

# 二輪車の 駐車環境と課題

自治体における二輪車駐車対策調査からの提言



2008年4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

日本自動車工業会 二輪車特別委員会では、2004年度に「二輪車の駐車環境に関する調査研究」を実施し、街なかにおける二輪車の駐車を確保・拡充するため法令の整備が急務であること、現行の法制下において路上にも駐車施設を導入することが可能である点などを指摘した。

また05年度には、「二輪車駐車環境の向上をめざして」と題して、民間の自動車駐車場に調査を行うなどして二輪車の収容を促す方策を探り、いくつかの優良な二輪車駐車場について運営状況などを取りまとめた。

その後、道路交通法改正による違法駐車取締りの強化、駐車場法の改正、道路法施行令の改正と続き、二輪車の駐車に関する法制が大きく変化した。従来、大きく問題視されなかった二輪車の路上駐車は、四輪車と同様に取締りが行われ、二輪車ユーザーには厳しく自覚が求められるようになった。一方、二輪車業界が求めてきた駐車場法の改正もあり、自動二輪車の駐車場整備に関する法的根拠が明確にされることとなった。さらに、道路法施行令の改正も行われ、道路管理者以外の者でも二輪車の路上駐車を設置できる規定が設けられた。同時に二輪車駐車場の設計指針も明らかにされ、駐車場整備の実務に大いに役立つ内容となっている。

今回の調査は、そうした法制の見直しを受けて、公共駐車場の整備を進める立場にある地方自治体において、駐車場行政のあり方や条例等に変化が生じたか、具体的にはどのような二輪車駐車対策を行っているか概況を把握しようというものである。

折しも、「二輪車の駐車を増やしてほしい」という二輪車ユーザーの声が全国から当会に寄せられており、賛同者が90万人を超える大規模な署名運動に発展している。都市の交通社会にとって二輪車の駐車環境整備は重要課題であり、問題解決のための取り組みを早急に推し進める必要がある。

本報告書が、全国各都市の二輪車駐車場整備を進めるうえで、国や地方自治体など関係各方面の今後の施策検討に資すれば幸いである。調査にご協力をいただいた自治体のご担当者の皆様にはここに厚くお礼を申し上げます。

2008年4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 .....	5
(1) 目的 .....	5
(2) 二輪車の定義 .....	5
(3) 駐車場の定義 .....	6
(4) 調査研究フロー .....	6
(5) アンケートとヒアリングの概要 .....	8
(6) 近年の法制の改正 .....	9
調査結果 .....	10
(1) アンケート結果 自治体における二輪車駐車対策の概況 .....	10
(2) アンケートに寄せられた自治体の声 .....	11
(3) ヒアリング結果 参考となる取り組み .....	11
まとめ .....	12
二輪車駐車環境整備を促す提言 .....	13
<b>1 章 自治体における二輪車駐車対策</b>	
1. 二輪車駐車対策アンケートの結果 .....	17
1-1 自動二輪車の駐車対策に関する行政の新しい動き .....	17
1-2 駐車対策の実施状況 .....	22
1-3 路上駐車場整備への関心 .....	29
1-4 今後の動向 .....	34
2. 自治体の新しい取り組み .....	39
2-1 横浜市の二輪車駐車対策 .....	39
2-2 世田谷区の二輪車駐車対策 .....	42
2-3 仙台市の二輪車駐車対策 .....	44
2-4 広島市の二輪車駐車対策 .....	50
2-5 その他の自治体の取り組み .....	52

## 2 章 資料・二輪車を取り巻く駐車環境

---

### 資料 1. 二輪車の違法駐車対策..... 59

---

#### 資料 1-1 自動車の違法駐車対策..... 59

#### 資料 1-2 新しい駐車違反取締り制度..... 60

(1) 放置車両の使用者責任の拡充..... 60

(2) 違法駐車取締り事務の民間委託..... 61

#### 資料 1-3 二輪車の駐車違反取締り..... 61

#### 資料 1-4 駐車規制区間の見直し..... 65

#### 資料 1-5 時間制限駐車区間の運用見直し..... 65

---

### 資料 2. 駐車場関連法令の改正..... 66

---

#### 資料 2-1 駐車場法に含まれた自動二輪車..... 66

#### 資料 2-2 駐車場法の改正で期待される効果..... 67

#### 資料 2-3 二輪車の駐車施設に関する技術的基準..... 68

#### 資料 2-4 道路法施行令の改正 道路占用物件としての二輪車路上駐車場..... 70

---

### 資料 3. 駐車場関連法令..... 72

---

(1) 駐車場法・新旧対照(抜粋)..... 72

(2) 駐車場法施行令・新旧対照(抜粋)..... 73

(3) 道路法施行令・新旧対照(抜粋)..... 76

(4) 横浜市駐車場条例..... 77

(5) 世田谷区自動二輪車の違法駐車等の防止に関する条例..... 79

(6) 世田谷区民営自動二輪車駐車場育成助成金交付要綱..... 80

(7) 仙台市自転車等駐車場条例..... 82

参考文献..... 83

# 調査概要

## (1) 目的

道路交通法の改正で2006年6月1日から違法駐車取締りが強化された一方、同年11月に改正駐車場法が施行され自動二輪車の駐車場整備に法的な根拠づけがなされたほか、翌07年1月には改正道路法施行令が施行され、道路管理者以外の者でも二輪車の路上駐車を設置できるようになるなど、法令の整備が進んでいる。

今回の調査は、上記の法令の見直しなどの動向を捉えて、地方自治体の二輪車駐車対策がどのように行われているか、取り組みの概況を把握するために実施した。その結果を踏まえて、今後の交通社会に二輪車の駐車空間をいかに確保・拡充していくか、課題を抽出し解決の方向性を考察することとした。

## (2) 二輪車の定義

ここでいう「二輪車」とは、道路交通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」または「自動二輪」と表記する（図1）。

[ 図1 ] 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）	本報告書の呼称
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 (自動二輪)
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		

---

### (3) 駐車場の定義

---

ここでいう「駐車場」とは、“一般公共の用に供される駐車場”のことで、車両の保管場所（車庫）や、特定の者が専用的に利用する駐車場は含まれない。

「駐輪場」とは、自転車駐車場または原付等を収容している自転車等駐車場と同義。

また、パーキングメーター等により管理される時間制限駐車区間は、厳密には「駐車場」の概念には当たらないが、ここでは広義に「一般公共の用に供される一時利用の駐車場所」と捉える。

「駐車場所」または「駐車スペース」「駐車空間」といった言葉は、建物として設置された駐車場だけでなく、路上の駐車施設、時間制限駐車区間、駐車規制されていない道路区間など、駐車可能な道路や道路附属物を含めた場所・空間の総体をいう。

### (4) 調査研究フロー

---

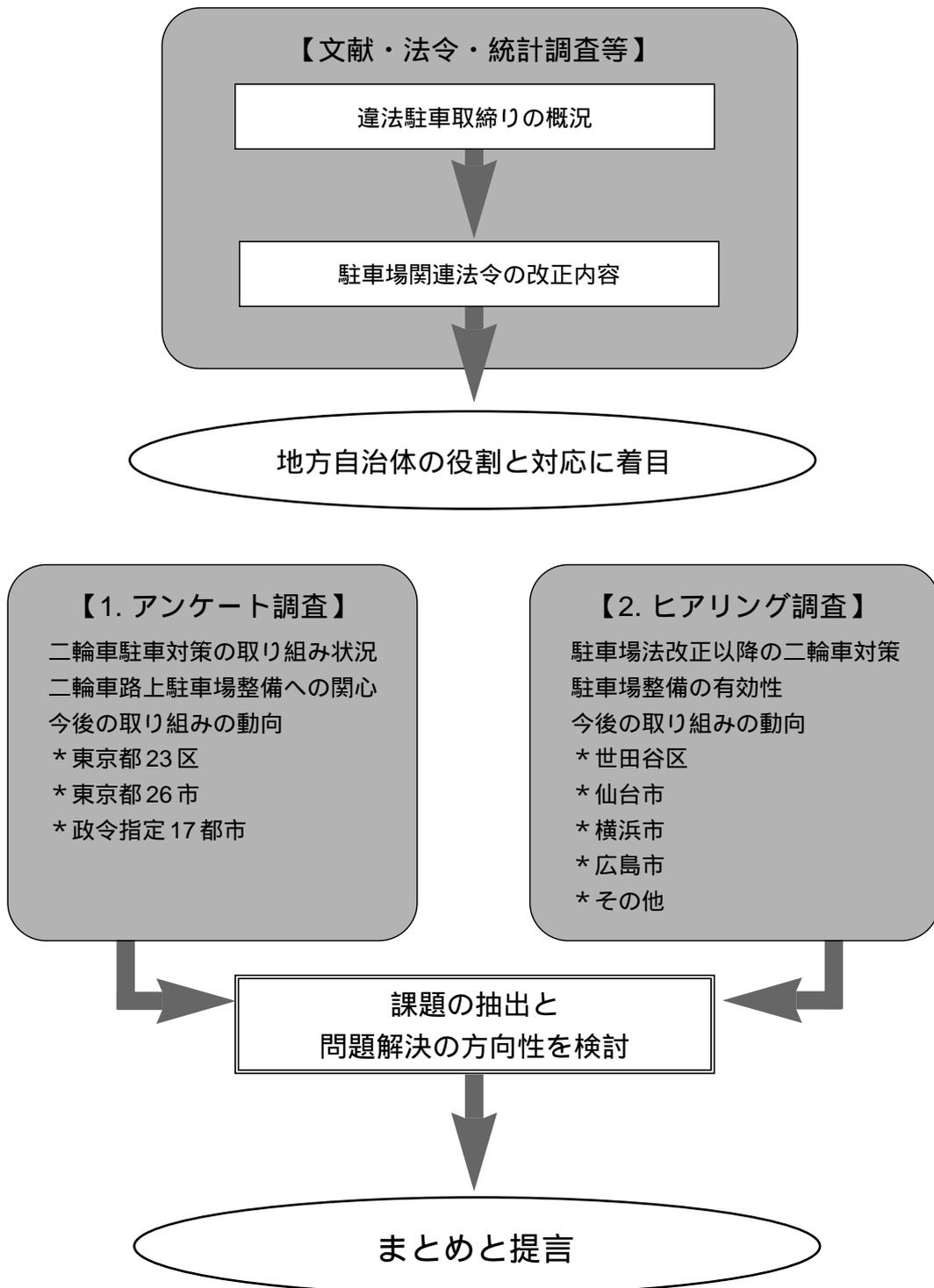
今回の調査では、東京都23区・26市および政令指定17都市の合計66自治体に対して、二輪車駐車対策の取り組み状況についてアンケートを行った。

さらにそのアンケート結果をもとに、近年、二輪車の駐車に関連する条例を制定した自治体や、路上に二輪車駐車場を導入した自治体にヒアリングを実施し、参考事例として運用の状況など情報を集めた。

これら二輪車駐車対策の進捗状況を踏まえて、今後さらに駐車場所を確保・拡充するための要件を挙げ、国や地方自治体が取り組むべき施策の方向性を検討し、行政府に対する提言としてまとめた。

なお、昨今の二輪車を取り巻く駐車環境に関連する法制の動向について情報を集め、既存の出版物や統計資料等を援用しながら趨勢をとりまとめて資料とした（図2 = 次頁）。

【図2】 調査研究の流れ



---

## (5) アンケートとヒアリングの概要

---

二輪車の駐車場不足への社会的関心が高まるなか、駐車場を整備促進する立場にある地方自治体が二輪車の駐車対策にどのように取り組んでいるか、東京都の区市と政令指定都市の担当部署に質問票を配布して回答を求めた。また、この質問項目の中には、過去に当会が行った同種のアンケートと同じ質問もあり、自治体において、ここ数年で二輪車への対応が変化してきている様子もうかがうことができた。

さらに、アンケートの結果から、近年、条例を見直すなど二輪車駐車対策に積極的に取り組んでいる自治体や、特徴的な施策を行っている自治体を選んでヒアリングを行い、対策の内容をとりまとめた。

### 自治体への自動二輪車駐車対策アンケート

調査名称：自動二輪の駐車対策の現況（自治体調査）

調査時期：2007年6月

調査対象：地方自治体（66自治体） 東京都23区・東京都26市・政令指定17都市の  
自動二輪車の駐車対策担当部署

調査方法：各自治体の担当部署に対して調査票を送付し、回答を回収した。

有効回答：66の自治体がすべて回答（回収率100%）

質問内容：（1）自治体における自動二輪車の駐車対策に関する新しい動きについて  
（2）街なかの自動二輪車に対して何らかの駐車対策を行っているかどうか  
について  
（3）自動二輪車の駐車場所を路上に確保することへの関心について  
（4）今後の自動二輪車の駐車場整備の動向について

### 自治体へのヒアリング

調査期間：2007年7月～2008年2月

調査対象：横浜市、世田谷区、仙台市、広島市

調査内容：（1）駐車場法改正以降の二輪車駐車対策について  
（2）二輪車駐車場整備の有効性について  
（3）今後の二輪車駐車場整備の動向について

## (6) 近年の法制の改正

### 警察庁 二輪車の駐車違反取締りを強化

施行後1年間 二輪車の駐車違反取締りが40万件を突破(従前の約3.8倍に急増)  
2006年6月以降1年間の二輪車の違法駐車取締り件数(放置車両確認標章取付件数)は、新たな制度が導入される以前の2005年1年間の取締り件数(駐車違反告知件数)の約3.8倍に達した。

2007年1年間 二輪車の駐車違反取締りが52万件を突破(05年の約4.8倍に激増)  
2007年1年間の二輪車の放置車両確認標章取付件数は、52万1,454件となった。

二輪車駐車場不足が顕在化し、駐車場整備が求められる

### 国土交通省 駐車場の設置を促す法令の整備

駐車場法が改正され自動二輪車の駐車場整備の法的根拠が確立

2006年11月、改正駐車場法が施行され、同法の自動車の定義に、普通自動二輪車と大型自動二輪車が追加された。これにより、国や地方自治体は法的な根拠をもって自動二輪車の駐車場整備を進めることができるようになった。

道路法施行令が改正され二輪車の路上駐車場の導入が可能に

2007年1月、改正道路法施行令が施行され、道路管理者以外の者でも二輪車の路上駐車場を設置できる規定が設けられた。また同時に、二輪車の駐車場設置に関する指針も策定された。

国や地方自治体に  
二輪車駐車場整備を促進する役割と責任が生じている

## (1) アンケート結果 自治体における二輪車駐車対策の概況

近年、二輪車の駐車対策について新しい動きのあった自治体は、全体の50%（17頁）

この5年間で、二輪車の駐車対策のために自治体が体制を整えたり、予算増や条例の見直しなど何らかの変化があったのは、66自治体のうち半数の33自治体（50.0%）だった。

公共の二輪車駐車場の設置に取り組んでいる自治体は、全体の19.7%（23頁）

街なかの二輪車の駐車需要に対する具体的な対策では、「公共の二輪車駐車場の設置に取り組んでいる」とした自治体は13自治体（19.7%）で、積極的な取り組みを持っている自治体はまだ少ない。

自治体によって二輪車駐車対策の進捗に格差がある

二輪車の路上駐車を導入した自治体は、全体の4.5%（29頁）

66自治体のなかで、二輪車の路上駐車を供用しているのは3自治体（4.5%）しかなかった。導入事例がきわめて少なく、「前向きに検討中」が10自治体（15.2%）あるものの、導入を断念している自治体も多く、取り組みの難しさをうかがわせる。

今後、二輪車の駐車場整備を拡充していくとした自治体は、全体の40.9%（34頁）

66自治体のなかで、今後さらに二輪車の駐車場所を確保・拡充していくとしたのは27自治体（40.9%）だった。法令の改正などを経ても、自治体は依然として二輪車駐車場の整備に消極的なのが実情である。

二輪車駐車対策はまだまだ積極的とはいえない

## (2) アンケートに寄せられた自治体の声

### 二輪車の駐車対策についてどう捉えているか

- 「自転車の駐車対策で手いっぱい」
- 「駐車場用地の取得が困難。スペースがない」
- 「財源が不足。予算がない」
- 「自動二輪の駐車需要がない。利用者からの要望がない」

### 路上二輪車駐車場の導入についてどう捉えているか

- 「広い道路がない」
- 「安全確保の問題があり難しい」
- 「関係機関と協議しているがなかなか合意が得られない」

法整備を行ってもまだ課題が残っている

## (3) ヒアリング結果 参考となる取り組み

### 条例改正・附置義務導入（ 39 頁）

横浜市では、2007年4月に「横浜市駐車場条例」を改正。自動二輪車の駐車場整備に関して総合的、計画的に取り組んでおり、民間駐車場事業者の関心も促している。とくに商業地域等では、一定規模の施設には自動二輪車駐車場の附置義務を設けるなど、踏み込んだ施策を行っている。

### 条例制定・助成制度導入（ 42 頁）

世田谷区では、2007年4月に「世田谷区自動二輪車の違法駐車等の防止に関する条例」を制定。行政、住民、事業者それぞれの責務を定めている。また、二輪車駐車場の整備促進を図るため独自の助成制度を導入。規定に合致する整備に対して、収容1台当たり10万円を限度として補助金を支給している。

### 路上駐車場導入（ 44 頁）

二輪車駐車場整備に関する先進都市である仙台市は、従来整備してきた路外駐車場に加えて、地元警察と協議のうえ、2007年6月から市内の2カ所に二輪車の路上駐車場を導入した。利用者から好評である。

### 四輪車の路上駐車場を二輪車用に転用（ 50 頁）

広島市は、これまで市内の幹線道路に、四輪車用の路上駐車場を整備してきたが、2005年にその一部を二輪車用に転用した。現在、自動二輪車を受け入れている路上駐車場は3カ所ある。

---

## まとめ

---

二輪車の駐車環境は、ここ数年で大きく変化してきた。道路交通法の改正で駐車違反の取締りが強化されたなか、街なかにおける二輪車の駐車場不足が顕在化し、ユーザーの不満は大いに高まっている。

政府は、駐車場法を改正して自動二輪車の位置づけを明確にし、地方自治体などが総合的かつ計画的に二輪車駐車場の整備に取り組めるようにした。また、道路法施行令を改正して、道路管理者以外の者でも路上に二輪車駐車場を設置できるようにするなど、駐車場所の確保・拡充を進めようとしている。

今回、そうした背景を踏まえて、東京都23区および26市、政令指定17都市に対して、二輪車駐車対策の現状を尋ねるアンケートを行った。その結果、7割以上の自治体が何らかの二輪車駐車対策を行っていることがわかり、関心の高さがうかがえた。しかし、具体的に駐車場を整備している自治体は全体の2割程度で、路上駐車場を導入した自治体となると、わずかに3例が確認できただけである。

自治体の担当者の声を整理すると、法令が整備されて二輪車の駐車対策について法的な根拠が明らかになったとはいえ、「駐車場を整備する場所が確保できない」「財政的に難しい」「路上駐車場の導入は困難」など、さまざまな課題が残されており、取り組みを消極的にする要因となっている。

一方、積極的に二輪車の駐車対策に当たっている自治体では、条例の改正に着手し、モデルケース的に区・市自ら駐車場を整備したり、独自の助成制度を設けたり、あるいは路上駐車場を試験運用するなど、さまざまな取り組みを行って二輪車の収容力向上に努めていることがわかった。

今後は、街なかには二輪車駐車場が十分に確保されるよう政府が強いリーダーシップを発揮して、地方自治体の取り組みを促していくことが必要である。また自治体は、二輪車駐車場整備のノウハウを先行例から取り入れるなどして、早急に二輪車の駐車場所の確保・拡充を図ることが求められる。次に、問題解決の方向性をまとめて提言としたい。

## 二輪車駐車環境整備を促す提言

1. 国は、地方自治体が二輪車駐車を積極的に整備するよう助言を行うべき。

自治体のなかには、二輪車の駐車場整備についての意識が乏しいケースも少なくない。国は地方自治体に対して適切な助言を継続して行い、駐車場の確保・拡充に積極的に取り組む機運を高めていくことが必要である。

2. 国は、地方自治体が駐車場整備に着手できるようさらなる財政措置を行うべき。

現行の自動車駐車場の整備に関する助成制度は、対象となる施設の規模が大きく、自治体の負担する割合も大きいため、二輪車用に小規模の駐車場を整備する場合には活用しづらいなどの意見がみられる。

3. 警察は、地方自治体が路上に二輪車駐車を導入できるよう積極的に協力すべき。

二輪車の駐車場を整備するには、用地確保、コストの面から最も効率がいいのは路上に駐車スペースを設置することである。これには交通を管理している警察の合意が必要であり、積極的な検討がなされていないのが実情である。

4. 地方自治体は、二輪車駐車場整備のノウハウを養い、早急に対策を実践すべき。

二輪車の駐車空間を確保するには、道路管理、交通管理、街づくりの側面からのアプローチが可能である。自治体が相互に駐車場整備のノウハウを共有して、街の二輪車収容力を効率的に高めるシステムづくりを進めるべきである。

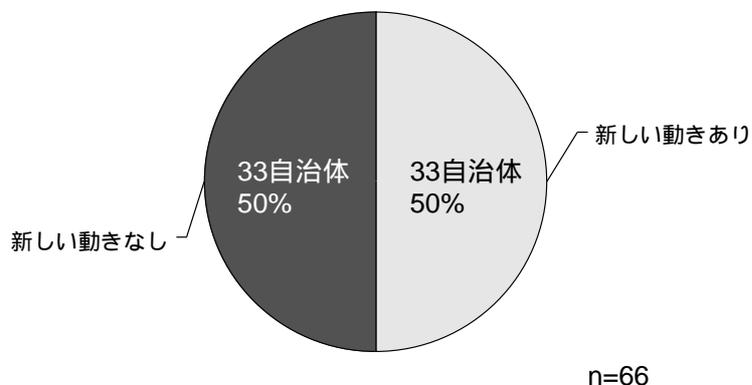
# 1 章

## 自治体における 二輪車駐車対策





〔グラフ1〕 自治体における近年の新しい動き（新体制・条例改正・予算化など）の有無



〔表1〕 新しい動きの有無（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
新しい動き（選択肢1～5）のいずれかにをした自治体	15	5	13	33（50.0%）
選択肢の「とくに新しい動きはない」にした自治体	8	21	4	33（50.0%）

n=66 自治体

この質問では“新しい動き”として5つの選択肢を挙げている（複数回答可）。これをみると、「自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した」という自治体が13自治体（66自治体の19.7%）、「自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した」という自治体が10自治体（同15.2%）などである（表2＝次頁）。「自動二輪に適用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した」という回答もあったが、6自治体（同9.1%）にとどまっている。

【表2】 新しい動きの内容（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。	4	0	3	7 (10.6%)
2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。	7	2	4	13 (19.7%)
3. 自動二輪に適用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。	3	0	3	6 (9.1%)
4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。	5	0	5	10 (15.2%)
5. その他	7	3	4	14 (21.4%)

n=66自治体

↓

選択肢「5.その他」に自由記載された回答

東京23区	
港区	自動二輪対策の基本方針を策定中。
文京区	二輪車の所有者から駐車場整備の要望があり検討中。
台東区	雷門地下駐車場（200台収容）のうち自動車枠3台を二輪車枠12台として転用予定。
品川区	区営駐輪場における自動二輪車用スペースの拡充。
目黒区	自動二輪車の適正利用を目的とした条例の設置を検討中。
中野区	自動車駐車場の空きスペースの一部をバイク置場として活用した。
足立区	民間に対して二輪車駐車スペースの設置を要望した結果、3カ所整備することができた。
東京26市	
三鷹市	自動二輪駐車場の設置を検討している。
昭島市	市内の自転車駐車場19施設のうち1カ所で、試験的に自動二輪の受け入れを検討中。
町田市	二輪車駐車スペースの拡大を図っている。
政令17市	
仙台市	公共駐車場に自動二輪が受け入れられないか検討を行った。
さいたま市	今年度、自動二輪車に係わる実態調査を実施予定。
川崎市	自動二輪車駐車場の附置義務条例の改正手続を進めている。
広島市	既設市営駐車場の活用を検討。

〔表3〕 新しい動きの有無とその内容（東京23区）

自治体名	質問1への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついてるのが「新しい動きがあった」自治体。
千代田区	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 2007年度中に調査検討を実施するため予算化。 4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
中央区	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。 2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。
港区	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。 2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。 5. 自動二輪車対策の基本方針策定中。
新宿区	4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
文京区	5. バイク所有者から駐車場整備の要望があり、検討中である。
台東区	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 5. 2007年9月1日から雷門地下駐車場（200台）の自動車枠3台を自動二輪枠12台に転用予定。
墨田区	6. とくに新しい動きはない。
江東区	6. とくに新しい動きはない。
品川区	5. 区営駐輪場における自動二輪車用スペースの拡充。
目黒区	5. 自動二輪車の適正利用を目的とした条例の設置を検討中。
大田区	6. とくに新しい動きはない。
世田谷区	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。
渋谷区	4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
中野区	5. 自動車駐車場の空きスペースの一部をバイク置場として活用した。
杉並区	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。
豊島区	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。
北区	6. とくに新しい動きはない。
荒川区	6. とくに新しい動きはない。
板橋区	6. とくに新しい動きはない。
練馬区	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。 2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。 4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
足立区	5. 民間に対し設置要望した結果、3カ所整備することができた。
葛飾区	6. とくに新しい動きはない。
江戸川区	6. とくに新しい動きはない。

〔表4〕 新しい動きの有無とその内容（東京26市）

自治体名	質問1への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているのが“新しい動きがあった”自治体。
八王子市	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。
立川市	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。
武蔵野市	6. とくに新しい動きはない。
三鷹市	5. 自動二輪駐車場の設置検討。
青梅市	6. とくに新しい動きはない。
府中市	6. とくに新しい動きはない。
昭島市	5. 19施設のうち1カ所の自転車駐車で試験的に自動二輪の受け入れを検討中。
調布市	6. とくに新しい動きはない。
町田市	5. 駐車スペースの拡大。
小金井市	6. とくに新しい動きはない。
小平市	6. とくに新しい動きはない。
日野市	6. とくに新しい動きはない。
東村山市	6. とくに新しい動きはない。
国分寺市	6. とくに新しい動きはない。
国立市	6. とくに新しい動きはない。
福生市	6. とくに新しい動きはない。
狛江市	6. とくに新しい動きはない。
東大和市	6. とくに新しい動きはない。
清瀬市	6. とくに新しい動きはない。
東久留米市	6. とくに新しい動きはない。
武蔵村山市	6. とくに新しい動きはない。
多摩市	6. とくに新しい動きはない。
稲城市	6. とくに新しい動きはない。
羽村市	6. とくに新しい動きはない。
あきるの市	6. とくに新しい動きはない。
西東京市	6. とくに新しい動きはない。

〔表5〕 新しい動きの有無とその内容（政令17市）

自治体名	質問1への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているのが“新しい動きがあった”自治体。
札幌市	3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。
仙台市	5. 公共駐車場に自動二輪が受け入れられないか検討を行った。
さいたま市	5. 今年度、自動二輪車に係わる実態調査を実施予定。
千葉市	6. とくに新しい動きはない。
横浜市	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。 2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。 4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
川崎市	5. 駐車対策として附置義務条例の改正手続を進めている。
新潟市	6. とくに新しい動きはない。
静岡市	6. とくに新しい動きはない。
浜松市	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。
名古屋市	6. とくに新しい動きはない。
京都市	4. 今年度から、自動二輪の駐車実態調査などを行う予定である。
大阪市	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
堺市	4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。
神戸市	3. 自動二輪に運用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。
広島市	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 5. 既設市営駐車場の活用検討。
北九州市	1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。
福岡市	4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。

## 1-2 駐車対策の実施状況 質問2への回答

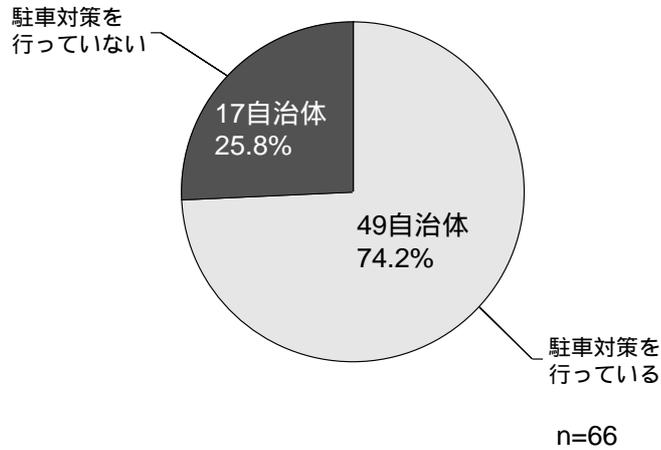
続いてアンケートでは、街なかの自動二輪車の駐車需要に対して、地方自治体が何らかの対策を行っているか尋ね、「はい」「いいえ」のいずれかを選んだうえで、「はい」ならば具体的な対策の内容を、「いいえ」ならば対策を行っていない理由を記述してもらった。

<p>【質問2】現在、貴自治体では、街なかの自動二輪に対して、何らかの駐車対策を行っていますか？</p> <p>「はい」か「いいえ」のいずれかに 印をつけ、さらに右側の設問にご回答ください。</p>	・はい	<p>対策として実施している内容に該当する項目に 印をお願いします（複数回答可）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。</li> <li>2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。</li> <li>3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。</li> <li>4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。</li> <li>5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。</li> <li>6. 警察に、駐車違反取締りの強化を要請している。</li> <li>7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。</li> <li>8. その他（空きスペースにお書きください）</li> </ol>
	・いいえ	<p>現在、自動二輪の駐車対策を行っていないのはどのような理由によるものでしょうか？（空きスペースにお書きください）</p>

結果は、何らかの駐車対策を行っている自治体は66自治体のうち49自治体で、全体の74.2%を占めた（グラフ2＝次頁）。東京都23区では20自治体、東京都26市では15自治体、政令指定17都市では14自治体が、対策を実施しているという結果であった。

ちなみに当会は2004年の秋に「二輪車の駐車環境に関する調査研究」を行い、そのなかでほぼ同様の自治体アンケート（対象：東京都23区・26市＋政令指定13都市＝合計62自治体）を実施しており、そのときの結果をみると、自動二輪車の駐車対策を行っていると回答した自治体は全体の58.1%（36自治体）だったことから、今回は16.1ポイント高い結果となっている。その後の3年間で、自動二輪車対策への関心が自治体に高まっていることがうかがえる（表6＝次頁）。

〔グラフ2〕 自治体における自動二輪車駐車対策の有無



〔表6〕 二輪車対策の有無（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
自動二輪車の駐車対策を行っている	20	15	14	49 (74.2%)
自動二輪車の駐車対策を行っていない	3	11	3	17 (25.8%)

n=66 自治体

(2004年秋に実施した同様の調査によるアンケート結果)

	東京23区	東京26市	政令13市	合計
自動二輪車の駐車対策を行っている	13	13	10	36 (58.1%)
自動二輪車の駐車対策を行っていない	10	13	3	26 (41.9%)

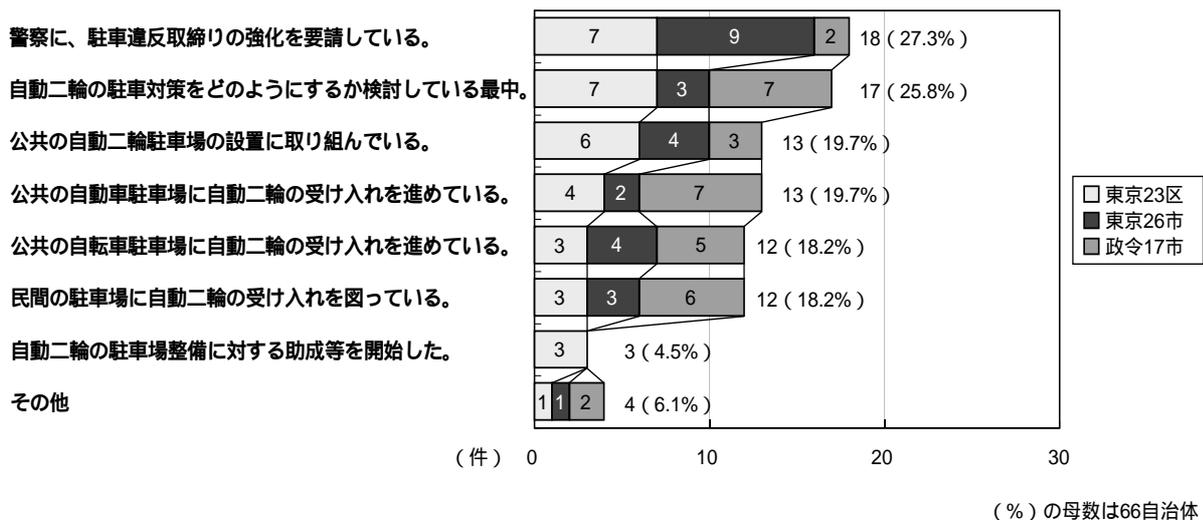
n=62 自治体

また、それぞれの自治体が行っている駐車対策とは具体的にはどのようなものかをみると、「警察に駐車違反取締りの強化を要請している」(18自治体)との回答が最も多かったが、併せて「自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる」(13自治体)「公共の自動車駐車場に受け入れを進めている」(13自治体)「公共の自転車駐車場に受け入れを進めている」(12自治体)「民間の駐車場に受け入れを図っている」(12自治体)など、それぞれの取り組みは全体の18～20%程度の自治体で行われているということが確認できた(グラフ3=次頁)。いずれもまだ2割程度という結果ではあるが、「自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中」(17自治体)との自治体も多く、これからの動向に注目したいところである。

ちなみに、2004年調査では、自動二輪車専用の駐車場を整備していた自治体は皆無で、「自動車駐車場に受け入れを進めている」のが4自治体、「自転車駐車場に受け入れを進めて

いる」のが13自治体という結果だったことから、近年、自動二輪車に関しては、自転車駐車場よりも自動車駐車場へ受け入れるケースが増えており、駐車場法改正の影響が強くみられる結果となっている。

【グラフ3】 自治体における自動二輪車駐車対策の内容



【表7】 二輪車駐車対策の内容（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。	6	4	3	13 (19.7%)
2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。	3	4	5	12 (18.2%)
3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。	4	2	7	13 (19.7%)
4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。	3	0	0	3 (4.5%)
5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。	3	3	6	12 (18.2%)
6. 警察に、駐車違反取締りの強化を要請している。	7	9	2	18 (27.3%)
7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。	7	3	7	17 (25.8%)
8. その他	1	1	2	4 (6.1%)

n=66 自治体

次頁へ

選択肢「8.その他」に自由記載された回答

東京23区	
豊島区	(財)東京都道路整備保全公社の「自動二輪車用駐車場整備助成金」を活用するよう、周知をしている。
東京26市	
多摩市	一部の自転車駐車場には自動二輪の置場が設置されている。
政令17市	
横浜市	横浜市駐車場条例を改正し(2007年5月31日公布)自動二輪車駐車場を附置義務化した。
大阪市	パンフレットやホームページで自動二輪車駐車場のPRを行っている。

一方、「対策を行っていない」と回答した17の自治体では、その理由として以下のような回答を示している。

[表8] 二輪車駐車対策を行っていない理由

東京23区	
江東区	民間駐車場の建設等、社会動向を見ている。
板橋区	自転車の駐輪対策が十分に行き届いていないので自動二輪の駐車対策まで対応できない。
葛飾区	無回答
東京26市	
青梅市	自転車駐車場整備センターが運営している自転車等駐車場では、自動二輪を受け入れている。
昭島市	駅周辺の放置禁止区域内において、自動二輪車の放置がないため。
小金井市	自転車駐車場の用地確保に苦慮している(自転車駐車場の対策に重点をおいている)
小平市	駐車場を整備できる空きスペースがない。
東村山市	現状、自転車駐車場も不足しており市営駐車場もないため。
国分寺市	現在の自転車等駐車場は自転車・原付で満杯のため、自動二輪のスペースが確保できない。
福生市	自動二輪の駐車需要がないため。
武蔵村山市	当市には鉄道駅がないため、バス停周辺の自転車駐車場整備は行っている。
羽村市	自動二輪の駐車需要が少ないことおよび財政面や土地確保が困難であるため。
あきるの市	無回答
西東京市	自動二輪免許を取得し、かつ乗車している人口が限られていることから、高額のインフラ整備をした後、採算が取れるのか懸念される。そしてバイクの騒音、排気ガスによる環境問題もネックになる。
政令17市	
千葉市	自動二輪車の利用者から要望がないため。
新潟市	新潟の地域性と思われるが、放置自転車対策が急務で、自動二輪は問題化していない。
名古屋市	本市においては、放置自転車対策が急務であり、自動二輪については今後の検討課題と考えている。

対策を行っていない理由には、おしなべて自転車駐車対策を優先しているからとの回答が多く、駐車場用地の確保や予算が乏しく、自動二輪車まで手が回らない様子が見えがえる。

しかし、自動二輪車の駐車対策への関心は高まってきており、先行して駐車場整備に取り組んでいる自治体のノウハウがほかの自治体にも提供されるなど、効率的に駐車場を拡充するための情報共有や助成制度の充実など、整備を促進していくシステムづくりが必要である。

〔表9〕 二輪車駐車対策の有無とその内容（東京23区）

自治体名	質問2への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 「はい」は自動二輪の駐車対策を行っている（名称のマスに色がついている）、「いいえ」は行っていない。	
千代田区	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
中央区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
港区	はい	4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 7. 自動二輪車対策の基本方針策定中。
新宿区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に今後取り組む。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
文京区	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
台東区	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
墨田区	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
江東区	いいえ	民間駐車場の建設等、社会動向を見ている。
品川区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。
目黒区	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
大田区	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
世田谷区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
渋谷区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。
中野区	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
杉並区	はい	4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
豊島区	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 8. （財）東京都道路整備保全公社の「自動二輪車用駐車場整備助成金」を活用してもらうよう、周知をしている。
北区	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
荒川区	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
板橋区	いいえ	自転車の駐車対策が十分に行き届いていないので自動二輪の駐車対策まで対応できない。
練馬区	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
足立区	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。
葛飾区	いいえ	無回答
江戸川区	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。

[表10] 二輪車駐車対策の有無とその内容（東京26市）

自治体名	質問2への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 「はい」は自動二輪の駐車対策を行っている（名称のマスに色がついている）。「いいえ」は行っていない。	
八王子市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
立川市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
武蔵野市	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
三鷹市	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
青梅市	いいえ	自転車駐車場整備センターが運営している駐輪場では、自動二輪を受け入れている。
府中市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
昭島市	いいえ	駅前周辺の放置禁止区域内において、自動二輪車の放置がないため。
調布市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
町田市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
小金井市	いいえ	自動車駐車場の用地確保にも苦慮している（自転車駐車場の対策に重点をおいている）
小平市	いいえ	空きスペースがない。
日野市	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
東村山市	いいえ	現状、駐輪場も不足しており市営駐車場も無いため。
国分寺市	いいえ	現在の自転車駐車場は自転車・原付で満杯のため、自動二輪のスペースが確保できない。
国立市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
福生市	いいえ	需要がないため。
狛江市	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
東大和市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。駅周辺自転車等駐車場において、原付及び自動二輪車駐車可能のため。また、自動二輪駐車場設置要望はない。
清瀬市	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
東久留米市	はい	6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
武蔵村山市	いいえ	当市に鉄道駅がないので行っていませんが、バス停周辺の駐輪場整備（自転車）は行っています。
多摩市	はい	8. 一部の自転車駐車場には自動二輪の置場が設置されている。
稲城市	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。
羽村市	いいえ	需要が少ないこと及び財政面や土地確保が困難であるため。
あきるの市	いいえ	無回答
西東京市	いいえ	自動二輪免許を取得し、かつ乗車している人口が限られていることから、高額なインフラ整備をした後、採算が取れるのか懸念される。そしてバイクの騒音、排気ガスによる環境問題。

[表11] 二輪車駐車対策の有無とその内容（政令17市）

自治体名	質問2への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 「はい」は自動二輪の駐車対策を行っている（名称のマスに色がついている）。「いいえ」は行っていない。	
札幌市	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
仙台市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。2007年6月1日より路上駐輪場。 2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 3. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。検討中。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
さいたま市	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
千葉市	いいえ	自動二輪車利用者からの要望がないため。
横浜市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。125cc以下までは、市営駐車場の収容対象となっています。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。民間事業者による自動二輪車の受け入れを促進するために、先行事例として実験的整備を行いました。1.横浜西口自動二輪車駐車場の整備 2.みなとみらい公共駐車場への受け入れ整備。 8. 横浜市駐車場条例を改正し（2007年5月31日公布）自動二輪駐車場を附置義務化した。
川崎市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪（125cc以下）の受け入れを進めている。126cc以上についても公共の自転車駐車場への受け入れを進めている。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。
新潟市	いいえ	新潟の地域性と思われるが、放置自転車対策が急務で、自動二輪は問題化していない。
静岡市	はい	7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
浜松市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。 2007年度において自動二輪駐車場（有料1カ所：約50台、無料1カ所：約50台）を整備。
名古屋市	いいえ	本市においては放置自転車対策が急務であり、自動二輪については今後の検討課題と考えている。
京都市	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
大阪市	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 公共の自動車駐車場で実験的に自動二輪車の受け入れを行っている。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。 8. パンフレットやHPで自動二輪車駐車場のPRを行っている。
堺市	はい	5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。
神戸市	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 6. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
広島市	はい	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
北九州市	はい	1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。NPO団体運営。 2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。125cc未満。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。
福岡市	はい	3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 実験的に市営の自動車駐車場に自動二輪を受け入れている。 5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 民間の駐車場に自動二輪を受け入れるよう要請している。

## 1-3 路上駐車場整備への関心 質問3への回答

二輪車のコンパクトな車両特性に着眼すれば、路上に駐車スペースを設けるのは整備費用もかからず、目的地に近い場所に設置することで高い利用率も見込まれ、非常に効率的な駐車対策のひとつであると考えられる。

ところが従来、法的根拠が不明瞭だったことから、自治体は路上に二輪車駐車場を整備するという発想をほとんど持ち得なかったのが実情だ。これが2006年11月の道路法施行令の改正によって、道路管理者以外の者でも、自転車や二輪車の路上駐車場を設置することが可能になり、たとえば区や市が、国道や都道府県道に駐車場を整備することができるようになった。

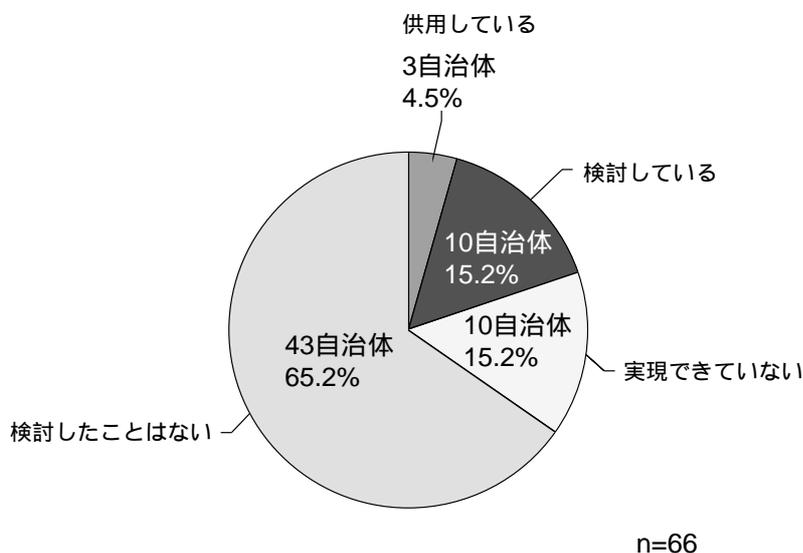
駐車場整備のための用地確保や財政難に悩む区や市にとって、国道や都道府県道に駐車場を設置するという整備手段は大きな選択肢と考えられるが、実際にはどうか、取り組み状況と関心を探ってみた。

アンケートでは「自動二輪の駐車場所（一時駐車）を道路上（歩道・車道）に確保できないか、検討したことはありますか」と尋ねており、4つの選択肢から回答を選んでもらった。

<p>【質問3】自動二輪の駐車場所（一時駐車）を 道路上（歩道・車道）に確保できないか、 検討したことはありますか？</p> <p>該当するいずれかの項目に 印をお願いします。 項目3に をされた場合は、その理由もお書きください。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。</li> <li>2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。</li> <li>3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 理由：</li> <li>4. 検討したことはない。</li> </ol>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

結果をみると、「路上駐車スペースを供用している」と回答したのはわずか3自治体（4.5%）で、「導入をめざして検討している」のが10自治体（15.2%）、「検討したが実現に至っていない」のが10自治体（15.2%）、「検討したことはない」のが43自治体（65.2%）と、取り組みはまだこれからといった状況となっている（グラフ4＝次頁）。

〔グラフ4〕 自治体における路上駐車場の検討状況



〔表12〕 路上駐車場の検討状況（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。	1	0	2	3 (4.5%)
2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。	6	0	4	10 (15.2%)
3. 検討したが、以下の理由で実現に至っていない。	5	4	1	10 (15.2%)
4. 検討したことはない。	11	22	10	43 (65.2%)

n=66自治体

ちなみに2004年調査では、「路上駐車スペースの導入を検討したことがある」と回答したのは62自治体のうち6自治体（9.7%）だったが、今回「検討したことがある」自治体は、回答の1～3を合わせた23自治体（34.8%）であり、関心は高まってきているといえそうだ。

なお、今回、路上駐車スペースの導入を検討したが実現していないと回答した10の自治体では、その理由を次頁の表のように記述している（表13＝次頁）。

〔表13〕 路上駐車を実現できない理由

東京23区	
千代田区	車庫や駐車場への出入口、荷卸し等が多く、道路上での駐車スペースの確保ができない。可能性のあるところには既に路上パーキングメーターが設置されている状況である。
文京区	駐車車両と歩道側の残幅員との関係で歩行者の安全確保上の問題があったため。
豊島区	本区の場合まず自転車対策に路上活用を考慮しており自動二輪までは検討に至っていない。
荒川区	駅周辺の道路・歩道が狭く困難。
練馬区	駐車場に適切な場所がない。
東京26市	
立川市	歩道（広幅員）における自転車駐車場については、現在、関係機関と協議中であるが、自動二輪については、駐車場に自動二輪の受け入れを進めているため対象としていない。
小金井市	市道において、路上駐車の可能な道路幅員を有していない。
小平市	歩道がせまく、スペースがない。
清瀬市	広幅員の歩道がない。
政令17市	
静岡市	無回答

路上駐車を導入できなかった主な理由としては、広い道路がないという指摘が多い。路上を活用する場合、安全確保の観点から警察との協議が必要だが、さらに導入を進めるには、設置にあたっての許可基準について規制緩和を行うなどの措置も必要と考えられる。

[ 表 14 ] 路上駐車場の検討状況（東京 23 区）

自治体名	質問3への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているところは、実現に至っていない自治体も含めて、路上駐車場を検討したことがある自治体。
千代田区	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 車庫や駐車場への出入口、荷卸し等が多く道路上での駐車スペースの確保ができない。 可能性のあるところは既に路上パーキングメーターが設置されている状況である。
中央区	4. 検討したことはない。
港区	1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。
新宿区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
文京区	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 駐車車両と歩道側の残幅員との関係で歩行者の安全確保上の問題があったため。
台東区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
墨田区	4. 検討したことはない。
江東区	4. 検討したことはない。
品川区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
目黒区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
大田区	4. 検討したことはない。
世田谷区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
渋谷区	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
中野区	4. 検討したことはない。
杉並区	4. 検討したことはない。
豊島区	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 本区の場合まず自転車対策に路上活用を考えており自動二輪まで検討に至っていない。
北区	4. 検討したことはない。
荒川区	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。駅周辺の道路・歩道が狭く困難。
板橋区	4. 検討したことはない。
練馬区	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。駐車場に適切な場所がない。
足立区	4. 検討したことはない。
葛飾区	4. 検討したことはない。
江戸川区	4. 検討したことはない。

〔表 15〕 路上駐車場の検討状況（東京 26 市）

自治体名	質問 3 への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているところは、実現に至っていない自治体も含めて、路上駐車場を検討したことがある自治体。
八王子市	4. 検討したことはない。
立川市	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 歩道（広幅員）における自転車駐車場については、現在、関係機関と協議中であるが、自動二輪については、駐車場に自動二輪の受け入れを進めているため。
武蔵野市	4. 検討したことはない。
三鷹市	4. 検討したことはない。
青梅市	4. 検討したことはない。
府中市	4. 検討したことはない。
昭島市	4. 検討したことはない。
調布市	4. 検討したことはない。
町田市	4. 検討したことはない。 今後検討の必要性を感じている。
小金井市	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 市道において、路上駐車可能な道路幅員を有していない。
小平市	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 歩道がせまく、スペースがない。
日野市	4. 検討したことはない。
東村山市	4. 検討したことはない。
国分寺市	4. 検討したことはない。
国立市	4. 検討したことはない。
福生市	4. 検討したことはない。
狛江市	4. 検討したことはない。
東大和市	4. 検討したことはない。
清瀬市	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。 広幅員の歩道がない。
東久留米市	4. 検討したことはない。
武蔵村山市	4. 検討したことはない。
多摩市	4. 検討したことはない。
稲城市	4. 検討したことはない。
羽村市	4. 検討したことはない。
あきるの市	4. 検討したことはない。
西東京市	4. 検討したことはない。 駐車されたバイクのマフラーに弱者が接触して火傷する等、安全性に問題がある。

[表16] 路上駐車場の検討状況（政令17市）

自治体名	質問3への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているところは、実現に至っていない自治体も含めて、路上駐車場を検討したことがある自治体。
札幌市	4. 検討したことはない。
仙台市	1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。
さいたま市	4. 検討したことはない。
千葉市	4. 検討したことはない。
横浜市	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
川崎市	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。
新潟市	4. 検討したことはない。
静岡市	3. 検討したが、以下の理由で実現には至っていない。（理由については無回答）
浜松市	4. 検討したことはない。
名古屋市	4. 検討したことはない。
京都市	4. 検討したことはない。
大阪市	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。 自動二輪車の駐車実態調査を行った上で、対応を検討。
堺市	4. 検討したことはない。
神戸市	2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。現在、検討中であるため。
広島市	1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。
北九州市	4. 検討したことはない。 今後、自動二輪車の実態調査等の結果、必要があるとなれば対策を講じたいと思うが、その際も、まずは路外において検討したい。
福岡市	4. 検討したことはない。

## 1-4 今後の動向 質問4への回答

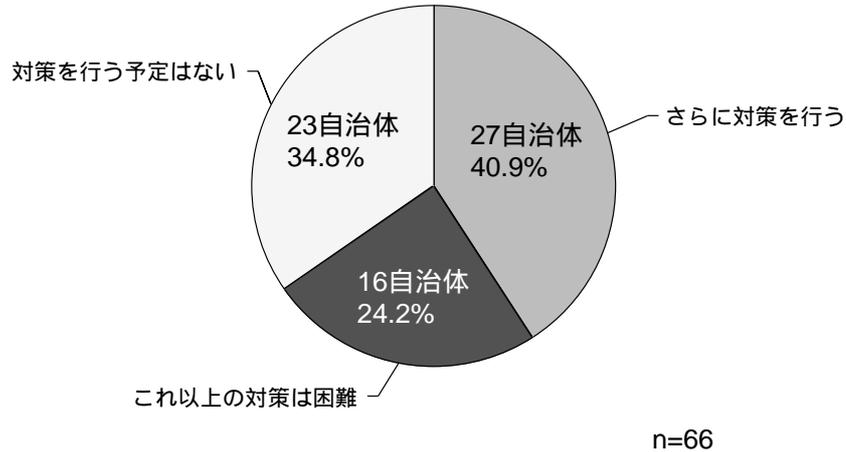
今回のアンケートでは、自治体における今後の自動二輪車の駐車対策の動向についても尋ねている。

<p>【質問4】 今後の、貴自治体における自動二輪の駐車場整備（一時駐車）についての動向を伺います。 該当するいずれかの項目に 印をお願いします。 項目2に をされた場合は、その要因もお書きください。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。</li> <li>駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 要因：</li> <li>今後、とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。</li> </ol>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

これによると、「さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある」のが27自治体で、全体の40.9%を占めた（グラフ5＝次頁）。しかし、「駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難」なのが16自治体（24.2%）、「今後、とくに自動二輪の駐車場の確保・

拡充など対策を行う予定はない」としたのが23自治体(34.8%)となっており、二輪車の駐車場整備に対して積極的な自治体と消極的な自治体に大きく分かれている現状がうかがえる。

〔グラフ5〕 自治体における今後の二輪車駐車対策の意向



〔表17〕 二輪車駐車対策の意向（自治体区分別）

	東京23区	東京26市	政令17市	合計
1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。	12	4	11	27 (41.0%)
2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。	3	10	3	16 (24.2%)
3. 今後、とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。	8	12	3	23 (34.8%)

n=66自治体

自動二輪車の駐車対策に積極的な自治体の多くは、取り組み内容の検討をはじめたばかりという回答も多く、具体的な対策が行われるのはこれからのこととなりそう。

また、駐車対策に消極的な自治体は、その理由として、やはり駐車スペースの確保が難しく、財政的にも整備費用を捻出するのが困難な点を課題として挙げている。

しかし、街なかに二輪車の駐車場が極端に不足しているなかで、二輪車の駐車空間の確保・拡充は、道路管理、交通管理の側面からはもちろん、総合的な街づくりの観点からなど、国、自治体、民間が一体となって取り組むべき課題であるといえる。

[ 表 18 ] 今後の二輪車駐車対策についての意向（東京 23 区）

自治体名	質問 4 への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついていることは、今後さらなる駐車対策を行う意向のある自治体。
千代田区	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 警察署所管のパーキングメーターの自動二輪車併用の働きかけによる整備が考えられるが、疑問。
中央区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
港区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
新宿区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
文京区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 その他公有地を含め、駐車場整備について検討中である。
台東区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
墨田区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
江東区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。 今後の状況により検討する可能性はある。
品川区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
目黒区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 自動二輪問題を新たな課題ととらえ、対策を検討していく。しかし、駐車場用地の確保など早急には解決困難な課題も多い。
大田区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
世田谷区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
渋谷区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
中野区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 助成金などを活用し、民間の自動二輪駐車場整備を支援する。
杉並区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
豊島区	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 遊休地の確保などの面から、現実には困難な状況にある。
北区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
荒川区	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 既存施設の改修用地確保が困難。
板橋区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
練馬区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
足立区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
葛飾区	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
江戸川区	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。

[表 19] 今後の二輪車駐車対策についての意向（東京 26 市）

自治体名	質問4への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついているところは、今後さらなる駐車対策を行う意向のある自治体。
八王子市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 土地の確保および消防法の規制等により。
立川市	1. さらに自動二輪車の駐車場の確保・拡充等、対策を行う必要性があると認識している。
武蔵野市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 自転車駐車が不足しているため自動二輪の駐車場確保が難しい。
三鷹市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。
青梅市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 駐車場整備の必要性について認識しており、今後の検討課題とする。
府中市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
昭島市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。 しかしながら、市内にある1カ所の自転車等駐車で受け入れ実施が実現すれば、その結果によっ ては再検討する。
調布市	3. 現在のところ、とくに自動二輪車の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
町田市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
小金井市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
小平市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 駐車場所がない。
日野市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 用地の確保の問題また質問3のようなこと（路上駐車場に関すること）も検討する必要がある。
東村山市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
国分寺市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 現在、自転車・原付の駐車対策を検討しているため。
国立市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 現在、放置自転車対策に重点を置いているため。
福生市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
狛江市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 財政的問題。
東大和市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
清瀬市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 駐輪場の確保が最優先。
東久留米市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
武蔵村山市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
多摩市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 整備場所の確保が困難なため。
稲城市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
羽村市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
あきるの市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
西東京市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。

[表20] 今後の二輪車駐車対策についての意向（政令17市）

自治体名	質問4への回答。内容は調査時点（2007年6月現在）のもの。 マスに色がついていることは、今後さらなる駐車対策を行う意向のある自治体。
札幌市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 今後対策を検討したい。
仙台市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
さいたま市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
千葉市	3. 現在、とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
横浜市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
川崎市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 行政内部における調整に加え、鉄道事業者や住宅事業者との連携が必要であり、行政主導の対策には限界がある。また四輪車及び自転車に比して発生原単位も小さいため対策の優先順位が後順位になりやすく、事業者の意識向上も必要なため。
新潟市	3. 法体系から自動二輪対応は必要と考えるが、取り組みは検討課題。
静岡市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。
浜松市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 具体的な計画はありませんが、確保、拡充、対策について検討します。
名古屋市	3. 今後とくに自動二輪の駐車場の確保・拡充など対策を行う予定はない。
京都市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 整備の必要性は実態調査後に判断する。
大阪市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 自動二輪車の駐車実態調査を行った上で、対応を検討。
堺市	2. 駐車場整備は必要だが、これまで以上の対策は困難な状況にある。 新設の駐車場の整備は困難なため。
神戸市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
広島市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。
北九州市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 実態調査も行っていない状態であり、現状の把握もできていないのが現状。路上駐車は比較的少ないと感じるが、路外の空地（河川、公園）などに駐車している事例が散見される。ライダーのモラルにも関係してくるため、駐車スペースの確保は総合的に研究してみたい。
福岡市	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。 今後とも自動二輪の駐車需要の調査、検討を行い、必要かつ効果的な対策を講じていく。

## 2. 自治体の新しい取り組み

今回の調査では自治体に対するアンケート結果を踏まえて、近年、二輪車の駐車対策に積極的に取り組んでいる市区を訪ね、駐車場関連条例の制定状況や、二輪車駐車場の整備をどのように進めているかなど、行政施策の概況をヒアリングした。

### 2-1 横浜市の二輪車駐車対策

担当部署	横浜市都市整備局企画課		URL	http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/	
市勢	<p>横浜市は日本の市町村のなかで最も人口が多い。1956年に政令指定都市。市内は18行政区に分かれ、関内地区（中区）には市役所など公的機関が集まり、経済の中心はその北側の横浜駅周辺（西区）に移っている。その中間に位置する桜木町駅周辺は「横浜みなとみらい21地区」として開発され、市中心部の一体的な発展を図っている。</p> <p>交通は、国道1号、15号、246号等のほか、東名高速道路、首都高速道路、多数の高規格道路が通っており、市内は3環状・10放射となる道路建設が進められている。</p> <p>鉄道は、JR線、横浜高速鉄道、東京急行電鉄、京浜急行電鉄などのほか、横浜市営地下鉄（ブルーラインに加えて2008年にグリーンラインが開通予定）も運行している。</p>				
人口	約363万人	原付保有台数（06年3月）	244,331台	自動二輪保有台数（06年3月）	155,779台
駐車場関連条例	制定年月日	・1963年10月05日 ・1985年04月05日 ・1996年12月25日	横浜市駐車場条例 横浜市自転車等の放置防止に関する条例 横浜市道路附属物自動車駐車場条例		
アンケート調査への回答					
質問1：平成15年以降、貴自治体において、自動二輪の駐車対策に関して、新しい動きはありますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 役所内において、自動二輪の駐車対策の担当部署を明確にした。</li> <li>2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。</li> <li>3. 自動二輪に適用できるように、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。 *横浜市駐車場条例を改正（2007年5月31日公布）、自動二輪駐車を附置義務化。</li> <li>4. 自動二輪の駐車需要など調査に乗り出した。</li> </ol>				
質問2：現在、貴自治体では、街なかの自動二輪に対して、何らかの駐車対策を行っていますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 *125ccまでは市営自転車駐車場の収容対象となっている。</li> <li>3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。</li> <li>5. 民間の駐車場に自動二輪の受け入れを図っている。 *民間事業者による自動二輪の受け入れを促進するため、先行事例として、実験的に二輪車駐車場の整備を行った。 (例：横浜西口自動二輪車駐車場の整備 / みなとみらい公共駐車場への受け入れ)</li> </ol>				
質問3：自動二輪の駐車場所を道路上に確保できないか、検討したことはありますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。</li> </ol>				
質問4：今後の、貴自治体における自動二輪の駐車場整備についての動向を伺います。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。</li> </ol>				

二輪車駐車対策の概要	<p>これまで横浜市は、排気量125cc以下の二輪車については、市営の自転車駐車場 で受け入れてきたが、125ccを超える二輪車は駐車場整備の対象からはずれていた。 しかし、近年の駐車違反取締りの強化や駐車場法の改正などを踏まえ、自動二輪に 関する駐車対策のあり方を検討。125ccを超える二輪車については、四輪の自動車 と同様に、民間駐車場での受け入れを中心に整備を進めていく考えを打ち出した。 緊急的対策、短期的対策、中長期的対策を総合的に行うとしている。</p> <p>まず緊急的対策としては、2006年3月に横浜駅の西側に「横浜西口自動二輪車駐 車場」(41台収容)をモデルケースとして開設。民間事業者が二輪車駐車場への参入 を検討できるよう、採算性や利用マナーなど運用状況を検証している。</p> <p>短期的対策としては、市内の公共自動車駐車場に二輪車の駐車スペースを設け るよう働きかけている。07年は3月に「山下公園駐車場」に23台、4月には国際会議 場・パシフィコ横浜の「みなとみらい公共駐車場」に44台、08年1月に「横浜市営 馬車道地下駐車場」に25台の二輪車用スペースが整備された。</p> <p>また、駐車場法の改正により、自動二輪車駐車場の附置義務が可能になったこと から、中長期的対策として、二輪車駐車場の附置義務制度を導入することにした。 まず、07年4月に「横浜市駐車場整備基本計画」を見直し、自動二輪車の駐車対策 に関する基本スタンスを計画に盛り込んだ。</p> <p>07年5月には、「横浜市駐車場条例」を改正。市内の駐車場整備地区や商業地域等 では、特定用途の延べ面積が1,000平方メートルを超える建築物を新築または増築 等する際、3,000平方メートル当たり1台の自動二輪車駐車スペースを整備するこ とを義務づけた(3,000平方メートルまでは1台)。07年12月1日から施行されている。 この条件で附置義務を課した場合、年間100台ほど二輪車の収容スペースが確保さ れると見込まれている。</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 横浜市の主な二輪車対策

効果	項目	内容
原則	民間事業者による整備	<u>基本的な考え方</u> 四輪車同様、民間事業者による整備中心 民間の路外駐車場市場を活性化
緊急	公共用地等の活用	<u>公共用地等の活用</u> 用地確保が特に困難な地域での高速道路高架下等の活用を検討
	既存駐車場への受入れ促進 と整備促進の環境づくり	<u>先行的事例等による民間駐車場の整備促進</u> 先行的事例(横浜西口、みなとみらい)の運営状況の積極的な情報提供等による民間駐車場への受入れ協力依頼
短中期	既存駐車場の有効活用	<u>公的駐車場への率優先受入れ促進</u> 構造面で対応が可能な市営駐車場への受入れ要請 自動二輪車の駐車需要が高い地域にある、外郭団体や第3セクター等が整備した公的駐車場への受入れ協力依頼
	既存駐車場の有効活用	<u>助成制度等による民間駐車場の整備促進</u> 自動二輪車駐車場の整備費用に対する補助制度拡充を要望
中長期	既存駐車場の有効活用	<u>自動二輪車駐車場の情報提供と利用促進</u> 整備された自動二輪車駐車場について、インターネットを利用した情報提供等による利用促進
		<u>自動二輪車駐車場の附置義務化</u> 一定規模以上の新築等の建築物に駐車場設置を義務付けるよう条例を改正
	<u>大規模小売店舗立地法に基づく経済産業省の指針による指導</u> 新規の大規模小売店舗に対して、実態に応じた自動二輪車駐車場設置を指導	
	<u>鉄道事業者との連携</u> 鉄道利用者が自動二輪車を駐車している割合が高い駅周辺における自動二輪車駐車場の用地提供や施設設置等の協力を依頼	

### 横浜市の主な二輪車駐車場

同市が初めて設置した自動二輪車専用の駐車場（2006年3月供用開始）



名称	横浜西口自動二輪車駐車場
場所	西区北幸二丁目3-4
対象	排気量125ccを超える自動二輪車
料金	1時間100円、24時間最大800円
時間	24時間営業
規模	41台平置き（敷地面積178平方m）
設備	暗証番号・チェーンロック式
運営	（財）横浜市交通安全協会（無人管理）

オープン以来、ほぼ満車状態が続いている。

地下式自動車駐車場の一部を二輪車スペースに転用（2007年4月供用開始）



名称	みなとみらい公共駐車場
場所	西区みなとみらい11-1-1
料金	1時間100円、24時間最大800円 1カ月定期1万6,000円
時間	24時間営業
規模	44台収容
設備	バイクホルダースタンド・チェーンロック式
駐車枠	幅1.0m×奥行2.3m

大規模会議・展示場「パンフィコ横浜」の地下駐車場。四輪車は1,188台収容で、30分260円（午前0時～6時は半額。平日は午前8時～午後11時まで最大1,300円）

民間事業者による二輪車用駐車場（2007年10月供用開始）



名称	横浜西口オートバイパーキング
場所	神奈川区鶴屋町3-31-8
料金	30分100円
時間	24時間営業
規模	81台
設備	平置き・ゲート式
駐車枠	幅1.1m×奥行2.5m
運営	（株）相鉄アーバンクリエイツ

株式会社相鉄アーバンクリエイツは、横浜駅西口に地下駐車場なども営んでいる。このほかの民間事業者では、市営地下鉄の関連事業を行っている横浜交通開発株式会社が、07年1月から地下鉄沿線7駅の自転車駐車場に自動二輪車の受け入れを開始。7駅合計で約200台収容できる。

## 2-2 世田谷区の二輪車駐車対策

担当部署	世田谷区交通政策担当部交通安全自転車課				
URL	<a href="http://www.city.setagaya.tokyo.jp/menu/life/i140608.html">http://www.city.setagaya.tokyo.jp/menu/life/i140608.html</a>				
市勢	世田谷区は住宅地が多く、人口は23区で最も多い。国道20号、246号が東西に、環七通り、環八通りが南北に通っているが、そこにつながる生活道路の整備は遅れており、隘路が複雑に入り組んでいる（ただし玉川地区は道路整備が進んでいる）。 鉄道は、JR線、東京メトロ、都営地下鉄線のいずれも敷設されておらず、京王線、小田急線、東急線の私鉄線が区内を縦横に通っている。駅と住宅地をつなぐバスも多く運行しているが、道路が狭く渋滞を招きがち。原付、自動二輪車の利用者も多く、23区では最も保有台数が多い。				
人口	約83万人	原付保有台数（06年3月）	30,508台	自動二輪保有台数（06年3月）	43,893台
駐車場関連条例	制定年月日 ・2007年04月01日 自動二輪車の違法駐車等の防止に関する条例				
アンケート調査への回答					
質問1：平成15年以降、貴自治体において、自動二輪の駐車対策に関して、新しい動きはありますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。</li> <li>3. 自動二輪に適用できるよう、駐車対策関係の条例（要綱等）を改正した。</li> </ol>				
質問2：現在、貴自治体では、街なかの自動二輪に対して、何らかの駐車対策を行っていますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共の自動二輪駐車場の設置に取り組んでいる。</li> <li>2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。</li> <li>4. 自動二輪の駐車場整備に対する助成等を開始した。</li> <li>6. 警察に、駐車違反取締りの強化を要請している。</li> </ol>				
質問3：自動二輪の駐車場所を道路上に確保できないか、検討したことはありますか？	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 今後、導入をめざして前向きに検討している。</li> </ol>				
質問4：今後の、貴自治体における自動二輪の駐車場整備についての動向を伺います。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。</li> </ol>				
二輪車駐車対策の概要	<p>世田谷区は2006年12月、「世田谷区自動二輪車の違法駐車等の防止に関する条例」を新しく制定し、07年4月1日に施行した。この条例では、行政、住民、事業者それぞれの責務を定め、総合的な違法駐車等防止対策に取り組むこととしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区の責務：違法駐車等を防止するための広報及び啓発活動、自動二輪車対策に関する基本方針に基づいた違法駐車等の防止対策を実施する。</li> <li>・ 区民等の責務：違法駐車等の防止に努めるとともに区の違法駐車等防止施策に協力するよう努める。</li> <li>・ 事業者等の責務：自動二輪車用駐車施設の確保に努めるとともに、区の違法駐車等防止施策に協力するよう努める。</li> </ul> <p>条例制定に伴い、同区は自動二輪車対策の重点地域を定めた。現在、重点地域は5カ所あり、条例施行後3年間で駅周辺の二輪車駐車場の充足率が50％程度にまで拡大するよう図る。これには区の整備だけでなく、民間による積極的な駐車場整備が必要であるとしている。</p> <p>具体事例としては、06年4月に三軒茶屋の首都高速道路下に自動二輪車25台を収容できる駐車場を開設。07年4月には二子玉川駅近くの自転車駐車場に自動二輪車19台を収容できるように整備。同年12月には用賀に、20台収容できる二輪車駐車場を設置した。</p> <p>また、民間による整備を誘導する施策として同区独自の助成制度も実施されている。5台以上の自動二輪車を収容する駐車場整備に対して、1台当たり10万円を限度として補助金を支給するというもの。既存の助成制度と併用が可能で、07年度から3年間を予定している。</p> <p>世田谷区では、条例の制定をきっかけにさまざまな施策が動き始めており、同区のケースは、これまで行ってこなかった自動二輪車の駐車対策が急速に進展している事例である。</p>				

## 世田谷区的主要な二輪車駐車場

同区が初めて設置した自動二輪車専用の駐車場（2006年4月供用開始）



名称	三軒茶屋自動二輪駐車場
場所	世田谷区三軒茶屋2-11
料金	1時間100円 (24時間最大500円 24時間以降5時間ごと100円)
時間	24時間営業
規模	25台平置き（ほかに原付45台を収容できる）
設備	チェーンロック式
備考	首都高速道路が協力して道路の高架下を活用

オープン以来、ほとんど満車状態が続いている。

自転車駐車場の一部を二輪車スペースに転用（2007年4月供用開始）



名称	二子玉川西自転車駐輪場
場所	世田谷区玉川3-15-3
料金	1時間100円、24時間最大500円
時間	24時間営業
規模	19台収容
設備	平置き・枠内駐車・チェーンロック式

デパートのすぐそばに設置されており、買い物にも便利なロケーション。

歩道上に整備された二輪車駐車場（2007年12月供用開始）



名称	用賀自動二輪駐車場
場所	世田谷区用賀4-5先
料金	3時間ごとに100円
時間	24時間営業
規模	20台
設備	平置き・チェーンロック式

外観は歩道上の路上駐車場に見えるが、設置場所は道路ではなく水路敷の扱いで、路外駐車場として整備されている。

## 2-3 仙台市の二輪車駐車対策

担当部署	仙台市建設局道路部道路管理課				
URL	<a href="http://www.city.sendai.jp/kensetsu/rosei/tyuurin/index.html">http://www.city.sendai.jp/kensetsu/rosei/tyuurin/index.html</a>				
市勢	<p>仙台市は周辺の泉市、宮城町、秋保町を編入して1989年に政令指定都市となった。東西に広い自治体だが、都市機能はJR東北本線の仙台駅周辺に集中している。とくに駅の西側には国道4号（東二番町通り）が南北に縦断し、これをメインストリートに商業地域が広がっている。市役所は都心部の北端に位置しており、仙台駅からは徒歩15分ほどの距離にある。</p> <p>鉄道は、JR線と市営地下鉄（南北線に加えて2015年に東西線が開通予定）が運行している。私鉄はなく、市営バス、民営バスが市民の重要な足となっている。</p> <p>また市内には大学や専門学校も多く、通勤・通学の交通手段として二輪車が多く利用されており、1980年代には放置車両の台数が自転車を上回っていたほどである。</p>				
人口	約103万人	原付保有台数（06年3月）	63,074台	自動二輪保有台数（06年3月）	30,524台
駐車場 関連条例	制定年月日 ・1987年03月20日 ・1987年03月20日 ・1987年03月20日	仙台市自転車等放置防止条例 仙台市自転車等駐車場条例 仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例			
アンケート調査への回答					
質問1：平成15年以降、貴自治体において、自動二輪の駐車対策に関して、新しい動きはありますか？	5. その他 ＊公共自動車駐車場に自動二輪を収容できないか検討を行っている。				
質問2：現在、貴自治体では、街なかの自動二輪に対して、何らかの駐車対策を行っていますか？	1. 公共の自動二輪車駐車場の設置に取り組んでいる。 ＊07年6月1日より、二輪車の路上駐車場を社会実験として実施している。 2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 3. 公共の自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 ＊現在、検討中。 6. 警察に、駐車違反取締りの強化を要請している。				
質問3：自動二輪の駐車場所を道路上に確保できないか、検討したことはありますか？	1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。				
質問4：今後の、貴自治体における自動二輪の駐車場整備についての動向を伺います。	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。駐輪場の整備においてバイク駐車場の確保に努めていく。				
二輪車駐車 対策の概要	<p>仙台市は、1987年に自転車の放置防止、駐車場整備、附置義務の3つについて条例を定め、原付と自動二輪車も対象に含めて駐車対策に取り組み、市役所が放置車両の撤去を行う一方、駐輪場整備のなかで自動二輪車駐車場も整備してきた。現在、中心部の商業地域と駅周辺に、市営の二輪車駐車場が44カ所整備されており、原付と自動二輪車を合わせて4,200台の収容力がある。</p> <p>また、条例によって附置義務が課される施設では、駐車枠の割合を原則的に自転車5：原付4：自動二輪車：1に定めている。この附置義務による駐車可能台数は、現在、市内合計で自転車約1万4,000台、原付が約8,500台、自動二輪車が約2,200台。自動二輪車の附置義務台数は、1997年に約1,300台だったことから、10年間で1.7倍に伸びており、施策の効果は大きい。</p> <p>市営駐輪場のバイクの利用料金は1カ月の定期券で1,500円。市内のほとんどの市営駐輪場でも利用できるためユーザーから好評を得ている。また、二輪車用の搬送用コンベアーやエレベーターを備えた地下駐車場もあり、ユーザーの利便性にも配慮している。ただし、日中はどの駐車場もほぼ満車状態。駐車場用地の確保が難しいなかで駐車需要にどう対処するか、さらなる対策が求められている。</p> <p>そこで仙台市は、警察と協議して路上駐車スペースの導入を検討。2007年6月1日、同市としては初めて二輪車路上駐車場を開設した。市役所近くの市道には、原付が14台、自動二輪車が11台止められる路上駐車場、仙台駅西口に、原付24台を駐車できる路上駐車場を開設した。短時間利用を誘導するため、駐車時間が2時間までは無料だが、2時間を超えるとほかの市営駐車場より割高になるように設定してある。この路上駐車場は、現在、社会実験という形で実施しており、料金設定など運用のあり方を検討している。</p>				

### 仙台市の二輪車駐車場整備状況

自転車等駐車場の設置・収容台数（2007年4月1日現在）

区分	施設数		収容台数（台）		
			自転車	バイク	合計
都心部	5カ所	6施設	4,288	1,926	6,214
地下鉄駅	13カ所	17施設	6,284	1,128	7,412
JR駅	19カ所	25施設	10,695	1,151	11,846
合計	5カ所32駅	48施設	21,267	4,205	25,472

\* 暫定施設および無料開放施設を含む

自転車等駐車場の利用状況

区分	2004年度		2005年度		2006年度	
	台数（台）	利用率（％）	台数（台）	利用率（％）	台数（台）	利用率（％）
都心部	2,681,623	117.7	2,693,544	118.2	2,795,341	123.2
地下鉄駅	2,012,217	73.7	2,024,486	74.1	2,058,171	75.4
JR駅	2,600,892	72.2	2,736,822	72.0	2,768,597	71.8
計	7,294,732	84.7	7,454,852	84.6	7,622,109	86.1

\* 暫定施設および無料開放施設を除く

自転車等駐車場（市営）の利用料金

利用方法	屋根あり施設		屋根なし施設	
	自転車	バイク	自転車	バイク
一時利用（1日）	50円	100円	40円	80円
1カ月定期	1,000円	1,500円	800円	1,200円
3カ月定期	2,900円	4,400円	2,300円	3,500円
6カ月定期	5,600円	8,500円	4,500円	6,800円
回数券（12枚）	500円	1,000円	400円	800円

整備計画

都心部に関しては、2002年3月の仙台駅東口地下駐車場の供用開始により当面の整備を終了。整備した5カ所6施設の収容可能台数6,214台は、当初想定した整備目標の4,100台を2,000台以上上回るものとなった。

都心を除く市内の駅周辺に関しては、市営地下鉄東西線の敷設事業や駅前広場整備など、関連する事業の進捗にあわせて整備を進める予定となっている。

## 仙台市の民間の二輪車駐車場の整備促進について

仙台市では一定の基準に該当する施設に関して、自転車と原付、自動二輪車の駐車場を附置することを義務づけ、一定の要件を満たす自転車等駐車場の整備に対して助成制度を設けている。

自転車等駐車場附置義務制度の概要

対象地域：市内の商業地域および近隣商業地域

施設用途ごとの設置台数の基準：

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

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

5,000平方m超の施設には設置台数の緩和措置がある。

附置義務駐車場設置状況（2007年4月1日現在）

地区	件数（件）	計（台）	自転車（台）	原付（台）	自動二輪（台）
青葉区	149	12,173	7,293	3,897	983
宮城野区	41	3,579	2,103	1,171	305
若林区	17	1,511	830	524	157
太白区	23	2,822	1,491	1,059	272
泉区	33	4,572	2,300	1,797	475
計	263	24,657	14,017	8,448	2,192

駐車場建設・管理運営奨励制度の概要

建設への助成

規模・位置等の要件を満たす駐車場を建設する者に対し、建設費の一部（3分の1以内で上限300万円）を助成する。

建設費借入の際の融資斡旋

規模・位置等の要件を満たす駐車場を建設する者に対し、市資金の金融機関への預託により、建設者が金融機関から低利で融資を受けられるように斡旋する。

建設費借入の際の融資斡旋

規模・位置等の要件を満たす駐車場を建設する者に対し、固定資産税と都市計画税の合計額に補助率（最大2分の1）を乗じた額を一定期間（最長5年）助成する。

## 自転車等の路上駐車場の整備・利用状況

2007年6月に導入した自転車、原付、自動二輪車の路上駐車場の整備状況および利用状況は以下の状況となっている。路上駐車場を整備することで、周囲の放置車両の台数が、設置前よりも明らかに減少しており、放置防止の効果が高いことがうかがえる。

## 路上駐車場の設置状況

	仙台駅 西口周辺	勾当台周辺	合計(台)
自転車	247	89	336
原付	24	14	38
自動二輪車	-	11	11
合計	241	114	385

## 路上駐車場の料金

8時間ごとの料金(最初の2時間は無料)					
自転車	100円	原付	200円	自動二輪車	300円

## 路上駐車場の利用状況

	自転車(台)		バイク(台)		合計(台)	
2時間以内(無料)	120,527	71.5%	21,572	70.7%	142,099	71.4%
2時間~8時間	31,770	18.8%	6,440	21.1%	38,210	19.2%
8時間~16時間	14,255	8.5%	2,151	7.1%	16,406	8.2%
16時間~24時間	811	0.5%	192	0.6%	1,003	0.5%
24時間以上	1,228	0.7%	147	0.5%	1,375	0.7%
合計	168,591	100.0%	30,502	100.0%	199,093	100.0%

## 路上駐車場設置前後の放置車両台数の変化

		2005年	2006年	2007年	
		11月	7月	7月	11月
勾当台周辺	自転車(台)	289	321	275	103
	バイク(台)	46	52	31	4
	合計(台)	335	373	306	107
仙台駅西口 周辺	自転車(台)	473	442	132	81
	バイク(台)	108	109	35	23
	合計(台)	581	551	167	104
2地区合計(台)		916	924	473	211

## 仙台市の主な二輪車駐車場

地下2層式の大規模駐車場（1996年8月供用開始）



名称	仙台駅西口北地下駐輪場
場所	青葉区中央一丁目
対象	自転車、原付、自動二輪車
料金	自転車1日50円、バイク1日100円
時間	5:00~24:30
規模	自転車1,413台 二輪車581台 地下式2層（敷地面積4,216平方m）
方式	チケットシールを購入して車両に貼付する

冬場以外は日中ほとんど満車状態になる。

階段を上るのに使う搬送コンベアー（左）車両を運べるエレベーター（右）



ゆったりレイアウトされた大規模駐車場（2002年3月供用開始）



名称	仙台駅西口北地下駐輪場
場所	青葉区中央一丁目
対象	自転車、原付、自動二輪車
料金	自転車1日50円、バイク1日100円
時間	5:00~24:30
規模	自転車1,413台 二輪車581台 地下式2層（敷地面積4,216平方m）
方式	チケットシールを購入して車両に貼付する

照明を明るくし、ゆったりと駐車スペースをレイアウトしており、有人管理であることなど、安心して利用できる快適な駐車環境となっている。駐車場は仙台駅の地下街にも通じており、利便性も高い。

仙台市の主な二輪車駐車場

市道の行き止まり部分を駐車場として整備（2007年6月実験的に供用開始）



名称	勾当台路上自転車等駐車場
場所	青葉区国分町3丁目
対象	自転車、原付、自動二輪車
料金	8時間毎自転車100円、原付200円、自動二輪300円 最初の2時間までは無料
時間	24時間営業
規模	自転車89台 原付14台、自動二輪11台
方式	チェーンロック式

ポールを立てることで、駐車施設と道路とを分離している。



この市道の突き当たりは行き止まりとなっている（左）。駐車枠内はコンクリート舗装。利用規定も明示されている（右）

放置自転車が多く車両通行不能となっていた路地を整備（2007年6月実験的に供用開始）



名称	仙台駅西口路上自転車等駐車場
場所	青葉区中央4丁目
対象	自転車、原付
料金	8時間毎自転車100円、原付200円 最初の2時間までは無料
時間	24時間営業
規模	自転車247台 原付24台
方式	チェーンロック式

路上駐車場を整備する前は、道路の両側に放置自転車が並んでいた。路上駐車場を設置したことで、道路の秩序が維持できるようになった。

## 2-4 広島市の二輪車駐車対策

担当部署	広島市道路交通局道路管理課駐車対策係				
URL	http://www.city.hiroshima.jp/ (トップページ)				
市勢	1980年に政令指定都市となる。市内を東西に走る平和大通りを中心に高層ビルの建設が行われ、広島駅周辺などでも街の再開発が行われ、近年の広島は都市機能が拡充されつつある。同市は、全国でも路上駐車が多く整備されている都市。平和大通りに沿って市営の路上駐車が多く設置されている。しかし近年は、繁華街に民間のコインパーキングが増えて、大通りの駐車需要は減少傾向にある。ここ10年ほど、市営駐車場の利用台数は減少を続けている状況だ。				
人口	約116万人	原付保有台数(06年3月)	111,208台	自動二輪保有台数(06年3月)	47,013台
駐車場関連条例	制定年月日	<ul style="list-style-type: none"> <li>1970年03月31日</li> <li>1985年12月20日</li> <li>1985年02月27日</li> <li>1994年03月31日</li> </ul>	広島市市営駐車場条例 広島市自転車等の放置の防止に関する条例 広島市自転車等駐車場条例 広島市道路附属物駐車場条例		
アンケート調査への回答					
質問1:平成15年以降、貴自治体において、自動二輪の駐車対策に関して、新しい動きはありますか?	2. 自動二輪の駐車対策予算を新たに確保、あるいは増額した。 5. その他 * 既設市営駐車場の活用検討。				
質問2:現在、貴自治体では、街なかの自動二輪に対して、何らかの駐車対策を行っていますか?	2. 公共の自転車駐車場に自動二輪の受け入れを行っている。 7. 自動二輪の駐車対策をどのようにするか検討している最中。				
質問3:自動二輪の駐車場所を道路上に確保できないか、検討したことはありますか?	1. 現在、自動二輪用の路上駐車スペースを供用している。				
質問4:今後の、貴自治体における自動二輪の駐車場整備についての動向を伺います。	1. さらに自動二輪の駐車場の確保・拡充等、対策を行う計画がある。				
二輪車駐車対策の概要	<p>広島市は、自転車の放置問題が深刻で、1985年に放置防止条例を策定。都心部では自転車の放置禁止区域を設けて対処している。もともとこの条例には原付と自動二輪車も含まれており、自転車駐車場の整備に当たっては、スペースに余裕がある場合に自動二輪車も対象に含めてきた。ただし自転車への対処が優先で、二輪車専用の駐車場は存在していない。</p> <p>路外に自転車駐車場を整備する場合、300～400台収容の規模の施設で十数億円といった費用がかかるため、道路や公園の地下などの公共用地を活用する手法が注目される。とくに広島市が大通りに設置してきた四輪の路上駐車場は、もともと暫定的な措置として整備されたものであり、近年は利用率が下がっているため、この一部を自転車駐車場に転換することにも取り組んでいる。</p> <p>そのひとつが2005年に整備された「富士見路上駐輪場」で、ここには自転車だけでなく原付と自動二輪も収容している。二輪車を収容対象とした路上駐車場としては全国初と思われる。こうした路上駐輪場は、2007年度以降、500台程度収容できる規模で平和大通りに2カ所整備する計画で、市民からの要望も踏まえて自動二輪車も収容する。</p> <p>このほか、既存の市営自動車駐車場について自動二輪車の受け入れを検討しているが、二輪車に対応するための費用がかかるほか、場内での接触事故やスロープでの転倒などの心配、車両の整理が難しいといった問題がありなかなか進展していない。自動車と二輪車を混在させることに抵抗があり、自動二輪車専用で設計に当たるべきだとの意見も多い。</p> <p>とはいえ、二輪車駐車場の運営となると、民間側からの積極的な取り組みは望めない。繁華街では四輪車のコインパーキングが増えているが、二輪車対象では採算があわないとして敬遠されている。管理の煩わしさと料金設定がネックになっている。</p>				

### 広島市の主な二輪車駐車場

市営の自転車等駐車場は2008年4月1日現在、市内に27カ所設置されており、自動二輪車を受け入れ可能な駐車場は19カ所。そのうち自動二輪車を受け入れ可能な路上駐車場は3カ所となっている。

自動車駐車場を転用した二輪車路上駐車場（2005年供用開始）



名称	富士見第一・第二駐輪場
場所	中区富士見町3番地
対象	自転車、原付、自動二輪車
料金	自転車1日100円、二輪車1日200円 7:00~19:00のみ有料時間帯
時間	7:00~21:00（入出庫は24時間可能）
規模	富士見第一：222台 富士見第二：500台
方式	管理人が利用状況をチェックして料金を徴収

道路法改正により、道路付属物の駐車場として2005年に設置された。四輪用の路上駐車場から転用されたもの。

立地状況は、平和大通りに平行した緑地帯（写真右側）を削り、一方通行の側道（写真左奥）から入出庫できるように設置したもの。設計は市役所内部で行い、整備費用は2,000万円程度。駐車するエリアを線で示しており、車両ごとの駐車枠はない。

管理は（財）広島市都市整備公社（指定管理者）。料金徴収と場内整理を行っている。

利用者の層は周囲の会社員や飲食店関係の従業員等が多い。朝の8~9時頃と夕方6時に入庫のピークがある。

路上駐車場に対する賛否については、利用者のマナーや景観の問題などで市役所内でも意見が分かれている。

## 2-5 その他の自治体の取り組み（ 2007年3月～6月時点の内容）

自治体名	さいたま市		担当部署	都市局都市計画部都市施設課 市民局市民部交通安全課		
人口	約120万人	原付保有台数（06年3月）	56,119台	自動二輪保有台数（06年3月）	34,802台	
取組み状況	<p>【2007年2月29日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二輪車より放置自転車の問題が大きく、そちらを優先せざるを得ない。</li> <li>・法改正を受けての対応はこれから。2008年度以降、放置二輪車の実態把握調査の実施を検討。</li> <li>・二輪車駐車場についての市民からの問い合わせは2006年6月以降増えている。</li> <li>・現段階では市民からの要望はあまり強くないが、今後要望が強くなれば駐車場の整備を急ぐ。</li> <li>・昨年、市の中心部に二輪車駐車場を設置したが、利用があまり伸びていない。</li> <li>・路上駐車場については他部局での対応になると思われるが状況は未確認。</li> </ul>					

自治体名	川崎市		担当部署	まちづくり局計画部交通計画課		
人口	約137万人	原付保有台数（06年3月）	6,9932台	自動二輪保有台数（06年3月）	43,342台	
取組み状況	<p>【2007年3月29日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原付二種までは状況に応じて駐輪場で受け入れている。</li> <li>・駅周辺では新たにできた大規模商業施設に二輪車の駐車が整備されている。また、私鉄の高架下やJR駅前の駐輪場等で自動二輪車を受け入れているケースもある。</li> <li>・民間駐車場事業者からの問合せが増えている。</li> <li>・2008年度を目途に附置義務条例の改正を検討中。</li> <li>・二輪車の駐車場整備に必要な財源がなく、一般財源からの捻出も難しい。</li> <li>・市営の駐車がなく、民間駐車場に二輪車の受け入れを要請しているが、機械式の駐車が多いため受け入れが困難。</li> <li>・鉄道事業者等にも駐車場の整備をお願いしているが断られている。</li> <li>・市の遊休地の活用や路上駐車場についても検討はしているが、駐車に適した場所がない。</li> <li>・市が中心となって整備を進めるのは困難なので、民間支援をしていく方向にある。</li> </ul>					

自治体名	浜松市		担当部署	都市計画部交通政策課		
人口	約82万人	原付保有台数（06年3月）	62,248台	自動二輪保有台数（06年3月）	38,763台	
取組み状況	<p>【2007年3月23日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松駅西側のJR高架下に140台分の二輪車専用の駐車を設置している。</li> <li>・2007年度は新たにJR高架下と駅前の商業施設内に各50台分の二輪車専用の駐車を設置予定。駐車需要があるのは浜松駅と周辺市街地のみで、郊外では問題になっていない。</li> <li>・二輪車の駐車場整備は都市計画ではなく、交通政策の中で進めている。</li> <li>・駐車場整備はこれで十分とは考えていない。設置後の利用状況を見ながら駐車需要に応じて整備を進めていく。</li> <li>・2006年6月以降、二輪車の駐車場整備を要望する市民からの声が増えた。</li> <li>・“バイクの街”だからきちんとした対応を求める声も出ている。</li> <li>・民間駐車場、商業施設等には今のところ動きはなく、また附置義務条例を改正する予定はない。</li> <li>・二輪の駐車場については路上駐車場ではなく、路外駐車場で整備を進める考え。</li> </ul>					

自治体名	京都市	担当部署	建設局土木管理部放置車両対策課		
人口	約147万人	原付保有台数(06年3月)	179,461台	自動二輪保有台数(06年3月)	77,297台
取組み状況	<p>【2007年6月12日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置車両対策課と所管する(財)京都市駐車場公社では、主に放置自転車、自動車の対策を行っており、その中で二輪車の放置車両対策も行っている。</li> <li>・ 京都市として二輪車の駐車場問題は取り組むべき問題であることとは認識しているが、二輪車よりも自転車の放置台数が多いことから、放置自転車の対策が優先となっている。</li> <li>・ 京都市と駐車場公社で二輪車を受け入れている施設は市営駐車場で7カ所165台、公社の駐車場で6カ所355台(合計13カ所520台)あり、市のホームページに案内がある。</li> <li>・ 市営の駐輪場では条例があり、原付一種までしか受け入れをしていないが、公社の駐輪場では状況に応じて原付二種まで受け入れている。</li> <li>・ 新規の駐車場設置は費用や用地取得の面で困難なので、既存の駐輪場、駐車場からの転用が中心となる。どのように整備を進め、適正な配置にしていくか対応を進めている。</li> <li>・ 新たな施設が出来る際には、附置義務の中で二輪車の駐車枠を設けるようお願いをしているが、二輪の比率をどのくらいにするのが課題。</li> <li>・ 自転車については民間駐車場から転用する場合の助成を検討している。二輪車については市から国に対して都市計画のなかで助成やマナー啓発等の面での支援要望を出している。</li> <li>・ 2006年の6月以降、市民からの要望が出ており、市のホームページにある「市長への手紙」にも要望がきているため、現在対応を検討中。</li> <li>・ 総合的な駐車場対策は他部局の所管になるが、現在二輪車に関する取り組みは行われていない。</li> <li>・ 今後二輪車も含めた市内の交通実態を調査し、現在の駐車場整備計画を見直す考えはあるが、時期等は未定。</li> <li>・ 放置車両対策は駐車場の整備、放置車両の撤去・保管がセットになるが、自転車の場合は駐車場を整備すればするほど利用者が増えて、放置車両が増える傾向がある。二輪車についてはさらに撤去が困難という問題もある。</li> <li>・ 京都市の交通政策は、街なかでは徒歩、自転車、公共交通機関を優先させる一方で、自動車や二輪車については街なかへの流入と通過交通を排除する方向で検討を進めている。その場合、周辺地域の放置車両が増加するので対策が必要になる。</li> <li>・ 歩道は歩行者を優先させたいので、路上駐車場ではなく、歩道の地下に駐車場を設置することが可能であれば検討する。</li> </ul>				

自治体名	大阪市	担当部署	計画調整局計画部都市計画担当 計画調整局計画部総合交通体系担当 建設局管理部自転車対策担当		
人口	約264万人	原付保有台数(06年3月)	128,327台	自動二輪保有台数(06年3月)	78,484台
取組み状況	<p>【2007年6月12日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市の駐車場対策は渋滞対策が基本となっている。基となる法律により各部署ごとに対応しているが、総合的な駐車場対策は都市計画局で対応している。</li> <li>・駐車場マップを作成(二輪車の駐車場17カ所)配布。市のホームページにも案内を掲載しており、月に1万件のアクセスがある。</li> <li>・現在2カ所の自動車駐車場で二輪車の受け入れ実験を試行しており、今後様子を見ながら増やしていく方向。</li> <li>・その駐車場に関しては利用率が高くほぼ満車になっているが、通勤・通学の長時間利用が多いことから、回転率が低くなっているため、駐車場のキャパシティが少ないこともあって、本来の目的である日中の一時利用者が利用できない状況になっている。通勤・通学の場合は勤務先等で駐車場を確保する必要がある。</li> <li>・市民から二輪車の駐車場整備の要望があり対応を進めているものの、他にも問題をたくさん抱えているので、優先度は高いほうではない。</li> <li>・市の財政では駐車場の設置は困難なので、民間事業者や商業施設への働きかけが必要。</li> <li>・すべての駐車場が満車になっていけば民間事業者に対して働きかけができるが、一部の時間貸し駐車場では利用率が低いところがあり満車になっていない。</li> <li>・民間事業者に対し、需要状況や形態、料金設定、セキュリティ等のデータを示すことが必要だが現時点では十分なデータが揃っていない。</li> <li>・市内には駐車場を設置するのに適当な場所があまりなく、またあったとしてもその場所に駐車場を整備するのに見合った駐車需要があるかどうか現時点ではデータがなく不明。</li> <li>・助成制度があっても、コインパーキング等の恒久的ではない駐車場の設置には使いづらい。</li> <li>・2007年度事業として自動二輪車駐車対策検討調査を実施予定。</li> <li>・市内の駐車需要や利用実態を把握し、民間事業者への二輪車受入促進、附置義務のあり方の検討、共同住宅における駐車場対策を検討する。併せて公的駐車場への二輪車の受け入れ拡大や路上駐車場についても検討する。</li> <li>・検討調査の予算は1,500万円。モデル地区100カ所から30カ所を選定し調査を実施。調査結果をもとに2007年度中に総合的な対策案を検討し、08年度の市の条例に反映させていきたい。</li> <li>・自転車駐輪場ではサイズや構造上の問題から受け入れは原付一種まで。</li> <li>・財政が厳しいことから、新規の路外駐車場の設置は困難。既存の駐車場への受け入れが有効。</li> <li>・附置義務や民間の協力が必要だが、すでに街ができあがっているため、対応するのが困難。</li> <li>・路上駐車場の整備は困難なため、路外の駐車場整備が原則。</li> </ul>				

自治体名	神戸市		担当部署	建設局道路部管理課	
人口	約153万人	原付保有台数(06年3月)	133,002台	自動二輪保有台数(06年3月)	67,112台
取組み状況	<p>【2007年6月13日】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の部局や公社などで運営している駐車場等があり、根拠となる法律ごとにそれぞれの部局で駐車場問題への対応をしている。</li> <li>・建設局では自転車、自動車の駐車対策が中心だが、道交法改正以降、二輪車についても取り組む必要が出てきている。</li> <li>・建設局では道路法24条に基づく市営駐車場を運営しているが、そのうち二輪車の駐車スペースは4カ所126台。料金設定の見直しと併せてスペースを増設する予定(2007年7月から5カ所234台)</li> <li>・料金設定が1日100円と安いことから保管場所として利用されることが多く、また近隣のマンションの住人が保管場所として利用することもある。</li> <li>・二輪車の駐車場の利用状況は、平日の利用率は高いが、休日は空いている。</li> <li>・駐車場ガイドは市のホームページに掲載しており、遠方からの問合せには三宮の駐車場を案内している。</li> <li>・原付二種は状況に応じて駐輪場で受け入れをしている(条例で対応)</li> <li>・放置自転車対策の一環として調査しているが、二輪車の放置車両はここ数年増えてきている。</li> <li>・道交法改正以降、議会でも二輪車の駐車場問題についての質問が出てきており、社会的関心も高まってきている。</li> <li>・歩道上の二輪車が邪魔ということや道路管理者に苦情が頻繁に入ってくる。自転車は撤去できるが二輪車は警察に対応を要請することになる。</li> <li>・取締りが厳しくなると、止める場所がなくなり、歩道から公園等に逃げ込んでしまう。公園が占拠されると大きな問題になる。子供が接触して転倒したら大変な問題になる。これは歩道上でもありうる問題。</li> <li>・インターネットや電話等で市民から駐車場整備要望がきているが、現段階では駐車場の案内をするだけの対応になっている。</li> <li>・駐車場を新たに設置することは莫大な投資になるので、空き地の有効活用、附置義務条例の制定、民間事業者への受け入れ要請等を促進させる政策が必要と考えている。</li> <li>・附置義務条例や民間事業者への受け入れ要請については国から標準条例等が出ていないこともあり、対応は進んでいない。今後指針や事例が出てくれば対応を進めることができる。</li> <li>・用地があれば解決できる問題は多いが、用地がない。</li> <li>・鉄道事業者からの協力はあまり期待できない(自転車でも同様の問題)</li> <li>・路上駐車場については用地の確保や景観上の問題から設置は困難、検討はしているが、実現しているところはまだない。</li> <li>・道路の占有許可で商店街に路上駐車場の設置可能な場所があり、需要が期待できることから、まずは台数の多い自転車の路上駐車場を試験的に始める予定。</li> </ul>				

## 2 章

# 資料・二輪車を取り巻く 駐車環境



# 資料 1. 二輪車の違法駐車対策

## 資料 1-1 自動車の違法駐車対策

違法駐車に対する警察の取り組みをみると、1980年代には違法駐車車両の移動と保管に関する業務（いわゆるレッカー移動）の効率化を進め、反則金を引き上げるなど、取締りの強化を図った。一方で、パーキングメーターやパーキングチケットなど、短時間の駐車需要に対応する駐車空間の確保にも取り組んできた。

1990年には悪質かつ迷惑性が高い放置駐車違反に関する罰則を強化、放置違反者への反則金を引き上げたほか、放置車両の使用者に対しても責任追及を行えるようにするなどの法制化を図ってきた。

### 警察の主な違法駐車対策の動向と関連トピック

警察の違法駐車対策の主な動き		駐車場などに関する世の中の主な動き		二輪車とその駐車に関する主な動き	
1970年	交通監視員制度の導入				
1971年	パーキングメーターの導入				
		1980年	自転車法制定	1980年	二輪の駐車違反取締り 年間1,431件
1986年	パーキングチケットの導入 レッカー移動業務の効率化 反則金の引き上げ			1985年	原付への取締り活発化
1990年	放置違反に対する反則金の引き上げ 使用者の責任追及を新設	1990年	コインパーキングビジネスの台頭	1986年	二輪車保有台数がピーク
1993年	車輪止め装置の取り付け規定を新設	1993年	自転車法の対象に原付を含めた	1993年	駅前周辺への原付駐車場整備はじまる
				1997年	軽二輪車ブーム
		2000年	交通バリアフリー法制定	2000年	歩道上の二輪車への取締り活発化
2004年	放置違反金制度を新設 使用者の責任追及を強化 取締り活動を民間（駐車監視員）に委託			2002年	二輪車の取締り急増
2006年	駐車違反取締りの新制度施行（6月）	2006年	駐車場法の対象に自動二輪を含めた 道路法施行令改正（路上二輪車駐車場導入）	2005年	二輪の駐車違反取締り 10万件を超える
2007年	レッカー移動業務の見直し パーキングチケットの見直し			2006年	二輪の放置違反取締り 40万件を超える
				~	
				2007年	

警察庁の違法駐車問題検討懇談会『違法駐車問題への対処の在り方についての提言』（2003年9月）をもとに作成。

## 資料 1-2 新しい駐車違反取締り制度

2004年6月9日に改正道路交通法が公布され、06年6月1日から新たな法制度が施行されたが、その内容は「車両の使用者責任の拡充」と「取締り事務の民間委託」の二つの柱からなっている。

### (1) 放置車両の使用者責任の拡充

この制度改正では、新しく放置違反金制度が導入された。これは駐車違反を犯した運転者が反則金（刑事制裁）を納付しない場合、違反車両の使用者に対して反則金と同等の放置違反金（行政制裁）の納付を命令できるとしたもの。放置違反金を納付しない者は滞納処分として財産の差し押さえ等が執行され、当該車両の車検証が受けられないなどの措置がなされる。また、常習的な違反車両については使用制限命令が下されることになる。

放置違反金の限度額－抜粋－（道路交通法施行令第17条の4関係）

	駐停車禁止場所等	駐車禁止場所等	時間制限駐車区間	規定違反
大型車または重被牽引車	25,000円	21,000円		12,000円
普通車	18,000円	15,000円		10,000円
自動二輪車または原付	10,000円	9,000円		6,000円

車両の使用制限（道路交通法施行令第26条の8関係）

表の見方：過去1年以内に車両の使用制限を受けた回数を表Aの前歴とする。放置違反金の確認標章が取り付けられた日から起算して6カ月以内に、前歴の欄に応じて、表Aに記載された回数の納付命令を受けると、表Bに記載された範囲内の期間で、当該車両の使用制限命令が下される。

【表A】

前歴	納付命令
なし	3回
1回	2回
2回以上	1回

【表B】

車両の種類	期間
大型自動車、中型自動車、 大型特殊自動車または重被牽引車	3月
普通自動車	2月
大型自動二輪車、普通自動二輪車、 小型特殊自動車または原動機付自転車	1月

## (2) 違法駐車取締り事務の民間委託

また今回の改正では、駐車違反に対応する警察の執行力を拡充するため、民間の力を導入。警察署長は、放置車両を確認する事務を警察官および交通巡視員に行わせるほか、公安委員会が指定する法人に委託することができるとした。これによって、一定の資格を備えた駐車監視員が登用され、放置駐車違反の取締り活動に携わるようになった。

民間に業務を委託した警察署では、重点的に取締りを行う場所や時間帯等を定めた「駐車監視員活動ガイドライン」を作成・公表し、ガイドラインに則った取締りを推進することとしている。これは、駐車監視員の活動範囲等を限定して、公平かつ効率的な取締りを行うためのもので、ガイドラインの重点場所等以外においては、警察官が違法駐車の状態などに応じて必要な取締りを行うというものである。

### 資料 1-3 二輪車の駐車違反取締り

二輪車の路上駐車に関しては、近年まで取締りの対象として大きく問題視されてこなかった。自動二輪車の駐停車違反取締り件数をみると、1980 年台前半には全国で 1,000 件未満である。80 年代半ばから 90 年代半ばまでは年間 3,000 件前後で推移し、94 年に 4,000 件を超えて増加傾向を強め、2002 年に 1 万件を突破、05 年には 4 万 1,000 件へと増えている。

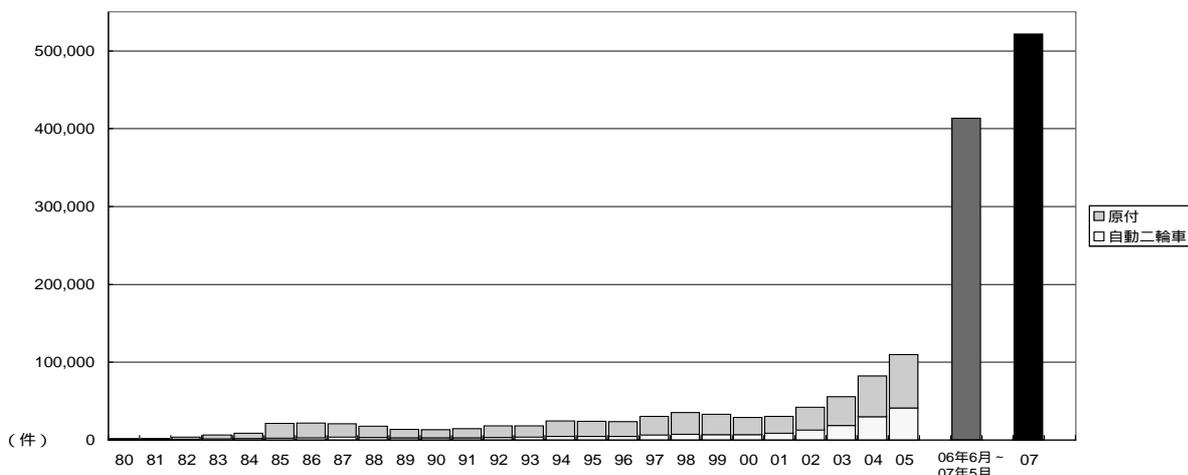
この 2000 年以降の二輪車取締り強化については、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(00 年制定：いわゆる「交通バリアフリー法」)の制定によって、歩道上に駐車された原付や自動二輪車を重点的に指向して取締った結果と考えられる。

そして 2006 年に新しい取締り制度が導入されてから 1 年が経過し、同年 6 月から 07 年 5 月まで 12 カ月間の取締り状況をみると、放置違反の確認標章を取り付けた件数は、原付と自動二輪車を合わせて 41 万 3,417 件と急激に増大した(グラフ 6 = 次頁)。

この数は、原付と自動二輪車に対する 2005 年の駐停車違反告知件数である 10 万 9,506 件の約 3.8 倍である。00 年の数字と比較すると 14 倍以上に増加するという厳しい取締り結果となった。

最新の情報(警察庁調べ)では、2007 年 1 年間(1 月～12 月)の二輪車取締り件数(放置車両確認標章取付件数)は、施行後 1 年間よりさらに 10 万件以上多い 52 万 1,454 件となり、05 年 1 年間と比べて約 4.8 倍の増加となっている。

〔グラフ6〕 原付（小型特殊含む）と自動二輪車の駐停車違反取締り件数（警察庁調べ）



05年までは駐停車違反告知件数。06年6月から07年5月までの新制度施行後1年間と07年の1年間は、原付（小型特殊は含まない）と自動二輪車を合わせた放置違反確認標章の取付け件数。厳密にはデータが異なるため、棒グラフを別色で表示しているが、違法駐停車取締りの趨勢としてはグラフの示す通り厳しい強化となっている。

2006年6月～07年5月までの1年間における放置車両確認標章取付け件数

全車両 取付け件数	取付け主体		原付・自動二輪車
	警察官等	駐車監視員	
2,786,993	1,534,366	1,252,627	413,417（全体に占める割合14.8%）

全車両の駐停車違反取締り総件数

	2000	01	02	03	04	05	06.6～07.5
取締り件数(A)	1,899,398	1,816,870	1,720,866	1,684,268	1,667,608	1,593,377	2,786,993
指数	100	96	91	89	88	84	147

原付・自動二輪車の駐停車違反取締り件数

	2000	01	02	03	04	05	06.6～07.5
取締り件数	28,774	30,297	41,782	55,169	82,175	109,506	413,417
指数	100	105	145	192	286	381	1,436
前表(A)に占める割合	1.5%	1.7%	2.4%	3.3%	4.9%	6.9%	14.8%

データをみると、2005年の1年間と、06年6月から07年5月の1年間を比較した場合、全車両における取締り総件数の増加率は約1.8倍である。これを二輪車だけでみると、約3.8倍という大幅な増加となっている。また、全車両の取締り件数に占める二輪車の割合は、例えば00年には1.5%だが、新制度の施行後は全体の14.8%を占めるまで拡大している。

都道府県別の放置車両確認標章取付け件数 / 06年6月～07年5月1年間（原付・自動二輪車）警察庁調べ

都道府県	確認標章取付け件数	原付・自動二輪車	占める割合(%)
北海道	132,525	8,832	6.7
青森	3,403	0	0.0
岩手	1,725	0	0.0
宮城	23,100	3,090	13.4
秋田	938	0	0.0
山形	2,467	0	0.0
福島	6,536	5	0.1
警視庁	723,615	189,970	26.3
茨城	9,873	2	0.0
栃木	9,168	3	0.0
群馬	9,057	2	0.0
埼玉	94,709	3,216	3.4
千葉	133,884	15,591	11.6
神奈川	283,220	43,903	15.5
新潟	14,813	5	0.0
山梨	737	0	0.0
長野	9,032	4	0.0
静岡	26,361	3,019	11.5
富山	4,709	0	0.0
石川	4,271	1	0.0
福井	7,233	0	0.0
岐阜	14,160	14	0.1
愛知	212,563	597	0.3
三重	9,315	1	0.0
滋賀	14,271	39	0.3
京都	114,991	35,452	30.8
大阪	470,524	72,657	15.4
兵庫	138,856	5,348	3.9
奈良	36,907	3,437	9.3
和歌山	16,626	0	0.0
鳥取	1,664	1	0.1
島根	1,718	0	0.0
岡山	11,291	0	0.0
広島	25,153	165	0.7
山口	6,408	0	0.0
徳島	2,166	0	0.0
香川	11,413	0	0.0
愛媛	10,239	0	0.0
高知	8,634	0	0.0
福岡	92,051	11,966	13.0
佐賀	2,840	1	0.0
長崎	17,976	5,320	29.6
熊本	6,165	1,751	28.4
大分	8,936	3	0.0
宮崎	4,450	0	0.0
鹿児島	18,139	1,371	7.6
沖縄	28,161	7,651	27.2
合計	2,786,993	413,417	14.8

二輪車の放置駐車違反の取締りについての通達（2006年3月8日付）

原議保存期間10年  
平成28年12月31日まで保存  
警察庁丁交指発第26号、規発第21号  
平成18年3月8日  
警察庁交通局交通指導課長  
警察庁交通局交通規制課長

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

#### 自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締り等について

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

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

#### 記

##### 1 基本方針

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

##### 2 取締り活動ガイドラインとの関係

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

##### 3 事前広報等

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

##### 4 自動二輪車等の駐車環境の整備

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

#### 資料 1-4 駐車規制区間の見直し

違法駐車取締りの強化に伴い、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、警察は全国的に規制の見直しを行っている。最近では、2007年2月に警察庁交通局長の通達によってその指示が行われている。

同年6月14日の同庁発表によると、04年1月から07年5月末までに、全国約2万8,600区間の約2万2,700kmの駐車規制が解除ないし緩和された。これは、全駐車規制距離の12.5%に当たる距離となっている。

「二輪を除く」といった除外措置を行うほか、指定駐車禁止（標識による規制）を解除して、無余地場所のみ禁止する区間を増やすなど、交通実態と車両の規格に応じて柔軟な駐車が可能になるケースは多いものと考えられ、さらに今後も二輪車を念頭においた駐車規制の緩和が可能であると考えられる。

#### 資料 1-5 時間制限駐車区間の運用見直し

現在、道路空間においては、パーキングメーターやパーキングチケットの設備が設置され、短時間の駐車需要に対応する時間制限駐車区間がある。全国で約1,700区間（約420km）指定されており、パーキングメーターは2万2,700基、パーキングチケット発給設備は約1,200基、駐車枠にして3万1,400台分が確保されている。

警察庁では2007年6月の道路交通法改正で、二輪車の駐車についても適切に管理することが可能なパーキングチケットの設備を積極的に設置できるように規定を見直した（施行は同年9月19日）

これまで時間制限駐車区間では、パーキングメーターの設置が優先されてきたが、今回の法改正では、パーキングメーターとパーキングチケットとを選択的に導入することを可能にしたもの。とくに二輪車の駐車需要が高い区域では、二輪車に対応したパーキングチケットの発給設備を導入することも可能になる。

こうしたパーキングチケットの運用についてさらに検討が進めば、二輪車ユーザーにとって短時間駐車を可能とする有効な道路区間が実現するものと期待できる。

## 資料 2. 駐車場関連法令の改正

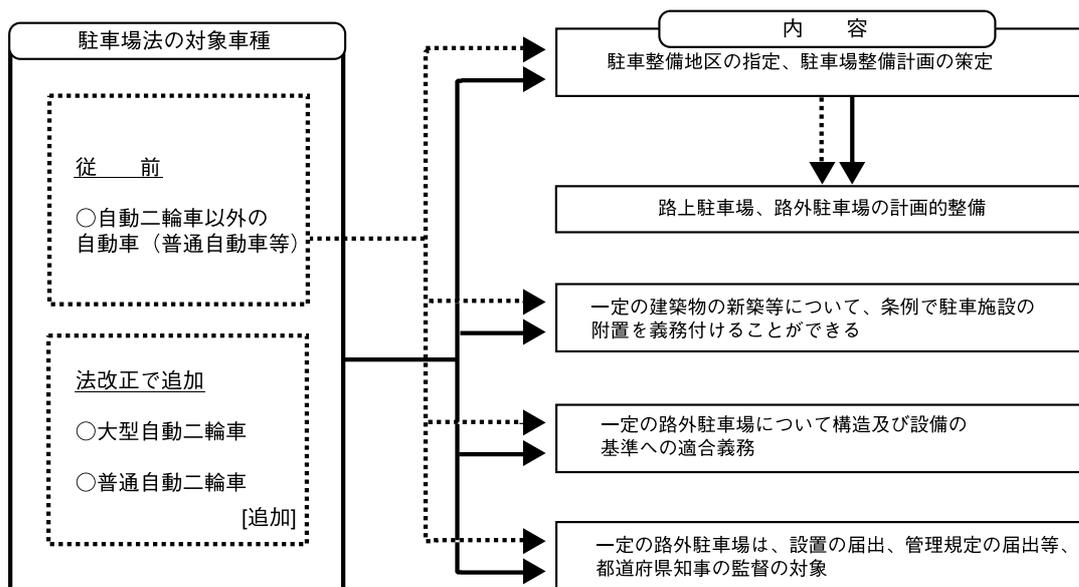
### 資料 2-1 駐車場法に含まれた自動二輪車

街なかにおける二輪車の駐車場整備が、公共においても民間においてもこれまでほとんど行われてこなかったのは、自動車における「駐車場法」や自転車における「自転車法」\*注といった駐車場整備に関する法令の枠組から自動二輪車が外れていたことが原因の一つであった。

国土交通省は2006年5月、「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、都市計画法や建築基準法などと併せて駐車場法を改正。法律における「自動車」の定義に、大型自動二輪車と普通自動二輪車を含めることとした。

改正駐車場法は2006年11月30日に施行。関係政令なども同時に施行され、駐車施設に関する構造基準にも二輪車を想定したものが加わった。

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）



\*注：正式には『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』

## 資料2-2 駐車場法の改正で期待される効果

駐車場法に自動二輪車が定義されたことで、地方自治体はこれまでなかなか行えなかった二輪車の駐車対策を実施しやすくなった。都市計画に自動二輪車を含めた駐車場整備地区を定めることができるようになり、自動二輪車の駐車需要を踏まえた整備計画を立てて、総合的かつ計画的な駐車場整備を行うことができる。また、附置義務駐車施設の対象車両に自動二輪車を義務づけることもできる。

一方、法律に規定されたことで、これから整備される二輪車駐車場は、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ぬし、一定の規模を超え料金を徴収するような二輪車駐車場は、都道府県知事に届出を行う義務も生じてくる。

こうした法律の持つ効果によって、これからの二輪車駐車場の整備は、自治体が必要な施策を打ち出し、計画的に整備を促進し、適正な管理運営を図っていくというのが主流になっていくものと期待される。

なお、これら法律の規定は、自治体が必要に応じて条例に盛り込むなど、それぞれの判断で採用する。したがって、実際に自動二輪車の駐車場が整備されるには、駐車の需要や供給状況、将来の見通しなど、地域の実態に応じた計画を進めることが必要である。

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。

## 資料 2-3 二輪車の駐車施設に関する技術的基準

今回の駐車場法改正に伴って、同法施行令に規定されている路外駐車場の構造および設備の技術基準についても二輪車を考慮した見直しが行われている。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。もっとも内容は必要最小限の規定といえるもので、駐車場の出口部分での視角の確保と、車路の幅員、屈曲部のゆとりについての基準を示したものである。

なお、国土交通省では、現在、民間企業と協力して自動二輪車の機械式駐車システムの開発にも着手しており、実用化をめざして技術基準の検討などを行っている。

自動二輪車駐車場の施設構造等に関する技術的基準（国土交通省資料）

- (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。

ちなみに、上記の規定は、改正法の施行時点で自動二輪車を受け入れていた施設には適用されない。また、自動二輪車駐車場の整備に対しては、従来からあった補助制度等の助成制度に加え、税制特例など助成制度の拡充も図られている。

二輪車の機械式駐車システムの開発（耐震実験 / 2008年2月撮影）



阪神大震災級の地震を再現できる装置に、駐車機器メーカーが開発中の車両固定装置を設置して、二輪車を機械式パレットに駐車（左）。大きな揺れでも倒れない固定方法など、さまざまなデータ採取を行った（右）。

## 駐車場整備に対する主な支援制度（国土交通省資料）

## (1) 駐輪場整備に係わる補助制度

事業名等	対象	概要	適用条件
街路事業 交通結節点改善事業	地方公共団体 道路管理者	交通結節点（乗降客 5,000人/日以上の鉄軌道駅、自動車ターミナル法に基づくバスターミナル等）の近傍で整備されるパークアンドライドのための公共駐車場の整備	補助率：1/2 補助対象率：2/3～1/4
交通安全施設等整備事業	道路管理者	特に交通の安全を確保すべき道路において、道路管理者が整備する駐車場に対する補助	補助率：1/2 補助対象率：2/3～1/4
都市再生交通拠点整備事業（一般会計）	地方公共団体（独）都市再生機構 第3セクター 民間	様々な交通が集中・輻輳する大都市のターミナル駅、地方都市の中心駅などにおいて整備する駐車場に対する補助（概ね 500台分に係る経費を限度）	補助率：1/3 補助対象率：1/4
都市再生総合整備事業（一般会計）	地方公共団体（独）都市再生機構 第3セクター 民間	都市の再生・再構築を図るための先行的都市基盤整備や都市拠点形成等を促進するための事業で、公共駐車場整備に対する補助（概ね 500台分に係る経費を限度）	補助率：1/3 補助対象率：1/4
まちづくり交付金	市町村	地域特性を活かした個性あふれるまちづくりを支援するため、都市再生整備計画を作成した市町村に対し、計画に位置付けられたハード事業（駐車場、道路、公園、住宅等）からソフト事業まで幅広い事業を支援	交付率：概ね4割 補助対象率：1/4

道路付属物としての駐車場であれば、地方道路交付金事業による整備も可能

## (2) 駐輪場整備に係わる融資制度

事業名等	整備主体	概要	適用条件
日本政策投資銀行	第3セクター 民間	届出駐車場であり、(1)自走式 200台以上、機械式 50台以上 (2)駐車場整備地区、商業地区または近隣商業地域内のもの	貸付率30% 償還期間20年 (5年据置)

## (3) 駐車場整備促進税制

事業名等	概要
不動産取得税	駐車場法に基づき路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要が定められた自動二輪車専用駐車場の用に供する家屋に係る不動産取得税について、当該家屋の価格の1/6に相当する額を価格から控除する課税標準の特例措置を2年間（2007年4月1日から2009年3月31日まで）に限り講じる。
固定資産税	駐車場法に基づき路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要が定められた自動二輪車専用駐車場の用に供する家屋に係る固定資産税について、課税標準を最初の3年間価格の7/8とする措置を2年間（2007年4月1日から2009年3月31日まで）に限り講じる。

## 資料 2-4 道路法施行令の改正 道路占用物件としての二輪車路上駐車場

2006年11月に行われた道路法施行令の改正（07年1月4日施行）は、“道路の占用物件”に原付や自動二輪車を駐車するための器具を追加するという見直しで、これによって道路管理者以外の者でも、道路管理者の許可をとることによって路上に二輪車の駐車場を設置できることとなった。

そもそも道路法には路上駐車場についての規定があるが、これを設置できるのは道路管理者とされている。具体的には国土交通大臣、都道府県知事、市区町村長が、それぞれ管理している道路に限り路上駐車場を設置・管理できることになっている。このため、従来、例えば市区町村では、国道や都道府県道に路上駐車場を設置することはできなかった。

そこで今回の政令の改正は、電柱や郵便ポスト、公衆電話などと同様に、道路管理者でない者が工作物や施設などを路上に設置することを許可している制度を活用して、それらの道路を占有できる物件（法令で定められている）のなかに二輪車の駐車器具を加えることとした。これによって、市区町村をはじめ民間企業・団体など、道路管理者以外の者が道路上に二輪車駐車場を設置することを、道路管理者が許可できるようにしたというものである。

設置者として想定されるのは、地方自治体（主に市区町村）をはじめ、公益団体、公共交通事業者（鉄道、バス）のほか、駐車場を適切に管理運営できる商店街、企業、NPOなど、対象範囲は広いが、違法駐車対策としての公共性が高く、営利目的のものは馴染まないとされている。

では、この占有制度を活用することによって、具体的にはどのような駐車場が可能か。

占有物件として認められて路上に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ている。そして、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り、今回の改正では設置の場所や構造などについて占有許可基準も示されている。

基準によると、駐車場を設置できる場所は、車道以外の道路の部分（分離帯やロータリーなどは不可）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」とされ、道路標識、区画線、道路標示を設けるほか、歩行者保護のための柵を設置したり、必要に応じて照明器具を設けるなど、安全な空間を確保することとなっている。さらに二輪車の駐車場の場合、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。

## 二輪車の駐車器具に関する構造を定めた占用許可基準（国土交通省道路局通達より）

## 構 造

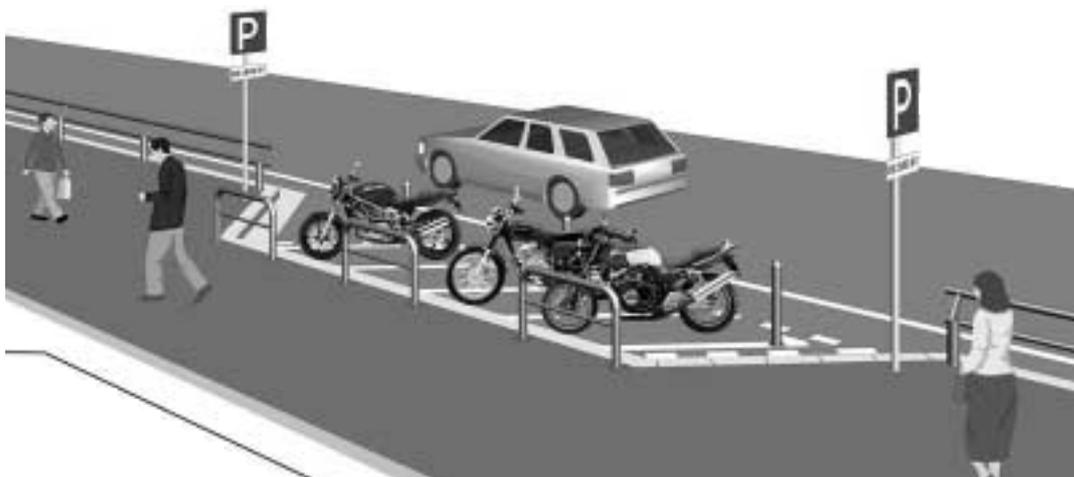
自転車等補助器具の構造等については、以下のとおり取り扱うものとする。

- (1) 自転車等駐車器具は固定式とし、十分な安全性及び耐久性を具備したものとすること。
- (2) 構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとすること。
- (3) 車輪止め装置（通称ラック）は、安全や視距を確保する観点から、平面式とすること。
- (4) 歩行空間と自転車等の駐車空間を明確に区分すること。この場合においては、自転車等が駐車されることとなる道路の部分の外周のうち、歩行者等の進行方向と交差する部分がある場合には、柵等を設けること。なお、当該部分以外の外周においても接触事故等がないよう、柵等を設けることが望ましい。
- (5) 必要に応じ、反射材を取り付け又は照明器具を設けるなどにより歩行者等の衝突等を防止するための措置を講じること。
- (6) 自転車等の駐車等に際し、歩行者や自動車等と接触することがないように、必要な余裕幅を確保するなどの安全上の配慮を十分行うこと。
- (7) 駐車可能な範囲及び駐車の方法を示すため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に定められた道路標識、区画線及び道路標示を設ける必要があることから、管轄する警察署長と十分な協議を行うこと。
- (8) 原動機付自転車等駐車器具を設ける場合においては、柵等を設けることなどにより、原動機付自転車等が原則として車道側から進入するものとすること。
- (9) 上屋を設ける場合においては、当該上屋の構造等について、「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」（平成6年6月30日付け建設省道政発第32号）11 3に掲げる基準を準用するものとする。

なお、この占用許可基準のほか、国土交通省道路局地方道・環境課が「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」を作成しており、これには原付や自動二輪車の駐車枠の大きさが具体的に盛り込まれるなど、駐車場設置者が参考にすべき設計指針が示されている。

これらの基準や指針を踏まえると、実際に導入される二輪車路上駐車場のイメージは、広い歩道のある場所で、バス停留所のように歩道をえぐった形でレイアウトされ、なおかつ歩道との境界を柵で分離した構造となる。これに車輪止め装置などが設置される形態となる。

## 二輪車路上駐車場のイメージ（国土交通省）



このイラストには、車止め装置などは描かれていない。

## 資料 3. 駐車場関連法令

### (1) 駐車場法・新旧対照 (抜粋) 昭和32年法律第106号 傍線の部分は改正部分

(新)	(旧)
<p>(用語の定義)</p> <p>第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>一～三 略</p> <p>四 自動車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第九号に規定する自動車をいう。</p> <p>五 略</p>	<p>(用語の定義)</p> <p>第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>一～三 略</p> <p>四 自動車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第九号の自動車のうち、<u>大型自動二輪車(側車付きのものを除く。)</u>及び<u>普通自動二輪車(側車付きのものを除く。)</u>以外のものをいう。</p> <p>五 略</p>

(2) 駐車場法施行令・新旧対照 (抜粋) 昭和32年政令第340号 傍線の部分は改正部分

(新)	(旧)
<p>(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)</p> <p>第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口(路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路(道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。)の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)及び入口(路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)に関するものは、次のとおりとする。</p> <p>二 次に掲げる道路又はその部分以外の道路又はその部分に設けること。</p> <p>イ 道路交通法第四十四条各号に掲げる道路の部分</p> <p>ロ 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)の昇降口から五メートル以内の道路の部分</p> <p>ハ 小学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園、保育所、知的障害児通園施設、肢体不自由児通園施設、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から二十メートル以内の部分(当該出入口に接するさくの設けられた歩道を有する道路及び当該で入口に接する歩道を有し、かつ、緑石線又はさくその他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右二十メートル以内の部分を含む。)</p> <p>ニ 橋</p> <p>ホ 幅員が六メートル未満の道路</p> <p>ヘ 縦断勾配が十パーセントを超える道路</p> <p>二 路外駐車場の前面道路が二以上ある場合においては、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること。</p> <p>三 自動車の駐車のために供する部分の面積が六千平方メートル以上の路外駐車場にあつては、緑石線又はさくその他これに類する工作物により自動車の出口及び入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されている場合を除き、自動車の出口と入口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿つて十メートル以上とすること。</p> <p>四 自動車の出口又は入口において、自動車の回転を容易にするため必要があるときは、隅切りをすること。この場合において、切取線と自動車の車路との角度及び切取線と道路との角度を等しくすることを標準とし、かつ、切取線の長さは、一・五メートル以上とすること。</p> <p>五 自動車の出口付近の構造は、当該出口から、イ又はロに掲げる路外駐車場又はその部分の区分に応じ、当該イ又はロに定める距離後退した自動車の車路の中心線上、一・四メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ六十度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。</p>	<p>(自動車の出口及び入口)</p> <p>第七条 自動車の出口(路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路(道路交通法第二条第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。)の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)及び入口(路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)は、次に掲げる道路又はその部分に設けてはならない。</p> <p>二 道路交通法第四十四条各号に掲げる道路の部分</p> <p>ニ 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)の昇降口から五メートル以内の道路の部分</p> <p>三 小学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園、保育所、知的障害児通園施設、肢体不自由児通園施設、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から二十メートル以内の部分(当該出入口に接するさくの設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、緑石線又はさくその他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右二十メートル以内の部分を含む。)</p> <p>四 橋</p> <p>五 幅員が六メートル未満の道路</p> <p>六 縦断勾配が十パーセントを超える道路</p>

(新)	(旧)
<p><u>イ 専ら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。以下「特定自動二輪車」という。）の駐車のための路外駐車場又は路外駐車場の専ら特定自動二輪車の駐車のための部分（特定自動二輪車以外の自動車の進入を防止するための駒止めその他これに類する工作物により特定自動二輪車以外の自動車の駐車のための部分と区分されたものに限る。）</u></p> <p><u>ニ・三メートル</u></p> <p><u>ロ その他の路外駐車場又はその部分 二メートル</u></p> <p>2 前項第一号の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分（当該道路又はその部分以外の同号イからへまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。）に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。</p> <p>一 前項第一号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの</p> <p>イ・ロ 略</p> <p>二 略</p> <p>3 略</p> <p>4 第一項第二号から第五号までの規定は、自動車の出口又は入口を道路道路内に設ける場合における当該自動車の出口（出口付近を含む。）又は入口については、適用しない。</p>	<p>2 前項の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分（当該道路又はその部分以外の同項各号に掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。）に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。</p> <p>一 前項第一号に掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの</p> <p>イ・ロ 略</p> <p>二 略</p> <p>3 略</p> <p>4 路外駐車場の前面道路が二以上ある場合においては、自動車の出口及び入口は、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けなければならない。ただし、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるとき、その他特別の理由があるときは、この限りでない。</p> <p>5 自動車の駐車のために供する部分の面積が六千平方メートル以上の路外駐車場にあつては、自動車の出口と入口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿つて十メートル以上としなければならない。ただし、縁石線又はさくその他これに類する工作物により当該出口及び入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されているときは、この限りでない。</p> <p>6 自動車の出口又は入口において、自動車の回転を容易にするため必要があるときは、すみ切りをしなければならない。この場合において、切取線と自動車の車路とのなす角度及び切取線と道路とのなす角度を等しくすることを標準とし、かつ、切取線の長さは、一・五メートル以上としなければならない。</p> <p>7 自動車の出口付近の構造は、当該出口から二メートル後退した自動車の車路の中心線上一・四メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ六十度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにしなければならない。</p> <p>8 第四項から前項までの規定は、自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合における当該自動車の出口（出口付近を含む。）又は入口については、適用しない。</p>

(新)	(旧)
<p>(車路に関する技術的基準)</p> <p>第八条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち車路に関するものは、次のとおりとする。</p> <p>一 自動車が行滑かつ安全に走行することができる車路を設けること。</p> <p>二 自動車の車路の幅員は、イから八までに掲げる自動車の車路又はその部分の区分に応じ、当該イから八までに定める幅員とすること。</p> <p>イ 一方通行の自動車の車路のうち、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二・七五メートル(前条第一項第五号イに掲げる路外駐車場又はその部分(以下この条において「自動二輪車専用駐車場」という。))の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、一・七五メートル)以上</p> <p>ロ 一方通行の自動車の車路又はその部分(イに掲げる車路の部分を除く。) 三・五メートル(自動二輪車専用駐車場の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、二・二五メートル)以上</p> <p>ハ その他の自動車の車路又はその部分 五・五メートル(自動二輪車専用駐車場の特定自動二輪車の車路又はその部分にあつては、三・五メートル)以上</p> <p>三 建築物(建築基準法(昭和二十五年法律第二百一号)第二条第一号に規定する建築物をいう。以下同じ。)である路外駐車場の自動車の車路にあつては、次のいずれにも適合する構造とすること。</p> <p>イ はり下の高さは、二・三メートル以上であること。</p> <p>ロ 屈曲部(ターンテーブルが設けられているものを除く。以下同じ。)は、自動車を五メートル以上の内法半径で回転させることができる構造(自動二輪車専用駐車場の屈曲部にあつては、特定自動二輪車を三メートル以上の内法半径で回転させることができる構造)であること。</p> <p>ハ 傾斜部の縦断勾配は、十七パーセントを超えないこと。</p> <p>ニ 傾斜部の路面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げること。</p>	<p>(車路)</p> <p>第八条 路外駐車場には、自動車が円滑かつ安全に走行することができる車路を設けなければならない。</p> <p>2 自動車の車路の幅員は、五・五メートル以上としなければならない。ただし、一方通行の車路にあつては、三・五メートル(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箇所にあつては、二・七五メートル)以上とすることができる。</p> <p>3 建築物(建築基準法(昭和二十五年法律第二百一号)第二条第一号に規定する建築物をいう。以下同じ。)である路外駐車場の自動車の車路の構造は、前二項の規定によるほか、次の各号に定めるところによらなければならない。</p> <p>一 はり下の高さは、二・三メートル以上であること。</p> <p>二 屈曲部(ターンテーブルが設けられているものを除く。)は、自動車が五メートル以上の内法半径で回転できる構造であること。</p> <p>三 傾斜部の縦断勾配は、十七パーセントを超えないこと。</p> <p>四 傾斜部の路面は、粗面とし、又はすべりにくい材料で仕上げること。</p>

(3) 道路法施行令・新旧対照 (抜粋) 昭和27年政令第479号 傍線の部分は改正部分

(新)	(旧)
<p>(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)  <b>第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。</b>          一～七(略)  <b>八 道路の区域内の地面に設ける自転車(側車付きのものを除く。以下同じ。)、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第二条第三項に規定する原動機付自転車(側車付きのものを除く。以下単に「原動機付自転車」という。)</b>  <b>又は同法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの(いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。)を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(第六号に掲げる施設に設けるものを除く。)</b></p> <p>(原動機付自転車等駐車器具の占用の場所に関する基準)  <b>第十一条の八 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第八号に規定する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輪止め装置その他の器具(以下この条において「原動機付自転車等駐車器具」という。)に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。</b>          一 <b>車道以外の道路の部分内の車道に近接する部分であること。</b>          二 <b>道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該原動機付自転車等駐車器具を原動機付自転車又は二輪自動車の駐車の用に供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の幅員が道路構造令第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員であること。</b></p> <p>2 <b>第十条第一号及び第五号の規定は、原動機付自転車等駐車器具について準用する。この場合において、同条第一号中「地上」とあるのは「地面」と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次のいずれにも適合する場所(特定連絡路附属地の地上に設ける場合にあつては、口及び八のいずれにも適合する場所)」とあるのは「口及び八のいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。</b></p>	<p>(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)  <b>第七条 法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。</b>          一～七(略)</p>

## (4) 横浜市駐車場条例 (昭和38年10月 条例第33号)

(趣旨)

第1条 駐車場法(昭和32年法律第106号。以下「法」という。)による周辺地区及び自動車ふくそう地区の指定並びに建築物に付置する駐車施設の規模その他必要な事項については、この条例の定めるところによる。

(用語の定義)

第2条 この条例における用語の意義は、法の例による。

(周辺地区及び自動車ふくそう地区の指定)

第3条 法第20条第2項の規定により駐車場整備地区または商業地域もしくは近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域(以下「周辺地域」という。)内で条例で定める地区(以下「周辺地区」という。)は、駐車場整備地区または商業地域もしくは近隣商業地域に接続する区域内で、市長が指定する区域とする。

2 法第20条第2項の規定により周辺地域、駐車場整備地区並びに商業地域及び近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であって、自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内または自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区(以下「自動車ふくそう地区」という。)は、自動車交通の地区的なふくそうの予想される地区で、市長が指定する区域とする。

3 市長は、前2項の規定により周辺地区または自動車ふくそう地区を指定したときは、その旨を告示しなければならない。

(建築物の新築の場合の駐車施設の附置)

第4条 次表の(1)の項に掲げる地区又は地域内において、同表の(2)の項に掲げる面積が、同表の(3)の項に掲げる面積を超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち同表の(4)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(5)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値(建築物の延べ面積(自動車の駐車のための施設(以下「駐車施設」という。)専ら道路交通法(昭和35年法律第105号)第3条に規定する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。以下「特定自動二輪車」という。)の駐車のための施設(以下「自動二輪車専用駐車施設」という。)並びに共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿の用途に供する部分の面積を除き、観覧場にあつては屋外観覧席の部分の面積を含む。以下同じ。)が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(6)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。)の台数以上の自動車が駐車することができる規模を有する駐車施設又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。

(建築物の新築の場合の荷さばきのための駐車施設の附置)

第4条の2 駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域又は周辺地区若しくは自動車ふくそう地区内において、特定用途に供する部分の床面積が3,000平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち次表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値(建築物の延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。)の台数(10台を超える場合は、10台とする。)以上の規模を有する荷さばきのための駐車施設を、その建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、建築物の構造又は敷地の位置、規模等から荷さばきのための駐車施設を附置することが著しく困難であると市長が認める場合においては、この限りでない。

2 前項の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設の駐車台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の駐車台数に含めることができる。

(建築物の新築の場合の自動二輪車専用駐車施設の附置)

第4条の3 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において、特定用途に供する部分の床面積が1,000平方メートルを超える建築物を新築しようとする者は、その建築物のうち次表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積をそれぞれ同表の(2)の項に掲げる面積で除して得た数値を合計した数値(建築物の延べ面積が6,000平方メートルに満たない場合においては、当該合計した数値に同表の(3)の項に掲げる式により算出して得た数値を乗じて得た数値とし、小数点以下の端数がある場合は、切り上げるものとする。)の台数以上の特定自動二輪車が駐車することができる規模を有する自動二輪車専用駐車施設をその建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。

(大規模な事務所、倉庫及び工場の特例)

第5条 前3条の規定にかかわらず、次表の(1)の項に掲げる地区又は地域内に同表の(2)の項に掲げる用途のいずれかに供する部分の床面積が10,000平方メートルを超える建築物を新築しようとする者については、第4条、第4条の2第1項又は前条の規定を適用する場合においては、第4条の表の(4)の項、第4条の2第1項の表の(1)の項又は前条の表の(1)の項に掲げる建築物の部分の床面積は、当該部分の床面積のうち10,000平方メートルを超え50,000平方メートルまでの部分の床面積に0.7を、50,000平方メートルを超え100,000平方メートルまでの部分の床面積に0.6を、100,000平方メートルを超える部分の床面積に0.5をそれぞれ乗じて得た面積の合計に、10,000平方メートルを加えて得た数値の面積とする。

(建築物の増築又は用途変更の場合の駐車施設の附置)

第6条 建築物を増築しようとする者又は建築物の部分の用途の変更で、当該用途の変更により特定用途に供する部分の床面積が増加することとなるものために法第20条の2第1項に規定する大規模の修繕又は大規模の模様替(以下単に「用途変更」という。)をしようとする者は、当該増築又は用途変更後の建築物を新築したものとみなし第4条及び前条の規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数から、当該増築又は用途変更前の建築物を新築したものとみなしこれらの規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数を減じて得た台数(増築又は用途変更前の建築物に現に附置されている駐車施設の駐車台数が、増築又は用途変更前の建築物に附置しなければならない最小の規模の駐車施設の駐車台数を上回っている場合は、その上回っている分の台数を控除する。)以上の自動車が駐車することができる規模の駐車施設を、当該増築又は用途変更に係る建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。

(建築物の増築又は用途変更の場合の荷さばきのための駐車施設の附置)

第6条の2 建築物の増築又は用途変更をしようとする者は、当該増築又は用途変更後の建築物を新築したものとみなし第4条の2及び第5条の規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の荷さばきのための駐車施設の駐車台数から、当該増築又は用途変更前の建築物を新築したものとみなしこれらの規定を適用した場合に附置しなければならない最小の規模の荷さばきのための駐車施設の駐車台数を減じて得た台数(増築又は用途変更前の建築物に現に附置されている荷さばきのための駐車施設の駐車台数が、増築又は用途変更前の建築物に附置しなければならない最小の規模の荷さばきのための駐車施設の駐車台数を上回っている場合は、その上回っている分の台数を控除する。)以上の規模を有する荷さばきのための駐車施設を、当該増築又は用途変更に係る建築物又はその建築物の敷地内に附置しなければならない。

2 前項の規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設の駐車台数は、前条の規定により附置しなければならない駐車施設の駐車台数に含めることができる。

(届出)

第7条 第4条から前条までの規定により駐車施設、荷さばきのための駐車施設又は自動二輪車専用駐車施設(以下「駐車施設等」という。)を附置する者は、当該駐車施設等の位置、規模及び構造について、あらかじめ市長に届け出なければならない。届け出た事項を変更する場合も、また同様とする。

(適用の除外)

第8条 次のいずれかに該当する建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者については、第4条から第6条の3までの規定は、適用しない。

- (1) 建築基準法(昭和25年法律第201号)第35条に規定する仮設建築物
- (2) この条例の施行後、新たに駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域、周辺地区又は自動車ふくそう地区に指定された地区又は地域内において、当該地区又は地域に指定された日から起算して6月以内に新築又は増築若しくは用途変更の工事に着手する建築物
- (3) 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において、非特定用途に供する建築物で、市長が特に駐車施設を附置する必要がないと認められたもの。

(建築物の敷地が地区又は地域の内外にわたる場合の駐車施設等の附置)

第9条 建築物の敷地が駐車場整備地区、商業地域若しくは近隣商業地域、周辺地区若しくは自動車ふくそう地区又はこれら以外の地域の2以上の地区又は地域にわたる場合は、その敷地について地区又は地域ごとの面積を算出し、そのうち最も大きな面積を占める部分が属する地区又は地域内に当該建築物があるものとみなして、第4条から第6条の3までの規定を適用する。

(駐車施設等の附置の特例)

第10条 第4条から第6条の3までの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の構造又は敷地の位置、規模等により、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長が特にやむを得ないと認める場合においては、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設等を附置しないことができる。この場合において、当該新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の敷地からおおむね300メートル以内の場所に駐車施設等を設けなければならない。

2 建築物の新築又は増築若しくは用途変更をする地区又は地域の地形、交通事情等からして、第4条から第6条の3までの規定により建築物に附置しなければならない駐車施設等を2以上の建築物のために一団として設けることが合理的であると認められる場合において、その駐車施設等が規則で定める規模以上となるときは、当該建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、第4条から第6条の3までの規定にかかわらず、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設等を附置しないことができる。

3 第4条から第6条の3までの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者が、その建築物からおおむね300メートル以内の場所において、法第10条第1項の規定により都市計画として決定された路外駐車場を建設する場合は、その建築物又はその建築物の敷地内に附置する駐車施設等の駐車台数を、第4条から第6条の3までの規定により算出した駐車台数からその路外駐車場の駐車台数の2分の1の範囲内において規則で定める限度の駐車台数を控除した駐車台数とすることができる。

4 第4条の2及び第6条の2の規定にかかわらず、これらの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者が、建築物又は建築物の敷地外に他の者と共同で荷さばきを行うための駐車施設を整備することその他のこれらの規定により建築物又は建築物の敷地内に附置しなければならない最小の規模の荷さばきのための駐車施設を整備することに代わる措置として市長が認める代替措置を講ずるときは、当該代替措置の内容に応じ、これらの規定により附置しなければならない荷さばきのための駐車施設を附置せず、又は市長が定める規模を有する荷さばきのための駐車施設とすることができる。

5 前各項の規定の適用を受けようとする者は、あらかじめ、市長の承認を受けなければならない。承認を受けた事項を変更しようとするときも、また同様とする。

(駐車施設等の構造等)

第11条 第4条、第5条、第6条又は前条の規定により設けなければならない駐車施設の自動車の駐車用に供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅2.3メートル以上、奥行5メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に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 前項の規定にかかわらず、市長が特に必要があると認める建築物については、車いす使用者のための駐車施設として、少なくとも1台以上の自動車の駐車用に供する部分の規模を、駐車台数1台につき幅3.7メートル以上、奥行6メートル以上としなければならない。

3 第4条の2、第5条、第6条の2又は前条の規定により設けなければならない荷さばきのための駐車施設の自動車の駐車用に供する部分の規模は、駐車台数1台につき幅3メートル以上、奥行7.7メートル以上、はり下の高さ3メートル以上又は幅4メートル以上、はり下の高さ3メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。ただし、その建築物の構造又は敷地の位置、規模等から市長が特にやむを得ないと認める場合においては、この限りでない。

4 第4条の3、第5条、第6条の3又は前条の規定により設けなければならない自動二輪車専用駐車施設の特定自動二輪車の駐車用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、特定自動二輪車を安全に駐車させ、かつ、円滑に出入りさせることができるものとしなければならない。

5 前各項の規定は、特殊な形態の駐車施設等又は特殊な装置を用いる駐車施設等であって、自動車が有効かつ安全に駐車できると市長が認めたものについては、適用しない。

6 市長は、第1項から第4項までに定めるもののほか、駐車施設等の構造又は設備について必要な技術的基準を定めることができる。

(駐車施設等の管理)

第12条 第4条から第6条の3まで又は第10条の規定により設けられた駐車施設等の所有者又は管理者(第10条第5項の規定により市長の承認を受けた者を含む。次条及び第14条第1項において同じ。)は、当該駐車施設等をその設置の目的に適合するように維持管理しなければならない。

(定期報告)

第12条の2 第10条第1項から第4項までの規定により設けられた駐車施設等の所有者又は管理者は、当該駐車施設等の維持管理の状況について、毎年度規則の定めるところにより、市長に報告しなければならない。

(措置命令)

第13条 市長は、第4条から第6条の3まで及び第10条から第12条までの規定に違反した者に対し、相当の猶予期限を付した上、駐車施設等の設置、改善、使用禁止、使用制限その他当該違反を是正するために必要な措置をとることを命ずることができる。

(立入検査)

第14条 市長は、この条例を施行するため必要な限度において、駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物の所有者若しくは管理者に対し報告若しくは資料の提出を求め、又は当該職員をして駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物若しくはその敷地に立ち入り、その駐車施設等若しくは駐車施設等を設けるべき建築物若しくはその敷地の規模、構造等に関し検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査を行う職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

第3章 委任

第15条 この条例の施行について必要な事項は、規則で定める。

第4章 罰則

第16条 第13条の規定による市長の命令に従わなかった者は、500,000円以下の罰金に処する。

2 第14条第1項の規定による報告若しくは資料の提出の要求に対しこれに応じず、若しくは虚偽の報告若しくは虚偽の資料の提出を行い、又は同項の規定による立ち入り若しくは検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、200,000円以下の罰金に処する。

3 第10条第5項の規定に違反した者は、100,000円以下の罰金に処する。

第17条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務又は財産に関し、前条に規定する違反行為をした場合においては、その行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同条の罰金刑を科する。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成19年12月1日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の施行の際現に建築物の新築又は増築若しくは用途変更の工事に着手している者が設けなければならない駐車施設については、この条例による改正後の横浜市の駐車場条例の規定にかかわらず、なお従前の例による。

3 この条例の施行前にした行為及び前項の規定により従前の例によることとされる駐車施設に係るこの条例の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

## (5) 世田谷区自動二輪車の違法駐車等の防止に関する条例 (平成18年12月11日公布 世田谷区条例第86号)

## (目的)

第1条この条例は、自動二輪車の違法駐車等を防止することにより、道路等が公共の施設として一般公共の用に供されることを確保し、もって区民の安全で快適な生活環境の維持及び向上に資することを目的とする。

## (定義)

第2条この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 道路等道路交通法(昭和35年法律第105号。以下「法」という。)第2条第1項第1号に規定する道路(以下「道路」という。)都市公園法(昭和31年法律第79号)第2条第1項に規定する都市公園及び世田谷区立身近な広場条例(平成7年3月世田谷区条例第19号)第1条に規定する広場並びに世田谷区公共物管理条例(平成14年3月世田谷区条例第29号)第2条に規定する公共物のうち現に一般公共の用に供されているものをいう。
- (2) 自動二輪車法第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。
- (3) 違法駐車等自動二輪車について法第44条、第45条第1項若しくは第2項、第47条第2項若しくは第3項、第48条又は第49条の2第3項の規定に違反する行為(以下「違法駐車」という。)及び標識等により区長が禁止した場所において自動二輪車を直ちに運転することができない状態にする行為をいう。
- (4) 集合住宅共同住宅、長屋、寮又は宿舎をいう。

## (区長の責務)

第3条区長は、違法駐車等を防止するため、違法駐車等の防止に係る基本的方針を策定するとともに、次に掲げる施策を実施しなければならない。

- (1) 違法駐車等の防止に関する広報及び啓発活動
- (2) 違法駐車等の防止に関する指導及び助言
- (3) 前2号に掲げるもののほか、区長が特に必要と認める施策

## (区民等の責務)

第4条区民及び自動二輪車の運転者又は使用者は、違法駐車等の防止に努めるとともに、区長が実施する違法駐車等の防止に係る施策(以下「違法駐車等防止施策」という。)に協力するよう努めなければならない。

## (事業者等の責務)

第5条区内で事業を営む者は、違法駐車等の防止に努め、並びにその事業の用に供する自動二輪車及びその事務所又は事業所に勤務する者又は訪問する者の使用する自動二輪車のための駐車施設の確保に努めるとともに、違法駐車等防止施策に協力するよう努めなければならない。

- 2 集合住宅を建築しようとする者又は所有し、若しくは管理している者は、当該集合住宅の居住者が使用する自動二輪車のための駐車施設の確保に努めるとともに、違法駐車等防止施策に協力するよう努めなければならない。

## (違法駐車等防止重点地域の指定)

第6条区長は、違法駐車等により区民の日常生活又は一般交通に支障が生じていると認められる地域を、違法駐車等防止重点地域(以下「重点地域」という。)として指定することができる。

- 2 区長は、重点地域において、違法駐車等防止施策を重点的に実施するものとする。
- 3 区長は、第1項の規定による重点地域の指定を存続させる必要がなくなつたと認めるときは、当該重点地域の指定を解除することができる。
- 4 区長は、第1項の規定により重点地域を指定し、又は前項の規定により指定を解除しようとするときは、当該重点地域の関係団体の意見を聴くとともに、当該重点地域を管轄する警察署長(以下「警察署長」という。)その他関係行政機関と協議するものとする。
- 5 区長は、第1項の規定により重点地域を指定し、又は第3項の規定により指定を解除したときは、その旨を告示しなければならない。

## (公安委員会等との連携)

第7条区長は、前条第1項の規定により重点地域を指定したときは、東京都公安委員会又は警察署長に対し、当該重点地域内における違法駐車等を防止するため、区と連携した必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

- 2 区長は、重点地域外の道路において違法駐車があるときは、警察署長に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

## (団体等に対する支援)

第8条区長は、違法駐車等の防止のために活動する団体等に対し、必要な支援を行うことができる。

## (委任)

第9条この条例の施行に関し必要な事項は、区長が別に定める。

## 附則

- 1 この条例は、平成19年4月1日から施行する。ただし、次項の規定は、公布の日から施行する。
- 2 第6条第1項に規定する指定の手続その他の行為は、この条例の施行の日前においても行うことができる。

## (6)世田谷区民営自動二輪車駐車場育成助成金交付要綱(平成19年4月1日 19世交第49号)

(通則)

第1条世田谷区民営自動二輪車駐車場育成助成金(以下「助成金」という。)の交付については、世田谷区補助金交付規則(昭和57年5月世田谷区規則第38号、以下「規則」という。)に定めるもののほか、この要綱の定めるところによる。

(目的)

第2条助成金は、駅前辺等における道路交通法(昭和35年法律第105号)第3条に規定する自動二輪車の違法駐車を防止し、交通の安全及び区民の良好な生活環境の向上を図るため、民間事業者が経営する自動二輪車駐車場の建設に要する経費の一部を助成することについて、必要な事項を定めることを目的とする。

(助成対象者)

第3条助成の対象とする事業者は、次条に定める公共の用に供する自動二輪車駐車場を設置し、経営する事業者等とする。

(助成対象となる自動二輪車駐車場の要件)

第4条助成の対象となる自動二輪車駐車場は、次に掲げる要件を備えていなければならない。

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

(助成の対象経費及び交付額)

第5条助成の対象となる経費は、前条第1号に定める自動二輪車駐車場の新たな整備(以下「助成事業」という)に係る建設費とし、その建設が毎年度2月末までに完了する予定のものとする。

2建設費とは、専用料金精算機設置、施設設備設置、入口改造・床面破損防止工事、転倒防止ガードパイプ設置及び視認性設備の除却に要する費用その他区長が必要と認めたもので、土地の取得費、賃借料、各種手数料等費用及び消費税は除くものとする。

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

4助成金の交付は、予算の範囲内で行うものとする。

(助成金の交付申請)

第6条区長は、助成金の交付を受けようとする者(以下「申請者」という。)に、民営自動二輪車駐車場育成助成金交付申請書(第1号様式)を提出させなければならない。

(助成金の交付決定及び通知)

第7条区長は、前条の申請があったときは、その内容を審査し、適当と認めるときは、助成金の交付を決定し、速やかに民営自動二輪車駐車場育成助成金交付決定通知書(第2号様式)により申請者に通知するものとする。

2区長は前項の審査の結果、助成金を交付しないことに決定したときは、申請者に対して民営自動二輪車駐車場育成助成金不交付決定通知書(第3号様式)により通知するものとする。

(実績報告)

第8条区長は、助成金の交付の決定を受けた者(以下「交付決定者」という。)に、助成事業が完了したときは、速やかに民営自動二輪車駐車場育成助成金助成事業実績報告書兼完了届(第4号様式、以下「実績報告書」という)を提出させなければならない。

(助成金の交付確定)

第9条区長は、実績報告書の内容を審査し、現地調査を行い、助成金を交付することが適当と認めるときは、交付すべき助成金の額を確定し、民営自動二輪車駐車場育成助成金交付確定通知書(第5号様式)により、交付決定者に通知する。

(助成金の請求及び交付)

第10条区長は、前項の規定による通知を受けた交付決定者に、民営自動二輪車駐車場育成助成金交付請求書(第6号様式)を区長に提出させるものとする。

2区長は、前項の請求のあったときは、速やかに当該請求に係る助成金を支払うものとする。

(助成事業の変更、中止等)

第11条区長は、交付決定者が助成金交付決定後、自動二輪車駐車場建設工事の設計変更等により、助成事業の内容を変更する場合又は助成事業を中止する場合若しくは助成事業を廃止する場合には、民営自動二輪車駐車場育成助成金助成事業変更・中止・廃止承認申請書(第7号様式)により、あらかじめ区長の承認を受けなければならない。

2区長は、前項の申請があったときは、その内容を審査し、助成事業の変更又は中止若しくは廃止を承認したときは、民営自動二輪車駐車場育成助成金助成事業変更・中止・廃止承認通知書(第8号様式)により申請をした交付決定者に通知するものとする。

(交付決定の取消及び返還)

第12条区長は、交付決定者が、次の各号のいずれかに該当したときは、助成金の一部又は全部を取り消し、既に交付した助成金を返還させることができる。

- (1)この要綱に違反したとき。
- (2)偽りその他不正の手段により助成金の交付を受けたとき。
- (3)助成金を当該助成事業以外の用途に使用したとき。

2区長は、前項の規定により取消しをしたときは、速やかにその内容を、当該助成事業者に民営自動二輪車駐車場育成助成金交付決定取消通知書(第9号様式)により通知しなければならない。

(違約加算金及び延滞金)

第13条区長は、前条の規定により助成金の返還を命じたときは、助成事業者をしてその命令に係る助成金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該助成金の額(その一部を納付した場合におけるその後の期間については既納額を控除した額)につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金(100円未満の場合を除く。)を納付させなければならない。

2区長は、助成金の返還を命じた場合において、助成事業者がこれを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額につき、年10.95パーセントの割合で計算した延滞金(100円未満の場合を除く。)を納付させなければならない。

3前2項に規定する年当たりの割合は、閏年の日を含む期間についても365日当たりの割合とする。

(違約加算金の計算)

第14条助成金が2回以上に分けて交付されている場合における前条第1項の規定の適用については、返還を命じた額に相当する助成金は、最後の受領の日を受領したものとし、当該返還を命じた額が、その日に受領した額を超えるときは、当該返還を命じられた額に達するまで順次さかのぼりそれぞれの受領の日において受領したものとする。

2前条第1項の規定により違約加算金の納付を命じた場合において、助成事業者の納付した金額が返還を命じた助成金の額に達するまでは、その納付金額は、まず当該返還を命じた助成金の額に充てるものとする。

(延滞金の計算)

第15条第13条第2項の規定により延滞金の納付を命じた場合において、返還を命じた助成金の未納付額の一部が納付されたときは、当該納付の日の翌日以降の期間に係る延滞金の計算の基礎となるべき未納付額は、その納付金額を控除した額とする。

(帳簿の保存)

第16条区長は、交付決定者に、助成事業に関する収支を明らかにした帳簿を備え、助成事業完了後5年間保存させるものとする。

(財産処分の制限)

第17条区長は、助成を受けた者が助成金により取得した財産を、区長の承認を受けることなく、この助成金の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、廃棄し、貸し付け、又は担保に供させてはならない。ただし、助成事業の完了後3年を経過した場合は、この限りでない。

2区長は、交付決定者に、前項の処分をしようとするときは、民営自動二輪車駐車場財産処分承認申請書(第10号様式)により、承認を受けさせなければならない。

3区長は、前項の申請があったときは、その内容を審査し、財産の処分を承認したときは、民営自動二輪車駐車場財産処分承認通知書(第11号様式)により、申請をした交付決定者に通知するものとする。

(委任)

第18条この要綱に定めるもののほか、必要な事項は別に定める。

附則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

## (7) 仙台市自転車等駐車場条例(昭和62年3月20日 仙台市条例第11号)

(設置)

第一条 公共の場所における自転車等の放置を防止し、もって市民の良好な生活環境の確保を図るため、自転車等駐車場(以下「駐車場」という。)を設置する。

(名称及び位置)

第二条 駐車場の名称及び位置は、別表第一のとおりとする。

(駐車対象車両)

第三条 駐車場に駐車させることができる車両は、道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車、同項第十一号の二に規定する自転車及び同法第二条に規定する自動二輪車(側車付きのものを除く。)のうちから、駐車場ごとに市長が定める。

(利用の方法)

第四条 通学、通学等のため駐車場を定期利用しようとする者は、あらかじめ市長の承認を受けなければならない。

2 前項の承認を受けた者以外の者は、市長が定めるところにより駐車場を一時利用することができる。

(利用料)

第五条 駐車場の利用料は、別表第二に定める額の範囲内で規則で定める額とする。

2 市長は、一時利用の利用料の額に十を乗じて得た額で十二枚の回数券を発行することができる。

3 第一項の利用料は、定期利用しようとする者にあつては前条第一項の承認の際、一時利用しようとする者にあつては利用の際納入しなければならない。

ただし、市長が特別の事由があると認めるときは、この限りでない。

(利用料の返還)

第六条 既納の利用料は、返還しない。ただし、市長が特別の事由があると認めるときは、その全部又は一部を返還することができる。

(利用料の減免)

第七条 市長は、特別の事由があると認めるときは、利用料を減免することができる。

(損害賠償)

第八条 駐車場の建物又は附属設備を損傷し、又は滅失した者は、その損害を賠償しなければならない。

(委任)

第九条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

(略)

別表第一(第二条関係)

(略)

---

## 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～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～2006年8月
- 違法駐車問題への対処の在り方についての提言 違法駐車問題検討懇談会 / 2003年9月
- 交通事故統計年報 平成18年版 (財)交通事故総合分析センター
- 駐車場整備ガイドブック2004～2005 (財)駐車場整備推進機構 / 2004年10月
- 路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 同解説 (社)日本道路協会 / 2007年1月
- 自動車駐車場年報 平成19年度版 (社)立体駐車場工業会 / 2007年12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
- 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 (社)日本自動車工業会 / 2006年6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

---

## 二輪車の駐車環境と課題

自治体における二輪車駐車対策調査からの提言

2008年4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