

第Ⅱ期
国立市
自転車安全利用
促進計画
(案)

BICYCLE SAFE USE
PROMOTION PLAN
PHASE 2

国立市

は じ め に

国立市自転車安全利用促進計画

目 次

1	計画の位置付け	4
(1)	背景	4
(2)	計画の目的	5
(3)	計画期間	5
(4)	計画の位置付けと構成	6
2	自転車利用を取り巻く現状と課題	7
(1)	地勢と人口	7
(2)	自転車に関連する交通事故の状況	9
(3)	市内の放置自転車の状況	16
3	これまでの取り組み	23
(1)	自転車利用ルールの啓発活動	23
(2)	自転車利用促進	24
(3)	自転車走行空間整備	27
(4)	自転車駐車場整備	29
(5)	放置自転車対策	36
4	自転車走行環境整備の方針	38
(1)	広域整備路線と他路線との接続	38
(2)	自転車乗用中事故への対策	40
5	自転車駐車場整備の方針	41
(1)	市営自転車駐車場の現況	41
(2)	市営自転車駐車場の課題と対策	45
6	自転車利用の総合的な取り組み	47
(1)	自転車利用ルールの徹底	47
(2)	自転車利用促進	48
(3)	自転車駐車空間の整備	49
(4)	放置自転車対策	50
(5)	今後の計画評価と見直しの検討	51
7	資料編	52
(1)	国立市自転車対策審議会委員名簿	52
(2)	国立市自転車安全利用促進条例（抜粋）	53
(3)	国立市自転車対策庁内検討会委員名簿	54
(4)	国立市自転車対策庁内検討会設置要綱	55
(5)	計画策定の経過	57

1

計画の位置付け

1

背景

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、子どもから高齢者まで活用できる身近な移動手段・交通手段となっています。また、買い物や通勤・通学、健康づくりをはじめとし、人々の行動を広げ、生活を豊かにする役割を担っています。

一方で、自転車の交通ルールの遵守や安全な走行環境に関連した課題も生じています。近年、全国の交通人身事故発生件数は横ばい状況にありますが、全交通事故に対する自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。

平成 24（2012）年 11 月、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、自転車ネットワーク計画の作成や安全な自転車通行空間の整備などの考え方が示されました。平成 29（2017）年 5 月には、自転車安全利用を促進するため、「自転車活用推進法」が施行され、そ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、東京都が平成 31（2019）年 3 月に「東京都自転車活用推進計画」を策定しました。国立市においても、交通安全、道路整備、利用促進等の観点から、自転車を安全で快適に利用していくための総合的な計画として「国立市自転車安全利用促進計画」を令和元（2019）年 11 月に策定し、計画に基づいた様々な施策を進めてきました。

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。また、国立市に限らず、環境や健康づくりの観点から全国的に自転車活用が注目されています。しかしながら、自転車利用者のマナーも問題視されており、近年では「ながら運転」や「自転車の酒気帯び運転」の罰則化や、自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化など、安全面の観点から道路交通法の改正が行われました。現状、自転車利用者の違反による事故が多い状況にあり、交通ルールの遵守やマナーの向上などが課題となっています。また、鉄道駅周辺の自転車駐車場の整備やコミュニティサイクルの普及により、道路上における放置自転車は減少傾向にはあるものの、今後も継続的な対策が求められます。

近年の自転車利用者を取り巻く環境の変化をもとに、自転車関連事故の減少や快適な走行環境の整備、放置自転車のない安心安全のまちづくりを実現するため、「第Ⅱ期国立市自転車安全利用促進計画」を策定します。

2

計画の目的

自転車は身近な移動手段として欠かせない存在になっていますが、交通ルールの遵守や自転車乗用中事故が大きな問題となっています。本計画は、より多くの方が、正しい交通安全知識を持ち、快適かつ安全に自転車を利用し、生活を豊かにしていくことを目的としています。

自転車利用者の交通ルールの遵守やマナーの実践は、歩行者や自動車乗用者等の安全にも繋がります。このことから、自転車乗用中事故者数の減少を目指し目標値（指標）を設定します。

○指標 自転車乗用中事故者数

令和 3（2021）年から令和 7（2025）年の 5 年間で、自転車乗用中事故者数はほとんど横ばい（令和 6（2024）年 96 件・令和 7（2025）年 100 件）となっています。本計画における目標値としては、自転車乗用中事故者数が特に少なかった平成 27（2015）年の 72 人を基準とし、その数値を下回るよう 70 人以下とします。また、近年において、自転車乗用中の死亡事故が発生していないことから、死亡事故 0 件を継続することを目指します。自転車乗用中事故者数の減少のみならず、ヘルメットの着用等による事故発生時における負傷者の減少も課題となります。

令和 7 年（2025）年

現況値
100 人



令和 17 年（2035）年

目標値
70 人以下

3

計画期間

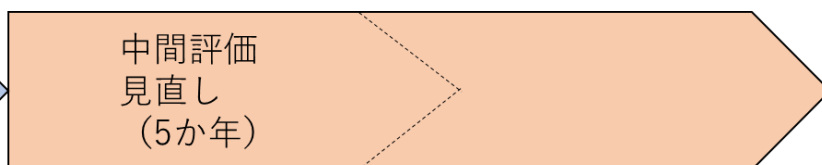
第Ⅱ期計画期間は 10 か年とし、5 年後に中間評価と見直しを行うことで、自転車利用者を取り巻く環境変化に対応した施策を進めます。

第Ⅰ期計画（6 か年）

第Ⅱ期計画（10 か年）



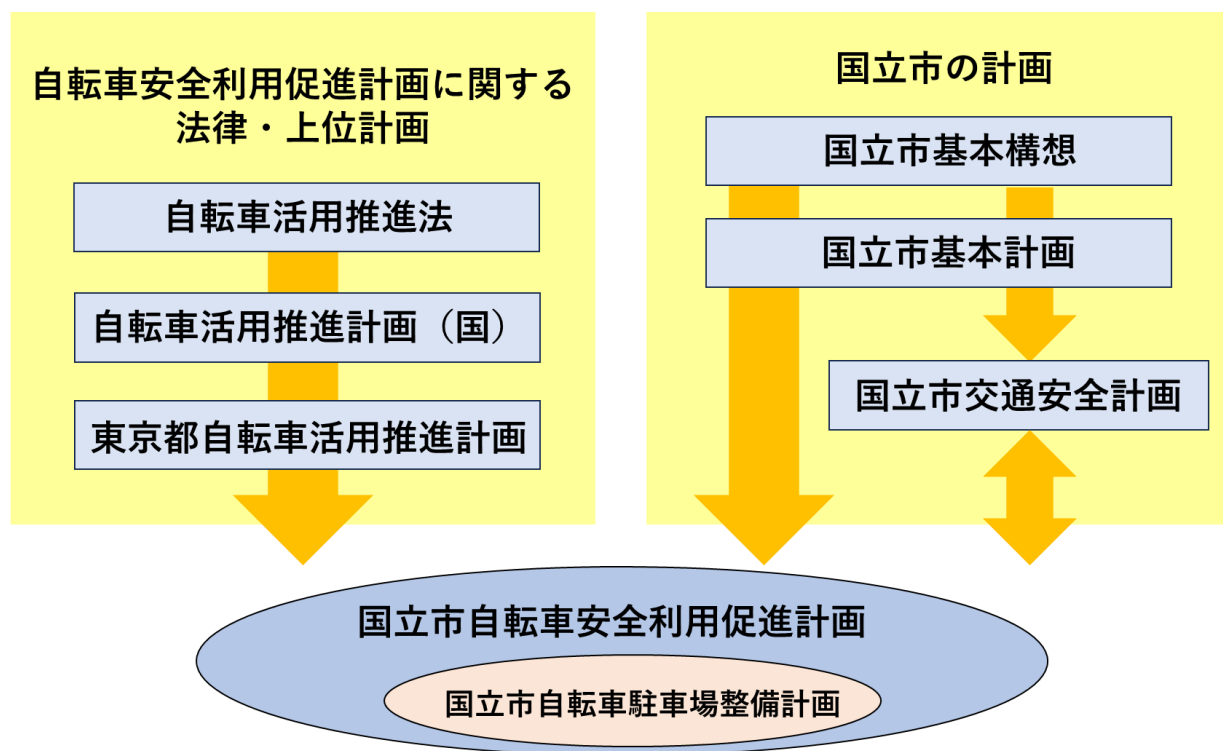
令和 2（2020）
～7（2025）年度



中間評価
見直し
(5 か年)

令和 8（2026）～17（2035）年度

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。さらに、関連計画である国立市自転車駐車場整備計画（平成27（2015）年3月策定）が計画期間終期を迎えたことから、自転車安全利用促進計画に自転車駐車場の整備や放置自転車対策に関する事項も加え、総合的な自転車計画として第Ⅱ期計画の策定を行います。



2

自転車利用を取り巻く現状と課題

1

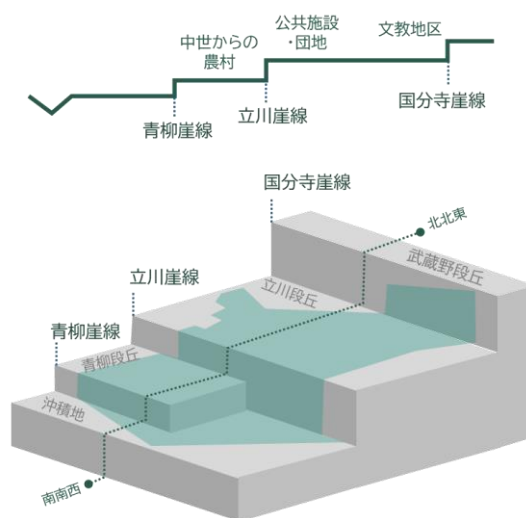
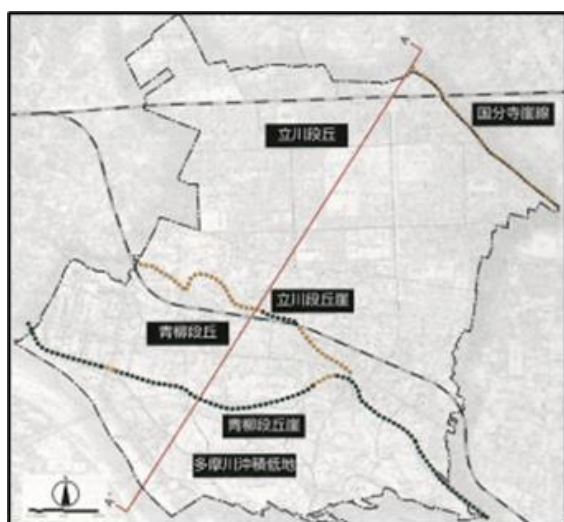
地勢と人口

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

総人口を年齢別構成比でみると、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ており、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
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
R2（2020）年	76,280	8,682	49,842	8,611	9,145
R3（2021）年	76,371	8,671	49,692	8,718	9,290
R4（2022）年	76,317	8,537	49,572	8,760	9,448
R5（2023）年	76,168	8,522	49,420	8,454	9,772
R6（2024）年	75,889	8,372	49,110	8,299	10,108
R7（2025）年	76,079	8,208	49,231	8,237	10,403

年齢別人口割合（％）



出典：国立市住民基本台帳

2

自転車に関連する交通事故の状況

①国立市内における自転車事故の状況

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（2013）年の127件をピークに減少傾向に転じていましたが、ここ数年はほとんど横ばいとなっており、全体に占める割合としては増加傾向にあります。

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
R3 (2021) 年	338	136	45	14	9	92	0	19	23
R4 (2022) 年	376	112	54	26	14	97	1	23	49
R5 (2023) 年	388	126	47	21	5	105	2	30	52
R6 (2024) 年	356	114	45	18	7	96	0	34	42
R7 (2025) 年	368	122	36	18	15	100	2	25	50

資料：警視庁の統計より作成

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
R3 (2021) 年	100%	40.2%	13.3%	4.1%	2.7%	27.2%	0.0%	5.6%	6.8%
R4 (2022) 年	100%	29.8%	14.4%	6.9%	3.7%	25.8%	0.3%	6.1%	13.0%
R5 (2023) 年	100%	32.5%	12.1%	5.4%	1.3%	27.1%	0.5%	7.7%	13.4%
R6 (2024) 年	100%	32.0%	12.6%	5.1%	2.0%	27.0%	0.0%	9.6%	11.8%
R7 (2025) 年	100%	33.2%	9.8%	4.9%	4.1%	27.2%	0.5%	6.8%	13.6%

資料：警視庁の統計より作成

表 2－3 自転車乗用中年齢層別死傷者数

●自転車乗用中の事故における負傷者数は、令和3（2021）年からの5年間でほとんど横ばいであり、死者数は0人の状況が続いています。負傷者数を年齢別に見ると、全体に対する若年層の負傷者数は少なくなっておりますが、令和5（2023）年以降、小学生の負傷者が増加しており、その後横ばいの状況です。小学生は自転車に乗り始めの時期でもあることから、交通ルールを理解できていない場合もあり、安全指導や大人の見守りが重要です。また、負傷者が最も多い年齢層は40～64歳となっており、通勤等による利用頻度の高さによる影響が想定されます。

その他、高齢者における負傷者数の多さにも注視が必要です。高齢者の交通行動の特色としては、体力の全体的な衰えにより、危険に対する身体の反応が遅れる傾向にあり、とっさの回避行動が困難となることから、事故発生時の負傷の可能性も高くなります。平衡感覚や視力・聴力の衰えの影響もありますが、自身の身体機能の低下への評価が甘くなる傾向にあります。

自転車利用においては、買い物、通院、通勤・通学等、行き慣れた場所への移動手段とする場合が多く、慣れによる交通安全意識の低下が生じやすくなります。特に通勤・通学時においては、交通量が多くなる時間帯であっても、急いで通常よりも速度を出す自転車利用者が多く見られます。そのような自転車利用者は、交通ルールや安全運転への意識が薄れ、交通事故の発生や、速度を出していることによる事故発生時の自身や相手の負傷の可能性を高めます。

	合計		幼児		小学生		中学生		中卒～24歳		25～39歳		40～64歳		65～74歳		75歳以上	
	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
R3（2021）年	0	87	0	3	0	3	0	3	0	13	0	13	0	24	0	11	0	17
R4（2022）年	0	93	0	0	0	2	0	3	0	17	0	18	0	21	0	16	0	16
R5（2023）年	0	98	0	3	0	6	0	2	0	17	0	19	0	24	0	16	0	11
R6（2024）年	0	84	0	1	0	6	0	2	0	11	0	10	0	31	0	10	0	13
R7（2025）年	0	89	0	0	0	6	0	4	0	13	0	10	0	29	0	9	0	18

資料：警視庁の統計より作成

表 2 - 4 自転車の違反内容

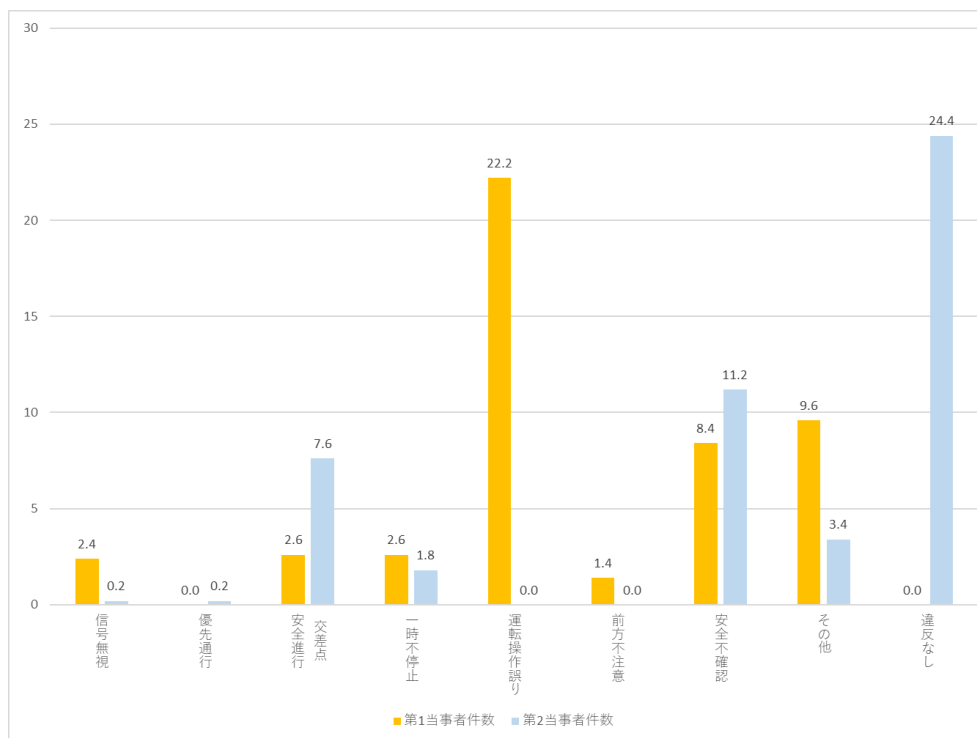
●自転車関連事故の違反内容としては、第1当事者においては『運転操作誤り』、第2当事者においては『安全不確認』『交差点安全進行』が多くなっています。

※第1当事者 交通事故における過失が重いほう、過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽いものをいう。

※第2当事者 交通事故における過失が軽いほう、過失が同程度の場合は人身損傷程度が重いほうをいう。

			自転車の違反									
			信号無視	優先通行	交差点 安全進行	一時不停止	運転操作誤り	前方不注意	安全不確認	その他	違反なし	計
事故件数	R3 (2021) 年	第1当事者件数	1	0	2	1	8	1	9	9	0	31
		第2当事者件数	0	1	5	2	0	0	18	4	31	61
		計	1	1	7	3	8	1	27	13	31	92
	R4 (2022) 年	第1当事者件数	3	0	0	3	21	0	5	17	0	49
		第2当事者件数	0	0	10	1	0	0	4	2	31	48
		計	3	0	10	4	21	0	9	19	31	97
	R5 (2023) 年	第1当事者件数	3	0	2	2	26	2	11	5	0	51
		第2当事者件数	1	0	7	1	0	0	19	7	19	54
		計	4	0	9	3	26	2	30	12	19	105
	R6 (2024) 年	第1当事者件数	2	0	2	3	27	3	11	6	0	54
		第2当事者件数	0	0	7	4	0	0	10	2	19	42
		計	2	0	9	7	27	3	21	8	19	96
	R7 (2025) 年	第1当事者件数	3	0	7	4	29	1	6	11	0	54
		第2当事者件数	0	0	9	1	0	0	5	2	22	42
		計	3	0	16	5	29	1	11	13	22	100

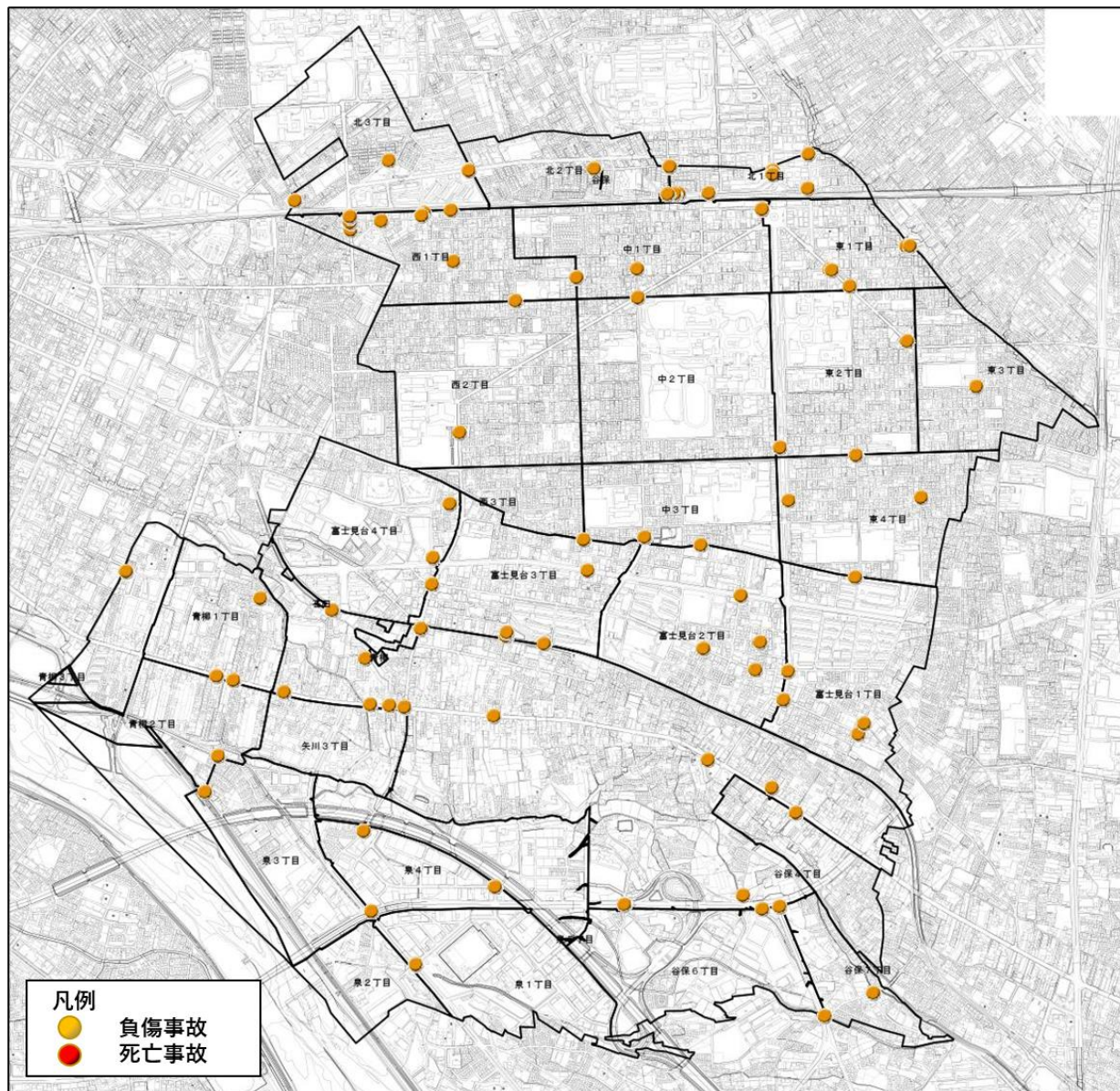
※令和 3 (2021) 年～令和 7 (2025) 年の平均値



資料：警視庁の統計より作成

図2-3 市内の自転車関連事故発生箇所（令和6（2024）年中）

●市内の自転車関連事故の発生としては、交差点が多くなっており、同一路線の近い位置で複数事故が発生している箇所もあります。



資料：警視庁交通事故発生マップより作成

②東京都内における自転車事故の状況

令和 7（2025）年中の都内の交通事故件数は 30,176 件となっており、うち自転車事故関与件数は 13,845 件、自転車関与率は 45.9%となっています。

※自転車事故関与件数は、自転車乗用者が第 1 又は第 2 当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は 1 件として計上。

表 2－5 年齢層別自転車事故発生件数（令和 7（2025）年中）

	15歳以下	16～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	計
第1当事者件数	765	608	829	773	929	1,033	401	2,304	7,642
第2当事者件数	562	467	895	1,116	1,257	1,306	453	1,411	7,467
合計	1,327	1,075	1,724	1,889	2,186	2,339	854	3,715	15,109
構成比	8.8%	7.1%	11.4%	12.5%	14.5%	15.5%	5.7%	24.6%	100.0%

資料：警視庁の統計より作成

表 2－6 自転車事故の発生状況（令和 7（2025）年中）

●自転車事故発生状況を道路形状別に見ると、交差点における事故が最も多く、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、車両単独が最も多くなっており、次いで出会い頭が多くなっています。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の事故や右左折時の事故、単路における車両単独の事故が特に多くなっています。

	人对自転車	正面衝突	追突	出会い頭	追越追抜	すれ違い時	右左折時	その他	車両単独	列車	合計	構成比
交差点	302	35	36	3,405	148	37	1,672	166	629	0	6,430	46.4%
交差点付近	104	18	36	131	77	25	75	92	376	0	934	6.7%
単路	747	128	168	644	496	120	236	520	3,050	0	6,109	44.1%
踏切	4	0	0	0	0	1	0	0	21	0	26	0.2%
一般交通の場所	63	6	2	21	4	4	4	20	222	0	346	2.5%
計	1,220	187	242	4,201	725	187	1,987	798	4,298	0	13,845	100%
構成比	8.8%	1.4%	1.7%	30.3%	5.2%	1.4%	14.4%	5.8%	31.0%	0%	100.0%	

資料：警視庁の統計より作成

表 2－7 都内全域における自転車乗用中年齢層別死傷者数

●令和 3（2021）年から令和 7（2025）年の 5 年間、都内全域では自転車乗用中の事故における死者数は 126 人となっています。負傷者数としては、40～64 歳が最も多くなっていますが、75 歳以上の負傷者数に対する死者数も割合が多くなっており、事故発生時において死亡率が高いことがわかります。国立市内では同期間における死者数は 0 人となっていますが、自転車乗用中の事故においても死亡事故に繋がる可能性があることがわかります。自転車利用者においては、事故を発生させないだけでなく、ヘルメットの着用等により事故発生時の負傷や死亡を防ぐための対策が重要です。

	合計		幼児		小学生		中学生		中卒～24歳		25～39歳		40～64歳		65～74歳		75歳以上	
	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
R3（2021）年	18	11,338	1	237	0	481	0	239	0	1,290	1	2,440	6	4,140	4	1,206	6	1,305
R4（2022）年	30	12,997	0	209	0	571	0	292	1	1,618	7	2,527	7	4,532	4	1,525	11	1,723
R5（2023）年	32	13,571	0	239	0	702	0	341	2	1,684	3	2,469	12	4,723	6	1,451	9	1,962
R6（2024）年	25	12,903	0	211	1	657	0	327	0	1,566	7	2,291	9	4,470	1	1,393	7	1,988
R7（2025）年	21	12,961	0	202	0	636	0	338	0	1,570	1	2,208	6	4,513	1	1,298	13	2,196

資料：警視庁の統計より作成

③自転車事故考察

近年、自転車利用ルールにおける違反が社会問題となり、道路交通法の改正が行われています。令和 5（2023）年 4 月にはすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。また、自転車乗車中の携帯電話等の使用が起因する交通事故が増加傾向にあること、自転車を酒気帯び状態で運転した際の交通事故が死亡・重傷事故となる場合が多いことを受け、令和 6（2024）年 11 月に『運転中のながらスマホ』『酒気帯び運転及び幫助』に対する罰則が強化されています。令和 8（2026）年 4 月には、自転車の交通違反に対して、車やオートバイと同様に反則金を通告する、いわゆる『青切符』による取り締まりが開始しています。

市内の自転車事故においても、『信号無視』や『一時不停止』といった違反行為が起因した自転車事故の発生が多く発生しており、学校での安全教育推進のみならず、成人層への啓発強化が求められます。罰則強化や青切符の導入が行われる一方で、自転車乗用中の違反は現状多く発生しており、特に自転車利用者の多い国立駅周辺においては、自転車指導啓発重点地区・路線の指定について、警察署と協議を進めています。

自転車利用においては、事故を起こさないことに加え、事故が発生したときに自身を守るための対策も重要です。令和 2（2020）～令和 6（2024）年を対象とした警視庁の調査では、自転車乗車中の死亡事故においては、約 5 割が頭部に致命傷を負っており、頭部を負傷した死者・重傷者について、ヘルメットを着用していない方の割合がヘルメット着用している方に対し、約 1.7 倍高くなっています。このことから、事故発生時に身を守るヘルメット普及啓発も重要になっています。

自転車乗用中事故者数の減少には、マナー向上等の啓発活動を行うほか、自転車走行空間を明確にすることが有効であり、市内における交通量の多い道路においては、自転車ナビマーク等による自転車走行空間を示す取り組みを行ってきました。今後は、これに加えて自転車事故の多い交差点部分の交通安全対策を検討していく必要があります。尚、将来的に整備が行われる、都市計画道路といった新規路線は、交通量の分散やそれに伴う事故の減少が期待できます。

①放置自転車整理区域の設定

国立市内には東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」という。）の鉄道駅 3 駅が存在し、駅周辺における自転車駐車需要が特に多く発生します。中央線・国立駅、南武線・谷保駅、南武線・矢川駅においては、国立市自転車安全利用促進条例に基づき、放置自転車整理区域を設けています。

国立市自転車安全利用促進条例より一部抜粋

第 9 条 市長は、公共の場所等について、関係官署と協議により、放置自転車の整理区域を設けることができる。

2 市長は、前項の整理区域内において、相当な期間、放置自転車がある場合は、当該自転車を移送し保管することができる。

図 2 - 4 国立駅周辺における放置自転車整理区域

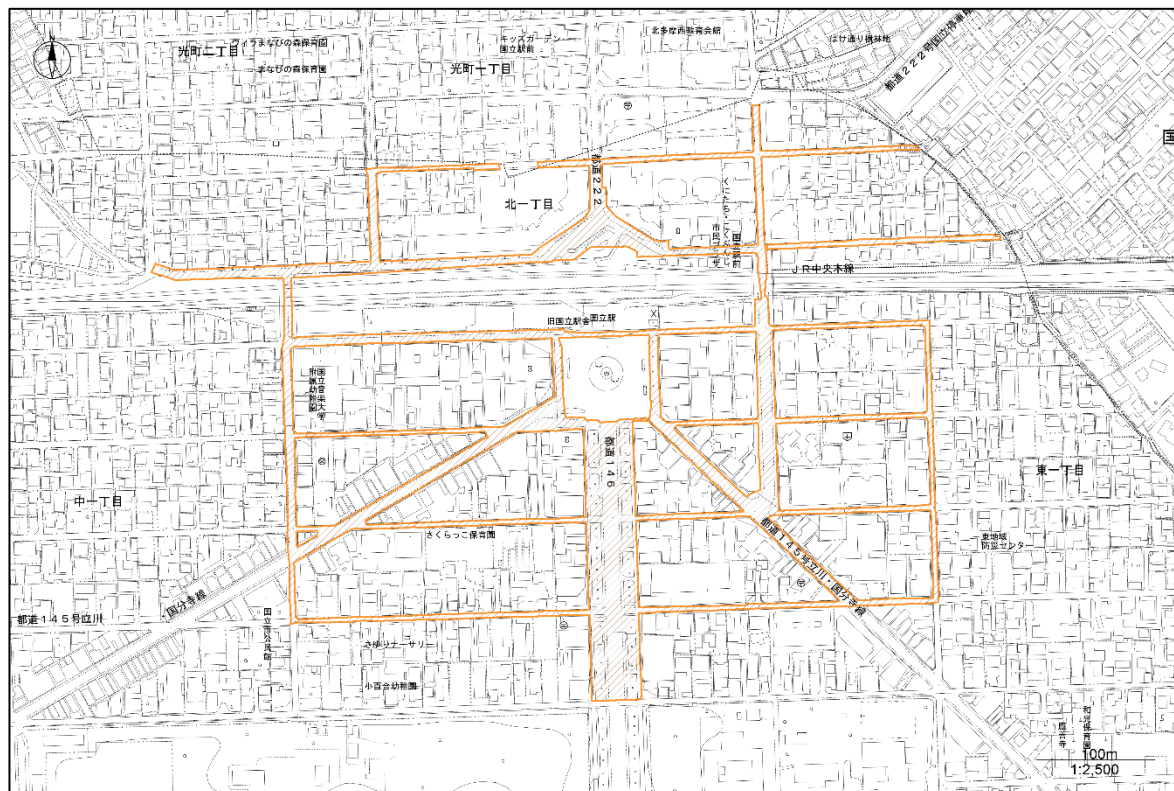


図2-5 谷保駅周辺における放置自転車整理区域

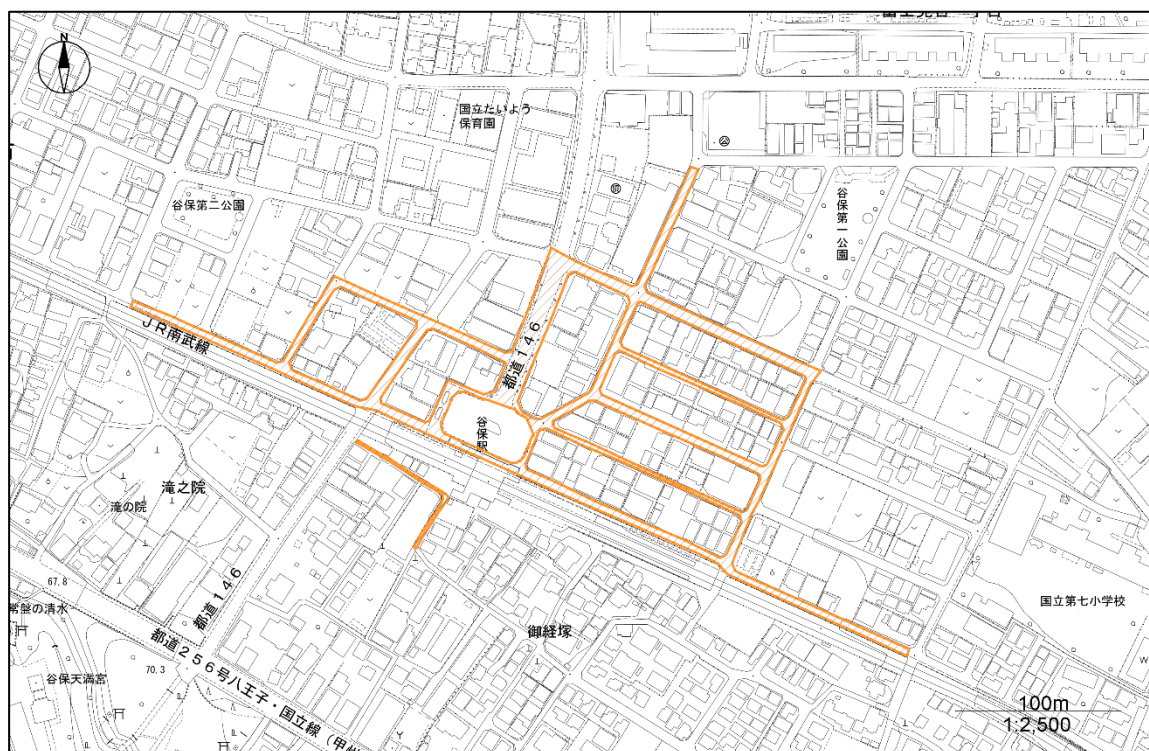
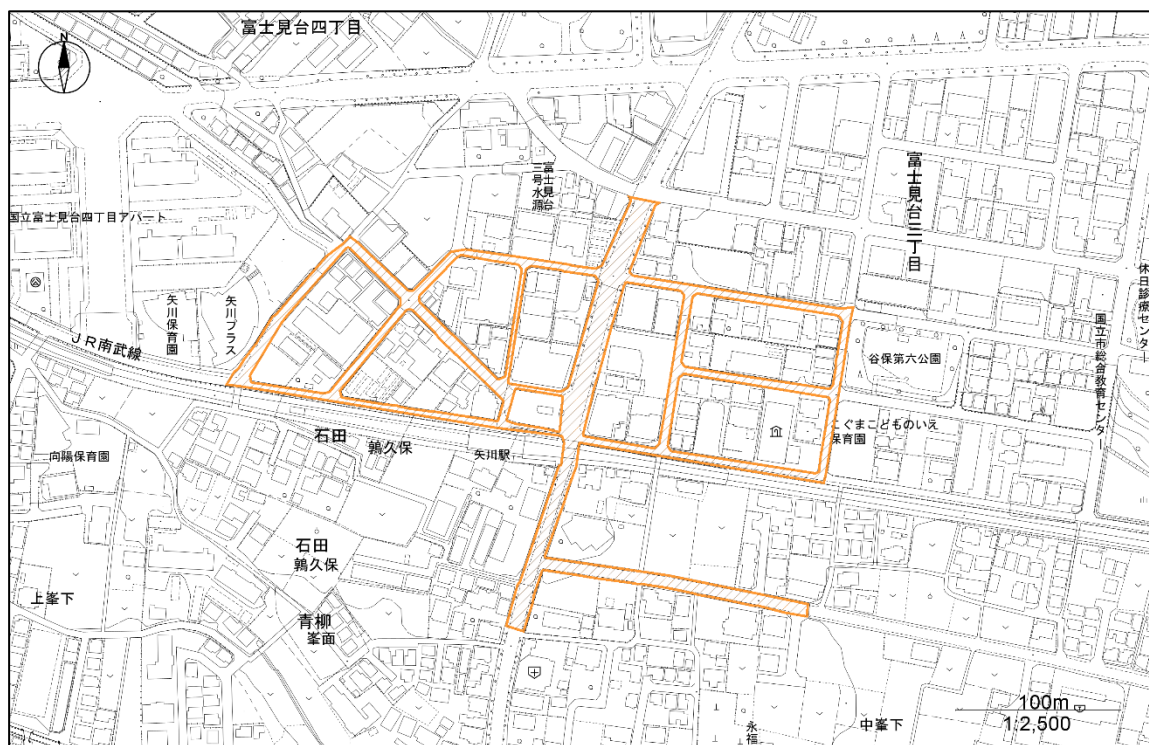


図2-6 矢川駅周辺における放置自転車整理区域



②放置自転車の移送状況

表 2－8 市内の放置自転車の移送状況

●過去 10 年（平成 27（2015）年度～令和 6（2024）年度）においては、1 日あたりの放置自転車移送件数が大きく減少しており、令和 4（2022）年度以降は横ばいとなっています。令和 2（2020）年度及び令和 3（2021）年度の移送台数減少は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による外出控えの影響が想定されます。

	移送実施 日数	移送台数			
		区域内	区域外	合計	1日平均
H27(2015)年度	316	3,137	169	3,306	10.5
H28(2016)年度	312	2,389	169	2,558	8.2
H29(2017)年度	312	2,221	151	2,372	7.6
H30(2018)年度	327	1,630	120	1,750	5.4
H31(2019) 年度	306	1,282	114	1,396	4.6
R2(2020)年度	118	355	57	412	3.5
R3(2021)年度	122	421	59	480	3.9
R4(2022)年度	120	517	73	590	4.9
R5(2023)年度	122	502	78	580	4.8
R6(2024)年度	120	518	69	587	4.9

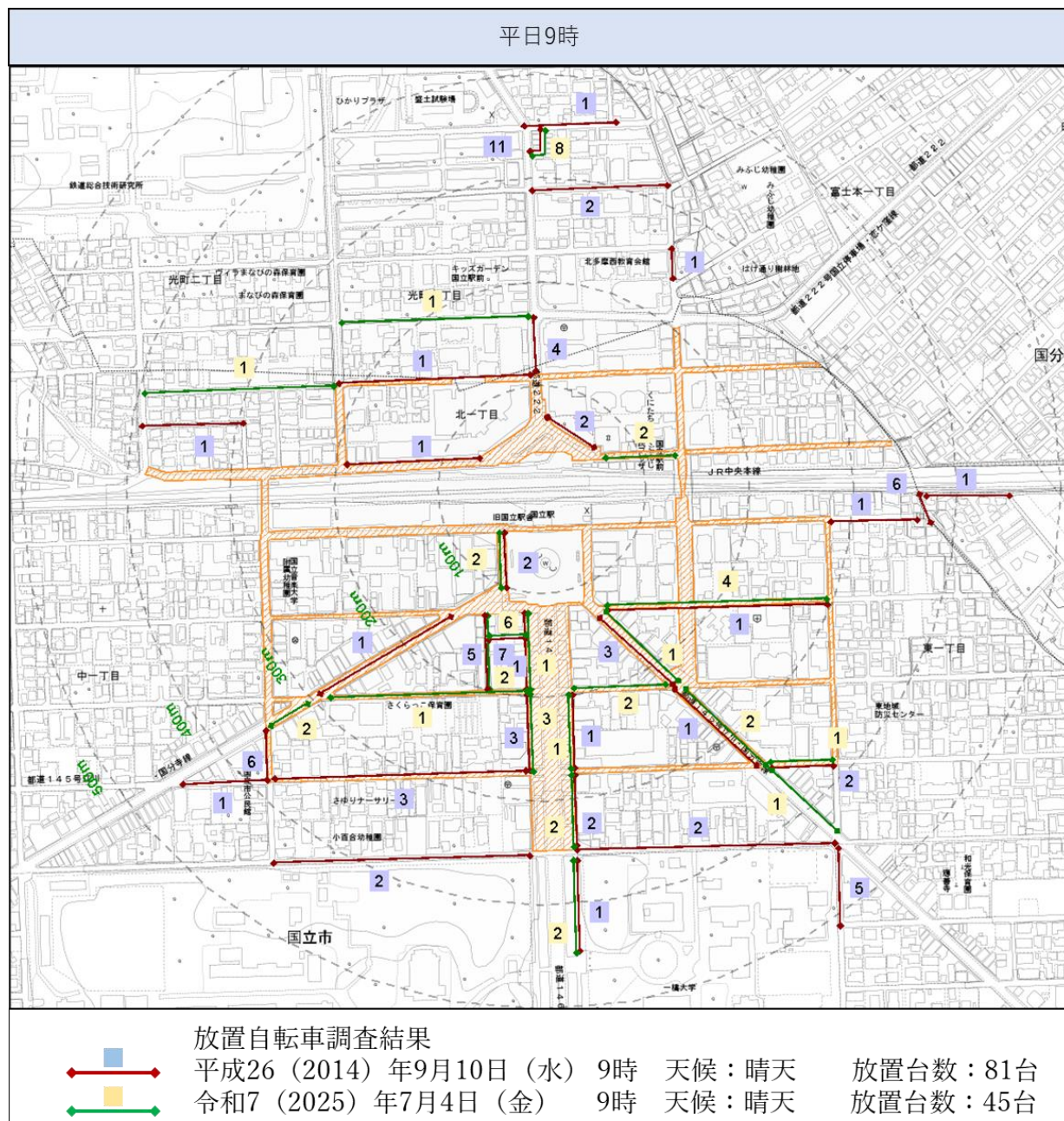
国立市事務報告書より作成

③放置自転車の発生路線

市内の各駅周辺における放置自転車の発生状況について、いつ（時間帯）、どこに（路上放置）、何台自転車が放置されているか、調査を実施しました。調査においては平成 26（2014）年の調査結果（国立市自転車駐車場整備計画から引用）と比較し、放置自転車発生状況の変化について考察します。

調査対象	市内 3 駅（国立駅・谷保駅・矢川駅） 国立駅：駅を中心とした半径 500m 程度（国立市外も対象） 谷保駅・矢川駅：駅を中心とした半径 400m 程度 緑地は対象外とする。
調査方法	市内各駅周辺における平日 9 時・12 時時点（晴天）における、道路ごとの放置自転車台数を集計する。

図2-7 国立駅周辺における放置自転車発生状況

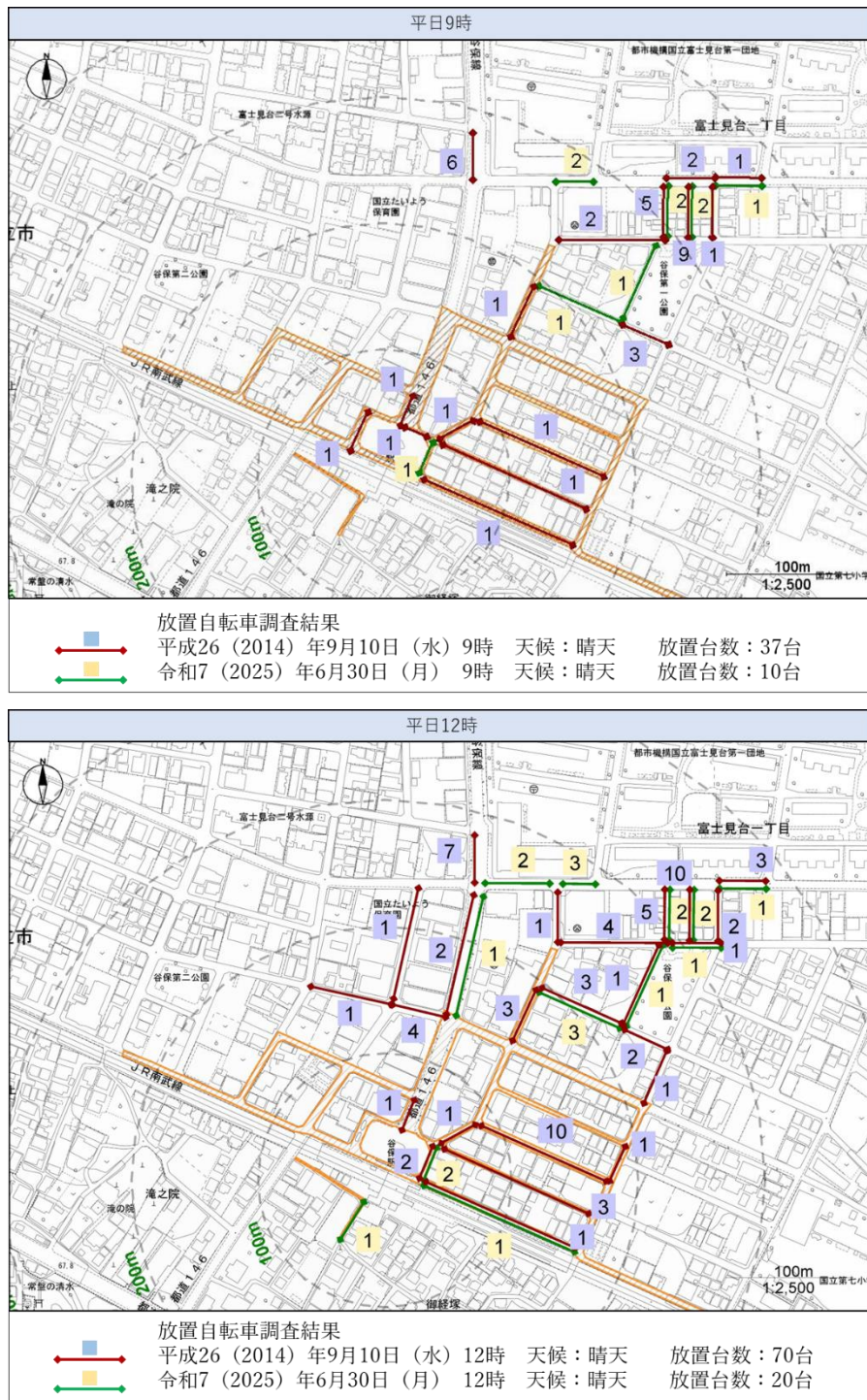




●調査結果

各時間帯で放置自転車は減少傾向にあります。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います。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、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います。また、南口のブランコ通りや国分寺市光町の光ショッピングセンターは、現在も放置自転車が非常に多い箇所となっています。

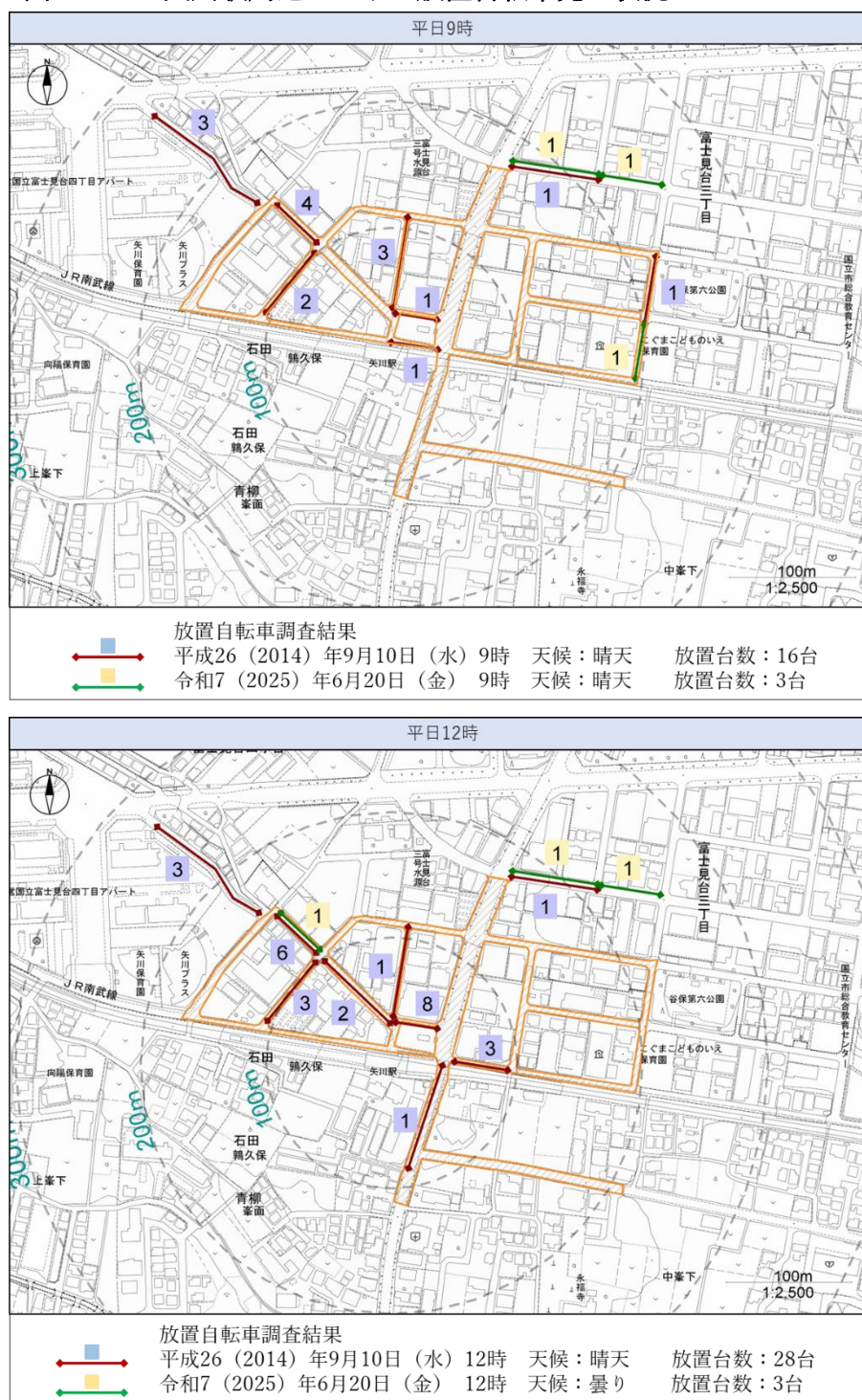
図 2 - 8 谷保駅周辺における放置自転車発生状況



●調査結果

平成 26 (2014) 年調査においては、駅前ロータリー周辺付近の放置自転車が目立っていましたが、令和 7 (2025) 年調査においては、放置自転車台数は大きく減少しています。富士見台一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いますが、こちらも減少傾向にあります。

図 2 - 9 矢川駅周辺における放置自転車発生状況



●調査結果

平成 26 (2014) 年調査においては、商店街やその付近に多くの放置自転車がある状況でした。令和 7 (2025) 年調査においては、放置自転車がほとんどない状況であり、啓発活動を実施している放置自転車整理区域内は、各調査時間で放置自転車が 1 台ずつでした。

3 これまでの取り組み

1 自転車利用ルールの啓発活動

①自転車交通安全教室

立川警察署や立川国立地区交通安全協会とともに、市立小学校 8 校において、自転車の乗り方やルールを学ぶ、自転車交通安全教室を開催しています。一時停止や安全確認を実際に自転車に乗りながら学んでいます。



②スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室

スタントマンが交通事故を再現し、交通ルールの遵守の大切さを学ぶ、体験型の交通安全教室を市民まつり内で実施しました。例年市立中学校 1 校でも実施しています。



③市内イベントにおける交通安全ブースの展開

防災フェスタといった市内開催のイベントにおいて、自転車シミュレータ等を活用した、交通安全ブースを設けています。子どもから高齢者まで、幅広い年齢層に向けた啓発活動を実施しました。



④自転車乗車用ヘルメットの購入補助事業

令和 5（2023）年 4 月 1 日より、すべての自転車利用者に対し自転車ヘルメットの着用が努力義務化されました。このことを受け、国立市では令和 5（2023）年度、令和 6（2024）年度に自転車乗車用ヘルメットの購入補助事業を実施しました。

【対象者】	市内在住の全年齢
【補助上限数】	各年 1,000 件
【補助金額】	2,000 円/1 人
【補助実績】	令和 5(2023)年度購入助成件数:671 件 令和 6(2024)年度購入助成件数:411 件

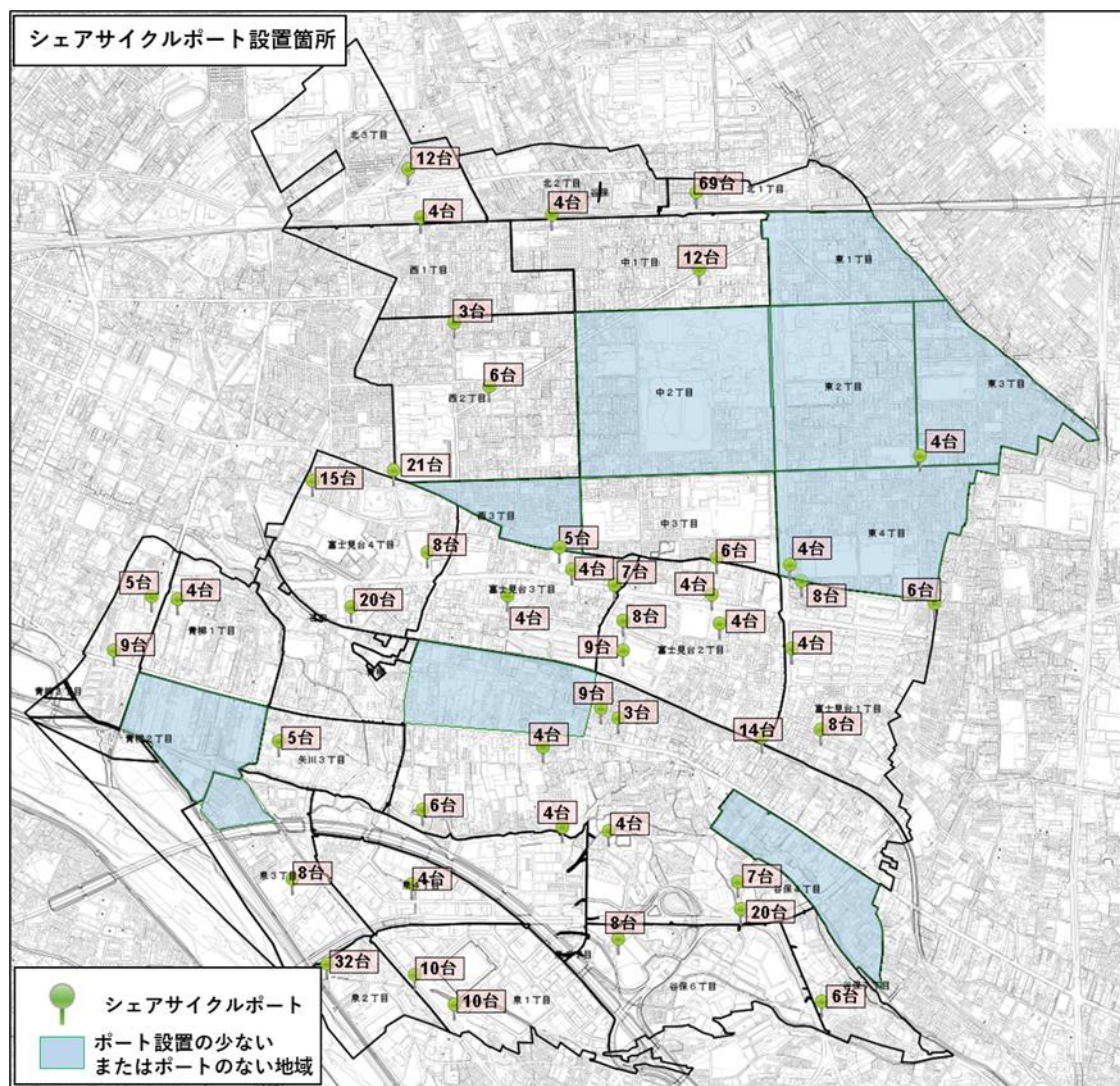
①シェアサイクル整備に関する支援

国立市では、平成 31（2019）年 1 月～3 月に事業者提案事業にてコミュニティサイクル事業の提案を受け、「コミュニティサイクル導入に向けた支援方針」に基づき、平成 31

（2019）年 4 月から国立市内でコミュニティサイクル（シェアサイクル）を展開しています。令和 8（2026）年 4 月時点では、市内に 46 カ所にシェアサイクルポートが設置されており、新規ポートの設置に加え、利用状況に応じた既存ポートの台数拡大といった整備を行っています。基本的には民間事業者が主体となり整備を進めていますが、公園・緑地、市役所、公民館等の公有地における設置を支援し、利便性の向上を図っています。

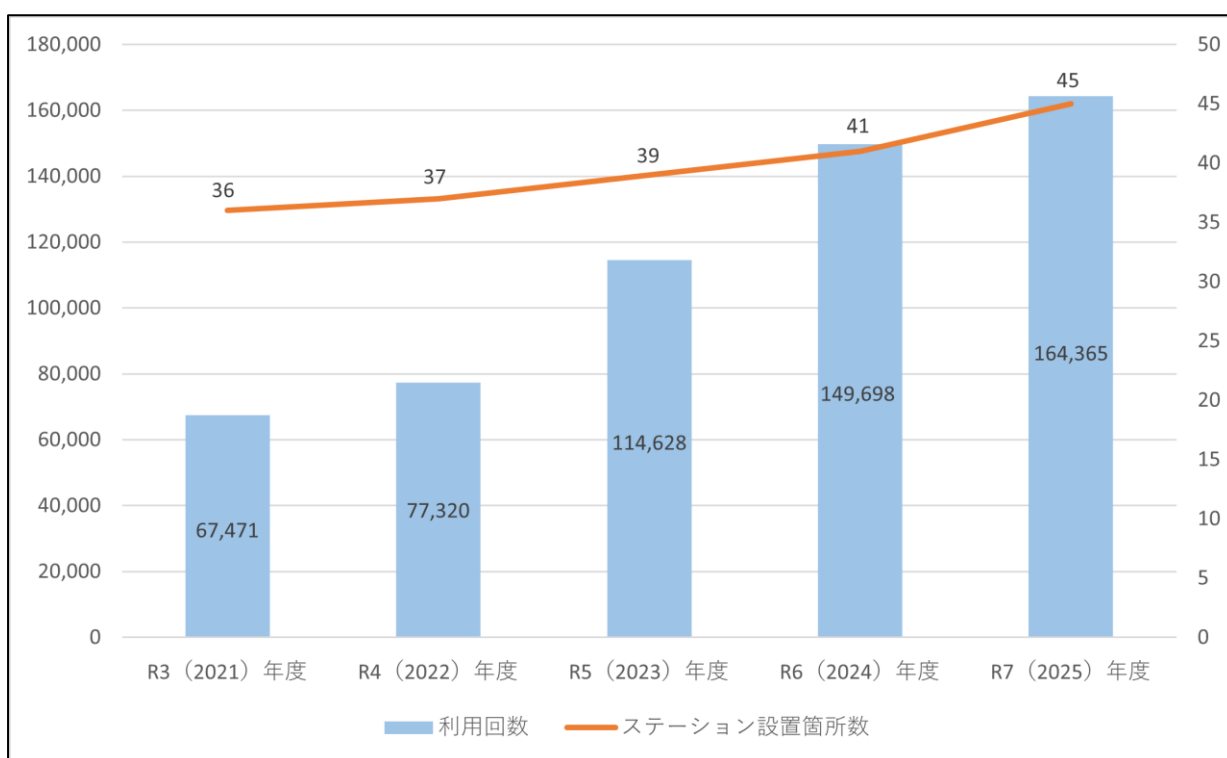
尚、ポートの増設に伴い、シェアサイクル利用者の利便性は高まっていますが、現状シェアサイクルポート設置のない又はシェアサイクルポートの少ない地域もあり、幅広い需要に対応できるよう整備を進めていくことが課題になっています。

図 3－1 市内のシェアサイクルポート設置箇所（令和 8（2026）年 4 月時点）



シェアサイクルの利用回数は年々増加しており、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行により、混雑を避ける移動手段として自転車が注目されたこと、発着時刻が定められる公共交通機関と異なり自由な時間に利用できること、低い料金設定で電動アシスト付き自転車を手軽に利用できること等、様々な自転車利用需要を支えています。また、駅やバス停から最終的な目的地までの『ラストワンマイル』を支える移動手段としても注目されています。自転車はバスや電車よりも小回りが利く移動手段であり、シェアサイクルにおいては、貸出と異なる場所で返却を行えることにより、片道だけの移動手段として選択することも可能です。尚、通勤・通学のみならず、休日のレジャーを目的とした利用者も多く、スポーツタイプの自転車（電動アシスト付き）も導入されています。

図3-2 市内のシェアサイクル利用回数とステーション設置箇所数の推移



②シェアサイクルの観光連携

市内で展開されているシェアサイクルについては、隣接する各自治体でも同事業者による導入が行われており、相互乗り入れも可能となっています。令和 5（2023）年度から令和 6（2024）年度には、近隣市と合同で観光連携キャンペーンを実施しました（道路交通課・まちの振興課）。シェアサイクルを利用しながら、市の観光チェックポイントを巡ることで、シェアサイクル利用時に使用できるクーポンが配布される取り組みとし、シェアサイクル利用者の増加を図るとともに、多くの方が市内の観光地を訪れるきっかけとなりました。

③幼児同乗用自転車貸出事業

平成 28（2016）年度より、子育て支援施策として、子育て中の世帯に向けた自転車貸出事業を実施しています（子ども家庭支援センター）。平成 27（2015）年 11 月に白うめロータリークラブより寄贈された 8 台の自転車（幼児 1 人同乗用 4 台、幼児 2 人同乗用 4 台）を活用した事業で、最長 5 年間無料で貸出を行っています。

本事業の開始から 10 年が経過しましたが、利用を希望される世帯は多く、抽選による貸し出しを行っています。今後も貸出自転車の維持管理や利用ニーズへの対応などの課題を踏まえ、事業の継続を行っていきます。

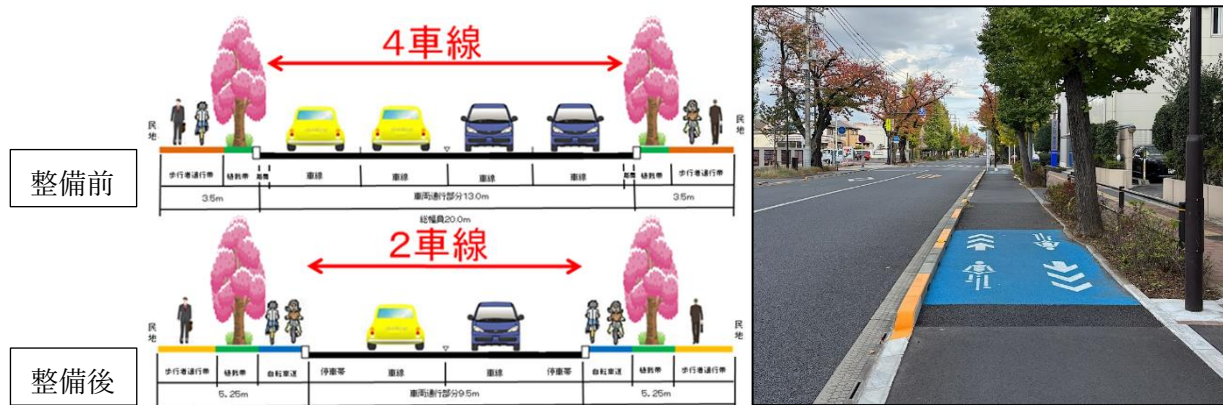
3

自転車走行空間整備

①さくら通りの自転車道の整備

令和3（2021）年度、4車線あったさくら通り（富士見台第6号線）の2車線化が完了しました。新たに生まれた空間で双方向通行が可能な自転車道を整備しました。

図3-3 さくら通りの整備状況



②自転車ナビマークの整備

自転車ナビマークは自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示し、道路交通法に規定されている自転車の通行方法について、自動車運転者に対しわかりやすく周知する役割があります。国立市内においては、優先整備道路を選定し、交通量が多く、通学路になっている路線で、一定の幅員が確保できる箇所等について、優先的に自転車ナビマークを設置しました。

図3-4 自転車ナビマーク



南第35号線の自転車ナビマーク



図3-5 市内の自転車ナビマーク整備済み道路（令和8（2026）年4月1日時点）



①自転車駐車場の整備状況

市内の鉄道駅（国立駅・谷保駅・矢川駅）周辺には市営自転車駐車場や民間自転車駐車場が整備されています。これまで、JR 東日本との用地交換による国立駅南第 1 自転車駐車場の移設、自転車駐車場として利用していた借地の返還など、市営自転車駐車場のあり方については、大きく変化してきました。市営自転車駐車場に加え、民間自転車駐車場も数多く整備され、新たなモビリティであるシェアサイクルの普及も自転車利用者にとっての新たな選択肢となっています。

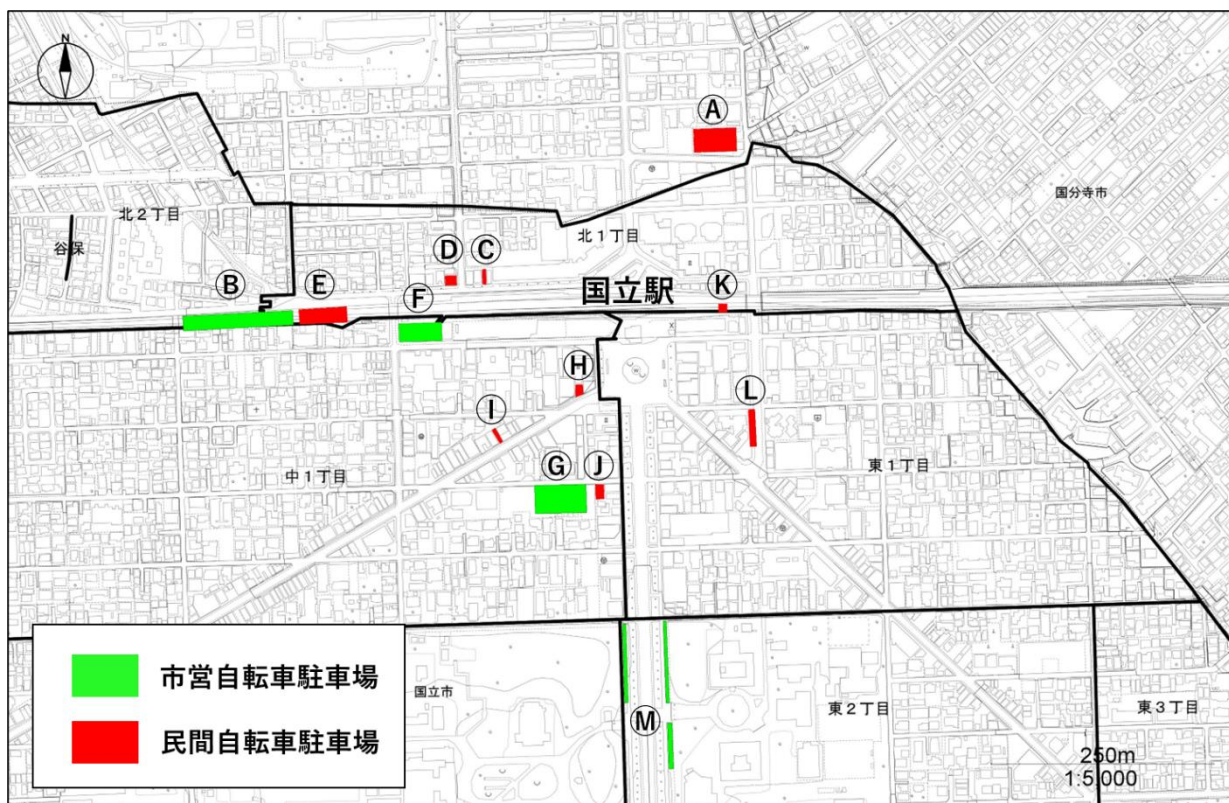
平成 27（2015）年 3 月策定の国立市自転車駐車場整備計画においては、国立駅周辺の自転車駐車場定期利用希望者について、800 人を超えるキャンセル待ちが生じていました。令和 8（2026）年 4 月時点においては、各市営自転車駐車場のキャンセル待ちは生じておらず、放置自転車の減少にも繋がっています。

これまで整備してきた市営自転車駐車場においては、安心安全カメラの設置、屋外自転車駐車場における屋根の整備等による快適性の確保や太陽光発電、LED 照明の導入による省電力化も行っています。

表 3－1 国立駅周辺の自転車駐車場整備状況（令和 8（2026）年 4 月時点）

	駐車場名	記号	駐車可能台数			自転車			
			自転車	バイク	合計	定期	一時	公営	民間
北口	民間自転車駐車場	A	2,800	100	2,900	○	○		2,800
	中央線高架下自転車駐車場	B	1,707	0	1,707	○	○	1,707	
	民間自転車駐車場	C	84		84	-	○		84
	民間自転車駐車場	D	139		139	-	○		139
	民間自転車駐車場	E	460	5	465	-	○		460
	小計		5,190	105	5,295			1,707	3,483
南口	国立駅南第 1 自転車駐車場	F	2,605	0	2,605	○	○	2,605	
	国立駅南第 2 自転車駐車場	G	927	58	985	○	-	927	
	民間自転車駐車場	H	24	0	24	-	○		24
	民間自転車駐車場	I	42	0	42	-	○		42
	民間自転車駐車場	J	264	0	264	-	○		264
	民間自転車駐車場	K	20	0	20	-	○		20
	民間自転車駐車場	L	81	0	81	-	○		81
	大学通り無料自転車駐車場	M	1,300	0	1,300	無料	無料	1,300	
	小計		5,263	58	5,321			4,832	431
計			10,453	163	10,616			6,539	3,914

図3-6 国立駅周辺の自転車駐車場位置図（令和8（2026）年4月時点）



国立駅周辺の市営自転車駐車場は、有料市営自転車駐車場が3箇所、無料市営自転車駐車場が1箇所整備されています。また、平成27（2015）年の駅前商業施設開業の影響もあり、民間自転車駐車場も多く整備されています。国立駅からほど近い国分寺市光町には、定期利用が可能な民間自転車駐車場も整備されており、国分寺市から国立駅を利用する通勤・通学者の自転車駐車需要を補完しています。

尚、すべての有料市営自転車駐車場が駅の西側に整備されています。市有地における、民間事業者との賃貸借契約により、3・4・10号線に民間自転車駐車場（一時利用）が整備されましたが、駅東側の自転車駐車需要を補完するには至っていません。また、シェアサイクルについても、設置可能な用地が不足していることから、駅東側にはポート設置が無い状況です。

表 3 - 2 谷保駅周辺の自転車駐車場整備状況（令和 8（2026）年 4 月時点）

	駐車場名	記号	駐車可能台数			自転車			
			自転車	バイク	合計	定期	一時	公営	民間
北口	谷保駅北第1自転車駐車場	A	200	0	200	○	○	200	
	谷保駅北第2自転車駐車場	B	370	40	410	○	-	370	
	谷保駅北第3自転車駐車場	C	78	0	78	-	○	78	
	谷保駅北第4自転車駐車場	D	180	0	180	○	-	180	
	谷保駅北第5自転車駐車場	E	108	0	108	-	○	108	
	谷保駅北第6自転車駐車場	F	127	0	127	-	○	127	
	民間自転車駐車場	G	83	0	83	-	○		83
	小計		1,146	40	1,186			1,063	83
南口	谷保駅南自転車駐車場	H	190	0	190	○	○	190	
	民間自転車駐車場	I	80	0	80	-	○		80
	小計		270	0	270			190	80
計			1,416	40	1,456			1,253	163

図 3 - 7 谷保駅周辺の自転車駐車場位置図（令和 8（2026）年 4 月時点）

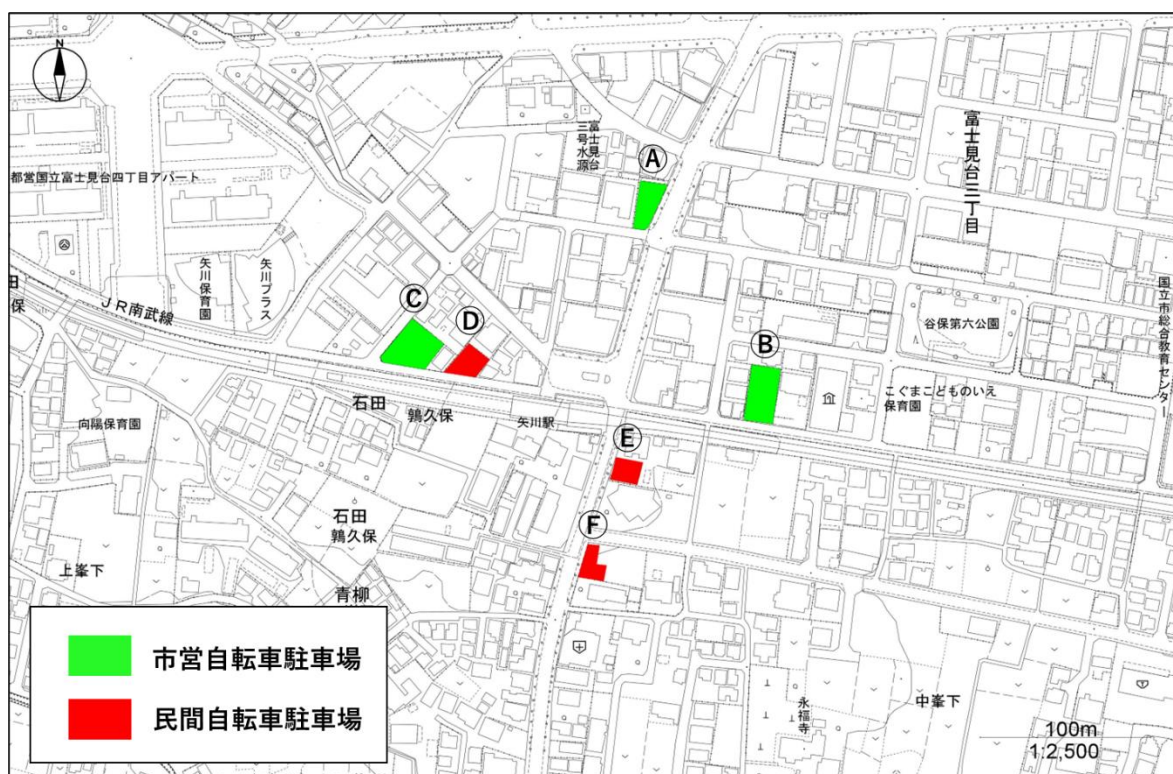


谷保駅は北側に 6 箇所の有料市営自転車駐車場、南側に 1 箇所の有料市営自転車駐車場が整備されています。設置数が多く、駅を中心に各方面に自転車駐車場が設置されていることから利用しやすい状況となっています。また、原付・自動二輪車の定期利用が可能な自転車駐車場も整備されています。

表 3 - 3 矢川駅周辺の自転車駐車場整備状況（令和 8（2026）年 4 月時点）

	駐車場名	記号	駐車可能台数			自転車			
			自転車	バイク	合計	定期	一時	公営	民間
北口	矢川駅北第1自転車駐車場	A	350	0	350	○	-	350	
	矢川駅北第2自転車駐車場	B	360	40	400	○	○	360	
	矢川駅北第3自転車駐車場	C	442	0	442	○	○	442	
	民間自転車駐車場	D	183		183	-	○		183
	小計		1,335	40	1,375			1,152	183
南口	民間自転車駐車場	E	126		126	-	○		126
	民間自転車駐車場	F	121		121		○		121
	小計		247	0	247			0	247
計			1,582	40	1,622			1,152	430

図 3 - 8 矢川駅周辺の自転車駐車場位置図（令和 8（2026）年 4 月時点）



矢川駅は北側に 3 箇所の有料市営自転車駐車場が整備されています。また、原付・自動二輪車の一時・定期利用が可能な自転車駐車場も整備されています。駅南側に市営自転車駐車場はありませんが、民間自転車駐車場が整備されており、自転車駐車需要が補完されています。

②自転車駐車場利用状況

市営自転車駐車場の整備やシェアサイクルの普及等により、自転車駐車場定期利用のキャンセル待ちは解消されています。また、一時利用においても、基本的には各時間帯で駐車が行える状況となっています。

市営自転車駐車場の特徴としては、多くの箇所でタイヤラック方式を採用しています。タイヤラック方式は駐車された自転車の整理が行いやすく、自転車間の接触リスクを軽減するメリットがあります。しかしながら、近年、子乗せ電動アシスト付き自転車をはじめとした大型自転車が普及し、自転車の形状も多種多様となっています。形状や重量によりタイヤラックに収めることが難しい自転車もあることから、タイヤラックのない、大型自転車専用駐車スペースの整備も行っていますが、一般の自転車の駐車スペースとの兼ね合いから、十分なスペースの確保は困難な状況です。特に利用率の高い国立駅南第1自転車駐車場においては、時間によって駐車が行えない状況も発生しています。

その他、JR 南武線の谷保駅においては、駅南側の自転車駐車場が1箇所であること等、矢川駅周辺においては、駅南側に整備されている自転車駐車場が一時利用専用の民間自転車駐車場のみであることから、住まいの地域から踏切を越え市営自転車駐車場を利用する方もいます。

表3-4 各市営自転車駐車場の利用状況（令和7（2025）年4月の平均利用状況）

名称	駐車可能台数	利用状況							
		8:30（台）	利用率	12:30（台）	利用率	15:30（台）	利用率	平均（台）	平均利用率
国立駅南第1自転車駐車場（一時・地下1階・自転車）	786	509	64.8%	609	77.5%	608	77.4%	575	73.2%
国立駅南第1自転車駐車場（定期・1階・自転車）	734	587	80.0%	615	83.8%	612	83.4%	605	82.4%
国立駅南第1自転車駐車場（定期・2階・自転車）	1,085	275	25.3%	389	35.9%	353	32.5%	339	31.2%
国立駅南第2自転車駐車場（定期・自転車）	927	315	34.0%	432	46.6%	441	47.6%	396	42.7%
国立駅南第2自転車駐車場（一時・バイク）	58	22	37.9%	40	69.0%	41	70.7%	34	59.2%
大学通り無料自転車駐車場（自転車）	1,300	743	57.2%	1,095	84.2%	1,132	87.1%	990	76.2%
中央線高架下自転車駐車場（定期・一時・自転車）	1,707	425	24.9%	511	29.9%	529	31.0%	488	28.6%
谷保駅北第1自転車駐車場（定期・自転車）	200	50	25.0%	65	32.5%	66	33.0%	60	30.2%
谷保駅北第2自転車駐車場（定期・自転車）	370	49	13.2%	52	14.1%	51	13.8%	51	13.7%
谷保駅北第2自転車駐車場（定期・バイク）	40	11	27.5%	11	27.5%	10	25.0%	11	26.7%
谷保駅北第3自転車駐車場（一時・自転車）	78	68	87.2%	75	96.2%	74	94.9%	72	92.7%
谷保駅北第4自転車駐車場（定期・自転車）	180	83	46.1%	92	51.1%	90	50.0%	88	49.1%
谷保駅北第5自転車駐車場（一時・自転車）	108	95	88.0%	101	93.5%	100	92.6%	99	91.4%
谷保駅北第6自転車駐車場（一時・自転車）	127	76	59.8%	105	82.7%	106	83.5%	96	75.3%
谷保駅南自転車駐車場（定期・一時・自転車）	190	74	38.9%	89	46.8%	89	46.8%	84	44.2%
矢川駅北第1自転車駐車場（定期・自転車）	350	112	32.0%	116	33.1%	114	32.6%	114	32.6%
矢川駅北第2自転車駐車場（定期・一時・自転車）	360	68	18.9%	89	24.7%	89	24.7%	82	22.8%
矢川駅北第2自転車駐車場（定期・一時・バイク）	40	25	62.5%	30	75.0%	33	82.5%	29	73.3%
矢川駅第3A自転車駐車場（定期・自転車）	350	181	51.7%	215	61.4%	218	62.3%	205	58.5%
矢川駅第3B自転車駐車場（一時・自転車）	92	21	22.8%	32	34.8%	34	37.0%	29	31.5%

表 3－5 各市営自転車駐車場の定期利用者数（令和 7（2025）年 4 月 1 日時点の集計）

駅	施設名	契約種別	定期・一時併用	駐車可能台数	市内契約者数（A）	市外契約者数（B）	契約者合計（A+B）	駐車可能台数に対する 定期利用契約者数の割合
国立駅	国立駅南第1自転車駐車場	自転車		1,819	1,115	527	1,642	90.3%
	国立駅南第2自転車駐車場	自転車		927	686	80	766	82.6%
	中央線高架下自転車駐車場	自転車	○	1,707	187	505	692	40.5%
谷保駅	谷保駅北第1自転車駐車場	自転車	○	200	59	12	71	35.5%
	谷保駅北第2自転車駐車場	自転車		370	56	31	87	23.5%
		原付・二輪車		40	12	4	16	40.0%
	谷保駅北第4自転車駐車場	自転車		180	61	73	134	74.4%
	谷保駅南自転車駐車場	自転車	○	190	71	29	100	52.6%
矢川駅	矢川駅北第1自転車駐車場	自転車		350	151	17	168	48.0%
	矢川駅北第2自転車駐車場	自転車	○	360	68	11	79	21.9%
		原付・二輪車	○	40	15	0	15	37.5%
	矢川駅北第3A自転車駐車場	自転車		350	320	10	330	94.3%

図 3－9 国立駅南第 1 自転車駐車場の駐車スペース（左：ラック式・右：大型車専用）



③市営自転車駐車場の使用料

・定期利用

定期利用は月額制となっており、自転車駐車空間における屋根の有無、利用者の居住地で使用料が異なります。また、高校生以下の学生（通学用）、児童扶養手当受給者、しょうがいのある方（福祉手帳所持）は使用料減額（半額）、生活保護受給者は使用料免除となります。

駅からの距離（約 400m）のある中央線高架下自転車駐車場については、平成 30（2018）年度の期間限定の利用促進措置として、市内居住者・市外居住者ともに 500 円/月（減額対象者も同額）とし、その翌年度からは市内居住者・市外居住者ともに 1,000 円/月としており、他の自転車駐車場と比較し、低額で定期利用を行うことが可能となっています。

表 3－6 国立市営自転車駐車場使用料（定期利用）一覧表

種別	名称	月額	
		市内	市外
自転車駐車場	国立駅南第 1 自転車駐車場 国立駅南第 2 自転車駐車場 谷保駅北第 2 自転車駐車場 谷保駅北第 4 自転車駐車場 矢川駅北第 1 自転車駐車場 矢川駅北第 3 自転車駐車場	1,500円	2,000円
	中央線高架下自転車駐車場	1,000円	1,000円
	谷保駅北第 1 自転車駐車場 谷保駅南自転車駐車場 矢川駅北第 2 自転車駐車場	1,200円	1,600円
原付・二輪 駐車場	原付（50cc以下）	1,800円	2,400円
	50cc超～125cc以下	3,500円	
	125cc超	4,500円	
	谷保駅北第 2 自転車駐車場 矢川駅北第 2 自転車駐車場		

・一時利用

一時利用は利用場所に関わらず、一律の使用料となっており、24 時間ごとに同一料金が加算される仕様となっています。

表 3－7 国立市営自転車駐車場使用料（一時利用）一覧表

	使用料（24 時間）
自転車	100円
原付（50cc以下）	150円
バイク（50cc超～125cc以下）	250円
バイク（125cc超）	300円

①放置自転車の啓発・撤去活動

市内の各鉄道駅における放置自転車整理区域においては、啓発員が巡回し、警告や撤去活動を実施しています。放置自転車を確認した際には警告札の貼り付けを行い、自転車が移動されない場合には放置自転車保管場所への移送を行います。放置自転車の啓発・撤去活動については、夜間の実施も導入し、自転車の放置がされにくい環境づくりを行っています。

※放置自転車とは、自転車駐車場以外に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。

図 3 - 1 0 放置自転車移送作業の様子



②放置自転車保管場所の移設

令和 6（2024）年度には、国立市泉から国立市北へ、自転車保管場所の移設を行いました。放置自転車の最も多い国立駅の放置自転車整理区域からほど近い場所へ移設を行ったことで、短い時間で放置自転車を移送することが可能となり、効率的な啓発・撤去活動による放置自転車の抑制に繋がっています。また、移送された自転車の所有者にとっても、自転車の引き取りを行いやすい立地となりました。

図 3 - 1 1 泉自転車保管場所（移設前）位置図

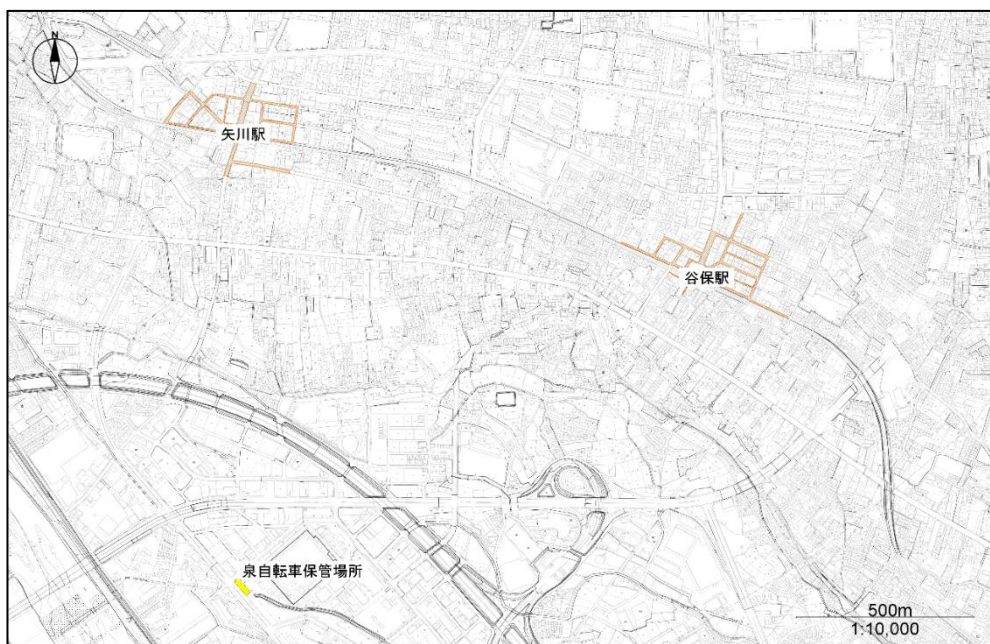
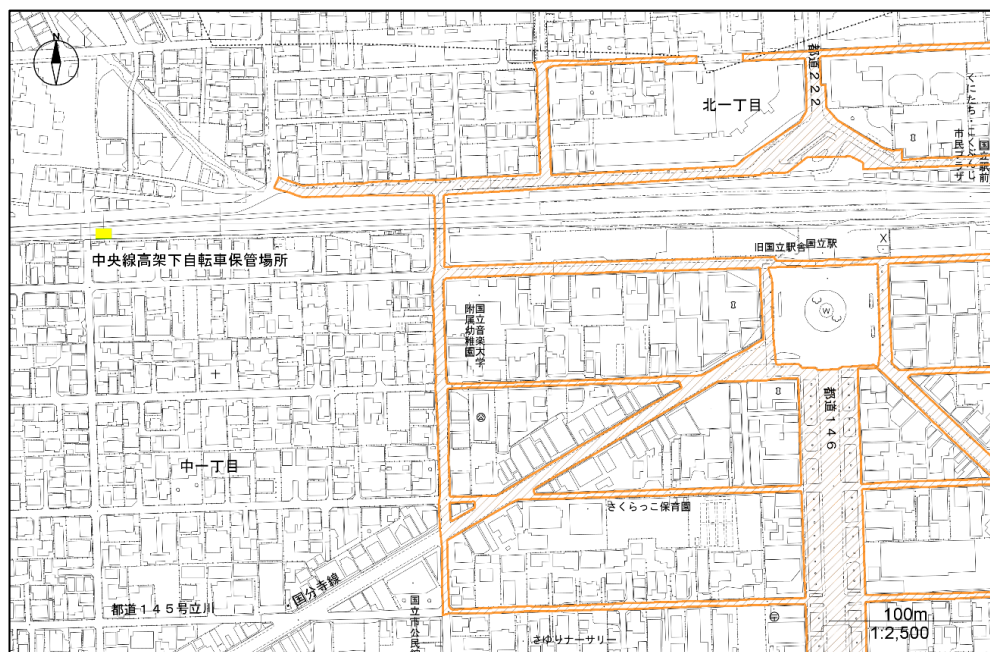


図 3 - 1 2 中央線高架下自転車保管場所（移設後）位置図



③公開型 GIS『くにたちガイド』の整備

令和 6（2024）年 3 月から、国立市が保有するさまざまなデータを地図と紐づけた情報を、インターネット上で閲覧できるサービスとして、公開型 GIS『くにたちガイド』を開設しています。くにたちガイドは、道路上における放置自転車に関する通報が行える投稿機能を設けています。また、市営自転車駐車場の設置場所や放置自転車整理区域を閲覧できるほか、いつ、どこで、どのような自転車が撤去されたかを地図上で確認することが可能です。

④自転車駐車場附置義務による自転車駐車空間の確保

国立市自転車安全利用促進条例（昭和 56 年 3 月条例第 16 号）により、大量の自転車駐車需要を生じさせる大型店舗等の施設設置に対し、十分な自転車駐車空間の確保について定めています。自転車利用者にとっては、目的の場所で自転車駐車が可能となり、利便性の向上や放置自転車の防止に繋がります。

4

自転車走行環境整備の方針

1

広域整備路線と他路線との接続

第Ⅰ期国立市自転車安全利用促進計画においては、新設の都市計画道路や道路改修工事などで、隣接市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、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる走行空間の確保、整備を行う路線を「広域整備路線」と位置づけました。具体的には、立川市から国分寺市に繋がる「北大通り」、立川市から府中市に繋がる「さくら通り」の二路線を広域整備路線としています。

地域整備路線は、生活道路を中心に国立駅周辺の自転車の集中緩和、通学路や事故が多い路線の迂回路線としての役割を持ち、東西南北の回遊性や連続性を確保することを目的に選定及び整備を行っています。

さくら通りについては、双方通行可能な自転車道として整備を行っておりますが、国土交通省と警視庁により令和6（2024）年6月に改定された『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』においては、自転車道は一方通行を基本とすることや、既設の双方通行の自転車道における、安全対策について示されています。今後は、利便性・安全性、双方の観点からそのあり方について検討していく必要があります。

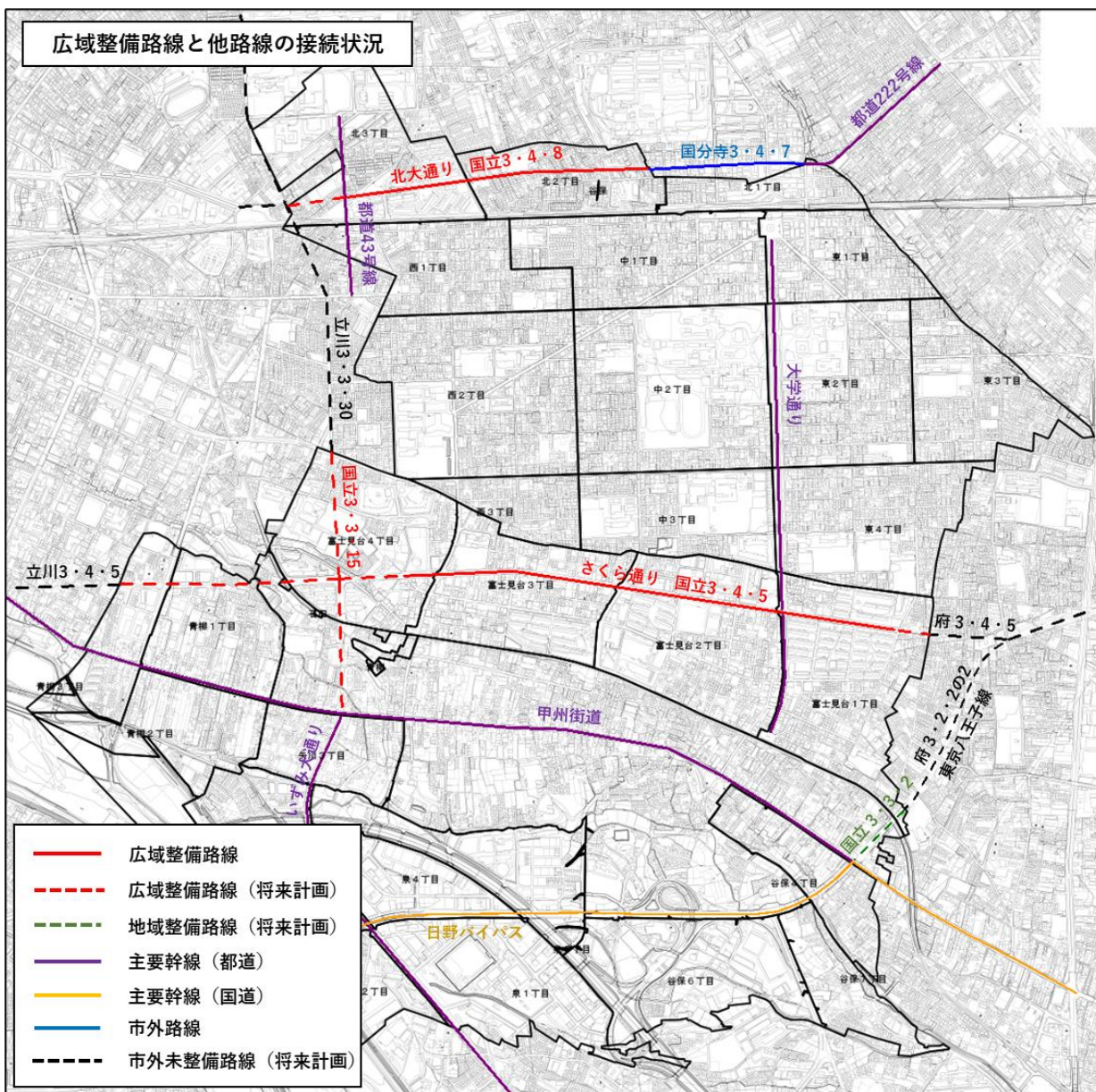
さくら通りから国立駅南口広場までの主要幹線である大学通りは、東京都の管理道路で、自転車レーンが整備されていますが、舗装の劣化等に伴う自転車通行空間の再整備について、計画を進めています。

国立駅周辺においては、旧国立駅舎東西広場、円形公園、南口ロータリーを併せた「国立駅南口駅前広場」の再整備を計画しており、大学通りとの接続を考慮し、歩道における自転車走行を現状よりも抑制する整備を行う見込みです。

その他、優先整備が計画されている都市計画道路3・3・15号線、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、市外の都市計画路線含め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ます。

都市計画道路の整備は、自転車ネットワークが構築されるだけでなく、自動車が都市計画道路へと誘導され、既存道路における自動車通行量の減少、それによる幅員の狭い道路の安全性確保が期待されます。また、自転車を新規の道路に誘導することによる危険箇所の回避など、自転車乗用中事故の減少にも繋がる可能性があります。

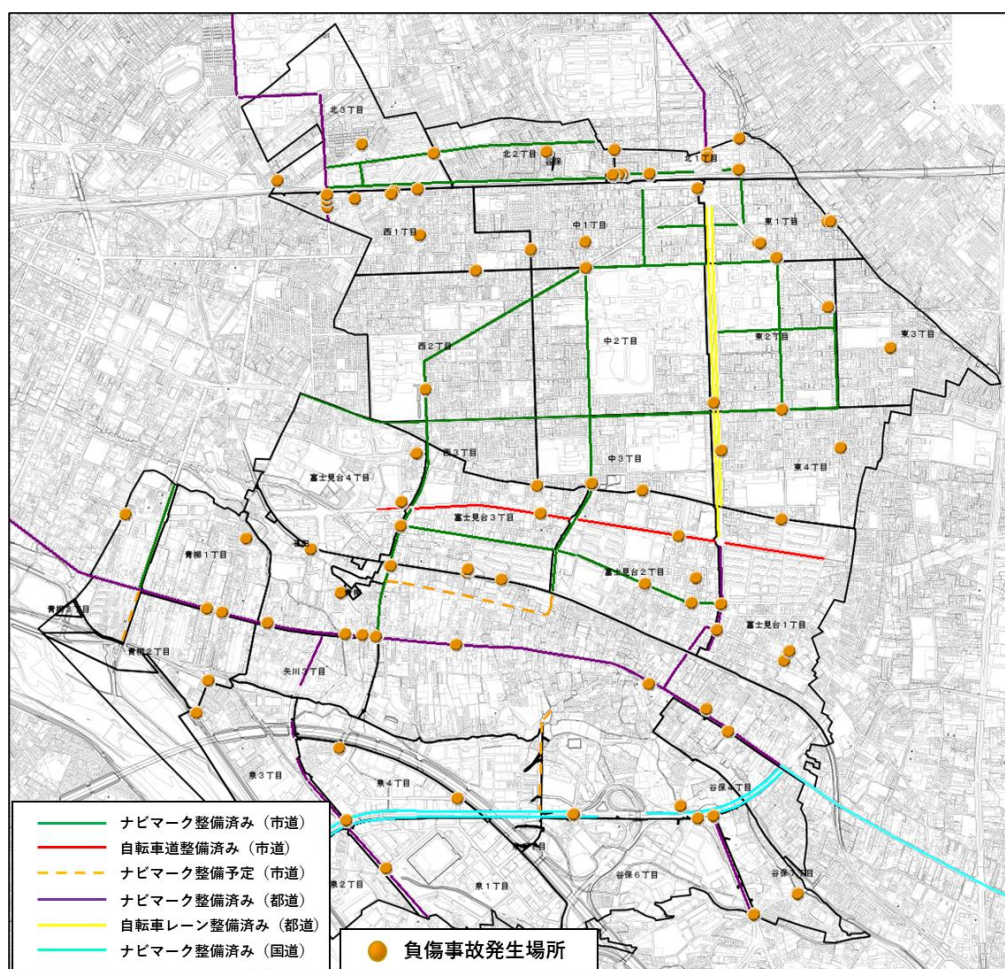
図4-1 広域整備路線と他路線の接続状況



広域整備路線を除く主要な生活道路については、歩行者、自転車が集中する駅周辺や市内東西南北を結ぶネットワークの形成、ドライバーへの注意喚起、自転車ルール周知のための自転車ナビマークの設置等を目的に「地域整備路線」と位置付けています。第Ⅰ期国立市自転車安全利用促進計画においては、地域整備路線の中でも、令和7（2025）年度までに優先的に自転車ナビマークの整備を行っていく路線を「優先整備路線」、沿道住民や関係機関との調整・合意により検討を行う路線を「要検討路線」としています。令和7（2025）年度末時点において、優先整備道路における自転車走行環境整備は完了しています。

今後、自転車走行環境においては、整備済み自転車走行環境を含め、事故の分析と安全対策を行っていく必要があります。過去の事故発生状況においては、交差点や丁字路等における出会い頭による事故が多くなっています。事故多発路線といった注意喚起の必要性が高い箇所については、事故の発生状況や事故に繋がった違反内容等の情報収集及び分析を行い、路面標示や看板などのサインを設置し安全啓発を行います。また、主要道路を除く迂回路における事故多発箇所（要検討道路）においても、その発生状況に応じて自転車走行環境の整備を検討します。

図4-2 自転車ナビマーク整備道路と自転車事故発生箇所（令和6（2024）年中）



5 自転車駐車場整備の方針

1 市営自転車駐車場の現況

①国立駅周辺自転車駐車場の現況

国立駅周辺の有料市営自転車駐車場については、国立駅の西側に位置しています。国立駅の東側には、有料市営自転車駐車場の設置されておらず、民間自転車駐車場の設置も少ないことから、東地域に住む駅利用者にとっては、自転車駐車空間が不足しています。このことから、大学通りの東西に無料自転車駐車場を設置していますが、設置場所に樹木がある特性上、自転車ラックの導入は行えず、自転車駐車マナーや不要な自転車の放置、景観への影響が問題となっています。

国立駅周辺の有料市営自転車駐車場の利用状況としては、駅北側すぐに国分寺市が位置することから、市外在住者の定期利用が多くなっています。また、コンパクトな市域であるため、東西に隣接する立川市、府中市在住の利用者も多い状況です。

表5－1 国立駅南第1自転車駐車場における定期利用者の分類（居住地）
令和7（2025）年12月1日時点

利用者数順	居住地	契約者数
1	国立市西	612
2	国分寺市	327
3	国立市北	181
4	国立市中	141
5	立川市	104
6	その他市外	90
7	国立市富士見台	68
8	国立市東	31
9	府中市	24
10	国立市谷保	7
11	国立市青柳	6
12	国立市泉	1
	合計	1592

国立駅南第1自転車駐車場は、国立市西、国分寺市在住の利用者が特に多くなっています。また、隣接する市に在住の利用者のみならず、国立市と隣接していない地域の利用者（その他利用者）も多くなっています。

※その他利用者は、主に電車で国立駅を訪れ、そこから目的地まで自転車を利用。

表5－2 国立駅南第2自転車駐車場における定期利用者の分類（居住地）

令和7（2025）年12月1日時点

利用者数順	居住地	契約者数
1	国立市東	235
2	国立市西	182
3	国立市中	135
4	国立市富士見台	104
5	府中市	43
6	国立市谷保	22
7	国分寺市	18
8	その他市外	15
9	国立市北	13
10	立川市	11
11	国立市青柳	6
12	国立市泉	2
	合計	786

国立駅南第2自転車駐車場は、周辺に有料市営自転車駐車場の設置のない国立市東在住の利用者が最も多い箇所となっています。また、市外利用者としては、府中市が最も多くなっており、国立駅東側からの利用が多い傾向にあります。

表5－3 中央線高架下駐車場における定期利用者の分類（居住地）

令和7（2025）年12月1日時点

利用者数順	居住地	契約者数
1	国分寺市	294
2	立川市	182
3	国立市北	131
4	その他市外	63
5	国立市西	48
6	国立市富士見台	7
7	国立市中	6
8	国立市泉	1
8	国立市矢川	1
8	府中市	1
	合計	734

中央線高架下自転車駐車場は、定期利用における市内在住者と市外在住者の使用料が同一となっており、国立駅の他の有料市営自転車駐車場の半額で利用可能であることから、市外在住者の利用が多くなっています。

②谷保駅周辺自転車駐車場の現況

谷保駅には北側に6箇所、南側に1箇所の有料市営自転車駐車場が整備されています。谷保駅の特徴としては、小規模の自転車駐車場が多く存在していること、国立駅・矢川駅と比較し、駅からより近い場所に市営自転車駐車場が整備されていることです。定期利用・一時利用・定期一時併用、様々な運用形態で市営自転車駐車場を整備していますが、現状は定期利用の利用率が低く、一時利用の利用率が高くなっています。特に線路に沿うかたちで設置されている、谷保駅北第3自転車駐車場、谷保駅北第5自転車駐車場については、平均利用率（令和7（2025）年4月平均）がともに90%を上回っています。定期利用に対し、一時利用が駅により近いことや、通勤利用者の働き方の変化による自転車駐車場利用回数の減少といった影響が考えられます。その他の定期利用専用・定期一時併用の自転車駐車場については、いずれも平均利用率（令和7（2025）年4月平均）が50%を下回る状況となっています。

図5－1 谷保駅周辺市営自転車駐車場の利用状況（令和7（2025）年4月）

※原動付自転車・自動二輪車を除く



③矢川駅周辺自転車駐車場の現況

矢川駅には駅北側に3箇所の有料市営自転車駐車場が整備されており、北・東・西、各方面に整備されています。一時利用の利用率の高い谷保駅周辺の市営自転車駐車場に対し、矢川駅は一時利用についても利用率の低い状況となっています。その他、矢川駅北第2自転車駐車場、矢川駅北第3自転車駐車場が線路沿いに整備されていることもあり、東京都が進めるJR南武線の谷保駅～立川駅間の連続立体交差化計画の影響が想定されます。

図5-2 矢川駅周辺市営自転車駐車場の利用状況（令和7（2025）年4月）

※原動付自転車・自動二輪車を除く



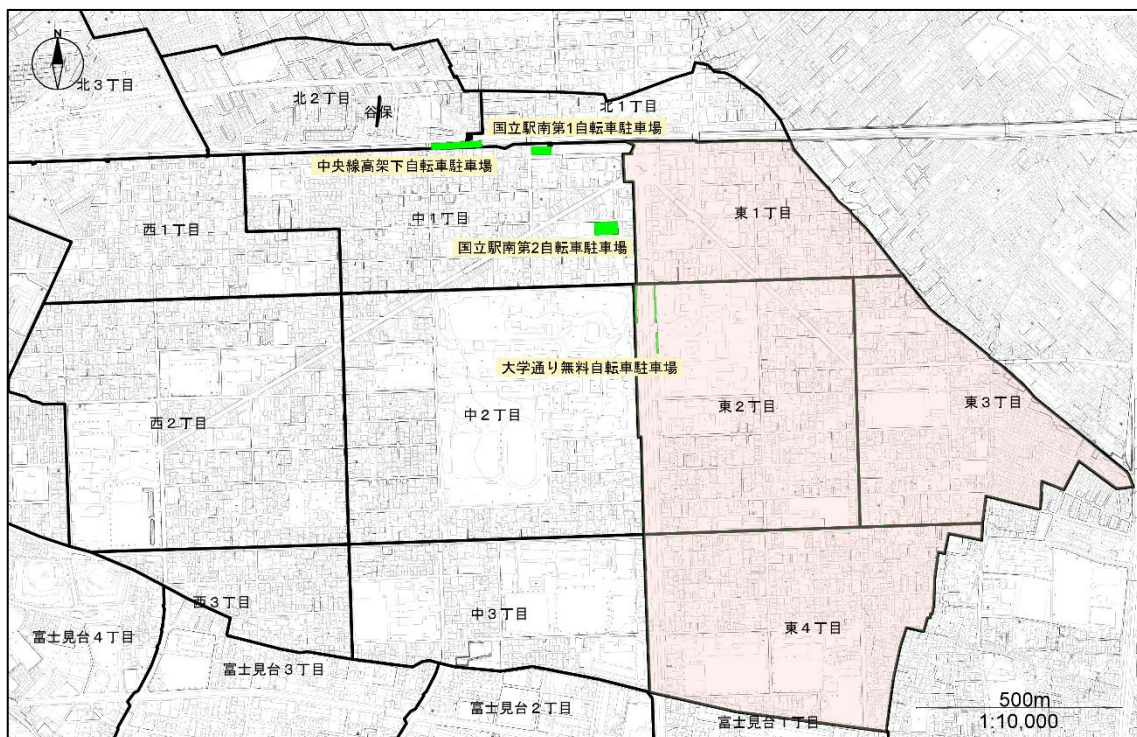
①国立駅周辺市営自転車駐車場の課題と対策

国立駅周辺の課題としては、東地域の自転車駐車需要に対する駐車空間の確保です。東地域在住の国立駅利用者にとって、定期利用が可能な最寄りの有料市営自転車駐車場は国立駅南第2自転車駐車場です。このことから、国立駅南第2自転車駐車場は東地域在住の利用者が多くなっていますが、特に東2丁目、3丁目、4丁目に住む方にとっては、大学通り無料自転車駐車場が最も利用しやすい自転車駐車空間となり、多くの方が国立駅南第2自転車駐車場ではなく、大学通り無料自転車駐車場を選択していることが想定されます。

大学通り無料自転車駐車場は、東西に設置されている自転車駐車空間を合わせると約1,300台の自転車が駐車可能となっており、利用率も高い自転車駐車場です。しかしながら、そのすべてが東地域在住者による利用というわけではなく、無料という性質上、本来その他の有料市営自転車駐車場を利用できる方が駐車している状況も見込まれます。

現状、東地域に同規模の自転車が駐車できる用地はなく、大学通り無料自転車駐車場の完全な閉鎖は、放置自転車の増加に繋がることも予想されるため、利用者の動向を確認しながらそのあり方を検討していきます。

図5-3 東地域と国立駅周辺市営自転車駐車場の位置関係



②谷保駅周辺市営自転車駐車場の課題と対策

谷保駅周辺における市営自転車駐車場の課題としては、定期利用の利用率が低いことです。各方面に自転車駐車場があることは、利用者の利便性向上に繋がりますが、現状の利用率を考慮し、一部の定期利用専用自転車駐車場を閉鎖することや、利用形態を一時利用専用に変更するなどの検討を行います。ただし、利用形態の変更については、市営自転車駐車場の利用状況のみならず、周辺の民間自転車駐車場（一時利用専用）の利用状況も考慮しながら、一時利用の需要がどの程度あるかの調査を行う必要があります。また、鉄道利用を目的とした、谷保駅周辺の自転車駐車場利用者に対しては、住まいの地域から踏切を越えずに利用できる自転車駐車場整備を推進し、利用者における利便性向上を図ります。これにより、踏切自転車交通量減少といった踏切道の安全性向上も期待できます。

③矢川駅周辺市営自転車駐車場の課題と対策

矢川駅周辺の自転車駐車場については、谷保駅と同様、利用率の低さが課題となっています。谷保駅と異なる点としては、一時利用についても利用率が低い状況であることです。矢川駅周辺には一時利用の民間自転車駐車場が複数整備されており、市営自転車駐車場よりも駅により近い箇所に整備されていることが理由として挙げられます。

矢川駅周辺の市営自転車駐車場においては、東京都が進める JR 南武線の連続立体交差化計画の進捗により、新たな自転車駐車場環境の検討が必要となることも予想されます。そのため、駅周辺の自転車駐車場は、鉄道の立体化やそれにあわせて進める駅周辺のまちづくりも視野に入れ、これらの中で創出されるあらたな空間の活用なども踏まえた市営自転車駐車場整備の検討を行います。

6

自転車安全利用の総合的な取り組み

1

自転車利用ルールの徹底

自転車事故の防止においては、交通安全への意識が重要です。自転車利用時には、被害者・加害者にならないための守るべきルールのうち、特に重要な5つをあげた「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定）があります。

自転車ルールにおいては、「自転車安全利用五則」を基に、自転車利用者の交通安全意識向上や交通ルールに関する正しい知識を持つための啓発活動を行っています。

1. 車道が原則、左側通行 歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライト点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメット着用

●幅広い年齢層に向けた自転車安全教室の実施

これまで、立川警察署などとの連携により、市内の小中学校を対象にした自転車安全教室や、防災フェスタにおける自転車シミュレータ等の体験型の啓発活動を実施してきました。自転車乗車中事故は誰にとっても起こり得るものであり、市内のイベントを活用し、幅広い年齢層を対象に啓発を行い、自転車ルール・マナーの周知を図っていきます。

●市の職員に向けた交通安全教室の実施

市の職員においては、通勤時のほか、業務における移動手段として自転車を活用しています。職員を対象とした交通安全教室も実施し、自動車のみならず自転車における交通安全意識の向上に努めます。

●関係機関との連携による街頭啓発活動の実施

立川警察署や立川国立地区交通安全協会と連携し、国立駅前など自転車が多い場所で啓発活動を実施し、自転車利用時のヘルメット着用の推進、自転車利用中の事故により他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等の加入促進、自転車安全利用五則に基づく交通安全意識の向上を図っていきます。

●道路上における注意喚起

自転車ナビマークや歩道における自転車押し歩きを啓発する置き看板等の視覚的にわかりやすい注意喚起を行っています。これまでの事故発生状況を分析しながら、より効果的な箇所における注意喚起を図っていきます。

自転車利用時の安全対策の周知を行いながら、快適性や利便性、健康、環境面を考慮した自転車利用促進を図ります。

●シェアサイクルの実施支援

民間事業者を支援し、シェアサイクルの利用促進を行います。観光、通勤・通学、買い物等、幅広いニーズに対応できるよう、市の施設や道路用地におけるレンタルポートの設置を支援します。また、各地域におけるニーズに対応できるようレンタルポートの高密度化を目指します。具体的には可住地面積の 1 km²に 7 箇所（市内 57 箇所以上）の設置を図ります。

また、シェアサイクルは観光地における効率的な周遊手段として人気を集めています。市内においても、文化財周辺等におけるポート設置により回遊性の向上を図り、地域活性化に繋がります。

その他、シェアサイクルにおける災害時の活用についても、民間事業者と協議を行っていきます。

●快適で安全な自転車走行環境の整備

自転車利用者にとって、走行環境の安全性や快適性は非常に重要です。交通安全計画との調整を行いながら、自転車、自動車、歩行者、それぞれの目線で、自転車乗用中事故の発生を抑制する安全な自転車走行環境整備を行っていきます。整備済みの自転車走行環境についても、いつでも安全で快適に自転車利用が行えるよう、適切な維持を行っていきます。また、都市計画道路の整備に合わせた新たな自転車通行空間の整備を行い、連続性の確保や危険箇所の回避に繋がります。

●自転車活用による健康増進

自転車利用は、健康増進や生活習慣病の改善に繋がります。自転車利用の促進においては、交通安全の啓発活動と合わせて、自転車通勤の推奨や自転車を活用した健康づくりについての広報活動を行います。自転車の利用促進は自動車利用量の減少にも繋がり、渋滞緩和、二酸化炭素（CO₂）削減といった環境負荷の軽減といった効果も期待できます。

その他、健康づくりを目的とし多摩川沿いに整備されている「たまりバー50」においては、多くの方がランニングやサイクリングを楽しんでおり、通勤・通学等、生活における移動手段のみならず、趣味や健康づくりとしての自転車利用についても促進していきます。

自転車を快適に利用するためには、目的地でいつでもすぐ駐車ができる環境づくりを行っていくことが重要です。また、定期利用・一時利用の利用形態、大型自転車の普及についても考慮し、自転車利用者のニーズに合った適切な自転車駐車環境の創出を図っていきます。

●自転車駐車需要に応じた空間確保

各地域のニーズに応じた自転車駐車空間の確保を行います。自転車駐車空間においては、単に必要な台数を確保するのではなく、子乗せ電動アシスト付き自転車等の大型自転車専用スペース等、柔軟かつ効果的な整備を進めます。また、建物型の自転車駐車場においては、様々な事情により上層階の利用が困難な利用者専用のおもいやりスペースを整備します。

●自転車駐車場の利便性の向上

現在、市営自転車駐車場内の精算機・定期更新機については、現金のみの取り扱いとなっています。民間自転車駐車場では交通系 IC 等、他の支払方法が導入されている場所もあり、商業施設等における支払いでもキャッシュレス化が普及しています。市営自転車駐車場においても、交通系 IC や二次元コードによる支払い方法の導入を検討していきます。

また、定期利用については、現状申請用紙を用いた窓口や郵送による申請手続きを要していることから、電子申請等の新たな申請方法についても導入を検討していきます。

その他、屋外自転車駐車場の駐車空間における屋根の設置、安心安全カメラの設置等を検討します。設備による利便性や防犯性の向上により、設備を理由に離れた自転車駐車場を利用していた方においては、最寄りの自転車駐車場を利用しやすくなり、自転車駐車までの移動距離の短縮や、それに伴う踏切横断の回避等の効果が期待できます。

●自転車駐車場整備の再考

東京都において、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性向上を目的とし、JR 南武線の谷保駅から立川駅間の連続立体交差化計画を定めています。谷保駅及び矢川駅周辺の自転車駐車場については、その整備形態を再考し、より良い自転車駐車環境の整備を図ってまいります。

●無料自転車駐車場に関する検討

国立駅東側に市営自転車駐車場がないことから、暫定的に大学通り無料自転車駐車場を設置しています。無料自転車駐車場においては、不要になった自転車の放置、自転車駐車マナー、大学通りの景観を損なう等の問題があり、別の自転車駐車空間確保による縮小等について検討を行っていきます。

過去と比較し、放置自転車は大きく減少しているものの、ここ数年は放置自転車の移送件数は横ばいとなっています。特に国立駅周辺は、路面店が多くあり、自転車駐車空間の確保されていない施設も多いことから、放置自転車が発生しやすく、啓発・撤去活動をはじめとした放置自転車対策を継続的に行っていきます。

●放置自転車多発箇所における啓発員の見回り強化

放置自転車整理区域内においても、特に多くの放置自転車が発生する箇所があります。警告札の貼り付けや移送の多い箇所を分析し、放置自転車を発生させないための啓発員の配置、見回りの強化を行っていきます。

●放置自転車に対する警告時間の見直し

市内の放置自転車は減少傾向にあるものの、移送には至らない短時間の放置自転車が多く発生しています。放置自転車整理区域内で放置自転車を確認した際の警告時間短縮や、即時撤去又は放置自転車多発エリアに限定した即時撤去の実施を検討します。

●自転車駐車場設置状況等の情報提供

公開型 GIS『くにたちガイド』を活用し、自転車駐車場設置等に関する情報提供による自転車駐車場利用促進を行い、放置自転車の抑制を図ります。また、放置自転車の通報機能を活用した、すみやかな放置自転車対応を行うとともに、撤去された放置自転車情報（放置場所・防犯登録番号等）を発信することで、移送された自転車の引き取りの増加も図ります。

●幅広い時間帯における撤去活動の推進

放置自転車は飲食店の前で多く発生する傾向にあり、夜間は特にそれが多くなります。放置自転車対策においては、昼の時間帯のみならず、夜間における啓発活動や撤去活動も強化していきます。

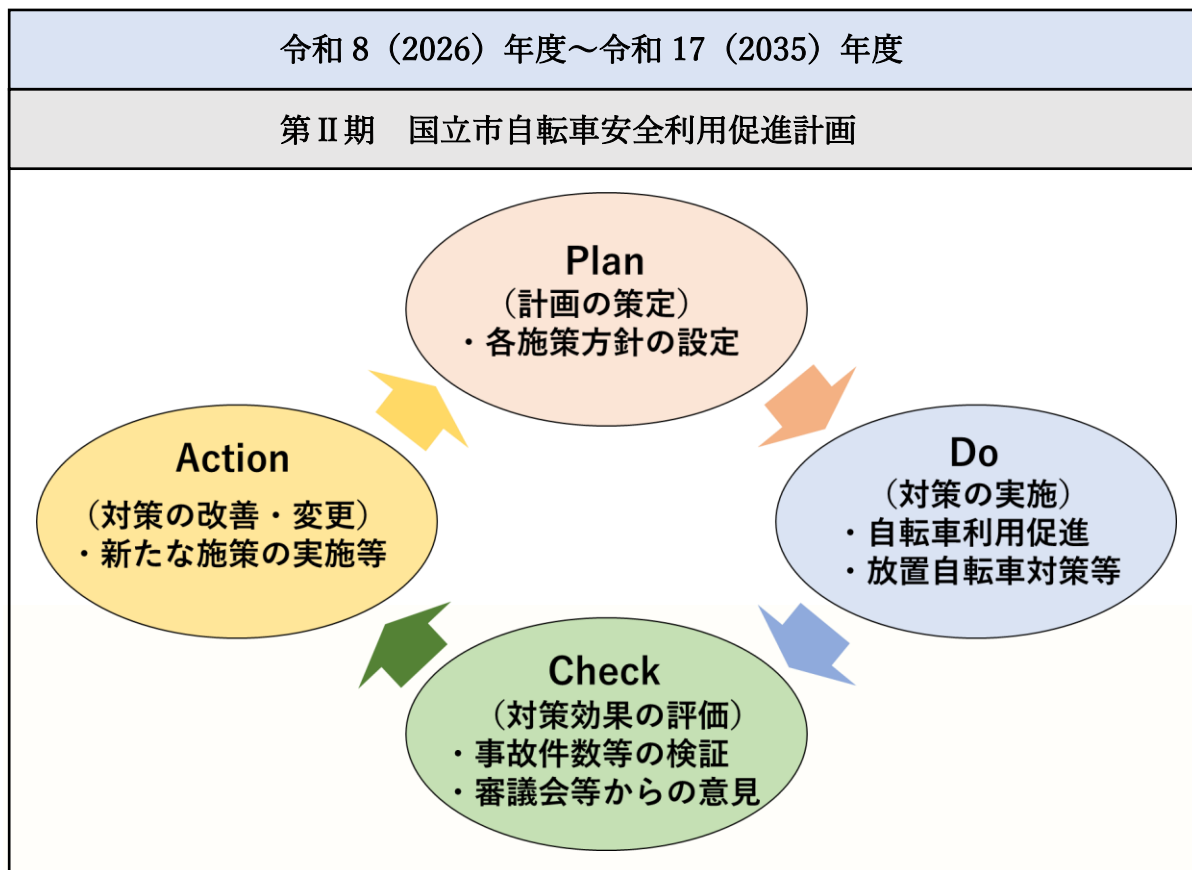
●駅前放置自転車クリーンキャンペーンに合わせた啓発の実施

東京都の区市町村で毎年10月に実施される駅前放置自転車クリーンキャンペーンに合わせて、放置自転車の啓発・撤去活動の強化を行います。

本計画における各施策を着実に推進するため、PDCA サイクルの考え方に基づく評価を行うものとします。評価においては、「国立市自転車対策審議会」や「国立市自転車対策庁内検討会」と連携を図りながら、様々な視点による意見を集約し、より効果的な施策を行っていきます。尚、計画の見直しは5か年としていますが、施策や課題の状況に応じ、柔軟に計画の評価や再検討を行います。

Check（対策効果の評価）は、「国立市自転車対策審議会」及び「国立市自転車対策庁内検討会」にて行うものとします。また、計画の各施策においては、国、都、市民、警察、学校、関係機関等と連携しながら進めます。

図6－1 進捗管理のイメージ図（PDCA サイクル）



7

資料編

1

国立市自転車対策審議会名簿

(令和7(2025)年度～令和8(2026)年度)

条例に基づく 委員の分類	代表機関	氏名
学識経験者	埼玉大学准教授	小嶋 文
交通事業者 の代表者等	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社/立川事業本部	倉科 大地 (令和7(2025)年4月から 令和8(2026)年6月まで) 原田 泰彦 (令和8(2026)年7月から)
関係行政 機関の職員	警視庁立川警察署	小楠 英之
	東京都北多摩北部建設事務所	上本 竜太郎 (令和7(2025)年度) 田中 康文 (令和8(2026)年度)
	国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所	堀口 貞浩
公募市民	市民委員	横田 亜紗子
	市民委員	荒木 はるか
関係団体等 の代表者等	特定非営利活動法人	高橋 真吾 (令和7(2025)年度)
	国立市観光まちづくり協会	北島 和貴 (令和8(2026)年度)
	国立市自転車商組合	田中 久一
	国立市商工会	根岸 大悟

(国立市自転車対策審議会の設置)

第 16 条 自転車に関する施策の総合的な推進を図るため、市長の附属機関として、国立市自転車対策審議会（以下「審議会」という。）を置く。

2 審議会は、市長の諮問に応じ、自転車に関する施策に係る必要事項の調査、審査及び答申を行う。

(審議会の組織等)

第 17 条 審議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する委員 10 人以内をもって組織する。

(1) 学識経験者 1 人以内

(2) 交通事業者の代表者等 1 人以内

(3) 関係行政機関の職員 3 人以内

(4) 公募により選出された市民 2 人以内

(5) 前各号に掲げる者のほか、関係団体等の代表者等 3 人以内

2 委員の任期は 2 年とし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

3 前 2 項で規定するもののほか、審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が規則で定める。

(委任)

第 18 条 この条例の施行について必要な事項は、市長が別に定める。

(令和 7 (2 0 2 5) 年度～令和 8 (2 0 2 6) 年度)

所属・役職	氏名
都市整備部 基盤整備担当部長	中島 広幸
都市整備部 都市計画課長	野田 賢
政策経営部 政策経営課長	簗島 紀章
健康福祉部 福祉総務課長	小鷹 学 (令和 7 (2025) 年 4 月から 令和 7 (2025) 年 10 月 7 日まで) 馬場 一嘉 (令和 7 (2025) 年 10 月 8 日から)
子ども家庭部 子育て支援課長	前田 佳美 (令和 7 (2025) 年度) 吉田 徳史 (令和 8 (2026) 年度)
生活環境部 環境政策課長	鈴木 孝 (令和 7 (2025) 年 4 月から 令和 8 (2026) 年 6 月まで) 畠山 雄一郎 (令和 8 (2026) 年 7 月から)
都市整備部 南部地域まちづくり課長	立川 浩平 (令和 7 (2025) 年度) 山崎 圭太 (令和 8 (2026) 年度)
教育部 教育総務課長	齋藤 隼人 (令和 7 (2025) 年 4 月から 令和 8 (2026) 年 6 月まで) 佐藤 克哉 (令和 8 (2026) 年 7 月から)

令和7年2月14日訓令第2号

国立市自転車対策庁内検討会設置要綱

(設置)

第1条 市の自転車対策に係る事項を定めた計画の策定等に関する調査及び検討並びに策定した計画等の評価及び見直しを行うため、国立市自転車対策庁内検討会（以下「検討会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 検討会は、次に掲げる事項について調査、検討等を行う。

- (1) 自転車の安全な利用の促進に関すること。
- (2) 自転車駐車場に関すること。
- (3) 放置自転車に関すること。
- (4) 自転車対策に係る事項を定めた計画の策定及び改定に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める事項

(組織)

第3条 検討会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、基盤整備担当部長をもって充てる。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 4 委員は、別表に掲げる職にある者をもって充てる。

(会長及び副会長)

第4条 会長は、検討会を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 検討会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第6条 検討会の庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

この訓令は、令和7年2月14日から施行する。

別表

別表

政策経営部	政策経営課長
健康福祉部	福祉総務課長
子ども家庭部	子育て支援課長
生活環境部	環境政策課長
都市整備部	都市計画課長
	南部地域まちづくり課長
教育部	教育総務課長

5

計画策定の経過

①国立市自転車対策審議会

回	日程	内容
令和 7(2025)年度 第 1 回	令和 7 (2025) 年 10 月 27 日 (月)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（第Ⅰ期）の評価
第 2 回	令和 8 (2026) 年 1 月 15 日 (木)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（骨子案）について
令和 8(2026)年度 第 1 回	令和 8 (2026) 年 5 月 20 日 (水)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（素案）について
第 2 回	令和 8 (2026) 年 8 月 24 日 (月)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（案）について

②国立市自転車対策庁内検討会

回	日程	内容
令和 7(2025)年度 第 1 回	令和 7 (2025) 年 8 月 20 日 (水)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（第Ⅰ期）の評価
第 2 回	令和 7 (2025) 年 10 月 書面会議	・ 国立市自転車安全利用促進計画（第Ⅰ期）の評価（再）
令和 8(2026)年度 第 1 回	令和 8 (2026) 年 5 月 12 日 (火)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（素案）について
第 2 回	令和 8 (2026) 年 7 月 27 日 (月)	・ 国立市自転車安全利用促進計画（案）の合意

③パブリックコメント

件名	実施期間	意見数
国立市自転車安全利用促進計画 （案）について	令和 8 (2026) 年 10 月 21 日 (水) ～11 月 10 日 (火)	件

許諾関係

地形図「この地図は東京都縮尺 1/2500 地形図を使用（承認番号：8 都市基交測第 128 号）して作成したものである。無断複製は禁ずる。」

「この地図の著作権は東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

第 2 期国立市自転車安全利用促進計画

令和〇（202〇）年〇月〇日

発行 国立市

編集 国立市都市整備部道路交通課

〒186－8501

国立市富士見台 2 丁目 4 7 番地の 1