



立川市自転車活用推進計画



令和2（2020）年
立川市

[表紙について]

左上・・・根川緑道

多摩川サイクリングロードからも近く、桜の名所でもある緑道公園です。

右上・・・たちかわ競輪感謝祭

立川競輪場では、感謝祭や自転車教室など、自転車に親しむことのできるイベントを定期的に開催しています。

左下・・・自転車安全点検キャンペーン(武蔵砂川駅第一有料自転車等駐車場)

市内の有料駐輪場では、毎年自転車安全点検キャンペーンを実施し、安全利用の推進をしています。

右下・・・自転車ナビマーク・自転車ナビライン(立川市道1級10号線 すずかけ通り)

車道における自転車走行環境整備をすすめています。

<目次>

第1章	立川市の自転車活用推進について.....	1
第1節	自転車のメリットと課題	1
第2節	「対策」の継続と「活用」の推進	1
第2章	計画の考え方と構成.....	2
第1節	目的	2
第2節	期間	2
第3節	自転車の位置づけ.....	2
第4節	計画の位置づけ	3
第3章	計画を取り巻く状況.....	4
第1節	国及び関係法令の動向	4
第2節	東京都の動向	4
第3節	立川市第3次自転車総合計画の検証	5
第4節	立川市の特性	9
第5節	関連データ.....	11
	コラム～市内自転車関連事業紹介～	14
第4章	施策の基本方針・取組内容.....	16
第1節	施策の基本方針(VISION).....	16
第2節	3つの方針	17
第3節	取り組むべき施策	18
第5章	施策の展開	29
第1節	施策の推進体制	29
第2節	目標値	30
資料編	31
資料1	自転車施策推進協議会委員名簿	31
資料2	計画策定経過	32
資料3	用語解説	33
資料4	自転車走行環境整備図	34
資料5	自転車走行環境 警視庁作成リーフレット	35
資料6	自転車による健康づくり	36
資料7	立川市自転車等放置防止条例	38
資料8	立川市自転車等放置防止条例施行規則	43



立川市の自転車活用推進について

第1節 自転車のメリットと課題

自転車は日常生活をおくる上で、経済的で手軽に使える最も身近な移動手段であるとともに、近年新たなメリットにスポットが当てられています。下記のとおり、各主体別に様々なメリットを挙げることができます。（参考：国土交通省 国土政策研究所『都市交通における自転車利用のあり方に関する研究』）

1 自転車利用者のメリット

健康上のメリット	運動による身体的・精神的健康増進
社会生活におけるメリット	目的地への定時性の確保
	複数の目的地へのアクセスの容易さ
	自動車に必要な経費の削減（ガソリン代等）

2 企業のメリット

健康上のメリット	被雇用者の健康増進・生産性向上
経済的メリット	通勤手当削減
	医療費負担削減
	営業車両・駐車スペースの削減
社会的メリット	企業イメージ向上

3 地域のメリット

環境上のメリット	自動車による公害（排気ガス、騒音）の減少
まちづくりにおけるメリット	駐車スペースの削減による土地利用の適正化
交通におけるメリット	交通渋滞緩和
災害時等におけるメリット	他の交通機能が停止した場合の物資運搬や移動手段の確保
	感染症流行時の移動手段

また、人口減少や、新型コロナウイルス感染症の流行による生活様式の変化に伴い、新たな都市活動を支えるインフラとしても、自転車の果たす役割は大きくなっていくことが予測されます。

しかしその一方で、自転車事故による高額賠償のリスクや安全利用に関するルールの周知、利用環境等について課題も残されています。

第2節 「対策」の継続と「活用」の推進

本市では、平成 21 年の立川駅周辺における放置自転車台数が 983 台と、都内の駅の中でワースト1になったことを契機に、放置自転車対策に特に力を入れて取り組んできました。平成 23 年 3 月に西武立川駅北口、平成 24 年 4 月に立川駅周辺、平成 25 年 4 月に西武立川駅南口周辺、平成 25 年 9 月に泉体育館駅周辺、平成 26 年 11 月に柴崎体育館駅周辺において放置禁止区域の拡大及び指定を行い、平成 22 年 9 月から順次市営有料駐輪場の一時利用の 2 時間無料を開始し、平成 27 年 4 月からはすべての駐輪場で一時利用を 3 時間無料で利用できるようになりました。以上のような短時間利用者への駐輪場の利用促進、駐輪場の新設及び撤去体制の強化等により、放置自転車の台数は、大幅に減少しました。

これまで実施してきた「対策」の継続によって自転車が利用しやすい環境を維持しつつ、今後は多くの方が自転車に乗ることのメリットを感じられる新たな価値の提案をすることで、自転車の「活用」を推進します。

第1節 目的

この計画は、立川市第4次長期総合計画が掲げる将来像「にぎわいとやすらぎの交流都市 立川」の実現に向けて定めた5つの都市像のうちの一つ「人々が交流し、さまざまな価値がうまれる活力あるまち」を目指すため、自転車の安全性・快適性に関する施策のレベルアップ、自転車に関する新たな価値の付加に関する施策を位置づけます。

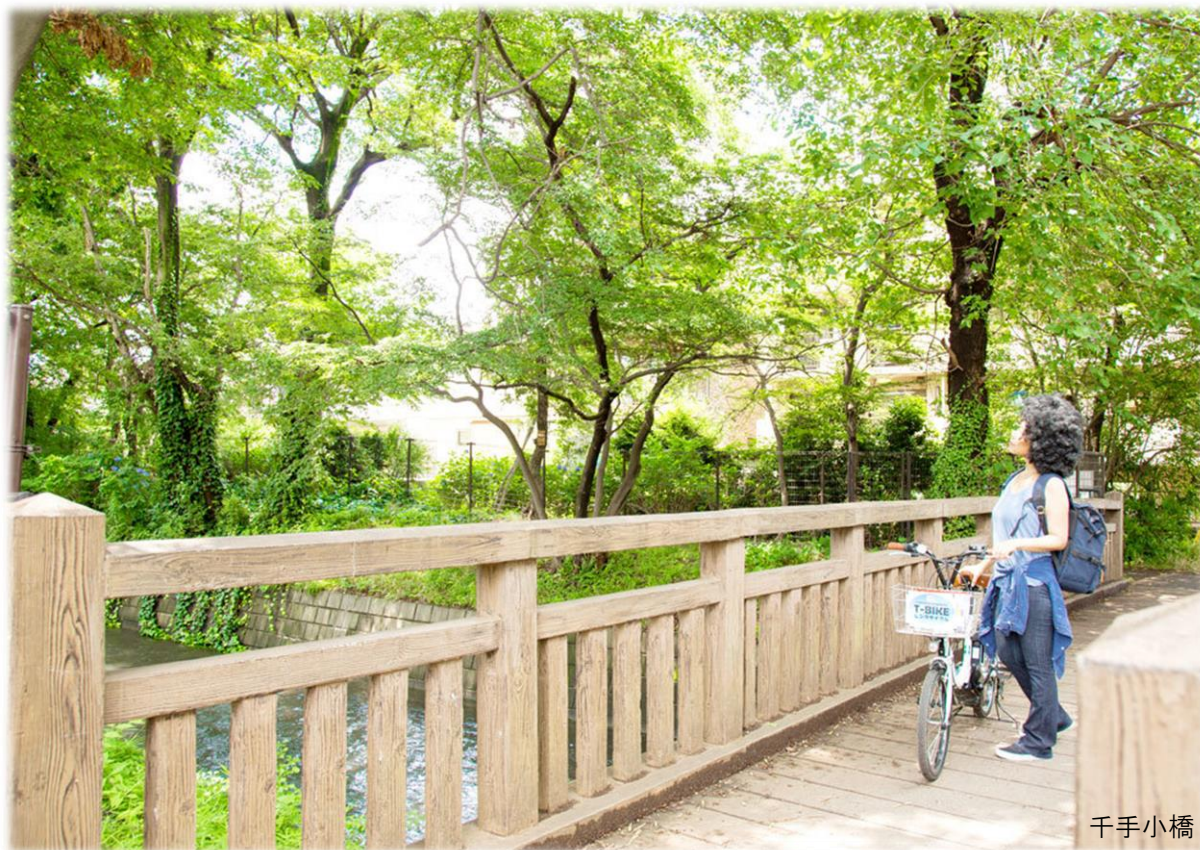
これまで実施してきた「対策」の継続によって自転車が利用しやすい環境を維持しつつ、多くの方が自転車に乗ることのメリットを感じられる新たな価値の提案をすることで、自転車の「活用」を推進することを目指します。

第2節 期間

この計画の期間は、概ね 10 年先の長期的な展望を踏まえつつ、令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間とします。(新型コロナウイルス感染症の流行状況・その他の社会情勢等により計画の改定を行う必要が生じた場合には、適宜見直しを行うものとします。)

第3節 自転車の位置づけ

本計画では、自転車を、交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段の一つであり、身近な余暇ツールの一つと位置付けます。



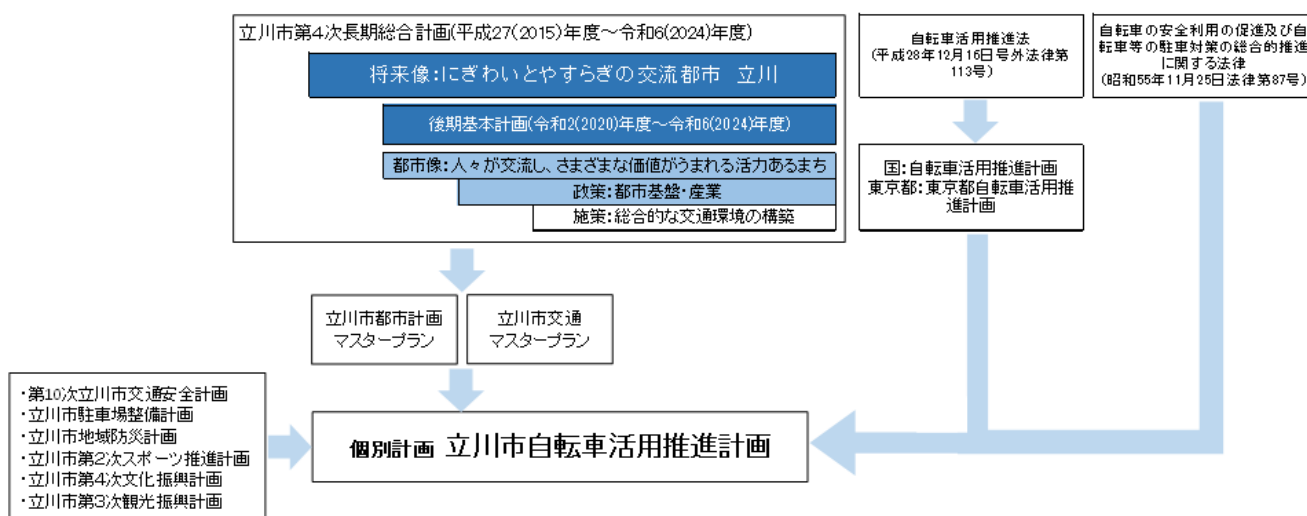
千手小橋

第4節 計画の位置づけ

本市では、平成 27 年に立川市第3次自転車総合計画を策定し、「自転車をいかしたまちづくり」の実現に向け、交通ルールの遵守やマナーの向上と、歩行者・自転車・自動車が安全かつ安心して利用できる環境の創出に取り組んできました。

本計画は、「立川市第4次長期総合計画 後期基本計画」における分野別個別計画として、立川市第3次自転車総合計画の理念を踏襲しつつ、持ち越されてきた課題や新たな課題への対応と自転車の活用推進の内容を加えて策定するものです。

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おり、他の分野別個別計画と横断的な内容となるため、それらとの整合性を留意する他、他の計画に掲げられている事業の進行管理は、各計画の中で行うものとします。



第1節 国及び関係法令の動向

1 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)施行(平成29年5月)

これまで、「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)や「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)に基づき、自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきました。以後課題対応に加え、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目指し、自転車活用推進法(以下「法」という。)を新たに制定しました。

2 自転車活用推進計画策定(平成30年6月)

(1)位置づけ

法の基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的ののっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けています。

(2)目標及び施策

以下の4つの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定めています。

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

目標2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

第2節 東京都の動向

1 自転車活用推進計画策定(平成31年3月)

(1)位置づけ

法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付けています。また、自転車の活用の推進を図る上で必要な他の計画や関連施策との整合を図り、都の自転車施策の基本的な方向性を示すものとしています。

(2)目指すべき将来像

国が策定した自転車活用推進計画の四つの目標を踏まえて、都の実情に応じた目指すべき将来像を示しています。

(1)環境形成～様々な場面で自転車が利用される将来～

(2)健康増進～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

(3)観光振興～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～

(4)安全・安心～安全・安心に自転車が通行できる将来～

第3節 立川市第3次自転車総合計画の検証

1 事業の実施状況(計画期間 平成 27 年度～平成 31 年度)

施策			事業計画	実施 状況 ※1	実施内容																						
の る	1	自転車と他の 交通手段との 連携【新規】	サイクル&モノレールライド・バスライドの促進	△	・高松駅で実施しているレンタサイクル(p33 参照)を継続した。 ・平成 30 年7月に砂川七番駅において、砂川七番駅西自転車駐車を開設。周辺の放置状況が改善した。 ・バスライドについては実施に至らなかった。																						
	2	自転車の共同 利用【継続】	商業・観光関係者等と連携したレンタサイクル・コミュニティサイクルの推進	△	・高松駅で実施しているレンタサイクルを継続した。 ・平成 29 年8月より立川駅北口西地区有料自転車駐車場において、指定管理者の自主事業としてレンタサイクル「T-BIKE」を実施している。 ・コミュニティサイクルについては実施に至らなかった。																						
			再開発地区における自転車駐車場の有効活用	○	・商工会議所主催の交通円滑化懇談会・回遊性向上ワーキング及び協議会で商業・観光関係者等との協議を実施した。																						
	3	多様な自転車 利用の推進 【継続】	地域組織と連携した自転車利用の推進	○	・平成 29 年8月より立川駅北口西地区有料自転車駐車場において、指定管理者の自主事業としてレンタサイクル「T-BIKE」を実施している。																						
			サイクルステーション等を活用したイベント開催の検討	○	・ポタリング事業「たちポタ」の実施において、商工会議所及びサイクルレーシングチーム東京ヴェンツと連携した。また、平成 29 年度より、市自転車等駐車場の指定管理者が同事業に自転車を提供している。 ・たちかわ創造舎を拠点として、サイクリングイベント「たまライド」、「たちかわ CYCLING GAMES」を実施した。																						
4	交通安全・マナー【継続】	関係機関や団体等と連携した交通ルールの周知徹底	○	・自転車運転免許証交付事業 ・自転車交通安全教室(スクエアードストレイト方式) 市内9校ある中学校のうち、毎年度3校ずつ実施している。 ・自転車安全点検キャンペーン 市内有料自転車等駐車場の指定管理者の提案事業として実施している。 ・レンタサイクル利用者に向けた交通安全啓発DVDの視聴 市内有料自転車等駐車場の指定管理者が自主事業として実施しているレンタサイクル「T-BIKE」の会員登録時に、約 15 分の交通安全啓発DVDの視聴を義務付けている。 ・ホームページにて、保険加入の案内を実施している。																							
は し る	5	自転車走行空間の整備 【継続】	安全な自転車走行空間の整備	○	<table><tr><td></td><td>整備年度</td><td>整備延長(m)</td></tr><tr><td rowspan="2">第2次計画 期間</td><td>平成 24 年度</td><td>2,350</td></tr><tr><td>小計</td><td>2,350</td></tr><tr><td rowspan="5">第3次計画 期間</td><td>平成 28 年度</td><td>1,300</td></tr><tr><td>平成 29 年度</td><td>6,390</td></tr><tr><td>平成 30 年度</td><td>2,250</td></tr><tr><td>平成 31 年度</td><td>3,200</td></tr><tr><td>小計</td><td>13,140</td></tr><tr><td colspan="2">総計</td><td>15,490</td></tr></table>		整備年度	整備延長(m)	第2次計画 期間	平成 24 年度	2,350	小計	2,350	第3次計画 期間	平成 28 年度	1,300	平成 29 年度	6,390	平成 30 年度	2,250	平成 31 年度	3,200	小計	13,140	総計		15,490
						整備年度	整備延長(m)																				
					第2次計画 期間	平成 24 年度	2,350																				
						小計	2,350																				
					第3次計画 期間	平成 28 年度	1,300																				
						平成 29 年度	6,390																				
						平成 30 年度	2,250																				
						平成 31 年度	3,200																				
小計	13,140																										
総計		15,490																									
・旧庁舎周辺の整備は、道路整備にあわせて平成 30 年度に完了した。																											
・事故多発路線を中心に整備し、東京都や警視庁の施工路																											

					線との連続性を重視した計画を立てている。 ・整備指針の策定を終え、整備計画の策定を進めている。 ・交通管理者や道路管理者等と協力し、車道走行を原則とした整備(自転車道、自転車レーン)や自転車ナビマークなどの法定外表示による自転車走行空間の明確化を進めている。												
と め る	6	自転車駐車場の計画的な整備【継続】	将来的な改廃や将来需要に備えた自転車駐車場及び駐車特性に対応した駐車環境の計画的な整備	△	・状況変化に応じて、施設の改廃を実施した。 <table><tr><th>実施年度</th><th>新規施設</th><th>廃止施設</th></tr><tr><td>平成 28 年度</td><td>北口西地区、曙町一丁目東臨時</td><td>南口第一、北口臨時</td></tr><tr><td>平成 30 年度</td><td>南口西、南口東臨時、砂川七番西</td><td>南口第二</td></tr><tr><td>平成 31 年度</td><td>南口第二臨時、西武立川駅北口臨時路上</td><td></td></tr></table>	実施年度	新規施設	廃止施設	平成 28 年度	北口西地区、曙町一丁目東臨時	南口第一、北口臨時	平成 30 年度	南口西、南口東臨時、砂川七番西	南口第二	平成 31 年度	南口第二臨時、西武立川駅北口臨時路上	
			実施年度	新規施設	廃止施設												
			平成 28 年度	北口西地区、曙町一丁目東臨時	南口第一、北口臨時												
			平成 30 年度	南口西、南口東臨時、砂川七番西	南口第二												
平成 31 年度	南口第二臨時、西武立川駅北口臨時路上																
自転車駐車場の有効活用及び効果的・効率的な管理運営	○	<table><tr><th>実施年度</th><th>実施内容</th></tr><tr><td>平成 27 年度</td><td>距離特性・施設特性を考慮した料金改定を実施した。</td></tr><tr><td>平成 29 年度</td><td>迷惑行為が頻発していた南口立体入口に防犯カメラを設置した。</td></tr><tr><td>平成 30 年度</td><td>指定管理者選定時に利用料金制について検討し、機器リース料等の費用整理を理由として採用を見送り。令和 6 年度以降の利用料金制採用を継続検討していく。</td></tr><tr><td>平成 31 年度</td><td>施設利用の平準化を目的として、一部施設における料金改定について検討を行った。</td></tr></table>	実施年度	実施内容	平成 27 年度	距離特性・施設特性を考慮した料金改定を実施した。	平成 29 年度	迷惑行為が頻発していた南口立体入口に防犯カメラを設置した。	平成 30 年度	指定管理者選定時に利用料金制について検討し、機器リース料等の費用整理を理由として採用を見送り。令和 6 年度以降の利用料金制採用を継続検討していく。	平成 31 年度	施設利用の平準化を目的として、一部施設における料金改定について検討を行った。					
実施年度	実施内容																
平成 27 年度	距離特性・施設特性を考慮した料金改定を実施した。																
平成 29 年度	迷惑行為が頻発していた南口立体入口に防犯カメラを設置した。																
平成 30 年度	指定管理者選定時に利用料金制について検討し、機器リース料等の費用整理を理由として採用を見送り。令和 6 年度以降の利用料金制採用を継続検討していく。																
平成 31 年度	施設利用の平準化を目的として、一部施設における料金改定について検討を行った。																
7	民間自転車駐車場の整備【継続】	附置義務自転車駐車場の適正な運用及び対象用途の見直し	△	・附置義務自転車駐車場の適正な運用を行った。 ・対象用途の見直しについては、実施していない。													
		民間自転車駐車場の補助制度の検討	○	他市事例の研究による効果検証の結果、実施しないという判断に至った。													
8	放置対策【継続】	放置禁止区域の指定・拡大や撤去体制などのあり方検討	○	・平成 30 年度に玉川上水駅北側及び砂川七番駅において放置禁止区域の指定を実施した。 ・平成 31 年度に武蔵砂川駅前広場の整備に伴い、放置禁止区域を拡充した。 ・夜間の駅周辺放置収容状況を調査し、夜間放置対策について検討した。													
		放置しにくい空間の創出	○	・モノレール立川南駅において、実験的にベンチ及びフラワーポットの設置を行った。													
		民間と協働で取り組む放置対策	○	・放置自転車クリーンキャンペーンを継続実施した。													

※1 ×:実施していない △:一部実施 ○:実施している

2 目標値の達成状況

施策体系	目標	指標名	目的	平成 26 年度末 時点	平成 31 年度末 時点	目標値	達成 度※1
のる 利用環境に 関する施策	安全に対する 意識の啓発(活 動指標)	安全教育経験 者	交通ルール の周知徹底 による効果を 測るため	55%	52.2% (2.8% 減)	60% (5% 増)	×
		自転車保険加 入者	自転車事故 に対する危 機管理意識 の向上を測る ため	42%	53.2% (11.2 %増)	50% (8% 増)	◎
	自転車利用の 促進(成果指 標)	自転車分担率 (東京都市圏パー ソントリップ調査)	自転車利用 者の増加に より環境の保 全や健康の 推進が期待 できるため	19.8% ※2	16% ※3 (3.8% 減)	23% (3.2% 増)	×
	自転車事故発 生件数の減少 (成果指標)	自転車事故件 数 (東京の交通事故)	交通ルール の周知徹底 による効果や 自転車の適 正利用を測る ため	338 件	290 件 (14% 減)	300 件 (10% 減)	◎
はしる 走行環境に 関する施策	安全な走行空 間の確保 (活動指標)	自転車通行区 分を確保でき た道路延長 ※4 (交通対策課資料)	安全に自転 車を利用でき る走行空間 が確保されて いることを示 すため	5.5 km	15.56 km (182% 増)	11 km (100% 増)	◎
とめる 駐車環境に 関する施策	自転車収容台 数の確保 (活動指標)	立川駅周辺(南 北)の自転車等 収容台数 (交通対策課資料)	自転車駐車 場の確保状 況を示すため	19,625 台	18,411 台 (6% 減)	維持	×
		西武線沿線の 自転車等収容 台数 (交通対策課資料)					

		多摩モノレー ル沿線の自転 車等収容台数 (交通対策課資料) ※5		1,340 台	1,640 台 (22% 増)	2,000 台 (49% 増)	△
	放置自転車の 減少 (成果指標)	市内放置自転 車台数	自転車の適 正な駐車を 示し、施策実 施による成果 を示すため	653 台	238 台 ※6 (64% 減)	450 台 (30% 減)	◎

※1 目標値と実際の増減率(ともにカッコ内数値)との割合に応じて次の通り記号化した。

×:40%以下 △:41~80% ○:81~100% ◎:101%以上

※2 10年ごとの調査のため、平成20年の数値

※3 10年ごとの調査のため、平成30年の数値

※4 東京都・警視庁施工分は除く

※5 立川北駅、立川南駅、玉川上水駅周辺自転車駐車場を除く

※6 令和元年度調査 駅前放置自転車の現況と対策



第4節 立川市の特性

本市は、東京都のほぼ中央西よりにあつて、都心から 30km 圏に位置し、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おり、市全域が都市計画区域に指定されています。

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。

市内には JR 立川駅を中心に商業・業務施設が集積する一方、立川基地跡地に整備された国営昭和記念公園や市北部の農地、屋敷林をはじめとして、玉川上水や市南部を流れる多摩川など、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2年4月1日現在の住民基本台帳で92,734世帯、184,195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

市内には JR 中央線、青梅線、五日市線、南武線、西武拝島線、多摩モノレールの軌道交通が通り、公共交通の骨格を形成しています。また、西武拝島線を除く4路線が乗り入れる JR 立川駅は多摩地域の交通の要衝となっており、多摩地域第1位の乗降客数があります。

多摩モノレールは平成12年1月に全線が開業し、市内には玉川上水駅、砂川七番駅、泉体育館駅、立飛駅、高松駅、立川北駅、立川南駅及び柴崎体育館駅が設置され、南北方向のアクセスが向上するとともに、JR各線と北部の西武鉄道を結節する役割を果たしています。



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も運行されています。

①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。平成 31 年度の 1 日の平均利用者数は、立川バス 25,938 人、西武バス 22,320 人、京王電鉄バス 48 人です。

②市民バス

市が運営する『くるりんバス』は、令和元年8月にルート再編を行い、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。平成 31 年度の1日の平均利用者数は、ルート再編前は 439 人、再編後は 479 人です。

4 立川駅周辺環境

大型商業施設が立地し、交通の要衝となっています。また、令和2年には立川駅北口に新街区が竣工され、今後は更なる賑わいの創出が見込まれています。

5 西武線周辺環境

土地利用では、住宅地・農地が混在しています。西武線各駅には、隣接する市からの乗り入れ割合が大きいという特徴があります。

6 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、ファール立川等の再開発地区やサンサンロード等の都市機能、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。

7 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。

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、余暇利用としての自転車利用資源が充実しています。

¹立川市第3次観光振興計画 令和2年

第5節 関連データ

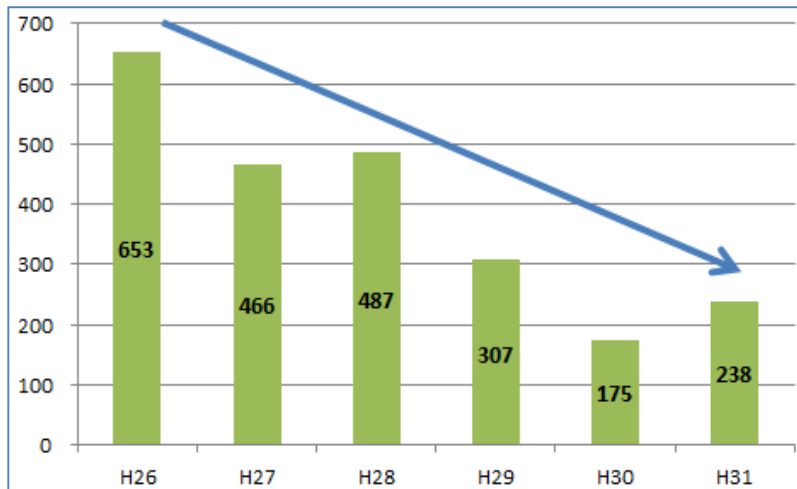
1 市内放置自転車台数

撤去体制の強化と短時間利用者の駐輪場への受け入れ促進により、放置自転車の台数は、平成 26 年度に 653 台ありましたが、平成 31 年度には 238 台となり、大幅に減少しています。(表1)

一方、立川駅周辺における夜間の放置自転車台数は依然として多い傾向にあります。

令和元年 10 月 30 日における 18 時と 20 時の時点で比較すると、18 時に 337 台だった放置自転車台数が 20 時には 459 台に増加していることがわかります(表2参照)。一方で、同時時間帯における駐輪場の駐車台数は 18 時に 1,845 台だったものが 20 時に 1,330 台に減少しており、駐輪場の空き台数は増加していることから、空きが十分ある駐輪場へいかに誘導するかが課題です。

＜表1＞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



＜表2＞立川駅周辺夜間収容放置状況(2019/10/30 時点調査)
・放置自転車台数

18:00	337 台
20:00	459 台

・立川駅周辺駐輪場駐車台数

18:00	1,845 台
20:00	1,330 台

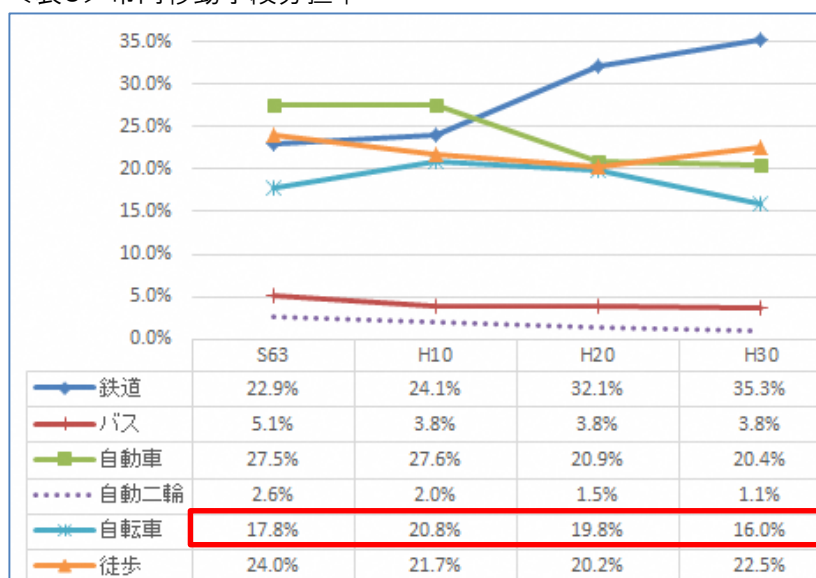
2 市内移動手段分担率²

市内移動手段分担率(表3)を見ると、平成 10 年以降、自転車の分担率は低下しており、鉄道・徒歩の分担率が上昇しています。

これは、平成 10 年に多摩モノレールが全線開通したことによる中長距離移動のモノレールへの転換や、市営有料駐輪場の有料化による短距離移動の徒歩への転換がなされたことによるものであると考えられます。

ただし、自転車が代表交通手段であるトリップ数の集計であるため、鉄道の分担率増加に伴い、駅までの自転車利用者は、この数値以上に多くなっている可能性はあります。

＜表3＞市内移動手段分担率



※東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏パーソントリップ調査」より作成

² 立川市内で一日に生じた全トリップ数における、代表交通手段別の割合

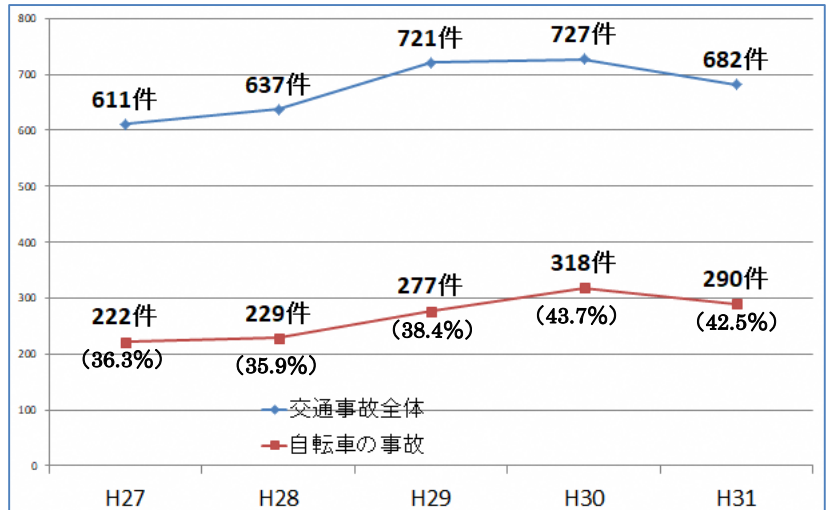
3 自転車安全利用に関するデータ

市内における自転車事故件数は、平成 27 年から平成 30 年にかけて増加を続けていましたが、平成 31 年には前年比約 9%の減少となりました。東京都内の自転車事故件数が約 200 件増加していることを鑑みると、立川市の取り組みに一定の効果が出たと考えることもできます。(表4)

しかし一方で、平成 31 年中に発生した交通事故のうち、自転車と歩行者の重傷者数は、平成 30 年中の交通事故のうちの重傷者数と比較して、自転車が17人、歩行者が10人増加しており、被害増大傾向が懸念されます。(表5)

自転車用ヘルメットを着用しない場合、自転車乗用中死者の約 62%が頭部に損傷を負っていることが分かります。(表6) 一方、ヘルメットを着用した場合の割合は 44%と低くなることから、自転車事故の重症者低減のためにも自転車用ヘルメット着用の啓発が必要です。

＜表4＞市内事故件数



※警視庁提供データより作成

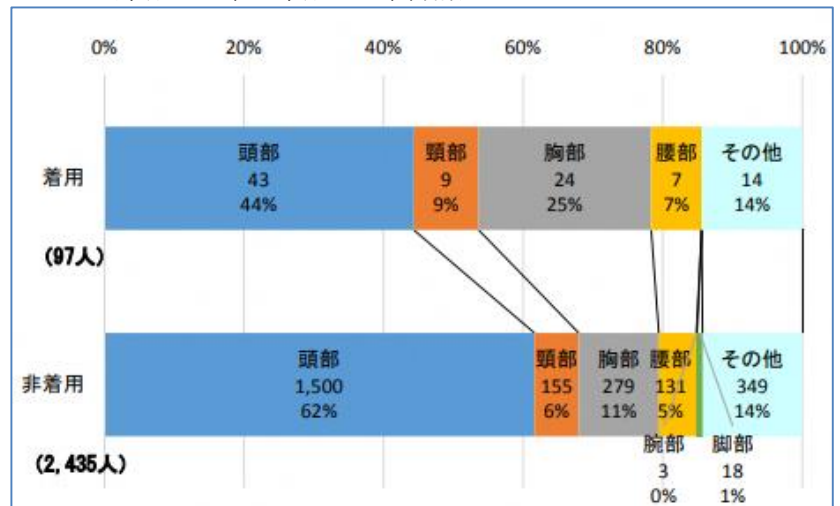
※カッコ内は、交通事故全体における自転車事故の割合

＜表5＞市内交通事故における重傷者割合

	H30	H31	前年比増加数
自転車	3 人	20 人	+17 人
歩行者	4 人	14 人	+10 人

※区市町村別各種交通事故発生状況、交通事故統計表(行政区別累月報)より作成

＜表6＞ヘルメット着用状況別自転車乗用中死者の人身損傷主部位比較
(平成 26 年～平成 30 年合計)



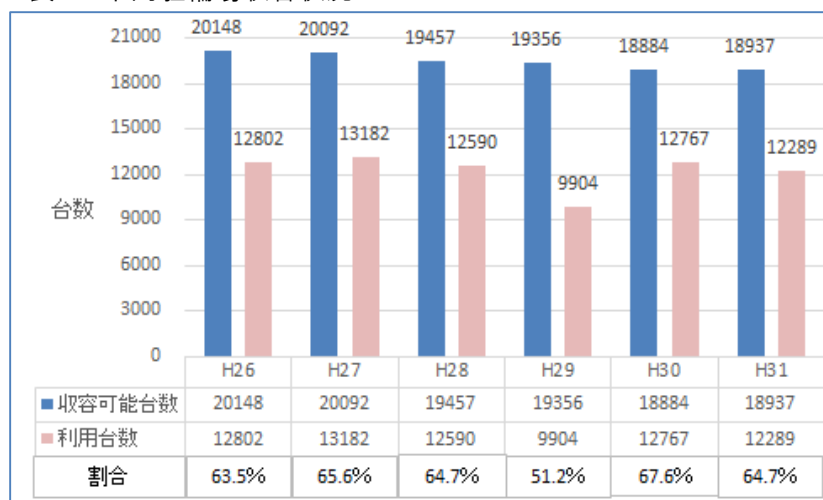
※平成 31 年 4 月 25 日警視庁交通局自転車関連事故の分析より



4 市内駐輪場収容状況

市内における駐輪場では、収容可能台数に対して、利用台数が下回っている状況が続いています。一方で、人気の市営有料駐輪場の定期利用は抽選が行われる状況が続いており、民間駐輪場を含めた市内の駐輪場利用の平準化を図ることで、既存の収容台数の範囲内で快適に利用できる空間を作る必要があると考えています。

＜表7＞市内駐輪場収容状況



※利用台数：10月のうち任意の晴天の1日 午前11時の駐車台数

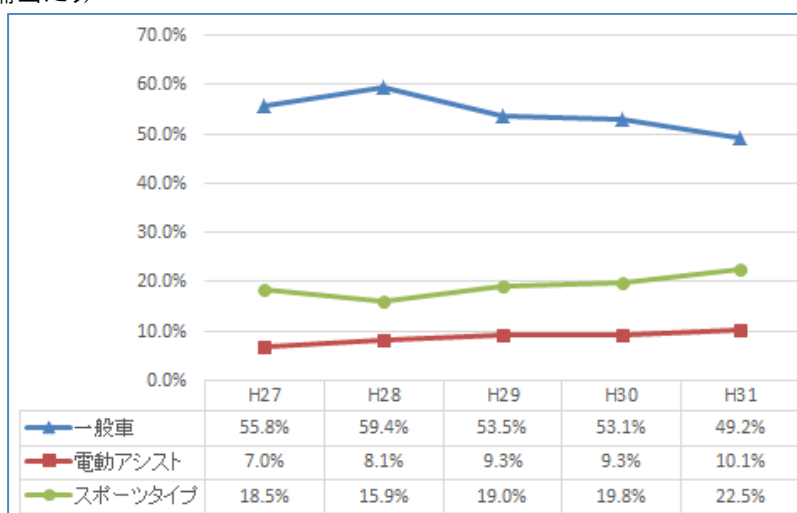
※収容可能台数：8月末時点

※民間駐輪場(店舗来客用を除く)を含む

5 総販売台数に対する電動アシスト・スポーツ自転車の割合(1店舗当たり)

1店舗当たりの総販売台数に対する電動アシスト・スポーツ自転車の販売割合は、近年増加傾向にあります。一方で、一般車の販売割合は減少傾向にあり、自転車の政策についても、ニーズの変化に対応する必要が出てきています。

＜表8＞総販売台数に対する電動アシスト・スポーツ自転車の割合(1店舗当たり)



※自転車産業振興協会「自転車国内販売動向調査 年間総括」より

※スポーツタイプ：クロスバイク、ロードバイク、マウンテンバイクの合計



電動アシスト自転車

コラム～市内自転車関連事業紹介～

○レンタサイクル T-BIKE

立川タクロス 2階 レンタサイクル T-BIKE

T-BIKEに乗って、立川を満喫しよう！
立川には駅周辺以外にも見どころがたくさん！
歩くには、少しキツイな～と思ったらレンタサイクルをどうぞご利用ください！

貸出場所 立川タクロス 2階
(返却場所) 立川駅北口西地区有料自転車駐車場
〒190-0012 東京都立川市曙町2丁目2-27

自転車 電動アシスト自転車 20台
YAMAHA PAS CITY-C
(20インチ/カゴ・両足スタンド付)

営業時間 24時間365日

受付方法 管理室にて受付（料金は券売機にて前払い）

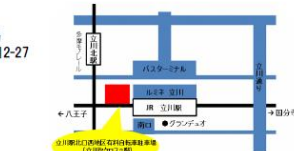
料金体系 6時間 500円、12時間 800円、24時間 1,100円
(税込) ※自転車安全ビデオを視聴し会員登録した場合、100円割引
※時間超過の場合は、1時間ごとに100円加算（返却時に精算）

貸出条件 身分証明書（免許証、パスポート等）
高校生以上

加入保険 TSマーク付帯保険
自転車損害賠償責任保険

注意事項

- ・故障、修繕不良等、正常ではない状態でのご利用はご遠慮ください
- ・レンタサイクルご利用中の事故について、当方では責任を負い兼ねますのでご了承ください
- ・鍵のかけ忘れ、盗難、違法行為などによる自転車の没収、破損、盗難の場合は、実費にてお客様の自己負担となります
- ・交通ルールと駐車マナーを守ってください
- ・歩行者や他のお客様の迷惑にならないようご注意ください
- ・自転車の設置禁止区域での駐車は禁止です
- ・貸出台数に限りがございますので予めご了承ください
- ・詳しくは、下記のお問い合わせ先までご連絡ください



電動アシスト自転車
(YAMAHA PAS CITY-C)



○たちかわ CYCLING GAMES

ゲーム形式のレースを楽しみながら、自転車の操縦テクニックのアップを図ることを目的としたイベント。主にたちかわ創造舎を会場として定期的に実施されています。

・サイクルスピードウェイ



開催日：偶数月土曜日

内容：90mのトラックを反時計回りに周回し、着順ごとのポイントを競う自転車競技。4周回のヒート制で16～20レース行う。主にイギリスで盛んで、ワールドチャンピオンシップも開催される人気競技。

・グラス・パンプ



開催日：奇数月土曜日

内容： 開催日だけ、多摩川河川敷の草原に出現する木製オリジナル・パンプトラックの特設コースを走行します。MTBはもちろん、ロード系の自転車でも挑戦可能！バイクコントロールが向上します。

○たちかわサイクルサッカークラブ

日本室内自転車競技連盟と関東社会人クラブが中心となって、立川市や隣接する地域の小中高生・大学生・社会人にサイクルサッカーを指導・普及するクラブです。

🚲	✈️	★
サイクルサッカーとは？	2対2 11mx14m 7分	欧州とアジア
サイクルサッカーは、専用の自転車で 行うサッカーに似たスポーツ。 体育館などで行われる室内 自転車競技の一種	試合は2対2で行う。コート の広さは11mx14m。試合時間 は前半7分、後半7分の合計14分	ヨーロッパが本場、特にドイツ には約350のクラブがある。 日本はアジアの強豪国で 競技人口は約500人

○自転車運転免許証交付事業

市内の小学3年生を対象に PTA,立川国立地区交通安全協会と連携して、自転車の安全な乗り方や交通ルールなどの講習を行っています。講習後の試験の合格者には運転免許証を交付します。

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	平成〇〇年〇月〇日
有効期限	〇〇〇〇まで有効
立川市交通安全運動推進協力会	



第1節 施策の基本方針(VISION)

『Fun To Cycle』

世界ではいま、どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているかということに価値をおく考えがひろがっています。「QOL=Quality of Life」という考え方です。

人々が「移動する」ことにおいても例外ではなく、速さや効率だけではない、

QOL に寄与するモビリティとして、世界のさまざまな国で「自転車」の活用が注目されています。³

国の自転車活用推進計画においても、自転車の利用が国民一人一人の QOL 向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要であるとされています。

本市では、自転車の利用による QOL 向上の条件として必要な3要素(安全に乗ることができること、快適に乗ることができること、その上で新たな価値を付加すること)を自転車の『Fun』と定義し、皆が自転車の『Fun』を感じる(=Fun To Cycle)、またそれによる『QOL』の向上を目指した施策を実施します。



³ 国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN

第2節 3つの方針

1 安全性の向上

- ・歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、尊重できるよう、空間・意識・しくみづくりをすすめます。
- ・誰もが安全運転を心掛けるよう、多様な主体が自転車利用の安全教育を実施することで、意識づくりをすすめます。
- ・もしもの時に備え、自転車に関する保険等への加入を促進します。

2 快適性の向上

- ・自転車走行環境の維持管理、改善、周知を実施し、自転車が快適に走ることのできる環境を作ります。
- ・放置自転車対策を継続し、良好な道路環境を保ちます。
- ・既存の駐輪場の収容台数の範囲内で、自転車を駐車したい人が快適に利用できるよう、需給コントロールを実施します。
- ・余暇利用のニーズに対応した整備を実施します。

3 新たな価値の付加

- ・シェアサイクル(p33 参照)の実施を目指します。
- ・自転車を活用した健康づくりをすすめます。
- ・民間事業者と連携し、自転車通勤を促進します。
- ・民間事業者等と連携し、サイクルスポーツを振興します。
- ・観光視点での自転車利用施策を展開します。
- ・災害時や感染症流行時には、多くの人が自転車を利用し、自転車の機動性を生かすことができるよう、しくみづくりをすすめます。



サンサンロード

第3節 取り組むべき施策

取り組むべき施策について、利用シーンごとに3つのパターンに分類することで、実効性を高めます。

- (1)日常利用
通勤通学、買い物等、自宅から目的地までの移動手段としての日常的な利用シーン
- (2)余暇利用
観光やスポーツ等、余暇時間を楽しむ利用シーン
- (3)共通
上記の日常利用と余暇利用に共通する施策

1 安全性の向上:関連データ 3(p12 参照)

利用シーン	施策
日常利用	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通学路合同点検の実施
余暇利用	①自転車教室(競輪場等) ②レンタサイクル利用者への安全利用啓発
共通	①自転車販売時の安全利用啓発 ②走行環境整備 ③自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 ④自転車運転者講習制度の着実な運用 ⑤民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発 ⑥ヘルメット着用の広報啓発

[日常利用]

①学校における自転車安全教育

・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より一層充実していきます。

・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(p33 参照)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。

②高齢者向けの自転車安全教育

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。

電動自転車の体験機会を提供するなどし、高齢者による危険運転の予防に努めると共に利用促進に取

り組みます。(関連:p25 ①高齢者に向けた自転車利用啓発)

③企業における自転車安全教育

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も周知し、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。

④駐輪場における安全利用啓発

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。



⑤通学路合同点検の実施

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。

【余暇利用】

①自転車教室(競輪場等)

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、様々な形で自転車教室の実施について検討します。



②レンタサイクル利用者への安全利用啓発

近年市内においても利用者が増加しているレンタサイクルを安全に利用してもらうため、レンタサイクル業者に安全利用の促進を依頼します。

一例として、現在立川駅北口西地区有料自転車駐車場内にて実施中のレンタサイクル「T-BIKE」では、会員登録時に自転車安全利用DVDの視聴を義務付けています。

【共通】

① 自転車販売時の安全利用啓発

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。

②走行環境整備

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⁴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。

警視庁の調査によると、自転車ナビマーク等を設置した路線は自転車の逆走の減少や、歩道走行から車道走行への転換等、一定の効果があると報告されています。



自転車走行環境整備施工例

⁴ 自転車の車道通行の例外

- ・歩道に「自転車通行可」の標識があるとき
- ・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者や身体の不自由な人が自転車を運転しているとき
- ・自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき

③自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

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。

④自転車運転者講習制度の着実な運用

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。

⑤民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発

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。

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。

⑥ヘルメット着用の広報啓発

第3章第5節中表6で示した通り、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62%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。



ヘルメット着用啓発ポスター(警察庁作成)



子供用ヘルメット着用イメージ

2 快適性の向上:関連データ 1、4、5(p11、13 参照)

利用シーン	施策
日常利用	①駐輪環境の快適性向上 ②公共交通機関との連携
余暇利用	①多様な自転車が利用しやすい環境整備
共通	①走行環境整備(再掲) ②走行環境の維持管理・改善・周知 ③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 ④自転車撤去の実施と今後のあり方に関する検討

[日常利用]

①駐輪環境の快適性向上

立川駅周辺を中心として、定期利用の需要過多や通勤通学時間帯における一時利用の混雑が発生している駐輪場があります。新たな土地の確保が難しい状況にあるため、今後は既存の限られたスペースにおいて利用者が快適に利用することのできる環境作りを目指します。

・思いやりエリアの推進

チャイルドシート付き自転車の増加等、自転車の大型化に対応すること、身体の不自由な方も快適に駐輪できる環境を整備することを目的とした専用の駐輪スペース(思いやりエリア)の設置を推進します。



思いやりエリア(立川駅北口第一有料自転車駐車場)

・利用率の平準化

市内の駐輪場において発生している利用率の偏り(参照:p13 4)に対して様々な施策を講じ、駐輪場の混雑の緩和を目指します。

➤ サイクルシェアリング(p33 参照)・レンタサイクルの利用促進

サイクルシェアリング・レンタサイクルを実施し、自転車の共同利用を促進することで、駐輪場への自転車の乗り入れ台数の抑制を図ります。

➤ 曙町一丁目東有料自転車駐車場の定期利用専用化

立川駅北口に位置する曙町一丁目東有料自転車駐輪場は、一時利用・定期利用共に高い利用率が続いており、一時利用の満車状態や定期利用枠の不足が課題となっています。一方で近接する立川駅北口西地区有料自転車駐輪場は一時利用専用駐輪場ですが、利用率が低い状態が続いています。そこで、曙町一丁目東有料自転車駐輪場の一時利用者を立川駅北口西地区有料自転車駐輪場へ誘導することで、混雑の緩和を図ります。

➤ 無料駐輪場の有料化

無料駐輪場の混雑が続き、利用台数が飽和状態となった場合、順次有料化を進め、他の駐輪場との利用率平準化を図ります。

➤ 利用料金の改定

平成26年度に定められた有料駐輪場の料金体系について、利用率の偏りや、現状を踏まえて算出方法の見直しを行い、必要に応じて料金改定を実施します。

➤ 定期利用エリアの一時利用者への開放

日中や休日の定期利用者の利用が少ない時間帯において、状況に応じて一時利用者への開放を行います。

・自転車利用の変化に対応した駐輪場運営

新型コロナウイルス感染症の流行により、テレワークをはじめとした柔軟な働き方が社会的に浸透しました。それに伴い、自転車利用の方法も変わりつつあります。働き方の変化に伴う自転車利用の変化に対応した駐輪場運営を検討します。

・新たな管理運営手法の検討

駐輪場の新設等を契機として、これまでの公設公営の管理運営手法を見直し、民間手法を広く取入れ、より快適な駐輪場運営を図ります。

②公共交通機関との連携

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。



上: 多摩モノレール 右: 多摩モノレール高松駅レンタサイクル



[余暇利用]

①多様な自転車が利用しやすい環境整備

近年、余暇利用を中心として自転車の多様化が進んでいます。現状、スタンドの無い自転車や、タイヤの太い自転車については、駐車することのできる駐輪場が限られています。また、スポーツタイプの自転車の中には高価な自転車もあり、駐輪場内での盗難が発生しています。

その他、近年自転車の余暇利用が人気となる中、「輪行」という公共交通機関で移動した先でサイクリングを楽しむ方も増加しています。

そのような多様な自転車を楽しむ余暇利用者が、快適にサイクルライフを送ることができるよう、駐車でき

る自転車を制限しないスペースの設置や、ワイヤーロックで直接固定することのできる設備、輪行者が自転車の組み立てを行うことのできるスペース等の設置について、可能な施設から取り組みます。

[共通]

①走行環境整備(再掲)

自転車関連事故が多発している路線を優先的に整備することにより、喫緊の課題である自転車関連事故の減少を目指します。

自転車が走行しやすい車道幅の広い道路に自転車ナビマーク・自転車ナビラインを設置することにより、自転車が快適に走行できる環境整備に努めます。

効率かつ効果的な連続性を意識した整備を行い、走行環境のネットワーク化に繋がめます。

(参考:p34 資料編 資料4 自転車走行環境整備図)

②走行環境の維持管理・改善・周知

既に設置してある自転車ナビマークや自転車ナビラインが薄くなっていたり、わかりにくい表示になっていたりしていないかを点検し、改善します。

自転車通行ルールを示したリーフレットを市内の主な駐輪場に配置し、自転車利用者へ自転車通行ルールを周知します。

(参考:p35 資料編 資料5 自転車走行環境 警視庁作成リーフレット)

③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

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。



放置自転車クリーンキャンペーン

④自転車撤去の実施と今後のあり方に関する検討

第3章第5節1で示した通り、本市における放置自転車の台数はここ数年で大幅に減少しているものの、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、撤去体制の見直し等を行います。

3 新たな価値の付加:関連データ 5(p13 参照)

利用シーン	施策
日常利用	①高齢者に向けた自転車利用啓発 ②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 ③企業等と連携した自転車通勤の啓発
余暇利用	①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 ③商業・観光関係者等と連携したシェアサイクル導入検討 ④観光視点の施策展開
共通	①健康づくり関連事業と連携した周知・啓発 ②広域連携を視野に入れた走行環境整備

【日常利用】

①高齢者に向けた自転車利用啓発

自転車は、ルールを守る等適切に利用することで、高齢者の移動手段としても有用です。
高齢者の自転車安全教育と併せて、利用の啓発についても積極的に取り組みます。
(関連:p18 ②高齢者向けの自転車安全教育)

②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

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災の被災地においては、都市交通機能停止時に、被災者の移動手段、支援物資の運搬や医療拠点への移動手段として自転車が役立ったとされています。

また、新型コロナウイルス感染症の流行に際しては、感染リスクが比較的低い交通手段として自転車が注目を集めました。

本市においても、災害時や感染症流行時に多くの人が自転車を利用することが出来るような体制づくりを検討します。



多摩川サイクリングロード

③企業等と連携した自転車通勤の啓発

自転車通勤は、市、従業員、企業にとってそれぞれメリットがあります。特に、新型コロナウイルス感染症流行時には、公共交通機関を利用することによる感染リスクを避けることができることから、更に自転車通勤のメリットが注目を集めました。

本市では下記の取り組みを中心に企業等と連携し、自転車通勤を啓発します。

- ・令和元年5月に自転車活用推進官民連携協議会が策定した「自転車通勤導入に関する手引き」を市内企業等に周知します。
- ・従業員のスポーツ活動を推進する取組やスポーツ分野における社会貢献活動を実施している企業等を認定する「東京都スポーツ推進企業認定制度」において、自転車通勤を推奨している企業も「東京都スポーツ推進企業」の認定対象になることについて市内企業に周知し、認定を促進します。
- ・市は率先して職員の自転車通勤の促進に取り組みます。
- ・企業は、敷地内における駐輪場の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務用スペースへの自転車の持ち込み等の創意工夫を凝らしつつ、自転車通勤を行う従業員等のための駐輪場の確保を推進することとします。
- ・自転車活用推進本部が創設した「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」の周知を行います。
- ・市は、事業者の駐輪場附置義務について適切に指導することで、自転車通勤を行う従業員が駐輪できるスペースの確保を図ります。

自転車通勤導入に関する手引き



自転車通勤推進企業宣言プロジェクト認定ロゴマーク



宣言企業

以下の3項目全てを満たす企業・団体

1. 従業員用駐輪場を確保
2. 交通安全教育を年1回実施
3. 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化



優良企業

自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定

【余暇利用】

①民間事業者や立川競輪等と連携したサイクルスポーツ振興

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。



②旧多摩川小やたまリバー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

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。

③商業・観光関係者等と連携したシェアサイクル導入検討

交通円滑化懇談会、回遊性向上ワーキング等の協議体を母体とし、市内商業・観光関係者と連携してシェアサイクルの導入について検討します。

近隣他市との相互乗り入れによる広域連携について検討します。



④観光視点の施策展開

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。

[共通]

①健康づくり関連事業と連携した周知・啓発

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ます。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。
(参考:p36-37 資料編 資料6 自転車による健康づくり)

②広域連携を視野に入れた走行環境整備

観光を始め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。



第1節 施策の推進体制

1 関係者との連携

施策展開のため、関係者の協働と参画により推進を図ります。

市民：自転車利用者、歩行者、自動車利用者、沿道住民、地域団体、学校関係者等

事業者：商工業等の事業者、商店街、鉄道・モノレール事業者、バス・タクシー事業者、駐輪場事業者等

行政：市の関係部局、関係機関(自転車活用推進本部、警察、東京都等)

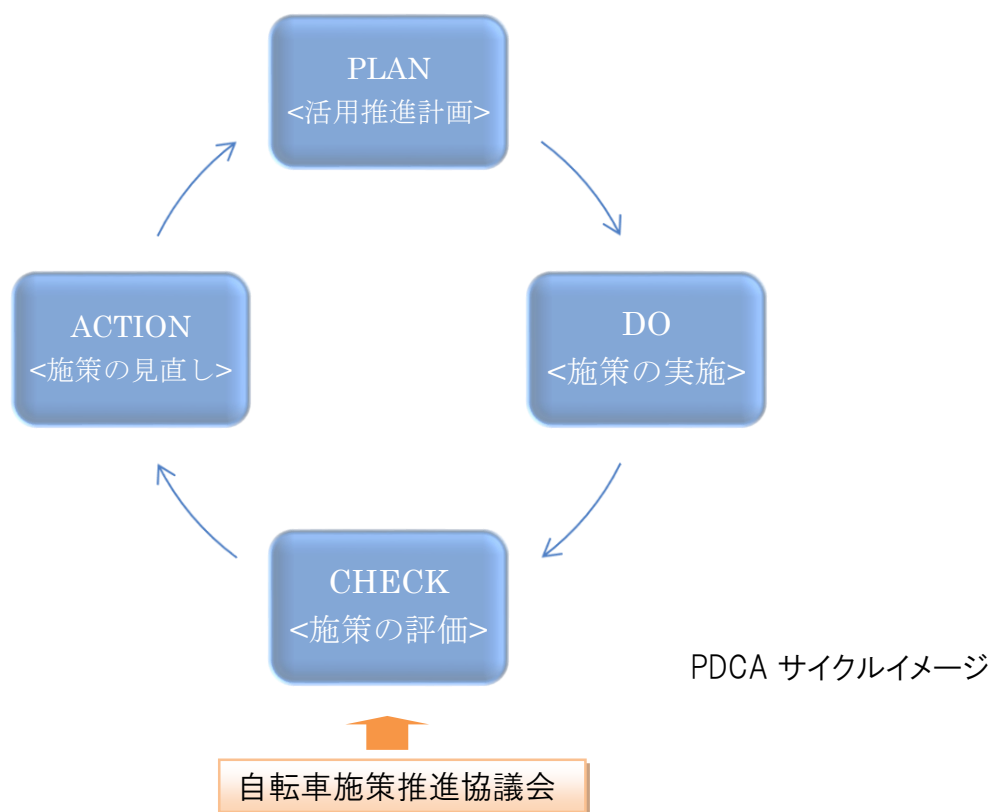
2 立川市自転車施策推進協議会の開催

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た推進体制を構築します。

3 計画のフォローアップ

各施策については時間軸を見据えて戦略的に取り組み、効率的かつ効果的な展開を図ります。

P(計画の策定)、D(施策の展開)、C(施策の評価)、A(施策の見直し)を回すことで、着実にフォローアップを行い、施策の実効性を高めます。



第2節 目標値

取り組み期間：令和2年4月1日～令和7年3月31日(5年間)

	施策	評価指標	平成 31 年度末時 点	目標値
安全性の 向上	民間事業者等と連携した保険加入の広報・啓発	自転車保険加入割合	53.2%	80%
	高齢者向けの自転車安全教育 企業における自転車安全教育	安全教育受講経験者割合	52.2%	63%
快適性の 向上	駐輪環境の快適性向上	思いやりエリア設置施設数	10 施設	23 施設
		定期利用抽選倍率(抽選対象施設平均)	4.0 倍	2.6 倍
	多様な自転車が利用しやすい環境整備	多様な自転車が利用しやすい環境整備の実施	-	-
	自転車撤去の実施と今後のあり方に関する検討	市内放置自転車台数※1	238 台	90 台
新たな価値の付加	商業・観光関係者等と連携したシェアサイクル導入検討	シェアサイクルの実施	-	-
	健康づくり関連事業と連携した周知、啓発	健康づくり関連事業と連携した周知、啓発の実施	-	-

※1 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



資料編

資料1 自転車施策推進協議会委員名簿

会長

大森 宣暁	宇都宮大学	教授	令和元年7月 25 日から
-------	-------	----	---------------

副会長

鈴木 美緒	東海大学	特任准教授	令和元年7月 25 日から 令和元年 12 月 1 日まで
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	令和元年7月 25 日から (令和2年2月5日から副会長)

委員

秋山 廣	立川南口まちづくり協議会	委員	令和元年7月 25 日から
宮崎 幸治	立川駅北口駅前地区まちづくり協議会	副会長	令和元年7月 25 日から 令和2年8月5日まで
北島 宏晃			令和2年8月6日から
佐藤 三男	立川市自治会連合会	副会長	令和元年7月 25 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	令和元年7月 25 日から
青山 伸也	立川警察署	交通課長	令和元年7月 25 日から 令和2年8月5日まで
上田 茂雄			令和2年8月6日から
皆川 望夢	国営昭和記念公園事務所	調査設計課長	令和元年7月 25 日から
蛭間 浩之	東京都北多摩北部建設事務所	管理課長	令和元年7月 25 日から 令和2年8月5日まで
羽石 幸一			令和2年8月6日から
原 清	東日本旅客鉄道株式会社	八王子支社総務部 企画室担当課長	令和元年7月 25 日から 令和2年 11 月5日まで
榎本 聡			令和2年 11 月6日から
長田 裕太郎	西武鉄道株式会社	鉄道本部計画管理部鉄道計画課長	令和元年7月 25 日から 令和2年8月5日まで
齊原 潤			令和2年8月6日から
武田 憲明	多摩都市モノレール株式会社	運輸部施設担当課長	令和元年7月 25 日から
山川 滋	立川バス株式会社	運輸計画部安全推進・教育課長	令和元年7月 25 日から
田中 光徳	立川商工会議所	地域産業振興課長	令和元年7月 25 日から
佐藤 篤史	立川市商店街振興組合連合会	副理事長	令和元年7月 25 日から
金丸 清泰	立川国立地区交通安全協会	会長	令和元年7月 25 日から

※平成 29 年5月に自転車活用推進法が施行されたことに伴い、平成元年 10 月に「立川市の自転車の活用の推進及び自転車等の駐車対策に関する重要事項」を調査審議する協議会の名称を従来の「自転車等駐車対策協議会」から「自転車施策推進協議会」に変更した。新協議会の委員は、自転車等駐車対策協議会の委員を引継ぐこととした。

資料2 計画策定経過

年 月 日	策定経過	検討内容
平成 31 年 2 月 7 日	平成 30 年度第 2 回 立川市自転車等駐 車対策協議会開催	第3次自転車総合計画検証
平成 31 年 3 月 25 日	平成 30 年度第 3 回 立川市自転車等駐 車対策協議会開催	次期計画内容検討
令和元年 7 月 25 日	平成 31 年度第 1 回 立川市自転車等駐 車対策協議会開催	総合計画から活用推進計画への変 更方針の決定 計画内容検討
令和元年 11 月 19 日	平成 31 年度第 1 回 立川市自転車施策 推進協議会開催	立川市自転車活用推進計画骨子案 の検討
令和 2 年 2 月 5 日	平成 31 年度第 2 回 立川市自転車施策 推進協議会開催	
令和 2 年 8 月 6 日	令和 2 年度第 1 回 立川市自転車施策 推進協議会開催	立川市自転車活用推進計画素案 (案)の検討
令和 2 年 11 月 6 日	令和 2 年度第 2 回 立川市自転車施策 推進協議会開催	立川市自転車活用推進計画原案 (案)の検討

資料3 用語解説

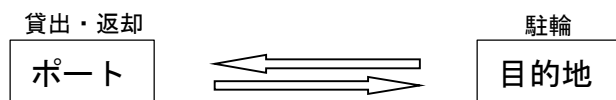
サイクルシェアリング

サイクルシェアリングとは、自宅から駅へ向かう人（正利用・アクセス利用）と、駅から職場や学校に向かう人（逆利用・イグレス利用）が自転車を共同利用（シェア）するシステムです。レンタサイクルシステムの一形態ですが、1 台の自転車を複数の人が効率的に利用することにより、自転車の総量が抑制され、駐輪スペースの有効利用が図られるとともに、放置自転車の抑制も期待されます。本市では、シェアサイクルという用語が一般的に知られるようになる以前より立川駅南口周辺の駐輪場で実施しており、主に日常利用を想定しています。



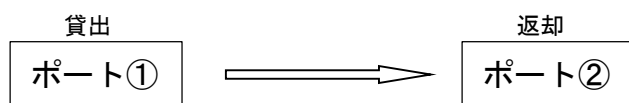
レンタサイクル

レンタサイクルとは、1か所のポートで自転車の貸し出しと返却を行うシステムです。短時間利用が主で、市内の回遊性向上につながります。ビジネス等の日常利用に加え、ショッピングや観光等の余暇利用も想定されます。



シェアサイクル

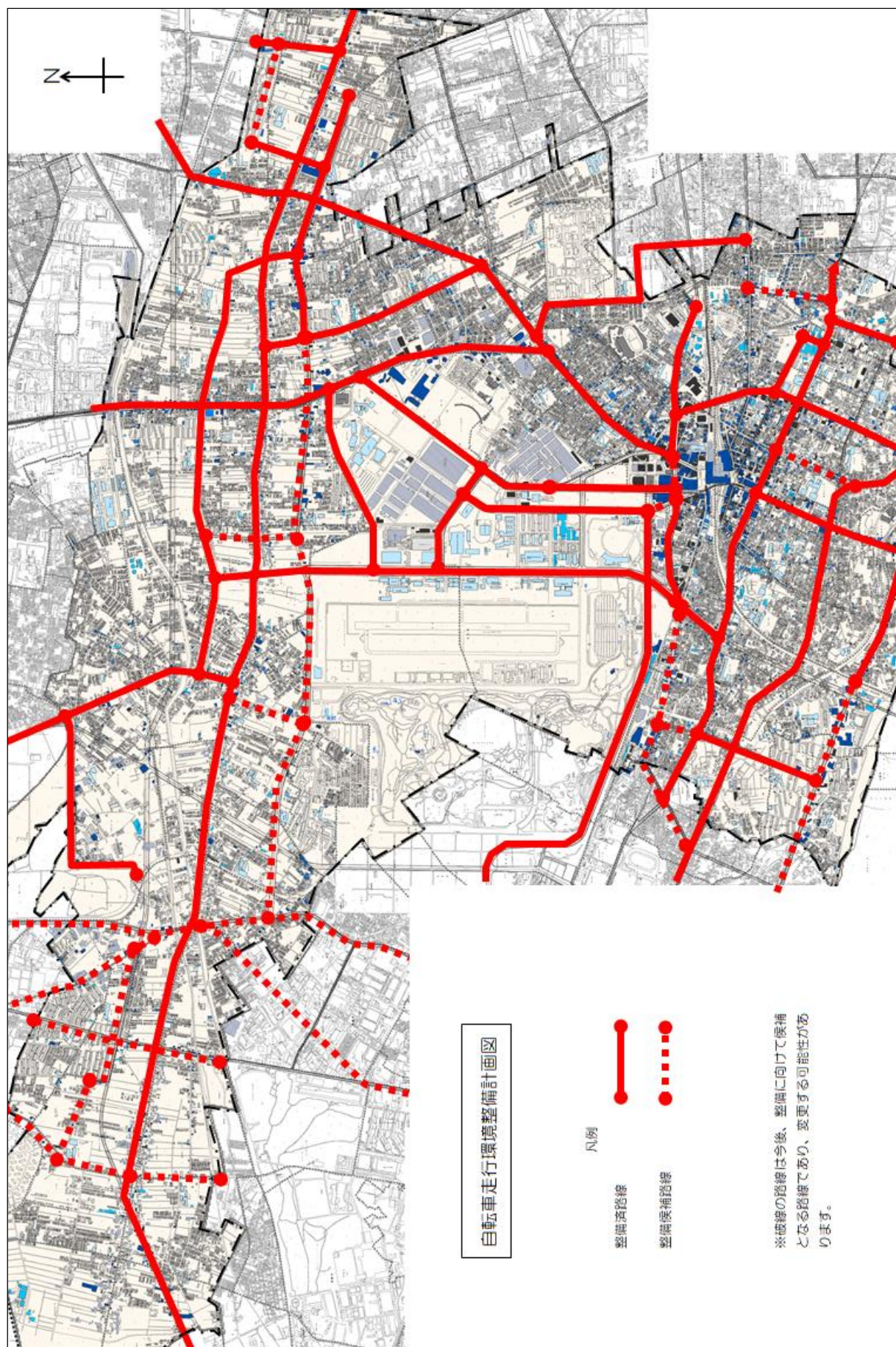
シェアサイクルとは、複数のポートが用意されており、貸し出したポートと異なるポートにも返却をすることができるシステムです。レンタサイクルと同様、ビジネス等の日常利用に加え、ショッピングや観光等の余暇利用も想定されます。レンタサイクルよりも終着点の自由度が高いため、回遊性の更なる向上が期待されます。



スケアードストレイト方式による自転車の安全教育

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です。

資料4 自転車走行環境整備図 (p24 ①走行環境整備関連)



自転車の歩道通行は？

ゆっくりと、車道寄りを通行してください！

歩道通行は、あくまでも例外！！
「ゆっくり」「車道寄り」が基本です

自転車の歩道通行は、あくまでも例外！！
「ゆっくり」「車道寄り」が基本です

自転車の歩道通行は、あくまでも例外！！
「ゆっくり」「車道寄り」が基本です

自転車の歩道通行は、あくまでも例外！！
「ゆっくり」「車道寄り」が基本です

自転車の走行位置を示す2種類のマーク

自転車ナビライン

主に交差点とその付近にあります

自転車ナビマーク

車道の左端にあります

自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

自転車は自転車ナビマーク・自転車ナビラインの上を走らなければなりません

走らなければなりません

警視庁

自転車は自転車ナビマークに沿って通行！

車道の左端を自転車と同じ方向に通行してください

右側通行すると、このような危険も！

左側通行なら、車の見通しもよくなる！

自転車ナビラインのある交差点では・・・

自転車ナビラインの上を通行してください

車両用の信号機に従ってください

右折するときは二段階で！

横断歩道を渡るときは

歩行者用の信号機に従ってください

駐停車両があるときはしっかりと後方確認！

右後方の安全を確認！

進路変更時は自動車・歩行者に特に注意！

資料6 自転車による健康づくり (p28 ①健康づくり関連事業と連携した周知・啓発)

「自転車に乗って健康になろう」(一般社団法人自転車普及協会)より抜粋

1 血糖値を下げ、糖尿病の予防に



健康診断などで「血糖値が高いので気を付けて下さい。」と言われたことはありませんか。

血糖値が高いと糖尿病にかかりやすくなります。食事をすると糖質が吸収されて血糖値が高くなりますが、健康な人の場合、すい臓からインシュリンというホルモンが分泌され、血糖値を正常な状態に戻してくれます。しかし、何らかの原因でインシュリンがうまく分泌されない場合、血糖値は高いまま下がらず、糖尿病の原因となります。

サイクリングによってインシュリンが正しく働き、糖尿病の予防になることがわかっています。また普段から日常的に自転車に乗ることで、少ない量のインシュリンで効率良く血糖値が下がることがわかっています。

2 コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に

コレステロールには^{*}LDL コレステロールと呼ばれる悪玉コレステロールと、[§]HDL コレステロールと呼ばれる善玉コレステロールがあります。

日常的に自転車に乗ることで、善玉コレステロールが増加して血液の流れが良くなり、動脈硬化・心筋梗塞などの生活習慣病の予防になります。



^{*}LDLコレステロール:

俗に言うドロドロの血液状態で、コレステロールが血管壁にへばりついたり、血管の細胞に入ることによって、血液の流れが悪くなったり、詰まったりします。動脈硬化・心筋梗塞・狭心症の原因となります。

[§]HDLコレステロール:

悪玉コレステロールが血管細胞に入るのを防いだり、血管にへばりついた悪玉コレステロールを取り除く働きがあります。血液をサラサラにしてくれます。

3 体の免疫力 UP で強い体に



人にはウィルスや細菌などから体を守る免疫力が備わっています。免疫力が弱いといろいろな病気にかかりやすくなります。普段から自転車に乗ることで、体内のリンパ球が増加して免疫力を高め、病気に強い健康的な体を作ることができます。

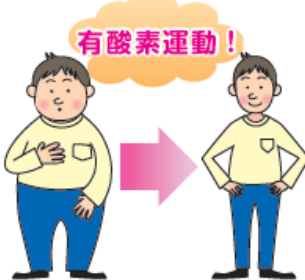
4 抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に



私たちは酸素がなければ生きていけませんが、体内では酸素がある一部の分子と結びつき、老化の原因と考えられる活性酸素という物質に変わります。若い時には活性酸素の働きを阻止する抗酸化作用というものがありますが、40代を過ぎた頃からその力は衰えていきます。

日常的に自転車に乗っている人は、一般の人に比べて高い抗酸化能力を持っていることが研究でわかっています。自転車に乗って抗酸化能力を高め、いつまでも若々しい健康な体を目指しましょう。

5 体の余計な脂肪を落としてすっきりとした体に



私たちが食事でとった脂肪は血液の中に運ばれ、筋肉で燃焼されます。しかし燃焼しきれなかった脂肪は、お腹周りや背中などに蓄えられて体脂肪となったり、血液の中でさまよい、血管をつまらせる原因になります。脂肪を燃焼させるためには、体内に充分な酸素を取り入れながら体の大きな筋肉を動かし続ける有酸素運動がおすすめです。自転車のほかに水泳、エアロビクス、ウォーキング、ジョギングなどがある有酸素運動の代表です。有酸素運動をすることにより、余計な脂肪を燃焼させてすっきりとした体にすることができますが、運動をしたからといって逆に食べ過ぎることがないように気をつけましょう。

6 有酸素運動で心肺機能を高めよう

有酸素運動をすると大量の空気が肺へ送られ、心臓のポンプ作用により全身の隅々まで血液が送られます。このような運動を続けていくと心肺機能が上がり、運動をする前と比べて呼吸の乱れがなくなったり、長い時間運動することができるようになります。これは呼吸・循環器系が発達して「最大酸素摂取量」が増加したからです。



「最大酸素摂取量」

体重1kg当たり1分間で摂取できる酸素の最大値のこと。持久力やスタミナの指標として使われ、運動を持続すると増加していく。この値が高いほど運動時の全身持久力に優れ、健康面では生活習慣病の発生率が低いと言われている。

7 自転車に乗ってストレス解消

周りの景色を見ながら風を切って走るのは気持ちがいいものです。ストレス社会と言われる現代で、仕事や人間関係など悩みも様々です。

サイクリングをすると精神的健康度が良好な状態になり、特に抑うつ症状に効果があると最近の研究でわかっています。

体だけではなく、心の健康のためにも、サイクリングをしてはいかがでしょうか。

資料7 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 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

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。

(返還の通知)

第 4 条 条例第 9 条第 1 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。

(告示事項等)

第 5 条 条例第 9 条第 2 項に規定する告示事項は、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

(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、必要があると認めたときは、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、なお従前のとおりとする。

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。

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み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。

立川市自転車活用推進計画 原案
令和2(2020)年 12 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