

## 第4章 施設整備の基本的な方針等

---

### 4-1 施設の規模・配置計画等の方針

#### (1) 自転車駐車場の個別施設計画の基本方針

今後の維持管理の取組みについては、総合管理計画で示された「公共施設等の管理に関する基本的な考え方」及び第1次行動計画で示された「維持・保全の基本方針」に基づき実施していきます。

##### ① 維持管理手法の区分

自転車駐車場においては、第2章 自転車駐車場の目指すべき姿(1)に基づき、計画的な維持管理を行い施設の機能や安全性を高い水準で維持する「予防保全型」を取り入れ、長期にわたり施設の有効活用を推進しながら、安全安心、かつ快適に利用できるよう管理していきます。

##### ② あり方の検討

新取手駅自転車駐車場は令和8年度(2026)に施設のあり方の検討①を行い、今後施設を運用する期間を設定します。

##### ③ 耐用年数の設定

自転車駐車場においては、サイクルステーションとりでは鉄骨鉄筋コンクリート造+鉄骨造、新取手駅自転車駐車場は鉄骨造のため、どちらも標準耐用年数を60年、目標耐用年数を80年と設定し、計画的に保全を実施していきます。

##### ④ 長寿命化の方針

目標耐用年数である80年間を自転車駐車場として安全に利用するために、建物の耐久性や、機能水準を引き上げる対策を行います。

具体的には第2章 自転車駐車場の目指すべき姿(2)に基づき、障害の有無や年齢にかかわらず誰もが利用しやすいようバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を進めます。

また、第2章 自転車駐車場の目指すべき姿(3)(4)に基づき、省エネルギー化、脱炭素化を進めるため、照明設備のLED化を蛍光灯の製造が中止される令和9年(2027)までに実施し、環境負荷の低減に配慮した持続可能な施設管理に取り組めます。

## (2) 自転車駐車場の規模・配置計画等の方針

本市で運営している自転車駐車場は全て駅周辺に位置しており、放置自転車を抑制して歩行者の安全を確保する上で重要な施設となっています。

それらのうち、本計画の対象であるサイクルステーションとりでは、取手駅や周辺施設の利用者が非常に多く、平置きで運営できるほどの用地を確保することが難しいことから、立体の機械式駐輪設備を備えた自転車駐車場として設置しました。

また、新取手駅自転車駐車場も同様に、限られた用地で収容台数を確保するために3階建ての自転車駐車場として設置しました。当初より、公益財団法人が管理・運営をしていましたが、令和2年度(2020)から市に移管され、現在は市において管理・運営を行っています。

本計画対象外の自転車駐車場については全て平置きであり、十分な用地が確保出来たことや、駅利用者が少ないなどの理由から、建物式の自転車駐車場ではありません。

現在、自転車駐車場ごとの利用者数が変化しつつあり、ゆめみ野地区の人口増加に伴い、ゆめみ野駅の自転車駐車場需要が増加する一方で、新取手駅では駐輪台数が徐々に減少傾向にあります。このように、今後の各地区の人口の増減を注視し、また、それぞれの施設の状況を勘案し、第1次行動計画で行ったその他の施設としての縮減率37.9%の試算結果を参考に、自転車駐車場の適正な規模や配置について検討していく必要があります。

## 4-2 修繕・改修等の基本的な方針

本計画では、第1次行動計画で示された予防保全型維持管理を実施する施設の修繕・改修周期の考え方に沿い、実施していくことを基本的な方針とします。

よって、サイクルステーションとりでは、令和5年(2023)で建築後10年の施設であるため、建築後20年の段階で部位・部材の劣化による機能低下を復旧し、機能を回復する意味合いの中規模改修を行うことを基本方針とします。

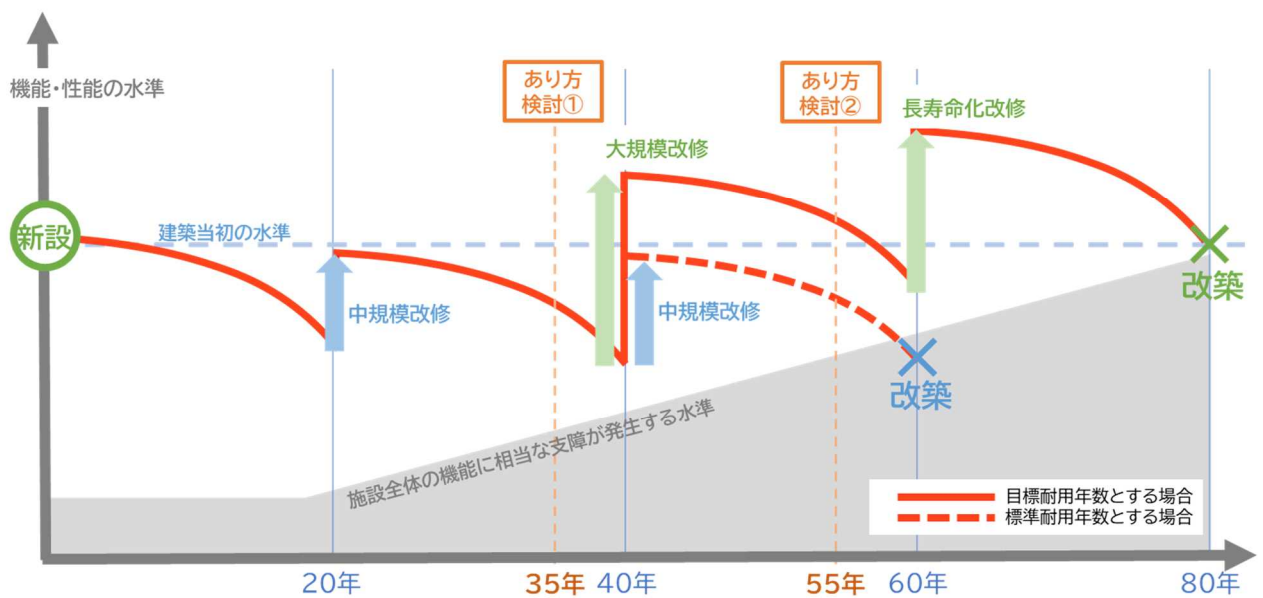
新取手駅自転車駐車場は建築後33年が経過しているため、あり方の検討①の結果を踏まえながら、長期的に存続すべき施設であると判断された場合は建築後40年の段階で大規模改修工事を行うことを基本方針とします。

### 4-3 目標使用年数、改修周期の設定

第1次行動計画において、鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造の建築物の目標耐用年数を80年とされていることから、自転車駐車場の目標耐用年数も80年と設定し、計画的な予防保全により、施設の長寿命化を図りながら運営していきます。

しかしながら、今後の民間駐輪場の設置状況や、全体の需要と供給のバランスにより、公設駐輪場としての役割が終了したと判断した場合には、自転車駐車場としての機能を廃止とし有効な利活用方法を検討していきます。

図表 4-1 修繕・改修のイメージ



出典：第1次行動計画