

自治体の 二輪車駐車場・事例集 2011



2011年1月

一般
社団法人 日本自動車工業会
二輪車特別委員会

はじめに

全国の市区町村では、公共駐車場や自転車駐輪場の整備推進に取り組んでいるが、近年は原付や自動二輪車の駐車場不足も深刻なものとなっており、それらの駐車スペースをいかに確保するかが新たな課題として持ち上がっている。

国は、法令を改正し2006年に駐車場法、翌年には道路法施行令を新たに施行、既存の駐車施設や道路上を活用した二輪車駐車場の整備に道筋をつけた。自治体のなかには、公共の二輪車駐車場を設置したり、民間の駐車場に二輪車の受け入れを呼びかけるなど、地域全体で二輪車の収容力アップに取り組むところも出てきている。

当委員会では、2003年に二輪車駐車場の整備促進を政府に申し入れ、以来、関係省庁をはじめ全国の主要都市を訪問し、駐車対策の担当者に二輪車駐車場の積極的な整備を働きかけている。自治体の担当者からは「駐車場を設置する場所がない」「施設の整備費用がない」といった難点が挙がる一方、「ほかの自治体の取り組み状況を知りたい」など、二輪車の駐車場不足にどう対処すべきか関心を抱いていることもうかがえた。

そこで当委員会は、自治体相互の情報共有に役立てる目的で、2008年度に主要都市を対象に二輪車駐車対策の取り組み状況を調査し、『地方自治体の二輪車駐車対策2008年』として報告書を取りまとめ広く配布した。

さらに今年度は、各地の自治体が設置した二輪車駐車場の実例に注目し、どういった場所にどのような駐車スペースを確保しているか、また、施設の設置、管理にあたって工夫した点などの情報を収集し、資料に取りまとめた。とくに仙台市、大阪市、新宿区の協力を得て、それぞれの二輪車駐車対策のあり方を概括した。

今後、二輪車駐車場の整備についての理解がさらに広まり、本資料が自治体相互の情報共有を促す一助となれば幸いである。

ご協力いただいた自治体のご担当者の方々には、ここに厚く感謝申し上げます。

2011年1月

一般社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会

目次

用語について.....	4
二輪車の区分と駐車関係法.....	5
二輪車の保有台数.....	5
二輪車の使用用途.....	6

第1章 二輪車駐車場事例集 ―設置場所から見た整備事例―

設置場所から見た整備事例.....	9
事例① 路上を活用した駐車場 仙台市「仙台駅西口北第1路上自転車等駐車場」.....	10
事例② 路上を活用した駐車場 大阪市「長堀橋自動二輪車駐車場」.....	12
事例③ 路上を活用した駐車場 新宿区「新宿駅新南口路上自転車等駐輪場」.....	14
事例④ 路上を活用した駐車場 渋谷区「代々木二丁目自動二輪車等駐車場」.....	16
事例⑤ 路上を活用した駐車場 渋谷区「桜丘自転車等駐車場」.....	18
事例⑥ 路上を活用した駐車場 参考事例.....	20
事例⑦ 自動車駐車場に併設 仙台市「勾当台公園地下駐車場」.....	22
事例⑧ 自動車駐車場に併設 中央区「中央区営銀座地下駐車場」.....	24
事例⑨ 自動車駐車場に併設 参考事例.....	26
事例⑩ 駐輪場に併設 新宿区「新大久保駅自転車等駐輪場」.....	28
事例⑪ 駐輪場に併設 世田谷区「二子玉川西自動二輪駐車場」.....	30
事例⑫ 駐輪場に併設 参考事例.....	31
事例⑬ 水路の上を活用 世田谷区「用賀自動二輪駐車場」.....	32
事例⑭ 高架下の空間を活用 横浜交通開発(株).....	34
事例⑮ 高架下の空間を活用 (財)首都高速道路協会.....	36
事例⑯ デッドスペースの活用 小田急電鉄(株).....	38

第2章 二輪車駐車対策のあり方

1. 自動二輪車駐車対策の方針と取り組み.....	43
1-1 自動二輪車対策・取り組みの流れ.....	43
1-2 ケース1・仙台市の自動二輪車駐車対策.....	46
1-3 ケース2・大阪市の自動二輪車駐車対策.....	52
1-4 ケース3・新宿区の自動二輪車駐車対策.....	58
1-5 自治体による民間への助成制度.....	61

2. 国の支援制度・民間ノウハウの活用	63
2-1 二輪車駐車場整備に活用できる国の支援制度	63
2-2 (財)東京都道路整備保全公社の助成制度	64
2-3 (財)自転車駐車場整備センターの活用	65

第3章 二輪車駐車関係資料

1. 駐車関係法令の動き	69
1-1 自転車法	69
1-2 駐車場法	71
1-3 道路法施行令	72
1-4 道路交通法	73
2. 二輪車駐車場の整備基準	77

用語について

この冊子の本文に使用した主な言葉の意味は以下の通り。

「原付」とは、道路交通法の車両区分による原動機付自転車（排気量 50cc 以下）をいう。道路運送車両法による原動機付自転車（排気量 125cc 以下）について記載する必要があるときは、「原付一種」（排気量 50cc 以下）「原付二種」（排気量 50cc 超～125cc 以下）と書き分ける。

「自動二輪車」とは、道路交通法の車両区分による普通自動二輪車（排気量 50cc 超～400cc 以下）と大型自動二輪車（排気量 400cc 超）を総じたもの。

「二輪車」とは、原付と自動二輪車を総じたもの。自転車など二輪の軽車両は含まない。

「原付・自動二輪車」は、二輪車と同義。

「駐輪場」は、自転車駐車場または自転車等駐車をいう。

■本書における二輪車の呼称

排気量	道路運送車両法による区分	道路交通法による区分	駐車対策における一般的な区分	本書の呼称	
50cc 以下	原付(一種)	原付	原付	原付	二輪車
50cc 超～125cc 以下	原付(二種)	普通自動二輪車	自動二輪車	自動二輪車	
125cc 超～250cc 以下	軽二輪				
250cc 超～400cc 以下	小型二輪				
400cc 超					

二輪車の区分と駐車関係法

道路運送車両法および道路交通法による車両区分と、駐車関係法の適用関係について整理すると次の表のようになる。

■車両区分と法律の適用

車両	排気量	法的車両区分		駐車関係法の規定		
		道路運送車両法による区分 (国土交通省)	道路交通法による区分 (警察庁)	車庫法*1 (警察庁)	駐車場法 (国土交通省)	自転車法*2 (内閣府交通安全対策担当)
自転車(普通自転車等)		軽車両	軽車両	×	×	○
二輪車	50cc 以下	原付(一種)	原付	×	×	○
	50cc 超～125cc 以下	原付(二種)	普通自動二輪車	×	○	×
	125cc 超～250cc 以下	軽二輪		×	○	×
	250cc 超～400cc 以下	小型二輪	大型自動二輪車	×	○	×
	400cc 超			×	○	×
自動車(普通自動車等)		自動車	自動車	○	○	×

*1：自動車の保管場所の確保等に関する法律

*2：自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

二輪車は、いわば自転車と自動車の中間的な乗り物としての特性があり、法的位置づけが自転車と自動車との間で揺らいだものとなっている。

このため、原付は自転車法に規定されているが、駐車場法および車庫法には規定されていない。また自動二輪車は、自転車法および車庫法には規定されていないが、2006年11月から駐車場法の対象に含まれた。

二輪車の保有台数

わが国の二輪車の保有台数は、2009年3月末現在で約12,675,212台となっている。

■車両区分別の二輪車保有台数

排気量	道路運送車両法による区分	保有台数 (2009年3月末)
50cc 以下	原付(一種)	7,694,009 台
50cc 超～125cc 以下	原付(二種)	1,479,588 台
125cc 超～250cc 以下	軽二輪	1,996,311 台
250cc 超～400cc 以下	小型二輪	1,505,304 台
400cc 超		

二輪車の使用用途

二輪車は排気量によって大きさに幅があり、通勤・通学や買い物の足といった実用目的から、ツーリングなどの行楽まで、さまざまな用途で利用されている。

車両区分別にみると、原付は主に自宅から数キロ圏内の短距離での利用が多く、日常の買い物や用足など生活圏内で使われている。また通勤・通学での利用も多く、自宅から駅までの端末交通として使われるなど駅周辺での駐車需要が高い。

一方、自動二輪車は、排気量 125cc 以下の場合では、原付と同様に通勤・通学など生活圏内での実用的な使われ方が多い。排気量が 125cc を超え 400cc までのクラスは、生活圏内での実用利用が中心だが、休日には行楽にも使われるなど多目的に使われている。排気量が 400cc を超えると、ツーリングなどレジャーや趣味ための利用が多くを占めるようになる。

そうした二輪車の利用実態を踏まえて、どの区域にどのような目的の駐車需要が発生しているか把握し、効果的な駐車対策を行う自治体も出てきている。

■二輪車の使用用途

排気量	道路運送車両法による区分	主な使用用途
50cc 以下	原付(一種)	駅までの通勤・通学、家事・用足し、業務利用
50cc 超～125cc	原付(二種)	通勤・通学、用足し、業務利用
125cc 超～250cc	軽二輪	学校・会社までの通勤・通学、用足し
250cc 超～400cc	小型二輪	用足し、ツーリング
400cc 超		ツーリング



第 1 章

二輪車駐車場事例集

—設置場所からみた整備事例—

設置場所からみた整備事例

近年、二輪車の駐車場整備に取り組もうという自治体は増えているものの、都市はすでに開発が進み、駐車場を整備するための適地を探すのが難しいのと、新たに用地を取得すると自治体にとっては財政面からも困難な状況となっている。

このため、各自治体が整備した二輪車駐車場の事例をみると、公共駐車場内のデッドスペースや未利用の道路敷など、既存の施設や遊休地を活用しようという工夫がみられる。

ここでは、どのような場所に駐車スペースが確保され、どんな形態の二輪車駐車場が設けられているか、自治体が整備した事例を中心に施設の概要をながめてみる。

事例の抽出にあたっては、当委員会が過去にヒアリングを行った自治体からの情報と、2009年3月に刊行した『地方自治体の二輪車駐車対策 2008年』を参考に、これから二輪車駐車場を整備するうえでのヒントとなるよう、設置場所別に特徴的な事例を選定した。

とくに仙台市、大阪市、新宿区、渋谷区、世田谷区、中央区の各自治体にはヒアリングを実施し、新しい情報を収録することができた。また、上記に挙げた以外の自治体の事例については、自治体のウェブサイトや過去のヒアリング結果などをもとに参考事例として紹介した。さらに、鉄道事業者、交通関係団体の協力を得て、自治体以外の事業者が整備した事例も盛り込んだ。

■設置場所による分類

路上	道路付属物、道路占用物として設置したケース 事例①～⑥ (p.10～p.21)
路外	既存の自動車駐車場に併設したケース 事例⑦～⑨ (p.22～p.27)
	既存の駐輪場に併設したケース 事例⑩～⑫ (p.28～p.31)
	水路敷に設置したケース 事例⑬ (p.32～p.33)
	鉄道・高速道路の敷地内に設置したケース 事例⑭～⑯ (p.34～p.39)

※本資料で紹介した施設の事例は、社会実験として開設されているケースもあり、すべての施設の利用料金など運営規程は変更されることもあります。文責は当委員会にあります。

事例① 路上を活用した駐車場

仙台市

仙台駅西口北 第1路上自転車等駐車場

JR仙台駅西口には日本最大のペDESTリアンデッキが架けられており、そのデッキ下の空間に、二輪車の路上駐車場が整備されている。駅に直結したトランジットモールに駐車スペースが設置されたケースは全国でもめずらしく、二輪車ユーザーにとってたいへん利便性の高い駐車場となっている。

駐車施設の概要

駐車施設名称	仙台駅西口北 第1路上自転車等駐車場
所在地	仙台市青葉区中央1丁目地内
最寄り駅	JR「仙台駅」(徒歩1分)
供用開始年月日	2010年8月11日
設置主体	仙台市
土地所有者	仙台市
土地の用途	市道
施設形態	路上駐車場
収容台数	一時利用:20台(原付16台)
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:2時間まで無料 2時間を超え8時間まで原付200円、自動二輪車300円 以降8時間ごとに原付200円、自動二輪車300円
	定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24時間可能
セキュリティ	チェーンロック 巡回管理



【施設形態】歩道を削ってスペースを確保し、車道との境にラバーポールを立てて分離。



【設置場所】歩行者や自動車の流れに影響しない場所を選んだ。とくに左の円内は、デッドスペースをよく見きわめている。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	二輪車用で 24 時間対応の駐車施設が少ないため、その解消を図る目的。
事業計画の開始	2009 年度
用地の選考	歩行者や自動車の通行の支障にならない場所を探した。
駐車需要の調査	放置車両台数を計測している。
住民への説明	整備予定地前のビルオーナーに事前に整備計画内容を説明した。
根拠法	道路法(道路管理者が設ける道路附属物駐車場)
整備費用	新規に予算化した 予算総額:500 万円 1 台あたり:25 万円
活用した財政制度	まちづくり交付金
施設設計者	市役所担当課
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	警察と安全上の協議を行った



【工夫】 駐車枠の後方に 1.8m の余幅をもたせ、出庫時に方向転換をやすくしている。



【レイアウト】 駐車枠は、原付(1.9m×0.8m)、自動二輪車(2.3m×1m)。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	市の外郭団体に全面委託
看板等の工夫	近隣のビルの附置義務駐輪場も併せて案内している。
利用の促進	市役所のホームページで広報を行っている。
採算性の現状	設置間もないため経過観察中
管理上の問題点	設置間もないため経過観察中

■メモ

駅直近で 2 時間まで無料という点など、利用者にとっていへん有益。駅前のトランジットモールに駐車スペースを確保した点は非常に意義深い。



【その他】 丸印の先が駅ビルの荷さばき場となっており、一般車は行き止まりのため交通量が少ない。二輪車駐車場を整備したことで、この場所でのトラックの違法駐車が減少した。

問い合わせ先

仙台市建設局道路部道路管理課自転車対策係 電話 022-214-8371

事例② 路上を活用した駐車場

大阪市

長堀橋自動二輪車駐車場

大阪市内の中心部を東西に走る長堀通り(国道 308 号)は、両側 6 車線の幹線道路で、幅 15m もの広い中央分離帯がある。その中央分離帯は、バス駐車場や自転車の駐輪場を設置して活用しているが、2009 年 4 月から自動二輪車専用の駐車場もオープンして好評を得ている。

駐車施設の概要

駐車施設名称	長堀橋自動二輪車駐車場
所在地	大阪府中央区南船場一丁目
最寄り駅	市営地下鉄「長堀橋駅」 (徒歩 3 分)
供用開始年月日	2009 年 4 月
設置主体	大阪市
土地所有者	国
土地の用途	国道(管理は大阪市)
施設形態	路上・平面自走式
収容台数	一時利用:56台 定期利用:なし
利用料金	一時利用:1 時間 100 円 (上限 400 円・最大 24 時間) 定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24 時間可能
セキュリティ	防犯カメラ 24 時間態勢のインターホン対応



【設置場所】 車道と駐車スペースの間には植込みと通路。写真のさらに右は、反対車線。



【駐車システム】 入口ゲートで発券したカードを使って精算すると、精算済みカードが発給され、それを使って出口ゲートを開ける。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	大阪市の自動二輪車対策の緊急措置として、利用可能な公的施設を活用するため。
事業計画の開始	2008 年度
用地の選考	市役所の担当課員が利用可能な道路を抽出した。
駐車需要の調査	実施した
住民への説明	実施した
根拠法	道路法(道路占用施設)
整備費用	民間事業者が費用を負担
活用した財政制度	なし
施設設計者	民間事業者
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	—



【レイアウト】 場内には、白線で駐車枠が示されているだけ。個別のチェーンロックはない。



【レイアウト】 狭い通路(丸印)を通れば、広いスペースがある。こういう場所も活用できる。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	管理者を公募し全面委託した管理:サイカパーキング(株)
看板等の工夫	料金など明瞭に表示する工夫
利用の促進	放置車両にビラを貼付したり、二輪車業界に広報協力を依頼。
採算性の現状	概ね良好
管理上の問題点	収容対象外の原付が利用するケースがある。

■メモ
幹線道路に設置できるという点で、中央分離帯を活用するアイデアは有効。位置づけは路上だが、構造上、路外駐車場と同じ駐車システムを導入できる。



【その他】 料金を明示した看板。利用は 24 時間以内で、長期の放置車両は撤去するといった注意書きも記されている。

問い合わせ先	大阪市建設局管理部自転車施策担当 電話 06-6615-6747
--------	----------------------------------



事例③ 路上を活用した駐車場

新宿区

新宿駅新南口 路上自転車等駐輪場

JR「新宿駅」新南口に直結し、百貨店「高島屋」に隣接する区道上に設置された駐車場。以前からこの場所は二輪車の駐車需要が非常に高く、放置二輪車も多かったが、駐車場が設置され交通秩序が大きく改善された。二輪車ユーザーにとって、とめたい場所に安心して駐車できる便利なスペースである。

駐車施設の概要

駐車施設名称	新宿駅新南口 路上自転車等駐輪場
所在地	新宿区新宿 4-1
最寄り駅	JR「新宿駅」(徒歩1分)
供用開始年月日	2009年4月
設置主体	新宿区
土地所有者	新宿区
土地の用途	区道
施設形態	路上駐車場
収容台数	一時利用:32台
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:2時間まで無料 その後1時間ごとに100円
	定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24時間可能
セキュリティ	チェーンロック式



【設置場所】デパート前の一方通行の区道から気軽に入庫して駐車することができる。



【駐車方法】駐車スペースは、左右に枠が設けてあり、個別のチェーンロックを施錠することで課金されるシステム。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	当該の場所は、従前より約 50 台以上の二輪車の違法駐車があり、警察・事業者・住民等から駐車場整備が求められていた。
事業計画の開始	2008 年 4 月
駐車需要の調査	実施した
住民への説明	実施した
根拠法	道路法
整備費用	新規に予算化した 予算総額:900 万円 1 台当たり:30 万円
活用した財政制度	(財)東京都道路整備保全公社の助成金を活用:600 万円 →p.65
施設設計者	区役所担当課
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	警察から道路使用許可を取得



【レイアウト】 駐車用地は区道。歩行者は、歩道かデパートの公開空地を通行している。



【その他】 駐車した枠の番号を精算機に入力して金額を投入すると、チェーンロックが解除される仕組み。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	民間に全面委託 管理者:日本コンピュータ・ダイナミクス(株)
看板等の工夫	入庫方法を掲示
利用の促進	区のホームページ、(財)東京都道路整備保全公社の検索サイトに情報を提供。

■メモ

もともと放置二輪車が多かった道路を路上駐車場として整備したことで、駐車需要も高く、放置車両が激減し、交通秩序の維持に大きな効果を得た。

問い合わせ先

新宿区みどり土木部交通対策課交通企画係 電話 03-5273-4265

事例④ 路上を活用した駐車場

渋谷区

代々木二丁目 自動二輪車等駐車場

新宿区との境界に近い渋谷区代々木の都道上に、二輪車路上駐車場が設置されている。地下鉄や JR の新宿駅に近いうえに、車道から直接スムーズにとめることができ、二輪車ユーザーからたいへん好評。いつも満車に近い状態となっている。

駐車施設の概要

駐車施設名称	代々木二丁目 自動二輪車等駐車場
所在地	渋谷区代々木 2-1 先
最寄り駅	都営大江戸線「新宿駅」 (徒歩3分)
供用開始年月日	2009年3月23日 同年2月27日より、東京都による路上駐車場の社会実験を実施後、渋谷区が同施設を運用。
設置主体	渋谷区
土地所有者	東京都
土地の用途	都道
施設形態	路上駐車場
収容台数	一時利用:28台 定期利用:なし
利用料金	一時利用:2時間100円 最初の30分は無料 定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24時間可能
セキュリティ	チェーンロック方式



【設置場所】JR「代々木駅」と「新宿駅」の中間地点付近。新宿に向かう側の車線に設置。



【施設形態】ラバーポールを立てて車道と分離。歩道に対して約60度の斜め駐車となっている。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	自動二輪車の慢性的な駐車場不足に対応する必要がある。
事業計画の開始	2008 年度
用地の選考	都と協議して決定
駐車需要の調査	放置車両調査を実施
住民への説明	町会等へ説明した
根拠法	道路法(道路占用による駐車場)
整備費用	官民で負担
活用した財政制度	(財)東京都道路整備保全公社の助成金を活用 →p.65
施設設計者	民間事業者
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	警察と入出庫時等の安全対策について協議し、また、地下埋設物(電気・ガス等)の所有企業と協議した。



【施設形態】 歩道との間は駐車機器で分離。整備時に撤去した植栽は、別の場所に移植した。



【レイアウト】 駐車枠の後方に 1.4m の場内通路を設けて、安全性、取り回しやすさに配慮した。



【その他】不測の事態に備えて、消火器を設置している。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	協定民営方式
看板等の工夫	景観に考慮し、小さいものになっている。
利用の促進	(財)東京都道路整備保全公社のHP等で周知を図っている。
採算性の現状	回転が速いため、比較的良好
管理上の問題点	とくになし ユーザーのマナーは良好

■メモ
都道を区が借り受けて駐車場を設置した初めてのケース。欧州では駐車枠にバックで入庫する方式が主流だが、バック入庫の利点も今後は検討すべき。

問い合わせ先	渋谷区土木部管理課管理交通係 電話 03-3463-2774
--------	--------------------------------

事例⑤ 路上を活用した駐車場

渋谷区

桜丘自転車等駐車場

JR「渋谷駅」南口から国道 246 号を越えた桜丘町には、オフィスとマンションが複合した高層ビルのインフォスタワーがそびえる。そのビルの公開空地と区道の境界に、二輪車の路上駐車場が整備されている。通勤に使われていると思われる原付二種や軽二輪の利用が多い。

駐車施設の概要

駐車施設名称	桜丘自転車等駐車場
所在地	渋谷区桜丘町 19-1 先
最寄り駅	JR「渋谷駅」(徒歩5分)
供用開始年月日	2007 年 9 月
設置主体	渋谷区
土地所有者	渋谷区
土地の用途	区道
施設形態	路上駐車場
収容台数	一時利用:二輪車 19 台 自転車 15 台
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:2 時間 100 円 最初の 30 分は無料
	定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24 時間可能
セキュリティ	チェーンロック方式



【設置場所】一方通行の区道の左側に、車路と駐車枠を整備した。



【施設形態】路肩部分を車路に充てており、柵とポストコーンで車道と分離した。車路部分は歩行者や自転車は通行できない。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	自動二輪車の慢性的な駐車場不足に対応する必要がある。
事業計画の開始	2006 年度に検討
用地の選考	区が適地を選定
駐車需要の調査	放置車両調査を行っている
住民への説明	町会に説明し、施設近隣の事業所などにも事前説明を行った。
根拠法	道路法(道路占用による駐車場)
整備費用	民間事業者を活用
活用した財政制度	(財)東京都道路整備保全公社の助成金を活用 →p.65
施設設計者	民間事業者
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	警察・消防・ガス・水道ほか、さまざまな関係者に道路使用の確認を取った。



【レイアウト】この路上駐車場の場所は、もともと植栽帯区画として整備しており、手前で歩道が終わっている。



【レイアウト】歩行者は、駐車場の裏の通路を通行できる。この部分はインフォスターの公開空地である。



【その他】出口近くに精算機、消火器が設置してある。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	協定民営
看板等の工夫	景観に考慮して小さい看板にしている。
利用の促進	(財)東京都道路整備保全公社のHP等で周知を図っている。
採算性の現状	良好
管理上の問題点	とくになし ユーザーのマナーは良好

■メモ

車道も歩道も狭い場所だが、ビルの公開空地をうまく活用して、スペース難を克服したケース。

問い合わせ先

渋谷区土木部管理課管理交通係 電話 03-3463-2774

事例⑥ 路上を活用した駐車場

参考事例

ここまでみてきたように、近年は、二輪車の駐車場を路上に設置するケースが増えている。道路法施行令の改正により、道路管理者以外の事業者も、道路管理者の許可を受けて路上駐車場を設置・運営することが可能になった。都市の中心部にも交通量の少ない道路や行き止まりの部分があり、そうした適地を見極めて駐車スペースを確保しているケースがある。

さまざまな二輪車の路上駐車場

○商店街が主体となって設置した路上駐車場



【神戸市・三宮サンセンタープラザ前駐車場】

神戸市三宮の目抜き通りに、市道の占用許可を得て、商店街が設置した二輪車の路上駐車場。2008年5月23日にオープンしたもので、民間の整備・運営による二輪車の路上駐車場では初めての事例。JR三宮駅から元町方面にかけて、約200mほどの区間に断続的に駐車スペースが設けられており、自動二輪車40台(125cc以下の駐車枠22台分を含む)が駐車できる。買い物や観光で賑わうエリアだけに、二輪車ユーザーにとってもっとも駐車したい場所に整備されており、利用率は非常に高い。

歩道橋の下の空間も活用されている。

○歩道橋の下のデッドスペースも活用



一時利用:90分まで無料

8時間まで原付200円 自動二輪車300円

事業主体:(株)神戸サンセンタープラザ

○道路の行き止まりを活用した駐車場



【仙台市・勾当台路上自転車等駐車場】

道路が行き止まりになる部分は交通量が極めて少ないため、街なかのデッドスペースになっていた。この場所を有効活用するため、原付14台、自動二輪車12台分の駐車スペースを整備した。

一時利用: 2時間まで無料 以降8時間ごと
原付200円 自動二輪車300円
事業主体: 仙台市

○繁華街の路地に接して整備した駐車場



【仙台市・国分町バイク駐車場】

仙台の繁華街として有名な国分町の路地に設置された原付21台、自動二輪車3台分の駐車スペース。昼間よりも夜間の駐車需要が大きいのが特徴。

一時利用: 2時間まで無料 以降8時間ごと
原付200円 自動二輪車300円
事業主体: 仙台市

○道路の両側に点在させた駐車スペース



【渋谷区・あおい通り自転車等駐車場】

道路法の改正後、占用許可を取って整備した全国で初めての自動二輪車路上駐車場。駐車スペースを数台ずつ分散して設置してあるなど、画期的な事例。原付4台、自動二輪車37台収容可能。

一時利用: 原付4時間100円 最初2時間無料
自動二輪車2時間100円 最初30分無料
事業主体: 渋谷区

○自転車置場を転用した駐車場



【新宿区・区役所脇路上自転車等駐輪場】

新宿区役所のすぐ脇に設置された自動二輪車の路上駐車場。7台収容できる。周辺の自動二輪車駐車需要に対応するため、設置が検討された。

一時利用: 2時間まで無料
以降1時間ごと100円
事業主体: 新宿区

事例⑦ 自動車駐車場に併設

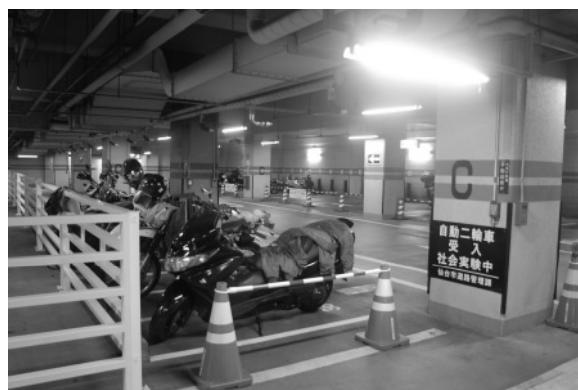
仙台市

勾当台公園地下駐車場

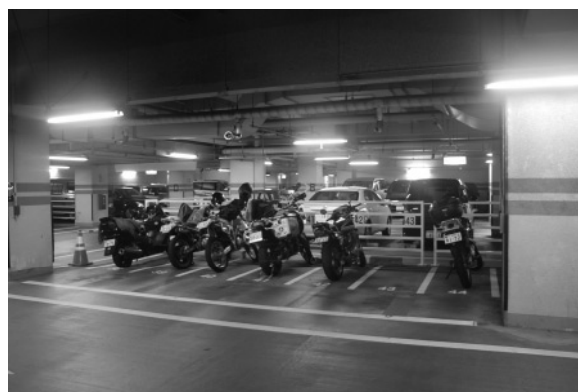
仙台市役所に近い勾当台公園の地下に、市営自動車駐車場がある。同市は、この駐車場の一部を自動二輪車用に転換する社会実験を行っており、利用者が増えていることから、さらに枠を拡大することも検討している。既存の施設を活用することで整備コストを小さく抑えているのが特徴である。

駐車施設の概要

駐車施設名称	勾当台公園地下駐車場
所在地	仙台市青葉区国分町三丁目 7 番地内
最寄り駅	地下鉄「勾当台駅」(徒歩 1 分)
供用開始年月日	2008 年 12 月 1 日
設置主体	仙台市
土地所有者	仙台市
土地の用途	自動車駐車場
施設形態	自走・地下式駐車場
収容台数	一時利用:なし 定期利用:60 台
利用料金	一時利用:なし 定期利用:1 カ月 1,500 円
精算方法	定期のカードを購入
利用時間	7:30~22:30
セキュリティ	ゲート式・管理人常駐



【施設形態】 自動車が 24 台収容できるスペースに合計 60 台の二輪車駐車枠を整備した。



【レイアウト】 柱と柱の間に自動車は 3 台、二輪車は 7 台収容できる。奥には自動車の駐車スペースが見える。

■メモ

既存の地下式駐車場を自動二輪車駐車場として転用可能かどうか検証するための社会実験として実施されている。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	市中心部の市営二輪車駐車場は恒常的に満車状態であり、ユーザーから増設の声がある。
事業計画の開始	2008年度
用地の選考	公営の自動車駐車場は少なく、そのなかから適所を探した。
駐車需要の調査	放置車両台数を計測している
住民への説明	行っていない
根拠法	駐車場法
整備費用	新規に予算化した 予算総額:160万円 1台当たり:27,000円
活用した財政制度	なし
施設設計者	市役所担当課
指針とした基準	駐車場法の基準
他機関との連携	地下駐車場を担当する仙台市都市整備部局から駐車場の一部を借り受けている。



【レイアウト】この広い車路にも、30台分の二輪車駐車枠を増設しようと検討されている。



【レイアウト】自動車が進入しないよう看板を掲示し、通路にコーンポストを置いている。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	指名競争入札により全面委託
看板等の工夫	定期利用以外の二輪車が誤進入しないよう表示している。
利用の促進	他の既存駐輪場の定期利用者に、この施設への転換を奨励。
採算性の現状	時間貸しの自動車駐車枠を二輪車の定期利用にしたため、減収を見込んでいる。
管理上の問題点	施設の利用可能時間が、利用者限定している。

■メモ

路上駐車場の整備費用の1/10程度のコストで済むが、自動車からの転用だと減収となるのが難点。



【システム】機械式ゲートのため、二輪車はカードを挿入する検知機を追加設置している。若干、誤動作するケースもあり、管理者が対応している。

問い合わせ先

仙台市建設局道路部道路管理課自転車対策係 電話 022-214-8371



事例⑧ 自動車駐車場に併設

中央区

中央区営銀座地下駐車場

中央区では、区営の自動車駐車場が8カ所あり、これまでにそのうち3つの駐車場で自動二輪車の受け入れを開始した。銀座地下駐車場は、銀座や築地市場に近く、通勤目的のほか買い物や観光目的の二輪車も少なくない。定期利用と一時利用の枠があり、定期利用はほぼ満杯となっている。

駐車施設の概要

駐車施設名称	中央区営銀座地下駐車場
所在地	中央区銀座 7-17-12 先
最寄り駅	都営大江戸線「築地市場駅」 (徒歩2分)
供用開始年月日	2006年7月
設置主体	中央区
土地所有者	中央区
土地の用途	区道(地下)
施設形態	自走式地下駐車場
収容台数	一時利用:9台
	定期利用:21台
利用料金	一時利用:1時間 100円 9時間を超え最大 1,000円 1泊料金 19時~翌朝9時 400円
	定期利用:1カ月 10,000円
精算方法	現金またはプリペイドカード
利用時間	午前5時~午後10時 定期利用者は24時間利用可
セキュリティ	チェーンロック式 監視カメラ設置 有人管理(管理会社に委託)



【設置場所】銀座から築地に向かう区道の中央に、地下駐車場への出入り口が設けてある。



【レイアウト】自動車の6枠を転用して二輪車25台枠を確保。さらにデッドスペースに5枠設置して、30台を収容できるようにしている。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	区内全域で違法駐車が顕在化し、とくに銀座、築地、京橋、八重洲周辺での二輪車駐車需要が確認された。
用地の選考	ほかに区有地がなく、民間からの借用地もないため、区営自動車駐車場の転用に至った。
駐車需要の調査	行っていない
住民への説明	行っていない
根拠法	—
整備費用	1台当たり:約 185,000 円
活用した財政制度	(財)東京都道路整備保全公社の助成金を活用 →p.65
施設設計者	アマノ(株)
指針とした基準	—
他機関との連携	警察と協議した



【システム】 出入り口のバーを短く切り、二輪車の出入りを自由に行っているが、精算は駐車枠ごとにチェーンロックで行うため支障はない。



【レイアウト】 自動車 3 台の駐車スペースにゆったり枠をとって二輪車 12 台を収容できる。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	全面委託(一般競争入札)
看板等の工夫	「バイク用駐車場あり」と明記
利用の促進	「区のおしらせ」やウェブで広報
採算性の現状	定期利用はほぼ満車状態だが、四輪車からの転用前後を比べると、採算性は低い。
管理上の問題点	四輪車、二輪車とも同じ車路を通行するため、追い越しなど行わないよう注意喚起し、安全に配慮している。



【レイアウト】 駐車場内には、自動車枠を取れない三角形のデッドスペースがあり、そこに 5 台分の二輪車駐車枠が確保できた。

■メモ

同区では、2010 年 3 月に「中央区まちづくり基本条例」を制定。都市の開発に際して、建築物に自動二輪車等の設置を促す指針を掲げている。

問い合わせ先

中央区土木部管理課交通対策係 電話 03-3546-5667

事例⑨ 自動車駐車場に併設 参考事例

近年、駐車場法の改正によって、自動車駐車場の整備・運営に関して、自動二輪車は自動車と同等に扱われることになった。このため、既存の自動車駐車場のなかにも、自動二輪車を受け入れるケースが増えており、とくに場内のデッドスペースを活用することで、収入増に結びつけるなど工夫もみられる。

自動二輪車を受け入れる自動車駐車場

○車路のデッドスペースを活用して 62 台収容



【大阪市・長堀駐車場】

大阪市の「心齋橋駅」に近い地下自動車駐車場では、自動二輪車 62 台分の枠を設けて収容している。

車路の柱と柱の間に収容しているのが特徴。

一時利用：1 回 500 円・24 時間まで

定期利用：1 カ月 13,000 円

事業主体：大阪市道路公社

○大規模自動車駐車場の一部を転用



【横浜市・みなとみらい公共駐車場】

国際会議場・パシフィコ横浜の展示場地下には自動車 1,188 台を収容する大規模な公共駐車場があり、その一角には自動二輪車の駐車スペース 44 台分が設置されている。

一時利用：1 時間 100 円・24 時間最大 800 円

定期利用：1 カ月 16,000 円

事業主体：横浜市

○商業施設も二輪車の駐車に対応しはじめた



【豊島区・池袋東口公共地下駐車場】

JR「池袋駅」東口の自動車駐車場に、近年整備された自動二輪車の駐車スペース。入口が四輪車と共用なため、自動車の入庫待ちの列に二輪車も並ばなくてはならない点など、改善が望まれる。

一時利用:1時間 310円
 定期利用:1カ月 21,000円
 事業主体:(株)池袋ショッピングパーク

○レイアウトに工夫のある市営駐車場の二輪車枠



【神戸市・市営三宮駐車場】

JR「三宮駅」から市役所に向かう大通りの地下に設置された市営自動車駐車場。四輪車1,084台のほか、自動二輪車110台を収容可能。二輪車を出し入れしやすいように枠を斜めにするなど工夫がある。

一時利用:1日1回 400円
 定期利用:1カ月 6,000円
 事業主体:神戸市

○市営駐車場に二輪車枠を徐々に増やした例



【八王子市・旭町】

JR「八王子駅」北口の地下自動車駐車場を二輪車に転用してスペースを確保している。徐々に増設され、現在63台が収容されている。

一時利用:1日1回 400円
 定期利用:1カ月 10,000円
 事業主体:八王子市

○地下駐車場のデッドスペースを活用



【新宿区・新宿サブナード】

靖国通り地下の公共駐車場。自動車400台を収容する規模に、デッドスペースを生かして二輪車を40台以上受け入れている。

一時利用:30分ごと 210円
 定期利用:1カ月 11,550円～27,300円
 事業主体:新宿サブナード



事例⑩ 駐輪場に併設

新宿区

新大久保駅自転車等駐輪場

東京都 23 区内の JR 山手線周辺などに二輪車駐車を整備するのは難しいといわれるが、既存の駐輪場の一部を二輪車に転用するなど工夫を行えば、スペースの確保は不可能でない。わずか数台程度の規模の駐輪場でも、駅周辺に何カ所か点在させることで駐車需要に対応することができる。

駐車施設の概要

駐車施設名称	新大久保駅自転車等駐輪場
所在地	新宿区百人町 2-3
最寄り駅	JR「新大久保駅」(徒歩3分)
供用開始年月日	2010年2月
設置主体	新宿区
土地所有者	新宿区
土地の用途	区立駐輪場内
施設形態	路外駐輪場
収容台数	一時利用:7台
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:2時間まで無料 その後、1時間ごとに100円
	定期利用:なし
精算方法	個別精算機により現金徴収
利用時間	24時間可能
セキュリティ	チェーンロック方式



【設置場所】 駅のガード脇に自転車駐輪場の入口がある(二輪車は狭くて進入できない)。



【設置場所】 駐輪場の裏側に回ると、敷地の一角を二輪車に転用した駐車スペースがある。

駐車場整備に関するヒント

●計画・整備段階のポイント

事業の背景	用地確保が困難ななか、周辺の駐車需要へ対応する必要があったため。
事業計画の開始	2009年4月より
用地の選考	駐輪場の敷地に余裕のある場所を調査した。
駐車需要の調査	自転車対策のなかで、二輪車の需要を把握した。
住民への説明	沿道の住民に説明した
根拠法	—
整備費用	新たに予算化 予算総額:270万円 1台当たり:約40万円
活用した財政制度	—
施設設計者	区役所担当課
指針とした基準	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
他機関との連携	なし



【施設形態】 自転車との混在を避けるため、二輪車専用の駐車スペースとし、金網のフェンスで完全に分離している。



【システム】 1台ずつチェーンロックする方式で、ロック設備が精算機能を持っている。



【その他】 電気配線を不要にできるため、ソーラーパネルを利用した精算機を導入した。

●運営・管理段階のポイント

管理方法	民間に全面委託 管理者:日本サンサイクル(株)
看板等の工夫	二輪車の標準図案を使用
利用の促進	区のホームページ等で広報
管理上の問題点	場所が分かりづらい

■メモ

新宿区では2010年度および2011年度に、区内の既存の駐輪場のなかで可能なものについて、二輪車の駐車スペース設置に取り組む計画だ。

問い合わせ先

新宿区みどり土木部交通対策課交通企画係 電話 03-5273-4265



事例⑪ 駐輪場に併設

世田谷区 二子玉川西 自動二輪駐車場

駐車場の近隣は繁華街となっており、自転車の駐輪需要が非常に高い。また、すぐ近くを国道 246 号が通っており、二輪車の交通需要も高く、2007 年度に駐輪場の一部を自動二輪車駐車場として整備した。

駐車施設の概要

駐車施設名称	二子玉川西自動二輪駐車場
所在地	世田谷区玉川 3-15-3
最寄り駅	東急田園都市線「二子玉川駅」 (徒歩5分)
供用開始年月日	2007 年 4 月
設置主体	世田谷区
土地所有者	国
土地の用途	道路敷
施設形態	路外・平置き
収容台数	一時利用:19 台
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:1 時間ごとに 100 円 24 時間最大 500 円
	定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24 時間可能
セキュリティ	チェーンロック方式



【設置場所】 二子玉川駅から高島屋と国道 246 号を挟んで徒歩 5 分ほどの距離にある。



【レイアウト】 自転車と原付、自動二輪車のスペースがそれぞれ設けてある。

問い合わせ先	世田谷区交通政策担当部交通安全自転車課 電話 03-5432-2515
--------	-------------------------------------

事例⑫ 駐輪場に併設

参考事例

自転車法をもとに、「自転車駐輪場では自動二輪車を受け入れられない」とする自治体が多いなか、国土交通省は自転車駐輪場での自動二輪車の受け入れ促進を全国に呼びかけている。最近では、駐輪場整備のノウハウを二輪車駐車場に生かす自治体が増えてきた。

自動二輪車を受け入れる駐輪場



東京都町田市・森野第1バイク駐車場
原付150台、自動二輪車80台を収容可能。



埼玉県鴻巣市・鴻巣駅東口自転車駐車場
原付と自動二輪車合わせて97台を収容可能。



東京都町田市・森野第2バイク駐車場
125cc以下の二輪車154台を収容可能。



兵庫県明石市・明石駅東バイク駐車場
原付と自動二輪車合わせて864台を収容可能。

●(財)自転車駐車場整備センター

上記の二輪車駐車場は、いずれも(財)自転車駐車場整備センターが自治体からの要請を受けて設置・運営管理を行っている施設。同センターは、自転車および原付の駐輪場整備を長年手がけており、そのノウハウを応用して、近年は自動二輪車の受け入れも可能な駐輪場の整備に取り組んでいる。→p. 66



事例⑬ 水路の上を活用

世田谷区 用賀自動二輪駐車場

街なかの一角に、二輪車の路上駐車場と思われる駐車スペースがある。車道のすぐ脇にあり、歩道部分に駐車枠を整備したように見えるが、その場所は“暗渠化された水路敷”であり、土地の種類としては道路ではない。道路に隣接した水路敷を活用した駐車場整備も積極的に検討できる。

駐車施設の概要

駐車施設名称	用賀自動二輪駐車場
所在地	世田谷区用賀4-5先
最寄り駅	東急田園都市線「用賀駅」 (徒歩3分)
供用開始年月日	2007年12月
設置主体	世田谷区
土地所有者	国
土地の用途	水路敷
施設形態	路外・平置き
収容台数	一時利用:20台
	定期利用:なし
利用料金	一時利用:3時間ごとに100円
	定期利用:なし
精算方法	個別の精算機により現金徴収
利用時間	24時間
セキュリティ	チェーンロック式

■メモ

外見的にも使い勝手も、路上駐車場と同等の機能を有した“路外”駐車場である。河川敷は国や都道府県が管理するが、水路敷は市町村の管理なので、活用しやすい利点がある。



【施設形態】 道路に接して駐車スペースが設けられており、車道から即座に入庫できる。



【レイアウト】 車道との分離はラバーポールを立てている。斜め駐車の枠が指定され、車両は整然と並んでいる。

駐車場整備に関するヒント



【レイアウト】 駐車スペースと歩道の分離は金属製の柵を設けている。この歩道も水路敷。



【その他】 同区内には、用賀以外にも水路敷を活用した二輪車駐車場が設置されている。

●水路とは

河川法に基づいて管理されている一級河川、二級河川、準用河川以外の水路を単に“水路”という。水路敷は水が流れていなくても、公団上に水路とされている部分(いわゆる“青線”)をいう。普通河川とも呼ばれ、区市町村が普通河川条例により管理している。

水路に蓋をかけて暗渠(あんきょ)になっているところでは、“緑道”として整備され歩行者の通行に供される場合も多い。世田谷区では水路敷等の緑道化を進め、烏山川緑道、北沢川緑道など、16本(15ヘクタール)を整備している。

なお、水路敷を駐車場として活用する場合、道路使用許可などの手続きがないため、原則的に交通管理者との協議は不要だが、交通安全確保には十分配慮する必要がある。

問い合わせ先	世田谷区交通政策担当部交通安全自転車課 電話 03-5432-2515
--------	-------------------------------------

○他の自治体でも・・・

世田谷区以外にも、水路敷を活用した駐輪場を整備している自治体がある。右の写真は、神奈川県相模原市のケース。道路のように見えるが、自動車が進入できないようにポールが立てられており、自転車と二輪車の駐車スペースとなっている。



事例⑭ 高架下の空間を利用

横浜交通開発(株)

一般に、鉄道の高架下は未利用地となっている場合も少なくないが、横浜市の市営地下鉄の高架下は、駐輪場・駐車場として整備が進んでいる。とくに近年は、自動二輪車を積極的に収容している。

駐車施設の概要

駐車施設名称	横浜市営地下鉄駅周辺駐輪場
所在地	横浜市営地下鉄ブルーライン駅同グリーンライン駅の周辺 (12 駅 17 カ所に整備)
最寄り駅	—
供用開始年月日	2007 年 1 月
設置主体	横浜交通開発(株)
土地所有者	横浜市交通局
土地の用途	地下鉄駅前および高架下
施設形態	平置き・入出場自由解放形態 ※機械式ゲートなどは設けていない
収容台数	自転車・原付・自動二輪車合わせて約 4,500 台
利用料金	一時利用:1 回 24 時間以内 125cc 以下 120 円 125cc 超～250cc 以下 200 円 251cc 以上 300 円
	定期利用:3 カ月 125cc 以下 5,700 円 125cc 超～250cc 以下 8,600 円 251cc 以上 13,000 円
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24 時間
セキュリティ	管理人巡回



【施設形態】 地下鉄の地上敷設部分は高架となっている場合が多く、高架下はさまざまに活用できる広い空間となっている。



【レイアウト】 自転車、原付、自動二輪車ごとに“駐車ゾーン”を示し、駐車枠は設けていない。

同社が整備する駐輪場・駐車場の特徴



同社では、駐輪場だけでなく、自動車駐車場の運営・管理も行っている。二輪車と自動車と同じ高架下に収容されている駅もある。

(写真:川和町駅)



自転車の駐輪スペースは原付と兼用している。駐車需要が高く、満車状態の駅が多い。

(写真:新羽駅)



自動二輪車の駐車スペースは、自転車・原付とは混在しないように区分けされている。原則的に、地下鉄利用者のための駐車場だが、なかには保管場所として定期利用している場合もあり、整備の趣旨と利用実態の違いもある。今後は駐車場区画へ移動してもらうなどの対応を進めるとしている。

(写真:新羽駅)

●横浜交通開発株式会社

横浜市交通局が出資して1988年に設立した会社で、市営交通事業の経営基盤強化に寄与するため、バス事業、不動産事業、広告事業などを行っている。不動産事業の一環として、市営地下鉄の駅周辺での駐車場・駐輪場の設置・運営に当たっている。

駐輪場に関しては、従来、125cc以下の自動二輪車・原付を収容対象としていたが、2006年から自動二輪車の受け入れにも積極的に取り組んでいる。

問い合わせ先

横浜交通開発株式会社 電話 045-664-3331

事例⑮ 高架下の空間を利用

(財)首都高速道路協会

高速道路の高架下に駐車場を整備して有効活用することがあるが、自動車の通路幅が取れない狭隘な敷地などの場合、自動二輪車を対象とした駐車場であればレイアウト可能なケースがある。

駐車施設の概要

駐車施設名称	横浜北幸自動二輪駐車場
所在地	横浜市西区北幸2丁目7番
最寄り駅	JR「横浜駅」(徒歩7分)
供用開始年月日	2007年11月
設置主体	(財)首都高速道路協会
土地所有者	—
土地の用途	首都高速道路高架下
施設形態	平置き
収容台数	一時利用:30台
	定期利用:20台
利用料金	一時利用:1時間100円 ※24時間まで最大800円
	定期利用:1カ月12,000円 ※保証金1カ月
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24時間
セキュリティ	監視カメラ インターホンによるサポート



【施設形態】首都高速道路「横浜駅西口出口」の高架下に整備された。



【レイアウト】駐車場の入口は狭く、自動車は通れないため、自動車駐車場としては整備できないデッドスペースとなっていた。

同協会が整備する駐車場の特徴



入口部分は狭いが奥は広く、自動二輪車の駐車枠を十分に2列取れる。従前、この場所は資材置き場としての用途しかなく、ほぼ未利用の空スペースとなっていた。

高架下で暗いため、安心して利用できるよう照明をかなり明るくしている。

(写真:横浜北幸自動二輪駐車場)



左の写真は、同協会が2008年5月に、首都高速道路桜木町トンネル上部に整備した四輪・二輪の自動車駐車場。JR「桜木町駅」に近く、買い物やレジャーに便利。従前、この場所は緑地帯として管理されていたが、景観を阻害するほど繁茂してしまうため、一部の緑を残し駐車場として整備することとした。

(写真:桜木町駐車場)



桜木町駐車場の敷地内には傾斜があるため、そのスペースは自動車の収容に向かず、二輪車の駐車枠を設置した。自動車と混在するため、転倒防止の柵を設けている。

高速道路の敷地には変形した狭隘地が多いため、二輪車の駐車スペースとして活用できる場所は散在している。

(写真:桜木町駐車場)

●(財)首都高速道路協会

同協会は1967年に設立され、首都高速道路の快適でスムーズな活用を支えるため、道路の緑化をはじめ、高速道路を利用するうえでの知識の普及、高架下の土地の有効利用など、首都高速道路の利用者だけでなく、周辺地域に対する快適性、利便性の提供に取り組んでいる。そうした事業の一環として、高架下、トンネル上部などの空間を活用した駐車場の設置・運営に取り組んでいる。さらに、首都高速道路(株)およびグループ企業も、首都高速道路の未利用地等を活用した自動二輪車駐車場の整備に取り組んでいる。

問い合わせ先

財団法人首都高速道路協会神奈川支所 電話 045-441-8822

事例①⑥ デッドスペースの活用

小田急電鉄(株)

小田急線の駅では、自転車や原付はもちろん自動二輪車を収容する駅も多い。なかには高架下を利用して自動車の駐車場を設置している駅もあり、デッドスペースに工夫を加えて自動二輪車を受け入れているケースもある。

駐車施設の概要

駐車施設名称	小田急豪徳寺第2駐車場
所在地	世田谷区豪徳寺 1-33
最寄り駅	小田急線「豪徳寺駅」 (徒歩1分)
供用開始年月日	2010年8月1日
設置主体	小田急電鉄(株)
土地所有者	小田急電鉄(株)
土地の用途	鉄道用地(高架下)
施設形態	平置き
収容台数	一時利用:9台 定期利用:なし
利用料金	一時利用:1時間 100円 ※24時間まで最大 500円 定期利用:なし
精算方法	精算機により現金徴収
利用時間	24時間
セキュリティ	監視員が巡回、監視カメラ設置



【施設形態】 高架下の自動車駐車場に自動二輪車を収容する時間貸し駐車枠を供用。

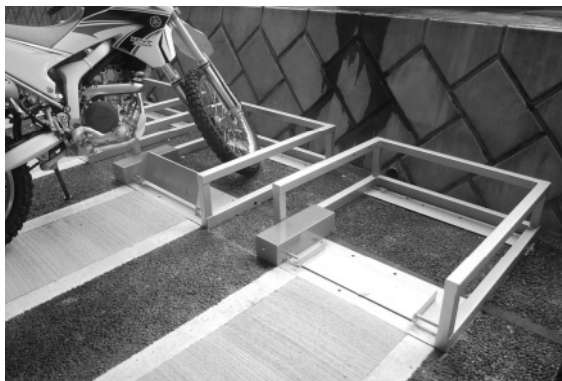


【レイアウト】 高架下の柱間スペースには、自動車は収容できないが、写真のように自動二輪車が5台収容できる。

同駅の自動二輪車駐車場の特徴



【レイアウト】 自動二輪車を駐車させないと、写真に見られる広い空間がデッドスペースになる。こうした空間を有効活用することで、二輪車ユーザーの利便性が向上する。



【システム】 自動二輪車用の駐車スペースには、二輪専用が開発されたフラップ板装置が採用されている。



【定期貸し駐車場】 豪徳寺第1駐車場では、やはり高架下の柱間スペースに自動二輪車を12台収容している。こちらはすべて定期貸しで、1カ月5,000円で、ユーザーはシートをかぶせて保管場所として利用している様子。自動二輪車が転倒して四輪車に接触するなどの懸念を払拭するため、柵を立ててガードしている。

■メモ

駐車場利用者から二輪車の駐車スペースを設置するよう要望があったため、駐車場内の未利用スペースを有効活用しようと検討を行った。柱間スペースは、四輪車にとっては狭すぎてデッドスペースになり、二輪車を収容することで空間の無駄を解消できた。

利用者からは、係員が定期的に巡回して安全・防犯を維持していることや、駅に近いことで好評を得ている。また、二輪車ユーザーの利用マナーは良好である。

問い合わせ先

小田急電鉄株式会社 CSR 広報 電話 03-3349-2140

数々の事例を見てわかるように、二輪車の駐車場はさまざまな場所に設けることが可能であり、また、既存の駐車施設を活用することで、大規模な工事や建設を必要とせずに少ない予算で収容力を上げることが可能である。

自治体の担当者らにヒアリングしたなかから、駐車場の設置場所ごとの主な長所と短所を次の表にまとめてみた。

■二輪車駐車場の設置場所ごとの長所と短所

分類		主な長所○・短所×
路上	道路付属物、道路占用物として整備したケース	<ul style="list-style-type: none"> ○路上に二輪車駐車場を設置する根拠法が整備されたことで着手しやすい。 ○街なかの一時的な駐車需要に対応した駐車場を整備できる。 ○放置車両の多い場所に整備することで、交通秩序の維持効果が高い。 ○二輪車ユーザーにとって手軽に利用でき、利便性が高い。 ○建設費用が比較的少ない。 ○まちづくり交付金を活用できる場合がある。 ×交通安全への配慮が必要(警察との協議・道路使用許可を取得)。 ×周辺住民の合意形成が必要(建物への荷物の搬出入への影響)。 ×埋設物(上下水道、電気、ガス)、消防の送水口の位置等に配慮が必要。 ×景観、騒音などの配慮が必要。 ×整備によって緑を削る場合に抵抗がある。
路外	既存の自動車駐車場に併設するケース	<ul style="list-style-type: none"> ○整備コストがあまりかからない(ゲートの改良・白線の引き直しで可能)。 ○駐車場内のデッドスペースを有効活用できる。 ○すでに駐車需要の高い場所にある施設を活用できる。 ○民間駐車場事業者への波及が大きく期待できる。 ×自動車との接触を防ぐ必要がある(転倒防止の柵の設置など)。 ×すでに建設費の償還計画などがある場合、用途変更が難しい場合がある。 ×入口での入庫待ちなどがあると、自動車とのトラブルが発生しやすい。
	既存の駐輪場に併設するケース	<ul style="list-style-type: none"> ○自治体に整備ノウハウがすでにある。 ○すでに駐車需要の高い場所にある施設を活用できる。 ○自転車よりも徴収金額を高く取ることができる。 ○自転車駐車場整備センターを活用できる。 ×建築基準、消防法など、あらためてクリアする必要がある。 ×二輪車ユーザーには自転車との混在が嫌われる。分離収容が望ましい。
	水路敷に設置するケース	<ul style="list-style-type: none"> ○路上駐車場と同等の手軽さ、便利さをもった駐車場を提供できる。 ○整備費用が比較的少ない。 ×適地が限られる。
	鉄道・高速道路の敷地内に設置するケース	<ul style="list-style-type: none"> ○高架下、トンネル上などのデッドスペースを有効活用できる。 ○鉄道事業者、高速道路会社の公益活動として取り組める。



第2章

二輪車駐車対策のあり方

1. 自動二輪車駐車対策の方針と取り組み

自治体による二輪車駐車対策は、市区町村の規模や役所の組織体制の違い、地域における二輪車の駐車実態などによって、方針も内容もさまざまだ。原付に関しては、従来、自転車対策の一環で取り組んできた自治体が多いが、自動二輪車となると、どう対応すべきか逡巡している自治体が少なくないのが実情である。

この章では、自治体が自動二輪車の駐車対策に取り組む際の流れを整理し、特徴的な取り組みを行っている自治体のケースをいくつか紹介する。

1-1 自動二輪車対策・取り組みの流れ

(1) 担当部署を決める

多くの市区町村は、すでに自転車・原付の放置対策や自動車の違法駐車対策に取り組んでいる。そこで新たに自動二輪車の駐車対策に取り組むには、交通対策関係、都市整備関係の担当者が集まり、自治体の仕事のなかに自動二輪車対策をどう位置づけるか検討する必要がある。

駐車場法の改正以降、自動車の駐車対策を行う部署が自動二輪車についても受け持つ自治体が出てきたが、東京都 23 区などの場合、自転車対策の部署がそのノウハウを活かして自動二輪車に当たるケースが多い。自動二輪車は、自動車駐車場にも自転車駐車場にも収容することができるため、役所内の部署が横断的に取り組むのが効果的である。

(2) 地域における自動二輪車の駐車需要を把握する

自動二輪車対策の企画・計画を行う際に、地域における駐車需要や駐車特性などを把握・分析し、効果的な駐車対策を行う自治体も出てきている。

■ 自動二輪車の駐車実態調査の主な内容

1. 調査地域の特定	主要駅の周辺など地域をいくつかのエリアに分け、自動二輪車の路上駐車が 多い区域を特定する。
2. 駐車需要の測定	調査員による目視観測などによって、路上駐車台数から駐車需要を推定する。 時間帯による駐車需要の変化も把握するのが望ましい。
3. 駐車目的の把握	通勤・通学、買い物・用足し、宅配、その他の業務利用、車庫代わり駐車など、 どのような目的が多いか。
4. 駐車時間の把握	短時間駐車が多いか、長時間駐車が多いか把握する。駐車目的とクロスチェッ クすることで、その場所に発生している駐車需要の特性が明らかになる。
5. ユーザー意識の把握	駐車場所から目的地までの許容距離、駐車料金の許容金額、その他駐車場所、 駐車方法に関するリクエストを把握する。

(3) 自動二輪車対策の方針を決める

自動二輪車の駐車対策は、自治体の方針を明らかにして計画的に取り組むを行うのが理想的だが、緊急措置として、単独的、試験的な駐車場整備によって対策を講じ、むしろ実績を上げているケースもある。東京都 23 区の場合、駐車場法の改正以前から喫緊の課題として自動二輪車の駐車場整備が求められてきたため、後者のような取り組みになりがちである。

一方、横浜市、大阪市など、駐車場法の改正に伴って自動二輪車の駐車対策に取り組んだ都市では、自治体の対策方針を明確にしたうえで具体的な対策内容を決定して行うケースが増えている。そうした場合、対策方針を明文化してウェブサイトなどを通じて公表し、自治体の考え方を市民に伝えることもできる。

(4) 駐車関連条例等の改正・制定

自動二輪車の駐車対策に関して自治体の方針が定まったところで、必要な場合には条例等の改正を行って、具体的な施策を実行に移す環境を整える。この場合、対策の方針によっては既存条例の改正だけでは対応できない場合もあり、新たに条例を定めるなど例規の整備が必要になる。

一般に自転車関連条例には、放置防止条例、駐輪場の設置に関する条例、附置義務条例があり、そのほか自治体が独自の助成制度を定めているケースもある。また、自動車の駐車関連条例に関しても同様で、違法駐車防止条例、公共駐車場の設置に関する条例、附置義務条例など、必要に応じて制定・運用されている。

自動二輪車の駐車対策に関して、必ずしもそうした条例が必要というわけではないため、自治体の方針に則って、どこまで踏み込んだ取り組みを行うかによって、条例による規定を設けるか否か判断し、効果的な駐車対策を展開していくことが必要である。

■ 自動二輪車の駐車関連条例など

条例等の種類	主な規定の内容
・違法駐車防止条例	・違法駐車対策重点区域の指定、車両撤去・保管に関して定める。
・駐車場整備に関する条例	・公共駐車場の設置、管理規程等を定める。
・駐車場附置義務条例(特定用途等)	・一定規模の建築物に対する附置義務の基準などを定める。
・駐車場附置義務条例(集合住宅等)	・一定規模の集合住宅に対する附置駐車場の推進。
・駐車場整備の助成要綱等	・駐車場事業者に対する整備補助金などを規定する。

(5) 自動二輪車駐車場の整備

自治体における自動二輪車の駐車場整備は、役所内の土木・道路施設管理を行う部署が担当しているケースが多い。こうした部署では放置自転車対策も行っており、駐輪場整備のノウハウを活かせるからである。ただ一方で、自動車の駐車場整備が民間主導で広く行われていることから、自動二輪車の駐車場に関しても民間で行うべきといった意見も少なくない。

しかし難しいのは、自動二輪車駐車場の運営は、民間が積極的に取り組めるほど採算性のよい事業ではないこと。とくに街なかの一時貸し駐車場となると採算を取るのが難しく、自治体主導で整備・運営していかないと、現実的にはなかなか広まらないのが実情である。

以上のことから、自動二輪車の駐車場整備を民間に広めていくことは重要なことだが、そのためにはモデルとなる駐車場を自治体が主導的に整備していくことが必要である。

(6) 自動二輪車駐車場の運営管理

駐車場の運営管理については、駐車施設の形態によって有人管理が必要な場合と無人管理でも可能な場合がある。多くの自治体では、駐車場の運営管理を民間に委託する方式をとっている。

具体的には、駐車誘導、料金徴収、防犯・監視、問い合わせやトラブルへの対応、施設の清掃などさまざまな業務があるが、それら業務の一部を地域のシルバー人材センターに委ねる（民間との民間事業社との協定の規程にセンター活用を盛り込む）ことで高齢者の雇用を創出したり、一括して駐車場管理会社に業務委託し、企業の管理ノウハウに全部を委ねることもできる。

駐車料金については周辺の民間駐車場の経営を圧迫しない金額に設定するなど配慮が必要だ。

(7) その他の取り組み

自動二輪車の駐車場を整備した後、周辺の違法駐車に変化があるかどうかなど、駐車場整備による効果を検証することが望ましい。

また、施設の利用状況を把握し、適正な利用率を維持するための工夫（二輪車ユーザーに対する入庫呼びかけ等）を行うとともに、利用マナーについても啓発を行っていく。こうした活動は、二輪車業界に協力を求めるなど、官民の連携を図っていくことが可能である。

1-2 ケース1・仙台市の自動二輪車駐車対策

特 徴：自転車駐車対策の一環で、自動二輪車駐車を積極的に整備。
さまざまな形態で駐車を整備し、社会実験として展開している。

仙台市は1987年に放置自転車等の撤去に関する条例、市営駐輪場の整備に関する条例、民間駐輪場の整備促進に関する条例をそれぞれ制定し、その当時から、自転車駐車対策の一環として、原付のみならず、自動二輪車の駐車対策にも積極的に取り組んできた。

現在もなお、歩行者の安全と道路機能の確保、緊急時の活動の支障の除去、良好な都市景観の維持を目的に、自転車および原付、自動二輪車の駐車場所の確保・拡充に取り組んでいる。

駐車場関連条例の制定状況	1987年3月20日	仙台市自転車等放置防止条例
	1987年3月20日	仙台市自転車等駐車場条例
	1987年3月20日	仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例

これまでの取り組みによって、2010年現在、中心部の商業地域と駅周辺に市営駐輪場が53カ所設置されており、原付と自動二輪車を合わせて市内に約4,400台を収容できる能力を備えている。

また、同市の駐輪場に関する附置義務条例は、「自転車5：原付4：自動二輪車：1」の比率で駐車枠を確保することとなっており、現在、市内297施設に自転車1万8,042台、原付1万979台、自動二輪車2,893台が収容可能となっている。ちなみに自動二輪車の附置義務枠数は、1997年に約1,300台だったことから、12年間で2倍以上に増加している。

さらに、2015年には市営地下鉄東西線が開業予定となっており、そのなかで都心部では「一番町駅」（仮称）に、自転車と二輪車を合わせて全体で約1,600台の収容力を確保する計画が進められている。

同市の自動二輪車駐車場について特徴的なのは、従来取り組んできた地下式の大規模な駐車施設に加えて、路上に二輪車駐車場を整備したり、市営自動車駐車場の一部を自動二輪車に転用するなど、駐車スペースの確保についてさまざまなアプローチを試みている点である。

○市中心部に設けられた地下式二輪車駐車場



○仙台駅近くに設けられた路上駐輪場



(1) 自転車等駐車対策の基本方針

仙台市では、次の3つを基本方針として施策を行っている。

① 総合的対策の実施

自転車等を都市の交通手段の一形態として位置付け、その機能を発揮させながら秩序ある利用を図るために次のような要素を総合した対策を実施する。

駐輪場の整備	発生する需要に応じた駐輪場の整備を進める。
放置の防止	自転車等の放置を規制し、必要な撤去等を行う。
適正利用の促進	利用者の責務の理解と主体的な実践を促す。

② 応分負担の原則

自転車等の利用により、直接・間接に便益を受ける者が、それぞれの立場で次のように「応分の負担（責務の履行）をする」ことを原則として対策を実施する。

行政	公営駐輪場の整備や条例等による放置の規制(撤去の実施等)。
利用者	利用ルールの遵守、駐輪料金。
事業所・店舗等	附置義務制度等による従業員用及び来客等用の駐輪場の確保。
鉄道事業者	駅への駐輪場整備に関する行政への積極的協力。

③ 地区別の対策

地区別の自転車等の利用形態の違いに応じ、次のような考え方で駐輪場を整備する。

都心商業地区
利用者・需要の原因施設が特定される利用(通勤・通学)と、利用者・需要の原因施設が特定できない利用(買い物等)が混在する。通勤・通学利用分の駐輪場は原因施設(勤務先・通学先)が自らの責任で整備・確保し、買い物等利用分の駐輪場は行政・原因施設(商業施設等)がそれぞれ整備する。
駅周辺地区
鉄道事業者の協力を得て、行政が主体となり駐輪場を整備する。

(2)市営駐輪場の整備状況

同市では、基本方針に基づいて自転車および原付・自動二輪車の駐輪場整備に取り組んでおり、年々、収容力を充実させてきた。

①市営駐輪場(原付・自動二輪車駐輪場含む)の整備状況(2010年4月1日現在)

区分	カ所数	収容台数(台)		
		自転車	原付 自動二輪車	計
市中心部	7カ所	5,347	1,992	7,339
地下鉄駅	17カ所	6,384	1,129	7,513
JR駅	25カ所	11,627	1,222	12,849
路上駐輪場	4カ所	612	49	661
計	53カ所	23,970	4,392	28,362

※暫定施設及び無料開放施設を含む。

・路上駐輪場の設置状況(2010年8月11日現在)

設置場所	設置年度	供用開始日	収容台数(台)			
			自転車	原付	自動二輪車	合計
勾当台	2007年度	2008年4月1日	89	14	11	114
仙台駅西口南	2007年度	2008年4月1日	247	24	0	271
仙台駅東口	2007年度	2008年4月1日	193	0	0	193
仙台駅西口北(自転車)	2009年度	2009年6月29日	83	0	0	83
仙台駅西口北(二輪車)	2010年度	2010年8月11日	0	16	4	20
計			612	54	15	681

②利用状況

区分	2007年度		2008年度		2009年度	
	台数:台	利用率:%	台数:台	利用率:%	台数:台	利用率:%
市中心部	2,982,976	131.2	2,995,202	132.1	3,025,452	112.9
地下鉄駅	2,150,834	79.3	2,034,219	74.2	1,929,879	70.4
JR駅	2,671,502	69.7	3,038,618	72.5	2,954,482	70.6
路上駐輪場			542,725	257.3	706,300	292.7
計	7,805,312	88.5	8,610,764	91.5	8,616,113	87.5

※暫定施設及び無料開放施設の利用分を除く。

③利用料金

ア. 路外駐輪場

利用方法	屋根なし施設		屋根付き施設	
	自転車	二輪車	自転車	二輪車
一時利用	40 円	80 円	50 円	100 円
1カ月定期	800 円	1,200 円	1,000 円	1,500 円
3カ月定期	2,300 円	3,500 円	2,900 円	4,400 円
6カ月定期	4,500 円	6,800 円	5,600 円	8,500 円
回数券(12 枚)	400 円	800 円	500 円	1,000 円

イ. 路上駐輪場等

車両の区分	利用区分	金額
自転車	駐車時間が 2 時間まで	無料
	駐車時間が 2 時間を超え 8 時間以内の場合	100 円
	駐車時間が 8 時間を超える場合	駐車時間のうち 8 時間を超えた部分について 8 時間までごとに 100 円として計算した金額に 100 円を加算した金額。
原付	駐車時間が 2 時間まで	無料
	駐車時間が 2 時間を超え 8 時間以内の場合	200 円
	駐車時間が 8 時間を超える場合	駐車時間のうち 8 時間を超えた部分について 8 時間までごとに 200 円として計算した金額に 200 円を加算した金額。
自動二輪車	駐車時間が 2 時間まで	無料
	駐車時間が 2 時間を超え 8 時間以内の場合	300 円
	駐車時間が 8 時間を超える場合	駐車時間のうち 8 時間を超えた部分について 8 時間までごとに 300 円として計算した金額に 300 円を加算した金額。

※国分町駐輪場は厳密には路外駐車場だが、形態および機能は路上駐車場と同等なため、上表の利用料金としている。

④整備計画

市中心部商業地区
都心部での駐輪需要に対応するため、2007 年度より元鍛冶丁公園駐輪場を供用し、7 カ所を整備してきている。また、2008 年度より路上駐輪場 3 カ所の供用を行い、さらに 2009 年度には仙台駅西口北路上駐輪場を供用した。今後も地下鉄東西線(仮称)一番町駅駐輪場や路上駐輪場の整備を推進することとしている。
駅周辺地区
富沢駅周辺土地区画整理事業に伴う富沢駅駐輪場の整備や地下鉄東西線事業に関連する事業の進捗に併せて整備を進める予定としている。

(3) 放置自転車等の撤去

撤去・返還状況等は次のとおり。とくに駐輪場周辺は放置禁止（規制）区域に指定し、重点的に撤去を行っている。

①撤去・保管・返還の概要

撤去
<p>実施区域で事前広報・路上指導を行いながら、撤去警告シールを貼付。貼付後、一定時間経過後も移動されない自転車、原付、自動二輪車を撤去する。</p> <p>撤去後は実施区域に保管場所・返還方法等を周知する撤去告知板を設置する。</p>
保管・返還
<p>撤去告示後 30 日間保管する。防犯登録からの調査等を行い所有者に通知し引取を求める。返還の際は自転車 2,100 円、原付・自動二輪車 4,000 円の手数料を徴収する。返還されなかった自転車等は、関係団体の協力を得て一部をリサイクル利用し、他は処分する。なお、保管所は6カ所（愛宕大橋、仙台駅、日の出町、台原、富沢、桜ヶ丘）あり、撤去区域ごとに分けて保管している。</p>

②撤去・返還状況

	2007 年度	2008 年度	2009 年度
自転車撤去 : 台	25,758	22,872	19,484
二輪車撤去 : 台	1,560	1,453	1,079
撤去 計 : 台	27,318	24,325	20,563
自転車返還 : 台	15,317	13,840	11,715
二輪車返還 : 台	1,489	1,392	1,027
返還 計 : 台	16,806	15,232	12,742
自転車返還率 : %	59.5	60.5	60.1
二輪車返還率 : %	95.4	95.8	95.2
返還率 計 : %	61.5	62.6	62.0

※返還には盗難車発見の際の警察への提出分を含む。

(4) 民間駐輪場の整備促進

仙台市では、一定の基準に該当する施設への駐輪場の附置義務および一定の要件を満たす駐輪場の建設・管理運営を助成する奨励制度により、民間駐輪場の整備を促進している。

① 駐輪場附置義務制度の概要

・対象地域

市内の商業地域および近隣商業地域

・施設用途ごとの設置台数の基準

施設用途	面積基準	設置台数基準
小売店舗	400 m ² 以上	20 m ² につき1台
銀行等	500 m ² 以上	25 m ² につき1台
映画館・遊技場	300 m ² 以上	15 m ² につき1台
専修学校等	600 m ² 以上	30 m ² につき1台
事務所	2,000 m ² 以上	100 m ² につき1台

※混合用途施設は各用途ごとに算定した台数の合計が20台以上となる場合に対象とする。

※5000 m²超の施設には設置台数の緩和措置がある。

② 附置義務駐輪場設置状況(2010年4月1日現在)

	件数	台数	自転車	原付	自動二輪車
市内合計	297件	31,914台	18,042台	10,979台	2,893台

③ 駐輪場建設・管理運営奨励制度の概要

建設への助成
規模・位置等の要件を満たす駐輪場を建設する者に対し、建設費の一部(1/3以内で上限額300万円)を助成する。
建設費借入の際の融資斡旋
規模・位置等の要件を満たす駐輪場を建設する者に対し、市資金の金融機関への預託により、建設者が金融機関から低利で融資を受けられるように斡旋する。
管理運営への助成
規模・位置等の要件を満たす駐輪場を管理運営する者に対し、固定資産税と都市計画税の合計額に補助率(最大1/2)を乗じた額を一定期間(最長5年)助成する。

担当	仙台市建設局道路部道路管理課自転車対策係 電話 022-261-1111(代)
URL	http://www.city.sendai.jp/kensetsu/rosei/tyuurin/index.html

1-3 ケース2・大阪市の自動二輪車駐車対策

特 徴 : 駐車場法の改正に伴い、近年、自動二輪車対策に取り組み始めた。

調査・検討を踏まえた市の方針によって、実効性のある駐車対策をめざす。

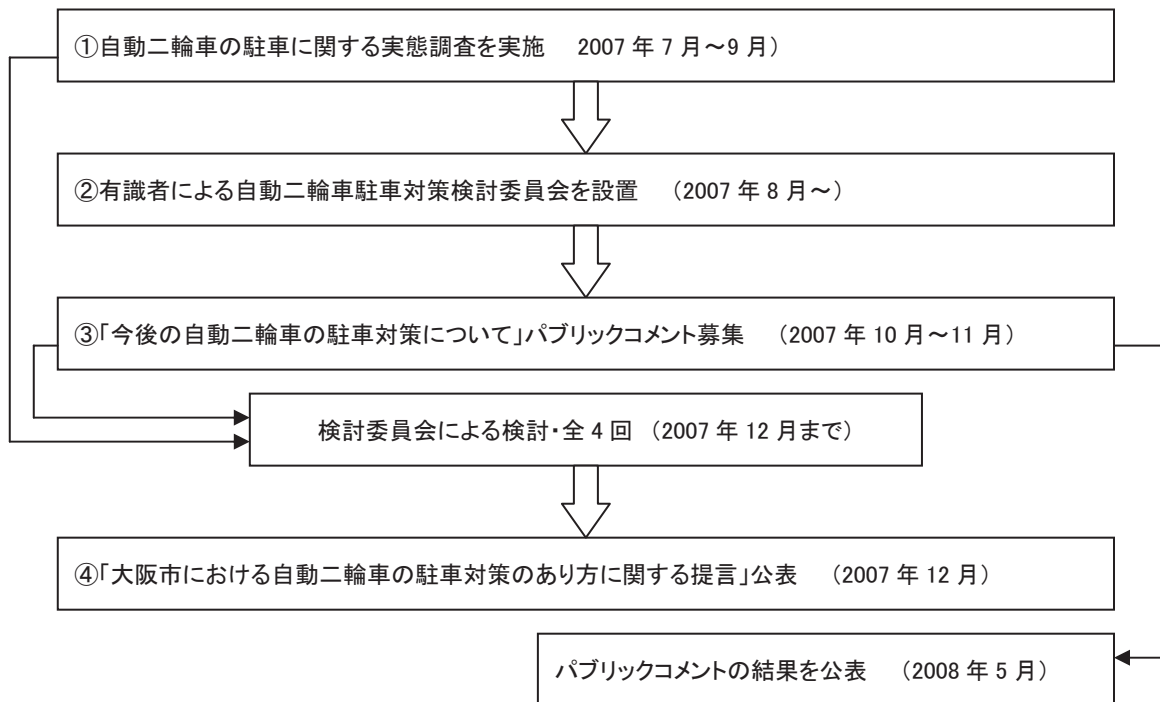
大阪市では、市の中心部の繁華街やビジネス街を中心に多くの自動二輪車が路上に駐車されている実態があるなか、2006年の改正道路交通法による違法駐車取締りの強化、自動二輪車を新たに対象に追加した改正駐車場法の施行を踏まえ、2007年度から自動二輪車の駐車対策に力を入れ具体的な取り組みを展開している。

担当は計画調整局計画部交通政策担当が全体の企画・計画を受け持ち、自動二輪車を自動車の駐車対策と同列に位置づけ、駐車施設の整備に関しては自転車対策の部署が引き受けるなど、市内の緊密な連携・調整を図って成果を上げている。

同市の自動二輪車対策に取り組む際のスキームの流れをまとめてみる。

(1) 自動二輪車の駐車対策を開始するまで

同市では、以下のような手順で自動二輪車の駐車対策の方針と内容を決定した。



①自動二輪車の駐車に関する実態調査

大阪市では、2007年7月から9月にかけて「自動二輪車駐車対策の検討に係る現地調査」を実施している。その内容は次のようなもの。

実施期間	調査内容	調査方法等
7月8日～ 8月31日	自動二輪車などの地域特性に応じた路上駐車の実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用等によって商業地、業務地、住居地、工業地などに分類して調査地区を112地区抽出。地区内の路上駐車台数を計4回(平日・休日それぞれの昼間・夜間)計測し、自動二輪車と原付利用者に利用目的などをアンケートした。 ■把握した項目 土地用途別の路上駐車台数、駐車分布、駐車目的、駐車目的施設、駐車時間、駐車開始時刻など。
	自動二輪車利用者の駐車場利用ニーズ、民間駐車場経営者のニーズなどの実態調査	
9月2日～ 9月30日	自動二輪車利用者の意識調査及び主要建築物等へのヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・さらに商業地、業務地の30カ所、共同住宅周辺の80カ所で詳細調査を追加実施した。 ■把握した項目 駐車時間帯、目的地、放置理由など。

②自動二輪車駐車対策検討委員会の開催

大阪市における自動二輪車の駐車実態の把握、駐車対策の基本的な考え方のとりまとめ、そして駐車場法に基づく建築物への駐車施設の附置義務化等を検討するため、有識者による検討委員会を発足させ検討会を開催した。

検討委員会の検討内容	
第1回	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車駐車実態調査について ・自動二輪車駐車対策の基本的な考え方について ・自動二輪車駐車施設の附置義務化について
第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車駐車実態詳細調査について ・自動二輪車の駐車施設確保に向けた基本方針について ・自動二輪車駐車施設の附置義務案の検討について
第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車駐車対策の基本方針について ・自動二輪車駐車施設の附置義務案の検討について
第4回	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市における自動二輪車の駐車対策のあり方に関する提言(案)について

③パブリックコメントの募集

大阪市における自動二輪車の駐車実態調査および駐車対策あり方の検討を踏まえて、「(案) 大阪市における今後の自動二輪車の駐車対策について」を作成し、広く市民に意見を求めた。

検討委員会が開始されて以降の2007年10月9日から11月7日まで意見募集を行い、結果は2008年5月に公開した。

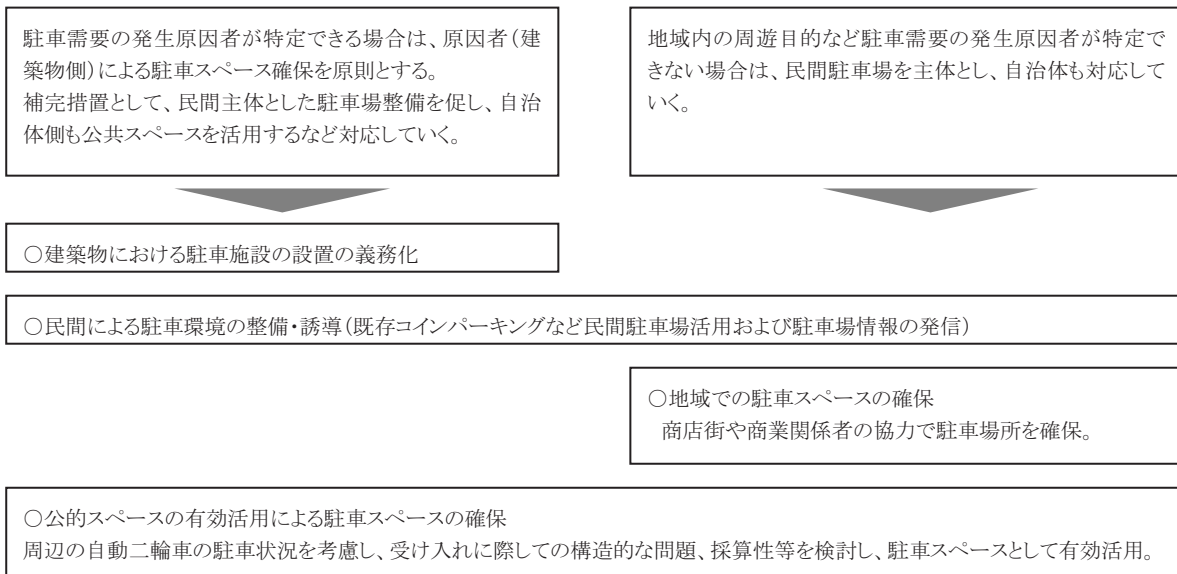
④自動二輪車駐車対策の方針

検討委員会により、2007年12月に「大阪市における自動二輪車の駐車対策のあり方に関する提言」がなされ、駐車対策の方針と対策内容の方向性が示された。

提言では、「自動二輪車駐車対策の基本的な考え方」として、次の4つを取り上げた。

自動二輪車駐車対策の基本的な考え方		
1. 駐車スペースの有効利用と拡大	①目的地での一時預かり的な駐車スペースの確保 (下記にフロー図)	<p>駐車需要を発生させる原因者の責務として、それぞれの施設が個々に駐車スペースを整備していくことを原則とする(附置義務化)。</p> <p>早急・柔軟な対応を可能にするため、民間の一時預かり、月極め駐車場による補完を進め、地域や公的スペースの有効活用を図る。</p> <p>施設整備後の駐車場情報の提供も重要。</p>
	②出発地での車庫的な駐車スペースの確保	所有者などの責任と費用負担で道路外に駐車スペースを確保することを原則とする。
2. マナー・モラルの向上	二輪車業界と協力・連携して二輪車利用者に駐車マナーの啓発活動を行う。	
3. 取締り強化の要請	悪質性・危険性・迷惑性の高い路上駐車に対しては、警察に取締り強化を要請。	
4. 自動二輪車の適正な駐車環境の実現に向けた基本的な考え方	自治体、警察、民間駐車場事業者、二輪車業界がそれぞれの役割をもって連携し、自動二輪車の適正な駐車環境づくりにハード・ソフトの両面から取り組む。	

【目的地での一時預かり的な駐車スペースの確保】



(2) 自動二輪車の主な駐車対策内容

大阪市では、提言に示した「自動二輪車駐車対策の基本的な考え方」に基づいて、自動二輪車の具体的な駐車対策の内容となる「自動二輪車駐車施設の整備促進方策」をとりまとめ、市内の駐車スペース確保をめざしてさまざまな施策に取り組んでいる。

①建築物における駐車施設の設置の義務化

駐車場の附置義務条例などを見直し、2008年6月1日より、建築物の新・増築等に際して、自動二輪車の駐車施設の設置を義務づけた。

駐車場関連 条例等の制 定状況	制定:1964年6月11日 改正:2008年5月23日	大阪市建築物における駐車施設の附置等に関する条例
	制定:1991年4月1日 改正:2008年6月1日	大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱

■大阪市における附置義務台数の算定(自動二輪車)

建築物の用途 地域・区域	特定用途*1			
	百貨店その他の店舗・事務所		左記以外の特定用途	
(1)*2 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延面積*4が2,000㎡を超え、3,000㎡以下のもの	延床面積が3,000㎡を超えるもの	延面積が2,000㎡を超え、6,500㎡以下のもの	延面積が6,500㎡を超えるもの
	一律1台	(延面積) ————— 3,000 →切り上げ台数	一律1台	(延面積) ————— 6,500 →切り上げ台数
(2)*3 周辺地区	延面積が2,000㎡を超え、9,000㎡以下のもの	延床面積が9,000㎡を超えるもの	延面積が3,000㎡を超え、9,000㎡以下のもの	延面積が9,000㎡を超えるもの
	一律1台	(延面積) ————— 9,000 →切り上げ台数	一律1台	(延面積) ————— 9,000 →切り上げ台数

*1: 特定用途とは駐車場法施行令第18条で次のように定められている。

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、待合、キャパレ一、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、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、倉庫および工場とする。

*2: 駐車場整備地区とは、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で、大阪市では都心部地区約2,298ha、新大阪地区約171ha、及び京橋地区91haの合計約2,560haの区域を都市計画で定めている。

*3: 周辺地区とは駐車場整備地区、商業地域および近隣商業地域を除く市全域(市街化区域内)をいう。

*4: 延面積とは建築物の総延床面積から駐車施設および駐輪施設部分の面積を除いた面積(概ね容積対象面積)をいう。

注1) 建築物の敷地が2つ以上の地域・区域にわたるときは、当該敷地の最も大きな部分が属する区域または地域に当該建築物があるものとみなす。

注2) 百貨店その他の店舗・事務所の用途とその他の特定用途との両方を有する混合用途の場合(自動二輪車の場合)、その他の特定用途に供する部分の延面積に6/13を乗じた面積と百貨店その他の店舗・事務所の用途に供する部分の延面積の合計を百貨店その他の店舗・事務所の用途に供する建築物の延面積とみなして上表より附置義務台数を算出する。

■大阪市における共同住宅に関する自動二輪車駐車施設の設置率

全住戸数	一戸当たりの専有床面積	
	35㎡以下	35㎡を超える
30戸以上	3%以上	2%以上

計算例：ケース1 新築 ファミリー25戸 ワンルーム15戸 計40戸
 $25 \times 0.02 + 15 \times 0.03 = 0.95 \rightarrow 1$ 台以上

ケース2 新築 ファミリー50戸 ワンルーム30戸 計80戸
 $50 \times 0.02 + 30 \times 0.03 = 1.9 \rightarrow 2$ 台以上

②民間駐車場への自動二輪車の受け入れ促進

民間駐車場事業者に対して、デッドスペースのある既存駐車場や四輪車の駐車に不向きな狭小敷地、利用の少ない既存駐車場などの積極活用を呼びかけ、自動二輪車を受け入れるよう要請。自動二輪車駐車場の事例のチラシを作成して、駐車場事業者などに広く配布している。

③公的スペースの有効活用による駐車スペースの確保

早急に自動二輪車の駐車場不足に対応するため、緊急措置として既存の公的駐車場や公共用地を活用した駐車スペースの確保に取り組んでいる。

2006年8月から大阪市道路公社が設置・運営している「長堀駐車場」および「東長堀駐車場」に、試験的に自動二輪車の受け入れを開始。両施設合わせて69台分が供用されている。

また、2009年4月には、大阪市が社会実験として市道の分離帯を活用した自動二輪車駐車場を開設し、56台分の枠すべてを一時預りで供用している。

さらに、2010年4月からは大阪市立の「新大阪駅南駐車場」に13台、「西横堀駐車場」に52台の自動二輪車を受け入れ開始。いずれも既存の自動車駐車場の余剰空間やデッドスペースを活用して駐車枠を確保した。

④駐車場情報の提供

既存駐車場での受け入れなどにより、自動二輪車の駐車スペースが増加しても、ユーザーに情報が伝わらないと利用率が上がらない。そこで大阪市では、自動二輪車を収容している駐車場を案内する「大阪市駐車場マップ」やインターネットによる案内などを充実させ、自動二輪車ユーザーに駐車場情報の提供を行っている。

また、自動二輪車を収容できる駐車場を分かりやすく案内するために、(財)駐車場整備推進機構が策定した自動二輪車の「駐車場標準マーク」をシールにして、自動二輪車駐車場に配布して掲示を促進している。

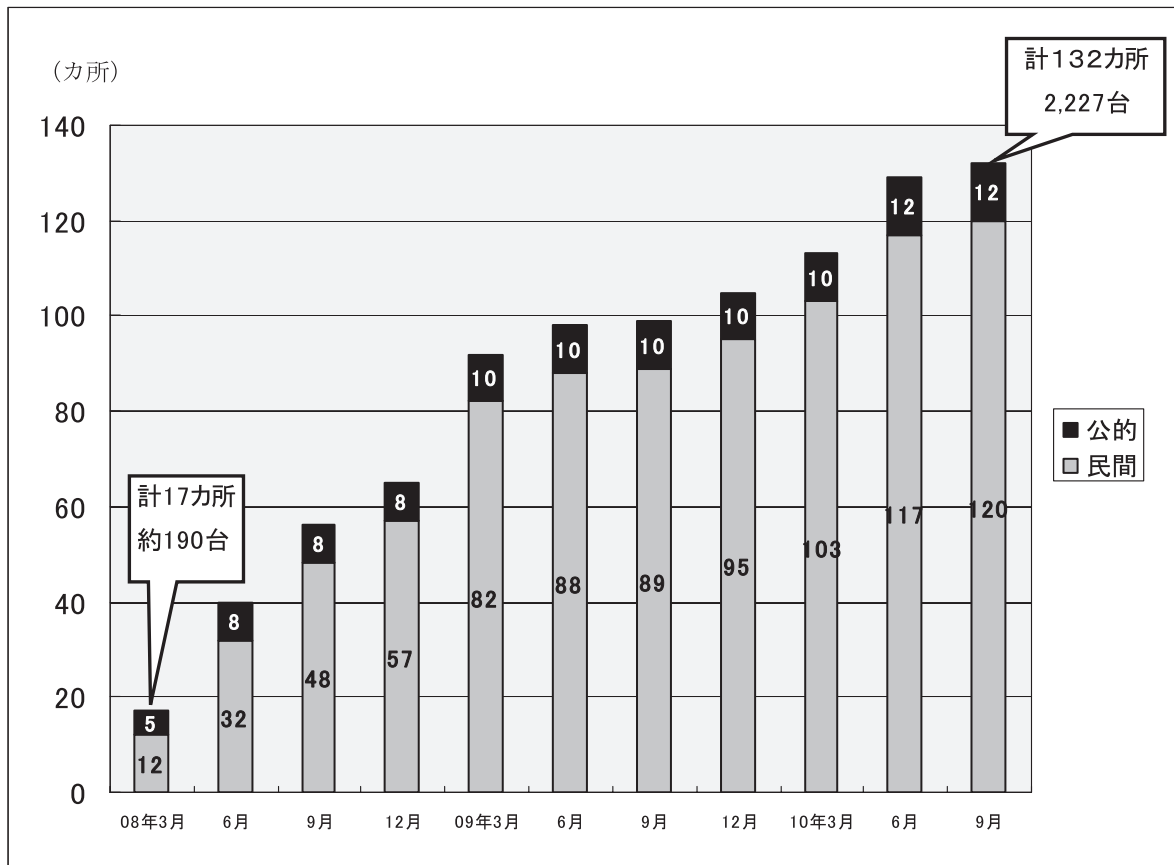
⑤啓発活動

二輪車業界（NMCA 日本二輪車協会・全国オートバイ協同組合連合会）、二輪車販売店と連携、協力して、二輪車ユーザーの駐車マナーの向上、駐車場の利用促進に取り組んでいる。

(3) 自動二輪車駐車場の設置状況

大阪市では、2007年度からの自動二輪車駐車対策によって、自治体が独自に駐車施設を整備したほか、民間事業者による既存駐車場への受け入れや自動二輪車駐車場の新設を活性化させたことにより、市内における二輪車駐車スペースは急速な拡大をみせている。

■大阪市内における自動二輪車の収容力推移(大阪市ホームページへ広報依頼があった駐車場)



担当	大阪市計画調整局計画部都市計画担当 大阪市計画調整局計画部交通政策担当 大阪市建設局管理部自転車施策担当	電話 06-6208-8181 (代)
URL	http://www.city.osaka.lg.jp/keikakuchosei/page/0000022191.html	

1-4 ケース3・新宿区の自動二輪車駐車対策

特徴：自転車等の駐輪対策に関する総合計画に自動二輪車を新たに位置づけ。
既存駐輪場への受け入れや自動二輪車駐車場の社会実験を実施。

新宿区では自転車法に則って、1998年9月に「新宿区自転車等の駐車対策に関する総合計画」（以下「前総合計画」という）を実施していたが、2008年1月に計画を改め、現在、「新宿区自転車等の利用と駐車対策に関する総合計画 平成20～平成29年度」（以下「新総合計画」という）を実施している。

新総合計画の検討に当たっては、2006年10月に「新宿区における駐車対策に関する総合計画のあり方」について、有識者らによる「新宿区自転車等駐車対策協議会」に諮問し、2007年9月に答申を受けて計画の素案を作成して、区民からのパブリックコメントを踏まえて策定した。

前総合計画は、「自転車および原付の駐輪対策に関する計画」だったが、新総合計画では「自転車および原付の駐輪対策に自動二輪車を加え、広く“自転車等の利用”という視点に立ち、自転車問題等の解決に向け、総合的かつ計画的に施策を推進する」としている。

①新総合計画の期間

計画期間は2008～2017年度の10年間とする。計画期間の中間で、計画達成状況や社会情勢の変化等を踏まえ、計画の見直しを行う。中間評価実施年度については、区の実行計画の推進期間等を考慮して決定する。

②新総合計画の対象区域

計画対象区域は新宿区内全域とし、鉄道駅周辺および駅周辺以外においても著しく放置自転車等が問題となっている区域は重点的に対策を推進する。

また、自転車等の利用環境の改善に向け、地域住民等の協力が得られる区域については積極的に施策を展開する。

③新総合計画で対象とする自転車等

本計画では、自転車、原動機付自転車、自動二輪車を対象とし、駐輪場の整備に当たっては、関係法規および設置基準等を十分踏まえる。

前総合計画では、自転車および原付を対象としていたが、駐輪場の整備に当たって自動二輪車を対象とすると明記した点は大きい。自転車法では自動二輪車は対象とされていないが、新総合計画に自動二輪車を含めることにより、駐輪場への受け入れを促進することも可能であることを示している。

④自転車駐輪場等の設置力所について

自転車駐輪場(原付を含む。以下同様)は、未設置駅を中心に整備を進め、区内 31 駅すべての鉄道駅に設ける。自動二輪車駐車場についても、道路上への設置や、民間駐車場の設置支援等を進めていく。

同区では、自動二輪車駐車場については、駅周辺の用地取得等が困難であるため、道路上への設置や区有の未利用地等の検討に努めるとしている。また、駐輪場等の整備目標に関しては、自転車および原付に関しては具体的な整備目標量を設定したが、自動二輪車に関しては「関係機関との調整を踏まえ、整備していく」とするに留めている。

しかしながら、「自動二輪車については、公共交通が利用できない深夜・早朝の利用状況や、昼間の違法駐車の状態等を踏まえると、早急に駐車場を設置する必要がある」として、次の施策を計画に盛り込んだ。

1. 現在設置している自転車駐輪場の一部を利用する。
ただし、自転車駐輪場の収容台数が不足している現状や道路上への駐輪場設置の新しい基準を踏まえ、法令を遵守して整備を進めるものとする。
2. 助成制度の充実により、民間駐車場の整備促進を支援する。
3. 自動二輪車駐車場の設置に当たっては、一時利用ができるようにする。
4. 自動二輪車駐車場の設置を計画する場合は、駐車場の導入に当たり社会実験等を行い、住民や利用者の意見を参考にした後に本格実施を行うことが望ましい。

なお、自動二輪車駐車場の整備に当たっては、「関係機関と調整し、条例等の制定が必要」とし、「整備後の違法駐車取締りや撤去等の扱いについては、警察等と十分な協議が必要」と記している。

ほかに、自動二輪車対策としては、「ユーザーの啓発や義務の明確化、駐車場の附置義務、自動二輪車製造者への働きかけ等が今後の課題」ともしている。

⑤道路上に設置する自転車等の駐輪場について

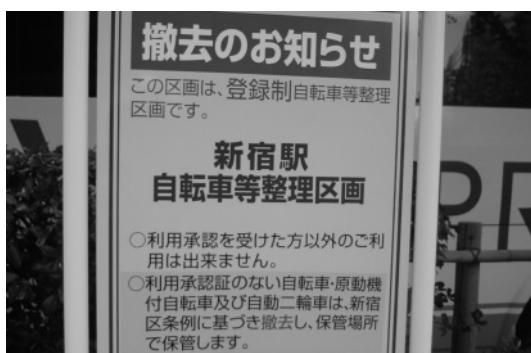
現在、自転車および原付の駐輪場については、道路外の敷地に設置した「自転車等駐輪場」と、歩道上に設置した「路上自転車等駐輪場」、「自転車等整理区画」の3種類がある。

「自転車等整理区画」は、都道路管理者と新宿区とが「路上自転車仮置き場に関する覚書」に基づき、都道上に設けた「仮の自転車および原付の置場」であるが、これは放置自転車問題に対処するための緊急避難的な取り扱いのもの。

一方、2005年から2006年にかけて道路法が改正され、自転車、原付、自動二輪車の駐輪場を車道以外の道路部分に占有物件として設置できるようになり、「自転車等整理区画」を、都道路管理者の定める設置基準に基づき「路上自転車等駐輪場」として再整備を進めている。

自転車等整理区画は有料登録制となっており、区内に20エリア設けてあり、自転車と原付合わせて約5,000台をとめさせている。

■写真は同区内の歩道上に設定された自転車等整理区画



担当	新宿区みどり土木部交通対策課 電話 03-3209-1111(代)
URL	http://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatsu/index16.html

1-5 自治体による民間への助成制度

自治体が行う二輪車の駐車場整備には限界があるため、民間による二輪車駐車場事業への参入を促す目的で、事業に対する助成制度を設けている自治体もある。以下、いくつかの自治体の助成制度を紹介する。

①港区自動二輪車駐車場整備費助成制度

港区では、2005年4月1日から、区内で自動二輪車駐車場整備を促進し、もって自動二輪車の違法駐車を解消するために、「港区自動二輪車駐車場整備費助成制度」を導入し、駐車場整備に要する費用の一部を助成している。助成の対象となる費用は、定期貸し自動二輪車駐車場の整備に要する次に掲げる費用である。ただし、土地の取得費および賃借料、各種届出費用並びに消費税を除く。

- (1) 自動二輪車用施錠設備の設置に要する費用
- (2) 入口改造工事および床面は損防止工事に要する費用
- (3) 転倒防止ガードパイプの設置に要する費用
- (4) その他区長が必要と認める費用

※対象は定期貸しのみで5年以上の運営を行うことが条件。1台当たり10万円として最大20台分まで助成する。

②杉並区民営バイク駐車場育成補助金

杉並区では2006年度より、民間事業者(鉄道事業者と財団法人を除く)が経営するバイク駐車場の建設に要する経費の一部を補助している。

対象となるバイクとは、原付および自動二輪車。補助金の交付要件は以下の通り。

- (1) 鉄道駅からおおむね200メートル以内。または東京都が推進する「ハイパースムーズ作戦」の地域。または、区が推進する違法駐車解消重点地域等に位置する。
- (2) 新たに収容台数が10台以上整備したものであること。
- (3) 構造、設備が利用者の安全を確保でき、かつ、有効に駐車できること。
- (4) 収容台数のうち半数以上は、時間貸し駐りに充てること。
- (5) 継続して、当該駐車場が5年以上運営されること。

補助の対象となる経費は、バイク駐車場の新たな整備にかかる建設費とし、その整備が毎年度2月末までに完了できるものであること。建設費とは、料金精算機設置、バイク施錠設備設置、入口改造・床面破損防止工事及び転倒防止ガードパイプ設置に要する費用、その他、区長が必要と認めたものとする。ただし、土地の取得費、賃借料(ラック等のリース料など)、各種手数料等費用と消費税は除く。補助金の交付額は建設費の範囲内とし、原則1バイク駐車場当たり30台を限度とし、1台につき75,000円を補助限度とする。ただし、補助金に1,000円未満の端数があるときは切り捨てとなる。補助金の交付は、予算の範囲内で行うものとする。

※この補助金は、(財)東京都道路整備保全公社の助成金と併せての利用もできる。

③世田谷区民営自動二輪車駐車場育成助成金

世田谷区では、2007年4月1日から、民間事業者が経営する自動二輪車駐車場の建設に要する経費の一部を助成している。対象となる自動二輪車駐車場の要件は以下の通り。

- (1) 区内において、新たに5台以上の駐車スペースを整備したものであること。
- (2) 構造および設備は、利用者の安全を確保し、かつ、自動二輪車の駐車が有効に行えるものであること。

助成の対象となる経費は、自動二輪車駐車場の新たな整備にかかる建設費とし、その建設が毎年度2月末までに完了する予定のもの。

建設費とは、専用料金精算機設置、施錠設備設置、入口改造・床面破損防止工事、転倒防止ガードパイプ設置および既設設備の除去に要する費用その他区長が必要と認めたもので、土地の取得費、賃借料、各種手数料等費用および消費税は除く。

助成金の交付額は、建設費の3分の1以内とし、1駐車場当たり20台を限度として、1台につき100,000円を助成の限度とする。ただし、助成金に1,000円未満の端数があるときは、これを切り捨てる。助成金の交付は、予算の範囲内で行うものとする。

④京都市民間自転車等駐車場整備助成金事業

京都市では、2009年4月1日から、民間活力による駐輪場整備を促すため、民間事業者が駐輪場を整備する際の設置費用などの一部助成を行っている。対象となる自転車等駐車場の要件は以下の通り。

- (1) 自転車等駐車場の設置の目的が不特定多数の者の利用に供するものであること。また、自動二輪車のみを収容することを目的としたものでないこと。
- (2) 自転車等駐車場の位置は、鉄道駅から概ね250メートル以内、又は立地等について市長が適当と認めるものであること。
- (3) 自転車等駐車場における自転車等の収容台数が25台以上であること。ただし、収容台数の計算に当たり、原動機付自転車及び自動二輪車については、1台につき自転車1.5台分として換算するものとする。
- (4) 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項(鉄道事業者の協力義務)に基づき、整備するものでないこと。
- (5) 京都市が出資金、基本金その他これらに準じるものの4分の1以上を出資している法人により整備するものでないこと。
- (6) 自転車等駐車場を、開設の日から継続して5年以上運営すること。
- (7) 自転車等駐車場の位置、構造及び設備について利用者の安全が確保されており、自転車等が容易に駐車できるものであること。
- (8) 自転車等駐車場整備の工事着手は、交付対象事業への指定決定以後に行うこと。
- (9) 自転車等駐車場の運営及び構造等に関し、市長が適当と認めるものであること。

助成金の額は以下の通り。

次のア・イのいずれか低い額に3分の2を乗じた額(千円未満は切捨て)とし、上限額は400万円とする。

ア 自転車等駐車場の設置のための土地取得費を除く建設費及び駐車器具整備費の合計額

イ 下表の1台当たりの設備費に収容台数(原動機付自転車及び自動二輪車については、1台につき自転車1.5台分として計算する。)を乗じて算出した額

設置形式	1台当たりの設備費
------	-----------

平面式	60,000円
-----	---------

立体式(機械式を含む)	100,000円
-------------	----------

(備考) 立体式とは2階建て以上の建築物をいい、機械式とは機械収納型をいう。

2. 国の支援制度・民間ノウハウの活用

2-1 二輪車駐車場整備に活用できる国の支援制度

(1) 社会資本整備総合交付金

社会資本整備にかかる個別補助金を原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く創意工夫を生かせる総合的な交付金として 2010 年度に創設。地方公共団体が作成する「社会資本総合整備計画」に基づく事業に対し国が交付金を交付する。

基幹事業	社会資本総合整備計画の目標を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業
基幹事業名	都市・地域交通戦略推進事業
交付対象	地方公共団体
概要 (国土交通省の資料を抜粋)	<p>本事業の交付の対象となる事業は、次の各号に掲げる事業とする。</p> <p>ロについては、全体事業費 1 億円以上（ロの(7)のみを実施する事業については 50 百万円以上）の事業とする。</p> <p>ロ 公共的空間等の整備に関する事業</p> <p>(3) 駐車場の整備</p> <p>(6) 自転車駐車場の整備</p> <p>(7) バリアフリー交通施設の整備</p>
交付率	1/3（駐車場については、設計・整備費用の 1/4 を対象とする）

効果促進事業	基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等
基幹事業名	都市・地域交通戦略推進事業
交付対象	地方公共団体
概要	<p>効果促進事業にかかる事業費の合計額は、社会資本総合整備計画ごとに、交付対象事業の全体事業費の 20/100 を目途とする。</p> <p>※小規模な駐車場の整備や自動二輪車に対応した既存駐車場の改築が実施可能。</p> <p>また、地方公共団体が地方公共団体以外のものに対し補助する場合は、交付する補助金の額の 1/2 又は事業の実施に要する費用の 1/3 のいずれか低い額にも活用が可能。</p>
交付率	5.5/10

(2) 融資制度

事業名	都市・地域交通戦略推進事業
整備主体	まちづくり会社等
概要	都市再生整備計画に基づき、良好な都市機能及び都市環境の保全・創出を推進するため、空き地・空き店舗の活用、駐車場の整備等のハード事業を行う場合に、事業資金に対して地方公共団体を通じて無利子貸付を行う。
適用条件	償還期間 10 年以内、事業に要する額の 1/2 以内

(3) 駐車場整備促進税制

不動産取得税	都市・地域交通戦略推進事業
不動産取得税	駐車場法に基づき路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要が定められた自動二輪車専用駐車場の用に供する家屋に係る不動産取得税について、当該家屋の価格の 1/6 に相当する額を価格から控除する課税標準の特例措置を 2 年間に限り講じる。(2011 年 3 月 31 日まで)
固定資産税	駐車場法に基づき路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要が定められた自動二輪車専用駐車場の用に供する家屋に係る固定資産税について、課税標準を最初の 3 年間価格の 7/8 とする措置を 2 年間に限り講じる。(2011 年 3 月 31 日まで)

2-2 (財)東京都道路整備保全公社の助成制度

財団法人東京都道路整備保全公社は、東京都における道路行政の推進に貢献するとともに、駐車対策の推進、公有地の有効活用などを通じて、都市再生と都市機能の維持増進に貢献することを目的とした公益法人である。

同公社では、東京 23 区の協力を得て、2004 年度から駐車場事業者等に対して、自動二輪車駐車場の整備を支援している。2009 年までに 17 区の 114 駐車場に対して 2,555 台分の整備支援を行っている。

■自動二輪車用駐車場整備助成

助成対象地域	東京 23 区内に整備する駐車場で、東京都が推進する「ハイパースムーズ作戦」、区が推進する違法駐車解消重点地域などを対象とする。
助成対象者	一般公共の用に供する駐車場を経営する事業者等
助成条件	<p>助成対象地域内で、新設する駐車場、または既設駐車場(機械式立体駐車場を含む*)を改造し、新たに 5 台以上整備を行い、その半分以上を時間貸しとした自動二輪車用駐車場。</p> <p>*(社)立体駐車場工業会の認定を受けた自動二輪車用固定装置等を設置する場合に限る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置後、3 年以上の運営 ・整備前の申請とし、毎年度 2 月末までに完了予定の事業
助成対象経費	<p>専用料金精算機・バイク施錠設備・転倒防止ガードパイプ等設置、及び入口改造、床面破損防止工事に要する費用*。</p> <p>*ただし、土地の取得費(賃借料)・各種手数料・消費税等は申請事業者の負担とする。</p> <p>*また、リース契約により設置した機器等は助成対象外とする。</p>
助成金額	<ul style="list-style-type: none"> ・助成対象経費の範囲内で、1 台あたり 10 万円まで。 ・1 駐車場あたりの助成台数は、30 台まで。

※助成内容は変更されることがある。詳しくは、下記に問い合わせのこと。

団体名	(財)東京都道路整備保全公社 電話 03-5381-3361(代)
URL	www.tmpc.or.jp/

2-3 (財)自転車駐車場整備センターの活用

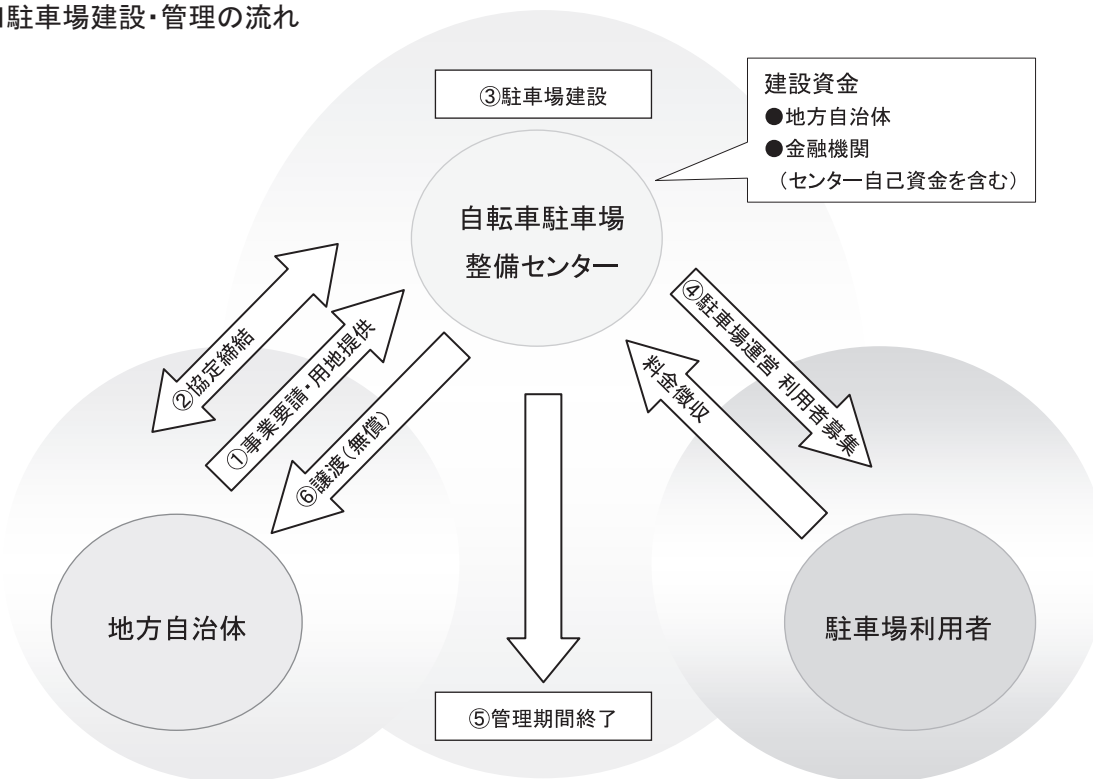
(財)自転車駐車場整備センターは1979年に設立され、関係行政機関、(財)JKA、(財)日本宝くじ協会、関係地方公共団体等と協力し、自転車駐車場の建設および管理に取り組んでいる。

同センターが2009年度末までに建設した自転車駐車場は1,094カ所、収容台数は原付・自動二輪車を含めて約70万台となっている。ことに近年、地方自治体からの要請によって自動二輪車の駐車場整備にも取り組んでおり、同センターのノウハウが生かされた施設が各地に増えている。

■自転車駐車場整備センターの業務

駐車場の建設	センターは、地方公共団体または鉄道事業者等からの要望を受けて、要望者から提供された用地に自転車、原付および自動二輪車の駐車場の建設を行う。 建設された自転車等駐車場は、あらかじめ取り決められた管理期間はセンターが責任を持って管理運営を行い、管理期間の経過後は、設置要望者等に無償譲渡される。 また、地方公共団体からの要望により、路上駐輪場の整備および自動二輪車への対応にも積極的に取り組んでいる。
駐車場の管理	センターが建設した自転車、原付および自動二輪車の駐車場は、センターが一定期間、直接管理(直営)するのが原則。また、自治体が建設した自転車等駐車場についても、自治体からの要望により委託を受けて管理(受託)を行っている。
センター活用のメリット	センターの自己資金を活用することにより、金利負担を軽減し、地方公共団体の負担を少なくして駐車場を整備することができる。

■駐車場建設・管理の流れ



団体名	(財)自転車駐車場整備センター 電話 03-3667-4621(代)
URL	http://www.jitensha.jp/



第 3 章

二輪車駐車関係資料

1. 駐車関係法令の動き

1-1 自転車法

放置自転車が社会問題化したのは1970年代からで、国は1980年に、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（旧自転車法）を制定し、この法律をもとに市町村が自転車の放置対策や駐輪場の整備に取り組んだ。

しかし法律の及ぼす効力が十分でなかったことと、1980年代から急速に普及が進んでいた原付の違法駐車が問題視されるようになり、国は旧自転車法を改正してその対象に原付を含め、1993年に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（改正自転車法）を施行した。

■1993年の自転車法改正のポイント

	旧自転車法 (旧・総務庁)	改正自転車法 (現・内閣府 交通安全対策担当)
対象車両	自転車	自転車・原付
放置車両の撤去	撤去車両の所有者から撤去費用等を徴収することや、放置車両の処分などに関する規定がない。	条例で定めることにより、撤去費用等を所有者から徴収すること、放置車両の処分が可能になった。
鉄道事業者の協力	鉄道事業者の責務が不明確。	自治体への協力体制を整備することが明記された。
附置義務を課すことができる施設	商業地域・近隣商業地域内の施設に限定されている。	左記以外にも、大量の自転車等の駐車需要を発生させる施設には課すことが可能となった。
その他		「自転車等駐車対策協議会」の設置、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」の策定が可能となった。

一方、自動二輪車は自転車法の対象に含まれていないため、駅周辺の駐輪場では自動二輪車を“規格外”として受け入れないケースがほとんどである。そうした法制上の解釈が、なかなか自動二輪車の駐車場所を増やせない一因にもなっている。

とくに排気量125cc以下の自動二輪車（原付二種）の場合、原付と同等の軽量コンパクトな車両特性を備えており、鉄道の端末交通としても多く利用されている。このクラスを駅の駐輪場に収容することは妥当なものと考えられる。

また、さらに排気量の大きい自動二輪車に関しても、街なかにはほとんど駐車場所の当てがなく、長時間の“うろつき走行”を強いられることが多い。そうした際、「駅に行けば駐車する場所がある」といった当てがあれば、二輪車ユーザーの助けになると考えられる。

2010年4月、国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長は、各都道府県および政令指定都

市の担当部局長に宛て「自転車駐車場における自動二輪車の受け入れについて」との通知を發した。そこでは、駐輪場に自動二輪車の積極的な受け入れが必要と強調している。

■駐輪場での自動二輪車受け入れを促す通知(2010年4月20日・国土交通省)

平成22年4月20日
国都街発第6号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局
街路交通施設課長

自転車駐車場における自動二輪車の受け入れについて (通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図れるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取り組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことより、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れが可能であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受け入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい(参考資料参照)。

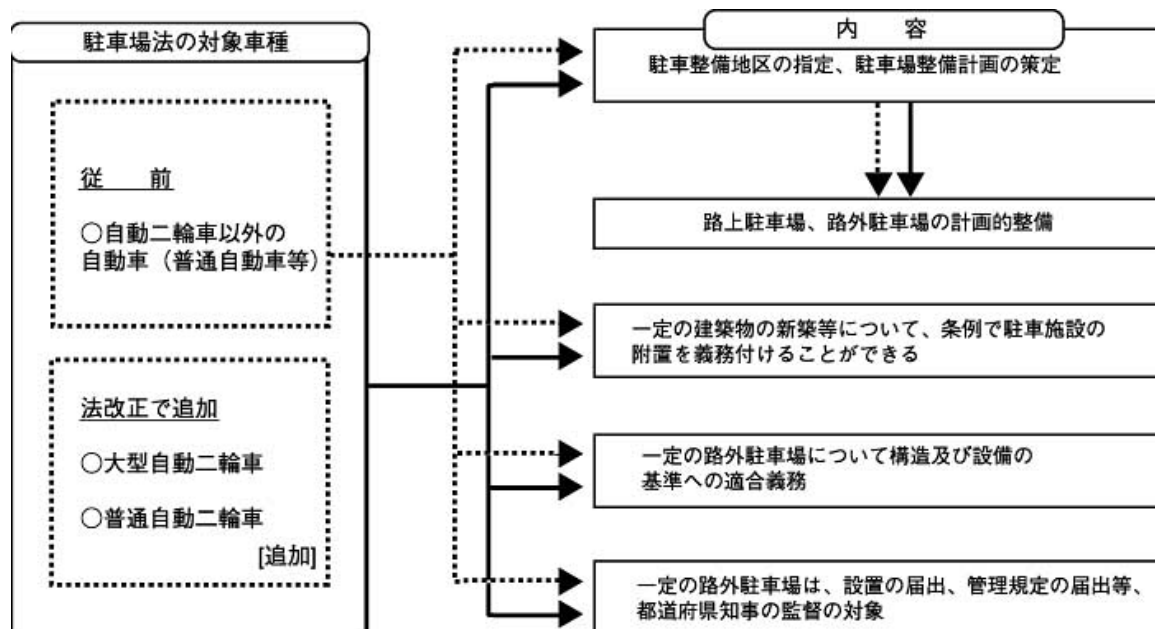
以 上

1-2 駐車場法

従来「駐車場法」は、同法における「自動車」について、道路交通法に定める自動車のうち、「大型自動二輪車及び普通自動二輪車以外のものをいう」と定義していた。つまり自動二輪車は、この法律から除外されていたことで、本来、柔軟な駐車場整備が可能だったが、現実的にはむしろ規則が存在しないことで「整備するための法的根拠がない」と捉えられ、わが国において自動二輪車の駐車場整備はほとんど行われてこなかった。

しかしこの十年来、不足している自動二輪車の駐車場をどうするのかといった議論が盛んになり、2006年5月、国は「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律」によって、都市計画法、建築基準法などと併せて駐車場法を改正。自動二輪車を対象車両に含めた改正駐車場法が、同年11月30日に施行された。

■ 駐車場法改正による自動二輪車の位置づけ(国土交通省資料)



駐車場法に自動二輪車が含まれたことで、自治体は、地域内の駐車場整備地区について、自動二輪車についても念頭に置く必要が生じた。都市計画の一環として総合的かつ計画的な駐車場整備を行う際には、四輪の自動車のみならず自動二輪車の駐車需要も踏まえた整備計画を立てる責務がある。さらに、附置義務駐車場の対象に自動二輪車を含めることについても、法的根拠をもって進めることが可能になった。

一方、法律に規定されたことで、自動二輪車の駐車場は、施設の構造や設備など技術的な基準に適合したものでなければならないものとなった。また、一定の規模を超えて料金を徴収する施設については、都道府県知事に届出が必要である。

こうした法律の効果によって、自動二輪車の駐車場は近年徐々に増加する傾向にある。自治体は改正駐車場法を根拠に、必要に応じて駐車関連条例を整備し、地域の実情に応じた自動二輪車対策を積極的に展開していくことが求められている。

■ 駐車場法改正によって生じた自動二輪車の駐車場整備に関わる主な法的な効果(国土交通省資料)

- (1) 地方公共団体は、自動二輪車を含む自動車交通が著しく輻輳する地区等について、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。
- (2) 地方公共団体は、自動二輪車の駐車需要を加味した駐車場整備計画に基づき、路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備を図ることができる。
- (3) 自動二輪車の駐車場整備は、道路または都市公園の占用許可の特例などに該当し、助成措置の対象となる。
- (4) 地方公共団体は、附置義務駐車施設の対象車種に自動二輪車を含めることができる。
- (5) 一定規模以上の路外駐車場を整備する者には、施設の構造および設備の基準への適合義務が生じる。
- (6) 都市計画区域内にある一定規模以上の駐車場で駐車料金を徴収するものを設置する者は、設置の届出、管理規程の届出等の義務が生じるなど、都道府県知事の監督に服することとなる。

1-3 道路法施行令

駐車場法の改正に続き、2006年11月に「道路法施行令」が見直され、道路の占用物件に、原付・自動二輪車を駐車させるための器具が認められた(2007年1月4日施行)。これにより、道路管理者以外の者も、道路管理者の許可を得ることによって、道路上に二輪車駐車場を設置できることとなった。

道路法では、道路管理者が道路付属物として路上駐車場を設置することを認めているが、わが国では「駐車場は路外への設置が基本」という考えによって、駐車場を路上に整備することには消極的であった。

しかし、同施行令が改正されたことで、国道や都道府県道に市区町村が二輪車駐車場を設置できる道が開けたばかりでなく、公益団体、公共交通事業者(鉄道・バス)、民間企業、NPOなどさまざまな事業主体が、道路占用許可を受けて路上に二輪車駐車場を設置・運営することができるようになった。実際のケースでは、神戸市の商店街が市道の占用許可を得て、二輪車の路上駐車場を設置・運営して注目を集めている。

こうした事例はまだまだ多いとはいえないが、政令の改正をきっかけに、自治体による二輪車路上駐車場は増えつつある。

1-4 道路交通法

(1) 二輪車の違法駐車取締り強化

二輪車の路上駐車は、社会から黙認される状態が長く続いてきた。

しかし、2000年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が施行されると、歩道上に駐車された二輪車を排除するため、警察は取締りを活発化。点字ブロック上に駐車された車両など、危険度・迷惑度の高いものには違反告知をするケースが増えた。

さらに2004年6月に道路交通法が改正され、2006年6月1日から新しい違法駐車取締り制度がスタートした。これは「車両の使用者責任の拡充」と「取締り事務の民間委託」を骨子とする画期的な制度改正であり、民間の駐車監視員の導入などにより取締り活動はあっという間に活発なものとなった（参考：警察庁交通局通達・2006年3月→p.74）。

その結果、二輪車に対する取締りは急速に厳しくなり、新制度が実施される前年（2005年）に年間約11万件だった二輪車駐車違反件数は、新制度の実施後（2007年）にはその5倍近い年間約52万件（放置車両確認標章取付件数）に達した。

二輪車ユーザーは、「とめる場所がないのに厳しく取り締まるのはおかしい」と声を上げ、「二輪車に駐車スペースを！」とのスローガンで署名運動を展開。二輪車の駐車場所の拡充を求める全国100万人以上の署名を政府に示した。

警察庁交通局では、二輪車の違法駐車取締りが適正に行われるよう改めて全国の警察に指示している。（参考：警察庁交通局通達・2010年3月→p.75）

■二輪車の放置駐車違反の取締りについての通達(2006年3月8日)

警視庁交通部長 殿
各都道府県警察本部長
(参考送付先)
各管区警察局広域調整担当部長

警察庁丁交指発第26号、規発第21号
平成18年3月8日
警察庁交通局交通規制課長
警察庁交通局交通指導課長

自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締り等について

大型自動二輪車、普通自動二輪車又は原動機付自転車(以下「自動二輪車等」という。)に係る放置駐車違反は、歩行者等の交通の安全及び円滑の確保や高齢者、障害者等の移動の円滑化を図る上で支障となるほか、市街地の都市機能の低下、生活環境の悪化等につながるものであり、良好な駐車秩序の確立を目的とする改正道路交通法の施行に伴い、これらの違反車両に対する取締り等に積極的に取り組んでいくことが従来にも増して重要となる。

そこで、改正道路交通法施行後における自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締り等に当たっては、下記の事項に留意の上、事務処理上、遺憾のないようにされたい。

記

1 基本方針

駅周辺、商店街、繁華街など自転車、歩行者等の交通が輻輳し、市区町村が条例に基づいて放置自転車等の定期的な撤去等に取り組んでいる地域においては、当該市区町村と連携を図りつつ自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締りを積極的に推進すること。その他の地域においても、自動二輪車等の駐車実態を勘案の上、悪質性、危険性、迷惑性の高違反に重点を指向して、これらの違反の取締りを推進すること。

2 取締り活動ガイドラインとの関係

取締り活動ガイドラインの策定に当たっては、自動二輪車に係る放置駐車違反の取締りのために重点的に巡回すべき地域等を「自動二輪・原付重点地域」として指定することができることとされた(「取締り活動ガイドラインの策定及び公表について」(平成17年5月30日付け警察庁丁交指発第88号)参照)ことを踏まえ、上記1により、自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締りを積極的に推進する地域が取締り活動ガイドラインの策定に係る地域内にある場合は、原則として、当該地域を「自動二輪・原付重点地域」として指定すること。ただし、取締り活動ガイドラインの重点地域・路線の全体について、自動二輪車等に係る放置駐車違反の積極的な取締りを推進する場合には、その旨を取締り活動ガイドラインに明示することで足りること。

3 事前広報等

上記2の取締り活動ガイドラインを公表することにより自動二輪車に係る放置駐車違反の取締りを積極的に推進する地域を明らかにするほか、地域の実情に応じ、当該地域における看板の設置、警告ビラの取付け等の事前広報を十分に行うなど、自動二輪車に係る放置駐車違反の取締りの推進について、広く住民等に周知を図るよう努めること。

4 自動二輪車の駐車環境の整備

自動二輪車に係る放置駐車違反の取締りへの積極的な取組みにあわせて、地方公共団体、鉄道事業者、概設の駐車・駐輪場の管理者、商業施設の管理者等に対して、自動二輪車等の駐車施設の整備拡充を働きかけること。また、駐車規制の見直しに当たっては、交通取締り部門と交通規制部門とが連携を図りつつ、自動二輪車に係る駐車需要にも配慮すること。

■自動二輪車の駐車対策の推進についての通達(2010年3月4日)

各管区警察局長(総務監察・広域調整)部長
警視庁交通部長 殿
各道府県警察本部長

警察庁丁規発第18号、丁交指発第28号
平成22年3月4日
警察庁交通局交通規制課長
警察庁交通局交通指導課長

自動二輪車に係る駐車対策等の推進について

みだしの件については、これまで、駐車禁止規制の点検及び改善並びに悪質性、危険性、迷惑性に重点を置いた取締り等に努めてきたところであるが、今後とも、特に下記の点に留意し、駐車需要についても配慮した取組みを推進されたい。

記

1 自動二輪車又は原動機付自転車の駐車環境の整備について

(1) 駐車場の整備に向けた働きかけの推進

自動二輪車又は原動機付自転車(以下「自動二輪車等」という。)が駐車可能な駐車場については、平成18年の駐車場法(昭和32年法律第106号)の改正及び平成19年の道路法施行令(昭和27年政令第479号)の改正以後、その整備が進められているが、現時点においても、設置箇所数も収容可能台数も十分とはいえない状況にある。

交通の安全と円滑の確保を担う交通警察としても、自動二輪車等が駐車可能な駐車場の整備は重要な課題であり、従来にも増して、地方公共団体、道路管理者、民間事業者等に対して、路外及び路上におけるこれらの駐車場の整備を働きかけるとともに、必要な協力を行うこと。

また、あわせて、市区町村に対して、自動二輪車等の収容可能な駐車場の附置義務を規定した条例の制定を働きかけること。

(2) 自動二輪車等に配慮した駐車規制の推進

自動二輪車等用の時間制限駐車区間規制については、平成21年11月に警視庁において全国で初めて実施されたところであるが、その他の道府県警察においても、この取組みを参考としつつ、自動二輪車等の短時間駐車需要が満たされていないと認められる場所、時間帯を適切に選定した上で、自動二輪車等用の時間制限駐車区間規制について検討すること。

また、必要に応じて、駐車禁止規制を解除し、又は自動二輪車等を駐車禁止規制の対象から除外した上で、駐車方法を指定するなどの措置を講ずること。

2 地域の意見要望を踏まえた駐車規制及び駐車違反取締りの推進について

(1) より合理的な駐車規制の推進

駐車規制について、地元商店街、自治会等地域の意見要望を十分踏まえて、より合理的なものとなるよう点検・改善を行うべきことは、従来のおりである。その際、路外駐車場の確保や共同集配の仕組みの導入等について検討するとともに、飲食店や買い物客等が多い時間帯や曜日に限って駐車規制の解除や緩和の措置が講じられないか、特定の場所・時間帯に限り、荷さばきのための駐車について、規制の対象から除外し、又は駐車を許可することができないか、時間制限駐車区間規制を導入することができないか等の視点からも柔軟な検討を行うこと。

(2) 取締り活動ガイドラインの見直し

取締り活動ガイドラインに定める重点路線・地域等に関する地元商店会、自治会等地域の意見要望には、誠実かつ適切に対応するとともに、道路交通環境、自動二輪車等の駐車需要の実態等当該現場の状況を勘案した上で、必要が認められる場合には、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応すること。

(2) 二輪車用のパーキング・チケット枠の設置

違法駐車取締り活動を行う一方、警察は二輪車の駐車場所を確保するため、パーキング・メーターおよびパーキング・チケットといった「時間制限駐車区間」が二輪車に馴染むものかどうか社会実験に取り組んでいる。パーキング・チケットは、パーキング・メーターと同様、道路上に白線で示された駐車枠に車両をとめ、付近に設置された発給機で駐車チケットを購入して車両に掲示することで、40分間ないし60分間の短時間駐車が可能となる。

警視庁は2009年11月30日に、港区北青山の表参道に、全国初となる二輪車用パーキング・チケットを用いた時間制限駐車区間を導入した。また、2010年6月には沖縄県那覇市にも二輪車用パーキング・チケットが導入された。

表参道に導入された二輪車用駐車枠は全部で34枠。枠の大きさは幅1.3m×長さ2.5mの単独枠で、道路に平行にレイアウトされ「二輪車」と道路表示されている。運用は午前9時から午後8時までで、正月三が日を除き、平日および日曜・祝日も利用できる。駐車時間は60分となっており、現在、料金は自動車と同様の300円。60分を超えて駐車することはできない。

この制度の問題点は、駐車可能な時間が短いことと、それにかかる料金のバランスが二輪車ユーザーの感覚に合致しないため、利用率が芳しくないところ。このため警視庁では、パーキング・チケットの料金に関する警視庁関係手数料条例を改正し、2011年2月1日から、表参道の二輪車パーキング・チケットに関して、60分300円から60分100円に減額することとした。

また、千葉県警も二輪車用のパーキング・チケットを導入することを決めており、こちらは千葉市中央区の銀座通りで2011年1月1日から60分100円で16枠が運用開始となる。

■ 二輪車用パーキング・チケット(写真:右下は那覇市内、それ以外は表参道)



2. 二輪車駐車場の整備基準

整備の指針となる基準等

① 駐車場法施行令

2006年11月の改正駐車場法の施行に伴って、駐車場法施行令に規定されている路外駐車場の構造および設備の技術基準についても、二輪車を考慮した見直しが行なわれた。これは、自動二輪車専用駐車場の場合はもちろん、四輪車との併用駐車場の場合でも、自動二輪車の施設部分については適合義務が生じる。

内容は、駐車場の出口部分での視角の確保と、車路の幅員、屈曲部のゆとりについて基準を定めている。なお、駐車枠の大きさ等については示されておらず、どのような指標が適切か、必要性も含めて引き続き検討されるものと見込まれる。

■ 自動二輪車駐車場の施設構造等に関する技術的基準

- (1) 出口付近の構造は、当該出口から1.3メートル後退した車路の中心線上1.4メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60度以上の範囲内において、歩行者の存在を認識できるようにすること。
- (2) 車路の幅員は3.5メートル以上とすること。
- (3) 一方通行の車路の幅員は2.25メートル以上(ただし、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分にあつては、1.75メートル以上)とすること。
- (4) 屈曲部では、自動二輪車を3メートル以上の内り半径で回転させることができる構造であること。

なお、自動二輪車の駐車枠の大きさに関しては、標準駐車場条例のなかで附置義務駐車場の規定に関して以下のように示されている。

(駐車施設の規模)

第29条

4 第25条の3、第26条及び第27条の規定により附置しなければならない自動二輪車のための駐車施設のうち、自動二輪車の駐車のように供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅1メートル以上、奥行2.3メートル以上とし、自動二輪車を安全に駐車させ、及び出入りさせることができるものとしなければならない。

②自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車止め装置その他の器具の占用許可基準

2006年11月の道路法施行令改正に伴って、国土交通省道路局から、道路の占用許可を受けて二輪車の路上駐車を設置する際の占用許可基準が示された。

設置される駐車器具としては、車輪止め装置、柵、上屋（屋根）、照明器具、案内板、自動精算機などが想定される。これらが道路上に設置される場合、歩行者や自転車の安全円滑な通行の妨げとならないよう配慮する必要があるため、設置の場所や構造などについての基準が示された。

この基準によると、二輪車の路上駐車を設置できる場所は、車道以外の道路の部分となっており、なおかつ車道に近接する部分に設けること、歩道の幅員を確保することなどが条件となっている。

また、駐車器具の構造などについては、「固定され、安全性と耐久性を備えており、周囲の環境と調和するもの」とし、道路標識、区画線、道路標示を設けるほか、歩行者保護のための柵を設置したり、必要に応じて照明器具を設けるなど、安全な空間を確保することとなっている。さらに二輪車の駐車の場合、原則として車道側から進入する構造にするよう決められている。

③路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針

2006年11月に国土交通省道路局地方道・環境課から二輪車の路上駐車の設置指針が示された。二輪車の路上駐車の設置にあたっては、②の占用許可基準に加えて、この設置指針を参考にすることとなっている。

設計・管理に関する基準については、以下の項目に関して規定されている。

■二輪車路上駐車の設置指針に盛り込まれた設計・管理に関する項目

【設計】

- ・駐車ます
- ・収容方法
- ・設置位置
- ・配置
- ・出入口
- ・置場
- ・柵等
- ・上屋
- ・歩道等の有効幅員
- ・照明施設
- ・排水施設
- ・案内板
- ・修景

【管理】

- ・駐車場および周辺の管理
- ・盗難防止

なお、『路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 同解説』が（社）日本道路協会より刊行されている。

④自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書

(財) 自転車駐車場整備センターが 2007 年 10 月に発表した検討調査報告書で、自転車のみならず原付および自動二輪車に関する車両特性、普及状況などが解説され、駐車枠の面積、通路の幅員、車路の屈曲部に必要な幅員、管理のための設備、昇降手段などを詳細に検証している。

団体名	(財) 自転車駐車場整備センター 電話 03-3667-4621(代)
URL	http://www.jitensha.jp/

⑤機械式駐車場技術基準・同解説

(社) 立体駐車場工業会が標題の 2008 年版解説書を刊行したが、2009 年 10 月に第 6 章として「自動二輪車技術基準編」が追加された。ここでは、搬器（パレット）が循環するなど、さまざまな方式がある機械式駐車装置に二輪車を収容する場合の技術基準を定めている。このような自動二輪車を収容できる機械式駐車装置を整備する場合には認定を取得した装置を採用するよう推奨している。

なお、同工業会の自動二輪車に関する認定を取得し、さらに国土交通省から駐車場法施行令（第 15 条）に規定された「特殊の装置」に関する認定を取得するのが望ましいものとなっている。

■自動二輪車を格納する機械式駐車場に関わる技術基準の項目

<p>【構造基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入口付近および自動二輪車の乗降室の構造 ・出入口付近の構造 ・出入口寸法 ・自動二輪車の通過部分の寸法 ・通路の寸法 ・搬器の床先と出入口の床先および駐車室の床先との寸法 ・駐車室の構造 ・駐車室の寸法(駐車のに供する空間) ・自動二輪車の駐車室の位置 ・自動二輪車用搬器の構造 ・自動二輪車転落防止 ・荷重 <p>【管理基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取扱者の守るべき事項

団体名	(社) 立体駐車場工業会 電話 03-3662-4911(代)
URL	http://www.ritchu.or.jp/

⑥自動二輪車標準マーク

(財) 駐車場整備推進機構は、自動二輪車に対応する駐車場の案内標識として、自動二輪車の標準マークを考案した。同機構のウェブサイトからデザインの電子データをダウンロードできる。

団体名	(財) 駐車場整備推進機構 電話 03-5256-2005(代)
URL	http://www.parking.or.jp/

自治体の二輪車駐車場・事例集 2011

2011年1月 発行

一般社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門一丁目1番30号 日本自動車会館内

<http://www.jama.or.jp/> TEL.03-5405-6123(交通統括部)



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.