

2

自転車利用を取り巻く現状と課題

1

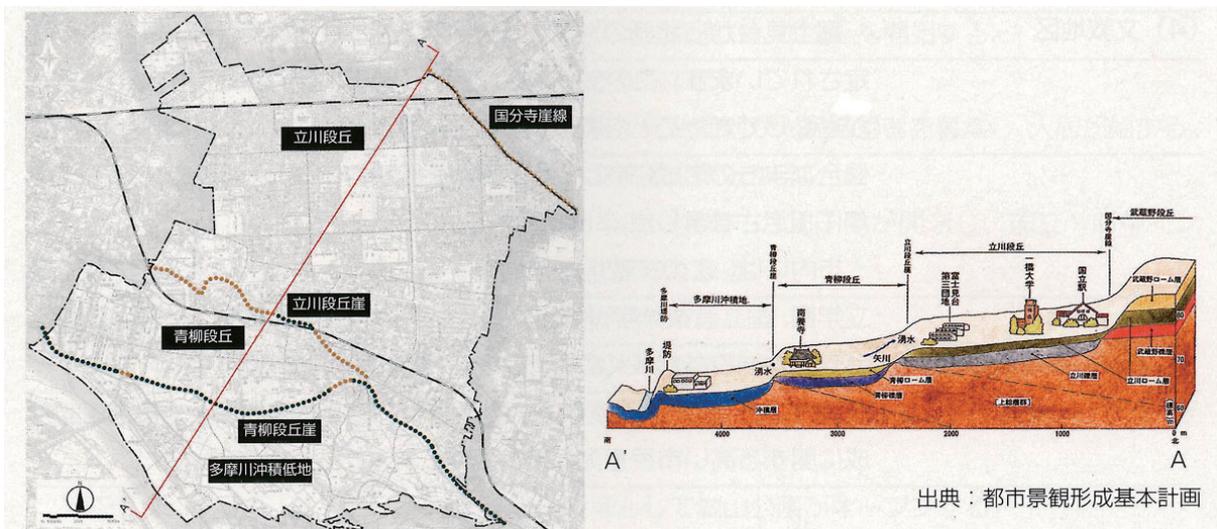
地勢と人口

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



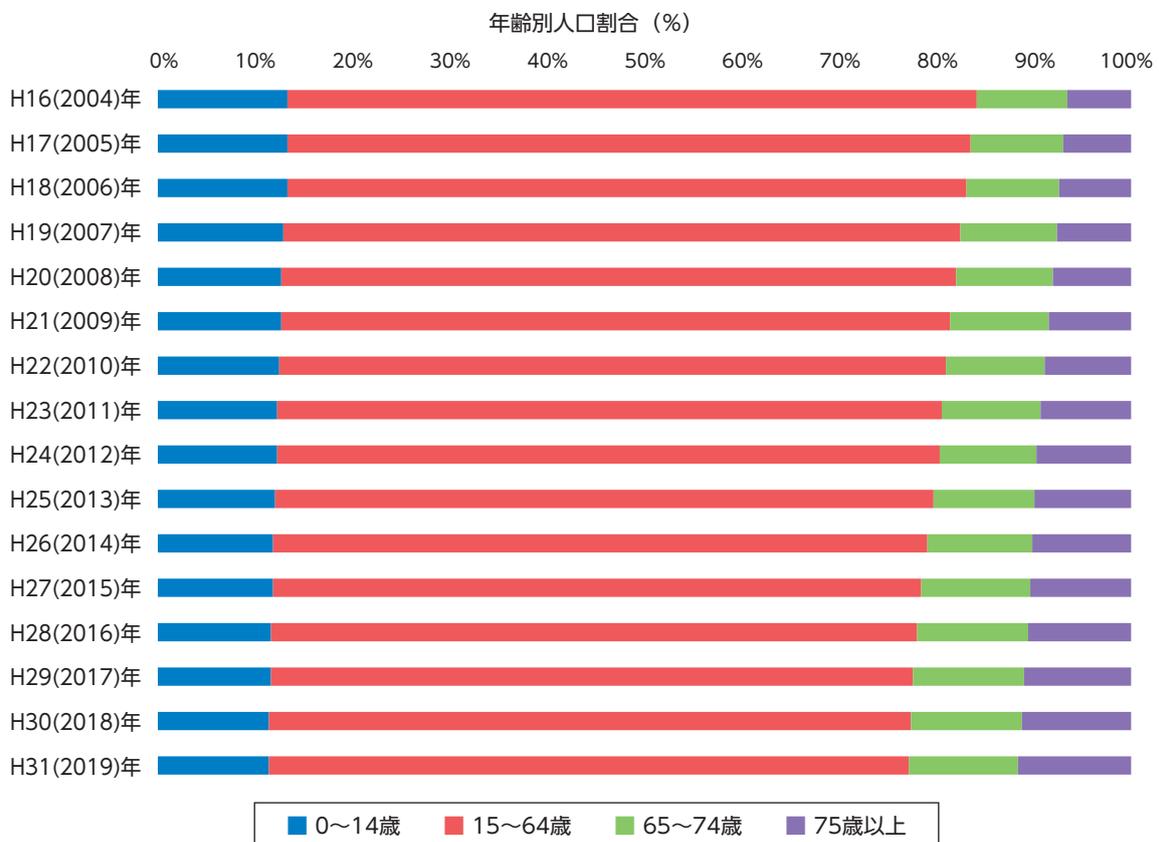
・年齢別人口推移

年齢別構成比で見ると、0～14歳の幼年人口及び、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2-1 年齢別人口推移(人)

各年1月1日

年/区分	総数	0～14歳	15～64歳	65～74歳	75歳以上
H16(2004)年	72,302	9,679	51,043	6,812	4,768
H17(2005)年	72,101	9,698	50,538	6,823	5,042
H18(2006)年	72,229	9,588	50,382	6,898	5,361
H19(2007)年	72,348	9,394	50,257	7,087	5,610
H20(2008)年	72,744	9,316	50,264	7,201	5,963
H21(2009)年	72,742	9,210	49,926	7,354	6,252
H22(2010)年	72,955	9,141	49,843	7,434	6,537
H23(2011)年	72,970	9,041	49,751	7,279	6,899
H24(2012)年	73,100	8,935	49,687	7,306	7,172
H25(2013)年	74,566	8,985	50,467	7,626	7,488
H26(2014)年	74,385	8,842	49,953	7,978	7,612
H27(2015)年	74,558	8,864	49,607	8,288	7,799
H28(2016)年	74,971	8,814	49,634	8,490	8,033
H29(2017)年	75,452	8,797	49,768	8,529	8,358
H30(2018)年	75,723	8,746	49,787	8,594	8,596
H31(2019)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（2013）年の 127 件をピークに減少傾向に転じているものの、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。

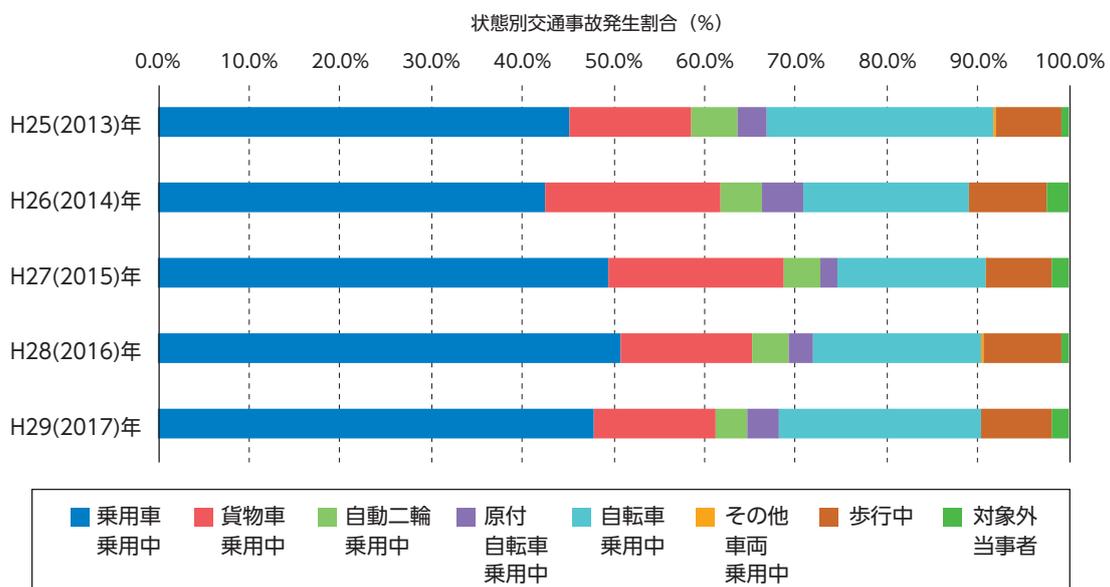
表 2-2 自転車乗用中の交通事故当事者数(人)と割合(%)

年/区分	交通事故当事者数(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
H25(2013)年	512	231	69	25	17	127	2	36	5
H26(2014)年	442	188	85	20	20	80	0	38	11
H27(2015)年	442	218	86	17	8	72	1	31	9
H28(2016)年	456	231	66	19	12	84	1	39	4
H29(2017)年	480	229	65	17	16	107	0	37	9

年/区分	交通事故当事者数(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
H25(2013)年	100.0%	45.1%	13.5%	4.9%	3.3%	24.8%	0.4%	7.0%	1.0%
H26(2014)年	100.0%	42.5%	19.2%	4.5%	4.5%	18.1%	0.0%	8.6%	2.5%
H27(2015)年	100.0%	49.3%	19.5%	3.8%	1.8%	16.3%	0.2%	7.0%	2.0%
H28(2016)年	100.0%	50.7%	14.5%	4.2%	2.6%	18.4%	0.2%	8.6%	0.9%
H29(2017)年	100.0%	47.7%	13.5%	3.5%	3.3%	22.3%	0.0%	7.7%	1.9%

※交通事故の当事者数は第 1 事故当事者と第 2 事故当事者の合計になっています。

※対象外当事者は、ひき逃げ等で当事者が判明しないもの。

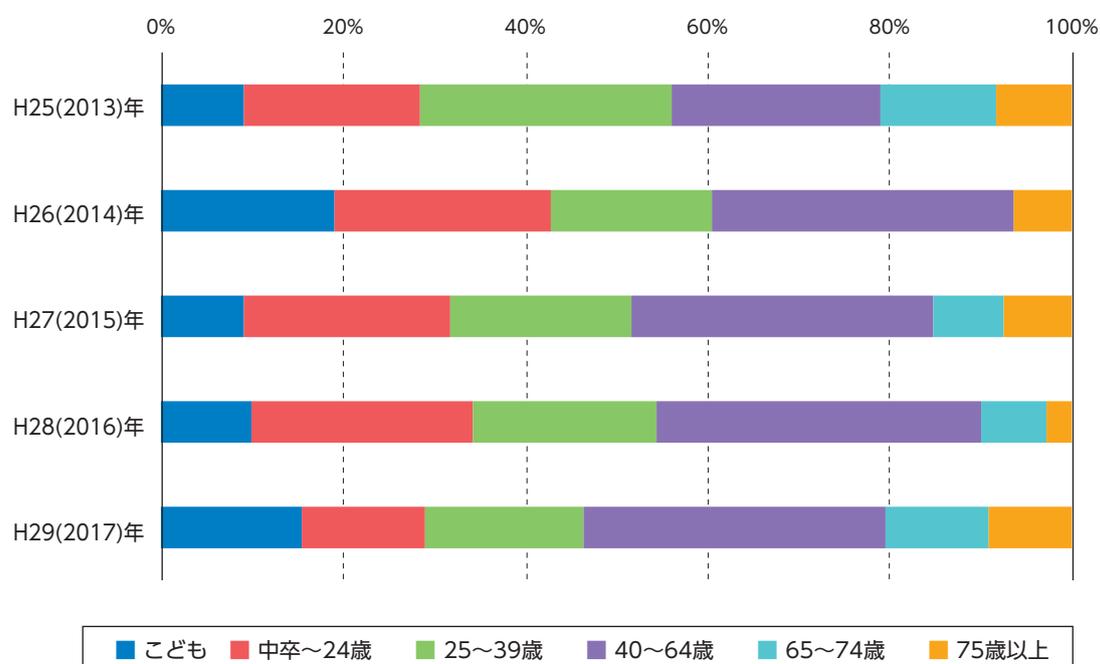


出典：警視庁交通年鑑

表 2-3 自転車乗用中の負傷者数(人)と割合(%) (年齢層別)

年/区分	自転車						
	負傷者						
	総数	子ども	中卒～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
H25(2013)年	109	10	21	30	25	14	9
H26(2014)年	63	12	15	11	21	0	4
H27(2015)年	66	6	15	13	22	5	5
H28(2016)年	70	7	17	14	25	5	2
H29(2017)年	97	15	13	17	32	11	9

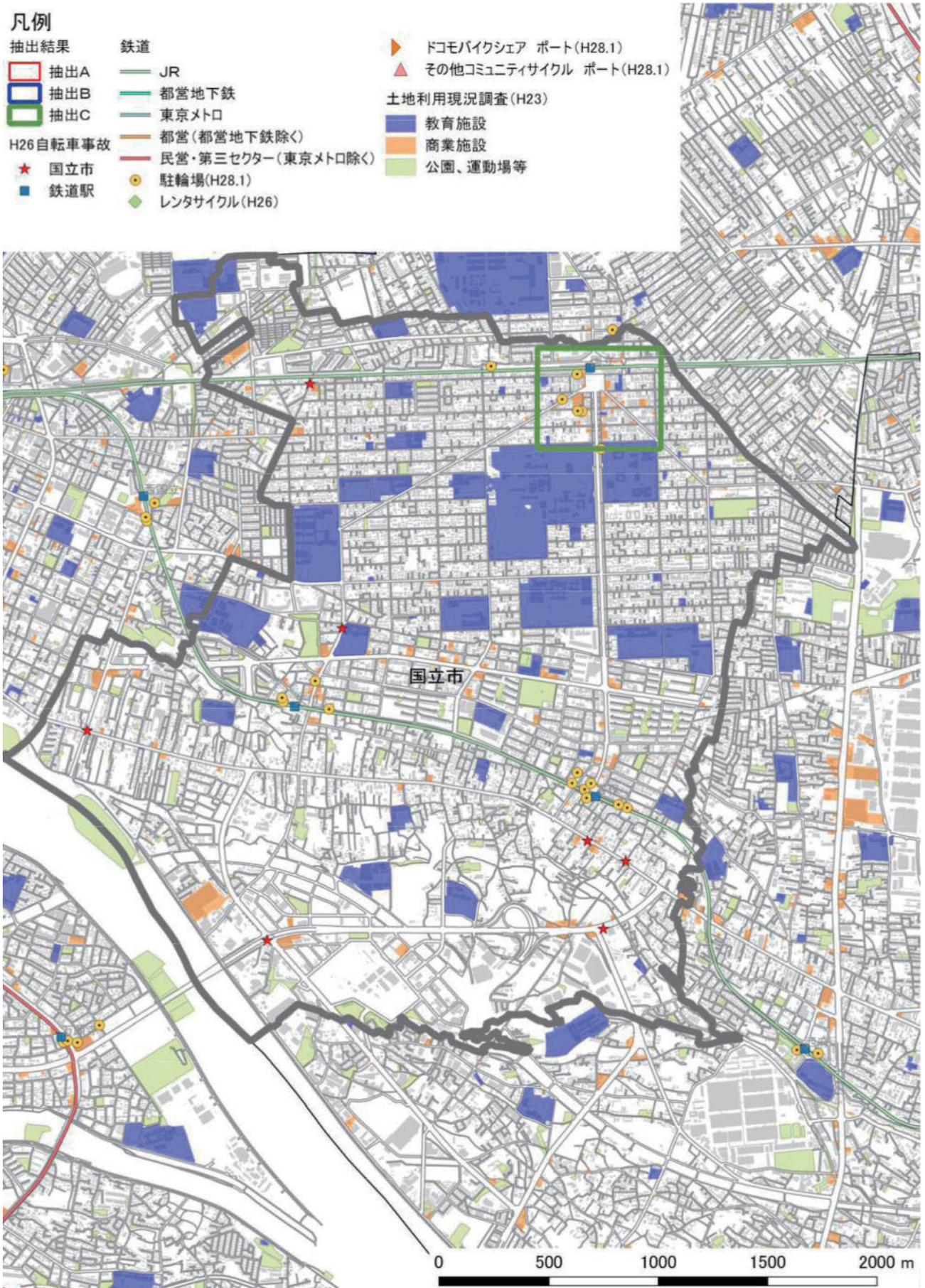
年/区分	自転車						
	負傷者						
	総数	子ども	中卒～24歳	25～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
H25(2013)年	100.0%	9.2%	19.3%	27.5%	22.9%	12.8%	8.3%
H26(2014)年	100.0%	19.0%	23.8%	17.5%	33.3%	0.0%	6.3%
H27(2015)年	100.0%	9.1%	22.7%	19.7%	33.3%	7.6%	7.6%
H28(2016)年	100.0%	10.0%	24.3%	20.0%	35.7%	7.1%	2.9%
H29(2017)年	100.0%	15.5%	13.4%	17.5%	33.0%	11.3%	9.3%



出典：警視庁交通年鑑

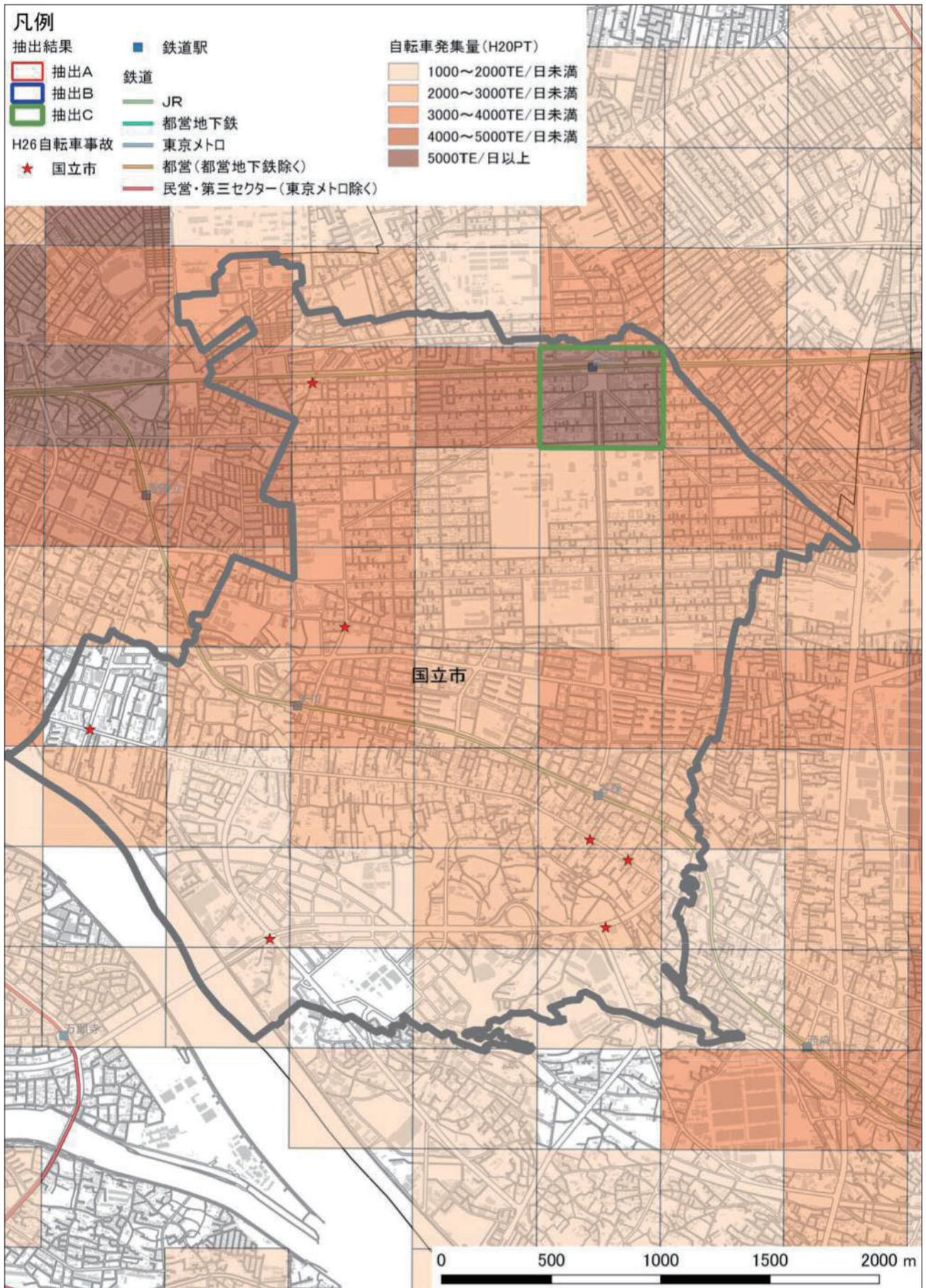
②国立市内の自転車事故等状況

図 2-3 施設現況図



出典：自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料

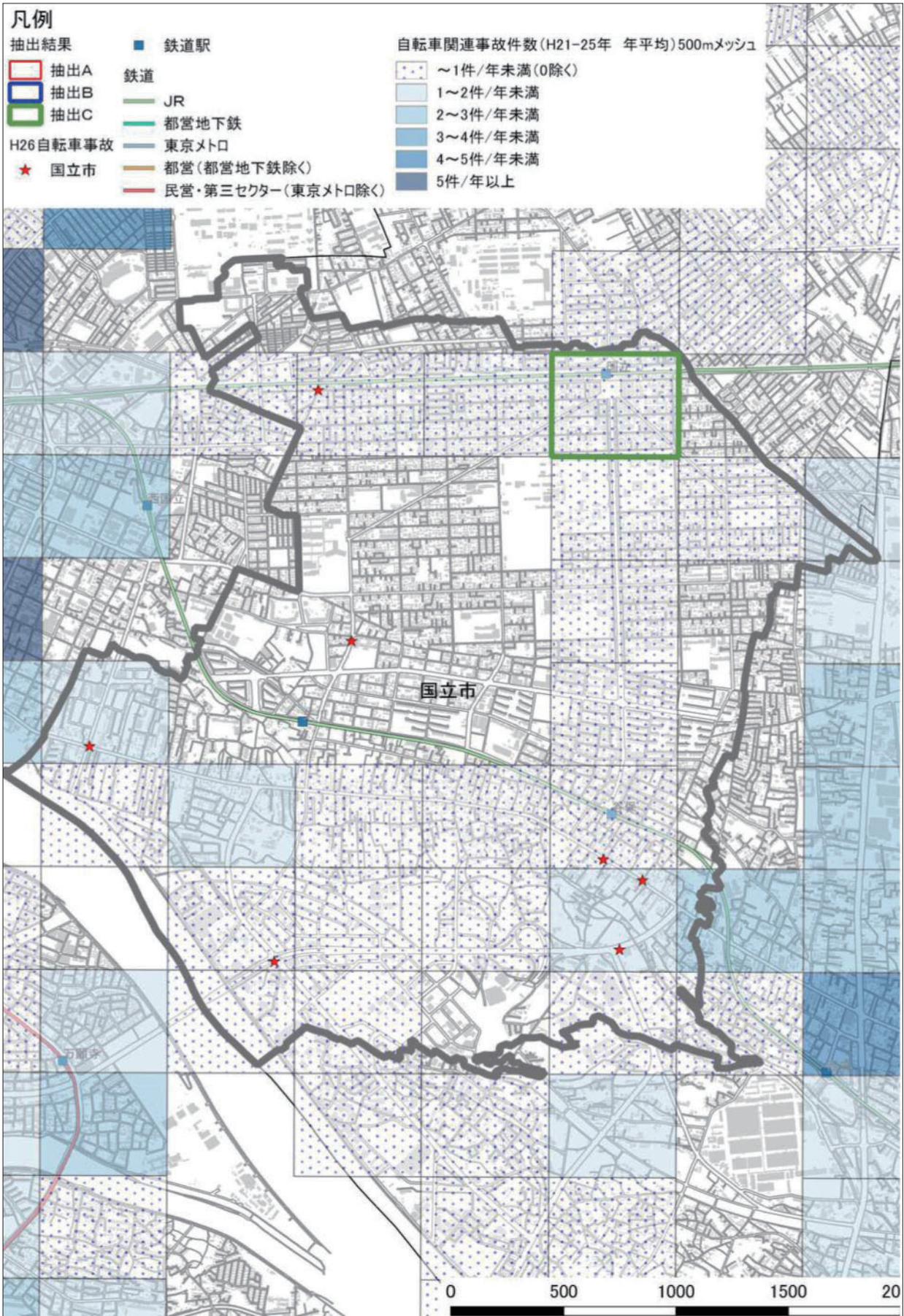
図 2-4 自転車発集量(自転車発生集中度※1)



出典：自転車通行空間ネットワーク計画調整会議資料

※1 ある地域から出発するまたは到着する自転車でのトリップ(人がある目的をもってある地点からある地点まで移動すること)をその地域の発生量(単位:トリップエンド(TE))と集中度を合計した値

図 2-5 自転車関連事故発生分布図 (H21 (2009) ~ H25 (2013) 自転車事故)



2

出典：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

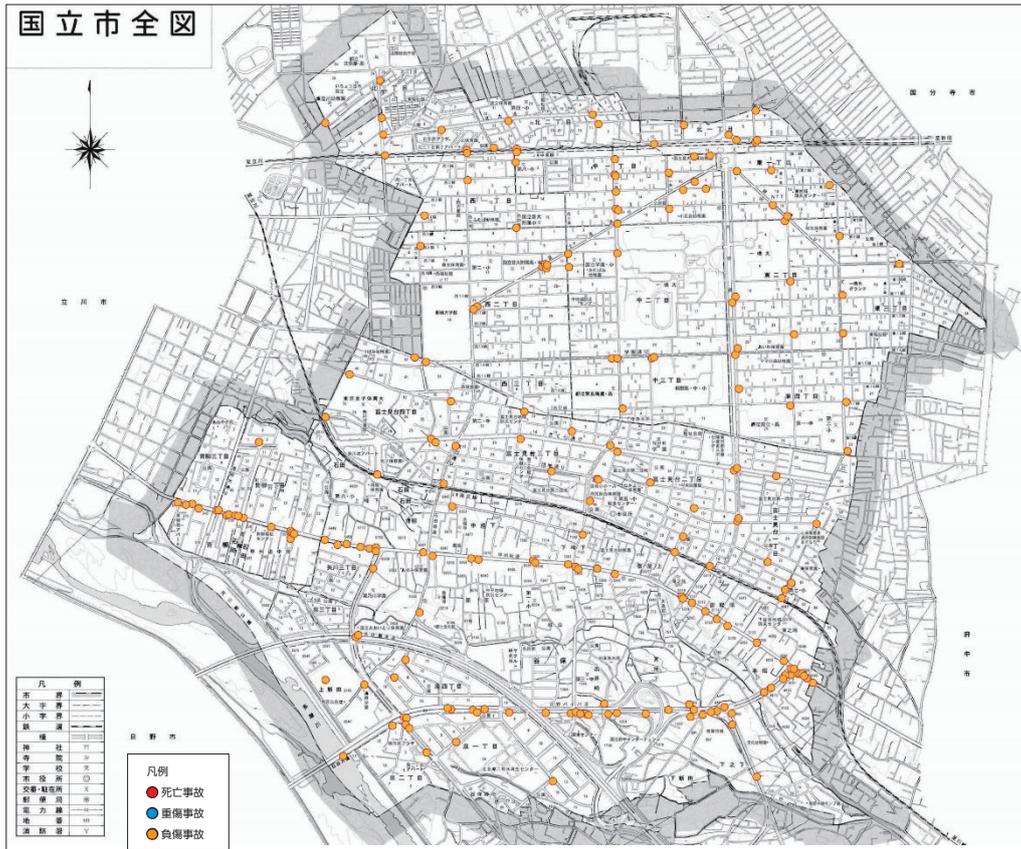


图 2-7 平成 28 (2016) 年交通事故発生状况

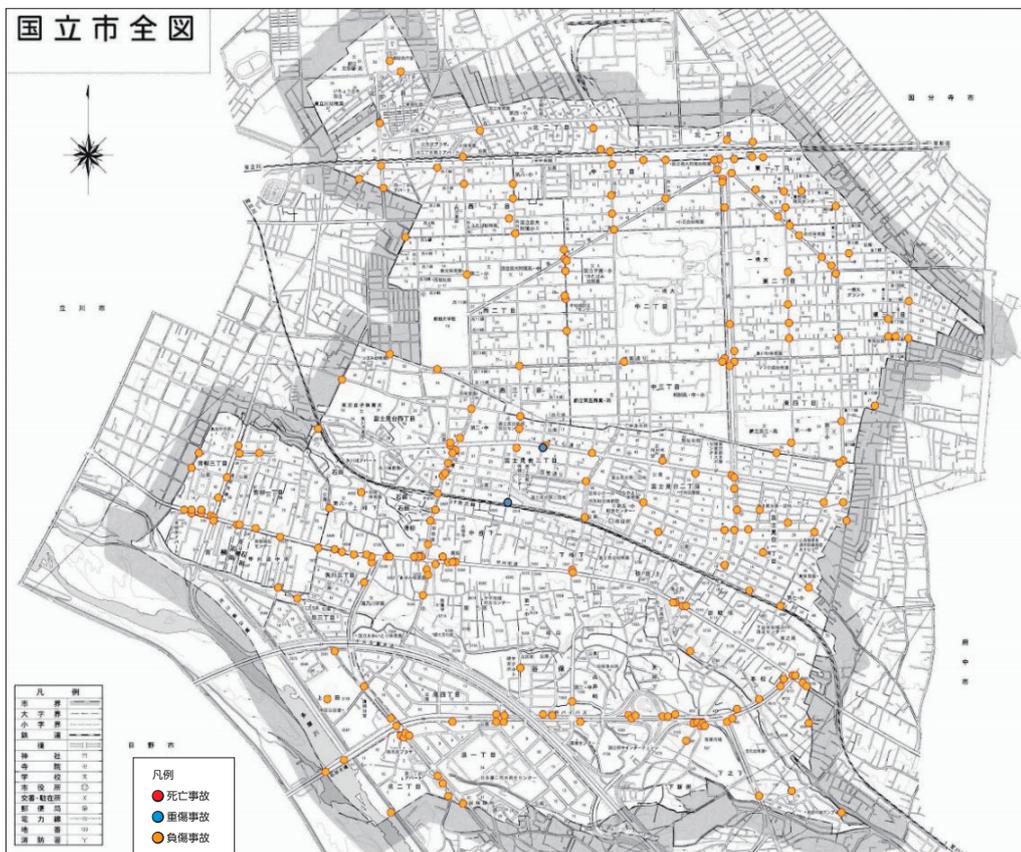


図 2-8 平成 29 (2017) 年交通事故発生状況



2

図 2-9 平成 30 (2018) 年交通事故発生状況

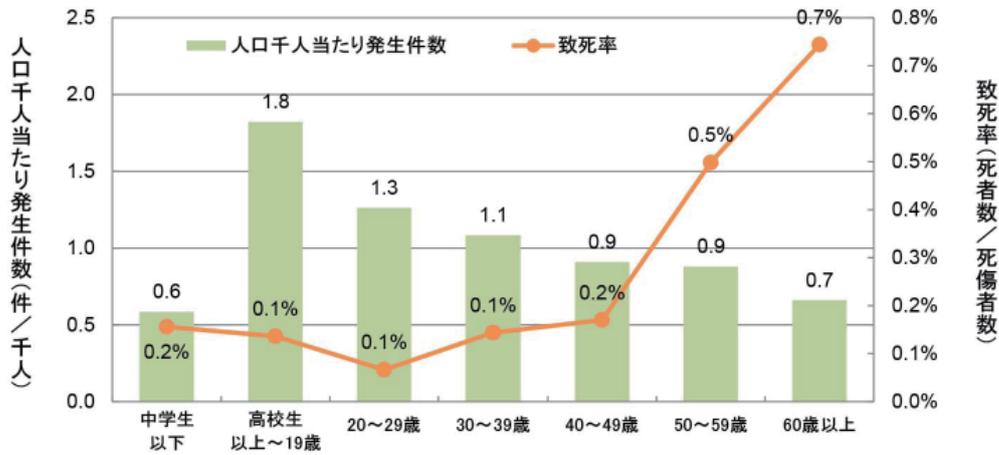


資料：警視庁交通事故発生マップより作成

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）

図2-10

- 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。

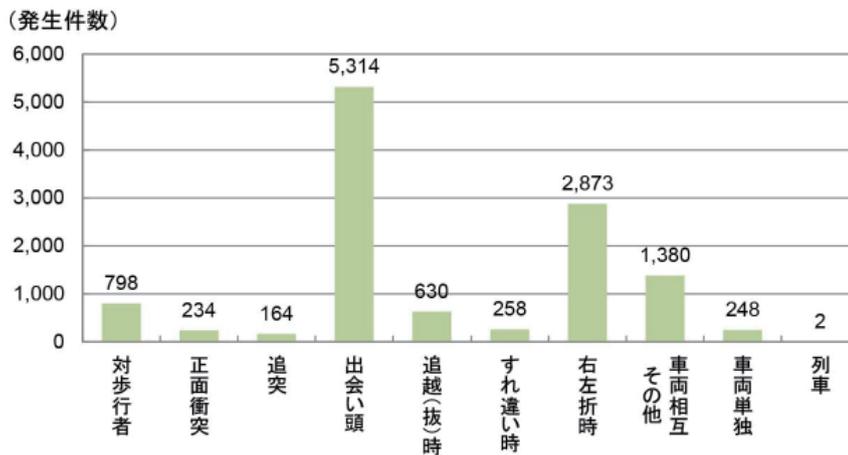


自転車事故発生件数と致死率(平成27(2015)年～平成29(2017)年平均)

資料：東京都及び警視庁の統計より作成

図2-11

- 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。

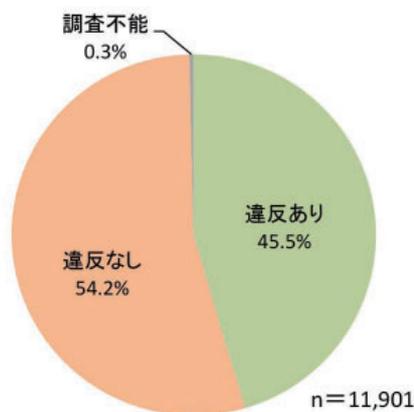


自転車事故発生件状況の分類

資料：警視庁の統計平成29(2017)年より作成

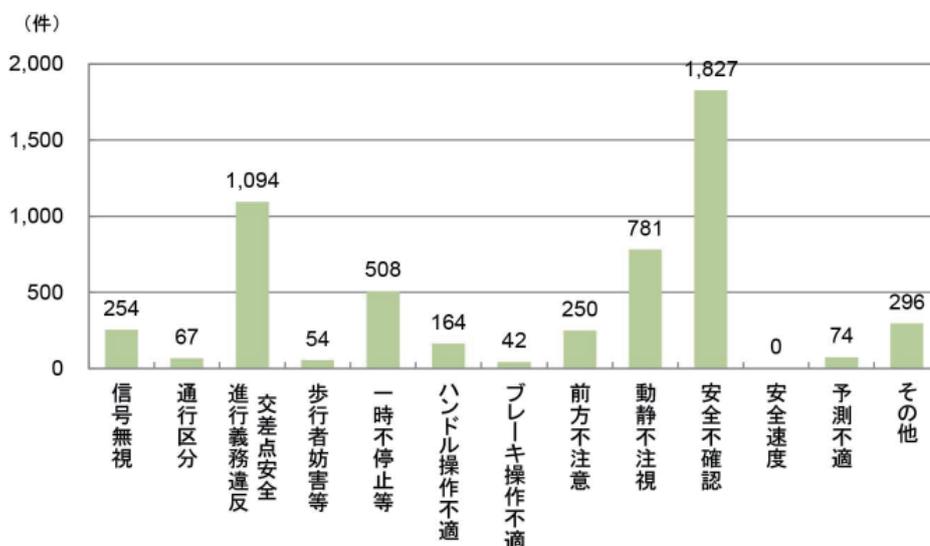
図 2-1 2

● 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：警視庁の統計平成 29 (2017) 年より作成



自転車事故時の違反の内容

資料：警視庁の統計平成 29 (2017) 年より作成

④交通事故考察

平成 29 (2017) 年の交通事故当事者 (総数) に占める状態別交通事故発生割合は、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 2-2)。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(図2-11、2-12)。都内ではそういった事故の割合が、平成27(2015)年で約5割を占める等、利用者の交通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などを通じてマナー向上や、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、自転車のナビマーク等を設置し、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自転車ネットワークを考慮し、走行空間整備の推進が必要です。

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)年度時点、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の延長は9,018m、31.9%です。

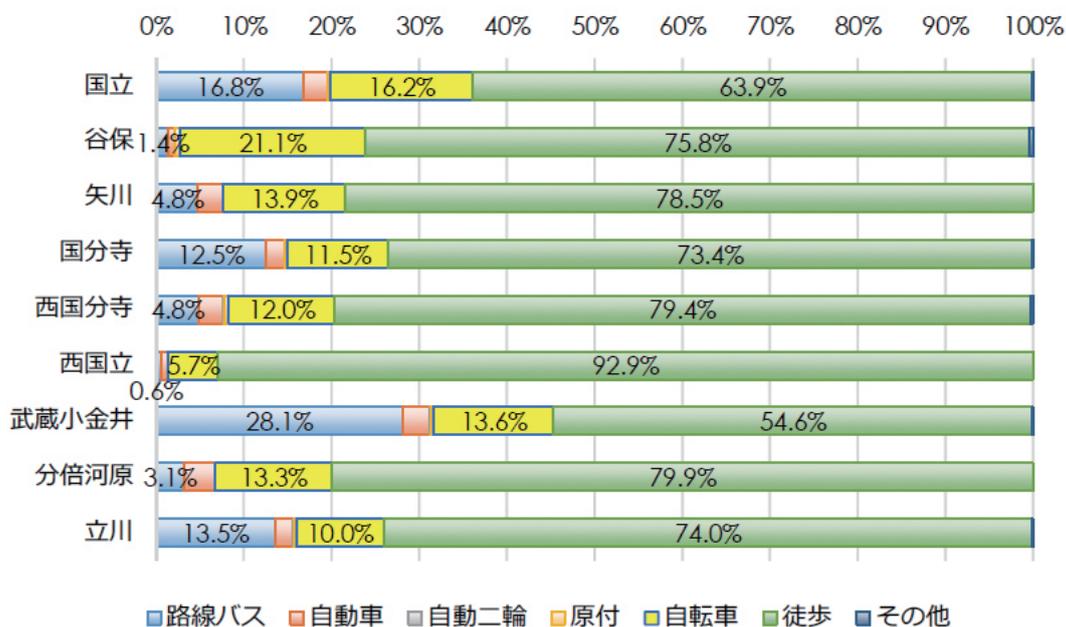
南部地域は、都市計画道路の整備進展により、幹線道路の整備状況は改善されているものの、地域住民に身近な生活道路の整備は土地区画整理事業の施行区域内や一部の区間にとどまっているため、狭あい道路が多く、路線バスルートが限られています。

鉄道のうち、J R 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、J R 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^{※1}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



資料：(平成 20 (2008) 年調査東京都市圏パーソントリップ調査から作成)

※1 「どのような人が(パーソン)」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動(トリップ)したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

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

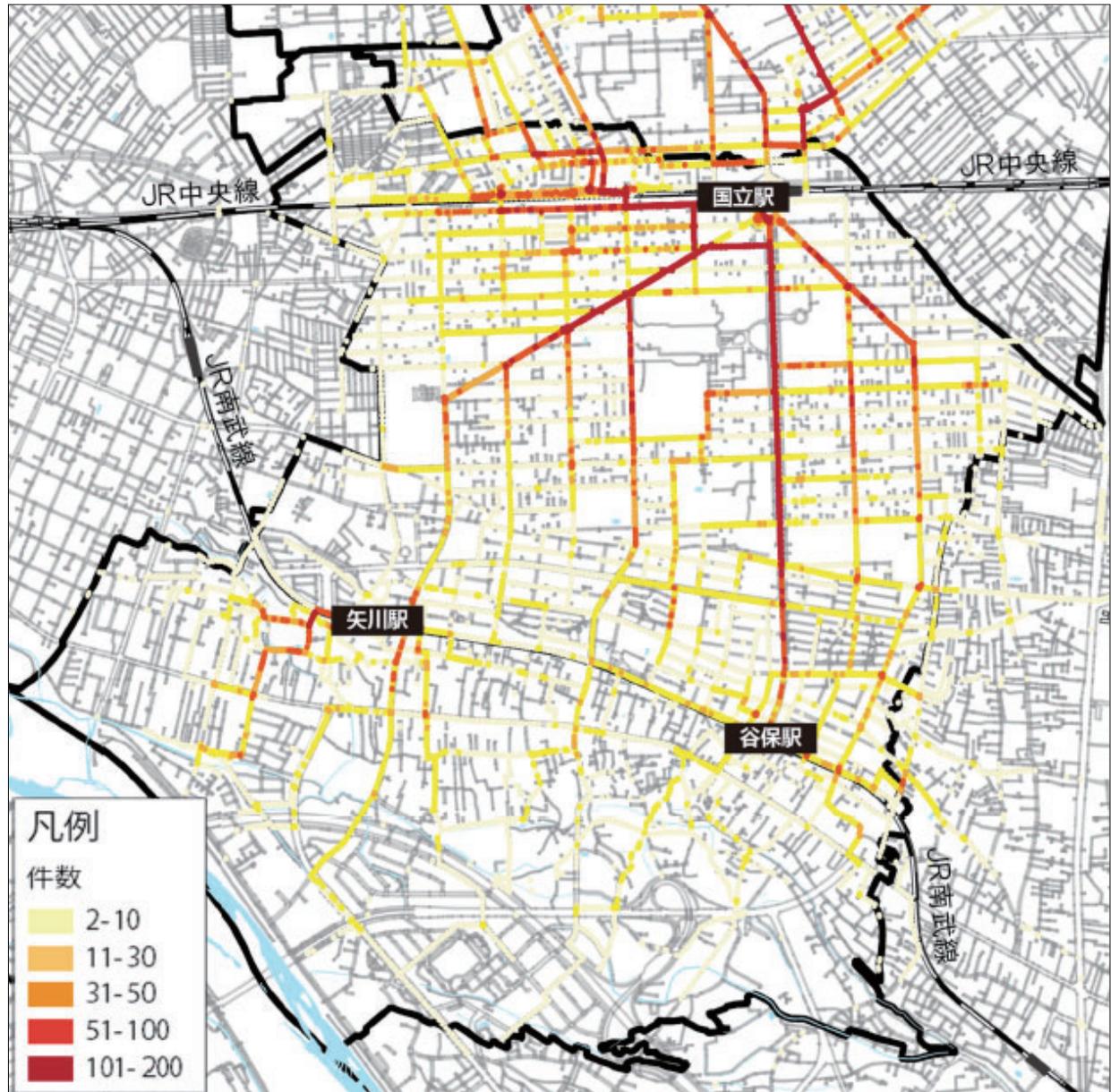
時間帯別自転車等集中台数（自転車駐車場実駐車台数+駅周辺放置自転車）									
駐車場所		収容可能 台数	平日				休日		
			9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00
自転車等 駐車場	市営	1,192	694	679	720	171	346	459	471
	民営								
	小計	1,192	694	679	720	171	346	459	471
放置	禁止区域内		12	24	21	9	33	50	65
	禁止区域外		4	4	4	0	2	3	3
	小計		16	28	25	9	35	53	68
合計		1,192	710	707	745	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2-13 市内3駅周辺の自転車駐車場利用者の主な利用ルート



出典：（「国立市自転車駐車場整備計画」平成27（2015）年3月）