

令和3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

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 2 年 10 月）によると、四輪で約 3 万 7 千台、二輪（原付含む。）で約 5 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。

新型コロナウイルス蔓延により令和 2 年 4 月に緊急事態宣言が発出され、不要不急の外出自粛、在宅勤務の奨励、飲食店の時短営業等により、発出当初は交通量の減少、繁華街等への人流が抑制された。

調査を実施した令和 3 年 10 月・11 月は、緊急事態宣言が令和 3 年 9 月末日に解除された時期にあたる。

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）調査種別・調査日時

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の 3 種類の調査を実施した。

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）。 【二輪】 42 地区の各地区内の時間貸し駐車場。	【四輪】 52 地区の駐車可能な道路 基本範囲は概ね 500m×500m 【二輪】 42 地区の駐車可能な道路 基本範囲は概ね 500m×500m	【四輪】 9 地区 各地区 1 路線（50m～100m 程度） 【二輪】 9 地区 各地区 1 路線（50m～100m 程度）
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、利用データ提供駐車場は後日データを回収）	【四輪・二輪】 調査員が巡回目視により計測 （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計測 （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 3 年 10 月 7 日（木）～令和 3 年 11 月 28 日（日） （上記のうち、各地区で平日 1 日・休日 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

(2) 調査対象地区

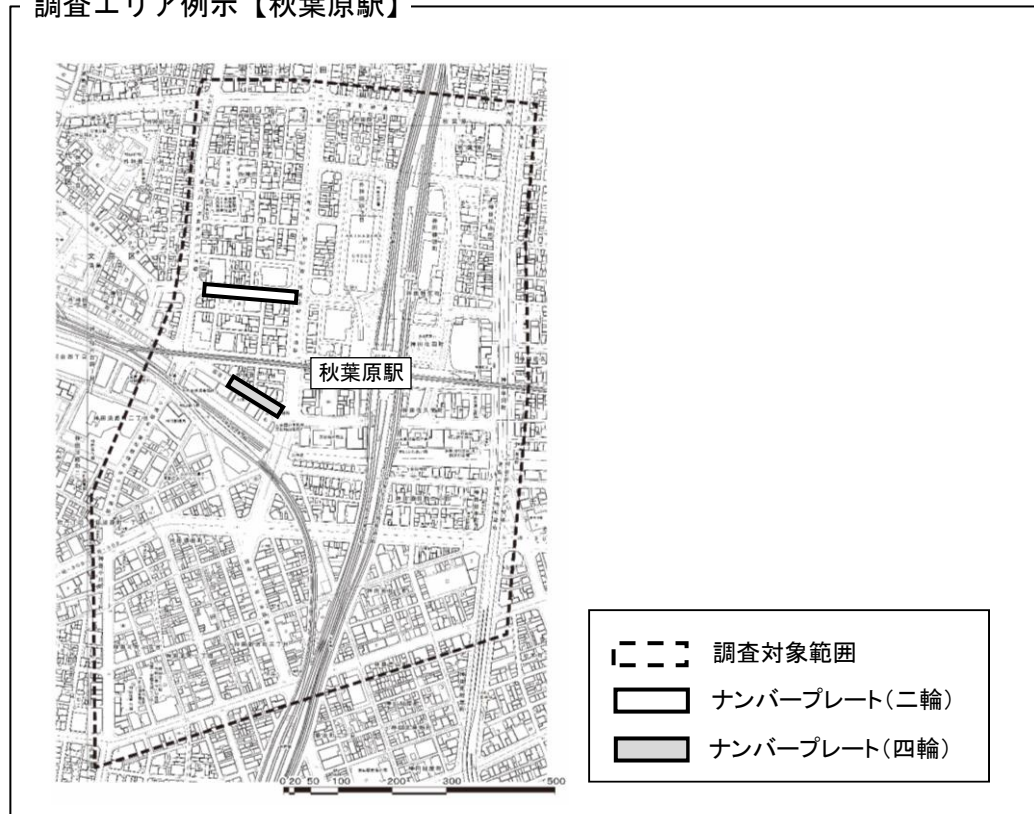
調査対象地区と実施調査項目の一覧

NO	区	駅・地区名称	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	調査対象駐車場数	ナンバープレート調査
1	千代田区	秋葉原駅	○	○	○	○	○	12場	○
2		神保町駅	○	○	—	○	○	4場	—
3	中央区	銀座駅	○	○	○	○	○	3場	—
4		日本橋駅	○	○	—	○	○	3場	—
5	港区	六本木駅	○	○	○	○	○	3場	—
6		品川駅	○	○	—	○	○	3場	—
7	新宿区	新宿駅東口	○	○	○	○	○	7場	○
8		新宿駅西口	○	○	—	○	○	8場	○
9		高田馬場駅	○	○	—	○	○	2場	—
10	文京区	湯島駅	○	○	—	○	○	6場	○
11		後楽園駅	○	○	—	—	—	—	—
12	台東区	上野駅	○	○	○	○	○	3場	—
13		浅草駅	○	○	—	○	○	1場	○
14	墨田区	錦糸町駅	○	○	—	○	○	3場	○
15		両国駅	○	○	—	—	—	—	—
16		押上駅	○	○	—	○	○	5場	—
17	江東区	東陽町駅	○	○	—	○	○	2場	—
18		木場駅	○	○	—	○	○	1場	—
19	品川区	大井町駅	○	○	—	○	○	2場	—
20		五反田駅	○	○	—	○	○	5場	○
21	目黒区	目黒駅	○	○	—	—	—	—	—
22		中目黒駅	○	○	—	—	—	—	—
23		自由が丘駅	○	○	—	—	—	—	—
24	大田区	蒲田駅	○	○	○	○	○	2場	—
25		蒲田駅東部	○	○	—	○	○	2場	—
26		大森駅	○	○	—	○	○	3場	—
27	世田谷区	三軒茶屋駅	○	○	—	○	○	1場	—
28		二子玉川駅	○	○	—	○	○	3場	—
29	渋谷区	渋谷駅	○	○	○	○	○	8場	○
30		恵比寿駅	○	○	—	○	○	5場	—
31	中野区	中野駅	○	○	—	○	○	1場	—
32		野方駅	○	○	—	—	—	—	—
33	杉並区	阿佐ヶ谷駅	○	○	—	○	○	2場	—
34		荻窪駅	○	○	—	—	—	—	—
35	豊島区	池袋駅	○	○	○	○	○	10場	○
36		池袋駅外周部	○	○	—	○	○	6場	—
37	北区	王子駅	○	○	—	—	—	—	—
38		赤羽駅	○	○	○	—	—	—	—
39	荒川区	日暮里駅	○	○	—	○	○	2場	—
40		町屋駅	○	○	—	○	○	2場	—
41	板橋区	板橋駅	○	○	—	○	○	3場	—
42		大山駅	○	○	—	○	○	2場	—
43	練馬区	石神井公園駅	○	○	—	○	○	3場	—
44		大泉学園駅	○	○	—	—	—	—	—
45		練馬駅	○	○	—	○	○	1場	—
46	足立区	綾瀬駅	○	○	—	○	○	3場	—
47		北千住駅	○	○	—	○	○	2場	—
48	葛飾区	新小岩駅	○	○	—	○	○	2場	—
49		金町駅	○	○	—	○	○	4場	—
50		亀有駅	○	○	—	○	○	1場	—
51	江戸川区	船堀駅	○	○	—	○	○	2場	—
52		篠崎駅	○	○	—	○	○	2場	—
		合計	52	52	9	42	42	145場	9

(3) 調査エリア

- ①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。
- ②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 500 m×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。
- ③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。

調査エリア例示【秋葉原駅】



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 1,610 場（平日）、収容台数は 42,428 台（平日）整備されている。

① 駐車場数は 1.0%減、収容台数は 9.7%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の 1,627 場（47,003 台）に対して、17 場（4,575 台）減少した。全 52 地区中、25 地区で駐車場数が減少した。なお、駐車場の減少が大きい地区としては六本木駅が△16 場（△33.3%）となっている。

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	増加数（率）	地区名	減少数（率）
池袋駅	20 場（37.0%）	六本木駅	△16 場（△33.3%）
池袋駅外周部	11 場（18.6%）	日暮里駅	△12 場（△54.5%）
神保町駅	8 場（13.6%）	上野駅	△10 場（△13.9%）

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 1,383 場で 85.9%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錦糸町駅が 75 場となり、全体の 4.7%を占めた。

前回調査と比較して、30 台未満の駐車場割合が増加したのは、町屋駅：94.7%→100.0%（5.3%増）、日暮里駅：95.0%→100.0%（5.0%増）、湯島駅：94.7%→98.3%（3.6%増）などが顕著である。

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（割合）	地区名	駐車場数（割合）
錦糸町駅	75 場（4.7%）	新宿駅西口	17 場（1.1%）
秋葉原駅	74 場（4.6%）	池袋駅	10 場（0.6%）
池袋駅外周部	64 場（4.0%）	日本橋駅	8 場（0.5%）

30 台未満の小規模駐車場が 90%以上を占めるのは 31 地区

100%	東陽町駅、自由が丘駅、野方駅、日暮里駅、町屋駅、板橋駅、綾瀬駅
95%以上	湯島駅、上野駅、両国駅、押上駅、阿佐ヶ谷駅、王子駅、赤羽駅、大山駅
90%以上	神保町駅、高田馬場駅、浅草駅、木場駅、五反田駅、目黒駅、蒲田駅、蒲田駅東部、三軒茶屋駅、恵比寿駅、池袋駅外周部、北千住駅、新小岩駅、亀有駅、金町駅、篠崎駅

30 台未満の小規模駐車場が 50%以下なのは 4 地区

50%以下	銀座駅、新宿駅東口、新宿駅西口、渋谷駅
-------	---------------------

(2) 路外駐車場の推定利用状況

①駐車場の推定利用率は平日 6.3%減、休日 11.3%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 64.0%・休日 65.6%に対して、平日 57.7%・休日 54.3%となっており、平休ともに利用率は減少した。

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
両国駅、新小岩駅	96.0%	池袋駅外周部	19.6%
押上駅	94.7%	石神井公園駅	22.7%
品川駅	91.8%	北千住駅	28.6%

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
自由が丘駅	81.8%	木場駅	15.5%
浅草駅	81.6%	石神井公園駅	20.4%
押上駅	81.1%	六本木駅	23.7%

平日の推定利用率は、3 地区で利用率が 30%以上上昇する一方、3 地区で利用率が 40%以上低下した。休日は、2 地区で利用率が 20%以上上昇する一方、3 地区で利用率が 40%以上低下した。

推定利用率が増加した地区（平日）		推定利用率が減少した地区（平日）	
地区名	利用率（増加率）	地区名	利用率（低下率）
押上駅	94.7%（44.7%）	亀有駅	30.1%（△68.8%）
高田馬場駅	78.8%（39.3%）	石神井公園駅	22.7%（△46.4%）
新小岩駅	96.0%（38.4%）	練馬駅	29.7%（△42.3%）

推定利用率が増加した地区（休日）		推定利用率が減少した地区（休日）	
地区名	利用率（上昇率）	地区名	利用率（低下率）
町屋駅	63.3%（50.2%）	練馬駅	30.6%（△68.4%）
東陽町駅	70.5%（22.9%）	石神井公園駅	20.4%（△44.3%）
神保町駅	38.8%（12.6%）	大泉学園駅	24.1%（△43.3%）

②推定利用台数は平日が 18.6%減、休日が 24.7%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 30,105 台・休日 30,230 台に対して、平日 24,495 台・休日 22,772 台となっており、平休ともに利用台数は減少した。

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	推定利用台数（増加数）	地区名	推定利用台数（減少数）
大森駅	1,176 台(583 台)	新宿駅西口	2,724 台(△1,612 台)
池袋駅	1,715 台(353 台)	日本橋駅	1,540 台(△1,136 台)
錦糸町駅	1,122 台(249 台)	池袋駅外周部	516 台(△1,016 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	推定利用台数（増加数）	地区名	推定利用台数（減少数）
池袋駅	1,875 台(381 台)	日本橋駅	1,085 台(△1,328 台)
大森駅	690 台(275 台)	池袋駅外周部	1,342 台(△1,126 台)
神保町駅	324 台(84 台)	新宿駅西口	3,079 台(△1,093 台)

（３）路上駐車場の状況

①違法路上駐車台数は増加（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 4,710 台・休日 3,864 台に対して、平日 5,661 台・休日 4,430 台となっており、平休ともに違法路上駐車台数は増加した。なお、違法路上駐車が多い地区は秋葉原駅であり、全体の 6.6%を占めた。一方、違法路上駐車が少ない地区は石神井公園駅であり、全体の 0.4%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）	
地区名	違法路上駐車数（割合）	地区名	違法路上駐車数（割合）
秋葉原駅	373 台（6.6%）	石神井公園駅	22 台（0.4%）
神保町駅	358 台（6.4%）	野方駅	25 台（0.4%）
新宿駅西口	348 台（6.2%）	町屋駅	27 台（0.5%）

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（割合）	地区名	違法路上駐車数（割合）
日本橋駅	327 台（7.4%）	野方駅	8 台（0.2%）
秋葉原駅	254 台（5.7%）	大泉学園駅	17 台（0.4%）
神保町駅	233 台（5.3%）	大山駅	18 台（0.4%）

②車種別では乗用車と軽貨物が高い割合を占める

前回調査（平成 29 年度）との比較し車種別にみると、乗用車は平日 29.4%増・休日 11.4%増、軽貨物は平日 34.4%増・休日 26.3%増となる等、乗用車及び軽貨物の割合が増加した。

車種別違法路上駐車台数（全地区平均・平日）			
車種	令和 3 年度	平成 29 年度	増減率
乗用車	47.5 台	36.7 台	29.4%
タクシー	4.9 台	4.9 台	1.2%
バス	0.6 台	1.8 台	△64.9%
軽貨物	18.8 台	14.0 台	34.4%
小型貨物	20.9 台	19.7 台	6.3%
普通貨物	21.8 台	20.0 台	8.5%

車種別違法路上駐車台数（全地区平均・休日）			
車種	令和 3 年度	平成 29 年度	増減率
乗用車	63.9 台	57.4 台	11.4%
タクシー	3.2 台	3.4 台	△5.7%
バス	0.6 台	1.8 台	△65.2%
軽貨物	7.8 台	6.2 台	26.3%
小型貨物	8.4 台	6.8 台	23.7%
普通貨物	7.1 台	7.5 台	4.6%

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 33 台・休日 125 台、客待ちタクシーは平日 483 台・休日 276 台となった。なお、入庫待ちが多い地区は日暮里駅であり、全体の 45.5%を占めた。また、客待ちタクシーが多い地区は品川駅であり、全体の 9.7%を占めた。

入庫待ちが多い地区（平日）		客待ちタクシーが多い地区（平日）	
地区名	入庫待ち数（割合）	地区名	客待ち数（割合）
日暮里駅	15 台（45.5%）	品川駅	47 台（9.7%）
日本橋駅	9 台（27.3%）	銀座駅	45 台（9.3%）
秋葉原駅、六本木駅、 新宿駅東口、篠崎駅	2 台（6.1%）	日本橋駅	42 台（8.7%）

入庫待ちが多い地区（休日）		客待ちタクシーが多い地区（休日）	
地区名	入庫待ち数（割合）	地区名	客待ち数（割合）
日本橋駅、池袋駅	23 台（18.4%）	品川駅、池袋駅	23 台（8.3%）
押上駅	21 台（16.8%）	新宿駅西口	22 台（8.0%）
新宿駅東口	20 台（16.0%）	五反田駅	19 台（6.9%）

④平均駐車時間は大きな変動が無かった

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平均駐車時間は平日で 26 分(+2 分)・休日で 33 分(+4 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 145 場（平日）、収容台数は 2,944 台（平日）整備されている。

①駐車場数は 21.5%増、収容台数は 3.1%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の 107 場（2,834 台）に対して、23 場増加し、87 台減少した。なお、駐車場の増加が大きい地区は新宿駅西口と湯島駅が 4 場となり、全体の 9.7%を占めた。

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	増加数	地区名	減少数
新宿駅西口、湯島駅	4 場	大森駅	△2 場
渋谷駅	3 場	日本橋駅、六本木駅、 浅草駅、錦糸町駅	△1 場
新宿駅東口、五反田駅、 恵比寿駅、綾瀬駅、 金町駅	2 場		

駐車場の増加率が大きい地区		駐車場の減少率が大きい地区	
地区名	増加数（率）	地区名	減少数（率）
湯島駅	4 場（200.0%）	浅草駅	△1 場（△50.0%）
綾瀬駅	2 場（200.0%）	大森駅	△2 場（△40.0%）
新宿駅西口	4 場（100.0%）	日本橋駅、 六本木駅、錦糸町駅	△1 場（△25.0%）

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 81.4%を占めており、小規模な駐車場が多いと考えられる。前回より 1.1%上昇しているのは、場数増・台数減から小規模化していることがうかがえる。なかでも、収容台数 30 台以下の駐車場が多い地区は秋葉原駅が 11 場となり、全体の 7.6%を占めた。

全てが収容台数 30 台以下の駐車場の地区		収容台数 30 台超の駐車場が多い地区	
地区名	駐車場数	地区名	駐車場数
池袋駅外周部	6 場	品川駅、新宿駅東口、 渋谷駅	3 場
湯島駅、五反田駅	5 場		
神保町駅、上野駅、金町駅、	4 場		
銀座駅、日本橋駅、板橋駅、 石神井公園駅、綾瀬駅、船堀駅	3 場	六本木駅、 新宿駅西口、大森駅、 恵比寿駅	2 場
高田馬場駅、東陽町駅、蒲田駅、 蒲田駅東部、阿佐ヶ谷駅、 日暮里駅、町屋駅、大山駅、 北千住駅、	2 場		
浅草駅、三軒茶屋駅、 練馬駅、亀有駅	1 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平日が 1.0%減、休日が 4.2%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 63.8%・休日 56.8%に対して、平日 62.8%・休日 52.6%となっており、推定利用率は低下した。

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	推定利用率	地区名	推定利用率
高田馬場駅、三軒茶屋駅、 阿佐ヶ谷駅、亀有駅	100.0%	渋谷駅	27.2%
木場駅	97.5%	銀座駅	28.6%
五反田駅	95.0%	新小岩駅	33.3%

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	推定利用率	地区名	推定利用率
高田馬場駅、日暮里駅、 亀有駅	100.0%	銀座駅	23.8%
三軒茶屋駅	88.9%	渋谷駅	27.2%
浅草駅	83.3%	東陽町駅	28.6%

平日の推定利用率は、3 地区で利用率が 30%以上上昇する一方、3 地区で利用率が 30%以上低下した。休日は、3 地区で利用率が 50%以上上昇する一方、3 地区で利用率が 20%以上低下した。

推定利用率が増加した地区（平日）		推定利用率が減少した地区（平日）	
地区名	利用率(上昇率)	地区名	利用率(低下率)
木場駅	97.5% (73.8%)	新小岩駅	33.3% (65.2%)
阿佐ヶ谷駅	100.0% (40.0%)	渋谷駅	27.2% (44.2%)
北千住駅	66.7% (33.4%)	両国駅	62.9% (37.1%)

推定利用率が増加した地区（休日）		推定利用率が減少した地区（休日）	
地区名	利用率(上昇率)	地区名	利用率(低下率)
高田馬場駅	100.0% (73.3%)	錦糸町駅	60.0% (33.4%)
綾瀬駅	72.0% (55.3%)	二子玉川駅	33.3% (29.5%)
阿佐ヶ谷駅	73.2% (53.3%)	新小岩駅	61.9% (24.9%)

②推定利用台数は平日が 4.5%減、休日が 10.4%減（対 29 年度）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 1,808 台・休日 1,611 台に対して、平日 1,726 台・休日 1,444 台となっており、平休ともに推定利用台数は減少した。なお、推定利用台数の増加が大きい地区は新宿駅東口が 46 台となり、全体の 2.5%を占めた。

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	推定利用台数(増加数)	地区名	推定利用台数(減少数)
新宿駅東口	97 台(46 台)	渋谷駅	83 台(△129 台)
秋葉原駅	184 台(41 台)	板橋駅	20 台(△94 台)
阿佐ヶ谷駅	36 台(32 台)	新小岩駅	21 台(△46 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	推定利用台数(増加数)	地区名	推定利用台数(減少数)
新宿駅東口	139 台(76 台)	板橋駅	15 台(△76 台)
日本橋駅	50 台(37 台)	渋谷駅	83 台(△62 台)
中野駅	63 台(30 台)	亀有駅	3 台(△47 台)

(3) 路上駐車場の状況

①違法路上駐車台数は大幅に減少

前回調査（平成 29 年度）との比較では、平成 29 年度の平日 1,985 台・休日 1,700 台に対して、平日 1,007 台・休日 850 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は神保町駅、浅草駅であり、全体の 6.9%を占めた。一方、違法路上駐車が少ない地区は東陽町駅、二子玉川駅、石神井公園駅、船堀駅であり、全体の 0.5%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（割合）	地区名	違法路上駐車数（割合）
神保町駅、 浅草駅	69 台（6.9%）	東陽町駅、 二子玉川駅、 石神井公園駅、 船堀駅	5 台（0.5%）
蒲田駅	52 台（5.2%）	練馬駅、 篠崎駅	9 台（0.9%）
蒲田駅東部	51 台（5.1%）	銀座駅	12 台（1.2%）

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（割合）	地区名	違法路上駐車数（割合）
浅草駅	77 台（9.1%）	篠崎駅	4 台（0.5%）
大森駅	46 台（5.4%）	銀座駅	6 台（0.7%）
蒲田駅	44 台（5.2%）	石神井公園駅	7 台（0.8%）

②車種別では自動二輪がやや多い

前回調査（平成 29 年度）と比較すると平日 49.3%減・休日 50.0%減で、車種別では自動二輪が平日 47.5%減・休日 45.8%減、原付第一種が平日 50.9%減・休日 54.3%減となった。

車種別違法路上駐車台数（率）・（平日）			
車種	令和 3 年度	平成 29 年度	増減（率）
自動二輪	512 台（50.8%）	976 台（49.2%）	△464 台（△47.5%）
原付第一種	495 台（49.2%）	1,009 台（50.8%）	△514 台（△50.9%）
計	1,007 台（100.0%）	1,985 台（100.0%）	△978 台（△49.3%）

車種別違法路上駐車台数（率）・（休日）			
車種	令和 3 年度	平成 29 年度	増減（率）
自動二輪	468 台（55.1%）	863 台（50.7%）	△395 台（△45.8%）
原付第一種	382 台（44.9%）	837 台（49.3%）	△455 台（△54.3%）
計	850 台（100.0%）	1,700 台（100.0%）	△850 台（△50.0%）

③平均駐車時間は短くなった

平均駐車時間は平日で 88 分(△18 分)・休日で 73 分(△67 分)と、前回調査(平成 29 年度)より短くなっている。

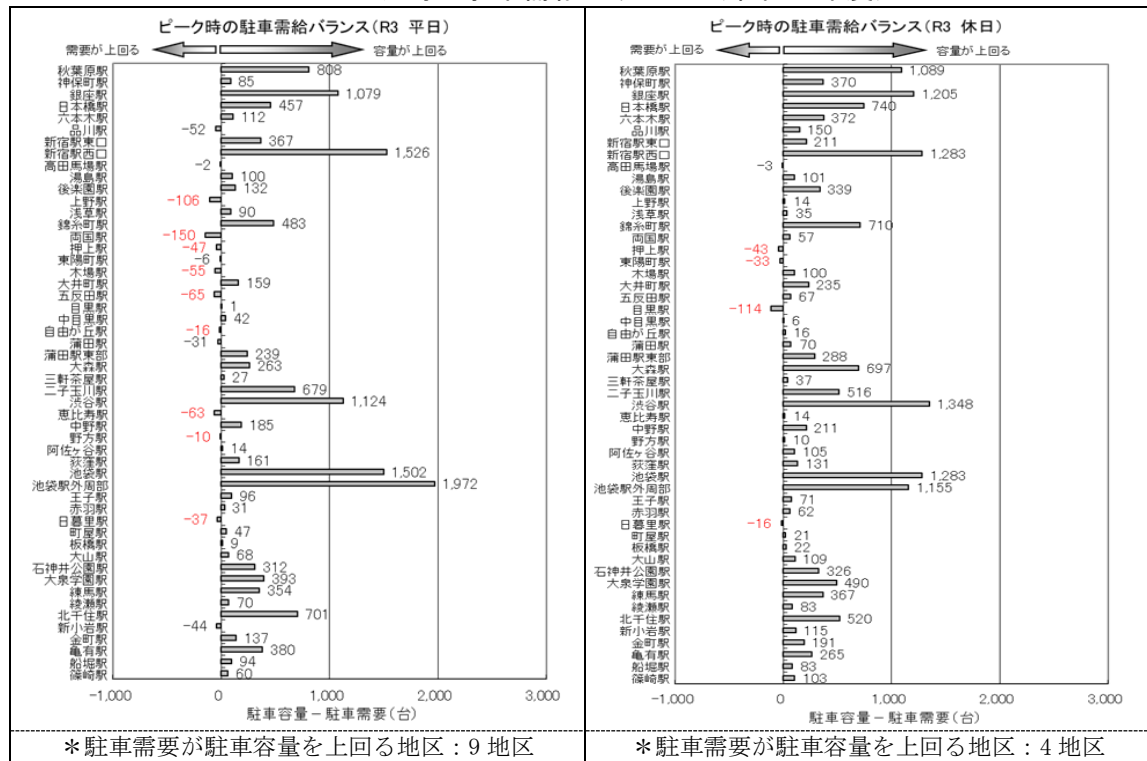
4. 駐車需給バランス

前記した四輪・二輪の調査を基に、駐車場の整備状況、駐車場の推定利用状況、路上駐車
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。

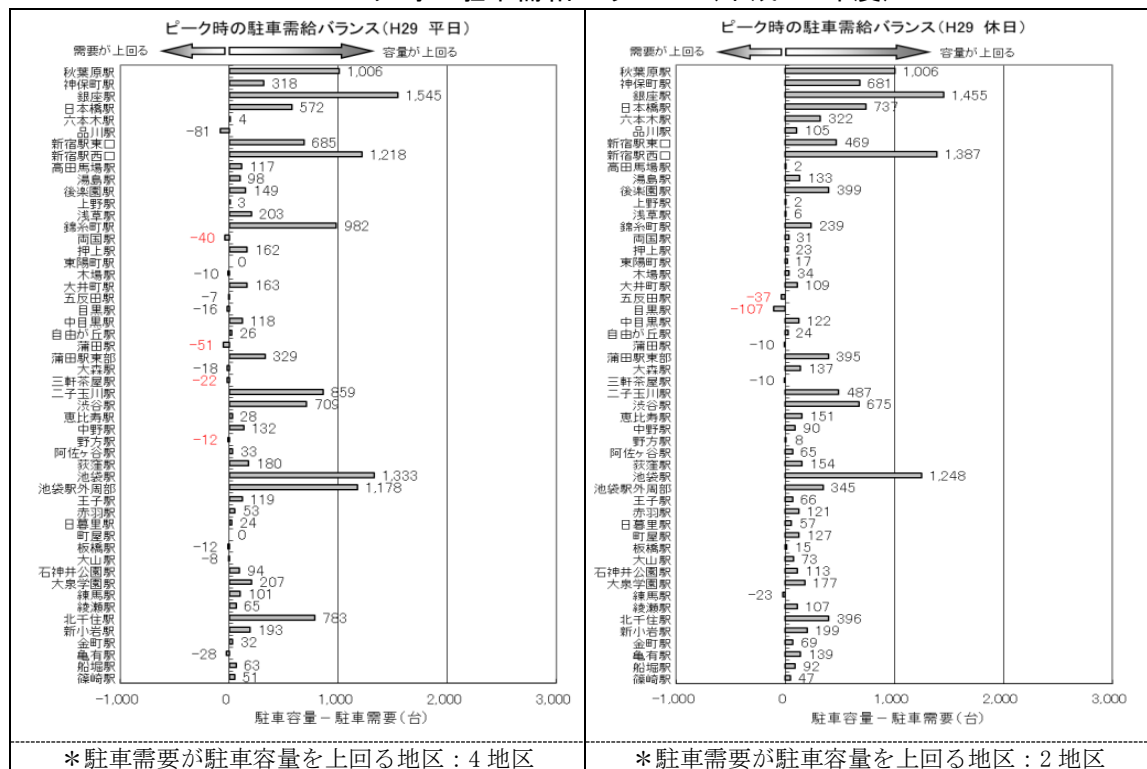
(1) 駐車需給バランスの実態（四輪）

前回調査（平成 29 年度）との比較では、駐車需要が駐車容量を上回る地区は平日が 9 地
区（5 地区増）、休日が 4 地区（2 地区増）であり、供給不足地区は増加している。

ピーク時の駐車需給バランス（令和 3 年度）



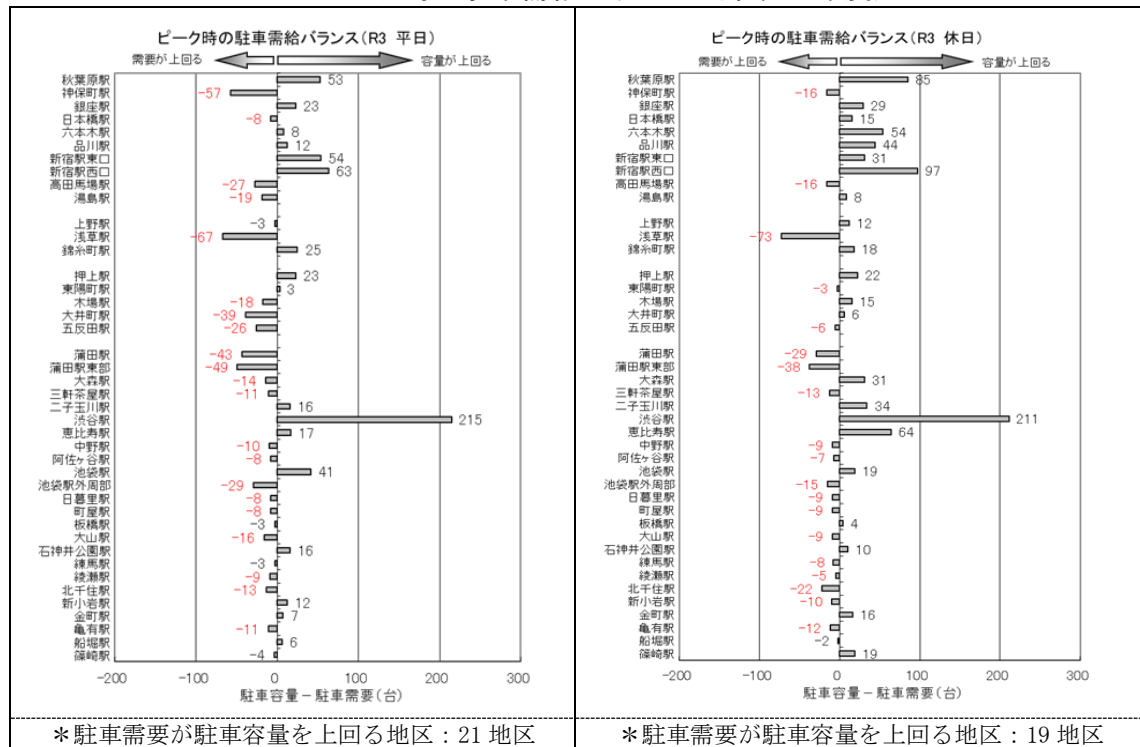
ピーク時の駐車需給バランス（平成 29 年度）



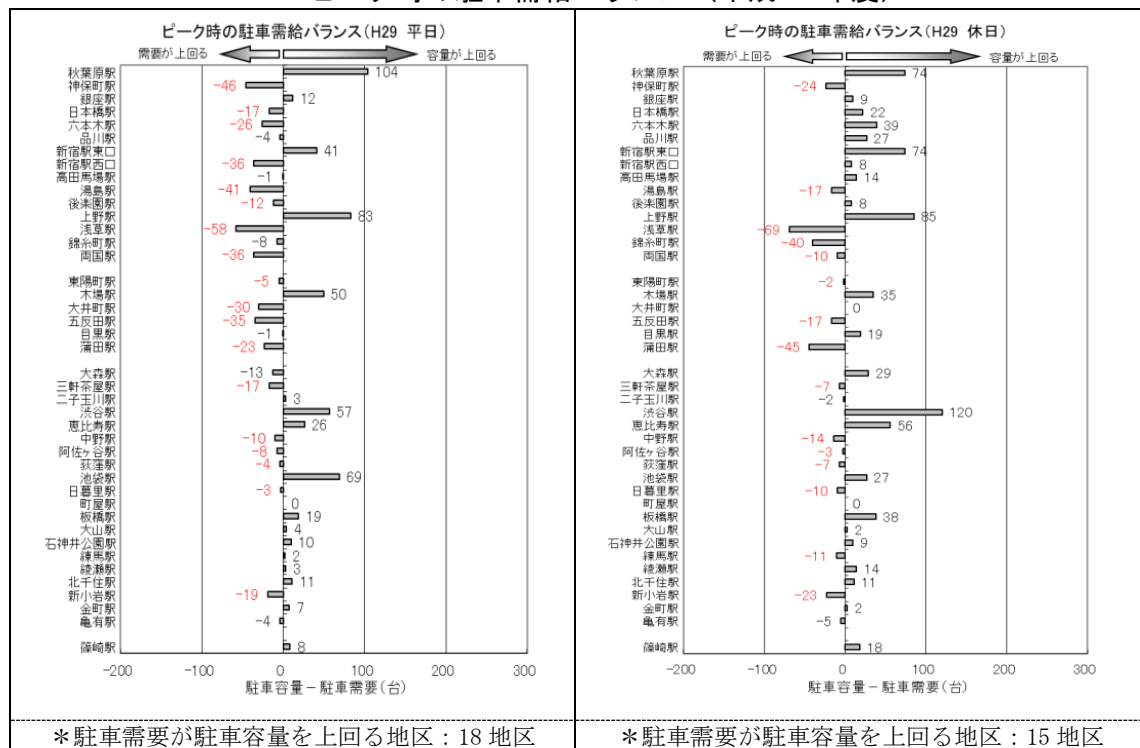
(2) 駐車需給バランスの実態 (二輪)

前回調査 (平成 29 年度) との比較では、駐車需要が駐車容量を上回る地区は平日が 21 地区 (3 地区増)、休日が 19 地区 (4 地区増) であり、供給不足地区は増加している。

ピーク時の駐車需給バランス (令和 3 年度)



ピーク時の駐車需給バランス (平成 29 年度)



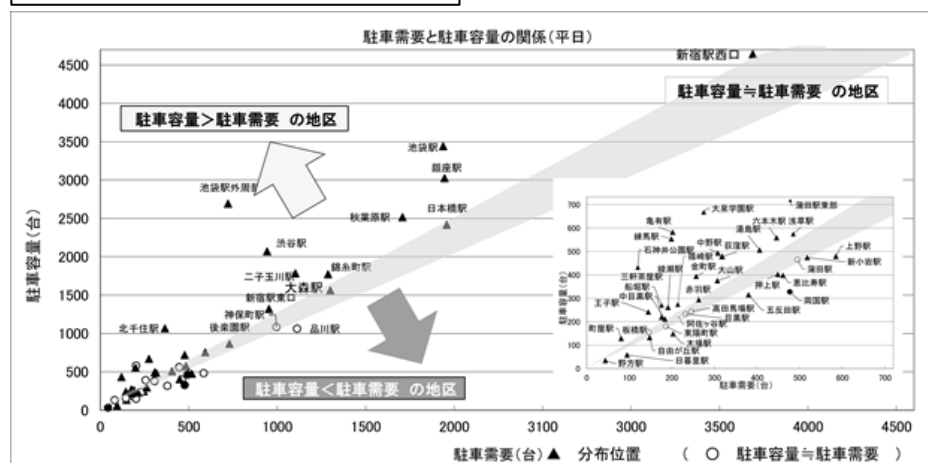
※ 駐車需要が駐車容量 (収容台数・供給量) を上回る (需要に対して供給が不足している) 地区の需給差を赤字で示している。(需要/供給が 110% 以内の場合は需給バランス確保とみなしている)

5. 駐車施策の検討に関する考え方

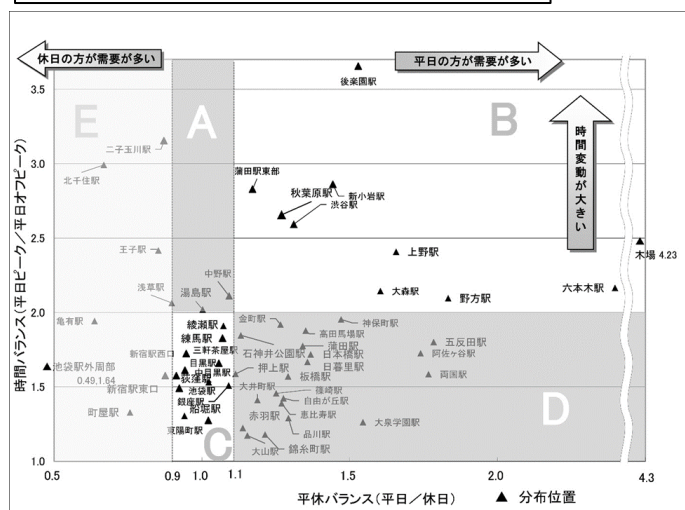
前項までで整理した今年度調査の結果をもとに総駐車需要のピーク時における地区特性を整理し、類型化する。具体的には、以下の3つのステップで調査結果について分析及び分類を行う。

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	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
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	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

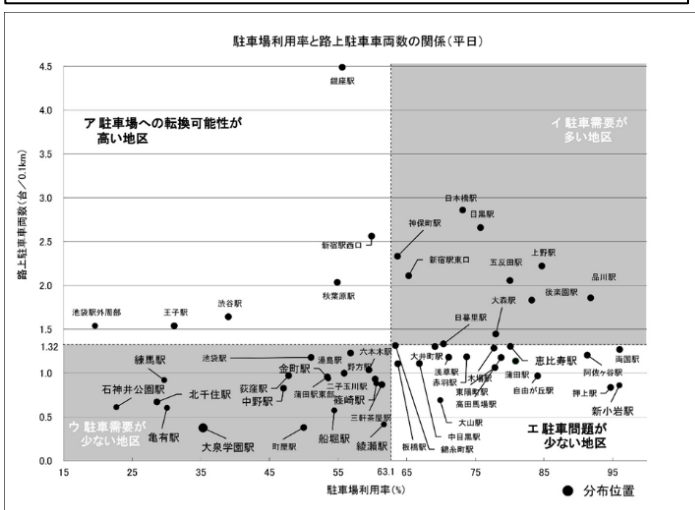
1（需給バランスによる分類）



2（平休・時間バランスによる分類）



3（駐車場利用率と路上駐車車両数による分類）



6. 駐車施策メニューの内容

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。

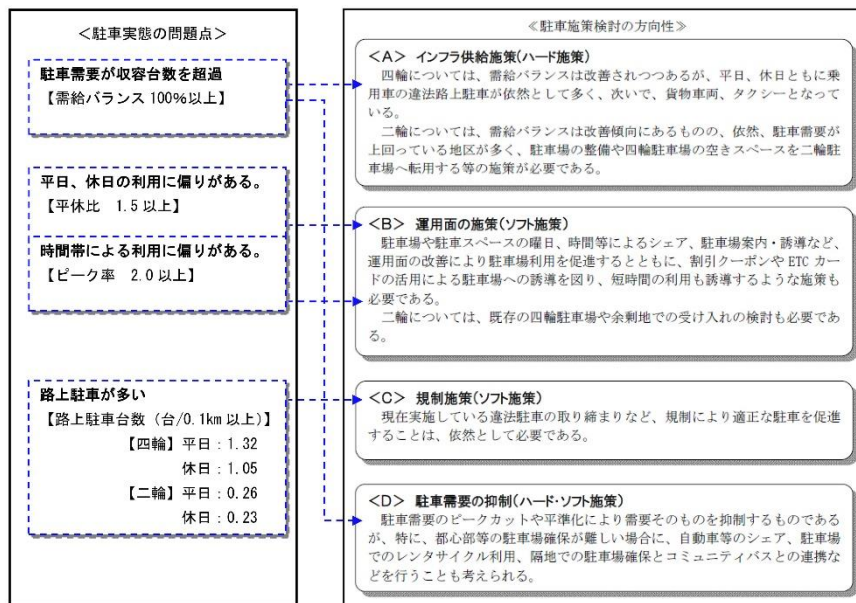


表 駐車施策メニュー例の分類

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)	二輪
	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	乗用・二輪
	B-12 駐車場利用状況の配信	
	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)

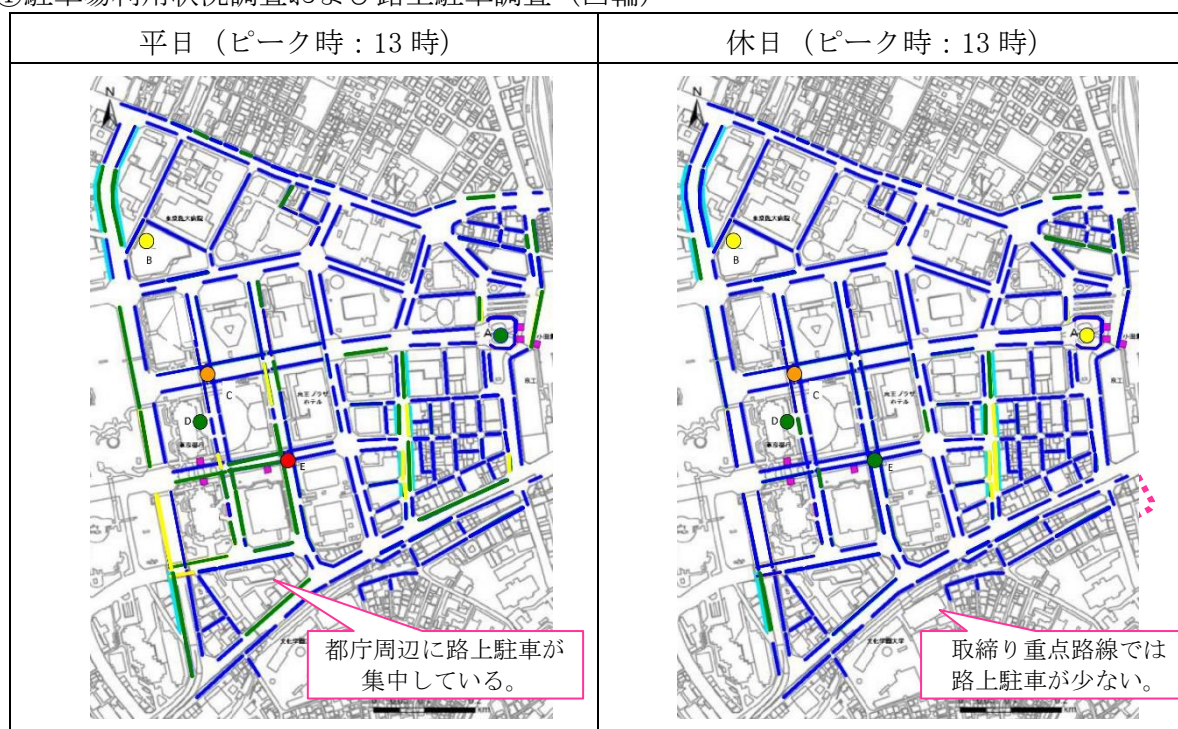
7. 地区別の駐車施策検討に係る考え方

■ 新宿駅西口の場合

<特徴>

- ・四輪では、全 52 地区において総収容台数（路外駐車場台数＋PM／PT 台数）が最も多い。
- ・平日の違法路上駐車が多く、路上駐車車両数は 2.56 台/0.1km と高い水準にある。
- ・二輪では、路外駐車場台数が前回調査（平成 29 年）時点より増加している。
- ・四輪は休日、二輪は平日の需要が多い。四輪、二輪ともに 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

東京都庁周辺に路上駐車が集中している。路上駐車的主要因素としては「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、平成 29 年度調査と比較すると、路上駐車台数は増加傾向にある。また、軽貨物車による路上駐車がが多い。

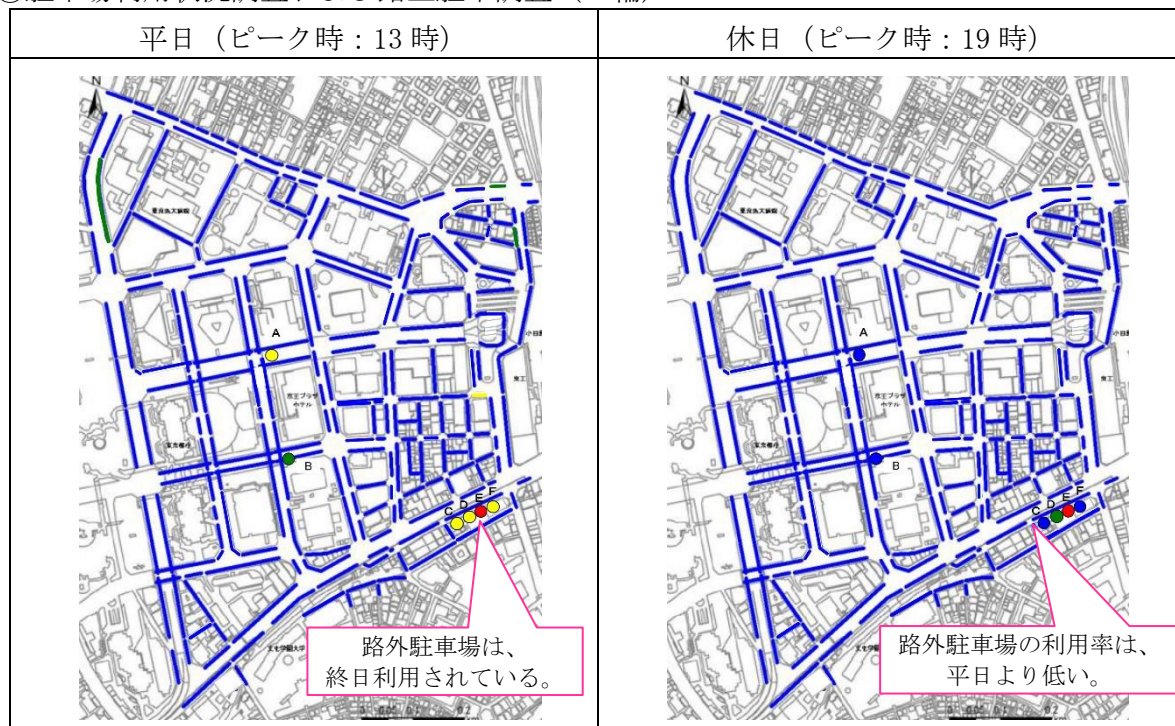
収容台数 100 台以上の駐車場が多いことが特徴的である。全 52 地区において最も収容台数が多い。ただし、特定の駐車場への利用が集中しており、駐車場別の利用率に大きな差が生じている。

・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、新宿警察署が取締り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、休日は小型貨物・乗用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増える。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差が生じている。

②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

平成 29 度調査と比較すると、路上駐車台数は減少傾向にあり、路外駐車場は終日利用がされている。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差が生じている。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

平成 29 度調査と比較すると、路上駐車台数は減少傾向にあり、路外駐車場は終日利用率が低い。通勤・通学者による利用が少ないためと考えられる。

■ 方針案

地区名	8. 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休ともに13時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が3,113台、休日が3,286台である。 ・ピーク時の総収容台数は平日が4,639台、休日が4,569台である。 ・需給バランスは平日67%、休日72%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。 ・平休特性は休日の需要が多く、時間変動は小さい。(ピーク率：平日1.72、休日1.24) ・ピーク時の駐車場利用率は平日60%、休日69%である。 ・路上駐車は、平日は乗用車(38.2%)・小型貨物(20.1%)、休日は乗用車(53.5%)・普通貨物(16.0%)で乗用車の割合が高い。[平日：348台/ピーク時、休日：187台/ピーク時] 【自動二輪】 ・総駐車需要のピーク時間帯は、平休とも13時台である。 ・ピーク時の総駐車需要は平日が123台、休日が89台である。 ・ピーク時の総収容台数は平休とも186台である。 ・需給バランスは平日66%、休日48%であり、平休とも需要に対して十分な供給が確保されてる。 ・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1.60、休日：1.46) ・駐車場利用率のピークは平日45%、休日40%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	・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)。 ・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) ・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が進められるべきである。(A-8～9, B-5, 13) 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) ・自動二輪は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, 12, C-1)。				

◎：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

8. 今後の課題

(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。

(2) 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

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（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・看板設置等は随時進められている。これらの情報を有効に活用するため、情報提供可能な駐車場の増加を図るとともに、よりわかりやすい駐車場案内・誘導の拡充や、駐車場情報の充実が必要である。

民間では、ターミナル駅等で割引クーポン付の駐車場検索サービスの実験を始めたところもあり、利用者の駐車意欲をひきつけるような工夫や、駐車場決済への ETC カードの導入により、駐車場利用の利便性をより向上させていく必要性も高い。

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

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。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日頃の駐車データから整理し、利用者の情報提供し、利用の変更を促すことが考えられる。

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区等でレンタ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

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が26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。その場合、このような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。

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。この場合、事業者の協力を得るため、このような情報を収集整理し、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

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で、必要な駐車施設の整備を促進する。

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。

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そばでの短時間の利用という特性があることから、既存のP T／P M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

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。

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。この場合、駐車場の位置がわかりにくい場合が考えられるため、見やすい案内板の設置、スマートフォンやモバイルP C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。例えば、二輪車駐車場の満空情報の提供のため、公社の行っているライブカメラによる駐車場映像の配信を随時進めることが考えられる。

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。

(3) 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

気候変動への対応、ゼロカーボン、環境共生などSDGsの動向や通信技術を主体とする技術革新、新型コロナウイルス感染症対策による新しい生活様式など、社会情勢の変化に応じた人々の行動、交通流の変化に対応する視点で、路上駐車や駐車場施策を検討する必要がある。(電気自動車の普及に対応し、普及を促進する役割として、駐車場へのEV充電器の設置。巣ごもり・宅配需要に応じた貨物車の駐停車需要への対応。等)

ICTの進展にともない、駐車場の満空情報をはじめ、ルート案内、料金精算まで様々なサービスの展開がはじまっている。こうした情報を適切に集約し、発信、導入支援していくことも求められている。

駐車問題の解決に当たっては、長期的な視点に立って目標を定め、その目標達成に向けた施策を検討することが重要である。将来的な人口減少の予測等も踏まえ、高齢者の増加に対応した専用駐車区間の整備や駐車場内における高齢者や子供連れの主婦等を対象とした思いやり駐車場の整備など既存のストックをベースとした駐車対策の検討が重要であると考えられる。

②地域経済への影響を踏まえた対策の検討

調査対象地区は、駅周辺商業業務地であり、歩行者を主体としたまちづくり(ウォーカブルシティ)の適地として、歩行者主導線とサービス車両の動線が輻輳する区域や分離可能な区域など地区特性がある。地域ルール検討の視点で、駐車場の出入口の実態を把握することも求められるなど、地域の市街地特性や地区の将来像・役割に応じた調査手法の検討も求められる。

駐車需要が多いということは、地域にとっては来訪者が多く地域の活力を示す指標ともなることから、一義的に路上駐車を排除することが地域にとって逆効果となる場合もある。しかし、路上駐車は交通容量の低下など様々な交通問題の一因ともなることから、基本的には排除していくことが望ましいと考えられる。このように、駐車問題はトレードオフとなる側面も有することから、地域の活力を維持もしくは向上させるための対策の検討も重要である。

③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。