

# 「自動二輪車駐車対策モデル実験」

(財)東京都道路整備保全公社

(財)東京都道路整備保全公社（以下、公社）では、公社所有のオートバイ専用駐車場において、ライダーが求めるサービス、自動二輪車の一時貸し利用の増加を図るためのサービス等、どのような施策が有効なのかを把握するためのモデル実験を実施した。

## 1.モデル実験実施の背景とねらい

平成16年度調査においては、絶対的に不足する自動二輪車の駐車供給量を増加させることが、効果的な取締りやライダーの入庫習慣の定着につながると考えられた。

そこで17年度、利用しやすいサービス水準を検討・検証するためモデル実験を実施し、この実験結果をもとに、民間事業者等による駐車場の整備・運営方法に役立てることを目的とした。

## 2.実験実施場所の概要

今回モデル実験を実施した「六本木オートバイ駐車場」は、港区六本木3丁目に位置し、周辺は赤坂アークヒルズや泉ガーデンタワーといったオフィスビルが多く立地する地区となっている。また、六本木交差点周辺や六本木ヒルズ等の商業系集積のある地区から600m～1,000m程度離れていた。

六本木オートバイ駐車場は公社管理の駐車場で、自動二輪車専用の駐車場として運用していた。また、周辺に広幅員の歩道があり、自動二輪車の違法駐車が多く見られることから、今回、モデル実験実施駐車場として選定した。

### [六本木オートバイ駐車場の概要]

- ・営業時間：24時間（無休）
- ・駐車料金：1時間毎100円 最大利用料金：1日最大500円 入庫から24時間
- ・収容台数：105台（一時貸し46台、月極め59台）
- ・駐車場形態：平面自走式、全車屋外、無人

## 3.協議会の設置

モデル実験の実施にあたっては、自動二輪車の違法路上駐車削減に向けた継続的な取り組みが必要であること、地区特有の課題等を把握する必要があること、都内全域での自動二輪車駐車整備に向けた取り組みにつなげていきたいこと等の理由から、「自動二輪車協議会」（以下、協議会という）を設置して検討を行った。

協議会は学識経験者（東京海洋大学、高橋洋二教授）を会長とし、東京都、警視庁、所轄警察署、港区、自動二輪車駐車場経営者、地元自治会、自動二輪車駐車場機器メーカー、ライダー代表等から構成し、実験内容や問題・課題、今後の方向性等について、それぞれの立場から意見を頂いた。

## 4.モデル実験の実施内容とポイント

モデル実験のメニューとして、以下の3つを用意した。

### (1) 駐車1時間未満無料実験

自動車（4輪車）のような短時間利用のニーズがあるのか。また、短時間駐車に対する料金の支払い意志が低いとは考えられるが、短時間駐車を無料にすることで収入全体の増加につながるのかを検証するため、1時間未満の駐車を無料にすることとした。

◆実施時期：2005年12月5日（月）～2006年3月31日（金）

[実験期間中の駐車料金]

	1時間未満	2時間未満	3時間未満	4時間未満	1日最大
通常料金	100円	200円	300円	400円	500円
実験期間中料金	無料	200円	300円	400円	500円

注：1時間を越えると通常の料金

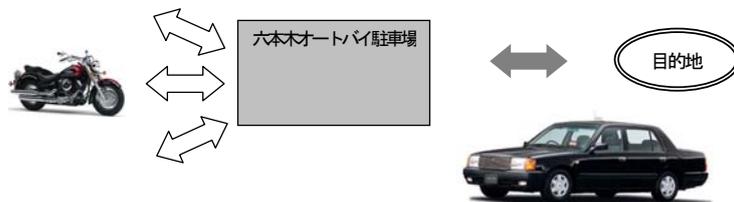
### (2) 目的地送迎満無料実験

駐車場から一定の範囲内で離れた場所に目的地を持つ利用の取り込みを期待し、自動二輪車の戸口性を確保するため、駐車場から目的地までタクシーで無料送迎を行った。

この実験は、地域循環バス等のエリアに駐車場を設置した場合、乗換の交通行動が働くのかを検証するため、実施した。

◆実施時期：2006年1月16日（月）～2006年1月22日（日）

[実施イメージ]



① 自動二輪車で駐車場へ      ② 無料タクシーに乗換え目的地へ

### (3) 駐車場画像のパソコン・携帯電話への配信

利用者が駐車場の空き状況を確認したり、利用者が自分の車両の画像を確認して安心感を得られるよう、駐車場にWebカメラを設置し、パソコンや携帯電話に駐車場の画像を配信した。

◆実施時期：2006年1月6日（金）～2006年3月31日（金）

[実施イメージ]

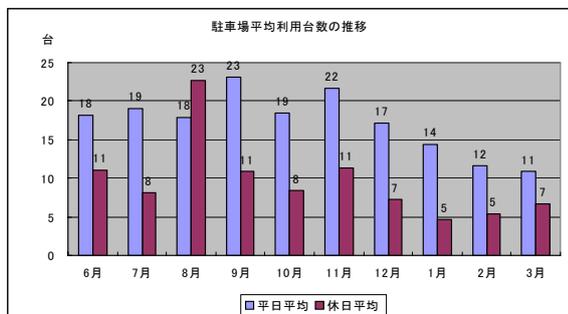


## 5. 実施結果

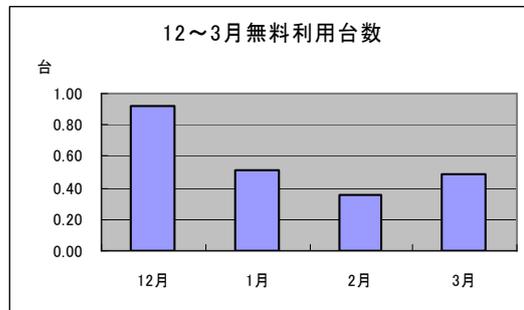
## (1) 駐車 1 時間未満無料実験の利用状況

実際の実験期間中の 1 時間未満（無料）の利用実績は 1 日平均 1 台以下だった。

実験開始後も利用状況に大きな変化は見られず、利用台数は減少傾向だった。これは実験期間が冬期であったことから、自動二輪車自体の利用そのものが減少したと考えられる。



[ 1 日当たりの月別平均利用台数 ]



[ 1 日当たりの期間中の月別平均無料利用台数 ]

六本木オートバイ駐車場利用者や周辺の路上駐車における駐車行動を見ると、駐車時間は 7 時間以上と長く、また来訪目的は通勤が多い。

そのため、1 時間未満無料実験については、多くのライダーの駐車行動とは整合していない可能性があり、実験参加者の増加には直接結びついていない。

しかしながら、本実験においては、通勤目的の長時間駐車をしたライダーであっても、目的や目的地が変われば、短時間駐車を行うことが想定される。そのため、1 箇所の駐車場で実施しても、需要地と離れている場合は利用しない可能性が高いが、駐車場整備が進捗し、駐車場の箇所数が増加した以降については、多くの目的地と整合する駐車場が増えることから、短時間駐車無料施策は効果的であると考えられる。

## (2) 無料送迎タクシーの利用状況

平成 16 年度の調査結果からも明らかなように、自動二輪車の容姿は原付や自転車と類似しているが、目的地まで直接利用するという駐車行動は、自動車（4 輪車）に近いことが把握されている。

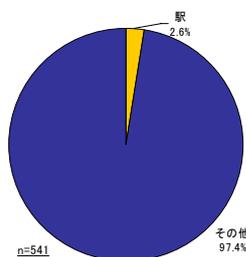
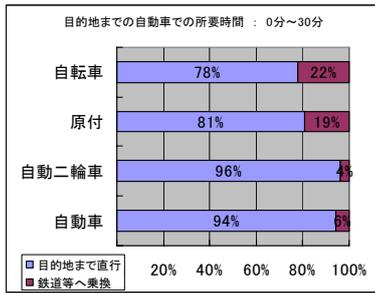


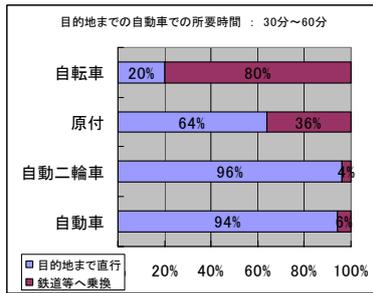
図 平成 16 年度自動二輪車に関する実態調査による駐車後の目的地（平日）

一方、P.T.調査によると、目的地までの距離が長くなるほど、自転車や原付は鉄道に乗換えるが、自動二輪車及び自動車については、目的地までの距離が長くても代表交通機関として利用し、鉄道等へ乗換えずに直行している。このことから、自動二輪車の交通行動は、自動車と類似しているといえる。

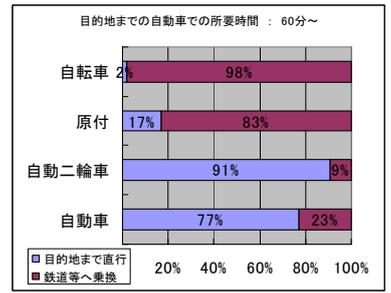
< 目的地まで 0～30 分 >



< 目的地まで 30～60 分 >



< 目的地まで 60 分～ >



出典：H10 東京 P.T.調査

そのため、離れた場所に駐車し、送迎サービスを利用するのではなく、目的地の近くまで自動二輪車で行き、周辺で路上駐車をすることも想定された。

しかしながら、実験においては、平均的に 1 日 2 名程度であるが、目的地から 1 km 程度離れている駐車場に、駐車料金を支払って駐車するライダーも存在している。

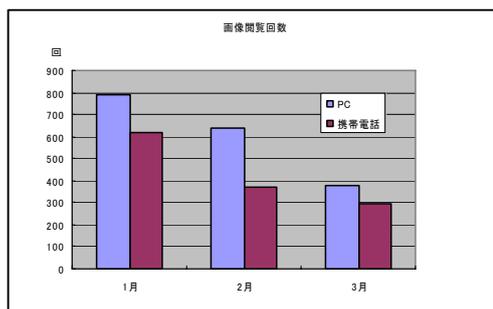
したがって、地域循環バス等のエリアにおいて、目的地より少し離れた場所に駐車し、別の交通手段において移動する等の交通行動が働く可能性もあると考えられる。

(3) 駐車場画像へのアクセス状況

駐車場の画像提供は、満車・空車の情報が得られるだけでなく、駐車したバイクが横転や盗難にあっていないかを、ライダーが確認できるという視覚的な効果大きい。

本実験でも、画像提供へのアクセス回数は多く、また利用者の満足度も高い。

一方、こういった駐車場情報を、ライダーが駐車場選択に活用するためには、同様のサービスを多くの駐車場で実施することが重要と考えられ、その結果、ライダーの駐車行動や嗜好性に合った駐車場への選択が促進されると考えられる。



[月別画像アクセス数]

6. 自動二輪車駐車場に求められること

今回実施したアンケート調査によると、バイクを駐車してからの歩行時間は、概ね 5 分以内である（歩行距離では 250m～300m 程度）。これは、4 輪車の駐車場整備計画を立案する場合とほぼ同様の距離である。

一方、路上駐車をしているライダーは、駐車場利用者に比べて目的地までの歩行時間が短くなっており、歩行時間 1, 2 分という回答も多い。これは、歩行距離に換算すると数十

メートル程度であり、こういった路上駐車を駐車場へ転換するためには、より目的地に近い場所に駐車場を整備することが必要と考えられる。

これらのことは、戸口性が高いという自動二輪車の特徴からしても当然の結果と考えられ、自動二輪車の特性を損なわずに駐車場への入庫を促進させるためには、1箇所当たりの整備台数は少なくても、数多くの駐車場を整備することが重要であると考えられる。

また、ライダーのアンケート結果においても、小規模の駐車場を数多く整備する要望が高い結果となった。

一方、ライダーが駐車場のサービスとして期待しているものは、店舗による割引やセキュリティ対策以上に、屋根の設置が最も多くなっている。したがって、新たに駐車場を整備する場合や、既存駐車場を変更する場合は、屋根の設置が効果的であると考えられ、これにより利用者の満足度も高まる可能性がある。

また、アンケート調査による、駐車料金に関するライダーの希望としては以下の通りであるが、周辺の4輪車の料金水準や、事業採算性、利用動向等から入庫が期待できる料金設定をする必要がある。

料金体系	最大支払意思額
月極料金	1万円以下
時間料金	100円
1日最大料金	500円以下

## 7.今後の課題、今後の方向

自動二輪車駐車場を効率的に整備し、かつライダーに利用してもらうためには、利用者のニーズを的確に捉えるとともに、自動二輪車の交通行動に応じた駐車場整備が必要と考えられる。

また、自動二輪車駐車場は、すべてが新設されるわけではない。効率的な整備量の確保に向けては、既存の4輪車駐車場において、自動二輪車を受入れていただくことが必要である。しかしながら、自動二輪車の受入れに際しては、料金収入や改修費用の問題、乗用車との混在によるトラブル発生の懸念等があり、受入れに際しての問題点についても検討しておくことが必要であると考えられる。