

武蔵野市自転車等総合計画

令和2年4月

武 蔵 野 市

目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的	1
2 計画の位置付け	2
3 計画の対象とする区域	2
4 計画の期間	2
第2章 武蔵野市における自転車等を取りまく現状	3
1 自転車を取りまく社会状況	3
2 武蔵野市の現状	4
3 人口及び世帯数の推移	5
4 人口の動向	6
5 公共交通の利用推移	7
6 自転車利用の現状	8
7 自転車等対策事業費の現状	16
第3章 自転車の位置付け	17
第4章 実績と今後の課題及び改定の視点	18
1 前計画の実績及び今後の課題整理	18
2 計画の視点	22
第5章 施策の体系	24
基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進	26
1 関係主体の協働による取組み	26
2 自転車等の交通安全教育の推進	28
3 自転車走行空間の整備	31
4 自転車の活用推進に関する検討	33
基本施策Ⅱ 自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進	34
1 自転車駐車場の利用体系の再編	34
2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数	37
3 自転車駐車場の効果的な管理・運営	51
4 民間による自転車駐車場の整備の促進	53
基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進	58
1 放置自転車対策の強化	58
2 共用自転車システム（レンタサイクル事業）の在り方の検討	61
3 放置自転車の再利用の促進	62
第6章 計画の点検と評価	63

第1章 計画の概要

1 計画の目的

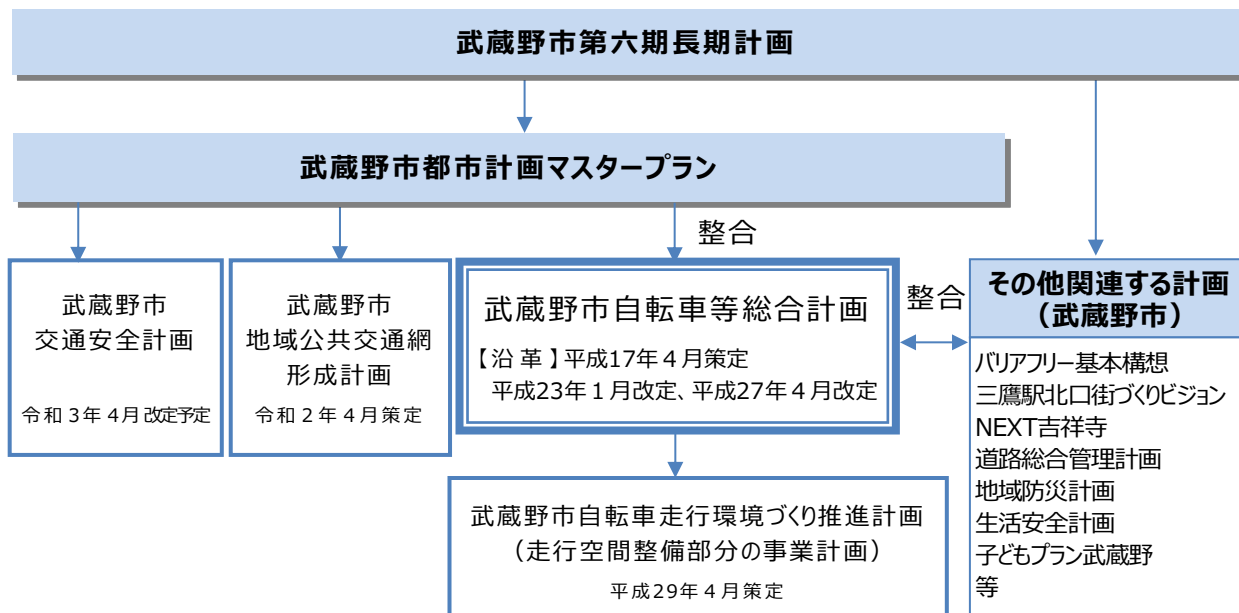
本計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づき、自転車等（道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車又は同項第10号に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。）の利用に関する現状の課題から、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するために定めるものである。駐車対策のほか、自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進等についても定め、自転車等の環境の整備方針及び安全利用の方策を総合的に示したものである。市民、事業者及び行政がそれぞれの責務を果たし、連携して、放置自転車等のないまちを目指すとともに、走行空間の整備、安全教育等自転車の安全利用に関する取組みを推進していくことを目的とする。

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法」が、平成29年5月1日に施行された。同法第11条において、市町村は、国及び都道府県の自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた市町村自転車活用推進計画を定めるよう努めることとしている。本計画（武蔵野市自転車等総合計画）は、本市の実情に応じた自転車等に関わる総合的かつ網羅的な計画として、自転車活用推進を含む内容となっている。



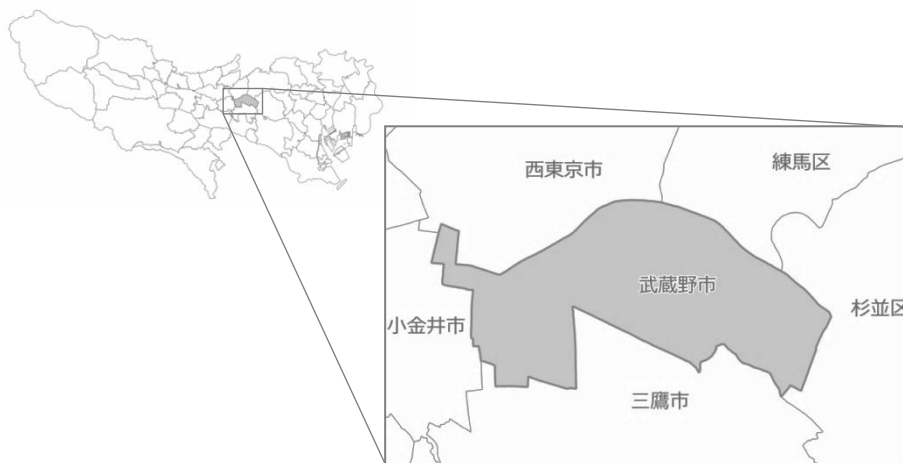
2 計画の位置付け

本計画は、「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」に基づいて策定する行政計画である。武蔵野市第六期長期計画及び武蔵野市都市計画マスタープランを上位計画とし、武蔵野市交通安全計画、武蔵野市地域公共交通網形成計画、その他の関連する個別計画との整合を図り、武蔵野市自転車等駐車対策協議会の意見を踏まえて定める自転車等に係る総合計画である。



3 計画の対象とする区域

本計画の対象区域は、武蔵野市内全域とする。



4 計画の期間

本計画の期間は、令和2年度から7年度までの6年間とする。
 なお、期間内においても必要に応じて計画の見直しを行う場合がある。

第2章 武蔵野市における自転車等を取りまく現状

1 自転車を取りまく社会状況

下記に示すとおり、自転車に関する走行空間の整備や安全利用に係る動きが活発化してきている。また、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ること等新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行され、自転車利用の在り方が変わりつつある。

(表) 自転車に関連する法令改正等(前計画策定以降)

平成27年度	道路交通法の改正 悪質自転車運転者に対する講習制度が規定される。(一定の危険違反行為を3年以内に2回以上摘発された自転車運転者は講習受講が義務化)
平成28年度	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改定 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入、路面表示の仕様の標準化等
平成29年度	「自転車活用推進法」の施行 自転車の活用の推進に関し、基本理念の設定、国の責務等の明確化、施策の基本事項の設定等、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした法律の施行
平成30年度	「自転車活用推進計画」の策定(国) 「地方版の自転車活用推進計画」策定のための手引き書策定、「サイクル・ツーリズムの推進」に向けたモデルルート設定、シェアサイクルの拡大による新たな都市交通システムとしての地位確立、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動等の促進等が取りまとめられた。 「東京都自転車活用推進計画」の策定 「自転車を安全・安心して利用でき、誰もが気軽に楽しめる環境づくりを進めていくことを目的とし、目指すべき4つの将来像(環境形成、健康増進、観光振興、安全・安心)に向け18の施策を設定
平成31年度 (令和元年度)	「道路構造令」及び同施行規則の一部改正 「自転車通行帯」を新たに規定し、設置要件や幅員等を規定 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の一部改正 自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入の義務化等を規定

2 武蔵野市の現状

- 武蔵野市は、多摩地域において東京都特別区との接点に位置し、区部では杉並区・練馬区、市部では三鷹市・小金井市・西東京市に接しており、緑の多い閑静な住宅街と吉祥寺という商業、金融、レジャー、文化が高度に集中した地域を併せ持つ、多摩地域における中核的機能を有する都市である。昭和40年頃までに市のほぼ全域が市街化され、都市基盤整備も一定の水準に達するなど、成熟した市街地が形成されている。地形的には起伏が少なく平坦で、自転車等の走行に適した地形である。
- 平成30年度東京都調査（駅前放置自転車等の現況と対策）では、駅周辺への自転車等の乗入台数は、都内約600の鉄道駅の中で三鷹駅（11,750台（北口:5,739台、南口:6,011台））が最も多く、吉祥寺駅（11,186台）が第2位、武蔵境駅（7,440台）が第9位と上位を占め、依然として自転車等の利用が多い状況である。平成3年度の総務庁調査では、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が約4,000台あり全国ワースト1位になる等、放置自転車対策は本市の最重要課題であった。
- 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例の全面改正、既存自転車駐車場の立体化や新規整備、土・日曜日も含めた放置自転車の撤去等による対策強化等、様々な施策により放置自転車は減少している。
- 平成22年4月には、吉祥寺大通り及び中央大通りの歩道上にあった自転車駐車を閉鎖し、歩行者等の安全・安心な通行が確保され、かつ、自転車等を放置しにくい道路環境づくりが進みつつある。また、短時間無料制度や定期利用として確保しているスペースを一時利用としても活用するフリーゾーン、満空情報WEB版の導入等により自転車駐車場の有効活用に取り組んでいる。
- 自転車に関連する交通事故は、交通事故全体が減少する中で、依然として全体の40%台で推移しており、東京都内平均の39.0%（令和元年）よりも高いことから、警察をはじめ関係機関と連携し、自転車安全利用講習会等を通じて、自転車利用に関するルールの周知とマナー向上に努めている。また、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）等による整備とともに、交差点のカラー舗装化や点滅鉤の設置、啓発看板の新設や更新により、自転車走行空間整備を推進している。



▲ 吉祥寺大通り（左：利用登録自転車駐車場 右：閉鎖後）

3 人口及び世帯数の推移

平成31年1月現在、武蔵野市の総人口は、146,399人となっており、平成21年からの10年間で8.9%増加している。また、世帯数は76,765世帯で、10年間で9.4%増加している。

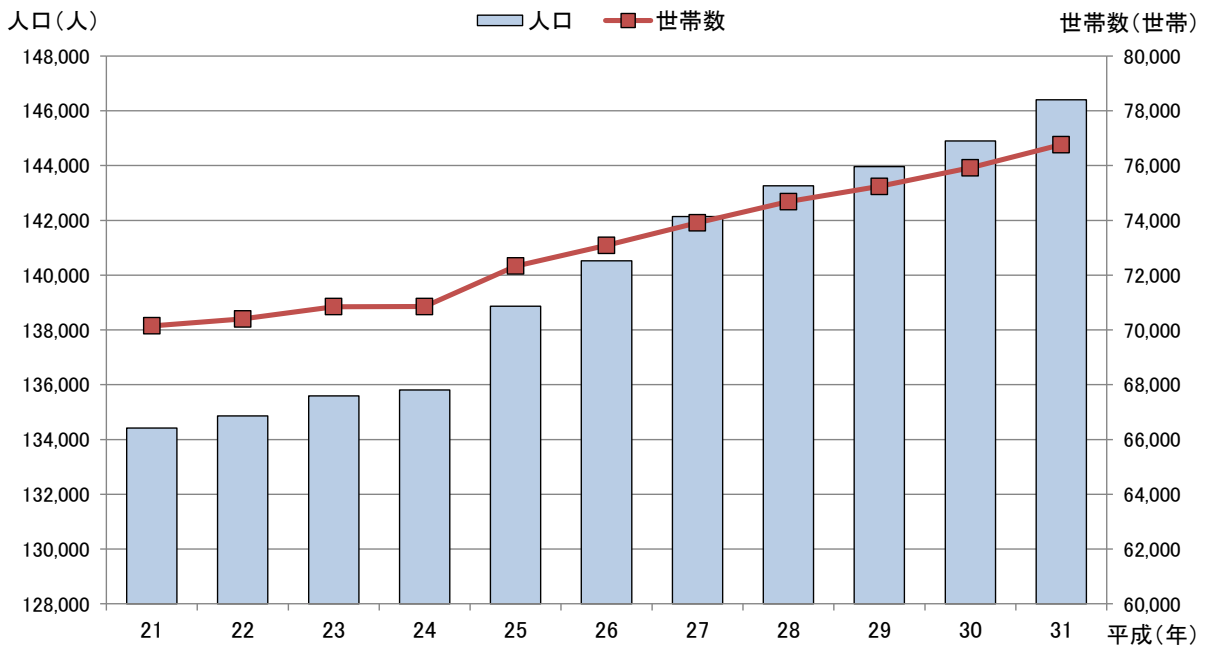
高齢化率も年々増加しており、平成31年には22.1%となっている。

(表)人口、世帯数等(各年1月1日現在)

	人口(人)			世帯数	高齢化率
	総数	男	女		
平成21年	134,422	64,960	69,462	70,150	19.7%
平成31年	146,399	70,120	76,279	76,765	22.1%
増減率	+8.9%	+7.9%	+9.8%	+9.4%	+2.4%

出典：武蔵野市人口統計

(図)人口及び世帯数の推移(各年1月1日現在)



出典：武蔵野市人口統計

4 人口の動向

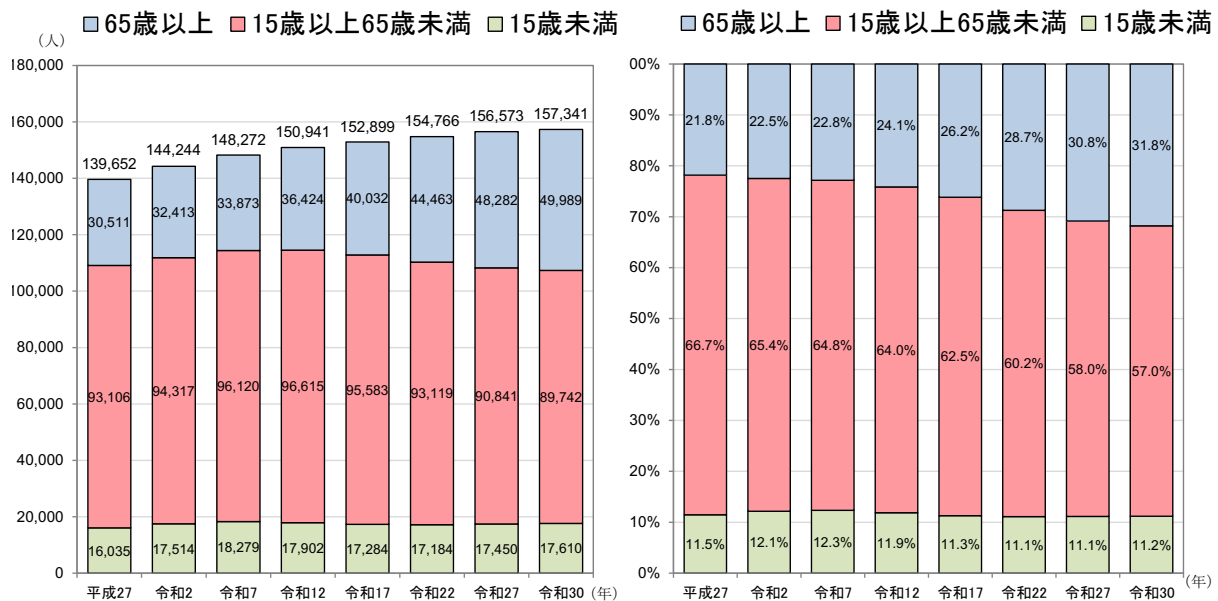
平成30年に本市で実施した人口推計（日本人人口）では、令和30年には約15万7,000人になると推計している。

日本人人口の内訳を年齢3区分で見ると、65歳以上の高齢者数は増加傾向が続き、平成27年に21.8%の高齢化率は、令和30年には31.8%に達することが見込まれる。

隣接する5区市の将来人口推計の合計は、各区市の推計によると、令和12年までは増加傾向にあり183万2,000人に達し、その後は減少に転じる。

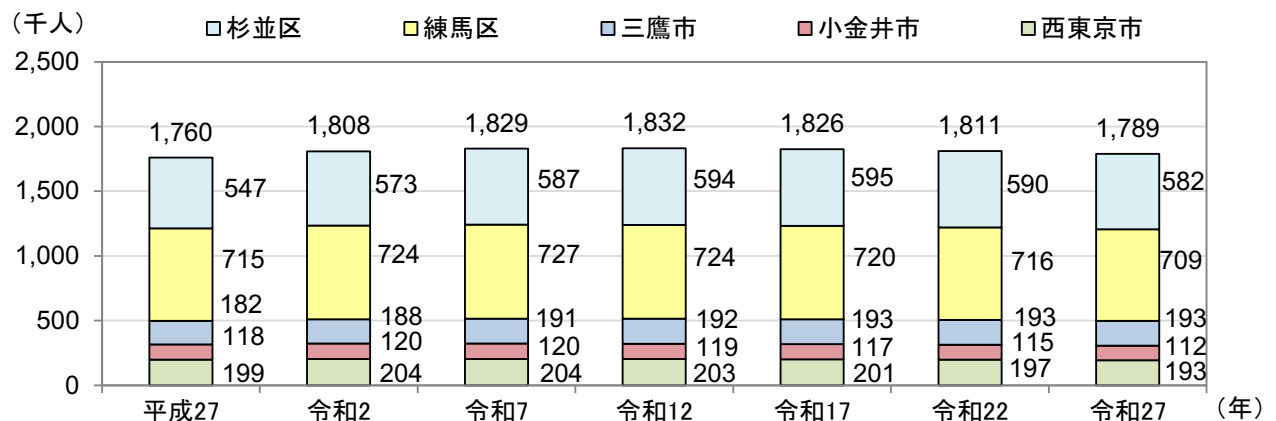
(図) 将来年齢3区分人口(日本人人口)

(図) 将来年齢3区分人口比率(日本人人口)



出典：武蔵野市第六期長期計画

(図) 周辺区市の将来人口推計



出典：杉並区「杉並区人口ビジョン 資料編」、練馬区「練馬区人口ビジョン」、三鷹市「三鷹市将来人口推計」、小金井市「小金井市人口ビジョン 小金井市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、西東京市「西東京市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

5 公共交通の利用推移

武蔵野市内には、鉄道路線としてJR線、京王線、西武線があり、バス路線には、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バス及びムーバスが運行している。公共交通の利用状況は、横ばい又は増加傾向にある。

(1) 鉄道

市の南部にはJR中央本線が東西方向に通っており、市内には吉祥寺、三鷹、武蔵境の3駅が設置されている。また、吉祥寺駅には京王井の頭線が、武蔵境駅には西武多摩川線が乗り入れている。各駅の乗車人員は、横ばい又は増加傾向にある。

(表) 鉄道駅の1日平均乗車人員の推移 (単位：人)

	JR東日本			京王電鉄	西武鉄道
	吉祥寺駅	三鷹駅	武蔵境駅	吉祥寺駅	武蔵境駅
平成15年度	139,209	84,410	58,717	72,224	11,558
平成20年度	143,178	90,335	61,297	72,935	13,660
平成25年度	139,282	92,724	65,331	68,987	14,527
平成30年度	143,685	98,707	68,985	73,404	15,415

出典：武蔵野市市勢統計

(2) バス

市内には、各鉄道駅を拠点として、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バスが運行している。また、交通空白・不便地域の解消を目的に、市が民間事業者（関東バス株式会社、小田急バス株式会社）に依頼して運行しているコミュニティバス「ムーバス」が7路線、9ルートで運行している。バス交通の乗客数は、横ばい又は増加傾向である。

(表) 市内バス路線の一日平均乗客数の推移 (単位：人)

		関東バス	京王バス	小田急バス	西武バス	ムーバス
平成15年度	乗客数	42,038	7,324	77,103	46,462	5,151
	路線数	23	3	15	14	5
平成20年度	乗客数	44,095	8,425	81,068	47,747	7,483
	路線数	24	3	15	12	9
平成25年度	乗客数	44,925	8,677	87,202	59,659	7,189
	路線数	29	3	15	21	9
平成30年度	乗客数	48,586	7,648	91,799	65,331	7,608
	路線数	30	4	15	27	9

出典：武蔵野市市勢統計

6 自転車利用の現状

(1) 自転車利用発生地の整理

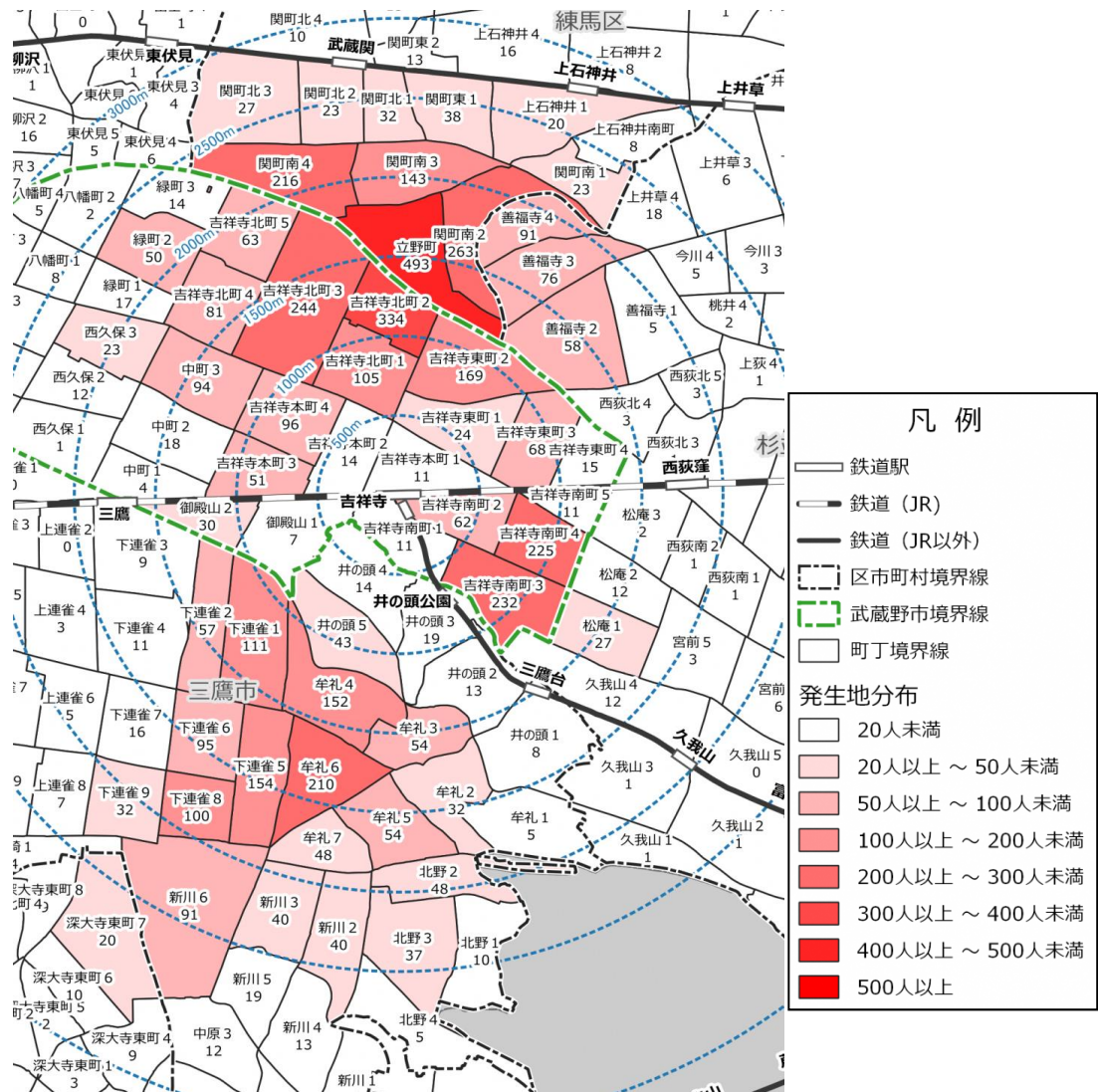
令和元年5月時点の駅周辺にある自転車駐車場の定期契約者を対象に、自転車利用発生地を整理すると、駅から2,000mの範囲内でその利用が多い。駅から2,500mないし3,000mを超えると自転車利用者は少なくなる。また、市外からの利用者が全体の約57%を占めている。

ア 吉祥寺駅

吉祥寺駅周辺の自転車駐車場の定期的正利用者のうち、約34%は武蔵野市内からであり、次いで三鷹市約25%、練馬区約23%、杉並区約6%となっている。

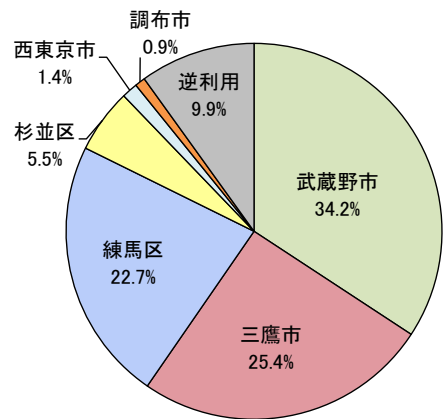
方向別には、北西エリアから約30%、北東エリアから約29%となっており、駅北側から駅へ向かう利用者が多い。逆に駅から利用する逆利用については全体の約10%を占めている。

(図) 自転車利用の発生地の分布図(吉祥寺駅)



(表・図) 自転車利用の発生地(吉祥寺駅)

エリア		台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	289	29.3%	5.1%
		杉並区	277		4.9%
		練馬区	1,093		19.3%
	北西	武蔵野市	1,286	30.1%	22.7%
		練馬区	335		5.9%
		西東京市	86		1.5%
	南東	武蔵野市	530	10.6%	9.3%
		杉並区	70		1.2%
	南西	武蔵野市	50	30.0%	0.9%
		三鷹市	1,597		28.2%
		調布市	56		1.0%
	小計		5,669	100%	
逆利用		625	9.9% (逆利用率)		
合計		6,294			



(注1) 正利用 = 駅から4 km圏内の自転車利用者

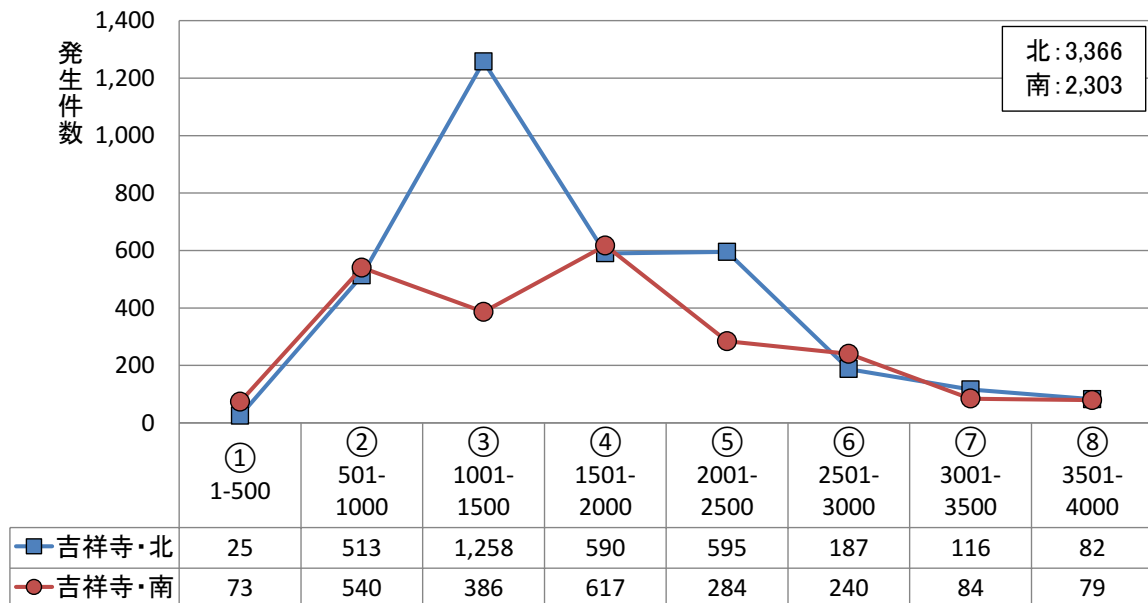
(注2) 逆利用 = 駅から学校・勤務地等に向かう自転車利用者(明らかに逆利用と思われる自転車利用者)

(注3) 上表の割合は、端数処理により、数値の合計と「小計」の数値が合わないことがある。

【駅からの距離と自転車利用発生数の関係】

- ・ 駅北側からの自転車利用者は、駅から1,001~1,500mの範囲が最も多く、駅北側全体の約37%を占めている。501~2,000mの範囲では駅北側全体の約70%を占めている。
- ・ 駅南側からの自転車利用者は、駅から1501~2,000mの範囲が最も多く、駅南側全体の約27%を占めている。501~2,000mの範囲では駅南側全体の約67%を占めている。
- ・ なお、駅北側及び南側いずれにおいても駅から3,000m離れた位置になると、自転車利用者は少なくなる。

(図) 駅からの距離と自転車利用の発生数(吉祥寺駅)



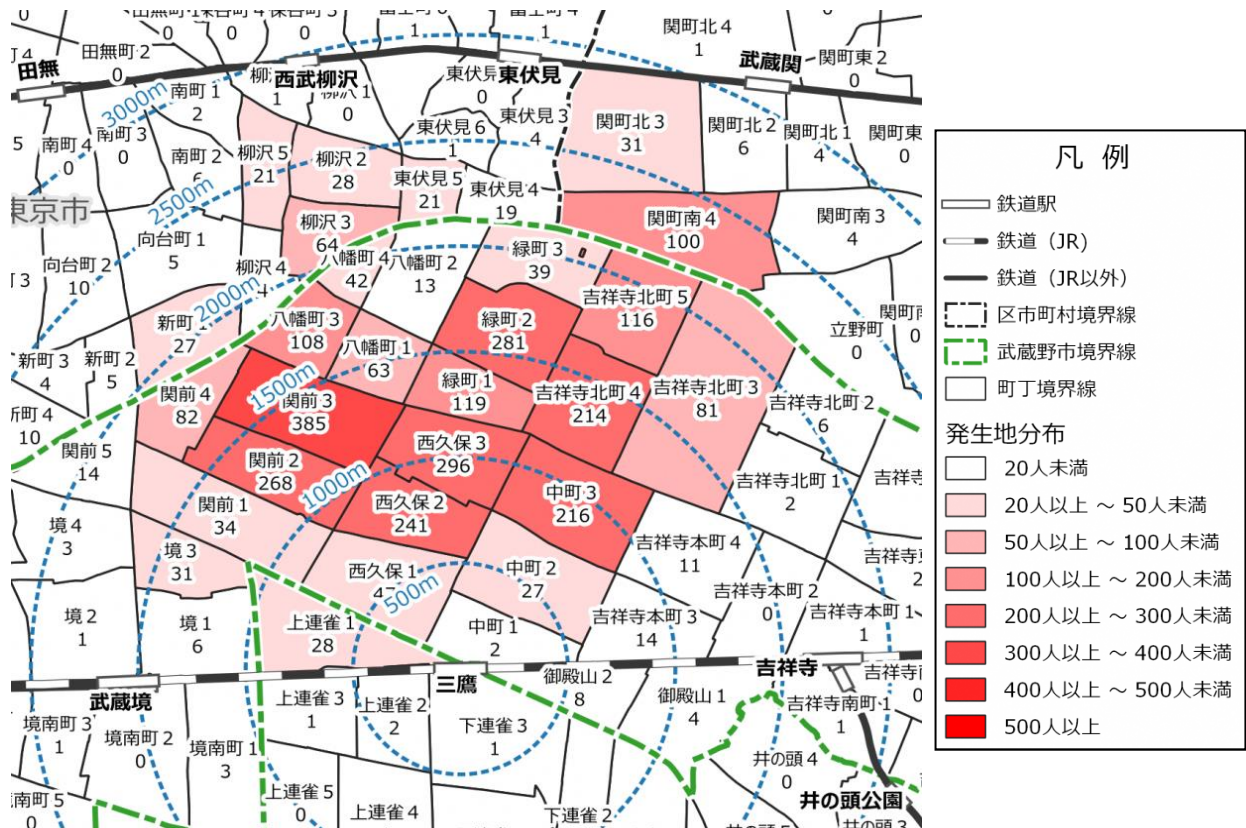
イ 三鷹駅北口

三鷹駅北口周辺の自転車駐車場の定期的な正利用者のうち、武蔵野市内からの利用が約79%と最も多く、次いで西東京市約8%、練馬区約4%となっている。

方向別は、北西エリアから約73%、北東エリアから約26%となっており、駅北側からの利用がほとんどである。

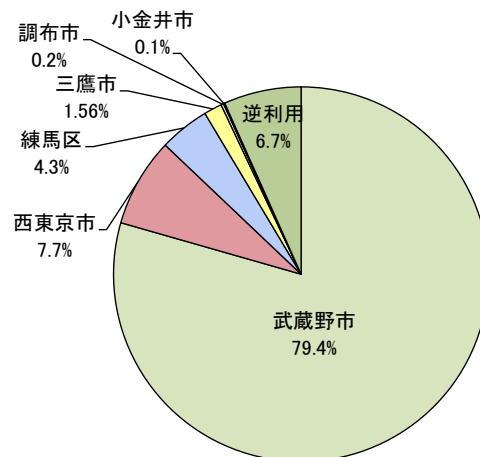
なお、駅から利用する逆利用については全体の約7%である。

(図) 自転車利用の発生地分布図(三鷹駅北口)



(表・図) 自転車利用の発生地(三鷹駅北口)

エリア		台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	692	25.6%	21.0%
		練馬区	153		
	北西	武蔵野市	2,099	72.7%	63.6%
		西東京市	271		
		三鷹市	28		
		小金井市	2		
	南東	武蔵野市	13	0.9%	0.4%
		三鷹市	11		
		杉並区	1		
		世田谷区	1		
		調布市	3		
	南西	武蔵野市	4	0.8%	0.1%
		三鷹市	16		
調布市		5			
小計		3,299	100%		
逆利用		236	6.7% (逆利用率)		
合計		3,535	-		

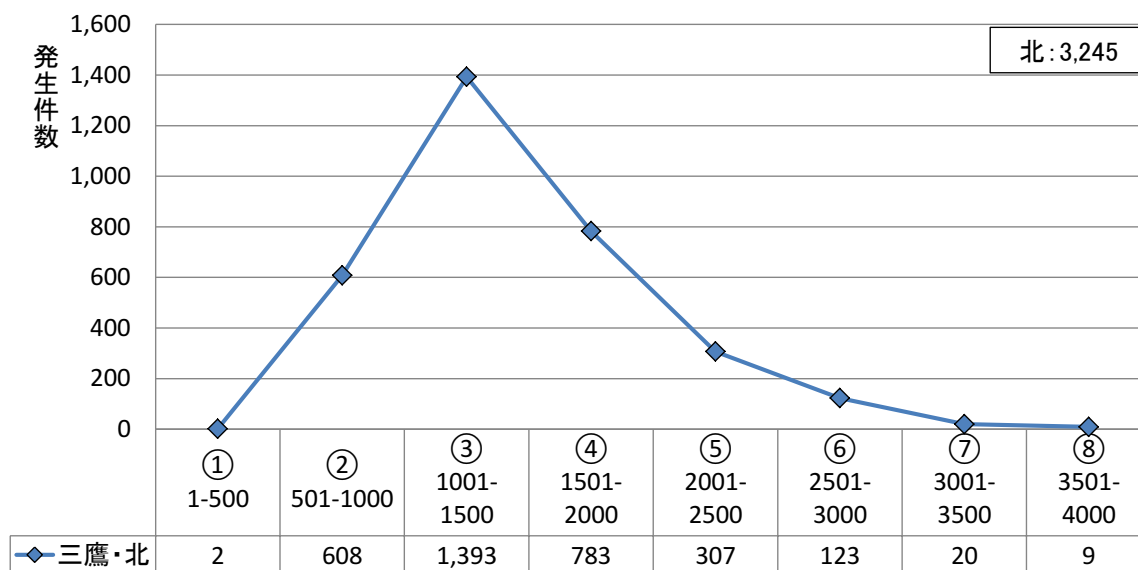


(注) 上表の割合は、端数処理により、数値の合計と「小計」の数値が合わないことがある。

【駅からの距離と自転車利用の発生数の関係】

- ・ 駅北側からの自転車利用者は、駅から1,001～1,500mの範囲が最も多く、全体の約43%を占めている。501～2,000mの範囲では約86%を占め、利用者のほとんどが該当する。
- ・ なお、駅から2,500m離れた位置になると自転車利用者は少なくなる。

(図) 駅からの距離と自転車利用の発生数(三鷹駅北口)

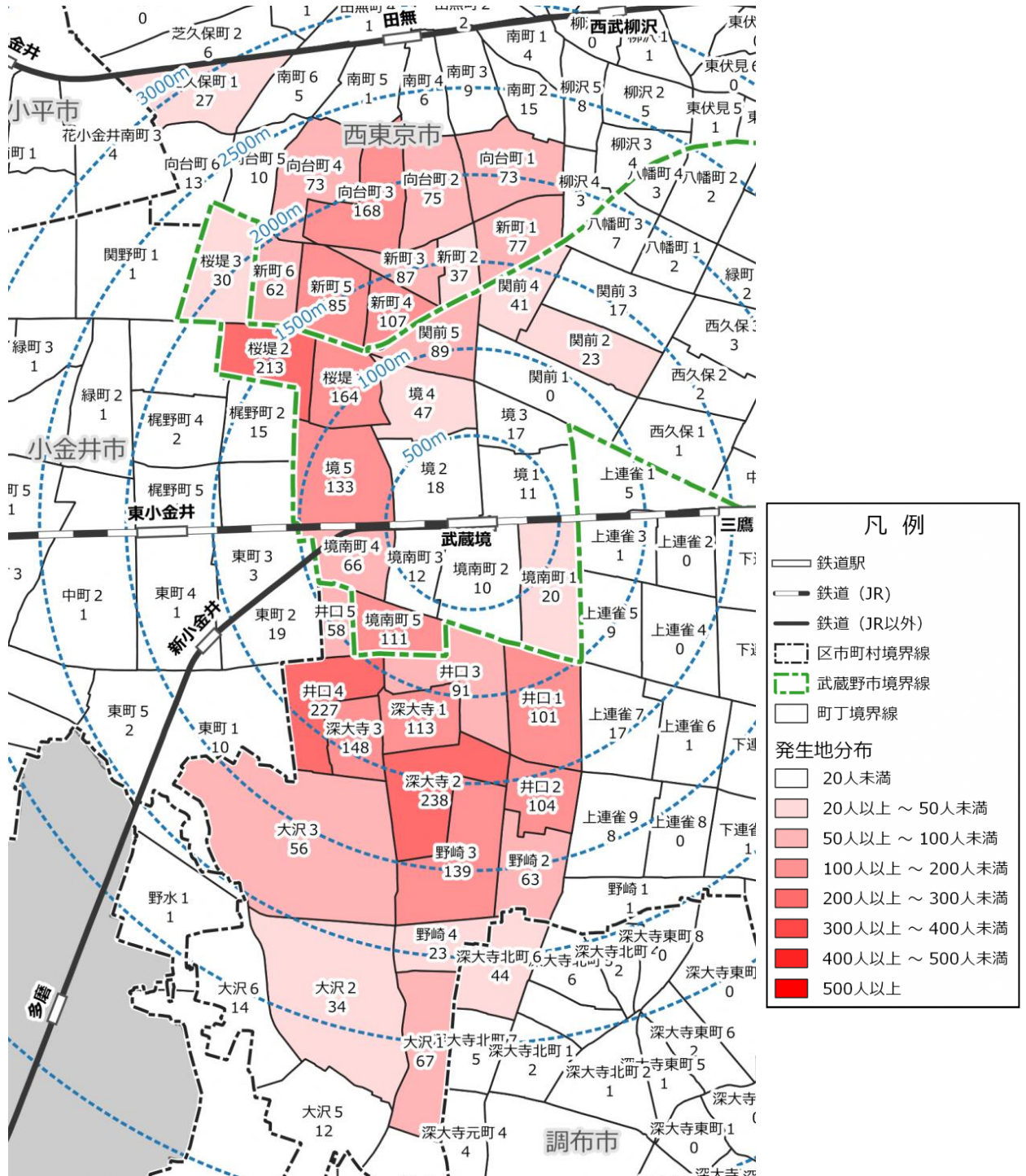


ウ 武蔵境駅

武蔵境駅周辺の自転車駐車場の定期的正利用者のうち、武蔵野市内からの利用は約24%にとどまり、三鷹市からの利用が最も多く約36%を占めている。その他に西東京市から約25%、調布市から約2%となっている。

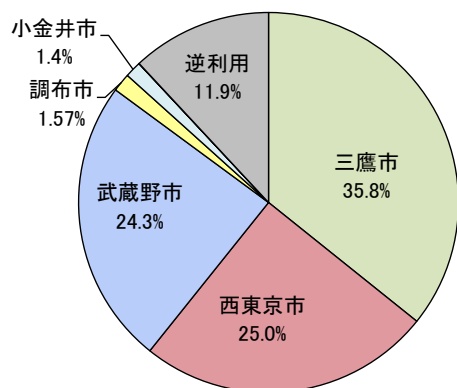
方向別は、北西エリアから約42%、南西エリアから約38%となっており、駅西側からの利用が約80%を占めている。逆に駅から利用する逆利用については全体の約12%を占めている。

(図) 自転車利用の発生地の分布図(武蔵境駅)



(表・図) 自転車利用の発生地(武蔵境駅)

エリア		台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	144	9.2%	3.8%
		練馬区	1		0.0%
		西東京市	208		5.4%
	北西	武蔵野市	694	41.7%	18.2%
		小金井市	22		0.6%
		西東京市	877		22.9%
	南東	武蔵野市	20	10.8%	0.5%
		三鷹市	326		8.5%
		調布市	67		1.8%
	南西	武蔵野市	199	38.3%	5.2%
		三鷹市	1,226		32.1%
		小金井市	38		1.0%
		調布市	1		0.0%
小計		3,823	100%		
逆利用		518	11.9% (逆利用率)		
合計		4,341	-		

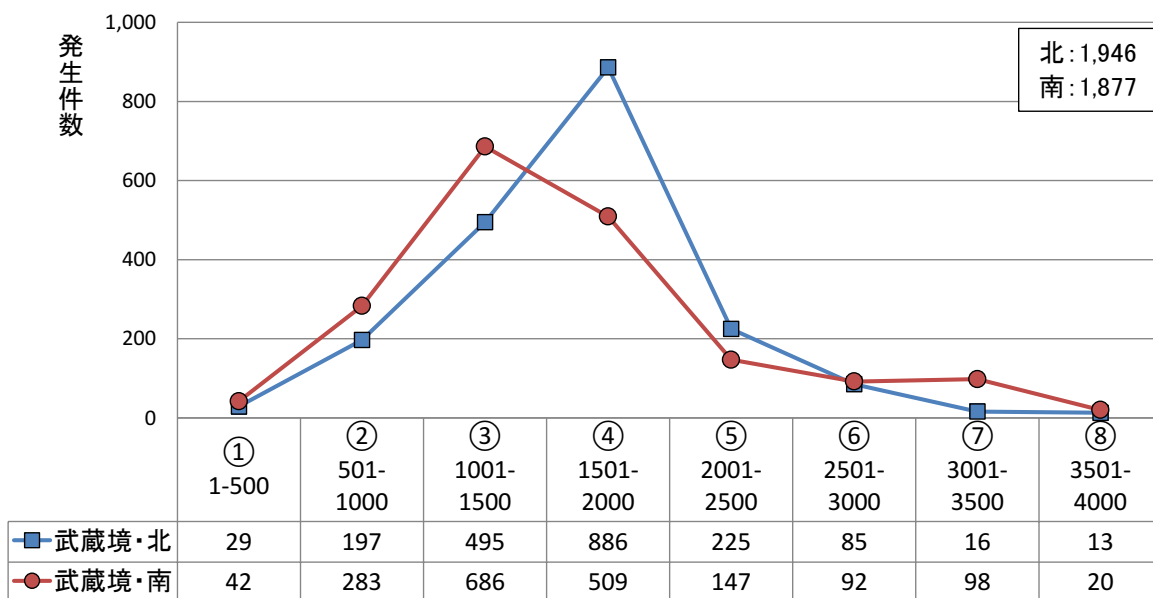


(注) 上表の割合は、端数処理により、数値の合計と「小計」の数値が合わないことがある。

【駅からの距離と自転車利用の発生数の関係】

- ・ 駅北側からの自転車利用者は、駅から1,501～2,000mの範囲が最も多く、駅北側全体の約46%を占めている。501～2,000mの範囲では駅北側全体の約81%を占めている。
- ・ 駅南側からの自転車利用者は、駅から1,001～1,500mの範囲が最も多く、駅南側全体の約37%を占めている。501～2,000mの範囲では駅南側全体の約79%を占めている。
- ・ なお、駅から2,500m離れた位置になると自転車利用者は少なくなる。

(図) 駅からの距離と自転車利用の発生数(武蔵境駅)



(2) 自転車の交通量

平日12時間当たり（7時～19時）の断面自転車交通量を2,000台以上、1,000～1,999台、1,000台未満の3つに分類し整理する。

- ・ 吉祥寺通り、三鷹通り、武蔵境通り、新武蔵境通り等の駅周辺部への動線にもなっている南北方向の路線では、断面自転車交通量が概ね2,000台以上である。
- ・ 五日市街道、井ノ頭通り、アジア大学通りなどの近隣区市との広域的なネットワーク機能を有している東西方向の路線では、断面自転車交通量が概ね1,000～1,999台である。

なお、調査データは、平成30年11月及び令和元年11月に実施した調査結果を使用している。また、観測点が同一の場合は、観測日が新しいものを使用している。

(図) 12時間当たりの断面自転車交通量



調査日

- 平成30年11月8日(木) 駅周辺交通量調査
- 平成30年11月13日(火) 駅周辺交通量調査
- 平成30年11月27日(火) 生活道路交通量調査 (市域東側)
- 令和元年11月7日(木) 生活道路交通量調査 (市域西側)

12時間当たり（7時～19時）の駅周辺部へ流入する自転車交通量を整理する。

吉祥寺駅周辺では吉祥寺通りや五日市街道、三鷹駅北口周辺では井ノ頭通りや三鷹通り、武蔵境駅周辺では武蔵境通りやアジア大学通りなどから、駅周辺部へ1,000台以上の自転車が流入している。

(図・表)12時間あたりの駅周辺部の自転車交通量

■吉祥寺駅周辺

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 1,000台以上)		
右図 番号	流入地点	流入量 (台)
A	吉祥寺通り 南側	2,632
B	吉祥寺通り 北側	1,576
C	五日市街道 西側	1,192
D	市道第132号線 東側	1,184

調査日

平成30年11月8日(木)駅周辺交通量調査

平成30年11月27日(火)生活道路交通量調査(市域東側)

令和元年11月7日(木)生活道路交通量調査(市域西側)



■三鷹駅北口周辺

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 1,000台以上)		
右図 番号	流入地点	流入量 (台)
A	井ノ頭通り 西側	2,031
B	三鷹通り 南側	1,822
C	三鷹通り 北側	1,032

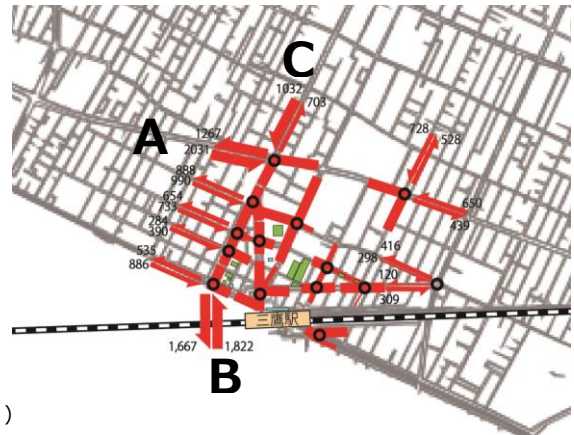
調査日

平成30年11月8日(木)駅周辺交通量調査

平成30年11月13日(火)駅周辺交通量調査

平成30年11月27日(火)生活道路交通量調査(市域東側)

令和元年11月7日(木)生活道路交通量調査(市域西側)



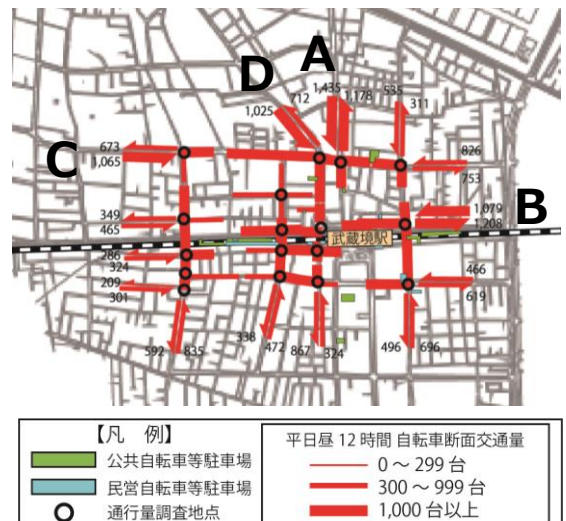
■武蔵境駅周辺

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 1,000台以上)		
右図 番号	流入地点	流入量 (台)
A	武蔵境通り 北側	1,435
B	武蔵境通り 東側	1,079
C	アジア大学通り 西側	1,065
D	市民会館方面 北側	1,025

調査日

平成30年11月13日(火)駅周辺交通量調査

令和元年11月7日(木)生活道路交通量調査(市域西側)



7 自転車等対策事業費の現状

武蔵野市の自転車等対策事業費は、過去10年間（平成21～平成30年度）で約61億円である。自転車駐車場使用料等の収入は、過去10年間で約11億円である。平均すると年間約5億円の経費がかかっていることになる。

近年では、民間等専門機関と協働で、自転車駐車場の整備を進めている。また、自転車安全利用講習会等の開催や放置防止指導業務を強化し、自転車事故の発生件数は、平成26年から30年にかけての5年間で約53%減少し、放置自転車台数は平成26年度から30年度にかけての5年間で約49%減少している。

(表) 自転車等対策事業経費(決算額)

(単位：百万円)

平成(年度)	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	累計
イニシャルコスト											
土地購入費	0	695	0	0	0	0	0	0	73	76	844
建設負担金	111	76	0	0	0	92	138	0	0	0	417
小計	111	771	0	0	0	92	138	0	73	76	1,260
ランニングコスト											
自転車駐車場管理・運営	75	73	70	47	47	38	16	14	7	0	387
土地・施設借上げ料	218	254	194	212	233	239	232	219	197	172	2,171
放置自転車指導・撤去・返還・処理	177	211	220	208	202	207	207	207	197	197	2,033
施設の整備工事維持補修工事	11	4	11	3	4	2	33	2	27	2	100
走行空間整備工事	0	0	0	0	0	0	0	0	16	31	46
自転車安全利用講習会等の開催	14	13	12	12	12	10	11	10	10	10	114
その他	4	4	5	3	2	2	2	2	1	1	27
小計	500	559	513	486	500	500	501	455	454	413	4,879
支出	611	1,330	513	486	500	592	639	455	527	488	6,139
収入(使用料等)	269	235	202	118	100	67	56	26	13	11	1,099
計	341	1,095	311	367	400	524	583	429	513	477	5,041

(注) 端数処理の関係から、小計等の数値が一致しないところがある。

(表) 参考 平成26～29年度の自転車等対策費(決算額)

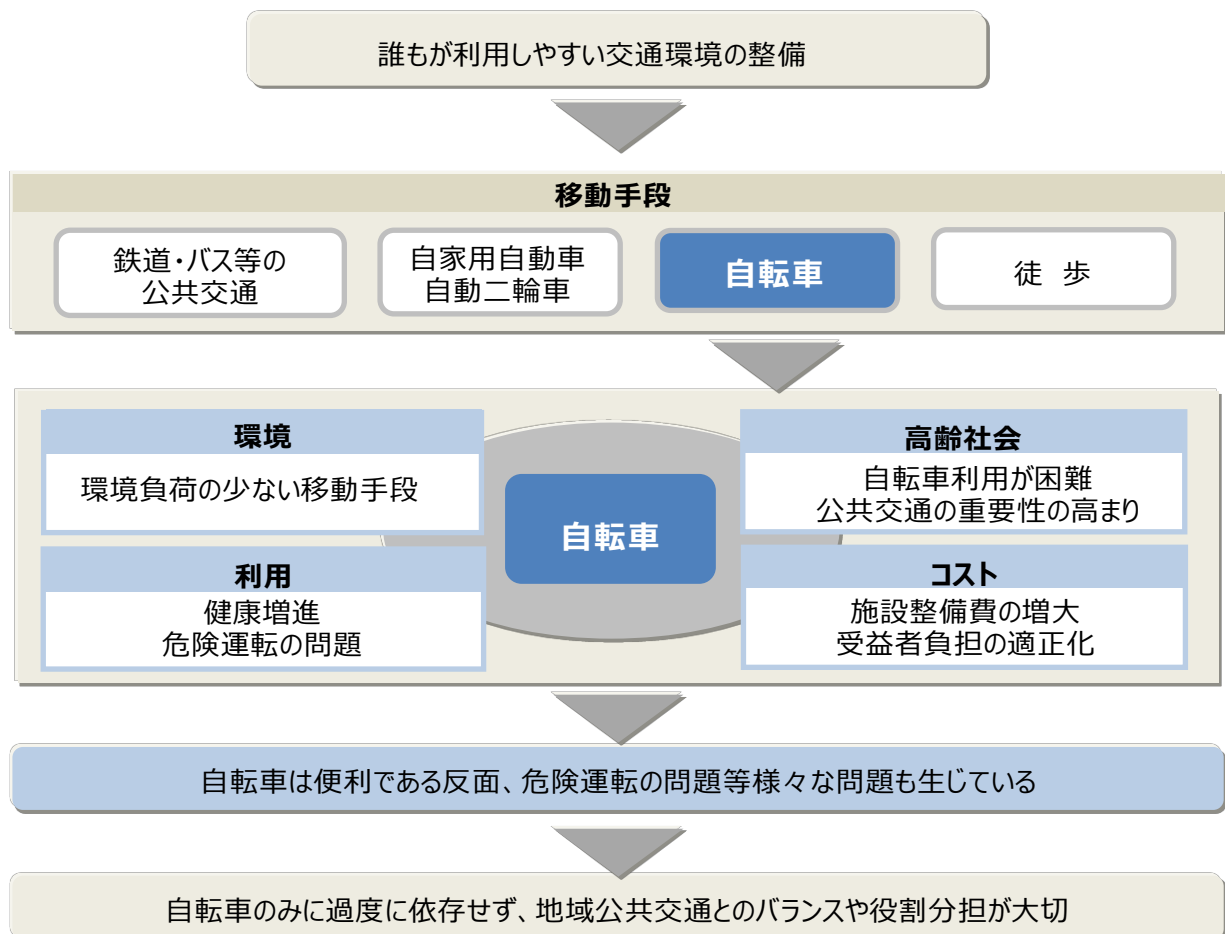
	自転車対策費4カ年平均(百万円)			乗入台数1台あたり 自転車対策費(円)
	イニシャルコスト	ランニングコスト	合計	
武蔵野市	87	489	577	23,671
区部	3,637	10,382	14,019	34,780
市部	1,515	3,775	5,290	21,987
豊島区	549	579	1,128	95,184
練馬区	806	901	1,707	45,874
板橋区	69	875	944	47,906
三鷹市	10	253	263	37,922
小金井市	3	199	203	22,485
西東京市	67	258	325	20,845

(注1) 「駅前放置自転車等の現況と対策(東京都)」を基に作成。

(注2) 乗入台数は、「平成30年度 駅前放置自転車等の現況と対策(東京都)」に記載の台数を用いることとする。

第3章 自転車の位置付け

- 本市ではこれまで、高齢者にやさしいまち、障害者にも他のすべての人にもやさしいといった福祉的視点から都市整備を行うT W C C（Total Welfare Configured City）の考え方とともに、ユニバーサルデザインの視点を基本として、交通環境の整備を行ってきた。現在、東西方向に鉄道、南北方向にバス交通が充実しており、ムーバスや福祉交通を含め、高い水準の公共交通ネットワークが保たれている。
- 本市は、地形的に起伏が少なく平坦であり、乗降者数の多い鉄道駅があること等から、多数の自転車が走行し、停留する地域である。自転車は、身近で便利に使い、環境負荷の少ない移動手段として定着している。一方、危険運転による事故や路線バス等公共交通の運行に与える影響、駅周辺部での歩行者との輻輳等、自転車に関わる問題も生じている。また、今後は、高齢化の進展により公共交通への利用の転換が増えていくことが予測される。
- 武蔵野市都市計画マスタープラン2011では、将来都市構造として「歩行者を重視した交通ネットワークの充実」を掲げており、また、分野別方針の中でも「自転車の上に過度に依存することなく地域公共交通全体の中でバランスや適切な役割分担を図ります」としている。このような視点を持ちながら、安全利用の普及啓発と自転車走行環境の整備により、歩行者や自動車との秩序ある共存を実現するとともに、既存の自転車駐車場の効率的な活用を行い、より多くの方が利用でき、放置防止を図ることが必要である。



第4章 実績と今後の課題及び改定の視点

1 前計画の実績及び今後の課題整理

前計画である武蔵野市自転車等総合計画（平成27年4月策定）で定める方針に対する実績から、本計画における課題を整理する。

基本方針1 自転車等利用に関する方針	
1	関係主体の協働による推進 ※ 他の施策と重複するため、各施策において実績及び課題整理を行った。
2	自転車の安全利用対策
	方針① 安全利用講習会の開催と認定者優先制度の継続
実績	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関連する事故件数は、減少傾向にある。 ・近年では、乳幼児向け多目的施設、PTA、大学、企業等に働きかけ、出張講習会を積極的に展開している。 ・講習会を通年で開催し、講習会への参加の機会を増やした。 ・テキストの適宜見直しや地域に応じた具体的な危険箇所の説明を行う等により、受講後のアンケートでは、約9割の受講者から「理解できた」という感想を得ている。 ・受講者のうち、自転車駐車場の定期利用希望者には優先制度（受講のインセンティブ）があるため、認定有効期限の3年ごとに再受講する者が多い。 ・講習会受講者（市民のみ）に対し自転車整備点検（TSマーク（保険付帯））への助成を継続している。
課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・市内で発生した交通事故のうち、自転車の関与事故は全体の約4割を占める。 ・自転車の利用に関するルールやマナーを守らない者が多く見られる。 ・講習会の新規受講者を増やす仕組みづくりが必要である。 ・「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正による自転車損害賠償保険加入義務化への対応を検討する必要がある。 ・講習会に参加できない人への取組みについて検討が必要である。
2-2	走行環境整備
	方針② 「自転車走行空間ネットワーク計画」の策定
実績	<ul style="list-style-type: none"> ・「武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画（平成29年4月）」を策定した。 ・同計画に基づき、自転車誘導レーン（法定外表示）の整備を進めている。 <ul style="list-style-type: none"> <整備延長> 平成29年度 4路線 1,360m 平成30年度 6路線 3,760m 令和元年度 6路線 3,900m
課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的なネットワークの観点から、都道等の幹線道路の走行環境整備を促進するため、都に対する働きかけが必要である。 ・「武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画」に基づき、都道等の幹線道路を結ぶアクセス道路として、歩道がある主要な市道に自転車誘導レーン等を整備していく必要がある。 ・自転車誘導レーン等の整備は、道路改修等に合わせて検討する必要がある。 ・生活道路への自転車誘導レーン等の整備について検討する必要がある。

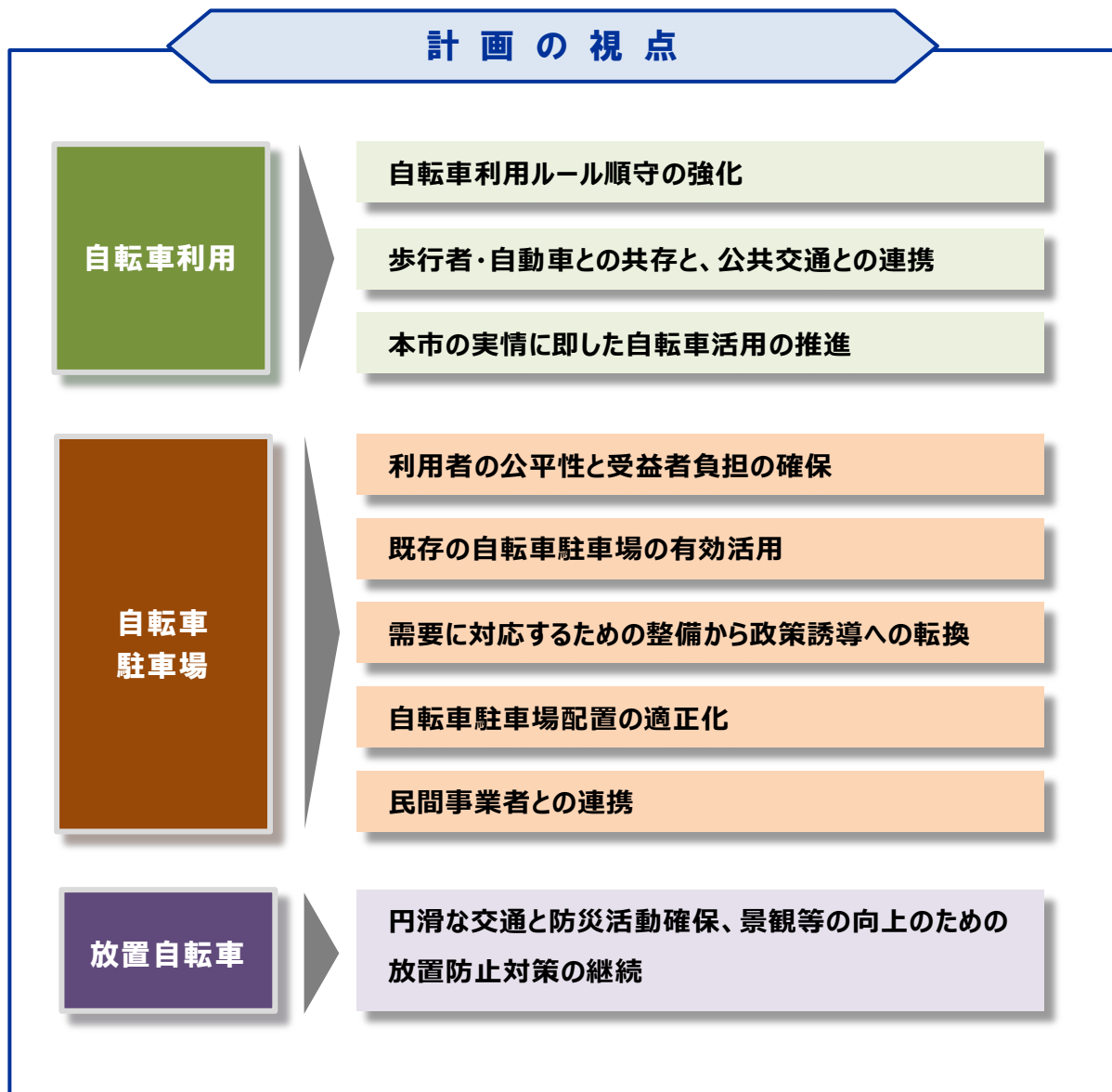
3 施設利用（運営方法）																					
方針① 有料自転車駐車場への一元化																					
実績	・平成29年度に吉祥寺自転車駐車場を民営化し、すべての市営有料自転車駐車場において、民間等専門機関を活用した。																				
方針② 使用期間等の導入による制度の統一																					
実績	・平成22年度以降に開設、改修等を行った定期利用自転車駐車場に、3年使用制限を導入した。 ・新たに開設、改修等を行った機械式の一時利用自転車駐車場に、短時間無料制度を導入した。																				
課題整理	・他の定期利用自転車駐車場への重複申込みが可能であり、待機者数が増える要因となっている。 ・利用者により定期契約の始期が異なるため、管理が複雑になっている。 ・定期利用自転車駐車場をより公平・公正に利用してもらうため、使用期間制限の期間等の見直しが必要である。 (表)3年使用制限導入済み・未導入自転車駐車場数 (単位:箇所)																				
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>導入済</th> <th>未導入</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>吉祥寺駅</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">8</td> <td style="text-align: center;">11</td> </tr> <tr> <td>三鷹駅北口</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">5</td> </tr> <tr> <td>武蔵境駅</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: center;">13</td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">22</td> </tr> </tbody> </table>			導入済	未導入	計	吉祥寺駅	3	8	11	三鷹駅北口	5	0	5	武蔵境駅	5	1	6	計	13	9	22
	導入済	未導入	計																		
吉祥寺駅	3	8	11																		
三鷹駅北口	5	0	5																		
武蔵境駅	5	1	6																		
計	13	9	22																		
・「500m距離制限制度」の統一的導入が必要である。																					
方針③ 市外料金の導入																					
実績	・平成22年度以降に開設、改修等を行った定期利用自転車駐車場に、市外料金を導入した。																				
課題整理	・市外料金の導入が未実施の既存自転車駐車場があるため、公平・公正の観点から料金制度の統一を図る必要がある。																				
基本方針2 施設整備（自転車等駐車場）に関する方針																					
1 自転車駐車場の整備																					
方針① 整備目標台数に向けた自転車駐車場の整備																					
方針② 借地等は原則として返還し、恒久的な自転車駐車場の確保																					
実績	・大規模開発に伴う民地（借地）の返還があったものの、新規自転車駐車場の開設、既存自転車駐車場の改修、民間事業者との連携により、自転車駐車場の確保に努めた。 (表)令和元年10月時点の収容台数 (単位:台)																				
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>公共等</th> <th>その他民間</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>吉祥寺駅</td> <td style="text-align: center;">12,760</td> <td style="text-align: center;">2,841</td> <td style="text-align: center;">15,601</td> </tr> <tr> <td>三鷹駅北口</td> <td style="text-align: center;">6,716</td> <td style="text-align: center;">379</td> <td style="text-align: center;">7,095</td> </tr> <tr> <td>武蔵境駅</td> <td style="text-align: center;">8,515</td> <td style="text-align: center;">1,956</td> <td style="text-align: center;">10,471</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: center;">27,991</td> <td style="text-align: center;">5,176</td> <td style="text-align: center;">33,167</td> </tr> </tbody> </table>			公共等	その他民間	計	吉祥寺駅	12,760	2,841	15,601	三鷹駅北口	6,716	379	7,095	武蔵境駅	8,515	1,956	10,471	計	27,991	5,176	33,167
	公共等	その他民間	計																		
吉祥寺駅	12,760	2,841	15,601																		
三鷹駅北口	6,716	379	7,095																		
武蔵境駅	8,515	1,956	10,471																		
計	27,991	5,176	33,167																		
(注)「公共等」は、公共、鉄道事業者及び市補助事業による設置																					
課題整理	・引き続き、恒久的な自転車駐車場用地の確保が必要である。 ・定期利用と一時利用の台数バランスの見直し等、既存自転車駐車場のさらなる有効活用の方策が必要である。 ・民間事業者との連携を強化する必要がある。																				

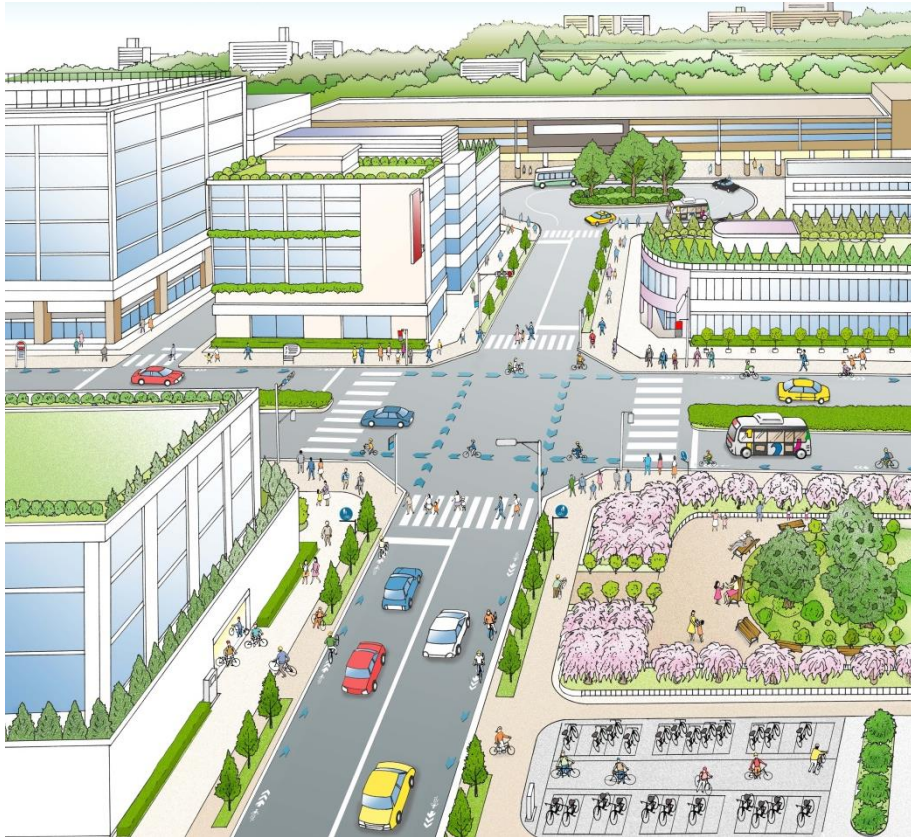
方針③ 駅前の交通輻輳を回避する公共自転車駐車場の配置計画	
実績	・駅中心部ではなく、可能な限りその外周部への公共自転車駐車場の整備を進めた（三鷹駅中町第3・第4自転車駐車場）。
課題整理	・自転車駐車場としての適地の確保が必要である。 ・自転車駐車場への安全な動線の確保が必要である。 ・まちづくりに関する個別計画等との整合を図る必要がある。
方針④ 自転車駐車場の整備及び管理は、民間等専門機関を活用	
実績	・民間等専門機関と協働して自転車駐車場の整備及び管理の一元化を図り、管理体制の効率化や建設コスト削減を進めた。 ・平成29年度に吉祥寺自転車駐車場を民営化し、すべての市営有料自転車駐車場において、民間等専門機関を活用した。
課題整理	・自転車駐車場の有効活用や管理の効率化等をさらに進める必要がある。
2 原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場整備	
方針① 原動機付自転車：既存の駐車場をベースに、エリアのバランスに配慮する。	
方針② 自動二輪車（50cc以上）：停留台数の今後の動向をみながら、検討する。	
実績	・利用状況に応じて、各駅に適正に配置している。
課題整理	・第一種原動機付自転車（50cc以下）の登録台数が減少傾向であり、第二種原動機付自転車（50cc超125cc以下）が増加傾向となっている。 ・第一種原動機付自転車の利用状況を注視したうえで、第二種原動機付自転車の受入れについて検討する必要がある。
3 行政以外の主体による自転車駐車場の整備	
3-1 附置義務等による自転車駐車場の整備	
方針① 鉄道事業者や商店会等に対して自転車駐車場整備を促す 条例等に基づき附置義務自転車駐車場整備の推進	
方針② 駅周辺の大規模民間開発時における公共自転車駐車場の整備	
実績	・武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例等に基づき民営自転車駐車場の設置を促進した。 ・駅周辺の大規模開発に伴い自転車駐車場の整備を推進した。
課題整理	・引き続き、民営自転車駐車場の設置を促進するとともに、大規模開発にあたっては自転車駐車場を確保できるよう努める必要がある。 ・附置義務による自転車駐車場整備が建物更新の支障となる場合は、隔地設置や地域単位での設置について、まちづくりに関する個別計画等との整合を図りながら誘導していく必要がある。
3-2 民営自転車駐車場設置補助	
方針 民営自転車駐車場の設置に対する財政支援を行う。	
実績	・補助制度を利用した民営自転車駐車場整備は、これまで3件となっている。 平成22年度 アトレ吉祥寺御殿山駐輪場（1,700台） 平成29年度 A S 吉祥寺南町駐輪場（885台） サイクルタイムズ三鷹駅北口（179台）
課題整理	・補助実績が3件に留まるため、より効果的な制度となるよう、補助要綱の見直しの検討が必要である。

4 その他自転車駐車場事業	
4-1 HOP (Holiday Free Parking)	
方針 地元商店街と市が一体となって事業を継続し、まちの活性化に努めるとともに、その拡充等の検討を進める。	
実績	吉祥寺エリアにおいてHOP事業を継続して実施した（1か所400台）。
課題整理	吉祥寺エリアを中心にHOP事業の今後の在り方について商店会等と検討を進める必要がある。
基本方針3 放置自転車対策に関する方針	
方針① 放置自転車対策の強化	
実績	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度市政アンケートでは、評価できる市の施策として「自転車対策」が第3位（29.5%）の評価であった。 市内3駅周辺の放置自転車台数は、低い水準を維持している。（放置台数（平日10時）平成26年度135台→令和元年度93台） 総合満空表示盤の設置を進め、平成30年度からは満空情報WEB版の発信を開始した。
課題整理	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の放置は、広域かつ夜間にも及ぶため、幅広い対応が必要である。 満空情報のさらなる周知と利便性の向上を図る必要がある。
方針②-1 自転車駐車場への誘導対策① 短時間無料制度の推進	
実績	短時間無料制度が利用され、効率的な自転車駐車場運営を図るとともに、放置自転車の減少に寄与している。
課題整理	短時間無料制度をすべての一時利用自転車駐車場に導入するため、機械化（自動ゲート式、電磁ロック式）を進める必要がある。
方針②-2 自転車駐車場への誘導対策② 利用形態の変化に応じた空きスペースの活用	
実績	<ul style="list-style-type: none"> 一部の自転車駐車場ではフリーゾーンを導入しており、多くの一時利用者を受け入れている。 総合満空表示盤の設置を進め、平成30年度からは満空情報WEB版の発信を開始した。
課題整理	<ul style="list-style-type: none"> フリーゾーンの拡大について検討を行う必要がある。 満空情報WEB版のさらなる周知と利便性の向上を図る必要がある。
方針③ 共用自転車システム（レンタサイクル事業）の継続	
実績	安定した利用状況を維持している。
課題整理	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル等民間主体の事業について研究を行う必要がある。 利用者に利用ルールを守ってもらう啓発を行う必要がある。
方針④ 放置自転車の再利用（再生自転車海外譲与事業）	
実績	<ul style="list-style-type: none"> 平成4年度から再生自転車海外譲与自治体連絡会（ムコーバ）に事業参画し、延べ約7,600台の自転車を再整備して海外へ譲渡してきた。ムコーバは、令和元年6月に解散した。 令和元年度から公益財団法人自転車駐車場整備センターを通じて、海外譲与事業を引き続き行っている。
課題整理	海外譲与事業を継続していく。

2 計画の視点

第2章の武蔵野市における自転車を取りまく現状及び第4章1の前計画の実績及び今後の課題整理を踏まえ、本計画の改定における視点を次のとおり整理する。





(注) 上記イラストは、前述の自転車等に関わる現状、課題、位置付け及び計画の視点を踏まえた将来のまちのイメージです。

第5章 施策の体系

基本理念

歩行者・自転車・自動車の秩序ある共存を実現するため、誰もが安全かつ快適に利用することができる自転車利用環境の整備を推進する。

自転車の適正な利用を促進するため、地域公共交通との連携を図り、安全利用・施設整備運営・放置防止の3つの視点から具体的な施策を推進する。

基本施策Ⅰ

自転車等の安全利用の推進

基本施策Ⅱ

自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進

基本施策Ⅲ

放置自転車対策の推進

施策体系一覧

基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進

1 関係主体の協働による取組み (P.26)		
ア	関係主体の連携	継続
イ	自転車損害賠償保険の加入促進	新規
ウ	HOP事業の在り方の検討	継続
エ	自転車通行ルールの検討	新規
オ	近隣自治体等との連携	継続
カ	市条例の見直しの検討	新規
2 自転車等の交通安全教育の推進 (P.28)		
(1) 自転車安全利用講習会の実施		
ア	自転車安全利用講習会の充実	拡充
イ	子ども、子育て世代への交通安全教育	
(2) 自転車等の安全利用に関する啓発		新規
3 自転車走行空間の整備 (P.31)		
(1)	自転車走行空間ネットワーク路線	継続
(2)	生活道路	拡充
(3)	都道	継続
4 自転車の活用推進に関する検討 (P.33)		
(1)	災害時における活用	新規
(2)	健康増進における活用	

基本施策Ⅱ 自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進

1 自転車駐車場の利用体系の再編 (P.34)		
(1) 利用料金の適正化	新規	
(2) 定期・一時の利用区分の適正化		
(3) 定期使用期限の適正化		
2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数 (P.37)		
◆ 自転車駐車場の整備目標台数の設定		
(1) 整備目標台数に向けた自転車駐車場の整備		
ア 吉祥寺駅周辺	変更	
イ 三鷹駅北口周辺		
ウ 武蔵境駅周辺		
エ 整備目標台数の考え方の検討		新規
(2) 自転車駐車場の適正配置の考え方		継続
(3) 施設の設置等に合わせた恒久的な自転車駐車場の確保		継続
(4) 計画的なリニューアル・建替えの検討		新規
(5) 車道からの動線の安全確保		新規
(6) 民間等専門機関との協働による管理運営		継続
(7) 原動機付自転車等駐車場の整備の検討		
ア 既存の駐車場の配置の適正化		継続
イ 第二種原動機付自転車への対応		新規
3 自転車駐車場の効果的な管理・運営 (P.51)		
(1) 満空情報の発信の拡充		
ア 施設の機械化	拡充	
イ 満空情報WEB版の周知及び活用の推進		
(2) フリーゾーン等の拡充		拡充
(3) 利用料金のキャッシュレス化		新規
4 民間による自転車駐車場の整備の促進 (P.53)		
(1) 条例に基づく自転車駐車場の設置		継続
(2) 駅周辺の大規模民間開発における公共自転車駐車場の整備		継続
(3) 整備費補助制度による民間自転車駐車場の設置の誘導		拡充
(4) その他の取組み		
ア HOP事業(Holiday Free Parking事業)の在り方の検討		継続
イ 自動二輪車駐車場整備の誘導		継続
ウ シェアサイクリングの研究		新規
エ 空きスペースの有効活用による自転車駐車場整備の研究		新規
オ 自転車交通とバス交通の連携		新規

基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進

1 放置自転車対策の強化 (P.58)		
(1) 放置自転車対策の強化の継続		継続
(2) 短時間無料制度の導入の推進		拡充
2 共用自転車システム(レンタサイクル事業)の在り方の検討 (P.61)		
		継続
3 放置自転車の再利用の促進 (P.62)		
		継続

基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進

1 関係主体の協働による取組み

武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例（この項において「市条例」という。）及び東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（この項において「都条例」という。）に基づき、商業者、鉄道事業者、行政等の関係する主体が自転車等の利用環境の整備、安全利用の促進及び放置防止を進めている。

自転車利用の多い吉祥寺地域では、商業者と地域団体が構成する吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会において、各主体の取組み、問題等を共有し、課題解決に向けた話し合いを行っている。同懇談会の商業者を中心に市との協働で、HOP事業等休日の来街者向け自転車駐車を確保するとともに、歩行者の多い区域において自転車利用者に対して押し歩きを促す等、自転車の適正利用に向けた取組みを進めている。

今後の取組み

ア 関係主体の連携

継続して、市条例に基づき関係する主体がそれぞれの責務と役割を果たし、自転車等の利用環境の整備、安全利用の促進及び放置防止を図る取組みを進める。

イ 自転車損害賠償保険の加入促進

都条例の改正により、令和2年4月1日から、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者は、他人の生命又は身体の損害賠償について、自転車損害賠償保険等への加入することが義務となった。また、事業者は、従業員等への保険加入の確認、未加入者への情報提供が努力義務となった。利用者、保護者及び事業者が保険加入に関する責務を果たし、市はこれを促進するための取組みを引き続き行う。

ウ HOP事業の在り方の検討

吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会等の関係団体と協働し、今後のHOP事業の在り方を検討する。

エ 自転車通行ルールの検討

吉祥寺活性化協議会や関係機関・部署と協働して、歩行者と自転車が輻輳する駅中心部等エリアを限定した自転車通行ルールや自転車駐車場の配置の在り方について検討を行う。

オ 近隣自治体等との連携

市外からの自転車等利用者が多いことから、自転車等の利用環境の整備、走行空間の整備、安全利用の促進及び放置防止に関し、関係する近隣自治体及び東京都と連携を図り、協力して取り組む。

カ 市条例の見直しの検討

市条例は、円滑な交通と防災活動を確保し、あわせてまちの景観等の向上を図ることを目的に、関係主体の責務、放置禁止区域と放置自転車に対する措置、公益的施設や商業施設、集合住宅等の建築に係る自転車駐車場の附置義務等を定めている。市条例の規定内容については、自転車利用に係る社会情勢の変化や関係法令の改正等を注視しながら、必要に応じて見直しを検討していく。

(表)関係主体の責務(市条例及び都条例から抜粋)

市 (市条例第3条)	<p>市長は、円滑な交通と防災活動を確保し、あわせてまちの景観等の向上を図るため、自転車等の利用環境の整備を図るとともに、必要な施策を実施しなければならない。</p> <p>市長は、関係機関及び関係団体と協力し、自転車等利用者の交通安全意識の高揚を図るとともに、交通安全教育の充実に努めなければならない。</p> <p>市長は、この条例に基づく施策を実施するため必要と認めるときは、他の地方公共団体、道路管理者、警察署、鉄道事業者その他関係機関及び関係団体と協議するとともに、協力を要請するよう努めなければならない。</p>
自転車等利用者又は所有者 (市条例第4条)	<p>自転車等の利用者又は所有者(以下「利用者等」という。)は、道路交通法その他の法令を遵守する等により自転車等の安全な利用に努めるとともに、市長の実施する施策に協力しなければならない。</p> <p>利用者等は、公共の場所等に自転車等を放置しないよう努めなければならない。</p> <p>利用者等は、その利用する自転車に住所、氏名等を明記するよう努めるとともに、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者が行う防犯登録(以下「防犯登録」という。)を受けなければならない。</p>
自転車小売業者 (市条例第5条)	<p>自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当っては、当該自転車の取り扱い方法、定期的な点検の必要性等自転車の安全利用のための情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨に努めなければならない。</p>
鉄道事業者の責務 (市条例第6条)	<p>鉄道事業者は、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置に努めるとともに、市長が実施する施策に積極的に協力しなければならない。</p>
施設の設置者の責務 (市条例第8条)	<p>官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場、共同住宅等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者(以下「施設の設置者」という。)が、指定区域内に当該施設を新築、増築又は改築をしようとする場合は、当該施設若しくは敷地内、又はその周辺に自転車等駐車場を設置し、自転車等の整理をしなければならない。</p> <p>施設の設置者が、指定区域外に当該施設を新築、増築又は改築をしようとする場合は、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を設置するよう努めるものとする。</p>
事業者の責務 (都条例第12条、第14条、第30条)	<p>事業者のうち、人の移動、貨物の運送等の手段として自転車を事業の用に供する者は、その従業者が、事業のために、人の移動、貨物の運送等の手段として自転車を利用するに当たり、研修の実施、情報の提供その他の必要な措置を講じることにより、自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識を習得させるよう努めなければならない。</p> <p>事業者(就業規則その他これに準じるものにより従業者の自転車を利用した通勤を禁じている事業者を除く。以下「特定事業者」という。)は、自転車を利用して通勤する従業者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、研修の実施、情報の提供その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。</p> <p>特定事業者は、従業者の通勤における自転車の駐車について、規則で定めるところにより、当該駐車に必要な場所を確保し、又は従業者が当該駐車に必要な場所を確保していることを確認しなければならない。</p>

2 自転車等の交通安全教育の推進

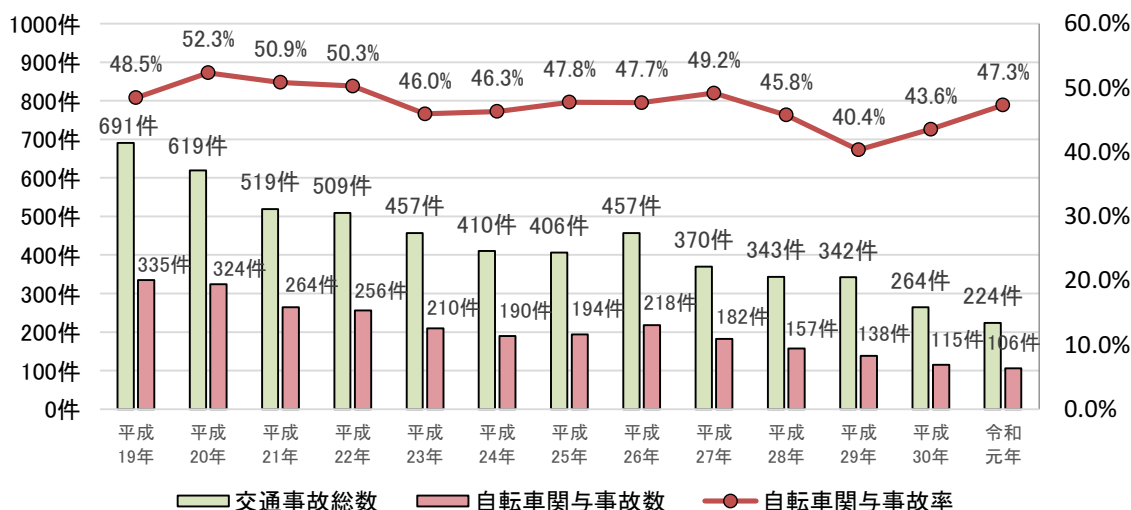
自転車の安全利用の推進は、自転車安全利用講習会をはじめとする「交通安全教育」、警察による道路交通法違反の自転車に対する「指導・警告や取締り」、自転車道や自転車誘導レーン等の走行空間に関する「走行環境整備」の3つの柱を基本として進めている。



▲武蔵野市自転車安全利用シンボルマーク

武蔵野市内で発生している交通事故の状況を見ると、交通事故総数、自転車関与事故数共に年々減少傾向にあるが、交通事故総数に対する自転車関与事故の割合（自転車関与事故率）は、近年40%台で推移している。令和元年の東京都内の自転車関与事故率39.0%に対し、高い関与率となっている。

(図) 武蔵野市内における自転車関与事故の推移



(1) 自転車安全利用講習会の実施

武蔵野市は、自転車事故に遭わない、起こさせない「自転車安全利用先進都市」を目指し、平成20年10月から、武蔵野市内を自転車で通行する者を対象に、武蔵野警察署との共催で、自転車安全利用講習会を開催している。



▲自転車安全利用講習会

武蔵野市自転車利用に関するアンケート調査（令和元年9月実施）では、自転車安全利用講習会について、「受講したことがある」が25.8%、「知っているが受講したことはない」が38.9%、「知らない」が32.1%となっている。

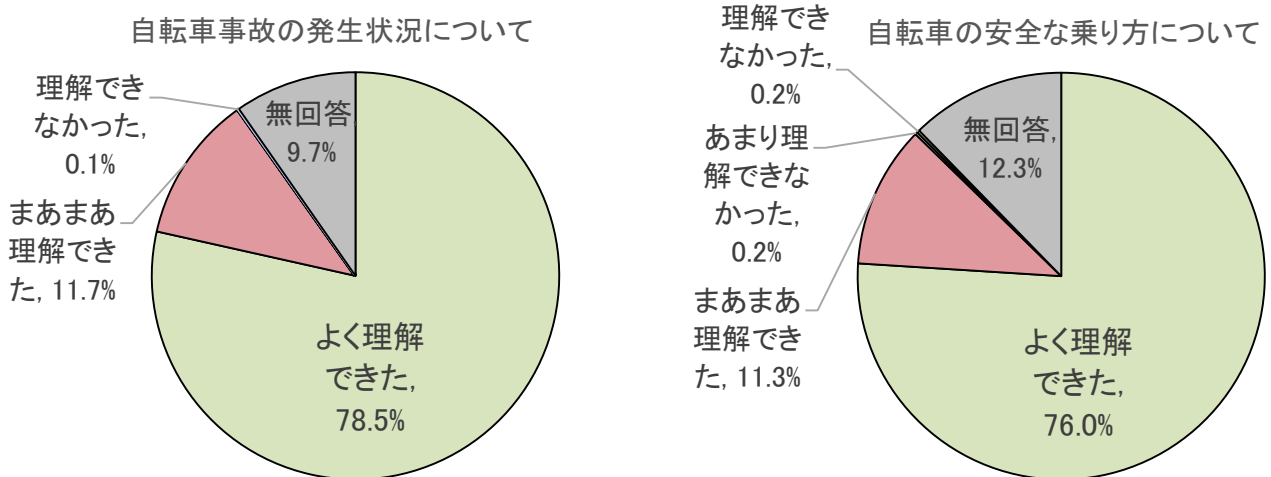
自転車安全利用講習会の種別は次表のとおりである。このほか、市内公立小学校12校の児童を対象に、自転車の安全運転と正しい交通ルールを体験学習する自転車安全教室（武蔵野警察署・小学校と共催）と自転車商協同組合武蔵野支部による自転車点検を平成27年度より授業内で実施している。

(表) 自転車安全利用講習会の種別

種別	受講者数	対象等
一般講習	13,217人	中学生以上を対象に市報等で募集し、市内公共施設で年20回程度開催している。受講者には、自転車安全利用認定証を交付し、自転車駐車場の定期利用に当たっての優先扱いと自転車整備点検（TSマーク（保険付帯））の助成を行っている。自転車損害賠償保険加入の呼び掛けも行っている。
出張講習	17,485人	企業や学校、地域団体等の依頼に応じて、指定の会場での出張講習会を行っている。
スタント講習	8,634人	公立中学校6校で、プロのスタントマンによる自転車事故再現を行う講習会を実施している。

(注) 受講者数は、平成20年度から30年度までの累計人数

(図) 自転車安全利用講習会アンケート結果(平成30年度実施分から抜粋)



今後の取組み

ア 自転車安全利用講習会の充実

関係法令の改正等自転車等の利用に関する社会情勢や地域状況により随時講習の見直しを行い、安全利用を促進するために効果的な内容としていく。また、公共自転車駐車場の優先利用制度や自転車整備点検（TSマーク（保険付帯））への助成制度といったインセンティブ付与から、認知度及び受講者数の増を図るとともに、ニーズに応じて内容や時間配分等について柔軟に対応を行っていく。講習会受講者を通じて自転車安全利用のルール・マナーが広く波及していくよう取組みを進める。

イ 子ども、子育て世代への交通安全教育

引き続き子どもを対象とする交通安全教育を学校等と連携して実施する。子育て世代における電動アシスト付き自転車の普及や保護者から子どもへの自転車利用教育の観点から、保育施設や子育て支援施設等と連携し、子育て世代の団体や集まり等での講習を積極的に進めていく。講習会を通じてヘルメットの着用についてもさらに促進を図っていく。

(2) 自転車等の安全利用に関する啓発

自転車利用のルール徹底や交通マナーの向上、自転車整備点検の促進を図るため、警察署や交通安全協会等の様々な団体との連携により、駅周辺においてマナーアップキャンペーン等の啓発活動を継続的に実施している。また、武蔵野警察署や交通安全協会等関係団体が発行するリーフレットの配布や市報等を通じて広く広報活動を行っている。

自転車は「軽車両」でありルール違反は罰則の対象となること、また、事故を起こしてしまうと重大な責任が生じてしまうことを広く浸透し、自転車安全利用五則を中心にさらに啓発を強化していく必要がある。



▲自転車マナーアップキャンペーン

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
 - 飲酒運転は禁止 ○二人乗りは禁止 ○並進は禁止
 - 夜間はライトを点灯 ○信号を守る ○交差点での一時停止と安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(表・図) 自転車安全利用講習会アンケート結果(平成30年度実施分から抜粋)

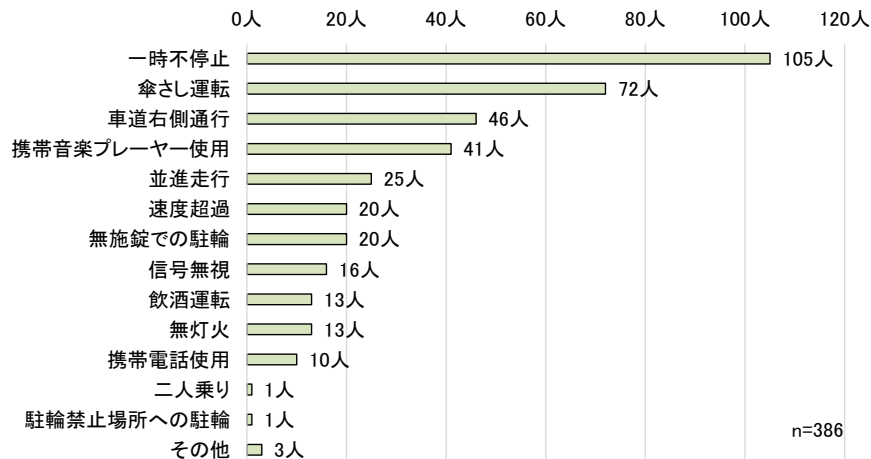
【質問】講習を受けて、初めて知った、または改めて確認した交通ルール等

(回答が多かった主なもの)

- 路側帯の種類とその意味。路側帯の走行ルール。路側帯の右側通行禁止。
- 歩道での通行方法について(車道よりを徐行)。
- 車道通行が原則、歩道は例外。例外規定。歩道走行時は左端を通行すること。
- 歩道で他の自転車と行き違うとき対向する自転車を右にみる。
- 一時停止の重要性。一時停止のしかた。
- 右折方法(二段階右折)について。
- 横断歩道の通行方法。自転車横断帯について。

【質問】自転車を利用する際に、ついやってしまうことがどれですか(複数回答可)

(よくやってしまうこと)



今後の取組み

- ・ 自転車活用推進法で設ける5月5日の「自転車の日」及び5月1日から31日までの「自転車月間」における広報等の取組みや街頭でのマナーアップキャンペーンの実施、リーフレット等の配布により広く交通ルールの普及啓発を行うとともに、市が有する広報媒体（市報、季刊誌、ホームページ、ケーブルテレビ、FM、SNS等）を活用して定期的に発信する等、さらなる自転車利用のルール徹底やマナー向上を図る。
- ・ 子育て世代向けには、児童へのヘルメット着用を促進するとともに、自転車購入の際の要点や児童への教育の観点等を含めて、自転車利用の方法を分かりやすく紹介する啓発冊子の発行を検討する。
- ・ 市内の自転車事故の約56%が交差点で発生している。自転車事故が起きやすい交差点等における安全意識の向上策について、警察署と連携して研究していく。
- ・ 令和元年の市内の刑法犯罪認知件数のうち44.4%が自転車盗難となっており、認知されているものだけで696件発生している。放置自転車の一因ともなる自転車盗難を防止するため、利用者に施錠の徹底を呼び掛けており、さらにその取組みを強化する。
- ・ 啓発活動にあたっては、市、警察署、交通安全協会、武蔵野地域交通安全活動推進委員、商店会、地域団体、関係事業者が相互に連携し、自転車安全利用五則と罰則、点検整備の必要性、損害賠償保険加入、盗難防止措置の励行、利用者のヘルメット着用等について浸透を図る。



▲自転車の施錠を呼びかける掲示

3 自転車走行空間の整備

本市の実情に即した自転車走行環境づくりを推進するため、利用者の視点を重視した安全で円滑な交通環境の整備、自転車利用環境の整備と交通ルール・マナーの啓発、歩いて楽しいまちづくりの推進を基本方針として、平成29年4月に「武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画」（以下この項において「推進計画」という。）を策定した。

基本方針に沿って、自転車走行空間整備の推進、生活道路における安全対策の推進、自転車に関する安全対策の推進、自転車に関する安全教育の充実、歩行者を重視した自転車利用の在り方への転換の取組みを進めている。

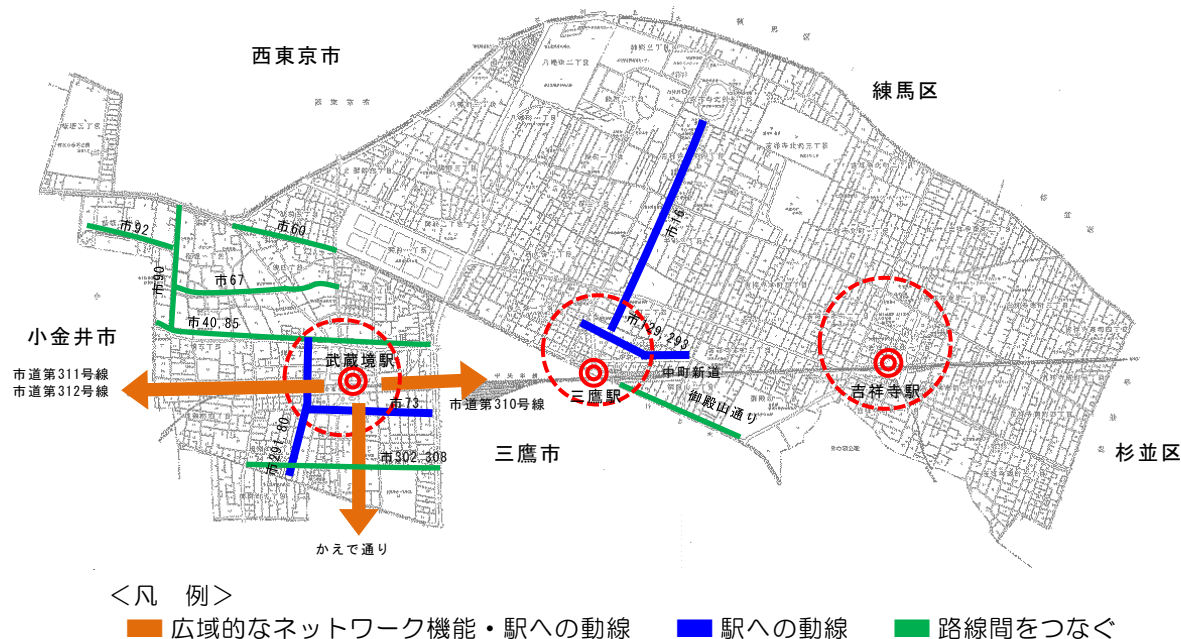
自転車走行空間の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」も参考に、道路の構造や利用状況、交差点における安全性等を踏まえて、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）等の適切な手法を選定した上で、東京都、警視庁と連携して、歩行者・自転車・自動車共存できる環境の整備を進めている。

生活道路における安全対策の推進については、段階的な安全対策を地域と連携しながら進めている。



▲車道混在(自転車ナビマーク・ナビライン)

(図) 令和元年度末における市道の自転車走行空間の整備済み路線



今後の取組み

(1) 自転車走行空間ネットワーク路線

推進計画で選定した自転車走行空間ネットワーク路線の市道については、道路法、道路交通法その他関係法令やガイドラインの改正、道路の構造や利用状況等を踏まえて、適切な整備手法を検討し、引き続き、走行空間の整備を進めていく。あわせて、市内における自転車が関与する事故が多く発生している交差点等の危険箇所を中心に、武蔵野警察署や道路管理者等との連携を図り、走行方法について分かりやすく説明した補助看板を必要に応じ設置する等により、自転車利用者や自動車運転者への意識付けにつなげていく。

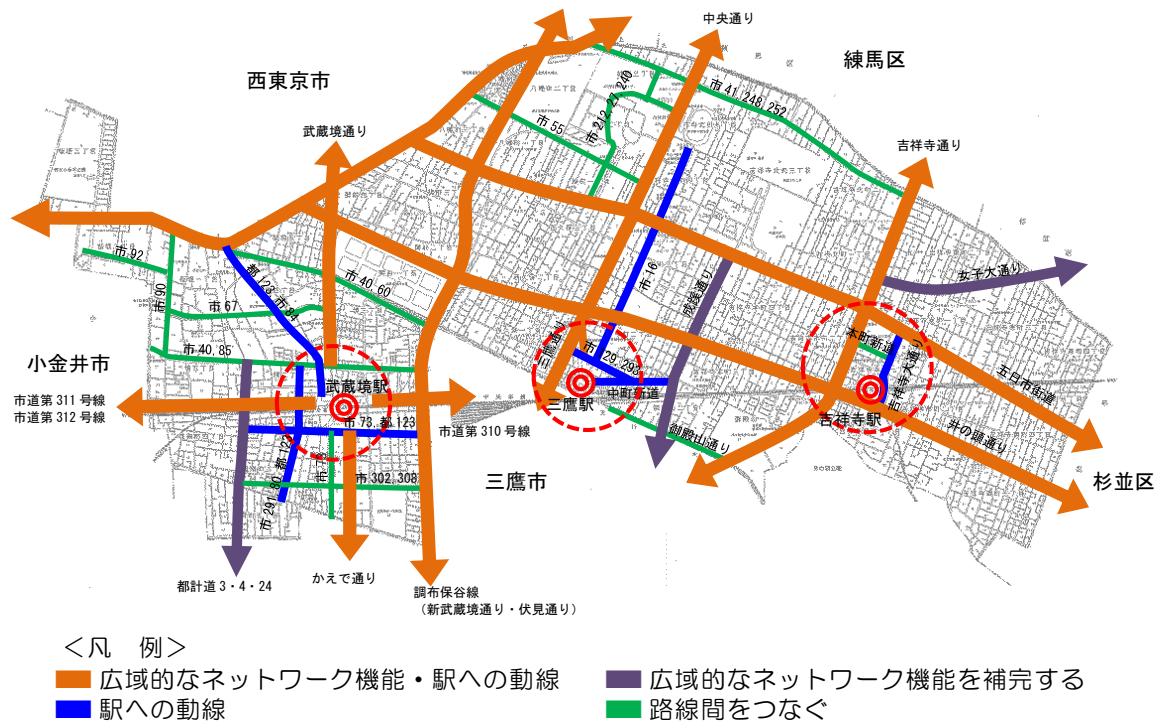
(2) 生活道路

生活道路については、段階的な安全対策を地域と連携しながら進め、ネットワーク路線へと接続させていく。一定の幅員がある道路や歩行者用防護柵の設置されている道路等は、整備の可能性を検討していく。

(3) 都道

近隣区市との広域なネットワーク機能を有している都道については、自転車走行空間の整備を要望していく。

(図) 自転車走行空間ネットワーク路線図



出典：武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画（平成29年4月）

4 自転車の活用推進に関する検討

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ること等新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行された。同法では、市町村の責務として、その区域の実情に応じた施策を策定し、実施するとともに、同法の基本理念に関する情報提供等を通じて住民の理解と協力を得るよう努めることとされている。

今後の取組み

自転車活用推進法の趣旨に則り、本市の実情に応じて、引き続き走行空間の整備、自転車駐車場の整備、放置自転車対策、自転車の点検整備と安全利用の促進、交通安全教育等の事業を実施していく。災害時や健康増進の視点においても活用を図っていく。

(1) 災害時における活用

災害発生時は道路の状況により、自動車が使用できないことが想定されることから、災害応急対策に従事する職員の参集又は出勤のための移動手段として活用を行う。

(2) 健康増進における活用

サイクルスポーツの振興や生活習慣病の予防等の健康増進を推進するための活用について、関係部署と連携して検討を行っていく。

基本施策Ⅱ 自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進

1 自転車駐車場の利用体系の再編

これまで公共の場所等（道路、公園、駅前広場、その他公共の用に供する場所で、自転車等駐車場以外の場所）の放置自転車をなくすため、駅周辺を中心に公共自転車駐車場の整備、民間自転車駐車場の誘導及び放置自転車対策を一体的に進めてきた。この取り組みにより、借地等の流動的な公共自転車駐車場はあるものの、民間自転車駐車場を含めると一定の自転車駐車場を確保している。放置自転車台数も減少傾向となっており、自転車駐車場の不足に起因するものは少なくなっていると考えられる。

一方で、公共自転車駐車場において、利用区分別に利用状況を見ると、次のような課題が生じている。

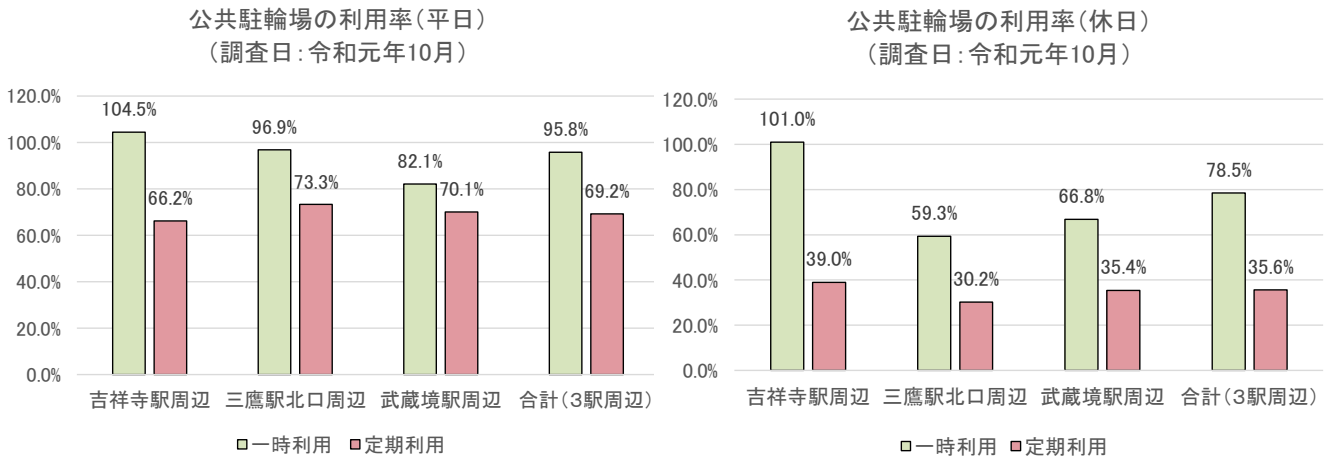
ア 一時利用

- ・ 平日は、3駅とも利用率が高い状況にある（吉祥寺駅周辺約105%・三鷹駅北口周辺約97%、武蔵境駅周辺約82%）。
- ・ 休日は、吉祥寺駅周辺が利用率101%と高い。三鷹駅北口周辺は約59%、武蔵境駅周辺は約67%と高くない。
- ・ 通勤・通学等で利用する者が多いため、日中に利用可能なスペースが不足している。

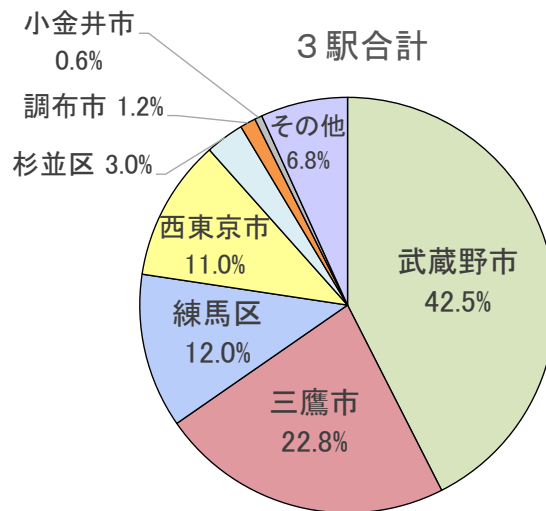
イ 定期利用

- ・ 一時利用と比較して稼働率が低く（平日約69%・休日約36%）、スペースの空きが生じている。
- ・ 武蔵境駅周辺及び吉祥寺駅周辺は、市外の利用者が多い（武蔵境駅周辺約76%、吉祥寺駅周辺66%、三鷹駅北口周辺約21%）。
- ・ 一度使用が認められると無期限又は3年間の使用が可能となるため、特定の者の便益が高く、公平性に課題がある。
- ・ 待機者が多数順番待ちをしている状況があるが、複数の申込みが可能であること等により実態の把握が難しい。
- ・ 待機者を含め長期間大量の個人情報保有することによる事務管理上の負担とリスクがある。
- ・ 日常的に利用する場合、自転車駐車場によっては、一時利用よりも安い料金設定となっている。

(図) 公共自転車駐車場の利用率



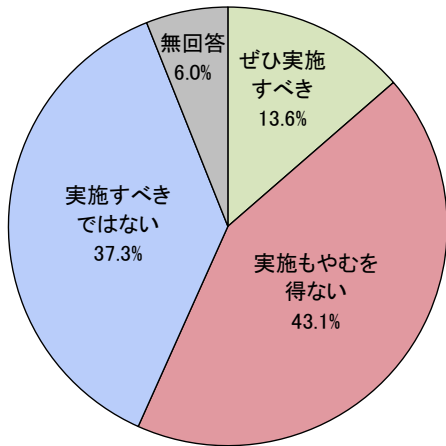
(図・表) 定期利用者の登録居住地の割合(令和元年5月時点)



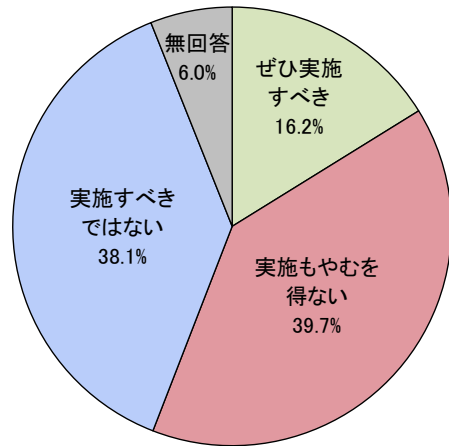
	武蔵野市	三鷹市	練馬区	西東京市	杉並区	調布市	小金井市	其他
吉祥寺駅周辺	34.3%	25.8%	24.1%	2.4%	6.0%	1.3%	0.2%	6.0%
三鷹駅北口周辺	79.4%	1.6%	4.7%	8.2%	0.3%	0.4%	0.3%	5.1%
武蔵境駅周辺	24.4%	35.8%	0.5%	26.0%	0.8%	1.8%	1.5%	9.3%
3駅合計	42.5%	22.8%	12.0%	11.0%	3.0%	1.2%	0.6%	6.8%

(図) 武蔵野市自転車利用に関するアンケート調査結果

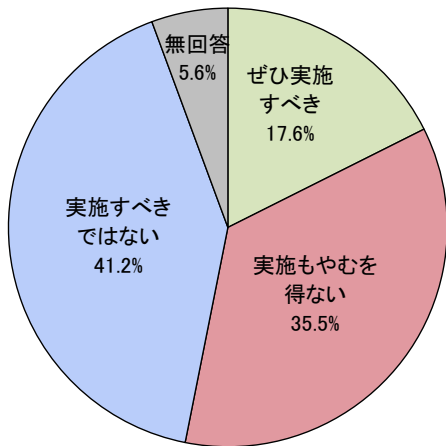
低頻度で公共駐輪場を利用する方よりも
高頻度で公共駐輪場を利用する方にとって優位な「定期料金の値上げ」



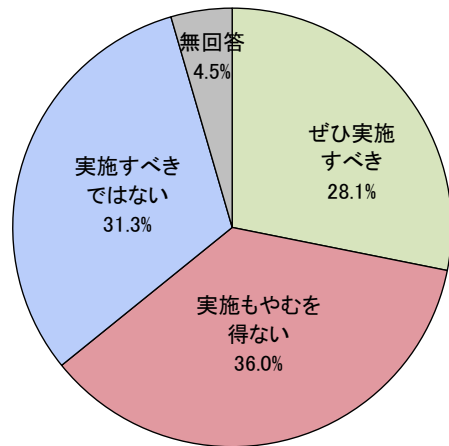
定期利用待機者の待機期間短縮に向けた
「定期3年使用制限の見直し」



用途に応じた一時利用公共駐輪場の時間体系の見直し
(より短い時間体系の導入)



定期利用スペースの駐輪台数見直し
(一時利用スペースへの変更)



武蔵野市自転車利用に関するアンケート調査の概要

調査日時：令和元年9月24日（火）午前11時から午後8時まで武蔵野市内公共自転車駐車で直接配布（WEBアンケート方式で同時実施）／回収：郵送又はインターネット／配布票数：3,000票／回収票数：郵送803票、WEB経由113票（回収率30.5%）／有効回答数：977（郵送797票、WEB経由107、WEBアンケート回答票73票）

今後の取組み

現状の課題を解決するため、公共自転車駐車場の利用料金体系、定期・一時の利用区分体系及び定期使用期限を一体的に見直し、既存の自転車駐車場スペースの有効利用及び受益者負担の適正化を図ることで、利用者の利便性の向上及び自転車の放置防止の強化を進める。

(1) 利用料金の適正化

- ・ 利用料金は、統一的な基準による分かりやすい料金設定とする。
- ・ 一時利用については、駅近傍及び商圈との連続性のある自転車駐車場において、長時間利用から短時間利用への誘導を行うため、駅中心から自転車駐車場までの距離等による時間体系を設定する。また、入庫後2時間無料制度を統一的に導入する。
- ・ 定期利用については、一時利用の料金を基にし、駅中心から自転車駐車場までの距離別に額の設定を行い、置き場の階層、市民と市外在住者、学生、障害者等を考慮した料金とする。

(2) 定期・一時の利用区分の適正化

- ・ 自転車駐車場の利用区分は、適正な受益者負担、公平性、事業効率性の観点から優位性のある一時利用を原則とする。
- ・ 公共自転車駐車場の収容台数は、一時利用が約35%、定期利用が約65%となっている（本計画策定時）。自転車駐車場全体の稼働率最大化に向け、台数割合の見直しを行う。

(3) 定期使用期限の適正化

公平性の確保と事業効率化の観点から、無期限及び3年の使用制限を廃止し、1年度の使用制限に統一する。利用者の決定は、申込み順から抽選による方法に変更する。

2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数

ア 利用区分別の収容台数

自転車駐車場の利用区分別の民間自転車駐車場を含む収容台数は、次表のとおりである。定期利用と一時利用との割合は、概ね半々となっている。

(表) 利用区分別の収容台数(民間自転車駐車場を含む) (単位:台)

自転車	定期利用	一時利用	計
吉祥寺駅周辺	8,322	7,279	15,601
三鷹駅北口周辺	3,867	3,228	7,095
武蔵境駅周辺	4,814	5,657	10,471
計	17,003(51.3%)	16,164(48.7%)	33,167

(注) 収容台数: 令和元年10月時点の台数

イ 設置者別の収容台数

自転車駐車場の設置者別の収容台数は、次表のとおりである。市が主体となり整備した自転車駐車場は全体の約7割となっている。

(表) 設置主体別の収容台数 (単位:台)

自転車	市・公益法人	民営・大規模店舗	鉄道事業者	計
	24,012(72.4%)	7,940(23.9%)	1,215(3.7%)	33,167

(注1) 収容台数: 令和元年10月時点の台数

(注2) 収容台数には、民間自転車駐車場を含む。

(表) 参考 設置者別の収容台数の東京都区市との比較 (単位:台)

自転車	市区・公益法人等		民間事業者		鉄道事業者及び関連会社		その他		計
	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合	
武蔵野市	23,774	72.4%	4,026	12.3%	5,020	15.3%	0	0%	32,820
区部	396,404	74.0%	88,395	16.5%	47,280	8.8%	3,262	0.6%	535,341
市部	281,549	79.7%	49,859	14.1%	21,879	6.2%	0	0%	353,287
区市合計	677,953	76.3%	138,254	15.6%	69,159	7.8%	3,262	0.4%	888,628

(注1) 収容台数は、「平成30年度駅前放置自転車等の現況と対策」から引用

(注2) 調査時点は、平成30年10月

(注3) 対象は、収容台数概ね50台以上の自転車駐車場

ウ 人口100人当たりの収容台数の比較

人口100人当たりの収容台数は、本市は都内の平均を大きく上回っており、区市では最も多くなっている。

(表)人口100人当たりの収容台数の東京都区市との比較

自転車	人口(人)	収容台数(台)	人口100人当たりの収容台数(台)
武蔵野市	146,399	32,820	22.4
区部	9,486,618	535,341	5.6
市部	4,171,067	353,287	8.5
区市合計	13,657,685	888,628	6.5

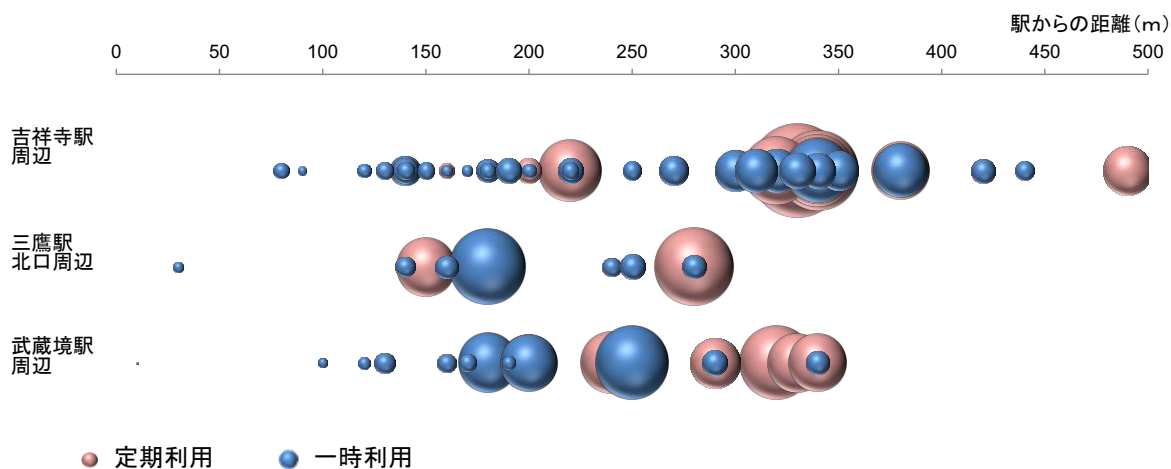
(注1) 人口は、平成31年1月1日現在

(注2) 収容台数は、「平成30年度駅前放置自転車等の現況と対策」から引用

エ 駅中心からの距離別の収容台数

収容台数1台当たりの駅からの平均距離は、256mとなっている。駅別に見ると、吉祥寺駅周辺が295m、三鷹駅北口周辺が193m、武蔵境駅が241mとなっている。

(図)距離別の収容台数



● 定期利用 ● 一時利用

(注1) 民間自転車駐車場を含む。

(注2) 定期と一時の利用区分が混在する場合はそれぞれ1箇所の自転車駐車場として集計

オ 収容台数、停留台数及び放置台数の推移（3 駅合計）

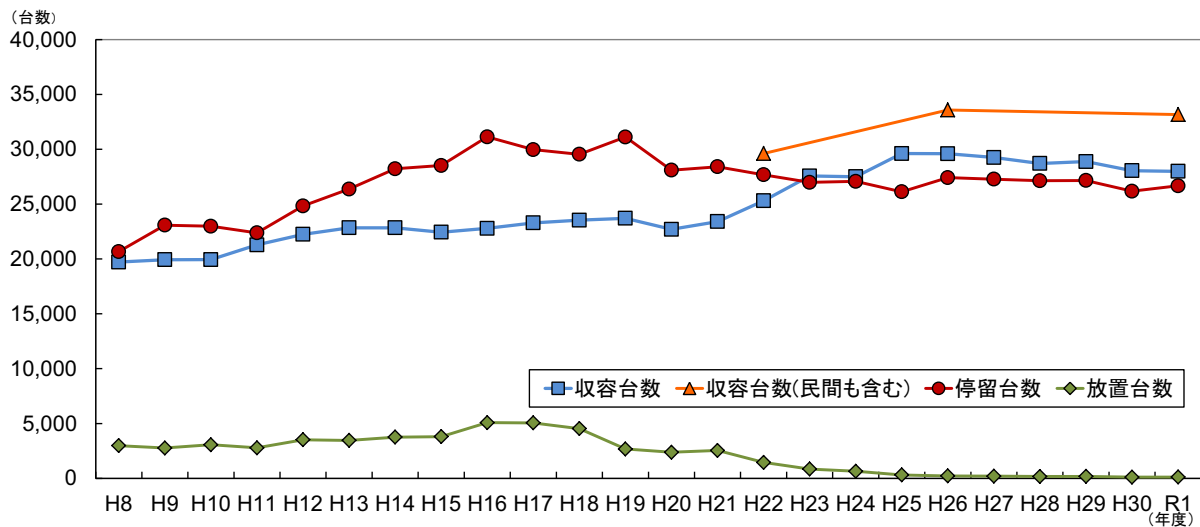
収容台数、停留台数及び放置台数（平日15時時点）の推移は、次の図表のとおりである。

収容台数は、借地の返還や歩道上の利用登録自転車駐車場の閉鎖があったものの、新規整備や既存自転車駐車場の立体化等を進め、平成23年度以降は、停留台数を上回っている。

停留台数は、近年、ほぼ横ばいで推移している。

放置台数は、平成16年度以降、減少傾向となり、ここ数年は、1日200台以下で推移している。

（図・表）収容台数、停留台数及び放置台数の推移（自転車）



（単位：台）

自転車／年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
収容台数	25,304	27,566	27,499	29,606	29,590	29,247	28,702	28,880	28,050	27,991
収容台数 (民間も含む)	29,615	-	-	-	33,587	-	-	-	-	33,167
停留台数	27,679	26,985	27,069	26,125	27,416	27,270	27,130	27,154	26,174	26,669
放置台数	1,451	852	645	311	221	198	173	182	108	118

（注）収容台数は、公共自転車駐車場、鉄道事業者が設置した自転車駐車場及び本市補助事業として設置した自転車駐車場の合計台数

カ 需給バランス

駅周辺の自転車駐車場の需給バランスを、平日と休日とに分けて駅ごとに整理する。

- ・ すべての駅周辺で、収容台数（供給）は、停留台数（需要）を上回っている。
- ・ 平日は、午前からの利用が多く、通勤・通学目的と考えられる。3駅すべてで、一時利用自転車駐車場を含めて利用している。
- ・ 休日は、平日と比較して午後の利用が多く、主に買物目的と考えられる。

(表) 停留台数と収容台数との需給バランス

(単位：台)

自転車		平日			休日		
		吉祥寺駅 周辺	三鷹駅 北口周辺	武蔵境駅 周辺	吉祥寺駅 周辺	三鷹駅 北口周辺	武蔵境駅 周辺
停留台数	10～11時	10,574	5,858	7,326	6,790	2,499	4,160
調査結果 (R01)	15～16時	12,398	6,266	8,005	10,376	3,451	5,939
停留台数 (需要：利用目的別)	通勤・通学目的	10,574	5,858	7,326	6,790	2,499	4,160
	買物目的	1,824	408	679	3,586	952	1,779
収容台数 (供給：利用目的別) (R01.10 現在)	定期利用 (通勤・通学)	8,322	3,867	4,814	7,870	3,867	4,814
	一時利用 (買物)	3,588	2,670	2,486	4,040	2,670	2,486
	民間 (買物)	3,691	558	3,171	4,091	558	3,171
需給バランス	通勤・通学目的	▲ 2,252	▲ 1,991	▲ 2,512	1,080	1,368	654
	買物目的	5,455	2,820	4,978	4,545	2,276	3,878
	合計	3,203	829	2,466	5,625	3,644	4,532

(注1) 吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場の休日の一時利用には、定期利用台数の半分の台数を一時利用として計上している。

(注2) 需要量及び供給量の前提条件

需要量：10～11時の停留台数を「通勤・通学目的」として考える。

15～16時の停留台数から10～11時の停留台数を差し引いた台数を「買物目的」として考える。

供給量：「通勤・通学目的」は、「定期利用」の台数とする。

「買物目的」は、「一時利用」及び「民間」の台数とする。

【自転車駐車場の整備目標台数の設定】

ア 市内3駅の整備目標台数の設定

これまで、自転車等駐車実態調査をもとに算出したトレンド法や駅勢圏法による推計値と過去10年間の停留台数のうち、最大値を整備目標台数として設定している。

令和元年度基準で整理すると次表のとおりとなるが、自転車駐車場の利用体系の再編を行うことを本計画で定めているため、今後、停留台数の変化について見定める必要がある。本計画期間においては、前計画の整備目標台数を基に、駅別・エリア別の整備目標台数と充不足台数を算出する。

(表) 令和元年度を基準とした整備目標台数の整理

	①トレンド法	②駅勢圏法	③過去10年 最大停留台数	最大値 (左表①～③)	整備目標台数	
					(令和元年基準)	前計画 (平成26年度基準)
吉祥寺駅	12,199台	12,559台	12,398台	12,559台	12,600台	14,100台
三鷹駅北口	6,654台	6,330台	7,016台	7,016台	7,100台	7,300台
武蔵境駅	7,724台	8,107台	9,307台	9,307台	9,400台	10,400台

駅別・エリア別整備目標台数の配分は、令和元年度を基準として、駅勢圏法で将来推計の割合を算出して、前計画の整備目標台数のそれぞれに配分して行う。

(表) 駅別・エリア別整備目標台数の配分

(単位：台)

	吉祥寺駅 (14,100台)			三鷹駅北口 (7,300台)			武蔵境駅 (10,400台)		
	通勤通学	買物等	計	通勤通学	買物等	計	通勤通学	買物等	計
北東	3,496	580	4,076	1,750	307	2,057	872	95	967
北西	3,618	619	4,237	4,964	168	5,132	3,934	70	4,004
南東	1,264	452	1,716	59	0	59	1,036	525	1,561
南西	3,646	425	4,071	51	0	51	3,676	192	3,868
合計	12,024	2,076	14,100	6,825	475	7,300	9,518	882	10,400

(注) 合計台数は、端数処理の関係で、エリア別台数の合計と合わないことがある。

イ 吉祥寺駅周辺

令和元年10月における吉祥寺駅周辺の収容台数は、合計15,601台である。

(表)現在の収容台数

エリア	北東	北西	南東	南西	計
市・公益財団法人	3,230台	2,766台	1,879台	2,300台	10,175台
民間	990台	1,840台	1,012台	1,584台	5,426台
計	4,220台	4,606台	2,891台	3,884台	15,601台

まちづくりの種地や民地（借地）にある自転車駐車場は、将来閉鎖される可能性がある。まとめると次表のとおりである。

なお、まちづくり種地とは、街の活性化につながる土地活用が期待されている市有地のことをいう。また、民地（借地）にある自転車駐車場は、平置き形態のものとしている。

(表)閉鎖の可能性がある収容台数

箇所数	閉鎖の可能性がある収容台数			
5箇所	871台			
記号	名称	利用	収容台数	備考(今後の可能性)
C	吉祥寺大通り東第4	一時	118台	閉鎖時期未定
D	吉祥寺大通り東第3	一時	53台	まちづくり種地
E	吉祥寺駅東暫定	一時	194台	まちづくり種地
F	吉祥寺駅東	定期	203台	まちづくり種地
I	末広第4	一時	303台	閉鎖時期未定

令和7年度末における自転車駐車場の充不足台数をまとめると、次表のとおりである。

北東エリアと南西エリアは将来において自転車駐車場の不足が予測されるものの、駅全体では将来においても充足が予想される。

(表)令和7年度末における収容台数(=「現在の収容台数」-「閉鎖の可能性がある収容台数」)

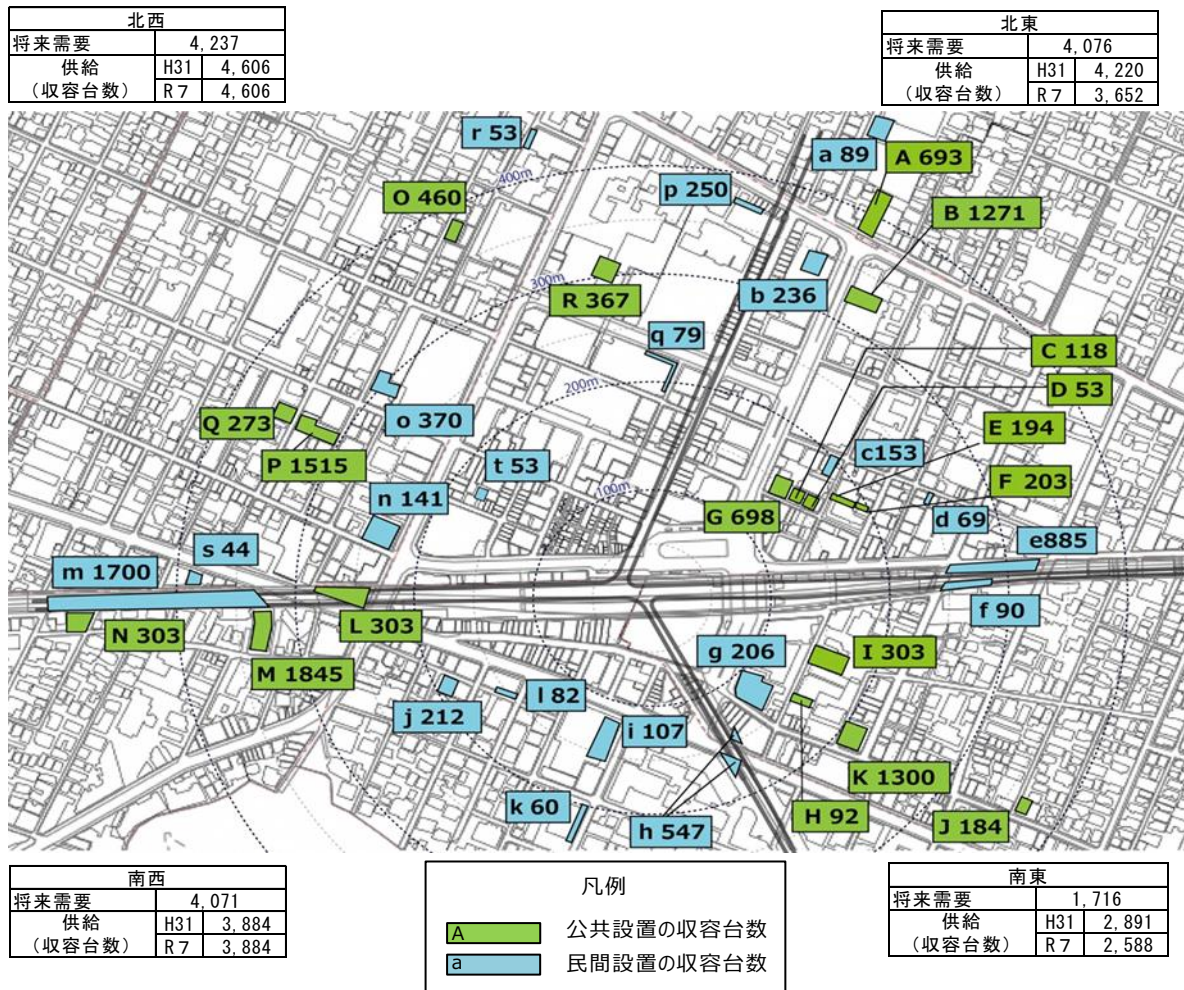
エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	収容台数(令和7年度末)
駅全体	15,601台	871台	14,730台
北東	4,220台	568台	3,652台
北西	4,606台	0台	4,606台
南東	2,891台	303台	2,588台
南西	3,884台	0台	3,884台

(表)令和7年度末における充不足台数(=「整備目標台数」-「収容台数(令和7年度末)」)

エリア	整備目標台数	収容台数(令和7年度末)	充不足台数(令和7年度末)
駅全体	14,100台	14,730台	630台 充足
北東	4,076台	3,652台	424台 不足
北西	4,237台	4,606台	369台 充足
南東	1,716台	2,588台	872台 充足
南西	4,071台	3,884台	187台 不足

(注) 合計台数は、端数処理の関係で、エリア別台数の合計と合わないことがある。

(図) 吉祥寺駅周辺における自転車駐車場の位置図



(表) 令和7年度までの収容台数の見通し

現在の収容台数 (令和元年10月)	15,601台	
整備予定時期	令和2年度	令和3～7年度
新設される整備収容台数 (合計)	未定	
今後閉鎖する可能性のある台数	▲871台	
収容台数 (年度末)	15,601台	15,601台 (民地等がすべて閉鎖した場合14,730台)
整備目標台数	14,100台	

ウ 三鷹駅北口周辺

令和元年10月における三鷹駅北口周辺の収容台数は、合計7,095台である。

(表)現在の収容台数

エリア	北東	北西	計
市・公益財団法人	5,113台	1,424台	6,537台
民間	379台	179台	558台
計	5,492台	1,603台	7,095台

将来閉鎖される可能性がある民地（借地）の自転車駐車場をまとめると次表のとおりである。

(表)閉鎖の可能性がある収容台数

箇所数	閉鎖の可能性がある収容台数			
3箇所	763台			
記号	名称	利用	収容台数	備考(今後の可能性)
J	三鷹駅北口	一時	243台	閉鎖時期未定
G	三鷹駅北口第2	定期	320台	閉鎖時期未定
H	三鷹駅北口第3	一時	200台	閉鎖時期未定

令和7年度末における自転車駐車場の充不足台数をまとめると、次表のとおりである。
北西エリアは将来においても自転車駐車場の不足が予想され、駅全体でも不足が予想される。

(表)令和7年度末における収容台数(=「現在の収容台数」-「閉鎖の可能性がある収容台数」)

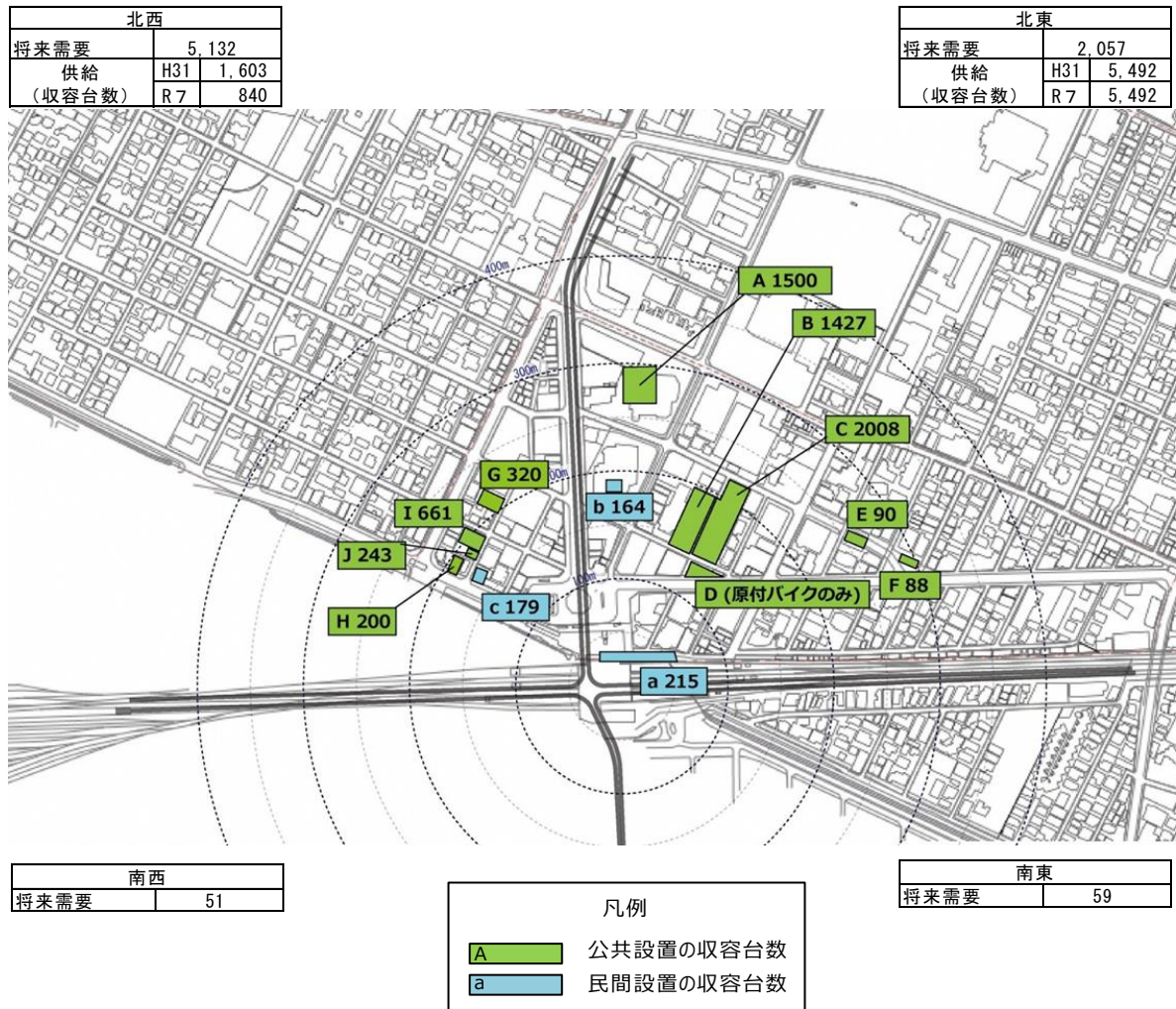
エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	収容台数(令和7年度末)
駅北口	7,095台	763台	6,332台
北東	5,492台	0台	5,492台
北西	1,603台	763台	840台

(表)令和7年度末における充不足台数(=「整備目標台数」-「収容台数(令和7年度末)」)

エリア	整備目標台数	収容台数(令和7年度末)	充不足台数(令和7年度末)
駅北口	7,189台	6,332台	857台 不足
北東	2,057台	5,492台	3,435台 充足
北西	5,132台	840台	4,292台 不足

(注) 合計台数は、端数処理の関係で、エリア別台数の合計と合わないことがある。

(図)三鷹駅北口周辺における自転車駐車場の位置図



(表)令和7年度までの収容台数の見通し

現在の収容台数 (令和元年10月)	7,095台	
整備予定時期	令和2年度	令和3～7年度
中央大通り跡地		700台程度
新設される整備収容台数 (合計)		700台程度
今後閉鎖する可能性のある台数		▲763台
収容台数 (年度末)	7,095台	7,795台 (民地がすべて閉鎖した場合7,032台)
整備目標台数		7,300台

Ⅰ 武蔵境駅周辺

令和元年10月における武蔵境駅周辺の収容台数は、合計10,471台である。

(表)現在の収容台数

エリア	北東	北西	南東	南西	計
市・公益財団法人	1,181台	2,420台	842台	2,857台	7,300台
民間	208台	741台	1,532台	690台	3,171台
計	1,389台	3,161台	2,374台	3,547台	10,471台

将来閉鎖される可能性がある民地（借地）の自転車駐車場をまとめると次表のとおりである。

(表)閉鎖の可能性がある収容台数

箇所数	閉鎖の可能性がある収容台数			
3箇所	1,313台			
記号	名称	利用	収容台数	備考(今後の可能性)
B	北口一時利用	一時	134台	閉鎖時期未定
A	みずき通り	定期・一時	692台	閉鎖時期未定
D	五宿東	一時	487台	閉鎖時期未定

令和7年度末における自転車駐車場の充不足台数をまとめると、次表のとおりである。

南東エリアは将来においても自転車駐車場の充足が予想されるものの、将来においてその他のエリア、駅全体では不足が予想される。

(表)令和7年度末における収容台数(=「現在の収容台数」-「閉鎖の可能性がある収容台数」)

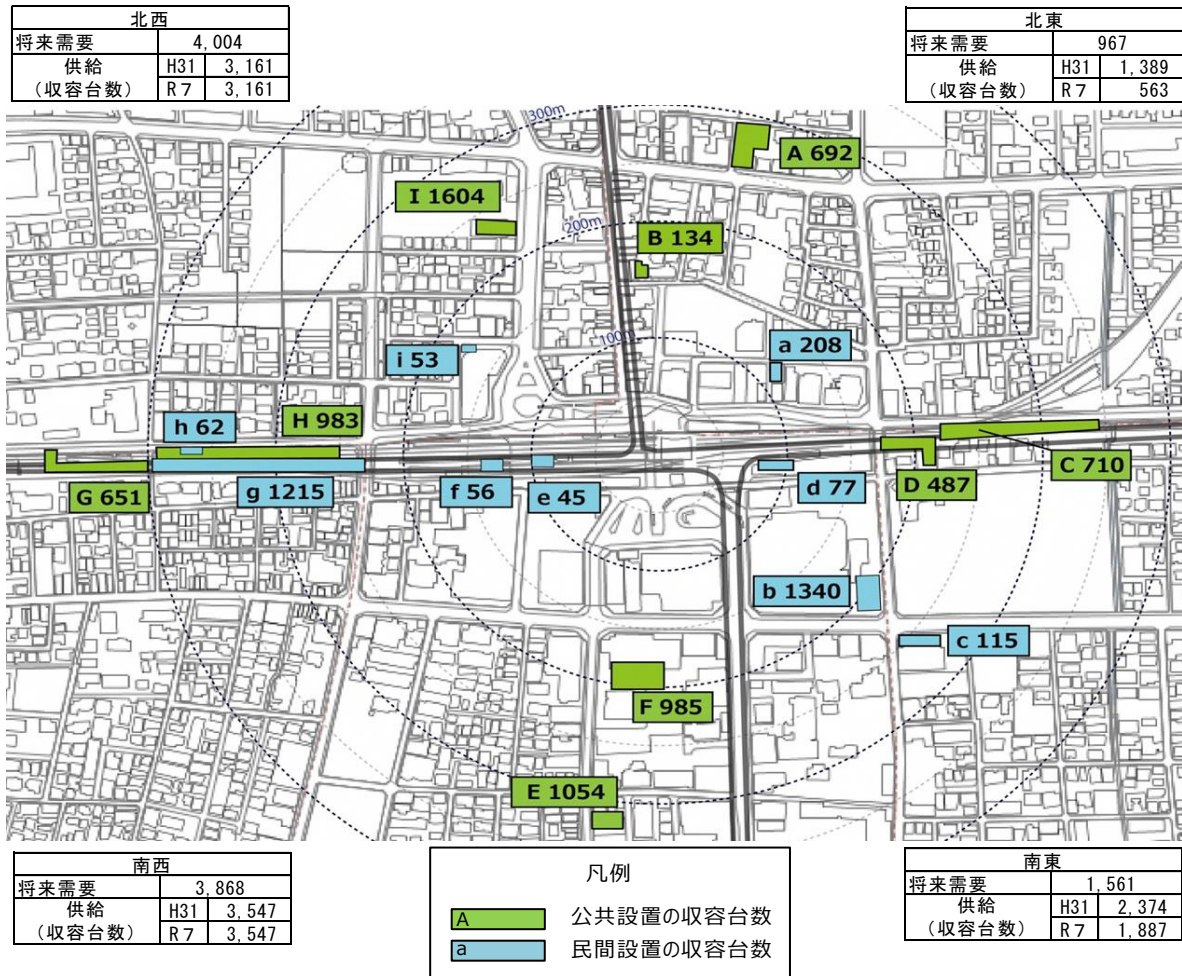
エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	収容台数(令和7年度末)
駅全体	10,471台	1,313台	9,158台
北東	1,389台	826台	563台
北西	3,161台	0台	3,161台
南東	2,374台	487台	1,887台
南西	3,547台	0台	3,547台

(表)令和7年度末における充不足台数(=「整備目標台数」-「収容台数(令和7年度末)」)

エリア	整備目標台数	収容台数(令和7年度末)	充不足台数(令和7年度末)
駅全体	10,400台	9,158台	1,242台 不足
北東	967台	563台	404台 不足
北西	4,004台	3,161台	843台 不足
南東	1,561台	1,887台	326台 充足
南西	3,868台	3,547台	321台 不足

(注) 合計台数は、端数処理の関係で、エリア別台数の合計と合わないことがある。

(図) 武蔵境駅周辺における自転車駐車場の位置図



(表) 令和7年度までの収容台数の見通し

現在の収容台数 (令和元年10月)	10,471台	
整備予定時期	令和2年度末	令和3~7年度
スイング北暫定一時利用	158台	
新設される整備収容台数 (合計)	158台	
今後閉鎖する可能性のある台数		▲1,471台
収容台数 (年度末)	10,629台	10,471台 (民地がすべて閉鎖した場合9,158台)
整備目標台数		10,400台

(注) 民地がすべて閉鎖した場合の収容台数は、閉鎖の可能性がある収容台数に令和7年度末までに閉鎖の可能性があるスイング北暫定一時利用自転車駐車場の収容対数を加えて算出した台数である。

今後の取組み

(1) 整備目標台数に向けた自転車駐車場の整備

ア 吉祥寺駅周辺

借地の返還や開発等の流動性があるため、現状の公共自転車駐車場の収容台数を維持するとともに、不足が予想されるエリアにおいては、公共自転車駐車場の整備及び既存施設の有効活用により対応を行っていく。また、建築計画に合わせて民間の附置義務自転車駐車場等の整備を求めていく。

民地（借地）にある公共自転車駐車場については、長期に渡って自転車駐車場の利用ができるように、地権者に協力を求めていく。

イ 三鷹駅北口周辺

平成30年4月に三鷹駅中町第1自転車駐車場と三鷹駅中町第2自転車駐車場の間にある通路部分を閉鎖して、自転車駐車場を拡充した。

民間の建築計画に合わせて既存施設の立体化等の利活用の検討を行うとともに、公共自転車駐車場の整備を進めていく。建築計画に合わせて民間の附置義務自転車駐車場等の整備を求め、また、民間自転車駐車場の誘導により収容台数を増やしていく。

民地（借地）にある公共自転車駐車場については、長期に渡って自転車駐車場の利用ができるように、地権者に協力を求めていく。

三鷹駅中町第1自転車駐車場及び第2自転車駐車場については、三鷹駅北口街づくりビジョンでは、「自転車駐車場機能を確保しつつ、産業振興のための知識集約型産業の誘致、にぎわい創出のための広場・公園や産業振興・文化振興のための公共施設、駅前広場拡幅の代替地として活用することなどが考えられ、将来の姿を見据えて検討します。」としている。地下等に整備することとなる場合の整備台数については、今後の整備目標台数等を見据えながら検討していく。

ウ 武蔵境駅周辺

令和2年2月に武蔵境駅スイング北暫定一時利用自転車駐車場を整備した。

不足が予想されるエリアにおいては、公共自転車駐車場の整備及び既存施設の有効活用により対応を行っていく。また、建築計画に合わせて民間の附置義務自転車駐車場等の整備を求めていく。また、民間自転車駐車場の誘導により収容台数を増やしていく。

民地（借地）にある公共自転車駐車場については、長期に渡って自転車駐車場の利用ができるように、地権者に協力を求めていく。

エ 整備目標台数の考え方の検討

整備目標台数の数値は、過去の停留台数とその推移、自転車発生地の人口推計等から算出する計画期間の最終年度における停留台数の推計値である。自転車駐車場の供給が増えれば、これに応じて需要が増えるといった状況においては、供給の抑制といった考え方も検討する必要がある。整備目標台数の考え方について、自転車駐車場の利用体系の再編後の状況を踏まえ改めて検討する。

(2) 自転車駐車場の適正配置の考え方

市内の駅周辺の自転車駐車場（民間設置を含む）の1台当たりの駅中心からの平均距離は、256mとなっている。市内の3駅周辺は、都内でも乗入台数が非常に多い状況にあるが、商業が集積するエリアでは、走行自転車が歩行者の安全を脅かすものとなっている。今後設置される自転車駐車場については、まちづくりに関する個別計画との整合を図るとともに、駅中心エリアの外周部に配置する等、自転車の走行動線及び駅周辺の歩行環境の確保を考慮し、配置の検討を行っていく。民間の附置義務自転車駐車場についても隔地誘導等について検討を行っていく。

(3) 施設の設置等に合わせた恒久的な自転車駐車場の確保

公共自転車駐車場36か所のうち、約半数の17か所が借地である（本計画策定時）。借地は、返還を求められる可能性があるが、駅周辺では代替地を確保することが困難であるため、利用者の利用環境の継続的な確保と放置自転車防止の観点から、恒久的に維持できる施設の確保が必要である。施設の設置にあたっては、長期借用が可能な用地である場合を除き、公共用地での整備を行う。

(4) 計画的なリニューアル・建替えの検討

本市の公共自転車駐車場の施設整備及び維持管理は、協定に基づき民間等専門機関が行っている。定期的な点検、維持管理、必要な修繕を行い、引続き安全性を確保していく。今後、経年による老朽化や利用者の利便性向上等のため更新の必要性が生じる施設については、大規模修繕や建替え等を検討し、計画的に実施していく。

整備目標台数に向けた公共自転車駐車場の整備を行うにあたっては、用地の確保が必要となるが、駅周辺における土地の確保は困難な状況である。そのため、新規整備にあたり土地が確保できない場合は、市所有地の既存自転車駐車場において、立体化等について検討する。

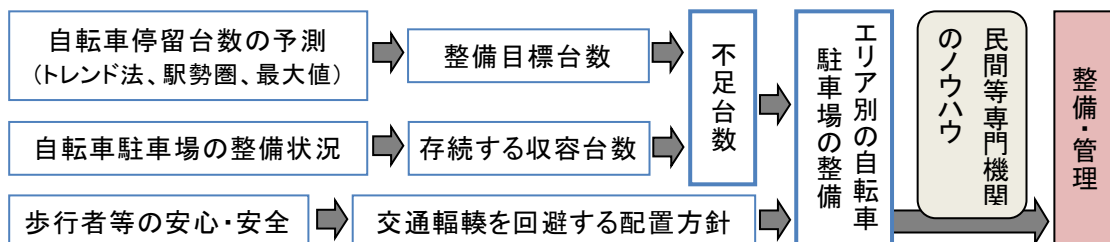
(5) 車道からの動線の安全確保

自転車の自転車駐車場への動線については、車道からの動線が確保できるよう整備を行っていくとともに、歩行者との輻輳等による危険を考慮し、安全対策を講じていく。

(6) 民間等専門機関との協働による管理運営

迅速な施設整備、多様化する利用者ニーズ等への効果的、効率的な対応により、利便性の向上と経費の削減を図るため、自転車駐車場の設計及び整備、管理運営等において、民間等専門機関と協働し、そのノウハウを積極的に活用する。

(図) 自転車駐車場整備・管理の考え方



(7) 原動機付自転車等駐車場の整備の検討

駅周辺の原動機付自転車駐車場の需給バランスを、平日と休日とに分けて駅ごとに整理する。

- ・ 3 駅周辺の停留台数は335台となっており、自転車26,669台を含む全停留台数に対し、1.2%程度となっている。なお、自動二輪車の停留台数は、91台となっている。
- ・ すべての駅周辺で、収容台数（供給）は、停留台数（需要）を上回っている。
- ・ 平日、休日とも、午後の利用者数が午前の利用者数を上回っている。

(表) 停留台数と収容台数との需給バランス

(単位：台)

原動機付自転車		平日			休日		
		吉祥寺駅 周辺	三鷹駅 北口周辺	武蔵境駅 周辺	吉祥寺駅 周辺	三鷹駅 北口周辺	武蔵境駅 周辺
停留台数	10～11時	120	64	89	111	43	43
調査結果 (R01)	15～16時	160	66	109	136	62	59
停留台数	通勤・通学目的	120	64	89	111	43	43
(需要：利用目的別)	買物目的	40	2	20	25	19	16
収容台数	定期利用（通勤・通学）	278	40	90	278	40	90
(供給：利用目的別)	一時利用（買物）	58	43	9	58	43	9
(R01.10 現在)	民間（買物）	0	0	68	0	0	68
需給バランス	通勤・通学目的	158	▲ 24	1	167	▲ 3	47
	買物目的	18	41	57	33	24	61
	合計	176	17	58	200	21	108

(注) 需要量及び供給量の前提条件

需要量：10～11時の停留台数を「通勤・通学目的」として考える。

15～16時の停留台数から10～11時の停留台数を差し引いた台数を「買物目的」として考える。

供給量：「通勤・通学目的」は、「定期利用」の台数とする。

「買物目的」は、「一時利用」及び「民間」の台数とする。

(表) 平成22年以降の主な整備

年度	駐車場	台数	内容
平成22年度	吉祥寺大通り北	38台	駐車場整備（定期利用）
平成24年度	吉祥寺駅北	25台	駐車場再整備、短時間無料制度の導入
	中町バイク	83台	駐車場再整備、一時利用と短時間無料制度の導入
平成25年度	武蔵境駅西高架下	31台	駐車場整備（定期利用）
	みずき通り	44台	駐車場整備、一時利用と短時間無料制度の導入
平成26年度	武蔵境駅東高架下	24台	駐車場整備（定期利用）

今後の取組み

ア 既存の駐車場の配置の適正化

既存の自転車駐車場における利用状況に応じ、一時利用と定期利用の割合、市内3駅周辺におけるエリアバランス等に配慮し、適正な配置を行う。

イ 第二種原動機付自転車への対応

原動機付自転車の登録台数が減少している一方で、第二種原動機付自転車（道路運送車両法施行規則第1条第2項に規定する第二種原動機付自転車をいう。以下同じ。）の登録台数が増加している。現在、公共の原動機付自転車駐車場では第二種原動機付自転車の利用はできないが、利用の状況、施設の状況、防火体制等入庫の条件を踏まえながら、柔軟な受入れについて検討する。

3 自転車駐車場の効果的な管理・運営

一時利用の公共自転車駐車場の状況を見ると、平日は、午前から9割を超える利用率となっており、昼間の利用がしづらい状況となっている。また、休日の午後は、吉祥寺駅周辺において、9割を超える利用率となっており、入庫待ちの行列が見られる状況がある。

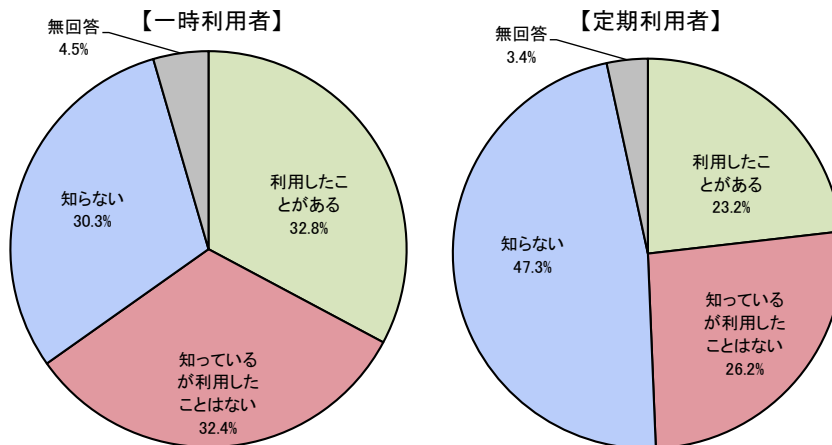
一時利用が混雑する一方で、定期利用の公共自転車駐車場は、平日は7割に満たない利用率であり、休日は4割に満たない利用率となっている。

公共自転車駐車場全体の利用の平準化を図り、より効果的な運営を行うとともに、利用者の利便性及び安全性を向上するための方策として、満空情報の発信、フリーゾーンの設置等の取組みを行っている。

(1) 満空情報の発信の拡充

利用者が自転車駐車場の空き状況を確認できるよう、リアルタイムの満空状況を発信している。平成24年度から順次、3駅の主要な自転車駐車場に「総合満空表示盤」を設置し、平成27年度以降はデジタルサイネージ（電子看板）を設置し、利用者の誘導を行っている。また、平成30年11月からは、満空情報WEB版の発信を開始し、自宅等からの出発前でも確認ができるようになっている。

(図) 満空情報WEB版の利用度・認知度(武蔵野市自転車利用に関するアンケート調査)



(注) 割合は、端数処理の関係で合計が100%にならない場合がある。

今後の取組み

ア 施設の機械化

満空情報WEB版は、入退場管理が機械化されていない自転車駐車場では、目視により駐輪状況の確認を行って発信しているが、自転車駐車場施設の機械化を進め、管理業務の効率化、情報の適時性と精度の向上を図る。

イ 満空情報WEB版の周知及び活用の推進

満空情報WEB版は、自転車駐車場混雑時の公共交通への誘導や自転車駐車場間の利用の平準化に効果が高い。民間設置の自転車駐車場情報との連携を進めるとともに、商店会や大規模店舗等とも連携して、利用者への周知を強化し、利用の促進を図る。



▲満空情報WEB版のイメージ

(2) フリーゾーン等の拡充

利用率の比較的低い定期利用のスペースを、定期利用と一時利用の混在型スペースとして有効活用するフリーゾーンは、一部の自転車駐車場で導入され、一定の効果が見られる。また、子ども乗せ電動アシスト付き自転車の駐車スペースについても、一定の台数を確保している。

今後の取組み

管理人が常駐する定期・一時併設の自転車駐車場においては、フリーゾーンの設定が可能であるため、条件を満たす自転車駐車場について、定期利用の稼働率を考慮しながら、新規導入の検討を行う。また、子ども乗せの電動アシスト付き自転車用の駐車スペースについては、その需要を把握しながら台数の調整等を行い、柔軟に対応を行っていく。

(3) 利用料金のキャッシュレス化

一時利用自転車駐車場については、機械化とともに交通系ICカード決済の導入が進んでいる。一方、定期利用自転車駐車場については、現在は現金が用いられており、利用者の利便性向上と、管理業務の効率化や現場の管理員の負担軽減の観点からも、キャッシュレス化を図ることが有効であると考えられる。

今後の取組み

一時利用自転車駐車場については、引き続き機械化を推進する。定期利用自転車駐車場については、クレジットカード決済やWEB上での料金決済の導入について検討を進める。

4 民間による自転車駐車場の整備の促進

武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例（この項において「条例」という。）に基づき、商業施設や集合住宅等の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる一定規模以上の施設の新築、増築又は改築しようとする設置者、駅周辺への自転車等の大量の駐車需要を生じさせる鉄道事業者により自転車駐車場が設置されている。

（表）条例に基づく自転車駐車場の設置基準

施設の用途	自転車駐車場の規模
百貨店、スーパーマーケット等	面積20㎡ごとに1台
銀行等金融機関	面積25㎡ごとに1台
遊技場	面積15㎡ごとに1台
学習、教養、趣味等の教授目的施設	面積15㎡ごとに1台
集合住宅	住戸面積45㎡以下 1戸当たり1台 住戸面積45㎡超 面積45㎡ごとに1台
官公庁・その他上記に分類されないもの	面積45㎡ごとに1台

今後の取組み

（1）条例に基づく自転車駐車場の設置

施設の設置者に対して、「第5章－基本施策Ⅱ－2－（2）自転車駐車場の適正配置の考え方」を踏まえ、自転車駐車場の設置、適正な管理を引き続き求めていく。また、鉄道事業者や商店会等に対して、自転車駐車場の不足が予測される場所に通勤・通学、買物等のための自転車駐車場を整備するよう、引き続き協力を求めていく。

鉄道事業者には、条例に定める責務として、引き続き自転車駐車場の設置を求める。

（2）駅周辺の大規模民間開発における公共自転車駐車場の整備

駅周辺において大規模民間開発が計画された際、開発事業者に対し、地域貢献としての自転車駐車場の整備、適正な管理を引き続き求めていく。

（3）整備費補助制度による民間自転車駐車場の設置の誘導

- ・ 武蔵野市民営自転車等駐車場設置補助金交付要綱（以下、この項において「要綱」という。）に基づき、3駅周辺の民営自転車駐車場の整備に対して、経費の一部の補助を行う。
- ・ 自転車駐車場の不足が予想されるエリアに民間自転車駐車場の設置を促進するため、また、より活用しやすい制度とするため、「第5章－基本施策Ⅱ－2－（2）自転車駐車場の適正配置の考え方」を踏まえ、要綱に定める交付要件の見直しの検討を行う。

(表) 民営自転車等駐車場設置費補助金の交付要件及び補助額

1 補助金交付要件

- (1) 民間事業者が行う自転車等駐車場の整備事業であること。
- (2) 駅から概ね500メートル以内にあること。
- (3) 構造及び設備が利用者の安全を確保できるものであること。
- (4) 設置後継続して10年以上運営する見込みのものであること。
- (5) 収容能力が概ね50台以上（原動機付自転車は自転車1.5台と換算）のものであること。
- (6) 料金設定等の管理方法等が周辺自転車駐車場と著しく違わないものであること。

2 補助対象外となる場合

- (1) 他の補助金等を受けて設置するもの
- (2) 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例に基づく附置義務として設置するもの
- (3) 店舗等施設の利用者又は従業員等に限り利用できるもの
- (4) 鉄道事業者が設置又は経営をするもの
- (5) 市が公共自転車駐車場の設置運営に係る協定等を締結する法人が整備するもの
- (6) その他補助金を交付することが適当でないと認めるもの

3 補助金額

次の①又は②のいずれか低い方の額（1,000円未満の端数は切り捨て）を限度として、予算の範囲内で認める額

- ① 建設費及び駐車用機械器具等整備費の1 / 3の額
（複合用途について自転車駐車場設置部分のみとする。）
- ② 次表の自転車1台当たりの基準単価に収容台数を乗じて得た額の1 / 2の額

構造		基準単価
平置式		50,000円/台
立体自走式	地上式	150,000円/台
	地下式	300,000円/台
立体機械式		250,000円/台

(4) その他の取組み

ア HOP事業（Holiday Free Parking事業）の在り方の検討

吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会からの提案を受け、関係機関との協議を重ね、平成8年度から開始した。みずほ銀行（旧富士銀行）と東京三菱銀行（当時）の駐車場を、各銀行の非営業日に市が借り受け、一時利用の無料自転車駐車場として開放している。現在は、みずほ銀行のみとなっている。

平成28年11月には、まちの活性化と発展に大きく寄与されたことに敬意を表するとともに、事業20周年を記念して、みずほ銀行に感謝状を贈呈している。

(表)HOP事業の実績

(単位:台)

平成 年度	実施 日数	みずほ銀行(400台収容)			東京三菱銀行(500台収容)		
		延べ台数	平均台数 /日	最大利用 台数/日	延べ台数	平均台数 /日	最大利用 台数/日
8	111日	99,299	894	1,224	62,100	559	975
9	112日	97,771	872	1,310	66,079	589	1,006
10	114日	104,150	913	1,308	70,282	616	1,050
11	115日	110,540	961	1,304	78,075	678	1,052
12	112日	104,355	931	1,303	81,489	727	1,176
13	116日	120,629	1,039	1,351	95,478	823	1,250
14	115日	125,671	1,092	1,581	97,622	848	1,370
15	113日	125,499	1,111	1,518	48,460	850	1,302
16	115日	124,313	1,080	1,403	—	—	—
17	114日	128,254	1,125	1,323	—	—	—
18	113日	122,860	1,087	1,406	—	—	—
19	114日	124,377	1,091	1,402	—	—	—
20	116日	114,047	983	1,329	—	—	—
21	117日	118,238	1,011	1,278	—	—	—
22	116日	117,146	1,010	1,261	—	—	—
23	116日	108,143	932	1,216	—	—	—
24	116日	108,850	938	1,238	—	—	—
25	116日	110,139	949	1,251	—	—	—
26	115日	97,695	850	1,099	—	—	—
27	119日	92,828	780	1,033	—	—	—
28	116日	87,312	753	1,028	—	—	—
29	115日	80,963	704	917	—	—	—
30	115日	79,973	695	867	—	—	—

今後の取組み

休日の吉祥寺駅周辺では、一時利用自転車駐車場の需要が高く、入庫の順番待ち等が発生している状況である。その中でHOPも多くの来街者に利用されており、放置防止とまちの活性化に寄与している施設となっている。引き続き、吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会を中心とする商店会等による円滑な管理運営の支援を行っていくとともに、今後の事業の在り方について、協働して検討を行う。

イ 自動二輪車駐車場整備の誘導

本市の自転車利用の特性を踏まえ、限られた財源と土地利用の中で、放置自転車対策のため、自転車駐車場整備に最優先で取り組んできた。これまでの取組みにより借地等の流動的な公共自転車駐車場はあるものの、民間自転車駐車場を含めると一定の収容台数を確保している。

一方、原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場利用は、自転車利用に比べて極めて少ない状況となっている。自動二輪車については、停留台数（令和元年10月の休日午後）は、91台となっている。

今後の取組み

自動二輪車の駐車場整備については、民営自動車駐車場を設置し、又は運営する事業者に対し、自動車駐車場の利用状況に応じて、その一部を二輪車駐車場へ転換する等について、引き続き要望する。

東京都に対しては、店舗や共同住宅等に自動二輪車駐車場の設置を義務付ける「附置義務駐車場」を東京都の条例で規定するよう、引き続き要請する。

ウ シェアサイクリングの研究

区部では、行政区域を越えたシェアサイクリングの利用が可能となる広域相互利用が実施されている。また、武蔵野市と近隣区市では、民間事業者によって、店舗の駐車場等へのサイクルポートの設置が進み、シェアサイクリングサービスが提供されている。

吉祥寺大通り東自転車駐車場では、平成12年4月から放置自転車対策の一環として、民間等専門機関を運営主体として共用自転車システム（レンタサイクル事業）を実施している。

シェアサイクリングは、公共交通システムの一部を担える交通手段として、また、自転車活用推進法の施行により、健康増進や環境改善に寄与する手段としてさらに期待されている。そのシステムを構築するにあたっては、ニーズの検証、サイクルポート等の基盤整備、運用体制の整備を行う必要がある。

今後の取組み

社会的ニーズ、他の自治体の動向、民間事業者の事業展開等の動向を注視していくとともに、民間事業者によるシェアサイクリングの誘導について研究を行っていく。

エ 空きスペースの有効活用による自転車駐車場整備の研究

駐車場等の未利用スペースを自転車駐車場として一般に貸出しを行う新形態の民間サービスが提供されている。自転車駐車場の新しい確保策として、地方自治体が民間事業者との連携によりサービスを開始する例も出てきている。

今後の取組み

自転車駐車場用地の確保が不要となり、公民連携により低コストでの実施が可能となる等のメリットがある一方、自転車駐車場の点在化による新たな交通問題や放置自転車が生じる可能性、街並みの景観を阻害する可能性等のデメリットも想定されるため、導入している地方自治体の状況等を注視しながら、サービス導入による効果や課題等の研究を行っていく。

オ 自転車交通とバス交通の連携

今後の取組み

駅周辺におけるさらなる自転車駐車場の確保が困難であることや、駅前への過度な自転車流入を抑制するために、市内の鉄道駅から離れたバス停近辺に自転車駐車場を確保し、サイクル&バスライドを推進する。

サイクル&バスライド用自転車駐車場の確保にあたっては、民間企業や公共施設、バス事業者の営業所等と連携した取り組みを検討する。

運用にあたっては、満空情報WEB版に合わせて、サイクル&バスライドで目的地（駅前等）へ移動する場合の経路・バス停位置・所要時間・料金等を案内することで、駅前の一時利用自転車駐車場が満車の際に、バス利用の選択肢を提示し、駅周辺への交通需要の平準化を図る。



▲サイクル&バスライドのイメージ

出典：武蔵野市地域公共交通網形成計画（令和2年4月）

基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進

1 放置自転車対策の強化

ア 条例と放置禁止区域

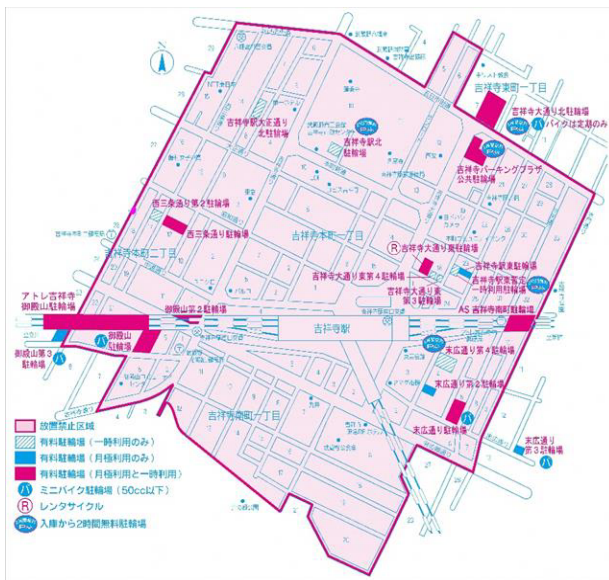
放置自転車対策は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」を定め、放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去等を実施している。

【条例等】

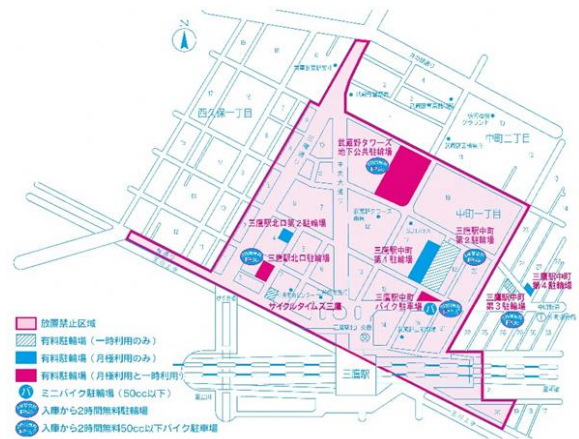
- ・ 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例
- ・ 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例施行規則

【放置禁止区域の指定】

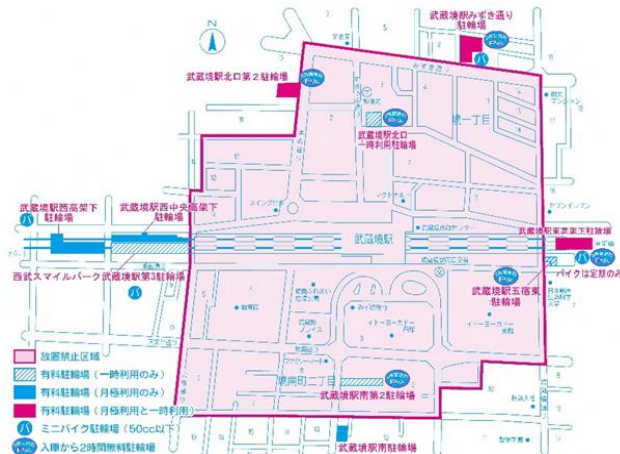
吉祥寺駅周辺



三鷹駅北口周辺



武蔵境駅周辺



イ 放置自転車台数の推移

平成22年度に歩道上にあった利用登録駐輪場を閉鎖したことや、継続的な放置防止指導・警告・撤去により、近年では自転車を放置しにくい道路環境を維持している。放置自転車台数についても低水準を維持している。

(表) 平日における放置自転車台数(10月平日15時)

(単位: 台)

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	H21比
吉祥寺駅	1,777	1,041	552	330	141	125	89	78	97	59	61	▲97%
三鷹駅北口	343	85	104	129	80	37	48	53	48	29	38	▲89%
武蔵境駅	424	325	196	186	90	59	61	42	37	20	19	▲96%
計	2,544	1,451	852	645	311	221	198	173	182	108	118	▲95%

(表) 休日における放置自転車台数(10月休日15時)

(単位: 台)

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	H21比
吉祥寺駅	2,542	1,722	996	405	274	196	154	122	138	97	89	▲96%
三鷹駅北口	288	230	218	94	132	64	47	41	27	22	16	▲94%
武蔵境駅	1,284	1,358	1,107	1,001	357	155	75	70	66	39	28	▲98%
計	4,114	3,310	2,321	1,500	763	415	276	233	231	158	133	▲97%

ウ 撤去台数と引取り台数の推移

放置自転車の撤去は、武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例第10条に基づき実施している。また、平成20年度から土・日曜日にも撤去を実施している。

近年では、放置自転車台数は減少しているが、一定数の放置が見受けられる。また、放置箇所の分散化等により撤去日数は増加傾向にある。

撤去された自転車のうち、自転車保管場所まで引き取りに来る自転車所有者は、平成30年度では59%となっている。

(表) 撤去台数、引取台数、返還率等の推移

(単位: 台)

年度		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
自 転 車	撤去台数	25,850	23,667	18,138	11,746	8,433	6,947	4,885	3,872	3,370	3,386
	引取台数	19,061	17,621	12,895	7,581	5,465	4,391	2,961	2,254	1,941	2,006
	返還率	74%	74%	71%	65%	65%	63%	61%	58%	58%	59%
	撤去日数	513	470	491	523	563	639	657	692	726	810
	売却台数	6,398	5,318	4,328	2,977	2,346	1,570	1,526	960	777	651
	処分台数	2,112	2,208	2,064	1,772	1,403	875	632	574	580	618
	海外譲与台数	300	300	200	275	250	200	200	200	200	200
原 付	撤去台数	20	40	37	39	28	32	14	24	12	15
	引取台数	10	29	28	29	21	28	8	20	9	9
	返還率	50%	73%	76%	74%	75%	88%	57%	83%	75%	60%

(1) 放置自転車対策の強化の継続

歩道等に自転車等を止めようとする者に放置前に指導を行い、また、商店会、ビルオーナー等と連携して、放置禁止区域・駐輪場マップを配布する等、自転車駐輪場へ誘導する等の取組みを強化している。また、夜間の店舗前における放置自転車が見受けられる。

今後の取組み

放置自転車対策に一定の効果が見られる路線又はエリアについては運用方法を効率化し、放置が多い路線又はエリアでの重点化等、効率的・効果的な放置自転車対策を継続する。また、夜間における放置自転車対策について商店会等と検討する。

(2) 短時間無料制度の導入の推進

短時間無料制度は、平成22年度以降に公共自転車駐輪場の新設又は改修に合わせて導入している。一部の民営自転車駐輪場においても、同様の短時間無料制度が導入されており、放置防止及び自転車駐輪場の利用促進に一定の効果を上げている。

(表)短時間無料制度の利用状況(主な自転車駐輪場 平成30年度) (単位:台)

自転車駐輪場 (一時利用収容台数)		吉祥寺パーキングプラザ (366)	吉祥寺駅北 (367)	三鷹駅中町第2 (2,008)	三鷹駅北口 (243)	武蔵境駅南第2 (985)	武蔵境駅北口第2 (638)
年間利用台数		395,479	245,058	656,689	137,377	348,672	212,626
駐車時間	2時間以内 (無料)	135,770 (34%)	84,593 (35%)	56,439 (9%)	25,328 (18%)	51,909 (15%)	17,997 (8%)
	2時間超 (有料)	259,709 (66%)	160,465 (65%)	600,250 (91%)	112,049 (82%)	296,763 (85%)	194,629 (92%)
一日平均利用 (利用率)		1,084 (296%)	671 (183%)	1,799 (104%)	376 (155%)	955 (97%)	583 (91%)

今後の取組み

原則として、すべての一時利用自転車駐輪場に短時間無料制度を導入していく。

短時間無料制度の導入には、自転車駐輪場設備の機械化(自動ゲート式、電磁ロック式等)が必要となるため、既存の手売り式の自転車駐輪場においても、順次機械化を進める。

2 共用自転車システム（レンタサイクル事業）の在り方の検討

平成12年4月から吉祥寺大通り東自転車駐車場において、共用自転車システム（レンタサイクル事業）を実施している。

(表)利用料金（平成30年度 定期利用:5台）

利用区分		料金
定期利用	1か月	2,500円
一時利用	24時間以内1回	200円

(表)利用実績(平成30年度 一時利用:38台) (単位:台)

	月別	一日平均	一日最高
4月	674	22.5	40
5月	687	22.2	37
6月	610	20.3	32
7月	710	22.9	39
8月	592	19.1	33
9月	558	18.6	34
10月	718	23.2	35
11月	631	21.0	38
12月	542	17.5	27
1月	466	16.6	26
2月	449	16.0	33
3月	611	19.7	28
年間	7,248	20.0	40

今後の取組み

レンタサイクル事業は、放置自転車対策の一環として行っているものである。今後は、利用状況を見ながら、放置自転車対策、観光振興等の視点で本市の実情に沿った在り方について検討していく。

3 放置自転車の再利用の促進

撤去した放置自転車で引取りがなく、処分対象となったものを有効活用するため、自転車を再生し、再生自転車海外譲与自治体連絡会（ムコーバ）を通じて、アジア、アフリカ、中南米等の開発途上国へ無償譲与する活動を、平成30年度まで行い、これまで7,662台の自転車を譲与している。



▲譲与した自転車と現地の子ども達
提供：公益財団法人自転車駐車場整備センター

(表)武蔵野市の海外譲与実績

平成 年度	譲与国	台数
4	ウガンダ	75
5	エチオピア・ケニア・ザンビア	150
6	トンガ・ソロモン諸島・ガーナ・ネパール・ケニア・フィリピン・シエラレオネ・ザンビア・カメルーン	375
7	ウガンダ・ハイチ・ガーナ・カメルーン・ミャンマー・トーゴ	325
8	グレナダ・ケニア・シエラレオネ・メキシコ・ガイアナ・フィリピン	275
9	スリランカ・マーシャル・フィリピン・ケニア・ザンビア・ガーナ	325
10	スリランカ・ネパール・メキシコ・ザンビア・ケニア・フィリピン・ルワンダ	400
11	スリランカ・グレナダ・スーダン・ヨルダン・セネガル・ガイアナ・スワジランド・その他	473
12	スリランカ・ベトナム・ブルキナファソ・シエラレオネ・メキシコ・ミャンマー・その他	476
13	ベトナム・メキシコ・カンボジア・コンゴ・スリランカ・ガーナ・ガイアナ・ケニア・エチオピア	350
14	メキシコ・ガーナ・モンゴル・フィリピン・リベリア・モザンビーク・その他	313
15	チリ・メキシコ・ベトナム・ガーナ・スリランカ・コンゴ	300
16	エチオピア・モンゴル・ミャンマー・シリア・タンザニア・イエメン	300
17	ベトナム・モンゴル・ジブチ・カメルーン・ガーナ・ザンビア	300
18	ベトナム・ミャンマー・タンザニア・レソト・ネパール・ベナン	300
19	ザンビア・スリランカ・モンゴル・タンザニア・マラウイ・ガーナ	300
20	タンザニア・カンボジア・ベトナム・ネパール・ガーナ	300
21	カンボジア・ザンビア・モンゴル・タンザニア・スリランカ・アフガニスタン	300
22	スリランカ・ザンビア・タンザニア・マラウイ・バブアニューギニア	300
23	ザンビア・ガーナ・リベリア	200
24	アフガニスタン・ベナン・タンザニア・カンボジア・ガーナ	275
25	カンボジア・リベリア・アフガニスタン	250
26	カンボジア・モンゴル・ザンビア	200
27	タンザニア・リベリア・カンボジア・ガーナ	200
28	リベリア・トーゴ・ザンビア・カンボジア	200
29	ガーナ・シエラレオネ・アフガニスタン・ザンビア	200
30	タンザニア・ガーナ・アフガニスタン・カンボジア	200
譲与台数合計		7,662

今後の取組み

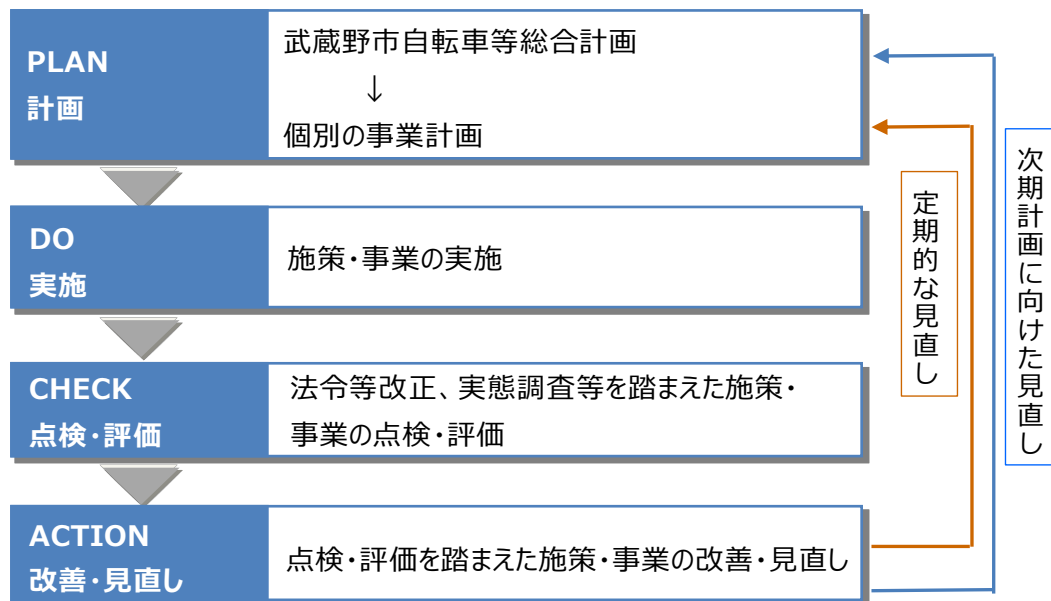
武蔵野市として、処分対象となった放置自転車を有効活用することで、引き続き国際協力に寄与する必要がある。

公益財団法人自転車駐車場整備センターでは、日本国内の質の良い引取りのない放置自転車等を集め、開発途上国の交通手段が整備されていない地域等に対して、無償で譲渡する事業を行っている。今後は同事業を通じて国際協力を継続していく。同事業で譲与した自転車は、現在は主に学生の通学用として使用されているが、これまでに医師、看護師等の巡回診察用、地域住民の社会福祉活動用、職業訓練教材用として幅広く活用されている。

第6章 計画の点検と評価

本計画は、PDCAサイクルにより進捗管理を行い、適正に推進する。計画された施策・事業について実施状況を取りまとめ、自転車等に関する法令等の改正や近隣自治体及び東京都の政策の動向、自転車等に関する実態調査等を踏まえ、定期的な点検及び評価を行い、これを施策・事業の見直しに反映する。

点検及び評価は、武蔵野市自転車等駐車対策協議会において、年1回程度の進捗管理を行う。また、次期計画を見据え、本市における自転車等施策や交通体系における自転車等の在り方等の長期的なビジョンについて、協議を行っていく。



(参考) 武蔵野市自転車等駐車対策協議会について

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第8条に基づき、武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例第16条により設置される市長の附属機関であり、自転車等の駐車対策に関する重要な事項について調査審議し、意見を述べることを任務としている。市議会議員、学識経験者、行政機関、事業者・業界代表、市民代表及び市職員で組織する。

武蔵野市自転車等駐車対策協議会の委員構成（令和元年度）

武蔵野市議会議員（2名）
 学識経験者（2名）
 武蔵野消防署
 武蔵野警察署
 東京都北多摩南部建設事務所
 東京都自転車商協同組合武蔵野支部
 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社
 吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会
 三鷹駅北口周辺自転車等適正利用懇談会
 武蔵境駅周辺自転車等適正利用懇談会
 公募市民
 武蔵野市防災安全部長
 武蔵野市都市整備部長

※必要に応じて分科会を設置する。

武蔵野市自転車等総合計画

発行 令和2年4月

発行者 武蔵野市 都市整備部 交通企画課
〒180-8777

東京都武蔵野市緑町2-2-28

TEL/0422-60-1860 (直通)

