

## 自転車対策審議会本番

日時：2026/01/15 15:05～16:18

場所：国立市役所地下1階 食事・休憩スペース

○事務局・蔭山 それでは定刻を過ぎました。本日は大変お忙しい中、令和7年度第2回自転車対策審議会にお集まりいただきましてありがとうございます。本審議会におきましては、7名の委員と2名の代理出席をいただいております。本日はどうぞよろしくお願いいいたします。本審議会の会長につきましては、前回の審議会に引き続き、学識経験者の埼玉大学准教授でおられる小島先生をお願いしております。本日、オンラインによりご参加いただいております。本日の審議会における議題は前回に引き続き、国立市自転車安全利用促進計画に関するものとなります。まず、審議会の最初にまちづくり政策監から国立市自転車安全利用促進計画の諮問を行えればと存じます。本日、小島会長がオンライン出席のため、政策監より諮問書の読み上げを行い、事務局より追って小島会長に諮問書の送付をさせていただきます。それでは、諮問書の読み上げお願いいいたします。

○政策監・橋本 皆様こんにちは。まちづくり政策監の橋本と申します。今日は、市長が他の公務があります関係から、私の方から皆様方に諮問のお願いをさせていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします。それでは、諮問内容を読み上げさせていただきます。国立市自転車対策審議会会長・小島文殿、諮問書、国立市自転車安全利用促進条例第16条第2項の規定に基づき、下記の事項について審議会のご意見をいただきたく、諮問をいたします。一番、諮問事項、第二次国立自転車安全利用促進計画について、諮問理由、国立市では自転車活用推進法第11条第1項の規定に基づき、令和元年11月に国立市自転車安全利用促進計画を策定し、自転車活用等に関する施策を定め、実施しております。本計画について、令和7年度をもって計画期間が終了することから、次期計画の策定を行うものとします。そのため国立市における自転車安全利用の推進及び自転車駐車場整備に関する施策を実施する上での大綱となる、第二次国立市自転車安全利用促進計画の策定について、議会のご意見をお伺いいいたしたく、諮問をいたします。どうぞよろしくお願いいいたします。

○事務局・蔭山 ありがとうございます。諮問書に基づき、本日の審議会含め、委員の皆様からは、自転車安全利用促進計画に対する様々なご意見を頂戴できればと思います。なお、政策監は、他の公務の都合によりここで退席とさせていただきます。

○政策監・橋本 すいません。よろしくお願いいいたします。

○事務局・蔭山 ありがとうございます。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。内容に入る前に資料の確認をさせていただきます。お手元の資料のご確認をお願いいたします。まず、毎回お配りしている形にはなるのですが自転車安全利用促進計画の青い冊子になります。過去にもお配りしておりますので、特に必要なければ会議終了後、机に置いたままで結構でございます。次に資料になりますが、まず 1 枚目が次第になっておりまして、2 枚目に国立市自転車対策審議会委員名簿がございます。3 枚目に国立市自転車安全利用促進計画骨子案があるかと思えます。そのあとに資料が 1 から 6 までございますので、一通りめくっていただいで不足がないかご確認いただけますでしょうか。資料の不足等ございませんでしょうか。そうしましたら、まず計画の目次である骨子案をご確認いただければと思います。こちら、計画の目次に当たるものでございますが、1 章から 6 章までの内容に連動して、1 から 6 の資料で詳細な内容について、説明をさせていただくような流れとなっております。

それでは資料説明に入りますが、資料 1 から 3 の説明後、資料 4 から 6 の説明後に、それぞれ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。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いただけますと幸いです。それでは、骨子案について、まずお話をさせていただきます。

○事務局・蔭山 こちらは計画の目次にあたる内容となりまして、全 7 章に内容が分かれます。構成としましては、まず 1 章の計画策定の背景から始まり、2 章で社会情勢等を踏まえた課題等を示します。3 章では前回の審議会で評価を行いましたこれまでの取り組み内容とし、4 章はナビマーク等自転車走行環境に関すること、5 章では第二期計画より新たに加える自転車駐車場整備の内容となります。これから、資料 1 から 6 の内容に入りますが、あわせて骨子もご覧になりながらお聞きいただければと思います。そうしましたら、資料 1 をご覧いただけますでしょうか。早速内容に入って参ります。資料 1 は第 1 章の計画の位置付けの内容となります。本章は、自転車安全利用促進計画策定・改定の必要性や、その背景、目的、目標等を示す、計画そのものの説明を行う内容となり、本計画の軸となる部分です。こちらは (1) から (4) で構成されます。(1) の背景につきましては、青い冊子の 4 ページにあたる計画の導入部分となっております。もしよろしければそちらも併せてご覧いただければと思います。(1) は、国・東京都における自転車活用推進計画の策定、国立市における自転車安全利用促進計画第 1 期の策定経緯、道路交通法改定といった社会情勢の変化による計画改定（第二次計画策定）の意義を示す内容となっております。

○事務局・蔭山 次に(2)番は、青い冊子の5ページにあたる部分になり、こちらは計画の目的を示すような内容となっております。計画におきましては、自転車利用促進放置自転車対策、自転車マナーの啓発活動等、具体的な施策を示していきませんが、本項においては、各施策の柱となる具体的な目標を数値化し示します。第二期計画においては、指標1として、自転車通行環境整備済み道路延長と、指標2として、自転車乗用中事故者数、第1当事者と第2当事者の合計を目標値としておりました。なお、第1期計画の終期となる令和7年度において、指標1は目標値の達成、指標2は目標値の未達成が見込まれます。第二期計画においては、目標未達成が見込まれる自転車乗用中乗用中事故者数の目標値を改めて設定するものといいたします。

○事務局・蔭山 次に(3)の内容になりますが、こちらは計画の第一期、第二期におけるそれぞれの計画期間を図示するものといいたします。次に(4)は国立自転車安全利用促進計画の関連計画、例えば、国立交通安全計画、国立市地域交通計画などがあり、それらの関連計画、関連条例等をするものといいたします。裏面をご覧くださいませ。こちらは今ご説明差し上げた内容のうち、(2)と(3)の第二期計画における掲載イメージとなっております。先ほどお伝えしました通り、第一期計画では自転車走行環境の整備済み道路延長、自転車乗用中事故者数の2つの目標値を設定しておりました。整備済み道路延長の目標値は現時点で達成しておりますことから、第二期計画におきましては、改めて自転車乗用中事故者数における目標値を設定することといたします。第一期は5カ年計画としておりましたが、第二期計画は10カ年計画とし、5カ年で中間評価見直しを想定しております。次のページをご覧くださいませ。こちらのページは、(4)の計画の位置付けと構成に関する掲載イメージとなります。第一期計画と比較し、関連計画における追加はございませんが、第二期では別計画としていた自転車駐車場整備計画を本計画に含め、自転車駐車場整備や放置自転車対策等も含んだ総合的な自転車計画といいたします。なお、関連計画である、国立市地域交通計画、国立市市交通安全計画につきましても、本計画と同時期の改定予定がございます。

○事務局・蔭山 資料1は以上となります。次に、資料2に移らせていただきます。こちらの資料は、骨子の2つ目の項目でございます。自転車を取り巻く現状と課題という内容になります。本章では、国立と東京都それぞれにおける自転車利用者を取り巻く社会情勢の変化や交通事故発生状況等の課題について示します。まず(1)の事例と人口の内容となります。枠の中は、第二期計画における掲載イメージとなります。イメージのように、隣接する自治体や国立の地形などの特徴を示すものといいたします。なお、内容になりますが、国立市はコンパクトな地域となっておりますが、その上に自転車での移動を主とする方が非常に多くなっており、自転車が多く市民にとって欠かせない存在となっておりまして、この地域特性により、様々な自転車施策が必要となっております。

○事務局・蔭山 次に裏面をご覧くださいませ。下の枠内の(1)の掲載イメージとなりますが、国立市の年齢別人口推移を示します。現状、若い年齢層が減少し、高齢者が増加している状況にございます。人口推移についても、第一期計画で示した内容にございますが、第一期計画策定時点以降のデータを加え、各年齢層に焦点を当て、変動について考察を示すものいたします。

○事務局・蔭山 次のページをご覧くださいませ。次に(2)の自転車に関する交通児事故状況の内容となります。国立市内における自転車関連交通事故の件数や全体の事故に対する割合とその推移を示し、自転車事故の全容を把握する項目といたします。枠の中には、(2)の掲載イメージとなっております。市内における自転車乗用中の交通事故当事者数は、平成25年の127件をピークに減少傾向に転じておりましたが、ここ数年はほとんど横ばいの状態となっております。全体に占める割合としましては、増加傾向にある状況にございます。

○事務局・蔭山 次のページをご覧くださいませ。(2)では、件数や他の事故と比較を行った上で、自転車事故の詳細な分析を示します。直近数年間における違反内容ごとの件数を明記し、啓発等の計画につなげる内容といたします。下の枠内が(2)の掲載イメージになりますが、こちらのデータに加えて、実際の計画としましては、自転車関連交通事故発生箇所のマップなどを追加で掲載していく見込みでございます。なお、こちらの内容になりますが、国立市内の自転車関連事故の違反内容としましては、第1当事者においては、運転操作誤り、安全確認、第2当事者としては、安全確認、交差点安全進行が多くなっているような状況となっております。

○事務局・蔭山 次のページをご覧くださいませ。こちら(2)の内容となりますが、国立市内の事故に加えて、下の枠の内容の通り、東京都内の自転車関連事故の発生状況に関する分析を示します。また、国立市内の自転車関連事故発生状況とあわせて、事故の状況や対策の必要性について、道路交通法の改定といった社会情勢の変化を重ね、考察を行う内容といたします。東京都全体としましては、交差点における事故が最も多くなっております。次いで単路における事故が多い状況です。事故類型別に見ると、出会い頭が最も多くなっております。次いで車両単独の事故が多くなっております。道路形状と事故類型の関係を分析すると、交差点における出会い頭事故や、右左折時の事故関連における車両単独事故が特に多くなっているような状況にございます。

○事務局・蔭山 裏面のページをご覧くださいませ。次に(3)の内容になりますが、市内の放置自転車の状況という項目となります。第1期計画では、別計画でございました自転車駐車場

整備計画の内容を、本計画に入れていくような形となります。下の枠の中のように市内の放置自転車の移送状況を示しまして、推移について考察を行って参ります。また、平成26年と令和7年に実施しました、放置自転車発生状況の調査結果を示しまして、第一期計画策定時点からの状況変化について示すものいたします。上の数字の表を見ていただきますと、放置自転車の状況としましては、第一期計画作成時点と比べると、減少傾向にございますが、ここ数年は横ばいの状態となっております。また、コロナ禍におきましては、外出が減ったことで、自転車利用というものも減っていた形でございますが、令和2年の放置自転車が少なくなっているのはその影響が考えられます。

○事務局・蔭山 次に下半分の地図になりますが、こちらはごく一部を抜粋している形となりまして、前回の審議会でも紹介いたしました、第一期と現在における市内3駅の放置自転車の変化に関する調査結果を示すものいたします。こちらのイメージは、矢後駅周辺における放置自転車の発生状況となっております。こちら、平成26年の調査時点では、朝の時間帯、駅周辺に放置自転車が駅周辺に37台あったところ、令和7年度の調査におきましては、放置自転車が10台という結果になりまして、大幅に減少しているような形となっております。

○事務局・蔭山 資料2は以上となります。そのまま資料3に移らせていただきまして、資料3が終わりましたら、一度質疑応答の時間とさせていただきます。それでは資料3をご覧くださいませ。前回の審議会では、第一期計画の評価を行いました。3章は、その内容になって参ります。本章では、第一期計画期間中に実施した各施策について示して参ります。また、取り組みにおける課題も併せて示すことで、第二期計画の施策につなげます。まずは、(1)自転車利用ルールの啓蒙活動となります。ここでは市内の小・中学校やイベントにおいて実施した、交通安全啓蒙活動の報告を写真つきで掲載いたします。加えて、令和5年度、令和6年度に実施した自転車ヘルメット購入助成の補助実績についても掲載する予定となっております。枠の中が掲載イメージになります。小学校では実際に児童が自転車に乗り危険を学ぶ方式、中学校ではスクエアドストレイト方式の交通安全教室を実施しております。また、市内イベントでは、幅広い年齢層を対象に自転車シミュレーター等による交通安全教室を実施して参りました。裏面をご覧くださいませ。

○事務局・蔭山 (2)は自転車利用促進に関する取り組み内容でございます。シェアサイクルを用いた自転車利用促進に関して記載をする見込みでございます。また、現状のポート設置箇所とポートが少ない、またはポートのない地域を抽出し、今後の課題を明確にいたします。枠の中が(2)の掲載イメージとなっております。図で見えていきますと、中地域や東地域にはポートが少ない、ポートのないエリアが目立ちます。南武線の南側や国立駅周辺は、比較的ポート

設置が多く、大規模なポート設置もあることから非常に利用しやすい状況となっております。  
今後のポート設置につきましては、連携している事業者と話を進めながら、民地・公有地それぞれにおける設置を検討していければと思っております。

○事務局・蔭山 次のページをご覧くださいませ。(3)は自転車走行空間の整備になります。ここではさくら通りの二車線化による自転車走行環境整備や、市内の各路線に関する自転車ナビマークの整備について記載いたします。国道や都道における自転車ナビマーク整備道路につきましては、計画への掲載について、必要に応じて各機関と協議をいたします。市道のみならず、国道や都道の整備についても記載することで、接続箇所や連続性についても示すこととなります。枠の中は、内容の一部の掲載イメージとなっております。さくら通りの整備につきましては、実際の整備済みの写真を掲載し、実施した整備が視覚的にわかりやすいように表示いたします。ナビマークの整備では、ナビマークのイメージ図と令和7年度に整備した道路の写真を掲載するものいたします。また、整備道路の選定方法についても記載する見込みとなっております。

○事務局・蔭山 裏面をご覧くださいませ。(4)では、自転車駐車場整備についての内容となります。市内の鉄道駅である国立駅・谷保駅・矢川駅の自転車駐車場整備状況につきまして、地図により可視化いたしまして、民営自転車駐車場を含めた駐車可能台数を示すものいたします。加えて、第二期計画策定時点の自転車駐車場の整備状況とも比較を行います。現状の市営自転車駐車場の利用率や、利用料金(定期・一時)についても掲載する予定でございます。枠の中は(4)の掲載イメージになります。こちらは矢川駅の整備状況について記載しております。表と地図が連動するように表示を行いまして、民間自転車駐車場と市営自転車駐車場を視覚的にわかりやすくいたします。民営と市営それぞれの駐車可能台数や一時定期の利用形態についても、わかりやすく示していくものいたします。

○事務局・蔭山 次のページをご覧くださいませ。(5)の内容となりますが、こちらは放置自転車対策に関する内容でございます。市内の鉄道駅、国立駅・谷保駅・矢川駅周辺における放置自転車対策について示します。警告札の貼り付けや放置自転車の移動等、啓発活動の様子を掲載するものいたします。また、令和6年度に実施いたしました、自転車保管場所の移設についても、記していくものいたします。その他、令和6年3月に運用開始いたしました、放置自転車の投稿や、移送された放置自転車情報の閲覧が行えるサービス、公開型GIS国立ガイドについても掲載を行う予定となっております。

○事務局・蔭山 それではこちらで資料3までの説明が終了した形となります。ここで質疑応

答の時間を設けさせていただければと思います。質問がある方は挙手をお願いしたいのと、ご意見をいただく際には、最初に名前を頂戴できればと思います。それではご意見ご質問がある方は挙手をお願いいたします。

○事務局・蔭山 高橋委員お願いいたします。

○高橋委員 まちづくり協会の高橋でございます。意見というか感想なのですが、資料の3についてです。資料の3の2ページの前回も話した内容で自転車利用促進についてなんですが、促進計画の冊子では幼稚同乗用自転車貸し出し事業、こども自転車安全体験ツアー、コミュニティサイクル支援事業と3つに分かれていたのですが、今回はシェアサイクルに絞って自転車利用促進の項目に記載するという事でよろしいでしょうか。

○事務局・蔭山 ありがとうございます。こちらにつきまして、第一期計画でもシェアサイクルの内容は入れておりますが、現時点でポート数もかなり増えまして、市民の足となりつつある状況でございます。観光と連携したような施策なども実施しまして、年々シェアサイクル利用者数が増えている状況です。利用促進としては、第一期計画から特に変化のあったシェアサイクルの内容に焦点を当てることを検討しておりますが、もちろん委員の皆様よりご意見をいただけましたら、掲載する項目について検討出来ればと考えております。

○高橋委員 現行の促進計画の子供たち自転車安全体験ツアーというのは、他の委員から意見がなければ、ここは削除という流れになっていくのでしょうか。

○事務局・伊佐 今回については骨子案ということなのでこのように記載をさせていただいているところなので、詳細というのはまた今後検討をさせていただければと思っております。今の計画に記載しております①の子ども家庭支援センターの貸し出し事業についてはですね、今も継続しているかと思っておりますので、内容を入れることについては検討していくこととなります。それから子ども自転車安全体験ツアーは現在実施をされていないと認識しております。

○高橋委員 私も数年前に少々関わっていたのですが、声が掛からないということはやってないのかなと思います。

○事務局・伊佐 こちらについては実施されていないとのことで、記載が難しいというふうには思っているところです。また計画を作っていく中で、入れる内容は今後も検討してまいります。

○高橋委員 ありがとうございます。もう1点よろしいでしょうか。資料の1-2、2ページの真ん中の自転車乗用中事故者数の目標、今回が70名ということで、前回の計画と同じかと思ひまして、こちら意見だけなのですが、最低値以下となるということで、別の表で平成27年が72名、こちらがここ12年間で一番低い数字、そのマイナス2で70っていうのは私の意見としてはもう妥当な数字だなと。こちらを維持して計画に入れていただければなと申し上げておきます。

○事務局・蔭山 ありがとうございます。本計画は、自転車の利用促進をしながらも、様々な施策により、この目標値、過去の最低値を下回るような取り組みをしていければというふうに考えております。例えば、自転車を利用される方が交通ルールに対する意識をしっかりと持っていけるよう、学生、お子様のみならず、幅広い年齢層に向けた交通安全教室や啓発活動を行っていければというふうに考えております。以上となります。他にご質問ご意見はありますでしょうか。

○事務局・蔭山 それでは、小島会長、資料1から3の内容につきまして、何かご意見ご質問ございましたらお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

○小嶋会長 現計画の目標値の達成が難しいかもしれないという中で、新たな計画であらためて目標値を定めていくとのことでした。今回の会議でご参加いただいている皆様からのご意見を含めて、また、市内の方、市外から来る方への啓発活動を計画に沿ってそれぞれ進めていくことが重要かと思ひます。皆様にはぜひご協力をお願いしたいと思います。以上です。

○事務局・蔭山 小嶋会長、ありがとうございます。他にご意見等はございますか。そうしましたら、資料4から6までご説明した後にあらためて質疑応答の時間を設けさせていただきます。その際に資料1から3の内容についても、ご意見あればいただきたいと思ひます。

○事務局・蔭山 それでは、資料4の内容に入って参ります。お手元に資料のご用意をお願いいたします。こちら、第4章の内容となりますが、第4章は、自転車走行環境のあり方という内容となっております。本章では、第1期計画において目標値を達成した自転車走行環境整備における今後の方向性について記述いたします。

○事務局・蔭山 (1)は、広域整備路線と他路線との接続についての内容になります。広域整備路線とは隣接地から隣接市へ繋がる、広域的な自転車ネットワークを考慮し整備する道路のことです。枠の中は計画の掲載イメージとなりまして、立川市から国分寺市に繋がる北大通り

と、立川市から府中市に繋がるさくら通りを広域整備路線としまして、整備を行ってきた形となります。こちら地図上ですと、南北にございます赤色の線が広域整備路線となっております、南側がさくら通り、北側が北大通りとなっております。各広域整備路線の先には、これから整備が行われる都市計画道路もございまして、それらの整備が進むことによる一体的な走行環境の実現を示すような形となっております。

○事務局・蔭山 裏面をご覧くださいませ。次に(2)の自転車乗用中事故に関する対策の内容となっております。ここでは広域整備路線を除く主要な整備道路である、地域整備路線の整備について記します。また、警視庁が公表している事故発生箇所を用いて、新たな整備道路の検討などについても示す形といたします。枠の中が(2)の掲載イメージとなっております、自転車走行環境の整備済み路線、こちらを色分けして表示しております、そちらに事故発生場所を重ねている形となります。最初の資料でもお伝えしましたが、第1期計画におきまして、自転車走行環境整備の道路延長の目標値は達成しております。今後は事故発生状況等も分析しながら、新たな整備路線というものを検討するとともに、整備済み道路についても事故発生の原因に基づき、看板設置をはじめとした対策を検討していく形といたします。

○事務局・蔭山 そのまま資料をご覧くださいませ。資料5、骨子案の第5章、自転車駐車場のあり方という内容でございます。本章では新たに計画に組み込む自転車駐車場整備につきまして、現状の整備状況における課題や将来の方向性について示すものといたします。

(1)は国立駅周辺の市営自転車駐車場における課題に関する内容です。具体的には、自転車駐車空間の不足している東地域や、そのことを受け暫定的に設置している大学通り無料自転車駐車場について記します。また、各市営自転車駐車場の定期利用における居住地の集計に基づき、大学通り無料自転車駐車場の閉鎖を行った場合の自転車駐車需要吸収の可否について、分析し記載するものといたします。こちら枠の中が(1)の掲載イメージとなっております。国立駅周辺には国立駅南第1自転車駐車場、国立駅南第2自転車駐車場、中央線高架下自転車駐車場の3ヶ所が市営の自転車駐車場として存在します。各自転車駐車場の利用者の居住地を属性数分けすることで、東地域の利用者の自転車駐車需要を満たすことができるのかという分析を行います。枠の中は3つある国立駅周辺の市営自転車駐車場の中で、例として国立駅南第1自転車駐車場について示しております。こちらの自転車駐車場で見ていきますと、東地域にお住まいの利用者は非常に少ないような状況でございまして。1592人の契約者が令和7年12月時点でいらっしゃる形となりますが、そのうち東の居住者でこちらを利用されている方は31人とどまっております。

○事務局・蔭山 このことからですね、大学通り無料自転車駐車場の代わりに、こちらの自転車駐車が東地域の需要を満たすことは難しいことがわかります。実際の計画の内容では、こちらに加えて、国立駅南第2自転車駐車場や、中央線高架下自転車駐車場利用者の居住地の内訳を示していくような形となっております。無料自転車集中大学通り無料自転車駐車場は1300台ほどの自転車が置けるような形となっております。ラックが置いてあるわけではないので、置かれる自転車の大きさや形状によるため、台数は一概には言えないのですが、大規模な駐輪スペースが用意されております。このスペース分を他の駐輪場で吸収できるのかというところが、こちらの内容のポイントになってまいります。

○事務局・蔭山 それでは裏面をご覧くださいませ。次に国立駅周辺の市営自転車駐車場の課題について示します。ここでは、東地域の自転車駐車需要に対する駐車空間の確保の必要性や、大学通り無料自転車駐車場の将来的な方向性について示すものといたします。枠の中が(2)の掲載イメージとなります。位置図を用いて東地域の自転車駐車空間の不足や既設自転車駐車場との位置関係を示す形といたします。これまでも大学通り自転車駐車場の縮小は実施した経緯がございまして、過去には1700台ほどの駐車スペースがあったかと思いますが、大学通り西側の駐輪場駐輪スペースを一部閉鎖いたしまして、現在の1300台に変更しております。こちら、需要を確認しながら、そのあり方についての検討を示す内容といたします。

○事務局・蔭山 地図をご覧くださいますと、東地域をピンク色に塗りつぶしてございますが、こちらの方が有料市営自転車駐車場をご利用いただくにあたっては、大学通りを渡って反対側まで進まなければいけないというような状況がございまして、東側には3・4・10号線、比較的新しい道路、そちらでは公有地を民間の事業者様にお貸しして一時利用の駐輪場を設置いただいております。しかしながら規模としては大きな駐輪場ではないので、東地域の需要を吸収するまでには至らないというような状況でございまして。

○事務局・蔭山 こちらで資料5の説明は以上となります。次が最後の資料となります。資料6をご覧くださいいただければと思います。

○事務局・蔭山 こちら、6章の内容となりますが、第2期計画における取り組みについて、示していく内容とする見込みでございまして。今後の施策の方向性を示す内容といたしまして、自転車ルールの徹底、自転車利用促進、自転車駐車上空間の整備、放置自転車対策の4つを軸に、詳細な施策を示します。

○事務局・蔭山 こちら、(1)の自転車ルールの徹底では、自転車安全教室の実施でしたり、

街頭における啓発活動実施を取り組みとして示すことを想定しております。なお、それらの取り組みにつきましては、自転車安全利用 5 則に基づき進めるものいたします。こちら、裏面をご覧くださいませ。(2) の自転車利用促進の施策のイメージとなりますが、シェアサイクルの実施支援、高齢者が利用しやすい自転車の PR、自転車走行空間の整備、通勤等における自転車活用推進を施策として示すことを想定しております。先ほどシェアサイクルのお話もさせていただきましたのでピックアップさせていただくと、シェアサイクルにつきましては、現在 42 ヶ所シェアサイクルステーションがございます。最終的な目標としましては、市内で 57 ヶ所の設置を目指していくような形となっております。こちらは 1 キロ平方メートルに 7 つのステーションを設置するというのも 1 つのラインとしておりまして、中地域や東地域は閑静な住宅街となっており、設置場所の確保が難しいところではあるのですが、なるべく高密度な設置を行い、市民の足となることを図って参ります。

また、シェアサイクルにつきましては、電動アシスト付き自転車となっておりますので、バッテリーを災害時に使えないかなどの意見も出ているところがございます。そういったところも、シェアサイクルを運営している事業者様と協議を行っていきたい次第でございます。

○事務局・蔭山 こちらの内容は以上となりまして次のページをお願いいたします。(3) の自転車駐車場の整備の内容となります。こちら、自転車の形状が多様化する中での対応でしたり、市営自転車駐車場のキャッシュレス化対応などが挙げられます。今ですと交通系 IC は民営の自転車駐車場、商業施設などでよく見かけると思いますが、現在二次元コード決済対応機器もメーカーで開発されているところがございます。そういった機器の導入により、現金を持たずに駐輪場の利用ができるような対応を図ってまいりたいと考えております。

○事務局・蔭山 また、矢川駅の立体交差化に伴いまして、自転車駐車場のあり方というものを検討していく必要があるかと思っております。現在国立駅ですと、中央線高架下自転車駐車場がございますが、同様のイメージで、利用しやすい駅周辺の自転車駐車空間整備を検討できればと考えております。この辺りは JR 様と今後協議していく内容になってくると考えております。またですね、第 5 章でも触れました、大学道路通り無料自転車駐車場のあり方に関する内容を示していくような項目となっております。

○事務局・蔭山 それではこちらのページの裏面をご覧くださいませ。(4) の内容となりまして、こちら放置自転車対策の内容となります。こちらは放置自転車が特に多い場所での啓発の強化、新たに導入しましたサービス『くにたちガイド』を用いた自転車駐車場への誘導や移送自転車の引き取り増加、夜間撤去の強化、東京都の施策に合わせた街頭における啓発の強化について示すものいたします。

○事務局・蔭山 夜間撤去に関しては現在も実施しておりますが、第1期計画策定時点では行っておりませんでした。また、先ほどお話ししたくにたちガイド、こちら市のホームページから閲覧できるようになっておりまして、放置自転車がいつ、どこで撤去されたか、防犯登録番号や色などの特徴と合わせて地図上で確認できるシステムとなっております。また、放置自転車整理区域、駐輪場の所在や定期・一時の運用形態なども閲覧可能です。

○事務局・蔭山 これまでは、放置自転車が撤去された際に、持ち主の方が、市役所の開庁時間に電話でお問い合わせをいただいております。電話でのお問い合わせの場合、いつ放置したのか、場所はどこであったかなどを聞き取りお調べする対応で、どうしてもお待たせしてしまうような状況でした。現在はくにたちガイドを使うことで、24時間移送自転車の情報を調べることが可能となっております。

○事務局・蔭山 それでは、最後のページとなります。本計画の最後には、施策等の評価方法、PDCAサイクルについて示すものいたします。また、計画遂行における関係機関との連携の必要性についても示すものいたします。PDCAサイクルは、第1期計画でも記した評価手法であり、一連の循環を繰り返すことで、課題における改善や、継続した成長を図ることが可能です。評価におきましては、本審議会、新たに立ち上げた自転車対策庁内検討会にて行うものいたします。そういった様々な視点で評価を行うことで、より柔軟で効果的な施策の実施を図って参ります。

○事務局・蔭山 先ほども申しましたが、中間見直しは5カ年経過時点とさせていただいており、社会情勢の変化等に応じて柔軟な評価や再検討、見直しを行っていくものいたします。以上、資料6までのすべての資料のご説明を終えましたが、ここであらためて皆様に質疑応答の時間を設けさせていただければと思います。資料4から6の内容に限らず、資料1から3の内容でも結構でございます。例えば、計画にこのような内容を追加したほうがよいなどあれば、お願いできればと思います。それでは、ご意見等ございます委員は挙手をお願いいたします。

○事務局・蔭山 それでは、根岸議員お願いいたします。

○根岸委員 国立商工会の根岸です。この資料4に関連する内容です。資料4の2ページの地図の中に、自動車レーン整備済みという大学通りの黄色い線があるかと思います。皆さんご存じかと思いますが、車道が新しくきれいになってきております。今後、自転車道も今後再整備される計画があるのかどうかというのが1点。あと、この大学通りフラワーポット、この幅がもったいというところが個人的に思っておりまして、細いガードレールになればさくら通りのように双方通行可能であるのではないかなと思います。この大学通りに関連しまして、単方向ですとど

うしても逆走という問題が出てくると思います。もう1つ、一橋大学の正門の東と西の横断歩道とその次の横断歩道、紀伊國屋さん手前のところまで信号がないという状態で、そこでどうしても利用者の方が逆走していく区間が生じる原因になっているのではないかとこのところでは。例えば大学通りの北側、ガストのあたり、あの辺にもう1個横断歩道があれば、利用者としては便利になるのではないかと。何かこれに関連した計画がもしありましたら教えていただきたいと思いました。

○事務局・松平 3点ございましたけども、大学道路の自転車道の整備についてだと認識しております。1点目につきましては、自転車道の改修ですね。現状、車道部分につきましては、東京都が整備を行っているところでございまして、自転車道の整備につきましても東京都への依頼を行っております。過去の計画ですが、平成27年度に議会の方から、都知事宛に要望書を出している状況です。3つ要件がございまして、まず一方通行を相互通行にしてほしい、フラワーポットの撤去、がたがたのなっている路面を改修してほしい、という内容で東京都へ要望を行っております。ただ、相互通行の話をしていただきましたが、ガイドライン上ですと一方通行の方は認められていますが、相互通行につきましてもなかなか難しいというかたちでございました。ただ、前段の路面の改修ですとか、フラワーポットにつきましては、東京都と市が連携しながら進めていきたいというふうに考えてございます。以上です。

○事務局・蔭山 他にご意見等ございましたら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点お伺いしたいことがあります。1点目ですが、今年、2026年の4月から自転車に対しても青切符制度が導入されると思いますが、そのことに関して何かこの計画の中に明示する予定があるのかどうかということと、例えば資料2の4ページにあるような表に、そういった違反項目を盛り込むことか予定があるのかなということをお伺いしたいです。2点目が、根岸委員がお話しされたことに少しかぶりますが、資料4の1ページ目に当たる内容で、国立駅前の計画が進んでいるかと思えます。そこと大学通り、都道が接続する部分で、自転車の走行の仕方が、整備が終わった段階でもしかしたら今の状況と変わるのではないかと、市報に載っているデザインの絵などを見ていると、市民としては思っているところです。走行の仕方が今までと変わるようであれば、詳しく明示していただきたいなと思いました。あくまで計画はそこまで詳細なものを書くものではないということであれば、掲載の必要はないのかなと思いますが、そのあたり計画への掲載予定はあるのかということをお聞きしたいと思います。

○事務局・伊佐　まず1点目、青切符のお話になるかと思えます。自転車の青切符についてはですね、昨年12月頃、立川警察と合同で、国立駅前でチラシ配布による啓発活動を行っております。自転車の安全利用の観点に基づく計画ということになりますので、青切符制度が始まるというような記載をするか、或いはそういう観点もあるので、例えば施策により、啓発活動を行っていくという書き方であれば計画に含めることも可能かと思えます。また、計画前半の背景において記載できる余地もあるかと思えますので、今後検討してまいりたいと思えます。

○事務局・松平　2点目につきましては、私から回答させていただきます。お話を頂戴しましたとおり、南口につきましては改修を考えておりまして、市報等に掲載しております。大きな変更点としましては、ロータリーと付け根部分につきましては、車道、横断歩道の手前部分ですが、部分的なところで、2車線から1車線化する方向です。それにより、横断距離を短くし、安全性を高めていきたいということが目的でございます。そのため、自転車の走行につきましても変わるところがございます。現段階ではですね、この計画の方には盛り込まずに、例えば市報で特集号を作るなどして周知したいというふうに考えております。これにつきましても、計画に盛り込めるようでしたら検討しながら入れていきたいと考えております。あと、こちらの審議会でも、わかり次第情報提供させていただきたいと考えております。以上です。

○事務局・蔭山　他にご意見等はございますか。そうしましたら、小島会長に、ここまでの全体の部分でも、只今ご説明差し上げた資料4から6の内容でも、何かご意見等ございましたらお願いできますでしょうか。

○小嶋会長　ありがとうございます。1点質問ですけれども、最後資料6の2ページ、自転車利用促進のところ、最初にシェアサイクルの実施支援について記載いただいております、中身のところで、市やサイクルを公共交通機関の役割を担うものとして位置付けているようなことが国立市では考えられているということで、現在は支援として書かれていることが市有地のところでポート設置を行っているとのことで、ぜひ引き続き進めていただきたいところです。目標としている設置密度を達成する中で、民間の敷地でお願いするというも行われていくと思えますが、集合住宅ですとか、コンビニといった店舗へ市から設置のお願いするということは可能かと思えますので、ぜひお考えいただければと思いました。以上です。

○事務局・蔭山　はい、ありがとうございます。シェアサイクルにつきましては、開始当初は公有地をメインに設置を進めており、現在では民地における設置も増え、42ヶ所のシェアサイクルポートがございます。現状、公民館や教育センターなど様々な公有地で設置を行っているところでございますが、公有地における新たな設置場所が難しくなっている状況でござい

ます。そういった中で、小島会長よりお話しを頂戴しました通り、民地における設置というのが非常に重要になってくるのかなというふうに思っております。現在、コンビニやアパートの敷地などに設置していただいておりますが、民地における設置においては、シェアサイクルの事業者と、土地の所有者様との間で、固定資産税を含めたコスト的な協議というものが発生するということでお聞きしております。民地におけるポート設置においては、この固定資産税というところが設置の1つのハードルになっているというふうに考えております。ですので、民地につきましては、その性質上、一度設置したところがなくなってしまうということもあり、ここ最近ではポートが増えたり減ったりを繰り返している状況もございます。

○事務局・松平 1点ですね補足させていただきますと、市としましてもシェアポートを拡充していきたいというふうに考えてございまして、こちら公共交通機関の役割を担うというふうに考えている側面もありますが、回遊性を高めていきたいという考えもございまして。現在、文化財における回遊性を高められないかという話もあります。特に南部地域につきましては、文化財が多くあるのですが、駅から遠い状況もあり、文化財に設置をしていきたいというところがございまして。例えば谷保天満宮へのお声掛けということも考えてございまして。シェアサイクルの課題につきましては、ポートの設置、やはり東地域が手薄になってございまして、そちらへの設置を進められればというふうに考えてございまして。以上でございます。

○小嶋会長 ありがとうございます。整備におけるハードルもあるとのことですが、ぜひ引き続きよろしく願いいたします。

○事務局・蔭山 小嶋会長、ありがとうございます。他にご意見等はございますか。それでは、閉会に移らせていただきます。最後に、先ほどご発言いただいたばかりですが、小島会長より閉会のご挨拶をいただければと思いますので、あらためてお願いできますでしょうか。

○小嶋会長 はい、恐れ入ります。あらためまして、埼玉大学の小島です。皆様お忙しい中お集まりいただき、様々なご意見をいただきましたこと、ありがとうございます。現在生じている不便さや、それに対する改善についてなど、具体的なご意見、質問などいただきましたので、ぜひこれから計画策定に当たって、いただいた意見を事務局にてご検討いただき、反映させていくことについて、お願いできればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○事務局・蔭山 小嶋会長ありがとうございます。今後はですね、委員の皆様より頂戴したご意見等を踏まえまして、計画案を作成してまいります。流れとしましては、計画案の完成時

点で改めて審議会を開催しまして、皆様にご説明をさせていただくことを想定しております。また、パブリックコメントの実施により、市民の皆様からの計画に対するご意見等も募りまして、計画策定を行っていく次第でございます。お忙しい中お時間を頂戴しますが、引き続き審議会開催及び運営へのご協力をお願いいたします。

○事務局・蔭山 それでは、令和7年度第2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。あらためまして、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した。