

令和7年度第1回自転車対策審議会議事録

日時：2025/10/27 13:30～15:00

場所：国立市役所 2階 委員会室

出席者：事務局（中島・松平・伊佐・蔭山）、小嶋委員（会長）、名取委員代理、小楠委員、上本委員、堀口委員、横田委員、荒木委員、高橋委員、田中委員、根岸委員

○事務局 蔭山 定刻になりました。本日は大変お忙しい中、令和7年度第1回自転車対策審議会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日の審議会は、9名の委員と、1名の代理の方にお越しいただいております。よろしくお願いたします。本審議会の会長につきましては、前年度に引き続き、学識経験者の埼玉大学准教授でおられる小嶋委員にお願いしており、オンラインによりご参加いただいております。それでは、開会にあたりまして小嶋会長より一言ご挨拶を頂戴できればと思います。小嶋会長よろしくお願いたします。

○小嶋委員 はい、恐れ入ります。埼玉大学の小嶋です。大学の業務にてオンラインでの参加となりまして、失礼いたします。皆様、お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。こちらの審議会は、自転車の交通安全から駐車対策まで幅広くご議論いただき、色々な立場の方からご意見いただく貴重な機会ということで、ぜひ本日も様々なご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

○事務局 蔭山 小嶋会長ありがとうございました。本日の進行につきましては、小嶋会長に代わり、事務局の方で行わせていただきます。今回の開催に当たりましては、委員の委員に変更も生じており、本来委員の皆様にご自己紹介をお願いしたいところですが、時間の関係により、本日は委員名簿の配付にとどめさせていただきます。それでは、自転車対策審議会の開会に移らせていただきます。国立市自転車安全利用促進条例施行規則第27条第2項に基づき、委員の半数以上のご出席をいただきましたので、審議会の成立を認め、開会といたします。議題に移らせていただきますが、今回の審議会の目的としましては、皆様にお配りしている青い冊子、自転車安全利用促進計画の改定に向けた1期計画の評価となります。

○事務局 蔭山 資料説明に入ります前に、お手元の資料に不足等ないか確認をさせていただきます。まず、最初に次第があるかと思いますが、次に委員名簿となります。その次に、資料が1から3までございます。資料1は両面印刷の1枚になっておりまして、資料2と3はホチキス止めとなっております。また、過去にも配布している内容ですので、お持ちの委員様もいらっしやるかと思いますが、計画の冊子を2つお配りしております。

○事務局 蔭山 以上となりますが、過不足等ございましたらお申し出くださいませ。大丈夫そうでしょうか。そうしましたら、以上、資料の確認が終わりましたので、お配りした資料に沿ってお話をさせていただきます。資料の内容につきましても、時間の関係から一部割愛させていただく箇所がございます。何卒ご了承くださいませ。また、進行にあたっては、資料 1 と 2 の説明後、資料 3 の説明後に委員の皆様よりご質問やご意見をいただく時間を設けさせていただきます。AI システムで議事録作成を行います関係から、ご発言の際には、最初にお名前を頂戴できますと、幸いです。質問やご意見をいただく時間に関しましては、時間の関係から、各 20 分程度とさせていただきます。お聞きしきれない場合には、後日メール等でご意見をいただけますと、幸いです。

○事務局 蔭山 それでは資料の内容に移って参ります。資料 1 をご覧いただければと思います。資料 1 は、自転車安全利用促進計画について、という内容になっております。まず 1-①の内容に入っていきますが、簡単に自転車安全利用促進計画の策定経緯をお話しさせていただきます。皆様にお配りしている冊子、国立市自転車安全利用促進計画は、平成 30 年 6 月に国で自転車活用推進計画が閣議決定されまして、東京都や市区町村においても自転車活用に関する計画を定めるよう、努力義務化されたことで、国立市では令和元年 11 月に策定を行いました。②の内容になります。計画期間につきましては、図の通りとなりまして、第 1 期計画が令和 7 年度をもって終期を迎えますことから、第 2 期計画の策定を行って参ります。なお、第 2 期計画は 10 カ年計画とし、5 カ年で中間見直しを行うものいたします。次に③の計画の目的となります。計画の目的としましては、子供から高齢者まで誰もが安全で安心して自転車利用ができる環境整備としております。目標における、ハード面の指標としまして自転車通行環境整備の目標値、整備距離を設定しております。次にソフト面の指標としまして、自転車事故の削減を目指し、目標値、自転車乗車中事故者数を設定しております。

○事務局 蔭山 裏面をご覧くださいませ。自転車安全利用促進計画には関連計画がございます。こちら冊子でお配りしており、国立市自転車駐車場整備計画というものでございます。2-①の内容に入りますが、第 1 期計画策定時、国立市では、自転車駐車場の定期利用におけるキャンセル待ちが多く生じており、800 人ほどいらっしゃいました。それに付随し、道路上における放置自転車が大きな問題となっておりましたことから、自転車駐車場整備に関する計画を定め、放置自転車の減少を図る趣旨の計画としております。2-②の内容になります。計画期間としては、自転車安全利用促進計画と同じ令和 7 年度が終期となっております。こちらは自転車安全利用促進計画の一部と位置付けまして、1 つの計画としてまとめて改定を行っていく次第でございます。

○事務局 蔭山 次に、③の内容になりますが、第1期計画では、国立駅、谷保駅、矢川駅の各駅周辺を対象としまして、自転車駐車場利用者、利用希望者数に対する十分な台数の自転車駐車場整備を行うこと、自転車駐車空間の確保による放置自転車の削減を目的としていました。

○事務局 蔭山 次の資料に移らせていただきますが、ここからは自転車安全利用促進計画、自転車駐車場整備計画それぞれの第1期計画の評価に移らせていただきます。まず、自転車安全利用促進計画、次に自転車駐車場整備計画の施策や実績についてお話をさせていただきます。それでは資料2をご覧くださいと思います。

○事務局 蔭山 まず、国立自転車安全利用促進計画第1期計画の評価という資料に入参ります。自転車安全利用促進計画の改定、いわゆる第2期計画の策定に伴いまして、第1期計画の評価を行い、現状の課題について整理を行うものいたします。まず、1の内容になりますが、第1期計画目標に対する実績値の評価を行います。現時点で第1期計画期間中でありますことから、計画終期の1カ年前時点令和6年度末の数値に基づきまして現状の評価を行います。

○事務局 蔭山 まず、指標1のハード面の指標になりますが、ドライバーへの注意喚起や自転車ルール周知のための、自転車ナビマーク等の整備距離について、目標値を設定いたしました。事前に配布いたしました計画の冊子、5ページにも記載されておりますが、第1期計画におきましては、平成30年時点で1.1kmだった、自転車走行環境の整備につきまして、令和7年度末時点で15.4kmとすることを目標としていました。こちらは、計画通り令和7年度も整備を進めると、整備済み道路延長は16.4kmとなる見込みでございます。こちらにつきましては、調整により距離が変更される可能性もございます。

○事務局 蔭山 次にソフト面の指標となりますが、平成30年度末時点の自転車乗車中事故者数111人を、令和7年度末時点では70人とすることを目標として定めておりました。こちらは令和6年度においては、90人が実績値となっておりまして、自転車乗車中事故者数は減少しているものの、現状目標値を上回っている状況でございます。

○事務局 蔭山 裏面に移っていただければと思います。次に各施策の評価を行って参ります。まず、自転車通行環境の整備になります。①のさくら通りの整備からお話させていただきます。特に市民委員のお二人はよく通られるかもしれませんが、こちらの車道について4車線から2車線の道路に変更しております。それにより、新たに生まれた空間で双方通行が可能な自転車道を整備いたしました。

○事務局 蔭山 次のページをご覧くださいませ。②の路面標示、ナビマークに関する内容でございます。ナビマークは、自転車の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効果がございます。こちらの整備箇所につきましては、地図上で線により表示しております。市道によるナビマーク整備としましては、主要幹線道路、都道や国道におけるナビマーク整備箇所との接続により、連続性が確保されているような形となっております。地図でご覧いただきますと、国道や都道についても色分けしながら整備箇所を表示しております。先ほどさくら通りを例に挙げましたが、ナビマークとは異なる自転車走行空間整備箇所について色を分けて表示しております。ナビマークについては、令和7年度で優先整備道路としておりました箇所が一通り完了する予定でございます。

○事務局 蔭山 裏面をご覧ください。③の内容になりますが、過去にナビマークの効果の検証調査というものを実施いたしましたので、紹介をさせていただきます。こちら令和3年度に実施した調査になりまして、調査場所を国立駅からほど近い西一条線としました。こちらの道路は、北側に国立駅南第1自転車駐車場があり、多くの自転車が通行する路線でございます。こちら調査結果としましては、ナビマーク整備後、交通ルールを守る方の割合が増加しまして、ナビマークの効果というものが検証されております。

○事務局 蔭山 次のページに移ります。④の内容でございます。第1期計画におきましては、近隣市から近隣市に繋がる幹線道路、北大通り、さくら通りを広域整備路線とし、近隣市との一体的な自転車走行空間の整備というものを図って参りました。図を見ていただきますと、立川東大和線と接続する都市計画道路3・3・5号線、南武線の高架化事業との調整が必要な都市計画道路3・4・5号線は、将来的に整備を行っていく広域整備路線としておりまして、市外の整備路線と合わせて整備が進むことで、より一体的な自転車走行環境が形成される形となります。

○事務局 蔭山 (2)の内容になります。時間の関係から省略しながらのご説明となります。自転車事故の防止におきましては、交通安全への意識が大きな課題となっております。当市では、市内のイベントや小中学校を対象に交通安全教室を実施して参りました。次のページにかけて交通安全教室の様子を写真にて掲載しておりますので、ご覧くださいませ。小中学校のみならず、市内のイベントで教室を実施することで、幅広い年齢層への啓発活動となっております。

○事務局 蔭山 次に②番の内容になりますが、当市では令和5年度、6年度にそれぞれ自転車用ヘルメットの購入助成事業を実施しました。各年1,000件を申し込みの上限としており、令

和5年度は671件、令和6年度は411件の補助実績となりました。こちらの事業につきましては、令和7年度以降の実施予定は今のところございません。次のページに移らせていただきます。次に③の内容ですが、自転車ルールのマナー、自転車ルールの周知やマナーの向上を目的とし、立川警察署などの関係機関と連携しながら、街頭での啓発活動を実施して参りました。写真につきましては、自転車月間に合わせて実施した自転車安全利用 TOKYO キャンペーンの様子になります。

○事務局 蔭山 次のページ、(3)の自転車利用促進の内容に入ります。①は、シェアサイクルの内容でございます。ご存じの方や実際に利用されている方もいらっしゃるかもしれませんが、国立市内では、ハローサイクリングというシェアサイクルが展開されておりまして、現在41ヶ所のレンタルステーションが存在しております。地図をご覧いただければと思いますが、市内のあらゆるエリアにレンタルステーションが設置されております。その中には水色で表示しているステーションの無い地域というものもあり、ここをどう埋めていくのかが今後の課題となります。

○事務局 蔭山 次のページに移りまして、②番の内容になります。こちらはシェアサイクルを用いた自転車利用促進となり、過去の審議会でも触れさせていただいておりますが、近隣市との合同によるシェアサイクルのキャンペーンを実施しております。こちら観光連携キャンペーンとし、接続している国分寺市や立川市を含む近隣8市が参加しております。国立市キャンペーン実績としては8市中2番目となり、シェアサイクルの周知にも繋がっております。

○事務局 蔭山 次のページに移らせていただきます。③のサイクルアンドバスライドの実証実験の内容となります。サイクルアンドバスライド、聞きなれないかもしれませんが、自宅からバス停まで自転車で行き、自転車をバス停付近に駐車しバスを利用する方法でございます。国立市では令和6年度に実証実験を行っており、多摩川沿いの湯楽の里という温泉があるのですが、そちらからほど近い立川バス・国立操作場バス停にサイクルアンドバスライド用の駐輪スペースを設けました。結果とし、多くの利用はいただけない結果になりまして、国立は市域が狭いことから、目的地までご自身の自転車で移動するケースが考えられ、シェアサイクル利用による影響も考えられます。特にランニングコストが生じない取り組みとなりますことから、現状は様子を見つつ継続しているところでございます。

○事務局 蔭山 次のページに移らせていただきます。3の内容、第2期計画策定に向けた課題の整理に入ります。第1期計画におきましては、自転車走行環境の整備やシェアサイクル等の新たなコミュニティの普及によりまして、自転車利用者を取り巻く環境も大きく変化して参り

ました。自転車利用を推進していく中で懸念されるのは、やはり自転車事故の発生となっております。第2期計画においては、交通事故の減少を図るため、第1期計画の取り組みを踏まえた課題の整理が必要となっております。(1)の内容になりますが、自転車事故の発生事由を表にしております。こちら、令和6年度時点において、自転車側の違反として特に多いのは、『運転操作の誤り』、『安全不確認』、『一時不停止』となっております。違反内容の中でも『安全不確認』、『一時不停止』、『交差点の安全進行』等は、自転車乗用者の交通安全意識に起因していると考えられます。

○事務局 蔭山 次のページになります。(2)の内容でございます。こちら、自転車関連事故の発生状況を自転車通行環境の整備箇所と重ねて地図に表示しております。自転車事故は市内全域で発生しておりますが、単年で見ても、ほぼ同一箇所でも複数回の事故が発生している状況があり、注視が必要でございます。事故の傾向としましては、交差点における発生が目立ちます。また、自転車ナビマーク整備状況とあわせて事故の発生状況を確認すると、整備を行っている道路につきましても、自転車関連事故が発生しておりまして、道路の整備に加え、自転車利用者の交通安全意識をより高めていくということが重要であることがわかります。

○事務局 蔭山 資料1と資料2のご説明は以上となり、こちらで委員の皆様よりご質問やご意見をいただく時間を設けます。繰り返しになりますが、ご意見等いただきます際には、最初にお名前を頂戴し、ご発言いただく流れでお願いできればと思います。それでは、ご意見あります方は挙手をお願いいたします。それでは、横田委員、お願いいたします。

○横田委員 市民委員の横田です。2点質問をさせていただきます。1点目が大学通りの自転車走行レーン、こちらに歩行者が入っているところが見受けられます。自転車が歩道を走るの違反だと思いますが、歩行者が自転車道を歩行するのは違反ではないのかってことを教えていただきたいです。あと、市内の自転車の保有台数ですとか、走行数ですとか、近年増えているのかとか減っているのかとか、調査された結果がもしあれば、それを教えていただきたいです。

○事務局 伊佐 大学通りは自転車レーンですので車道という扱いになります。立川警察さんにお越しいただいているのでお聞きしたいのですが、車道に歩行者が入ることは、違反というような認識で合ってますでしょうかね。

○小楠委員 具体的にその道路の状況を見ないとわからないところですが、危ないことは危ないと思います。

○事務局 伊佐 それから、自転車の保有台数ですが、こちらはいにく資料がなく、自動車の保有台数ですと私どももそのような資料を持ち合わせたりはするのですが、自転車というのは申し訳ございませんが現状保有しておりません。

○事務局 蔭山 自転車の走行数というデータも、あいにくご紹介できるものはございませんが、自転車の利用につきましては、コロナ禍の影響もあり、公共交通機関ではなく自転車で移動することへの注目が高まっているところでございます。また、シェアサイクルの普及による自転車利用の増加もあるのではないかと思います。ここ数年においては、シェアサイクルのステーション数というのは極端に増えてはいないところですが、その中でも利用者は増加傾向にございます。こちらもやはり自転車移動に対する関心の高まりが影響するのではないかと考えられます。

○横田委員 ありがとうございます。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。他にご意見等ありますでしょうか。

○高橋委員 はい、高橋です。自転車利用促進についての質問がありまして、この青い冊子、促進計画の23ページのところに自転車利用促進の事例がありまして、個人的なことになるのですが、①の幼児同乗用自転車貸し出し事業というのがあると思うのですが、10年前から始まって、今この取り組みがどのようなになっているのか教えていただければありがたいです。

○事務局 中島 基盤整備担当の中島ですけれども、こちらはもともと交通の方で、この平成28年以前に、アシスト付き子乗せ自転車を普及させるという目的で、確か5年ぐらいですかね試行的にやった経過がございます。そのあとに東京都からの補助金がなくなったことで、子供家庭部の方に引き継いだという経過がございます。子供家庭部の方は、必要なくなった自転車を無償で市の方に寄付していただいて、それを活用していくような事業のやり方でした。しかしながら、なかなか寄付が集まらず、今はほとんど活動がない状況ではないかと思います。

○高橋委員 今8台の自転車をどうなっているのかわかりますでしょうか。

○事務局 中島 アシストつき自転車については、ご希望される方に確か無償で渡したような経過があったような気がするのですが、定かでないので担当部署に確認しますけれども。

○高橋委員 すいません、個人的なことなのですが、私が以前このロータリークラブに所属しておりまして、まさにこの寄贈のときも立ち会ったので、今日これを見て思い出しまして。続いていけば継続的に支援しないとだめなのかなと、自転車が壊れたりしてそのようなニーズがあればと思ひまして、質問をさせていただいた次第です。

○事務局 中島 すいません、こちら調べてまた委員の方にお知らせするようなかたちとさせていただきます。

○事務局 松平 道路交通課の松平です。市のホームページ見ましたところ、こちらの事業は継続しているというところですよ。令和7年度の利用についての募集は終了したということで、8台の状況については調べさせていただきます、ご報告させていただきたいと思ひます。

○高橋委員 こちらから寄贈して、そのあとのことをちゃんとフォローしとかないとだめだっというちょっと反省もあったので。あと、その下の『こども自転車安全隊体験ツアー』なんですけど、これも私あれコロナ禍前まで5,6年所属しておりまして、現在この団体とは何かこう交流とか意見交換会みたいなことはやっているのでしょうか。

○事務局 伊佐 以前はですねこうしたツアーの後援をさせていただいておりましたが、おそらくコロナ禍前まで。コロナ禍以降は後援といった依頼はいただいているところですよ。

○高橋委員 わかりました。ありがとうございました。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。他にございましたら挙手をお願いします。

○小嶋委員 すいません。小嶋ですけれども、ご説明ありがとうございました。資料の自転車乗車用ヘルメットの購入補助事業という内容で、事業として多くの利用がされていて良いなと思ひたのですが、子どもですとか若者、大人がといった、申請された方の年代というのはわかりますでしょうか。

○事務局 伊佐 年齢というのは統計的にはとってはいないのですが、申請内容をめくっていけばわかる内容ではございます。今お話しできるのは受け付けをしていた際感覚にはなりますが、お子さんが小学生とか小学生未満の方ぐらいからですね、高齢者の方々まで、年齢層としては幅広くご申請をいただいていたと認識しております。

○小嶋委員 ありがとうございます。いろんな年代の方に利用いただくことで、親御さんが子どもにヘルメットを、ということに関しても、家族で自転車の交通安全について話し合ってもらう機会にしてもらえればなと思います。この補助の制度の機会を活用して自転車に関する情報提供などもしていただければと思いました。以上です。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。私もヘルメット補助の申請をお受けしておりましたが、私としても年齢層は幅広い感覚があったのですが、高齢者や子育て世帯、ご家族でお子さんの分も申請という内容が多かったかなというふうに思います。それに対し、さらに若い方の申請というのはあまり多くなかったように感じるところでございます。

○小嶋委員 ありがとうございます。

○事務局 蔭山 小嶋会長、ありがとうございます。他の委員の皆様、ご意見はございますか。なければ、次の資料がございますので、そちらに移らせていただこうかと思えます。そうしましたら、資料3の内容に入ります。

○事務局 蔭山 資料3は、自転車駐車場整備計画、お配りしている冊子の内容になりますが、そちらの評価に移らせていただきます。最初の資料でもお話をさせていただきましたが、自転車駐車場整備計画はですね、今後、自転車安全利用促進計画に含めて1つの計画として策定を行ってまいります。まず、自転車駐車場の整備状況につきまして、第1期計画と現在における比較評価についてです。(1)の内容になります。自転車駐車場整備の評価という内容になっておりますが、まず収容台数比較の内容になります。市内の自転車駐車場整備状況としましては、駅前の商業施設 nonowa 国立の開業や、国立駅南口における国立市と JR 東日本間における土地交換契約による旧国立駅南第1自転車駐車場の閉鎖、借地で運営を行っておりました、国立駅南第3自転車駐車場の土地の返還による閉鎖などもございまして、その形を大きく変えてきました。市内3駅周辺につきましては、民営自転車駐車場も新たに整備され、シェアサイクルといった、新たなモビリティの普及も自転車利用者を取り巻く環境変化に繋がっています。①では、第1期計画策定時点の各駅における自転車駐車場整備状況を表と地図により表示しております。照らし合わせながら、ご覧いただければと思います。

○事務局 蔭山 まず国立駅の内容になりますが、ページが表裏でに分かれ、見づらくて恐縮でございます。第1期計画の策定時点では、国立駅周辺の駐輪場の収容台数は約1万2000台という形でございました。第1期計画策定時点において、国立駅周辺の自転車駐車場は、駅からすぐの位置に市営自転車駐車場と民営自転車駐車場がそれぞれ整備されておりました。大学通

り東側には自転車駐車場がなく、自転車駐車空間の確保としましては、大学通り無料自転車駐車場に依存している状況でございました。

○事務局 蔭山 次のページになりますが、谷保駅の内容になります。こちら、表と地図が上下でご覧いただけるかなと思いますが、第1期計画策定時点におけます、谷保駅周辺の自転車駐車場は、市営自転車駐車場のみとなっております、駅南側は谷保駅南自転車駐車場1ヶ所のみとなっております。原付・自動二輪車は、谷保駅北第2自転車駐車場のみが駐車可能となっていた状況でございます。

○事務局 蔭山 次の裏面になりますが、矢川駅の内容になります。こちら、第1期計画策定時点における矢川駅周辺の自転車駐車場は市営自転車駐車場のみとなっております、南側は自転車駐車場のない状況でございました。原付・自動二輪車は矢川駅北材に自転車駐車場のみ駐車可能となっております。

○事務局 蔭山 次に②の内容に移りまして次のページです。ここからは、現状の各駅における自転車駐車場の整備状況というものをご覧いただきたく思います。国立駅周辺の自転車駐車場整備状況につきましては、第1期計画策定時点との比較を行うと駐車可能台数は少なくなっているような状況になります。主な要因としましては、中央線高架下自転車駐車場や、大学通り無料自転車駐車場における自転車駐車空間の一部縮小などを行って参りましたので、その影響が挙げられます。自転車駐車場の設置箇所におきましては、民営駐輪場を含めると8ヶ所から13ヶ所に増設されているような状況にございまして、こちらは幅広い自転車駐車需要に対応できるようになっております。なお、駐車可能台数が減っている中でも、令和7年度4月1日以前における自転車駐車場のキャンセル待ちというものは現状生じておりません。人口の減少や、先ほどの質疑の中でも触れさせていただきました、在宅勤務といった働き方の変化でしたり、シェアサイクルの普及という影響も考えられます。

○事務局 蔭山 次のページをご覧くださいませ。駅から最も近い国立駅南第1自転車駐車場は、JRとの用地交換の影響を受けまして、駅から離れる形で場所を移すこととなりました。また借地であったことにより、国立駅南国立駅第3自転車駐車場が閉鎖となりまして、国立駅の自転車駐車場の設置階箇所数は減っております。自転車駐車場が不足していた大学通り東側、令和3年に開通した3・4・10号線沿いの市有地において、民間事業者との間で賃貸借契約を締結することで、一時利用の民営自転車駐車場が整備された形でございます。しかしながら、その整備規模から、不足している自転車駐車空間の需要を満たすまでには至らず、規模を縮小しながらも、大学通り無料自転車駐車場に引き続き依存しているような状況にございます。

○事務局 蔭山 近年の新たなモビリティとして、市内全域にシェアサイクルが整備されましたが、こちらも用地の関係から国立駅の東側にはポートがないような状況でございます。先ほど、一つ前の資料でも、シェアサイクルポートの設置状況を記載した地図をご覧くださいましたが、青色で表示したポート設置のない地域が東側に多いような状況でございました。

○事務局 蔭山 次のページになりますが、谷保駅周辺における現在の自転車駐車場整備状況になります。谷保駅においては、民営自転車駐車場が整備されたことで、駅周辺における自転車駐車可能台数が増加しております。原付・自動二輪車の駐車可能台数には変更がございません。谷保駅周辺は、第1期計画策定時点で市営自転車駐車場のみが駅周辺に整備されている状況でございましたが、駅の北側と南側にそれぞれ民営自転車駐車場が整備されました。各自営自転車駐車場は小規模になりますが、設置数が多いこと、駅を中心に各方面に自転車駐車場が存在していることから、幅広いニーズに対応可能な状況でございます。

○事務局 蔭山 次に裏面に進みます。続きまして、矢川駅の現在の自転車駐車場整備状況になります。矢川駅におきましては、民営自転車駐車場が整備されたことで、駅周辺における自転車駐車可能台数が増加しております。原付・自動二輪車の駐車可能台数に変更はありません。矢川駅周辺における市営自転車駐車場の設置箇所に変更はありませんが、民営自転車駐車場が複数ヶ所整備されました。特に駅南側には、市営自転車駐車場がないことから、民営自転車駐車場の存在が自転車駐車空間の需要を補完しております。

○事務局 蔭山 次のページに移ります。(2)の内容になりますが、ここからは各自営自転車駐車場の利用状況について説明させていただきます。第1期計画策定時点におきましては、国立駅周辺の市営自転車駐車場定期利用希望者について、800人を超えるキャンセル待ちがございました。現状、民営自転車駐車場も多く、整備され定期利用のキャンセル待ちは生じておりません。キャンセル待ちの解消は放置自転車対策にもなっておりますが、国立駅における有料市営自転車駐車場はすべて大学通り西側に整備されており、大学通り東側から駅に向かう方にとっては、利用しづらいような状況でございます

○事務局 蔭山 多くの自転車駐車場においては、タイヤラック方式を採用しております。国立駅南第1自転車駐車場や中央線高架下自転車駐車場は、タイヤラックを上下2段にすることで、より多くの自転車を駐車できるようになっております。タイヤラックは、駐車された自転車の整備をいやすく、自転車どうしの接触リスクを軽減するといったメリットがございます。一方で、タイヤの太い自転車が駐車できない、重量のある子乗せ電動アシスト付き自転車等が駐

車しづらいという特徴もございます。それらの自転車の普及に合わせて、タイヤラックのない駐車空間の整備も行っておりますが、一般自転車との駐車空間の兼ね合いからですね、十分な確保が難しい状況もございます。

○事務局 蔭山 下の表をご覧ください。こちらは各市営自転車駐車場の利用状況を数値化したものになります。国立駅南第1自転車駐車場や谷保駅の一時利用では、利用率が高くなっている状況にございますが、基本的に市営自転車駐車場はいつでも利用できる状態でございます。しかしながら、先ほどご説明差し上げましたとおり、子乗せ電動アシスト付き自転車といった大型自転車スペースの空間は限られていることから、自転車の種別によっては、駐輪場全体では空きがあってもご利用いただけない場合もございます。

○事務局 蔭山 裏面になります。上の表になりますが、各市営自転車駐車場の定期利用者契約者数を記載しております。24時間365日ご利用いただける性質上、ご利用される曜日やご利用時間が異なり、実際に駐車されている自転車台数よりも、駐車可能台数に対する定期契約者の割合は高い数値となっております。

○事務局 蔭山 次に(3)の内容になります。こちらは市営自転車駐車場の利用料金に関する内容でございます。まず、定期利用になりますが、定期利用は月額制となっております。自転車通行駐車空間における屋根の有無、利用者の居住地により使用料が異なります。国立駅南第1自転車駐車場のように建物型の自転車駐車場も存在するのですが、階層による使用料の違いはございません。

○事務局 蔭山 次のページです。第1期計画におきましては、中央線高架下自転車駐車場の定期使用料について、市内居住者は月額1200円、市外居住者は月額1600円で設定しておりました。平成30年度には、期間限定の利用促進措置としまして、市内市外問わず500円月額という料金設定にさせていただきました。その翌年度からは現在の市内・市外問わず一律で月額1000円としております。

○事務局 蔭山 次に一時利用の内容になります。一時利用につきましては、施設の形状等による金額設定の経金額設定はなく、24時間まで100円の一律金額となっております。以上、国立市営自転車駐車場の利用料金についてお話をさせていただきました。資料にはないですが、少々補足でお話をさせていただきます。国立市営自転車駐車場は、現状一時・定期ともに現金のみの取り扱いとなっております。近年キャッシュレス決済が可能な自転車駐車場も見られるようになっており、例えば、市内におきましても国立駅周辺の民営自転車駐車場で交通系ICに

よる決済が可能な場所がございます。

○事務局 蔭山 市外においてはクレジットカードでの決済が導入されている自転車駐車場もございまして、こちらまだ多くはないですが、2次元コードによる決済も見られるようになっており、商業施設などは導入が早いように感じます。2次元コード決済は自転車駐車場に限らず注目されているツールですが、自転車駐車場の精算機器でも徐々に普及しているところがございます。こちら、自転車駐車場利用者の利便性という観点から、国立市営自転車駐車場におけるキャッシュレス対応というのは一つの課題として考えております。もちろんイニシャルコストやランニングコストが生じる内容でございますので、そことの兼ね合いにはなりますが、今後検討していきたいところでございます。

○事務局 蔭山 それでは、次のページに移らせていただきます。時間の関係から、簡単な説明となってしまうのですが、近隣市の駐輪場の料金についての内容でございます。今回の資料では国分寺市さんを例に挙げております。国分寺市では、建物型の自転車駐車場について、階層による料金設定をしており、学生減免の有無や金額も場所によって異なります。一時利用につきましては、国立市と同じように24時間100円という設定になっております。

○事務局 蔭山 ここまでが自転車駐車場の整備に関する評価の内容でございましたが、次のページからは、放置自転車対策の評価に関する内容でございます。まず、放置自転車の移送を行う保管場所の運用体制についてお話をさせていただきます。こちらは、過去の審議会でも触れさせていただいた内容ですが、委員の変更もございますので、あらためてご説明させていただきます。

○事務局 蔭山 最初に、移動自転車の保管場所の運営体制の変更・移設という内容です。現在、放置自転車は自転車保管場所に移送しまして、保管及び返還を行っております。令和6年度には、以下の通り、運用体制の変更と移設を行いました。まず、令和6年4月に開場日時の変更を行いまして、それまで、祝日・年末年始を除きまして毎日営業していたところ、火・木・日曜の週3日営業とさせていただきました。また、平日3時間休日7時間営業していたところ、曜日に関係なく2時間営業とさせていただきました。次に、令和6年6月には、国立市泉から、国立駅に近い中央線高架下自転車駐車場内に移設しております。裏表に分かれてしまうのですが、新旧の保管場所を地図で表示したものがございます。旧保管場所はいずみ大通りに面した立地となっており、放置自転車移送の最も多い国立駅から離れた立地となっていました。また、谷保駅や矢川駅からも離れていることから、引き取りに行きづらい状況でございました。

○事務局 蔭山 次のページは新保管場所の案内図になります。放置自転車の多い国立駅周辺の

放置自転車整理区域から近く、短い時間での移送が可能となりました。次に、下半分の内容になります。自転車保管場所が近くなったことにより、保管場所の開場時間を短縮している中でも、移送自転車の引き取り台数は増加しております。

○事務局 蔭山 次のページの(2)の内容で、放置自転車の状況分析という内容に入っております。こちらの内容ですが、放置自転車対策の実績評価として、いつ、どこに、何台の自転車が放置されているかについて調査を実施しました。本調査につきましては、第1期計画策定時の平成26年の調査時に近い条件のもと、自転車駐車場整備や放置自転車啓発等により、放置自転車の実態がどのように変化したか、評価を行う内容になっております。調査対象は市内の3駅、国立駅・谷保駅・矢川駅とし、調査の時間帯としましては、平日の9時、12時の2回に分け、道路ごとの放置自転車台数を集計しました。

○事務局 蔭山 まずは国立駅周辺の状況となりまして、こちらのページで平日9時の調査結果、裏面に平日12時の調査結果を記載しております。なお、平成26年の放置自転車の発生道路を赤色の線、令和7年度を緑色の線で図示しております。少し数字が小さく恐縮でございますが、平成26年の調査における平日9時時点の結果としましては、放置台数が77台あったところから、令和7年の調査におきましては、39台という結果になりました。裏面をご覧くださいませ。平日12時の内容になりますが、過去と現在を比較しますと、平成26年が213台あったところから、令和7年の調査では52台という結果となり、大幅に放置自転車が減少したような状況になります。各調査時間で放置自転車が減少傾向にありまして、特に北口の光町通り、南口ロータリー、一橋大学周辺における放置自転車件数が大きく減少しております。放置箇所の傾向としては、路面店付近の放置自転車が多く見られまして、中でも飲食店付近は現在でも放置自転車が発生しやすい状況となっております。また、南口のブランコ通りや、国分寺市光町にありますひかりショッピングセンター、こちらは現在も放置自転車が非常に多い箇所となっております。

○事務局 蔭山 次のページに移りますが、谷保駅の調査結果になります。こちらは、上下で9時12時の調査結果を記載しております。まず平日9時の調査結果ですが、平成26年の時点では、放置自転車が37台ございましたところ、令和7年度は放置自転車が10台という結果になりました。平日12時の調査におきましては、平成26年が70台あったところ、令和7年の調査では、放置台数は20台という結果になりました。平成26年の調査では、駅前ロータリー付近の放置自転車が目立っておりましたが、令和7年調査においては、当該道路の放置台数が大きく減少しています。富士見台1丁目団地南側の商店街付近も、放置自転車の多い箇所となっておりますが、こちらも減少傾向でございます。

○事務局 蔭山 裏面になりますが、最後に矢川駅の調査結果になります。まず、平日 9 時の内容になりますが、平成 26 年度は 16 台、放置自転車があったところ、令和 7 年は 3 台という結果になりました。平日 12 時の調査としましては、平成 26 年は 28 台放置自転車があったところ、令和 7 年の調査では、放置台数は 3 台という結果でございました。平成 26 年の調査におきましては、商店街やその付近に多くの放置自転車があるような状況でございました。令和 7 年の調査においては、放置自転車がほとんど見られない状況でございました。啓発活動を実施している放置自転車整理区域、内につきましては、各調査時点で放置自転車が 1 台ずつのみの結果となりました。

○事務局 蔭山 放置自転車対策の総評としましては、駐車駐輪場の定期利用のキャンセルがなくなったこと、昔は実施のなかった夜間撤去の実施等による啓発強化により、放置自転車は減少傾向にございます。しかしながら、減少しながらも、いまだに放置が多く見られる道路もございまして、今後も継続的な対策が必要になって参ります。

○事務局 蔭山 以上が自転車駐車場整備計画に係る施策の評価の内容となります。資料説明は以上となりまして、ここで、委員の皆様にご質問やご意見をいただく時間を設けさせていただきます。ご発言の際は挙手の上、最初にお名前を頂戴できますと幸いです。それでは、いかがでしょうか。

○事務局 蔭山 お願いいたします。

○根岸委員 国立市商工会の根岸と申します。今ご説明いただいた、放置自転車ですとか、自転車駐車場の懸念事項をいろいろ考えていたのですが、まず、この自転車駐車場に国立駅と谷保駅と矢川駅の周辺の自転車駐車場に停めてらっしゃる方っていうのは、ほとんどが駅と自宅の往復だけなのかなと。通勤通学での駅へのアクセスっていうのはいろいろ手段があると思ひまして、例えば、徒歩ですとかバス、タクシーとか、自家用車でご家族に送迎してもらおう方もいると思ひます。その中で自転車を選択している方々だけでも自転車駐車場は飽和状態におそらくなっているのではないかと。これは何でこの方達が自転車を利用しているのかというと、やはり代替手段と比較して自転車を選んでいる。例えば、バスの本数は朝に増便されていると思ひますが、帰宅の時間帯にはバスの運行が終わっている。そういった時間に帰宅される方で、徒歩では難しい距離の方はもう自転車以外の選択肢がないのかなと思ひます。そういった方が朝の時点で自転車駐車場が飽和状態になっていけば、放置自転車はせざるをえないこともあるのかなと思ひました。

これに派生して、もう1つ改善点を提案させていただくと、一時利用無料時間というのを設けて、一時利用を促すといった。24時間利用しても100円というところで、1時間とかで30分で良いという方がいれば、100円というところで利用をためらうのではないかと。例えば、1時間以内であれば無料、経過以降は100円課金されるシステムにすると、一時利用をされる方が増えるのではないかと思います。これを実施するためには一時利用の飽和状態っていうのを軽減させて、ある程度余裕を持たせておけばと思ひまして、その余裕を持たせる手段として、バス会社との連携などが出来ると良いのではないかと思います。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。放置自転車につきましては、国立市の特性上、路面店が多く、少しの買い物の間であればということで、放置自転車が生じてしまう状況もあるのではないかと。あとは自分が行きたいところに駐輪場がない状況が、放置自転車の発生に繋がると思ひます。その他、人が見回りをしている性質上、放置した者が必ず撤去されるわけではない状況もあるかと思ひます。撤去されなかったという経験により、次回も駐輪場以外の場所に駐車してしまうことも想定されます。

自転車駐車場を利用したいときに満車になっている状況もありえると思ひます。例えば、国立駅南第1自転車駐車場、こちらは定期と一時利用両方ありますが、大型自転車スペースが満車になり入れないことが発生してしまうことがございます。谷保駅の線路沿いに一時利用がありますが、こちらでも満車になることが多い状況でございます。定期利用につきましては、現状キャンセル待ちがないので、定期利用を促していくことが必要なのではないかなと思ひます。特に国立駅でいえば、中央線高架下の定期利用料金が低く設定してございますので、そこまでたくさん利用しなくても一時利用より安く済むといったこともあるかと思ひます。そういった内容を多くの方に知っていただくことが必要であると考えております。ちなみに、中央線高架下自転車駐車場に関しましては、入庫後2時間は無料でご利用いただくことが可能でございます。

○事務局 蔭山 以上でございます。他にご意見等あればお願いします。

○荒木委員 市民委員の荒木です。自転車駐輪場の使用料について、参考として出していた国分寺市と比べると少しリーズナブルになっているのかなって思ひますが、この金額設定はどのようにされているのか。あと、市内と市外の利用者がいらっしゃるかと思ひますが、その内訳でしたり、高校生までの学生が国立だと半額になっていますが、その内訳、通学で使われている方が多いのか、通勤で使われている方が多いのかですとか、そういったところがあれば教えていただければと思ひます。

○事務局 蔭山 内訳のデータが手元がなく、ご提示ができなくて大変恐縮です。国立市は主要

駅が国立駅になりますが、国立駅は北口に出るとすぐ国分寺に入りますので、国分寺市在住の利用者が非常に多い状況でございます。市域が小さいということもあり、隣接している府中市や立川市からの利用者も多くなっております。感覚的なお話にはなってしまいますが、市内から駅まで行って電車に乗る学生さん、市外から市内の学校へ通学するために入ってくる学生さんはそれぞれ多くいらっしゃるかと思います。特に学生減免は一時利用と比較すると非常に安くなりますので。

○事務局 中島 料金設定でございますけども、10年ほど前の話ですが、さらにこの半分ぐらいの金額でやっておりました。当時は本当に自転車駐車場が少なく、やはり市内優先という考え方を持っておりまして、市外の方には申し訳ないのですが高めの料金設定を当時もしておりました。ただ、市外はその時でもやっぱり1,000円ちょっとくらい。あまりにも安くて、事業として成立させることが困難でありましたことから、値上げをさせていただいたということで今の料金設定になった次第でございます。ただ、その当時からすでに周辺はですね2,000円というのが相場でございます。ですので、いきなり倍になるのかというお叱りもいただいた中ではあったのですが、どうしても自転車駐車場等も設置しなければならないというところで値上げをさせていただいております。過去にはですね、国立市の放置自転車がワーストワンになりました。そういうことからですね、自転車駐車場の確保というのは力を入れてきております。やはり民地を借りているところもありまして、土地の返還により設置箇所が減る、また、駅直近になかなかつけないということもあります。駅直近に自転車駐車場を設置しますと、やはり歩行者との交錯というかたちになるので、市としては駅のすぐそばには設置しないという方針を立ててやってきております。そういった中で距離や屋根の有無、そういったところで料金設定を変えているところでございます。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。他にご意見等あればお願いします。横田委員お願いいたします。

○横田委員 9月16日に国立市公式LINEで、市民へ向けて公共交通機関の利用のアンケートというのがあって、私も答えましたが、あれはこちらの会議も関連するようなものなのか、というのを確認したいです。あと、放置自転車の話、私たちは市民として審議会に参加しておりますが、全市民の声を聞いているわけではなくて、例えばパブリックコメントを募集すればとか、予算的に難しいと思いますが、全戸配布でのアンケートをすとか、イベントでブースを設けてシール投票すとか、そういった予定はあるのかお伺いしたいです。

○事務局 伊佐 そうしましたらまずLINEの9月のアンケートについてお答えさせていただき

ればと思います。そちらの方はこの会議とは別に、地域公共交通活性化協議会という会議体がございます。そちらで議論いただいている案件になります。初めて知る委員もいらっしゃるかと思うところがございますが、国立市では地域公共交通計画、例えばバスなどの移動についての計画の策定というのを考えております。それに先立って、市内在住の方の移動の状況を把握するという目的でアンケート調査を実施させていただいたというようなところでございます。LINE もそうですし、その他市内の施設に、二次元コードを置きまして、アンケートをご回答いただけるようにしておりました。

○事務局 蔭山 放置自転車の市民に関して、直近で調査を実施する予定はございませんが、放置自転車に関するご意見というのは、市民の皆様より日常的に多く頂戴しております。前回の審議会でお話した即時撤去に関してもお声が挙がっておりますほか、それとは逆に、なぜ撤去するのかといったご意見もあります。市民の皆様には様々な考え方やご意見がある中で、それらを吸い上げて放置自転車対策っていうもののあり方を検討していくべきであると考えております。また、放置自転車対策おきましては、市民のみならず、近隣の自治体がどのような放置自転車対策をしているかというところを確認していくことも効果的ではないかと思っております。貴重なご意見を頂戴し、ありがとうございました。

○横田委員 ありがとうございます。やはり、普段集まる人たちだけで出す意見だと限界もあるかと思しますので、新たな糸口が見つかるかもしれないというところでご検討いただければと思います。

○事務局 蔭山 どうもありがとうございました。他にはございますか。それでは、終了予定時間も近づいてきているので、ここで小嶋会長から今の資料3の内容とかですとか、もちろん全体に関する内容でも、ご意見頂戴できればと思うのですが、いかがでしょうか。

○小嶋会長 ありがとうございます。本日の問題からそれてしまうかもしれませんが、現在、国立市の自転車駐車場に関してはすべて市で管理されている状況ということで、民間への移行、民間活用のところはされていないというところだと思います。駐車場の管理を民間に委託し、アイデアをいただきながら改善していくというものの方向性として可能性があるのか、お聞きできればと思います。以上です。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。民間委託や指定管理という内容については、これまでに内部で検討してきた経緯がございます。正直、全ての自転車駐車場を直営としている自治体はあまりないというふうに思っているところでございます。市域が小さいので純粋に自転車駐

車場の数が他と比較して少ないというところもあるのですが、我々としては自転車駐車場の今後のあり方として、民間に移していくことはひとつの方向性としてとらえております。ただ、国立市営自転車駐車場はすべてが市有地というわけではなく、個人の方から土地をお借りして運営している自転車駐車場も多くございます。あとは中央線高架下自転車駐車場についてはJRさんからお借りして運営しております。借地というのは民間移行においてハードルになっておりました、今後どういうやり方で、例えば市有地にて運営している一部だけを外に出していくのか、土地の賃貸借含め全体を外に出していくのか、様々な方向性がありますので、引き続き検討して参りたいと思っております。以上でございます。

○小嶋会長 ありがとうございます。利用者の方々目線での環境改善ですとか、あと、利用者だけではなくて、市役所の方々の業務改善ですとか、そういった点でも、自治体によって民間活用でどんな利点があるのかっていうのも様々あると思いますので、色々な方が利益を受けられるような形で、ぜひご検討いただければと思います。私の方からは以上です。ありがとうございました。

○事務局 蔭山 ありがとうございます。小嶋会長のお話聞きながら思った内容になりまして、個人的な感覚にはなりますが、民営の自転車駐車場の方が結構進んでいるところもありまして、先ほどの説明の中でも商業施設で2次元コード精算が可能な駐輪場があるという話をしましたが、やはり新しい技術を柔軟に導入していけるというのが民間の強みであると思うところがございます。以上でございます。

○事務局 蔭山 他には大丈夫でしょうか。はい、ありがとうございます。閉会に移らせていただきます。すいません、先ほど小嶋会長にお話していただいたところではございますが、最後に会長の方から閉会のご挨拶を頂戴できればと思ひまして、お願いできますでしょうか。

○小嶋会長 恐れ入ります。小嶋です。本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。挨拶のときも申し上げましたけれども、様々な立場から今後の参考になるご意見を多く頂戴しました。これからも引き続きよろしく願いいたします。以上です。

○事務局 蔭山 次回の国立市自転車対策審議会の開催日は、未確定ではございますが、令和8年の1月15日木曜日の午後を予定しております。詳細につきましては、あらためて開催通知にてお知らせいたします。お忙しい中お時間をちょうだいしますが、引き続き審議会開催及び運営へのご協力を何卒お願いいたします。それでは令和7年度第1回国立市自転車対策審議会を閉会とさせていただきます。本日はご多忙の中お時間をいただきまして、誠にありがとうございます。

いました。