

駐車実態調査結果の報告

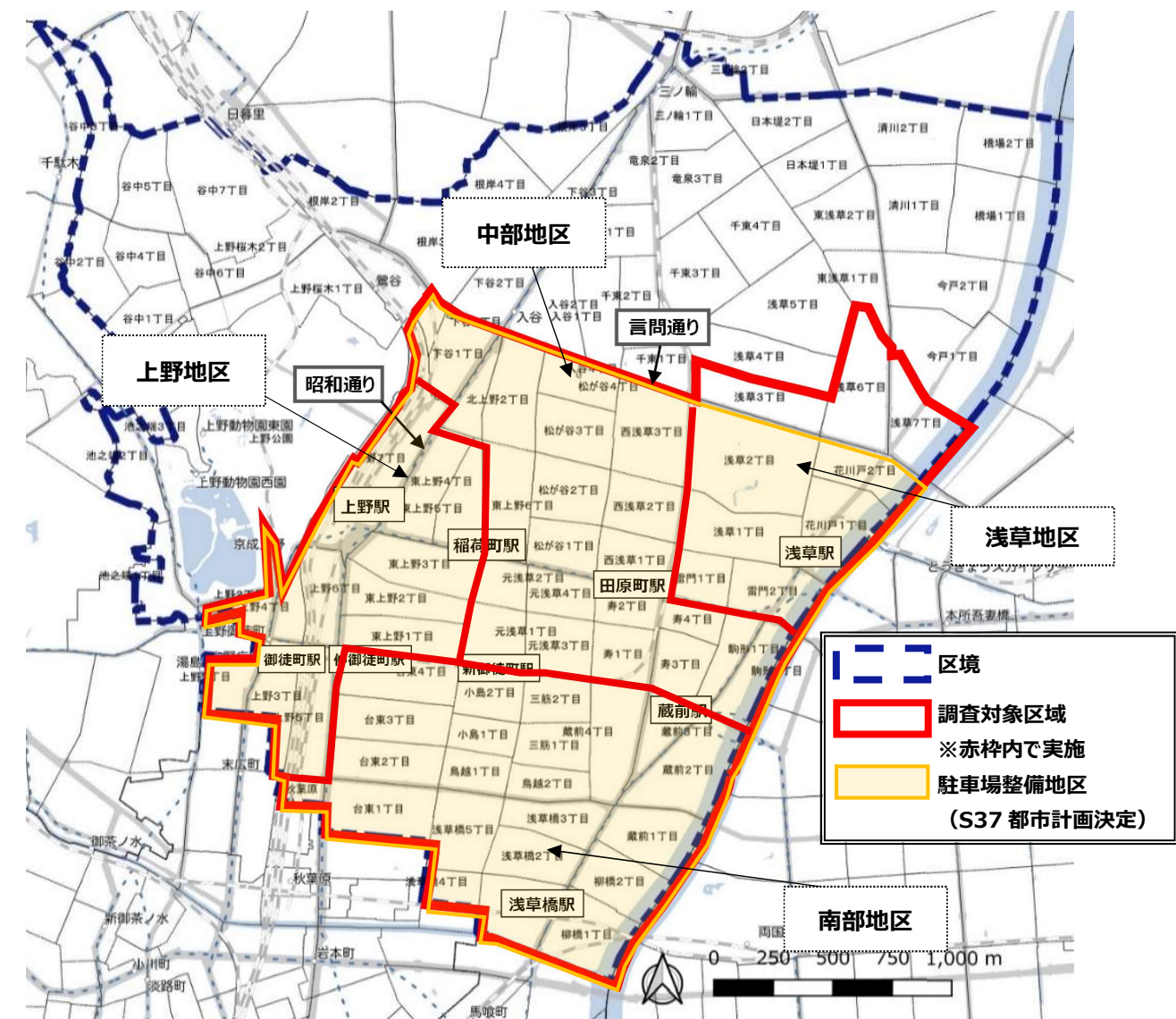
目次

1. 駐車実態調査の概要（令和 6 年度 第 1 回検討委員会で提示）	1
2. 駐車施設の現況	2
3. 路上駐車の現況	9
4. 駐車需給バランスの状況	13
5. 駐車場利用者の特性	20

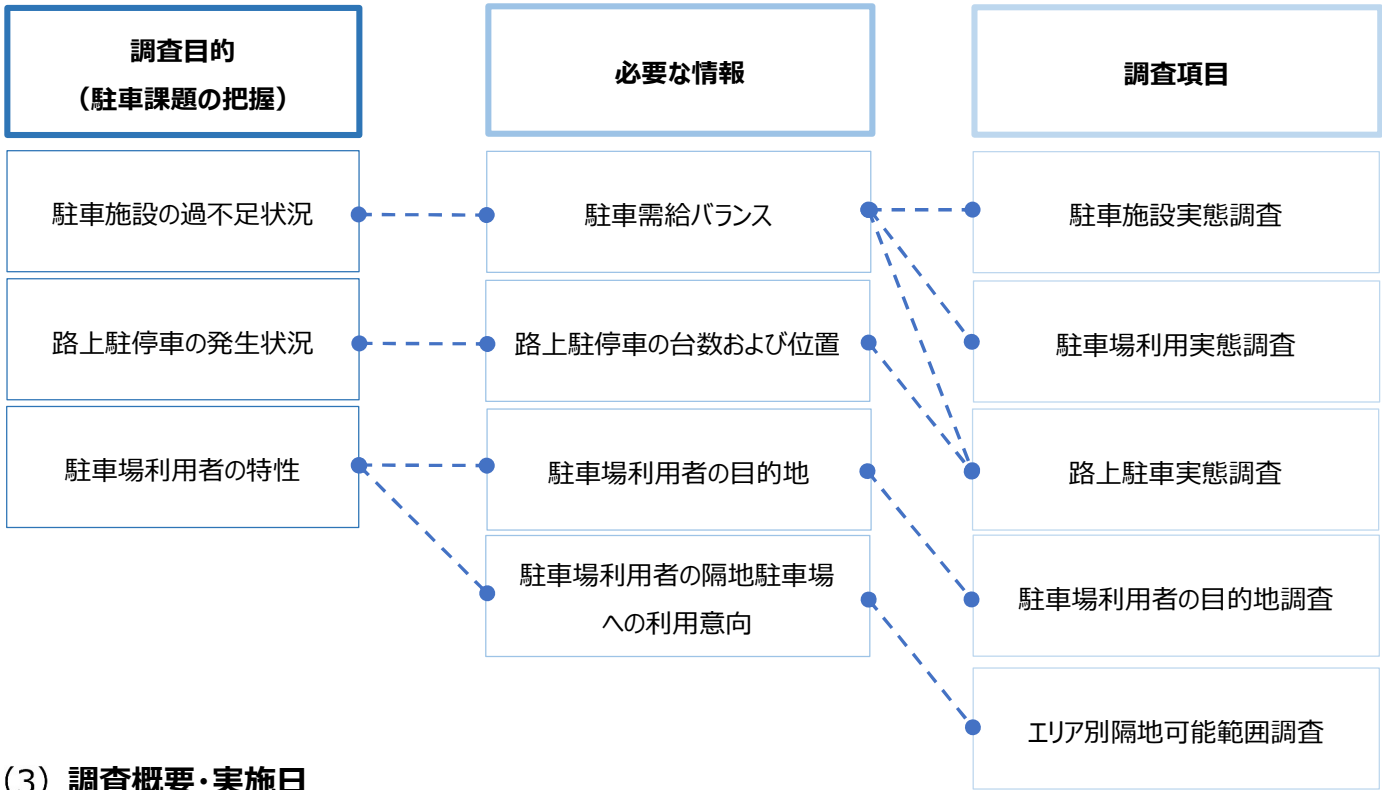
1. 駐車実態調査の概要（令和 6 年度 第 1 回検討委員会で提示）

(1) 調査対象範囲

調査対象範囲は、台東区の駐車場整備地区および『浅草地区まちづくりビジョン』（策定中）の対象エリアの一部（浅草 3 丁目・浅草 6 丁目・浅草 7 丁目）。（下図の赤枠内の区域：約 453ha）



(2) 調査目的と調査項目の整理



(3) 調査概要・実施日

調査は下表に示す①～⑤を、昨年 8 月上旬から 11 月末にかけて実施した。
※表内の赤色の網掛けは「供給量」、青色の網掛けは「需要量」、黄色の網掛けは「利用者特性」把握に関する調査。

表 調査内容・実施日

調査項目	概 要	実施日時
①駐車施設 実態調査	駐車需給状況の検討等のため、「供給量」に相当する駐車施設（コインパーキング、建物附带のものを含む）の整備状況を目視により把握する。 ⇒対象範囲内の全駐車施設を対象に実施	8 月上旬から 1 か月程度で実施 ※目視不可の施設は、アンケート調査を 10 月上旬の 2 週間程度で実施
②駐車場利用 実態調査	駐車需給状況の検討等のため、「需要量」の一部となる駐車施設の利用状況を把握する。 ⇒時間貸し駐車場（収容台数が 5 台以上）の 276 箇所を対象に現地調査を実施、月極駐車場等の目視による利用状況が難しい駐車施設の 447 箇所へアンケートを配布	■中部地区：9/19（木）・9/22（日） ■南部地区：10/13（日）・10/17（木） ■浅草地区：11/6（水）・11/10（日） ■上野地区：11/14（木）・11/17（日） 時間帯：9 時～21 時 ※月極の駐車施設は、アンケート調査を 10 月上旬の 2 週間程度で実施
③路上駐車 実態調査	駐車需給状況の検討等のため、「需要量」の一部となる地区内の路上駐車の現況を把握する。 ⇒対象範囲内の幅員 5m 以上の全路線を対象に実施	■中部地区：9/19（木）・9/22（日） ■南部地区：10/13（日）・10/17（木） ■浅草地区：11/6（水）・11/10（日） ■上野地区：11/14（木）・11/17（日） 時間帯：9 時～21 時
④駐車場利用 者の目的地調査	建築物の種類・規模ごとの駐車需要の検討等を行うため、駐車場利用者への聞き取りにより目的地などを把握する。 ⇒時間貸し駐車場：40 箇所	■中部地区：9/19（木）・9/22（日） ■南部地区：10/13（日）・10/17（木） ■浅草地区：11/6（水）・11/10（日） ■上野地区：11/14（木）・11/17（日） 時間帯：9 時～21 時
⑤エリア別隔地 可能範囲調査	上記④とあわせて、隔地が可能となる距離の検討等を行うため、駐車場利用者への聞き取りにより駐車場から目的地までの許容距離などを把握する。 ⇒時間貸し駐車場：40 箇所	

2. 駐車施設の現況

(1) 駐車施設の整備状況（整備台数等）

■時間貸し駐車場

・観光地や物販店が多く集積する上野地区が最も多い。

・その他の3地区は同程度の整備状況となっている。

・規模別に箇所数をみると、小規模駐車場（整備台数5台未満）が全体の6割以上を占める一方、整備台数では全体の2割程度となっており、敷地がまとまる建て替えまで駐車場として暫定利用されていると考えられる。

■月極駐車場、専用車庫

・事務所や住宅が混在する中部・南部地区で多い。

■荷捌き用駐車場

・浅草地区が最も多く、中部地区が最も少ない。

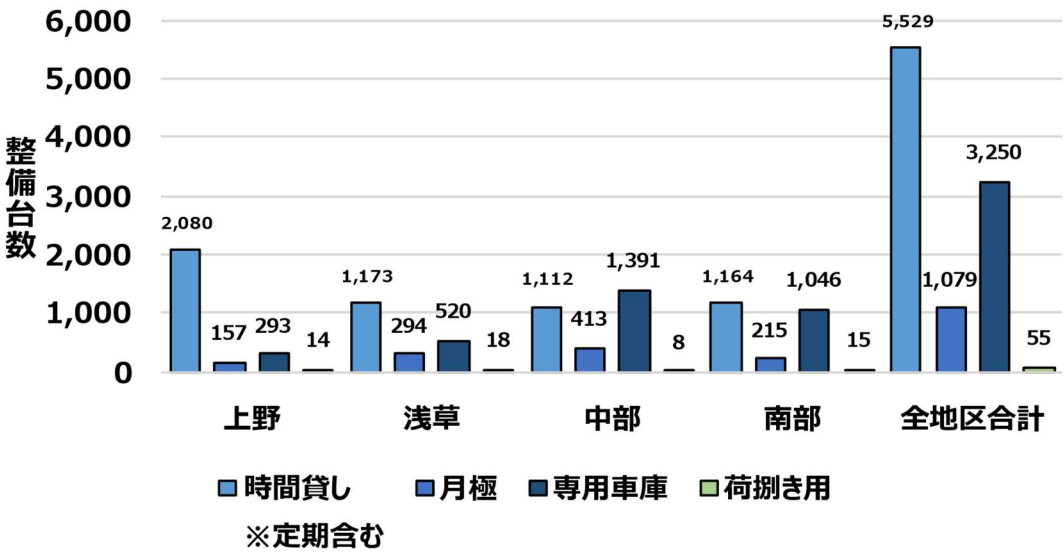
・荷捌き用駐車場は、乗用車を対象とした駐車場（時間貸し・月極・専用車庫）の整備台数や箇所数と比較して少ないが、これは荷捌き用駐車場に関する附置義務制度が定められたのが平成14年と遅く、附置義務の対象となる建物も限られることが背景として考えられる。

・また、同様の背景により、小規模な建物が集積する地区では整備台数および箇所数が少ない傾向にある。

整備台数	乗用車			荷捌き用
	時間貸し ※定期含む	月極	専用車庫	
上野	2,080 台	157 台	293 台	14 台
浅草	1,173 台	294 台	520 台	18 台
中部	1,112 台	413 台	1,391 台	8 台
南部	1,164 台	215 台	1,046 台	15 台
合計	5,529 台	1,079 台	3,250 台	55 台

時間貸し駐車場	箇所数		整備台数	
		構成比		構成比
小規模駐車場（5台未満）	490 箇所	63.5%	1,282 台	23.2%
それ以外の駐車場（5台以上）	282 箇所	36.5%	4,247 台	76.8%
合計	772 箇所	100%	5,529 台	100%

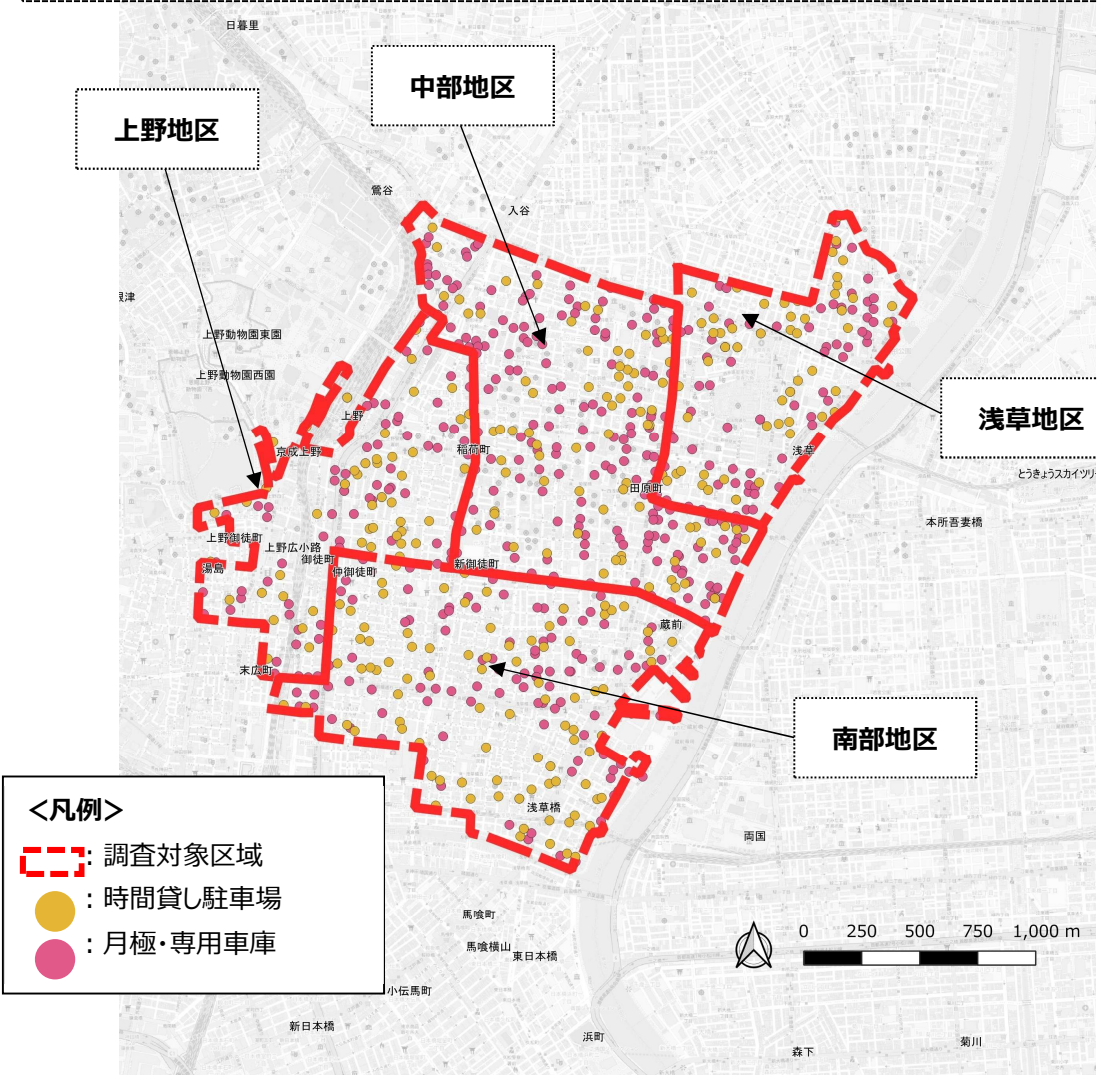
駐車施設の整備台数



調査対象駐車施設	定義	イメージ
時間貸し駐車場	一般公共の用に供する（＝不特定多数の人が利用できる）一時預かりの駐車施設を指す。	
月極駐車場	一般公共の用に供さず、賃貸借契約を結んだ利用者のみが利用可能な駐車施設を指す。	
専用車庫	一般公共の用に供さず、賃貸借契約を結ばない自社利用や車庫として利用されている駐車施設を指す。	
荷捌き用駐車場	荷物の積み卸しや配送を行うための駐車施設を指す。	

(2) 駐車施設の分布状況

- 駐車施設調査で確認した駐車施設の位置の分布は、下図の通りである。時間貸し駐車場、月極・専用車庫ともに、4 地区すべてにおいて概ね万篇なく分布している。
- 台東区都市計画マスタープランにおいて、上野・御徒町駅周辺エリア、浅草エリア等が「特に歩行者の回遊性を高めるエリア」（右図参照）に位置づけられているが、当該エリアにおいても駐車場が数多く分布していることが確認された。



整備箇所数	乗用車		
	時間貸し ※定期含む	月極	専用車庫
上野	135 箇所	23 箇所	90 箇所
浅草	143 箇所	40 箇所	197 箇所
中部	217 箇所	49 箇所	434 箇所
南部	277 箇所	29 箇所	285 箇所
合計	772 箇所	141 箇所	1,006 箇所

※箇所数は運用方法別にカウントのため、重複あり
(例：時間貸し駐車場および月極駐車場を両方運用している場合は、時間貸し駐車場を 1 箇所、月極駐車場を 1 箇所 でカウント)

6 道路・交通まちづくり方針

■道路・交通まちづくり方針図



出典：台東区都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）

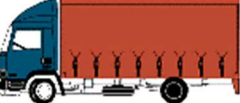
(3) 駐車施設の利用状況

駐車実態調査の調査対象とする車種は以下の通りである。

調査対象車種		分類番号イメージ	イメージ
四輪車	乗用車 (分類番号：3・5・7・8)	※分類番号 多摩 500 さ 46-49	
	軽・小型貨物車 (分類番号：4・6・8)		
	普通貨物車 (分類番号：1・8・9・0)		

※バス（車頭番号：2）および二輪車（原付・自動二輪）については、「路上駐車実態調査」のみで記録

分類番号と自動車の種別

分類番号	ナンバープレート	自動の種類	説明
1.10及び100～199	秋田100 35-42		貨物の輸送に使われる普通自動車など (大型トラックなど)
2.20～29及び200～299	秋田200 い12-42		乗車定員11人以上の人の輸送に使わ れる普通自動車（バス）
3.30～39及び300～399	秋田300 ぬ23-42		乗車定員10人以下の人の輸送に使わ れる普通自動車
4.6.40～49,60～69.400～ 499及び600～699	秋田400 き88-49		貨物の輸送に使われる小型自動車
5.7.50～59.70～79.500～ 599及び700～79	秋田500 ね82-42		人の輸送に使われる小型自動車
8.80～89及び800～899	秋田800 き87-49		特種な使い方をする小型自動車・普 通自動車
9.90及び900～999	秋田900 ★77-42		大型の特殊自動車（建設機械を除く）
0.00～09及び000～099	秋田000 す・・・49	準備中...	大型の特殊自動車のうち建設機械

出典：国土交通省東北運輸局秋田運輸支局

①時間貸し駐車場（普通貨物車を除く）

整備台数 5 台以上の 276 施設を対象に、利用状況の調査を行った。

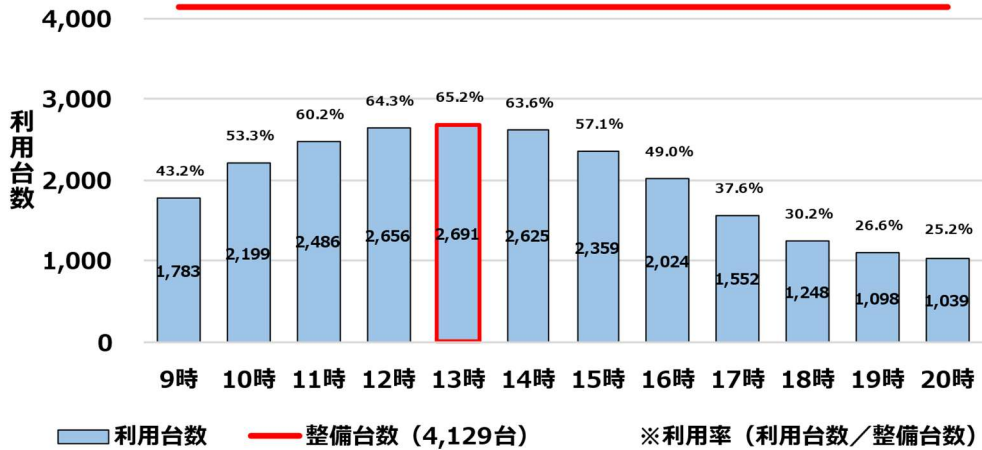
※時間貸し駐車場においては「乗用車および軽・小型貨物車」と「普通貨物車」は車室サイズや天井高
など駐車施設の要件が異なるため分けて集計を行った。

- 平日、休日ともに利用のピークは 13 時台、利用率は 6 割台である
- ・利用台数のピークは「平日 13 時台」であり、利用率は 65.2%であることから、時間貸し駐車場の供給量（整備台数）には余裕があると考えられる。
 - ・休日のピークも 13 時台であり、利用率は 64.2%と、平日とほぼ同じである。

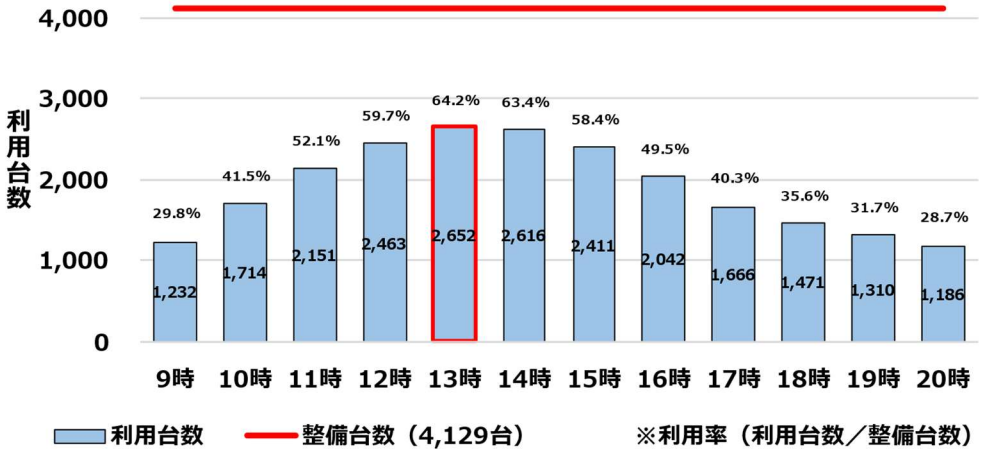
- 上野、浅草地区では休日の利用率が高く、それ以外の地区は平日の利用率が高い
- ・商業・文化施設や観光資源が集積する上野・浅草地区では休日の利用率が高い。
 - ・事務所や住宅が混在する中部・南部地区では平日の利用率が高い。

※時間貸し駐車場で観測された「乗用車」、「軽・小型貨物車」の台数を計上

【全地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（平日）

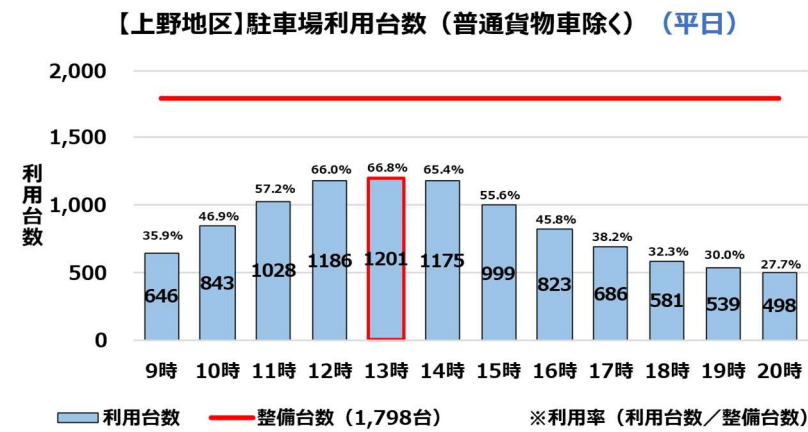


【全地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）

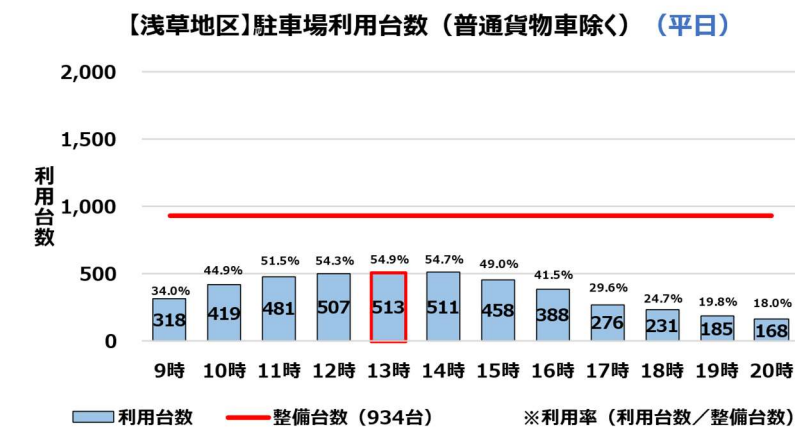


参考：地区別の時間貸し駐車場利用台数（普通貨物車を除く）

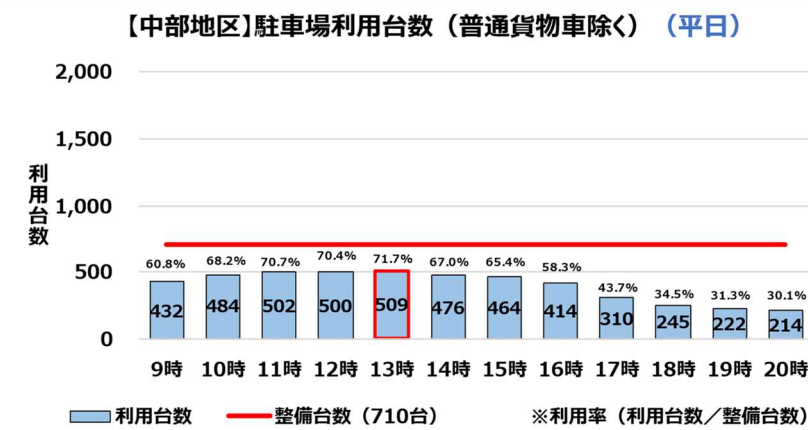
上野地区



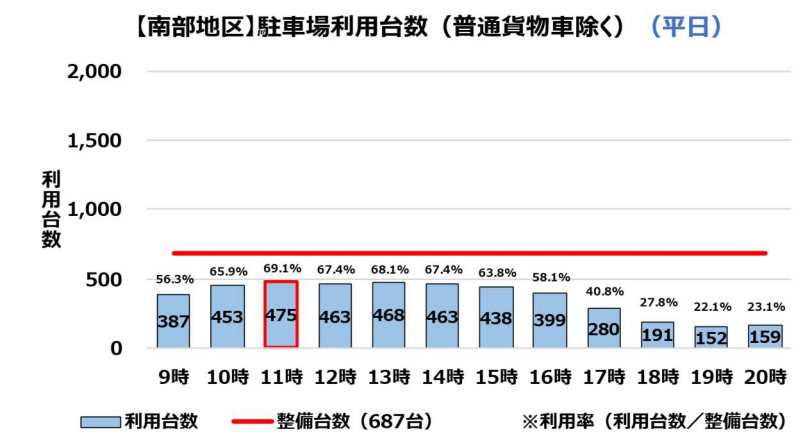
浅草地区



中部地区



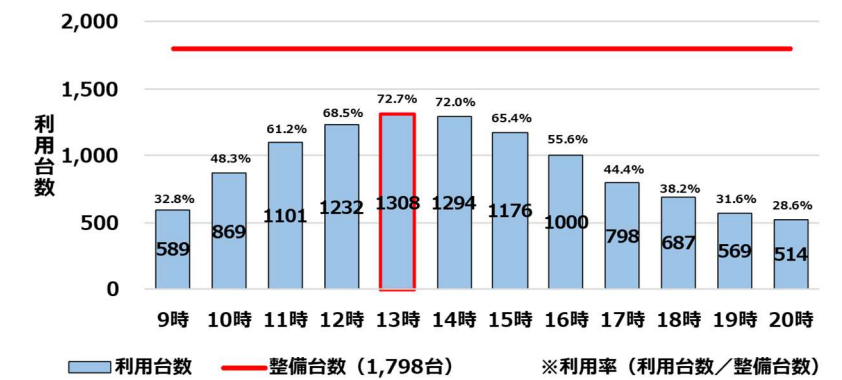
南部地区



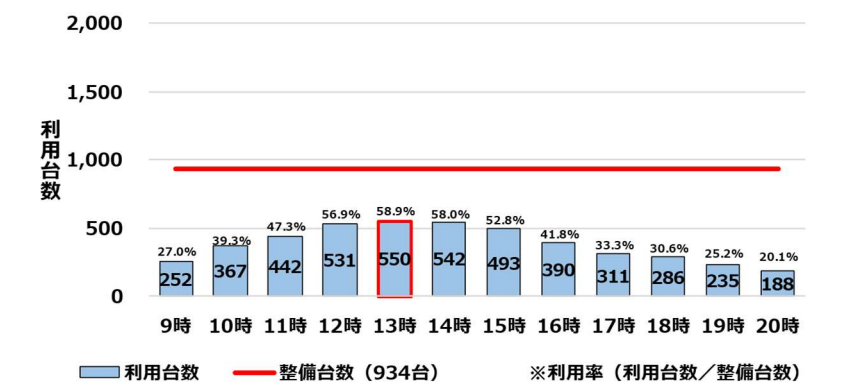
上野、浅草地区は、
休日の利用率の方が高い。

中部、南部地区は、
平日の利用率の方が高い。

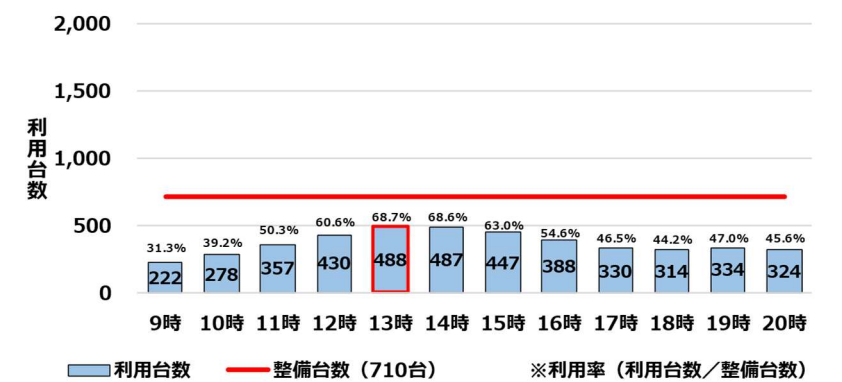
【上野地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）



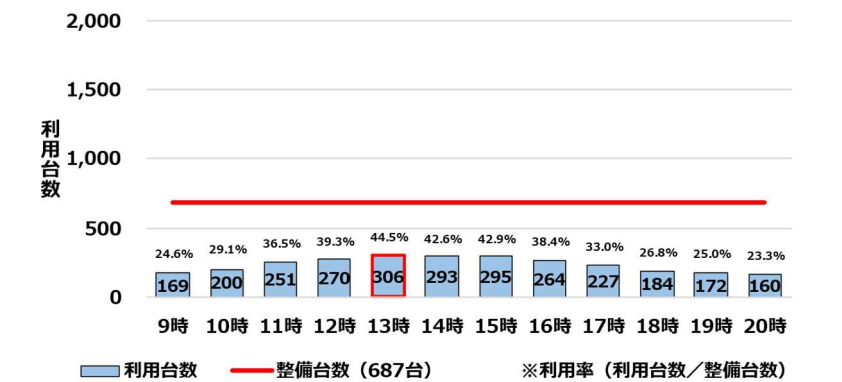
【浅草地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）



【中部地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）



【南部地区】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）



②大規模駐車場（時間貸し駐車場）

【上野地区】

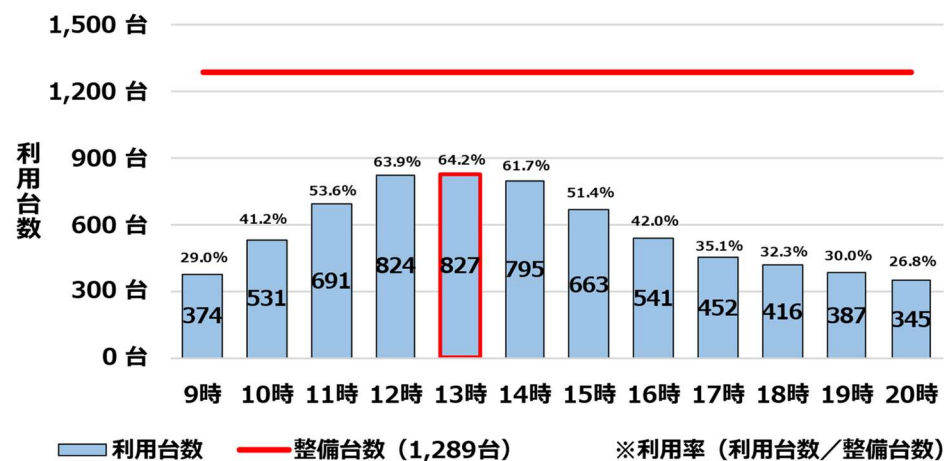
整備台数 50 台以上の駐車施設、5 施設を対象に、利用状況の調査を行った。

■利用台数のピークは「休日 13 時台」で利用率 74.9%

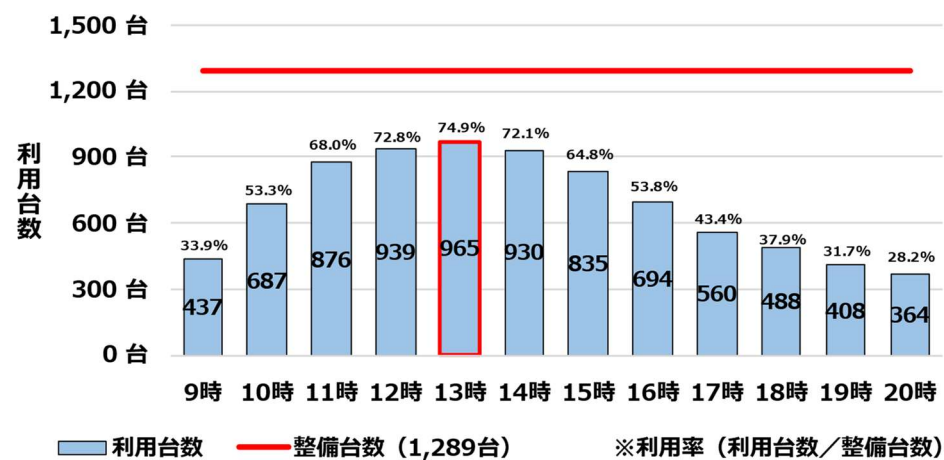
- ・時間貸し駐車場（普通貨物車を除く）の利用台数のピークは「休日 13 時台」で利用率 74.9%となっていることから、時間貸し駐車場（普通貨物車を除く）の供給量（整備台数）には余裕があると考えられる。
- ・休日の利用率が平日を上回っていることから、休日における娯楽・観光目的の需要が高いことがうかがえる。

名称	所在地	台数
上野パーキングセンター	東京都台東区上野公園 1-50	400
台東区上野中央通り地下駐車場	東京都台東区上野 2-13	300
上野松坂屋パークプレイス 24	東京都台東区上野 3-25	307
Parking in 上野駅前	東京都台東区上野 7-1	180
京成上野駅駐車場	東京都台東区上野公園 1-12	102

【上野地区大規模駐車場】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（平日）



【上野地区大規模駐車場】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）



【浅草地区】

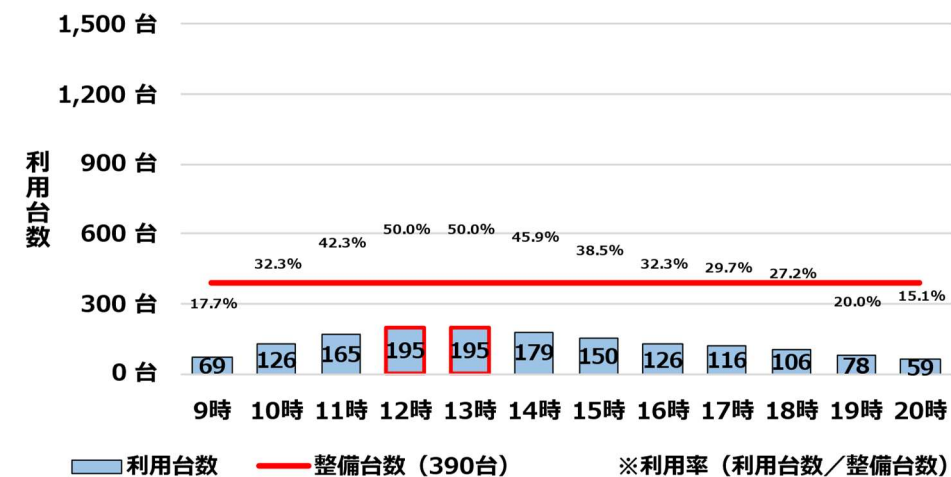
整備台数 50 台以上の駐車施設、3 施設を対象に、利用状況の調査を行った。

■利用台数のピークは「休日 13 時台」で利用率 63.6%

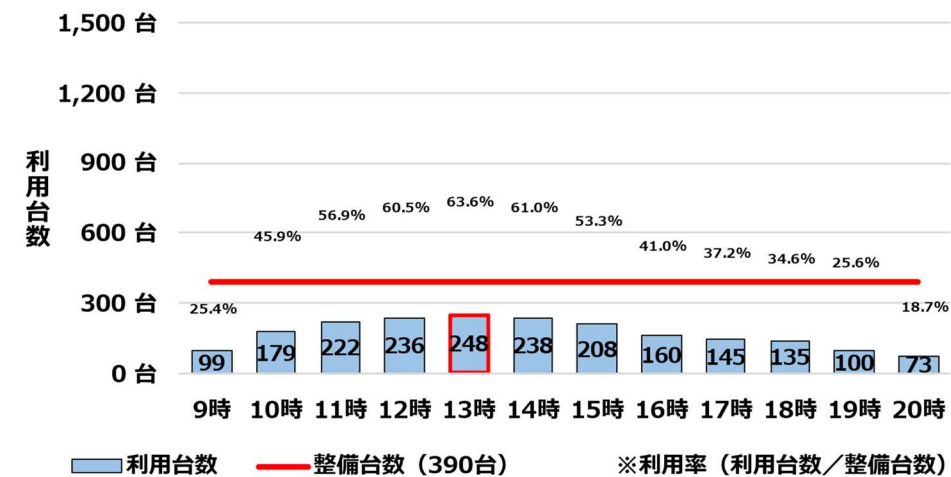
- ・時間貸し駐車場（普通貨物車を除く）の利用台数のピークは「休日 13 時台」で利用率 63.6%となっていることから、時間貸し駐車場（普通貨物車を除く）の供給量（整備台数）には余裕があると考えられる。
- ・休日の利用率が平日を上回っていることから、休日における娯楽・観光目的の需要が高いことがうかがえる。
- ・浅草地区では、大規模駐車場のほうが平日と休日の利用率の差が大きい。

名称	所在地	台数
台東区雷門地下駐車場	東京都台東区雷門 2-18	197
ROX 駐車場	東京都台東区浅草 1-25-15	99
EKIMISE 駐車場	東京都台東区花川戸 1-6-2	94

【浅草地区大規模駐車場】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（平日）



【浅草地区大規模駐車場】駐車場利用台数（普通貨物車除く）（休日）

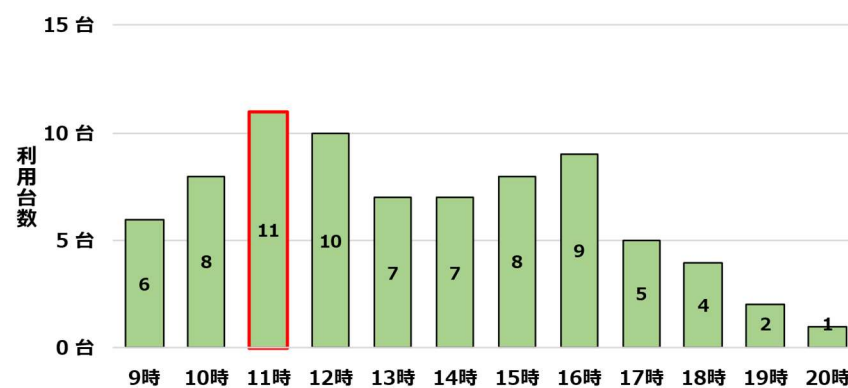


③時間貸し駐車場(普通貨物車のみ)

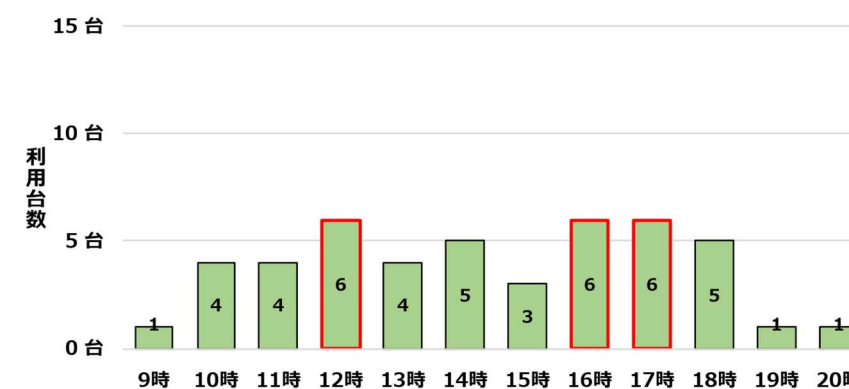
■各地区において乗用車の車室サイズに合わない「普通貨物車」の利用が一定程度ある。

上野地区

【上野地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (平日)

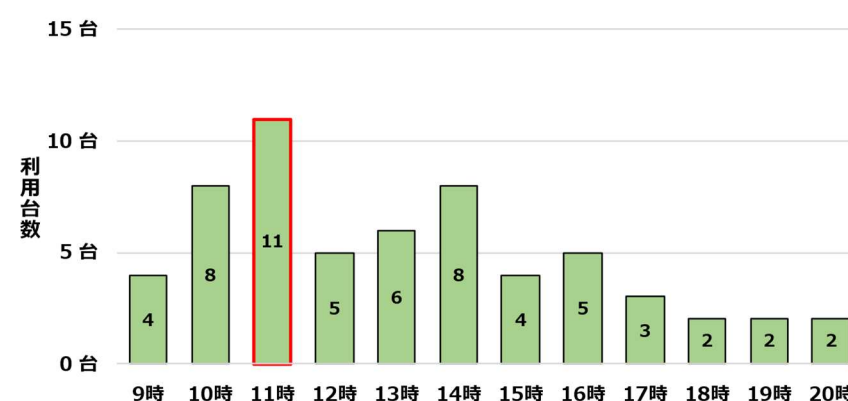


【上野地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (休日)

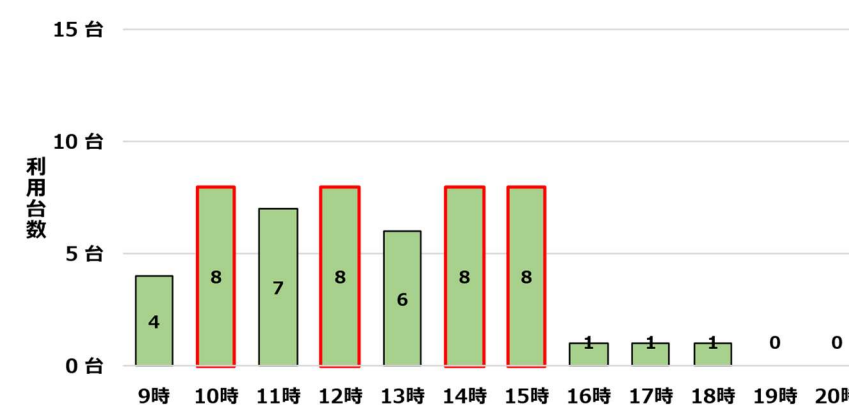


浅草地区

【浅草地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (平日)

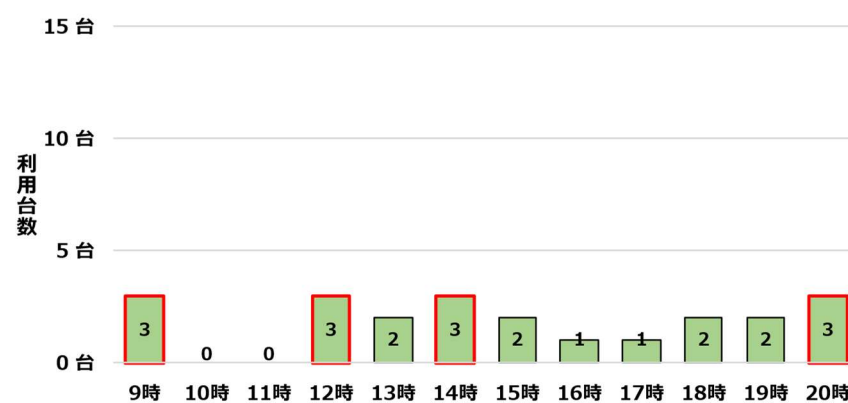


【浅草地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (休日)

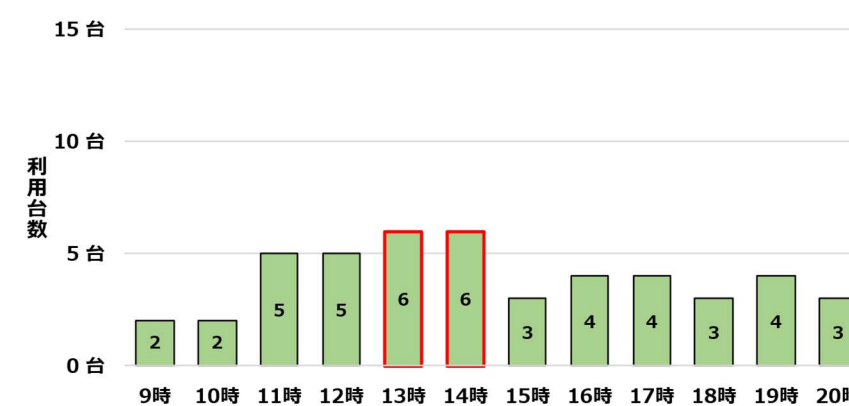


中部地区

【中部地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (平日)

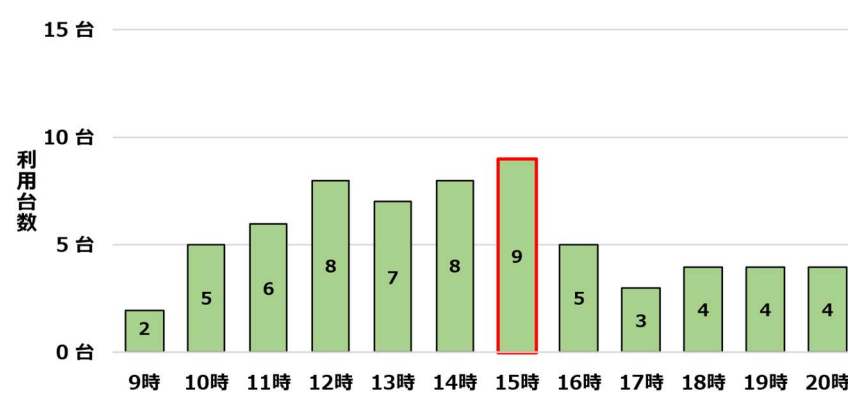


【中部地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (休日)

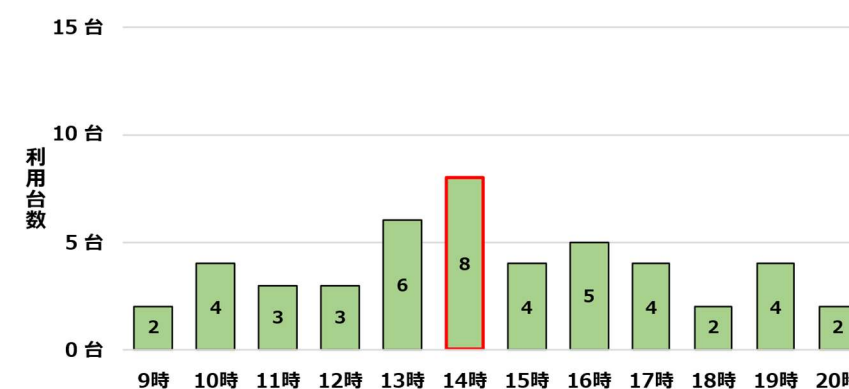


南部地区

【南部地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (平日)



【南部地区】駐車場利用台数(普通貨物車) (休日)



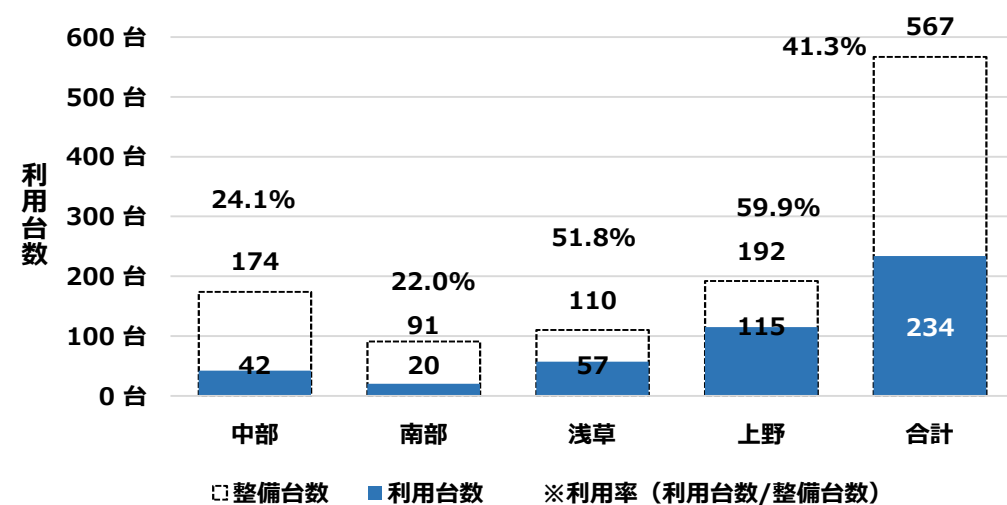
④月極駐車場の利用状況

■利用率は全地区で41.3%、上野地区・浅草地区は若干高く50%台

- ・月極駐車場(乗用車)の利用率は、全地区で41.3%であることから、月極駐車場(乗用車)の供給量(整備台数)には余裕があると考えられる。
- ・上野地区・浅草地区の利用率はいずれも50%台であり、20%台である中部地区・南部地区に比べて利用率が高い。

※アンケートの回答に基づく実測値

各地区における月極駐車場(乗用車)の利用台数



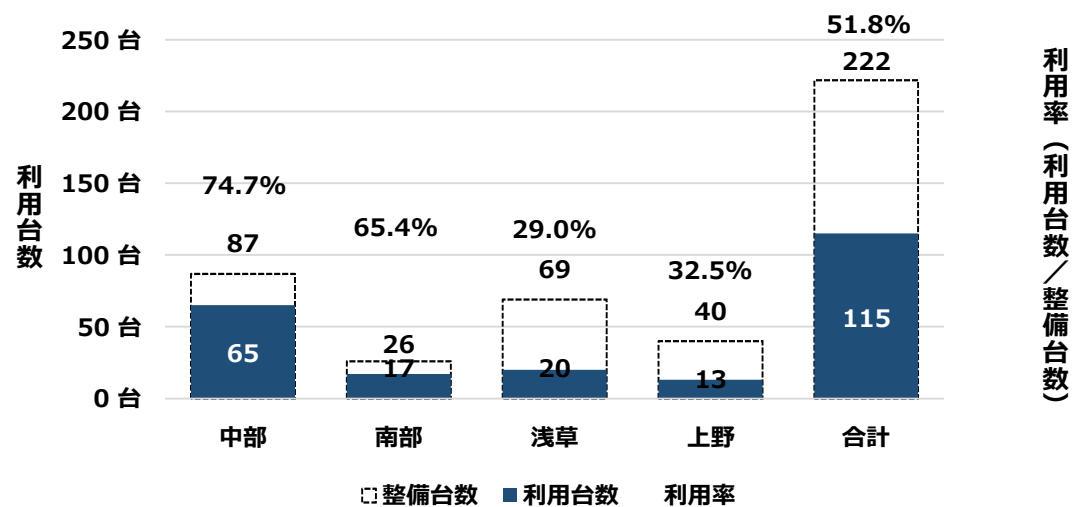
⑤専用車庫の利用状況

■利用率は、全地区で51.8%、中部地区・南部地区は若干高い

- ・専用車庫(乗用車)の利用率は、全地区で51.8%であることから、専用車庫(乗用車)の供給量(整備台数)には余裕があると考えられる。
- ・利用率は中部地区で70%台、南部地区で60%であり、30%前後の上野地区・浅草地区と比べて利用率が高い。

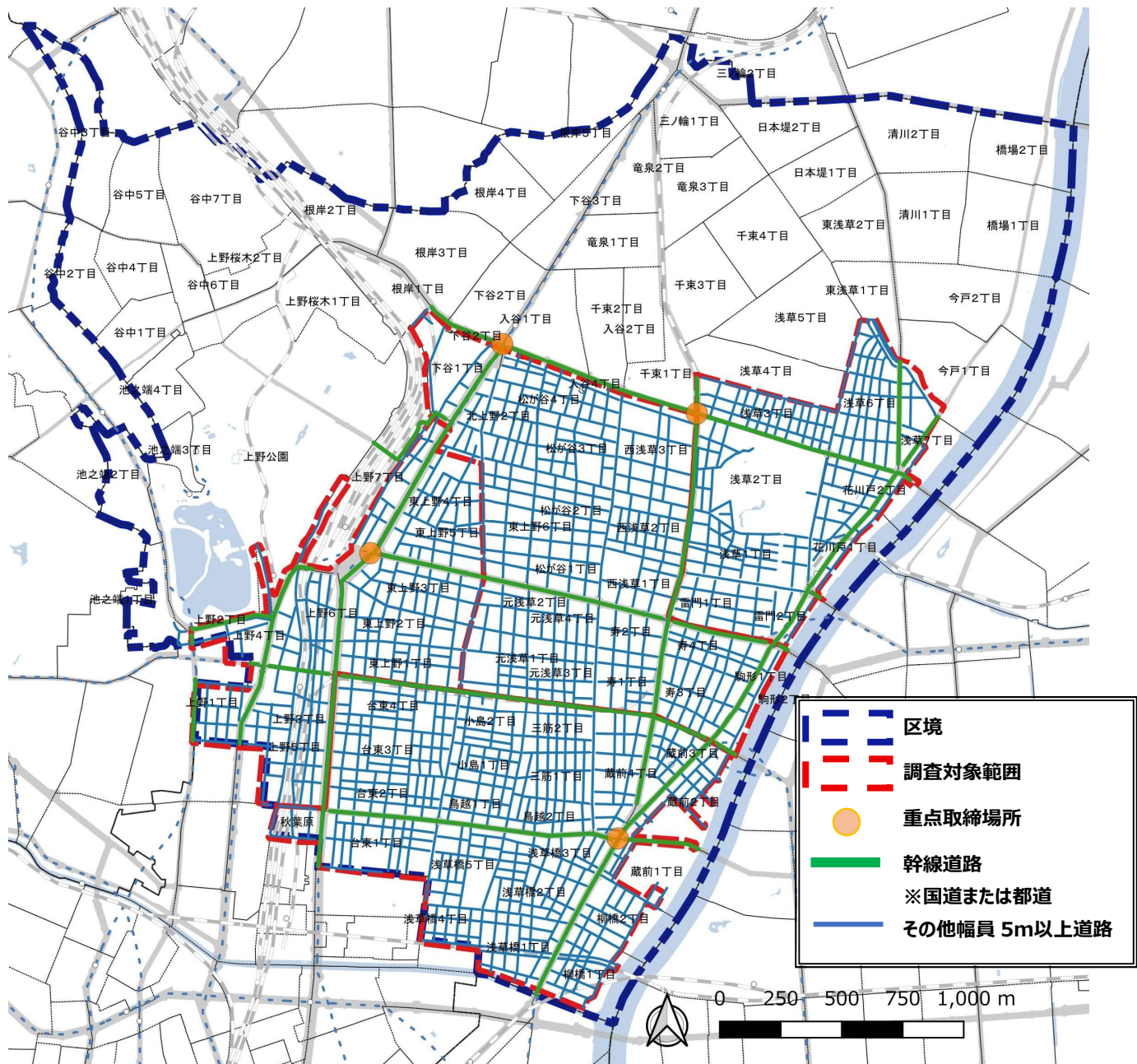
※アンケートの回答に基づく実測値

各地区における専用車庫(乗用車)の利用台数



3. 路上駐車の現況

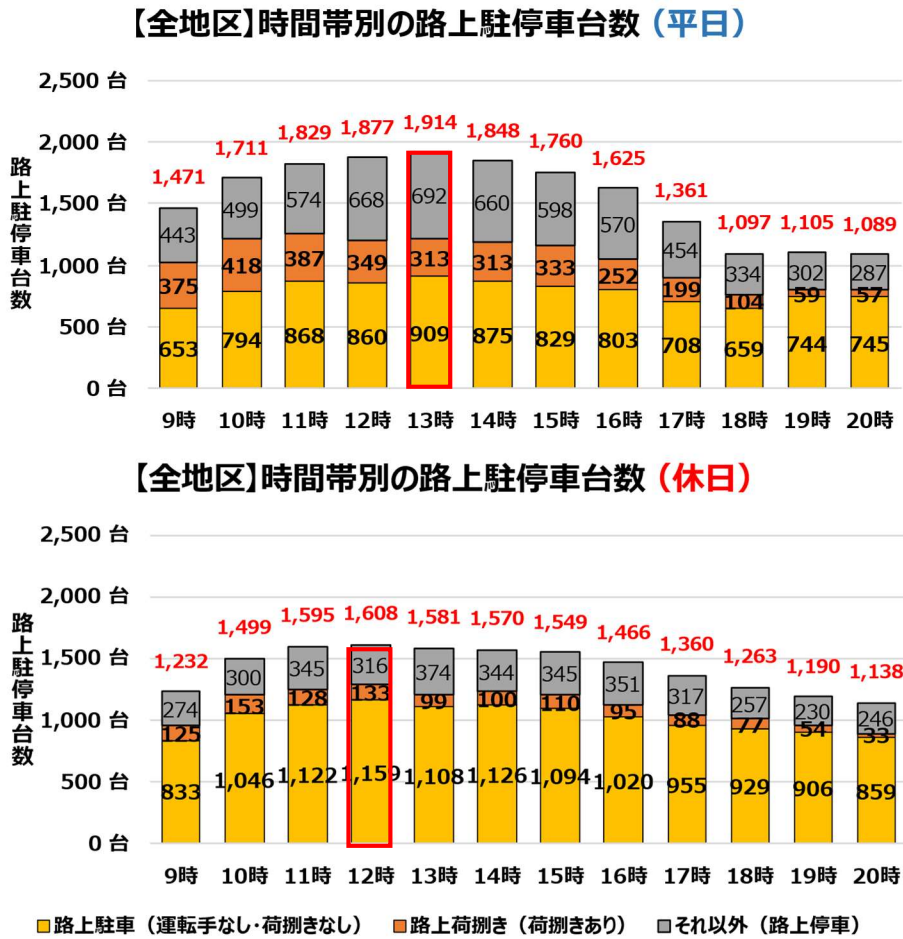
(1) 調査対象路線および対象車両



調査対象車両の定義	
荷捌き車両	調査における調査対象車種の区分によらず、荷物の積み卸しや集配送を行っている車両を指す。
路上駐車	観測時に運転手が乗車しておらず、荷捌きを行っていなかった車両を指す。
路上荷捌き	観測時に路上で荷捌きを行っていた車両（貨物車以外の車両も含む）を指す。
それ以外	観測時に運転手が乗車しており、荷捌きを行っていなかった車両を指す。

(2) 時間帯別・状況別の駐車台数

- 路上駐停車のピークは「平日 13 時台」
- ・全地区における路上駐停車の台数のピークは「平日 13 時台」で、1,914 台観測された。
 - ・路上駐車（運転手なし・荷捌きなし）が 909 台と最も多く、路上荷捌き（荷捌きあり）は 313 台、それ以外（路上停車）は 692 台であった。
 - ・全地区および上野・南部・浅草の各地区においては、日中時間帯で平日の路上駐停車台数が休日を上回った。
 - ・休日に寺社仏閣への来訪が多くみられた中部地区では、休日の路上駐停車台数が平日を上回っていた。
- 4 地区中、最も路上駐停車が多かったのは上野地区で、100m あたり 1.87 台
- ・駐停車密度（観測台数/道路延長）は全地区では 1.40 台/100m となっていた。
 - ・最も密度が高かったのは上野地区で 1.87 台/100m となっていた。
 - ・最も密度が低かったのは浅草地区で 1.18 台/100m となっていた。

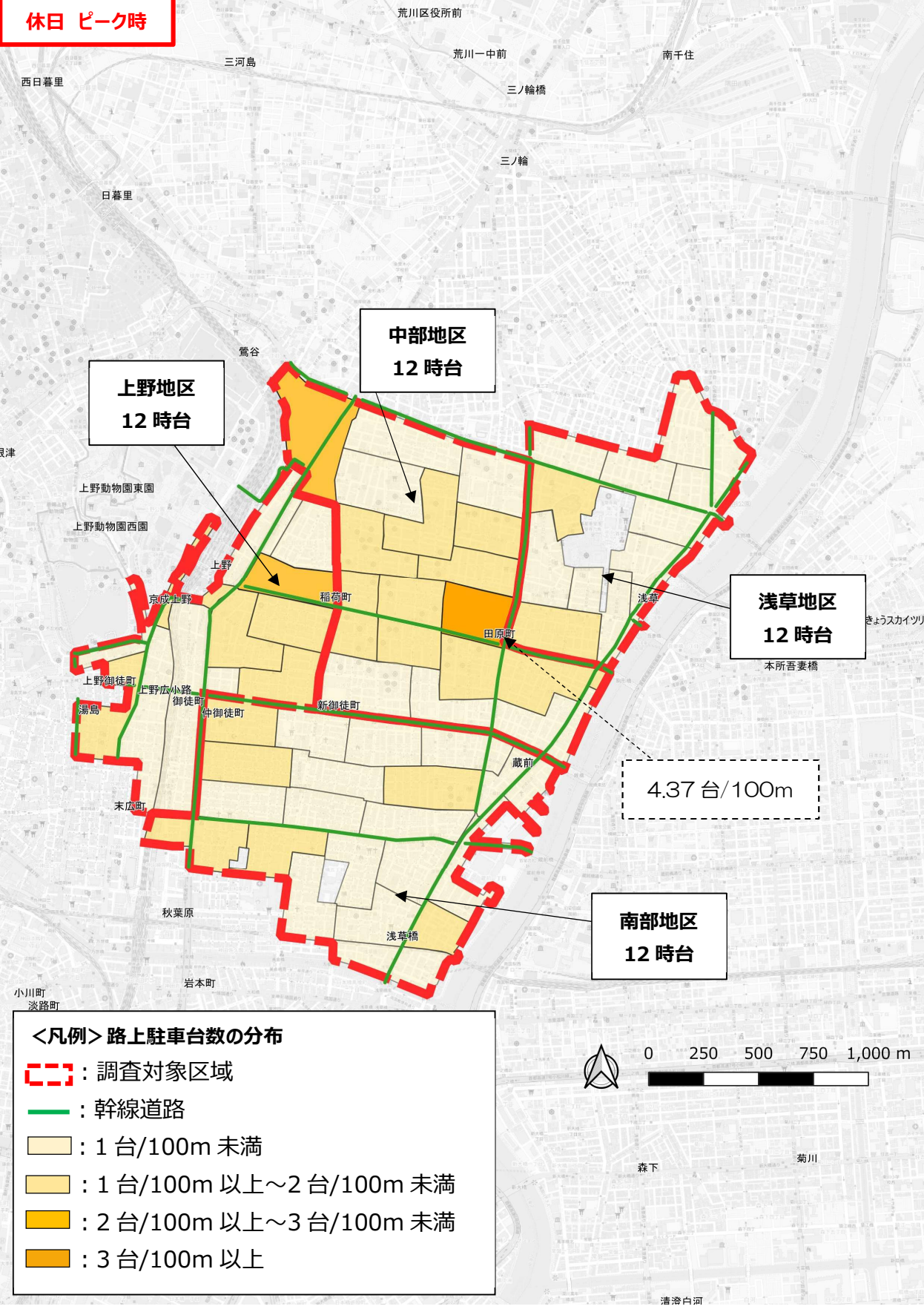


地区名	a.ピーク時の総観測台数	b.道路延長	駐停車密度 (a/b)
上野地区	451 台	24,136m	1.87 台/100m
浅草地区	277 台	23,433m	1.18 台/100m
中部地区	635 台	40,860m	1.55 台/100m
南部地区	661 台	47,881m	1.38 台/100m
全地区	1,914 台	136,310m	1.40 台/100m

※全地区のピーク時の総観測台数は地区ごとにピークが異なるため合算した値とは異なる

(3) 路上駐停車の分布図

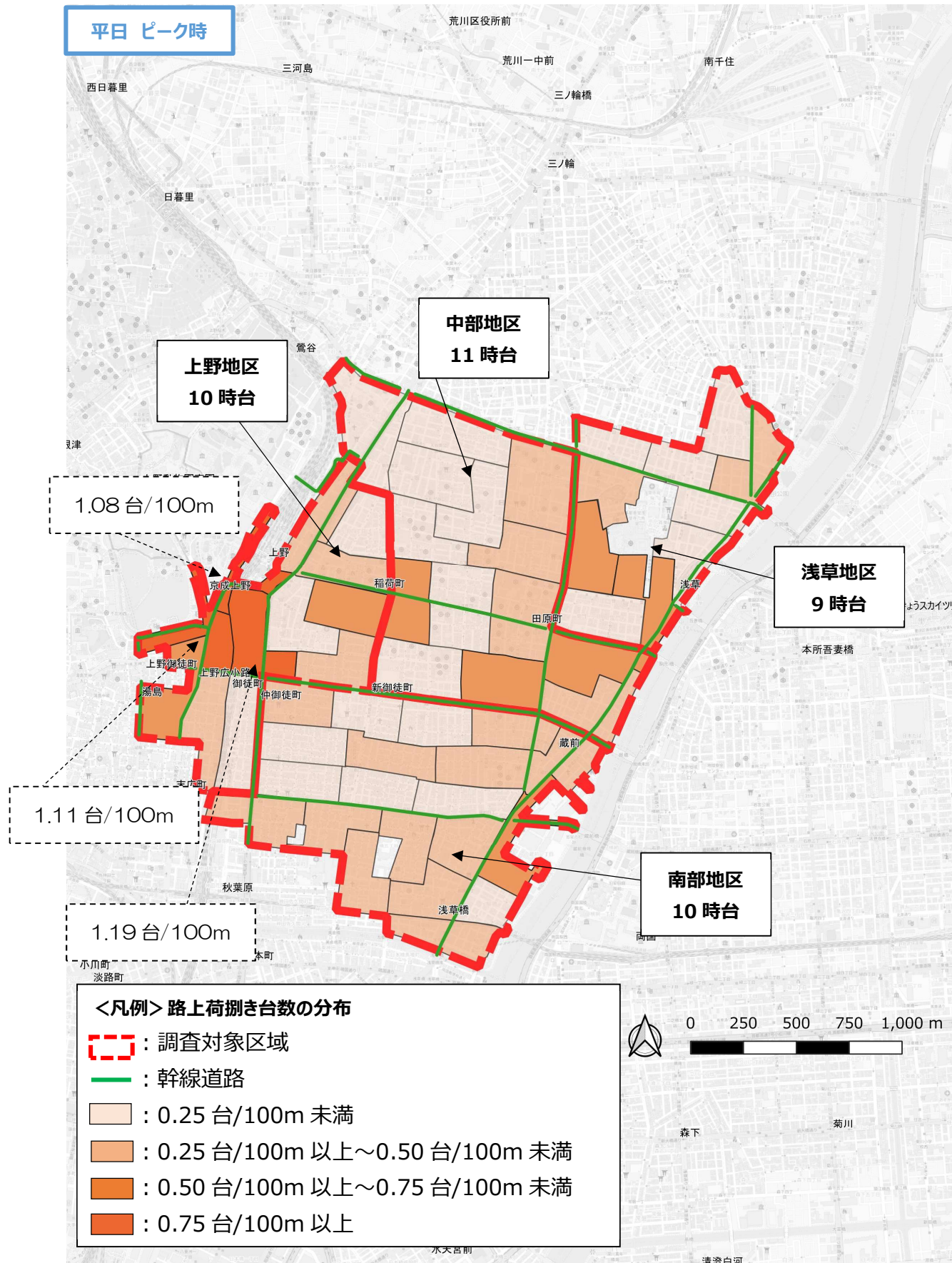
① 路上駐車（運転手なし・荷捌きなし）



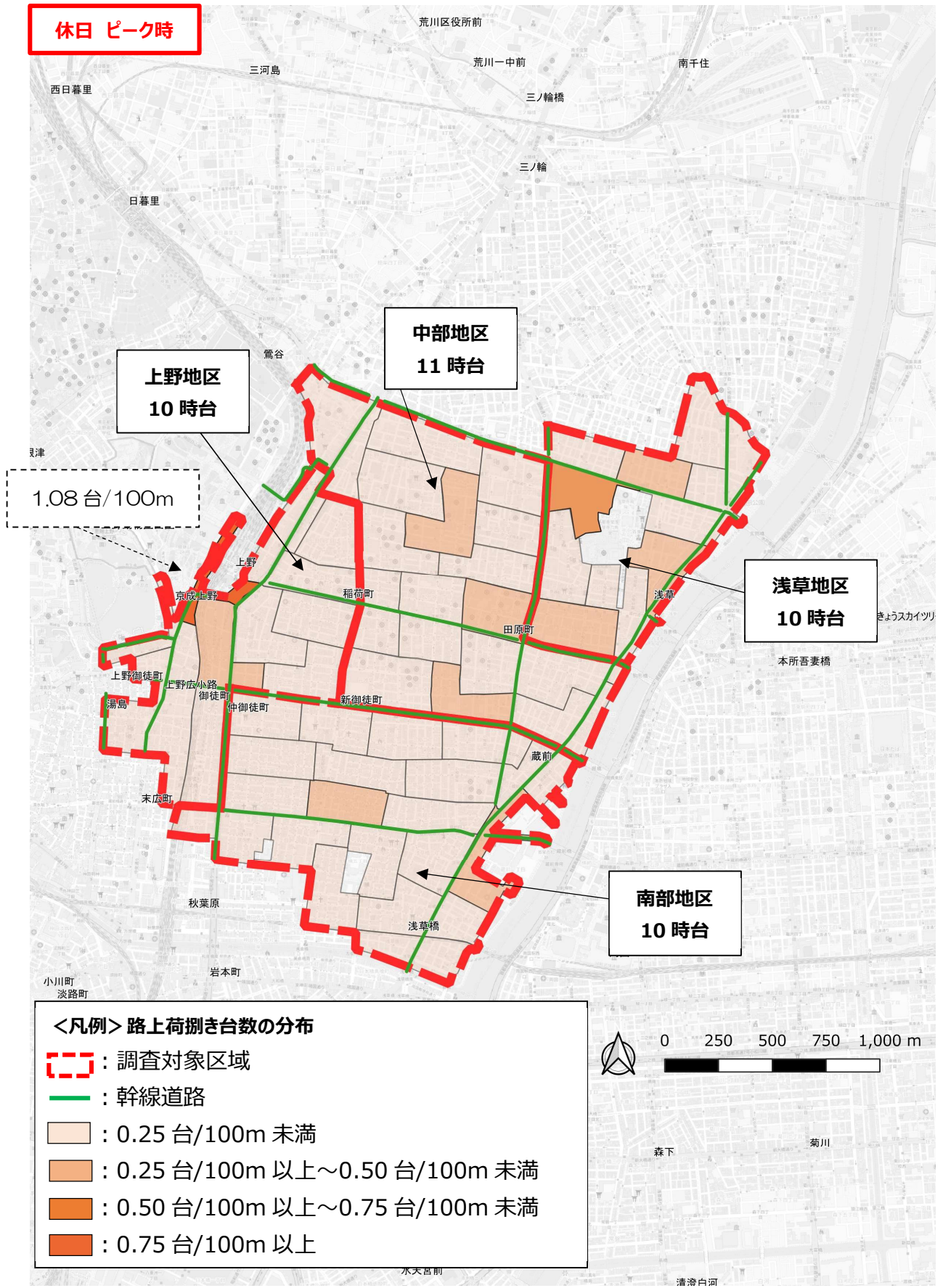
※各地区内の細分化した範囲は調査員の巡回範囲

②路上荷捌き（荷捌きあり）

平日 ピーク時



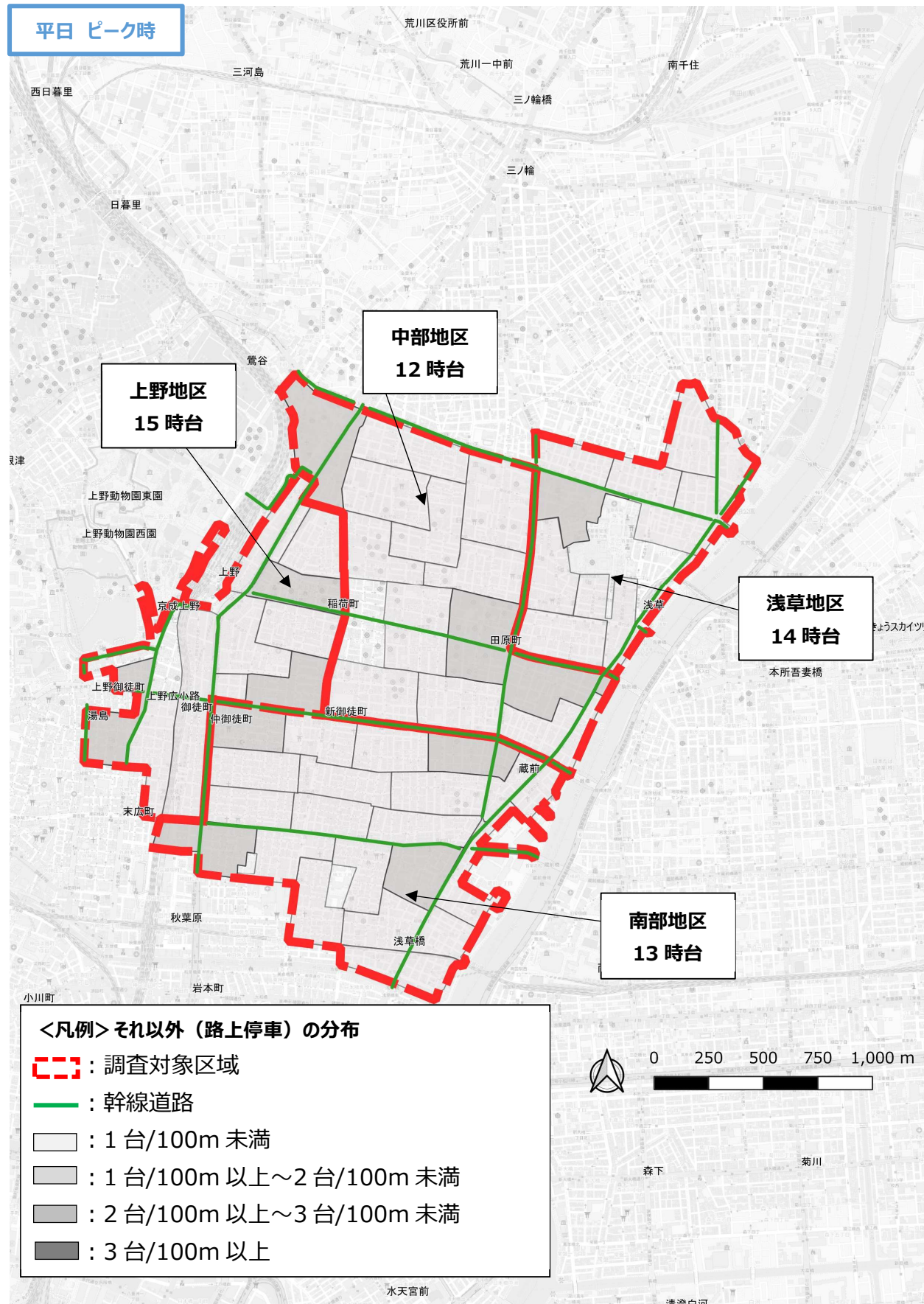
休日 ピーク時



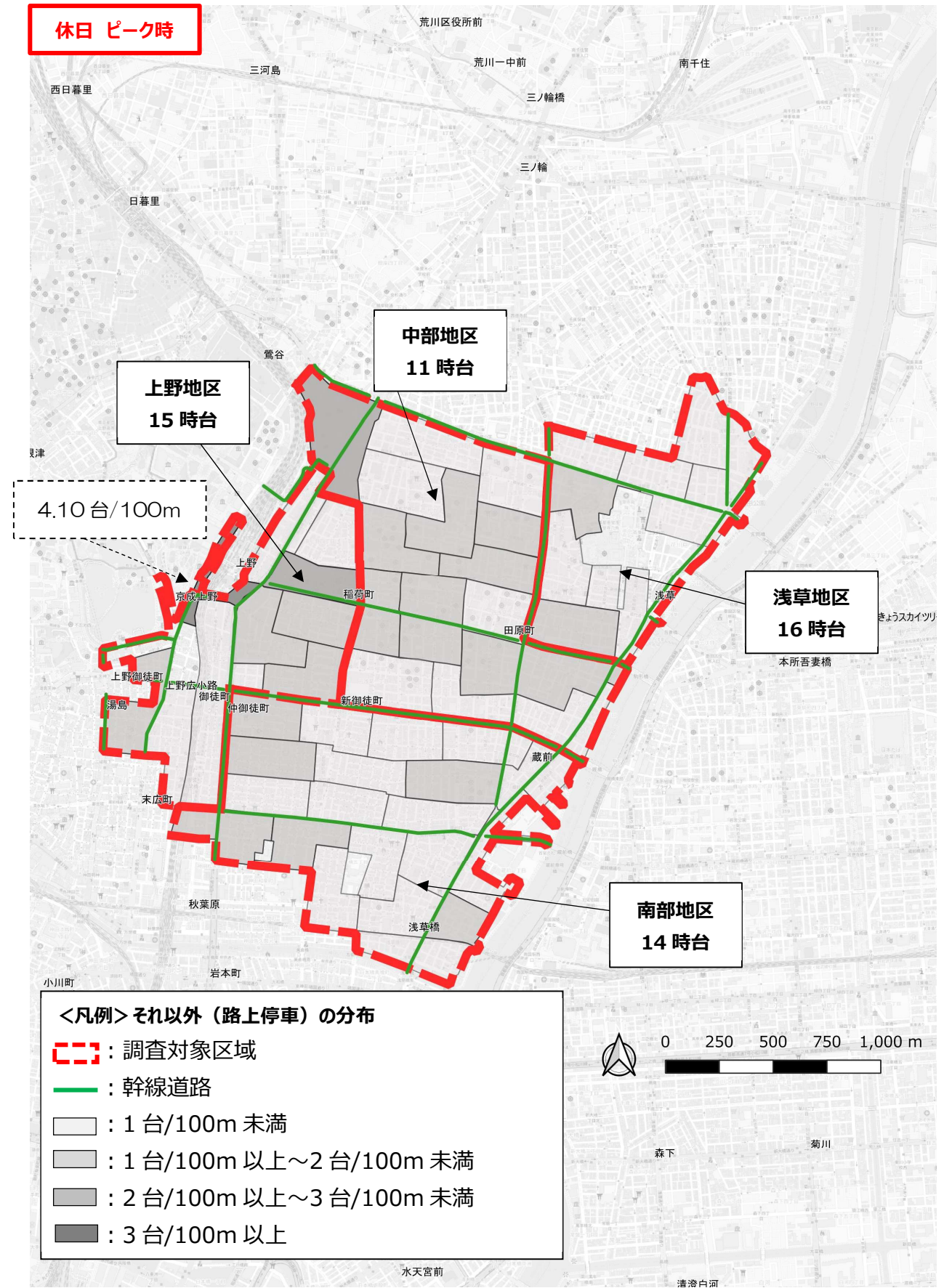
※各地区内の細分化した範囲は調査員の巡回範囲

③それ以外（運転手あり・荷捌きなし）

平日 ピーク時



休日 ピーク時



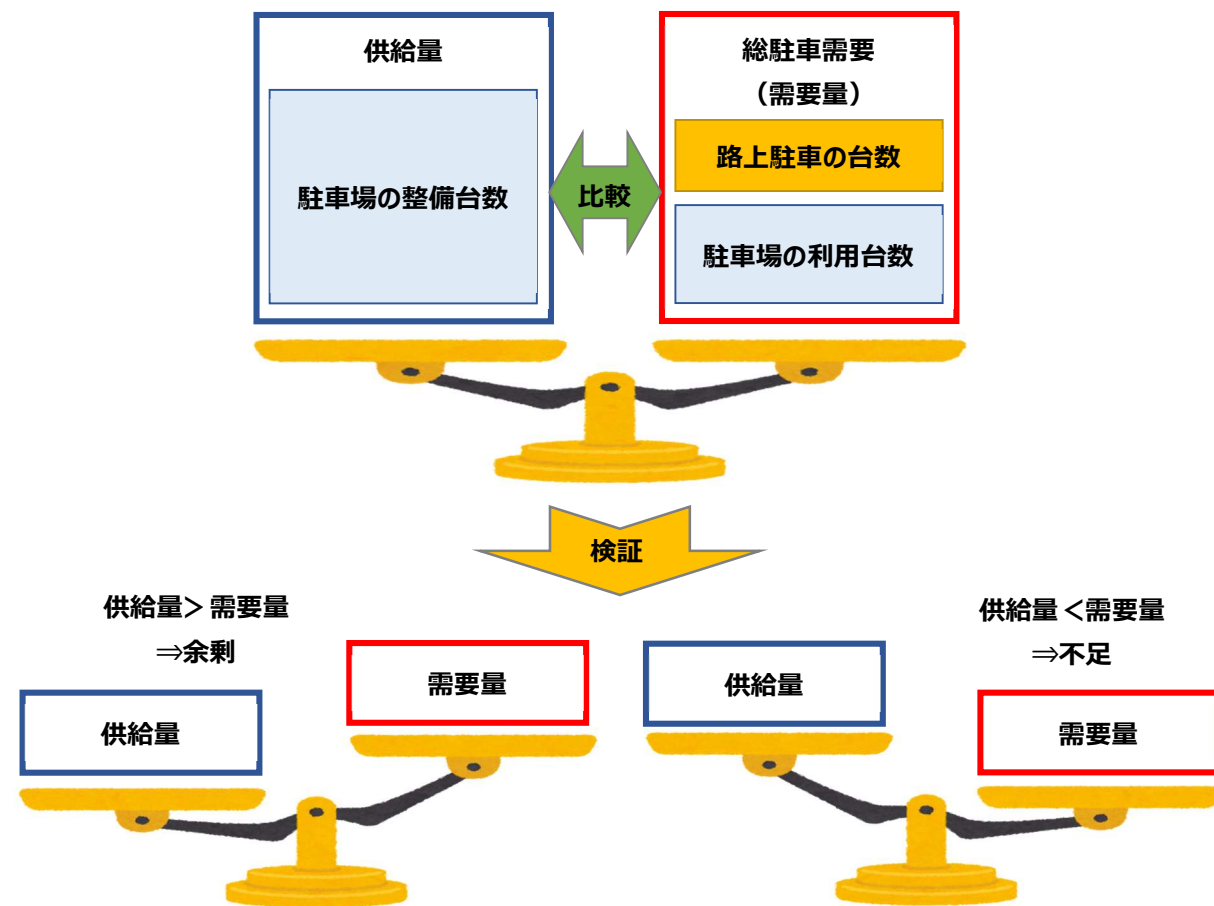
※各地区内の細分化した範囲は調査員の巡回範囲

4. 駐車需給バランスの状況

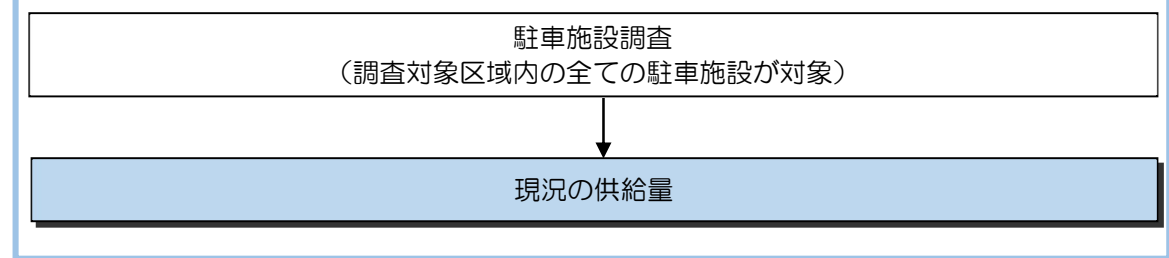
(1) 現況の駐車需給バランス

① 現況の駐車需給バランスの考え方

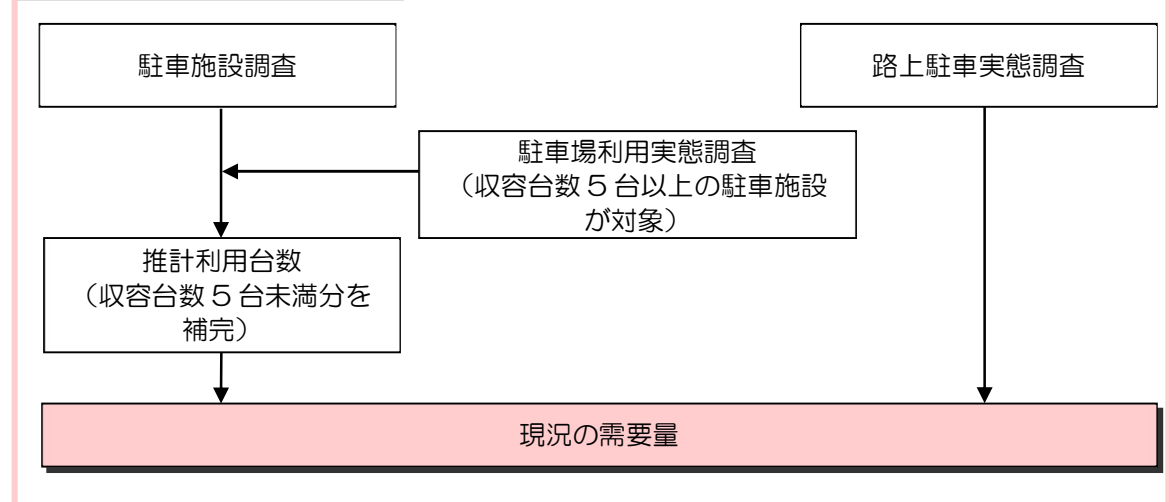
駐車需給バランスは、駐車施設調査より得られた駐車施設の整備台数を「供給量」、駐車需要調査より得られた駐車場の利用台数と路上駐車の数合計した台数を「総駐車需要（需要量）」として、両者の比較により評価を行うものとする。



② 現況の供給量の設定方法



③ 現況の需要量の設定方法



②供給量の設定方法

供給量については、駐車施設調査により得られた駐車施設の整備台数に基づいて設定を行うが、駐車施設の運用方法は大きく分けて 3 つ（時間貸し駐車場・月極駐車場・専用車庫）あり、利用実態（利用のされ方）が異なることから、整備台数の取り扱いについて以下の考え方に基づいて整理を行った。

駐車場の供給量として本項で計上したもの

【時間貸し駐車場】
時間貸し（＝一時預かり）に関しては、「足りているか・不足しているか」が行政の交通政策の検討に最も重要であることから、駐車場整備計画の検討段階では観測台数（停められた台数すべて）を計上することが妥当であると考えられる。

【月極駐車場】
月極駐車場は車庫としての利用が大部分であることから、収容台数が需要台数の上限になり、路上駐車を発生させる原因となる可能性が低いため、行政の交通政策で取り扱う対象としては重要度が低い、下記の専用車庫と異なる点として、時間貸し駐車場へ運用を切り替えるケースがあり得るため、車庫飛ばしといった不明確な利用としての可能性がある台数を外して計上することが妥当であると考えられる。

計上しないもの

【専用車庫】
車庫としての利用のため、収容台数が需要台数の上限になり、路上駐車を発生させる原因となる可能性が低いことから、行政の交通政策で取り扱う対象としては重要度が低い。月極駐車場とは異なり、駐車場としての利用がされていない（例：物置や自転車置き場など本来の駐車場の使い方と異なる）可能性があるため、駐車需給バランスの検証には用いないことが妥当であると考えられる。

上記より、駐車需給バランスにおける「供給量」は、駐車施設調査により得られた整備台数のうち、時間貸し駐車場の整備台数および月極駐車場の整備台数の合計とする。

駐車需給バランスにおける「供給量」

整備台数	時間貸し ※定期含む	月極	合計
上野	2,080 台	157 台	2,237 台
浅草	1,173 台	294 台	1,467 台
中部	1,112 台	413 台	1,525 台
南部	1,164 台	215 台	1,379 台
合計	5,529 台	1,079 台	6,608 台

③需要量の設定方法

需要量については、駐車需要調査より得られた駐車場（時間貸し駐車場と月極駐車場）の利用台数と路上駐車台数を合計した台数とし、以下の考え方に基づいて整理を行った。

【時間貸し駐車場の利用台数】
時間貸し駐車場における駐車需要調査では、「収容台数が 5 台未満の駐車場」は調査対象外となっており、利用台数が把握できていない。そのため、利用台数が把握できた「収容台数が 5 台以上の駐車場」における利用率を、「駐車施設調査より得られた整備台数」へかけて算定した利用台数を用いた。

【月極駐車場の利用台数】
月極駐車場を対象とした建物管理者へのアンケート調査の回答があった建物（駐車施設）の利用率を、「駐車施設調査より得られた整備台数」へかけて算定した利用台数を用いた。

【路上駐車台数】
路上駐車実態調査において観測時に運転手が乗車しておらず、荷捌きを行っていなかった車両を用いた。

【時間貸し駐車場における推計値の算定】

- ① 「駐車施設調査で把握した整備台数（「下表の b.で整備台数が 5 台未満を含む」を「駐車場利用実態調査で把握した整備台数」（下表の a.で整備台数が 5 台以上のみ）で割り返して得られた、各地区の拡大比率を算定する。

$$\text{b.駐車施設調査で把握した整備台数} \div \text{a.駐車場利用実態調査の対象とした駐車場の整備台数} = \text{拡大比率}$$

（整備台数が 5 台未満を含む） （整備台数が 5 台以上のみ）

エリア	整備台数		拡大比率 (b/a)
	a.駐車場利用実態調査の対象 とした駐車場の整備台数の合計 (整備台数が 5 台以上のみ)	b.駐車施設調査で 把握した整備台数の合計 (整備台数が 5 台未満を含む)	
中部地区	710	1,112	1.57
南部地区	687	1,164	1.69
浅草地区	934	1,173	1.26
上野地区	1,798	2,080	1.16
全地区	4,129	5,529	1.34

- ②上記で算定した拡大比率を、駐車場利用実態調査で把握した各時間帯の利用台数（実測値）にかけて切上げをし、推計利用台数（推計値）を算定する。

$$\text{駐車場利用実態調査で把握した利用台数} \times \text{拡大比率} = \text{推計利用台数（推計値）}$$

（整備台数が 5 台以上のみの利用台数＝実測値） （整備台数が 5 台未満を含む利用台数）

【月極駐車場・専用車庫における推計値の算定】

- ①建物管理者へのアンケート調査の回答があった建物（駐車施設）の利用率を各地区で算定する。
②「駐車施設調査で把握した整備台数」に上記で算定した利用率をかけて切上げをし、推計利用台数（推計値）を算定する。

$$\text{駐車施設調査で把握した整備台数} \times \text{建物管理者へのアンケート調査より得られた利用率} = \text{推計利用台数（推計値）}$$

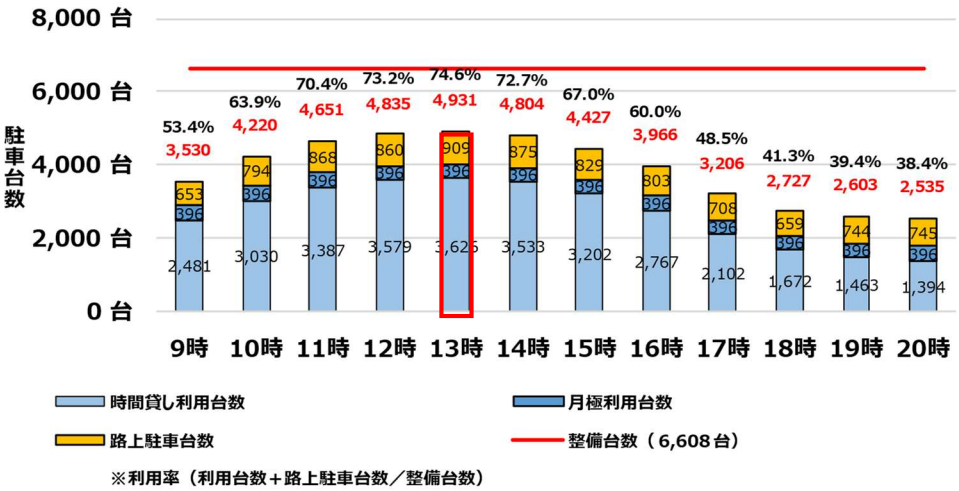
（建物管理者へのアンケート調査より回答が得られなかった建物（駐車施設）を含めた利用台数）

④ 現況の駐車需給バランス

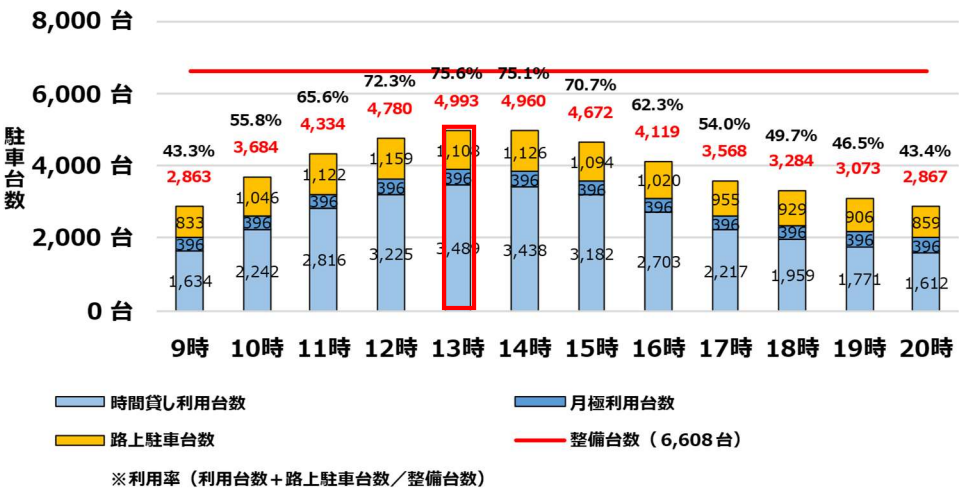
i. 乗用車

■ 駐車施設の供給量（整備台数）には余裕があると考えられる。

【全地区】乗用車の駐車実態（駐車場利用＋路上駐車）（平日）



【全地区】乗用車の駐車実態（駐車場利用＋路上駐車）（休日）



ii. 普通貨物車

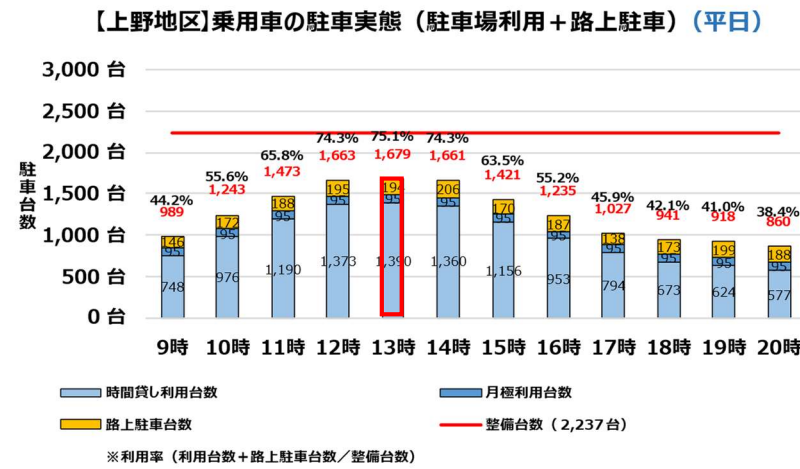
- 普通貨物車の駐車台数は駐車場利用よりも路上で観測された台数の方が多い。
- 現時点では荷捌き用駐車場（普通貨物車に対応）に関する附置義務制度が定められたのが平成 14 年と遅く、附置義務の対象となる建物も限られており、小規模な建物が集積する地区では整備台数および箇所数が限られており、路上やコインパーキングへの普通貨物車の駐車が多くみられる。

	ピーク時の 駐車場利用台数	ピーク時の 路上荷捌き台数	整備台数
平日	21 台	418 台	55 台
休日	18 台	153 台	55 台

	合計	路上荷捌き台数 （普通貨物車）	路上荷捌き台数 （普通貨物車以外）
平日	418 台	191 台	227 台
休日	153 台	42 台	111 台

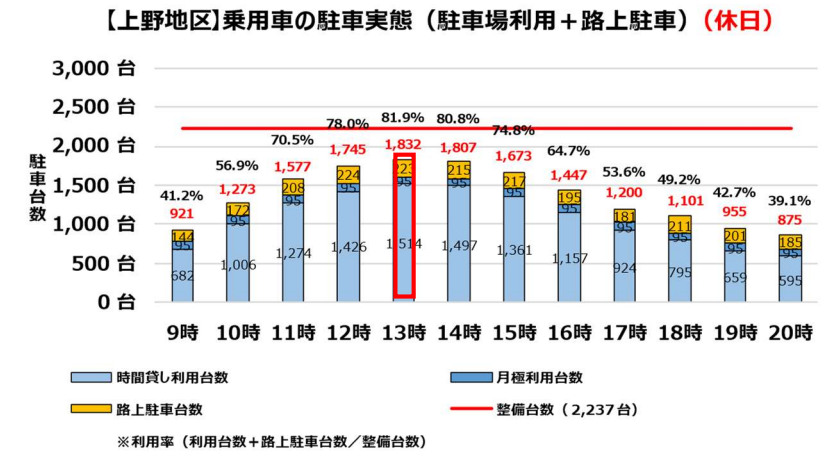
参考：地区別乗用車の駐車実態

上野地区

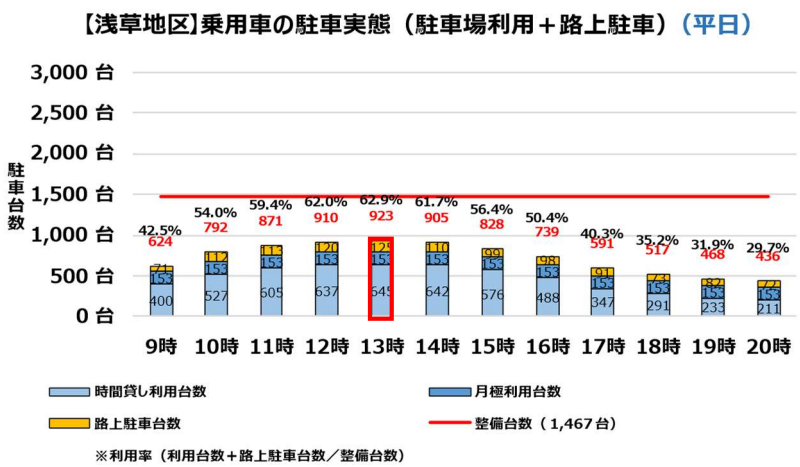


ピーク時利用率の平日・休日比較

<

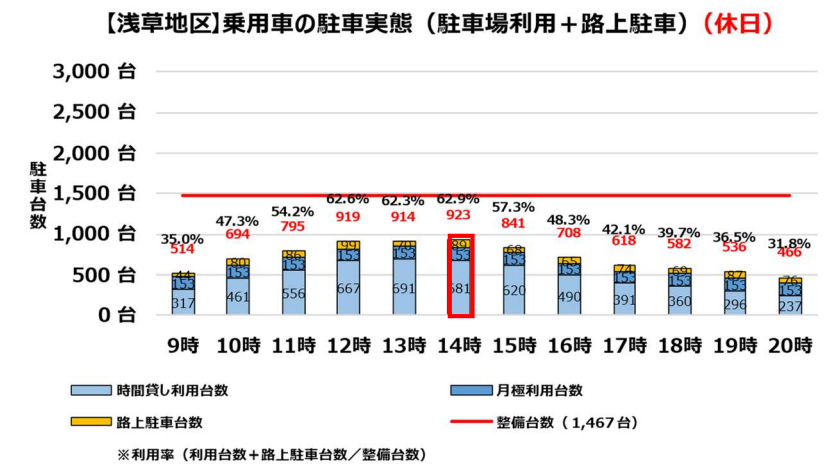


浅草地区

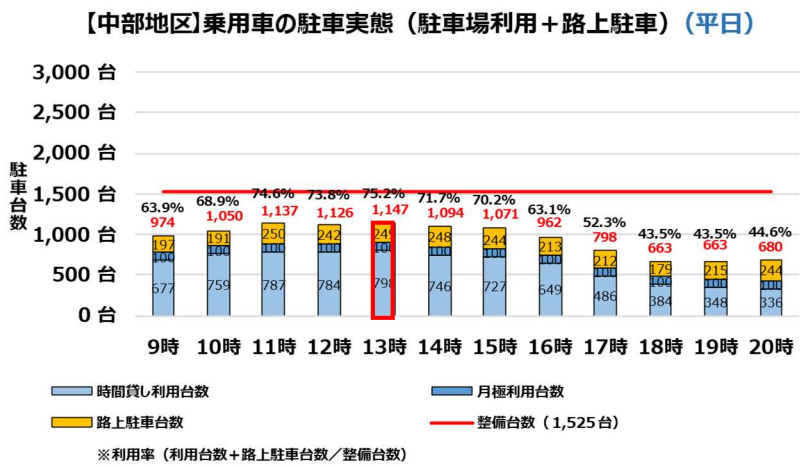


ピーク時利用率の平日・休日比較

=

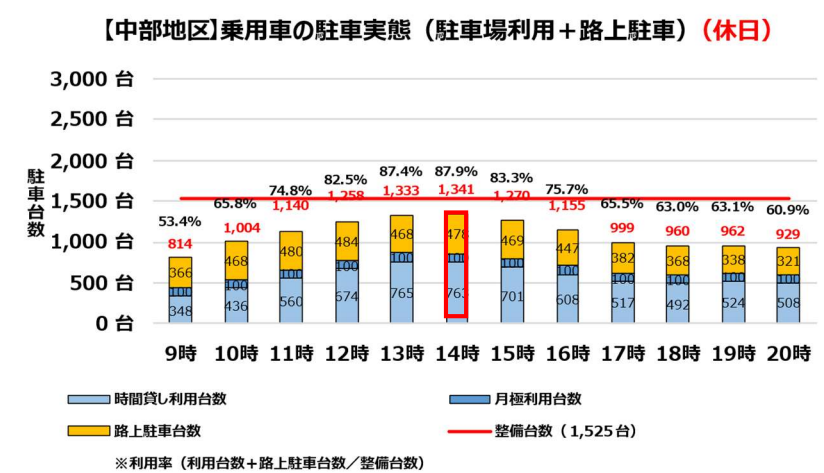


中部地区

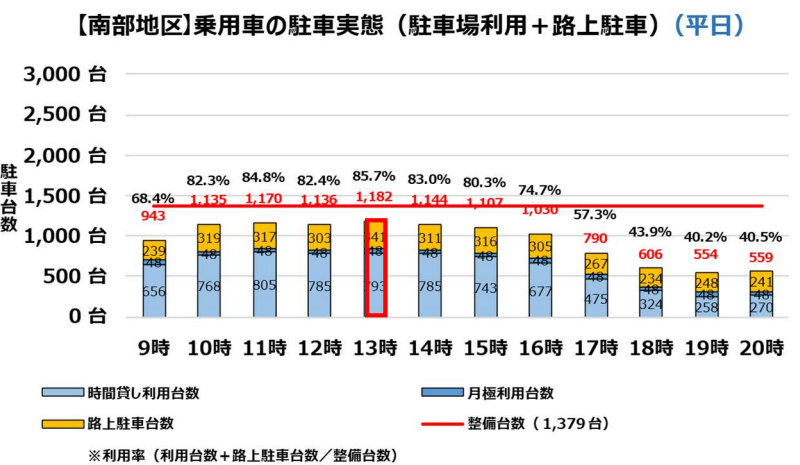


ピーク時利用率の平日・休日比較

<

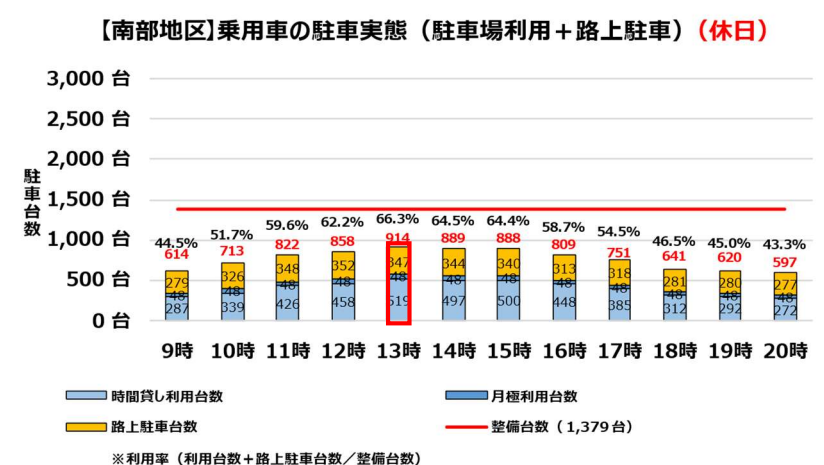


南部地区



ピーク時利用率の平日・休日比較

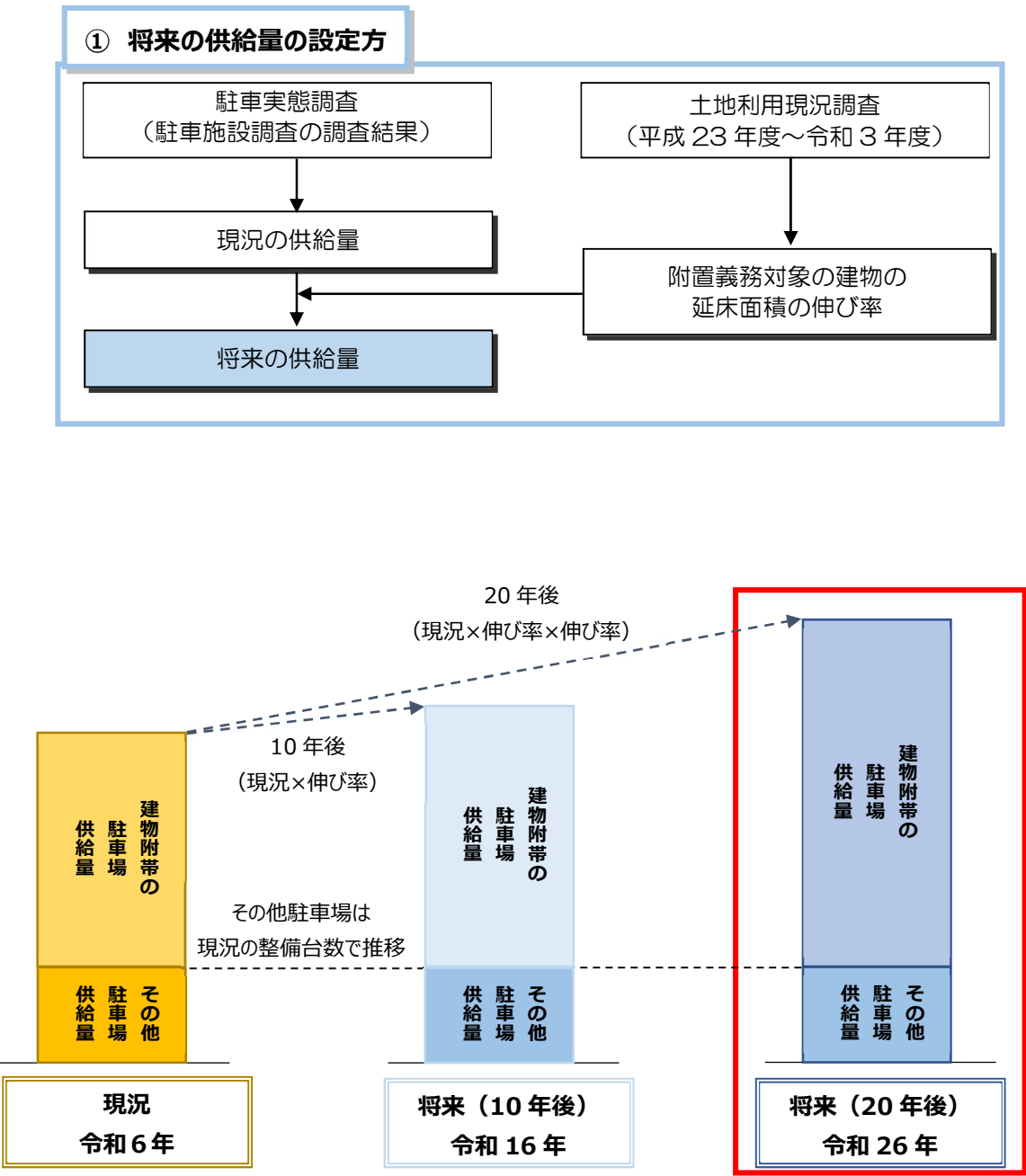
>



(2) 将来の駐車需給バランス

① 供給量の設定方法

将来供給量の推計にあたっては、20年後を想定（要検討）するため平成23年度から令和3年度までの10年間の伸び率を2乗した値を、現況の整備台数のうち、「建物附帯の駐車場」のみにかけ、「その他駐車場（コインパーキング等の建物に附帯していない駐車場）」は、建て替えまでの暫定利用であることが多いものの、駐車場として残存する可能性も考えられることから、現況の整備台数をそのまま用いることとする。



各地区の建物付帯の駐車施設整備台数と、その他駐車場（コインパーキング等の建物に附帯していない駐車場）の駐車施設整備台数の内訳は以下の通りである。

時間貸し駐車場

	時間貸し		
	合計	建物付帯駐車場※	その他駐車場
上野地区	2,080 台	586 台	1,494 台
浅草地区	1,173 台	308 台	865 台
中部地区	1,112 台	226 台	886 台
南部地区	1,164 台	137 台	1,027 台
全地区	5,529 台	1,257 台	4,272 台

月極駐車場

	月極		
	合計	建物付帯駐車場※	その他駐車場
上野地区	157 台	80 台	77 台
浅草地区	294 台	128 台	166 台
中部地区	413 台	206 台	207 台
南部地区	215 台	119 台	96 台
全地区	1,079 台	533 台	546 台

時間貸し + 月極駐車場

	合計	A 合計	B 合計
		建物付帯駐車場※	その他駐車場
上野地区	2,237 台	666 台	1,571 台
浅草地区	1,467 台	436 台	1,031 台
中部地区	1,525 台	432 台	1,093 台
南部地区	1,379 台	256 台	1,123 台
全地区	6,608 台	1,790 台	4,818 台

※建物付帯駐車場には、附置義務以外の駐車場も含まれる。

過年度（平成23年度～令和3年度）の土地利用現況調査結果を用いて、地区ごとに将来の建て替えにより駐車場の供給を生じさせる附置義務対象の建物の延床面積を整理・比較し、伸び率の算定を行う。

附置義務対象の建物の延床面積と伸び率

	平成23年度	令和3年度	伸び率（10年間）
上野地区	931,964㎡	1,241,873㎡	約1.33倍
浅草地区	495,506㎡	729,777㎡	約1.47倍
中部地区	1,084,497㎡	1,359,669㎡	約1.25倍
南部地区	1,092,834㎡	1,612,786㎡	約1.48倍
全地区	3,604,783㎡	4,944,105㎡	約1.37倍

出典：「東京都土地利用現況調査 平成23年」および「東京都土地利用現況調査 令和3年」より推計

・集計した建物用途

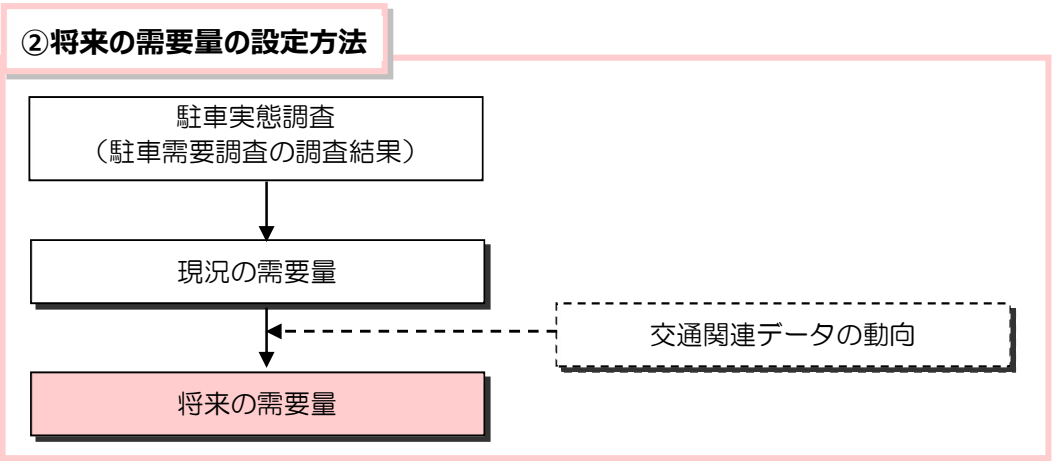
「土地利用現況調査」の主用途を以下の5分類に割り当て用途別床面積を算出
①商業（百貨店その他店舗） ②事務所 ③その他特定用途 ④共同住宅 ⑤その他非特定用途
※主用途が住商併用の建物については、延べ床面積を2分割し「商業」「共同住宅」へそれぞれ割り振った。

・延べ床面積の計算方法

延べ床面積は「東京都土地利用現況調査」のデータを用い以下の計算式で算出
延べ床面積＝ $\text{図形面積} \times (\text{建物地上階数} + \text{建物地下階数}) \times \text{延べ床面積換算係数}$
※延べ床面積換算係数とは延べ床面積の計算の際、建物の形状などを考慮して調整する係数

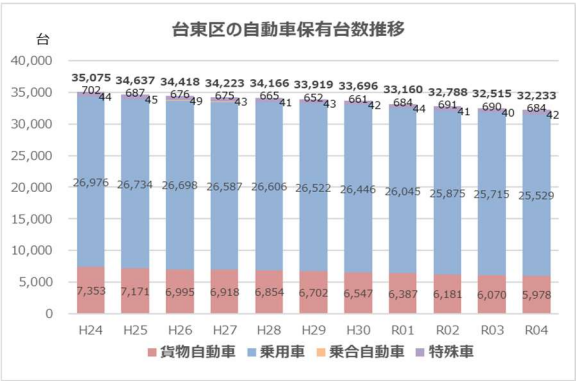
	供給量		B
	A 建物付帯駐車場 (現況：令和6年)	建物付帯駐車場 (将来：令和26年)	
上野地区	666台	1,184台	1,571台
浅草地区	436台	947台	1,031台
中部地区	432台	680台	1,093台
南部地区	256台	559台	1,123台
全地区	1,790台	3,370台	4,818台

②需要量の設定方法

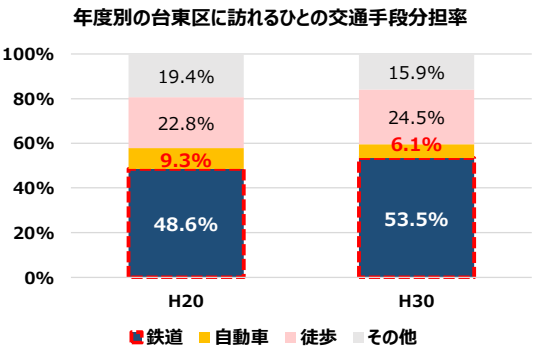


i.交通関連データの動向

台東区内の交通関連データ（パーソントリップ調査等）にて、台東区内の自動車保有台数や台東区への来訪者の交通手段別分担率より、台東区内において自動車利用が減少傾向にあることがわかる。

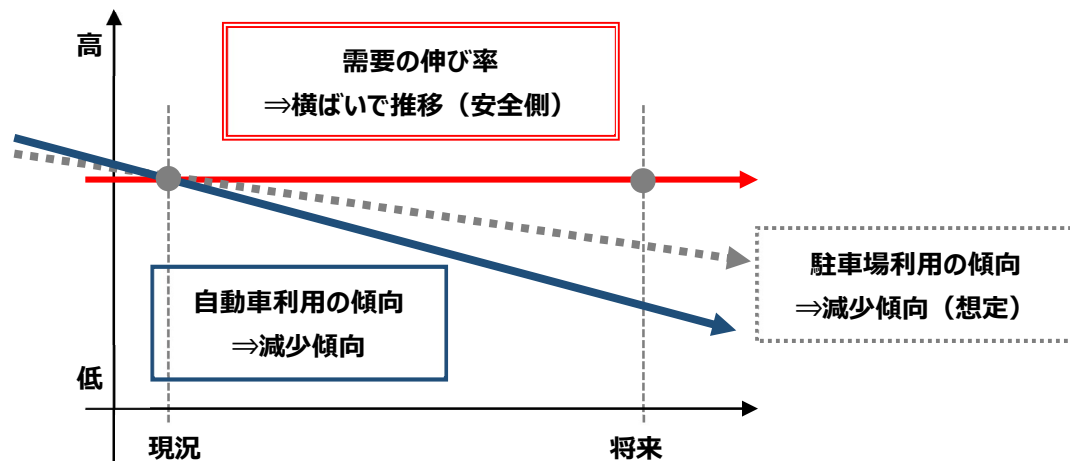


出典：「東京都の統計」より作成



出典：平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

台東区内の自動車利用が減少傾向にあることから、駐車場の利用についても減少傾向にあると想定されるが、
将来の駐車需給バランスの整理においては安全側をみて横ばいで推移するものとする。



駐車需要調査の調査結果において得られた時間貸し駐車場および月極駐車場の利用台数の合計に、路上駐車台数を加味した値が最大となる「休日13時台」の台数を現況の需要量として設定する。

	現況の需要量			
	時間貸し	月極	路上駐車台数	合計
上野地区	1,514 台	95 台	223 台	1,832 台
浅草地区	691 台	153 台	70 台	914 台
中部地区	765 台	100 台	468 台	1,333 台
南部地区	519 台	48 台	347 台	914 台
全地区	3,489 台	396 台	1,108 台	4,993 台

ii. 将来の需要量の推計

将来の需要量は、現況の需要量が横ばいで推移すると仮定するため、現況の需要量を将来の需要量として設定する。

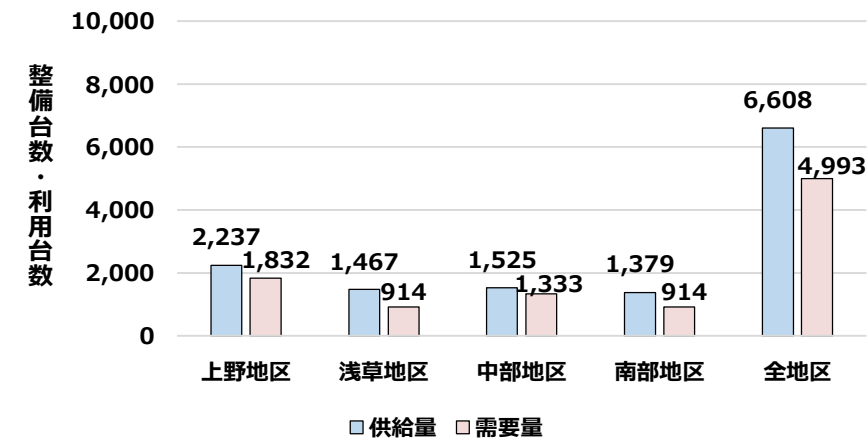
現況および将来の需要量

	需要量	
	現況	将来 ※現況から横ばいで推移
上野地区	1,832 台	1,832 台
浅草地区	914 台	914 台
中部地区	1,333 台	1,333 台
南部地区	914 台	914 台
全地区	4,993 台	4,993 台

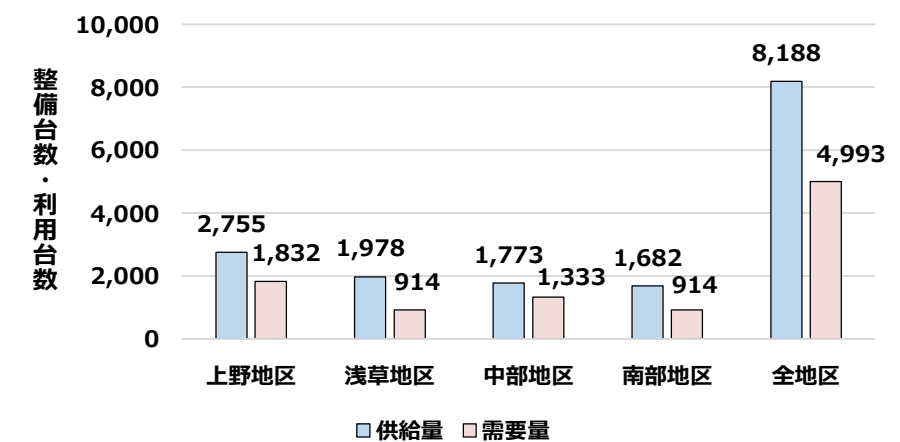
③ 将来の駐車需給バランス

■ 現況において供給量が需要量を上回っており、将来の建て替えに伴う附置義務駐車施設の整備により余剰が拡大すると想定される。

現況の駐車需給バランス



将来の駐車需給バランス



現況と将来の駐車需給バランス

	現況			将来		
	供給量 a	需要量 b	需給差 a - b	供給量 A	需要量 B	需給差 A - B
上野地区	2,237 台	1,832 台	405 台	2,755 台	1,832 台	923 台
浅草地区	1,467 台	914 台	553 台	1,978 台	914 台	1,064 台
中部地区	1,525 台	1,333 台	192 台	1,773 台	1,333 台	440 台
南部地区	1,379 台	914 台	465 台	1,682 台	914 台	768 台
全地区	6,608 台	4,993 台	1,615 台	8,188 台	4,993 台	3,195 台

需給差が拡大することが想定される。

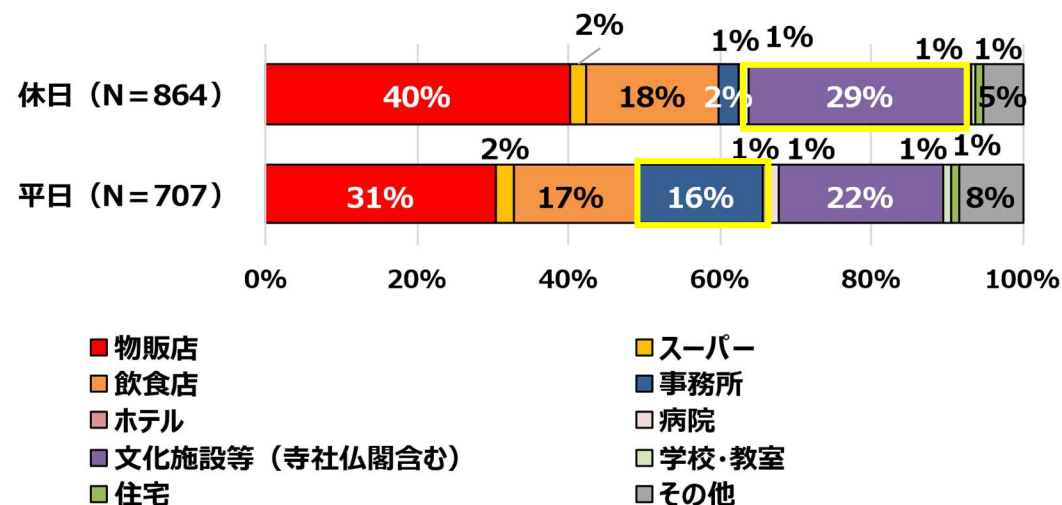
5. 駐車場利用者の特性

(1) 目的施設

- 上野地区では、平日・休日ともに「物販店」を目的地とする割合が最も多かった。
- ・本地区には大規模商業施設やアメ横等の商店街が集積し、買物の需要が高いことがうかがえる。
- 浅草地区では、休日は「文化施設等」、平日は「物販店」「飲食店」を目的地とする割合が最も多かった。
- ・浅草寺とその周辺施設や、大小様々な商業施設・店舗への観光需要が高いと考えられる。
- 中部地区では、休日は「文化施設等」、平日は「事務所」を目的地とする割合が最も多かった。
- ・休日は本地区に多く点在する寺社仏閣、平日は地区内の事務所への需要が高いと考えられる。
- 南部地区では、休日は「住宅」、平日は「事務所」を目的地とする割合が最も多かった。
- ・平日は中部地区と類似する特性がある一方、休日は住宅地への需要が高いと考えられる。
- ※目的施設が「台東区内」を対象に集計

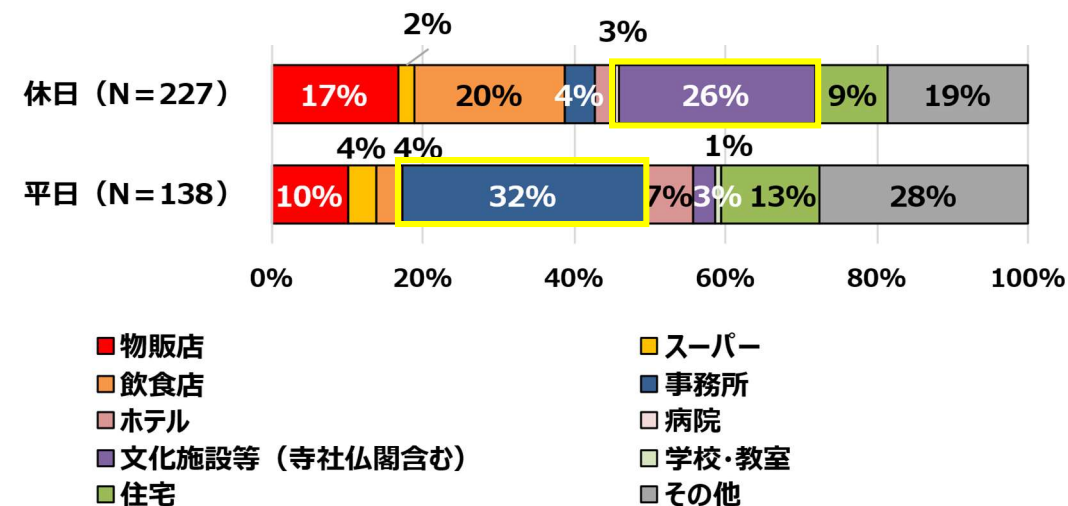
上野地区

【上野地区】回答者の目的施設構成比



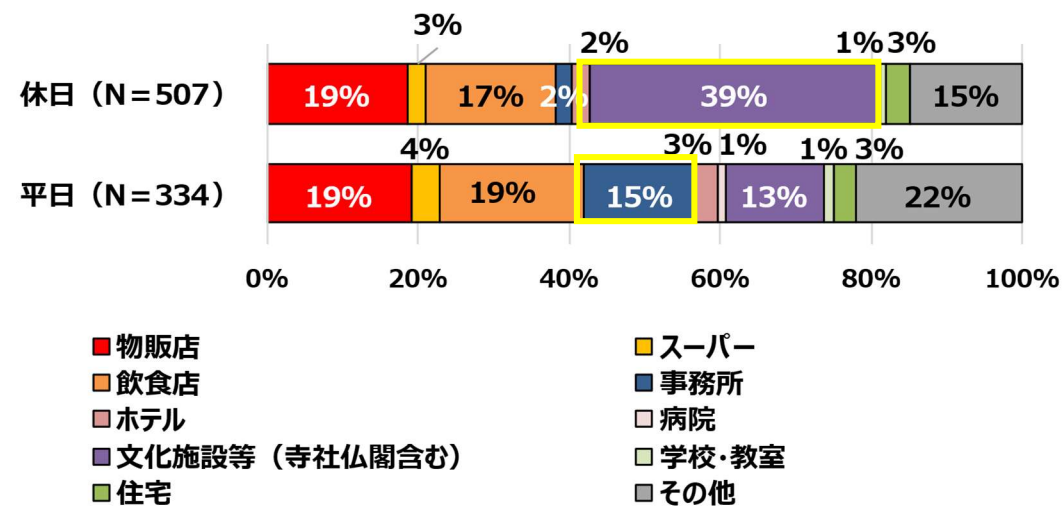
中部地区

【中部地区】回答者の目的施設構成比



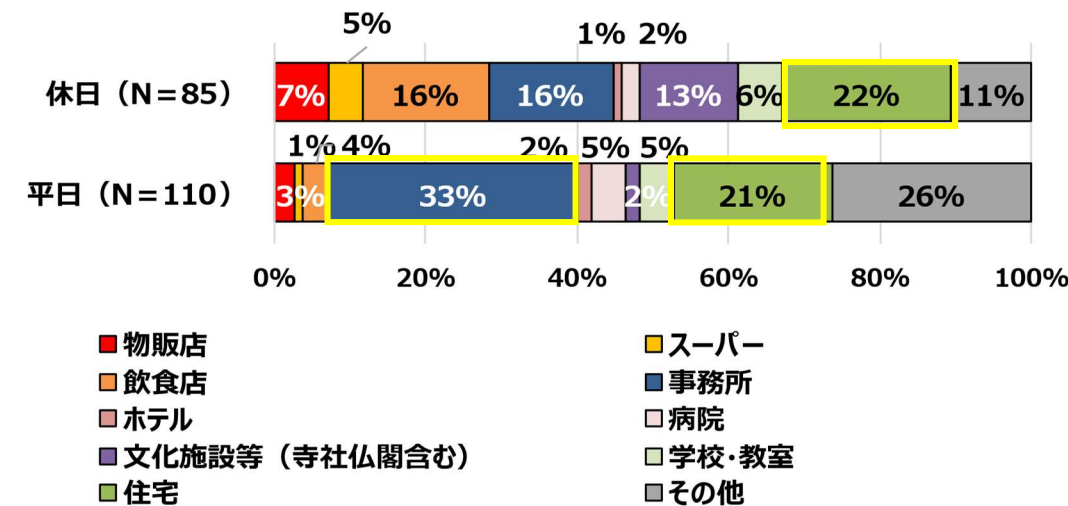
浅草地区

【浅草地区】回答者の目的施設構成比



南部地区

【南部地区】回答者の目的施設構成比



(2) 目的施設(来訪目的を集配送等に絞り集計)

■目的施設調査において来訪目的が業務集配送のサンプルのみを抽出し集計を行った。

■上野地区では、休日は「物販店」、平日は「飲食店」を目的地とする割合が最も多かった。

- ・本地区には大規模商業施設やアメ横等の商店街が集積し、物販・飲食店への配達需要が高いことがうかがえる。

■浅草地区では、平日・休日ともに「物販店」を目的地とする割合が最も多かった。

- ・大小様々な商業施設・店舗への配達需要が高いと考えられる。

■中部地区では、平日・休日ともに「事務所」を目的地とする割合が最も多かった。

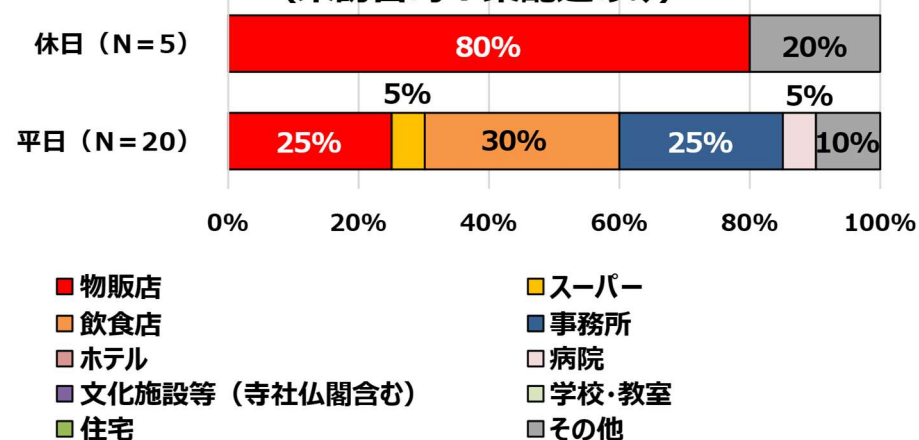
- ・平日・休日ともに事務所への配達需要が高いと考えられる。

■南部地区では、休日は「住宅」、平日は「事務所」を目的地とする割合が最も多かった。

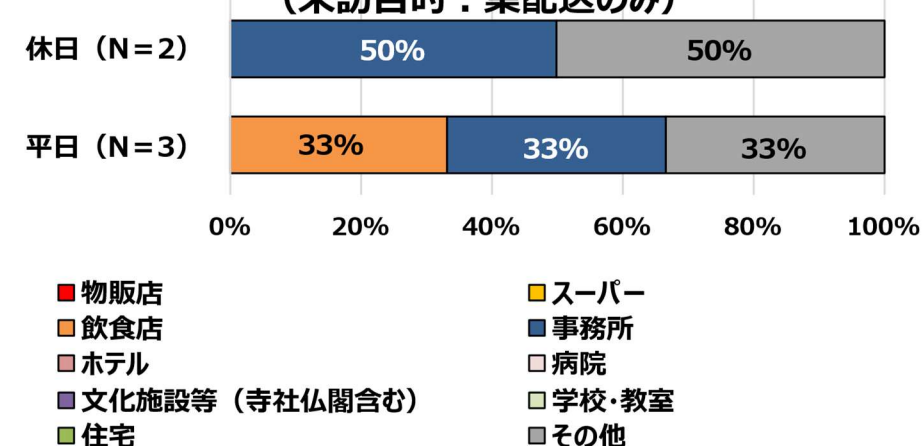
- ・平日・休日ともに「事務所」、「住宅」を目的地とする配達需要が過半を超えていた。

※目的施設が「台東区内」を対象に集計

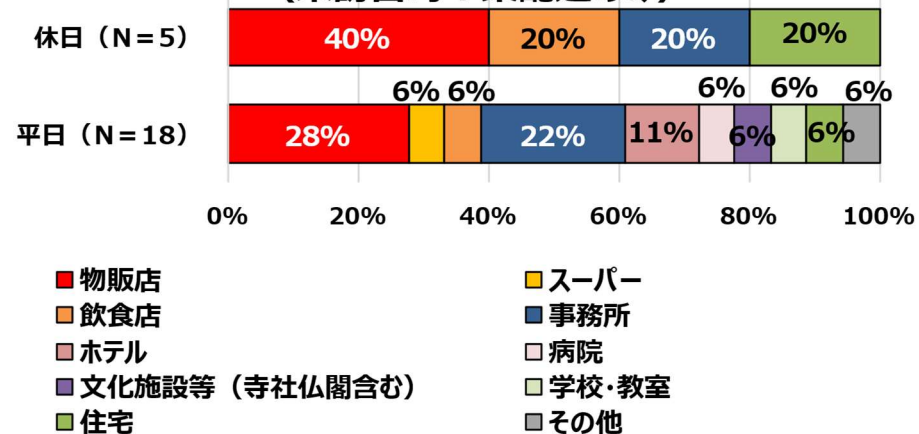
【上野地区】回答者の目的施設構成比
(来訪目的：集配送のみ)



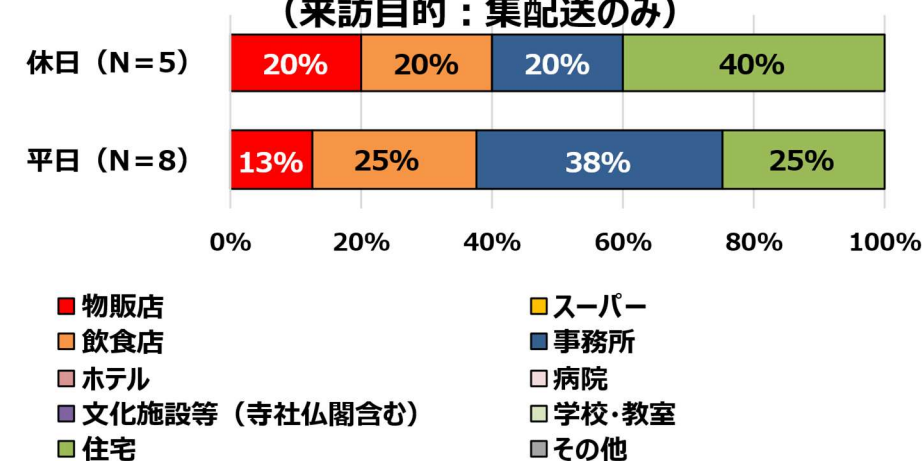
【中部地区】回答者の目的施設構成比
(来訪目的：集配送のみ)



【浅草地区】回答者の目的施設構成比
(来訪目的：集配送のみ)



【南部地区】回答者の目的施設構成比
(来訪目的：集配送のみ)



(3) エリア別隔地可能範囲

■上野、浅草地区では、目的地から近い駐車場を利用したい人の割合が多かった

- ・上野地区の平日および浅草地区の休日においては「利用しない」という回答が過半であったが、これは家族連れでの来訪が多い観光地が集積しており、目的地により近い場所へ駐車したい利用者が多いと考えられる。
- ・中部地区や南部地区では、上野地区や浅草地区と比較して「利用しない」という回答の割合が低く、これは駐車場所から目的地への距離よりも駐車場における利用料金を重視する利用者が多いと考えられる。

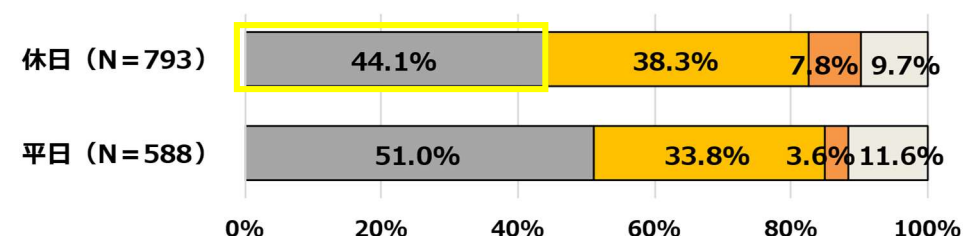
■目的地から少し離れた駐車場を許容する人の中では、上野、浅草地区の方が許容距離が大きかった

- ・「条件によっては利用する」という意向を示した駐車場利用者の条件のうち、駐車場所から目的地までの許容距離を集計したところ、目的地から少し離れた駐車場までの許容距離の平均値が最も長い地区は、平日では「浅草地区」(580m)、休日では「上野地区」(675m)となった。
- ・上野地区や浅草地区は、中部地区や南部地区と比べて商業施設や文化施設が多く点在しており、利用者が複数箇所へ来訪している(地区内の移動距離が長い)可能性が高いと考えられるため、許容距離が長くなっていると考えられる。

※目的施設が「台東区内」を対象に集計

【上野地区】目的地から少し離れた駐車場の利用意向

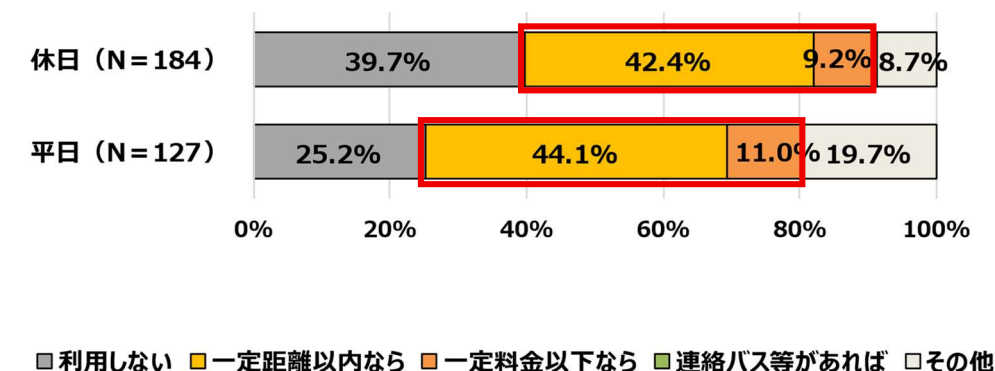
上野地区



■ 利用しない ■ 一定距離以内なら ■ 一定料金以下なら ■ 連絡バス等があれば □ その他

【中部地区】目的地から少し離れた駐車場の利用意向

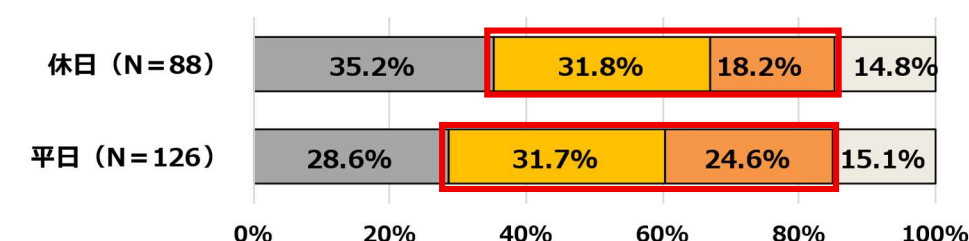
中部地区



■ 利用しない ■ 一定距離以内なら ■ 一定料金以下なら ■ 連絡バス等があれば □ その他

【南部地区】目的地から少し離れた駐車場の利用意向

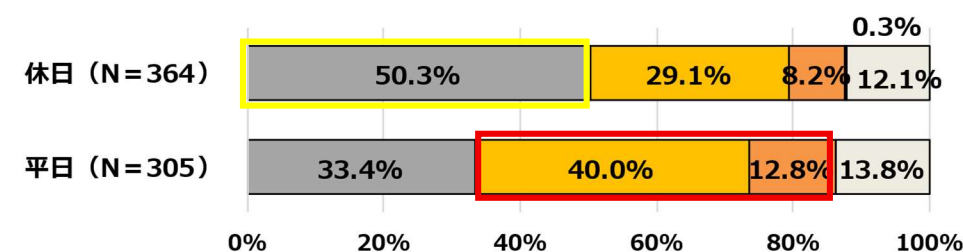
南部地区



■ 利用しない ■ 一定距離以内なら ■ 一定料金以下なら ■ 連絡バス等があれば □ その他

【浅草地区】目的地から少し離れた駐車場の利用意向

浅草地区



■ 利用しない ■ 一定距離以内なら ■ 一定料金以下なら ■ 連絡バス等があれば □ その他

目的地から少し離れた駐車場までの許容距離

	平日				休日			
	平均値	中央値	最大値	最小値	平均値	中央値	最大値	最小値
上野地区	498	400	1,200	30	675	800	2,400	20
浅草地区	580	400	2,400	50	589	480	1,600	50
中部地区	447	400	1,600	50	527	400	2,400	100
南部地区	486	400	1,600	30	436	400	1,200	50
全地区	513	400	2,400	30	618	500	2,400	20