
調布市自転車等対策実施計画 改定版



令和3年3月

調 布 市

目 次

I	計画の概要	1
1	自転車利用をとりまく現状	
(1)	自転車保有台数の推移	1
(2)	短距離移動における利便性	1
(3)	健康面での有用性	1
(4)	災害時における自転車活用	2
(5)	自転車活用推進法の施行	2
(6)	調布駅周辺の開発（京王線の地下化及び各種開発）	2
2	調布市の自転車等対策の取組	
(1)	自転車等対策総合計画の策定	3
(2)	自転車等対策実施計画の策定	5
(3)	自転車ネットワーク計画の策定	5
(4)	放置自転車対策の効果	6
3	自転車等対策実施計画の位置付け等	
(1)	調布市基本計画における位置付け	7
(2)	計画期間	8
(3)	計画の対象区域	8
(4)	計画の対象者	8
(5)	計画の基本的な考え方	8
(6)	4つの施策と課題解決に向けた26の計画	9
(7)	計画の事業化スケジュール	10
(8)	早急な対応を要する課題に対しての一体的な取組	11
II	計画の実現に向けての4つの施策	12
1	恒久的な駐車施設の設置	
(1)	既存の自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用	12
	計画1 長期賃貸借契約の締結	
	計画2 定期借地権の活用	
	計画3 土地の購入	
	計画4 既存施設の立体化	
(2)	オープンスペースへの自転車等駐車施設の設置	18
	計画5 生産緑地の活用	
(3)	連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置	20
	計画6 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置検討	
2	関係者による自転車等駐車施設の設置推進	
(1)	鉄道事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力	21
	計画7 鉄道事業者との自転車等駐車施設設置の協議	
(2)	民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進	23
	計画8 補助制度の拡大	
	計画9 補助対象施設の制限緩和	
(3)	商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応	26
	計画10 施設所有者の附置義務強化	
	計画11 附置義務対象施設の拡大	
	計画12 商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議	
	計画13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討	
3	施設の運営管理の適正化	28
	計画14 市内全施設の有料化	
	計画15 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入	
	計画16 無人式24時間管理システムの導入検討	
	計画17 満空情報システムの導入検討	

4	既存対策の改善・再構築	
	(1) 放置禁止区域の拡大	37
	計画 18 駅から半径約 200m 以内の路地を放置禁止区域に指定	
	(2) 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車施設利用に関する情報提供	39
	計画 19 撤去活動の曜日、時間帯及び実施エリアの拡大	
	計画 20 集中的撤去に向けた保管場所の確保	
	計画 21 施設利用に関する情報提供	
	(3) 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	41
	計画 22 保管料金の見直し	
	計画 23 返還日/時間帯の見直し	
	(4) 利用・駐車マナー啓発	43
	計画 24 自転車の利用に関するパンフレットの作成・配布	
	(5) シェアサイクルの活用等	45
	計画 25 サイクルステーションの拡大	
	計画 26 市民を対象とした利用促進等	
Ⅲ	実態調査を踏まえた各駅における自転車等駐車場の施策の方向性	47
	(1) 仙川駅	48
	(2) つつじヶ丘駅	52
	(3) 柴崎駅	56
	(4) 国領駅	59
	(5) 布田駅	62
	(6) 調布駅	65
	(7) 西調布駅	69
	(8) 飛田給駅	73
	(9) 京王多摩川駅	76
Ⅳ	計画の実現化に向けて	79
	(1) 事業化プランの策定	79
	(2) 駅周辺の開発事業にともなう自転車等駐車施設設置への取組み	79
	(3) 自転車活用推進計画の策定	79
	(4) 調布市による計画推進の先導と関係者の緊密な連携・協議、協働	79

I 計画の概要

1 自転車利用を取り巻く現状

(1) 自転車保有台数の推移

自転車は、私たちの日常生活の中で最も身近な乗り物のひとつで、通勤、通学や買い物、レクリエーションなど多目的に利用されており、その利便性だけではなく、環境にやさしい交通手段として注目されています。

日本における自転車保有台数は増加傾向にあり、約 7,000 万台と自動車保有台数と同程度となっています。

(2) 短距離移動における利便性

5 km 程度の移動では、最も素早く移動できる交通手段とされています。

また、自宅から駅、商業施設等まで、比較的ドアツードアで移動でき、手軽で効率的に移動できる交通手段であり、とても利便性が高い移動手段です。

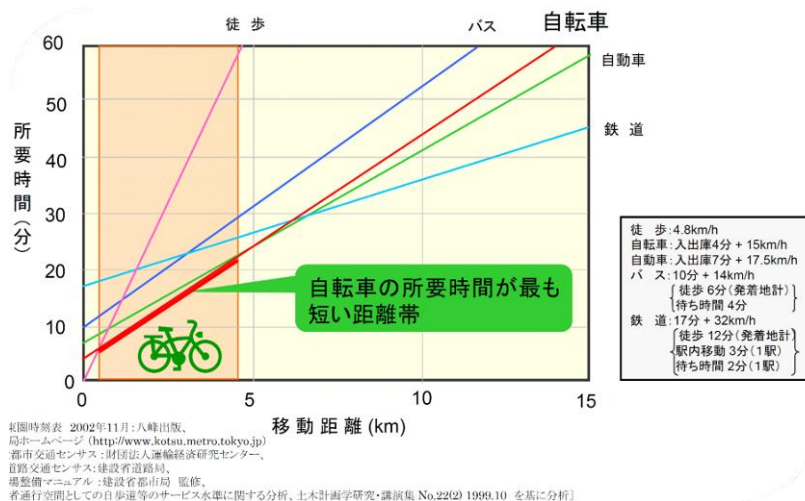


図 1 既存駐車施設の立体利用

出典：第 32 回総合的交通基盤整備連絡会議資料 (H24.1, 国土交通省)

(3) 健康面での有用性

交通手段として自転車を活用することで、日常の生活の中で無理をせず運動することが可能と考えられます。

また、日々の移動を自家用車から自転車に転換するだけで、新たに運動する時間を設けずに、健康増進につながるメタボリック症候群の解消や生活習慣病の予防に役立つことが、確認されています。

(*1) 株式会社シマノ「自転車でメタボリック症候群を解消 社内実験結果 (2008 年)」

3 箇月間の自転車運動を行った結果、6 名平均の体重と体脂肪率がダウンした。

(4)災害時における自転車活用

近年は、震災をきっかけに日常的にも自転車を利用する人が増えています。災害時における公共交通網のストップや、自動車の避難渋滞時に、自転車は比較的スムーズに移動でき、災害時の有用な交通手段となっています。

(5)自転車活用推進法の施行

環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっています。このため、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行され、自転車の活用について、国において総合的・計画的に推進していくことを進めました。

調布市においても、自転車活用推進法に基づく自転車の有効活用に向けた各施策を計画的・段階的に実施していきます。

基本方針	以下の施策を重点的に検討・実施 ①自転車専用道路等の整備 ②路外駐車場の整備等 ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨国民の健康の保持増進 ⑩青少年の体力の向上 ⑪公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援
自転車活用推進計画	・政府：基本方針に即し、 計画を閣議決定 し、国会に報告 ・都道府県・市区町村：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める
自転車活用推進本部	・ 国土交通省に、自転車活用推進本部 を設置 ・ 本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚 とする
自転車の日・月間	・ 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする
附則で定められた検討事項	・自転車活用推進を担う 行政組織の在り方の検討 ・ 必要な法制上の措置 ・自転車の運転に関する 道路交通法違反行為への対応の在り方 ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の 損害賠償保障制度

出典：自転車活用推進法の施行について（国土交通省）

(6)調布駅周辺の開発(京王線の地下化及び各種開発)

平成24年8月に、京王線の柴崎駅～西調布駅間の約2.8kmの区間と相模原線の調布駅～京王多摩川駅間約0.9kmの区間の地下化が実現し、踏切18箇所の解消・南北交通の円滑化・駅周辺の民間開発などにつながっています。

また、地下化によって創出した京王線の鉄道敷地には、商業施設のほか、公園・自転車等駐車場・緑道・生活道路等を段階的に整備することで、まちの魅力や回遊性の向上につながっていきます。

2 調布市の自転車等対策の取組

(1) 自転車等対策総合計画の策定

調布市では、放置自転車等の課題を解決するため、平成 18 年 3 月に自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律^(*)に基づき、調布市自転車等対策総合計画（以下「総合計画」という。）を策定しました。

総合計画においては、4つの重要課題を設定し、4つの基本方針を定めています。

(*) 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」

（自転車等の駐車対策の総合的推進）

第五条第一項 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

（総合計画）

第七条第一項 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画を定めることができる。

【重要課題】

① 自転車等駐車施設の確保

自転車等駐車施設の不足が放置自転車等発生のおおきな原因と考えられることから、自転車等駐車施設の新設に取り組むことが必要です。

また、既存の自転車等駐車施設は、民地などを借用した駐車施設や平面式のものが多く、長期的な維持・確保という観点から不安定な状況と言えることから、既存の自転車等駐車施設を恒久的に維持・確保していく対策に取り組むことが必要です。

② 自転車等駐車施設設置に対する関係者の協力

市内各駅周辺の自転車等駐車施設は、調布市が中心となって設置し、運営・管理していますが、今後は、鉄道事業者や自転車等駐車需要を大量に発生させる大規模施設設置者等が自転車等駐車施設設置への取り組みに対し、これまで以上に協力していくことが求められます。

また、市の財政事情が厳しさを増していく中、これからは民間駐車施設事業者による民間自転車等駐車施設の設置拡大を推進していくことが必要です。

③ 自転車等駐車施設の運営・管理の見直し

自転車等駐車施設利用者が受益者として、必要な使用料を負担してサービスを楽しむことが適当、公平であり、その事が民営の自転車等駐車施設事業が成立する事業環境の要となる条件であることから、より一層自転車等駐車施設の有料化を促進していく必要があります。

また、公共交通などとの役割分担の適正化、自転車等駐車施設利用の適正化の観点から、自転車の秩序ある適正な利用に向けた取り組みが必要です。

④ 既存の自転車等対策の再点検

調布市では、条例などに基づき、総合的な自転車等対策を実施していますが、まだまだ改善すべき箇所があります。

これまで実施してきた自転車等対策の制度・仕組み、諸活動などについて、改善・見直しの余地がないか総合的な再点検を行い、より効率的で効果的な自転車等対策に再構築していく必要があります。

【基本方針】

① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進

関係者と協働を図りながら、今後新たに設置が必要となる恒久的な自転車等駐車施設の確保とともに、既存の自転車等駐車施設を恒久的に維持・確保するための対策を推進していきます。

② 関係者による自転車等駐車施設の設置推進

大量の自転車等駐車需要に対しては、関係者が駐車施設を自ら設置したり、あるいは駐車施設の設置への取組に対し、積極的な協力を行っていくことを原則とします。

これらの駐車施設でカバーしきれない駐車需要などに対しては、民間駐車施設事業者による民営の自転車等駐車施設で対応していく視点を導入していきます。

③ 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進

自転車等駐車施設利用については受益者負担の考え方を基本に、今後より一層自転車等駐車施設の有料化を促進していきます。

また、公共交通などとの適正な役割関係を実現するとともに、自転車等駐車施設の適正な利用を推進していきます。

④ 既存の自転車等対策の改善・再構築

調布市がこれまで取り組んできた既存の自転車等対策に関する制度・仕組み、諸活動などについて、改善・見直しの余地がないか総合的に再点検を行い、より効率的で効果的な自転車等対策に再構築していきます。

(2)自転車等対策実施計画の策定

さらに、自転車等対策を推進するため、調布市自転車等対策実施計画（以下「実施計画」という。）を策定し、総合的な対策を実施することにより、課題の解決を図っていきます。この計画は、平成 18 年 3 月に策定した総合計画によって示された総合的な自転車対策等のあり方、実施すべき対策の基本的な方針に対して、各対策の具体化、実現化に向けて重点的に取り組む対策を絞り込み、事業化を図るための計画を明らかにしたものです。この実施計画は平成 20 年 3 月に策定してから 12 年が経過しており、その中で駅周辺の自転車等駐車場の整備状況や放置を含む自転車の利用状況等が大きく変化したため、改めて本実施計画の進捗状況を再確認、再検討し、時点修正を図るなどの計画の見直しを図ることといたしました。

(3)自転車ネットワーク計画の策定

調布市では平成 28 年度に調布市自転車走行空間検討調査を実施し、自転車利用に関わる基礎データの整理や地域概況の把握等を行い、平成 29 年度には、市民の意見を反映した計画にすることを目的として、市民参加の手法を用いて市民との意見交換を行いました。

上記の調査結果及び市民参加によっていただいた市民意見を基に、調布市内における良好な自転車通行環境を実現するための自転車通行環境ネットワーク形成に向け、自転車ネットワーク路線及び整備形態の選定や個別路線の詳細な構造検討等を行い、「調布市自転車ネットワーク計画」を平成 30 年 11 月に策定しました。

計画の期間は、令和 4 年度（2022 年度）までの 5 箇年をⅠ期、令和 5 年度（2023 年度）から令和 9 年度（2027 年度）の 5 箇年をⅡ期、令和 10 年度（2028 年度）以降をⅢ期とし、各期の終わりに見直しを図ります。

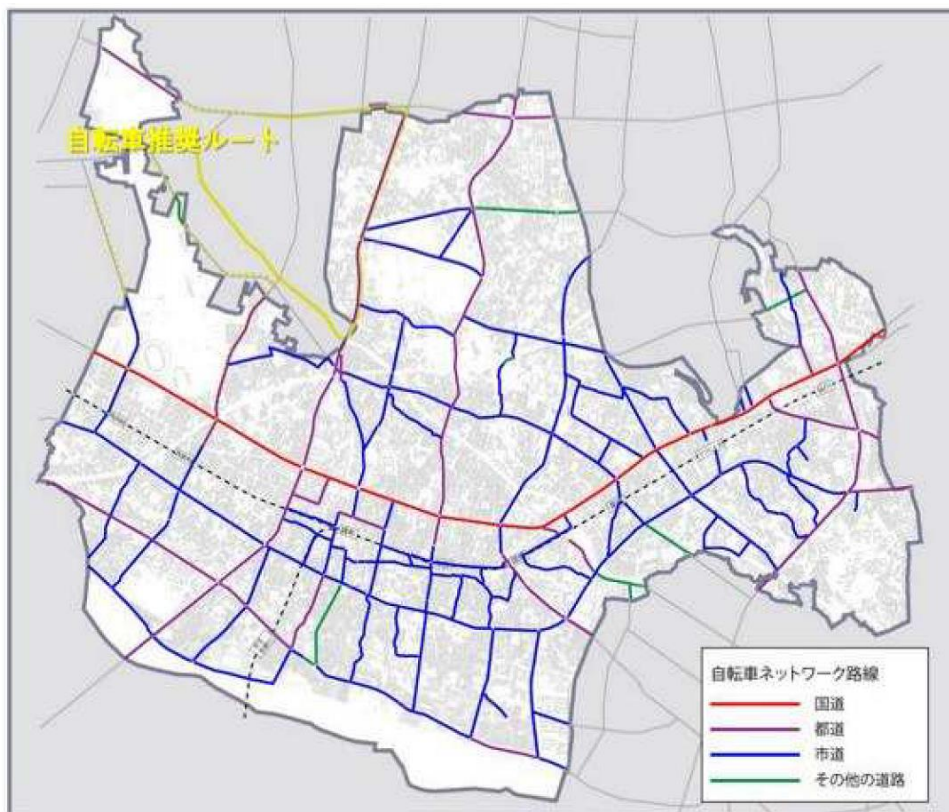


図 2 自転車ネットワーク路線（完成形）

(4) 放置自転車対策の効果

調布市では放置自転車の発生を抑制することを重要課題として、自転車等駐車場整備を進めてきました。その結果、歩行者の移動に支障となっていた放置自転車は減少傾向にあり、対策の効果が現れています。

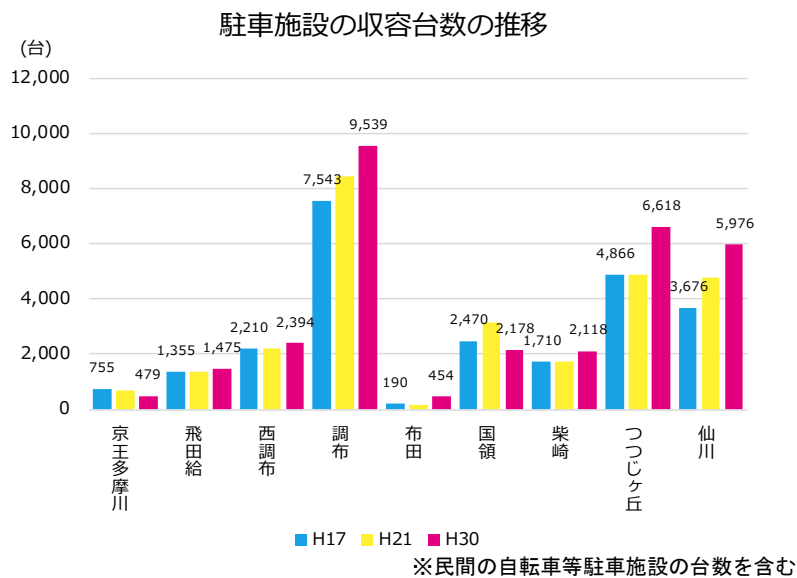


図 3 駅別の自転車等駐車施設の収容台数の推移

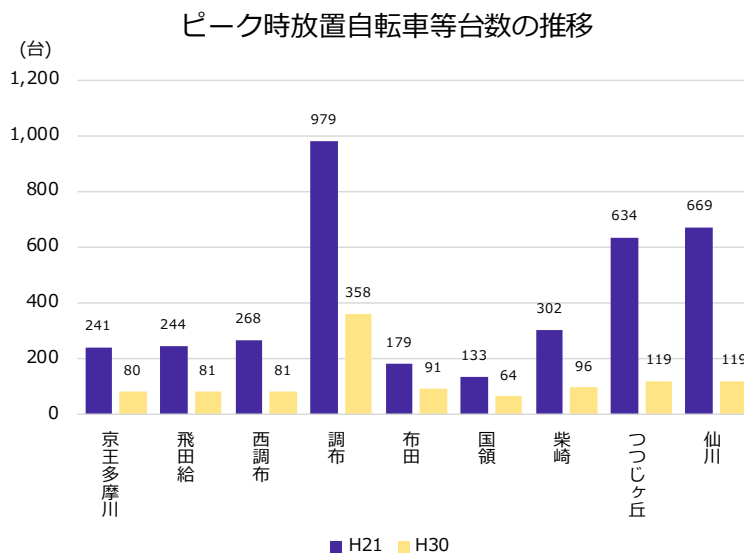
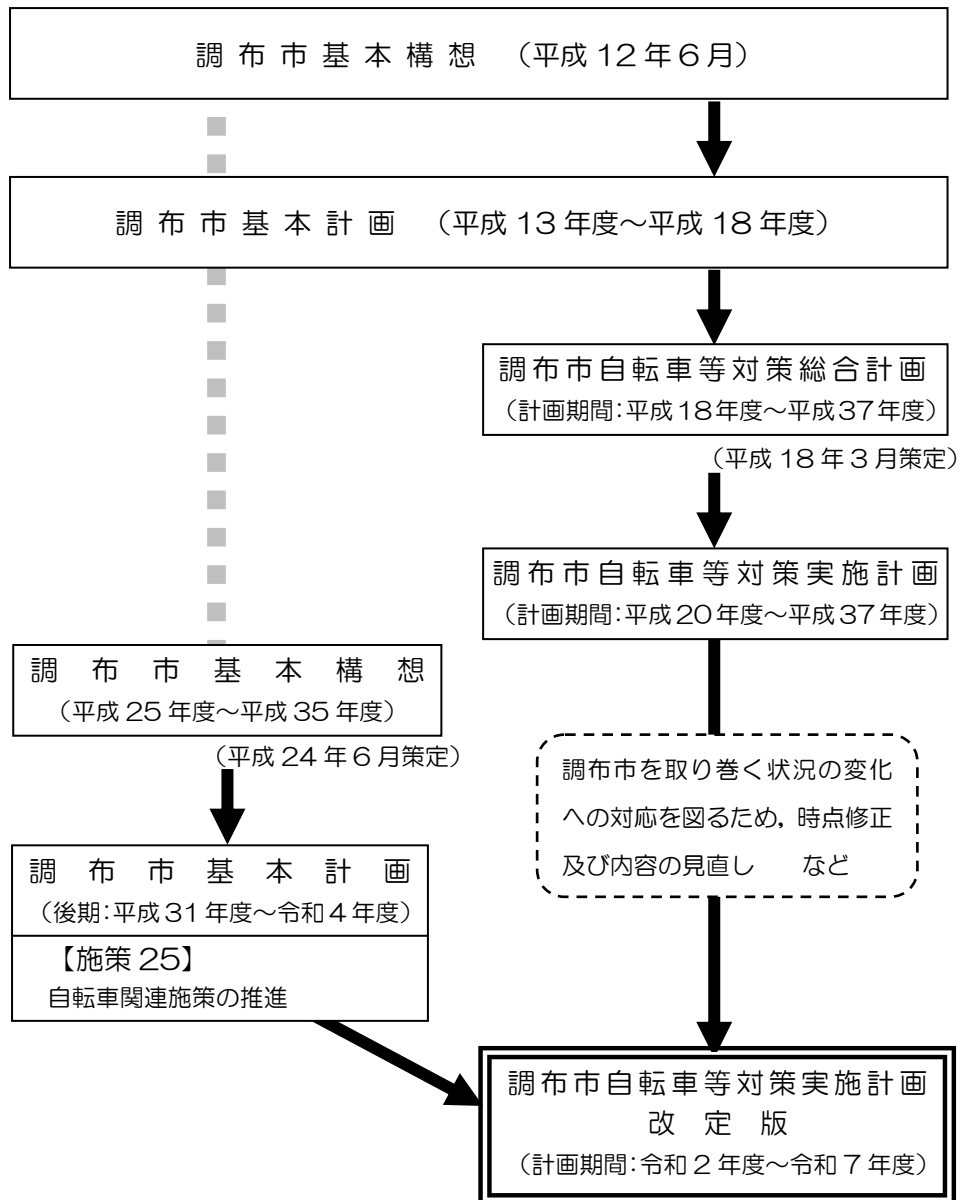


図 4 駅別の放置自転車等台数の推移（ピーク時）

3 自転車等対策実施計画の位置付け等

(1) 調布市基本計画における位置付け

令和2年時点における調布市基本計画（計画期間：平成25年度～34年度）においては、施策25「自転車関連施策の推進」として位置付けています。



(2)計画期間

実施計画の計画期間は、総合計画との整合を図り、当初計画と同じ令和7年度までとします。

(3)計画の対象区域

実施計画の対象区域は市内全域とします。

(4)計画の対象者

対象者は受益者とします。

(5)計画の基本的な考え方

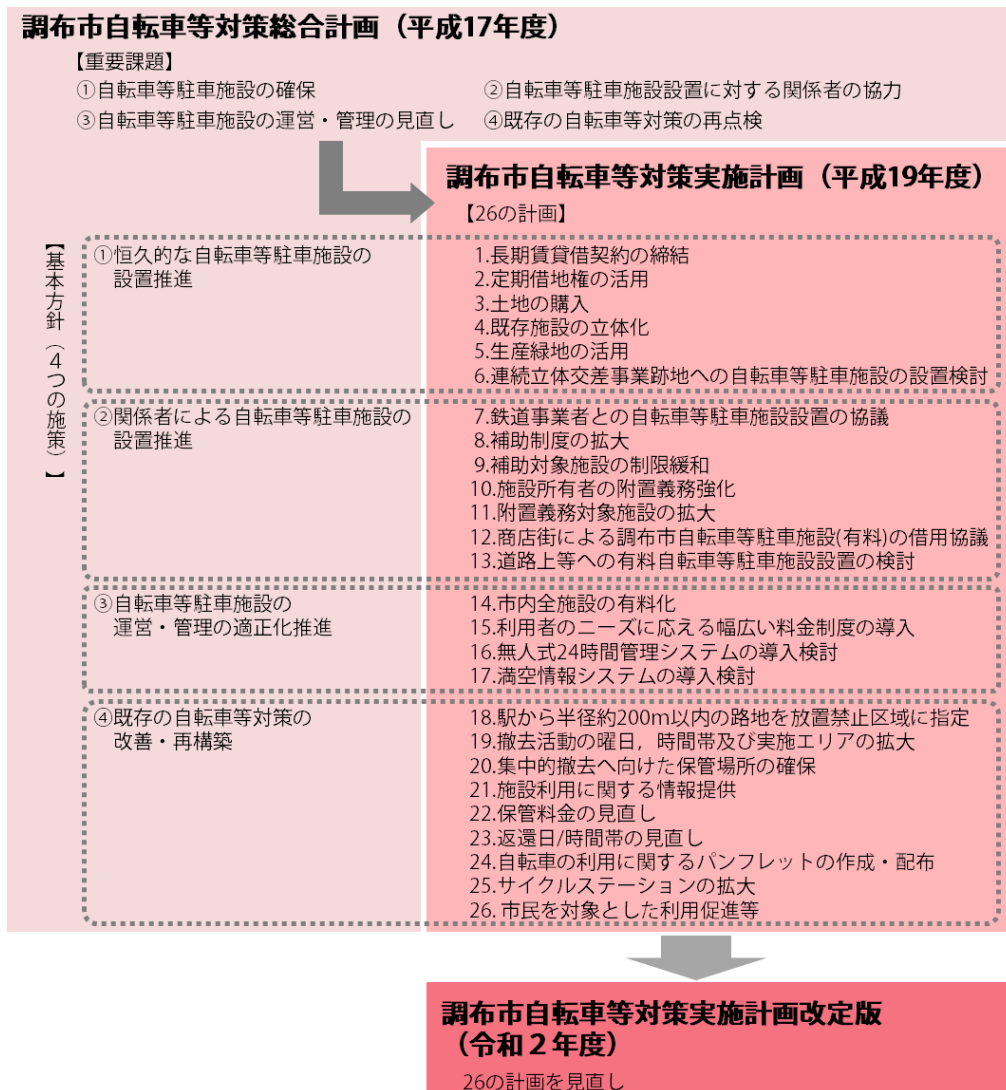
【受益者負担の原則】

税金を投入し、設置している市営自転車等駐車施設の利益を受けているのは利用者です。

また、買い物や、通勤・通学目的で市営自転車等駐車施設を利用した場合、店舗や鉄道会社・バス会社も利益を受けているといえます。

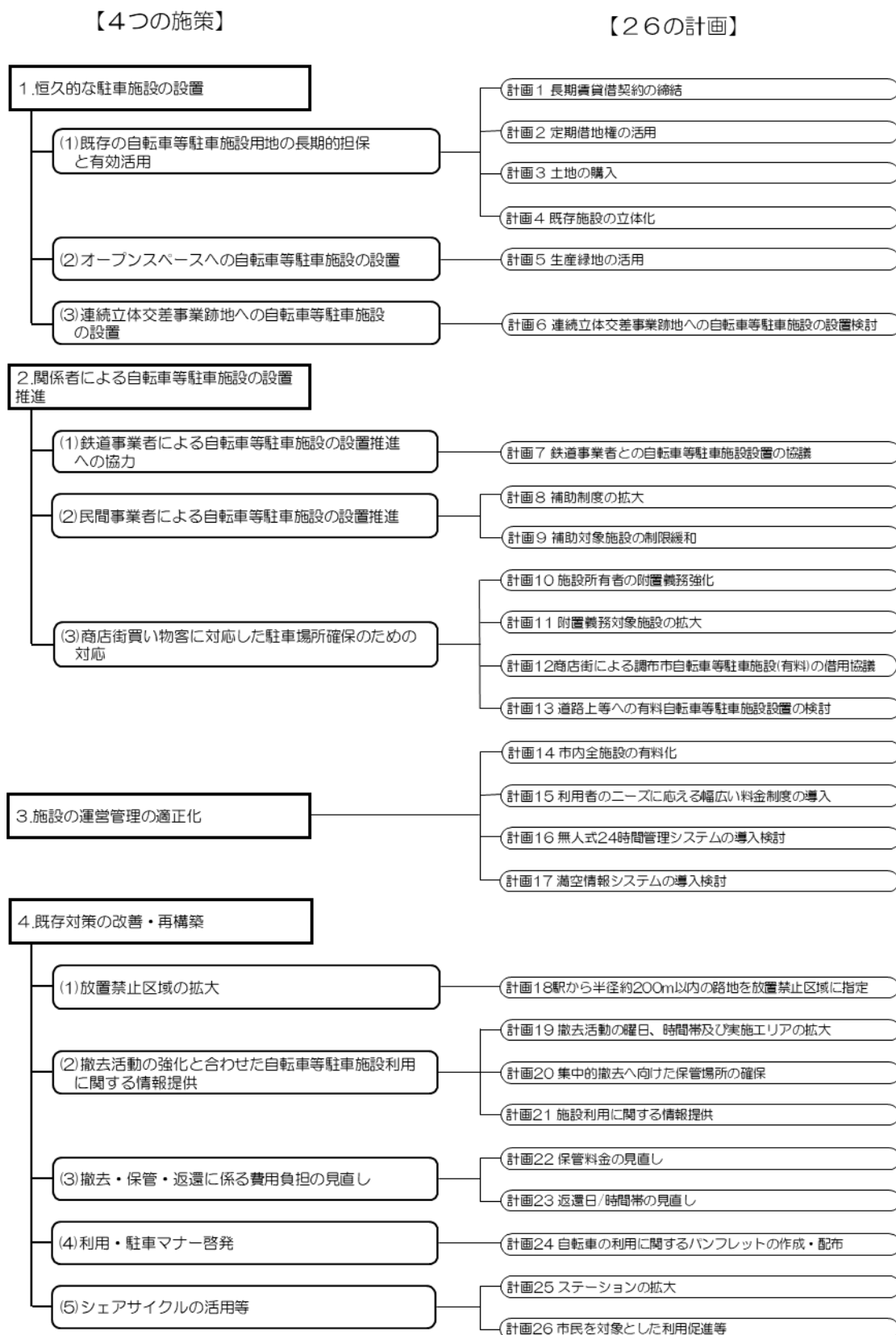
このことから、自転車等駐車施設の設置、運営・管理等は、利益を受ける者全員が協働して対応することを基本的な考え方とします。

市としても、自転車対策には積極的に取り組んでまいります。



(6)4つの施策と課題解決に向けた26の計画

総合計画における4つの施策（基本方針）を踏まえて、課題解決に向けた26の計画から構成します。



(7)計画の事業化スケジュール

26 の計画は、早期に着手しなければならない課題を解決するための計画期間である短期計画（令和 2 年度～5 年度）、長期的な課題解決のための計画期間である長期計画（令和 2 年度～7 年度）として、それぞれ位置付けます。

- ① 短期計画（令和 2 年度～5 年度）
- ② 長期計画（令和 2 年度～7 年度）

4つの施策		26の計画	進捗状況	短期計画	長期計画	
1. 恒久的な駐車施設の設置	(1) 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用	計画1 長期賃貸借契約の締結	協議中			
		計画2 定期借地権の活用	協議中			
		計画3 既存施設の土地の公有化	19件を実施			
		計画4 既存施設の立体化	6施設を立体化			
	(2) オープンスペースへの自転車等駐車施設の設置	計画5 生産緑地の活用	実施済み		実施済み (継続)	
	(3) 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置	計画6 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置検討	実施済み		実施済み (完了)	
2. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	(1) 鉄道事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力	計画7 鉄道事業者との自転車等駐車施設設置の協議	実施済み		実施済み (継続)	
		(2) 民間事業者による自転車等駐車施設の設置	計画8 補助制度の拡大	未実施		
	(3) 商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応	計画9 補助対象施設の制限緩和	未実施			
		計画10 施設所有者の附置義務強化	未実施			
		計画11 附置義務対象施設の拡大	未実施			
		計画12 商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議	0件 (過去に2件実施)	実施済み (継続)		
		計画13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討	検討中			
3. 施設の運営管理の適正化		計画14 市内全施設の有料化	37施設を有料化			
		計画15 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入	実施済み		実施済み (継続)	
		計画16 無人式24時間管理システムの導入検討	37施設に導入	実施済み (継続)		
		計画17 満空情報システムの導入検討	未実施			
4. 既存対策の改善・再構築	(1) 放置禁止区域の拡大	計画18 駅から半径約200m以内の路地を放置禁止区域に指定	実施済み		実施済み (完了)	
		(2) 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車施設利用に関する情報提供	計画19 撤去活動の曜日、時間帯及び実施エリアの拡大	実施済み		実施済み (継続)
		計画20 集中的撤去へ向けた保管場所の確保	実施済み		実施済み (完了)	
		計画21 施設利用に関する情報提供	実施済み		実施済み (継続)	
		(3) 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	計画22 保管料金の見直し	実施済み		実施済み (継続)
		計画23 返還日/時間帯の見直し	実施済み		実施済み (継続)	
		(4) 利用・駐車マナー啓発	計画24 自転車の利用に関するパンフレットの作成・配布	実施済み		実施済み (継続)
	(5) シェアサイクルの活用等	計画25 サイクステーションの拡大	導入に向け実証実験中			
		計画26 市民を対象とした利用促進等	導入に向け実証実験中			

(8)早急な対応を要する課題に対しての一体的な取組

【一体的な取組】

当初計画の中で、周知期間や関連する条例改正等に要する期間を設け、早急に対応を要する違法駐車対策関連の緊急的な5つの課題がありました。

① 自転車等駐車施設の整備による駐車環境の向上〈計画5・6・7〉

自転車等駐車施設の整備及び駐車スペースの確保を行い、自転車等駐車施設の駐車環境の向上に取り組みました。

② 有料化による適正な利用〈計画14・15〉

自転車等駐車施設の有料化を図り、適正な自転車等駐車施設の利用に取り組みました。

このことにより、自転車等の利用抑制及び運営環境の改善も含めた違法駐車対策費用の軽減を図っていきます。

③ 違法駐車対策の強化〈計画18・19・21・22・23〉

違法駐車対策の強化に取り組むことにより、放置自転車を一掃し、交通環境の改善を図りました。

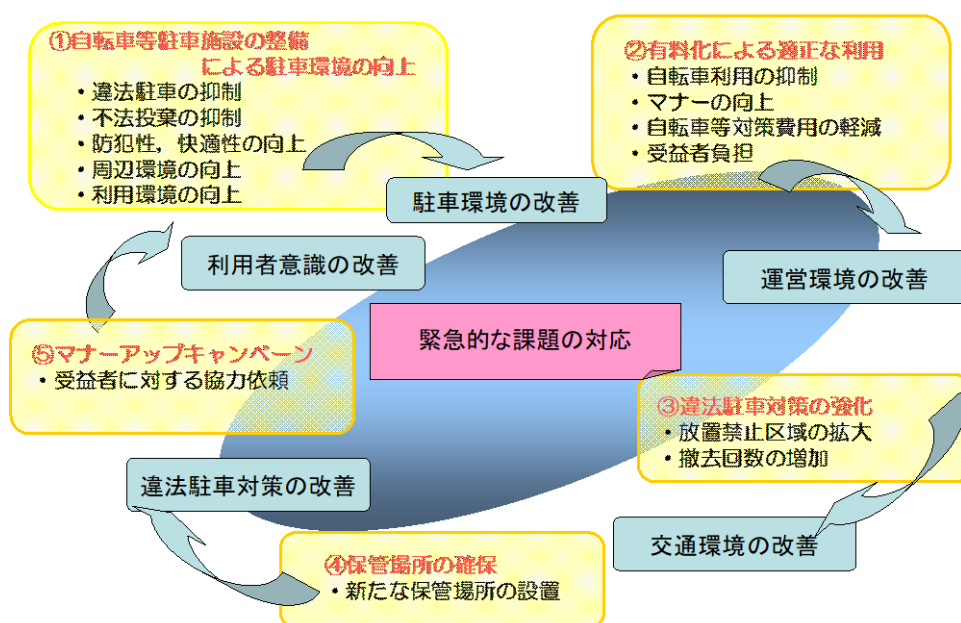
④ 保管場所の確保〈計画20〉

撤去した自転車等の保管場所確保に取り組み、違法駐車対策の改善を図りました。

⑤ マナーアップキャンペーン〈計画24〉

マナーアップキャンペーンに取り組み、違法駐車撲滅に向け、自転車利用者の意識改善を図っています。また、駐車施設等のPRを行い、①整備された自転車等駐車施設に自転車等利用者が駐車するようになっています。

なお、上記に示した課題は全て密接な関係にあり、同時に対策を講じることにより最大の効果を得ることができます。



II 計画の実現に向けての4つの施策

1 恒久的な駐車施設の設置

(1) 既存の自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用

計画1 長期賃貸借契約の締結 《長期計画》

計画2 定期借地権の活用 《長期計画》

計画3 土地の購入 《長期計画》

計画4 既存施設の立体化 《長期計画》

現在利用されている公共の自転車等駐車施設は 41 箇所ありますが、そのうち約半数に当たる 21 箇所が民間等からの借地です。

民間等からの借地については、土地所有者と1年ごとの契約を締結しており、長期に渡って自転車等駐車施設の収容台数を確保できる保証がありません。

このため、基本的に1年である賃貸借契約期間の見直し、定期借地権の活用及び土地の購入について土地所有者等と調整を図り、長期的な土地の確保に努めるとともに、既存施設の立体化を推進しています。

計画1 長期賃貸借契約の締結

借用地の契約期間について、現状では1年ごとの契約期間が多く、そのため多層化施設の建設が困難であり、また、地権者から当該地の契約解除を求められた場合には、返還することとなっています。

借用地中心の現状は大変不安定な状況の上に事業が成り立っているといえ、駐車施設用地の長期的確保の必要性が生じていることから、長期賃貸借契約を図ります。

計画2 定期借地権の活用

定期借地権には、「一般定期借地権」と「建物譲渡特約付借地権」、「事業用定期借地権」の三種類が設定されています。自転車等駐車施設の場合には、事業用定期借地権が該当します。

表 1 定期借地権の種類

	一般定期借地権	建物譲渡特約付借地権	事業用定期借地権
存続期間	50年以上	30年以上	10年以上 50年以下
借地の利用目的	制限なし	制限なし	事業用
契約の形式	公正証書	事実上書面	公正証書
特徴	期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可	期間満了で契約消滅し、貸し主は建物を買取り	期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可
根拠条文	借地借家法 22 条	借地借家法 24 条	借地借家法 23 条

定期借地権は、建物の所有を目的とした制度のため、施設を有しない平置き自転車等駐
車施設は対象外となり、柱及び壁を有する施設であることが必要となります。

長期的な用地の確保を目的として、事業用定期借地権の導入へ向けた検討を行います。

表 2 制度のメリットとデメリット

	土地所有者	借地人
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 一定割合による一時金（保証金）の収受が可能である 契約期間中の長期に渡る安定収入を得ることが可能である 適正な地代の改定が可能である 借地人が住居用の建物を建てた場合、固定資産税の負担軽減が可能である 契約期間終了後には、「建物譲渡特約付借地権」を除き更地で返還される 	<ul style="list-style-type: none"> 借地契約の際の一時金が普通借地権に比べて安価である 地主の承諾を得れば転売・転貸が可能である（契約期間を超えて転売することは不可） 契約期間が50年以下であり、本格的な建物の建築が可能である
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 借地契約期間中は当該地を自分で使用することは不可 借地契約時の保証金が普通借地に比べ安価 相続時に保証金の一部しか債務控除されない 	<ul style="list-style-type: none"> 契約の更新が不可 契約期間終了後には、「建物譲渡特約付借地権」を除き更地で返還する必要あり（借り主の費用で解体施工の必要あり）

計画3 土地の購入

土地を長期的に担保するもう一つの方法として、市が土地所有者から土地を買い取る不動産売買があり、長期賃貸借契約及び事業用定期借地権の活用と併せて検討を行っています。

表 3 不動産売却のメリットとデメリット（土地所有者）


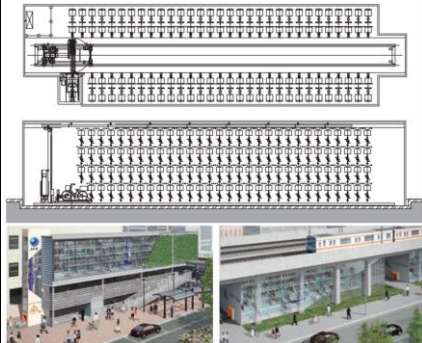
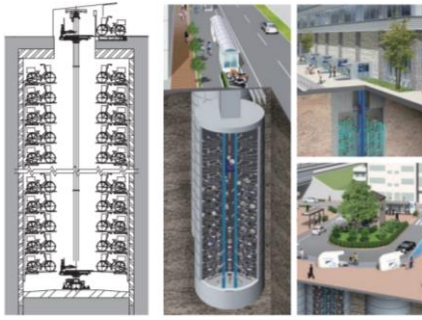
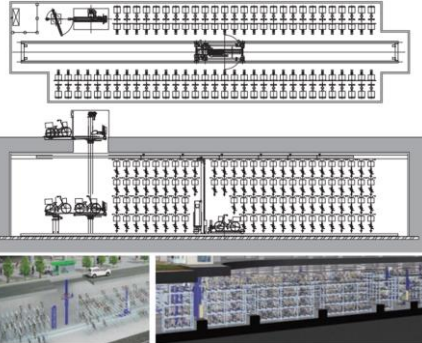
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 現金化により、その後の収入や支出の改善へつなぐことが可能である 値下がり等によるリスクを回避することが出来る 維持費が不要となる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 土地を手放すことで、その土地から得られる収益が見込めなくなる 売却にあたってさまざまな費用負担が発生する →仲介手数料、測量費、印紙税、法書士手数料等 譲渡所得が譲渡価額、取得費、譲渡費用を足したものより大きくなると発生すると税金が生じる →所得税、住民税、復興特別所得税

計画4 既存施設の立体化

令和2年時点で、市内には41箇所の公共の自転車等駐車施設がありますが、その中で立体化されている施設は6箇所、他は全て平置き施設となっています。周囲の建物状況や建築条件の確認を行い、土地の長期的な確保が図られた時点で必要に応じて平置き施設の立体化を進めています。

立体化には地上式と地下式の2種類があり、その地域の特性や不足している容量などの状況により、機械式の自転車等駐車施設や自走式の立体利用など、比較検討を図ったうえで、適した施設を選定していきます。

表4 地上式と地下式の概要

参考事例	JFE エンジニアリング(株) 「サイクルツリー」	
	地上式	地下式
形式	<ul style="list-style-type: none"> 円筒型  <ul style="list-style-type: none"> 水平型 	<ul style="list-style-type: none"> 円筒型  <ul style="list-style-type: none"> 水平型 
収容台数	<ul style="list-style-type: none"> 円筒型：地下・地上ともに255台 水平型：地下・地上ともに240台 	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を入庫口にセットしボタンを押すと、自転車につけたICチップを読み取り自動で入庫。入庫作業は5秒。 震度6強に耐えられる設計、板バネ機構により自転車の転倒を防止。機械寿命は30年以上を想定。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前などの狭あいなスペースや、鉄道の高架下等のスペースの有効活用が可能 景観に合わせた多彩なデザインが可能 ある程度の土地が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 地上の占有スペースを最小限にできる 既存の地下空間や通路等の有効活用が可能 高い止水性、耐震性を確保

資料：JFE エンジニアリング(株)web サイト