日野市自転車等駐車場整備基本計画

平成２２年４月

日野市

「日野市自転車等駐車場整備基本計画」の策定にあたって

自転車は子どもから大人まで幅広く利用でき、健康増進の観点や排気ガスや騒音を出さず地球環境にやさしく、手軽に乗れる身近な交通手段として注目されています。また、だれでも気軽に利用できることから、自転車の利用に関するルール・マナーの周知徹底は不可欠なものとなっています。自転車は、安全に走行できる環境を確保した上で、その利用を促進すべき交通手段であり、今後はますます自転車利用を見据えたまちづくりが必要になってくると考えています。

現在、日野市内には、JR、京王線、多摩都市モノレールを含めると 12 駅が存在し、通勤・通学や買い物などには、非常に便利な交通網となっています。その反面１日に約１万４千台の自転車が各駅周辺に乗入れられていますが、その内の約２千台が違法に駐車されている状況となっています。自転車等の駐車場対策及び自転車利用のルールやマナーの周知をどうするかということは大きな課題となっています。

そこで本計画では、駐輪空間の確保「とめる」、自転車走行空間の確保「はしる」、マナー・ルールの啓発「まもる」を大きな３つの方針としています。本計画の策定にあたっては、「日野市自転車等問題対策協議会」を設置し、各立場から幅広いご議論を頂き、それぞれの駅ごとの適正な自転車需要に応じた自転車等の駐車場整備の基本計画を策定いたしました。

今後は、市だけではなく、関係する行政機関や関係団体、民間事業者の皆様の連携・協働のもと、本計画を推進してまいりますので、皆様には、なお一層のご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

おわりに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました関係各位に厚くお礼を申し上げます。

平成 22 年 4 月

日野市長　馬場弘融

日野市自転車等駐車場整備基本計画　目次

第 1 章　計画の目的 1
1-1.　計画の目的と背景 1
1-2.　計画の位置づけと構成 2
(1)　計画の位置づけ 2
(2)　計画の対象地域 2
(3)　計画の期間 2
(4)　計画策定フロー 3
第 2 章　自転車等駐車対策の状況 4
2-1.　放置自転車等対策の概要 4
(1)　条例等 4
(2)　公営駐車場の整備・管理 4
(3)　放置対策 5
(4)　その他の主な施策 5
(5)　これまでの主な流れ 6
2-2.　撤去実績 7
(1)　撤去台数と放置台数 7
(2)　対策費と放置台数 8
2-3.　駐車場の整備・管理 9
(1)　駐車場の設置・管理状況 9
2-4.　緊急駐輪場整備計画 10
(1)　計画の概要 10
(2)　整備方針に伴う計画の進行状況 10
(3)　豊田駅北第３駐輪場立体化事業 11
第 3 章　自転車等利用実態調査の結果 12
3-1.　自転車等の駐車及び放置の状況 12
(1)　実態調査の概要 12
(2)　駐車場需給と放置の状況 12
(3)　土地区画整理事業区域内の空地における違法駐車の状況 25
3-2.　自転車等利用に関する市民意識調査結果 26
(1)　調査結果の概要 26
(2)　主な自由意見 30
第 4 章　課題の整理 32
4-1.　課題の把握 32
(1)　自転車等駐車場需給状況の類型化 32
(2)　料金制度と自転車等駐車場収容率の関係 33
(3)　既存自転車等駐車場の土地状況 36
(4)　放置禁止区域の検討 37
(5)　商業施設周辺における放置自転車等 38
(6)　自転車利用者のルール・マナー 39
(7)　自転車の走行環境 39
(8)　自動二輪車の駐車場 40
4-2.　課題の整理と検討の方向性 41
第 5 章　計画の方針と施策 43
5-1.　前提条件 43
(1)　計画の理念 43

(2)　関係者の責務と協力 44
(3)　将来駐車需要の検討 48
5-2.　施策の方針 51
(1)　自転車等駐車場整備・管理の方針 51
(2)　放置自転車等対策の方針 55
(3)　自転車等利用に関する方針 57
5-3.　施策の内容（駅別） 59
(1)　日野市全体の概要 59
(2)　駅別の施策内容 60
第 6 章　計画の推進体制 71
6-1.　役割分担の基本的考え方 71
6-2.　施策の実施体制 72
(1)　駐車場の整備 72
(2)　駐車場の管理 73
(3)　民営自転車等駐車場・附置義務自転車等駐車場 73
(4)　放置自転車等対策 74
(5)　自転車等適正利用 74
資料編 75
資料 1　撤去等の状況 75
資料 2　自転車等駐車場の設置状況 76
資料 3　用語の定義 78
資料 4　日野市自転車等問題対策協議会委員名簿 79

第1章 計画の目的

1-1. 計画の目的と背景

自転車は、安価で手軽に利用できることから、近距離交通手段としての利便性、経済性が高く評価され、通勤･通学や買物、レジャーなど様々な目的に利用され、市民の日常生活に最も身近な交通手段として利用されている。また近年、地球温暖化などの環境問題の中で自転車のもつ無公害の乗り物としての特性が注目され、国を始め地方自治体が自転車利用の拡大を進めていることから、日野市でも自転車を都市における主要な交通手段として位置づけ、市民へ自転車利用を推奨している。しかし、自転車利用者が集中する鉄道駅周辺や商業地域などでは、駐車場所の不足や利用マナーの欠如などから自転車等（自転車及び原動機付自転車の総称）が路上に放置され、道路の通行障害や緊急車両進入の妨害、景観の悪化などの様々な問題を引き起こしている状況である。

そのため日野市では、これまでに通勤通学自転車サポートシステム（*1） や放置自転車特別対策（*2） など、様々な自転車等駐車対策を実施してきた。特に、駅周辺に指導員･誘導員を配置し、徹底した指導･誘導を実施することにより、放置自転車等の撤去数が減少傾向となる等の効果がみられた。しかし、無料駐車場と有料駐車場の混在による駐車場利用率の偏りや買物目的の短時間駐輪による路上放置、自動二輪車の駐車場不足等の問題も起きている。また、自転車走行空間の整備が十分でないことと、利用者のモラルの低下による無秩序な走行が増えたことで、歩行者とくに高齢者や障害者等の安全で快適な通行を脅かしている。

このような問題を解決するため、まず市内各駅周辺の自転車等利用実態、及び市民の自転車等利用に関する意識や要望を把握し、現状の課題を抽出し整理した。さらに、市だけでなく関係する行政機関や事業者、市民が協力して自転車等の問題に取り組むことが求められていることから、日野市自転車等問題対策協議会（*3）を設置し、その協議会において課題に対する様々な検討を行い、自転車等の駐車対策に関する計画の策定を行うこととした。

本計画は、自転車等の安全かつ快適な利用環境の確保と利用の促進を図るために、自転車等の駐車場所や走行空間の確保に取り組むと同時に、自転車等の適正な利用を推進するため、利用マナー･ルールの啓発や放置自転車等の撤去など従来行なっている施策の一層の強化を図ることで、すべての人にとって安全で快適な生活環境を目指し、住みよいまちづくりを実現することを目的とする。

（*1）登録した自転車利用者が駅前の指定した場所に自転車を駐輪し、その自転車を係員が駐車場へ移動するシステムで平成 15 年、平成 16 年の 2 カ年社会実験として行った。

（*2） 駅周辺での自転車等の放置防止指導と駐車場への適切な案内、または誘導を行った。

（*3）平成 21 年 2 月から 11 月まで、行政、市民団体、関係事業者及び学識径験者からなる日野市自転車等問題対策協議会を設置し、5 回の協議を行った。

1-2. 計画の位置づけと構成

(1)　計画の位置づけ

本計画は、日野市基本構想･基本計画「日野いいプラン 2010」、環境基本計画、まちづくりマスタープラン、交通バリアフリー基本構想における自転車等に関する計画に基づき、駐車場整備を基本とした自転車等施策の方針等を策定するものである。

(2)　計画の対象地域

日野市全域（主に日野市内の鉄道駅周辺を中心とする）

(3)　計画の期間

平成 22 年 4 月1日から平成 32 年 3 月 31 日までの 10 年。

(4)　計画策定フロー

自転車等利用実態調査（H20.10～12）
駅周辺駐車実態調査
日野市内 10 駅
自転車等利用に関する市民意識調査
日野市民 3,000 世帯を対象
これまでの自転車等対策・実態調査結果の分析　→　現状の課題抽出
日野市自転車等問題対策協議会
開催スケジュール
第1回　平成21年　2月23日
第2回　平成21年　4月22日
第3回　平成21年　7月13日
第4回　平成21年10月14日
第5回　平成21年11月26日
メンバー構成
学識経験者（1名　東京海洋大学）
鉄道事業者（3名　JR東日本、京王電鉄、多摩都市モノレール）
道路管理者（1名　東京都建設局）
交通管理者（1名　警視庁日野警察署）
商店会　（3名　日野駅商栄会、豊田駅北商店連合会、高幡不動商店会）
市民代表　（5名　）
市内各団体（3名　日野地域交通安全活動推進委員協議会、日野交通安全協会、日野市補業会）
自転車等駐車場管理者（1名　日野市企業公社）
放置自転車等対策事業受託者（1名　日野市シルバー人材センター）
日野市担当者（6名）　計25名
日野市自転車等駐車場整備基本計画（案）の作成
計画の基本方針
1．自転車等駐車場整備・管理の方針
2．放置自転車等対策の方針
3．自転車等利用に関する方針
計画の推進体制
1．関係者の協力・実施体制の検討
2．施策の実施体制
駅別の施策
パブリックコメント
日野市自転車等駐車場整備基本計画

第2章 自転車等駐車対策の状況

2-1. 放置自転車等対策の概要

(1) 条例等

- **日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例**
  （平成 4 年 6 月 30 日条例第 22 号、最終改正平成 18 年条例第 10 号）
- **日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例施行規則**
  （平成 7 年 9 月 29 日規則第 20 号、最終改正平成 18 年規則第 13 号）

(2) 公営駐車場の整備・管理

① 公有地など恒久性ある用地の場合

- 行政負担を軽減するため、指定管理者制度又は協定等により、日野市企業公社・財団法人自転車駐車場整備センター等による整備・管理を行っている。
- 有料制とし、収入を駐輪場の維持管理費・施設整備費償還にあてている。

② 個人の所有地など恒久性のない用地の場合

- 市が直接に管理している。
- 無料制とし、維持管理・施設整備の費用は最小限にとどめている。

図 2-1　駐車場の整備区分

(3)　放置対策

① 放置禁止区域の設定

日野駅、豊田駅、高幡不動駅、百草園駅、南平駅、平山城址公園駅の 6 駅において、概ね駅から 300m以内の区域を設定している。

② 撤去

日野駅、豊田駅、高幡不動駅にて概ね週 1 回撤去作業を実施している。いずれも平日午前中の実施である。

警告から撤去までの流れ

警告放送、撤去整理券貼付、その後約 30 分経過後に撤去

撤去手数料、返還率

自転車 2,000 円、原付 3,000 円。返還率 62%（自転車返還率 61%、原付返還率 92%）（平成 20 年度実績）

撤去自転車等の保管

保管所 1 箇所（日野市日野本町１－４）・収容台数 1,380 台、保管期間は撤去してから 2 ヶ月

・　駅別の撤去台数・回数・返還率の推移は、資料 1 のとおりである。

③ 指導・誘導

・　駅前放置自転車等への指導・誘導
・　月曜日から土曜日の週 6 日、午前 7 時～11 時、駅前に放置防止指導員を配置。
・　日野駅、豊田駅、高幡不動駅（各 3 名）、万願寺駅（1 名）、現場巡回員（１名）

（平成 20 年度実績）

④ 駐車場整理

・　月曜日から金曜日の週 5 日、駅周辺自転車等駐車場の整理、清掃。

日野駅：午前 7 時～11 時　（４名）
豊田駅：午前 7 時～11 時、午後 1 時～3 時 30 分　（午前４名、午後２名）
高幡不動駅：午前 7 時～11 時、午後 1 時～3 時 30 分　（午前４名、午後２名）
（甲州街道駅、万願寺駅及び程久保駅周辺を含む）
百草園駅、南平駅、平山城址公園駅：午前 7 時～10 時　（各駅１名）

（平成 20 年度実績）

(4)　その他の主な施策

【通勤通学用自転車サポートシステム（社会実験)】平成 15、16 年度に実施

・　登録した自転車利用者に日野駅前の指定場所に自転車を置いてもらい、その自転車を係員が駐車場に移動するシステム。２ヵ年（平成１５年１１月及び１６年１０月）かけて実験。

【放置自転車特別対策】

・　駅周辺での自転車等の放置防止指導と駐車場への適切な案内、または誘導を実施。

【自転車安全運転教室】平成 19 年度から継続実施

・　日野警察署と市都市計画課とで、市内全小学校の 4 年生以上を対象に実施。

【放置自転車リサイクル】

・　撤去した放置自転車の一部を、リサイクル活用。

(5)　これまでの主な流れ

昭和 58 年 4 月	日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例制定
平成 15 年 11 月	（社会実験）通勤通学用自転車サポートシステムの実施　1 回目
平成 15 年 4 月	放置自転車特別対策（駅前違法駐輪・違法駐車の指導・誘導業務）
平成 16 年 10 月	（社会実験）通勤通学用自転車サポートシステムの実施　2 回目
平成 18 年 4 月	駐車場指定管理者制度導入
平成 20 年 2 月	緊急駐輪場整備計画策定

2-2. 撤去実績

(1)　撤去台数と放置台数

近年では、撤去台数・放置台数ともに減少傾向にある。
特に、平成 15 年の放置自転車特別対策（駅前放置防止指導・駐車場への誘導業務）開始後の放置台数の減少傾向が顕著である。

図 2-2　撤去台数と放置台数の推移

日野市合計	自転車	原付	合計	撤去回数	放置台数
平成10年	7,106	738	7,844	150	1,821
平成11年	7,047	809	7,856	149	1,317
平成12年	7,380	931	8,311	140	1,561
平成13年	8,250	880	9,130	141	1,434
平成14年	8,761	959	9,720	150	1,400
平成15年	8,069	758	8,827	159	1,521
平成16年	4,496	307	4,803	119	1,412
平成17年	3,875	155	4,030	124	1,267
平成18年	3,206	137	3,343	124	1,137
平成19年	2,993	127	3,120	127	994

数値は、日野駅、豊田駅、高幡不動駅の 3 駅分を足したものである。

(2)　対策費と放置台数

近年、対策費の総額が減少傾向にある一方、放置台数も減少しており、費用対効果が向上しているといえる。

図 2-3　放置自転車対策費と放置台数の推移

放置自転車対策事業経費	平成16年度決算	平成17年度決算	平成18年度決算	平成19年度決算
放置自転車撤去及び移動業務	7,465,500	7,382,340	7,161,000	7,257,600
放置自転車・バイク処分業務	1,092,000	614,300	641,610	453,651
放置自転車追放特別対策	2,841,200			
駅前違法駐輪・駐車指導・誘導業務	38,399,760	19,180,224	18,892,860	11,392,795
放置自転車保管業務	4,352,670	4,352,670	4,352,670	4,167,450
駅前放置自転車整理業務委託料	15,236,613	15,497,160	15,576,960	15,488,749
消耗品・光熱費等	1,324,813	1,407,589	1,361,575	1,313,173
その他	337,890	224,490	189,000	189,000
事業費計	71,050,446	48,658,773	48,175,675	40,262,418

2-3. 駐車場の整備･管理

現在、日野市の自転車等駐車場には、公営有料制、公営無料制、民営（有料制）の３種類がある。
公営のうち、公有地等の恒久性のある用地の場合は有料制で、公社・財団等による管理を行い、個人の所有地等の恒久性のない用地の場合は無料制で、市が直接管理している。

(1) 駐車場の設置・管理状況

表 2-1　日野市における自転車等駐車場の箇所数及び収容台数

運営種別	料金制	箇所数	収容台数	備 考
公営	無料	32	7,477	市が直接管理
	有料	17	4,518	自転車駐車場整備センター管理　13 箇所 指定管理者による管理　2 箇所 協定による管理　2 箇所
民営	有料	18	2,266	
合計		67	14,261	

各自転車等駐車場の設置者・管理者、駅からの距離、収容台数等の概要は、資料 2 のとおりである。

【指定管理者制度】
・ 平成 18 年 4 月より、日野駅西駐輪場及び豊田駅南第 4 駐輪場において、指定管理者制度を導入。

【緊急駐輪場整備計画】（詳細は第 4 節参照）
・ 平成 19 年度、モノレール甲州街道駅において臨時駐車場を開設。
・ 平成 21 年度、豊田駅北第 3 駐輪場の立体化を計画。

2-4. 緊急駐輪場整備計画

駐車場整備が遅れ、「駐輪場整備基本計画」策定（平成 21 年度）まで待てない豊田駅、万願寺駅、甲州街道駅につき、緊急的な駐車場整備を行なうため、19 年度に策定した計画である。

(1) 計画の概要

表 2-2　緊急駐輪場整備計画における各駅の整備方針

駅名	現状・課題	整備方針
豊田駅	多摩平交番から二中交差点間の 440 台の放置自転車等の受入駐車場整備	豊田駅北第 3 駐輪場立体化による約 500 台収容の駐車場整備
甲州街道駅	駅周辺に乗入れる 640 台の自転車等に対し収容能力が不足し路上放置が多発	市区画整理事業用地利用により 600 台程度の駐車場用地の確保、駐車場整備
万願寺駅	駅周辺に乗入れる 540 台の自転車等に対し収容能力が不足し路上放置が多発	駅周辺の公有地不足により民地借上による駐車場用地の確保、駐車場整備

(2) 整備方針に伴う計画の進行状況

【豊田駅】

豊田駅北第 3 駐輪場立体化事業を平成 21 年 6 月に着手。計画収容台数は 484 台で、314 台の増となる。440 台の放置自転車等に対する不足分については、豊田駅北口周辺駐車場の利用率の向上により対応する。

【甲州街道駅】

万願寺第二区画整理事業用地を利用した臨時駐車場を 3 箇所整備（345 台収容）。現状としては駅周辺に乗入する 640 台に対し収容能力を満たすまでの整備には至っていないので、他事業用地の借上について、区画整理事業者と継続交渉中。

【万願寺駅】

万願寺駅周辺空地調査及び地権者への駐車場用地借上交渉中。

(3)　豊田駅北第３駐輪場立体化事業

① 建設工事概要

建設時期：平成 21 年度内

建設概要：豊田駅北第３駐輪場２階化による駐車収容能力強化

建設主体：日野市・財団法人自転車駐車場整備センター

② 現状

構　　造：屋根付　平屋建て

収容台数：170 台

利用形態：定期利用のみ　　利用料金：2,300 円／月

運営状況：現在定期利用待ち 200 台以上

③ 整備後

構　　造：鉄骨造　屋根付　２階建て

収容台数：１Ｆ　219 台　２Ｆ　265 台　　合計 484 台（予定）

利用形態：定期利用のみ（予定）　　利用料金：未定

整備状況：駐車台数は整備前の約 2.8 倍（314 台増）

第3章 自転車等利用実態調査の結果

3-1. 自転車等の駐車及び放置の状況

日野市全体では、乗入台数を上回る駐車場収容台数が確保されているが、区域別にみると、豊田駅北口及び多摩都市モノレール各駅の周辺で、収容能力が不足している。
放置は全ての駅周辺にみられるが、場所により偏りがあり、乗入台数以上の収容台数が確保されている駅周辺においても放置がみられる。

(1) 実態調査の概要

自転車等駐車・放置実態調査

・ 調査日時

休日：平成 20 年 10 月 5 日（日）9:00、12:00、16:00　　計 3 回計測
平日：平成 20 年 10 月 9 日（木）9:00、12:00、16:00、2:00　計 4 回計測

・ 調査場所

日野市内の 10 駅
ＪＲ中央本線（日野駅、豊田駅）
京王線（高幡不動駅、百草園駅、南平駅、平山城址公園駅）
多摩都市モノレール線（甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅）
各駅の放置禁止区域及び周辺の自転車等駐車場（公営・民営・施設附置義務）、路上

(2) 駐車場需給と放置の状況

・ 日野市全体では、乗入台数を上回る駐車場収容台数が確保されているが、区域別にみると、豊田駅北口及び多摩都市モノレール各駅の周辺で、収容能力が不足している。
・ 放置は全ての駅周辺にみられるが、場所により偏りがあり、乗入台数以上の収容台数が確保されている駅周辺においても放置がみられる。
・ 駐車場の需給バランスと放置台数の数値は、次頁表のとおりである。
・ 次々頁以降、日野市全体の駐車場需給バランス等の状況を日野市全体図に、各駅周辺の駐車及び放置の状況等を各駅の図に示す。
・ 豊田駅南口の土地区画整理事業区域内の空地における違法駐車の状況等を（3）「土地区画整理事業区域内における違法駐車の状況」に示す。

表 3-1　駐車場需給バランスと放置台数

収容台数（供給量）・・・・・・・・・駅周辺における自転車等駐車場の収容台数の合計
乗入台数（需要量）・・・・・・・・・駅周辺における自転車等駐車場内駐車台数と放置台数の合計
余裕台数（需給バランス）・・・収容台数（供給量）から乗入台数（需要量）を引いた台数
放置台数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・駅周辺の路上に放置されている台数（乗入台数に含まれる）
駐輪場整備の必要性・・・・・・・・・必要性に応じてＡ，Ｂ，Ｃの３つに分類（詳細は次ページ）

駅名	方向	時間帯	収容台数（供給量）	－	乗入台数（需要量）（うち放置台数）		＝	余裕台数（需給バランス）	駐輪場整備の必要性		
日野駅	西側	平日9時	2,313	－	1,329	(25)	＝	984	×	⇒	C
		平日ピーク時			1,570	(55)		743	×		
	東側	平日9時	1,009	－	791	(61)	＝	218	×	⇒	C
		平日ピーク時			948	(170)		61	×		
	合計	平日9時	3,322	－	2,120	(86)	＝	1,202	×	⇒	C
		平日ピーク時			2,518	(225)		804	×		
豊田駅	北側	平日9時	2,727	－	2,893	(593)	＝	-166	○	⇒	A
		平日ピーク時			3,464	(792)		-737	○		
	南側	平日9時	1,612	－	1,261	(3)	＝	351	×	⇒	C
		平日ピーク時			1,443	(8)		169	×		
	合計	平日9時	4,339	－	4,154	(596)	＝	185	○	⇒	B
		平日ピーク時			4,907	(800)		-568	×		
高幡不動駅	北側	平日9時	1,846	－	1,078	(14)	＝	768	×	⇒	C
		平日ピーク時			1,307	(19)		539	×		
	南側	平日9時	1,606	－	1,503	(78)	＝	103	×	⇒	B
		平日ピーク時			1,729	(110)		-123	○		
	合計	平日9時	3,452	－	2,581	(92)	＝	871	○	⇒	C
		平日ピーク時			3,036	(129)		416	○		
百草園駅		平日9時	654	－	288	(16)	＝	366	×	⇒	C
		平日ピーク時			339	(27)		315	×		
南平駅		平日9時	1,025	－	938	(6)	＝	87	×	⇒	B
		平日ピーク時			1,120	(2)		-95	○		
平山城址公園駅		平日9時	615	－	353	(32)	＝	262	×	⇒	C
		平日ピーク時			401	(33)		214	×		
甲州街道駅		平日9時	613	－	729	(355)	＝	-116	○	⇒	A
		平日ピーク時			805	(407)		-192	○		
万願寺駅		平日9時	199	－	680	(321)	＝	-481	○	⇒	A
		平日ピーク時			827	(373)		-628	○		
程久保駅		平日9時	42	－	70	(58)	＝	-28	○	⇒	A
		平日ピーク時			76	(62)		-34	○		
多摩動物公園駅		平日9時	0	－	51	(51)	＝	-51	○	⇒	A
		平日ピーク時			81	(74)		-81	○		
日野市全体		平日9時	14,261	－	11,964	(1,613)	＝	2,297			
		平日ピーク時			14,110	(2,132)		151			

日野市全体図

1　需給バランスによる各駅の特性（ハードの必要性）

主に、通勤通学者の利用である朝 9 時と買物等の自転車利用が増加するピーク時（12 ～ 16 時）における自転車等乗入台数（需要量）に対して、自転車等駐車場収容可能台数（供給量）が上回っているかどうかを比較し下記に示す 3 種類に各駅を分類した。

余裕台数の少ない順

駅名	余裕台数
万願寺駅	-628
豊田駅	-568
甲州街道駅	-192
南平駅	-95
多摩動物公園駅	-81
程久保駅	-34
平山城址公園駅	214
百草園駅	315
高幡不動駅	416
日野駅	804
日野市合計	151

	9時（通勤通学）			ピーク時（買物等）		
A	需要量	>	供給量	需要量	>	供給量
B	需要量	<	供給量	需要量	>	供給量
C	需要量	<	供給量	需要量	<	供給量

2　放置自転車等の問題

各駅において自転車等駐車場の需給バランスをもとに分類したが、放置自転車等は様々な要因で発生する。

自転車等駐車場の過不足だけでなく放置自転車等の数も大きな問題となる。

右表に平日ピーク時の放置台数を多い順に示した。

放置台数の多い順

駅名	放置台数
豊田駅	800
甲州街道駅	407
万願寺駅	373
日野駅	225
高幡不動駅	129
多摩動物公園駅	74
程久保駅	62
平山城址公園駅	33
百草園駅	27
南平駅	2
日野市合計	2,132

各駅の駐車場所別台数内訳（平日ピーク時）

日野駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）				
運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	2	948	113.3%
	有料	5	2,204	40.6%
民営自転車等駐車場	有料	2	170	109.4%
合計		9	3,322	69.0%

日野駅北バイク駐輪場

有料	155台	75%台	
民（センター）	民（センター）	民（JR）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
91	100	30	45
59%	65%	19%	29%

日野駅北駐輪場

有料	986台	220%台	
民（センター）	民（センター）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
350	402	121	181
35%	41%	12%	18%

日野駅東第3駐輪場

有料	110台	120%台	
民（センター）	民（センター）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
33	33	21	23
30%	30%	19%	21%

日野駅東第2駐輪場

有料	233台	195%台	
民（センター）	民（センター）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
60	67	25	40
26%	29%	11%	17%

日野駅西第2駐輪場

無料	452台	300%台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
551	624	274	336
122%	138%	61%	74%

日野駅東第1駐輪場

無料	496台	415%台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
418	450	163	212
84%	91%	33%	43%

日野駅西駐輪場

有料	720台	245%台	
公（市）	公（指）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
264	296	121	173
37%	41%	17%	24%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数 25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名		
料金形態	収容台数	駅からの距離
設置者	管理者	土地所有者
平日		休日
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数		
収容率＝（駐車台数／収容台数）		

©2000 ZENRIN CO., LTD.

豊田駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）				
運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	5	1,771	100.5%
	有料	6	1,221	73.4%
民営自転車等駐車場	有料	11	1,347	80.8%
合計		22	4,339	86.7%

豊田駅北第6駐輪場

有料	403台	365台	
民（センター）	民（センター）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
208	261	98	137
52%	65%	24%	34%

豊田駅北第5駐輪場

有料	265台	355台	
民（センター）	民（センター）	民（法人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
98	118	55	71
37%	45%	21%	27%

豊田駅北第3・4駐輪場

有料	403台	60台	
民（センター）	民（センター）	市・JR他	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
388	442	167	248
96%	110%	41%	62%

豊田駅北第1駐輪場

無料	728台	480台	
公（市）	公（市）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
479	534	214	265
66%	73%	29%	36%

豊田駅南第1駐輪場

無料	542台	485台	
公（市）	公（市）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
432	473	207	260
80%	87%	38%	48%

豊田駅南第4駐輪場

有料	150台	185台	
公（市）	公（指）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
98	106	31	52
65%	71%	21%	35%

豊田駅東臨時駐輪場

無料	150台	290台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
350	398	219	243
233%	265%	146%	162%

豊田駅南第3駐輪場

無料	177台	445台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
105	134	33	41
59%	76%	19%	23%

豊田駅南第2駐輪場

無料	174台	375台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
212	252	122	182
122%	145%	70%	105%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数 25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

高幡不動駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）

運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	8	1,954	107.2%
	有料	4	927	29.9%
民営自転車等駐車場	有料	2	571	93.9%
合計		14	3,452	84.2%

高幡不動駅北第2駐輪場

無料	150台	190台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
195	259	101	157
130%	173%	67%	105%

高幡不動駅北第4駐輪場

無料	565台	300台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
301	348	133	203
53%	62%	24%	36%

高幡不動駅北第1駐輪場

無料	360台	350台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
318	362	142	182
88%	101%	39%	51%

高幡不動駅西駐輪場

無料	60台	625台	
公（市）	公（市）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
7	7	4	4
12%	12%	7%	7%

高幡不動駅北第6駐輪場

無料	55台	255台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
42	47	11	29
76%	85%	20%	53%

高幡不動駅北第5駐輪場

有料	426台	230台	
民（センター）	民（センター）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
26	30	18	25
6%	7%	4%	6%

高幡不動駅北第3駐輪場

無料	230台	230台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
175	236	65	122
76%	103%	28%	53%

高幡不動駅南第4駐輪場

有料	171台	90台	
センター	センター	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
78	82	34	43
46%	48%	20%	25%

高幡不動駅南第3駐輪場

有料	90台	195台	
民（センター）	民（センター）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
59	63	32	32
66%	70%	36%	36%

高幡不動駅南第2駐輪場

有料	240台	175台	
民（センター）	民（センター）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
94	104	71	80
39%	43%	30%	33%

高幡不動駅臨時駐輪場

無料	180台	310台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
231	258	172	232
128%	143%	96%	129%

高幡不動駅南第1駐輪場

無料	354台	290台	
公（市）	公（市）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
541	578	238	471
153%	163%	67%	133%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数　25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

©2008 ZENRIN CO.,LTD.

百草園駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）

運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	2	654	29.4%
	有料	0	0	―
民営自転車等駐車場	有料	0	0	―
合計		2	654	29.4%

改札口

100m

200m

百草園駅南第1駐輪場

無料	161台	130台	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
105	126	55	63
65%	78%	34%	39%

百草園駅北第1駐輪場

無料	493台	180台	
公（市）	公（市）	民（京王）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
64	71	38	47
13%	14%	8%	10%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数　25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

南平駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）				
運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	5	1,025	98.2%
	有料	0	0	－
民営自転車等駐車場	有料	0	0	－
合計		5	1,025	98.2%

南平駅北第2駐輪場			
無料	54台	185㎡	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
2	2	1	1
4%	4%	2%	2%

南平駅北第3駐輪場			
無料	387台	145㎡	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
289	357	125	184
75%	92%	32%	48%

南平駅南第1駐輪場			
無料	183台	100㎡	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
249	286	121	183
136%	156%	66%	100%

南平駅南第2駐輪場			
無料	226台	100㎡	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
270	305	98	159
119%	135%	43%	70%

南平駅南第3駐輪場			
無料	175台	200㎡	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
51	66	30	44
29%	38%	17%	25%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数　25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

平山城址公園駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）

運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	2	271	76.8%
	有料	2	166	24.7%
民営自転車等駐車場	有料	3	178	50.0%
合計		7	615	59.8%

平山城址公園駅北第2駐輪場

有料	141台	65㎡	
公（市）	公（指）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
28	32	20	31
20%	23%	14%	22%

平山城址公園駅南第3駐輪場

有料	25台	40㎡	
公（市）	公（指）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
10	10	5	5
40%	40%	20%	20%

平山城址公園駅北第1駐輪場

無料	161台	190㎡	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
72	87	60	64
45%	54%	37%	40%

改札口

100m

200m

24

平山城址公園駅南第1駐輪場

無料	110台	205㎡	
公（市）	公（市）	公（市）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
108	121	47	59
98%	110%	43%	54%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数 25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

甲州街道駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）				
運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	5	613	64.9%
	有料	0	0	－
民営自転車等駐車場	有料	0	0	－
合計		5	613	64.9%

甲州街道駅北第3臨時駐輪場

無料	50台	25メートル	
公（市）	公（市）	公（区画）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
27	28	6	15
54%	56%	12%	30%

甲州街道駅北第2臨時駐輪場

無料	118台	50メートル	
公（市）	公（市）	公（区画）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
83	83	25	38
70%	70%	21%	32%

甲州街道駅北第1臨時駐輪場

無料	134台	30メートル	
公（市）	公（市）	公（区画）	
平日		休日	
16:00	ピーク	16:00	ピーク
101	106	53	67
75%	79%	40%	50%

甲州街道駅南第2臨時駐輪場

無料	177台	110メートル	
公（市）	公（市）	公（区画）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
96	102	48	60
54%	58%	27%	34%

甲州街道駅南第1臨時駐輪場

無料	134台	40メートル	
公（市）	公（市）	公（区画）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
67	81	35	52
50%	60%	26%	39%

凡　例

公営自転車等駐車場	
民営自転車等駐車場	
施設等駐輪場	
放置禁止区域	
自転車等放置箇所	
放置台数	25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

万願寺駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）				
運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	2	199	185.9%
	有料	0	0	ー
民営自転車等駐車場	有料	0	0	ー
合計		2	199	185.9%

万願寺駅臨時駐輪場（スーパー横）			
無料	100台	75台	
公（市）	公（市）	民（財）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
171	206	120	142
171%	206%	120%	142%

万願寺駅臨時駐輪場			
無料	99台	30台	
公（市）	公（市）	公（都）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
152	164	83	105
154%	166%	84%	106%

128

81

62

98

J

100m

200m

凡　例

公営自転車等駐車場

民営自転車等駐車場

施設等駐輪場

放置禁止区域

自転車等放置箇所

放置台数　25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

程久保駅

自転車等駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）

運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	1	42	33.3%
	有料	0	0	ー
民営自転車等駐車場	有料	0	0	ー
合計		1	42	33.3%

程久保駅臨時駐輪場			
無料	42台	45台	
公（市）	公（市）	民（個人）	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
12	14	8	8
29%	33%	19%	19%

凡　例

- 公営自転車等駐車場
- 民営自転車等駐車場
- 施設等駐輪場
- 放置禁止区域
- 自転車等放置箇所
- 放置台数　25

自転車等駐車場詳細表の凡例

自転車等駐車場名			
料金形態	収容台数	駅からの距離	
設置者	管理者	土地所有者	
平日		休日	
9:00	ピーク	9:00	ピーク
駐車台数			
収容率＝（駐車台数／収容台数）			

©2009 ZENRIN CO.,LTD.

多摩動物公園駅

自転車駐車場運営形態別詳細・収容率（駐車台数／収容台数）

運営	料金	箇所数	収容台数	平均収容率（平日ピーク）
公営自転車等駐車場	無料	0	0	－
	有料	0	0	－
民営自転車駐車場	有料	0	0	－
合計		0	0	－

(3)　土地区画整理事業区域内の空地における違法駐車の状況

事業区域内の空地には、平日の日中、100 台を上回る違法駐車がみられる。

図 3-1　空地の位置・写真

空地の自転車等駐車状況（調査日平成 20 年 10 月 9 日）

空地①	平日			
	9:00	12:00	16:00	2:00
自転車	41	47	46	15
原付（50cc以下）	5	5	7	0
自動二輪（51cc以上）	1	1	1	0
合計	**47**	**53**	**54**	**15**

空地②	平日			
	9:00	12:00	16:00	2:00
自転車	49	66	66	15
原付（50cc以下）	2	2	2	0
自動二輪（51cc以上）	0	0	0	0
合計	**51**	**68**	**68**	**15**

空地③	平日			
	9:00	12:00	16:00	2:00
自転車	6	15	16	1
原付（50cc以下）	0	1	1	0
自動二輪（51cc以上）	0	0	0	0
合計	**6**	**16**	**17**	**1**

空地　合計	**104**	**137**	**139**	**31**

空地①

空地②

空地③

空地①の写真は、調査日当日撮影

空地②、③の写真は、平成 21 年 2 月撮影

3-2. 自転車等利用に関する市民意識調査結果

(1)　調査結果の概要

調査日時　平成 20 年 11月中旬

調査対象　平成 20 年 10 月現在日野市内に在住している市民から無作為に抽出した 3,000 世帯
　　１世帯に 3 人まで回答できるように配布した。

サンプル　740 世帯・1438 人から回答を得た。（回収率 740/3,000＝24.7%）

質問項目　普段の交通手段と自転車等利用に関する質問を全 28 問

（以下の図内の数値は、四捨五入した値であるため、合計値が 100%にならない場合がある。）

① 自転車等放置問題が起こる原因について

利用者のモラルの低さ、駐車場の不便さ、駐車場の不足、などが原因だとする意見が多い。

② 行政が行っている対策について、協力すべき関係者はどこだと考えているか。

駐車場の建設、用地提供などハード（整備）に関する項目については、鉄道事業者、駐車場の運営・管理、マナー向上などソフトに関する項目については、商業施設者と協力すべきだとの意見が多い。

＜協力することが望ましいと回答した割合＞

③ 自転車等駐車場の位置と利用料金についての関係

（ア）　　定期利用

定期	0	～500	～1000	～2000	～3000	～4000	～5000	5001～	有効回答数	平均料金（円）
100m以内	43	41	146	322	238	22	37	17	866	**2,148**
200m以内	56	55	152	322	156	18	15	11	785	**1,798**
300m以内	110	82	220	248	73	1	14	4	752	**1,320**
400m以内	165	122	218	180	50	0	12	2	749	**1,071**

（イ）　　一時利用

一時	0	～50	～100	～200	～300	～400	～500	501～	有効回答数	平均料金（円）
100m以内	49	71	494	251	55	7	18	5	950	**140**
200m以内	66	104	435	186	33	6	8	3	841	**118**
300m以内	142	158	388	84	14	2	5	3	796	**88**
400m以内	205	178	350	49	6	0	5	1	794	**72**

⇒　駅に近い程、「適正」と考える料金の平均値が高額になっている。

④ 通勤通学者と買物利用者の駐車特性の違い

＜利用頻度＞

⇒　通勤通学者は、週 4 回以上の利用が約 90%で最も多く、買物目的の利用者は、利用頻度にバラツキがある。

＜駐輪時間＞

⇒　通勤通学者は、８時間以上の長時間駐車が６割を占めるが、買物目的の利用者は、２時間以内の利用が６割を占める。

＜駐輪場所＞

⇒　通勤通学者は、駐車場の利用が多く、買物目的の利用者は施設等の自転車置場への駐車が最も多い。

⑤ 自転車等駐車場に求められる設備・サービス

⇒　屋根、防犯カメラといった設備への要望、また、管理人配置の要望も高い。

⑥ 日野市内における自転車のルール・マナーは守られているかと思うかどうか。

⇒　「全く守られていない」、「あまり守られていない」との回答があわせて 84%を占めている。

⑦ 日野市内における自転車走行環境は利用者にとってどのように感じられているか。

⇒　「走りにくい」（40.1%）との回答が、「走りやすい」（2.5% ）との回答を大きく上回っている。

⑧ 自動二輪車駐車場が整備された場合、自動二輪車利用者は駐車場を利用する意向があるか。

⇒　61.6%の人が、「整備されれば利用する」と答えている。
また、「自転車の駐車料金が 100 円の場合、自動二輪車の駐車料金はいくらが適正か」との問について、回答の平均額は 205 円となっている。

(2)　主な自由意見

＜放置に関して＞

- 日野駅前の放置自転車はよく管理されていると思いますが、銀行やコンビニ前は放置が目に付きます。
- 駅前商店街の歩道に駐車してある自転車等は、障害者にとって非常に迷惑である。
- ベビーカーの方や電動車椅子の方が通りにくそうです。係員を増やして、注意し続ける必要があります。

＜駐輪場に関して＞

- 駅に近い、一時利用が可能な駐車場を作ってほしい。
- 駐車場利用の精算にパスモ、スイカを利用できるようにしてほしい。
- 駅周辺にバイクを停めるのに苦労するので、是非バイク駐車場整備して欲しい。豊田駅の無料駐輪場は５０ｃｃ車までしか置けないが、１２０ｃｃ車まで駐車を認めてほしい。
- 駐輪場の有料・無料に関しては、設備的には充実しないでよいから、利用料金を極力安くしてほしい。
- 駐輪場は無料にしてほしい。そもそも駅には当然あるべき。鉄道会社が出費すればいい。
- 駅の傍は、有料でもよいから、駐車場を設置してほしい。
- 多少遠目の駐輪場を利用するよう、料金設定で誘導したらどうか。
- 駐輪場を、民間で１台分でも貸せる人は「駐輪協力の家」の看板を掲げ、料金を取って預かることが出来るよう、条例を検討してもよいのではないか。貸せる家もあると思う。
- 現在の料金は受益者負担の域を超えている。日野市民とそうでない者との格差があっていいと思う。
- バイク用駐輪場を多く整備してほしい。
- JR、私鉄ともに駅のレール上の空間に、行政と共同で駐輪場を建設したら、問題は解決すると思う。
- 駐輪場の管理運営は、目的によって、商業施設にも任せるべき。
- 駅周辺で短時間自転車が止められる場所が必要。これがないと、どうしても歩道に止めるようになる。

＜走行環境に関して＞

- 現状では、車道を走るのは危険。自転車専用道路の整備をして欲しい。
- 安全の確保を最優先させるべき。駐輪場も大事だが、道路の設備がさらに大事だ。
- 段差の無い歩道の実現。自転車道との間が植え込みではっきりと分けられている歩道が出来れば最高です。
- サイクリングロードの整備、河川のサイクリングロード。
- 自転車通行可の歩道の明確な表示をしてほしい。

＜ルールやマナーに関して＞

- 車からは、夜間の無灯火自転車は怖い。
- 自転車のベルの使い方に気をつけてほしい。
- 現状はとにかく危ないので、安全に歩行者が利用できる街づくりをしてほしい。
- 自転車を利用する人のマナー低下を強く感じる。特に車道での逆走運転はとても危険。
- 小学校で、マナーの徹底教育をしてほしい。

＜撤去や規制について＞

- 警察が巡回の時に、市民にもっと通行規則を徹底することが必要だと思う。自転車を見かけたら、適切な指導をしてほしい。
- ルール違反、交通法規を守らない歩行者や禁止区域での放置自転車を厳しく取り締まっていただきたいと考えています。
- 携帯電話運転の取締をしてほしい。
- 自転車利用を推進したいならば、まずは法の周知を図るべきだ。

＜その他＞

- 学生用に、駅から学校までのレンタルサイクルを進めてみては。
- 高幡と日野の駅の間に、無料レンタルサイクルを実施してほしい。
- 有料駐輪場に駐輪すると、ポイントがつき、ポイントを貯めて地域商店街での割引券がもらえるとか、市のゴミ袋がもらえるとか、多少高くてもお得感があることを考えてほしい。
- 自転車を売る業者の義務は？

第4章 課題の整理

4-1. 課題の把握

(1) 自転車等駐車場需給状況の類型化

A.常時、自転車等駐車場収容能力が不足している駅

豊田駅（北）、甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅

B.ピーク時に自転車等駐車場収容能力が不足する駅

高幡不動駅（南）、南平駅

C.常時、自転車等駐車場収容能力が足りている駅

日野駅（東・西）、豊田駅（南）、高幡不動駅（北）、百草園駅、平山城址公園駅

表 4-1　各駅における時間帯別需給バランス

路線	駅	エリア	需要台数 9時 (台) X	需要台数 ピーク時 (台) X'	供給台数 (台) Y	余裕台数 9時 (台) Z=Y-X	余裕台数 ピーク時 (台) Z'=Y-X'	需給バランス
JR	日野駅	西	1,329	1,570	2,313	984	743	C
		東	791	948	1,009	218	61	C
	豊田駅	北	2,893	3,464	2,727	▲ 166	▲ 737	A
		南	1,261	1,443	1,612	351	169	C
京王　電鉄	高幡不動駅	北	1,078	1,307	1,846	768	539	C
		南	1,503	1,729	1,606	103	▲ 123	B
	百草園駅		288	339	654	366	315	C
	南平駅		938	1,120	1,025	87	▲ 95	B
	平山城址公園駅		353	401	615	262	214	C
多摩都市モノレール	甲州街道駅		729	805	613	▲ 116	▲ 192	A
	万願寺駅		680	827	199	▲ 481	▲ 628	A
	程久保駅		70	76	42	▲ 28	▲ 34	A
	多摩動物公園駅		51	81	0	▲ 51	▲ 81	A

(2)　料金制度と自転車等駐車場収容率の関係

駅からの距離が同じ場合、有料駐車場と無料駐車場では、駅から 100mの立地では約 30 ポイントの格差、駅から 200mの立地では約 40 ポイントの格差が生じている。

自転車等駐車場の収容率（駐車台数／収容台数）は、駅からの距離と料金によって左右されると考えられる。下図は、日野市内の各自転車等駐車場の駅からの距離（X 軸）と収容率（Y 軸）の状況を有料・無料別に分布図で示したものである。

駅からの距離が同じ 100mの場合で収容率の差が約 30 ポイント、200m離れると収容率の差は約 40 ポイントに開く。駅からの距離が離れるほど有料と無料の駐車場収容率の差が顕著になる。

図 4-1　自転車等駐車場の駅からの距離と収容率の関係（有料・無料別）

＜無料自転車等駐車場の状況＞

- **32 箇所のうち、13 箇所が 100%以上の収容率である。**
- **駅からの平均距離は 224mで、平均収容率は 94.7%となっている。**

表 4-2　無料自転車等駐車場の収容率と駅からの距離の関係

				収容率の分類					
				I	II	III	IV	V	小計
無料	駐車台数	収容台数	平均収容率	120%～	100%～120%	80～100%	50～80%	～50%	
0 ～ 100	1,269	1,086	116.9%	4			4	1	9
100 ～ 200	1,058	1,758	60.2%	1		1	3	3	8
200 ～ 300	2,352	1,916	122.8%	3	2	1	1		7
300 ～ 400	872	714	122.1%	2	1				3
400 ～ 500	1,524	1,943	78.4%			2	2		4
500 ～	6	60	10.0%					1	1
小計	7,081	7,477	94.7%	10	3	4	10	5	32
平均距離（m）				206	262	325	180	247	224

＜有料自転車等駐車場の状況＞

- **35 箇所のうち、12 箇所が 50%以下の収容率である。**
- **35 箇所のうち、29 箇所が駅から 200m 以内に位置している。**
- **駅からの平均距離は 130mで、平均収容率は 59.5%となっている。**

表 4-3　有料自転車等駐車場の収容率と駅からの距離の関係

				収容率の分類					
				I	II	III	IV	V	小計
有料	駐車台数	収容台数	平均収容率	120%～	100%～120%	80～100%	50～80%	～50%	
0 ～ 100	1,542	2,010	76.7%	1	3	3	6	5	18
100 ～ 200	1,369	1,943	70.5%			2	6	3	11
200 ～ 300	746	2,163	34.5%				1	3	4
300 ～ 400	379	668	56.7%				1	1	2
小計	4,036	6,784	59.5%	1	3	5	14	12	35
平均距離（m）				45	68	85	143	150	130

＜自転車等駐車場収容率の分類＞

- Ⅰ．収容率 120%以上・・・収容台数を大幅に上回っており、通路幅や駐車幅が適正に確保できず、利用しづらい状況になっている懸念があるため、改善策を検討する必要がある。
- Ⅱ．収容率 100～120%・・・収容台数を少し上回っており、通路幅や駐車幅に問題が生じている可能性がある。
- Ⅲ．収容率 80～100%・・・収容台数に少し余裕がある状態であるがほぼ有効に利用されていると言える。
- Ⅳ．収容率 50～80%・・・収容台数に余裕があるため、収容率向上を図る必要がある。
- Ⅴ．収容率 50%以下・・・収容台数の半分以下のため、原因を探り改善を図る必要性がある。

＜駅周辺区域別自転車等駐車場の特性＞

有料と無料の収容率格差が大きいのは、以下の区域である。

① 高幡不動駅南 （99%の差）

② 日野駅西 （89%の差）

③ 高幡不動駅北 （82%の差）

④ 日野駅東 （62%の差）

⑤ 平山城址公園駅 （51%の差）

表 4-4 有料・無料別の自転車等駐車場の平均収容率

			自転車等駐車場平均収容率別箇所数					自転車等駐車場平均収容率		
			Ⅰ. 120%以上	Ⅱ. 100～120%	Ⅲ. 80～100%	Ⅳ. 50～80%	Ⅴ. 50%以下	公営		民営
								無料	有料	有料
JR	日野駅	西	1			1	2	138%	49%	
		東	1		1	1	2	91%	29%	103%
	豊田駅	北	1	2	3	7	1	169%	80%	87%
		南	1	1	2	3	1	103%	71%	68%
京王電鉄	高幡不動駅	北	2		1	2	2	89%	7%	
		南	1	2	1	1	2	153%	54%	85%
	百草園駅					1	1	46%		
	南平駅		2	0	1	0	2	85%		
	平山城址公園駅			1		3	3	82%	31%	48%
多摩都市モノレール	甲州街道駅					5		65%		
	万願寺駅		2					186%		
	程久保駅						1	33%		
	多摩動物公園駅									

豊田駅周辺は、公営有料駐車場で 70%以上の収容率があり、南口に限っては有料と無料の収容率格差も 30%前後で、有料と無料が混在している駅の中では、最もバランスが取れている。

原因としては、駅から 300m 以内に無料の自転車等駐車場が 1 箇所もなく、有料と無料の立地距離に適当な格差があることではないかと考えられる。（公営有料自転車等駐車場の駅からの平均距離は 190m、公営無料自転車等駐車場の駅からの平均距離は 442m）

(3)　既存自転車等駐車場の土地状況

- 日野市における自転車等駐車場収容台数のうち、公営が 84%、民営が 16%を占めている。
- 日野市の自転車等駐車場の収容台数のうち、恒久性のある用地は、全体の 53%である。
- 公有地率が低い駅は、以下のとおり。

① 甲州街道駅（0%）、程久保駅（0%）
② 南平駅（23%）
③ 百草園駅（25%）
④ 高幡不動駅北（37%）
⑤ 豊田駅南（54%）
⑥ 豊田駅北（57%）
⑦ 高幡不動駅南（64%）

表 4-5　自転車駐車場の敷地所有者の内訳（駅別）

運営			自転車等駐車場収容台数 公営自転車等駐車場 市有地	都有地	区画整理用地	鉄道事業者用地	民地	計	民営自転車等駐車場	総計	公営駐車場の公有地（市有地+都有地等）率	市内全駐車場の公有地（市有地+都有地等）率
土地種別												
記号・計算式			A	B	C	D	E	H=A+B+C+D+E	F	G=H+F	(A+B)/H	(A+B)/G
ＪＲ	日野駅	西	1,706	0	0	155	452	2,313	0	2,313	74%	74%
		東	839	0	0	0	0	839	170	1,009	100%	83%
	豊田駅	北	816	728	0	140	265	1,949	778	2,727	79%	57%
		南	327	542	0	0	174	1,043	569	1,612	83%	54%
京王電鉄	高幡不動駅	北	205	486	0	0	1,155	1,846	0	1,846	37%	37%
		南	591	444	0	0	0	1,035	571	1,606	100%	64%
	百草園駅		161	0	0	493	0	654	0	654	25%	25%
	南平駅		237	0	0	0	788	1,025	0	1,025	23%	23%
	平山城址公園駅		437	0	0	0	0	437	178	615	100%	71%
多摩都市モノレール	甲州街道駅		0	0	613	0	0	613	0	613	0%	0%
	万願寺駅		0	99	0	0	100	199	0	199	50%	50%
	程久保駅		0	0	0	0	42	42	0	42	0%	0%
	多摩動物公園駅		0	0	0	0	0	0	0	0	—	—
日野市全体			5,319	2,299	613	788	2,976	11,995	2,266	14,261	64%	53%

市内全駐車場における構成比	37%	16%	4%	6%	21%	—	16%	100%
公営駐車場における構成比	44%	19%	5%	7%	25%	100%	—	—

※都有地には、（財）東京都新都市建設公社所有地を含む

将来も自転車等駐車場を需要に応じて供給していくため、各駅の自転車等駐車場の土地所有状況を把握し、将来存続可能性を検討する。まず、公営自転車等駐車場の土地所有状況を分類した。

- 市有地(A)、都有地(B)は、公有地であるため将来存続できる可能性が高い。
- 区画整理事業用地(C)は、自転車等駐車場以外の事業用地であり、将来存続できる可能性は低い。
- 鉄道事業者用地(D)については、有償による借り上げと自転車法などに基づいた無償借り上げのものがある。
- その他の民地(E)は、民間法人または個人からの借り上げのため随時契約更新が必要であり、将来存続できるかどうか判断が困難である。個人の所有地においては、相続等により契約更新が難しくなっているケースがある。

(4)　放置禁止区域の検討

・ 放置禁止区域が設定されていず、新たな設定を検討すべき駅は、甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅の 4 駅である。
・ 放置禁止区域が設定されているが、同区域外での放置が多くあり、区域の見直しを検討すべき駅は日野駅、豊田駅の 2 駅である。

表 4-6　放置禁止区域の内外における放置自転車等の状況

駅名	放置台数	9時	12時	16時	深夜	設定について
日野駅	区域内	54	179	227	37	見直しの検討
	区域外	32	46	44	10	
	区域外比率	37%	20%	16%	21%	
豊田駅	区域内	65	223	266	47	見直しの検討
	区域外	531	564	534	123	
	区域外比率	89%	72%	67%	72%	
高幡不動駅	区域内	90	125	187	57	見直しの必要なし
	区域外	2	4	3	4	
	区域外比率	2%	3%	2%	7%	
百草園駅	区域内	16	22	27	11	見直しの必要なし
	区域外	0	0	0	0	
	区域外比率	0%	0%	0%	0%	
南平駅	区域内	6	4	2	6	見直しの必要なし
	区域外	0	0	0	0	
	区域外比率	0%	0%	0%	0%	
平山城址公園駅	区域内	32	33	36	19	見直しの必要なし
	区域外	0	0	0	0	
	区域外比率	0%	0%	0%	0%	
甲州街道	区域内	0	0	0	0	放置禁止区域の設定がない
	区域外	355	407	397	93	
	区域外比率	100%	100%	100%	100%	
万願寺駅	区域内	0	0	0	0	放置禁止区域の設定がない
	区域外	321	365	373	64	
	区域外比率	100%	100%	100%	100%	
程久保駅	区域内	0	0	0	0	放置禁止区域の設定がない
	区域外	58	62	54	36	
	区域外比率	100%	100%	100%	100%	
多摩動物公園駅	区域内	0	0	0	0	放置禁止区域の設定がない
	区域外	51	74	63	28	
	区域外比率	100%	100%	100%	100%	

- 甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅の 4 駅……現在自転車等駐車場が不足している状態であるため、自転車等駐車場の整備状況に応じて、設定する必要がある。
- 日野駅……放置禁止区域外で多く自転車等が放置されている場所は、中央高速道沿いの 1 箇所である（46 台）。
- 豊田駅……放置禁止区域外で多く自転車等が放置されている場所は、北口の UR 住宅前の都道沿いの 1 箇所である（519 台）。この場所は、以前は自転車駐車場としての位置づけであったため、改めて自転車駐車場としての位置づけを行うかを含めて検討する必要がある。
- その他の駅については、放置禁止区域外においてほとんど放置自転車が観測されていないため、現状の設定で問題ないと判断できる。

(5)　商業施設周辺における放置自転車等

・買物等目的の自転車等の乗入台数が多いのは、豊田駅北口周辺である。
・商業施設、商店街等周辺で買物等目的による放置自転車等が多いのは、次の駅周辺である。
日野駅（東・西）、豊田駅（北）、高幡不動駅（南）、万願寺駅

表 4-7　朝 9 時からピーク時までの増加台数

路線	駅	エリア	乗入台数 9時 (台) X	乗入台数 ピーク時 (台) X'	増加台数 (台) X'-X
JR	日野駅	西	1,329	1,570	241
		東	791	948	157
	豊田駅	北	2,893	3,464	571
		南	1,261	1,443	182
京王　電鉄	高幡不動駅	北	1,078	1,307	229
		南	1,503	1,729	226
	百草園駅		288	339	51
	南平駅		938	1,120	182
	平山城址公園駅		353	401	48
多摩都市モノレール	甲州街道駅		729	805	76
	万願寺駅		680	827	147
	程久保駅		70	76	6
	多摩動物公園駅		51	81	30

表 4-8　主な商業施設・商店街周辺の放置の多い箇所

路線	駅	エリア	主な放置箇所		9時	ピーク時	増加台数
JR	日野駅	西	a	パチンコ店前	8	25	17
		東	b	銀行前	5	55	50
			c	駅前	10	28	18
			d	スーパー前①	0	18	18
			e	スーパー前②	5	18	13
	豊田駅	北	f	北口商店街前	1	42	41
			g	スーパー前	3	11	8
			h	北口駅前広場横	15	25	10
京王電鉄	高幡不動駅	南	i	スーパー前	2	20	18
モノレール	万願寺駅		j	スーパー前	74	98	24

※主な放置箇所の場所（記号）は、p15～24 の実態図を参照。

(6)　自転車利用者のルール・マナー

・市民意識調査結果では、日野市の自転車利用者のマナーやルールについて、「全く守られていない」、「あまり守られていない」との回答があわせて 84%を占めている。
・また、違法駐車問題の発生理由として、「利用者のモラルが低いから」との回答が最も多い。

＜ルールやマナーに関しての主な自由意見＞
- 車からは、夜間の無灯火自転車は怖い。
- 自転車のベルの使い方に気をつけてほしい。
- 現状はとにかく危ないので、安全に歩行者が利用できる街づくりをしてほしい。
- 自転車を利用する人のマナー低下を強く感じる。特に車道での逆走運転はとても危険。
- 小学校で、マナーの徹底教育をしてほしい。

(7)　自転車の走行環境

・市民意識調査結果では、日野市の自転車走行環境について、「走りやすい」または「普通」と回答した人が半数以上いるが、「走りにくい」との回答も 30.5%あった。

＜走行環境に関しての主な自由意見＞
- 現状では、車道を走るのは危険。自転車専用道路の整備をして欲しい
- 安全の確保を最優先させるべき。駐輪場も大事だが、道路の設備がさらに大事だ。
- 段差の無い歩道の実現。自転車道との間が植え込みではっきりと分けられている歩道が出来れば最高です。
- サイクリングロードの整備、河川のサイクリングロード。
- 自転車通行可の歩道の明確な表示をしてほしい。

(8)　自動二輪車の駐車場

・駅周辺に乗入される自動二輪車のうち、33%は適正に駐車されているが、残りの 67%は放置または違法に駐車されている。
・乗入台数と放置・違法駐車台数が共に最も多いのは、高幡不動駅南口周辺である。
・市民意識調査では、60%以上の人が自動二輪車用駐車場が整備されれば利用すると答えている。
・料金については、自転車の利用料金の倍額（約 200 円／1 日）が適切だと考えられている。

表 4-9　各駅周辺での自動二輪車駐車状況

路線	駅	エリア	自転車等駐車場 適正駐車（台）	自転車等駐車場 違法駐車（台）	放置台数（台）	乗入台数合計（台）
JR	日野駅	西	35	14	4	53
		東	1	0	0	1
	豊田駅	北	18	18	5	41
		南	9	5	0	14
京王電鉄	高幡不動駅	北	0	8	1	9
		南	2	41	14	57
	百草園駅		6	8	0	14
	南平駅		2	16	0	18
	平山城址公園駅		2	3	0	5
多摩都市モノレール	甲州街道駅		0	1	1	2
	万願寺駅		0	0	1	1
	程久保駅		0	5	1	6
	多摩動物公園駅		0	0	2	2
日野市全体			75	119	29	223

・適正駐車…自動二輪車を正式に受け入れている民営自転車等駐車場と公営自転車等駐車場（日野駅西駐輪場、日野駅北バイク駐輪場）に駐車しているもの。
・違法駐車…自動二輪車を正式に受け入れていない自転車等駐車場に駐車しているもの。

＜自動二輪車駐車場が整備された場合の利用有無＞

⇒　61.6%の人が、「整備されれば利用する」と答えている。
また、「自転車の駐輪料金が 100 円の場合、自動二輪車の駐車料金はいくらが適正か」との問について、回答の平均額は 205 円となっている。

4-2. 課題の整理と検討の方向性

1.自転車等駐車場の収容能力が不足している

各駅周辺の不足台数（平日ピーク時）

A　豊田駅北側（737 台）、甲州街道駅（192 台）、万願寺駅（628 台）、程久保駅（34 台）、多摩動物公園駅（81 台）

B　高幡不動駅南側（123 台）、南平駅（95 台）

⇒

◇ 自転車等駐車場の早期整備（新設･増設）
鉄道事業者との協力（駐車場の整備･鉄道事業者用地等の借上げなど）
道路管理者との協力（歩道上自転車等駐車場の整備など）
（財）自転車駐車場整備センターの活用
整備補助金等の活用
民営自転車等駐車場の育成（民間事業者への補助金制度など）

2.有料自転車等駐車場が効率的に利用されていない

各駅周辺の公営有料自転車等駐車場の利用率

日野駅（40.6%）、豊田駅（73.4%）、高幡不動駅（29.9%）、平山城址公園駅（24.7%）

⇒

◇ 既存自転車等駐車場の利用率の向上と適正化
自転車等駐車場の料金体系の見直し（無料自転車等駐車場の有料化など）
既存自転車等駐車場の利便性向上（指定管理者制度の活用など）
長期放置車の排除
◇ 放置自転車等の自転車等駐車場への誘導
放置自転車等の撤去強化

3.公用地による自転車等駐車場が少なく、収容能力を長期的に安定供給できない

公営自転車等駐車場公有地比率の低い駅

甲州街道駅（0%）、程久保駅（0%）、南平駅（23%）、百草園駅（25%）、高幡不動駅北（37%）、豊田駅南（54%）、豊田駅北（57%）、高幡不動駅南（64%）

⇒

◇ 自転車駐車場の公有地化の推進

4.放置禁止区域外において放置自転車等が多い

日野駅、豊田駅

甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅　⇒　放置禁止区域未設定

⇒

◇ 放置禁止区域の新規設定
◇ 放置禁止区域の見直し

5.商業施設･商店街等における放置自転車等対策

日野駅、豊田駅、高幡不動駅、万願寺駅

◇ 附置義務自転車等駐車場の適正確保
附置義務基準の見直し
施設管理者との協力（利用者へのマナー啓発など）
◇ 附置義務自転車等駐車場の有料化
２時間無料などの料金設定の検討

6.自転車利用者のルール･マナーが守られていない

市民意識調査より

自転車のルール・マナーは、「守られていない」との回答が８４％を占めており、自転車利用者のマナーに関する意見が多数あった。

◇ 自転車のルールの徹底
安全教育（小学生･中学生などへの交通安全教室の開催など）
広報活動

7 自転車の走行環境について

市民意識調査より

自転車の走行環境は、「走りやすい」または「普通」と回答した人が半数以上いるが、「走りにくい」との回答も３０．５％あった。

◇ 自転車走行空間の確保
自転車専用道･自転車専用レーンの整備

8.自動二輪車駐車場の未整備

市民意識調査より

「自動二輪車の駐車場が整備されれば、利用する」との回答が、自動二輪車利用者の６２％を占めている。

◇ 自動二輪車駐車スペースの確保
既存自転車等駐車場の有効活用（自転車等駐車場の空きスペースの転用など）

第5章 計画の方針と施策

5-1. 前提条件

(1) 計画の理念

日野市では、都市における近距離交通手段として重要な役割を果たし、環境にやさしい交通手段であることから、自転車利用を促進している。しかし、駅周辺における放置自転車等の増加や自転車走行時のマナー低下などから、歩行空間や景観などに悪影響を与えている。

そのため、不法駐輪に対しては規制を強化し、ルールやマナーの徹底を行い、需要の適正化を図るとともに、適正な需要に応じた自転車駐車場整備を推進する。

(2)　関係者の責務と協力

自転車等対策を推進するには、市、市民、及びその他の関係者が相互に協力・連携する必要がある。自転車等駐車場の整備に関しては、鉄道事業者、道路管理者、大規模施設の設置者等と協力して行う。また、放置防止対策に関しては、鉄道事業者、商業施設等管理者、警察、自転車小売業者等と連携を図って、啓発活動を行っていく。

① 市

自転車が関連する交通事故件数は、全国的にも事故全体の２割を超えており、自転車等対策は喫緊の課題である。市は、自転車等対策の主体者として、安全で快適な生活環境を確保するため、自転車等駐車場の設置、放置自転車等の撤去・保管・返還、自転車等の放置規制、自転車等の適正利用の啓発運動等に積極的に取り組まなければならない。また、公益的施設の設置者として、利用者のために必要な自転車等駐車場の充実に努めなければならない。

＜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＞（抜粋）

■地方公共団体又は道路管理者は、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。

■官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

＜日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例＞（抜粋）

■市長は、地域の自転車等の利用の状況を勘案して自転車等駐車場の設置に努めるとともに、自転車等の放置防止に努めるものとする。

■市長は、自転車等の放置防止に関する施策を総合的に実施するため必要と認めるときは、道路管理者、警察署、鉄道事業者等その他関係機関及び関係団体と協議するとともに、協力を要請するよう努めなければならない。

② 道路管理者

道路管理者である日野市は、自転車等に関する諸問題に対して主体となり、自転車の走行環境の整備、違法駐輪の抑止及び放置自転車等の撤去、自転車等駐車場の整備等に取組み、誰もが安全安心に利用できる道路環境づくりに努めるものとする。

また、国や東京都の道路管理者に対しては、路上駐車場の設置や自転車の走行環境整備等について要請していく。

＜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＞（抜粋）

■道路管理者は、良好な自転車交通網を形成のため必要な自転車道等の整備に関する事業を推進するものとする。

■道路管理者は、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

■地方公共団体又は道路管理者は、自転車等の駐車需要の著しい地域において、自転車等駐車場の

設置に努めるものとする。
■地方公共団体、道路管理者等は、協力して、放置自転車等の撤去等に努めるものとする。

③ 鉄道事業者

鉄道事業者は自転車法及び市条例の趣旨に則し、市との協力体制の整備に努めるとともに、市が自転車等駐車場を設置しようとするときは、積極的に協力しなければならない。

今後も、自転車法及び市条例にもとづき、自転車等駐車場の整備を含めた全体的な放置自転車対策について、市と緊密な協議を推進していく。

＜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＞（抜粋）

■鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

＜日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例＞（抜粋）

■鉄道事業者等は、その利用者のために自ら自転車等駐車場の設置に努めなければならない。
■鉄道事業者等は、市が自転車等駐車場を設置しようとするときは、用地の提供に努めるとともに、市の施策に協力しなければならない。

④ 商業施設等

新設される商業施設等の設置者は、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置管理者として、自転車法及び市条例の趣旨に即し、当該施設の利用者のために必要な自転車等の駐車施設の設置に努めるとともに、施設利用者の自転車等の整理や道路上の放置防止に努める。

既存商業施設等については、当該施設の設置者または管理者が現状に即した自転車等駐車場の整備に主体となり取り組む。

また、商店街等の利用者を主な対象とする自転車等駐車場は、当該商店会が主体となり整備に取り組み、市がそれを支援する形で対策を講じていく。

＜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＞（抜粋）

■百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

＜日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例＞（抜粋）

■公共施設、商業施設、娯楽施設等自転車等の駐車需要を生じさせる施設を設置し、又は管理するものは、当該施設の利用者のために自ら自転車等の駐車施設の設置に努めるとともに、市の施策に協力しなければならない。

⑤ 公安委員会・警察

公安委員会、警察は、良好な自転車交通網の形成、歩行者及び自転車利用者の通行の安全確保のため、計画的な交通規制を実施する。また、市と連携し、自転車等の交通ルール・マナー等に関する教育を実施するとともに、歩行者及び自転車等利用者の安全確保のため、自転車等の危険な走行について取締りの強化を図ることが望まれる。

また、放置自転車の速やかな返還を促すため、防犯登録の照会について、市との間に連絡体制を確立するように努める。また、市が実施する啓発活動等に積極的に協力することが望まれる。

＜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＞（抜粋）

■都道府県公安委員会は、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

■都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

＜東京都道路交通規則（平成 21 年 7 月 1 日一部改正施行）＞（抜粋）

■傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で、原動機付自転車又は自転車を運転しないこと。

■自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

⑥ 自転車等小売業者

自転車等小売業者は、自転車を販売する際には、放置をしないこと等、自転車の適正利用を積極的に PR するとともに、防犯登録や住所・氏名の明記を促すよう必要な措置を講じる。

＜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＞（抜粋）

■自転車の小売業者は、自転車の販売に当たっては、自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

＜日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例＞（抜粋）

■自転車等の小売業者は、市の施策に協力するとともに、自転車の販売に当たっては、所有者の住所及び氏名を明記すること並びに防犯登録を受けることの勧奨に努めなければならない。

⑦ 自転車等利用者

自転車等利用者は、自転車法及び市条例の趣旨に則し、歩行者に危害を及ぼさないようにする等、自転車の安全な利用に努め、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置してはならない。また、道路交通法等を遵守するとともに、防犯登録を受け、自転車等の安全で適正な利用に努める。

＜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＞（抜粋）

■自転車の利用者は、道路交通法 その他の法令を遵守する等により、歩行者に危害を及ぼさないようにする等、自転車の安全な利用に努めなければならない。

■自転車等利用者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

■自転車利用者は、その利用する自転車について、防犯登録を受けなければならない。

＜日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例＞（抜粋）

■自転車等の利用者(所有者を含む。以下同じ。)は、関係法令を遵守するとともに、公共の場所等に自転車等を放置してはならない。

■利用者は、防犯登録を受けなければならない。また、当該自転車等の見やすいところに住所、氏名を明記するように努めなければならない。

(3)　将来駐車需要の検討

① 将来駐車需要の基礎的な推計

市内各駅の駅勢圏内人口から、将来の市内全域の駐車需要について、基礎的な推計を行なう。駐車場整備などの具体的な施策の検討に当たっては、個別の変動要因をふまえた検討を行なうことが必要である。

駅勢圏人口による駐車需要の基礎的な予測

・対象年次を、平成 30 年とする。(平成 20 年のデータに基づいて 10 年後を推計)

・駅勢圏 (*1) を設定し、駅勢圏内の人口を把握する。

・過去の人口推移から駅勢圏の将来人口を予測し、これに基づき将来駐車需要予測を行う。

駅勢圏の設定･･･駅からの距離や地形、隣接駅や他の交通機関との関係などから算出（各駅の駅勢圏は次頁図を参照）

⇩

駅勢圏人口の算出･･･設定された駅勢圏の人口を、町丁別人口等から算出

⇩

将来駅勢圏人口の推計･･･過去 6 年の推移から対数トレンド法により推計

⇩

将来の各駅の乗入れ台数の算出方法

①現在の各駅自転車等利用率(*2)　＝（現在の乗入れ台数／現在駅勢圏人口）

②将来の各駅の乗入れ台数　＝（将来駅勢圏人口×現在の各駅自転車等利用率）

将来自転車等駐車需要の算出

(*1) 駅勢圏：「駅の勢力圏」との意味。その駅を自転車で利用する人の居住比率が高いエリア。「自転車駅勢圏」又は、略して「駅勢圏」と呼ぶ。用語の定義参照。

(*2) 自転車等利用率：駅勢圏人口に対する、駅周辺乗入自転車等台数の比率。用語の定義参照。

図 5-1　駅周辺等の自転車駐車場整備地区における将来の自転車駐車需要台数の推計

（「自転車駐車場整備事業の取扱いについて」（昭和 54 年 5 月 1 日建設省街路課建設専門官事務連絡））

② 各駅の駅勢圏と基礎的な将来需要推計値

将来の駅勢圏人口

- 駅別では、甲州街道駅及び万願寺駅の駅勢圏人口は増加し、日野駅、豊田駅、南平駅、百草園駅、程久保駅、多摩動物公園駅の駅勢圏人口は微減、その他の駅の駅勢圏人口は微増となると予測される。
- 日野市全体でみると、将来の駅勢圏人口は現在より微減するものと予測される。

将来の自転車等駐車需要の基礎的な推計

- 駅別では、駅勢圏人口と同様、甲州街道駅、万願寺駅は増加し、日野駅、豊田駅、南平駅、百草園駅、程久保駅、多摩動物公園駅は微減、その他の駅は微増と推計される。
- 日野市全体でみると、現在より微増であると推計される。
  （ただし、大規模住宅開発等による駐車需要の増加、自転車等駐車場の有料化等による駐車需要の減少等の要因は含んでいない。）

各駅の駅勢圏人口と自転車等利用率

駅名	駅勢圏人口			自転車等利用率（乗入/人口）
	現在（H20）	増減	将来（H30）	
1.日野駅西口	39,084	-7.9%	36,001	4.0%
1.日野駅東口	17,697	-2.1%	17,323	5.4%
2.豊田駅北口	41,291	-1.8%	40,538	8.4%
2.豊田駅南口	18,580	-0.4%	18,511	7.8%
3.高幡不動駅北口	13,309	2.6%	13,657	9.8%
3.高幡不動駅南口	15,063	5.8%	15,936	11.5%
4.百草園駅	15,569	-1.6%	15,326	2.2%
5.南平駅	9,156	-1.1%	9,056	12.2%
6.平山城址公園駅	9,247	1.2%	9,362	4.3%
7.甲州街道駅	9,140	20.0%	10,966	8.8%
8.万願寺駅	5,731	19.5%	6,846	14.4%
9.程久保駅	6,816	-4.6%	6,502	1.1%
10.多摩動物公園駅	2,778	-1.4%	2,739	2.9%
全体	203,461	-0.3%	202,764	6.9%

※日野市内の駅勢圏人口であるため、日野市の人口とは異なる。

③ その他の駐車需要変動要因

需要減少要因

(ア)　自転車等駐車場の有料化

無料自転車等駐車場の存在は、本来は徒歩圏であるはずの近距離からも自転車等利用を促し、駐車需要を増大させる要因のひとつとなる。これに対し、自転車等駐車場の有料化は、近距離からの自転車等利用者の徒歩への転換を促し、駐車需要の減少要因となる。（他市の事例では、完全無料から完全有料への転換で３割程度の需要の減少が生じている。）

(イ)　撤去活動の実施

放置自転車等に何ら規制がされない場合、上記と同様、本来徒歩圏であるはずの近距離からも自転車等利用を促すことなる。放置自転車等の撤去は、駅前等の収容能力を超える駐車需要を適切に減少させる要因となる。

需要増加要因

(ア)　大規模な住宅開発

駅からの徒歩圏の外側において大規模な住宅開発が行なわれると、自転車等の利用が増え、駅前等における駐車需要が増加する要因となる。豊田駅周辺における多摩平団地の開発、土地区画整理事業の実施等は、一部がこれに該当する。

(イ)　駅周辺の大型商業施設等のオープン

駅周辺に大型商業施設等がオープンする場合、施設利用者の新規需要には附置義務駐車場等で対応することとなるが、商業施設の充実等によって駅周辺の魅力が向上し、駅周辺利用者が増加して駐車需要が増大することも考えられる。

(ウ)　バス交通の利便性低下

路線の廃止や運行回数の削減などが行なわれた場合、バス交通の利便性が低下するため、一部利用者の自転車等利用への交通手段の転換が促され、自転車等の駐車需要が増える要因となる。（反対に、コミュニティバスの運行等によりバス交通の利便性が向上すると、需要減少につながる。）

(エ)　自転車走行環境の改善

駅へのアクセス道路における走行環境の改善（走行空間の確保等だけでなく、信号待ちの時間短縮など）は、需要が増加する要因となる。

(オ)　自転車利用の促進策

自治体や企業等において、環境や健康などの観点から、自転車利用の促進策が検討されており、需要が増大することが考えられる。なお、端末交通手段としてだけでなく、代表交通手段としての自転車利用も増加する可能性がある。

5-2. 施策の方針

(1)　自転車等駐車場整備・管理の方針

① 自転車等駐車場の整備

i　自転車等駐車場整備の役割分担

市は、公益的施設の設置者として、利用者のために必要な自転車等駐車場の充実に努めなければならない。

ただし、駅周辺や中心市街地等における様々な駐車需要の全てに、市だけが公営自転車等駐車場の整備拡充をもって対応することは困難であり、適切でもない。

自転車等駐車場の整備については、主たる利用対象者の種類に応じ、最もふさわしい者が連携して整備に取り組む。

鉄道駅利用者のための自転車等駐車場について、市から設置の協力を求められたときは、鉄道事業者が積極的に協力しなければならない。

大規模商業施設等の利用者のための自転車等駐車場については、当該施設の設置者等が整備に取り組む。

商店街等の利用者のための自転車等駐車場の整備については、当該商店会等が整備に取り組み、必要に応じて市が支援する。

(ア)　鉄道駅利用者のための自転車等駐車場の整備

鉄道駅利用者を主な利用対象者とする自転車等駐車場は、市との協力体制のもと、鉄道事業者が整備に積極的に取り組む。道路上に設ける場合は必要に応じ、市と道路管理者が連携し整備に取り組む。

(イ)　大規模商業施設等の利用者のための自転車等駐車場の整備

大規模商業施設等(＊1)の利用者を主な利用対象者とする自転車等駐車場は、当該施設の設置者または管理者が、主体的に整備に取り組む。

市は、条例の附置義務の遵守を確認するとともに、附置義務の対象、規模等を再検討し、発生する駐車需要に対して、適切な自転車等駐車場が確保されるよう指導していく。必要な場合には、施設の設置者または管理者に対し、附置義務規模以上の自転車等駐車場の整備への協力を要請する。

(ウ)　商店街等の利用者のための自転車等駐車場の整備

商店街等の利用者を主な利用対象者とする自転車等駐車場は、当該商店会等が、主体的に整備に取り組み、市はこれを支援する。道路上に設ける場合は必要に応じ、道路管理者と協議していく。

表 5-1　自転車等駐車場整備の役割分担

自転車等駐車場の主たる利用対象者	自転車等駐車場を整備する者	自転車等駐車場の整備に積極的に協力する者
鉄道駅の利用者	市、道路管理者	鉄道事業者
大規模商業施設等(*1)の利用者	当該施設の設置者、管理者	
商店街等の利用者	商店会等	市、道路管理者

（＊1）　大規模商業施設等：官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等

ii　買物客用の自転車等駐車場の充実

商店街における買物客の自転車等の利用は、商店街の活性化に深く関わっていることから、買物客の利便性向上と商業振興の観点から、商店街の実状にあった駐車場整備の促進を図る。

(ア)　商店街等の特性にあった駐車スペースの整備等

買物利用の自転車等の特徴として、駐車場所が分散し、駐車時間が比較的短いため、小規模な駐車スペースの分散配置が効果的である。このような特性を考慮し、商店街等の実情に合った駐車スペースの整備を図ることが望まれる。

また、買物客の駐車した自転車等の整理を行い、買物客に対する秩序ある駐車を啓発することも、駐車スペースの有効利用に効果的である。

(イ)　買物客用の駐車スペースの適正確保

駅周辺にある商店街等の自転車等駐車場においては、鉄道駅利用者の自転車等も駐車されるため、買物客の駐車スペースが不足しがちである。

駐車時間に応じた課金を行うことなどによって、比較的長時間駐車となる鉄道駅利用者の駐車を抑制し、買物客の駐車スペースを確保することができる。

(ウ)　路上自転車等駐車場

買物客等不特定多数の自転車等が集中し、他に用地確保が困難で、歩道幅員等に余裕がある場所については、道路管理者と協議して、路上自転車等駐車場の設置を検討していく。

iii　自転車等駐車場の恒久性維持

現在、日野市の公営自転車等駐車場の 4 割程度（収容台数ベース）が民間地権者からの借地で運営されている。（表 4-5 参照）

自転車等駐車場は、恒久的に維持される必要があることから、自転車等駐車場の用地の公有地化等を図っていく。

(ア)　公有地化のための財源確保と駐車場有料化の必要性

自転車等駐車場は、放置自転車等対策の中心となる施設であり、その重要性から、恒久的に維持される必要がある。このため、自転車等駐車場の用地の公有地化等を図っていく必要があるが、これには、財源の確保が課題となる。

このことから、受益者負担の観点より、自転車等駐車場の有料化を進めることが必要と考えられる。

(イ)　鉄道事業者への協力要請

現在、一部の自転車等駐車場において、鉄道事業者より用地提供の協力を得ているが、さらに長期的な契約の締結を要請していく。また、今後、新規の用地譲渡、貸付等への積極的な協力を要請していく。

(ウ)　民営自転車等駐車場の経営環境整備

自転車等駐車場の恒久性維持のためには、民営自転車等駐車場の果たす役割も大きい。民営自転車等駐車場の事業者に、長期的な事業継続を要請していくとともに、民営自転車等駐車場の経営が長期的に成立するための環境整備に努める。

ⅳ　自動二輪車の駐車場整備

平成 18 年 6 月の道路交通法の一部改正施行以来、自動二輪車の駐車違反取締りの強化が指摘されている。自動二輪車の駐車需要に対応するため、自動二輪車駐車場の整備を促進する。

(ア)　　既存自転車等駐車場の有効活用

既存自転車等駐車場の空きスペースの転用などを図る。なお、自動二輪車の駐車場は、建築基準法及び消防法では自動車駐車場として扱われ、耐火性能や消防設備等の規制が自転車等駐車場より厳しくなる。このため、対応が比較的容易な屋外スペースの転用から進める。

(イ)　　自動車用駐車場の転用

自動車の駐車場のデッドスペースの有効活用や、自動車用から自動二輪車用に転用することで自動二輪車駐車場を確保する。

② 自転車等駐車場の管理

ⅰ　自転車等駐車場の料金体系の見直し

日野市内における公営自転車等駐車場 49 箇所のうち、市が直接管理している 32 ヵ所は全て無料で運営されているが、無料制自転車駐車場の存在が、市の大きな財政負担となっている他、様々な問題を招いている。

これらの問題点の解消、また受益者負担の原則から、自転車等駐車場の料金体系の見直しを行う。

(ア)　　見直しの目的

市が直接管理している自転車等駐車場が全て無料制で運営されていることにより、次のような問題が生じている。これらの問題点を解消し、また受益者負担の原則を公平に実現する観点から、自転車等駐車場の料金体系の見直しを行う。

- 自転車等駐車場の整備及び管理費の支出が、市の大きな財政負担となっている。
- 無料制自転車駐車場の存在が、有料制民営自転車等駐車場の経営を圧迫している。
- 無料制自転車等駐車場が、近距離からの自転車等駐車需要を招く要因となっている。
- 無料制で管理の行届かない自転車等駐車場は、利用者にとっても盗難や安全性の観点から問題が多くなっている。

(イ)　　立地（駅からの距離）や設備・管理体制等に応じた料金体系の設定

自転車等駐車場の利用率を向上させるため、駅からの距離や屋根の有無、管理体制などの程度に応じて、利用料金のバランスを図る。

なお、「自転車等利用に関する市民意識調査」では、自転車等駐車場の位置（駅からの距離）と適正な利用料金について、100m 以内で 95%、200m 以内で 93%、300m 以内で 85%、400m 以内で 78%の人が「有料が適正だ」と考えているとの結果が得られている。

表 5-2　自転車駐車場の位置と適正な利用料金について（自転車等利用に関する市民意識調査）

定期利用	無料	有料	平均料金
100m以内	5.0%	95.0%	2,148
200m以内	7.1%	92.9%	1,798
300m以内	14.6%	85.4%	1,320
400m以内	22.0%	78.0%	1,071

一時利用	無料	有料	平均料金
100m以内	5.2%	94.8%	140
200m以内	7.8%	92.2%	118
300m以内	17.8%	82.2%	88
400m以内	25.8%	74.2%	72

(ウ)　　見直しの効果

見直しにより有料化を導入すると、次のような効果が期待できる。

- 本来は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、駐車需要の適正化がすすむ。
- 受益者負担の公平な原則が成り立つ。
- 自転車等駐車場内の長期放置自転車等が削減できる。
- 利用者に質の高いサービスを提供できる。
- 民営自転車等駐車場の経営が安定化できる。これにより、新規参入もしやすくなる。
- 放置対策費、新規自転車等駐車場建設費等の財源が確保できる。

ii　自転車等駐車場の利便性向上

放置自転車等の誘導、自転車等駐車場利用率の向上のため、自転車等駐車場の利便性向上を図り、多様化するニーズに応じる施設とすることをめざす。

(ア)　　指定管理者制度等の活用

現在、一部の自転車等駐車場で指定管理者、公益法人による管理を行っている。多様化する市民ニーズに、より効果的、効率的に対応するため、今後も指定管理者、公益法人による管理を推進し、施設の管理に民間ノウハウを活用しながら、サービスの向上と経費の削減を図る。

(イ)　　利用者サービス機能の充実

これまでの自転車等駐車場は、自転車等を単に預かるだけの施設で、利用者サービスという観点に乏しいものが多く、利用率向上の阻害要因となっていたことが考えられる。

「自転車等利用に関する意識調査」では、自転車等駐車場に求められる設備・サービスとして、屋根、防犯カメラ、管理人の配置、24 時間営業、空気入れの設置等の要望が多いことが把握されている。これらを参考に利用者サービス機能を充実させていく。

(ウ)　　バリアフリーに配慮した自転車等駐車場整備

わかりやすい案内板、誘導サインの整備をするとともに、バリアフリーの観点から、ハンディキャップを持った人々に出入口付近や低層部の優先的利用などの配慮をし、ラックの操作性の向上や車路幅の拡大などの検討を行う。

(エ)　　自転車等駐車場の複合利用

鉄道駅周辺や中心市街地で用地を確保することは困難になっており、利便性向上の観点からも、鉄道駅等の駅舎改良時や、駅周辺の大規模商業施設・公益施設の建設にあたっては、複合利用の可能性について検討する。

③ 民営自転車等駐車場・附置義務自転車等駐車場

日野市では持続可能な財政と市民サービス向上を目指し、行財政の効率化を進めている。

公営自転車等駐車場の整備には多大な財源が必要であり、民間活力を活用した民営自転車等駐車場の育成も重要である。そのため、民営自転車等駐車場の経営が成立するための環境づくりを行う。

商業施設等大量の駐車需要を発生する施設については、設置者及び管理者に附置義務駐車場の適正な設置・管理を求めるとともに、必要に応じて、より以上の収容能力をもつ駐車場の設置について協力を求めていく。また、適時附置義務制度の内容について見直しを行なう。

(ア)　民営自転車等駐車場の育成

民営自転車等駐車場の経営が成立するための環境づくり（放置自転車等規制の強化、公営自転車等駐車場の有料化等）を促進し、運営上のデメリットを解消するための施策を行う。

(イ)　附置義務自転車等駐車場

大量の駐車需要を発生する施設の新築又は増築にあたっては、附置義務駐車場の適正な設置と管理を求めるとともに、条例に基づき、より以上の収容能力をもつ当該施設利用者のための駐車施設の設置、時間制課金システムの導入等により幅広い利用者に対応できる駐車場の設置等への協力を求めていく。

また、附置義務制度の内容（対象地域･施設、施設規模等）について、適時、見直しを行なう。

(2)　放置自転車等対策の方針

駅周辺における秩序ある駐車を促すために、放置禁止区域を設定し、放置自転車等の撤去強化を行う。自転車等の放置を防止するため、放置指導・誘導員を配置するとともに、広報・啓発活動を積極的に行っていく。また、撤去自転車等の保管・返還等をより効率的に行なうため、期間や手数料などについても、必要に応じて見直しを図る。

① 規制・撤去・指導

(ア)　放置禁止区域の見直し

現在、放置禁止区域の設定がない甲州街道駅、万願寺駅、程久保駅、多摩動物公園駅の周辺については、自転車等駐車場の整備とともに放置禁止区域の新規設定を行う。また、日野駅、豊田駅、高幡不動駅、南平駅、平山城址公園駅、百草園駅の 6 駅周辺において、駅から半径約 300m 以内を基本として設定されている放置禁止区域についても、必要に応じて見直しを図る。

(イ)　放置自転車等の撤去強化

自転車等の駐車に関するルールの、より一層の定着を図るため、今後も放置自転車等の撤去活動を継続して実施する。

現在は、日野駅、豊田駅、高幡不動駅の 3 駅を中心に撤去活動を行っているが、実態を把握しながら、不断に撤去頻度、時間等の見直しを図り、より効果的な撤去活動を行う。

車体の全部又は一部を意図的に民地に不法侵入させて違法駐車している自転車等については、民間との協力により適切な対応を図る。

(ウ)　　放置指導・誘導員の配置

現在、日野駅、豊田駅、高幡不動駅、万願寺駅等の各駅周辺に放置指導・誘導員を配置し、放置防止の指導と自転車等駐車場への誘導を行なっている。放置自転車等の抑制に効果が認められるため、放置の実態に合わせて今後も継続して実施する。

(エ)　　放置防止協力員制度の導入

自転車等の放置防止活動に、地域住民が主体的に関わることは、放置防止の推進に大きな効果をもたらすものである。今後、駅周辺および中心市街地の自治会、商店会等の関係団体に呼び掛け、放置防止協力員制度の導入を検討する。

② 広報・啓発

(ア)　　放置防止の広報・啓発

市広報、ホームページ、看板等により、放置防止の啓発と放置禁止区域及び自転車等駐車場の案内を常に見直しを図りつつ、効果的に行っていく。

(イ)　　関係者の協力体制確立

町会、商店会、警察、鉄道事業者等の関係機関との協力体制を確立し、放置防止啓発のイベント、自転車等駐車場への誘導等を連携して行なっていく。

③ 撤去自転車等の保管・処分

(ア)　　撤去手数料、保管期間の必要に応じた見直し

現在、日野市の撤去手数料は自転車 2,000 円、原付 3,000 円で、多摩地区において、ほぼ平均的な値である。

最新の東京都調査では、撤去自転車等の返還率は、東京都平均では 59%である（自転車・原付　平成 19 年度）。また同年度の日野市の撤去自転車等の返還率は 62%であった。

撤去自転車等の保管期間は 2 ヶ月間で、全国でも 60 日～89 日が最も多い（平成 19 年度内閣府調査）。

撤去手数料、保管期間については、今後、必要に応じて見直し等を検討していく。

(イ)　　リサイクルによる有効活用

現在、撤去した放置自転車等の一部をリサイクルし活用している。

今後、レンタサイクル等への利用を含め、有効な活用方法等を検討していく。

(3)　自転車等利用に関する方針

① 自転車利用のマナー・ルールの啓発強化

**　自転車は利用にあたって、自動車と異なり、免許取得のための講習などがなく、走行に係る基本的な法令や規制について学習する機会が十分には与えられていない。歩行者や自動車に対する危険を防止し、自転車利用者自らの安全を確保するため、自転車走行環境の整備とともに、交通規制等をはじめとする自転車利用のルール等の徹底に努めなければならない。**

**　教育、広報等のあらゆる機会を利用して、自転車の安全利用について周知を図るとともに、交通管理者（警察）等の関係機関と連携を深めて、効果的な各種交通安全運動、啓発活動等を実施する。**

(ア)　　広報等の媒体による PR 活動

広報をはじめとするあらゆる媒体を活かし、市民に対して自転車等の駐車および走行に関する適正利用の PR に努める。

また、放置自転車等クリーンキャンペーン等、効果的な各種啓発活動の実施に努める。

(イ)　　各種交通安全活動の充実

市および交通安全協会などの関係機関は、「春・秋の交通安全運動」を中心とした各種の交通安全運動において、一人でも多くの市民に自転車利用ルールが理解されるよう、あらゆる機会を活用してその周知に努める。

(ウ)　　自転車安全教育による児童及び生徒への交通安全教育

市と警察が連携し、市内小学校の低学年（１・２年生）には歩行による横断訓練を、中学年（３・４年生）にはルールブックの配布や自転車運転免許証の交付を行う自転車安全運転教室を、高学年（５・６年生）には道交法の改正点の指導や、ビデオを使用した危険予知の講話等を行うセーフティ教室を実施し、交通ルールや自転車の利用ルール等を学習する場を引き続き提供し、今後も交通安全教育の実施について継続していく。

また、平成２０年度から中学生に対しても自転車安全運転教育を実施し、スタントマンによる自転車交通事故の再現を実施する等、ルールやマナーの向上を図る。

(エ)　　高齢者への交通安全教育

機能性の充実、軽量化等により自転車は多くの高齢者にとっても日常的な「足」として利用されている。高齢化社会の進展、また近年における高齢者の交通事故増加を鑑み、老人クラブ等の高齢者に対し、自転車の利用をはじめとする自転車安全運転教室や講話を警察・交通安全協会・地域交通安全活動推進委員と連携して実施し、交通安全教育の充実を図る。

② 自転車走行空間の整備

自転車は、道路交通法で原則として車道を走行することになっているが、自転車利用者にとって安心で安全な走行空間が十分には確保されていないのが現状である。

自転車利用の安全性、快適性を確保するためには、「歩行者」「自転車」「自動車」それぞれの空間を明確に分離した自転車走行空間の整備が理想であるが、市街地など土地利用の密集した地域においては、三者の分離や自転車専用道の確保は困難である。

このため、道路空間の再配分等により、歩行者の安全を図りつつ、実現可能な路線から、自転車が安全に走行できる環境の整備を進める。

(ア)　自転車走行空間の整備

新設の都市計画道路等においては、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる走行空間の確保、整備を図る。その他の幹線道路や生活道路等においては、関連する事業の実施にあわせ、実現可能な路線から、交通管理者と協力して道路幅員の再配分、カラー舗装化による路側帯等の工夫等により自転車走行空間の整備を進める。

(イ)　自転車走行空間のネットワーク化

多摩川と浅川の堤防を利用した自転車・歩行者専用道路等を中心に、自転車走行空間のネットワーク化を進める。その他、既に自転車の通行空間が整備されている道路と今後整備する道路を組み合わせ、自転車走行空間としてのネットワーク化が進むよう努めていく。

③ レンタサイクル導入の検討

放置自転車の抑制、駐輪スペースの縮減等の効果が見込めるレンタサイクルシステムの導入について、日野市における導入可能性を検討する。

(ア)　レンタサイクル導入可能性の検討

レンタサイクルシステムが成功すれば、放置自転車の抑制だけでなく、駐車スペースの縮減、市民の短距離公共交通の充実、都市環境改善等の効果が期待できる。

一方、レンタサイクル事業には車両費、保守点検費、管理体制費等の費用がかかる。観光地型レンタサイクルの場合は、比較的高額の利用料金の設定が可能であるが、都市型レンタサイクル(＊1)の場合は、高額の利用料金設定が難しい。そのため、採算確保のためには 1 日 1 往復程度の利用ではなく、常に複数の利用者によって使われ、高い稼働率を維持することが必要となる。

今後、採算確保に必要な稼働率が得られるか等、日野市においての導入可能性を検討していく。また、いわゆる都市型レンタサイクルではないが、高低差のある特定の公共的施設間の移動に、電動アシスト車を活用することなど、本市の特性にあったシステムについても検討を行なう。

(＊1)都市において自転車の利用促進、放置自転車対策、公共交通の一環等として、交通ターミナル等で通勤・通学や買物・業務目的等の利用者を対象に自転車を貸出す制度。観光地において行なわれる観光地型レンタサイクルシステムと区別してこう呼ぶ。

5-3. 施策の内容（駅別）

(1)　日野市全体の概要

◎最優先事項
○優先事項
△検討事項

	施策	日野	豊田	高幡不動	百草園	南平	平山城址公園	甲州街道	万願寺	程久保	多摩動物公園
自転車等駐車場の整備	駐車場施設の新規・増設等整備		◎	△		△		◎	◎	○	○
	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	○	○	△		△					○
	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△	△		○	△	△				△
	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請			△	△			△	△	△	△
	道路管理者と占用の調整		△					◎	◎	○	○
	道路管理者と占用許可空間の拡大の調整								◎		
	新規駐車場用地の借上げ等の調整		◎					△	△		
	既存駐車場の長期借上げの調整	○	○	○		○				○	
	民営自転車等駐車場の事業の長期的継続の調整	○	○	○			○				
	附置義務駐車場の遵守の確認・制度の見直し	○	○	○							
	自転車や自動二輪も含めた適正な需要に応じた自転車等駐車場の整備の促進	△	△	△							
自転車等駐車場の管理	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	指定管理者の活用による自転車等駐車場利用率の向上	◎	◎				△				
放置自転車等対策	駐車場利用の促進、放置防止のための撤去の強化	○	○	○							
	放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）							◎	◎	○	○
	放置禁止区域の見直し	△	△								
	放置指導・誘導員の配置	◎	◎	◎				△	◎		
	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請			○				○	○	○	○
走行空間	自転車専用道・レーンの整備	△	○	△	△	△	△	△	△	△	△

(2)　駅別の施策内容

① 目標年次における自転車等駐車場の余裕台数

表は、各駅の現在の自転車等駐車場の収容能力が平成 30 年でも不変と仮定して、各駅における「基礎的な将来需要推計値」に基づき、平成 30 年における余裕台数を示したものである。(＊1)

今後、「基礎的な将来需要推計値」に加え、個別の駐車需要変動要因の検討を行い、自転車の駐車場所の確保に取り組むことになる。

表 5-4　基礎的な将来需要推計値に基づいた平成 30 年の余裕台数

日野駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
西口	39,084	1,570	4.0%	2,313	743	36,001　-7.9%	1,446	2,313	**867**
東口	17,697	948	5.4%	1,009	61	17,323　-2.1%	928	1,009	**81**

豊田駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
北口	41,291	3,464	8.4%	2,727	-737	40,538　-1.8%	3,401	3,041	**-360**
南口	18,580	1,443	7.8%	1,612	169	18,511　-0.4%	1,438	1,612	**174**

高幡不動駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
北口	13,309	1,307	9.8%	1,846	539	13,657　2.6%	1,341	1,846	**505**
南口	15,063	1,729	11.5%	1,606	-123	15,936　5.8%	1,829	1,606	**-223**

百草園駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	15,569	339	2.2%	654	315	15,326　-1.6%	334	654	**320**

南平駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	9,156	1,120	12.2%	1,025	-95	9,056　-1.1%	1,108	1,025	**-83**

平山城址公園駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	9,247	401	4.3%	615	214	9,362　1.2%	406	615	**209**

甲州街道駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	9,140	805	8.8%	613	-192	10,966　20.0%	966	613	**-353**

万願寺駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	5,731	827	14.4%	199	-628	6,846　19.5%	988	199	**-789**

程久保駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	6,816	76	1.1%	42	-34	6,502　-4.6%	72	42	**-30**

多摩動物公園駅	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	2,778	81	2.9%	0	-81	2,739　-1.4%	80	0	**-80**

日野市合計	現在（H20）					将来(H30)			
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
	203,461	14,110	6.9%	14,261	151	202,764　-0.3%	14,062	14,575	**513**

(＊1)平成 21 年度供用予定の「豊田駅北第 3 駐輪場（立体化）」による 314 台の増加は平成 30 年度の豊田駅北口に反映してある。

② 駅別の施策の内容

日　野　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	○
2	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
3	既存駐車場の長期借上げの調整	○
4	民営自転車等駐車場の事業の長期的継続の調整	○
5	附置義務駐車場の遵守の確認・制度の見直し	○
6	自転車や自動二輪も含めた適正な需要に応じた自転車等駐車場の整備の促進	△
自転車等駐車場の管理		
7	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
8	指定管理者の活用による自転車等駐車場利用率の向上	◎
放置自転車等対策		
9	駐車場利用の促進、放置防止のための撤去の強化	○
10	放置禁止区域の見直し	△
11	放置指導・誘導員の配置	◎
走行空間		
12	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

日野駅	現在（H20）					将来(H30)				
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	**余裕台数**
西口	39,084	1,570	4.0%	2,313	743	36,001	-7.9%	1,446	2,313	**867**
東口	17,697	948	5.4%	1,009	61	17,323	-2.1%	928	1,009	**81**

豊　田　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	◎
2	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	○
3	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
4	道路管理者と占用の調整	△
5	新規駐車場用地の借上げ等の調整	◎
6	既存駐車場の長期借上げの調整	○
7	民営自転車等駐車場の事業の長期的継続の調整	○
8	附置義務駐車場の遵守の確認・制度の見直し	○
9	自転車や自動二輪も含めた適正な需要に応じた自転車等駐車場の整備	△
自転車等駐車場の管理		
10	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
11	指定管理者の活用による自転車等駐車場利用率の向上	◎
放置自転車等対策		
12	駐車場利用の促進、放置防止のための撤去の強化	○
13	放置禁止区域の見直し	△
14	放置指導・誘導員の配置	◎
走行空間		
15	自転車専用道・レーンの整備	○

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

豊田駅	現在（H20）				
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
北口	41,291	3,464	8.4%	2,727	-737
南口	18,580	1,443	7.8%	1,612	169

将来(H30)				
駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	余裕台数
40,538	-1.8%	3,401	3,041	-360
18,511	-0.4%	1,438	1,612	174

高　幡　不　動　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	△
2	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	△
4	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	△
6	既存駐車場の長期借上げの調整	○
7	民営自転車等駐車場の事業の長期的継続の調整	○
8	附置義務駐車場の遵守の確認・制度の見直し	○
9	自転車や自動二輪も含めた適正な需要に応じた自転車等駐車場の整備の促進	△
自転車等駐車場の管理		
10	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
放置自転車等対策		
11	駐車場利用の促進、放置防止のための撤去の強化	○
12	放置指導・誘導員の配置	◎
13	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請	○
走行空間		
14	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

高幡不動駅	現在（H20）					将来(H30)				
	駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数	駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	余裕台数
北口	13,309	1,307	9.8%	1,846	539	13,657	2.6%	1,341	1,846	**505**
南口	15,063	1,729	11.5%	1,606	-123	15,936	5.8%	1,829	1,606	**-223**

百　草　園　駅

施策の優先順位		
自転車等駐車場の整備		
1	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	○
2	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
自転車等駐車場の管理		
3	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
走行空間		
4	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
15,569	339	2.2%	654	315

将来(H30)			
駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
15,326　-1.6%	334	654	**320**

南　平　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	△
2	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	△
3	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
4	既存駐車場の長期借上げの調整	○
自転車等駐車場の管理		
5	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
走行空間		
6	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
9,156	1,120	12.2%	1,025	-95

将来(H30)			
駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
9,056　-1.1%	1,108	1,025	**-83**

平山城址公園　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
2	民営自転車等駐車場へ事業の長期的継続の要請	○
自転車等駐車場の管理		
3	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
4	指定管理者の活用による自転車等駐車場利用率の向上	△
走行空間		
5	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
9,247	401	4.3%	615	214

将来(H30)				
駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	**余裕台数**
9,362	1.2%	406	615	**209**

甲　州　街　道　駅

施策の優先順位		
自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	◎
2	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	△
3	道路管理者と占用の調整	◎
4	新規駐車場用地の借上げ等の調整	△
自転車等駐車場の管理		
5	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
放置自転車等対策		
6	放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）	◎
7	放置指導・誘導員の配置	△
8	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請	○
走行空間		
9	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
9,140	805	8.8%	613	-192

将来(H30)			
駅勢圏人口	乗入台数	収容能力	**余裕台数**
10,966　20.0%	966	613	**-353**

万　願　寺　駅

施策の優先順位		
自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	◎
2	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	△
3	道路管理者と占用の調整	◎
4	道路管理者と占用許可空間の拡大の調整	◎
5	新規駐車場用地の借上げ等の調整	△
自転車等駐車場の管理		
6	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
放置自転車等対策		
7	放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）	◎
8	放置指導・誘導員の配置	◎
9	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請	○
走行空間		
10	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
5,731	827	14.4%	199	-628

将来(H30)				
駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	**余裕台数**
6,846	19.5%	988	199	**-789**

程　久　保　駅

施策の優先順位

自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	○
2	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	△
3	道路管理者と占用の調整	○
4	既存駐車場の長期借上げの調整	○
自転車等駐車場の管理		
5	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
放置自転車等対策		
6	放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）	○
7	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請	○
走行空間		
8	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
6,816	76	1.1%	42	-34

将来(H30)				
駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	**余裕台数**
6,502	-4.6%	72	42	**-30**

多摩動物公園　駅

施策の優先順位		
自転車等駐車場の整備		
1	駐車場施設の新規・増設等整備	○
2	鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	○
3	駅舎改築等計画時における、鉄道事業者からの駐車場スペース確保の調整	△
4	モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	△
5	道路管理者と占用の調整	○
自転車等駐車場の管理		
6	自転車等駐車場の料金体系の見直し	◎
放置自転車等対策		
7	放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）	○
8	モノレール事業者への放置防止啓発活動への協力要請	○
走行空間		
9	自転車専用道・レーンの整備	△

◎最優先事項　○　優先事項　△　検討事項

現在（H20）				
駅勢圏人口	乗入台数	自転車等利用率	収容能力	余裕台数
2,778	81	2.9%	0	-81

将来(H30)				
駅勢圏人口		乗入台数	収容能力	**余裕台数**
2,739	-1.4%	80	0	**-80**

第6章 計画の推進体制

6-1. 役割分担の基本的考え方

施策の方針ごとに、市と主な関係者の役割分担の基本的な考え方を下記に示す 。

計画の理念 ： 適正な自転車等利用環境の整備

[施策の方針]

自転車等駐車場の整備・管理の方針

(1) 整備
・適切な役割分担
・買物客等の駐車対策
・恒久性の維持
・自動二輪車の駐車場整備
(2) 管理
・料金体系の見直し
・利便性の向上
(3) 民営自転車等駐車場等
・民営自転車等駐車場の育成
・附置義務自転車等駐車場の適正設置・管理

放置自転車対策の方針

(1) 規制・指導
・放置禁止区域見直し
・撤去の強化
・放置指導・誘導員の配置、放置防止協力員制度の導入
(2) 広報・啓発
・放置防止の広報・啓発
・関係者の協力体制確立
(3) 撤去自転車の保管
・撤去手数料・保管期間の必要に応じた見直し
・リサイクルによる有効活用

自転車等利用に関する方針

(1) マナー・ルールの啓発強化
・広報等による PR 活動
・各種交通安全活動の充実
・児童・生徒・高齢者への交通安全教育
(2) 自転車走行空間の整備
・自転車走行空間の整備・ネットワーク化
(3) レンタサイクル導入の検討
・可能性の検討

[主な関係者の役割分担]

市
・鉄道駅利用者のため、関係者と連携して整備を行う
・商店街利用者のための整備に支援
・附置義務遵守の確認・指導

鉄道事業者
・鉄道駅利用者のための整備に積極的に協力

道路管理者
・路上駐車場の設置協力

大規模商業施設設置者
・当該施設に対する十分な駐車場の確保

商店会
・商店街利用者のための整備を行う

市
・放置禁止区域見直し
・効果的な撤去活動の実施
・放置指導・誘導員の配置
・放置防止の広報・啓発
・撤去自転車の管理・処分

自治会・商店会・鉄道事業者・警察・交通安全協会・交通安全活動推進委員協議会
・放置防止の協力体制を確立
・放置防止啓発のイベント等を連携して実施

市
・安全走行の PR 活動
・各種交通安全活動・教育の実施

市民
・安全で適正な自転車利用・自転車等の駐車に努力

警察・交通安全協会・交通安全活動推進委員協議会
・市と連携しより多くの市民に交通安全活動・教育参加の機会を創出

6-2. 施策の実施体制

主な施策について、実施体制の考え方を下記に示す。

(1) 駐車場の整備

施策内容	関係者						実施体制の考え方
	市	鉄道事業者	道路管理者	交通管理者	施設設置者	商店会等	
＜方針 1＞適切な役割分担							
鉄道駅利用者を主な対象とする駐車場の新規・増設等整備	●	●	●				市が主体的に整備に取り組み、鉄道事業者は積極的に協力する。道路上に設ける場合は、市と道路管理者が連携し整備に取り組む。
モノレール事業者への路上駐車場整備の協力要請	●	●					市は、道路管理者・警察と協議し、モノレール事業者の協力を得てモノレール駅周辺の路上駐車場の整備を行う。
大規模商業施設等利用者を主な対象とする駐車場の新規・増設等整備	●				●		当該施設設置者・管理者が、主体的に整備に取り組む。
商店街等利用者を主な対象とする駐車場の新規・増設等整備	●		●			●	当該商店会等が、主体的に整備に取り組み、市はこれを支援する。道路上に設ける場合は、道路管理者と協議していく。
＜方針 2＞買物客等の駐車対策							
商店街等利用者を主な対象とする駐車場の新規・増設等整備	●		●			●	当該商店会等が、主体的に整備に取り組み、市はこれを支援する。道路上に設ける場合は、道路管理者と協議していく。
＜方針 3＞恒久性の維持							
鉄道事業者からの用地提供（長期契約・譲渡、貸付け）の調整	●	●					市は、鉄道事業者へ更に長期的な契約の締結を要請し、新規の用地譲渡、貸付等への積極的な協力を要請していく。
駅周辺の開発時に、鉄道事業者等と駐車場スペース確保の可能性について調整	●	●					駅周辺の開発時には、市は鉄道事業者等と協議し、複合利用の可能性について調整する。
道路管理者と占用の調整、占用許可空間の拡大の調整	●		●				市は路上駐車場の整備に際し道路管理者と占用許可について協議する。道路管理者は空間の提供について積極的に協力する。
新規駐車場用地の借上げ等の調整	●						市は、駐車場整備のための適切な用地を選定し、土地所有者と借上げ等の交渉を進める。
既存駐車場の長期借上げの調整	●						市は、現在借上げをしている駐車場用地について、土地所有者と長期契約の交渉を進める。
＜方針 4＞自動二輪車の駐車場整備							
自動二輪車を含めた適正な需要に応じた自転車等駐車場の整備の促進	●						市は、既存自転車等駐車場の空きスペースを自動二輪車駐車場として転用する。

(2)　駐車場の管理

施策内容	関係者						実施体制の考え方
	市	鉄道事業者	道路管理者	交通管理者	施設設置者	商店会等	
＜方針 1＞料金体系の見直し							
自転車等駐車場の料金体系の見直し	●						市は、立地や設備・管理体制等に応じた料金体系の設定を行う。
＜方針 2＞利便性の向上							
指定管理者の活用等による、自転車等駐車場利用率の向上	●						市は、指定管理者、公益法人による管理を継続・推進し、サービスの向上と経費の削減を図る。

(3)　民営自転車等駐車場・附置義務自転車等駐車場

施策内容	関係者						実施体制の考え方
	市	鉄道事業者	道路管理者	交通管理者	施設設置者	商店会等	
＜方針 1＞民営自転車等駐車場の育成							
民営自転車等駐車場の事業の長期的継続の調整	●						市は、民営駐車場の経営者に対して事業の長期的な継続を要請する。また、放置自転車等規制の強化、公営自転車等駐車場の有料化等により経営の環境づくりを促進する。
＜方針 2＞附置義務自転車等駐車場の適正設置・管理							
附置義務駐車場の遵守の確認・制度の見直し	●				●		市は、現在の条例対象施設につき条例に基づく立入検査等を実施し、商業施設設置者等は附置義務の遵守を図る。 また市は、集客力が高く自転車利用者が多い施設等につき、その実態を検証した上で、附置義務制度の内容の見直しを行う。

(4)　放置自転車等対策

施策内容	関係者						実施体制の考え方
	市	鉄道事業者	道路管理者	交通管理者	施設設置者	商店会等	
＜方針 1＞放置禁止区域の見直し・撤去の強化							
放置禁止区域の見直し	●						市は、放置自転車等の実態に応じた放置禁止区域の見直しを行う。
駐車場利用の促進、放置防止のための撤去の強化	●						市は、放置自転車等の実態に対応するために不断に撤去頻度、時間等の見直しを行う。
放置禁止区域の設定、及び撤去の実施（駐車場確保後）	●						市は、自転車等駐車場の整備とともに放置禁止区域の新規設定を行い、撤去を行う。
＜方針 2＞放置指導・誘導員の配置							
放置指導・誘導員の配置	●						市は、放置指導・誘導員を配置し、放置防止の指導と自転車等駐車場への誘導を行う。
＜方針 3＞放置防止の広報・啓発と関係者の協力体制確立							
放置防止の広報・啓発と関係者の協力体制確立	●	●	●	●	●	●	市は、関係者と協力体制を確立し、放置防止啓発のイベント、自転車等駐車場への誘導等を行う。
＜方針 4＞撤去期間・保管料の必要に応じた見直し							
撤去期間・保管料の必要に応じた見直し	●						市は、撤去手数料、保管期間について、必要に応じて見直し等を検討していく。
＜方針 5＞リサイクルによる有効活用							
リサイクルによる有効活用	●						市は、レンタサイクル等への利用を含め、有効な活用方法等を検討していく。

(5)　自転車等適正利用

施策内容	関係者						実施体制の考え方
	市	鉄道事業者	道路管理者	交通管理者	施設設置者	商店会等	
＜方針 1＞マナー・ルールの啓発強化							
広報等によるＰＲ活動、各種交通安全活動の充実、児童・生徒・高齢者への交通安全教育	●	●	●	●			市は、放置自転車等クリーンキャンペーン等、各種啓発活動の実施に努め、警察等と連携して自転車安全運転教室等を実施し、児童・生徒・高齢者等への交通安全教育の充実を図る。
＜方針 2＞自転車走行空間の整備							
自転車走行空間の整備	●		●	●			市は、交通管理者と協力し、道路幅員の再配分等による自転車走行空間の整備を行う。
＜方針 3＞レンタサイクル導入の検討							
レンタサイクル導入の検討	●						市は、日野市においてのレンタサイクル導入の可能性を検討していく。

資料編

資料１　撤去等の状況

駅別撤去台数・回数の推移

駅名	日野駅		豊田駅		高幡不動駅		合計	
年度	撤去台数	撤去回数	撤去台数	撤去回数	撤去台数	撤去回数	撤去台数	撤去回数
平成 10 年	3,381	51	3,007	51	1,456	48	7,844	150
平成 11 年	3,117	50	2,906	50	1,833	49	7,856	149
平成 12 年	3,370	47	3,029	47	1,912	46	8,311	140
平成 13 年	3,358	47	3,317	48	2,455	46	9,130	141
平成 14 年	3,304	50	3,581	50	2,835	50	9,720	150
平成 15 年	3,014	53	3,093	44	2,720	62	8,827	159
平成 16 年	1,448	41	2,019	39	1,336	39	4,803	119
平成 17 年	1,327	42	1,609	40	1,094	42	4,030	124
平成 18 年	1,175	42	1,359	41	809	41	3,343	124
平成 19 年	997	41	1,478	45	645	41	3,120	127
平成 20 年	960	39	1,133	44	739	39	2,832	122
平均	2,314	46	2,412	45	1,621	46	6,347	137

撤去台数・引取台数・返還率の推移

年度	撤去台数			引取台数			返還率		
	自転車	原付	合計	自転車	原付	合計	自転車	原付	合計
平成 10 年度	7,106	738	7,844	4,777	694	5,471	67%	94%	70%
平成 11 年度	7,047	809	7,856	4,760	776	5,536	68%	96%	70%
平成 12 年度	7,380	931	8,311	5,005	881	5,886	68%	95%	71%
平成 13 年度	8,250	880	9,130	5,655	864	6,519	69%	98%	71%
平成 14 年度	8,761	959	9,720	6,056	921	6,977	69%	96%	72%
平成 15 年度	8,069	758	8,827	5,453	745	6,198	68%	98%	70%
平成 16 年度	4,496	307	4,803	2,657	295	2,952	59%	96%	61%
平成 17 年度	3,875	155	4,030	2,009	140	2,149	52%	90%	53%
平成 18 年度	3,154	136	3,290	1,589	123	1,712	50%	90%	52%
平成 19 年度	2,993	127	3,120	1,803	139	1,942	60%	109%	62%
平成 20 年度	2,702	130	2,832	1,647	119	1,766	61%	92%	62%

資料２　自転車等駐車場の設置状況

（平成 20 年 10 月現在）

	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			自転車駐輪料金		
							自転車	原付	計	有無	1ヶ月	一時
日野駅	A	日野駅西駐輪場	公（市）	公社	公（市）	245	664	56	720	有料	2,000	100
	B	日野駅西第2駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	300	452	0	452	無料	無料	無料
	C	日野駅北駐輪場	センター	センター	公（市）	220	953	33	986	有料	2,300	100
	D	日野駅北バイク駐輪場	センター	センター	民（JR）	75	0	155	155	有料	3,000	ー
	E	日野駅東第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	415	496	0	496	無料	無料	無料
	F	日野駅東第2駐輪場	センター	センター	公（市）	195	233	0	233	有料	2,000	100
	G	日野駅東第3駐輪場	センター	センター	公（市）	120	110	0	110	有料	2,000	100
	H	民営①	民	民	民	195	70	0	70	有料	1,333	ー
	I	民営②	民	民	民	45	100	0	100	有料	2,500	150
		合計					3,078	244	3,322			

	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
豊田駅	A	豊田駅北第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（都）	480	728	0	728	無料	無料	無料
	B	豊田駅北第3駐輪場	センター	センター	公（市）	60	170	0	170	有料	2,300	ー
	C	豊田駅北第4駐輪場	センター	センター	民（JR）	130	90	50	140	有料	2,300	150
	C	豊田駅北第4駐輪場(ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾎﾟｽﾄ)	センター	センター	公（市）	130	93	0	93	有料	ー	150
	D	豊田駅北第5駐輪場	センター	センター	民（法人）	355	256	9	265	有料	1,800	ー
	E	豊田駅北第6駐輪場	センター	センター	公（市）	365	403	0	403	有料	1,800	100
	F	豊田駅東臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	290	150	0	150	無料	無料	無料
	G	豊田駅南第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（都）	485	542	0	542	無料	無料	無料
	H	豊田駅南第2駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	375	174	0	174	無料	無料	無料
	I	豊田駅南第3駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	445	177	0	177	無料	無料	無料
	J	豊田駅南第4駐輪場	公（市）	公社	公（市）	185	150	0	150	有料	3,000	ー
	L	民営①	民	民	民	220	25	6	31	有料		
	M	民営②	民	民	民	75	30	6	36	有料	3,500	200
	N	民営③	民	民	民	75	100	0	100	有料	3,400	200
	O	民営④	民	民	民	100	15	0	15	有料	3,000	ー
	P	民営⑤	民	民	民	60	18	0	18	有料	2,500	ー
	Q	民営⑥	民	民	民	25	70	0	70	有料	3,000	200
	R	民営⑦	民	民	民	45	120	0	120	有料	3,000	200
	S	民営⑧	民	民	民	130	50	0	50	有料	3,000	ー
	T	民営⑨	民	民	民	150	114	15	129	有料	2,000	ー
	U	民営⑩	民	民	民	135	640	120	760	有料	2,600	150
	V	民営⑪	民	民	民	200	18	0	18	有料	2,500	ー
		合計					4,133	206	4,339			

	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
高幡不動駅	A	高幡不動駅北第1駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	350	360	0	360	無料	無料	無料
	B	高幡不動駅北第2駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	190	150	0	150	無料	無料	無料
	C	高幡不動駅北第3駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	230	230	0	230	無料	無料	無料
	D	高幡不動駅北第4駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	300	565	0	565	無料	無料	無料
	E	高幡不動駅北第5駐輪場	センター	センター	公（都）	230	382	44	426	有料	2,600	100
	F	高幡不動駅北第6駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	255	55	0	55	無料	無料	無料
	G	高幡不動駅西駐輪場	公（市）	公（市）	公（都）	625	60	0	60	無料	無料	無料
	H	高幡不動駅南第1駐輪場①	公（市）	公（市）	公（都）	290	354	0	354	無料	無料	無料
	I	高幡不動駅南第1駐輪場②										
	J	高幡不動駅南第2駐輪場	センター	センター	公（市）	175	192	48	240	有料	2,600	150
	K	高幡不動駅南第3駐輪場	センター	センター	公（都）	195	90	0	90	有料	1,600	ー
	L	高幡不動駅南第4駐輪場	センター	センター	公（市）	90	171	0	171	有料	ー	100
	M	高幡不動駅臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	310	180	0	180	無料	無料	無料
	N	民営①	民	民	民	60	518	0	518	有料		
	O	民営②	民	民	民	70	53	0	53	有料	2,500	ー
		合計					3,360	92	3,452			

	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
百草園駅	A	百草園駅北第1駐輪場	公（市）	公（市）	民（京王）	180	493	0	493	無料	無料	無料
	B	百草園駅南第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	130	161	0	161	無料	無料	無料
		合計					654	0	654			
南平駅	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
	A	南平駅北第2駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	185	54	0	54	無料	無料	無料
	B	南平駅北第3駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	145	387	0	387	無料	無料	無料
	C	南平駅南第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	100	183	0	183	無料	無料	無料
	D	南平駅南第2駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	100	226	0	226	無料	無料	無料
	E	南平駅南第3駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	200	175	0	175	無料	無料	無料
		合計					1,025	0	1,025			
平山城址公園駅	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
	A	平山城址公園駅北第1駐輪場	公（市）	公（市）	公（市）	190	161	0	161	無料	無料	無料
	B	平山城址公園駅北第2駐輪場	公（市）	公社	公（市）	65	141	0	141	有料	1,600	ー
	C	平山城址公園駅南第1駐輪場①	公（市）	公（市）	公（市）	205	110	0	110	無料	無料	無料
	D	平山城址公園駅南第1駐輪場②			公（市）							
	E	平山城址公園駅南第3駐輪場	公（市）	公社	公（市）	40	0	25	25	有料	2,500	ー
	F	民営①	民	民	民	15	47	32	79	有料	2,000	ー
	G	民営②	民	民	民	45	39	0	39	有料	1,500	ー
	H	民営③	民	民	民	15	60	0	60	有料	1,500	ー
		合計					558	57	615			
甲州街道駅	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
	A	甲州街道駅南第1臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（区画）	40	134	0	134	無料	無料	無料
	B	甲州街道駅南第2臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（区画）	110	177	0	177	無料	無料	無料
	C	甲州街道駅北第1臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（区画）	30	134	0	134	無料	無料	無料
	D	甲州街道駅北第2臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（区画）	50	88	30	118	無料	無料	無料
	E	甲州街道駅北第3臨時駐輪場	公（市）	公（市）	公（区画）	25	50	0	50	無料	無料	無料
		合計					583	30	613			
万願寺駅	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
	A	万願寺駅臨時駐輪場①	公（市）	公（市）	公（都）	30	99	0	99	無料	無料	無料
	B	万願寺駅臨時駐輪場②										
	C	万願寺駅臨時駐輪場③										
	D	万願寺駅臨時駐輪場④										
	E	万願寺駅臨時駐輪場（いなげや横）	公（市）	公（市）	民（財）（*1）	75	100	0	100	無料	無料	無料
		合計					199	0	199			
程久保駅	番号	駐車場名	設置者	管理者	敷地所有者	駅からの直線距離（m）	収容台数（台）			利用料金		
							自転車	原付	計		1ヶ月	一時
	A	程久保駅臨時駐輪場	公（市）	公（市）	民（個人）	45	42	0	42	無料	無料	無料
		合計					42	42	42			

（*1）敷地所有者は(財)東京都新都市建設公社で、法人格上ここでの分類は民間だが、表 4-5 では公有地に分類した。

駅別収容台数

駅名	市営				民営		合計	
	有料		無料		有料			
	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数
日野駅	5	2,204	2	948	2	170	9	3,322
豊田駅	6	1,221	5	1,771	11	1,347	22	4,339
高幡不動駅	4	927	8	1,954	2	571	14	3,452
百草園駅	ー	ー	2	654	ー	ー	2	654
南平駅	ー	ー	5	1,025	ー	ー	5	1,025
平山城址公園駅	2	166	2	271	3	178	7	615
甲州街道駅	ー	ー	5	613	ー	ー	5	613
万願寺駅	ー	ー	2	199	ー	ー	2	199
程久保駅	ー	ー	1	42	ー	ー	1	42
多摩動物公園駅	ー	ー	ー	ー	ー	ー	0	0
日野市合計	17	4,518	32	7,477	18	2,266	67	14,261

資料３　用語の定義

自転車法：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（昭和 55 年法律第 87 号。改正：平成 5 年法律第 97 号）。

自転車条例：日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例（平成 4 年条例第 22 号）

自転車：道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車。

原動機付自転車：道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車。総排気量 50cc 以下。原付またはミニバイクと呼ぶ場合もある。

自転車等：自転車及び原動機付自転車の総称。

自動二輪車：道路交通法施行規則第 2 条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車。

駐車：車両等が継続的に停止すること（貨物の積卸しのための 5 分以内の停止、人の乗降のための停止を除く）、または車両等が停止し、運転者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあること。

駐輪：自転車等を駐車すること。本計画では原則として駐車と表現する。ただし、慣例として駐輪と表現されることも多いため、意識調査その他の場合において「駐輪」の表現も用いる。

放置：自転車等駐車場以外の場所で、自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動させることができない状態。

自転車等駐車場：一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設。単に駐車場と呼ぶ場合もある。

駐輪場：自転車等駐車場。本計画では原則として自転車等駐車場と表現する。ただし、施設または事業の名称等、また意識調査その他の場合において「駐輪場」の表現も用いる。

公営駐車場：市が直接管理している自転車等駐車場、及び指定管理者制度又は協定等により、日野市企業公社、（財）自転車駐車場整備センターが管理を行っている自転車等駐車場の総称。

民営駐車場：公営駐車場以外の自転車等駐車場。一般公共の用に供されないものは除く。

附置義務駐車場：自転車法第 5 条第 4 項に基づき定められた地方公共団体の条例により、一定規模以上の建築物の新増設の際に義務として整備された駐車場。

駅勢圏（自転車駅勢圏）：駅の勢力圏との意味。一般に自転車利用者は、利用可能な駅が複数ある場合、目的地に早く到着できる鉄道駅を選ぶ傾向がある。これにより、隣り合う 2 つの駅間には競合が生じ、1 つの駅は 1 つの勢力圏をもつ。このような、駅における勢力圏を「自転車駅勢圏」または略して「駅勢圏」という。「その駅を自転車で利用する人の居住比率が他の駅を自転車で利用する人の居住比率より高いエリア」ということもできる。

自転車等利用率：駅勢圏内の人口に対する、対象駅周辺に乗入れる自転車等台数の比率。「自転車駐車場整備事業の取扱いについて」（昭和 54 年 5 月 1 日建設省街路課建設専門官事務連絡）では、「自転車利用率＝整備地区への自転車駐車台数／駅勢圏の現況人口」とし、将来自転車駐車需要台数の推定は、この考え方を参考として行なうこととされている。

資料４　日野市自転車等問題対策協議会委員名簿

日野市自転車等問題対策協議会委員名簿		
	所　　属	氏名
学識経験者	東京海洋大学教授	兵藤　哲朗
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 企画室　担当課長	前川　幸子
	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部計画管理部計画担当課長	橋木　正明
	多摩都市モノレール株式会社 運輸部　工務課長	湯本　達也
商店会	日野市商店会連合会　会長 日野駅商栄会　会長	曽我　眞二
	日野市商店会連合会 豊田北口商店連合会　会長	堀田　浩
	日野市商店会連合会 高幡不動商店会　会長	堀内　一三
道路管理者	東京都建設局南多摩西部建設事務所 管理課　課長補佐	藤井　隆
交通管理者	警視庁日野警察署　交通課長	瀬井　健次
	日野地域交通安全活動推進委員協議会委員	福嶋　知代子
	日野交通安全協会　二輪車部会　副部会長	馬場　元喜
	日野市輪業会　会長	篠　　修
自転車駐車場管理者	日野市企業公社　代表取締役	堀之内　和信
放置自転車等対策事業受託者	日野市シルバー人材センター 自転車関係統括ﾘｰﾀﾞｰ	横関　文男
市民代表	市民委員	佐藤　吉元
	市民委員	須永　克彌
	市民委員	山崎　恵子
	市民委員	吉野　吾郎
	市民委員	藤林　麻衣子
行政	日野市　まちづくり部長	関田　和男
	日野市　まちづくり部　建設担当参事	榎本　数隆
	日野市　都市計画課長	渡邊　博朗
	日野市　産業振興課長	田村　満
	日野市　区画整理課長	石本　弘一郎
	日野市　防災安全課長	佐々木　正道

事務局		
期間名	役職	氏名
日野市まちづくり部道路課	課長	宮田　守
	課長補佐	井上　泰芳
	主任	黒川　芳憲
		村林　典彦
㈶自転車駐車場整備センター	企画部調整課長	杉井　眞一
㈱杉原設計事務所	都市計画部長	稲村　恵三
		藤田　有佑
		岩崎　弘孝