

国立市自転車安全利用促進計画

(素案)

国 立 市

国立市自転車安全利用促進計画（素案）

目 次

1 計画の位置付け	2
（1）背景	2
（2）計画の目標	2
（3）計画期間	3
（4）計画の位置付けと構成	4
2 自転車利用を取り巻く現状と課題	4
（1）地勢と人口	4
（2）自転車に関連する交通事故状況	6
（3）自転車交通環境の状況	16
3 これまでの取り組み	19
（1）交通安全啓蒙活動	19
（2）自転車利用促進	21
（3）自転車走行空間整備	21
4 自転車通行環境整備路線の選定	22
（1）整備の基本方針	22
（2）整備計画の概要	23
5 自転車通行環境整備形態の選定	31
（1）整備形態の考え方	31
6 自転車利用の総合的な取り組み	35
（1）利用ルールの徹底	35
（2）自転車利用促進	35
（3）今後の計画評価と見直しの検討	37

1 計画の位置付け

(1) 背景

自転車は身近な移動手段・交通手段として、子どもから高齢者まで多くの市民の生活に欠かせないものとして利用されています。また、買い物や通勤・通学などのほかに環境にやさしい乗り物、健康づくりや災害時の交通手段としても利用ニーズがあり、生活を豊かにするものでもあります。

近年、全国的に交通事故件数は減少傾向にありますが、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況です。

平成 24 (2012) 年 11 月には、国土交通省道路局と警視庁交通局が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 28 (2016) 年 7 月改定)(以下、ガイドラインという。)を作成し、自転車は『車両』という観点に基づき、自転車ネットワーク計画の作成や安全な自転車通行空間としての整備などの考え方が示されました。更には、自転車の安全利用を促進するため、平成 29 (2017) 年 5 月 1 日に施行された、「自転車活用推進法」の基本理念に基づき平成 30 (2018) 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。

国立市は地形的に平坦で自転車利用がされやすい環境にあり、比較的自転車利用者は多い状況にあります。市では放置自転車の啓発活動、自転車交通安全教育の実施や駅前駐輪場の充実、また、平成 30 (2018) 年にはコミュニティサイクルの社会実験などの取り組みを行って来ました。このような状況の中、放置自転車の撤去台数は年々減少傾向にあり、駅周辺の通行環境は改善されてきています。しかしながら、立川警察署管内の交通事故発生状況及び自転車事故発生状況は、ここ 3 年間では微増になっています。

このような状況から、自転車通行ルールの遵守やマナーの向上などの課題への対応を迫られています。

以上のような背景のもと自転車交通事故の削減や快適な通行環境の創出、自転車活用の推進を計画的かつ効率的に行っていくため、優先整備路線を選定し総合的な取り組みを行うため、「国立市自転車安全利用促進計画」として策定するものです。

(2) 計画の目標

目的：「子どもから高齢者まで、だれもが安心して自転車利用ができる環境整備」

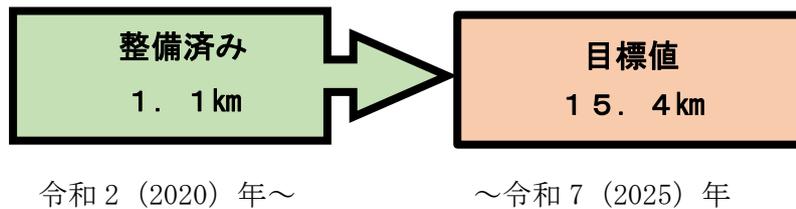
(第 1 次基本計画)

歩行者・自転車・自動車等それぞれ安全通行できる通行環境の実現を目指し、近隣市

とのアクセスを考慮しつつ、既存の自転車走行空間の有効活用や優先路線の選定及び面的な整備をするため自転車通行環境整備の目標値を設けます。

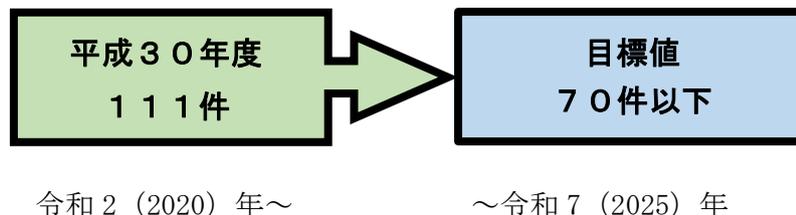
平成 30 (2018) 年度末までの自転車通行環境整備済み延長が 1.1km で、令和 7 (2025) 年度までに 15.4km 整備を目指します。(国道、都道、将来計画・要検討路線は含まない)

○指標 1



また、自転車事故は増加傾向にあることから、自転車事故ゼロ達成を目指し、第 1 期目の計画では平成 25 (2013) 年度から平成 29 (2017) 年度の 5 年間の自転車乗用中事故件数 (第 1 当事者と第 2 当事者の合計) の最低値以下になるように 70 件以下を目標とします。

○指標 2



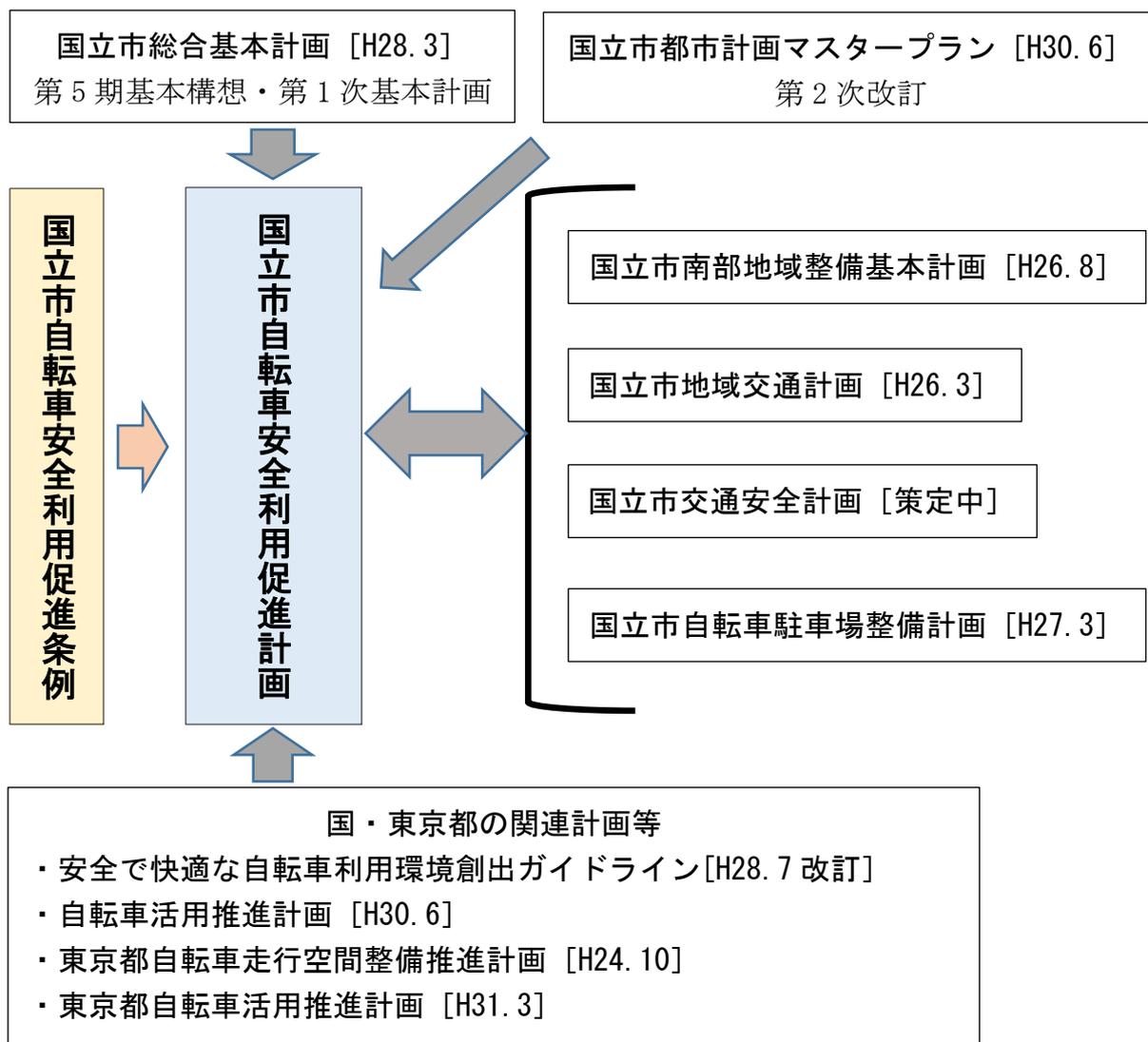
(3) 計画期間

計画期間は概ね 10 年としますが、第 I 期については、「国立市交通安全計画」第 1 期の最終計画年度に合わせるように、令和 2 (2020) 年度から令和 7 (2027) 年度までの 6 年間とします。ただし、第 II 期以降は 5 年後に中期の見直しを行い計画期間 10 年とします。



(4) 計画の位置付けと構成

国立市自転車安全利用促進条例第3条「市長の責務」の規定に基づき、国・東京都などの関連計画と市の上位計画及び関連計画を踏まえ、自転車安全利用促進計画を推進するため具体的な施策を他の計画との整合性を図り、計画を位置付けます。



2 自転車利用を取り巻く現状と課題

(1) 地勢と人口

国立市は、東京都のほぼ中央部（東経 139 度 27 分 北緯 35 度 41 分）にあって、東は府中市、西は立川市、北は国分寺市、南は多摩川をはさんで日野市と接しています。北部の立川段丘面から、南に向かって青柳段丘面、多摩川沖積低地の 3 つに分けられ、それぞれに段丘面の境にはハケと呼ばれる段丘崖が存在する（立川段丘崖、青柳段丘崖）がいずれも勾配は緩やかで、ほぼ平坦な地形で、東西 2.3km、南北 3.7km、面積は 8.15km²とコンパクトな市域となっています。



図 2 - 1 国立市の位置

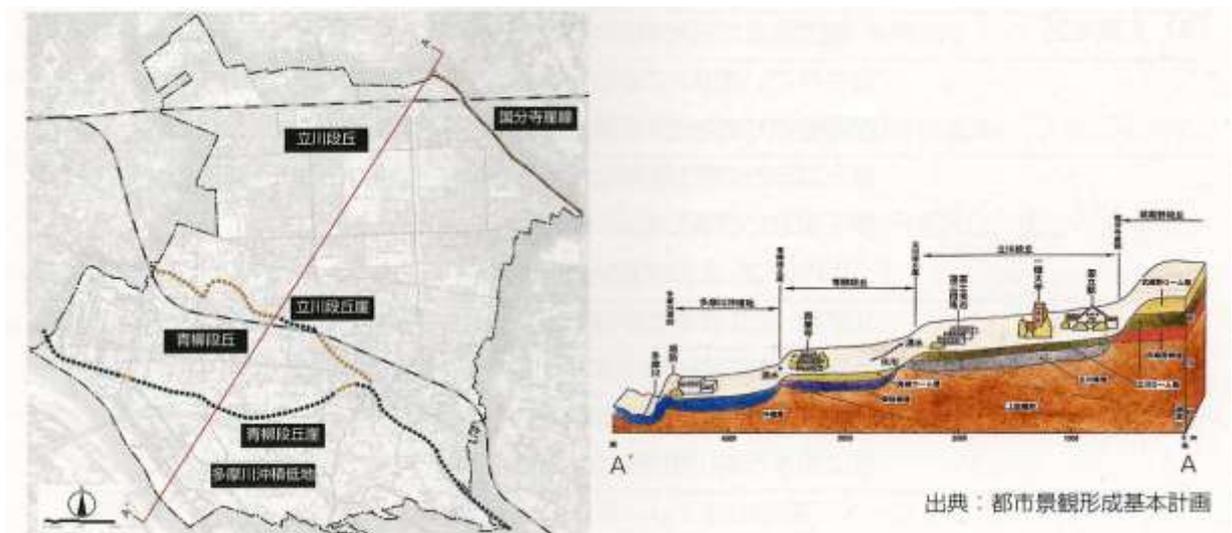


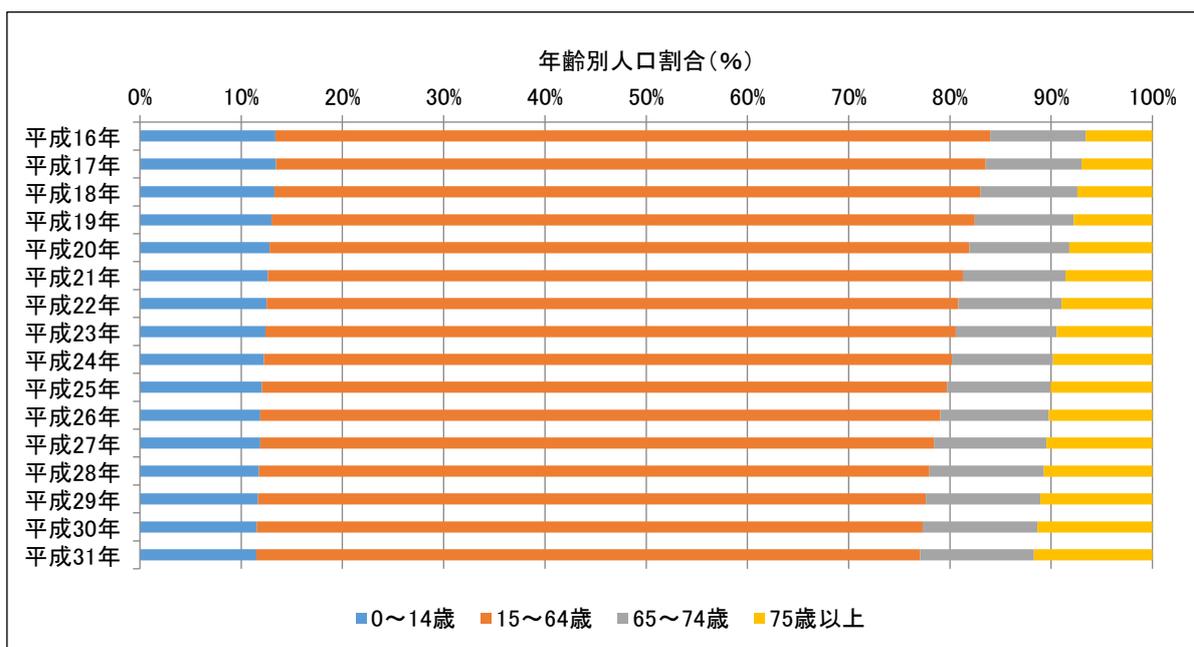
図 2 - 2 国立市の地勢

・年齢別人口推移

年齢別構成比でみると、0～14歳の幼年人口の比率は概ね横ばいですが、15～64歳の生産年齢人口の比率が年々減少し、65歳以上の高齢者人口の比率が年々増加しています。

表1-1 年齢別人口推移（人）

年/区分	総数	0～14歳	15～64歳	65～74歳	75歳以上
平成16年	72,300	9,679	51,043	6,812	4,766
平成17年	72,101	9,698	50,538	6,823	5,042
平成18年	72,229	9,588	50,382	6,898	5,361
平成19年	72,348	9,394	50,257	7,087	5,610
平成20年	72,744	9,316	50,264	7,201	5,963
平成21年	72,742	9,210	49,926	7,354	6,252
平成22年	72,955	9,141	49,843	7,434	6,537
平成23年	72,971	9,041	49,751	7,279	6,900
平成24年	73,100	8,935	49,687	7,306	7,172
平成25年	74,536	8,985	50,437	7,626	7,488
平成26年	74,385	8,842	49,953	7,978	7,612
平成27年	74,558	8,864	49,607	8,288	7,799
平成28年	74,971	8,814	49,634	8,490	8,033
平成29年	75,452	8,797	49,768	8,529	8,358
平成30年	75,723	8,746	49,787	8,594	8,596
平成31年	76,038	8,739	49,862	8,543	8,894



出典：国立市住民基本台帳

(2) 自転車に関連する交通事故状況

① 自転車乗用中の交通事故

市内における自転車乗用中の交通事故件数は、平成25年の127件をピークに減少傾向に転じているものの、平成29（2017）年では107件と、直近2年は増加しています。平成29（2017）年の死亡事故2件は、それぞれ自転車乗用中、歩行中となっています。

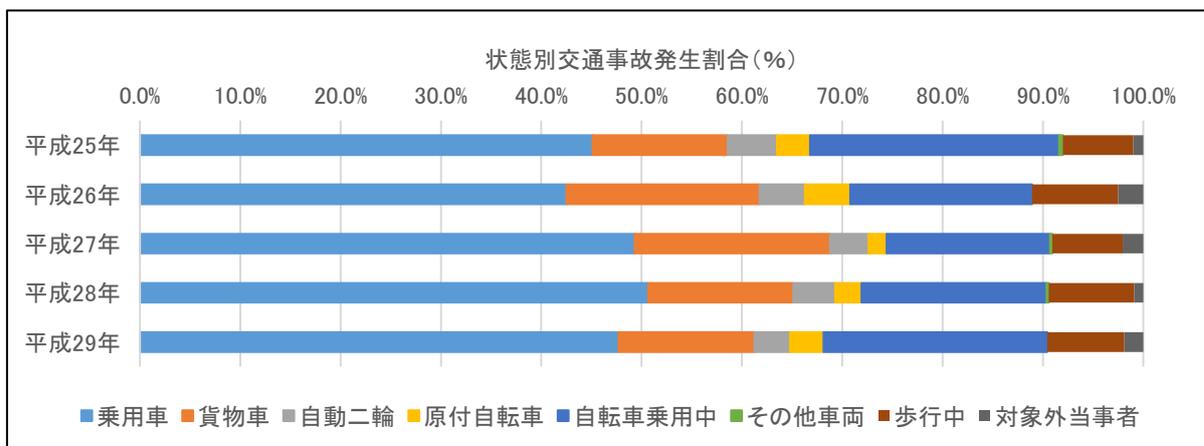
表 2-2 自転車乗用中交通事故件数（件、人）と割合（％）

年/区分	交通事故件数(総数)	乗用車乗用中	貨物車乗用中	自動二輪乗用中	原付自転車乗用中	自転車乗用中	その他車両乗用中	歩行中	対象外当事者
平成25年	512	231	69	25	17	127	2	36	5
平成26年	442	188	85	20	20	80	0	38	11
平成27年	442	218	86	17	8	72	1	31	9
平成28年	456	231	66	19	12	84	1	39	4
平成29年	480	229	65	17	16	107	0	37	9

年/区分	交通事故件数(総数)	乗用車乗用中	貨物車乗用中	自動二輪乗用中	原付自転車乗用中	自転車乗用中	その他車両乗用中	歩行中	対象外当事者
平成25年	100.0%	45.1%	13.5%	4.9%	3.3%	24.8%	0.4%	7.0%	1.0%
平成26年	100.0%	42.5%	19.2%	4.5%	4.5%	18.1%	0.0%	8.6%	2.5%
平成27年	100.0%	49.3%	19.5%	3.8%	1.8%	16.3%	0.2%	7.0%	2.0%
平成28年	100.0%	50.7%	14.5%	4.2%	2.6%	18.4%	0.2%	8.6%	0.9%
平成29年	100.0%	47.7%	13.5%	3.5%	3.3%	22.3%	0.0%	7.7%	1.9%

※交通事故件数（総数）は第1第2事故当事者の合計であり、交通事故件数を上回っています。

※対象外当事者は、ひき逃げ等で当事者が判明しないもの。

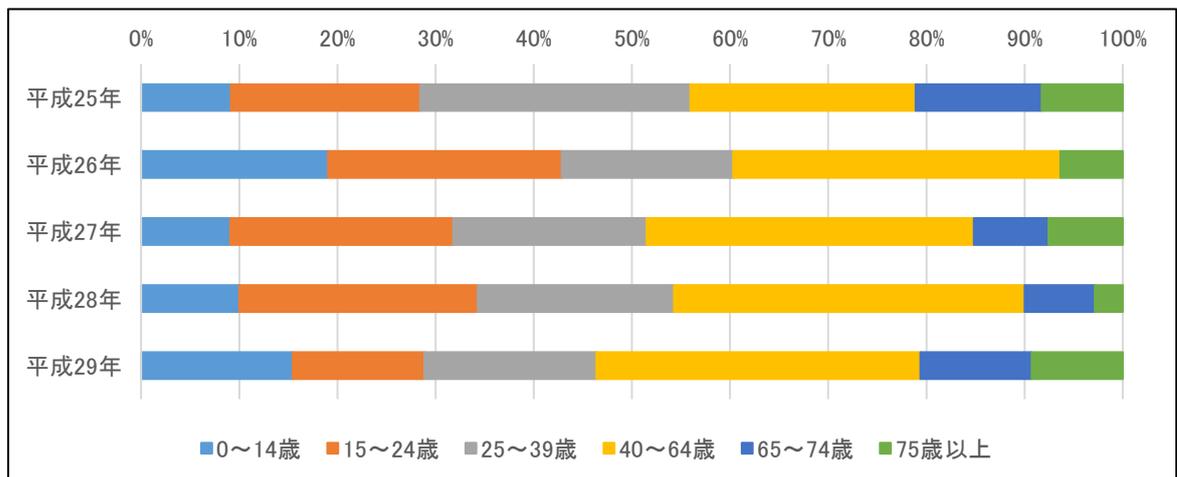


出典：警視庁交通年鑑

表 2 - 3 自転車乗用中の負傷者数（人）と割合（％）

年/区分	自転車						
	負傷者						
	総数	0～14歳	15～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
平成25年	109	10	21	30	25	14	9
平成26年	63	12	15	11	21	0	4
平成27年	66	6	15	13	22	5	5
平成28年	70	7	17	14	25	5	2
平成29年	97	15	13	17	32	11	9

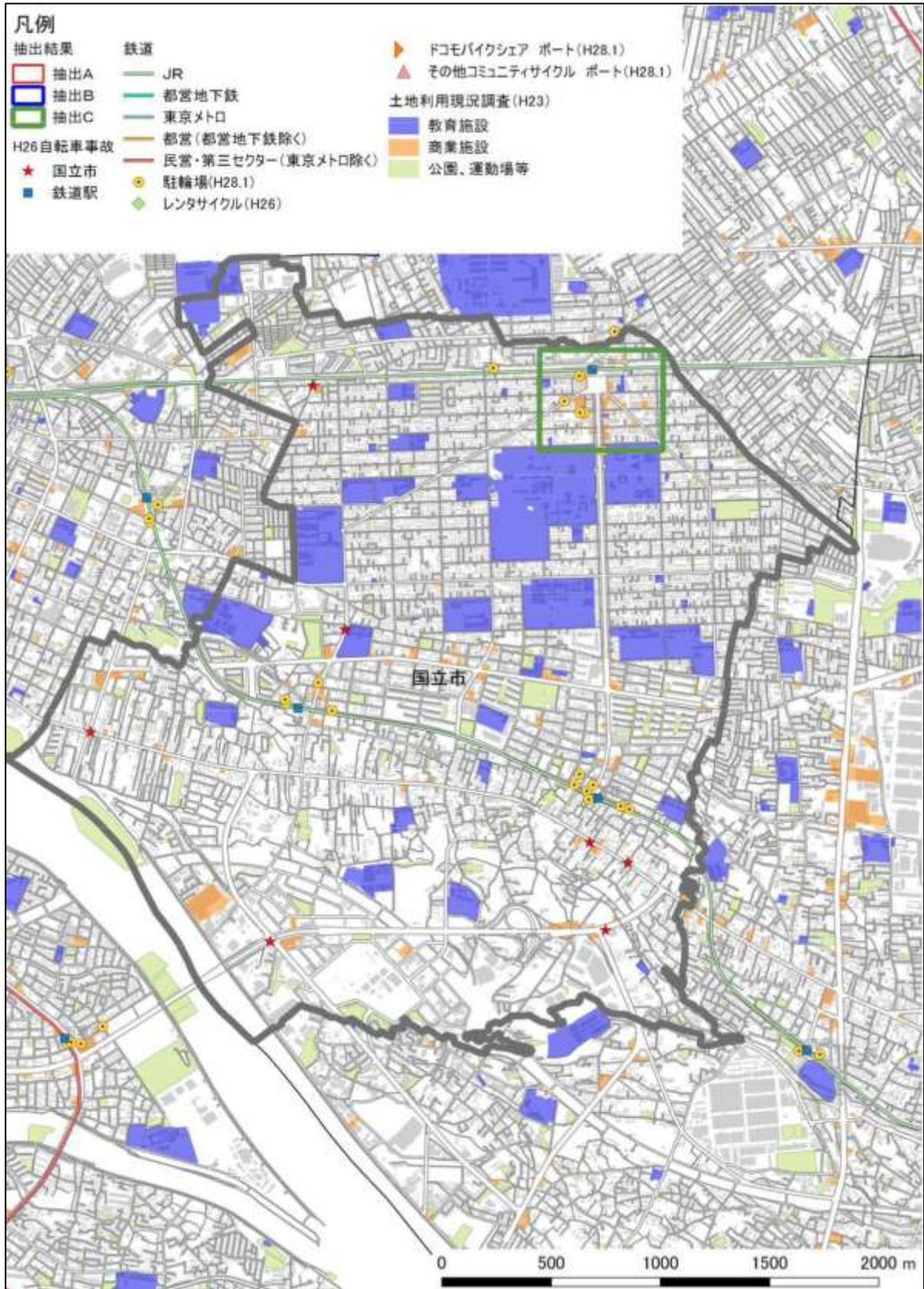
年/区分	自転車						
	負傷者						
	総数	0～14歳	15～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
平成25年	100.0%	9.2%	19.3%	27.5%	22.9%	12.8%	8.3%
平成26年	100.0%	19.0%	23.8%	17.5%	33.3%	0.0%	6.3%
平成27年	100.0%	9.1%	22.7%	19.7%	33.3%	7.6%	7.6%
平成28年	100.0%	10.0%	24.3%	20.0%	35.7%	7.1%	2.9%
平成29年	100.0%	15.5%	13.4%	17.5%	33.0%	11.3%	9.3%



出典：警視庁交通年鑑

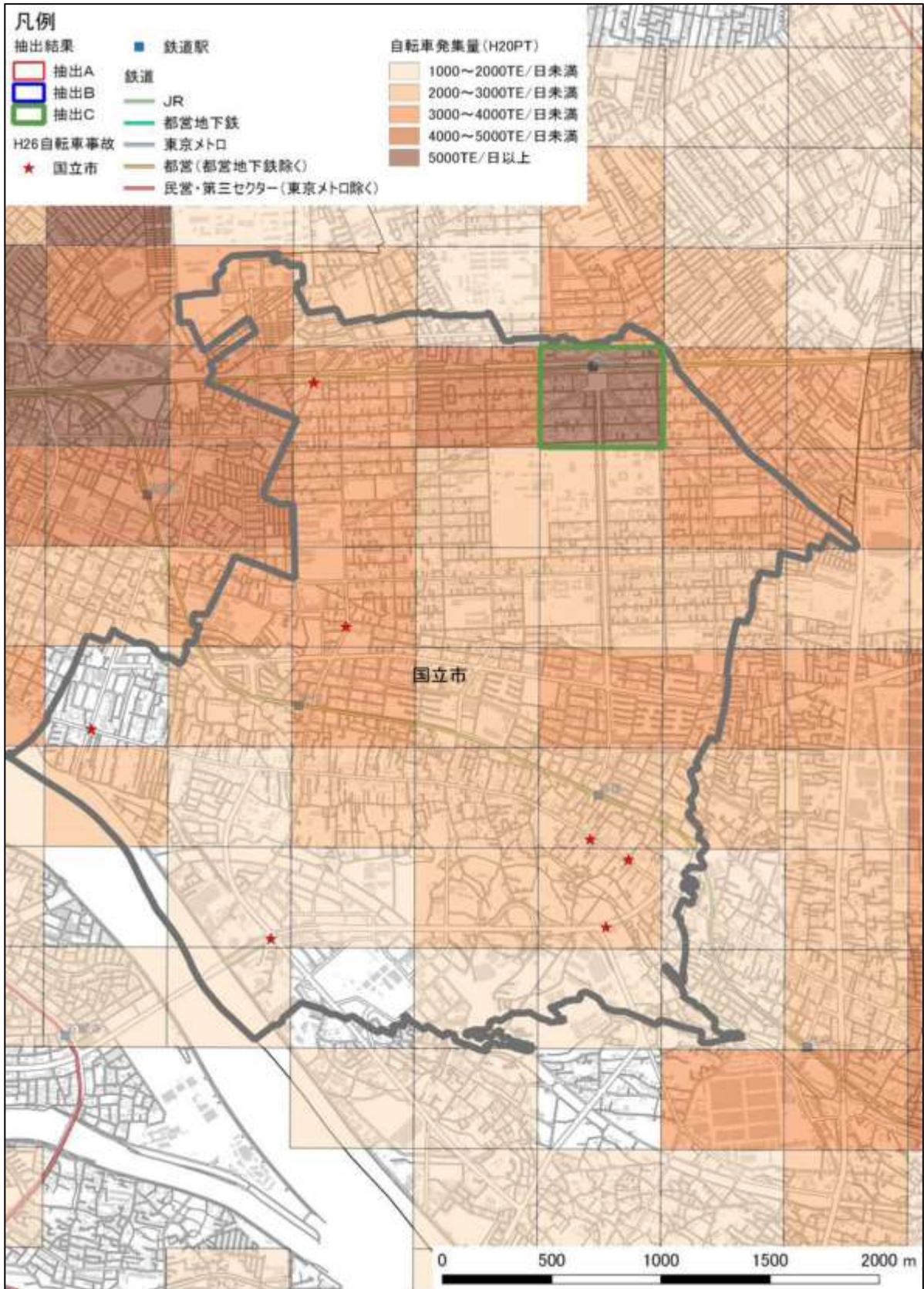
②国立市内の自転車事故等状況

図 2-3 施設現況図



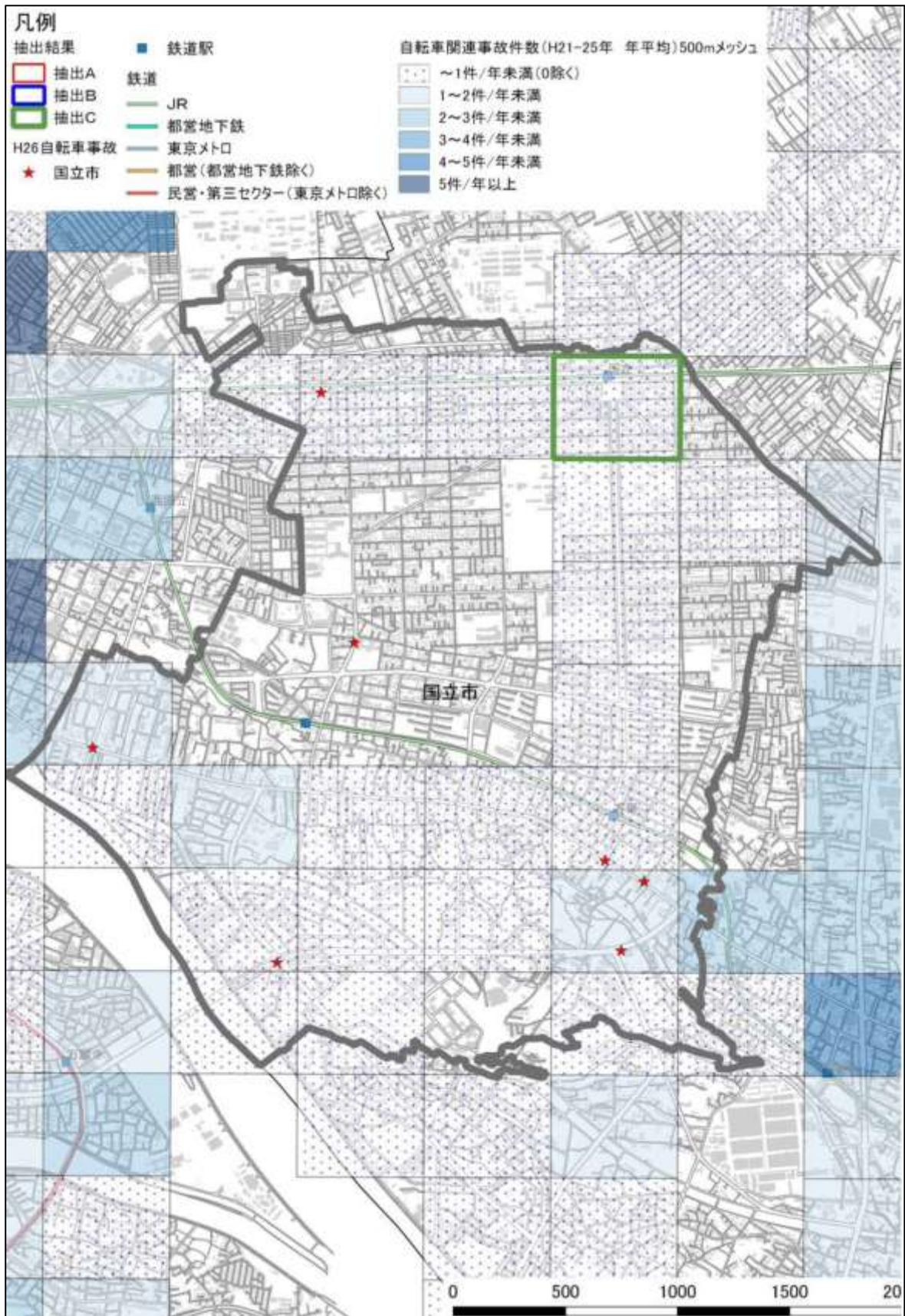
自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料

図 2-4 自転車発集量



自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料

図 2 - 5 自転車関連事故発生分布図 (H21~H25自転車事故)



自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料

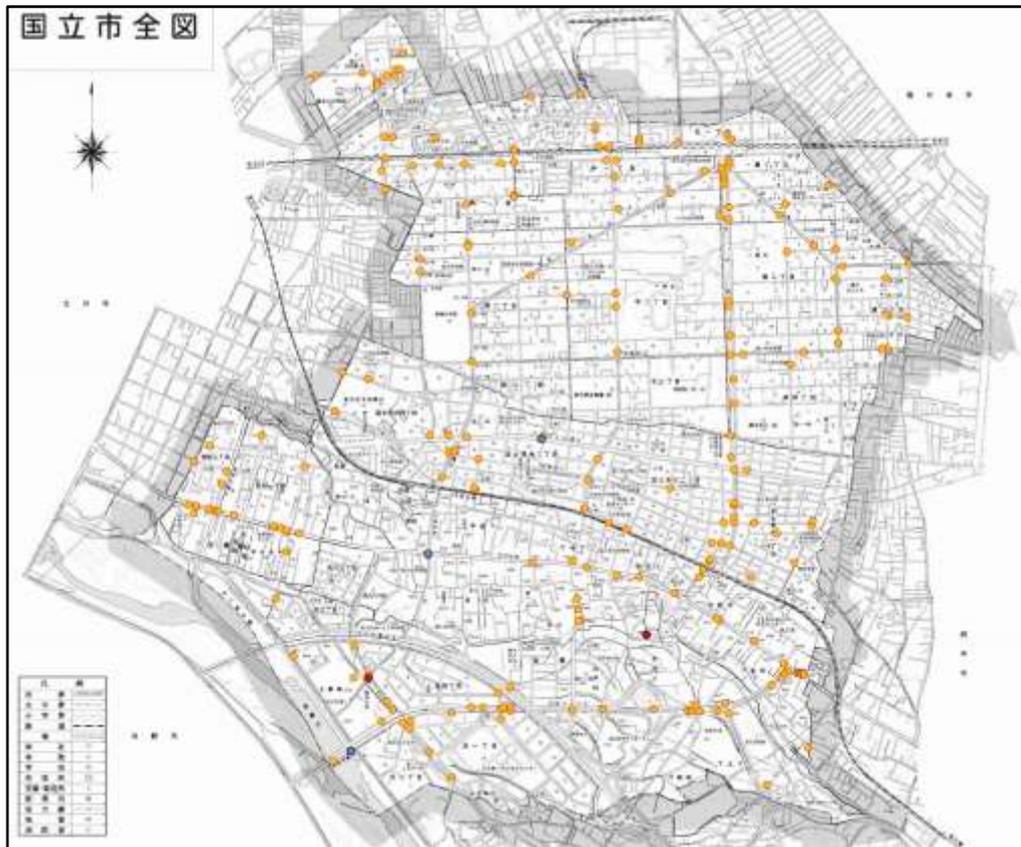
图 2-6 平成27 (2015) 年交通事故発生状况



图 2-7 平成28 (2016) 年交通事故発生状况

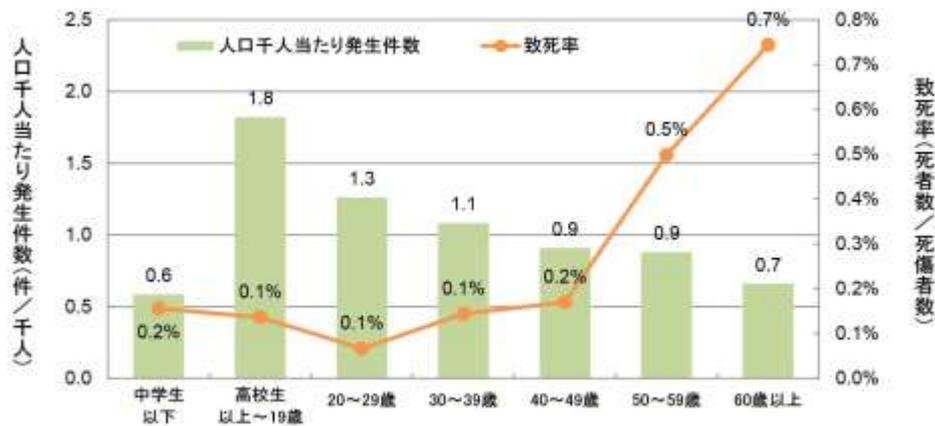


图 2-8 平成 29 (2017) 年事交通故発生状况



③東京都内の自転車事故の内訳（「東京都自転車活用推進計画」より抜粋）

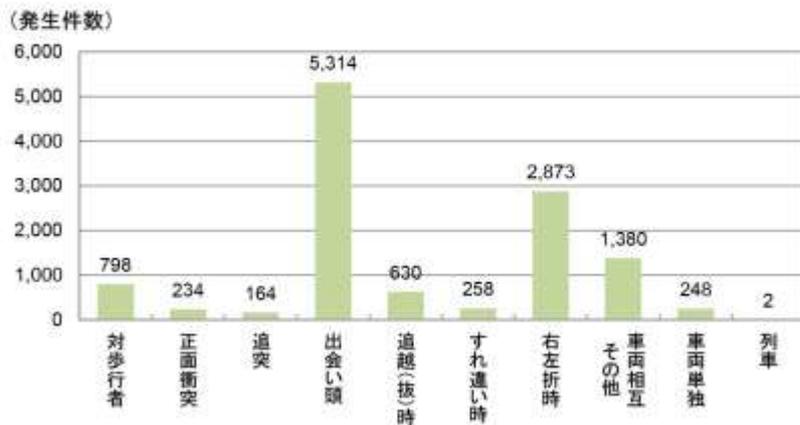
- 年齢層別の人口千人当たりの自転車事故発生件数は、「高校生以上～19歳」の層に多く、致死率については50歳以上が高い。



自転車事故発生件数と致死率(2015年～2017年平均)

資料：東京都及び警視庁の統計より作成

- 自転車事故の事故類型では、出会い頭が最も多く、次いで右左折時が多い。



自転車事故発生状況の分類

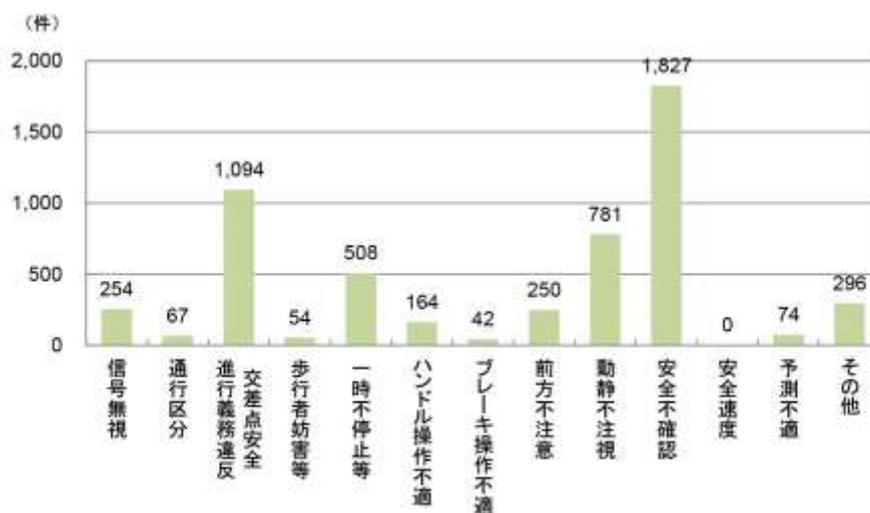
資料：警視庁の統計(2017年)より作成

- 自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、半数近くにおいて、自転車側に何らかの違反があり、違反内容の内訳としては安全不確認が1,827件と最も多く、次いで交差点安全進行義務違反（1,094件）が多い。



自転車側の違反の有無

資料：警視庁の統計（2017年）より作成



自転車事故時の違反の内容

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

④交通事故考察

平成29（2017）年の状態別の交通事故件数は、乗用車乗車中47.7%、自転車乗車中22.3%、貨物車乗車中13.5%、歩行中7.7%、自動二輪乗車中3.5%、原付自転車乗車中3.3%、対象外当事者1.9%の順であり、乗用車のほかに自転車乗車中、貨物車、歩行中の割合が高くなっていることがわかります（表2-1）。自転車乗車中の交通事故の割合は、直近5年で16.3～24.8%を占めており、直近3年は増加しています。

交通事故が多い個所では駅周辺や交差点部が多く、生活道路から幹線への接続箇所でも多くみられます。

自転車発集量が多い場所は国立駅周辺が最も多く、谷保駅、矢川駅周辺も比較的多くなっています。他には市西側地域の発集量が多い状況です。

国立駅周辺での自転車の分散化や交差点部分の安全対策を検討する必要があります。

自転車と歩行者の事故の要因のなかには、信号無視など自転車側や歩行者側に何らかの違反がある場合があります。都内ではそういった事故の割合が、平成27年で約5割を占める等、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています（出典：第10次東京都交通安全計画）。

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、違反行為の取締りなどのマナー向上やヘルメットの普及啓発等の安全利用を推進する必要があると考えます。

自転車に関係する事故の減少のためには、自転車走行空間を明確にすることが有効です。自転車の交通量が多い車道においては、自転車のピクトグラム等を設置し、自転車走行空間であることをわかりやすく示す必要があります。

また、市においては自動車・自転車・歩行者が共存して快適な道路空間を形成するため、歩道走行する自転車の再配置など走行空間整備の推進が必要と考えます。

（3）自転車交通環境の状況

①道路整備状況（国立市都市計画マスタープラン（平成30（2018）年6月改定）から一部抜粋）

市道の道路幅員や密度は、JR南武線を境に大きく様相が異なっています。南武線北側は、直線的で格子状の道路整備がされていて、幅員が比較的広い一方、南側は幅員が狭く、線形も直線的でない路線が多くあります。

都市計画道路は、機能的な都市活動を十分に確保するための都市基盤施設として、都市計画法に基づき都市計画決定した道路です。一般的に都市計画道路は延長が長く、かつ広幅員の路線が多くあります。整備に要する費用も相応なものになるため、都市計画として決定した後、相当な年数が経過しているものの、実際の整備の着手には至っていない路線や区間も数多く存在します。

平成28（2016）年度現在、市内の都市計画道路は合計16路線、総延長28,240m、このうち整備済の延長は10,776m、整備率は38.1%にとどまっています。また、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現況道路として、8m以上の幅員を有する概成道路19の延長は9,018mです。

南部地域は、都市計画道路の整備進展により、幹線道路の整備状況は改善されているものの、地域住民に身近な生活道路の整備は土地区画整理事業の施行区域内や

一部の区間にとどまっているため、狭あい道路が多く路線バスルートが限られています。

鉄道のうち、JR中央線では平成25（2013）年度に完成した連続立体交差事業によって、踏切は解消されていますが、JR南武線では市内に多くの踏切が残されており、交通渋滞を招く一因となっています。

②鉄道駅端末交通手段（国立市自転車駐車場整備計画 P17 から抜粋）

平成20（2008）年調査の東京都市圏パーソントリップ調査結果から、鉄道駅端末交通手段の構成比をみると、国立駅では「徒歩」が64%と最も多く、次いで「バス」が17%、「自転車」が16%となっています。谷保駅では、「徒歩」76%、次いで「自転車」が21%、「バス」は1%となっており、矢川駅も同様の傾向で「徒歩」79%、に次いで「自転車」が14%、「バス」は5%となっています。

表 2-4 市内駅及び駅周辺端末交通手段別構成比

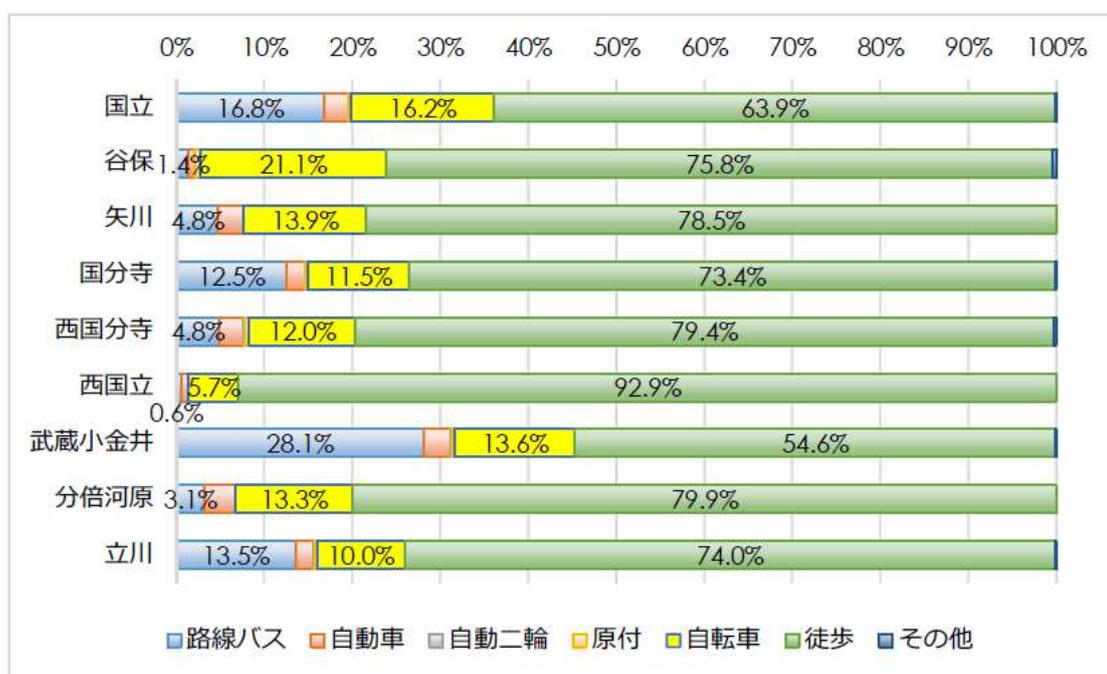


図 II-11 市内駅及び周辺駅端末交通手段別構成比（平成20年調査東京都市圏パーソントリップ調査から作成）

- ③放置自転車台数（国立市自転車駐車場整備計画 P28～42 から一部抜粋）
 放置自転車の撤去台数は、年々減少傾向にあります。

表 2-5 国立駅周辺

時間帯別自転車等集中台数（自転車駐車場実駐車台数＋駅周辺放置自転車）									
駐車場所		収容可能台数	平日				休日		
			9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00
自転車等駐車場	市営	10,718	6,025	6,587	6,533	1,785	2,812	3,824	4,250
	民営	1,240	800	841	817	220	338	512	505
	小計	11,958	6,825	7,428	7,350	2,005	3,150	4,336	4,755
放置	禁止区域内		68	203	152	77	72	196	250
	禁止区域外		13	30	21	11	25	57	86
	小計		81	233	173	88	97	253	336
合計		11,958	6,906	7,661	7,523	2,093	3,247	4,589	5,091
放置比率			1.2%	3.0%	2.3%	4.2%	3.0%	5.5%	6.6%
違法駐車比率			1.0%	2.6%	2.0%	3.7%	2.2%	4.3%	4.9%

（駐車場所別に最も台数の多かった時間帯の駐車台数を赤字で示している）

表 2-6 谷保駅周辺

時間帯別自転車等集中台数（自転車駐車場実駐車台数＋駅周辺放置自転車）									
駐車場所		収容可能台数	平日				休日		
			9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00
自転車等駐車場	市営	1,293	809	860	839	246	514	631	623
	民営								
	小計	1,293	809	860	839	246	514	631	623
放置	禁止区域内		8	23	21	11	40	83	70
	禁止区域外		29	47	54	16	22	38	42
	小計		37	70	75	27	62	121	112
合計		1,293	846	930	914	273	576	752	735
放置比率			4.4%	7.5%	8.2%	9.9%	10.8%	16.1%	15.2%
違法駐車比率			0.9%	2.5%	2.3%	4.0%	6.9%	11.0%	9.5%

（駐車場所別に最も台数の多かった時間帯の駐車台数を赤字で示している）

表 2-7 矢川駅周辺

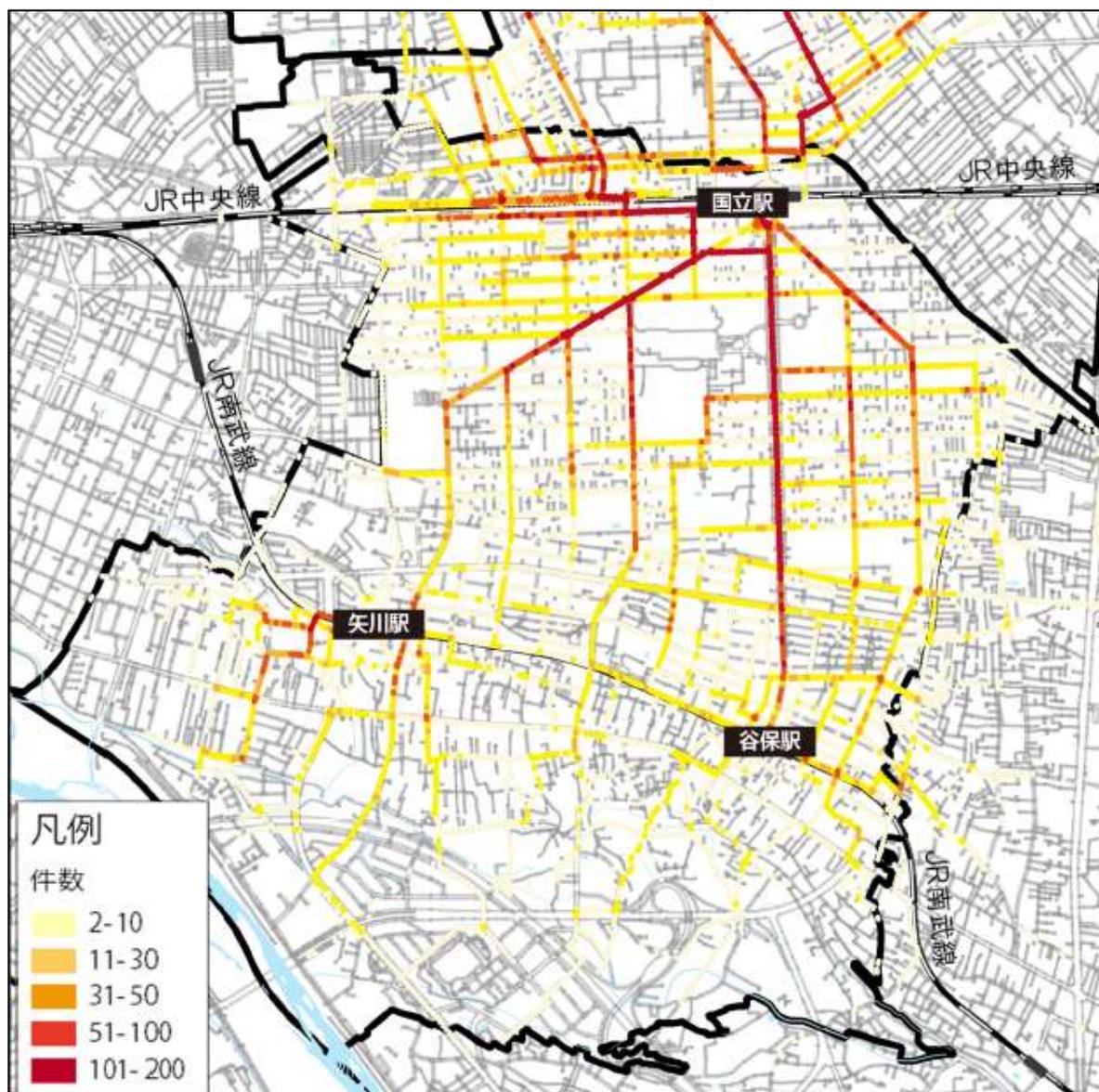
時間帯別自転車等集中台数（自転車駐車場実駐車台数＋駅周辺放置自転車）									
駐車場所		収容可能台数	平日				休日		
			9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00
自転車等駐車場	市営	1,192	694	679	720	171	346	459	471
	民営								
	小計	1,192	694	679	720	171	346	459	471
放置	禁止区域内		12	24	21	9	33	50	65
	禁止区域外		4	4	4	0	2	3	3
	小計		16	28	25	9	35	53	68
合計		1,192	710	707	745	180	381	512	539
放置比率			2.3%	4.0%	3.4%	5.0%	9.2%	10.4%	12.6%
違法駐車比率			1.7%	3.4%	2.8%	5.0%	8.7%	9.8%	12.1%

（駐車場所別に最も台数の多かった時間帯の駐車台数を赤字で示している）

④自転車交通の多い路線（自転車駐車場利用者アンケート調査結果）

駅周辺自転車駐車場利用者アンケート調査結果（1,834件）から、駅周辺の自転車駐車場を目的とする自転車利用者の利用経路をまとめたものです。国立市内では、国立駅周辺や大学通り、富士見通りなどの幹線道路の利用が多い状況です。

図2-8 市内3駅周辺の自転車駐車場利用者の主な利用ルート



（「国立市自転車駐車場整備計画」平成27年3月）

3 これまでの取り組み

(1) 交通安全啓蒙活動

①自転車交通安全教室（道路交通課）

市立小学校8校において、立川警察署及び立川国立交通安全協会の協力のもと、主

に小学3年生を対象として、自転車の乗り方（ルール）を指導する自転車交通安全教室を開催しています。乗車前点検や安全確認の仕方、一時停止場所できちんと停止することなどを学んでいます。



②スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全体験教室（道路交通課）

交通事故の恐怖を直接体験してもらい事故防止の意識を啓発する趣旨で、スタントマンによる体験型の自転車交通安全体験教室を、例年市立中学校1校で開催しています。



③自転車シミュレータ安全教室（道路交通課）

環境にやさしい自転車の正しく安全な乗り方の講習を実施することで、自転車の普及につなげ、市として環境負荷低減を図るために環境フェスタくにたちにおいて自転車シミュレータ安全教室を開催しています。



④駅前放置自転車クリーンキャンペーン（道路交通課）

毎年、駅前放置自転車問題を広く市民に訴えるため、関係機関等に協力を依頼して、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを実施しています。ポケットティッシュ等を配布する駅頭広報や放置自転車の撤去活動を行っています。

(2) 自転車利用促進

① 幼児同乗用自転車貸出事業（子ども家庭支援センター）

平成 28（2016）年度より子育て支援施策として、子育て中の世帯に向けて自転車の貸し出し事業を開始しました。平成 27（2015）年 11 月に白うめロータリークラブより寄贈された 8 台の自転車を活用した事業で、1 年間無料で貸出を行います。

3 人乗り自転車リサイクルインフォメーション（子ども家庭支援センター）

子育て支援策として、3 人乗り自転車を譲りたい方と譲り受けたい方のあっせんを行っています。しかし、譲りたい方からの申し出がほとんどなく実績がないことが課題となっています。

② こども自転車安全体験ツアー（NPO 法人）

自転車を利用する子どもたちが、安全でかつ他者を傷つけることのないよう、実際にくにたちのまちをスタッフが一緒に走りながら、自転車のルールやマナーを現場で体験し学んでいます。



③ コミュニティサイクル支援事業（道路交通課）

自転車での市内の移動を促進するため、コンパクトな市域とほぼ平坦な地域特性を活かし、平成 30（2018）年度にコミュニティサイクルの実証実験を行いました。市は、自転車を活用した地域の交通を目指し、平成 31（2019）年度から民間主体で継続的にコミュニティサイクルの支援を行っていきます。



(3) 自転車走行空間整備

① 人にやさしい道路づくり（道路交通課）

4 車線あるさくら通り（富士見台第 6 号線）を 2 車線にすることで、新たに生まれた空間を利用して自転車道を整備するものです。歩行者と自転車優先の“人にやさしい道”

に整備していきます。平成 30（2018）年度末で計画の約 3 分の 2 が完了しています。

図 2-9 さくら通り整備後のイメージ図



②大学通り自転車レーン再整備（東京都）

自転車レーンの舗装の劣化等に伴い、フラワーポットの撤去や自転車走行空間の再整備、維持管理などについて、関係機関と協議を行い、計画を進めています。



③自転車ナビマークの設置（道路交通課）

交通量が多く、通学路などになっている路線で、一定の幅員が確保できる箇所を優先的に、自転車ナビマークを設置しています。



市道西第2條線に整備した自転車ナビマーク

4 自転車通行環境整備路線の選定

(1) 整備の基本方針

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ますが、自転車利用者にとって安心して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す。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

それぞれの空間を明確に分離した自転車通行環境の整備が理想ですが、市街地など土地利用の密集した地域や未整備道路においては、三者の分離や自転車専用道の確保は現状では困難な状況です。

このことから、道路空間の再配分等を検討し、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通行環境の整備を進めます。

新設の都市計画道路や道路改修工事などで、広域的な自転車ネットワークを考慮し、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、整備を行う路線を「**広域整備路線**」と位置付け、その他の主要な生活道路においては、ピクトグラムの設置等の工夫により自転車走行空間の整備及び自転車利用マナーの向上を目的に「**地域整備路線**」として段階的に整備を推進していきます。

市内全域を対象とした自転車走行空間のネットワークと各路線の自転車走行空間の整備方針を明確にするため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年（2016年）7月改正 国土交通省道路局、警察庁交通局）に示された自転車ネットワーク形成・自転車通行空間の設計等を参考にするとともに、国立市交通安全計画と整合を図り、**国立市の自転車利用の実情に見合った整備計画を段階的に策定**することで検討します。

（2）整備計画の概要

広域整備路線の整備は令和7（2025）年度までに関連都市計画道路事業の進捗を考慮し、関係機関と協議を行いつつ、自転車走行空間（自転車道・自転車専用通行帯）の整備を行っていきます。

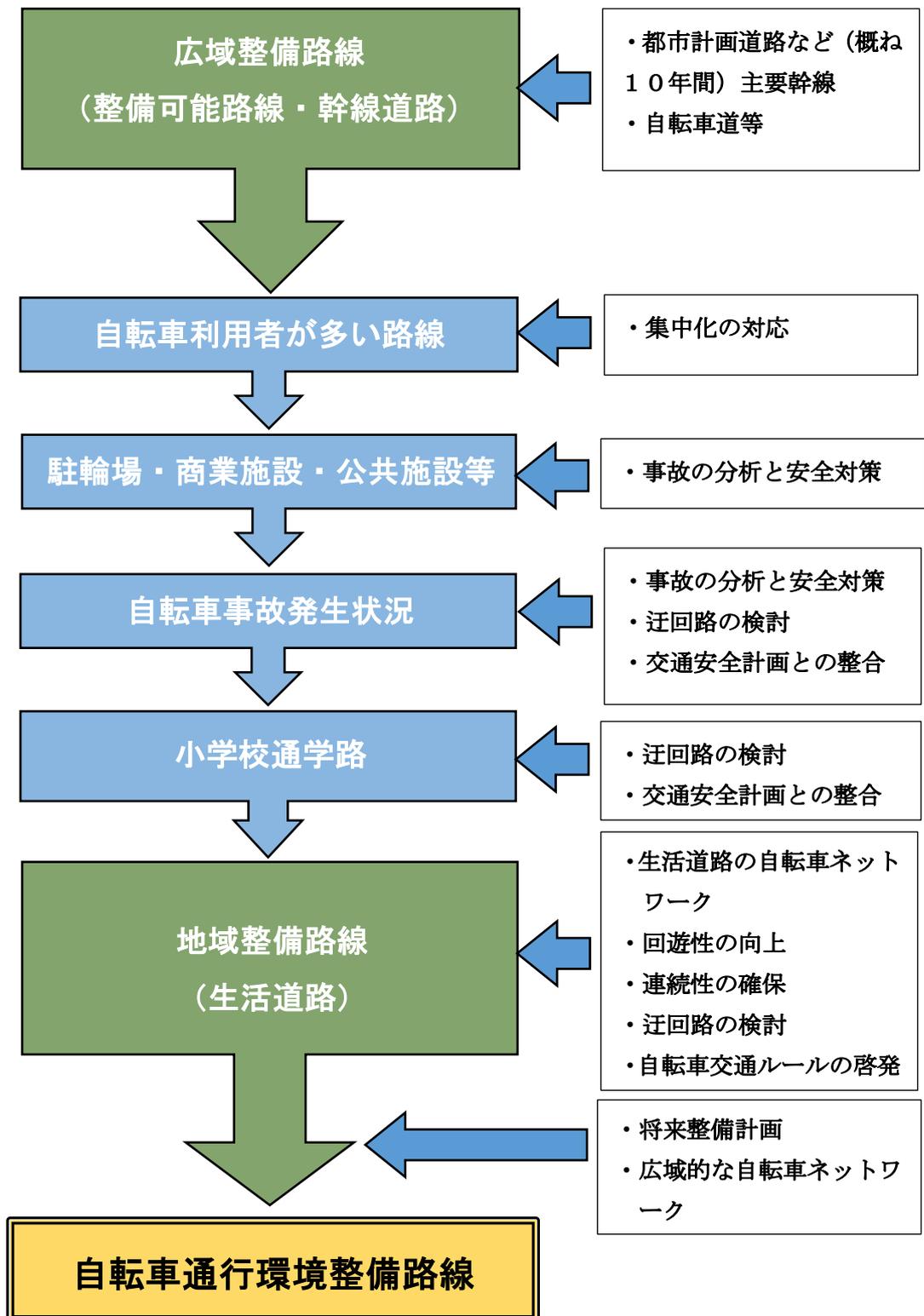
歩行者、自転車が集中する駅周辺や市内東西南北を結ぶ地域整備路線（優先整備路線）は、令和7（2025）年度までの6年間で優先的にピクトグラムの整備を行っていきます。実施にあたっては、交通事故の状況や通学路の安全に配慮し、効果的に整備を図っていきます。

また、地域整備路線（要検討路線）については、令和7（2025）年度までに整備方針について沿道住民との調整や関係機関との合意を目指し、必要に応じ社会実験による評価を行うことを検討します。

図4-1 自転車通行環境整備現況図



①候補路線選定フロー（市内全域を対象）



②広域整備路線の選定

市内の道路は幅員が狭く歩道が整備されている路線は限られていることから、既に自転車走行空間整備が完了している路線や今後計画期間内で自転車走行空間を確保できる箇所を広域整備路線として優先整備路線に位置付け整備を推進します。

対象となる路線は、北大通りと都道（主要地方道43号線）から整備予定があります立川市方面の都市計画道路3・4・8号線について自転車専用通行帯整備の検討を行っていきます。

国立駅南口広場前からさくら通りまでの大学通りは、東京都の管理道路で自転車レーンが設置されていますが、今後、自転車レーンの再整備を予定しています。

また、大学通りと接続するさくら通りは「人にやさしい道」を目指し、自転車道を整備中で、府中市方面の都市計画道路3・4・5号線についてもさくら通りと同様に整備を行っていく予定です。矢川上公園から立川方面の都市計画道路3・4・5号線については、南武線の高架化事業などの調整があることから将来計画としています。

日野バイパス（国道）は、広域的な自転車ネットワーク路線としての役割と考えますが、今後の整備方針については未定です。

他の広域的な自転車ネットワーク路線としては、健康づくりを目的とした「たまりバー50」のコースになっています多摩川サイクリングロードがあります。

更に事業開始が第1期の期間では難しいと予想できる都市計画路線などを**将来計画路線（将来幹線）**としております。主な将来計画路線として、都市計画道路3・4・5号線、都市計画道路3・3・15号線を選定しています。

今後、旭通り・富士見通りなどの都道整備や都市計画道路事業の進捗に合わせ、自転車走行空間の確保や連続性について関係機関と協議を行っていきます。

③地域整備路線（車道混在）の選定

地域整備路線は、生活道路を中心に国立駅周辺の自転車の集中緩和、通学路や事故が多い路線の迂回路線及び交通ルール遵守のための意識啓発、東西南北の回遊性の向上や連続性を確保できるよう市内の自転車ネットワークを考慮し選定します。

また、現段階では、交通量が多く交通事故が比較的多い路線や狭あい道路など整備が難しい路線で連続性の確保や迂回路等として必要な路線で条件整備や地域住民との調整が必要な路線を**要検討路線**としています。

国立駅周辺は「歩行者」「自転車」「自動車」ともに集中しています。また、自転車駐車場の利用も多く自転車駐車場整備計画では駅直近の自転車の乗り入れを抑制し、歩行者優先の空間とすることで考えています。

このことから、駅周辺の路上駐停車対応や分散化を目的に西第1号線や旭通り、富士見通りの一部は、候補路線としていません。そのため、迂回路線として、西第3号線（要検討路線）、西第5号線と西第1条線、東第1条線と東第5号線及び東第10号線を迂回路として候補路線に選定しています。また、JR中央線の北と南の回遊性の向上・連続性の確保から都市計画道路3・4・10号線と東第3号線及び西第3号線を候補路線としています。

市内全域の回遊性の向上や連続性を確保するための主な路線は、東西方向が中央線側道、西第14号線～東第14号線（学園通り）、南北方向が西第2条線～日野バイパスまでと西第5条線～石田街道が候補路線及び要検討路線となっています。

図4-2 自転車通行環境整備路線（第I期計画期間後の将来計画、時期は未定）



図4-3 広域整備路線



○整備事業概要（さくら通りは含まない。）

整備期間： 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度

事業延長： 約1.1km

事業費： 約10,000千円

図4-4 地域整備路線（優先整備路線・要検討路線）



○整備事概要（要検討路線は含まない）

整備期間： 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度

事業延長： 約12.3km

事業費： 約31,000千円

表4-1 自転車通行環境整備候補路線

番号	種別	路線名	整備延長(km)	備考
1	広域整備路線	北大通り 市道北第17号線	約1.1	ナビマーク設置済み
		都市計画道路3・4・8号線	約0.2	計画路線(整備予定有)
2	広域整備路線	大学通り 都道146号線	---	整備予定有(東京都施行)
3	広域整備路線	さくら通り 市道富士見台第6号線	約1.8	自転車道整備中 (約1.1km整備済み)
		都市計画道路3・4・5号線(府中市方面)	---	事業実施中(東京都施行)
		都市計画道路3・4・5号線(立川市方面)	---	将来計画路線
4	広域自転車ネットワーク (国道)	日野バイパス 国道20号	---	国道(整備形態未定)
5	広域整備路線(将来計画)	都市計画道路3・3・15号線	---	将来計画路線
①	地域整備路線	市道北第17-2号線 (都営西、中央線側道)	約0.1	
		市道北第17-2、18、19号線 (中央線側道)	約1.4	
		市道北第1号線	約0.6	
②	地域整備路線	市道北第4-1号線 (都市計画道路3・4・10号線)	約0.1	事業実施中
③	地域整備路線	市道西第1条線	約0.3	迂回路線
④	地域整備路線	市道東第3号線	約0.1	迂回路線
		市道西第3号線(駅直近)	約0.2	
		市道西第3号線(要検討路線)	約1.1	迂回路線 (立川市管理分0.2km)
⑤	地域整備路線	市道北第8-3、8-3A号線、西第2条線 (要検討路線)	約0.6	
		市道西第2条線	約0.9	
		市道富士見台第1号線	約0.5	
		市道南第12、第29号線(要検討路線)	約0.5	
		市道南第51号線	約0.4	
⑥	地域整備路線	富士見通り(市道)	約0.8	
⑦	地域整備路線	市道西第5条線(要検討路線)	約1.0	
		市道西第5条線	約0.3	
		市道富士見台第2、2-1号線	約0.5	
		市道南第15号線	約0.3	
		市道南第26号線(要検討路線)	約0.9	
⑧	地域整備路線	市道東第1条線	約0.6	迂回路線
⑨	地域整備路線	市道東第10号線	約0.5	迂回路線
⑩	地域整備路線	市道東第2条線	約0.4	
⑪	地域整備路線	市道東第14号線	約0.4	
		市道西第14号線、南第17-14	約1.6	
⑫	地整備路線	市道南第35号線	約0.7	
⑬	地域整備路線	市道中央高速道側道第7号線	約0.4	北側(迂回路線)
		市道中央高速道側道第1、6号線、南第30-10号線	約0.5	南側(迂回路線)
⑭	地域整備路線	青柳大通り 市道南第70号線	約0.5	
		市道南第100号線	約0.2	
⑮	広域自転車ネットワーク	多摩川サイクリングロード	---	たまりバー50コース

※国道、都道、将来計画路線の整備延長は未定、多摩川サイクリングロードは整備済み

5 自転車通行環境整備形態の選定

(1) 整備形態の考え方

「ガイドライン」に基づく仕様を基本としますが、自転車走行空間を確保できる路線を優先的に自転車道又は自転車専用通行帯として整備を行っていきます。

また、地域整備路線については、基本的には「車道混在」におけるピクトグラムにおける整備を行っていきます。ただし、安全性の確保が急務な路線については「安全啓発」を優先し、通行環境の整備を行っていきます。

施行にあつては、関係機関等と十分協議の上、周辺住民等への周知等を行っていきます。また、必要に応じ、社会実験を行い、合意形成を図っていきます。

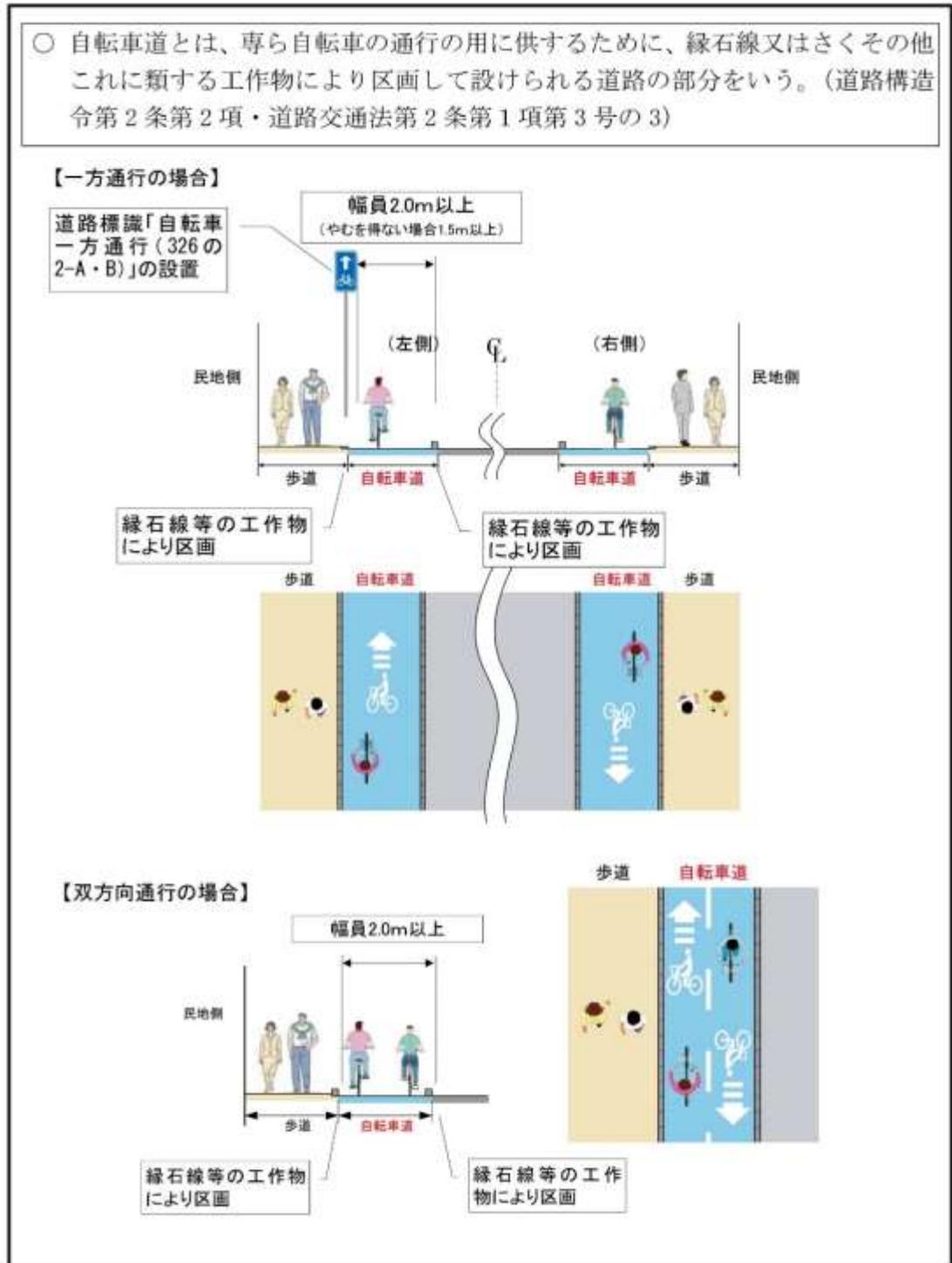
図5-1 路面標示の設置方法(案)・矢羽根型路面標示の標準仕様(案)

整備形態	【整備イメージ】		
	自転車専用通行帯	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>	<p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>	<p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる</p>	
仕様(案)	形状	配置	
	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上^{※1}</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.0</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	歩道あり	歩道なし
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面標示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面標示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面標示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

①走行空間の確保（自転車道・自転車専用通行帯）

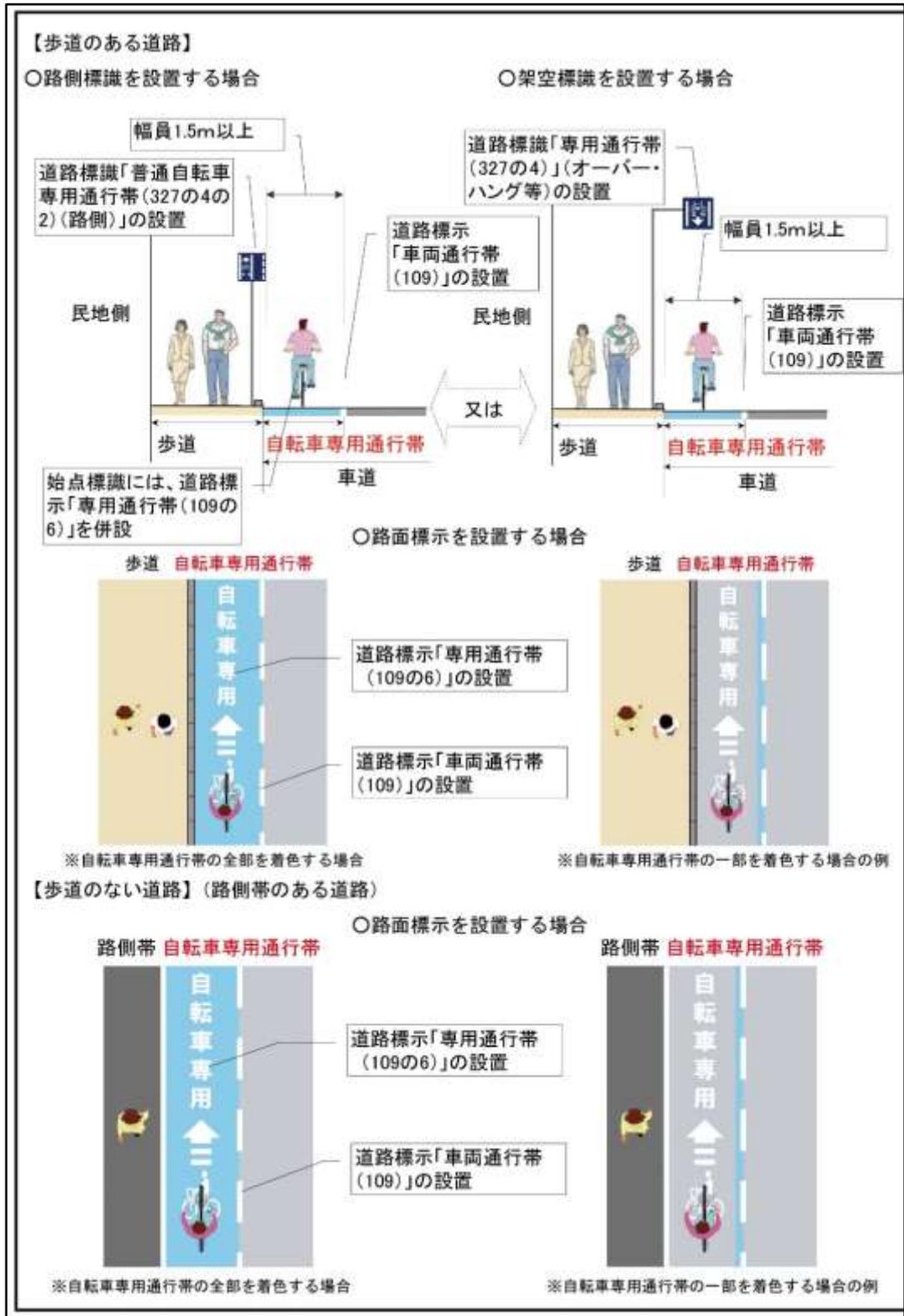
○自転車道はさくら通りで整備中です。

図5-2 自転車道（自転車通行空間イメージ）



○自転車専用通行帯（自転車レーン）は北大通りを予定しています。

図5-3 自転車専用通行帯（自転車通行空間イメージ）



②車道混在（ピクトグラム）

基本的には地域整備路線について、適用していきます。自転車道、自転車専用通行帯、車道混在などと合わせて設置する法定外の路面標示です。

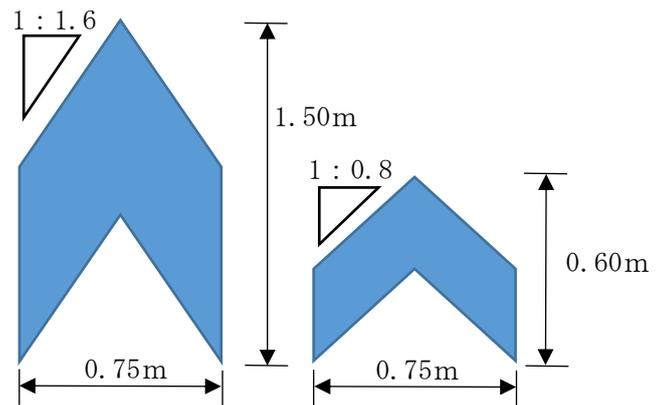
自転車は、道路交通法上、自動車などと同じ「車両」であり、道路の左側端に寄って走行することと規定されています。車道に自転車の通行位置を明示することで、自転車に車道通行を促すとともに、ドライバーに自転車の車道通行を注意喚起するものです。

基本的には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に記載されている矢印と自転車マーク及び矢羽根型路面標示を標準とします。また、道路が狭い生活道路などにおいては、必要に応じて縮小型のピクトグラムを採用することとします。施工にあたっては関係機関と十分協議の上、設置位置を決定していきます。

図5-4 自転車ピクトグラム



図5-5 矢羽根型路面標示



③安全啓発

交差点などでは、出会い頭による事故が多いことから、注意喚起が特に必要と思われる箇所へ、路面標示やシール・看板などのサインを設置し、歩行者や自転車などへ安全啓発を実施します。

図5-6 安全啓発イメージ図



6 自転車利用の総合的な取り組み

(1) 利用ルールの徹底

自転車は自動車の仲間で、原則車道を通行しなければいけません。例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するなど「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（平成19（2007）年7月10日付中央交通安全対策審議会交通対策本部決定）の活用等による利用ルールの周知徹底を図ります。

また、交通安全計画の推進と共に、歩行者、自動車などの道路利用者に対して、地域住民、学校関係者、関係機関と連携し、啓発活動を行い自転車利用者の交通ルールの遵守意識の醸成を図っていきます。

○自転車通行ルールの広報活動

わかりやすいルールの説明や視覚的にデザインされた通行ルールを示す看板など統一的な色彩運用に努めます。また、自転車事故に伴う損害賠償に対応する保険等への加入促進に努めます。

○子どもや高齢者への自転車安全教室の拡充

交通安全協会などと連携し、現在、小学校3年生を中心とした、自転車安全教室を実施していますが、保護者を含む児童から高齢者までを対象とした年齢に応じた安全教育の充実や自転車ルール・マナーの周知を目的とした自転車安全教室についても実施を図っていきます。

○ヘルメット着用や前照灯の点灯、自転車整備点検の必要性などの周知・啓発

事故被害の軽減など目的として、安全利用マナーの向上を図っていきます。

○交通管理者と協働による自転車マナーの街頭指導強化・駅前での押し歩き推奨

国立駅前など自転車利用者多い場所で、マナーアップを効果的に推進します。

(2) 自転車利用促進

自転車の安全性、快適性の向上や健康、環境などの地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図ります。

○コミュニティサイクルの実施支援

災害時の自転車活用や3人乗り（幼児2人同乗用）自転車の導入について民間事業者と協議を行っていきます。また、コミュニティサイクル利用者等へ観光を気楽に楽しめる環境を創出するため、民間事業と連携し様々な情報の提供を図っていきます。

○市内・近隣市でのサイクルイベント情報やサイクリングコースの提供

健康増進のための有益な情報を提供していきます。

○高齢者が利用しやすい自転車などの周知・PR

自動車免許証の返納などに伴い、自転車利用の需要が増えることから安全で快適な自転車の活用を目指し、利用しやすい自転車などの情報の提供を行っていきます。

○サイクル・アンド・バスライドの検討

南部地域などで新設バス停の設置をするような場合に、自転車駐輪スペースの確保について関係機関と協議を行っていきます。

○エコライフスタイルの推進

地球温暖化防止対策アクションプランに基づく自転車移動を推進していきます。

(3) 今後の計画評価と見直しの検討

自転車通行環境整備を着実に推進するため、適切に進捗管理を行っていく必要があります。また、効果的な施策を検討する必要があることから、社会実験などを実施し、効果の検証を行うことが重要と考えます。交通事故の減少効果やアンケート調査などを実施し、自転車利用のしやすさの評価など計画目標値の達成状況を踏まえ事業の総合的な評価を行っていきます。

具体的な実施は「計画Plan」策定後→事業実施「実行Do」→進捗状況や整備効果を「評価Check」→事業の見直し「改善Action」の各項目を周期的に行っていくPDCAサイクルに基づいて次期計画に反映させていきます。また、必要に応じて、適宜、点検・評価を行い、有効な対策の実施につなげていきます。

図6-1 進捗管理のイメージ図（PDCAサイクル）

