

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)**～
令和7（2025）年度～令和11（2029）年度



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	10
1	計画策定の背景と目的	10
2	計画の位置づけ	10
3	自転車の位置づけ	11
4	計画の期間	11
5	計画の対象区域	11
第2章	自転車を取り巻く現状と課題	12
1	立川市の特性	12
2	自転車利用に関する状況	14
3	現状を踏まえた課題	18
第3章	自転車活用推進に関する方針及び施策	19
1	理念（VISION）	19
2	基本方針	19
3	施策	20
4	取組	24
第4章	計画の推進	42
1	推進体制	42
2	PDC Aサイクルによる評価・改善	42
3	評価指標	43
4	評価指標設定の考え方	44
資料編		46
資料1	用語解説	46
資料2	計画策定経過	48
資料3	自転車施策推進協議会	49
資料4	市民参加	50
資料5	庁内体制	50
資料6	自転車走行環境整備計画図	51

資料7	關係條例	52
資料8	關係規則	56

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。

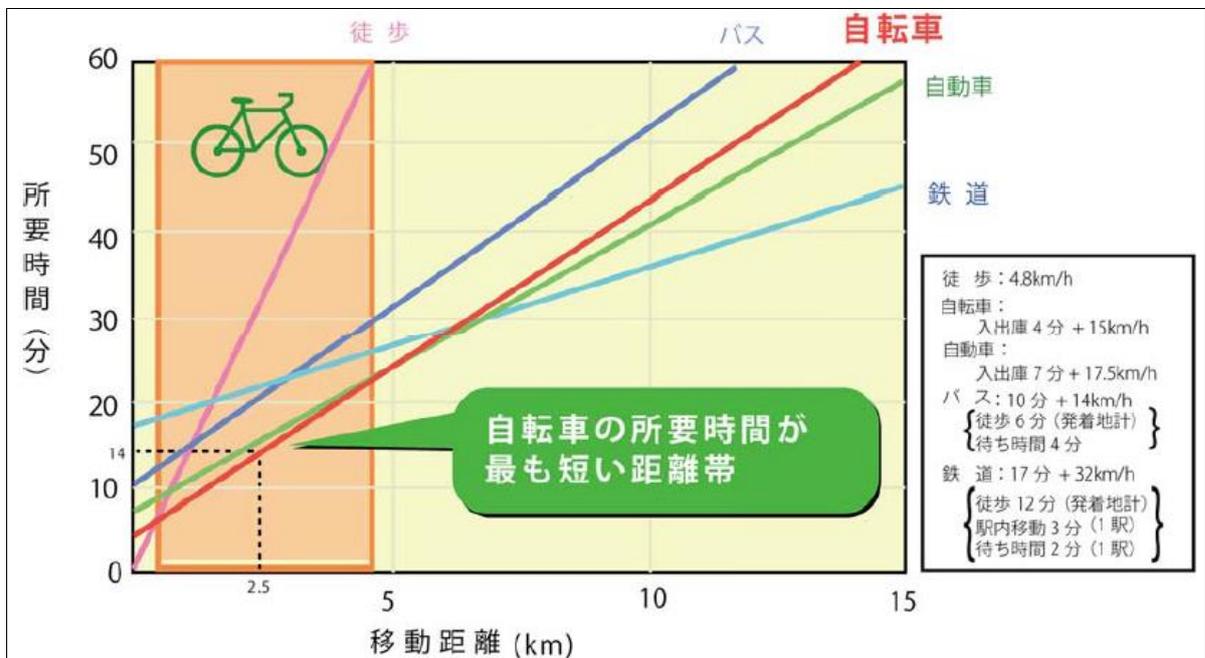
本計画では、自転車の利活用のメリットを以下の3つに整理しました。自分にとってのメリットであると感じられるものがあれば、それを意識しながら自転車を利活用することで実際の楽しみにつながっていきます。本章をきっかけに、何か一つでも自分自身にとってのメリットと納得できるものを見つけていただければと思います。

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未達の近距離では、他の移動手段よりも早く移動できます。



出典:国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」より

(<https://www.mlit.go.jp/road/data/tukin-tebiki.pdf>)

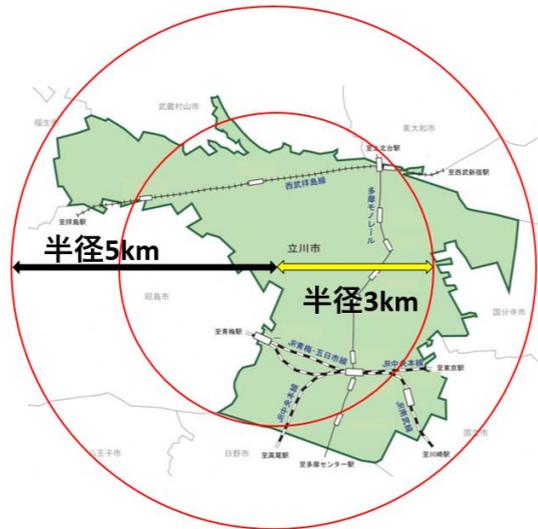


立川市は自転車で移動しやすい！

立川市に半径 3km・5km の円を描くと右図のとおりです。半径 5km の範囲ですべて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。

(自転車移動で、3km は 15 分程度、5km は 20 分程度)

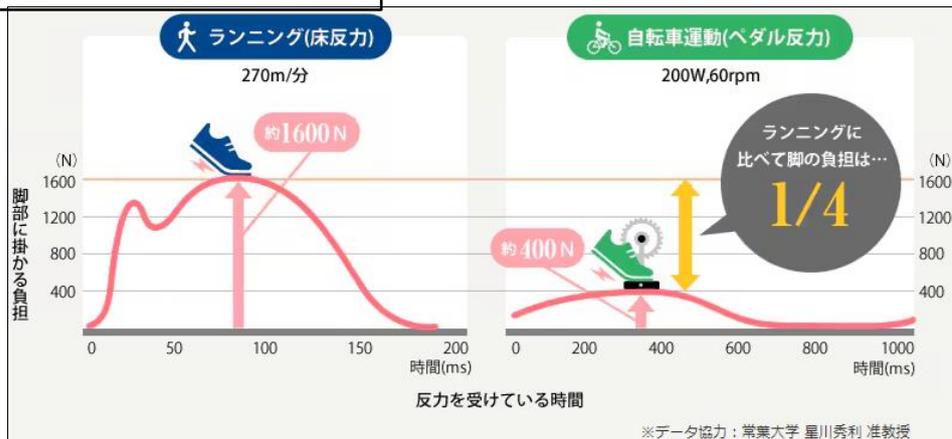


(2) 健康の増進

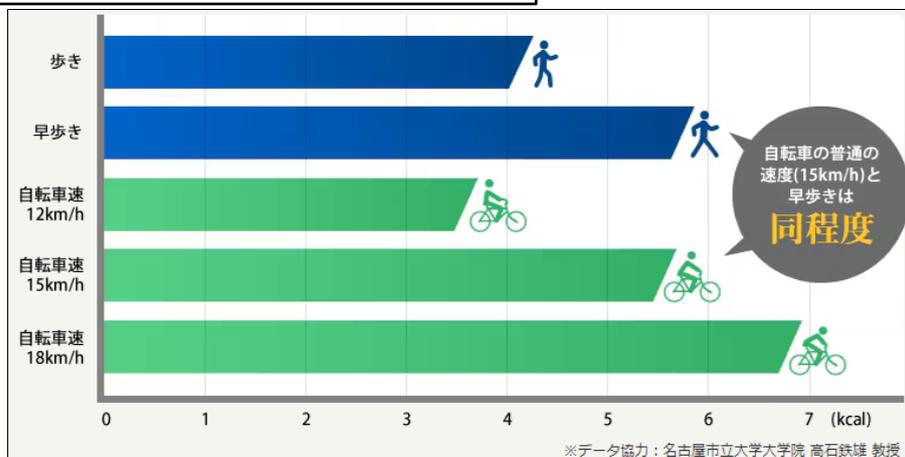
買い物や通勤といった日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動ができます。しかも、ひざへの負担が少なく自分の体力に合わせて運動強度を簡単に調整できるため、がんばらなくても続けやすい手軽な運動の一つです。

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



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 ウェブサイトより

(<https://bike.shimano.com/ja-jp/mindswitch/cycling/charm/>)



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。

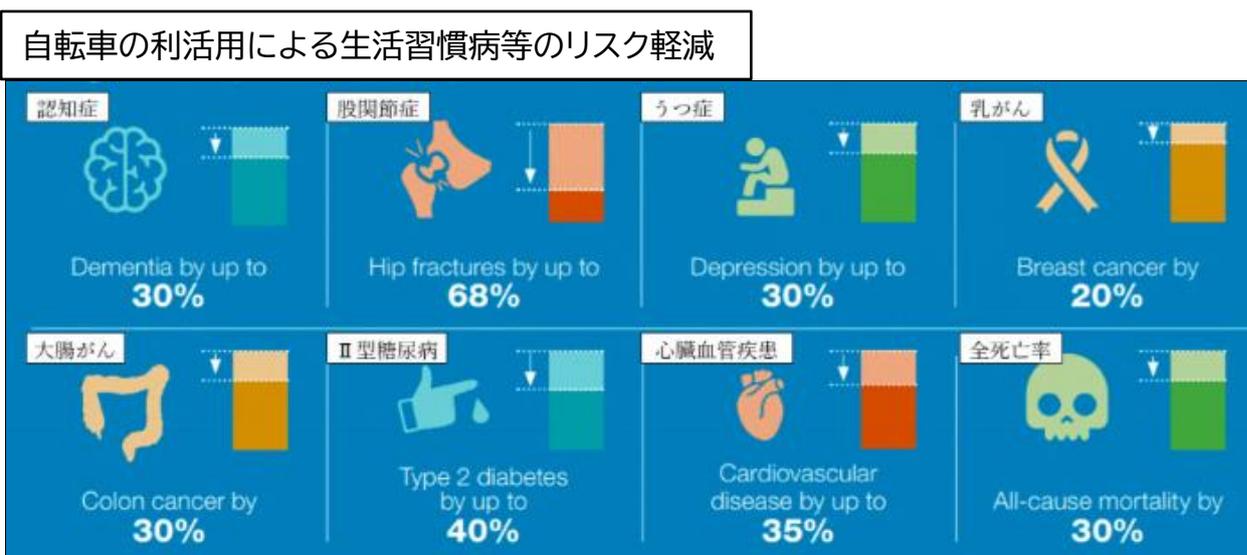
③ ストレス解消などのメンタルへの効果

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:公益財団法人自転車駐車場整備センター ウェブサイトより

(<https://bike.shimano.com/ja-jp/mindswitch/cycling/charm/>)



(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、車両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くても、必要な時にだけシェアサイクルを利用することで、車輛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を期待できます。



自転車はガソリン代が
必要ありません!



(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ったことにより、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。

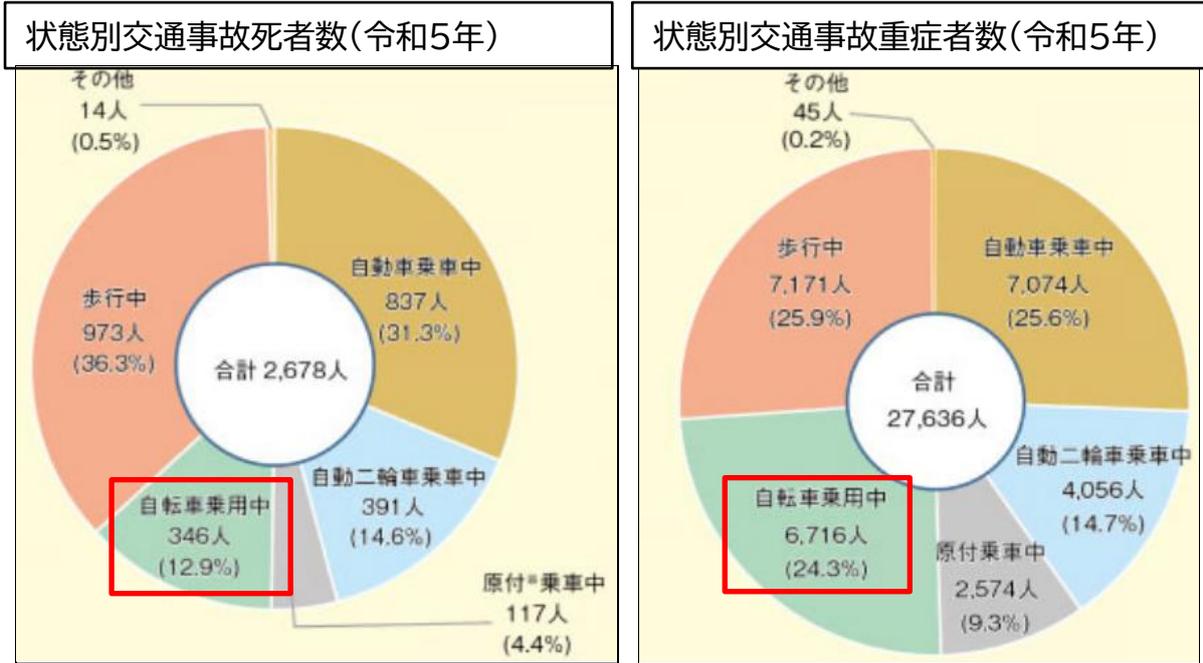


出典:国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」より

(<https://www.mlit.go.jp/road/data/tukin-tebiki.pdf>)



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。



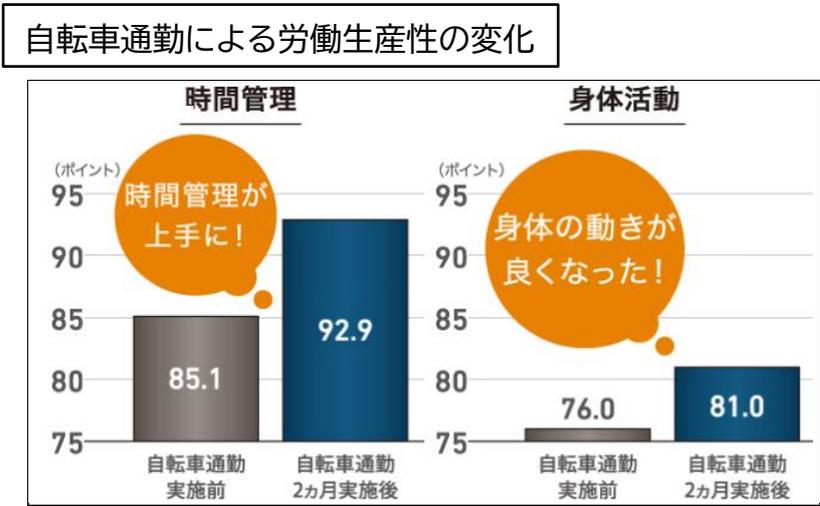
出典:内閣府 ウェブサイトより

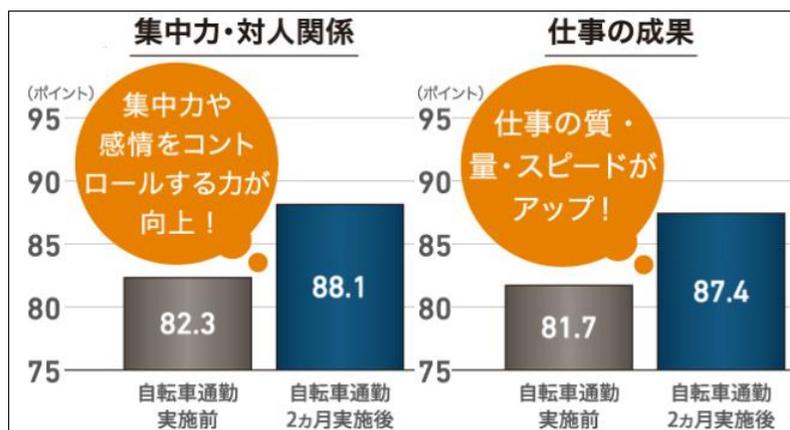
(https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r06kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1_2.html)

(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、時間管理能力、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を期待できます。

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。





出典:株式会社シマノ ウェブサイトより

(<https://bike.shimano.com/ja-jp/mindswitch/lab/43/>)

(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るとともに、健康経営企業への認定につながることを期待できます。

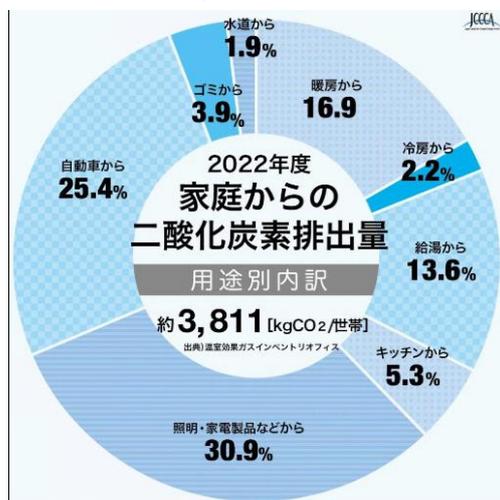
経済産業省が推進する「健康経営優良法人認定制度」の認定企業数も年々増加しており、働き方改革の機運が高まる中、健康経営優良法人の認定を受けることは、事業者にとって企業自体のイメージアップにつながり、結果として人材を確保しやすくなる等のメリットがあります。

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

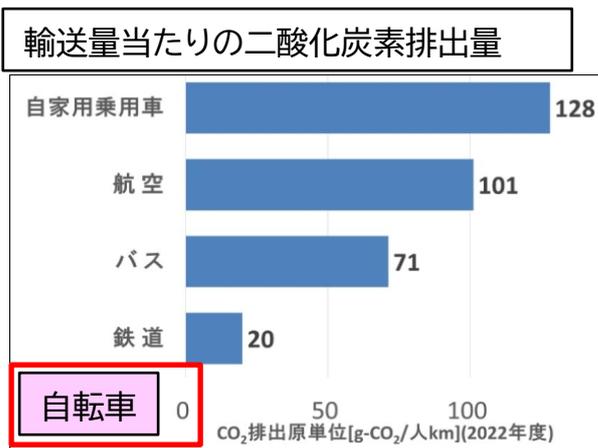
自転車は、二酸化炭素(CO₂)を排出せず、大気汚染物質も排出しないなど、地球環境にやさしい乗り物です。全国から排出するCO₂の約1/4は自動車からのものです。自転車をより積極的に利用し、自動車の利用量を減らすことは、環境負荷の軽減につながります。



出典:全国地球温暖化防止活動推進センター ウェブサイトより

(<https://www.jccca.org/download/65499>)





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 ウェブサイトより

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

(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。

他自治体において行われた買い物行動の調査の結果は次のとおりです。

【宇都宮市】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 ウェブサイトより

(<https://www.jitensha.jp/>【第8回】自転車の利用促進の要因その3～自転車/)

【茅ヶ崎市】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

出典:公益財団法人自転車駐車場整備センター ウェブサイトより

(<https://www.jitensha.jp/>【第8回】自転車の利用促進の要因その3～自転車/)



【茅ヶ崎市】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15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 ウェブサイトより

(<https://www.jitensha.jp/>【第8回】自転車の利用促進の要因その3～自転車/)

(3) 災害時でも移動できる

災害時には「道路が寸断される」「インフラや燃料が途絶える」「車での避難が集中し、渋滞や事故の二次災害が発生する」といった状況が発生することが想定されます。

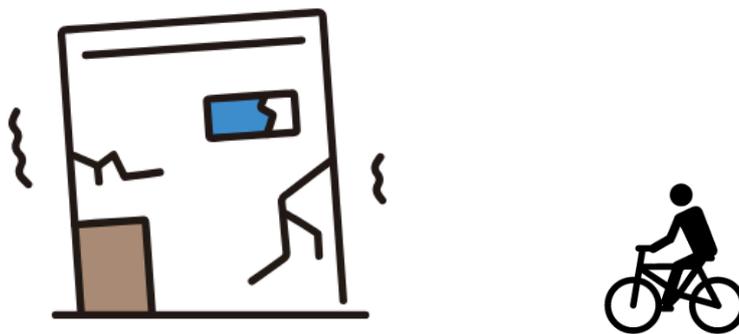
自転車はガソリンや電気が必要ないため、災害時や鉄道・バスなどの公共交通が運行していないときでも移動できる非常に有効で重要な交通手段です。

災害時において、自転車は次のような活用が可能です。

活用方法	対象
避難時の移動手段	市民
避難生活中の支援物資調達や買い出し等の移動手段	市民
職員の参集や被災状況の把握等、行政側の移動手段	行政

このような活用ができるため、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、そ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、日頃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)



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、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本市の緊急的な課題となっています。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に配慮し、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。

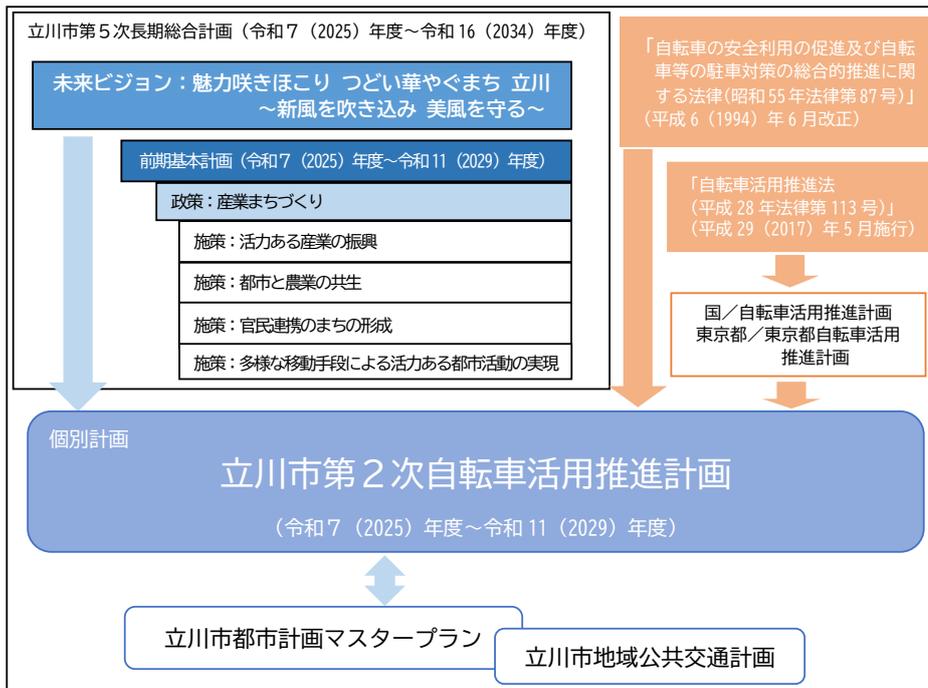
これらを取り巻く現状や課題を踏まえつつ、立川市第5次長期総合計画の産業まちづくりの取組方針「出かけたくなるまちづくり」に向け、皆が自転車の楽しさを感じるだけにとどまらず、実際に出かけたくなり、まちの回遊性が向上するための環境づくりを行うことを目的とし、本計画を策定することとします。

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、実際に出かけたいくなる」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。

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ますが、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、本市には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・立川北駅を經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コミュニティバス「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。

・コミュニティバス

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。くるりんバスは、

- ①路線バスの補完
- ②市民生活密着施設へのアクセス
- ③交通不便地域の利便性向上
- ④持続性の確保

を運行のコンセプトとし、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歴史的資源

普濟寺、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

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

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ン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

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

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。

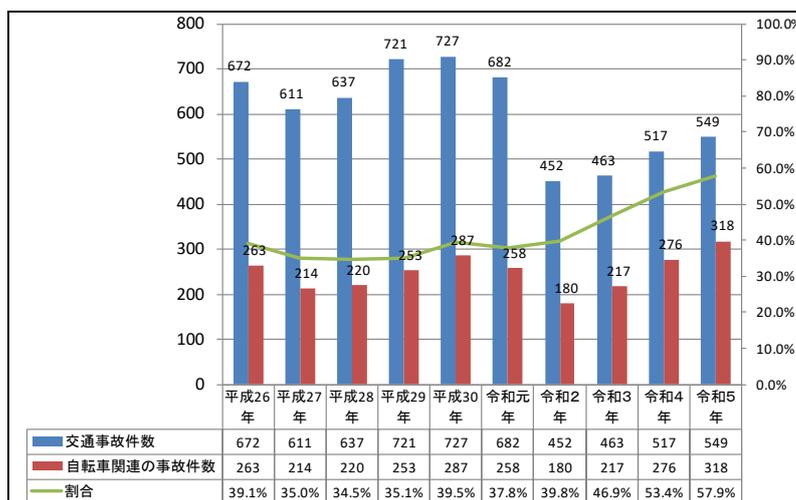
また、立川競輪、旧多摩川小を拠点とし、公営自転車競技やサイクルスポーツが行われている他、国営昭和記念公園内のサイクリングコース、旧多摩川小のサイクルステーション機能など、自転車利用資源が充実しています。

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

本市内の交通事故は、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。



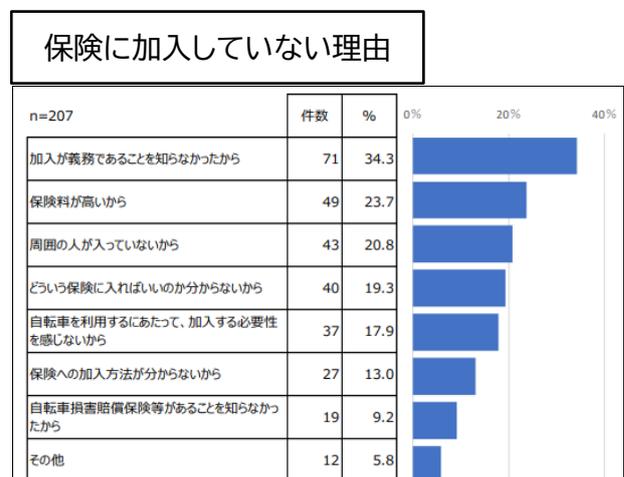
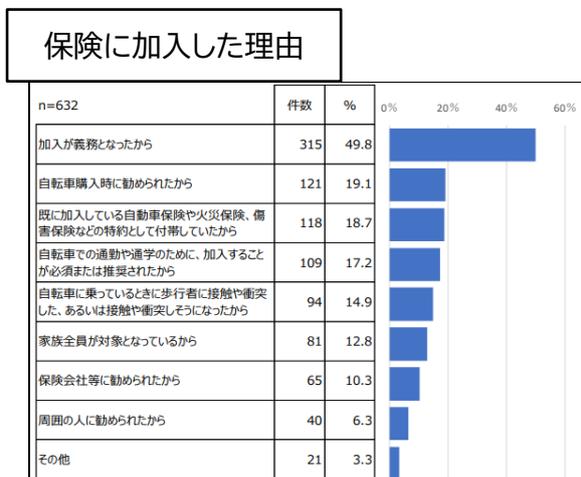
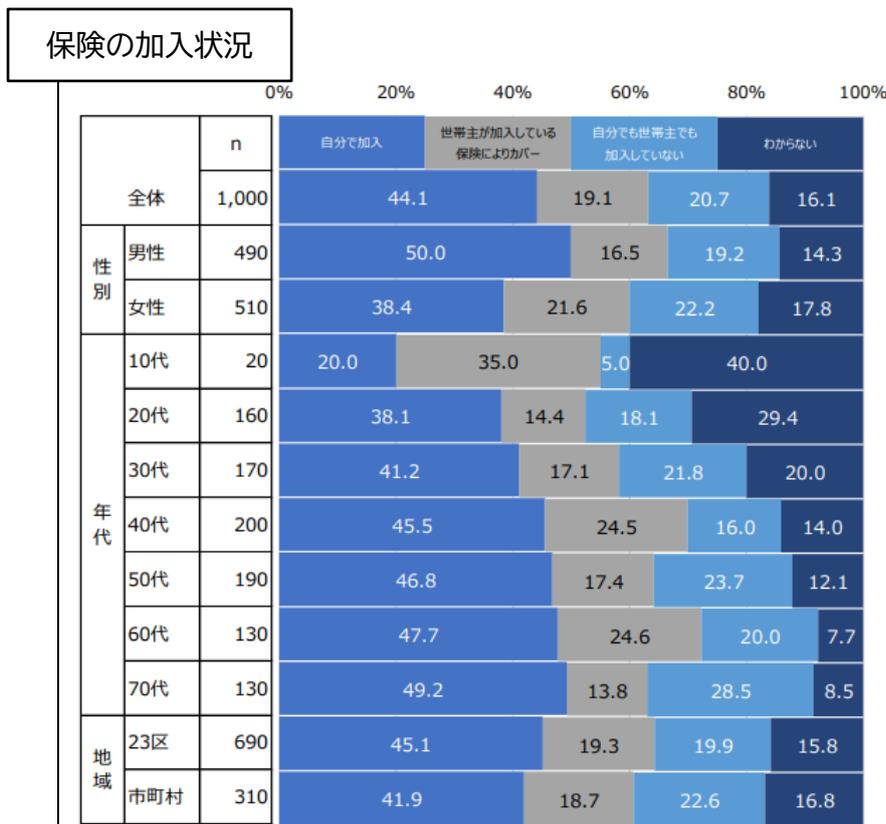
出典:東京都生活文化スポーツ局「令和5年度 自転車等の安全利用(保険加入)に関する調査報告書」より

令和5年度に本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、保険等に参加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、保険等に参加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。



出典:東京都生活文化スポーツ局「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クアード・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。

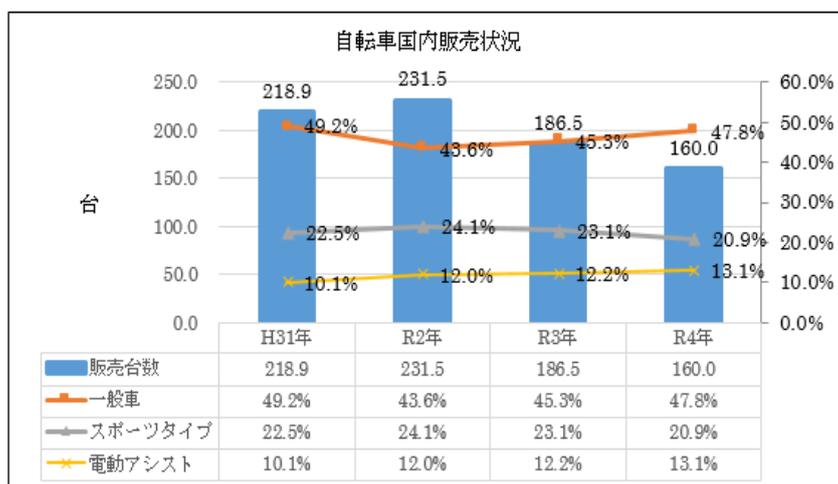
交通安全教室開催状況

	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

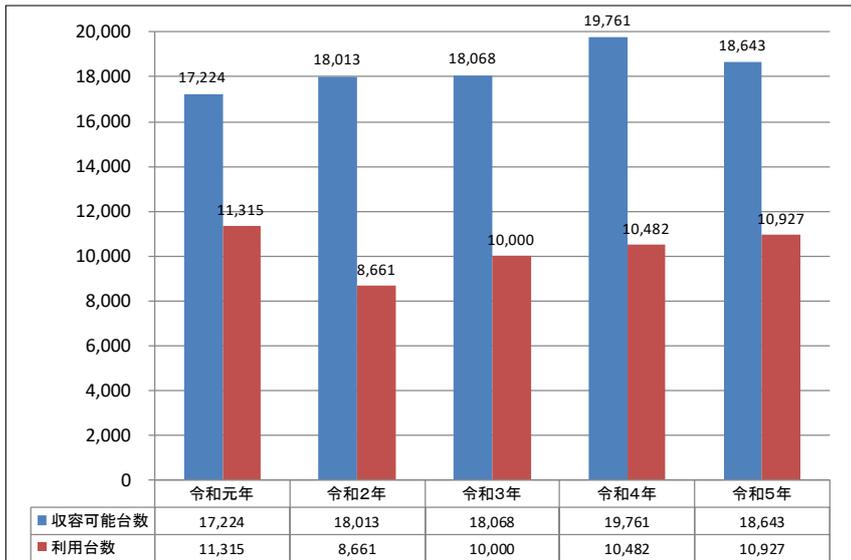
自転車の総販売台数のうち、電動アシスト付き自転車の販売割合が年々増加しています。また、自転車の多様化や新たな電動小型モビリティの開発・普及が進んでいます。



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

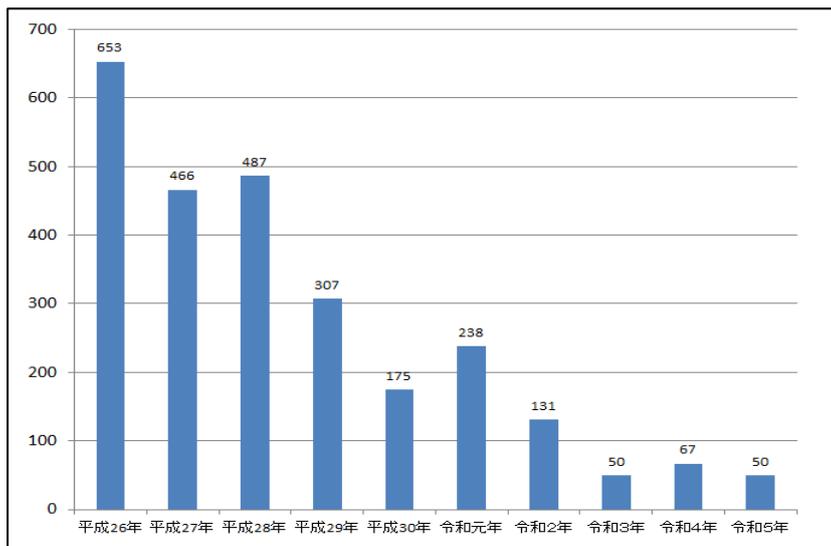
新型コロナウイルス感染症の影響により利用台数が減少していたものの、徐々にコロナ禍前の利用台数に戻りつつあります。そうした中でも、市営自転車等駐車場については常に供給が需要を上回っている状況となっています。



※10月のうち任意の晴天の1日 午前11時の駐車台数

・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。

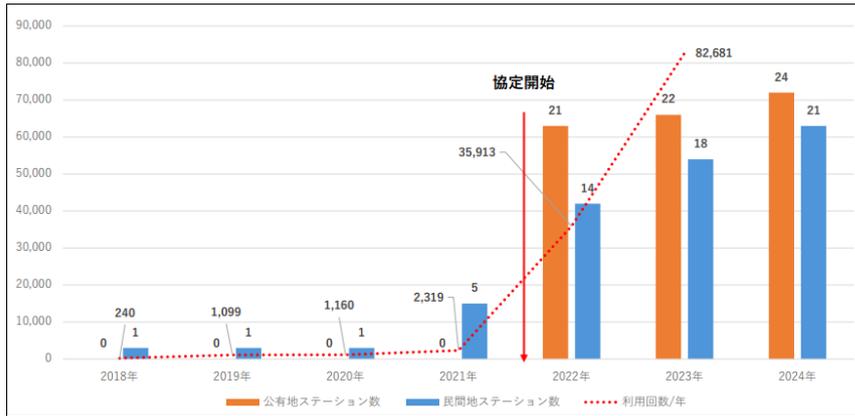


※10月のうち任意の晴天の1日 午前11時の放置自転車台数

(3) 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、着用率は伸び悩んでいる ・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"> ・最近の子乗せ自転車や、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にある 	<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、利用者は右肩上がり増加している ・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 ・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)と連携事業を実施している 	<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

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」だけにとどまらず、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2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	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 	『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～
	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 	
自転車の利用環境	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 	『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 	
自転車の利用促進	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 	『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	<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 	

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
<p>1 『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>	(1)交通安全意識の向上と行動の徹底	① <input type="checkbox"/> 学校における自転車安全教育
		② <input type="checkbox"/> 高齢者向けの自転車安全教育
		③ <input checked="" type="checkbox"/> 企業における自転車安全教育
		④ <input type="checkbox"/> 駐輪場における安全利用啓発
		⑤ <input type="checkbox"/> 自転車教室(競輪場等)
		⑥ <input type="checkbox"/> 自転車販売時の安全利用啓発
		⑦ <input checked="" type="checkbox"/> 走行環境整備・維持管理・改善・周知
		⑧ <input checked="" type="checkbox"/> 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知
	(2)事故への備えの充実	⑨ <input type="checkbox"/> 通学路合同点検の実施
		⑩ <input type="checkbox"/> 自転車運転者講習制度の着実な運用
		⑪ <input type="checkbox"/> 民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発
		⑫ <input checked="" type="checkbox"/> ヘルメット着用の広報啓発

□: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

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し始める)	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)
	○	○				
						○
					○	
○	○	○	○	○	○	○
	○					
○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	
○	○	○	○	○	○	○
	○					
		○	○	○	○	○
			○	○	○	○
○	○	○	○	○	○	○

基本方針	施策の方向性	施策
2 『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～	(1)自転車駐輪環境 の整備	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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 自転車撤去の実施と今後のあり方に関する検討
	(2)自転車の利便性、 回遊性の向上	⑰ <input type="checkbox"/> 公共交通機関との連携
		⑱ <input type="checkbox"/> 広域連携を視野に入れた走行環境整備
3 『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～	(1)生活を豊かにする 自転車利用の促進	⑳ ■ 企業等と連携した自転車通勤の啓発
		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 <input type="checkbox"/> 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
	(2)シェアサイクルの 普及促進	㉕ <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 観光視点の施策展開
	㉘ ◎MaaSによる移動の利便性の向上	

□：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

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し始める)	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)
○	○	○	○	○	○	○
○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
			○	○	○	○
					○	
			○	○	○	○
○	○	○	○	○	○	○
					○	○
		○	○	○	○	
		○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○
			○	○	○	○

4 取組

施策の方向性にに基づき、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

1 (1) 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誰もがルールを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、本市の交通事故の半数以上に自転車関わっていることとなります。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、利用者一人ひとりの交通安全意識が不可欠です。そのため、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を周知し、その理解につなげます。

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、学校行事を中心にした参加・体験的な安全教育を引き続き実施します。

立川市自転車安全運転免許証		
氏名	くるりん	
学校名	〇〇小学校	
交付日	令和〇年〇月〇日	
有効期限	小学校卒業時まで有効	
立川市交通安全運動推進協力会		

【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、自転車安全運転免許証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、加齢による自らの身体の変化を感じ取ってもらうとともに、安全な自転車利用のための知識・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、警視庁が実施している「自転車安全利用モデル企業」の市内事業者への周知により安全教育を推進します。

また、企業における安全教育は若年層から高齢層まで幅広い年代を対象とした教育の場であり、さらにその家族に対する波及効果も期待できることから、市内の事業者と連携した安全教育の実施方法等を検討します。

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向け、「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。

また、既存のナビマーク・ナビラインの維持管理も重視しながら新たな路線への整備を進めるとともに、広幅員の道路には自転車専用通行帯の整備を検討します。



自転車ナビマーク



自転車ナビライン



路上駐停車車両の回避方法について

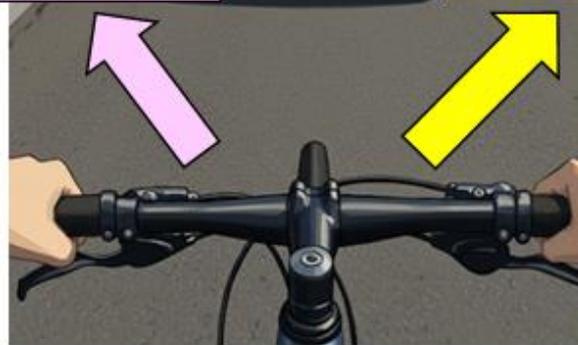
「自転車は車道が原則、歩道は例外」という自転車安全利用五則に従い車道の左端を走行していると、路上駐車やドライブスルー待ちの車による渋滞、バス停に停車中のバス等に出くわすことがあります。このような場合、自転車はどこを走ればいいのでしょうか。

イメージ



② 歩道から回避

① 車道から回避



① 車道から回避（原則）

- ・駐停車両まで走り、すぐ後ろで一旦停止します。
↓
- ・後方確認をして、後続の自動車が切れたところで右側に膨らんで進行します。
(後続車が切れない場合はタイミングを見計らって迂回します。)

注意点

- 対向車に十分注意します。
- 後続車のドライバーに合図をする際は、早い段階から後ろを振り返ったり、手で合図をする等、ドライバーに対し「駐停車両を迂回する」という意思表示をします。
- 「後方確認した上で迂回する」ということは、自動車運転免許を持っている人は無意識に行うことができるものの、そうでない人は後方を確認する癖がないので、早期の習慣化が必要です。

【例】 後方確認の習慣がない人は

⇒ 歩行者としての外出中、人を追い抜く際に後方確認を意識する等、日頃から「後方確認」を意識することが大切です。

② 歩道から回避

・駐車車両まで走り、すぐ後ろで一旦停止します。



・必ず歩道の安全を確認した後、歩道へ上がるようにします。
(幅が狭い歩道の場合は、安全のため押して歩きます。)



・駐車車両をやり過ごしたら、後方の車両を確認するなどの安全確認をした後、再び車道へ戻り自転車の走行を開始します。

注意点

- 歩道は歩行者が最優先であり、緊急回避として歩道を利用するため、徐行運転します。その際は、車道寄りを走ります。
- 車道から一旦停止せずに速度が高いまま歩道へ上がると、歩行者と交錯して事故が起きやすいので、必ず一旦停止して、安全確認してから歩道へ上がります。
- 歩道が狭い場合以外にも、歩行者が多いときは自転車を降りて押して歩く等、歩行者への思いやりが大切です。
- 車道へ戻る際には、車両との接触事故を避けるために、必ず後方の車両を確認するなどの安全確認を行ってください。

ポイント

- ・「自転車は車道が原則」ですが、誰もが安心してすべての車道を走れると言い切るのは難しいという現実があります。
- ・自転車で楽しく出かけるためには、「安心」という要素が非常に重要です。



- 自転車で車道を走るにあたり、危険を感じたり、車道を走ることが怖いと思った場合は、その区間に関しては歩道に上がって走行する、という選択をしていただいて構いません。
- 一方で、「自転車は車道が原則」であるため、可能な道路においては原則どおり車道を走行していただき、自転車・歩行者・クルマそれぞれが安全・安心して通行できる環境づくりを意識してください。

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ります。



自転車安全利用五則

令和4年11月1日の中央交通安全対策会議(内閣府所管)交通対策本部決定により、「自転車安全利用五則」の内容が変わりました。

また、道路交通法改正により、令和6年11月から自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化され、また、酒気帯び運転が新たに罰則の対象とされました。

自転車に乗る時の重要なルールですので、より一層自転車の安全運転を心がけてください。

自転車安全利用五則

**① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りですぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。

★ 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。

普通自転車歩道通行可

歩行者を優先せないとダメ!

ながらスマホは禁止!

自転車の交通違反は事故に直結する危険な行為!

② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ★ 信号は必ず守り、渡る時は安全を確認しましょう。
- ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。

⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶせましょう。

③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。

飲酒運転は禁止!

夜間の無灯火はダメ!

大人が子どもの見本になろう!

わたしもヘルメットをかぶるね!

自転車のルールを守ろう!

警察庁・都道府県警察

出典:警察庁 ウェブサイトより

(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/2nihonngo.pdf>)

(https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/R5jitensya_poster_tate.pdf)

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組と同様、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はあります。

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います。

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組を行うため、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。

また、自転車は手軽に乗れる乗り物である反面、相手が死傷すれば自動車事故と同じように刑事・民事の両面で重い責任を問われ、加害者・被害者とも大きな代償を払う危険な乗り物であることをあらためて周知する等、悪質・危険な自転車利用につなげないための取組も検討します。

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、高額な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。

本市においても、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。



自転車事故による高額損害賠償

どんなに注意していても、交通事故はいつ起こるか誰にもわかりません。

自転車は、気軽に乗れる便利な乗り物ですが、様々な危険が潜んでいます。自分がケガをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、財物を壊したりするケースもあります。

「自転車なら事故を起こしても大事にはならない」という軽い気持ちで、死傷者を出す重大な事故につながります。**自転車事故でも、被害の大きさによって高額な損害賠償を請求される事例が見られます。**

また、その**賠償責任は、未成年でも免れることはできません。**高速度での運転や、ヘルメット未着用等により、「安全指導が徹底されていない」「監督義務を果たしていない」として、**親に賠償が命じられた事例**もあります。

自らはもちろん、家族も含め、「交通ルールの遵守」という事故にあわないための取組と、「保険の加入やヘルメット着用」等の事故にあってしまった場合に備える取組を両立させることで、安全・安心に自転車を利用していただければと思います。

自転車事故による高額賠償事例

裁判所・年	事故の概要	賠償金額
さいたま地裁 平成 14 年 2 月	男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進入し、女性の保険勧誘員（60 歳）が運転する自転車と衝突し、保険勧誘員は頭蓋骨骨折を負い 9 日後に死亡した。	3,138 万円
大阪地裁 平成 14 年 6 月	自転車が信号機のない三叉路の交差点を左折した際、対向進行してきた 70 歳男性が運転する自転車と衝突し、植物状態に陥り、事故の 1 年 4 月後に死亡した。	3,400 万円
名古屋地裁 平成 14 年 9 月	男子中学生が夜間無灯火で自転車を走行中、対面歩行の女性（75 歳）と衝突し、女性には重大な障害（後遺障害 2 級）が残った。	3,124 万円
東京地裁 平成 17 年 9 月	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突し、旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。	4,043 万円
横浜地裁 平成 17 年 11 月	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師（57 歳）の女性と衝突し、看護師には重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）が残った。	5,000 万円
東京地裁 平成 19 年 4 月	成人男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突し、女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。	5,438 万円
大阪地裁 平成 19 年 7 月	歩道上で無灯火の 15 歳男性の自転車が歩行中の 62 歳男性と正面衝突し、歩行者の男性が死亡した。	3,000 万円
東京地裁 平成 20 年 6 月	自転車運転中の男子高校生が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた 24 歳会社員男性と衝突し、会社員は言語機能の喪失等重大な障害が残った。	9,266 万円
神戸地裁 平成 21 年 3 月	自転車が、信号のない交差点を歩いて横断中の 54 歳女性と衝突し、女性は顔の骨や歯を折る重傷を負った。	1,239 万円
さいたま地裁 平成 23 年 11 月	女性が自転車で歩道を通行中、路地から歩いて出てきた 35 歳女性と衝突し、歩行者の女性が骨折した。	1,706 万円
東京地裁 平成 25 年 3 月	歩行者も通行できるサイクリングロードで出勤中の男性会社員の自転車が散歩中の 77 歳男性と衝突し、歩行者の男性が 3 日後に死亡した。	2,174 万円
神戸地裁 平成 25 年 7 月	坂道を下ってきた小学 5 年の少年の自転車が歩行中の 62 歳女性と衝突し、歩行者の女性が意識不明となった。	9,520 万円
東京地裁 平成 26 年 1 月	信号無視した会社員の男性 46 歳の自転車が横断歩道を渡っていた 75 歳の女性と衝突し、歩行者の女性が死亡した。	4,746 万円

出典：兵庫県 ウェブサイトより
(<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/documents/kougakubaisyo.pdf>)

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約6割が頭部への致命傷を負っており、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、改正道路交通法の施行により努力義務となっています。

広報啓発活動を実施するとともに、「努力義務だから」ということで着用を促すだけでなく、「何故着用した方がいいのか」という着用のメリットの情報発信もあわせて検討します。



ヘルメット着用の重要性

自転車事故で死亡した人の約6割が頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを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2倍以上も高くなっています。

自転車を利用する際には、自転車用ヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

一方、ヘルメット着用の努力義務化を認知している人は8割以上いるものの、実際の着用は4人に1人程度となっており、認知度が実際の着用に結び付いていない状況となっています。

東京都やJA共済連(全国共済農業協同組合連合会)が行った調査では、ヘルメットを着用しない理由としてはいずれの調査においても「ヘルメットの着用が面倒だから」が最も割合として多いという結果となっています。

「面倒だから・・・」

それは、頭部を守ること以上に大事な理由でしょうか。

事故は自分がどれだけ気を付けていても避けられないことがあります。

事故にあい、亡くなってしまったり深刻な怪我を負ったら、家族や友人がどれだけ悲しむことになるでしょうか。そうした大切な人たちに心配をかけないためにも、ヘルメットを着用することは思いやりの一つです。

また、ヘルメットは自分自身を守るためだけのものではありません。事故で亡くなったり大きな怪我等を負い働けなくなった場合、家族にどれだけの負担がかかるでしょうか。ヘルメットで自分を守ることは、家族を守ることにつながる責任ある行動なのです。

事故はいつどこで起こるかわかりません。

ヘルメットは、万が一の時に自分や周囲を守ってくれる最後の砦です。

その時、「着用していてよかった」と思うか、「着用してればよかった」と思うか、みなさんはどちらの未来を選びますか。

施策の方向性

2(1) 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を行います。

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、収容可能台数に対し駐車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、次の取組を進めます。

【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いることや、通常の駐車スペースでの利用が困難な利用者に対する思いやりの観点から、利用環境の改善により更なる快適性の向上を図るため、大型車専用エリアやラックを設置しない平置きエリアの拡充、ラック幅の見直し等を行います。



チャイルドシート付自転車
専用エリア

(コトリンク有料自転車等駐車場)

【⑬-2】回遊性向上のための自転車駐車場のあり方を検討

現在課題の多いタワー型自転車駐車場の今後のあり方や、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・利便性向上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、これまでの検証を基に見直し、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。



放置自転車クリーンキャンペーン

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。

これらのことを踏まえ、次の取組を進めます。

【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を検討します。



商業施設前の夜間放置自転車

【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あわせて、放置させないための対策・取組の検討を行います。多くの放置自転車が見受けられる商業施設等に対して責任を持った対策の検討等を働きかけ、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。



放置自転車はやめましょう

「ちょっとだけだから停めてもいいか」「他の人も停めているから大丈夫」といった軽い気持ちで自転車を放置してしまうケースが見られます。

そうした「ちょっとだけ」の放置自転車が思わぬ事故やトラブルにつながります。

- ・災害時には避難経路を塞ぎ、避難の妨げに…
- ・救急車や消防車などの救急活動の妨げに…
- ・歩行者や車の通行を妨げ、思わぬケガのもとに…

想像してみてください。**放置自転車の問題は「他人事」ではありません。**

私たち一人ひとりが責任ある行動をとる必要があります。

- ・自転車は決められた場所に
- ・短時間であっても駐輪場を利用
- ・放置自転車の危険性について、家族や友人と話し合う
- ・大人は子どもたちのお手本に

皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



電動アシスト自転車の特徴

電動アシスト自転車は、電気モーターの利用により、弱い力でペダルをこいでも楽に走行できるという特徴があります。

時速10km未満では人力の2倍程度の電動アシスト力で補助してくれる一方、時速10km以上で徐々に補助の比率が下がり、時速24km以上で補助がなくなります。電動アシスト自転車は**スピードが出て危険と思われがちですが、実際には補助されるのは時速24km未満まで**と道路交通法で制限がかけられているため、**安心して乗ることができます。**

電動アシスト自転車は、自転車に乗る上で特に力が必要な**こぎ出しを大きくサポートしてくれる**ため、普通の自転車と比べ足への負担が軽くなります。高齢者がこぎ出しのふらつきで転倒し骨折してしまうというケースは非常に多いですが、電動アシスト自転車にはそのこぎ出しをスムーズにしてくれる大きなメリットがあります。また、上り坂になって勢いがなくなっても、脚力に応じた補助により楽にこげるため、大変便利に利用できます。

電動アシスト自転車は、

- 坂道が多い街に住んでいる方
- 電車やバスを使うと待ち時間が長く、移動時間がかかってしまう方
- 保育園、幼稚園へ子どもの送り迎えが必要な方
- 早めに免許を返納したご年配の方

におすすめです。

一方で、

- 思い切り踏み込むと急発進してしまう
- 重量があるので、下り坂でスピードを出しすぎると重大事故につながる
- 押し歩きをするとき、重量が30kg近くあることも多いため、バランスを崩すと力の弱い人は支えられず倒れてしまう

といった注意点があります。

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を楽しみや喜びを感じることで回遊性向上につながるようになるため、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を行います。

施策⑰	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ステーション等の設置を行い、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⑱	広域連携を視野に入れた走行環境整備	継続	充実	新規
-----	-------------------	----	----	----

観光を始めとした様々な分野において広域連携が促進されるよう、引き続き、隣接市との連続性に配慮した自転車走行環境整備を実施します。

施策⑲	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。

改正道路交通法の施行により、令和5年7月から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。

自転車の交通ルール以外にも電動小型モビリティの正しい交通ルール等の情報を的確に発信することで、自転車利用者とその他のモビリティ利用者がお互いの交通ルールを理解することにつなげ、安全に出かけられるような交通環境を整備します。

また、自転車以外の電動小型モビリティによる移動が市内の回遊性向上につながる可能性もあるため、安全利用の周知を含め、電動小型モビリティに関する情報発信のあり方を検討します。



特定小型原動機付自転車とは

令和5年7月1日以降、一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車と位置付けられ、新たな交通ルールが適用されています。

【特徴】

- 最高速度20km/h以下
- 16歳以上であれば運転免許不要で乗ることが可能
- 原則車道を通行
- ヘルメット着用は努力義務
- ナンバープレートの取付が必要
- 自賠償保険(共済)への加入が義務
- 飲酒運転の禁止
- 二人乗りの禁止

【種類】

種類		特徴
電動キックボード	ペダルがなく、両足をボードに乗せて走る乗り物	・小回りが利き、狭い道でも走行しやすい。 ・立って乗るため、移動距離により疲れが出る。 ・軽量で持ち運びが容易。
2輪タイプ	自転車の形状で、ペダルをこがなくても自走する機能を備えた乗り物	・ペダルをこがなくても走行できるため、移動が楽。 ・サドルに座ることで身体的負担が少なく、長距離移動が可能。
3輪タイプ	3つの車輪で安定して走行できる乗り物	・3つの車輪により高い安定性が確保されるため、転倒しにくい。 ・停車時にスタンド不要で自立が可能。
4輪タイプ	4つの車輪で高い安定感で走行できる乗り物	・非常に高い安定感があり、快適に走行できる。



多様なモビリティの普及

高齢化社会や公共交通の縮小、環境問題への関心の高まり等を背景に、新たな電動モビリティの開発・普及が進んでいます。

既存のモビリティと新たなモビリティが共存していくためには、一人ひとりが自らの交通ルールやマナーを守ることはもちろん、他のモビリティについての交通ルールやマナーも理解することが大切です。お互いを知ること、安心して出かけることにもつながります。

普段利用しないような他のモビリティについても、事前に理解するようにしましょう。

また、出かける際には、相手の立場に立った思いやりの気持ちを持って運転するようにしましょう。



電動キックボード

モーターとバッテリーを搭載し、電気力で走行する電動モビリティです。2023年7月から改正道路交通法の一部が施行され、電動キックボードやそれ以外の車両で、一定の要件を満たすものは「特定小型原動機付自転車」と定義され、その運転に免許を要さないこととなりました。一方で、基準を満たさない車両については、引き続き、一般原付等として、運転には運転免許が必要です。



モペット（ペダル付き電動バイク）

モーターを搭載し、自転車と同じようにペダルで漕ぐことができる電動モビリティです。

スロットルが備えられており、モーターのみで動かすことができるものと、電動アシスト自転車のようにペダルとモーターを併用して走行させるものがありますが、法令で定める電動アシスト自転車の基準を満たさないため、公道を走るためには、原付バイク同様の要件を満たさなくてはなりません（注）。

形状は、マウンテンバイクのような大型車両もあれば、折りたたみ自転車のような小型車両もあります。



電動ミニカー

マイクロカーとも呼ばれ、軽自動車よりも小さい一人乗りの電動モビリティです。狭い場所でも走りやすく、原付よりも安定しており、近所への移動や配送業での配達等で活躍します。



シニアカー

高齢者向けの一人乗りの三輪または四輪の電動モビリティです。道路交通法では歩行者扱いとなり、歩道を走行する必要があります。高齢者の移動手段として、買い物や近距離移動に向いています。

出典：JAF ウェブサイトより

(<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/various-mobility>)

施策の方向性**3 (1) 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。そ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そうしたメリットを知ることによって楽しみにつながり、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、そ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⑳	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、労働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を期待できます。

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みます。

施策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	継続	充実	新規
------------	------------------------------------	----	-----------	----

災害が発生し都市交通機能が停止した場合、被災者の避難時の移動、支援物資の運搬や医療拠点への移動等に自転車は非常に有効であるため、日頃からそうした情報発信を行います。

また、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の検討、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いくなるような空間・意識・しくみづくりを進める」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ってもらえるよう、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います。

また、市職員に対しても様々なメリットを周知することにより、公務で移動する際の交通手段として自転車の利用を推進します。

施策③	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、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。また、健康づくり対象事業との連携による自転車利用促進の仕組みづくりに取り組みます。

施策④	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⑤	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**3(2) 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、ステーションへ返却するため放置自転車対策となる、電動アシスト付自転車なので自動車運転免許証を返納した高齢者の受け皿となり得る、シェアサイクル利用時の事故には保険が適用される等、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等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、自動車に代わる移動手段や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組を検討します。

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、観光地、商業施設、飲食店等の近傍へのシェアサイクルステーション設置等の利用環境整備も含め、取組を検討します。



シェアサイクルステーション(立川市役所)

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はじめ、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」と呼ばれる観光も多く行われています。それらの観光資源と自転車を掛け合わせ、本市の観光促進につなげることとあわせて、そこからさらに買い物や飲食につなげるための取組を検討します。

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、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであるMaaSの活用により、自家用車以外の移動の選択肢を拡充する等、シェアサイクルやバス・鉄道等の利用促進について検討します。



MaaSとは



出典：国土交通省 ウェブサイトより

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>)



シェアサイクルの公務への活用

立川市は、シェアサイクル運営事業者と法人契約を結び、職員が公務で移動する際の交通手段としてシェアサイクルの活用を進めます。

主に、片道移動(借りた場所と異なる場所に返す)や出張先での近距離移動の手段として活用し、

- ・二酸化炭素排出量削減による環境負荷軽減
- ・移動時間短縮による業務の効率化
- ・有酸素運動による職員の健康増進

等を図り、市民サービスの向上につなげていきます。

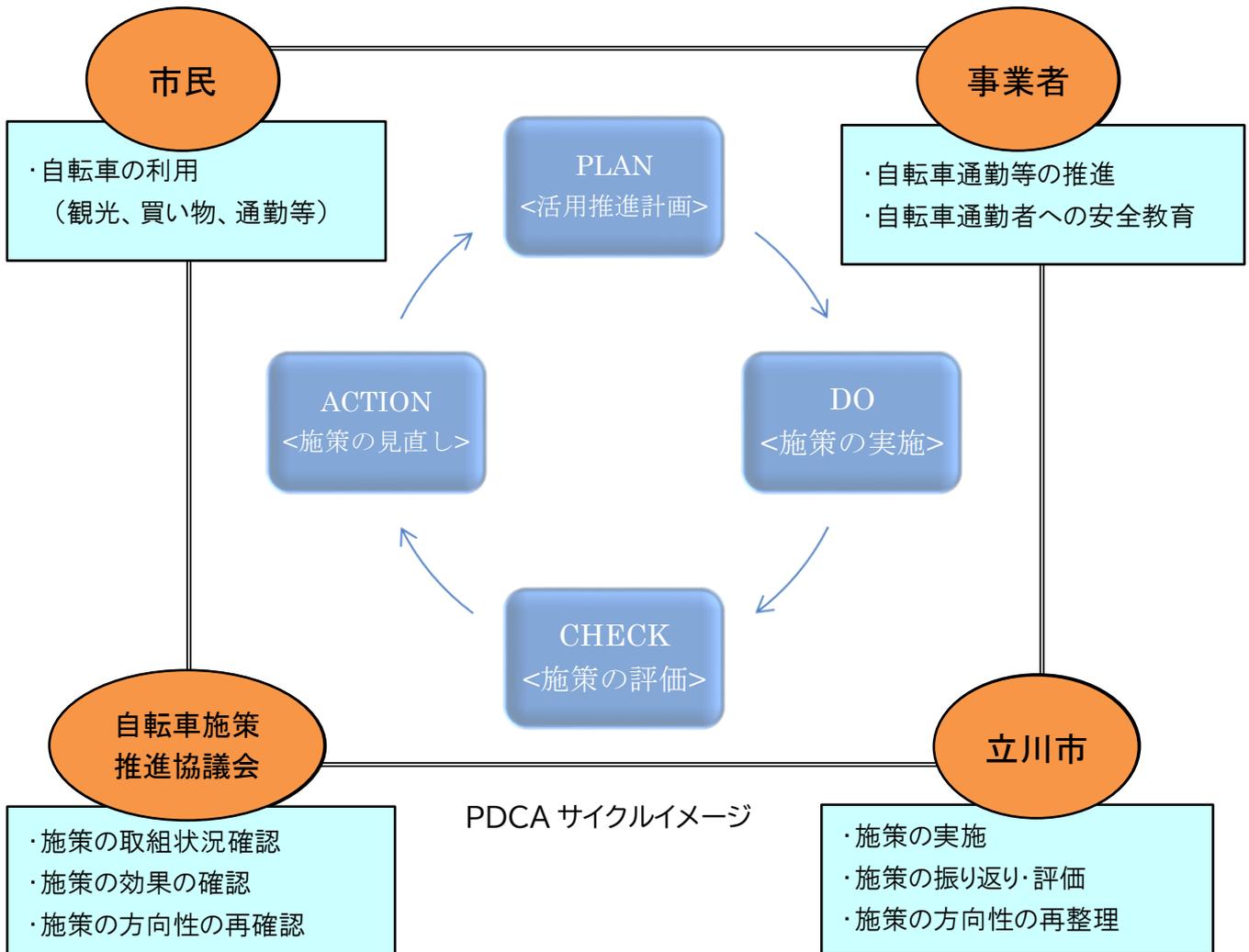
1 推進体制

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いくなるような空間・意識・しくみづくりを進める」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。

取組期間: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	14.4%	27.0%
	自転車事故件数 ※2	293 件	290 件
快適性の向上	放置自転車台数 ※3	71 台	40 台
	シェアサイクルステーションの設置数	58 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	116,077 回	277,000 回
	自転車利用率 ※4	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 自転車安全教育施策の効果検証等に向け、小学生・中学生・高齢者についての自転車事故件数の推移も確認していきます。

※3 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

※4 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倍と高くなっており、自転車事故においてははかに頭部を保護するかが重要となっています。

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も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、本市においても同様の数値を目標としています。

■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あわせて、放置させないための対策・取組の検討、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きます。

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

■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19%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

か行	
用語	説明
旧多摩川小のサイクルステーション	廃校を活用した文化創造の拠点。多摩川を走るサイクリスト達の立ち寄りスポットとして休憩スペースや情報の提供をしている。
健康経営優良法人認定制度	特に優良な健康経営を実践している大企業や中小企業等の法人を「見える化」することで、従業員や求職者、関係企業や金融機関などから社会的な評価を受けることができる環境を整備することを目的に、日本健康会議が認定する顕彰制度。

さ行	
用語	説明
シェアサイクル	自転車を他の人と共有（シェア）して利用する交通システム。片道利用ができる（借りた場所と異なる場所に返せる）等のメリットがある。
シェアサイクルステーション	シェアサイクルの専用の駐車場で、自転車を借りる、自転車を返却する際の拠点。シェアサイクルポートとも言う。
自転車安全利用五則	自転車を利用するにあたって、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つをあげたもの。 （令和4年11月1日警察庁交通対策本部決定）
自転車安全利用モデル企業	警視庁が、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定し、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める企業の拡大を図っていくことを目的とした制度。
自転車運転者講習制度	自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車運転中に危険なルール違反を3年以内に2回以上反復して行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるもの。 受講命令に違反した場合は5万円以下の罰金が科せられる。
自転車専用通行帯	大きな道路の路肩付近に自転車専用と書かれた青いレーン。
自転車ナビマーク	自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するマーク（自転車のピクトグラムと白色の矢印）
自転車ナビライン	自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するライン（青色の矢羽根印で交差点付近に連続して描かれているもの）
シニアカー	身体の障害により歩行が困難な人のための車いす。道路交通法上「歩行者」とみなされる。
小規模分散型自転車駐輪場	自転車利用者が目的地により近い場所に駐輪することにより、利便性の向上や放置自転車の減少につなげるため、駅周辺のわずかな土地や店舗の空きスペース等を活用した小規模な駐輪場。

用語	説明
スケアード・ストレイト方式による自転車安全教育	スタントマンが交通事故を目の前で再現することで事故の恐ろしさを知ってもらう体験型の交通安全教室。

た行

用語	説明
たまりバー50キロ	都民の健康づくりを目的として、多摩川の河川敷等を利用し羽村市から大田区に至るウォーキングやランニング、散策などが楽しめる約53kmの連続したコースを、沿川区市とともに定めたもの。
タワー型自転車駐車場	機械によって自転車を上下左右に移動させ、立体的に収納する駐車場。スペース効率が良いが、建設費や維持費、定期点検費用等に大きなコストがかかる。
電動アシスト付き自転車	ペダルを踏む際に、電動モーターによる補助装置が付いている自転車。
電動モビリティ	原動機として電動機を用いる車両で、道路交通法上の自動車又は原動機付自転車に該当するもの。 電動キックボード、電動スクーター、電動バイク、モペットなどが含まれる。 シニアカーは、見た目から原動機付自転車等と間違われることが多いが、道路交通法上は歩行者とみなされる。
特定小型原動機付自転車	原動機付自転車のうち車体の大きさや構造が内閣府令で定める基準に該当する車両。

は行

用語	説明
放置自転車	駐輪場以外の公共的な場所に置かれている自転車で、その使用者が自転車から離れてただちに移動できない状態にあるもの。

ら行

用語	説明
ラストワンマイル	バス停等の公共交通機関から自宅・目的地までをつなぐ最後の徒歩区間。

A～Z

用語	説明
MaaS（マース）	「Mobility as a Service」の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

資料2 計画策定経過

年 月 日	策定経過(会議名等)	検討内容
令和5(2023)年度		
3月27日	第2回立川市自転車施策推進協議会	・第1次計画の進捗状況確認について ・第2次計画の方向性について
令和6(2024)年度		
7月4日	第2回まちづくり検討部会	・第2次計画骨子案について
7月16日	第2回立川市まちづくり21推進委員会	・第2次計画骨子案について
7月18日	第1回立川市自転車施策推進協議会	・第2次計画骨子案について
7月22日	政策調整会議	・第2次計画骨子案について
8月2日	立川市まちづくり21推進本部 (庁議)	・第2次計画骨子案について
11月5日	政策調整会議	・第2次計画骨子案について
11月7日	立川市まちづくり21推進本部 (庁議)	・第2次計画骨子案について
12月12日	環境建設委員会(市議会)	・第2次計画骨子案について
12月18日	第2回立川市自転車施策推進協議会	・第2次計画素案について
12月27日	第5回まちづくり検討部会	・第2次計画素案について
1月28日	第5回立川市まちづくり21推進委員会 (政策調整会議)	・第2次計画素案について
1月31日	立川市まちづくり21推進本部 (庁議)	・第2次計画素案について
3月5日	環境建設委員会(市議会)	・第2次計画素案について
3月21日	立川市自転車施策推進協議会からの 意見聴取(書面)	・第2次計画素案について
令和7(2025)年度		
5月7日	政策調整会議	・第2次計画原案について
5月9日	立川市まちづくり21推進本部 (庁議)	・第2次計画原案について
6月12日	環境まちづくり委員会(市議会)	・第2次計画原案について

資料3 自転車施策推進協議会

委員構成

会長

大森 宣暁	宇都宮大学	教授	令和5年8月6日から
-------	-------	----	------------

副会長

古倉 宗治	特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構	理事長	令和5年8月6日から
-------	-----------------------	-----	------------

委員

岩下 光明	立川南口まちづくり協議会	会長	令和5年8月6日から
北島 宏晃	立川駅北口駅前地区まちづくり協議会	副会長	令和5年8月6日から
佐藤 三男	立川市自治会連合会	副会長	令和5年8月6日から 令和6年7月17日まで
中村 知宏			令和6年7月18日から
大島 武巳	一般財団法人日本自転車普及協会	事務局長	令和5年8月6日から
新井 和典	立川警察署	交通課長	令和5年8月6日から
田中 希依	国営昭和記念公園事務所	調査設計課長	令和5年8月6日から 令和6年7月17日まで
長尾 潤			令和6年7月18日から
植木 修	東京都北多摩北部建設事務所	管理課長	令和5年8月6日から 令和6年7月17日まで
榑原 元秋			令和6年7月18日から
倉科 大地	東日本旅客鉄道株式会社	八王子支社企画総務部 経営戦略ユニット マネージャー	令和5年8月6日から
岩澤 貴頭	西武鉄道株式会社	鉄道本部計画管理部 駅まち創造課長	令和5年8月6日から
腰塚 史子	多摩都市モノレール株式会社	総務部課長 (地域連携担当)	令和5年8月6日から 令和6年7月17日まで
太田 健一			令和6年7月18日から
門目 昌宏	立川バス株式会社	安全対策部課長	令和5年8月6日から 令和6年7月17日まで
山川 滋			令和6年7月18日から
田中 光徳	立川商工会議所	事業課長	令和5年8月6日から
佐藤 篤史	立川市商店街振興組合連合会	副理事長	令和5年8月6日から
村上 隆秀	立川国立地区交通安全協会	会長	令和5年8月6日から

資料4 市民参加

(1) 分野別個別計画素案EXPO（市民説明会）

第2次自転車活用推進計画素案について、市民の皆さんに説明をさせていただき、市民意見公募（パブリックコメント）として、ご意見をいただく機会を創出しました。

日時	令和7（2025）年4月5日
場所	立川市役所
対象者	立川市在住、在勤、在学の方等

(2) 市民意見公募（パブリックコメント）

第2次自転車活用推進計画素案に対して、市民意見公募（パブリックコメント）を実施し、3人から3件のご意見をいただきました。

公募期間	令和7（2025）年4月1日～4月21日
提出者数・件数	3人・3件
意見を反映した件数	0件

資料5 庁内体制

(1) 立川市まちづくり21推進本部

立川市都市基盤整備事業の円滑かつ効率的な推進を図るために設置され、まちづくりにおける総合的な調整、審査等を行う。

組織概要

委員構成	市長、副市長、教育長、部長
開催日	令和6（2024）年8月2日、11月7日、 令和7（2025）年1月31日、5月9日

(2) 立川市まちづくり21推進委員会

立川市まちづくり21推進本部長が指示した事項を処理するため設置され、まちづくりの総合的な調整、計画等に関するものを処理する。

組織概要

委員構成	副市長、総合政策部長、まちづくり部長、関係部課長
開催日	令和6（2024）年7月16日、令和7（2025）年1月28日

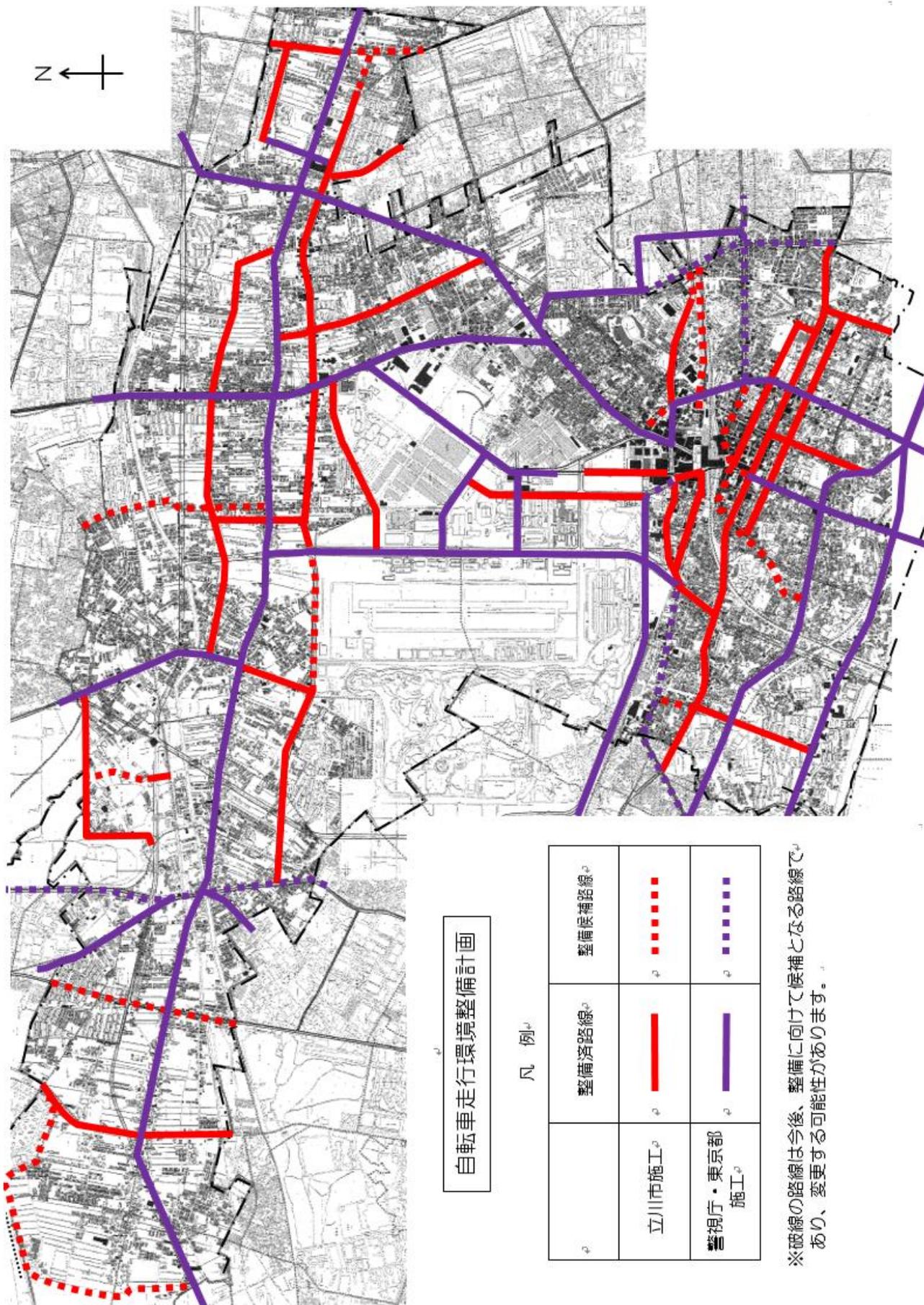
(3) まちづくり検討部会

立川市まちづくり21推進委員会の処理する事項のうち、委員長が特に必要と認める事項の事務を処理するため設置され、まちづくりの総合的な調整、計画等に関するものを処理する。

組織概要

委員構成	まちづくり部長、基盤整備部長、関係課長
開催日	令和6（2024）年7月4日、12月27日

資料6 自転車走行環境整備計画図



自転車走行環境整備計画

凡例

	整備済路線	整備候補路線
立川市施工		
警視庁・東京都 施工		

※破線の路線は今後、整備に向けて候補となる路線であり、変更する可能性があります。

資料7 関係条例

○立川市自転車等放置防止条例

昭和59年3月31日条例第9号

改正

平成24年3月26日条例第36号

平成26年3月25日条例第11号

令和元年9月30日条例第15号

立川市自転車等放置防止条例

(目的)

第1条 この条例は、道路、公園、広場その他公共の用に供する場所（以下「公共の場所」という。）における道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に掲げる自転車及び同項第10号に掲げる原動機付自転車並びに同法第3条に規定する普通自動二輪車及び大型自動二輪車（以下「自転車等」という。）に係る秩序の保持を図り、並びに自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「法」という。）第5条第4項の規定に基づき、自転車等駐車場（以下「駐車場」という。）の設置について定め、もって適切な生活環境を確保することを目的とする。

(市長の責務)

第2条 市長は、地域の自転車等の利用の状況を考慮して、一定の区画を限って設置された自転車等の駐車のための施設の設置に努めるとともに、駐車が認められた場所以外の公共の場所において自転車等の利用者が自転車等を離れて直ちに当該自転車等に移すことができない状態（以下「放置」という。）のないよう防止し、及び指導するように努めなければならない。

(自転車等利用者の責務)

第3条 自転車等の利用者は、公共の場所に自転車等を放置しないように努めなければならない。

(事業者の責務)

第3条の2 事業者は、自転車等の放置の防止に努めるとともに、その事業の用に供する自転車等及びその事務所又は事業所に勤務する者又は訪問する者の使用する自転車等の駐車施設の確保に努めなければならない。

(放置禁止区域の指定)

第4条 市長は、必要があると認めるときは、公共の場所を含む地域を自転車等放置禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）として指定することができる。

2 市長は、前項の規定により放置禁止区域の指定をしたときは、その旨を告示するとともに、その地域が放置禁止区域

である旨を示す標識を設置しなければならない。

(放置禁止区域の指定の解除及び変更)

第5条 市長は、放置禁止区域とする必要がなくなつたと認めるときは、その指定を解除しなければならない。

2 市長は、必要があると認めるときは、放置禁止区域の指定を変更することができる。

3 前条第2項の規定は、前2項の規定による解除又は変更について準用する。

(放置禁止区域内の自転車等の放置の禁止)

第6条 自転車等の利用者は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

(放置禁止区域内に放置された自転車等の措置)

第7条 市長は、放置禁止区域内に放置されている自転車等をあらかじめ指定した放置自転車等保管場所へ移して保管することができる。

2 市長は、前項に規定する自転車等のうち、道路交通法に基づく違法駐車の対象となる自転車等については、警察署長に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(放置禁止区域以外の場所に放置された自転車等の措置)

第8条 市長は、放置禁止区域以外の公共の場所においても、自転車等の放置が生活環境の安全又は美化を著しく害していると認めるときは、当該自転車等のうち一定期間以上放置されているものに限り、前条に規定する措置をとることができる。

(保管した自転車等の措置)

第9条 市長は、前2条の規定により自転車等を保管したときは、その旨を告示しなければならない。

2 市長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、その所有者の確認に努めるとともに、確認のできた自転車等については、当該所有者に対し速やかに受領するよう通知しなければならない。

3 市長は、第1項の規定により告示した日から2月経過後もなお受領がなされなかった自転車等については、売却し、その売却した代金を保管することができる。

4 前項の規定により自転車等を売却しようとする場合において、当該自転車等について買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市長は、当該自転車等について廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年法律第137号）その他法律に基づく措置をとることができる。

(放置自転車等の費用徴収)

第9条の2 第7条又は第8条の規定により放置されている自転車等を移送したときは、当該自転車等の利用者からその費用として次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める額を徴収する。

(1) 自転車 1台につき2,000円

- (2) 原動機付自転車 1台につき4,000円
- (3) 普通自動二輪車 1台につき6,000円
- (4) 大型自動二輪車 1台につき8,000円

(駐車場設置義務)

第9条の3 法第5条第4項の規定による条例で定める区域は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に掲げる近隣商業地域及び商業地域とする。

- 2 前項の規定により駐車場を設置しなければならない施設は、百貨店、スーパーマーケットその他小売店舗等、銀行その他の金融機関、遊技場その他規則で定めるものとし、当該施設若しくはその敷地又は当該施設から50メートル以内で規則で定める規模の駐車場を設置しなければならない。

(協議会の設置)

第9条の4 自転車の活用の推進及び自転車等の駐車対策（以下「自転車施策」という。）に関する重要事項を調査審議するため、立川市自転車施策推進協議会（以下「協議会」という。）を置く。

- 2 協議会は、次の各号に掲げる事項について調査審議する。

- (1) 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条に規定する自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画に関する事項
- (2) 放置禁止区域の指定、変更及び解除に関する事項
- (3) その他協議会が必要と認めた事項

- 3 協議会は、委員20人以内をもって組織する。

- 4 委員は、次の各号に掲げる者につき、市長が任命する。

- (1) 市民 4人以内
- (2) 自転車施策に識見を有する者 4人以内
- (3) 関係行政機関の職員 4人以内
- (4) 関係交通事業者の職員 4人以内
- (5) 自転車施策に関係を有する団体の構成員 4人以内

- 5 委員の任期は、2年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任されることができる。

(委任)

第10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。

附 則

この条例は、規則で定める日から施行する。（昭和59年規則第29号で昭和59年11月10日から施行）

附 則（昭和62年3月28日条例第14号）

この条例は、規則で定める日から施行する。（昭和62年規則第35号で昭和62年10月1日から施行）

附 則（昭和62年10月17日条例第43号）

この条例は、規則で定める日から施行する。（昭和63年規則第10号で昭和63年4月1日から施行）

附 則（平成4年9月21日条例第36号）

この条例は、平成4年11月1日から施行する。

附 則（平成7年6月16日条例第33号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成9年3月26日条例第12号）

この条例は、規則で定める日から施行する。（平成9年規則第44号で平成9年7月1日から施行）

附 則（平成14年2月28日条例第4号）

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、第9条の3第2項の改正規定は、平成14年10月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この条例による改正後の立川市自転車等放置防止条例第9条の3第2項の規定は、施行日以後に建築又は建築基準法（昭和25年法律第201号）第6条に規定する確認（以下「確認」という。）を受けるものから適用し、施行日前に建築又は確認を受けたもの若しくは確認の申請をしたものについては、なお従前の例による。

附 則（平成20年3月27日条例第82号）

この条例は、平成20年7月1日から施行する。

附 則（平成24年3月26日条例第36号）

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成26年3月25日条例第11号）

この条例は、平成26年7月1日から施行する。

附 則（令和元年9月30日条例第15号）

- 1 この条例は、令和元年10月1日から施行する。
- 2 この条例の施行の際現にこの条例による改正前の立川市自転車等放置防止条例第9条の4の規定により任命されている立川市自転車等駐車対策協議会の委員は、その任期が終了するまでの間は、改正後の立川市自転車等放置防止条例第9条の4の規定により任命された立川市自転車施策推進協議会の委員とみなす。

資料8 関係規則

○立川市自転車等放置防止条例施行規則

昭和59年11月1日規則第30号

改正

平成24年3月30日規則第30号

平成26年6月30日規則第33号

令和元年9月30日規則第13号の2

令和3年6月24日規則第45号

立川市自転車等放置防止条例施行規則

(目的)

第1条 この規則は、立川市自転車等放置防止条例（昭和59年立川市条例第9号。以下「条例」という。）の施行について、必要な事項を定めることを目的とする。

(放置禁止区域の告示等)

第2条 条例第4条第2項に規定する放置禁止区域を指定したときの告示の内容は、道路の名称、放置禁止区域の区間及び地図とし、標識は、放置禁止区域内であることを表示する区域標識（第1号様式）とする。

(移動の周知等)

第3条 条例第7条及び第8条の規定により自転車等を放置自転車等保管場所（以下「保管場所」という。）へ移動しようとするときは、あらかじめ注意札及び口頭により必要な告知をするものとする。

2 条例第7条及び第8条の規定により自転車等を保管場所へ移動したときは、その旨を放置自転車等案内掲示板（第2号様式）により当該自転車等の利用者に周知するものとする。

(告示事項等)

第4条 条例第9条第1項の規定による告示事項は、次の各号に掲げるとおりとし、告示期間は、14日間とする。

- (1) 自転車等の種別及び型式
- (2) 放置場所
- (3) 移動年月日
- (4) 保管場所及び保管期間
- (5) 返還期日及び時間
- (6) 返還を受けるための必要事項
- (7) 連絡先

(返還の通知)

第5条 条例第9条第2項の規定により、所有者が確認できた自転車等については、自転車等引取通知書（第3号様式）により当該所有者に自転車等を引き取るよう通知するものとする。

(自転車等の返還手続)

第6条 条例第7条第1項の規定により保管された自転車等の所有者又は利用者（以下「所有者等」という。）は、当該自転車等の返還を受けようとするときは、自転車等受領書（第4号様式）を市長に提出しなければならない。

2 条例第9条第3項の規定により売却された自転車等の所有者等は、当該自転車等売却代金の返還を受けようとするときは、自転車等売却代金返還申請書（第5号様式）を市長に提出しなければならない。

(駐車場の規模)

第7条 条例第9条の3第2項に規定する駐車場の規模は、別表のとおりとする。

(店舗面積の算定方法)

第8条 店舗面積の算定方法は、次の各号に掲げる用途ごとに当該各号に定めるものの床面積を合計した面積とする。

- (1) 百貨店、スーパーマーケットその他小売店舗等 売場、売場間の通路、ショーウィンドー、ショールーム、承り所、物品の加工修理場、サービス業による客席及び教室並びにこれらに類するもの
- (2) 銀行その他の金融機関 銀行室又はこれに準ずる室、待合室、ロビー、応接室、ショーウィンドー及びこれらに類するもの
- (3) 遊技場 遊技室、景品交換所及びこれらに類するもの

(駐車場の設置基準)

第9条 駐車場の規模は、駐車台数1台につき、1平方メートル以上とする。

(設置等の届出)

第10条 駐車場を設置又は変更しようとする者は、自転車駐車場設置等届出書（第6号様式）により届け出なければならない。

(会長及び副会長)

第11条 条例第9条の4に規定する立川市自転車施策推進協議会（以下「協議会」という。）に会長及び副会長1人を置き、委員の互選によって定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第12条 協議会は、会長が招集する。

- 2 協議会は、委員の定数の過半数の者が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席又は資料の提出を求めることができる。

附 則

この規則は、昭和59年11月10日から施行する。

附 則（昭和63年3月14日規則第11号）

- 1 この規則は、昭和63年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この規則による改正後の立川市自転車等放置防止条例施行規則第7条から第10条までの規定は、施行日以後に建築又は建築基準法（昭和25年法律第201号）第6条に規定する確認（以下「確認」という。）を受けるものから適用し、施行日前に建築又は確認を受けたもの若しくは確認の申請をしたものについては、なお従前のおりとする。

附 則（平成14年3月29日規則第24号）

- 1 この規則は、平成14年10月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この規則による改正後の立川市自転車等放置防止条例施行規則の規定は、施行日以後に建築又は建築基準法（昭和25年法律第201号）第6条に規定する確認（以下「確認」という。）を受けるものから適用し、施行日前に建築又は確認を受けたもの若しくは確認の申請をしたものについては、なお従前の例による。

附 則（平成24年3月30日規則第30号）

この規則は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成26年6月30日規則第33号）

この規則は、平成26年7月1日から施行する。

附 則（令和元年9月30日規則第13号の2）

この規則は、令和元年10月1日から施行する。

附 則（令和3年6月24日規則第45号）

この規則は、公布の日から施行する。

別表（第7条関係）

施設の用途	施設の規模	駐車場の規模
百貨店、スーパーマーケット その他小売店舗等	店舗面積が400平方メートルを超えるもの	新築に係る店舗面積20平方メートルごとに1台
銀行その他の金融機関	店舗面積が500平方メートルを超えるもの	新築に係る店舗面積25平方メートルごとに1台

遊技場	店舗面積が300平方メートルを超えるもの	新築に係る店舗面積15平方メートルごとに1台
-----	----------------------	------------------------

備考

- 1 駐車場の規模に1台未満の端数があるときは、その端数を切り捨てるものとする。
- 2 店舗面積が5,000平方メートルを超える施設を新築する場合の駐車場の規模は、店舗面積5,000平方メートルまでの部分について算定した規模に、店舗面積5,000平方メートルを超える部分について算定した規模の100分の50に相当する規模を加えたものとする。
- 3 店舗を増築する場合の駐車場の規模は、次の一に該当するときは、増築後の当該施設をすべて新築したものとなして算定した駐車場の規模から現にこの規則により設置されている駐車場の規模を控除したものとする。
 - ア 施設の用途の欄に掲げる用途に供するもので、増築後に施設の規模の欄の規模となる増築又は増築部分が施設の規模となる増築
 - イ 施設の用途の欄に掲げる2以上の用途に供するもので、増築又は現に2以上の用途に供されている施設の増築で、当該用途ごとに算定した駐車場の規模の合計が10台以上となる増築
- 4 施設の用途の欄に掲げる2以上の用途に供する施設が混合した施設の駐車場の規模は、当該用途ごとに算定した規模の合計が10台以上となるときは、その合計したものとする。

第1号様式（第2条関係）

第1号様式（第2条関係）



第2号様式あ（第3条関係）

第2号様式あ（第3条関係）

放置自転車等案内標示板

放置自転車等撤去のお知らせ

月 日
月 日

放置自転車
 放置原動機付自転車

の撤去を実施しました。

撤去した自転車等は、立川市自転車等放置防止条例により、立川市砂川自転車等保管所（042-535-5411）で保管しております。

引取時の返還料

自転車	2,000円
原動機付自転車（5000以下）	4,000円
普通自動二輪車（5000超 40000以下）	6,000円
大型自動二輪車（40000超）	8,000円

引渡時間

- 月曜日～金曜日
 - 午前 9時～午後5時まで
(祝日・振替休日を除く)
- 土曜日・日曜日・祝日
 - 午前 10時～午後3時まで

※ 12月29日から翌年1月3日までの間はお休みです。

立川市・立川警察署

第2号様式い (第3条関係)

第2号様式い (第3条関係)

放置自転車等案内掲示板

放置自転車等撤去のお知らせ

月 日
 放置自転車
 放置原動機付自転車
 放置自動二輪車

の撤去を実施しました。

撤去した自転車等は、立川市自転車等放置防止条例により、立川市砂川自転車等保管所(042-535-5411)で保管しております。

引取時の返還料

自転車	2,000円
原動機付自転車(500cc以下)	4,000円
普通自動二輪車(500cc超 4000cc以下)	6,000円
大型自動二輪車(4000cc超)	8,000円

引渡時間

- 月曜日～金曜日
午前 9時～午後 5時まで
(祝日・振替休日を除く)
- 土曜日・日曜日・祝日
午前 10時～午後 3時まで

※ 12月29日から翌年1月3日までの間はお休みです。

立川市・立川警察署

第3号様式 (第5条関係)

第3号様式 (第5条関係)

年 月 日

自転車等引取通知書

あなたの自転車等は、立川市自転車等放置防止条例の規定により撤去(移送)しました。この通知書と身分を証明できるものを待参のうえ、保管場所までお越しください。引渡しに際して、次の移送料が必要となります。ただし、撤去の前日までに盗犯届を警察に提出してあることが確認できた場合は無料です。

自転車：2,000円 ~50cc：4,000円
 51cc~400cc：6,000円 400cc超：8,000円

なお、引取り期限を過ぎた自転車等は、原則処分いたします。

立川市

1 撤去年月日

2 放置場所

3 撤去車
自転車 撤去No.
原動機付自転車等 撤去No.

4 引取り期限
月～金曜日：午前 9時～午後 5時
土・日・祝日：午前 10時～午後 3時
12月29日から翌年1月3日までを除く。

5 引渡し時間
立川市砂川自転車等保管所

6 保管場所
北側
042-535-5411
北側 南側

バスの利用方法

既に自転車等を引き取られた方にもこの通知書が届いてしまう場合がございます。行き違いの際は、ご容赦ください。

第4号様式あ (第6条関係)

第4号様式あ (第6条関係)

種別	種別	種別	移動年月日	放置場所	保管番号
熱	保	保			

自転車等受領書 (自転車)

種別	自 転 車				
タイヤサイズ	16・18・20・22・24・26・27・28・その他()				
車種	軽・普通・MT・特・カ・ス・ゼ				
色	黒・青・黒・白・赤・藍・小豆・空・桃・橙・紫・緑・黄・茶・灰・金・その他()				
防犯登録番号	警務署		記号		
車体番号					
検査届受理番号	警務署		届出番号		
本人確認方法	1 本人現車確認	記 数 事 項			
	2 自転車等のカギ				
	3 身分証明書(免・保・学・他)				
	4 はがき				
	5 その他()				

上記の自転車等は、私の所有自転車等に相違ありませんので、受領いたしました。

年 月 日

受領者 住所

氏名

電話 ()

立川市長殿

領収書整理番号

第4号様式(第6条関係)

第4号様式(第6条関係)

種	種別	種別	種別
種	種別	種別	種別

自転車等受領書 (バイク)

種別	原動機付自転車・自動二輪車(普通・大型)		
排気量	50cc以下・50cc超～400cc以下・400cc超		
車種			
色	銀・青・黒・白・赤・緑・小豆・空・桃・橙 紫・紺・黄・茶・灰・金・その他()		
ナンバープレート			
車体番号			
送着届出記録	警察署	届出番号	
本人確認方法	1 本人視察確認 2 自転車等の力号 3 身分証明書(免・保・学・他) 4 はがき 5 その他()	記載 事項	

上記の自転車等は、私の所有自転車等に相違ありませんので、受領いたしました。

年 月 日
受領者 住所
氏名
電話

立川市長殿

領収書整理番号

第5号様式(第6条関係)

第5号様式(第6条関係)

自転車等売却代金返還申請書

年 月 日

立川市長殿

住所
申請者氏名
電話

自転車等売却代金の返還を受けたいので、次のとおり申請します。

種別	<input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 原動機付自転車		
防犯登録番号	ナンバープレート		
車体番号			
メーカー			
返還金額	円		
振込先	銀行・金庫・郵便 <input type="checkbox"/> 本店 <input type="checkbox"/> 支店		
	<input type="checkbox"/> 普通預金 <input type="checkbox"/> 当座預金 <input type="checkbox"/> 口座番号 (お書きください)		
	口座名義人 (申請者 同一人)	フリガナ 氏名	
<small>(ご注意) 金融機関、支店、口座名義人等の名称は、振込に記載された正確な名称が必要です。送金等ご確認の上、ましくご記入ください。</small>			

種	種別	種別
---	----	----

移動年月日	放置場所	
保管番号	売却日	
確認簿	領収書整理番号	<input type="checkbox"/> 引取通知書 <input type="checkbox"/> その他()
		<input type="checkbox"/> 身分証明書(免・保・学・他)

第6号様式(第10条関係)

第6号様式(第10条関係)

自転車駐車場設置等届出書

年 月 日

立川市長殿

届出者 住所
氏名

立川市自転車等放置防止条例に基づき、次のとおり自転車駐車場を設置・変更したいので届出ます。

所在地	立川市	町	丁目	番	号
名称					
区分	新	築	増	築	
用途・構造					
店舗面積	㎡		㎡		
駐車場の位置	別	紙	別	紙	
駐車場の規模	㎡		㎡		
	台		台		
駐車場の構造及び設備	別	紙	別	紙	

注意 駐車場の位置については付近見取図、駐車場の構造及び設備については配置図及び平面図を添付してください。

立川市第2次自転車活用推進計画
令和7(2025)年6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 産業まちづくり部 交通企画課

