

# 将来を見据えた自転車等駐車環境整備実施戦略

平成26年5月

日野市まちづくり部道路課

## 目 次

I. 本実施戦略策定の背景	2
II. 日野市自転車等駐車場整備基本計画との関係	5
III. 具体的施策の展開	6
1. 市営駐輪場の有料化	7
2. 撤去手数料の増額	14
3. 放置禁止区域の拡大	17
IV. 長期的な方針	19
V. 資料編	
1. 有料化する駐輪場位置図	20
2. 放置禁止区域の拡大位置図	30
3. 用語の定義	41
4. 自転車等駐車環境の現状	42

## 1. 本実施戦略策定の背景

### (1) 自転車利用の促進

日野市では、1日約14000台の自転車が駅周辺に乗入れており、安価で気軽に利用できる身近な交通手段として多くの市民に利用されている。自転車は自動車といった他の交通手段と比較して排気ガスを排出しないエコな乗り物であり、また、自転車を運転することによる健康維持や病気予防といった健康面からも利点が多く、市としても『ヘルスケア・ウェルネス戦略』を視野に入れ、引き続き自転車利用の促進に努めていく。

### (2) 「日野市自転車等駐車場整備基本計画」の策定

平成22年4月に市民委員、鉄道事業者、商店会、道路管理者、交通管理者、自転車関連団体などとともに『日野市自転車等駐車場整備基本計画』を策定し、自転車等の安全かつ快適な利用環境と利用の促進を図るための課題を洗い出し、これを解決する各種施策の方針を定めている。主な課題と施策の方針は以下のとおりである。

#### 【課題①】駐輪場の収容能力が不足している。

⇒ 【施策の方針①】適切な役割分担による駐輪場の早期整備

まず大きな課題として、「駐輪場収容能力の不足」が挙げられる。駅周辺における駐輪場の収容能力が絶対的に不足している駅があり、大量の放置自転車が存在していた。これらに対応するための方針としては、適切な役割分担による駐輪場の整備である。市は公益的施設の設置者として必要な駐輪場の充実に努めなければならないが、すべてを市が整備することは適切ではなく、需要層に応じた主体が整備を進め、また、必要に応じて各主体が用地提供等の協力を努めていかなければならないとしている。

#### 【課題②】駐輪場が効率的に利用されていない。

⇒ 【施策の方針②】既存駐輪場の料金体系の見直しと利便性の向上

次に、これに続く課題として「駐輪場の利用率の偏り」である。市営駐輪場はほぼ大半が無料であることから、既存の民営有料駐輪場や駅から遠い無料駐輪場はほとんど利用されず、駅から近い無料駐輪場に多くの利用が集中しており、駐輪スペースが有効活用されていない状況となっていた。そこで、必要とされたのが『料金体系の見直し』と『利便性の向上』である。無料駐輪場に駅からの距離などの利便性に応じた料金を設定していくことにより、利用率の偏りを解消し、すべての駐輪スペースを有効活用していかなければならない。また、これにより、民営駐輪場の経営安定化や新規参入の促進に

つながり、市の整備負担の軽減にもつながっていく。さらに、低利用率である駐輪場を含め全体の駐輪場の利用率を増加させていくためには、現状のただ預かるだけではなく利用者サービスの観点が必要であり、『料金体系の見直し』と併せ、指定管理者制度等による民間活力の導入等を実施しながらサービス向上に努めていくこととしている。

【課題③】公有地による駐輪場が少なく、収容能力を長期的に安定供給できない。

⇒ 【施策の方針③】駐輪場の公有地化の推進

最後に長期的な課題として、「公有地による公営駐輪場が少なく、収容能力を安定供給できない」ことである。公営駐輪場は、個人等から借上げしている土地や区画整理事業用地を使用している箇所が数多くあり、これらの土地は環境の変化次第で返還しなければならない、今後長期的に収容能力を維持していくことは困難である。この課題に対しては、将来的に『公有地化』を推進していくべきであり、これに向けた財源確保が必要である。これは前述した『料金体系の見直し』にも関連するが、市営駐輪場の大半を無料として運営している現状を適正化し、財政負担の軽減及び新たな収入の創出を図っていかなければならない。

### （３）基本計画策定時からこれまでの施策の展開

このような状況を踏まえ、早期に取り組むべき課題であった駐輪場収容能力の増加に向けた駐輪場整備を進めてきた。平成21年度における公益財団法人自転車駐輪場整備センターと共同による豊田駅北第3駐輪場立体化事業や平成23年度における都道管理者との調整による歩道上駐輪場の整備や未利用地を活用した暫定的駐輪場の整備等を実施したことで、平成20年度対比で2241台増と大幅な収容能力の強化を図った。

### （４）現状における課題

以上の整備により、駅周辺に乗入れる自転車利用者数に見合った収容台数の確保を一定程度実現した結果、**放置自転車は平成20年度対比で1422台減と激減する結果**となっている。

しかし、**いまだ約700台以上の放置自転車が駅周辺に存在**しており、また、無料駐輪場の追加整備による更なる利用率偏在が生じてしまっている。依然として民営有料駐輪場の利用率が低迷している一方で、駅に近い無料駐輪場には利用者が極端に集中してしまっており、駐輪スペースが有効に活用されていない状況に大きな改善は見られない。

このように駅ごとの収容台数の絶対数が足りている中で、今後も無料駐輪場の拡大整備を進めることは財政面からも用地確保の面からも極めて困難であり、効果的であるとは言い難い。施策の展開を、**駐輪場の整備から民営を含む既存の駐輪場すべてを最大限活用するための誘導策へと転換**させていくことが今必要である。

## (5) 『将来を見据えた自転車等駐車環境整備実施戦略』の策定

これらの状況を踏まえ、基本計画において定められた施策の方針に基づき、**当該計画の後期（平成27～31年度）における施策の具体的な展開を明確化**するため、『**将来を見据えた自転車等駐車環境整備実施戦略**』を策定した。

適正な自転車の利用環境の整備に向けて、今実施していくべき施策は『**料金体系の見直し**』である。駐輪場全体の料金体系を見直すことで自転車利用者の駐輪場への適正な誘導を行い、**民営を含む既存の駐輪場の有効活用**を図っていくことで更なる**放置自転車の減少**を実現していくことが望まれる。この点については、行政評価システム市民評価委員や指定管理者市民評価委員といった市政に参加する市民からも、駐輪場運営に受益者負担の原則を導入すべきであるとの指摘を受けてきている。ただ、この料金体系の見直し、つまり、『**無料駐輪場の有料化**』は**放置が増加する要因ともなる**ため、併せて**放置抑止力の強化**を実施していかなければ**実効性のあるものとして機能**させていくことはできない。本実施戦略では、**市営無料駐輪場の有料化**だけでなく、**放置抑止力の強化策**として『**撤去手数料の増額**』、『**放置禁止区域の拡大**』を併せて実施することとし、これらの3施策を同時に展開することにより、**効果的な放置自転車減少**が図られるだけでなく、**将来的な公有地化を見据えた財源確保**や**現在の駐輪場の利用者サービスの向上**、**延いては自転車利用者の増加**を目指していくものである。

## (6) 長期的な駐輪場整備に向けて

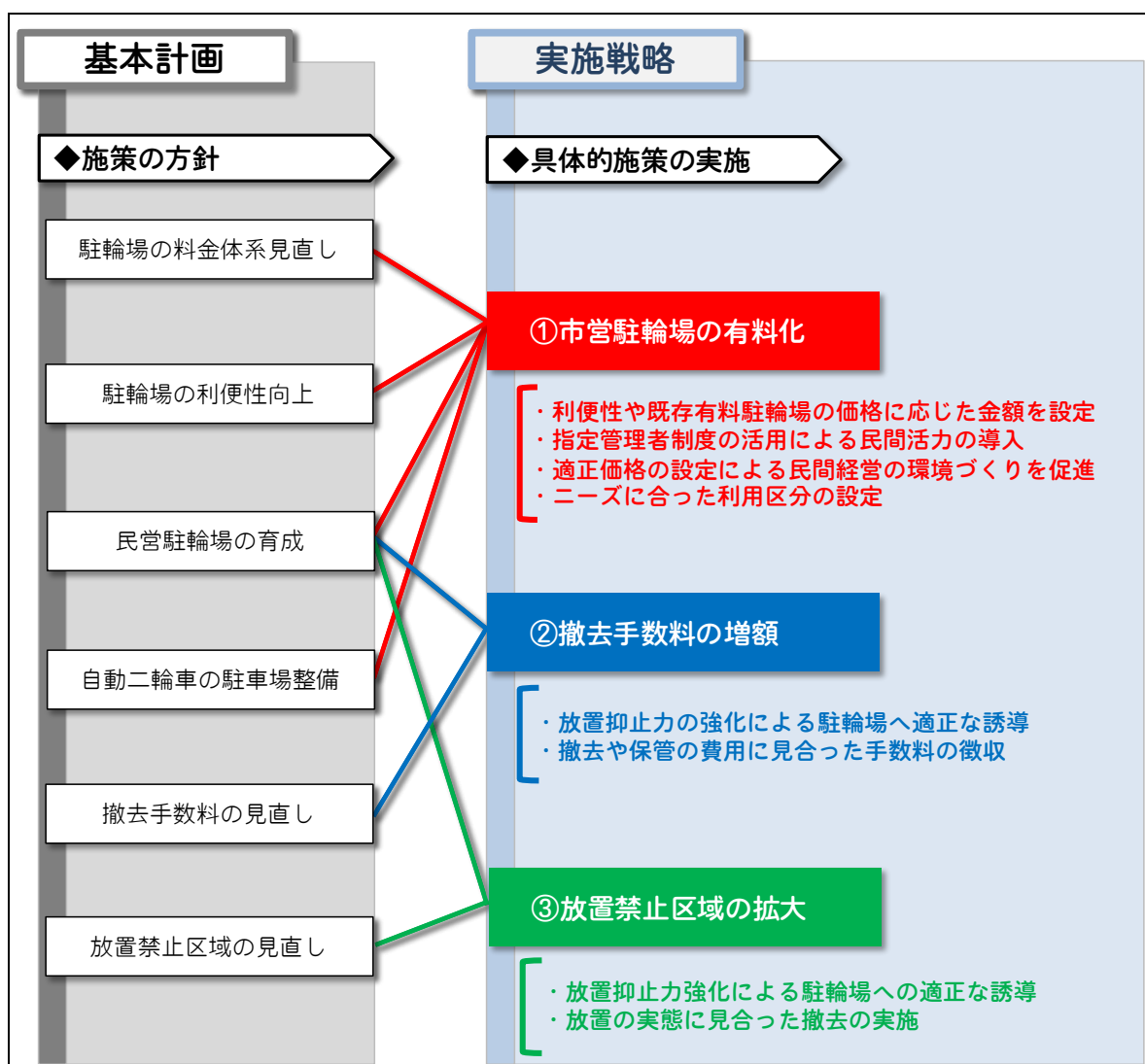
平成26年現在までの5年間において、計5カ所の駐輪場が土地の返還等により閉鎖となっており、今後も同様の閉鎖が生じる可能性が高い。特に甲州街道駅や豊田駅南側における区画整理事業は着々と進行しており、同様の閉鎖が生じる可能性が高い。

また、市営駐輪場の有料化や民間活力の導入によるサービス向上や料金格差による利用者の誘導を図っていくが、現在の小規模な駐輪場が駅周辺に散在している状況では限界があり、**真に利便性が高い駐輪場を提供**していくことは難しい。

本実施戦略策定後、**恒久的な利便性の高い駐輪場の再編**に向けた検討を早期に進めていくことが求められている。

## II. 日野市自転車等駐輪場整備基本計画との関係

平成22年4月に市民委員、鉄道事業者、交通管理者等の関係機関とともに「日野市自転車等駐輪場整備基本計画」を策定し、自転車等の安全かつ快適な利用環境と利用の促進を図るための各種施策の方針を定めた。本実施戦略では、当該基本計画において挙げられている施策の方針に基づき、市が行うべき具体的施策を実施していくことにより適正な自転車利用環境の整備の実現を目指す。



### III. 具体的施策の展開

#### 将来を見据えた自転車等駐車環境整備実施戦略

##### 戦略目的

- ① 受益者負担の原則の導入により財政負担を軽減し、将来的に持続可能な駐輪場の整備運営を図る。
- ② 駐輪場整備・運営に民間活力を導入し、駐輪場のサービス向上を図る。
- ③ 放置抑止力を強化し、自転車利用者の駐輪場への適正な誘導を行うことにより、放置自転車減少を図る。

##### 実施期間

平成27年4月～平成32年3月

##### 具体的施策

###### ①市営駐輪場の有料化

- ・ 受益者負担の原則の導入
- ・ 駐輪場利用率の適正な誘導
- ・ 民間活力の導入

###### ②撤去手数料の増額

- ・ 放置抑止力の強化
- ・ 手数料収入の増加

###### ③放置禁止区域の拡大

- ・ 放置抑止力の強化
- ・ 現状に適した撤去の実施

**3施策を同時展開することにより、  
財政負担を軽減しつつ効果的に放置自転車減少を目指す**

## 1. 市営駐輪場の有料化

### (1) 目的・効果

#### ①目的

- ・無料駐輪場に受益者負担の原則を導入することにより、財政負担の軽減を図る。
- ・駐輪場の料金体系を見直し、利便性に応じた料金を設定することにより、各駐輪場の利用率の偏在を解消し、駐輪スペースの有効活用を図る。
- ・民営駐輪場と大きな料金格差をなくし、民営駐輪場の育成を図る。

#### ②効果

- ・受益者負担の公平な原則が成り立つ。
- ・利用者に質の高いサービス提供が可能となる。
- ・民営駐輪場の経営の安定化ができる。これにより、新規参入もしやすくなる。
- ・放置対策費、新規駐輪場建設費等の財源の確保が可能となる。
- ・本来徒歩圏である近距離からの自転車等利用の徒歩への転換が見込め、駐輪需要の適正化が進む。
- ・駐輪場内の長期放置自転車の削減が見込める。

#### 【参考】無料駐輪場の長期放置自転車等への対応状況

無料駐輪場は、自由に無料で利用できる反面、管理体制に限界がある。特に日野市の無料駐輪場では、駐輪場内に長期的に放置し、そのまま乗捨てられてしまうことが数多くある。利用しない自転車等が放置されることによる実質的な収容台数の減少やこれらの自転車等を撤去・保管・処分することにより多大な費用がかかっている。

#### ◆駐輪場内の長期放置の撤去状況

	駐輪場内 撤去台数	駅前放置 撤去台数
平成22年度	1203	2776
平成23年度	903	2968
平成24年度	1031	3199



## ◆駐輪場の有料化の効果

市営駐輪場の有料化において、『指定管理者制度』を導入することにより、『コスト削減』や『サービス向上』を実現します。

※詳細は(4)管理方法を参照

### ①コスト面

駐輪場の運営経費(整理員の配置等):約1,000万円

有料化に伴う工事  
(舗装、区画線、照明、管理事務所あるいは自動精算機等)

市の負担軽減  
(指定管理者が負担)

### ②サービス面

#### 無料時



今の砂利の駐輪場って不安定でとめづらいのよね。十分な整理もされてなくて通路も通れないし。夜も暗いし盗まれたりしたら困っちゃうわ。



#### 有料化



舗装やラックなどの設備が設置されてとてもとめやすくなったわ。夜も明るくなって安心よ。自動精算機もいつでも支払いができて便利だわ。

◀ラックの設置例▶



◀舗装の整備例▶



◀自動精算機の設置例▶



#### ◎有料化によるサービス向上

- ①砂利敷きの駐輪場に**舗装及び区画線**を設置し駐輪しやすい駐輪場に！
- ②暗い駐輪場に**照明の設置・照度**アップし安全な駐輪場に！
- ③**整理員の増員**あるいは**ラックの設置**により整列・整序された駐輪場に！
- ④**管理事務所**あるいは**自動精算機**の設置により支払いも簡単！
- ⑤その他指定管理者の提案によるサービス提供で使いやすい駐輪場に！

民間活力の導入により、使いやすく安全な駐輪場を実現します。

## (2) 開始時期

平成27年4月1日から

## (3) 有料化する駐輪場の判定

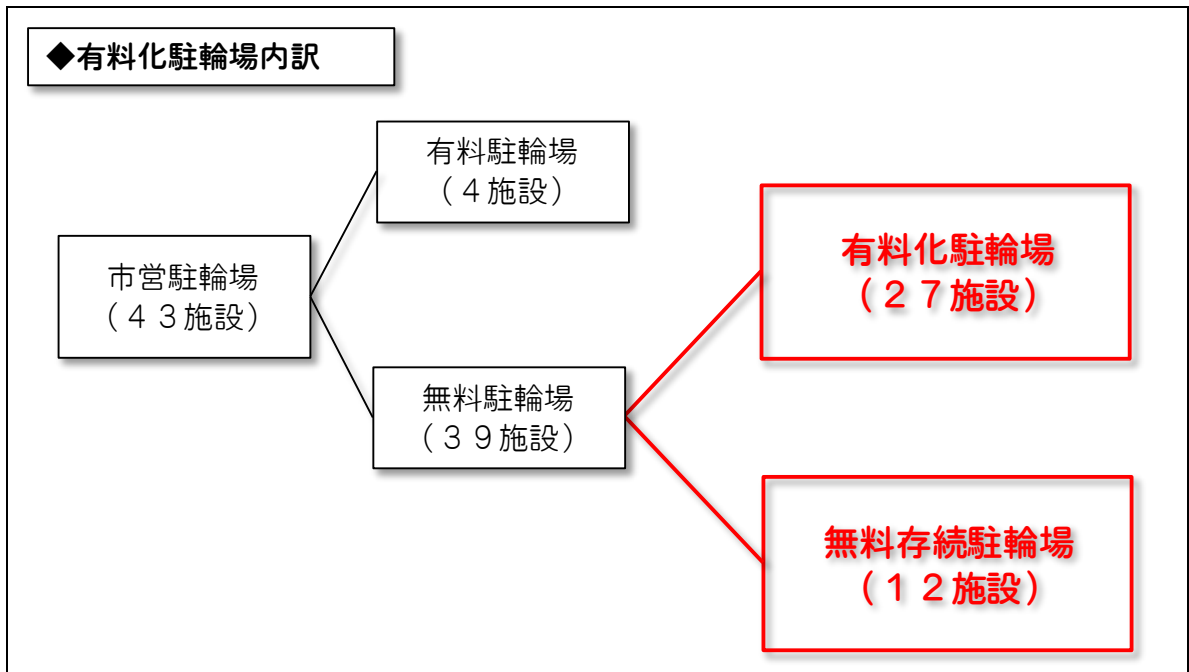
### ①有料化の方針

・無料駐輪場は整備費用及び管理運営費用が既に生じており、受益者負担の原則から判断すると基本的に全て有料化を実施するものとする。ただし、有料化による効果が期待できない場合は無料のまま存続させるものとする。

### ②有料化判定基準

・全駅・全駐輪場を同一の要素・項目により有料化の必要性を数値化し判定する。  
・有料化の目的である「受益者負担の原則の導入」、「利用率の誘導」、「民営駐輪場の育成」の大きく3つの観点から数値化を行う。  
・判定項目は「駅からの距離」、「駅へのアクセス」、「利用率」、「既存有料駐輪場の有無」などの状況要素とし、それぞれの合計点数で判定する。

### ③判定結果



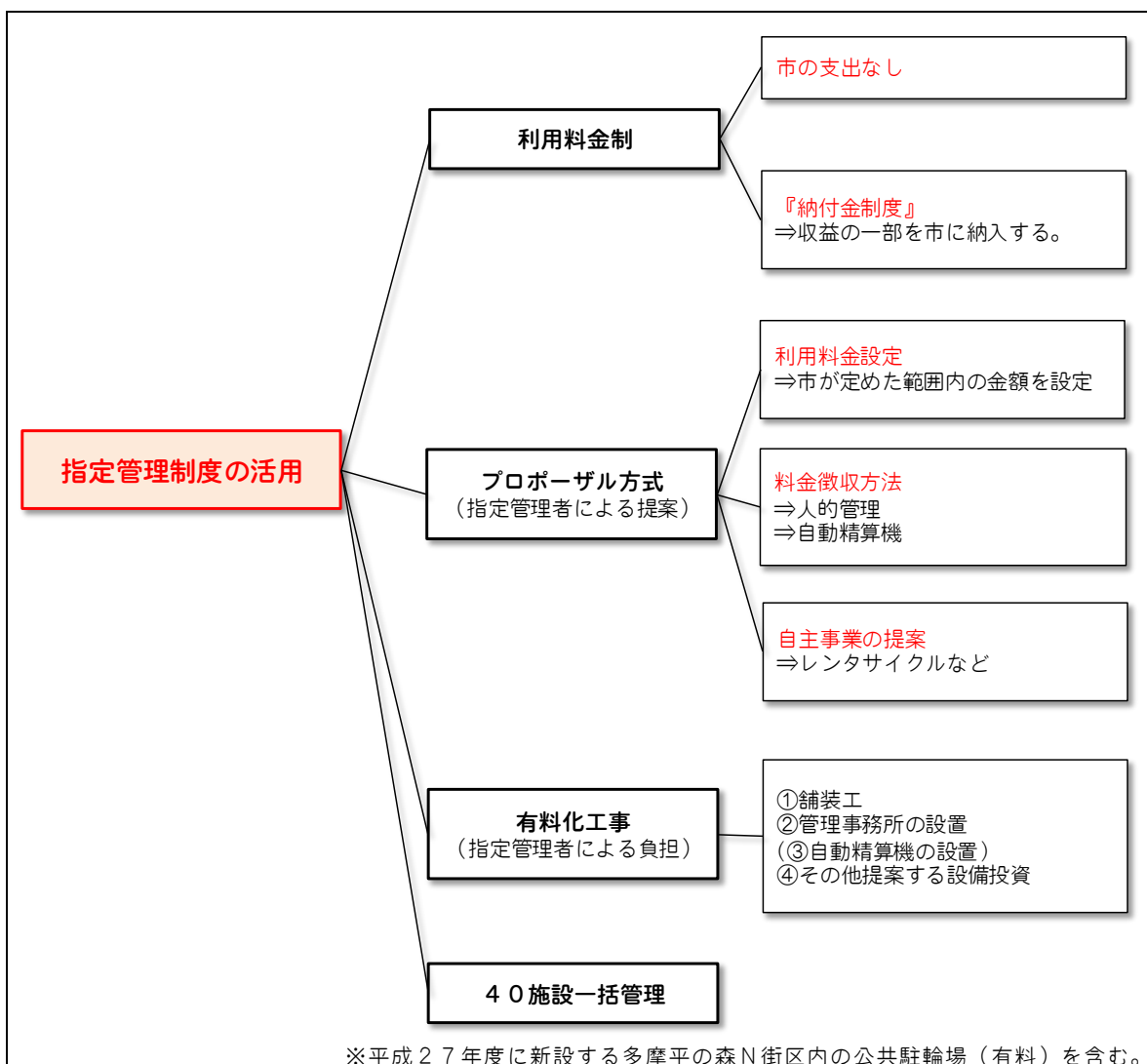
◆既存無料駐輪場一覧

名称	料金
日野駅東第1駐輪場	有料化
日野駅西第2駐輪場	有料化
日野駅西第3駐輪場	有料化
豊田駅北第1駐輪場	無料存続
(仮称)豊田駅北第7駐輪場	有料化
(仮称)豊田駅北臨時駐輪場	無料存続
豊田駅東臨時駐輪場	有料化
豊田駅南第1駐輪場	無料存続
豊田駅南第2駐輪場	有料化
豊田駅南第3駐輪場	有料化
高幡不動駅北第2駐輪場	有料化
高幡不動駅北第3駐輪場	有料化
高幡不動駅北第4駐輪場	有料化
高幡不動駅北第6駐輪場	有料化
高幡不動駅南第1駐輪場	有料化
高幡不動駅南臨時駐輪場	有料化
高幡不動駅西駐輪場	無料存続
百草園駅北第1駐輪場	無料存続
百草園駅南第1駐輪場	無料存続
南平駅北第1駐輪場	有料化
南平駅北第2駐輪場	有料化
南平駅北第4駐輪場	無料存続
南平駅南第1駐輪場	有料化
南平駅南第3駐輪場	有料化
平山城址公園駅北第1駐輪場	無料存続
平山城址公園駅南第1駐輪場	無料存続
(仮称)甲州街道駅北駐輪場	有料化
甲州街道駅北第1臨時駐輪場	有料化
甲州街道駅北第2臨時駐輪場	有料化
甲州街道駅北第3臨時駐輪場	有料化
(仮称)甲州街道駅南駐輪場	有料化
甲州街道駅南第2臨時駐輪場	有料化
万願寺駅西駐輪場	有料化
万願寺駅東駐輪場	有料化
(仮称)万願寺駅東第1臨時駐輪場	有料化
(仮称)万願寺駅東第2臨時駐輪場	有料化
程久保駅西駐輪場	無料存続
(仮称)程久保駅西第2駐輪場	無料存続
(仮称)程久保駅東駐輪場	無料存続

※豊田駅南及び甲州街道駅周辺の駐輪場について、土地区画整理事業の進行による閉鎖等が生じる可能性があるため、平成26年4月時点における一覧となる。

#### (4) 管理方法

- ・有料化した駐輪場の管理について、指定管理者制度を活用する。
- ・民間事業者が管理することにより、民間ノウハウによる効率かつ効果的な運営が可能となる。
- ・近年では民間事業者負担による設備投資を行う事例もあり、市の負担なくサービス向上の設備投資が可能となる。
- ・『利用料金制』とし、利用料金収入により運営経費を指定管理者が賄うことで、市の負担を金額の面においても削減を図る。
- ・利用料金制の中で収支がプラスだった場合に、収支金額から一定の金額を市に納入させる『納付金制度』を導入し、市として歳入増加を図る。
- ・既存市営有料駐輪場を除いた40施設すべてを1社が管理する形態をとり、スケールメリットを活かした経費削減や各駐輪場の連携によるサービス向上を図る。



## (5) 減免規定

- ・駐輪場の有料化を実施するにあたり、弱者保護対策として『減免規定』を新規に設ける。
- ・東京都市部においては、駐輪場の減免規定は平均4.2項目（平成24年度調査）であるが、これを上回る9項目を設定し最大限の保護を行う。
- ・金額においても、原則「免除」とする。

### ◆減免規定一覧

対象	金額
①身体障害者及びその介護者	免除
②精神障害者及びその介護者	免除
③知的障害者及びその介護者	免除
④生活保護受給者及びその世帯	免除
⑤児童育成手当受給者及びその者が扶養する児童	免除
⑥児童扶養手当受給者及びその者が扶養する児童	免除
⑦特別児童扶養手当受給者及びその者が扶養する児童	免除
⑧遺族基礎年金受給者及びその者が扶養する子	免除
⑨学校教育法（昭和22年法律第26号）に規定する学校等に通学する者	5割減

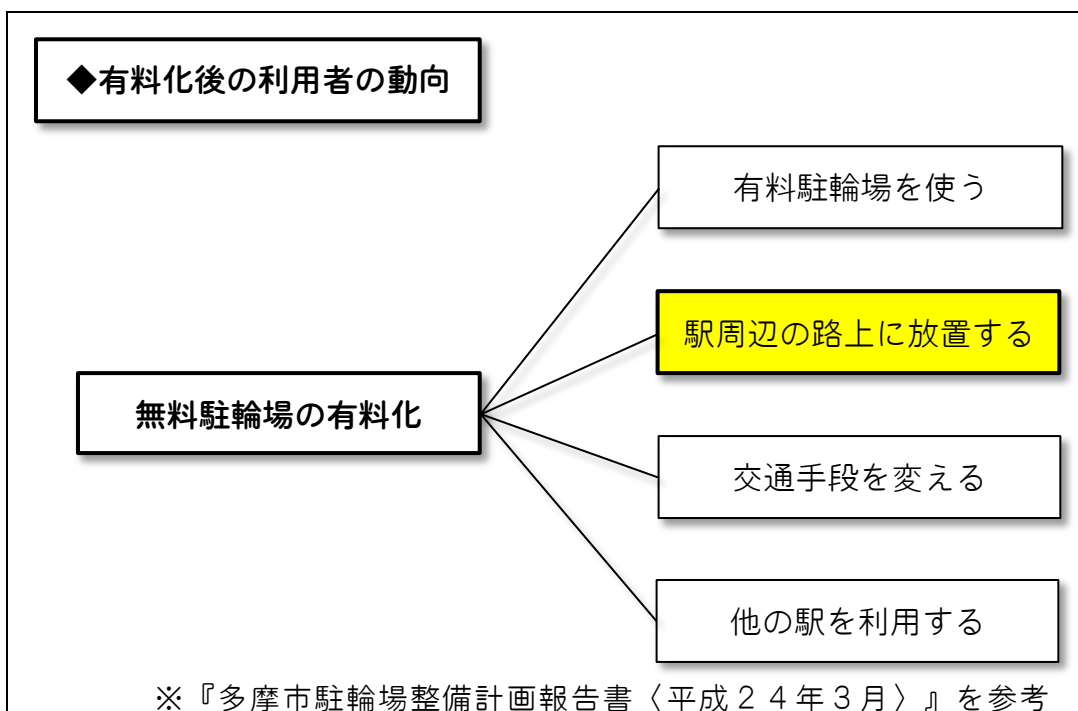
## (6) 自動二輪車の受付

自転車法では、自転車と原動機付自転車を対象としており、自転車法を根拠としている日野市の自転車条例では自動二輪車を正式に受け入れることはできない。しかし、自動二輪車駐車場が市内にほとんどないため、それが自動二輪車の放置へとなくなってしまうことが数多くある。

市営駐輪場の有料化と併せ、条例整備を行い、そして、自転車等の収容台数に余裕がある駐輪場を活用することで正式に受入れ車両として利用区分を設定していくことにより、自動二輪車の需要に見合った収容台数の確保を図る。

### (7) 有料化と放置との関係

無料駐輪場の有料化は、今までの無料駐輪場利用者が路上に放置することで、放置台数が増加する傾向がある。そして、有料化した駐輪場に適正に誘導されず利用率が低迷した場合、(4) 管理方法で述べた『利用料金制』に支障を来す恐れがある。このような状況を踏まえ、有料化と同時に放置抑止力を強化していく必要がある。



## 2. 撤去手数料の増額

### (1) 目的・効果

#### ①目的・効果

- ・ 放置抑止力を強化することにより、放置自転車等を駐輪場に誘導することにより、放置台数減少を図る。
- ・ 放置者に対して、放置自転車等の撤去及び保管にかかる応分の費用を負担させることにより、市の財政負担の軽減を図る。

### (2) 開始時期

平成27年4月1日から

### (3) 金額の設定

#### ①設定の方針

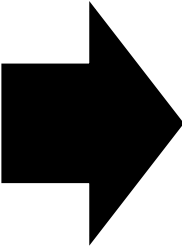
放置自転車等の撤去及び保管にかかる1台あたりの経費を算出し、撤去手数料の金額とする。

#### ②増額後の金額

撤去手数料は、自転車3,000円、原動機付自転車4,500円とする。

(以下原動機付自転車を『原付』という。)

◎現行手数料	
自転車	原付
2,000	3,000



◎手数料改正後	
自転車	原付
3,000	4,500

◎実質経費	
自転車	原付
3,166	4,761

### 【参考】他市の撤去手数料の状況

近隣市では、八王子市が自転車3,000円、原付5,000円の増額後の金額と近い設定となっている。東京都内市部では、八王子市の金額が最高額の設定であるが、区部においては自転車5,000円、原付8,000円が最高額となって

#### ◎近隣市の状況

自治体名	撤去手数料	
	自転車	原付
八王子市	3,000	5,000
立川市	2,000	4,000
町田市	2,000	4,000
日野市	2,000	3,000
多摩市	2,000	3,000
稲城市	2,000	3,000

※『平成24年度調査 駅前放置自転車の現況と対策[東京都]』より

## (4) 保管自転車等の引取者の減少

撤去手数料を増額した場合、放置台数だけでなく、撤去・保管された自転車等を引取りに来る所有者が減少することが予想される。現在では、自転車を比較的安価で購入できることから乗捨てが増加してしまう恐れがある。これに対し、①処分自転車の売却の導入、②自転車等保管場所の開所時間の変更を検討する。

### ①引取者減少による課題

- ・処分自転車増加による処分費用の増加
- ・撤去手数料の徴収金額の減少

### ②課題に向けた対策の検討

- ・処分自転車の売却の導入

現在、日野市では引取りがなかった自転車の中で、状態の良いものは自転車商協同組合日野支部と公益社団法人日野市シルバー人材センターと協力しリサイクルを行っている。そして、状態の悪いものは廃棄物として市の負担にて処分している。この負担軽減のため、この未引取自転車の処理の中に売却の導入を検討し、経費の削減を図る。



・ 保管場所開所時間の変更

現在、自転車等保管場所の開所時間は月曜日から土曜日の9：00～12：00、13：00～16：00となっており、通勤・通学者は引取りが難しい時間帯となっている。そこで、放置自転車対策経費における全体のバランスを考慮した中で、夜間や日曜日においても引取りが可能な時間帯設定とすることにより、引取率の維持を検討する。

### **3. 放置禁止区域の拡大**

#### **(1) 目的・効果**

放置禁止区域を設定し、放置自転車等の撤去を実施していくことにより、放置抑止力を強化し放置台数の減少を図る。

#### **(2) 開始時期**

平成27年4月1日から

#### **(3) 区域設定の方針**

- ・現状の放置の実態や駐輪場の配置等を踏まえた区域とする。
- ・市営無料駐輪場の有料化を踏まえ、放置が増加すると予想される箇所を区域に追加する。

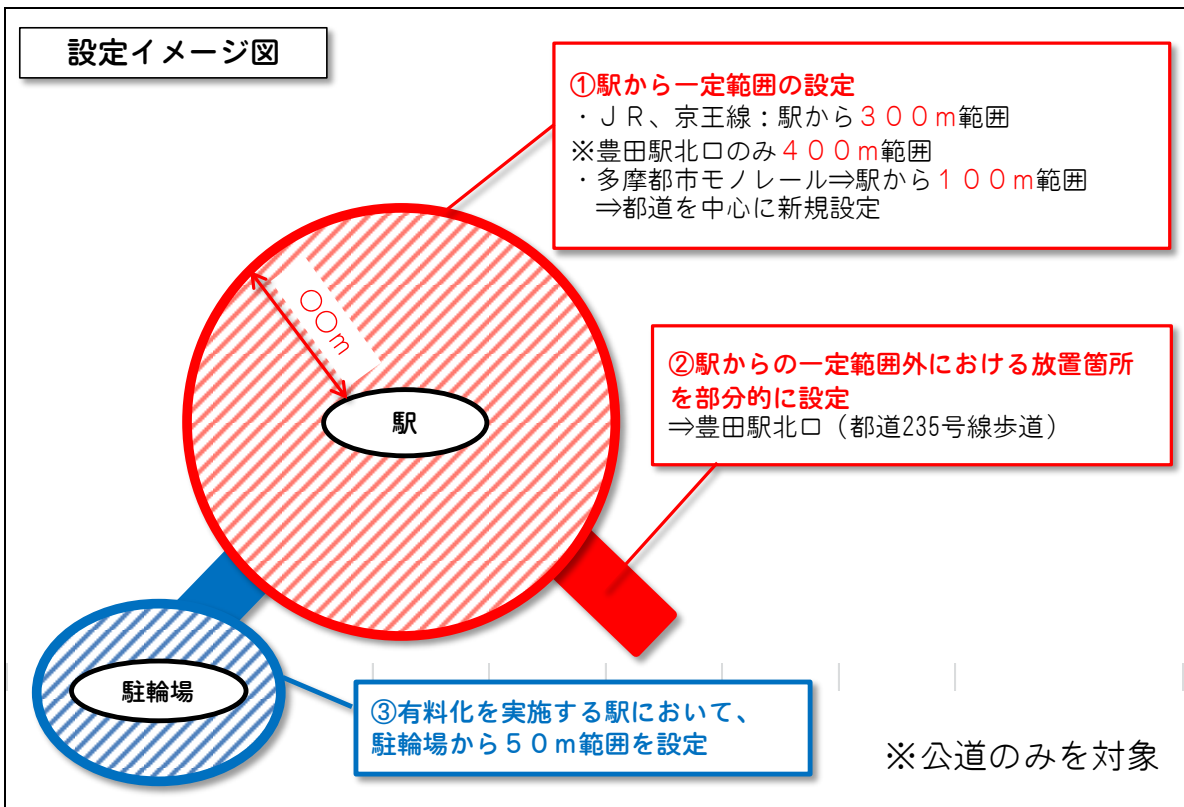
#### **(4) 設定対象・設定方法**

##### ①設定対象

- ・設定対象は「公道（国道・都道・市道・区画整理道路）」とする。

##### ②設定方法

- ・駅から一定の距離範囲内のすべての公道を区域とする。
- ・駅からの一定の距離範囲外において、放置自転車等が生じている箇所を追加設定する。
- ・市営無料駐輪場の有料化を実施する駅において、駐輪場の周辺50m範囲内を追加設定する。



**【参考】既存の放置禁止区域**

日野駅、豊田駅、高幡不動駅、百草園駅、南平駅、平山城址公園駅において、既に放置禁止区域が設定されており、範囲としては、約300mに設定されている。最終改正は平成14年であり、現在と道路状況等が変化しているため本実施戦略において再設定を行う。

◎ 放置禁止区域設定状況

駅名	最終改正日
日野駅	平成14年11月1日
豊田駅	平成4年9月1日
高幡不動駅	平成14年11月1日
百草園駅	平成14年11月1日
南平駅	平成14年11月1日
平山城址公園駅	平成4年9月1日

## IV. 長期的な方針

適正な駐輪空間確保における課題の根本的な解決には、用地の安定性や利便性を兼ね備えた駐輪場の整備が必要不可欠である。そのためには、公有地化を推進し、駅に近い用地に立体化等を行うことで収容台数の集積を行っていかなければならない。今後日野市では将来を見据えて適正な駐輪空間の確保を実現していくために、短期・中期・長期の段階的な施策を進めていく。短期的な施策としては、まず駐輪場の需給バランスを整える。これは、既に実施してきており一定の成果をあげている。次に、中期的な施策として、本実施戦略があり、整備した駐輪場を活用して財源確保を図る。さらに、長期的には、公有地化や立体化等を活用し、真に適正な駐輪空間の確保を実現していく。

