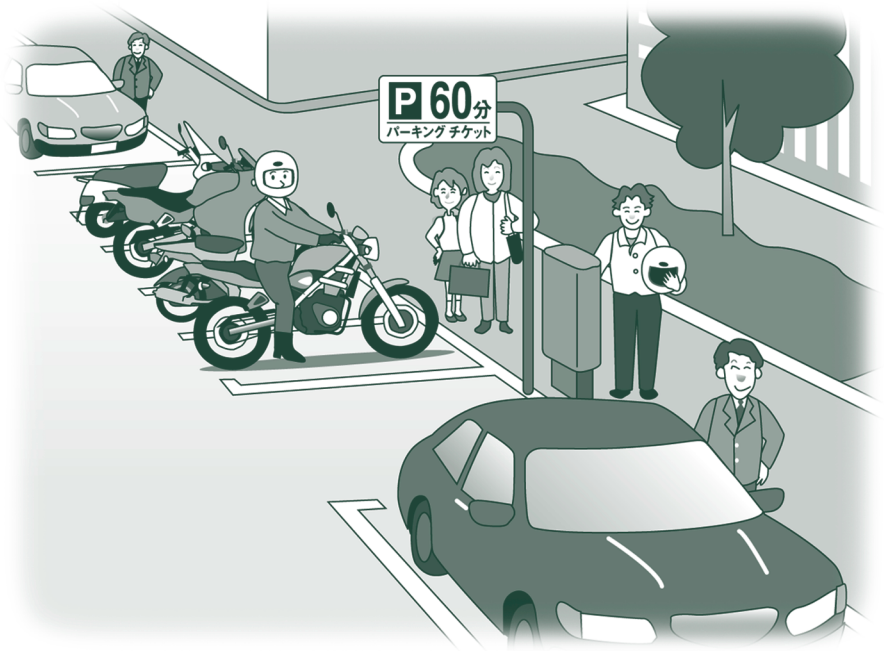


二輪車の 駐車環境に関する 調査研究

路上駐車スペースの確保に関する考察



*イラストはイメージ図

2005年5月
社団法人 日本自動車工業会
二輪車特別委員会

はじめに

近年わが国では、地球環境保全と社会経済発展の両立をめざした効率的な都市交通のあり方が問われている。そうしたなか二輪車は、省資源、省エネルギー、省スペース、経済性などから、都市における優れた乗り物として注目されている。最近ではその高い機動性から、緊急・災害時における救援活動などにも役割が期待されている。

しかし、こうした二輪車の特性が高く評価される一方、利用者の便益を損ねる深刻な問題のひとつに、都市部において二輪車の駐車場が整備されていないということがあげられる。とくに大都市では、違法駐車に対する取り締まりが強化されるなか、二輪車を受け入れる公共駐車場が非常に少ないという実態が明らかになっており、社会問題としても取り上げられている。

(社)日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、そうした二輪車の駐車環境の改善に向けて、ほかの二輪車関係団体と協力して各種調査等を行い、2003(平成15)年11月に政府・総合規制改革会議に「自動二輪車の駐車場整備」を要望した。理想的には、自動車や自転車の駐車場がそうであるように、街のなかに二輪車用の駐車場が増えることが望ましい。しかし、用地取得や整備費用の捻出が厳しい状況のなかでは、自動車駐車場や自転車駐車場に一定の二輪車駐車枠を増やしていくことも現実的な対策と言える。二輪車業界としてはそうした二輪車を受け入れる駐車施設の拡充を強く社会に働きかけているところである。

そしてさらに、路外に施設用地を確保することが難しいわが国の都市部では、二輪車の駐車スペースを路上に設けることもひとつのアイデアとして考えられる。今回の調査研究では、これまでほとんど検討されてこなかった二輪車の駐車対策のひとつとして、路上における駐車スペースの確保に焦点をあてて考察を行った。

この報告書では、主に以下の点についてまとめている。

1. 二輪車の利用概況
 - ・二輪車の普及状況、使用用途など、利用状況の趨勢
2. 二輪車の駐車環境
 - ・二輪車の駐車需要、駐車場の整備状況、関連法令などに関する概況と課題
3. 二輪車の駐車環境改善について
 - ・二輪車駐車対策のひとつとして、路上における駐車方法に対する自治体の関心
 - ・路上における駐車スペース導入が可能かどうか、関係法令の点検と関係官庁の見解
4. 参考・路上駐車スペースの導入イメージ
 - ・路上に駐車スペースを設けている事例

今後、道路交通に関する施策のなかで、二輪車の駐車環境改善についての検討に活用していただければ幸いである。

2005年5月

社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会

目次

調査概要	
(1) 背景と目的	1
(2) 二輪車の区分	1
(3) 駐車場の区分	2
(4) 調査研究フロー	4
(5) アンケート調査概要.....	6
(6) ヒアリング調査概要.....	7

1. 二輪車の利用概況	
1-1 保有台数の推移.....	9
1-2 近年の二輪車普及の特徴	10
1-3 使用用途の変化	12

2. 二輪車の駐車環境	
2-1 道路交通法による二輪車の駐車規定	13
2-2 二輪車の駐車需要	18
(1) 自転車10台につき原付1台の駐車需要	18
(2) 都市の繁華街では500m 四方に266台の“二輪車駐車需要”	19
2-3 駐停車違反の取り締まり件数の推移	21
2-4 二輪車駐車場の整備状況	23
(1) 自動車駐車場の整備状況	23
(2) 自転車駐車場の整備状況	24
(3) 原付駐車場の整備状況	24
(4) 自動二輪車駐車場の整備状況	25
2-5 二輪車の駐車受け入れ状況	27
(1) 自動車駐車場での自動二輪車の受け入れ状況	27
(2) 自転車駐車場での二輪車受け入れ状況	28
(3) 公共施設の“お客様駐車場”における二輪車の受け入れ状況	28

2-6 駐車場整備関連の法律と二輪車	30
(1)『道路法』	30
(2)『交通安全施設等整備事業の推進に関する法律』	32
(3)『駐車場法』	36
(4)『自転車法』	39

2-7 二輪車駐車スペースの確保の課題	43
(1) 政府への要望内容	43
(2) 二輪車の駐車場整備が進まない問題点	46

3. 二輪車の駐車環境改善について 路上駐車スペース確保についての考察

3-1 路上駐車スペースに対する地方自治体の関心	47
(1) 自動二輪車の駐車対策の実施状況	48
(2) 二輪車路上駐車スペースについての関心	52
(3) 二輪車駐車場の整備への理解	56

3-2 二輪車ユーザーの意識	60
----------------	----

3-3 路上駐車スペース確保へのアプローチ	61
(1) 二輪車用パーキング・メーターの設置	61
(2) 「駐車可」の標識による駐車場所の指示	62
(3) 道路附属物としての路上自動車駐車施設	64
(4) 『駐車場法』の定める路上駐車場	66
(5) 路上駐車スペースに関する法令の比較	68

4. 参考・路上駐車スペースの導入イメージ

4-1 渋谷区 渋谷駅八チ公口自転車駐車場	71
-----------------------	----

4-2 品川区 五反田駅区営自転車等駐車場	75
-----------------------	----

まとめ	79
-----	----

参考文献	80
------	----

調査概要

(1) 背景と目的

近年、とくに都市部での二輪車の路上駐車が問題にされるようになり、二輪車駐車場の整備促進、公共駐車場への受け入れなど、二輪車の駐車環境を改善するための対策が求められている。

今回の調査は、街なかにおける二輪車駐車対策のひとつとして、路外に施設用地の確保が難しい都市部の現状から、これまではほとんど検討されてこなかった路上における駐車スペースの確保について注目した。

調査の目的は、次の2点である。

路上に二輪車の駐車スペースを導入することに対して、東京都23区および26市、政令指定13都市の各自治体に、関心があるかどうかを把握する。

現行の法制度において路上駐車スペースの確保が可能かどうか明らかにする。

(2) 二輪車の区分

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

原動機付自転車は、略して「原付」と表記する。また、普通自動二輪車と大型自動二輪車を合わせて「自動二輪車」と表記する（表1）。

〔表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）	本報告書の区分
50cc以下	原動機付自転車	第一種原動機付自転車	原付
50cc超～125cc以下	普通自動二輪車	第二種原動機付自転車	自動二輪車
125cc超～250cc以下		二輪の軽自動車	
250cc超～400cc以下		二輪の小型自動車	
400cc超	大型自動二輪車		

(3) 駐車場の区分

ここでいう「駐車場」とは、“一般公共の用に供される駐車場”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。

駐車場を分類すると、収容対象の車両による分類、設置する場所による分類、法的な位置づけによる分類など、さまざまな要素により仕分けることができる（表2～次頁・表5）。

〔表2〕 対象車両による区分

呼称	収容対象	設置・収容実態
自動車駐車場	自動車	自動二輪車を対象とするかどうかがあいまい。
自転車等駐車場	自転車・原付	自転車専用、原付専用、自動二輪車を対象とする場合もある。
二輪車駐車場	原付・自動二輪車	設置例が少ない。整備を促す法令や制度がない。

〔表3〕 設置場所による区分

呼称	場所	設置実態
路外駐車場	道路以外の場所（道路地下も含む）	駐車場は路外に設置するのが主流。
路上駐車場	車道上または車道に接した道路上	設置例が少ない。設置数は減少傾向にある。

〔表4〕 法的位置づけによる自動車駐車場の区分

	設置場所	位置づけ	根拠法令
自動車駐車場	路外	附置義務駐車場	『駐車場法』 * 条例により一定規模の建築物の新増設の際に義務として設置する。
		届出駐車場	『駐車場法』 * 自動車の駐車のために供する部分の面積が500m ² 以上で料金を徴収する場合、都道府県知事に届出。
		その他の路外駐車場	* 500m ² 未満の駐車場。
		都市計画駐車場	『都市計画法』『駐車場法』 * 都市計画に定められる路外駐車場。
		道路管理者が設置する駐車場	『道路整備特別措置法』 * 有料融資事業による駐車場。 『交通安全施設等整備事業の推進に関する法律・道路法』 * 交通安全施設等整備事業による駐車場。
	路上	路上駐車場	『道路法』『駐車場法』
		パーキング・メーター等 ¹⁾	『道路交通法』

注1：厳密には「駐車場」の概念には当たらない。

参考：『駐車場整備ガイドブック2002』（財）駐車場整備推進機構

[表5] 設置主体による自転車等駐車場の区分

自転車等駐車場	道路附属物	都市計画事業者の設置によるもの
		道路管理者の設置によるもの
	道路附属物以外	地方自治体の設置によるもの
		民間事業者の設置によるもの

出典：『駐車場整備ガイドブック2002』（財）駐車場整備推進機構

なお、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、広義に「一般公共の用に供される一時利用の駐車場所」と捉えることができる。本報告書で「駐車スペース」との言葉を使うのは、二輪車の駐車場所として確保すべき空間が、必ずしも「駐車場」だけとは限らないと考えられるからである。



自動車駐車場
二輪車を受け入れるケースは少ない



自転車駐車場
自動二輪車を受け入れるケースは少ない



自転車等駐車場（東大阪市・石切駅前）
原付を止めるスペースがある



二輪車専用駐車場（東京都港区）
品川駅前の遊休地を活用



時間制限駐車区間（東京都文京区）
道路の両側に指定



路上自動車駐車場（埼玉県朝霞市）
駅前ロータリー中心部に設置

(4) 調査研究フロー

この調査研究ではまず、近年の二輪車の利用状況の変化、二輪車の駐車環境の実情について、既存の出版物や資料、統計、法令などにあたり、概況を整理した。

また、二輪車の駐車対策について、東京都23区、東京都26市、政令指定13都市に取り組み状況を尋ね、今回のテーマである“二輪車の路上駐車スペース”については、導入への関心をうかがうなどアンケート調査を行った。

一方、わが国の現行法下で、ヨーロッパの都市では一般的にみられるような二輪車の路上駐車スペースの導入が可能かどうか、法令にあたるとともに、関係官庁に対してヒアリングを行い見解をうかがった。

さらに、東京都渋谷区、品川区など、きわめて二輪車の駐車需要の高いエリアで、二輪車の駐車対策について具体的な事例をヒアリングするとともに、暫定措置的に置かれている二輪車の路上駐車スペースを参考に、実際的な路上への導入スタイルをイメージしてみた。

こうした作業によって明らかになった事柄をもとに、最後にこれからの二輪車の駐車スペースのあり方についてまとめた(次頁・図1)。

ヨーロッパの都市では一般的な二輪車対策である路上駐車スペース



イタリア・ミラノ



フランス・パリ

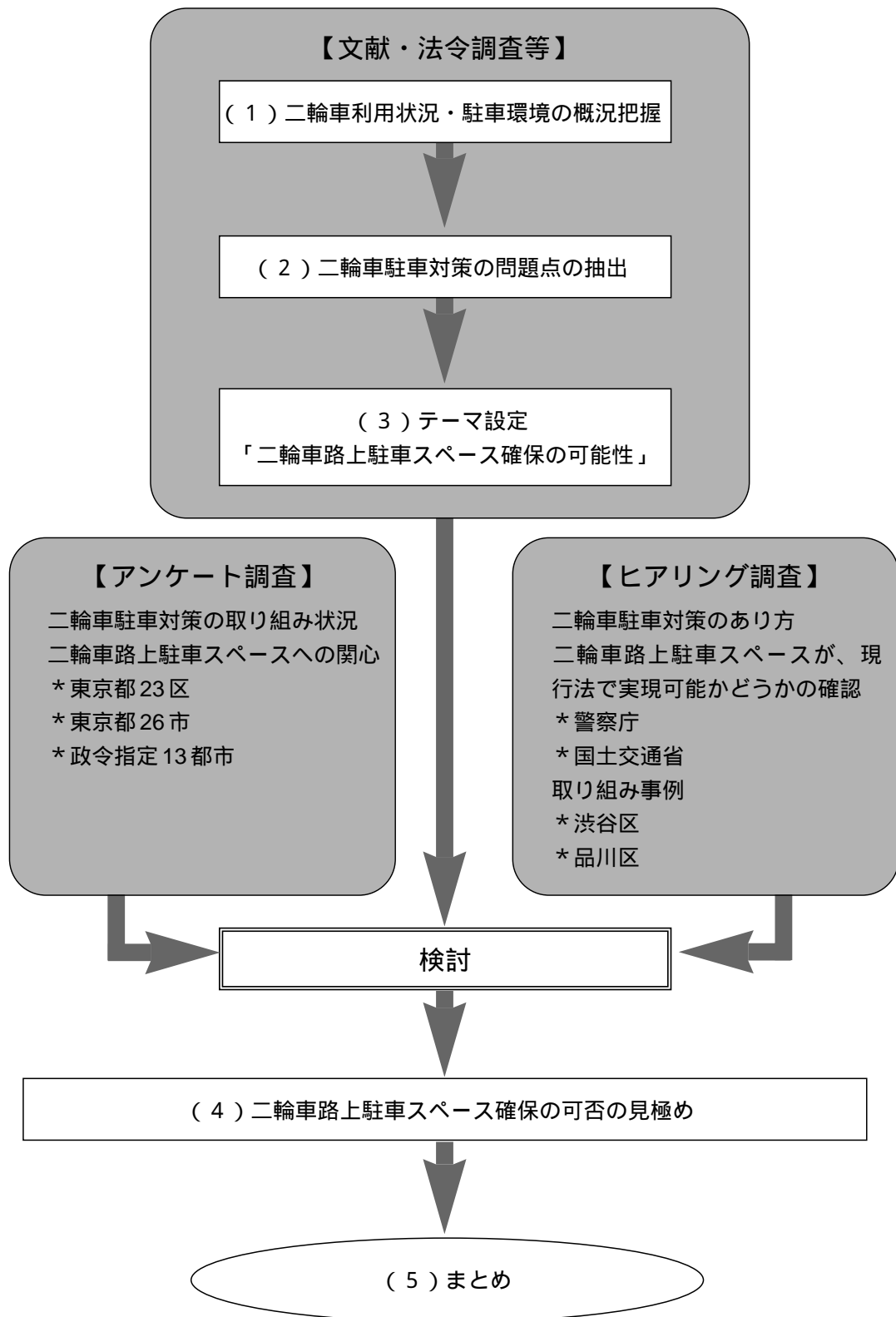


スペイン・バルセロナ



ドイツ・デュッセルドルフ

【図1】 調査研究の流れ



(5) アンケート調査概要

自動車や自転車の駐車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ついてはどのような取り組みをもっているか、また、二輪車の駐車スペースを路上に設けることについて導入を検討したことがあるか、あるいは導入した場合に効果的な対策になりうるかなど、地方自治体の関心を尋ねるアンケート調査を行った。

なお、この調査では、意図を明確にするため“二輪車の駐車について”とはせずに、“自動二輪車の駐車について”として尋ねている。

地方自治体へのアンケート調査

調査名称：「街なかの自動二輪の駐車について《路上駐車スペース導入への関心》自治体調査」

調査期間：2004年9月～10月

調査対象：地方自治体 62 団体（東京都 23 区・東京都 26 市・政令指定 13 都市）

道路政策または交通政策担当部署

調査方法：各地方自治体の担当部署に対してアンケート用紙を送付し、回答を回収した。

有効回答：62 団体中 62 団体が回答（回収率 100%）

質問内容：1) 自治体における自動二輪の駐車対策の現況について

2) 路上駐車スペース確保への関心について

3) 自動二輪の駐車対策の今後について

アンケート調査票（実寸はB4判）

道路政策（駐車対策）または交通対策（駐車対策）のご担当部署にうかがいます			
街なかの自動二輪の駐車について《路上駐車スペース導入への関心》自治体調査			
ご回答 部署名	区・市	記入者 ご氏名	電話
貴自治体における自動二輪の駐車対策の現況について			
質問 1	貴自治体では、街なかでの自動二輪の駐車需要に対して、何らかの道路環境施策ないし交通環境施策（駐車対策）を行っておられますか？ 「はい」「いいえ」のいずれかに 印をお願いします。	・ はい	次に該当する項目の番号に 印をお願いします（複数に ついてもOKです） 1. 自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 2. 自動車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 4. 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。 5. その他（以下空きスペースにご記入ください）
		・ いいえ	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？
路上駐車スペース確保への関心について			
質問 2	自動二輪の駐車場所（一般公共に供する一時貸し駐車スペース）を路上に確保できないか、検討したことはございますか？	・ はい ・ いいえ	「はい」 検討の結果、それは導入されましたか？（導入されなかったとしたら、何が障害となったのでしょうか？）
質問 3	自動二輪の駐車場所を路上に確保できれば、対策は立てやすいと思えますか？	・ はい ・ いいえ	理由をお書きいただければ幸いです。
自動二輪の駐車対策の今後について			
質問 4	今後、路上にかならず、路外施設も含めて、街なかにも自動二輪の駐車場所も必要だと考えになりますか？	・ はい	自動二輪の駐車場所確保に必要な条件は何だと思えますか？ 法令整備・補助制度の導入・採算性・規制緩和・警察等ほかの行政機関の協力などの観点からご指摘ください。
		・ いいえ	理由をお書きいただければ幸いです。
ご協力ありがとうございました。お手数ですが下記にファックスでご返信ください。 FAX.03-3811-6023		調査主体 (社)日本自動車工業会	問い合わせ先 調査会社：株式会社 青峰社 電話 03-3816-6491

(6) ヒアリング調査概要

わが国の都市には、ヨーロッパ型の二輪車路上駐車スペースはまったく見られない。それはわが国の道路・交通政策の方針によるものなのか、あるいは法令による規制によって実施が不可能なのか、はっきりした事情が明らかでない。

そこで、交通行政の面からは警察庁の担当課に、道路行政の面からは国土交通省の担当課にそれぞれヒアリングを行い、国の行政機関の見解をうかがった。また、(財)駐車場整備推進機構、(財)東京都道路整備保全公社にも話を聞き、関係資料の提供を受けた。

さらに、地方自治体における実際の取り組みについて、東京都の渋谷区、品川区にヒアリングを行い、参考事例などの資料、関連情報の提供を受けた。

関係官庁等へのヒアリング調査

調査名称：「二輪車の路上駐車スペース確保のあり方について」

調査期間：2004年6月～9月

調査対象：警察庁交通局交通規制課

国土交通省都市・地域整備局街路課

国土交通省道路局路政課

国土交通省道路局地方道・環境課

調査方法：担当官との面談

質問内容：1) 二輪車の駐車スペース確保の方向性についての基本的な考え

2) 道路上に二輪車の駐車スペースを設けるとした場合に関する法令

3) 道路上に二輪車の駐車スペースを設けるのが不可能とした場合、その要因

取り組み事例ヒアリング調査

調査名称：「二輪車の路上駐車スペース確保のあり方について」

調査期間：2004年6月～11月

調査対象：渋谷区土木部管理課交通安全対策

品川区まちづくり事業部管理工事課監察係

調査方法：担当者との面談

現地視察

質問内容：1) 区内の二輪車放置状況

2) 二輪車駐車対策の位置づけ

3) 二輪車駐車場の整備状況

4) 路上駐車スペースの仕様

1. 二輪車の利用概況

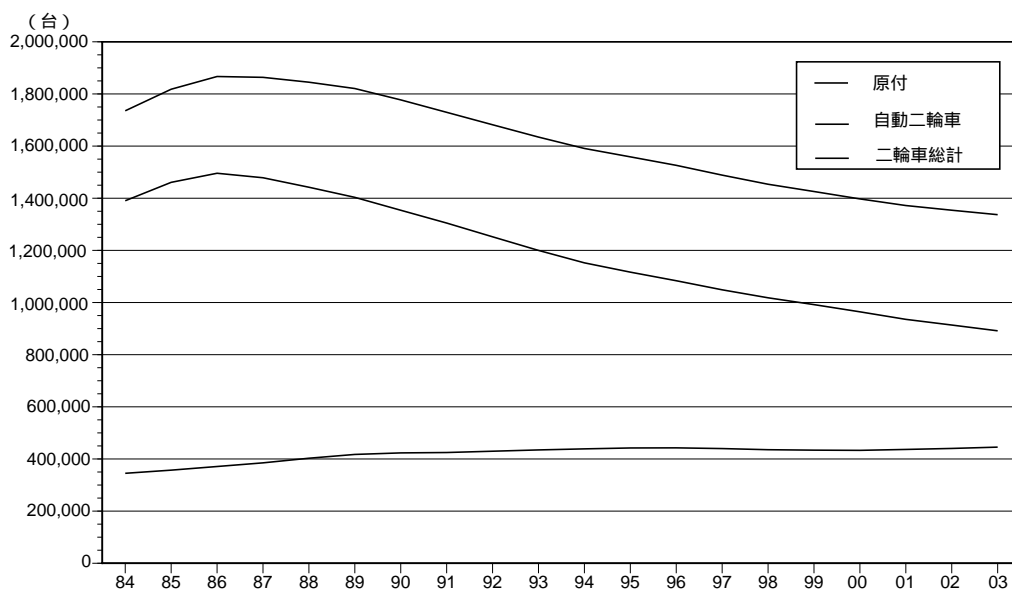
1980年代半ばをピークに、わが国の二輪車保有台数は減少傾向にあるが、通勤・通学、買い物・用足し、商用・業務、余暇活動など、国民生活の様々な場面で利用され、二輪車は手軽な交通手段として社会に認知されている。

そうした二輪車利用が近年どのように推移してきているか、普及の趨勢と使用用途の変化をみてみたい。

1-1 保有台数の推移

現在、二輪車の国内保有は約1,350万台となっており、原付は年々減少し、自動二輪車は微増という状況にある。ピークの1986(昭和61)年には原付が約1,500万台で、自動二輪車が約370万台。2003(平成15)年には原付が約900万台で、自動二輪車が約450万台となった。原付と自動二輪車の保有比率は4対1から2対1となり、相対的には自動二輪車の普及が目立つようになったと考えられる(グラフ1)。

〔グラフ1〕 二輪車保有台数の推移(1984～2003年)

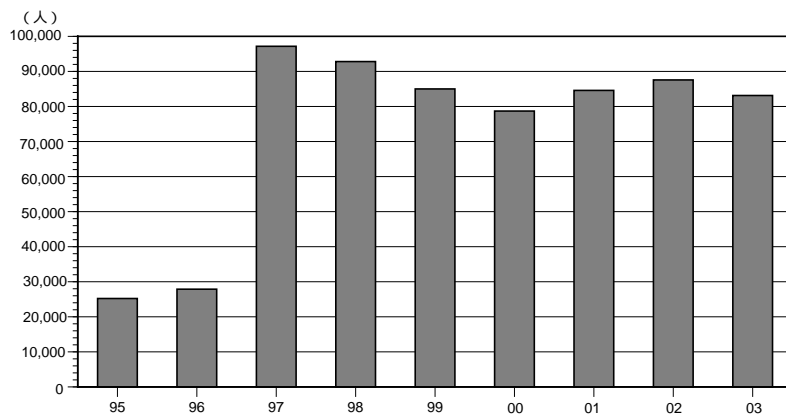


国土交通省調べ

1-2 近年の二輪車普及の特徴

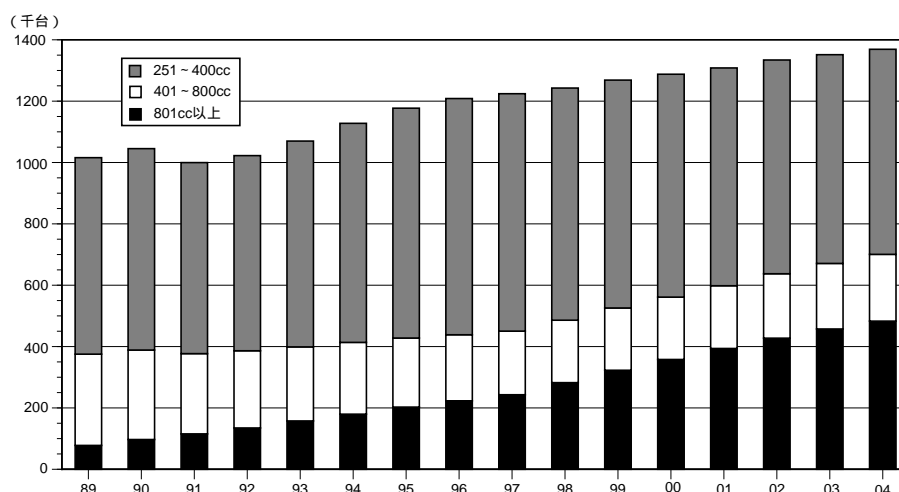
ここ10年間における二輪車環境の大きな変化といえば、1996(平成8)年の『道交法』改正により二輪免許制度が大幅に見直され、大型自動二輪車の教習制度が行われるようになったことであろう。これにより大型二輪免許取得ブームが起き(グラフ2)、再び二輪車に乗りはじめるいわゆる“リターン・ライダー”を増やしたり、二輪車にステータスをもとめる機運が高まって、輸入車人気にもつながった。こうして90年代の半ば以降、排気量750ccを超える“オーバーナナハン”といわれる大型二輪車が国内市場にも増え(グラフ3)、長距離ツーリングなどを楽しむライダーが増えることとなった。

【グラフ2】 大型自動二輪車免許(400cc超)取得者の推移(1995～2003年)



警察庁調べ

【グラフ3】 二輪車(250cc超)の排気量別保有台数(1989～2004年)

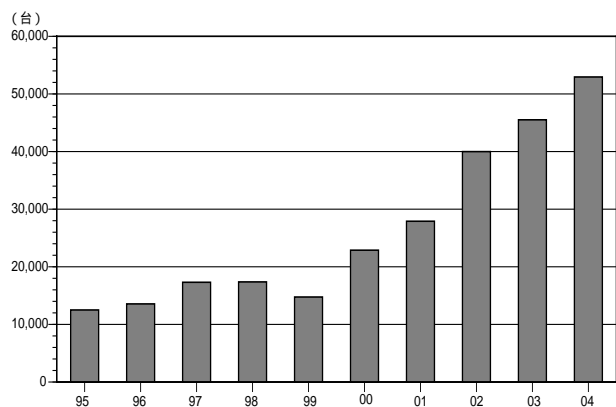


自動車検査登録協会調べ

また、同じく1990年代半ばからブームに火がつき、現在は国内市場を牽引するほどの主力カテゴリーとなったのが、排気量250ccクラスを中心とした“ビッグスクーター”と“ストリートバイク”である(グラフ4~グラフ5)。市場に登場した当初はビジネス用途の多いビッグスクーターだったが、利便性の高さやスタイルが若者に注目され、急速に普及を伸ばした。一方、“ストリートバイク”は、その名称に何らかの定義があるわけではなく、呼び名の示すとおり、都会の街角でカッコよく乗りたいというニーズに合致した機種であって、流行に敏感な若者たちに自然とそう呼ばれているものである。

近年の二輪車普及の特徴は、原付の需要が年々減少していくなか、比較的所得の高い中高年層を中心に大型自動二輪車が増えたこと、また、若者をはじめ広い年齢層に、手軽さと便利さが支持されて排気量250ccクラスの二輪車が増えたこと、この二つが顕著であるといえる。

〔グラフ4〕 ビッグスクーターの販売台数の推移(1995～2004年)

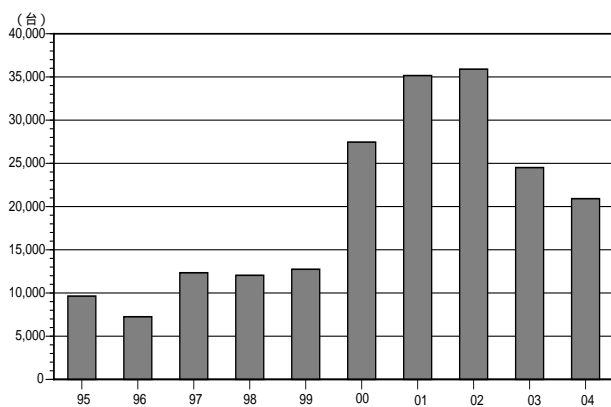


メーカー調べ



増加の続くビッグスクーター

〔グラフ5〕 ストリートバイクの販売台数の推移(1995～2004年)



メーカー調べ



若者に人気のストリートバイク

1-3 使用用途の変化

次に近年の二輪車の使われ方の変化について、(社)日本自動車工業会(自工会)が隔年で行っている『二輪車市場動向調査』の1997(平成9)年度と2003(平成15)年度の調査結果を比較してみる(グラフ6)。

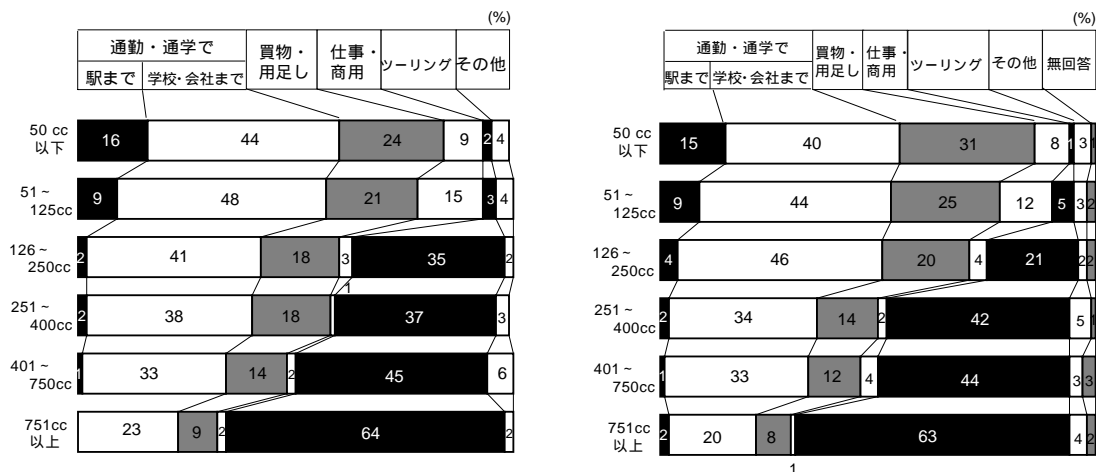
そのなかには二輪車の主な使用用途を排気量別にみた項目があり、「通勤・通学」「買い物・用足し」「仕事・商用」「ツーリング」などが主な用途としてあげられている。

これをみると、排気量400ccを超える二輪車については、1997(平成9)年度と2003(平成15)年度と、ほとんど利用傾向は変わらない。401cc～750ccクラスの用途は「ツーリング」が最も多く全体の4割強を占める。750ccを超えるクラスも「ツーリング」が最も多く、いずれの調査でも6割強の割合となっている。

一方、従来と比べて用途が変化しているのは、近年急速に普及している“ビッグスクーター”や“ストリートバイク”の多い排気量250ccクラスである。このクラスでは「ツーリング」が全体の35%から21%に減り、そのぶん「通勤・通学」「買い物・用足し」「商用・仕事」のいずれの項目でもポイントが増えた。いわば走りを楽しむことよりも、生活や業務に生かす需要が増え、郊外よりも街なかで使われるケースが増えてきているとみられる。

こうしたことから、普及の伸びている大型自動二輪車はツーリングなど余暇活動を中心に使われ、地方の都市観光などで、商業施設や宿泊施設などへの駐車機会を発生させているものと考えられる。一方、日常生活を支える二輪車の役目は、原付のみならず、250ccクラスの二輪車にも求められるようになり、便利な移動道具として街なかのいたるところに駐車機会を生んでいると考えられる。

【グラフ6】 二輪車の使用用途(左:1997年度調査/右:2003年度調査)



1
日本自動車工業会『二輪車市場動向調査』より

2. 二輪車の駐車環境

都市交通において、機動性に富み、省スペース、省エネルギーな特性をもつ二輪車は、手軽で便利な乗り物として広く社会に認知されている。しかしわが国では、二輪車のための走行空間や駐車空間について、その特性を生かすことのできる道路交通環境になっていないのが実情である。

ここでは、いま二輪車の駐車環境はどうなっているか、法令による規定について整理し、路上駐車の実態、警察の取り締まり状況、駐車場の整備状況など、さまざまな側面から現状を捉えてみたい。

2-1 道路交通法による二輪車の駐車規定

『道交法』で「駐車」の定義は「車両」全般にかかっており、駐車の方法や、駐車を禁止する場所、時間制限によって駐車できる場所、違法駐車に対する措置、罰則など、さまざまな規定が適用される。

『道交法』における駐車の定義、駐車の方法、駐車を禁止する場所等に関する規定は次の通りである。

駐車の定義	
2条 1項 18号	駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

停車または駐車の方法	
47条 1項	車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。
47条 2項	車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。
47条 3項	車両は、車道の左側端に接して路側帯（当該路側帯における停車及び駐車を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたもの及び政令で定めるものを除く。）が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前2項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。
停車または駐車の方法の特例	
48条	車両は、道路標識等により停車又は駐車の方法が指定されているときは、前条の規定にかかわらず、当該方法によつて停車し、又は駐車しなければならない。

停車及び駐車を禁止する場所	
44条	車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。(以下略)
同1号	交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
同2号	交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の部分
同3号	横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分
同4号	安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分
同5号	乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分(当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る。)
同6号	踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分

駐車を禁止する場所	
45条 1項	車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。
同1号	人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から3メートル以内の部分
同2号	道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から5メートル以内の部分
同3号	消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の部分
同4号	消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽の吸水口若しくは吸管投入孔から5メートル以内の部分
同5号	火災報知機から1メートル以内の場所
45条 2項	車両は、第47条第2項又は第3項の規定により駐車する場合に当該車両の右側の道路上に3.5メートル(道路標識等により距離が指定されているときは、その距離)以上の余地がないこととなる場所においては、駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しを行なう場合で運転者がその車両を離れないとき、若しくは運転者がその車両を離れたが直ちに運転に従事することができる状態にあるとき、又は傷病者の救護のためやむを得ないときは、この限りでない。
45条 3項	公安委員会が交通かひんばんでないとして認めて指定した区域においては、前項本文の規定は、適用しない。
停車又は駐車を禁止する場所の特例	
46条	車両は、第44条又は前条第1項の規定による停車及び駐車を禁止する道路の部分又は駐車を禁止する道路の部分の一部について、道路標識等により停車又は駐車をすることができることとされているときは、これらの規定にかかわらず、停車し、又は駐車することができる。

『道交法』では駐車に関わる規定が二輪車も四輪車も同様ではあるが、車両一律に規制を行う必然性がない場合もあり、標識等で駐車を禁止している場所では、「2輪を除く」の補助標識を用いて、規制対象から二輪車を除くこともできる。

近年、交通の安全と円滑に大きな支障のない道路区間については、全国的に駐車の禁止規制を解除する趨勢となっており、四輪車の規制解除が難しい道路であっても、二輪車の規制については見直しを進めるなど、きめ細かな交通管理を図ることもひとつの駐車対策のあり方といえる。

また、『道交法』のなかで注目したいのは、路上に設置されるパーキング・メーターは、二輪車も四輪車と同じく使用できるとされている点である。ところが実際には、パーキング・メーターを使用している二輪車はほとんどみられない。これは二輪車の運転者に、パーキング・メーターの使用ルールが認知されていないからと考えられる。また、パーキング・メーターが二輪車の使用しやすい運用形態になっていないのが実情である。今後は、二輪車がもっと利用しやすくなるような工夫（駐車方法の指定など）を検討していくことも必要であろう。



駐車禁止標識
「2輪を除く」との補助標識がある。



都内のパーキング・メーター



参考まで、次頁にパーキング・メーター（時間制限駐車区間）に関する法規を抜き出した。

時間制限駐車区間	
49条 1項	公安委員会は、時間を限って同一車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間（以下「時間制限駐車区間」という。）について、当該時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するため、パーキング・メーター（内閣府令で定める機能を有するものに限る。以下同じ。）を設正し、及び管理するものとする。
49条 2項	公安委員会は、時間制限駐車区間について、道路の構造その他道路又は交通の状況から判断してパーキング・メーターを設置することが適当でないと認めるときは、前項の規定にかかわらず、パーキング・チケット（内閣府令で定める様式の標章であつて、発給を受けた時刻その他内閣府令で定める事項を表示するものをいう。以下同じ。）を発給するための設備で内閣府令で定める機能を有するもの（以下「パーキング・チケット発給設備」という。）を設置し、及び管理することができる。
49条 3項	前2項に定めるもののほか、公安委員会は、時間制限駐車区間において駐車しようとする車両の運転者に対する情報の提供、時間制限駐車区間において駐車する車両の整理その他時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するために必要な措置を講じなければならない。
49条 4項	公安委員会は、第1項のパーキング・メーター及び第2項のパーキング・チケット発給設備の管理に関する事務並びに前項に規定する措置に関する事務の全部又は一部を内閣府令で定める者に委託することができる。

時間制限駐車区間における駐車の方法等	
49条の2 1項	時間制限駐車区間における車両の駐車（乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停留所又は停留場において運行時間を調整するため駐車する場合における当該乗合自動車又はトロリーバスの駐車を除く。）については、第44条から第48条までの規定にかかわらず、次項から第4項までに定めるところによる。
49条の2 2項	車両は、時間制限駐車区間においては、当該駐車につき前条第1項のパーキング・メーターが車両を感知した時又は同条第2項のパーキング・チケット発給設備によりパーキング・チケットの発給を受けた時から、それぞれ道路標識等により表示されている時間を超えて引き続き駐車してはならない。
49条の2 3項	車両は、時間制限駐車区間においては、駐車につき道路標識等により指定されている道路の部分及び方法でなければ、駐車してはならない。
49条の2 4項	車両の運転者は、時間制限駐車区間において車両を駐車したときは、政令で定めるところにより、前条第1項のパーキング・メーターを直ちに作動させ、又は同条第2項のパーキング・チケット発給設備によりパーキング・チケットの発給を直ちに受けて、これを当該車両が駐車している間（当該パーキング・チケットの発給を受けた時から道路標識等により表示されている時間を経過する時までの間に限る。）当該車両の前面の見やすい箇所に掲示しなければならない。
49条の2 5項	警察署長が公安委員会の定めるところにより時間制限駐車区間における車両の駐車につき駐車することができる場所及び駐車の方法並びに駐車を開始することができる時刻及び駐車を終了すべき時刻を指定して許可をした場合において、当該許可に係る車両が、指定された場所及び方法で、指定された駐車を開始することができる時刻から駐車を終了すべき時刻までの間において駐車を開始したときは、当該車両及びその運転者については、前3項の規定は適用しない。この場合において、車両は、当該指定された駐車を終了すべき時刻を過ぎて引き続き駐車してはならない。

なお、『道交法』では駐車違反の罰則は10万円以下の罰金、放置駐車は15万円以下の罰金となっている。また、同法施行令では駐車違反の反則金額などについて以下のように定められている。

駐車に関する違反点数と反則金の額						
交通違反の種類	点数	反則金の額(円)				
		大型自動車	普通自動車	自動二輪車	原付	
放置駐車違反	駐停車禁止場所等	3	25,000	18,000	10,000	10,000
	駐車禁止場所等	2	21,000	15,000	9,000	9,000
駐停車違反	駐停車禁止場所等	2	15,000	12,000	7,000	7,000
	駐車禁止場所等	1	12,000	10,000	6,000	6,000

上の表中に「放置駐車違反」とあるのは、駐車違反のうち「放置行為」を伴うケースに当たる。放置行為は、次の条文のなかで定義されている。

放置車両に係る指示	
51条の4	車両の運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態にする行為（当該行為により車両が第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条若しくは第49条の2第3項の規定に違反して駐車することとなる場合のもの又は車両がこれらの規定に違反して駐車している場合におけるものに限る。以下「放置行為」という。）をし、……以下略。

2-2 二輪車の駐車需要

二輪車の駐車需要については、公的な調査や統計がなく、詳細な実態は明らかでない。しかし、原付や自動二輪車の路上駐車台数に関する調査がいくつかあり、駐車台数を“駐車需要”と置き換えて考えることで、二輪車にどの程度の駐車需要があるかおおざっぱな状況は推察することができる。

原付については、内閣府が隔年で行っている『駅周辺における放置自転車等の実態調査』によって、全国規模の放置台数が集計されている。

また、二輪車業界団体のひとつであるNMCA日本二輪車協会（NMCA）は、2003（平成15）年度に『全国主要都市二輪車駐車需要調査』を行い、都市の繁華街における原付と自動二輪車の路上駐車台数を計測している。

（1）自転車10台につき原付1台の駐車需要

『駅周辺における放置自転車等の実態調査』は、全国の放置自転車対策の進捗状況を把握するため、旧総務庁・交通安全対策室が1977（昭和52）年から隔年で行ってきたもので、現在は、内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当参事官室が取りまとめを行っている。

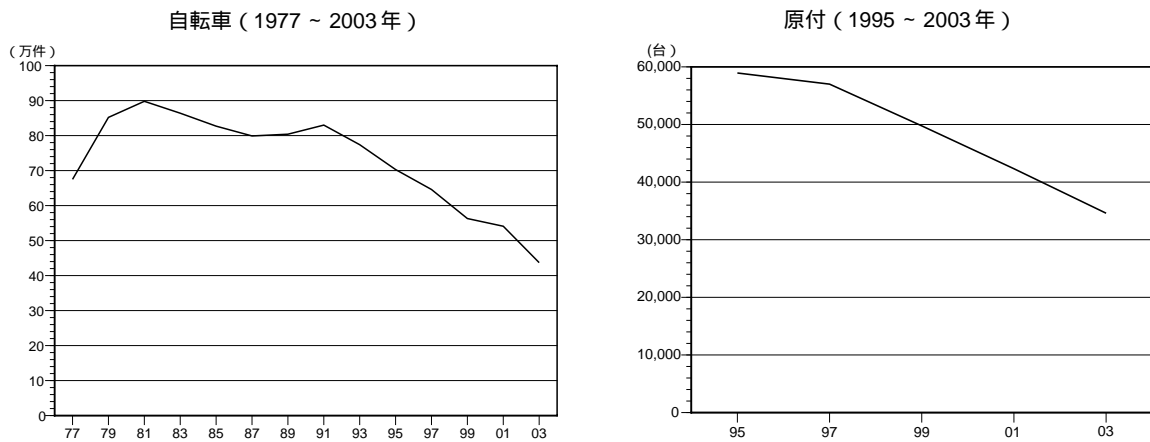
この調査は、当初は自転車のみを対象としていたが、1995（平成7）年の調査から原付も対象に含めており、全国市区の駅周辺における自転車および原付の放置状況や、自転車駐車場の設置状況などの趨勢を捉えたものである（次頁・グラフ）。

まず、自転車の放置状況の推移をみると、年々減少傾向にあり、1995（平成7）年には約70万3,000台だったものが、2003（平成15）年には約43万7,000台にまで少なくなっている。

一方、原付の放置状況は、1995（平成7）年に約5万9,000台で、2003（平成15）年は約3万4,599台と、こちらも年々減少の傾向をみせている。

この自転車と原付の放置台数について、各年ごとの対比をみると、自転車100に対して原付は8～10となっており、いわば自転車の駐車需要が100台あるところには、その1割に当たる10台程度の原付の駐車需要も存在すると考えられる。

〔グラフ7〕 自転車と原付の放置台数の推移



内閣府『駅周辺における放置自転車等の実態調査』より

調査概要：2003年10月から11月の晴天の平日に実施。各都道府県の市、東京都23区、三大都市圏（東京・名古屋・大阪）の町村、全809市区町村（政令指定13都市・664市・23区・109町村）の鉄道駅周辺（概ね半径500m内）の放置台数を計測。自転車は100台以上、原付（自動二輪車を含む）50台以上の放置のある駅を集計対象とした。

（2）都市の繁華街では500m 四方に266台の“二輪車駐車需要”

NMCAの『全国主要都市二輪車駐車需要調査』では、「買い物・用足し」「都市観光・レジャー」などで人の集中する都市部の繁華街において、二輪車の駐車需要がどの程度存在しているか、一定の規準に基づいて計測・集計している。この調査では、一定の広さのエリア（500m 四方）について、道路上に駐車してある二輪車の数をもって“駐車需要”とみなしている。

その駐車需要を全国の平均値でみると、原付は500m 四方あたり165台の駐車需要、また自動二輪車は500m 四方あたり102台の駐車需要があった。原付と自動二輪車とを合わせて二輪車全体としての平均をみると、500m 四方あたり266台であった（原付の165台と自動二輪車の102台はそれぞれ平均値なため、足しても266台にならない）（次頁・グラフ8）。

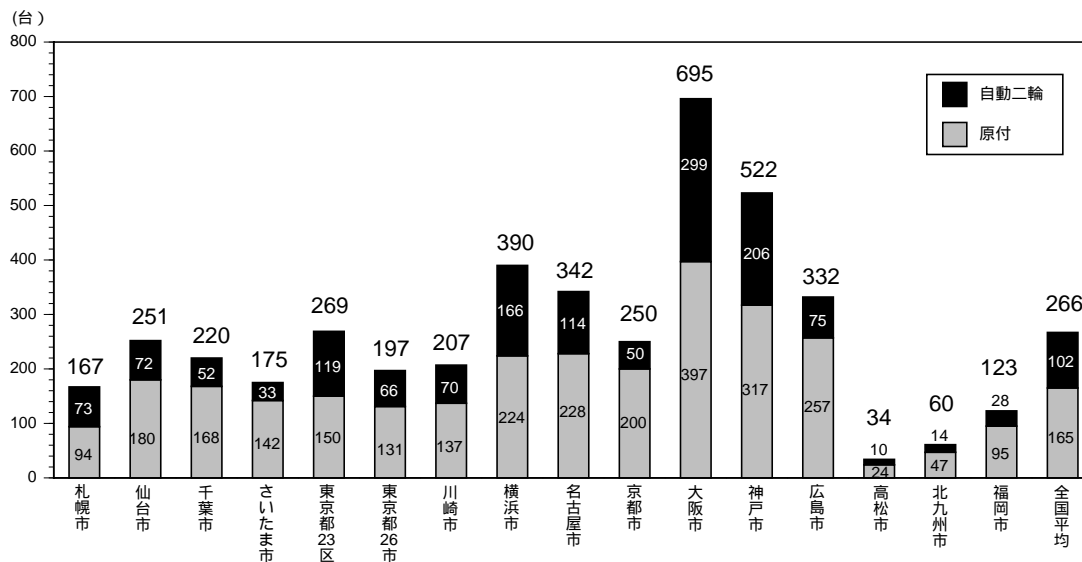
この結果を詳しくみてみると、駐車需要の最も少ないところでは、500m 四方で34台程度（高松市）だが、最も多いところでは695台（大阪市）にものぼり、計測地点によってかなり格差があることがわかる。

東京都23区の平均でみると、500m 四方あたり原付150台、自動二輪車119台、二輪車全体でみると269台の需要があり、これは全国の平均に近い。しかし各区ごとのデータをみると、同じ都内でも練馬区、足立区、葛飾区、江東区の計測地点では、500m 四方あたり二輪車の駐車台数は100台を下回っているが、新宿区では631台、品川区では452台、渋谷区ではじつに1,234台が計測されており、場所によって非常に大きな駐車需要が発生しているこ

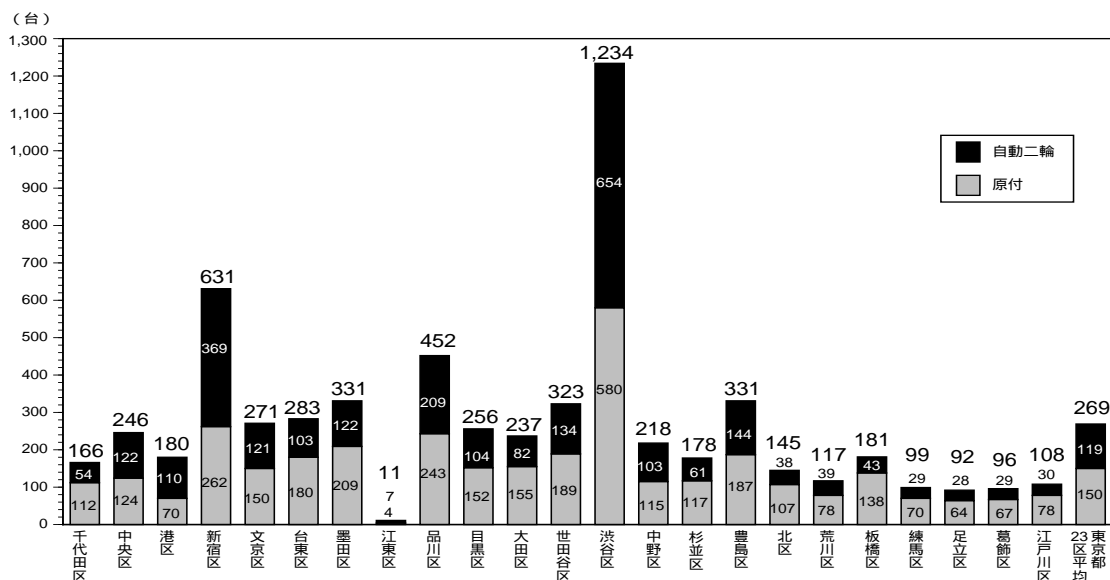
とがわかる (グラフ9)

今後は、そうした大きな駐車需要が市区内のどこに分布しているかなど、重点的に対策をとるべきエリアを抽出するなど、基礎データの蓄積を重ねていくことが求められる。

[グラフ8] 原付・自動二輪車の駐車需要 全国主要都市 (2003年)



[グラフ9] 原付・自動二輪車の駐車需要 東京都23区 (2003年)



NMCA 日本二輪車協会 『全国主要都市二輪車駐車需要調査』より

調査概要：2003(平成15)年9月から10月の晴天の平日に実施。政令指定13都市および高松市(四国地方の代表)、東京都23区、東京都26市を対象として、小売業年間販売額上位エリア(政令指定都市および高松市は2エリアずつ。東京都の市区は1カ所ずつ)を抽出、それを“繁華街”(500m四方)とみなして、路上に駐車してある二輪車の台数を計測した。

2-3 駐停車違反の取り締まり件数の推移

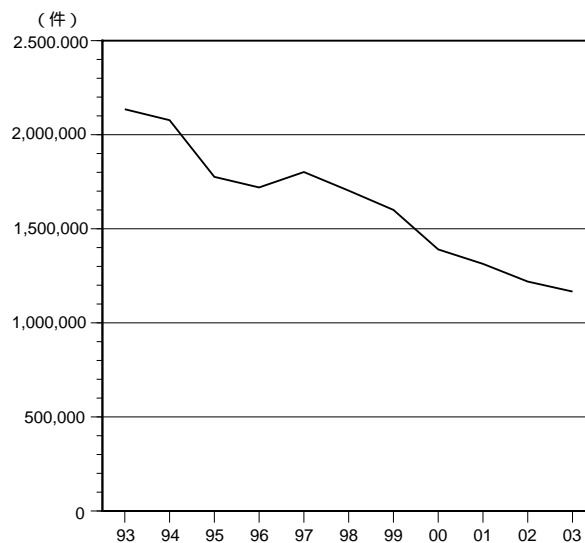
交通の集中する都市部においては、安全で円滑な交通の流れを確保することを重点に駐車違反に対する取り締まりが行われており、近年、東京都内の繁華街などでは、二輪車の路上駐車が問題視され、駐車違反の取り締まりが行われるようになってきている。

こうしたなか二輪車の利用者からは、二輪車の駐車需要に対して、駐車場の整備が追いついていないという問題が指摘されている。

警察の交通違反取り締まり件数の推移をみると、確かに二輪車の駐車禁止取り締まり件数は急速に増加しており、「バイクならちょっと止めておいても大丈夫」といった認識はもはや通用しない状況になっている。

まず、普通乗用車の駐停車違反の取り締まり件数の推移をみると、1993(平成5)年に約213万5,000件だったものが、2003(平成15)年には約116万6,000件となっており、10年で半数近くにまで減っている(グラフ10)。

[グラフ10] 普通乗用車の駐停車違反取り締まり件数推移(1993～2003年)

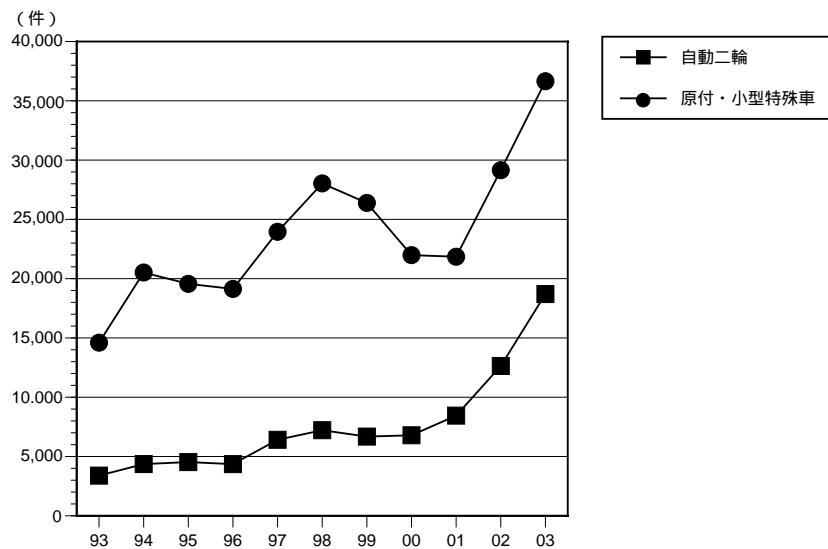


『交通事故統計年報 平成15年版』交通事故総合分析センター

一方、原付（小型特殊車含む）の駐停車違反取り締まり件数は、1993(平成5)年に約1万5,000件だったが、2003(平成15)年には3万6,000件を超えており、10年で倍増している。また自動二輪車の取り締まり件数は近年急増しており、1993(平成5)年は4,000件に満たなかったが、2003(平成15)年には2万件に迫っており、10年前の5倍もの件数となっている

(グラフ11)

[グラフ11] 自動二輪車と原付（小型特殊含む）の駐停車違反取り締まり件数推移（1993～2003年）



『交通事故統計年報 平成15年版』交通事故総合分析センター



違法駐車標章をつけられた二輪車
(東京都渋谷区で)

2-4 二輪車駐車場の整備状況

二輪車の駐車場について、その設置数や収容台数などの趨勢を捉えた統計は乏しく、二輪車駐車場の整備状況を把握するのは非常に困難である。

原付に関しては、『駅周辺における放置自転車等の実態調査』（内閣府）のなかで、原付駐車場の整備状況についての取りまとめがあり、近年の趨勢がうかがえる。

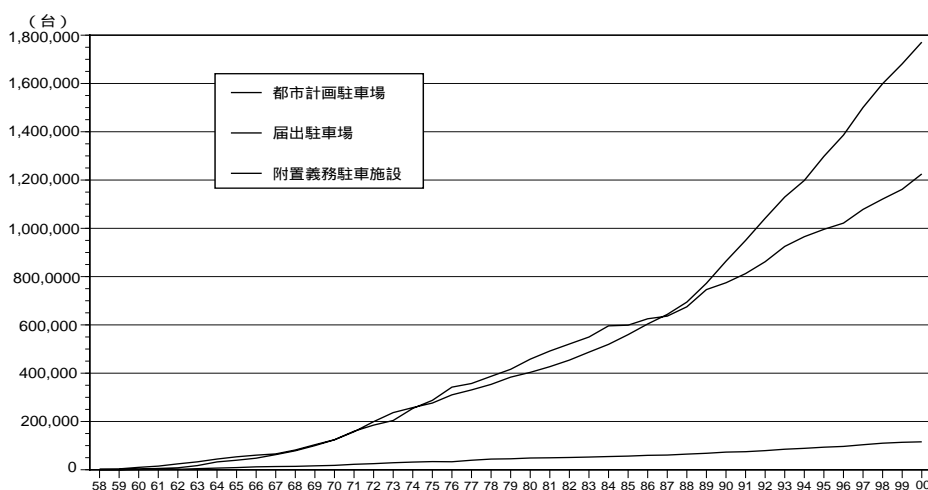
しかし自動二輪車を対象とした駐車場については、施設の形態として、二輪車専用（原付含む）自転車との併用、自動車との併用が考えられるが、いずれも設置数、収容台数ともに不明である。

そこで個別事例に目を移すと、2004(平成16)年5月に、東京都の外郭団体である財団法人東京都道路整備保全公社が、港区六本木に、120台を収容する二輪車専用駐車場を設置し、マスコミで取り上げられ大きな話題になった。いわば、ニュースになるほど二輪車専用の駐車場は設置例が少なく、同公社のケースは貴重な取り組みとして注目されている。

(1) 自動車駐車場の整備状況

わが国の自動車駐車場の整備の推移をみると、1957(昭和32)年に『駐車場法』が制定されて以来、全国の駐車場の総収容台数は年々拡大しており、2002(平成14)年には約336万6,000台となっている。1990年代以降は、駐車場業務を主とする施設（届出駐車場）よりも、商業施設などに付帯して設けられる附置義務駐車場の数が上回り、急速に収容台数を拡大している（グラフ12）。

[グラフ12] 自動車駐車場の総供用台数の推移（1958～2000年）

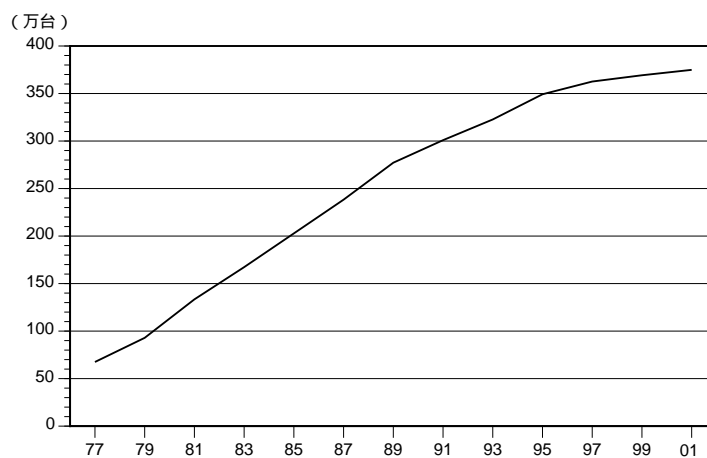


(社) 立体駐車場工業会 『自動車駐車場年報』より

(2) 自転車駐車場の整備状況

次に自転車駐車場の整備の推移についてみると、1970年代の後半から駅周辺における施設の建設が進み、1993(平成5)年にいわゆる『自転車法』*1が改正されると、法律の対象車両に原付が含まれることになり、「自転車等駐車場」として排気量50cc以下の二輪車(自治体によっては排気量125ccまで)を収容する施設が全国的に拡大することとなった(グラフ13)。

[グラフ13] 自転車駐車場の供用台数の推移(1977~2001年)



内閣府『駅周辺における放置自転車等の実態調査』より

(3) 原付駐車場の整備状況

『駅周辺における放置自転車等の実態調査』(内閣府)によれば、2001(平成13)年に、全国市区の駅周辺における自転車等駐車場に関して、「原付専用」は100カ所、「原付・自動二輪車の併用」が136カ所、「自転車・二輪車の併用」が5,900カ所、「自転車専用」が3,688カ所であった。これを収容能力でみると、「原付専用」が1万4,677台、「原付・自動二輪車の併用」が1万6,077台、「自転車・二輪車の併用」が247万292台、「自転車専用」が144万5,481台となっている(次頁・表6)。

これからうかがえることは、「原付専用」と「原付・自動二輪車の併用」を合わせた設置数は236カ所で、「自転車専用」の3,688カ所を100として対比をみると、「原付・自動二輪車」の駐車場はその6.4%ぶんにしかならない。また、同様に収容台数をみると、「原付・自動二輪車」の収容台数は3万754台で、「自転車専用」の収容台数1,445,481台の2.1%ぶんにしかならない。

注*1：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』

原付と自転車の駐車需要は、自転車10に対して原付1の割合と考えられ、その需要のバランスに対応するレベルにまでは、まだ到達していないものとうかがえる。

〔表6〕 自転車等駐車場の専用・併用別設置状況（2001年）

	二輪車専用		自転車・二輪車併用	自転車専用	合計
	原付専用	原付・自二併用			
駐車場箇所数（カ所）	100 (1.0%)	136 (1.4%)	5,900 (60.1%)	3,688 (37.5%)	9,824 (100.0%)
駐車場収容力（台）	14,677 (0.4%)	16,077 (0.4%)	2,470,292 (62.6%)	1,445,481 (36.6%)	3,946,527 (100.0%)

内閣府『駅周辺における放置自転車等の実態調査』より

（4）自動二輪車駐車場の整備状況

自動二輪車を対象とした駐車場の整備状況は明らかでないが、個別事例としては、宮城県仙台市営の「仙台駅東口地下」駐車場、「仙台駅西口北地下」駐車場、東京都品川区の「天王洲アイル駅自転車等駐車場」、民間経営ではJR目黒駅ビルの「アトレ目黒」、大阪府堺市の「梅セントラルパーキング」、京都市の「キタオオジタウン」などが、自動二輪車を専用的、あるいは積極的に受け入れている。

また、2004(平成16)年5月には、既出の東京都道路整備保全公社が港区に「六本木オートバイ専用駐車場」を開設し、一時利用に60台、定期利用に60台の枠を供用して営業を行っている。同公社は同年から、自動二輪車のための駐車場を整備する事業者に対して、補助制度（1台収容につき20万円で30台分まで建設費を拠出）を開始し、自動二輪車の駐車場整備を進めるための調査研究にも着手するなど、積極的な取り組みをはじめている。

ほかにも、同年12月には、JR品川駅前に、



仙台市・仙台駅西口北地下駐車場



港区・六本木オートバイ専用駐車場

同公社の補助制度を活用した二輪車駐車場（30台収容）が新たに開設され、また、渋谷区でもこの補助制度を活用した駐車場整備を図るなど、二輪車の駐車場所の確保に関する社会的な関心が芽ばえつつあるといえる。

いずれにしても現状では、専用的に自動二輪車を収容する施設は極めて少なく、ほかには自動車駐車場や自転車駐車場の一部を自動二輪車に供用するケースもあると考えられるが、そうした施設が全国にどのくらい存在するのかなど、数量的なものはまったく把握されていない。

ちなみに、同年5月にNMC Aが、東京都23区・26市の二輪車専用駐車場と、公営自動車駐車場のうち自動二輪車を受け入れている施設を調べたところ、合計14カ所（東京都公社運営6カ所、区営4カ所、市営4カ所）しか確認できなかった。このことから、二輪車専用の駐車場、あるいは自動二輪車の駐車枠を明示している自動車駐車場などは、極めて少ないものと推察できる。



品川区・天王洲アイランド自転車等駐車場



品川区・立会川駅自転車等駐車場



港区・みなと高輪バイクイン

2-5 二輪車の駐車受け入れ状況

二輪車のなかでも自動二輪車については、街なかで一時利用できる専用駐車場を見つけるのは極めて困難である。もし目的施設の敷地に駐車スペースがないとなると、路上のパーキング・メーターを利用するか、公共の自動車駐車場か自転車駐車場に受け入れてもらうしか駐車の手だてがないことになる。

(1) 自動車駐車場での自動二輪車の受け入れ状況

NMCA では、2002(平成14)年に『公共駐車場における二輪車受け入れ状況調査』を行い、全国各地の公共自動車駐車場が、駐車を希望する自動二輪車にどう対応しているか調べた。これによると、調査対象となった公共自動車駐車場194施設のうち、自動二輪車を受け入れていると回答したのは54施設(全体の27.8%)で、3割に満たない結果であった(表7)。

また、その54施設に対して、自動二輪車の料金について尋ねると、「四輪車と同額」が46.3%で、受け入れるとはいっても、施設の半数近くは自動二輪車専用の料金体系などは持ちあわせていないのが現状だ。

〔表7〕 公共自動車駐車場での自動二輪車受け入れ状況(2002年)

自治体	総数	自動二輪車駐車可能所数
東京都	91	31
札幌市	13	1
仙台市	3	0
千葉市	4	0
横浜市	8	2
川崎市	1	0
名古屋市	12	7
京都市	8	3
大阪市	15	0
神戸市	12	5
広島市	5	1
北九州市	9	0
福岡市	13	4
合計	194	54(27.8%)

NMCA 日本二輪車協会『公共駐車場における二輪車受け入れ状況調査』より

調査概要：2002(平成14)年実施。全国政令指定12都市(札幌市・仙台市・千葉市・横浜市・川崎市・名古屋市・京都市・大阪市・神戸市・広島市・北九州市・福岡市)および東京都の計13自治体194カ所の公共自動車駐車場(自治体またはその外郭団体、あるいは第3セクター方式などにより設置または管理されている一般利用の可能な時間貸し自動車駐車場のうち、収容台数が50台以上の施設)について、二輪車の駐車の可否等を管理者に電話で確認した。

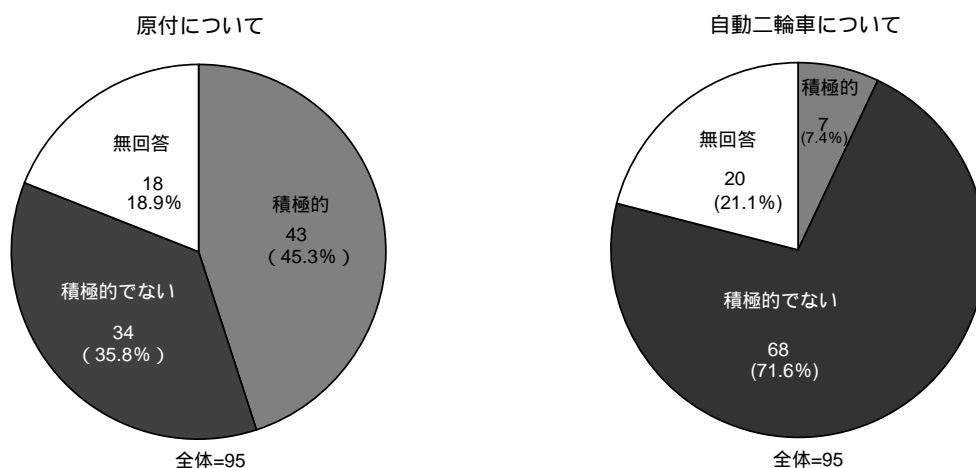
(2) 自転車駐車で二輪車受け入れ状況

NMCA の同調査では、自動二輪車の駐車について、個別の自転車駐車で受け入れ状況は調べていないものの、全国 95 自治体を対象に、公営の自転車駐車場への二輪車の受け入れについて「積極的」か「積極的でない」か尋ねている。

これによると、原付について「積極的に受け入れている」と回答したのは 95 団体のうち 43 団体 (45.3%) で、自動二輪車となると「積極的に受け入れている」のはかなり少なくなり、わずか 7 団体 (全体の 7.4%) であった (グラフ 14)。

この数字をみるかぎり、自動二輪車を駐車しようとする場合、自動車駐車場に入れるより、自転車駐車場に入れるほうがさらに難しいものにみえる。

[グラフ 14] 自転車駐車場に二輪車を受け入れることへの自治体の姿勢 (2002 年)



NMCA 日本二輪車協会 『公共駐車場における二輪車受け入れ状況調査』より

(3) 公共施設の“お客様駐車場”における二輪車の受け入れ状況

NMCA ではまた、駐車場業務を主体とした事業者の二輪車への対応についてばかりでなく、市区役所、駅ビル、百貨店など大型商業施設、球技場などのスポーツ施設、映画・演劇場などの文化施設などに附属して設置されているいわゆる“お客様駐車場”での二輪車の受け入れ状況についても調査している。

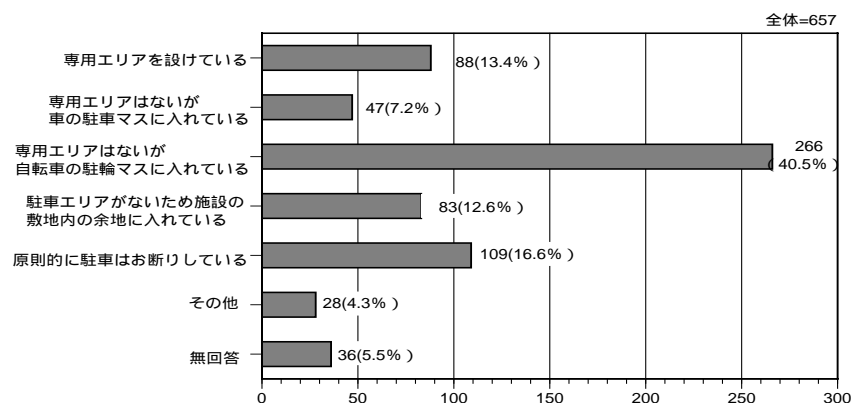
実施したのは 2004 (平成 16) 年 9 月で、全国 3,000 力所の公共施設を無作為に抽出し、「お客様 (来訪者) 駐車場に関するアンケート」を郵送し、回答を返信してもらうという方式で行った。回収率は 21.9% (657 通) にのぼり、調査に対する関心はかなり高かったものとうかがえる。

これによると、657 施設のうち、原付を「自転車駐輪マスに入れている」のが266カ所（40.5%）、「車の駐車マスに入れている」のが47カ所（7.2%）、「専用エリア」があるのが88カ所（13.4%）、「原則お断り」は109カ所（16.6%）という回答だった（グラフ15）。

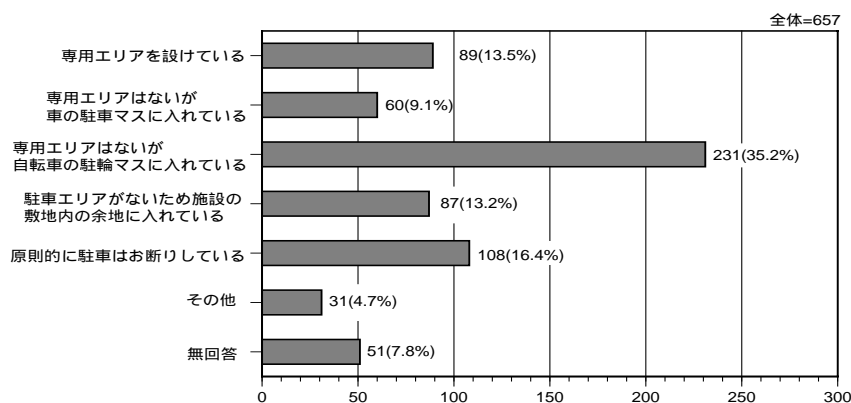
また自動二輪車については、657 施設のうち、「自転車駐輪マスに入れている」のが231カ所（35.2%）、「車の駐車マスに入れている」のが60カ所（9.1%）、「専用エリア」があるのが89カ所（13.5%）、「原則お断り」は108カ所（16.4%）という結果だった（グラフ16）。

“お客様駐車場”となると、比較的受け入れる率も高まり、施設の8割ほどは二輪車の駐車を断っていない。しかし、二輪車用の駐車エリアがあるのは1割強といった程度で、あとは自転車駐輪マスが、自動車駐輪マス、その他の空きスペースに誘導している様子がうかがえる。なお、“お客様駐車場”の場合、原付のみならず自動二輪車も自転車マスに誘導されるケースが多い。

〔グラフ15〕 お客様駐車場における原付の受け入れ状況（2004年）



〔グラフ16〕 お客様駐車場における自動二輪車の受け入れ状況（2004年）



NMCA 日本二輪車協会『商業施設等への二輪車駐車場アンケート』より

調査概要：2004(平成16)年実施。全国政令指定12都市（札幌市・千葉市・さいたま市・横浜市・川崎市・名古屋市・京都市・大阪市・神戸市・広島市・北九州市・福岡市）および東京都23区・26市の市区役所など公的施設、百貨店など商業施設、博物館・ミュージアムなど文化施設、野球場・サッカー場などスポーツ施設3,000カ所を任意に抽出し、いわゆる“お客様駐車場”への二輪車の受け入れ状況についてアンケートを郵送し、回答を回収した。

2-6 駐車場整備関連の法律と二輪車

駐車場には、設置する目的や場所、事業主体、助成制度の活用、構造に関する規制など、整備するうえで関係する法律はさまざまにある。

ここでは、駐車場の整備に関係する主な法律について、法の目的と、駐車場についてどのような規定を行う法律かまとめ、また二輪車の扱いについても点検してみる。

(1) 『道路法』

『道路法』は、「道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定および認定、管理、構造、保全、費用の負担区分などに関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進する」ことを目的としている。

この法律では、第2条の用語の定義において、道路の附属物のひとつに自動車駐車場をあげており、これは道路管理者が設け、道路上または道路に接して設置されたものとしている。また、ここでいう自動車とは『道路運送車両法』でいう自動車にあたり、排気量125ccを超える自動二輪車も含まれる。

用語の定義	
2条 2項	この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。
同1号	道路上のさく又は駒止
同2号	道路上の並木又は街灯で第18条第1項に規定する道路管理者の設けるもの
同3号	道路標識、道路元標又は里程標
同4号	道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）
同5号	道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場
同6号	自動車駐車場で道路上に、又は道路に接して第18条第1項に規定する道路管理者が設けるもの
同7号	共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和38手法律第81号）第3条第1項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成7年法律第39号）第4条第2項に規定する電線共同溝整備道路に第18条第1項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝
同8号	前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの

また、第2条2項8号の「政令で定めるもの」は、『道路法施行令』第34条の3の6号で、「道路に接する自転車駐車場で、道路管理者の設けるもの」としている。したがって、『道路

法』を根拠として、道路管理者は、道路の附属物としての自動車駐車場（二輪の自動車を含む）や自転車駐車場（原付についての記載はない）を整備することができる。

道路の附属物	
34条の3	法第2条第2項第8号に規定する政令で定める道路の附属物は、次に掲げるものとする。
同1号	道路の防雪又は防砂のための施設
同2号	ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるもの
同3号	車両の運転者の視線を誘導するための施設
同4号	他の車両又は歩行者を確認するための鏡
同5号	地点標
同6号	道路に接する自転車駐車場で道路管理者の設けるもの
同7号	道路の交通又は利用に係る料金の徴収施設

ほかに同法では、駐車場の料金徴収に関する規定などを以下のように定めている。

自動車駐車場の駐車料金及び割増金	
24条の2 1項	道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第3項、第39条第1項、第44条の2第8項、第49条、第58条第1項、第59条第3項、第61条第1項、第64条第1項、第69条第1項及び第3項、第70条第1項、第72条第1項及び第3項、第73条第1項から第3項まで、第85条第3項並びに第91条第3項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合においては、この限りでない。
24条の2 2項	前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。
同1号	自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
同2号	自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。
同3号	付近の駐車場法（昭和32年法律第106号）第2条第2号に規定する路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
24条の3	道路管理者は、第1項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の2倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

自動車駐車場の駐車料金等の表示	
24条の3	道路管理者は、前条第1項の規定により駐車料金を徴収する自動車駐車場について、国土交通省令で定めるところにより、駐車料金、駐車することができる時間その他自動車駐車場の利用に関し必要な事項を表示するため、標識を設けなければならない。

(2) 『交通安全施設等整備事業の推進に関する法律』

この法律は、「交通事故が多発している道路その他とくに交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もつて交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資する」ことを目的としたもの。

国と道路管理者の事業費用の負担、国の補助について定めており、国の負担・道路管理者への補助は、事業に要する費用の2分の1となっている。この法律でいう事業には、『道路法』による自動車駐車場の整備、『道路法施行令』に掲げる自転車駐車場の整備も該当する。

定義	
2条 1項	この法律において「道路」とは、道路法（昭和27年法律第180号）による道路をいう。
2条 2項	この法律において「道路管理者」とは、道路法第18条第1項に規定する道路管理者（同法第88条第2項の規定により国土交通大臣が維持を行う道路にあつては、国土交通大臣）をいう。
2条 3項	この法律において「交通安全施設等整備事業」とは、前条の目的を達成するため、この法律で定めるところに従つて行われる次に掲げる事業をいう。ただし、第2号に掲げる事業にあつては道路の改築（同号イに規定する道路の改築を除く。）に伴つて行われるものを除く。
同1号	<p>都道府県公安委員会（道路交通法（昭和35年法律第105号）第114条の規定により権限の委任を受けた方面公安委員会を含む。以下同じ。）が行う次に掲げる事業</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 信号機、道路標識又は道路標示の設置に関する事業 ロ 交通管制センター（信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域にわたつて総合的に行うため必要な施設で政令で定めるものをいう。）の設置に関する事業
同2号	<p>道路管理者が行う次に掲げる事業</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 横断歩道橋（地下横断歩道を含む。）の設置に関する事業又は特に交通の安全を確保する必要がある小区間について応急措置として行う歩道若しくは自転車道の設置その他の道路の改築で政令で定めるものに関する事業 ロ 道路標識、さく、街燈その他政令で定める道路の附属物で安全な交通を確保するためのもの又は区画線の設置に関する事業

特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定	
3条 1項	国家公安委員会及び国土交通大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して内閣府令・国土交通省令で定める基準に従い、特に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの（以下「特定交通安全施設等整備事業」という。）を実施すべき道路として指定するものとする。
3条 2項	国家公安委員会及び国土交通大臣は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、関係都道府県公安委員会及び当該道路の道路管理者の意見をきかなければならない。
3条 3項	国家公安委員会及び国土交通大臣は、第1項の規定による指定をしたときは、内閣府令・国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

特定交通安全施設等整備事業の実施計画	
4条 1項	都道府県公安委員会及び道路管理者は、前条第1項の規定により指定された道路について、社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画(以下「重点計画」という。)に即して、内閣府令・国土交通省令で定めるところにより、協議により重点計画の計画期間における特定交通安全施設等整備事業の実施計画(以下「実施計画」という。)を作成し、それぞれ国家公安委員会又は国土交通大臣に提出しなければならない。
4条 2項	実施計画は、交通事故の態様、交通及び道路の状況等を考慮して、効果的に交通事故を防止することができるように定めなければならない。
4条 3項	前2項の規定は、実施計画の変更について準用する。

特定交通安全施設等整備事業の実施	
5条	都道府県公安委員会及び道路管理者は、実施計画に従い、特定交通安全施設等整備事業を実施しなければならない。

費用の負担又は補助の特例	
6条 1項	道路管理者が道路法第13条第1項に規定する指定区間(以下「指定区間」という。)内の一般国道について実施する特定交通安全施設等整備事業のうち、第2条第3項第2号口に掲げる事業に要する費用については、政令で定めるところにより、国及び都道府県又は同法第7条第3項に規定する指定市が、それぞれその2分の1を負担するものとする。ただし、道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合については、政令で、2分の1をこえる特別の割合を定めることができる。
6条 2項	道路管理者が指定区間外の一般国道について実施する特定交通安全施設等整備事業のうち、第2条第3項第2号口に掲げる事業で政令で定めるものに要する費用については、政令で定めるところにより、国及び当該道路の道路管理者である地方公共団体が、それぞれその2分の1を負担するものとする。
6条 3項	国は、道路管理者が都道府県道及び市町村道について実施する特定交通安全施設等整備事業のうち、第2条第3項第2号イに掲げる事業及び同号口に掲げる事業で政令で定めるものに要する費用については、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その2分の1(道路管理者が政令で定める通学路に該当する市町村道について実施する同号イに掲げる事業に要する費用については、その10分の5.5)をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。
6条 4項	前2項の規定は、当該各項に規定する事業に要する費用を、道路法第88条第1項の規定により国が負担し、又は補助する道路については、適用しない。
6条 5項	第1項から第3項までに規定する費用については、道路法第50条第2項本文、第56条及び第85条第3項の規定は、適用しない。

国の財政上の措置	
7条	国は、都道府県公安委員会又は道路管理者が実施する特定交通安全施設等整備事業以外の交通安全施設等整備事業に要する費用について、必要な財政上の措置を講ずるように努めなければならない。

また、同法施行令の関連部分を抜粋して以降にまとめた。

交通管制センター並びに道路の改築及び道路の附属物	
1条 1項	交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（以下「法」という。）第2条第3項第1号口に規定する政令で定める施設は、専ら道路交通に関する情報の収集、分析及び伝達、信号機、道路標識及び道路標示の操作並びに警察官及び交通巡視員に対する交通の規制に関する指令を一体的かつ有機的に行うためのもの（車両又は航空機に設置されるものを除く。）とする。
1条 2項	法第2条第3項第2号イに規定する道路の改築で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。
同1号	歩道、自転車道、自転車歩行者道、他の車両の速度よりも遅い速度で進行している車両を分離して通行させることを目的とする車線（登坂車線を含む。）中央帯、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路の設置、路肩の改良又は視距を延長するための道路の改築のうち、道路構造令（昭和45年政令第320号）第38条第2項の規定により同令の規定による基準によらないことができるもの
同2号	交差点又はその付近における道路の改築のうち、突角の切取り、車道の拡幅で道路構造令第38条第2項の規定により同令の規定による基準によらないことができるもの又は交通島の設置
同3号	主として車両の停車の用に供することを目的とする道路の部分の設置
同4号	歩道、自転車道又は自転車歩行者道を有しない道路において自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために行う路面の凸部の設置又は自動車の通行の用に供する部分の幅員の縮小
1条 3項	法第2条第3項第2号ロに規定する政令で定める道路の附属物は、道路情報提供装置、道路法（昭和27年法律第180号）第2条第2項第6号に掲げるもの及び道路法施行令（昭和27年政令第479号）第34条の3第3号から第6号までに掲げるものとする。

都道府県等の負担	
2条 1項	都道府県又は道路法第7条第3項に規定する指定市（以下「都道府県等」という。）が法第6条第1項の規定により負担する負担金の額は、同項に規定する費用の額（道路法第58条から第62条まで又は首都高速道路公団法（昭和34年法律第133号）第40条、阪神高速道路公団法（昭和37年法律第43号）第40条若しくは地方道路公社法（昭和45年法律第82号）第29条の規定による負担金（以下「収入金」という。）があるときは、当該費用の額から収入金の額を控除した額。以下「都道府県等負担基本額」という。）に、法第6条第1項に定める都道府県等の負担割合を乗じて得た額（以下「都道府県等負担額」という。）とする。
2条 2項	国土交通大臣は、法第6条第1項に規定する事業を実施する場合においては、当該事業を実施する一般国道の所在する都道府県等に対して、都道府県等負担基本額及び都道府県等負担額を通知しなければならない。都道府県等負担基本額又は都道府県等負担額を変更した場合も、同様とする。
2条 3項	都道府県等は、前項の通知を受けたときは、国土交通大臣が指定する期日までに、第1項の負担金を国庫に納付しなければならない。

道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合の特例	
2条の2	道の区域内の指定区間内の一般国道について実施する特定交通安全施設等整備事業のうち法第2条第3項第2号口に掲げる事業に要する費用についての国の負担割合は、3分の2とする。

法第6条第2項及び第3項に規定する政令で定める事業	
2条の3	法第6条第2項及び第3項に規定する政令で定める事業は、道路標識、さく、街灯、道路情報提供装置、道路法第2条第2項第6号に掲げるもの又は道路法施行令第34条の3第3号若しくは第6号に掲げるもので安全な交通を確保するためのものの設置に関する事業とする。

国の負担	
2条の4 1項	国が法第6条第2項の規定により負担する負担金の額は、同項に規定する費用の額（収入金があるときは、当該費用の額から収入金の額を控除した額）に、同項に定める国の負担割合を乗じて得た額とする。
2条の4 2項	国は、道路管理者が法第10条第2項に規定する特定交通安全施設等整備事業を実施する場合には、前項の負担金を当該道路管理者である地方公共団体に対して支出しなければならない。

国の補助	
3条	法第6条第3項の規定による国の補助は、同項に規定する費用の額（収入金があるときは、当該費用の額から収入金の額を控除した額）について行うものとする。

権限の委任	
5条	法第4条第1項（同条第3項において準用する場合を含む。）において準用する同条第1項に規定する道路管理者である国土交通大臣の権限は、地方整備局長及び北海道開発局長に委任する。

(3) 『駐車場法』

この法律は、「都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もつて公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持および増進に寄与する」ことを目的としている。

具体的には、国や地方公共団体は、都市計画のなかに駐車場整備地区を定めて駐車場整備計画を立て、路上駐車場や路外駐車場を整備できることを担保する法律。国と地方公共団体の責務も定めており、駐車場整備計画の推進を図る一方、一定規模以上の路外駐車場については、施設の構造や設備に規準を設け、事業者が、駐車場の設置に関する必要事項と管理規定を都道府県知事に届け出るよう義務づけている。

またこの法律は、一定規模の建築物を新築、増築する際には、敷地内に駐車施設（附置義務駐車場）を設けなくてはならない旨の条例を制定できるようにしている。

なお、同法では「用語の定義」において、「自動車」の定義から自動二輪車を除いている。

用語の定義	
2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。
同1号	路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限つて設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるものをいう。
同2号	路外駐車場 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるものをいう。
同3号	道路 道路法（昭和27年法律第180号）による道路をいう。
同4号	自動車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第9号の自動車のうち、大型自動二輪車（側車付きのものを除く。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。）以外のものをいう。
同5号	駐車 道路交通法第2条第1項第18号に規定する駐車をいう。

国及び地方公共団体の責務	
2条の2	国及び地方公共団体は、自動車の駐車のための施設の需要に応じ、自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進が図られるよう努めなければならない。

路上駐車場の設置	
5条 1項	第4条第1項の規定により駐車場整備計画（同条第2項第4号に掲げる事項が定められているものに限る。）が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする。
5条 2項	前項の規定により地方公共団体が路上駐車場を設置しようとする場合においては、当該地方公共団体の長は、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

路上駐車場の駐車料金及び割増金	
6条 1項	前条第1項の規定により路上駐車場を設置する地方公共団体（以下「路上駐車場管理者」という。）は、条例で定めるところにより、同項の規定により設置した路上駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合においては、この限りでない。
6条 2項 同1号 同2号 同3号	前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。 自動車に駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。 附近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
6条 3項	路上駐車場管理者は、条例で定めるところにより、不法に第1項の駐車料金を免かれた者から、その免かれた額のほか、その免かれた額の2倍に相当する額を割増金として徴収することができる。
6条 4項	道路法第73条の規定は、第1項の規定による駐車料金及び前項の規定による割増金について準用する。

駐車料金等の使途	
7条	路上駐車場管理者は、政令で定めるところにより、前条第1項の規定により徴収した駐車料金及び同条第3項の規定により徴収した割増金を、路上駐車場の管理に要する費用に充てるほか、駐車場整備地区内の地方公共団体の設置する路外駐車場の整備に要する費用に充てるように努めなければならない。

路上駐車場の表示	
8条 1項	道路管理者は、路上駐車場管理者の設置に係る路上駐車場の位置を表示するため、道路法第45条の規定による道路標識及び区画線を設けなければならない。
8条 2項	前項に規定するもののほか、路上駐車場管理者は、国土交通省令で定めるところにより、駐車料金その他路上駐車場の利用について必要な事項を表示するため、標識を設けなければならない。

駐車場整備地区内の路外駐車場の整備	
10条 1項	国土交通大臣、都道府県又は市町村は、駐車場整備地区に関する都市計画を定めた場合においては、その地区内の長時間の自動車の駐車需要に応ずるために必要な路外在車場に関する都市計画を定めなければならない。
10条 2項	地方公共団体は、前項の都市計画に基づいて、路外駐車場の整備に努めなければならない。

NMCA の行った調査では、公共自動車駐車場における自動二輪車への対応は、その7割が二輪車の受け入れを拒否していたが、それら施設の多くは、この『駐車場法』により届け出を行って営業している施設である。二輪車の駐車を拒む理由では、「二輪車を止めるようには、管理規程を届け出ていないから」というものが多かった。

路外駐車場管理者の責務	
15条 1項	路外駐車場管理者は、管理規程に定めた路外駐車場の供用時間内においては、正当な理由のない限り、その路外駐車場の供用を拒んではならない。
15条 2項	路外駐車場管理者は、管理規程に従って路外駐車場に関する業務を運営するとともに、建築基準法第8条の規定によるほか、その路外駐車場の構造及び設備を第11条の規定に基く政令で定める技術的基準に適合するように維持しなければならない。

(4) 『自転車法』

この法律は、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』といい、主に自転車に関する交通安全の推進と、駐車対策の推進を目的としている。

具体的には、自転車道など自転車交通網の形成と、原付を含めた自転車等の駐車対策の推進を図ることとし、国と地方公共団体、鉄道事業者などの果たす役割を定めている。また、放置車両の撤去、保管、自転車等駐車場の構造および設備の規準、附置義務、施設整備にかかわる費用への国の助成措置など、総合的に網羅した法律となっている。

法律の制定は1980(昭和55)年だが、1993(平成5)年に法改正され、法律の対象に原付が加わり、原付の関与する規定の条文では、「自転車」が「自転車等」と表現されている。これにより、実際に整備される自転車駐車場も、原付を対象とするところが急速に拡大し、自転車等駐車場と呼称するケースが増えた。

なお同法でいう「自転車等」には、『道交法』の原付(排気量50ccまで)を含めており、自動二輪車は「自転車等」の用語の対象外となっている。ただし、『自転車法』をもとに各地で制定されている“自転車条例”には、「自転車等」のなかに『道路運送車両法』の原付(排気量125ccまで)を含めるケースもみられる。このため、収容対象を「自転車・原付・自動二輪車」とする自転車等駐車場も存在するが、その場合、125ccまでの自動二輪車に限られていることが多いようである。

用語の定義	
2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。
同1号	自転車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
同2号	自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。
同3号	自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
同4号	道路 道路法(昭和三十七年法律第八十号)第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
同5号	道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

国及び地方公共団体の責務	
2条の2	国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、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全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

自転車等の駐車対策の総合的推進	
5条 1項	地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。
5条 2項	鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。
5条 3項	官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
5条 4項	地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。
5条 5項	都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を因るものとする。
5条 6項	地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。
6条 1項	市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。
6条 2項	市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に戻すため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
6条 3項	市町村長は、第1項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。
6条 4項	第2項前段の規定による公示の日から起算して6月を経過してもなお第1項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができるときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
6条 5項	第1項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第3項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。
6条 6項	都道府県警察は、市町村から、第1項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

総合計画	
7条 1項	市町村は、第5条第1項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画(以下「総合計画」という。)を定めることができる。
7条 2項 同1号 同2号 同3号 同4号 同5号 同6号 同7号	総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。 総合計画の対象とする区域 総合計画の目標及び期間 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要 第5条第2項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者(以下「設置協力鉄道事業者」という。)の講ずる措置 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項
7条 3項	総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。
7条 4項	市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第2項第3号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の機要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者(第5条第4項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。)と、第2項第4号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。
7条 5項	市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
7条 6項	前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。
7条 7項	総合計画において第2項第3号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第4号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従つて必要な措置を講じなければならない。

自転車等駐車対策協議会	
8条 1項	市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会(以下「協議会」という。)を置くことができる。
8条 2項	協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。
8条 3項	協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。
8条 4項	前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

自転車等駐車場の構造及び設備の基準	
9条 1項	一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。
9条 2項	国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

都市計画等における配置	
10条	道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

国の助成措置等	
15条 1項	国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。
15条 2項	国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。
15条 3項	国は、前2項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。
15条 4項	国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。
15条 5項	国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和23年法律第73号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

2-7 二輪車駐車スペースの確保の課題

1980年代後半から自転車や原付の放置が社会問題になり、その対策として駅周辺での自転車駐車場の整備が進むにつれ、市町村には、放置車両を撤去したあとに残される自動二輪車をどう扱うべきかとの課題が出てくるようになった。

このころから二輪車利用者からも、「駐車場に入れようとして、四輪車と同じ料金を払うと言っても止めさせてもらえないのはなぜか」とか、「自転車駐車場のバイク枠に止められるのは、なぜ50ccや125ccまでなのか」といった疑問の声が出てくるようになった。

また、近年は、二輪車への駐車禁止取り締まりの強化から、二輪車の駐車場不足問題があらためて社会問題としてクローズアップされるようになり、二輪車利用者からの不満の声も大きくなっている。こうした背景を踏まえて、自工会は政府に二輪車の駐車環境改善を要望し、NMCAとともに主要な地方自治体に対しても働きかけを行っている。

(1) 政府への要望内容

自工会から政府への要望は、2003(平成15)年11月に総合規制改革会議に対して「自動二輪車の駐車場整備の促進」として申し入れている。そこでは、原付については自転車駐車場での受け入れが進んでいるものの、自動二輪車に関しては『自転車法』の対象外であり、『駐車場法』からも除外されており、その駐車場整備がまったく進んでいない点を指摘したうえで、『駐車場法』に自動二輪車を含めてほしいとの内容となっている(表8)。

〔表8〕 政府・総合規制改革会議への要望(2003年)

要望事項 (事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由
自動二輪車の 駐車場整備	駐車場法の対象に 大型自動二輪車、 普通自動二輪車を 含ませていただき たい。	自動二輪車(50ccを超 えるもの)を受け入れる駐 車場が僅少である。	原動機付自転車(50cc以下)は、平成5年の自転車法の改正で自転車に原付自転車が含まれることになったため、自転車駐輪場への受け入れが可能になり、駐車スペースは徐々に増えつつある。しかし、自動二輪車(50ccを超えるもの)は、「自転車法」の対象外であるだけでなく、「駐車場法」からも除外されているため、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置及び改善が進まず、自動二輪車のユーザーの多くは、心ならずも路上駐車を余儀なくされるなど、その行動を阻害する要因となっている。

その総合規制改革会議は2004(平成16)年3月末日をもって廃止され、規制緩和の検討の場は、同年4月1日より規制改革・民間開放推進会議に移行された。自工会からの要望についても、引き続き検討課題としてあげられており、『駐車場法』の担当省庁である国土交通省はこれに対して、『駐車場法』から自動二輪車を除外しているのは、用語を定義するためであって、自動二輪車を受け入れ可能な駐車施設の整備を規制するためではないと説明し、自動二輪車の駐車場整備は現行『駐車場法』下で十分対応可能との認識を示している(表9)。

[表9] 自工会の要望に対する国土交通省の回答(2003～2004年)

該当法令等	制度の現状	措置の概要(対応策)	推進会議からの再検討要請	措置の内容	措置の概要(対応策)
駐車場法 2条4号	駐車場法第2条第4号は、同法における用語の意義を規定したものに過ぎず、自動二輪車の受け入れが可能な駐車施設の整備を規制するために設けられたものではない。 (H.15.12.25)	駐車場法には、自動二輪車の駐車場への受け入れを妨げるような規制はないため、現行駐車場法で十分対応可能であると認識している。 なお、駐車場の附置義務制度については、具体的内容は条例により定められている。 (H.15.12.25)	要望は自動二輪車の駐車場への受け入れの促進を求めているものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	現行制度下で対応可能	駐車場法では、駐車場に受け入れる車種を制限していないが、必要があればこの旨周知することは差し支えない。 (H.16.8.3)

なお、2004(平成16)年8月には、『駐車場法』では駐車場に受け入れる車種を制限していないが、必要があればこの旨周知することは差し支えない」と、対応策を提示している。

一方、自工会は規制改革会議へのみならず、2004(平成16)年4月12日には、警察庁交通局長および国土交通省都市・地域整備局長あてに、「二輪車駐車場の整備促進について」との要望書を提出している(次頁・表10)。

この要望書では、自動車駐車場および自転車駐車場に、原付と自動二輪車の一定の駐車枠を義務づけるよう法令の整備を行ってほしいと要望している。また、単に法令整備を行うだけでなく、とくに駐車需要の高い場所では、路上駐車場の導入も視野に入れて二輪車駐車施設の拡充を図るよう求めている。

また、さらに自工会はNMCAと協力して、2004(平成16)年秋までに、仙台市を除く政令指定都市(12都市)と浜松市に対しても、二輪車の駐車場整備を促進するよう各市長あてに要望書を提出し(次頁・表11)、地方自治体の担当者との意見交換を行うなど活動を続けている。

[表10] 警察庁と国土交通省に対する自工会からの要望書(2004年)

要望事項	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由
二輪車駐車場の整備促進について (H.16.4.12)	<p>一般公共の用に供される自動車駐車場および自転車駐車場に、原動機付自転車、普通自動二輪車および大型自動二輪車(以下「二輪車」と総称する)につき、一定の駐車枠を義務づけるよう法令の整備を要望する。</p> <p>とくに駐車需要の高い場所においては、路上駐車場の導入も含め、二輪車駐車施設の拡充策を講じるよう要望する。</p>	<p>二輪車は、都市における効率的な交通手段として利用が進んでいるが、一方で路上駐車が社会問題となり、マスコミも関心を寄せている。</p> <p>自動車は『駐車場法』によって、自転車は『自転車の安全利用の促進および自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』(自転車法)によって、駐車場の整備が図られている。しかし、それらの駐車場では二輪車を受け入れないケースが多く見受けられる。</p> <p>このため、都市の鉄道駅周辺や繁華街など駐車需要の高い場所において、二輪車利用者は路肩および歩道等に駐車場所を求めしかなく、いわば違法駐車を余儀なくされているのが実情である。</p>	<p>1) 自動車または自転車の駐車需要のある場所では、二輪車にも一定の駐車需要が発生している。</p> <p>2) 主要都市における公的な自動車駐車場では、二輪車を受け入れないケースが7割にのぼる。</p> <p>3) 自転車駐車場を整備している自治体の半数以上は、自転車法によって対象車両とされているはずの原付(排気量50cc以下)でさえ受け入れに消極的で、排気量50ccを超える二輪車(以下、自動二輪車という)となると、積極的に受け入れようというケースはきわめて少ない。</p> <p>4) 原付利用者の半数以上、自動二輪車利用者の約7割が、「駐車スペースがなくて困った」経験をもっている。</p> <p>参考</p> <p>1) 主要都市における公的な自動車駐車場において、二輪車の駐車を受け入れないのは「根拠法が自動二輪車を対象としていないから」などとし、駐車場法の条文から自動二輪車が除かれている点を理由とするケースが少なくない。</p> <p>2) ヨーロッパ各国の主要都市では、車道や歩道などの路上に二輪車専用の駐車ゾーンを整備している。</p>

[表11] 自工会とNMCAの連名による政令指定都市などへの要望書(2004年)

要望事項	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由
二輪車駐車場の整備促進について (H.16)	<p>市内に設置され、一般公共の用に供される自動車駐車場および自転車駐車場(いずれも附置駐車場を含む)に、原動機付自転車、普通自動二輪車および大型自動二輪車(以下、「二輪車」と総称する)について一定の駐車枠を設けるよう、条例による義務規定など必要な措置を講じることを要望する。</p> <p>とくに駐車需要の高い場所においては、路上駐車場の導入も含め、二輪車駐車施設の拡充策を講じるよう要望する。</p>	<p>二輪車は、都市における効率的な交通手段として利用が進んでいるが、一方で路上駐車が社会問題となり、マスコミも関心を寄せている。</p> <p>自動車は『駐車場法』によって、自転車は『自転車の安全利用の促進および自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』(自転車法)によって、駐車場の整備が図られている。しかし、それらの駐車場では二輪車を受け入れないケースが多く見受けられる。</p> <p>このため、都市の鉄道駅周辺や繁華街など駐車需要の高い場所において、二輪車利用者は路肩および歩道等に駐車場所を求めしかなく、路上駐車を余儀なくされているのが実情である。</p> <p>日本自動車工業会 二輪車特別委員会は、政府に対して、二輪車駐車場の整備促進について、法令の改正を含めて対策を講じるよう求めている。</p>	<p>1) 一般に、自動車または自転車の駐車需要のある場所では、二輪車にも一定の駐車需要が発生している。</p> <p>2) 主要都市における公的な自動車駐車場では、二輪車を受け入れないケースが7割にのぼる。</p> <p>3) 原付利用者の半数以上、普通自動二輪車および大型自動二輪車(以下、「自動二輪車」と称する)利用者の約7割が、「駐車スペースがなくて困った」経験をもっている。</p> <p>参考</p> <p>1) 「駐車場法」から自動二輪車が除外されていることについて、国土交通省では、「駐車場法第2条第4号は駐車場法における用語の意義を規定したものに過ぎず、自動二輪車を受け入れることのできる駐車施設の整備を規制するものではない」としている。</p> <p>2) ヨーロッパ各国の主要都市では、車道や歩道などの路上に二輪車専用の駐車ゾーンを整備している。</p>

(2) 二輪車の駐車場整備が進まない問題点

自転車や自動車の駐車需要が存在する場所には、二輪車の駐車需要もある程度の割合で存在するとみられる。これまでの路上駐車台数に関する調査などからそれは明らかである。

しかし二輪車、ことに自動二輪車に関しては、それ専用の駐車場がほとんど設置されていないに等しいのが実情で、自動車駐車場でも自転車駐車場でも受け入れる施設は少ないというのが実態である。

ところが、その駐車対策を行うはずの地方自治体においては、二輪車の位置づけがきちんとなされておらず、自動二輪車を受け入れる駐車場が整備されていないのは、「根拠法である『駐車場法』から自動二輪車が除外されているからできない」とする認識が多くを占めている。このため二輪車の駐車場整備が進まず、放置車両の問題が社会問題として取り上げられるにいたっている。

先に述べた通り、国土交通省では、『駐車場法』では、駐車場に受け入れる車種を制限していない」として二輪車の駐車場整備は「現行制度下での対応が可能」とした。その判断の背景には、二輪車の駐車は交通に与える影響がさほど大きくないため、法改正で一律に施設整備の推進を図ると、二輪車の駐車需要の小さい地域では、その駐車対策に過剰な負担を与える措置になりかねないとの懸念も示唆している。

“法整備は必要ない”という国と、“法改正めきでは取り組めない”という地方自治体と、大きく見解のわかれるところであり、今後は、そうした認識の相違を埋めていくことが必要である。

今後、国は二輪車の駐車場整備についてどのような取り組みの方向性を打ち出すか、強いリーダーシップの発揮が期待される所であり、地方公共団体は二輪車の駐車対策についてもっと柔軟な発想で取り組む姿勢が望まれる。法令の整備が必要であるとするなら、二輪車の駐車場整備に関する、国と地方公共団体の責務を明確にすることがまず求められると指摘したい。

二輪車の駐車環境を改善するためには次のような対策が考えられる。

まず理想的には、駐車需要の“受け皿”として、街なかに路外駐車場としての公共二輪車駐車を整備していくことがあげられる。しかし現状では、二輪車の公共駐車を整備促進する法律が存在しないため、国や地方自治体の役割が明瞭でなく、そうした点を定める法令を整備するところから取り組みが必要になる。

このため当面は、自動車駐車場または自転車駐車場での二輪車の受け入れを促進することが有効策としてあげられる。とくに自動車駐車場に二輪車を受け入れることについては、現行の法制度のもとでも可能な対策であることを国が明確に示し、地方自治体など関係機関や団体の理解を促していくことが求められる。また自転車駐車場での受け入れについても、原付だけでなく自動二輪車の収容も行うよう拡充策を講じるべきである。

そしてさらに、これまでなかなか検討されてこなかった試みとして、本調査研究のテーマである“二輪車の路上駐車スペース”が考えられる。ヨーロッパの主要都市では一般的な二輪車駐車対策として広く導入されているが、わが国ではほとんど実施例がない。しかし、用地確保の難しいわが国の都市部でこそ、現実的かつ効率的な対策として、二輪車の駐車スペースを路上に確保することは、積極的に検討できるものとする。

そこで本調査研究では、以下のような事柄について考察を行った。

1. 路上駐車スペースに対する地方自治体の関心

二輪車の駐車環境についての自治体の問題意識、路上駐車スペースに対する関心の有無を確認した。

2. ユーザーの意識

二輪車の駐車環境に対するユーザーの意識を確認した。

3. 路上駐車スペース確保へのアプローチ

路上に駐車スペースを確保することが可能かどうか法令を点検し、関係官庁の見解を確認した。

3-1 路上駐車スペースに対する地方自治体の関心

今回の調査では、東京都23区および26市、政令指定13都市に対して、二輪車の駐車に関してどのような問題意識があるか、また、二輪車の路上駐車スペースの導入について関心があるかどうかアンケート調査を行った。

これに回答した各自治体は、二輪車の駐車問題対策については駐車場の整備が困難なこともあり、警察への駐車違反取り締まり要請が中心となっているのが現状である。

(1) 自動二輪車の駐車対策の実施状況

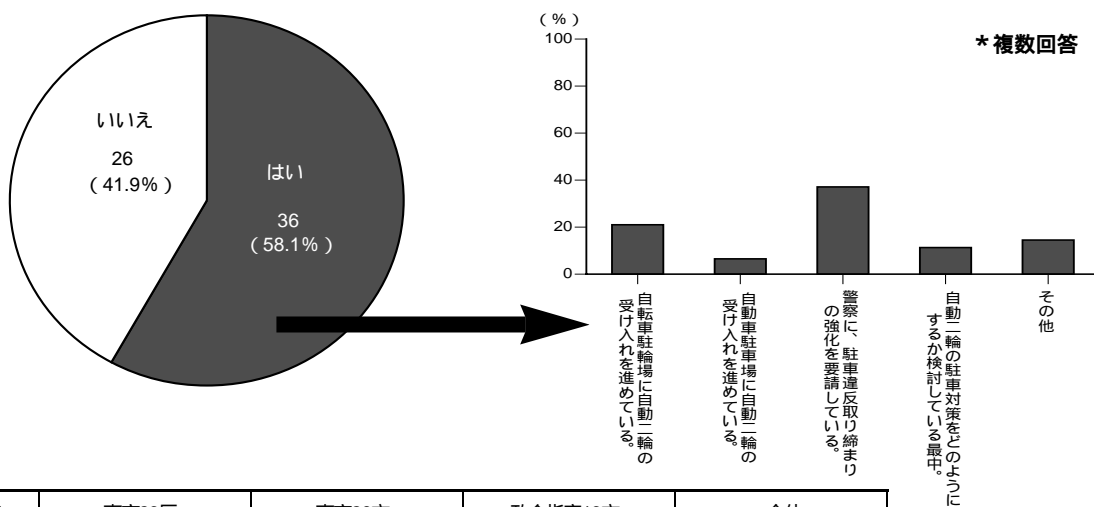
調査ではまず、各自治体が自動二輪車の駐車需要に対して、どのような対策を講じているか尋ねてみた。質問は、「貴自治体では、街なかでの自動二輪の駐車需要に対して、何らかの道路環境施策ないし交通環境施策（駐車対策）を行っておられますか？」というもので、回答は、「はい」と「いいえ」を選択したのち、行っている場合は具体的な施策、行っていない場合はその理由をあげてもらった。

なお、具体的な施策としては、あらかじめ次の項目を選択できるようにした。

1. 自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
2. 自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。
3. 警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
4. 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。
5. その他

結果をみると、取り組みを行っていない自治体よりも、何らかの取り組みを行っている自治体の数が上回ったが、「警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している」のみを選んだ自治体も少なくなく、二輪車の駐車対策に意欲的な自治体は決して多いとはいえない状況である（グラフ17 / 次頁以降・表12～表14）

〔グラフ17〕 問1 自動二輪車の駐車対策を行っているか？ 市区全体（62自治体）の回答集計



問1	東京23区		東京26市		政令指定13市		全体	
はい	13	56.5 %	13	50.0 %	10	76.9 %	36	58.1 %
いいえ	10	43.5 %	13	50.0 %	3	23.1 %	26	41.9 %

[表12] 問1に対する東京23区の個別回答

【質問】貴自治体では、街なかでの自動二輪の駐車需要に対して、何らかの道路環境施策ないし交通環境施策（駐車対策）を行っておられますか？		
千代田区	いいえ	自転車駐車場用地も確保できない状況にある。
中央区	はい	
港区	はい	5.その他（バイク駐車場整備に向けて、道路管理者・警察に協力要請を行っている）
新宿区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
文京区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
台東区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 5.その他（道路分岐点の空きスペースに設置できるかどうか検証中です）
墨田区	いいえ	駐車スペースがない。
江東区	いいえ	
品川区	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
目黒区	はい	4.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	いいえ	施策の優先順位として自転車対策が第一であるため。
世田谷区	いいえ	
渋谷区	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 2.自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 4.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。
中野区	いいえ	来年度より若干の駐車スペースを一部の駅周辺に設ける方向で調整中。
杉並区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 5.その他（法的整備が未整備である）
豊島区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 5.その他（月2回、違法駐車防止の為、啓発活動を池袋駅周辺区域で実施している）
北区	いいえ	北区は駐輪施設が不足しており、バイク置場の設置よりも駐輪場の整備が実務と認識しています。駐輪施設の整備の際に条件が整えば原付置場の確保を検討していきますが、自動二輪については、駅までの交通手段ではなく、目的地までの交通手段と考えているため、駐車場を設置する予定はありません。
荒川区	いいえ	自転車対策を優先せざるをえない。根拠規定がない。
板橋区	いいえ	駐車スペースに余裕のある駐車場にて、暫定的に受け入れている。
練馬区	いいえ	
足立区	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
葛飾区	はい	2.自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 4.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。
江戸川区	はい	4.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。

[表13] 問1に対する東京26市の個別回答

【質問】貴自治体では、街なかでの自動二輪の駐車需要に対して、何らかの道路環境施策ないし交通環境施策（駐車対策）を行っておられますか？		
八王子市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 2.自動車駐車場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 4.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。 5.その他（さらに駐車スペースを増やす方向で検討中）
立川市	いいえ	平成17年度実施に向けて検討中。
武蔵野市	いいえ	自転車駐車場の確保を優先しているため。
三鷹市	いいえ	今後検討していく予定。
青梅市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
府中市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
昭島市	いいえ	切迫した問題は生じていない。 自転車対策で手いっぱい。 自動二輪の前に原付（51～125cc）が問題となりそう。
調布市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
町田市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.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	排気量50ccを超える二輪車の規制は警察の管轄ですので、市では検討していません。
小平市	いいえ	市道のほとんどが幅員の狭い道路のため、駐車対策の検討は不可能です。
日野市	はい	3.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	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
国分寺市	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
国立市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
福生市	いいえ	現在のところ、自動二輪の駐車需要はそれ程多くないため。
狛江市	いいえ	撤去対象外だから。撤去は自転車と原付だけ。
東大和市	いいえ	自転車及び原付の駐輪場対策が急務であるため。
清瀬市	いいえ	駐輪場のスペースの問題、駐車場は立体のため、角度がきつい。
東久留米市	はい	3.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	軌道駅がない。
多摩市	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
稲城市	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
羽村市	いいえ	とくに要望がないため。
あきるの市	はい	5.その他（駅駐輪場においては、50cc以下は一部受け入れている。路上等の違法駐車については、取り締まり強化を要請している）
西東京市	いいえ	市内駅周辺（5駅）の自転車駐車場（50cc原付含む）も十分に整備されていない現状では、自動二輪車の駐車スペースの確保は難しいと考える。

[表14] 問1に対する政令指定13市の個別回答

【質問】貴自治体では、街なかでの自動二輪の駐車需要に対して、何らかの道路環境施策ないし交通環境施策（駐車対策）を行っておられますか？		
札幌市	いいえ	本市は、積雪寒冷地であることから、自動二輪の駐車台数が少ないため、これまで大きな問題となっておらず、対策方針を検討するに至っていない。
仙台市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
さいたま市	はい	5.その他（財団法人が運営する一部駐車場に125cc以下の自動二輪の受け入れを可能にした。今後も検討課題としていきたい）
千葉市	いいえ	法的に対応すべき自転車・50cc未満の原動機付自転車においても駐車需要に対応しきれていないため。
川崎市	はい	5.その他（放置自転車対策に重点を置いているため、すべての自動二輪の駐車対策は行っていないが、原動機付自転車および排気量125cc以下の自動二輪については、自転車駐輪場を利用できる）
横浜市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
名古屋市	いいえ	条例の対象になっていないため。
京都市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 2.自動車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
大阪市	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 5.その他（本市としても自動二輪の駐車問題は課題であると認識しており、対応についての検討が必要であると考えております）
神戸市	はい	3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。 4.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	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。 3.警察に、駐車違反取り締まりの強化を要請している。
北九州市	はい	1.自転車駐輪場に自動二輪の受け入れを進めている。
福岡市	はい	4.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。

(2) 二輪車路上駐車スペースについての関心

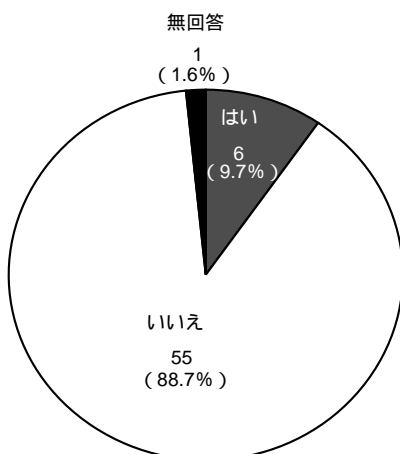
次に、各自治体に対して、二輪車の路上駐車スペースについての関心を尋ねてみた。

すると、実際に自動二輪車の駐車場所を路上に確保しようと検討したことがあると回答した自治体は62団体のうち6団体(9.7%)と、かなり少ない結果であった(グラフ18/表15/次頁・

表16～表17)。

しかし、路上駐車スペースへの関心は決して低いとはいえ、全体の3分の1にあたる21団体(33.9%)が「自動二輪の駐車場所を路上に確保できれば、対策が立てやすい」と考えていることがわかった(次頁・グラフ19/次々頁以降・表18～表20)。

[グラフ18] 問2 自動二輪車の路上駐車スペースの導入を検討したことがあるか？



問2	東京23区		東京26市		政令指定13市		全体	
はい	3	13.0%	2	7.7%	1	7.7%	6	9.7%
いいえ	20	87.0%	23	88.5%	12	92.3%	55	88.7%
無回答			1	3.8%			1	1.6%

[表15] 問2に対する東京23区の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所(一般公共に供する一時貸し駐車スペース)を路上に確保できないか、検討したことはございますか？		
台東区	はい	自動車の路上パーキングを自動二輪に転用するアイデアもでしたが、課金システムが難しそうです。
墨田区	はい	自転車分で手いっぱいのため、自動二輪の分までカバーできない。
渋谷区	はい	法的な位置づけ。
中野区	いいえ	自転車においては検討したことはある。
北区	いいえ	北区は駐輪施設が不足しており、バイク置場の設置よりも駐輪場の整備が実務と認識しています。駐輪施設の整備の際に条件が整えば原付置場の確保を検討していきますが、自動二輪については、駅までの交通手段ではなく、目的地までの交通手段と考えているため、駐車場を設置する予定はありません。

[表 16] 問 2 に対する東京 26 市の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所（一般公共に供する一時貸し駐車スペース）を路上に確保できないか、検討したことはございますか？		
町田市	はい	導入されていない。法令による裏づけが不可能（相当な解釈論が必要）
東久留米市	はい	担当課の調査において、駅・バス停周辺における自動二輪車の放置対策のなかで、駐車スペースの確保については、どのような形で設置するかの方策において、道路環境等の問題から路上に確保することは、都市計画に関する諸状況等から現状では難しいところであります。また、駐車を路上設置することによる公共交通への新たな問題点も考えながら自動二輪車の放置対策として駐車場の設置につき調査研究しております。
府中市	いいえ	現在、放置自転車対策が急務。環境保全の観点から自転車利用を促進。
昭島市	いいえ	貴重な公共空間である路上を私人のために占用させるにはよく検討しなくてはならない。路面に余裕があれば駐輪場利用が優先するかもしれません。コストも問題。

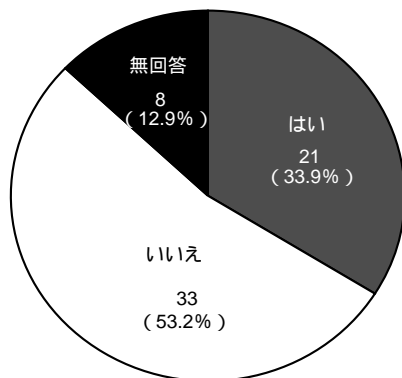
[表 17] 問 2 に対する政令指定 13 市の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所（一般公共に供する一時貸し駐車スペース）を路上に確保できないか、検討したことはございますか？		
北九州市	はい	導入していません（路上に駐輪場所を設ける実験において、警察よりバイクの許可が出なかったため）

なお、路上駐車スペースを検討した台東区、墨田区、町田市、東久留米市、北九州市のいずれも、実際の導入にはいたらず、「法令の裏づけが難しい」「警察の許可が下りない」などの点を課題として指摘している。

問2の設問の回答を見るかぎり、路上駐車スペース導入の検討を行ったことのある自治体はかなり少なかったが、問3の設問で、「路上に駐車スペースを確保できれば、二輪車の駐車対策は立てやすいか？」と尋ねると、関心を示す自治体が増えている。

[グラフ 19] 問 3 自動二輪車の駐車場所を路上に確保できれば、対策は立てやすいか？



問 3	東京23区		東京26市		政令指定13市		全体	
はい	9	39.1 %	7	26.9 %	5	38.5 %	21	33.9 %
いいえ	12	52.2 %	16	61.5 %	5	38.5 %	33	53.2 %
無回答	2	8.7 %	3	11.5 %	3	23.1 %	8	12.9 %

[表18] 問3に対する東京23区の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所を路上に確保できれば、対策は立てやすいと思われませんか？		
千代田区	いいえ	周辺の安全確保、法の整備。
中央区	いいえ	交通渋滞の問題が新たに浮上すると思われるため。
港区	いいえ	安全性(転倒など)の点で課題が残っている。
新宿区	無回答	どちらとも言えない。
文京区	はい	駐車スペースの確保(アメ)と取り締まりの強化(ムチ)の双方が必要である。
台東区	はい	
墨田区	はい	
江東区	いいえ	
品川区	いいえ	国土交通省の見解に「道路に道路附属物として作れる駐車場というのは、道路上、または、道路に接して設けるということになっていて、車道でもない歩道でもないスペースを作る」とある。概して区内道路は、国道、都道を除き幅員が狭く、駐車スペースを道路上に確保するような余地は極めて少ない。
目黒区	はい	
大田区	いいえ	現実の問題として、駐車スペースを道路上に確保するような余地は極めて少ない。
世田谷区	はい	原付は、自転車法により撤去できるため、自動二輪だけが残ってしまう。現状では、自動二輪を撤去することができないため、駐車スペースの整備が必要と思われる。
渋谷区	はい	路外に駐車場の用地がない。
中野区	はい	まず、自転車を優先しているが、自動二輪が可能なら自転車もより可能と想定されるから。
杉並区	はい	
豊島区	いいえ	歩行者、車両等の通行を阻害しないで自動二輪の駐車場所を路上に確保できる場所は非常に少ない。 四輪用パーキングメーターの利用状況を見ると、適正に利用されるか疑問であり、その管理は非常に困難が伴うと予測される。
北区	いいえ	北区は駐輪施設が不足しており、バイク置場の設置よりも駐輪場の整備が責務と認識しています。駐輪施設の整備の際に条件が整えば原付置場の確保を検討していきますが、自動二輪については、駅までの交通手段ではなく、目的地までの交通手段と考えているため、駐輪場を設置する予定はありません。
荒川区	無回答	
板橋区	いいえ	駐車スペースを広くとるため、通行の妨げとなりやすいため。
練馬区	はい	
足立区	いいえ	路上に広いスペースが必要となるが、当区においては適地が少ないため。
葛飾区	いいえ	
江戸川区	いいえ	江戸川区の駅周辺は道路幅も狭く、今でさえ放置自転車の撤去に混迷している中で、新たなスペースの確保は困難と思われる。ただし、道幅の広い所では良いと思われる。

[表19] 問3に対する東京26市の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所を路上に確保できれば、対策は立てやすいと思われませんか？		
八王子市	いいえ	自動二輪車は排気量の大きいものが多く、路上付近の了解が得られにくい。また、重量があるため、倒れると危険である。このようなことから、駐車場所を路上に確保することは難しいと考えます。
立川市	いいえ	
武蔵野市	はい	路上だと公共の用地のため、地代などかからない。
三鷹市	はい	駅前での駐車スペースの確保が困難なため。
青梅市	いいえ	
府中市	いいえ	
昭島市	無回答	切迫した問題となっていないため、深い議論はしていません。民間の時間貸し駐車場を作ってほしいですね。利用者のモラルにも期待したい。
調布市	いいえ	
町田市	はい	さまざまな目的に応じた駐車施設を提供することは、それ自体が優れた対策である。また、違法駐車車両の取り締まり等の意義も強化できる。
小金井市	無回答	
小平市	いいえ	市道のほとんどが幅員の狭い道路のため、駐車スペースは確保できないため。
日野市	いいえ	
東村山市	いいえ	確保できるほどの道路幅員がないため。
国分寺市	いいえ	駐車場所を確保できる広い道路がない。
国立市	はい	
福生市	はい	現状では難しい(幅員の大きい道路が多くないため)と思うが、設置できれば効果はあると思う。
狛江市	はい	立体駐車場と違い、手軽に利用できる。
東大和市	いいえ	路上に確保すると放置を助長することにつながる。まず、道路外の駐車場確保が先決。
清瀬市	いいえ	道路幅がせまい。
東久留米市	はい	自動二輪車の駐車場所を路上に確保することができれば、駐車場所の用地確保に関する問題もなく効果的な対策であると思われませんか。その他、公共交通のなかで駐車場を整備する施策に際し、保管場所の効果的な設置を検討することで、無謀ドライバーの減少効果につなげることができ、路上設置の施策が立てやすいと思われませんか。
武蔵村山市	いいえ	
多摩市	いいえ	
稲城市	いいえ	
羽村市	無回答	自動二輪対策については未検討であるのでわかりません。
あきるの市	いいえ	その手軽さから、路上に確保したとしてもその場所に置くとは考えにくい。各施設に駐輪場が確保されないと解決されないと考える。
西東京市	いいえ	

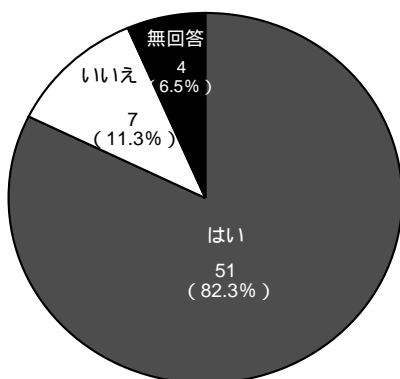
【表20】問3に対する政令指定13市の個別回答

【質問】自動二輪の駐車場所を路上に確保できれば、対策は立てやすいと思われますか？		
札幌市	いいえ	自動二輪は、大型化の傾向にあるため、路上駐車では大きな効果は得られないと考えている。また、道交法との問題（駐車違反）もある。
仙台市	いいえ	施策の基本方針が“路上の放置自転車・自動二輪車をなくしていく”というものなので。
さいたま市	無回答	
千葉市	はい	
川崎市	はい	用地費が必要ないため、駐車場所の整備がしやすいが、川崎市には適地がない。利用者の観点からも需要があり、稼働率も高いと考えられる。
横浜市	いいえ	本市では、歩道幅員が十分に確保されていない状況の中で、安全で快適に移動できる歩行空間ネットワークを形成する必要がある。
名古屋市	はい	用地の確保の必要がなくなるため。
京都市	無回答	
大阪市	無回答	
神戸市	いいえ	
広島市	いいえ	路上への設置は、景観上好ましくないため、まずは自動車駐車場に自動二輪を受け入れるべきと考えます。
北九州市	はい	
福岡市	はい	自動二輪車は目的地近くまで乗りつけることが想定されるため。

(3) 二輪車駐車場の整備への理解

さらにこの調査では、路上駐車スペースに限らず、路外施設も含めて二輪車の駐車場所を確保することに必要性を感じているかどうか尋ねた（グラフ20 / 次頁以降・表21～表23）。また今後、二輪車の駐車場を拡充するためにはどのような条件が必要かもあげてもらった。

【グラフ20】問4 路上、路外を問わず街なかに自動二輪車の駐車場所は必要か？



問2	東京23区		東京26市		政令指定13市		全体	
はい	21	91.3 %	18	69.2 %	12	92.3 %	51	82.3 %
いいえ	1	4.3 %	6	23.1 %	0	0 %	7	11.3 %
無回答	1	4.3 %	2	7.7 %	1	7.7 %	4	6.5 %

[表21] 問4に対する東京23区の個別回答

【質問】今後、路上にかぎらず、路外施設も含めて、街なか自動二輪の駐場所も必要だとお考えになりますか？		
千代田区	はい	採算性と違法駐車取り締まりの強化が必要と思われます。
中央区	はい	目的地から少し離れると違法に駐車されてしまうため、需要に合った土地の確保と、それに関連した法令整備や補助制度の導入。
港区	はい	法整備、規制緩和、土地の確保など。
新宿区	はい	警察の協力および努力が絶対に必要である。
文京区	はい	
台東区	はい	駐車場整備時、一定の割合の自動二輪スペースの義務化。
墨田区	はい	行政まかせではなく、集客施設も規制以上の駐輪・駐車スペースを確保する。
江東区	はい	警察による駐車違反取り締まりの強化と民間駐車場の整備。
品川区	はい	法令整備（特に車庫法の導入）。
目黒区	はい	警察等との連携。
大田区	はい	法整備、補助制度、警察の対応など総合的な対策が必要と考えられるが、道路上に駐場所を作るという安易な発想には疑問を感じる。
世田谷区	はい	現在、自転車や自動車は法で定められているのに、自動二輪が抜けていて置場が整備されていない。
渋谷区	はい	用地確保。
中野区	はい	警察との調整が難しい。 近隣住民との調整。 自転車利用者との調整（併設の場合）。
杉並区	はい	
豊島区	はい	四輪車同様、購入時における駐場所の確保の義務化。 二輪駐場所経営における採算性確保のための調査研究と二輪駐場所設置・改修時における補助制度の導入。 利用時における適正駐車の実践と徹底した取り締まりの強化。
北区	いいえ	北区は駐輪施設が不足しており、バイク置場の設置よりも駐輪場の整備が責務と認識しています。駐輪施設の整備の際に条件が整えば原付置場の確保を検討していきますが、自動二輪については、駅までの交通手段ではなく、目的地までの交通手段と考えているため、駐場所を設置する予定はありません。
荒川区	無回答	
板橋区	はい	
練馬区	はい	
足立区	はい	地方公共団体、道路管理者等の行政機関の役割について、法的な位置づけを明確にすること。
葛飾区	はい	法令整備。補助制度の導入。
江戸川区	はい	自動二輪（単車）も駐場所法の対象とすべく法改正し、法または条例等による税制の優遇ならびに新規設置もしくは改修工事への補助をする。 建築基準もしくは都道府県の条例による附置義務の強化ならびに附置義務違反者への罰則規定も制定する。 道路交通法の規制緩和も一考ではあるが、「ルールなき駐車は最悪の結果となる」と考える。放置自転車のことも考慮した場合、六本木の二輪駐場所のように固定式で有料にすべきと考える。それを道路上で他の交通の支障にならない特定エリアに設置するのであればドアツードアの単車本来の機能が活かされると考える。

[表 22] 問 4 に対する東京 26 市の個別回答

【質問】今後、路上にかぎらず、路外施設も含めて、街なかに自動二輪の駐場所も必要だとお考えになりますか？		
八王子市	はい	自動車や自転車および125ccまでの自動二輪の受け入れはしているが、126cc以上のものについては、消防法の関係から自転車駐場所で受け入れられないのが現状ですので、これが緩和されることを期待します。
立川市	はい	法的整備。
武蔵野市	はい	用地の確保が重要だが、そのための商店の土地提供への理解が重要である。
三鷹市	はい	
青梅市	はい	法令整備。
府中市	はい	駅利用者および買い物利用者、それぞれ受け入れる側のキャパシティの確保が必要である。その設置については、何らかの強制的な法整備が必要と考える。
昭島市	無回答	本設問については議論しなかったが、将来的には必要か。ただし、原付や自転車等より普遍的な利用が優先すると考えます。昨今の経済状況から財政的にも厳しいものがあります。設置であれば有料となりますが、この管理運営はたいへんな経費を要しますので、市でも対応は慎重になる気がいたします。貴会にて設置例はありまじょうか？
調布市	いいえ	
町田市	はい	法令整備を含めた規制緩和。
小金井市	無回答	
小平市	はい	
日野市	はい	法令整備がとくに必要と考える。
東村山市	はい	補助制度の導入、採算性。
国分寺市	はい	行政の責任ですべて解決すべきとは考えない。鉄道事業者、商業施設等が自転車駐場所とともに一定程度の二輪駐場所を設ける法的整備が必要である。
国立市	はい	現在、国立市においても路上での自動二輪車の駐車に対し、さまざまな対策を検討してきましたが、実際に路上に駐車するためには、法令整備や警察等の調整が必要であると思います。
福生市	いいえ	費用対効果の点から、現在のところ検討していません。
狛江市	はい	狛江市の場合、市所有の土地がなく、地主さんに借りる土地もなく、また、歩道・車道も狭く駐場所確保はむずかしい。
東大和市	はい	
清瀬市	いいえ	自動二輪車の台数が少ない。
東久留米市	はい	道路によっては、緊急車両の通行障害の問題も惹起されることがあるので、路外施設も含めた自動二輪車の駐場所の確保は必要と思います。そのためには、設置費用について補助制度の導入・民間運営になれば駐場所運営の採算性の条件が必要になってくると思われます。
武蔵村山市	いいえ	市内施設には、十分な駐車スペースがある。
多摩市	はい	四輪駐場所に自転車・二輪車が駐車出来るよう国レベルの補助制度などが必要。
稲城市	いいえ	
羽村市	いいえ	当市では、自動二輪の駐場所より自転車・原付駐車場の需要が多くて、そちらの問題を解消することが先決と考えています。
あきるの市	はい	
西東京市	はい	

〔表23〕 問4に対する政令指定13市の個別回答

【質問】 今後、路上にかぎらず、路外施設も含めて、街なかに自動二輪の駐車場所も必要だとお考えになりますか？		
札幌市	無回答	現在、自動二輪を受け入れている駐車場は極めて少ない。また、駐車場法は自動二輪を対象としていないことから、法令整備により、自動二輪受け入れ施設の基準づくりや受け入れ施設を増加させることが必要であり、これを合わせて警察等による駐車違反取り締まりの強化が必要であると考えている。
仙台市	はい	事業者（店舗、事務所等）の放置防止、駐輪場確保の意識形成。
さいたま市	はい	自転車および原付（50cc以下）の駐輪場を設置していますが、空きがない駐輪場も多く、スペースの確保が難しい。
千葉市	はい	道路法の改正、大店法等の必要規制における自動二輪駐車場の位置づけ、警察の取り締まり強化など。
川崎市	はい	駐車場所（用地）の確保。 円滑な道路交通と交通安全を確保するため、設置場所等を警察と慎重に協議する必要がある。
横浜市	はい	本市では、自転車等（125cc以下バイク含む）の放置対策を優先的に進めており、公共機関への転換も含めて相互の連携が必要である。
名古屋市	はい	法令整備、補助制度の導入、採算性、規制緩和、警察等ほかの行政機関の協力が必要と思われる。
京都市	はい	
大阪市	はい	自動二輪の駐車場所確保については、目的施設での対応が基本であると考えていますが、本市としても駐車場所確保のために必要な条件も含めて、今後、自動二輪の駐車対策について対応の検討が必要と考えています。
神戸市	はい	法令整備、警察等ほかの行政機関の協力。
広島市	はい	現行の駐車場法では、自動二輪の受け入れができないが、法令整備を行うことにより、届出駐車場の受け入れが可能と考える。
北九州市	はい	法令整備を含めた、問題意識を持つことだと思います。
福岡市	はい	法令整備。

結果をみると、自動二輪車の駐車場所の確保については8割近い自治体が必要性を感じており、問題意識は高まっているものとうかがえる。それにも関わらず実際の整備が大きく立ち遅れているのは、取り組みを進めるうえで障害となっている要因がさまざまにあるからと考えられる。それぞれの自治体が指摘しているように、法整備、補助制度の充実、警察との協力、用地の確保、採算性の確保、消防法や『道交法』の規制緩和など、課題となっている事柄は多く、“二輪車駐車場の整備マニュアル”といったようなノウハウや情報の共有化が求められる。

二輪車の路上駐車場に関しても、そもそも都市の道路環境のなかにどのようなレイアウトが可能か、具体的なイメージをふまえた議論を行っていくことで事例の創出につなげていくべきであろう。

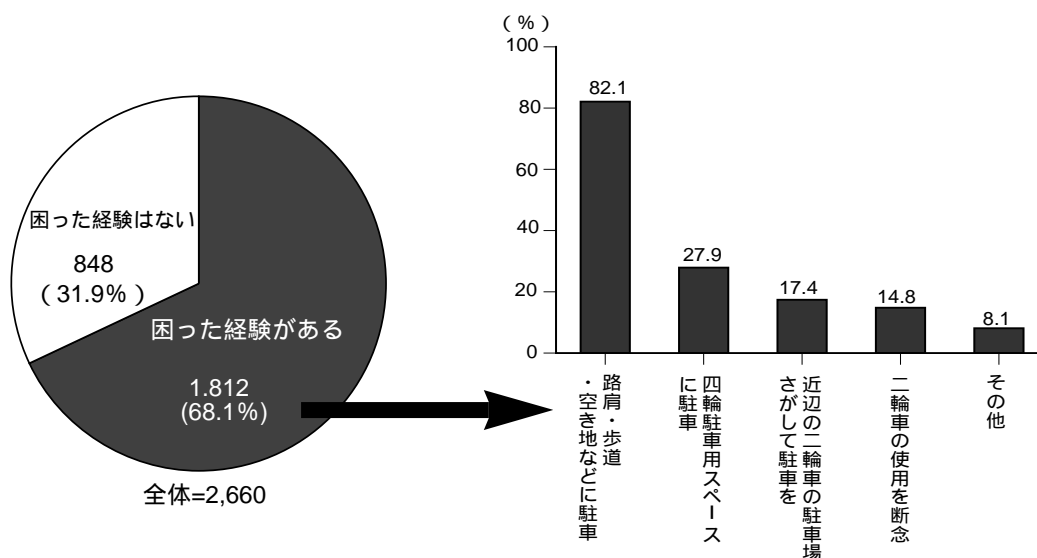
3-2 二輪車ユーザーの意識

二輪車は目的地にわずかな空きスペースがあれば駐車が可能なことや、二輪車を受け入れる駐車場が少ないことなどから、ユーザーには、自動車駐車場や自転車駐車場を探して二輪車を止めようという意識は、習慣としては備わっていないと考えられる。

したがって、目的地に適当な空きスペースがないとなると、近くの車道あるいは歩道に駐車するというパターンが一般的になってしまっている。

NMCA が2003(平成15)年に実施した調査によると、対象となった自動二輪車ユーザー2,660人のうち、「二輪車を利用し、目的地で駐車するスペースがなく、困ったことがある」と回答したのが1,812人(68.1%)であった。その1,812人のユーザーのうち、困ったすえに「路肩・歩道・空き地などに駐車する」と回答したのが全体の82.1%におよんでいる(グラフ21)。

[グラフ21] 目的地で駐車場所がなくて困った経験の有無(2003年)



NMCA 日本二輪車協会『二輪車駐車場調査』より

調査概要：2002(平成14)年9～10月にかけてNMCAのインターネットホームページ上で行ったアンケート調査。不特定多数の者が回答でき、自動二輪車利用時の経験について尋ねた質問には、2,660人が回答を寄せた。

3-3 路上駐車スペース確保へのアプローチ

二輪車は車体がコンパクトで機動性が高いことから、目的施設へのアクセスが容易で、敷地にわずかな空きスペースがあれば駐車できるメリットがある。

しかし、公共駐車場を整備する立場にある自治体からは、「用地を確保するのは難しい」との切実な事情も伝わってきており、路上駐車スペースが導入できるなら二輪車の駐車対策はしやすくなるとの考えも、自治体のなかに少なくないことが今回明らかになっている。

二輪車の特性を踏まえて、現実的に駐車需要が高く、路上駐車が多い場所では、路上駐車スペースを導入することで、交通の秩序を維持することは可能と考えられる。また、そうした駐車施設を有効にレイアウトすることで、安全と円滑な交通の流れを阻害する路上駐車車両の削減につながり、交通管理の面からも積極的に活用できる可能性は高い。

そこで、道路上に二輪車の駐車スペースを設けることは可能か、法令を点検し、警察庁、国土交通省からも見解をヒアリングした。

路上駐車スペースの確保の可能性として現行法下で考えられるのは、(1) 時間制限駐車区間(パーキング・メーター)の活用(『道交法』)、(2) 「駐車可」の標識による駐車場所の指示(『道交法』)、(3) 道路附属物としての自動車駐車場(『道路法』)、(4) 路上駐車場(『駐車場法』)の4つのアプローチである。

(1) 二輪車用パーキング・メーターの設置

時間制限駐車区間に置かれるパーキング・メーターやパーキング・チケットは、2002(平成14)年3月末現在、全国で合計3万7,311台分の枠数を供用している。パーキング・メーターだけの数字をみると、2万5,859基にのぼり、その約7割は東京都内に設置されている。

誤解されることも多いが、パーキング・メーターは厳密には駐車場ではなく、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間ということになる。

時間制限駐車区間は、原則的には幹線道路以外の道路に指定されるもので、パーキング・メーターやパーキング・チケットの発給設備を設置して駐車 of 適正を確保する。

現状では、四輪車が1台駐車できるスペース(長さ3.5~6.5m×幅1.7~2.5m)が車道の左側端に沿って白線で区画されている。現状でもこの枠内に二輪車を1台、道路に沿った形で駐車することは可能。しかし、そうしたルールは一般に認知されておらず、二輪車利用者が使用しているケースはほとんどない。

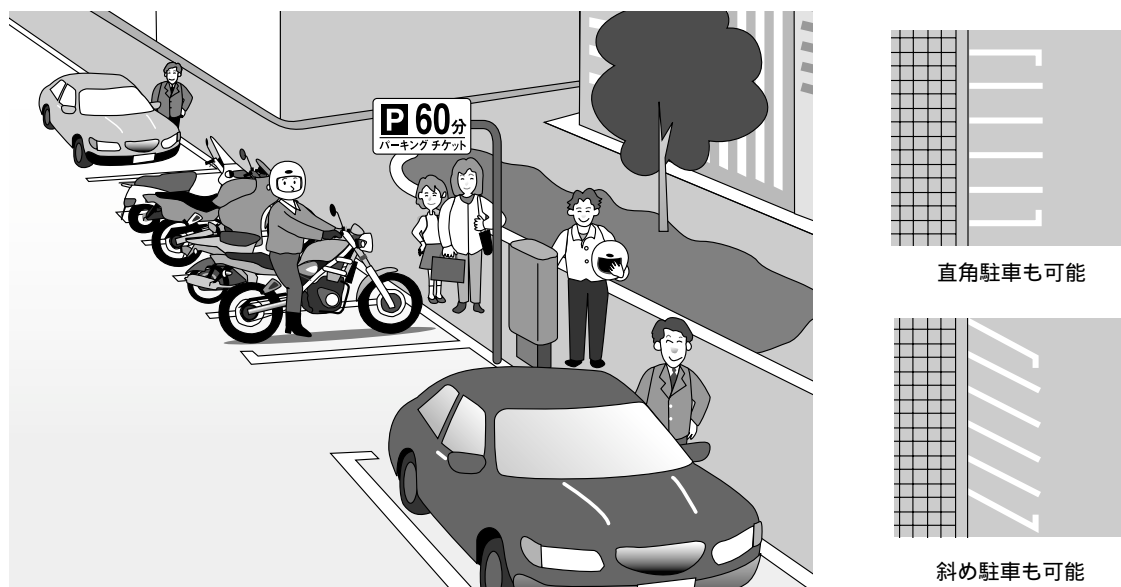
このため、道路空間を効率的に活用するには、駐車の方法を道路に対して斜めか、直角にレイアウトして、四輪車1台分のスペースに二輪車数台分の駐車枠を確保することが考えら

れる。こうすることによって、二輪車利用者が、二輪車用に設定されたパーキング・メーターであることを認知しやすくなり、近辺の二輪車の違法駐車削減につながることを期待できる(図2)。

また、二輪車用に必要なスペースが明確になれば、時間制限駐車区間について四輪車の駐車枠をとってから、端数として残る部分などを二輪車用にあてがうなど、道路の状況に応じた柔軟な導入も可能であると考えられる。

課題として、駐車時の徴収料金がパーキング・メーター管理に関わる“手数料”であるため、駐車時間や車種に応じた金額の設定ができないことである。これについては検討する必要があると考える。

[図2] 二輪車用パーキング・チケットの駐車指定方法(イメージ)



(2)「駐車可」の標識による駐車場所の指示

二輪車の駐車需要が高く、路上駐車の多い場所では、交通の状況を踏まえて、「駐車可」の指示標識を設置し、二輪車の駐車を積極的に認めるという考え方もある。路上に標識1本と白線の区画で済むことから、コストもかからずに駐車スペースの確保が可能である。

路上駐車の多い場所を二輪車用の駐車スペースに“追認”するには抵抗もあるが、交通の秩序回復には大きく効果を発揮すると期待できる。欧州などでとられている路上駐車スペースはこうした方法と思われ、ほとんどが無料の供用となっている。

路上駐車スペースの確保と交通管理	
駐車場整備に関する基本的な考え	<ul style="list-style-type: none"> 警察行政は、駐車場整備の観点よりも、安全で円滑な交通を確保した上で、どのような駐車方法があるかを検討する立場にある。
駐車禁止規制についての趨勢	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法は公安委員会がほとんどの権限を持ち、一部の権限が警察署長にある。 現在、全国的に、駐車需要があっても交通の流れに影響が少なく、安全円滑に支障がない場所については駐車禁止規制を解除する方向で検討している。 駐車禁止の規制があるところでも、道路環境、交通環境、構造、二輪の駐車需要といったすべてを勘案し、交通に支障がないと判断できる場合には、二輪車の規制は解除できる。
路上駐車場の導入について	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者と都道府県公安委員会で調整を行う。
パーキング・メーター等の利用について	<ul style="list-style-type: none"> 二輪車は車両なので、パーキング・メーターに駐車できる。 運転者はパーキング・メーターをただちに作動させ、ワクの中に1台だけ駐車すれば問題ない（複数台数は不可。駐車方法の指定に従って止めなくてはならない）
二輪車用のパーキング・メーターについて	<ul style="list-style-type: none"> 二輪車用にパーキング・メーターを設置するのは技術的には可能だが、整備に費用のかかることであり、簡単にはいかない。 徴収している金額（60分/300円）は駐車料金ではなく、パーキング・メーターの作動手数料。車種によって金額に差が生じる性質のものではない。
歩道上への駐車について	<ul style="list-style-type: none"> 歩道上への車両の駐車は、駐車方法違反となる。 歩道上であっても「駐車可」の指示標識を用いて、車両の駐車を認めることはできるが、導入できる条件がそろうのは極めて難しいと考えられる。
デッドスペースの活用	<ul style="list-style-type: none"> 現行の法律でも、環境が整い、交通の安全円滑に支障がないことが認められれば、路上に駐車スペースを作ることは可能。 とくにデッドスペースをどのように活用するかという提案がなされれば、交通や人の流れを総合的に勘案して、二輪車が止まれるように駐車方法を指定するなどして「駐車可」とすることはできる。

(3) 道路附属物としての路上自動車駐車施設

『道路法』に規定されている道路附属物としての自動車駐車場とは、道路管理者が設けるもので、道路上または道路に接して設置される。一定以上の規準に達する規模の駐車場であれば特定交通安全施設等整備事業の補助を受けて整備できるメリットがある。

しかし、この法律を根拠として、駐車場施設を路上に導入した事例は極めて少ないため^(次頁・表24)、実際に二輪車の駐車場を路上に確保することができれば、ひとつのメルクマールとなり得る。

法律を読む限り路上駐車場のイメージが描きにくいのが、1991(平成3)年の『道路法』改正にあたって出された「道政発第58号(建設省道路局長通知)(11月1日付)」では、次のように述べている。

路上駐車施設について(平成3年11月1日道政発第58号)

路上駐車施設の蔓延を防止し、道路の安全かつ円滑な交通を確保するため、道路管理者が交通に支障を及ぼさない構造の道路上の自動車駐車場を整備できるものとし、このため、道路上に道路管理者が設ける自動車駐車場(以下「路上駐車施設」という。)を道路の附属物として位置づけたものである。

路上駐車施設は、主として幹線道路において、路外駐車場では対応できない短時間の駐車需要に対応し、かつ、路上駐車が道路交通に支障を生じさせないように、道路の附属物として車道と分離した構造により設置されるものである。

したがって、路上駐車施設の設置については、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止する観点から、当該地域の駐車需要、路外駐車場の整備促進、都市計画、対象道路の機能等に配慮して、必要やむを得ない短時間駐車需要に応ずるため、これを行うものである。

また、1997(平成9)年5月16日には「道政発第57号」(建設省道路局路政課長通知)が出され、路上駐車場について、次のように説明がなされている。

路上駐車施設について(平成9年5月16日道政発第57号)

路上駐車施設は、車道上に設けられるものではなく、車道とは、さくその他これに類する工作物により分離された形態であるものであること。

なお、路上駐車施設の車道との分離の構造、入口、出口の構造、設置する地域・道路等の基準については、別途通達する。

「別途通達する」とされた通知はその後行われておらず、分離構造などの基準にはいまだ明確なものはない。このため、安全円滑な交通を保持できるようなレイアウトと分離設備を用いて整備を行う必要がある。また、車道上ではない道路上という考え方からすると、バスの停留所のようなスタイルで、なおかつ車道とはさくなどで分離されている駐車スペースが想像できる。

路上駐車スペースの確保と『道路法』(国土交通省の見解)	
駐車場整備に関する基本的な考え	<ul style="list-style-type: none"> ・道路法からいえば、自動二輪は自動車駐車場に止めてほしい。 ・その整備に対して国土交通省としては補助制度を行っている。
路上駐車場の導入について	<ul style="list-style-type: none"> ・欧州の路上駐車スペースと同様のスタイルの駐車場所を設けることは現行法上でも可能。 ・道路法の路上駐車場には、細かい規定が設けられていない。このため、道路スペースの余裕や交通安全上の問題などを総合的に勘案した上で、設けることができる。 ・道路附属物としての駐車場をつくる場合は、道路管理者と交通管理者とが協議することになっている。
路上駐車場のイメージについて	<ul style="list-style-type: none"> ・道路附属物として作る駐車場というのは、道路上または道路に接して設けることになっており、車道でも歩道でもないスペースに作るという考え。つまり、駐車場が車道や歩道から分離された構造である必要がある。 ・白線で描いただけのスペースでは、“分離”とは認められないと考える。 ・“分離”の具体的構造については、“柵”や“段差”ということも考えられるが、要するに“道路の本線の交通流との兼ね合い”の判断になる。 ・分離構造の基準について通達が出される予定は、現在はない。

[表24] 路上駐車場の設置状況(2003年)

都道府県	都市名	区分 (駐車場整備地区)	設置主体	設置台数	駐車可能時間	料金	駐車方式	管理主体
北海道	札幌市	駐車場法 (札幌圏都市計画)	札幌市	27	8:00~19:00 (5~10月) 8:30~19:00 (11~4月)	150円/30分	直角	札幌市
青森県	青森市	道路法 (青森都市計画)	青森市	68	9:00~19:00	210円/60分	60度	青森交通安全協会
茨城県	水戸市	道路法 (赤塚駅周辺)	水戸市	19	終日	無料(30分まで) 100円/60分まで 以降300円/60分	直角	(財)水戸市商業・ 駐車場公社
埼玉県	朝霞市	道路法	朝霞市	12	終日	200円/30分	直角	朝霞市
福井県	福井市	駐車場法 (福井都市計画)	福井市	67	終日	無料(30分まで) 以降100円/30分	60度	福井市公共施設等
広島県	広島市	駐車場法 (広島圏都市計画)	広島市	908	9:00~22:00	150円/30分(120分まで) 以降170円/30分	75度、 直角	都市整備公社 鉄道弘済会
鹿児島県	鹿児島市	駐車場法 (鹿児島県都市計画 駐車場整備地区)	鹿児島市	95	9:00~22:00	100円/30分	直角	鹿児島市

(社)立体駐車場工業会『自動車駐車場年報』

(4) 『駐車場法』の定める路上駐車場

『道路法』の路上駐車施設と『駐車場法』の路上駐車場との違いは、前者は道路管理者が設置するものであるのに対して、後者は地方公共団体が設置するもの。

また、『道路法』の路上駐車施設が、車道や歩道と分離したレイアウトを必要とするものであるのに対し、『駐車場法』の路上駐車場は車線上に区画を限って設けるスタイルなため、イメージとしてはパーキング・メーター（時間制限駐車区間）に近い。

『駐車場法』の路上駐車場の配置や規模の基準は、政令によって定めがある。

国土交通省の見解から考えて、自動車を対象とした路上駐車場に、自動二輪車を駐車することは問題がなさそうである。

しかしながら、『駐車場法』の用語の定義から自動二輪車が除外されていることから、この法律をもとに、自動二輪車専用あるいは原付を含めた二輪車専用の路上駐車場を整備することが可能かどうかについては、今後、検討が必要であると考えられる。

路上駐車場の配置及び規模の基準（駐車場法施行令）	
2条	法第4条第2項第4号に掲げる路上駐車場の配置及び規模は、次に掲げる基準によるものとする。
同1号	路上駐車場は、駐車場整備地区内及びその周辺にある路外駐車場その他の自動車の駐車のために供される施設又は場所との関連を考慮してその配置及び規模を定めるとともに、駐車場整備地区内におけるその適正な分布を図ること。
同2号	路上駐車場は、主要幹線街路に設置しないこと。ただし、分離帯その他の道路の部分で道路の交通に支障を及ぼすおそれの少ないものに設置するときは、この限りでない。
同3号	路上駐車場は、歩道と車道の区別のない道路に設置しないこと。ただし、幅員が8メートル以上ある道路の歩行者の通行及び沿道の利用に支障を及ぼさない部分に設置するときは、この限りでない。
同4号	路上駐車場は、歩道と車道の区別のある道路にあつては、その車道の幅員が6メートル未満の道路に設置しないこと。
同5号	路上駐車場は、縦断勾配が4パーセントを超える道路に設置しないこと。ただし、縦断勾配が6パーセント以下の道路で、歩道と車道の区別があり、かつ、その車道の幅員が13メートル以上のものに設置するときは、この限りでない。
同6号	路上駐車場は、陸橋の下又は橋に設置しないこと。
同7号	路上駐車場は、道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条各号に掲げる道路の部分又は同法第45条第1項第1号若しくは第3号から第5号までに掲げる道路の部分に設置しないこと。
同7号	路上駐車場は、当該路上駐車場を設置する道路の幅員及び交通の状況に応じ、車両の通行に必要な幅（少なくとも3.5メートル）の道路の部分を保つように設置すること。

路上駐車スペースの確保と『駐車場法』（国土交通省の見解）	
駐車場整備に関する基本的な考え	<ul style="list-style-type: none"> ・『駐車場法』は、道路の円滑な交通を保つという観点から、道路の通行を阻害する自動車を対象としている。 ・市町村では、自転車の放置問題が深刻な場合が多い。自動二輪車の問題がどの程度優先されるかは、地域ごとに温度差がある。 ・自動二輪車に問題意識をもつ地方公共団体は、独自に条例を作っている。条例で自動二輪車を対象としても法に抵触することはないので、必要があれば積極的に進めるべき。 ・自動二輪車駐車場について、補助事業の整備要望があればサポートできると考えている。 ・自治体と意見交換しながら国としても必要な部分は受け止めたい。 ・駐車場への自動車以外の車両の受け入れは、とくに制限しているものではない。
路上駐車場の導入について	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場については、二輪車に限らず、基本的に路外で対応したい。 ・財源は限られており、第一義的には少ないとされる道路スペースを作ることであり、道路上に駐車スペースを作るという発想をもつのは難しい。 ・歩道に二輪車の駐車スペースを作るというのは例外的な話で、暫定的なものとする。

(5) 路上駐車スペースに関する法令の比較

『道路法』の路上駐車施設、『駐車場法』の路上駐車場、『道交法』による時間制限駐車区間の法令に関する概要をまとめると以下のとおりとなる。

	道路法	駐車場法	道路交通法
名称	<p>路上駐車施設 道路法第2条2項6 (道路の附属物) 「自動車駐車場で道路上に、道路管理者が設けるもの」</p>	<p>路上駐車場 駐車場法第2条1項 (路上駐車場) 「駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもの」</p>	<p>時間制限駐車区間 道路交通法第49条 (時間制限駐車区間) 「公安委員会は、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間(以下「時間制限駐車区間」という。)について、当該時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するため、パーキング・メーター(総理府令で定める機能を有するもの)に限る。以下同じ。)を設置し、及び管理するものとする。」</p> <p>第2項 (パーキング・チケット) 「公安委員会は、...パーキング・メーターを設置することが適当でないと認めるときは、前項の規定にかかわらず、パーキング・チケットを発給するための設備で総理府令で定める機能を有するものを設置し、および管理することができる。」</p>
設置主体	<p>道路管理者 道路法第2条2項 「自動車駐車場で道路上に、道路管理者が設けるもの」</p>	<p>地方公共団体 駐車場法第5条 (路上駐車場の設置) 「...駐車場整備計画が定められた場合においては、地方公共団体は、...路上駐車場を設置するものとする。」</p>	<p>公安委員会 道路交通法第49条 「公安委員会は、...」</p>
設置場所	<p>車道以外の道路上 道路法第2条2項6 「自動車駐車場で道路上に設けるもの」</p> <p>平成9年5月16日 建設省道政課長通達 「車道上に設けられるものでなく、車道とは、さくその他これに類する工作物により分離された形態であるものであること」</p>	<p>道路上(走行車線上) 駐車場法第2条1項 「路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される...」</p>	<p>道路上(走行車線上) 道路交通法第49条 「...時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区画(以下「時間制限駐車区間」という。)について、...」</p>

<p>設置路線・箇所</p>	<p>主として幹線道路 平成3年11月1日 建設省道政発第58号 道路局長通達 「...路上駐車施設は、<u>主として幹線道路において、...</u>」</p>	<p>駐車場整備地区内の、原則、幹線街路以外の道路 駐車場法第2条1項 「<u>路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に...</u>」 駐車場法施行令第2条 二 路上駐車場は、<u>主要幹線街路に配置しないこと</u>。ただし、分離帯その他の道路の部分で道路の交通に支障を及ぼすおそれの少ないものに設置するときは、このかぎりでない。</p>	<p>原則として幹線道路以外 (昭和61年5月14日覚書) 警察庁交規発第13号 建設省都政発第61号 建設省道交発第51号 「<u>原則として、幹線道路以外の道路であること</u>。 ただし、幹線道路であっても交通量に比して著しく車道幅員に余裕があり、かつパーキング・メーター等を設置しても当該道路の交通の円滑と安全に支障がない場合は、設置できるものとする。」</p>
<p>構造等</p>	<p>工作物により車道と分離した構造 平成9年5月16日 建設省道政発第57号 道路局路政課長通達 「...車道とは、<u>さくその他これに類する工作物により分離された形態であるもの</u>であること」</p>	<p>道路上の区画 駐車場法第2条1項 「<u>路上駐車場 駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される...</u>」 同第8条 (路上駐車場の表示) 「<u>道路管理者は、道路法第45条の規定による道路標識及び区画線を設けなければならない</u>」</p>	<p>道路上の標識(区画) 道路交通法第49条 「<u>公安委員会は、...道路標識等により指定されている道路の区間...</u>」 道路交通法第49条の2 3 車両は、<u>時間制限駐車区間においては、駐車につき道路標識等により指定されている道路の部分及び方法でなければ、駐車してはならない</u>。</p>
<p>料金徴収の根拠</p>	<p>道路法第24条の2 (自動車駐車場の駐車料金及び割増金) 「<u>道路管理者(指定区間内の国道にあっては国、...)は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあっては、政令)で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。</u>」</p>	<p>駐車場法第6条 (路上駐車場の駐車料金及び割増金) 「<u>前条第1項の規定により路上駐車場を設置する地方公共団体(以下「路上駐車場管理者」という。)は、条例で定めるところにより、同項の規定により設置した路上駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。</u>」</p>	<p>道路交通法第113条 (道路使用許可等の手数料) 第2項 「<u>都道府県は、条例で定めるところにより、第49条第1項のパーキング・メーターを作動させようとする者又は同条第2項のパーキング・チケット発給設備によりパーキング・チケットの発給を受けようとする者から手数料を徴収することができる。</u>」</p>
<p>管理・運営</p>	<p>兼用工作物管理協定などにより、委託が可能</p>	<p>管理委託、兼用協定などにより、委託が可能</p>	<p>交通安全協会等の公益法人に委託が可能 道路交通法49条4 「<u>公安委員会は、...設備の管理に関する事務並びに前項に規程する措置に関する事務の全部又は一部を総理府令で定める者に委託することができる</u>」 道路交通法施行規則第6条の8 「<u>公益法人で、公安委員会が認める者とする。</u>」</p>

『道路法』の路上駐車施設、『駐車場法』の路上駐車場、『道交法』による時間制限駐車区
間を整備するうえでのメリットとデメリットを次にまとめる。

= メリット、 = デメリット

比較項目	路上駐車施設	路上駐車場	時間制限駐車区間
法的位置づけおよび 計画策定	道路法で道路付属物の自動車駐車場として担保 必要な道路機能の確保を 実現する法的根拠が明確	都市計画法で都市交通施設として担保 駐車需要に応じ、路外駐車場とのバランスで定めるため、暫定的 道路機能面からの計画は本来なされない 新設、廃止には、駐車場整備計画変更の手続きが必要	都道府県公安委員会規制としての法的担保
設置場所、構造上	車道と物理的に分離するため、歩行者・自転車などを含む他の交通の 障害になることが防げる 車道と分離するための道路の改良費が必要となり、他の対策に比べ費用がかかる	路面に区画線のみで分離した場合、自転車・歩行者を含む他の交通にも共用する空間となり、通行障害を発生させる場合もある 路上駐車施設に比べ、比較的安価、ただし、物理的に分離した構造とすることも可能であるが、この場合は路上駐車施設との整備費の差はない	路面に区画線のみで分離した場合、自転車・歩行者を含む他の交通も共用する路面であり、通行障害を発生させる場合もある 比較的簡易に設置することが可能
料金の設定	駐車時間に応じた使用料であることから、駐車時間に応じて料金単価を変更する料金施策の実施も可能	駐車時間に応じた使用料であることから、駐車時間に応じて料金単価を変更する料金施策の実施も可能	一定時間以上の継続利用はできない(違法駐車になる) 都道府県の手数料条例によって定められているため、個々の駐車時間に応じた料金単価は変更できない
管理運営上	車道と分離された道路付属物であり、車止めなどの固定施設の設置が可能で、料金未収の対応が可能 管理運営のための新たな体制整備が必要	走行車線上に設置するため、車止めなどの固定施設を設置できない 管理委託などにより、料金徴収の徹底を図っているものの、未収も発生	柵などの工作物を設置できない 適正な利用の担保には人的取締りが必要
整備手法	道路特別会計による交通安全施設等整備事業であり、国庫補助(1/2)の特例対象	自治体単独事業であり、整備費の確保が困難	都道府県警察の事業であり、予算確保が困難

4. 参考・路上駐車スペースの導入イメージ

本調査研究では、二輪車の路上駐車スペースの導入について、法令の規定などから制約の有無を確かめてきたが、実際にはどのようなスタイルで導入することが可能か、暫定措置として実施されている東京都渋谷区と品川区の路上駐車スペースの例を参考にしてみたい。

4-1 渋谷区 渋谷駅八チ公口自転車駐車場

渋谷区の二輪車駐車対策を行っているのは土木部管理課で、交通安全対策主査が取りまとめを行っている。同区の取り組みの概況と、二輪車の路上駐車スペースとして暫定設置しているエリアについて、ロケーションや駐車枠の仕様などについてヒアリングを行った。

(1) 放置二輪車の現状

渋谷区では2004(平成16)年1月と3月に渋谷駅付近で二輪車の駐車実態を調査している。

これによると、渋谷駅周辺(渋谷1丁目・道玄坂1丁目)に駐車してあった二輪車の数は1,000台近い台数にのぼった。また、駅から区役所に続く「公園通り」には320台の二輪車が止めてあり、そのうち自動二輪車は200台を超え、原付の数を上回っていた(表25～表26)。

なお、その駐車目的は「買い物のため」が7割近くを占めており、一時的な駐車が多い。

[表25] 渋谷駅周辺の自転車・原付・自動二輪車の放置台数

	ピーク時	自転車	原付	自動二輪車
平日	16時台	2,505台	474台	438台
		自転車+原付 2,979台		
		二輪車 912台		
休日	17時台	2,156台	554台	405台
		自転車+原付 2,710台		
		二輪車 959台		

[表26] 公園通り周辺の自転車・原付・自動二輪車の放置台数

	ピーク時	自転車	原付	自動二輪車
平日	20時台	183台	115台	205台
		自転車+原付 298台		
		二輪車 320台		

(2) 二輪車の駐車対策の位置づけ

渋谷区では1990(平成2)年に「渋谷区自転車等の放置防止等に関する条例」を制定しているが、この条例の対象となっているのは自転車と原付。2004(平成16)年から3カ年計画で、自動車や二輪車の違法駐車、放置自転車の解消を図る「スムーズ渋谷推進事業」をスタートさせた。具体的には「自転車・バイク駐車場整備、警察取締バイクの一時保管場所確保、ボランティアの活用」を行っている。

(3) 二輪車駐車場の整備

2002(平成14)年から渋谷駅近くなどに二輪車専用駐車場を3カ所設け、合わせて60台近く収容している。2004(平成16)年度にも収容力を増やし、笹塚に「笹塚東自転車等駐車場」をオープンさせ、二輪車約70台、区役所近くの北谷公園内に約40台、また、明治神宮前の道路下を利用した場所にも二輪車を収容する駐車場の建設を検討している。こうした一方、警察の駐車禁止違反取り締まりでレッカー移動した二輪車を収容する保管場所として、区役所近くに90台分のスペースを確保するなど、受け皿づくりと取り締まりとを同時に進めて、実効性のある二輪車駐車対策を図ろうと取り組んでいる。

また、駅近くの大規模商業施設に二輪車の駐車受け入れに応じるよう働きかけ、パルコ(20台)、東急ハンズ(10台)、西武デパート(5台)の協力を得ている。



井の頭通り東急ハンズビル近くに設置された二輪車駐車場(無料)

(4) 渋谷駅八千公口自転車駐車場 整備概要

所在地	渋谷区渋谷 1-27
設置年月日	平成 14 年 1 月 10 日
背景	平成 13 年ごろから歩車道上に二輪車の違法駐車が急増。二輪車駐車場がないため、暫定措置として設置した。
土地所有者	渋谷区
土地用途	区道
管理者	渋谷区
管理委託先	なし
管理方式	転倒防止の柵を設置し、無人管理
収容台数	原付・自動二輪車 計 27 台 自転車 計 42 台
料金体系	無料
事業名称	スムーズ渋谷推進事業
放置実態調査	定期調査はなし
周辺の放置実態	2003 年 11 月に調査（参照 p.71）
補助制度の利用	なし
備考	平成 15 年 8 月 21 日に、渋谷 1-26 に、同様の路上駐車スペースを確保。原付・自動二輪車 24 台、自転車 24 台を収容できる。

(5) 渋谷駅八チ公口自転車駐車場 ロケーション・仕様

JR 鉄道に沿った幅約 5 m の区道（一方通行・35 メートルほどの延長）の左側端を幅 1.3 m にわたって確保し、自動二輪車および原付の駐車スペースとして供用。

駐車方法は、道路延長方向に対して斜め駐車となるように転倒防護柵を配置している。

原付のスペースは防護柵のポールとポールとの間隔が 1 m、自動二輪車のスペースは 1.2 m をとっている。

この区道は、常日ごろから屋台などの不法占用物が置かれており、自動車および歩行者の交通量を考慮して暫定措置として設置した。



JR の線路脇の路地でありながら人や車の通行量が少ない



線路下の通路にも二輪車の駐車スペースを確保



原付スクーターには余裕の幅

4-2 品川区 五反田駅区営自転車等駐車場

品川区の二輪車駐車対策を行っているのはまちづくり事業部管理工事課監察係。同区の実施の概況と、二輪車の路上駐車スペースとして一時避難的に設置しているエリアについて、ロケーションや駐車枠の仕様などについてヒアリングを行った。

(1) 放置二輪車の現状

品川区では毎年5月と11月に自転車と二輪車の放置台数を計測している。

2004(平成16)年5月の調査では、区内の駅周辺に合わせて約3,300台の放置車両が認められた。同区では1万台分の駐車施設を整備しているが、利用率は63%にとどまっており、放置自転車対策は大きな課題となっている。

(2) 二輪車の駐車対策の位置づけ

品川区では2001(平成13)年に「品川区自転車等の放置防止および自転車等駐車場の整備に関する条例」を制定しており、この条例の対象には自転車と原付に加えて自動二輪車も含まれている。これにより、同区では放置禁止区域を指定し、自転車等駐車場の整備に努め、放置車両については条例により撤去することができると定めている。

(3) 二輪車駐車場の整備

条例に自動二輪車が盛り込まれていることで、自転車放置対策の延長線上で、原付のみならず自動二輪車も含めた二輪車駐車場の整備が図られている。同区の自転車等駐車場のなかで、原付または自動二輪車を対象としている駐車場は17カ所あり、総収容台数は約700台となっている。

(4) 五反田駅区営自転車等駐車場 整備概要

所在地	品川区西五反田2丁目2～5番先
設置年月日	2002(平成14)年10月1日(有料化)
背景	品川区では、2001(平成13)年から3カ年計画で、自転車等駐車場を点検し、有料化事業を展開してきた。その際、五反田駅周辺はとくに車両の放置状況の著しい区域であったため、所轄警察に伝えて一時避難的措置として設置した。
土地所有者	品川区
土地用途	特別区道
管理者	品川区
管理委託先	民間会社
管理方式	巡回管理
収容台数	二輪車 定期利用 70台・一時利用15台 計 85台 自転車 定期利用 373台・一時利用84台 計 457台
料金体系	二輪車 定期利用 3,300 円 / 1カ月 二輪車 一時利用250円 / 1日 自転車 定期利用 2,000 円 / 1カ月 自転車 一時利用150円 / 1日
事業名称	駅周辺放置自転車対策事業
放置実態調査	毎年5月と11月に調査
周辺の放置実態	2004(平成16)年11月調査 二輪車 230台 自転車 343台
補助制度の利用	なし
備考	

(5) 五反田駅区営自転車等駐車場 ロケーション・仕様

JR 鉄道に沿った幅 5.4 m の区道（一方通行）35 メートルほどの延長の左側端を幅 1.3m にわたって確保し、自動二輪車および原付、自転車の駐車スペースとして供用している。

駐車方法は、道路延長方向に対して直角駐車とし、駐車スペースの一部を赤色アスファルトで舗装して区画が分かりやすいように配慮してある。

原付の幅スペースは間隔が 60cm、自動二輪車の幅スペースは 80cm とっている。

利用の規約を掲げた看板類や料金支払い装置、盗難防止用のチェーンロックなど、不正防止とセキュリティに配慮した設備を備えている。

二輪車は、わずかな空きスペースがあれば駐車することができるのが利点だが、専用の駐車場がほとんどなく、自動車駐車場や自転車駐車場では“対象外”とされ、なかなか止めることができないという現実がある。このため都市の中心部や駅周辺などでは、むしろ自動車や自転車よりも駐車するのが困難な状況に置かれている。

二輪車の駐車需要は、地域によって格差があり、都市のなかでも場所によっては多数の二輪車が路上駐車を余儀なくされている区域がある。今後は、そうした駐車需要にみあった駐車対策を積極的に行う必要がある。

そのためには、二輪車の駐車場を整備促進するための法令の見直しが不可欠で、まずは国や地方自治体の責務が明確にされることが求められる。そのうえで自動車駐車場および自転車駐車場での二輪車の受け入れの促進、また、路外駐車場としての二輪車用駐車場の整備促進が急務である。

そしてさらには今回の調査によって、路外に用地を取得することが困難な場合でも、わが国の法律のもとでは、路上に駐車スペースを確保することが可能であると確認できた。

都市のなかにおいては、人や車の安全で円滑な交通の流れを妨げない場所で二輪車を駐車することのできる余地を見つけることは可能である。

今後、国や地方自治体を中心となり、路上駐車場の導入も含め二輪車駐車施設の一層の拡充策を講じることで、利用者の便益の向上をはかるとともに、都市交通の安全と機能の増進に役立てるべきである。これから二輪車の駐車場所確保のあり方が広く前向きに議論、検討されることを強く望む。

参考文献

駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について

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

駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果

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

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

駐車場整備ガイドブック2000 (財)駐車場整備推進機構・2000年刊

駐車場整備ガイドブック2002 (財)駐車場整備推進機構・2002年刊

自動車駐車場年報 平成15年度版 (社)立体駐車場工業会・2003年刊

都市交通2004 (財)都市交通問題調査会・2004年刊

二輪車の交通環境改善に向けての研究 平成7年度調査研究報告書 (財)国際交通安全学会・1995年

平成9年度 二輪車市場動向調査 (社)日本自動車工業会 / 1998年3月

平成15年度 二輪車市場動向調査 (社)日本自動車工業会 / 2004年3月

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

(社)日本自動車工業会 / 1994年1月

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

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

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

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**

2005年5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)
