

【資料編】

1 駐車場整備計画の位置づけ等

(1) 駐車場整備計画の位置づけ

- ・駐車場整備計画は、駐車場法第4条により定められた法定計画であり、駐車場整備計画における記載事項としては、下記に示すとおり一～五の5つの事項が示されています。
- ・ここで対象とされている駐車場は『自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの』であり、ここでの“自動車”とは道路交通法に規定されている自動車を指す形となります。（駐車場法第二条）

【駐車場法における駐車場整備計画の位置づけ】

（駐車場整備計画）

第4条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画（以下「駐車場整備計画」という。）を定めることができる。

2 駐車場整備計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

一 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

二 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

三 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

四 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

五 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

3 市町村は、駐車場整備計画を定めようとする場合においては、前項第四号に掲げる事項について、あらかじめ、都道府県と協議するとともに関係のある道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者（同法第八十八条第二項の規定により国土交通大臣が維持を行う道路にあつては、国土交通大臣）をいう。以下同じ。）及び都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 市町村は、駐車場整備計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるとともに、第二項第四号に掲げる事項について関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会に通知しなければならない。

5 前二項の規定は、駐車場整備計画の変更について準用する。

【駐車場法における駐車場・自動車の位置づけ】

(用語の定義)

第2条

- 一 路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される**自動車の駐車のための施設**であつて一般公共の用に供されるものをいう。
- 二 路外駐車場 道路の路面外に設置される**自動車の駐車のための施設**であつて一般公共の用に供されるものをいう。
- 三 道路 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)による道路をいう。
- 四 **自動車** 道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第二条第一項第九号に規定する**自動車**を言う。
- 五 駐車 道路交通法第二条第一項第十八号に規定する駐車をいう。

【道路交通法における自動車の位置づけ】

種類	自動車								原動機付自転車
	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	大型自動二輪車	普通自動二輪車	大型特殊自動車	小型特殊自動車	
構造・その他	車両総重量11トン以上 最大積載量6.5トン以上 または 乗車定員30人以上の自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満、 最大積載量4.5トン以上6.5トン未満 または 乗車定員11人以上30人未満の自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満、 最大積載量2トン以上4.5トン未満 または 乗車定員10人以下	他のいずれにも該当しない自動車	総排気量400ccをこえる二輪の自動車	総排気量50ccをこえ400cc以下の二輪の自動車	小型特殊自動車の規格をこえるもの	長さ4.7m以下 幅1.7m以下 高さ2.0m以下 最高速度15キロ以下 (注)	二輪のもの及び総理大臣が指定する三輪以上のもの(車室がなくかつ輪距50cm以下及び側面が開放されている車室を備え、かつ輪距50cm以下)50cc以下その他のもの20cc以下

出典:一般財団法人 自動車検査登録情報協会

(2) 附置義務制度の運用状況

・千代田区内で適用される附置義務制度は下図・下表のとおりです。

【千代田区における附置義務制度の運用状況】

		駐車場整備地区	駐車場整備地区外 ※23区内においては 周辺地区として扱われる
用途 地域	商業地域	特定用途の部分の面積＋ 非特定用途の部分の面積×3/4が1,500㎡超	
	第一種住居地域 第二種住居地域	—	特定用途 2,000㎡超 延床10,000㎡超 集合住宅用途 2,000㎡超

東京都
駐車場条例
東京都集合住宅
駐車施設附置要綱

【千代田区における附置義務基準】

地域	都市計画	附置義務基準
神保町地域	駐車場 整備地区	・東京都駐車場条例における附置義務基準が適用 ※内神田一丁目周辺のみ都市再生駐車施設配置計画が適用
神田公園地域		
万世橋地域		
和泉橋地域		
大手町・丸の内・ 有楽町・永田町地域	—	・大手町・丸の内・有楽町地区の附置義務駐車場整備の特例に関する地域ルールが適用
麹町・番町地域		・商業地域に対しては東京都駐車場条例における附置義務基準が適用 ・第一種・第二種住居地域に建築物の用途により、以下の様に適用される基準が異なる。 【特定用途※】東京都駐車場条例 【共同住宅】東京都集合住宅駐車施設附置要綱 ・飯田橋・富士見地域の一部のエリアは駐車場整備地区に指定されており、東京都駐車場条例における附置義務基準が適用。
飯田橋・富士見地域		

※劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場。

(3) 前計画（平成 15 年度改定版）の路外駐車場の整備目標量の達成状況

・前計画（平成 15 年度改定版）における路外駐車場の整備目標量に対する附置義務駐車場実附置台数は下表のとおりとなります。

【前計画（平成 15 年度改定版）の路外駐車場の整備目標量に対する附置義務駐車場実附置台数】

地域 (前計画(平成 15 年度改定版) における区分)		前計画(平成 15 年度 改定版)における 整備目標量	附置義務駐車場 実附置台数	整備目標量との 差分
駐車場 整備地区内	大手町・丸の内・ 有楽町・永田町	0 台	14,865 台	+14,865 台
	飯田橋・神保町・ 神田公園	1,500 台	3,006 台	+1,506 台
	万世橋・和泉橋	1,900 台	3,770 台	+1,062 台
駐車場 整備地区外	番町・富士見の商 業地域	0 台	3,316 台	+3,316 台
合計		3,400 台	24,957 台	+20,749 台

※千代田区への平成 17 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分と東京都への平成 21 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分の合計実附置台数。千代田区の平成 17 年 3 月以前、及び東京都の平成 21 年 3 月以前の実附置台数はデータなし。ただし、万世橋地域においては、秋葉原 UDX ビルの附置義務台数(808 台分・平成 18 年 3 月に供用開始、東京都への申請分)が個別に把握できるため、これを加算している(附置義務駐車場実附置台数の算出方法は以下同様)。

【前計画（平成 15 年度改定版）の地域区分】



2 駐車需給バランスの詳細

(1) 利用実態からみた駐車需給バランス

- ・改定計画の地域区分に基づき実施された駐車場利用実態調査の結果より、駐車需給バランスを確認すると、各地域で供給量に余裕があることが確認されました。
- ・また、東京都市圏パーソントリップ調査*より、前計画（平成15年度改定版）の地域区分毎の自動車来訪目的についてみると、各地域で業務目的が最も大きな割合を占めていることが確認されました。

【駐車場利用実態調査に基づく駐車需給算出結果及び需給バランス】

	神保町地域	神田公園地域	万世橋地域、 和泉橋地域
対象エリア	神保町駅周辺 ^{※1}	内神田一丁目周辺 ^{※2}	秋葉原駅周辺 ^{※1}
調査年次	平成29年	平成30年	平成29年
①駐車場の供給台数	950台	131台	2,872台
②ピーク時の駐車場の利用率	64%	39%	64%
③ピーク時の路上駐車台数	327台	51台	319台
④ピーク時の需要量	632台	503台	1,866台
⑤現況の駐車需給バランス 【①-④】	+318台	+57台	+1,006台
出典	路上駐車実態調査 (公益財団法人 東京都道路整備保全公社)	内神田一丁目周辺地区 都市再生駐車施設配置 計画	路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

	大手町・丸の内・ 有楽町・永田町地域	麹町・番町地域	飯田橋・富士見地域
対象エリア	エリア全体	エリア全体	エリア全体
調査年次	平成29年	令和元年	令和元年
①駐車場の供給台数	4,185台	462台	441台
②ピーク時の駐車場の利用率	44%	74%	49%
③ピーク時の路上駐車台数	483台	85台	123台
④ピーク時の需要量	2,334台	427台 ^{※3}	339台 ^{※3}
⑤現況の駐車需給バランス 【①-④】	+1,851台	+35台	+102台
出典	大丸有駐車環境対策協議会 第13期(平成29年) 第3回調査	千代田区駐車場整備計画改定支援業務駐車 実態調査 (令和2年3月)	千代田区駐車場整備計画改定支援業務報駐車 実態調査 (令和2年3月)

※1 概ね500m×500mの範囲

※2 東京都千代田区内神田一丁目、東京都千代田区内神田二丁目各地内

※3 (需要量)=(駐車場の供給台数)×(ピーク時の駐車場の利用率)+(ピーク時の路上駐車台数)の計算式により算出

【自動車来訪目的の構成比】

		神保町地域	神田公園地域	万世橋地域	和泉橋地域
⑥自動車 来訪目的 構成比	通勤・通学	25.8%	23.2%	2.4%	28.0%
	業務	44.3%	43.9%	45.0%	31.9%
	私事	19.1%	16.1%	30.3%	36.6%
	その他	10.9%	16.8%	22.3%	3.5%

		大手町・丸の内・ 有楽町・永田町 地域	麹町・番町地域	飯田橋・富士見 地域
⑥自動車 来訪目的 構成比	通勤・通学	20.2%	13.6%	18.4%
	業務	57.4%	38.3%	40.3%
	私事	22.1%	30.7%	20.0%
	その他	0.2%	17.5%	21.3%

※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計

出典：平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）を基に作成

(2) PT 調査からみた駐車需給バランス

1) 前計画（平成 15 年度改定版）と本計画の駐車需給バランスの算出方法

・前計画（平成 15 年度改定版）と本計画の駐車場の需給バランスの算出方法を下表に示します。

【前計画（平成 15 年度改定版）と本検討における駐車需給バランスの算出方法】

	前計画（平成 15 年度改定版） の駐車場整備計画	改定版の駐車場整備計画
駐車需給バランスの 算出方法	将来駐車需要量 －現況駐車供給量	将来駐車需要量 －現況駐車場供給量
将来駐車需要量の 算出方法	現況駐車需要量を据え置き	現況駐車需要量を基に、将来駐車需要量 を推計※1
現況駐車需要量の 算出方法	ピーク時の路上駐車台数 ＋（駐車場供給量×代表的な駐車場の ピーク時の利用率）※2	ピーク時の自動車来訪台数 （PT 調査結果）※2
現況駐車供給量の 算出方法	附置義務駐車場＋都市計画駐車場 ＋届け出駐車場	附置義務駐車場＋都市計画駐車場※3

※1:改定版計画の策定年次である令和 3 年と目標年次である令和 12(2030)年頃の駐車需要は異なってくることが予想される。そのため、改定版計画では現在の駐車需要量を基に、現在の駐車需要の推計を実施。

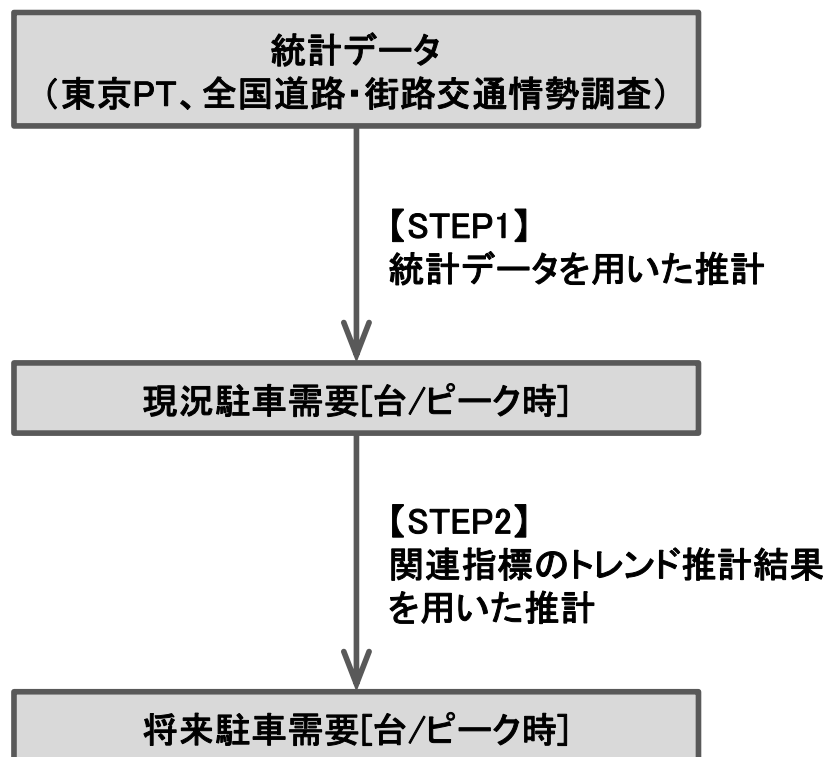
※2:前計画（平成 15 年度改定版）においては、駐車場供給量に代表的な駐車場の利用率を乗じて、地区内の駐車需要量を算出している。前計画（平成 15 年度改定版）の策定時点である平成 15 年に比べて、改定版計画の策定年次である令和 3 年は駐車需要量の減少に伴い、駐車場間の利用率のばらつきが大きくなっていることが推察される。実際、改定版計画の策定年次に実施された駐車場利用実態調査によると、同一地区内でも駐車場利用率にばらつきが確認されており、前述の方法で駐車需要量を算出するためには、地区内の駐車場の大部分の利用率を把握する必要がある。ただし、対象エリア内の大部分の駐車場の利用率を把握することは現実的ではないため、東京都市圏パーソントリップ調査のピーク時の自動車来訪台数を用いて、駐車需要量を算出している。

※3:前計画の改定時に比べ、現時点の駐車需要量が減少していること、前計画の目標量を達成していることを踏まえて、本計画では、継続的に供給される駐車場（附置義務駐車場・都市計画駐車場）に絞って、駐車需給バランスの確認を行う。

2) 駐車需要量の算出フロー

- ・ 現況駐車需要量の推計を行う STEP1 と将来駐車需要量を推計する STEP2 の 2 段階で実施します。

【駐車需要量の算出フロー】

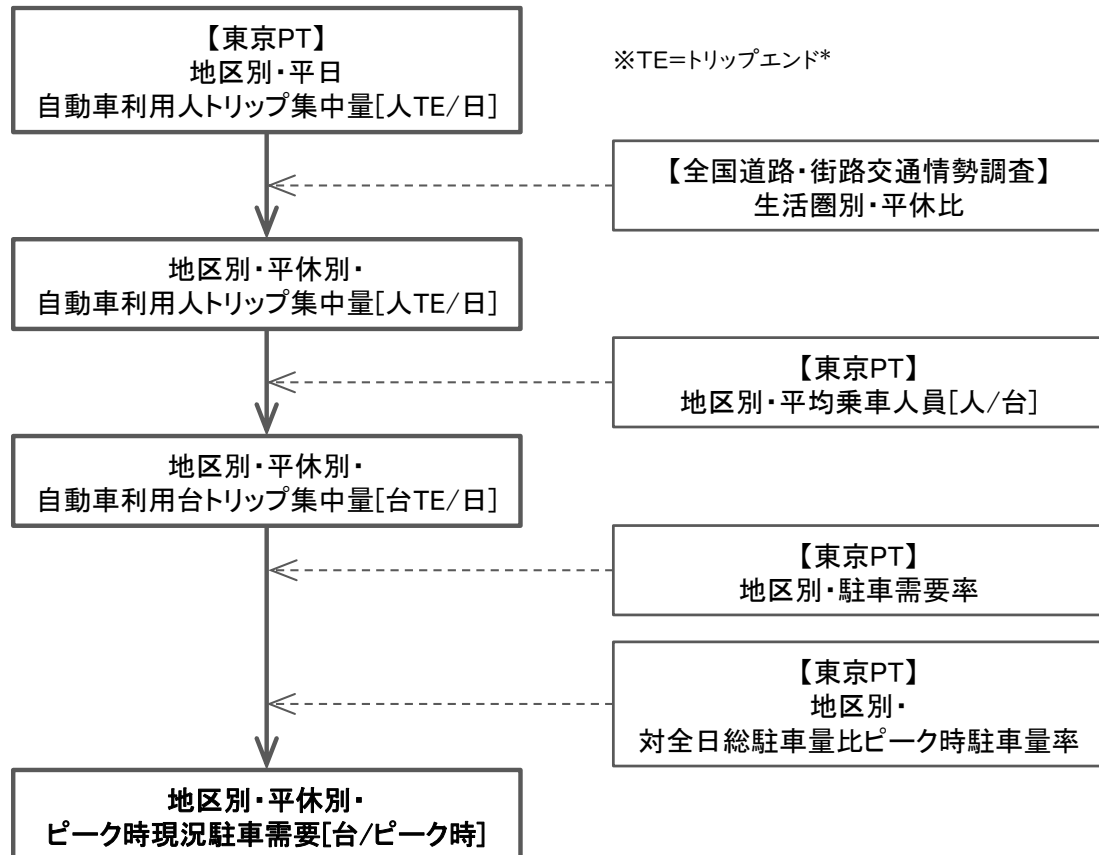


3) 現況駐車需要量の算出【STEP1】

①基本的な考え方

・東京都市圏パーソントリップ調査（以下、東京 PT）の自動車トリップ集中量*をベースデータとして活用し、全国道路・街路交通情勢調査等の集計値を推計用変換値として用い、平成 30 年時点の平日・休日の地域別ピーク時駐車需要を推計します。

【現況駐車需要量の算出フロー】



平日トリップ集中量の平休別トリップ集中量への変換	・平日の自動車利用人トリップの値（人トリップエンド／日）に平休比を掛け合わせることで、休日の自動車利用人トリップ集中量（人トリップエンド／日）に変換する。 ＜使用データ＞平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査
人トリップ集中量の台トリップ集中量への変換	・自動車利用人トリップの値（人トリップエンド／日）を、平均乗車人員（人／台）で除することにより、自動車利用台トリップ集中量（台トリップエンド／日）に変換する。 ＜使用データ＞平成 30 年東京 PT
ピーク時駐車需要の算出	・自動車利用台トリップ集中量（台トリップエンド／日）に駐車需要率を掛け合わせることで 1 日あたりの駐車需要（台／日）を算出する。 ・さらに一日あたりの駐車量に対するピーク時の駐車量率（対全日総駐車量比ピーク時駐車量率）を掛け合わせることでピーク時現況駐車需要（台／ピーク時）を算出する。なお、対全日総駐車量比ピーク時駐車量率は以下の式によって求める。 －対全日総駐車量比ピーク時駐車量率＝時間帯別駐車台数／一日あたりの駐車量

【地区別・平日自動車利用人トリップ集中量】

単位：人TE/日

地区区分	自動車利用人 トリップ集中量
神保町地域	5,047
神田公園地域	3,832
万世橋地域	1,944
和泉橋地域	4,967
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	15,062
麴町・番町地域	6,400
飯田橋・富士見地域	2,895
千代田区計	40,146

※代表交通手段が、「乗用車・軽自動車」、「貨物自動車・軽貨物車」、「レンタカー・カーシェアリング」であるトリップを対象として集計

※到着地が「不明」のトリップは各地域のトリップ集中量の比で按分して加算

※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計

出典：平成 30 年東京 PT

【生活圏別・平休比】

生活圏	平休比
東京23区	0.609

出典：平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査

【地区別・平均乗車人員】

単位：人/台

地区区分	平均乗車人員
神保町地域	1.29
神田公園地域	1.53
万世橋地域	1.55
和泉橋地域	1.69
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	1.55
麴町・番町地域	1.81
飯田橋・富士見地域	1.41
千代田区計	1.60

※同行者が普通免許で運転できる車両の最大定員の 10 名を超えるトリップを除外して集計

※代表交通手段が、「乗用車・軽自動車」、「貨物自動車・軽貨物車」、「レンタカー・カーシェアリング」であるトリップを対象として集計

※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計

出典：平成 30 年東京 PT

【地区別・駐車需要率】

地区区分	駐車需要があるトリップ	駐車需要がないトリップ	計
神保町地域	100.0%	0.0%	100.0%
神田公園地域	98.0%	2.0%	100.0%
万世橋地域	94.2%	5.8%	100.0%
和泉橋地域	100.0%	0.0%	100.0%
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	98.9%	1.1%	100.0%
麹町・番町地域	94.2%	5.7%	100.0%
飯田橋・富士見地域	100.0%	0.0%	100.0%
千代田区計	97.2%	2.8%	100.0%

※代表交通手段が、「乗用車・軽自動車」、「貨物自動車・軽貨物車」、「レンタカー・カーシェアリング」であるトリップを対象として集計

※他者の送り迎えで駐車場を利用していないトリップを駐車需要がないトリップとしてみなし、集計

※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計

出典：平成 30 年東京 PT

【地区別・対全日総駐車量比ピーク時駐車量率】

地区区分	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台
神保町地域、神田公園地域	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	3.8%	6.6%
万世橋地域、和泉橋地域	0.0%	0.0%	2.0%	2.0%	11.0%	16.2%
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	8.7%
麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.1%
千代田区計	0.0%	0.0%	0.3%	0.9%	3.4%	10.7%
地区区分	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
神保町地域、神田公園地域	20.2%	27.1%	33.3%	32.9%	31.9%	27.8%
万世橋地域、和泉橋地域	25.8%	25.8%	27.0%	17.0%	9.8%	20.9%
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	13.3%	28.1%	36.3%	35.1%	37.2%	40.3%
麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域	31.6%	41.9%	57.3%	56.6%	51.0%	50.6%
千代田区計	20.7%	28.5%	37.4%	35.8%	34.3%	36.3%
地区区分	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台
神保町地域、神田公園地域	30.6%	34.9%	34.0%	22.1%	22.1%	19.4%
万世橋地域、和泉橋地域	20.4%	14.0%	14.4%	21.7%	31.4%	21.3%
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	33.6%	30.8%	26.3%	16.6%	13.3%	5.5%
麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域	54.2%	48.3%	44.7%	38.7%	39.4%	28.7%
千代田区計	35.6%	32.3%	30.6%	22.0%	21.8%	14.9%
地区区分	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台
神保町地域、神田公園地域	14.7%	13.4%	13.4%	13.4%	13.4%	13.4%
万世橋地域、和泉橋地域	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	9.3%	9.3%
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	1.5%	1.4%	5.5%	4.3%	4.3%	3.1%
麹町・番町地域、飯田橋・富士見地域	22.0%	18.2%	16.7%	16.7%	16.7%	16.7%
千代田区計	10.3%	8.9%	8.9%	8.2%	7.3%	6.9%

※サンプル数の関係から、前計画（平成 15 年度改定版）の地域区分で値を算出

※ピーク時の時間帯を黄色で着色し、明示

※代表交通手段が、「乗用車・軽自動車」、「貨物自動車・軽貨物車」、「レンタカー・カーシェアリング」であるトリップを対象として集計

※自宅車庫に入庫、または自宅車庫から出庫しているトリップを除外して集計

※「在庫トリップ」+「入庫トリップ」が「出庫トリップ」を下回る場合は、マイナス値とはせず、0 台になるように調整を実施

※飯田橋・富士見地域においては、皇居を除いて集計

出典：平成 30 年東京 PT

②算出結果

- ・各地域における現況の駐車需要量の推計結果を以下に示します。
- ・全ての地域においては駐車供給量として把握できている台数を下回る駐車需要量となっており、地域全体のマクロ的な供給量は十分な数を確保できていると類推されます。

【現況駐車需要量の推計結果】

地区区分	現況駐車需要量 [台/ピーク時]		供給量		過不足 [台/ピーク時]	
	平日	休日	台数	データ出典	平日	休日
神保町地域	1,363	829	1,742	附置義務駐車場 実附置台数※	+379	+913
神田公園地域	855	521	1,137		+282	+616
万世橋地域	371	226	1,899		+1,528	+1,673
和泉橋地域	923	562	1,183		+260	+621
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	3,883	2,363	14,865		+10,982	+12,502
麹町・番町地域	1,908	1,161	2,456		+548	+1,295
飯田橋・富士見地域	1,174	714	1,675		+501	+961
千代田区計	10,477	6,376	24,957		+14,480	+18,581

※千代田区への平成 17 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分と東京都への平成 21 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分の合計実附置台数。千代田区の平成 17 年 3 月以前、及び東京都の平成 21 年 3 月以前の実附置台数はデータなし。ただし、万世橋地域においては、秋葉原 UDX ビルの附置義務台数(808 台分・平成 18 年 3 月に供用開始、東京都への申請分)が個別に把握できるため、これを加算している。

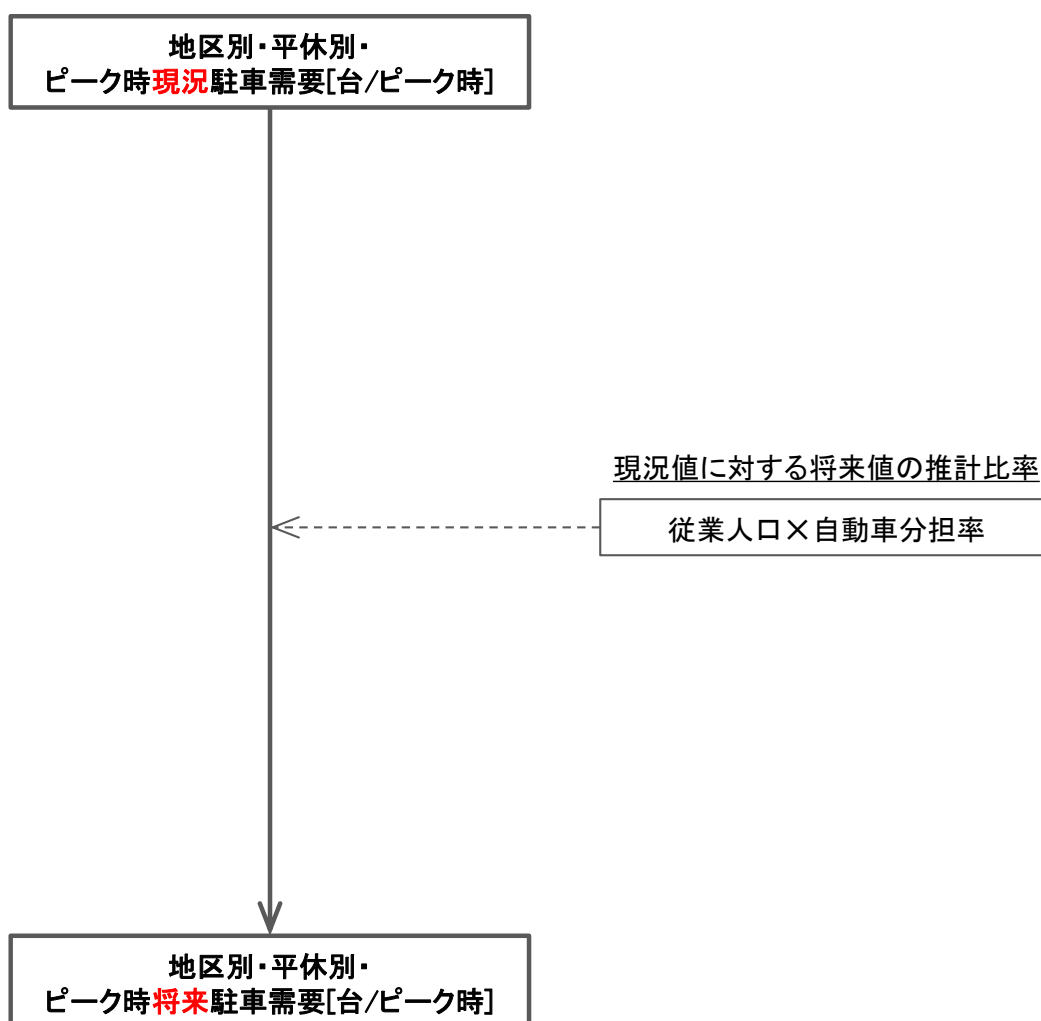
4) 将来駐車需要量の算出【STEP2】

①基本的な考え方

- ・平成 30 年時点の平日の地域別ピーク時駐車需要に、駐車需要に深く寄与する「従業員人口 × 自動車分担率」※の現況値に対する将来値の比率を乗じること、目標年次である令和 12 年時点の平日の地域別ピーク時駐車需要を算出します。
- ・現況値に対する将来値の比率の算出にあたっては、関連する指標のトレンド推計結果を用いることとします。

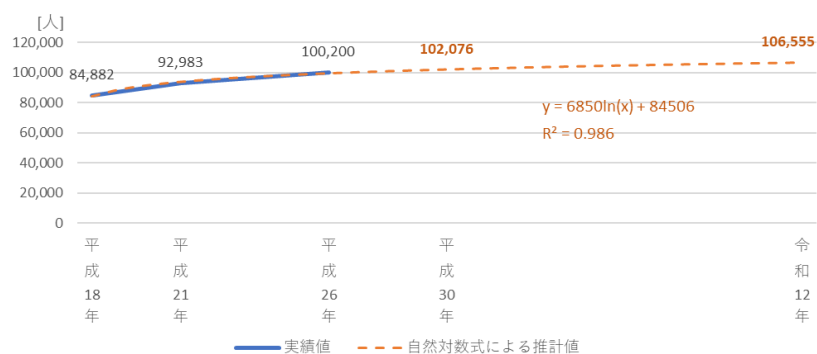
※和泉橋地域においては、従業員人口の推移は横ばいであったため、自動車分担率の現況値に対する将来比率を乗じ、令和 12 年時点の平日の地域別ピーク時駐車需要を算出する。

【将来駐車需要量の算出フロー】

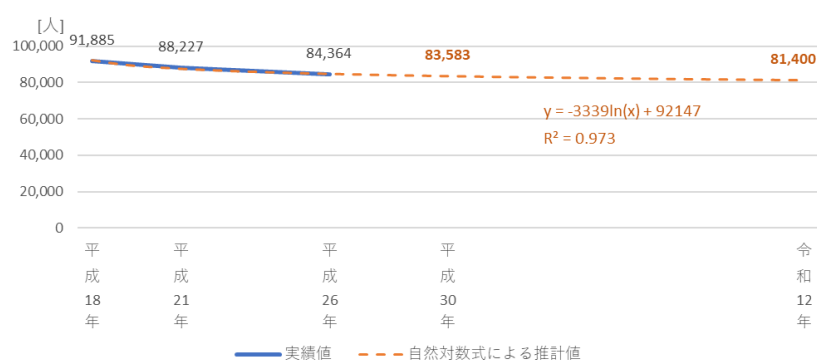


【地区別の従業員人口の実績値と推計結果】

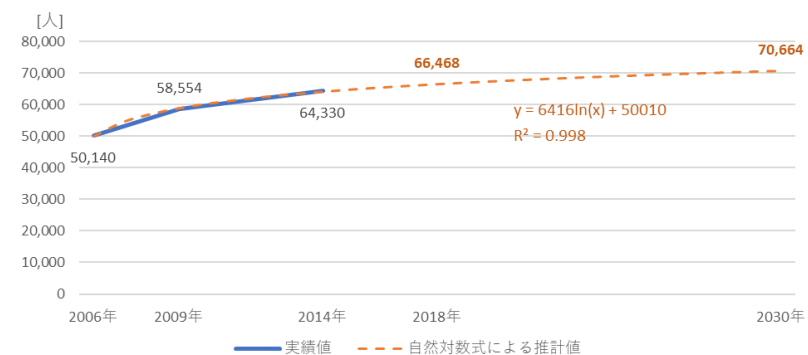
○神保町地域



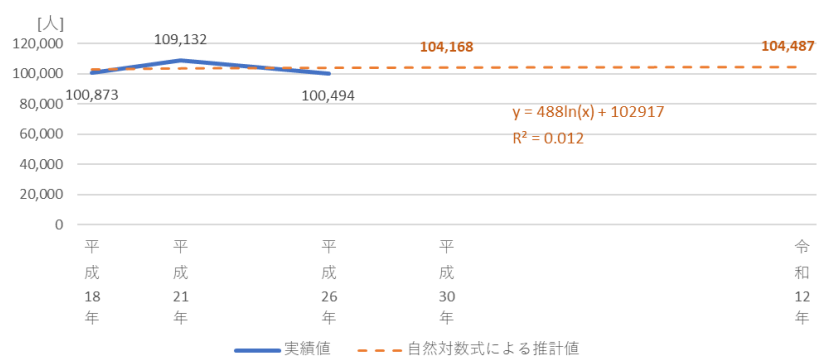
○神田公園地域



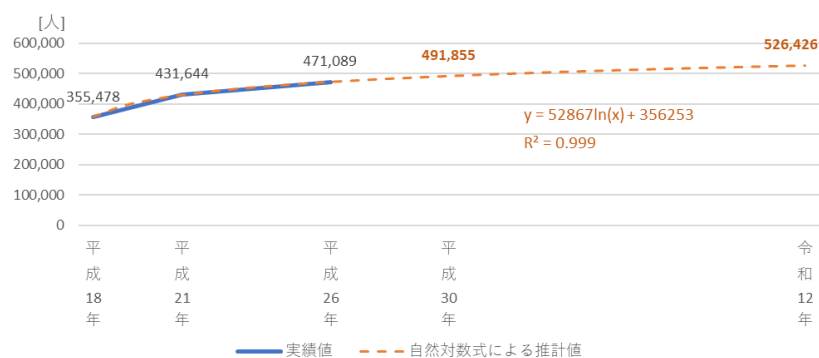
○万世橋・和泉橋地域



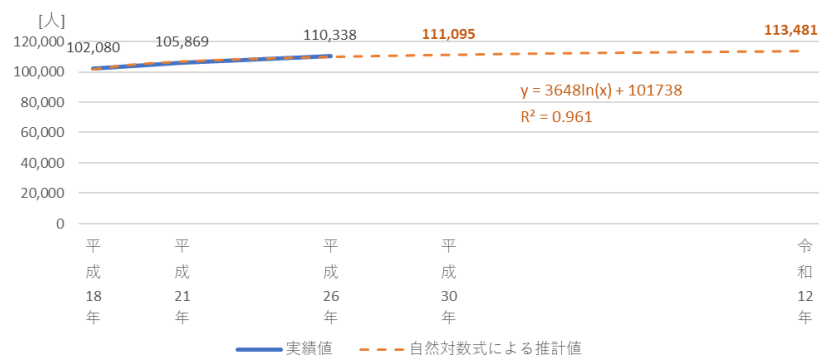
○和泉橋地域



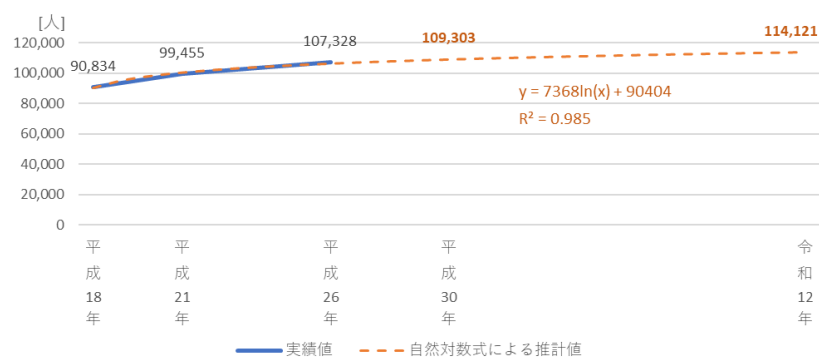
○大手町・丸の内・有楽町・永田町地域



○麴町・番町地域



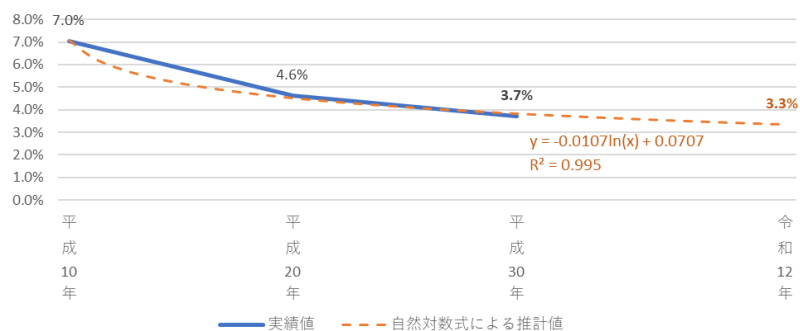
○飯田橋・富士見



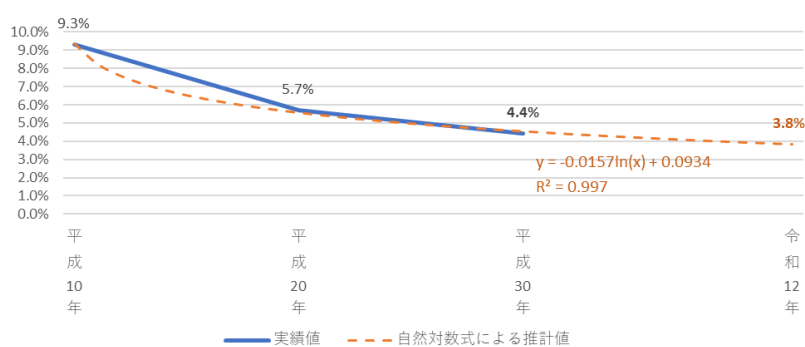
資料：事業所・企業統計調査（H18）、経済センサス-基礎調査（H21、H26）

【地区別の自動車分担率の実績値と推計結果】

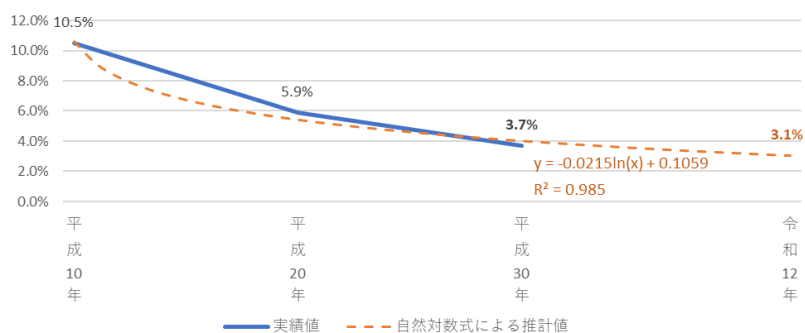
○神保町地域



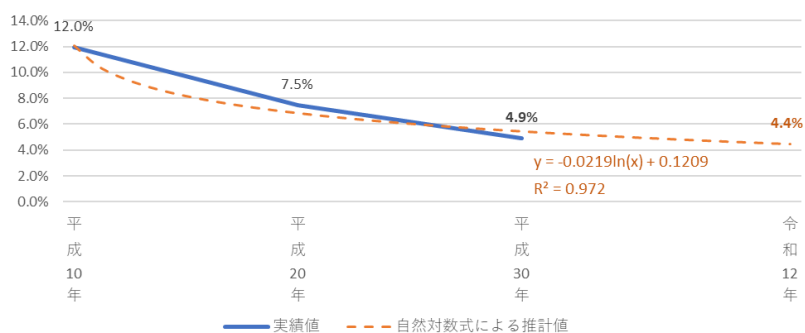
○神田公園地域



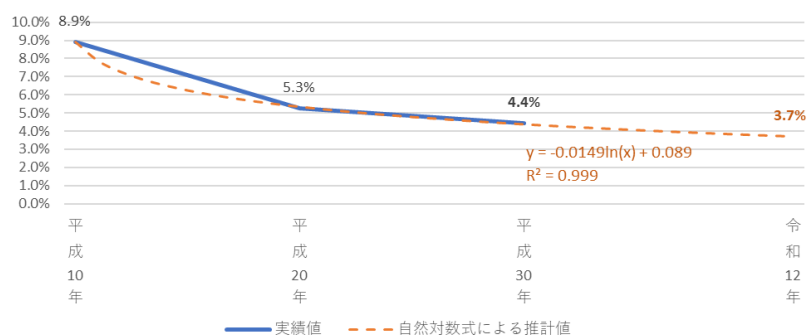
○万世橋地域



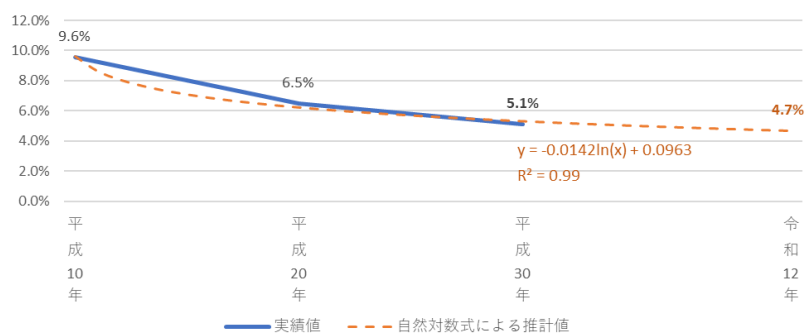
○和泉橋地域



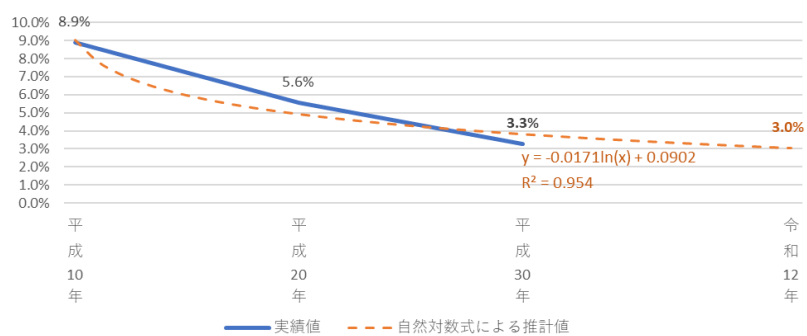
○大手町・丸の内・有楽町・永田町地域



○麹町・番町地域



○飯田橋・富士見地域



出典:平成 30 年東京 PT

②算出結果

- ・各地区における将来の駐車需要量の推計結果を以下に示します。
- ・全ての地域で現況より駐車需要が減少しており、駐車供給量として駐車施設は充足していることが確認できます。

【将来駐車需要量の推計結果】

地区区分	現況駐車需要 [台/ピーク時]		将来駐車需要		供給量		過不足（対将来推計） [台/ピーク時]	
	平日	休日	平日	休日	台数	データ出典	平日	休日
神保町地域	1,363	829	1,281	780	1,742	附置義務駐車場 実附置台数※	+461	+962
神田公園地域	855	521	718	437	1,137		+419	+700
万世橋地域	371	226	327	199	1,899		+1,572	+1,700
和泉橋地域	923	562	831	506	1,183		+352	+677
大手町・丸の内・有楽町・永田町地域	3,883	2,363	3,456	2,103	14,865		+11,409	+12,762
麹町・番町地域	1,908	1,161	1,775	1,080	2,456		+681	+1,376
飯田橋・富士見地域	1,174	714	1,127	686	1,675		+548	+989
千代田区計	10,477	6,376	9,514	5,790	24,957		+15,443	+19,167

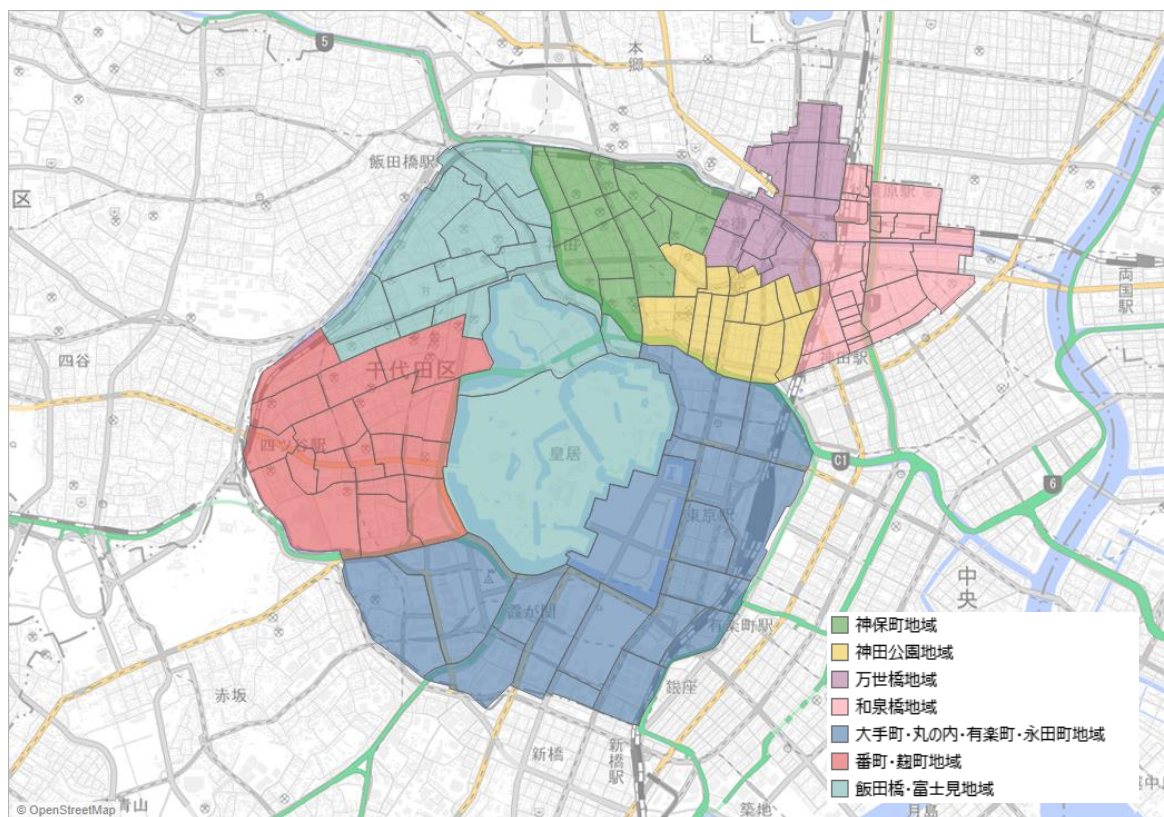
※千代田区への平成 17 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分と東京都への平成 21 年 4 月～令和 2 年 12 月の申請分の合計実附置台数。千代田区の平成 17 年 3 月以前、及び東京都の平成 21 年 3 月以前の実附置台数はデータなし。ただし、万世橋地域においては、秋葉原 UDX ビルの附置義務台数（808 台分・平成 18 年 3 月に供用開始、東京都への申請分）が個別に把握できるため、これを加算している。（再掲）

3 地区別カルテ

・検討対象地区である以下の 7 地区の駐車実態を整理した地区別カルテを次頁以降に示します。

- ①神保町地域、②神田公園地域、③万世橋地域、④和泉橋地域、
⑤大手町・丸の内・有楽町・永田町地域、⑥麴町・番町地域、⑦飯田橋・富士見地域

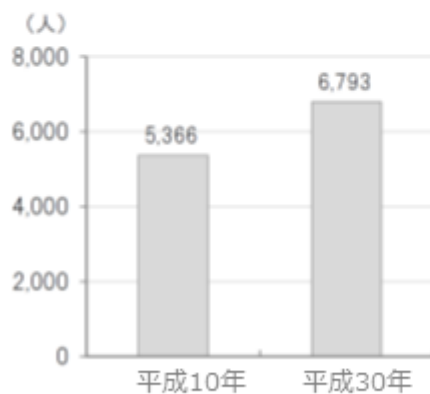
【検討対象地区】



①神保町地域 地域の概況

- 平成10年から平成30年で**人口は約1.3倍**になっている。
- 千代田区全域と比較して、**在宅勤務者が多く**になっている。
- 千代田区全域と比較して、千代田区以外の22区への通学人口が多くなっている。
- 事業所数は1割以上減少**した一方、**従業員数は8.5%程度増加**した。
- 公共施設や住宅の割合が大き**くなっている。

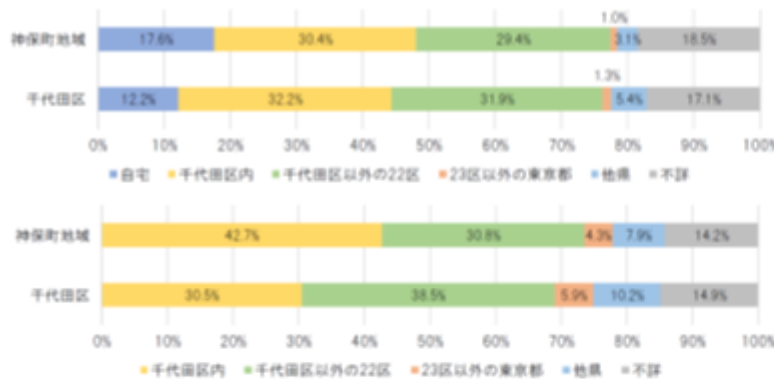
人口推移（各年1月1日）



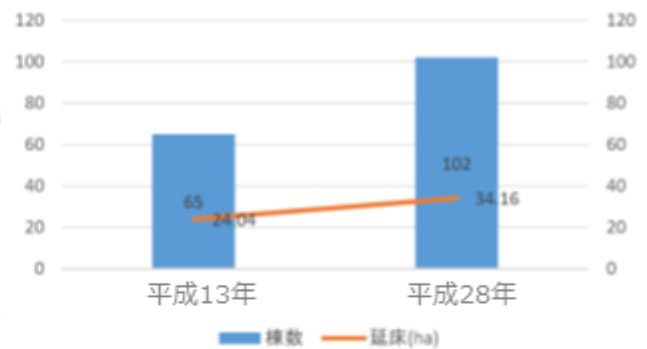
事業所数・従業員数の推移



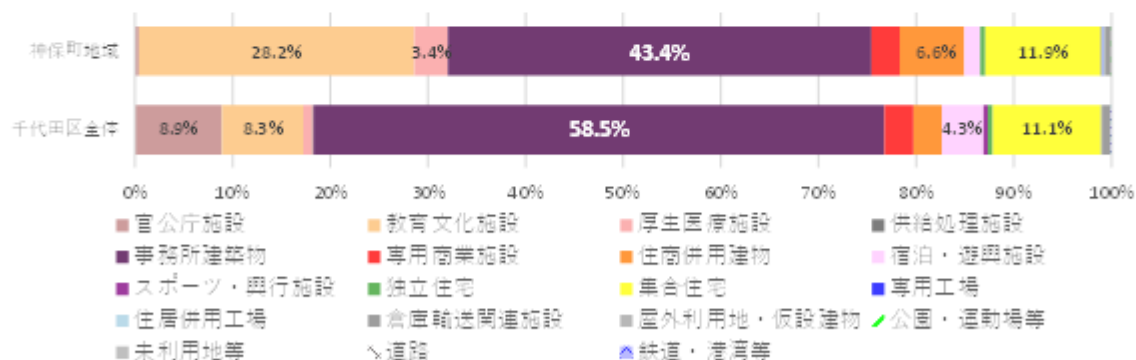
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



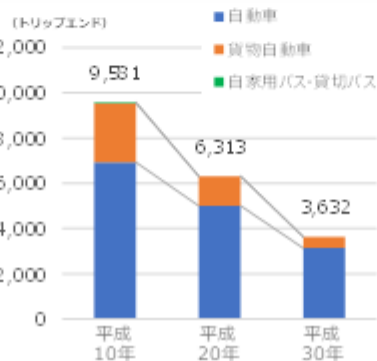
建物用途別延床面の割合（平成28年）



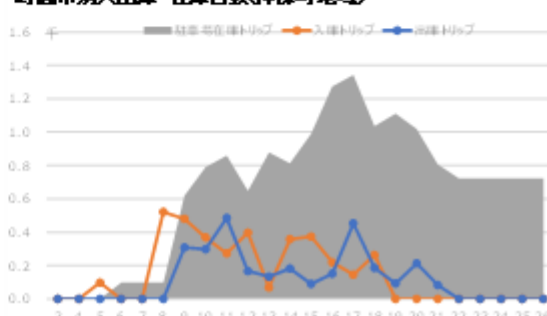
①神保町地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

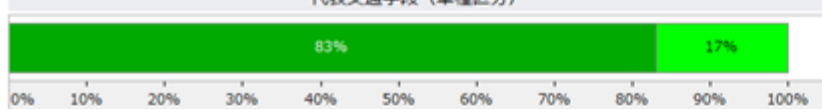
- 神保町地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約3600TE/日である。
- 車種区分は**乗用車の割合が83%と高い**。また、駐車場所に関しては、**時間貸し駐車場が30%で最も多く**、次いで目的地の施設の駐車場が22%、月極駐車場が19%となっている。駐車場を使わなかった割合も13%程度みられた。
- 来訪目的は、**勤務業務（打合せや配達など）が46%と最も多く**、次いで**自宅-通勤が29%**となっている。自宅-通学や私事も1割程度存在する。
- 着施設は他地域と比較すると業務系の施設の割合が低く、医療施設、商業系施設、学校等の**生活系施設の割合が高い**。
- 滞在時間は、1時間程度と3時間程度の割合が高い。
- 神保町地域の時間帯別の在庫台数を見ると、午前中に入庫、正午前後と夕方17時頃に出庫のピークとなっている。結果的に**在庫台数は夕方がピーク**となっており、約1300台程度となっている。



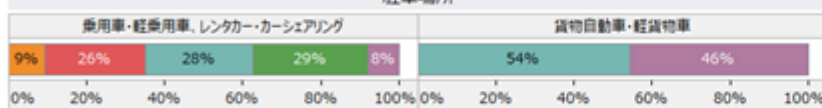
時間帯別入庫・在庫台数(神保町地域)



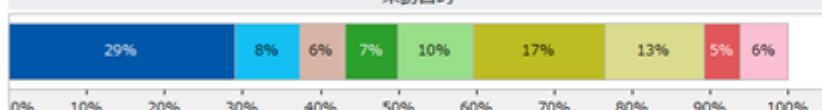
代表交通手段（車種区分）



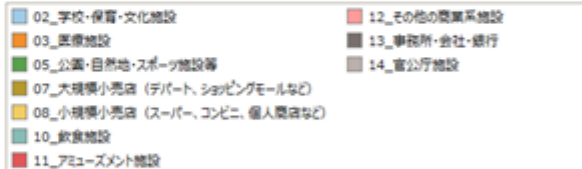
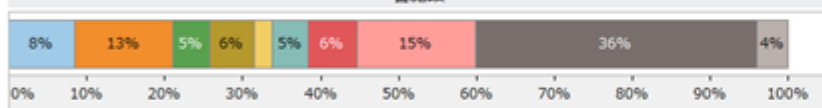
駐車場所



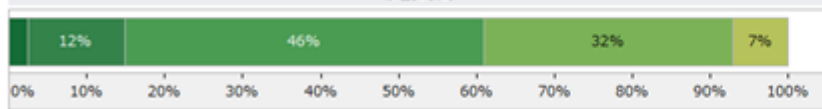
来訪目的



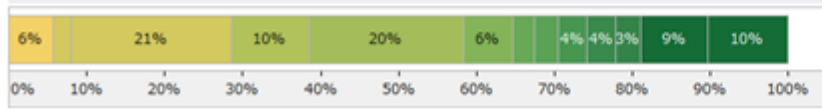
着施設



移動時間



駐車時間（滞在時間）



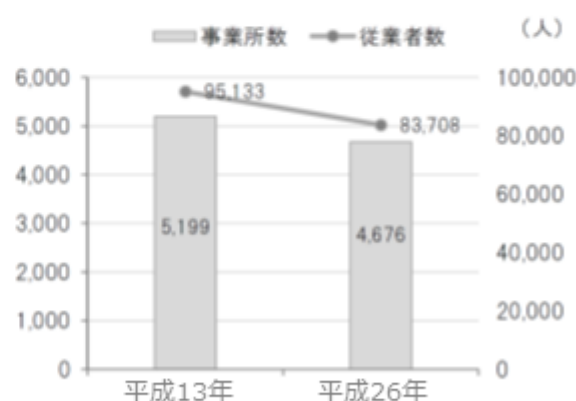
②神田公園地域 地域の概況

- 平成10年から平成30年の間に**人口は約1.4倍**になった。
- 千代田区全域と比較して、**在宅勤務者の割合が多**くなっている。
- 千代田区全域と比較して、千代田区以外の22区への通学人口が多くなっている。
- 平成13年から平成26年までに**事業所数は約1割程度減少**、**従業員数は1割以上減少**している。

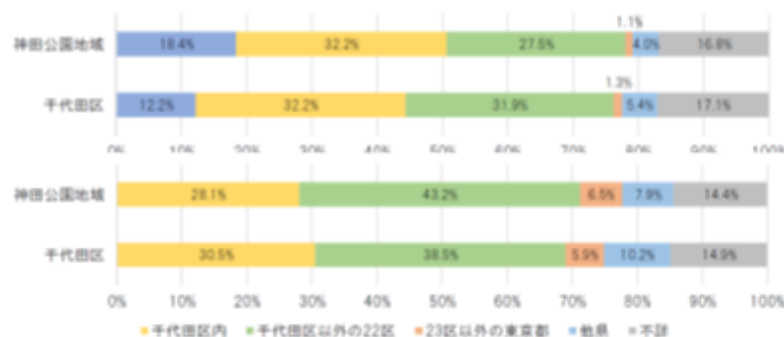
人口推移（各年1月1日）



事業所数・従業員数の推移



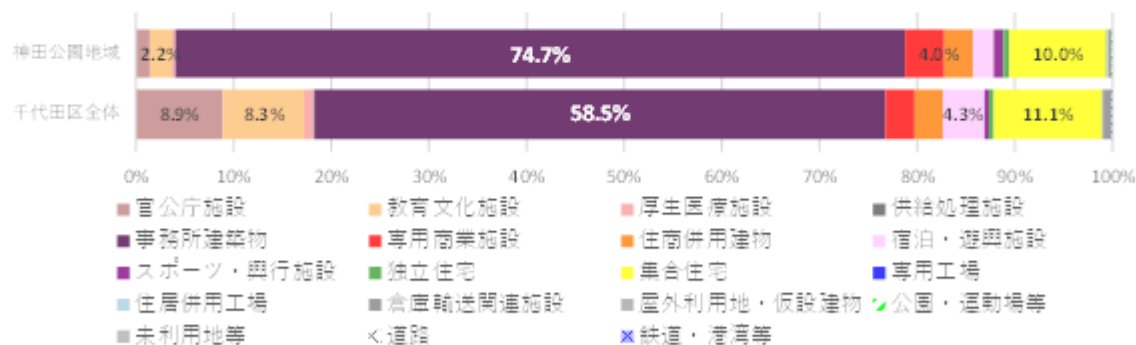
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



建物用途別延床面の割合（平成28年）



②神田公園地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

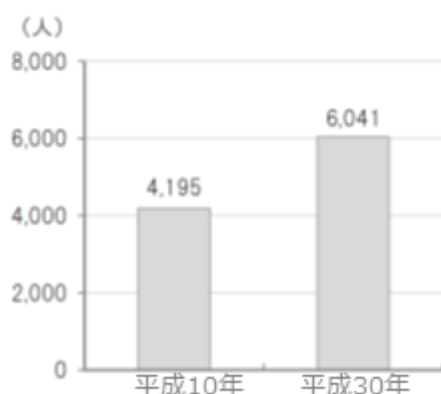
- 神田公園地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約2700TE/日である。
- 車種区分は乗用車の割合が75%、貨物車が25%と、貨物車の割合がやや高い。また、駐車場所に関しては、目的地の施設の駐車場が38%で最も多く、次いでパーキングチケットが23%となっている。また、駐車場は使わなかった割合が25%と高い傾向であった。
- 来訪目的は、勤務業務（打合せや配達など）が50%と最も多く、次いで自宅-通勤が36%となっている。
- 滞在時間は15分以内が30%と、短時間駐車が多い傾向がみられる。
- 神田公園地域の時間帯別の在庫台数を見ると、午前中に入庫、正午前後と夕方17時頃に出庫のピークとなっている。結果的に在庫台数はお昼前後がピークとなっており、約1400台程度となっている。



③万世橋地域 地域の概況

- 平成10年からの20年間で、人口は約2000人増、およそ**1.4倍**になっている。
- 千代田区全域と比較して、**在宅勤務者の構成割合が高**くなっている。
- 千代田区全域と比較して、千代田区内、千代田区以外の22区、23区以外の東京都への通学人口が多い。
- 事業所数は微減**した一方で、**従業員数は16.6%程度増加**した。
- 商業施設の延床面積の割合が多く**、公共施設が少なくなっている。

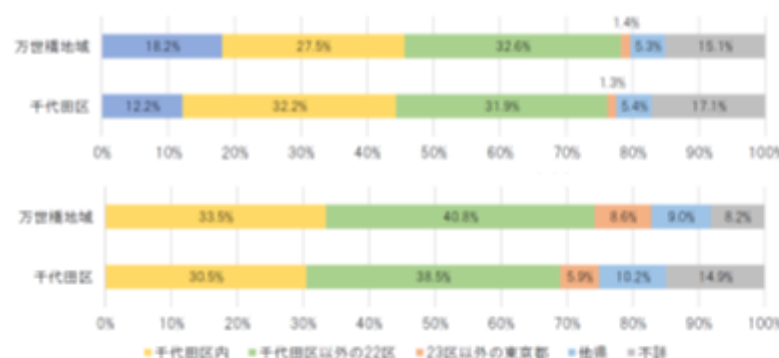
人口推移（各年1月1日）



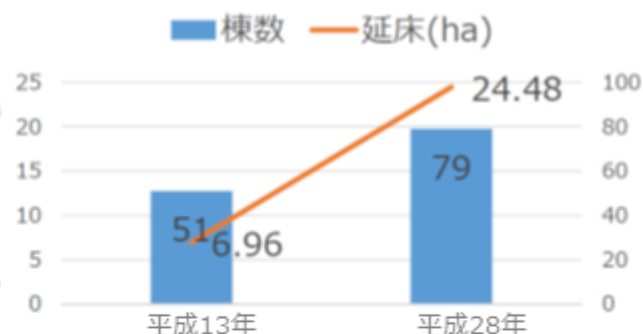
事業所数・従業員数の推移



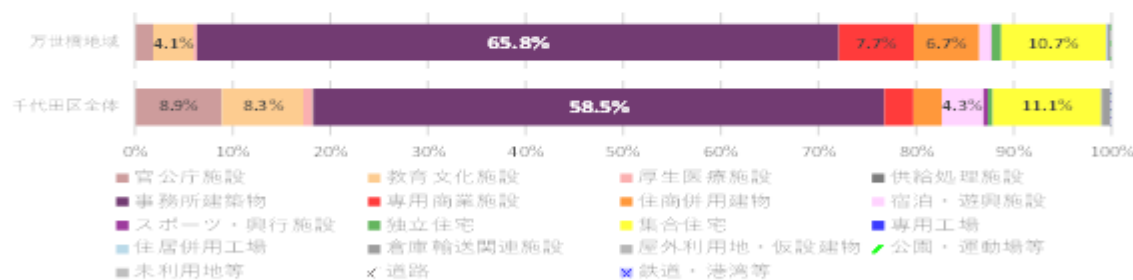
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



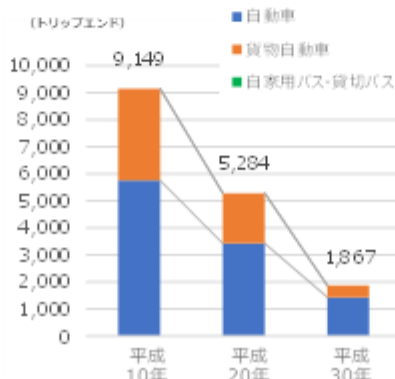
建物用途別延床面の割合（平成28年）



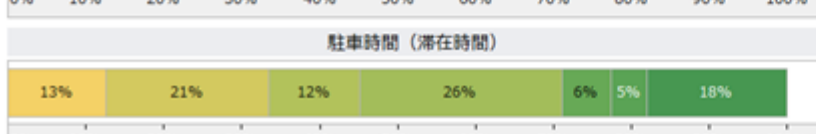
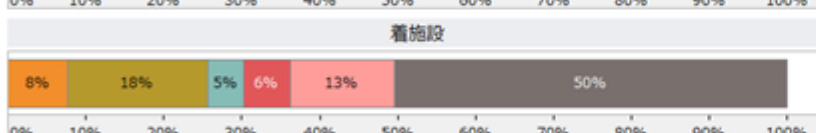
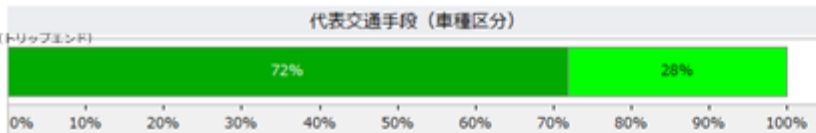
③万世橋地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

- 万世橋地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約1900TE/日である。
- 車種区分は乗用車の割合が72%と高いが、他地域と比較すると**貨物車が28%と高い**水準である。また、駐車場所に関しては、**駐車場は使わなかった割合が39%と高い**傾向であった。次いで、時間貸しが38%、目的地の施設の駐車場が16%となっている。
- 来訪目的は、**勤務業務（打合せや配達など）が64%と最も多く、次いで私事系が多い**。本調査では通勤などでの利用は見られなかった。



時間帯別入出庫・在庫台数(万世橋地域)

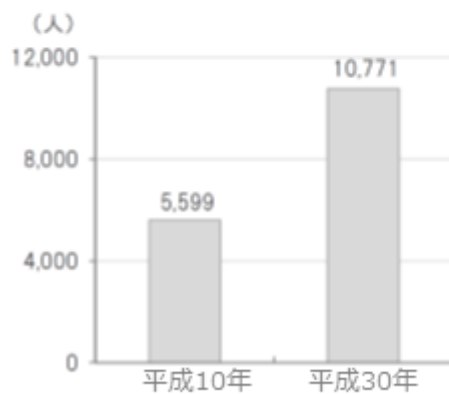


●023_割.. 万世橋地域 市区町村(.. 千代田区 自動車利用.. NULL 代表交通.. 9:不明 目的種類:.. NULL

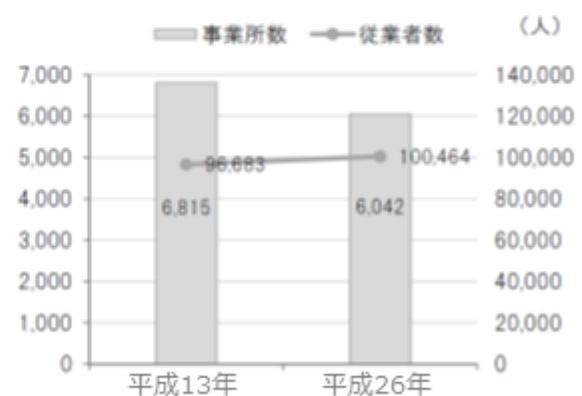
④和泉橋地域 地域の概況

- 平成10年からの20年間で、**人口は約1.9倍**に急増した。
- 千代田区全域と比較して、在宅勤務者と千代田区以外の22区への通勤人口が多くなっている。
- 千代田区全域と比較して、千代田区内や千代田区以外の22区への通学人口が少ない。
- 事業所数は1割以上減少**した一方、従業員数は微増となっている。
- 商業施設や住宅の延床面積の割合が多く**、公共施設が少なくなっている。

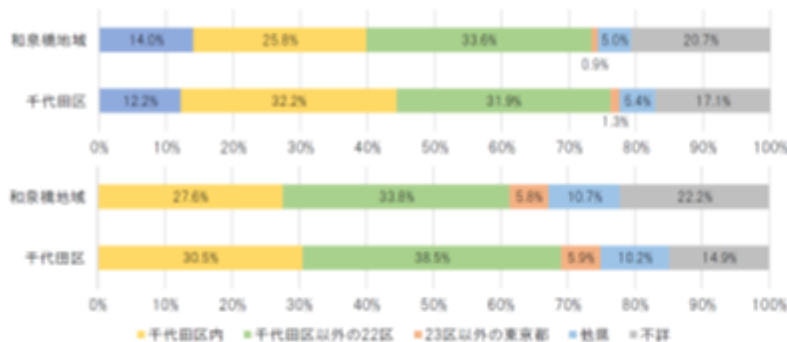
人口推移（各年1月1日）



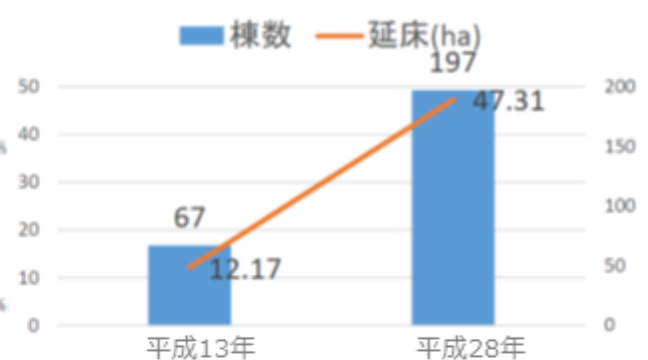
事業所数・従業員数の推移



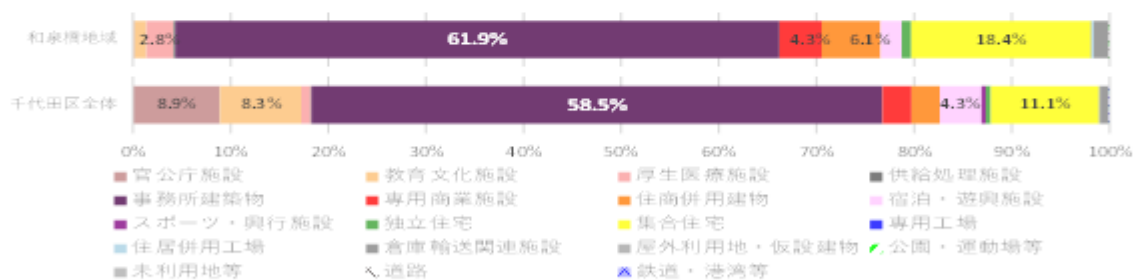
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



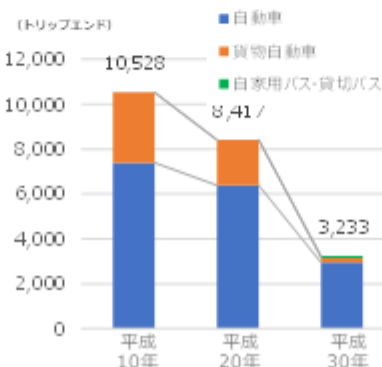
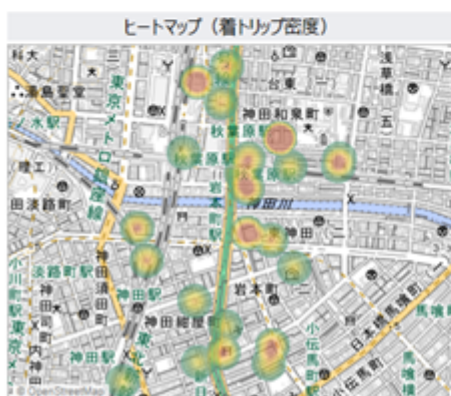
建物用途別延床面の割合（平成28年）



④和泉橋地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

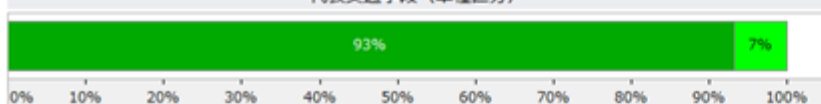
- 和泉橋地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約3200TE/日である。
- 車種区分は**乗用車の割合が93%と高い**。また、駐車場所に関しては、**目的地の施設の駐車場が37%**と最も高く、次いで時間貸し、月極、パーキングがそれぞれ2割程度となっている。
- 来訪目的は、**自宅・通勤が39%**と最も多く、次いで勤務業務（打合せや配達など）が27%、私事系も多い。
- 和泉橋地域の時間帯別の在庫台数を見ると、入庫は朝7時-8時頃、出庫は11時頃がピークとなっており、在庫台数は午前中に多い傾向があり、9時台-11時台をピーク（約1100台程度）に、午後は落ち着いている。



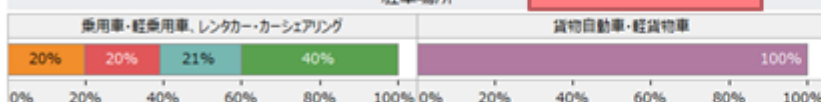
時間帯別入庫・在庫台数(和泉橋地域)



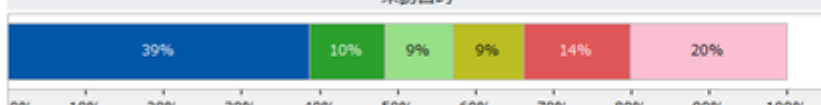
代表交通手段（車種区分）



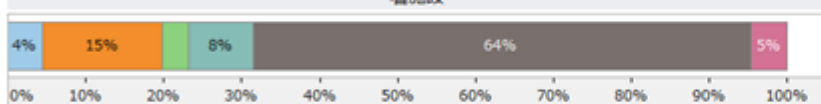
駐車場所



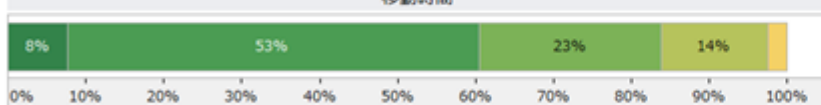
来訪目的



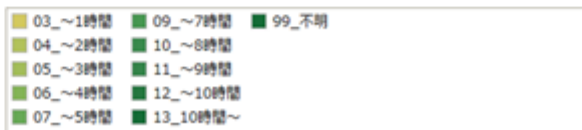
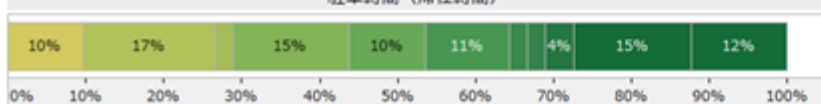
着施設



移動時間



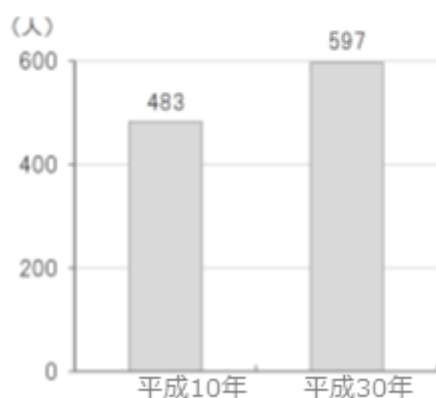
駐車時間（滞在時間）



⑤大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 地域の概況

- 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域では、夜間人口は少ない。平成10年からの20年間で人口はおよそ100人増えている。
- 千代田区全域と比較して、**千代田区内への通勤人口が多くなっている**。
- 千代田区全域と比較して、千代田区内や千代田区以外の22区への通学人口が通学人口が少なくなっている。
- 事業所数は2割増増加し、**従業員数は36.4%程度増加**した。
- 公共施設や商業施設の延床面積が大きく**、住宅は圧倒的に少なくなっている。

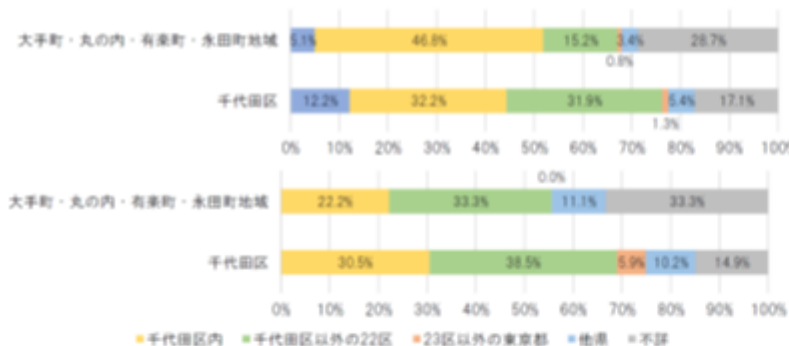
人口推移（各年1月1日）



事業所数・従業員数の推移



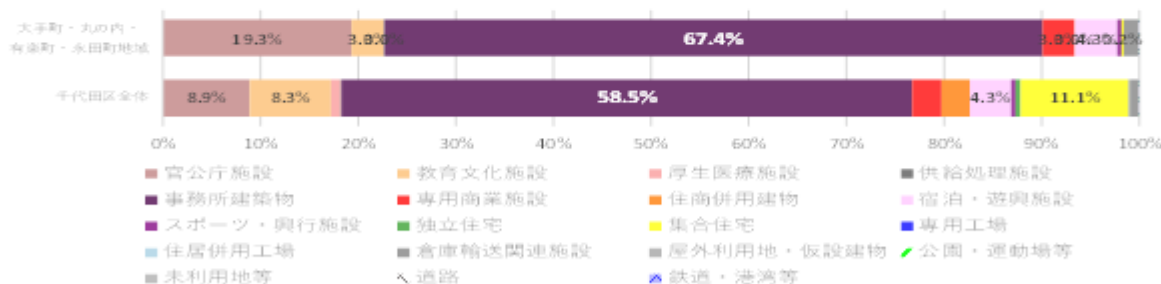
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



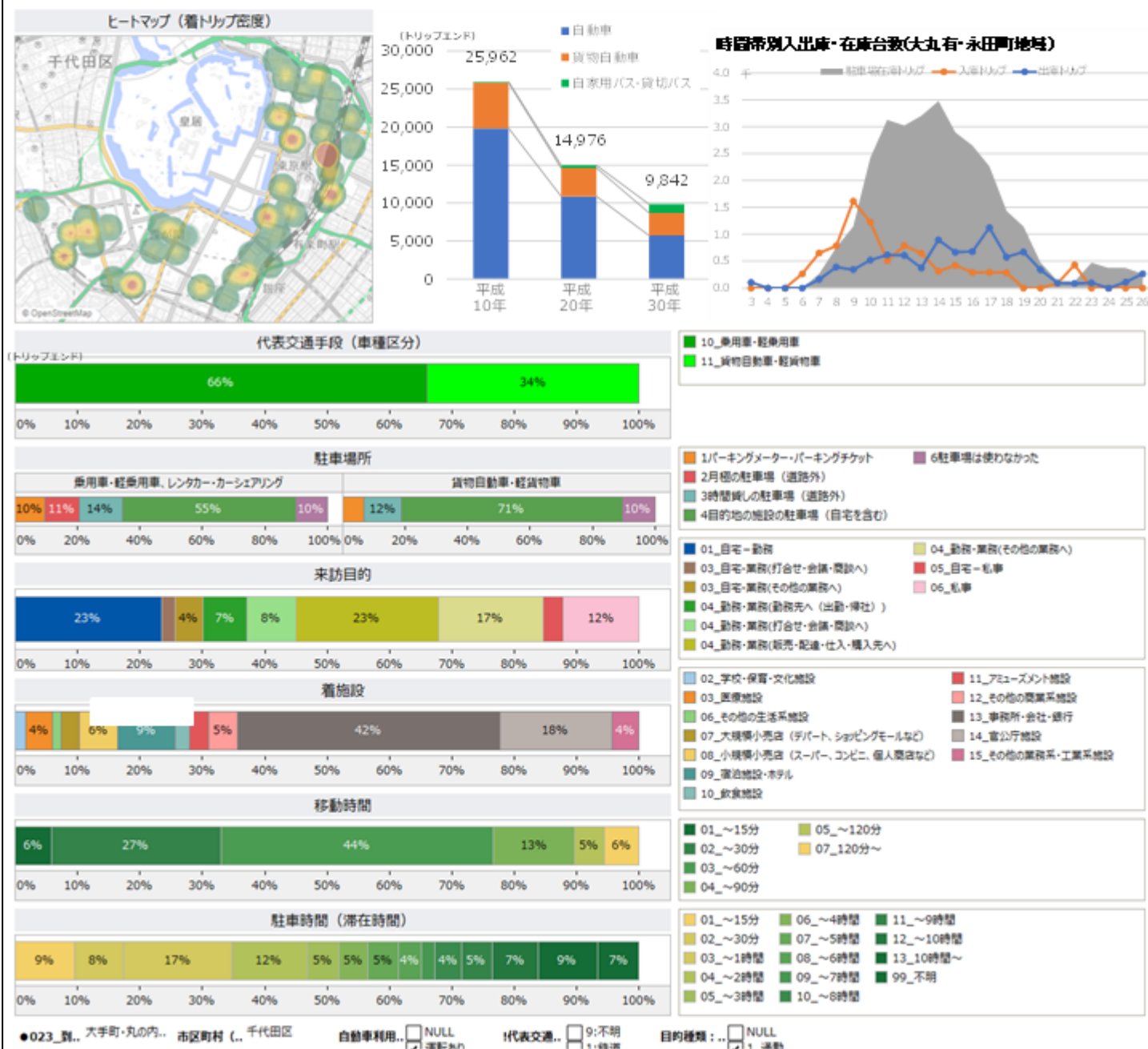
建物用途別延床面の割合（平成28年）



⑤大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

- 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約9800TE/日であり、東京駅周辺の高層ビルや帝国ホテル周辺に集中している。
- 他地域と比較すると**貨物車の割合が34%と高い**。また、**駐車場所は目的施設の駐車場が59%、時間貸しの路外駐車場が13%**となっている。
- 来訪目的は、通勤とともに、**勤務・業務（配達、打合せ等）目的が多く**、着施設は業務系の施設や宿泊施設が多い。
- 滞在時間は15分以内等の短時間駐車が少なく、**1時間程度の駐車が多くなっている**。
- 時間帯別の在庫台数を見ると、午前中に入庫、夕方に出庫が多い。日中は入出庫が同程度の水準となっており、結果として**日中の在庫台数が多く、3500[台]程度**となっている。



⑥麹町・番町地域 地域の概況

- 平成10年からの20年間で**人口は約1.5倍に増加**した。
- 千代田区全域と比較して、在宅勤務者が少ない一方、**区内や他区への通勤人口が多くなっている**。
- 千代田区全域と比較して、区内への通学人口が少なくなっている。
- 事業所数は微増した一方、**従業員数は1割以上減少**している。
- 建築物の延べ床面積では、**住宅の延べ床面積が占める割合が、千代田区全域の倍以上**になっている。

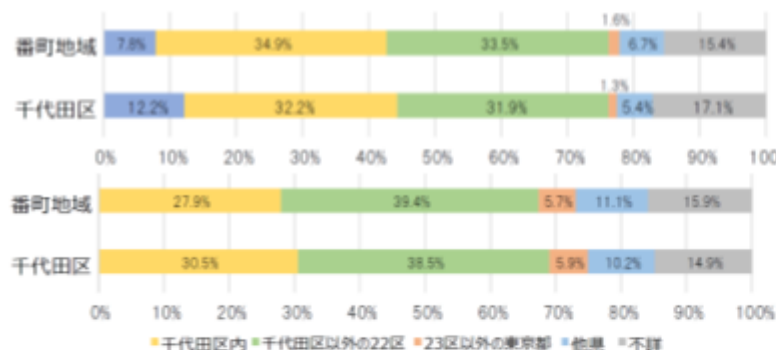
人口推移（各年1月1日）



事業所数・従業員数の推移



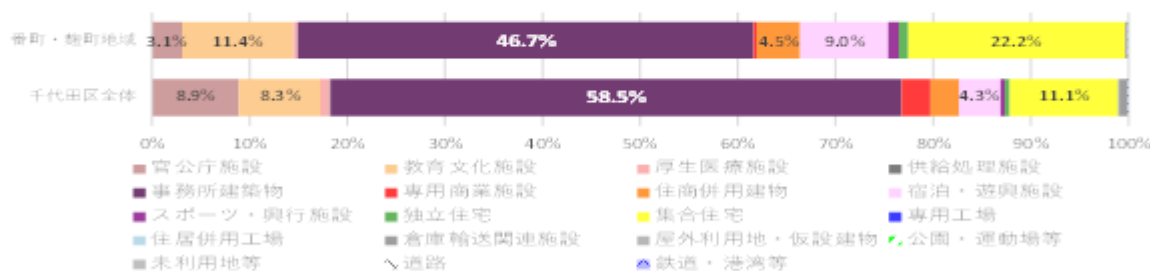
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



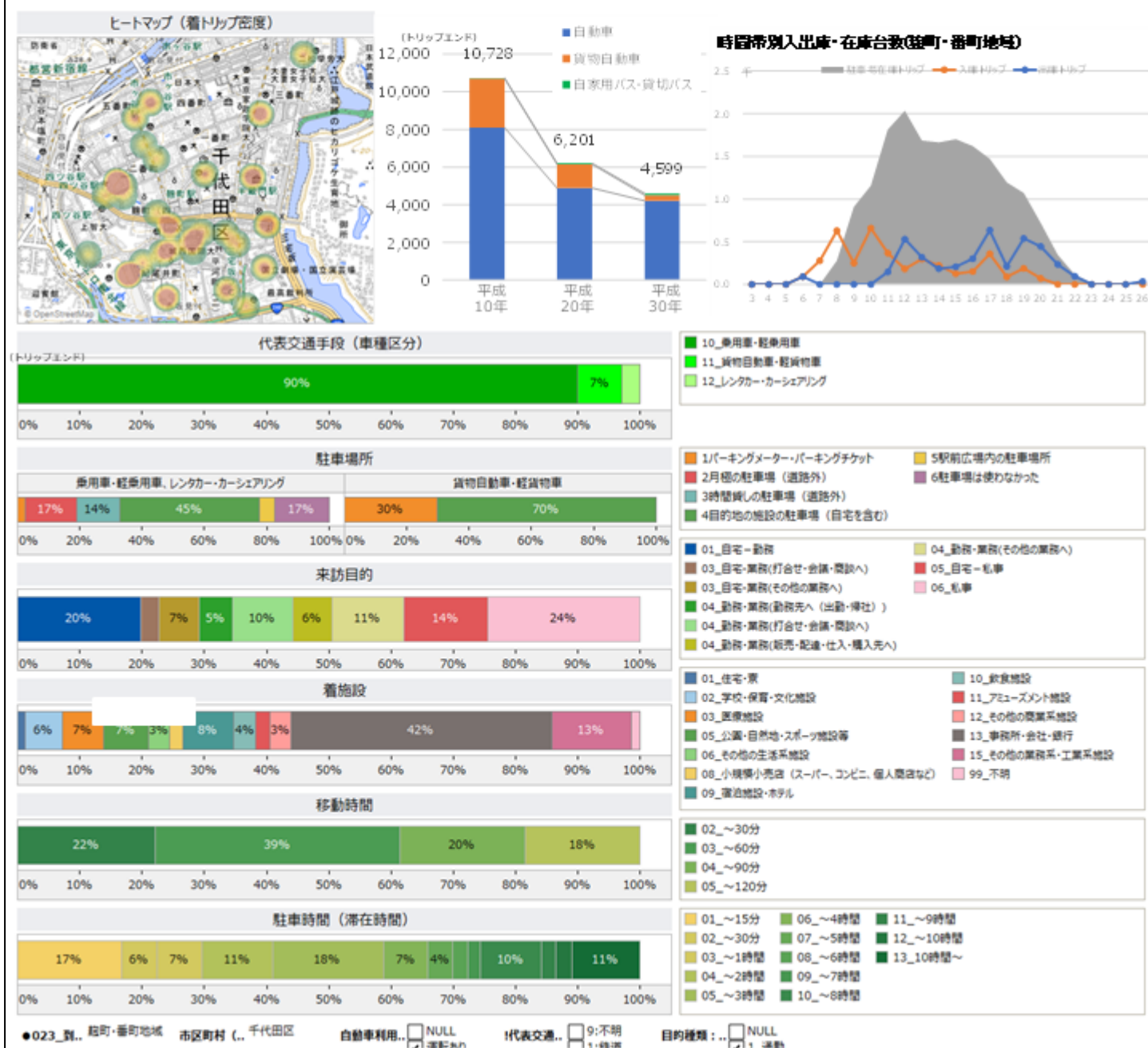
建物用途別延床面の割合（平成28年）



⑥ 麴町・番町地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計

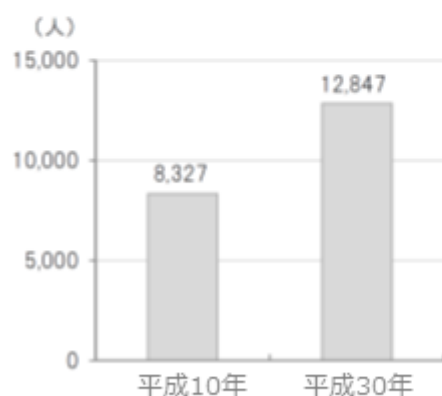
- 番町地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約4600TE/日であり、麴町駅周辺や大学キャンパス、高層ビル周辺等に集中している。
- 車種区分は**乗用車の割合90%と高い**。また、駐車場所に関しては、**目的施設の駐車場が約45%**、月極、パーキング、時間貸しの割合も一定程度みられ、様々な種類の駐車場が利用されている。「駐車場は使わなかった」の割合もやや高い。
- 来訪目的は**勤務業務が最も多く33%**、次いで私事が24%、自宅・通勤が20%となっている。
- 着施設は**業務系の施設**が多く、その他にも学校、医療施設等生活系の施設への来訪も見られる。
- 滞在時間は、15分以内等の短時間駐車と、3時間以上等のやや長い時間の駐車が多い傾向。
- 番町・麴町地域の時間帯別の在庫台数を見ると、午前中に入庫、夕方17時頃に出庫のピークとなっている。日中は入出庫が同程度の水準となっており、結果として**日中の在庫台数が多く、ピーク時には2000[台]程度**の在庫台数となっている。



⑦飯田橋・富士見地域 地域の概況

- 平成10年から平成30年の間に**人口は約1.5倍に増加**している。
- 千代田区全域と比較して、在宅勤務者が少ない一方、**区内や他区への通勤人口が多くなっている**。
- 千代田区全域と比較して、**千代田区以外の22区への通学人口が多くなっている**。
- 事業所数は1割程度減少**した一方、**従業員数は2割以上増加**した。
- 住宅用地の割合が千代田区全域の3倍弱**を占め、公共用地の割合も高くなっている。

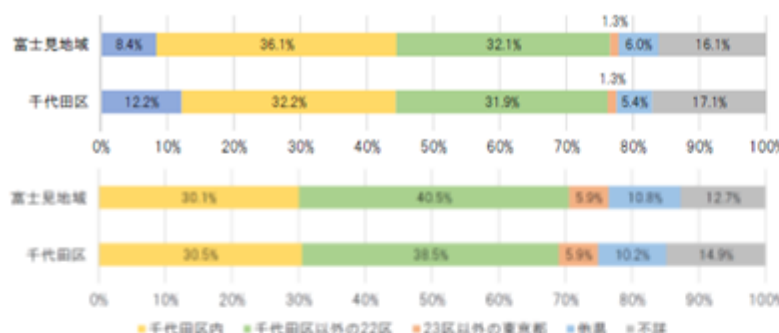
人口推移（各年1月1日）



事業所数・従業員数の推移



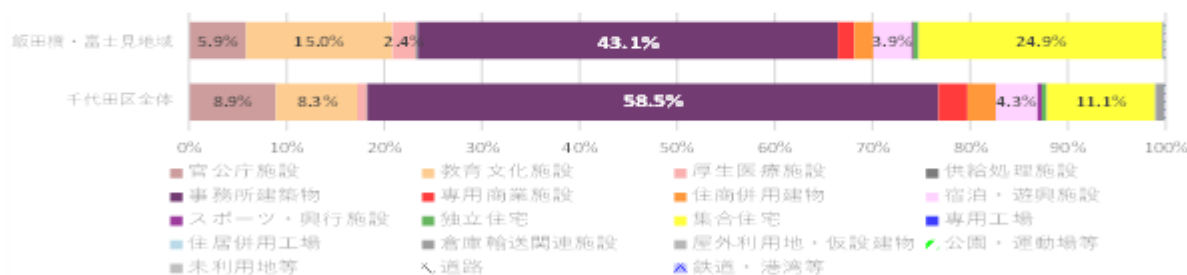
通勤人口（上）・通学人口（下）（平成27年）



集合住宅の推移



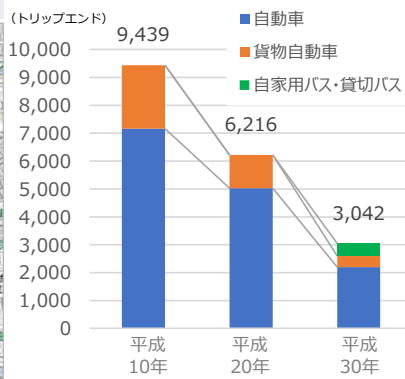
建物用途別延床面の割合（平成28年）



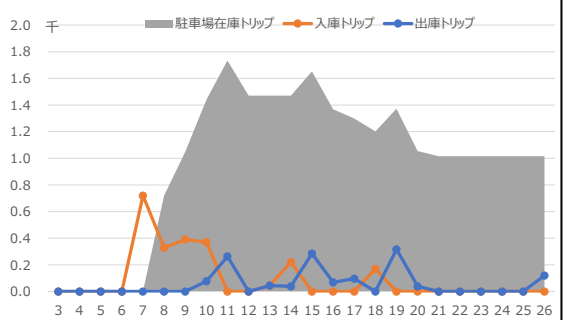
⑦飯田橋・富士見地域 着トリップ特性（自動車：運転あり）

※帰宅目的、目的不明を除いて集計。また、皇居を除いて集計。

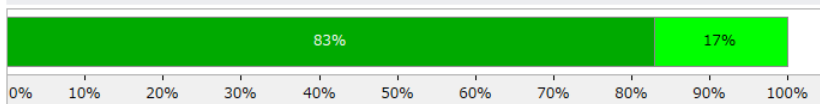
- 富士見地域着の自動車トリップ（運転あり）数は、約3000TE/日である。
- 車種区分は**乗用車の割合が83%と高い**。また、駐車場所に関しては、**目的地の施設の駐車場が44%、時間貸し駐車場が30%、月極駐車場が10%となっている**。駐車場を使わなかった割合も10%程度みられた。
- 来訪目的は、**勤務業務（打合せや配達など）が55%と最も多く**、次いで**自宅-通勤が33%程度**となっている。私事も1割程度存在する。
- 着施設は**業務系の施設が多く**、その他にも住宅、学校、医療施設等**生活系の施設の割合も高い**。
- 滞在時間は、10時間以上の割合が高く、**車庫的に使用されている割合が高い**と考えられる。
- 飯田橋・富士見地域の時間帯別の在庫台数を見ると、午前中に入庫、夕方に出庫のピークとなっている。**日中の在庫台数が多く、ピーク時には1700[台]程度**の在庫台数となっている。



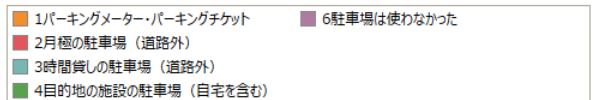
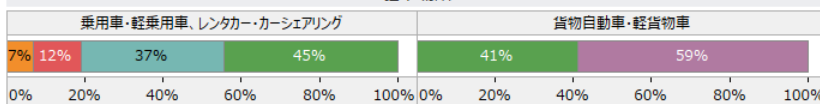
時間帯別入出庫・在庫台数（飯田橋・富士見地域）



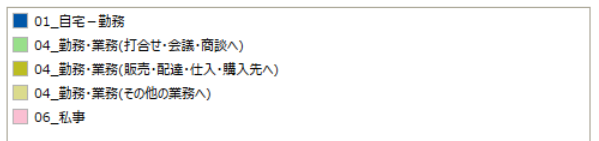
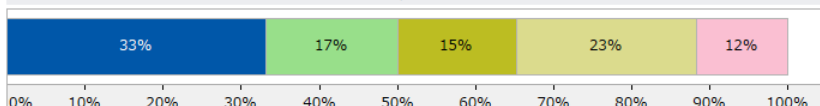
代表交通手段（車種区分）



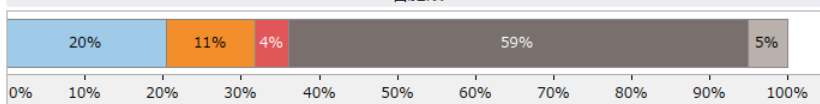
駐車場所



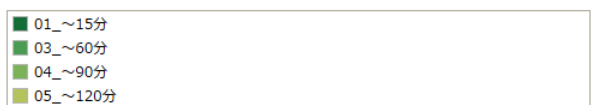
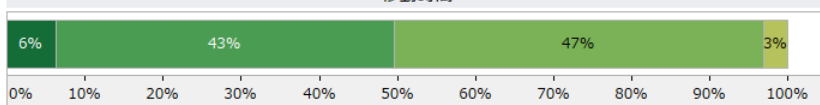
来訪目的



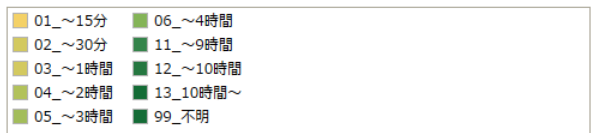
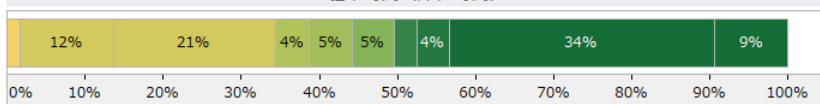
着施設



移動時間



駐車時間（滞在時間）



まとめ

【千代田区全体の傾向】

- ・業務系施設の床面積が多い。
- ・乗用車による来訪が8割程度、貨物車による来訪が2割程度。
- ・乗用車、貨物車ともに目的施設の駐車場への駐車割合が高い。

【神保町地域】

- ・区全体と比較すると、教育文化施設が集積している一方で、事務所系施設の割合が少なくなっているが、駐車目的は業務目的・通勤目的が90%程度を占めている。
- ・乗用車による来訪が8割程度、貨物車による来訪が2割程度である。
- ・区全体と比較して、貨物車が「駐車場を使わなかった（路上駐車）」割合が高い。

【万世橋地域】

- ・区全体と比較して、商業施設、事務所系施設が集積していることもあり、駐車目的は業務目的が60%程度、私事目的が40%程度と、業務目的だけではなく、私事目的の駐車割合も高くなっている。
- ・区全体と比較して、貨物車の割合が28%と高い。
- ・普通車は「時間貸し駐車場」、貨物車は「駐車場を利用していない」割合が高い。

【飯田橋・富士見地域】

- ・区全体と比較して、住宅系施設の割合が高く、事務所系施設の割合が低くなっているが、駐車目的は業務系目的・通勤目的が90%程度を占めている。
- ・乗用車で来訪が割合が高い。
- ・区全体と比較すると路外駐車場（月極、時間貸し）の利用割合が高い。

※皇居はサンプル数が少ないため、集計から除外

【和泉橋地域】

- ・区全体と比較すると、教育文化施設が集積している一方で、事務所系施設の割合が少なくなっているが、駐車目的は業務目的・通勤目的が90%程度を占めている。
- ・区全体と比較して、普通車の割合が93%と高い。
- ・普通車は「時間貸し駐車場」、貨物車は「駐車場を利用していない」割合が高い。

【麹町・番町地域】

- ・区全体と比較して、住宅系施設の割合が高く、事務所系施設の割合が低くなっているが、地域内に劇場や教育施設が立地しているため、業務系の移動が多い。
- ・区全体と比較して、普通車の割合が90%と高い。
- ・区全体と比較すると月極駐車場の利用割合が高い。

【大手町・丸の内・有楽町・永田町地域】

- ・区全体と比較して業務系の床面積の割合が高く、来訪目的も業務が多い（納品など）。
- ・区全体と比較して、貨物車の来訪割合が34%と高い。
- ・大半の駐車ニーズが来訪先の施設でまかなわれている。

【神田公園地域】

- ・区全体と比較しても、事務所系施設が集積していることもあり、駐車目的は業務目的・通勤目的が90%程度を占めている。
- ・区全体と比較して、貨物車の割合25%と高い。
- ・「来訪先の施設の駐車場」への駐車割合が高く、目的施設側で駐車ニーズが受け止められている。また、乗用車の「パーキングチケット」の利用割合が高い。

4 検討経緯

年度	検討経緯	委員会	区民参画
平成 30 年度	・前計画（平成 15 年度改定版）の成果検証 ・基礎データの整理・分析		
令和元年度	・駐車場施策に関する現状、課題の整理	第 1 回 千代田区駐車場整備計画検討委員会 (令和 2 年 2 月 17 日)	
令和 2 年度	・駐車場施策の検討 ・駐車場計画（案）の公表に向けた検討	第 2 回 千代田区駐車場整備計画検討委員会 (令和 2 年 10 月 21 日) 第 3 回 千代田区駐車場整備計画委員会 (令和 3 年 3 月 29 日)	
令和 3 年度	千代田区駐車場計画（案）の公表（令和 3 年 6 月）		
	・駐車場計画の策定に向けた検討	第 4 回 千代田区駐車場整備計画検討委員会 (令和 3 年 7 月上旬予定)	パブリックコメント (令和 3 年 6 月)
	千代田区駐車場計画の策定（令和 3 年 7 月下旬）		

5 千代田区駐車場整備計画検討委員会 委員名簿

	氏 名	現 職	備考
学識経験者	○中村 英夫	日本大学教授	
	中島 伸	東京都市大学専任講師	
	中道 久美子	東京工業大学特定准教授	
地元代表者	大坂 隆一	連合町会協議会会長	令和元年度まで
	斎藤 光治	連合町会協議会会長	令和２年度から
	斎藤 光治	連合町会協議会副会長	令和元年度まで
	作道 泰明	連合町会協議会副会長	令和２年度から
商店会代表者	秋山 利昭	千代田区商店街振興組合連合会代表理事	
事業者関係	重松 眞理子	一般社団法人東京ビルディング協会	
	善本 信之	一般社団法人東京駐車協会専務理事	
	田中 敏之	一般社団法人東京都トラック協会千代田支部支部長	
	織田 友理子	一般社団法人 WheelLog 代表理事	
	金子 久美子	NPO 法人リーブ・ウィズ・ドリーム代表理事	
	明珍 令子	エリアワークス株式会社取締役	
警視庁	椎名 啓雄	交通部交通規制課都市交通管理室長	
	妻木 友昭	交通部駐車対策課駐車対策担当管理官	令和３年３月まで
	佐藤 篤	交通部駐車対策課駐車対策担当管理官	令和３年３月から
	玉置 真理	麹町警察署交通課長	令和元年度まで
	時任 瑞穂	麹町警察署交通課長	令和２年度から令和３年３月まで
	宮原 充	麹町警察署交通課長	令和３年３月から
	横山 善宏	丸の内警察署交通課長	令和元年度まで
	西村 真弓	丸の内警察署交通課長	令和２年度から
	岡田 明彦	神田警察署交通課長	令和３年３月まで
	門向 守夫	神田警察署交通課長	令和３年３月から
	遠藤 伸生	万世橋警察署交通課長	
国土交通省	五味 康真	関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長	
東京都	江水 淳	都市計画局都市基盤部交通計画調整担当課長	令和元年度まで
	酒井 浩一	都市計画局都市基盤部交通計画調整担当課長	令和２年度から
	谷内 加寿子	都市整備局市街地建築部建築企画課長	
	秋元 久司	建設局第一建設事務所管理課長	
千代田区	松本 博之	環境まちづくり部長	令和元年度
	小川 賢太郎	環境まちづくり部長	令和２年度
	印出井 一美	環境まちづくり部長	令和３年度
	印出井 一美	環境まちづくり部計画担当部長	令和２年度から
	大森 幹夫	環境まちづくり部まちづくり担当部長	令和元年度まで
	加島 津世志	環境まちづくり部まちづくり担当部長	令和２年度から
(オブザーバー)	奥田 舘夫	国土交通省都市局街路交通施設課	令和元年度まで
	小路 剛志	国土交通省 都市局 街路交通施設課	令和２年度から
(事務局)	環境まちづくり部景観・都市計画課		

※○印は委員長を示す。

6 用語解説

本冊子中「＊」印を付した用語の解説。

あ行	
EV	電気自動車（Electric Vehicle）の略称であり、電機モーターを動力源とする自動車。
E-コマース（EC）	パソコンやタブレット端末、インターネットなどの情報通信技術を活用することで、商品やサービスを売買したり分配したりすること。
ウォークブル	居心地のよい、人中心の空間をつくり、まちに出かけたくなる、歩きたくなるまちのようす。 令和元年 6 月に国が「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成する提言をまとめた。この提言では、「多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上、内外の多様な人材、関係人口をひきつける好循環を確立していくべき」とされている。
FCV	燃料電池車（Fuel Cell Vehicle）の略称であり、燃料電池で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーを使って、モーターを回して走る自動車。
S-park	公益財団法人東京都道路整備保全公社が管理する都内の時間貸駐車場検索システムであり、WEB 上から駐車場の満空情報を把握することが可能なシステム。
AI オンデマンド技術	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う技術。

か行	
カーボンニュートラル	温室効果ガスの吸収量が排出量を上回ること、温室効果ガスの実質の排出量をゼロになっている状態。

さ行	
シームレス	「継ぎ目のない」という意味。まちづくりにおけるシームレス化とは、交通機関間の乗継ぎの円滑化や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての段差などを解消することで、出発地から目的地までの移動を利便性の高いものとするをいう。
集中量	ある地域を「到着地」とする訪問者の量。
自動バレーパーキング	駐車・出庫をドライバーに代わって自動的に実施することで、建物へのアクセスが便利な場所で車両の乗り降りが可能となるシステム。
ZEV	ゼロエミッション・ビークルの略称であり、走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）。
ゾーン	パーソントリップ調査において、地域ごとの交通実態を把握するために設定された区分。

た行	
タウンモビリティ	歩行に負担を感じる高齢者や障害者がまちなかを自由に移動できるように、電動スクーター等を貸し出す取組。
駐車場法	都市における自動車の駐車のための施設の整備を促進することで、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする法律。
駐車場整備地区	都市計画で定められる地域地区の一つであり、駐車場法に基づく条例により駐車場の附置が義務づけられる地区。
地域ルール	駐車場整備地区のうち、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると知事が認める地域において、附置駐車施設の位置、規模（台数）等を柔軟に定めることができる制度。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
トリップエンド	集中量の単位。
特定路外駐車場	駐車のように供する部分が500m ² 以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。
都市再生緊急整備地域	都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域。
都市再生駐車施設配置計画	都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度に基づく計画。都市再生緊急整備地域（千代田区においては、大手町・丸の内・有楽町・永田町地域、神保町地域、神田公園地域、万世橋地域の一部）において策定可能であり、附置駐車施設の位置と規模（台数）を柔軟に定められることが可能。

は行	
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを把握するための調査。
B to C	企業が一般消費者を対象に行うビジネス形態。
PHV	プラグインハイブリッド車（Plug-in Hybrid Vehicle）の略称であり、外部電源から充電できるハイブリッド自動車。
附置義務駐車施設	駐車場法に基づく条例により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を建築する場合などに設けることが義務付けられている駐車施設。

ま行	
マルチモーダルな交通	公共交通・自転車・徒歩等、多様な移動手段を選択可能な環境。
マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

モータリゼーション	自動車交通の発達により、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化すること。
モビリティ	移動手段。
モビリティポート	多様な移動手段間の乗り換えが行われるスペース。

や行	
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、身体、言語など、人々が持つ様々な特性や違いを超えて、はじめから、できるだけ全ての人が利用しやすいように配慮した環境・建物・製品等のデザインをするという考え方。

ら行	
ライドシェア	ICT 技術により、一般ドライバーと同じ目的地に移動したい方をマッチングさせて、1 台の自動車に相乗りさせる交通サービス。
ライドヘイリング	一般ドライバーが保有する自家用車を利用して、送迎する交通サービス。
ラストワンマイル	最寄りの鉄道駅・バス停間から目的地までの移動。