

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。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）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。また、東京都におきましても平成 31（2019）年 3 月に「東京都自転車活用推進計画」が策定されました。

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、自転車利用者は比較的多い状況にあります。市では放置自転車のない道路環境創出のための啓発活動や自転車交通安全教育の実施、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^{※1}の社会実験などの取り組みを行ってきました。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交通事故発生状況は、ここ 3 年間では微増傾向にあり、特に交差点における出合い頭の衝突事故が多く、また歩道上における歩行者と自転車の接触事故も問題となっています。このような状況から、自転車も車と同じ車両の仲間であるということを知り、交通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、自転車の安全な活用の推進を計画的かつ効率的に実施するため、優先整備路線を設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。

※1 特定の区域内に複数設置されたサイクルポート（専用の駐輪場）で共用の自転車を複数の人が相互利用する仕組み。シェアサイクルなど。

2 計画の目的

目的：「子どもから高齢者まで、だれもが安全で、安心して自転車利用ができる環境整備」

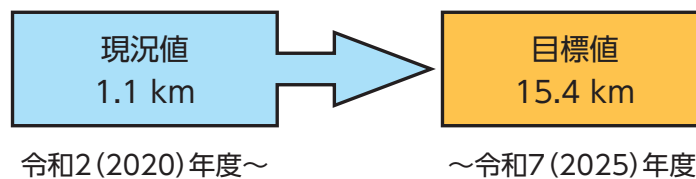
(第1次基本計画より)

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、市内の自転車ネットワークや優先的に整備を行う路線を設定し、自転車レーンなどの自転車走行空間の整備及び生活道路での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設置等を行うため自転車通行環境整備の目標値(指標1(ハード面))を設けます。また、自転車事故が増加傾向にあることから、交通安全意識の啓発や交通ルールの遵守を図り、自転車事故の削減を目指し目標値(指標2(ソフト面))を設けます。

○指標1(ハード面)

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

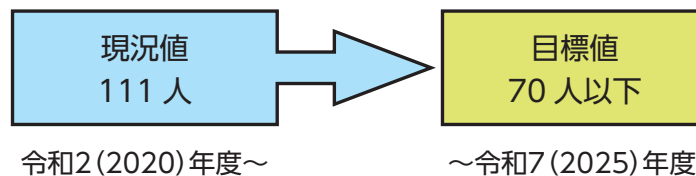
(平成30(2018)年度末)



○指標2(ソフト面)

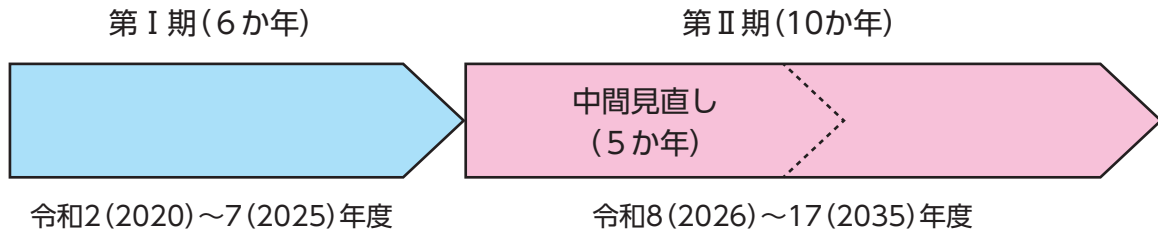
平成30(2018)年末の自転車乗用中事故者数(第1当事者と第2当事者の合計)は111人です。自転車事故ゼロ達成を目指し、第I期目の計画では平成25(2013)年度から平成29(2017)年度の5年間の自転車乗用中事故数の最低値以下になるように70人以下を目標とします。

(平成30(2018)年度末)



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Ⅰ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（2025）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。

