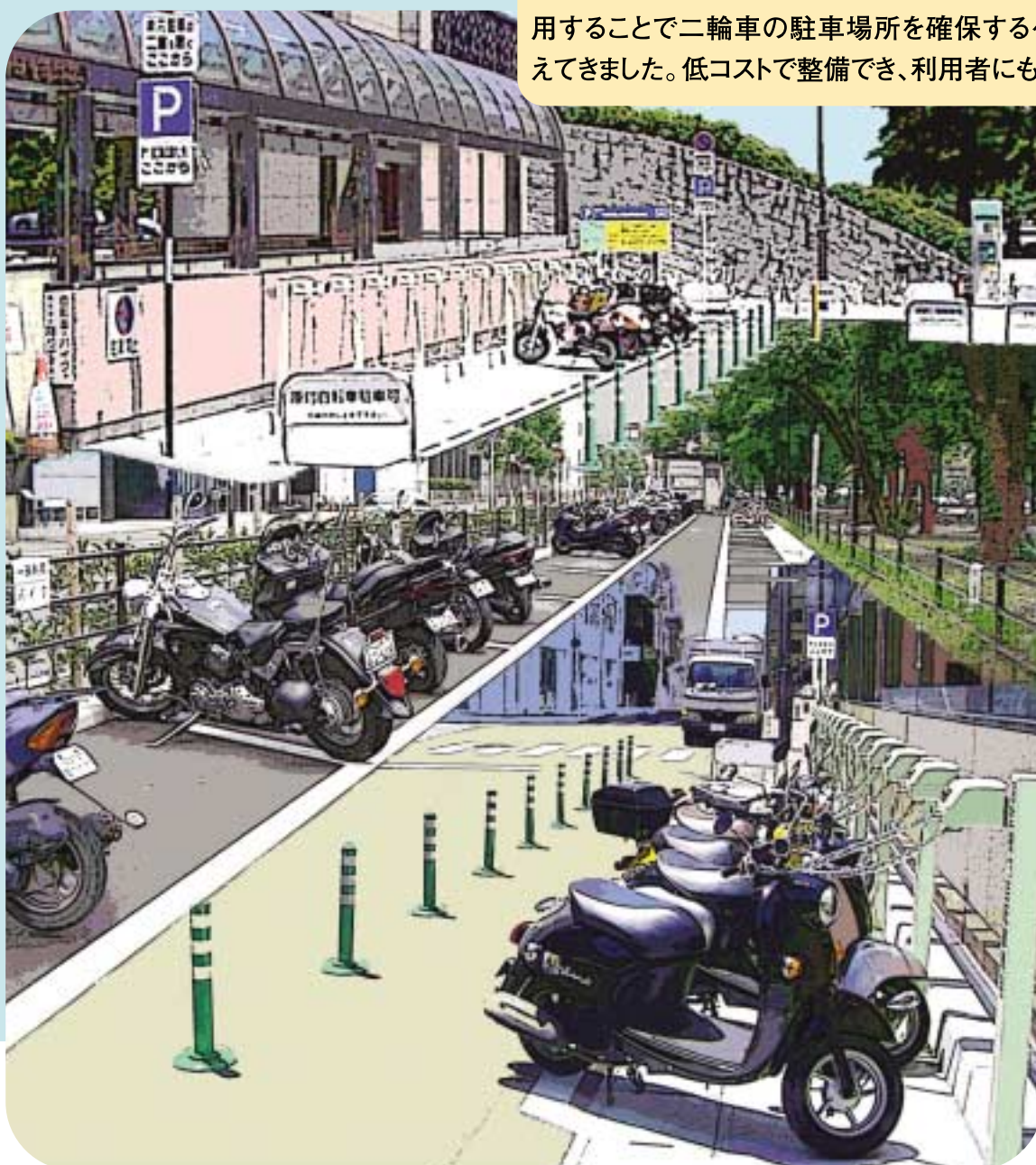


二輪車を  
取り巻く  
環境

# バイク路上駐車場 各地の整備事例

違法駐車対策が進むなか、二輪車の駐車場不足が社会的な課題になっています。しかし地方自治体には、駐車場用地の確保や整備費用の捻出など困難な問題が多いのが実情です。このため最近では、路上スペースを活用することで二輪車の駐車場所を確保するケースが増えてきました。低コストで整備でき、利用者にも好評です。



# ご存じですか？

## 二輪車の利用実態

二輪車は多くの市民に親しまれている手軽で便利な移動手段。通勤・通学、買い物など生活全般の足として役立っています。ことに「燃費がいい」とユーザーの評価は高く、都市交通の“低炭素化”に貢献する乗り物としても期待されます。

### 国民の10人に1人が利用

日本の二輪車保有台数は約1,300万台。国民のほぼ10人に1台普及している身近な乗り物です。

#### 二輪車保有台数と人口

二輪合計:	1,293万5,182台
原付1種:	813万4,692台
原付2種:	139万7,085台
軽二輪:	195万0,512台
小型二輪:	145万2,893台
人口:	1億2,776万7,994人

二輪車普及率\*  
9.9人に1台



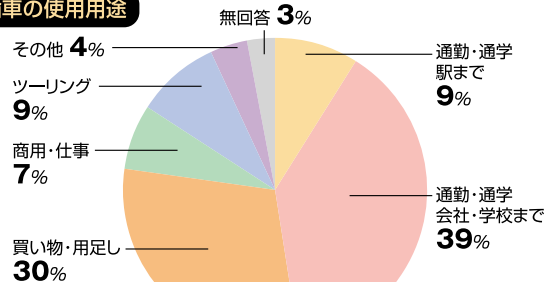
\*人口/二輪車保有台数

二輪車保有台数:「日本の自動車工業2008」日本自動車工業会より  
人口:「国勢調査」2005年より

### 日常生活を支える使い方が8割以上

二輪車の利用目的は、「通勤・通学」「買い物・用足し」「商用・仕事」などが8割以上を占めており、生活や業務に欠かせない足となっています。

#### 二輪車の使用用途



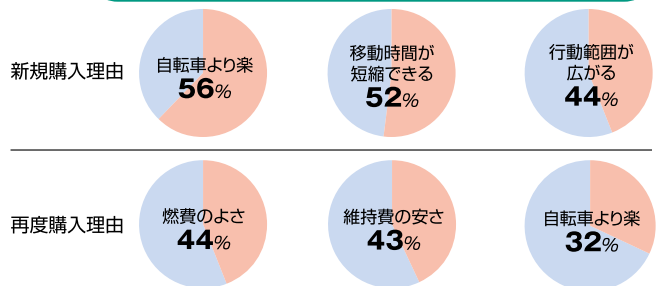
「2007年度二輪車市場動向調査」日本自動車工業会より

### 地球環境にもやさしい

二輪車は、ユーザーから「燃費のよさ」が高く評価されています。エネルギー効率がいいということは、CO<sub>2</sub>の排出量が小さいということ。二輪車は、地球環境にやさしい乗り物として全世界がめざすべき“低炭素社会の実現”にも貢献できそうです。

#### 二輪車の購入理由

二輪車を初めて購入した人は、「自転車より楽」を理由にあげ、再び二輪車を購入した人は「燃費のよさ」を理由にあげています。



「2007年度二輪車市場動向調査」日本自動車工業会より

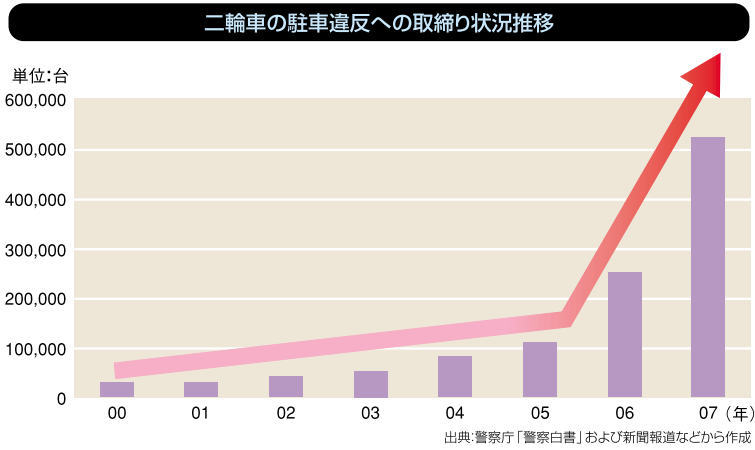
二輪車は、人々の暮らしを経済的に支え、機動性、迅速性、省スペース性などさまざまな長を備えており、利用価値の高い乗り物です。また、二輪車の利用が促進されることで、社会の生産性を失わずにエネルギー消費を削減でき、「環境的に持続可能な交通社会」の実現に寄与します。二輪車は、優れた都市交通モードとして、注目されはじめています。

# これでは二輪車が使えない！ 深刻な駐車場不足

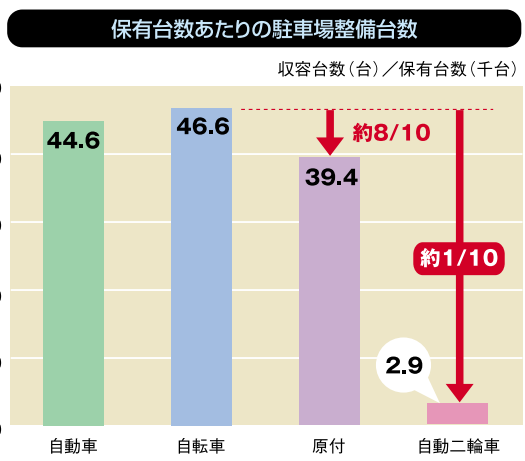
近年、二輪車の駐車場不足は、街なかでの二輪車利用をたいへん不便なものにしています。日常生活を支えている交通機関の機能低下は、社会経済への影響も大きく、地域の活性化の面からもマイナスです。二輪車の駐車場整備を求める市民の声は、大きく高まっています。

## バイクユーザーはたいへん困っています

2006年6月1日以降の駐車違反取締りの強化によって、二輪車の駐車場不足がますます顕在化しています。とくに自動二輪車の駐車場整備は非常に遅れており、街なかで駐車できる場所を見つけるのはとても困難です。このため、本来なら経済的に利用できる二輪車を、あきらめて使わない人が増えています



自動二輪車を受け入れている駐車場の収容台数は、自動車や自転車に比べて約10分の1以下というのが実情です。



出典:国土交通省「最近の自転車・自動二輪車の駐車場及び指針同解説について」  
 自転車、原付、自動二輪車の収容台数 駅周辺における放置自転車放置自転車等の実態調査の集計結果:  
 内閣府政策統括官(総合企画調整担当付)交通安全対策担当(2002年)2001年度データ  
 ※自動二輪車放置台数と原付放置台数の合計が50台以上の駅を対象に調査を実施  
 ・自転車の保有台数:自転車統計要覧(財団法人自転車産業振興協会)2001年度データ  
 ・自動二輪車、原付の保有台数:世界自動車統計年報(社団法人日本自動車工業会)2005年度データ  
 ・自動車の保有台数・収容台数:自動車駐車場年報(2003年)(社団法人立体駐車場工業会)2002年度データ  
 ※都市計画駐車場、屋外駐車場、附属義務駐車場施設及び路上駐車場を対象とし、月極駐車場、住宅の車庫などは含まれていない。

## 100万人以上が駐車場の整備促進を訴え!

こうした二輪車の駐車環境に不満を唱えて、二輪車の駐車場整備を促進してほしいと求める要望書に、100万人を超える署名が集まりました。この問題に対する国や地方自治体の対応に関心が集まっています。



署名運動に参加する人たち



100万人を超えた署名



# 路上スペースの活用がカギ

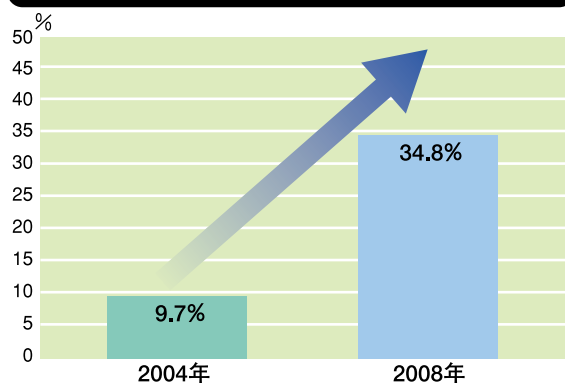
地域における二輪車の収容力を一定水準確保するには、地方自治体の主体的な取り組みが不可欠です。近年でははじめた二輪車の路上駐車場は、工夫次第で街なかのデッドスペースを有効活用でき、路外駐車場と比べて整備費用もかさまないため、二輪車の駐車問題に対処できる実効性の高い整備手段です。

## 路外での整備が難しいからこそ・・・

地方自治体（東京都市区および政令指定都市）に対して行った調査によると、二輪車の駐車場整備がなかなか進まない理由は、「用地や整備費用の確保が困難」という事情が大きく占めています。これからの二輪車駐車場は、“路上に整備する”という発想も必要になってきています。

路上駐車場への関心は決して小さくない

自治体の路上駐車場への関心



当会の調査によると、東京23区および政令指定都市など自治体の路上駐車場整備に対する関心は、9.7%（2004年）から34.8%（2008年）に拡大しています。

## 交通秩序の整序を図ることにも・・・

二輪車の駐車需要を路上でさばくというやり方は、海外では一般的な手段です。日本の法制度も路上駐車場の整備を可能にしており、道路管理者の意志が整備を実行する決め手となります。二輪車の路上駐車場は交通秩序の整序を図ることにも貢献するため、地域の警察にも積極的な協力が求められるところです。

駐車場があれば止めたい。  
路上駐車スペースならベスト!

### ●都内のライダー

路上駐車場が増えれば、積極的に利用します。  
建物の中に入るわずらわしさもないし、安心して止めておける。  
こういう駐車場のスタイルはすごく便利でうれしい!

海外の路上駐車場



ミラノ



ロンドン



タイペイ

## 道路管理者以外でも路上駐車場は可能

2006年11月に改正された道路法施行令（07年1月施行）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機器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取ることによって、路上に二輪車の駐車場を設置できるようになりました。こうした法制度の動きを捉えて、路上駐車場のさまざまな整備手法を研究するなど、地方自治体の積極的な取り組みが期待されています。

# 各地にできはじめた!

近年、地方自治体が二輪車の路上駐車場を設置しはじめました。  
設置場所の選定やレイアウト、料金設定などそれぞれに工夫があります。  
こうした整備ノウハウを共有することで、  
さらに施設の例が増えていくものと思われます。  
いくつかの整備事例を集めてみました。

## 道路の デッドスペースを 活用

仙台市



二輪車の駐車場を積極的に整備してきた仙台市では、2007年6月に市内の2カ所に初めて二輪車の路上駐車場を整備しました。市役所近くの市道には、原付と自動二輪車とをわけてスペースをレイアウトしています。また、仙台駅近くの駐車場は、クルマの通行を遮断した道路に、自転車と原付の駐車スペースを設置しています。いずれも、2時間まで無料で利用でき、2時間を超えると周辺の路外駐車場よりも料金が高くなるように設定して、短時間の利用を促す工夫をしています。

仙台市建設局道路管理課



2008年5月に、神戸市のJR三ノ宮駅から元町駅方面に向かう大通りに、自転車と二輪車を対象にした路上駐車場がオープンしました。200メートルほどの区間に断続的に設置されています。収容台数は自転車134台、原付が22台、自動二輪車が18台。料金は8時間ごとに、自転車100円、原付200円、自動二輪車300円となっています。この駐車場を整備したのは、この通りの商店街で、神戸市から市道の占用許可を受けて運営しています。民間の団体が路上駐車場を整備したケースは全国で初めてです。

神戸市建設局道路部管理課

## 整備主体は 商店街

神戸市



## クルマの 駐車枠を転用

広島市



広島市では、1970年以降、市の中心部の大通りにクルマの路上駐車場を大規模に導入してきました。近年、この路上駐車場の利用率が低下してきたため、2005年から一部を駐輪場に転用し、現在では4カ所で、約1,300台(自転車および二輪車)を収容できるように整備しています。二輪車の料金は1日200円。

「二輪車の駐車場を新たな場所に整備するとなると莫大な費用が必要になりますが、既存の施設を転用することでコストを抑えることができ、その点が整備の動機にもなっています」(広島市の担当者)

広島市道路交通局道路管理課



# 路上駐車場の整備ポイント

## 道路の 両側に点在

渋谷区

バイクの駐車需要が非常に高い渋谷区では、数台ずつ駐車できる小規模なスペースを道路の両側に点在させています。東京都の中心部で、なかなか駐車場用地が確保できないことから、渋谷区では国および東京都、民間事業者と連携して、路上駐車場の整備手法などを研究しています。

渋谷区土木部管理課



## 水路敷を活用

世田谷区

世田谷区では、2007年12月に道路空間を利用して二輪車の駐車場を整備しました。外観は歩道と車道との間に駐車スペースが設けてありますが、この部分は水路敷の扱いとなっており、法令上は路上駐車場には当てはまりません。しかし利用者にとっては路上駐車場と同様に利用しやすい駐車スペースです。

料金は3時間ごとに100円となっています。

世田谷区交通安全自転車課



## 下水道用地を 活用

相模原市



相模原市では、2008年に「相模大野駅南口路上等自転車駐車場」を整備しました。自転車のほか原付と自動二輪（125cc以下）が対象です。二輪車は2時間までは無料で、以後24時間ごとに200円となっています。一見すると路地に整備された路上駐車場に見えますが、位置づけとしては下水道用地の扱いです。相模原市では、警察との協議を密に行って、可能な場所があれば今後も路上等自転車駐車場の整備を検討したいと話しています。

相模原市都市建設局駐車場対策課



明石市では、2008年に、明石駅前に大規模な地下式の二輪車駐車場（原付777台・自動二輪92台）を整備しました。このほか、駅近くの歩道上には、自転車等の路上駐車場を設けています。そこには原付の駐車スペース（20台）も確保され、市民から好評です。こうした取り組みによって、明石駅周辺の放車両置の状況は大きく改善されました。

明石市土木部放置自転車対策課

## 歩道に スペースを確保

明石市



# 駐車対策重点区域に、 二輪車路上駐車場の導入を！

自治体が定めた駐車場整備地区あるいは警察の指定した駐車違反取締り重点地域・重点路線に、二輪車を合法的に駐車できる場所がどれだけあるでしょうか？

ほとんどの自治体では、街なかで二輪車を駐車できる場所を見つけるのはたいへん困難で、仮に二

輪車駐車場が見つかってもし空きがないというケースが多いのではないのでしょうか。

二輪車の違法駐車が問題視され、厳しい取締りを受ける状況になったいま、地域社会の道路管理者と交通管理者には、二輪車の駐車空間を確保する責務が生じています。

## ユーザーが求める二輪車駐車場の整備

- 1 二輪車専用の公共駐車場を増やしてほしい。
- 2 公共の自転車駐車場に二輪車の枠も設けてほしい。
- 3 公共の自動車駐車場に二輪車の枠も設けてほしい。
- 4 パーキング・メーター等に二輪車を止めやすくしてほしい。
- 5 民間施設の駐車場にも二輪車を受け入れてほしい。

## 地方自治体などが抱える課題

- 1 新しい駐車場用地の確保は難しい。
- 2 駐車場の整備費用を捻出するのは難しい(自転車対策で手いっぱい)。
- 3 自動車駐車場を二輪車用に転用するのは構造上難しい。
- 4 パーキング・メーターを二輪車に利用させるのは難しい。
- 5 民間施設の協力がなかなか得られない。

## 路上空間の活用を 積極的に検討してほしい

### 路上駐車場の整備は…

- 道路管理者として整備計画を積極的に進めることができます。
- 交通安全施設の整備事業として位置づけることができます。
  - 街づくりの一環として、整備を進めることができます。
- 放置車両の多い場所に整備することで、交通秩序を整序する効果が高まります。
  - 路外に駐車場を建設するよりも、整備費用を格段に節約できます。
  - 二輪車利用者にとって利便性に優れており、利用率が高まります。

二輪車を  
取り巻く  
環境

# バイク路上駐車場 各地の整備事例



# JAMA

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1-30 日本自動車会館  
URL <http://www.jama.or.jp>