

自動二輪車の現状と駐車空間に関する調査

平成 17 年 3 月 30 日

財団法人 東京都道路整備保全公社

はじめに

近年、オートバイが車道に放置され、交通渋滞を招くなど自動車交通に支障をきたすことが顕著となってきています。また、歩道でも、無秩序に放置されたオートバイによって歩行者の妨げとなっています。このように、オートバイの違法駐車は、交通渋滞の原因や歩行者の通行の妨げとなっているだけでなく、都市の景観や環境を悪化させるなど、安全・安心の街づくりのうえでも社会問題となってきています。

このような状況を踏まえ、当会社では、平成16年度の公益事業関連調査の一環として「自動二輪車の駐車空間に関する調査」を実施することから、東京海洋大学の高橋洋二教授を委員長に、国、都、区、警視庁、日本自動車工業会等の関係機関の方々やバイクユーザー代表の方に参加していただき「自動二輪車調査検討委員会」を設置して、実態調査の方法や分析手法について検討を行ないました。本調査では、都市部の繁華街や商業施設付近等の路上における自動二輪車の違法駐車について、これまでになく大規模な実態調査や関係者に対するアンケート調査等を行ないました。

本調査報告は、これら実態調査の結果や委員会が出された各委員の御意見を踏まえて、自動二輪車の違法駐車問題発生の原因や駐車空間の確保方策等について当社が取りまとめたものです。

自動二輪車の違法駐車問題の深刻化の背景には、対応措置に係わる法的制度が未整備であることも要因の一つと考えられます。その意味でも本調査報告では、問題解決に近づくための課題整理が体系的になされ、今後の方向性が示されており、問題解決に向け真摯に検討されている関係機関の皆様にとりましてもご参考になるものと考えております。

最後に、調査報告を取りまとめるにあたり、高橋委員長はじめ、各委員の皆様にご多大なるご協力をいただきましたことに、この場を借りて厚く御礼申し上げます。公社としては、今後も関係者の皆様と協力しあい、この自動二輪車の駐車問題の解決に向け尽力していきたいと考えています。

平成17年3月
財団法人 東京都道路整備保全公社
理事長 小池 正臣

委員長あいさつ

近年、大型スクーター等の自動二輪車が都市部の繁華街や商業施設の付近の路上に放置され、交通渋滞や歩行者の通行の妨げになっており、都市景観や治安の悪化の一因となるなど、安全・安心のまちづくりの阻害要因となってきています。

自動二輪車の駐車問題を発生させている原因は様々考えられますが、最も根本的な原因は、都市における駐車供給量の絶対的不足です。

こういった自動二輪車の状況に対して、一部の公共団体や民間事業者では、自動二輪車駐車を整備するなどの取り組みが見られますが、自動車や自転車のように明確な法的根拠や官民の役割分担も明確に示されていないばかりか、具体的な違法駐車台数の把握についても行われていないのが現状です。

一方、自動二輪車は自転車や原付のように、鉄道駅の端末交通機関として利用されているのではなく、都心への通勤や買い物といった目的地まで走行する代表交通機関としての特性があります。また、エネルギー効率が高く、渋滞への影響も少ないことから、都市における有力な交通手段であると位置付けられます。今後は、高速道路における二人乗りの解禁等により、自動二輪車の利便性はさらに向上することから、走行中の対策だけでなく、停車や駐車という対策についても同時に実施することが必要となると考えられます。

そのため、利用者のモラルの向上に対する普及啓発活動や公共と地元商店街・自治会等と一体となった地域ぐるみの取り組み、並びに警察の取締りとの的確な連携といったソフト面の対策の充実も必要となっております。

このような自動二輪車をとりまく現状に対し、財団法人 東京都道路整備保全公社においては、「自動二輪車調査検討委員会」を設置し、駐車空間の確保や普及啓発活動等に向けて、何が現状において支障となっているかについて実態調査等を基に分析し、課題等を整理するとともに、関係行政機関や業界団体等に新たな施策等に資する情報を提供することを目的として半年間活動してまいりました。

半年間という短い期間では、自動二輪車に関する種々の問題を解決するに十分な施策やその展開方法を提示するところまでは到達しておらず、まだ多くの検討課題が残されていると考えています。今後は、自動二輪車調査検討委員会で取組んだ、全国的に見ても初めて行われた自動二輪車に関する体系的な調査の結果に基づき、個々の分野において、さらに詳細な検討を継続して行われることを期待いたします。

なお、自動二輪車調査検討委員会を進めるに当たりご協力していただきました、自動二輪車に関連する団体や地方自治体の皆様には、心から感謝するとともに、この場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。

平成17年3月
自動二輪車調査検討委員会
委員長 高橋 洋二

目 次

第 部 調査結果の概要

1. 調査の概要	3
1.1 調査の目的	3
1.2 調査の種類とアウトプット	4
2. 調査の方法と結果	7
2.1 調査の前提条件	7
2.2 自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態の把握	8
(1) 調査の概要	8
(2) 自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態調査結果の概要	10
(3) 自動二輪車駐車原単位の把握	11
(4) 新宿駅西口	20
(5) 短時間駐車実態調査（ビデオ観測調査）について	26
2.3 自動二輪車利用者の意識調査結果	28
(1) 調査の概要	28
(2) 普段の駐車場所	29
(3) 路上駐車をする場合の場所の選び方	29
(4) 目的地までの距離分布	30
(5) 違法路上駐車の実態	30
(6) 路上駐車する理由	31
(7) 駐車場を利用する条件	31
(8) 駐車場のサービスレベルと駐車場利用率について	32
2.4 インターネットによるアンケート調査	33
(1) 調査の概要	33
(2) 調査結果	34
(3) 調査結果	34
(4) アンケート調査の集計結果	35
2.5 自動二輪車駐車場整備の現状	37
(1) 調査方法	37
(2) 自動二輪車の駐車を認めている駐車施設の現状	37
(3) 今後の参入予定について	38
(4) 自動二輪車を受け入れるために必要な条件	39
(5) 自動二輪車を受け入れることができない理由	39
2.6 自治体の取り組みの現状と課題	41

(1) アンケート調査の概要.....	41
(2) 自動二輪車の放置状況.....	42
(3) 自動二輪車の放置による問題発生状況.....	42
(4) 自動二輪車が駐車可能な施設の整備状況.....	43
(5) 自動二輪車の違法駐車対策の実施状況.....	43
(6) 自動二輪車の駐車場整備について.....	43
(7) 自動二輪車用の駐車施設を整備できなかった理由について.....	43
2.7 道府県・政令市での取り組み状況.....	45
(1) 実施方法.....	45
(2) 政令指定市.....	46
(3) 政令指定市以外の市町村.....	46
2.8 先進事例の調査.....	47
(1) 調査概要.....	47
(2) 海外の事例.....	47
(3) 国内の事例.....	51
2.9 駐車場整備に対する周辺住民の考え方.....	53
(1) 調査の方法.....	53
2.10 関係団体に対するヒアリング結果.....	55
(1) 大規模施設管理者.....	55
(2) 車両機器メーカー.....	55
(3) 自治体に対するヒアリング.....	55
(4) 駐車機器メーカー.....	55

第 部 調査報告書

1. 自動二輪車駐車問題に関する現状認識	59
1.1 自動二輪車の違法路上駐車がもたらす問題点とは何か.....	60
1.2 自動二輪車の駐車問題が発生する原因.....	61
(1) 取締りの状況.....	61
(2) ライダーの駐車意識.....	61
(3) 自動二輪車駐車場の整備量.....	62
1.3 自動二輪車が駐車可能な施設の整備が進まなかった理由.....	63
(1) 民間事業者の整備が進まない理由.....	63
(2) 地方自治体の整備が進んでいない理由.....	65
(3) 自動二輪車の駐車問題は特定の地域に特化した問題である可能性が高い.....	67
1.4 自動二輪車の駐車問題が注目されている理由.....	68
1.5 自動二輪車駐車問題に関する現状認識.....	69
(1) 問題解決の緊急性が低いと考えられた.....	69
(2) 各関係者は問題解決に積極的に取り組んでこなかった.....	69
2. 自動二輪車対策の方向性の検討	70
2.1 自動二輪車における駐車供給量の確保に対する考え方.....	71
(1) 原因者負担の原則と附置義務化の検討.....	71
(2) 民間市場の育成.....	72
(3) 道路空間活用の可能性.....	73
(4) 適切な助成方策のあり方.....	74
(5) 用地確保が困難な都心部での対応方策.....	74
(6) 駐車場整備計画への反映.....	74
(7) 交通調査による位置付けの明確化.....	75
(8) 集中・重点的な対策の実施.....	75
2.2 駐車供給量確保の方法.....	76
2.3 短期的な供給量確保方法.....	77
(1) 公共駐車場における一部開放.....	77
(2) 自転車駐車場における一部開放.....	78
(3) 民間駐車場事業者の協力.....	79
(4) 道路空間の活用による整備量の確保.....	80
(5) 既存建築物の活用.....	81
2.4 計画的な確保方法.....	82

(1) 駐車場整備計画への反映	82
(2) 附置義務化の検討	85
(3) 公共駐車場の整備	86
(4) 集中・重点的対策実施	86
(5) 民間市場育成の課題を解決する視点での助成制度	86
(6) 周辺住民の理解	87
2.5 必要な技術開発	89
(1) 機械式駐車場による自動二輪車の受け入れ	89
(2) 自動二輪車駐車方式の規格化	89
2.6 広報活動及び啓発・指導のあり方	90
(1) 駐車場情報の提供	90
(2) 安全性の周知及び駐車場事業者への働きかけ	90
(3) 販売時におけるライダーへの指導	90
(4) 違法駐車防止条例による交通指導員の活用	91
2.7 整備基準に関する検討	92
(1) 駐車区画に関する検討	92
(2) 整備場所に関する検討	95
(3) 自動二輪車の駐車特性を考慮した割引等のあり方	96
3. 自動二輪車対策の方向性のとりまとめ	98
3.1 自動二輪車対策の方向性の考え方	98
(1) 計画的な駐車供給量の確保	98
(2) 短期的な駐車供給量の確保	98
3.2 問題解決に向けた関係者の役割分担	99

第 部 自動二輪車調査検討委員会

1. 自動二輪車調査検討委員会	103
1.1 委員会の開催状況と主な議題.....	103
(1) 第1回自動二輪車調査検討委員会	103
(2) 第2回自動二輪車調査検討委員会	103
(3) 第3回自動二輪車調査検討委員会	103
1.2 委員会名簿	104
(1) 第1回自動二輪車調査検討委員会	104
(2) 第2回自動二輪車調査検討委員会	105
(3) 第3回自動二輪車調査検討委員会	106

第 部

自動二輪車の現状と駐車空間に関する調査

～ 調査結果の概要～

1.調査の概要

1.1 調査の目的

東京都と警視庁は、これまで違法駐車や交通渋滞の解消に向けて、「交通需要マネジメント」や「スムーズ東京 21・拡大作成」を展開しているところであるが、近年、大型スクーター等の自動二輪車が都市部の繁華街や商業施設の付近の路上に放置され、交通渋滞や歩行者の通行の妨げになっており、都市景観や治安の悪化の一因となるなど、安全・安心の街づくりの阻害要因となってきている。

この自動二輪車の現状に対して、既に一部の区・市の自治体や民間駐車場事業者では個々の取り組みを進めており、(財)東京都道路整備保全公社でも既存の駐車場に自動二輪車の受け入れを始めるとともに、六本木に自動二輪車専用の駐車場を開場したところである。

今後は、自動二輪車に対する駐車施設の確保に関する法令上の位置付けを明確にして、駐車場整備に関する指針や整備に関する補助・助成制度の創設といった体系的で効果的な施策の展開が求められている。

また、自動二輪車のライダーのモラル向上に対する普及啓発活動や行政と地元商店街・自治体等と一体となった地域ぐるみの取り組み並びに警察の取り締まりとの的確な連携といったソフト面の対策の充実も必要となっている。

そこで、本調査は、自動二輪車の駐車空間の確保や普及啓発活動等に向けて、何が現状において支障となっているかについて明確に分析し、課題等を整理するとともに、関係行政機関や業界団体等に新たな施策等に資する情報を提供することを目的とするものである。

1.2 調査の種類とアウトプット

調査にあたっては、自動二輪車調査検討委員会での意見を踏まえて、以下の10種類の調査を実施した。

調査の種類	調査方法	調査項目	アウトプット
自治体の取組の現状と課題に関する調査	23区及び4市のアンケート調査	問題箇所の抽出 調査実施の有無 周辺の放置状況 受け入れ可能駐車場の存在 自動二輪車対策に関する区市のスタンス 等	区市における問題意識のレベルを把握 取組に対する実施体制の把握
	抽出した区市へのヒアリング調査	実施に対してのこれまでの工夫 地域との連携方策 等	地元自治体としての要望 これまでに整備が進まなかった理由
自動二輪車駐車場整備の現状に関する調査	既存資料による先進的事例の調査	文献調査	整備や管理方法に対する工夫
	都道府県・政令市および自動二輪車駐車場を整備している都市へのアンケート調査	整備状況 経営状況 利用状況 管理方法 料金設定や運営時間等の状況 整備に際して参考とした基準 等	整備上の問題点 管理運営上の問題点 整備基準の考え方
民間駐車場事業者の実態等に関する調査	都内駐車場事業者へのアンケート調査	自動二輪車受け入れの実態 受け入れない理由 採算性の実態 等	民間事業者が参入するための条件 必要な助成制度・規制緩和のありかた これまでに整備が進まなかった理由

調査の種類	調査方法	調査項目	アウトプット
自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態に関する調査	既存資料による放置台数の調査	総務省調査 各種団体の調査	全国的な放置実態の把握
	22 地区を対象とした実態調査	歩道・車道別放置台数 駐車時間 目的地	土地利用タイプ別駐車行動の把握 放置が発生しやすい駐車場所特性 目的地までの歩行距離と駐車場所の関係
	10 地区 4 施設分類での需要調査	施設別自動二輪車利用台数 大規模・小規模 商業・業務・文教	自動二輪車駐車原単位モデルの構築
自動二輪車利用者等の意識調査に関する調査	HP 等を用いた利用実態調査	自動二輪車の利用頻度・交通行動 主な目的 主な駐車場所 期待する駐車場サービス水準 等	排気量別目的別駐車場利用の可能性把握 駐車場設備に対する要望
	放置車両に対するインタビュー調査	本日の目的地	目的地との位置関係
	放置車両に対する選好意識インタビュー調査	駐車場の選好意識 本日の駐車場所を選択した理由 本日の駐車行動 等	駐車場選択モデル(非集計ロジットモデル)の構築 入庫してもらうために必要なサービス水準
周辺住民意識調査	自動二輪車の放置問題が発生している地区住民に対するアンケート調査	問題状況 駐車場受け入れ態勢	周辺住民の考え方

調査の種類	調査方法	調査項目	アウトプット
駐車場の規格・技術・安全基準及び備品類等の調査	バイクメーカー、販売会社、機器メーカー等に対するヒアリング調査	駐車場に求める性能 開発可能な技術 既存製品の性能・費用 等	駐車場設置基準 メーカーへの開発要望
大規模施設における自動二輪車受け入れ調査	大型商業施設及び大規模開発管理者におけるヒアリング調査	現在の受け入れ状況 現在の自動二輪車対策 等	附置義務化の可能性 附置義務化が行われた場合の要求事項
普及啓発活動調査	関係する企業や団体へのヒアリング調査	路上駐車対策の今後の取り組みや課題 ライダーへの啓発に関する保有メディアの状況 等	対策実施に向けた協力体制 普及啓発活動のあり方
短時間駐車に関する調査	ビデオ撮影による定点観測調査	駐車時間が1時間未満の自動二輪車の駐車実態	短時間駐車 of 駐車時間とその割合

2.調査の方法と結果

2.1 調査の前提条件

都市計画自転車駐車場として整備する場合、自転車だけではなく、排気量 50cc 以下の原動機付自転車も受け入れの対象となっている。

また、いくつかの自治体では、条例等で排気量 51～125cc の第二種原動機付自転車についても自転車駐車場での受け入れを始めている

一方、125cc を超える二輪車については、受け入れ先が明確に規定されていない。

そこで、本調査では、125cc を超える自動二輪車を対象として調査を実施する。

なお、91～125cc については、ナンバープレートの色で識別が可能であるため、ナンバープレート調査では、91～125cc の自動二輪車も調査の対象としたが、集計にあたっては、126cc 以上の自動二輪車を対象とする。

表 二輪車の区分と本調査の対象

排気量(cc)	0～50	51～125	126～250	251～400	401～
道路 交通 法	車両の区分	原動機付自転車 (原付)	普通自動二輪車 (普通二輪) (自動二輪車)		大型自動二輪車 (大型二輪)
	免許の種類	原動機付自転車 (原付)	小型限定	普通自動二輪車免許 (普通二輪免許)	大型自動二輪車免許 (大型二輪免許)
道路運送 車両法	第一種 原動機付自転車 (原付第一種)	第二種 原動機付自転車 (原付第二種)	二輪の 軽自動車 (軽二輪)	二輪の小型自動車 (小型二輪)	
駐車空間確保	都市計画自転車駐車 場で受け入れ	一部の自治体では自転 車駐車場に受け入れ	受け入れ先が明確に規定されていない		



126cc以上

本調査では、126cc以上の自動二輪車が対象

91～125cc	126cc以上
----------	---------

ナンバーの色で識別できるため、ナンバープレート調査では91～125ccの自動二輪車も対象

2.2 自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態の把握

(1) 調査の概要

自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態を把握するために、以下の内容でナンバープレート調査を実施した。

調査方法

調査においては、調査員が調査区間・区域を1時間ごとに巡回し、駐車している自動二輪車のナンバープレート・排気量・車種・駐車位置を読みとり記録する。

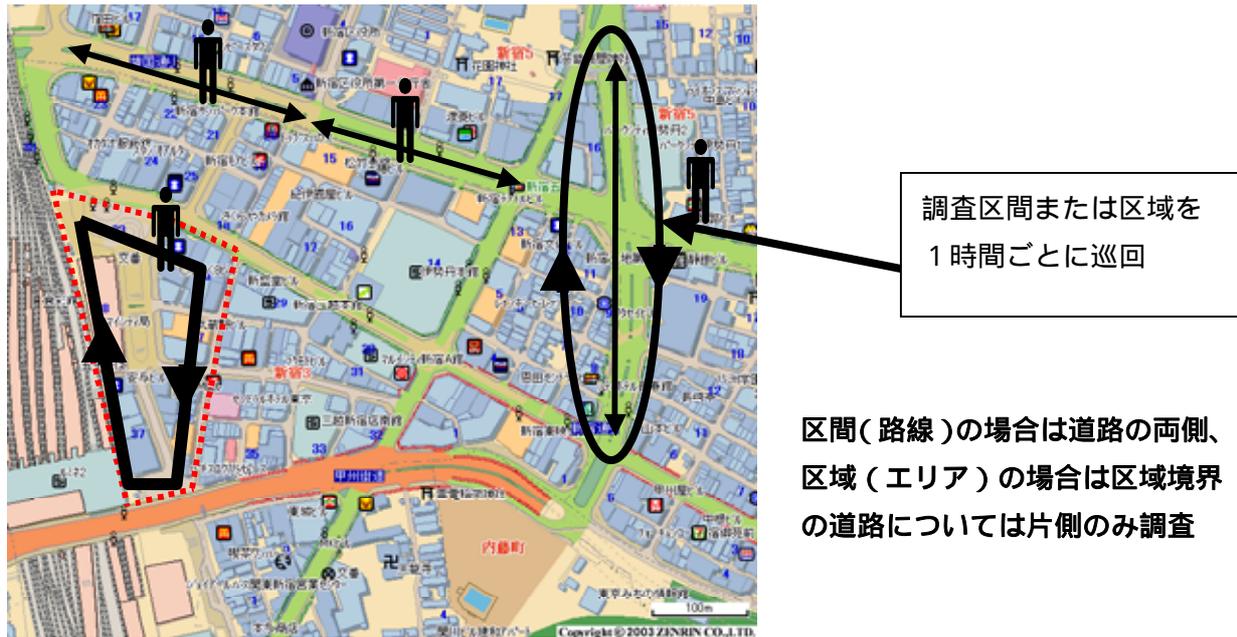


図 ナンバープレート調査実施イメージ

表 ナンバープレート調査実施方法

項目	内容
調査日	平成16年10月18日～平成16年11月7日の晴天時 雨天時は自動二輪車の利用が極端に減少するため、晴天時を選んで実施
調査単位時間	1時間
駐車場所	車道 歩道
排気量の区分	3区分 90cc超～125cc 125cc超～250cc 250cc超
車種区分	2区分 AT車(スクータータイプ) MT車(スクータータイプ以外)

調査対象地区

調査は、以下の22地区を対象として実施した。

なお、調査の対象地区は事前に現地踏査を行って設定し、特に自動二輪車が多い5地区については「ナンバープレート調査」を24時間観測で実施する。

表 調査内容の詳細

	地区名	地域特性	ナンバープレート調査
1	新宿駅西口	業務・商業・文教	24時間 (7時~7時)
2	新宿駅東口	商業	
3	渋谷	商業	
4	池袋駅東口	業務・商業	
5	池袋駅西口	業務・商業	
6	六本木	商業	13時間 (7時~20時)
7	お台場	商業	
8	上野	業務・商業	
9	秋葉原	商業	
10	市ヶ谷	業務・文教	
11	大手町	業務	
12	新橋	業務	
13	等々力	住宅	
14	光が丘	住宅	
15	品川	ターミナル	
16	お茶の水	文教	
17	日本橋	業務	
18	蒲田	商業	
19	北千住	商業	
20	錦糸町	商業	
21	吉祥寺	商業	
22	八王子	ターミナル	

ナンバープレート調査における駐車時間の把握方法

本調査の目的から、「専用」・「月極」・「定期貸し」で対応すべき長時間の駐車、または「時間貸し」で対応すべき短時間の駐車ということが判別できれば十分であることから、ナンバープレートの記録回数をもとに駐車時間を設定することとした。

具体的には、本調査は1時間単位の巡回調査であるため、巡回調査実施時に、ある自動二輪車が2回ナンバーを読みとられた場合は「駐車時間=2時間」として集計することとした。

なお、1時間未満の駐車に対する調査は別途実施することとした。

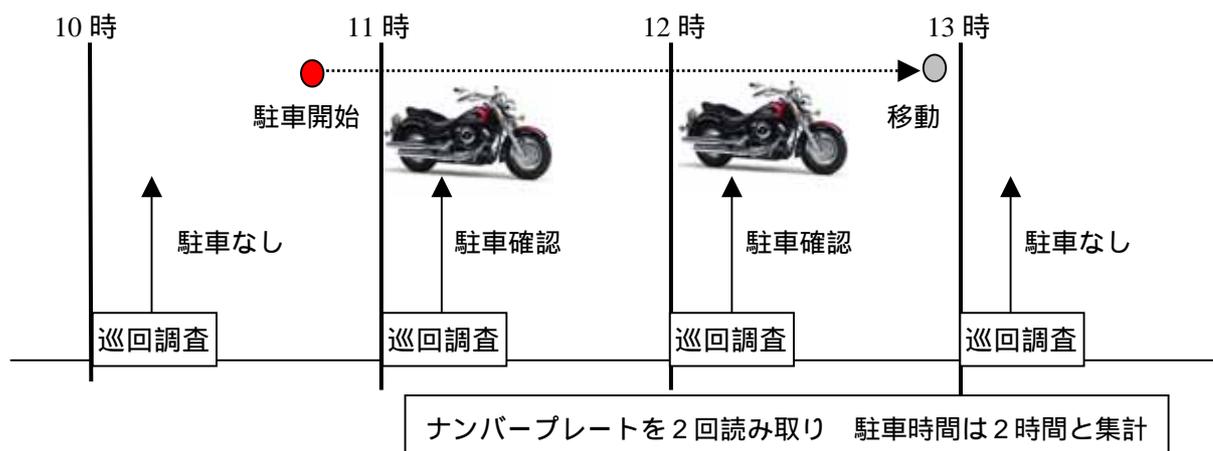
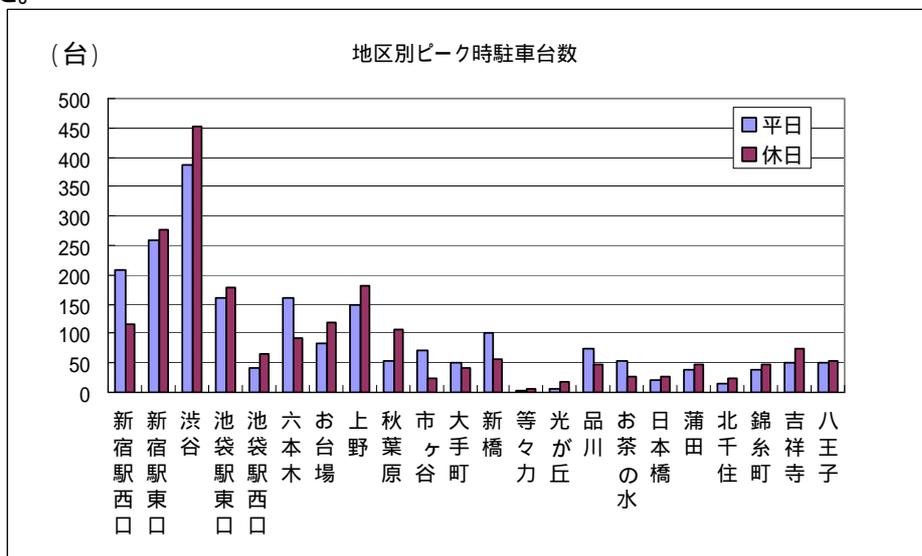


図 本調査における駐車時間の把握イメージ

(2) 自動二輪車に関する違法駐車・放置実態・利用実態調査結果の概要

地区別のピーク時駐車台数

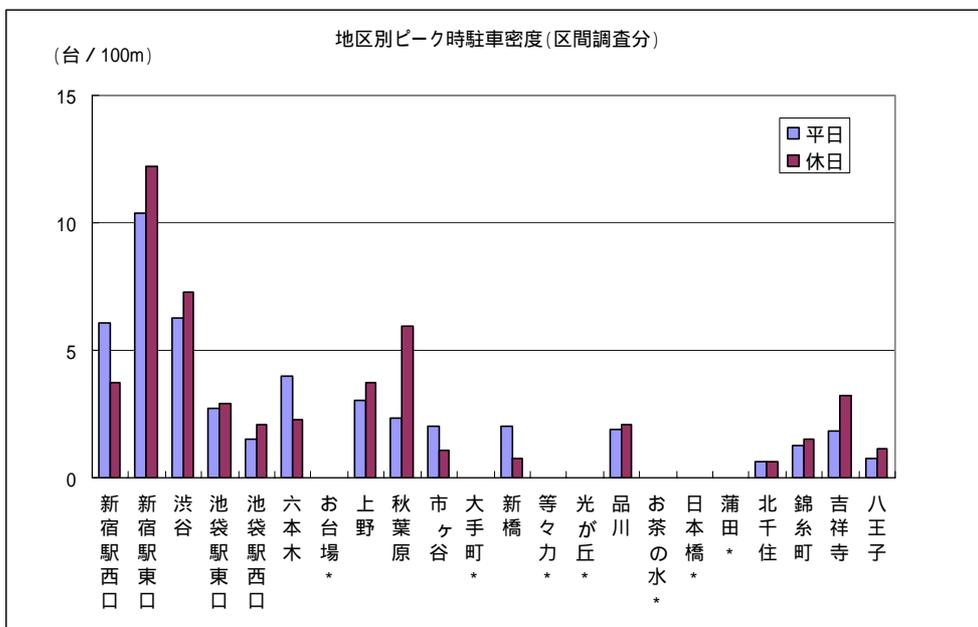
- ・ 22地区で調査を実施し、延べ13,000台以上の自動二輪車の駐車実態を把握した。
- ・ 渋谷・新宿・池袋地区及び六本木、上野地区等の繁華街における駐車台数が多いことが分かった。
- ・ 新宿駅西口、六本木、市ヶ谷、新橋、品川地区では、休日に比べて平日の駐車台数が多く、お台場、秋葉原、吉祥寺地区では、平日よりも休日の駐車が多いことが分かった。



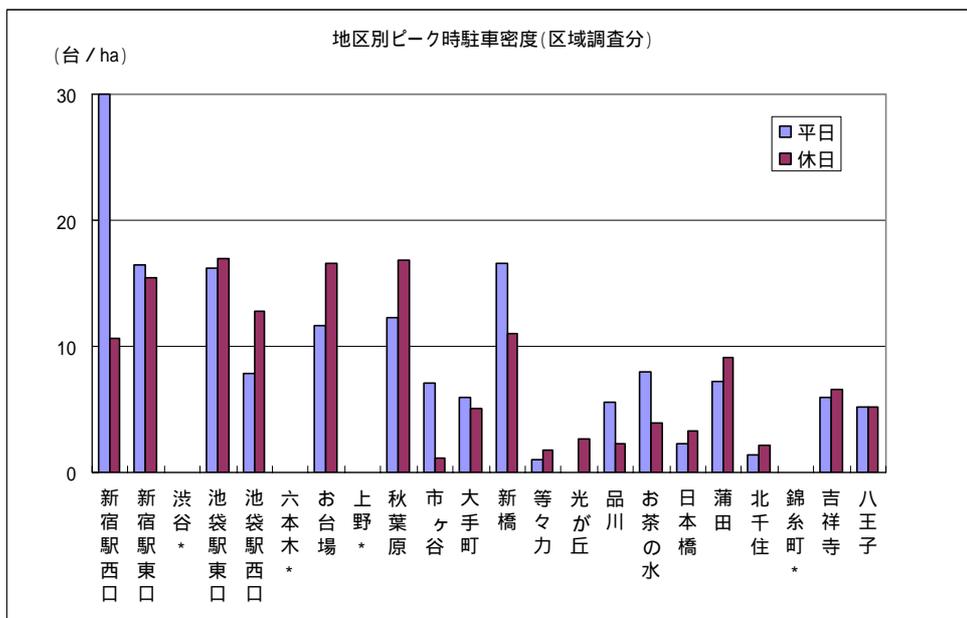
(3) 自動二輪車駐車原単位の把握

地区別の駐車密度の把握

- ・ 駐車している自動二輪車の密度、区間密度で評価すると、以下のとおり、新宿・渋谷・池袋・秋葉原地区で密度が高い。この他には、お台場・上野・新橋等で密度が高い。



注) * は区間調査が無い地域

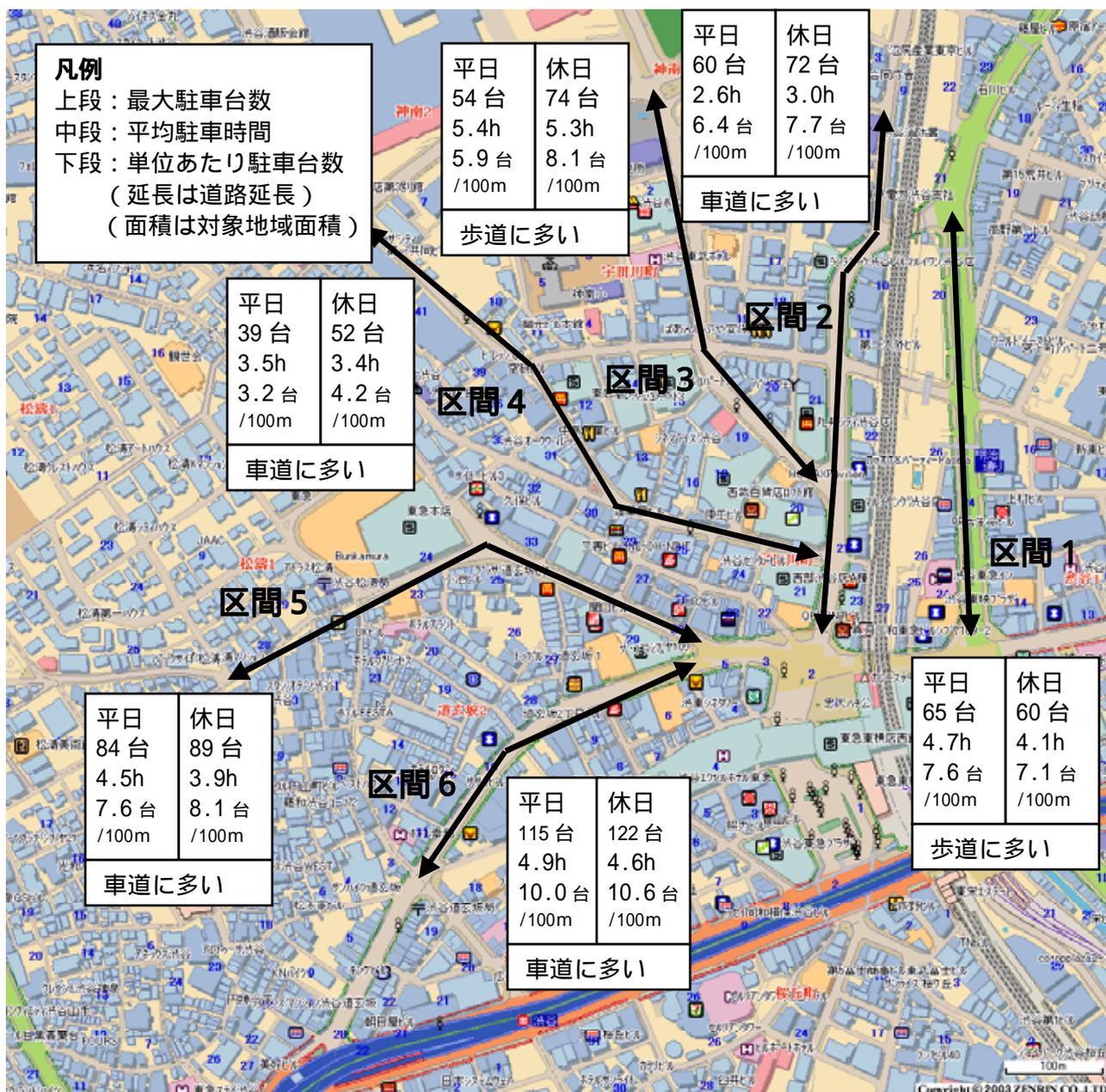


注) * は区域調査が無い地域

渋谷地区における駐車状況

i. 最大駐車台数と平均駐車台数

道玄坂（区間6）では駐車密度が高く、東急文化村（区間5）、明治通り（区間1）でも駐車密度が高い。



区間 1



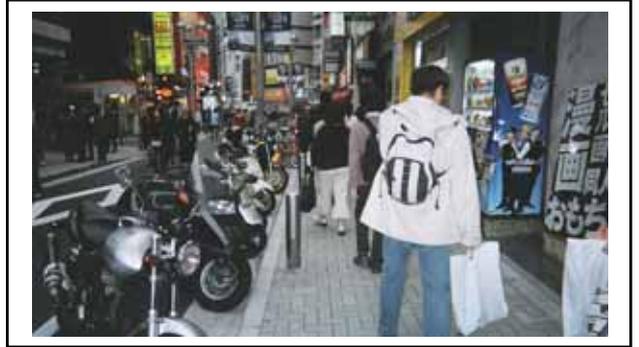
区間 2



区間 3



区間 4



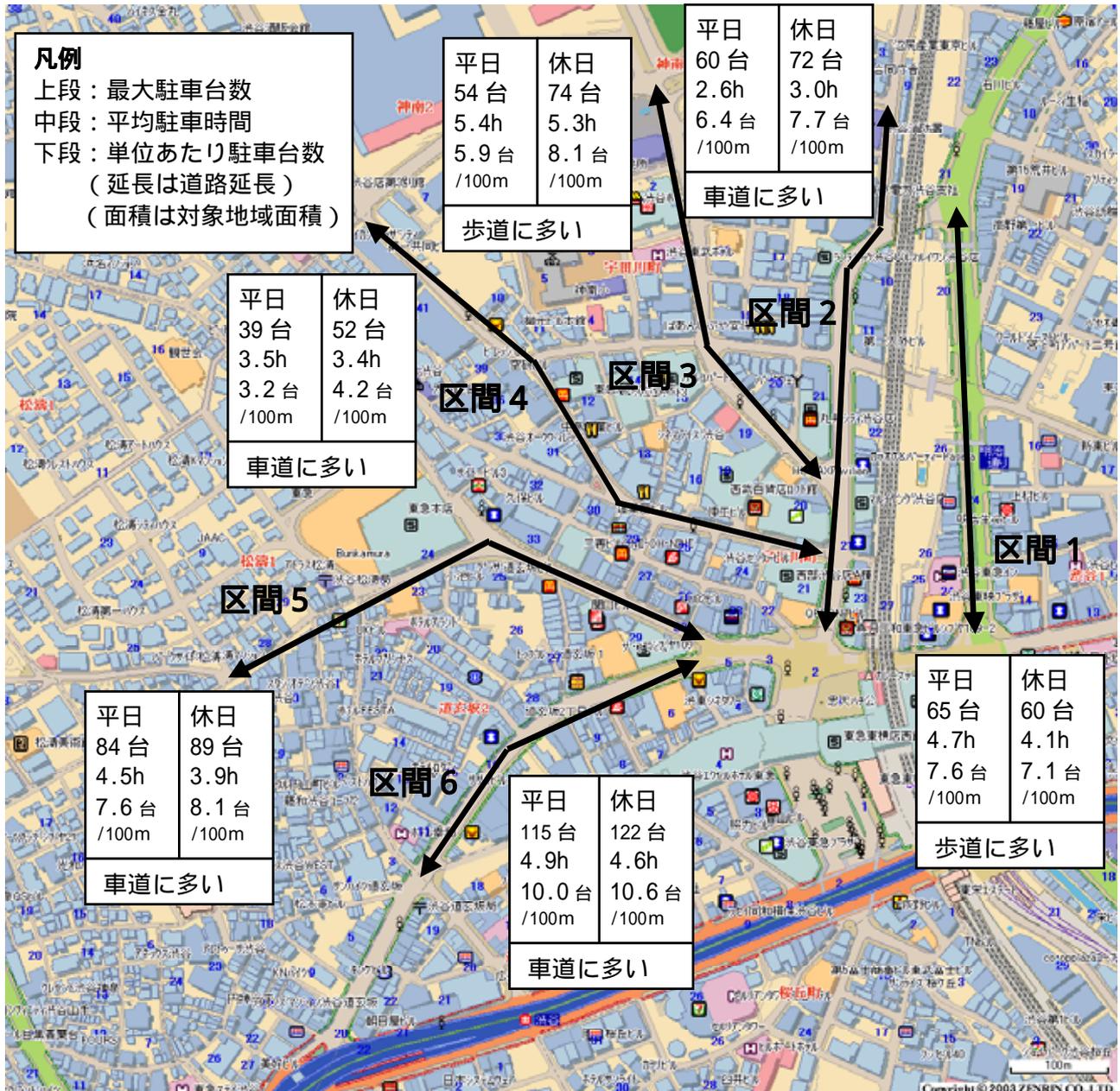
区間 5



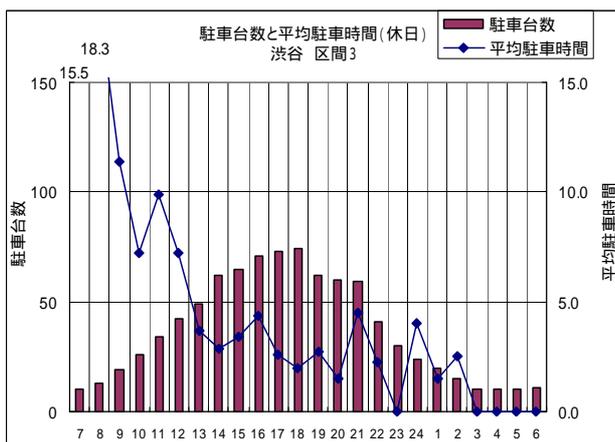
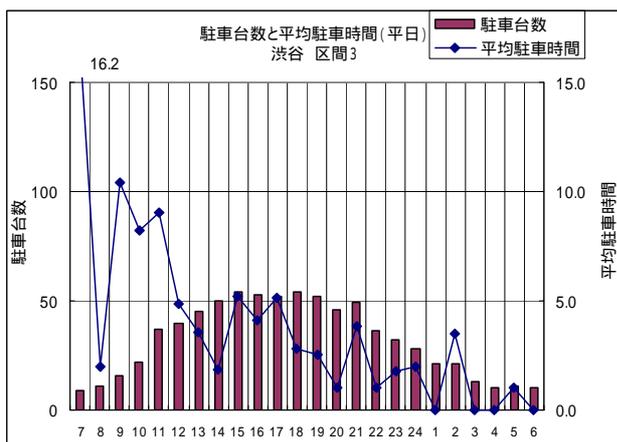
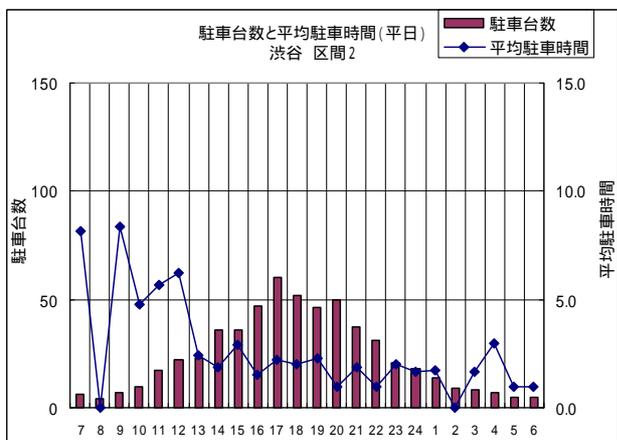
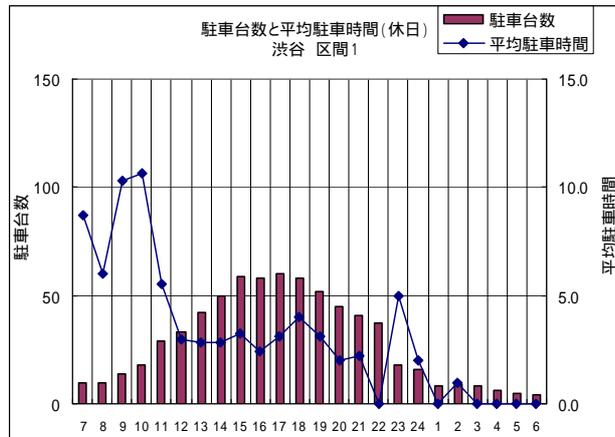
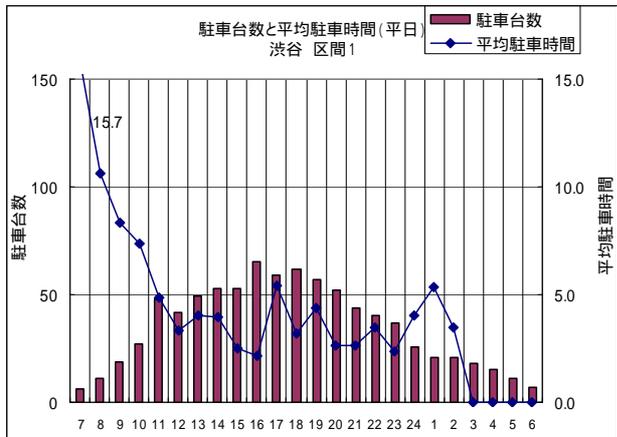
区間 6



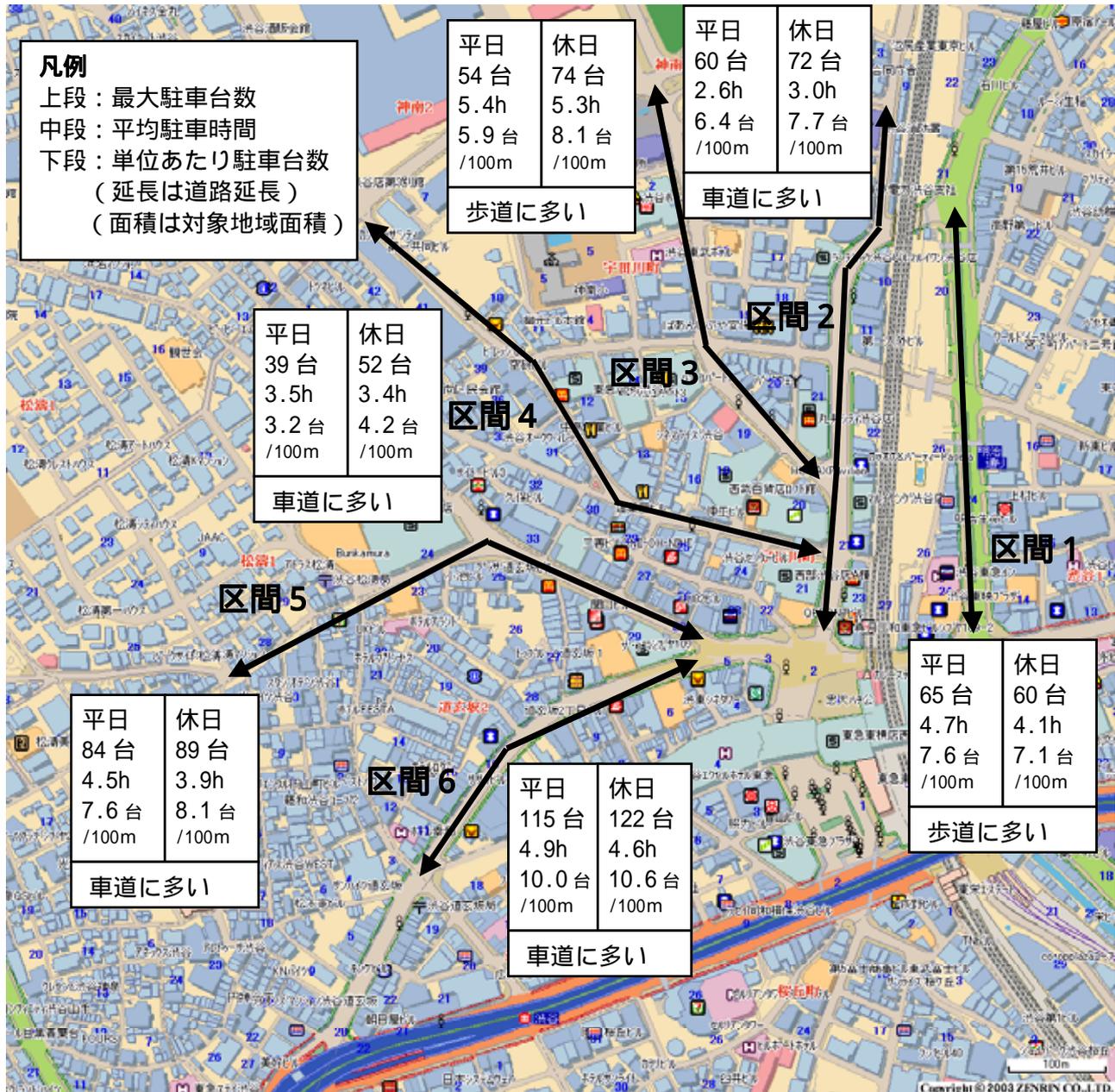
調査地区 渋谷 (1 / 2)



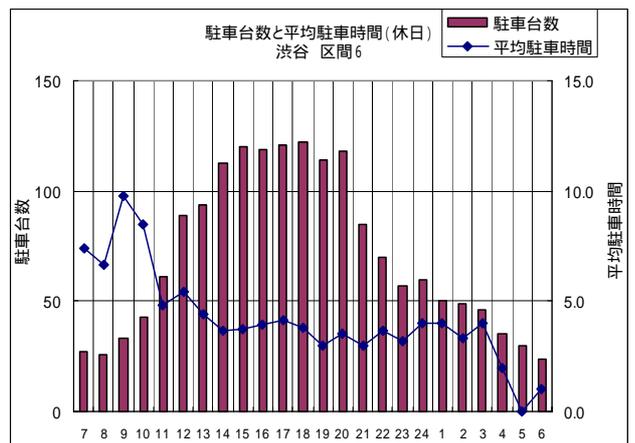
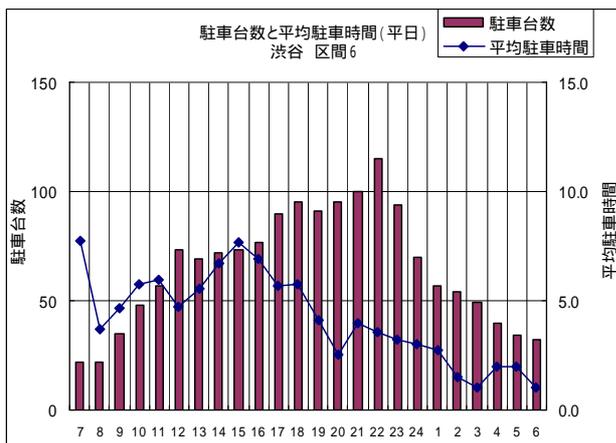
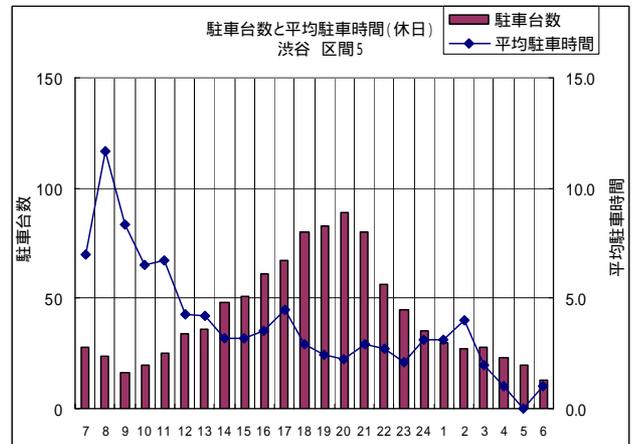
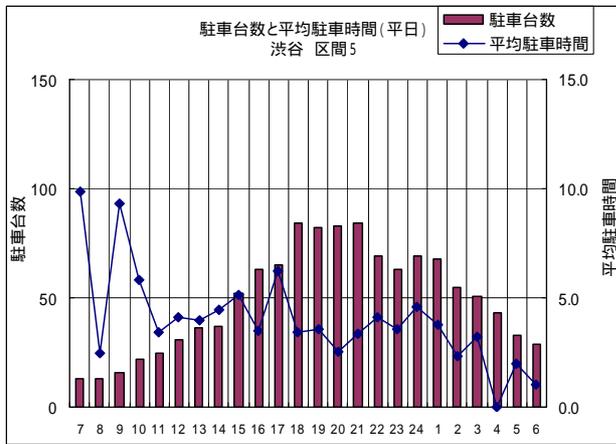
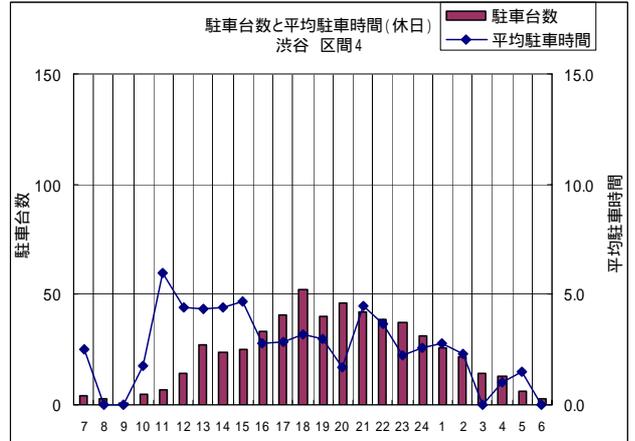
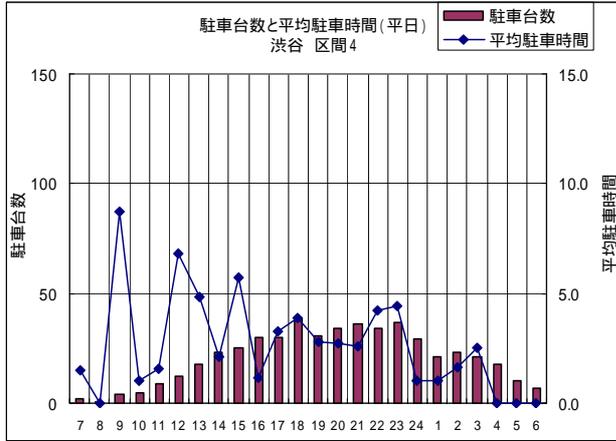
朝の時間帯に駐車する自動二輪車の平均駐車時間は長い
 駐車台数は夕方頃がピークである



調査地区 渋谷 (2 / 2)

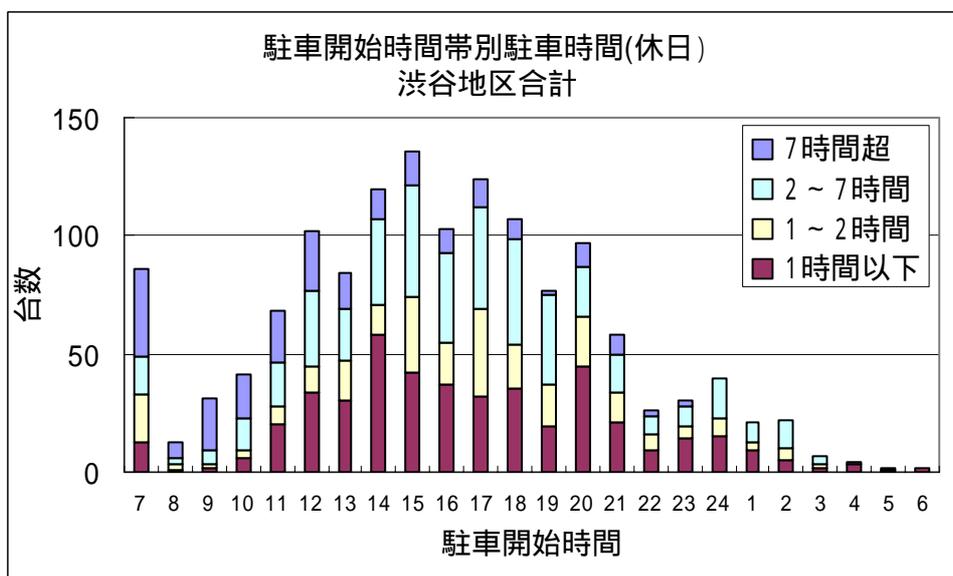
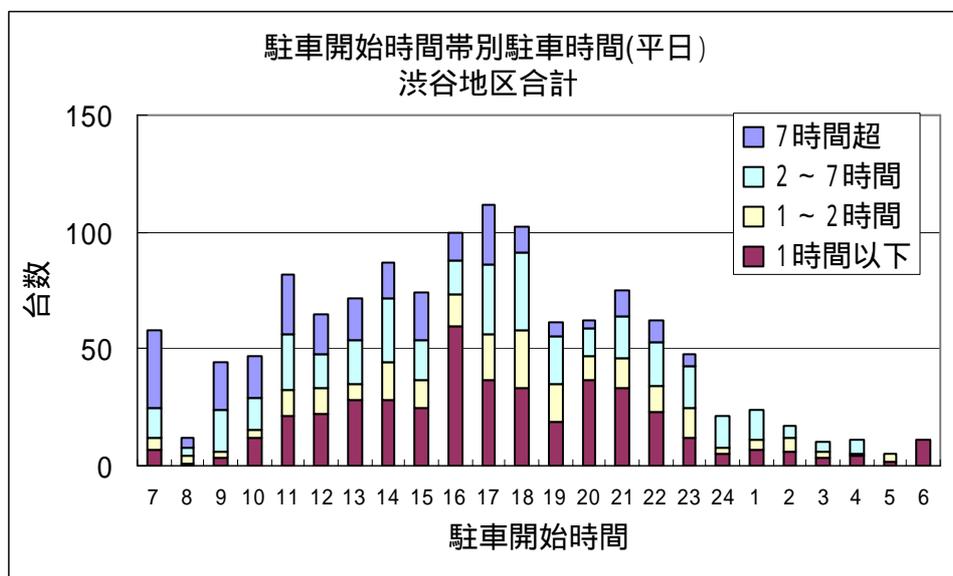


駐車台数は夕方から夜にかけてピークがある



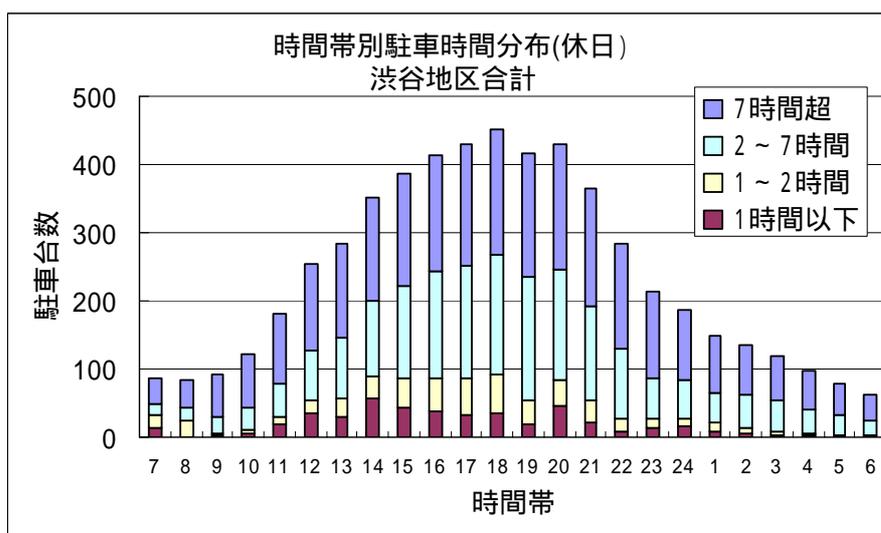
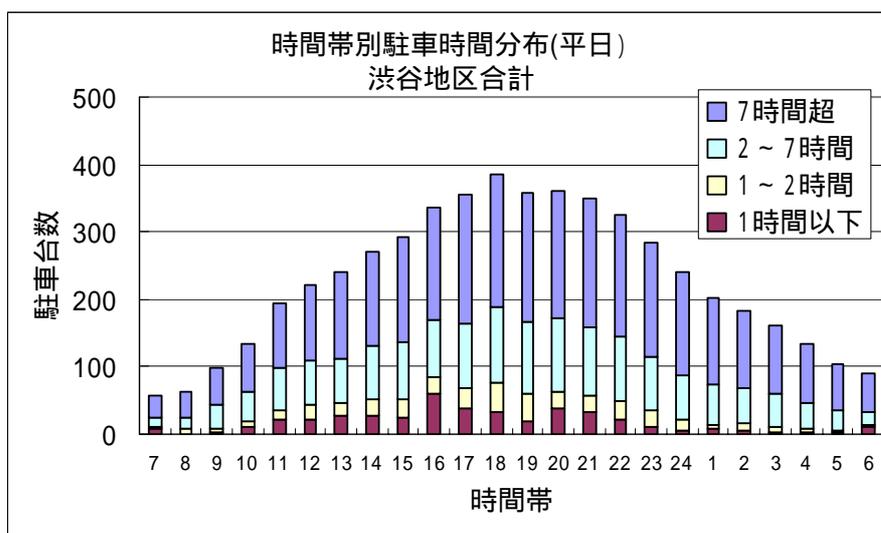
ii. 駐車開始時間帯別の駐車時間による整理

- ・ 渋谷地区 6 区間全体における「駐車開始時間帯別の駐車時間」を集計すると、朝の時間を除き駐車時間が 2 時間以下の駐車が多く、特に 1 時間以下の駐車が多い。



iii. 駐車時間別台数による整理

- ・ 渋谷地区 6 区間全体における、時間断面毎に「その時点で駐車している自動二輪車の駐車時間」を集計すると、多くの時間帯において、路上を占有している台数の大部分が長時間駐車であることが分かる。
- ・ 平日では、どの時間帯においても駐車している自動二輪車の半数程度が 7 時間を超えて駐車しており、駐車台数のピークは約 400 台（18 時）であるが、7 時間以上の長時間駐車を除くと最大でも 200 台未満である。
- ・ 休日は、平日と比較すると、2～7 時間の駐車台数が増加しており、2 時間以下、7 時間超の駐車時間の台数は平日・休日ともに変化が少ない。



(4) 新宿駅西口

最大駐車台数と平均駐車時間

都庁周辺では、平均駐車時間が長い。

歩道への駐車が多い。



区間 1



区間 2



区間 3



区域 4



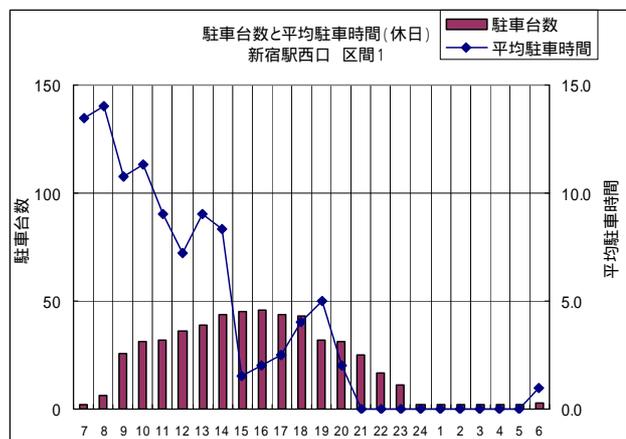
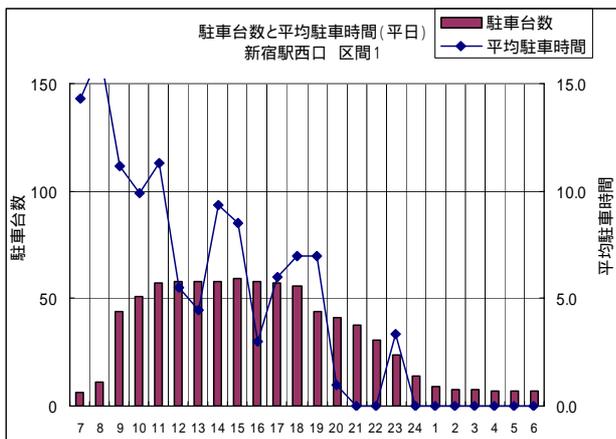
調査地区 新宿駅西口

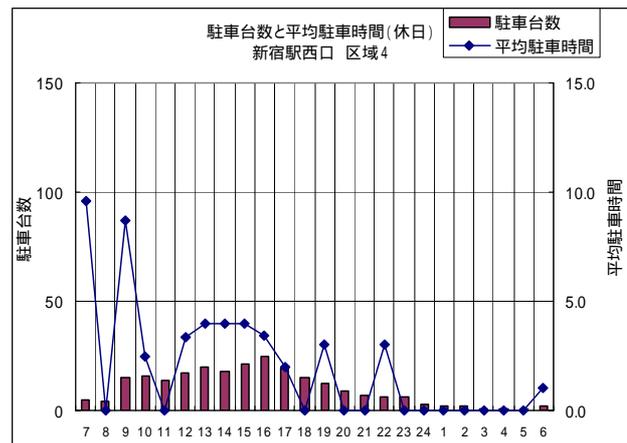
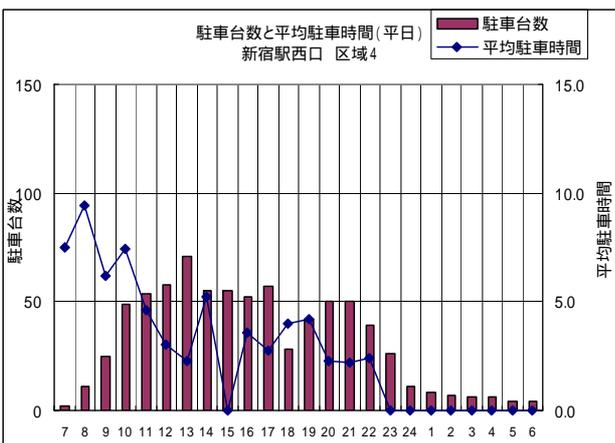
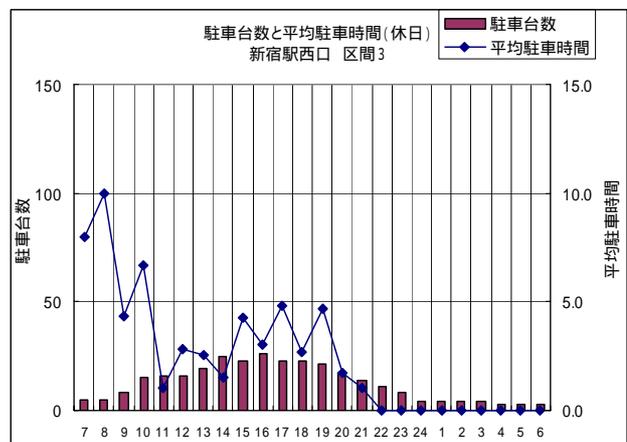
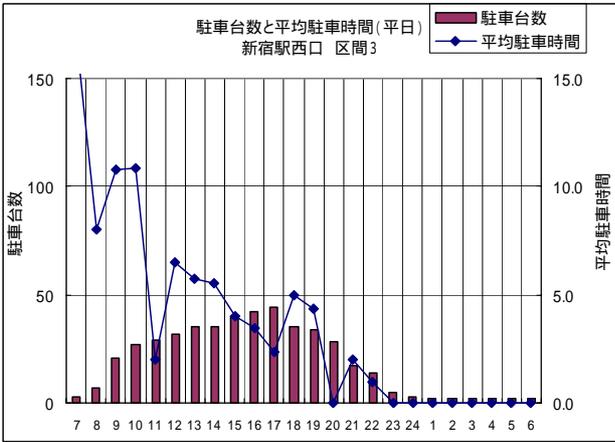
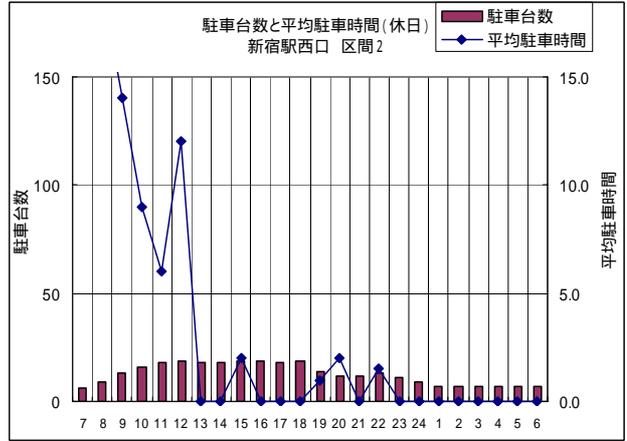
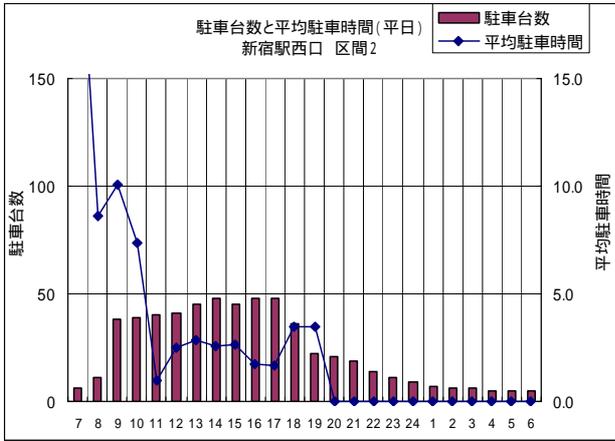


いずれの区間も、駐車台数は9時以降に多くなる。

区間1～3では9時以前に駐車した自動二輪車の平均駐車時間が長い。

区域4では、文教施設が立地しているためか、平日に駐車している自動二輪車が休日に比べて多い。





駐車開始時間帯別の駐車時間による整理
 新宿駅西口4調査路線・区域全体における「駐車開始時間帯別の駐車時間」を集計すると、朝の時間の駐車が多く、11時以降に駐車を開始する自動二輪車は少ない。また、朝の時間における駐車は、ほとんどが駐車時間7時間超となっている。

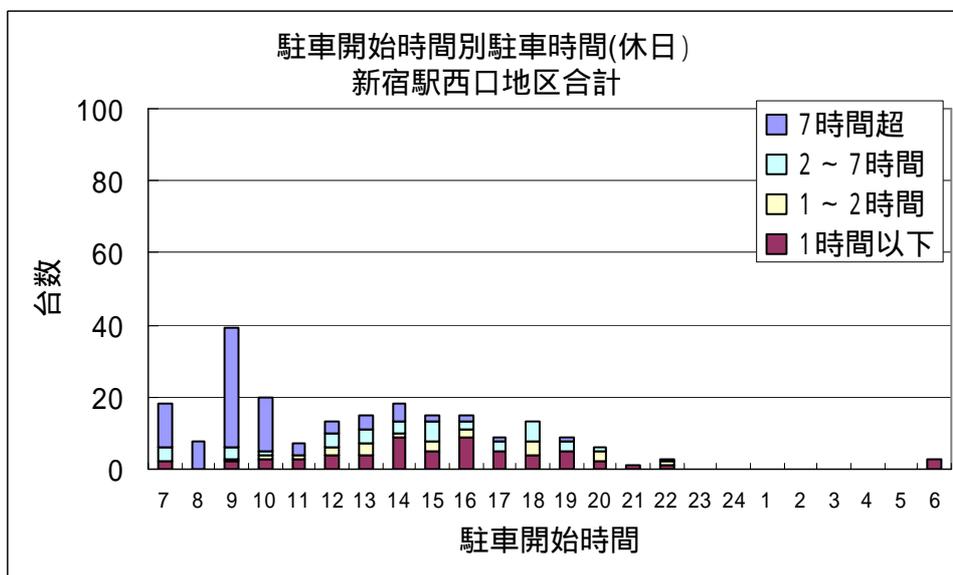
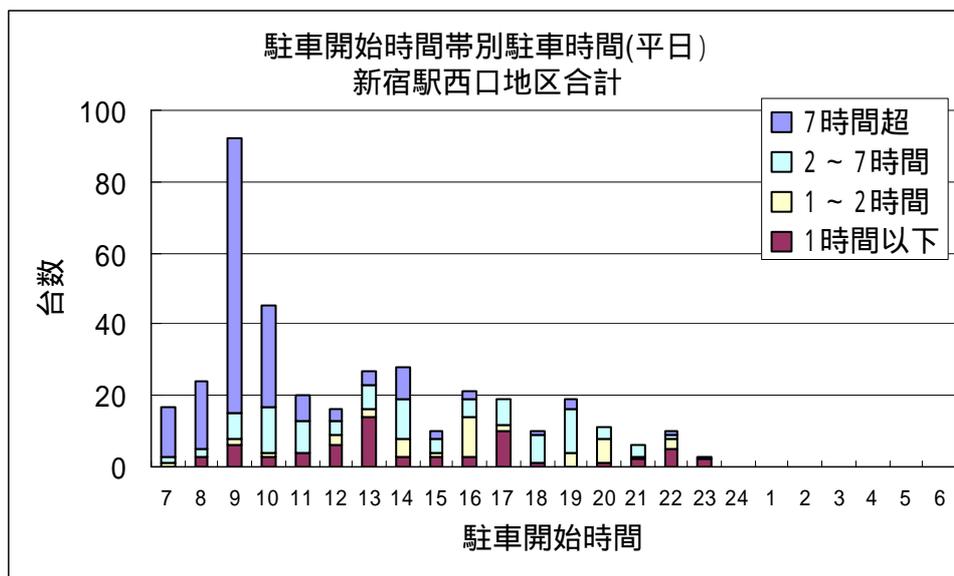


図 1 駐車開始時間帯別の駐車時間（新宿駅西口地区）

駐車時間別台数による整理

新宿駅西口4調査路線・区域全体での、時間断面毎に「その時点で駐車している自動二輪車の駐車時間」を集計すると、多くの時間帯において、路上を占有している台数の大部分が長時間駐車であることが分かる。

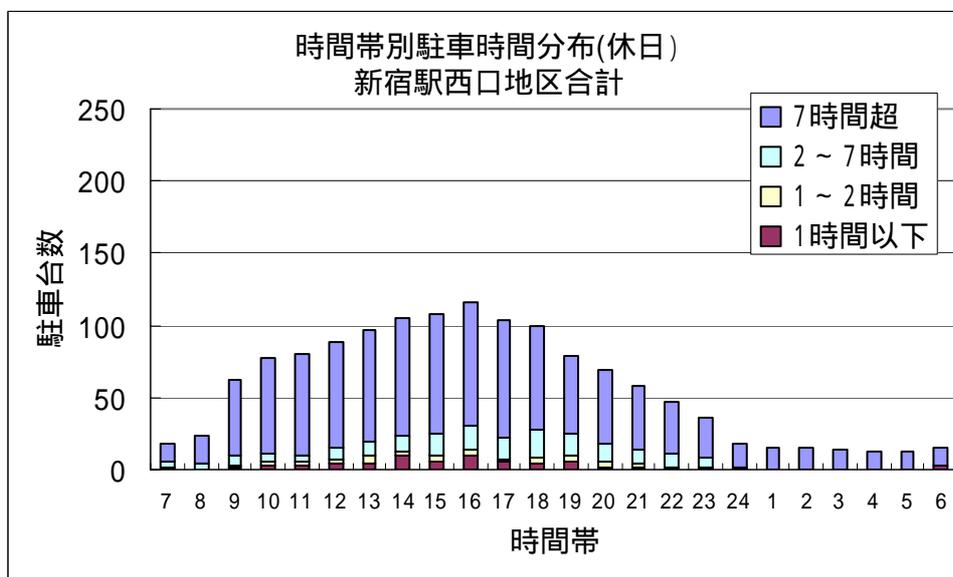
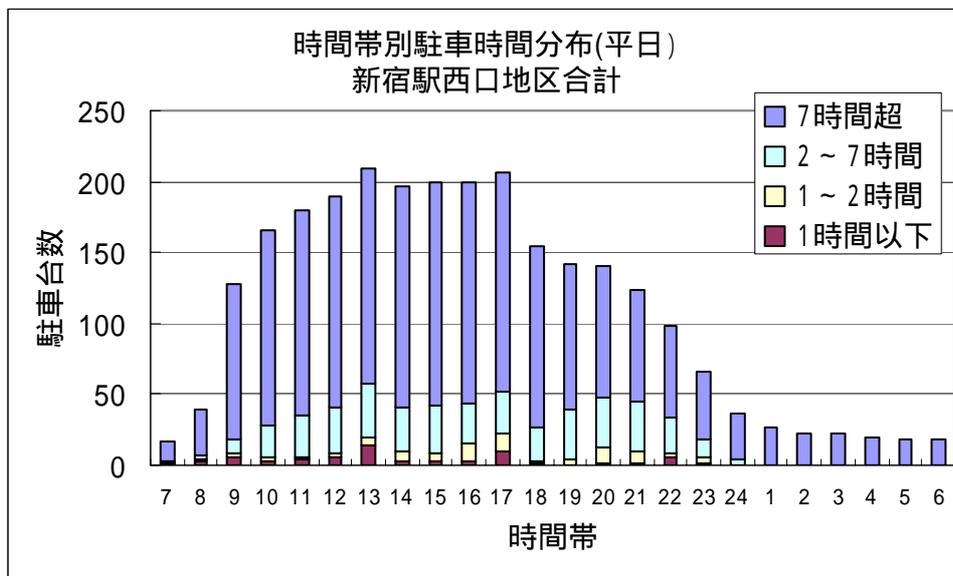


図 2 駐車時間別台数 (新宿駅西口地区)

調査結果

- 駐車時間「不明」を除く 91 サンプルで整理すると、全体の 73.6%が 120 分超（2 時間以上）の駐車時間となっている。
- 一方、「5 分以下」の駐車は全体の 11%となっているが、その半数は原付（～50cc）であり、125cc 超の自動二輪車はわずか 3 台となっている。

（サンプル数：117 台、うち駐車時間不明 26 台）

	5 分以下	5～20 分	20～40 分	40～60 分	60～120 分	120 分超	不明
原付	5	5	0	1	0	9	2
51～125cc	2	1	1	0	0	3	3
125cc 超	3	1	4	0	1	55	21
合計	10	7	5	1	1	67	26
構成比	11.0%	7.7%	5.5%	1.1%	1.1%	73.6%	

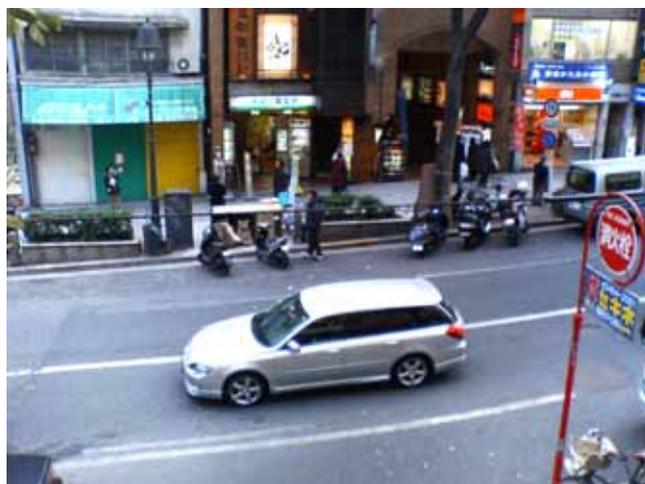
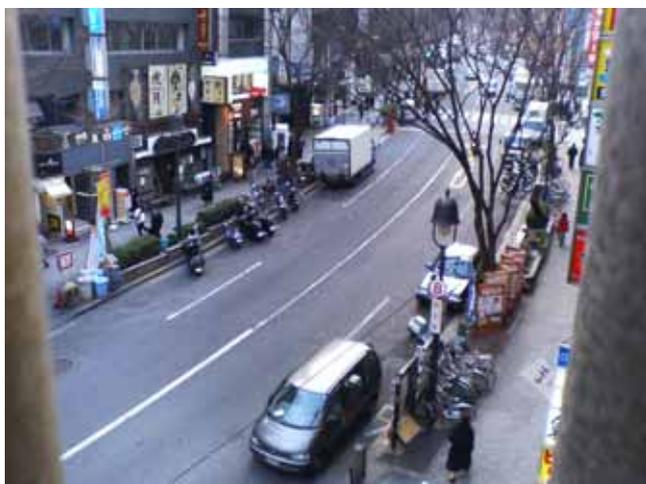


図 調査地点における路上駐車状況

2.3 自動二輪車利用者の意識調査結果

(1) 調査の概要

自動二輪車利用者の意識を調査するために、渋谷、池袋駅東口、池袋駅西口、新宿駅東口、新宿駅西口の5地区において、以下の方法でインタビュー調査を実施した。

表 インタビュー調査実施方法

項目	内容
調査地区	渋谷、池袋駅東口、池袋駅西口、新宿駅東口、新宿駅西口の5地区
対象自動二輪車	排気量 90cc 超
調査日	平成16年10月18日～平成16年11月7日の晴天時 雨天時は自動二輪車の利用が極端に減少するため、晴天時を選んで実施
調査曜日	平日および休日
ヒアリング項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目的地 ・ 交通目的 ・ 駐車時間、駐車頻度 ・ 取締りやイタズラの有無 ・ 自動二輪車駐車場のサービスレベルの違いによる利用の有無 ・ 出発地、排気量等

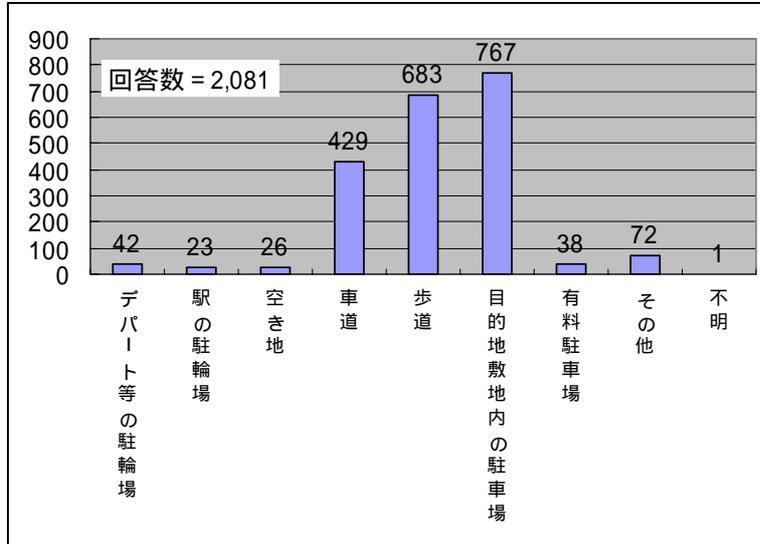
インタビュー調査の回答件数は全体で468件を収集した。地区別、平日・休日別のインタビュー調査票の収集状況は以下の通りである。

インタビュー調査回答件数

地区名	平日	休日	合計
渋谷	77	54	131
池袋東口	70	86	156
池袋西口	6	7	13
新宿東口	63	83	146
新宿西口	20	2	22
合計	236	232	468

(2) 普段の駐車場所

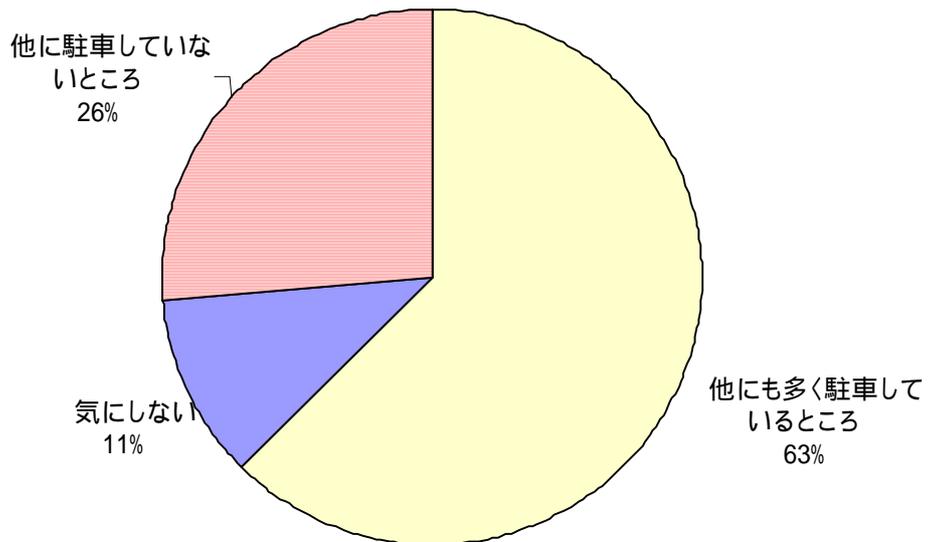
普段の駐車場所は、目的敷地内の駐車場が最も多く、それ以外では、歩道や車道が多い。



(3) 路上駐車をする場合の場所の選び方

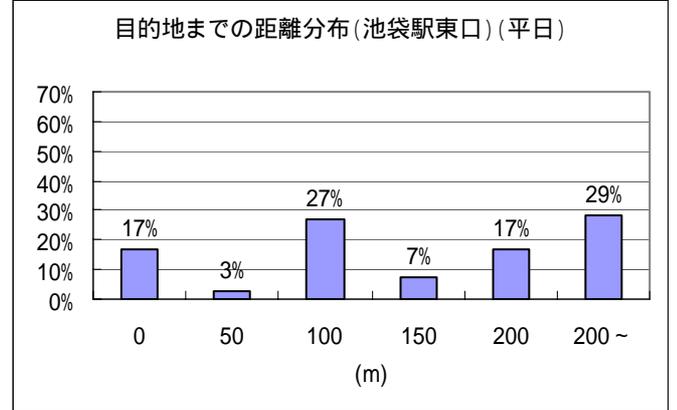
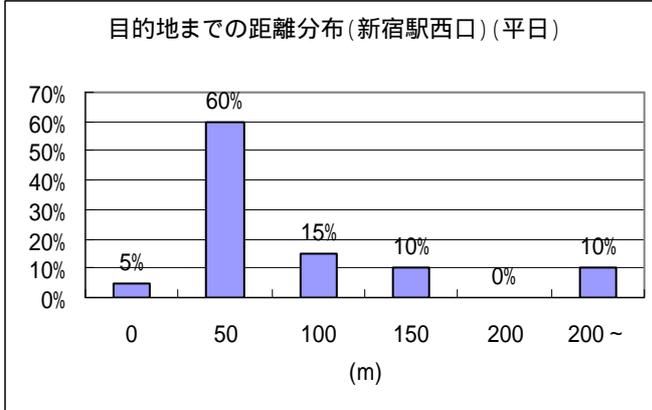
路上駐車する場合は、他の自動二輪車や自転車が多く駐車しているところに駐車する傾向がある。

路上駐車をする場合の場所の選び方
A. 他の自動二輪車や自転車について



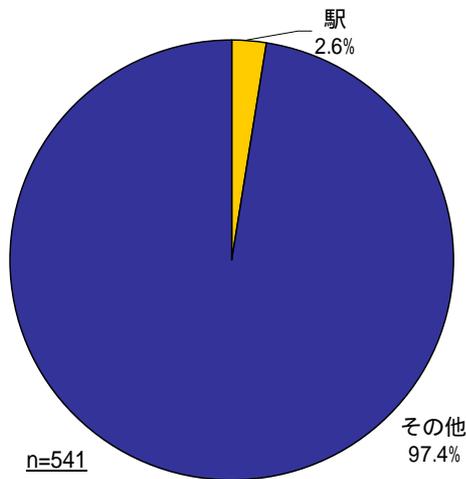
(4) 目的地までの距離分布

目的地までの距離分布を見てみると、目的地の直近に集中しているのではなく、100m以上はなれた場所にも駐車している。

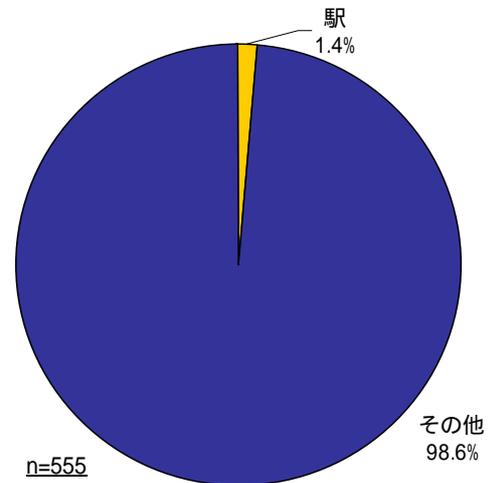


(5) 違法路上駐車の目的地

ライダーへのヒアリング調査結果から、自動二輪車は自転車や原付のように、駅端末交通機関として鉄道駅から乗り換える例は少なく、代表交通機関として目的地近傍まで利用している例が多い。



(平日)



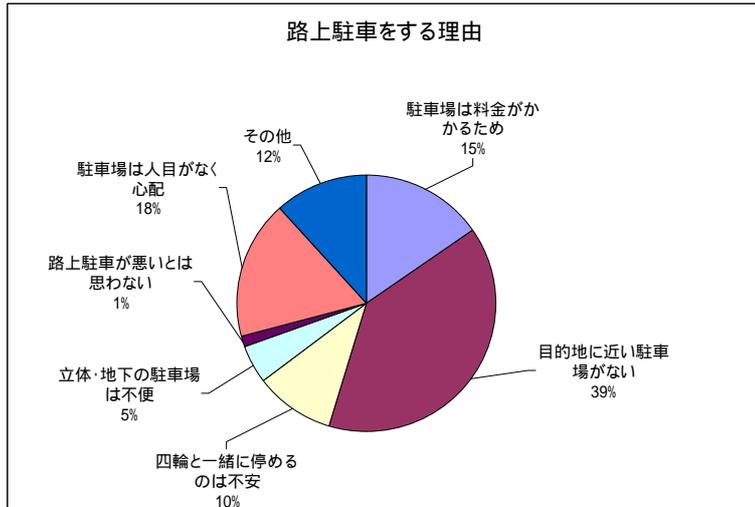
(休日)

(注) nは回答数

行き先(目的地)構成

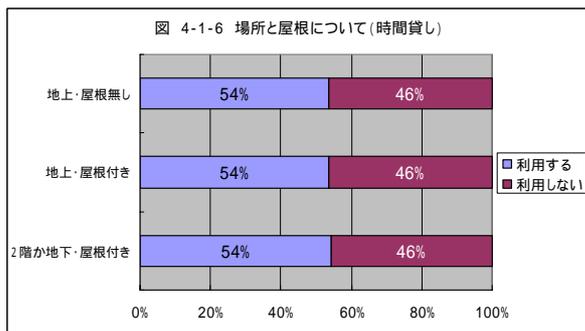
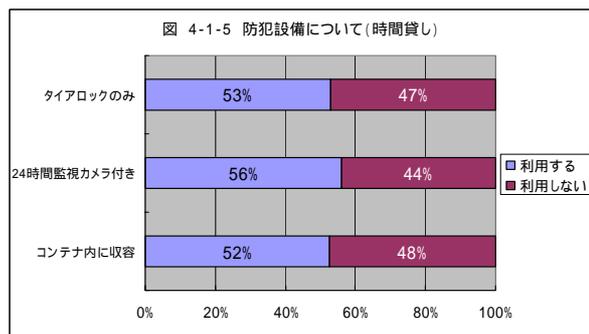
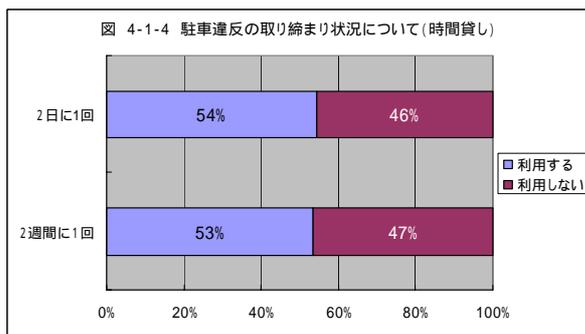
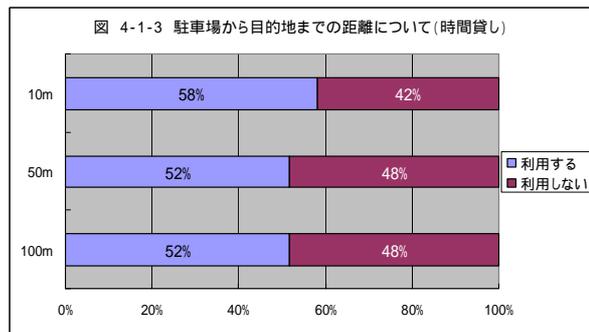
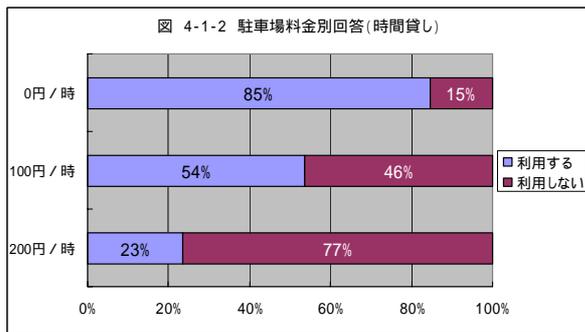
(6) 路上駐車する理由

路上駐車する理由としては、目的地に近い駐車場がないことや料金がかかることを理由にするライダーが多い。



(7) 駐車場を利用する条件

時間貸し駐車場が整備された場合に、どのような条件が整えば駐車場に入庫するかという意向を見ると、駐車料金以外の項目については反応が無く、どのような条件でも入庫しない割合が約半数存在する。



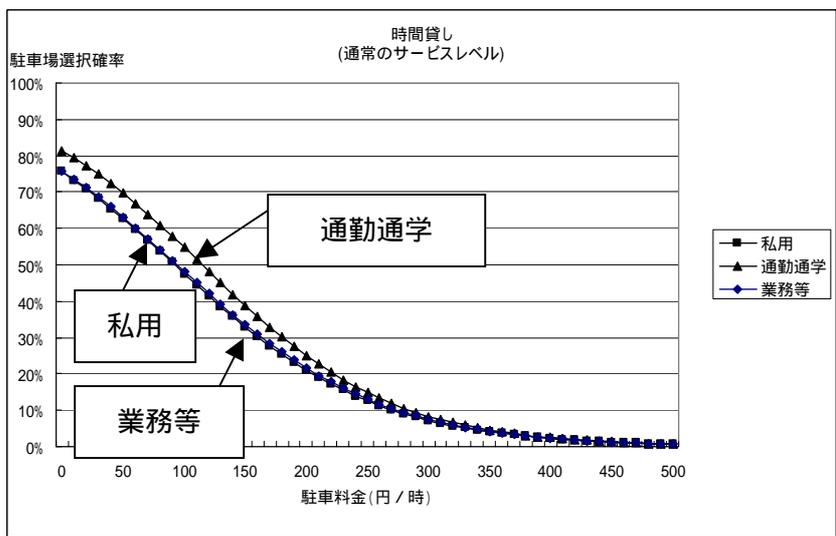
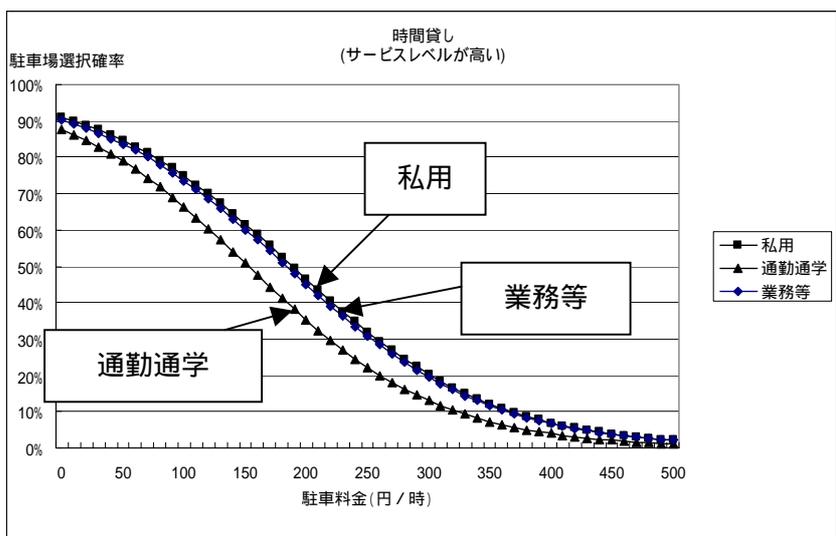
(8) 駐車場のサービスレベルと駐車場利用率について

最も駐車場を利用すると考えられる下記の属性において、目的別に料金に対する感度分析を行った。

時間貸しの場合、サービスレベルが高い駐車場を整備した場合は、利用率 50%となる料金は概ね 150 円～200 円程度である。

一方、通常のサービスレベルの駐車場を整備した場合は、利用率 50%となる料金は 100 円程度となる。

	サービスレベルが高い	通常のサービスレベル
盗難・イタズラ経験	有り	
取締り経験有り	有り	
取締り頻度	2日に1回	2週間に1回
セキュリティ	24時間監視カメラ付き	特になし
駐車場所	1階で屋根付き	1階で屋根付き



2.4 インターネットによるアンケート調査

(1) 調査の概要

広く一般の自動二輪車ユーザーを対象に、一般的な駐車行動、駐車に対するモラル、駐車場(整備、利用料金、設置場所等)に関する要望および選好意識等を把握することを目的に実施した。

表 2.4.1 アンケート調査の概要

項目	内容
調査期間	平成 16 年 12 月 1 日 ~ 平成 17 年 3 月 31 日まで
調査対象	東京都を中心とした自動二輪車ユーザー (原則、排気量 125cc 超を対象)
調査方法	インターネットホームページ上に調査趣旨、質問内容を掲載し、回答者はホームページ上の選択肢ボタンまたは回答欄に記入してアンケートに回答 (ホームページアドレス - http://www.bike-anq.com/)
設問内容	ユーザーの自動二輪車の利用状況 駐車違反の取締り、イタズラを受けた経験 二輪車駐車場が整備された場合の利用の意向 駐車場料金や駐車場の設備・施設環境に対する意向 など
広報活動	関係団体、車両メーカーおよび自動二輪車専門誌等を通じて広報 抽選で 100 名に記念品を用意(回答者のうちの希望者のみ)

www.bike-anq.com 006089

自動二輪の駐車に関するアンケート調査のお願い

財団法人東京都道路整備保全公社
駐車場検索はごらら S-park

平素より、当社の活動にご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。
私ども財団法人東京都道路整備保全公社は、東京都の外部団体として道路行政を補完するとともに、駐車対策の推進や都市の有効活用等を通じ、都市再生と都市機能の維持増進に積極的に貢献することを目的とした公益法人です。
当会社では、東京都内を中心とした自動二輪車の利用実態やライダーのみなさんのご意見を、今後の自動二輪車の駐車空間整備を含めた総合的な対策の検討に活かしていくため、アンケート調査を実施しております。**(調査期間:平成17年3月31日(木)まで)**
快適なバイクの利用はもちろん、安全で安心できるまちづくりのためにも、皆さまの生の声が重要となります。本調査の趣旨をお汲み取りいただき、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

抽選で100名様に『チョロバイク』をプレゼントいたします!
※車種の指定はできません。

アンケートに答える

なお、本アンケートでお答えいただいた内容は、全て統計的に処理するものであり、個人の情報が外部に漏洩することはないことを申し添えます。

お問い合わせはこちら admin@bike-anq.com

図 2.4.1 アンケートホームページ

(2) 調査結果

回答総数：1,689（うち 125cc 超：1,674、無効回答：59）、有効回答：1,615 名

(3) 調査結果

回答数

回答総数：1,689（うち 125cc 超：1,674、無効回答：59）

有効回答：1,615 名

自動二輪車の利用状況

- ・ 利用頻度としては「毎日利用（38.4%）」、その目的は「通勤・通学（43.9%）」が最も多い。
- ・ ふだんの駐車時間は、「1時間～3時間（29%）」が最も多いが、「7時間以上（19.5%）」も多く、「30分未満（8.7%）」は非常に少ない。
- ・ 駐車場所は、「目的地の敷地内（36.4%）」、「歩道（33%）」および「車道（20.8%）」が多く、「有料駐車場（1.7%）」および「駅・デパート等の駐輪場（3.4%）」は非常に少ない。

路上駐車状況

- ・ 路上駐車をする場合には、「他の自動二輪車や自転車が多く停まっているところ（62.6%）」、「人通りが少ないところ（74%）」を選んで停めるとの回答が多い。
- ・ 目的地周辺の駐車場については、「ない（72.1%）」との回答が多く、これに対応するように路上駐車をする理由として「目的地に近い駐車場がない（39.5%）」が最も多くなっている。
- ・ また、路上駐車時には約8割が盗難・イタズラ・転倒の経験があり、一方で取締りについては63%が「経験なし」と回答している。

駐車場所選択の選好意識

- ・ 駐車場所の選択については、「条件次第で駐車場を利用する（61.5%）」が最も多く、「路上駐車する（3.6%）」は非常に少ない。
- ・ また、駐車場を利用する場合に重視する項目としては、「料金（53.3%）」、「目的地までの距離（45.9%）」、「防犯設備の有無（55%）」および「駐車場内の傾斜（43.8%）」について「重要」とする回答が多かった。

回答者の属性

- ・ 回答者は、「30代（42.3%）」が最も多く、次いで「19～24歳（18.9%）」および「25～29歳（18.6%）」となっており、高校生に相当する「16～18歳（1.3%）」は非常に少ない。
- ・ 利用している車両は、「スクータータイプ（14.6%）」は少なく、マニュアルトランスミッションが85.4%を占める。
- ・ また、排気量は「750cc超（35.7%）」が最も多く、次いで「125cc超～250cc（32.3%）」となっている。

(4) アンケート調査の集計結果

自動二輪車の利用頻度 (回答件数:1605)

	毎日	週3回程度	週1回程度	月1回以上	月1回以内	合計
人数	616	321	456	158	54	1605
構成比	38.4%	20.0%	28.4%	9.8%	3.4%	100.0%

自動二輪車を利用する主な目的 (回答件数:1605)

	通勤・通学	買物等	業務	ツーリング	その他	合計
人数	704	437	32	418	14	1605
構成比	43.9%	27.2%	2.0%	26.0%	0.9%	100.0%

主な目的地 (回答件数:1605)

	会社・学校	都心 商業地	都心 オフィス街	自宅周辺	観光地	その他	合計
人数	537	445	108	126	328	61	1605
構成比	33.5%	27.7%	6.7%	7.9%	20.4%	3.8%	100.0%

ふだんの駐車時間 (回答件数:1605)

	～30分	～1時間	～3時間	～7時間	7時間～	合計
人数	139	434	466	253	313	1605
構成比	8.7%	27.0%	29.0%	15.8%	19.5%	100.0%

ふだんの駐車場所 (回答件数:1604)

	歩道	車道	空き地	有料 駐車場	目的地の 敷地内
人数	529	333	19	28	584
構成比	33.0%	20.8%	1.2%	1.7%	36.4%
	駅の 駐輪場	テパト等 の駐輪場	その他	合計	
人数	22	32	57	1604	
構成比	1.4%	2.0%	3.6%	100.0%	

路上駐車をする場合の場所の選び方

A. 他の自動二輪車や自転車について (回答件数:1605)

	他にも多 く駐車してい るところ	気にしな い	他に駐車 していない ところ	合計
人数	1005	177	423	1605
構成比	62.6%	11.0%	26.4%	100.0%

B. 人通りについて (回答件数:1604)

	気にしな い	人通りが 少ないところ	合計
人数	417	1187	1604
構成比	26.0%	74.0%	100.0%

目的地周辺の駐車場有無 (回答件数:1605)

	ない	ある	知らない	合計
人数	1158	244	203	1605
構成比	72.1%	15.2%	12.6%	100.0%

路上駐車をする場合の理由(複数回答可能項目)

(回答件数:2622)

	駐車場は 料金がかか るため	目的地に 近い駐車が ない	四輪と一 緒に停める のは不安	立体・地 下の駐車場 は不便	路上駐車 が悪いとは 思わない	駐車場は 人目がなく 心配	その他	合計
人数	399	1037	264	122	32	463	305	2622
構成比	15.2%	39.5%	10.1%	4.7%	1.2%	17.7%	11.6%	100.0%

盗難・イタズラ等の経験(複数回答可能項目) (n=2141)

	盗難にあった	イタズラされた	転倒させられた	経験なし	合計
人数	432	866	354	489	2141
構成比	20.2%	40.4%	16.5%	22.8%	100.0%

路上駐車に対する取締り経験(複数回答可能項目) (n=1700)

	警察官からの指導・警告	かき付き標章の取付け	レッカー移動措置	経験なし	合計
人数	286	315	28	1071	1700
構成比	16.8%	18.5%	1.6%	63.0%	100.0%

駐車場選択の選好意識 (n=1602)

	路上駐車	条件次第で駐車場を利用	駐車場を利用したい	合計
人数	58	986	558	1602
構成比	3.6%	61.5%	34.8%	100.0%

駐車場を利用する場合に重視する項目 (n=1563)

		重要	やや重要	ふつう	あまり重要でない	重要でない	合計
料金	人数	833	348	266	66	50	1563
	構成比	53.3%	22.3%	17.0%	4.2%	3.2%	100.0%
目的地までの距離	人数	716	497	272	55	20	1560
	構成比	45.9%	31.9%	17.4%	3.5%	1.3%	100.0%
防犯設備の有無	人数	859	335	270	47	51	1562
	構成比	55.0%	21.4%	17.3%	3.0%	3.3%	100.0%
屋根の有無	人数	458	352	332	158	262	1562
	構成比	29.3%	22.5%	21.3%	10.1%	16.8%	100.0%
転倒防止装置の有無	人数	388	257	448	190	276	1559
	構成比	24.9%	16.5%	28.7%	12.2%	17.7%	100.0%
駐車場所が入口の近く	人数	127	193	523	297	420	1560
	構成比	8.1%	12.4%	33.5%	19.0%	26.9%	100.0%
駐車場所が1階	人数	196	219	425	256	465	1561
	構成比	12.6%	14.0%	27.2%	16.4%	29.8%	100.0%
駐車場の傾斜	人数	683	419	255	82	122	1561
	構成比	43.8%	26.8%	16.3%	5.3%	7.8%	100.0%
割引の有無	人数	311	286	498	146	319	1560
	構成比	19.9%	18.3%	31.9%	9.4%	20.4%	100.0%

年齢 (n=1595)

	16~18歳	19~24歳	25~29歳	30代	40代	50代	60代以上	合計
人数	20	301	297	675	248	50	4	1595
構成比	1.3%	18.9%	18.6%	42.3%	15.5%	3.1%	0.3%	100.0%

居住地 (n=1581)

	東京都内	その他	合計
人数	718	863	1581
構成比	45.4%	54.6%	100.0%

車両タイプ (n=1592)

	スクー	MTタイプ	合計
人数	232	1360	1592
構成比	14.7%	86.0%	100.7%

排気量 (n=1594)

	125cc超	250cc超	400cc超	750cc超	合計
人数	515	285	225	569	1594
構成比	32.3%	17.9%	14.1%	35.7%	100.0%

2.5 自動二輪車駐車場整備の現状

(1) 調査方法

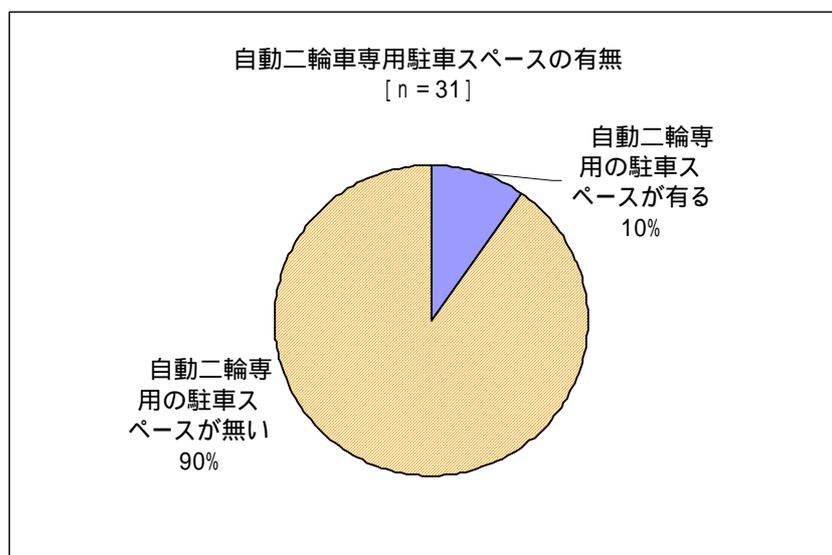
都内の主要な駐車場事業者に対して以下の方法でアンケート調査を実施し、自動二輪車の駐車を認めている駐車施設の現状と今後の参入予定を把握した。

表 アンケートの実施内容

項目	内容
対象者	東京駐車協会会員および日本パーキングビジネス協会正会員約165社を対象
対象自動二輪車	排気量125cc超
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査項目	・ 駐車場の状況 ・ 自動二輪車の受け入れについて 等

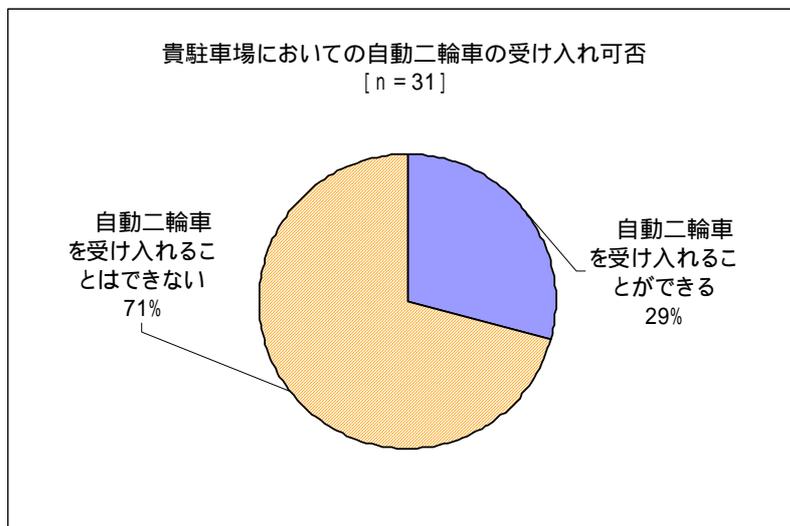
(2) 自動二輪車の駐車を認めている駐車施設の現状

自動二輪車の駐車を認めている駐車場は全体の10%程度であり、ほとんどの駐車場で自動二輪車の駐車は認められていない。



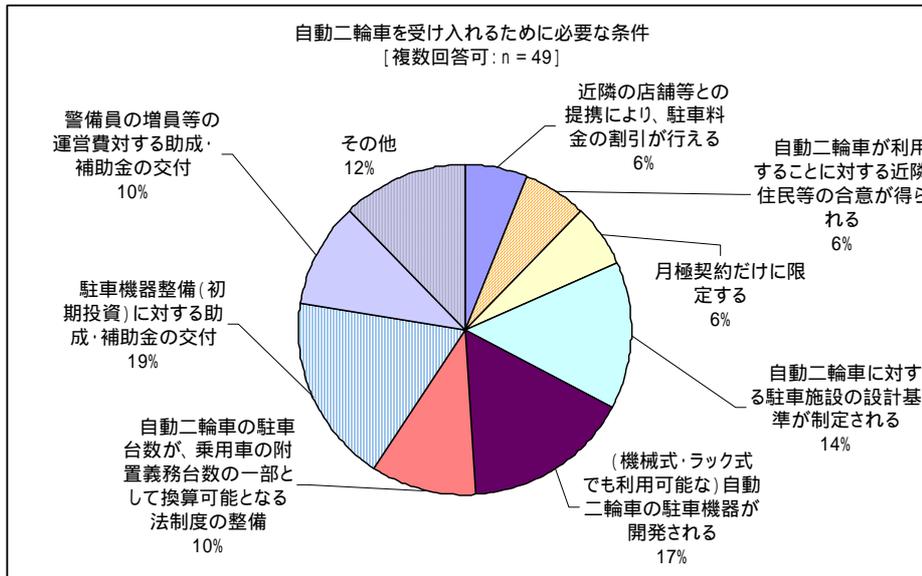
(3) 今後の参入予定について

自動二輪車を受け入れることができると回答しているのは 30%程度の事業者である。現時点で自動二輪車の駐車を認めている事業者の割合 10%よりも高くなっているものの、その比率は低い。



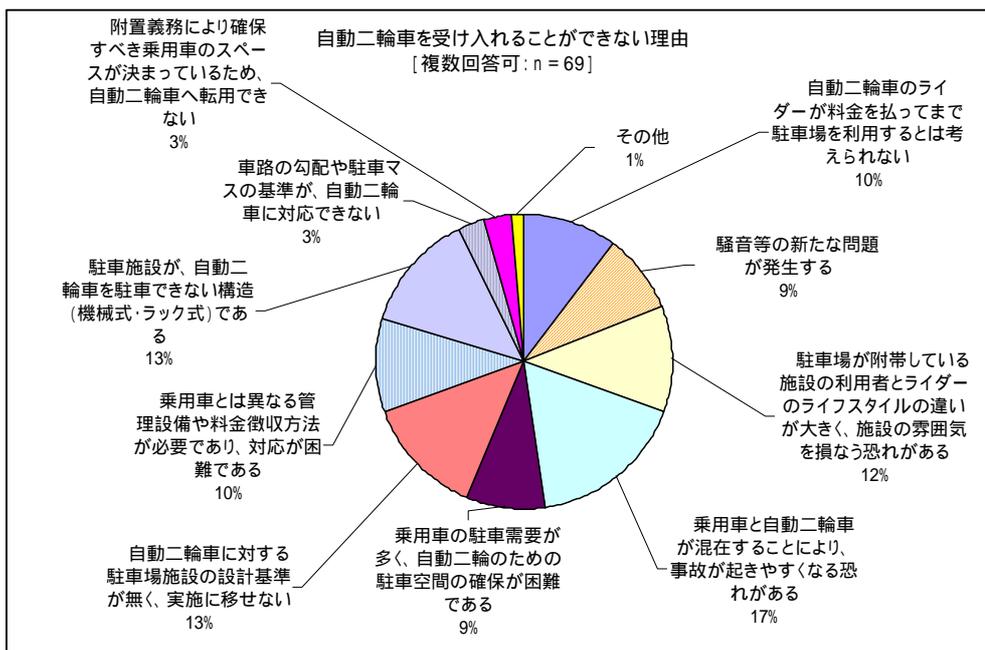
(4) 自動二輪車を受け入れるために必要な条件

自動二輪車を受け入れるために必要な条件では、「駐車機器整備(初期投資)に対する助成・補助金の交付」が約 20%で最も多く、次いで「(機械式・ラック式でも利用可能な)自動二輪車の駐車機器が開発される」「自動二輪車に対する駐車施設的设计基準が制定される」が約 15%程度となっている。



(5) 自動二輪車を受け入れることができない理由

自動二輪車を受け入れることができない理由は、「乗用車と自動二輪車が混在することにより、事故が起きやすくなる恐れがある」が約 15%程度で、次いで「自動二輪車に対する駐車施設的设计基準が無く、実施に移せない」「駐車施設が、自動二輪車を駐車できない構造(機械式・ラック式)である」となっている。

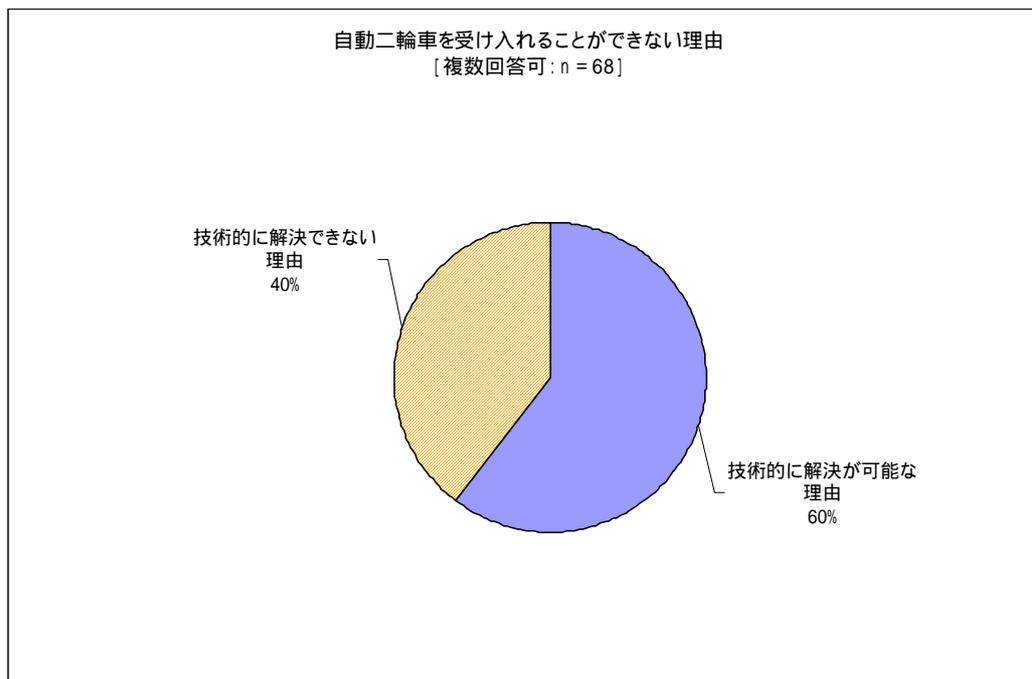


自動二輪車を受け入れることができない理由を「技術的に解決が可能な理由」と「技術的に解決ができない理由」の2つに分類すると、受け入れることができない理由のうち6割は技術的に解決が可能であると考えられる。

すなわち、約8割の事業者が自動二輪車を受け入れることができないと回答しているが、そのうち、約6割についてはその理由が技術的に解決が可能である。

技術的に解決が可能な理由	技術的に解決ができない理由
乗用車と自動二輪車が混在することにより、事故が起きやすくなる恐れがある 自動二輪車に対する駐車場施設の設計基準が無く、実施に移せない 乗用車とは異なる管理設備や料金徴収方法が必要であり、対応が困難である 駐車施設が、自動二輪車を駐車できない構造（機械式・ラック式）である 車路の勾配や駐車マスの基準が、自動二輪車に対応できない 附置義務により確保すべき乗用車のスペースが決まっているため、自動二輪車へ転用できない	自動二輪車のライダーが料金を払ってまで駐車場を利用するとは考えられない 騒音等の新たな問題が発生する 駐車場が附帯している施設の利用者とライダーのライフスタイルの違いが大きく、施設の雰囲気損なう恐れがある 乗用車の駐車需要が多く、自動二輪のための駐車空間の確保が困難である

（注）その他はいずれにも含めない



2.6 自治体の取り組みの現状と課題

(1) アンケート調査の概要

実施方針

本項目では自動二輪車の駐車対策について、東京都内の各自治体における取り組みの現状と課題を把握することを目的とする。

調査対象は23区および多摩地区4市の「都市計画」、「道路管理」および「交通安全（住民）」の3部門を対象として、郵送回収アンケート調査を実施した。

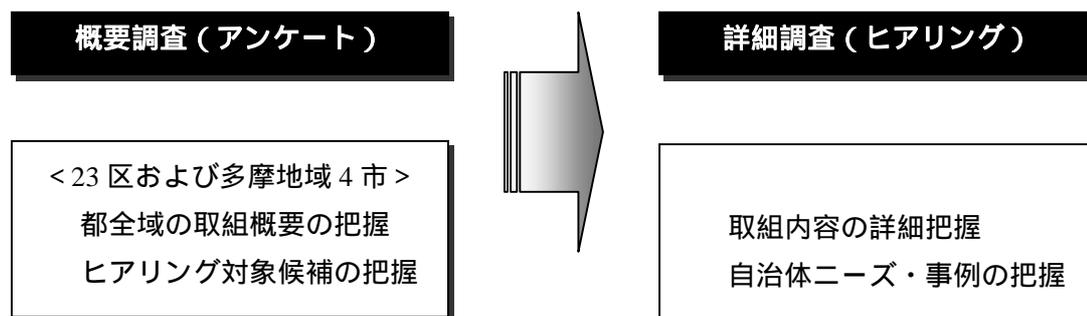


図 2.6.1 調査実施イメージ

実施方法

i. 概要調査（アンケート調査）

調査対象は23区および多摩地区4市の「都市計画」、「道路管理」および「交通安全（住民）」の3部門を対象として、郵送回収アンケート調査を実施した。

調査内容は、自動二輪車の駐車施設整備状況、ソフト面を含めた対策の実施状況および今後の対策予定・計画について把握するとともに、対策実施上の課題・要望について調査した。

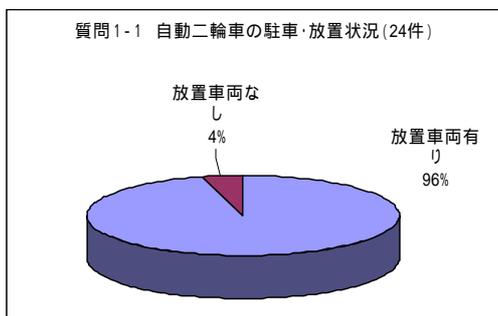
125cc超自動二輪車を対象

< 主な調査項目 >

- a) 自動二輪車の駐車・放置等に関わる問題発生の有無と具体的内容
- b) 自動二輪車が駐車可能な施設の整備状況（有無、内容、設置箇所）
- c) その他の取り組みや、対策として検討した内容、今後の対応予定・計画など
- d) 対策実施の有無、実施後の効果、未実施の場合には実施に至らなかった理由など
- e) 対策実施にあたっての課題、障害及び制度上の不足点、予算・制度上の要望など

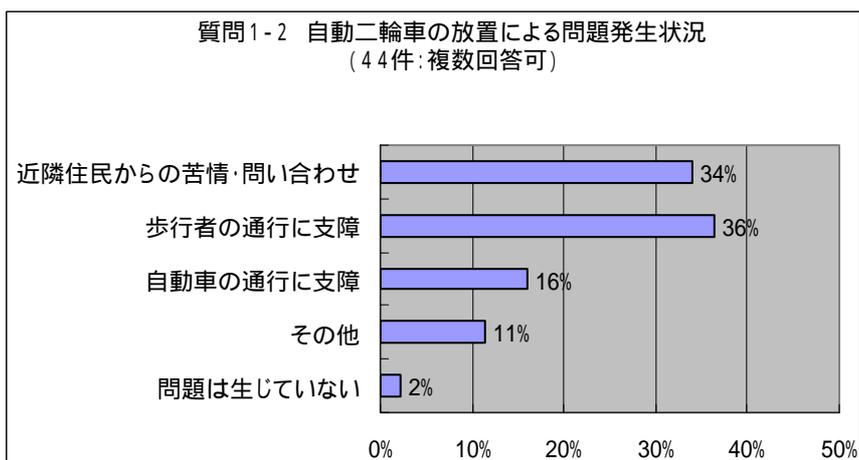
(2) 自動二輪車の放置状況

東京 23 区及び多摩 4 市では、ほとんどの自治体で自動二輪車の放置が見られる。



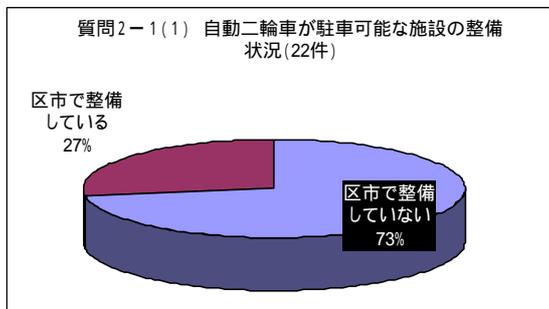
(3) 自動二輪車の放置による問題発生状況

自動二輪車の放置により、歩行者の通行に支障が生じているという回答が最も多かった。



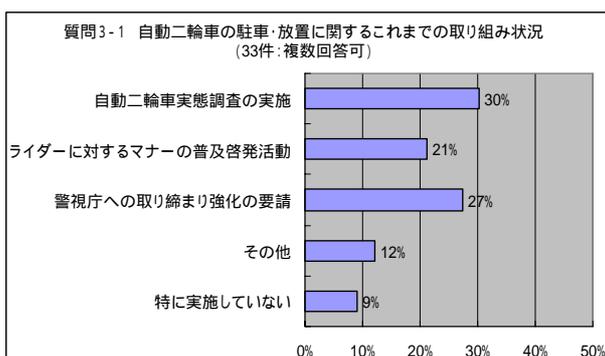
(4) 自動二輪車が駐車可能な施設の整備状況

区市において自動二輪車が駐車可能な施設を整備しているところは全体の 27%となっている。



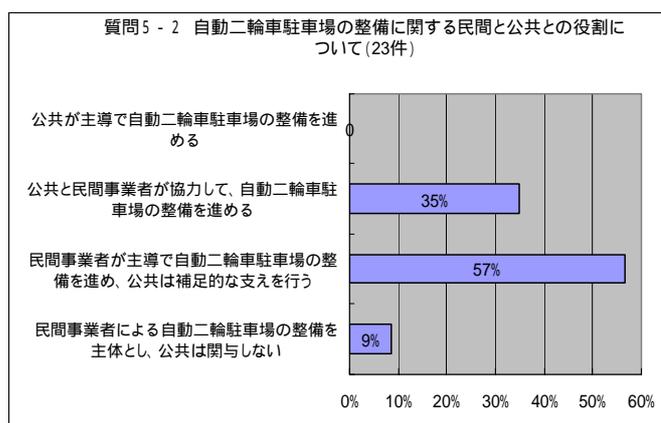
(5) 自動二輪車の違法駐車対策の実施状況

自動二輪車の違法駐車対策については、何も実施していないという回答は、全体の 9%である。



(6) 自動二輪車の駐車場整備について

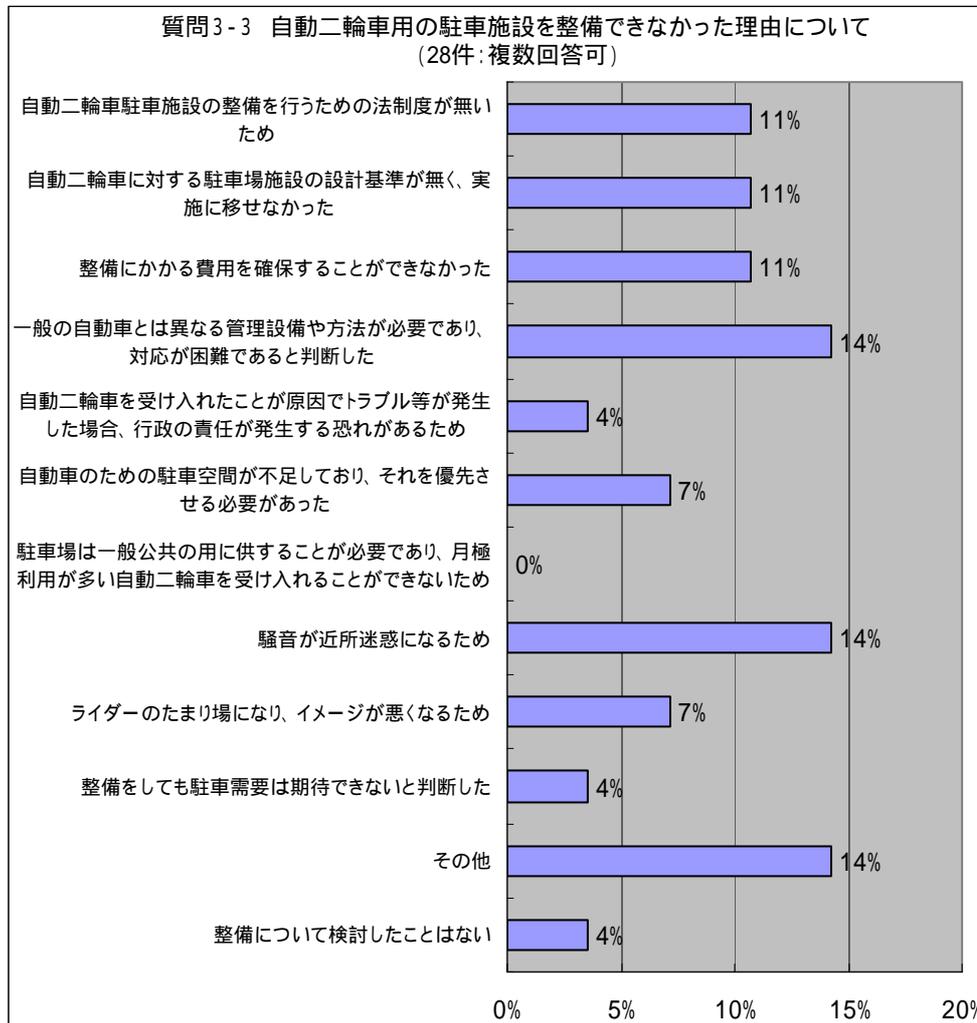
自動二輪車の駐車場整備については、公共が主体で行なうべきであると考えている区市はなく、民間主体の整備を進め、公共は補助的な支援を行なうことが妥当であると考えている区市が過半数を超えている。



(7) 自動二輪車用の駐車施設を整備できなかった理由について

- ・整備できなかった理由としては、「一般の自動車とは異なる管理設備や方法が必要であり、対応が困難であると判断した」、「騒音が近所迷惑になるため」、「自動二輪車駐

車施設の整備を行なうための法制度が無いため」「自動二輪車に対する駐車場施設の設計基準が無く、実施に移せなかった」「整備にかかる費用を確保することができなかった」等が挙げられる。



2.7 道府県・政令市での取り組み状況

(1) 実施方法

調査対象は全国46道府県および13政令指定市の「都市計画」、「道路管理」および「交通安全（住民）」の3部門を対象として、郵送回収アンケート調査を実施した。

調査内容は、自動二輪車の駐車施設整備状況、ソフト面を含めた対策の実施状況および今後の対策予定・計画について把握するとともに、対策実施上の課題・要望について調査した。

125cc超自動二輪車を対象

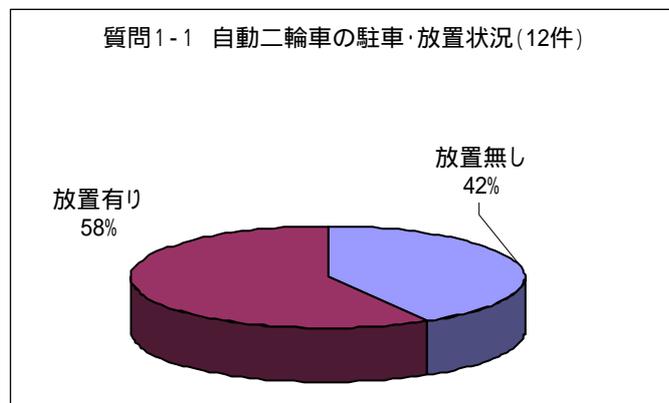
<主な調査項目>

- a) 自動二輪車の駐車・放置等に関わる問題発生の有無と具体的内容
- b) 自動二輪車が駐車可能な施設の整備状況（有無、内容、設置箇所）
- c) その他の取り組みや、対策として検討した内容、今後の対応予定・計画など
- d) 対策実施の有無、実施後の効果、未実施の場合には実施に至らなかった理由など
- e) 対策実施にあたっての課題、障害及び制度上の不足点、予算・制度上の要望など

(2) 政令指定市

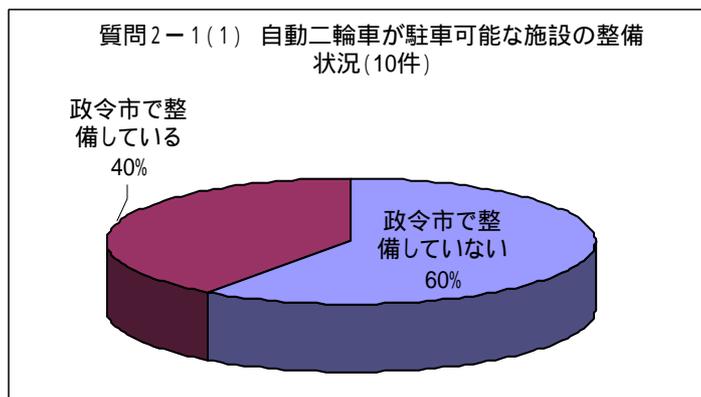
自動二輪車の駐車・放置による問題の有無

58%の政令指定市で、自動二輪車の駐車・放置が見られる。



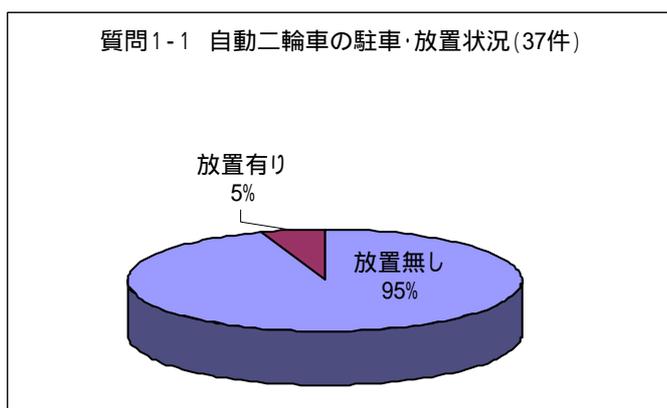
駐車場の整備状況

自動二輪車が駐車可能な施設を整備しているのは、40%程度の政令指定市である。



(3) 政令指定市以外の市町村

政令市以外の市町村では、放置があると回答したのは5%に留まっている。



2.8 先進事例の調査

(1) 調査概要

海外ならびに国内における自動二輪車の駐車空間に関する文献等を、下記の情報ソースを対象として検索・調査し、関連するものを収集・整理した。

- インターネット検索サイト、ニュースサイト
- 国内主要文献データベース（JICSTなど）
- 関係機関（財団法人 駐車場整備推進機構など）における保有事例

(2) 海外の事例

海外事例は欧州を中心に、基本的な駐車対策についての事例および自動二輪車の駐車スペースについての事例を収集・整理した。

以下に代表的な事例を示す。

表 2.8.1 海外事例一覧

事例	内容	都市名・国名
基本的な駐車政策	<ul style="list-style-type: none"> ・原則的には無料の路上駐車を都心部等で有料化し、流入交通や自動車保有を抑制 ・駐車料金と利用可能時間に差を設けることにより利用を平準化 ・有料化による料金収入をもとに、パーキングメーター等設置、料金未納取締り、路外駐車場整備等を実施 	ベルリン（ドイツ） プラハ（チェコ）
自動車駐車場併設の自動二輪車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪専用入出庫通路、専用スペースを設置 ・二輪車は原則無料 ・四輪車では利用しにくい場所を活用 	ジュネーブ（スイス） リヨン（フランス）
道路（車道）上の自動二輪車用駐車スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量の少ない道路の車道上に区画を設けて設置 ・商業店舗前の車道上に区画を設けて設置 	ダムシュット（ドイツ） ジュネーブ（スイス）
	<ul style="list-style-type: none"> ・車道上に区画および柵を設けて設置 ・四輪車用パーキングチケットと併設 ・車道上の未利用空間に設置 	リヨン（フランス） パリ（ " ）
道路（歩道）上の自動二輪車駐車スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の歩道上に専用区画を設けて設置 	ダムシュット（ドイツ）

海外事例 基本的な駐車政策		
名称	国名	都市名
路上駐車スペース有料化による交通抑制・誘導	ドイツ	ベルリン
概要		
<p>施策概要</p> <p>原則的に「道路の機能」として路上駐車が認められている 都心部流入交通抑制のため、都心ブロックでの路上駐車スペース約3万台分を有料化 夜間・休日を除いて30分につき1DMの駐車料金を課している 路上駐車料金は市の収入になるが、法律の規程により、パーキングメーター等設置、駐車違反車 両取締りのコストを負担できる程度の料金設定となっている 住民に対しては年間50DM程度の負担で定期券（許可証）を交付している</p> <p>駐停車に関する規制</p> <p>一部地区では、駐車需要（車庫利用も含む）が多すぎるため、利用者（住民、事業者、来訪者等） 別の時間帯規制などの工夫により、限られた駐車スペースの有効利用を図っている</p> <p>駐車違反取締りの状況等</p> <p>駐停車禁止場所の違反については、日本と同様、警察（市警察）が取締りを行なう 有料路上駐車スペースの料金未払い等については、徴収した料金収入から市当局が費用を捻出し、 警察内部に専門のスタッフを組織して取締りにあたっているのが特徴である</p>		
 <p>図 無料路上駐車スペース</p>		
事例の特徴		
<p>本来は無料である路上駐車スペースを有料化することにより交通抑制・誘導に利用 駐車料金収入を取締り費用にあて、路上駐車スペースの適正な利用秩序を維持 上記により、駐車対策における規制・整備・誘導を一体的に実施</p>		
都内への適用における課題等		
<p>道路空間が限られているため、路上を駐車スペースとして利用できるケースが少ない 路外への駐車スペース確保を原則としてこれまで施策を実施してきており、民間の駐車場事業も 存在することから、施策の継続性および民業圧迫に関する問題解決が必要 規制・整備・誘導を一体的に実施するためには、関連行政機関・民間等の調整が必要</p>		

海外事例 自動車駐車場併設の自動二輪車駐車場

名称	国名	都市名
サン・アントニオ地下駐車場 (The Saint-Antoine car park)	スイス	ジュネーブ

概要

施設概要

3,200 m² × 6 層 (19,200 m²)

収容台数

四輪用：500 台、二輪用：不明

管理

Adm.Fondation des parking (ジュネーブ州立の財団)

営業時間

24 時間

料金

自動二輪車は無料

四輪 ~3 時間：30 分 1 スイスフラン (約 89 円)

3~4 時間：30 分 2 スイスフラン

4~12 時間：1 時間 2 スイスフラン

夜間料金：2 時間 1 スイスフラン (19 時~7 時)



図 二輪用スペースのレイアウト



図 二輪用入出庫通路



図 二輪用駐車スペースの利用状況

事例の特徴

四輪駐車場に併設ながら、二輪専用入出庫通路および専用スペースを設置
二輪車は無料として駐車場への入庫を促進

都内への適用における課題等

四輪用駐車場の場内スペース・デッドスペース等の未利用空間の把握・確保が必要
駐車料金を無料あるいは比較的安価に設定しても事業採算が成り立つスキームの構築が必要

i. 海外事例のまとめ

駐車空間としての道路利用について

四輪・二輪を問わず、道路上を無料の駐車スペースとして利用することが原則
駐車スペースを民地に求めない代わりに、公共が整備する道路空間を十分に確保
駐車需要が高い地区においては路上空間を有効に利用するため、パーキングメータ
ー等により路上駐車を有料化、駐車料金や利用可能時間をきめ細かく設定し、総合
的駐車管理を実施

路外駐車場について

路上駐車が前提のため、日本で見かける時間貸し民間駐車場は皆無
路上で駐車可能な台数以上の需要が生じている地区について公的機関が設置
民間事業者との競合がなく、公共施設の一環として整備するため、駐車料金は安価
に設定

ii. 都内における適用上の課題

駐車空間としての道路利用について

都内においては、道路空間が十分に確保できていないことが多いため、駐車スペ
ースとして道路上を利用することは円滑な交通確保のために困難なケースが多い
路外への駐車スペース確保を原則としてこれまで施策を実施してきており、民間の
駐車場事業も存在することから、施策の継続性および民業圧迫に関する問題解決が
必要

路上を駐車スペースとして活用する場合、相対的に効用が低くなる路外の駐車スペ
ースの確保・整備を喚起するためのスケジューリング、インセンティブ付与等の工
夫が必要

自動二輪車用の駐車区画に関する基準の策定が必要であるとともに、道路構造、標
識・標示および道路交通に関連する法令等の改正が必要

路外駐車場について

四輪用駐車場の場内スペース・デッドスペース等の未利用空間の把握・確保が必要
駐車料金を無料あるいは比較的安価に設定しても事業採算が成り立つスキームの
構築が必要

(3) 国内の事例

国内事例は東京都内を中心に、自動二輪車の駐車スペースについての事例を収集・整理した。

以下に代表的な事例を示す。

表 2.8.3 国内事例一覧

事 例	備 考
自動二輪車専用駐車場の整備-1 (六本木)	(財)東京都道路整備保全公社
自動二輪車専用駐車場の整備-2 (品川)	(株)みなと都市整備公社
自動二輪車専用駐車場の整備-3 (町田-1)	(財)自転車駐車場整備センター
自動二輪車専用駐車場の整備-4 (町田-2)	(財)自転車駐車場整備センター
駐車場の一部開放-1 (大久保)	(財)東京都道路整備保全公社
駐車場の一部開放-2 (池袋駅西口)	池袋西口都市計画公共地下駐車場
駐車場の一部開放-3 (池袋駅東口)	池袋西口都市計画公共地下駐車場
駐車場の一部開放-4 (八王子)	八王子市住宅都市整備公社
駐車場の一部開放-5 (京都府京都市)	(財)京都市駐車場公社
駐輪場の一部開放-1 (大崎駅東口)	品川区
駐輪場の一部開放-2 (大崎駅西口)	品川区
駐輪場の一部開放-3 (亀有)	葛飾区
駐輪場の一部開放-4 (調布)	調布市公共施設管理公社
駐輪場の一部開放-5 (宮城県仙台市)	仙台市
駐輪場の一部開放-6 (鹿児島県鹿児島市)	鹿児島市

事例	
施設の名称	開始年
仙台駅西口地下駐輪場	
事例概要	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 45%;">  </div> </div> <p>収容台数 150台（一時/50台、定期/150台）</p> <p>営業時間 05:00～00:30</p> <p>料金 一時：100円/1日1回 定期：1500円/月</p> <p>備考 仙台市の駐車場では自動二輪の受け入れも積極的に行っている 小売店や金融機関などの新規開発については100台以上の駐車場の設置を求めている そこでは対象車両が、自転車：原付：自動二輪＝5：4：1となっているのが特徴である</p>	
実施効果	
課題等	
管理	
仙台市	

2.9 駐車場整備に対する周辺住民の考え方

(1) 調査の方法

以下の8地区における周辺住民および事務所・店舗の従業員における自動二輪車利用者や駐車施設に対する意見や要望をアンケートにて把握した。

なお、アンケートの配布は、周辺住民等に対しポスト投函・郵送回収方式で行った。

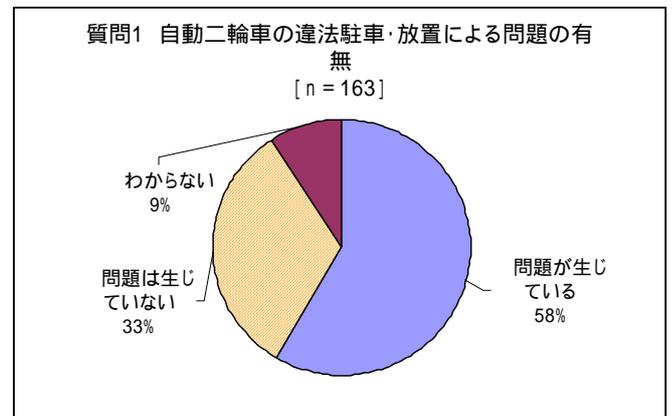
125cc 超自動二輪車を対象とした。

表 アンケート対象箇所と配布数

	地区名	配布枚数
1	新宿	400
2	渋谷	400
3	池袋	400
4	上野	400
5	光が丘	400
6	お茶の水	400
7	日本橋	400
8	北千住	400
	合 計	3,200

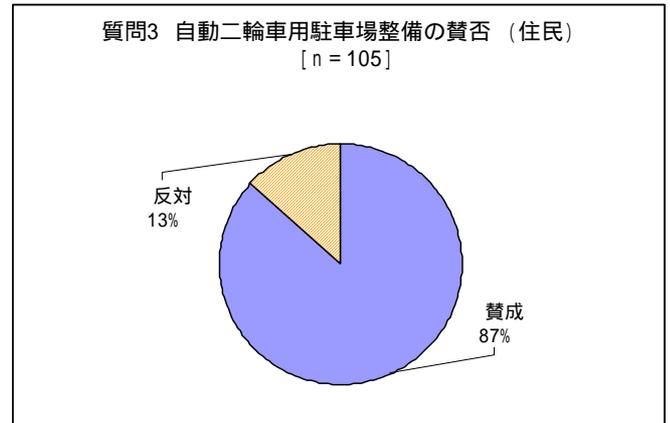
自動二輪車の違法駐車・放置による問題の有無

- 自動二輪車の違法駐車・放置により、何らかの問題が生じているかどうかでは、「問題が生じている」と回答した方が約60%、「問題は生じていない」と回答した人は約30%であった。



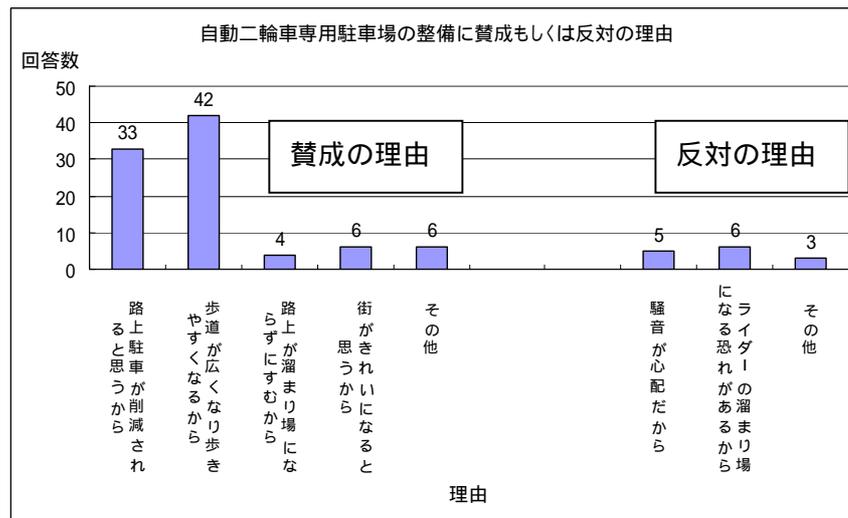
住民のアンケート配布地域周辺での自動二輪車用駐車場整備の賛否

- アンケートを配布した地域周辺にお住まいの方のうち、自動二輪車用駐車場の整備に「賛成」と回答した方は約90%、「反対」と回答した方は約10%であった。



住民の自動二輪車駐車場の整備に対する賛否の理由

- 自動二輪車専用駐車場の整備に対する賛成もしくは反対の理由では、「路上駐車削減」や「歩道が広がる」という理由で整備に賛成している人が多数を占めている。



2.10 関係団体に対するヒアリング結果

国内の関係団体に対して、ヒアリングを実施し自動二輪車の駐車空間に関する現状や意見等を把握した。

(1) 大規模施設管理者

品川、渋谷を初めとする大規模施設で自動二輪車の受け入れは既に行われている。利用者については、整備した台数と比較して少ない。現在の料金設定では、単位面積あたりの収益が自動車と比較して劣っている。自動二輪車の受け入れにあたっては、駐車券発券機・精算機等の改修が必要な場合が多く、事業者にとって負担となる。

(2) 車両機器メーカー

駐車場の基準については、四輪の自動車と同じで十分である。ただし、精算機が設置してある場所は平面である必要がある。自動二輪車を駐車場に入れて、過去に問題となった事例は無い。

(3) 自治体に対するヒアリング

区として整備できるところについては、整備を進めている。自動二輪車用のパーキングメーターの設置についても警視庁へ要望を出している。

(4) 駐車機器メーカー

大手機器メーカーでは、原付用の機器をベースとして自動二輪車へ適用している。自動二輪車用の駐車機器を開発する場合は、市場規模がある程度育成されて、生産台数が確保されないと、駐車場事業者の採算性に合ったコストに抑えることはできない。中小の機器メーカーでは、自動二輪車用のスタンドタイプやロッカータイプの駐車機器が開発・販売されている。

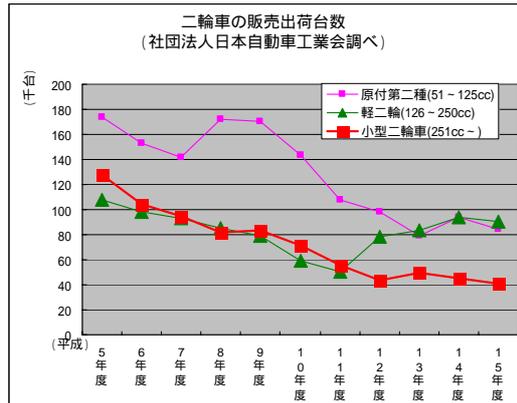
第 部

自動二輪車の現状と駐車空間に関する調査

～ 調査報告書 ～

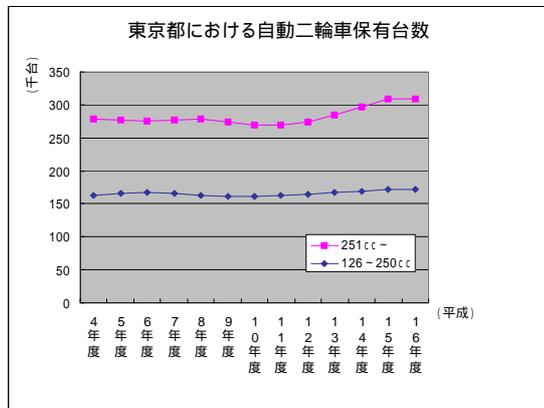
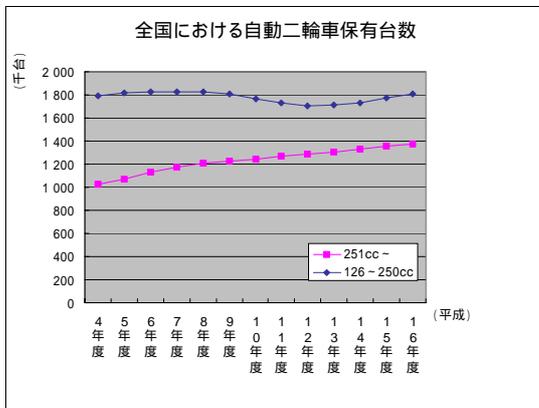
1.自動二輪車駐車問題に関する現状認識

自動二輪車の違法路上駐車に係わる問題は、近年社会的に注目されている。しかしながら、自動二輪車自体は特に新しい交通機関というわけではないことから、違法路上駐車は近年生じたとは考えにくく、過去から生じていた状態であると考えられる。実際に、自動二輪車の販売台数や保有台数を見ても、近年急激に増加したわけではないことが分かる。



出典：社団法人 日本自動車工業会

図 自動二輪車の販売出荷台数推移



出典：社団法人 全国軽自動車協会連合会

出典：東京都統計年鑑

図 自動二輪車の保有台数推移

それでは、なぜ今注目されているのか、あるいは過去から生じていた問題であるとする、なぜ今まで放置されてきたのかという疑問が生じる。

今後、自動二輪車の違法路上駐車問題に対し、適切な対策を実施するためには、これらの疑問を含め、自動二輪車を取り巻く状況や問題が生じた原因について把握することが重要と考えられ、本調査により把握した事項を基にこれらについてとりまとめる。

1.1 自動二輪車の違法路上駐車がもたらす問題点とは何か

ライダーが普段利用している駐車場所としては、目的施設内に駐車場がある場合はそこに駐車するが、それ以外は歩道または車道を駐車場所として選択する場合が多い。

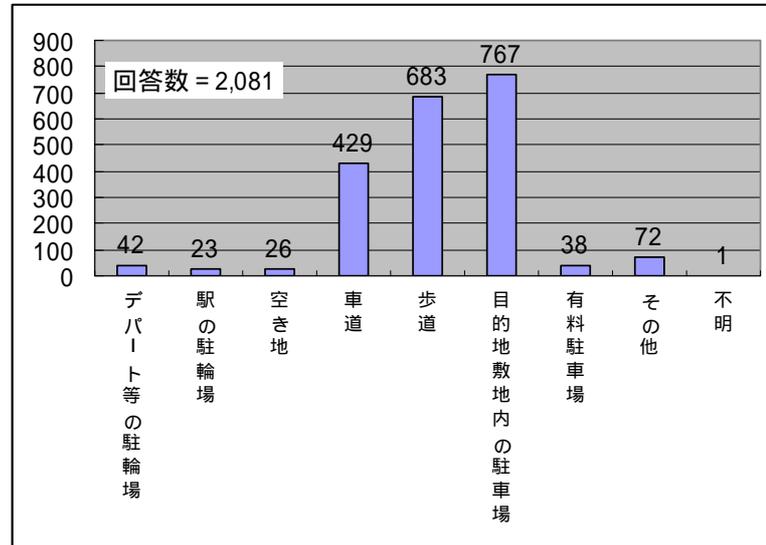


図 普段の駐車場所：本調査ライダーに対する web アンケート

自動二輪車の駐車場所として、乗用車の路上駐車と異なる点は、歩道の路上駐車がが多いということと、有料駐車場に駐車することが少ないということである。こういった歩道への路上駐車がが多いという特徴を見ると、利用者の意識としては、自転車や原付と同じ感覚であると想像できる。そのため、違法路上駐車をしているという意識は低いと考えられる。また、有料駐車場に駐車することが少ないのは、有料駐車場自体が少ないことも原因であると考えられる。

こういった歩道への違法路上駐車は、本来確保すべき道路機能を阻害し、歩行者の通行障害となるばかりか、転倒の懸念などもあり、安全な歩行を阻害している。

また、自動二輪車は、自動車に比べて震災時に転倒する危険性が高く、災害応急、災害復興の妨げになる可能性も高いと考えられる。

このような自動二輪車の駐車問題を解決するためには、その発生する原因について考える必要がある。

1.2 自動二輪車の駐車問題が発生する原因

自動二輪車の駐車問題は、歩道や車道に違法に駐車していることにある。その原因としては、ライダーの駐車に対する意識の低さや、違法路上駐車取締りの取締りが少ないこと、自動二輪車の駐車供給量が少ないこと等にあると考えられる。

(1) 取締りの状況

ライダーに対するヒアリング調査結果を見ると、503人の被験者に対し取締りの経験が全く無いという回答が過半数を超えている。また、実際に「かぎ付き標章の取付け」や「レッカー移動」を伴う取締りを経験したライダーは、全体の15%程度である。そのため、路上駐車に対する危機感や警戒感が生じにくく、駐車場が整備された場合でも入庫習慣にはつながらないと考えられる。

平成18年6月9日までに違法駐車対策に係る改正道路交通法が施行され、取締りに関して使用者責任の拡充、放置駐車車両の確認事務の民間委託等が実施されることから、着実にライダーの取締り経験が増加するものと考えられるが、取締りを効果的なものにするためにも、駐車場の整備は急務であると考えられる。

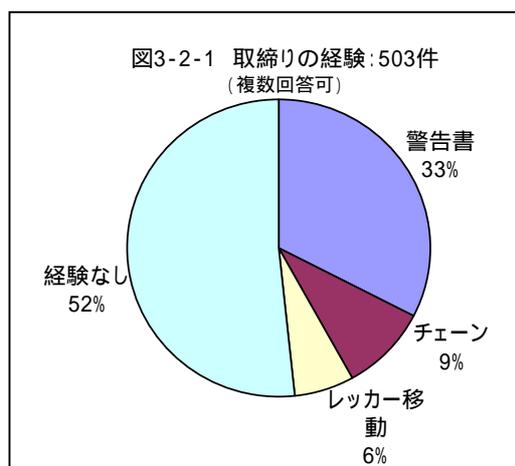


図 取締りの経験

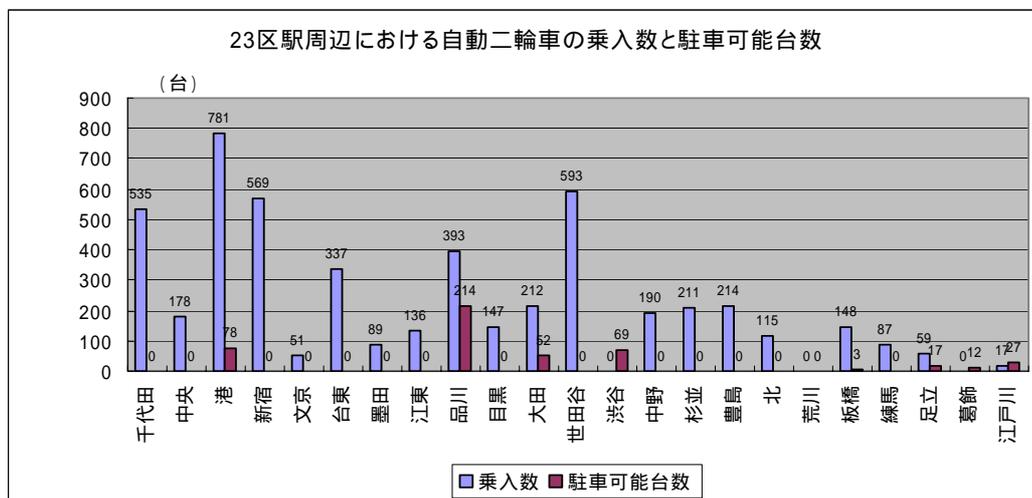
(2) ライダーの駐車意識

ライダーの駐車に関する意識は、駐車場の供給量が十分ではない現状において、正確に把握することは困難である。しかしながら、月極駐車場の利用者数の増加や、一部の時間貸し駐車場における整備後の利用状況を見ると、適正な駐車料金を支払い駐車している行動も多く見られる。そのため、ライダーの駐車に関する意識は、決して低いわけではないと考えられる。

しかしながら、自動二輪車駐車場付近においても自動二輪車が放置されている現状を見ると、違法路上駐車の原因としては、駐車場の整備量が不足していることの他に、ライダーの入庫習慣や支払い習慣が成熟していないことなども考えられる。

(3) 自動二輪車駐車場の整備量

総務省が行なう駅前放置の実態調査の一環として、東京都生活文化局が平成14年に行った、駅周辺における自動二輪車の乗入数と駐車可能台数の調査によると、多くの区で自動二輪車の駐車可能な施設がないか、需要に見合った供給量が確保できていない。



出典：駅前放置自転車の現況と対策（東京都生活文化局 平成14年10月調査）

図 23 区駅周辺における自動二輪車の乗入数と駐車可能台数

また、自治体アンケート調査（東京都23区及び多摩4市（八王子市、町田市、多摩市、武蔵野市）を対象）結果及び日本二輪車協会（NMCA）のホームページで把握している駐車場等について、現地調査を行い調査した結果、東京都23区及び多摩4市における駐車供給量は、全体で1,017台と少ない。

表 自動二輪車駐車供給量

		箇所数	駐車台数
公営	専用駐車場	7	364
	自動車駐車場の一部開放	14	219
	自転車駐輪場の一部開放	11	152
民間	専用駐車場	3	82
	自動車駐車場の一部開放	9	105
	自転車駐輪場の一部開放	6	95
合計		50	1017

このように、自動二輪車の駐車場整備は進んでいないが、今後整備を行っていくうえで、これまでに進まなかった理由について検討する必要がある。

1.3 自動二輪車が駐車可能な施設の整備が進まなかった理由

(1) 民間事業者の整備が進まない理由

駐車場は公共も整備しているが、本質的には民間の事業として成立している。民間事業が成立する条件は、当然ながら収益が確保できることであり、駐車場事業の場合は整備量に見合った需要が存在することである。

仮に、自動二輪車の需要が十分にあり、設定した駐車料金でライダーが入庫し、それにより事業採算性が確保できるのであれば、自動二輪車の駐車場事業は、既に民間の事業として市場が形成されていると考えられる。そのため、駐車場事業としては成立するほどの需要がない可能性がある。

実際に、乗用車の ha 当たり駐車需要と、自動二輪車の ha 当たり駐車需要を比較すると、乗用車に比べて、自動二輪車の需要が非常に小さいことが分かる。(注：排気量 125cc を超える自動二輪車を対象としており、原付及び 125cc 以下の自動二輪車は除いている)

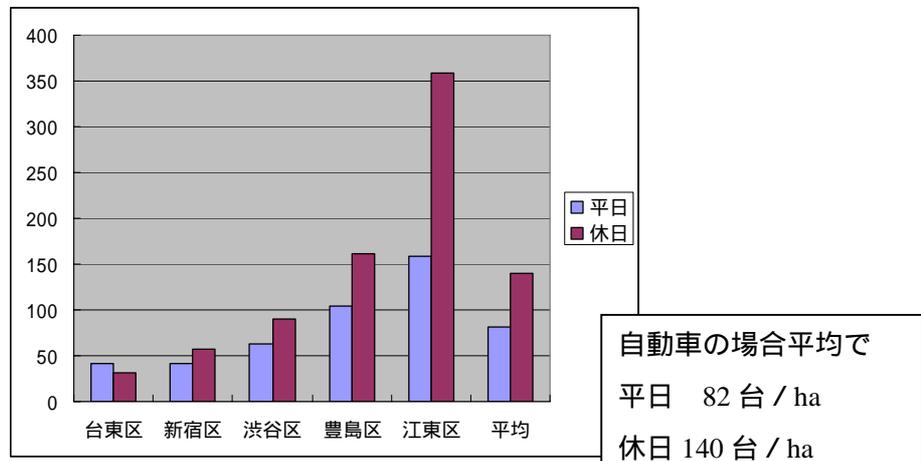


図 自動車における時間貸し駐車需要密度

資料：「路上駐車実態調査報告書 平成 15 年 3 月(財団法人 東京都道路整備保全公社)」

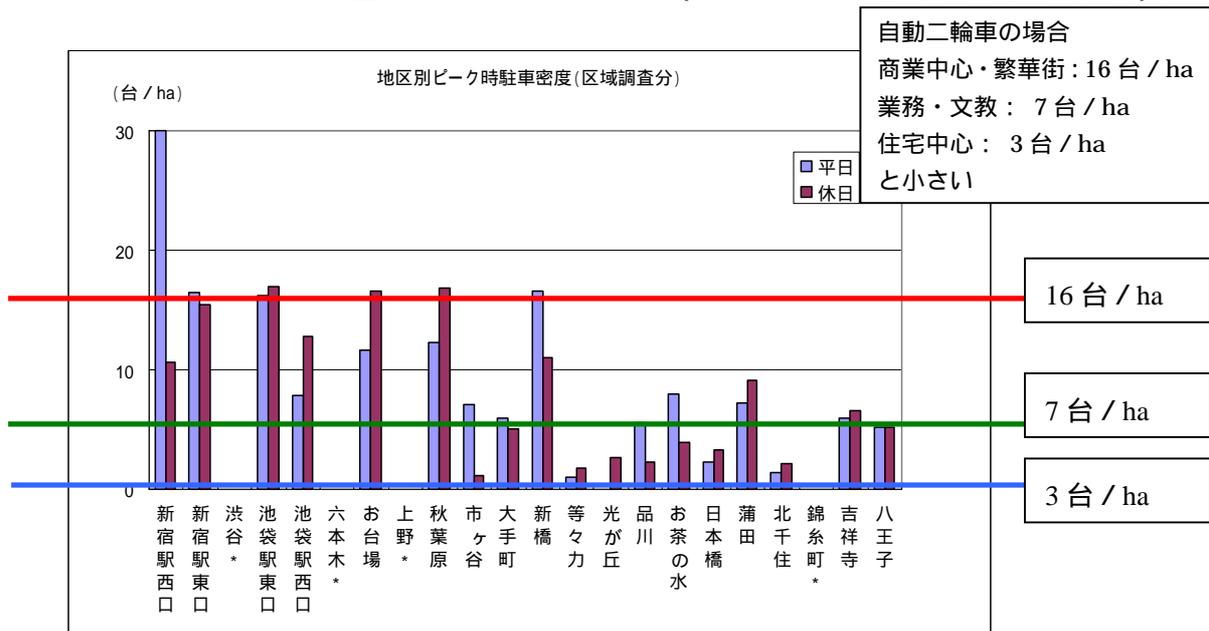


図 単位面積あたりの自動二輪車における違法駐車・放置台数

一方で、民間事業者において駐車場の整備が行われている例があるが、整備に見合った需要は確保できていないケースが多い。大規模事業者のヒアリングにおいても、東急ハンズや品川で同様の回答が得られている。

また、ライダーに行った web アンケートにおいては、路上駐車をする理由として、駐車場料金がかかることや四輪と一緒に停めることの不安、駐車場は人目がなく心配というのを挙げており、駐車場を整備したとしても、需要が確保できない可能性がある。その場合、自動二輪車の駐車場を整備するよりも、料金負担力の高い乗用車の駐車場を整備するほうが事業採算性は良くなり、自動二輪車駐車場の民間整備は進まないことになる。

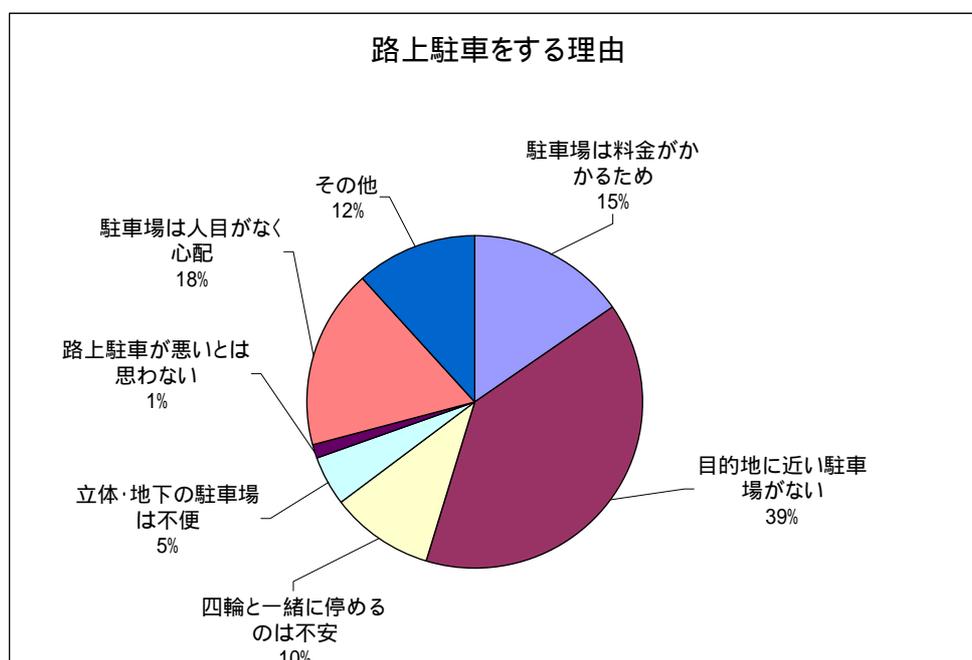
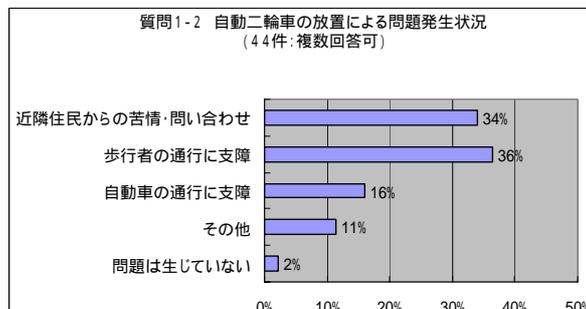
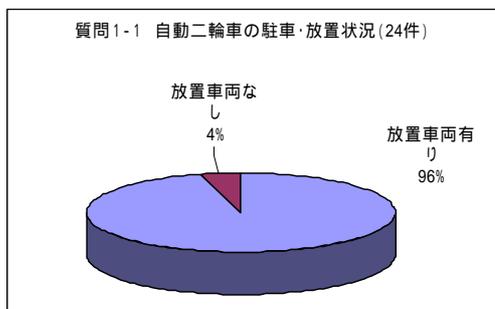


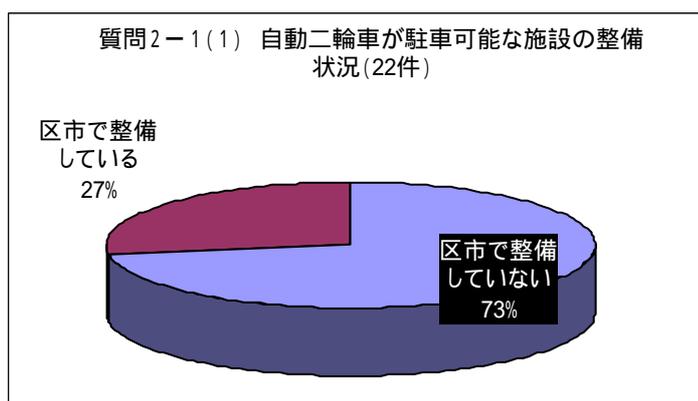
図 自動二輪車ライダーが路上駐車をする理由

(2) 地方自治体の整備が進んでいない理由

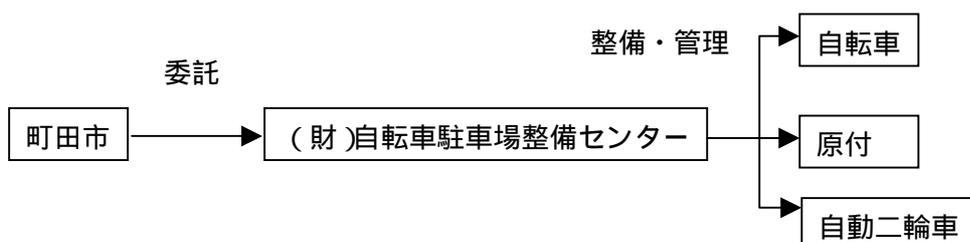
東京都 23 区及び多摩 4 市に行ったアンケート調査では、全体の 96%の区市において自動二輪車の放置車両があると回答している。また、住民からの苦情や歩行者の通行に支障をきたす等、具体的な行政課題も生じている。



しかしながら、自動二輪車の駐車施設を区市において整備している例は少ない。



また、町田市等、自動二輪車の路上駐車がよく発生していた都市では、独自の工夫により自動二輪車駐車を整備している例があるが、これらの都市では、自転車対策の延長として実施しているのが特徴である。



自転車駐車場の対策の延長として自動二輪車を捉えた場合、その対策の中心は自治体であり、民間市場の形成は難しいと考えられる。また、仙台市のように条例により原付と同様の撤去を可能としている都市もあるが、撤去や保管等自転車と同様の対策を自動二輪車に実施するためには、その費用や人員の点で限界があり、十分な展開ができない都市の方が多いことも想定される。

そのため、乗用車と同様に駐車場対策として実施し、附置義務駐車場の整備や公共駐車場の整備等を進めることが期待されるが、こういった取り組みができなかった理由として、駐車場法における自動二輪車の記述が障害となっている可能性がある。

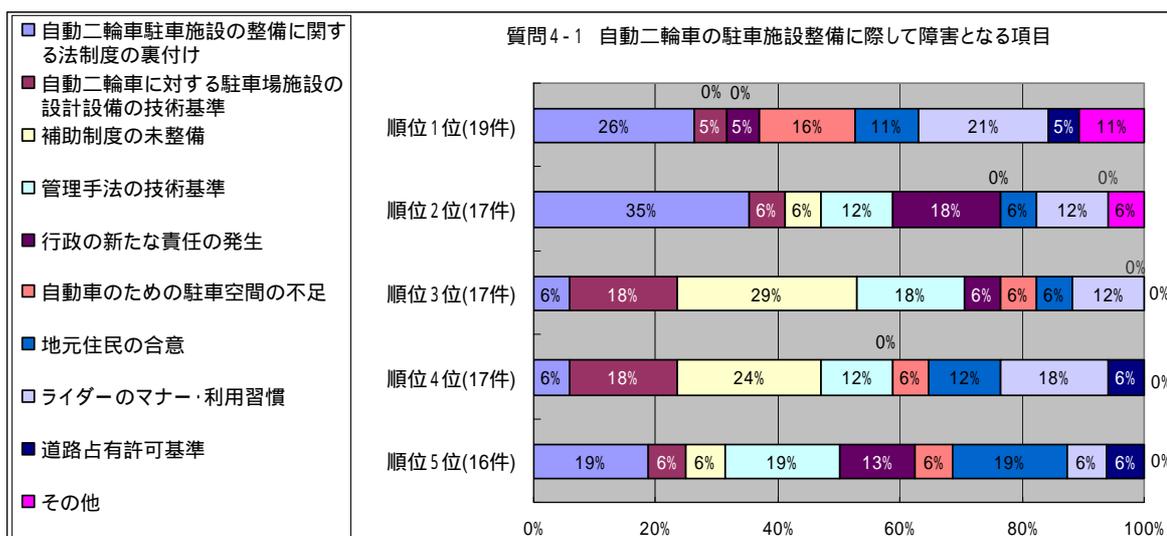
駐車場法

(用語の定義) 第二条

四 自動車 道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第二条第一項第九号の自動車のうち、大型自動二輪車（側車付きのものを除く。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）以外のものをいう。

東京都 23 区及び多摩 4 市のアンケート結果を見ても、自動二輪車の駐車施設整備に際して障害となる項目として、法制度の裏付けと補助制度の未整備を挙げている。駐車場法制定当初は、上記のように自動二輪車は含まれておらず、そのために自治体での駐車場整備が進まなかったものと想定される。

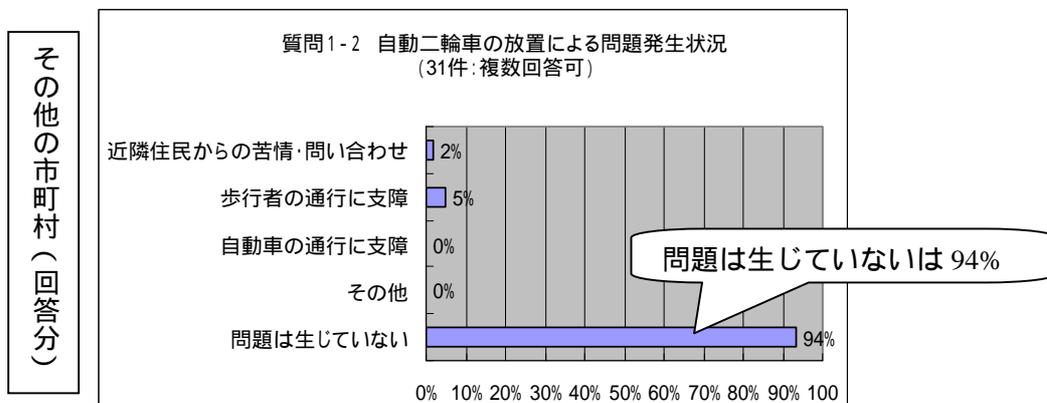
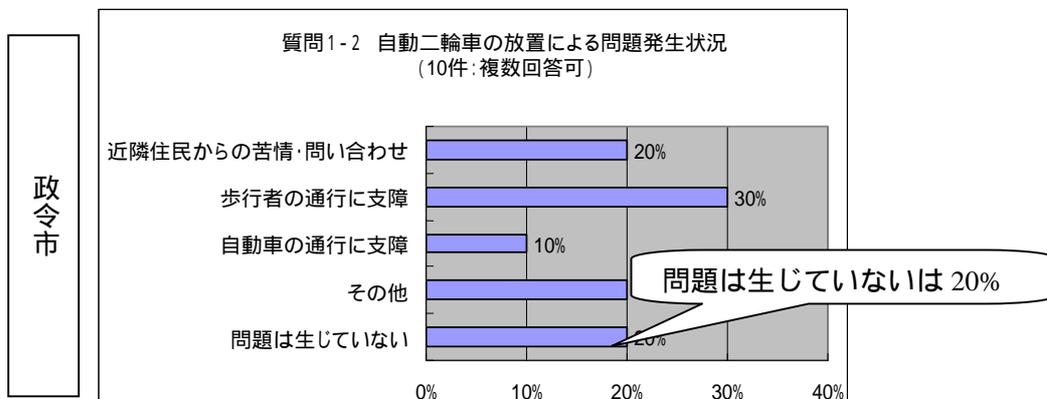
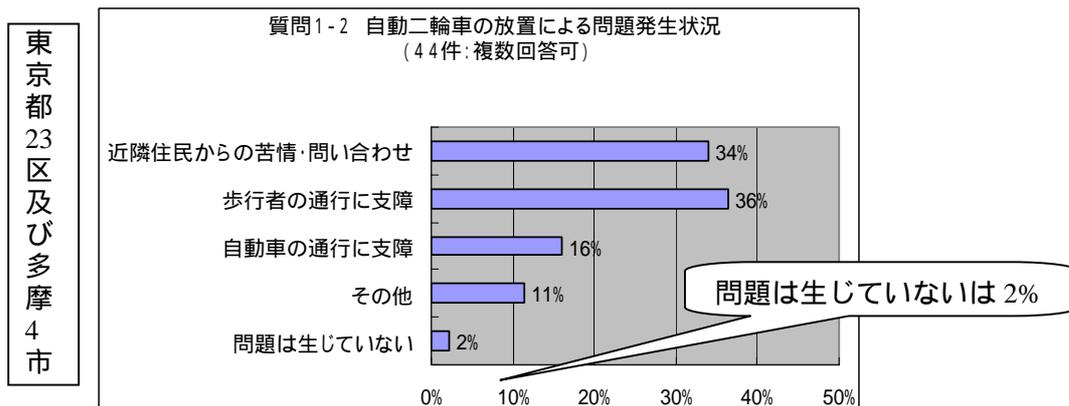
一方、国土交通省の見解としては、駐車場法において自動二輪車を適用除外としているものの、自動二輪車の駐車場整備を阻害しているわけではないとしており、そのことについて周知・理解が進まなかったことを原因と挙げている。



(3) 自動二輪車の駐車問題は特定の地域に特化した問題である可能性が高い

東京都23区及び多摩4市のアンケート結果と、政令市のアンケート結果、その他の市町村のアンケート結果を見ると、自動二輪車の駐車問題に対する認識の違いが明らかである。

そのため、法制度を整備し全国的な問題として解決するのではなく、地域固有の問題として独自の取り組みを行っている現状があると考えられる。



1.4 自動二輪車の駐車問題が注目されている理由

自動二輪車は過去から存在し、これまでも自動二輪車に対応した駐車場が少なかった現状を考えると、以前から注目されていなければならない問題である。

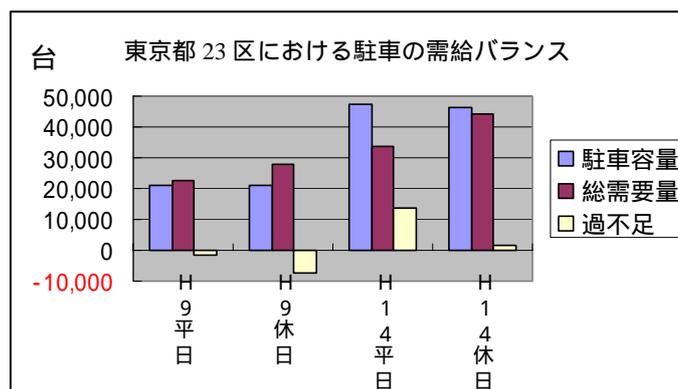
これまでに特に注目されなかった理由としては、自動二輪車の駐車が歩道で発生するために、自動車の路上駐車に比べて、走行車両に対する影響が少なかったことが考えられる。そのため、乗用車や荷捌き車両といった渋滞等経済上の問題解決をする施策の実施を優先したものと考えられる。

また、自動二輪車の駐車需要は、自動車の需要に比べて小さく、このことも自動二輪車への緊急的な対応が実施されなかった理由と考えられる。

これらのことは、実際に自動二輪車の駐車場が整備されていないことや、道路交通センサス等の交通調査において自動二輪車を特別に調査していないことなどからも想定される。また、先述の総務省調査においても、自転車調査の一環として調査している。

種別	内容
歩行者類	隊列、群列を除く
自転車類	車いす、小児用の車を除く
動力付き二輪車類	自動二輪車、原動機付自転車
乗用車類	乗用車 ナンバー5 (黄と黒のプレート) ナンバー3, 8 (小型プレート) ナンバー3, 5, 7
	バス ナンバー2
貨物車類	小型貨物車 ナンバー4 (黄と黒のプレート) ナンバー3, 6 (小型プレート) ナンバー4, 6
	普通貨物車 ナンバー1 ナンバー8, 9, 0

一方、こういった乗用車や荷捌き車両といった駐車問題については、平成3年度の道路法・駐車場法の改正以降、着実に駐車場の整備が進み、東京都23区においては、全体では必要に見合った駐車場整備が進んできている。



出典：路上駐車実態調査報告書（平成15年3月 財団法人 東京都道路整備保全公社）

そのため、自動車の路上駐車が解決したわけではないが、これまではあまり注目されなかった自動二輪車の駐車問題について注目され始めたものと考えられる。

1.5 自動二輪車駐車問題に関する現状認識

これまでに述べたように、自動二輪車の駐車問題は、自動二輪車の駐車が、これまでに十分に整備されてこなかったことと、それに伴い取締りが十分に実施されていなかったことが原因であると考えられる。また、駐車が整備されなかった理由としては、自動二輪車駐車場の法的位置付けが明確でないことから自治体の取組みが低調であったこと、及び民間駐車場については乗用車に比べて市場形成力が弱いために事業として着目されなかったことが挙げられる。

こういった自動二輪車の駐車問題に対する取組みが進まなかった理由について、次に取りまとめる。

(1) 問題解決の緊急性が低いと考えられた

乗用車や荷捌きに代表される自動車の路上駐車は、渋滞等の経済損失が大きいことから、これらの駐車行動に対する対策を優先してきた。(平成3年度以降)

自動二輪車は需要も少なく、渋滞等の影響もそれほど大きくないことから、重視されることはなかった。

(2) 各関係者は問題解決に積極的に取組んでこなかった

公共の整備については、既に先進的な事例もあることから、自動二輪車の駐車問題が顕在化しておりかつ積極的に解決に取り組む場合は、現行法制度においても、自治体の創意工夫により実施できていたと考えられる。

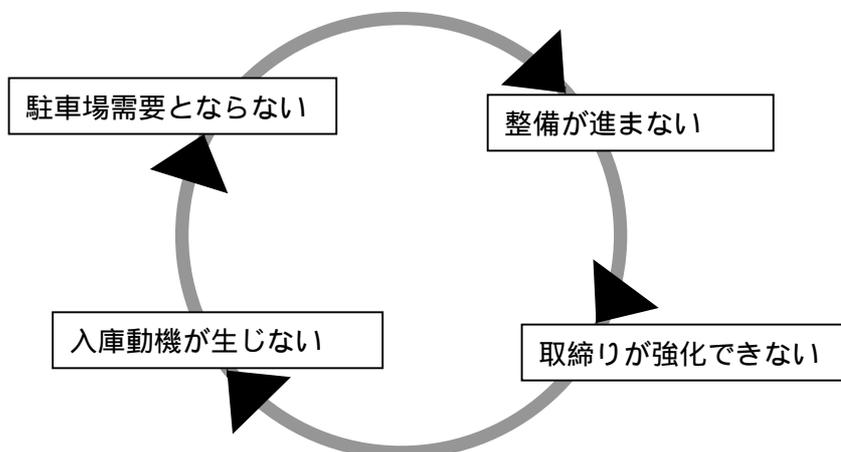
ライダーの駐車場入庫への意識も低く、料金負担の可能性も現段階では低い。

駐車が少ないために、取締りについても十分に行われなかった。

自動二輪車メーカーも販売した以降の駐車行動に対し、対策を講じていたわけでもない。

自動二輪車を取り巻く状況を整理すると、どの関係者もこれまでに取り組むことができたものと考えられるが、自動二輪車の駐車問題をそれほど重要視していなかったために、積極的に取組まなかったのが現在の状況であると考えられる。

そのため、自動二輪車の駐車問題に関しては、以下のような悪循環が生じていると考えられる。

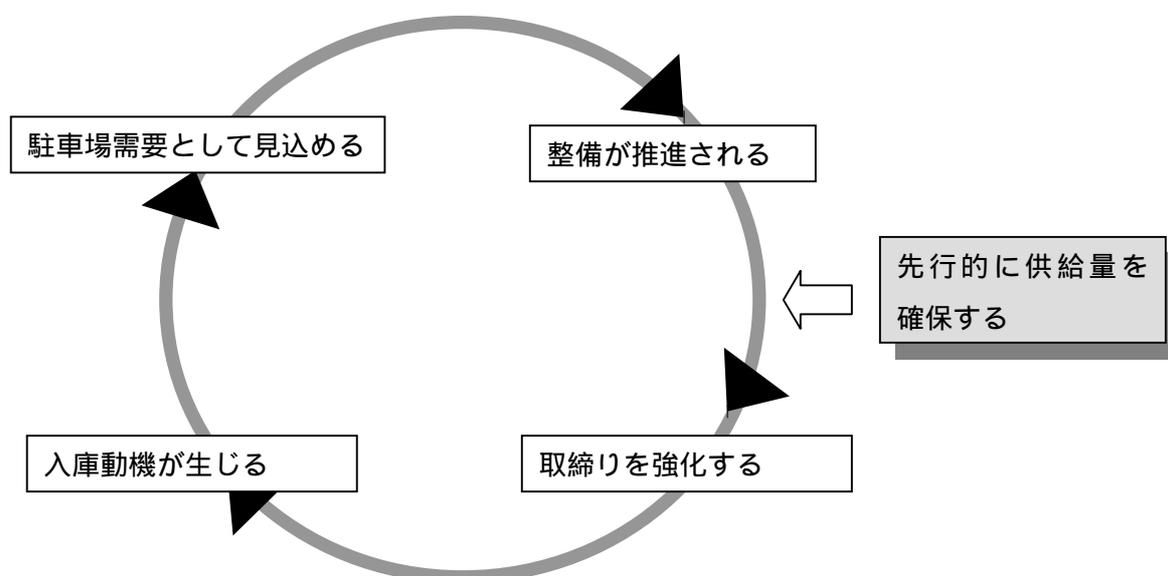


2.自動二輪車対策の方向性の検討

自動二輪車の駐車問題を解決するためには、ハード施策とソフト施策が連携して行われる必要があり、そのためには各関係者が積極的に取組むことが前提となる。

そのなかで、先述の悪循環を是正し、問題解決に向けた循環を作るための具体的な取り組みとしては、第一に絶対的に不足している駐車供給量について、先行的に確保することが優先される。

このように、駐車場の整備を先行的に実施することで、自動二輪車違法路上駐車の取締りを強化し、ライダーの入庫動機を生じさせ、それを需要とすることで駐車場事業を成立させ、さらに駐車場整備を促進させるという循環に展開させることが重要と考えられる。



そのため、駐車場の整備については、以下の2点について同時に実施することが重要であると考えられる。

短期的にある程度の整備量を確保する。

都市において今後計画的に整備量を確保する。

そこで、どのような方法で駐車場整備を進めるかについてその考え方を示し、そのために各関係者はどのような役割を担うことになるかについて、調査結果を基に取りまとめ、自動二輪車対策の方向性とする。

2.1 自動二輪車における駐車供給量の確保に対する考え方

(1) 原因者負担の原則と附置義務化の検討

駐車場の整備は、原因者である建物側で整備することが原則である。自動二輪車についても派生需要であることから、この原則は変わらない。しかしながら、小規模な施設については、自動車についても附置義務化が課せられていないため、自動二輪車についても同様の考えを適用することが妥当であると考えられる。

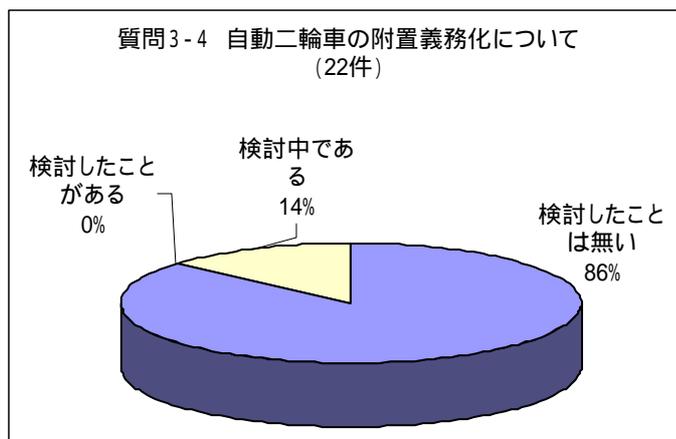
そのため、自動二輪車についても附置義務化を行い、計画的な駐車場整備が必要と考えられるが、自動二輪車は駐車場法の対象車種ではないという認識に基づき、これまでは附置義務化が実施されていなかった。法制度に明記されていなければ附置義務化を行なう動機が弱く、また融資や補助についても制約があると受け止められていたことが自治体アンケート等からも多数把握できた。

一方、国土交通省としての考え方は、附置義務条例は自動二輪車への対応を阻害するものではなく、区市町村の独自の判断により、附置義務化をすることは可能であると考えており、必要に応じて積極的に条例制定を行なう旨の周知を始めたところである。

そのため、自治体においては、自動二輪車の駐車問題が顕在化している地区や今後問題となると考えられる地区において、地域ルールとして自動二輪車にも対応した附置義務化を検討するとともに、国土交通省においては、法制度における自動二輪車の位置付けの明確化を引き続き図っていくことが重要と考えられる。

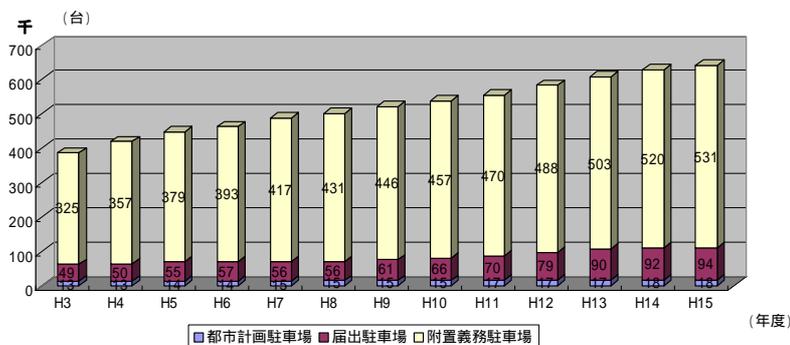
(参考)

東京都23区及び多摩4市に行ったアンケートでは、自動二輪車の附置義務化について、既に14%の区市において検討中であると回答されており、積極的な取り組みが見られる。



(2) 民間市場の育成

自動車の駐車対策は、平成3年度の駐車場法・道路法の改正以降、官民の協力の下、着実に駐車場整備は進み、現状認識でも述べたように東京都全体では需要に見合った供給量を確保しつつある。この自動車駐車場の整備量のうち、多くを占めるのが附置義務駐車場である。



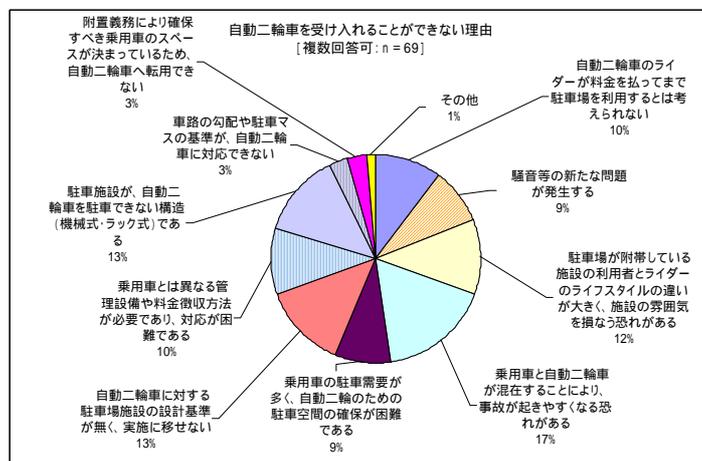
出典：自動車駐車場年報

これは、附置義務という原因者負担原則の浸透と、民間市場としての駐車場事業が形成された結果であると考えられる。

一方、自転車駐車場については、公共が主体となり駐車場を確保し、一定の成果をあげている。しかしながら、一方で、民間の市場が形成されず、需要の増加とともに公共の負担が増加しているのが現状であり、施策の拡大等を困難にしている。

そのため、自動二輪車の駐車対策を継続的かつ効果的に実施するためには、乗用車の駐車対策と同様に民間市場を育成し、市場原則の中で対策を実施していくことが重要と考えられる。

しかしながら、現時点において自動二輪車を受け入れることができない駐車場事業者も多く、その理由としては様々あるが、容易に市場は形成できない可能性がある。そのため、技術開発等を行い、市場形成が可能な環境を整えることが重要と考えられる。

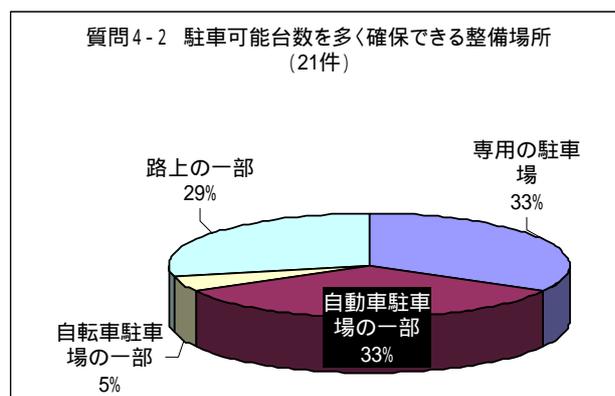


(3) 道路空間活用の可能性

違法路上駐車は、ライダーの立場からは、駐車場所が限定されず、かつ無料で駐車できることから、取締りがそれほど多くない場合には、最も効用の高い駐車場所である。取締りについては年々強化されているが、ライダーの経験は少なく、効用の高い駐車場所であるという状況は残っていると考えられる。

しかしながら、本来、道路上は、多様な機能を担う貴重な空間であるため、路外で対応可能なものは路外で整備することが原則である。また、最も効用の高い路上空間を、十分な路外駐車場が整備される前に開放した場合は、民間の駐車場市場が育成されない可能性がある。そのため、自動二輪車駐車施設は路外で整備することが原則と考えられる。

一方、東京都23区及び多摩4市のアンケート結果によると、駐車可能台数を多く確保できる整備場所として路上の一部を挙げており、短期的な供給量確保としては効果的であるという考えもある。



路上空間の活用についての検討の方向性は、「デッドスペースの活用」「駐停車禁止区域の一部解除（自動二輪車解除）」「自動二輪車専用パーキングメーターの設置」「路上駐車場の整備」等が考えられるが、地区における路上駐車の特性を考慮し進めることが重要である。

特にパーキングメーターについては、現在でも自動二輪車が利用することは可能であり、路上の短時間駐車対策としては効果的な手法である。しかしながら、手数料が300円/時間とライダーの希望駐車料金(100円/時間)と比べて高いという意識があり、既存のパーキングメーターを利用することは抵抗があるという意見がある。

パーキングメーターについては手数料であるために、料金施策のように柔軟に変更することは困難であるが、路上空間を効果的に活用することは、今後の自動二輪車駐車対策としては必要なことであると考えられることから、駐車場法における路上駐車場のように路外の駐車場が十分に整備されるまでの暫定的な位置付けで活用するか、あるいはパーキングメーターのように短時間駐車への対応として活用するかなど、路上の効果的な活用方策については、今後検討する必要があると考えられる。

(4) 適切な助成方策のあり方

自動二輪車は、これまでに入庫習慣が無かったために、自動車並みの駐車料金を設定しても、入庫する可能性は低い。特に、既に乗用車の駐車需要が十分にある場合は、料金負担力が低い自動二輪車に開放する可能性は少ない。

一方、既存駐車場の駐車率が低い場合や、駐車場内の空きスペースを活用する場合などは、自動二輪車需要が完全な新規需要となるため、収益は向上することになる。

いずれの場合も自動二輪車駐車を民間市場として成立するためには、事業採算性を確保することが絶対条件であることから、受け入れに際しての駐車場事業者の負担が過分にならないように、助成方策を講じることが重要である。考えられる助成方策は料金精算機や車両固定装置、セキュリティ設備等の追加投資の軽減が効果的であると考えられる。

また、運営時については、金銭的な補助等が考えられるが、継続的に公共が費用負担することには限界があり、持続可能な施策にはならない可能性がある。そこで、整備された駐車場の空き台数情報や予約システムを提供し、停めたいと考えるライダーを適切に案内する等の方策についても今後検討する必要があると思われる。

(5) 用地確保が困難な都心部での対応方策

都心部の多くでは、自動二輪車駐車を整備するための用地を確保することは困難である。したがって、既存駐車場の一部開放が合理的な対応方法と考えられるが、都心部においては、乗用車の需要も多く、自動二輪車への開放があまり促進されない可能性もある。

そこで、都心部の空間として、ビルの屋上や民間敷地内の駐車場以外のスペース等において駐車需要を受け入れていただくことも必要であるが、安全性・防災性等を考慮すると、一律の基準を設定することは困難であり、建物固有の条件により個々に検討する必要があると考えられる。

(6) 駐車場整備計画への反映

現状認識でも示したとおり、駐車場法のなかで自動二輪車が対象外になっていることから、これまでに駐車場整備計画において自動二輪車の計画整備を位置付けることはなかった。そのため、自動二輪車の実態把握についても行われている例は少ない。

しかしながら、都市において着実に整備量を確保するためには、駐車場整備計画は有効な計画手法であることから、今後は、駐車場整備計画に自動二輪車を反映できるように、駐車場法における自動二輪車の位置付けの明確化も含めて検討することが必要と考えられる。

(7) 交通調査による位置付けの明確化

道路交通センサスOD調査における自動二輪車の位置付けは、原付と分離されておらず、自動二輪車の交通動態は明確には把握できない。また、多くの交通調査においても、二輪車として原付や自転車と同じカテゴリーで扱われていることが多い。

一方、P.T.調査においては、自動二輪車を交通機関として独立して捉えているために、自動二輪車の動態は把握できるが、全国一斉調査ではないことから、P.T.調査を実施した都市圏においてのみ状況が把握できることになる。

今後、自動二輪車を都市における代表交通機関として位置付け、計画的に問題解決を図るためには、センサス調査やその他の交通調査においても、自動二輪車としての位置付けを明確にし、効果的な実態把握を行なうことが重要と考えられる。

(8) 集中・重点的な対策の実施

路上駐車問題を効果的に解決するためには、駐車スペースの確保と取締りの実施、及びライダーへの広報・啓発・指導、情報提供について総合的に取り組む必要がある。

スペースの確保については、民間市場の育成を第一義としながらも、小規模事業者が集中する地区での公共駐車場の整備や路上駐車場の整備、交通結節部においては自転車対策と同時に整備する等、自治体の役割も大きいと考えられる。

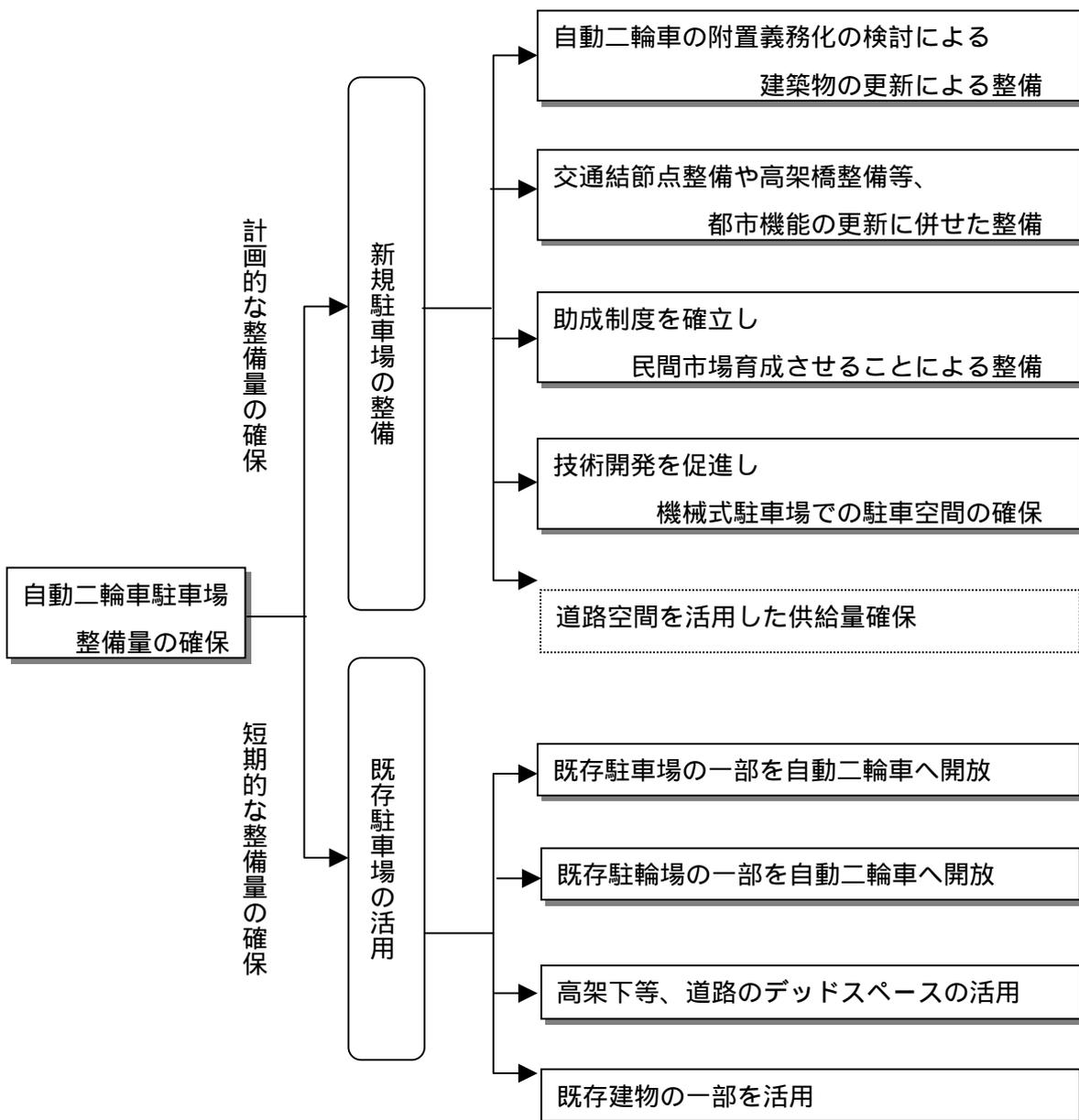
また、取締りについては、その強化が期待される場所であるが、駐車スペースが十分でない場合は、取締り強化が実施できない可能性がある。

そこで、自動二輪車の違法駐車問題が顕著な地区では、「原因者負担となる附置義務駐車場の整備」「既存駐車場の一部開放」「取締りの強化」「駐車場情報の提供」「ライダーへの指導・啓発活動の実施」について、官民協力のもと集中・重点的に実施し、問題解決を図ることが重要であると考えられる。

2.2 駐車供給量確保の方法

自動二輪車の駐車供給量についても、乗用車と同様に計画的に確保することが重要である。しかしながら、現在、自動二輪車の駐車供給量は絶対的に不足し、取締りの強化やライダーの入庫習慣の定着を阻害している。特に平成18年6月の取締り民間委託が開始されるため、それまでには都市における駐車供給量のある程度整備しておく必要があると考えられる。

そのため、駐車供給量については、附置義務化の検討や都市機能の更新に併せた整備、助成による民間市場の育成等、計画的な確保対策を実施すると同時に、既存駐車場や自転車駐車場の一部活用等、短期的に都市における駐車供給量を確保することが必要であると考えられる。



2.3 短期的な供給量確保方法

自動二輪車の駐車問題を解決するきっかけとして、短期的に供給量を確保することは重要である。短期的に駐車供給量を確保するためには、大掛かりな整備を待っているほどの余裕はなく、既存駐車場や既存自転車駐車場の活用が合理的な方策であると考えられる。

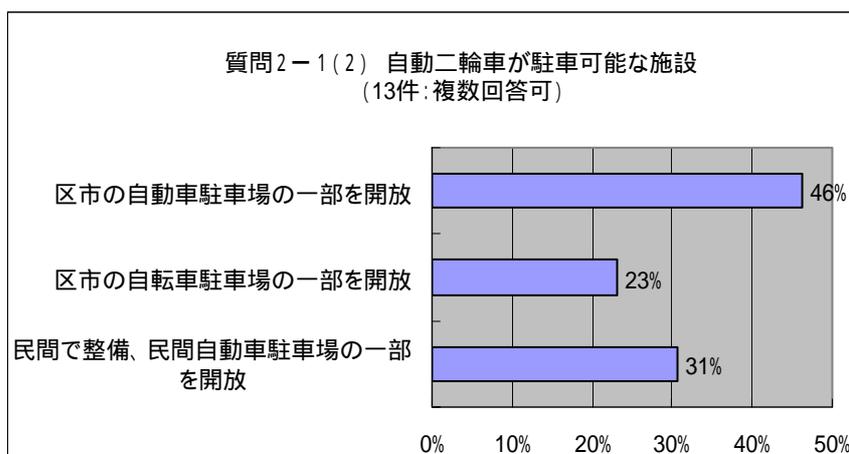
しかしながら、自動二輪車ライダーに入庫習慣がなく、需要として確立していない状況においては、民間駐車場事業者の自由意志による供給量確保はそれほど期待できないとも考えられることから、公共が先進的な役割を果たし、民間にも協力してもらおうということで取り組むことが重要と考えられる。

(1) 公共駐車場における一部開放

既に整備した公共駐車場については、周辺の自動二輪車路上駐車の変向に応じて、できる限り多くの自動二輪車が駐車可能なように一部開放を推進する（ただし、都市計画駐車場においては、計画台数を下回らない範囲での整備とする必要がある）。しかしながら、自動車の需要が十分にあり、既に飽和している駐車場については、その駐車機能を阻害するような駐車スペースの再編等は好ましくないが、駐車場機能として活用されていないスペース等を自動二輪車が駐車可能なように再整備し、1台でも多くのスペースを確保することが重要と考えられる。

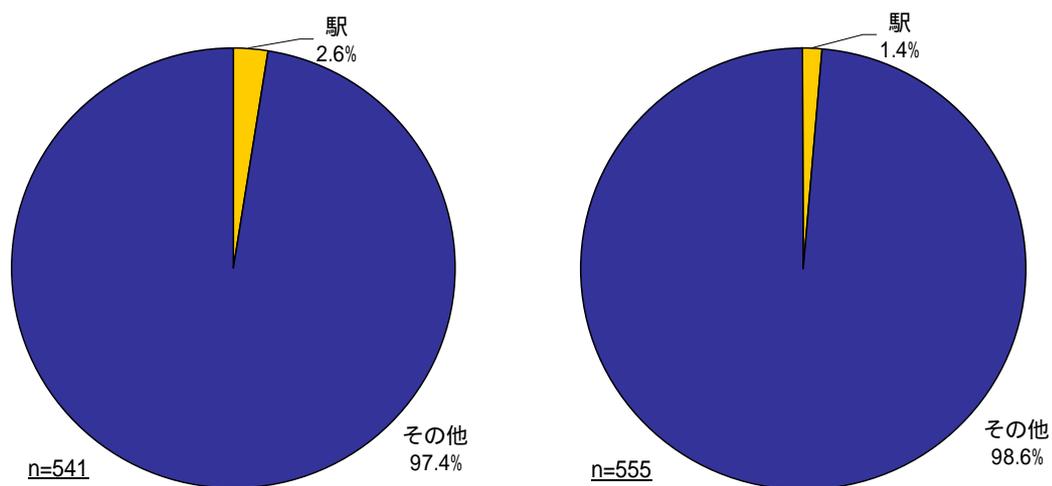
一方、公共の駐車場については、公的助成を受けて整備したものも多いと考えられ、助成要件と異なる内容の整備を行なっていくのかという懸念がある。しかしながら、時間貸し駐車場として助成を受けた場合でも、運用として月極駐車を受け入れていることもあるため、自動車の時間貸し駐車需要に支障をきたさない範囲であれば、自動二輪車を受け入れることは月極駐車と同様の理由で可能であると考えられる。

また、東京都23区及び多摩4市のアンケート結果を見ても、自動二輪車が駐車可能な施設として区市の自動車駐車場を挙げており、現実的な対応が可能である。



(2) 自転車駐車場における一部開放

自転車や原付は、走行距離がそれほど長くないことから、駅端末交通機関として利用することが多い。一方、自動二輪車は、形態は自転車や原付と類似するが、その利用特性は自動車と同様に目的地まで走行することが多い。本調査におけるライダーヒアリングにおいても、駅を目的地として鉄道を利用しているライダーは少なく、多くの場合、目的地まで自動二輪車を利用している。



(注) nは回答数

(平日)

(休日)

図 行き先(目的地)構成

したがって、自転車駐車場を開放することが効果的な地域は、目的施設の需要が駅周辺にある場合と考えられる。

しかしながら、自転車対策は、整備・撤去・保管等すべてを公共が主体で行っており、自転車対策として自動二輪車を扱うだけの余裕がない地方自治体が多いと考えられる。また、公共が主体となり自動二輪車の駐車場を整備すると、民間市場が育成されない可能性も指摘されている。

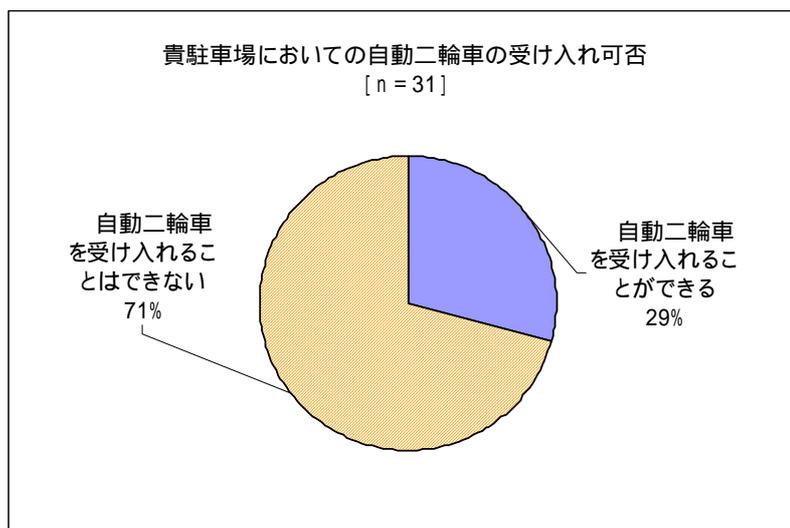
そのため、現実的な対応方策としては、自転車対策の一環として自動二輪車を取扱うよりも、駐車場所の確保という観点から、空きのある自転車駐車場に自動二輪車を受け入れ、それにより自動二輪車の駐車供給量を拡大することが合理的である。

(3) 民間駐車場事業者の協力

民間駐車場事業者のうち、附置義務や届出に該当せず、また補助金等を受けていない民間駐車場については、一部開放も自動二輪車専用駐車場も、事業者の意思で自由に変更することが可能である。

同時に、附置義務駐車場、届出駐車場、補助等駐車場についても、新規整備や既存活用に係わらず、乗用車の駐車スペースを自動二輪車と併用する場合には、整備台数の変更も無く、運用上実施することが可能と考えられる。

しかしながら、駐車場事業者に関するアンケート調査においては、現時点で駐車場の一部を自動二輪車に対応するような受け入れができると回答している例は少なく、全体の29%にとどまっている。



しかしながら、駐車場事業者が懸念している事項のうち、機械式駐車場での受け入れや料金精算機の対応、乗用車と併用する場合の事故の発生等、技術開発により解決可能なものが約6割存在することから、設計基準や、安全確保等、自動二輪車として留意すべき内容を明確にし、駐車場事業者へ周知することにより、受け入れることができる駐車場は増加するものと考えられる。

そのため、機器メーカーや自動二輪車メーカーについても、駐車場整備に向けた必要な技術開発に取り組むことが必要であると考えられる。

(4) 道路空間の活用による整備量の確保

駐車機能は本来、路外で整備することが原則であるが、自動二輪車の駐車需要が多い都市中心部においては、駐車場用地が十分に確保されないことや、収益性の高い自動車駐車場の整備が優先されることなどもあり、道路空間を活用しなければ自動二輪車の駐車問題を解決できない地域も存在する。

道路空間を活用する方法として、高架下等のデッドスペースや歩道、車道の活用が考えられるが、こういった道路空間の駐車を検討する場合、道路の本来の機能を損なわないようにすることはもとより、歩行者や走行車両との安全性に配慮し、適切な駐車空間の抽出を検討することが重要である。

特に、歩道については道路交通法上すべての車両の駐車が認められていない。そのため、駐車空間として活用可能なデッドスペース等があった場合には、車道側へ組み入れ、車道から直接駐車可能となるような工夫を行なうことが必要である。

また、パーキングメーターや路上駐車場等、既存の供給量確保方策については、自動二輪車においても効果的であるが、確実に利用してもらうためには、ライダーのニーズに合わせた整備が必要であると考えられる。なお、路上駐車の活用が路外駐車場整備の妨げにならないためにも、適切に料金の徴収を行なうことが重要である。

一方、道路法施行令の改正により、道路付属物として道路上に自転車駐車を整備することが認められることとなった。そのため、これまでに自転車対策の延長として自動二輪車対策を実施している自治体等では、自動二輪車の駐車供給量が確保できる可能性が高まったことになる。しかしながら、この改正の主たる道路空間は歩道をイメージしており、またあくまでも自転車対策であることから、歩道上の自転車駐車場において安易に自動二輪車を受け入れることには、自治体負担の増加や歩道走行等の問題があるため、安全性等について十分に検討するとともに、駐車料金についても適切な設定を行なう必要があると考えられる。

道路法施行令の一部を改正する政令条文

道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（道路の附属物）（道路の附属物）

第三十四条の三法第二条第二項第八号に規定する政令で定める道路の附属物は、次に掲げるものとする。

一～五（略）

六 自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して道路管理者が設けるもの

七（略）

（都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない改築等）

第三十八条の二

2 道路管理者は、第三十四条の三第六号の自転車駐車場（道路上に設けるものに限る。）を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

（5）既存建築物の活用

都市中心部においては、自動二輪車のための用地を確保することは困難である。また、道路空間においてもデッドスペースとして活用可能な場所がないことも考えられる。

しかしながら、都市中心部は自動二輪車の需要も多く、早急に対応すべき問題が生じていることから、既存駐車場の一部を活用する以外に、既存建築物についても所有者や管理者に協力を要請し、一部空間を自動二輪車駐車場として整備してもらうことも重要であると考えられる。

既存建築物において自動二輪車を受け入れるためには、それに対応した設備投資が必要と考えられることから、協力要請とともに、助成制度についても検討する必要があると考えられる。

2.4 計画的な確保方法

自動二輪車の駐車を計画的に確保するためには、建物や都市機能の更新に併せて着実に整備量を増加させることが必要である。そのため、民間駐車場事業者の整備を期待するだけでなく、公共駐車場の整備や附置義務化の検討等、公共が積極的に関与する方法が必要と考えられる。

そのためには、駐車場法における自動二輪車の位置付けを明確にするとともに、自治体においては駐車場整備計画に反映させることが重要と考えられる。

ここでは、自動二輪車駐車場の整備について、駐車場整備計画に反映させたと仮定した場合の考え方について取りまとめる。

(1) 駐車場整備計画への反映

現在、駐車場整備計画を策定する場合の流れとしては、駐車場整備地区を指定し、駐車場整備計画を策定することとなっている。

駐車場整備地区の指定は、概ね以下のフローの従い行うが、自動二輪車を対象とした場合は、駐車問題の発生地区を検討する際に、自動二輪車の駐車問題が発生している地区も加えて検討することになると考えられる。

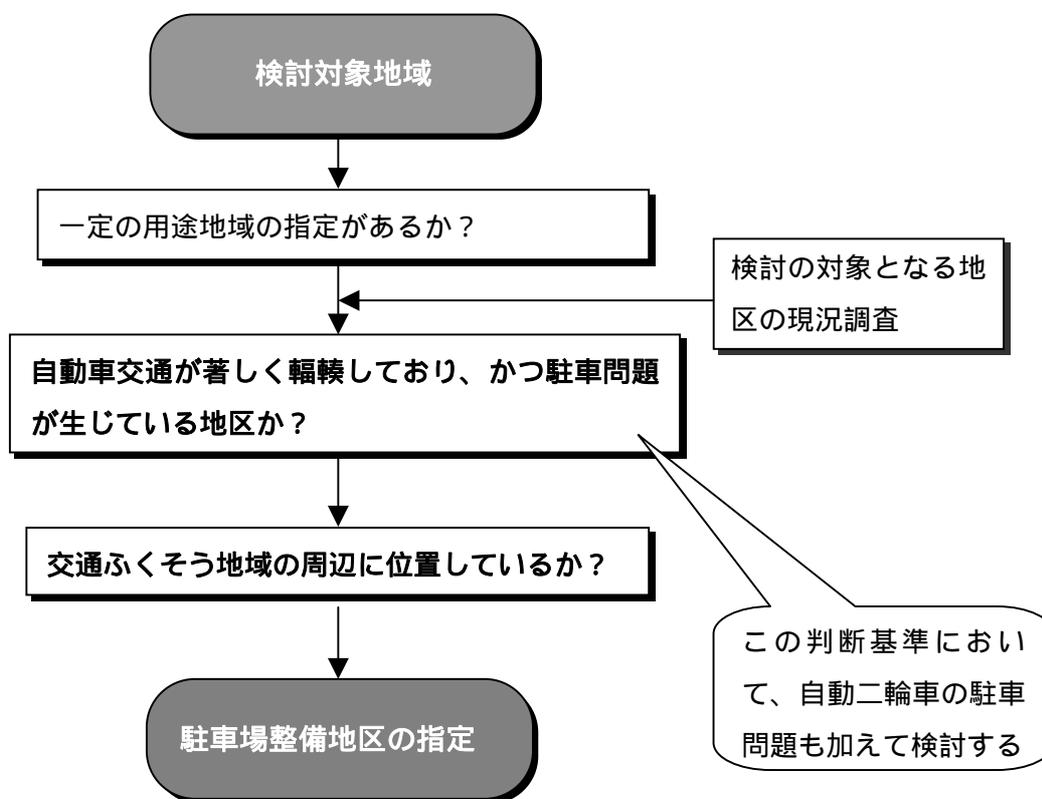


図 駐車場整備地区指定のフロー

「自動車交通が著しく輻輳しており、かつ駐車問題が生じている地区」については、以下のような判断基準の各指標を含め総合的に勘案し、地区要件に該当しているかどうかの判断は都市計画決定権者に委ねられている。

そこで、自動二輪車に関する駐車問題を判断基準に加えると仮定した場合は、地区における自動二輪車密度の状況についても指標として一定の基準を設けることで、駐車場整備地区の指定は可能と考えられる。

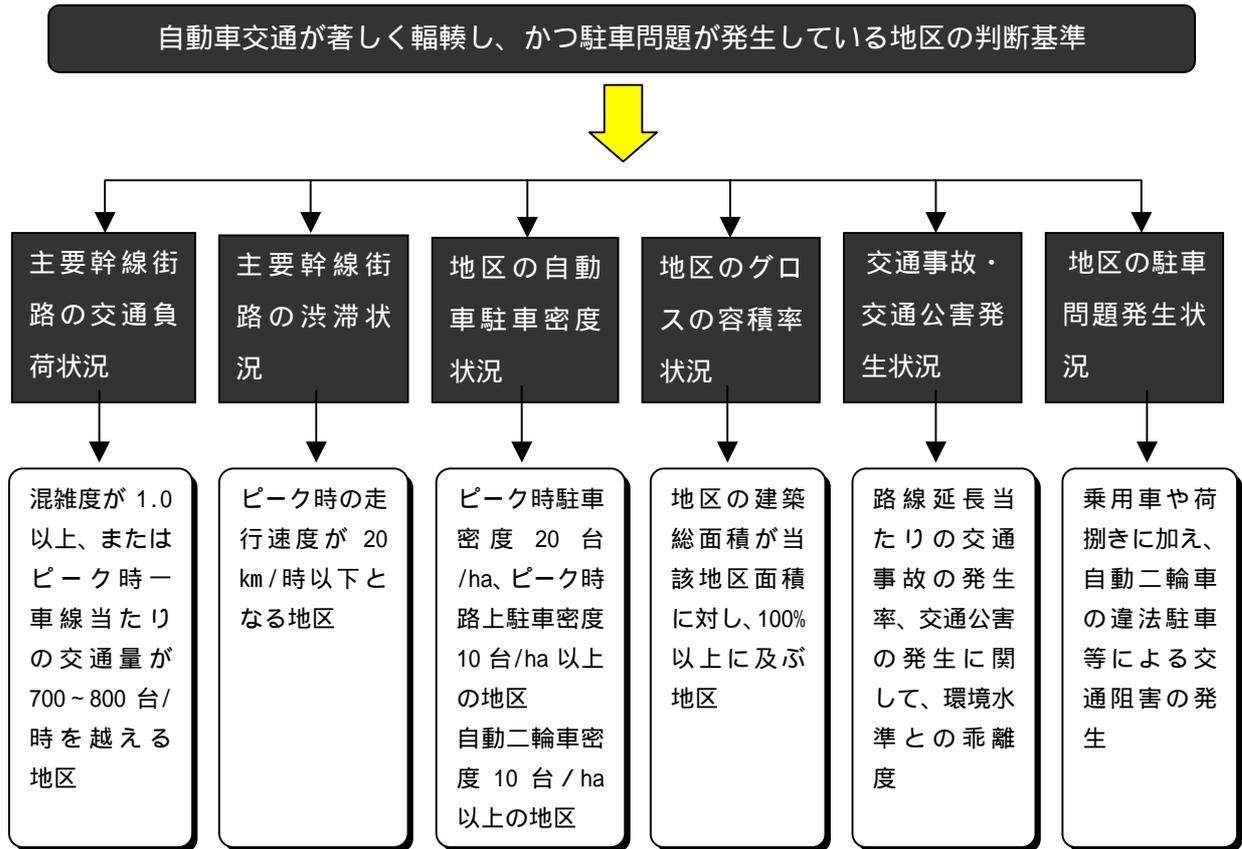


図 自動車交通が著しく輻輳し、かつ駐車問題が発生している地区の判断基準（案）

具体的な地区指定に際しては、以上の対象区域のうちから都市計画決定権者が「道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域」という判断基準によって、駐車需要を勘案し、路上駐車場及び路外駐車場の整備と、建築物に対する駐車施設の附置の整備を総合的に行なうべく、検討していくことになると考えられる。

また、駐車場整備地区が指定された場合、その地区における駐車場整備計画を立案することになるが、駐車場整備計画では、計画的に整備量を増加させ、駐車問題を解決する目標や手法が明記されることになり、自動二輪車をこの要件に加えることで、計画的かつ継続的整備を行なうことができると考えられる。

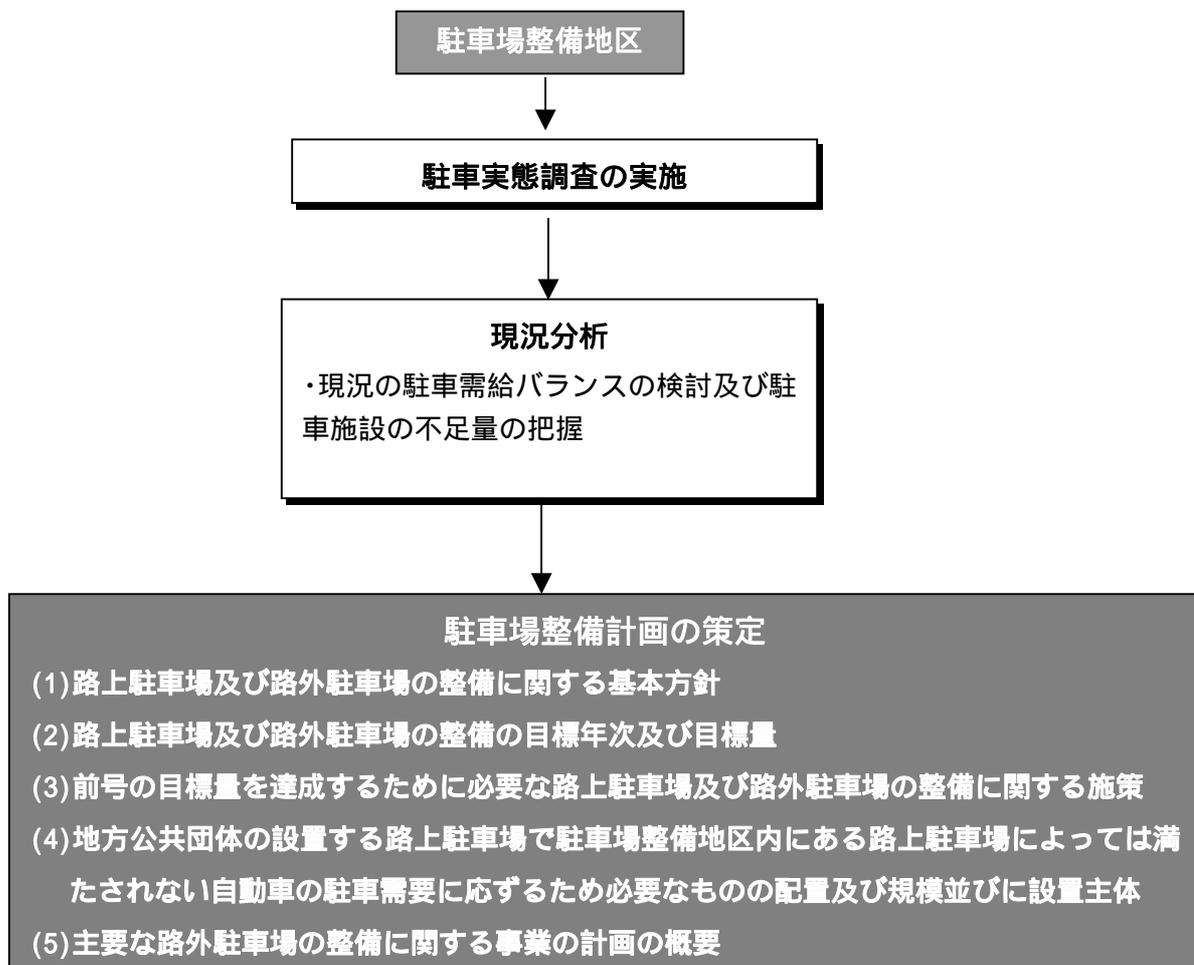


図 駐車場整備計画の策定フロー

(2) 附置義務化の検討

附置義務条例での取扱い

東京都の例を見ると、東京都内の乗用車駐車供給量は附置義務駐車場の整備量が最も多く、台数確保の原動力となっている。自動二輪車についても、計画的に駐車供給量を確保するためには、附置義務駐車場の果たす役割は大きいと考えられる。

乗用車の場合、駐車場法を根拠として自治体が附置義務条例を制定しているが、その条例には自動二輪車の附置義務が明記されていない。その原因として、先述の駐車場法における自動二輪車の記述が考えられる。

国土交通省の見解としては、駐車場法は自動二輪車の附置義務化を除外していないとしているが、駐車場法に明記されていないことが、自動二輪車の附置義務化が図られなかった原因であることは明らかである。

そのため、今後地方自治体においては、地域ルール等を活用し駐車場条例において自動二輪車の対応を検討するとともに、国土交通省においては駐車場法における自動二輪車の位置付けの明確化が必要と考えられる。

一方、大規模小売店舗立地法の「設置する者が配慮すべき事項に関する指針」の改定内容によると、自動二輪車や原動機付自転車についても必要な駐車場を確保するようになっており、今後は、個別店舗の対応として少しずつ必要な駐車台数が確保される可能性はある。そのため、附置義務条例に自動二輪車を位置付けることの他に、附置義務条例の対象とならない地域においても、大規模小売店舗立地法の対応として整備を検討することが重要となると考えられる。

附置義務基準検討の必要性

本調査で行った自動二輪車の路上駐車実態調査では、土地利用分類毎に以下のような特性が見られた（注：排気量 125cc を超える自動二輪車を対象としており、原付及び 125cc 以下の自動二輪車は除いている）。

商業中心・繁華街	: 16 台 / ha・時間
業務中心・郊外ターミナル・文教	: 7 台 / ha・時間
住宅中心	: 3 台 / ha・時間

これらの台数は、あくまでも路上駐車台数であるため駐車需要原単位ではない。しかしながら、調査区域周辺において、自動二輪車の駐車場や敷地内の駐車場がないことから、概ねこの程度の需要が生じていると考えられる。

一方、附置義務条例において自動二輪車を取扱う場合、義務化される建物の用途や規模、算定方法等の基準が必要となり、標準式等の検討が必要であると考えられる。

(3) 公共駐車場の整備

自動二輪車専用の駐車場として公共が駐車場整備を行なうことは、民間市場でも成り立たないように、運営管理や起債の償還が困難になることが懸念される。

そこで、公共駐車場の整備については、自動車における整備を行なう場合に、乗用車の駐車スペースとしては利用できないスペース等を活用し、附置義務条例での台数算定基準と同程度の自動二輪車駐車スペースを確保していくことが合理的であると考えられる。

(4) 集中・重点的対策実施

自動二輪車の駐車問題を効率的効果的に解決するためには、問題発生が顕著な地区において、集中・重点的に対策を実施することが重要と考えられる。

そのため、当該地区における駐車場整備量の確保・管理、及び取締りの強化、違法駐車防止条例に基づく啓発・指導等について、自治体、地元警察、商店街等住民が協力して、対策実施を図ることが重要と考えられる。

(5) 民間市場育成の課題を解決する視点での助成制度

駐車料金については、本調査におけるライダーアンケートで把握したが、時間貸しの駐車需要では100円/時間が限界であると考えられる。

また、大規模事業者ヒアリングにおいて把握した、六本木ヒルズの自動二輪車駐車場は、500円/日で運営しているが、都心部における自動二輪車需要は、比較的長時間駐車を行っていることから、500円/日の料金設定の場合、割安感がある可能性がある。そのため、日当たり料金としては、500円/日程度が上限であると考えられる。

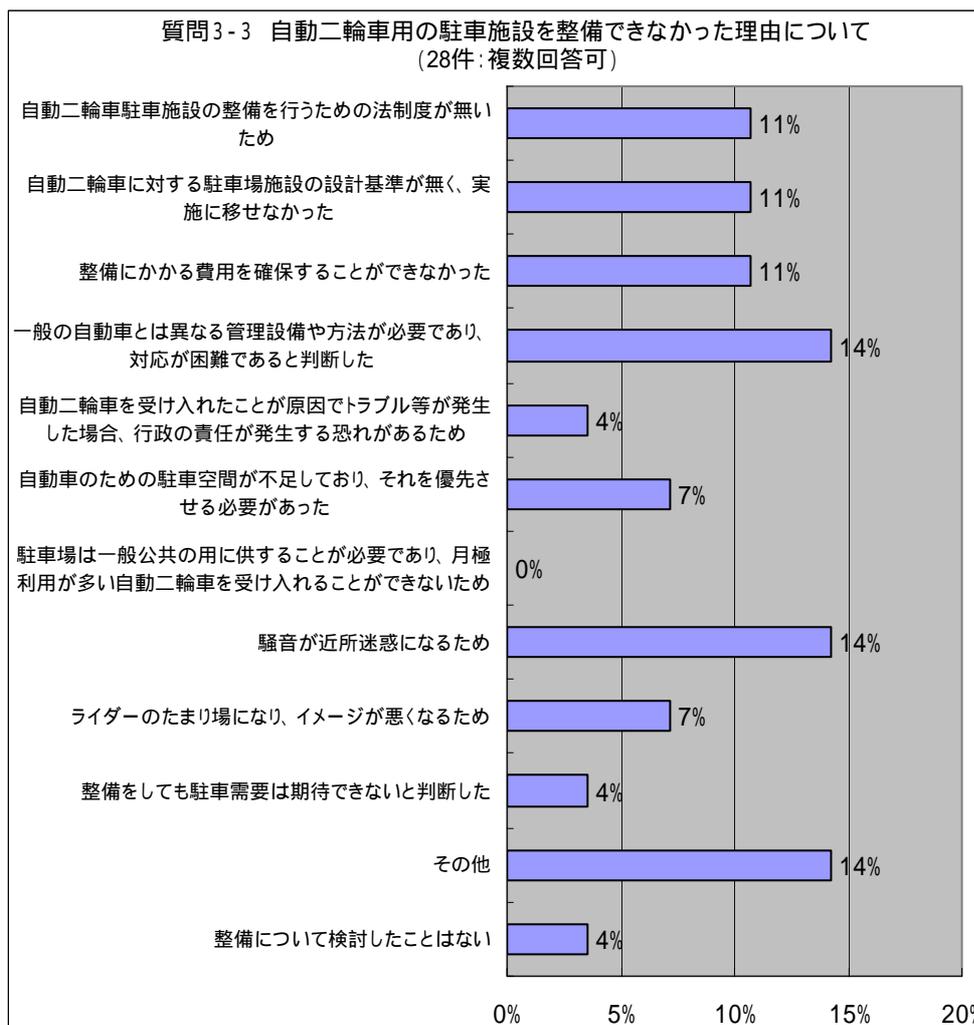
民間駐車場が自動二輪車を受け入れるかどうかは、乗用車で得られる駐車場の収入と、自動二輪車で得られる駐車場の収入を比較し、事業採算性上、自動二輪車が有利になった場合に受け入れ、乗用車の収入が多い場合は、一部開放も期待できない。

そのため、乗用車の駐車率が低い駐車場や、デッドスペースが確保できる駐車場を対象に、自動二輪車の受け入れを要請するとともに、自動二輪車対応の設備投資費について助成することが現実的であると考えられる。

(6) 周辺住民の理解

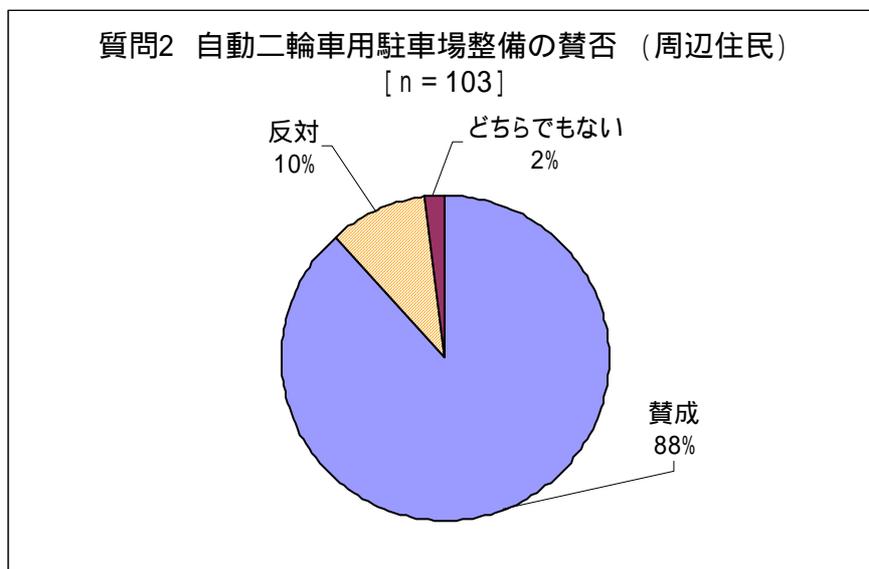
自動二輪車駐車場は、騒音やライダーの溜まり場になるなど、様々な懸念があり、周辺住民の理解が得られないと考えられていることが多い。

実際に東京都 23 区及び多摩 4 市に行ったアンケート調査においても、これまでに駐車場を整備しなかった理由として、騒音やイメージ低下を挙げている。



また、駐車場事業者に対するアンケート調査においても、同様の回答が得られてい
る。

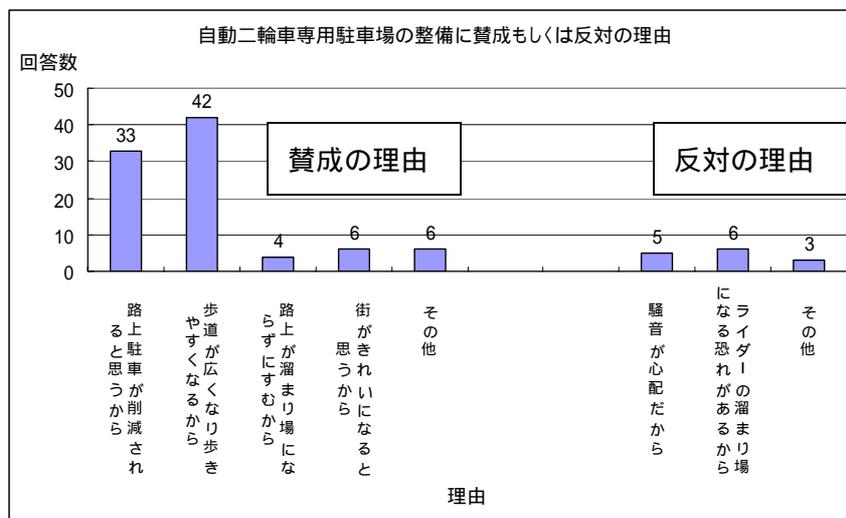
しかしながら、自動二輪車が違法に放置されている地域における居住者の意見を見ると、約9割の居住者が駐車場整備に賛成を示している。



（注）nは回答数

その賛成の理由としては、駐車場が整備され違法駐車がなくなり、歩道が広く・歩きやすくなるということを挙げている。騒音が心配である、ライダーの溜まり場になるといった反対意見は、非常に少ない結果となった。

そのため、居住者が多い地域であっても、違法な自動二輪車を放置するよりも、駐車場を整備して駐車させる方が効果的であると考えられ、積極的に住民に働きかけることも重要であると考えられる。



2.5 必要な技術開発

(1) 機械式駐車場による自動二輪車の受け入れ

自動二輪車メーカーのヒアリングによると、自動二輪車の駐車場に必要な設備は、自動車の駐車場における設備とまったく同様であるという回答を得ている。唯一、自動二輪車駐車場として必要な事項は、自動二輪車を停止して足で支える発券機および精算機の設置場所が平坦であることである。

このように、自走式の駐車場において自動二輪車を受け入れる場合は、既存の施設・設備を活用することが可能と考えられる。

一方、都市中心部の駐車場においては、機械式駐車場も多く存在し、自動二輪車の駐車供給量を確保するためには、機械式駐車場についても自動二輪車を受け入れることが期待される。

そのため、駐車機器を開発するメーカーに対し、既存の機械式駐車場において自動二輪車を受け入れることが可能な機器の開発を要請することが必要と考えられる。

(2) 自動二輪車駐車方式の規格化

自動二輪車のサイズは様々であり、駐車場の規格化を困難にしている。自動二輪車自体が規格化されて、数種類の大きさに分類されるようになれば、駐車場の規格化も可能であるが、ライダーの嗜好性や自動二輪車の魅力を阻害することにもなり好ましくない。

一方、自動二輪車を自立固定する等の駐車方式については、自動二輪車の魅力を損なわずに規格化することも可能と考えられることから、駐車の方法については規格化することが期待される。また、自立固定するための補助的な装置についても規格化することができれば、機器装置の普及も実現できると考えられる。

そこで、自動二輪車メーカーに対し、販売後の駐車方法についても検討してもらうように要請することが必要と考えられる。

2.6 広報活動及び啓発・指導のあり方

(1) 駐車場情報の提供

(財)東京都道路整備保全公社が運営する駐車場情報提供システム「s-park」では、平成17年3月から、自動二輪車駐車場の情報提供を開始している。

今後、駐車場整備や既存駐車場の開放により、自動二輪車の駐車供給量が増加した場合でも、ライダーに伝わらなければ、利用が期待できない。特に、既存駐車場で自動二輪車を受け入れる場合は、1駐車場あたり数台程度の整備量となることも想定され、効率的な情報提供がなければライダーまでは伝わらない。

そこで、東京都内においては「s-park」を中心に情報量を増加させ、様々なメディアを通じて情報提供することが必要である。また、他の道府県においても、駐車場マップの作成や地方自治体のホームページによる案内等を実施し、広くライダーに情報提供を行なうことが必要と考えられる。

(2) 安全性の周知及び駐車場事業者への働きかけ

自動二輪車の駐車に対して、既存駐車場事業者は、安全面での不安を理由に受け入れられないと考えている例が多い。一方、自動二輪車メーカーにおけるヒアリング結果では、メーカーが参加する様々な研究部会のうち、駐車にかかわる部会において過去の火災等の状況を調べたところ、駐車において火災事故が発生した例は1件だけであり、駐車に関しても安全であるという回答を得ている。

そのため、今後、民間の駐車場事業者に対し、自動二輪車の受け入れを要請する場合は、そういった安全性の周知が必要となる。また、これらの研究は自動二輪車メーカーで行われていることから、自動二輪車メーカーも単に販売するだけでなく、駐車場事業者に対しての働きかけについても積極的に実施してもらうような、前向きな参加が期待される。

(3) 販売時におけるライダーへの指導

同様に、自動二輪車メーカーには、駐車供給量が増加した段階では、販売時にライダーの駐車行動に対する指導を行なうことも求められる。自動二輪車の駐車問題は、自治体や警察、地元商店街等地域の関係者だけで取り組むのではなく、自動二輪車メーカーについても、こういった都市交通問題に対し一定の責任があるとの認識から、ライダーに対する指導や教育を行なうことが重要と考えられる。

(4) 違法駐車防止条例による交通指導員の活用

すべての自治体において実施しているわけではないが、一部の自治体では、違法駐車防止条例を制定し、交通指導員を配置し、違法路上駐車車両の運転者に対する指導・啓発を行っている。こういった仕組みについて、自動二輪車にまで範囲を拡大し、効率的な指導・啓発及び駐車場への案内を行なうことが必要であると考えられる。

2.7 整備基準に関する検討

(1) 駐車区画に関する検討

自動二輪車メーカーのヒアリングにより得られた市販の自動二輪車の諸元を見ると、排気量よりもバイクのタイプ別に分類することが適当と考えられ、それぞれ各社最大のサイズについては、以下のようにになっている。

バイクの種類	全長	全幅
ロードスポーツタイプ	2.1m ~ 2.3m	0.7m ~ 1.0m
アメリカンタイプ	2.4m ~ 2.6m	0.8m ~ 1.0m
オフロードタイプ	2.2m ~ 2.4m	0.9m
スクータータイプ	2.2m ~ 2.3m	0.8m ~ 0.9m

ロードスポーツタイプのように、全長は 2.1m ~ 2.3m と短くても全幅が最大で 1.0m と大きいものや、オフロードタイプのように全幅に差がないものもある。

どのタイプの駐車をどの程度整備すべきかについては、各駐車場利用者の需要動向によるところであるが、バイクの種類別の需要予測は不可能であり、かつバイク種類別にそれほど大きな差が無いことから、全長、全幅ともに最大のバイクサイズを考慮して整備することが妥当と考えられる（最大全長 2.6m、最大全幅 1.0m）。

一方、車両サイズに対する駐車場規模の設定については、乗用車の場合、「駐車場設計・施工指針 同解説（平成 4 年 11 月：社団法人日本道路協会）」によると、前後のクリアランスは 30cm ~ 40cm、ドア開閉を行なうための幅員としては 50cm ~ 60cm を車両サイズに加えることとなっている。

バイクの場合ドアの開閉はないが、サイドスタンドによる駐車が想定され、かつライダーの乗降空間が必要となることから、バイクの横に人が立てる程度のスペースとして 50cm を全幅に加えることが適当であると考えられる。

また、全長に対しては、乗用車のように壁や柱に対するクリアランスを考慮する必要はないと考えられるが、安全性を高める観点から 10cm 程度の余裕を持つことが適当であると考えられる。

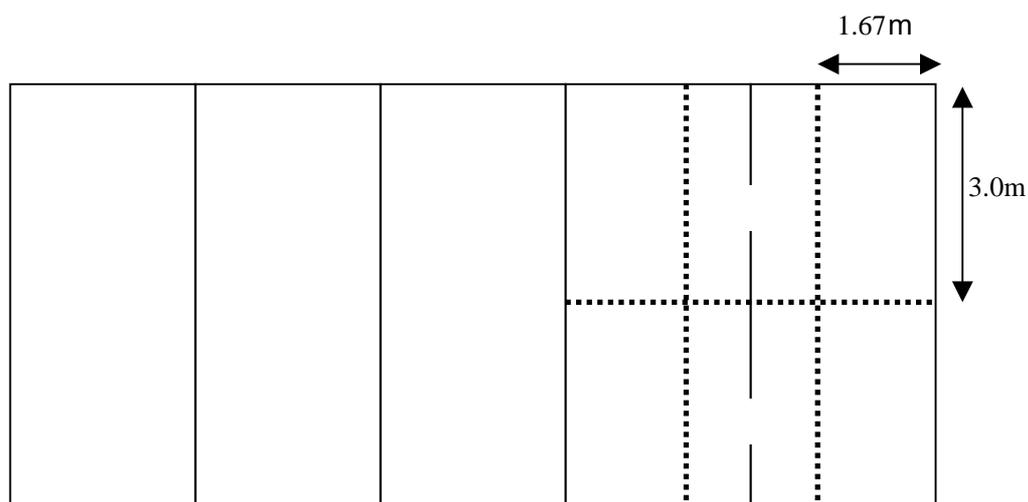
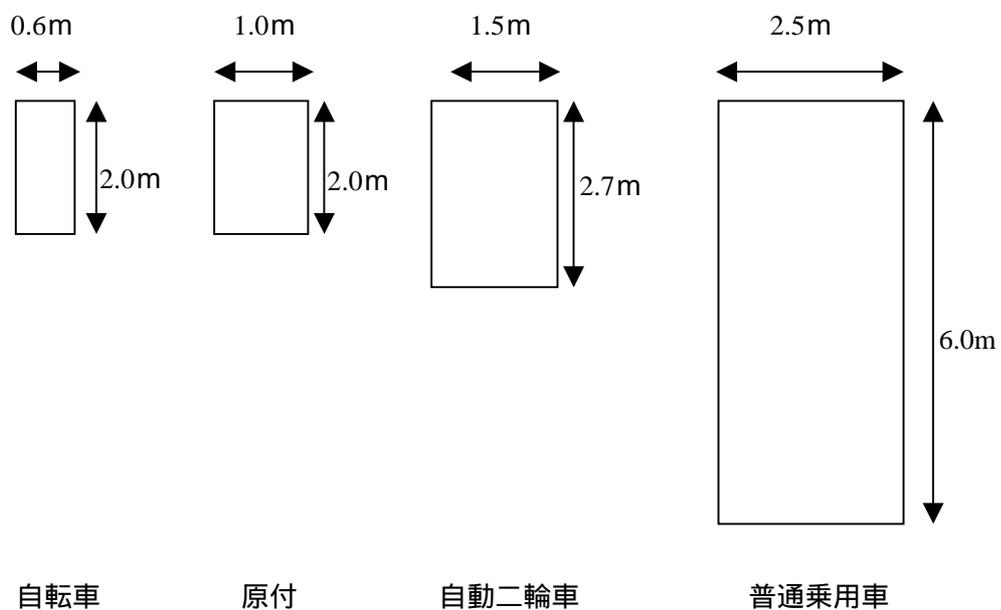
したがって、自動二輪車駐車場の駐車ますは、以下のようになると考えられる。

長さ：2.7m

幅員：1.5m

自動二輪車駐車を運営する場合、新規に整備する場合と既存駐車場や自転車駐車場を開放する場合が考えられる。

そのうち既存駐車場を一部開放する方法として、駐車ますの形状をまったく変更無く自動二輪車に割り当てる場合、普通乗用車の駐車ますは計算上、2台分で6台の自動二輪車スペースとして活用できる。

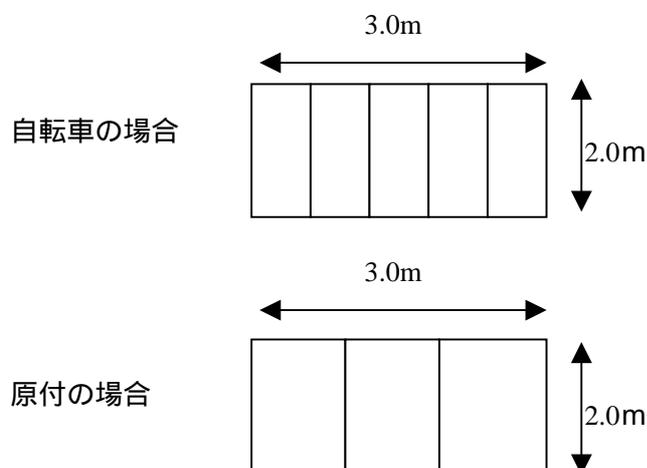


しかしながら、車路が上図下側に合った場合、自動二輪車車室、
に駐車している場合、の自動二輪車は、出庫できないことになる。

そのため、駐車場の一部をバイクに開放する場合でも、駐車ますの形状を変更し、自動二輪車の出入りが可能となるように車路等を設けることも必要と考えられる。

一方、自転車駐車を自動二輪車に開放する場合、自転車や原付の全長が短いことから、駐車を横断利用しなければ車室を確保できない。

そのため、整備台数としてはそれほど多くを確保することは困難と考えられる。



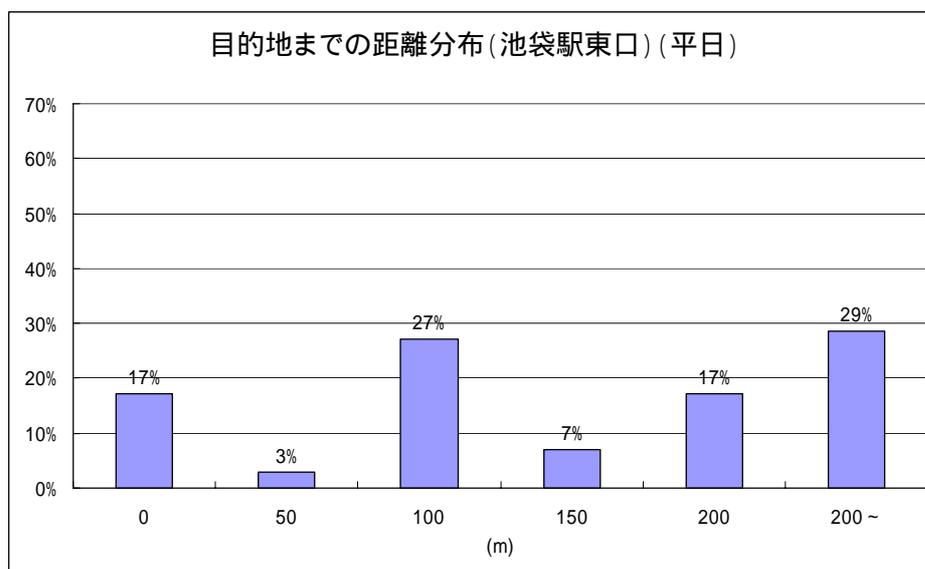
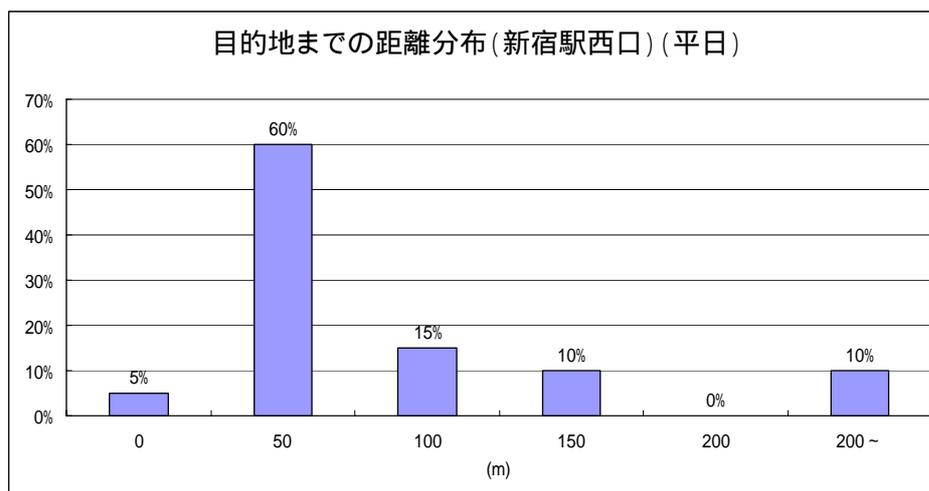
既存施設を開放する方式では、既存駐車ますの活用以外に、車路や精算機周辺のデッドスペースを活用することも考えられ、駐車場ごとに工夫する必要がある。

また、機械式駐車場の場合は、別の基準を作ることも考えられるが、ライダーの乗降を考えると高さについては2 m程度必要となる。したがって、今後どのような駐車機器が開発をするべきかについて詳細な検討が必要となる。

(2) 整備場所に関する検討

違法路上駐車の駐車場所は、広幅員の歩道や歩道橋下等、比較的迷惑にならない場所を選んで駐車している。また、他の路上駐車が存在する駐車場所に集まる傾向があると考えられる。

したがって、目的地近傍に駐車するというわけではなく、目的地から多少離れていても、止め易い場所に駐車するものと考えられる。

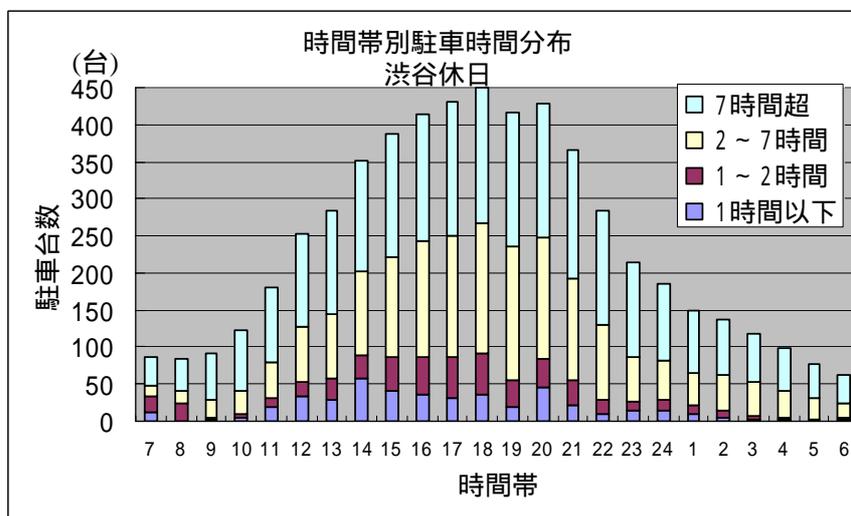
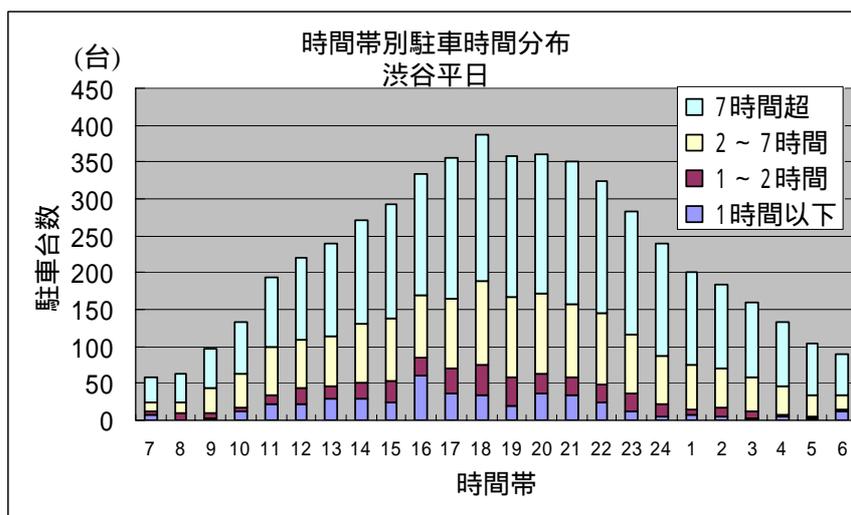


また、自動二輪車需要の特性として、比較的長時間駐車をすることが多い。そのため、目的地に近接して整備できない場合でも、安全な管理が可能な駐車場であれば、目的地から多少離れた場所であっても問題はないと考えられる。

(3) 自動二輪車の駐車特性を考慮した割引等のあり方

違法路上駐車の駐車時間は、調査した多くの地区で7時間以上の駐車が多く見られ、繁華街需要と考えられる渋谷地区においても、瞬間路上駐車の内訳を見ると、約半数が7時間以上の駐車である。

その理由としては、通勤・通学での利用が多いということの他に、私用目的であっても比較的長時間駐車していることが考えられる。



道路占有台数の過半数を占める長時間駐車需要に対しては、それがなくなることにより、常時約半数の路上駐車が減少することから、その対策は効果的である。

長時間駐車が多くは、付近の店舗等の通勤需要であると考えられることから、店舗事業者等に対し、費用負担や従業員の指導等の協力要請を行なうことが重要であると考えられる。

また、乗用車の駐車に対し効果的な特約駐車場は、自動二輪車についても既に実施されているが、大規模事業者のヒアリングにおける渋谷大規模商業店舗の回答によれば、割引を実施しても駐車場の稼働率は低いという結果が得られている。

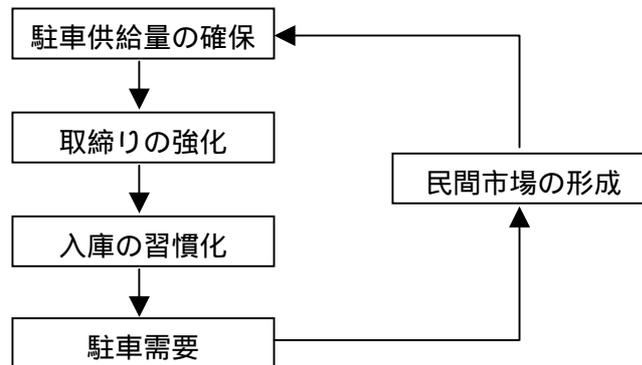
一方、自動二輪車の駐車は、私用目的の交通であっても比較的長時間行われるという需要特性を有しており、これは乗用車のように「買物だけ」という交通ではなく、地区に行けば買物も含めて様々な娯楽等を同時に行っている可能性が高い。

そこで、効果的な特約を実施するためには、複数の施設において同時に割引を受けられ、かつ割引時間を 5 時間程度まで引き上げること等により現実的な対応は可能になると考えられる。

3.自動二輪車対策の方向性のとりまとめ

3.1 自動二輪車対策の方向性の考え方

自動二輪車の違法路上駐車に対する取締りの強化や、ライダーの入庫習慣を根付かせるためには、絶対的に不足している自動二輪車の駐車供給量を増加させることが必要と考えられる。また、平成18年6月9日までは違法駐車対策に係る改正道路交通法が施行され、取締りに関して使用者責任の拡充、放置駐車車両の確認事務の民間委託等が実施されることから、効果的な取締りを実施するためには、駐車供給量の確保が重要となる。



そのため、都市における駐車供給量は計画的に確保するものとするが、違法駐車対策に係る改正道路交通法の施行時期を目標とした、短期的な駐車供給量の確保も必要と考えられる。

(1) 計画的な駐車供給量の確保

自動車駐車場が整備量を増加させたのと同様に、附置義務化を検討し、建物や都市機能の更新に併せて増加させていく。

計画を確実なものとするために、駐車場整備計画において自動二輪車を取扱い、目標量や官民の役割分担について定める。

自動車と自動二輪車の併用駐車場を考えた場合、都心部においては機械式駐車場において自動二輪車の受け入れが可能となる技術開発を行なう。

自動二輪車メーカーは駐車に対する安全性を駐車場事業者に説明するとともに、ライダーに対する指導を行なう。

自動二輪車パーキングメーターの検討を行なう

(2) 短期的な駐車供給量の確保

官民とも、既存駐車場のデッドスペース等を活用し、駐車スペースを確保する余裕のある自転車駐車場の一部を自動二輪車対応とする
公共施設や公有地を開放し、自動二輪車駐車場とする

3.2 問題解決に向けた関係者の役割分担

これまでに自動二輪車の駐車場が十分に整備されなかった原因は、問題としての優先順位が低く、自動二輪車を取り巻く関係者が積極的に取組んでこなかったことが挙げられる。

そのため、自動二輪車の駐車問題を解決するためには、自動二輪車を取り巻く関係者全員が協力し、それぞれ一定の役割を持って進めることが重要と考えられる。

関係者	考えられる役割分担
国土交通省	駐車場法における位置付けの明確化 基準作り、附置義務台数算定の標準式の開発 地方自治体に対する整備計画策定の周知 路上活用方策の検討
警視庁	集中的な指導・取締り 自動二輪車パーキングメーターの検討
東京都 区市	公共駐輪場および駐車場における自動二輪車の受け入れの検討 公共施設や公有地の開放 附置義務化の検討、駐車場整備計画の見直し（地域ルールを活用） 違法駐車防止条例に基づく交通指導員等の活用方策の検討 道路管理者としての占用許可による関係団体へのスペース確保の働きかけ
民間駐車場事業者	既存駐車場による自動二輪車の受け入れ 新規自動二輪車駐車場の開設
建物設置者	既存駐車場による自動二輪車の受け入れ 建物デッドスペースの活用検討 附置義務による駐車供給量の確保
駐車機器メーカー	既存機械式駐車場の自動二輪車との共用機器の開発
自動二輪車メーカー	自動二輪車駐車方式の規格化、固定装置の開発 駐車場事業者に対する働きかけ ライダーに対する販売時の指導
バイク雑誌、メディア	自動二輪車駐車問題の掲載 自動二輪車駐車場整備の状況 ライダーに対する呼びかけ
ライダー	路上駐車が違法駐車である意識 入庫習慣の定着

第 部

自動二輪車調査検討委員会

1.自動二輪車調査検討委員会

1.1 委員会の開催状況と主な議題

(1) 第1回自動二輪車調査検討委員会

日 時：平成 17 年 7 月 28 日（水）午前 10 時～12 時

場 所：（財）東京都道路整備保全公社 大会議室

【主な議題】

(1) 委員長選出

(2) 委員長挨拶

(3) 「自動二輪車の駐車空間の確保に関する調査」(案)

調査目的

調査のフロー

調査内容

調査スケジュール

(4) その他

(2) 第2回自動二輪車調査検討委員会

日 時：平成 16 年 12 月 21 日（火）午後 2 時～4 時

場 所：（財）東京都道路整備保全公社 大会議室

【主な議題】

(1) 「自動二輪車の駐車空間に関する調査」の中間報告について

(2) その他

(3) 第3回自動二輪車調査検討委員会

日 時：平成 17 年 3 月 30 日（水）午後 2 時～4 時

場 所：（財）東京都道路整備保全公社 大会議室

【主な議題】

(1) 「自動二輪車の駐車空間に関する調査」の報告について

(2) その他

1.2 委員会名簿

(1) 第1回自動二輪車調査検討委員会

役 職	氏 名	職 名
委員長	たか はし よう じ 高 橋 洋 二	東京海洋大学教授
委 員	ふじ おか けい た ろう 藤 岡 啓 太 郎	国土交通省 都市・地域整備局 街路課 課長補佐
委 員	いけ だ まさ たか 池 田 匡 隆	東京都 生活文化局 総務部副参事 都民安全対策室渋滞対策担当
委 員	み た かず お 三 田 和 夫	東京都 都市整備局 都市基盤部副参事 (交通需要マネジメント担当)
委 員	み うら のり こ 三 浦 紀 子	東京都 建設局 道路管理部 管理課長
委 員	せ かわ けん じ 瀬 川 健 一	東京都 建設局 道路建設部副参事 (交通需要マネジメント担当)
委 員	いし こり かつ よし 石 樵 勝 良	警視庁 交通部 都市交通対策課 駐車対策担当管理官
委 員	はな だ けん じ 花 田 健 司	警視庁 交通部 都市交通対策課 交通調査担当管理官
委 員	なみ き まさ と 並 木 雅 登	特別区自転車対策主管課長会幹事長 (江東区 土木部 交通対策課長)
委 員	いし かわ たみ お 石 川 民 雄	渋谷区 土木部 管理課長
委 員	おお こし しげる 大 越 茂	社団法人 日本自動車工業会 交通統括部長
委 員	えん どう みつ お 遠 藤 満 雄	フリージャーナリスト (元毎日新聞編集委員、ツーリングクラブ「遠旅組」主宰者)
委 員	なか むら もり ひろ 中 村 守 宏	(財)東京都道路整備保全公社 総務部 公益事業課長

(2) 第2回自動二輪車調査検討委員会

役 職	氏 名	職 名
委員長	たか はし よう じ 高 橋 洋 二	東京海洋大学教授
委 員	ふじ おか けい たろう 藤 岡 啓太郎	国土交通省 都市・地域整備局 街路課 課長補佐
委 員	いわ さき ひろ こ子 岩 崎 浩 子	東京都 生活文化局 総務部 都民安全対策室 違法駐車対策担当課長
委 員	せ がわ けん じ二 瀬 川 健 二	東京都 都市整備局 都市基盤部副参事（物流調査担当）
委 員	まつ むら ひろし 松 村 博	東京都 建設局 道路管理部 管理課長
委 員	すぎ はし かなめ 杉 橋 要	東京都 建設局 道路建設部副参事（街路整備広域連携担当）
委 員	いし こり かつ よし 石 樵 勝 良	警視庁 交通部 都市交通対策課 駐車対策担当管理官
委 員	はな だ けん じ司 花 田 健 司	警視庁 交通部 都市交通対策課 交通調査担当管理官
委 員	なみ き まさ と登 並 木 雅 登	特別区自転車対策主管課長会幹事長 （江東区 土木部 交通対策課長）
委 員	いし かわ たみ お雄 石 川 民 雄	渋谷区 土木部 管理課長
委 員	おお こし しげる 大 越 茂	社団法人 日本自動車工業会 交通統括部長
委 員	えん どう みつ お雄 遠 藤 満 雄	フリージャーナリスト （元毎日新聞編集委員、ツーリングクラブ「遠旅組」主宰者）
委 員	こ いけ ひろ し司 小 池 洋 司	（財）東京都道路整備保全公社 総務部 公益事業課長

(3) 第3回自動二輪車調査検討委員会

役 職	氏 名	職 名
委員長	たか はし よう じ 高 橋 洋 二	東京海洋大学教授
委 員	ふじ おか けい たろう 藤 岡 啓太郎	国土交通省 都市・地域整備局 街路課 課長補佐
委 員	いわ さき ひろ こ子 岩 崎 浩 子	東京都 生活文化局 総務部 都民安全対策室 違法駐車対策担当課長
委 員	せ がわ けん じ二 瀬 川 健 二	東京都 都市整備局 都市基盤部副参事（物流調査担当）
委 員	まつ むら ひろし 松 村 博	東京都 建設局 道路管理部 管理課長
委 員	すぎ はし かなめ 杉 橋 要	東京都 建設局 道路建設部副参事（街路整備広域連携担当）
委 員	やなぎ さわ ゆき ひろ 柳 澤 幸 弘	警視庁 交通部 都市交通対策課 駐車対策担当管理官
委 員	はな だ けん じ司 花 田 健 司	警視庁 交通部 都市交通対策課 交通調査担当管理官
委 員	なみ き まさ と登 並 木 雅 登	特別区自転車対策主管課長会幹事長 （江東区 土木部 交通対策課長）
委 員	いし かわ たみ お雄 石 川 民 雄	渋谷区 土木部 管理課長
委 員	おお こし しげる 大 越 茂	社団法人 日本自動車工業会 交通統括部長
委 員	えん どう みつ お雄 遠 藤 満 雄	フリージャーナリスト （元毎日新聞編集委員、ツーリングクラブ「遠旅組」主宰者）
委 員	こ いけ ひろ し司 小 池 洋 司	（財）東京都道路整備保全公社 総務部 公益事業課長