

駐輪場の整備・機能更新の現状と課題 — 自治体等アンケート調査による実態分析 —

太田 秀也*

1. 調査研究の背景及び目的

(1) 調査研究の背景

駐輪場（自転車駐車場）の整備は、放置自転車対策として、放置自転車の取締りと両輪で講じられ、駅周辺における放置自転車は減少している^{注1}。しかしながら、依然として放置は無くならず、駐輪場の整備が引き続き必要な自治体もあるが、必ずしも十分な整備が行われていない状況も見受けられるところである。

他方、今後の人口減少等により、駐輪需要も低下することが見込まれるとともに、施設建物・設備・サービスの老朽化・陳腐化、利用率の低下^{注2}、電動アシスト車等の利用増加などに対応した駐輪場の機能更新（㊦再整備、㊧施設・サービスの機能向上、㊨（場合によって）廃止）^{注3}の必要性も生じているところである。放置対策から買物客等の利便性を考慮した顧客重視の自転車駐輪政策へ転換すべきという指摘もある（参考文献3）。

このような状況の下、自転車放置者等の駐輪場の利用促進、既存駐輪場利用者の利便性の向上等のため、駐輪場の整備・機能更新を一層充実させるための検討が必要であると考えられるが、そのためには、現在の駐輪場の整備の実態や機能更新の取組みの実態を把握し、更に、その課題を踏まえた上で検討する必要があると考えられる。

(2) 既往調査研究の内容

しかし、駐輪場の整備の実態及び機能更新の取組みの状況に関する調査研究は乏しいのが現状である。すなわち、駐輪場の整備状況に関しては、内閣府調査において、①都道府県別の設置状況（箇所数、収容能力、実収容台数等）、②都市圏別設置状況、③設置主体別・管理主体別設置状況、④駅からの距離別設置状況、⑤収容能力別設置状況（収容能力レンジごとの箇所数・収容能力）、⑥大規模駐輪場一覧、⑦放置自転車の多い市区町村・駅周辺における駐輪場設置数・収容能力等のデータがある^{注4}。しかしながら、駐輪場の整備・機能更新の必要性を検討する上で必要な供用開始時期等のデータはない^{注5}。また、機能更新の状況に関

する調査は行われていない。加えて、整備実態が異なると思われる特別区・政令市・「その他市」（政令市以外の市）・町村という自治体区別のデータ整理・分析も行われていない。

駐輪場に関する先行研究としては、主に、駐輪場の利用実態（参考文献7、9、11、12等）、利用の適正化方策・分析（参考文献10、12、13等）について把握・分析するのが見られるが、特定の地域あるいは駐輪場を対象とするものが主である。参考文献8は、全国81自治体へのアンケート調査に基づき駐輪場の整備状況等に関し、人口等と収容能力の関係等について分析したもので参考となるが、駐輪場の整備に関しては収容能力、維持管理費等に限定され、対象自治体も県庁所在地・特別区・政令市（2市）に限られ、また、1997年時点の調査である。

(3) 本調査研究の目的

以上の点を踏まえ、本調査研究では、参考文献8等の先行研究も参考にしつつ、全国の自治体等へのアンケート調査により、駐輪場の整備の実態（利用実態を含む）及び駐輪場の機能更新の取組みの実態、さらにそこでの課題について、全国的規模で、更に、自治体区別の状況の差異も含め、明らかにし、それにより、国・自治体等における駐輪場の整備・機能更新の一層の充実のための検討に資するよう基礎的な資料を提供することを目的とする。

2. 調査研究の方法

本調査においては、駐輪場の整備状況及び機能更新の状況について把握するため、駐輪場を設置・運営すると想定される自治体等に対して以下のようなアンケート調査を実施し、分析を行った。

ア) 調査対象

i) 自治体

平成27年内閣府調査の対象自治体である907市区町村。その内訳は、①各都道府県の市（790）、②東京都特別区（23）及び③三大都市圏（東京駅から概ね半径

* 麗澤大学経済学部 教授 Reitaku University, Faculty of Economics and Business Administration

50km（以下「東京圏」という。）、名古屋駅から概ね半径40km（以下「名古屋圏」という。）及び大阪駅から概ね半径50km（以下「大阪圏」という。）の町村（94（町87、村7））。

ii) その他

- ・駐輪場を運営する全国的規模の財団・社団法人2法人
- ・鉄道事業者79社（JR6社、日本民営鉄道協会会員72社、東京都交通局）

イ) 調査方法

調査は、2016年8月に、郵送により調査票を配布し、2016年9月15日回答締切で、各自治体等の最新データによる回答を記名方式で依頼し、返信用封筒にて返信する方法で実施した。

ウ) 調査事項

以下のような事項について質問した^{注6}。詳細は、下記3・4の分析において示す。

- ・自治体等が運営する駐輪場の整備・利用の状況
- ・自治体等が運営する駐輪場の機能更新（㊦再整備、㊧施設・サービスの機能向上、㊨廃止）の状況（機能更新に関する計画の有無も含む）

エ) 回収結果

i) 自治体

416自治体より回答を得た（回収率45.9%）。そのうち、自治体運営の駐輪場がある自治体は352自治体であった（表1）。

ii) その他

- ・2法人中、（公財）自転車駐車場整備センターから回答があった。
- ・鉄道事業者においては、27社より回答を得た（回収率34.2%）。そのうち、駐輪場を運営しているのは13社（79社の16.5%）であった。

オ) 調査分析対象

鉄道事業者に関しては、駐輪場を運営する事業者が少ないこと等から、以下、本稿においては、自治体運営の駐輪場がある352自治体と（公財）自転車駐車場整備センター（以下、本稿において「センター」という）が運営する駐輪場について分析を行うこととする。

表1 自治体属性ごとの回答数及び分析対象自治体数

自治体	回答数	回収率	自治体運営の駐輪場がある自治体数
計 (907)	416	45.9%	352
市 (790)	372	47.1%	321
政令市 (20)	16	80.0%	16
その他市 (770)	356	46.2%	305
特別区 (23)	13	56.5%	13
町 村 (94)	31	33.0%	18 ※

※ 村はなく、すべて町

3. 駐輪場の整備の実態（利用実態を含む）

(1) 駐輪場の整備の状況

352自治体で運営されている駐輪場は、5,532箇所、収容能力（台数）は2,049,644台^{注7}であった。平成27年内閣府調査による公営設置の駐輪場8,517箇所、3,343,710台^{注7}の各65.0%、61.3%となっている。

内閣府調査では明らかにされていない自治体区分別の状況は、表2①～④のとおりである。

自治体で運営する駐輪場の箇所数を自治体区分別にみると、平均箇所数は、政令市、特別区、その他市、町の順に多い（表2①）。箇所数の分布をみると、政令市では全自治体で20箇所以上を運営し、50箇所以上運営するものが4分の3程度あるのに対し、その他市、町では10箇所未満の自治体が各約73%、95%と、運営箇所数が少ない（表2②）。人口当たり^{注8}の箇所数では、それほど差異はないが、逆に政令市で少なく、町が多くなっている（表2①）。他方、同じ自治体区分内でも、運営する箇所数に開きがある（表2②）。

次に収容能力でみると、自治体当たりの平均収容能力は、上述と同様、政令市、特別区、その他市、町の順に多いが、駐輪場箇所あたりの平均収容能力は、それほど差異がない（表2①）。収容能力規模別の分布をみると、政令市では収容能力10000台以上の自治体が約9割あるのに対し、その他市では5000台未満が約8割、町では1000台未満の自治体が約65%と、収容能力が少ない自治体が多い（表2③）。人口当たり^{注8}の収容能力でみると、平均収容能力は、自治体区分で平均的に大きな差異はない（表2①）。他方、同じ自治体区分内でも、人口100人当たりの収容能力が、1台未満から5台以上と、開きがある（表2④）。これを変動係数（標準偏差/平均値）でみると、政令市0.45、特別区0.30、その他市0.85、町0.77となっており、その他市では人口当たりの収容能力の開きが大きい。

センター運営の駐輪場は、649箇所、収容能力381,111台^{注7}となっている（表2⑤）。なお、センター運営駐輪場の所在する自治体区分別の状況は表2⑤のとおり、特別区、町では少なく、また、政令市中2市では運営駐輪場が1又は2箇所、特別区中1区でも運営駐輪場が1箇所と少ないこと等から、センター運営駐輪場について所在自治体区分別に特性等を把握することは難しいと考えられ、以下、所在自治体区分別の分析は原則行わず、センター運営駐輪場全般を対象として分析する。

表2① 自治体運営駐輪場の箇所数・収容能力の状況

自治体	箇所数 合計	平均 箇所数	人口1万人 当たり 箇所数	収容能力 合計	平均収容能力		人口100人 当たり 収容能力
					自治体 当たり	箇所 当たり	
全体 〔352〕	5,532	16	1.1	2,049,644	5,890	375	2.6
政令市 〔16〕	2,028	127	0.8	809,159	50,572	399	3.3
特別区 〔13〕	543	42	1.2	235,844	18,142	434	3.9
その他市 〔305〕	2,896	10	1.0	989,909	3,278	345	2.4
町 〔18〕	65	4	1.9	14,732	867	240	3.6

(注) 収容能力について回答のない自治体も一部あった。
 (備考1) 中央値を見ると、箇所数では、全体で6、政令市88.5、特別区39、その他市5、町村4、収容能力では、全体で1,563、政令市46,356.5、特別区21,741、その他市1,350、町村656であった。最大値は、箇所数では352、収容能力では159,300（いずれも（別の）政令市）、最小値は、箇所数では1〔26市町〕、収容能力では15であった。
 (備考2) なお、以下の表などで箇所数などの数は、自治体の当該質問への回答の有無等により異なる。

表2② 自治体運営駐輪場の箇所数規模別の自治体数

自治体	5箇所未満	5以上10未満	10以上20未満	20以上30未満	30以上50未満	50以上100未満	100以上200未満	200箇所以上
	全体 (n352)	145 (41.2)	94 (26.7)	51 (14.5)	24 (6.8)	19 (5.4)	11 (3.1)	4 (1.1)
政令市 (n16)	—	—	—	1 (6.3)	3 (18.8)	5 (31.3)	4 (25.0)	3 (18.8)
特別区 (n13)	—	—	1 (7.7)	3 (23.1)	6 (46.2)	3 (23.1)	—	—
その他市 (n305)	131 (43.0)	91 (29.8)	49 (16.1)	20 (6.6)	10 (3.3)	3 (1.0)	—	1 (0.3)
町 (n18)	14 (77.8)	3 (16.7)	1 (5.6)	—	—	—	—	—

(注) () 内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合 (%)

表2③ 自治体運営駐輪場の収容能力規模別の自治体数

自治体	100台未満	100以上500未満	500以上1000未満	1000以上5000未満	5000以上10000未満	10000以上50000未満	50000台以上
	全体 (n348)	7 (2.0)	56 (16.1)	65 (18.7)	134 (38.5)	40 (11.5)	38 (10.9)
政令市 (n16)	—	—	—	—	2 (12.5)	6 (37.5)	8 (50.0)
特別区 (n13)	—	—	—	3 (23.1)	1 (7.7)	9 (69.2)	—
その他市 (n302)	7 (2.3)	50 (16.6)	60 (19.9)	125 (41.4)	37 (12.3)	23 (7.6)	—
町 (n17)	—	6 (35.3)	5 (29.4)	6 (35.3)	—	—	—

(注) () 内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合 (%)

表2④ 自治体運営駐輪場の人口100人当たり収容能力規模別の自治体数

自治体	1台未満	1以上2未満	2以上3未満	3以上4未満	4以上5未満	5台以上
	全体 (n348)	79 (22.7)	97 (27.9)	62 (17.8)	45 (12.9)	23 (6.6)
政令市 (n16)	1 (6.3)	2 (12.5)	4 (25.0)	5 (31.3)	2 (12.5)	2 (12.5)
特別区 (n13)	—	1 (7.7)	2 (15.4)	3 (23.1)	6 (46.2)	1 (7.7)
その他市 (n302)	75 (24.8)	93 (30.8)	52 (17.2)	32 (10.6)	14 (4.6)	36 (11.9)
町 (n17)	3 (17.6)	1 (5.9)	4 (23.5)	5 (29.4)	1 (5.9)	3 (17.6)

(注) () 内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合 (%)

表2⑤ センター運営駐輪場の箇所数・収容能力の状況

センター	箇所数 合計	所在自治体 当たり平均 箇所数	収容能力 合計	平均台数	
				所在自治体 当たり	箇所 当たり
全体 〔n94〕	649	7	381,111	4,054	587
所在地 政令市 〔n5〕	49	10	30,183	6,037	616
特別区 〔n2〕	11	6	9,635	4,818	876
その他市 〔n82〕	579	7	335,269	4,089	579
町 〔n5〕	10	2	6,024	1,205	602

(注) nはセンター運営駐輪場の所在自治体数

(2) 供用開始時期別の駐輪場の整備状況

自治体運営の駐輪場について、供用開始時期を10年ごとに見た状況は表3①のとおりであり、全体として、供用開始後10年内、（その後）20年内、（その後）30年内の駐輪場が各4分の1程度であるが、整備は漸減傾向にある。特に、直近5年では、その傾向が強くなっている。他方、供用後30年超経過の駐輪場（1986年度以前供用の駐輪場）が2割を占める。

自治体区分ごとにも、状況は際立った大きな差異は見られないが、特別区では、平均経過年数が若干小さく、30年超経過の駐輪場の割合も少し低い。

センター運営の駐輪場は、平均経過年数が小さく、30年超経過の駐輪場の割合も低くなっているが、これは、センターが設置した駐輪場は一定期間経過後に自治体に譲渡されることとされていることが影響していると考えられる（表3②）。

表3① 自治体運営駐輪場の供用開始時期別の割合等

自治体	2007年度以降		1997～ 2006年度	1987～ 1996年度	1977～ 1986年度	1976年度 以前	供用後 平均年数
	2012～ 2016年度	2007～ 2011年度					
全体 (n4164)	24.0%		27.5%	28.8%	17.8%	2.2%	20.1年
政令市 (n1416)	9.2%	14.8%	24.8%	27.2%	18.7%	2.4%	20.2年
特別区 (n417)	26.9%		31.9%	28.1%	13.9%	2.2%	18.7年
その他市 (n2287)	9.6%	14.4%	28.0%	29.8%	17.8%	2.2%	20.2年
町 (n44)	22.3%		34.1%	29.5%	25.0%	0%	22.5年
	10.8%	11.5%					
	4.5%	6.8%					

(注) 自治体欄のnは駐輪場箇所数。

表3② センター運営駐輪場の供用開始時期別の割合等

センター (n649)	2007年度以降		1997～ 2006年度	1987～ 1996年度	1977～ 1986年度	1976年度 以前	供用後 平均年数
	2012～ 2016年度	2007～ 2011年度					
	30.7%		41.4%	21.4%	6.5%	0%	15.8年
	13.3%	17.4%					

(3) 構造別の駐輪場の整備状況^{注9}

自治体運営の駐輪場の構造別の駐輪場の整備状況は、表4①のとおりであり、全体として、平面式屋根無の駐輪場が2分の1程度で、次に平面式屋根付が多い。自治体区分ごとにもみると、特別区においては、平面式屋根無の割合が高い一方で、平面式屋根付の割合が低く、また立体自走式の割合が若干高くなっている。町では立体（自走・機械）

式の駐輪場はない。

センター運営の駐輪場では、平面式屋根無の割合が低く、立体自走式の割合が高くなっている（表4②）。

（躯体、外装等の維持修繕等が必要となる）構造物である駐輪場（表4①②から平面式屋根無、「その他」を除いたもの）の状況は、（データが少ないが）表4③④のとおりであり、供用開始後30年超の駐輪場の割合が、全体で4分の1程度あり、自治体各区分及びセンターともに、上記（2）でみた駐輪場全般の割合に比較して若干高くなっている。

表4① 自治体運営駐輪場の構造別の状況

自治体	平面式屋根無	平面式屋根付	立体自走式	立体機械式	地下式	その他
全体 (n4425)	47.5%	32.8%	13.3%	0.5%	4.0%	1.9%
政令市 (n1454)	50.0%	26.1%	15.2%	0.6%	5.0%	3.1%
特別区 (n356)	66.0%	7.6%	18.0%	0.8%	6.7%	0.8%
その他市 (n2554)	43.5%	39.8%	11.8%	0.4%	3.2%	1.4%
町 (n61)	50.8%	47.5%	0%	0%	1.6%	0%

（注1）自治体欄のnは駐輪場箇所数。

（注2）平面式屋根付には、一部平面式屋根無も駐輪場も含む。

（備考）「その他」としては、高架下の駐輪場が多い。

表4② センター運営駐輪場の構造別の状況

センター (n649)	平面式屋根無	平面式屋根付	立体自走式	立体機械式	地下式	その他
	32.5%	31.6%	33.3%	—	2.6%	—

表4③ 自治体運営駐輪場の供用開始後30年超の構造物の状況

自治体	構造物である駐輪場の箇所数 ※	うち供用後30年超経過のもの箇所数	割合
全体	1970	513	26.0%
政令市	612	154	25.2%
特別区	134	25	18.7%
その他市	1205	327	27.1%
町	19	7	36.8%

※ 供用年度がわかるものに限る（よって表4①の数値とは異なる）。

表4④ センター運営駐輪場の供用開始後30年超の構造物の状況

センター	構造物である駐輪場の箇所数	うち供用後30年超経過のもの箇所数	割合
	438	33	7.5%

(4) 駅からの距離別の駐輪場の整備状況^{注10}

自治体運営の駐輪場の駅からの距離別の整備状況は表5①のとおりである。

駅から100m以内の駐輪場の割合は、全体として約3分の2（67.6%）であるが、自治体区分別に差異があり、特別区では5割程度（表5①備考も参照）、政令市、その他市では約7割、町では8割超となっている。このうち、駅から50m以内の駐輪場で見ると、政令市、特別区では1割台であるが、その他市では約5割、町村では3分の2程度となっており、自治体区分別の差異が大きく、特に特別区では駅から近い駐輪場の割合が少ない状況が見られる。他方、駅から300m超の駐輪場の割合は、各自治体区分で7～8%台となっている。

センター運営の駐輪場では、距離区分の回答が若干異なるが、表5②のとおりであり、駅から100m未満の駐輪場

が4割弱である等、自治体運営の駐輪場に比べ、駅から近い駐輪場の割合が低い。

表5① 自治体運営駐輪場の駅からの距離別の状況

自治体	50m以内	50m超100m以内	100m超200m以内	200m超300m以内	300m超500m以内	500m超
全体 (n3643)	38.1%	29.5%	14.6%	9.4%	5.6%	2.8%
政令市 (n990)	18.8%	51.5%	12.1%	10.5%	4.6%	2.4%
特別区 (n261) (備考)	18.8%	29.5%	26.8%	16.1%	8.4%	0.4%
その他 (n2338)	47.8%	20.4%	14.6%	8.3%	5.8%	3.1%
町 (n54)	66.7%	16.7%	1.9%	7.4%	0%	7.4%

（注）自治体欄のnは駐輪場箇所数。

（備考）駐輪場の駅からの距離が上記距離区分で集計されていないもの（例えば、100m超300m以内の駐輪場や、同一駐輪場名で複数の駐輪場が上記距離区分の別々の区分に整備されている駐輪場）もある（n413）が、全体でみて1割程度であり（413/3643）、ここでは集計していない。

ただし、特別区は一定数あり（n158）、全体数（n419）について距離別区分の割合をみると以下のとおりで、例えば、100m以内で53.7%以上はある。

50m以内11.7%、50m超100m以内18.4%、100m以内23.6%、50m超200m以内12.9%、100m超200m以内16.7%、200m超300m以内10.0%、100m超300m以内1.2%、300m超500m以内5.3%、500m超0.2%

表5② センター運営駐輪場の駅からの距離別の状況

センター (n649)	50m未満	50m以上100m未満	100m以上150m未満	150m以上200m以内	200m以上300m未満	300m以上
	13.3%	24.8%	19.1%	17.6%	15.9%	9.4%

(5) 駐輪場の利用率の状況^{注11・12}

自治体運営の駐輪場の利用率は表6①のとおりであり、全体としては約65%、自治体区分別で見ると、政令市・特別区では8割近いが、その他市で約65%、町で5割未満と、町では利用率が低い状況であった。

次に、駅からの距離別の利用率をみると、自治体運営の駐輪場は表6②のとおりであり、駅距離が遠くなるほど利用率が低くなるという状況は、全体的にも、また、自治体区分別にも明確には見られない。ただし、駅から300m超の駐輪場では、（データ数が極端に少ないものを除くと）利用率が低くなり、更に駅から500m超の駐輪場では更に利用率が下がっている^{注13}。

有料・無料駐輪場で利用率の差異が生じることが想定されるので、それを見たものが表6③であるが、有料駐輪場、無料駐輪場とも、全体的にも、自治体区分別でも、駅距離が遠くなるほど利用率が低くなるという状況は明確には見られない。

加えて、駐輪場の利用状況は、自治体の属性（人口規模、交通機関の整備状況等）により異なると考えられることから、データが一定規模あり、属性もある程度似ている政令市、特別区の個別の自治体における運営駐輪場の駅からの距離別の利用状況を（有料駐輪場・無料駐輪場の別も含めて）みると表6④のとおりである。ここでも、駅距離が遠くなるほど利用率が低くなるという状況は明確には見られない（駅から300m超の駐輪場あるいは500m超の駐輪場で利用率が低いデータも見られるが、データ数が多くない）。

センター運営の駐輪場の利用率は、69.5%であった。駐

輪場の所在する自治体区分別でみると、政令市内70.1%、特別区内72.7%、「その他市」内69.5%、町内59.9%となっており、その他市、町では、自治体運営駐輪場の利用率より高くなっている。また、表6⑤⑥のとおり、全体として、駅からの距離が遠くなるに従って利用率が下がっている状況となっている(無料駐輪場では必ずしもそう言えないが、データが少なく、有料駐輪場では上記傾向が見られる)。

表6① 自治体運営の駐輪場の利用率の状況

自治体	平均利用率
全体 (n176)	65.4%
政令市 (n10)	78.0%
特別区 (n7)	77.7%
その他市 (n149)	65.1%
町 (n10)	48.3%

(注1) 自治体数のnは集計自治体数。実収容台数が未記入である自治体と、(実収容台数について実際の利用台数が記入されていないと考えられる)実収容台数が収容能力と全て同数の自治体を除いた自治体について集計。

(注2) 上記の利用率は、各自治体の利用率の単純平均。各自治体区分別に集計した加重平均(実利用台数総数/収容能力総数)による利用率は、全体で72.7%、政令市81.1%、特別区69.7%、その他市66.7%、町60.1%となっている。

表6② 自治体運営駐輪場の駅距離別の利用率の状況

自治体	50m以内	50m超 100m以内	100m超 200m以内	200m超 300m以内	300m超 500m以内	500m超
全体 (n1942)	70.9% (n665)	69.3% (n729)	76.4% (n224)	69.2% (n205)	61.4% (n98)	54.5% (n21)
政令市 (n533)	93.3% (n29)	66.9% (n398)	89.4% (n20)	61.0% (n64)	55.5% (n19)	51.6% (n3)
特別区 (n165)	88.2% (n34)	79.1% (n59)	59.9% (n29)	75.8% (n28)	63.2% (n14)	110.4% (n1)
その他市 (n1210)	69.4% (n578)	71.3% (n267)	77.0% (n174)	73.0% (n109)	62.6% (n65)	49.2% (n17)
町 (n34)	72.3% (n24)	24.2% (n5)	50.9% (n1)	63.4% (n4)	—	—

(注) 実収容台数が収容能力を超える駐輪場があるため、利用率が100%を超える場合がある(表6③④も同じ)。

表6③ 自治体運営駐輪場の駅距離別の利用率の状況

(上段：有料駐輪場、下段：無料駐輪場)

自治体	50m以内	50m超 100m以内	100m超 200m以内	200m超 300m以内	300m超 500m以内	500m超
全体 (n1850)	77.6% (n151)	64.3% (n355)	73.9% (n137)	65.2% (n124)	50.2% (n44)	101.7% (n4)
	69.3% (n494)	73.7% (n327)	79.9% (n73)	76.2% (n75)	70.7% (n49)	46.1% (n17)
政令市 (n485)	52.7% (n5)	56.5% (n206)	92.1% (n9)	54.3% (n37)	36.6% (n10)	12.8% (n1)
	101.7% (n24)	79.2% (n151)	79.8% (n7)	70.3% (n26)	80.4% (n7)	71.0% (n2)
特別区 (n165)	88.4% (n33)	80.4% (n56)	61.5% (n28)	75.8% (n28)	62.4% (n7)	110.4% (n1)
	75.0% (n1)	55.0% (n3)	16.3% (n1)	—	64.1% (n7)	—
その他市 (n1166)	74.8% (n111)	71.7% (n93)	75.7% (n99)	68.2% (n58)	52.1% (n27)	97.3% (n2)
	68.5% (n447)	70.2% (n168)	79.2% (n65)	79.8% (n46)	70.0% (n35)	42.8% (n15)
町 (n34)	54.7% (n2)	—	50.9% (n1)	17.4% (n1)	—	—
	73.9% (n22)	24.2% (n5)	—	78.8% (n3)	—	—

(注1) 1箇所駐輪場で有料・無料両方がある駐輪場は除き集計。
(注2) 有料・無料の回答がないものもあることから、箇所数は表6②とは一致しない。

表6④ 個別の自治体運営駐輪場の駅距離別の利用率の状況

自治体	50m以内	50m超 100m以内	100m超 200m以内	200m超 300m以内	300m超 500m以内	500m超
A市有料 (n195)	—	51.6% (n156)	—	50.7% (n33)	19.5% (n6)	—
無料 (n157)	—	73.2% (n136)	—	91.6% (n19)	53.8% (n2)	—
B市無料 (n35)	93.8% (n9)	90.6% (n13)	102.2% (n3)	117.0% (n4)	80.9% (n4)	71.0% (n2)
C市有料 (n80)	—	71.9% (n47)	58.3% (n30)		52.4% (n3)	—
D市有料 (n35)	53.9% (n29)		56.7% (n4)		52.0% (n1)	12.8% (n1)
E区 (n39)	86.3% (n6)	64.3% (n11)	56.3% (n10)	74.3% (n8)	63.6% (n3)	110.4% (n1)
F区 (n75)	80.6% (n41)		68.2% (n31)		74.1% (n3)	—
G区有料 (n30)	84.5% (n13)	79.0% (n15)	25.5% (n2)	—	—	—
H区有料 (n27)	—	86.1% (n18)	80.7% (n9)	—	—	—
I区有料 (n27)	92.3% (n8)	90.0% (n8)	76.4% (n5)	87.2% (n6)	—	—

表6⑤ センター運営駐輪場の駅距離別の利用率の状況

センター (n649)	50m未満	50m以上 100m未満	100m以上 150m未満	150m以上 200m以内	200m以上 300m未満	300m以上
	76.9% (n86)	73.8% (n161)	68.3% (n124)	67.7% (n114)	65.8% (n103)	59.2% (n61)

表6⑥ センター運営駐輪場の駅距離別の利用率の状況
(上段：有料駐輪場、下段：無料駐輪場)

センター (n649)	50m未満	50m以上 100m未満	100m以上 150m未満	150m以上 200m以内	200m以上 300m未満	300m以上
	76.7% (n77)	72.7% (n149)	68.5% (n112)	66.4% (n96)	64.9% (n94)	57.8% (n50)
	78.7% (n9)	87.6% (n12)	66.8% (n12)	74.7% (n18)	74.8% (n9)	65.6% (n11)

4. 自治体運営駐輪場の機能更新の状況^{注14}

(1) 再整備の実施状況

全体として約3割の自治体において、駐輪場の再整備(既存駐輪場の統廃合、整備場所の変更、建替えなどによる新たな駐輪場整備)が行われているが、自治体区分により状況は異なり、政令市・特別区では再整備を行っている自治体は5割程度あるが、その他市では3割弱、町では無かった(表7①)。

再整備を行った理由としては、「再開発、駅前広場整備等他事業に伴う再整備」が5割超を占め、「地権者からの用地返還請求に伴う再整備」を合わせると6割程度となり、外的要因による再整備が多い状況となっている(表7②)。それに合わせて、再整備の内容も、「整備箇所の変更」が多くなっている(表7③)。

他方、駐輪場機能向上等のための再整備としては、「駐輪台数増加のための再整備」、「有料化に伴う再整備」が合わせて約2割あり、「老朽化に伴う再整備」は約7%となっている^{注15}。

表7① 再整備の実施状況

自治体	実施自治体数	実施箇所数(備考)
全体 [352]	103 (29.3%)	174 (3.1%)
政令市 [16]	9 (56.3%)	27 (1.3%)
特別区 [13]	6 (46.2%)	20 (3.7%)
その他市 [305]	88 (28.9%)	127 (4.4%)
町 [18]	0 (0.0%)	0 (0.0%)

(注1) 実施自治体数欄の()内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合。

(注2) 実施箇所数の欄の()内は、各自治体区分の箇所数総数(表2)に占める実施箇所数の割合

(備考) 実施箇所数は事例として挙げられた数であり、実際は表記数より多い。

表7② 再整備の理由

内 容	実施数	自治体別		
		政令市	特別区	その他市
総 数	151	20	20	111
老朽化に伴う再整備	10 (6.6%)	0 (0%)	1 (5.0%)	9 (8.1%)
有料化に伴う再整備	7 (4.6%)	0 (0%)	3 (15.0%)	4 (3.6%)
駐輪台数増加のための再整備	24 (15.9%)	4 (20.0%)	0 (0%)	20 (18.0%)
再開発、駅前広場整備等事業に伴う再整備	84 (55.6%)	14 (70.0%)	11 (55.0%)	59 (53.2%)
地権者からの用地返還請求に伴う再整備	6 (4.0%)	1 (5.0%)	2 (10.0%)	3 (2.7%)
その他	20 (13.2%)	1 (5.0%)	3 (15.0%)	16 (14.4%)

(注) ()内は、実施総数〔列〕に対する当該実施数の割合

(備考) 「その他」としては、住民要望によるもの等が挙げられた。

表7③ 再整備の内容

内 容	実施数	自治体別		
		政令市	特別区	その他市
総 数	161	18	17	126
既存駐輪場の統廃合	13 (8.1%)	3 (16.7%)	0 (0%)	10 (7.9%)
整備箇所の変更	60 (37.3%)	5 (27.8%)	9 (52.9%)	46 (36.5%)
建替え	43 (26.7%)	9 (50.0%)	2 (11.8%)	32 (25.4%)
収容台数増設	15 (9.3%)	0 (0%)	0 (0%)	15 (11.9%)
その他	30 (18.6%)	1 (5.6%)	6 (35.3%)	23 (18.3%)

(注) ()内は、実施総数〔列〕に対する当該実施数の割合

(備考) 「その他」としては、民営駐輪場への転換(民営化)、再開発事業等に伴う一時撤去後の再整備等が挙げられた。

(2) 維持修繕・更新・機能向上事業の実施状況^{注16}

全体として約3分の2の自治体において、維持修繕・更新・機能向上事業が行われており、政令市、特別区で取り組む自治体の割合が高いが、その他市、町でも6割超の自治体で行われている(表8①)。

取組みの内容としては、防犯カメラ設置など安全面確保の取組み(他に⑤⑩)が多いが、防犯カメラ設置でも全体で4割程度の自治体にとどまる。その他、構造物維持のための取組み(①)、駐輪機能・利用者利便向上のための取組み(②③⑤⑥⑦⑨)等があった。自治体区分別でみると、政令市・特別区において防犯カメラ設置では4分の3超の自治体で実施され、また、電動アシスト車・チャイルドシート付自転車に対応した施設整備の取組みも多くなっている

(表8②)。

表8① 維持修繕・更新・機能向上事業の実施状況

自治体	実施自治体数
全体 [352]	232 (65.9%)
政令市 [16]	14 (87.5%)
特別区 [13]	10 (76.9%)
その他市 [305]	197 (64.6%)
町 [18]	11 (61.1%)

(注) ()内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合

表8② 維持修繕・更新・機能向上事業の内容

内 容	取組み自治体数				
	全体 (352)	政令市 (16)	特別区 (13)	その他市 (305)	町 (18)
①外装補修	62 (17.6%)	6 (37.5%)	5 (38.5%)	48 (15.7%)	3 (16.7%)
②屋根設置	52 (14.8%)	4 (25.0%)	2 (15.4%)	43 (14.1%)	3 (16.7%)
③ラック設置	84 (23.9%)	11 (68.8%)	9 (69.2%)	64 (21.0%)	0 (0%)
④防犯カメラ設置	148 (42.0%)	14 (87.5%)	10 (76.9%)	118 (38.7%)	6 (33.3%)
⑤照明器具設置	111 (31.5%)	7 (43.8%)	5 (38.5%)	95 (31.1%)	4 (22.2%)
⑥電子マネー決済機能の導入	23 (6.5%)	4 (25.0%)	6 (46.2%)	13 (4.3%)	0 (0%)
⑦電動アシスト車・チャイルドシート付自転車に対応した施設整備	24 (6.8%)	7 (43.8%)	6 (46.2%)	11 (3.6%)	0 (0%)
⑧機械ゲート式無人管理	28 (8.0%)	3 (18.8%)	4 (30.8%)	21 (6.9%)	0 (0%)
⑨通路拡幅	2 (0.6%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (0.7%)	0 (0%)
⑩耐震改修	9 (2.6%)	1 (6.3%)	0 (0%)	8 (2.6%)	0 (0%)
⑪その他	27 (7.7%)	1 (6.3%)	1 (7.7%)	23 (7.5%)	2 (11.1%)

(注) ()内は、各自治体区分〔列〕における該当自治体数の割合

(一つの自治体で①~⑪を複数行っている自治体があるので合計は合わない。)

(備考) 「その他」としては、各種設備の修繕・更新(ラック等の修繕、照明器具のLED化等)が多かった。

(3) 変動料金制の導入状況

運営している駐輪場について、利用率向上等のために変動料金制を導入しているか質問した回答は、表9①②のとおりである。政令市では25%、特別区では約31%と、一定の導入状況となっているが、その他市では約7%、町では無という状況であった。変動料金制において料金を変動させる要因としては、駅からの距離、屋根の有無、立体自走式の場合の階数が多かった。

表9① 変動料金制の導入状況

自治体	実施自治体数
全体 [352]	28 (2.8%)
政令市 [16]	4 (25.0%)
特別区 [13]	4 (30.8%)
その他市 [305]	20 (6.6%)
町 [18]	0 (0.0%)

(注) ()内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合

表9② 変動料金制の料金の変動要因の内容

変動料金制の料金の変動要因	該当数
駅からの距離	18 (32.1%)
屋根の有無	16 (28.6%)
立体自走式の場合の階数	15 (26.8%)
機械式・自走式の差異	3 (5.4%)
その他	4 (7.1%)

(注) () 内は、変動要因該当総数 (56) に対する該当変動要因の割合

表10③ 跡地利用

内 容	実施数	政令市 特別区 その他市 町村			
		政令市	特別区	その他市	町村
総 数	134	12	22	97	3
地権者に用地返却	48 (35.8%)	4 (33.3%)	9 (40.9%)	33 (34.0%)	2 (66.7%)
公共施設整備	29 (21.6%)	4 (33.3%)	10 (45.5%)	15 (15.5%)	0 (0%)
民営等駐輪場	15 (11.2%)	0 (0%)	3 (13.6%)	12 (12.4%)	0 (0%)
未定・未利用	11 (8.2%)	1 (8.3%)	0 (0%)	10 (10.3%)	0 (0%)
その他	31 (23.1%)	3 (25.0%)	0 (0%)	27 (27.8%)	1 (33.3%)

(注) () 内は、実施総数 [列] に対する当該実施数の割合
(備考) 「その他」としては、再開発事業用地、放置自転車保管場所等が挙げられた。

(4) 駐輪場の廃止の状況

全体として4分の1程度の自治体で廃止の実績があり、政令市・特別区では割合が高い。廃止箇所数の駐輪場箇所数に対する割合は、全体的には3%程度であるが、特別区で割合が高く、政令市では低い(表10①)。

廃止の理由としては、借地による駐輪場において、地権者(公共施設管理者含む)からの請求あるいは賃借期間の終了に伴う用地返還が約3分の1を占めている。加えて、再開発・区画整理事業・連続立体事業に伴う廃止も2割強あり、あわせて5割超と、外的要因による廃止が多くなっている(表10②)。

廃止後の跡地利用としては、上記に伴い、地権者への返還が多く、公共施設整備(歩道を含む道路整備が多い)も多いが、未定・未利用も1割程度ある。放置自転車保管場所へ用途変換するための廃止も見られる(表10③)。

表10① 駐輪場の廃止の状況

自治体	自治体数	箇所数(備考)
全体	[352]	82 (23.3%)
政令市	[16]	9 (56.3%)
特別区	[13]	9 (69.2%)
その他市	[305]	62 (20.3%)
町	[18]	2 (11.1%)

(注1) 自治体数欄の()内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合。

(注2) 箇所数の欄の()内は、各自治体区分の箇所数総数(表2)に廃止箇所数を加えた箇所数に占める廃止箇所数の割合
(備考) 箇所数は事例として挙げられた数であり、実際は表記数より多い。

表10② 廃止理由

内 容	実施数	政令市 特別区 その他市 町村			
		政令市	特別区	その他市	町村
総 数	132	13	20	96	3
地権者(公共施設管理者含む)への用地返還(請求、賃借期間終了)	44 (33.3%)	4 (30.8%)	13 (65.0%)	25 (26.0%)	2 (66.7%)
再開発・区画整理事業・連続立体事業に伴う廃止(用地返却)	30 (22.7%)	3 (23.1%)	2 (10.0%)	25 (26.0%)	0 (0%)
利用者の減少	9 (6.8%)	1 (7.7%)	0 (0%)	7 (7.3%)	1 (33.3%)
新たな公営駐輪場の開設に伴う廃止(統合)	21 (15.9%)	1 (7.7%)	3 (15.0%)	17 (17.7%)	0 (0%)
その他	28 (21.2%)	4 (30.8%)	2 (10.0%)	22 (22.9%)	0 (0%)

(注) () 内は、実施総数 [列] に対する当該実施数の割合
(備考) 「その他」としては、民営駐輪場が整備されたため、駅が廃止されたため、放置自転車保管場所整備のため等が挙げられた。

(5) 再整備・維持修繕等の計画の策定状況

運営する駐輪場の中長期的な再整備、維持修繕・更新・機能向上事業に関する計画の策定状況の回答は、表11のとおりである。

計画を策定済み(内部的な取決めも含む)とする自治体が約3割ある(うち、内部的な取決めの場合が約7割(71/103)と多い)が、計画がないとする自治体が約6割あり、その他市、町でその割合が高い。

表11 再整備、維持修繕等の計画の策定状況

自治体	策定済み	策定中	なし	無回答
全体	[352]	103 (29.3%)	22 (6.3%)	213 (60.5%)
政令市	[16]	7 (43.8%)	5 (31.3%)	4 (25.0%)
特別区	[13]	4 (30.8%)	2 (15.4%)	7 (53.8%)
その他市	[305]	88 (28.9%)	15 (4.9%)	189 (62.0%)
町	[18]	4 (22.2%)	0 (0.0%)	13 (72.2%)

(注) () 内は、各区分〔行〕における該当自治体数の割合

5. まとめ

本調査研究では、自治体等へのアンケート調査により、全国的な規模で、自治体運営駐輪場を中心に、①駐輪場の整備実態、②機能更新に関する自治体の取組みの実態について把握・分析を行った。その際、これまで明らかとなっていない自治体区分別の上記の①及び②の状況を明らかにした。以上のような点において、本調査研究は、駐輪場の整備の実態及び機能更新に関する自治体の取組みの実態に関する新たな資料を提供するものとして、資料的価値を有するものと考えられる。以下、本調査研究により得られた主な知見や今後の課題等をまとめておきたい。

(1) まず、自治体運営の駐輪場の整備の実態に関しては、以下のような点が明らかになった。

- i) 整備箇所数及び収容能力について、人口当たりで比較すると、自治体区分による差異はそれほどない。他方、同じ自治体区分内でも、人口当たりの収容能力の整備状況に大きな差異が見られる。
- ii) 構造物である駐輪場で供用開始後30年超の駐車場が一定程度(約4分の1)占めるようになっており、今後、再整備等の検討の必要性が高まるものと考えられる。

iii) 駅からの距離別の整備状況は、自治体区分による差異が大きく、特に特別区では、駅から近い駐輪場の割合が少ない。駐輪場の整備用地の確保が困難な状況を反映している点が影響していることが想定され、今後、再整備等の必要が生じた場合においても、整備用地の確保が困難な可能性があり、地下式による整備等、用地面での検討が更に必要になると考えられる。

iv) 駐輪場の利用率は、町では5割未満と、他の自治体区分に比べて低い状況であった。

駅からの距離別の利用率をみると、駅距離が遠くなるほど利用率が低くなるという状況は、全体的にも、自治体区分別にも、さらに、有料・無料の区分でも、明確には見られなかった。ただし、駅から300m超の駐輪場では、利用率が低くなり、更に駅から500m超の駐輪場では更に利用率が下がっている。駐輪需要の状況等にもよるが、それらの距離の駐輪場の（廃止も含めた）再整備の検討が必要になると考えられる。

v) センター運営の駐輪場は、その他市を中心に整備され、多くの駐輪場箇所・収容能力を提供している。また、自治体運営の駐輪場に比べ、平均的に収容能力が大きな規模のものとなっている、駅から近い駐輪場の割合が低い、利用率は必ずしも低くない、駅からの距離が遠くなるに従って利用率が下がっている等の特徴が見られる。

(2) 自治体運営の駐輪場の機能更新に関しては、以下のようない点が明らかになった。

i) 駐輪場の再整備に関しては、自治体区分により実施状況に差異が見られる。また、再整備の理由としては、「再開発、駅前広場整備等他事業に伴う再整備」など、外的要因によるものが多い。「老朽化に伴う再整備」は現在のところ割合としては多くないが、一定数あり、上述のように、供用開始後30年超の構造物をはじめとする駐輪場ストックの再整備等の検討の必要性が高まるものと考えられる。

ii) 全体として約3分の2の自治体において維持修繕・更新・機能向上事業が行われており、内容としては、防犯カメラ設置等安全面確保の取組みが多いが、防犯カメラ設置にしても半数未満の自治体にとどまり、安全性確保の要望・必要性は今後とも強いと考えられ、一層の整備が求められると考えられる。

また、電動アシスト車・チャイルドシート付自転車に対応した施設整備の取組み等、新たな駐輪需要に応じた対応も必要であると思われる。

iii) 変動料金制の導入に関しては、その他市、町で導入率が低い、利用率が低い駐輪場等において、検討の必要性が想定される。

iv) 駐輪場の廃止の理由としては、借地による駐輪場における地権者からの請求等が多く、駐輪場を存続する場合には、再整備あるいは統廃合による整備が必要になるが、新たな駐輪場用地の確保が直ちには難しいことも想定され、借地期間、地権者の意向等を踏まえた計画的な取組みが必要と考えられる。

他方、廃止後の跡地利用としては、未定・未利用が1

割程度あり、駐輪需要が低くなった駐輪場について、都市整備等のタネ地等としての計画的な活用のための取組みも望まれる。なお、放置自転車保管場所へ用途変換するための廃止も見られ、駐輪需要の低くなった駐輪場(用地)の活用方策として有効であると考えられる。

v) 運営する駐輪場の中長期的な再整備、維持修繕・更新・機能向上事業に関する計画がないとする自治体が多いが、老朽化、機能陳腐化、利用率低下等に対応するため、計画策定による計画的な再整備等の取組みが必要と考えられる。

最後になるが、これまで述べたように、自治体区分、あるいは同じ自治体区分内でも自治体により、自治体運営の駐輪場の整備の状況が異なる。これは、当然、自治体の人口、地形、公共交通整備状況等による自転車利用の状況にもよるが、民営駐輪場等の自治体運営以外の駐輪場の整備状況にもよる面もあると考えられる。本調査研究では、それら駐輪場の整備状況は把握できなかった(注6参照)が、それら駐輪場の自治体ごとの状況も踏まえた検討が必要あり、国によるデータ公表も含め^{注17}、自治体の状況に応じた駐輪場の整備・機能更新を一層充実させるための検討が必要であると考えられる。

謝辞

本研究は廣池学事振興基金の研究助成を受けている。また、アンケート調査には多くの自治体等から回答・協力をいただいた。ここに記して謝意を表する。

注

1) 内閣府(政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当)「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(以下、本稿において「内閣府調査」という)の平成27年の調査(平成28年3月公表。以下、本稿において「平成27年内閣府調査」という)によると、平成27年における全国の駅周辺による自転車の放置台数は約8.1万台であり、2年前の時点の調査(以下、「平成25年内閣府調査」という)の約12.3万台と比べると約4.2万台の減少となっており、また、ピーク時である同調査の昭和56年調査結果である98.8万台からは約90.7万台の減少、ピーク時の約8%の水準となっている。

なお、駅周辺における放置自転車等の実態調査として、国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(平成30年3月公表)が最新のものとして公表されているが、本稿では、本調査研究の実施時点における最新の調査であった前記の内閣府調査をベースに記述するものとする。

2) 平成27年内閣府調査によると、(原付等を除く)駐輪場の利用率(実収容台数/収容能力)は、自治体運営の駐輪場に限らない民間駐輪場業者運営の駐輪場等を含む調査対象全駐輪場のデータである(以下、注9~12でも同じ)が、53.7%となっている。前回調査である平成25年時点では62.3%であり、全体として利用率が低下している。なお平成7年時点では80.2%であり、それ以降、減少基調にある。

3) 本調査研究においては、⑦再整備とは、既存駐輪場の統廃合、整備場所の変更、建替えなどによる新たな駐輪場整備を行うもの、⑧施設・サービスの機能向上とは、既存駐輪場について、維持修繕・更新・機能向上のためのハード面の取組み(具体的内容は表8②参照)及び料金を含むサービス向上のソフト面での取組みとして調査を行っている。

4) なお、平成25年内閣府調査では、専用・併用別設置状況、料金

別設置状況、駅からの距離別の利用率、敷地形態別設置状況、構造別設置状況、管理人有無別設置状況も調査されていた。

- 5) 公益財団法人自転車駐車場整備センター（2016）『地方公共団体自転車施策総合調査 調査報告書』（平成28年3月）において、駐輪場の設置時期別の設置箇所数・収容能力のデータがあるが、自治体数の集計であり、設置時期別の箇所数の分布等のデータはない。
- 6) 本アンケート調査では、自治体に対する調査では、自治体内における自治体運営の駐輪場以外の民営駐輪場等の整備（箇所数、収容能力等）についても質問したが、自治体運営の駐輪場以外の駐輪場について把握していないとする自治体も多く、本稿では分析の対象としていない。参考文献8でも同様の扱いをしている。
- 7) 本アンケート調査では、自転車の台数について質問し、その台数を集計している（ただし、一部の自治体では原付・バイクを含む数値しかない場合があり、その場合はその台数で集計している）。なお、平成27年内閣府調査の駐輪場の収容台数も自転車の台数である。
- 8) 本来は駅勢圏の人口、駅利用者の人数を用いて分析する必要があるが、調査が現実的に不可能であるため、参考文献8の分析と同様に、ここでは人口を用いて分析している。
- 9) 平成25年内閣府調査（平成27年内閣府調査ではデータがないため、この調査による。以下でも同じ）では、平面式屋根無49.5%、平面式屋根付35.3%、立体自走式10.7%、立体機械式0.6%、地下式2.9%、その他1.0%となっている（「不明」除く全箇所数に占める割合）。
- 10) 平成27年内閣府調査では、100m以内66.1%、100m超300m以内29.0%、300m超500m以内4.4%、500m超0.5%となっている（なお、同調査では、50m以内、100m超200m以内のデータは調査されていない）。
- 11) 平成27年内閣府調査における利用率については注2参照。
- 12) 平成25年内閣府調査では、駅からの距離別の利用率は以下のとおりとなっている。

	100m以内	100m超 300m以内	300m超 500m以内	500m超
全体	62.9%	61.6%	61.0%	56.0%
有料	62.0%	61.0%	56.0%	53.6%
無料	65.1%	65.5%	69.2%	63.4%

- 13) 駅から駐輪場までの距離に関しては、南（2006）では、我慢できる距離は「50～100m以内」の者が36.5%と最も多く、500mを超えると0.6%になるとされている。また、財団法人自転車駐車場整備センター（2008）では、自転車から駅に乗り換える場合の限界として300から500メートルの範囲内という想定を置いている（同25頁）。
- 14) センターの機能更新に関する状況は、再整備・廃止の事例はなし（センターが設置した駐輪場は一定期間経過後に自治体に譲渡されることとされていることが影響していると考えられる）、変動料金制導入はなし、維持修繕・更新・機能向上事業としては表8②の①～⑩を全て実施、再整備・維持修繕等の計画は策定済みという回答であった。
- 15) 駐輪場の老朽化等と再整備の関係を分析するため、再整備された駐輪場の（再整備前の）供用開始年度も質問していたが、本文記載のように、老朽化等と直接関係がない外的要因による再整備の割合が多く、また、再整備前の駐輪場の供用開始年度についての回答がほぼ無かったことから、本稿では、その分析は行っていない。
- 16) 駐輪場の維持修繕・更新・機能向上の事業については、取組みが多いことが想定されることから、実施箇所数は質問していない。
- 17) 内閣府調査では、鉄道業者、民間駐輪場業者等の駐輪場の全体数（箇所数・収容能力）は公表されているが、利用状況、駅からの距離別設置状況等に関する自治体運営とそれ以外の駐輪場のデータ、さらに自治体区別のデータは示されていない。

参考文献

- 1) 公益財団法人自転車駐車場整備センター（2016）『地方公共団体自転車施策総合調査 調査報告書』（平成28年3月）
- 2) 古倉宗治（2010）『成功する自転車まちづくり』学芸出版社
- 3) 古倉宗治（2014）『実践する自転車まちづくり』学芸出版社
- 4) 財団法人自転車駐車場整備センター（2008）『駅前自転車駐車場総合対策マニュアル』（平成20年3月）
- 5) 内閣府（政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当）（2016, 2014）「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（平成28年3月，平成26年3月）
- 6) 永井真也・萩原八郎（2007）「徳島駅前周辺の放置自転車の調査」四国大学経営情報研究所年報13, pp123-133
- 7) 橋本悟（2013）「自転車の短時間駐輪に関する一考察：JR国立駅南口における社会実験をもとに対策を考える」運輸政策研究 16（2），pp22-29
- 8) 原田昌幸（2000）「都市の自転車問題に対する自治体の対策とその財政：自治体を対象としたアンケート調査に基づく検討」日本建築学会計画系論文集（534），pp155-161
- 9) 原田昌幸（2002）「都市の自転車問題に対する住民意識と意識啓発に関する研究：情報提示による意識啓発手法の効果の検討」日本建築学会計画系論文集（555），pp263-269
- 10) 牧浩太郎・円山琢也・大森宣暁・原田昇（2004）「地下鉄事業者による駐輪場事業の可能性の検討：駐輪場所選択と料金支払方法選択の分析を用いて」土木計画学研究・論文集 21, pp493-500
- 11) 溝上章志・円山琢也（2015）「熊本市の市街地駐輪政策に対する利用者の評価と駐輪行動を内生化した駐輪容量の適正化モデル」都市計画論文集 50（3），pp676-683
- 12) 南公男（2006）「自転車駐車場の利用効率向上戦略についての調査研究」土地総合研究 14（1），pp30-40
- 13) 山口智己・位寄和久・本間里見・川口彩希・益田茜（2013）「有料化政策による駐輪状況への影響と利用者意識の変化に関する考察：熊本市中心市街地における駐輪環境整備に関する研究」日本建築学会学術講演梗概集 2013（都市計画），pp1023-1024

（受領：2018年6月13日）

Summary

Current status and issues of construction and function renewal of bicycle-parking lots

— Actual Analysis from Local Government Questionnaire Survey —

Hideya Ota

The purpose of this paper is to study current status and issues of construction and function renewal of bicycle-parking lots, from local government questionnaire survey.

This paper shows mainly,

(1) it is revealed that there is a difference of current status of construction of bicycle-parking lots according to the municipality categories, that have not been clarified so far, ;

(2) bicycle-parking lots constructed more than 30 years ago account for a certain extent (about a quarter), and it is considered that the necessity of reviewing re-maintenance etc. will increase in the future

(受付 : 2018年 7 月16日)
(決定 : 2018年 9 月30日)