

# 二輪車駐車環境の 向上をめざして

民間駐車場事業者調査 報告書



2006年6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

---

## 二輪車の駐車環境が大きく変わり始めている

(社)日本自動車工業会では、二輪車ユーザーの声を受けて、都市部の繁華街などに二輪車の駐車できる場所の確保・拡充とそのための法整備を政府に対して働きかけてきた。地方自治体のなかには地域の課題として二輪車の駐車対策に迫られるところも増え、問題意識は高まりをみせている。

こうした趨勢を受けて、このほど国土交通省は関係法令の見直しを行い、『駐車場法』に自動二輪車を含める法律改正を行った。すでに一部の地方自治体では、公営駐車場や公営自転車駐車場に二輪車の受け入れを行うなど対策に乗り出したところもあり、いよいよ環境は変化し始めた。

こうした動きと同時に、『道路交通法』の改正により、今年6月1日から警察の違法駐車対策が刷新され、違反車両の使用者責任を拡充し、放置車両の確認事務を民間法人に委託できる新しい制度がスタートした。これにより、より公平な取り締まりが行われるためにも、街なかに二輪車の駐車場所があるという前提要件は不可欠である。

今回の調査研究は、街なかで二輪車の駐車を可能にする場所として、民間事業者が経営する自動車駐車場にスポットを当てた。自治体が整備する公営駐車場の収容力にはおのずと限界があり、ユーザーの利便性を考慮すれば、民間駐車場への受け入れを拡充していくことは二輪車の収容力を高めるもっとも有効な施策のひとつであり、必須要件といえる。

そこで、民間駐車場における二輪車の受け入れ状況を把握し、今後、二輪車の収容を広げていくには何が必要か、専門家にヒアリングを行ったり事例調査等を実施した。現在、二輪車を収容している民間駐車場に聴取した結果では、経営面においても、利用者のマナーの面においても、明るい材料を収集することができた。

本報告書が二輪車の駐車環境を向上させるにあたって、広く社会の議論や検討に役立てば幸いである。

調査にご協力をいただいた駐車場事業者の方々には篤く感謝申し上げたい。

2006年6月

社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会

# 目次

---

調査概要 .....	1
(1) 調査の目的 .....	1
(2) 調査研究フロー .....	1
(3) アンケート概要 .....	2
(4) ヒアリング調査概要 .....	3
(5) 用語の意味 .....	4

---

1. 民間駐車場の二輪車収容状況調査 .....	5
1-1 回答施設の概要 .....	5
1-2 駐車違反取り締まりの新制度に関する関心 .....	7
1-3 二輪車の収容状況 .....	9
1-4 二輪車を収容できない理由 .....	11
1-5 今後の二輪車収容への関心 .....	12

---

2. 二輪車の収容に関する関係事業者調査 .....	15
2-1 (財)東京都道路整備保全公社の取り組みと意見 .....	15
2-2 (財)都市交通問題調査会の意見 .....	18
2-3 日本パーキングビジネス協会(NPO)の意見 .....	19
2-4 コインパーキング運営会社(A社)の意見 .....	21

---

### 3. 二輪車駐車場の運営事例 ..... 23

---

3-1 二輪車専用駐車場	みなと高輪バイクイン	24
3-2 社会の要請に応じて整備を実施	品川インターシティ二輪車駐車場	26
3-3 四輪車の駐車枠を二輪車に転用	銀座東駐車場	28
3-4 事業の活性化を図るため二輪車に着目	ウィン青山バイク駐車場	30
3-5 駐車機器販売会社の取り組み		32
(1) 駐車枠をパイプで囲ったシステム	(株)コムズジャパン	32
(2) 二輪車を直立させて駐車できる	(株)ワイズギア	33

---

### 4. 二輪車駐車対策の動向 ..... 35

---

4-1 駐車違反取り締まりの趨勢		35
(1) 急増する二輪車の違反取り締まり件数		35
(2) 強化された駐車違反取り締まり		36
(3) 交通実態に合わせて駐車規制の見直しも実施		37
4-2 都市における二輪車駐車場整備		38
(1) 既存駐車場の活用に着目	東京都	38
(2) 二輪車駐車対策の必要性高まる	各政令指定都市	40
4-3 『駐車場法』を見直し	国土交通省	42

---

### まとめ・二輪車の駐車環境改善のために ..... 43

---

おわりに		46
------	--	----

---

### 資料 ..... 47

---

アンケート調査票		47
民間駐車場事業者に配布したチラシ		51
参考文献		52

# 調査概要

## (1) 調査の目的

広く一般の利用が可能な民間駐車場について、二輪車の収容に関する実態および今後の対応を把握し、また、二輪車を収容することに関して課題となっている事柄を抽出する。

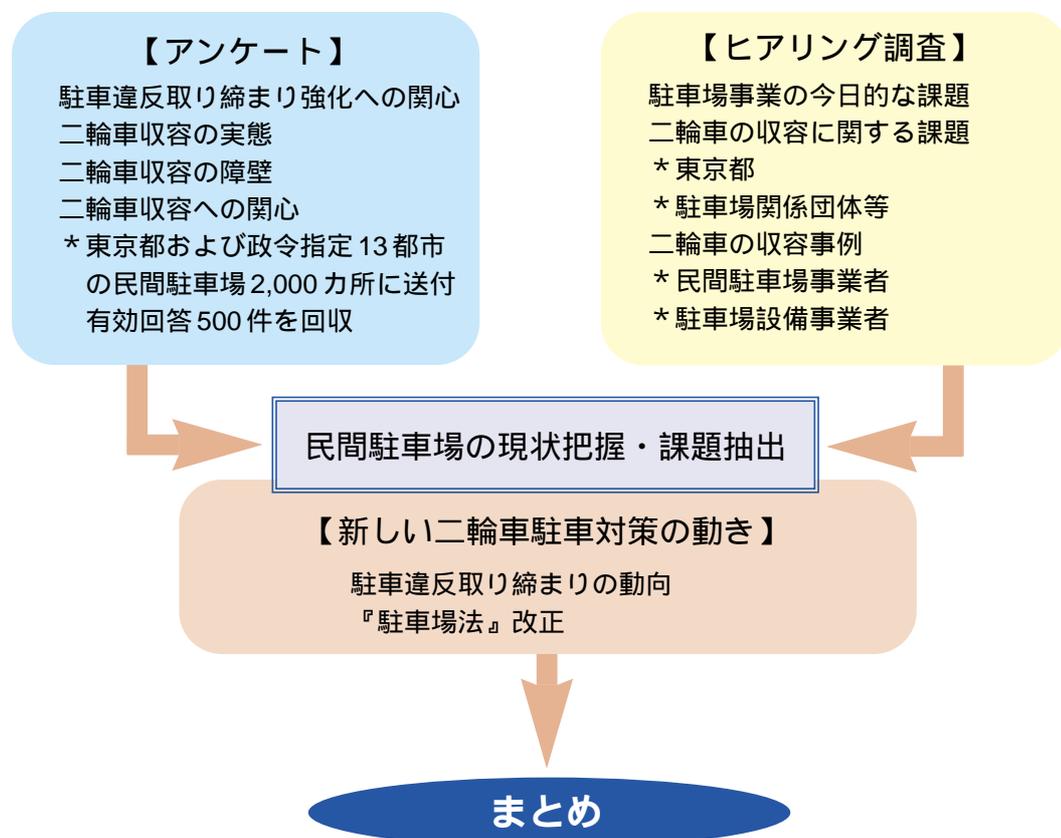
## (2) 調査研究フロー

この調査研究では、まず民間の駐車場事業者に対するアンケートを実施し、二輪車の収容実態と課題を把握し、二輪車の受け入れについての関心を探った。

また、民間駐車場に二輪車の収容が促進されるための要件は何かなど、駐車場関係団体等にヒアリングを行い、実際に二輪車を収容している事業者には運営の実情についても聴取した。

さらに、近年の二輪車駐車対策について、違反取り締まりや駐車場整備の動向など新しい動きについても情報を集め、二輪車の収容力増進に必要な今後の取り組みなど、国や地方自治体に求められる事柄についても触れ、“まとめ”とした。

### 調査研究の流れ



---

### (3) アンケート概要

---

自動車を対象とした駐車場経営を行っている民間の事業者について、二輪車の受け入れ実態はどのようになっているか、受け入れを行っていない場合には、どんな事柄が障壁となっているか、また、将来的に二輪車を収容対象とすることについての関心などを尋ねるアンケートを行った。

#### 駐車場事業者に対するアンケート

調査名称：「主要都市駐車場（収容状況について）調査」

調査期間：2005年10月4日～10月31日

調査対象：東京都および政令指定13都市の民間駐車場2,000カ所

事業主または事業管理者が回答

調査方法：駐車場を紹介する印刷物やインターネットにより紹介されている駐車施設のなかから2,000カ所を任意抽出し、アンケート調査票を郵送し、回答を回収した。

有効回答：500件（回収率25%）

質問内容：1) 運営管理している施設の概要

2) 「駐車違反取り締まりの民間委託」への対応状況

3) 二輪車の収容状況

4) 今後の二輪車の収容について

アンケートに附随した情報提供

同封資料：アンケート調査票には、二輪車の駐車場不足の現状を紹介するチラシ（A4判・裏表カラー）を同封した。

## (4) ヒアリング調査概要

近年、東京都では、自動二輪車の収容可能な駐車場の調査に着手するなど取り組みを行っている。ヒアリング調査では、そうした二輪車の駐車対策に関する動向について、東京都および駐車場関係団体に聴取した。

また、アンケートの集計結果から、二輪車を収容する民間駐車場は少ないことが明らかであったため、どのような事柄が二輪車収容の障害となっているのか、駐車場関係団体および駐車場事業者に意見を聞いた。また、二輪車の受け入れ実績のある駐車場事業者には、二輪車の収容に関する意見、実情についても聴取した。

### 関係機関・団体、民間事業者等へのヒアリング調査

調査名称：「二輪車の収容に関する駐車場事業者調査」

調査期間：2005年11月～2006年1月

調査方法：担当者との面談

調査対象：東京都都市整備局

質問内容：1) 都の駐車対策の趨勢  
2) 都の今年度の調査事業について

調査対象：(財)東京都道路整備保全公社

(財)都市交通問題調査会(メールでの質疑応答)

(NPO)日本パーキングビジネス協会

コインパーキング運営会社(A社)

質問内容：1) 民間駐車場事業者の抱える今日的な課題  
2) 民間駐車場事業者の二輪車収容について

調査対象：(株)みなと都市整備公社

品川インターシティマネジメント(株)

(株)日産クリエイティブサービス

(株)ウィン青山

(株)コムズジャパン

(株)ワイズギア

質問内容：1) 民間駐車場事業者の二輪車収容について  
2) 二輪車駐車場の設置・稼働状況等について

## (5) 用語の意味

ここでいう「二輪車」とは、『道路交通法』（道交法）の区分による原動機付自転車（排気量50cc以下）および普通自動二輪車（排気量50cc超～400cc以下）、大型自動二輪車（排気量400cc超）を総じた車両を意味する。自転車など二輪の軽車両は含まない。

原動機付自転車は、略して「原付」と表記する。また、普通自動二輪車と大型自動二輪車を合わせて「自動二輪車」と表記する。

### 二輪車の区分（呼称）

排気量	道路交通法による車両区分	道路運送車両法による車両区分（省令）	本報告書の区分
50cc以下	原動機付自転車	第一種原動機付自転車	原付
50cc超～125cc以下	普通自動二輪車	第二種原動機付自転車	自動二輪車
125cc超～250cc以下		二輪の軽自動車	
250cc超～400cc以下		二輪の小型自動車	
400cc超	大型自動二輪車		

また、「自動車」とは二輪および四輪の自動車をいい、四輪の自動車はとくに「四輪車」と表記する。なお、アンケート調査票などに関連した記載では、原票の表記にしたがってクルマ（四輪車）と記述した箇所もある。

ここでいう「駐車場」とは、一般公共の用に供する自動車駐車場、二輪車駐車場、自転車（原付を含む）駐車場をいう。時間貸し方式の駐車場はもとより、定期貸し方式の駐車場も調査対象に含まれている。

# 1. 民間駐車場の二輪車収容状況調査

今回の調査では、東京都をはじめ全国の政令指定都市（13都市）に所在する民間駐車場2,000カ所を任意に抽出して、二輪車の収容に関するアンケートを行った。有効回答は1カ月で500件（25%）に達し、この問題に対する関心の高さがみられた。各都市への調査票の配布数と回答数は右表のとおり。

また、アンケート調査票を47頁以降に、二輪車の収容拡大を訴える啓発チラシについては51頁に掲載した。

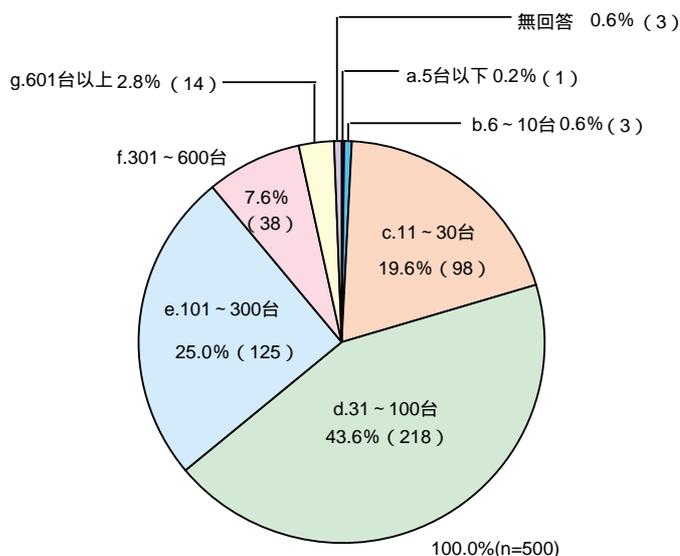
	配布数	回答数
東京23区	662	159
東京26市	38	12
札幌市	50	16
仙台市	70	28
さいたま市	40	16
千葉市	50	8
川崎市	30	7
横浜市	150	35
名古屋市	140	36
京都市	80	16
大阪市	400	85
神戸市	80	24
広島市	80	24
北九州市	40	6
福岡市	90	20
無回答		8
全体（計）	2000	500

## 1-1 回答施設の概要

今回の調査に回答した500件をみると、四輪車の収容台数は「31～100台」が43.6%と最も多く、次いで「101～300台」が25%を占めた。「301～600台」も7.6%あり、規模からみると回答の約8割が『駐車場法』により、都道府県への届け出を必要とする駐車場であると見込まれる。

現在、運営管理されている駐車場（複数ある場合は代表例1カ所）について伺います。

Q1 クルマ（四輪車）の収容台数は何台ですか？

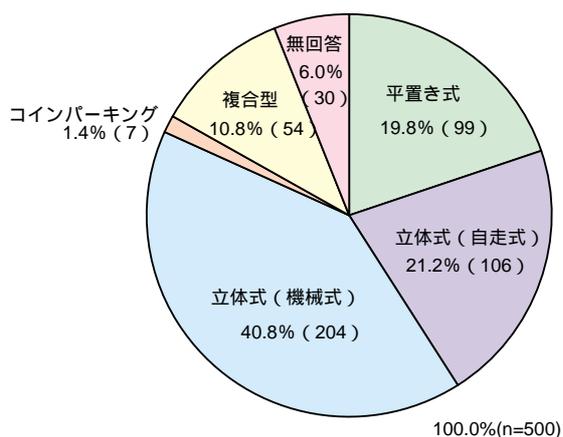


	回答数	構成比 (%)
a.5台以下	1	0.2
b.6～10台	3	0.6
c.11～30台	98	19.6
d.31～100台	218	43.6
e.101～300台	125	25.0
f.301～600台	38	7.6
g.601台以上	14	2.8
無回答	3	0.6
全体（計）	500	100.0

また、駐車場の形態としては500件のうち「立体式（機械式）駐車場」が204件（40.8%）、「立体式（自走式）駐車場」が106件（21.2%）、「平置き式」が99件（19.8%）などとなっている。

貴施設について伺います。

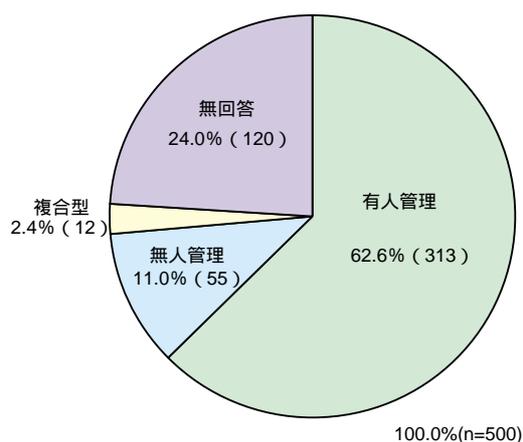
Q7 貴施設の種類。どれに該当しますか？



	回答数	構成比 (%)
平置き式	99	19.8
立体式（自走式）	106	21.2
立体式（機械式）	204	40.8
コインパーキング	7	1.4
複合型	54	10.8
無回答	30	6.0
全体（計）	500	100.0

管理形態については、「有人管理」が313件（62.6%）で半数を超えていた。

Q7 貴施設の種類。どれに該当しますか？

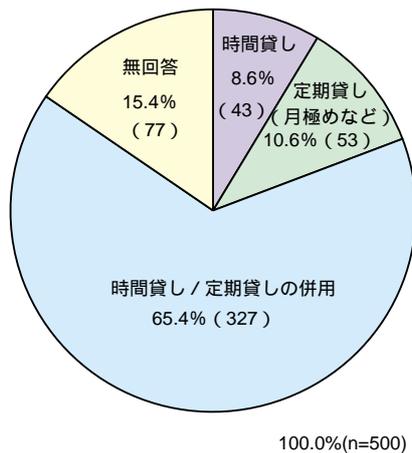


	回答数	構成比 (%)
有人管理	313	62.6
無人管理	55	11.0
複合型	12	2.4
無回答	120	24.0
全体（計）	500	100.0

貸し出し形態は「時間貸し/定期貸しの併用」が327件(65.4%)で、「定期貸し」53件(10.6%)、「時間貸し」43件(8.6%)などとなっている。

貴施設について伺います。

Q7 貴施設の種類。どれに該当しますか？



	回答数	構成比(%)
時間貸し	43	8.6
定期貸し(月極めなど)	53	10.6
時間貸し/定期貸しの併用	327	65.4
無回答	77	15.4
全体(計)	500	100.0

## 1-2 駐車違反取り締まりの新制度に関する関心

- 新制度開始後にクルマの駐車需要は高まると思うが、駐車枠には余裕がある 50.8%
- 二輪車の駐車需要が高まると思うので、駐車枠を新設・増設したい 3.6%
- 二輪車の駐車需要は高まると思われるが、対応は検討されていない。

新しい駐車違反取り締まり制度に対して、民間の駐車場では事業にどのような影響があると考え、どのような対応をとろうと考えているか尋ねてみた。

この結果をみると、クルマ(四輪車)の駐車需要が高まると考えてはいるものの、「駐車枠にはまだ余裕がある」と回答したのが254件(50.8%)と半数に達している。また、同じく駐車需要が高まると考えており「駐車枠にはもう余裕がない」と回答したのが140件(28.0%)となっている。しかし、駐車需要が高まることを見越して「施設の駐車枠を拡張したい」と回答したのはわずか5件(1%)だった。

また、新しい制度が導入されてもクルマの駐車需要は変わらないと考え、「とくに対応も検討していない」という回答が110件(22.0%)あり、全体的には淡々と受け止めている様子がうかがえる。

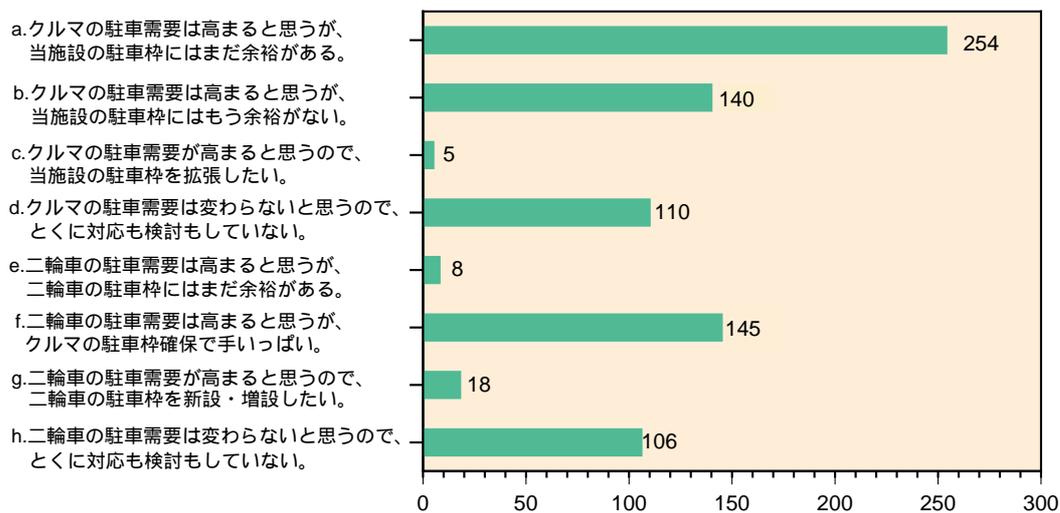
一方、二輪車の駐車需要が高まると考えてはいるものの、「クルマの駐車枠確保で手いっぱい」という回答が145件（29.0％）でいちばん多く、「二輪車の駐車枠を新設・増設したい」という回答は18件（3.6％）にとどまった。

なお、制度の導入後も二輪車の駐車需要は変わらないと考え、「とくに対応も検討していない」という回答は106件（21.2％）だった。

これらの結果から、新しい取り締まり制度の導入をきっかけに、まだ余裕のあるクルマの駐車枠を、二輪車に転用するといった考えもひとつのアイデアとして検討することができそうである。

2006年6月からはじまる「駐車違反取り締まり事務の民間委託」について伺います。

Q2 制度の導入によって貴施設にはどんな影響があるとお考えになりますか？（複数回答可）



	回答数	構成比（％）
a.クルマの駐車需要は高まると思うが、当施設の駐車枠にはまだ余裕がある。	254	50.8
b.クルマの駐車需要は高まると思うが、当施設の駐車枠にはもう余裕がない。	140	28.0
c.クルマの駐車需要が高まると思うので、当施設の駐車枠を拡張したい。	5	1.0
d.クルマの駐車需要は変わらないと思うので、とくに対応も検討もしていない。	110	22.0
e.二輪車の駐車需要は高まると思うが、二輪車の駐車枠にはまだ余裕がある。	8	1.6
f.二輪車の駐車需要は高まると思うが、クルマの駐車枠確保で手いっぱい。	145	29.0
g.二輪車の駐車需要が高まると思うので、二輪車の駐車枠を新設・増設したい。	18	3.6
h.二輪車の駐車需要は変わらないと思うので、とくに対応も検討もしていない。	106	21.2

## 1-3 二輪車の収容状況

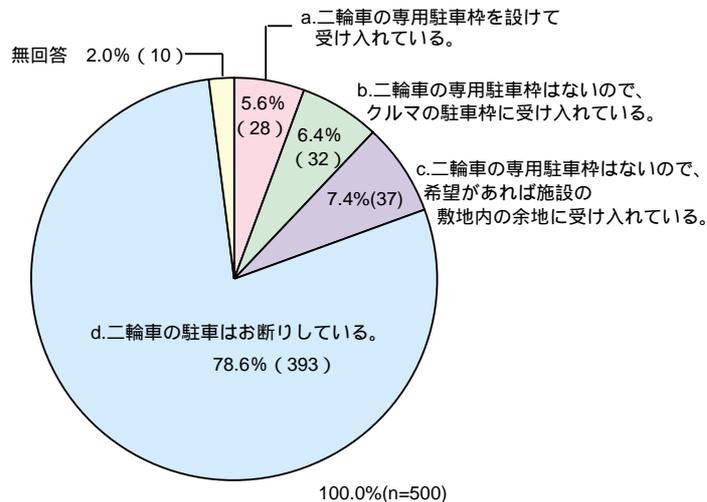
民間駐車場の8割（78.6%）が、二輪車の駐車は“お断り”。  
 二輪車の専用駐車枠を設けている民間駐車場は500件中28件（5.6%）。  
 二輪車を正規に駐車できる施設はほとんど見当たらないのが実情。

自動車駐車場に二輪車を入庫しようとする、どのような対応がなされるか、受け入れの状況を尋ねた。すると、駐車を希望する二輪車に対して、「専用駐車枠を設けて受け入れている」と回答したのは500件中、28件（5.6%）という結果。専用駐車枠はないので「クルマの駐車枠に受け入れている」のが32件（6.4%）、「敷地内の余地に受け入れている」という回答も37件（7.4%）あった。

“受け入れている”という意味では、上記3つの回答を合わせて97件（19.4%）となるが、料金の設定など、二輪車の専用駐車枠を設けて受け入れている施設は極めて少ないのが実情だ。

二輪車の収容状況について伺います。

Q3 貴施設では駐車を希望する二輪車に対してどのように対応していますか？



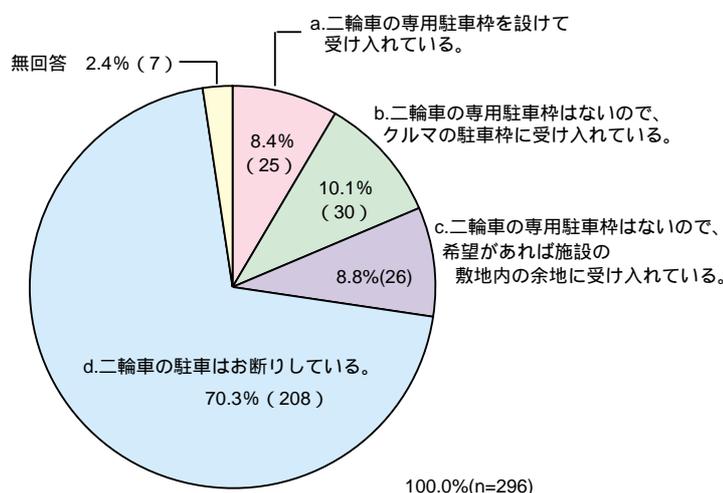
	回答数	構成比 (%)
a. 二輪車の専用駐車枠を設けて受け入れている。	28	5.6
b. 二輪車の専用駐車枠はないので、クルマの駐車枠に受け入れている。	32	6.4
c. 二輪車の専用駐車枠はないので、希望があれば施設の敷地内の余地に受け入れている。	37	7.4
d. 二輪車の駐車はお断りしている。	393	78.6
無回答	10	2.0
全体 (計)	500	100.0

なお、「二輪車の駐車はお断りしている」と回答したのは393件（78.6%）、過去に調査した都市計画駐車場等（72.2%が駐車不可）、あるいは大規模商業施設などの附置義務駐車場（65.1%が駐車不可）などと比べても受け入れ率は低い。

また、機械循環によるタワー式など、駐車場の構造自体が二輪車を受け入れられないケースが多いことも考えられたため、500件のなかから「立体式（機械循環）」を除いた296件に絞って集計しなおしてみたところ、「二輪車の駐車はお断りしている」のは208件（70.3%）で8.3ポイント減少したが、“機械式”を除いても大勢が大きく変わることはなかった。

二輪車の収容状況について伺います。 立体式（機械循環式）を除いた。

Q3 貴施設では駐車を希望する二輪車に対してどのように対応していますか？



	回答数	構成比 (%)
a. 二輪車の専用駐車枠を設けて受け入れている。	25	8.4
b. 二輪車の専用駐車枠はないので、クルマの駐車枠に受け入れている。	30	10.1
c. 二輪車の専用駐車枠はないので、希望があれば施設の敷地内の余地に受け入れている。	26	8.8
d. 二輪車の駐車はお断りしている。	208	70.3
無回答	7	2.4
全体（計）	296	100.0

## 1-4 二輪車を収容できない理由

- 二輪車は倒れやすく、面倒が多い 64件 (16.3%)
- 二輪車(ライダー)のイメージが悪い 18件 (4.6%)
- 収容できない理由はないが慣例的に“お断り” 52件 (13.2%)

構造的な理由以外に二輪車を収容できない明確な理由は見当たらない。

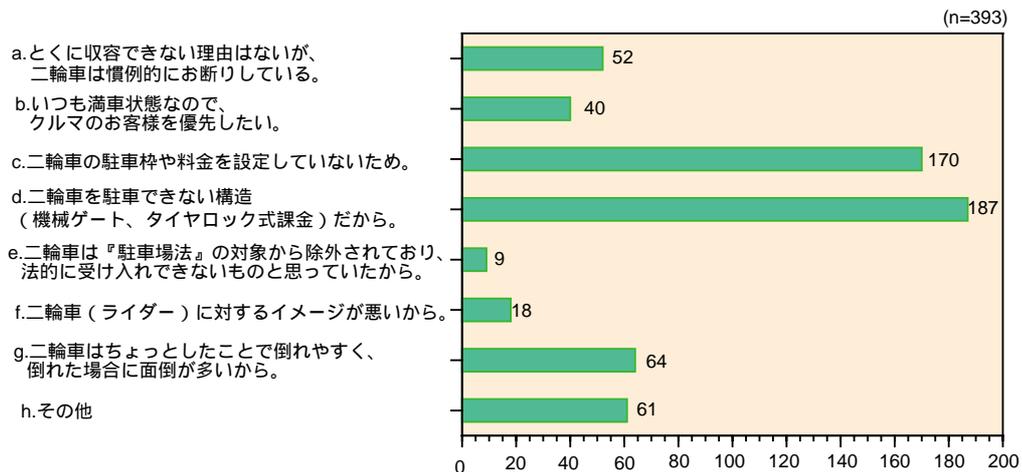
「二輪車の駐車はお断りしている」と回答した393件の駐車場事業者は、どのような理由で二輪車を収容できないのか尋ねた。最も多かったのが「二輪車を駐車できない構造だから」で187件(47.6%)、次いで「二輪車の駐車枠や料金を設定していないため」というのが170件(43.3%)、いずれも二輪車それ自体に原因があるわけではない。

二輪車に原因がある回答としては、「二輪車はちょっとしたことで倒れやすく、倒れた場合に面倒が多いから」が64件(16.3%)、「二輪車(ライダー)に対するイメージが悪いから」が18件(4.6%)だった。

なかには「とくに収容できない理由はないが、慣例的にお断りしている」52件(13.2%)との回答もあり、二輪車が念頭にないという様子がうかがえる。

二輪車の収容状況について伺います。

Q4 二輪車の駐車を受け入れられないのはどのような事情によりますか？(複数回答可)



理由	回答数	構成比(%)
a. とくに収容できない理由はないが、二輪車は慣例的にお断りしている。	52	13.2
b. いつも満車状態なので、クルマのお客様を優先したい。	40	10.2
c. 二輪車の駐車枠や料金を設定していないため。	170	43.3
d. 二輪車を駐車できない構造(機械ゲート・タイヤロック式課金など)だから。	187	47.6
e. 二輪車は『駐車場法』の対象から除外されており、法的に受け入れできないものと思っていたから。	9	2.3
f. 二輪車(ライダー)に対するイメージが悪いから。	18	4.6
g. 二輪車はちょっとしたことで倒れやすく、倒れた場合に面倒が多いから。	64	16.3
h. その他	61	15.5

## 1-5 今後の二輪車収容への関心

二輪車の受け入れは「今後も検討しない」 294件 (74.8%)  
二輪車の受け入れは「検討中」「今後は検討してもよい」 82件 (20.9%)  
二輪車の受け入れに対する民間駐車場事業者の関心は低い。

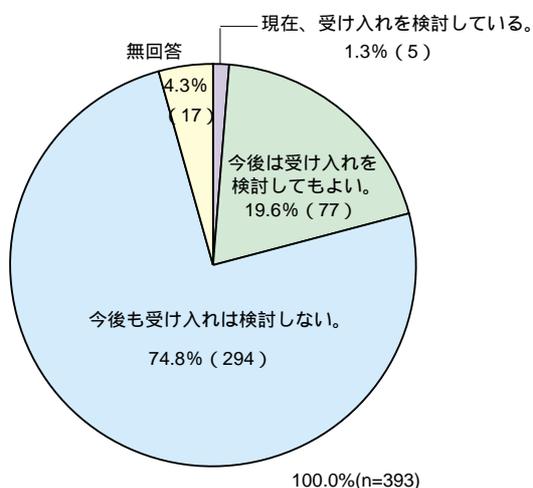
「二輪車の駐車はお断りしている」と回答した393件の事業者に、今後についてはどうか、二輪車を収容対象として検討しようという関心がどの程度あるのか尋ねてみた。

結果は、「今後も受け入れは検討しない」という回答が294件 (74.8%)と、大勢を占めた。

一方、「今後は受け入れを検討してもよい」との回答は77件 (19.6%)で、「現在、受け入れを検討している」5件 (1.3%)と合わせて、約2割という結果だった。

今後の二輪車の収容について伺います。

Q5 今後、貴施設で二輪車を受け入れる可能性はありますか？



	回答数	構成比 (%)
現在、受け入れを検討している。	5	1.3
今後は受け入れを検討してもよい。	77	19.6
今後も受け入れを検討しない。	294	74.8
無回答	17	4.3
全体 (計)	393	100.0

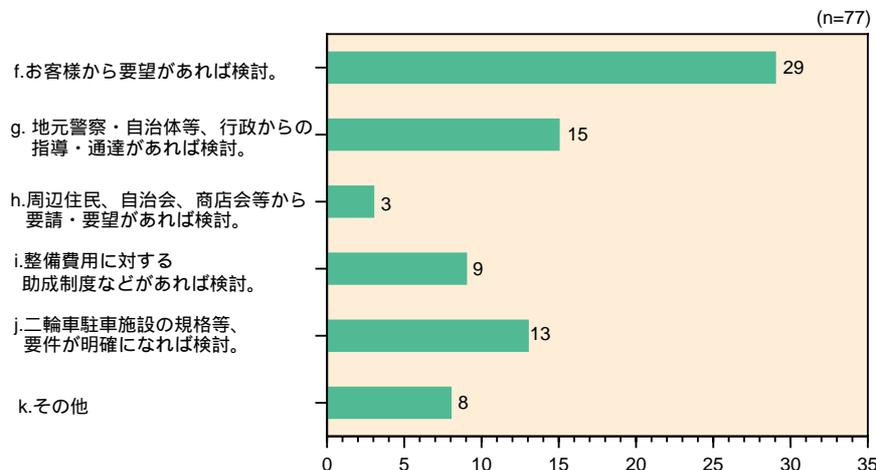
受け入れを検討しない理由「施設・設備を改修できない」 209件(71.1%)  
 受け入れを検討しない理由「ビジネスとして成り立たない」 53件(18.0%)  
**ユーザーからの要望、行政からの指導があれば受け入れを検討する。**

「今後も受け入れは検討しない」と回答した294件の理由に関しては、「施設、設備を改修できないから」という理由が209件(71.1%)、「ビジネスとして成功するとは思えないから」が53件(18.0%)、「その他」が32件(10.9%)だった。

また、「今後は受け入れを検討してもよい」と答えた77件が、どのような要件によって受け入れを検討するかについて尋ねた。いちばん多かった回答が「お客様から要望があれば検討する」の29件(37.7%)、次いで、「地元警察・自治体等、行政からの指導通達があれば検討する」というのが15件(19.5%)、「二輪車駐車施設の規格等、要件が明確になれば検討する」のも13件(16.9%)あった。

今後の二輪車の収容について伺います。

Q5 今後、貴施設で二輪車を受け入れる可能性はありますか？ その理由をお答えください。

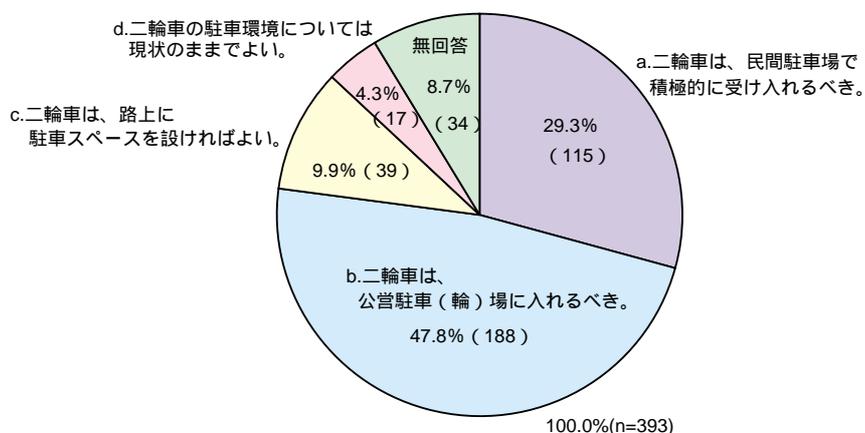


	回答数	構成比(%)
f.お客様から要望があれば検討。	29	37.7
g.地元警察・自治体等、行政からの指導・通達があれば検討。	15	19.5
h.周辺住民、自治会、商店会等から要請・要望があれば検討。	3	3.9
i.整備費用に対する助成制度などがあれば検討。	9	11.7
j.二輪車駐車施設の規格等、要件が明確になれば検討。	13	16.9
k.その他	8	10.4

またさらに、「二輪車の駐車はお断りしている」と回答した393件の駐車場事業者が、二輪車の駐車について、どのように対策を取るべきか尋ねたところ、「二輪車は公営駐車（輪）場に入れるべき」という回答が188件（47.8%）で最も多く、次には「民間駐車場で積極的に受け入れるべき」という答えも115件（29.3%）あった。

今後の二輪車の収容について伺います。

Q6 二輪車の駐車についてどのように考えますか？ 最も近い考えを選んでください。



	回答数	構成比 (%)
a. 二輪車は、民間駐車場で積極的に受け入れるべき。	115	29.3
b. 二輪車は、公営駐車（輪）場に入れるべき。	188	47.8
c. 二輪車は、路上に駐車スペースを設ければよい。	39	9.9
d. 二輪車の駐車環境については現状のままでよい。	17	4.3
無回答	34	8.7
全体（計）	393	100.0

## 2. 二輪車の収容に関する関係事業者調査

前章の調査結果から、実際に二輪車を受け入れている民間駐車場は20.4%で、正規に収容対象としているケースは5.6%しかないことがわかった。また、今後受け入れを検討するという駐車場も19.6%と数は少ない。

確かに、二輪車を受け入れるためには、そのための新たな設備投資が必要になり、稼働状況を見通して採算性を確保できるかどうかなど、経営面でクリアしなくてはならないハードルがある。ほかにも、「転倒や事故が心配」「ライダーのマナーが心配」など、二輪車を扱うことに対する特別な不安があることも調査結果からわかった。

今回の調査では、駐車場関係事業者にヒアリング調査を行い、二輪車収容のネックとなっている事柄について意見を聴取し、今後、二輪車の収容が促進されるためにはこういった要件が必要かなどを聞き取った。

### 2-1 (財)東京都道路整備保全公社の取り組みと意見

東京都の関係団体である(財)東京都道路整備保全公社は、近年、自動二輪車の駐車対策事業に積極的に取り組んでいる。2004年6月に港区六本木に二輪車専用の「六本木オートバイ駐車場」(収容:時間貸し46台・定期貸し59台)を開設。さらに2005年10月には日本橋箱崎町に定期利用の二輪車専用駐車場(収容:21台)12月には同じく箱崎町に時間貸しの二輪・四輪併用駐車場(収容:9台)を開設した。また、同公社では「東京都内オートバイ駐車場案内“s-park for riders”」において、ホームページ、携帯電話で二輪車を止められる駐車場の位置情報等の提供を行っている。

六本木オートバイ駐車場 2004年開設



特筆すべきは、2004年から開始した「自動二輪車用駐車場整備助成事業」で、公社の定めた条件に合致する駐車場整備に対して、1台枠当たり20万円で最大600万円までの補助金を助成している。これを活用して2005年11月までに、6区内で11カ所の駐車場が設置されて369台分のスペースが設けられ、うち267台分が助成対象となった。

ほかにも、同公社では有識者らによる「自動二輪車協議会」を組織し、自動二輪車の駐車

空間のあり方について調査検討を重ねており、自動二輪車駐車場整備の事例集の作成にも取り組んだ。

同公社では、民間駐車場が二輪車を収容するにあたって障壁となりがちな点と、収容を促進する上で必要な条件について、以下のように指摘している。

### 自動二輪車助成制度の活用状況

管轄区	収容台数	整備台数
渋谷区	36	30
	14	14
世田谷区	36	30
足立区	25	25
中央区	24	24
中野区	14	14
港区	30	30
	28	28
	19	19
	120	30
	23	23
6区 11箇所	369	267

(財)東京都道路整備保全公社調べ

### 二輪車の収容の障壁となる事柄

二輪車を収容するためには、新たに料金精算などのソフト変更を行ったり、専用の駐車機器を備える投資が必要になる。

全般的に駐車場の稼働率は落ちてきており、駐車時間が短くなる傾向にあるなかで、料金単価の低い二輪車には目が向きにくい。

二輪車を駐車できない構造（機械式・フラップ式）であることも多い。

二輪車を対象とした駐車施設の設計基準等がなく整備に取りかかりにくい。

四輪車と二輪車が混在することによって事故が起りやすくなる不安がある。

### 二輪車の収容促進の要件

駐車機器の設置費用など初期投資に対する助成は駐車場整備の有効な動機になる。

機械式駐車場でも受け入れられるような二輪車用駐車機器の開発。

二輪車に関する駐車施設の設計基準が明確にされること。

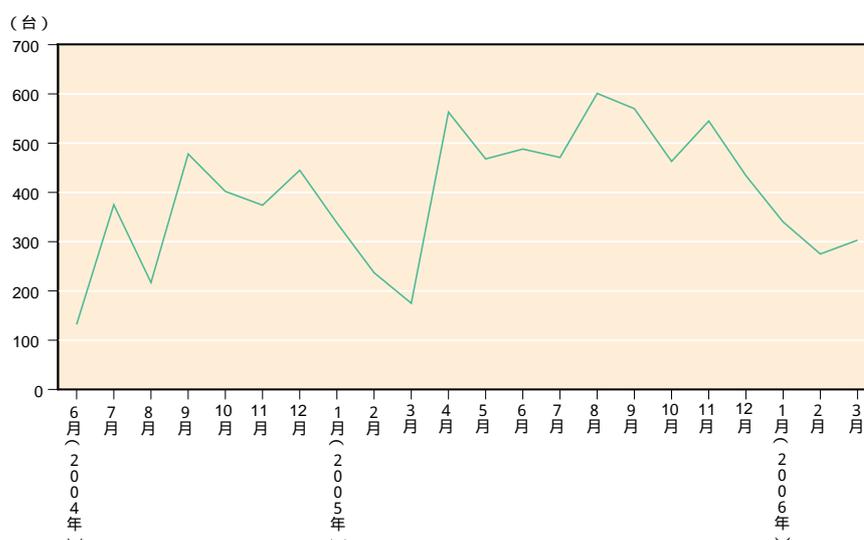
### その他の指摘

一般論でいうと、現在、路外駐車場自体は“受け皿”としての余裕はある程度ある。とりわけ附置義務駐車場に空きが多い。ただし附置義務駐車場は、義務による設置であるため、狭い場所にリフトなどの機械式で設置して収容台数を確保しているケースが多く、二輪車の受け入れが難しい面がある。また、附置義務駐車場の場合、四輪車の枠を二輪車に転用すると設置義務の台数が達成できるかどうか不明な点もある。

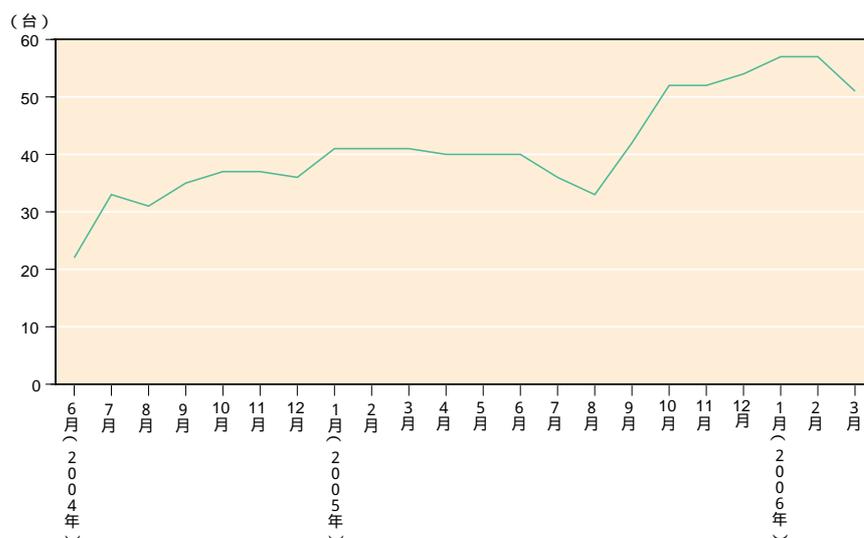
参考までに「六本木オートバイ駐車場」の利用状況をみると、時間制スペースは季節による変動はあるものの、前年同月を比較すると稼働状況は向上していることがわかる。場所柄、通勤・商用での利用がほとんどで、長時間駐車（朝から夕方まで）の需要が高い。このため、時間貸しよりも定期制を希望する利用者が多く、認知されるにしたがって稼働率は上昇している。

### 六本木オートバイ駐車場の利用状況の推移（2004年6月～2006年3月）

時間制スペース



定期制スペース



(財)東京都道路整備保全公社調べ

## 2-2 (財)都市交通問題調査会の意見

大阪市内に事務局を置き、京阪神地域における違法駐車防止および駐車場利用の促進など、都市交通問題の改善のための啓発活動や調査研究を行っている(財)都市交通問題調査会に、主に大阪地区の駐車場事業の趨勢、二輪車の収容実態などについて意見を聞いた。

### 大阪地区における駐車場事業の趨勢

大阪の駐車場は民間、公共とも経営は厳しく、経営者は、違法駐車取り締まり事務が民間に委託できるようになる2006年6月以降の情勢変化に関心を寄せている。大阪府では、当面は駐車監視員が四輪車を対象とし、二輪車の違法駐車には警察が対応する予定と聞いている。当府では二輪車専用のレッカー移動車の開発に当たっているほか、駐車場経営者に二輪車駐車枠の確保を要請している。

### 二輪車の収容の障壁となる事柄

需要と供給の関係で、需要がなかった。  
四輪車と比較して管理の手間は同様だが、料金は安価に設定せざるをえない。  
既存の管理システムが四輪車対応となっており、システム変更の設備投資効果が見込めない。  
機械式駐車場での対応は不可能で、自走式駐車場でしか対応できない。

### その他の指摘

自転車駐車場(『自転車法』)と自動車駐車場(『駐車場法』)の縦割り経営もネックとなっている。自転車・原付は自治体対応(撤去業務も含めて)、自動二輪車・四輪車は警察で取り締まるという縦割りの見直しが必要。  
自治体経営の既存自転車駐車場では、原付は収容しているが自動二輪車の収容はしていない。自動二輪車の収容を実施すべきである。

### 2-3 日本パーキングビジネス協会(NPO)の意見

日本パーキングビジネス協会は、主にコインパーキング事業者が集まり、これからの駐車場整備のあり方を考え、交通安全対策、違法駐車対策に関する情報発信と支援・協力を行う目的で、2004年2月に設立した特定非営利活動法人。現在、約50社の正会員企業と約25社の賛助会員企業で構成されている。

民間駐車場ビジネスの趨勢は、屋根付きの大型駐車場から、目的地に近い利便性の高いパーキングへと多様化しており、都市内に点在するのがひとつの理想形態と考えられる。とくにコインパーキングは狭い土地活用にも合致する施設であり、露天の平置きという点でも二輪車の駐りにマッチした駐車施設と考えられる。しかし、同協会では、「コインパーキングに二輪車を収容するのは一見簡単そうに見えるが、実際には運用上の問題がたくさん出てきそうだ」として、二輪車が敬遠されがちになる理由などを以下のように指摘している。

#### 二輪車の収容の障壁となる事柄

二輪車ユーザーに、料金を支払って駐車するという意識があるか不明。

投資対効果が期待できない。駐車場オーナーには余分な投資負担が必要になる。運営会社には、「二輪車は商売にならない」という根拠のない漠然としたイメージがあり、二輪車を扱うべき積極的な理由が見当たらない。

二輪車用の駐車機器に、使い勝手のよい価格の安いものがない。

コインパーキングはコストの面から無人管理になる。無人の場合に、二輪車から適確に料金を徴収できる装置やシステムがあるのか疑問。

無人管理の場合、不正駐車の温床となる面があり、二輪車は不安が大きい。

---

---

## 二輪車の収容促進の要件

二輪車ユーザーの入庫意識を高めることが必要。

二輪車を収容対象にしようというインセンティブづくりが必要。駐車場事業者にメリットが生まれるシステムを作らないと二輪車への関心は向かない。

「デッドスペースの活用で収益増」とか「二輪車専用駐車場の投資効率は四輪車に優る」などの確証がほしい。

コインパーキングの整備には、公的融資などの制度がほとんど活用できないため、「二輪車ならば補助金が出る」といった制度があれば効果的。

四輪車用のフラップ装置は一基につき15～20万円。四輪車の車室に2台の二輪車を止めるなら、7万5,000円程度で設置できる駐車機器が必要。3台、4台を止めるとなると、さらにコストダウンしなくてはならない。

## 2-4 コインパーキング運営会社（A社）の意見

A社は十数年前からコインパーキングを始めて発展させ、現在は駐車場に関して総合的なビジネスを展開している大手企業。四輪車のパーキングだけでなく、自転車のパーキングにも携わっている。現在、A社に二輪車の駐車を受け入れるパーキングは自転車パーキングとの複合型として数カ所程度しかないが、社会的な要請に応じて、今後検討していく必要性はあると認識している。しかし、まだまだ二輪車を受け入れることには大きな抵抗があるとも指摘している。

### 二輪車の収容の障壁となる事柄

二輪車ユーザーに、お金を払って駐車する意識があるのかどうか、現状は不明。  
二輪車ユーザーは車両を大事にする人が多いと思われ、無人管理の露天式パーキングが適するのかが疑問。  
四輪車の駐車と異なり、二輪車の駐車需要のあるエリアやマーケット予測がまだまだ不十分。  
四輪車を対象に採算が取れているところを、あえて二輪車用スペースに変更したり新設するのは難しい。  
課金されないように車路に止めるといった、駐車マナーの問題が心配。  
駐車中の二輪車の転倒による人災や四輪車への物損事故等、障害がどの程度発生するのかが不安。  
二輪車を収容するためにデッドスペースを駐車枠として設けると、自転車や不法投棄ゴミが置かれ、美観が損なわれる。  
雨などの天候により、稼働が大きく左右されると考えられる。

### 二輪車の収容促進の要件

無人管理を可能とする、安価で安全な二輪車専用駐車機器開発が必要。  
駐車違反の取り締まりを厳しくすれば、入庫動機につながるかもしれない。  
行政や業界団体のリーダーシップと協力が不可欠。

### 3. 二輪車駐車場の運営事例

最近では、都内の駅前に二輪車専用駐車場が開設されたり、四輪車の駐車枠を二輪車に転用して供用するケースなど、いくつかの二輪車駐車場が整備されている。

ここでは、そうしたなかから、東京都港区の要請で設置された二輪車専用駐車場、同じく港区の大規模オフィスビルに附置された二輪車駐車場、四輪車駐車枠を二輪車に転用したケースなどの事例を紹介する。

とくに、二輪車を受け入れることになったきっかけ、稼働状況と採算性、二輪車の収容にあたって必要な要件、利用者のマナーなど、運用状況についてヒアリングした。

#### 近年整備された二輪車駐車場の事例

二輪車専用駐車場



みなと高輪バイクイン

オフィスの付置駐車施設



品川インターシティ二輪車駐車場

四輪車枠を二輪車に転用(1)



銀座東駐車場

四輪車枠を二輪車に転用(2)



ウィン青山バイク駐車場

### 3-1 二輪車専用駐車場 みなと高輪バイクイン

「みなと高輪バイクイン」は、2004年12月1日にJR品川駅前に開設された二輪車専用駐車場。港区が国の道路用地を借り、(株)みなと都市整備公社が建設し運営管理を行っている。(財)東京都道路整備保全公社の助成制度を活用して整備されたもの。稼働率は80%を超えており、ほぼ満車状態が続いている。利用料金



は、時間貸しで1時間100円(4時間以上24時間まで400円)と安価で、管理者は金額をもっと引き上げてても需要はあるとみている。また、とくに管理者が強調して指摘していたのは、利用者のマナーが優れている点で、開設してから1年間に、無賃利用や放置などのトラブルが一度も発生しなかったことである。

#### 施設の概要

施設名称：みなと高輪バイクイン

開設年月：2004年12月

設置場所：東京都港区高輪三丁目13番地先

運営管理：(株)みなと都市整備公社

施設形態：露天・自走式・平置き・チェーンロック式・集中精算方式

収容58台(うち定期貸し20台)

定期貸し19台増設(2006年4月10日)

利用料金：時間貸し1時間ごと100円。4時間以上24時間まで400円。

定期貸し1カ月8,400円

## 運営の実情（採算性） / 今後の収容促進の要件

レイアウト	JR 品川駅高輪口から第一京浜を渡った道路の遊休地を活用。いわゆる三角地だが、車路にも車室にもゆとりがあり、車両同士が干渉することはない。自動二輪車用と原付用にスペースの大きさが区分されている（料金は同一）。
設置の経緯	近年、二輪車ユーザーから駐車場の設置を要望されたり、違法駐車に悩む住民からの苦情を受けた港区が、二輪車駐車対策に乗り出したのがきっかけ。公益性が高い事業なため、料金も低く抑えて、利用しやすく配慮した。
採算性	予想外の稼働率となっており、都内ならば二輪車の入庫需要は相当あると感じている。四輪車駐車場の経営と複合的に行うことで、ビジネスとして十分に成り立つ。
利用状況	通勤や商用での利用が多く、定期貸しの枠はキャンセル待ちが続いている。利用者の多くは二輪車を大切に扱っており、お互いに気づかっている様子がある。不正利用や盗難などは一度もなく、整然と利用されている。
二輪車収容の要件	駐車場事業者には、「二輪車には駐車需要がない」とか「マナーが悪くて扱いづらい」といった思い込みがある。まずその発想を変える必要がある。設置する場所の利便性などをきちんと見極めれば、都内ならば需要はかなりある。
その他意見	当初は稼働状況分析を行っていたが、フル稼働なため、分析の必要がなくなった。利用者の意識調査などを行ってみたい。



整然と利用されている駐車場



一方通行で車路は広い



原付の駐車スペース

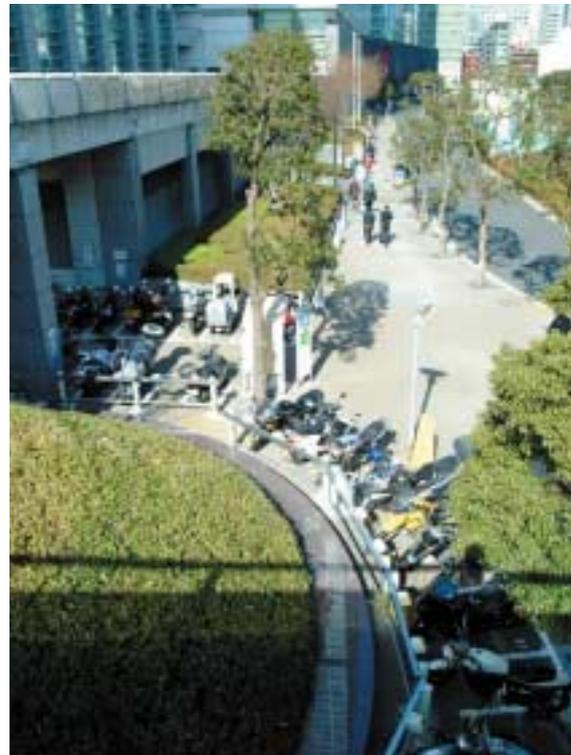


自動二輪車の駐車スペース

### 3-2 社会の要請に応じて整備を実施 品川インターシティ二輪車駐車場

「品川インターシティ」は、旧国鉄の敷地を民間が買い取り、都市計画で再開発され、1998年にオープンしたオフィス、商業施設、ホールを配置した超高層複合ビルで、1万2,000人以上が働いている。

品川インターシティマネジメント（株）は、ビル全体の管理運営を行っており、その一環で附置駐車場の経営も行っている。二輪車の駐車スペースは、2004年8月にビルの地下で定期貸しで開始。現在12台を収容している。料金は月1万5,000円。四輪車の料金が月5万～6万円のため、採算面からいけば2万円は必要。このため、余裕のある車路にも二輪車用の駐車スペースを設けるなど工夫している。



次いで、時間貸しの二輪車駐車スペースを2005年3月29日に屋外にオープンした。こちらは31台収容できる。2時間まで無料、1日置いても400円と安価なこと、道路からアクセスがよく利便性が高いためフル稼働状態。

#### 施設の概要

施設名称：品川インターシティ二輪車駐車場

開設年月：2004年8月（屋内スペース） / 2005年3月（屋外スペース）

設置場所：東京都港区港南二丁目15番2号

運営管理：品川インターシティマネジメント（株）

施設形態：（1）地下自走式・平置き

収容12台（すべて定期貸し）

（2）露天自走式・平置き・チェーンロック式・集中精算方式

収容31台（すべて時間貸し）

利用料金：時間貸し2時間まで無料。6時間ごと（最初の2時間含む）に100円。

定期貸し1カ月1万5,000円

## 運営の実情（採算性） / 今後の収容促進の要件

レイアウト	定期貸しは、四輪車と併用で地下駐車場に12台分を設置。駐車場内のデッドスペースを有効活用して確保した。 時間貸しは、道路に面したビル敷地内に駐車機器を設置してチェーンロック式の集中精算管理方式とした。こちらは自転車駐車場と併用である。
設置の経緯	ビル利用者から「バイクを止めたい」という要望があったり、ビル周辺の路上駐車に対するクレームがあり対応に迫られた。二輪車の駐車場所がどこにもないのは社内でも「おかしい」ということになり、施設の社会的な役割からしても対応すべきだと考えた。「対応できない、していない」では済まされない時代。社会的な要請に応じる責任を果たしたい。
採算性	初期投資は、都の公社の助成を活用した。損失にならなければかまわないというスタンスで運営している。需要が多いので値上げしようかとも考えたが、利用者から非常に感謝されており、料金は据え置いている。
利用状況	定期貸しはキャンセル待ち状態。時間貸しもフル稼働している状態。利用マナーはたいへん良好で、トラブルはほとんどない。自分の二輪車を大事にする人が多い。定期貸しスペースについては、利用者からの要望により、ヘルメットなどの用品を収納するロッカーを設置した。 なお、駐車場の整備により、ビル周辺の違法駐車が一扫された。
二輪車収容の要件	止める場所を設ければ駐車需要はある。二輪車を排除しても問題解決にならない。社会としてもっと二輪車に配慮すべき。 二輪車スペースの附置義務も方策のひとつ。それと同時に違反取り締まりを強化すべき。また、整備に対する助成制度の充実が必要だ。
その他意見	機械式パーキングに対応可能な二輪車の駐車機器を開発すべき。



広い車路にそってスペースを配置



チェーンロック式・精算は集中管理



植栽の周りにスペースをレイアウト



左・周辺は路上駐車一扫 / 右・隣の区画

### 3-3 四輪車の駐車枠を二輪車に転用 銀座東駐車場

「銀座東駐車場」は、日産自動車ビルの地下に設置されている公共の有料駐車場。周辺の二輪車の路上駐車が多かったことなどから、中央区が二輪車の受け入れ協力を打診し、それに応えて2004年4月1日から四輪駐車枠を二輪車用に転用、現在、23台を定期貸しで収容している。



料金は1カ月1万円。四輪車は1カ月6万円となっており、かなり割安な設定といえる。それでも、場内スペースを工夫して枠取りすることで、四輪車が4台しか止められなかった場所に二輪車を23台割り当てることができた。ほかに、二輪車の時間貸し（1回利用1,000円）枠を4台分整備しており、採算面としては、削減した4台の四輪車とほぼ同等の売り上げを実現している。

#### 施設の概要

施設名称：銀座東駐車場

開設年月：2004年4月

設置場所：東京都中央区銀座六丁目17番2号

運営管理：（株）日産クリエイティブサービス

施設形態：地下自走式・平置き・時間貸し料金は、有人管理による直接徴収。

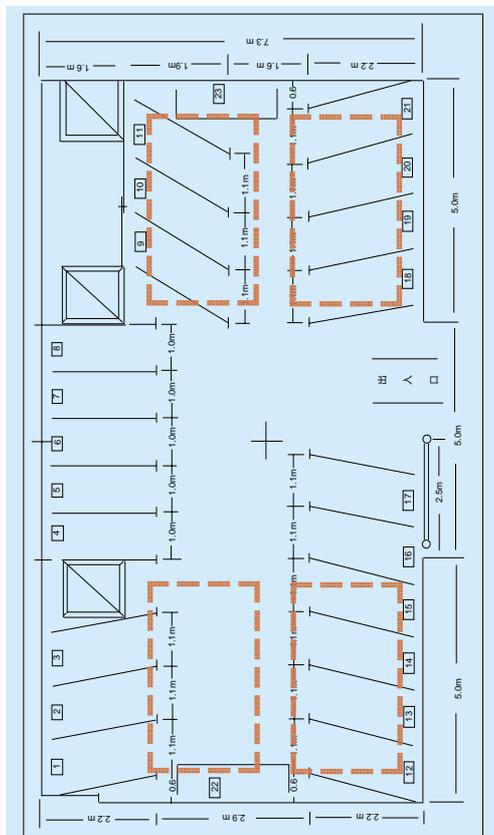
収容27台（時間貸し4台／定期貸し23台）

利用料金：時間貸し1回1,000円

定期貸し1カ月1万円

運営の実情（採算性） / 今後の収容促進の要件

レイアウト	場内の奥突き当たりのスペースを利用することで、四輪車 4 台の収容スペースに二輪車 23 台分の枠をレイアウト。車室は 1.1m×2.1m あり、大型二輪車でも十分な広さ。もともと地下式で有人監視しているため、盗難の心配などもなく、とくにチェーンロックなどは設置せず、初期の設備投資を抑えることができた。ただし、料金精算ゲートが二輪車を感知しないため、ゲートのバーを短く切断することで対応した。
設置の経緯	中央区が積極的に「二輪車を収容してほしい」と要請してきた。都の公社の助成制度が活用できることを知って、設置することになった。
採算性	二輪車収容の情報は口コミで広まり、1 年間で 23 台の枠がすべて埋まった。周辺で取り締まりがあるたび利用申し込みの問い合わせがある。採算性としては十分だが、新たに事業を始める場合は需要の確認が必要だ。
利用状況	利用者のマナーは非常にいい。騒音や走行速度も問題になっていない。四輪車との事故やトラブルもなく、管理上わずらわしい面はとくにない。
二輪車収容の要件	ユーザーのマナーの維持、安全の確保など、管理側の抱く不安が大きいので、それらを払拭していくことが必要。



二輪車駐車スペース / 点線は削った四輪車枠



場内奥の突き当たり部分を活用



バーを短くして二輪車を通して

### 3-4 事業の活性化を図るため二輪車に着目 ウィン青山バイク駐車場

「ウィン青山バイク駐車場」は、青山一丁目交差点近くの通りに面した駐車場。入口にバイク駐車場の看板が目立つように掲げてある。

自走地下式。内部は機械循環の駐車パレットが導入されており、四輪車の月極め駐車場として、これまでは33台を収容していた。駐車料金は1カ月6万～6万8,000円で、近隣の駐車場との価格競争も



あり、空きスペースが出てしまうこともある。このため、事業の活性化を図る目的で、二輪車の収容に着目。同駐車場の周辺では二輪車の路上駐車が多く、取り締まりが厳しくなっていることから需要はあると判断し、2005年4月から四輪車枠の一部（6台分）を転用して二輪車枠として30台分供用している。

二輪車の料金は、大型車でも定期貸し1カ月1万500円に設定しており、5台分を合わせても四輪車1台の金額に満たない。同駐車場では、「四輪車の利用率も落ちてきており、二輪車が回転することで活性化につなげようというねらい。需要があることは確認できたので、値上げも検討していきたい」と、二輪車を扱うことの採算性については施設全体の収益に折り込んで考えている。

#### 施設の概要

施設名称：ウィン青山バイク駐車場

開設年月：2005年4月

設置場所：東京都港区青山二丁目2番15号

運営管理：平和不動産（株）

施設形態：地下自走式・平置き・有人管理

収容30台（時間貸し7台／定期貸し23台）

利用料金：時間貸し1時間100円・最大1日500円（小型・排気量125ccまで）

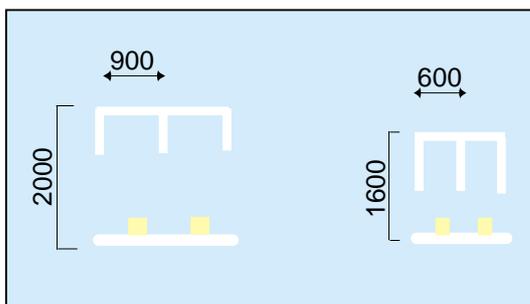
1時間150円・最大1日750円（大型・排気量125cc超）

定期貸し1カ月 8,400円（小型）

1カ月1万500円（大型）

## 運営の実情（採算性） / 今後の収容促進の要件

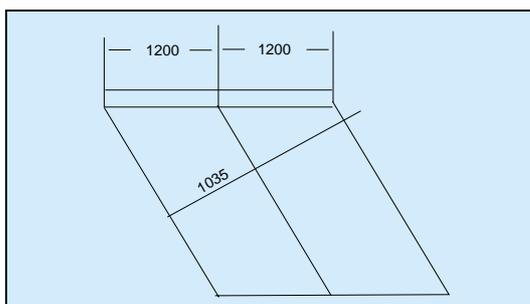
レイアウト	料金ゲートの手前にあった四輪車3台分の枠を転用して、大型の二輪車用7台、小型の二輪車用12台、計19台分をレイアウトした。ゲートは二輪車を感知しないため、時間貸しの枠はすべてゲートの手前に配置して、ゲートをくぐらず精算できるようにしている。 また、ゲートの先はすべて定期利用として、バーを短く切断して二輪車が通れるようにした。料金は契約時に済ませるので出入庫のチェックは必要ない。機械式で四輪車を3台収容していた場所に、二輪車の枠を11台分確保している。
設置の経緯	二輪車の駐車場不足が報道されて、二輪車の収容に着目した。周辺では違反取り締まりもひんぱんに行われており、需要が見込めた。都の公社の助成制度が活用できることがわかって実施を決断できた。
採算性	四輪車に比べれば、収益性は低い。ビルの上層はマンションで、住民の利用者も多いため、サービスの一環として割ける面もある。需要はあるので、料金の値上げを検討していきたい。
利用状況	時間貸しよりも定期貸しへの需要が大きい。 また二輪車は、深夜におよぶ仕事の通勤にも使われるため、夜間の出入りへの対応に迫られる（原則的に22時以降7時まではシャッターを降ろして施錠する）。 利用のマナーは非常に良好。トラブルの発生はこれまでになし。
二輪車収容の要件	地域の自治組織や警察との連携を取りながら、厳しい取り締まりと、“受け皿”対応との分担をうまく図ることで、需要をつくり出すことが必要。 助成制度は、二輪車の収容に取り組むかどうかの大きなカギ。



直角に配置する場合のスペース寸法



突き当たりには直角駐車が効率的



斜めに配置する場合のスペース寸法



斜めに収容すると出し入れがしやすい

### 3-5 駐車機器販売会社の取り組み

二輪車の収容に着手する駐車場事業者が増えてきたことで、二輪車駐車機器にも需要が出はじめている。そこでそうした駐車場機器を扱う販売会社に、機器の設置にかかる費用や製品の特徴などについてヒアリングした。

#### (1) 駐車枠をパイプで囲ったシステム (株)コムズジャパン

(株)コムズジャパンは1999年3月に設立された会社で、駐車場管理機器の開発、製造、販売などを主要業務としており、近年は、自転車・原付駐車場機器の販売でも実績を伸ばしている。

同社が扱っている二輪車の駐車システムは、駐車枠をスチール製のパイプで囲む方式のもので、枠内に車両を入れて、入り口をパイプで施錠するもの。施錠と同時に自動課金され、料金は集中管理の精算機で徴収する。

車室の広さは、幅850mm×奥行き1,900mmが最低寸法。幅950mm×奥行き2,000mmならばたいいの大型自動二輪車が収まる。

整備費用に関しては、たとえば二輪車10台を駐車するには、精算機が1台約100万円、1車室当たりの枠に7万円程度かかるので10台分で約70万円、工事費を含めると合計で200万円余り必要となる。ただし、路面工事、看板、照明機器設置費用が別にかかるため、初期整備には総額で300万～400万円かかるケースもある。

また、既存の四輪車の駐車場に二輪車を収容する場合、車両の区別認知をどうするかが課題となりがちだが、ゲートに関しては、通路の真ん中に溝などを設けて、二輪車についてはその部分を通行させることで区別するなど、技術的には可能であると指摘している。



自転車駐車場に併設された二輪車駐車場  
(東京都立川市内)



車室はパイプに囲われており、車両同士の接触などが避けられる。

## (2) 二輪車を直立させて駐車できる (株)ワイズギア

(株)ワイズギアは、二輪車メーカーのヤマハ発動機(株)の関連会社として1997年に設立され、主に二輪車用品、マリン用品などの開発、販売、輸出入事業などを行っている。2005年4月から二輪車の駐車場関連事業にも着手、車両の収容機器・システムの販売・設置業務に携わっている。



主な製品は、二輪車をまっすぐに固定

して駐車できる「バイクホルダー」、止めた二輪車を車室に出し入れするためのレール、ボールとワイヤーロープを採用したロックシステム、コンテナ型の車両収納ロッカーとなっており、それらを組み合わせてさまざまな駐車設備を構築することができる。

とくに特徴的なのは「バイクホルダー」で、これは二輪車の前輪を受け口に噛ませるだけで直立に固定させることができる装置。前輪を固定するだけで十分に安定して自立するという性質を生かして開発されており、「二輪車は倒れやすい」といった不安を払拭できる駐車機器といえる。

また、車両を直立させて駐車するため、サイドスタンドを使って駐車した場合と比べて省スペースを図ることができ、大型自動二輪車の駐車を想定しても幅1,000mmで余裕のレイアウトを可能にしている(幅900mmあれば95%の車両が収まる)

このような駐車方法をとることで、おのずと二輪車が整然と駐車され、無駄な止め方がなくなり、効率的で美観も損ねないメリットがある。また、サイドスタンドを使用しないため、アスファルト地面を傷つけたりする心配も解消される。

設備費用は「バイクホルダー」が1基約6万円、レール付きが約12万円、ロックシステムが約6万円となっている。



同社の提案する二輪車駐車システム。



前輪をホールドする装置が特徴となっている。

## 「バイクホルダー」を使った駐車方法



(1) 駐車枠に二輪車を進入させる



(2) ラインに沿わせてまっすぐ入れる



(3) タイヤホルダーに前輪を乗せる



(4) 車体を前に進ませタイヤを噛ませる



(5) 前輪が固定されると車体は直立安定



(6) ロープで車体をロックする



(7) 入庫完了

## 4. 二輪車駐車対策の動向

二輪車の駐車対策については、四輪車や自転車と異なり、これまでは社会的に議論されることもなく経過してきたため、法的な枠組みに組み込まれることもなく、位置づけの曖昧な状態が続いていた。一方、ライフスタイルの変化等を主要因として、都市部を中心に二輪車の駐車需要は増加してきたが、駐車場所の確保が進まないまま、駐車違反の取り締まり件数が近年急増している。こうした状況に対し、社会的にも二輪車の駐車対策を検討する環境が醸成され、事態を改善しようとする動きが国や地方自治体において見られるようになった。

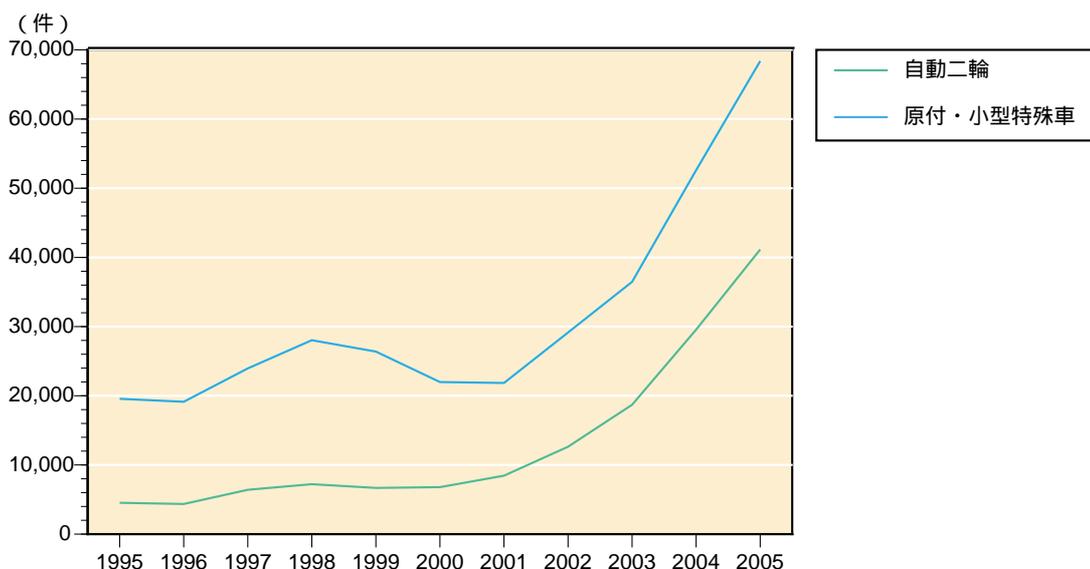
### 4-1 駐車違反取り締まりの趨勢

#### (1) 急増する二輪車の違反取り締まり件数

二輪車の保有台数の推移をみると、原付は1995年の約1,120万台から2005年の約860万台へと減少しており、自動二輪車は440万～460万台の水準で横ばいとなっている。

一方、二輪車の駐車違反の取り締まり件数は近年急速に増加しており、2005年は原付（小型特殊車両含む）で6万8,383件（前年比130%）、自動二輪車4万1,146件（前年比139%）となっている。10年前の1995年と比べると、原付は約3.5倍、自動二輪車は約9.1倍にまで増加している。

自動二輪車と原付（小型特殊含む）の駐停車違反取り締まり件数推移（1995年～2005年）



警察庁調べ

## (2) 強化された駐車違反取り締まり

良好な駐車秩序を確立するため、政府は道交法を改正し、2006年6月1日から駐車違反車両の使用者の責任を強化したほか、放置駐車取り締まりの「違反確認」に関わる事務を民間に委託できることとするなど、新しい制度をスタートさせた。これにより駐車違反の取り締まりが大幅に刷新されたものとなっている。新しい違法駐車対策制度の概要を以下にまとめた。

### 放置違反金制度

車両の使用者の責任を強化し、標章が取り付けられた車両について運転者が反則金の納付等をしないときは、都道府県公安委員会は、車両の使用者に対して放置違反金の納付を命ずることができる。また、放置違反金の納付を繰り返し命ぜられた常習違反者に対しては、一定期間、車両の使用を制限する命令を行うことができる。

### 放置車両の確認と標章の取り付けに関する事務の民間委託

放置車両の確認と標章の取り付けに関する事務（確認事務）を民間に委託することができる。また、警察署長は、地域住民の意見・要望を踏まえ、駐車監視員が重点的に活動する場所・時間帯等を定めた「駐車監視員活動ガイドライン」を策定・公表する。

### 短時間駐車違反車両に関する取り締まり強化

短時間駐車違反車両に対する取り締まりについての従来の問題点を解消するため、放置車両であることが確認できた車両については、駐車時間の長短にかかわらず確認標章の取り付け対象とする。

### 車検拒否制度

放置違反金を滞納して公安委員会による督促を受けたものは、滞納が解消されないかぎり、車検手続を完了できないこととする。

### (3) 交通実態に合わせて駐車規制の見直しも実施

新たな駐車違反取り締まり制度の導入にあたって、駐車規制の内容が交通実態に適合したものであるかどうか、警察は全国的に駐車規制の見直しを行っている。

2004年1月から2005年末までの期間をみると、全国で約1万2,000kmの駐車規制が、解除ないし緩和された。これはすべての駐(停)車禁止規制距離の6.71%に当たる距離となっている。大都市を有する13の都道府県では、規制解除が約1,578km、規制緩和が約1,894kmにわたって行われた。一方、全国で新たな駐車規制の導入は約3,515kmとなっており、規制解除緩和率の6.71%に対して、1.93%の強化となっている。

駐車規制の見直し実施状況(2006年2月9日公表・警察庁)

	区間	距離(km)	解除・緩和率
駐車規制の解除	6,704	8,902.459	解除率 4.88%
駐車規制の緩和	6,880	3,339.883	緩和率 1.83%
規制の解除+緩和	13,584	12,242.342	解除緩和率 6.71%

新規規制を含む駐車規制の強化は、5,953区画、3,514.970km、強化率1.93%。

- 注1 解除とは、駐車規制を全廃して駐車することができるようにすることをいう。  
 注2 緩和とは、駐車規制を変更して駐車することができる時間、対象車種等を拡大することをいう。  
 注3 強化とは、駐車規制を変更して駐(停)車を禁止しまたは駐車することができない時間、対象等を拡大することをいう。  
 注4 解除・緩和・強化率は平成16年3月末現在の駐(停)車規制距離に対する数値である。  
 注5 平成17年末までに都道府県公安委員会の意思決定及び規制標識等の工事が完了したものを計上した。

なお、とくに二輪車に関連した規制緩和をみると、「通年終日指定駐車禁止」について「二輪車を除く又は駐車可」としたケースが全国で111区間・約174.8km。「日・曜日・時間限定指定駐車禁止」について「二輪車を除く又は駐車可」としたケースが全国で2区間・約1.1kmとなっている。

さらに、指定駐車禁止(標識による規制)を解除して「法定無余地場所駐車禁止」のみの規制とした区間が全国で5,442区間・約2,558.2kmあり、この場合、二輪車には規制がおよばないこととなるケースが多いものとみられる。

公安委員会では、新たな取り締まり活動ガイドラインの策定と併せて、さらに駐車規制の見直しを行っていくとしている。

---

---

## 4-2 都市における二輪車駐車場整備

二輪車への駐車違反取り締まりが厳しくなったため、街なかには二輪車の駐車可能な場所がほとんどないという現状がクローズアップされるようになった。今回の民間駐車場を対象とした調査でも8割が“二輪車お断り”となっており、このまま取り締まりが厳しくなれば、都市における二輪車の利用は深刻な制限を受けることにもなりかねない。

こうした現状については二輪車利用者から不満の声が上がっており、マスコミ等による報道も盛んに行われている。その結果、地方自治体のなかには二輪車駐車場の必要性について認識を持ち、対策に乗り出すところも出てきている。

### (1) 既存駐車場の活用に着目 東京都

東京都では、効率的な都市交通の実現をめざして、2000年に「TDM（交通需要マネジメント）東京行動プラン」を策定して、都内の渋滞緩和策などさまざまな施策を行っている。これまで、渋谷・新宿・池袋などを重点に交差点付近での駐停車禁止区間を5mから30mに拡張して違法駐車車両の排除を強力に推進しているほか、ITを活用して「カーナビ駐車場案内・誘導システム」の導入を図ったり、民間のコインパーキング施設にトラックの荷さばきスペースを働きかけるなど、さまざまな駐車対策に取り組んでいる。

とりわけ、近年になって対応に迫られているのが自動二輪車の駐車対策。2006年6月から、二輪車の駐車違反取り締まりも厳しくなるとの認識で、自治体として対応できるところから“受け皿”づくりにも着手していくとしている。具体的には、都内の都市計画駐車場を対象に自動二輪車の受け入れを促進していきたい考えだ。

このため、2005年11月には、区の都市計画・土木関係部局、駐車場関係団体等を集めて「既存駐車場の有効活用方策検討会」を開催。自動二輪車の受け入れに関して、以下の点について検討を重ねていくとしている。

#### 公共駐車場における自動二輪車受け入れ方策の条件整理

ことに「デッドスペースの利用」と「普通自動車駐車スペースの転用」を行う場合の課題について検討する。これについては、自動二輪車のサイズをロードスポーツ、スクーターなどタイプ別に分析して、必要なスペースを算出。利用、転用する場合の課題を導き出す。

#### 管理・運営方針の検討

「駐車料金」については、利用者（ライダー）と駐車場事業者それぞれの視点からの検討を行う。また、「入出庫・駐車方法」については、自動二輪車の構造的特徴を考慮した駐車券の受け取り方法や料金精算方法について検討。さらに、「トラブル対応」として、自動二輪車の構造的特徴から想定される盗難、転倒等のトラブルに対する管理・運営上の留意点を整理する。

#### 受け入れの可能性のある駐車場の検討

都内49カ所（23区44カ所・多摩5カ所）に自動二輪車の受け入れに関するアンケート、ヒアリングなどを行い、実際に受け入れが可能な駐車場を把握する。

既存施設には自転車駐車場と自動車駐車場があり二輪車に対する役割が不明瞭。

二輪車を収容できる駐車場の構造基準が不明瞭。

駐車場の管理者に、セキュリティ（事故・盗難・イタズラ・騒音等）に対する不安がある。

二輪車駐車場を設置する際、イニシャルコストへの公的支援制度が必要。

そもそも二輪車に入庫需要があるかどうか不明。

---

## (2) 二輪車駐車対策の必要性高まる 各政令指定都市

---

日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、NMCA 日本二輪車協会(NMCA)と連携して、2005年度、政令指定都市等を訪問し、二輪車の駐車対策の現状と課題について意見交換を行った。

そこで得た情報によると、札幌市、さいたま市、横浜市、京都市、大阪市、北九州市などでは、公共の二輪車駐車場の整備を検討し、あるいは実際に設置して供用を始めるなど、新しい動きが出てきている。とくに札幌市、さいたま市では自転車駐車対策関連条例を改正するなどして施策を講じている。また、横浜市では従来位置づけが不明瞭だった二輪車対策を、自動車の駐車対策の枠組みに据えるなど、行政内部の役割分担を明確にしようとする動きもある。

なお、二輪車駐車場の整備に関して指摘される課題は、次のような点が多い。

二輪車は法令に明記されていないため駐車対策の対象としづらい。  
二輪車駐車場の整備（とくに設備投資）に対する補助制度が必要。  
二輪車駐車場の設置基準等が必要。これがないため民間への整備要請がしづらい。  
安全や利用マナーなどの点で、駐車場側は二輪車の受入れに消極的。  
そもそも二輪車の駐車需要があるかどうか不明。

地方都市においても、二輪車の駐車場不足問題に対する意識は確実に高まってきてはいるものの、行政現場では厳しい財政の中で、「自転車の放置対策だけでも手一杯」というところが多い。二輪車の駐車対策について、地方自治体の役割はまだまだ明確にされていないのが実情である。

## 政令指定都市との意見交換より「二輪車駐車対策の現状と課題」(2005年)

都市	現状(取り組み)	課題
札幌市	民間への受け入れを要請中で、札幌駅周辺に受け入れ予定の民間駐車場あり。構造的に可能な市営駐車場については条例を改正し、来年度から二輪車が駐車できるよう準備している。	民間への設備投資に対する業界などによる助成が必要。
さいたま市	条例を改正し、さいたま新都心に二輪車を止められる駐車場を設置した。しかし利用率がまだ低い。	二輪車は法令に明記されていないため、自転車対策が優先。設置基準がなく、民間への受け入れ要請もしにくい。データがないため需要も予測できない。
千葉市	市民からのニーズがないため、自転車・自動車の対策を優先している。	二輪車の駐車需要が不明。設置基準も不明なため、自動車駐車場への受け入れはできない。
川崎市	125ccまでは自転車駐車場で受け入れている。	二輪車は法令の対象外であり、条例では対応できない。自転車対策が優先で、二輪車までは手がまわらない。鉄道事業者等の協力も必要だ。
横浜市	125ccまでは、自転車駐車場で受け入れている。民間駐車場に二輪車を受け入れてもらうために、横浜西口に125cc超の二輪車専用駐車場を実験的に整備中。	二輪車駐車場の設置基準や民間への設備投資助成制度が必要。横浜西口での二輪車駐車場の実験を民間駐車場での二輪車受け入れに結びつけていくこと。
浜松市	J R 浜松駅前に二輪車専用駐車場を設置している。	二輪車駐車場スペースの確保が難しい。駐車需要が不明。安全対策など設備基準が不明。
京都市	京都市駐車場公社で整備を推進しており、繁華街・観光地等に二輪車駐車場を設置している。	市営の自転車駐車場では条例どおり原付のみを受け入れている。駐車場公社は条例の対象外なので自動二輪車も受け入れている。
大阪市	都心部の駐車場マップに自動二輪車も受け入れている駐車場を表記。公的駐車場へ自動二輪車を受け入れる際の課題などを整理中。	自転車対策を含めた道路秩序の回復が優先。
神戸市	和田岬、三宮には二輪車の駐車スペースがある。他の公共駐車場においても自動二輪車の受け入れを検討中。	自転車対策が優先。財政的に駐車場設置は困難。
北九州市	昨年同期限定で二輪車の駐車場を設置。今後実施に向けて前向きに検討中。	自転車対策が優先。補助金、設置基準が必要。駐車需要、料金設定等の情報も必要。
福岡市	二輪ユーザーからの問い合わせ増えている。駅前・繁華街の二輪車駐車場マップを作成。市営・民間駐車場に受け入れを要請している。	放置自転車が全国ワーストワンのため、自転車対策が優先。二輪車受け入れ可能な駐車場はまだ少ない。

### 4-3 『駐車場法』を見直し 国土交通省

日常生活の足が原付から自動二輪車にも広がりを見せるなど、都市における二輪車の利用実態が次第に変化し、駐車空間のあり方が問われるようになったことを受け、国土交通省は、自動二輪車を収容する路外駐車場の整備促進を図るため、『駐車場法』を改正した。

公共駐車場を整備する立場にある地方自治体は、これまで『駐車場法』から自動二輪車が除外されていることなどを理由に、二輪車の駐車場整備をほとんど行っておらず、管理規程に二輪車の扱いがないことを理由に、自動車駐車場への受け入れも認めないケースが大勢を占めていた。

最近では、こうした『駐車場法』の定義をどう解釈するかが取りざたされ、国土交通省は「駐車場法は、自動二輪車の受け入れを妨げるものではない」との見解を示して周知に当たっていたが、法律を改正することで二輪車の駐車場整備が強力に促進されるよう抜本的な措置をとったものといえる。

これにより、自治体はこれまでの二輪車の駐車対策を見直し、都市計画をはじめ駐車施設の整備を行っていくうえで、二輪車の駐車空間についても配慮するよう求められることとなる。この法改正により、二輪車の駐車環境が大きく向上することが期待されている。

#### 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

##### 『駐車場法』の一部改正 第2条第4号関係

自動車の定義に大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。）を追加するものとする。

## まとめ・二輪車の駐車環境改善のために

日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、二輪車の駐車環境を改善するため、1990年代の前半から調査活動や広報啓発を行っており、2003年以降は国や地方自治体に対して要望活動を行うなどさまざまに取り組んでいる。警察庁交通局と国土交通省都市・地域整備局に要望した内容を以下に記載する（2005年7月21日の要望書より）。

### 「警察庁 交通局」に対する要望

#### 二輪車の駐車場所の確保・拡充について

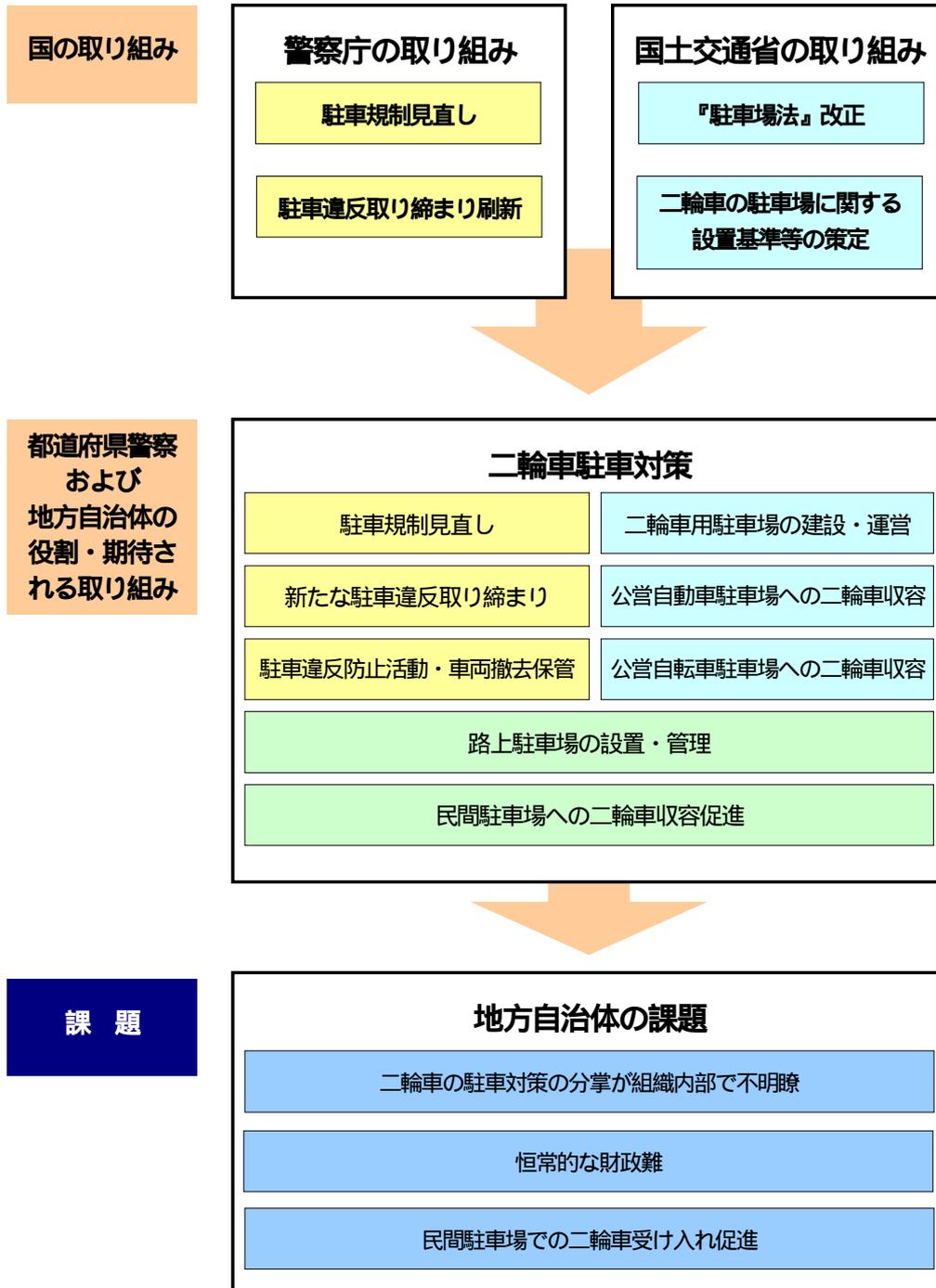
- 1 一般公共の用に供する二輪車駐車場の設置が進むよう、国および地方公共団体の責務を明らかにするなど法令の整備について関係官庁との協議・調整を行うよう要望する。
- 2 一般公共の用に供する自動車駐車場および自転車駐車場に、二輪車の受け入れが促進されるよう法令の整備等について関係官庁との協議・調整を行うよう要望する。
- 3 とくに駐車需要の高い都市部では駐車場の用地取得と整備費用の捻出が困難なことなどを踏まえ、路上駐車場の導入を含め、関係官庁との協議・調整を行い、二輪車の駐車場所の確保を図るよう要望する。
- 4 道路標識等による車両の駐車禁止区間を見直し、二輪車を規制対象から除く区間を拡大するよう要望する。
- 5 また、二輪車の駐車需要が高い区域では、「駐車可」の指示標識を用いるなどして、路上に二輪車の駐車場所を確保するよう要望する。
- 6 時間制限駐車区間では、二輪車の幅と長さに応じた駐車方法を指定し、二輪車用パーキング・メーター等の設備を設置するよう要望する。

### 「国土交通省 都市・地域整備局」に対する要望

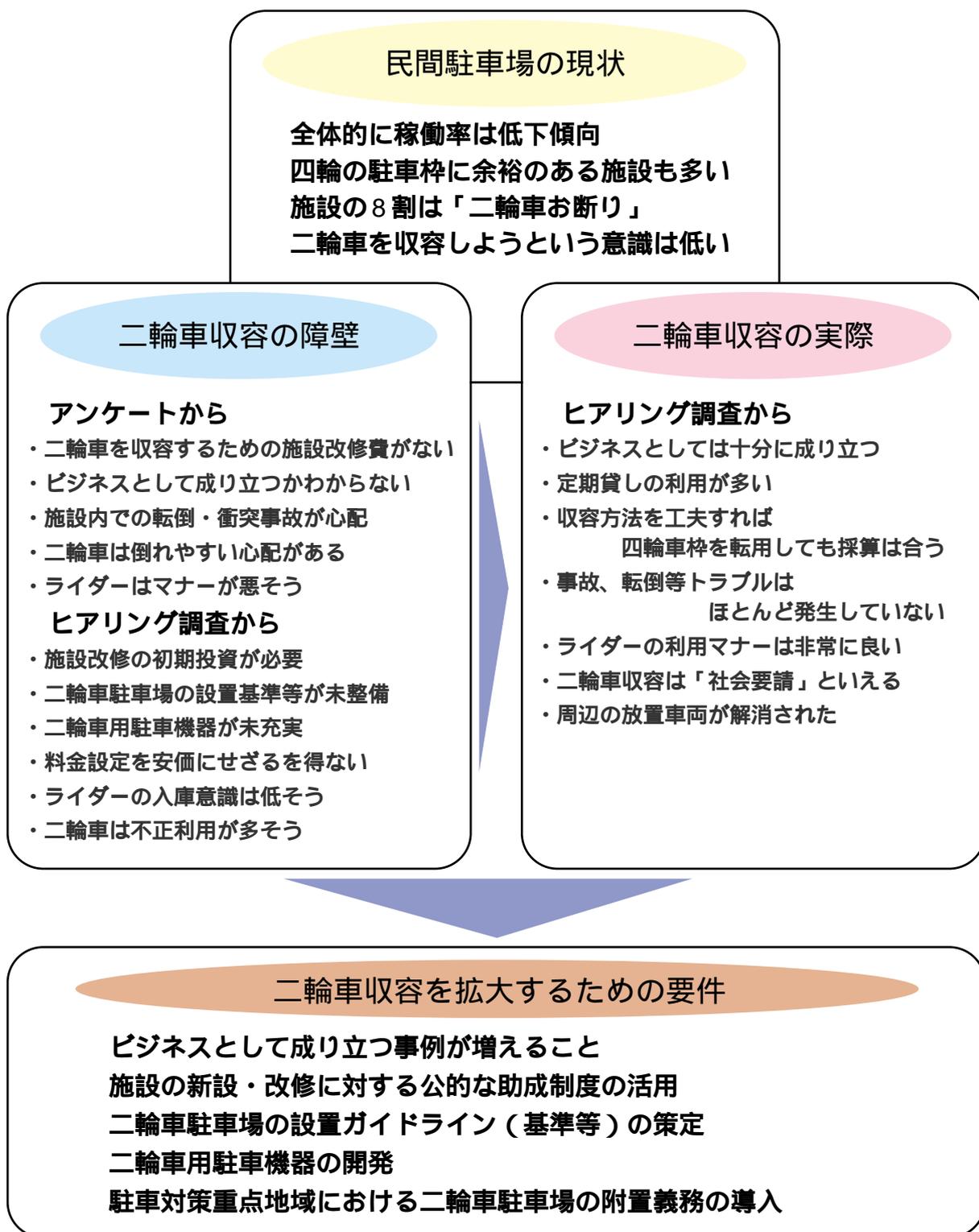
#### 二輪車の駐車場所の確保・拡充について

- 1 一般公共の用に供する二輪車駐車場の設置が進むよう、国および地方公共団体の責務を明らかにするなど法令の整備を要望する。
- 2 一般公共の用に供する自動車駐車場および自転車駐車場に、二輪車の受け入れが促進されるよう法令の整備等を要望する。
- 3 とくに駐車需要の高い都市部では駐車場の用地取得と整備費用の捻出が困難なことなどを踏まえ、路上駐車場の導入を含め、二輪車の駐車場所の確保を図るよう要望する。

そして、社会情勢の変化にともなって、二輪車の駐車環境にも変化があらわれており、さらに国や地方自治体の役割も明らかになりつつあるなど、期待も高まっている。



さらに、今回の調査では、民間駐車場における二輪車の収容実態が明らかになり、それら事業者が二輪車の収容に消極的な理由や、今後、二輪車収容を拡大するために必要な要件なども課題として浮き彫りにされている。



---

## おわりに

---

国土交通省は今年、都市の秩序ある整備を図るため、関係法令の見直しを総合的に行い、このなかで『駐車場法』の対象に自動二輪車を含める改正を行った。また、公安委員会においても、新しい駐車違反取り締まり制度の導入に合わせて、全国の駐車規制を見直す作業を行うなど取り組んでいる。

こうした国の趨勢に応じて、都道府県警察においては交通実態に応じた効率的かつ公平な取り締まりを行い、地方自治体はこれまでの駐車環境を見直し、路外駐車場の有効的な活用・拡充に積極的に取り組むものと考えられる。

とりわけ、『駐車場法』に自動二輪車が含まれたことによって、おのずと二輪車に対する社会的な配慮も行われるようになり、既存の公営自動車駐車場、あるいは公営自転車駐車場に二輪車を収容しようという動きが起きてくるものと見込まれる。さらには、二輪車専用駐車場の建設・運営といった取り組みも期待され、そのための関連条例や、予算措置を含めた関係諸制度の見直しも併せて実施される必要がある。

また、公営の駐車場施設には収容力に限界があり、二輪車利用者の便益を確保する観点から、民間の駐車場でも積極的に二輪車を収容することが望まれる。地方自治体は、地域の駐車場事業者に対してそうした呼びかけを強力に実施していくことが必要である。

今回の調査では、今後の駐車場整備促進のカギとなる民間駐車場事業者の現状と課題を明らかにした。民間駐車場事業者が二輪車を受入れるようになるには、採算性や安全性の確保、社会の二輪車に対するイメージの向上といった課題への解決策を示すことが必要となる。

採算性については、駐車場事業者に対して二輪車の収容を促すため、駐車場整備のための各種補助制度を二輪車の駐車場整備に即したものにして、活用を推進すべきである。

また、安全性の確保については、二輪車駐車場の構造・設置基準の整備など、一定のガイドラインがまたれる。これらは国や地方自治体による取り組みが必要不可欠なものといえる。とくに地方自治体においては、附置義務も念頭に地域の駐車需要に応じた二輪車の駐車場所を早急に確保することが求められる。

なお、社会の二輪車に対するイメージについては、先入観によるマイナス印象が強い傾向がうかがえる。二輪車やユーザーのイメージが向上するよう、いっそうのユーザー啓発と社会理解が求められ、二輪車業界としてもそれに取り組んでいく。

社会資本としての二輪車駐車場を整備することは、都市交通の円滑化を促し、都市の機能と安全性の向上につながることから、二輪車ユーザーのみならず、広く一般公共の便益に資するものである。今後、国や地方自治体が、それぞれの役割に応じて、二輪車駐車環境の改善をさらに推進するよう望むものである。

以上

アンケート調査票

主要都市駐車場（収容状況について）調査  
ご協力をお願い

拝啓 皆様におかれましては益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会では、このたび全国主要都市の駐車場施設を対象に、「二輪車の収容状況調査」を実施することとなりました。

この調査は、駐車場における二輪車（自動二輪車・原付）の受け入れについて傾向を探り、課題を抽出するのが目的です。調査結果は統計処理し、今後の社会整備のあり方を検討するうえでの資料といたします。

なお、個別の回答内容は、調査会社の守秘義務にもとづき、集計以外の目的で使用することはけっしてございません。ご多忙のところ誠に恐縮ですが、趣旨をご理解いただき、当アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

敬具

2005年10月

社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、川崎重工業（株）、スズキ（株）、本田技研工業（株）、ヤマハ発動機（株）の二輪車国内メーカーが参画し、二輪車の安全・健全利用の推進と、利用環境の改善活動などに取り組んでいます。

【ホームページ】 <http://www.jama.or.jp/>

ご回答にあたってのお願い

事業主または事業管理者がお答えください。

ご回答いただいた用紙は、同封の返信封筒（切手不要）に入れてご投函いただくか、ファックスにてご返信いただければ幸いです。

F A X . 0 3 - 3 8 1 1 - 6 0 2 3

調査主体：社団法人日本自動車工業会

調査実施機関：株式会社 青峰社 担当 橋本

〒113-0033 東京都文京区本郷 2-16-10 三興ビル

お問い合わせ時間 平日 10:00～18:00

T E L 0 3 - 3 8 1 6 - 6 4 9 1

【アンケート調査票・表紙】

## 駐車場の収容に関する調査

現在、運営管理されている駐車場（複数ある場合は代表例1カ所）について伺います。

- Q 1 クルマ（四輪車）の収容台数は何台ですか？（該当する欄に 印をつけてください）  
また、右欄にクルマの駐車料金をご記入ください。

収容台数	回答欄
a. 5台未満	
b. 6～10台	
c. 11～30台	
d. 31～100台	
e. 101～300台	
f. 301～600台	
g. 601台以上	

駐車料金

例：400円 / 1時間 など

来年からはじまる「駐車違反取締り事務の民間委託」について伺います。

- Q 2 制度の導入によって貴施設にはどんな影響があるとお考えになりますか？  
（該当する欄に 印をつけてください・複数回答可）

	回答欄
a. クルマの駐車需要は高まると思うが、当施設の駐車枠にはまだ余裕がある。	
b. クルマの駐車需要は高まると思うが、当施設の駐車枠にはもう余裕がない。	
c. クルマの駐車需要が高まると思うので、当施設の駐車枠を拡張したい。	
d. クルマの駐車需要は変わらないと思うので、とくに対応も検討していない。	
e. 二輪車の駐車需要は高まると思うが、二輪車の駐車枠にはまだ余裕がある。	
f. 二輪車の駐車需要は高まると思うが、クルマの駐車枠確保で手いっぱい。	
g. 二輪車の駐車需要が高まると思うので、二輪車の駐車枠を新設・増設したい。	
h. 二輪車の駐車需要は変わらないと思うので、とくに対応も検討していない。	

【アンケート調査票・1頁】

二輪車（オートバイ・原付）の収容状況について伺います。

Q 3 貴施設では駐車を希望する二輪車に対してどのように対応していますか？

（該当する欄に 印か数字を記入してください）

	回答欄
a. 二輪車の専用駐車枠を設けて受け入れている。 収容台数と料金を記入してください。	収容台数_____台 1時間当たり_____円
b. 二輪車の専用駐車枠はないので、クルマの駐車枠に受け入れている。	1時間当たり_____円
c. 二輪車の専用駐車枠はないので、希望があれば施設の敷地内の余地に受け入れている。	1時間当たり_____円
d. 二輪車の駐車はお断りしている。 ここに 印をつけた方はQ4に進んでください。	

a. b. c. に回答した方はQ7へ進む

Q 4 二輪車の駐車を受け入れられないのはどのような事情によりますか？

（該当する欄に 印をつけてください・複数回答可）

	回答欄
a. とくに収容できない理由はないが、二輪車は慣例的にお断りしている。	
b. いつも満車状態なので、クルマのお客様を優先したい。	
c. 二輪車の駐車枠や料金を設定していないため。	
d. 二輪車を駐車できない構造（機械ゲート・タイヤロック式課金など）だから。	
e. 二輪車は『駐車場法』の対象から除外されており、法的に受け入れできないものと思っていたから。	
f. 二輪車（ライダー）に対するイメージが悪いから。	
g. 二輪車はちょっとしたことで倒れやすく、倒れた場合に面倒が多いから。	
h. その他（  ）	

Q5へ進む

今後の二輪車の収容について伺います。

Q 5 今後、貴施設で二輪車を受け入れる可能性はありますか？

またその理由もお答えください。

(最も合致する欄に 印記入)

	回答欄
現在、受け入れを検討している。	
a. お客様から要望があったから。	
b. 地元警察・自治体等、行政からの指導・通達があったから。	
c. 周辺住民、自治会、商店会等から要請・要望があったから。	
d. ビジネスとして成立すると思われたから。	
e. その他 ( )	
今後は受け入れを検討してもよい。	
f. お客様から要望があれば検討。	
g. 地元警察・自治体等、行政からの指導・通達があれば検討。	
h. 周辺住民、自治会、商店会等から要請・要望があれば検討。	
i. 整備費用に対する助成制度などがあれば検討。	
j. 二輪車駐車施設の規格等、要件が明確になれば検討。	
k. その他 ( )	
今後も受け入れは検討しない。	
l. 施設、設備を改修できないから(改修するのに手間がかかるから)。	
m. ビジネスとして成立するとは思えないから。	
n. その他 ( )	

Q 6 二輪車の駐車についてどのように考えますか？(最も近い考えに 印記入)

	回答欄
a. 二輪車は、民間駐車場で積極的に受け入れるべき。	
b. 二輪車は、公営駐車(輪)場に入れるべき。	
c. 二輪車は、路上に駐車スペースを設ければよい。	
d. 二輪車の駐車環境については現状のままでよい。	

貴施設について伺います。

Q 7 該当する項目に 印をつけてください。

貴施設の所在地	・札幌市 ・仙台市 ・千葉市 ・さいたま市 ・東京 23 区 ・東京 26 市 ・横浜市 ・川崎市 ・名古屋市 ・大阪市 ・神戸市 ・京都市 ・広島市 ・北九州市 ・福岡市
貴施設の分類	・平置き式 ・立体式(自走) ・立体式(機械循環) ・コインパーキング ・有人管理 ・無人管理 ・時間貸し ・定期貸し(月極めなど) ・時間貸し/定期貸しの併用

ご協力ありがとうございました。

民間駐車場事業者に配布したチラシ

**いま 二輪車の駐車場が 求められています**

**1 公共駐車場の多くは“二輪車お祭り”**  
 公共の駐車場の多くは、二輪車専用スペースがほとんどです。また、二輪車の駐車スペースは、公共の駐車場の多くを占めています。

**2 お客様駐車場でも“二輪車お祭り”**  
 お客様駐車場でも、二輪車の駐車スペースがほとんどです。また、二輪車の駐車スペースは、お客様の駐車場の多くを占めています。

**3 駐車場でも自動二輪車は“お祭り”**  
 駐車場の多くは、自動二輪車の駐車スペースがほとんどです。また、自動二輪車の駐車スペースは、駐車場の多くを占めています。

**4 二輪車にも新しい駐車違反取締り**  
 二輪車にも新しい駐車違反取締りがあります。また、二輪車の駐車スペースは、二輪車の駐車スペースの多くを占めています。

国土交通省は、「駐車違反」によりクルマを対象とした駐車場でも、自動二輪車を対象にすることができると呼びかけています！

【表面】

**狭いスペース、デッドスペースを 増取につなげる!**

**二輪車専用の駐車場も 開発されています!**  
 二輪車の駐車スペースは、狭いスペースやデッドスペースを活用することで、駐車スペースを増やすことができます。また、二輪車の駐車スペースは、お客様の駐車場の多くを占めています。

**東京都23区内での施設を 対象とした取組事業も!**  
 東京都23区内での施設を対象とした取組事業も、二輪車の駐車スペースを増やすことができます。また、二輪車の駐車スペースは、お客様の駐車場の多くを占めています。

国土交通省は、「駐車違反」によりクルマを対象とした駐車場でも、自動二輪車を対象にすることができると呼びかけています！

日本自動車工業会

【裏面】

---

## 参考文献

---

駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について

総務庁長官官房交通安全対策室・1996年6月 / 1998年6月 / 2000年6月

駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果

内閣府生活統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当・2002年8月 / 2004年8月

交通事故統計年報 平成15年版 (財)交通事故総合分析センター / 2004年10月

交通事故統計年報 平成16年版 (財)交通事故総合分析センター / 2005年9月

駐車場整備ガイドブック2002 (財)駐車場整備推進機構・2002年刊

駐車場整備ガイドブック2004～2005-本編- (財)駐車場整備推進機構・2004年刊

駐車場整備ガイドブック2004～2005-法令編- (財)駐車場整備推進機構・2004年刊

自動車駐車場年報 平成15年度版 (社)立体駐車場工業会・2003年刊

都市交通2004 (財)都市交通問題調査会・2004年刊

都市交通2005 (財)都市交通問題調査会・2005年刊

二輪車の利用特性と実態に関する調査報告書 都市交通における二輪車の役割と課題

(社)日本自動車工業会 / 1994年1月

二輪車駐車場整備促進に係る調査研究報告書 原付駐車場編 (社)日本自動車工業会 / 1997年9月

21世紀の交通社会における二輪車の役割に関する調査研究報告書 (社)日本自動車工業会 / 1999年3月

二輪車を活用した都市交通デザイン (社)日本自動車工業会 / 2000年5月

二輪車の駐車環境に関する調査研究 路上駐車スペースの確保に関する考察

(社)日本自動車工業会 / 2005年5月

交通社会における二輪車の現況と課題 NMCA日本二輪車協会 / 2002年4月

公共駐車場における二輪車受け入れ状況調査報告書 NMCA日本二輪車協会 / 2002年10月

二輪車の駐車場に関する調査 NMCA日本二輪車協会 / 2003年1月

全国主要都市 二輪車駐車需要調査 NMCA日本二輪車協会 / 2004年3月

都内の二輪車専用駐車場および自動二輪車の収容可能な公営自動車駐車場

NMCA日本二輪車協会 / 2004年10月

商業施設等への二輪車駐車場アンケート調査集計報告 NMCA日本二輪車協会 / 2004年10月

---

二輪車駐車環境の向上をめざして  
民間駐車場事業者調査

2006年6月 発行

**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

社団法人 日本自動車工業会