

立川市第2次 自転車活用推進計画

～Fun to cycle,more（もっと楽しく）～

(素案)



令和7（2025）年
立 川 市

<目次>

| | |
|------------------------------|-----------|
| 序 章　自転車を活用するメリット | 1 |
| 1 市民のメリット | 1 |
| 2 事業者のメリット | 4 |
| 3 地域のメリット | 6 |
| 第1章　計画策定の趣旨 | 9 |
| 1 計画策定の背景と目的 | 9 |
| 2 計画の位置づけ | 9 |
| 3 自転車の位置づけ | 10 |
| 4 計画の期間 | 10 |
| 5 計画の対象区域 | 10 |
| 第2章　自転車を取り巻く現状と課題 | 11 |
| 1 立川市の特性 | 11 |
| 2 自転車利用に関する状況 | 13 |
| 3 現状を踏まえた課題 | 17 |
| 第3章　自転車活用推進に関する方針及び施策 | 18 |
| 1 理念(VISION) | 18 |
| 2 基本方針 | 18 |
| 3 施策 | 19 |
| 4 取組 | 20 |
| 第4章　計画の推進 | 28 |
| 1 推進体制 | 28 |
| 2 PDCAサイクルによる評価・改善 | 28 |
| 3 評価指標 | 29 |
| 4 評価指標設定の考え方 | 30 |
| 資料編 | 32 |
| 資料1 用語解説 | 32 |
| 資料2 計画策定経過 | 34 |
| 資料3 自転車施策推進協議会 | 35 |
| 資料4 市民参加 | 36 |
| 資料5 自転車走行環境整備計画図 | 37 |
| 資料6 関係条例・規則 | 38 |

自転車を活用するメリット

自転車は、手軽に利用できる身近な交通手段であり、なおかつ二酸化炭素を排出しないという地球環境にも優しい乗り物です。日々の暮らしに自転車を取り入れることにより、時間の有効活用、心身の健康、経済性といった点でのメリットが期待できます。

また、企業等の事業者にとっても、経費削減、従業員の健康増進やストレス低減による生産性の向上というメリットが期待でき、地域においても、環境負荷軽減や人々の回遊性向上に伴う地域での消費機会の拡大等のメリットが期待できます。

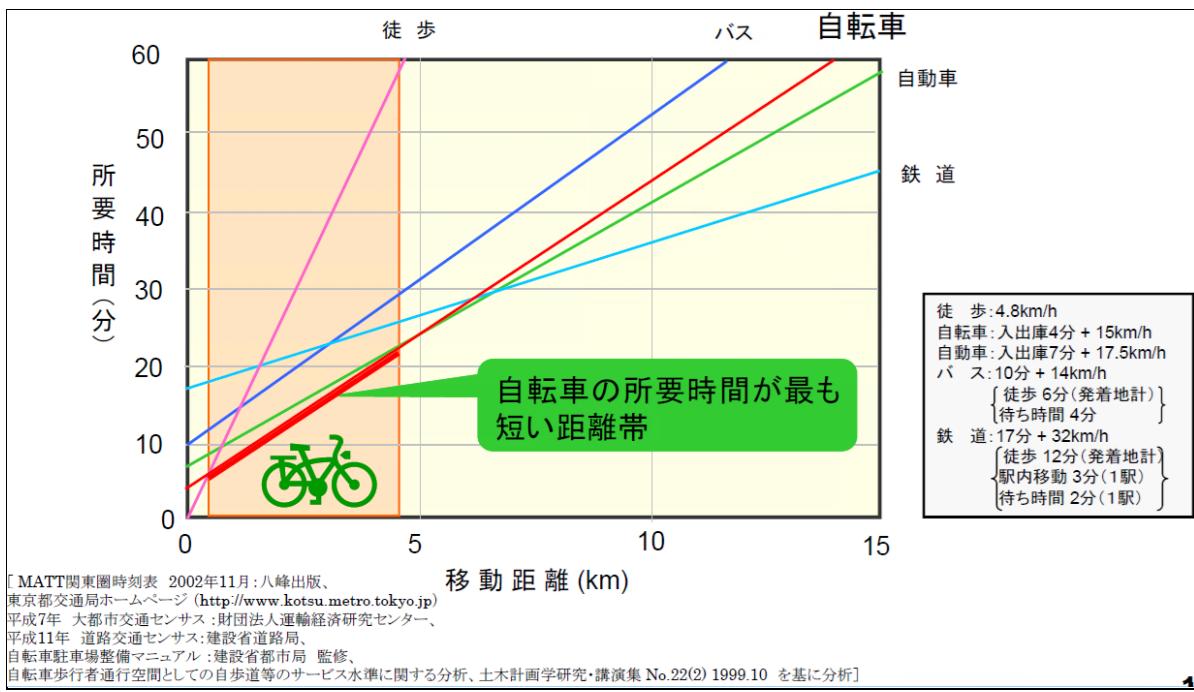
本計画では、自転車の利活用のメリットを以下の3つに整理しました。自分にとってのメリットであると感じられるものがあれば、それを意識しながら自転車を利活用することで実際の楽しみにつながっていきます。本章をきっかけに、何か一つでも自分自身にとってのメリットと納得できるものを見つけていただければと思います。

1 市民のメリット

(1) 移動時間の短縮

自転車は、自動車の渋滞や公共交通の待ち時間等の影響もあまり受けないため、近距離の移動では、最も所要時間が短くすむ交通手段です。

特別にスピードを出すことなく、交通ルールを守り通常どおりのスピードでこぐだけで、約5km未満の近距離では、他の移動手段よりも早く移動できます。

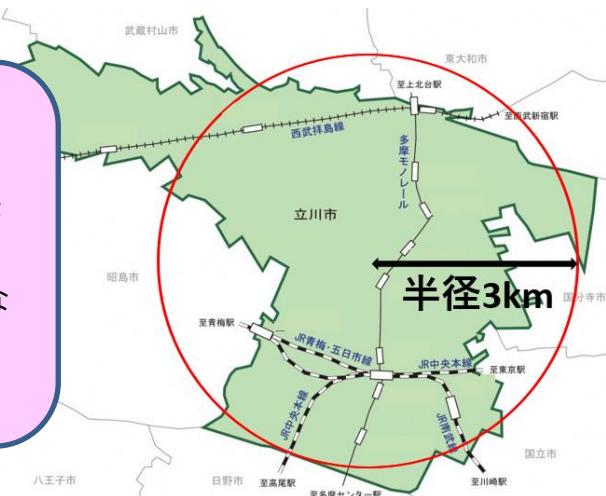


出典:国土交通省「第32回総合的交通基盤整備連絡会議」資料より



立川市は自転車で移動しやすい！

立川市に半径 3km の円を描くと左図のとおり、ほとんどのエリアをカバーできます。
立川市は自転車で移動しやすいコンパクトな都市と言えます。
(3km は自転車で 15 分程度)

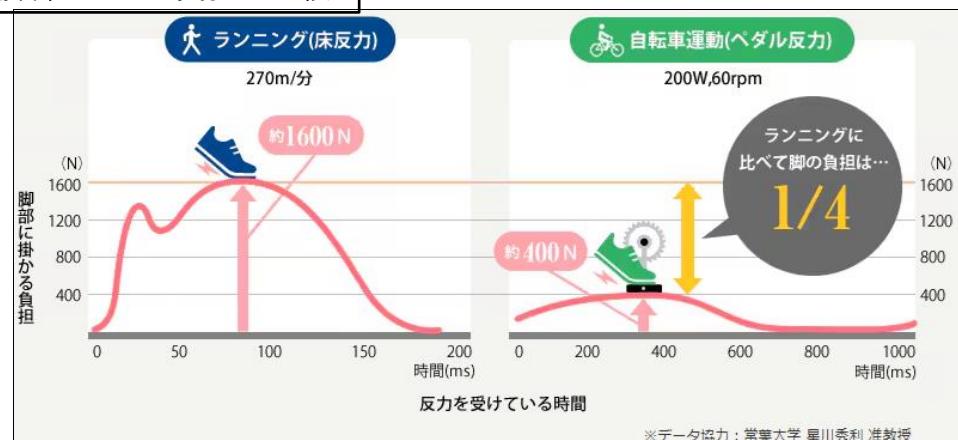


(2) 健康の増進

買い物や通勤といった日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動ができます。しかも、ひざへの負担が少なく自分の体力に合わせて運動強度を簡単に調整できるため、がんばらなくても続けやすい手軽な運動の一つです。

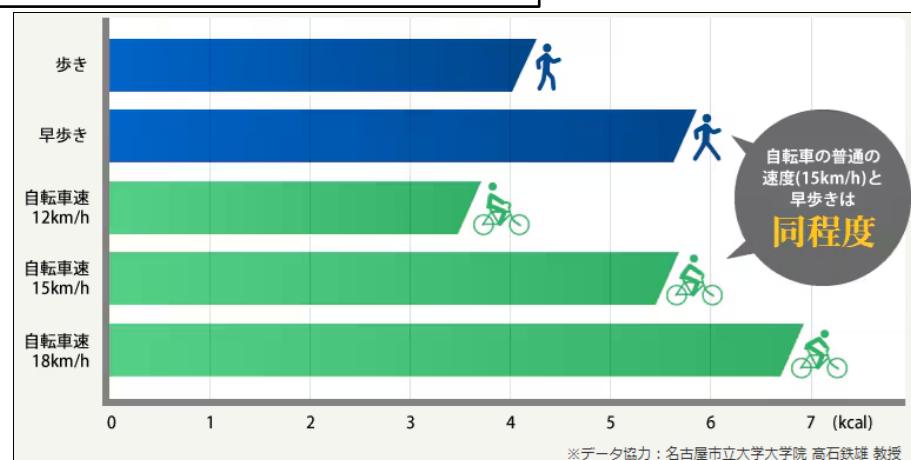
近年多くの方が利用している電動アシスト自転車も、あくまで電力はアシスト(補助)であり、メインは自らの体力ですので、有効な運動と考えることができます。

脚部にかかる負担の比較



出典: 株式会社シマノ ホームページより

運動 1 分間あたりのエネルギー消費



出典: 株式会社シマノ ホームページより



自転車の利用を継続することによって次のような効果が期待できます。

① 有酸素運動による体重・体脂肪率・血液性状などの改善

自転車はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、日常的に継続して運動することで体脂肪をエネルギー源として燃焼させ、内臓脂肪が減少します。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、動脈硬化につながる、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

② ペダリングによる筋力強化

自転車のペダリングでは、転倒予防に重要な腸腰筋や太もも、ふくらはぎといった下肢の筋肉をたくさん使います。特に、上り坂をこぐときや、止まった状態からこぎ出す際は、下肢の筋力を繰り返し使う状況になるため、筋力強化につながります。

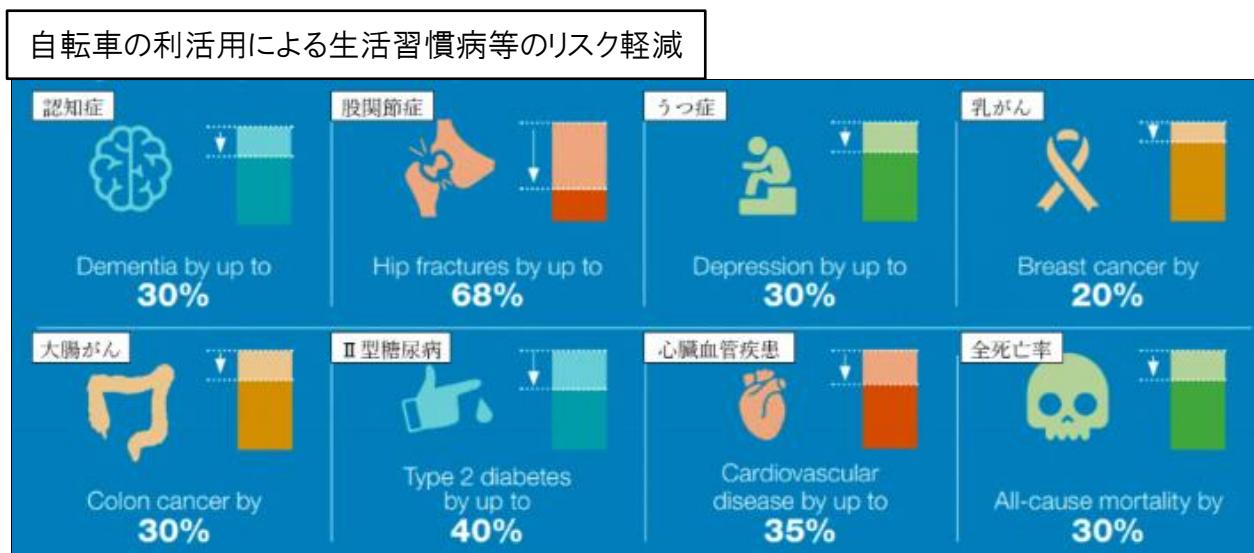
③ ストレス解消などのメンタルへの効果

運動後に気分がスッキリしたり前向きな気持ちになったりするように、運動がメンタルヘルスに与える効果は研究でも明らかになっています。運動習慣が身についていると、ストレスによって憂鬱な気分になることや、過度なストレスホルモンの分泌を抑えることでうつ病を予防する効果があるようです。

自転車を日々の生活に取り入れることで、心を安定させる働きを持つホルモンが安定的に供給され、ストレスや疲労解消への効果が期待できます。

また、スマートフォン等の情報から離れ自転車走行に集中する状況により、脳の働きが活性化され、気持ちを平常心にさせる効果への期待が持てます。

このように、自転車には心身を健康にするための様々なメリットがあります。



出典:(公財)自転車駐車場整備センターホームページ(英国交通省「Gear Change A bold vision for cycling and walking」2020)より



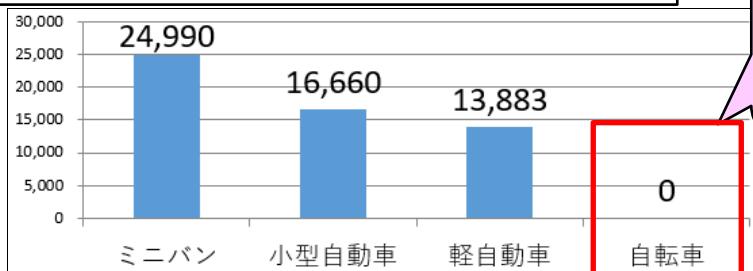
(3) 経済的

自転車は、ガソリンや駐車場代、自動車税、車検等の費用がかかりません。また、車輛本体の価格や保険料も安価で、経済的に優れた乗り物です。

また、自分で自転車を所有していないなくても、必要な時にだけシェアサイクルを利用して車両の維持管理費用を負担しないで済ませることも可能です。

さらに、自転車を積極的に活用することにより、生活習慣病の改善などによる医療費の削減につながることが期待できます。

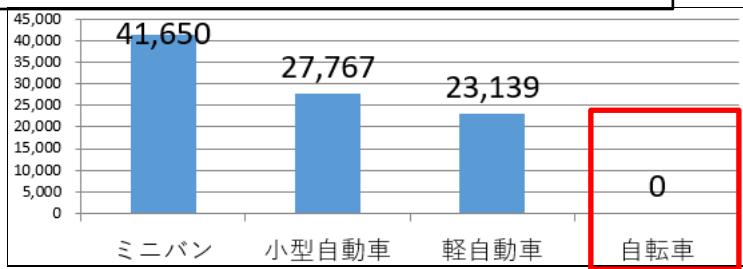
ガソリン代(年間) ※1日片道3kmを往復した場合



自転車はガソリン代が必要ありません！

(単位:円)

ガソリン代(年間) ※1日片道5kmを往復した場合



(単位:円)

(試算条件) ガソリン代:170円/ℓ、年間平日日数:245日、

燃費:軽自動車 18km/ℓ、小型自動車 15km/ℓ、ミニバン 10km/ℓ

(国土交通省「自動車燃費一覧」を参考に設定)

2 事業者のメリット

(1) 経費の削減

自転車は自動車や公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、自転車通勤者が増えることで従業員の通勤手当の削減につながります。また、自動車から自転車への転換が図られることによって、駐車場維持にかかる固定費などの削減につながります。

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額[※]は平均で年間約5.7万円という結果が出ています。

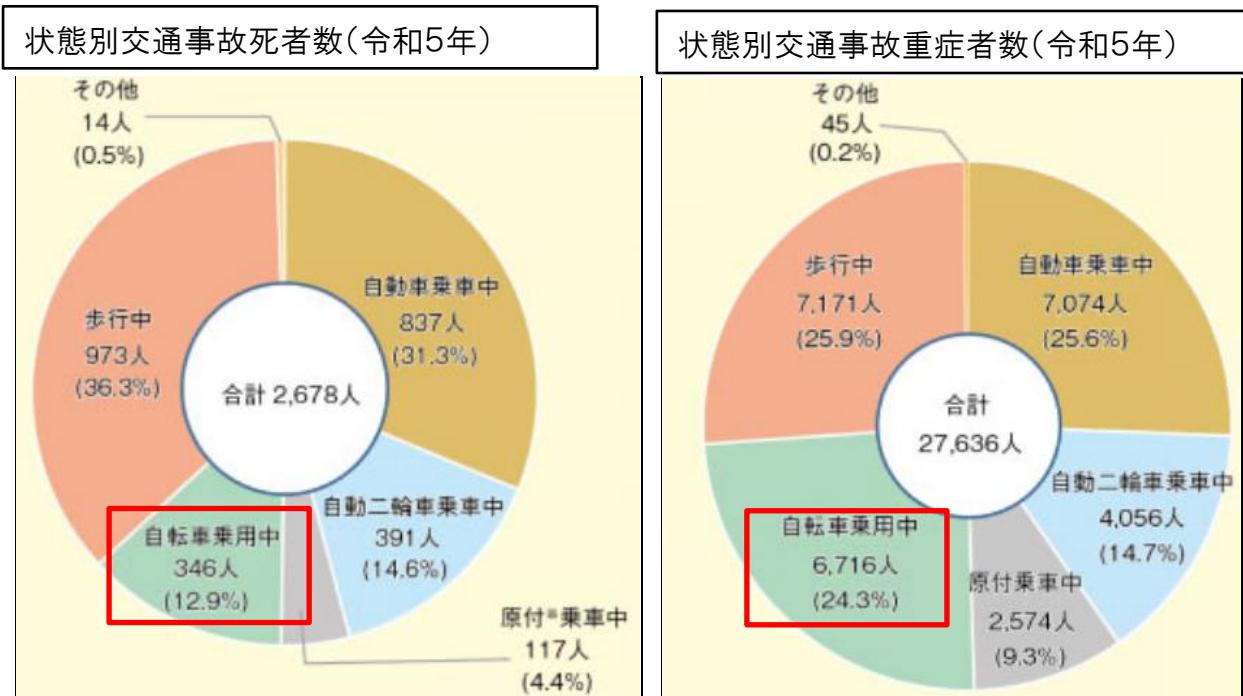
また、ある事業者において、通勤のために借り上げていた駐車場代がかからなくなつたことにより、年間で約100万円もの固定経費が削減されたという事例もあります。



出典:国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」より



ちなみに、事業者としては、自転車の事故が自転車通勤のリスクとして考えられがちですが、自転車乗用中の事故がとりわけ多いということはありません。

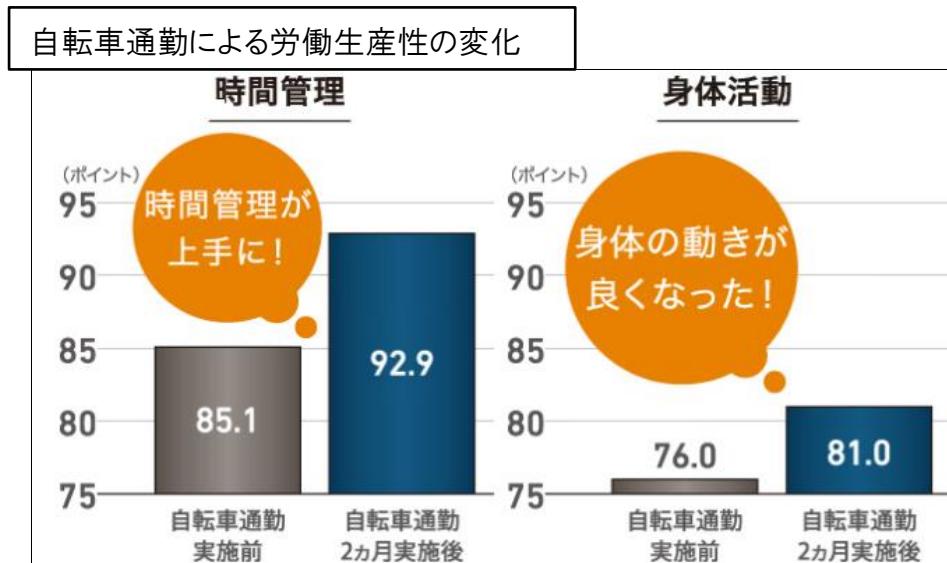


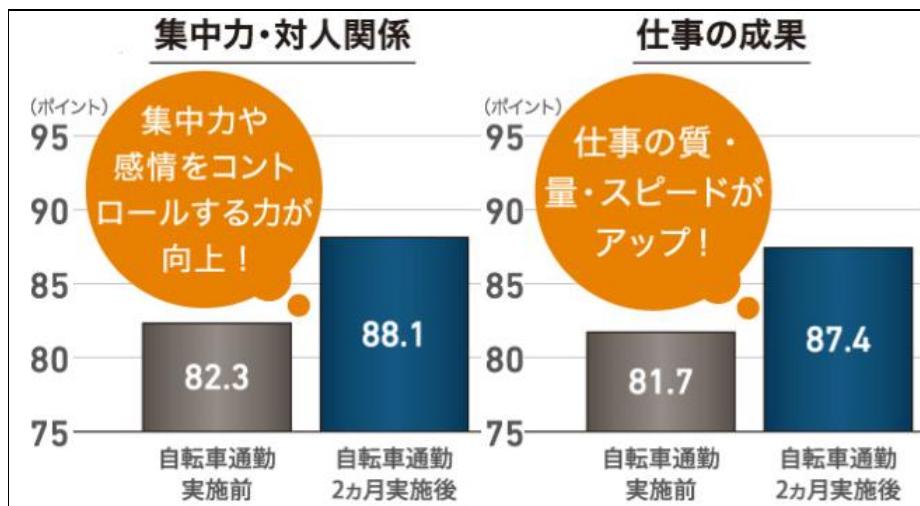
出典：内閣府ホームページより

(2)生産性の向上

自転車に乗って気分良く通勤している従業員は、自転車通勤をしない従業員に比べ、心身ともに健康的であり、作業などの身体的な活動だけでなく、時間管理力、集中力、仕事の成果等が向上するという報告があります。これは、定期的な運動は脳を活性化する能力を向上させ、その結果として記憶力や脳の実行機能(論理的思考力や計画性、問題解決能力等に深く関わる機能)が改善されたというデータによるもので、労働生産性の向上につながることが期待できます。

また、仕事のミスなどで不安な感情に襲われたとき、情報から遮断され、走行に集中する状態が続く自転車通勤は、気持ちを復元させるのに最適で、自分と向き合う時間として有効と考えられます。





(3) 事業者のイメージアップ

自動車通勤者の朝夕の渋滞は、ネガティブな企業イメージにつながりかねません。一方で、事業者として自転車通勤の促進に取り組むことは、環境にやさしい、健康的といったイメージアップや社会的評価につながるとともに、健康経営企業への認定につながることが期待できます。

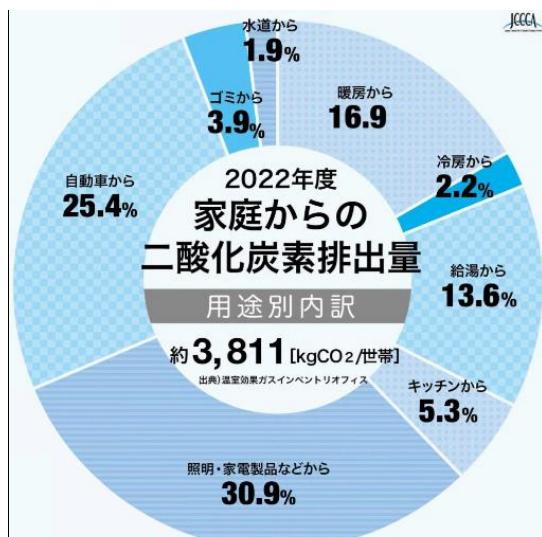
経済産業省が推進する「健康経営優良法人認定制度」の認定企業数も年々増加しており、働き方改革の機運が高まる中、健康経営優良法人の認定を受けることは、事業者にとって企業自体のイメージアップにつながり、結果として人材を確保しやすくなる等のメリットがあります。

また、従業員の通勤手段として自転車通勤を認めることにより、単純に雇用の対象範囲が広がり、近隣に住む住民等の雇用の拡大につながることも考えられます。

3 地域のメリット

(1) 環境負荷の低減

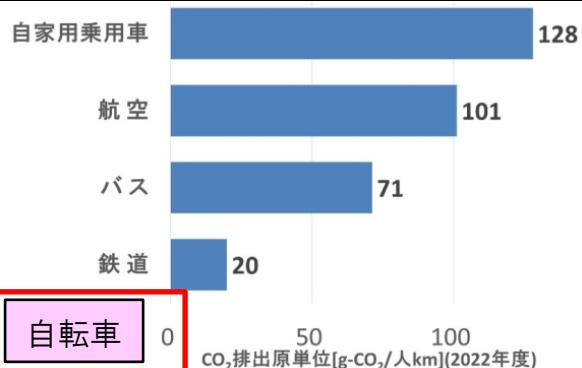
自転車は、二酸化炭素(CO₂)を排出せず、大気汚染物質も排出しないなど、地球環境にやさしい乗り物です。全国の家庭から排出する CO₂ の約 1/4 は自動車からのものです。自転車をより積極的に利用し、自動車の利用量を減らすことは、環境負荷の軽減につながります。



出典：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスホームページより



輸送量当たりの二酸化炭素排出量



1人が1kmを移動する際、乗り物ごとにどれくらいCO₂を排出する量に差があるのかを示した表。自転車は「0」、クルマは「128g-CO₂/km」です。

出典：国土交通省ホームページより

(2) 回遊性向上と消費活動の拡大

自転車を利用する人は、自動車を利用する人よりも買い物に出かける回数が多く、自転車利用の推進はまちの回遊性向上につながります。まちの回遊性向上は、結果として、地域での消費活動拡大につながることが期待できます。

また、地域の歴史資源や観光資源等と自転車を掛け合わせた自転車利用施策の展開によっても、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、市内外から新たな誘客を図ることができるなど、回遊性向上や消費活動拡大への効果が期待できます。

宇都宮市の商業施設での来店手段別の購入金額

| 店舗種類 | 来店手段 | 購入金額 (平均金額) | 週当たり 来店回数 | 週当たり換算 (金額×回数) |
|--------|------|----------------|--------------|-------------------|
| 郊外店 | 自動車 | 7,789 | 1.4 | 10,905 |
| | 自転車 | 該当なし | 該当なし | — |
| 中心市街地店 | 自動車 | 5,326 | 1.9 | 10,119 |
| | 自転車 | 3,691 | 3.4 | 12,549 |

出典：公益財団法人自転車駐車場整備センターホームページより

(一般財団法人土地総合研究所の調査に基づき作成)

茅ヶ崎市のスーパーでの買物金額

| 来店者 | 買物金額 (平均) | 週当たり 来店回数 | 一週間当たり換算 |
|------------|--------------|--------------|----------|
| 自転車来店者253人 | 2,428円 | 3.2回/週 | 7,770円 |
| 自動車来店者97人 | 5,096円 | 2.1回/週 | 10,702円 |



茅ヶ崎市のスーパーでの年齢層別の買物金額

| 来店者 | 来店手段 | 買物金額 (平均) | 週当たり 来店回数 | 一週間当たり換算 |
|-----------|---------|--------------|--------------|----------|
| 60歳未満241人 | 自転車138人 | 2,267円 | 2.05回 | 4,647円 |
| | クルマ63人 | 6,220円 | 1.05回 | 6,531円 |
| 60歳以上189人 | 自転車115人 | 2,716円 | 3.22回 | 8,746円 |
| | クルマ34人 | 4,518円 | 1.82回 | 8,223円 |

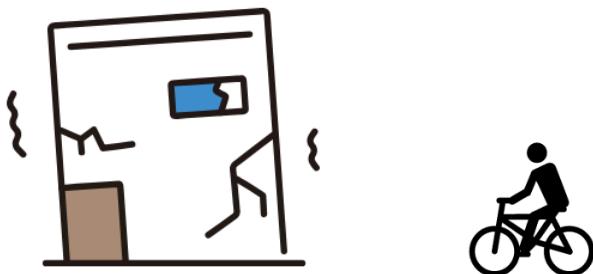
出典:公益財団法人自転車駐車場整備センターホームページより

(茅ヶ崎市「自転車による健康づくりキャンペーンアンケート調査」(平成30年6月実施)に基づき作成)

(3) 災害時でも移動できる

自転車はガソリンや電気が必要ないため、災害時や鉄道・バスなどの公共交通が運行していないときでも移動できる非常に有効で重要な交通手段です。その有効性、重要性を広く周知していくことで、災害に強いまちづくりにつなげていくことができると考えられます。

また、こうした有効性や重要性の周知だけではなく、いざというときに自転車に乗ることができるよう、日ごろからの自転車利用の重要性・必要性を訴えていきます。



(4) 渋滞の緩和

道路が自動車を通すことができる容量には限界があります。この容量を超える量の自動車が道路を通過しようとするとき、渋滞が発生します。自転車をより積極的に利用し自動車への依存度を減らすことは、渋滞の緩和につながります。

また、その結果として、環境負荷の低減やまちが静かになることにつながっていきます。

(5) コンパクト

自転車の駐車スペースは自動車の1/13以下です。自転車は自動車に比べ、必要なスペースが少なく済むことから、他のスペースを減らさない、通行の妨げになりにくい等、限られた公共空間の有効活用につながります。

(参考)駐車スペース 普通乗用車:長さ6.0m × 幅員2.5m

(国土交通省「駐車場設計・施工指針について」より)

自転車:長さ1.9m × 幅員0.6m

(国土交通省「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について」より)



計画策定の趣旨

1 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者までの幅広い世代が気軽に利用できる身近な乗り物として多くの人々に利用されています。特に近年では、環境にやさしく、災害時に速やかに移動することができて、人々の健康増進に効果があるなど、自転車を活用した取り組みへの関心が高まっているところです。また、電動キックボードをはじめとする次世代型の電動小型モビリティが、今後、身近な足として普及していく可能性を秘めています。

その一方で、交通事故全体における自転車関連事故件数は増加傾向にあり、さらに自転車が歩行者に衝突する事故により高額な損害賠償事例が発生していることなどから、抜本的な自転車の交通安全対策が各自治体の急務となっています。これまでの対策に加え、自転車利用者、自動車のドライバー、歩行者それぞれがお互いを配慮し、限りある道路空間を譲り合う風土を醸成するなど、安心・安全に移動できる環境づくりを行うことが必要です。

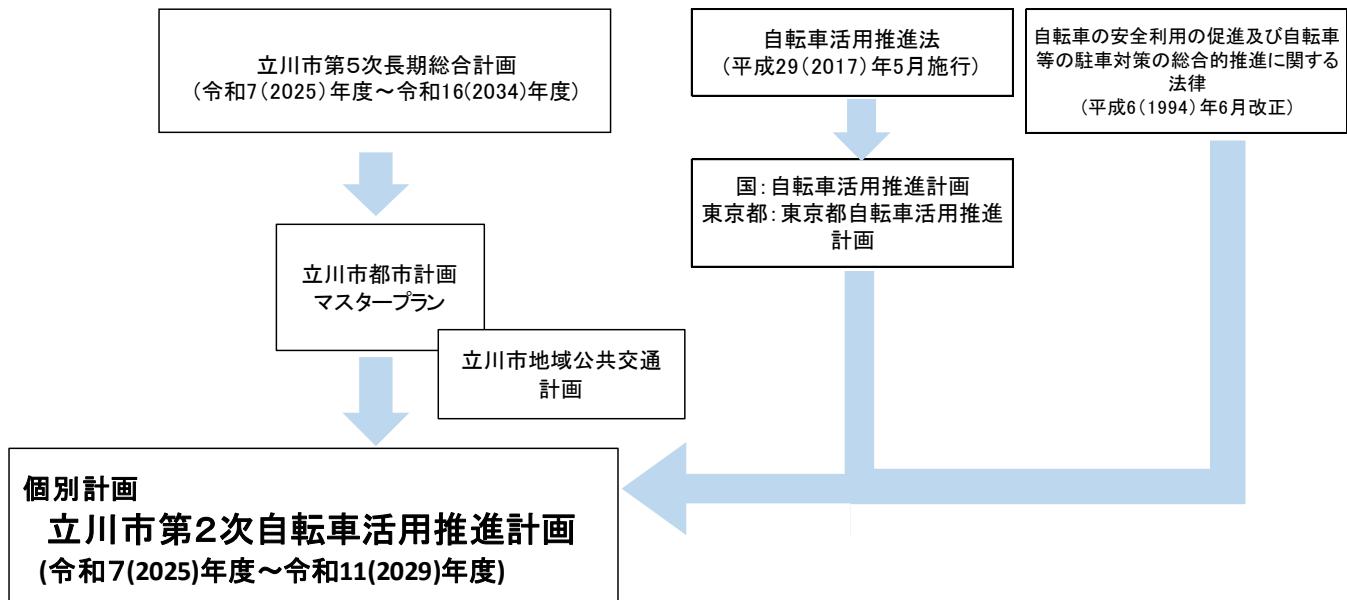
これらを取り巻く現状や課題を踏まえつつ、立川市第5次長期総合計画の産業まちづくりの取組方針「出かけたくなるまちづくり」に向け、皆が自転車の楽しさを感じるだけにとどまらず、実際に出かけたくなり、まちの回遊性が向上するための環境づくりを行うことを目的とし、本計画を策定することとします。

2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法に基づき、国や都の自転車活用推進計画を勘案し、市の実情に応じた計画とします。

具体的には、立川市第5次長期総合計画の産業まちづくりの取組方針に基づきつつ、第1次自転車活用推進計画の基本方針の継承、自転車等を取り巻く状況の変化等を踏まえた新たな課題等を加えて策定していきます。

自転車は、観光や健康づくりなど多くの分野において活用することが求められているため、他の分野別個別計画と横断的な内容となるため、それらとの整合及び連携を図ります。



3 自転車の位置づけ

『1 計画の目的』で説明したとおり、「楽しさを感じるだけにとどまらず、実際に出かけたくなる」ためには以下の要素が重要です。

| | |
|-----|--|
| 安心 | 安全な空間・環境づくりだけでなく、安心して自転車を利用してもらえるような教育等の実施 |
| 楽しみ | 「健康向上」「脱炭素」「観光」という切り口で施策を展開することで、自転車利用を身近に感じてもらい、主体的な参加の促進 |

こうした考え方から、本計画では自転車の位置づけを次のとおりとします。

将来の都市に欠くことができない重要な交通手段

- ・誰もが気軽に利用でき、健康づくりにも役立つ身近な交通手段
- ・環境負荷も少なく、地球温暖化対策を考える上で重要な交通手段
- ・観光や災害時等、幅広い用途での活用が可能な魅力的な交通手段

4 計画の期間

計画期間は、令和7(2025)年度から令和 11(2029)年度までの5年間とします。

今後、社会の状況や自転車を取り巻く環境等の変化により計画の改定を行う必要が生じた場合には、計画期間中であっても適宜見直しを行う等、柔軟に対応するものとします。

5 計画の対象区域

立川市全域を対象とします。

自転車を取り巻く現状と課題

1 立川市の特性

本市は、東京都のほぼ中央、西よりに位置しており、多摩地域の中心部分にあって、東は国立市・国分寺市・小平市、西は昭島市・福生市、北は武蔵村山市・東大和市、南は日野市に隣接しています。

(1) 地形

地形的には、市内全域が概ね傾斜の少ない平坦な地形であり、自転車利用に適した地形です。

JR 立川駅周辺は商業が発展し人が集まり、市域の中央部分には国営昭和記念公園や広域防災基地などがあります。また、市域の北部は都市農業や武蔵野の雑木林、武蔵野台地の開墾の源となった玉川上水の清流が流れ、南部には東西に流れる多摩川があり、水と緑のオープンスペースも多く残されています。

(2) 人口

令和6年4月1日現在の住民基本台帳で97,400世帯、186,076人です。現時点では増加傾向が続いているですが、基本計画上の推計において将来的な人口減少が予想されています。

(3) 交通

①鉄道・モノレール

市域中央には、東京都の東西を結ぶJR中央線が走り、東京駅から立川駅までの距離は37.5kmです。

また、立川駅にはJR青梅線、南武線、五日市線、西武拝島線が乗り入れているほか、多摩モノレールが多摩センター駅から立川南・立川北駅を経由して上北台駅へ達し、立川駅は多摩地域の交通の要衝となっています。



立川市内における鉄道・モノレールの路線図

②バス

バス交通は、JR立川駅を中心として放射線状に多くの路線が整備されており、交通不便地域を補完する市民バス「くるりんバス」が、市内2ルート2支線で運行しています。

・路線バス

市内で運行している路線バスは、立川バス、西武バス、京王電鉄バスの3社で運行され、市内各地を概ね網羅しています。

・市民バス

市が運営する『くるりんバス』は、市の北部を運行する「西砂ルート」「砂川支線」、市の南部を運行する「錦ルート」「曙支線」の2ルート2支線を運行しています。交通不便地域の解消や高齢者の外出機会増大への寄与などを目的に、市民の利便性向上を図っています。

(4) 観光資源

本市の観光資源を大別すると、歴史的資源、自然的資源、都市的資源、ソフト資源、その他の資源があり、豊かな観光資源に恵まれています。¹

①歴史的資源には、普済寺、諏訪神社、阿豆佐味天神社等の寺社仏閣があります。歴史と文化の散歩道には詩歌の道等があります。

②自然的資源には、多摩川、玉川上水、用水、緑道・緑地等の水と緑、武蔵野の風景を感じられる農地、国営昭和記念公園や古民家園等があります。

③都市的資源には、ファーレ立川のアート、子ども未来センター（まんがパーク）、たちかわ創造舎等の文化・芸術拠点、複数の大型商業施設、プロスポーツの活動拠点、立川競輪場、フィルムコミッショナーやサブカルチャー関連等、多くの市民や来街者で賑わう資源があります。

④ソフト資源には、国営昭和記念公園の花火大会、箱根駅伝予選会等のイベント、立川市キャラクターのくるりんなどがあります。

⑤その他の資源には、うど等の特産品等があります。

(5) 自転車に関する特性

平坦な地形を活かし、多くの方が自転車に親しんでいます。近年はシェアサイクルステーションの設置も進んでおり、自転車をより利用しやすい環境が整備されています。

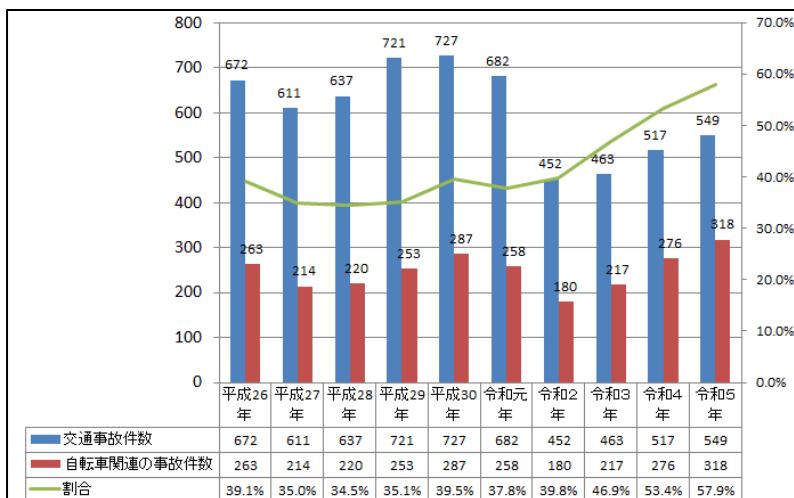
また、立川競輪、旧多摩川小を拠点とし、公営自転車競技やサイクルスポーツが盛んに行われている他、国営昭和記念公園内のサイクリングコース、旧多摩川小のサイクルステーション機能など、自転車利用資源が充実しています。

2 自転車利用に関する状況

(1) 自転車の安全・適正利用

・市内自転車事故件数

立川市内の交通事故は、新型コロナウイルス感染症の流行前と比べた場合、全体の事故件数としては減少していますが、自転車関連の事故件数は同水準で推移しています。さらに、令和2年度以降の4年間で見た場合、交通事故の全体件数も自転車関連の事故件数も、どちらも増加傾向にあります。



出典：警視庁提供データより作成

・ヘルメット着用率

東京都在住の18歳以上の自転車利用者へのアンケート調査では、自転車を利用する際にヘルメットを着用しているかについては、全体では「着用している」が14.5%、「時々着用している」が12.5%、合計では27.0%となっています。

自転車ヘルメットの着用が努力義務であることを知っていたかについては、「知っていた」が80.4%と8割を超えており、認知度はかなり高いものの、実際の着用に結び付いていない状況が伺えます。



出典：東京都「令和5年度 自転車等の安全利用(保険加入)に関する調査報告書」より

令和5年度に立川市の自転車等駐車場の利用者に対して行ったアンケート結果によると、「着用している」が7.5%、「着用していない」が92.0%となっており、東京都が行ったアンケート結果よりも低い着用率となっています。

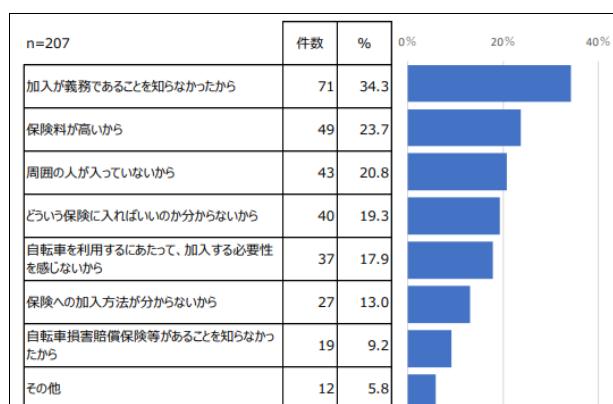
・自転車損害賠償保険への加入状況

東京都在住の18歳以上の自転車利用者へのアンケート調査では、自転車損害賠償保険等への加入状況について、「自分で加入している」が44.1%、「世帯主が加入している保険によりカバーされている」が19.1%、合計では63.2%となっています。

その中で、保険等に加入したきっかけとしては「加入が義務になったから」が49.8%と最も高く、また、保険等に加入していない理由については、「加入が義務であることを知らなかったから」が34.3%と最も高い結果となっています。

| | | n | 0% | 20% | 40% | 60% | 80% | 100% |
|----|-----|-------|-------|------------------------|----------------------|-------|-----|------|
| | | | 自分で加入 | 世帯主が加入している 保険によりカバー | 自分でも世帯主でも 加入していない | わからない | | |
| 全体 | | 1,000 | 44.1 | 19.1 | 20.7 | 16.1 | | |
| 性別 | 男性 | 490 | 50.0 | 16.5 | 19.2 | 14.3 | | |
| | 女性 | 510 | 38.4 | 21.6 | 22.2 | 17.8 | | |
| 年代 | 10代 | 20 | 20.0 | 35.0 | 5.0 | 40.0 | | |
| | 20代 | 160 | 38.1 | 14.4 | 18.1 | 29.4 | | |
| | 30代 | 170 | 41.2 | 17.1 | 21.8 | 20.0 | | |
| | 40代 | 200 | 45.5 | 24.5 | 16.0 | 14.0 | | |
| | 50代 | 190 | 46.8 | 17.4 | 23.7 | 12.1 | | |
| | 60代 | 130 | 47.7 | 24.6 | 20.0 | 7.7 | | |
| | 70代 | 130 | 49.2 | 13.8 | 28.5 | 8.5 | | |
| 地域 | 23区 | 690 | 45.1 | 19.3 | 19.9 | 15.8 | | |
| | 市町村 | 310 | 41.9 | 18.7 | 22.6 | 16.8 | | |

| n=632 | 件数 | % | 0% | 20% | 40% | 60% |
|--|-----|------|----|-----|-----|-----|
| 加入が義務となったから | 315 | 49.8 | | | | |
| 自転車購入時に勧められたから | 121 | 19.1 | | | | |
| 既に加入している自動車保険や火災保険、傷害保険などの特約として付帯していたから | 118 | 18.7 | | | | |
| 自転車での通勤や通学のために、加入することが必須または推奨されたから | 109 | 17.2 | | | | |
| 自転車に乗っているときに歩行者に接触や衝突した、あるいは接触や衝突しそうになったから | 94 | 14.9 | | | | |
| 家族全員が対象となっているから | 81 | 12.8 | | | | |
| 保険会社等に勧められたから | 65 | 10.3 | | | | |
| 周囲の人に勧められたから | 40 | 6.3 | | | | |
| その他 | 21 | 3.3 | | | | |



出典: 東京都「令和5年度 自転車等の安全利用(保険加入)に関する調査報告書」より

・自転車交通安全教育の実施状況

市では、小学3年生を対象に自転車安全教室・自転車安全運転免許証交付事業を市立小学校で実施しています。また、中学生を対象としたスケアード・ストレイト方式による自転車安全教室を市立中学校で実施しています。

高齢者に対しては、立川市老人クラブ連合会等の地域団体と連携し、交通安全意識の向上等を図るため、高齢者交通安全講習会を実施しています。

交通安全教室開催状況

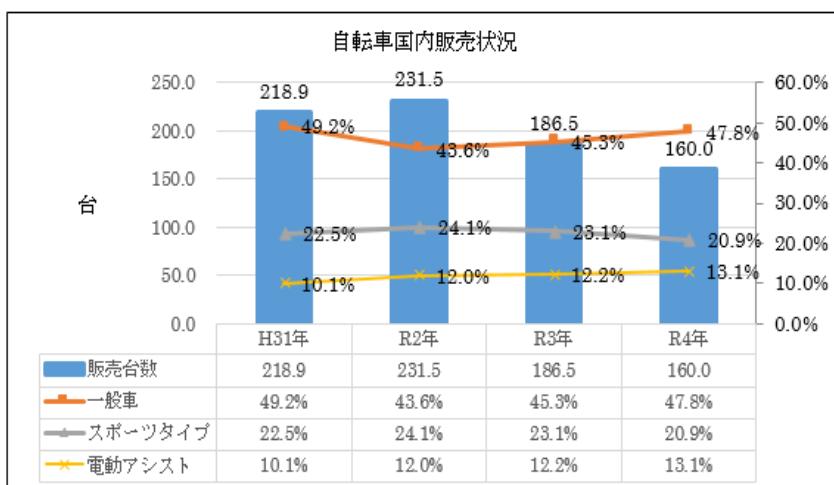
| | 開催実績 | | |
|------|-------|-------|-------|
| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 |
| 未就学児 | | | |
| 小学生 | ○ | ○ | ○ |
| 中学生 | ○ | ○ | ○ |
| 高校生 | | | |
| 大学生 | | | |
| 大人 | | | |
| 高齢者 | ○ | ○ | ○ |

(2) 自転車の利用環境

・自転車国内販売状況

自転車の総販売台数のうち、電動アシスト付き自転車の販売割合が年々増加しています。

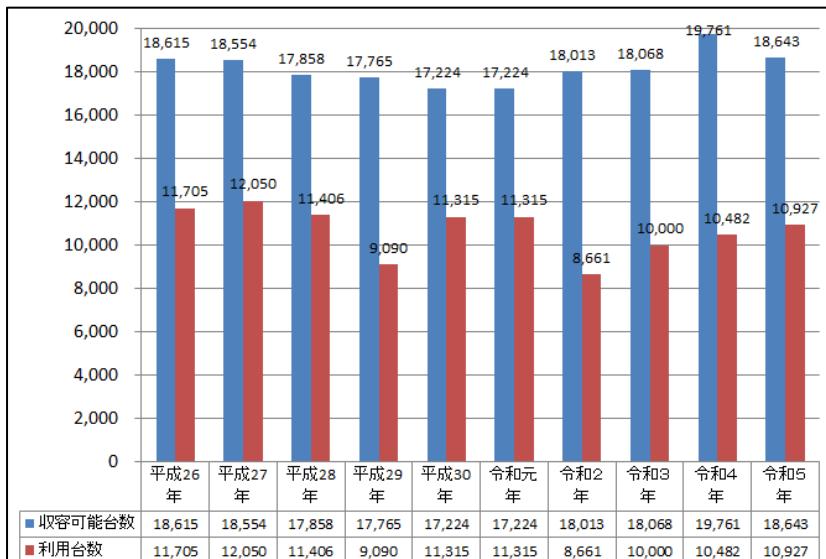
また、自転車の多様化や新たな電動小型モビリティの開発・普及が進んでいます。



出典：一般財団法人自転車産業振興協会データより作成

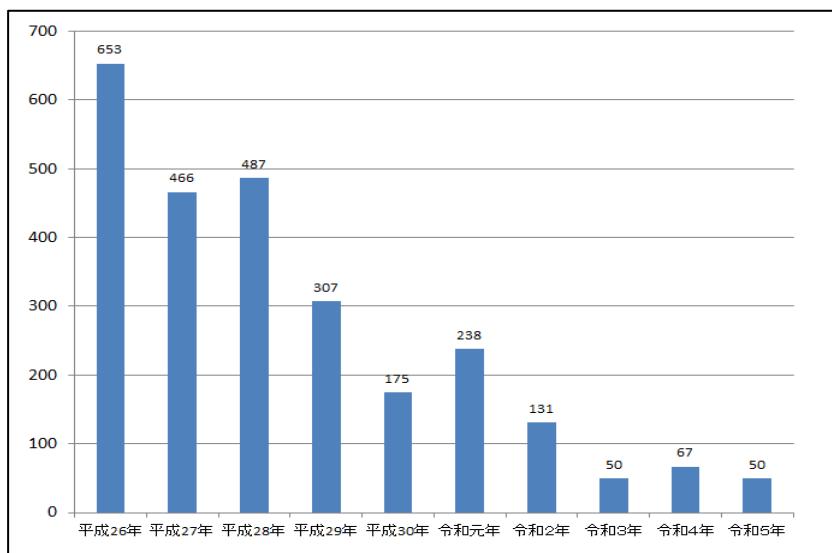
・市営自転車等駐車場の利用状況

新型コロナウイルス感染症の影響により利用台数が減少していたものの、徐々にコロナ禍前の利用台数に戻りつつあります。そうした中でも、市営自転車等駐車場については常に供給が需要を上回っている状況となっています。



・市内放置自転車台数

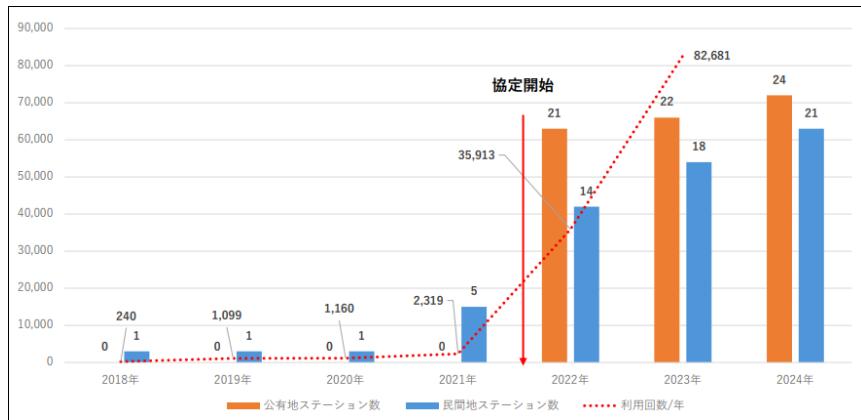
平成 27 年4月からすべての駐輪場の一時利用を3時間無料とし、短時間利用者への駐輪場利用促進、駐輪場新設、撤去体制強化等に取り組んできたことにより、近年放置自転車の台数は大幅に減少しています。



(3) 自転車の利用促進

・シェアサイクルの利用状況

令和4年度から令和6年度までシェアサイクルの実証実験を行ってきましたが、その間、ステーション設置数は伸び悩んだものの、利用者数・利用回数は右肩上がりで増加しました。



出典：OpenStreet 株式会社データより作成(令和6年9月6日時点)

3 現状を踏まえた課題

自転車利用に関する状況及び課題を整理すると以下の表のようになります。

| 項目 | 現状 | 課題 |
|-----------------|--|--|
| 自転車の安全 ・適正利用 | <ul style="list-style-type: none"> 人流の増加傾向に比例して、市内自転車事故件数がここ数年増加傾向 ヘルメット着用が努力義務化されたが、着用率は伸び悩み 歩行者との事故により高額な損害賠償費を請求される事例も増えており、自転車損害賠償保険の必要性が増している 道路交通法改正により悪質な自転車利用に対する罰則が強化される等、より安全でルール・マナーを意識した自転車利用が求められている 事故の多い高校生や大学生、社会人への安全教育を行う機会が少ない | <ul style="list-style-type: none"> 年齢層に応じた交通安全教育の充実 安全な通行空間の確保（自転車事故の減少） 自転車走行環境の効果的な整備 交通安全ルールとリスクへの対応 自転車保険の加入 |
| 自転車の利用環境 | <ul style="list-style-type: none"> 最近は子乗せ自転車や、電動自転車等新しい形態の自転車が出現するとともに、スポーツサイクルも増加する等、多様化が進んでいる 市営駐輪場については常に供給が需要を上回っているが、大型自転車の利用が増えている 放置自転車台数はコロナ禍前に比べて大幅に減少しているが、一部店舗前や時間帯によっては依然として放置自転車が残っている状況 | <ul style="list-style-type: none"> 適切な駐輪環境の確保 自転車駐車場の整備促進 適切な駐輪サービスの提供 放置自転車対策の強化 公共交通の補完・移動環境の向上 多様化する自転車への対応 |
| 自転車の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルはステーション設置数は伸び悩んでいるが、利用者数は右肩上がりで増加 健康意識の高まり等によって自転車利用への関心も高まっていると思われる 自動車の渋滞対策、地球環境にやさしい移動手段として自転車利用が注目されている 公共交通機能の補完や広域移動による回遊性向上等の検証を目的とし、多摩地域8市(立川市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、福生市、武蔵村山市、東大和市)と連携事業を実施 | <ul style="list-style-type: none"> 通勤習慣と外出機会の創出 健康づくりに役立つ自転車活用 環境保護に対する市民の意識向上 日々の暮らしを楽しむ自転車活用 観光につながる自転車活用 |

自転車活用推進に関する方針及び施策

1 理念(VISION)

本計画の上位計画である「立川市第5次長期総合計画」が示す産業まちづくりの取組方針『出かけたくなるまちづくり』や、自転車を取り巻く現状及び課題などを踏まえ、本計画の理念(VISION)を以下のとおり設定します。

Fun to cycle, more (もっと楽しく)

～安全・安心かつ快適に、自転車で楽しく出かけたくなるような

空間・意識・しくみづくりを進める～

第1次自転車活用推進計画においては、「皆が自転車の『Fun』を感じること(= Fun To Cycle)」を基本方針として掲げていました。第2次自転車活用推進計画においては、従来の「自転車の『Fun』を感じる」だけにどまらず、実際に出かけたくなることを目指していきます。そのためには『楽しむ』という要素がより重要となることから、上記の内容を理念(VISION)として設定しています。

2 基本方針

第3章で整理した自転車を取り巻く課題や、本計画の理念(VISION)を踏まえて、以下のとおり3つの基本方針を定めます。

| 項目 | 課題 | 基本方針 |
|-----------------|--|--|
| 自転車の安全 ・適正利用 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通安全意識の向上と行動の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢層に応じた交通安全教育の充実 ・安全な通行空間の確保 (自転車事故の減少) ・自転車走行環境の効果的な整備 ■事故への備えの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全ルールとリスクへの対応 ・自転車保険の加入 | <p>『安全性の向上』 ～ルール・マナーの周知・徹底を図り、誰もが安心・安全に移動できる走行環境の創出～</p> |
| 自転車の利用環境 | <ul style="list-style-type: none"> ■自転車駐輪環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・適切な駐輪環境の確保 ・自転車駐車場の整備促進 ・適切な駐輪サービスの提供 ・放置自転車対策の強化 ■自転車の利便性、回遊性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の補完・移動環境の向上 ・多様化する自転車への対応 | <p>『快適性の向上』 ～誰もが出かけたくなる快適な自転車利用環境の形成～</p> |
| 自転車の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ■生活を豊かにする自転車利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤習慣と外出機会の創出 ・健康づくりに役立つ自転車活用 ・環境保護に対する市民の意識向上 ■シェアサイクルの普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・日々の暮らしを楽しむ自転車活用 ・観光につながる自転車活用 | <p>『新たな価値の付加』 ～暮らし、健康、環境保全、観光等の場面での活用推進による楽しみ・メリットの創出～</p> |

3 施策

3つの基本方針に基づき、具体的な施策を以下のとおり定めます。

| 基本方針 | 施策の方向性 | 施策 | 対象 | | | | | | |
|--|------------------|---|----------------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------|
| | | | 未就学児 (親の自転車に同乗する) | 小学生 (親と一緒に自転車に乗り始める) | 中学生 (主な移動手段として自転車を利用する) | 高校生 (通学等で自転車を利用する) | 大学生 (通学等で自転車を利用する) | 大人 (通勤、買物、趣味等で自転車を利用する) | 高齢者 (運転免許証返納後の移動手段) |
| 『安全性の向上』 ～ルール・マナーの周知・徹底を図り、誰もが安心・安全に移動できる走行環境の創出～ | 交通安全意識の向上と行動の徹底 | ① □学校における自転車安全教育 | | ○ | ○ | ○ | | | |
| | | ② □高齢者向けの自転車安全教育 | | | | | | | ○ |
| | | ③ ■企業における自転車安全教育 | | | | | | ○ | |
| | | ④ □駐輪場における安全利用啓発 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑤ □自転車教室(競輪場等) | | ○ | | | | | |
| | | ⑥ □自転車販売時の安全利用啓発 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑦ ■走行環境整備・維持管理・改善・周知 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | ⑧ ■自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 事故への備えの充実 | ⑨ □通学路合同点検の実施 | | ○ | ○ | | | | |
| | | ⑩ □自転車運転者講習制度の着実な運用 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑪ □民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑫ ■ヘルメット着用の広報啓発 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑬ ■駐輪場環境の快適性向上 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑭ ■多様な自転車が利用しやすい環境整備 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑮ □放置自転車クリーンキャンペーンの継続及び内容の見直し | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑯ □自転車撤去の実施と今後のあり方にに関する検討 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 『快適性の向上』 ～誰もが出かけたくなる快適な自転車利用環境の形成～ | 自転車駐輪環境の整備 | ⑰ □公共交通機関との連携 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑱ □広域連携を視野に入れた走行環境整備 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑲ ○自転車等と新たな電動モビリティの共存の検討 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ⑳ ■企業等と連携した自転車通勤の啓発 | | | | | | ○ | |
| | 自転車の利便性、回遊性の向上 | ㉑ ■災害時・感染症流行時における自転車利用体制づくりの検討 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ㉒ ○自転車活用による楽しみ・メリットの周知 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ㉓ ■健康づくり関連事業と連携した周知・啓発 | | | | | | ○ | ○ |
| | | ㉔ □民間事業者等や立川競輪等と連携したサイクルスポーツ振興 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | 生活を豊かにする自転車利用の促進 | ㉕ □旧多摩川小やたまりバー50キロ等、立川市内の自転車余暇利用スポットを拠点とした施策の展開 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ㉖ ■商業、観光関係者等と連携したシェアサイクル導入の検討 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ㉗ □観光視点の施策展開 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | ㉘ ○MaaSによる移動の利便性の向上 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 『新たな価値の付加』 ～暮らし、健康、環境保全、観光等の場面での活用推進による楽しみ・メリットの創出～ | シェアサイクルの普及促進 | ㉙ □第1次自転車活用推進計画からの継続項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 | □:充実項目 ■:新規項目 |

□:第1次自転車活用推進計画からの継続項目 ■:充実項目 ○:新規項目

4 取組

施策の方向性に基づき、施策ごとに課題の解決に向けた具体的な取組を設定し、計画的に展開していきます。

施策の方向性

交通安全意識の向上と行動の徹底

誰もが安心・安全に移動できる走行環境を創出するためには、交通安全教育等によりルールを皆が理解していることが大切です。

市内の交通事故における令和5年の自転車関与率は、東京都が46.3%であるのに対し立川市は57.9%と高く、立川市の交通事故の半数以上に自転車が関わっていることになります。また、市内の自転車事故を事故類型別にみると、単独事故が最も多く発生していることから、事故は自転車利用者の交通ルールやマナーの欠如により発生していると考えられます。

自転車事故の防止には、ハード面での自転車利用環境を整備するだけでなく、利用者一人一人の交通安全意識が不可欠ですので、そのために自転車の交通安全啓発活動や交通安全教育によってルールの周知や理解などを行っていきます。

施策① 学校における自転車安全教育

継続 充実 新規

【①-1】 小学校における安全教育

小学3年生を対象とした「自転車運転免許証制度」を始めとした、学校活動、学校行事を中心とした参加・体験的な安全教育を引き続き実施していきます。(①)

【①-2】 中学校における安全教育

スケアードストレイト方式による自転車の安全教育を継続し、危険をより具体的にイメージできるような交通安全教室を実施していきます。

【①-3】 高校における安全教育

高校生は通学で自転車を利用する機会が増え、事故件数が多くなることから、新たな教育機会の提供を検討していきます。

施策② 高齢者向けの自転車安全教育

継続 充実 新規

老人クラブ等の地域団体と連携し、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車の安全利用に関する知識・技能の向上を目指します。

施策③ 企業における自転車安全教育

継続 充実 新規

自転車通勤や業務で自転車を使用している企業を中心に、事業主の従業員に対する安全教育の一環として実施します。警視庁が実施している「自転車安全利用モデル企業」について市内事業者に周知し、安全教育を推進します。

また、市内の事業者と連携し、自転車安全利用教育を実施します。

| | | | | |
|-----|---------------|----|----|----|
| 施策④ | 駐輪場における安全利用啓発 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|---------------|----|----|----|

駐輪場内で実施している「自転車安全点検キャンペーン」を継続し、自転車の点検や安全利用について利用者に呼び掛けを行います。

| | | | | |
|-----|-------------|----|----|----|
| 施策⑤ | 自転車教室(競輪場等) | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|-------------|----|----|----|

立川競輪場では、自転車に乗ることが苦手な小学生のための自転車教室を実施し、自転車利用の啓発を行っています。競輪場における自転車教室を継続実施する他、様々な形での自転車教室の実施について検討します。

| | | | | |
|-----|---------------|----|----|----|
| 施策⑥ | 自転車販売時の安全利用啓発 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|---------------|----|----|----|

市内の自転車商組合に働きかけ、自転車の販売時における自転車の安全利用啓発の実施を検討します。

| | | | | |
|-----|-------------------|----|----|----|
| 施策⑦ | 走行環境整備・維持管理・改善・周知 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|-------------------|----|----|----|

自転車関連事故減少には、自転車が車道の左側を走行することが重要であると考えます。よって例外を除いて「自転車は車道の左側を通行」が原則というルールの周知を目的とし、車道左側の歩道寄りに自転車ナビマーク・自転車ナビラインを設置していきます。これにより、歩道上の歩行者の安全性や自動車運転者の自転車に対する意識の向上を図ります。

新たな路線への整備と同時に、既存のナビマーク・ナビラインの維持管理も重視し、整備を進めてまいります。

| | | | | |
|-----|--------------------------|----|----|----|
| 施策⑧ | 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|--------------------------|----|----|----|

自転車安全利用五則について多くの方の目に触れるよう、公共施設内等においてリーフレットを設置し、通行ルールの一層の周知に努めます。

自転車事故の抑制には、自動車のドライバーや歩行者が自転車ルールを理解した上で、自転車に配慮した運転や行動を心がけることが重要です。

自転車利用者に対してだけではなく、自動車のドライバーや歩行者に対する走行ルールの周知・啓発を行い、お互いの配慮による安心感の醸成を図っていきます。

施策の方向性

事故への備えの充実

誰もが安心・安全に移動できる環境を創出するためには、事故にあわないための取り組みと同様、事故にあってしまった場合に備えておくことも大切です。

自転車は免許が不要な身近な乗り物で、老若男女問わず多くの方が利用しています。事故は自転車利用者の交通ルールやマナーの欠如により発生しているケースが多いと考えられる一方、そうでない方であっても起こしてしまう可能性があります。

自転車の安全で適正な利用の促進のため、事故に備えた取組を行っていきます。

施策⑨ 通学路合同点検の実施

継続

充実

新規

自転車利用者が、児童生徒を巻き込んだ自転車事故の加害者となることを防ぐために、通学路合同点検の実施をすすめます。

本市では、交通安全及び防犯等の複合的な観点から通学路の安全確保に向けた取り組みを行うため、関係機関の連携体制を構築し、平成30年9月、「立川市通学路交通安全プログラム」を策定しました。

本プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図ります。

施策⑩ 自転車運転者講習制度の着実な運用

継続

充実

新規

自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して自転車運転者講習の受講を命令する制度(自転車運転者講習制度)の周知等、悪質・危険な自転車利用者を減らし、自転車の安全利用推進を図ります。

施策⑪ 民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発

継続

充実

新規

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、東京都では、令和2年4月「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正を行い、自転車の利用によって生じた損害を賠償するための保険・共済への加入が義務化されました。

立川市においても、保険事業者による自転車損害賠償保険の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を利用する事業者による自転車損害賠償保険への加入等の促進を行います。

施策⑫ ヘルメット着用の広報啓発

継続

充実

新規

自転車事故の死者のうちヘルメットを着用していない人の64.9%が頭部への損傷を負っており、自転車事故においてはいかに頭部を保護するかが大切です。自転車用ヘルメットの着用については、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において努力義務となっているため、本市においても広報啓発活動を実施します。

施策の方向性

自転車駐輪環境の整備

誰もが出かけたくなる快適な自転車利用環境を創出するためには、安心、快適に利用できる駐輪場環境を形成することが大切です。

近年、自転車の多様化や新たな電動小型モビリティの開発・普及が進んでいます。こうした多様化する自転車等も含め、あらゆる人が利用しやすい環境を整備するための取組みを行っていきます。

施策⑬

駐輪場環境の快適性向上

継続

充実

新規

自転車駐車場全体としては、収容台数に対し実収容台数は大きく下回っている状況であり、限られた公共空間の有効活用のため、次の取組みを進めていきます。

【⑬-1】幅にゆとりをもたせた駐輪スペースへの移行

チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車の利用が増えており、利用環境の改善により更なる快適性の向上を図るため、大型車専用エリアの拡充やラック幅の見直し等を行っていきます。

【⑬-2】回遊性向上のための自転車駐車場のあり方検討

現在課題の多いタワー型自転車駐車場の今後のあり方、できる限り目的地の近くまで移動することによる放置自転車台数減少のための小規模分散型自転車駐車場整備の可能性、シェアサイクルの普及による市営自転車駐車場のあり方等を検討していきます。

【⑬-3】無料自転車駐車場の有料化による環境整備

現在無料の自転車駐車場を含め、受益者負担の原則に基づき適正な利用料金の検討を行います。無料自転車駐車場の有料化、有料自転車駐車場の利用料金設定の見直し等により、各自転車駐車場の利用を平準化(分散)させることで、快適な駐輪場環境を創出していきます。

施策⑭

多様な自転車が利用しやすい環境整備

継続

充実

新規

近年、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車やスタンドのない自転車、ファットバイクのようなタイヤの太い自転車、といったように自転車の多様化が進んでいます。様々なタイプの自転車が停めやすいスペースの検討や、高価な自転車も安心して停められるような盗難対策の検討等を行うことで、利用しやすい環境を整備していきます。

施策⑮

放置自転車クリーンキャンペーンの継続及び内容の見直し

継続

充実

新規

平成14年度より実施している放置自転車クリーンキャンペーンを継続実施します。

また、実施内容や実施時間等について、これまでの検証を元に見直し、より効果的な放置自転車クリーンキャンペーンの実施を目指します。

施策⑯

自転車撤去の実施と今後のあり方に関する検討

継続

充実

新規

放置自転車台数全体としては近年減少傾向が継続しているものの、下げ止まりの状況とも考えられます。

また、一部商業施設周辺においては、特定の時間帯になると路上に駐輪してしまう人が多数出てしまうという状況も見受けられます。

これらのこと踏まえ、次の取組みを進めていきます。

【⑯-1】放置された自転車に対する対策

放置自転車の台数は減少傾向が継続しているものの、夕方から夜間の放置自転車等、依然として対策すべき放置自転車問題が残されています。そのような問題の解決を目指し、撤去体制の見直しや運用の変更等の検討をします。

【⑯-2】放置させないための対策

これまでの放置された自転車の対策と併せて、放置させないための対策・取組みの検討を行います。多くの放置自転車が見受けられる商業施設等に働きかけ、市と連名での注意喚起ポスター掲示、商業施設側から利用客への駐輪場利用案内等を行います。

また、ホームページや自治会への回覧等を通じ、何故放置自転車をしてはいけないのかということについての情報発信を積極的に行います。

施策の方向性

自転車の利便性、回遊性の向上

誰もが出かけたくなる快適な自転車利用環境を創出するためには、自転車での移動に対する利便性を高めていくことが大切です。

自転車に乗ることや移動することに楽しみや喜びを感じることが回遊性向上につながることになるため、公共交通機関との連携や広域連携による走行環境整備等、利便性が高まるような取組みを行っていきます。

| | | | | |
|-----|------------|----|----|----|
| 施策⑯ | 公共交通機関との連携 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|------------|----|----|----|

公共交通機関と連携し、サイクル＆モノレールライド等、自転車と公共交通機関双方の利用促進に繋がる施策に取り組みます。サイクル＆モノレールライドとは、出発地点(自宅など)から自転車で最寄りのモノレール駅まで行き、モノレール駅付近の駐輪場に自転車を駐車し、モノレールに乗り換えて目的地に向かうこと、モノレールを利用して目的地の最寄り駅まで行き、モノレール駅から自転車で目的地に向かうことを指します。モノレール駅付近に駐輪場やシェアサイクルポート等の設置を行い、事業者と連携しながら自転車からモノレールへの乗り換え利用を促進し、ターミナル駅への自転車の乗り入れのコントロールを図ります。

| | | | | |
|-----|-------------------|----|----|----|
| 施策⑰ | 広域連携を視野に入れた走行環境整備 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|-------------------|----|----|----|

観光を中心とした様々な分野において広域的連携が促進されるよう、隣接市との連続的な自転車走行環境整備を実施します。

| | | | | |
|-----|-----------------------|----|----|----|
| 施策⑱ | 自転車等と新たな電動モビリティの共存の検討 | 継続 | 充実 | 新規 |
|-----|-----------------------|----|----|----|

自転車の多様化や新たな電動小型モビリティの開発・普及が進んでいます。新たな電動小型モビリティは、渋滞等の社会課題の解決や新しいビジネスの創出、地域の活性化といった観点からも期待されるツールであるとともに、交通の安全と生活に必要な移動手段の確保を同時に実現する有効なツールとして注目されて

います。

令和5年7月の道路交通法の改正により、電動キックボードなどの「特定小型原動機付自転車」が免許不要で公道を走行できるようになり、車道を走る際と歩道を走る際に走行モードを切り替えることで、車道・歩道の両方で走行できるようになりました。

交通トラブルを防ぐため、新たな電動小型モビリティの利用者に対し、正しい交通ルール等の情報を的確に届けることが重要です。また、安全な交通環境をつくるためには、特定小型原動機付自転車に対する歩行者や自動車側の理解も必要になります。これらの点を踏まえたうえで、新たな電動小型モビリティの利用普及に伴う安全意識啓発等の取組みを検討していきます。

施策の方向性

生活を豊かにする自転車利用の促進

自転車は「身近で手軽な交通手段」ということで現在でも多くの方に利用されていますが、自転車を活用することで、市民にとっても、事業者にとっても、そして地域にとっても大きなメリットが生まれます。こうしたメリットを知ることが一つのきっかけとなり自転車の利用につながるケースや、もともと自転車を利用していた方がこうしたメリットを知ることで楽しみにつながり、さらなる活用につながるケース等も考えられます。

メリットや楽しさを知ってもらうことは自転車活用推進において非常に重要な要素となるため、こうした情報発信を積極的に行い、自転車利用の促進を図ります。

施策⑩ 企業等と連携した自転車通勤の啓発

継続

充実

新規

自転車通勤は、従業員、企業、市にとってそれぞれメリットがあります。

従業員にとっては、自転車の利用により生活習慣病の改善等の健康増進、それに伴う医療費の削減等が期待できます。

企業にとっては、従業員の通勤手当削減といった経費削減効果や、自転車に乗って気分良く通勤している従業員は自転車通勤をしない場合に比べ、時間管理や身体活動、集中力などが向上するとともに、仕事の質や量・スピードが向上するという報告があり、労総生産性の向上も期待できます。さらに、事業者として自転車通勤の促進に取り組むことは、環境にやさしい、健康的といったイメージアップや社会的評価につながるとともに、健康経営企業への認定につながることが期待できます。

市にとっては、自転車の利用により自動車の利用量が減少することで、渋滞の緩和、二酸化炭素(CO₂)削減といった環境負荷の低減といった効果が期待できます。

このように、メリットが大きい一方、企業がデメリットと考えるのは、通勤途中での交通事故や天候などが大きな要素となっています。

こうしたメリット・デメリットの情報を積極的に発信することで、自転車通勤の啓発に取り組んでいきます。

施策⑪ 災害時・感染症流行時における自転車利用体制づくりの検討

継続

充実

新規

自転車の機動性に着目し、地震をはじめとする大規模災害が発生した際の職員の参集や被災状況等の把握に自転車を活用することができるような体制づくりを検討します。

また、シェアサイクル事業者と協議の上、災害時にシェアサイクルを有効活用できる仕組みづくりを検討します。

| | | | | |
|------|---------------------|----|----|----|
| 施策②② | 自転車活用による楽しみ・メリットの周知 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|---------------------|----|----|----|

理念(VISION)にあるように、「安全・安心かつ快適に、自転車で楽しく出かけたくなるような空間・意識・しきみづくりを進める」ためには、移動手段としての利便性だけでなく、健康面でのメリット、自然環境に与える良い影響など、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等を行うことで、多くの市民の主体的な参加を促進することが重要なポイントになります。

序章で記載している「市民のメリット」「事業者のメリット」「地域のメリット」といった点も含め、より多くの市民に自転車への興味を持つてもらえるよう、自転車活用による楽しみ・メリットに関する様々な情報発信を積極的に行っていきます。

| | | | | |
|------|---------------------|----|----|----|
| 施策②③ | 健康づくり関連事業と連携した周知・啓発 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|---------------------|----|----|----|

生活習慣病などの予防には、継続して運動をすることが重要です。そのためには、日常生活の中に運動を取り込んでしまうことが効果的です。

サイクリングは、手軽な運動手段として身体的・精神的な健康づくりに有用であるとされているため、健康づくり対象事業と連携し、自転車を利用した健康増進に関する広報啓発を実施します。

| | | | | |
|------|-----------------------------|----|----|----|
| 施策②④ | 民間事業者等や立川競輪等と連携したサイクルスポーツ振興 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|-----------------------------|----|----|----|

本市を活動拠点とするスポーツ団体や立川競輪、その他の事業者等と連携し、スポーツとしての自転車に触れる機会を提供することにより、サイクルスポーツの振興に努めます。

| | | | | |
|------|--|----|----|----|
| 施策②⑤ | 旧多摩川小やたまりバー50キロ等、立川市内の自転車余暇利用スポットを拠点とした施策の展開 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|--|----|----|----|

本市の特色ある自転車余暇利用スポットを拠点として、自転車を楽しむことのできる施策の展開について検討します。

| | |
|--------|--------------|
| 施策の方向性 | シェアサイクルの普及促進 |
|--------|--------------|

シェアサイクルは、自転車を他の人と共有(シェア)して利用するもので、ステーション(専用の駐車場)に自転車があればいつでも利用できます。片道移動ができる(借りた場所と異なる場所に返せる)ことや、公共交通(バス・鉄道等)と連携して使える、移動先で使いたいときにいつでも利用できる等、様々なメリットがあります。

シェアサイクルの利用により観光客の回遊性を高めることや観光資源への新たなアクセスを確立することで地域活性化を図るほか、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの普及を促進します。

| | | | | |
|------|----------------------------|----|----|----|
| 施策②⑥ | 商業、観光関係者等と連携したシェアサイクル導入の検討 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|----------------------------|----|----|----|

市内商業・観光関係者と連携し、自転車を活用した観光地域づくりのための取り組みを検討していきます。

自転車の活用が進めば、まちの回遊性が向上し地域の活性化につながります。自転車での観光地巡りは、地元の飲食店や商店などの発展にもつながるため、シェアサイクルのステーション設置等の利用環境整備も含め、取組みを検討していきます。

| | | | | |
|------|-----------|----|----|----|
| 施策②7 | 観光視点の施策展開 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|-----------|----|----|----|

本市は国営昭和記念公園を擁するほか、アニメ等の舞台として使用されたスポットが点在しており、そのようなスポットを巡る「聖地巡礼」と呼ばれる観光もさかんに行われています。それらの観光資源と自転車を掛け合わせ、立川市の観光促進につなげるため、観光視点での自転車利用施策を展開します。

| | | | | |
|------|------------------|----|----|----|
| 施策②8 | MaaSによる移動の利便性の向上 | 継続 | 充実 | 新規 |
|------|------------------|----|----|----|

シェアサイクルが公共交通機関を補完する移動手段であると捉え、公共交通機関との連携や利便性を向上させ、自宅や目的地近くまでの公共的な移動手段を確保し、「ラストワンマイル」の移動の充実を図ります。

また、MaaS の活用により移動等のデータを利活用し、市民一人ひとりのニーズに合わせた移動サービスを提供するなど、自家用車以外の移動の選択肢を拡充し、シェアサイクルやバス・鉄道等の利用を促進します。

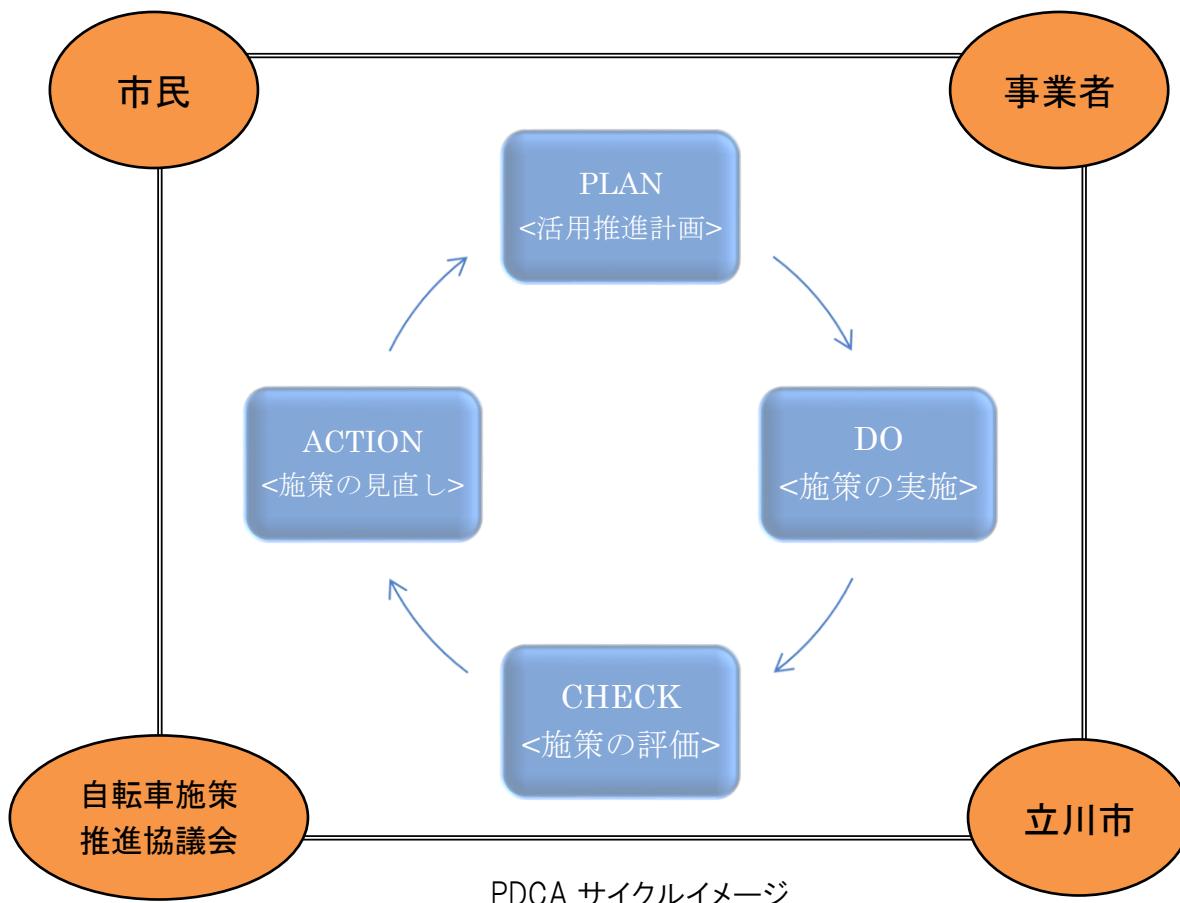
1 推進体制

本計画の理念(VISION)「Fun to cycle,more(もっと楽しく)」を踏まえ、「安全・安心かつ快適に、自転車で楽しく出かけたくなるような空間・意識・しきみづくりを進める」を具現化するために、市民・事業者・関係機関・行政とで本計画の理念(VISION)等を共有し、協調・連携しながら施策を展開していきます。

また、施策展開を推進していくために、市民、学識経験者、商業事業者、道路管理者、交通管理者、交通事業者等で構成される立川市自転車施策推進協議会を定期的に開催し、関係者が一体となって取り組んでまいります。

2 PDCAサイクルによる評価・改善

市民・事業者・自転車施策推進協議会・行政とで連携し、それぞれの立場による視点・考え方を共有しながら、「PDCA サイクル」に基づき計画を着実に推進し、実効性のある計画としていきます。目標の達成に向け、施策の進捗状況や効果について、定期的に評価を行うほか、計画期間中であっても、施策の進捗状況や効果、社会情勢の変化等に応じて、各施策や取組内容の見直しを検討する等、継続的な改善を図っていきます。



3 評価指標

計画の進捗状況を測るため、基本方針ごとに指標を設定し、評価していきます。

取り組み期間：令和7年4月1日～令和12年3月31日(5年間)

| | 評価指標 | 令和6年度末時点 | 目標値 |
|----------|-------------------|----------|-----------|
| 安全性の向上 | 自転車走行環境の整備距離 | 26.4km | 37.4km |
| | ヘルメット着用率 ※1 | 7.5% | 27.0% |
| | 自転車事故件数 | 318 件 | 290 件 |
| 快適性の向上 | 市内放置自転車台数 ※2 | 50 台 | 40 台 |
| | シェアサイクルステーションの設置数 | 45 箇所 | 100 箇所 |
| 新たな価値の付加 | シェアサイクル年間利用総回数 | 82,681 回 | 277,000 回 |
| | 自転車利用率 ※3 | 21.4% | 24.0% |

※1 市営自転車等駐車場利用者へのアンケート結果

※2 10月のうち任意の晴天の1日 午前11時の放置自転車台数

※3 市民への「市政に関するアンケート」結果

4 評価指標設定の考え方

本計画の評価指標について、設定の考え方を整理しました。

■自転車走行環境の整備距離

自転車関連事故減少には、自転車が車道の左側を走行することが重要です。例外を除いて「自転車は車道の左側を通行」が原則というルールの周知を目的とし、車道左側の歩道寄りに自転車ナビマーク・自転車ナビラインを整備しており、これにより歩道上の歩行者の安全性や自動車運転者の自転車に対する意識の向上を図っています。

整備にあたっては、安全対策及び快適な自転車利用促進の観点を踏まえ、「事故多発路線」「自転車交通量の多い路線」「既整備路線や近隣市と連続している路線」「通学路」等を中心に総合的に判断し、整備路線を選定します。

新たな路線への整備と同時に、既存のナビマーク・ナビラインの維持管理も重視し、整備を進めてまいります。

令和2年度から6年度までの平均整備距離が2.2kmを参考に、令和7年度から令和11年度までの5年間で11km 整備する目標としています。

■ヘルメット着用率

改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全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が、令和6年7月の警視庁の調査によると着用率は全国平均で17.0%、東京都は15.1%となっています。

自転車事故で死亡した人の64.9%が頭部に致命傷を負っており、また、ヘルメットの着用状況による致死率では、着用している場合と比較して、着用していない場合の致死率は約2.7倍と高くなっています。自転車事故においてはいかに頭部を保護するかが重要です。

自転車用ヘルメットの着用については、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において努力義務となっているため、本市においても広報啓発活動の実施等により着用率を高めていきます。

令和5年度に東京都が行った都内在住の18歳以上の自転車利用者向けのアンケート調査結果によると、自転車利用時にヘルメットを着用しているのは27.0%となっているため、立川市においても同様の数値を目指しています。

■自転車事故件数

近年、交通事故全体件数・自転車事故とともに増加傾向となっていますが、その中でも、交通事故件数に比べ自転車事故件数の割合がより増加傾向にあります。

安全性の向上に向けた施策を実施していくことで、自転車事故件数がどのように推移していくか確認していきます。

交通事故発生件数は、コロナ禍の値を除外した場合、直近5年間では減少傾向にあることを考慮しつつ、各施策の実施により自転車事故の増加割合が現状を超えないかと仮定して目標を設定しています。

■市内放置自転車台数

放置自転車台数全体としては近年減少傾向が継続しているものの、一部商業施設周辺においては、特定の時間帯になると放置自転車が多数見受けられます。

今後は、これまでの放置された自転車の対策と併せて、放置させないための対策・取組みの検討、シェアサイクルの普及促進等の施策との組み合わせにより、放置自転車台数の減少につなげていきます。

令和6年度比で20%減を目標としています。

■シェアサイクルステーションの設置数

シェアサイクルステーションは、多くの場所にあることで使いやすくなります。自転車から鉄道・バスなどへの乗り換えや利便性の向上、まちの回遊性向上、駐輪場利用者の抑制、放置自転車台数の抑制等に向け、新たなステーション設置を進めています。

シェアサイクルを快適に利用できる指標として「1 km²あたり 4 ステーション」という考えがあることから、立川市(24.38 km²)においては 100 箇所の設置を目指しています。

■シェアサイクル年間利用総回数

シェアサイクルの利用回数が増えることは、実際に利便性の向上を感じている人が増えているということになります。その結果として、まちの回遊性向上、自転車利用の促進による健康増進、脱炭素への貢献といった多くのメリットを生み出すことができると考えられるため、シェアサイクルの利用促進に向けた取組みを進めてまいります。

シェアサイクルの実証実験開始時からの月の増加回数を算出し、令和 11 年度まで累計することで目標値を設定いたしました。

■自転車利用率

外出する際の主な交通手段が自転車であった人の割合は、本計画の理念(VISION)である「Fun to cycle,more(もっと楽しく)～安全・安心かつ快適に、自転車で楽しく出かけたくなるような空間・意識・しくみづくりを進める～」に基づき実施された各施策の総合評価とも考えられます。自転車で楽しく出かけたくなるような空間・意識・しくみづくりに向け、各施策を着実に進めることで、自転車利用率の向上につなげていきます。

立川市自転車活用推進計画の前身である立川市第 3 次自転車総合計画において、平成 31 年度の自転車分担率の目標値を 23%としていたこと、また、東京都都市整備局作成の「地域公共交通の現状と課題」において多摩部の自転車分担率推移として令和 12 年度の予測を 25%としていることを参考に目標値を設定いたしました。

資料編

資料1 用語解説

あ行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

か行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

さ行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

た行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

な行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

は行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

ま行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

や行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

ら行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

わ行

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

A~Z

| 用語 | 説明 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |

資料2 計画策定経過

| 年 月 日 | 策定経過 | 検討内容 |
|-------|------|------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

資料3 自転車施策推進協議会

委員構成

会長

Table 1. Summary of the main characteristics of the four groups of patients.

副会長

委員

検討経過

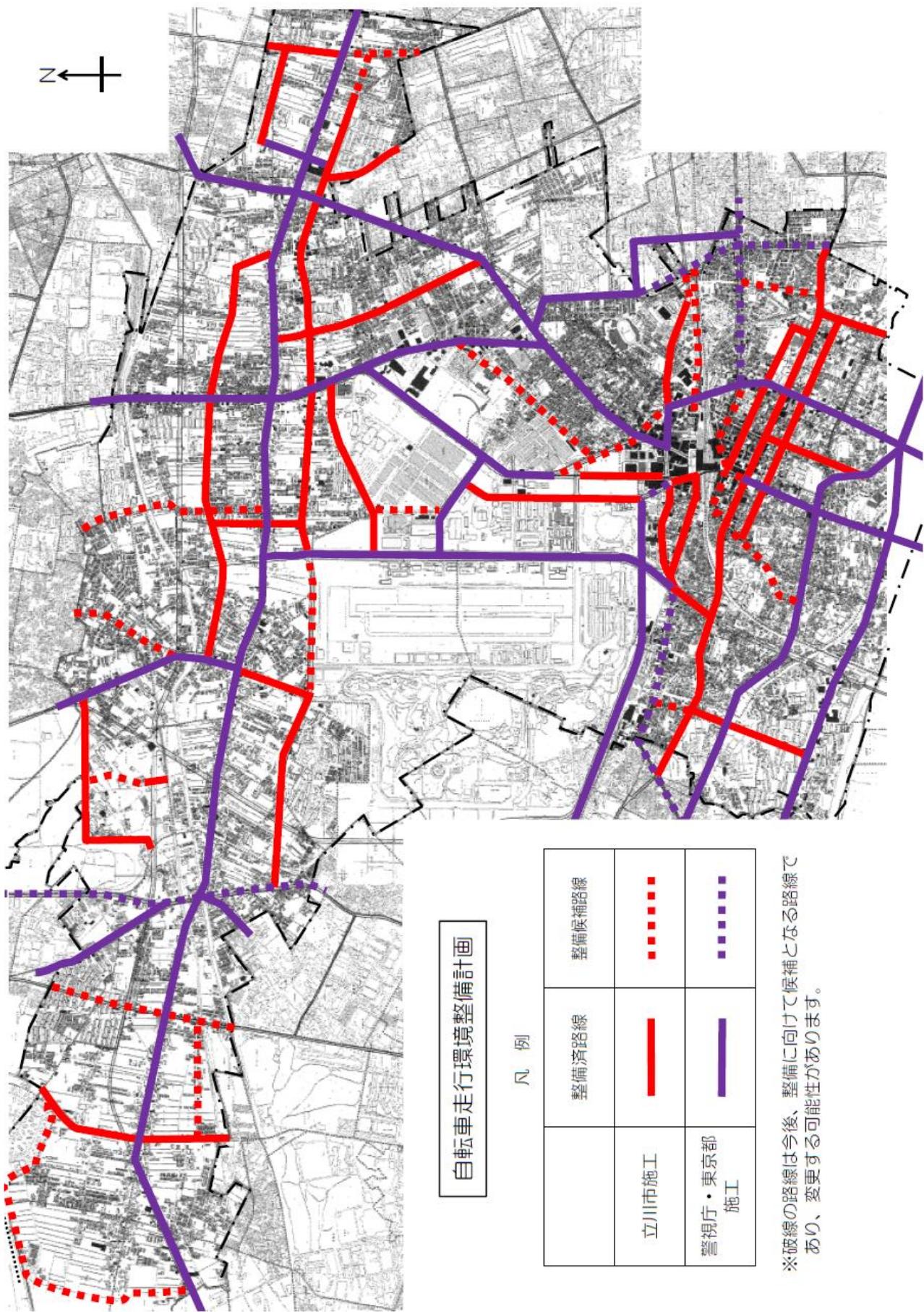
| | 開催日 | 検討内容 |
|-----|----------------|--------|
| 第1回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |
| 第2回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |
| 第3回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |
| 第4回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |
| 第5回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |
| 第6回 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日 | ・ ・ |

資料4 市民参加

市民意見公募（パブリックコメント）

| | |
|-----------|---------------------|
| 公募期間 | 令和〇(〇〇〇〇)年〇月〇日～〇月〇日 |
| 提出者数・件数 | 〇人・〇件 |
| 意見を反映した件数 | 〇件 |

資料5 自転車走行環境整備計画図



資料6 関係条例・規則

立川市第2次自転車活用推進計画

令和7(2025)年●月発行

発行 立川市

〒190-8666

東京都立川市泉町 1156 番地の9

電話 042-523-2111(代表)

FAX 042-521-3020

ホームページ <http://www.city.tachikawa.lg.jp/>

編集 まちづくり部 交通対策課