

二輪車駐車環境レポート ロンドン ミラノ

路上駐車場整備による二輪車駐車対策



2008年10月

社団法人 日本自動車工業会
二輪車特別委員会

はじめに

近年、わが国では、改正道路交通法施行にともなう違法駐車取り締まりの強化により、都市部を中心とした二輪車の駐車場不足が顕在化しており、二輪車の利便性が大いに損なわれている。

二輪車の駐車場問題に関して、駐車場法や道路法施行令の改正により、全国の自治体の課題意識は高まっているが、政策課題の優先度や財政問題などから改善されていないのが実情である。新たに駐車場用地を確保するのが難しいなか、二輪車の駐車スペースを現実的に確保していくためには、既存の駐車場の転用や附置義務の導入などいくつかアプローチが考えられ、路上空間の活用も有効な対策の一つとして挙げられる。

本レポートは、街なかに二輪車の路上駐車スペースが多く見られる欧州都市において、二輪車対策がいかに行われているか、イギリスのロンドンとイタリアのミラノを現地調査し、その結果を取りまとめたものである。

いずれの都市でも自治体を中心となり、地球環境保全や地域経済の活性化の観点から積極的に都市の交通環境改善に取り組んでおり、その政策の一環として二輪車の路上駐車スペースを積極的に設置している。

そうした交通政策や駐車場整備のあり方などは、わが国の道路交通行政にも大いに参考になるものと思われる。本レポートが、二輪車駐車場の整備促進に向けて、関係方面の積極的な議論に役立つことを期待したい。

末筆ながら、現地調査に多大な協力をいただいた英国二輪車製造者協会（MCIA）と、欧州二輪車製造者協会（ACEM）に謝意を表したい。

2008年10月

社団法人 日本自動車工業会 二輪車特別委員会

目次

| | |
|---------|---|
| はじめに | 1 |
| 調査概要 | 3 |
| 現地調査チーム | 5 |

第1部 ロンドンの二輪車駐車環境

| | |
|-------------------------|----|
| 1. ロンドンの二輪車駐車対策 | 9 |
| 1-1 ロンドンの市勢と交通概況 | 9 |
| 1-2 先進的なウエストミンスター区 | 12 |
| 1-3 ウエストミンスター区の駐車対策 | 13 |
| 1-4 ウエストミンスター区の二輪車駐車場整備 | 17 |
| 2. ロンドンの二輪車駐車場 | 23 |
| 3. ロンドンの調査結果 | 27 |

第2部 ミラノの二輪車駐車環境

| | |
|---------------------|----|
| 1. ミラノの二輪車駐車対策 | 31 |
| 1-1 ミラノ市の市勢と交通概況 | 31 |
| 1-2 二輪車利用が倍増したミラノ市内 | 32 |
| 1-3 ミラノ市の駐車対策 | 33 |
| 1-4 ミラノ市の二輪車駐車場整備 | 36 |
| 2. ミラノの二輪車駐車場 | 38 |
| 3. ミラノの調査結果 | 41 |

| | |
|-----|----|
| まとめ | 43 |
|-----|----|



イギリス・ロンドン

調査概要

自工会・二輪車特別委員会では、欧州都市の二輪車駐車対策について現状を把握するため、現地調査チームを組んで、イギリスの首都ロンドンおよびイタリア第二の都市ミラノを訪問調査した。各都市の行政の交通対策責任者から二輪車の駐車スペースに関する自治体の考え方と整備手法をヒアリングしたほか、街なかに設置された多くの二輪車駐車を視察した。

目的

今回の調査は、欧州の諸都市で、誰が、どのような方針で、どのような場所に、どのような様態で二輪車の駐車を整備しているか現地の情報を収集しようというのが目的である。調査結果は広くわが国の二輪車駐車を整備の参考となるよう資料として取りまとめることとした。

調査項目

現地行政機関にヒアリングを行い、以下の項目について情報を収集し、さらに街なかに整備された駐車施設の様態や利用状況を観察した。

- ・市内の交通概況
- ・駐車政策の方針
- ・二輪車駐車の整備状況
- ・二輪車駐車の設置場所や様態など
- ・その他



イタリア・ミラノ

実施期間

2008年5月27日（火）～28日（水） ロンドン

29日（木）～30日（金） ミラノ

ヒアリング対象

【ロンドン】

ロンドンでは2003年に混雑税（コンジェスチョンチャージング）を導入した。渋滞に影響をおよぼさない二輪車は課金対象から外され、市内における二輪車の利用が増加していることから、積極的に駐車スペースの確保に取り組んでいる。ロンドンの中心部に位置するウエストミンスター区では、数多くの路上駐車場が見られることから、そうした二輪車駐車場を視察した。

インタビュー：ウエストミンスター区役所

Martin Low 氏（交通局長）

Alastair Gilchrist 氏（駐車サービス局長）

Audrey Li 氏（駐車サービス局スタッフ）ほか

【ミラノ】

ミラノでは二輪車が市民の足として重要な交通手段となっており、とくに利便性の高いスクーターは、ここ十数年来、市の中心部で急激に利用が増加している。日本の大都市と同様に混雑し、限りのある都市空間のなかで、二輪車を受け入れる駐車対策の工夫とはどのようなものか視察した。

インタビュー：ミラノ市役所

Antonio Acerbo 氏（地域局地域技術部長）

Renzo Valtorta 氏（特別駐車対策部長）

Roberto Roseo 氏（ミラノ交通環境局）

ミラノ市自治体警察

Pietro Garbagnati 氏（交通部）

Eleonora Tommaselli 氏（交通部）

現地調査チーム

二輪車企画部会部会長：坂村映二（ヤマハ発動機株式会社）

視察メンバー：大濱繁治（川崎重工業株式会社）

大澤康治（スズキ株式会社）

山田清人（スズキ株式会社）

品田信夫（本田技研工業株式会社）

菅井利光（ヤマハ発動機株式会社）

事務局：田沼敏郎（自工会交通統括部）

記録：橋本 輝（株式会社青峰社）

内藤 忍（株式会社青峰社）

全体コーディネーター：設楽ひろみ（通訳）

ロンドンコーディネーター：Barbara Alam（MCIA）

ミラノコーディネーター：Claudio Corsetti（ジャーナリスト）

Monica Martini（ジャーナリスト）

協力：ロンドン The Motor Cycle Industry Association

第1部

ロンドンの二輪車駐車環境



1. ロンドンの二輪車駐車対策

1-1 ロンドンの市勢と交通概況

ロンドンは、ニューヨークや東京と並ぶ金融市場を持つ世界トップ水準の大都市である。人口は約756万人でEUにおいては最も多く、深刻な交通渋滞に悩まされている都市の一つでもある。

近年、ロンドン交通局（Transport for London=TFL）では積極的な交通施策を展開している。2003年からは、都市の中心部に進入する自動車に1日当たり8ポンド（約1,500円）の混雑税（コンジェスチョンチャージング）を導入するなど交通渋滞の緩和に取り組んでおり、一定の成果を挙げている。また、地球環境保全への関心の高まりや、世界的な石油燃料の高騰などから、必要に応じて効率のよい交通機関を選択しようというモダルシフトへの指向が市民の間に徐々に広まっている。

そのなかで二輪車は、機動性、経済性、省スペース性、省エネルギー性などの利点が見直されており、また、混雑税が免除されていることなどから、ロンドンでは利用者が増加している。



ロンドンではいろいろなタイプの二輪車が走っている

TFLが2007年に発表したデータによると、ロンドンの中心部（セントラルロンドン^{*注1}）では、2005年1年間における全車両の交通量は831MVkm^{*注2}で、これを1994年～1999年の平均値である913MVkmと比較すると、9.0%の減少となっている。

注1：セントラルロンドンとは、中心部の「シティオブロンドン」と「ウエストミンスター」の2区を合わせたエリアを指す。

同じく二輪車についてみると、セントラルロンドンでは年々その交通量が増加しており、2005年は68MVkmである。これは1994年～1999年の平均である49MVkmに対して、37.6%^{*注3}の増加となっている。つまり、全車両の交通量が減少しているなかで、二輪車の利用は約40%の大幅な伸長を見せていることになる。

注2：MVkm (Million Vehicle kilometres) は100万台キロメートルの意で、交通量の単位。乗り物の走行距離の総和を示す。10台のバイクが10km走るとその交通量は100台kmとなる。

また、セントラルロンドンを囲む12の行政区（インナーロンドン）でも、二輪車の交通量は年々増える傾向にあり同じく23.8%の増加となっている。しかし、ロンドンの外郭をなす19の行政区によって構成されるエリア（アウターロンドン）においてはマイナス2.3%となっており、二輪車の交通量はやや減少している。

注3：計算すると、元資料のパーセント数值には誤差がみられるが、記載されている数値をそのまま引用した。

こうしたことから、ロンドンにおいて二輪車は、繁華街など交通の輻輳した都市の中心部ほど利用が拡大していることがわかる。



ロンドン中心部の通りは渋滞が慢性化している

【ロンドンにおける自動車の交通量推移】

全自動車交通量

| 地域 | 94-99年の 平均値 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 94-99年の平均値 に対する 2005年実績 (%) |
|---------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------|
| セントラルロンドン (100万台km) | 913 | 894 | 857 | 817 | 796 | 831 | 831 | -9 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 4.5 | 4.3 | 4.2 | 4.0 | 3.9 | 4.1 | 4.2 | |
| インナーロンドン (100万台km) | 5,456 | 5,456 | 5,443 | 5,311 | 5,253 | 5,143 | 5,093 | -6.7 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 27.0 | 26.4 | 26.4 | 26.2 | 26.0 | 25.7 | 25.4 | |
| アウターロンドン (100万台km) | 13,855 | 14,345 | 14,310 | 14,173 | 14,129 | 14,066 | 14,089 | +1.7 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 45.8 | 47.2 | 47.0 | 45.3 | 43.1 | 40.5 | 39.4 | |
| ロンドン全体 (100万台km) | 20,225 | 20,696 | 20,609 | 20,301 | 20,178 | 20,040 | 20,013 | -1.0 |

二輪車交通量

| 地域 | 94-99年の 平均値 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 94-99年の平均値 に対する 2005年実績 (%) |
|---------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------------|
| セントラルロンドン (100万台km) | 49 | 55 | 56 | 54 | 66 | 68 | 68 | +37.6 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 11.6 | 11.8 | 11.6 | 11.7 | 13.0 | 14.0 | 14.1 | |
| インナーロンドン (100万台km) | 180 | 192 | 202 | 199 | 221 | 220 | 223 | +23.8 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 42.6 | 41.0 | 41.4 | 43.0 | 43.9 | 45.5 | 46.5 | |
| アウターロンドン (100万台km) | 193 | 221 | 229 | 210 | 217 | 196 | 189 | -2.3 |
| ロンドン全体に占める割合 (%) | 45.8 | 47.2 | 47.0 | 45.3 | 43.1 | 40.5 | 39.4 | |
| ロンドン全体 (100万台km) | 422 | 468 | 487 | 463 | 504 | 484 | 479 | +13.4 |

Transport for London Road Network Performance & Research Team

「Traffic levels on major roads in Greater London 1993-2005」2007年3月より



ロンドン市内の交通状況（観光客が多くバスやタクシーの数も多い）

1-2 先進的なウエストミンスター区

ロンドンは33の行政区に分かれており、今回の現地調査は、TFLの紹介で、ロンドンのなかでもとくに先進的な駐車対策に取り組んでいるというウエストミンスター区（以下「WM区」という）を訪問し、ヒアリングすることとなった。

WM区はロンドンの中心部に位置し、世界中から観光客が集まり、ロンドンで最も活気のあるエリアである。広さは21.5平方kmで、2,000におよぶ通りがあり、人口は約



ロンドンの行政区分・WM区は緑色の部分

25万人を数える。東京都にたとえると、広さも人口もちょうど港区と同じような規模となっている。ロンドンを訪れる観光客は、その90%が同区に足を踏み入れるといわれ、仕事や通学などの目的も含めて、毎日同区に流入する人口は約100万人と推計されている。それだけに、交通渋滞の解消や駐車場の整備は、同区の交通政策の重要なテーマとなっている。



WM区のレクチャー

1-3 ウェストミンスター区の駐車対策

WM区では、二輪車と四輪車の駐車需要について、路上で対処することを基本としている。路上駐車場は道路の一部であり、すなわち道路行政の一部として取り組むのが当然で、自治体に整備を行う責務があるという考えである。

さらに同区では、公共の路外駐車場も整備しているが、路外施設に関しては自治体に整備の責務があるわけではなく、公共サービスの一環として議会の合意を得て取り組んでいる。

なお、民間駐車場は料金が高いため、二輪車ユーザーには利用する習慣が浸透しておらず、このため二輪車を対象とした路外駐車場は非常に少ない。近年では四輪車の収容実績も落ちてきており、廃業する民間駐車場も出てきている。このためWM区では、二輪車の駐車スペースの拡充策として、今後は路外駐車場での受け入れも積極的に検討していきたいとしている。



WM区内の交通状況

ちなみにイギリスでは、四輪車にも車庫証明の必要がない。このため自治体は、居住者が車庫として使用する駐車スペースについても、住宅周辺の路上に数多く設置している。道路は、「自動車が走るための空間」と同時に「自動車が駐車するための空間」でもあるという認識が、政策の基本となっているのである。

こうしたことからWM区では、居住者のための駐車スペースをはじめ、誰でも有料で利用できる駐車スペース、二輪車の駐車スペース、障害者用の駐車スペース、電気自動車などエコビークルの駐車スペース、外交官のための駐車スペースなど、さまざまな種類の路上駐車スペースを設定しており、駐車需要の実態に応じたきめ細かな規制を行って、適正なスペースの供給に努めている。



WM交通局長
Martin Low 氏



居住者のための路上駐車場

民間の駐車場および附置義務について

民間が経営している自動車駐車場が二輪車を受け入れるかどうかは事業者の自由である。一定規模の建物に設置すべき駐車場については、政府のガイドラインはあるが附置義務はないため、WM区では個別の建築申請に対して十分な駐車スペースを確保するよう行政指導で対応している。

駐車場整備に対する助成について

WM区は民間の駐車場整備に対する助成は行っていない。また、イギリス政府およびロンドンも、WM区の駐車場整備に対する助成は行っていない。

自転車の駐車場について

WM区では、二輪車、四輪車のための駐車場整備のほかに、自転車駐車場の整備も行っている。自転車は基本的に市内各所の歩道上に駐車場所を設けている。なお、二輪車の駐車場所は、歩道上には存在しない。



歩道上に整備された自転車の駐車スペース



障害者のための駐車スペース

駐車違反の取締りについて

ロンドンでは1994年に、駐車違反の取締り権限が警察から地方自治体に移管された。これにより取締りは、自治体が民間のパーキング・アテンダンス（駐車監視員）に委託して実施している。警察は、スピード違反や危険走行など悪質な交通違反を取締ることに専念しており、駐車規制や軽微な交通違反にはタッチしていない。

とくにWM区では、街なかに数多くの二輪・四輪の路上駐車スペースが整備されているだけに、駐車違反の取締りは厳しく、二輪と四輪をあわせて年間80万件が違反告知されている。こうした取締りは、駐車監視員の確認作業によるもののほか、監視カメラや監視自動車によって違反の証拠写真が撮影され、それにしただって車両の所有者に反則金を請求する方法が取られている。

反則金の金額は四輪も二輪も同額で、軽微な違反は80ポンド、悪質な違反は120ポンド。違反告知から2週間以内に支払えば、それぞれ半額に軽減される措置となっている。また、悪質な場合には車両を撤去したり、クランプと呼ばれる車輪止め装置を取り付けるといった措置も行われている。歩道上に止めた二輪車などは、悪質な駐車とみなされる。なお、こうした駐車違反による反則金の収入は同区の道路施設整備に充当している。



駐車違反を監視するカメラを搭載した自動車

1-4 ウェストミンスター区の二輪車駐車場整備

WM区では、渋滞緩和や地球環境への配慮から、二輪車の機動性や省エネルギー性に注目している。駐車サービス局長のAlastair Gilchrist氏は、「都市交通モードとして二輪車は非常に優れた乗り物である」と二輪車の特性を高く評価している。また、「WM区としては、今後もっと二輪車の駐車場を増やしていく方針で、ここ数年間で1,000台以上の駐車枠を増設したが、まだ不足していると考えている。駐車場が増えれば二輪車ユーザーが増え、消費行動も活性化されて地元経済に好影響がある。駐車場の整備は自治体が責務として行うという考えより、むしろ我々は、駐車対策に戦略的に取り組むことで、街の発展を促していくという考えに立っている」と述べている。



WM区駐車サービス局長
Alastair Gilchrist 氏

このため、とくに2003年から導入している混雑税から二輪車を除外したり、最近ではバス専用レーンの通行を二輪車にも認めるなど、WM区では二輪車を優遇する施策をとっている。そしてそのうえで、今年8月4日から、同区内全域において、これまでは無料だった二輪車の路上駐車スペースを有料化した。二輪車ユーザーの便益を図りつつ自治体への収入源をしっかりと確保することで、さらに駐車環境の拡充を図るという計画的な二輪車対策を進めている。



二輪車は混雑税の対象から外されている



WM区では二輪車もバスレーンの通行可能

このような方針のもと、WM区内では路上に約600カ所、収容台数にして約6,100台分の二輪車駐車スペースが整備されている。また、同区が整備している公共の路外駐車場は区内に14カ所あり、二輪車の駐車スペースは400台分程度となっている。

【ウエストminster区の駐車場整備状況】

| 駐車場の形態 | 設置箇所数 | 収容可能台数 |
|---------------------|--------|---------|
| 四輪車用の路上駐車スペース（居住者用） | | 32,000台 |
| 四輪車用の路上駐車スペース（一時利用） | | 7,045台 |
| 四輪車用の路外駐車場 | | 4,500台 |
| 二輪車用の路上駐車スペース | 約600カ所 | 6,100台 |
| 二輪車用の路外駐車場 | 14カ所 | 400台 |

資料提供：ウエストminster区

ちなみにWM区では、二輪車の駐車場整備と管理および取締りにかかる年間予算は25万～30万ポンド（4900万～5870万円）となっている。2008年8月から二輪車の駐車スペースを全面的に有料化したことで、年間、67万5,000ポンド（1億3,200万円）程度に予算が膨らむと見込んでいる。

同区では、こうした収入を活用して新規の駐車スペースを導入していく計画だが、とくに二輪車の路上駐車スペースを新設する際には、次のような方針によって整備を進めている。

駐車スペースの設置場所の選定

まず基本的には、住民から「ここに駐車スペースを設置してほしい」という具体的な要望を受けて、その可否を検討していくという手法をとっている。

二輪車に関しては他の住民から騒音や排気ガスに関する苦情が多いため、住宅街や多くの市民が集まる公共的なエリアでは設置を避けている。また、駐車している二輪車が盗難やイタズラなどにあわないように、周辺目が届きやすいエリアに設置するよう配慮している。

駐車ゾーンの規模にも考え方があり、通勤や用足しなどの駐車需要が多いエリアでは、なるべく広いスペースを確保して集約して管理している。一方、住宅街では数台駐車できる程度の狭いスペースを点在させることで、住民の生活に影響をおよぼさないように配慮している。

また、ウエストエンドなどの繁華街では、日中に二輪車の駐車スペースを活用する人が多く、夜間は需要が減ってスペースが空になるという傾向がある。このため繁華街に関しては、駐車規制をコントロールして、時間帯によって二輪車の駐車スペースを四輪車に転用するといったことも行っている。



WM区における路上駐車場の一般的なレイアウト

駐車場設置の手続き

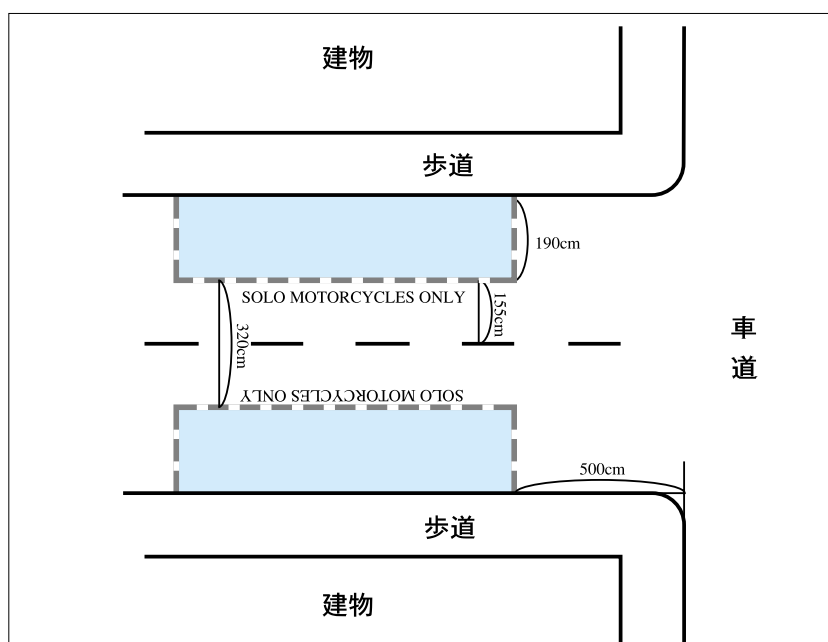
路上駐車場を新設する際には、区議会議員、住民代表、消防署など、設置候補の区域で協議を行う。さらに設置候補場所から半径25mの住民から了解を得ている。こうした設置計画については、掲示板や新聞で告知を行い、寄せられた意見についてはすべて対応した上で設置を開始することになっている。

なお、設置する駐車スペースには、恒久的に設置するものと暫定的に設置するものがある。すべての協議を事前に済ますことができた場合は恒久的な駐車スペース

となるが、場合によっては暫定導入として、最高で8カ月間の試験運用ができる。6カ月経った時点で最終協議をもって、そのまま運用を継続するか、修正するか、あるいは撤廃するか決定することができる。

駐車マスの大きさ

二輪車の駐車枠の大きさについてとくに法律などで標準化はされていない。ただしWM区では、二輪車の駐車マスは幅が80cm、長さは190cmを基準にしている。しかし、実際の駐車スペースの様態は、1台ずつの駐車方法指定を行っているケースは少なく、駐車ゾーンを指定してその範囲内に自由に駐車させるスタイルが多い。



道路の両側に路上駐車スペースをレイアウトした寸法実例

料金徴収について

WM区では、区内全域で二輪車の路上駐車スペースを有料化した。二輪車の駐車枠であれば、区内のどのスペースにでも駐車ができ、何回移動しても1日につき料金は1ポンド50ペンス（約300円）。年間払いも可能で、1年間で150ポンド（約3万円）となっている。ちなみに、居住者専用の駐車スペースの料金は年間115ポンド（約2万3,000円）。ただし、指定されたゾーン以外に駐車することはできないため、どこにでも駐車が可能な二輪車の料金は「かなりお得な設定だ」と同区では説明している。

また、WM区の料金徴収システムで非常に進んでいるのは、支払いがチケットレスであること。これは“ペイバイフォン”というシステムで、駐車スペースの利用者は携帯電話からクレジットカードの番号を打ち込んで支払うという方法。未支払いなどの不正利用は駐車監視員や監視カメラで確認され、違反金は自動的に車両の所有者に請求される。



ペイバイフォンを利用した路上駐車場

セキュリティについて

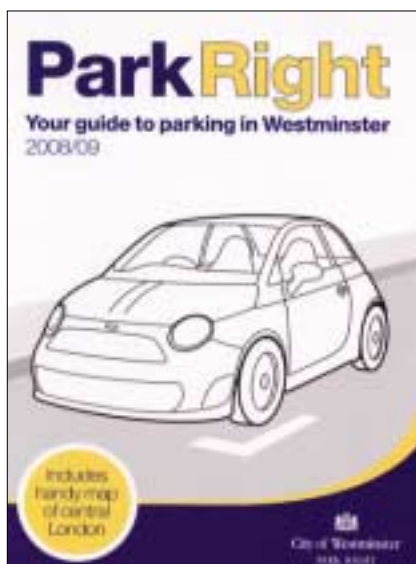
二輪車の盗難を防ぐため、二輪車の路上駐車スペースには、車両を鎖付きのカギで施錠するためのバーや繫留用の金属環が地面に埋め込んである。



セキュリティ設備のある二輪車駐車スペース 地面に金属製の留め金が埋め込まれている

駐車場案内と広報啓発

なおWM区では、「Park Right」(Your guide to parking in Westminster) という駐車のためのガイド冊子を作成して、そのなかに二輪車の路上駐車場の位置を示した地図を掲載して、利用者に役立てている。このほか、同区のインターネットホームページでも駐車場に関する情報を提供している。



WM区発行の『Park Right』
駐車規制の解説から駐車料金の支払い方法、反則金納付の手続きまで、わかりやすく紹介している。



WM区のホームページ
駐車場の情報が充実している。

2. ロンドンの二輪車駐車場

多くの二輪車路上駐車スペースは、限られた道路空間を有効に使って整備されている。設置場所やレイアウトにもさまざまな工夫がみられる。また、ユーザーはマナー良く整然とした駐車を心がけている。視察して見かけたいくつかの事例を紹介する。

ビジネス街に設置された二輪車駐車スペース。整然と並んで、周囲の風景に溶け込んでいる。



住民に配慮して、小規模のスペースをきめ細かに配置している。写真は高級住宅街の様子で、数台の二輪車が止められるスペースが確保されている。



繁華街に近い場所では、幹線道路のデッドスペースを使って、大胆に駐車スペースをレイアウトしている。
WM区を中心部に、数十台の二輪車を収容できるスペースがあった。



公園の周囲を路上駐車場として整備しているが、4つのコーナー部分には四輪車を止められないため二輪車に割り当てている。二輪車ならばこうしたスペースでも複数台の駐車が可能である。



民間駐車場のエントランスの一部がデッドスペースになっているため、二輪車用にスペースを供用しているケース。



二輪車の駐車スペースは規制表示によって地面に「SOLO MOTORCYCLES ONLY」と示される。“SOLO”は“二輪車単体”という意味で、サイドカーや三輪車などを除く。



ロンドンでは道路に対して垂直駐車の指定がほとんど。



斜め駐車を指定して、なおかつ1台ずつ駐車方法指定を行っているケース。こうしたタイプはあまり見かけない。



車両の通行量が少ない場所であるためか、両側を二輪車の駐車スペースにしている。車道の幅員は、1車線分しか残されていない。こうした柔軟な取り組みが可能である。



駐停車禁止の区間に二輪車の駐車スペースを設置しているケース。二輪車のメリットを都市機能に生かそうという戦略的な思想がある。



ロンドンでは路外駐車場の整備は日本に比べて遅れている印象が強い。二輪車にもほとんど入庫習慣がなく、自動車駐車場に設けられた二輪車駐車スペースは閑散としていた。四輪車と同料金を支払わなくてはならないケースが多く、いまひとつ人気がないようである。

一方、空港に設置された路外駐車場は整然かつ機能的に整備されていた。



民間の自動車駐車場に止める二輪車は少ない。



ロンドンヒースロー空港の二輪車駐車場。



遅くまで働く従業員にとっては欠かせない駐車場である。

3. ロンドンの調査結果

自治体が計画的に二輪車駐車場の整備を推進

ロンドンでは、過密した都市交通に適した交通モードとして二輪車を高く評価しており、ロードプライシングである混雑税を免除したり、バス専用レーンの通行を認めるなど優遇措置をとっている。このため、ロンドンでは二輪車の利用が増加しており、二輪車の駐車場整備が道路行政の大きなテーマになっている。

日本と状況が大きく異なるのは、駐車規制を行うのも取締りを行うのも自治体の役割となっている点で、自治体当局の裁量が重視され、総合的かつ計画的に駐車場整備が行われている点である。しかも、駐車需要には原則的に路上で対応するという基本理念がある。

今回、現地調査したロンドン中心部のWM区では、四輪車の一時駐車用に設置された路上駐車スペースが約7,000台分あるのに対して、二輪車には約6,100台分のスペースが供用されている。この比率を見ても、二輪車の駐車スペースが重視されていることがわかり、実際、街なかを歩けば、二輪車用の駐車スペースを容易に見つけることができる。



二輪車駐車スペースは街のいたるところにある

またWM区では、二輪車の駐車スペースを積極的に増設するとともに、従来無料で提供していたものを2008年8月から有料化した。これは自治体にとって大きな財源確保になり、さらに駐車場整備に費用を充てていくことが可能になった。

同区の駐車場サービス責任者は「駐車場の整備は自治体の責務というより、政策として戦略的に取り組んでいる。二輪車は渋滞への影響が小さく、利用が増加すれば区の収入に貢献する。二輪車ユーザーにも自治体にもメリットが生じるように対策を進めている」と述べている。

WM区の二輪車駐車対策のポイント

【区の姿勢・方針】

- ・自治体に駐車規制、取締りの権限がある。
- ・二輪車も四輪車も路上駐車場で受け入れが基本。
- ・道路行政の一環として路上駐車場の整備に責務がある。
- ・路外駐車場は行政サービスとして整備している。
- ・二輪車は都市交通に適した乗り物として高く評価している。

【主な交通政策】

- ・区の中核部に“混雑税”を導入し、交通量をコントロール。
- ・二輪車は“混雑税”を免除している。
- ・二輪車はバス専用レーンの走行を認める。
◆以上の政策により区内の二輪車の利用が増えている。
- ・二輪車の増加に対応して、駐車スペースの増設を積極的に推進。
- ・二輪車の悪質な駐車違反には厳しく取締りを行っている。

【二輪車駐車場の整備】

- ・区内に路上駐車場を600カ所、6,100台分を整備。
- ・区内に路外駐車場を14カ所、400台分を整備。
- ・2008年8月から二輪車の路上駐車場を有料化（1日：約300円）。
- ・二輪車は1回の料金で、1日のうちどこでも何回でも利用できる。
- ・料金はインターネットや携帯電話で支払い手続きが可能。
- ・二輪車駐車場は、歩道には設置しない。
- ・二輪車ユーザーの要望によって駐車場の設置場所を検討する。
- ・設置にあたっては周囲の住民に説明し、了解を得ている。
- ・繁華街や駅周辺では大規模の路上駐車場を設置する。
- ・住宅区域では小規模の路上駐車場を点在させて設置する。
- ・盗難抑止などセキュリティにも配慮している。
- ・駐車マップやマナーアップの冊子を配布している。

第2部

ミラノの二輪車駐車環境



1. ミラノの二輪車駐車対策

1-1 ミラノ市の市勢と交通概況

ミラノ市は、ロンバルディア州ミラノ県に属するイタリア第2の都市である。面積は182平方kmで、市内には約4,500の通りがあり、人口は130万人。日本でいえば面積、人口とも川崎市と同規模の都市である。歴史的な文化財と一流ファッションブランドのショップ街が共存する観光都市であり、ベスパ、ピアジオなどイタリアンブランドをはじめとした“スクーターの街”でもある。

そうした二輪車の街・ミラノ市も、近年、都市中心部での交通渋滞や大気汚染の観点から、交通モードのコントロールが重要なテーマになっている。市外からの人口流入は、1日当たり80万人に上り、通勤の足には二輪車、四輪車が多く使われている。このため、適正な交通需要

マネジメントの一環として、市の中心部において、2008年1月から「エコパス」と呼ばれるロードプライシング（二輪車は課金免除）や駐車場整備などの交通施策が積極的に推進されている。



ミラノ市内の交通状況



スクーターが便利に使われている



ファッションナブルなライダーも多い

1-2 二輪車利用が倍増したミラノ市内

1990年代半ばから、ミラノ市では二輪車の交通量が増加している。とくに“城壁の内側”と呼ばれるバスティオーニ環状区内（ミラノ市の中心部）では、自動車の交通量が減少傾向にあるにもかかわらず、二輪車の交通量は増えている。同市では、交通量調査を5年に1度実施しているが、現在、1日に市内を通行する車両のトリップ数は246万4,000トリップ*^注で、そのうち35%が乗用車によるもの。二輪車の割合は以前は6%程度だったが、最近の調査では14%に達しており、二輪車の利用はわずか数年間で倍増している。

注：トリップは旅行回数の単位。乗り物で移動した回数を示す。通勤で自宅と会社を往復した場合は、2トリップとなる。

同市では、「二輪車は数量が増加しても渋滞に影響を与えないので、現状、この増加傾向は街の活気につながり、自治体としては歓迎できる」と評価している。また、「市内で二輪車の利用が増加したのは、駐車スペースを確保したり、二輪車が素早く移動できる通行路を確保したことなど、優遇策を続けてきた結果だと考えられる」とも述べている。



ミラノ市担当者からのヒアリング

1-3 ミラノ市の駐車対策

ミラノ市の公共駐車場も、基本的には路上中心に整備されており、二輪車用のスペースはすべて無料で供用されている。従来、四輪車の駐車対策を優先してきた同市では、二輪車の駐車場がかなり不足していたため、その駐車スペースを早急に確保しようと取り組んできた。同市は2000年に二輪車駐車場の実態調査に乗り出し、以来、二輪車駐車スペースの増設に力を入れている。

2002年に同市自治体警察が公表した報告書『二輪車の機動性—二輪車のための駐車場』では、「交通量全体における二輪車総数の増加をうけて、ミラノ市の交通問題対策の中でも駐車問題の比重がますます大きくなっている。現状にみあった緻密な計画を立てて、主要幹線道路、ビジネス街、商業施設、スポーツ施設のある地区、学校・大学のある地区に沿って、さらに公園、歩道、また交通制限のある区域にも二輪車の駐車場を配置していく必要がある」と指摘している。



ヒアリングに出席したミラノ市自治体警察の担当者

こうした方針によって、2000年から2002年までの間に、バステオーニ環状区に設置された二輪車駐車スペースの数は118.5%増加して6,774台分となり、また、ミラノ市全体でも69.1%増加して9,974台分となった。なお現在は、ミラノ市全体で約1万5,000台の路上駐車スペースが供用されており、2000年当時と比較すると約2.5倍の収容数に拡大している。

【ミラノ市の二輪車駐車スペースの増加率】

| | ミラノ市 | | バステオーニ環状区 | |
|---------|--------|---------|-----------|--------|
| | 駐車エリア数 | 駐車可能台数 | 駐車エリア数 | 駐車可能台数 |
| 2000年9月 | | 約5,900 | | 約3,100 |
| 2002年9月 | 683 | 9,974 | 444 | 6,774 |
| 対2000年比 | | 169.1% | | 218.5% |
| 2008年現在 | | 約15,000 | | |
| 対2000年比 | | 254.2% | | |

資料提供：ミラノ市自治体警察

ミラノ市特別駐車対策部長のRenzo Valtorta氏は、「今後は、四輪車の地下駐車場の整備を促進し、路上に駐車してある四輪車を路外で受け入れるようにしたい。そして、四輪車を止めていた路上のスペースを二輪車に割り当てて、収容力を高めようと計画している」と述べている。



四輪車の駐車スペースを二輪車用に転用した場所。四輪スペースのなごり(ライン)が残っている。

地下駐車場にかかる整備費用について

国からの助成はほとんど行われていないが、市が整備する駐車場事業に対して民間が出資するプロジェクト・ファイナンスが広く活用されている。企業などが公共施設の整備に投資を行うことで、その施設から生じる利益を得ることができる。

駐車違反取締りについて

駐車規制を導入したり違反取締りを行うのは、自治体に属する交通警察が行っている。2007年における市内の駐車違反取締り件数は約100万件となっているが、二輪車への取締りはそのうちの5%程度となっている（黙認されるケースが多い）。しかし、二輪車の駐車スペースをかなり増設できたことで、今後は二輪車の取締りも強化される見込みだ。



交通指導をする自治体警察



「今後は二輪車の駐車違反も厳しくなる」と話す警察官。

1-4 ミラノ市の二輪車駐車場整備

ミラノ市が、短期間のうちに二輪車駐車スペースを拡大できたのは、10年ほど前に条例を定めて、歩道上に駐車スペースを設置できるようにしたことが大きい。イタリアでは、ミラノのほかにも、ローマ、ジェノバ、フィレンツェなどでも歩道に駐車できる規定を設けている。



ミラノ市特別駐車対策部長
Renzo Valtorta氏

なお、歩道に設置する場合は、歩行者のために確保すべき余幅は2.5mとしている。

駐車スペースを車道に接して設置する場合、交通量が

毎時500台程度であれば、車道として残すべき幅員は3.5mである。道路が狭い場合などは、車道と平行に添わせて1台ずつ駐車スペースをレイアウトするなど、道路状況に合わせて工夫して駐車場所を設けている。



ミラノ市内の歩道上に設置された二輪車駐車スペース



車両を乗り入れるためのスロープ

なお、二輪車の駐車を歓迎しない市民もいることから、同市では路上駐車を設置する場所としては住宅街を避け、警察署や税務署など公共的な施設の周辺を活用することが多い。大学の周辺や観光名所などにも二輪車の駐車スペースが置かれる。

歩道に設けられた駐車スペースには、鍵付きチェーンを巻き付けるためのバーが設置されている。



地下鉄の入口のデッドスペースを使って、歩道上に駐車スペースを確保したケース。



車道に対して平行に駐車スペースをレイアウトしているのがミラノ市の特徴。



2. ミラノの二輪車駐車場

ミラノの街を歩くと、じつにさまざまな場所に二輪車の路上駐車スペースが整備されている。なかには、斬新なアイデアによって工夫したレイアウトも見られ、デッドスペースの使い方などは都市空間の活用の参考となる。



この写真のように銀行の周辺など公的な場所には二輪車駐車場が設けられる。



通りに立てられた銅像の回りに時計の文字盤のようにレイアウトされた二輪車駐車スペース。

世界一流のブティックが
立ち並ぶモンテナポレオ
ーネ通り付近。



同じくブティック街。有
名ブランドの前にも二輪
車が整然と並んでいる。



市中心部の繁華街に近い
エリアでは、二輪車より
むしろ四輪車の駐車場
を探し出すほうが難しい。



ミラノ警察の周辺に整備された二輪車駐車スペース



ミラノ大学前に整備されたスペース



歴史的遺産である「スフォルツェスコ城」前にも二輪の駐車スペースがあった。



ミラノのリナーテ空港にもたくさんの二輪車を収容する駐車スペースが設けられている。



ミラノの調査結果

限られた道路空間に工夫してスペースを確保

イタリア第二の都市ミラノでは、ここ十数年来、市内における二輪車の交通量が増加を続けている。2008年に市内の中心部に導入された「エコパス」と呼ばれるロードプライシングは、二輪車に対する課金を免除しており、さらに二輪車の利用は拡大するものとみられている。

このためミラノ市当局では、二輪車の駐車場所の確保・拡充に迫られており、四輪車用の地下駐車場を整備して、路上駐車スペースから四輪車を誘導し、それによって空いた路上のスペースを二輪車用に転換していく方針をとっている。

二輪車の駐車需要を路上でさばこうという考えはロンドンと同じだが、ミラノでは歩道上にも二輪車の駐車スペースを設置できるよう条例を制定しており、すべて無料で供用されている。



歩道に設置された二輪車駐車スペース

このため、車道や歩道の路上はもちろん、公共施設の公開空地など、いたるところに二輪車の駐車スペースが設置され、市民は気軽に利用している。特徴的なのは、狭い道路などでは、車道に対して1台ずつ平行に駐車指定を行ったり、広い道路の中洲部分やロータリー部分など

を利用して建造された彫像があると、その周囲を取り囲むように二輪車の駐車枠をレイアウトするなど、あらゆる工夫を凝らしてスペースを確保していることである。

こうしてミラノでは、2000年に約6,000台だった二輪車の駐車枠が、2008年5月時点で1万5,000台にまで拡充されている。



車道に沿って二輪車の駐車スペースが延々と続く

スクーターの国といわれるイタリアだけに、街なかの風景に二輪車が溶け込んでおり、高級ブティックが立ち並ぶファッション街にも駐車スペースが整備され、二輪車がたいへん便利な乗り物として利用されている。

ミラノ市の二輪車駐車対策のポイント

◆ミラノ市では1990年代半ばから二輪車利用が急増している。

【区の姿勢・方針】

- ・自治体警察に駐車規制、取締りの権限がある。
- ・渋滞に影響を与えない二輪車の増加は歓迎。優遇している。
- ・四輪車は路外、二輪車は路上で受け入れる方向を推進。

【主な交通政策】

- ・市の中心部に“エコパス”を導入し、交通量をコントロール。
- ・二輪車は“エコパス”の課金から免除されている。
- ・2000年以降、二輪車駐車スペースの増設を積極的に推進。
- ・二輪車の駐車違反は悪質なものを以外は黙認している。

【二輪車駐車場の整備】

- ・市内に路上駐車場を1万5,000台分整備。
- ・二輪車の駐車スペースはすべて無料（四輪車は有料）。
- ・公共施設の周辺を中心に駐車スペースを確保している。
- ・道路への平行駐車、垂直駐車を効果的に選択している。
- ・大通りの“中洲”など道路上のデッドスペースを積極活用。
- ・条例により二輪車駐車スペースを歩道にも設置。
- ・銅像の周辺など都市空間を工夫して駐車スペースを確保。

まとめ

二輪車は、機動性、経済性、省スペース性、省エネルギー性などさまざまな利点から、輻輳した都市の交通環境において効率的に移動できる交通手段である。近年、EUでは二輪車の有用性について一定の評価がなされ、混合交通のなかで二輪車の果たす役割は大きいと考えられている。

今回の調査においても、ロンドン・ミラノ両市の交通担当者は、二輪車を「効率的な都市交通に相応しい交通モード」と評価しており、環境負荷の低減と地域経済の活性化につながる都市交通を実現するため、二輪車の特性を生かしながら総合的な交通体系の構築を推進している。その一環として、都市中心部において利用の増加している二輪車に対し、行政が主体となって適正な駐車スペースを供給しており、ことにロンドンでは駐車料金を徴収することで道路環境整備の財源を確保するなど、先進的な政策を展開している。駐車スペースの確保にあたっては、可能な限り道路空間を活用する方針で、さまざまな工夫を凝らして路上に駐車場をレイアウトしている。

一方、日本でも、駐車場法が改正されたことにより曖昧であった二輪車の位置づけが明確になったが、依然として二輪車の駐車環境の改善は進んでいないのが現状である。今後の都市交通を考えるにあたっては、機動性、省エネルギー性などにおける二輪車の特性を活用しながら、自動車、二輪車、自転車による混合交通の適正化が図られるべきであろう。そのなかで、改正道路交通法の施行以降、都市部を中心に駐車場不足が顕在化している現状に鑑み、自動車や自転車と同様に二輪車の駐車スペースの確保が急務であり、行政を中心とした早急な対応が望まれる。近年、道路法施行令が改正されたことによって、二輪車の駐車場を路上に設置する条件が整ってきており、路外施設が基本となっている従来の考えに捉われず、限られた道路空間を有効に活用することによって、路上に駐車スペースを確保することが、これからの二輪車の駐車環境の改善には必要であろう。

本レポートが、今後の日本における二輪車の駐車場整備にとって参考となり、行政を中心とした関係各位の積極的な検討ならびに取り組みにつながることを期待する。

二輪車駐車環境レポート ロンドン ミラノ

Motorcycle parking studying in Europe

2008年10月発行

社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会

〒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

社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30日本自動車会館

URL <http://www.jama.or.jp>