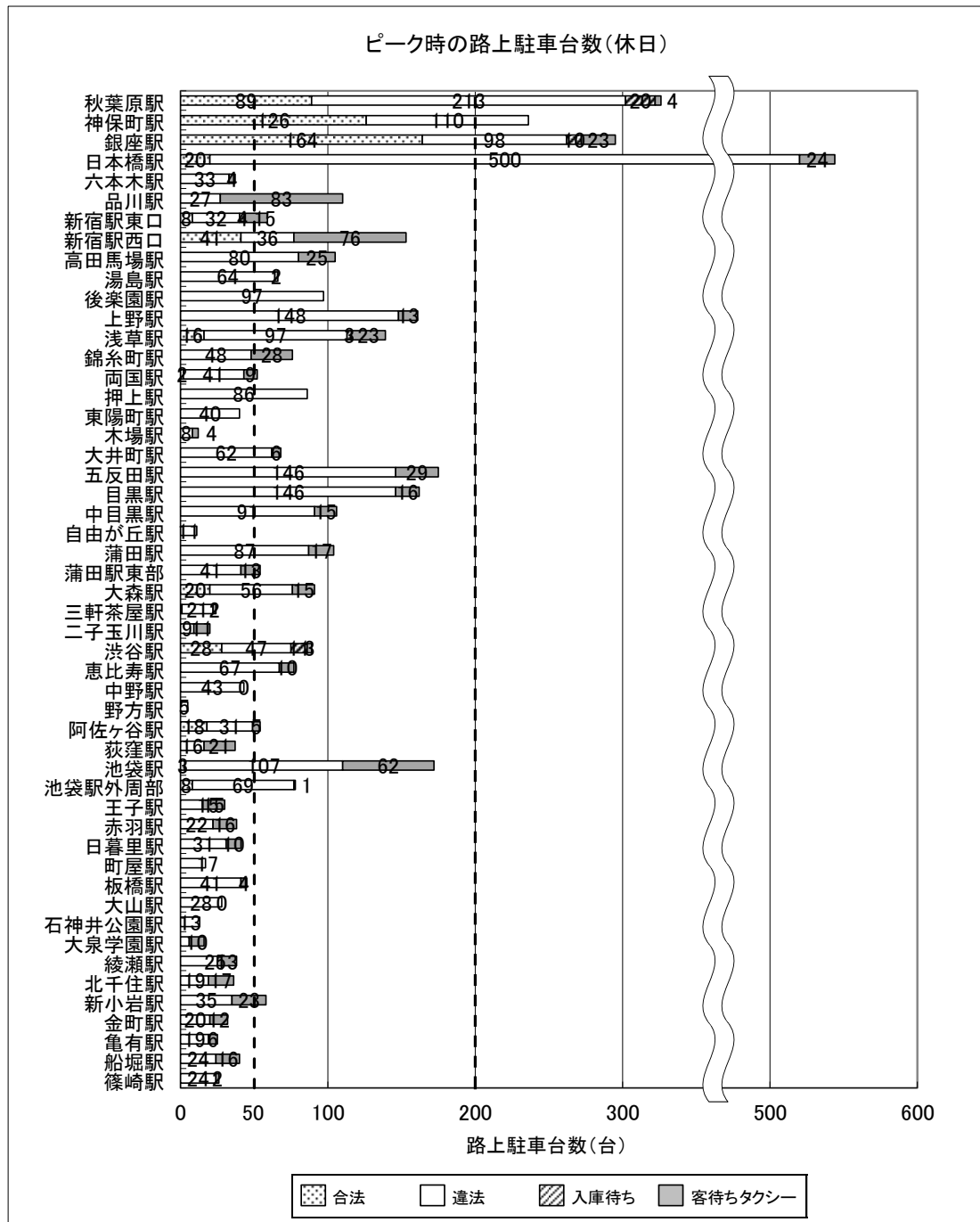


図 3-11 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) 違法路上駐車の種類構成

- 平日は時間帯による変動が大きい。13～15 時台は貨物車類の合計が 50%以上だが、その他の時間帯では乗用車の方が多い。
- 休日は時間帯による変動が小さく、1 日を通じて乗用車が 70%以上を占めている。その他、貨物車類は 13 時台、タクシーは 21 時台が最も多い。

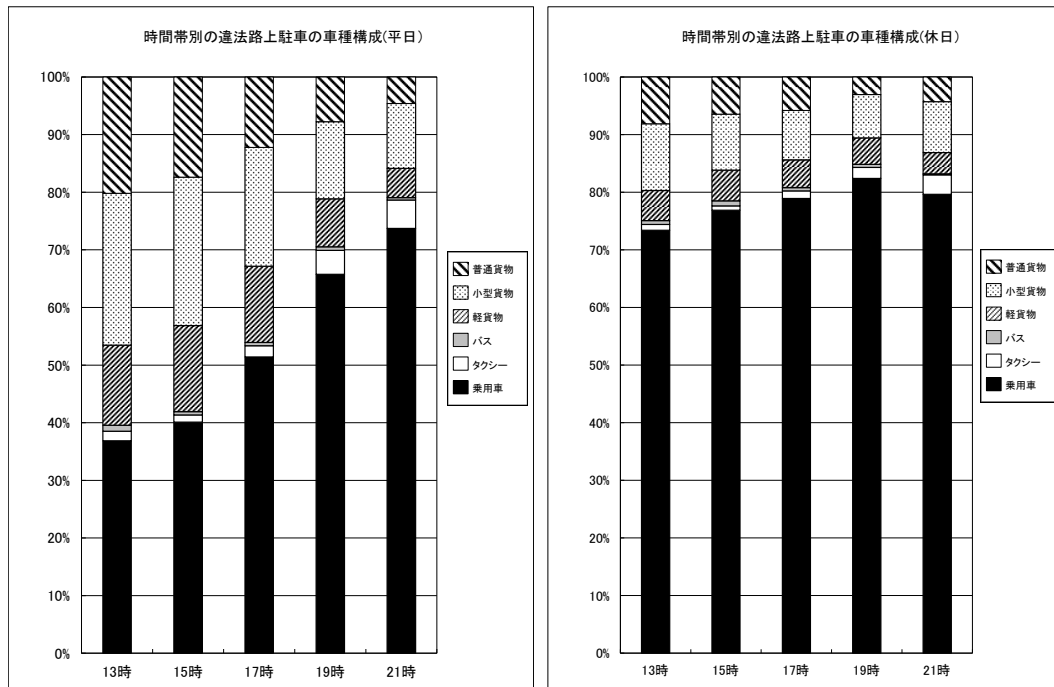


図 3 - 1 2 時間帯別の違法路上駐車の種類構成

3) 路上駐車時間(平日・休日)

- 休日の銀座駅、平日の蒲田駅を除き、平均路上駐車時間はほぼ 30 分以下となっている。
- 銀座駅・蒲田駅を除き平日・休日の差は小さい。銀座駅は休日の方が平日より大幅に長く、蒲田駅は平日の方が休日より長い。

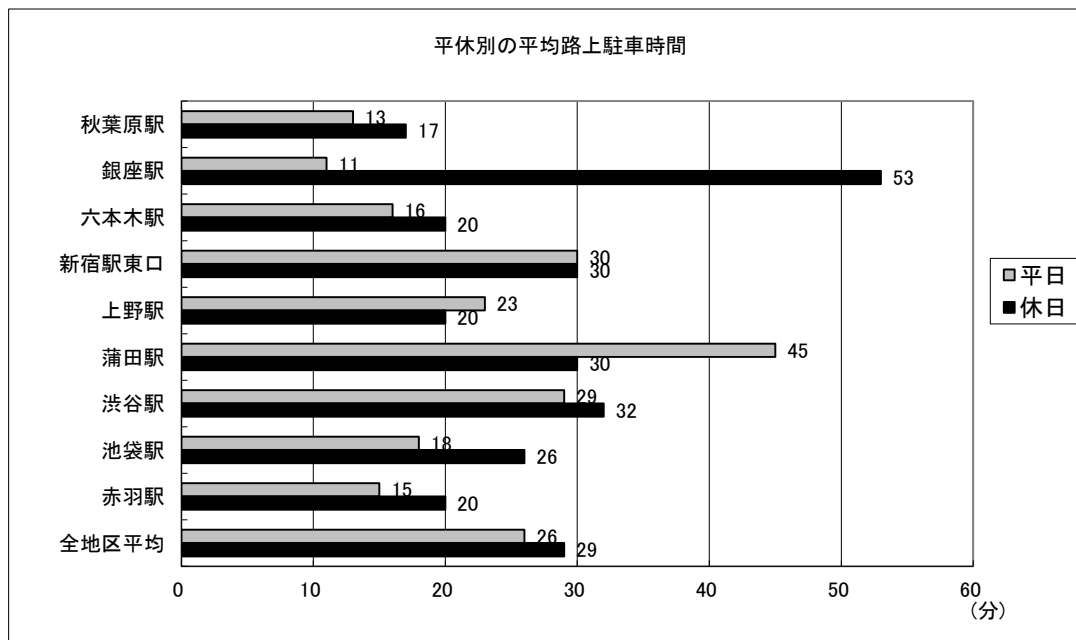


図 3-13 平均路上駐車時間 (平日・休日)

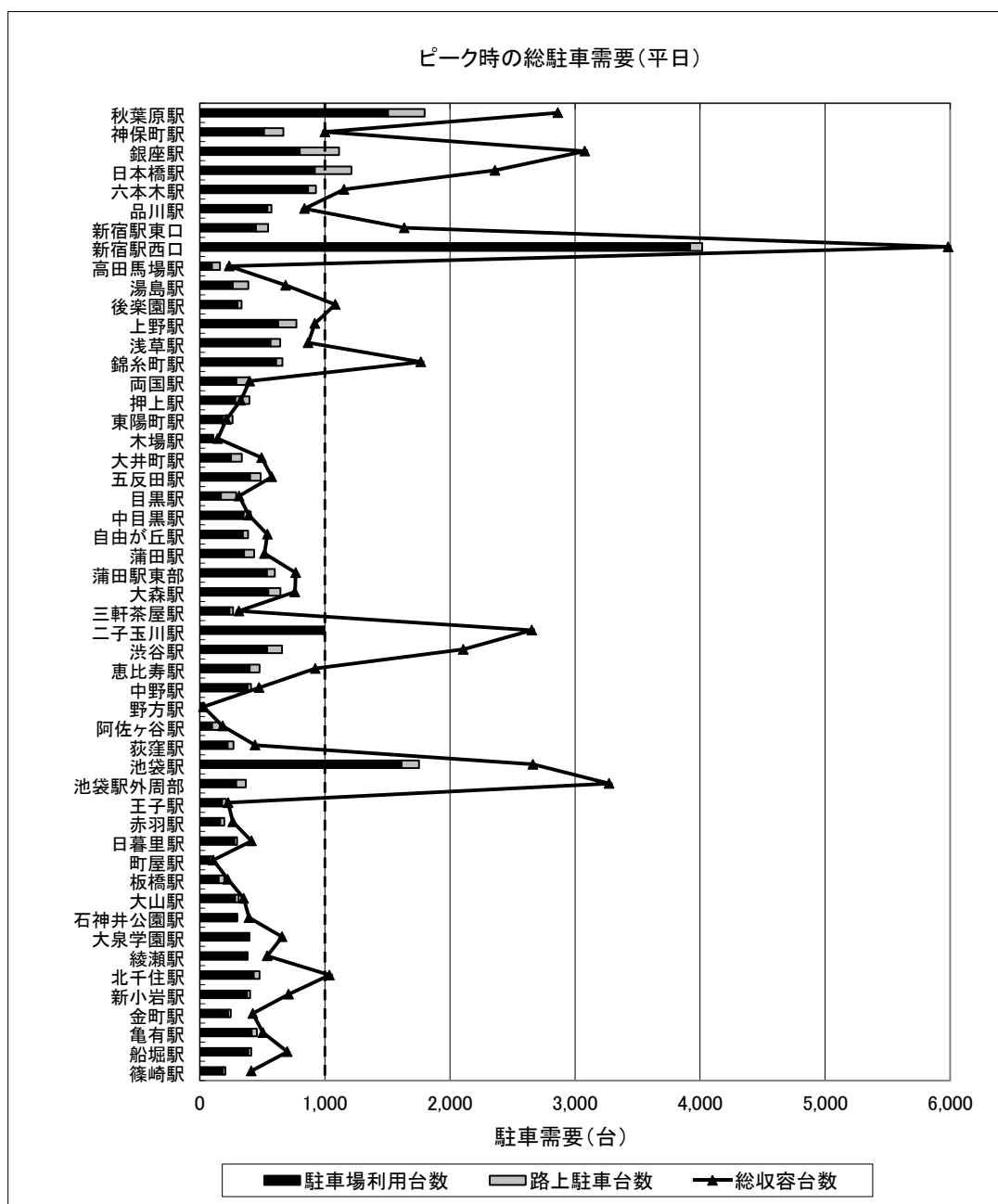
(5) 駐車需給バランスの実態

1) 駐車需要

各地区の調査結果のうち、駐車場利用台数、路上駐車台数（客待ちタクシーを除く）の合計より求めた総駐車需要を図 3-14、3-15 に示す。

① 平日

- 51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・池袋駅の 5 地区で、ピーク時の総駐車需要が 1,000 台以上となっている。
- 51 地区中、押上駅・東陽町駅・中目黒駅・野方駅の 4 地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 全ての地区で、駐車需要の大半が駐車場を利用している。



※路上駐車台数は合法・違法の路上駐車台数、入庫待ち車両の合算

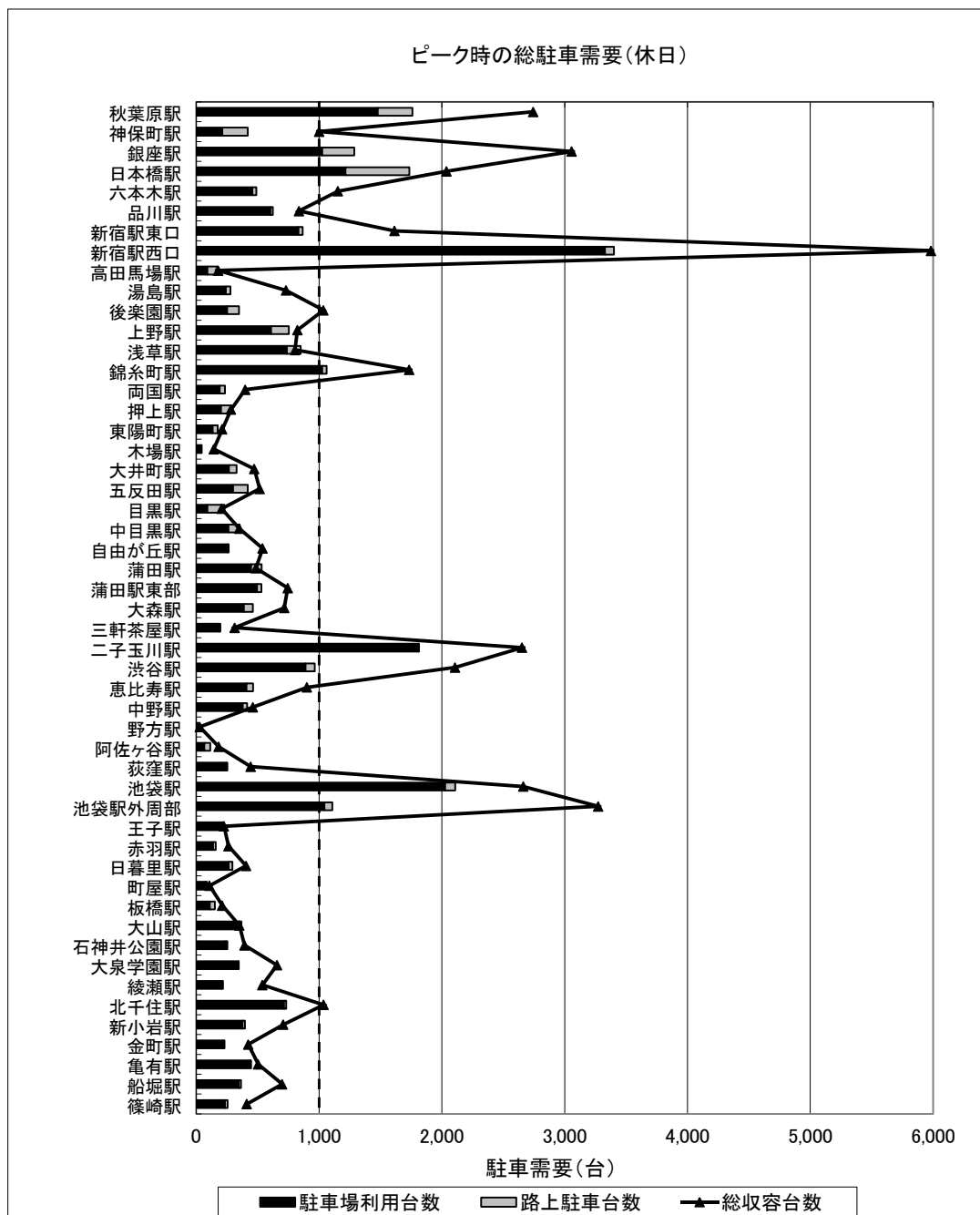
図 3-14 ピーク時の総駐車需要(平日)

②休日

○51 地区中、秋葉原駅・銀座駅・日本橋駅・新宿駅西口・錦糸町駅・二子玉川駅・池袋駅・池袋駅外周部の 8 地区で、ピーク時の総駐車需要が 1,000 台以上となっている。

○51 地区中、浅草駅・押上駅・目黒駅・中目黒駅・蒲田駅・大山駅の 6 地区で、ピーク時の総駐車需要が駐車容量を上回っている。

○全ての地区で、駐車需要の大半が駐車場を利用している。



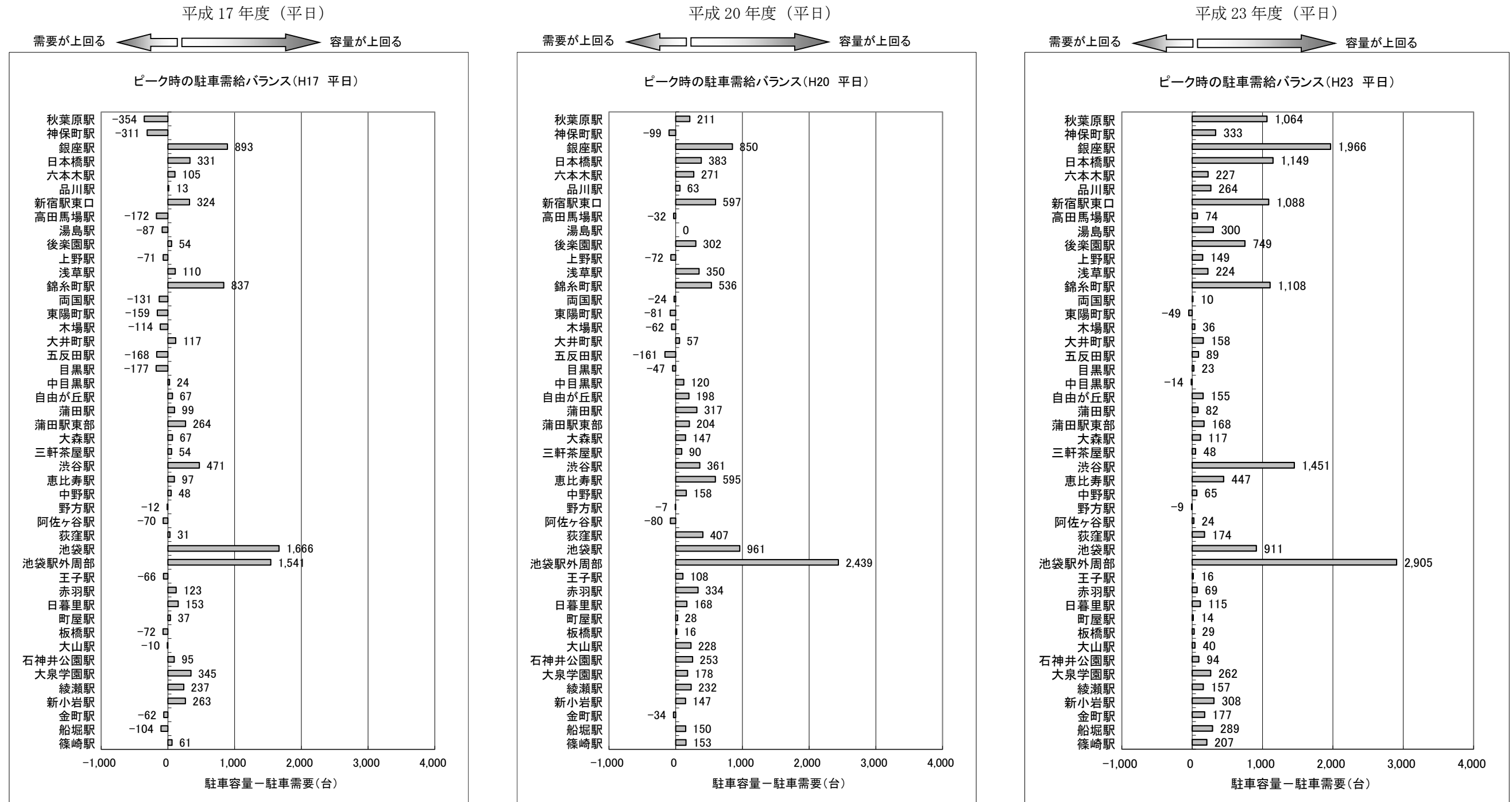
※路上駐車台数は合法・違法の路上駐車台数、入庫待ち車両の合算

図 3-15 ピーク時の総駐車需要(休日)

2) 駐車需給バランスの推移

①平日

- 駐車需要が容量を上回る地区は、平成 17 年度が 16 地区、平成 20 年度が 10 地区、平成 23 年度が 2 地区と年々減少している。
 ○また平成 20 年度に容量不足だったが今回解消されたのは、神保町駅・高田馬場駅・上野駅・両国駅・木場駅・五反田駅・目黒駅・阿佐ヶ谷駅・金町駅の 9 地区である。
 ○逆に平成 20 年度に容量が上回っていたが、今回不足したのは中目黒駅である。



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：16 地区

* 容量－需要が±10 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

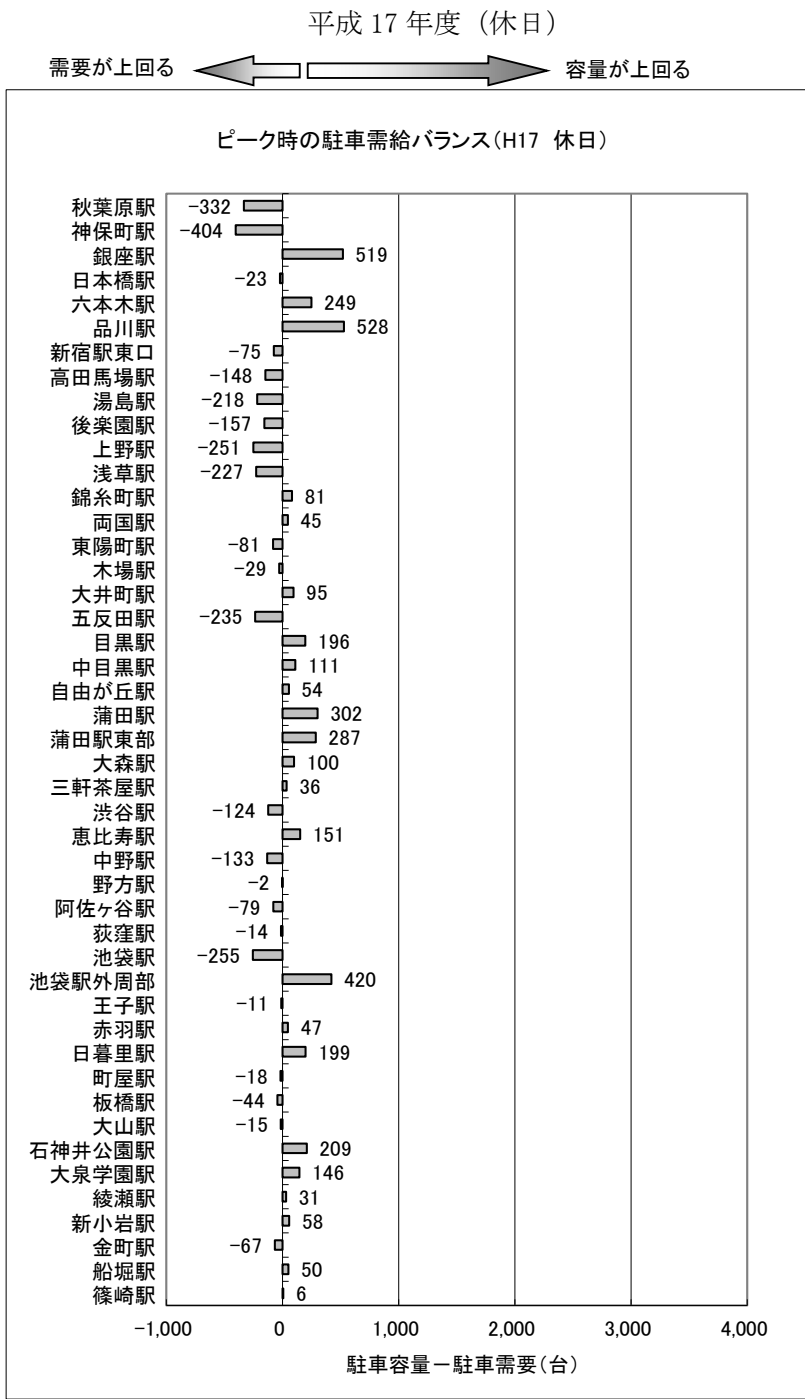
※駐車需要が駐車容量を上回る地区：10 地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2 地区

図 3-16 ピーク時の駐車需給バランスの推移 (平日)

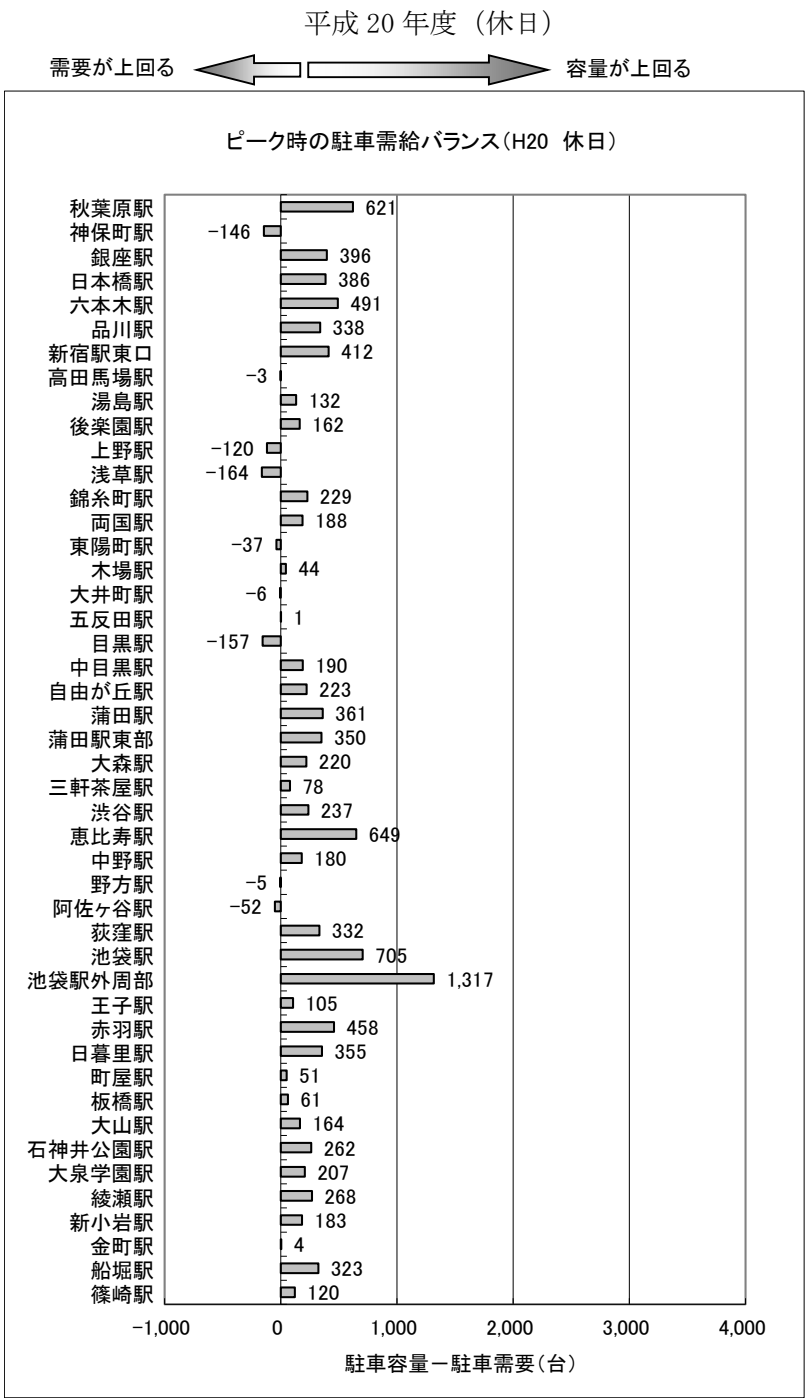
②休日

- 駐車需要が容量を上回る地区は、平成 17 年度が 22 地区、平成 20 年度が 6 地区、平成 23 年度が 4 地区と年々減少している。
○また平成 20 年度に容量不足だったが今回解消されたのは、神保町駅・上野駅・東陽町駅・阿佐ヶ谷駅である
○逆に平成 20 年度に容量が上回っていたが、今回不足したのは蒲田駅・大山駅である

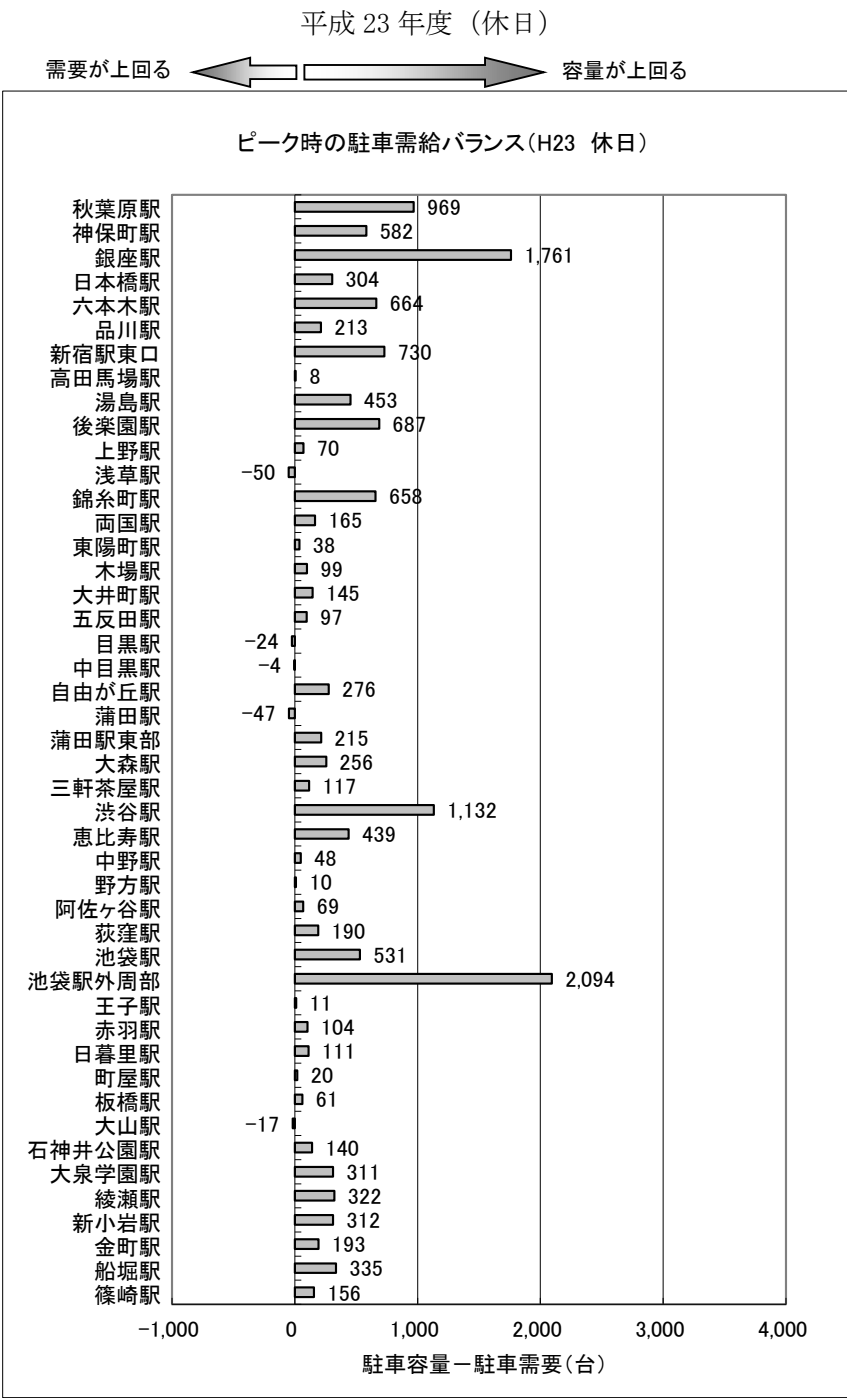


※駐車需要が駐車容量を上回る地区：22 地区

*容量－需要が±10 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：6 地区



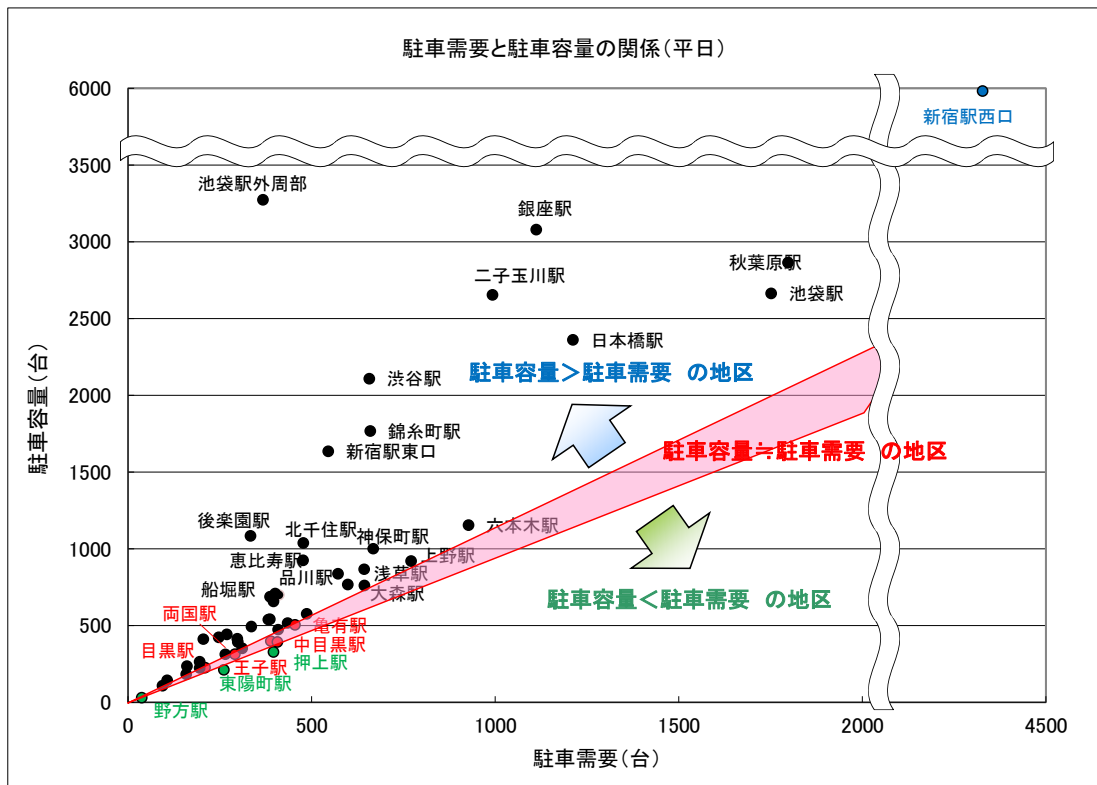
※駐車需要が駐車容量を上回る地区：4 地区

図 3-17 ピーク時の駐車需給バランスの推移（休日）

3) ピーク時の需給バランス【四輪】

①平日

- 51 地区中、駐車容量が駐車需要を上回る地区は 43 地区あり、特に池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を 2,000 台以上上回っている。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、両国駅・目黒駅・中目黒駅・王子駅・亀有駅の 5 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回るのは、押上駅・東陽町駅・野方駅の 3 地区である。
- 全体としては、駐車容量が需要を上回っていると言える。

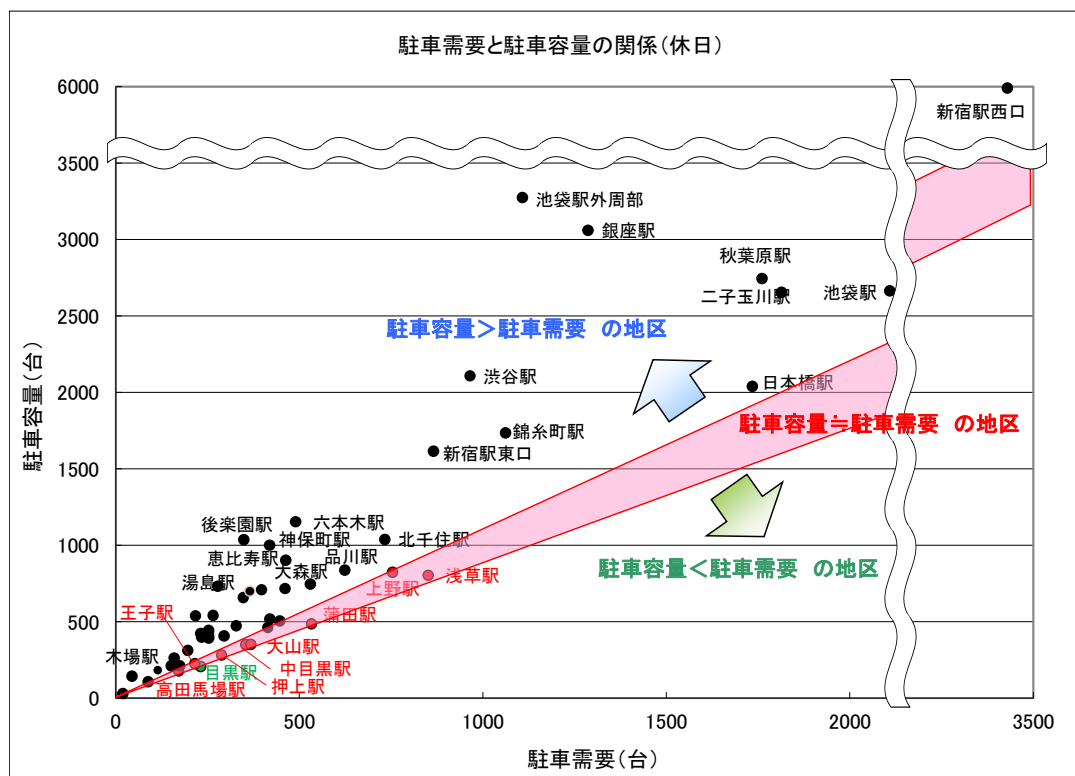


判定	地区
駐車容量 > 駐車需要 の地区 (43 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、高田馬場駅、湯島駅、後楽園駅、上野駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、蒲田駅、蒲田駅東部、大森駅、三軒茶屋駅、二子玉川駅、渋谷駅、恵比寿駅、中野駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、大山駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量 = 駐車需要 の地区 (5 地区)	両国駅、目黒駅、中目黒駅、王子駅、亀有駅
駐車容量 < 駐車需要 の地区 (3 地区)	押上駅、東陽町駅、野方駅

図 3-18 ピーク時の需給バランス(平日)

②休日

- 51 地区中、駐車容量が駐車需要を上回る地区は 42 地区あり、特に新宿駅西口・池袋駅外周部は駐車容量が駐車需要を 2,000 台以上上回っている。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、高田馬場駅・上野駅・浅草駅・押上駅・中目黒駅・蒲田駅・王子駅・大山駅の 8 地区である。
- 駐車需要が駐車容量を上回る地区は、目黒駅 1 地区である。
- 全体としては、駐車容量が需要を上回っていると言える。



判定	地区
駐車容量>駐車需要の地区 (42 地区)	秋葉原駅、神保町駅、銀座駅、日本橋駅、六本木駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、後楽園駅、錦糸町駅、両国駅、東陽町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、自由が丘駅、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、中野駅、野方駅、阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、池袋駅、池袋駅外周部、赤羽駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、石神井公園駅、大泉学園駅、綾瀬駅、北千住駅、新小岩駅、金町駅、亀有駅、船堀駅、篠崎駅
駐車容量=駐車需要の地区 (8 地区)	高田馬場駅、上野駅、浅草駅、押上駅、中目黒駅、蒲田駅、王子駅、大山駅
駐車容量<駐車需要の地区 (1 地区)	目黒駅

図 3-19 ピーク時の需給バランス(休日)

4 調査結果のまとめ（四輪）

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。

平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 4－1 に示す。過年度調査結果との比較を行ったのは、平成 17 年度・20 年度・23 年度ともに実施した 46 地区、平成 20 年度・23 年度ともに実施した 48 地区である。平成 23 年度に実施した対象地区数は 51 地区である。

表 4－1 平成 23 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	平成23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17・20・23年度 実施地区での比較			平成20・23年度 実施地区での比較			平成 23年度	平成17・20・23年度 実施地区での比較			平成20・23年度 実施地区での比較			平成 23年度	
		対象地区 46地区	過年度との比較		対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	対象地区 46地区	過年度との比較		対象地区 48地区	過年度との比較		対象地区 51地区	
増減	割合 (%)		増減	割合 (%)		増減	割合 (%)			増減	割合 (%)					
駐車場数 (場)	H17年度	974	—	—	—	—	—	—	*1 974	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	1,263	289	29.7	1,311	—	—	—	*1 1,263	289	30	*1 1,311	—	—	—	
	H23年度	1,551	288	22.8	1,602	291	22.2	1,705	1,544	281	22.2	1,595	284	21.7	1,698	
駐車場 収容台数 (台)	H17年度	33,698	—	—	—	—	—	—	33,187	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	36,791	3,093	9.2	39,524	—	—	—	36,466	3,279	9.9	38,957	—	—	—	
	H23年度	37,413	622	1.7	41,104	1,580	4.0	47,786	37,215	749	2.1	40,906	1,949	5.0	47,588	
駐車場 利用台数 (台)	H17年度	15,777	—	—	—	—	—	—	22,672	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	18,266	2,489	15.8	19,815	—	—	—	20,560	-2,112	-9.3	22,348	—	—	—	
	H23年度	16,693	-1,573	-8.6	20,133	318	1.6	24,751	19,031	-1,529	-7.4	22,537	189	0.8	26,508	
駐車場 利用率 (%)	H17年度	46.8	—	—	—	—	—	—	68.3	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	49.6	2.8	6.0	50.1	—	—	—	56.4	-11.9	-17.5	57.4	—	—	—	
	H23年度	44.6	-5.0	-10.1	49.0	-1.1	-2.2	51.8	51.1	-5.3	-9.4	55.1	-2.3	-4.0	55.7	
PM/PT 収容台数 (台)	H20年度	一般	—	—	—	2,040	—	—	—	—	—	—	1,282	—	—	—
		貨物用	—	—	—	303	—	—	—	—	—	—	235	—	—	—
		合計	—	—	—	2,343	—	—	—	—	—	—	1,517	—	—	—
	H23年度	一般	—	—	—	1,729	-311	-15.2	1,854	—	—	—	846	-436	-34.0	927
		貨物用	—	—	—	342	39	12.9	352	—	—	—	246	11	4.7	255
		合計	—	—	—	2,071	-272	-11.6	2,206	—	—	—	1,092	-425	-28.0	1,182
総路上 占有台数 (台)	H17年度	11,475	—	—	—	—	—	—	9,588	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	7,513	-3,962	-34.5	7,623	—	—	—	5,843	-3,745	-39.1	5,939	—	—	—	
	H23年度	4,635	-2,878	-38.3	4,977	-2,646	-34.7	5,078	4,127	-1,716	-29.4	4,391	-1,548	-26.1	4,447	
合法路上 駐車台数 (台)	H17年度	1,133	—	—	—	—	—	—	281	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	939	-194	-17.1	939	—	—	—	613	332	118.1	613	—	—	—	
	H23年度	883	-56	-6.0	883	-56	-6.0	929	503	-110	-17.9	503	-110	-17.9	544	
違法路上 駐車台数 (台)	H17年度	9,744	—	—	—	—	—	—	8,882	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	5,690	-4,054	-41.6	5,805	—	—	—	4,661	-4,221	-47.5	4,559	—	—	—	
	H23年度	2,863	-2,827	-49.7	2,919	-2,886	-49.7	3,147	2,983	-1,678	-36.0	3,011	-1,548	-34.0	3,152	
平均路上 駐車時間 (分) 【9地区】	H17年度	28	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	24	-4	-14.3	—	—	—	—	26	-9	-25.7	—	—	—	—	
	H23年度	26	2	8.3	—	—	—	—	29	3	11.5	—	—	—	—	
需要>供給 の地区数 (地区)	H17年度	16	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
	H20年度	10	-6	-37.5	10	—	—	—	6	-16	-72.7	6	—	—	—	
	H23年度	2	-8	-80.0	2	-8	-80.0	2	4	-2	-33.3	4	-2	-33.3	4	

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

*1 休日における駐車場数は、平日とほぼ同数とみなしている。

(1) 駐車場数及び収容台数の実態 (H20・H23 年度ともに調査した地区の比較)

- 駐車場数は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の 1,311 場に対して 1,602 場と約 22%増加している。
- 収容台数は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の 39,524 台に対して 41,104 場と約 4%増加している。
- 駐車場の収容台数規模は、前回調査(H20 年度)と比較すると、30 台以下の駐車場の割合は平成 20 年度の約 80%に対して約 85%と増加しており、比較的小規模な駐車場の整備が進んでいると考えられる。

(2) 駐車場利用状況の実態 (H20・H23 年度ともに調査した地区を対象)

- ピーク時の駐車場利用台数は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の 19,815 台【22,348 台】に対して 20,133 台【22,537 台】と約 2%【約 1%】増加している。
- ピーク時の駐車場利用率の全地区平均は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の 50.1%【57.4%】、平成 23 年度の 49.0%【55.1%】に推移している。

(3) 路上駐車の実態 (H20・H23 年度ともに調査した地区を対象)

- ピーク時の総路上占有台数は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の 7,623 台【5,939 台】に対して 4,977 台【4,391 台】と約 35%【約 26%】減少している。
- 乗用車種の減少以上に貨物車種の減少が顕著となっている。
- 路上駐車車両の車種分類をみると、平日は 1 日を通じて乗用車が最も多く、約 44~75%と変動幅が大きい。貨物車種は 19 時以降大幅に減少している。
- 休日は時間帯による車種構成の変動が非常に小さく、1 日を通じて乗用車が約 75~84%を占めている。
- 貨物車用パーキングメーターの増加（平成 20 年度：303 台、平成 23 年度：342 台）や、荷さばき可能な駐車場の増加（平成 20 年度：28 場 358 台、平成 23 年度：106 場 2,227 台）により路上駐車における宅配事業者の割合が低下していると考えられる。
- 9 地区の平均路上駐車時間は、前回調査(H20 年度)と比較すると、平成 20 年度の約 24 分【約 26 分】に対して、約 26 分【約 29 分】と約 2 分【約 3 分】増加している。

(4) 駐車需給バランスの実態 (H20・H23 年度ともに調査した地区を対象)

- 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 2 地区（東陽町駅・中目黒駅）、休日 4 地区（浅草駅・目黒駅・蒲田駅・大山駅）である。
- 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が、平成 20 年度は 10 地区【6 地区】、平成 23 年度には 2 地区【4 地区】と減少しており、需給バランスが改善された地区が増えてきていることがわかる。

※【 】内の数値は休日

(5) 現状の駐車特性のまとめ

調査結果を今回調査した 51 地区の合計でみると、ピーク時における総駐車需要は平日が 28,513 台、休日が 30,065 台である。供給（路外駐車場総収容台数＋PM・PT の総収容台数）は平日が 49,992 台、休日が 48,770 台となっている。需給バランスは平日が 57.0%、休日が 61.6%となっており、全地区の合計で見ると需要に対して十分な供給が確保されていると言える。

ただし、地区全体では十分な供給が確保されているがピーク時の需給バランスが確保されていない地区や、路上駐車が多いのに駐車場が整備されていない範囲がある地区など、地区毎の特性に留意した駐車対策を引き続き行っていく必要があり、特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要となっている。

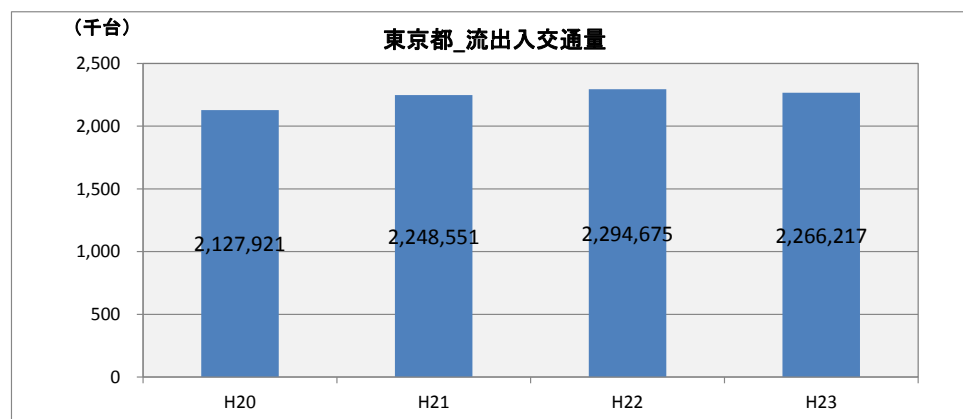
総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合は、平日が 9.7%、休日が 9.4%と依然として多くなっている。地区全体としては違法路上駐車に対して十分な供給が確保されているため、供給が十分に確保されている地区における取り締まりの強化や、既存の駐車施設を有効に活用していくための施策を検討することが求められる。特に既存の駐車施設を有効に利用するために、地域の特性を考慮した地域ごとの駐車に関するルール作りに、自治体・駐車場事業者・運送事業者・地元商店街等が協力して取り組んでいくことが求められる。

今回調査において駐車需要が供給を上回る地区が大幅に減少しているが、供給の増加については空地の暫定利用などが一時的に供給の増加に結びついている可能性も考えられ、需要の減少は調査が実施されたのが東日本大震災の影響による節電令が解除された直後であり、また震災の影響による日常生活における行動及び意識の変化、円高・原油高などの社会情勢の変化など多様な要因による一時的な需要減の可能性も多分に考えられる。そのため今後も注意深く動向を見守る必要がある。

【参考資料】

○東京都への流出入交通量（都県境）

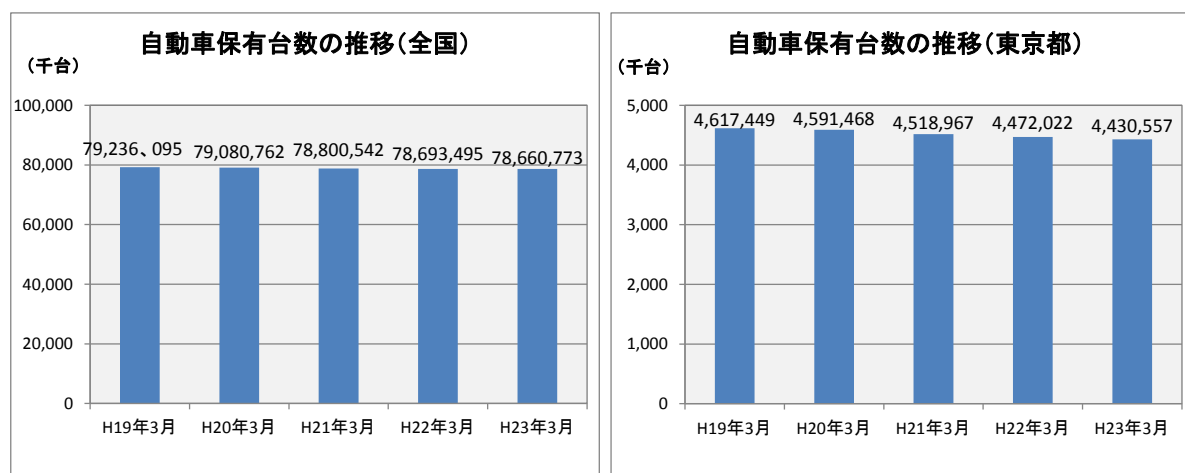
需要の減少についての検討材料として、交通量の推移をみると、東京都への流出入交通量（都県境）【警視庁統計】では、平成20年度の2,127,921台と比較して2,266,217台と138,296台（約6%）増加している。



※出典：警視庁統計

○自動車保有台数の推移（全国・東京都）

また、自動車保有台数の推移をみると、全国ではほぼ同水準で推移している。東京都では、平成20年の4,591,468台と比較して4,430,557台と160,911台（約4%）減少している。



※出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会HP

5 調査結果（二輪）

（１）駐車施設の実態

１）駐車場数

- 29 地区中、渋谷駅で駐車場が 10 場以上となっている。
- 中野駅は駐車場が 0 場である。

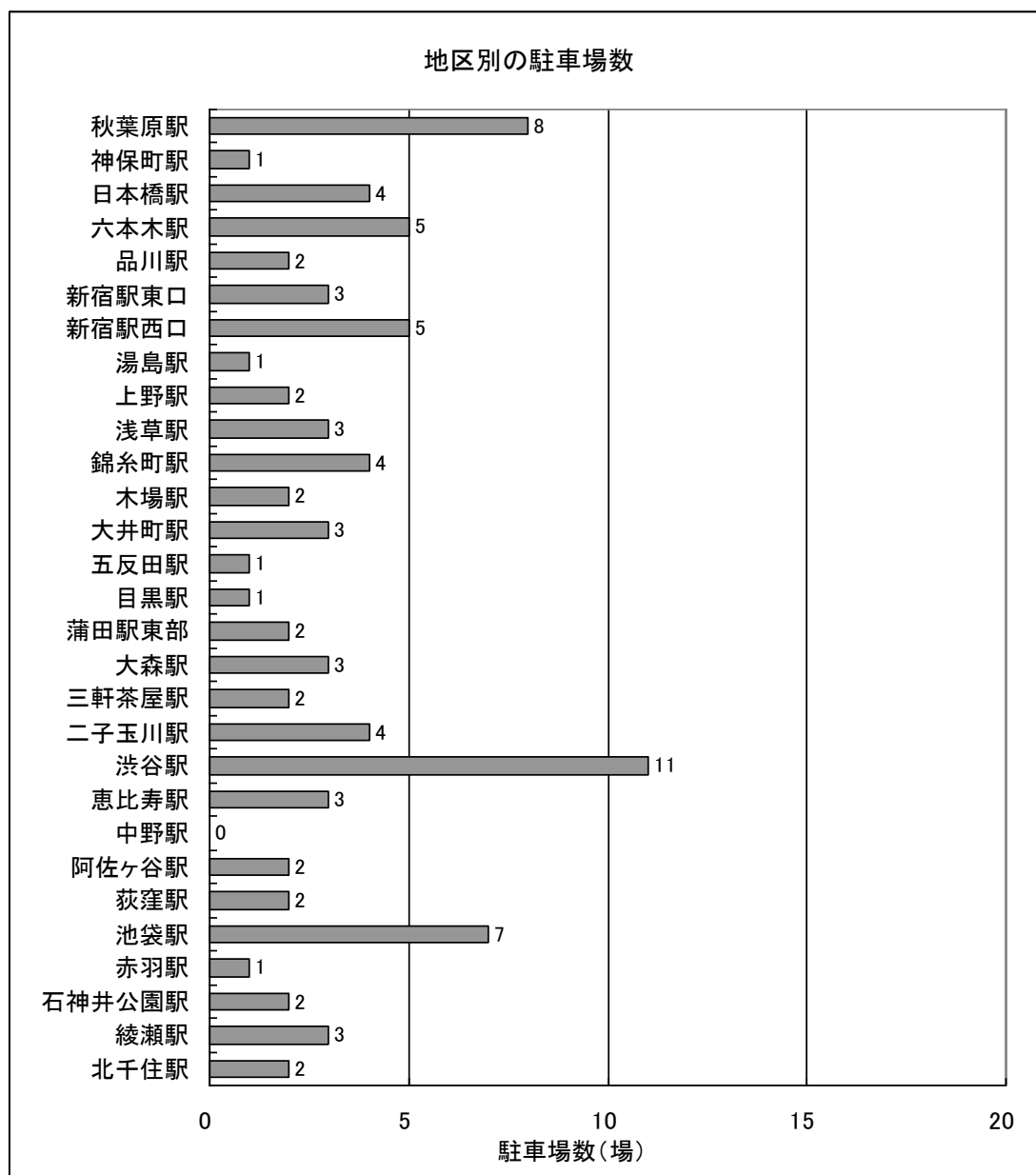


図 5－1 地区別の駐車場数

2) 収容台数（平日・休日）

○29 地区中、秋葉原駅・渋谷駅の 2 地区は収容台数が 200 台以上である。
○29 地区中、神保町駅・五反田駅・三軒茶屋駅・中野駅・赤羽駅は収容台数が 10 台未満である。

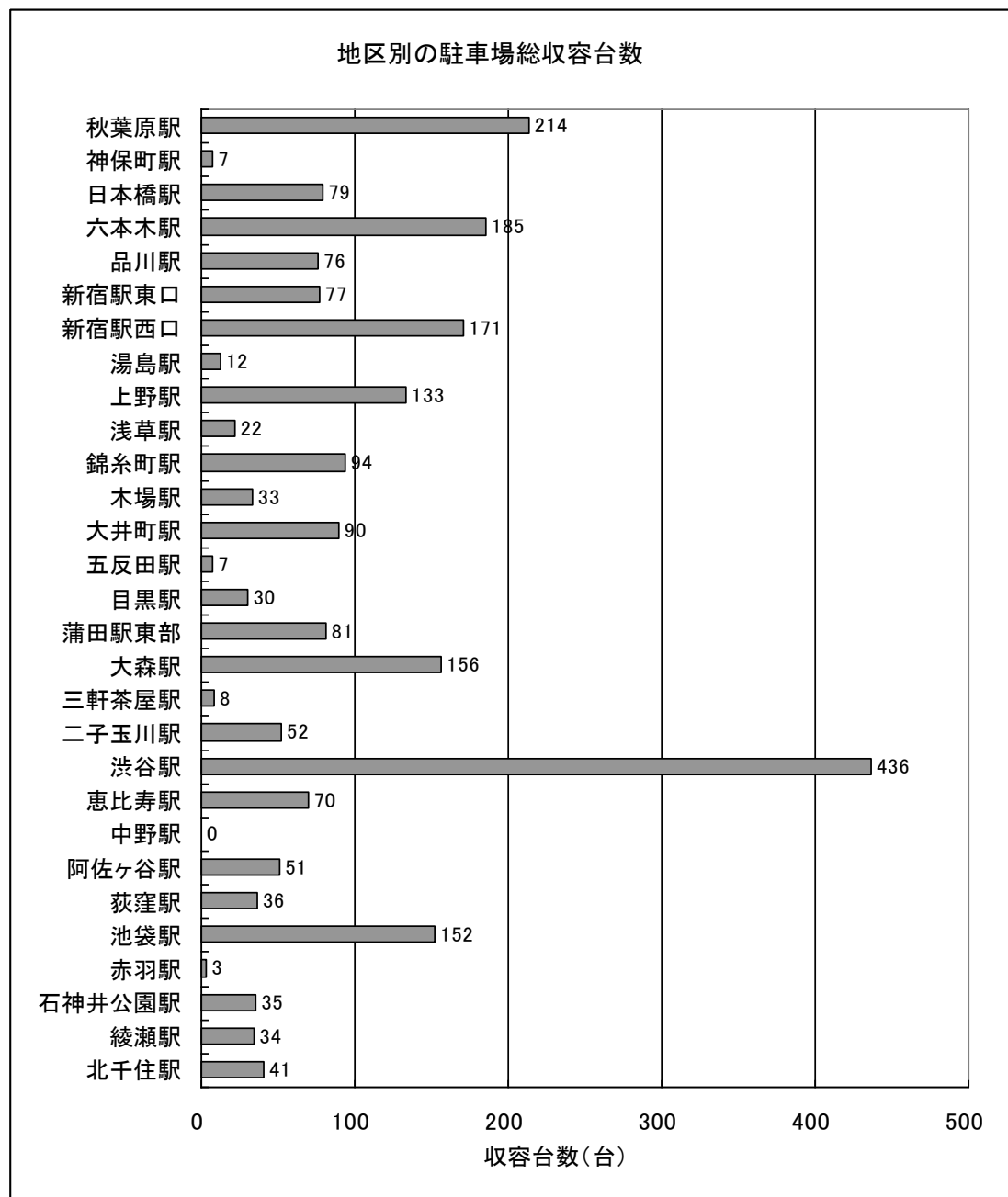


図 5 - 2 地区別の駐車場総収容台数

(2) 駐車場利用実態

1) 駐車場利用率

① 平日

- 全体的に利用率が高い地区が多く、29 地区中 22 地区でピーク時利用率が 50%以上となっている。
- 29 地区中、新宿駅東口・上野駅の 2 地区はピーク時にもかかわらず 20%未満の利用率となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用率は 0%である。

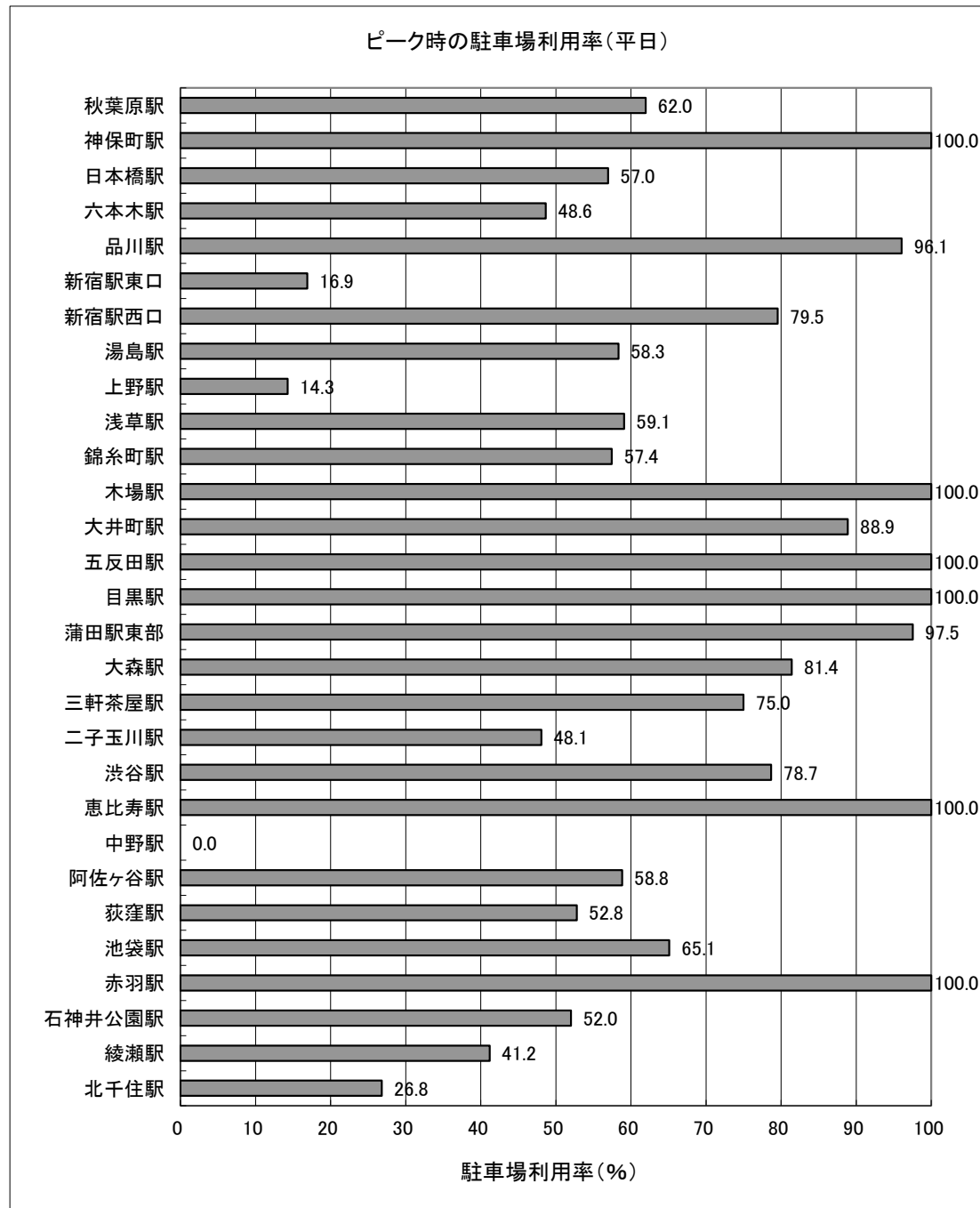


図 5-3 ピーク時の駐車場利用率(平日)

②休日

- 全体的に利用率が高い地区が多く、29 地区中 21 地区でピーク時利用率が 50%以上となっている。
- 29 地区中、六本木駅・新宿駅東口・湯島駅の 3 地区はピーク時にもかかわらず 20%未満の利用率となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用率は 0%である。

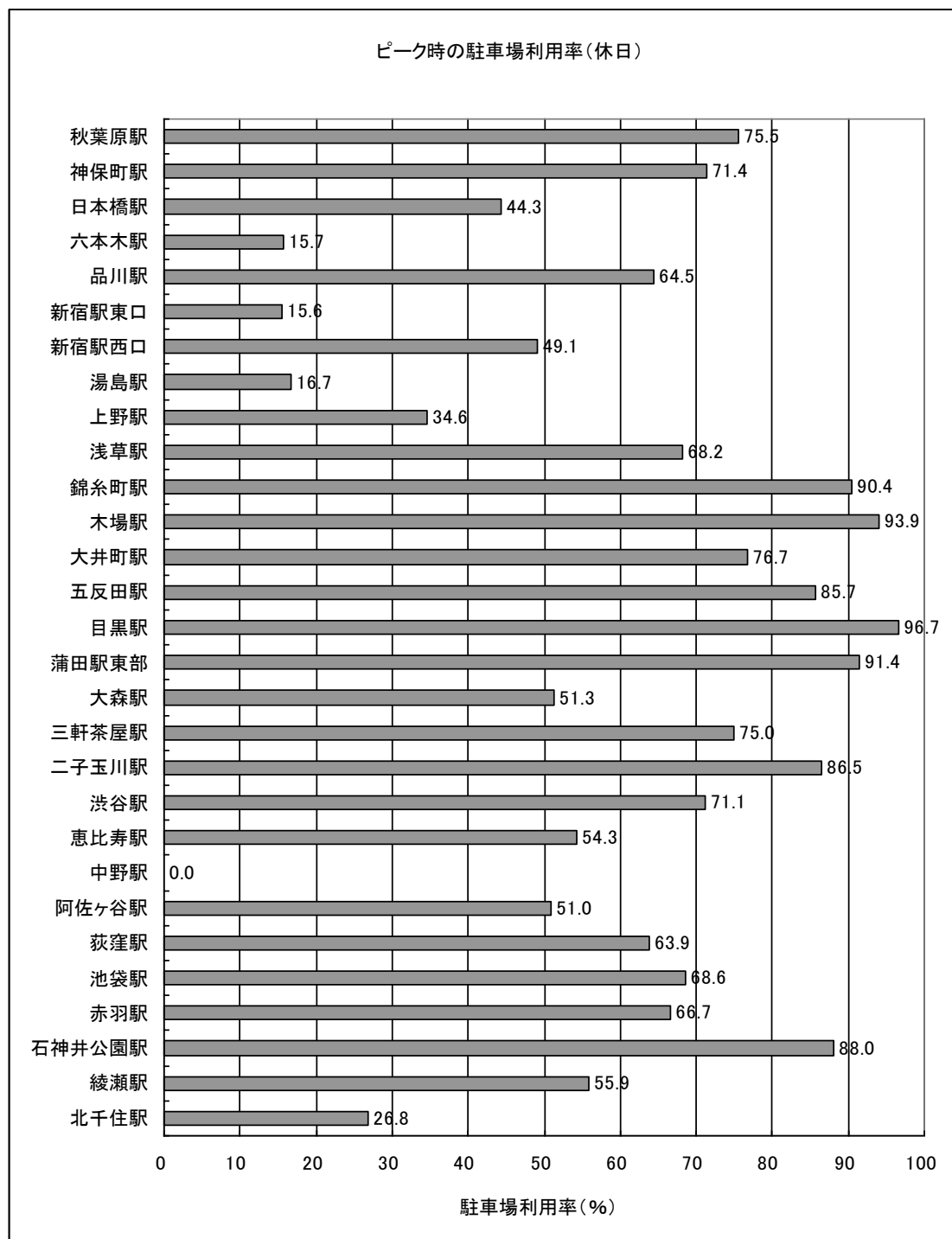


図 5-4 ピーク時の駐車場利用率(休日)

2) 駐車場利用台数

①平日

- 29 地区中、秋葉原駅・新宿駅西口・大森駅・渋谷駅の 4 地区でピーク時の利用台数が 100 台以上となっている。
- 29 地区中、神保町駅・湯島駅・五反田駅・三軒茶屋駅・赤羽駅の 5 地区でピーク時の利用台数が 10 台未満となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用台数は 0 台である。

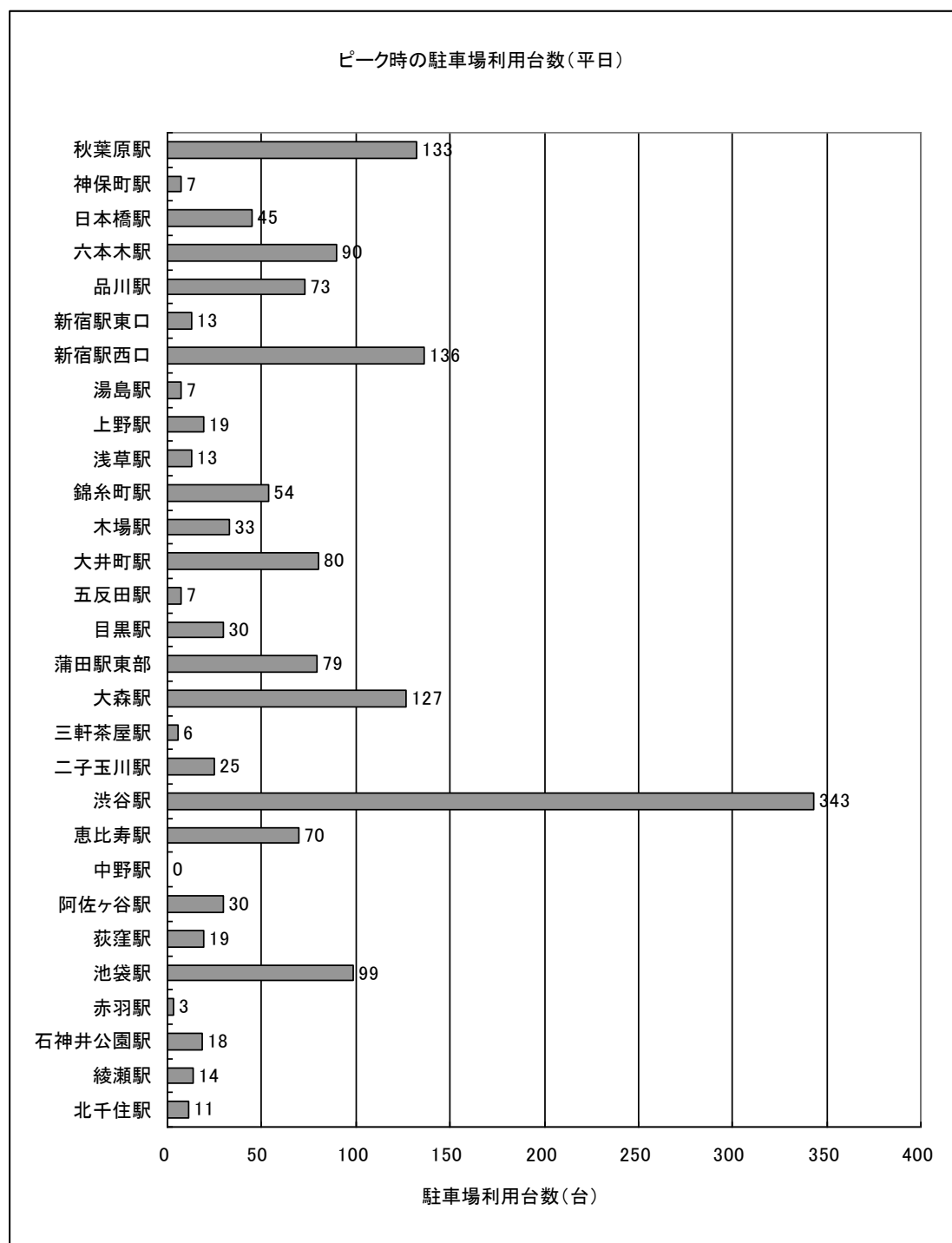


図 5-5 ピーク時の駐車場利用台数(平日)

②休日

- 29 地区中、秋葉原駅・渋谷駅・池袋駅の 3 地区でピーク時の利用台数が 100 台以上となっている。
- 29 地区中、神保町駅・湯島駅・五反田駅・三軒茶屋駅・赤羽駅の 5 地区でピーク時の利用台数が 10 台未満となっている。
- 中野駅は駐車場が無いいため、利用台数は 0 台である。

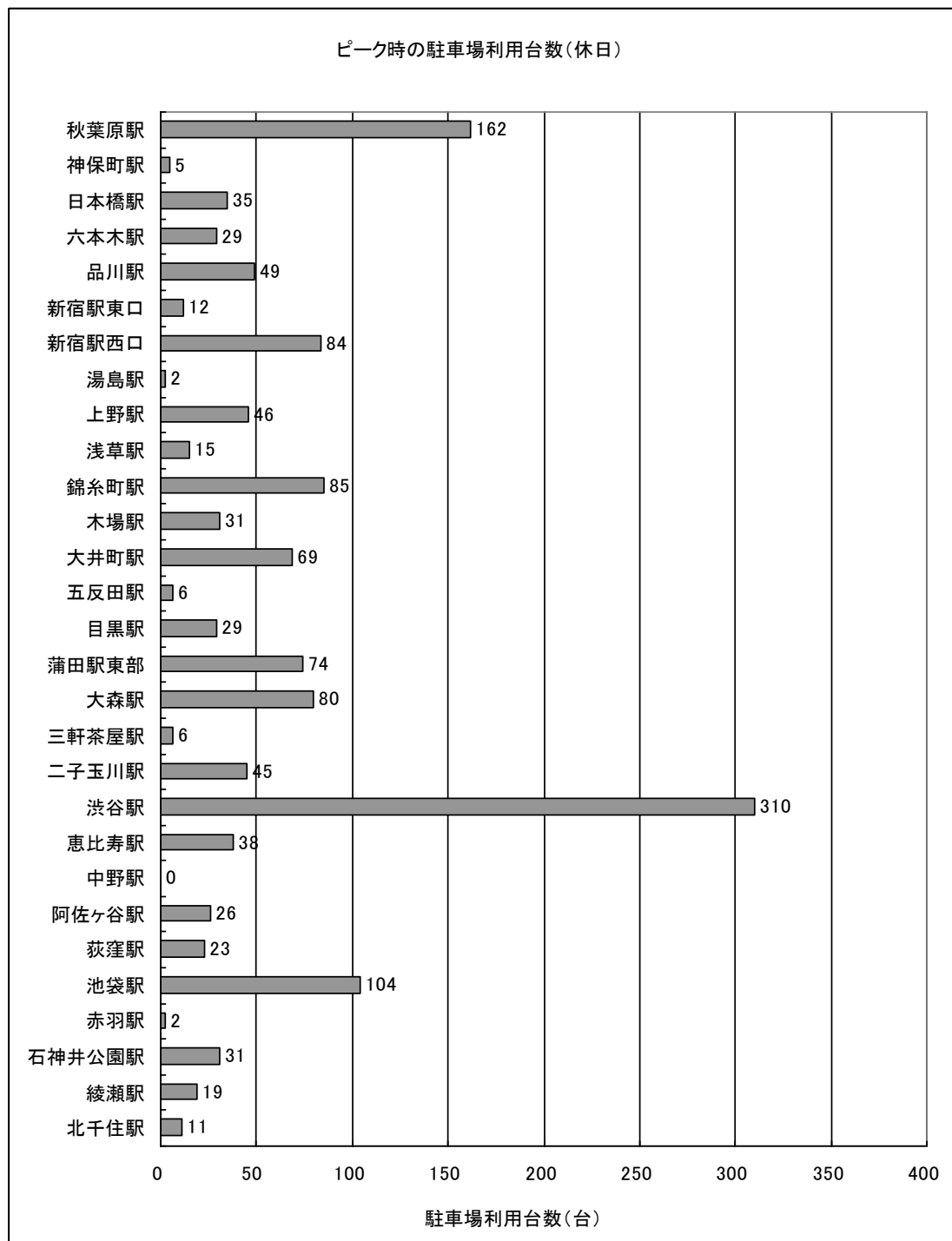


図 5-6 ピーク時の駐車場利用台数(休日)

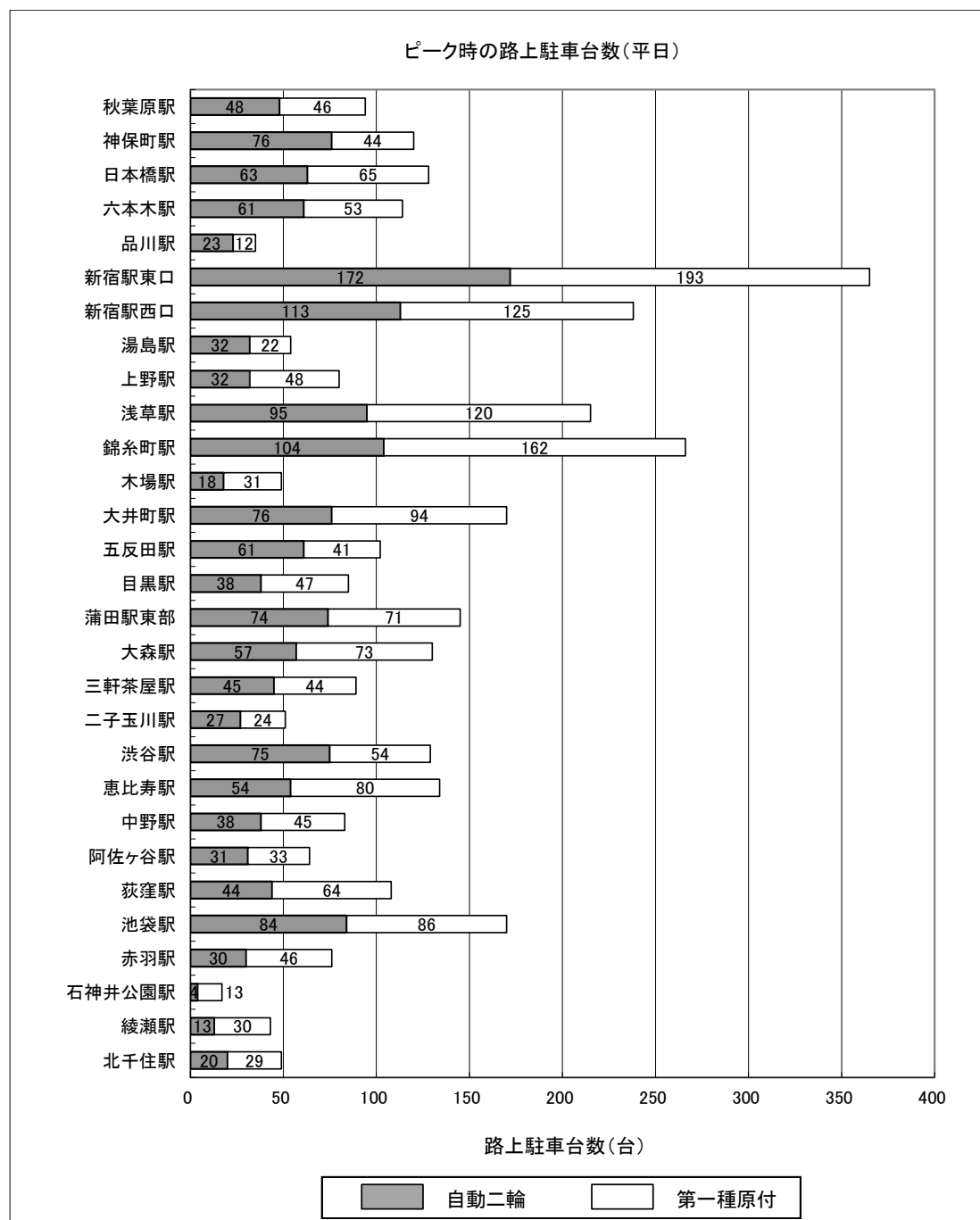
(3) 路上駐車の実態

1) 総路上駐車台数 (台)

①平日

○29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅の 4 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 200 台以上となっている。

○29 地区中、品川駅・木場駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の 5 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。



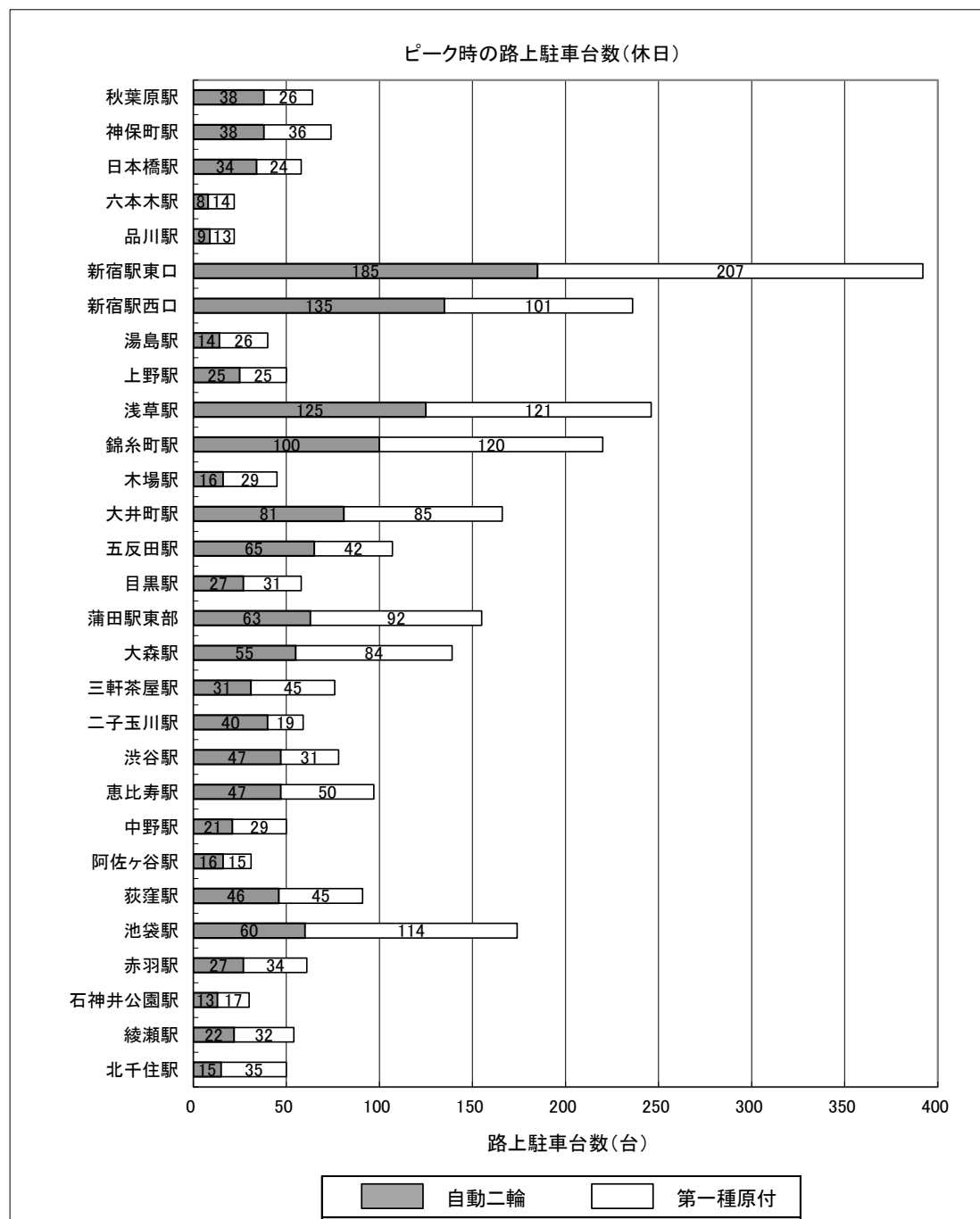
※合法・違法を含めた全車両

図 5-7 ピーク時の路上駐車台数 (平日)

②休日

○29 地区中、新宿駅東口・新宿駅西口・浅草駅・錦糸町駅の 4 地区でピーク時の路上駐車台数が 200 台以上となっている。

○29 地区中、六本木駅・品川駅・湯島駅・木場駅・阿佐ヶ谷駅・石神井公園駅の 6 地区で、ピーク時の路上駐車台数が 50 台未満となっている。



※合法・違法を含めた全車両

図 5-8 ピーク時の路上駐車台数(休日)

2) 路上駐車時間

①自動二輪

- 平日・休日ともに平均路上駐車時間が 60 分未満なのは秋葉原駅のみである。
 ○新宿駅西口・浅草駅・池袋駅は平日、新宿駅東口・五反田駅では休日の路上駐車時間が大幅に長くなっている。湯島駅は休日の平均路上駐車時間が 0 分である。

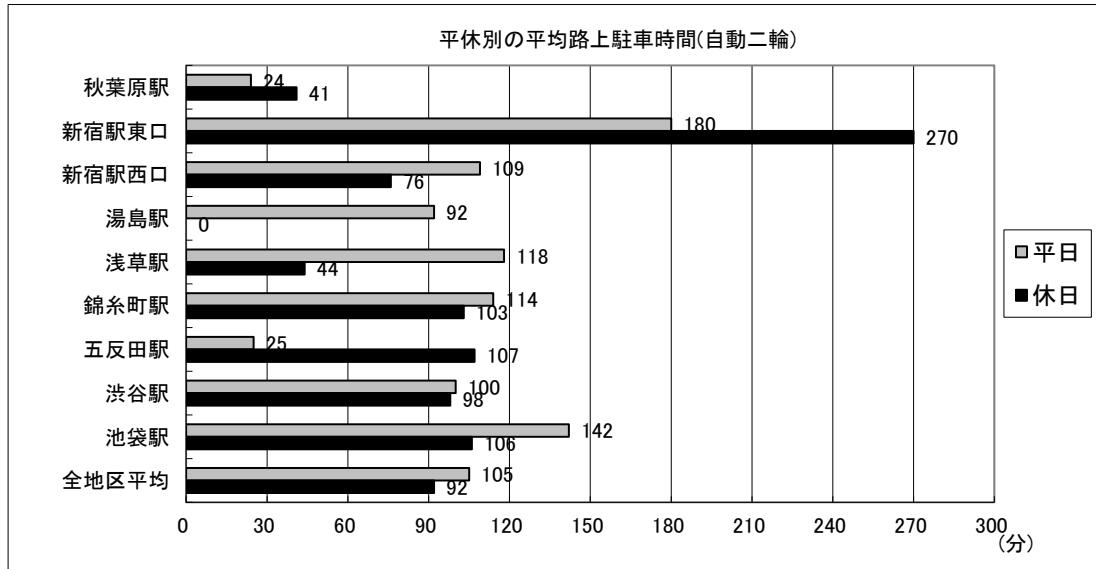


図 5-9 平均路上駐車時間(自動二輪)

②原付第一種

- 五反田駅は平日・休日ともに平均路上駐車時間が 10 分と非常に短くなっている。
 ○浅草駅・錦糸町駅・渋谷駅は平日、秋葉原駅・池袋駅では休日の路上駐車時間が大幅に長くなっている。新宿駅東口は休日の平均路上駐車時間が 0 分である。

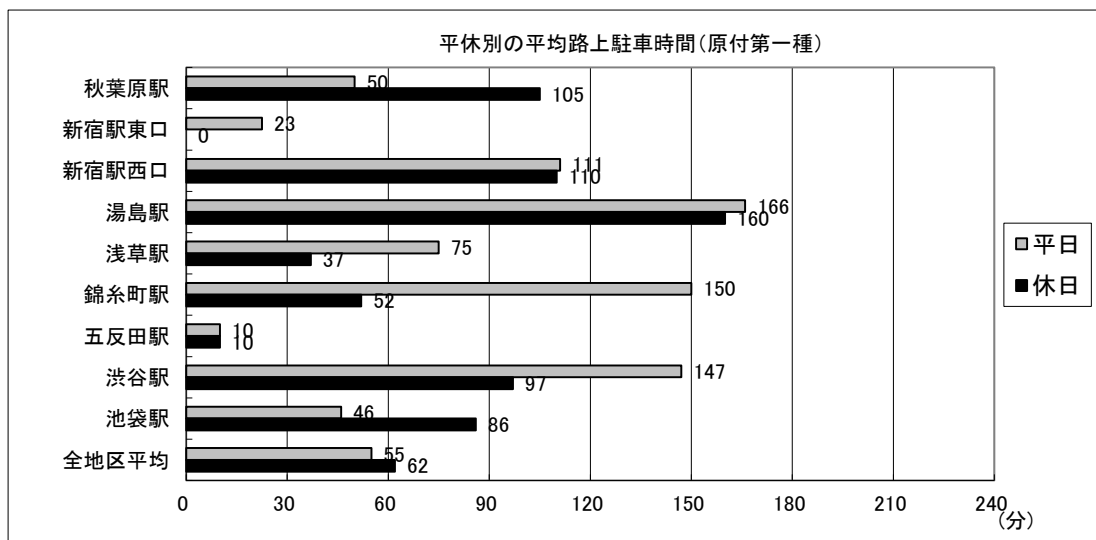


図 5-10 平均路上駐車時間(原付第一種)

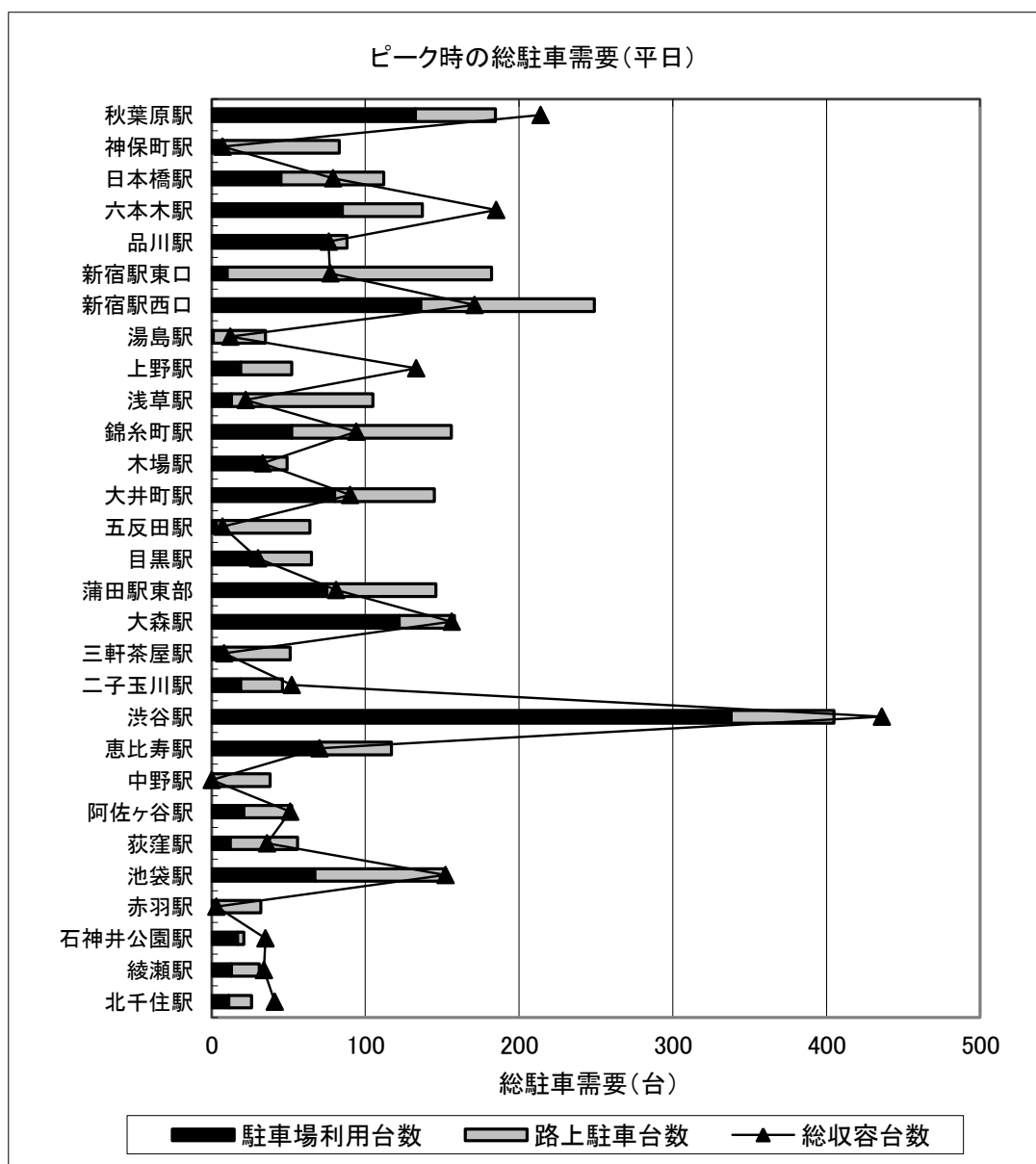
(4) 駐車需給バランスの実態

1) ピーク時の総駐車需要

①平日

○29 地区中、総駐車需要に対して供給量が多くなっているのは、秋葉原駅・六本木駅・上野駅・二子玉川駅・渋谷駅・池袋駅・石神井公園駅・綾瀬駅・北千住駅の 9 地区であり、その他の地区ではピーク時の路上駐車を収容するための駐車場容量が不足していることが考えられる。

○渋谷駅は駐車需要・供給量ともに最も多く、駐車需要における駐車場利用率も最も高くなっている。



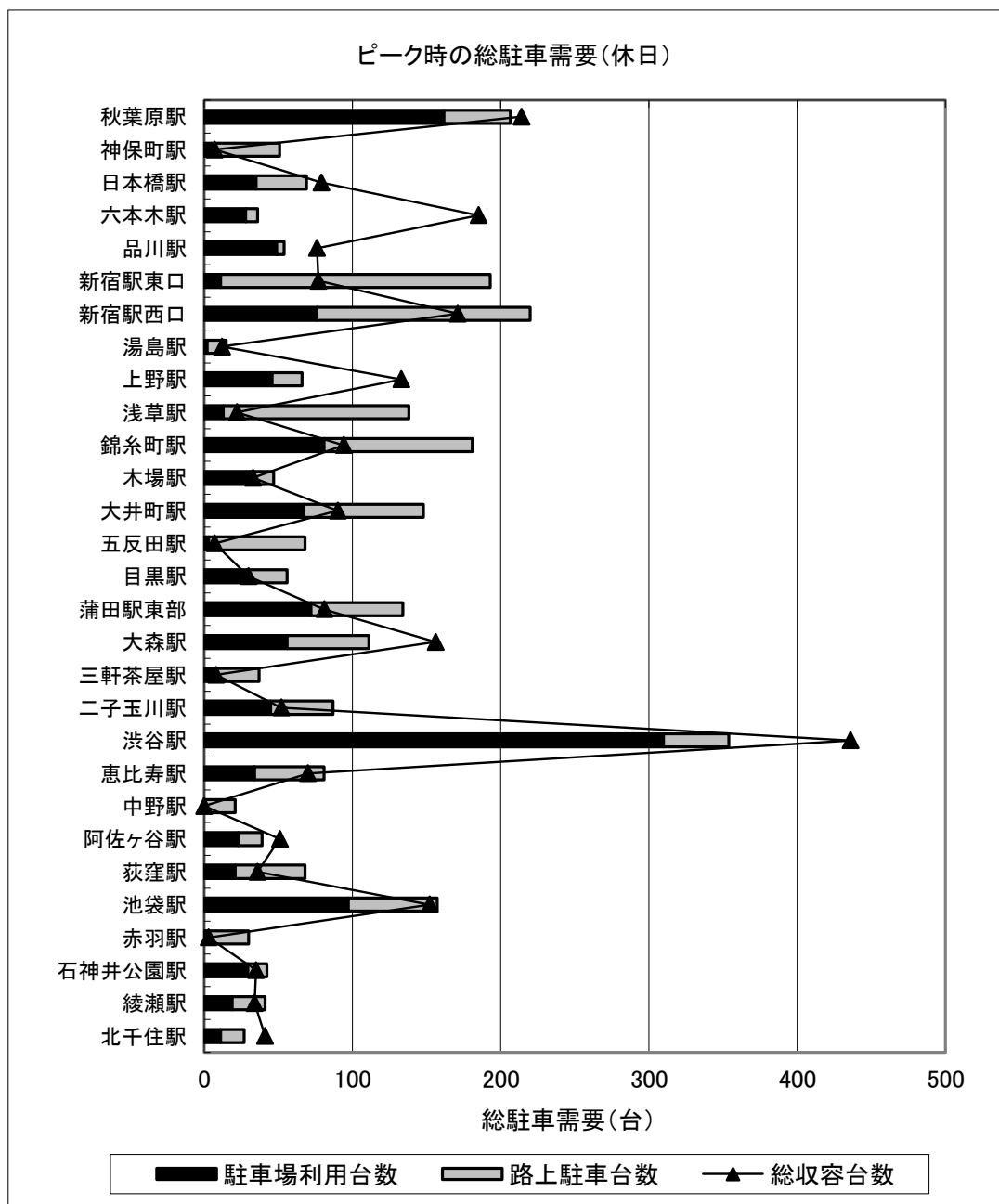
※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 5-11 ピーク時の総駐車需要(平日)

②休日

○29 地区中、総駐車需要に対して供給量が多くなっているのは、秋葉原駅・日本橋駅・六本木駅・品川駅・上野駅・大森駅・渋谷駅・阿佐ヶ谷駅・北千住駅の 9 地区であり、その他の地区ではピーク時の路上駐車を収容するための駐車場容量が不足していることが考えられる。

○渋谷駅は駐車需要・供給量ともに最も多く、駐車場利用率も高くなっている。



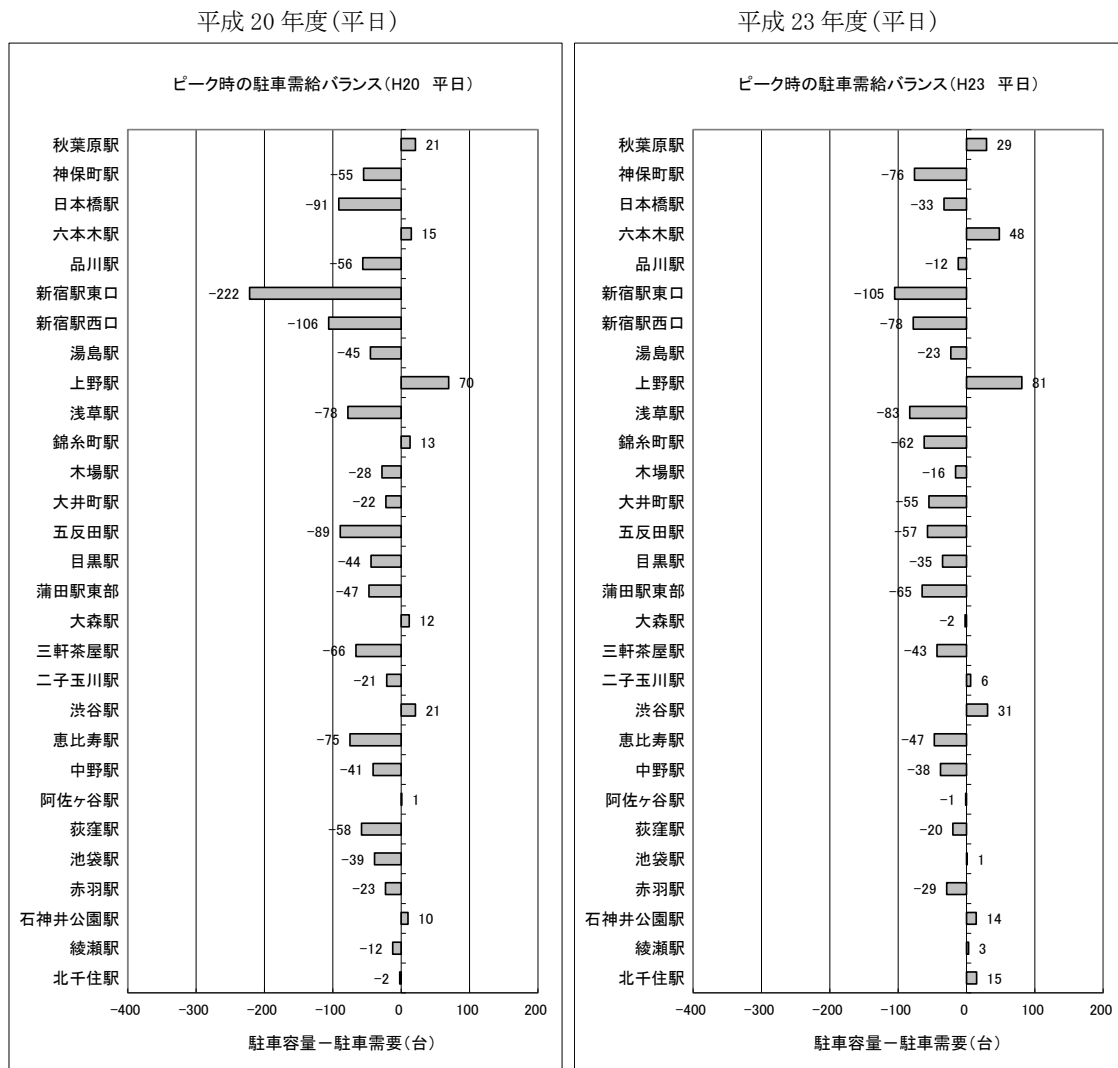
※路上駐車台数は合法、違法の合算

図 5-12 ピーク時の総駐車需要(休日)

2) 需給バランスの推移

①平日

- 駐車需要が容量を上回る地区は、平成 20 年度が 20 地区、平成 23 年度が 18 地区となっており、依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 平成 20 年度に容量不足だったが今回改善されたのは、二子玉川駅・池袋駅・綾瀬駅・北千住駅の 4 地区である。
- 逆に平成 20 年度に容量が上回っていたが、今回不足したのは錦糸町駅である



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：20 地区

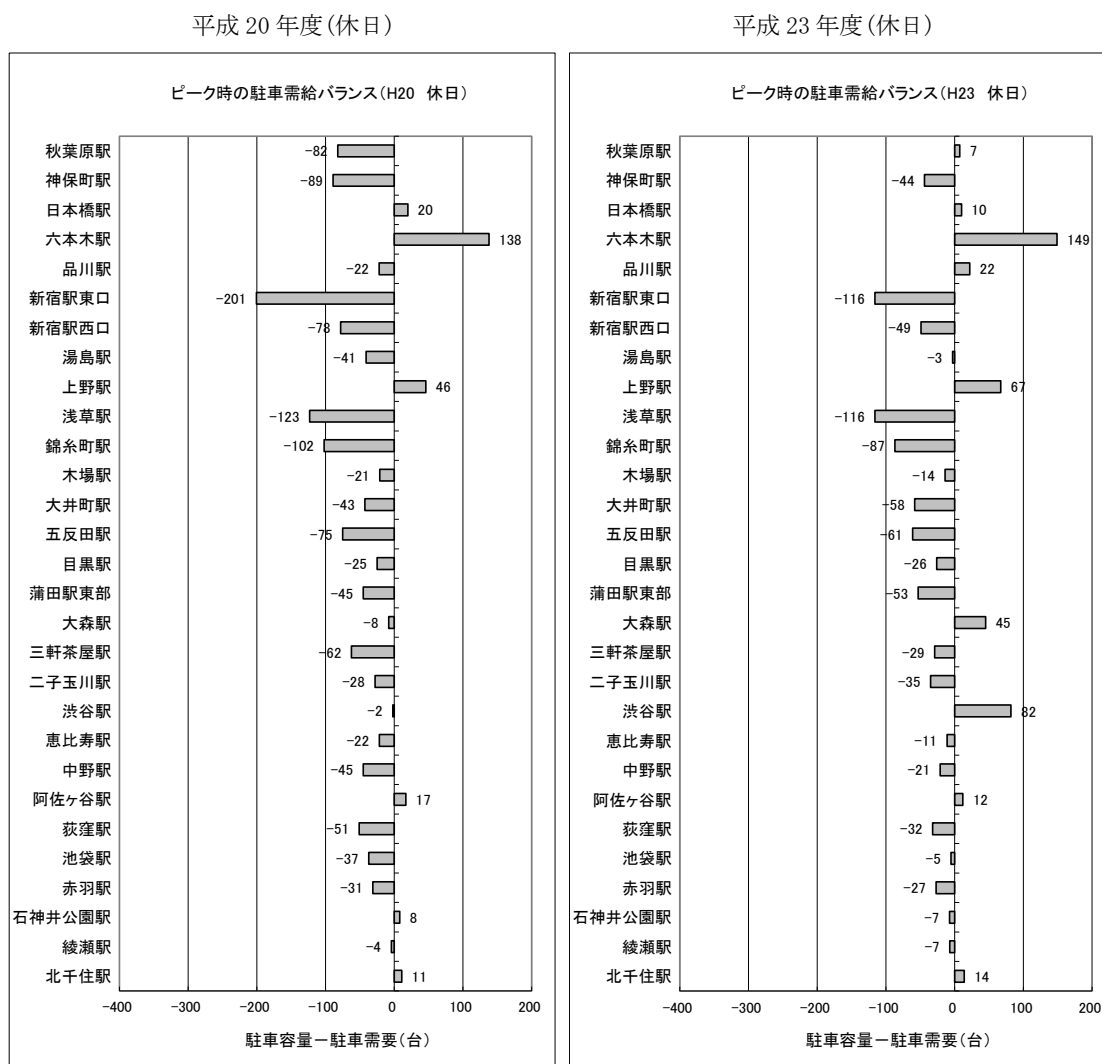
駐車需要が駐車容量を上回る地区：18 地区

* 容量－需要が±3 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

図 5-13 ピーク時の駐車需給バランス(平日)

②休日

- 駐車需要が容量を上回る地区は平成 20 年度が 22 地区、平成 23 年度が 19 地区と、改善されてきているが、依然として多くの地区で駐車需要が駐車容量を上回っている。
- 平成 20 年度に容量不足だったが今回改善されたのは、秋葉原駅・品川駅・湯島駅・大森駅の 4 地区である。
- 逆に平成 20 年度に容量が上回っていたが、今回不足したのは石神井公園駅である



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：22 地区

駐車需要が駐車容量を上回る地区：19 地区

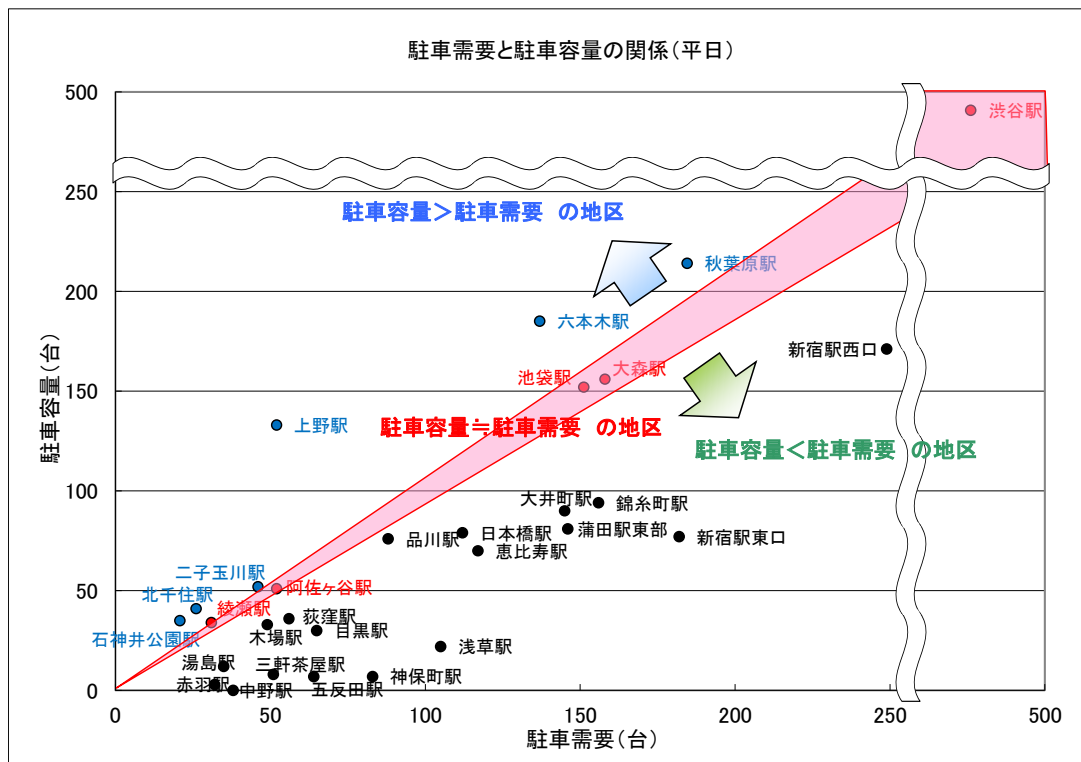
* 容量 - 需要が ±3 台以内の場合は需給バランス確保とみなしている

図 5-14 ピーク時の駐車需給バランス (休日)

3) 各地区における需給バランス

①平日

- 29 地区中、駐車容量が駐車需要を上回るのは秋葉原駅、六本木駅、上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅、北千住駅の 6 地区である。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは大森駅、渋谷駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、綾瀬駅の 5 地区である。
- その他の 18 地区では駐車需要が駐車容量を上回っており、全体としては駐車容量が不足していると言える。

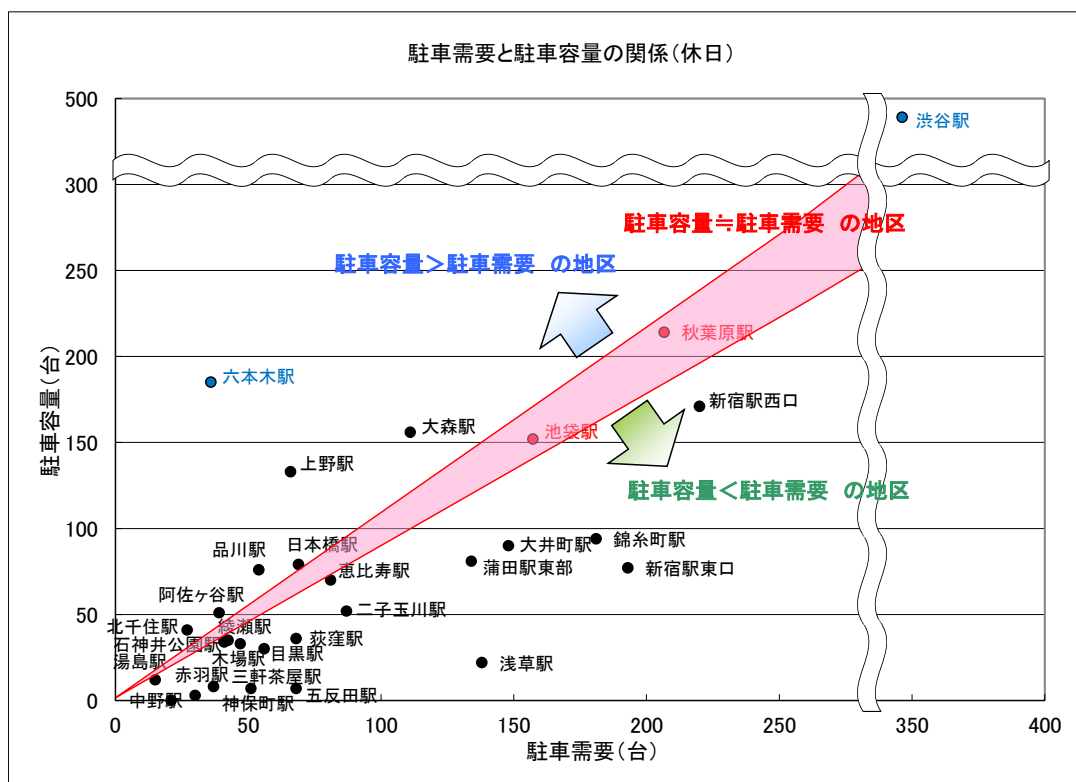


判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区 (6 地区)	秋葉原駅、六本木駅、上野駅、二子玉川駅、石神井公園駅、 北千住駅
駐車容量=駐車需要 の地区 (5 地区)	大森駅、渋谷駅、阿佐ヶ谷駅、池袋駅、綾瀬駅
駐車容量<駐車需要 の地区 (18 地区)	神保町駅、日本橋駅、品川駅、新宿駅東口、新宿駅西口、 湯島駅、浅草駅、錦糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、 目黒駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、恵比寿駅、中野駅、荻 窪駅、赤羽駅

図 5-15 ピーク時の需給バランス(平日)

②休日

- 29 地区中、駐車容量が駐車需要を上回るのは 8 地区であり、特に六本木駅は駐車需要が駐車容量を約 150 台上回っている。
- 駐車容量と駐車需要が均衡しているのは、秋葉原駅・池袋駅の 2 地区である。
- その他の 19 地区では駐車需要が駐車容量を上回っており、平日と同様に全体としては駐車容量が不足していると言える。



判定	地区
駐車容量>駐車需要 の地区（8 地区）	日本橋駅、六本木駅、品川駅、上野駅、大森駅、渋谷駅、 阿佐ヶ谷駅、北千住駅
駐車容量≒駐車需要 の地区（2 地区）	秋葉原駅、池袋駅
駐車容量<駐車需要 の地区（19 地区）	神保町駅、新宿駅東口、新宿駅西口、湯島駅、浅草駅、錦 糸町駅、木場駅、大井町駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅東 部、三軒茶屋駅、二子玉川駅、恵比寿駅、中野駅、荻窪駅、 赤羽駅、石神井公園駅、綾瀬駅

図 5-16 ピーク時の需給バランス（休日）

6 調査結果のまとめ（二輪）

平成 23 年度調査結果及び過年度調査結果との比較を表 6－1 に示す。対象地区は平成 20 年度・23 年度ともに実施した地区で、29 地区全てが対象となっている。

表 6－1 平成 23 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		平成23年度調査結果及び過年度調査結果との比較					
			平日			休日		
			対象地区 29地区	前回からの増減		対象地区 29地区	前回からの増減	
				増減	割合(%)		増減	割合(%)
駐車場数 (場)	H20年度	74	—	—	74	—	—	
	H23年度	89	15	20.3	89	15	20.3	
駐車場収容台数 (台)	H20年度	2,466	—	—	2,466	—	—	
	H23年度	2,385	-81	-3.3	2,385	-81	-3.3	
駐車場利用台数 (台)	H20年度	1,777	—	—	1,695	—	—	
	H23年度	1,584	-193	-10.9	1,428	-267	-15.8	
駐車場利用率 (%)	H20年度	72.1	—	—	68.7	—	—	
	H23年度	66.4	-5.7	-7.9	59.9	-8.8	-12.8	
総路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,885			1,848		
		原付第一種	2,155			1,965		
		合計	4,040			3,813		
	H23年度	自動二輪	1,608	-277	-14.7	1,403	-445	-24.1
		原付第一種	1,795	-360	-16.7	1,542	-423	-21.5
		合計	3,403	-637	-15.8	2,945	-868	-22.8
合法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	38			16		
		原付第一種	46			75		
		合計	84			91		
	H23年度	自動二輪	14	-24	-63.2	0	-16	-100.0
		原付第一種	149	103	223.9	128	53	70.7
		合計	163	79	94.0	128	37	40.7
違法路上駐車台数 (台)	H20年度	自動二輪	1,847			1,832		
		原付第一種	2,109			1,890		
		合計	3,956			3,722		
	H23年度	自動二輪	1,594	-253	-13.7	1,403	-429	-23.4
		原付第一種	1,646	-463	-22.0	1,414	-476	-25.2
		合計	3,240	-716	-18.1	2,817	-905	-24.3
平均路上駐車時間 (分)【9地区】	H20年度	88	—	—	80	—	—	
	H23年度	100	12	13.6	75	-5	-6.3	
需要>供給 の地区数	H20年度	20	—	—	22	—	—	
	H23年度	18	-2	-10.0	19	-3	-13.6	

(1) 駐車場および収容台数の実態

- 駐車場数は平成 20 年度の 74 場に対して 89 場と約 20%増加し、29 地区中 12 地区で駐車場数が増加している。
- 中野駅は駐車場が 0 場となっている。
- 収容台数でみると、平成 20 年度の 2,466 台に対して 2,385 台と約 3%減少している。
- 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 20 年度の約 70%に対して約 73%と増加しており、駐車場数が増加しているのに対して収容台数が減少していることから、比較的小規模な駐車場の整備が進んだと考えられる。

(2) 駐車場利用状況の実態

○ピーク時の駐車場利用台数は平成 20 年度の 1,777 台【1,695 台】に対して、約 1,584 台【1,428 台】と約 11%【約 16%】減少している。

駐車場利用台数の多い地区は、秋葉原駅・六本木駅・新宿駅西口・渋谷駅・池袋駅などであり、商業施設の集積した地区での需要が多いことがわかる。

○ピーク時の駐車場利用率の平均は平成 20 年度の 72.1%【68.7%】に対して、66.4%【59.9%】と減少している。

(3) 路上駐車の実態

○総路上駐車台数は平成 20 年度の 4,040 台【3,813 台】に対して、約 3,403 台【2,945 台】と約 16%【約 23%】減少している。

○違法路上駐車台数は平成 20 年度の 3,956 台【3,722 台】に対して、約 3,240 台【2,817 台】と約 18%【約 24%】減少している。

○合法駐車が可能な路上駐車施設は、新宿駅東口・新宿駅西口・池袋駅の 3 地区にあり、合法駐車台数は平成 20 年度の 84 台【91 台】に対して、約 163 台【128 台】と約 94%【約 41%】増加している。

○9 地区の平均路上駐車時間は、平成 20 年度の約 88 分【約 80 分】に対して、約 100 分【約 75 分】と、平日が長くなっている。

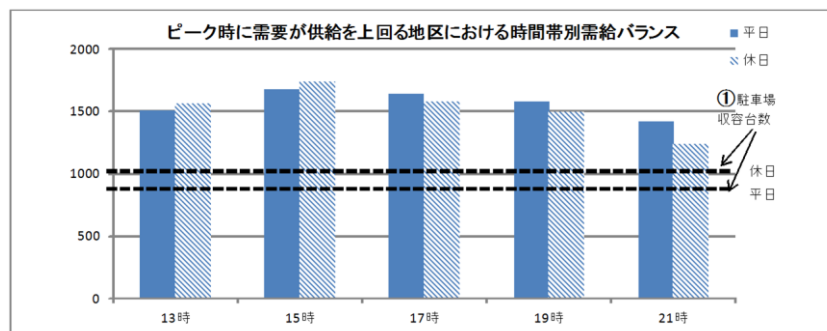
(4) 駐車需給バランスの実態

○ピーク時を見ると、多くの地区では、駐車場収容台数に対して総駐車需要が上回っており、駐車施設の容量不足が顕著である。

○ピーク時の総駐車需要が駐車場収容台数を上回っている地区を見ると、その他の時間帯でも総駐車需要が容量を上回っている。

○地区別にみると、駐車場が存在しないが路上駐車が多い地区もあり、駐車場整備が遅れていることが考えられる。

○駐車場の利用率・利用台数、路上駐車とも平成 20 年度より減少しているが、未だ看過できないほど駐車需要が多くなっている。



※【 】内の数値は休日

(5) 現状の駐車特性のまとめ

調査結果を今回調査した 29 地区の合計でみると、ピーク時における総駐車需要は平日が 3,037 台、休日が 2,778 台である。供給は平休とも 2,385 台となっている。需給バランスは平日が 127.3%、休日が 116.5%となっており、全地区の合計で見ると需要に対して供給自体が不足していると言えるため、供給が不足する地区における二輪の供給を確保する、もしくは二輪の駐車需要を抑えるための施策を検討することが求められる。

また、供給が不足しているのに駐車場の利用率が低い地区や、路上駐車が多くのに駐車場が整備されていない範囲がある地区など、地区毎の特性に留意した駐車対策を引き続き行っていく必要があり、特に違法路上駐車を適正駐車へ転換していくことが重要となっている。

総駐車需要のピーク時において需要に占める違法路上駐車の割合は、平日が 50.5%、休日が 51.0%と非常に多くなっている。違法路上駐車に対して十分な供給が確保されていないためさらなる供給の確保が必要であるとともに、供給が十分に確保されている地区における取り締まりの強化や、既存の駐車施設を有効に利用するための施策を検討することが求められる。特に既存の駐車施設を有効に利用するために、地域の特性を考慮した地域ごとの駐車に関するルール作りに、自治体・駐車場事業者・運送事業者・地元商店街等が協力して取り組んでいくことが求められる。

今回調査において駐車需要が供給を上回る地区は前回調査(平成 20 年度)と比較してほぼ同様に推移しているが、調査が実施されたのが東日本大震災の影響による節電令が解除された直後であり、また震災の影響による日常生活における行動及び意識の変化、円高・原油高などの社会情勢の変化など多様な要因が考えられる。そのため、四輪と同様に今後も注意深く動向を見守る必要がある。

7 具体的な駐車メニュー（案）について

（1）駐車施策の検討における基本方針

今年度実施した路上駐車実態調査の結果及び東京都が実施する駐車施策の基本方針を踏まえ、以下の4つの駐車施策の検討における基本方針に基づいて各地区における施策の検討を行う。

《駐車施策の検討における基本方針》

< A > インフラ供給施策（ハード施策）

地区全体もしくは特定の車種における供給不足への対応を図る為、必要最小限の駐車場や停車区画の整備など、駐車需要に対して不足している供給を補うことにより、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

< B > 運用面の施策（ソフト施策）

平休バランス・時間バランスの平準化、駐車場案内・満空情報などの情報提供、地区特性に応じた料金体系の導入など、既存インフラの運用面を改善とすることにより、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

< C > 規制施策（ソフト施策）

違法駐車を取り締まりにより、適正駐車を促進するとともに駐車需要を抑制することで、駐車需給バランスの適正化を図る施策。

< D > 駐車需要の抑制（ハード・ソフト施策）

道路構造の変更など、駐車需要のピークカットや平準化をすることにより、駐車需要そのものを抑制することで駐車需給バランスの適正化を図る施策。

図7-1 駐車施策の検討における基本方針

(2) 具体的な駐車施策メニュー案

路上駐車実態調査の結果を踏まえ、前述した駐車施策の基本方針に基づき考えられる具体的な駐車施策メニュー案を以下に示す。

表 7-1 具体的な駐車施策メニュー案

施策種別		駐車施策案	対象車種	概要
A	A-1	地区内における総合的な駐車ルールの方策	全車種	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。
	A-2	既存四輪駐車場での二輪の受け入れ	二輪	供給に余裕のある四輪駐車場において、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。
	A-3	二輪駐車場の整備助成		二輪の駐車場の整備に対して助成を行う。
	A-4	路上駐車施設の整備		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する。
	A-5	公有地・都市内余剰空間の活用		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。
	A-6	二輪用 PM・PT の整備		二輪用 PM・PT の設置及び既存の PM・PT を二輪用の PM・PT に転用することを検討する。
	A-7	二輪に対する附置義務の検討		国土交通省で示している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に基づき東京都でも自動二輪の附置義務化を進める。
	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	道路幅員に余裕のある区間について、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。
	A-9	貨物車用 PM・PT の整備		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。
	A-10	タクシー待ちスペースの確保	タクシー	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。

施策種別		駐車施策案	対象車種	概要
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	インターネット・スマートフォン・携帯電話・カーナビなどを通じて、駐車場の位置・料金・満空情報など利用者のきめ細かな嗜好に合った最適な駐車場情報をドライバー等に提供していく。
	B－２	チラシ・駐車場マップなど紙媒体による駐車場情報提供の更なる拡充		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。
	B－３	駐車場案内標識（P看板）の設置		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。
	B－４	短時間路上駐車対策		短時間利用の多い路上駐車からの転換を促進するため、路外駐車場で初期料金の無料化及び荷さばきでの利用を認めることにより、路上駐車削減を狙う。
	B－５	企業駐車場等の専用駐車場の解放		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削減を狙う。
	B－６	二輪専用機械式駐車場の開発・普及	二輪	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。
C	C－１	駐車違反取り締まり	全車種	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。
D	D－１	駐車場を経由するコミュニティバスの運行	乗用車	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。

- 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）

(3) 駐車施策検討の前提

駐車施策（案）の検討に当たっては、下記事項を前提とした。

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

また、駐車施策（案）の実施に当たっては、以下の問題点が生じる可能性がある。

- 駐車施設の新規整備が困難な場合があること
 - ・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、買収が困難であること
→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。
- 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こと
 - ・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、路上駐車の場合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（路外駐車場へ配送・集荷先までの移動に不便を生じる場合）

今回調査において、東日本大震災や長引く不況の影響等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した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。

各地区における現状の駐車需給特性のまとめ及び具体的な施策（案）の検討結果は以下のとおりであり、次頁以降に各地区ごとに示す。

＜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が多い。

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を取り締まりを強化する必要がある。(B-1～3, C-1)

○自動二輪

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

供給の不足する地区については、既存の四輪駐車場での二輪の受け入れ推進や、新たな二輪の供給の確保を進める（A-2～7, B-6）とともに、駐車場の情報提供や案内を拡充するとともに、路上駐車を取り締まりを強化する必要がある。(B-1～3, C-1)

○貨物車類

- ・路上駐車に占める割合が高い地区が多い。

貨物車用 PM・PT スペースの設置や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などを進めるとともに、地区によっては地域全体で貨物対策に取り組むためのルール作りを検討する必要がある。(A-1, A-8～9, B-4)

＜具体的な施策（案）・各施策案について＞

- ・「A-1 地区内における総合的な駐車ルール策定の提案は、原則として平休いずれかの違法路上駐車台数の総数が 50 台以上の地区に対し行っている。
- ・「D-1 駐車場を経由するコミュニティバスの運行」の提案についても、一定の規模の違法路上駐車台数が発生している地区に対して行っている。

(4) 各地区における駐車施策(案)一覧表

各地区における具体的な施策(案)の検討結果を以下に示す。

表 7-2 各地区における駐車施策(案)一覧表

地区名	対象車種	駐車施策(案)									
		A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6	A-7	A-8	A-9	A-10
	乗用車	○									
	タクシー	○									○
	バス	○									
	貨物車類 二輪	○							○	○	
		○	○	○	○	○	○	○			
秋葉原駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
神保町駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
銀座駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
日本橋駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
六本木駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
品川駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	●
新宿駅東口		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
新宿駅西口		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
高田馬場駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	●
湯島駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
後楽園駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	●
上野駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
浅草駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
錦糸町駅		—	●	●	●	●	●	●	—	—	●
両国駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
押上駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
東陽町駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
木場駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
大井町駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
五反田駅		—	●	●	●	●	●	●	—	—	●
目黒駅		—	●	●	●	●	●	●	—	—	—
中目黒駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	●
自由が丘駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●
蒲田駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	●
蒲田駅東部		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
大森駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
三軒茶屋駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	●
二子玉川駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	●
渋谷駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
恵比寿駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
中野駅		—	●	●	●	●	●	●	—	—	●
野方駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
阿佐ヶ谷駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
荻窪駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
池袋駅		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
池袋駅外周部		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
王子駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●
赤羽駅		—	●	●	●	●	●	●	—	—	●
日暮里駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●
町屋駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	●
板橋駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
大山駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
石神井公園駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
大泉学園駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
綾瀬駅		—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
北千住駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
新小岩駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●
金町駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
亀有駅		●	—	—	—	—	—	—	●	●	—
船堀駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—
篠崎駅		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—

地区名	対象車種	駐車施策(案)							
		B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	C-1	D-1
	乗用車	○	○	○	○	○		○	○
	タクシー							○	
	バス							○	
	貨物車類	○	○	○	○	○		○	
	二輪	○	○	○	○	○	○	○	
秋葉原駅		●	●	●	●	—	●	●	—
神保町駅		●	●	●	●	—	●	●	—
銀座駅		●	●	●	●	—	—	●	—
日本橋駅		●	●	●	●	—	●	●	●
六本木駅		●	●	●	●	—	—	●	—
品川駅		●	●	●	●	—	●	●	—
新宿駅東口		●	●	●	●	—	●	●	●
新宿駅西口		●	●	●	●	—	●	●	—
高田馬場駅		●	●	●	●	—	—	●	—
湯島駅		●	●	●	●	—	●	●	—
後樂園駅		●	●	●	●	—	—	●	—
上野駅		●	●	●	●	—	—	●	—
浅草駅		—	—	—	●	—	●	●	●
錦糸町駅		●	●	●	—	—	●	●	—
両国駅		●	●	●	●	—	—	●	●
押上駅		●	●	●	●	—	—	●	●
東陽町駅		●	●	●	●	—	—	●	—
木場駅		●	●	●	●	—	●	●	—
大井町駅		●	●	●	●	—	●	●	—
五反田駅		●	●	●	—	—	●	●	—
目黒駅		●	●	●	—	—	●	●	●
中目黒駅		●	●	●	●	—	—	●	—
自由が丘駅		●	●	●	●	—	—	●	—
蒲田駅		●	●	●	●	—	—	●	—
蒲田駅東部		●	●	●	●	—	●	●	—
大森駅		●	●	●	●	—	●	●	—
三軒茶屋駅		●	●	●	●	—	●	●	—
二子玉川駅		●	●	●	●	—	●	●	—
渋谷駅		●	●	●	●	—	●	●	—
恵比寿駅		●	●	●	●	—	●	●	—
中野駅		●	●	●	—	—	●	●	—
野方駅		●	●	●	●	—	—	—	—
阿佐ヶ谷駅		●	●	●	●	—	●	●	—
荻窪駅		●	●	●	●	—	●	●	—
池袋駅		●	●	●	●	—	●	●	—
池袋駅外周部		●	●	●	—	—	—	●	—
王子駅		●	●	●	●	—	—	●	—
赤羽駅		●	●	●	—	—	●	●	—
日暮里駅		●	●	●	●	—	—	●	—
町屋駅		●	●	●	●	—	—	●	—
板橋駅		●	●	●	●	—	—	●	—
大山駅		—	—	—	●	—	—	—	—
石神井公園駅		●	●	●	●	—	●	●	—
大泉学園駅		●	●	●	●	—	—	●	—
綾瀬駅		●	●	●	●	—	●	●	—
北千住駅		●	●	●	●	—	—	●	—
新小岩駅		●	●	●	●	—	—	●	—
金町駅		●	●	●	●	—	—	●	—
亀有駅		●	●	●	●	—	—	●	—
船堀駅		●	●	●	●	—	—	●	—
篠崎駅		●	●	●	●	—	—	●	—

8 今後の課題について（四輪・自動二輪）

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

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

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

各地区で取り組むべき対策は 7 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、駐車場を整備するなど駐車容量の拡大が第一に考えられる対策である。しかし、調査対象地区の中でも、遊休地が少なく地価も高い地区では、今後も駐車場整備が思うように進まない可能性が高い。

また、駐車需要に対して十分な駐車容量が確保できる地区については、駐車場は量的整備（駐車台数の確保）から質的整備（個々の実情に応じた整備・運営）へ転換していく必要があると考えられる。

そこで、短期的に講じることが可能な対策について、5 項目に大別して示す。

(1) 駐車場情報の提供による、駐車場の有効活用

- 1) 公社が行っている「s-park」における駐車場情報および満空情報の提供、各民間事業者が実施する駐車場情報提供サービス等のインターネットやスマートフォン・カーナビ等によるサービス、各地域で整備されている駐車場案内看板等、駐車場情報の提供は随時進められている。この情報をさらに活用するため、情報提供可能な駐車場の増加を図るとともに、様々なメディアを活用した駐車場案内・誘導の拡充や、駐車場情報の充実が必要である。
- 2) このため、公社が実施している都内総合駐車場案内「s-park」サービスによる情報提供の拡大や、満空情報発信端末・駐車場名入りの新しい案内標識の設置支援等、駐車場情報を充実させるための取り組みを引き続き行うことが重要である。

(2) 駐車場や地区の連携による駐車場利用の平準化

- 1) 駐車需給のバランスは、地区全体で見ると十分な容量が確保されている地区が多いが、特定の施設周辺や特定の車種などでは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発生している。また、地区内の駐車場の利用率も格差が大きい地区も見られる。したがって、地区内の駐車場や隣接する地区が共通して使えるような仕組みづくりなど、駐車場利用を平準化するシステムを構築することが有効であると考えられる。
- 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。したがって、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。この場合、駐車場から目的地までの移動手段を確保するため

巡回シャトルバス等を運行し、隣接地区も含めた一体的な駐車対策を実施することもある。

(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の種類構成は、時間帯により大きく変動している。また、違法路上駐車の前平均駐車時間は平日・休日ともに 30 分未満となっている。したがって、特定の種類を対象とした駐車施策、また短時間の駐車車両に対する弾力的な料金サービスや複数回利用した場合の料金割引など、駐車ニーズに合わせた駐車場の運営が有効である。
- 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開放するなどの柔軟な運用方法を用いることも重要である。
また、依然として路上駐車として残っている貨物車種などは、荷物の移動等を伴うため路外駐車場への転換が困難な場合が多い。そのため貨物車種が利用できる駐車スペース（路上・路外）の整備や案内の強化、情報提供の充実も有効であると考えられる。

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

(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、今後とも駐車スペースの整備を進めていく必要がある。
- 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。
- 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。