国立市自転車駐車場整備計画報告書

（国立駅・谷保駅・矢川駅）

概 要 版

国 立 市

2015 年（平成 27 年）3 月

目　次

I.　計画の概要 1
1.　背景と目的 1
2.　対象区域・期間 1
3.　上位計画等からの要請 1
II.　地域概要と現況 3
1.　位置・地勢 3
2.　人口・世帯 3
3.　自転車等集中台数 3
4.　自転車等施策 3
III.　自転車等駐車実態 4
1.　自転車等駐車実態調査 4
2.　自転車利用者アンケート調査 5
IV.　現況のまとめと課題 7
1.　自転車等駐車需要と供給に関する課題 7
2.　市営自転車駐車場の管理・運営に関する課題 8
3.　放置自転車等対策に関する課題 10
V.　将来自転車等駐車需要予測 11
1.　需要予測フロー 11
2.　将来自転車駐車需要台数 12
VI.　自転車等駐車対策に関する方針 13
1.　駐車需要に対応した自転車駐車場の整備 13
2.　市営自転車駐車場の管理運営 13
3.　放置自転車等の対策 14
VII.　自転車駐車場整備・配置計画 15
1.　国立駅 15
2.　谷保駅周辺 21
3.　矢川駅周辺 23
VIII.　自転車ネットワーク計画の検討 25
1.　自転車ネットワークの検討 25
2.　自転車通行空間の整備形態 28

Ⅰ. 計画の概要

1. 背景と目的

国立駅、谷保駅、矢川駅周辺において、現在、自転車駐車場が整備、利用されている。しかしながら、国立駅周辺や谷保駅、矢川駅周辺の商店周辺などに多くの放置自転車が見られ歩行環境に影響がある状況である。また、国立駅周辺では、自転車駐車場定期利用の希望者が、800 人を超えるキャンセル待ちの状態であり、早急な対応が必要となっている。

今後の社会情勢の変化や駅周辺の状況の変化に伴う駐輪需要の変化をふまえて、国立市地域交通計画等の上位計画に基づき、自転車駐車場の整備を行うため、自転車の利用実態調査を行い、その結果を基に、概ね 10 年間の自転車駐車場整備計画を策定する。

2. 対象区域・期間

対象区域は、国立駅、谷保駅、矢川駅の各駅周辺（駅から概ね半径 500m程度の範囲）とする。

対象期間は、概ね 10 年後（2025 年(平成 37 年)）までとする。

3. 上位計画等からの要請

国立市都市計画マスタープラン（2011 年(平成 23 年)2 月）、国立市地域交通計画（2014 年(平成 26 年)3 月）、国立駅周辺まちづくり基本計画（2009 年(平成 21 年)11 月）等の上位計画・関連計画からの本計画への要請は概ね次のとおりである。

＜国立駅＞

駅周辺の土地利用

駅前は、だれもが安全で快適に歩ける人中心の広場とし、市内外の人びとが集まる交流拠点「くにたち広場」を創出し、歩行者ネットワークの中核とする。

⇒駅前広場周辺において、自転車駐車場利用者の自転車が多数通行することは避ける必要があるため、現在の国立駅南第 1 自転車駐車場の位置の見直しをする必要がある。

自転車駐車場

駅周辺の約 10,000 台分の駐輪需要に対応するため、駐輪場の整備・拡充を図る。

国立駅南第 1 自転車駐車場を西側に移設し、拡充整備する。

⇒約 10,000 台分の駐輪需要に対応するため、周辺の自転車駐車場と連携のもとで、拡充整備する必要がある。国立駅南第 1 自転車駐車場の位置については、国立駅周辺整備計画(案)において、西側（西 1 条線延伸部*1）東側）への移設が示されている。

自転車走行空間

駅周辺における駐輪場までの自転車動線の環境整備を図る。

自転車ネットワークは主要な道路の他に、必要な区間では生活道路でも検討する。

⇒中央線南北を連絡する西 1 条線延伸事業*1）が行われることから、これを活用して、自転車駐車場までの自転車動線の利便性の向上や通行環境の整備を図ることが望まれる。

*1）西 1 条線延伸部の位置については、P.16 図Ⅶ-2 参照

＜谷保駅・矢川駅＞

駅周辺の土地利用

谷保駅、矢川駅周辺北側にある近隣商業の集積を地域拠点として位置づけ、地域に密着した親しみのある商業地の形成を進める。両駅の南側周辺は土地区画整理事業等により都市基盤の整備を進め、防災機能の向上とともに、周辺の緑豊かな景観に配慮した南部の玄関口にふさわしい土地利用を誘導する。

⇒今後、自転車駐車場の見直しをする場合には、北口は近隣商業地にふさわしい利便性の高さ、南口は景観への配慮、これらに調和した配置や形態とすることが望ましい。

自転車駐車場

各駅の乗車人員等を勘案しながら、通勤・通学などの駅利用者向けの自転車駐車場の整備を進める。一時利用の市営自転車駐車場の運用方法の見直し等により、買い物時の短時間駐輪の利便性向上策を検討する。

⇒将来の自転車駐車需要をふまえて、必要な収容台数の通勤・通学対応の自転車駐車場を確保する。必要に応じて、市営自転車駐車場の運用方法の見直し等を検討する。

自転車走行空間

駅周辺における駐輪場までの自転車動線の環境整備を図る。

自転車ネットワークは主要な道路の他に、必要な区間では生活道路でも検討する。

⇒土地区画整理事業等による都市基盤の整備と連携して、自転車ネットワーク、とくに自転車駐車場までの自転車動線の利便性の向上や通行環境の整備を図ることが望まれる。

II. 地域概要と現況

1. 位置・地勢

国立市は、段丘崖部分を除くとほぼ平坦といえる。面積は 8.15km² と多摩 26 市の中では狛江市に次いでコンパクトな市域となっている。

2. 人口・世帯

国立市の人口は 2014 年(平成 26 年)現在 74,385 人である。国立市第四期基本構想第 2 次基本計画では、将来人口について、2020 年(平成 32 年)前後まで人口は微増し、その後、緩やかに減少すると見込んでいる。

3. 自転車等集中台数

国立市内各駅周辺の自転車等の集中台数は、概括すると国立駅は平均 8,000 台程度、谷保駅は平均 1,000 台程度、矢川駅は平均 900 台程度で推移している。

4. 自転車等施策

(1) 自転車駐車場整備

現在の自転車駐車場の収容台数は、3 駅周辺全体で自転車 14,139 台、バイク 304 台、合計 14,443 台で、自転車駐車場の内訳は、公営有料自転車駐車場 10,739 台、公営無料自転車駐車場（大学通り無料自転車駐車場）2,200 台、民間自転車駐車場 1,200 台となっている。

(2) 放置自転車等対策

1981 年(昭和 56 年)に「国立市自転車安全利用促進条例」を制定し、放置自転車整理区域、放置自転車の移送・保管、保管自転車の処分等の取り組みを定め、1989 年(平成元年)に同条例施行規則を制定し、条例施行の詳細について定めている。

各駅周辺に放置自転車整理区域を指定している。今後、自転車駐車場の整備等に伴い、必要に応じて見直しを行う。移送した自転車は、泉自転車保管場所で保管・返還を行っている。

(3) 自転車走行空間整備

国立市内の自転車走行空間は、大学通り自転車レーンと、自転車歩行者道が確保されている状況である。また、2013 年度(平成 25 年度)からさくら通りの車道を減線し自転車走行空間を確保する事業が開始されており、富士見台一丁目~富士見台四丁目の 1,850m について 2016 年度(平成 28 年度)までに完了する予定である。

III. 自転車等駐車実態

1. 自転車等駐車実態調査

いつ（時間帯）、どこに（自転車駐車場、路上放置）、何台自転車等が駐車しているか、実態を把握するために行った。ここでは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）を示す。(2014 年(平成 26 年)9 月 10 日（平日）、同年 9 月 15 日（祝日）実施。)

(1) 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）

① 国立駅

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%

② 谷保駅

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%

③ 矢川駅

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%

（上記①表～③表において、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）

※このページ以降の表、グラフにおいて、表記上の端数処理（四捨五入）のために、各欄の値の合計値が合計欄記載値と合わないこと、構成比の合計が 100%にならないことがある。また、グラフにおいて、煩雑な表記とならないよう小数点以下を省略している場合、値の小さい要素（「その他」、「無回答」等）の値の表記を省略している場合がある。

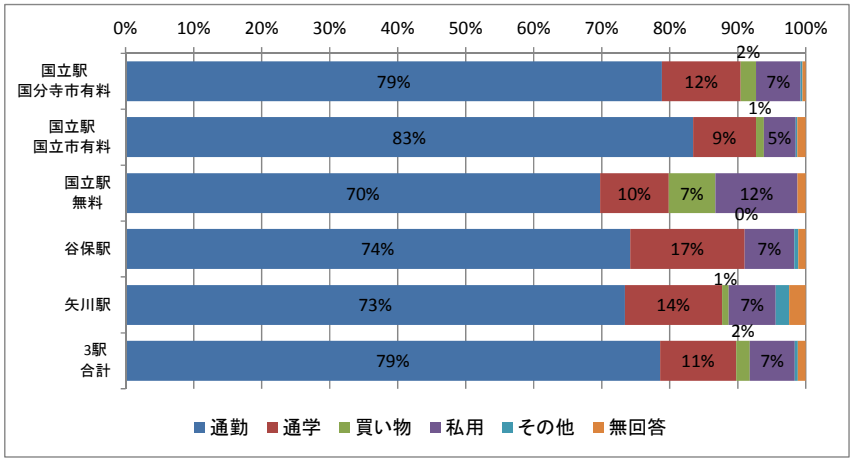
2.　自転車利用者アンケート調査

自転車駐車場利用者の特性と意識を把握するために行った。以下に主な結果を示す。

（2014 年(平成 26 年)9 月 10 日市内の自転車駐車場 18 か所で配布、同月 23 日まで郵送で回収。配布 8,075 枚、回収 1,834 枚、回収率 22.7%。）

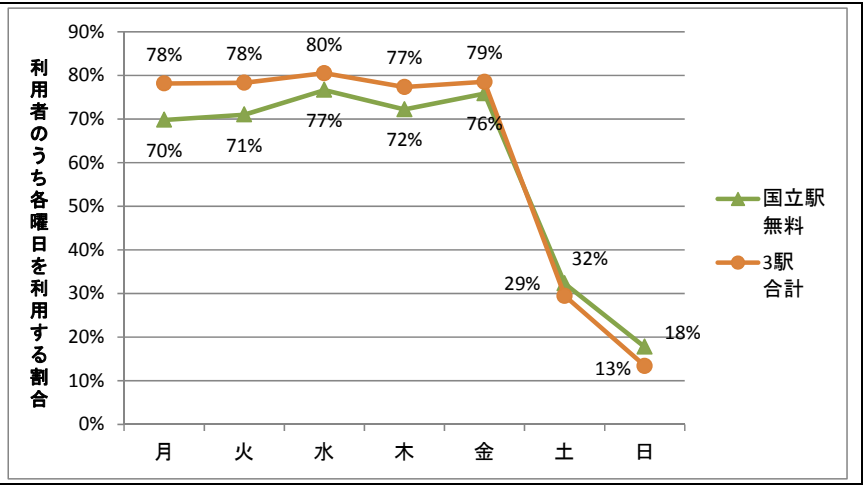
■　駐輪場の利用目的

「通勤」目的が最も多く 79%を占め、次いで「通学」が 11%「私用」7%となっており、「買い物」目的の利用者は僅か 2%であった。



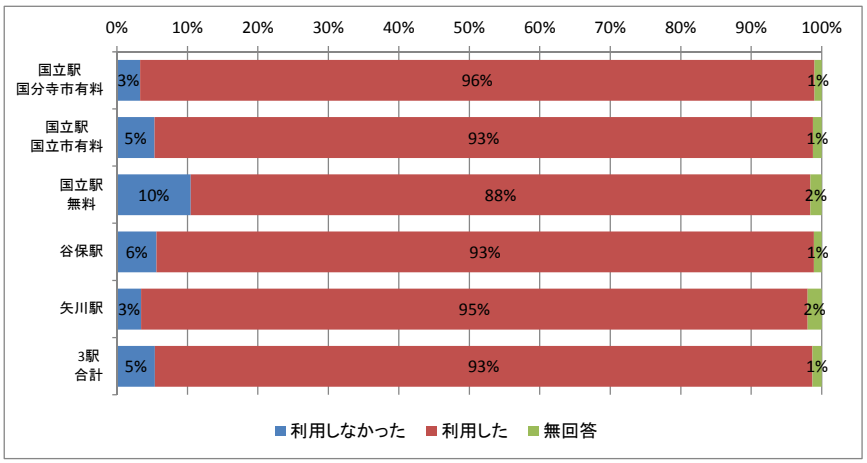
■　よく利用する曜日

よく利用する曜日（利用者のうち各曜日を利用する割合）は、「水曜日」が最も多く 80%、平日はおおよそ 80%前後が利用しており、「土曜日」は 29%、「日曜日」は 13%となる。



■　駐車後の鉄道利用

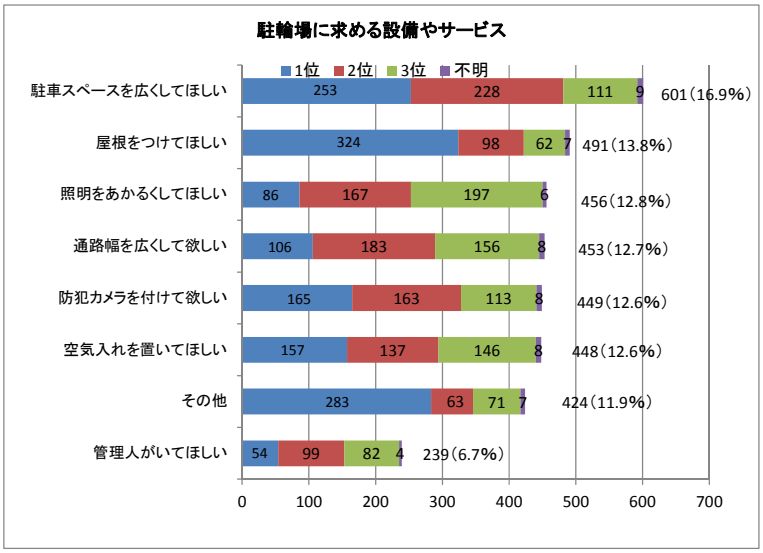
全体では、自転車駐車場に駐輪したあと鉄道を利用する人の割合は 93%、利用しない人が 5%であった。鉄道を利用しない割合が最も高いのは、国立駅無料の利用者であり、10%を占めている。



■　駐輪場に求める設備やサービスについて（上位３つ）

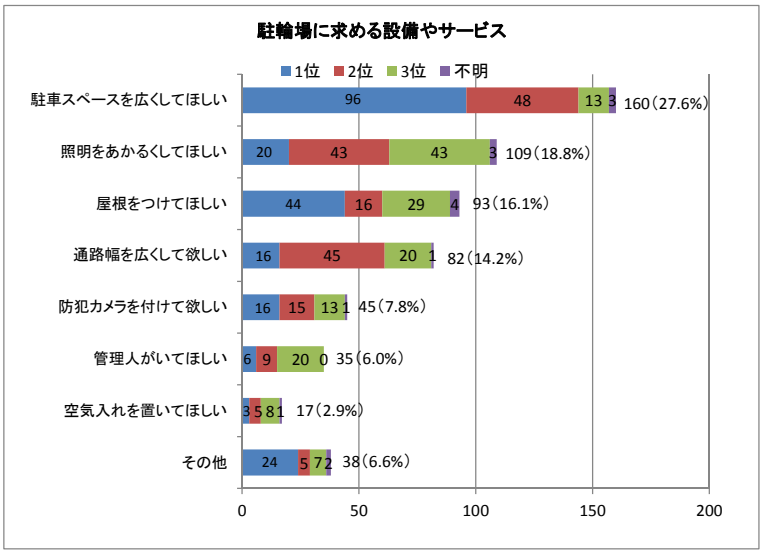
＜有料駐輪場＞

「駐車スペースを広くしてほしい」が 601 件と最も多く、次いで「屋根をつけてほしい」が 491 件、「照明をあかるくしてほしい」が 456 件となっている。



＜無料駐輪場＞

「駐車スペースを広くしてほしい」が 160 件と最も多く、次いで「照明をあかるくしてほしい」が 109 件、「屋根をつけてほしい」が 93 件となっている。



■　現在利用中の無料駐輪場が廃止された場合の動向＜無料駐車場利用者のみへの質問＞

無料自転車駐車場が廃止された場合の意向			件数	構成比	
有料駐輪場を利用する			23	9.6%	9.6%
条件次第で有料駐輪場の利用を検討する	利用料金		92	56.1%	38.5%
	設備		3		1.3%
	立地		37		15.5%
	その他		2		0.8%
利用したくない	自転車やバイクの利用をやめて、他の交通手段を使う	徒歩	33	34.3%	13.8%
		バス	10		4.2%
		自動車	1		0.4%
		その他	2		0.8%
	違う駅まで自転車やバイクで行く		5		2.1%
	やむを得ず放置する		18		7.5%
	その他		9		3.8%
	無回答		4		1.7%
合計			239	100%	100%

利用したくないと回答した中で、「やむを得ず放置する」と回答した人を除く割合を、有料化後に国立駅周辺での自転車利用をやめる人の割合とする。

⇨**26.8%**

Ⅳ. 現況のまとめと課題

1. 自転車等駐車需要と供給に関する課題

(1) 駅単位では十分な収容台数があるが、駐車場別の利用状況にはばらつきがある

- 駅別の自転車等集中台数(今回調査日)と収容可能台数を比較すると、3 駅とも、どの時間帯においても収容可能台数が集中台数を上回っている。
- 各駅のピーク時における自転車駐車場の利用率(集中台数÷収容可能台数)は、国立駅 62%、谷保駅 67%、矢川駅 60%となっている。
- しかし、駐車場別では、100%を超える自転車駐車場が 2 か所(国立駅南口民間・谷保駅北第 3)ある一方で、利用率が 20%に満たない自転車駐車場が 1 か所(国立駅中央線高架下)ある。
- このように、利用率の高い施設と低い施設が混在している。

(2) 駅単位では、定期利用枠に余裕がある一方、一部の駐車場では待機者が存在する

- 定期利用可能な自転車駐車場における契約率(契約者数÷定期収容台数)は、国立駅 69%、谷保駅 77%、矢川駅 87%となっており、駅単位では定期利用枠に余裕がある。
- しかし、待機者のいる駐車場もあり、国立駅南第 1 は 690 人、同南第 2 は 221 人の待機者がある。谷保駅には待機者がなく、矢川駅では北第 3 の待機者が 3 人となっている。

(3) 一時利用の利用率は全体に高く、100%を超える施設がある

- 一時利用可能な自転車駐車場における最大利用率(ピーク時駐車台数÷一時利用収容台数)は、国立駅 95%、谷保駅 101%、矢川駅 113%となっており、全体に利用率が高い。
- 一時利用可能な 12 の自転車駐車場のうち、最大利用率が 100%を超える施設が 6 ある。

(4) 自転車等発生地エリア別の需要に見合った駐車場の配置となっていない

- 自転車等利用者にとっては、なるべく迂回せずに駅までの動線上にある自転車駐車場を利用することにより、駅までの所要時間を短くできる。
- しかし、自転車駐車場が適切に配置されていないと、満車となってしまった場合等に、利用者が違うエリアの自転車駐車場を利用せざるを得ないことがある。
- 自転車等利用の発生地と駐車している自転車駐車場の位置を比較すると、自転車等発生エリアと駐車場の配置が十分には見合っていない状況である。

(5) 市営自転車駐車場は民有地が多く、恒久性が十分に担保されていない

- 市営自転車駐車場 14 か所(廃止される無料駐車場は除く)の敷地をみると、市等の所有地は 3 か所、鉄道事業者所有地が 3 か所、民有地が 8 か所となっている。とくに、矢川駅の市営自転車駐車場は全て民有地である。
- 市営自転車駐車場は、公共自転車駐車場の中核をなす存在であり一定の恒久性が求められるが、民有地が多いため恒久性が十分に担保されていない状況である。

(6) 民間事業者の参入が少なく、自転車等駐車需要に対して、ほとんど市が対応している

- 国立市の一般公共用自転車駐車場 18 か所のうち、民間設置駐車場は 2 か所となっている。
- 収容可能台数ベースでは、民間の比率は 8%であり、東京都全体と比較して 3 ポイント低い。さらに、民間の 1 か所の廃止が決定しており、廃止後は民間の比率が 4%となる。
- 鉄道事業者や公益法人等による設置はなく、必要な収容能力の大部分を市が負担している。
- 買い物等を含めた駐車需要に対応するためには、民間駐車場事業者の参入も必要であるが、国立市においては、民間自転車駐車場に対する助成制度は設けられていない。

2. 市営自転車駐車場の管理・運営に関する課題

(1) 料金設定が、自転車駐車場利用率の平準化機能を十分には果たしていない

- 定期利用料金は、「駅から遠い」、「屋根がない」、「3 階にある」等の駐車場については減額されており、これにより利用率の平準化が期待されるが、現状ではその機能は十分に果たされていない。
- 例えば、中央線高架下自転車駐車場は、国立駅までの距離が約 400m以上と遠く減額対象となっているが最大利用率は 16%にとどまっているのに対し、国立駅北口自転車駐車場(国分寺市営)は、駅までの直線距離は約 200mで最大利用率は 68%となっている。
- 市外料金の設定により、国立市民の場合は中央線高架下自転車駐車場の料金は 1,200 円で国立駅北口自転車駐車場の 1 階の料金 2,000 円の 60%であるが、国立市民以外の場合は 1,600 円で 80%となり、利用者を誘導する効果が小さくなっていることも考えられる。国分寺市営自転車駐車場には市外料金設定がないため、例えば立川市民の場合、国立駅北口自転車駐車場の屋上階を利用すれば、中央線高架下自転車駐車場より駅に近く、かつ安価になる。

(2) 市営自転車駐車場は買い物等[*1)]目的の利用者に対応できていない

- 現在、市営自転車駐車場の一時利用料金は、一日単位となっており（自転車では 100 円/日）、通勤・通学目的の長時間利用者に平日朝から多く利用されている（平日 9 時の一時利用スペースの利用率は国立駅 85%、谷保駅 92%、矢川駅 102%）。
- このため、店舗等の開店時には、すでに多くの一時利用スペースが埋まってしまっている。
- また、買い物等目的利用者の特徴である短時間駐車に対応した、「駐車後一定時間無料制」、「時間制課金制度」が導入されている自転車駐車場はない。

(3) 屋根や明るい照明の設置、駐車スペースや通路幅の拡大等のニーズがある

- 自転車駐車場アンケート調査では、求める設備等について、「駐車スペースの拡大」、「屋根」、「明るい照明」、「通路幅の拡大」の順で回答が多い。
- 市営自転車駐車場の多くは、屋根が設置されていないため、風雨時の快適性が低い。また、未舗装の施設もあり、快適性が低いとともに、駐車車両の転倒を招く恐れがある。
- 近年普及している電動アシスト車や幼児用の座席等を取り付けた自転車は重量が重く、狭い通路での押し歩きや、自転車を押しての上下階への移動等が困難になっている。
- 幼児用座席を取り付けた自転車の場合は車幅が広がり、ラックへの収納が困難となっている。

(4) 民間活力の導入がされていない

- 市営自転車駐車場の管理については、市が行っており、指定管理者制度等の、民間活力の導入がされていない。

(5) 自転車駐車場の位置等の周知が不足している

- 谷保駅北第 2 自転車駐車場は、駅に近く、シェルターが設置されているにもかかわらず、周辺の駐車場と比較して利用率が低い。
- 近隣の建物等に挟まれた位置にあり、施設の出入口が目立たない施設であるが、広報や現地での案内が不足しており、施設の存在が自転車等利用者に十分周知されていない可能性がある。

*1) 本計画では自転車利用の主な目的として、通勤、通学、買い物、私用を想定しており、買い物と私用を総称して「買い物等」と表現している。

3. 放置自転車等対策に関する課題

(1) 放置自転車整理区域外の放置がある

- 市は駅から一定の範囲の道路上に放置自転車整理区域を指定しているが、その区域の外側に放置自転車が確認されている。
- 駅に近い公園等、駐車されやすい環境にもかかわらず、放置自転車整理区域に指定されていない公共空間があり、自転車等を並べて放置しやすい状況になっている。

(2) 原動機付自転車が移送の対象となっていない

- 国立市では、市営自転車駐車場において一部原動機付自転車（原付）を受け入れているが、移送の対象には原付を含めていない。
- 原付の放置の態様や影響は自転車に類似しており、他の自治体では、「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」に基づき、条例により原付も自転車同様に撤去の対象としている例が多い。

(3) 休日は自転車駐車場利用率が低い一方、放置が多い

- 国立駅の休日ピーク時（15 時）の自転車駐車場利用率は 40%であり、平日（ピーク時 62%）とくらべて低い。一方この時間帯における放置台数は 335 台と、平日も含めて最も多くなっている。
- 放置防止指導員の配置は、放置の未然防止に一定の効果が現れているが、平日の朝から日中を重点に実施されている。
- 放置自転車の休日の移送は国立駅でのみ実施しており、谷保駅、矢川駅で休日の放置が多い状況となっている。
- また、夜間の放置自転車が多く、歩行環境の悪化が課題となっている。

(4) 施設利用者用の自転車等駐車スペースが不足している

- 一部の店舗等では、利用者用の自転車駐車場が未設置、あるいは十分に設置されていない。
- そういった店舗等の付近の道路では、店舗等の利用者のものと見られる自転車等がまとまって放置されている状況がみられる。

V.　将来自転車等駐車需要予測

1.　需要予測フロー

国立市内３駅周辺の将来自転車駐車需要台数の推計は、実態調査（2014 年(平成 26)年 9 月 10 日及び同月 15 日実施）と過去のデータに基づき下図のような手順で行った。

以下には、例として国立駅の数値を示している。

①　現況ピーク時集中台数　　平日 12 時駐車台数（ピーク時）　**7,509** 台

②　季節変動等の補正
季節変動等補正係数　α＝1.126（H26 年度最大値・特異日除く）

③　潜在需要を含む総利用台数
総利用台数補正係数　β＝1.224

④　無料制廃止による低減台数
無料制廃止による低減台数　717 台（主に南側エリア）

⑤　人口増減率
目標年度（平成 36 年度）までの人口増減率　γ＝1.0

⑥　将来自転車駐車需要台数
＜将来自転車駐車需要台数の推計値＞
＝（ピーク時集中台数×季節変動補正係数×総利用台数補正係数－無料制廃止による低減台数）
×人口増減率＝（7,509 台×1.126×1.224－717 台）×1.0＝**9,632 台**

将来自転車駐車場別需要台数

将来の自転車駐車場の利用動線を考慮し、現在の発生地分布等から設定した各自転車駐車場の分担圏及び分担率[*1)]から需要台数を算出した。

分担圏別分担率・将来駐車需要台数	分担圏			計
	国分寺市営	南第2・東	南第1・高架下	
分担率	26.7%	25.6%	47.7%	100.0%
将来駐車需要台数	2,570台	2,469台	4,593台	9,632台

*1）分担圏及び分担率については、P.18 参照。

2. 将来自転車駐車需要台数

- 今回調査時のピーク時集中台数に季節変動等補正係数（α）をかけ、年間の最大値を算出する。
- 上記の値に、潜在需要を含む総利用台数補正係数（β）をかけ、自転車等総利用台数を算出する。
- 上記の値から、無料自転車駐車場廃止に伴う利用台数の低減台数を控除し、無料自転車駐車場廃止後の駐車需要台数を算出する。（国立駅のみ）
- 上記の値に、概ね 10 年後までの人口増減率（γ=1.0）をかけて、将来自転車等駐車需要台数を算出する。

「国立駅の将来自転車等駐車需要台数の推計値」
＝（ピーク時集中台数×季節変動等補正係数×総利用台数補正係数－無料制廃止低減台数）×人口増減率＝（7,509 台×1.126×1.224－717 台）×1.0＝9,632 台

表 V-1　将来自転車駐車需要台数算出結果

	記号	国立駅	谷保駅	矢川駅
ピーク時集中台数（自転車のみ）		7,509	911	685
季節変動係数	α	1.126	1.175	1.171
総利用台数係数	β	1.224	1.190	1.300
無料制廃止低減台数		-717	0	0
人口増減率	γ	100%	100%	100%
将来需要台数		9,632	1,274	1,043

VI. 自転車等駐車対策に関する方針

1. 駐車需要に対応した自転車駐車場の整備

(1) 鉄道利用者用の駐車場の整備

市、道路管理者及び鉄道事業者が協力して対応することを基本とする。

主要な自転車駐車場については、可能な限り市有地等の恒久性の高い場所での設置を図る。

民間自転車駐車場事業者の育成・支援も重要であり、助成金制度の導入等を検討する。

方向別に需給バランスを考慮し、整備目標台数を設定して、必要台数を整備する。

国立市都市計画マスタープラン等に示された土地利用の考え方に配慮した整備を行う。

(2) 非鉄道利用者用の駐車場の整備

鉄道を利用せず、直接勤務先や学校、商業施設等に行く自転車等の駐車需要に対しては、目的施設の設置者が自転車駐車場を整備することを基本とする。

市は、目的施設設置者にこれらの駐車場の確保を求め、必要に応じて支援を行うとともに、非鉄道利用者用の駐車場を運営する民間自転車駐車場事業者に対しても同様に支援を行う。

現行の附置義務制度の適用範囲や規模等について、必要に応じて見直しを図る。

2. 市営自転車駐車場の管理運営

(1) 利用者のニーズに合わせた設備・サービス

自転車等利用者アンケート調査での要望事項を参考に、屋根や安全安心カメラ（防犯カメラ）の設置、明るさの向上、余裕ある駐車スペースや通路幅の確保、電動アシスト車や幼児用座席取付け車への対応等、利用者サービス機能を充実させる。

分かりやすい自転車駐車場のサインを整備するとともに、ハンディキャップをもった方々に優先スペースを確保する等の配慮を充実させる。

(2) 利用料金等の見直し

定期・一時利用のバランスを考慮した運営を行い、駐車スペースを効率的に利用する。

利用料金を柔軟に設定して、各自転車駐車場の利用率を平準化することを検討する。その際、民間自転車駐車場との共存にも配慮する。

駅や中心商業地に近く機械式駐輪機を導入している自転車駐車場等については、時間制課金を導入し、併せて短時間無料等買い物等目的の利用者に使いやすい制度の導入を検討する。

休日の割引や無料開放を検討し、休日の利用率向上、放置自転車等の駐車場への誘導に努める。

(3) 指定管理者制度導入の検討

管理運営に民間事業者の弾力的な手法を取り入れ、市民サービスの向上と行政負担の軽減、民間事業者の事業機会拡大を図るため、指定管理者制度の導入を検討する。

3. 放置自転車等の対策

(1) 自転車安全利用促進条例、放置自転車整理区域の見直し

放置の状況や自転車等駐車場の配置に応じて適切な放置自転車整理区域の指定、見直しを図る。

駅に近い公園等を放置自転車整理区域に編入することを検討する。

原動機付自転車を対象とするよう条例の改定を検討する。

(2) 移送、保管活動の強化・見直し

谷保駅、矢川駅においても休日の移送実施を検討する。また、夜間移送の実施等、夜間の放置自転車対策を検討する。

移送活動の強化により保管台数の増加が見込まれる場合、自転車保管場所の確保を検討する。困難な場合は保管期間や移送手数料の見直し等を検討する。

道路に隣接した民地に、自転車等が放置された場合の対応について関係者と協議を行う。

(3) 放置防止に関する指導・啓発・広報

自転車駐車場の案内や放置自転車整理区域の説明等、放置防止に関するわかりやすいサインを適切に配置するとともに、放置防止指導員による声かけを徹底する。

放置防止指導員の配置時間の拡大、休日の配置を検討する。

駅前放置自転車クリーンキャンペーンや、市広報での啓発を継続するとともに、ホームページ等による広報啓発活動を推進する。

VII.　自転車駐車場整備・配置計画

1.　国立駅

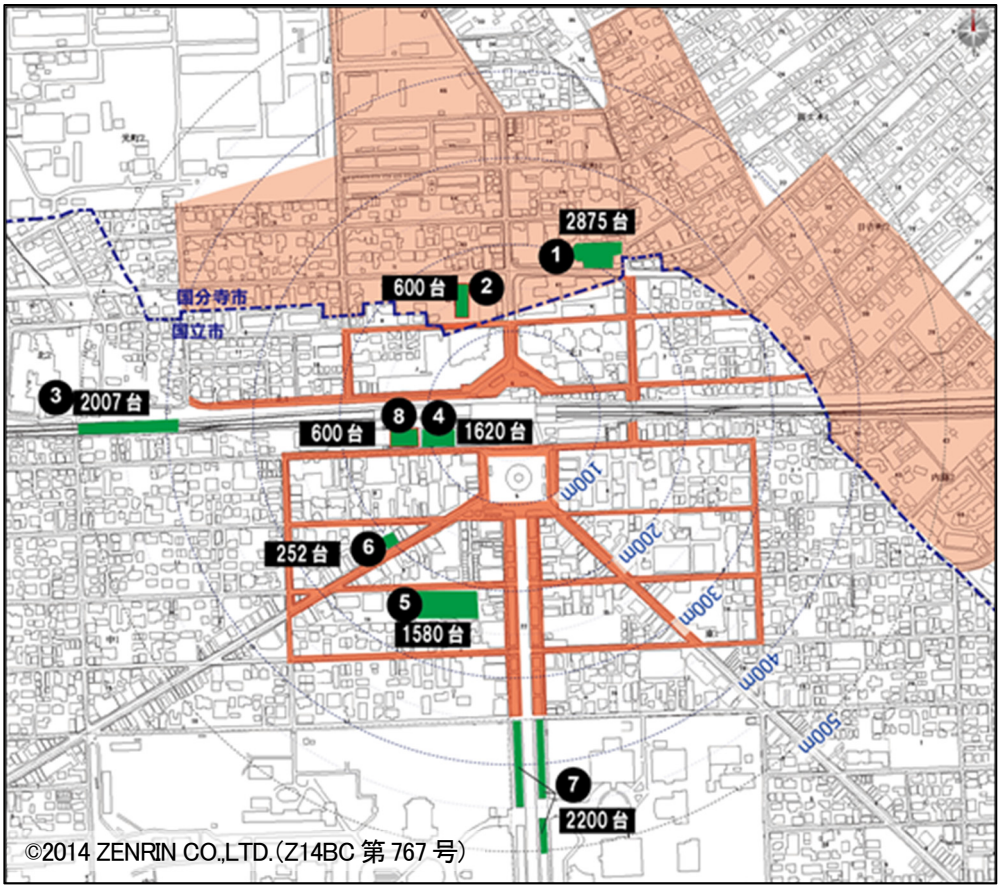
(1)　現在の配置状況

現在の各自転車駐車場の配置状況は、下記のとおりである。

表Ⅶ-1　国立駅周辺の現在の自転車駐車場配置状況

現在（附置義務駐車場は除く）

地域	番号	駐車場名	収容台数			
			定期	一時	無料	合計
北口	①	国立駅北口自転車駐車場（国分寺市営）	2,208	667		2,875
	②	民間駐輪場	600			600
	③	中央線高架下自転車駐車場	2,007			2,007
	北口　計		4,815	667	0	5,482
南口	④	国立駅南第1自転車駐車場	1,180	440		1,620
	⑤	国立駅南第2自転車駐車場	1,040	540		1,580
	⑥	国立駅南第3自転車駐車場		252		252
	⑦	大学通り無料自転車駐車場			2,200	2,200
	⑧	国立駅南口 民間駐輪場		600		600
	南口　計		2,220	1,832	2,200	6,252
	駅全体		7,035	2,499	2,200	11,734



図Ⅶ-1　国立駅周辺の現在の自転車駐車場配置状況

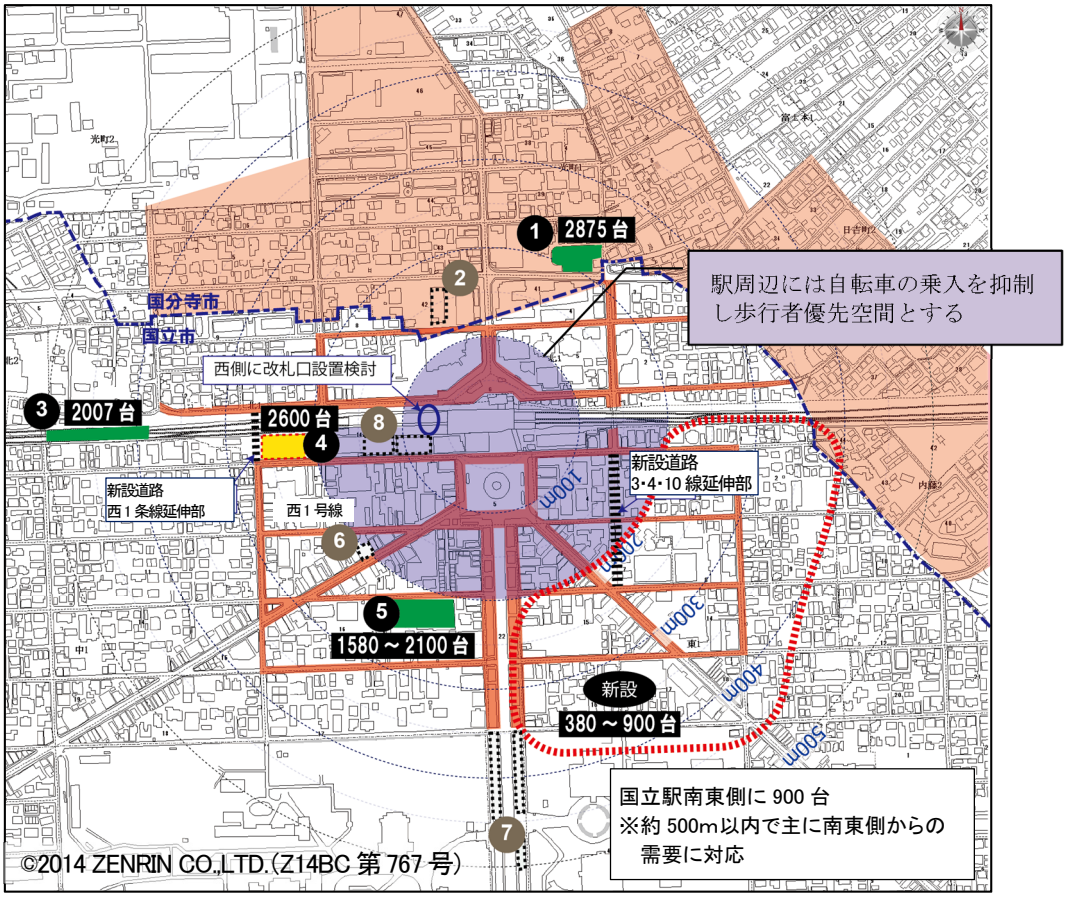
(2) 将来の配置計画

各自転車駐車場の配置計画は次のとおりとする。分担圏毎に将来駐車需要台数を満たす収容台数を確保する。

国立駅北口自転車駐車場（国分寺市営）は、収容台数が将来駐車需要台数を上回っており、余剰分についてはバイク駐車場への転用等も考えられるが、国分寺市と協議が必要となる。

表Ⅶ-2　国立駅周辺の自転車駐車場配置計画

将来計画(附置義務駐車場は除く)							
	番号	駐車場名	分担圏名称	将来駐車需要台数(分担圏別)	収容台数	差（需給バランス）	備考
北口	①	国立駅北口自転車駐車場(国分寺市営)	国分寺市営	2,570	2,875	305	継続 ※余剰分は他の用途への変更などを検討
	②	民間駐輪場					恒久性担保できないため計画から除外
	③	中央線高架下自転車駐車場	南第1・高架下	4,593	2,007	14	継続
南口	④	国立駅南第1自転車駐車場			2,600		整備（収容台数は概数）
	⑤	国立駅南第2自転車駐車場	南第2・東	2,469	1,580 (2,100)	11 (11)	継続 ※「(仮称)国立駅東」の整備状況に応じて拡充を検討（最大2,100台）
	新設	(仮称)国立駅東自転車駐車場			900 (380)		新設（収容台数は概数） ※900台が最適だが用地確保等が困難な場合、「南第２」拡充を検討し整備台数を調整
	⑥	国立駅南第3自転車駐車場					恒久性担保できないため計画から除外
	⑦	大学通り無料自転車駐車場					廃止
	⑧	国立駅南口 民間駐輪場					廃止
		駅全体		9,632	9,962	330	



図Ⅶ-2　国立駅周辺の自転車駐車場配置計画

(3) 配置の基本的な考え方

① 駅前広場周辺に自転車駐車場を配置しない

駅前広場周辺をだれもが安全で快適に歩ける空間とするため、駅前広場周辺には自転車駐車場を配置しないことをめざす。その範囲は上位計画をふまえ、南口は駅から概ね半径 200m程度の範囲、北口は駅から概ね半径 100m程度の範囲とする。

② 駅南東側での自転車駐車場の整備を進める

駅前広場周辺を歩行者中心の空間とするために、駅南東側から駅南西側の自転車駐車場に向かう利用者が駅前広場周辺を自転車で通過しないことが必須条件となるため、駅南東側での自転車駐車場の整備について、未利用地の活用及び民間自転車駐車場整備支援等を積極的に進める。

③ 恒久性の高い駐車場により必要台数を確保する

本計画は自治体が関わる公共自転車駐車場の整備計画であり、必要な収容台数は恒久性の高い駐車場で確保することとする。このため恒久性の低い又は担保できない民間駐車場等は配置計画から除外し、不足台数は新設駐車場や既存駐車場の拡充整備により補てんすることを基本とする。

ただし、自転車駐車場提供サービスの一部を民間に担ってもらうことは重要な課題であり、継続性の高い民間事業の育成・支援を並行して推進することに努める。

(4) 個々の自転車駐車場の配置の考え方

① 拡充整備自転車駐車場

国立駅南第 1 自転車駐車場（表Ⅶ-2 中④）

現在地より約 150m西側の次のような利点をもった場所に移設して、拡充整備を図る。

- 国立駅から 200mの範囲外で、駅前広場周辺を安全快適に歩ける歩行者空間にできる。
- 拡充整備に必要なまとまった敷地を確保することができ、恒久的な整備が可能である。
- 西 1 号線と西 1 条線延伸部が交差し、東西・南北の自転車利用動線上の利便性が高い。

② 新設公営自転車駐車場

(仮称)国立駅東自転車駐車場（表Ⅶ-2 中「新設」）

駅南東側からの需要に対応するために新設する。都市計画道路 3・4・10 号線延伸部の沿道付近を中心に、未利用地の活用及び民間自転車駐車場整備支援等を積極的に進める。

③ 継続公営自転車駐車場

国立駅北口自転車駐車場（国分寺市営）（表Ⅶ-2 中①）

国分寺市営であるが、国立市及び国分寺市の両市議会の議決を経て区域外の公の施設として設置されており、国立市は 25%の負担金を支出している。

自転車駐車場は、民間の施設を貸借しており，自動車駐車場へ転用可能な施設である。現在の収容台数と将来駐車需要台数に差が生じている。

他市の施設であり、民間から借用している施設であることから、流動的な面がある。新たな自転車駐車場整備等、計画の見直しを図る場合は、本調査の推計に基づく将来需要台数に応じた適正規模の整備が必要となる。

当面は、余剰部分については、バイク駐車場への転用等を検討する。ただし、今後、国分寺市との協議が必要となる。

中央線高架下自転車駐車場（表Ⅶ-2 中③）

西側からの需要に対応する好条件の立地にあり、将来も継続して公共駐車場として使用する。

国立駅南第 2 駐車場（表Ⅶ-2 中⑤）

南側からの需要に対応する好条件の立地にあり、将来も継続して公共駐車場として使用する。必要に応じて、拡充整備の対象とすることも考えられる。

④ 計画から除外する自転車駐車場

国立駅南第 3 駐車場（表Ⅶ-2 中⑥）

民間からの借地であり契約の継続ができない可能性があるため、将来の配置計画の対象から除外する。

大学通り無料駐車場（表Ⅶ-2 中⑦）

緑地敷を使った暫定駐車場であり恒久的施設ではないこと、受益者負担の原則から逸脱した施設で他の利用者との間に不公平があること、無料であるため必要以上の駐車需要を生んでしまうこと等から段階的に縮小することとし、将来の配置計画の対象から除外する。

国立駅北口民間駐輪場（表Ⅶ-2 中②）

任意の民間事業であり事業の恒久性が担保できないため、将来の配置計画の対象から除外する。

国立駅南口民間駐輪場（表Ⅶ-2 中⑧）

任意の民間事業であり、既に廃止が決定しているため、将来の配置計画の対象から除外する。

(5) 分担圏の設定と将来駐車需要台数

① 分担圏の設定

各自転車駐車場の分担圏を設定し、将来駐車需要を把握する。

分担圏は、下記のとおり、自転車利用の外縁線と 3 種の境界線によって、当該自転車駐車場利用者の概ね 90%程度の発生地を含む範囲として設定する。

自転車利用の外縁線

・ 自転車駐車場定期契約者データ及びアンケート調査から自転車利用の発生地分布を把握し、自転車利用の外縁線を設定する。ここでは、国立駅自転車等利用者発生地分布から、概ね 2.5km の範囲とした。

徒歩圏との境界線

・ 徒歩圏との境界線は、駅改札口まで徒歩で行く場合の所要時間と自転車で行く場合（自転車駐車場までの自転車所要時間＋自転車駐車場から改札口までの所要時間）の所要時間が等しい位置に生じる。

他の分担圏との境界線

・ 他の分担圏との境界線は、対象となる二つの自転車駐車場について、駅改札口までの所要時間（自転車駐車場までの自転車所要時間＋自転車駐車場から改札口までの所要時間）が等しい位置に生じる。

駅間・路線間境界線

・ 駅間・路線間境界線は、対象となる二つの鉄道駅（同一又は異なる路線上の駅）について、目的駅（ここでは通勤通学の代表的な目的駅として新宿駅を選定した。）までの所要時間が等しい位置に生じる。
※アンケート調査結果で、国立駅自転車等利用者のうち、80%が上り（新宿方面）を利用している。
・ なお、この境界線は、二つの駅の中間から所要時間の長い駅側に移動する。場合によっては両駅の間でなく、所要時間の長い駅を超えた側に生じることもある。このような場合には、駅間境界線でなく自転車利用の外縁線が分担圏の区画線となることがある。

上記の考え方で各自転車駐車場の分担圏を設定した。設定した分担圏からの発生台数の割合を分担率とし、分担圏別の将来自転車駐車場別需要台数を算出した。

② 国立駅南第１自転車駐車場と中央線高架下自転車駐車場の分担圏

どちらも国立駅西側の中央線沿線に立地し動線が重なることから同一の分担圏とした。

国立駅南第１自転車駐車場と中央線高架下自転車駐車場の分担圏の分担率は 47.7%、将来需要台数は 4,593 台となる。（計算上は 9,632×0.47685）

③ 国立駅南第２自転車駐車場と(仮称)国立駅東自転車駐車場の分担圏

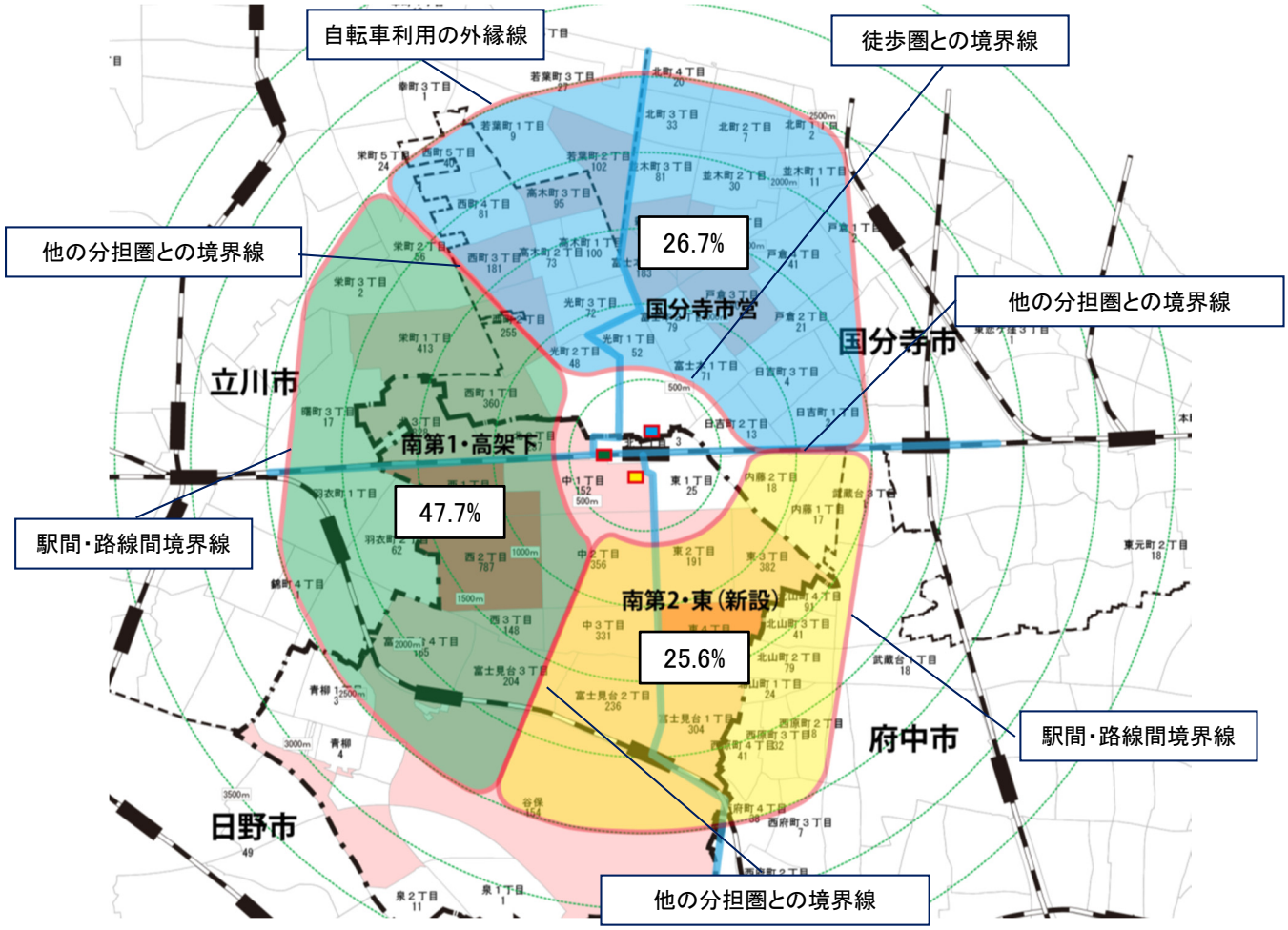
(仮称)国立駅東自転車駐車場の位置は未定であるため、国立駅南第２自転車駐車場と(仮称)国立駅東自転車駐車場は同一の分担圏とした。

国立駅南第２自転車駐車場と(仮称)国立駅東自転車駐車場の分担圏の分担率は 25.6%、将来需要台数は 2,469 台となる。（計算上は 9,632×0.25633）

国立駅周辺の自転車駐車場分担圏

分担圏別分担率・将来駐車需要台数	分担圏			計
	国分寺市営	南第２・東	南第１・高架下	
分担率	26.7%	25.6%	47.7%	100.0%
将来駐車需要台数	2,570	2,469	4,593	9,632

※図表中「東」とある新設の(仮称)国立駅東自転車駐車場の位置については未定



(6) 整備すべき台数

① 国立駅南第１自転車駐車場の必要台数

南第1・高架下分担圏 将来駐車需要台数 4,593 台	－	高架下分担圏 収容台数 2,007 台	＝	「南第1」整備必要台数 2,586 台 ＝約 2,600 台

② (仮称)国立駅東自転車駐車場の必要台数

南第2・東分担圏 将来駐車需要台数 2,469 台	－	南第２分担圏 収容台数 1,580 台	＝	「東」整備必要台数 889 台 ＝約 900 台

なお、(仮称)国立駅東自転車駐車場については、駅から 500m圏内で約 900 台の規模を満足することは難しいことも考えられる。この場合は、900 台を下回る規模でも整備を行い、不足分については、国立駅南第２自転車駐車場の拡充整備で対応することを検討する。

(7) 施設整備計画

国立駅南第１自転車駐車場の整備の概要は次のとおりとする。

・ 整備箇所　国立市中一丁目１番地の 38 ほか
・ 敷地面積　約 1,300 ㎡
・ 構造　　立体３層　自走式
・ 収容台数　約 2,600 台
・ 収容形式　ラック式、一部平置き
・ 整備時期　2016 年度(平成 28 年度)

(仮称)国立駅東自転車駐車場の新規整備と国立駅南第 2 自転車駐車場の拡充整備については、整備必要台数と用地確保の状況等をふまえて、今後検討することとする。

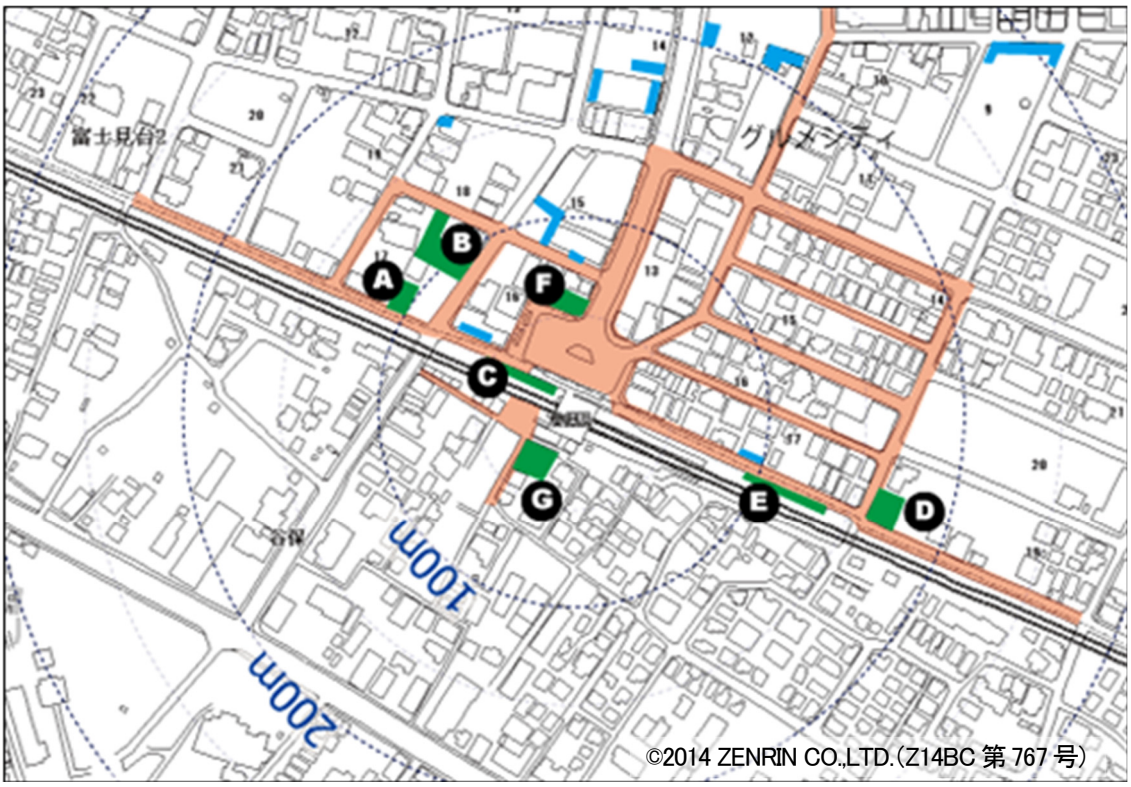
2. 谷保駅周辺

(1) 現在の配置状況と将来の配置計画

各自転車駐車場の配置状況及び計画は、下記の図表のとおりである。

表Ⅶ-3 谷保駅周辺の自転車駐車場配置計画

将来計画（附置義務駐車場は除く）						
地域	番号	駐車場名	将来駐車需要台数	収容台数	差（需給バランス）	備考
北口	A	谷保駅北第１自転車駐車場	1,274	200	-21	継続
	B	谷保駅北第２自転車駐車場		370		継続
	C	谷保駅北第３自転車駐車場		78		継続
	D	谷保駅北第４自転車駐車場		180		継続
	E	谷保駅北第５自転車駐車場		108		継続
	F	谷保駅北第６自転車駐車場		127		継続
南口	G	谷保駅南自転車駐車場		190		継続
		駅全体	1,274	1,253		



図Ⅶ-3 谷保駅周辺の自転車駐車場配置状況

駅全体としての需給バランスがほぼ確保されていること、方向別需要への対応面では課題があるが、本市の中心駅である国立駅に比べて駐車需要の規模が小さく整備の緊急性が求められている状況にはないことから、基本的には現在の自転車駐車場の配置を維持継続していくこととする。

ただし、今後、以下の課題への対応が必要である。

① 運営の効率化を図る

駐車場別の利用率にばらつきがあり、とくに利用率の低い谷保駅北第 2 自転車駐車場の利用

率を高める必要がある。定期利用の契約率が平均 77%に対し、一時利用の利用率は平均 101%と高いことから、一時利用に対応する自転車駐車場を増やすことを検討する。

② 駅南側での整備を検討する

南側からの需要が全体の 36%あるが、南側の自転車駐車場は谷保駅南自転車駐車場のみで収容台数は全体の 15%程度であるため、南側での収容台数確保を検討する必要がある。

③ 恒久性の高い駐車場の確保に努める

本計画は自治体が関わる公共自転車駐車場の整備計画であり、必要な収容台数は恒久性の高い駐車場により確保することを基本とするが、谷保駅周辺は、国立駅周辺に比べて駐車需要の規模が小さく、駅全体の需給バランスがほぼ確保され、恒久性の高い自転車駐車場の必要性はあるが緊急度が特に高いという状況にはない。

このことから、谷保駅周辺においては民間からの借地上の駐車場も配置計画から除外しないこととし、今後の課題として、主要な自転車駐車場の恒久性確保に努めていくこととする。

なお、自転車駐車場提供の一部を民間に担ってもらうことも重要な課題であり、継続性の高い民間事業の育成・支援の推進に努める。

(2) 谷保駅周辺の整備必要台数

谷保駅周辺は、国立駅周辺に比べ駐車需要の規模が小さいため、一つの分担圏として考える。

将来駐車需要台数 1,274 台に対して収容台数が 1,253 台で、不足台数は 21 台となる。ただし、実態調査における駅別需給バランスは 930 台／1,293 台で約 30%の余裕があること、自転車駐車場平均最大利用率が 67%であることから、不足台数は運営方法の効率化などソフト施策により吸収可能であると考えられる。このため、整備必要台数は 0 台とする。

将来駐車需要台数 1,274 台	−	収容台数 1,253 台	＝	不足台数 21 台 整備必要台数 0 台

(3) 施設整備計画

谷保駅南自転車駐車場を拡充整備し、南側からの需要に対応する収容台数を確保する。この際、状況に応じて、北側の自転車駐車場の統廃合を含めて検討する。

既存の自転車駐車場について、利用者の要望の高い屋根（シェルター）の設置、収容効率と出し入れしやすさの向上のためのラックの導入、明るさと防犯性向上のための照明や安全安心カメラ（防犯カメラ）の整備等を必要に応じて検討する。

谷保駅北第 2 自転車駐車場の利用率を高めるため、案内施設、広報活動の充実を図る。

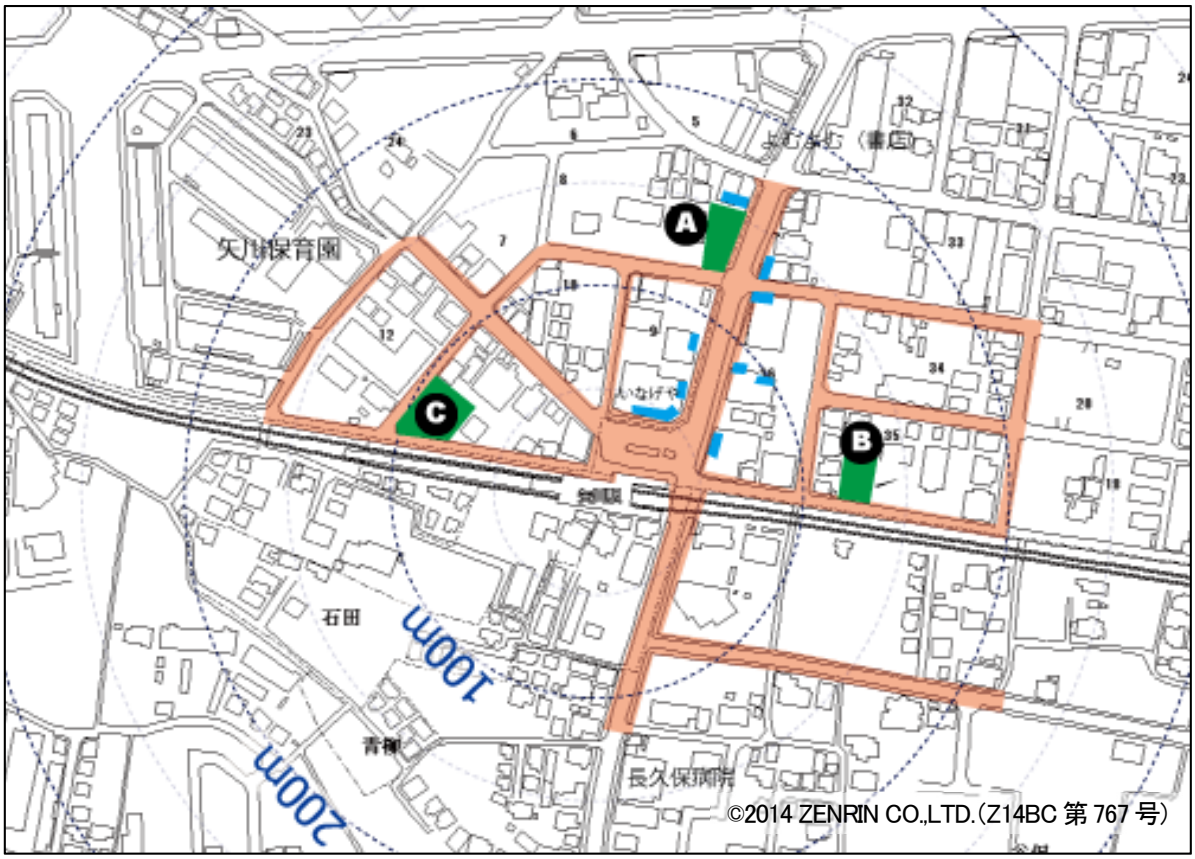
3.　矢川駅周辺

(1)　現在の配置状況と将来の配置計画

各自転車駐車場の配置状況及び計画は、下記の図表のとおりである。

表Ⅶ-4　矢川駅周辺の自転車駐車場配置計画

将来計画（附置義務駐車場は除く）						
地域	番号	駐車場名	将来駐車需要台数(分担圏別)	収容台数	差（需給バランス）	備考
北口	A	矢川駅北第１自転車駐車場	1,043	350	109	継続
	B	矢川駅北第２自転車駐車場		360		継続
	C	矢川駅北第３自転車駐車場		442		継続
駅全体			1,043	1,152		



図Ⅶ-4　矢川駅周辺の自転車駐車場配置状況

駅全体としての需給バランスがほぼ確保されていること、方向別需要への対応面では課題があるが、本市の中心駅である国立駅に比べて駐車需要の規模が小さく整備の緊急性が求められている状況にはないことから、基本的には現在の自転車駐車場の配置を維持継続していくこととする。

ただし、今後、以下の課題への対応が必要である。

①　運営の効率化を図る

駐車場別の利用率にばらつきがあり、利用率の低い矢川駅北第 1 自転車駐車場の利用率を高

めるよう検討する。定期利用の契約率平均 87%に対し、一時利用の利用率は平均 113%と高いことから、一時利用に対応する自転車駐車場を増やすことを検討する。

② 駅南側での整備を検討する

南側からの需要が全体の 73%あるが、南側には自転車駐車場がないため、南側での収容台数確保を検討する必要がある。

③ 恒久性の高い駐車場の確保に努める

本計画は自治体が関わる公共自転車駐車場の整備計画であり、必要な収容台数は恒久性の高い駐車場により確保することを基本とするが、矢川駅周辺は、国立駅周辺に比べて駐車需要の規模が小さく、駅全体の需給バランスがほぼ確保され、恒久性の高い自転車駐車場の整備の必要性はあるが、緊急度が特に高いという状況にはない。

このことから、矢川駅周辺においては、民間からの借地上の駐車場配置計画から除外しないこととし、今後の課題として、主要な駐車場の恒久性確保に努めていくこととする。

なお、自転車駐車場提供の一部を民間に担ってもらうことは重要な課題であり、継続性の高い民間事業の育成・支援の推進に努める。

(2) 矢川駅周辺の整備必要台数

矢川駅周辺は、国立駅周辺に比べ駐車需要の規模が小さいため、一つの分担圏として考える。

将来駐車需要台数 1,043 台に対して収容台数が 1,152 台あり、整備必要台数は 0 台となる。

将来駐車需要台数 1,043 台	−	収容台数 1,152 台	＝	不足台数 −109 台 整備必要台数 0 台

(3) 施設整備計画

南側に用地が確保出来た場合に、北側の自転車駐車場の統廃合を含めて整備を検討する。（理想的なバランスとしては、発生比率から北口側約 290 台、南口側約 760 台である。）

既存の自転車駐車場について、利用者の要望の高い屋根（シェルター）の設置、収容効率と出し入れしやすさの向上のためのラックの導入、明るさと防犯性向上のための照明や安全安心カメラ（防犯カメラ）の整備等を必要に応じて検討する。

VIII. 自転車ネットワーク計画の検討

1. 自転車ネットワークの検討

自転車ネットワークを計画するためには、2012 年(平成 24 年)11 月に国土交通省道路局・警察庁交通局が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」とする。）に示された下記の手順を参考に検討することが必要である。

本計画では、自転車駐車場へのアクセスを中心に自転車利用環境整備についての基礎的な検討を行うため、自転車駐車場利用者アンケート調査結果による現在の利用動線、道路整備状況、交通事故の発生状況等を整理する。

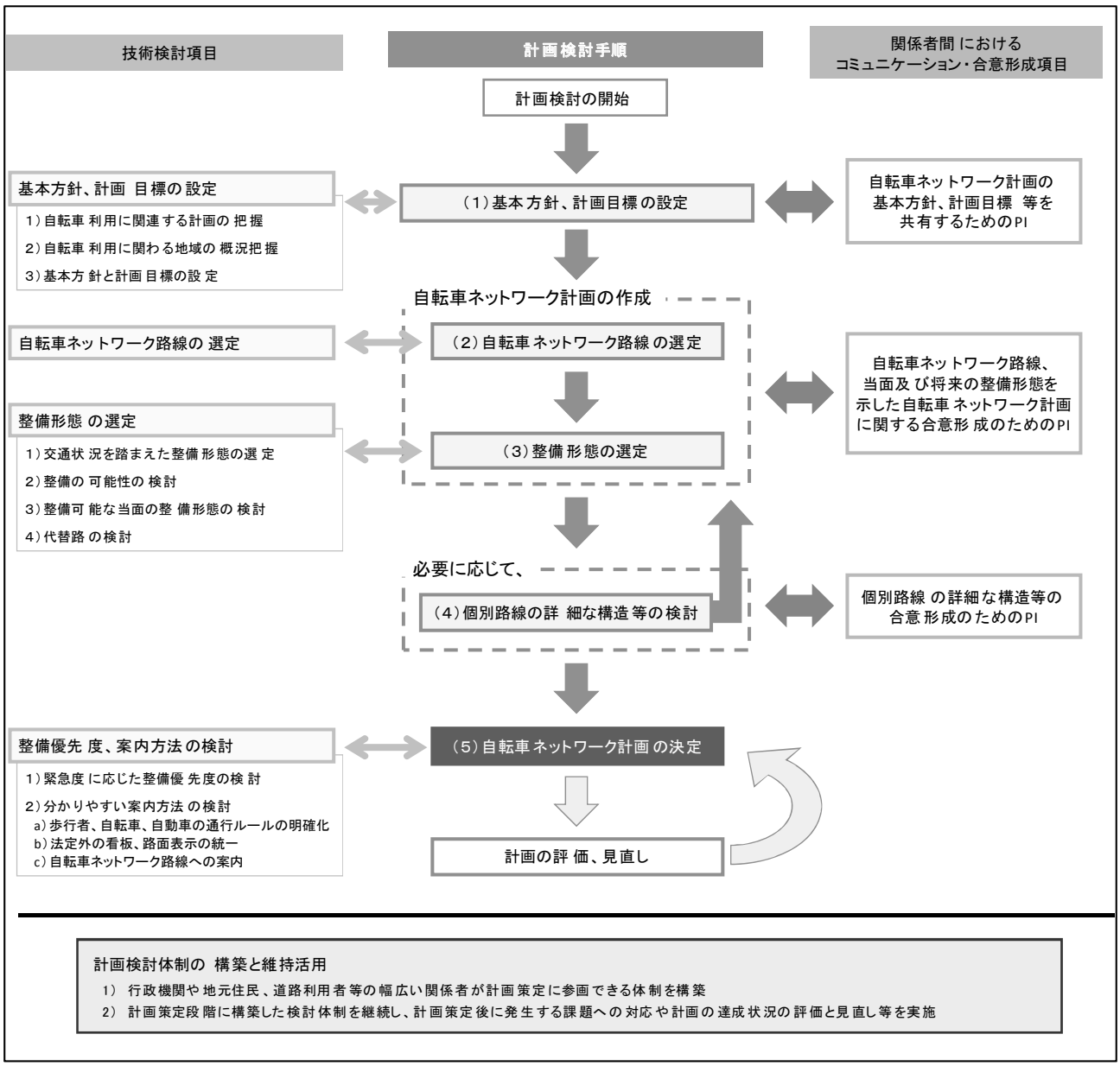


図 Ⅷ-1 自転車ネットワーク計画の作成手順「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
（2012 年(平成 24 年)11 月 国土交通省道路局、警察庁交通局）

(1) 駅周辺自転車駐車場利用者の利用動線（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から、自転車利用者の主な利用経路をまとめた。
国立市内では、大学通り、富士見通り等の幹線道路の利用が多い。

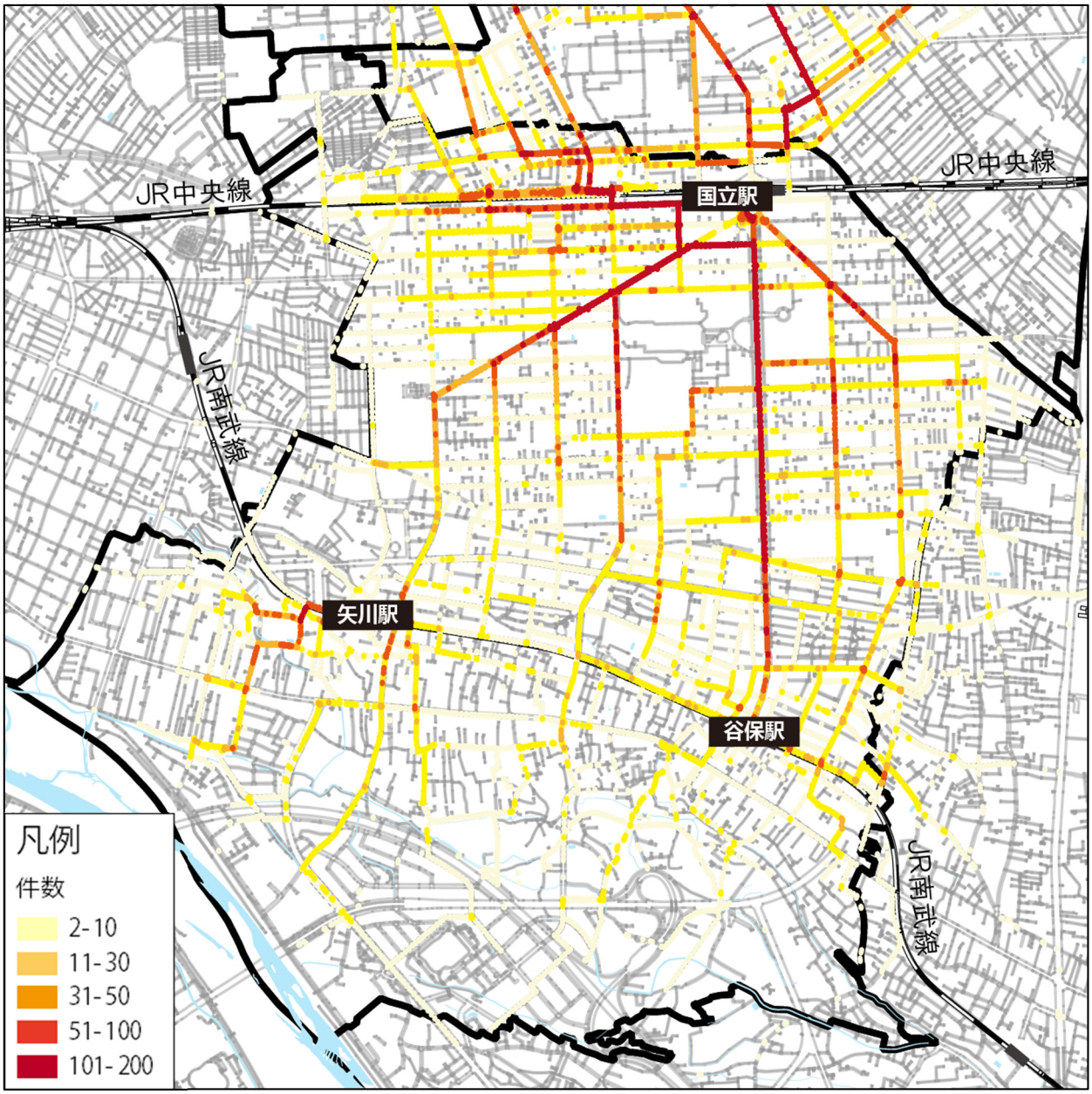


図 Ⅷ-2　3 駅周辺の自転車駐車場利用者の主な利用ルート

(2) 市内の道路整備状況

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る。南武線北側は、直線的で格子状の道路整備がなされており、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。

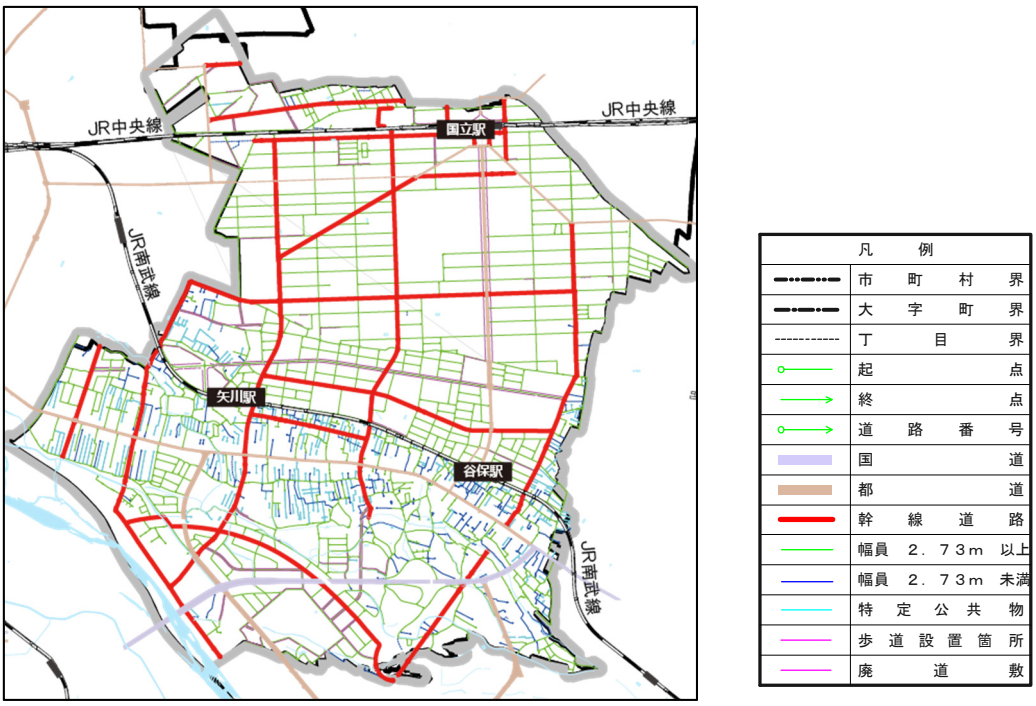


図 Ⅷ-3　市内の道路状況（国立市道路線網図(2014.3)）

(3) 自転車関連交通事故の発生状況

国立市における自転車関連交通事故の発生箇所は、鉄道駅周辺に限らず市内全体に分布している。今後、具体的なネットワーク計画の検討においては、より詳細な資料の分析が必要である。

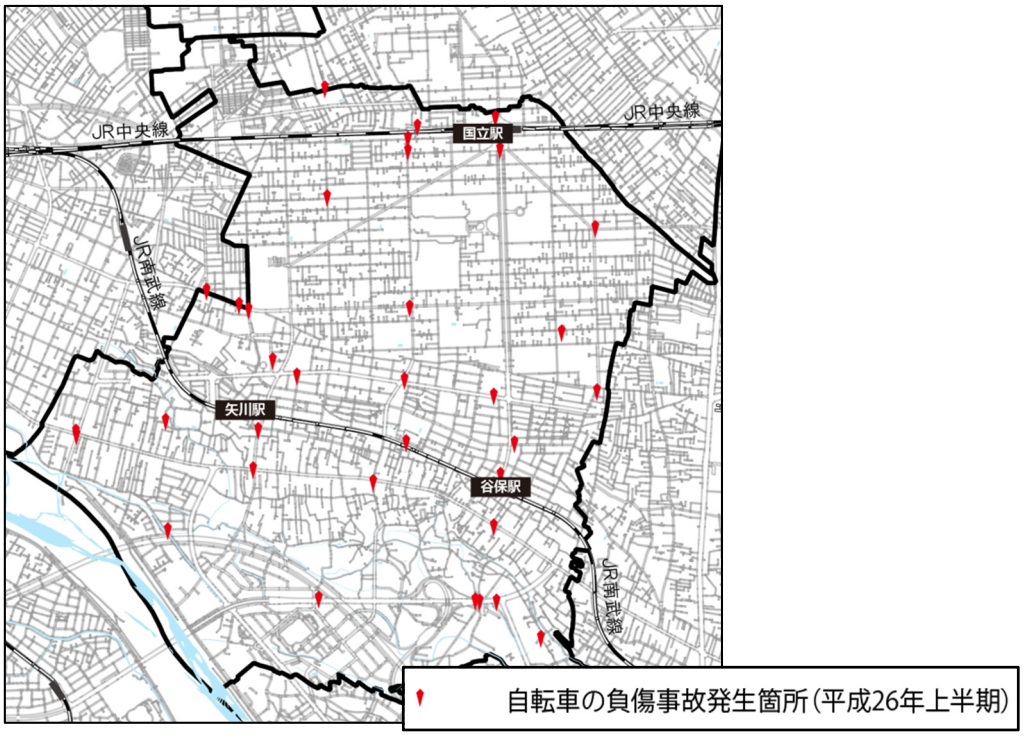


図 Ⅷ-4　市内の自転車関連交通事故発生箇所（警視庁ホームページより作成）

2.　自転車通行空間の整備形態

(1)　整備形態の基本パターン

自転車通行空間の整備形態については、ガイドラインに示された下記の基本的なパターンを基に、国立市の自転車利用状況と道路状況に見合った計画を検討することが必要である。

＜基本的な整備形態（イメージ）＞

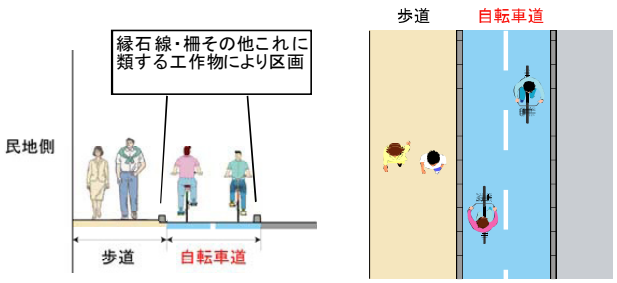
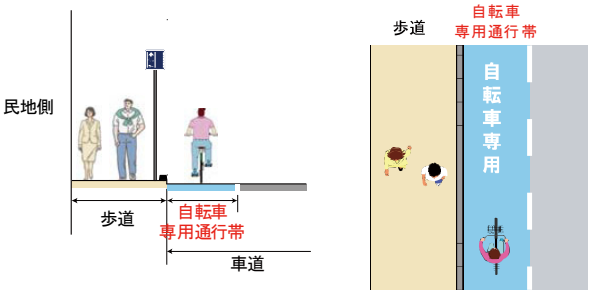
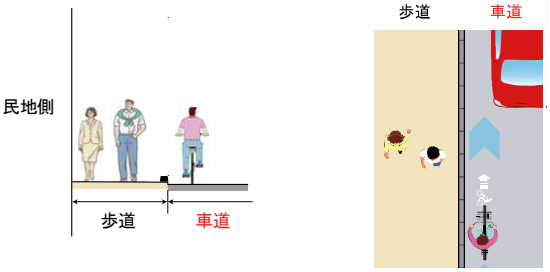
基本的な整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	

図 Ⅷ-5　基本的な整備形態（イメージ）
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
（2012 年（平成 24 年）11 月　国土交通省道路局、警察庁交通局）

(2)　自転車駐車場までの通行空間

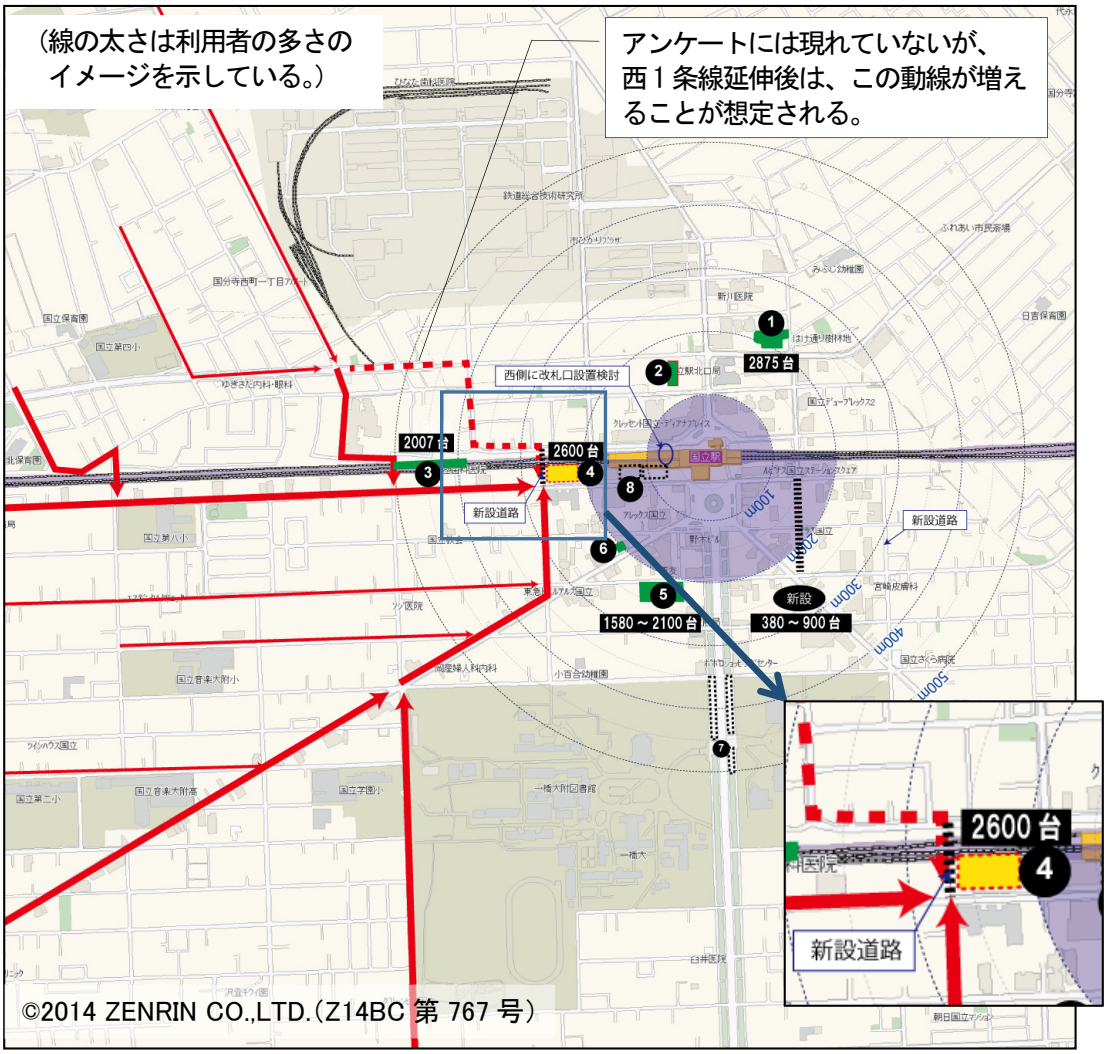
ここでは、国立駅南第 1 自転車駐車場についての条件整理を行う。

現在の道路状況では、自転車道や自転車レーンのような自転車専用の空間を設けることが難しいため、「ガイドライン」における「車道混在」による整備を中心に行う。

整備形態としては、ピクトグラム（法定外表示）を設置し、自転車に通行位置と通行方向を示す（左側通行の遵守、逆走の防止）とともに、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起する。

次図は、既存の国立駅南第 1 自転車駐車場利用者のアンケート結果から、新設の国立駅南第 1 自転車駐車場への主な通行ルートを想定したものである。これらの道路を中心に道路管理者、交通管理者と検討・協議を行い、自転車通行環境の整備を進め、併せて自転車利用ルールの教育・啓発等のソフト施策を行っていく。

＜国立駅南第１自転車駐車場への主な想定通行ルート＞



西１条線延伸部は北向き一方通行であるが、自転車を除く規制であり、路面表示等による自転車通行空間確保は可能である。

＜自転車を除く一方通行道路におけるピクトグラム設置の事例＞

（品川区西大井）

（江戸川区西葛西）

（大田区池上）

国立市自転車駐車場整備計画
（国立駅・谷保駅・矢川駅）
概要版

2015 年(平成 27 年)3 月

国立市都市整備部交通課