



自治体の 二輪車駐車場 事例集 2016

—道路を活用した施設整備—



はじめに

二輪車の駐車場不足が問題化したのは、平成 18 年 6 月に違法駐車を取り締まりが強化された時期からのことで、今年で 10 年が経とうとしています。

二輪車ユーザーからは「バイクをとめる場所がない。駐車場を確保してほしい」といった声上がり、平成 18 年 11 月には駐車場法の対象に自動二輪車が追加されるなど法整備がなされました。以来、地方自治体や民間駐車場事業者など関係者の取り組みによって、二輪車の駐車場は年々増加してきたところです。

しかし、現在でも都市部では二輪車を駐車するのに困難な区域が残っており、駐車場の拡充を望む声はなくなっていません。いわばこの 10 年間で、二輪車駐車場は「増えてなお不足している」状態となっています。

一般社団法人 日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、本書の作成に当たって、主に自治体が道路区域内に整備した二輪車駐車場に注目し、さまざまな事例を取り上げました。わが国では、駐車場は道路外に整備するのが基本とされていますが、ここに紹介したケースは、二輪車や四輪車の違法駐車が多くの道路区間や、遊休地化していた道路区域に駐車施設を設けたことで、効果的に二輪車の駐車需要に答えています。

繰り返しになりますが、二輪車の駐車場は未だに不足しています。放置車両対策あるいは公有地の有効活用という観点などから、多くの自治体で道路を活用した二輪車駐車場が整備されるよう望まれます。それぞれの自治体においていっそうの取り組みを進めていただけるようお願いいたします。

本書の作成にあたって、ご助言をいただいた国土交通省都市局街路交通施設課、並びにヒアリングにご対応をいただいた自治体担当者の方々に、厚くお礼申し上げます。ご協力ありがとうございました。

平成 28 年 3 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

はじめに.....	1
主な用語について	4
二輪車の区分と駐車関係法	5

第1章 二輪車駐車環境の現状

1. 自治体の自動二輪車駐車対策の現況（平成26年度・自工会調査の結果から）	8
1-1 自動二輪車駐車対策の実施状況	8
1-2 自動二輪車駐車対策の内容	10
1-3 路上駐車施設への関心	11
1-4 自動二輪車駐車対策に関する課題意識	13
2. 自動二輪車駐車対策の動向（国土交通省都市局街路交通施設課駐車場係長 川村 俊）	14

第2章 二輪車駐車スペースの確保

1. 道路空間を活用した二輪車駐車場.....	20
1-1 道路区域における駐車場整備のポイント	20
1-2 道路を活用した駐車場整備のメリット	21
1-3 設置可能な場所を見極めるために.....	21
新宿区 事例 1～3 区が国道の占用許可をとって設置 ほか	22
渋谷区 事例 4～6 区が都道の占用許可をとって設置 ほか	26
品川区 事例 7～8 通行規制した区道に100台規模収容 ほか	30
仙台市 事例 9～11 市道の行き止まりを活用 ほか	33
川崎市 事例12～13 ヨーロッパ型の簡易な駐車施設 ほか	37
横浜市 事例14 パーキング・メーター枠を転用（一方通行路）	40
相模原市 事例15 駅周辺の再開発を機に道路上に整備	42
大阪市 事例16～17 パーキング・メーター枠を転用（広い通り） ほか	44
神戸市 事例18～23 県道を占用して民間事業者が運営 ほか	47
広島市 事例24～25 路上駐車場を転用（本線と側道の間）に配置） ほか	54
長崎市 事例26～28 道路建設に伴う埋め立て地に整備 ほか	57

2. 駐車を増やす様々なアプローチ	61
岡山市 事例29～30 郊外駅へのアクセスを促す駐車場 ほか	62
立川市 事例31～32 自動車駐車場の一部を二輪車枠に転用 ほか.....	66
熊本市 事例33 民間による二輪車駐車場整備促進	69

第3章 資料編

1. 二輪車の保有状況.....	72
2. 駐車関係法令の動き	73
2-1 自転車法.....	73
2-2 駐車場法.....	77
2-3 道路法施行令	78
3. 二輪車駐車場の整備基準	79
3-1 整備の指針となる基準等.....	79
3-2 二輪車の占有面積.....	81

■これまでの関連発行物の紹介

●『自治体の二輪車駐車場 事例集 2013』

副題：“自転車条例”改正による自動二輪車受け入れ（平成 25 年 10 月発行）

http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/pdf/autonomy_motorcycle_parking.pdf

“自転車条例”を改正し、自転車等駐車場に自動二輪車を受け入れた整備事例を紹介。

●『自治体の二輪車駐車場 事例集 2011』（平成 23 年 1 月発行）

http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/pdf/parking_spaces_case2011.pdf

道路上、自動車駐車場、自転車駐車場、水路敷、高架下など、さまざまな設置場所ごとの整備事例を紹介。

●『二輪車駐車環境レポート ロンドン ミラノ』（平成 20 年 10 月発行）

http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/pdf/report_london_milano.pdf

ロンドンとミラノの街に設置された二輪車路上駐車スペースについて現地行政にヒアリングしたレポート。

●『台北市二輪車駐車環境レポート』（平成 19 年 3 月発行）

http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/pdf/report_taipei.pdf

台北市交通局、国立交通大学などにヒアリングし、同市の二輪車駐車対策の概況を紹介したレポート。

主な用語について

本書の本文に使用する主な言葉の意味は以下の通り。

- 自転車 道路交通法による自転車をいう。
- 自動車 道路交通法による自動車をいう。
- 原付 道路交通法による原動機付自転車（排気量 50cc 以下）をいう。
- 自動二輪車 道路交通法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。
- 自動二輪車（125cc 以下） ... 排気量 50cc 超～125cc 以下の自動二輪車をいう。
- 二輪車 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。
- 二輪車（125cc 以下） 排気量 125cc 以下の二輪車をいう。原付と自動二輪車（125cc 以下）を総じたもの。
- 自転車駐車場 自転車を駐車させるための駐車施設をいう。
- 自転車等駐車場 原付を駐車させるための駐車施設を併設した自転車駐車場をいう（自治体によっては、自転車等の定義に自動二輪車または自動二輪車（125cc 以下）を含む場合がある）。
- 駐車場 自動車または自動二輪車を駐車させるための駐車施設をいう。
- 二輪車駐車場 二輪車を駐車させるための駐車施設をいう。
- 路上駐車場 駐車場法第 2 条に定義された路上駐車場（駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの）をいう。
- 路上駐車施設 道路区域内に設置された駐車場のなかでも、道路上または道路に接して設けられた駐車施設（道路附属物または道路占用物件）をいう。駐車場法における路上駐車場も含む。
- パーキング・メーター枠 交通管理者が指定した時間制限駐車区間の駐車枠をいう。決められた時間を超過して駐車することができず、法的概念では駐車場とはされていない。

■法令による二輪車の呼称（本文中では必要に応じて下表の呼称も用いる）

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
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		

※本書に記載した駐車場の箇所数、収容台数などの集計基準は自治体によって異なるため、参考値。また、すべての施設の利用料金等の管理規程は変更されることがある。本書の内容は、平成 28 年 1 月 31 日を最終時点として各自治体に内容確認を行っているが、すべての文責は当委員会にあるものとする。

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	道路交通法による区分	車庫法*1	駐車場法	自転車法*2
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間近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に置かれている。

駐車場法は、二輪車のうち自動二輪車に適用される。

また、全国各地の市町村は、自転車法を根拠とした自転車条例によって自転車等駐車場の整備を進めているが、近年の趨勢では、対象車両を自動二輪車（125cc 以下）まで拡大する自治体が増えており、さらには排気量制限を設けずに自動二輪車を受け入れる自転車等駐車場を整備する自治体も出てきている。



第1章



二輪車駐車環境の現状

1. 自治体の自動二輪車駐車対策の現況

(平成 26 年度・自工会調査の結果から)

一般社団法人日本自動車工業会（以下「自工会」という）では、平成 26 年 10 月に、東京都 23 区と同 26 市、および全国の政令指定都市 20 市（合計 69 団体）を対象に、「自治体の自動二輪車駐車対策に関する現況調査」を行った。自動二輪車の駐車対策担当者（または放置自転車対策担当者）にアンケート調査票を送付し、回答を得たもの。

質問項目は、駐車場法改正後の取り組み状況や、自動二輪車の受け入れ施策内容、二輪車の路上駐車施設への関心などを尋ねた内容となっている。回答の回収率は 100%であった。

このアンケート調査のなかから、いくつか回答結果を紹介する。

1-1 自動二輪車駐車対策の実施状況

平成 18 年の駐車場法改正以降、各自治体において自動二輪車の駐車に関して、対応に何らかの変化があったかをまとめたのがグラフ 1。たとえば「役所内の担当部署を明確にした」、「対策予算を設けた」、「自動二輪車の駐車需要を調査した」、「自動二輪車駐車を整備した」など、“新しい動き”があったかどうか回答を整理したもの。

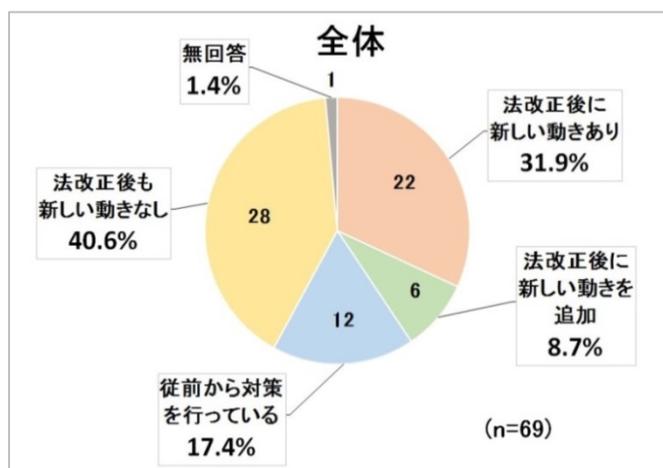
その結果、「従前から対策を行っている」12 団体（17.4%）を除いて、「法改正後に新しい動きあり」とした 22 団体（31.9%）と、「法改正後に新しい動きを追加」の 6 団体（8.7%）を合わせて、28 団体（40.6%）が新しい取り組みをもった。これに対して、「法改正後も新しい動きなし」という自治体が 28 団体（40.6%）あり、法改正後の対応は大きく二分している状況だ。

ちなみに、自工会は駐車場法改正直後の平成 19 年度にも同様の調査を行っており（当時は政令指定都市が 17 市だったため全体で 66 団体）、その時点で「新しい動きあり」と「新しい動きなし」がそれぞれ 33 団体で、50%ずつに二分していた（グラフ 2）。

したがって、法改正後 1 年以内に取り組みを始めた自治体は当時半数に及んだものの、その後の 9 年間で新しく取り組む自治体が顕著に増えたとはいえ、駐車対策の停滞化が懸念される。

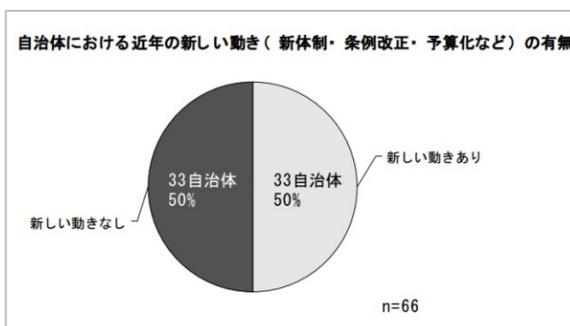
■法改正後の自治体の対応変化（平成 26 年 10 月時点）

(グラフ 1)



■自工会・平成 19 年度調査：類似の設問（自治体における自動二輪車駐車対策の新しい動き）

(グラフ 2)

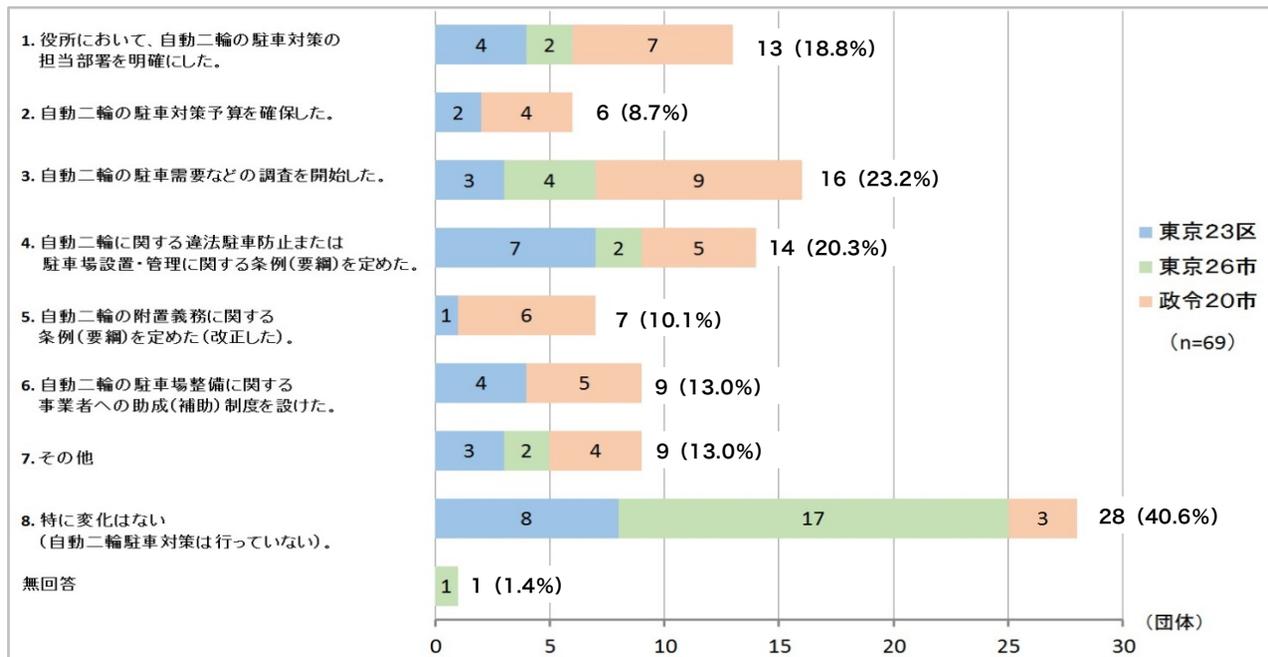


各自治体における自動二輪車駐車対策について、法改正後の新しい動きの内容をみたのが、以下に示した設問と結果である。

■法改正後の変化（平成 26 年 10 月時点）

Q. 平成 18 年の駐車場法改正以降、自動二輪車（50cc 超）の駐車対策に関して、貴自治体ではどのような変化がありましたか？（複数回答）

（グラフ 3）



※「自動二輪車の附置義務に関する条例（要綱）を定めた（改正した）」と回答した東京 23 区の 1 自治体は文京区で、「宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱」によって、中高層建築物である共同住宅について住戸総数の 10%以上の台数が駐車できるよう二輪車駐車施設の附置義務を定めている。

※「自動二輪車の附置義務に関する条例（要綱）を定めた（改正した）」と回答した政令指定都市の 1 自治体は仙台市だが、この附置義務は駐車場法を根拠としたものでなく、同市の自転車等駐車場条例に基づくもの。

グラフ 3 をみると、「自動二輪車の駐車対策の担当部署を明確にした」、「駐車需要などの調査を開始した」、「自動二輪車に関する違法駐車防止または駐車場設置・管理に関する条例を定めた」といった自治体が全体の 2 割前後を占めている。

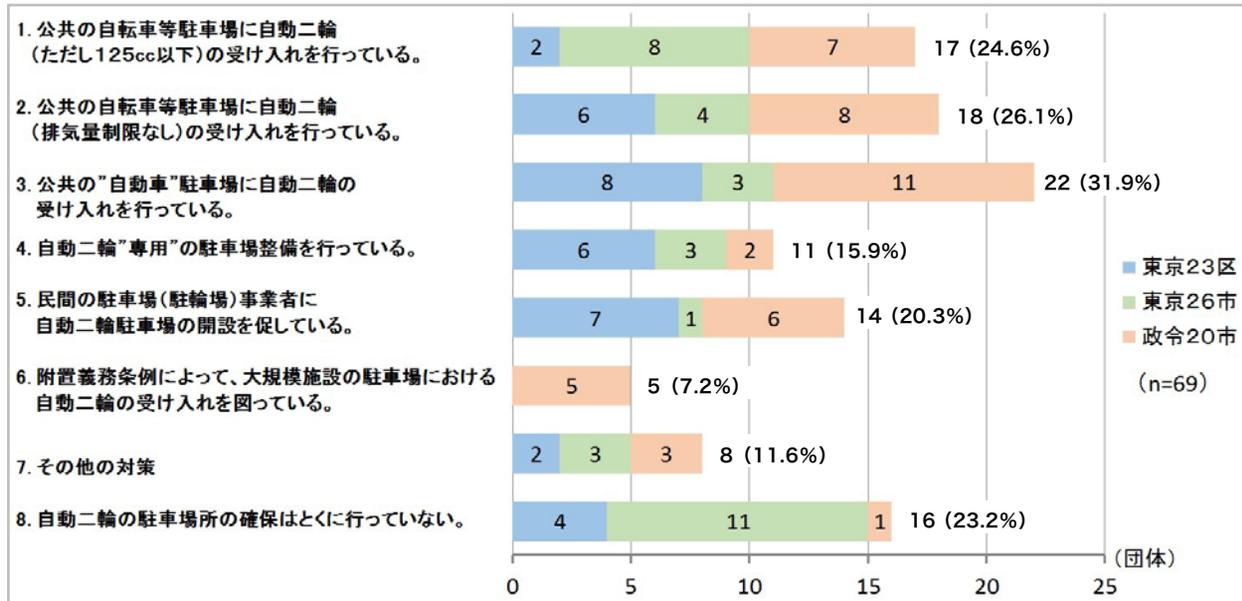
一方、前頁に示した通り、法改正後も対応に「とくに変化はない（自動二輪車駐車対策は行っていない）」との回答が 28 団体（40.6%）あり、何らかの自動二輪車の駐車対策を行っている自治体は、全体の約 6 割にとどまっていることがわかった。また、政令指定都市では何らかの取り組みをもつようになっている一方、東京 26 市では取り組みを行っていない自治体が多い。

1-2 自動二輪車駐車対策の内容

■現在実施している駐車対策の内容（平成 26 年 10 月時点）

Q. 貴自治体では自動二輪車（50cc 超）の駐車場所の確保に関して、どのような施策を行っていますか？（複数回答）

（グラフ 4）



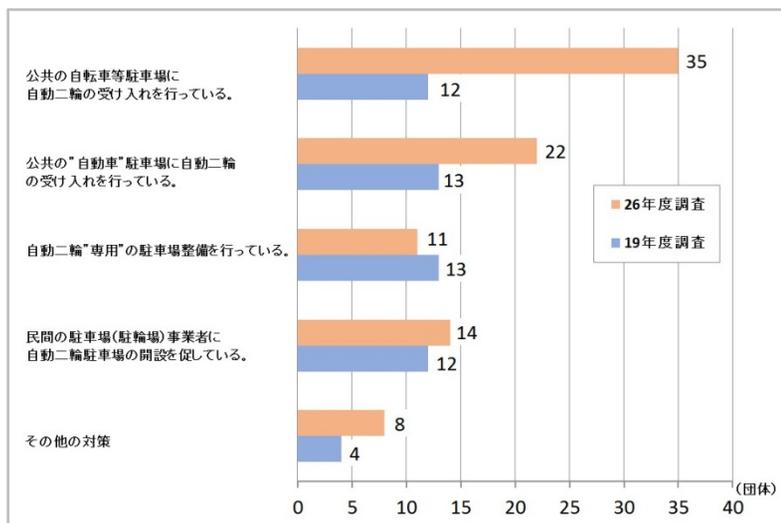
※ 前ページのグラフ 3 で「自動二輪車の附置義務に関する条例（要綱）を定めた（改正した）」と回答した自治体 7 団体のうち、グラフ 4 で 6.「附置義務条例によって大規模施設の駐車場における自動二輪車の受け入れを図っている」と回答しなかった自治体が 2 団体あった。

グラフ 4 をみると、最も多かったのは自転車等駐車場に自動二輪車を受け入れているケースで、「排気量制限なく受け入れている」自治体が 18 団体（26.1%）、「排気量 125cc 以下を受け入れている」自治体が 17 団体（24.6%）あり、合わせて 35 団体（50.7%）となっている。

ほかに、自動車駐車場で自動二輪車を受け入れている自治体が 22 団体（31.9%）あった。

また事例は少ないが、附置義務（グラフ 5）条例を設けて大規模施設に自動二輪車の受け入れを図っている自治体は、政令 20 市に 5 団体（さいたま市、川崎市、横浜市、京都市、大阪市）あった。

ちなみに平成 19 年度の同様の調査結果（当時は政令指定都市が 17 団体）と 26 年度の結果を比較すると（グラフ 5）、自転車等駐車場と自動車駐車場への受け入れが進み、自動二輪車専用駐車場の整備がやや減少している。



1-3 路上駐車施設への関心

■自動二輪車の路上駐車施設の導入状況（平成 26 年 10 月時点）

Q. 平成 19 年の道路法施行令改正（自転車や二輪車の駐車場を道路の占有物件として明確化した）以降、貴自治体では自動二輪車（50cc 超）の路上駐車施設の導入を検討したことはありますか？

調査結果によると、全自治体のうち路上駐車施設を設置（または許可）している自治体が 13 団体（18.8%）となっている（グラフ 6）。平成 19 年度に行った調査では、路上駐車施設を設置していた自治体が、港区、仙台市、広島市の 3 団体（4.5%）だったことから、26 年度までに新たに路上駐車施設を導入した自治体が 10 団体ほど増えている。

このように路上駐車施設の導入事例が増えてきた一方で、「検討したことがない」という自治体は 50 団体（72.5%）にも及んでおり、道路法施行令の改正によって期待された効果が広まっていない状況だ。

（グラフ 6）

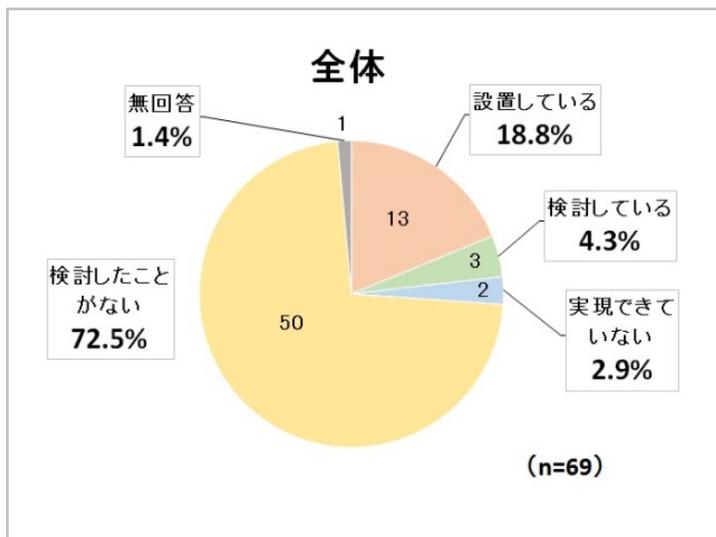


表 1 は、東京 23 区、東京 26 市、政令 20 市ごとに回答数を表したものの。

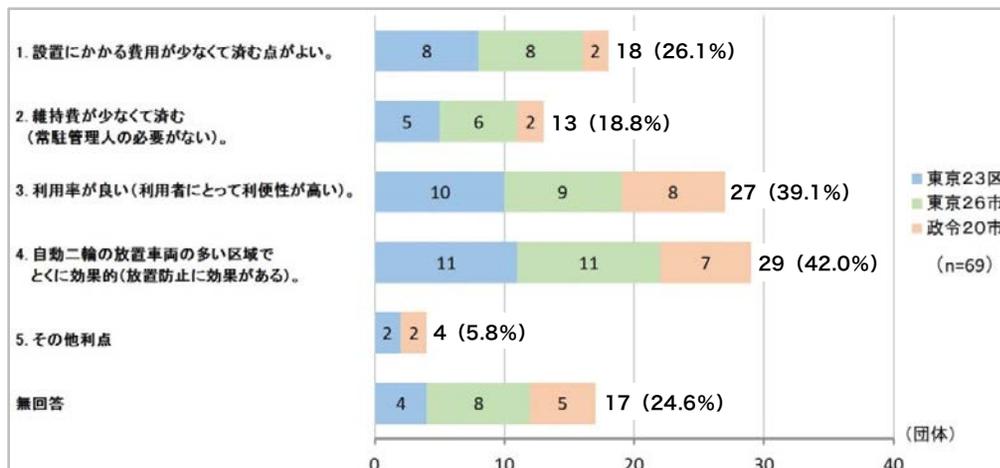
（表 1）

	東京23区	東京26市	政令20市	合計	
1. 現在、自動二輪の路上駐車場を設置している（区市が認可し、設置者が民間等の場合も○）。	4	1	8	13	18.8 %
2. 現在、導入をめざして検討している。	0	2	1	3	4.3 %
3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。	0	1	1	2	2.9 %
4. 検討したことはない。	19	21	10	50	72.5 %
無回答	0	1	0	1	1.4 %
					(n=69)

■路上駐車施設に期待できるメリット（平成26年10月時点）

Q. 自動二輪車（50cc超）の路上駐車施設の利点（または期待点）を挙げてください。

（グラフ7）

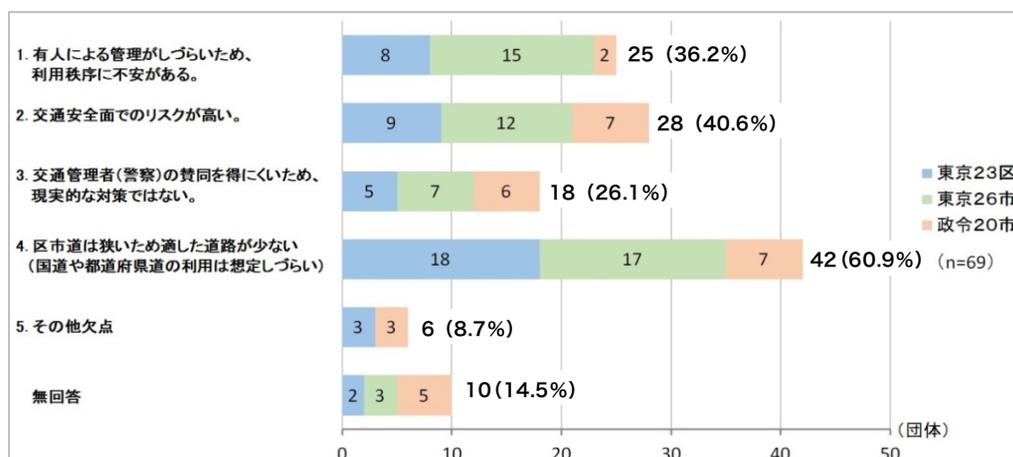


グラフ7は、自動二輪車の路上駐車施設を設置しているしていないに関わらず、路上駐車施設の利点（期待点）について尋ねたもの。「自動二輪車の放置車両の多い区域でとくに効果的（放置防止に効果がある）」29団体（42.0%）、「利用率が良い（利用者にとって利便性が高い）」27団体（39.1%）といった回答が多い。また、「設置する際に新たな土地の取得が不要」といった意見もあり、路上駐車施設への関心は決して低くない。

■路上駐車施設に想定されるデメリット（平成26年10月時点）

Q. 自動二輪車（50cc超）の路上駐車施設の欠点（または不安点）を挙げてください。

（グラフ8）



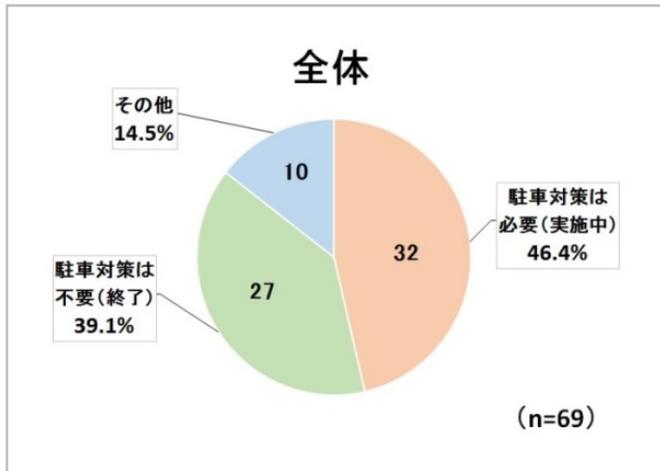
グラフ8をみると、路上駐車施設を整備する際のネックになっている要素として、「区市道は狭いため適した道路が少ない（国道や都道府県道の利用は想定しづらい）」42団体（60.9%）という回答が最も多く、次いで「交通安全面でのリスクが高い」28団体（40.6%）、「有人による管理がしづらいため、利用秩序に不安がある」25団体（36.2%）と続いた。

1-4 自動二輪車駐車対策に関する課題意識

■今後の取り組みについての見通し（平成 26 年 10 月時点）

Q. 自動二輪車（50cc 超）の駐車対策について、最近はどのような趨勢にありますか？

(グラフ 9)



グラフ 9 は、自動二輪車の駐車対策の必要性について、各自治体がどのように趨勢を捉えているか尋ねた結果である。

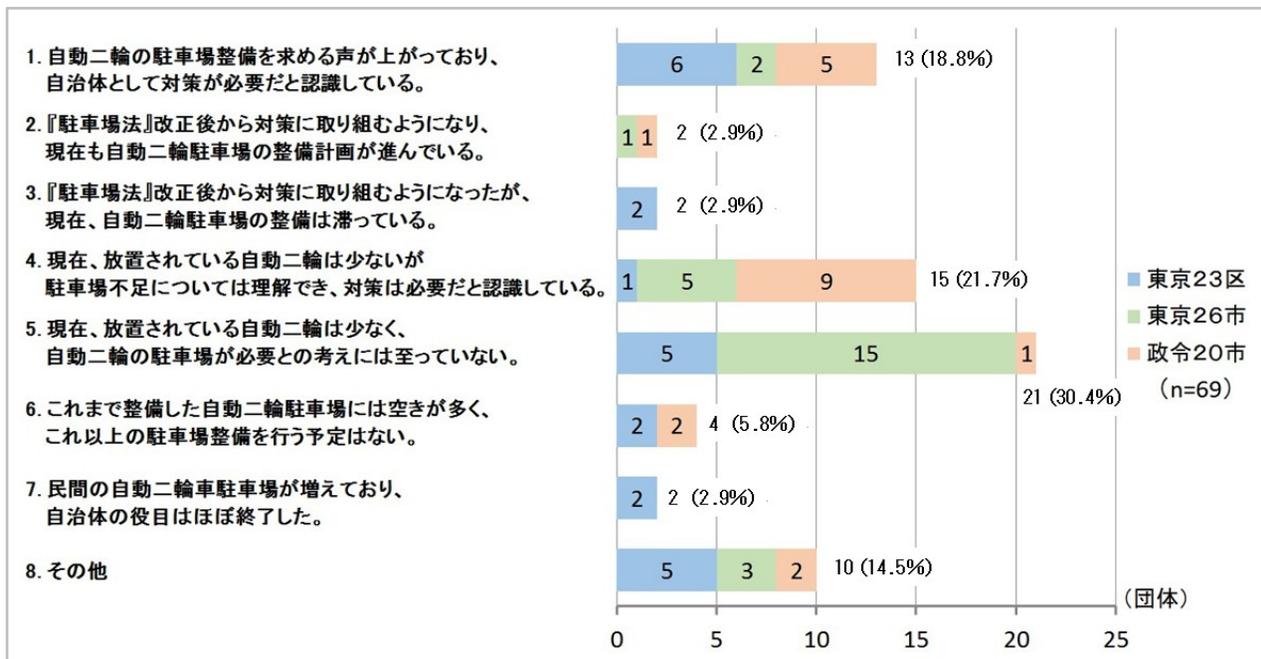
全体的には、「駐車対策は必要(実施中)」とする自治体が 32 団体 (46.4%)、「駐車対策は不要(終了)」とする自治体が 27 団体 (39.1%) と大きく分かれた。

なお、この質問に関する詳しい集計結果(グラフ 10)をみると、回答で最も多いのは、「現在、放置されている自動二輪車は少なく、自動二輪車の駐車場が必要という考えに至

っていない」という自治体で、全体で 21 団体 (30.4%) あり、そのうち 20 団体を東京都の区市が占めている。

次いで多いのは、「現在、放置されている自動二輪車は少ないが、駐車場不足については理解でき、対策は必要だと認識している」という自治体で、全体で 15 団体 (21.7%) あり、うち 9 団体を政令指定都市が占めている。これらのことから、政令指定都市と東京都の区市では、自動二輪車の駐車対策について捉え方に差があるように見える。

(グラフ 10)



2. 自動二輪車駐車対策の動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課 駐車場係長 川村 俊

はじめに

平成 18 年に改正道路交通法の施行に伴い民間による駐車監視員制度が導入され、違法駐車取締りが強化されました。こうした中、不足する自動二輪車駐車場の整備推進を目的に、駐車場法も一部改正され、道路交通法で定義される普通自動二輪車及び大型自動二輪車（以下「自動二輪車」という。）も同法の対象となり、自動二輪車駐車場の整備を促進する法制度が整いました。

また、近年では、地方公共団体の条例による自動二輪車駐車施設の附置義務化を促進するほか、既存自動車駐車場や自転車駐車場での受入れも重要であることから、これらの駐車場への受入れの促進も図っています。特に、既存の自動車駐車場への受入れにおいては、従来の自動車駐車区画の転用のほか、駐車場内の使われていないスペースの有効活用の促進も図っています。

ここでは、自動二輪車駐車場の整備状況及び本書でも取り上げられています道路の区域内に設置される自動二輪車駐車場の駐車場法上の位置付けについて説明します。

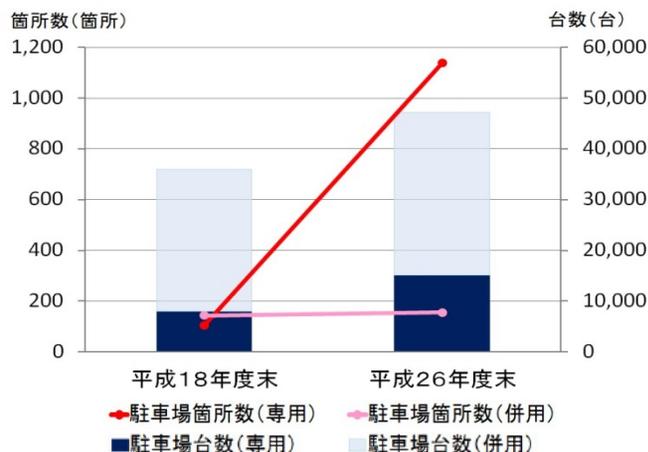


公共路外駐車場（地下）に設置された自動二輪車駐車スペース（京都市）

自動二輪車駐車場の整備状況

自動二輪車が駐車場法の対象となった平成 18 年度末と平成 26 年度末の整備状況を比較しますと、下図のとおりとなります。この 8 年間で、自動二輪車駐車場（専用）の箇所数は約 11 倍に、駐車場台数は約 2 倍に増加しています。

■ 自動二輪車駐車場の整備推移（全国）



注1 駐車場箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設及び路上駐車場の合計値。

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

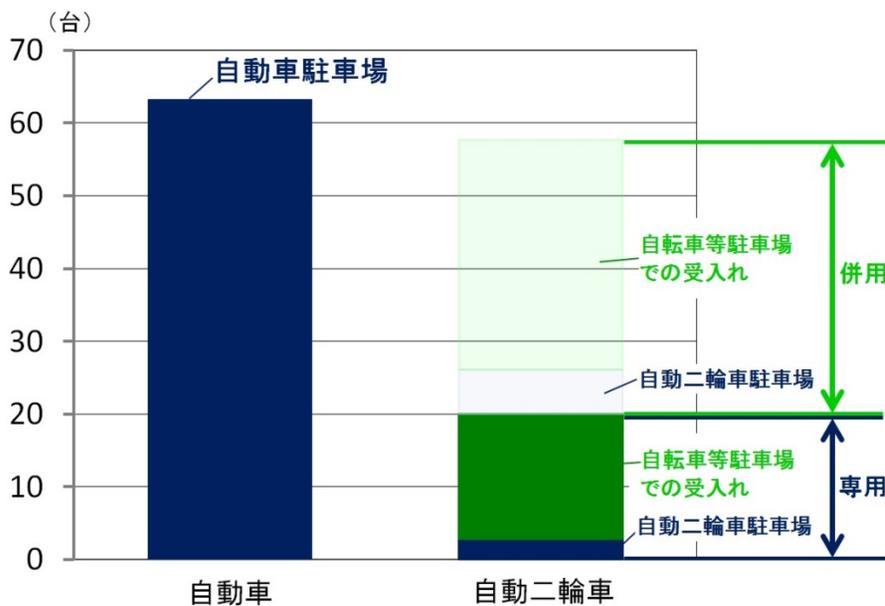
注3 併用は、自動二輪車及び自動車とともに駐車可能なスペース。

●大都市部では更なる自動二輪車駐車場の確保が必要

また、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」（平成 22 年 4 月）及び「自動二輪車の駐車対策について」（平成 23 年 5 月）の 2 度の通知により、自転車駐車場への自動二輪車の受入れの促進を図っており、自転車等駐車場での受入れ台数を含めると、保有台数 1,000 台あたりの駐車スペースの整備状況は下図のとおりとなっています。

保有台数あたりの駐車スペース台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準にあり、特に絶対的な量が不足している大都市部では、自動二輪車の駐車が可能スペースの更なる確保が求められています。

■保有台数 1,000 台あたりの駐車スペース台数（全国）（平成 26 年度末）



- 注 1 自動車駐車場及び自動二輪車駐車場の台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設及び路上駐車場の合計値。
- 注 2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
- 注 3 併用（自動二輪車駐車場）は、自動二輪車及び自動車とともに駐車可能なスペース。
- 注 4 併用（自転車等駐車場での受入れ）は、自動二輪車及び自転車がともに駐車可能なスペース。
- 注 5 自転車等駐車場での受入れにおいては、専用については約 7 割、併用については約 4 割が、125cc 以下限定の受入れ。
- 注 6 各数値は、「自動車保有車両数月報」（一般財団法人自動車検査登録情報協会）、総務省自治税務局市町村税課資料及び国土交通省調べによる。

●自動二輪車駐車施設の附置義務化も可能

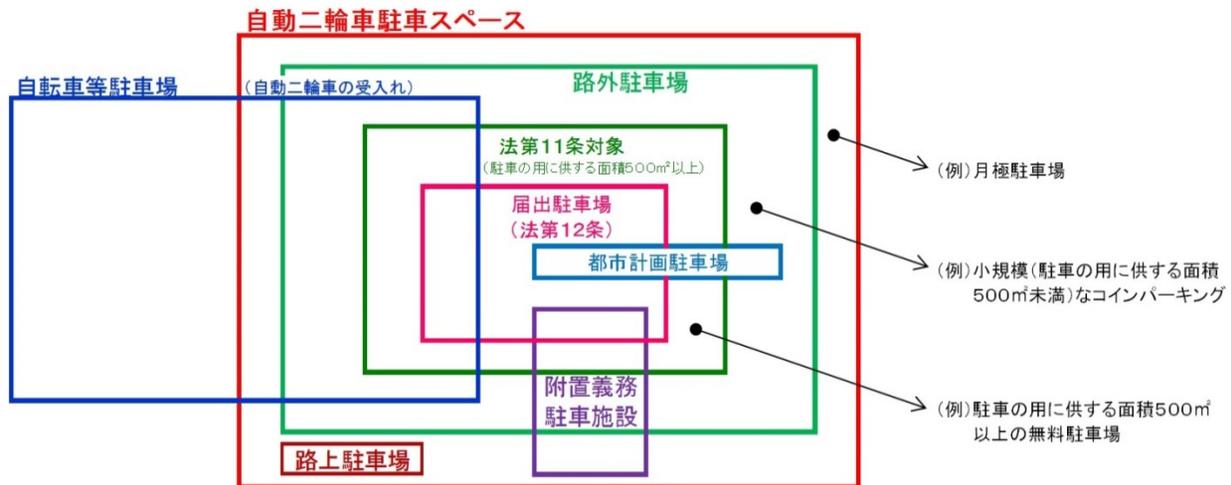
一方、自動二輪車を地方公共団体が制定する駐車施設の附置義務条例の対象とすることも可能であり、平成 26 年度末時点では、全国の 8 都市の条例において自動二輪車駐車施設の附置義務が規定されています。

これら駐車場の確保に加え、自動二輪車利用者の目に届く効果的な広報・PR 活動を行うことも、同様に重要であると考えられます。

自動二輪車駐車スペースの駐車場法上の位置付け

自動二輪車の駐車スペースについて整理すると、下図のとおりとなります。

■自動二輪車駐車スペースの区分（概念図）



現在では、道路の区域の有効活用という観点から、道路の区域内に自動二輪車駐車場が新たに設置される事例が見られます。このような道路法に基づき道路の区域内に設置される自動二輪車駐車場は、道路法では道路附属物と道路占用物件の2つに区分される一方、駐車場法ではともに路外駐車場に区分されます。

路外駐車場は、“路外”という言葉から、道路の外というイメージを抱きがちですが、駐車場法第2条第2号において「道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの」と定義されています。ここで、路面とは道路の走行車線を指しますので、道路の走行車線以外の路肩や歩道等の部分は、駐車場法では全て“路外”に区分されることになります。

(注意：駐車場法第2条第1号に定義される「路上駐車場」は、路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるための暫定的なものという位置付けとなっており、平成26年度末現在、1市のみで設置。)

なお、路外駐車場に関しましては、規模や料金徴収の有無によっては、駐車場法第11条に規定される技術的基準等への適合義務及び同法第12条に



道路附属物として設置された路外駐車場（長崎市）



道路占用物件として設置された路外駐車場（新宿区）

規定される設置の届出義務が発生する場合があります。

特に、先述の通知でお願いしています自転車等駐車場での受入れが行われている場合におきましても、上述のとおり駐車場法上の義務が発生する場合がありますので、地方公共団体の担当者におかれましては、この点についてご留意いただきますようお願い致します。



自転車等駐車場に設置された
自動二輪車駐車スペース（大分市）

おわりに

自動二輪車駐車場の整備は、地方公共団体の取組によるところが非常に大きなものとなっています。

自動二輪車駐車場の整備の推進にあたりましては、自動二輪車駐車場を新たに設置すること及び既存の自動車駐車場や自転車駐車場に自動二輪車用の駐車スペースを設けることが大きな柱となっており、社会資本整備総合交付金等の活用も可能となっています。

引き続き、地方公共団体におかれましては、自動二輪車駐車場の確保に向けた取組の推進をお願い致します。

（了）



第2章

二輪車駐車スペースの確保



1. 道路空間を活用した二輪車駐車場

今回本書では、自治体における二輪車駐車対策の停滞化が懸念されている一方、駐車場の用地確保が困難で路上駐車施設への関心が高いことを踏まえ、東京都の3区（新宿・渋谷・品川）、地方都市の8市（仙台・川崎・横浜・相模原・大阪・神戸・広島・長崎）にヒアリングし、道路空間を活用して整備した二輪車駐車場の事例を紹介することとした。全体的なヒアリングを通じて、道路空間の活用には次のような整備ポイントとメリットが明らかになった。

1-1 道路区域における駐車場整備のポイント

■道路を活用した駐車場の特長

道路を活用した二輪車駐車場は、買い物や用足しなど一時的に駐車しやすい構造が便利で、とくに放置車両の多い区域では放置防止効果が高い。道路区域外に駐車場用地が少ない都市部では、今後の二輪車の駐車場確保の受け皿として、積極的な取り組みの検討を期待したい。

■適地の選定

二輪車の放置車両の多い区域や、駅・商業施設の周辺、事業所が集まるエリアなど二輪車の駐車需要が高いと見込まれる区域に適地を探す。道路区域内にある緑地や遊休地、道路の余剰部分（デッドスペース）、高架下の空間などが候補地として検討できる。

なお、自治体の二輪車駐車対策担当者が、日ごろから道路管理者や交通管理者と課題を共有しておくことで、駐車場整備が可能な場所の発見につながったというケースは多い。

- 例：◆都市計画（街の再開発）や道路改修を機に駐車空間を確保
- ◆車両通行止めなどの交通規制を実施した道路に駐車空間を確保
- ◆パーキング・メーター枠を転用して駐車空間を確保

■整備のための要件

候補地が道路区域内にあるため、歩行者の安全の確保、車両相互の事故防止などの観点から、交通量に応じて歩道および車道に十分な幅員を確保する。また、駐車スペースと道路を柵などで分離構造とするなど、必要な安全策を講じて設置を可能にしている。

■不安要因について

道路を活用した二輪車駐車場は、歩行者や四輪車との衝突が心配されるなど、交通事故やトラブルを懸念して敬遠している自治体が多い。しかし、今回ヒアリングしたすべての自治体の整備事例において、交通事故は発生していない。また、稀に課金逃れなどの不正利用（チェーンロック忘れ含む）は発生するものの、利用マナーはおおむね良好と評価されている。

■整備手法

道路区域に二輪車駐車場を整備するアプローチとしては、道路法により道路管理者が道路附属物として駐車施設を整備する方法が主流となっている。また、近年では、道路法により道路占有者（民間事業者等も可能）が道路占有物件として駐車場を整備するケースも増えている。

1-2 道路を活用した駐車場整備のメリット

道路区域に駐車場を整備したことで、自治体にとってさまざまなメリットが生じている。

- 例：◆道路上に放置車両が減って街の景観が改善された。住民からの苦情もなくなった。
- ◆道路に駐車施設を整備したことで、従来その場所に違法駐車していた二輪車だけでなく、同様に違法駐車していた四輪車もなくなった。
- ◆民間事業者に道路占用許可を与えることで、道路占用料が納入されている。

1-3 設置可能な場所を見極めるために

二輪車駐車場を道路区域内に整備するためには、駐車場施設を設置する場所を見極めることが大きなポイントになる。どのような場所に、どのような工夫を施して二輪車駐車場を設置しているか、自治体が取組んできたさまざまな事例を紹介する。

■本節で取り上げる駐車場事例の特徴

	広い歩道上に設置	狭い歩道上に設置	道路上（片側2車線以上） または車道に接して設置	道路上（片側1車線以下） または車道に接して設置	国道・都道府県道を占用して設置	民間が道路占用許可を取得して設置	陸橋下・高架下を活用	道路のデッドスペースを活用	通行規制した道路に設置	行き止まりの道路を活用	パーキング・メーター枠を転用	自動車の路上駐車場を転用	その他の道路区域、公共用地を活用	
新宿区	●	●			●		●							p.22～
渋谷区				●	●		●	●		●				p.26～
品川区		●					●		●					p.30～
仙台市		●		●				●	●	●			●	p.33～
川崎市				●										p.37～
横浜市				●							●			p.40～
相模原市				●				●						p.42～
大阪市	●		●								●			p.44～
神戸市	●		●	●		●	●						●	p.47～
広島市			●									●		p.54～
長崎市				●									●	p.57～



写真：新宿三丁目自動二輪車駐車場

担当部署	みどり土木部 交通対策課 交通企画係	電話 03-5273-4265
------	--------------------	-----------------

■新宿区の二輪車駐車場対策

新宿区では平成 23 年 4 月に策定した「新宿区駐車場整備計画」のなかで、自動二輪車対策の基本施策の一つに「道路空間を活用した自動二輪車駐車施設の整備」を挙げている。

- 1) 道路占用による整備
 - ・公共が占用者となり、公共の施設として路上駐車施設の整備を推進する。
 - ・区道の占用許可を与え、または都と連携して都道の占用許可を得るなど、民間活力による路上駐車施設の整備を行う。
- 2) 道路附属物としての整備
 - ・道路管理者自らが道路附属物として道路上に駐車施設の整備を行う。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 区内は道路外に駐車場用地を確保することが難しく、道路空間の利用も検討してきた。
- 2) 区道は狭いため、広幅員である都道や国道を占用しないとなかなか作れない。
- 3) 道路上への整備は交通管理者が原則認めていないが、現在の路上駐車施設は“緊急避難的対応”として整備することができた。
- 4) 活用できる道路空間があり、道路管理者および交通管理者の了解、周辺住民の理解を得るなど要件をそろえ、街の再開発などの好機を逃さないことが肝心。
- 5) 心配されがちな車両同士の事故やトラブルは起きていない。
- 6) 設置場所の候補地は、行政が、設置要望のある地域の広幅道路に適地を探す。
- 7) 整備に当たっては、東京都道路整備保全公社の補助を受けることができる。

新宿区 区が国道の占用許可をとって設置

事例 1 施設名：新宿三丁目自動二輪車駐車場

ロケーション

国道20号(甲州街道)のアンダーパス(写真1)の側道に接した歩道の一部を切り下げて活用している。

設置を可能にした要件

国道の交通量の多くはアンダーパスに流れるため、幹線道路でありながら側道の交通量は少ない。設置以前は二輪車の放置車両が多い場所だったため、駐車需要が見込まれた。歩道等の幅員が10m以上あったことなど、好条件がそろった。

レイアウト

利用者は側道側の入口(写真2)から入場する。場内は通路(1.45m)に対して斜め駐車枠が26台分設置されている(写真3)。枠のサイズは奥行2m×幅1m。利用後は、通路を前方に進み、専用出口から側道へ出る。

施設概要

所在地	新宿区新宿3-1先
用地	国道
供用開始	平成25年10月
収容台数	26台
設置主体	新宿区
施設管理	民間事業者
料金	30分まで無料 以降1時間ごとに100円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



駐車場の幅は4.5m程度あるが、歩道には6.7mの幅員が残されており、通行の妨げにはなっていない。



歩道とは鉄柵によって区別されている。写真3に見るように、車道との境は植栽されている。



新宿区
事例 2

公開空地に接した歩道に暫定開設

施設名：新宿駅新南口路上自転車等駐輪場



1

ロケーション

JR 新宿駅新南口の区道に接した歩道を活用した（写真 1）。駅に至近の商業区域で、デパートの目の前という立地。このため買い物客の駐車需要も高い。

設置を可能にした要件

区道の交通量が比較的小さいことと、歩道に接して公開空地があるため歩行者の妨げにならないこと、都市計画による区道の再整備予定があり、暫定施設として活用している。



2

レイアウト

歩道の一部（幅 6m）をそのまま使用し（写真 2）、車道との間に駐車スペースを確保。通路の左右に斜め駐車枠をレイアウトしている（写真 3）。枠のサイズは奥行 2.4m×幅 1m。歩道の残余は 4m あり、公開空地と併せて十分な歩行空間が確保されている。



3

施設概要

所在地	新宿区新宿 4-1
用地	区道
供用開始	平成 21 年 4 月
収容台数	36 台
設置主体	新宿区
施設管理	民間事業者
料金	最初の 2 時間まで無料 以降 1 時間ごとに 100 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



利用後は、駐車場の先にある出口から区道に出る。



駅やデパートに近いので便利で稼働率が高い。車道上への放置防止効果も大きい。

新宿区 立体交差下の道路区域を活用

事例 3 施設名：新宿区立曙橋駅自転車等駐輪場

ロケーション

都道 319 号の合羽橋（写真 1）の下を通る区道に設置された。交通量の多い都道が交差する地帯の狭い路地となっており、自動車の通行は少ない。

設置を可能にした要件

橋の下を通る歩道の通行量が少ないことから、道路の活用を図るため、自転車や二輪車の駐車場として歩道部分を転用しても差しつかえないと判断できた（写真 2）。

レイアウト

橋の下のスペースに自転車と原付を収容。このために途切れた歩道を駐車スペースに転用（写真 3）。自動二輪車 5 台分の駐車枠を整備した。駐車枠は直角駐車としており、サイズは奥行 1.7m 超×幅 1m。段差がないため、車道から枠に直接乗り入れることができる。

施設概要

所在地	新宿区片町 5
用地	区道
供用開始	平成 2 年 11 月
収容台数	5 台
設置主体	新宿区
施設管理	新宿区
料金	最初の 2 時間まで無料 以降 1 時間ごとに 100 円
精算方式	チェーンロック精算機



交通量の少ない歩道を駐車スペースとして転用した。車道の幅員は 4m。



橋の下のスペースは「自転車等整理区画」として、自転車と原付の登録者のみ利用できる。





写真：代々木二丁目自動二輪車等駐車場

担当部署	土木清掃部 管理課 管理交通係	電話 03-3463-2773
------	-----------------	-----------------

■渋谷区の二輪車駐車場対策

渋谷区では、東京都や警視庁と協力して平成19年に代々木2丁目の都道で二輪車路上駐車施設の社会実験を行うなど、早い時期から二輪車の路上駐車施設の開設に取り組んできた。一見して道路上に置かれた施設ばかりでなく、道路の中洲、高架下、公園状の場所など道路区域のさまざまな場所を使って、現在、区内に20カ所以上、合計約870台収容できる二輪車駐車場を開設している。

同区では、民間の駐車場事業者と協定を結んで二輪車駐車場の整備に当たっており、計画から管理まで条例によらないため、スピーディな施策実行を実現している。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 高架下、植樹帯、区有通路、道路の空き地など候補地を見つけたら、土地の管理者を確認する。放置車両の苦情などが多い場所に適地がないか検討する。
- 2) 天井が低い高架下部分は、建物が建たないので二輪車の駐車場適地になりやすい。
- 3) 路上駐車施設は、放置防止効果が高く、周辺からの苦情がなくなる点がメリット。
- 4) ただしファミリー向けマンション周辺など住宅街は、後々苦情がくるため難しい。
- 5) 放置車両の苦情が多い場所は、「駐車場にして管理する」と説明すれば周辺住民の理解が得られやすい。二輪車駐車場での事故やトラブルは発生していない。
- 6) 道路改修が行われる際に、二輪車駐車場の必要性をアピールすることが不可欠。オリンピックに向けて、道路改修が予定される区域では検討余地がある。
- 7) 国道や都道は大震災が想定されると、緊急通行路となるため車道や歩道上は難しい。高速道路の下や、国道の中洲となっている高架下などであれば検討しやすい。

渋谷区 区が都道の占用許可をとって設置 事例 4 施設名：代々木二丁目自動二輪車等駐車場

ロケーション

西新宿に近い都道414号に接して設けられた路上駐車施設（写真1）。東京都と渋谷区が協力して社会実験として始めたもの。JR新宿駅の新南口とJR代々木駅の間に位置。

設置を可能にした要件

交通量に対して道路の幅員が広く、違法駐車が懸念された。バイクの駐車需要が見込まれたため、都道の道路改修に伴って、渋谷区が都の占用許可を受けて設置した。

レイアウト

片側1車線の相互通行の道路で、左側車線にのみ駐車場を設けた（写真2）。約38mの区間に60度角の斜め駐車枠を28台分整備した。駐車枠のサイズは奥行2.3m×幅1m。歩道敷が6.5～7mあり、その一部を切り下げ、都道に接する形で整備した（写真3）。

施設概要

所在地	渋谷区代々木2-1先
用地	都道
供用開始	平成23年3月
収容台数	28台
設置主体	渋谷区
施設管理	民間事業者
料金	最初の30分まで無料 以降2時間ごとに100円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



駐車枠の後方に1m弱の余幅を設け、車両を引き出す際の安全マージンとしている。



歩道との境界は、チェーンロックの支柱（鉄柵）によって分離されている。



渋谷区 水路が道路（区道）に変更され設置

事例 5 施設名：あおい通り自転車等駐車場



1

数台ずつ分散配置



2



3



歩道は 3m の幅員が確保されている。歩道との境界はチェーンロックの支柱（鉄柵）で分離されている。



限りあるスペースを無駄なく活用するため、1台だけの駐車枠もある。

ロケーション

甲州街道と並行する「あおい通り」に設置された路上駐車施設（写真 1）。貨物車の荷捌きスペースや自転車駐車場も整備され、モデル事例として注目されている。

設置を可能にした要件

この道路は古くは旧玉川上水で、一時緑道（公園）となり、現在は区道として整備されたもの。道路となった時期が、道路法施行令の改正と重なり、二輪車の駐車施設を実験的に整備することとなった。

レイアウト

道路の両側に数台ずつの駐車枠を何カ所かに分けて設置（写真 2）。車道から直接駐車枠に進み、枠の後方には車道まで 0.5m 程度の余幅が残されている（写真 3）。

施設概要

所在地	渋谷区代々木 2-9・10・11
用地	区道
供用開始	平成 19 年 7 月
収容台数	41 台
設置主体	渋谷区
施設管理	民間事業者
料金	最初の 30 分まで無料 以降 2 時間ごとに 100 円 ※原付は 4 時間ごとに 100 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機

渋谷区 高架下のデッドスペース（区道）を活用 事例 6 施設名：代々木一丁目駐車場

ロケーション

都道414号と首都高速道路が立体交差する場所で、首都高下の短い路地（区道）を活用している（写真1・2）。

設置を可能にした要件

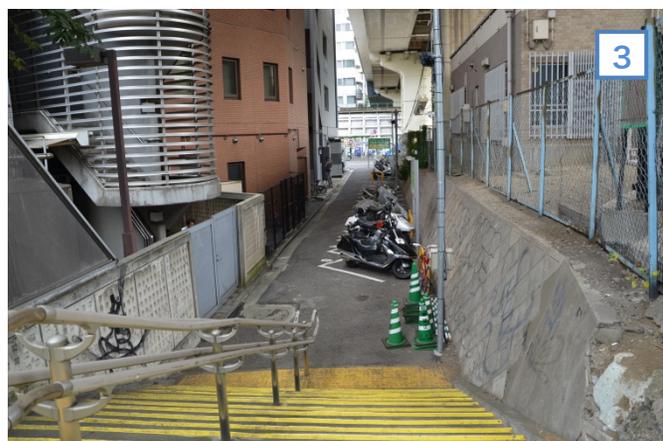
この区道は奥で階段（写真3）に行き当たり、道路としての需要はあまり高くなかった。自転車や二輪車の駐車需要が見込まれるため、駐車場として整備した。

レイアウト

道路の入口には自転車の駐車ラックを設置。集中精算機を挟んで、自動二輪車の一時利用枠（フラッパー式）を10台分（写真4）、さらに奥には定期利用枠（白線のみ）を5台分レイアウト（写真5）。駐車枠は斜め駐車で、サイズは奥行2.3m×幅1mとなっている。

施設概要

所在地	渋谷区代々木1-20
用地	区道
供用開始	平成26年1月
収容台数	15台
設置主体	渋谷区
施設管理	民間事業者
料金	最初の30分まで無料 以降4時間ごとに100円 ※定期利用は1カ月8,000円
精算方式	一時利用はフラッパー式・集中精算機



フラッパーを備えた二輪車駐車装置。車両を駐車すると前輪の後ろにフラッパーが跳ね上がり、料金を精算すると下がる仕組み。



定期利用枠は登録が必要のため、白線で枠が指定されているのみ。



写真：区営大井町駅西口自転車等駐車場

担当部署	防災まちづくり部 土木管理課 自転車対策係	電話 03-5742-6786
------	-----------------------	-----------------

■品川区の二輪車駐車場対策

品川区は、東京 23 区の中なかでは古くから放置自転車対策の条例に自動二輪車を含めている。このため自動二輪車の放置車両も撤去対象となっているほか、自動二輪車を収容する自転車等駐車場の整備についても長年にわたって行っている。

二輪車の駐車スペースの確保に関しては、原則的には道路外に整備する方針だが、なかには道路附属物として整備した規模の大きい駐車施設もある。

区内の二輪車駐車場	定期利用	一時利用
箇所数	18 カ所	10 カ所
収容台数	785 台	176 台

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 基本路線としては、二輪車の放置車両が多い区域で、道路外に駐車場を確保できない場合に、道路管理者（区）として道路附属物としての二輪車駐車場を検討する。
- 2) 道路上に二輪車駐車場を開設するのは安全確保などの要件がそろわない限り難しいが、道路区域でいえば陸橋下の空きスペースなどが比較的、整備候補として検討しやすい場所といえる。
- 3) 交通需要が低い道路など活用されていない公共スペースを見つけることができれば、その有効活用という点で二輪車駐車場の整備にはメリットがあると考えられる。
- 4) 道路区域に設置した二輪車駐車場も含め、事故は 1 件も発生していない。
- 5) 駐車場の適地の選定に関しては、行政が自ら探すほか管理事業者の意見が参考になる。

品川区 事例7 通行規制した区道に 100 台規模収容

施設名：区営大井町駅西口自転車等駐車場

ロケーション

立会川を暗渠にした立会道路（区道）に設置されている（写真 1）。歩道に接して設置されており、植樹帯を挟んで一方通行の車道がある。

設置を可能にした要件

駅に近い道路である（駐車需要がある）ことと、自動車を通行止めにしており、歩行者も少ないなど、交通安全面での問題がなかった。立会川は東京都のものだが、道路は区が管理者となっており整備しやすかった。

レイアウト

一方通行の通路を設け、斜め駐車枠を設置（写真 2）。通路の先が出口となる（写真 3）。歩道には木が植えられ、クルマの通行は物理的にも不可能。写真 3 で見ると、歩道→駐車場→通路→植樹帯となっている。

施設概要

所在地	品川区大井 1-7-9
用地	区道
供用開始	平成 16 年 4 月（19 年 12 月増設）
収容台数	一時利用 62 台／定期利用 34 台
設置主体	品川区
施設管理	指定管理（民間事業者）
料金	1 日 1 回 250 円 ※定期利用は 1 カ月 3,300 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



条件がそろえば道路区域にも 100 台規模の駐車施設が実現できる。駅近くで、稼働率も高い。



歩道と駐車場はガードパイプで分離しており、精算機のある場所に利用者の出入口を設けている。



品川区
事例 8

都道の陸橋下スペースを活用

施設名：区営大崎駅西口第2自転車等駐車場



1



2



3



陸橋下の限られたスペースだが、150台近い二輪車を収容できる。



駅東口の陸橋下にも同様に二輪車駐車場が整備されており、こちらは一時利用（当日1回250円）も可能。

ロケーション

JR大崎駅をまたぐ都道317号（山手通り）の大崎陸橋の下に設置した（写真1）。陸橋の両端（大崎駅の東側と西側のそれぞれ）に整備してある。

設置を可能にした要件

陸橋下のスペースは、天井の高さが低く資材置き場などになりがちで、二輪車駐車場への転用は比較的实现性が高い。交通安全の面でも交通管理者（警察）との協議がスムーズに進みやすい。

レイアウト

道路の最内側に、駐車場へ進入するための専用通路を設け（写真2）安全確保を図っている。写真3は通路先にある入口。

施設概要

所在地	品川区大崎三丁目5番・6番先
用地	都道
供用開始	平成13年2月
収容台数	定期利用147台
設置主体	品川区
施設管理	民間事業者へ委託
料金	定期利用のみで1カ月3,500円
精算方式	利用申請・登録式



写真：勾当台路上自転車等駐車場

担当部署	建設局 道路部 道路管理課 自転車対策係	電話 022-214-8371
------	----------------------	-----------------

■仙台市の二輪車駐車場対策

仙台市は、昭和62年から放置自転車対策の条例に原付のみならず自動二輪車を含めており、自動二輪車の放置車両の撤去を行うほか駐車場の整備にも取り組んでいる。現在、市営自転車等駐車場は67カ所あり、自転車2万7,158台、二輪車5,027台を収容可能。そのうち道路上に設けた二輪車駐車場は市内に3カ所あり、原付54台、自動二輪車15台を収容可能となっている。これまでに事故やトラブルの発生はない。

同市では、平成27年12月に市営地下鉄東西線が開業しており、東西線各駅周辺の駐車需要に合わせて自転車や二輪車の駐車場の整備も行われている。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 地区ごとに二輪車の放置台数と駐車場の収容台数を比較して、必要な整備目標を算出。原則的には公有地（地下も含む）に適地を探すのが、道路法施行令の改正以降は、道路上も検討してきた。交通管理者や周辺施設との協議を経て設置可能な場所を決める。
- 2) 交通管理者からは、道路上の場合は安全上“デッドスペースであること”が求められており、道路の幅員に余裕があるだけでなく、さらに安全確保の工夫が必要。
- 3) 公有地がない場合、民有地を借りて開設することも検討。右の写真（国分町）は、市道に接した二輪車駐車場、民有地に作った路外駐車場だが、形態は道路上の駐車場と同じ体裁となっている。



仙台市 市道の行き止まりを活用

事例 9 施設名：勾当台路上自転車等駐車場



道路の突き当りの両側に自動二輪車の駐車スペースが配置されている。



行き止まりの先は自転車・歩行者道になっており、自転車駐車場が整備されている。

ロケーション

勾当台公園に接した市道の行き止まり部分に整備した(写真1)。市役所に近い場所で、駐車需要は高い。地下にも二輪車駐車場が整備されている。

設置を可能にした要件

市道が30m程度で行き止まる(写真2)。民間ビルの駐車場出口に接しているが(写真3)、それ以外のクルマの通行はない。

レイアウト

道幅は6mで、駐車場の出口前に原付の駐車枠を配置(写真3)。道路の突き当りの両側に自動二輪車の駐車スペースを配置している。その部分にはクルマが進入できないようにガードパイプを設置している。

施設概要

所在地	青葉区国分町3丁目1-1
用地	市道
供用開始	平成20年4月
収容台数	原付14台/自動二輪車11台
設置主体	仙台市
施設管理	仙台市
料金	2時間以内まで無料 2時間を超え8時間以内まで300円 以降8時間ごとに300円 ※原付は同じく200円
精算方式	チェーンロック・集中精算機

仙台市 事例 10 駅前ペDESTロリアンデッキ下を活用

施設名：仙台駅西口北第 1 路上自転車等駐車場

ロケーション

JR 仙台駅西口のペDESTロリアンデッキ下の市道に設置された（写真 1）。右側は自動車の駐車場。正面は駅の搬入口となっており一般の交通重要は少ない。

設置を可能にした要件

もともと道路の余剰部分として導流帯（ゼブラゾーン）になっていた場所で、整備前は四輪車が路上駐車していた。歩道側も幅員が広く（写真 2）、駐車スペース分を切り下げることによって安全な空間を確保した（写真 3）。

レイアウト

オレンジ色のラバーポールを立てて、駐車スペースへの入場と退場を誘導している（写真 3）。原付と自動二輪車の枠を別指定。

施設概要

所在地	青葉区中央 1 丁目地内
用地	市道
供用開始	平成 22 年 8 月
収容台数	原付 16 台／自動二輪車 4 台
設置主体	仙台市
施設管理	仙台市
料金	2 時間以内まで無料 2 時間を超え 8 時間以内まで 300 円 以降 8 時間ごとに 300 円 ※原付は同じく 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



写真は整備前のもの。導流帯の部分に、二輪車や四輪車の違法駐車が目立っていた。JRからも駐車場整備の要望が出ていた。



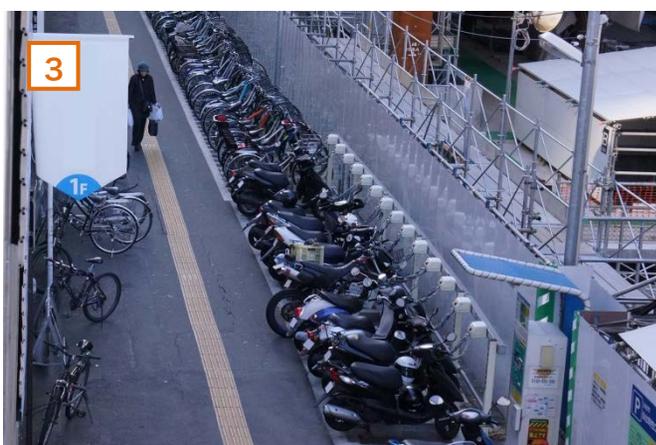
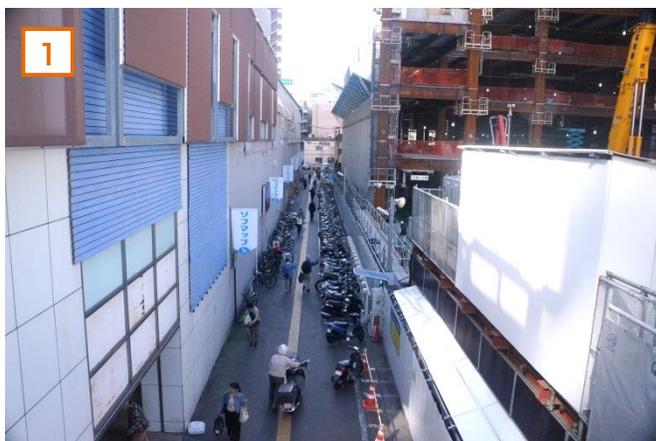
整備後は違法駐車がなくなり、秩序が保たれたことで景観もよくなった。



仙台市
事例 11

自転車・歩行者専用道に設置

施設名：仙台駅西口南第 3 路上自転車等駐車場



通りの両端に原付の駐車スペースが設けてある。買い物や用足し客が多いため駐車需要が高く、回転率も高い。



自動車の進入を防ぐため、ポールが設置されている。自転車や歩行者の通行は多いが、これまでに事故の発生はない。

ロケーション

JR 仙台駅西口と商業区域を結ぶ市道(自転車・歩行者専用道)に設置した(写真 1)。自転車や原付の駐車需要が高く、整備前は放置車両があふれていた。

設置を可能にした要件

もともと自動車の通行を規制しており、自転車と原付の放置車両が多かったことから、その対策として課金の駐車枠を設け、撤去と併せて交通環境の整序を図った(写真 2)。

レイアウト

路地にはエンジンを切って入場するため、入口と出口に近い場所に原付の駐車スペースを設け、中寄りに自転車の駐車スペースを配置している(写真 3)。

施設概要

所在地	青葉区中央 4 丁目 1-1
用地	市道
供用開始	平成 20 年 4 月
収容台数	原付 24 台
設置主体	仙台市
施設管理	仙台市
料金	2 時間以内まで無料 2 時間を超え 8 時間以内まで 200 円 以降 8 時間ごとに 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



写真：川崎駅東口周辺自転車等駐車場 第7施設

担当部署	建設緑政局 自転車対策室 計画担当	電話 044-200-2304
------	-------------------	-----------------

■川崎市の二輪車駐車場対策

川崎市が管理している自転車等駐車場の対象車両には、原付および自動二輪車（125cc以下）が含まれる。平成27年6月時点の調査によれば、市内にある239カ所（市営147カ所＋民営92カ所）の自転車等駐車場のうち68カ所（市営65カ所＋民営3カ所）が道路区域内に設置されており、そのうち指示標識「駐車可」を設置した施設は18カ所（市営17カ所＋民営1カ所）となっている。

道路区域への整備は、公有地を有効利用する観点から、車道および歩道の有効幅員が確保できることを条件に、警察との協議を経て設置している。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 自治体にとってのメリットは、限りある公有地の有効活用が可能であること。利用者にとっては、車道および歩道に接しているためアクセスが容易であることなど。
- 2) デメリットとしては、道路上に整備する場合は、歩行者や他の車両に対する安全性の確保が必要。屋根がない施設の場合、雨天時等、利用者にとって乗降時に不便。
- 3) 道路を活用した駐車場においても交通事故は発生していない。
- 4) 管理人不在時間帯の不正利用など、常習性のあるものは施錠により強制管理を行う。
- 5) 駐車場の適地の選定は、担当部署の職員による視察、同市の道路管理を行う各区役所道路公園センターからの情報提供や提案による。

川崎市
事例 12

ヨーロッパ型の簡易な駐車施設

施設名：川崎駅東口周辺自転車等駐車場 第 7 施設



通勤・通学目的の利用が多く、利用率は平日で 7 割近くある。



歩道は道路の両側にあり、歩行者の安全な通行に支障は生じていない。

ロケーション

京急電鉄京急川崎駅中央口から約 200m の距離。市道内に設置された路上駐車施設。線路に沿って、車道より 75 台（125cc 以下）が収容できる（写真 1・2）。

設置を可能にした要件

歩道の幅員が広いこと。交通管理者との協議により指示標識「駐車可」を設置することができたことによる。

レイアウト

車道の広さは約 5m で、駐車スペースの幅は 1.4m、歩道は狭い部分で約 2.5m。駐車スペースにはコンクリートを打ってある（写真 3）。定期利用のみのためラックや精算機などの設備は置いておらず、ヨーロッパ諸国の路上駐車施設に似た簡易な施設となっている。

施設概要

所在地	川崎区砂子 1 丁目 3 番 5 先
用地	市道
収容台数	定期利用：75 台（125cc 以下）
設置主体	川崎市
施設管理	川崎区役所道路公園センター
料金	定期利用のみ 1 カ月 3,000 円 3 カ月 8,600 円
精算方式	定期券購入

川崎市 相互交通の片側車線を活用

事例 13 施設名：鷺沼駅周辺自転車等駐車場 第3施設

ロケーション

東急田園都市線鷺沼駅から約230mの距離に位置。「鷺沼交番前交差点」を起点にした市道（区間約40m）に設置された（写真1）。

設置を可能にした要件

車道の幅員が広いこと。交通管理者との協議により指示標識「駐車可」を設置することができたことによる。

レイアウト

相互通行の2車線のうち片側の1車線にのみ駐車スペースを配置（写真2）。斜め駐車で27台分の駐車枠を1列にレイアウトしている（写真3）。定期利用のみのためラックや精算機などの設備は置いていない。

施設概要

所在地	宮前区小台1丁目21-3先
用地	市道
収容台数	定期利用：27台（125cc以下）
設置主体	川崎市
施設管理	宮前区役所道路公園センター
料金	定期利用のみ 1カ月 2,500円 3カ月 7,200円
精算方式	定期券購入



駐車スペースの両端（交差点に近い部分）は、ガードパイプで囲み、左折車、右折車からの干渉を避けている。



駐車スペースと歩道の境界は一部ガードパイプがあるが、ほかの部分は縁石だけで、とくに柵などで分離していない。





写真：横浜駅西口第十二自転車駐車場

担当部署	道路局 交通安全・放置自転車課	電話 045-671-3644
------	-----------------	-----------------

■横浜市の二輪車駐車場対策

横浜市では、道路局 交通安全・放置自転車課が放置自転車対策を担当しており、その一環で原付と 125cc 以下の自動二輪車については自転車駐車場に受け入れている。一方、125cc を超える自動二輪車の駐車対策に関しては、都市整備局 都市交通課が担当し、主に民間事業者による整備推進を促している。

放置自転車はさまざまな対策により減少したものの、都心部など一部の地域では依然として課題であり、そうした地域では、新たな駐車場用地を確保することが困難な状況。そこで、道路を活用した駐車場の整備にも取り組んでおり、横浜駅西口では自動車用のパーキング・メーターを撤去して道路上に二輪車駐車場（125cc 以下を対象）を整備した。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 自動車のパーキング・メーター利用に支障が出るほど自転車や二輪車の放置車両が多い場所だったため、自転車や二輪車（125cc 以下）の駐車場に転用することとなった。
- 2) 駐車場に整備したことで、交通秩序の整序につながり、二輪車の駐車需要への対応にもなり、警察と市当局の双方にメリットが生まれた。実際に周辺の放置車両が減り、周辺住民からも好評を得ている。
- 3) 市内では駐車場用地がなかなか確保できないため、道路空間の活用には魅力があり、実際に整備すると稼働率もいい。ただし、安全確保の条件が厳しく、難しい面はある。
- 4) これまでに事故は発生していない。また、利用に関する苦情なども届いていない。

横浜市 事例 14 パーキング・メーター枠を転用（一方通行路）

施設名：横浜駅西口第十二自転車駐車場

ロケーション

横浜市西区を流れる新田間川沿いの市道に設置された二輪車駐車場（写真 1）。一之橋から新田間橋までの約 250m の区間に、2カ所の二輪車駐車スペースが設けられている。

設置を可能にした要件

自動車のパーキング・メーター枠があった場所であり、交通安全上の要件はクリアしている。大がかりな道路改修の必要もなかった。

レイアウト

植栽と植栽の間に、バス停留所のように切り込んだ駐車スペースを確保（写真 2）。1カ所は 13 枠、もう 1カ所は 12 枠を配置した。歩道の幅員は 3m、車道は 3.5m の一方通行路、駐車場の幅は 2m、川との間に 1.4m の通路が設けてある（写真 3）。

施設概要

所在地	西区北幸 2 丁目 2-1
用地	市道
供用開始	平成 26 年 5 月
収容台数	25 台（125cc 以下）
設置主体	横浜市
施設管理	一般財団法人 横浜市交通安全協会
料金	入庫後 24 時間 100 円 以降 24 時間ごと 100 円 月～土曜（20 時～6 時 30 分）：無料 日曜・祝日：無料
精算方式	チェーンロック・集中精算機



駅に近い市道だが、自動車の通行量は多くない。自転車や二輪車の放置車両も見られなくなった。



駐車枠のサイズは、奥行 2m×幅 0.95m と、原付にはゆとりのある大きさ。





写真：相模大野駅西側第1路上等自転車駐車場

担当部署	都市建設局 まちづくり事業部 都市整備課 駐車場・自転車対策班	電話 042-769-8258
------	---------------------------------	-----------------

■相模原市の二輪車駐車場対策

相模原市では、二輪車（125cc 以下）は自転車等駐車場で受け入れ、125cc を超える自動二輪車は市営自動車駐車場で受け入れている。

平成 23 年度に「相模原市自転車対策基本計画」を取りまとめ、以降 10 年間の取り組みについて検討を行った。これによると、23 年 4 月現在、市内の自転車等駐車場は民間含めて 95 カ所あり、自転車の収容可能台数が約 52,500 台、これに対して二輪車（125cc 以下）の収容可能台数は約 5,000 台となっている。

とくに近年は、道路上に駐車ラックを設置するなど自転車の路上駐車施設を増やしており、平成 27 年 4 月現在で 14 カ所の整備実績がある。26 年 12 月には二輪車（125cc 以下）を駐車できる路上駐車施設も 1 カ所整備した。

なお、同市では 125cc を超える二輪車についても、駐車場不足を課題として捉えており、基本計画のなかで「市営自転車駐車場で受け入れ等の検討を進める」としている。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 相模大野駅西側の再開発で大型商業施設ができ、自転車や二輪車の需要拡大が見込まれたため、駅周辺の自転車等駐車場の整備が求められた。とくに短時間駐車の利用客は商業施設の地下駐車場を利用せずに路上に駐車しがちなため、その放置対策の一環で路上駐車施設を設置している。
- 2) 路上駐車施設のメリットは、短時間の放置自転車・二輪車（125cc 以下）が解消されたこと。また、管理のために職員が常駐する必要がないことも利点として挙げられる。

相模原市 事例 15 駅周辺の再開発を機に道路上に整備

施設名：相模大野駅西側第1路上等自転車駐車場

ロケーション

小田急電鉄相模大野駅西側の大規模商業施設の前の市道に整備された自転車・二輪車（125cc以下）駐車場（写真1・2）。

設置を可能にした要件

駅の西側の再開発により、商業施設利用者の自転車や二輪車の駐車需要が増えると思込まれたことで、周辺道路の活用が図られることとなった。設置場所には、歩道の幅員が減少して徐々に消滅する部分が使われた。

レイアウト

自転車は写真2の左に見える歩道から入場し、二輪車は車道側から入場する（写真3）。道路に対して直角駐車車で10台分の枠が配置されている。サイズは、奥行2.15m×幅0.7mが確保されている。

施設概要

所在地	南区相模大野 3-3-1 先
用地	市道
供用開始	平成 26 年 12 月
収容台数	10 台（125cc 以下）
設置主体	相模原市
施設管理	民間事業者
料金	2 時間まで無料 以降 2 時間ごとに 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



歩道が徐々に消滅する場所が駐車場用地となった。車道を挟んで商業施設側に歩道がある。市道は一方通行。



駐車枠の後ろに0.8m余幅を設けて、退出時の安全マージンをとっている。





写真：中崎町 24H 自動二輪車専用駐車場

担当部署	建設局 管理部 自転車対策課	電話 06-6615-7699
------	----------------	-----------------

■大阪市の二輪車駐車場対策

大阪市では、平成 20 年に自動二輪車駐車場の附置義務条例を制定したほか、民間駐車場に自動二輪車の受け入れを要請、自治体主体の取り組みとしては以下のように公有地を有効活用しながら二輪車駐車スペースの確保を行っている。

- 1) 公的自動車駐車場のデッドスペースに自動二輪車を受け入れ
- 2) 公的自転車駐車場の一部に自動二輪車を受け入れ
- 3) 公的スペース（道路高架下、道路空間等）に自動二輪車の駐車場を整備

こうした取り組みにより、公共と民間とを合わせて、市内の自動二輪車の駐車場は平成 20 年に 95 カ所・収容可能台数 1,676 台だったものが、25 年には 244 カ所・4,025 台に増加している（大阪市都市計画課資料より）。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 大阪市では附置義務条例によって二輪車駐車場を確保しているが、新築・改築を待たないとなかなか増えてこない。このため駐車場不足の応急的な解消を図るために、公共の用地活用による駐車スペース確保が必要になっている。
- 2) 道路空間の活用に関しては、警察と自動二輪車の駐車対策について情報交換するなかで、とくに二輪車の放置車両の多い区域で、自動車のパーキング・メーター枠を転用するアイデアが実現したケースがある。
- 3) また広い幅員の歩道に、自動二輪車の駐車場を整備したケースもある。

大阪市 事例 16 パーキング・メーター枠を転用（広い通り）

施設名：中崎町 24H 自動二輪車専用駐車場

ロケーション

梅田に近い中崎町の都島通（市道）に設置された（写真1・2）。大阪駅方面に向かう広い通りで、交通量も少ない。

設置を可能にした要件

この通りには二輪車の違法駐車が多く、警察との協議のなかでパーキング・メーターの駐車枠を二輪車駐車場に転用するアイデアが浮上。車道と分離した構造にすることで、道路附属物の駐車場として整備した（写真2）。

レイアウト

駐車場は駐車枠に 2.3m、通路に 2.4m 取り、柵で車道と分離（写真2）。自動車7台分のパーキング・メーター枠を転用して、約50mの区間に二輪車43台分の駐車枠を配置した。利用率は良好（写真3）。

施設概要

所在地	北区中崎西2
用地	市道
供用開始	平成25年6月
収容台数	43台
設置主体	大阪市
施設管理	民間事業者
料金	1時間100円 24時間最大1,000円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



歩行者の出入口は側道側に設けている。



駐車場は植樹帯と一体的に整備され、植樹帯の外側には側道と歩道が通っている。駐車場を整備して二輪車の違法駐車が大きく減少した。



大阪市
事例 17

広幅員の歩道上に駐車スペースを確保

施設名：上新庄駅自転車駐車場



限られたスペースに多くの車両を駐車できるようにレイアウトが工夫されている。



歩道との境界には、柵を設置して分離し、安全を確保している。

ロケーション

阪急電鉄上新庄駅に近く、JR 新幹線の高架下を通る市道の広い歩道上に設置された（写真 1・2）。

設置を可能にした要件

歩道の通行幅を 4.5m 確保したうえで、残りのスペースを自転車駐車場として活用している。歩行者の通行量など安全面を検討し、歩道との境に柵を設けることで二輪車を駐車しても差し支えないと判断できた。

レイアウト

車道から進入する切り込みを設け、歩道に平行して駐車するゾーンと、垂直に駐車するゾーンを配置した（写真 3）。安全が確保できれば、歩道上に自動二輪車の駐車スペースを設けることができるという事例。

施設概要

所在地	東淀川区瑞光 1
用地	市道
供用開始	平成 25 年 4 月
収容台数	10 台
設置主体	大阪市
施設管理	民間事業者
料金	定期利用：1 カ月 8,000 円
精算方式	利用申請・登録制



写真：若菜神戸駅線（元町駅東） 原付・自動二輪専用駐車場

担当部署	建設局 道路部 計画課	電話 078-322-5392
------	-------------	-----------------

■神戸市の二輪車駐車場対策

神戸市では、市営自転車駐車場（51カ所）で原付と125cc以下の自動二輪車を受け入れ、一部の市営自動車駐車場で50ccを超える自動二輪車を受け入れている（7カ所・計380台）。

また、同市の二輪車駐車対策で特徴的なのは民間活力を積極的に導入している点で、歩道の有効幅員や整備主体の資格などが満たされる場合、道路占用許可を出して、道路を活用した二輪車駐車場の整備を進めている。民間事業者が施設の設置から管理までの費用を負担し、道路占用料も納めており、自治体にとって有益な事業モデルとして注目できる。

民間の二輪車駐車場は、現在、市内に13カ所整備されている。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 道路を活用した駐車場は、利用者動線から利便性の高い場所に整備できる。市営で整備する場合には、用地費用がかからない。これまでに交通事故等は発生しておらず、デメリットはとくにないが、不正利用や盗難の被害は発生している。
- 2) 民間の二輪車駐車場は、道路法施行令が改正された翌平成20年以降取り組んでいる。主に三宮および元町周辺の道路、JR兵庫駅前の道路に、民間事業者による路上駐車施設が開設されている。民間で運営する駐車場であり、利用者のニーズに応じて、一部では125ccを超える自動二輪車も収容対象となっているのが特徴である。
- 3) また、JR六甲道駅は二輪車の駐車需要が高く、駅前公有地のデッドスペースや歩道上を活用して市営の路上駐車施設がいくつか設置されている。

神戸市
事例 18

県道を占用して民間事業者が運営

施設名：フラワーロード西 原付 (125cc 以下) 専用駐車場



1



2



3



飲食店が並ぶ繁華街・北野川線(市道)に設置された二輪車(125cc以下)路上駐車施設。7台収容できる。



北野川線の駐車施設を歩道側から撮影。利用率は非常に高く、ほぼ満車状態となっている。

ロケーション

神戸市の中心である三宮を南北に走る大通りフラワーロード。JR 三ノ宮駅の北側の通りに設置された路上駐車施設(写真1)。

設置を可能にした要件

歩道の有効幅員が広いこと。片側3車線の大通りだが、左端の第一通行帯には作業車や停車車両が多いために通行車両が少ないことから、駐車スペースへの安全な出入りが可能。

レイアウト

植栽と植栽の間へ、歩道を削って切り込んだ形で駐車スペースを設けている(写真2)。歩道との境界は、ガードパイプとチェーンロックの鉄柵で分離し、地面はコンクリート舗装にしている(写真3)。駐車枠は斜め駐車として配置しており、枠のサイズは奥行1.9m×幅0.8m。

施設概要

所在地	中央区加納町4丁目
用地	県道
供用開始	平成27年3月
収容台数	5台(125cc以下)
設置主体	民間事業者
施設管理	民間事業者
料金	1時間まで無料 以降4時間ごと100円
精算方式	チェーンロック・集中精算機

神戸市 鉄道高架下の橋脚の間に整備

事例 19 施設名：若菜神戸駅線（元町駅東）原付・自動二輪専用駐車場

ロケーション

JR 元町駅北側の若菜神戸駅線（市道）に沿った鉄道高架下に設置された二輪車駐車場（写真 1）。繁華街に近く稼働率が高い。

設置を可能にした要件

橋脚と橋脚の間の分断された歩道を活用しており、歩行者の通行スペースは十分に確保されている（写真 2）。市が占用許可を出し、民間駐車場事業者を公募して整備した。

レイアウト

車道の右折レーンから直接駐車枠に進入するレイアウトになっている（写真 3）。二輪車（125cc 以下）15 台収容と、自動二輪車（125cc 超）26 台収容の駐車ゾーンに分かれている。

施設概要

所在地	中央区北長狭通 3 丁目
用地	市道
供用開始	平成 27 年 4 月
収容台数	15 台（125cc 以下） 26 台（125cc 超）
設置主体	民間事業者
施設管理	民間事業者
料金	1 時間まで無料 125cc 以下：以降 4 時間ごと 100 円 125cc 超：以降 4 時間ごと 150 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



高架の南側の県道には「サンセンタープラザ」が設置主体となった道路占用駐車場がある。神戸市が初めて民間に道路占用許可を与えて実現したものの。



歩道橋下のデッドスペースを活用し、駐車スペースとして整備している（サンセンタープラザ路上駐車施設）。



神戸市
事例 20

駅前タクシープール脇に整備

施設名：兵庫駅周辺駐輪場（Aブロック）



駅から至近なため、通勤・通学目的の利用者が多く、125cc以下の二輪車の駐車需要は非常に高い。



駐車スペースにはタクシープール側の道路から入場できる。

ロケーション

JR 兵庫駅周辺には二輪車駐車場が 13 カ所点在している。駅前のタクシープール脇には道路の中洲に設置した二輪車（125cc 以下）の駐車施設がある（写真 1・2）。

設置を可能にした要件

駅周辺に自転車や二輪車の放置車両が多かったため、道路占用許可による駐車施設の制度を活用し、民間事業者の実績とノウハウを積極的に導入して整備を行った。

レイアウト

駅前のタクシープールに併設するスペースに自転車等駐車場を開設。二輪車（125cc 以下）を対象に、135 台分の駐車場を配置した（写真 3）。利用者からは屋根付きで、利便性が高いと好評。

施設概要

所在地	兵庫区駅前通り 1 丁目
用地	市道
供用開始	平成 25 年 4 月
収容台数	299 台 ※収容台数は 13 カ所の合計
設置主体	民間事業者
施設管理	民間事業者
料金	一時利用：1 時間まで無料 以降 24 時間ごと 200 円 定期利用：1 カ月 3,000 円
精算方式	一時利用：チェーンロック・精算機 定期利用：利用申請・登録制

神戸市 事例 21 車道に接した二輪車の路上駐車施設

施設名：兵庫駅周辺駐輪場 (T北1ブロック・Cブロック)

ロケーション

JR 兵庫駅から 80m ほど、鉄道高架に平行して通る市道に接して整備された路上駐車施設 (写真 1)。

設置を可能にした要件

駐車需要が高いことと、交通量に対して道路の幅員に余裕があったため、自動二輪車の駐車スペースを車道に接した形で整備することができた (写真 2)。

レイアウト

市道の広さは路肩 0.8m を含めて全幅 7m の相互 2 車線。駐車場の全幅は 3.5m で、駐車枠の幅が 1.8m、後方に 2m の余幅を取っている。斜め駐車で二輪車 (125cc 以下) 8 枠、二輪車 (125cc 超) 17 枠分を配置 (写真 2)。

施設概要

所在地	兵庫区駅前通り 1 丁目
用地	市道
供用開始	平成 25 年 7 月
収容台数	8 台 (125cc 以下) 17 台 (125cc 超)
設置主体	民間事業者
施設管理	民間事業者
料金	1 時間まで無料 以降 6 時間ごと 300 円 ※125cc 以下は 6 時間ごとに 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



Cブロックには、歩道上に二輪車 (125cc 以下) の駐車場が整備されている。



駅南側の広場 (道路区域) には、商店の前に二輪車の駐車スペースが設置されている。



神戸市
事例 22

駅に通じるスロープ下に整備

施設名：神戸市立 JR 六甲道駅前自転車駐車場 (Dブロック)



線路の高架下の歩道上にも二輪車駐車スペースが設置されている。



バスターミナルのデッドスペースも二輪車の駐車場所として活用している。

ロケーション

JR 六甲道駅周辺には、10 カ所の市営の自転車等駐車場が整備されており、設置場所が工夫されているところが多い (写真 1)。

設置を可能にした要件

写真 1 は、駅南出口に通じるスロープで、下の空間が二輪車 (125cc 以下) の駐車場として整備されている。低く滑らかなスロープなため天井が低く、二輪車の駐車場所として適している (写真 2)。

レイアウト

駅前のタクシー乗り場に通じるロータリーに入口があり、スロープ下の空間には、車両を 2 列に駐車するようゾーン分けしてある (写真 3)。駅に直結しているため需要が高く、定期利用は空き待ちの状態となっている。

施設概要

所在地	灘区深田町 4 丁目
用地	市道
供用開始	平成 3 年
収容台数	定期利用：198 台 (125cc 以下)
設置主体	神戸市
施設管理	民間事業者
料金	定期利用：1 カ月 2,400 円
精算方式	利用申請・登録式

神戸市 勾配のある歩道上に整備

事例 23 施設名：神戸市立 JR 六甲道駅前自転車駐車場 (Cブロック)

ロケーション

JR 六甲道駅の南口から南に向かう市道(写真 1) はなだらかな下り坂になっている。その坂の歩道上に整備されている。

設置を可能にした要件

阪神・淡路大震災後の駅南口の再開発により、広幅員の道路が計画的に作られた。歩道の幅員が 9m と広く、駐車スペース幅 2.5m に加えて植樹帯も整備され、道路機能と景観を両立した設計となっている(写真 2)。

レイアウト

駐車スペースは植樹帯に沿って 1 列で整備され、コンクリート敷きの駐車枠 1 マスにつき二輪車(125cc 以下) が 2 台ずつ駐車できる。定期利用のみのため、料金徴収の設備などは設置されていない(写真 3)。

施設概要

所在地	灘区深田町 4 丁目
用地	市道
供用開始	平成 12 年
収容台数	定期利用：96 台(125cc 以下)
設置主体	神戸市
施設管理	民間事業者
料金	定期利用：1 カ月 2,400 円
精算方式	利用申請・登録式



コンクリート敷きの駐車枠には、二輪車(125cc 以下) が 2 台ずつ駐車できる。



道路に勾配があるため、駐車枠のコンクリートのマスは、5cm ほど盛って水平をとっている。





写真：稲荷町自転車等駐車場

担当部署	道路交通局 自転車都市づくり推進課	電話 082-504-2349
------	-------------------	-----------------

■広島市の二輪車駐車場対策

広島市では、昭和 60 年の条例制定当初から放置自転車対策に原付と自動二輪車を含めて取り組んでいる。このため、路外に整備した市営自転車等駐車場には、大型の自動二輪車まで駐車できるところが多い。また近年は、市営自動車駐車場にも自動二輪車を受け入れる考えを打ち出している。

平成 27 年 7 月 1 日現在

市内の自転車等駐車場	有料自転車等駐車場	うち原付駐車可	うち自動二輪車駐車可
箇所数	32 カ所	28 カ所	23 カ所
収容台数	20,103 台	約 3,600 台	約 1,100 台

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 戦後の復興のなかで整備された「平和大通り」は、道路の幅員が極めて広く通称“100m 道路”と呼ばれる特別なもので、自動車をとめるための路上駐車場が多く設置されている。近年、自転車の放置問題が大きくなるなかで、平成 17 年ごろから、路上駐車場を自転車や二輪車の駐車場へと転用する取り組みが進められてきた。
- 2) この自動車の路上駐車場は、駐車場法に規定される路上駐車場であるが、広島市ではそれを自動二輪車等の駐車場に転用するにあたって、道路法の道路附属物の自転車等駐車場（当該自転車駐車場に併設される自動車駐車場を含む）として整備しており、同市の条例に基づいて運営している。
- 3) 自動車の路上駐車場は徐々に、自転車等駐車場に置き換わっている。

広島市 事例 24 路上駐車を転用（本線と側道の間）に配置

施設名：稲荷町自転車等駐車場

ロケーション

広島駅南側の「駅前通り」（市道）に新設された（写真1）。駅からは600mほど離れた場所にある。

設置を可能にした要件

当該地区では、周辺歩道に自転車等の放置が多く、歩行者の通行の支障となっていたため自動車の路上駐車を転用し、平成27年7月に自転車等駐車場を整備した。併せて周辺区域を自転車等放置規制区域に追加した。

レイアウト

写真2に見る通り、左から本線車道→植樹帯→駐車場→側道→歩道といった構造になっている。道路の幅員がきわめて広いいため、駐車場のスペース、側道の幅員等、いずれも十分な広さが確保されている（写真3）。

施設概要

所在地	南区松川町1地先（稲荷町）
用地	市道
供用開始	平成27年7月
収容台数	236台（原付・自動二輪車）
設置主体	広島市
施設管理	指定管理者
料金	一時利用：1日200円 定期利用：1カ月2,000円
精算方式	一時利用：係員による徴収 定期利用：登録制



駐車スペースは、車両を2列で配置できるだけの広さがある。



駐車枠は描いておらず、斜め駐車の日安になる黄色線が一定間隔で引かれている。



広島市
事例 25

路上駐車を転用（車道とは柵で分離）

施設名：富士見町第一自転車等駐車場



駐車場の脇は道路区域に整備された緑地になっている。



車道との分離帯に植樹帯をしつらえ、景観にも配慮している。

ロケーション

商業施設の立ち並ぶ八丁堀から約600m離れた「平和大通り」に設置された。写真1の道路は大通りの側道。

設置を可能にした要件

この駐車施設も、自動車の路上駐車を転用したもの。道路に十分な幅員があり、植樹帯や緑地も含めて、道路にさまざまな機能を持たせている。繁華街からやや離れているが、駐車需要は非常に高い。

レイアウト

駐車場には側道から進入する入口が設けられている（写真2）。稲荷町の駐車場と異なり、車道と駐車場の境界は鉄柵によって分離されている（写真3）。場内は車両が2列で駐車できる配置になっている。

施設概要

所在地	中区三川町9地先
用地	市道
供用開始	平成20年4月
収容台数	140台（原付・自動二輪車）
設置主体	広島市
施設管理	指定管理者
料金	一時利用：1日200円 定期利用：1カ月2,000円
精算方式	一時利用：係員による徴収 定期利用：登録制



写真：長崎市興善町駐車場

担当部署	建設局 土木部 土木企画課 企画係	電話 095-829-1415
------	-------------------	-----------------

■長崎市の二輪車駐車場対策

長崎市は坂の多い土地柄のため自転車の利用が少ない。このため放置自転車対策に関する条例がなく、むしろ原付と自動二輪車の利用が多いため、その駐車対策のなかに自転車を含めて駐車場整備に取り組んでいる。

現在、市内の二輪車駐車場の数は21カ所で、981台が収容可能となっている。このうち道路区域に設置された駐車場は16カ所あり、641台を収容可能である。

■道路を活用した二輪車駐車場についての見解（ヒアリング結果）

- 1) 長崎市では、自転車のみの駐車場は設置していない。市民生活の足となっている原付および自動二輪車の放置を防止するため、道路残地等を有効活用した駐車場整備を行っている。
- 2) 駐車場のニーズのある市街地中心部においては、適地確保が難しいことから、道路空間を活用することにより整備促進が図られ、公共用地の有効活用につながっている。
- 3) 利用者にとっては、道路上に設けられた駐車施設のほうが使いやすいメリットがあり、利用率は高い。放置車両の減少に役立っており、交通事故は発生していない。
- 4) 市が整備する二輪車駐車場には無料のものも少なくない。平成10年頃から有料化を進めてきているが、有料施設にした場合にはそれにみあった管理設備などが必要になり、市の費用負担、利用率の低下を招くなどマイナス要因が考えられる。このため有料施設と無料施設とをバランスよく運用している状況である。
- 5) とくに違法駐車の多い区域では道路空間を活用し、優先的に駐車対策に当たっている。

長崎市
事例 26

道路建設に伴う埋め立て地に整備

施設名：長崎市元船町二輪車等駐車場



入口がゲート式になっており、駐車券を取って入場。出口で料金を精算するとゲートが開く仕組み。



歩道と駐車場の境界は、コンクリート製の植物プランターを設置して分離構造としている。

ロケーション

JR 長崎駅南側にある大規模な商業施設の前を通る市道に沿って設置された二輪車駐車場（写真 1）。駅からはやや離れた場所にあるが、利用率は悪くない。

設置を可能にした要件

都市計画により新しく県道（都市計画道路）を増設しており（写真 2 の左に見える道路）、これに伴う埋め立てにより生じた道路用地を活用して、緑地（手前）と二輪車駐車場を設置した。

レイアウト

広い駐車場敷地内に、駐車枠がブロック状に配置されており、二輪車 83 台が収容できる（写真 3）。

施設概要

所在地	元船町 9
用地	市道
供用開始	平成 20 年 4 月（22 年 4 月有料化）
収容台数	83 台
設置主体	長崎市
施設管理	民間事業者へ業務委託
料金	最初の 1 時間まで 100 円 1 時間を超え 24 時間まで 200 円 24 時間を超え 24 時間ごと 200 円
精算方式	駐車カード取得・ゲート式

長崎市 事例 27

裏通りの相互通行路に接して設置

施設名：長崎市万才町二輪車等駐車場



駐車枠はチェーンロック式で、1枠ごとに転倒防止柵が設置されている。



県庁に近く、県警本部のある裏通りとなっており、駐車需要は非常に高く、ほぼ満車状態。

ロケーション

長崎県庁前の国道 202 号に接続し、国道 34 号（市役所通り）と並行する市道に設置された道路附属物としての施設（写真 1）。

設置を可能にした要件

狭い裏通りだが、自動車の通行量が少ないことと、二輪車の違法駐車が多い場所だったため、交通管理者と協議し、放置車両を防いで交通秩序を維持することを目的に駐車スペースを設けた。

レイアウト

道路は歩道が設置されていない相互通行の 1 車線で、幅 5.85m の市道（路側帯含む）（写真 2）。敷地はブロックタイルで舗装されている（写真 3）。

施設概要

所在地	万才町 3 丁目・4 丁目
用地	市道
供用開始	平成元年 3 月（21 年 9 月有料化）
収容台数	84 台
設置主体	長崎市
施設管理	民間事業者へ業務委託
料金	最初の 1 時間まで 100 円 1 時間を超え 24 時間まで 200 円 24 時間を超え 24 時間ごと 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機

長崎市
事例 28

商店街の路地に設置

施設名：長崎市新大工町二輪車等駐車場

ロケーション

国道 34 号に平行する裏通り商店街シーボルト通り（市道）のさらに裏手になる路地。スーパーの先、銀行支店の裏側に整備された二輪車駐車場（写真 1）。

設置を可能にした要件

昔からの商店が立ち並ぶ地区で、二輪車の利用需要が高いエリア。放置車両が多かったため、市道および暗渠の一部を活用して駐車スペースとして整備した（写真 2）。

レイアウト

路地の幅は 3m。駐車場の奥行きは 1.7m、駐車枠は斜め駐車にしてある（写真 3）。駐車車両の多くは原付と 125cc 以下の自動二輪車で、買い物目的の主婦層の利用が多い。

施設概要

所在地	新大工町 6-2 1
用地	市道
供用開始	平成 27 年 2 月
収容台数	28 台
設置主体	長崎市
施設管理	民間事業者へ業務委託
料金	最初の 1 時間まで 100 円 1 時間を超え 24 時間まで 200 円 24 時間を超え 24 時間ごと 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



「ここに駐車場ができて便利になった。もっといろいろな場所に二輪車駐車場を作ってほしい」と、利用者の 1 人（主婦）が話していた。



駐車スペースの敷地には滑り止め加工された鉄板が用いられている。



2. 駐車場を増やす様々なアプローチ

ここまで道路空間を活用した二輪車駐車場を中心に事例をみてきたが、近年の自治体の自動二輪車駐車対策のなかで顕著なのは、公営の自転車駐車場への受け入れが進んでいることである。全国の市町村では、自転車駐車場の対象二輪車としては排気量 50cc 以下の原付に限り収容しているケースが多いが、近年は“自転車駐車場条例”を改正するなどして、対象二輪車の排気量を 125cc 以下までに引き上げたり、排気量の制限を取り払って大型自動二輪車も駐車できる施設を整備するなど見直しを図る自治体が増えている。ここでは岡山市の事例を取り上げる。

また、既存の自動車駐車場の空間を活用して、自動二輪車の駐車スペースを設けたケース（東京都立川市）と、民間事業者に二輪車駐車場の設置を働きかけて効果を上げているケース（熊本市）を併せて紹介する。

■本節で取り上げた駐車場事例の特徴

岡山市	自転車駐車場に二輪車駐車場を併設	p.62~
立川市	自動車駐車場に二輪車駐車スペースを確保	p.66~
熊本市	民間事業者主体で市有地に駐車場整備	p.69~



写真：北長瀬駅南口自転車等駐車場

担当部署	都市整備局 交通政策課 自転車先進都市推進室	電話 086-803-1375
------	------------------------	-----------------

■岡山市の二輪車駐車場対策

岡山市では従来、自転車の放置および駐車場関連条例において、二輪車に関しては原付のみ対象としてきたが、岡山市自転車等駐車場条例を改正し、平成 26 年 10 月 1 日より市内の一部の有料自転車等駐車場に自動二輪車の受け入れを開始した。

●岡山市の自転車放置対策に関する条例と対象車両の範囲

自転車対策	放置防止関連	岡山市自転車等放置防止条例	昭和 63 年 3 月 24 日
	駐車場設置関連	岡山市自転車等駐車場条例	昭和 63 年 3 月 24 日
	附置義務関連	岡山市自転車駐車場附置義務条例	昭和 57 年 3 月 27 日

自転車対策	条例等（上記と対応）	自転車	原付	自動二輪車（125cc 以下）	自動二輪車（125cc 超）
	放置防止関連	○	○	—	—
	駐車場設置関連	○	○	○	○
	附置義務関連	○	—	—	—

改正に至った理由としては、同市では、市の中心部への自動車交通需要を抑えるため、駅とリンクしたパークアンドライド施策を進めており、郊外駅周辺の自転車等駐車場への自動二輪車の受け入れもその一環として捉えている。こうした駐車場整備は、市の中心部における自動二輪車の放置対策にも有効であることや、自動二輪車ユーザーから整備の要望があったこと、国土交通省から全国の自治体に対して既存の自転車駐車場に自動二輪車の受け入れを図るよう通知がなされていたことも条例改正の後押しとなった。

■ 条例改正の内容

条例改正の内容は、次の通り。

1) 岡山市自転車等駐車場条例

- ・ 本条例第3条の有料自転車等駐車場の駐車対象に、道路交通法第3条に規定する自動車のうち、大型自動二輪車および普通自動二輪車（以下「自動二輪車」という）を加える。
- ・ 本条例のうち、駐車の種類と駐車料の上限を定めた別表第2に自動二輪車を追加する。

2) 岡山市自転車等駐車場条例施行規則

- ・ 本施行規則のうち、駐車の種類と駐車料を定めた別表第2に自動二輪車を追加する。

以上の改正を行ったうえで、条例別表により平成27年4月1日現在で、市営有料自転車等駐車場20カ所のうち自動二輪車を駐車できる施設を15カ所指定している（収容可能台数については、原付と自動二輪車との区別がないため括弧である）。

● 岡山市の自動二輪車駐車場の整備状況（平成27年4月1日現在）

	自動二輪車（125cc以下）が駐車可能	自動二輪車（排気量制限なし）が駐車可能
施設数	7カ所	8カ所
収容可能台数	724台（原付含む）	

■ 自動二輪車受け入れのチェックフロー（岡山市の例）

岡山市では、既存の市営自転車等駐車場（総数82カ所）のそれぞれへ、自動二輪車を受け入れるかどうかの判断を以下の手順で行った。

1) 市営自転車等駐車場の種類のなかから、受け入れ可否を検討する施設を選別

- A 有料自転車駐車場（駐車対象：自転車のみ）
- B 有料自転車等駐車場（駐車対象：自転車・原付）
- C 無料自転車等駐車場（駐車対象：自転車・原付 ※自転車だけの施設も含む）

AとCは、駐車スペースに余裕がない（利用台数が多い／規模が小さい）ことから、Bの有料自転車等駐車場についてのみ検討対象とした。

2) 自動二輪車スペースとして活用できる原付スペースを把握（岡山市の判断基準）

- ・ 平置きであること。
- ・ 施設の利用状況から、自動二輪車が駐車可能な「空き容量」があること。
- ・ 施設の改変が不要、もしくは簡易であること。

→以上を踏まえ、活用できるスペースの奥行・幅を抽出。

→自動二輪車を規格（125cc以下、125cc超）で分類し、施設ごとに収容台数を算出。

※自動二輪車の受け入れに必要な駐車枠の大きさは、車両平均サイズを目安に以下の通り設定した。

- ・ 自動二輪車（125cc以下）：奥行1.83m×幅0.8m以上
- ・ 自動二輪車（125cc超）：奥行2.26m×幅1m以上

自工会『自治体の二輪車駐車場事例集2013』を参考にして算出。

岡山市
事例 29

郊外駅へのアクセスを促す駐車場

施設名：北長瀬駅南口自転車等駐車場



建物の奥に原付ゾーンがレイアウトされている。カベには網状のスチールが使われており、洗練された施設デザインになっている。



火災報知器が設置されている。



セキュリティのために監視カメラが設置されている。

ロケーション

JR 北長瀬駅は JR 岡山駅から西に約 4 km に位置し、平成 17 年にオープンした比較的新しい駅（写真 1）。市の中心部への自動車交通需要を抑えるため、この駅まで自転車や二輪車でアクセスし、鉄道で中心部へ移動するパーク＆ライドを奨励。その施策の一環で駐車環境を充実させ、駅南口に自転車駐車場と二輪車駐車場を駅舎と一体で整備した。

レイアウト

入口は自転車と二輪車に分かれており（写真 2）、さらに二輪車の駐車場内は自動二輪車と（写真 3）と原付に分かれている。駐車枠ごとにチェーンロックが設置されており、集中精算機で精算する方式をとっている。開設以来、二輪車の一時利用は 1 カ月あたり 200 件前後で推移している。

施設概要

所在地	北区北長瀬表町 2 丁目
用地	市道
供用開始	平成 27 年 2 月
収容台数	75 台
設置主体	岡山市
施設管理	岡山市
料金	一時利用：1 日 1 回 200 円 定期利用：1 カ月 2,620 円 3 カ月 7,020 円 ※学生料金あり
精算方式	チェーンロック・集中精算機

岡山市
事例 30

二輪車利用者の要望に応じて設置

施設名：下石井高架下自転車等駐車場

ロケーション

JR 岡山駅東口の大通り「市役所筋」から、西口へと抜ける市道（写真 1）の高架下に整備（写真 2）。岡山駅まで徒歩 5 分程度の距離にある。

設置を可能にした要件

自動二輪車の放置車両が多い区域だったが、民間も含めて自動二輪車の駐車場がなかったため、利用者から駐車場整備の要望が出ていた。

高架下の空間はもともと自転車等駐車場が整備されていたが、まだ活用できるスペースが残っていたため、自動二輪車の駐車スペースとして整備することができた（写真 3）。

レイアウト

自転車と原付の駐車ゾーンと自動二輪車専用の駐車ゾーンに分けている。入口も別々にしてある。

施設概要

所在地	北区下石井一丁目
用地	市道（道路高架下）
供用開始	平成 27 年 1 月
収容台数	48 台
設置主体	岡山市
施設管理	指定管理者
料金	一時利用：1 日 1 回 200 円
精算方式	チェーンロック・集中精算機



自動二輪車専用
駐車ゾーンへの
入口。



自動二輪車の駐
車枠は幅が広く
とっており、枠
への出し入れが
し易い。



担当部署	まちづくり部 交通対策課 交通企画係	電話 042-528-4360
	まちづくり部 交通対策課 自転車対策係	

■立川市の二輪車駐車場対策

東京都立川市では二輪車の駐車対策に関して、排気量 125cc を超えるものは市営自動車駐車場へ受け入れ、125cc 以下のものは市営自転車駐車場に受け入れるという方針を明確にしている。

市内には市営自動車駐車場が 7 カ所あるが、このうち自動二輪車を駐車できる施設は 3 カ所で、自動二輪車の収容可能台数は一時利用のみで、合計 54 台となっている。

一方、市営自転車駐車場は、JR 立川駅周辺および西武線周辺に設置されており、原付および 125cc 以下の自動二輪車が駐車できる施設は 7 カ所、収容可能台数は合計 558 台となっている。

自転車駐車場への受け入れ事例：立川駅北口第三有料自転車等駐車場



利用率は非常に高く、二輪車ゾーンはほぼ満車状態だ。

JR 立川駅北口の曙町 2 丁目に位置する自転車等駐車場。原付と 125cc 以下の自動二輪車と併せて 161 台が収容できる。

原付と自動二輪車の利用比率はおよそ 3 対 1。有人管理のため整然と収容されている。

二輪車の利用料金は、一時利用が 1 回 24 時間まで 260 円。定期利用は市内在住者の一般で 1 カ月 4,400 円。学生で同 2,600 円となっている。管理人の常駐時間は 6 時 30 分～ 20 時だが、利用は 24 時間可能。

立川市 自動車駐車場の一部を二輪車枠に転用 事例 31 施設名：北口第一駐車場

ロケーション

JR 立川駅北口から約 500m の距離にある立体式の市営自動車駐車場（写真 1）。平成 6 年にオープンした施設だが、17 年に四輪車の駐車枠を一部転用して、自動二輪車を 17 台受け入れている。

レイアウト

入口は、四輪車と自動二輪車で分かれている（写真 2）。入場すると、柱を補強する斜めの梁があるため、四輪車の駐車に適さないスペースがある。そこに、二輪車の駐車枠を 2 列で配置している（写真 3）。

奥に管理人のいる部屋があり、駐車の受付や料金徴収などの対応を行う。

稼働率は高く、ほぼ満車状態が続いている上に回転もいい。

施設概要

所在地	曙町 2-36-2
用地	市有地
供用開始	平成 17 年 6 月
収容台数	17 台
設置主体	立川市
施設管理	指定管理者
利用時間	8：30～22：30
料金	60 分 100 円・当日最大 500 円
精算方式	管理人による徴収



入口には車両感知センサーが設置されており、入場があると管理室に知らせる。



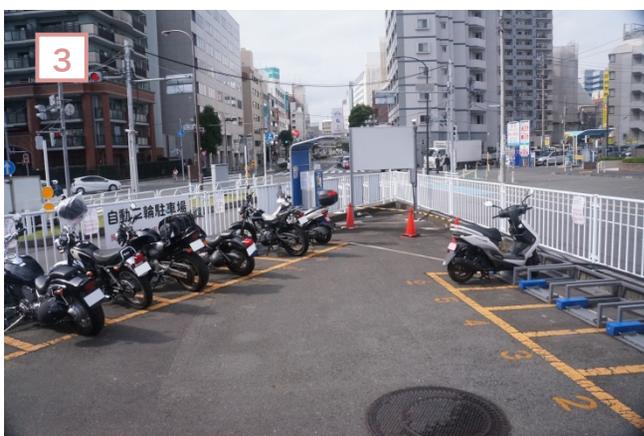
四輪車の駐車スペースとは完全に分離されている。



立川市
事例 32

自動車駐車場のデッドスペースを活用

施設名：緑川第四駐車場



四輪車が入場する場合は遮断機のあるゲートを通るが、二輪車はその脇に設けた専用通路を通ることになっている。



集中精算機に駐車枠の番号を入力することで料金が表示され、コインを投入するとフラッパー式のロックが解除される。

ロケーション

JR 立川駅北口から約 500m 離れた市道に接して設置された自動車駐車場（写真 1）。市道から右折して入場する。昭和 49 年に開設された古い駐車場だが、平成 17 年に敷地の一部に自動二輪車（125cc 超）の駐車スペースを設けた（写真 2）。

レイアウト

駐車場のいちばん奥が三角地になっており、四輪車の駐車には適さない。使い勝手の悪いデッドスペースだったが、二輪車の駐車スペースとしてならば有効に駐車枠をレイアウトできる（写真 3）。四輪車の駐車ゾーンとの境界は簡易なパーテーションで分離。大型バイクの利用が多く、近隣の事業所への通勤などに利用されている以外に、ツーリング客による利用もうかがえる。

施設概要

所在地	曙町 2-26-13
用地	下水道（暗渠上）
供用開始	平成 17 年 6 月
収容台数	17 台
設置主体	立川市
施設管理	指定管理者
料金	60 分 100 円・当日最大 400 円
精算方式	フラッパー式ロック・集中精算機



写真：市の助成によって設置された民営「くまもとまちなか駐輪場 シャワー通り」

担当部署	建設局 土木管理課 自転車対策室 管理班	電話 096-352-2259
------	----------------------	-----------------

■熊本市の二輪車駐車場対策

熊本市では、二輪車（125cc 以下）を駐車できる市営駐車施設は「熊本市営駐輪場」と「辛島公園地下自転車駐車場」の2カ所で、合わせて721台が収容可能となっている。125ccを超える二輪車については「辛島公園地下自転車駐車場」でのみ受け入れており、50台が収容可能となっている。

■民間活力の導入による効果

公営施設だけでは駐車需要に対して収容力が圧倒的に不足しているため、同市では、民間に対して自転車駐車場および二輪車駐車場整備への積極的な事業参加を呼びかけている。とくに平成23年度には民間の自転車等駐車場整備に対する補助金の交付を行い、これに応募した企業によって、24年度6月までに、自転車駐車場が10カ所（自転車収容可能台数2,879台）と、二輪車（125cc以下）の駐車施設が4カ所（原付等収容可能台数501台）が新たに設置された（併設施設が3カ所あるので実際には合計11カ所整備された）。

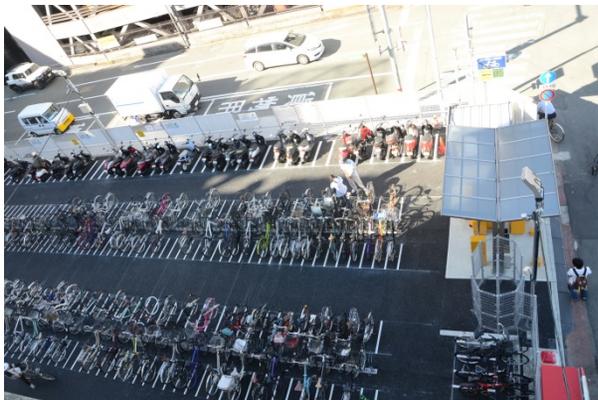
この補助金によって整備された自転車等駐車場は「くまもとまちなか駐輪場」という名称で設置され市民から好評を得ている。その後、自動二輪車（排気量制限なし）を収容する民間駐車施設も増えており、同市の民間活力導入は奏功しているケースといえる。

また、平成23年度の調査では、市役所周辺の自転車放置禁止区域に約1,600台の放置自転車・二輪車があったが、26年度の調査では約100台にまで減少しており、民間の施設整備による放置防止効果は大きいものとなっている。

熊本市 事例 33

民間による二輪車駐車場整備促進

施設名：くまもとまちなか駐輪場 ほか



くまもとまちなか駐輪場 下通 1 丁目

市役所の南側近くに開設された自転車等駐車場。自転車 451 台と、二輪車（125cc 以下）83 台が収容可能。料金は 2 時間まで無料で、以降、6 時間ごと 100 円。

敷地をフェンスで囲むことで個別のチェーンロックを不要にし、初期投資費用を抑えることができた。



くまもとまちなか駐輪場 銀座通り

繁華街の一角に設置された自転車等駐車場。自転車 313 台と、二輪車（125cc 以下）119 台が収容可能。料金は 2 時間まで無料で、以降、自転車は 8 時間を超えるごと 100 円、二輪車（125cc 以下）は 4 時間を超えるごと 100 円となっている。二輪車（125cc 以下）の需要が高いため、自転車との料金差が大きくても二輪車（125cc 以下）の利用は多い。



下通 1 丁目駐車場

上記「銀座通り」の自転車等駐車場に隣接して設けられた自動二輪車専用駐車場。収容台数は 10 台。料金は 1 時間ごとに 100 円となっている。道路に接して開放された敷地となっており、入出庫が容易にできる。1 台ごとのチェーンロックを採用しているが、一定の利用率があるため導入コストは回収できている。



パースト 24 花畑コインパーキング

熊本城の南側に平成 27 年に設置されたばかりの二輪車駐車場。既存の自動車駐車場に二輪車枠 20 台分を追加併設した。料金は 1 時間 100 円で 12 時間まで最大で 500 円。自動二輪車と原付の駐車ゾーンを分け、定期利用枠を設けるなど試行しつつ運営している。屋根の天井に監視カメラを設置し防犯を図っている。



125cc以下の
自動二輪車に限る
ここから

第3章

資料編



鶴見南科

YOKOHAMA
MEDICAL CENTER



トランクフル
0120-52-4102

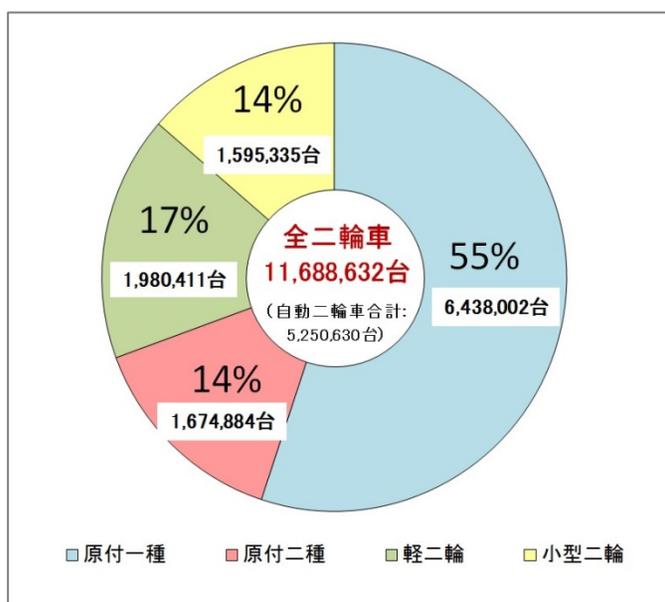
1. 二輪車の保有状況

国内の二輪車保有台数は、平成26年3月末現在で原付が643万8,002台、自動二輪車が525万630台、合わせて1,168万8,632台となっている。国民の約11人に1台の割合で普及している。

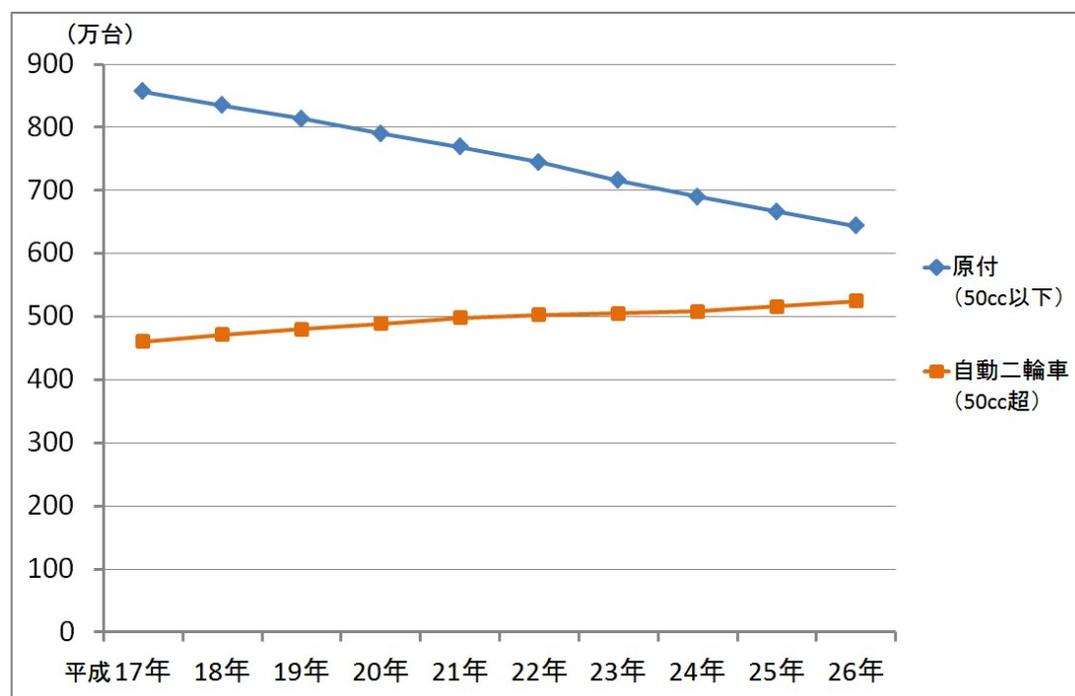
排気量別に占有率をみると、原付一種が二輪車全体の55%を占め、原付二種が14%、軽二輪が17%、小型二輪が14%の割合となっている。

また、近年の二輪車保有台数の推移をみると、原付は年々減少しているが、自動二輪車は年々漸増する傾向にある。このことから、自動二輪車の駐車需要は拡大する傾向にあるといえる。

■国内二輪車保有台数（平成26年3月末現在）



■国内の二輪車保有台数の推移（各年3月末現在）



※原付および自動二輪車（125cc以下）の保有台数については総務省統計（賦課期日現在台数）による。
125ccを超える自動二輪車の保有台数は国土交通省調べ。

2. 駐車関係法令の動き

2-1 自転車法

放置自転車が社会問題化したのは昭和 50 年代からで、国は昭和 55 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』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自転車駐車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、昭和 50 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、国は自転車法を改正してその対象に原付を含め、平成 5 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』を施行した。

■平成 5 年の自転車法改正のポイント

	改正前	改正後
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。	撤去費用等を所有者から徴収することや、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、駅周辺の自転車等駐車場では自動二輪車を“規定外”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おり、このクラスを駅の自転車等駐車場に収容してほしいというニーズが高まっている。また、さらに排気量の大きい自動二輪車に関しても、駅周辺にマンションや事業所がある場合には保管目的の長時間駐車の需要が高く、自転車等駐車場の定期貸しを希望する利用者が多い。

平成 22 年 4 月、国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課（当時）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」との通知を発行。「自転車駐車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。

■自転車駐車場への自動二輪車受け入れを促す通知①（平成 22 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

■自転車駐車場への自動二輪車受け入れを促す通知② (平成 23 年 5 月 12 日・国土交通省)

平成 23 年 5 月 12 日
国都街発第 11 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

自動二輪車の駐車対策について (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ご尽力を賜り、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、その推進を図ら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います。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受け入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受け入れを進めて頂きますようお願いいたします。

なお、貴管内市町村（駐車場施策及び自転車駐車場施策担当。政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方お願いします。

1. 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。このため、平成 22 年 4 月 20 日付（国都街発第 6 号）において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、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入れを積極的に推進していただきますよう、よろしく御礼申し上げます。

特に、125cc までの自動二輪車の駐車施設については、平成 22 年 9 月末時点において 26 都市、219 箇所の自転車駐車場において約 47,000 台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。

(次ページに続く)

2. 既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受け入れるために改良することと「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第 22 条の規定に基づく財産処分の規定の関係については次の通りです。これを踏まえ、既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。

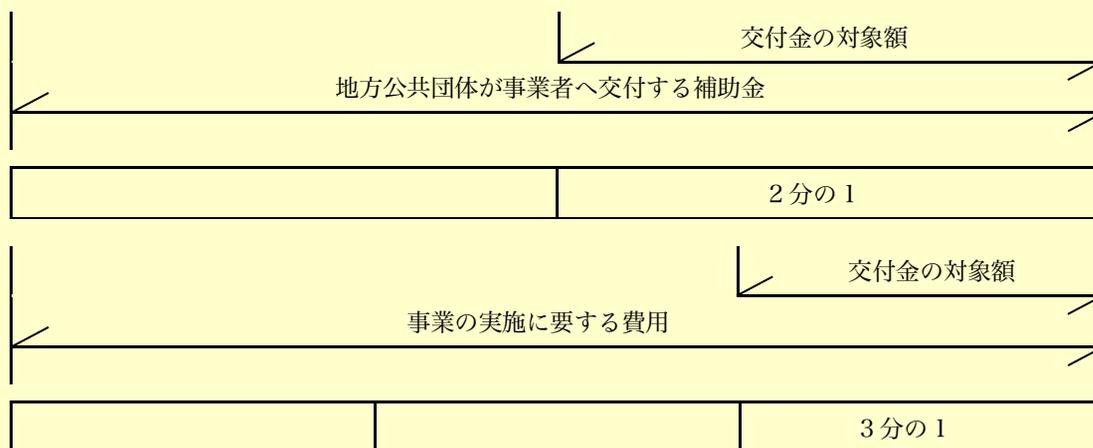
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、自動二輪車を受け入れるために改良することが公布の目的に反していると考えません。

3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、自動二輪車を受け入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能です。以下を参照し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者へ交付する補助金の額の 2 分の 1 又は事業の実施に要する費用の 3 分の 1 のいずれか低い額とする。



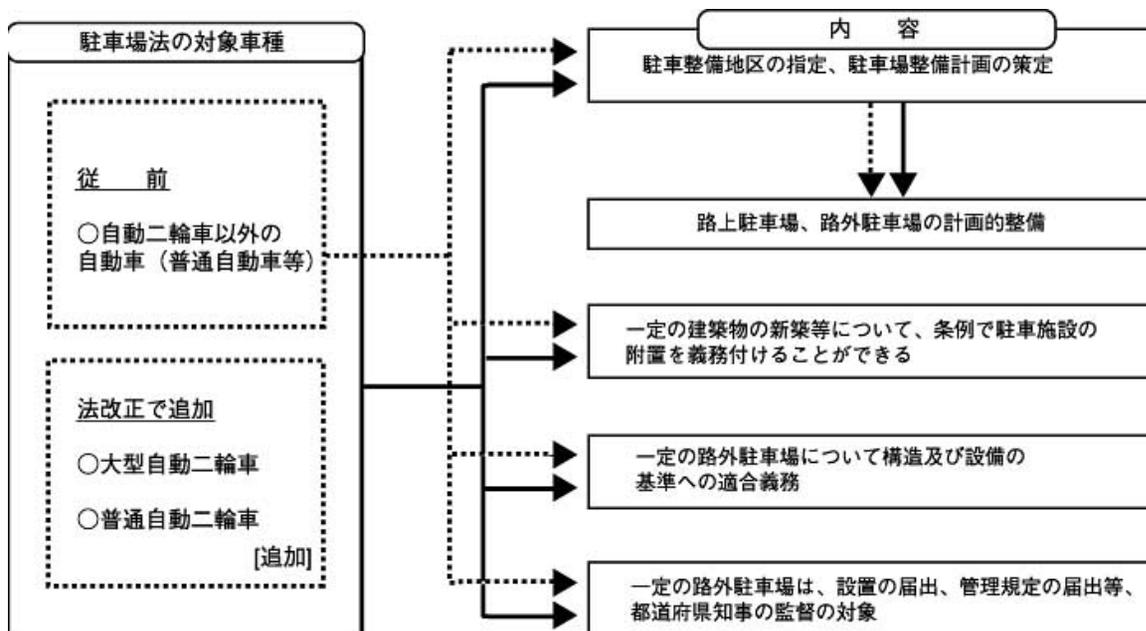
以上

2-2 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（側車付きのものを除く。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）以外のものをいう」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、平成 18 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、18 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。

2-3 道路法施行令

駐車場法の改正に続き、平成 18 年 11 月に道路法施行令が改正され、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（19 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、道路管理者が道路附属物として路上駐車施設を設置することができるが、わが国では「駐車場は道路外への設置が基本」という考えによって、駐車場を道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、民間企業などさまざまな事業主体が、道路占用許可を受けて道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、神戸市の商店会が市道の占用許可を得て、二輪車の路上駐車施設を設置・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、自治体による路上二輪車駐車施設は増えつつある。

3. 二輪車駐車場の整備基準

3-1 整備の指針となる基準等

① 駐車場法施行令

平成18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的基準についても、二輪車を考慮した改正がなされた。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当か、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

・ 駐車場法施行令第7条及び8条関連

- (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っては、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メートル以上の内の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、国が示した標準駐車場条例のなかで附置義務駐車施設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

平成18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自転車等駐車器具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、自転車等駐車器具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。さらに原動機付自転車等駐車器具の場合、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

平成18年11月に国土交通省道路局地方道・環境課から路上自転車・自動二輪車等駐車場の設置指針が示された。路上自転車・自動二輪車等駐車場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。

■路上自転車・自動二輪車等駐車場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』が社団法人日本道路協会より刊行されている。

3-2 二輪車の占有面積

国内二輪4社から販売されている二輪車のサイズ（目安）は、下表の通り。

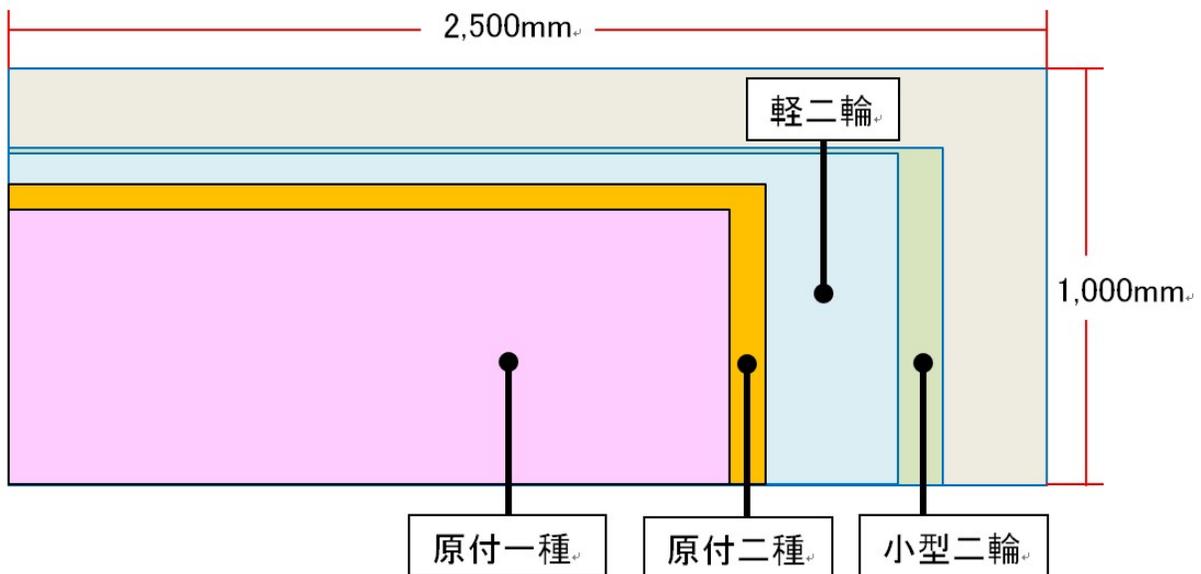
国内で販売されている二輪車を車両区別に分け、カタログデータから全長、全幅、全高についてそれぞれ平均値をとったもの。

イメージ図でもみてわかるように、原付一種と原付二種のサイズは、全長、全幅において大きな差はないことがわかる。

■国内市販二輪車の車両区別平均サイズ

	全長	全幅	全高
原付一種 (50cc 以下)	1,745mm	658mm	1,040mm
原付二種 (50cc 超～125cc 以下)	1,830mm	720mm	1,056mm
軽二輪 (125cc 超～250cc 以下)	2,150mm	809mm	1,138mm
小型二輪 (250cc 超)	2,259mm	810mm	1,185mm

■二輪車の車種区別の占有面積比較イメージ



自治体の二輪車駐車場 事例集 2016

- 道路を活用した施設整備 -

平成 28 年 3 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.

