

◆将来を見据えた自転車等駐車環境整備実施戦略(案)のパブリックコメントと回答について

1. 実施概要
- 【意見募集期間】
- 【周知方法】
- 【意見募集方法】
- 【意見者数】
- 平成26年4月15日から30日まで
 - 広報ひの4月15日号にて掲載
 - 日野市公式HPにて掲載
 - 市内全駐輪場にて看板設置(74枚)、チラシ配布(約10,000枚)
 - 閲覧場所として、市役所道路課、市内各図書館、豊田駅連絡所、七生支所
 - 4月19日(土)、21日(月)に実施戦略(案)説明会を開催
 - 郵送、FAX、電子メール、電子申請、持参
 - 36名(説明会参加者を除く)

2. 意見概要と回答

①市営駐輪場の有料化の方針について

番号	ご意見	回答
1	・経済的負担が増加する有料化には反対である。	・現在の駐輪場の維持管理については多大な経費が掛かっております。厳しい財政の中、駐輪場を将来的に持続させていくためには駐輪場運営に受益者負担を導入せざるを得ない状況となっています。 また、有料化と同時に『減免規定』を新たに設け利用者への配慮を図ってまいります。さらに、駅からの距離等の利便性により各駐輪場に料金格差を設け、料金により利用する駐輪場を選択できるようにしてまいります。
2	・有料化は自転車利用促進に反するのではないか。	・市は市民の健康維持や環境負荷減少を図ることを目指して自転車利用促進をしているところです。 ・現在の駐輪場の維持管理費用が財政負担となっており、駐輪場の維持が困難となっています。こうした状況を改善するためには受益者負担を導入せざるを得ないと考えております。市営駐輪場の有料化を実施することにより、将来的に持続可能な駐輪場の整備運営とともに民間活力の導入によるサービス向上を実現し、自転車利用の適正な促進に努めてまいります。
3	・有料化は放置自転車を増加させてしまうのではないか。	・有料化とともに広報、駅前指導員の配置や放置自転車の撤去により、今後とも放置抑止に向けたルール・マナー向上を徹底してまいります。また、放置がしにくい環境づくりに向け『放置禁止区域の拡大』、『撤去手数料の増額』等を実施してまいります。

4	・追加の市民負担を強いる理由が不明である。日野市は企業も多く法人税収が少ないのにも関わらず住民税は特に安く感じ、市の税収は既にある程度十分に確保されているのにさらに市民の負担により税収を増やす必要がない。駐輪場に追加コストを費やす理由も必然性が薄い。	・現在の駐輪場の維持管理については多大な経費が掛かっており、厳しい財政の中、現状の駐輪場を維持することさえ困難となっています。また、市営駐輪場の大半が無料であることから各駐輪場に利用率の偏りが生じ、確保された駐輪スペースが有効に活用されていない状況となっています。このような課題を解決し、将来的に持続可能な駐輪場の整備運営を図ることを目的として市営駐輪場の有料化を実施してまいります。
5	〈自転車に受益者負担の原則を導入すべきなのか〉 ・大きな財政負担とは何が基準なのか。たとえば、自動車やバイク、バスや電車に関する財政負担に比べてどうなのか。単に駐輪場や駐車場に関する支出だけでなく、道路整備費用、交通事故にかかる費用、排気ガスや騒音にかかる費用など総合的に判断するとどうなるのか。自転車は環境負荷が少なく、健康に良いと言われており、自動車ほど大きな道路も必要ない。また、近年の健康ブームによって自転車利用者は増えていると思われる。その場合、当然財政負担も増えると思うが、利用者当たりの財政負担という観点からはどれくらいなのか。 ・受益者負担の原則とはいうが、自動車のための道路や設備、施設にかかる費用の方が自転車に係る財政負担よりはるかに大きいことは想像に難くない。しかし、自動車はインフラとして重要なので目をつむるが、自転車や自転車駐輪場もその類ではないか。	・現在、駐輪場用地の借地料、整理員の配置や職員の人件費等の維持管理経費として年間約2500万円かかっており、また、市営無料駐輪場には1日約9000台が乗入れています。これを単純に割った場合、1人あたり約3000円となりますが、その他に駐輪場の建設費等の経費が掛かっております。 ・自動車に関わる事業は道路整備費用等の莫大な費用が掛かっておりますが、道路には交通手段としてだけでなく貨物輸送やライフラインの埋設等の様々な面でインフラとしての効用があり一概に自転車と比較することはできません。 また、本実施戦略による市営駐輪場有料化は、あくまで自転車を「とめる」ことに対する費用の受益者負担を目指しております。
6	〈民営駐輪場を育成すべきか〉 ・そもそも駐輪場の運営は公共性が高く、民間の仕事ではない。自転車は生活に欠かせないものの一つであり、特に経済的弱者や足腰の弱い人にとって強い味方である。そして、他の区市町村を含め民間の駐輪場の存在感は乏しい。民間駐輪場の方が優れていれば皆利用するはずである。 ・既存の民営有料駐輪場の利益に資するために市営駐輪場を有料化するようなロジックは賛成できない。もし土地や資金が十分にあるのなら本来的には市営無料駐輪場を全て整備すれば問題はないと考える。本件の裏側には市の財政問題が密接に関わっていると考えているがそうでなくとも実質的な理由を記載すべきである。	・駐輪場運営は民間事業者でも運営可能な事業であり、厳しい財政の中で市がすべての駐輪場整備を行うことは適切とは言えません。実際に日野市内でも多くの民間駐輪場が存在し、駐輪場の収容台数の確保や放置自転車減少に貢献しています。 しかし、これまで市が無料駐輪場中心の整備を進めてきたことにより、利用者が無料駐輪場に集中し、民営有料駐輪場の利用率が低迷してしまっています。今後有料化を実施し、指定管理者制度の活用により民間事業者が運営し適正な競争原理が働くことで、利用者の一極集中を解消し、また、更なるサービス向上が見込まれます。さらに、収益が見込まれる環境を整備することで今後民間事業者の新規参入（自動車駐車場の駐輪場への転用など）も期待されます。 このような理由をもとに市営駐輪場有料化によって民間事業者でも運営可能な環境づくりを行うことを「民営駐輪場の育成」としてしていますので、特定の事業者の利益に資するためというわけではありません。 市が公共施設の設置者として駐輪場の整備を行う責務があることは認識しております。しかし、現在の市営駐輪場は駅から遠いものが多く、今後は駅に近い用地に立体化等を実施し、駐輪場の集積を行っていくことが求められますがこれには莫大な費用が掛かってしまいます。この市の負担を最小化していくためにも既存民間駐輪場の維持や新規参入を促進していくことが必要となります。

7	・70%の有料化の既成事実を達成したその後は残りの堀もゆくゆくは埋める方針がなされないという保証はない。以上の理由から有料化の比率は少なく見積もっても50%以下であるべきかと思われる。 ・砂利で雨ざらしでも無料駐輪場の選択肢があってほしい。 ・無料駐輪場をもっと残すべきではないか。 ・主要駅以外の利用者が少ない駅において有料化した場合、赤字になるのではないか。	・すべての無料駐輪場において、整備費用や維持管理費用が掛かっており受益者負担の原則の観点から基本的にすべての駐輪場を有料化する方針としています。しかし、自転車利用者数が少ない駅にある駐輪場や駅からあまりに遠い駐輪場等の有料化による効果が期待できない場合においては無料として存続させていくこととしております。 ・有料化する駐輪場の判定は「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」の観点から判断しています。駅自体の自転車利用者数が少ない百草園駅、平山城址公園駅、程久保駅においては上記観点を考慮した上で有料化の効果が期待できないとして無料のまま存続させていくこととしております。 ・以上の判定により有料化の対象となった駐輪場の運営において、採算性を確認した上で本実施戦略にて実施していくこととしております。
8	・駅から遠い無料駐輪場を有料化して効果があるのか。	・有料化は利用率の偏りを解消し、駅全体として利用者を適正に誘導していくことを目的の1つとして挙げており、駅から遠い駐輪場であっても利用率が高ければ原則として有料化する大きな要素となります。
9	・市内一斉有料化ではなく、地区別の実施を検討するべきである。地区により問題点等が異なる。	・有料化する駐輪場の判定は、駅ごとの利用実態等を反映可能な要素により有料化する駐輪場の数値化及び判定を行っております。 - この判定により、自転車利用者数自体が少ない駅や駐輪場の余裕が十分にある駅等においては、有料化を実施しない駅も存在しています。
10	・無料が残った場合、そこに集中してしまわないか。	・駅全体において利用者を誘導するという観点のもと有料化の判定を行っており、個別の駐輪場の利用率の偏りは生じないと見込んでいます。
11	・無料駐輪場は有料化すべきではなく、有料駐輪場が必要であれば増設をしてもらいたい。	・近年の駐輪場整備によって、駅周辺に乗入れる自転車利用者数に見合った駐輪場収容台数は一定程度確保されております。しかし、市営駐輪場の大半が無料であることから駐輪場の利用率に偏りが生じており、既存の駐輪スペースが有効活用されていない状況です。これを改善するため、各駐輪場の利便性によって適正価格を設定することにより、利用者の誘導を図ることを目的として有料化を実施します。したがって、無料駐輪場を残したままで、有料駐輪場を新規に設置することは再び利用率の偏在が生じてしまう恐れがあります。

12	・現在の駐輪場は駅から遠い等の利便性の面で問題があり、既存の駐輪場の有料化ではなく、駅に近い駐輪場の整備を先に実施するべきである。	・厳しい財政の中で、無料駐輪場を存続させたまま、新規に駅に近い駐輪場を整備する費用を確保することは困難です。そこで、本実施戦略により財源確保や駐輪場の需給を適正化することにより長期的には駅に近く収容台数が集約された駐輪場を整備することを目指しています。 こうした中で現状の駐輪場の有料化を実施しますが、駅からの距離等の利便性に応じた金額を設定するため、駅から遠い駐輪場に関しては比較的低い金額となることが見込まれます。また、指定管理者制度の活用により、料金に見合ったサービス向上を実現してまいります。
13	〈既存有料駐輪場の無料化・無料駐輪場の追加整備・自動二輪車のみの有料化〉 ・日野市内の交通量は多く、大気汚染が深刻なことから自転車利用推進をすべきなのに本施策はこれに逆行している。既に有料の駐輪場も無料化を提案する。 ・利用率の偏在が生じるのは、有料と無料が混在するからであり、無料と有料であれば多くの人は無料を選ぶ。したがって、有料駐輪場を全て無料にすることで自転車駐輪が分散されて一極集中が解消されるのではないかな。 ・無料駐輪場の利用者の増加は日野市の居住者増加政策に伴う作用である。また、利用者が増えているということは有益なサービスを提供しており、市民に必要とされている証である。したがって、有料化により駐輪場の利用を抑止・制限する施策ではなく、追加の無料駐輪場を整備するなど超過した需要を補う対策を行うことが利便性の向上につながる。 ・今想定されている有料化の駐輪場をそのまま実施するならば、駅から300m以上の場所に無料駐輪場を増やしてほしい。 ・自動二輪車のみの有料化はできないのか。自転車までも有料化すると自転車利用の促進に反するのではないかな。	・市としましても環境面や健康面において、利点の多い自転車利用を促進しており、駐輪場の有料化により、適正な利用者が適正なサービスを受けることができるような駐輪空間の確保を目指し市営駐輪場の有料化を実施してまいります。 無料駐輪場は料金がかからず自由に駐輪でき使いやすいのですが、管理体制の限界から①本来徒歩圏の方の駐輪場利用や②自転車の不法投棄、③夜に置きっぱなしの自転車などが多発し駐輪場が適正に利用されず、駐輪場を利用すべき方の利用を阻害してしまいます。 実際に、有料駐輪場がなく無料駐輪場のみ設置されている駅もありますが、複数無料駐輪場があれば利用者の大半はより駅に近い駐輪場に集中してしまいます。これにより、駅から遠い駐輪場の利用率が低迷し整備した駐輪スペースが有効活用されていないのが実情です。 また、市では「民営駐輪場の育成」という方針を掲げ、駐輪場整備をすべて市で行うのではなく民間による整備運営を促進しています。市内には民営駐輪場が既に数多く存在しており、これまでも駅周辺の駐輪場確保及び放置自転車減少に大きく貢献しています。しかし、市営駐輪場の大半が無料で運営しているため、これら民営有料駐輪場の多くは利用率が低迷しており、空きが生じてしまっています。 したがって、このような状況のなかで、既存有料駐輪場の無料化や無料駐輪場の追加整備を行うことは違法駐輪等が多発し、更なる利用率の偏りが生じてしまうことが確実視されます。これらの問題を解決しサービスを向上させていくことにより、適正な自転車利用の促進を目指し、有料化を実施しますので自動二輪車だけでなく自転車も有料化の対象となります。
14	・無法地帯になりがちな無料駐輪場を管理するのであれば、無料のまま登録制にするという方法もあるのではないかな。	・現在の駐輪場の維持管理については多大な経費が掛かっております。厳しい財政の中、駐輪場を将来的に持続させていくためには駐輪場運営に受益者負担を導入せざるを得ない状況となっています。 無料のまま登録とした場合、その登録作業に新たに人件費等の経費が掛かってしまうため、無料のまま登録制といった管理方式は検討しておりません。

15	・有料化をしても、駐輪場に関わる人の動向を分類化し分析しないと放置自転車減少に効果はない。また、無料駐輪場の拡大のお金がない、また、撤去費用のお金がないからとりあえず有料化してお金をつくるのは納得がいかない。無料駐輪場が多いことは、日野市の魅力の一つとなっている。	・近年進めてきた駐輪場整備により、駅周辺の自転車乗入台数に見合った駐輪場収容台数の確保を一定程度実現しています。したがって、有料化により各駐輪場毎の利便性に沿った利用料金を設定していくことで利用者を適正に誘導可能であると見込んでいます。 ・また、有料化により、駐輪場内の長期放置が削減され、かつ、本来徒歩圏の自転車利用が適正化されるため、一定程度駐輪場の乗入台数は減少すると想定しています。これにより、今まで駐輪場が空いていないため放置をしていた利用者が駐輪場を利用し、放置が減少することも考えられます。しかし、有料化だけを実施したのでは多くの利用者は放置してしまう傾向があります。また、そもそも駐輪場が空いていても放置をしているケースも多くあります。そこで、有料化と同時に広報等によるPRや駅前指導員の適正配置だけでなく、『放置禁止区域の拡大』、『撤去手数料の増額』、といった放置抑止力強化策を実施していくことにより、効果的な放置自転車減少を目指してまいります。 ・有料化は、財源確保だけでなく、現状の利用率の偏りの解消や民営駐輪場の育成を行っていくことを大きな目的として実施してまいります。
16	・利用者マナーの向上は必要である。ひどいとめ方をする人、放置自転車をする人は本当に腹正しく思う。彼らのために一般の利用者が割を食うのであれば非常に残念なことである。	・市としても、広報等で駐輪場利用マナー向上に向けた啓発活動を行ってまいりました。しかし、大きな効果は見られないため、適正な利用者の利便性の確保を目指し、有料化を実施しより細かな管理を行ってまいります。
17	・様々な所得レベルの住民がいる中でそのレベルに見合ったサービスを提供する義務が市にはある。	・有料化とともに減免規定を設け利用者への配慮を図ってまいります。また、駅からの距離等に応じた料金設定をしていくため、駅から遠い駐輪場は比較的低い金額となる予定です。
18	・条文では、交通弱者に例外措置を盛り込むとなっているようだが、手続き等で煩雑を要したり、どこまでの低所得者を対象とするのかは課題である。 ・減免規定における学生の金額に関して、免除としてもらえないか。 ・減免規定の対象者を決めた理由は何か。使う頻度が少ない方たちであると思われるが、使用する頻度を調べた結果なのか。	・減免規定は、障害をお持ちの方や母子家庭・父子家庭の方、学生の方等を対象としています。金額の設定は他市駐輪場や市内公共施設の減免規定を参考とし、その中で最低金額(原則免除、学生5割減)としています。
19	・民営駐輪場を経営しているが、学生の利用も多く、夏休み等で自転車を駐輪していない場合に年間2か月の休み(無料)を認めているほかは特に割引制度を設けていない。指定管理で50%減免が実施されると顧客が流れてしまうことが懸念される。50%ではなく、20%程度に抑えていただけるとありがたい。	・市営駐輪場は公共施設であるため、さまざまな利用者層に対応するため、減免規定を設けることとしております。また、本実施戦略において、多くの方に新たな負担を強いることとなってしまいますので一定の減免を行わざるを得ないと考えています。
20	・現在の駐輪場における私有地の割合は。	・平成25年度において、市内全域の公営駐輪場における私有地の占める割合は30.2%となります。

21	・距離などの利便性に応じた料金設定をしていくことが駐輪スペースの有効活用になるとした理由はなにか。	・現在、「無料駐輪場と有料駐輪場」や「駅から近い無料駐輪場と駅から遠い無料駐輪場」において、利用率の偏りが生じています。この偏りによって有料駐輪場や駅から遠い駐輪場においては空きが生じています。そこで、駅からの距離等の利便性に応じた料金を各駐輪場毎に設定していくことで、これまで利用率が極端に高かった駐輪場から低い駐輪場へと誘導してまいります。こうした利用者の適正誘導を行うことにより、既存の駐輪スペースを最大限活用を図ることが可能となります。
22	・放置対策経費や新規駐輪場建設費の財源確保とは市へ利益が一定以上になったら納めるお金のことか。	・本実施戦略による指定管理者制度の活用によって、収益が生じた場合、一定の金額を市に納付させる「納付金制度」を導入します。また、現在生じている整理員配置等の経費も削減されます。これらを放置対策経費や新規駐輪場建設費に向けた財源としていくことを検討しております。
23	・財源確保のための対策が無料駐輪場の有料化なのか。すべて民間が費用を持つのか、それとも、市の支出があるのか。もし、市の支出があれば受益者負担の原則に反する。	・有料化は、財源確保だけでなく、現状の利用率の偏りの解消や民営駐輪場の育成を行っていくことを大きな目的として実施してまいります。 ・本実施戦略による有料化は指定管理者(民間事業者)が管理運営経費だけでなく整備費用も含めて負担することとし、市が支出をしない方式としています。
24	・現在のシルバー人材センターの整理員の仕事はどうなるのか。働く先を縮小させていないか。	・有料化を実施したとしても、整理員の配置は必要となり、その経費の負担先が市から指定管理者へと移ることになります。この指定管理者の選定の際にも、市内雇用の推進を条件としていくことを検討してまいります。
25	・必要なのであっても安易に有料化するのではなく、まずは企業側にも自転車通勤にもお金がかかることを告知し月々の駐輪料金を交通費として認めるよう呼びかけてから有料化に手を付けるべきである。	・有料化について、広報やHPにて企業を含め周知を徹底してまいります。

②市営駐輪場の有料化における管理方法について

番号	ご意見	回答															
26	・料金はいくらになるのか。 ・1か月500円以内にしてほしい。 ・有料化になるのは仕方ないが、一時使用の費用を100円にしてほしい。 ・駅からの近さや屋根のあるなしを考慮した金額設定としてほしい。 ・有料化に当たって距離によって値段の差がなければ駅に近いところで使用者が増え今と同じように過密状態になって市民にとっての現状は同じで料金の負担になるだけではないか。	・「日野市自転車等駐車場整備基本計画」策定時に行った市民意識調査による適正金額、周辺民営駐輪場の料金設定及び駅からの距離等の利便性から各駐輪場毎に利用料金を設定してまいります。 具体的な金額につきましては、これらの要素を考慮し市が設定した上限金額や条件をもとに今後管理を行う指定管理者が提案し決定してまいります。 【参考】市民意識調査による適正料金 <table><tr><th></th><th>定期利用</th><th>一時利用</th></tr><tr><td>100m以内</td><td>2,148円</td><td>140円</td></tr><tr><td>200m以内</td><td>1,798円</td><td>118円</td></tr><tr><td>300m以内</td><td>1,320円</td><td>88円</td></tr><tr><td>400m以内</td><td>1,071円</td><td>72円</td></tr></table>		定期利用	一時利用	100m以内	2,148円	140円	200m以内	1,798円	118円	300m以内	1,320円	88円	400m以内	1,071円	72円
	定期利用	一時利用															
100m以内	2,148円	140円															
200m以内	1,798円	118円															
300m以内	1,320円	88円															
400m以内	1,071円	72円															
27	・料金設定はいつ発表されるのか？	・詳細な金額については、指定管理者が決定する平成27年1月頃の公表を予定しております。															
28	・時間無料制は導入できないか。(最初の2時間無料など) ・聖蹟桜ヶ丘の駐輪場を利用するが、時間制で最初の数時間は無料、という制度はとても良いと思う。	・一定時間無料とする場合、自動精算機を導入することが前提となりますが、導入するかについては、指定管理者の提案次第となります。 ・時間無料制は駅周辺施設利用者が主な対象となりますので、商業事業者や民営駐輪場との調整を図りながら検討してまいります。															

29	・有料化のやり方の提示がない。無料でどれだけ人手や人件費がかかり大変か。また、有料にするためにも機械の設置や人手がかかる。これに対する具体的な話がない。有料化でどれくらい経費が掛かり、かつ、市にとって良いのかわからない。有料化と無料化デメリットとメリットをはっきりと提示するべきではないか。 ・効率的・効果的な民間の運営とはどのようなものか。 ・日野市において通勤通学に自転車は必要である。百草園駅前でも高校のマークが貼ってある自転車があり、通学の様子がわかる。弱者・通学者の利便性をどのように補うつもりなのか。	・無料駐輪場は料金がかからず自由に駐輪でき使いやすいのですが、管理体制の限界から自転車の不法投棄等が多発し、駐輪場を利用すべき方の利用を阻害してしまいます。また、そのほかにも駐輪場の維持管理経費による財政負担や駐輪場の利用率の偏りが生じており、これらを解消し、適正な駐輪空間を確保するため有料化を実施してまいります。 ・有料化後の市営駐輪場の管理方法としては、「指定管理者制度」を活用します。利用料金や料金徴収方法、設備投資等の広い範囲で指定管理者に提案させることにより、民間活力を最大限活用していきます。また、管理運営費用だけでなく設備投資の費用も含め指定管理者の負担としていくことで市が支出しない方式を予定しています。この設備投資においては、舗装の整備だけでなく、提案によりラックの整備・照明の設置等を指定管理者に実施させ、整列・整序され、また、明るく安全性の高い駐輪場を実現してまいります。 ・有料化する駐輪場の判定に関しては、全ての駐輪場には整備費用・管理運営費用が生じており原則全ての駐輪場を有料化するという方針としています。しかし、有料化による効果が期待できない場合においては無料のまま存続することとしています。これを有料化実施の目的と照らし駅からの距離や利用率等の状況要素から全駅・全駐輪場を同一の基準により判定しています。この判定により百草園駅においては有料化を実施しません。また、有料化を実施する駐輪場におきましても、弱者保護対策として減免規定を新たに設けることとしており、その対象に学生も含まれています。
30	・これまで何十年かはわかりませんが、無料で利用できたものが有料になるということは、それなりのサービス(月平均利用者数を把握し、その人数×一回当たりの利用料金)を日々月々提供できるかどうか。(具体的にどのようなサービスを提供できるのか。) ・舗装、ラックの取付など設備の整備は総利用者のうちどれくらいの人望んでいるのか。	・特に利用者が集中している無料駐輪場においては、無理な駐輪により整理もままならない状況となっており、多くの方にご迷惑おかけしております。こうした状況を改善し利便性の向上を目指し舗装・区画線・ラック等の設備投資を行っていくこととしております。 ・有料化後の駐輪場の運営は指定管理者制度を活用することで、指定管理者が管理運営費用だけでなく設備投資の費用も負担することとし、また、舗装だけでなく、その他の設備投資も指定管理者の提案のなかで実施してまいります。そして、指定管理者の選定には市民委員が参加し、利用者のニーズに合った提案をする事業者を選定してまいります。
31	・駐輪場の有料化、撤去手数料の増額で税収は増えるが、その分、すべてが利用者に対するサービスとなるのか。	・本実施戦略において確保された財源をもとに、駐輪場用地の公有地化や立体化等を実施し駐輪場の再編を検討してまいります。

32	•全ての駐輪場にラックが設置されるのか。 •ラックを設置した場合、収容台数が減少してしまうのではないかな。	•ラックを設置するかどうかは指定管理者の提案次第となりますので、現段階で全ての駐輪場に設置されるかをお答えすることはできません。 •現状の無料駐輪場の多くは適正台数を超えた乗入がありますが、有料化後は原則として収容台数までの受付となりますので、ラックの設置に関わらず収容限度の台数は減少します。しかし、ラックの設置をした場合、平置きと比較し収容効率が上がるため収容可能台数は増加します。
33	•指定管理者を導入した場合、効率性から月極(定期利用)の受付が多くなってしまうのではないかな。通勤・通学者以外の利用者向けの一時利用の受付についてはどう考えているのか。	•定期利用だけでなく、一時利用の需要も対応することがサービス向上や放置自転車減少に繋がると考えており、指定管理者の公募条件等にて調整してまいります。
34	•有料化とともに無人化や新たな駐輪システムの開発に取り組んではどうか。	•効率的な管理方法に関して、指定管理者の公募の際に民間事業者の裁量権を大きくすることで様々な提案がしやすい条件設定としていくことを検討してまいります。
35	•不正利用対策をしてほしい。 •現状の有料駐輪場の管理体制に問題があるのではないかな。不正が多いと聞いている。	•指定管理者の公募条件等にて調整してまいります。 •現在の市内の有料駐輪場の多くは(公財)自転車駐車場整備センターが運営しております。今後不正利用の減少に向けた調整を行ってまいります。
36	•有料化によるサービスの向上とはどのような内容を想定しているのか？ •サービス向上として挙げられている項目は利用者側の意見なのか。アンケート結果があるなら公開してほしい。利用者側の意見とは基本計画のアンケート結果ではないかな。	•市として想定しているサービス向上は、舗装整備やラック設置等によるとめやすきの向上や照明設置による安全性の向上となり、有料駐輪場として最低限確保すべき要素のみを挙げています。それ以上のサービス向上については指定管理者の提案によることとしており、その提案には基本計画策定時の市民意識調査の結果を参考として提示してまいります。
37	•駅の横に立体駐車場を作るなら良いが、現在のような暗くて人気のない場所で仕方なく利用しているにもかかわらずそんなところでお金を取れるのか。	•有料化後、照明等の設置により有料として運営可能なサービス水準を実現してまいります。
38	•立川市の係員は無料でも親切で挨拶もしてくれるが、日野市のシルバー人材センターの人も研修をして、有料化に見合った人材にしてほしい。 •シルバー人材センターの整理員のレベルが上がればサービス水準も上がると思われる。サービス低下を嘆く前にマニュアル化して研修を行うなどしてみてもどうか。民間活力とはいうが、必ずしも民間が優れているとは限らない。	•有料化後は、整理員や管理人等についても指定管理者が研修等の教育体制を構築していくことになります。民間事業者のこれまでの経験による研修・教育を行っていくことにより接遇面でもサービス向上を目指してまいります。

39	・駐輪場利用料を支払った人に駐輪場周辺店舗で利用できるクーポン券を配布してほしい。月額1000円の駐輪場利用者には500円分のクーポン券がもらえるといった具合である。利用料が少し高くても割安感があり、また駐輪場周辺にとってもメリットがあり、地域全体が活性化する見込みがある。	・本実施戦略策定を契機に駅周辺の商業事業者と調整を行っていく中で検討してまいります。
40	・1日利用者のための回数券を販売してほしい。毎日とは利用しないが月に何回かは利用したい人にとってはお得になると思われる。	・指定管理者の公募条件等にて調整してまいります。
41	・整理員が整頓することで逆に出しにくい状況が発生しています。自転車台数が多いため間隔を詰めて整頓するのはわかるが、自転車同士がぶつかったり、3人乗りの重たい自転車を動かすには大変である。無理に自転車を入れようとせずある程度の間隔を確保して満車になったら他の駐輪場に誘導する等の対策を早めに実施してほしい。	・無料駐輪場の場合、誰でも自由にとめることができるため、現状のような適正な台数を超えたとしても受け入れざるを得ない状況です。有料化後におきましては、原則として適正収容台数を超えた受付は行いませんので、無理な駐輪は解消されると見込んでいます。また、各駐輪場毎の料金設定により、利用者を適正に誘導してまいります。
42	・自転車置き場を有料にするのであれば、屋根つきなどの設備を整えてほしい。また、定期利用などの枠を設けてほしい。	・指定管理者が提案する設備投資の中で検討してまいります。 ・日野市では多くの駐輪場利用者が通勤・通学者であるため定期利用枠を設けてまいります。
43	・レンタサイクルを導入すれば、乗捨てが減るのではないかな。 ・日野市は坂が多いため、電動自転車のレンタサイクルは導入できないかな。	・乗捨ての減少や自転車利用促進に役立つレンタサイクルの導入に向けて、指定管理者の公募条件等にて調整してまいります。
44	・有料化しても、始発・終電までは開放してもらいたい。	・市営駐輪場は有料化後も全て24時間開放します。
45	・駐輪場毎に他の駐輪場の案内を書いた看板を立てたり、転入してきた際にもっと駐輪場の存在を知れるようにしてほしい。	・有料化は利用者の適正な誘導を目指しておりますので、指定管理者と調整し実施してまいります。
46	・指定管理者制度を選定する際、市に関連する団体だけでなく一般法人でも参入可能とするべきである。	・今後の指定管理者の公募の条件として、一般法人も含め多くの事業者が応募し、公募の段階で競争原理が働くよう検討してまいります。
47	・民営化とは何が違うのか。 ・指定管理者はどう選定するのか。	・民営化とは異なり、有料化をしてもあくまで「市営」の駐輪場となります。市が一定の条件を提示し、その範囲内において民間事業者が裁量権を持ち管理運営を行ってまいります。 ・指定管理者の選定は、一般的な入札とは異なり、金額だけでなくサービス向上に向けた提案など様々な要素により得点化され選定されます。また、市民委員も含めた選定委員会において選定を行ってまいります。

48	指定管理者の管理運営にかかる収支が赤字となった場合、市はその赤字分を補填するのか？	現段階で予想されない外的要因による赤字以外は原則として指定管理者の負担となり、市が補填することは予定しておりません。
49	直営と指定管理者のコスト計算の比較はしているのか。	直営で管理をした場合、設備投資等の初期費用や職員による人件費が必要となります。また、駐輪場運営は民間でも運営可能な事業であり、経験・ノウハウを持った事業者が多く存在しています。以上の理由により、費用削減、効率的な運営やサービス向上を図るため指定管理者制度を活用することとしたものです。
50	40施設を1社が管理することのメリットが記載されているが、デメリットもあるだろう。1社が管理することにより競争力がなくなりサービス向上の阻害となるのではないか。	現状におきましても、民営駐輪場や(公財)自転車駐車場整備センターが管理する駐輪場が存在しており、競争原理は働くと思込んでいます。また、駅を跨いだ広域管理によってはじめてレンタサイクル等の自主事業の実施可能性が生じてきます。さらに、整備費用や存続する無料駐輪場管理を含めた全費用を指定管理者が負担し、市の支出をなくしていくためにはスケールメリットによる経費削減は必要不可欠となります。これらの要素を鑑みた上で、1社が全て管理本実施戦略の目的に資すると判断しています。
51	- 駐輪場内の違法駐輪(不法投棄)の対応を徹底してほしい。 - 長期放置自転車の削減が見込める根拠はなにか。	無料での運営の場合、料金を徴収しないため、どの自転車も不法投棄といった違法駐輪なのかを長期間経過しない限り明確になりません。しかし、有料での運営であれば、全ての自転車から料金を徴収し、日々支払い状況についてチェックを行うため、違法駐輪の可視化・早期発見が可能となります。そのため指導が容易となり結果として長期放置・違法駐輪の減少に繋がるものと考えています。
52	指定管理者が土地を使用する場合、市及び地権者に対して借地料を支払って営業するのか。また消費税は支払うのか。所得税や法人税などを支払い義務のある法人が管理者になるのか。現在、民営駐輪場を運営しているが当然ながらそれらを全て支払った上で営業をしており、公平となるよう特に市や地権者への借地料を徴収してもらいたい。	- 指定管理者制度はあくまで「市営」駐輪場の管理運営の委任であり、民営駐輪場とは性質が異なります。もちろん民間事業者の納税義務が免除されるわけではありませので原則として消費税や法人税等の課税対象となります。また、基本的に一般の法人税等の課税対象となる法人が選定されることを想定しています。 - しかし、民営化ではなく市の施設の管理運営委任となりますので、経費に借地料を要求することはありませんが、本実施戦略において想定している指定管理者の公募の条件として、5年間という短い期間の中で数多くの設備投資や収入がない無料駐輪場の管理運営の経費も回収しなければならない厳しい条件となっています。さらに、この中で収益が生じた場合には、一定程度の額を市に納付させる「納付金制度」を導入します。 - そして、料金設定に関しても、指定管理者が事業経費のみを根拠に自由に決定できるわけではなく、市からの様々な条件に適合した中での金額となります。本実施戦略が掲げる「民営駐輪場の育成」とは、この料金設定において、無料という市場価格と乖離した金額ではなく、利便性に応じた適正な金額を設定していくことで公平に利用者が利用する駐輪場を選ぶことができる環境をつくることを指しています。

53	・違法駐輪した場合、警察と協力し防犯登録番号から所有者を割出し経費相当額を直接請求するべきである	・現在、撤去した自転車について所管の警察署より所有者情報を照会し、ハガキによる通知を行っていますが、引取率は約60%と低迷しております。より確実に放置自転車の撤去保管に掛かる費用を徴収するため、保管場所の開所時間の変更や引取率向上に向けたPR等を検討してまいります。
54	・市外の通勤通学者が常時夕刻から翌朝まで置きっぱなしにしているため、満車となってしまう利用できない。市営駐輪場であれば、市民と市外在住者と利用料金に差を設けてもよいと思う。 ・利用している駅の近くに高校があり、その学生が置きチャリをしていると思う。少ない自転車置き場に対してこのような使い方をされるのは間違っていると思われるので併せて対策を打ってほしい。	・有料化により、契約や料金が必要となるため夜間駐輪したままのいわゆる「置きチャリ」は減少することが見込まれます。また、サイクルシェアリング等の自主事業を指定管理者の提案の中で実施することにより、駐輪スペースの有効活用を検討してまいります。 ・市外利用者との料金差につきましては、周辺自治体・民営駐輪場との均衡や利用実態を勘案し検討してまいります。
55	・有料化に伴う工事の期間中は、自転車はどこにとめればいいのか？	・工事内容等については、指定管理者の提案次第となりますので、現段階で詳細をお答えすることはできませんが、工事の分割施行や代替駐輪場の確保等により利用者の方への影響が最小限となるよう努めてまいります。

③駐輪場の整備について

56	・駐輪場利用マナーには、スペースの確保が必要である。	・有料化の実施により、駐輪場の利用率の偏りを解消し、適正な駐輪スペースを確保してまいります。
57	・駅へのアクセス上に駐輪場がない。駅へのアクセス上で駅に近い駐輪場であれば、有料でも利用する人が多いと思う。 ・今後、有料化とするのであれば、駅から徒歩1分で屋根付きの駐輪場を作ってもらいたい。 ・香川県高松市において、駅前には大規模な地下駐輪場がある。同様な整備はできないか。	・市としても現在の駅周辺に小規模な駐輪場が散在してしまっている状況では利便性向上には限界があると考えております。しかし、駅に近い用地における大規模な駐輪場の整備には莫大な費用が掛かってしまいます。本実施戦略に掲げる施策を実施していくことにより、財源確保や駐輪場需給の適正化を図り、長期的には恒久的な利便性の高い駐輪場の再編を目指してまいります。
58	・豊田駅南口の駅前には駐輪場が不足しているので、駅から徒歩3分以内(距離200m以内)に2階、もしくは3階建ての駐輪場を設けるべきである。利用料金は月額1500～2000円、日額100～150円とする。豊田駅南口側は再開発が進んでおり、大規模な宅地の造成も行われており、今後益々人口が増加していくことが予想され、駅前駐輪場の整備は緊急の課題である。 ・豊田駅南口近くの駐輪施設が少なすぎるので有料でいいので是非作ってもらいたい。	・豊田南地区土地区画整理事業の進行に伴い、駅周辺の民間駐輪場が複数閉鎖となってしまうっており、駐輪場の早期整備の必要性については認識しております。今後、豊田南地区全体のまちづくりの重要な一要素として駐輪場の整備を検討してまいります。
59	・有料駐輪場を増加させる必要があるなら、日野駅東側の喫煙スペースを転用して高層の駐輪場あるいは八王子駅南口のような地下駐輪場を整備すれば利用する人も多いのではないかな。 ・無料駐輪場が足りないなら、日野坂三叉路の北側歩道に無駄に広い緑地帯がある。まずは無料駐輪場としてみてはどうか。	・日野駅において、駅に乗入れる自転車利用者数に見合った駐輪場の確保を実現していますが、無料駐輪場に利用者が集中し、有料駐輪場の利用率が低迷してしまっています。そこで、駅全体を考慮し料金設定をしていくことで利用者を適正に誘導していくことを目的として有料化を実施します。したがって、有料駐輪場を新規に整備することは検討しておりません。
60	・モノレール計画段階で駐輪場の整備計画はなかったのか？	・市としては「多摩都市モノレールに伴う新駅周辺整備計画報告書」(平成4年2月)を作成し、予想乗降客数に応じた駐輪場の整備方針を挙げています。しかし、実際はこの予想をはるかに上回る駅乗降客数及び自転車利用数が生じていました。これを受け、これまで暫定的な駐輪場整備を随時行ってきた状況となります。 現在土地区画整理事業が進行中である甲州街道駅周辺においては、今後区画整理事業の中で駐輪場用地を確保していくことを検討しています。
61	・鉄道事業者への指導、要望が足りない。自転車利用は販売促進になるという考え方が必要である。 ・鉄道事業者に協力を求め、線路を高架化し、高架下を駐輪場に整備させるのはどうか。鉄道事業者は駐輪場の主たる受益者であり、整備費用を負担することは無謀な要求ではない。	・現在においても、用地の借用や駐輪場整備等の協力を受けていますが、駐輪場利用者の大半が駅利用者であることから更なる鉄道事業者の負担も必要であると認識しております。本実施戦略の策定を契機として更なる協力を要請していく予定です。

62	・商店街にもっと働きかけをするべきである。商店街自身でポイント制等を活用し、店舗用駐輪場を確保するべきである。 ・銀行は商業事業者とタイアップして、商店街連合の一員として駐輪場を確保するなどの協力をするべきである。また、銀行の休日や閉店後に商店街用に店舗駐輪場を開放することも考えるべきである。	・本実施戦略の策定を契機に駅周辺の商店街・商業事業者と調整を行っていく中で検討してまいります。
63	・自動二輪車をとめる駐車場がないので確保してもらいたい。	・有料化の実施に伴い条例整備等を実施し、駐輪場の空きスペースを活用することで自動二輪車駐車場を確保してまいります。

④撤去手数料の増額・放置禁止区域の拡大について

64	・撤去手数料の増額は差支えないと思う。むしろ、原付の手数料についてはその労力と市場価格を勘案すると自転車と比較して安すぎると思う。原付については自転車の2～3倍の費用でもよいのではないかな。	・撤去手数料は撤去及び保管に掛かる経費を徴収する手数料であり、原動機付自転車については自転車と比較した場合の必要面積等により経費を算出しています。その経費や他市の金額との均衡を図りながら増額する金額を決定してまいります。
65	・撤去手数料については、同一自転車又は同一人物の2回目以降の大幅増額を検討したかどうか。また、撤去委託業者に対して撤去日時等の裁量権を与え、撤去数による報奨制を導入したかどうか。	・撤去手数料の増額や放置禁止区域の拡大だけでなく、放置抑止力強化に向けた改善を検討してまいります。
66	・撤去手数料を上げても自転車自体が安いので、引取に来る者が減り処分費用が増えるのではないかな。 ・学生が卒業を機に自転車を乗捨ててしまうことが現在でも多々ある。このような状況の中で撤去費用による財政赤字にならないようにしてもらいたい。	・未引取自自転車の増加への対策としては、保管場所の開所時間変更や処分自転車の売却を検討しています。
67	・現状、撤去の警告看板の前に放置がされている中で、撤去手数料の増額は効果はあるのか。	・他市の事例から1～3割の放置自転車の減少が見込まれます。また、撤去手数料の増額だけでなく、看板による警告や撤去方法等も改善に向けた検討を進めてまいります。
68	・撤去料金の増額を先に実施して効果をみてからから有料化した方がいいのではないかな？	・市営駐輪場の有料化、撤去手数料の増額、放置禁止区域の拡大を個別ではなく同時に実施することが啓発・周知等の面で効果的であると考えています。
69	・撤去手数料の増額に関しては賛成で、無料駐輪場のままならもう少し高くてもいいと感じる。有料になるなら据え置きにしてほしい。	・撤去手数料は撤去保管にかかる実質経費より改定後の金額を決定しております。また、駐輪場の有料化は放置が増加する傾向があり、これに対する放置抑止力強化策として撤去手数料の増額を行います。
70	・手数料値上げに関し、周辺自治体と比較するにあたって、区部の手数料が記載されているのはどういうことか。日野市と区部とでは生活水準も社会資本整備の水準も異なる。	・改定後の金額は区部ではなく市部との比較をした中で決定しております。区部の金額はあくまで参考として記載しています。
71	・有料化による財源確保によって、夕方以降、各駅周辺に増えていた放置自転車の取り締まりは徹底できるのか。	・撤去手数料増額による放置の状況の変化や今後必要となる駐輪場の再編に向けた経費を考慮した中で検討してまいります。

⑤その他

72	・意見の受付期間が短すぎる。 ・市民の意見を聴く機会を設けていない。 ・利用者アンケートを実施するべきである。	・平成22年に策定した「日野市自転車等駐車場整備基本計画」において、市民意識調査アンケートを実施し、その内容をもって市民委員を含めた「日野市自転車等問題対策協議会」を開催し、市営駐輪場の有料化等の施策の方針を決定しています。 また、市営駐輪場の料金体系の見直し及び無料駐輪場の有料化につきましては、広報ひの平成25年8月15日号・平成26年3月1日号においても意見募集を行っております。
73	・日野市自転車等駐車場整備基本計画の一部を本実施戦略と結び付けているが、その他の実施戦略はいつ発行するのか。発行するときは、説明会の日程が短い期間でないようにお願いしたい。主催側の一方的な予定な気がしてしまう。	・日野市自転車等駐車場整備基本計画におけるその他の施策の方針に関して、自転車走行マナー・ルール の啓発や走行空間の確保等については基本計画策定時より既に随時実施してきております。今後市民の方の生活に大きな影響を与える事業を新たに実施する際には、多くの方の意見をいただけるような体制の確保に努めてまいります。
74	・将来を見据えた駐輪場等駐車環境整備実施戦略(案)の内容は決定なのか？	・これまで広報等により市営駐輪場の有料化についての意見募集を複数回実施してきております。今回募集した実施戦略(案)に対する意見を集約した中で決定してまいります。