

都市と交通

通巻108号

巻頭言：安全で快適な自転車環境をつくりだすために
～江東区長 山崎 孝明 …………… 1

特集：自転車まちづくり

1. まちづくりの観点を踏まえた自転車施策について …………… 2
2. 「だれもが自転車で“つながる”
自転車のまち宇都宮」について …………… 5
3. 岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」について …… 7
4. 住民参加で自転車・歩行者・車にも安全な道を
～金沢市での取組みから …………… 9
5. 地上に文化を、地下に機能を～（株）技研製作所 ……… 11
6. 海外に見られる自転車まちづくりの進化 …………… 12
7. 自転車駐車場整備センターの中期計画について ……… 15

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」サイクルポート
(岡山シンフォニーホール前)



展開エリアの拡大が進む東京・江東区のコミュニティサイクル
<資料提供：江東区広報広聴課>



スポーツバイク貸出しやシャワー・ロッカー提供を行う「宮サイクルステーション」
(宇都宮市)



【整備前】



自転車を収容する地下空間



【整備後】
京都駅南口に設置された機械式地下駐輪場「エコサイクル」
<写真：技研製作所>



左側通行を守るための「自転車走行指導帯」(金沢市) <写真：三国成子>



カーゴバイクで保育園へ (コペンハーゲン) <写真：古倉宗治>

巻頭言

安全で快適な自転車環境をつくりだすために



江東区長
山崎 孝明

1. 江東区の現状

江東区は、平成27年に人口が50万人を突破し、現在も臨海部を中心として人口が増加し続けています。区南部の豊洲地区では、ファミリー層が大幅に増え、保育園の送り迎えや買い物などに幼児用座席を取り付けた大型の自転車をよくみかけるようになりました。

かつては、区内の亀戸駅周辺が放置自転車数で都内ワースト1位（平成12年度）という不名誉な記録をいただいたこともありましたが、それを契機に自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去強化などの地道な活動を継続した結果、平成12年度では区内で約13,000台もあった放置自転車が、平成28年度には1,120台と10分の1以下にまで減少させることができました。

自転車はガソリンを使用せず、排気ガスを出しません。また、自転車は有酸素運動によって脂肪を燃焼し、ダイエット効果も得られます。さらに、自転車は、免許がいらず、こどもからお年寄りまで誰もが利用できます。このように自転車は、健康にも環境にも優しい便利な乗り物であり、区民生活にはなくてはならないものになっています。

2. 自転車利用環境推進方針の策定

自転車が幅広い使われ方をされるようになると、自転車利用者のマナー改善や自転車通行空間の整備を求める声も多く寄せられるようになりました。

そこで、江東区では平成28年3月に「まもる」「はしる」「とめる」の3つを柱に、「自転車利用環境推進方針」を策定しました。

まず、「まもる」として、切れ目のない自転車ルール、マナーの普及啓発の推進を掲げました。自転車事故は小学校高学年頃から増え始め、中学校、高校と進学するに従い増加する傾向があります。そのため、高校生から一般成人を対象にスタントマンを活用した自転車安全教室を実施するなど啓発に力を入れています。

次に、「はしる」として、自転車と歩行者の分離、自転車の車道通行における安全性確保の2点を視点として、広域自転車通行ネットワークの早期構築を掲げています。自転車通行空間の整備として、平成28年度から2ヵ年を検証段階とし、平成30年度から広域展開を図り、区道約100kmにナビマークやナビライ

ンによる通行帯の整備を進めてまいります。

最後に「とめる」として、民間活力も活用しながら自転車駐車場の整備を進めています。自転車収容台数は平成20年度の約18,000台から平成28年度の約22,000台と着実に増加を図ってきました。また、最近増加している買い物などによる短時間の駐輪に対しては、今年度、店舗などへの駐輪場附置義務制度の対象範囲を拡大するなど、放置台数のさらなる減少に取り組んでいます。

3. コミュニティサイクル実証実験

江東区では、平成24年11月より、豊洲、東雲、有明、青海の臨海部を対象に実証実験を開始しました。昨年度からは、展開エリアの拡大を着々と進めており、65ヵ所のサイクルポート、700台の電動アシスト自転車を擁するまでに成長しました。（平成29年8月末現在）

また、昨年2月から千代田区、中央区及び港区との間で相互乗り入れ実験を開始し、昨年10月には新宿区が、今年1月には文京区が加わり、計3,700台を超える自転車が6区で行き来しています。

これらの効果は大きく、江東区における昨年度1年間の利用回数は60万回を超え、自転車の1日当たり平均回転率が5回を超える月も現れるようになりました。江東区では、平成30年度までに、区内全域でコミュニティサイクルが利用できるよう、引き続き展開エリアの拡大と自転車の増車を進めてまいります。

コミュニティサイクルは、一自治体のみで行うものではなく、周辺の自治体と連携して広く展開することにより、日常生活・観光の足として定着するものと考えています。諸外国の例を見ても、展開エリア・自転車の数ともまだまだです。国、東京都の協力を仰ぎ、さらなる広域化によりコミュニティサイクルの輪を拡げ、身近な公共交通機関となるよう環境づくりに努めてまいります。

4. 最後に

交通混雑の緩和や健康志向の高まりなどの面から、これからますます自転車の良さは見直され、自転車に対する注目度はさらに高まることでしょう。江東区は、自転車のメリットを最大限に発揮し、秩序ある安全で快適な自転車利用環境をつくってまいります。

1

まちづくりの観点を踏まえた自転車施策について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口減少と高齢化を背景に、都市全体の構造を見直し、医療・福祉施設、商業施設や住居等を集約・誘導するとともに、これと連携した公共交通のネットワークを形成する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが求められています。環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車は、コンパクトシティの形成を支える都市の重要な交通手段であり、その利用環境を整え、利用促進を図っていくために、自転車通行空間の整備や自転車の通行ルールの徹底と併せて、自転車等駐車場の整備が求められています。

また、近年の公共交通機能を補完し、地域の活性化等に資する都市の新たな交通システムとして「コミュニティサイクル」の導入も全国各地で進められています。

本稿では、まちづくりの観点を踏まえた自転車施策について紹介します。

2. 自転車等駐車場の整備

(1) 放置自転車の現状

放置自転車が社会問題化していた昭和50年代において、ピークの昭和56年には日本全国で約98万台の放置自転車が存在していました。その後、自転車法の制定や自転車等駐車場の整備、放置自転車の撤去等の取組みが進み、平成27年には約8万台に減少しています(図-1)が、駅周辺や中心市街地の歩道等には依然として放置自転車が存在しており、歩行者や自転車の通行の妨げになっています。

(2) 放置自転車への今後の対応

放置自転車は、通勤目的、または買い物・飲食目的が多いとされています(図-2)。

また、駐輪場を利用しない理由として、目的とする施設に駐輪場がない等が挙げられています(図-2)。

今後の駐輪場整備において、利用者のニーズに対応した分散型・面的な整備の推進が必要と考えております(写真-1)。

図-1 収容台数と放置自転車台数の推移

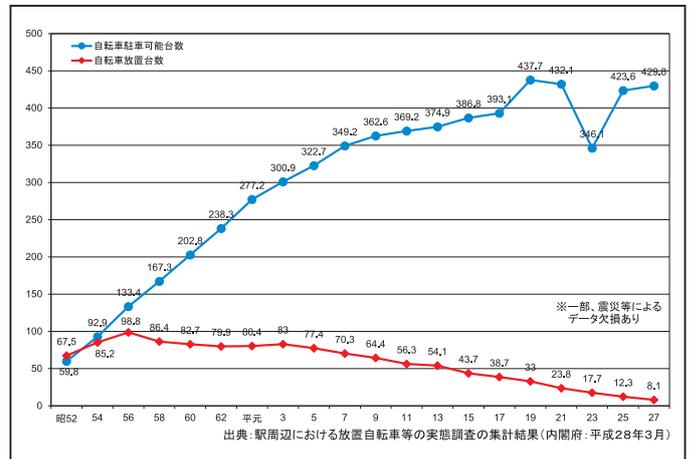


図-2 放置自転車に関連したアンケート調査

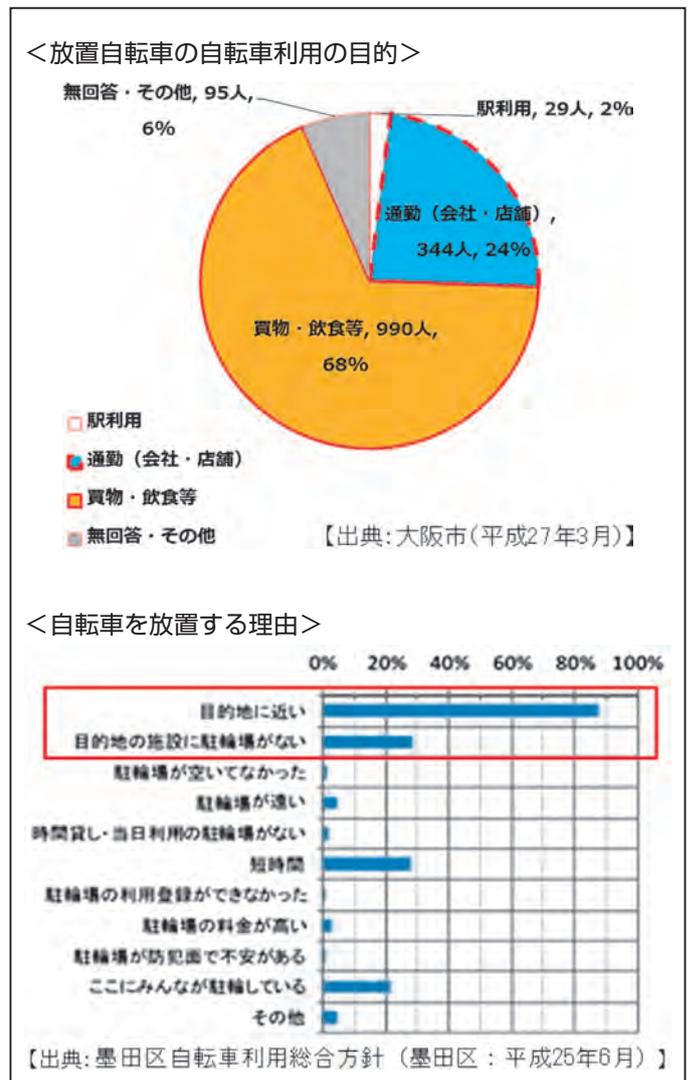


写真-1 路上駐輪場



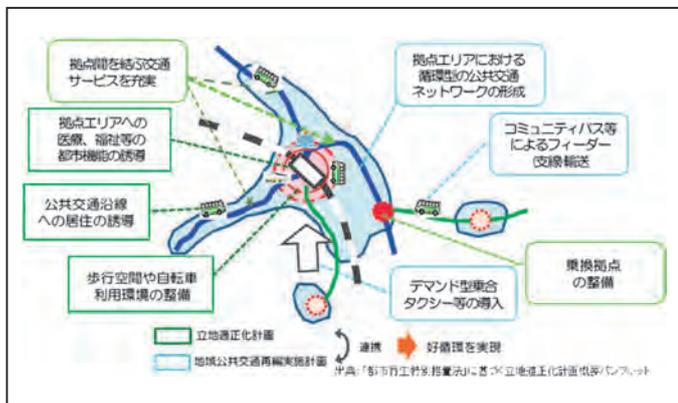
- 各地区の駐輪需要やニーズを把握
- 自転車利用ニーズに応じた適切な駐輪場を配置（既存の道路空間を活用し、小規模な路上駐輪場を計画的に配置）

(3) コンパクトシティの形成の推進

コンパクトシティの実現に向け、自動車に過度に依存した交通体系から公共交通等環境負荷の小さい交通手段への転換を図ることが必要と考えられています。

今後は、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車はコンパクトシティの形成を支える重要な交通手段として、その利用環境を整え、利用促進を図っていくことが求められています（図-3）。

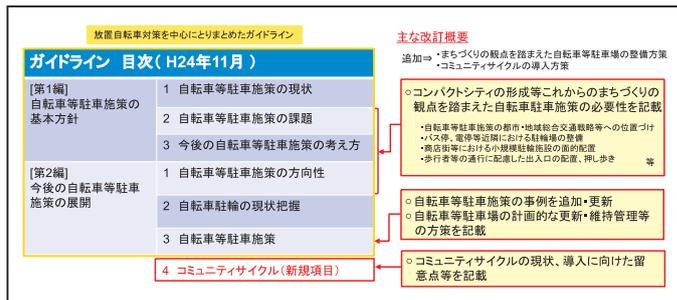
図-3 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のイメージ



(4) 「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について

放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成24年11月にガイドラインを策定し、今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂（平成28年9月）しました（図-4）。

図-4 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインの主な改訂概要



(5) まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進

自転車は、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段であり、環境負荷の低減や地域の活性化等コンパクトシティの形成を支える重要な都市の交通手段として、その活用を促進することが必要です。このことを踏まえ、ガイドラインでは、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略等の総合的な計画への自転車の役割、活用方策等の位置づけや公共交通との連携（写真-2）、商店街等地域との連携（図-5）を図るなどの自転車等駐車施策を新たに記載しています。

写真-2 バス停・電停等における自転車等駐車場の整備例



図-5



3. コミュニティサイクル

(1) コミュニティサイクルの現状

コミュニティサイクル（図-6）は、公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興を図ること等を目的として、全国87都市（図-7）で導入されています。

図-6 コミュニティサイクル

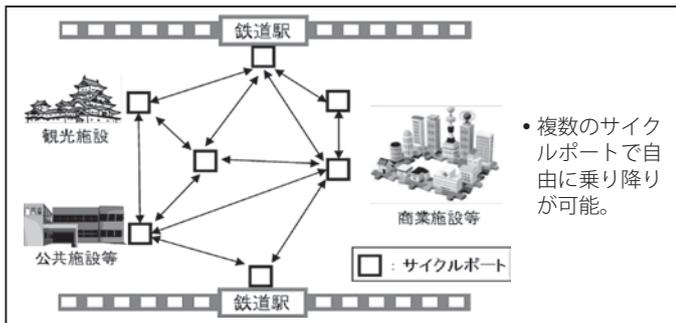
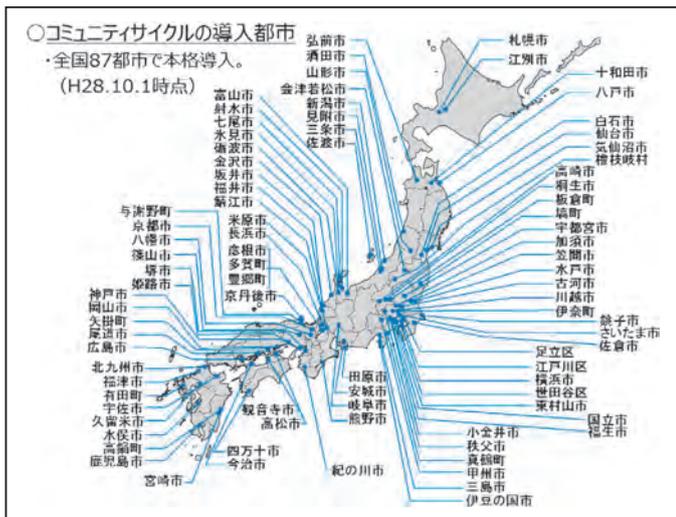


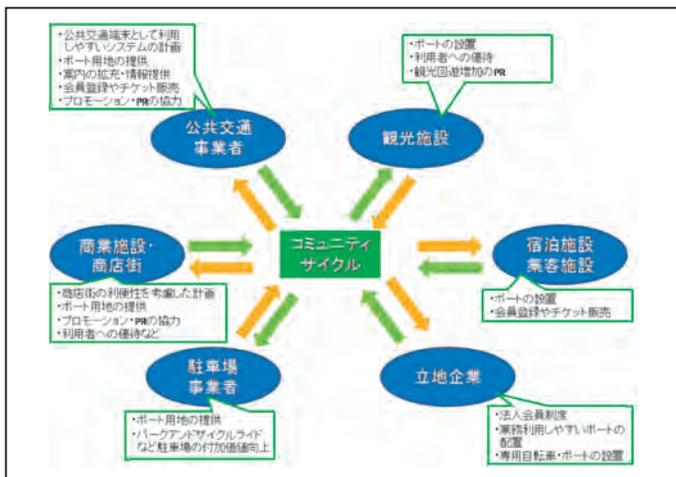
図-7 導入都市



(2) コミュニティサイクルの導入

コミュニティサイクルの導入にあたっては、総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置づけなど政策的な導入目的を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携（図-8）しながら検討していくことの必要性を明記しています。

図-8 連携の概念図



(3) 適切な規模とポート配置

コミュニティサイクルの利用を促進するためには、導入目的、利用者のニーズを踏まえ、適切な規模や密度等を確保しつつ、適切にポートを配置することが重要です（写真-3）。

写真-3 利用ニーズを踏まえたポートの配置



路面電車の電停近傍に設置（富山市）

駅前に設置（岡山市）

(4) 持続可能な運営の工夫

持続的な事業の運営のためには、利用率の向上等による料金収入の確保を図るとともに、事業外収入の確保（写真-4）を図るなど、効率的な事業運営に向け工夫した取組みが必要としています。

写真-4 事業外収入の確保

●屋外広告の導入

- ターミナル端末機、およびステーション案内図パネルの背面に広告を設置。

●車体広告の導入

- ドレスガードや車体フレーム等に広告を掲載。

特例許可による屋外広告の導入（富山市）

車体フレームへの広告（札幌市）

ドレスガードへの広告（岡山市）

4. 自転車活用推進法について

自転車の活用を総合的・計画的に推進することを基本理念として、自転車活用推進法が制定（平成29年5月1日施行）され、国土交通省に「自転車活用推進本部」が設置され、今後は自転車活用推進計画の案を作成し、来年6月を目処に閣議決定を目指すこととしております。

5. おわりに

これからのまちづくりの観点を踏まえた自転車施策については、放置自転車対策に加え、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点から自転車利用を促進していく施策を推進していくことが求められています。

また、コミュニティサイクルのような新たな都市の交通システムも求められており、これまでにない「交通まちづくり」の観点から交通計画・戦略の立案・実施が必要と考えられます。

「だれもが自転車で“つながる” 自転車のまち宇都宮」について

宇都宮市 建設部 道路建設課

1. はじめに

宇都宮市は、栃木県のほぼ中央で関東平野の北端に位置することから、市街地を中心に平坦な土地が広がり、降水量が年間を通して少なく、冬季の日照時間が長いなど、自転車利用に適したまちとなっています。

また、道路については、都心部を囲む「都心環状線」「内環状線」「宇都宮環状道路」の3本の環状道路と都心部から郊外に伸びる12本の放射道路の道路ネットワークが形成されているなど、自転車の利用しやすい道路環境となっています。これらの環境から、通勤・通学に自転車を利用する人の割合は、全国平均約15%に対して、本市では約17%と若干高く、特に市内の高校生の約8割が自転車を利用して通学しており、自転車利用が盛んなまちでもあります。

こうした中、都心部での交通渋滞の悪化や地球環境保全意識の高まり、高齢社会の進展といった社会問題が取りざたされ、これらに講じる対策の1つとして、自転車を都市内交通の一手段として位置づけ、自転車の特性を活かしたまちづくりを推進していくため、平成15年に「自転車利用・活用基本計画」を策定しました。その後、「交通」のほかに、「環境」「健康」「スポーツ」「観光」などの新たな観点を加えた総合的な計画として、平成22年に「宇都宮市自転車のまち推進計画前期計画（以下「前期計画」）」、平成28年に現計画である「宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画（以下「後期計画」）」を策定し、だれもが、安全に快適に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境にやさしい自転車でつながるまち、「自転車のまち宇都宮」を推進しています。

2. 自転車のまちづくりへの各種取組みについて

本市が現在進めている取組みとして、5つの事例を紹介します。

(1) 自転車走行空間の整備

本市の自転車走行空間の整備における考え方は、まず自転車交通量の多い道路や幹線自転車ネットワークとなる道路などを「自転車ネットワーク路線」に設定し、そのネットワーク路線の中から、整備の必要性が高い路線を「優先

整備路線」として選定し、道路現況に応じて「自転車専用通行帯」や「矢羽根型路面表示」の整備手法で平成17年から自転車走行空間の整備を行っています。

前期計画では、「駅や高校周辺など自転車の交通量や、交通事故の多い路線」、「主要な施設間を結ぶ経路となる路線」など国・県道も含めた75路線約190kmを位置づけました。

その後、後期計画は、国や県などの「自転車利用環境創出ガイドライン」による選定基準を踏まえ、前述で定めたネットワーク路線に加え、「連続性を確保するために必要な路線及び自転車の利用が見込まれる路線」や観光やレジャー・スポーツの視点での「サイクリングロード」、現在整備に向けて取り組んでいる次世代型路面電車システムであるLRTの停留場付近に接続する路線など選定基準を再構築し、国・県道も含めた97路線、延長約250kmを設定しました（図-1）。

図-1 後期計画で設定した自転車ネットワーク路線
(優先整備路線都心部)



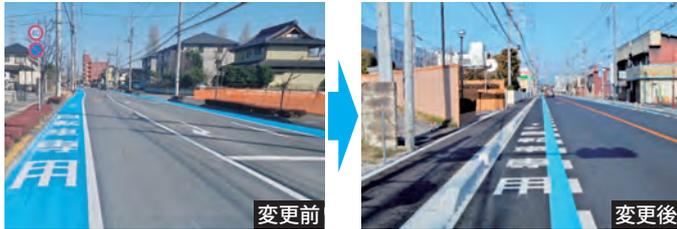
そのうち、「自転車交通量」や「事故件数」、「既存の整備済み路線との連続性」を確保するのに必要な路線、さらに本市や県の「プロジェクト事業に関連する路線」を、「後期計画」期間の5年間で優先的に整備する路線として、市道の約36kmを優先整備路線として選定し、整備を行っています。

「自転車専用通行帯」の整備にあたっては、平成26年度までは全幅着色を行っていましたが、一部着色であっても視認性は確保できることから、平成27年度からはこの方

法に変更することで約5割のコスト削減を図っています(写真-1)。

現在、本市の市域内における自転車専用通行帯の延長は38.5km(平成28年度末)であり、日本一となっています。

写真-1 変更前 → 変更後



(2) 放置自転車対策

昭和63年に「宇都宮市自転車の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」を制定し、鉄道駅周辺や商店街、大型商業施設が立地する中心市街地を放置自転車の即時撤去可能な「放置禁止区域」と放置から6時間経過後に撤去可能な「放置規制区域」を指定しており、その区域内では指導員が自転車を放置しないよう指導しているほか、放置されている自転車を整理し、歩行空間の確保に努めているところです。

さらに、撤去した自転車については、市ホームページに掲載することで撤去された保管自転車の情報をわかりやすく見える化し、保管所に行かなくても市民が自分の自転車が撤去・保管されているかを自ら確認できるようにすることによって市民サービスの向上に努めています。

しかし、中心市街地においては、大型の駐輪場が整備してあるにもかかわらず、商店街から少し離れた場所にあることから、店舗前への放置自転車が目立っており、放置自転車はなかなか減少していないのが現状です。今後の対策としては、市営駐輪場の利用促進に向けた周知啓発を引き続き行うとともに、市民ニーズや通行実態を把握し、歩道上の空きスペースなどに小規模分散型の駐輪場を設置することで駐輪環境の充実を図り、放置自転車の減少に努めていきます。

(3) レンタサイクル

中心市街地の回遊性向上と放置自転車の防止を図るため、平成15年度から、撤去した放置自転車のうち引き取り手のない自転車を再利用し、有人管理をしている市営駐輪場8ヵ所において、レンタサイクル事業を行っています。この自転車は借りた駐輪場だけでなく、貸出を行っている他の駐輪場においても返却可能となっています。主に

写真-2 宮サイクルステーション



中心市街地の観光や買物、通勤・通学に利用されています。

また、本市の玄関口であるJR宇都宮駅西口には、全国的にも珍しいスポーツバイクの貸出しやシャワー・ロッカーの提供を行う「宮サイクルステーション」を設置しています。ここでスポーツバイクを借りてレジャーやロングライドに出かける人もおり、自転車をより快適に利用できる環境を創出しています(写真-2)。

(4) 公共交通と自転車の連携

公共交通と自転車の利用促進を相互に図るため、バス停付近に駐輪場を整備する「サイクル・アンド・バスライド」事業を行っています。

県やバス事業者などと連携を図りながら、平成19年度から整備を始め、平成28年度末までに市内29ヵ所を整備したところです。バス停付近の路上に十分な空地がなく、駐輪場のスペースを確保できない場合は、隣接する民間施設の駐輪場をバス利用者のために開放していただいています(写真-3)。

写真-3 民間施設での整備例



また、現在、整備に向け取り組んでいるLRTについては、すべての停留場付近に駐輪場設置するなど、LRTと自転車の連携を強化し、相互利用の促進を図っていきたいと考えています。

(5) ジャパンカップサイクルロードレース

平成4年から世界のトップチームが出場するアジア最高位の自転車ロードレース「ジャパンカップサイクルロードレース」が市の西部にある森林公園で毎年開催され、国内外から多くの自転車ファンが集まっています。昨年度は、8万5千人もの観客が訪れたほか、中心市街地を疾走する「クリテリウム」では5万人もの観客が訪れ、会場が熱気に包まれ非常に盛り上がりました。両レースの経済効果は28億円超にも達し、「自転車ロードレースの聖地」かつ「自転車のまち宇都宮」を国内外に広くPRしています。

3. おわりに

今年5月に自転車活用推進法が施行され、全国的に自転車を活用したまちづくりが進展し、他自治体と連携した事業展開も多くなることが想定されます。本市といたしましては、自転車に関する施策を総合的に取り組んでいくとともに、近隣自治体とも情報の共有化を図り、市民だけでなく、本市を訪れる観光客など誰もが自転車につながり、全国に誇れる「自転車のまち宇都宮」の推進に取り組んでいきます。

岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」について

岡山市 都市整備局 交通政策課 自転車先進都市推進室 係長 後藤 浩志

1. はじめに

岡山市は、「晴れの国おかやま」と称されるように、温暖で雨が少ない気候であり、平坦で起伏の少ない地形であることから、全国的にみても自転車利用に適した都市と言えます。政令指定都市における通勤・通学の交通手段としての自転車単独での分担率は、全国3番目の高さとなっています（平成22年国勢調査結果）。しかしながら、市民の自転車利用環境に対する満足度は低い状況となっております。

このような背景の中、自転車政策を総合的に推進するため、平成24年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、「走る」「停める」「使う」「楽しむ」「学ぶ」の5つの分野ごとに施策を推進しています。その中で「使う」に分類される岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」の取組みについて紹介します。

2. コミュニティサイクルの導入にあたり

コミュニティサイクル導入の目的を、以下のように掲げました。

- ①公共交通利用への転換を促進するツール
- ②賑わいのある都心部を創出するツール
- ③街を彩り、本市のイメージアップに資するツール

これらを目的として、岡山市にふさわしいコミュニティサイクルのスタイル確立に向けて検討を始めました。検討においては、過去3回実施した社会実験で直面した問題点や課題を克服するものとし、特定の利用者だけにターゲットを絞ることなく、街を訪れる誰もが抵抗なく便利に使っていただけるものとなるよう意識しました。

岡山市コミュニティサイクルの名称については、公募により、岡山らしさを感じる親しみやすい「ももちゃり」とし、車体のカラーは、岡山名産のマスクットを髣髴させるフレッシュライムグリーンにしました。

また、自転車の貸出・返却場所であるポートについては、JR岡山駅や大元駅、路面電車の電停などの交通結節点、岡山後楽園や岡山城、美術館などの観光施設、そして、多くの人が集まる商業施設や病院に配置することとしました

(図-1)。

また、過去の社会実験では、ポートの場所がわかりにくいといった意見も聞かれたことから、本市のシンボルロードに配置する等、道路上も多く活用し、視認性にも配慮しました。

このような検討を重ね、平成25年7月から、本市の中心部で「ももちゃり」をスタートしました。

3. 導入後の状況

「ももちゃり」は平成25年の導入後から多くの方に利用され、好調なスタートを切りました、平成26年度には「ももちゃり」の利便性をより高めるため、JR岡山駅東口側にポートを9ヵ所増設しました。

さらに平成27年度には、岡山大学やノートルダム清心女子大学、ファジアーノ岡山FC（J2）や岡山シーガルズ（Vプレミアリーグ）の試合会場となる岡山県総合グラウンドがあり、多くの若者が行き交うJR岡山駅西口エリアにポートを10ヵ所整備し、中心市街地全体の回遊性向上を促していくことにしました。

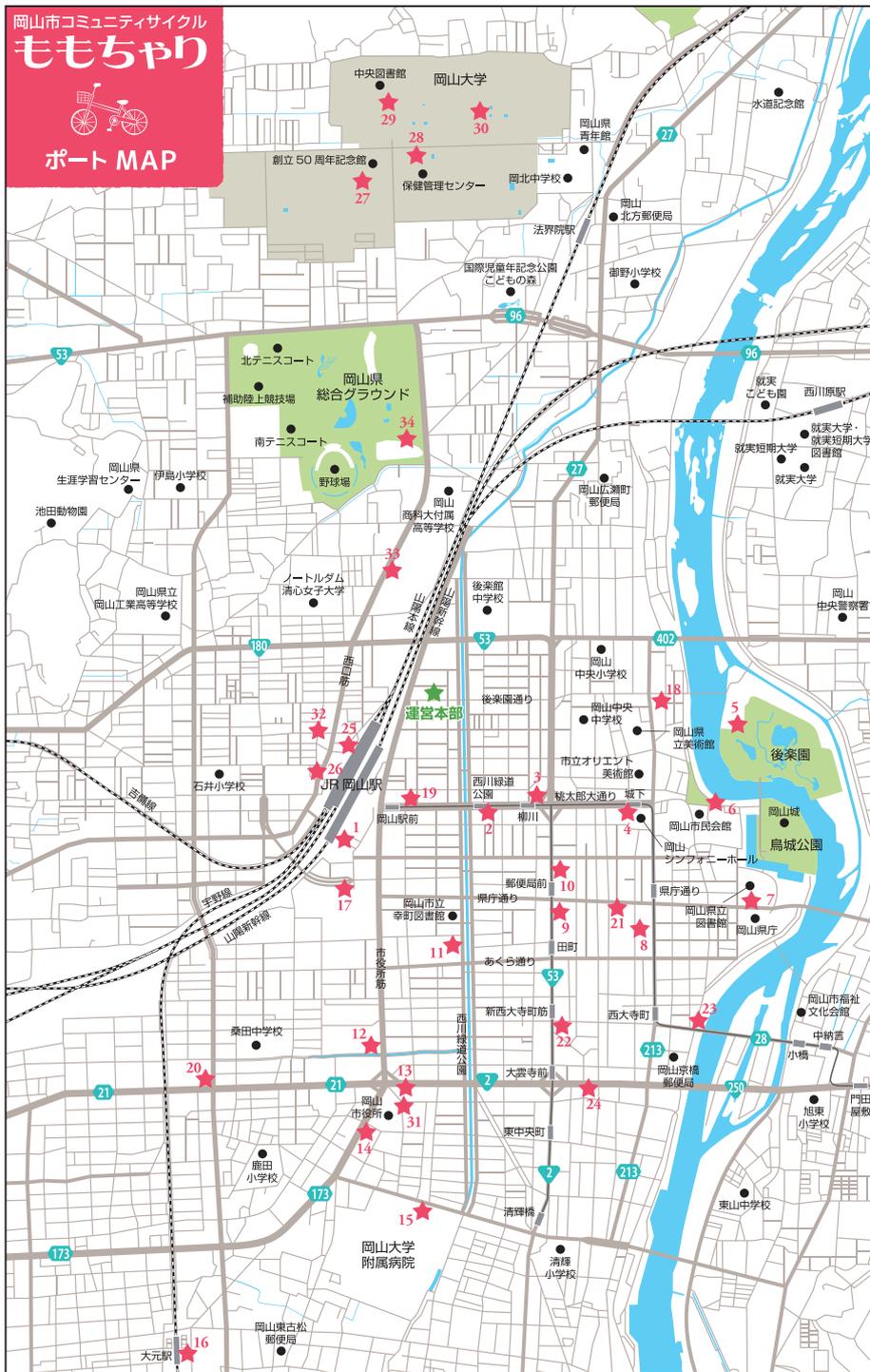
平成29年10月現在、市中心部に34ヵ所のサイクルポートを設置し、392台の自転車で運営を行っており、1日1台当たりの平均利用回数（回転率）は、導入年度の平成25年度は2.27回であったのに対し、平成28年度は3.99回と増加しています（表-1）。

現在、日本で最も利用されているコミュニティサイクルの一つとなっており、市中心部の利便性の高い交通システムとして定着しています。

表-1 「ももちゃり」1日1台当たり平均利用回数【回転率】

年度	合計(回)	平日(回)	休日(回)
平成25年度 (H25.9月～H26.3月平均)	2.27	2.67	1.46
平成26年度 (H26.4月～H27.3月平均)	2.94	3.42	1.93
平成27年度 (H27.4月～H28.3月平均)	3.52	3.98	2.57
平成28年度 (H28.4月～H29.3月平均)	3.99	4.50	2.94

図-1 サイクルポートマップ



4. 積極的なPRで 利用を促進

「ももちやり」はさまざまな企画とタイアップし、話題づくりにも積極的に取り組んできました。

代表的なものとして、ファジアーノ岡山FCと岡山シーガルズのチームカラーにラッピングした特別仕様の「ももちやり」を導入した応援企画や、人気スポーツ漫画のイラストをポートや自転車に施し、スタンプラリーをする観光企画とのタイアップがあります。ファジアーノ岡山FCと岡山シーガルズ仕様の自転車は、現在も他の自転車に混ざって貸し出しをしていますので、「ももちやり」を利用の際は、運が良ければ出会うことができるかもしれません。

5. 今後について

現在、平成31年度から始まる2期目の運営に向け、今までの施策評価を行うとともに、課題の洗い出し等を行っているところです。

これからは、「ももちやり」を持続可能性のある安定した事業とし、街の賑わいに繋げていくことで、岡山市にとってなくてはならない移動手段となるよう事業内容を工夫していきたいと考えています。

写真-1 ラッピング自転車



1. 自転車との出会い

「地球の友・金沢」は地域の環境グループです。1997年、環境教育を学ぶためにドイツ・オランダ・スイスを訪問した際に、「自転車が環境に良い乗り物だとしても、交通環境が整っていないければ誰も自転車に乗らない」、ドイツでの担当者の発言から交通が環境と密接なつながりがあることに気づかされました。自転車道整備は環境のことを考えて、計画的に行われていたのです。

図－1 交通環境の基本的考え方



また交通についての考え方（図－1）は、人を中心に置いて、どんな時でもあらゆる交通手段を自由に選べる安全な環境になるよう「まちづくり」から考えているとのことでした。日本でも自転車を一つの交通手段として位置づけ、安全走行のために自転車道整備が大切だと思いました。

2. 「自転車・歩行者安全マップ」作り

金沢市は戦災に遭っていません。歴史と文化の香る街である反面、曲がりくねった道や狭い道が多く残っています。2000年「スイス交通と環境」の代表マティアス・ツィンマーマン氏を講演に招いた際、金沢市内を自転車で一緒に走りました。道路環境が自転車通行を妨げている一因であるとの彼の指摘を受け、翌年からチューリッヒの自転車地図を手本に、市内の道路状況を調査し始めました。

金沢で一番多く自転車に乗っているのは高校生です。そこで市内10校の高校を選び、約1,300名の自転車通学の高校生と200名の市民を対象に、市内のどこが安全で、どこ

が危険と感じているかを調べました。こうして生まれたのが「金沢自転車マップ」（図－2）です。

この調査で気づいたことがあります。長距離の自転車通学をしている生徒と短距離の生徒では、道路についての見方が違うことでした。短距離の生徒が細部にまで注意を払い危険な道とそうでない道を色分けしているのに対して、長距離通学の生徒はほとんどの道路を安全と感じているのです。後日、その生徒と一緒に通学路を走って見ましたが、中にはとても危険な箇所もありました。生徒の話では、「毎日通学する道路を危ないと思っていたらとても走れない」というのです。

図－2 「金沢自転車マップ」と「自転車・歩行者安全マップ」



この地図の後に国土交通省金沢河川国道事務所と協働で、2002年から新たな地図作りの調査が始まりました。市内の中学校区を単位として複数の小学校と一つの中学校を選び、児童・生徒一人ひとりに用意した白地図に各自の通学路や普段利用している道を危険かどうか色分けして記入、さらに危険と感じる理由も書いてもらいます。調査の取りまとめはPTAなど地域住民に協力してもらいます。そうすることで、地域住民の道路や交通に対する関心が深まるからです。こうして完成した地図「自転車・歩行者安全マップ」（図－2）を、児童・生徒の全家庭に配布しました。

この調査は地図が完成して終わりではありません。大事なのは、多くの子どもたちが危険と指摘したところを改善することです。そのためにPTAとの話し合いを経て、改善策を行政機関（国・県・市・警察）に提案し、毎年、行政機関とPTAの意見交換会を開催しました。おかげで多くの箇所が改善されました。その中には少額費用で改善できるものもあれば、利用されていない横断歩道橋を撤去するなど、かなりの時間と費用がかかるものもありました。

3. バス専用レーンに自転車を走らせる

中には、大がかりな社会実験の後に改善にこぎつけた所もあります。金沢市内の国道359号線（旧159号線）浅ノ川大橋から山の上交差点までの1kmの区間は、歩道が狭いにもかかわらず自転車通学通勤者が多く、車道では右側通行と左側通行の自転車が入り乱れて走っている状態、歩道では自転車と歩行者の事故も起きていました。そのため、環状道路の開通後、この道路の車両通行量が減れば何とか改善したいと考えていました。道の拡幅はできないので、私たちはドイツやスイスのように、バスレーンに自転車を走らせることを提案しました。日本では初めての試みです。

しかし、自転車の並走などで公共交通に遅れが出ては困るとのことで、バスレーンの左端に、自転車が左側通行を守って走るための「自転車走行指導帯」を設置しました。警察庁の許可を得た3ヵ月間のこの社会実験は、学識者、地元住民、学校関係者、バス事業者、行政関係者、警察からなる協議会の下に実施しました。

社会実験初日、自転車が左側通行だということを初めて知ったという生徒もいましたが、ほとんどの自転車通学の高校生が見事に車道左端を左側通行していました。一般の人の中には車道を走るのが怖いという方もいましたが、「自転車走行指導帯」が色分けされたことにより、車の幅寄せが少なくなり、自転車にとっては路面がフラットな上に、行く手が開けて走りやすくなりました。ドライバーからは自転車の通行位置が認識され安全になりました。歩道の歩行者にとっては前後から自転車が走ってくるものがなくなり、安心して歩けるようになりました。その後さらに3ヵ月の社会実験を経て、本格実施となりました。

この協議会では、バスの定時性が守られないとの発言がありました。実際調査したところ、ほとんど遅れがないことがわかりました。また、他の地域で「自転車走行指導帯」整備済みの所でも「狭くて危ない」との意見もありましたが、後に徳島大学の山中英生教授の研究室で調査したところ、整備路線全体では、自転車事故が整備前の42%に減少したことが明らかになっています（参考文献：小島拓郎，三国成子，山中英生：「地区内街路における自転車走行指導帯の事故低減効果の分析」，土木計画学研究・講演集，No.52，2015）。印象や憶測に惑わされることなく調査することが大切だと実感しました。

4. 市民だけでは 自転車利用環境の改善はできない

バスと自転車の共用レーン設置をきっかけに2011年、

学識者・道路管理者（国・県・市）・警察で構成する「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立されました。自転車に関してはそれぞれの道路管理者と警察との情報交換が重要であり、調査にも警察からの事故情報が役立ちます。各担当者が相互に情報交換できる関係と、住民参加での手法を見出したことがその後の成果につながっています。なお、住民参加で自転車走行空間整備について協議する場合、いくつか配慮が必要です。参加住民として、役職のある住民の他に、その地域の困りごとに直面している住民、たとえば交通弱者である子どもや高齢者の声が重要です。国道359号線の社会実験の協議会では、小中学校の児童・生徒を調査した「自転車・歩行者安全マップ」が反映されています。他にもその地域を通るバスなどの交通事業者や通勤通学者、特に自転車通行に関する協議の場合は自転車利用者を入れることが必要です。また議論の進め方としては、歩行者・自転車・車のそれぞれの立場に考慮しウィンウィン（Win-Win）の関係を目指すこと、行政は市民に対してわかりやすい資料・データを準備することが重要です。

5. やりやすい所ではなく、 市民の困っている所に手をつける

バスと自転車の共用レーンの国道359号線でも、その後に「自転車走行指導帯」を設置した金沢市中央小学校周辺的生活道路でも、多くの市民から改善を望む声がありました。道幅も広くなく、100%安全になるわけではありませんが、自転車の車道左側通行が増加し、ドライバーの注意が自転車に向くことによって、車のスピード抑制と事故減少の点では効果が大きいです。

6. 自転車のことだけを考えては 上手くいかない

図-1のような環境を実現するには「まちづくり」の視点が大切です。そのためには自転車の位置づけと教育も必要です。自転車は単なる道具ではなく、自転車に乗る技術を身につけることは社会性を身につけることでもあると、デンマークの友人が述べていました。そのためにも年齢に即した教育方法が確立されなければならないと思います。たとえば、3～5歳までに自転車に乗る楽しさや他者への思いやり、他者への配慮ができるゲームを経験するとか、日本の道路交通法に照らしてみても13歳までには自転車で車道走行するのに必要な知識と技術を身につけることが必要です。それが今後の課題になると思います。

1. 都市部における駐輪場問題の社会的背景

近年、日本の都市部の駅や商業施設周辺における、駐輪場不足を原因とする放置自転車が社会問題化しています。放置自転車は、歩行環境の悪化、災害対応・救助など緊急を要する活動の阻害、都市機能の低下、街の景観を損なうなど、さまざまな点が問題視されています。このような問題を解決するために駐輪場の整備は必要不可欠ですが、都市部の駅周辺では駐輪場用地の確保が非常に困難な状況となっています。

本稿では、省スペースで高収容かつ利便性に優れた機械式地下駐輪場の開発経緯や設置事例等について紹介します。

2. 機械式地下駐輪場『エコサイクル®』の開発経緯

エコサイクルは、『地上に文化を、地下に機能を』というコンセプトのもと、永年にわたり培ってきた当社の独自技術「圧入工法」の粋を集めて完成させた機械式の地下駐輪場です。目的地の直近に設置することで、効率的で利便性の高い駐輪環境を実現するエコサイクルは、歩道や広場から駐輪自転車を一掃し、地上にアメニティ溢れる文化的な空間を創り出します（図-1）。

図-1 設置イメージ



3. エコサイクル®の概要

エコサイクルは、直径約8m、深さ約12mの地下空間に、204台の自転車を全自動で収容するコンパクトな機械式地下駐輪場で、駐輪場用地の確保が困難な都市部などにおいて、効率的に自転車を収容可能です。自転車は人が入ることのない地下空間に収容されるため、盗難・いたずらの心配はありません。また、入出庫処理能力が高い（最短7.8秒）ため、品川駅港南口から徒歩数分の都市公園内に設置した事例においても、朝晩のラッシュ時に混雑することはありません。地上には周囲の景観と調和するデザインのコンパクトな入出庫ブースのみを設置するため、公園機能を阻害しないのも特長です（図-2）。

図-2 エコサイクル透視図



4. 今後の取組み

駐輪場整備において、駅前等にまとまった用地が確保できないことが都市部特有の問題となる一方、自転車活用推進法の施行やシェアサイクルの普及拡大など、自転車の利用は今後益々拡大していきます。

エコサイクルは、駐輪場用地の確保が困難な都市部を中心に、現在全国20ヵ所、52基（総収容台数9,773台〔地上式を含む〕）が稼働しています。今後は駐輪場としての用途に加え、シェアサイクルのポートや、複数箇所の駐輪場との連携運用など、時代のニーズに先駆けた提案を行い、放置自転車対策や自転車を活用したまちづくりに貢献していきます。

1. 世界の自転車政策の進展

本稿では、筆者が長年調査研究してきた欧米先進国の自転車政策や自転車計画の進化について、わが国でも教訓にできそうなものを中心に整理して述べるものとします。一口に欧米先進国の自転車政策と言っても、欧州は環境・健康の側面が強いのにに対して、米国は医療費削減など経済財政の実利的な側面が強いなど、欧州と米国では異なります。米国は国レベルで得られる利益が多いとみて、自転車政策に巨額の予算が拠出されています（2016年度の連邦予算で約8億6千万ドル、約950億円の自転車歩行者のハードソフト施策予算。米連邦交通省資料）。また、欧州では国により自転車政策の強弱や環境が異なり、その結果、オランダ、デンマーク、ドイツは自転車の分担率が高いのに対して、英国やフランスなどは低い状況です。これに加えて、南半球のオーストラリアやニュージーランドも早くから国民の幸福度の観点から自転車政策に取り組んでいます。本稿では、主として欧米を中心に可能な限り比較しながら、紹介するものとします。

2. 先進国の自転車計画の策定

国の自転車政策の内容を知るには、国レベルの自転車計画を見るのが一番であり、その策定状況は表の通りです。

欧米先進国でも、もともと自転車政策は自治体レベルで行われていましたが、これら自治体レベルでの自転車政策では、広域のネットワークの形成や交通安全施策、さらに、地球環境、健康増進など国全体の諸課題に対する対処に限界が見られたため、国レベルで自転車政策が本格的に開始され、展開されるようになったと理解されます。そして、本格的に国が自転車計画を策定するに至ったのは1990年代に入ってからであり、オランダ、オーストラリアおよび米国が1990年代前半に、後半に英国も開始しています。ドイツは連邦レベルで1990年代に地方の自転車優良都市の表彰、自転車政策のあり方調査などの方策を講じていましたが、地方での自転車政策が進展しなかったためか、2002年になって国レベルの計画を策定して国が本格的に取組みを開始しました。これに、オーストリア、ノルウェー、フランスなどが続き、2010年代になって、フィンランド、ポルトガルなどが続々と策定し、さらにデンマークなどの自転車先進

表 外国の国レベルの自転車計画の策定状況（策定年の順）

オランダ	1990年「自転車マスタープラン」制定 2000年自転車施策は国から、自治体でつくる自転車協議会に移行
オーストラリア	1993年「国家自転車戦略」を制定 1999年（1999-2004）、2005年（2005-2010）、 2010年（2011-2016）改定
米国	1994年連邦政府「国家自転車・歩行者調査」と 自転車政策推進のISTEA法（1992-97）、TEA21法 （98-03）、SAFETEA法（04-09）、MAP21法案を 連邦が制定
英国	1996年「国家自転車戦略」策定 2005年体制改定
ドイツ	2002年「国家自転車計画 2002-2012年」 2012年「国家自転車計画2020」策定
ノルウェー	2003年「国家自転車戦略2006年-2015年」策定 2013年の国家交通計画（2014-2023年）中で自 転車戦略策定
ニュージーランド	2005年国の「歩行者自転車利用促進計画」策定
オーストリア	2006年「自転車マスタープラン」策定 2011年改訂（2011-2015年）
フランス	2007年「国家自転車計画」策定 2014年交通行動実施計画（ソフトな交通手段～ 歩行者自転車）策定
フィンランド	2012年「国家歩行者自転車戦略2020」策定
ポルトガル	2012年「国家自転車計画2013-2020」策定
ハンガリー	2013年「国家自転車構想2014-2020」策定
チェコ	2013年「国家自転車戦略2013-2020」策定
スロバキア	2013年「国家自転車・マウンテンバイク戦略」 策定
デンマーク	2014年「国家自転車戦略～自転車でデンマーク を～」策定、1990年代に開始
スウェーデン	2014年「自転車安全利用戦略」策定
（参考）日本	2018年自転車活用推進計画策定予定

出典：古倉「実践する自転車まちづくり」学芸出版社 pp234-239、ヨーロッパサイクリスト連盟資料及びドイツ連邦政府資料等に基づき、筆者作成。

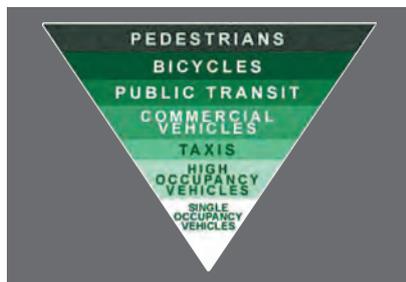
国も本格的な国レベルの計画を策定しています。これらは、自転車政策が国レベルでの重要な施策課題の有効な解決方策であるためですが、それ以上に、たとえば2012年のドイツの計画では、2002年の計画に比べて国の分担率の目標値や予測値を大幅に下方修正し（27%から15%）、2014年のデンマークの計画では、自転車の分担率が低下傾向にあり、自転車施策推進の必要性を強調するなど、自転車政策に頭打ちまたは成熟化の傾向に対する国レベルでの強力なテコ入れとも受け取れます。それに遅れて我が国では自転車活用推進法により国レベルでの活用推進計画策定の義務化がなされましたが、2018年の策定予定で、世界の先進国として、自転車計画が出そろったあとの最後の策定になります。各

国での取組みや経験、知見を活かせる一方で、その分余計に英知を結集し、高いレベルの計画が期待されます。日本が自転車先進国の仲間入りができるかは、自転車を自動車よりも上位に置く等の明確な方向を示して、地球環境や健康、コンパクトシティなどで有効な具体策を構築できるかにかかっています。

3. 自転車の位置づけの重要性 ～他の交通手段との関係～

上記各国の自転車計画を見ますと、目立つのが自転車の利用促進のスタンスや自動車との優劣関係の設定です。ここが明確でないと、いくら立派なまたはアイデア豊富な各論の施策を工夫・立案しても、実施段階で効果を発揮できない可能性が高いと言えます。たとえば、自転車走行空間を既存の車道に確保する場合に、自動車が優先であるとすれば、空間に余裕のある場合または渋滞を起こさない場合に限りコンセンサスが得られますが、これではネットワークの十分な連続性や快適性の確保は難しいと思われます。具体的には、ポートランドの自転車計画では、グリーン度の観点から図のような優先順位が設定されています。1

図 交通手段の優先順位



出典：米国ポートランド市自転車計画p21

人乗りの自家用車は最低の順位になっています。このような交通手段の序列を明確に出して、自転車を自動車以上に優位に位置付けることは多くの国が計画の基本方針として明確に出しています。各国の計画では、自転車をクルマより同等以上に優先して利用促進を図るという方針のもと、自転車の分担率を引き上げる目標数値が設定され、これに伴い自家用車の分担率の削減が多く見られます。ここが重要なポイントです。我が国の地方の自転車計画などを見ると、自動車から自転車に転換する方針や目標数値の設定などがいまいで、その結果、総論が貧弱です。効果的な自転車活用の推進のためにはこれらの明確化が必要です。

4. 自転車走行空間の進化と 自転車駐車空間の遅れ

自転車の位置づけは、1990年のオランダの自転車計画で自動車から自転車への国の転換目標を設定するなど、欧米の先進国や都市では自動車の削減と自転車の増加の数値目

標の設定で、その分走行空間の転換が進み、量的な整備が大幅に進展したと理解されます。しかし、最近の傾向は、単純に走行空間を量的に整備しても、安心感や快適性などの質的向上が提供されないと一般の自転車利用者の利用は伸びません。1,500km余の自転車ネットワークを整備しつつあるポートランドの自転車計画でも、仮に自転車レーンがあっても、多数の市民を自転車に引きつけるには安心感を増加させる必要があるとしています（同計画p11）。

(1) 米国の自転車走行空間の進化

このため米国では、次のような恐怖感が少なく、安心感のある走行空間の整備を進めています。

写真-1 緩衝帯（ゼブラ）付き



写真-2 専用レーン自動車左折時一時停止義務（停止線）



写真-3 センター付近に大きな標示



写真-4 緩衝帯（ゼブラ）と駐車帯付き



出典：1・2ニューヨーク市資料、3・4北米調査団2015年写す

すなわち、いずれも自転車利用者の自動車との空間的間隔を取るなど安全と安心を高める工夫がなされています。1990年代米国では車道は歩道よりも安全性が高いとして車道での共用による走行空間ネットワークが進められましたが、現在では、専用空間の設定、さらに安心感の醸成を目指すようになった点では相当の進化が見られると言えます。

(2) ヨーロッパの自転車走行空間

これに対して、ヨーロッパでは、次のような快適性を中心にした走行空間の整備が進行しています。

写真-5 1台幅のレーン



ドイツ・キール
歩道と同一レベルで
1台が走行できる幅

写真-6 2台幅のレーン



オランダ・ユトレヒト
会話をしながら
2台の並走が可能幅

写真-7 3台幅のレーン



デンマーク・コペンハーゲン
2台の自転車の並走と
これの追越し可能
または大量の自転車交通の処理が
可能な幅

出典：欧州調査団2017年写す

すなわち、ドイツでは従来のように1台幅（1.5～2m）の専用空間で自転車を単に安全に走行させるものですが、これがオランダでは、会話をしながらの2台の並走でも安全性と快適性が確保できるよう、たとえば、アムステルダムでは主要な自転車道を対象に2台分の幅（2～2.5m）を確保する計画を進め、さらにコペンハーゲンでは、この並走する自転車を追い越すまたは大量の自転車交通を渋滞なく処理する3台分の幅（2.8～4m）を幹線自転車道の8割に確保する目標で整備をするなど、ドイツからオランダさらにデンマークへと順により高い質の走行空間への進化の過程をたどっていると理解されます。

(3) アメリカとヨーロッパの走行空間の違い

走行空間に関し、米国では一般的に自動車空間との間にゼブラなどの緩衝帯を設置する程度ですが、欧州は自動車車線を減らして進化の段階に応じた幅員の専用空間を整備し、安心と快適性を確保することにより、自転車利用を一層促進するものです。この違いの由来は、自動車社会の米国では、道路交通法は州法ですが、ほとんどの州で「自転車は車道上で自動車と同等の権利を有し、義務を負う」という趣旨の規定があります。これは、自転車の位置づけが自動車と車道で対等であり、自転車の走行空間を確保する場合も、対等の位置にある自動車の権利も尊重する必要上、一定の限界があるためと考えられます。これに対してヨーロッパでは、ロンドンの自転車計画（自転車革命）で、「都市内で最も優先すべき交通手段」とするなど、明らかに自動車よりも優位な位置づけを与えることで、自動車車線を広く削減し、自転車空間に転換しています。

我が国では、国のガイドラインに従った自転車走行空間の整備が進められており、量的な整備がこれからという段階ですが、欧米では、すでに量的な整備がかなり進み、今後は安心感や快適性という質的な充足を図る時代に達して、量から質への進化が見られ、さらにこの質も欧州では順次高度化しつつあると理解できます。自転車と自動車の位置づけの差異が走行空間の進化の差につながっています。

(4) 自転車駐車空間の立ち遅れ

米国では、まちじゅうの駐輪需要のある箇所に分散して駐輪空間が設けられ、これが自転車による来街や来店を大きく促しています。欧州も同様にまちじゅうに設けられて

いますが、大きく異なる点は、中心市街地やシティセンターにより多くの駐輪空間が設けられ、平日の昼間でも中心市街地に人々が集まる大きな誘因です。一方で、自転車駐車施策が一番遅れているのはコペンハーゲンで、駅前などへの放置が大量に見られ、市民の満足度の最も低い項目が駐輪空間です。オランダでは一部に放置は見られるものの、大量の駐輪需要に追いつくための駐輪空間の確保に施策の重点が移り、ユトレヒトでは単体の駐輪場としては世界で一番収容能力の大きい1万2千台収容の駐輪場を設けるなど駐輪空間の整備が進んでいます。ドイツは、駐輪空間の需給はそれほど逼迫せず、駐輪空間に余裕があります。このように自転車利用促進策の進化が進んでいるところほど、反対に自転車駐車空間の遅れが見られます。これを見ると、我が国では駐輪対策が先行し、逆に自転車利用促進策が遅れた感を強くし、考えさせられます。

5. まちづくりと自転車

さらに、まちづくりと自転車との関係についてみると、欧州と米国ではかなり違いが見られます。すなわち、フローニンゲン（蘭）、ユトレヒト（蘭）、オルデンプルク（独）などでは、まちのサイズは、シティセンターに自転車で到達できる範囲を考えており、これを拡大する必要がある時は、より遠距離でもまちのシティセンターに迅速に到達できる自転車のスーパーハイウェイ（コペンハーゲン）などの自転車道を整備するなど、まちづくりと一体なものとして自転車を考えます。新しい開発は、まず最初に自転車の利用が可能かを見たうえで推進するかどうかを判断する（フローニンゲンのThe Bicycle Comes Firstはこの意味）などです。米国では既存の拡大したまちを所与のものとして、これに合わせて自転車走行空間を整備します。自転車はまちの移動手段として活用され、貢献はしますが、一体のものではありません。米国ではまちが郊外まで広がり、長い自転車空間ネットワークとなっています。今後、ヨーロッパ型のコンパクトな自転車まちづくりを進めるべきです。

6. 我が国の自転車政策との関係

我が国は欧米とは別である、と考えることは早計です。現状は走行空間ネットワークの整備が推進され始めたばかりですが、今後は我が国でも、このような各国の走行空間の質などの進化に対応できるような自転車政策をあらかじめ考え、自転車の位置づけ、利用促進の基本的方向などを自転車活用推進計画に明示しておく必要があります。

7

自転車駐車場整備センターの中期計画について

(公財)自転車駐車場整備センター

1. はじめに

(公財)自転車駐車場整備センターは、昭和54年に設立され、地方公共団体の依頼に基づき、鉄道駅周辺において自転車駐車場の建設と管理運営を行ってきています。これまでに約80万台分の駐車場を整備してきており、放置自転車対策の主要な担い手としての役割を果たしてきたところです。この間、全国の放置自転車の台数はピーク時の約99万台から約8万台までに減少するなど放置自転車の実態は大きく改善されましたが、駅周辺だけでなく商店街等のまちなかにおいても依然として放置自転車は存在しています。一方、これまでに整備されてきた自転車駐車場については、老朽化への対応や、電動自転車など最近の利用ニーズを踏まえたリニューアルが必要となってきました。このような状況を踏まえ、当センターでは平成28年5月に「中期計画」を策定し、「量から質」への転換に対応した自転車駐車場の整備・管理運営に取り組んでいるところです。

2. 建替え・リニューアル

老朽化した駐車場施設について、建替えによる耐震性の確保、外壁の塗替えなど建物の長寿命化に加え、コンベアや防犯カメラの設置、大型の自転車に対応した駐車スペースの新設など利用者の安全性、利便性の向上に向けた対応を併せて実施しています。建替え・リニューアルは、これまで地方公共団体が所有している施設について当センターが実施する事業も行っています(写真-1)。

写真-1 リニューアルの例(武蔵野市)



整備前

整備後

3. まちづくりと一体となった整備

都市部の限られた空間において自転車駐車場を確保するため、再開発ビルの中への設置や、公共施設との複合的な整備、民間の自動車駐車場の上部空間の活用などに取り組んでいます(写真-2、3)。

写真-2 共同集配センターとの複合整備(武蔵野市)



写真-3 自動車駐車場の上部空間の活用(奈良市)

1階：自動車駐車場
2階：自転車駐車場

自転車専用スペースの様子

4. 調査研究等

自転車利用とまちづくりをテーマとした講演会の開催や、調査研究を行っています。自転車に関する先進的な取り組みを紹介する「自転車まちづくり事例集」をホームページで公開していますので、ご活用いただくと幸いです。

<https://jitensha.jp/investigation/>

5. おわりに

以上、当センターの取り組みの一端をご紹介させていただきました。当センターの事業は、整備計画の作成から設計、建設、さらには運営、維持管理までを一貫して手がけており、地方公共団体の財政負担と管理運営の手間の軽減を実現できるシステムです。「自転車活用推進法」が施行され、今後、自転車の活用推進に向けて様々な施策展開が求められる中、自転車駐車場の整備と管理運営のノウハウを活かして、当センターの役割をしっかりと担っていく所存です。