

自動二輪車等駐車場の現状等について

都市局 街路交通施設課

令和7年5月

1. 国土交通省都市局における主な取組

国土交通省における自動二輪車駐車場確保の取組

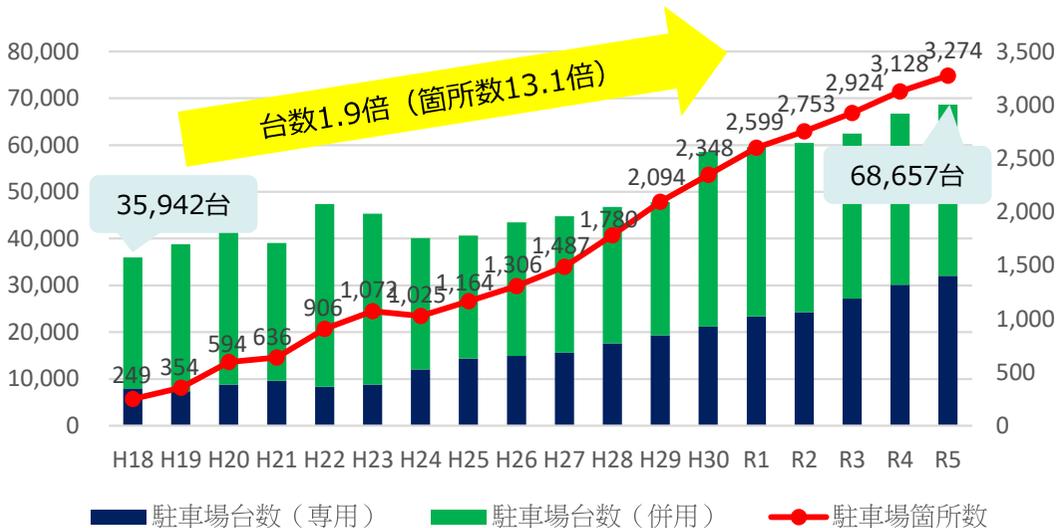
- 国土交通省では、地方公共団体に対して、一定規模以上の建築物の新築や増築の際に自動二輪車駐車場の設置を義務付ける**条例の制定**や、自動車駐車場のみならず自転車駐車場での自動二輪車の柔軟な受入れの要請や優良事例の横展開などの**技術的助言**、自動二輪車駐車場整備への**財政的な支援**等により、地域の実情に応じた自動二輪車の駐車施設の確保を推進。

駐車場法に基づく対応

- 総合的かつ計画的な**駐車場整備**の推進
(駐車場整備地区の決定、駐車場整備計画の策定)
 - 平成18年の駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加
 - 駐車場整備計画に基づき計画的な駐車場整備を図っていく対象に自動二輪車を追加
- **附置義務条例**の制定推進 (附置義務条例制定：11団体)
 - 建築物の新築等の場合に、地方公共団体が条例により、自動二輪車駐車施設の附置の義務づけが可能

【参考】駐車場法改正 (H18) 後の自動二輪車駐車場整備状況

※ 自転車等駐車場での受入や届出対象外駐車場 (一定規模以下) は含まない



地方公共団体への技術的助言等

- 自転車等駐車場における自動二輪車の**柔軟な受け入れ**の要請
- **余剰**となる乗用車駐車施設について、自動二輪車のための駐車施設への**転用**等の検討の要請
- 地方公共団体の**駐車場担当者会議** (毎年開催) や、地方公共団体駐車場関係会議等における働きかけ、**優良事例の周知** 等
 - 平成22年と平成23年に、**自転車駐輪場**で自動二輪車を受け入れるための取組推進を図るよう通知
 - 平成30年に、余剰駐車場の自動二輪車用への**転用**等含め、自動二輪車の駐車対策を図るよう通知
 - 令和5年4月に、自動二輪車駐車施策を含む、「まちづくりにおける駐車場施策**ガイドライン** (第2版)」の発出 等
 - 令和6年11月に、改正道路交通法施行規則に基づく**新基準原付**の駐車環境の整備に関する取組と併せて自動二輪車駐車対策の推進を図るよう通知
 - 令和7年3月に、既存の**余剰**附置義務駐車施設を自動二輪車用等の不足する車種用への**振替**を容易化する規定を盛り込んだ**標準駐車場条例** (条例制定時の参考) を通知

予算による支援

- 自転車等駐車場・自動車駐車場の**整備・改良**に対して**社会資本整備総合交付金**等により支援

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

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。

自動二輪車駐車場の附置義務条例の策定の推進

○ 一定規模以上の建築物に対して、駐車場法に基づく**附置義務条例を制定・改正し、新築等の際に自動二輪車の駐車施設の設置を義務づけることが可能。**

◆附置義務駐車場条例の事例(福岡市)

建築物における駐車施設の附置等に関する条例(抜粋)

(駐車施設の附置)

第3条の2 次の表の(あ)欄に掲げる地区又は地域内において、(い)欄に掲げる用途に供する建築物であつて(う)欄に掲げる規模のものを新築しようとする者は、(え)欄により算定した台数を合計した台数以上の自動二輪車を収容することができる駐車施設を建築物又は建築物の敷地内に設けなければならない。ただし、規則で定めるものの用に供する建築物で、市長が特に認めるものについては、この限りでない。

○条例化の背景

自動二輪車の保有台数が増加しており、都心部においては、違法駐車も見られることから、自動二輪車の駐車施設の設置を新たに義務づけ

◆附置義務駐車場条例の制定状況

自動二輪車附置義務適用:

11都市 (令和6年3月現在)

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1施行)
- ・千葉市(R5.4.1施行)

対象区域: 駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合 ※1

	百貨店・その他の店舗		事務所		左記以外の特定用途	
	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準	建築物の規模	附置基準
塩竈市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台
横浜市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	10,000㎡毎に1台
川崎市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
大阪市	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~6,500㎡以下	一律一台
	②3,000㎡超		②3,000㎡超		②6,500㎡超	
さいたま市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
川越市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
京都市	2,000㎡超	3,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台
神戸市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台	1,500㎡超	6,000㎡毎に1台
福岡市	3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台	5,000㎡超	5,000㎡毎に1台
那覇市※2	1,000㎡超	1,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台	1,000㎡超	2,000㎡毎に1台
千葉市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台

※1 川越市、福岡市、那覇市: 商業地域・近隣商業地域の場合

※2 延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

【参考】駐車場法に基づかない自動二輪車等の駐車施設の附置義務について(商業・共同住宅)

○ 都条例においては、自動二輪車用駐車施設の附置義務の規定がないが、江戸川区では「住宅等整備事業における基準等に関する条例」(駐車場法に基づく条例ではない)により、**商業施設と共同住宅等の建築物の新築等の際に、自動二輪車等用の駐車施設の附置を求めている。**

江戸川区住宅等整備事業における基準等に関する条例の概要

目的：事業者による住宅等整備事業に関し、必要な手続及び基準その他必要な事項を定め、もって区民の生活環境の向上を図るとともに、人と環境にやさしいまちづくり及び豊かなコミュニティの形成に寄与

駐車場、駐輪場、バイク置場の整備基準

○ 共同住宅へは戸数の5%、商業施設へは、駐輪場の設置基準台数の5% (500㎡ごとに1台) 以上となっている。

(備考)

- 特定商業施設 スーパーマーケット等の特定の曜日、時間に来客が集中し、著しく地域環境を損ねると認められる施設
- 特定共同住宅 事業区域面積を問わず、3階以上かつ10戸以上の共同住宅又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅をいう。
- 小規模共同住宅 事業区域面積が300㎡以上の共同住宅のうち、特定共同住宅でないもの

	種別	駐車場	駐輪場	バイク置場 ※原動機付自転車のみは不可
共同住宅等	特定共同住宅	計画戸数の1/3以上 ただし、賃貸の特定共同住宅は次の各住居専用面積に応じた戸数に対する割合以上 30㎡未満 1/15 30㎡以上50㎡未満 1/5 50㎡以上 1/3	次の各住居専用面積に応じた台数分の合計以上 ※22 50㎡未満 1台/戸 50㎡以上 1.5台/戸 60㎡以上 2台/戸	計画戸数の5/100以上
	小規模共同住宅	建築物の延べ床面積300㎡ごとに1台以上 ※2 ※3 ※15 ※20 ※21 ※23	計画戸数以上 ※22	左記台数の5/100以上
その他の建築物	特定商業施設 (P22参照)	店舗等面積50㎡ごとに1台以上 ※9 ※10 ※14	店舗等面積25㎡ごとに1台以上 ※10	左記台数の5/100以上
	銀行、書店、コンビニエンスストア等 ※8	建築物の延べ床面積300㎡ごとに1台以上 ※4 ※5 ※6 ※14 ※15	店舗等面積25㎡ごとに1台以上 ※10	左記台数の5/100以上
	その他		施設用途による必要台数(1台以上) ※6	施設用途による必要台数(1台以上) ※6

※ 江戸川区資料に基づき、国土交通省作成

【参考】共同住宅に対する自動二輪車等駐車施設の附置を求めている自治体

- 51都市の条例等において、共同住宅への自動二輪車等用の駐車施設の附置を求めている。
- なお、駐車場法等による商業施設等への自動二輪車駐車場の附置義務導入自治体は11都市となっている。
- ※ 商業施設と共同住宅の両方に附置を求めている都市は4都市（太字）

宮城	仙台市
秋田	秋田市
茨城	つくばみらい市
埼玉 (9)	所沢市
	入間市
	和光市
	北本市
	坂戸市
	幸手市
	吉川市
伊奈町	
吉見町	

千葉 (3)	市原市
	浦安市
	富里市
東京 (14) ※うち 特別区11	新宿区
	文京区
	墨田区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	北区
	板橋区
	足立区
	江戸川区
	三鷹市
	小平市
	国分寺市

神奈川 (5)	川崎市
	平塚市
	藤沢市
	海老名市
	座間市
岐阜	坂祝町
滋賀 (2)	野洲市
	湖南市
京都 (3)	城陽市
	長岡京市
	木津川市

大阪 (3)	大阪市
	吹田市
	熊取町
兵庫 (3)	神戸市
	三木市
	川西市
福岡 (4)	北九州市
	福岡市
	新宮町
	苅田町
大分	別府市

駐車場法に基づく
自動二輪車附置義務適用：
11都市（令和6年3月現在）

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1施行)
- ・千葉市(R5.4.1施行)

出典：国交省から自治体への調査結果等（R6）

※ オレンジは東京都特別区・緑は東京市部、青は政令市・県庁所在都市

※ 太字は駐車場法に基づく、自動二輪車駐車施設の附置義務条例を導入している都市（4都市）

事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 (個別補助制度) (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1/3 等	(間接交付) 国:1/3 地:1/3 民:1/3
		※概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
都市構造再編集中支援事業 (個別補助制度)	「立地適正化計画」に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内等> 対象事業費の1/2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接交付) <都市機能誘導区域内等> 国:1/3 地:1/3 民:1/3 <居住誘導区域内等> 国:9/30 地:11/30 民:10/30
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4/10 等	(間接交付) 国:4/15 地:6/15 民:5/15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。
 ※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

【参考】自動二輪車の駐車対策に関する各種通知

■ 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)【抜粋】(平成22年4月20日国都街発第6号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

(略) 自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、**自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能**であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、**慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。**

■ 自動二輪車の駐車対策について(通知)【抜粋】(平成23年5月12日国都街発第11号)

＜国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

1. (略) **自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。**
2. (略) **既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。**
3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、**自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能**です。

■ 荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)【抜粋】(平成30年7月13日国都街第39号)

＜国土交通省都市局街路交通施設課長⇒各都道府県及び各政令指定都市駐車場担当部局長＞

(略) **地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車の用に供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、(略)、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。**

(略) こうした取組のほか、**各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。**

(略) さらに、**自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。**

- 道路交通法施行規則等改正により、新基準原付の登場が今後見込まれることに伴い、駐車環境の確保が必要。
- 従前から実施している、自動二輪車の駐車環境の確保と併せて、適切な対応を求めていく。

背景

- 中央環境審議会第13次答申「**今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について**」(平成29年5月)を踏まえ、令和7年11月以降、**原動機付自転車**に対して、新たな排出ガス規制が開始
 - 規制に対応した原付の開発等が困難である状況を踏まえ、警察庁の「**二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会**」が、以下の方針を提示
 - 総排気量50ccを超え125cc以下の二輪自動車のうち、「**最高出力**」を現行の原付と同等レベルに制御したものを原付免許で運転できるよう、**道路交通法体系の見直し**を行うこと
 - 新たな原付の扱いが、現行の原付と整合するように関係諸制度を改めること
 - 当該方針を踏まえて、以下の通り**道路交通法施行規則及び道路運送車両法施行規則**が改正
 - ・ **道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令** (R6.11.13公布・R7.4.1施行予定)
 - 道路交通法の「**一般原動機付自転車**」に新基準原付を追加
 - ・ **道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令** (R6.11.13公布・施行)
 - **第一種原動機付自転車**に、新基準原付を追加 等
- ※ 一般原動機付自転車:原動機付自動車のうち道路交通法第2条第1項第10号イに該当するもの
- ※ 新基準原付:総排気量が50cc超125cc以下かつ最高出力が4.0kW以下の二輪車

【参考】現行の法令における二輪車の区分

	自転車法 (道交法:自転車等) ~50cc	駐車場法 (道交法:自動車) ~125cc
道路交通法	原動機付自転車 (一般原動機付自転車)	自動二輪車 (自動車) (普通自動二輪車)
【参考】 道路運送車両法	原動機付自転車 (第一種原動機付自転車)	自動車 (第二種原動機付自転車)

※ 道路交通法上の原動機付自転車には、一般原動機付自動車の他に特定小型原動機付自転車がある

自転車等駐車場における状況

- 自治体が設置する自転車等駐車場における**利用対象車両**を定める条例等では、大半が**道路交通法**の規定を引用。
- これらの、現行原付を受け入れている自転車等駐車場は、**道路交通法・道路運送車両法の改正に伴い、新基準原付も駐車が可能**

原動機付自転車の定義 (n=39)	都市数	割合
道路交通法	33	84.6%
道路運送車両法	3	7.7%
定義無し	3	7.7%

※ 政令市・特別区の条例を国交省確認 (令和6年10月現在)

- 他方、以下の場合は、実態として新基準原付の駐車ができない可能性がある。
 - 実際の施設の看板等では50cc以下の原付と看板に記載されている場合
 - 民間協定等による管理の為条例で規定していない場合

対応

※ 道路交通法規則公布と同時に通知発出 (令和6年11月13日国都街第89号)

- 地方公共団体に対して、以下の内容を**技術的助言**として**通知**し、適切な対応を求めていくこととする。
 - 第一種原付を受け入れている自転車等駐車場において、新基準原付が停められるよう、**規約や運用の確認**
 - 自転車等駐車場や自動車駐車場における、原動機付自転車、自動二輪車の**柔軟な受入** (過去の通知内容の徹底)
 - 車両区分・規格の**みなおし**、車両を受け入れるための**改良**

【参考】地方公共団体の条例等の例・車両の規格について

- 条例では、「原動機付自転車」となっている場合も、現地での案内看板では、「50cc以下」となっている場合がある。

○ 港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例（抄）

（定義）

第二条 この条例において、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。

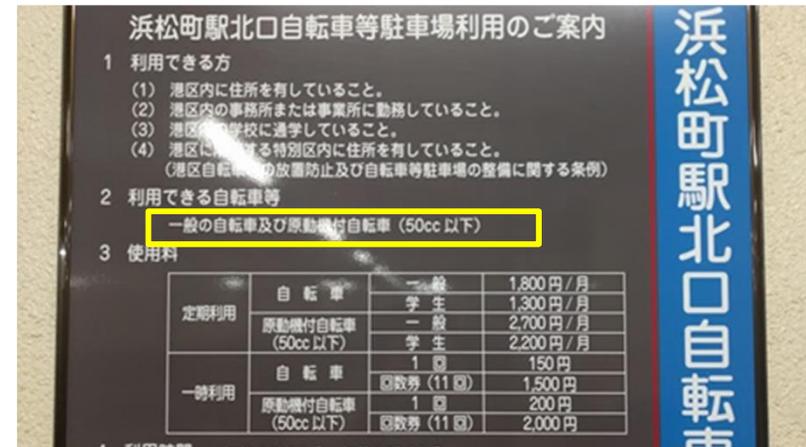
- 一 自転車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四・五 (略)

（区立駐車場の設置）

第十五条 区は、この条例の目的を達成するため、港区立自転車等駐車場(以下「区立駐車場」という。)を設置する。

2 区立駐車場の名称及び位置並びに駐車可能な車両は、次のとおりとする。

名称	位置	駐車可能な車両
港区立田町駅東口自転車等駐車場	東京都港区芝浦三丁目三番先	自転車等
港区立品川駅港南口自転車等駐車場	東京都港区港南二丁目十四番六号	自転車等
港区立白金高輪駅自転車等駐車場	東京都港区高輪一丁目三番二十号先	自転車
港区立浜松町駅北口自転車等駐車場	東京都港区海岸一丁目二番三十四号	自転車等
港区立こうかみ見の公園自転車等駐車場	東京都港区港南一丁目九番二十四号	自転車



- 新基準原付の車両の規格は現行の原付より大きく、小型自動二輪車に近い可能性がある。

○ 二輪車車両区分見直しに関する検討の際の走行評価において使用された車両

	現行原付（～50cc）				新基準原付（51～125cc、最高出力4kW）					現行小型二輪（51～125cc）		
	ベンリィ	ギア	タクト	C50	PCX	リード125	Vision 110	CB125 R	C110	リード125	CB125 R	C110
車両重量	110kg	98kg	79kg	96kg	132kg	116kg	96kg	130kg	101kg	116kg	130kg	101kg
全長	1830mm	1850mm	1675mm	1860mm	1935mm	1845mm	1870mm	2040mm	1860mm	1845mm	2040mm	1860mm
軸距	1280mm	1280mm	1180mm	1210mm	1315mm	1275mm	1255mm	1345mm	1205mm	1275mm	1345mm	1205mm
全幅	690mm	680mm	670mm	695mm	740mm	680mm	685mm	820mm	705mm	680mm	820mm	705mm
最高出力	3.2kW	3.2kW	3.3kW	2.7kW	3.9kW (制脚・実績)	4.0kW (制脚・実績)	3.9kW (制脚・実績)	3.8kW (制脚・実績)	3.8kW (制脚・実績)	8.3kW	11kW	5.9kW
最大トルク	4.2N・m	4.1N・m	4.1N・m	3.8N・m	7.5N・m (実績)	7.2N・m (実績)	7.1N・m (実績)	8.1N・m (実績)	7.0N・m (実績)	12N・m	12N・m	8.8N・m

【参考】道路上の自転車及び自動二輪車等（原動機付自転車を含む）の駐車場の整備に関する技術的指針

表 駐車スペースの大きさ（単位：m）

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針（平成18年道路局地方道・環境課長）

【参考】まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

設置趣旨

駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化等もふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行う。

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討体制

検討会の構成

有識者、駐車場関係団体、地方公共団体、関係行政機関（国交省、警察庁）

委員	有識者	岸井 隆幸（座長）	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
		大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
		野澤 千絵	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授
		小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
	駐車場関係団体	(一社) 全日本駐車協会、(公社) 立体駐車場工業会、(一社) 日本自走式駐車場工業会、(一社) 日本パーキングビジネス協会	
	地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
	オブザーバー	国土交通省（道路局、住宅局、自動車局）、警察庁（交通局）	
	事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

検討内容

- まちづくりと駐車場政策の関係
- 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

設置時期

令和4年10月～令和7年2月

【参考】まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会WGについて

- まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の下に、「需給マネジメントWG」と「施設デザインWG」の2つのWGを設置し、個別の検討事項の深掘りを実施。
- WGにおける議論は、検討会に報告を行い、今後の検討方針に反映。

	需給マネジメントWG	施設デザインWG
検討内容	<ul style="list-style-type: none"> 車種別需要をふまえたエリア最適化 公民連携による駐車場誘導施策 	<ul style="list-style-type: none"> 運営効率化・安全性の向上 多様なニーズ・新たな時代への対応
有識者	小早川 悟 (座長) 日本大学 工学部 交通システム工学科 教授	大沢 昌玄 (座長) 日本大学 工学部 土木工学科 教授
	野澤 千絵 明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授	小嶋 文 埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
関係団体	一般社団法人 全日本駐車協会 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 一般社団法人 不動産協会 一般社団法人 日本自動車工業会 日本商工会議所 全国エリアマネジメントネットワーク	一般社団法人 全日本駐車協会 公益社団法人 立体駐車場工業会 一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 一般財団法人 日本自動車研究所 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 特定非営利活動法人 子育てひろば全国連絡協議会
地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
オブザーバー	国土交通省（道路局、自動車局）、警察庁（交通局）	国土交通省（道路局、自動車局、総合政策局）、警察庁（交通局）
事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

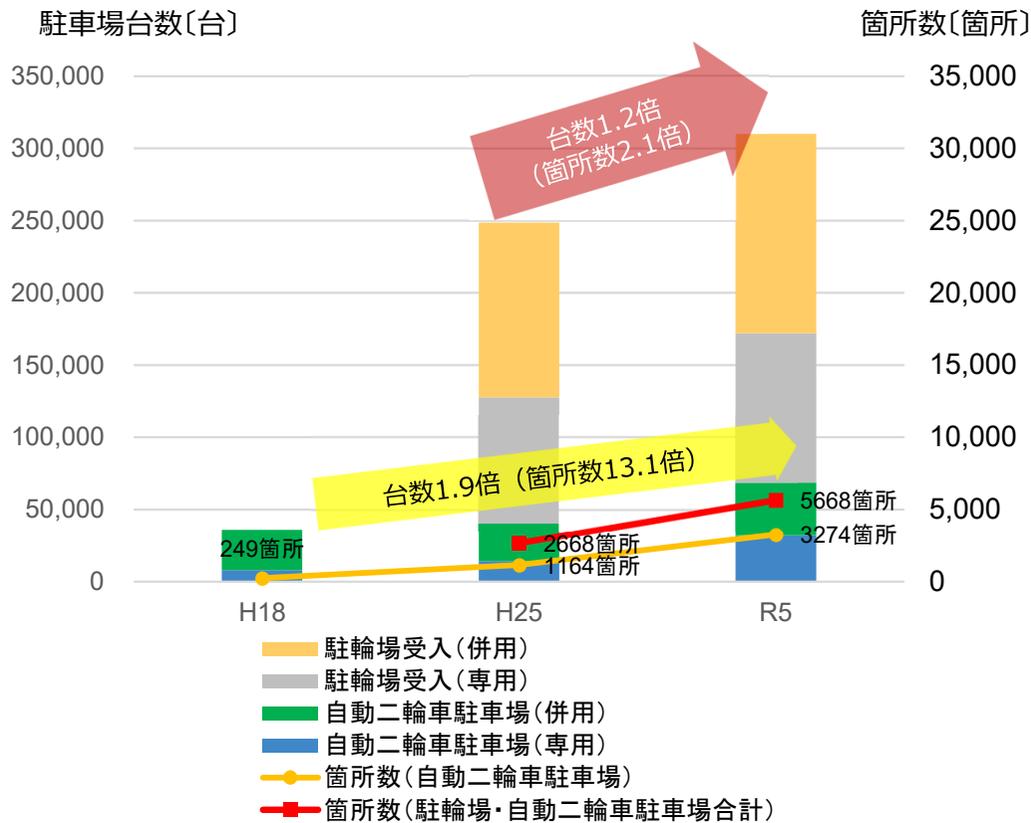
2. 自動二輪車等駐車場関係データ

自動二輪車駐車場の整備状況

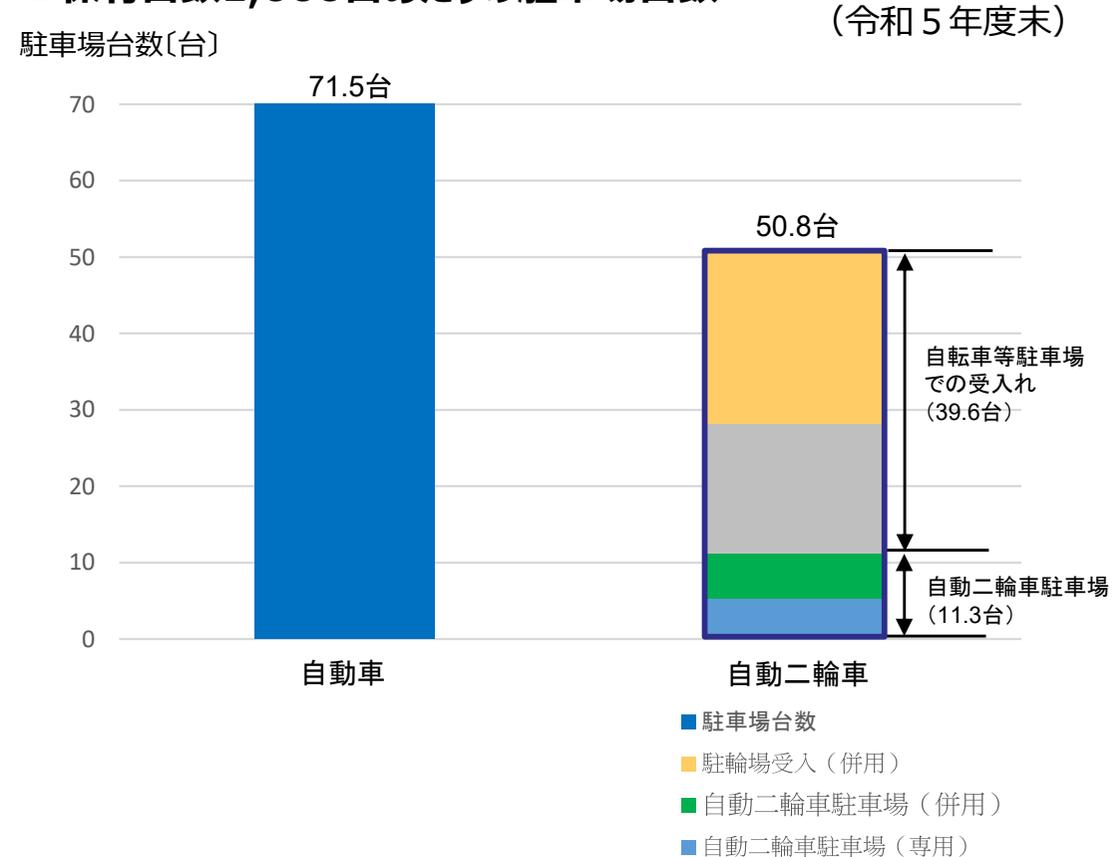
- 平成18年の駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。令和5年度末現在、自動二輪車駐車場の供用台数は1.9倍（平成18年比）に増加。（駐輪場受入含めた台数は平成25年比で1.2倍に増加）
- 自転車等駐車場での受入を含めて、保有台数1,000台あたり50.8台の駐車場を確保。

※ 自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車、軽二輪車及び小型二輪車（道路運送車両法第4条）をあわせた数値を算出している。（出典：市町村税課税状況等の調（総務省）、わが国の自動車保有動向（一般財団法人自動車検査登録情報協会））

■ 自動二輪車駐車場の供用台数・個所数



■ 保有台数1,000台あたりの駐車場台数



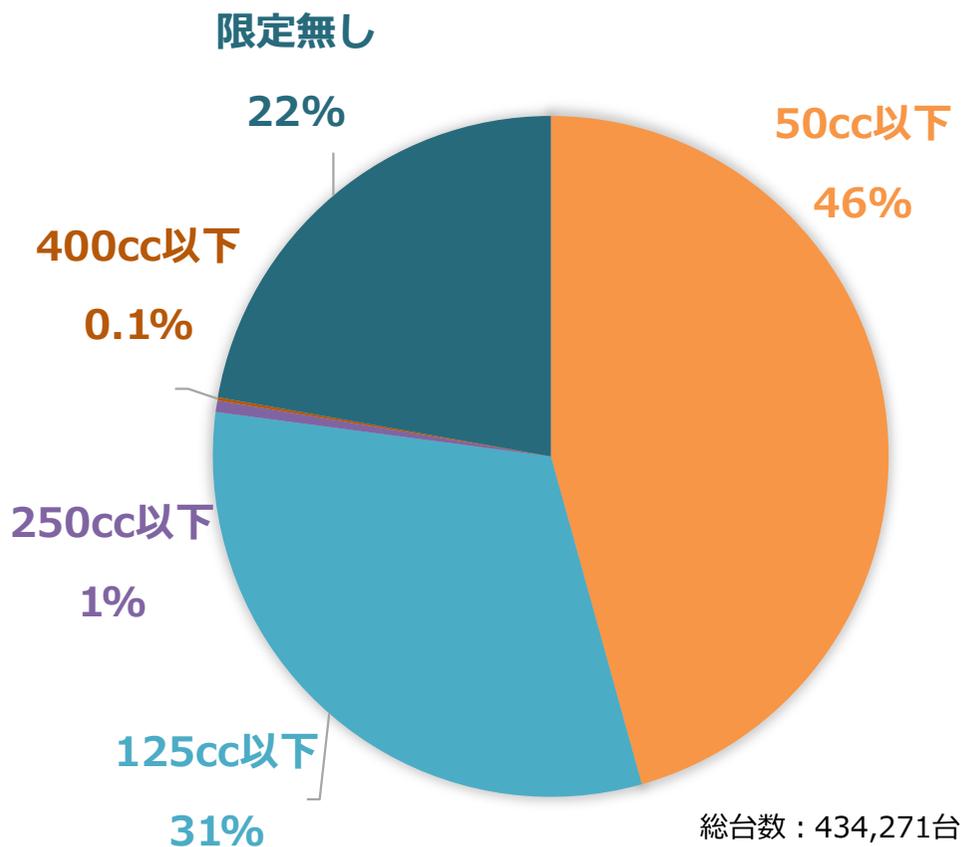
注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注3 併用は、自動二輪車及び自動車（駐車場の場合）または自転車（駐輪場の場合）がともに駐車可能なスペース。

- 50cc以下の二輪車（原動機付自転車）まで受け入れている自転車等駐車場は二輪車駐車場全体の5割弱。
- 過去5年での二輪車駐車場は全体として増加しており、50cc以下の二輪車駐車場も、増加傾向となっている。
- ※ 自転車駐車場との併用による台数を含む

二輪車駐車場 車両別割合（令和4年末）

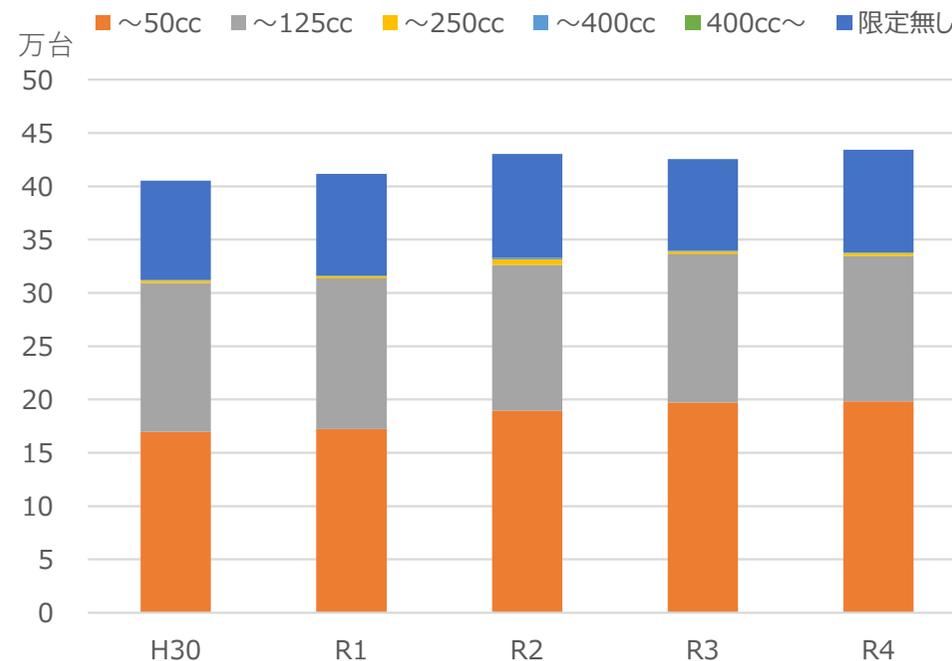


※専用及び併用込み台数

注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注2 併用は、自動二輪車及び自転車が駐車可能なスペース。

二輪車駐車場 車両別台数の推移（令和4年末）



※専用及び併用込み台数

注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。

注2 併用は、自動二輪車及び自転車が駐車可能なスペース。

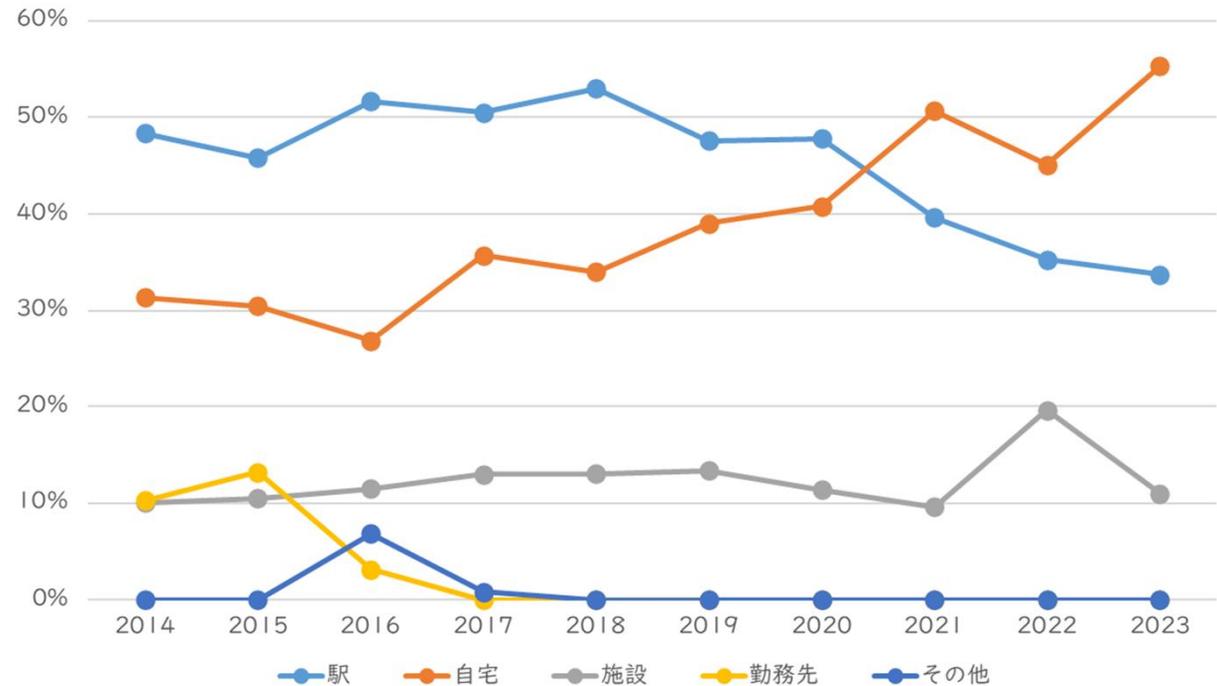
自動二輪車等駐車場のニーズ（日本二輪車普及安全協会調査結果）

- 日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくって！要望フォーム」の**駐車場リクエストデータ**によれば、2014～2023年度におけるバイク駐車場の都道府県別の設置要望数が多い都道府県は、東京都33.0%、神奈川県16.2%、大阪府10.1%となっている。
- 駐車場が必要な場所については、自宅近辺が55.3%、駅が33.7%、施設が11.0%（2023年）。
- 近年においては、駅周辺、その他の割合が減少する一方で、2023年には自宅近辺、2022年には施設が増加。

■ バイク駐車場設置要望の多い都道府県
（2014～2023年計の割合） ※上位10都道府県

順位	都道府県	割合
1位	東京都	33.0%
2位	神奈川県	16.2%
3位	大阪府	10.1%
4位	埼玉県	6.6%
5位	千葉県	5.7%
6位	兵庫県	5.1%
7位	愛知県	4.9%
8位	福岡県	3.8%
9位	京都府	2.7%
10位	北海道	1.6%

■ 駐車場が必要な場所についての要望の推移（割合）



※2014～2015年度は「自宅」、2016～2023年度は「自宅近辺」。
※直近では駅/自宅/施設の3つから選択する方式となっている。

- 日本自動車工業会が実施した「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)では、**利用者**の調査結果について以下の通りまとめている。(2019年8月調査)

【二輪車駐車場の利用実態】

- ①東京都の二輪車ユーザーの**16.7%**、地方都市圏の**21.0%**が、二輪車駐車場を“**日常的に**”利用している。
- ②東京都の二輪車ユーザーの83.4%、地方都市圏の二輪車ユーザーの79.0%は、二輪車駐車場を“**必要な機会に応じて**”利用している。
- ③東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場は、「**用事**」や「**趣味／遊び**」に多く利用されている。地方都市圏では、「通勤（自宅から駅まで）」にも多く利用されている。
- ⇒③より、街なかでの「一時貸し駐車場」、駅周辺での「定期貸し駐車場」、それぞれ高い需要があると考えられる。
- ⇒**東京都**では「通勤（自宅から駅まで）」目的での二輪車駐車場の利用が地方都市圏に比べると少ない結果となっており、駅周辺の二輪車駐車場の不足が考えられる

【二輪車ユーザーの意識】

- ④東京都、地方都市圏とも、二輪車ユーザーの**60%以上**が二輪車駐車場の箇所数に「**不満**」を持っている。
- ⑤東京都では、二輪車駐車場の箇所数について、「**とても不満**」が40.7%、地方都市圏では34.4%となっており、**東京都のほうがより不満度が高い**。
- ⑥東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場が充実することで、二輪車ユーザーの約6割（東京都 = 64.8%、地方都市圏 = 58.6%）が積極的に二輪車を利用するようになる。日常の用事をこなすのが便利になり、趣味や遊びが充実すると考えている。

【二輪車駐車場が必要な場所】

- ⑦東京都で、二輪車駐車場が欲しい場所（複数可）を尋ねたところ、「**目的地のそばの道路上**」が56.8%でトップ、次いで「**趣味や遊びのスポット**」が54.3%、「**自宅の最寄り駅**」が47.5%と続いた。
- ⑧地方都市圏で、二輪車駐車場が欲しい場所（複数可）を尋ねたところ、「**自宅の最寄り駅**」が54.6%でトップ、次いで「**目的地のそばの道路上**」が48.7%、「**趣味や遊びのスポット**」が46.8%と続いた。
- ⑨二輪車駐車場が欲しい場所（1つだけ）を尋ねたところ、「**自宅の最寄り駅**」（東京都 = 21.0%、地方都市圏 = 29.0%）が最も多かった。

【どんな二輪車駐車場が好まれるか】

- ⑩東京都、地方都市圏とも、**二輪車専用の駐車場**が支持されている。
- ⑪東京都では、便利な二輪車駐車場として、**二輪車専用の「コインパーキング」**が67.3%で、最も多かった。次いで二輪車専用の「**路上駐車場**」が58.6%だった。
- ⑫地方都市圏では、便利な二輪車駐車場として、**二輪車専用の「路上駐車場」**が55.8%で、最も多かった。次いで二輪車専用の「**コインパーキング**」が54.1%だった。
- ⑬東京都で、一時利用の駐車料金「1日500円」を許容できるのは59.3%、地方都市圏では45.1%だった。
- ⑭東京都で、定期利用の駐車料金「1カ月5,000円」を許容できるのは51.8%、地方都市圏では36.0%だった。
- ⑮東京都、地方都市圏とも、二輪車駐車場から目的地までの距離が「**5分（400m）**」を超えると利用されづらくなる

○ 日本自動車工業会が実施した「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)では、**ノンユーザー (免許を持っている潜在ユーザー)** の調査結果について以下の通りまとめている。(2019年8月調査)

【二輪車ノンユーザーの関心】

- ①東京都では、二輪車駐車場が充足することで、二輪車ノンユーザーの**44.9%**が二輪車の利用を検討する(潜在ユーザーという)。
 - ②地方都市圏では、二輪車駐車場が充足することで、二輪車ノンユーザーの**52.7%**が二輪車の利用を検討する。
- ⇒地方都市圏の割合が東京都より高いのは、要因として、公共交通網の発達の違いなどが考えられる。

【二輪車駐車場が必要な場所】

【二輪車ノンユーザー(潜在ユーザー)の意識】

- ③東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーの**70%**以上が「**趣味／遊び**」で二輪車駐車場を利用したいと考えている。
- ④東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーの**40%**以上が「**通勤**」で二輪車駐車場を利用したいと考えている。

【二輪車駐車場が必要な場所】

- ⑤東京都、地方都市圏とも、潜在ユーザーが欲しいと思う駐車場の場所で最も多かったのは、「**自宅の最寄り駅**」(東京都 = 48.6% / 地方都市圏 = 46.2%) となっている。
 - ⑥東京都、地方都市圏とも、欲しいと思う駐車場の場所に「**自宅(またはその周辺)**」を挙げた潜在ユーザーも少なくない(東京都 = 42.9%、地方都市圏 = 35.9%)。
- ⇒⑥より、外出先での駐車場のみならず、車庫(保管場所)としての二輪車駐車場の確保も課題であると考えられる。

調査対象者の属性分布

調査対象	構成		全体	
	調査対象	構成		
〈東京都〉	二輪車ユーザー	原付一種(～50cc)	37人	162人
		原付二種(51～125cc)	54人	
		自動二輪(126cc～)	71人	
	二輪車ノンユーザー(原付または自動二輪免許保有者)			78人
全体				240人

調査対象	構成		全体	
	調査対象	構成		
〈地方都市圏〉 ・埼玉県 ・千葉県 ・神奈川県 ・愛知県 ・大阪府 ・福岡県	二輪車ユーザー	原付一種(～50cc)	163人	538人
		原付二種(51～125cc)	146人	
		自動二輪(126cc～)	229人	
	二輪車ノンユーザー(原付または自動二輪免許保有者)			222人
全体				760人

出典: 日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)」

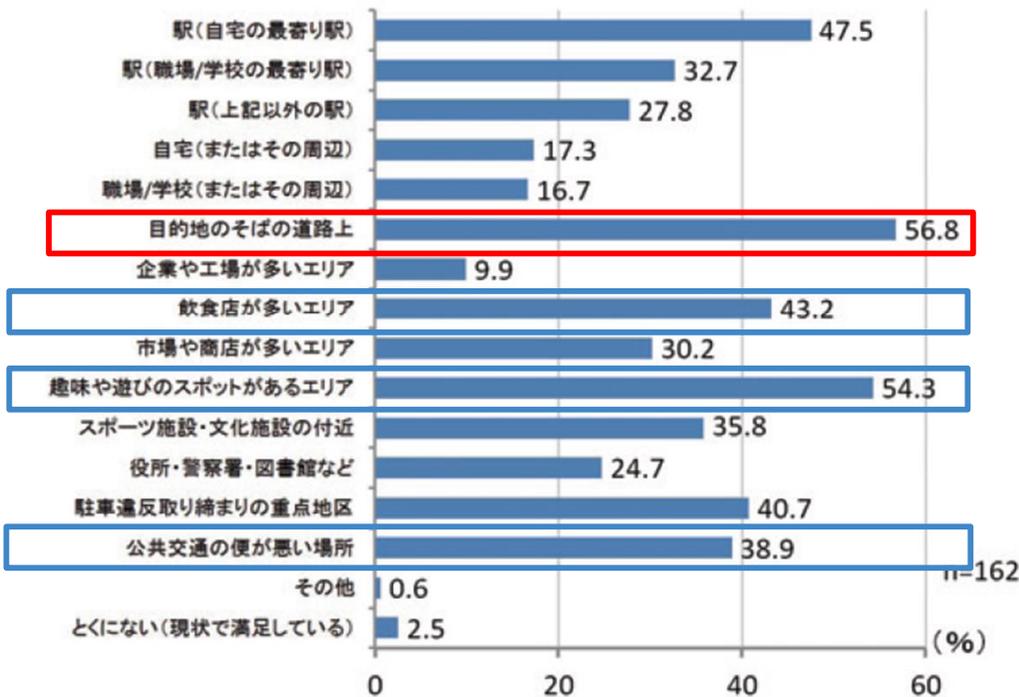
【参考】自動二輪車等駐車場のニーズ(日本自動車工業会調査結果①)

- 二輪車駐車が欲しい場所について、**東京都**では、「**目的地のそばの道路上**」が最も多く、**地方都市圏**では「**自宅の最寄り駅**」、「**職場／学校の最寄り駅**」、「**それ以外の駅**」と**駅が多い結果**となっている。
- 「**趣味や遊びのスポットがあるエリア**」や「**公共交通の便が悪い場所**」「**飲食店が多いエリア**」は共通して高い傾向となっている。

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020) 」

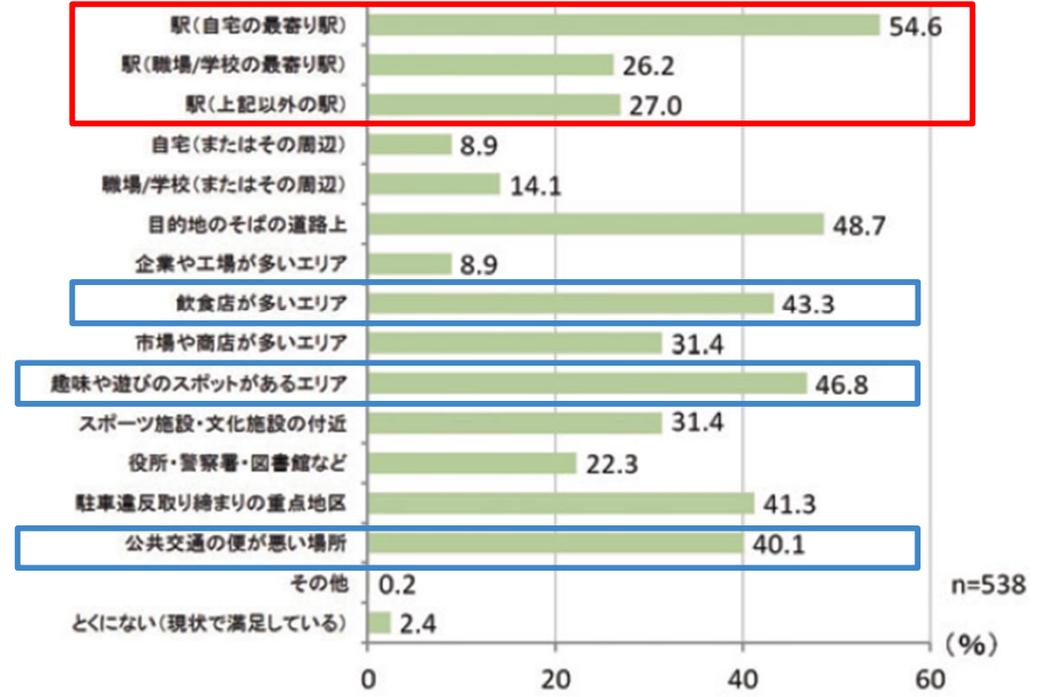
【東京都】

* n=162 は、東京都の二輪車ユーザー数



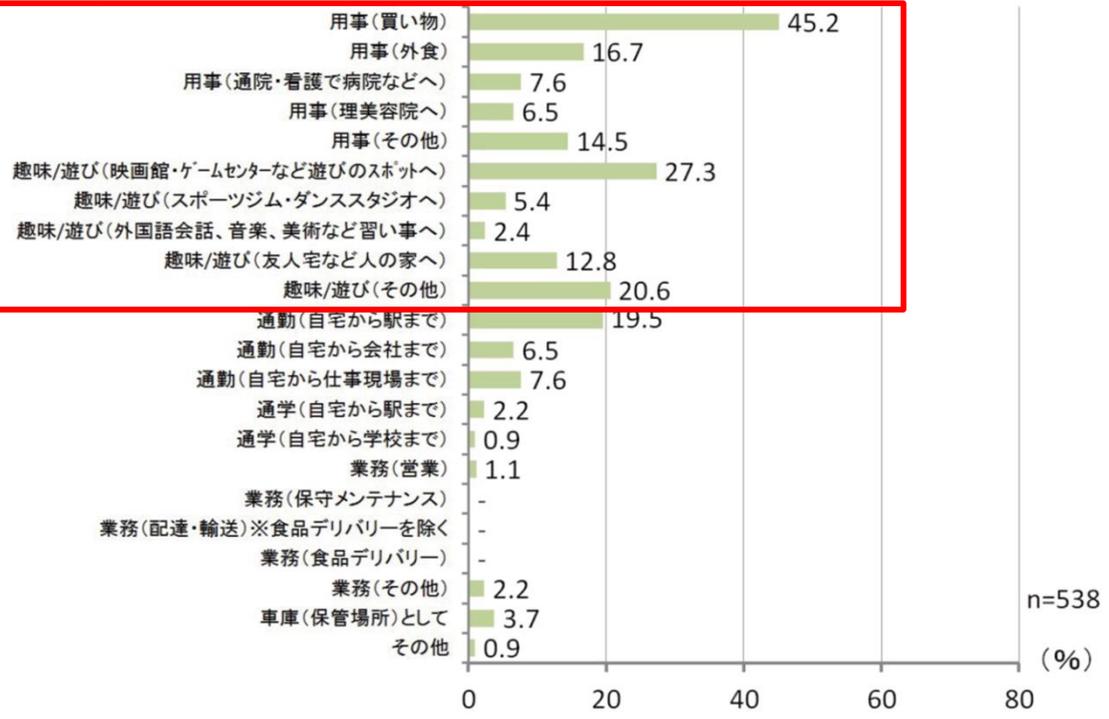
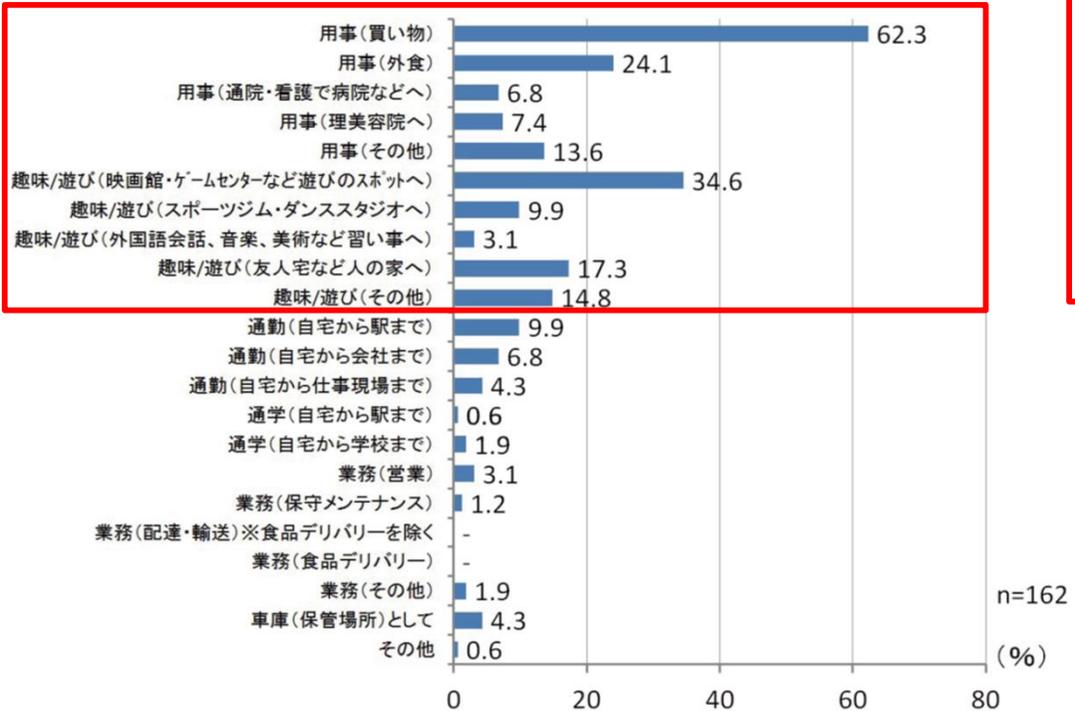
【地方都市圏】

* n=538 は、地方都市圏の二輪車ユーザー数

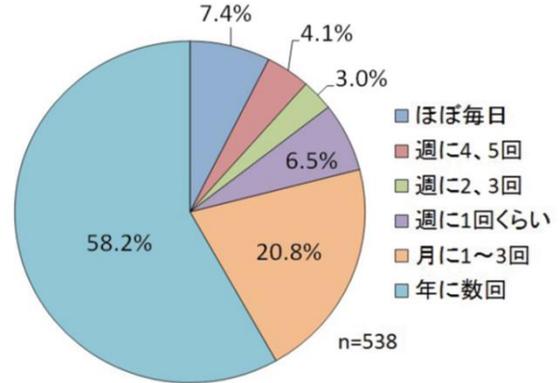
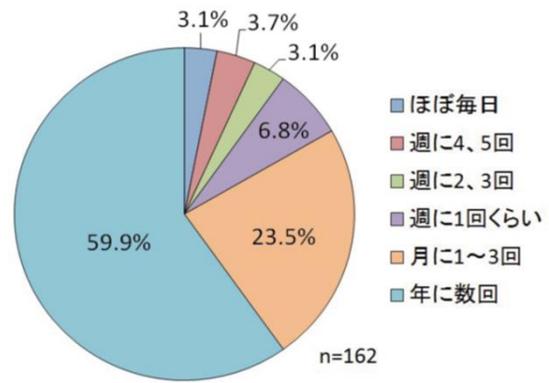


- **利用目的**について、「用事」や「趣味」が多くなっており、**通勤・通学**目的について、東京都は2割程度、地方都市圏では3割強となっている。
- 二輪車の利用頻度について、日常的に二輪車駐車場を利用(週1回以上)している割合は**2割程度**となっている。

二輪車駐車場 利用目的 (東京都/地方都市)



二輪車駐車場 利用頻度 (東京都/地方都市)



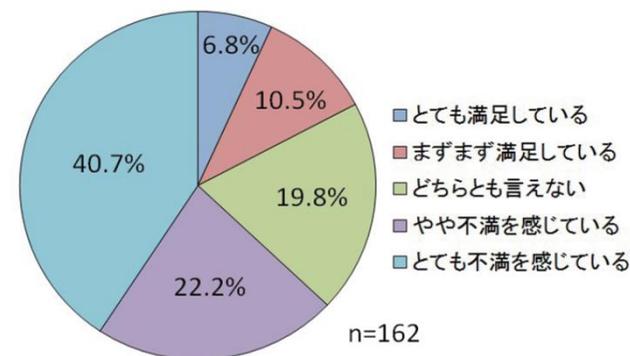
【参考】自動二輪車等駐車場のニーズ(日本自動車工業会調査結果③)

- 二輪車駐車場について、ユーザーの6割以上が不満を持っており、**原付二種・自動二輪ユーザー**の不満割合が高くなっている。
- 「通勤」や「通学」で利用されるケースが多い**原付一種**は、すでに二輪車駐車場を確保しているユーザーからは、不満が起きづらいのではないかと考察されている。

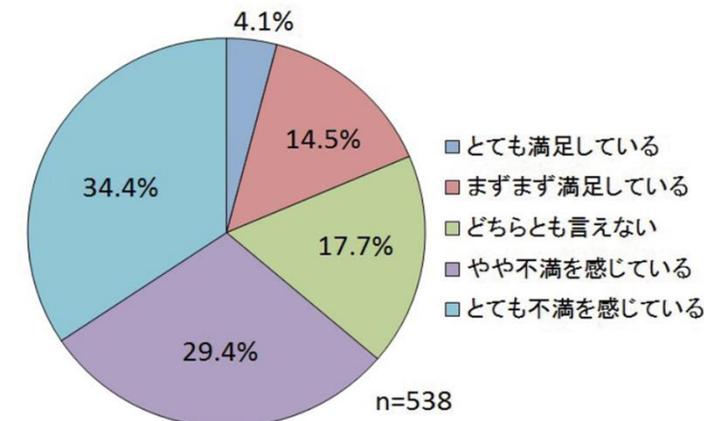
出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020) 」

Q3 駐車場箇所数への 満足感 (SA)	全体	満足感				
		とても満足している	まずまず満足している	どちらとも言えない	やや不満を感じている	とても不満を感じている
東京都	162	6.8	10.5	19.8	22.2	40.7
原付一種(～50cc)	37	13.5	16.2	16.2	21.6	32.4
原付二種(51～125cc)	54	5.6	11.1	18.5	29.6	35.2
自動二輪(126cc～)	71	4.2	7.0	22.5	16.9	49.3
地方都市圏	538	4.1	14.5	17.7	29.4	34.4
原付一種(～50cc)	163	7.4	21.5	22.1	29.4	19.6
原付二種(51～125cc)	146	2.7	10.3	17.1	32.9	37.0
自動二輪(126cc～)	229	2.6	12.2	14.8	27.1	43.2

駐車場箇所数への満足感
(東京都)



(地方都市)

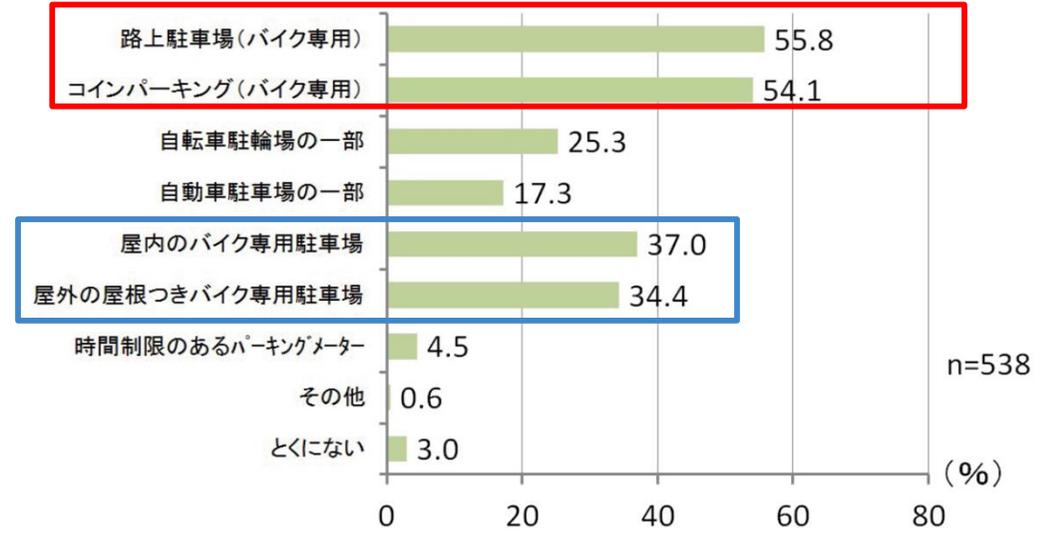
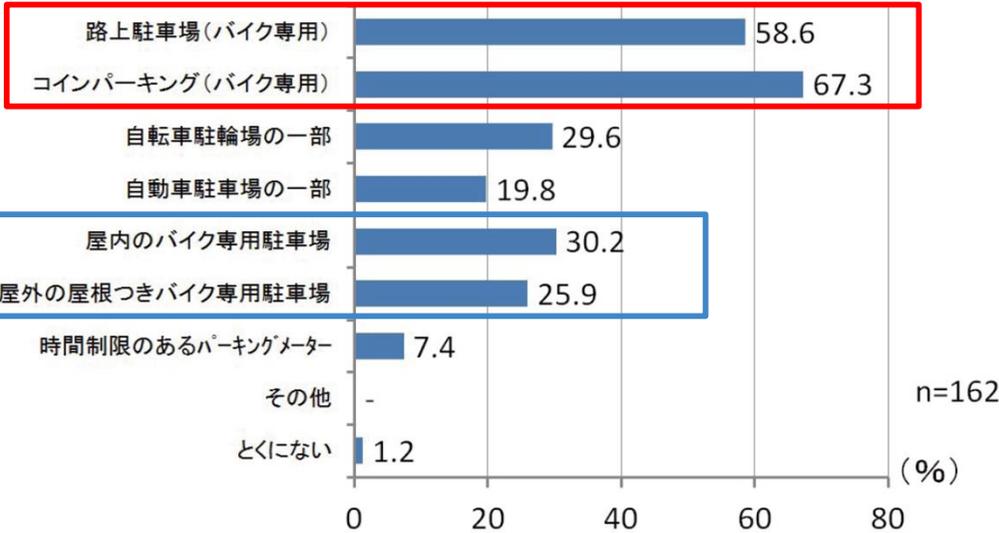


【参考】自動二輪車等駐車場のニーズ(日本自動車工業会調査結果④)

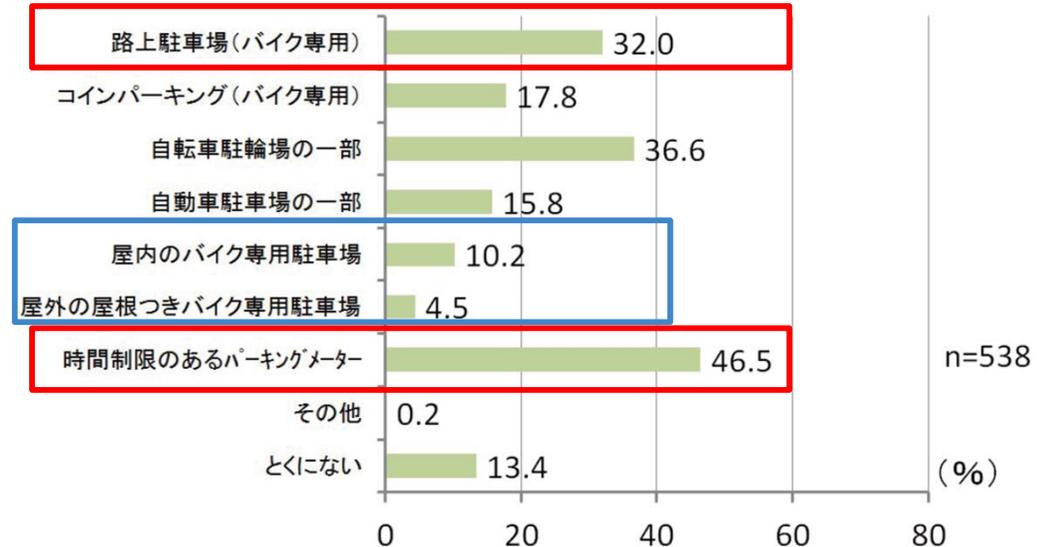
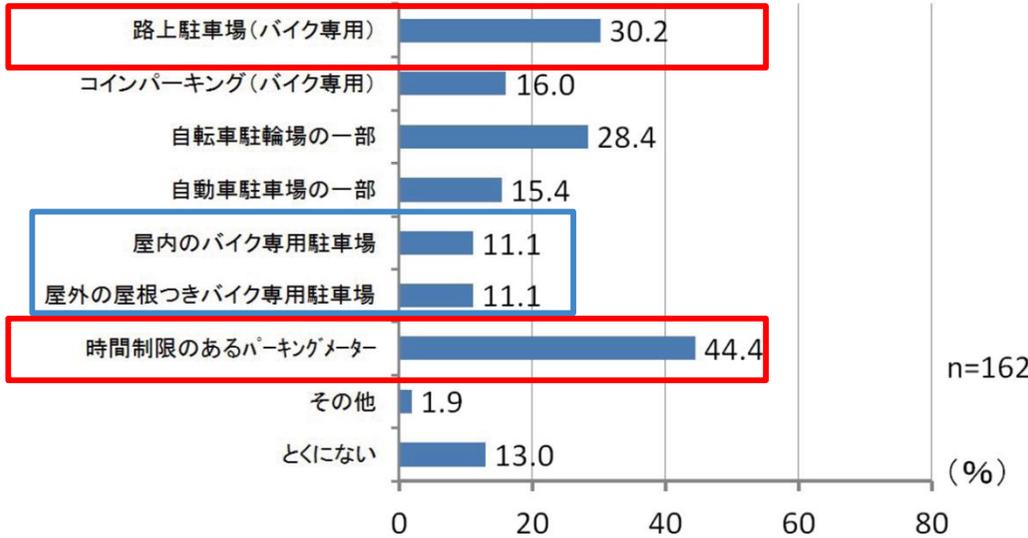
○ 二輪車専用の、**コインパーキング**や**路上駐車場**のニーズが高い。一方、**パーキングメーター**は利用しづらいという声もあるほか、雨や悪戯への懸念から路上駐車場を嫌煙する声もあり、**屋内もしくは屋根付きの駐車場**についての総合評価が高くなっている。

出典：日本自動車工業会「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」(2020)」

便利だと思う二輪車駐車場 (東京都/地方都市圏)



利用しづらい二輪車駐車場 (東京都/地方都市圏)



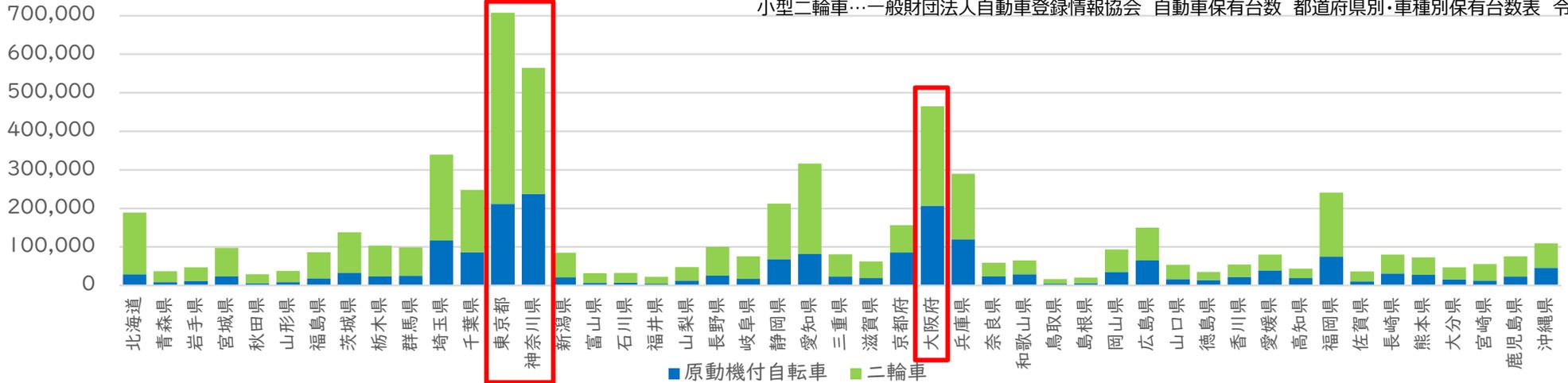
3. 地方公共団体等の取組事例

自動二輪車駐車場の地域別の状況

- 保有台数は、東京都70万台、神奈川県56万台、大阪府46万台と大都市で特に多くなっている。
- 自動二輪駐車場を保有台数比率で見ると、地域によっては保有台数に見合った整備がされていない。

都道府県別の自動二輪車保有台数

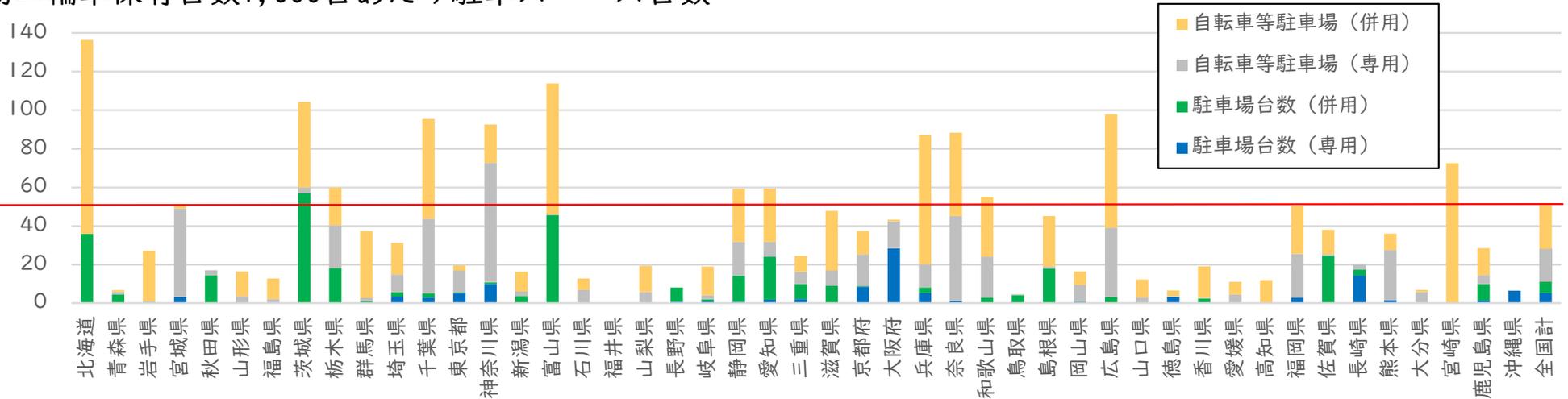
※自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車と軽二輪車及び小型二輪車を足して算出
 出典：原付二種…総務省 令和6年度 市町村税課税状況等の調 第21表 令和6年度軽自動車税（種別割）に関する調
 小型二輪車…一般財団法人自動車登録情報協会 自動車保有台数 都道府県別・車種別保有台数表 令和6年3月末



自動二輪車保有台数1,000台あたり駐車スペース台数

出典：駐車スペース台数…自動車駐車場年報 令和6年度版（2024年）

全国
50.8台



注1 駐車スペース台数は、駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場）の台数及び自転車等駐車場で受入れ台数の合計値。
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。併用は、自動二輪車及び自動車（四輪車）がともに駐車可能なスペース。
 注3 自転車等駐車場で受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数も含む。

- 大都市を中心に**2割**の自治体が自動二輪駐車場について問題意識を持っており、**ニーズの増加**や**路上駐車・放置駐車問題**等を課題として認識。
- 自動二輪車の附置義務条例を定めていない自治体でも、**補助制度**等により民間での整備を促進。
- 他方、顕在化していない自治体や、課題となっていない自治体も存在。

※対象：附置義務条例（四輪）制定自治体

■「問題意識あり」の内容に関する主な回答

- 駐車場供給量が不足している
- 自動二輪車の**路上駐車・放置駐車**が問題である
- 駐車場整備**ニーズ**が増加している
- 附置義務**条例**の**改正**を検討している
- 自動二輪駐車場の周知が課題
- **自転車駐輪場**で自動二輪車を受け入れている 等

■問題認識があるが自動二輪駐車施設に関する条項を制定しない理由の主な回答

- 民間事業者の**自動二輪車駐車施設整備に補助制度**を設けており、そちらで整備を促しているため
- 東京都条例に基づいて対応を行っており、**区条例**を設けるほどの必要性を感じていない。
- 潜在的な問題と認識しているが、顕在化していない
- 今後検討していく 等

■「問題意識なし」の要因に関する主な回答

- 自動二輪車の利用・保有が少ない
- 駐車場の供給量は十分
- **要望や苦情が少ない** 等

■「問題意識あり」と回答した自治体

都道府県名	都市名
北海道	札幌市
東京都	大田区
	江東区
	新宿区
	豊島区
	荒川区
	中央区
神奈川県	横須賀市
	小田原市
千葉県	千葉市
岐阜県	高山市
愛知県	名古屋市
静岡県	静岡市
	浜松市
大阪府	東大阪市
兵庫県	明石市
	姫路市
広島県	福山市
	広島市
岡山県	岡山市
愛媛県	松山市
長崎県	長崎市
	時津町
	佐世保市
熊本	熊本市

- 日本自動車工業会が行った自動二輪車政策に係る自治体調査※によれば、**48%**の自治体が**自転車駐車場**での受入を実施している一方、**自転車駐車場需要**の方が強く困難である等の声もあった。
- また、**公営の自動車駐車場**での自動二輪車の受入は**3割**となっており、余剰の生じている**都市計画駐車場**の転用について検討している自治体があった。
- 自動二輪車を増やすための要件について、民間事業者が算入できる**採算性**（54%）や、**どこに駐車場が必要か具体的な情報**（50%）、**住民の声**（38%）が必要との回答が多かった。

※対象：政令市、特別区、市部

■ 自動二輪車駐車場を増やすための要件



【個別回答】

- 自動二輪車駐車場の需要を把握する上で、**道路交通センサス**などにおいて、**自動二輪車の交通量**が対外的に公開されていると、民間事業者が整備をする上で検討材料となる。
- **民間開発**において、二輪車駐車場の整備促進を図る必要がある。
- **住宅都市**であるため、駐車場設置の際に **その周辺地域の理解**を得ることがひとつのハードルとなっている。そのため 自動車用コインパーキングはよく見かけるが、自動二輪車用駐車場は、まだ少ないように思われる。
- **用地の確保**が必要

■ 自転車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- **自転車**ほどではないにしろ、自動二輪車の**需要は一定数有り**、放置自転車等の対策・**区民満足度向上の観点から、自動二輪車を受け入れる必要性**を感じている。

【困難】

- 利用者数の多い**自転車の駐車スペースが不足**している
- 駅周辺に区営自転車駐車場を新設できる**用地の確保が困難**である。
- **民地に隣接**した箇所に自転車駐車場があるため、深夜など、自動二輪車の「音の問題」で、隣接地の理解が得られない。

■ 自動車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- 都市計画駐車場の**用途転用**。稼働率は、自動車普及率と同様減少し、**大量の余剰が生じている**ため、用途に捉われず転用できることが有効と思われる。

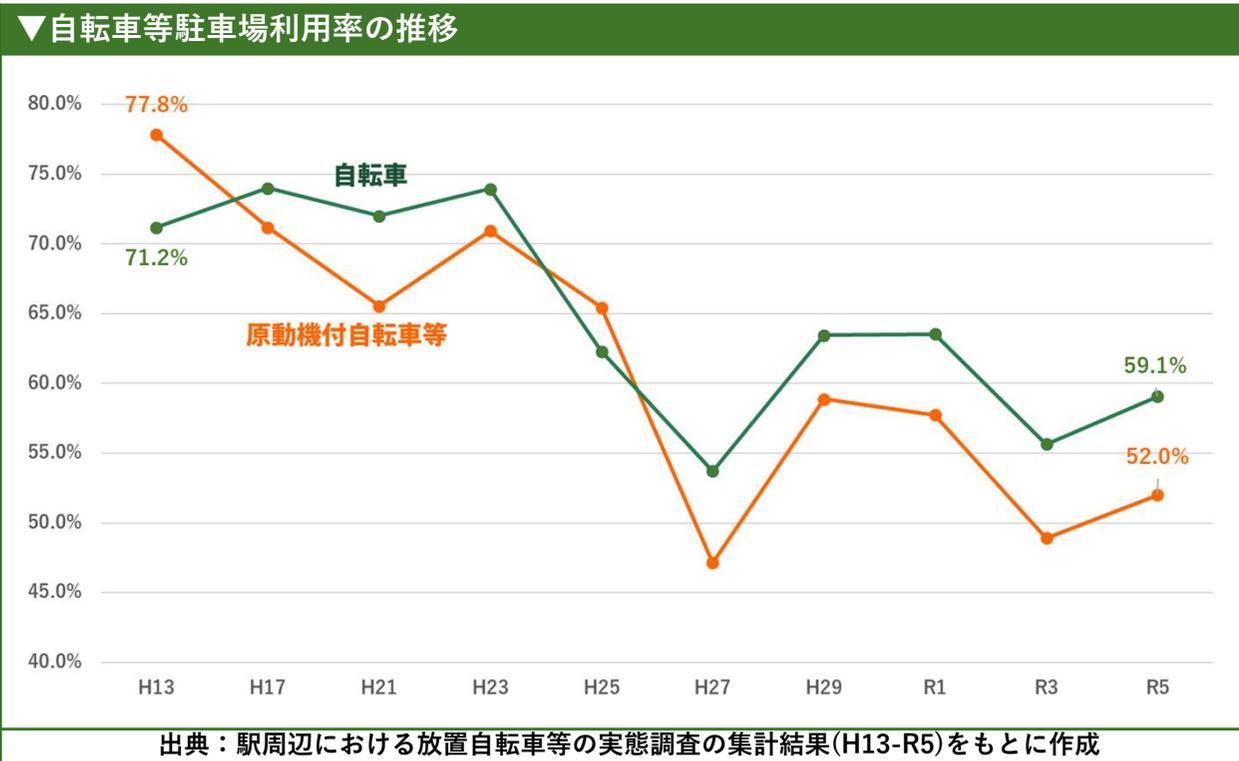
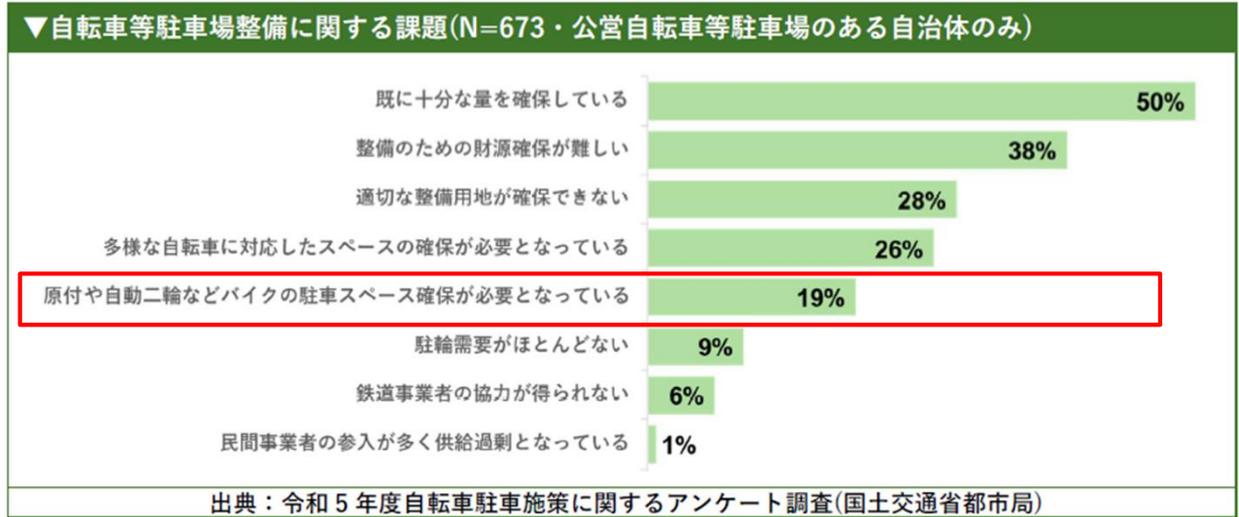
【困難】

- **民間の自動二輪車駐車場が増えており**、現時点ではこれ以上自動二輪車駐車場の整備を行う必要性はない。
- 出入口に係る**車路の勾配が急で湾曲**していることや自動車とバイクの錯綜、急発進の懸念などから**自動二輪車を受け入れることは困難**である。
- 各施設で既存設備に差があり、**自動二輪専用入出庫ゲート**がない場合、管理者が手動でバーを上げる等**有人対応**が必要となる。
- 自動二輪車の駐車需要は自動車の駐車需要に対して極端に少ないことが想定。**経営する事業者にとってデメリットが大きく、困難**と思われる。

○ 自転車等駐車場担当についても、**2割**の自治体が二輪車の駐車場について問題意識を持っている。

※対象：公営自転車等駐車場がある自治体

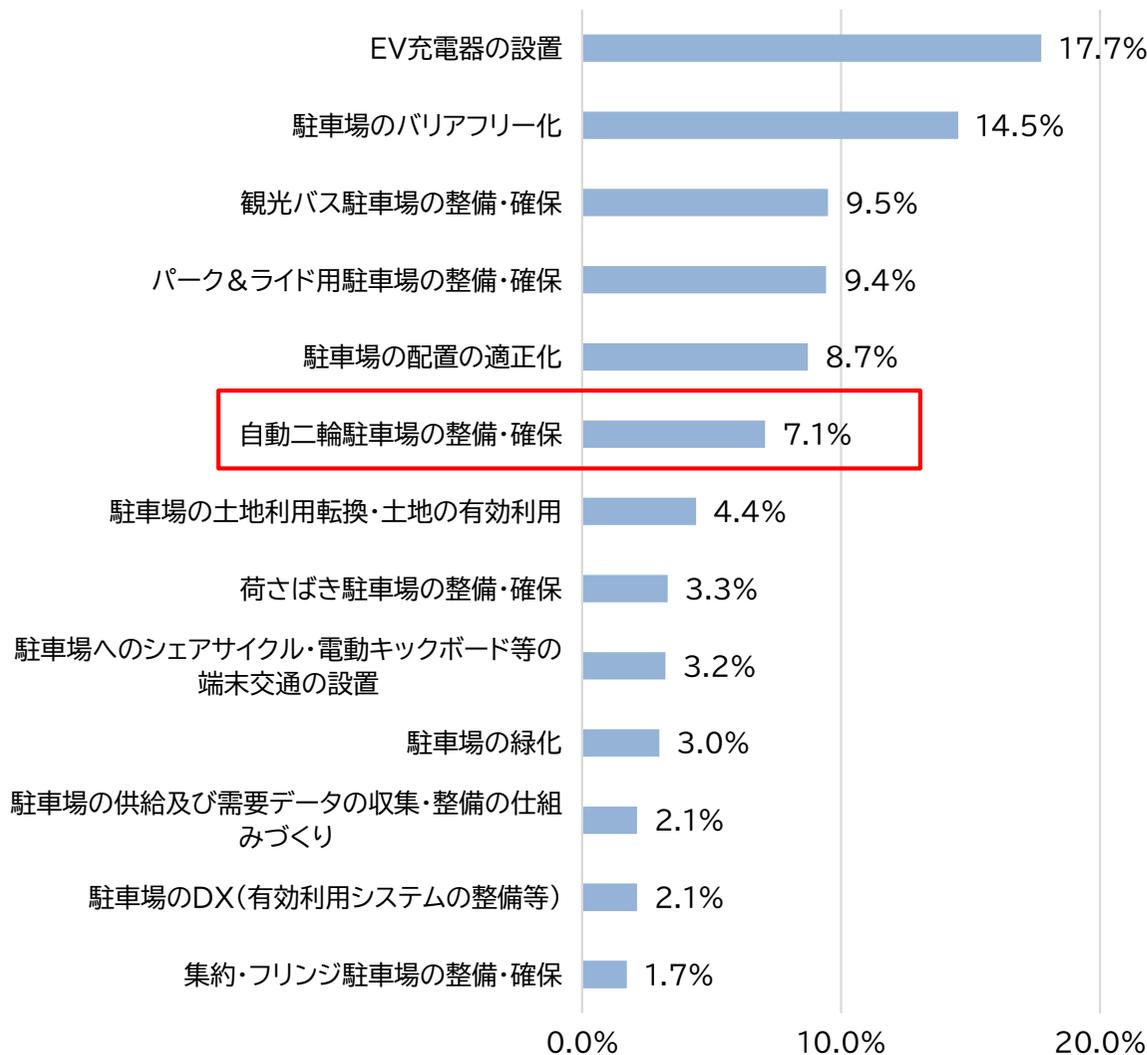
○ 全国的には、自転車や原動機付自転車の駐車場の利用率は**低下傾向**。



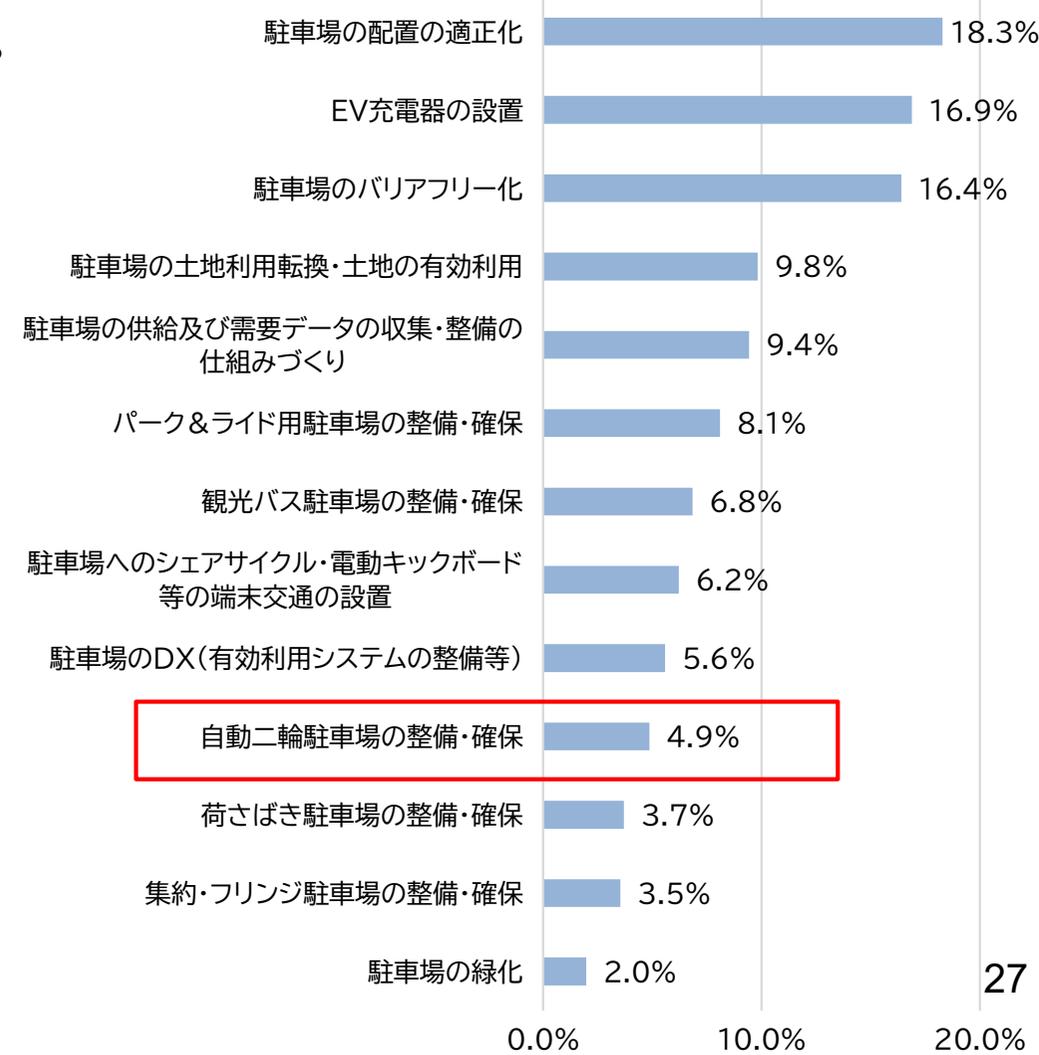
○ 駐車場施策の取組に係る調査をしたところ、**自動二輪車駐車場の整備・確保**について実施済または実施予定との回答が**一定程度見られる**一方、今後実施の必要性を感じている駐車場施策については、駐車場に掛かる諸課題がある中で、**あまり高くない**。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

実施済または実施予定の駐車場施策について



今後実施の必要性を感じている駐車場施策について



駐車場整備計画策定に当たっての関係者の連携(調査結果)

- 市町村が**駐車場整備計画**を策定する際は、**道路管理者**や**交通管理者**の意見を聴くことになっており（法定）、これらの関係者を構成員とする会議による検討が行われていることが多いことから、地域レベルでは道路部局や警察との連携が行われていると推察される。
対象：駐車場整備計画策定自治体（回答 N=66）時期：R6.8
- 他方、近年は駐車場整備計画を見直していない地方公共団体も多くなっている。

駐車場整備計画の最終改訂時期

- ・ 駐車場整備計画策定都市数**66都市**のうち、2016年以降計画を改訂した都市は**3割**



○ 駐車場整備計画概要（駐車場法§4①）

駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の**整備**に関する計画（駐車場整備計画）を定めることが可能

○ 記載事項（駐車場法§4②）

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の**整備**に関する**基本方針**
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の**整備の目標年次及び目標量**
- ③ 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する**施策**
- ④ 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の**計画の概要**

駐車場整備計画策定時の関係者

複数回答（N=66）

	数	割合
交通管理者（警察）	40	60.6%
学識者	39	59.1%
道路管理者（都道府県、地方整備局等）	36	54.5%
商工関係団体・事業者（商工会議所等）	28	42.4%
その他都道府県	21	31.8%
地方運輸局等	13	19.7%
不動産管理・駐車場関係団体・事業者	12	18.2%
公共交通関係団体・事業者	11	16.7%
物流関係団体・事業者	8	12.1%
自治会	7	10.6%
その他国の機関	6	9.1%
不動産開発関係団体・事業者	2	3.0%
エリアマネジメント団体	1	1.5%

その他関係者の例

- ・ 議会議員、**公募委員**
- ・ 職員（都市計画部署、公園・区画整理・再開発、道路部局）
- ・ 関係団体（**障害者・福祉関係、経済関係、観光関係**）
- ・ 委託により策定したため、委員等参加なし

地方公共団体の駐車場整備計画等における自動二輪に関する記載例

○ 地方公共団体の駐車場整備計画等において、自動二輪車の駐車場の需給に係る現状分析や確保に向けた施策が記載されている。

都市名	京都市	新宿区	千代田区	大田区
計画の名称	京都市駐車場整備地区における 駐車場整備計画 (平成22年6月)	新宿区駐車場整備計画 (平成23年4月)	千代田区駐車場計画 (令和3年7月)	大田区駐車場計画 (蒲田地区) (令和6年10月)
自動二輪に関する記載 (地域課題等)	<p>都心部では、駐車施設の需給バランスを図れる状況にあるが、自動二輪車の駐車施設が少ないため自動二輪車の路上駐車が問題となっている…。</p> <p>したがって、自動二輪車や荷捌き車両に対応するための駐車施設の改善、…、既存の駐車施設の有効活用、効率的利用を行う。</p>	<p>新宿区は、日本最大の繁華街である歌舞伎町をはじめ、大規模な商業施設を抱えるとともに、大学や専門学校等も多く、自動二輪車の駐車需要が発生しやすい環境。</p> <p>一方で、…、民間駐車場の整備が進捗しないこともあり、放置駐車が蔓延する状況となっている。…そこで、地区の課題に応じた自動二輪車の駐車スペース確保を積極的に進め、駐車場への利用を促進していくこととする。</p>	<p>二輪車用駐車場は附置義務駐車場の対象外であること等が影響し、駐車場が不足している地域があります。</p> <p>また、駐車施設の整備量は鈍化傾向にあることから、地域の実情に応じて、二輪車用駐車場の量的な確保を図っていくことが必要です。</p>	<p>収容台数に占める需要台数の割合をみると、最も高い地区で320%、駐車場整備地区全体では149%であり、需要台数が収容台数を上回っています。</p> <p>路上駐車による通行の阻害や景観の悪化を防ぐため、需要台数に対して収容台数が不足している地区を中心に駐車施設を確保し、路上駐車を削減していくことが必要です。</p>
自動二輪車関係施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の駐車施設を有効に活用する施策 ・ 既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用 ● 自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策 ・ 自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用 	<ol style="list-style-type: none"> (1) 整備に関する基本施策 <ol style="list-style-type: none"> 1) 駐車場法に基づく附置義務制度の導入検討 2) フリンジ部への駐車場の集約整備の推進 3) 既存駐輪場などの利活用 4) 道路空間を活用した自動二輪車駐車スペースの整備 <ol style="list-style-type: none"> i. 道路占用による整備 ii. 道路附属物としての整備 5) 既存駐車場における受入れ要請 6) 助成金活用による民間駐車場の整備促進 7) 二輪車用パーキング・チケットの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設立地に伴う自動二輪車用駐車場の整備 ・ 自動二輪車用駐車場が不足する地域では、自動二輪車用駐車場の整備を促進するために、附置義務制度や地域ルールの活用等を検討。 ● 既存駐車場の活用 ・ 乗用車用駐車場の整備量が駐車需要量を上回っている現状を踏まえ、既存の乗用車用駐車場の一部を自動二輪車用駐車場として活用する方策を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動二輪車等用駐車施設の確保 ・ 不足している需要台数を補い路上駐車を解消するため、建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設の確保を促すとともに、再開発等と連携して地域の駐車需要に貢献する施設の導入を推進します。 ・ また、今後の社会情勢も見据えながら地区の需要に対応できる駐車施設が不足する場合は、既存駐車施設の余剰分を自動二輪車等用駐車施設に転用するなど、駐車施設の確保に向け柔軟な整備を誘導します。

- 東京都は、「総合的な駐車対策の在り方」の策定により、**地区特性に応じた効果的な駐車対策**を推進。自動二輪車駐車場に関する現状・課題を整理し、有閑スペースの活用・民間開発にあわせた整備の推進を図るとしている。
- また、**政策連携団体**である東京都道路整備保全公社により、自動二輪車用駐車場整備助成による**整備支援**や、都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」による**駐車場活用促進**に関する取組が行われている。

■「総合的な駐車対策の在り方」(抄) (R4.3)

□ 現状を踏まえた課題

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル駅周辺や繁華街を中心に路上駐車が発生 ・利用者の約6割が駐車場箇所に不満 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車や原動機付自転車の利用者のニーズに応じた駐車場の拡充が必要

□ 自動二輪車駐車場の確保に向けた取組の推進

- ・有閑スペースが生じている稼働率の低い駐車場や沿道敷地を活用し、地区の需要が高いモビリティに係る**駐車スペースの確保**に向けた取組を推進します。
- ・自動二輪車の駐車需要が高い地区においては、区市による**附置義務条例の制定**等、自動二輪車駐車場の確保を推進します。

有閑スペース活用・民間開発にあわせた駐車場整備例



民間開発の自動二輪車駐車場
(渋谷フクラス)



自動車・二輪車・荷さばき車駐車場出入口
(渋谷パルコ)

出典：東京都「総合的な駐車対策の在り方」(R4.3)

■ 政策連携団体による取組

□ 駐車場検索サイトによる情報提供

都内の時間貸バイク等駐車場の情報を、運営事業者の枠を超えて、駐車場検索サイト「s-park」に掲載し、都内駐車場の活用を促進



□ 自動二輪車用駐車場整備助成

地域で不足する自動二輪車駐車場の整備を促進するため、区と連携し、駐車場事業者等に対し自動二輪車駐車場の整備を支援



助成リーフレット



助成金を活用して整備した駐車場

自動二輪車 既存駐車場における柔軟な受入れ例

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。
- ※ 自動二輪車等が駐車可能であることを入口等で分かりやすく表示することが重要。



既設自転車駐車場(屋内)で受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能。
- ※ 自動二輪車等が駐車可能であることを入口等で分かりやすく表示することが重要。



機械式立体駐車場の敷地内に整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例[京都市]



駐車マスを自動車と併用して使用している事例[大津市]

自動二輪車等駐車場の利用促進に向けた取組

- 駐車場の利用者に対して、**地方公共団体等**のHPにおいて、自動二輪車等の**駐車場情報の発信**が行われている。
- また、**日本二輪車普及安全協会**が運営する「全国バイク駐車場案内」では、**駐車場情報の発信**が行われており、二輪車駐車場情報の掲載を希望する場合、**無料で登録が可能**。(令和7年4月時点で約4.4万箇所登録)

地方公共団体等の取組

◆札幌市

都心部自動二輪車受け入れ駐車場マップの作成

札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ (令和6年9月時点の情報)

No.	駐車場名	住所 (〒)	電話番号	受け入れ方法	営業時間
1	ビッグサイン前 北5条駐車場	北5条3	596-8188	自動車と共用	24時間
2	ビッグサイン前 北4条駐車場	北4条5	232-8188	自動車と共用	24時間
3	ビッグサイン前 南2条駐車場	南2条3	222-5432	自動車と共用	7:00~20:00 日 8:00~19:00
4	さっぽろ創生スクエア	南1条1	011-838888	二輪専用(12台) 三車禁止制	24時間
5	北一条地下駐車場	北1条5	230-5908	二輪専用(10台) 北1条5月22日	7:30~22:00
6	北海道建物 南1条駐車場	南1条5	281-1589	自動車と共用 (10台)	8:00~22:00
7	2.5 Wind-Parking 北土道のみ参入	南2条5	251-2822	自動車と共用 (10台)	≒ 8:00~21:00 日 8:00~20:00
8	南2条店	南2条7	531-8600	自動車と共用	7:00~22:00
9	南2条店	南2条7	231-8366	自動車と共用	8:30~21:30
10	5-11-Parking	南5条1	552-1554	自動車と共用	9:00~24:00 日 9:00~24:00

125cc以下の原動機付自転車は、No.12~14の駐車場を利用できます。

No.12、13の駐車場は有料です。料金の詳しい内容は以下のホームページをご覧ください。
【札幌市ホームページ】<https://www.city.sapporo.jp/kansatsu/doban/utenaba/utenaba.html>

No.14の駐車場は無料です。駐車場の場所は以下の札幌市ホームページをご覧ください。
【札幌市ホームページ】<https://www.city.sapporo.jp/kansatsu/doban/utenaba/utenaba.html>

札幌市 まちづくり政策局
総合交通計画課 交通計画課
電話：011-211-2275
メール：sogokotsu@city.sapporo.jp

駐車場管理者への要請

駐車場管理者の皆様へ

札幌市では、各駐車場への自動二輪車の受け入れをお願いしております。
駐車場を管理される皆様には、積極的なご対応をお願いします。

◆東京都 道路整備保全公社 HP

時間貸バイク等駐車場の情報を、運営事業者の枠を超えて掲載

掲載写真例 (都庁オートバイ専用駐車場)

関係団体の取組

◆日本二輪車普及安全協会HP

現在登録されている駐車場 **44,387** 箇所

時間貸 | 月極

駐車場可能車両を変更 50cc 51cc~125cc 126cc以上 記載なし

【予約制】の駐車場を除く

🔍 目的地から検索

🔍 都道府県・市区町村から検索

ライダーの皆様へのお願い

駐車場の増設には皆さんのマナーアップが必要です。マナーをこころがけ、バイクの駐車環境を改善していきましょう。

- ・バイクから離れるときは、短時間でも必ず駐車場を利用して下さい。駐車場の利用率が高まることで、駐車場の増設につながります。
- ・バイク駐車場では速やかにエンジンを切りましょう。
- ・適切な施設利用を実施し料金は必ずお支払下さい。(チェーンロック等の設備利用)

駐車場の新規掲載・登録について

全国バイク駐車場案内への駐車場情報掲載は無料です。
駐車場情報の掲載をご希望の方は下記フォームより登録してください。

全国バイク駐車場・駐輪場案内

[バイク駐車場掲載依頼フォーム](#)

(<https://www.jmpsa.or.jp/society/parking/>)

自動二輪車等駐車場の整備促進に向けた取組(関係団体)

- **日本二輪車普及安全協会**により、二輪車ユーザーからの**設置場所についての要望**を収集して、地方公共団体等への提供が行われている。
- また、**日本自動車工業会**により、地方公共団体の**二輪駐車場整備・確保の事例**がまとめられている。

■ 自動二輪車等の利用者のニーズの把握

◆日本二輪車普及安全協会
パンフレット



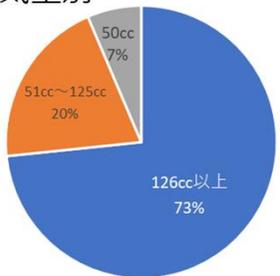
↓
駐車場を整備して欲しい
場所を要望できる

◆時間貸し駐車場に対する
要望の状況

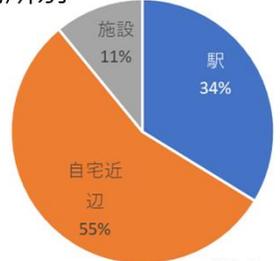
◆都道府県別要望件数 (令和5年度)

都道府県	月極	時間貸	総計
1 東京都	189	81	270
2 神奈川県	114	32	146
3 大阪府	56	33	89
4 埼玉県	47	12	59
5 千葉県	42	13	55
合計	448	171	619

排気量別



場所別



出典：日本二輪車普及安全協会資料より国土交通省作成

■ 自動二輪車等駐車場整備の事例のとりまとめ

入口のゲートのバーを短くしてバイクレーン
を設置し、駐車券を取らずに通過可能
(名古屋市)



路上原付駐車場の設置
(名古屋市)



駐車場シェアリング事業者と協定を締結し、
事業所や民家等の空きスペースの**予約制
駐車場**としての活用を推奨 (町田市)



電動バイクの充電用に
コンセントを設置
(中野区)



民間施設と市営駐輪場で
スロープを共用・料金統一
車種や施設別に満空表示
(福岡市)



出典：日本自動車工業会「自治体の二輪車駐車場・事例集2021」より国土交通省作成 33

4. 参考資料

駐車場法の概要(昭和32年法律第106号)

目的

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、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与

駐車場整備地区・駐車場整備計画

- 以下の区域においては、都市計画に**駐車場整備地区**を定めることができる。
 ※商業地域、近隣商業地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区、又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域
- 市町村は、駐車場整備地区における**駐車場整備計画**を定めることができる。
- 地方公共団体は、駐車場整備計画の達成のため、路上・路外駐車場の整備に関し必要な措置を講ずるよう努める。

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

■路上駐車場の設置

- 地方公共団体は、駐車場整備計画に基づき路上駐車場を設置
- 駐車料金等**
- 路上駐車場の表示**

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って、一般公共の用に供されるもの

500㎡以上の路外駐車場

■構造及び設備の基準への適合義務

- <主な技術的基準> ※政令で規定
- ・出入口 道路交通法で定める駐停車禁止場所、小学校等の出入口から20m以内には設置不可 等
 - ・車路 一方通行以外の車路の幅員5.5m以上 等
 - ・高さ 駐車スペースの高さは、はり下2.1m以上

都市計画区域内・500㎡以上・駐車料金を徴収する路外駐車場

■都道府県知事(市の区域内では市長)への届出義務

- 届出内容
 - ・路外駐車場の位置、規模、構造設備その他必要な事項
 - ・管理規程(駐車料金も含む)
 - ・休廃止、再開
- 罰則…50万円以下の罰金、両罰規定

■路外駐車場管理者の責務

- 立入検査等** (罰則…20万円以下の罰金、両罰規定)
- 是正命令** (罰則…100万円以下の罰金、両罰規定)

建築物における駐車施設の附置

■附置義務条例

○地方公共団体は、以下の地区内において、以下の規模以上の建築物を新築等する者に対し、条例で、当該建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

【対象地区及び建築物の規模】

- ①都市計画に定められた駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
 - ・延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模
 - ・延べ面積が2000㎡未満であるが、特定用途の延べ面積が条例で定める規模
- ②これらの周辺地域又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
 - ・特定用途の延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模

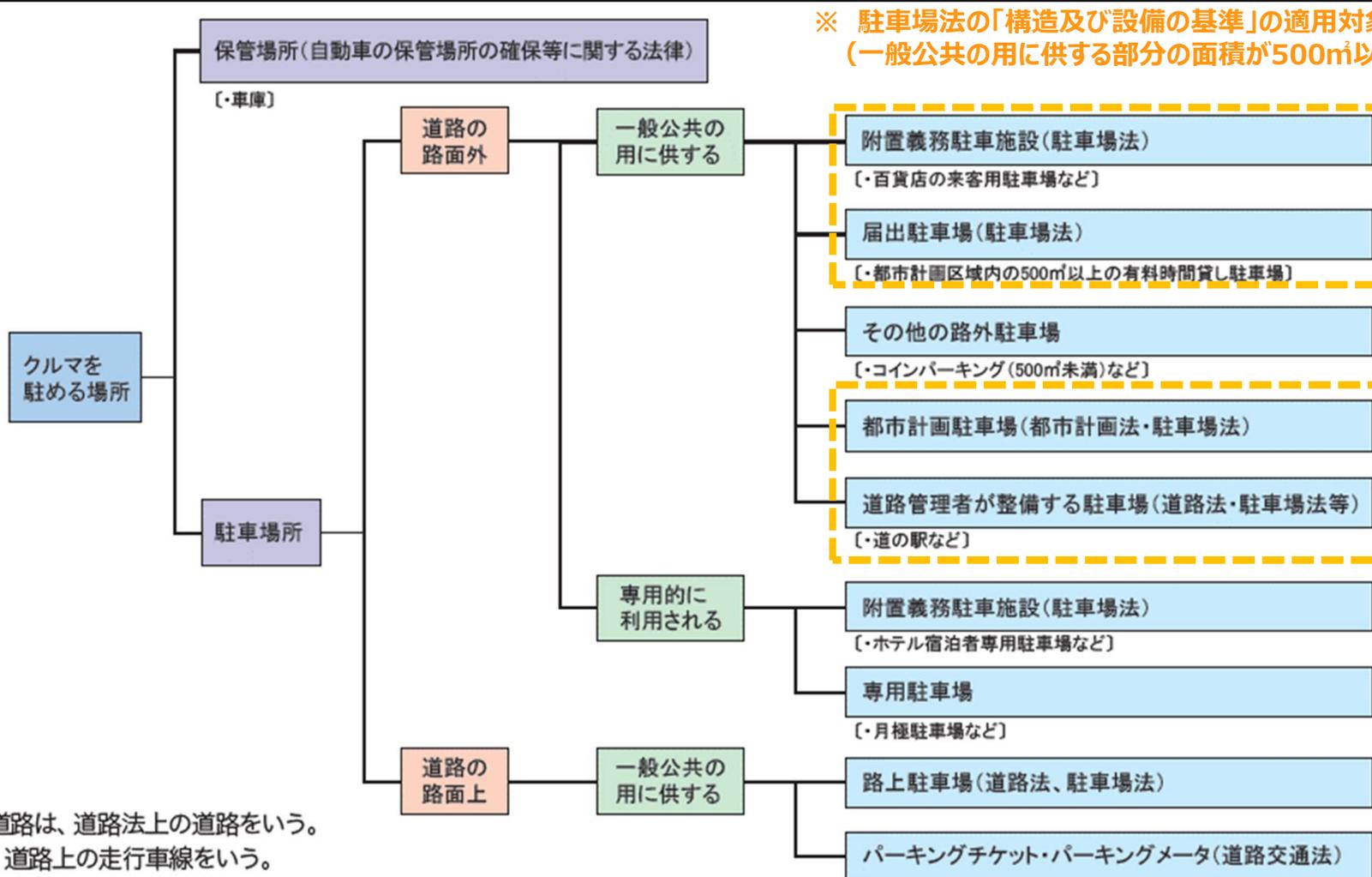
※特定用途…劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの

附置義務条例適用都市(R6.3時点)：196都市(制定は148都市) うち **荷さばき**に係る規定あり：91都市、**自動二輪車**に係る規定あり：11都市

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおり。
- 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」。
- 自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下)は「自転車法」の対象
- 駐車場法では「自動車※」(自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)を含む)が対象

※ 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車



※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

【参考】自動車の種類(道路運送車両法・道路交通法)

自動車の種類

自動車の種類及び区分方法は道路運送車両法によるものと道路交通法によるものがあるが、自動車の検査、登録、届出、強制保険については道路運送車両法による分類が、運転免許、交通取締については道路交通法による分類が用いられている。

道路運送車両法

種類	自動車							原動機付自転車						
	普通自動車		小型自動車		軽自動車		大型特殊自動車	小型特殊自動車		第1種原動機付自転車		第2種原動機付自転車		
代表的な自動車	バス 大型トラック 大型乗用車		小型トラック 小型乗用車	3輪トラック	大型オートバイ	軽トラック 軽乗用車	オートバイ	ロードローラー ブルドーザー	農耕トラクター (注1)	フォークリフト シャベルローダー (注2)	電動キックボード	ミニバイク	バイク	
構造	車輪数	4輪以上		4輪以上	3輪	2輪	3輪以上	2輪	制限なし	制限なし	制限なし	制限なし	2輪	
	大きさ(m)	4輪以上の小型自動車より大きいもの		4.7以下	3輪の軽自動車より大きいもの	2輪の軽自動車より大きいもの	3.4以下	2.5以下	制限なし	制限なし	4.7以下	1.9以下	1.9をこえ2.5以下	2.5以下
	長さ			1.7以下			1.48以下	1.3以下			1.7以下	0.6以下	0.6をこえ1.3以下	1.3以下
	高さ			2.0以下			2.0以下	2.0以下			2.8以下	—	2.0以下	2.0以下
造	総排気量(cc)または定格出力(W)	同上		660ccをこえ2,000cc以下 (注3)	660ccをこえる	250ccをこえる	660cc以下	125ccをこえ250cc以下	制限なし	制限なし	制限なし	600W以下	50cc以下または600W以下	50ccをこえ125cc以下または600Wをこえ1000W以下
検査	査	○		○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
登録	録	○		○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×
届出	出	×		×	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×
強制保険	険	○		○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○

申請(手続) さきは次のとおり
 運輸支局...普通自動車、小型自動車(小型特殊自動車を除く)、大型特殊自動車、軽自動車(三輪以上を除く)
 軽自動車検査協会...軽自動車(二輪を除く)
 市区町村...小型特殊自動車、原動機付自転車

(注) 1. 最高速度35キロ未満のものに限る。
 2. 最高速度15キロ以下のものに限る。
 3. ジーゼル機関を用いるものについては総排気量の適用はない。
 4. 原動機付自転車等については、道路運送車両法上の届出義務はないが、条例により市区町村へ届出、ナンバープレート(標識番号標)をつけることになっている。

道路交通法

種類	自動車						原動機付自転車		
	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	大型自動2輪車	普通自動2輪車	一般原動機付自転車	特定小型原動機付自転車	
構造その他	・車両総重量 11トン以上 ・最大積載量6.5トン以上 ・乗員定員 30人以上 のいずれかに該当する自動車	・車両総重量 7.5トン以上 11トン未満 ・最大積載量 4.5トン以上 6.5トン未満 ・乗車定員 11人以上 30人未満 のいずれかに該当する自動車	・車両総重量 3.5トン以上 7.5トン未満 ・最大積載量 2トン以上 4.5トン未満 のいずれかに該当する自動車	他のいずれにも該当しない自動車 乗用車	総排気量400cc/定格出力20KWを超える2輪の自動車	総排気量50cc/定格出力600Wを超え400cc/20KW以下の2輪の自動車 自動二輪車	特殊自動車のうち、小型特殊自動車の規格を超えるもの の特殊自動車	二輪のもの及び総理大臣が指定する三輪以上のもの(注2): 総排気量50cc/定格出力600W以下 その他のもの: 20cc/250W以下 (特定小型原動機付自転車に該当するものを除く) 原付自転車	長さ1.9m以下 幅 0.8m以下 定格出力600W以下 最高時速20キロ以下 走行中に構造上の最高速度の設定の変更ができない AT機構がとられている 保安基準に規定する最高速度表示灯を備える

(注) 1. ヘッドガード等を備えた自動車で、ヘッドガード等を除いた部分の高さが2.0m以下のものについては、2.8m以下。
 2. 車室なしかつ輪距50cm以下及び側面が開放されている車室を備え、かつ輪距50cm以下

多様なモビリティの駐車環境について

	駐車場法	自転車法	(その他)
法律上の区分	<p>道路交通法に規定する「自動車」 (法第2条第1項第9号)</p> <p>自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> 四輪自動車 自動二輪車 (51cc~) 	<p>道路交通法に規定する「自転車」「原動機付自転車」 (法第2条第1項第11号の2、第10号)</p> <p>自転車等</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車 原動機付自転車 (~50cc) 	<p>民地の 駐車スペース</p> 
現場での区分	<p>自動車駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 専用  自動車駐車場における自動二輪車・原付の専用駐車スペース 併用  四輪車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れ 	<p>自動二輪車駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 専用  自動二輪車・原付のみが駐車できる専用駐車場 	<p>自転車等駐車場 (50cc以下受入可)</p> <ul style="list-style-type: none"> 併用  自転車が駐車できるスペースで自動二輪車・原付も受け入れ 専用  自転車等駐車場における自動二輪車・原付のみが駐車できるスペース <p>自転車駐車場 自動二輪車、原付受入不可</p> 
	<p>電動キックボードが駐車可能な場所 = 原動機付自転車と同等扱い</p>		

多様なモビリティの駐車における留意点

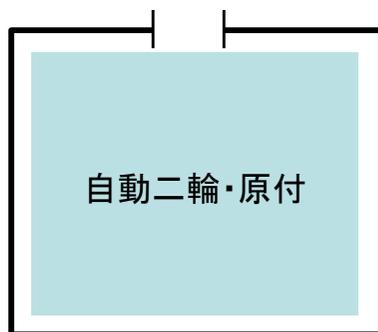
- ・ 車両の盗難防止対策
- ・ 既存の構造物（自転車ラック等）との適合性確認
- ・ 建築基準法や消防法等の関係法令の規定による対応

自動二輪車駐車場の分類

専用

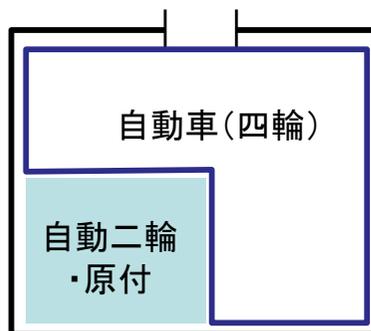
併用

自動車駐車場



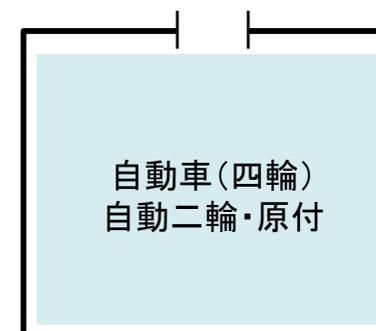
自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

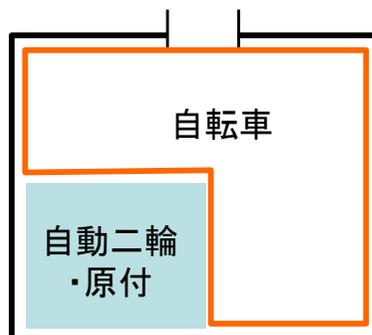
➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

自動二輪車駐車場の分類

自動車駐車場

専用

併用



自動二輪車・原付のみが
駐車できる駐車場

➡ 「専用」として計上



自動車駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自動車駐車場において四輪車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れて
いる場合

➡ 「併用」として計上

自転車等駐車場



自転車等駐車場において自動二輪車
・原付のみが駐車できるスペースを
設けている場合

➡ 該当部分を「専用」として計上



自転車等駐車場において自転車が駐車できる
スペースで自動二輪車・原付も受け入れている
場合

➡ 「併用」として計上

