

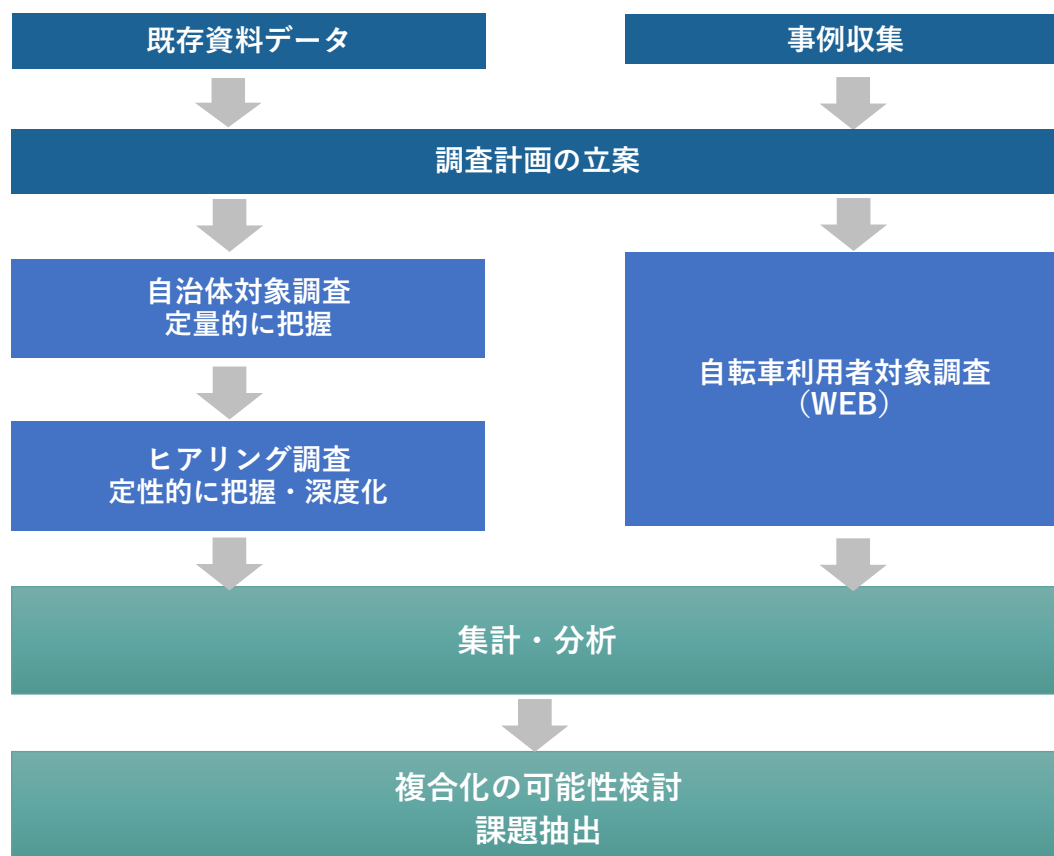
自転車駐車場の用途の複合化 に関するニーズ調査検討業務(要約版)

I. 調査の目的

現在、公益財団法人自転車駐車場整備センター（以下、整備センターという）の自転車駐車場を含めた公的な自転車駐車場は、もっぱら自転車を駐輪することを目的として設けられているのに対して、民間の自転車駐車場は、駐輪する用途以外の複合の目的のための施設の中に設置されるものも増加している。また、自転車駐車場は、駅周辺の利便性の高い場所に設置されていることが多いため、駅前の貴重な空間としての立地特性上多様な機能に対するニーズが存在する。

したがって、市民や利用者にとって自転車駐車場が単独で存在することと他の施設との複合の中で設置することに対するニーズ、また、その際に必要な付帯の施設やサービスが何であるかを把握し、複合化の可能性を検討する。また、複合化の施設と単体の施設の利用の利便性の差異を明らかにし、利用者の立場に立つと同時に、自治体の立場に立った場合、どのようなメリットやデメリットがあるかを分析するものとする。付加施設として、ロッカー、休憩施設、自転車点検整備スペース、雨具など、考えられるサービス施設についても、そのニーズに焦点を当てて、サービス向上につなげる方策を総合的に検討することを目的とする。

<業務フロー>



II. 自転車駐車場の現状(略)

III. 複合化に関するニーズ調査

III-1. 自治体アンケート調査

【1】 調査概要

自転車駐車場を有する全国の自治体を対象に、既存自転車駐車場における駐輪用途以外の付加設備やサービスの実施状況、自転車駐車場周辺における課題やニーズ、今後自転車駐車場に付加したい設備やサービスについて、アンケート調査により把握した。

調査対象	三大都市圏(首都圏・中京圏・関西圏)及び人口30万人以上の自治体(N=460)
調査日時	2019年10月～11月(配布・回収)
サンプル数	460×50.2% = 231件
調査項目	①自転車施策について ②既存自転車駐車場について ③今後の自転車駐車場の改善、高品質化、複合化に対する考え方について ④駅周辺地域全般の課題等 調査票は参考資料を参照。

表 III-1 地域別回収数・率

地域別	配布自治体数	構成比	回収数	回収率
① 首都圏	218	47.4%	115	52.8%
② 中京圏	86	18.7%	40	46.5%
③ 関西圏	127	27.6%	60	47.2%
④ その他	29	6.3%	16	55.2%
合計	460	100%	231	50.2%

表 III-2 人口規模別回収数・率

人口規模別	配布自治体数	構成比	回収数	回収率
100万人以上	11	2.4%	7	63.6%
50-100万人	24	5.2%	13	54.2%
30-50万人	50	10.9%	29	58.0%
10-30万人	122	26.5%	67	54.9%
5-10万人	139	30.2%	65	46.8%
5万人以下	114	24.8%	50	43.9%
合計	460	100%	231	50.2%

表 III-3 地域別人口規模別回収数

人口規模別	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
100万人以上	1	1	2	3	7
50-100万人	8		2	3	13
30-50万人	10	1	9	9	29
10-30万人	42	9	15	1	67
5-10万人	34	14	17		65
5万人以下	20	15	15		50
合計	115	40	60	16	231

【2】 集計結果

(1) 自転車活用推進計画の策定状況

- 自転車活用推進計画の策定状況については、「策定済み」が7%、「策定中」が7%、「策定を検討中・準備中」が13%、「策定する予定はない」が74%となっており、策定を予定していない自治体が多くを占めている。
- 地域別では、三大都市圏以外のその他の地域において策定中や策定を検討している自治体の割合が高く、中京圏において、策定する予定はない自治体の割合が高い。

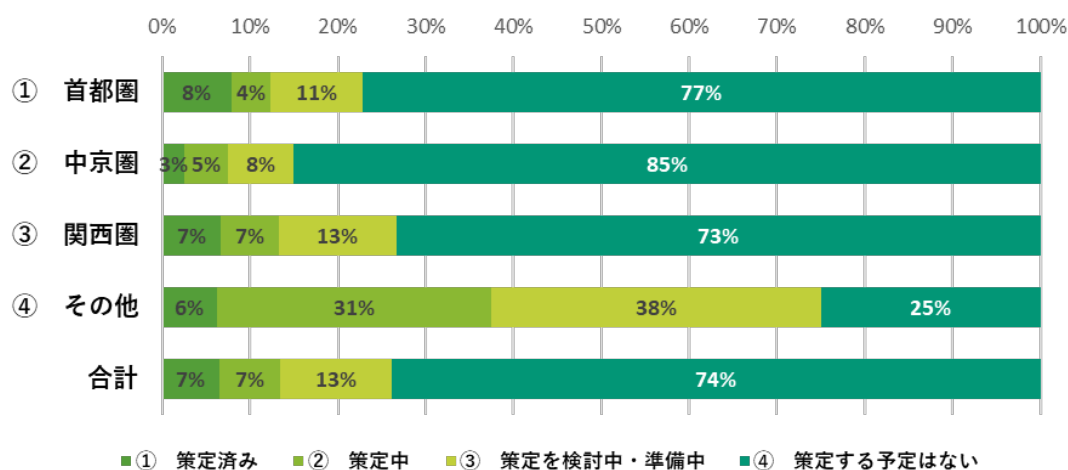


図 III-1 地域別人口規模別回収数・構成比

- 人口規模別では、10万人以下の市町村では、9割以上が予定がなく、人口規模が大きくなると、策定が進展しており、人口100万人以上はすべて策定又は策定中である。

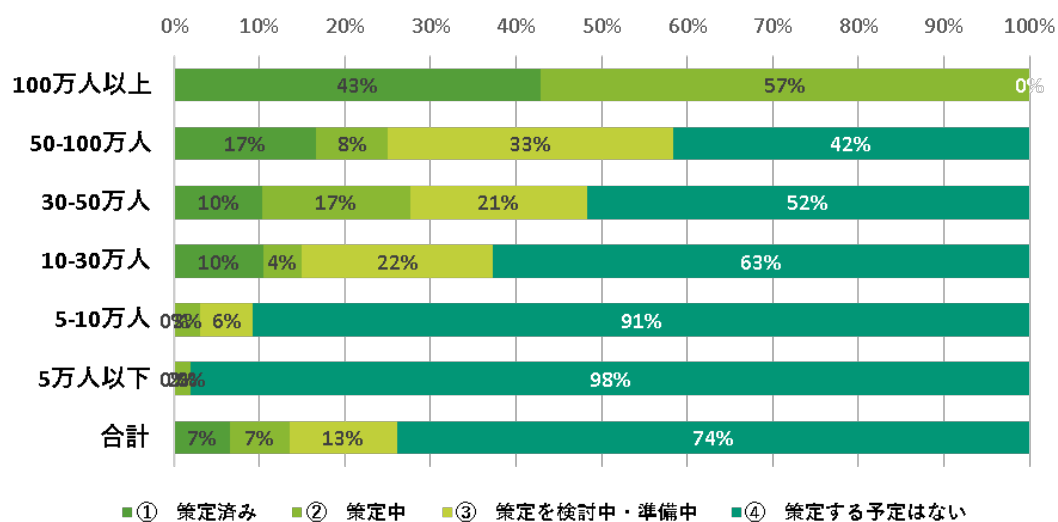


図 III-2 人口規模別回収数・構成比

(2) 現在実施している自転車関連施策

- 現在実施している自転車関連施策としては、「③自転車の撤去等放置自転車対策」が最も多く 97%、次いで、「②自転車駐車場の整備」81%、「④自転車利用者に対する交通安全教育・啓発等の対策」74%となっており、これら3つの施策が半数以上の自治体で実施されている項目であった。
- 上記の3つに次ぐ施策としては、「①自転車通行空間の整備」と「⑤自転車利用者への保険加入促進、義務化等の対策」がともに43%、「⑦シェアサイクル・レンタサイクルに係る事業」が37%、「⑨自転車を活用した観光の取り組み」が27%となっている。
- 地域別では、中京圏において全体と比較して実施割合が低い傾向にあり、「①自転車通行空間の整備」（-25ポイント）や「②自転車駐車場の整備」（-13ポイント）、「⑤自転車利用者への保険加入促進、義務化等の対策」（-20ポイント）、「⑦シェアサイクル・レンタサイクルに係る事業」（-17ポイント）などの施策において、実施割合が低い。

表 III-4 地域別自転車関連施策実施項目

問1-2.自転車関連施策の実施状況	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
① 自転車通行空間の整備	50	7	29	14	100
② 自転車駐車場の整備	100	27	47	13	187
③ 自転車の撤去等放置自転車対策	110	38	60	16	224
④ 自転車利用者に対する交通安全教育・啓発等の対策	91	25	43	12	171
⑤ 自転車利用者への保険加入促進、義務化等の対策	54	9	33	4	100
⑥ 自転車と公共交通との連携促進の取り組み	19	5	8	8	40
⑦ シェアサイクル・レンタサイクルに係る事業	48	8	21	8	85
⑧ 電動アシスト付自転車の利用促進等の取り組み	6	2	2	0	10
⑨ 自転車を活用した観光の取り組み	28	9	22	4	63
⑩ 自転車の活用による健康の保持増進の取り組み	7	4	6	2	19
⑪ 自転車通勤の促進の取り組み	10	3	6	1	20
⑫ 災害時における自転車活用の推進の取り組み	6	1	3	1	11
⑬ その他	2	1	0	1	4
対象自治体数	115	40	60	16	231

表 III-5 地域別自転車関連施策実施項目（回答率）

問1-2.自転車関連施策の実施状況	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
① 自転車通行空間の整備	43%	18%	48%	88%	43%
② 自転車駐車場の整備	87%	68%	78%	81%	81%
③ 自転車の撤去等放置自転車対策	96%	95%	100%	100%	97%
④ 自転車利用者に対する交通安全教育・啓発等の対策	79%	63%	72%	75%	74%
⑤ 自転車利用者への保険加入促進、義務化等の対策	47%	23%	55%	25%	43%
⑥ 自転車と公共交通との連携促進の取り組み	17%	13%	13%	50%	17%
⑦ シェアサイクル・レンタサイクルに係る事業	42%	20%	35%	50%	37%
⑧ 電動アシスト付自転車の利用促進等の取り組み	5%	5%	3%	0%	4%
⑨ 自転車を活用した観光の取り組み	24%	23%	37%	25%	27%
⑩ 自転車の活用による健康の保持増進の取り組み	6%	10%	10%	13%	8%
⑪ 自転車通勤の促進の取り組み	9%	8%	10%	6%	9%
⑫ 災害時における自転車活用の推進の取り組み	5%	3%	5%	6%	5%
⑬ その他	2%	3%	0%	6%	2%

(3) 既存自転車駐車場の設置・管理状況

① 公営自転車駐車場の箇所数・収容台数

ア) 公営自転車駐車場の箇所数・収容台数

- 各自治体における公営自転車駐車場の箇所数は、「1-5 箇所」を有する自治体が 37%を占め、「6-10 箇所」が 19%、「11-20 箇所」が 17%となっており、1 自治体あたりの平均箇所数は 16.9 箇所となっている。
- 地域別では、関西圏の自治体で「1-5 箇所」の自治体が 43%となっており、1 自治体あたりの平均箇所数が 12.7 箇所と首都圏の 16.2 箇所や中京圏の 14.0 箇所と比べて、少なくなっている。

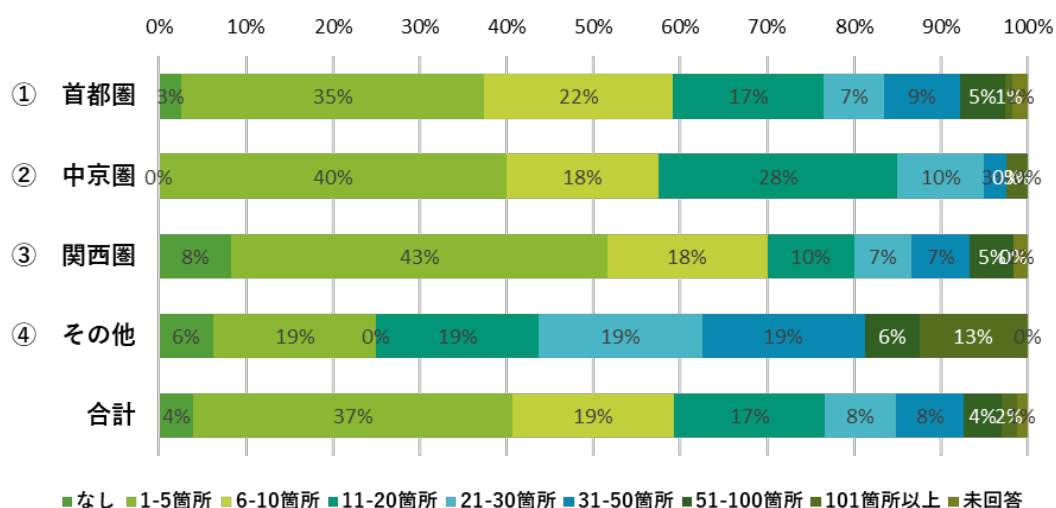


図 III-3 地域別公営自転車駐車場箇所数規模（構成比）

- 1 自治体あたりの公営自転車駐車場の収容台数は、その他を除くと首都圏が 7,853 台、関西圏が 7,312 台となっており、中京圏は 4,700 台と首都圏や関西圏と比べると、1 自治体あたりの収容台数は少ない。

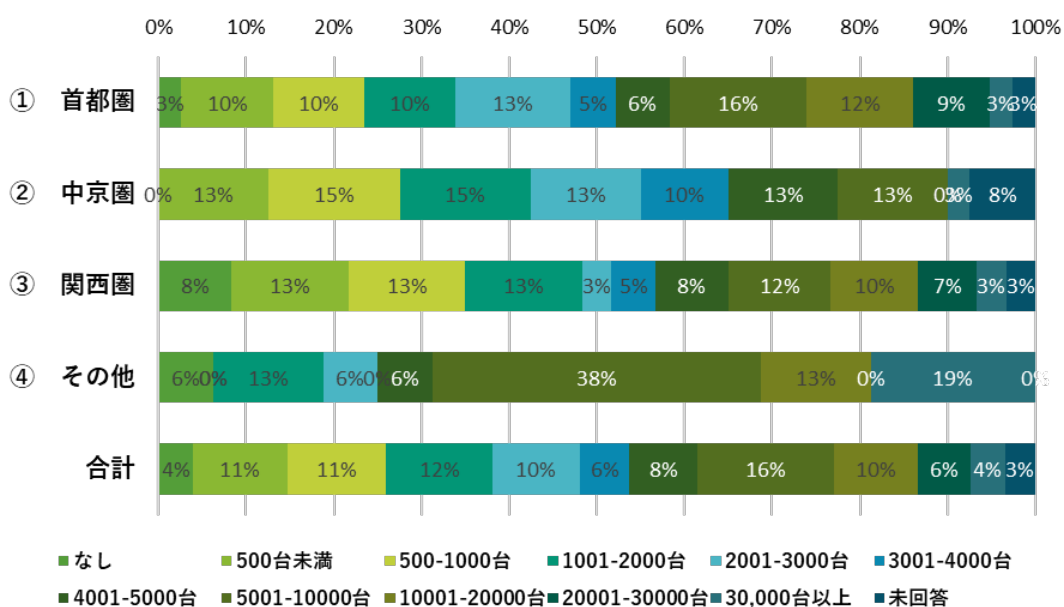


図 III-4 地域別公営自転車駐車場箇所数規模（構成比）

イ) 有料自転車駐車場の割合

- 各自治体における公営自転車駐車場の有料・無料の区分では、「有料なし（全て無料）」が最も多く 32% となっており、「全て有料」が 30%、「有料・無料混在」が 34% となっている。
- 「全て無料」の割合は、関西圏で 21%、首都圏で 27%、中京圏で 70% となっており、中京圏において特に多く、有料の公営自転車駐車場がある自治体が 30% である。

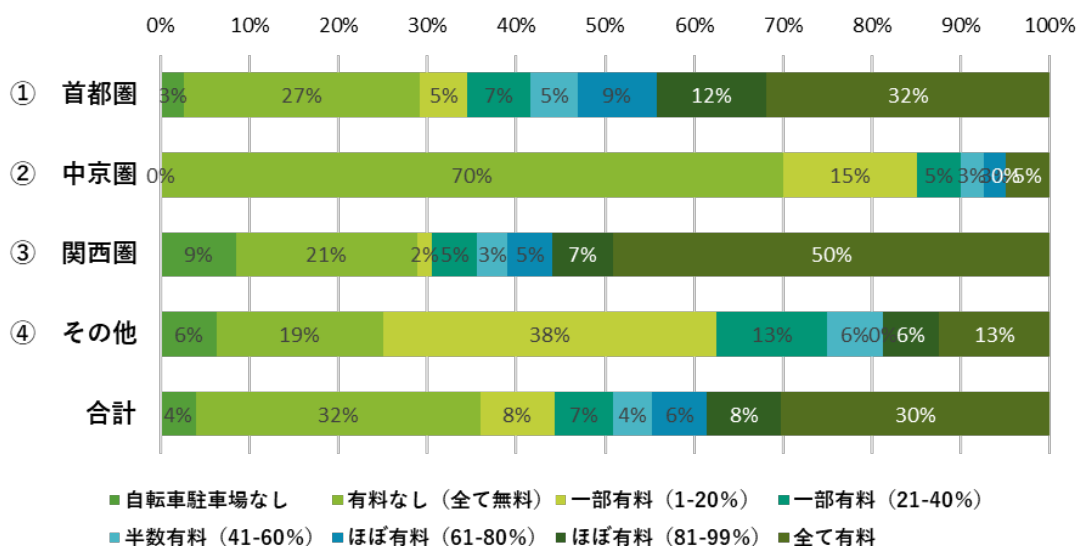


図 III-5 地域別公営自転車駐車場箇所数規模（構成比）

② 無料公営自転車駐車場のある自治体の有料化方針（N=148）

- 無料の公営自転車駐車場がある自治体において、今後有料化を検討しているかについて聞いたところ、78%の自治体が「今後も無料で運営する予定」と回答しており、「一部有料化を検討している」のは 16%、「全て有料化を検討している」のは 6% となっている。
- 無料の割合が高い中京圏においては、「全て有料化を検討している」自治体はなく、「今後も無料で運営する予定」の自治体が 82% と多くなっている。

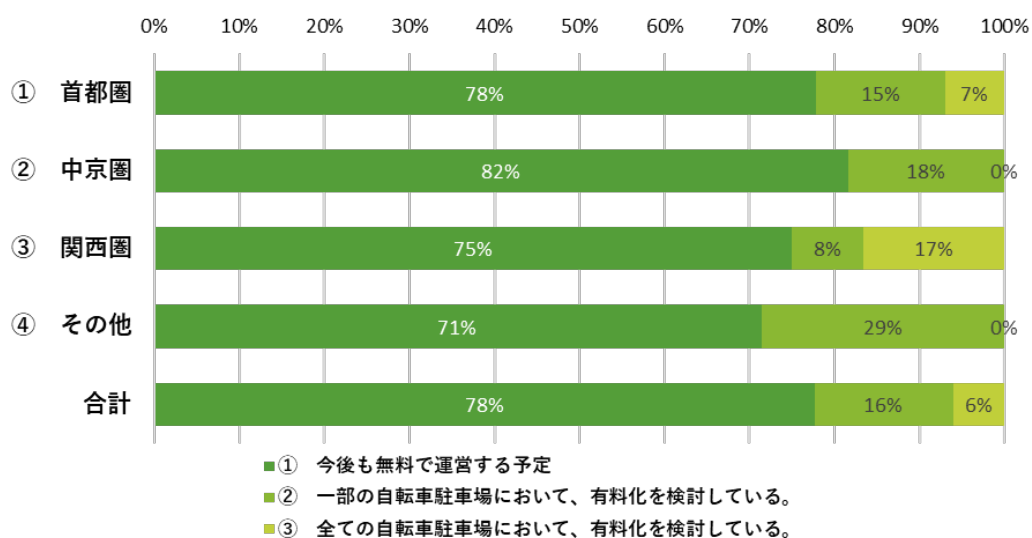


図 III-6 地域別無料自転車駐車場の有料化方針（構成比）

③ 公有地上にある既存公営自転車駐車場の割合

- 既存公営自転車駐車場の公有地（国・都道府県・市区町村所有）比率は、「全て公有地」にある自治体が 29%、「公有地になし」が 6%となっており、平均で 70%が公有地上に立地している。

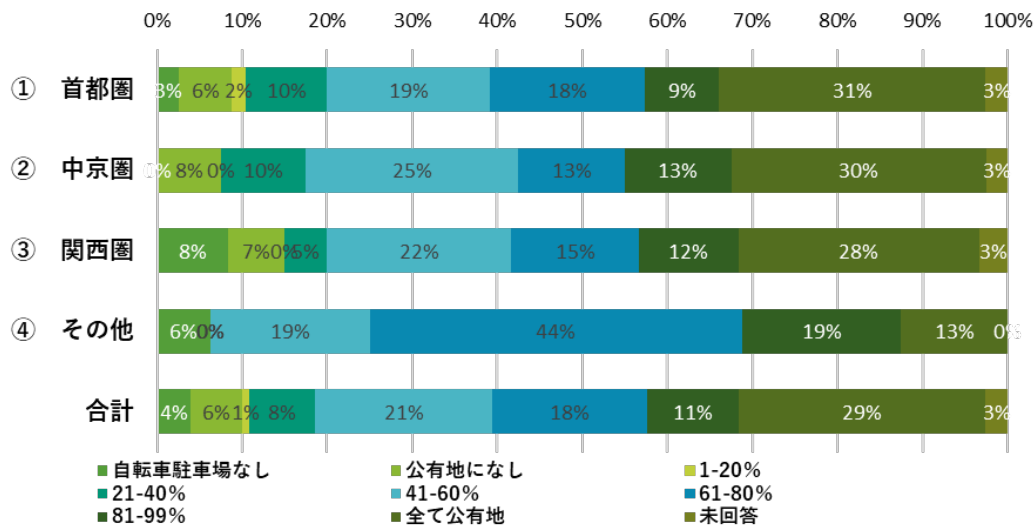


図 III-7 公営有料自転車駐車場の割合（箇所数ベース）

④ 道路上にある公営自転車駐車場比率

- 道路用地上にある公営自転車駐車場の割合は、「道路にはなし」が 60%で最も多く、「1-20%」が 22%となっており、平均は 8%である。
- 道路を活用した公営自転車駐車場がある自治体は、首都圏 40%、中京圏 28%、関西圏 23%となっている。
- 公営自転車駐車場の道路上比率が高いのは、尼崎市（92%）、高槻市（71%）、横浜市（58%）、白井市（57%）の順となっており、この 4 自治体のみ半数以上が道路上となっている。

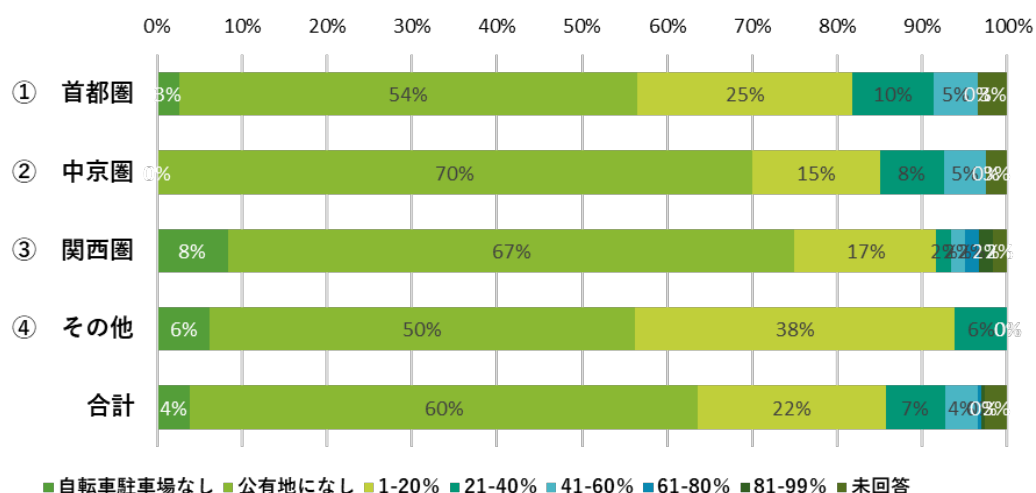


図 III-8 地域別公営自転車駐車場の道路上設置比率（箇所数ベース）

⑤ 管理運営形態（複数回答）

- 公営自転車駐車場の管理運営形態は、「①市区町村による直営管理（業務委託等）」が67%、「③指定管理者による管理」が37%となっており、これら2つの管理方法を併用しているケースも19%（43自治体）あった。
- 中京圏は、無料自転車駐車場が多いことから「①市区町村による直営管理（業務委託等）」が88%と高い割合となっている。
- 関西圏は、他の地域よりも「③指定管理者による管理」による割合が高くなっている。

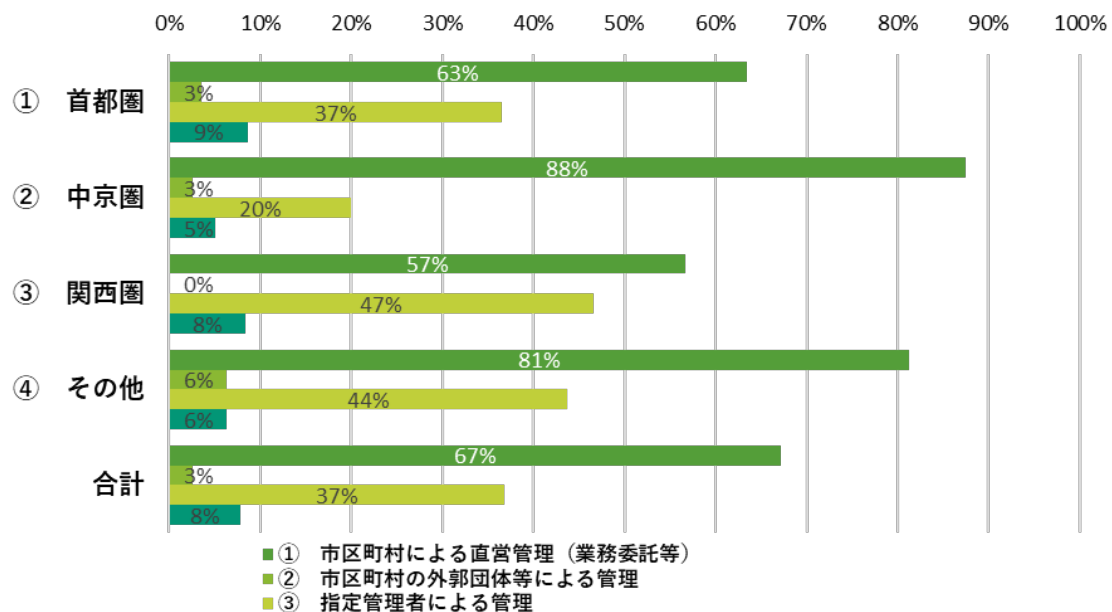


図 III-9 地域別管理運営形態（回答率）

⑥ 公営自転車駐車場の施設・サービス実施状況

既存の公営自転車駐車場の施設及びサービスの実施状況の割合について、5段階（ほぼ全て整備している、基本的に整備している、半数程度整備している、一部整備している、ほぼ未整備）で回答してもらい、整備比率をそれぞれ90%、70%、50%、30%、10%として、平均化した結果を算出した。

- 整備比率が高い項目は、「駅から約300m以内での整備」83%、「24時間利用可能」75%、「屋根の設置（雨に濡れない自転車駐車場）」56%、「防犯カメラ」48%、「短時間無料駐輪が可能」48%となっている。「24時間利用可能」や「短時間無料駐輪が可能」については、無料自転車駐車場においてほぼ可能であることから、整備率が高くなっている側面があると考えられる。（中京圏において比率が高いことから）
- 一方で、「交通系ICカード決済への対応」17%や「機械式管理（電磁ロック・ゲート式・立体機械式等）」22%などは整備比率が低い。
- 「屋根の設置（雨に濡れない自転車駐車場）」や「防犯カメラ」、「管理人室（管理人）」、「空気入れ（手動・電動問わず）」は、関西圏において他の地域より整備比率が高い。

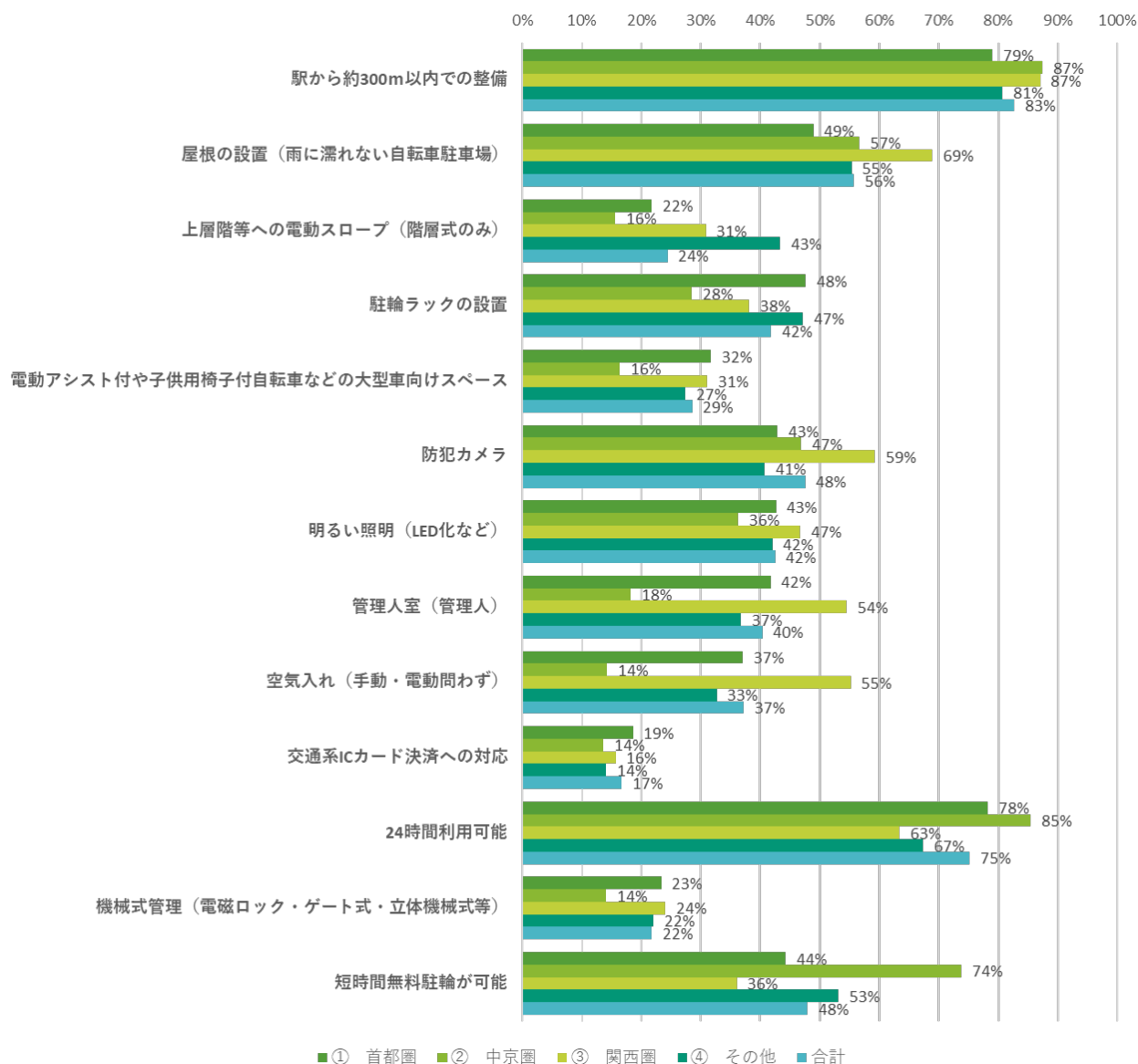


図 III-10 地域別既存自転車駐車場の整備比率（平均値）

⑦ 公営自転車駐車場における課題

- 公営自転車駐車場における課題については、「①施設・設備の老朽化」（58%）と最も多く、次いで「⑩場内長期放置自転車の処分等」（37%）、「④駐車スペースが狭い」（33%）の順に多くなっている。
- 「①施設・設備の老朽化」は中京圏以外では、最も多い課題であるが、その他の項目は地域によって課題として捉えている項目の順位に差が出ている。
- 関西圏において整備比率が高い「屋根」や「防犯設備」については、課題として上位に来ておらず、他の地域では上位に来ている。

表 III-6 地域別既存自転車駐車場における課題（回答率）

既存自転車駐車場における課題	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
①施設・設備の老朽化	59%	43%	63%	69%	58%
②立地が悪い	10%	3%	3%	25%	8%
③屋根がない（雨にあたる）	36%	25%	18%	19%	28%
④駐車スペースが狭い	30%	40%	37%	31%	33%
⑤通路幅が狭い	17%	18%	8%	6%	14%
⑥ラック等が使いづらい	28%	10%	25%	38%	25%
⑦防犯設備不足・盗難対策等	34%	30%	15%	38%	29%
⑧自転車駐車場周辺（出入口など）の交通	8%	5%	3%	6%	6%
⑨自動二輪等バイクへの対応	25%	23%	23%	31%	25%
⑩幼児用座席や後ろカゴ付きなどの大型・特殊自転車の増加	34%	8%	37%	13%	29%
⑪歳出超過または財政負担	18%	5%	13%	31%	16%
⑫利用料金	14%	3%	7%	25%	11%
⑬利用者マナーの悪さ	23%	43%	18%	31%	26%
⑭利用者の減少	18%	5%	20%	25%	17%
⑮定期利用待ち（待機者）の存在	21%	3%	28%	13%	19%
⑯管理人のサービスについて・苦情対応等	19%	18%	18%	31%	19%
⑰定期・一時利用枠のバランス	12%	3%	3%	6%	8%
⑱自転車駐車場間の利用率のアンバランス	19%	3%	5%	31%	13%
⑲場内長期放置自転車の処分等	40%	60%	18%	31%	37%
⑳不正駐輪等の対応	17%	28%	10%	13%	16%
㉑その他	3%	8%	5%	0%	4%

◆ 有料自転車駐車場割合別の課題

- 全て有料及び半数以上が有料で運営している自治体では、①施設の老朽化、⑩幼児用座席や後ろカゴ付きなどの大型・特殊自転車の増加、などについて半数以上が課題と感じている。次いで、④駐車スペースが狭い、⑥ラック等が使いづらい、⑮定期利用待ち（待機者）の存在などが多くなっている。
- 一方で、全て無料の自治体では、⑲場内長期放置自転車の処分等が最も多く、次いで⑬利用者マナーの悪さ、①施設・設備の老朽化、③屋根がない、⑦防犯設備不足・盗難対策等の順に多くなっている。

表 III-7 有料自転車駐車場割合別既存自転車駐車場における課題（回答率）

既存自転車駐車場における課題	全て有料	半数以上有料 (51-99%)	半数以下有料 (1-50%)	全て無料	合計
①施設・設備の老朽化	69%	77%	71%	40%	59%
②立地が悪い	12%	7%	19%	4%	8%
③屋根がない（雨にあたる）	26%	27%	43%	32%	29%
④駐車スペースが狭い	34%	45%	33%	30%	34%
⑤通路幅が狭い	13%	18%	19%	12%	14%
⑥ラック等が使いづらい	32%	48%	19%	5%	25%
⑦防犯設備不足・盗難対策等	25%	32%	38%	32%	29%
⑧自転車駐車場周辺（出入口など）の交通	4%	9%	14%	4%	6%
⑨自動二輪等バイクへの対応	26%	27%	33%	23%	25%
⑩幼児用座席や後ろカゴ付きなどの大型・特殊自転車の増加	44%	52%	29%	1%	29%
⑪歳出超過または財政負担	22%	23%	10%	8%	16%
⑫利用料金	13%	20%	24%	0%	11%
⑬利用者マナーの悪さ	21%	16%	19%	44%	26%
⑭利用者の減少	32%	16%	14%	7%	17%
⑮定期利用待ち（待機者）の存在	32%	36%	10%	0%	19%
⑯管理人のサービスについて・苦情対応等	26%	29%	24%	8%	20%
⑰定期・一時利用枠のバランス	13%	16%	0%	0%	8%
⑱自転車駐車場間の利用率のアンバランス	18%	21%	19%	4%	14%
⑲場内長期放置自転車の処分等	19%	27%	57%	63%	38%
⑳不正駐輪等の対応	18%	18%	24%	15%	17%
㉑その他	4%	4%	5%	4%	4%

⑧ 過去 10 年における既存自転車駐車場の施設改修実施項目

- 過去 10 年で既存公営自転車駐車場において実施した設備等の改修等の実施項目については、「⑧防犯カメラの設置」（52%）、「⑨照明の入れ替え（LED 化）」（49%）が多くなっており、次いで「⑦レイアウト（駐輪位置、通路幅等）の変更」（26%）、「⑥ラック等の入れ替え」（22%）、「④雨漏りの防止」（22%）の順に多くなっている。
- 中京圏は、平均（合計）以上で実施している項目は、「⑧防犯カメラの設置」と「⑤屋根の設置」のみであり、全体的に実施率が低い。
- 関西圏では平均（合計）と比較して、「③壁面改修」（+14 ポイント）や「④雨漏りの防止」（+11 ポイント）などの項目で実施率が高く、施設の老朽化に伴う改修等が多いことが想定される。
- 首都圏では、平均（合計）と比較して、「⑥ラック等の入れ替え」（+4 ポイント）や「⑩管理室の改修」（+4 ポイント）、「⑭機械式ラック（電磁ロック）の設置」（+5 ポイント）、「⑮電子マネー等への対応（精算機の設置）」（+4 ポイント）などの項目で実施率が高くなっており、設備のリニューアルとともに機械化を進めていることが想定される。

表 III-8 過去 10 年における既存自転車駐車場の施設改修実施項目（回答率）

過去10年における既存自転車駐車場の施設改修 実施項目	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
①耐震改修	5%	0%	5%	0%	4%
②舗装改修	21%	18%	20%	13%	19%
③壁面改修	10%	0%	27%	13%	13%
④雨漏りの防止	21%	8%	33%	19%	22%
⑤屋根の設置	8%	15%	13%	6%	10%
⑥ラック等の入れ替え	26%	13%	22%	19%	22%
⑦レイアウト（駐輪位置、通路幅等）の変更	28%	15%	32%	13%	26%
⑧防犯カメラの設置	46%	63%	57%	50%	52%
⑨照明の入れ替え（LED化）	50%	33%	57%	50%	49%
⑩管理室の改修	12%	3%	5%	6%	8%
⑪安全設備（カーブミラー等）の設置	10%	3%	7%	0%	7%
⑫機械式ゲートの設置	21%	8%	10%	31%	16%
⑬電動スロープの設置	9%	8%	8%	13%	9%
⑭機械式ラック（電磁ロック）の設置	22%	8%	17%	13%	17%
⑮電子マネー等への対応（精算機の設置）	20%	10%	13%	6%	16%
⑯その他	7%	5%	7%	6%	6%

(4) 今後の自転車駐車場の改善・高品質化、複合化に関する考え方について

① 現状と今後の質の向上に関する考え方

ア) 現状の自転車駐車場の量

- 現在の自転車駐車場の量について、「充足している（はい）」と回答している自治体が55%と半数以上を占めており、「どちらとも言えない」が26%、「不足している（いいえ）」が16%となっている。
- 地域別では、その他の地域を除くと、不足している自治体が多いのは17%で首都圏となっており、充足している自治体が多いのは62%で関西圏となっている。

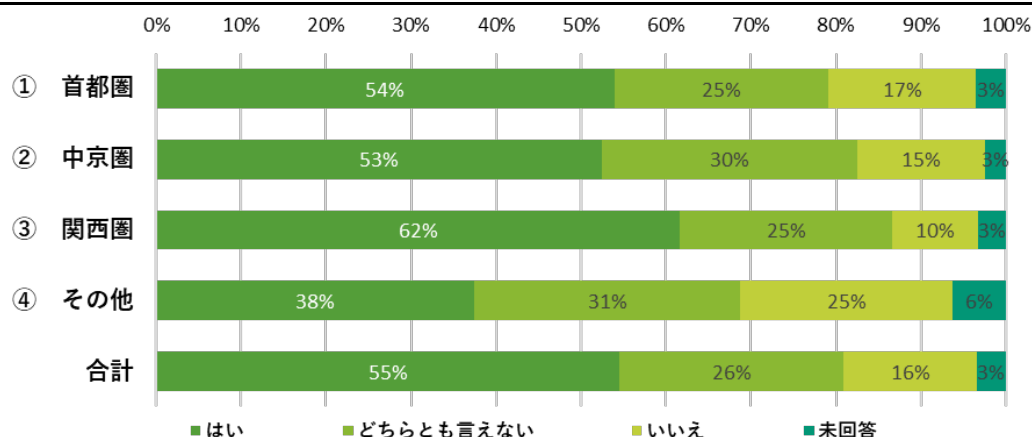


図 III-11 地域別現状の自転車駐車場の量

イ) 現状の自転車駐車場の質

- 現在の自転車駐車場の質について、「一定の質を確保している（はい）」と回答している自治体が51%と半数以上を占めており、「どちらとも言えない」が40%、「一定の質を確保できていない（いいえ）」が6%となっている。
- 地域別では、その他の地域を除くと、一定の質を確保している自治体が多いのは65%で中京圏となっており、一定の質を確保できていない自治体が多いのは6%で首都圏となっている。

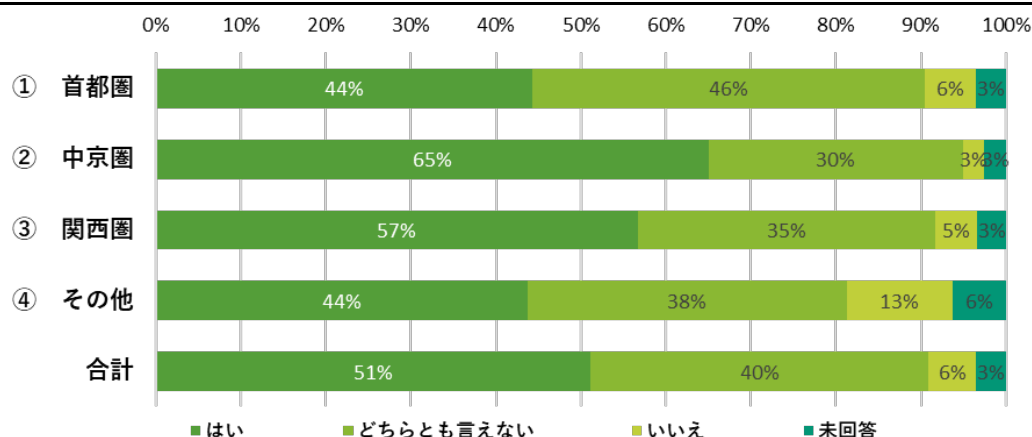


図 III-12 地域別現状の自転車駐車場の質

ウ) 今後の自転車駐車場の質の向上に関して

- 今後の自転車駐車場について、「量よりも質の向上を重視する（はい）」と回答している自治体は19%となっており、「どちらとも言えない」が71%、「質よりも量を重視する（いいえ）」が7%となっている。
- 地域別で「質よりも量を重視する（いいえ）」割合が高いのは、その他の地域（13%）、関西圏（12%）、中京圏（8%）、首都圏（4%）の順となっている。

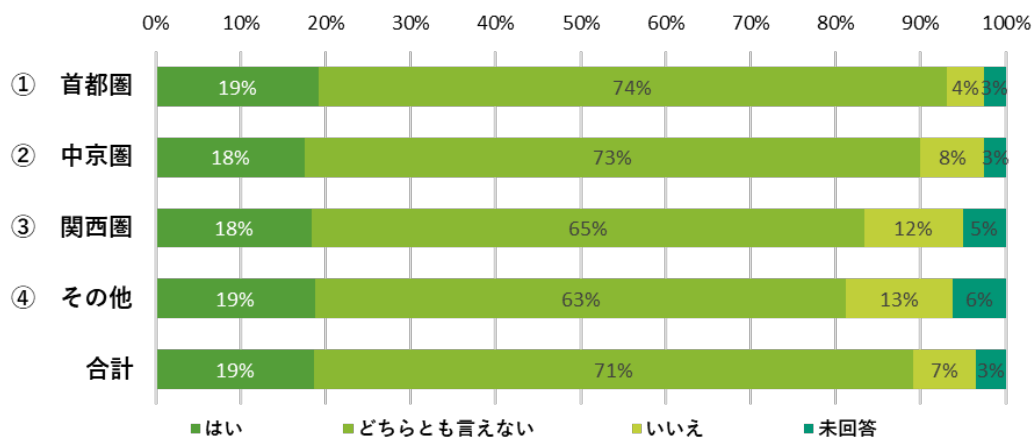


図 III-13 地域別今後の自転車駐車場の質の向上について

エ) 現状の自転車駐車場の量と質の充足度

- 量が充足している自治体は56%、質が充足している自治体は53%、量と質ともに充足している自治体は37%である。
- 量が不足している自治体は16%、質が不足している自治体は6%、量と質ともに不足している自治体は3%である。
- 中京圏と関西圏では比較的、量と質ともに充足している自治体の割合が高く、量と質ともに不足している割合が高いのは、その他の地域となっている。

表 III-9 地域別現状の自転車駐車場の量と質

量	質	首都圏	中京圏	関西圏	その他	計
量○	質○	32%	44%	45%	27%	37%
	質△	22%	8%	17%	7%	17%
	質X	2%	3%	2%	7%	2%
量△	質○	6%	18%	9%	13%	9%
	質△	19%	13%	16%	20%	17%
	質X	1%	0%	2%	0%	1%
量X	質○	7%	5%	5%	7%	6%
	質△	7%	10%	3%	13%	7%
	質X	4%	0%	2%	7%	3%

○充足している
△どちらとも言えない
X不足している

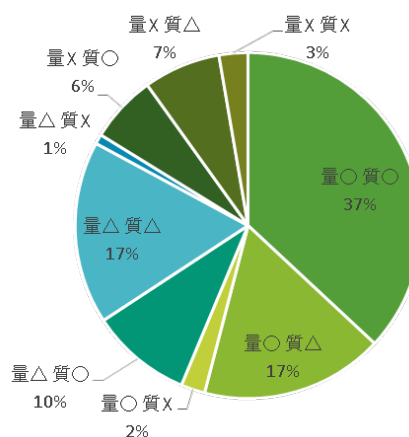


図 III-14 現状の自転車駐車場の量と質（全国）

② 自転車駐車場に今後必要だと思われる設備・サービスについて

現在、基本的に自転車駐車場に整備されていることが少ない設備・サービスについて、今後必要だと思われるものについて、5段階で必要度を評価してもらい、点数化し平均点を算出した。(とても必要：5点、必要：4点、どちらとも言えない：3点、あまり必要でない：2点、必要でない：1点)

したがって、3.00点が「どちらとも言えない」となり、それよりも得点が高いものが必要度が高く、低いものが必要度が低い評価となっている。

- 全体平均(合計)で3.00点以上の項目は、30項目中9項目となっており、「間隔の広い駐輪スペース」(3.80)、「分かり易い案内・掲示」(3.61)、「高質な管理員の接客サービス」(3.52)、「AEDの設置」(3.50)、「駅に直結した動線の確保」(3.44)、「電子マネー対応」(3.15)、「機械管理(電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等)」(3.14)、「電動空気入れ」(3.08)、「周辺の景観に配慮した(調和した)デザイン」(3.03)の順に必要度が高い評価を得ている。
- 地域別で必要度にバラツキがあり、3.00点以上の項目は首都圏で11項目、中京圏で4項目、関西圏で10項目、その他の地域で15項目となっており、中京圏の自治体では全体的に必要度が低くなっている。

表 III-10 地域別付加設備・サービスの必要度(全体の必要度高い順)

番号	付加設備・サービスの項目	全体平均	首都圏	中京圏	関西圏	その他
3	間隔の広い駐輪スペース	3.80	3.77	3.54	3.95	4.06
2	分かり易い案内・掲示	3.61	3.72	3.26	3.52	4.00
19	高質な管理員の接客サービス	3.52	3.62	2.64	3.76	4.13
5	AEDの設置	3.50	3.58	3.05	3.57	3.81
30	駅に直結した動線の確保	3.44	3.44	3.32	3.48	3.56
20	電子マネー対応	3.15	3.40	2.05	3.24	3.75
25	機械管理(電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等)	3.14	3.36	2.05	3.22	4.06
4	電動空気入れ	3.08	3.19	2.44	3.29	3.19
28	周辺の景観に配慮した(調和した)デザイン	3.03	3.11	2.56	3.13	3.25
1	明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	2.87	2.96	2.59	2.86	2.94
10	レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.84	2.89	2.33	2.95	3.38
24	自転車駐車場の満空表示	2.83	3.05	2.03	2.80	3.38
22	自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	2.82	3.01	2.08	2.82	3.25
21	クレジットカード対応	2.82	2.90	1.97	3.05	3.44
29	地域性を取り入れたデザイン	2.81	2.87	2.54	2.80	3.13
23	スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	2.69	2.89	1.79	2.80	3.06
7	防災用自販機	2.60	2.71	2.31	2.71	2.13
11	公衆トイレ	2.56	2.67	2.10	2.63	2.69
17	電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	2.49	2.59	1.77	2.77	2.56
26	壁面緑化・屋上緑化	2.47	2.63	1.97	2.48	2.50
27	太陽光発電	2.47	2.61	1.95	2.54	2.50
18	雨具の保管場所	2.45	2.54	1.67	2.88	2.25
16	電車やバスの発時刻案内	2.45	2.40	2.08	2.66	2.94
15	自転車・部品販売、修理サービス	2.32	2.38	1.59	2.64	2.50
8	荷物用ロッカー	2.16	2.25	1.72	2.21	2.38
14	ベビーカーの貸し出し	1.99	1.97	1.62	2.20	2.31
12	休憩所・待合室	1.97	2.09	1.64	1.95	2.00
9	宅配便ロッカー	1.94	1.99	1.72	2.02	1.81
6	ポスト	1.86	1.89	1.72	1.91	1.75
13	シャワー・着替えスペース	1.57	1.63	1.28	1.63	1.69
平均値の全体平均		2.71	2.80	2.18	2.82	2.95

(5) 駅周辺に必要なものと自転車駐車場に必要なもの

① 駅周辺に必要な機能

- 駅周辺に必要な機能としては、交通結節点機能（バスセンター・バス停）が最も多く 40%、次いで防犯機能 39%、観光交流機能 39%、にぎわい機能 39%、交通結節点機能（自動車駐車場）37%、交通結節点機能（バリアフリー施設等）37%の順に多くなっている。
- 地域別では、首都圏で最も多いのは防犯機能、中京圏ではにぎわい機能、関西圏・その他では交通結節点機能（バスセンター・バス停）と違いが見られる。

表 III-11 駅周辺に必要な機能

駅周辺に必要なもの	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
交通結節点機能（バスセンター・バス停）	39%	40%	37%	63%	40%
防犯機能（交番、防犯灯、街路灯等）	44%	40%	30%	38%	39%
観光交流機能（観光案内所、観光案内板等）	42%	43%	28%	44%	39%
にぎわい機能（飲食店、オープンカフェ等）	40%	45%	33%	31%	39%
交通結節点機能（自動車駐車場）	40%	33%	35%	38%	37%
交通結節点機能（バリアフリー施設等）	40%	33%	32%	44%	37%
生活機能（コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等）	38%	40%	28%	13%	34%
行政機能（行政窓口サービス）	37%	33%	27%	38%	33%
金融機関（銀行、郵便局、ATM等）	37%	28%	33%	25%	33%
医療機能（病院、診療所、クリニック、薬局等）	33%	33%	28%	31%	32%
公園・休息機能（ベンチ、広場、ポケットパーク等）	32%	33%	23%	31%	30%
社会福祉機能（保育園・幼稚園等）	31%	23%	23%	13%	26%
地域交流機能（パフォーマンス空間、イベントホール等）	21%	20%	22%	13%	20%
居住・宿泊機能（都心型居住高層マンション、ホテル、旅館）	20%	20%	20%	25%	20%
緑地等機能（緑、植栽、水、水路等）	22%	13%	22%	19%	19%
交通結節点機能（荷捌きスペース）	23%	15%	13%	25%	19%
文化機能（図書館、カルチャーセンター等）	17%	23%	17%	19%	18%
産業機能（オフィス床、小規模オフィス、会議スペース等）	17%	18%	17%	19%	17%
災害時対応機能（備蓄倉庫、津波時避難施設等）	16%	20%	13%	19%	16%
娯楽機能（映画館、劇場、パチンコ店、ゲームセンター等）	14%	13%	10%	6%	12%
教育機能（大学、専門学校、学習塾等）	10%	18%	12%	6%	12%
運動機能（フィットネスクラブ、スポーツセンター等）	10%	10%	5%	6%	9%
その他	1%	0%	2%	6%	1%

評価順	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
1	防犯機能	にぎわい機能	交通結節点機能（バスセンター・バス停）	交通結節点機能（バスセンター・バス停）	交通結節点機能（バスセンター・バス停）
2	観光交流機能	観光交流機能	交通結節点機能（自動車駐車場）	観光交流機能	防犯機能
3	交通結節点機能（自動車駐車場）	防犯機能	金融機関	交通結節点機能（バリアフリー施設等）	観光交流機能
4	交通結節点機能（バリアフリー施設等）	交通結節点機能（バスセンター・バス停）	にぎわい機能	行政機能	にぎわい機能
5	にぎわい機能	生活機能	交通結節点機能（バリアフリー施設等）	防犯機能	交通結節点機能（自動車駐車場）
6	交通結節点機能（バスセンター・バス停）	行政機能	防犯機能	交通結節点機能（自動車駐車場）	交通結節点機能（バリアフリー施設等）
7	生活機能	医療機能	医療機能	医療機能	生活機能
8	行政機能	公園・休息機能	観光交流機能	公園・休息機能	行政機能
9	金融機関	交通結節点機能（自動車駐車場）	生活機能	にぎわい機能	金融機関
10	医療機能	交通結節点機能（バリアフリー施設等）	行政機能	金融機関	医療機能

② 自転車駐車場とセットであると良い機能

- 自転車駐車場に必要な機能としては、防犯機能が最も多く 18%、次いで交通結節点機能（バスセンター・バス停）15%、生活機能 14%、にぎわい機能 14%、行政機能 13%、公園・休息機能 13%、観光交流機能 13%、金融機関 13%の順に多くなっている。
- 地域別では、首都圏や中京圏で最も多いのは防犯機能であるが、関西圏・その他では交通結節点機能（バスセンター・バス停）と違いが見られる。

表 III-12 自転車駐車場とセットであると良い機能

自転車駐車場に必要なもの	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
防犯機能(交番、防犯灯、街路灯等)	18%	20%	13%	31%	18%
交通結節点機能(バスセンター・バス停)	11%	13%	18%	38%	15%
生活機能(コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等)	14%	18%	15%	0%	14%
にぎわい機能(飲食店、オープンカフェ等)	14%	18%	15%	0%	14%
行政機能(行政窓口サービス)	15%	15%	12%	6%	13%
公園・休息機能(ベンチ、広場、ポケットパーク等)	11%	18%	17%	6%	13%
観光交流機能(観光案内所、観光案内板等)	13%	15%	12%	13%	13%
金融機関(銀行、郵便局、ATM等)	13%	10%	17%	0%	13%
医療機能(病院、診療所、クリニック、薬局等)	10%	10%	15%	0%	10%
社会福祉機能(保育園・幼稚園等)	9%	5%	17%	6%	10%
文化機能(図書館、カルチャーセンター等)	10%	8%	13%	0%	10%
地域交流機能(パフォーマンス空間、イベントホール等)	11%	5%	10%	6%	10%
交通結節点機能(自動車駐車場)	4%	13%	13%	13%	9%
交通結節点機能(バリアフリー施設等)	8%	5%	7%	13%	7%
教育機能(大学、専門学校、学習塾等)	8%	8%	8%	0%	7%
産業機能(オフィス床、小規模オフィス、会議スペース等)	10%	8%	3%	6%	7%
娯楽機能(映画館、劇場、パチンコ店、ゲームセンター等)	9%	3%	8%	0%	7%
緑地等機能(緑、植栽、水、水路等)	8%	0%	10%	0%	6%
居住・宿泊機能(都心型居住高層マンション、ホテル、旅館)	8%	3%	8%	0%	6%
運動機能(フィットネスクラブ、スポーツセンター等)	7%	5%	5%	6%	6%
災害時対応機能(備蓄倉庫、津波時避難施設等)	5%	3%	3%	0%	4%
交通結節点機能(荷捌きスペース)	1%	8%	2%	0%	2%
その他	1%	0%	2%	6%	1%

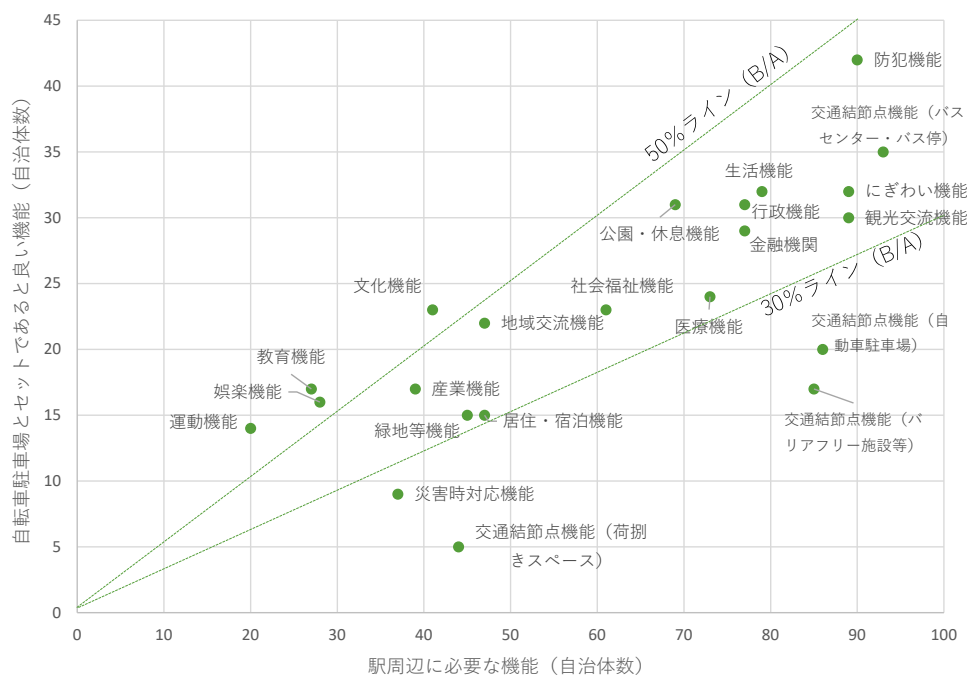
評価順	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	④ その他	合計
1	防犯機能	防犯機能	交通結節点機能(バスセンター・バス停)	交通結節点機能(バスセンター・バス停)	防犯機能
2	行政機能	公園・休息機能	金融機関	防犯機能	交通結節点機能(バスセンター・バス停)
3	生活機能	生活機能	社会福祉機能	観光交流機能	生活機能
4	にぎわい機能	にぎわい機能	公園・休息機能	交通結節点機能(自動車駐車場)	にぎわい機能
5	金融機関	行政機能	医療機能	交通結節点機能(バリアフリー施設等)	行政機能
6	観光交流機能	観光交流機能	生活機能	行政機能	公園・休息機能
7	地域交流機能	交通結節点機能(自動車駐車場)	にぎわい機能	社会福祉機能	観光交流機能
8	公園・休息機能	交通結節点機能(バスセンター・バス停)	防犯機能	地域交流機能	金融機関
9	交通結節点機能(バスセンター・バス停)	医療機能	交通結節点機能(自動車駐車場)	公園・休息機能	医療機能
10	文化機能	金融機関	文化機能	産業機能	社会福祉機能

③ 駅周辺に必要な機能と自転車駐車場にあると良い機能

- 駅周辺に必要な機能としてニーズの高い上位 12 項目のうち、自転車駐車場にセットであると良いと回答している自治体の割合は、防犯機能(47%)が最も高く、公園・休息機能(45%)、生活機能(41%)、行政機能(40%)となっており、交通結節点機能(自動車駐車場)や交通結節点機能(バリアフリー施設等)などは、駅周辺ニーズは高いが自転車駐車場とのセットでのニーズは低い。

表 III-13 自転車駐車場とセットであると良い機能

駅周辺・自転車駐車場に必要な機能	駅周辺 (A)	自転車駐車場 (B)	割合 (B/A)
交通結節点機能(バスセンター・バス停)	93	35	38%
防犯機能	90	42	47%
観光交流機能	89	30	34%
にぎわい機能	89	32	36%
交通結節点機能(自動車駐車場)	86	20	23%
交通結節点機能(バリアフリー施設等)	85	17	20%
生活機能	79	32	41%
行政機能	77	31	40%
金融機関	77	29	38%
医療機能	73	24	33%
公園・休息機能	69	31	45%
社会福祉機能	61	23	38%
地域交流機能	47	22	47%
居住・宿泊機能	47	15	32%
緑地等機能	45	15	33%
交通結節点機能(荷捌きスペース)	44	5	11%
文化機能	41	23	56%
産業機能	39	17	44%
災害時対応機能	37	9	24%
娯楽機能	28	16	57%
教育機能	27	17	63%
運動機能	20	14	70%



III-2. 自転車利用者アンケート調査

【1】 調査概要

現在、自転車等駐車場を利用している人の自転車駐車場に必要な設備・付加サービスのニーズを把握する目的で行った。

調査対象	WEB 調査会社（マクロミル）モニターのうち、下記の条件を満たしている人 ・ 自転車を週 2 回以上利用している ・ 有料自転車駐車場を週 1 回以上利用している ・ 三大都市圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）居住者 ・ 15 歳以上
調査方法	WEB 調査
調査日時	令和元年 12 月
サンプル数	1,030（男女・年齢層別 10 区分を 103 件ずつ）

【2】 調査結果

（1）回答者属性

- ① 性別 男性 515(50%) 女性 515(50%)
- ② 年齢層別 12－19 歳 40(3.9%) 20 歳代 166(16.1%) 30 歳代 206(20.0%)
40 歳代 206(20.0%) 50 歳代 206(20.0%) 60 歳代以上 206(20.0%)

（2）自転車駐車場利用者の特性

① 利用自転車の種類（複数回答）

- 自転車の種類別の普段利用している割合は、普通自転車が最も多く 77%であり、電動アシスト付き自転車は 35%、小径車やクロスバイク、ロードバイクはそれぞれ 14%前後となっている。
- 地域別では、中京圏で普通自転車やクロスバイク、ロードバイクの利用率が高い。

表 III-14 地域別利用自転車の種類（回答率）

利用している自転車の種類	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
普通自転車（ママチャリ・シティサイクル）	① 77.6%	① 85.4%	① 73.2%	① 76.9%
電動アシスト付自転車	② 33.8%	② 32.9%	② 39.2%	② 35.3%
小径車（ミニベロ）・折畳自転車等	③ 12.8%	③ 18.7%	③ 13.8%	③ 13.5%
クロスバイク	③ 12.8%	③ 25.8%	③ 15.0%	③ 14.5%
ロードバイク	③ 12.0%	③ 27.1%	③ 14.7%	③ 14.0%
その他	③ 1.8%	③ 2.8%	③ 1.3%	③ 1.7%

② 自転車の利用目的別利用頻度

- 自転車を利用する人の割合が高い利用目的は、買い物が 91%で最も多く、次いで通勤が 67%、公共施設へ行くが 64%、病院へ行くが 54%、日常レジャーが 49%の順に多くなっている。
- 各目的の平均利用頻度は、通勤、通学が概ね週 4・5 回の利用となっており、子供の送迎、業務利用、買い物が週 3・4 回程度である。病院、公共施設、観光、日常レジャーなどは週 1・2 回程度となっている。

表 III-15 自転車利用目的別利用割合（回答率）・利用頻度（回/週）

目的別利用頻度	利用する人の割合	利用する人の 平均利用頻度（回/週）
通勤する	66.9%	4.36
通学する	14.9%	4.49
買物に行く	90.8%	2.91
業務において	13.7%	3.35
病院に行く	53.9%	1.20
公共施設に行く	64.2%	1.21
子供の送迎	21.0%	3.67
観光・サイクリング	31.8%	1.53
日常レジャー	49.3%	1.76
その他	7.5%	4.13

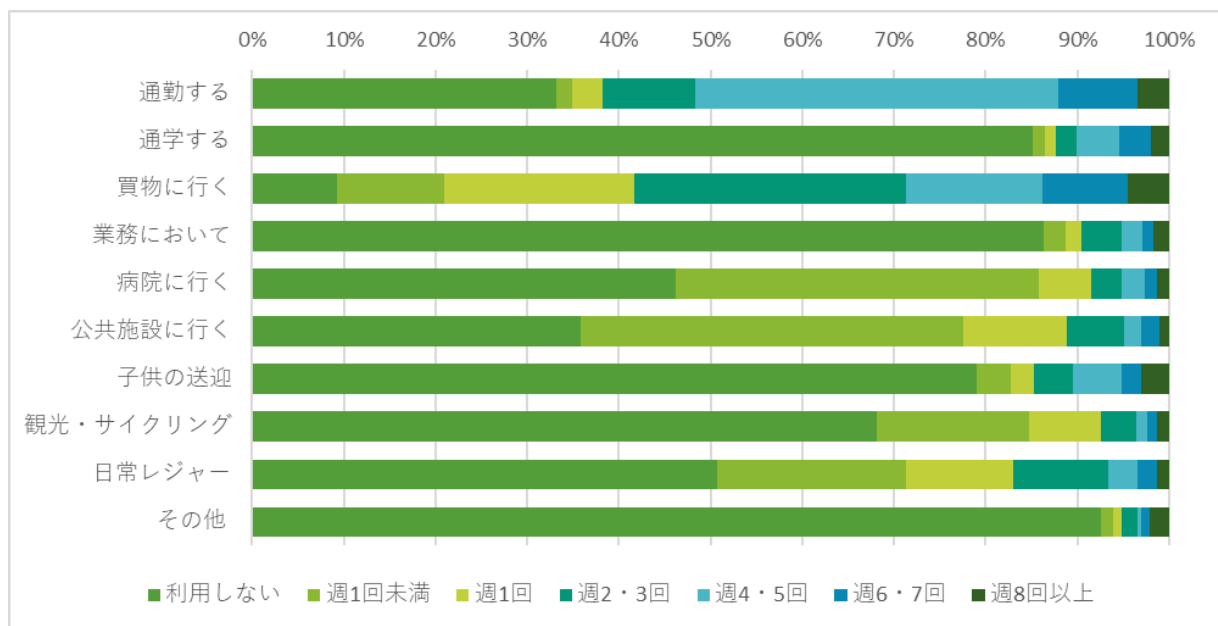


図 III-15 自転車利用目的別利用頻度（構成比）

③ 有料自転車駐車場利用頻度

ア) 地域別

- 有料駐輪場を週 1 回以上利用したことがある人が対象となっており、その中では週 4・5 回利用している人の割合が最も多く 37%を占めており、週 3 回以下が 45%、週 6 回以上が 18%を占める。
- 地域による差としては、中京圏において週 4・5 回利用の割合が高く、利用頻度が高い傾向がある。

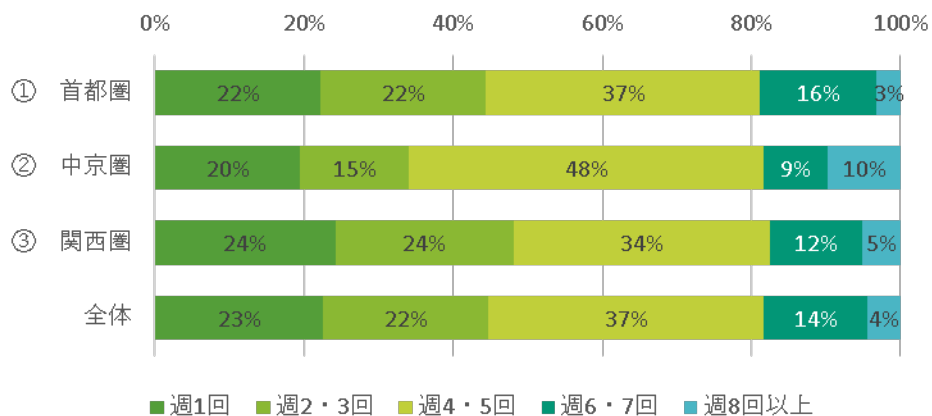


図 III-16 地域別有料自転車駐車場利用頻度

イ) 所有車種別

- 小径車やクロスバイク、ロードバイク所有者は、週 6 回以上有料自転車駐車場を利用している人の割合が 25%前後となっており、若干利用頻度が高い傾向が見られる。
- 電動アシスト付き自転車の所有者は、週 3 回以下の利用が他の車種に比べ多く、比較的用頻度が低くなっている。

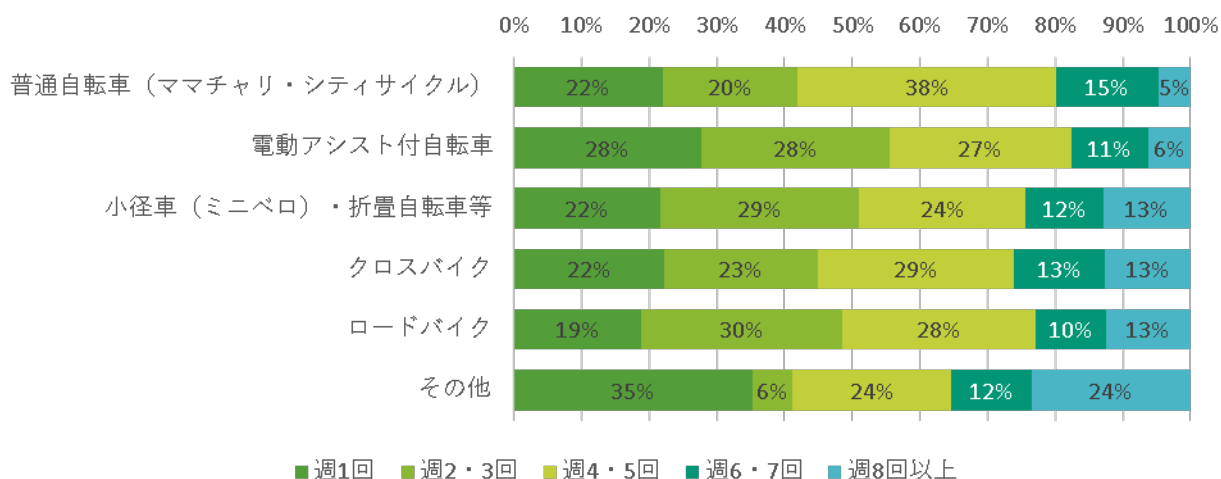


図 III-17 所有自転車種類別有料自転車駐車場利用頻度

④ チャイルドシート付の有無

- チャイルドシート（幼児用座席）を自転車に付けている割合は、電動アシスト付き自転車が最も多く 42% となっており、その他の自転車にも 15% 程度がチャイルドシート（幼児用座席）を付けている。
- 地域別では中京圏において、普通自転車や電動アシスト付き自転車のチャイルドシート（幼児用座席）が付いている割合が少し高い。

表 III-16 地域別車種別チャイルドシートの取付率

利用している自転車の種類	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
普通自転車（ママチャリ・シティサイクル）	11.3%	25.7%	14.3%	13.5%
電動アシスト付自転車	41.3%	50.0%	40.0%	41.5%
小径車（ミニベロ）・折畳自転車等	23.9%	14.3%	15.4%	20.0%
クロスバイク	15.2%	15.0%	11.1%	13.7%
ロードバイク	19.0%	16.7%	14.3%	17.1%

⑤ 自転車の購入価格

- 自転車の平均購入価格が最も高いのは、ロードバイクの 16.3 万円となっており、次いで電動アシスト付き自転車が 10.8 万円、クロスバイク 6.7 万円、小径車 4.3 万円、普通自転車 2.4 万円となっている。

表 III-17 地域別車種別平均購入価格（単位：円）

自転車の購入価格	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
普通自転車（ママチャリ・シティサイクル）	23,441	28,758	22,775	23,735
電動アシスト付自転車	104,707	97,463	115,600	108,149
小径車（ミニベロ）・折畳自転車等	39,440	18,713	59,225	43,208
クロスバイク	61,963	61,000	78,394	67,257
ロードバイク	140,462	229,833	175,734	163,391

⑥ 利用目的別駐輪場所（複数回答）

- 通勤・通学目的では、駅前の駐輪場を利用する割合が高くなっており、通勤・通学以外の目的では、目的地の施設にある駐輪場を利用する割合が高い。
- 路上で駐輪しても良いとされている場所以外、つまり路上放置に該当する割合が高いのは、業務目的の11%、子供の送迎9%、サイクリング8%となっている。

表 III-18 利用目的別駐輪場所

目的別駐輪場所	駅前の駐輪場（路上以外の）	目的地の施設にある駐輪場	目的地近くの駐輪場	路上で駐輪しても良いとされている場所	路上で駐輪しても良いとされている以外の場所	駐輪場以外の民地（敷地内）	その他	この場面（目的）では駐輪しない	全体
通勤する	508 ① 73.7%	135 ② 19.6%	74 ③ 10.7%	31 4.5%	10 1.5%	16 2.3%	3 0.4%	30 4.4%	689 100%
通学する	90 ① 58.8%	32 ② 20.9%	23 ③ 15.0%	15 9.8%	11 7.2%	4 2.6%	0 0.0%	24 ③ 15.7%	153 100%
買物に行く	327 ② 35.0%	719 ① 76.9%	252 ③ 27.0%	164 17.5%	56 6.0%	32 3.4%	1 0.1%	25 2.7%	935 100%
業務において	30 21.3%	52 ① 36.9%	35 ③ 24.8%	30 21.3%	15 10.6%	14 9.9%	1 0.7%	38 ② 27.0%	141 100%
病院に行く	87 ② 15.7%	410 ① 73.9%	83 ③ 15.0%	62 11.2%	21 3.8%	16 2.9%	2 0.4%	26 4.7%	555 100%
公共施設に行く	94 ③ 14.2%	526 ① 79.6%	113 ② 17.1%	78 11.8%	25 3.8%	21 3.2%	1 0.2%	22 3.3%	661 100%
子供の送迎	29 13.4%	112 ① 51.9%	47 ② 21.8%	44 ③ 20.4%	20 9.3%	7 3.2%	0 0.0%	31 14.4%	216 100%
観光・サイクリング	81 24.7%	174 ① 53.0%	113 ② 34.5%	96 ③ 29.3%	26 7.9%	19 5.8%	0 0.0%	56 17.1%	328 100%
日常レジャー	165 ② 32.5%	329 ① 64.8%	142 ③ 28.0%	78 15.4%	22 4.3%	17 3.3%	0 0.0%	42 8.3%	508 100%
その他	17 ② 30.4%	12 21.4%	11 19.6%	14 ③ 25.0%	6 10.7%	5 8.9%	0 0.0%	18 ① 32.1%	56 100%

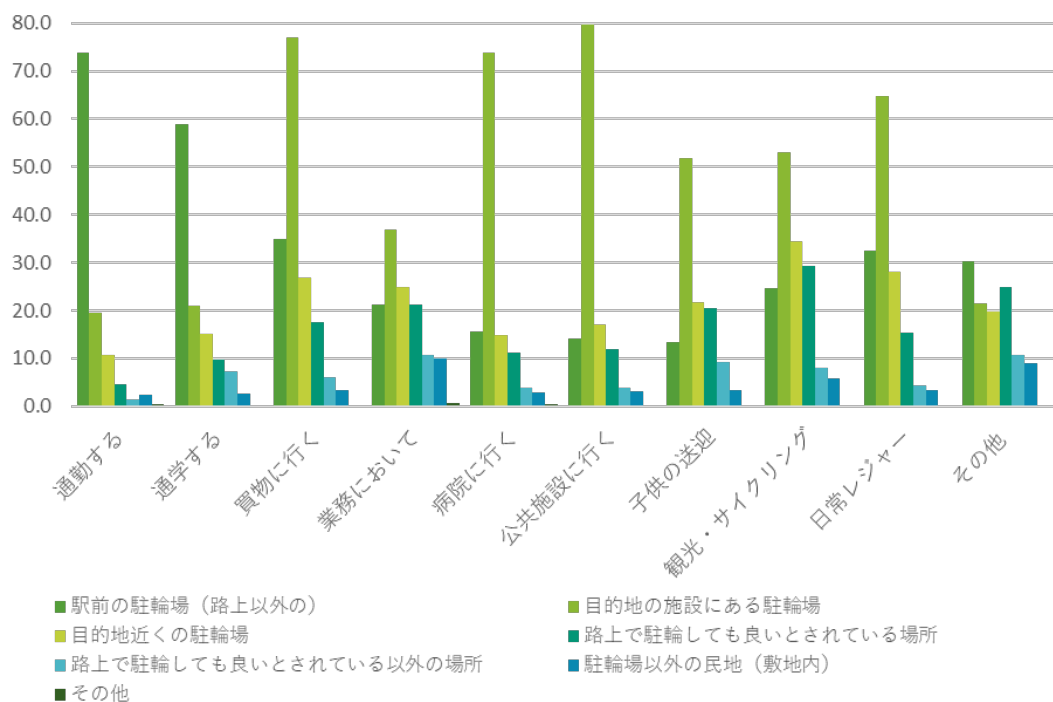


図 III-18 利用目的別駐輪場所

⑦ 駐輪場の1か月あたりの利用コスト

- 1か月あたりの駐輪コストは、1501～2000円が20%で最も多く、1～500円が16%、501～1000円が15%、1001～1500円が14%、2001～2500円が13%となっており、2500円以上も15%となっている。
- 地域別では、中京圏が比較的1か月あたりのコストが高い傾向にある。

表 III-19 地域別1ヶ月あたりの駐輪コスト

1か月の駐輪コスト	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
0円	35 5.5%	7 8.5%	22 7.0%	64 6.2%
1-500円/月	107 ③ 16.9%	5 6.1%	51 ③ 16.2%	163 15.8%
501-1000円/月	112 17.7%	8 ③ 9.8%	39 12.4%	159 ③ 15.4%
1001-1500円/月	85 13.4%	8 ③ 9.8%	54 17.2%	147 14.3%
1501-2000円/月	124 ① 19.6%	22 ① 26.8%	58 ① 18.5%	204 ① 19.8%
2001-2500円/月	86 13.6%	15 18.3%	38 12.1%	139 13.5%
2501-3000円/月	40 6.3%	8 9.8%	34 10.8%	82 8.0%
3001～4000円/月	26 4.1%	8 9.7%	12 3.8%	46 4.5%
4001円以上/月	19 3.0%	1 1.2%	6 1.9%	26 2.5%
全体	634 100%	82 100%	314 100%	1,030 100%

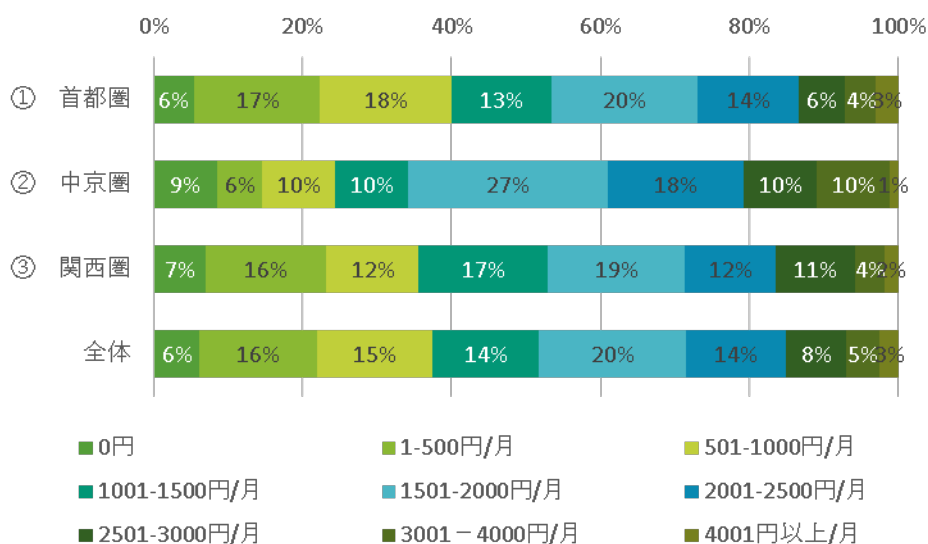


図 III-19 地域別1ヶ月あたりの駐輪コスト

⑧ 普段利用している駅周辺有料自転車駐車場の評価

ア) 地域別

- 普段利用している駅周辺の有料自転車駐車場の評価は、総合的に使いやすい評価（3.97 点）を得ている。総合評価を除く、項目別で特に評価が高いのは、駅・目的地からの距離（4.36 点）、わかりやすい場所にある（4.07 点）、利用料金が適正で気軽に利用できる（3.85 点）、防犯上安心して利用できる（3.83 点）となっている。最も評価点が低い「駐輪スペースが広い」でも 3.31 点と一定の評価を得ている。
- 地域別では、総合評価が最も高いのは関西圏（4.03 点）となっており、首都圏はほぼ平均（3.97 点）であり、中京圏は平均よりも低くなっている（3.78 点）。
- 項目別において、3.00 を下回っている項目・地域はないことから、現在の自転車駐車場について一定の評価をしていると言える。

表 III-20 普段利用している駐輪場の評価

駅周辺駐輪場の設備・サービスに対する評価	とてもそう思う	少しそう思う	どちらとも言えない	あまりそう思わない	全くそう思わない	平均点			
						合計	首都圏	中京圏	関西圏
駅・目的地に近くて便利な場所にある	557	347	80	35	11	① 4.36	① 4.36	① 4.11	① 4.43
	54.1%	33.7%	7.8%	3.4%	1.1%				
わかりやすい場所にある	388	410	159	58	15	② 4.07	② 4.05	② 4.01	② 4.11
	37.7%	39.8%	15.4%	5.6%	1.5%				
利用料金が適正で気軽に利用できる	346	341	214	105	24	③ 3.85	③ 3.87	⑤ 3.51	③ 3.90
	33.6%	33.1%	20.8%	10.2%	2.3%				
防犯上、安心して利用できる	328	354	228	86	34	④ 3.83	④ 3.86	③ 3.72	④ 3.81
	31.8%	34.4%	22.1%	8.3%	3.3%				
駐輪した場所を覚えやすい	292	346	220	136	36	⑤ 3.70	⑤ 3.69	④ 3.68	⑤ 3.73
	28.3%	33.6%	21.4%	13.2%	3.5%				
雨に濡れずに利用できる	382	219	125	104	200	3.47	3.40	3.49	3.59
	37.1%	21.3%	12.1%	10.1%	19.4%				
駐輪スペースが広い	224	267	239	204	96	3.31	3.33	3.10	3.32
	21.7%	25.9%	23.2%	19.8%	9.3%				
総合的にみて、使いやすい駐輪場である	314	454	190	59	13	3.97	3.96	3.78	4.03
	30.5%	44.1%	18.4%	5.7%	1.3%				

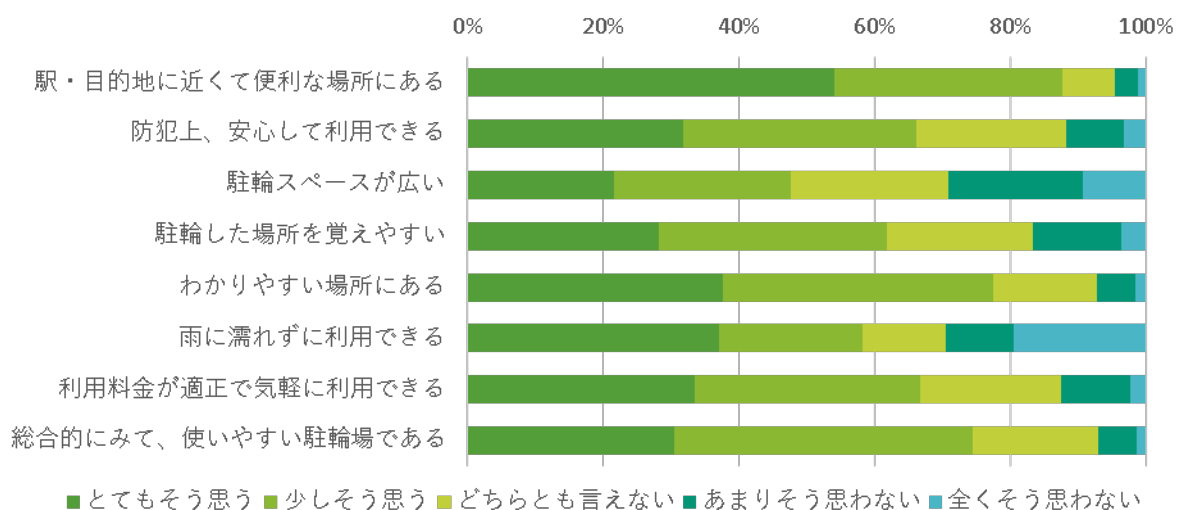


図 III-20 普段利用している駐輪場の評価

イ) 所有車種別

- 普段利用している駅周辺の有料自転車駐車場の総合評価について所有車種別では、クロスバイク、ロードバイク、電動アシスト付き自転車の順に高く、購入単価が高い自転車の方が若干評価が高い。
- 所有車種で違いが見られる項目は、「雨に濡れずに利用できる」や「駐輪スペースが広い」において、クロスバイク所有者の評価が比較的高く、普通自転車において評価が比較的低い傾向が出ているが、ここではそれぞれ利用している駐輪場の設備・サービスが違うため、クロスバイク利用者が屋根があり、駐輪スペースに余裕がある駐輪場を選択している傾向が高い可能性も考えられる。

表 III-21 普段利用している駐輪場の評価

所有車種別 駅周辺駐輪場の設備・サービスに対する評価	普通自転車 (ママチャリ・シティサイクル)	電動アシスト付き自転車	小径車 (ミニベロ)・折畳自転車等	クロスバイク	ロードバイク	その他	合計
駅・目的地に近くて便利な場所にある	4.37	4.34	4.14	4.30	4.22	3.76	4.36
雨に濡れずに利用できる	3.47	3.59	3.65	4.01	3.69	3.71	3.47
利用料金が適正で気軽に利用できる	3.84	3.97	3.86	3.99	3.84	3.65	3.85
防犯上、安心して利用できる	3.80	3.91	3.84	3.99	3.78	3.65	3.83
駐輪スペースが広い	3.33	3.37	3.59	3.73	3.62	3.71	3.31
駐輪した場所を覚えやすい	3.68	3.78	3.83	3.98	3.77	3.59	3.70
わかりやすい場所にある	4.07	4.10	4.01	4.09	3.99	3.53	4.07
総合的にみて、使いやすい駐輪場である	3.96	3.99	3.98	4.07	4.00	3.76	3.97

⑨ 有料自転車駐車場を選ぶ際の選択項目

- 有料自転車駐車場を選ぶ際に重視する項目は、「駅や目的地との距離（立地）」と「利用料金」が重要度が高く、次いで「駐輪スペース（出し入れのしやすさ・とめやすさ）」、「防犯性（安心して利用できるかどうか）」、「空き状況（いつでも駐輪できるかどうか）」の順となっている。
- 首都圏では、立地の方が重要度は高いが、中京圏や関西圏では利用料金の方が重要度が高い。
- 下記の 12 項目の中では、「チャイルドシート付自転車などの大型車専用の駐輪スペース（3.00 点）」や「電動スロープ（3.18 点）」、「管理人の有無（3.46 点）」などが重要度が低い。

表 III-22 有料自転車駐車場選択の際の重視項目

駐輪場を選択する際に重視する項目	とても重要	少し重要	どちらとも言えない	あまり重要でない	全く重要でない	平均点			
						合計	首都圏	中京圏	関西圏
駅や目的地との距離（立地）	723	244	47	12	4	① 4.62	① 4.65	② 4.48	② 4.60
	70.2%	23.7%	4.6%	1.2%	0.4%				
利用料金	715	240	60	10	5	② 4.60	② 4.61	① 4.52	① 4.61
	69.4%	23.3%	5.8%	1.0%	0.5%				
駐輪スペース（出し入れのしやすさ・とめやすさ）	498	411	93	19	9	③ 4.33	③ 4.38	④ 4.29	④ 4.24
	48.3%	39.9%	9.0%	1.8%	0.9%				
防犯性（安心して利用できるかどうか）	505	355	133	28	9	④ 4.28	④ 4.29	③ 4.32	③ 4.25
	49.0%	34.5%	12.9%	2.7%	0.9%				
空き状況（いつでも駐輪できるかどうか）	472	391	134	25	8	⑤ 4.26	④ 4.29	4.20	4.20
	45.8%	38.0%	13.0%	2.4%	0.8%				
屋根の有無	461	367	140	56	6	4.19	4.16	⑤ 4.23	⑤ 4.23
	44.8%	35.6%	13.6%	5.4%	0.6%				
24時間利用可能	448	322	184	55	21	4.09	4.08	4.18	4.08
	43.5%	31.3%	17.9%	5.3%	2.0%				
駐輪場内の駐輪した場所の分かりやすさ	339	467	172	40	12	4.05	4.06	4.13	4.00
	32.9%	45.3%	16.7%	3.9%	1.2%				
駐輪場の分かりやすさ（複数駐輪場がある場合）	324	446	212	39	9	4.01	4.02	4.04	3.97
	31.5%	43.3%	20.6%	3.8%	0.9%				
管理人の有無	213	311	311	130	65	3.46	3.42	3.48	3.55
	20.7%	30.2%	30.2%	12.6%	6.3%				
電動スロープ（階層式のみ）	165	248	340	158	119	3.18	3.14	3.26	3.23
	16.0%	24.1%	33.0%	15.3%	11.6%				
チャイルドシート付自転車などの大型車専用の駐輪スペース	144	228	321	157	180	3.00	3.03	3.18	2.89
	14.0%	22.1%	31.2%	15.2%	17.5%				

(3) 自転車駐車場に必要だと思う設備

現在、基本的に自転車駐車場に整備されていることが少ない設備・サービスについて、今後必要だと思うものについて、5段階で必要度を評価してもらい、点数化し平均点を算出した。(とても必要:5点、必要:4点、どちらとも言えない:3点、あまり必要でない:2点、必要でない:1点)

したがって、3.00点が「どちらとも言えない」となり、それよりも得点が高いものが必要度が高く、低いものが必要度が低い評価となっている。

① 地域別

- 全体平均(合計)で3.00点以上の項目は、30項目中18項目となっており、「間隔の広い駐輪スペース」(4.29)、「分かり易い案内・掲示」(3.90)、「電子マネー対応」(3.88)、「駅に直結した動線の確保」(3.87)、「電動空気入れ」(3.77)、「自転車駐車場の満空表示」(3.54)の順に必要度が高い評価を得ている。
- 地域別では3.00点以上の項目が首都圏と関西圏で18項目、中京圏で24項目となっており、中京圏の自治体で必要度が高くなっている。

表 III-23 地域別付加設備・サービスの必要度(全体の必要度高い順)

番号	付加設備・サービスの項目	全体平均	首都圏	中京圏	関西圏
3	間隔の広い駐輪スペース	① 4.29	① 4.32	① 4.22	① 4.23
2	分かり易い案内・掲示	② 3.90	③ 3.88	③ 3.94	② 3.91
20	電子マネー対応	③ 3.88	② 4.00	④ 3.88	⑤ 3.65
30	駅に直結した動線の確保	④ 3.87	④ 3.87	② 3.96	③ 3.84
4	電動空気入れ	⑤ 3.77	⑤ 3.73	⑤ 3.83	④ 3.82
22	自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	3.68	3.70	3.73	3.61
24	自転車駐車場の満空表示	3.54	3.56	3.72	3.46
5	AEDの設置	3.40	3.40	3.56	3.36
21	クレジットカード対応	3.39	3.37	3.63	3.38
25	機械管理(電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等)	3.27	3.27	3.43	3.21
23	スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	3.25	3.32	3.22	3.13
15	自転車・部品販売、修理サービス	3.23	3.20	3.52	3.23
1	明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	3.22	3.21	3.40	3.19
18	雨具の保管場所	3.21	3.17	3.49	3.23
16	電車やバスの発時刻案内	3.18	3.12	3.60	3.19
11	公衆トイレ	3.16	3.16	3.41	3.11
7	防災用自販機	3.08	3.10	3.16	3.01
17	電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	3.06	3.05	3.13	3.05
26	壁面緑化・屋上緑化	2.95	2.99	3.05	2.84
8	荷物用ロッカー	2.95	2.95	3.10	2.89
19	高質な管理員の接客サービス	2.91	2.89	3.05	2.91
28	周辺の景観に配慮した(調和した)デザイン	2.88	2.91	3.06	2.76
27	太陽光発電	2.83	2.86	3.07	2.71
10	レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.82	2.81	3.07	2.77
12	休憩所・待合室	2.81	2.78	2.94	2.83
29	地域性を取り入れたデザイン	2.80	2.81	2.93	2.74
9	宅配便ロッカー	2.79	2.81	3.09	2.68
6	ポスト	2.70	2.70	2.88	2.67
14	ベビーカーの貸し出し	2.44	2.41	2.63	2.45
13	シャワー・着替えスペース	2.26	2.25	2.45	2.23
平均値の全体平均		3.18	3.19	3.34	3.14
サンプル数		1,030	634	82	314

必要度の高い順 ①②③④⑤



↑ ↓ 平均値より1.00以上の差



↑ ↓ 平均値より0.50以上の差

(4) 駅周辺に必要なものと自転車駐車場とセットであると良いもの

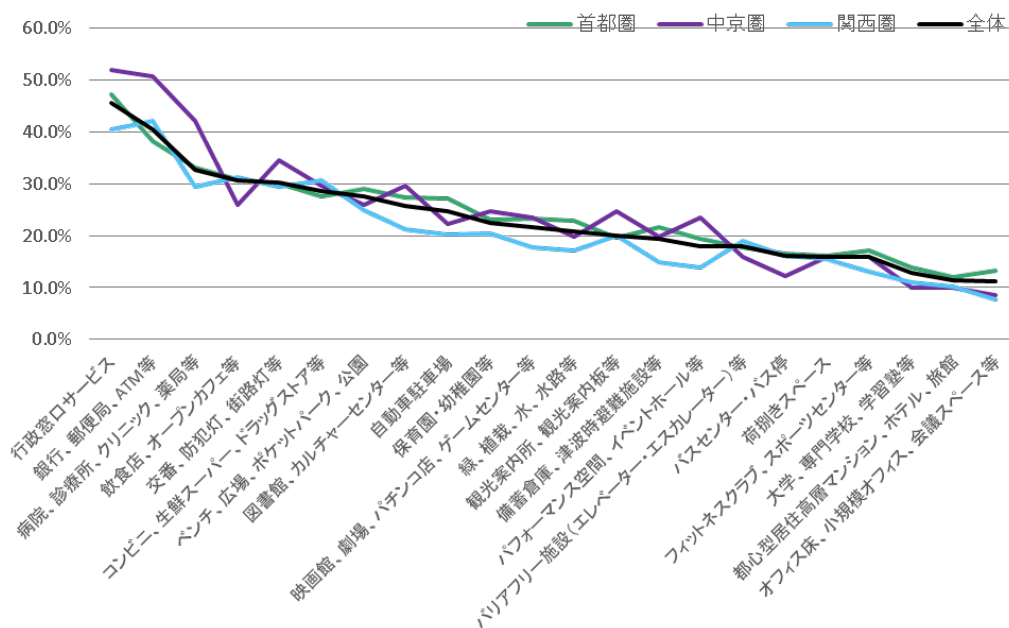
① 駅周辺に必要な機能

ア) 地域別

- 駅周辺に必要な機能として、全体で最も多かったのは「行政窓口サービス」で、次いで、「銀行、郵便局、ATM等」、「病院、診療所、クリニック、薬局等」、「飲食店、オープンカフェ等」、「交番、防犯灯、街路灯等」の順に多くなっている。
- 中京圏は、「行政窓口サービス」、「病院・診療所・クリニック・薬局等」、「銀行・郵便局・ATM等」のニーズが高い。
- 関西圏は、全般に必要な性が低い、特に「病院・診療所・クリニック・薬局等」、「パフォーマンス空間・イベントホール等」、「図書館・カルチャーセンター等」のニーズが低い。

表 III-24 地域別駅周辺に必要な機能

駅周辺に必要な機能・サービス	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
行政窓口サービス	45.4%	51.2%	38.2%	43.7%
銀行、郵便局、ATM等	36.8%	50.0%	39.8%	38.7%
病院、診療所、クリニック、薬局等	31.9%	41.5%	27.7%	31.4%
飲食店、オープンカフェ等	29.7%	25.6%	29.6%	29.3%
交番、防犯灯、街路灯等	28.9%	34.1%	27.7%	28.9%
コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等	26.5%	29.3%	29.0%	27.5%
ベンチ、広場、ポケットパーク、公園	27.9%	25.6%	23.6%	26.4%
図書館、カルチャーセンター等	26.3%	29.3%	20.1%	24.7%
自動車駐車場	26.2%	22.0%	19.1%	23.7%
保育園・幼稚園等	22.1%	24.4%	19.4%	21.5%
映画館、劇場、パチンコ店、ゲームセンター等	22.4%	23.2%	16.9%	20.8%
緑、植栽、水、水路等	21.9%	19.5%	16.2%	20.0%
観光案内所、観光案内板等	18.8%	24.4%	18.8%	19.2%
備蓄倉庫、津波時避難施設等	20.8%	19.5%	14.0%	18.6%
パフォーマンス空間、イベントホール等	18.6%	23.2%	13.1%	17.3%
バリアフリー施設（エレベーター・エスカレーター）等	17.0%	15.9%	17.8%	17.2%
バスセンター・バス停	15.9%	12.2%	15.3%	15.4%
荷捌きスペース	15.6%	15.9%	14.6%	15.3%
フィットネスクラブ、スポーツセンター等	16.6%	15.9%	12.4%	15.2%
大学、専門学校、学習塾等	13.4%	9.8%	10.5%	12.2%
都心型居住高層マンション、ホテル、旅館	11.7%	9.8%	9.6%	10.9%
オフィス床、小規模オフィス、会議スペース等	12.8%	8.5%	7.3%	10.8%
その他	2.8%	0.0%	2.9%	2.6%



② 自転車駐車場とセットであると良い機能

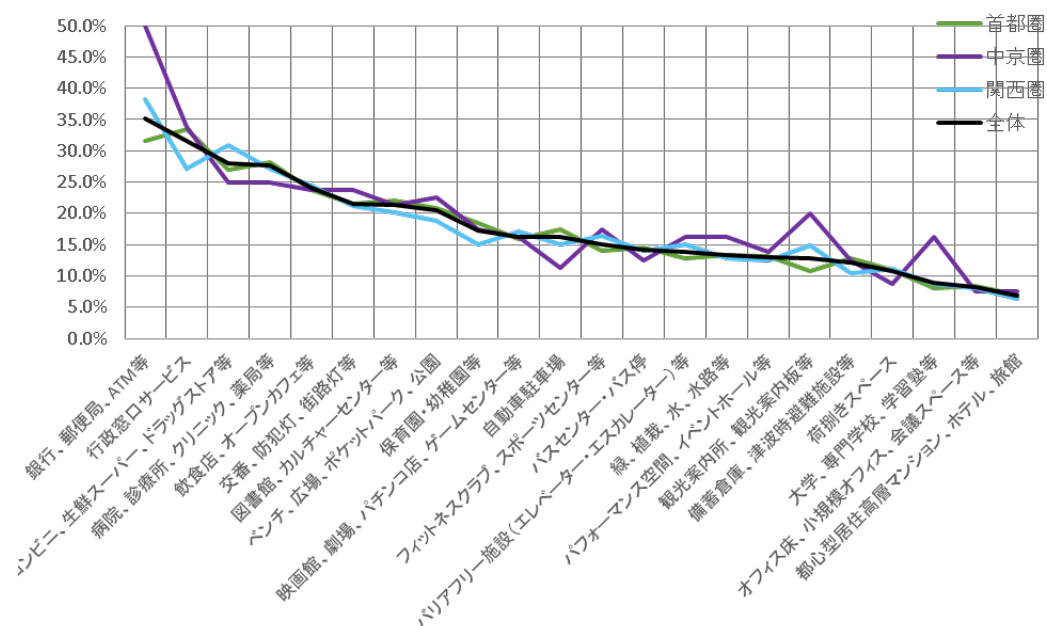
ア) 地域別

- 自転車駐車場とセットであると良い機能として、全体で最も多かったのは「銀行、郵便局、ATM等」で、次いで、「行政窓口サービス」、「コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等」、「病院、診療所、クリニック、薬局等」、「飲食店、オープンカフェ等」の順に多くなっている。
- 首都圏では、「銀行、郵便局、ATM等」よりも、「行政窓口サービス」の方が上位にきている。中京圏が全般にニーズが高い傾向があり、関西圏は「コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等」生活機能のニーズがやや高い。

表 III-25 地域別自転車駐車場とセットであると良い機能

駅周辺に必要な機能・サービス	① 首都圏	② 中京圏	③ 関西圏	全体
銀行、郵便局、ATM等	29.5%	48.8%	36.3%	33.1%
行政窓口サービス	31.2%	32.9%	25.8%	29.7%
コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等	25.2%	24.4%	29.3%	26.4%
病院、診療所、クリニック、薬局等	26.3%	24.4%	25.8%	26.0%
飲食店、オープンカフェ等	22.2%	23.2%	23.2%	22.6%
交番、防犯灯、街路灯等	20.0%	23.2%	20.1%	20.3%
図書館、カルチャーセンター等	20.5%	20.7%	19.1%	20.1%
ベンチ、広場、ポケットパーク、公園	19.6%	22.0%	17.8%	19.2%
保育園・幼稚園等	17.2%	17.1%	14.3%	16.3%
映画館、劇場、パチンコ店、ゲームセンター等	14.8%	15.9%	16.2%	15.3%
自動車駐車場	16.2%	11.0%	14.3%	15.2%
フィットネスクラブ、スポーツセンター等	13.1%	17.1%	15.6%	14.2%
バスセンター・バス停	13.6%	12.2%	13.4%	13.4%
バリアフリー施設（エレベーター・エスカレーター）等	12.0%	15.9%	14.3%	13.0%
緑、植栽、水、水路等	12.5%	15.9%	12.1%	12.6%
パフォーマンス空間、イベントホール等	12.3%	13.4%	11.8%	12.2%
観光案内所、観光案内板等	10.1%	19.5%	14.0%	12.0%
備蓄倉庫、津波時避難施設等	12.0%	12.2%	9.9%	11.4%
荷捌きスペース	10.3%	8.5%	10.5%	10.2%
大学、専門学校、学習塾等	7.6%	15.9%	8.3%	8.4%
オフィス床、小規模オフィス、会議スペース等	7.9%	7.3%	7.6%	7.8%
都心型居住高層マンション、ホテル、旅館	6.6%	7.3%	6.1%	6.5%
その他	3.5%	1.2%	3.8%	3.4%

必要度の高い順 ①②③④⑤

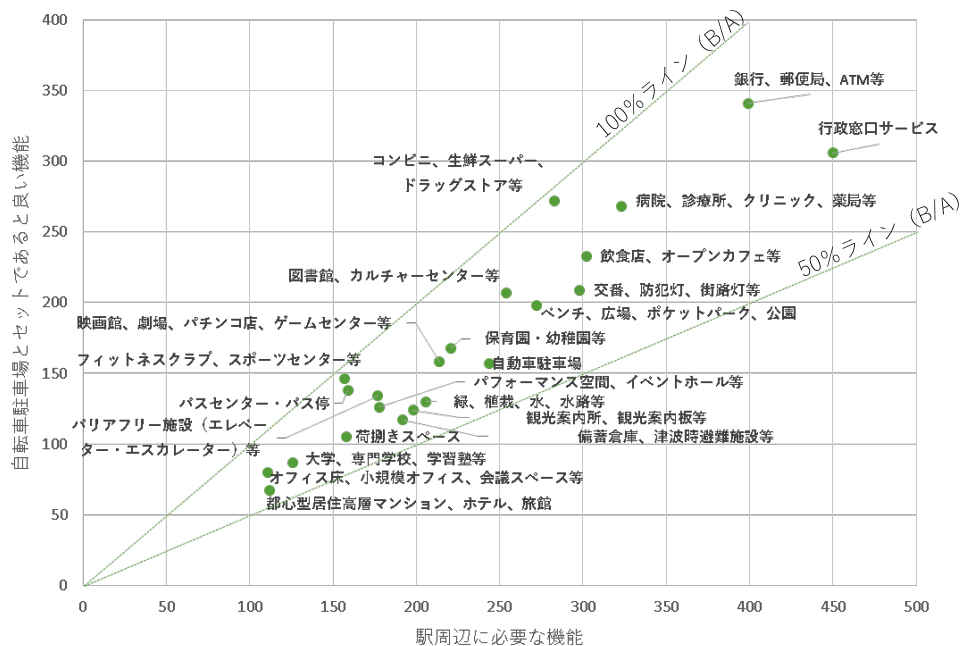


③ 駅周辺に必要な機能と自転車駐車場にあると良い機能

- 駅周辺に必要な機能としてニーズの高い機能のうち、自転車駐車場にあると良い機能の割合 (B/A) は、全体的に 60-90%程度となっており、自転車駐車場へのニーズは高い。中でも、コンビニ等 (96%)、フィットネスクラブ等 (93%)、バス停 (87%)、銀行等 (85%)、病院等 (83%) などが割合が高い。

表 III-26 自転車駐車場とセットであると良い機能

駅周辺・自転車駐車場に必要な機能	駅周辺 (A)	自転車駐車場 (B)	割合 (B/A)
行政窓口サービス	450	306	68%
銀行、郵便局、ATM等	399	341	85%
病院、診療所、クリニック、薬局等	323	268	83%
飲食店、オープンカフェ等	302	233	77%
交番、防犯灯、街路灯等	298	209	70%
コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等	283	272	96%
ベンチ、広場、ポケットパーク、公園	272	198	73%
図書館、カルチャーセンター等	254	207	81%
自動車駐車場	244	157	64%
保育園・幼稚園等	221	168	76%
映画館、劇場、パチンコ店、ゲームセンター等	214	158	74%
緑、植栽、水、水路等	206	130	63%
観光案内所、観光案内板等	198	124	63%
備蓄倉庫、津波時避難施設等	192	117	61%
パフォーマンス空間、イベントホール等	178	126	71%
バリアフリー施設（エレベーター・エスカレーター）等	177	134	76%
バスセンター・バス停	159	138	87%
荷捌きスペース	158	105	66%
フィットネスクラブ、スポーツセンター等	157	146	93%
大学、専門学校、学習塾等	126	87	69%
都心型居住高層マンション、ホテル、旅館	112	67	60%
オフィス床、小規模オフィス、会議スペース等	111	80	72%



IV. 自転車駐車場の複合化に関する可能性の検討

IV-1. 自転車駐車場における他の用途に関するニーズの分析

自転車駐車場における駐輪用途以外のニーズを整備側（自治体など）と利用者側から分析し、どのような都市（まち）でどのような施設、設備、サービスがどのような人に求められているかを明らかにする。

【1】現状の駐輪場整備状況と評価

（1）現状の自転車駐車場の整備状況

- 放置自転車の数は減少傾向にあり、量としては整備されている。（内閣府データ）
- 放置自転車対策は、ほぼ全ての自治体で実施されており、自転車駐車場の整備も 8 割の自治体で実施されている。
- 現状の自転車駐車場の量が充足している自治体は 55%で、不足している自治体は 16%であることから、充足している自治体の方が多くなっている。
- 公営自転車駐車場を全て有料で運営している自治体は 30%で、全て無料で運営している自治体は 32%となっており、無料で運営している自治体の 78%が今後も無料で運営する意向である。
- 公営自転車駐車場の管理運営形態は、「①市区町村による直営管理（業務委託等）」が 67%、「③指定管理者による管理」が 37%となっており、これら 2 つの管理方法を併用しているケースも 19%（43 自治体）あった。
- 公営自転車駐車場の施設・サービスにおいて、「駅から 300m 以内の整備」と「24 時間利用可能」、「屋根の設置」は半数以上が整備されており、近年は防犯カメラの設置が進んでいる。「交通系 IC カード決済への対応」や「機械式管理」、「大型車向けスペース」などの整備率は 2 割前後となっている。
- 公営自転車駐車場の課題として最も多いのは、施設の老朽化となっており、有料自転車駐車場が多い自治体では、・・・、無料自転車駐車場が多い自治体では「場内長期放置自転車の処分等」が課題となっている。
- 自転車駐車場の質に関して、一定の質を確保している自治体は約半数となっており、今後の質の向上を重視すると考えている自治体は 2 割程度である。

（2）現状の自転車駐車場の評価

- 現状の有料自転車駐車場利用者は、75%が総合的に使いやすいと感じており、使いにくいと感じている人は 7%程度であり、全般的な評価は高い。
- 全般的に高評価である中で、不満である人が多い項目としては、駐輪スペースの広さと雨に濡れることであり、約 3 割の人が不満に感じている。
- 有料自転車駐車場を選択する際に重視する項目としては、立地と料金が多く、次いで駐輪スペースの広さとなっている。
- 有料自転車駐車場の 1 か月あたりの利用コストは、1,500 円前後が多い。

【2】 付加設備・サービスに関する可能性の検討

（1） 自治体と利用者の付加設備・サービスの必要度

① 自治体と利用者の必要度比較

自治体アンケートと自転車駐車場利用者アンケートで得た 30 項目の付加設備・サービスについて、それぞれの必要度を算出し、必要度の高い順に並べ、比較した。

必要度が 3.00 点以上の項目は、利用者は 18 項目であるが、自治体は 9 項目となっており、どちらも必要度が 3 点以上である項目は、「間隔の広い駐輪スペース」、「分かり易い案内・掲示」、「駅に直結した動線の確保」、「電子マネー対応」、「電動空気入れ」、「機械管理（電磁ロック式、IC タグ式、ゲート式、立体機械式等）」、「AED の設置」の 7 項目である。

利用者の必要度が高く（3 点以上）で自治体の必要度が低い（3 点以下）の項目は、「自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示」、「自転車駐車場の満空表示」、「クレジットカード対応」、「スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内」、「自転車・部品販売、修理サービス」、「明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面」、「雨具の保管場所」、「電車やバスの発時刻案内」、「公衆トイレ」、「防災用自販機」、「電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス」の 11 項目である。

一方で、自治体の必要度が高く（3 点以上）で利用者の必要度が低い（3 点以下）の項目は、「高質な管理員の接客サービス」、「周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン」の 2 項目となっている。

その他の 10 項目については、どちらの必要度も低くなっている。

表 IV-1 付加設備・サービスの必要度

自治体の必要度が高い順		利用者の必要度が高い順	
付加設備・サービスの項目	自治体	付加設備・サービスの項目	利用者
間隔の広い駐輪スペース	3.80	間隔の広い駐輪スペース	4.29
分かり易い案内・掲示	3.61	分かり易い案内・掲示	3.90
高質な管理員の接客サービス	3.52	電子マネー対応	3.88
AED の設置	3.50	駅に直結した動線の確保	3.87
駅に直結した動線の確保	3.44	電動空気入れ	3.77
電子マネー対応	3.15	自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	3.68
機械管理（電磁ロック式、IC タグ式、ゲート式、立体機械式等）	3.14	自転車駐車場の満空表示	3.54
電動空気入れ	3.08	AED の設置	3.40
周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン	3.03	クレジットカード対応	3.39
明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	2.87	機械管理（電磁ロック式、IC タグ式、ゲート式、立体機械式等）	3.27
レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.84	スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	3.25
自転車駐車場の満空表示	2.83	自転車・部品販売、修理サービス	3.23
自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	2.82	明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	3.22
クレジットカード対応	2.82	雨具の保管場所	3.21
地域性を取り入れたデザイン	2.81	電車やバスの発時刻案内	3.18
スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	2.69	公衆トイレ	3.16
防災用自販機	2.60	防災用自販機	3.08
公衆トイレ	2.56	電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	3.06
電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	2.49	壁面緑化・屋上緑化	2.95
壁面緑化・屋上緑化	2.47	荷物用ロッカー	2.95
太陽光発電	2.47	高質な管理員の接客サービス	2.91
雨具の保管場所	2.45	周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン	2.88
電車やバスの発時刻案内	2.45	太陽光発電	2.83
自転車・部品販売、修理サービス	2.32	レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.82
荷物用ロッカー	2.16	休憩所・待合室	2.81
ベビーカーの貸し出し	1.99	地域性を取り入れたデザイン	2.80
休憩所・待合室	1.97	宅配便ロッカー	2.79
宅配便ロッカー	1.94	ポスト	2.70
ポスト	1.86	ベビーカーの貸し出し	2.44
シャワー・着替えスペース	1.57	シャワー・着替えスペース	2.26

- 自治体及び利用者の付加設備・サービスの必要度（点数）を図示すると以下になる。
- 利用者・自治体ともに必要度が高い（3点以上）のは、7項目。
- 利用者の必要度が高いが、自治体の必要度が低いのは、11項目。
- 自治体の必要度が高いが、利用者の必要度が低いのは、2項目。
- 利用者・自治体ともに必要度が低い（3点以下）のは、10項目。
- 利用者よりも自治体の必要度が高い項目は5項目（赤枠内）。

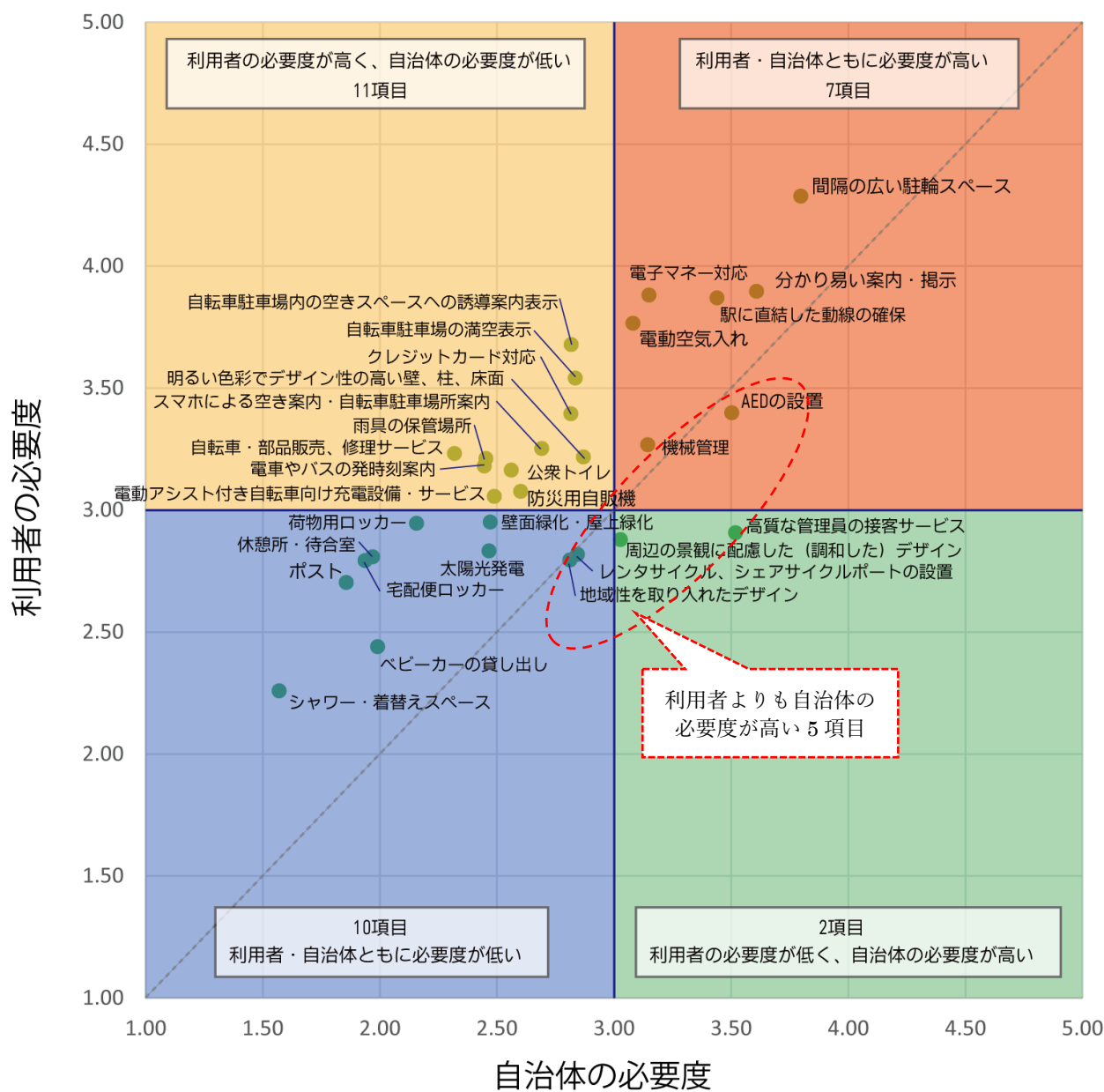


図 IV-1 自治体と利用者の必要度

② 付加設備・サービスの必要度が高い項目

自治体及び利用者の必要度（各5点満点）を合計したものを順番に並べると以下のようになり、合計点が平均である6点を超えているものは12項目であった。この中でも自治体・利用者ともに3点を超えている7項目については、今後の自転車駐車場に必須の項目と言える。

それに次ぐ項目については、地域特性や自転車駐車場の特性に応じて判断していくことが適切であると考えられる。

表 IV-2 付加設備・サービスの必要度（自治体と利用者の合計点上位）

順位	付加設備・サービスの項目	自治体	利用者	合計点
1	間隔の広い駐輪スペース	3.80	4.29	8.08
2	分かり易い案内・掲示	3.61	3.90	7.51
3	駅に直結した動線の確保	3.44	3.87	7.31
4	電子マネー対応	3.15	3.88	7.03
5	AEDの設置	3.50	3.40	6.90
6	電動空気入れ	3.08	3.77	6.85
7	自転車駐車場内の空きスペースへの誘導案内表示	2.82	3.68	6.49
8	高質な管理員の接客サービス	3.52	2.91	6.42
9	機械管理（電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等）	3.14	3.27	6.41
10	自転車駐車場の満空表示	2.83	3.54	6.37
11	クレジットカード対応	2.82	3.39	6.21
12	明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	2.87	3.22	6.09

③ 自治体と利用者の必要度の違い

- 利用者の必要度と自治体の必要度の差が大きい順に並べると、利用者ニーズの方が高い項目が25項目、自治体ニーズの方が高い項目が5項目となっている。
- 利用者ニーズの方が高い（3点以上）が自治体の必要度が低い（3点以下）の項目で0.5点以上差がある項目として、「自転車・部品販売、修理サービス」、「自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示」、「雨具の保管場所」、「電車やバスの発時刻案内」、「自転車駐車場の満空表示」、「公衆トイレ」、「クレジットカード対応」、「電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス」、「スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内」などの9項目がある。
- 一方で「高質な管理員の接客サービス」については、利用者のニーズが低い自治体のニーズが高く0.5点以上の差がある唯一の項目となっている。

表 IV-3 付加設備・サービスの必要度（自治体と利用者の必要度の差）

付加設備・サービスの項目	自治体	利用者	差（利用者－自治体）
自転車・部品販売、修理サービス	2.32	3.23	0.91
自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	2.82	3.68	0.86
宅配便ロッカー	1.94	2.79	0.86
ポスト	1.86	2.70	0.85
休憩所・待合室	1.97	2.81	0.84
荷物用ロッカー	2.16	2.95	0.79
雨具の保管場所	2.45	3.21	0.76
電車やバスの発時刻案内	2.45	3.18	0.73
電子マネー対応	3.15	3.88	0.73
自転車駐車場の満空表示	2.83	3.54	0.71
シャワー・着替えスペース	1.57	2.26	0.69
電動空気入れ	3.08	3.77	0.69
公衆トイレ	2.56	3.16	0.60
クレジットカード対応	2.82	3.39	0.58
電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	2.49	3.06	0.57
スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	2.69	3.25	0.56
間隔の広い駐輪スペース	3.80	4.29	0.49
壁面緑化・屋上緑化	2.47	2.95	0.48
防災用自販機	2.60	3.08	0.48
ベビーカーの貸し出し	1.99	2.44	0.45
駅に直結した動線の確保	3.44	3.87	0.43
太陽光発電	2.47	2.83	0.37
明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	2.87	3.22	0.35
分かり易い案内・掲示	3.61	3.90	0.29
機械管理（電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等）	3.14	3.27	0.12
地域性を取り入れたデザイン	2.81	2.80	-0.02
レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.84	2.82	-0.03
AEDの設置	3.50	3.40	-0.10
周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン	3.03	2.88	-0.15
高質な管理員の接客サービス	3.52	2.91	-0.61

(2) 項目別のニーズ特性

30項目の付加機能について自治体と利用者のアンケート結果をもとに、項目ごとにどのような自治体やどのような利用者が必要度が高く、どのようなメリットや課題が生じるかについて考察した。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
間隔の広い駐輪スペース 	4.23 1位	3.80 1位	➤ これまで放置自転車対策として、ほとんどの自治体及び駐輪場において収容台数(量)の確保が最優先されて来たため、昨今の自転車の大型化、高級化、多様化に対応できていないことから、自治体及び利用者ともに必要度が最も高くなっていると考えられる。 ➤ 近年普及しているスライド式ラックや間隔の狭いラックでは、ハンドル等がひっかかりやすく、出し入れが容易でなく、出し入れの際に隣の自転車等を傷つけたりすることがあり、利用者からのクレーム等につながりやすい。 ➤ 間隔が狭いより広い方が良い人は大多数であると考えられるが、利便性(駅からの距離)や利用料金との引き換えに間隔の広い駐輪場を選択する人は多くはない(駐輪場選択の際に重視する項目で、立地、利用料金に次いで駐車スペースが3番目であることから)。しかし、駐車スペースの広さは立地や利用料金以外の項目よりは重視されていることから、一定数は利用料金が高くなっても選択する人がいると考えられる。 ➤ したがって、間隔の違いによる料金設定や量の確保を優先した駐輪場と質の確保を優先した駐輪場などニーズに合わせたキメ細かい自転車駐車場の整備が必要となっており、今後の自転車駐車場においては、量の確保だけを目的とした画一的なものではなく、多様なニーズを考慮した設計、配置計画が必要であると考えられる。
分かり易い案内・掲示 	3.91 2位	3.61 2位	➤ 一時利用(都度利用)が多い、電動アシスト付き自転車や大型車専用スペースがあるなど、利用形態や車種によって駐輪スペースを分けているところや自転車駐車場自体が大規模である場合などでは、慣れていない利用者が指定された駐輪スペースにたどり着くまでに迷ってしまうケースがあるため、分かりやすい案内が必要となる。 ➤ しかし、分かりやすい案内を考慮して設計された自転車駐車場は少ないため、張り紙や捨て看板など簡易的に現場で対応したり、管理人を多く配置することで誘導したりしているケースが見られる。 ➤ 今後は、視覚的に直感的に理解しやすいデザインや配置を考慮して設計することが求められる。
電子マネー対応 	3.65 3位	3.15 6位	➤ 交通系ICカードに対応した精算機等は一時利用の自転車駐車場などにおいて普及しつつあるが、近年増加しているQRコードなどによる決済方法に対応した自転車駐車場はほとんどない。 ➤ 鉄道駅周辺にある自転車駐車場は、鉄道利用者が多いことから交通系ICカードとの相性が良く、設置されている自転車駐車場では半数以上が交通系ICカード決済になっているケースも多い。 ➤ 利用者の中には、現金での精算を望む人もいるので現金と電子マネーとの共存が必要である。 ➤ 昨今、国がキャッシュレス決済を促進していることなどから、QRコード決済なども普及しており、MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)の普及の観点からも、キャッシュレス化や機械化は必要不可欠になっていくと考えられる。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
駅に直結した動線の確保 	3.84 4 位	3.44 5 位	➤ 利用者にとって、立地（駅から駐輪場までの距離）は最も重要な駐輪場選択の要素であり、必要度も高いことから、駅に直結した動線を確保することは利便性向上に大きく寄与する。 ➤ 新駅の場合は、駅周辺整備に関する計画段階から利便性の確保に努めることで可能であるが、既存の駅の場合は、駅前再開発事業や連立高架化事業などのタイミングでしか確保が難しく、鉄道事業者との連携が必須となる。
電動空気入れ 	3.82 5 位	3.08 8 位	➤ 近年、電動空気入れは普及しつつあり、設置されていない場所でも手動の空気入れが管理人が常駐している自転車駐車場などでは設置されている。 ➤ 手動空気入れと比べると、電動式は容易に入れることができるため使用頻度は高く、適正な空気圧をいれた自転車が増えることで安全な利用に寄与している。 ➤ セキュリティ上管理員の駐在時のみ利用可とするところが多いが、利用者にとっては 24 時間利用可能にして欲しいという要望が強い。 ➤ スポーツ車等に対応した仏式バルブ等多様な形式に対応できるものは少ないが手動のものを用意しているケースもある。スポーツタイプの利用者が多い場合は、つくばりんりんロードの事例のようなものを設置することも考えられる。 ➤ 電動空気入れの設置とともに、利用状況や自転車の種類による適正な空気圧の設定の案内など、安全な自転車利用を促進するための広報・啓発を行うことも重要であると考えられる。（空気圧がわかる機器の設置が前提であるが、入れすぎによるパンクなどを防ぐことができる）
自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示 	3.61 6 位	2.82 13 位	➤ 利用率が高い駐輪場や大規模な駐輪場において、空きスペースを見つけることが難しく、スライドラックや二段式ラックなどラック形状によっても空きスペースを見つけることが難しいケースがある。また、二段式ラックの場合、電動アシスト自転車などの重量の問題やチャイルドシート付きなど高さの問題があるため、空いていても駐輪できない場合があることから、これらの自転車ユーザーは、より見つけることが難しくなっている。このような状況が頻繁に起きている駐輪場では、管理人による誘導や整理、移動を徹底しなければ、通路などに駐輪されてしまうなど安全面で支障が出る。 ➤ 単純に空いているスペースがあることを表示することも重要であるが、車種別に駐輪場所を限定している場合などでは、それらの案内も同時に必要となる。 ➤ ほぼ毎日定期的に利用する利用者は、自分の利用時間帯の空き具合を経験的に認識していることから、必要度は低くなるが、たまに利用する一時利用者などにとっては、駐輪できる場所がわかりやすいことが求められている。
自転車駐車場の満空表示 	3.46 7 位	2.83 12 位	➤ 定期契約をしていない一時利用者は、基本的に自転車駐車場の入口に到達するまで、満車かどうか知ることができず、満車の場合、改めて他の自転車駐車場へ移動しなければならない。そのため、時間的なロスは大きなものとなり、その後の自転車利用を抑制する要因にもなっていると考えられる。 ➤ 出入口付近における満空情報の表示の設置事例は増えていますが、自転車駐車場の入口まで行く前に満空情報を提供しなければ上記の課題は解決することができないため、自転車駐車場から離れた場所でも情報が分かるようにする必要がある。 ➤ 三鷹駅の事例のように、自転車駐車場から離れた場所で利用者が多く通る場所に満空情報の看板等を設置したり、WEB やスマホなどで情報が確認できるようにすることで、自転車需要を適切に分散することができ、利用者だけでなく管理者にとってもメリットは大きい。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
AED の設置 	3.36 8 位	3.50 4 位	➤ 安全、安心なまちづくりや防災対策の観点から、自治体では設置のニーズは高く、利用者にとってもニーズは高い。 ➤ 高齢化社会が進む中、高齢者の利用も増加しておりニーズも高まっていくことも考えられる。 ➤ 自転車駐車場に限らず、人が集める公共施設等などでは設置が進められているが、設置の促進のみでは実際の活用ができないため、緊急時に即座に対応できる体制、人員の配置が重要となる。 ➤ したがって、自転車駐車場への設置とともに、自転車駐車場の管理人などが緊急時に対応できるスキルの習得が必要である。
クレジットカード対応 	3.38 9 位	2.82 13 位	➤ クレジットカードを作ることができない中高生などの利用者がいるため、現金での支払いニーズも多く、あくまでも付加的な決済方法の一つとしての位置づけになる。 ➤ キャッシュレス化の流れの中で、様々な決済方法が対応してきていることから、クレジットカード決済ができることは付加価値となり得る。 ➤ しかし、クレジットカード対応の機器導入コストや決済手数料などのランニングコストもかかることから、利用ニーズ（利用者数）との比較で導入を検討することが適切であると考えられる。
機械管理（電磁ロック式、IC タグ式、ゲート式、立体機械式等） 	3.21 10 位	3.14 7 位	➤ 機械式と言っても機械ゲート式、機械式ラック、立体機械式など様々な形式のものが整備されてきており、それぞれにメリット・デメリットがあるため、一概に機械式の良し悪しを判断できるものではない。 ➤ 利用者にとっては、機械式の自転車駐車場になることで、管理人による判断の違いなどがなくなり安定したサービスを楽しむことやキャッシュレス決済が可能となり利便性が高まるなどのメリットがある反面、トラブル時の対応や利用できる自転車の制限などデメリットもあり、利用者によって好みが分かれるところである。 ➤ 管理者にとっては、機械化による人件費削減や人的管理によるクレーム等の減少が期待でき、利用状況の把握が容易になることでデータ活用などによる改善や情報提供などができるようになる。しかし、機械トラブルや機械式自転車駐車場に駐輪できない自転車などの対応が発生するため、完全機械化も難しい部分がある。 ➤ 管理員の雇用が難しい現状においては、機械化は時代の要請であることから、業務のうち、機械管理が行える分野と人手を必要とする分野を分けて、機械化できる分野は可能な限り機械化を促進する一方、人手を必要とする分野に管理員の人力を集中することによりサービスのレベルを上げることが必要である。
スマホによる空き案内・自転車駐場所案内 	3.13 11 位	2.69 16 位	➤ 近年、スマートフォンが急速に普及していることから、若い世代を中心にニーズは高まっている。特に、満空情報を必要とするエリアで利用しているユーザーには必要度が高い。 ➤ 日本においては、WEB 等で自転車駐車場単位での満空情報を提供している事例はあるが、海外の事例では駐輪スペース単位での空き情報を提供している事例もある。 ➤ 利用者が多く誘導の必要性があるエリアで必要性は高いが、その他のエリアで必要性が低いと考えられる。 ➤ 設置費用、メンテナンス費用等が掛かるため、便益と費用とのバランスで導入を判断している。システム開発、コストの低減化が進めば、導入が増加するものと思われる。 ➤ MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の普及の観点からは、スマートフォンを利用した情報提供や決済などの必要性が高まると考えられることから、対応を検討していくことが必要である。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
自転車・部品販売、修理サービス 	3.23 12 位	2.32 24 位	➢ 普段自ら自転車を点検したり、修理できない人にとっては、専門技術者（自転車整備士等）に見てもらうのは絶好の機会であり、利用者にとってはニーズが高い。 ➢ 近年、専門の自転車販売店（修理店）の減少傾向が著しく、サービスの提供を受ける機会も減っている。 ➢ 利用者の利便性や安全意識の向上、整備機会の向上などを考えれば、自転車駐車場に修理、整備スペースを確保することはメリットが大きく、欧米の大規模な自転車駐車場にはほとんど併設されている。 ➢ 一方で、日本国内においては自転車修理・販売業を民間が担っており、公共自転車駐車場でこれらのサービスを実施することに障壁があることから、地元の自転車商組合などと調整を図った上で検討を行っていくことが望ましい。
明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面 	3.22 13 位	2.87 10 位	➢ 全国的に自転車駐車場の老朽化は課題となっており、設備の古い自転車駐車場が増えていることから、「暗い・埃っぽい」などのイメージとなっている場所が多いため、明るく、清潔感のある、居心地の良い駐車環境が求められている。 ➢ マイナスなイメージにより、利用を敬遠している人もいることから、リニューアル等により一定の利用者増を見込むこともできるが、費用対効果については推計が難しい。 ➢ 駐輪場所が分かりづらい、車種別や定期・一時別の駐輪場所の誘導に人を配置している、などの課題について、デザイン等により解決できるものもあることから、リニューアルや新設の際には、現状の課題をよく考慮し計画、設計を行うことが重要である。
雨具の保管場所 	3.23 14 位	2.45 22 位	➢ 雨天時でも自転車利用をする人にとっては、雨具を着て利用するため、雨具を着替える場所、つまり屋根があって雨に濡れずに着替えができる場所や雨具の保管場所、さらには雨具の乾燥などのニーズがある。 ➢ 屋根がある駐輪場においては、着替えの場所はあるが、雨具を乾燥するために自転車の上に広げて干しているケースがあり、まれに紛失や盗難のケースがあることから、保管場所があることでこうした心配を解消できる。 ➢ 雨具の保管場所として限定するよりは、様々な保管ニーズにできるスペースとして設置するほうが効率的である。 ➢ 雨具に限れば、乾燥室などのニーズが考えられる。
電車やバスの発時刻案内 	3.19 15 位	2.45 23 位	➢ 交通結節点として自転車駐車場を利用する人が多いことから、鉄道やバスのリアルタイムな運行情報等を知りたいニーズはある。その他にも天気予報、災害情報、観光案内など様々な情報ニーズがあることから、地域に応じた適切な情報をデジタルサイネージなどを活用して発信することは利便性向上につながる。
公衆トイレ 	3.11 16 位	2.56 18 位	➢ 公衆トイレのニーズは一定程度あるが、女性のニーズが低い傾向にあり、周辺の駅などに公衆トイレがない場合においてのみ、設置メリットがあると考えられる。 ➢ 公衆トイレだと不特定多数が出入りすることから、自転車駐車場内に設置すると管理面やセキュリティ面で負担が大きい。
防災用自販機 	3.01 17 位	2.60 17 位	➢ 自動車駐車場では、既に飲料メーカーと提携して地域貢献の一環として設置されている事例が多く、飲物ばかりでなく、非常食、簡易トイレ、レスキューシートを備蓄したダストボックスを併設している事例がある。 ➢ 震災時には、都市交通が麻痺した場合に自転車利用ニーズが高まるケースもあることから、地域の防災対策として設置を検討していくことは重要である。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス 	3.05 18 位	2.49 19 位	➢ 電動アシスト自転車は年々増加しており、勾配の多い駅周辺や子供の送迎を伴う移動が多いエリアで特に多い。 ➢ 電池の機能向上により、充電1回で走行できる距離が長くなり、充電頻度も少なくなってきたが、利用頻度や移動距離によって充電頻度が高くなるため、駐輪している間に充電できることは利用者にとっては利便性が高い。 ➢ しかし、サービスを提供するには電池の規格が複数あることや、電源の数など設備面での整備が現状では複雑であることや管理方法（人的、機械）による違いなど運営面でも課題が多いことから、慎重に検討していくことが望ましい。
壁面緑化・屋上緑化 	2.84 19 位	2.47 20 位	➢ 都会ではヒートアイランド対策として夏場の高温を緩和することと無機質な駐輪場に対する景観的配慮から壁面や屋上を緑化する動きも出て来ている。 ➢ また、ほとんどの駐輪場は冷房設備を備えていないため、夏場には場内は非常に暑くなる。気温を少しでも下げる効果や癒しの効果が期待される。
荷物用ロッカー 	2.89 20 位	2.16 25 位	➢ 買物や通院など駐輪場の周辺地域で利用目的を果たす人にとっては一時的に荷物を保管できるロッカーの需要は一定程度あると思われる。一方、通勤・通学など日常的に利用する人にとっては、必要度は低いものと思われる。 ➢ ヘルメットや雨具などの保管場所の設置を望む声の一部があることから、複合的にニーズを判断して、設置を検討することが望ましい。
高質な管理員の接客サービス 	2.91 21 位	3.52 3 位	➢ 自治体のニーズは非常に高いが、利用者のニーズはさほど高くなく、自治体と利用者の必要度が最も乖離している。 ➢ 一方で、利用者の苦情や感謝の意見が最も多いのも管理人に関するものであることが多い。機械の不具合に対しても、機械に対する意見とともに、それに対応する人の評価が利用者の満足度に結びつくことから、管理人のみならずコールセンターなど接客対応の質の向上の必要度は高い。 ➢ 昨今は管理人の人材不足などの問題もあり、質の高い接客サービスを維持することも難しくなっているため、機械化も推進されることが考えられるが、全てを機械化することも現実的ではなく、機械のトラブルがなくなる限り、人的な管理は必要であるため、管理人の教育もこれまで以上に推進することが求められている。
周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン 	2.76 22 位	3.03 9 位	➢ 自治体に比べ利用者の必要度は低いが、日常的に利用する駐輪場が景観的にも優れたデザインの建物であれば、利用者にとっても愛着の湧く施設となり、利用者ばかりでなく地域住民からも評価される施設となる。 ➢ デザイン性の向上によりコストアップする可能性もあるが、長期的に利用することが想定される施設を建設する場合には、周辺環境や景観との調和を配慮しながら設計することは必須である。
太陽光発電 	2.71 23 位	2.47 21 位	➢ 自然再生エネルギーが見直されている今日、公共施設の屋根や壁面に太陽光パネルを取り付けて、場内で使用する電力の一部を賄おうとする動きがある。 ➢ 自転車駐車場利用者の必要度は低いが、環境意識の高い市民に対しては評価される事業である。 ➢ 自転車駐車場におけるランニングコストをどれだけカバーできるかなどシミュレーションした上でコストに対して便益が上回れば実施に踏み切ることが可能である。

付加機能の項目	利用者 必要度	自治体 必要度	必要度及び整備可能性に関する考察
レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置 	2.77 24 位	2.84 11 位	➤ 現在の自転車駐車場利用者にとっては特に必要度は低い、イグレス利用（業務利用、観光利用等）が多く見込まれる地域においてニーズは高い。 ➤ 都市部においては所有からシェアサイクルへの転換が進んだことにより、公共駐輪場の利用者が減少したケースもあることから、自転車駐車場の利用料収入がシェアサイクル利用料へと転換することが想定され、事業者が異なる場合、顧客の奪い合いが生じる。
休憩所・待合室 	2.83 25 位	1.97 27 位	➤ 利用者にとって通過地点である駐輪場は可能な限り早く移動、通過したいというのが一般的な傾向と思われ、他の交通手段（電車、バス等）に乗り換える際に、待ち時間が生じるなどの理由がある場合以外は、整備する必要度は低いものと思われる。しかし、観光地など地域事情により、どうしても待ち時間が発生する、休憩を必要とする場合には必要となる機能である。
地域性を取り入れたデザイン 	2.74 26 位	2.81 15 位	➤ 地域の個性を尊重した景観形成に重点を置いた施策をしている自治体にとっては、駐輪場も街並みの景観要素の一つであるという認識で建物に「地域性」を取り入れたデザインとすることは重要であることから、地域のニーズを捉えた上で要望に応じて設置していくことが望ましい。
宅配便ロッカー 	2.68 27 位	1.94 28 位	➤ 最近では自転車駐車場に設置する事例も増えている。 ➤ 設置者は宅配事業者又はその関連事業者のため、設置に当たり事業者との協議が必要で一定の需要が見込める地域でなければ、設置は難しい。 ➤
ポスト 	2.67 28 位	1.86 29 位	➤ 通信手段が多様化している状況下で、郵便物をポストに入れる機会も少なくなっており、利用者にとっては、移動手段の結節点にあれば利用しやすいので、あったら便利というレベルと思われる。 ➤ 郵便局や自治体のニーズがある場合にのみ設置を検討するのが有効である。
ベビーカーの貸し出し 	2.45 29 位	1.99 26 位	➤ 自治体での必要度は低い、幼児、子供持つ親からすれば、こうした設備の貸し出しは評価されると思う。地域事情に応じて検討が必要なサービスである。 ➤ 自転車駐車場利用者だけでなく、自転車駐車場周辺を回遊する際にベビーカーを必要とするニーズに対応する目的で設置されていると考えられることから、子育て支援の一環として、地域事情を考慮して導入を検討すべき事業と思われる。
シャワー・着替えスペース 	2.23 30 位	1.57 30 位	➤ 都心地区にある公営駐輪場では、遠方から直接自転車通勤者が増加しており、特に夏場などは着替えができる場所が欲しいという要望に対応して着替えスペースを確保している事例が見られるが、シャワーまで完備してほしいというニーズは多くはない。 ➤ 自転車利用者に限ったシャワーニーズは多くを見込めないため、ランニングニーズなど多様な利用目的によるシャワーニーズがあるエリアにおいてのみ、整備検討の可能性はある。

IV-2. まちへの寄与と連携に関する検討

単なる駐輪空間の提供ではなく、まちの拠点としての役割を担う可能性について、自治体及び利用者のニーズと照らし合わせ、導入した場合の効果や地域社会との連携の在り方について検討する。

【1】 駅周辺に必要な都市機能と自転車駐車場にセットであると良いもの

① 自治体

駅周辺に必要なまたは不足している都市機能と自転車駐車場にセットであると良い機能の分布を見てみると、自治体においては駅周辺に必要な機能で自治体の30%以上（70以上）が必要としているのは10項目であり、その中でも自転車駐車場にセットであると回答している割合が30%以上である項目は、8項目（赤丸）である。自動車駐車場とバリアフリー施設については、必要度合いに対して自転車駐車場とセットである必要度は低い。

駅周辺に必要な機能であり、自転車駐車場にセットであると良い機能を総合的に判断すると、

◎・・・防犯機能・交通結節点機能（バスセンター・バス停）

○・・・にぎわい機能、観光交流機能、生活機能、行政機能、金融機関、医療機能

▲・・・公園・休息機能、社会福祉機能

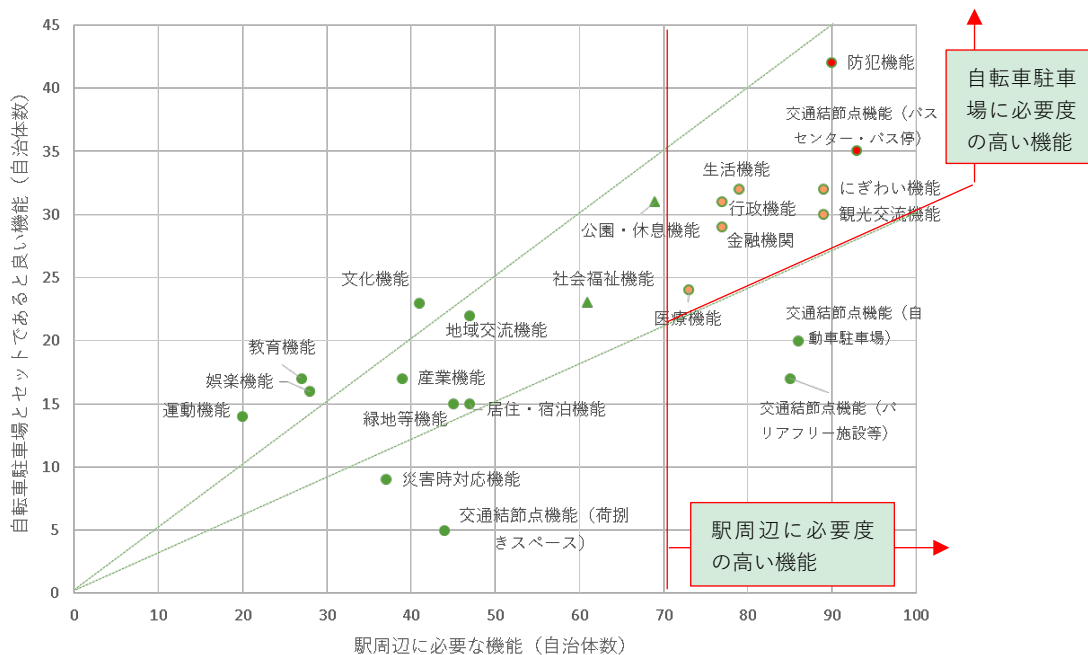


図 IV-2 駅周辺に必要な機能と自転車駐車場とセットであると良い機能（自治体）

② 自転車駐車場利用者

利用者においては駅周辺に必要な機能で利用者の30%以上（300以上）が必要としているのは4項目であり、これらの項目は自転車駐車場にセットであると回答している割合が全て65%以上である。

駅周辺に必要な機能であり、自転車駐車場にセットであると良い機能を総合的に判断すると、

◎・・・金融機関、行政機能

○・・・医療機能、にぎわい機能

▲・・・生活機能、防犯機能

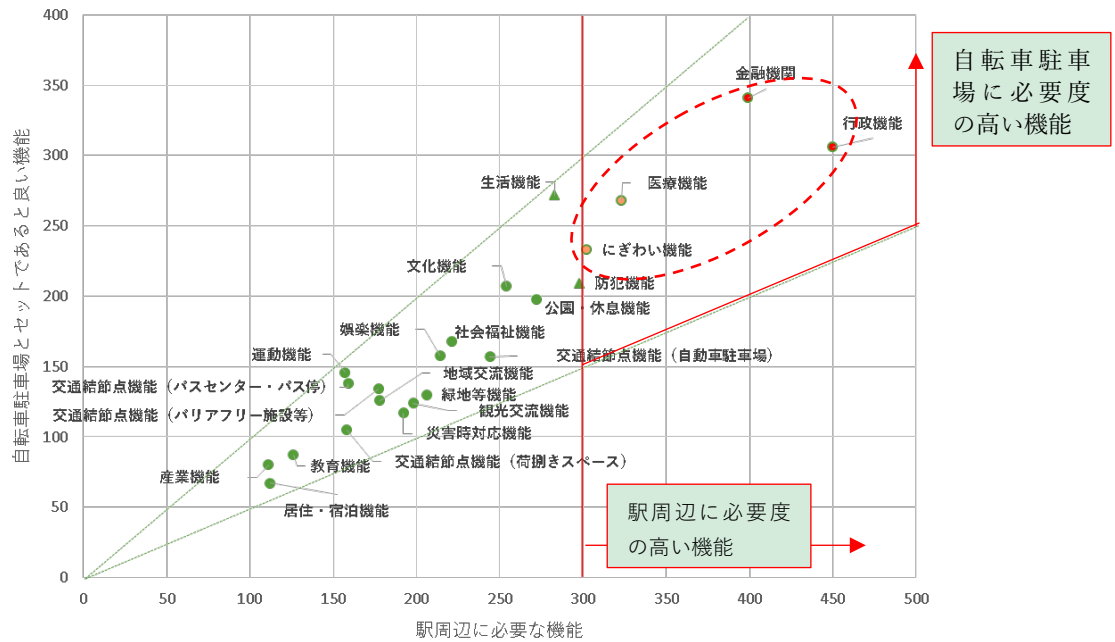


図 IV-3 駅周辺に必要な機能と自転車駐車場とセットであると良い機能（利用者）

③ 自治体と利用者のニーズ

自治体と利用者の自転車駐車場とセットであると良い機能の必要度から、駅周辺の機能と自転車駐車場とセットであると良いものを総合的に判断すると、下記の6項目がニーズが高い機能であると言える。

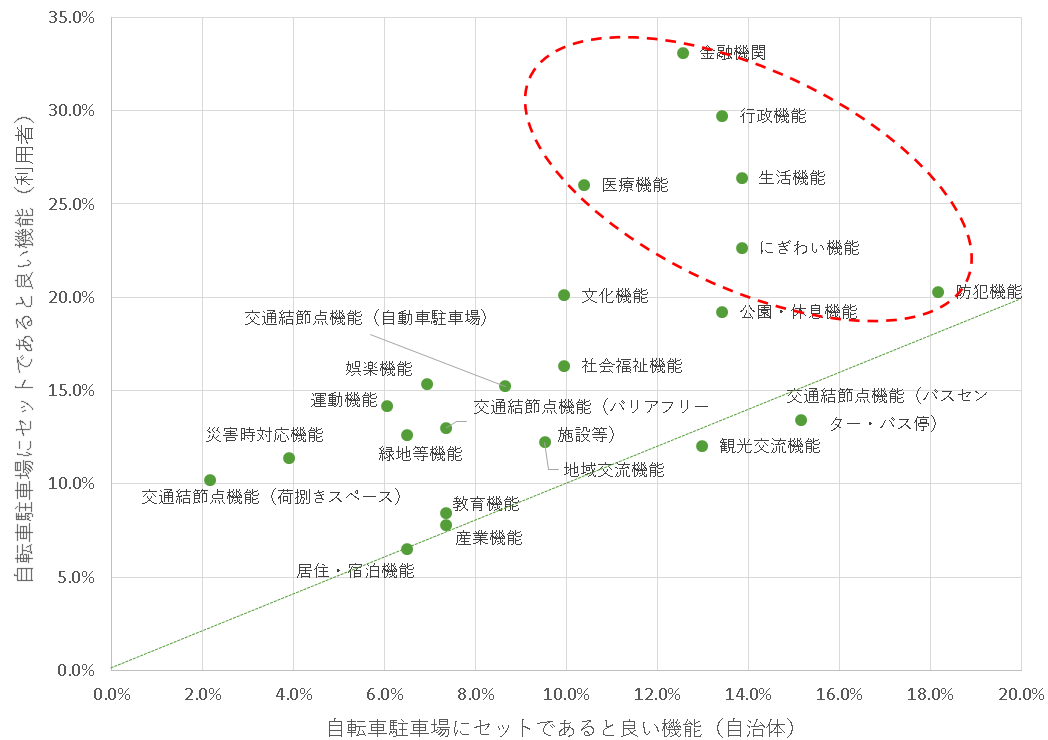


図 IV-4 自転車駐車場とセットであると良い機能（自治体と利用者の比較）

表 IV-4 駅周辺に必要な機能で自転車駐車場とセットであると良い機能

駅周辺及び自転車駐車場に必要な機能		自治体	利用者
金融機能	銀行、郵便局、ATM等	●	◎
行政機能	行政窓口サービス	●	◎
医療機能	病院、診療所、クリニック、薬局等	●	●
にぎわい機能	飲食店、オープンカフェ等	●	●
防犯機能	交番、防犯灯、街路灯等	◎	▲
生活機能	コンビニ、生鮮スーパー、ドラッグストア等	●	▲
交通結節点機能	バスセンター・バス停	◎	
観光交流機能	観光案内所、観光案内板等	●	
社会福祉機能	保育園・幼稚園等	▲	
公園・休息機能	ベンチ、広場、ポケットパーク、公園	▲	

上記の10項目の中で金融機能や医療機能、にぎわい機能、生活機能などは附置義務の対象用途になるケースも多い業態であることから、自治体としては附置義務で整備すべきという考えから利用者よりも自転車駐車場とセットであると良い機能としてのニーズは低くなっていると考えられる。

一方で、防犯機能についてはこの機能そのものに駐輪需要が発生するものではないことから、機能として付加しやすいことが自治体のニーズとして高いと考えられる。

その他、観光交流機能や行政機能、公園・休息機能などは自治体が整備することが多いことから、公共自転車駐車場とセットで整備するニーズが比較的高いと考えられる。

つまり、自治体側にとっては自治体が整備主体となる公共性の高い施設と自転車駐車場はセットであると良いと考えられており、利用者側にとっては良く行く施設に使いやすい自転車駐車場があると良いと考えられていると解釈できる。

したがって、利用者ニーズも高く自治体ニーズも高い行政機能や防犯機能などは公共自転車駐車場に積極的に組み込んで行き、それ以外の駐輪需要を発生させる機能については基本的に附置義務で自転車駐車場を整備することとなるが、附置義務が適用されない小規模な施設や機能については自転車駐車場と合築することで、駐輪機能の提供が可能となり、放置自転車の防止に寄与することが期待できる。

また、この調査結果による考察は主に三大都市圏における自治体や利用者のニーズをもとに判断しているため、あくまでも総論としての傾向を示していることから、各地域における固有の課題とニーズを踏まえて判断することが重要である。

【2】 連携方策の可能性

自転車駐車場は、自転車を駐輪する場所の提供という本来の役割（機能）と交通結節点となる場所であることから、この駐輪機能が周辺のまちにどのような役割を果たせるのかという観点と、交通結節点としてどうあるべきかという観点で可能性を検討する。

また、自転車駐車場に付加機能（駐輪以外の機能）を組み込むことでどのように周辺のまちの環境向上に役立つかという観点でも、前項で検討した結果をもとに検討する。

（1） 駐輪機能の活用・連携

① 附置義務等自転車駐車場がない施設との連携

附置義務自転車駐車場条例は、地域によって条例の制定状況と対象となる施設や原単位（面積あたりの必要台数）などが異なることから、施設等の需給バランスや周辺の放置状況も異なる。

しかし、附置義務制度でも全てをカバーできるわけではなく、小規模な施設（店舗面積が 300 ㎡未満など）においては、ほぼ自転車駐車場が設置されていない状況である。特に、小規模店舗の集約している商店街などでは店舗単位では自転車駐車場がなく、商店街単位で設置しているケースも多くはない。

施設等の種類により、利用時間が異なるが、長時間駐輪者は自転車駐車場を利用することが多く、買物等目的などの短時間駐輪者ほど道路上などに放置する可能性が高いことから、短時間無料などの自転車駐車場を提供することで周辺の放置自転車対策に寄与することが期待できる。ただし、無料であっても短時間利用者は基本的に施設の目の前に駐輪ニーズがあることから、目的施設から 50-100m までが呼び込むことができる限界距離である。

つまり、自転車駐車場周辺（100m 以内が目安）に放置自転車が発生しやすい状況にある場所などにおいて、既存自転車駐車場の空きスペースを有効活用できるかどうか周辺の施設等と連携することを検討することが重要である。

ア） 公共自転車駐車場の提供

既存の自転車駐車場の場合、空きスペースがあることが前提となるが、周辺に放置自転車などの駐輪需要がある場合、これらの駐輪需要にあった立地や料金を設定することで、需要を呼び込むことが期待できる。商店街など買い物ニーズが高い場所などで、周辺の公共自転車駐車場の利用率に空きがある場合は、短時間無料の駐輪場として開放するなどの事例がある。

イ） 附置義務自転車駐車場との合築

附置義務条例等が制定されている自治体においては、再開発などの際に附置義務自転車駐車場を設置しなければならない。しかし、駅周辺などで鉄道利用者にとっても利便性の高い場所である場合、施設利用者以外も利用できる自転車駐車場として整備することも検討することも重要である。

ウ） 公共自転車駐車場の利用促進（インセンティブの付与）

自転車駐車場周辺施設との提携などで、公共自転車駐車場利用者に対してポイントの付与や施設のサービスを受けることができる仕組みを導入し、公共自転車駐車場の利用促進及び周辺の放置自転車削減を行っているケースがある。ただし、従来から放置せずに公共自転車駐車場を利用している人との不公平感が生まれる可能性もあることから、慎重に検討する必要がある。

② 附置義務自転車駐車場の活用

附置義務自転車駐車場が不足することで周辺に放置が発生しているケースが商業施設が集積するエリアでは多いが、地域によっては附置義務自転車駐車場など民間用地においてスペースが余っているケースもある。これは、附置義務自転車駐車場が当該施設の利用者のみに限定しているケースが多いことが考えられる。

つまり、公共自転車駐車場と附置義務自転車駐車場がそれぞれ利用者を限定していることから、目的に応じた需給バランスが曜日や時間によって過不足が生じることで放置自転車が増えている要因とも言える。

したがって、公共自転車駐車場、附置義務自転車駐車場の双方が柔軟に利用者を受け入れることができれば、課題解決につながる可能性がある。

(2) 交通結節点機能としての強化

地域によって、重要な交通結節点に差はあるが、主に公共自転車駐車場が立地されているのは、鉄道駅周辺など公共交通との結節点であり、自転車駐車場も重要な交通結節点となる。

そのため、自転車駐車場の交通結節点としての機能を向上することは、自転車駐車場利用者にとっての利便性にも直結する。

① 鉄道駅との結節点強化

鉄道駅と自転車駐車場は、鉄道を利用する端末交通として自転車を利用している人にとっては、近い方が良い。そのため、駅前広場地下や隣接する駅ビル内等の活用が望まれる。

駅から距離的に離れていても、自転車駐車場から駅までの動線が確保されることで利便性は向上するため、地下道との連結やペDESTリアンデッキとの連結、高架下の活用なども有効である。

また、上下移動などが伴う場所においては、自転車用のエレベーターやエスカレータが設置されており、バリアフリー化の推進も必要である。

② シェアサイクルポートの配置

自転車駐車場を現に利用している人は、自己所有の自転車を利用していることから、シェアサイクルのニーズはほとんどない。しかし、アクセス交通としての自転車だけでなく、イグレス交通としての自転車利用が多く見られる地域においては、潜在的にシェアサイクルのニーズがあると考えられ、機能強化としてシェアサイクルを配置することは重要である。

ただし、都心部の一部では、自己所有の自転車からシェアサイクルへの転換により駅周辺の自転車駐車場の空きが増え、シェアサイクルポートが溢れる状況になっている事例もあることから、空間の共有、再配分なども必要となっているため、現状の利用率とのバランスを考慮した上で配置していくことが望ましい。

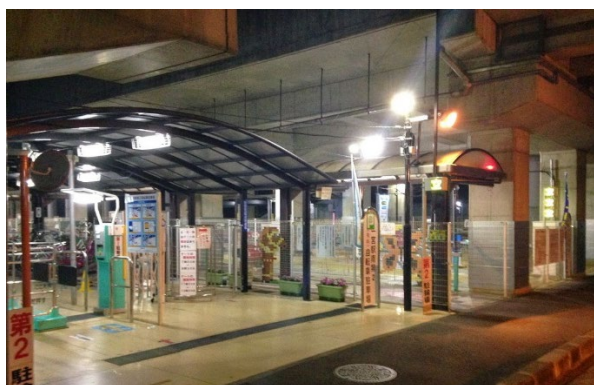
(3) 付加機能との連携

飲食店など駐輪需要を発生させる機能の付加と防犯性の向上など駐輪需要を喚起しない機能の付加に分類できる。

① 非駐輪需要発生機能の付加

下記の5項目の中では、防犯機能が最もニーズが高く、デメリットが少ないことからほぼ必須の機能として追加していくことが求められている。その他の機能については、地域の実情に応じて不足している機能があれば、自転車駐車場への機能追加を検討していくことが重要である。

駅周辺及び自転車駐車場に必要な機能	自治体	利用者	機能付加のニーズと可能性
防犯機能 交番、防犯灯、街路灯等	◎	▲	自治体からは防犯機能の強化は求められている。 交番の設置は、警察の所管となるが、隣接して設置されている事例などがあり、利用者の安心感は増す。 また、自転車駐車場自体が暗いケースも有るが、周辺も薄暗く防犯面で課題があるケースなどは、自転車駐車場の明るさを確保することで、周辺の明るさ向上に役立ち、まちの防犯性に寄与するため、利用者、地域双方にとって効果的な機能であるといえる。
観光交流機能 観光案内所、観光案内板等	●		観光拠点となっている場所において、ニーズがあると考えられ、地元の自転車駐車場利用者のニーズはないと考えられるため、まち（地域）にとって必要である場合に設置を検討する機能である。 観光ニーズやまちなか観光などには、シェアサイクルなどとの親和性が高い。
公園・休息機能 ベンチ、広場、ポケットパーク、公園		▲	都市部などにおいては、駅周辺に公園などの休息機能は不足しているところが多いため、複合的に設置することは有効である。 屋上部分を公園として整備した例や公園敷地内に自転車駐車場を整備した事例などもあり、管理室などを統合することも可能である。 また、駐輪場として効率的に利用できないデッドスペースなどが生まれる場合にポケットパークやベンチなどを設置して有効活用することも可能である。
緑地等機能 緑、植栽、水、水路等			緑については、屋上緑化や壁面緑化などで付加することができ、ヒートアイランド対策や周辺の緑不足に寄与し有効である。
災害時対応機能 備蓄倉庫、津波時避難施設等			地域によって、災害のリスクも異なることから一概に必要、不必要の判断はできない。地域にとって必要な機能、設備が他の場所で確保できていない場合は、自転車駐車場の機能として追加することを検討することは重要である。 事例として、海沿いにある立体自転車駐車場が津波時の避難施設として設置しているケースや震災時などの飲料確保としての自動販売機の設置等がある。



照明の強化（愛知県尾張一宮駅）



津波時避難施設（鈴鹿市近鉄白子駅駐輪場）

② 駐輪需要発生機能の付加

駐輪需要を発生させる機能は、それぞれが目的となるため、自転車駐車場にあったほうが良い機能というよりも自転車駐車場が必要な機能（施設）という側面が強く、自転車利用者が良く行く施設や自転車利用率の高い施設が自転車駐車場とセットであると利便性が高まると考えられる。

自転車利用者に限らず、日常的によく利用する施設である金融機関や行政機能、飲食店、病院、コンビニ等の生活機能などと、自転車利用率の高い学生が良く利用する施設である学習塾などの教育機能、子供の送迎などで利用する保育園等において自転車駐車場の必要性が高いことから、自転車駐車場とセットまたは近接にあることで利便性が高まる。

これらの機能を追加することで駐輪需要を発生させることから、基本的には自転車駐車場のスペースに余裕がある場合にのみ検討することとなる。一定規模の機能（施設）になると附置義務自転車駐車場の設置が必要となることから、小規模の機能追加の可能性について検討する。

自治体及び利用者にニーズの高い金融機関などに関しては、ATM ブースの設置などが考えられるが、現金を扱うため、防犯性の強化など管理体制が求められる。その他に、狭小スペースで機能追加できる既存サービスとして、喫煙ブースやワークスペース、証明写真ブース、宝くじ売り場などが考えられる。また、防犯性の高い自転車ロッカーなど付加価値の高い駐輪機能を提供することも考えられる。

IV-3. 整備センター及び自治体における管理運営の可能性検討

これまでの分析等で明らかになったニーズに対して、整備センターや自治体の自転車駐車場における導入可能性と運営管理の可能性を検討する。

【1】 整備センターにおける付帯設備等の実施状況

下記の 30 項目のうち、約半数程度は整備センターの自転車駐車場で実施済みであり、自治体のニーズがあれば実施することは可能な状況である。

表 IV-5 整備センターにおける付帯設備等の実施状況（合計点高い順）

順位	付加設備・サービスの項目	自治体	利用者	実施有無	事例
1	間隔の広い駐輪スペース	3.80	4.29		
2	分かり易い案内・掲示	3.61	3.90	●	調布市など
3	駅に直結した動線の確保	3.44	3.87	●	南町田駅、南流山駅など
4	電子マネー対応	3.15	3.88	多数	
5	AEDの設置	3.50	3.40		
6	電動空気入れ	3.08	3.77	多数	
7	自転車駐車場の空きスペースへの誘導案内表示	2.82	3.68	なし	
8	高質な管理員の接客サービス	3.52	2.91	多数	
9	機械管理（電磁ロック式、ICタグ式、ゲート式、立体機械式等）	3.14	3.27	多数	
10	自転車駐車場の満空表示	2.83	3.54	●	武蔵野市
11	クレジットカード対応	2.82	3.39		
12	明るい色彩でデザイン性の高い壁、柱、床面	2.87	3.22	●	調布市など
13	スマホによる空き案内・自転車駐車場所案内	2.69	3.25		
14	周辺の景観に配慮した（調和した）デザイン	3.03	2.88	●	
15	公衆トイレ	2.56	3.16	●	寒川駅など
16	防災用自販機	2.60	3.08		
17	雨具の保管場所	2.45	3.21		
18	レンタサイクル、シェアサイクルポートの設置	2.84	2.82	●	一宮駅、
19	電車やバスの発時刻案内	2.45	3.18	●	三郷駅？
20	地域性を取り入れたデザイン	2.81	2.80	●	調布市など
21	自転車・部品販売、修理サービス	2.32	3.23	●	三郷駅
22	電動アシスト付き自転車向け充電設備・サービス	2.49	3.06		
23	壁面緑化・屋上緑化	2.47	2.95	●	
24	太陽光発電	2.47	2.83	●	加古川
25	荷物用ロッカー	2.16	2.95		
26	休憩所・待合室	1.97	2.81		
27	宅配便ロッカー	1.94	2.79		
28	ポスト	1.86	2.70	●	調布市
29	ベビーカーの貸し出し	1.99	2.44	●	武蔵野市
30	シャワー・着替えスペース	1.57	2.26		

【2】 付加設備・サービスの導入検討

付加設備・サービスの導入にあたっては、各自治体、各駅単位での現況把握が重要であり、各自転車駐車場の基本機能の整備状況や現況の課題、周辺の需給バランスから効果的な機能は異なる。

基本的な機能については利用者の多くが便益を受けるが、付加機能については特定の利用者のみが便益を受けるものもあり、各機能の効果的なターゲット層（前章参照）が潜在需要も含め、多い地域かどうかを見極める必要がある。整備可能だという条件のみで整備しても効果が表れにくい。

（1） 都市特性に応じた現状と付加機能の必要性

人口規模や地域で現状の整備状況などが大きく異なるため、傾向を捉える。

大きな傾向としては、ほぼ有料で運営されている都市圏（有料化率 75%超・グループ A）、有料と無料が混在している都市圏（有料化率 30-75%・グループ B）、ほぼ無料で運営されている都市圏（有料化率 30%・グループ C）で違いが見られ、それぞれの都市圏における機能強化の方向性は以下のように整理できる。

グループ A：概ね基本機能が整備されており、今後は課題解決に向けた付加機能等の強化が必要。

グループ B：有料自転車駐車場は、基本機能強化を図った上で付加機能を強化し、無料自転車駐車場は有料化に伴う基本機能の強化を図っていくことが必要。

グループ C：無料が多いことから、有料化に伴う基本機能の強化を図っていくことが必要。

表 IV-6 地域別人口規模別の指標

地方	人口規模	サンプル数	公営自転車駐車場箇所数	有料箇所数	収容可能台数	有料化率	公有地比率	道路上比率	基本機能設置状況	課題の数	改修実施項目数	付加設備必要点
首都圏	50万人以上	9	80.2	70.4	35,575	97%	69%	18%	3.23	8.89	9.00	3.32
	30-50万人	10	29.6	26.2	15,517	94%	76%	9%	2.85	6.22	4.67	3.08
	10-30万人	42	14.0	10.7	7,139	76%	62%	6%	3.29	5.48	3.80	2.98
	10万人以内	54	5.0	1.9	1,951	41%	72%	6%	3.47	3.87	1.75	2.56
中京圏	50万人以上	1	160.0	80.0	79,790	64%	62%	40%	2.11	9.00	12.00	2.50
	30-50万人	1	45.0	1.0	9,776	3%	56%	8%	3.15	4.00	2.00	2.00
	10-30万人	9	14.0	0.8	4,087	8%	61%	11%	3.70	5.00	2.22	2.15
	10万人以内	29	7.9	0.7	1,829	17%	66%	3%	3.54	3.32	1.71	2.18
関西圏	50万人以上	4	63.3	43.5	32,539	88%	81%	10%	3.25	6.00	7.25	3.74
	30-50万人	9	24.6	22.7	14,085	96%	73%	31%	2.97	5.50	4.88	2.98
	10-30万人	15	9.4	7.8	6,172	89%	72%	1%	3.06	4.57	4.14	3.15
	10万人以内	32	4.3	1.9	1,426	56%	61%	1%	3.21	3.43	2.61	2.49
その他	50万人以上	6	92.3	21.8	24,893	46%	69%	5%	3.28	6.17	5.33	3.02
	30-50万人	9	18.3	1.6	6,615	33%	74%	4%	3.46	5.38	2.13	2.81
	10-30万人	1	2.0	2.0	1,291	100%	100%	0%	2.85	2.00	3.00	3.73
総計		231	16.9	9.7	7,298	56%	68%	7%	3.32	4.67	3.21	2.71

(2) 付加設備等の導入検討フロー

ここでは、有料自転車駐車を前提とした導入検討フローについて考察する。

まず、各自治体における有料自転車駐車の整備状況と放置状況などから、駐輪需給バランスを把握し、駐輪特性（利用目的、エリア別、車種別等）に応じた量を確保できているか確認することで、どこに何台どのような自転車駐輪需要が不足しているかを明らかにする。

量的な確認とともに、既存自転車駐車の基本的な機能について確認し、質的な整備状況を確認する。

この量と質の関係性から、現状の課題を導き出すことが重要であり、立地や設備が整っていても需要が少ない場合は利用率が低くなり、立地や設備が整っていなくても利用率が高く、周辺に放置自転車が溢れるケースもある。

つまり、個々の自転車駐車が抱える課題と周辺の需給バランスによって、必要な付加機能も異なることから、現状の状況把握が自転車駐車の質の向上においても重要なポイントとなる。

量的な課題解決のためにも、利用率が低い自転車駐車の質向上による誘導や満空案内等の付加機能整備により、利用の分散化を図ることが期待できる。また、量的な課題がない自転車駐車場においても、既存自転車駐車の質向上により、利用者の増加、満足度向上、まちへの貢献などが期待できることから、全ての自転車駐車場が満車状態で不足している地域を除き、質の向上は求められていると考えられる。

