

平成 29 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

## 平成 29 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、平成 28 年 10 月現在、四輪で約 4 万 6 千台、二輪（原付含む。）で約 1 万 1 千台となっており、引き続き既存駐車場の有効活用及び新設駐車場の設置が必要となっている。

ついては、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※1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】 52地区の各地区内の時間貸し駐車場（代表5 駐車場）とした 【二輪】 42地区の各地区内の時間貸し駐車場（駐車場 を選定）とした	【四輪】 52地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした 【二輪】 42地区の駐車可能な道路とした 範囲は概ね500m×500mを基本とした	【四輪】 9地区を対象とした 範囲は各地区1路線（50m～100m程度）とした 【二輪】 9地区を対象とした 範囲は各地区1路線（50m～100m程度）とした
主要調査内容	【四輪・二輪】 駐車場利用台数 駐車場入庫待ち台数	【四輪】 駐車台数（合法・違法別） 車種 駐車位置 路上 パーキングメーター パーキングチケット タクシー乗り場 駐車場入庫待ち 【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】 調査員が巡回目視により調査（目視またはナ ンバープレートにより車種を分類）	【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により調査（目視またはナ ンバープレートにより車種を分類）
調査日	【四輪・二輪】 平成29年11月5日（日）～平成29年11月28日（火） （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） ※1時点1時間以内		【四輪・二輪】 11時～19時までの連続8時間

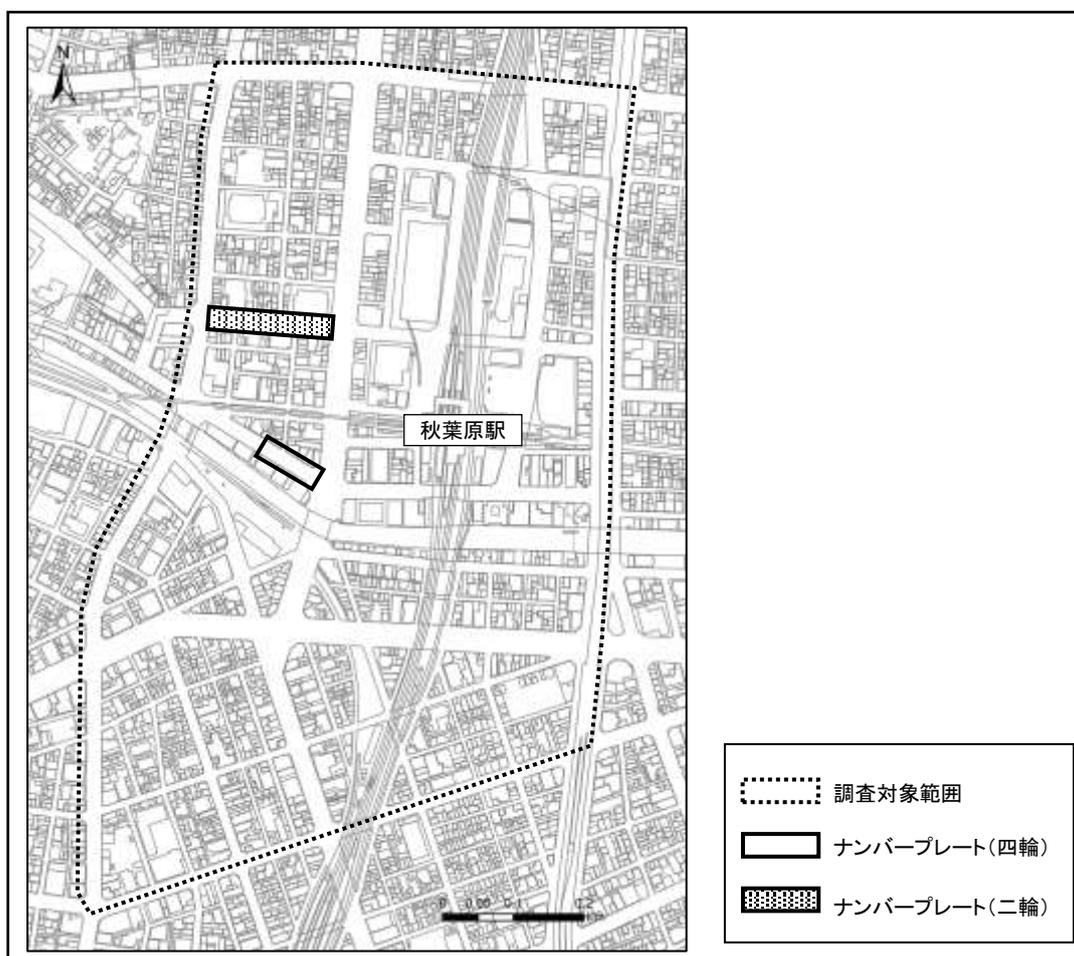
※駐車施設とは、一般公共に有する路外駐車場を指す（二輪は、路上駐車場も含む）。

## (2) 調査対象地区

調査対象地区			四輪			二輪			
			路上駐車	駐車場利用	ナンバープレート	路上駐車	駐車場利用	駐車場数	ナンバープレート
			調査	状況調査	調査	調査	状況調査		調査
千代田区	1	秋葉原駅	○	○	○	○	○	12	○
	2	神保町駅	○	○		○	○	3	
中央区	3	銀座駅	○	○	○	○	○	2	
	4	日本橋駅	○	○		○	○	4	
港区	5	六本木駅	○	○	○	○	○	4	
	6	品川駅	○	○		○	○	3	
新宿区	7	新宿駅東口	○	○	○	○	○	5	○
	8	新宿駅西口	○	○		○	○	4	○
	9	高田馬場駅	○	○		○	○	2	
文京区	10	湯島駅	○	○		○	○	2	○
	11	後楽園駅	○	○		○	○	1	
台東区	12	上野駅	○	○	○	○	○	2	
	13	浅草駅	○	○		○	○	2	○
墨田区	14	錦糸町駅	○	○		○	○	4	○
	15	両国駅	○	○		○	○	1	
	16	押上駅	○	○					
江東区	17	東陽町駅	○	○		○	○	2	
	18	木場駅	○	○		○	○	1	
品川区	19	大井町駅	○	○		○	○	2	
	20	五反田駅	○	○		○	○	3	○
目黒区	21	目黒駅	○	○		○	○	1	
	22	中目黒駅	○	○					
	23	自由が丘駅	○	○					
大田区	24	蒲田駅	○	○	○	○	○	2	
	25	蒲田駅東部	○	○					
	26	大森駅	○	○		○	○	5	
世田谷区	27	三軒茶屋駅	○	○		○	○	1	
	28	二子玉川駅	○	○		○	○	3	
渋谷区	29	渋谷駅	○	○	○	○	○	5	○
	30	恵比寿駅	○	○		○	○	3	
中野区	31	中野駅	○	○		○	○	1	
	32	野方駅	○	○					
杉並区	33	阿佐ヶ谷駅	○	○		○	○	1	
	34	荻窪駅	○	○		○	○	2	
豊島区	35	池袋駅	○	○	○	○	○	10	○
	36	池袋駅外周部	○	○					
北区	37	王子駅	○	○					
	38	赤羽駅	○	○	○				
荒川区	39	日暮里駅	○	○		○	○	1	
	40	町屋駅	○	○		○	○	1	
板橋区	41	板橋駅	○	○		○	○	3	
	42	大山駅	○	○		○	○	2	
練馬区	43	石神井公園駅	○	○		○	○	2	
	44	大泉学園駅	○	○					
	45	練馬駅	○	○		○	○	1	
足立区	46	綾瀬駅	○	○		○	○	1	
	47	北千住駅	○	○		○	○	2	
葛飾区	48	新小岩駅	○	○		○	○	2	
	49	金町駅	○	○		○	○	2	
	50	亀有駅	○	○		○	○	1	
江戸川区	51	船堀駅	○	○					
	52	篠崎駅	○	○		○	○	1	
合計			52	52	9	42	42	112	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 52 地区における駐車場数は平日が 1,627 場、収容台数は平日が 47,003 台整備されている。

#### ① 駐車場数は 11.5%増、収容台数は 13.7%増 (対 26 年度)

前回調査 (平成 26 年度) との比較では、平成 26 年度の 1,459 場 (41,338 台) に対して、168 場 (5,665 台) 増加した。全 52 地区中、33 地区で駐車場数が増加した。なお、駐車場の増加が大きい地区としては神保町駅が 20 駅となり、全体の 11.9%を占めた。

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	
駅名	増加数	駅名	減少数
神保町駅	20 場 (11.9%)	自由が丘駅	△7 場
上野駅	16 場 (9.5%)	六本木駅	△4 場
高田馬場駅	14 場 (8.3%)	石神井公園駅	
蒲田駅東部		船堀駅	

#### ② 収容台数 30 台以下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 台以下の駐車場が 85.3%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 台以下の駐車場が多い地区としては秋葉原駅が 75 場となり、全体の 6.0%を占めた。

収容台数 30 台以下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	
駅名	駐車場数	駅名	駐車場数
秋葉原駅	75 場 (6.0%)	新宿駅西口	18 場 (17.8%)
錦糸町駅	71 場 (5.7%)	日本橋駅	10 場 (9.9%)
上野駅	70 場 (5.6%)	池袋駅	8 場 (7.9%)

(2) 路外駐車場の利用状況

① 駐車場の利用率は平日 11.3 ポイント、休日 6.5 ポイント増（対 26 年度）

前回調査（平成 26 年度）との比較では、平成 26 年度の平日 52.5%・休日 59.0% に対して、平日 63.8%・休日 65.5%となっており、平休ともに利用率は増加した。

利用率の高い地区（平日）		利用率の低い地区（平日）	
駅名	利用率	駅名	利用率
亀有駅	99%	王子駅	31%
品川駅	97%	北千住駅	39%
大森駅	94%	高田馬場駅	

② 利用台数は平日が 38.1%増、休日が 25.1%増（対 26 年度）

前回調査（平成 26 年度）との比較では、平成 26 年度の平日 21,706 台・休日 24,119 台に対して、平日 29,969 台・休日 30,180 台となっており、平休ともに利用台数は増加した。なお、利用台数の増加が大きい地区としては日本橋駅が 1,620 台となり、全体の 19.6%を占めた。

利用台数の増加が大きい地区（ピーク時）		利用台数の減少が大きい地区（ピーク時）	
駅名	増加数	駅名	減少数
日本橋駅	1,620 台（19.6%）	五反田駅	△215 台
秋葉原駅	999 台（12.1%）	二子玉川駅	△154 台
新宿駅西口	914 台（11.1%）	船堀駅	△125 台

(3) 路上駐車状況

① 違法路上駐車台数は大幅に減少

前回調査（平成 26 年度）との比較では、平成 26 年度の平日 5,787 台・休日 4,396 台に対して、平日 4,710 台・休日 3,880 台となっており、平休ともに違法路上駐車台数は減少した。なお、違法路上駐車が多い地区としては日本橋駅であり、全体の 5.3%を占めた。一方、違法路上駐車が少ない地区としては野方駅であり、全体の 0.2%にとどまった。

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）	
駅名	違法路上駐車数	駅名	違法路上駐車数
日本橋駅	248 台（5.3%）	野方駅	9 台（0.2%）
錦糸町駅	205 台（4.4%）	大山駅	10 台（0.2%）
秋葉原駅	204 台（4.3%）	自由が丘駅	13 台（0.3%）

② 車種別では乗用車と貨物車類が高い割合を占める

前回調査（平成 26 年度）との比較し車種別にみると、乗用車は平日 17.7%減・休日 47.2%減、普通貨物は平日 20.4%増・休日 184.7%増となる等、貨物類の割合が増加した。

③ 特定の地区に入庫待ち・タクシー待ちが集中

今回調査の結果、入庫待ち・タクシー待ち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 46 台・休日 116 台、タクシー待ちは平日 112 人・休日 61 人となった。なお、入庫待ちが多い地区としては中目黒駅であり、全体の 32.6%を占めた。また、タクシー待ちが多い地区としては、大森駅であり、全体の 26.8%を占めた。

入庫待ちが多い地区（平日）		タクシー待ちが多い地区（平日）	
駅名	入庫待ち数	駅名	タクシー待ち数
中目黒駅	15 台 (32.6%)	大森駅	30 人 (26.8%)
目黒駅	9 台 (19.6%)	日本橋駅	21 人 (18.8%)
日本橋駅	7 台 (15.2%)	金町駅	9 人 (8.0%)

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で 24 分・休日で 29 分となっている。車種別では平日・休日共に乗用車が長く、タクシーは短い傾向にある。

<二輪>

(1) 路外駐車場の整備状況

実態調査を実施した 42 地区における駐車場数は平日が 112 場、収容台数は平日が 2,961 台整備されている。

① 駐車場数は 16.7%増、収容台数は 10.2%増（対 26 年度）

前回調査（平成 26 年度）との比較では、平成 26 年度の 96 場（2,688 台）に対して、16 場（273 台）増加した。過年度の調査対象 29 地区中、6 地区で駐車場数が増加した。なお、駐車場の増加が大きい地区として神保町駅と新宿駅東口が 2 場となり、全体の 12.5%を占めた。

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	
駅名	増加数	駅名	減少数
神保町駅	2 場（12.5%）	渋谷駅	△3 場
新宿駅東口		池袋駅	
六本木駅ほか	1 場（6.3%）	三軒茶屋	△2 場

② 収容台数 30 台以下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 台以下の駐車場が 80.3%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 台以下の駐車場が多い地区としては秋葉原駅が 11 場となり、全体の 9.8%を占めた。

収容台数 30 台以下の駐車場が多い地区		収容台数 30 台以上の駐車場が多い地区	
駅名	駐車場数	駅名	駐車場数
秋葉原駅	11 場（9.8%）	渋谷駅	3 場
池袋駅	10 場（8.9%）	新宿駅東口ほか	2 場
日本橋駅	4 場（3.6%）		

(2) 路外駐車場の利用状況

① 駐車場の利用率は9.7ポイント増（対26年度）

前回調査（平成26年度）との比較では、平成26年度の平日57.7%・休日54.9%に対して、平日63.3%・休日55.4%となっており、利用率は増加した。

利用率の高い地区（平日）		利用率の低い地区（平日）	
駅名	利用率	駅名	利用率
両国駅	100%	銀座駅	15%
大井町駅		上野駅	20%
新小岩駅	99%	木場駅	24%

② 利用台数は平日が20.8%増、休日が11.0%増（対26年度）

前回調査（平成26年度）との比較では、平成26年度の平日1,550台・休日1,477台に対して、平日1,873台・休日1,640台となっており、平休ともに利用台数は増加した。なお、利用台数の増加が大きい地区としては秋葉原が61台となり、全体の18.9%を占めた。

利用台数の増加が大きい地区（ピーク時）		利用台数の減少が大きい地区（ピーク時）	
駅名	増加数	駅名	減少数
秋葉原駅	61台（18.9%）	三軒茶屋駅	△65台
六本木駅	48台（14.9%）	恵比寿駅	△40台
新宿駅東口	25台（7.7%）	品川駅	△21台

(3) 路上駐車状況

① 違法路上駐車台数は大幅に減少

前回調査（平成26年度）との比較では、平成26年度の平日2,301台・休日2,297台に対して、平日2,188台・休日1,825台となっており、平休ともに違法路上駐車台数は減少した。なお、違法路上駐車が多い地区としては新宿駅東口であり、全体の4.5%を占めた。一方、違法路上駐車が少ない地区としては石神井公園駅であり、全体の0.0%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）	
駅名	違法路上駐車数	駅名	違法路上駐車数
新宿駅東口	99台（4.5%）	石神井公園駅	1台（0.0%）
新宿駅西口	68台（3.1%）	銀座駅	2台（0.1%）
浅草駅	62台（2.8%）	日本橋駅	4台（0.1%）

② 車種別では原付第一種が高い割合を占める

前回調査（平成 26 年度）との比較し車種別にみると、原付第一種は平日 4.2%減・休日 21.7%減、自動二輪は平日 5.6%減・休日 19.4%減となった。

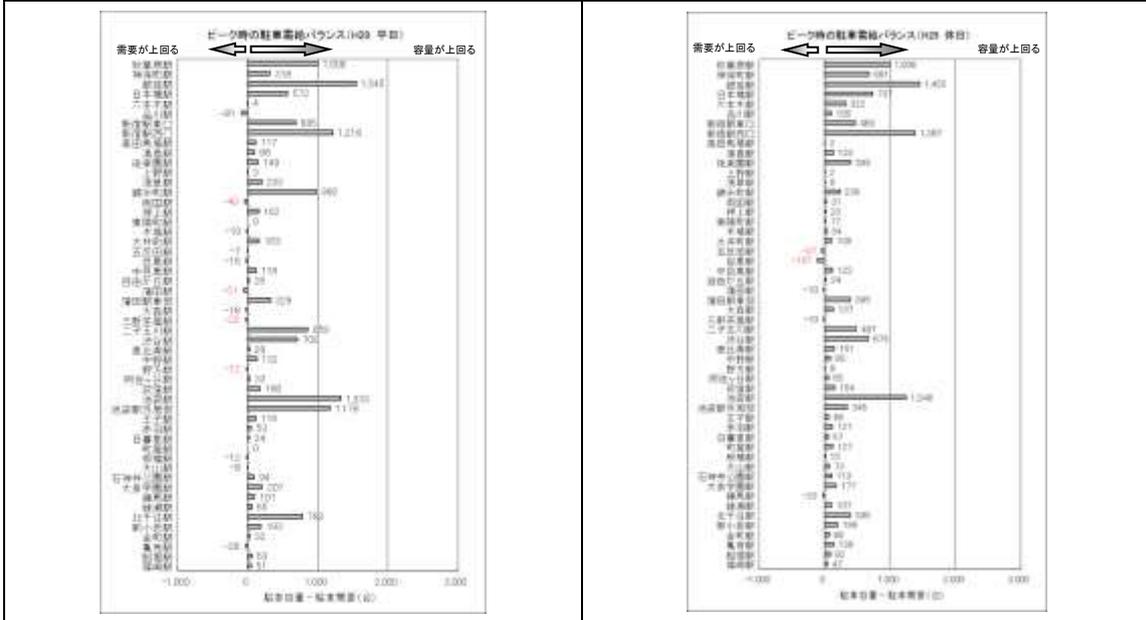
③ 平均駐車時間は大きな変動が無かった

平均駐車時間は平日で 65 分・休日で 106 分となっている。

#### 4. 駐車需給バランス

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

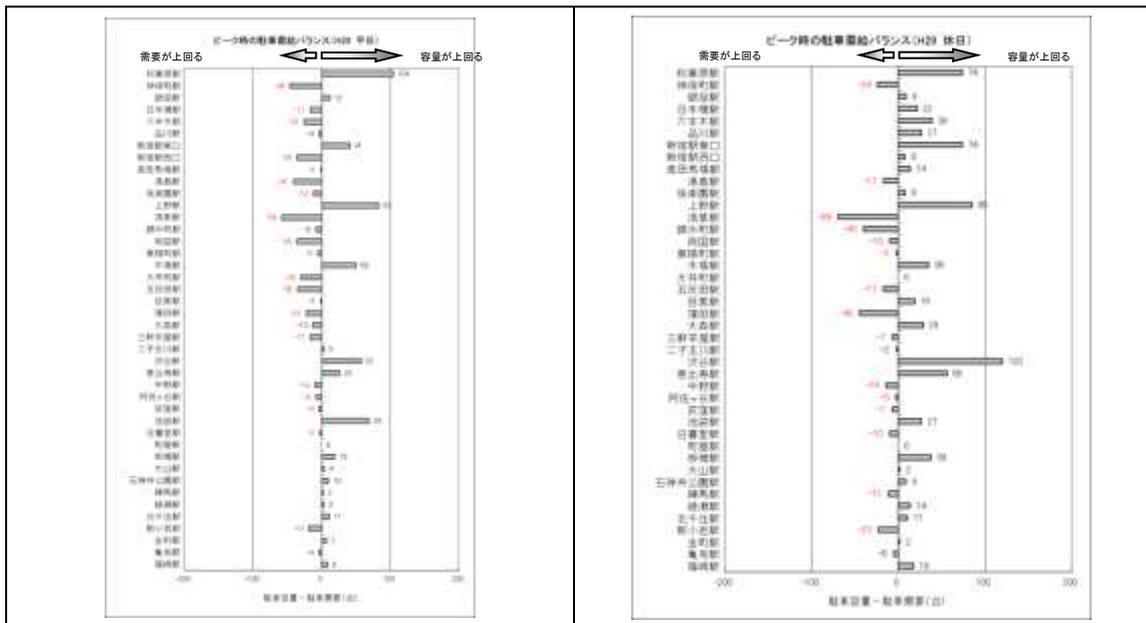
##### (1) 駐車需給バランスの実態（四輪）



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：4地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：2地区

##### (2) 駐車需給バランスの実態（二輪）



※駐車需要が駐車容量を上回る地区：18地区

※駐車需要が駐車容量を上回る地区：15地区

※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）

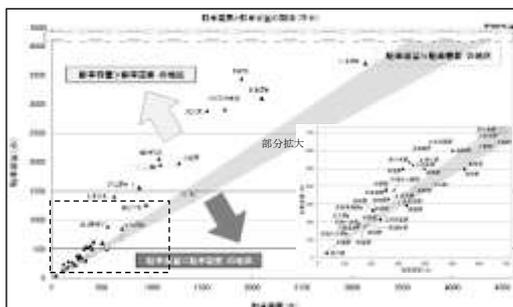
## 5. 駐車施策の検討に関する考え方

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。

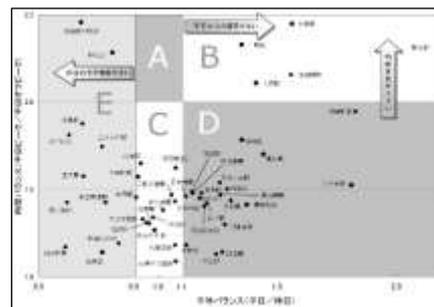
具体的には、調査結果から把握した駐車実態の問題点と駐車施策の方向性の関係を、下図以降で示す考え方で整理した。

<b>ステップ1</b> 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）
<b>ステップ2</b> 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
<b>ステップ3</b> 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

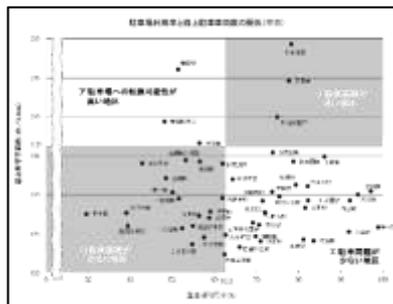
ステップ1



ステップ2

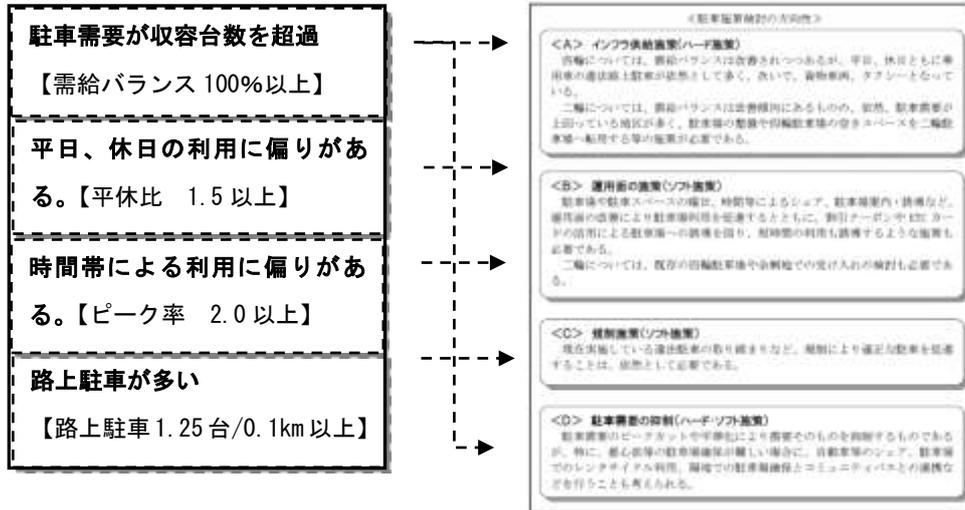


ステップ3



## 6. 駐車施策メニュー例の内容

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。



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	タクシー
	A-10 タクシー待ちスペースの確保	乗用車
	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	観光バス
	A-13 観光バス専用駐車場の整備	その他
B-1 カーナビ等を活用した駐車場情報提供の更なる拡充		
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 フリーシェアパーキング	乗用車	
B-8 割引クーポン付駐車場検索サービス		
B-9 駐車場でのETCカードの利用	二輪	
B-10 二輪専用機械式駐車場の開発・普及		
B-11 駐車場利用状況の配信	乗用・二輪	
B-12 共同荷捌きスペースの確保	貨物車類	
B-13 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 乗り捨て方式のカーシェアリング 乗用車	
	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)

太字 : 今回より追加した駐車施策メニュー

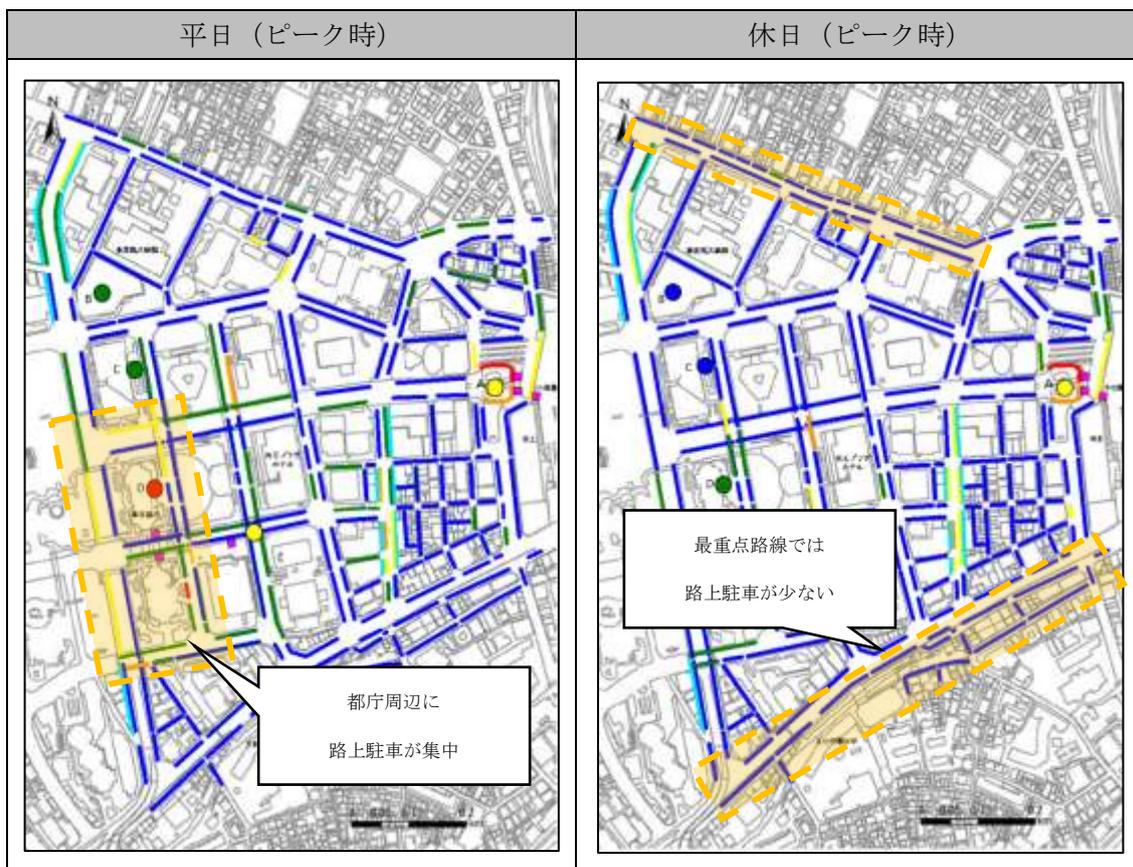
## 7. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

### ■ 新宿駅西口の場合

#### <主な特徴>

- ・ 四輪では、全 52 地区において最も収容台数が多い。
- ・ 平日の違法路上駐車が多く、路上駐車車両数は 1.78 台/0.1km と高い水準にある。
- ・ 二輪では、全体的に供給スペースが不足している。
- ・ 四輪と二輪ともに平日の需要が多く、1 日における時間変動は小さい。

#### ① 駐車場利用状況調査および路上駐車調査（四輪）



#### ・ 平日（ピーク時）の場合

東京都庁周辺では路上駐車が集中している。路上駐車の主な要因としては「都庁への所用」、「周辺駐車場が空いていない」等が考えられる。なお、過年度調査と比較すると、路上駐車台数は減少傾向にあるが、依然として路上駐車が随所で発生している状態である。また、貨物車による路上駐車がが多い。

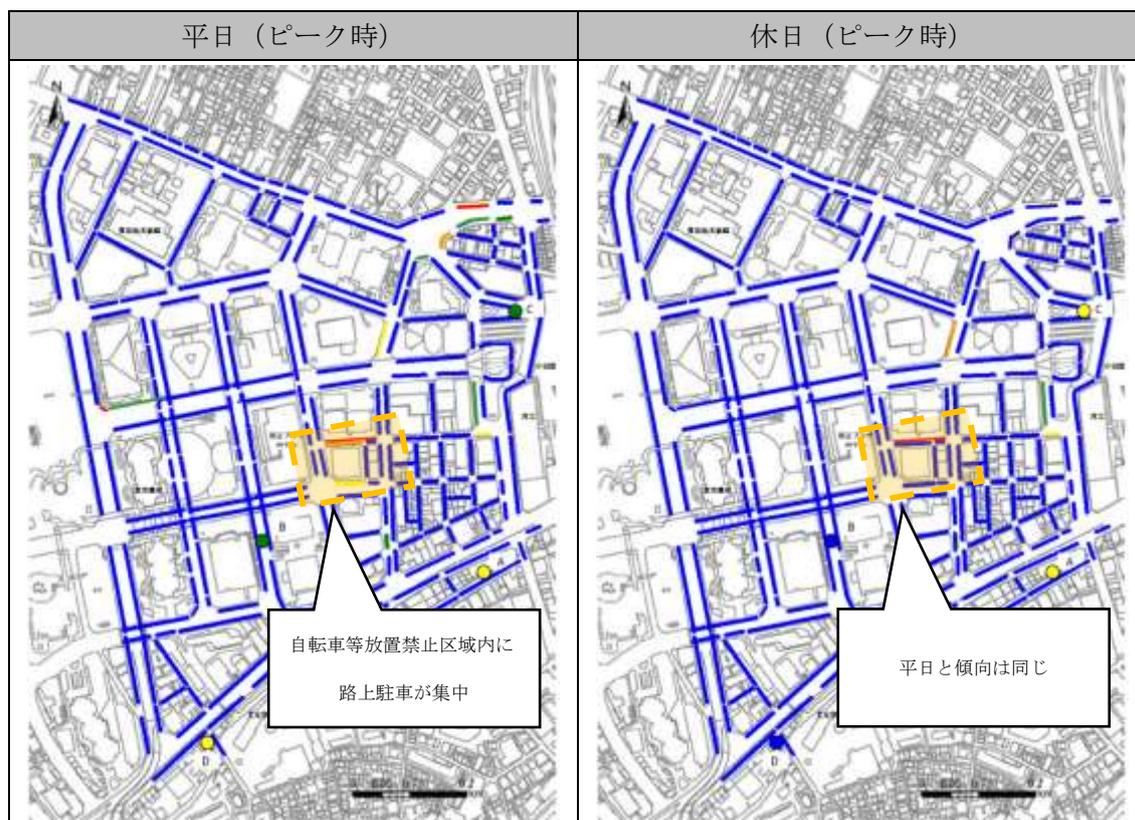
収容台数 100 台以上の駐車場が多いことが特徴的である。全 52 地区において最も収容台数が多い。ただし、特定の駐車場への利用が集中しており、駐車場別の利用率では大きな差が生じている。

・ 休日（ピーク時）の場合

平日と比べると特定区画における路上駐車集中化は解消されている。また、新宿警察署が最重点路線としてあげている路線においては、違法路上駐車が少なかった。こうした警察による取締りの効果もあり、路上駐車減少ならびに駐車場利用の増加に繋がっていると考えられる。なお、平日同様に貨物車の路上駐車が多くなっている。

全体的に平日より利用台数が多くなる。また、特定の駐車場への利用が集中しており、駐車場別の利用率では大きな差が生じている。

#### ④ 駐車場利用状況調査および路上駐車調査（二輪）



##### ・ 平日（ピーク時）の場合

自転車等放置禁止区域内に路上駐車が集中している。なお、過年度調査と比較すると、路上駐車台数は減少傾向にあるが、依然として路上駐車が随所で発生している状態である。

特定の駐車場への利用が集中しており、駐車場別の利用率では大きな差が生じている。1日を通して利用されていない駐車場がある。全体的に利用率低いため、駐車場の情報提供や案内の拡充等が必要と思われる。

##### ・ 休日（ピーク時）の場合

平日と傾向は同じであり、自転車等放置禁止区域内に路上駐車が集中している。なお、過年度調査と比較すると、路上駐車台数は減少傾向にあるが、依然として路上駐車が随所で発生している状態である。

全体的に平日より利用台数が多くなる。複数の駐車場では、平日の利用率が低く休日の利用率が高くなっており、大きな差が生じている。

■方針案

地区名	8. 新宿駅西口				
現状の 駐車需給 の特性	<p>【四輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総駐車需要のピーク時間帯は平休とも13時台である。</li> <li>・ピーク時の総駐車需要は平日が4,655台、休日が4,344台である。</li> <li>・ピーク時の総収容台数は平日が5,873台、休日が5,731台である。</li> <li>・需給バランスは平日79%、休日76%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されている。</li> <li>・平休特性は均衡しており、時間変動は小さい。(ピーク率: 平日1.62、休日1.41)</li> <li>・ピーク時の駐車場利用率は平日75%、休日74%である。</li> <li>・路上駐車は、平日はタクシー(10.5%)・バス(2.5%)・小型貨物(22.2%)、休日はタクシー(10.5%)・バス(2.5%)・小型貨物(22.2%)・普通貨物(21.1%)が全地区平均より割合が高い。[平日: 275台/時、休日: 141台/時]</li> </ul> <p>【自動二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・ピーク時の総駐車需要は平日が149台、休日が105台である。</li> <li>・ピーク時の総収容台数は平休とも113台である。</li> <li>・需給バランスは平日132%、休日93%であり、平日は需要に対して供給が不足しているが、休日はほぼ均衡している。</li> <li>・平休特性は平日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率: 平日1.23、休日: 1.42)</li> <li>・駐車場利用率は平日72%、休日55%である。</li> </ul>				
主な 施策区分	A: インフラ 供給施策		B: 運用面の 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	貨物車種	自動二輪
	○	○	○	○	○
駐車施策の 検討に係る 考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四輪は、平休とも供給が十分に確保されており、新規整備ではなく既存駐車場の有効活用が必要である。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)。</li> <li>・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を進めるとともに、依然として残る路上駐車を取り締まりを継続する必要がある。(B-1~4, C-1)</li> <li>・貨物車種に対応するため、既存のPM・PTスペースの貨物車種への転用や、ローディングベイの確保、短時間駐車対策などが進められるべきである。(A-8~9, B-5) 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)</li> <li>・自動二輪は、平休ともに需要に対して供給が不足しているが、路外駐車場の利用率は低いため、既存の四輪駐車場での自動二輪の受け入れ推進や、新たな自動二輪の供給の確保を検討する。また、駐車場の情報提供や案内の拡充や、路上駐車を取り締まりを強化することが求められる(A-2~7, B-5, 11)。</li> </ul>				

1番の問題は四輪と二輪ともに違法路上駐車が多いことと考えられ、特に必要と思われる施策としては、C: 規制施策があげられる。

具体的な取り組みとしては、これまでの路上駐車取り締まりを継続するほか、駐車場の利用率向上を目的に満空情報等の情報提供ならびに案内を拡充する必要がある。また、二輪では供給が不足する場面があるため、四輪駐車場での受け入れ推進等を検討する必要がある。

## 8. 今後の調査方針

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（荷捌き）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の不足が顕著となっており、駐車場の供給量の増加に向けた取り組みが必要であると考えられる。

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。

### (1) 今後実施・検討すべき対策（案）

- 1) 駐車場情報の収集・提供による駐車場の有効活用  
(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)
- 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  
(D-4：パークアンドライドの推進)
- 3) 駐車ニーズに合わせた駐車場の弾力的運営  
(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の整備)
- 4) 地域の駐車特性に合わせた地域ルールを導入  
(A-5：地区内における総合的な駐車ルールの策定)
- 5) 二輪の駐車スペースの整備促進  
(A-2：既存四輪駐車場での二輪の受け入れ)

### (2) 今後の駐車対策を検討する上での留意事項

- 1) 長期的視点に立った対策の検討  
(A-11：高齢運転者等専用駐車区間制度)
- 2) 地域経済への影響を踏まえた対策の検討  
(B-13：社会的外部性による駐車料金の負担)
- 3) 関係者の連携による地区全体としての取り組み  
(A-1：地区内における総合的な駐車ルールの策定)

(3) 調査・分析の課題

- 1) 駐車の潜在的需要の把握
- 2) 調査・分析方法の自動化・高度化
- 3) 駐車施設の評価指標の検討