

武蔵野市 自転車等総合計画

2026~2035

(令和8年度~17年度)



目次

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の対象とする区域	2
1-4 計画の期間	3
2. 自転車等を取り巻く現状と評価	4
2-1 市の自転車等を取り巻く現状	4
2-2 前計画の実施状況と評価	13
2-3 前計画以降の自転車等の関連法規の変遷	19
2-4 前計画以降の市の自転車政策の変遷	19
3. 市の自転車等を取り巻く課題	20
4. 自転車の位置付け	28
5. 計画の基本的な考え方	29
5-1 計画の体系	29
5-2 基本理念	30
5-3 基本方針と基本施策	30
6. 計画の推進	33
6-1 評価指標	33
6-2 計画の推進体制	36
7. 前期取組施策	37
7-1 取組施策の体系と内容	37
7-2 取組施策の事業スケジュール	53
8. 参考資料	

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

本市は、多摩地域において特別区に隣接しており、起伏が少なく平坦で、自転車等[※]の走行・利用に適した地形となっています。また、市域が比較的コンパクトであるため、近隣区市からの乗入れもあり、自転車等の利用が非常に多い状況です。令和6(2024)年度東京都調査(駅前放置自転車等の現状と対策)によると、駅周辺部への自転車等による停留台数は、都内約600駅の鉄道駅の中で、三鷹駅が第2位、吉祥寺駅が第5位、武蔵境駅が第10位と上位を占めています。

このような状況から、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が約4,000台で全国最下位(平成3(1991)年度の総務庁調査)になる等、駅周辺の放置自転車対策がまちづくりの大きな課題でした。そこで、駅周辺への自転車駐車場の整備や放置防止指導を強化する等、駐車対策を中心に自転車対策に取り組んできました(武蔵野市自転車等適正利用及び放置防止に関する条例の全面改正、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)。

その結果、令和5(2023)年度の国土交通省調査では、駅単位の総駐車可能台数が全国第2位(吉祥寺駅)、第13位(武蔵境駅)と大幅に改善される等、一定の成果を上げてきました。

しかし、令和3(2021)年度以降の交通事故統計では、自転車関与事故が市内の交通事故全体の約6割を占めており、東京都全体や隣接区市と比べて高い割合となっている等、自転車利用者と歩行者の安全確保が重要な課題として残されています。

また、令和2(2020)年4月の武蔵野市自転車等総合計画(以下、「本計画」という。)の改定から5年が経過し、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式や自転車利用ニーズの変化、国の法制度の変更、東京都自転車活用推進計画の改定等、自転車を取り巻く環境も大きく変化してきています。

これまでの自転車対策の成果を活かしつつ、このような環境変化を踏まえるとともに、残された課題に対応するため、本計画の改定が必要となっています。

計画の改定では、自転車利用者と歩行者の安全確保、ニーズの変化への対応、関連法制度の変更への対応等、時代に即した自転車政策が求められています。

※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。

(2) 計画の目的

自転車政策に求められるものが、放置自転車対策だけでなく、「自転車の安全利用」や「歩行者の安全確保」を重要視すること、「地域の実情に応じた自転車の活用」も求められる時代へとシフトしていることを踏まえ、誰もが安全・快適に自転車と共存した暮らしを楽しめるまちを目指すための計画として、本計画の内容を見直しました。

本計画の目的は以下のとおりです。

- 自転車等の走行空間の整備、安全教育等自転車の安全利用に関する取組みを推進する
- 自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進する
- 本市の実情に応じた自転車の活用を推進する



1.計画の概要

1-2 計画の位置付け

(1) 計画の法的位置付け

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」(昭和55年法律第87号)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」(平成6年12月20日条例第45号)に基づき、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た法定計画です。

また、「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)に基づく国及び都の自転車活用推進計画を勘案して、市の実情を踏まえて策定する、自転車等に関わる総合的かつ網羅的な計画として、自転車活用推進計画としての位置付けを含む内容となっています。

(2) 市の上位計画・関連計画

本計画は、市の上位計画や関連計画との整合を図り、武蔵野市自転車等駐車対策協議会[※]の意見を踏まえて策定しました。

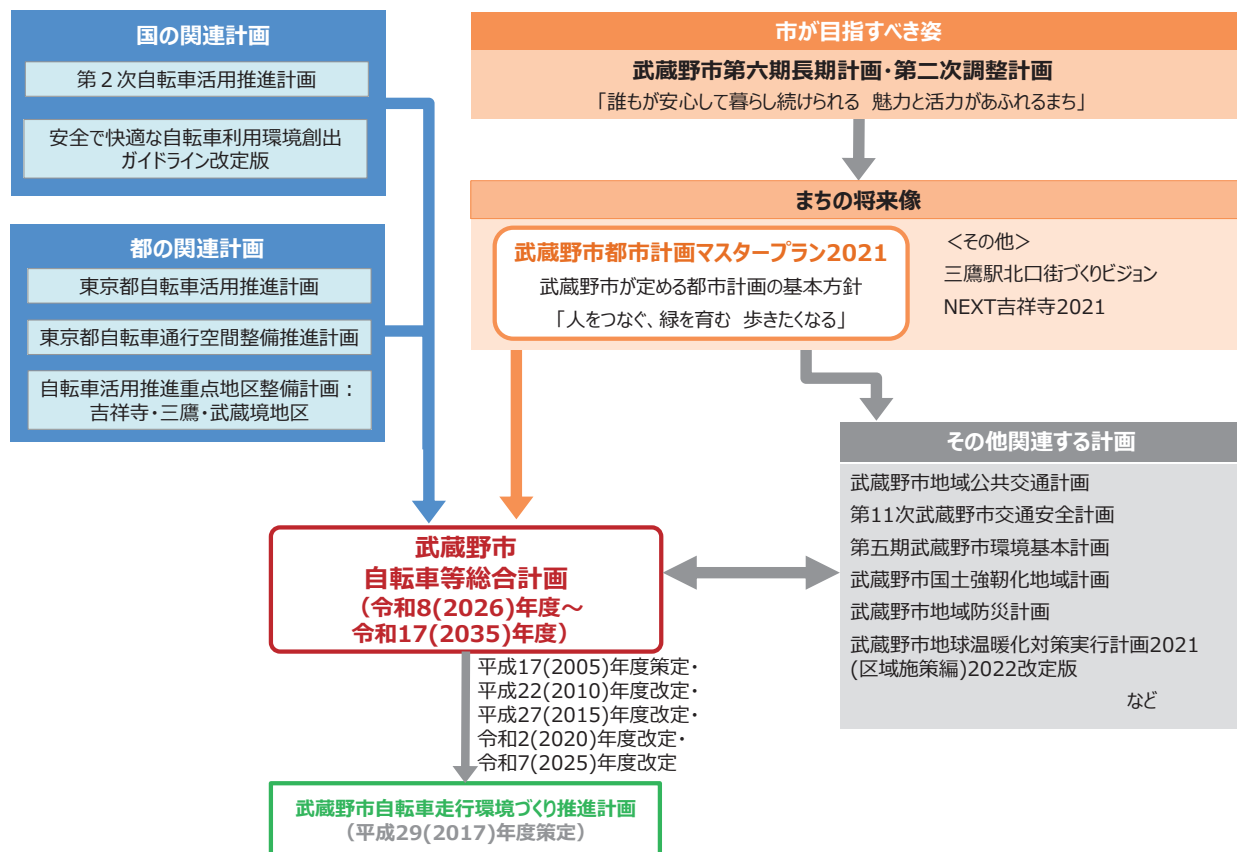


図 上位計画及び関連計画との関係

※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設置され、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する協議会。

1-3 計画の対象とする区域

本計画は、市の全域を対象とします。



1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和8(2026)年度から令和17(2035)年度までの10年間とします。

基本理念・基本方針・基本施策は10年間を展望したものです。

本計画の取組施策(アクションプラン)は計画前期(5年程度を目安)で実施すべき施策・事業であり、社会状況等を踏まえて適宜見直すとともに、おおむね中間年で計画後期に実施する取組施策を検討します。

表 長期計画及び本計画のスケジュール

年度	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
長期計画調整計画	第六期長期計画・第二次調整計画				第七期長期計画						
									第七期長期計画・調整計		
自転車等総合計画	計画期間(R8~R17)										R18以降
	基本理念・基本方針・基本施策										計画見直し
	取組施策(前期)				中間見直し	取組施策(後期)				次期計画	

本計画は、計画改定(PPLAN)、施策・事業の実施(DO)、評価・検証(CHECK)、施策・事業の見直し(ACTION)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという「短期のPDCAサイクル」と、10年の計画期間を通しての「長期のPDCAサイクル」により、計画の推進及び進捗管理を行います。

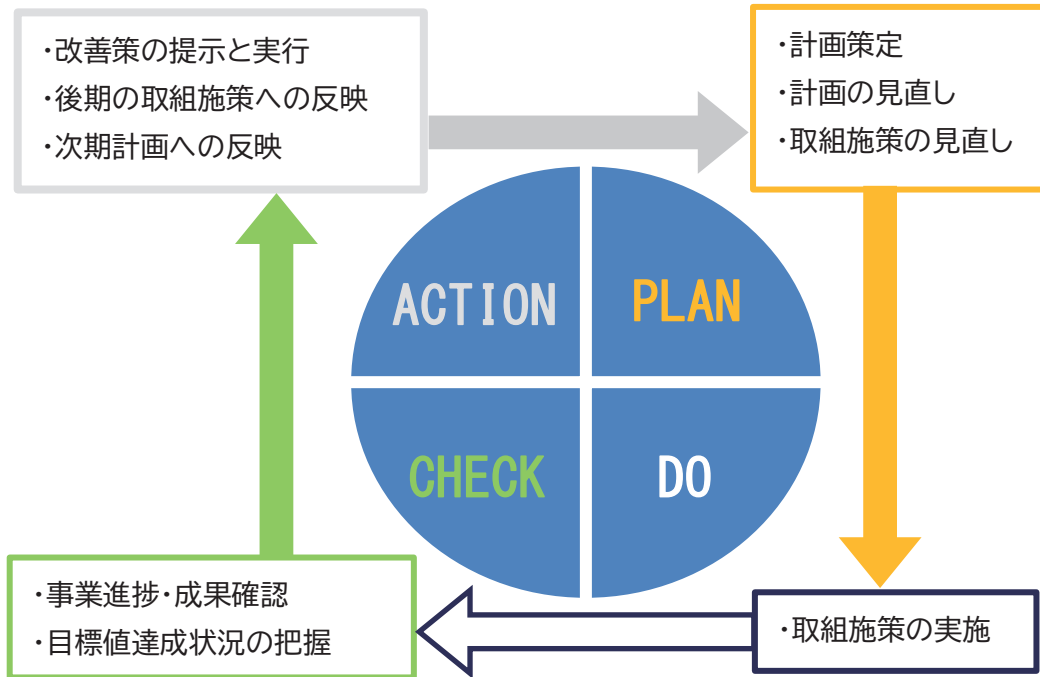


図 PDCAサイクル



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

2-1 市の自転車等を取り巻く現状

本市の人口(日本人人口)は、令和7(2025)年の約14.4万人から令和37(2055)年には約13.2万人へと減少が見込まれています。この間、65歳以上の高齢者の比率は23.2%から31.5%へ上昇する一方、生産年齢人口(15~64歳)の比率は65.1%から58.5%に低下する見通しです。こうした人口構造の変化を踏まえ、自転車は、高齢者の健康寿命の延伸や日常の移動を支える手段として、また、生産年齢人口層にとっての効率的な移動手段として、その重要性が一層高まると考えられます。

(1) 自転車関与事故の状況

経年的な交通事故発生状況を見ると、令和3(2021)年以降、交通事故発生件数に対する自転車関与事故件数の割合である自転車関与率は60%以上となっており、全国(23.2%)や東京都全体(45.8%)と比較しても極めて高い水準で推移しています。

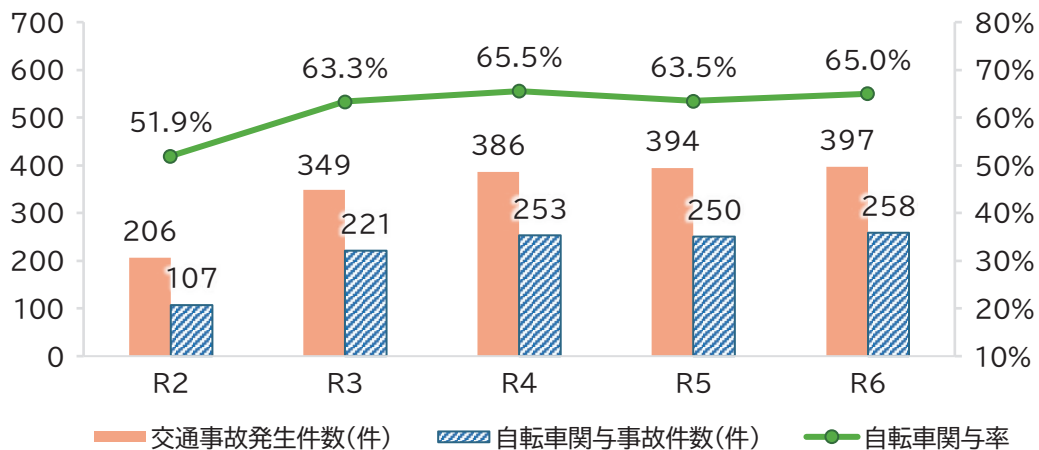


図 市内における交通事故発生状況の推移 (警視庁データより市作成)

(2) 駅周辺の自転車利用状況

① 停留台数*

- 停留台数調査では、各駅で新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2(2020)年に大きく停留台数が減少しました。新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワークが普及し、駅周辺にある自転車駐車場の利用が減少した可能性があります。令和6(2024)年時点でも、停留台数はコロナ禍以前の水準を下回っています。
- 放置台数は、吉祥寺駅では令和元(2019)年の半数以下となっており、三鷹駅ではおおむね横ばいの状況ですが、武蔵境駅では午後の放置台数に増加傾向が見られます。いずれの駅においても通勤・通学に利用される午前よりも、買い物等に利用される午後に放置自転車が多くの傾向にあります。なお、都内にある約600の鉄道駅のうち、放置台数の多い駅順位を見ると、吉祥寺駅が183位、三鷹駅(三鷹市側を含む)は60位、武蔵境駅は233位となっています(令和6(2024)年度)。

※ 毎年10月の任意の晴天の日における駅周辺の放置禁止区域内に停留している自転車の台数(公共自転車駐車場および商業施設等の民間自転車駐車場に駐車している台数+放置台数)。



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

■吉祥寺駅

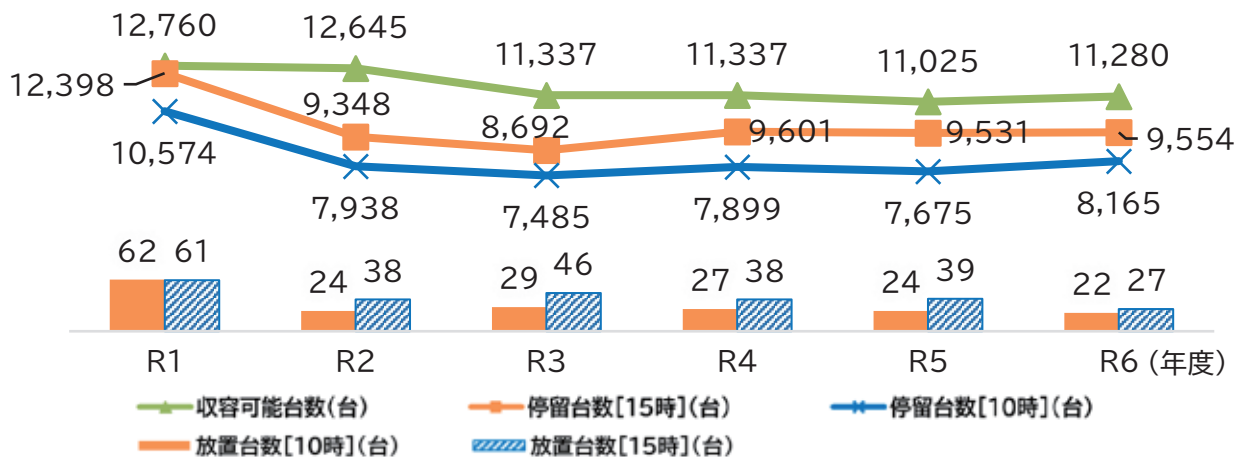


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(吉祥寺駅)

■三鷹駅

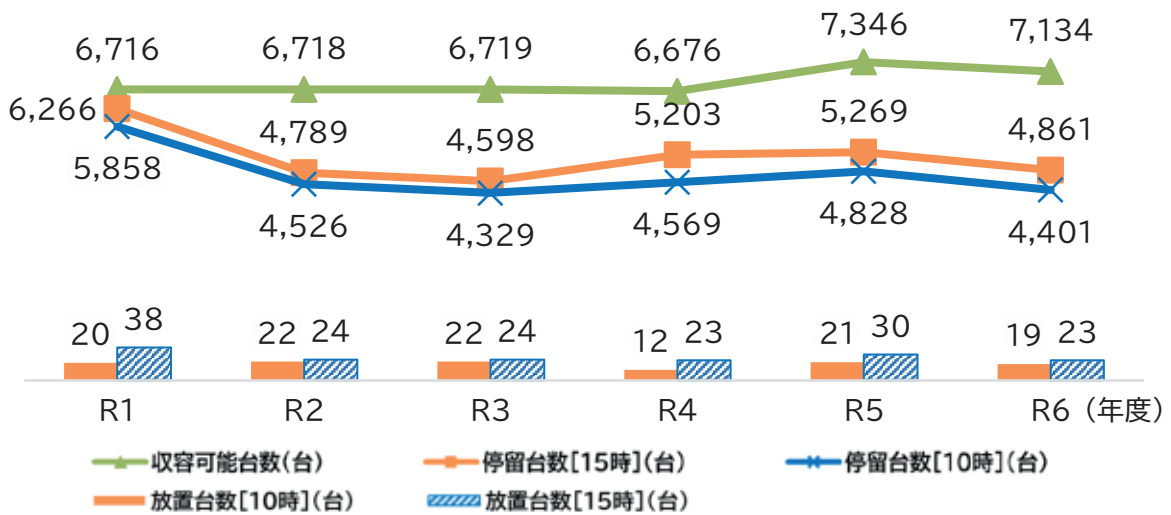


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(三鷹駅)

■武蔵境駅

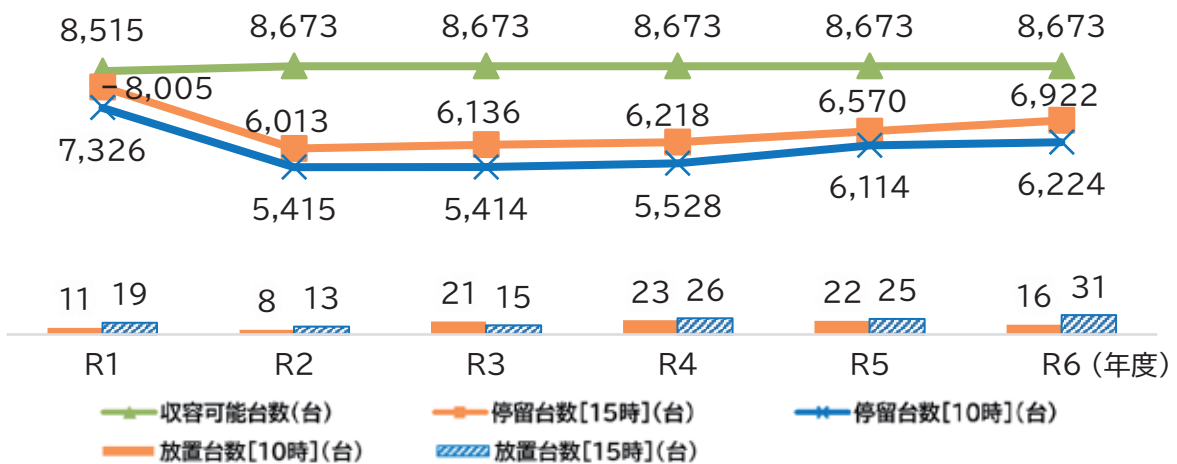


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(武蔵境駅)

※ 収容可能台数は民間及び公共自転車駐車場の収容可能台数の合計(各年度)



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

②自転車駐車場定期利用者の居住地分布

■吉祥寺駅

- 市区町村別では、武蔵野市約36%、練馬区約28%、三鷹市約19%となっています。
- 特に吉祥寺駅の北側の地域(吉祥寺北町、立野町、関町南、善福寺等)の分布が多く見られますが、南側の地域(吉祥寺南町・牟礼・下連雀等)にも一定の分布がある状況です。

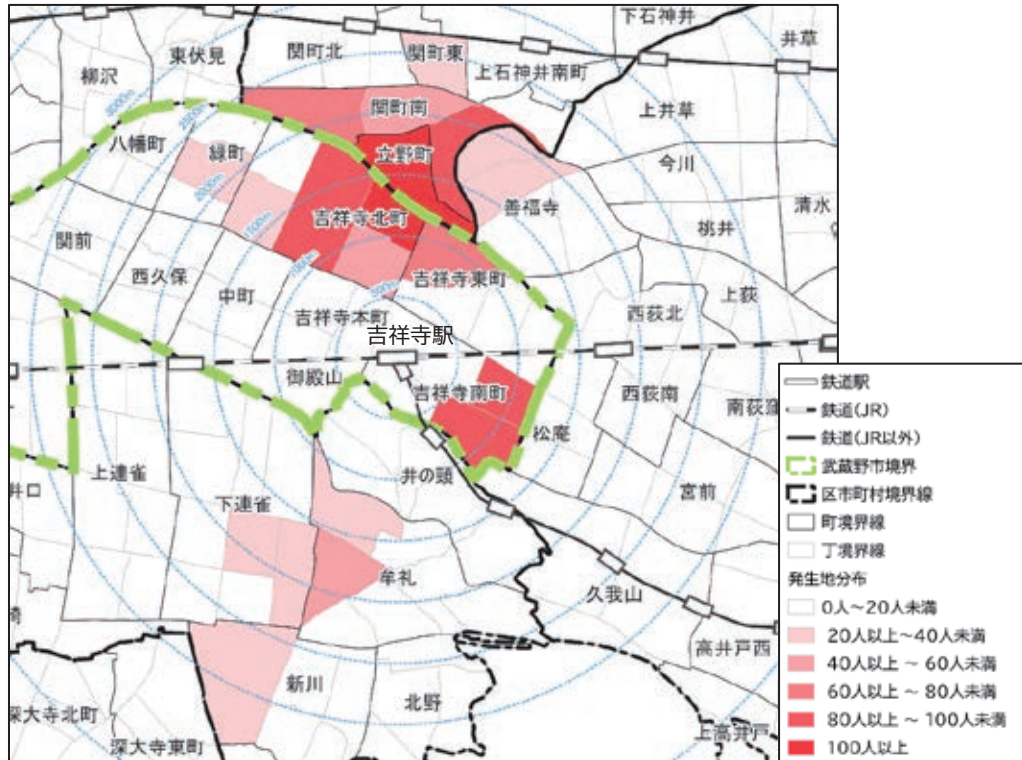


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・吉祥寺駅)

■三鷹駅北口

- 市区町村別では、武蔵野市約82%、西東京市約6%となっています。
- 南口には三鷹市が管理する自転車駐車場が設けられていることから、本市が管理する北口の自転車駐車場においては、三鷹駅の北側の地域(西久保、関前、緑町等)の分布が多く見られます。

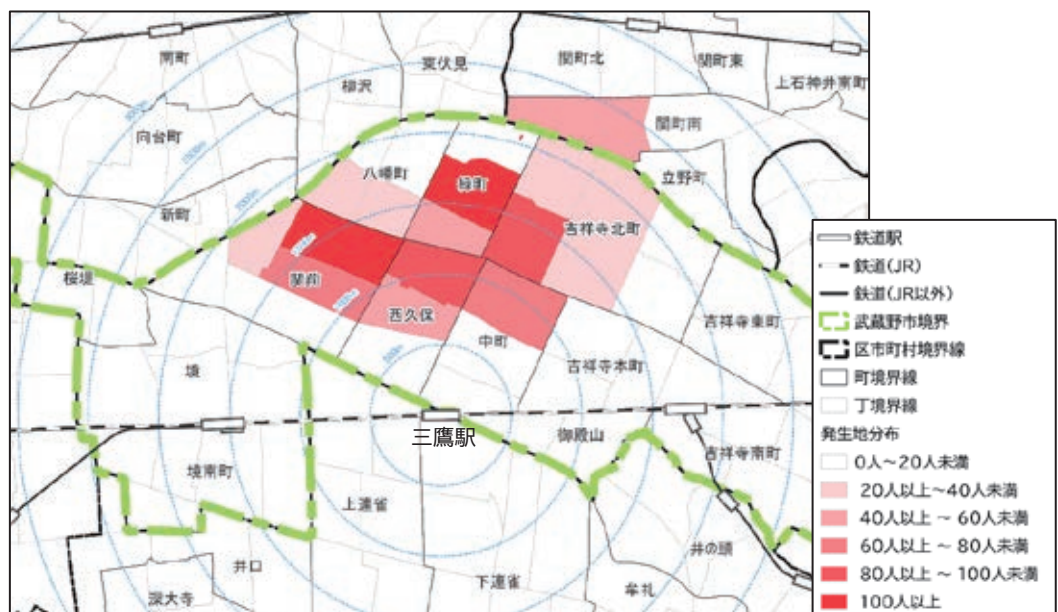


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・三鷹駅北口)

■武蔵境駅



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

- 市区町村別では、三鷹市約34%、武蔵野市約25%、西東京市約18%となっています。
- 特に南西・北西の地域を中心に、武蔵境駅の南北からの分布が多く見られます。

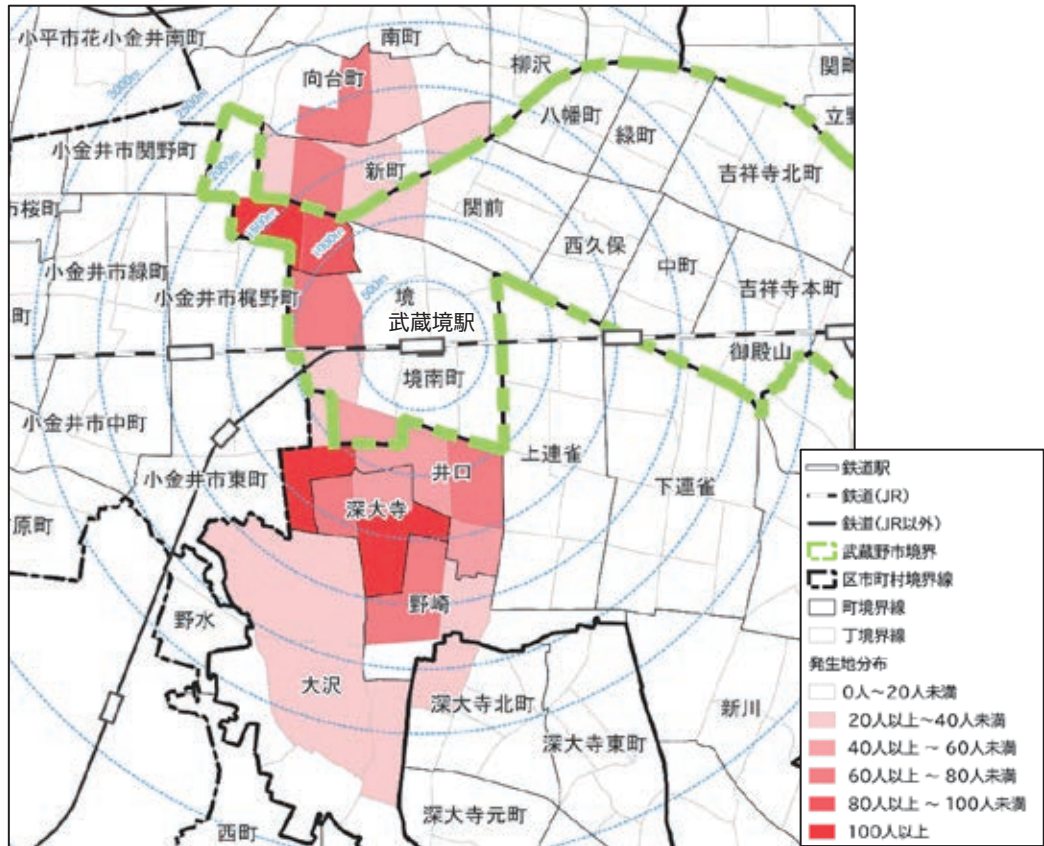


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・武蔵境駅)



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

③交通量調査結果

- 各駅周辺において、歩行者と自転車が集中しています(各交差点における詳細な交通量は参考資料p.22~23)。

■吉祥寺駅



■三鷹駅



■武蔵境駅



図 各駅周辺の主要交差点調査における自転車・歩行者交通量調査結果(令和6(2024)年度)
 ※令和6年10月・11月の平日、7~19時の12時間における交差点交通量または断面交通量を計測



(3) 自転車走行空間の整備状況

- 平成29(2017)年度に策定した「武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画」で位置付けられた「自転車走行空間ネットワーク路線」の対象路線の整備を進めています。
- 市道の自転車走行空間ネットワーク路線の整備率は、令和6(2024)年度末時点で75.2%となっています。



図 自転車走行空間ネットワーク路線の整備状況(令和6(2024)年度) 出典:武蔵野市
 ※都道の整備状況は参考資料 p.14を参照

コラム column

自転車走行空間の整備形態

自転車走行空間とは、歩行者、自転車、クルマがともに安全で快適に通行できるよう整備された道路上の自転車走行部分を指します。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省・警察庁)によって、交通環境に応じて適切な整備形態が示されています。整備形態に応じて自転車走行空間部分の幅の下限が示されているため、整備にあたっては交通状況のほか、道路幅員によっても制約が生じます。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分離		混在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 I-7 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月)



2. 自転車等を取り巻く現状と評価



市内の自転車走行空間と走行ルール

市内に整備されている自転車走行空間を紹介します。

☆は、各整備形態を採用する交通環境・道路環境の目安※を単純化し表示しています（クルマの速度：低い⇔高い／道路幅員：狭い⇔広い）。

※ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」による。

① 車道混在（クルマの速度：★☆☆ 道路幅員：★☆☆）

自転車とクルマが車道内で混在して走行する道路。矢羽根やピクトグラム等の路面表示により、自転車利用者に走行位置を示し、クルマの運転者に対し注意喚起を行います。

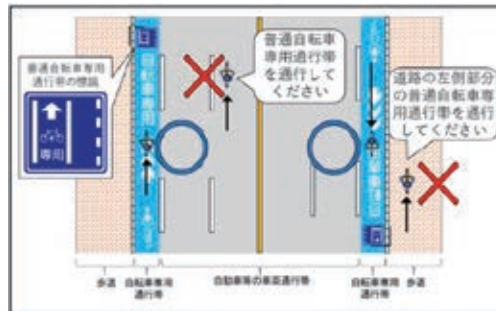
一般の道路と同様に、原則として車道の左側を走行し、歩道通行は例外です。



▲左：市道第16号線(武蔵野市)
右：市道第240号線(武蔵野市)

② 自転車専用通行帯（クルマの速度：★★☆ 道路幅員：★★☆）

道路標識や標示により、自転車が走行しなければならない通行帯を指定したものです。クルマは原則として進入禁止です。



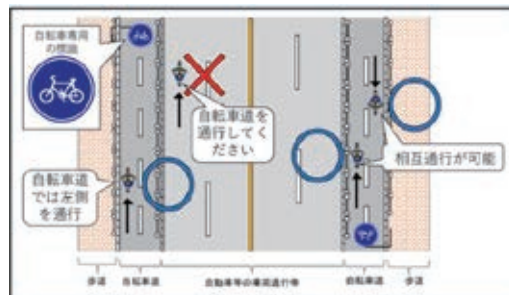
出典：警察庁 HP



▲都道 123 号線(武蔵野市)

③ 自転車道（クルマの速度：★★★ 道路幅員：★★★）

自転車が専用空間として円滑に走行できるよう、縁石線や柵等によって区画して設けられた道路の部分。自転車専用の標識があります。



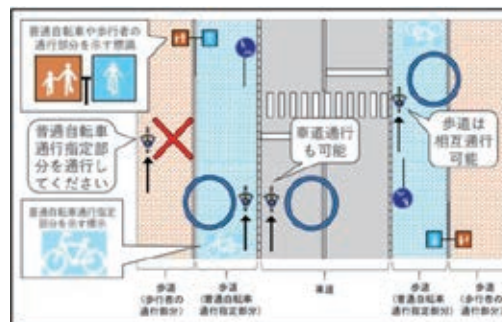
出典：警察庁 HP



▲かえで通り(武蔵野市)

(参考)自転車歩行者道

自転車と歩行者の通行のため、縁石線や柵等によって区画して設けられた道路の部分。あくまで歩道のため、原則として徐行する必要があります。



出典：警察庁 HP



▲新武蔵境通り(武蔵野市)



(4) 自転車等駐車場の整備状況

- 民間を含めた自転車駐車場の収容台数が整備目標台数を上回り、充足している状況です。

表 令和元年度基準整備目標台数の充足状況

	令和元年度基準 整備目標台数※1	収容台数※2	収容台数※3	充足状況
吉祥寺駅	12,600台	11,280台	15,165台	充足(+2,565台)
三鷹駅北口	7,100台	7,134台	7,701台	充足(+ 601台)
武蔵境駅	9,400台	8,673台	11,107台	充足(+1,707台)

※1 整備目標台数:駅周辺における自転車駐車場の収容台数の目標値で、次の①~③の最大値を採用。

- ①トレンド法(過去10年間の停留台数調査結果をもとに推計した駐輪需要)
- ②駅勢圏法(定期利用契約者の住所及び各エリアの人口伸び率を基に推計した駐輪需要)
- ③過去10年間の停留台数調査結果(平日午後)の最大値

※2 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。

※3 公共自転車駐車場と民間自転車駐車場の合計台数。

- 大型車(電動アシスト自転車や子ども乗せ自転車)の利用が増加傾向にあり、駐輪ニーズが多様化しています。一般的な軽快車を前提とした駐輪スペースでは、大型車にとっては狭く駐めづら^といという問題も生じることがあります。
- 公共自転車駐車場は、借地や市有地の暫定利用が多いため、恒久的な用地確保が求められています。
- 駅周辺の商業が集積するエリアでは、附置義務自転車駐車場※4の整備が建物更新の支障となる事例もあります。
- 公共原動機付自転車駐車場については、原則、総排気量50cc以下の原動機付自転車を対象に整備を行い、三鷹駅北口と武蔵境駅の各1場において総排気量125cc以下のバイクも受入れを実施しています。また、令和7(2025)年4月に道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令が施行され、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の“自転車等”の対象に「新基準原付※5」が追加されています。

※4 附置義務自転車駐車場: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、大量の駐車需要を生じさせる建物の設置者が、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に、当該施設若しくは敷地内、又はその周辺に設置することが義務付けられている自転車等駐車場。

※5 新基準原付:総排気量125cc以下の二輪車のうち最高出力4kW以下に制御した二輪車。



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

(5) 自転車等対策費の現状

- 自転車等対策費の支出は、過去10年間(平成27(2015)~令和6(2024)年度)で約51億円となっています。自転車駐車場使用料等の収入は、過去10年間で約1.4億円となっており、平均で年間約5.1億円の経費がかかっている状況です。
- 周辺自治体との自転車等対策費の平均額の比較では、区部よりは低い金額であるものの、三鷹市や小金井市、西東京市等周辺市と比べると高い状況にあります。停留台数(乗入台数)あたりで見ても、区部よりは低く、市部よりは高い同様の状況です。

表 自転車等対策費(決算額)

(単位:百万円)

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	小計
イニシャルコスト											
土地購入費	0	0	73	76	0	0	0	519	0	0	667
建設負担金	138	0	0	0	0	0	0	78	118	0	334
民間駐輪場補助金	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	7
小計	138	0	80	76	0	0	0	597	118	0	1,008
ランニングコスト											
自転車駐車場管理・運営	23	21	14	6	7	7	7	7	7	7	105
土地・施設借上げ料	219	207	197	172	177	181	173	179	182	181	1,867
放置自転車指導・撤去・返還・処理	229	229	229	206	203	206	185	178	183	179	2,027
走行空間整備工事	0	0	16	31	20	15	0	5	0	5	91
自転車安全利用講習会等の開催	11	10	10	10	10	11	10	12	12	12	108
その他	1	3	6	7	11	3	4	5	1	6	46
小計	483	470	471	432	428	423	379	385	384	390	4,246
支出	621	470	551	508	428	423	379	982	502	390	5,254
収入(使用料など)	56	26	13	12	9	4	5	5	6	6	142
計	565	444	538	496	418	419	374	977	495	384	5,112

(注) 端数処理の関係から、小計等の数値が一致しないことがある。

(参考)表 令和元(2019)~令和5(2023)年度の自転車等対策費(決算額)

	自転車等対策費5カ年平均(百万円) ^{※1}			乗入台数 ^{※2} 1台あたり 自転車等対策費(円)
	イニシャルコスト	ランニングコスト	合計	
武蔵野市	143	400	543	28,534
区部	1,492	11,574	13,066	37,561
市部	980	3,518	4,498	21,462
豊島区	13	649	662	63,532
練馬区	595	1,185	1,780	56,312
板橋区	51	841	892	50,852
三鷹市	23	245	268	54,145
小金井市	10	140	150	22,392
西東京市	2	152	154	10,435

※1 「駅前放置自転車等の現況と対策」(東京都)を基に作成。

※2 「令和6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た。



2-2 前計画の実施状況と評価

本計画の改定にあたり、「武蔵野市自転車等総合計画（令和2年4月）」において位置付けた各施策について、実施状況を整理し評価を行いました。実施状況の基準は、下記のとおりです。

実施済：令和2（2020）～6（2024）年度の間計画に沿って取組みを行った施策

未着手：令和2（2020）～6（2024）年度の間着手できなかった施策

(1) 基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進について

「1 関係主体の協働による取組み」及び「2 自転車等の交通安全教育の推進」について、計画通りに実施し、制度的な枠組みや関係主体との協働を進めました。一方で、「3 自転車走行空間の整備」及び「4 自転車の活用推進に関する検討」については、実施を進めてきているものの、一部未着手の事業があります。

表 施策・事業の実施状況

施策	実施状況	実績・現状
基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進		
Ⅰ 関係主体の協働による取組み		
ア 関係主体の連携	実施済	自転車等駐車対策協議会、吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会等と連携を実施した。
イ 自転車損害賠償保険の加入促進	実施済	自転車安全利用講習会や広報媒体（市報、ホームページ等）を通じた周知、TSマーク付帯保険助成事業を実施した。
ウ HOP事業の在り方の検討	実施済	HOP事業は令和2（2020）年度に終了し、現在は有料の一時利用自転車駐車場として運営している。終了について、吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会にて報告した。
エ 自転車通行ルールの検討 ※自転車駐車場の配置の在り方については、基本施策Ⅱ 2(2)で評価	実施済	令和3（2021）年度のNEXT吉祥寺の改定において検討を実施した。
オ 近隣自治体等との連携	実施済	東京都自転車活用推進協議会において、自転車施策に関する情報共有等の連携を図った。
カ 市条例の見直しの検討	実施済	令和4（2022）年度に市条例施行規則を改正し、施設の附置義務自転車駐車場を隔地に設置する際の施設からの距離を「おおむね100メートル以内」と規定していたところ、「土地利用等の状況を考慮してこれが困難であると市長が認めるときは、おおむね300メートル以内」とする規定を追加した。



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

施策	実施状況	実績・現状
基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進		
2 自転車等の交通安全教育の推進		
(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	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・関係法令や社会情勢等の変化に応じて講習内容の見直しを行った。 ・講習会受講者(うち市内在住者のみ)へのTSマーク付帯保険助成事業を継続して実施した。 ・令和5(2023)・6(2024)年度は講習会受講の特典として自転車用ヘルメット購入費用助成事業を実施した。
イ 子ども、子育て世代への交通安全教育	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・市立小学校において自転車安全教室を実施した。 ・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルール・マナーに関する親子向けのチラシを全市立小学校の1~3年生に毎年配布した。 ・0123はらっぱ、桜堤児童館、子育てイベントにおける自転車安全利用講習会を実施した。
(2) 自転車等の安全利用に関する啓発	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・市報等広報、自転車月間、マナーアップキャンペーン等を通じて、関係機関と協力して啓発を行った。 ・令和3(2021)年度から自転車安全利用啓発動画を武蔵野市公式動画チャンネルにて配信し、市内2か所の大型ビジョンにおいて年に2か月間(5月、10月)動画を放映した。 ・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルール・マナーに関する親子向けのチラシを全市立小学校の1~3年生に毎年配布した。 ・令和3(2021)年度から自転車出張点検整備を市内施設等において実施し、令和6(2024)年度までに計15回開催し計489台の点検整備を行った。
3 自転車走行空間の整備		
(1) 自転車走行空間ネットワーク路線	実施済	武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画にて計画している市道21.55km中、16.20kmの整備を実施し、整備率が75.2%となった。(令和元(2019)年度末時点では11.85km整備、整備率55%)
(2) 生活道路	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者による交通安全啓発看板の設置を行った。 ・計画路線以外の路線において、幅員や歩行者用防護柵の設置状況等を踏まえた整備可能性について検討が進んでいない。
(3) 都道	実施済	東京都自転車活用推進協議会において、自転車施策に関する情報共有や都道部分の整備の要請を行った。
4 自転車の活用推進に関する検討		
(1) 災害時における活用	実施済	市地域防災計画において自転車活用(災害時の市職員の移動手段として)を位置付けた。
(2) 健康増進における活用	未着手	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、どのような活用があるかの検討を含めて関係部署と連携ができていない。



(2)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について

「1 自転車駐車場の利用体系の再編」、「2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数」、「3 自転車駐車場の効果的な管理・運営」について、適切に自転車駐車場の整備を進め、効果的な利用を促進することができました。「4 民間による自転車駐車場の整備の促進」について、開発事業者も条例に基づく自転車駐車場の整備を実施していますが、自転車を取り巻く状況の変化から一部未着手の事業があります。

表 施策・事業の実施状況

施策	実施状況	実績・現状
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		
(1) 利用料金の適正化	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和3(2021)年度から、自転車については、一時利用・定期利用ともに統一的な基準による料金体系を導入した。 全ての公共自転車駐車場において入庫後2時間無料制度を導入した。
(2) 定期・一時の利用区分の適正化	実施済	定期利用から一時利用への転換を進めた。 一時利用：定期利用＝35%：65%⇒58%：42%
(3) 定期使用期限の適正化	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和3(2021)年度から、先着順から抽選に変更した。 令和5(2023)年3月で全ての3年利用制限が終了し、単年度の利用制限に統一した。
2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数		
(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	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和5(2023)年11月に吉祥寺クックロード自転車駐車場を整備した。 以下の自転車駐車場を閉鎖した。 吉祥寺大通り東第4(令和3(2021)年2月末) 吉祥寺大通り東(令和3(2021)年9月末) 吉祥寺駅東暫定一時利用※(令和5(2023)年10月末) 条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
イ 三鷹駅北口周辺	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和5(2023)年4月に民間事業者の協力により、シティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場が供用開始された。 令和6(2024)年4月に中町第1自転車駐車場を立体化した。 以下の自転車駐車場を閉鎖した。 三鷹駅北口(屋外部分)(令和6(2024)年8月末) 三鷹駅北口第3(令和6(2024)年8月末) 条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
ウ 武蔵境駅周辺	実施済	条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
エ 整備目標台数の考え方の検討	実施済	平成26(2014)年度基準に据え置いていたが、利用体系の再編後の利用実態の変化を踏まえ、令和3(2021)年度に、令和元年度基準への見直しを行った。

※令和3(2021)年度に吉祥寺駅東自転車駐車場と一体化。



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

施策	実施状況	実績・現状
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		
2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数		
(2) 自転車駐車場の適正配置の考え方	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和2(2020)年度に「吉祥寺東部地区市有地等利活用公共自転車駐車場等対応方針」を策定し、第六期長期計画の方針に基づき、吉祥寺イーストエリアが抱える課題の整理及び解決を図るため、エリアの駅至近において暫定利用している公共自転車駐車場(吉祥寺大通り東、吉祥寺大通り東第3、吉祥寺大通り東第4、吉祥寺駅東、吉祥寺駅東暫定一時利用)を集約化し配置の適正化を行う方針を定めた。 令和5(2023)年11月に、駅から一定程度離れた場所に吉祥寺クックロード自転車駐車場を整備した。 令和4(2022)年度に市条例施行規則を改正し、施設の附置義務自転車駐車場を隔地に設置する際の施設からの距離を「おおむね100メートル以内」と規定していたところ、「土地利用等の状況を考慮してこれが困難であると市長が認めるときは、おおむね300メートル以内」とする規定を追加した。
(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	実施済	令和5(2023)年11月に、吉祥寺イーストエリアにおける暫定利用している公共自転車駐車場(吉祥寺大通り東、吉祥寺大通り東第3、吉祥寺大通り東第4、吉祥寺駅東、吉祥寺駅東暫定一時利用)を集約化した恒久的な自転車駐車場(吉祥寺クックロード)を整備した。
(4) 計画的なりニューアル・建替えの検討	実施済	令和6(2024)年4月に中町第1自転車駐車場を立体化した。
(5) 車道からの動線の安全確保	実施済	令和5(2023)年11月に、車道からの動線を確保できる設計とした吉祥寺クックロード自転車駐車場を整備した。
(6) 民間等専門機関との協働による管理運営	実施済	公共自転車駐車場の設計・整備・管理・運営において、民間等専門機関(公益財団法人自転車駐車場整備センター)と協働し、公共自転車駐車場の新設や立体化、利用体系の再編等を行った。
(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	実施済	<ul style="list-style-type: none"> 令和4(2022)年度の自転車等駐車対策協議会において、定期利用を廃止する方針について議論を行った。 定期利用は令和7(2025)年度末終了。 一時利用料金について検討を実施した。
イ 第二種原動機付自転車への対応	実施済	令和3(2021)年度に現状受入れ可能な駐車場(三鷹駅中町バイク、武蔵境駅みずき通りの一時利用)において受入れを開始した。



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

施策	実施状況	実績・現状
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		
3 自転車駐車場の効果的な管理・運営		
(1) 満空情報の発信の拡充		
ア 施設の機械化	実施済	全ての公共自転車駐車場において機械化を実施した。
イ 満空情報のウェブ版の周知及び活用の推進	実施済	・市報、チラシ等広報、自転車安全利用講習会等を通じて周知を行った。 ・民間自転車駐車場の情報発信は以下のとおり。 吉祥寺：京王吉祥寺駅高架下エリア1,2 三鷹北口：シティハウス武蔵野地下公共
(2) フリーゾーン等の拡充	実施済	・大型車(優先・専用)ゾーンは13施設に導入した。
(3) 利用料金のキャッシュレス化	実施済	・定期利用料金のキャッシュレス決済(クレジットカード、ネットバンキング)を導入した。 ・全ての施設で一時利用料金のキャッシュレス決済(交通系IC)を導入した。
4 民間による自転車駐車場の整備の促進		
(1) 条例に基づく自転車駐車場の設置	実施済	条例に基づく民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
(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	実施済	民間開発事業に伴い、令和5(2024)年4月にシティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場が整備された。
(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	未着手	・平成30(2018)年度以降、実績なし。 ・補助金交付要件の見直しは行っていない。
(4) その他の取組み		
ア HOP事業(Holiday Free Parking 事業)の在り方の検討	実施済	HOP事業は令和2(2020)年度に終了し、現在は有料の一時利用自転車駐車場として運営している。終了について、吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会にて報告した。
イ 自動二輪車駐車場整備の誘導	実施済	東京都駐車場条例において附置義務規定を整備することについて、東京都への要望を継続している。
ウ シェアサイクリングの研究	実施済	都内での実績を有する事業者へのヒアリングを行った。民間シェアサイクル事業者により、ポートが多数設置されている(Open Street社、32か所、243台分(令和7(2025)年4月時点))。
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	未着手	収容台数(令和6(2024)年10月時点)は、民間自転車駐車場を含めると市内3駅全てにおいて令和元年度基準整備目標台数を充足している状況である。
オ 自転車交通とバス交通の連携	未着手	駅前の一時的利用自転車駐車場が満車の際に、バス利用の選択を提示し、駅周辺の交通需要の平準化を図ることを目的とした事業であったが、自転車駐車場の利用体系の再編や自転車駐車場の整備により、一時的利用自転車駐車場が全て満車となる状況は解消された。

2
1
市の自転車等を
取り巻く現状

2
2
前計画の実施状況と評価

2
3
前計画以降の自転車等の
関連法規の変遷

2
4
前計画以降の市の
自転車政策の変遷



2. 自転車等を取り巻く現状と評価

(3)基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進について

市では30年以上にわたり、継続的な放置防止指導・撤去と自転車駐車場の整備等を進めてきており、自転車利用者にも“自転車は自転車駐車場に駐める”という駐車意識が醸成され、放置自転車台数の抑制に一定の成果をあげています。

放置自転車台数は、平成24(2012)年度の645台から令和5(2023)年度の94台まで減少しています。

表 施策・事業の実施状況

施策	実施状況	実績・現状
基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進		
Ⅰ 放置自転車対策の強化		
(1) 放置自転車対策の強化の継続	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車は令和2(2020)年度以降は100台/日未滿で推移した。 ・一定の効果が見られる路線又はエリアについては人員配置等について見直し、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した。
(2) 短時間無料制度の導入の推進	実施済	全ての公共自転車駐車場において入庫後2時間無料制度を導入した。
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	実施済	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3(2021)年度第1回自転車等駐車対策協議会にて事業廃止の方向とした。 ・令和3(2021)年9月の吉祥寺大通り東自転車駐車場の閉鎖に伴い、事業を終了した。
3 放置自転車の再利用の促進	実施済	(公財)自転車駐車場整備センターの海外譲与事業は、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2(2020)年度から休止していたが、令和6(2024)年度に事業を終了した。



2-3 前計画以降の自転車等の関連法規の変遷

前計画策定後の自転車等の関連法規の変遷を以下にまとめました。

年度	法改正・通達	内容
令和3 (2021)年度	警察庁通達 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の更なる推進について」	自転車関与事故の防止を目的として、自転車走行空間の整備とあわせて自転車が例外的に走行可となっている歩道の見直し(原則走行不可の歩道を増やす)の検討を進める等の施策推進を通達。
令和4 (2022)年度	内閣府 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定 「自転車の安全利用の促進について」	道路交通法改正を機会に、自転車に関する交通秩序の更なる整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、国及び地方公共団体が講じるべき措置を規定し、その中で「自転車安全利用五則」を見直し。
令和5 (2023)年度	改正道路交通法の施行 「自転車の運転者等の遵守(ヘルメット努力義務)」	自転車の運転者や自転車同乗者、児童又は幼児が自転車を運転する際には、ヘルメット着用を努めること(努力義務)を規定。
	改正道路交通法の施行 「特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)に関する交通ルールの緩和」	特定小型原動機付自転車・特例特定小型原動機付自転車の規定や、特定小型原動機付自転車の主な交通ルールや通行する場所、乗車用ヘルメットの着用、二人乗りの禁止を規定。
令和6 (2024)年度	改正道路交通法の公布・一部施行 「自転車等の交通事故防止のための規定の整備」	自転車の酒気帯び運転や走行中携帯電話等の利用禁止等について厳罰化を規定(令和6(2024)年11月施行)。自転車等に対する交通反則通告制度(いわゆる青切符制度)は令和8(2026)年4月施行。

2-4 前計画以降の市の自転車政策の変遷

前計画策定後の市の自転車等政策の変遷を以下にまとめました。

時期	トピック	内容
令和2 (2020)年4月	自転車等総合計画の改定	公共自転車駐車場利用体系の再編や、災害時・健康増進としての自転車活用推進の視点を盛り込んだ。
令和3(2021)~ 5(2023)年度	・条例施行規則改正 ・公共自転車駐車場利用体系の再編 ・整備目標台数見直し ・公共自転車駐車場整備 ・走行空間整備	・公共自転車駐車場の一時利用が満車であるのに対し、定期利用には空きが見られる状況であったことから、定期利用から一時利用への転換を進めた。 ・特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の受け入れについて、一部公共原動機付自転車駐車場で実施した。
令和6 (2024)年度	・武蔵野市第六期長期計画・第二次調整計画 ・自転車駐車場の更なる有効活用(立体化) ・走行空間整備	今後設置する公共自転車駐車場は、自転車の走行動線と駅周辺の歩行環境の確保を考慮した配置を検討すること、附置義務自転車駐車場の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を検討することを記載。



3. 市の自転車等を取り巻く課題

3. 市の自転車等を取り巻く課題

前計画である「武蔵野市自転車等総合計画(令和2年4月)」の実施状況や自転車等の現状、令和6(2024)年度自転車利用者アンケート及び市政アンケート等の結果や、武蔵野市自転車等駐車対策協議会の議論等を踏まえて、自転車等を取り巻く課題を整理します。

課題 I

安全に走る

自転車の安全利用をより推進する取組みが必要

(1) 自転車関与事故を減らす必要がある

- 自転車等の安全利用の推進に取り組んできていますが、本市の自転車関与率は近隣区市と比較しても高い状況にあることから、交通安全教育と走行空間整備をより一層推進していく必要があります。
- 万一、交通事故に遭った際の被害軽減のため、自転車用ヘルメットの着用を促進する取組みも必要です。

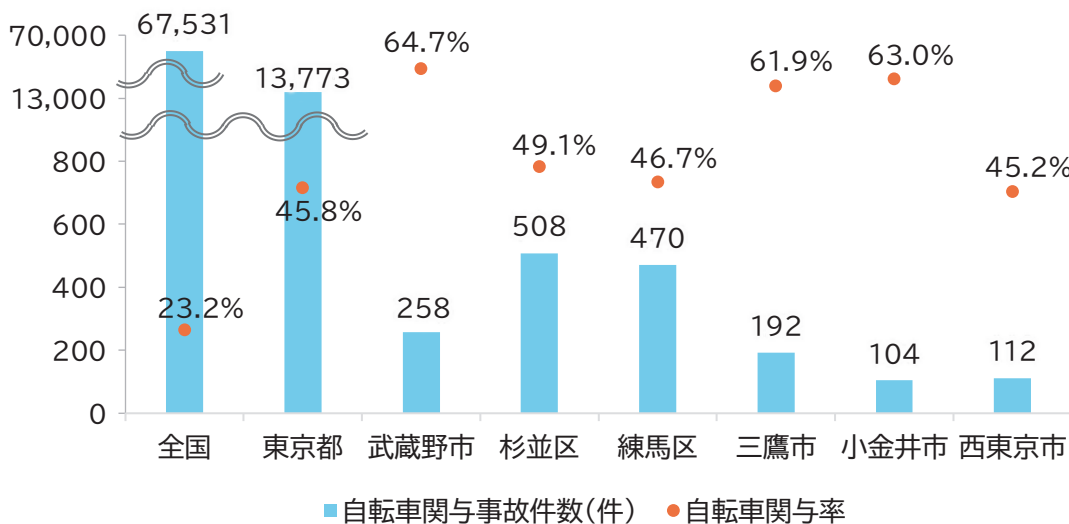


図 近隣区市における交通事故の自転車関与率(令和6(2024)年)
(警察庁データ、警視庁データより市作成)



(2) 年齢層に応じて交通ルール・マナーの習得を推進する必要がある

- 第1当事者※の年齢層を見ると、年によってばらつきはあるものの、多くの年で10代後半～20代前半の割合が高く、一般的に若年層による事故が多い様子がうかがえます。また、高齢者も事故割合が高い状況にあります。一方で、自転車乗車中の第2当事者の年齢層を見ると10代後半から50代前半まで世代間に大きな差は見られません。
- 自転車関与事故の当事者となるリスクは全年齢層ともに存在することから、安全利用に関する知識等の習得が欠かせません。自転車に乗り始める幼少期から技術と併せて交通ルール・マナーについても習得し、ライフステージに応じて自転車安全利用ルールの学習ができる機会の創出が求められています。

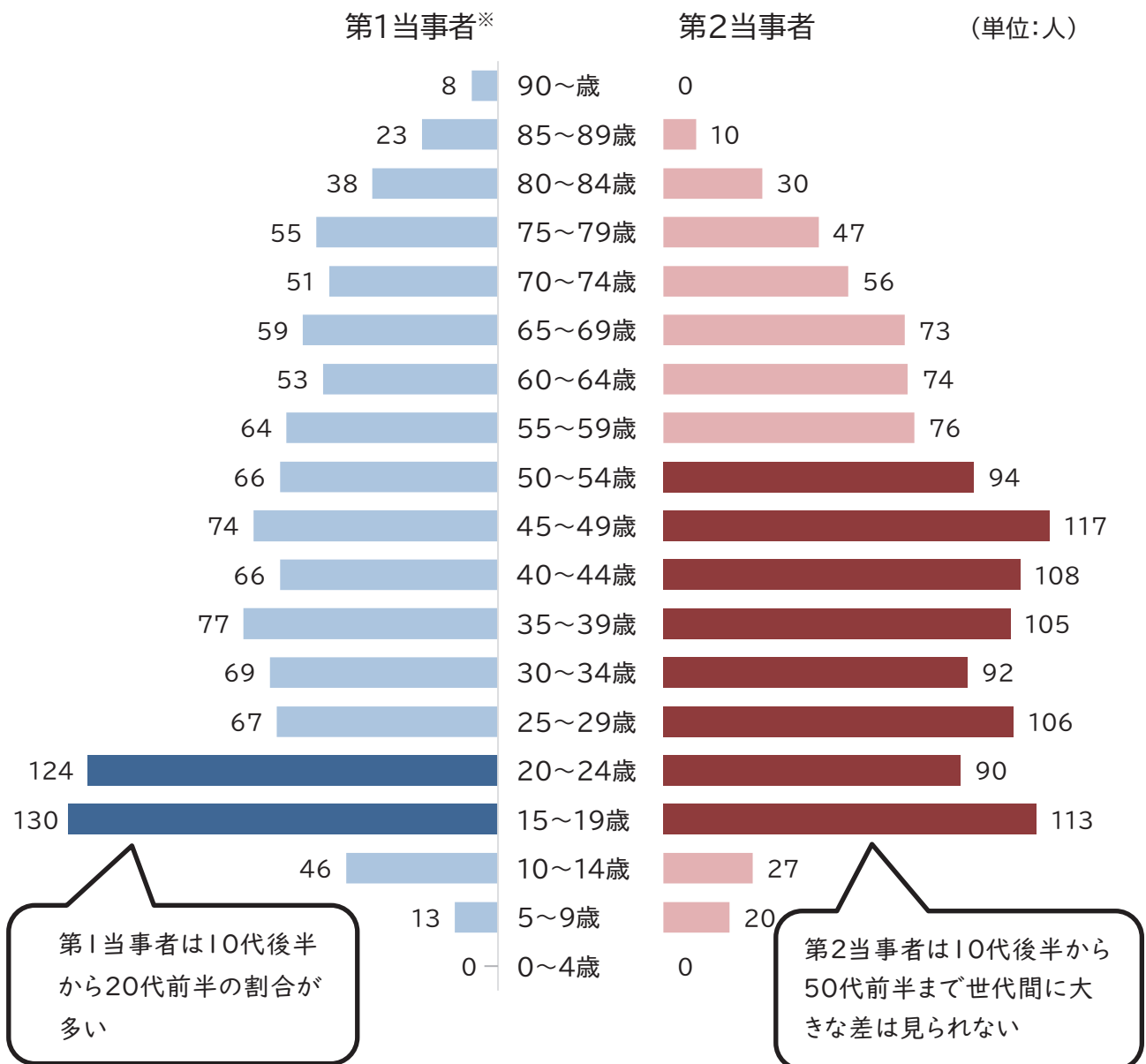


図 市内自転車関与事故における自転車乗車中の当事者数(令和2(2020)～6(2024)年の合計
(警視庁提供データに基づき市作成)

※第1当事者:最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者。また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者。



3. 市の自転車等を取り巻く課題

(3) 自転車安全利用促進施策をより推進する必要がある

- 令和6(2024)年度に実施した自転車利用者アンケートでは、自転車の利用環境に関して「接触事故が起こらない交通環境」や「自転車走行空間の整備」が重要と考える人が多く、自転車の安全利用施策への要望が高い状況が見られます。自転車・歩行者・クルマができるだけ分離された自転車走行空間の整備が必要です。
- 歩行者の安全を前提に、自転車・クルマが互いの交通ルールを理解し、尊重する走行環境づくりが必要です。

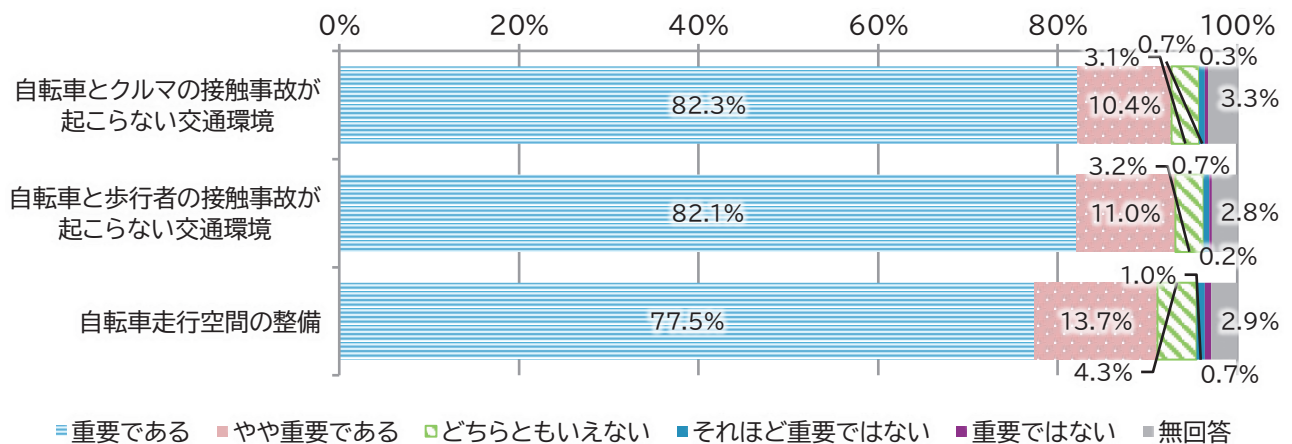


図 自転車の利用環境・走行空間整備に関する重要度(自転車利用者アンケート)

(4) 自転車安全利用講習会の認知度を高め参加を促進する必要がある

- 自転車利用者アンケートでは、自転車安全利用講習会について、回答者の約4割が「知らない」と回答しており、認知度が低い様子がうかがえます。また、知っている人についても、約3分の2以上が利用したことがないと回答しています。
- 新規受講者を増やす仕組みや、参加できない人への取組みについて検討が必要です。

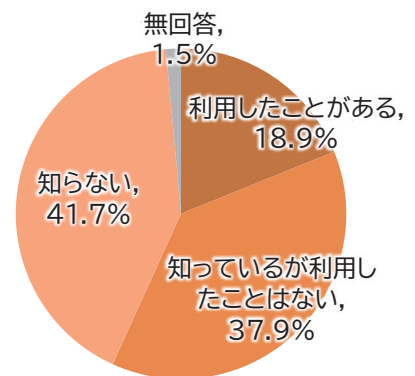


図 自転車安全利用講習会の認知度(自転車利用者アンケート)



課題Ⅱ

と 駐める

利便性の高い駐輪環境づくりの継続が必要

(1) 自転車駐車場の利用体系の再編を経てさらなる適正化を図る必要がある

- 一時利用においては、2時間無料制度を全公共自転車駐車場に導入したことへの評価が高く、そのほかの施策においても半数以上の方が「妥当である」との回答を得ています。限られた駐車スペースが有効活用され、自転車駐車場を利用したいときに利用できる環境にあります。
- 定期利用においては、自転車駐車場のフロア等や居住地に応じた定期利用料金の変更について「妥当である」が半数以上である一方、定期契約期間の変更や定期利用スペースの一時利用への一部変更については「妥当である」が約3割に留まっています。毎年度申請手続きが必要となったことや、定期利用スペースが減少したこと等により「妥当である」と回答する割合が低くなったと考えられます。
- 定期利用の契約率が低く一時利用の利用率が高い自転車駐車場やフロアが存在することから、引き続き公共自転車駐車場利用における公平性の確保・受益者負担の明確化を図るため、定期利用と一時利用の台数バランスの見直し等、適正利用に資する取組みの継続が必要です。取組みを行うにあたっては、その目的や効果について利用者の方に周知を行い、理解を得ながら丁寧に進める必要があります。

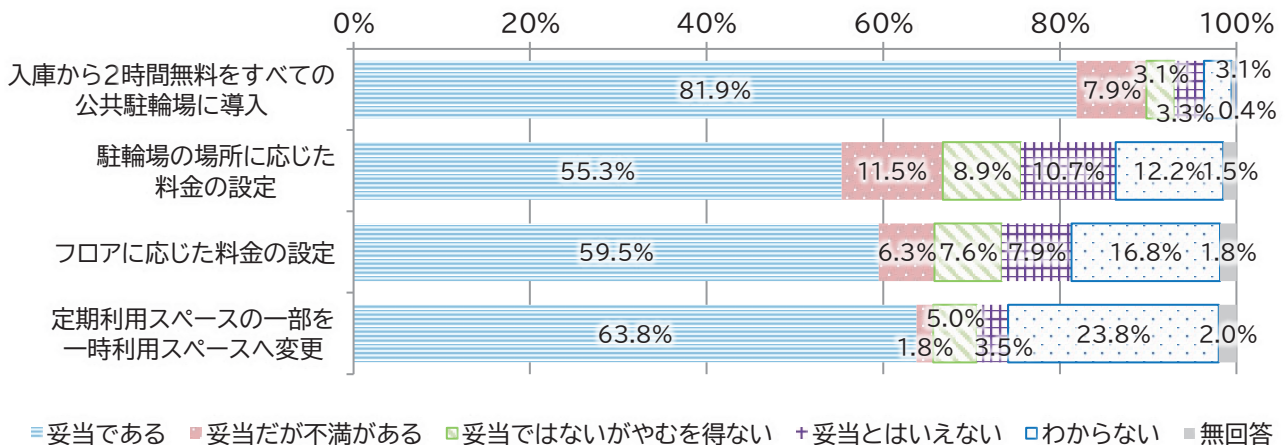


図 自転車駐車場の利用体系の再編(一時利用)について(自転車利用者アンケート)

※ 利用体系の再編前から一時利用している方の回答

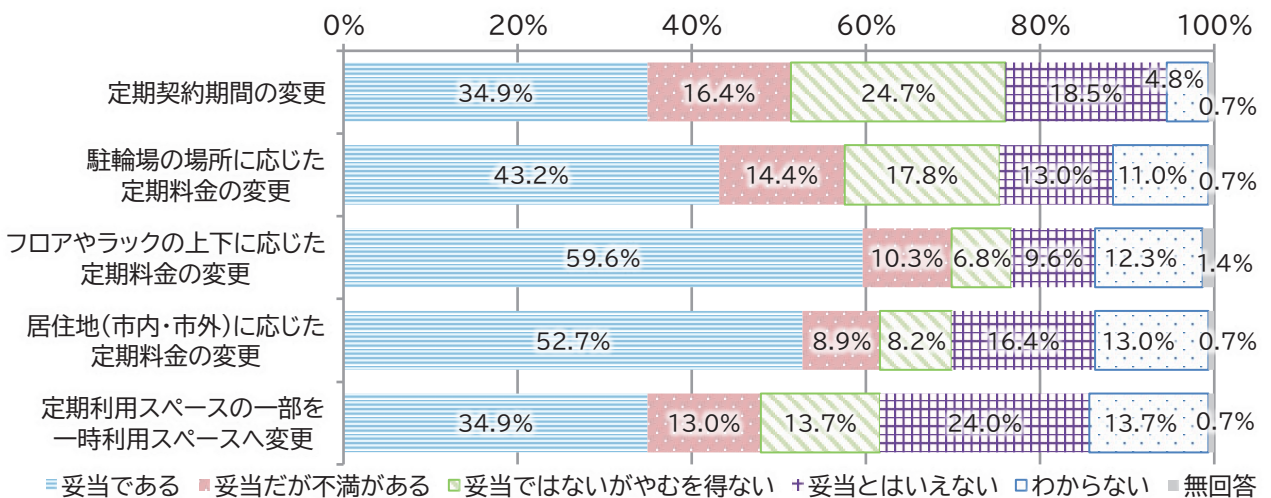


図 自転車駐車場の利用体系の再編(定期利用)について(自転車利用者アンケート)

※ 利用体系の再編前から定期利用している方の回答



3. 市の自転車等を取り巻く課題

(2) 自転車駐車場の情報発信について認知度を高める必要がある

- 一時利用の満空情報をインターネット上で発信していますが、公共自転車駐車場の満空情報ウェブ版の提供について「知らない」が約5割を占めています。
- 新規整備された公共自転車駐車場を「知らない」が約5割を占めています。
- 自転車駐車場の満空情報や、新規整備された自転車駐車場の認知度が低いことから、さらなる周知と利便性向上を図る必要があります。

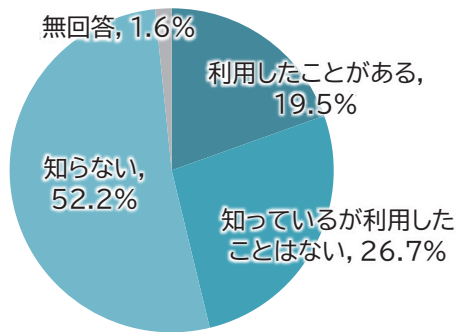


図 公共自転車駐車場の満空情報ウェブ版の利用状況 (自転車利用者アンケート)

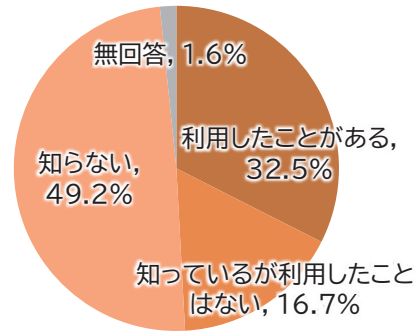


図 新規整備された公共自転車駐車場の利用状況 (自転車利用者アンケート)

(3) 自転車駐車場の収容台数だけでなく利便性も高める必要がある

- 公共自転車駐車場と民間自転車駐車場を合わせた収容台数は、市内3駅全てで、前計画で設定した令和元年度基準の整備目標台数を上回っている状況にあります (p.11参照)。
- 本計画における令和6年度基準整備目標台数は、以下のとおりです。

令和6年度基準においても、公共自転車駐車場と民間自転車駐車場を合わせた収容台数は、市内3駅全てで充足しています。

表 令和6年度基準整備目標台数の算出

	トレンド法	駅勢圏法	過去10年 最大値	令和6年度基準 整備目標台数
吉祥寺駅	7,413台	9,649台	12,398台	12,400台
三鷹駅北口	7,001台	5,402台	6,868台	7,100台
武蔵境駅	7,653台	6,943台	8,236台	8,300台

表 令和6年度基準整備目標台数の充足状況

	令和6年度基準 整備目標台数	収容台数※1	収容台数※2	充足状況
吉祥寺駅	12,400台	11,280台	15,165台	充足(+2,765台)
三鷹駅北口	7,100台	7,134台	7,701台	充足(+ 601台)
武蔵境駅	8,300台	8,673台	11,107台	充足(+2,807台)

※1 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。

※2 公共自転車駐車場と民間自転車駐車場の合計台数。



3. 市の自転車等を取り巻く課題

- 公共自転車駐車場33か所のうち、15か所が民間から土地・施設を借用して設置しており、民間自転車駐車場の閉鎖や縮小が起こりうる可能性があるため、今後も長期的に借地を利用できるよう地権者に協力を求め、附置義務自転車駐車場についても引き続き開発事業者に整備を求める必要があります。
- 多様な駐車ニーズに応えるため、収容台数(量)の達成だけを追い求めるのではなく、より自転車利用者の利便性を高めるための駐輪環境(質)を工夫する必要があります。

(4) 歩行者の安全と自転車動線を考慮した配置が求められている

- 自転車利用者アンケートによると、自転車駐車場の配置について、鉄道駅とのアクセス性に関しては一定の重要度があるものの、走行環境整備や安全性の確保に比べると、優先度はやや劣る傾向が見られます。
- 第六期長期計画第二次調整計画において議論されたように、今後設置する公共自転車駐車場については、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、適正な自転車駐車場の配置についての考え方の整理が求められています。

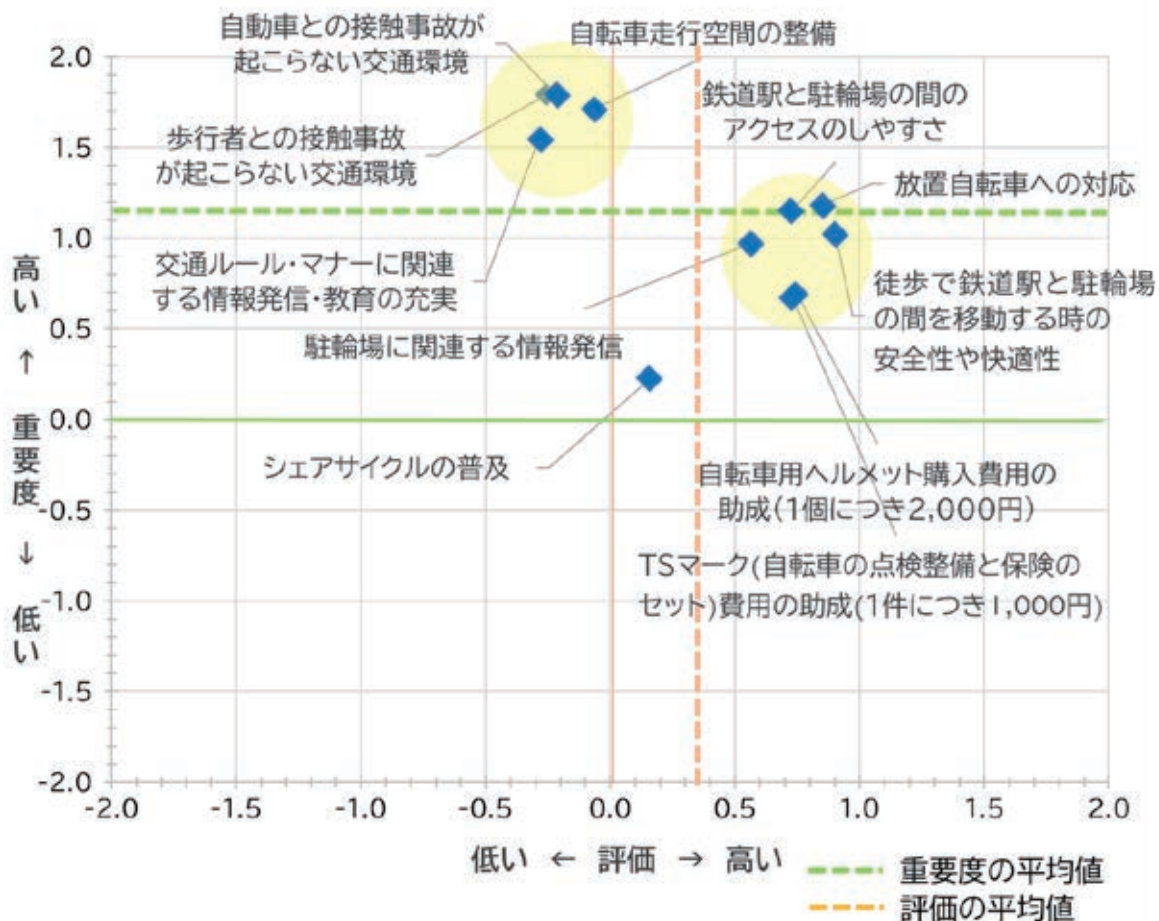


図 現状の評価と今後の重要度の散布図
(自転車利用者アンケート)



3. 市の自転車等を取り巻く課題

(5) 放置自転車台数をさらに減少させる必要がある

- 市内の放置自転車台数は市内3駅全てで大きく減少（平成24（2012）年度と比較すると令和6（2024）年度は80%以上減少）していますが、近年は横ばいで推移しています。
- 近年の放置自転車台数の下げ止まりは、短時間の一時的な放置や放置禁止区域外に常習的な放置が見られる等新たな課題の現れでもあり、これまでの成果を活かしつつ、効果的な施策の展開が必要です。

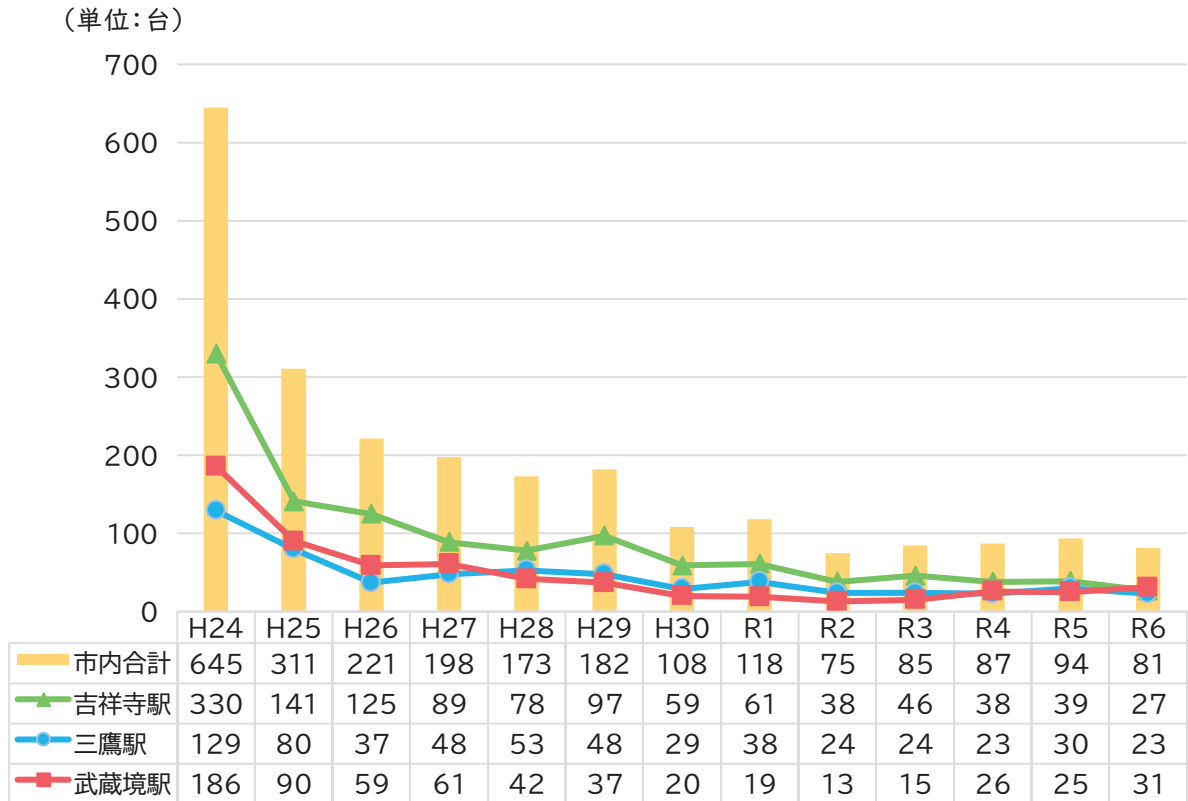


図 放置自転車台数の推移(10月の平日15時)

出典:武蔵野市

(6) 放置自転車対策への評価は高く、対応を継続する必要がある

- 令和5(2023)年度市政アンケートでは、自転車対策に関する取組みについて、自転車駐車場整備だけでなく放置自転車対策の一環で導入された2時間無料制度や、放置自転車の取り締まりについて、評価できる取組みであると回答しており、一定の効果があつたことがうかがえます。

表 自転車対策の評価(令和5(2023)年度市政アンケート)

自転車対策 (n=1,311)	回答者数	%
1 駐輪場整備	615	46.9
2 2時間無料制度	502	38.3
3 放置自転車取り締まり	247	18.8
4 各駅周辺の満車・空車情報の提供	81	6.2
5 自転車走行空間整備	57	4.3
6 自転車の安全利用啓発	46	3.5
その他	6	0.5
無回答	107	8.2



(1) 自転車活用に関する取組みを推進する必要がある

- 自転車利用が進むことで、クルマへの依存度が低下し、二酸化炭素排出量の削減や大気環境の改善に効果があります。誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現が求められています。健康維持の観点では、日常生活や余暇において楽しみながら運動をすることにより、心身の健全な発達を図ることが期待できます。しかし、健康増進に資する施策の具体化は進んでいません。
- 災害時の活用や、環境負荷の低減、健康増進等、自転車を活用することで様々な効果が期待されるため、暮らしの中で自転車により役立つ存在となる取組みが必要です。

(2) シェアサイクルの利用や地域交通との連携について取り組む必要がある

- 自転車利用者アンケートによると、シェアサイクルについて現状の評価は「わからない」という回答が多く、重要度についても意見が分かれています(p.25の図参照)。
- 東京都自転車活用推進計画では、自転車シェアリングの広域利用や公共交通との連携強化を推進しています。これまで、民間事業者によりシェアサイクルサービスが提供されているものの、市と提携を結ぶ等の連携は実施していません。
- しかし、バス運転士不足の影響等により、路線バスやムーバスだけでは市民の移動ニーズを満たすことが難しくなっています。鉄道路線の運休の際に多くのシェアサイクルが利用された事例から、シェアサイクルが地域公共交通を補完する可能性が示唆されています。本市の地域特性を踏まえたシェアサイクルの有用性を研究し、近隣自治体や民間事業者と連携した取組みについて検討することが必要です。



4. 自転車の位置付け

本市は地域公共交通が充実し、クルマやバイク、歩行者の往来も多いまちです。その中で自転車は、手軽で時間や経路の自由度が高く、通勤・通学、通院、買い物等で幅広い世代に利用されています。また、環境に優しく、健康増進の効果も期待できる移動手段であるとともに、機動性の高さや荷物の運搬が可能なことから、災害時の移動手段としても活用が期待されます。

これらの自転車のメリットを最大限に生かすためには、交通ルール・マナーの順守や、歩行者との安全な共存ができる自転車走行空間の確保が不可欠です。また、自転車を公の場所に放置せず適切な場所に駐輪することはもちろんのこと、地域交通を補完する役割として自転車を活用することも重要です。自転車利用者をはじめ、市や警察、道路管理者、地域の関係者や民間事業者それぞれが連携して役割を果たすことで、自転車の安全・安心な利用環境を実現できます。

本市では、自転車のメリットを地域全体に広げ、市民の暮らしを豊かにする存在として、自転車のさらなる価値を探求していきます。



図 自転車の位置付け



5. 計画の基本的な考え方

5-1 計画の体系

基本理念

誰もが安全・快適に自転車と共存した暮らしを楽しめるまち

基本方針Ⅰ
安全に走れる
むさしの

自転車が思いやり みんなの安全を育む まちづくり

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

基本施策Ⅰ-2 自転車走行空間の確保

基本方針Ⅱ
と
駐めやすい
むさしの

量から質へ 安全で快適に駐輪できる まちづくり

基本施策Ⅱ-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

基本施策Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

基本施策Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実

基本施策Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化

基本方針Ⅲ
自転車を活かす
むさしの

生活のなかで 自転車をもっと役立つ まちづくり

基本施策Ⅲ-1 地域交通に貢献する自転車の活用推進

基本施策Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大



5-2 基本理念

本計画の基本理念を以下のとおり定めます。

誰もが安全・快適に自転車と共存した暮らしを楽しめるまち

自転車利用者はもちろん、歩行者等の自転車を利用しない方にとっても安全で快適な交通環境を整えることで、市民や来街者が自転車を楽しみ、自転車が快く受け入れられるまちを実現します。

5-3 基本方針と基本施策

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

～自転車が思いやり みんなの安全を育む まちづくり～

交通事故を防ぐため、自転車等の利用者が交通ルール・マナーを守り、歩行者の安全も尊重される環境を目指します。自転車等の利用者が被害者にも加害者にもならないために、自転車等の利用者も歩行者も事故に遭わないまちを実現します。

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

自転車等の交通ルール・マナーの情報をより広く、より確実に届けるソフト面での取組みにより、交通ルール・マナーの認知度及び交通安全意識の向上を図ります。

基本施策Ⅰ-2 自転車走行空間の確保

道路におけるハード面の整備を通じて、自転車やクルマの利用者が交通ルール・マナーを守りやすくするとともに、自転車・クルマ・歩行者が安全に道路を共有できる環境をつくります。



基本方針Ⅱ ^と 駐めやすいむさしの

～量から質へ 安全で快適に駐輪できる まちづくり～

自転車駐車場の収容台数の確保のみに重きを置くだけではなく、その安全性・快適性・利便性を向上させることにより、「質」の高い駐輪環境を目指します。既存の自転車駐車を有効活用し、利用したいときに利用できる環境を整えることにより、放置自転車のない安全で美しく、歩きやすいまちを保ちます。

基本施策Ⅱ-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

公共自転車駐車場、附置義務自転車駐車場ともに、設置場所や駐輪設備の工夫等のハード面の取組みにより、多様な車両や利用者の駐輪ニーズに段階的に対応するとともに、自転車と歩行者の動線の集中を防ぐことで自転車利用者と歩行者等の安全性と利便性の向上を図ります。

基本施策Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

公共自転車駐車場の利用状況をデータ分析に基づいて継続的にモニタリングし、定期利用や一時利用の利用区分や利用料金の適正化を一層進める等のソフト面の取組みにより、柔軟な運用と駐輪スペースの有効活用を図ります。

基本施策Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実

既存の自転車駐車場の位置や満空情報をより広く周知する取組みにより、利用者の利便性向上と自転車駐車場の混雑緩和を図ります。

基本施策Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化

自転車を自転車駐車場へ誘導し放置防止を図るこれまでの放置自転車対策を継続します。さらにエリアや時間帯の特性が多様化する放置自転車への効果的・集中的な対策を行うことで、放置自転車をより一層減少させ、さらに安全で美しく、歩きやすいまちを目指します。



基本方針Ⅲ 自転車を活かすむさしの

～生活のなかで 自転車がもっと役立つ まちづくり～

自転車を利用する個人が便利・快適であるだけでなく、暮らし全体に自転車を役立てることで、自転車が活躍する環境を目指します。移動の足である地域交通を補完したり、市民の健康増進に寄与したりと、単なる移動手段に留まらない自転車の可能性を広げます。

基本施策Ⅲ－1 地域交通に貢献する自転車の活用推進

地域交通の一翼を担う自転車のさらなる活用を目指します。バス運転士不足の影響等により路線バスやムーバスが多様な移動ニーズを満たすことが難しくなっていく中、自転車を公共的な移動手段として積極的に活用し、地域公共交通の利用が難しい状況を補います。市民や来街者の移動手段を確保するとともに、地域交通の維持・改善に貢献します。

基本施策Ⅲ－2 自転車活用場の拡大

災害時において自転車を市職員の移動手段等に活用するとともに、環境負荷の低い自転車の活用による排気ガスや二酸化炭素排出量の削減や、運動する機会の創出や運動効率を上昇させることによる市民の健康増進を図ります。



6. 計画の推進

6-1 評価指標

(1) 評価指標値の設定

計画の推進に向けて、進捗状況や効果を的確に把握・管理していくため、3つの基本方針ごとに評価指標を設定し、モニタリングしていきます。

設定した評価指標は、中間年度（おおむね令和12（2030）年度）、最終年度（令和17（2035）年度）に評価を行い、必要に応じて指標の見直しを行います。

	本計画の期間										R18以降
	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	
自転車等総合計画	[進捗バー]										次期計画
中間見直し				[進捗バー]							
次期計画策定										[進捗バー]	
自転車等駐車対策協議会における評価検証	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	[進捗バー]	

- ・自転車利用者アンケート
- ・自転車駐車場整備状況調査等
- ・目標値達成状況確認

- ・停留台数調査
- ・自転車安全利用講習会受講者アンケート
- ・必要に応じた交通量調査 等



6.計画の推進

表 計画の評価指標


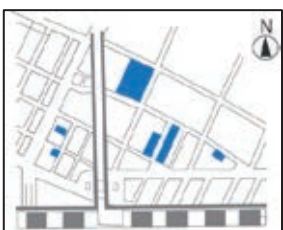

基本方針	評価指標	現況値 (令和6(2024)年度)		中間目標値 (令和11(2029)年度)	最終目標値 (令和16(2034)年度)
I 安全に走れるむさしの	①市内自転車関与死亡事故件数	0件		0件	0件
	②市内自転車関与負傷事故件数	275件		180件以下	120件以下
	③「自転車と自動車の接触事故が起これない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合	24.0%		令和6年度より増加	令和11年度より増加
	④「自転車と歩行者の接触事故が起これない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合	25.6%		令和6年度より増加	令和11年度より増加
II 駐めやすいむさしの	⑤整備目標台数の充足状況	吉祥寺	充足	充足	充足
		三鷹北口	充足	充足	充足
		武蔵境	充足	充足	充足
	⑥公共自転車駐車場に占める大型車※対応率	4.2%		11%	17%
	⑦一時利用率100%未満の公共自転車駐車場数	吉祥寺			
		北東	1か所	各1か所以上	各1か所以上
		北西	4か所		
		南東	3か所		
		南西	1か所		
		三鷹北口			
北東	4か所	各1か所以上	各1か所以上		
北西	2か所				
武蔵境					
北東	1か所	各1か所以上	各1か所以上		
北西	2か所				
南東	1か所				
南西	1か所				
⑧放置自転車率	0.37%		前年度より減少	前年度より減少	
III 自転車を活かすむさしの	⑨武蔵野市において、自転車が地域公共交通(バス・タクシー・電車)を補ったり、健康増進や環境負荷低減に役立ったりする等の多様な場面で自転車が活用されていると感じる人の割合	54.5%		前年度より増加	前年度より増加

※ 大型車:電動アシスト自転車及び子ども乗せ自転車



6.計画の推進

◎各指標の算出方法及び目標値の根拠について

① 市内自転車関与死亡事故件数
■ 算出方法：事故件数実績から算出(1~12月の1年間)
② 市内自転車関与負傷事故件数
■ 算出方法：事故件数実績から算出(1~12月の1年間)
■ 目標値の根拠：東京都自転車安全利用推進計画における目標(5年間で33%減)に準拠
③ 「自転車と自動車の接触事故が起こらない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合
■ 算出方法：自転車利用者アンケート(5年ごとに実施)の結果から算出
④ 「自転車と歩行者の接触事故が起こらない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合
■ 算出方法：自転車利用者アンケート(5年ごとに実施)の結果から算出
⑤ 整備目標台数の充足状況
■ 算出方法：整備目標台数(p.24参照)と実際の整備台数
⑥ 公共自転車駐車場に占める大型車対応率
■ 算出方法：公共自転車駐車場の大型車対応スペース整備実績から算出 大型車対応台数/全体の収容台数
■ 目標値の根拠 大型車対応スペース(一般車用の約1.5倍の面積が必要)を増やすと全体の収容台数が減少するため、令和6年度基準整備目標台数を充足できる範囲で、最大限、大型車対応スペースを増やした場合の割合を最終目標値とした。中間目標値は、現況値と最終目標値の中間値とした。
⑦ 一時利用率100%未満の公共自転車駐車場数
■ 算出方法：停留台数調査(平日・午後)を基に算出
■ 目標値の根拠 エリア内の公共自転車駐車場の一時利用スペースが全て満車になる事態を避けるために設定 <各エリアの公共自転車駐車場> 吉祥寺 北東(4か所)：●吉祥寺クックロード ●吉祥寺大通り北 ●吉祥寺パーキングプラザ公共 ●吉祥寺大通り東第3 北西(4か所)：●吉祥寺駅大正通り北 ●西三条通り ●西三条通り第2 ●吉祥寺駅北 南東(3か所)：●末広通り ●末広通り第2 ●末広通り第4 南西(2か所)：●御殿山 ●御殿山第2 三鷹北口 北東(4か所)：●武蔵野タワーズ地下公共 ●中町第1 ●中町第2 ●中町第3 北西(2か所)：●三鷹駅北口 ●三鷹駅北口第2 武蔵境 北東(2か所)：●武蔵境駅北口一時利用 ●武蔵境駅みずき通り 北西(2か所)：●武蔵境駅北口第2 ●武蔵境駅スイング北暫定一時利用 南東(2か所)：●武蔵境駅五宿東 ●武蔵境駅東高架下 南西(2か所)：●武蔵境駅南第2 ●武蔵境駅西中央高架下
  
●：一時利用率100%未満(令和6(2024)年度) ●：一時利用率100%以上(令和6(2024)年度)
⑧ 放置自転車率
■ 算出方法：停留台数調査(平日・午後)を基に算出 放置台数÷停留台数×100
⑨ 「武蔵野市において、自転車が地域公共交通(バス・タクシー・電車)を補ったり、健康増進や環境負荷低減に役立ったりする等の多様な場面で自転車が活用されている」と感じる人の割合
■ 算出方法：自転車安全利用講習会アンケートの結果から算出 現況値は令和7(2025)年9月~令和8(2026)年1月講習会において計測



6.計画の推進

(2) 評価指標の見直し

本計画の評価指標については、通常時の状況を想定して設定しています。しかし、コロナ禍のような緊急時や法改正時においては、状況の変化に応じて評価指標の見直しが必要となる場合があります。そのため、計画の進捗管理にあたっては、自転車等駐車対策協議会において適宜、評価指標の妥当性を検討し、必要に応じて指標の見直しを行うこととします。

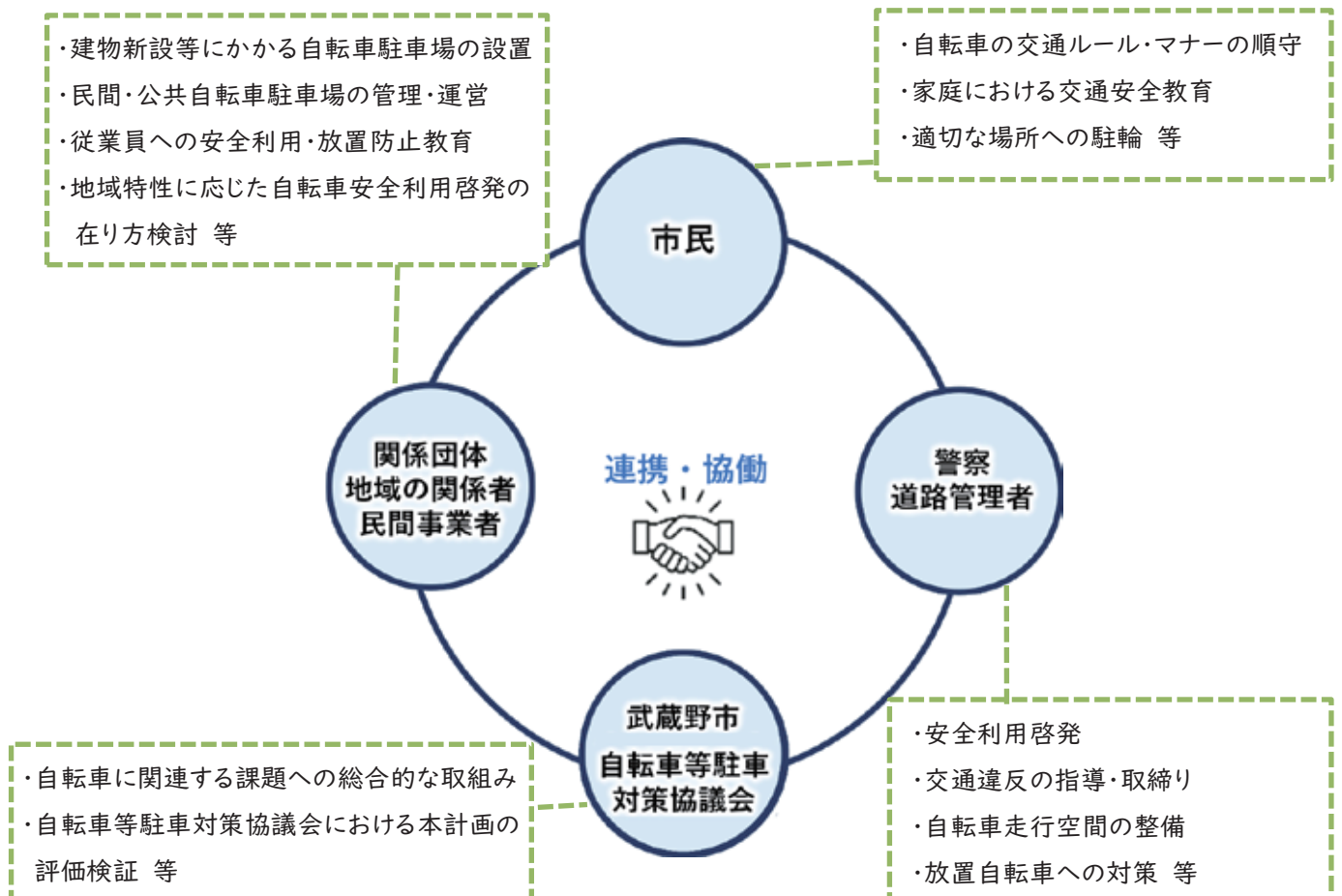
なお、評価指標の見直しにあたっては、以下の点に留意することとします。

- ・社会の状況変化を踏まえ、適切な指標設定となっているか
- ・指標の達成状況を適切に反映できているか
- ・指標の設定方法や目標値の妥当性
- ・指標の追加や変更の必要性

自転車等駐車対策協議会での検討を通して、社会情勢を踏まえた評価指標の設定を行い、本計画の実効性を高めていきます。

6-2 計画の推進体制

本計画を着実かつ効果的に推進するために、市は武蔵野市自転車等駐車対策協議会の議論等を踏まえ、施策・事業を実施していきます。また、計画の推進にあたっては、市だけでなく市民や地域の関係者、関係団体、民間事業者、警察、道路管理者の関係機関との連携・協働を進めながら、施策・事業を展開していきます。



7. 前期取組施策

7-1 取組施策の体系と内容

10年間を展望した基本方針・基本施策に基づいた、前期取組施策を下記の通り定めます。

前期取組施策は、おおむね5年間で優先的に実施すべき施策・事業であり、6年目以降の継続や見直し・新規施策については、社会情勢等の変化にあわせて検討します。

基本方針	基本施策	前期取組施策	
I 安全に走れる むやしの	I-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発	① 自転車安全利用講習会の強化	拡充
		② 自転車の押し歩きルールの検討	新規
		③ より広い周知・啓発を行う工夫	拡充
		④ 自転車利用者を守る ヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進	拡充
	I-2 自転車走行空間の確保	⑤ 自転車走行環境づくりの推進	拡充
		⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ	新規
II 駐めやすい むやしの	II-1 安全性・利便性を高める 自転車駐車場の整備	⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応	拡充
		⑧ 自転車駐車場の適正配置と恒久的な維持	継続
		⑨ 附置義務自転車駐車場の制度見直し	拡充
	II-2 利用したいときに利用できる 自転車駐車場の運用	⑩ 定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化	継続
		⑪ 利用料金のさらなる適正化	継続
	II-3 自転車駐車場情報の充実	⑫ 満空情報ウェブ版の拡充及び周知	拡充
		⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信	拡充
	II-4 放置自転車対策の継続・強化	⑭ 対応困難な放置自転車への対策	新規
⑮ 放置を未然に防ぐ指導・啓発		継続	
III 自転車を活かす むやしの	III-1 地域交通に貢献する 自転車の活用推進	⑯ シェアサイクルの活用	新規
		⑰ 災害時の活用	継続
	III-2 自転車活用の場の拡大	⑱ 環境負荷低減・健康増進のための活用	新規



7. 前期取組施策

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

取組施策① 自転車安全利用講習会の強化

拡充

目的

自転車の正しい交通ルール・マナーの順守を推進し、交通安全意識の向上を図る。

取組内容(例)

■ ライフステージに応じた講習会の拡充

- ・ 幼稚園・保育所や乳幼児健診等における保護者・未就学児向けの講習会を実施する。
- ・ 学校において児童・生徒向けに講習会を実施する。
- ・ 教育委員会と連携し、中学校拠点校方式部活動等において自転車を使用する生徒向けに講習会を実施する。
- ・ 親子で参加できるイベントを実施する。
- ・ 企業等において従業員・研修担当者向けに講習会を実施する。
- ・ シルバー人材センター等において高齢者向けに講習会を実施する。
- ・ 地域に根ざした施設において講習会を実施する。



▲自転車安全利用講習会(武蔵野市)

■ 一般向け講習会の充実

- ・ 法令の改正や社会情勢の変化、受講者等からの意見等を講習内容やテキストへ随時反映する。
- ・ TSマーク付帯保険助成事業や公共自転車駐車場定期利用の優先等、受講特典を継続する。

column

交通ルールを楽しく学べる交通公園をご存じですか？

交通公園は、信号や横断歩道、標識等実際の道路に模した公園の中で、主に子どもたちが楽しみながら交通ルールや安全な通行方法を学ぶことができる公園です。三鷹市の上連雀交通公園では自転車や自転車用ヘルメット、足踏み式ゴーカートの貸出しや、交通安全動画の上映を行っています。

交通公園の敷地面積は2haが標準とされています※が、本市には条件を満たす市立公園がなく、現在、交通公園はありません。本市としては、自転車の交通ルール・マナーについて学べる機会の提供等により、地域の交通安全意識の向上を図るとともに、適地があれば交通公園の整備についても検討します。

※交通公園設置運営要領（国土交通省）による。

▲上連雀交通公園に行ってみて！
出典：三鷹市公式動画チャンネル

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

取組施策②

自転車の押し歩きルールの検討

新規

目的

駅前広場等の歩道通行時の歩行者優先を促し、歩行者と自転車の安全性の確保を図る。

取組内容(例)

■ 自転車の押し歩きルールの検討

- ・ 駅前広場を中心に自転車の押し歩き推奨区域を設定し、区域内の歩道において自転車の押し歩きを促す。
- ・ 地元商業関係者と連携して啓発看板や車止め等を設置する実証実験を実施し、その効果を検証し、実効性の高い取組みを進める。
- ・ 警察と連携して、周知活動を展開し、自転車の押し歩きに対する認識と理解を高める。



▲ 狛江駅周辺の自転車の押し歩き(狛江市)
出典: 狛江市未来戦略室「おしチャリラボ最終報告書(令和5年10月)」

コラム column

大型自転車押し歩きのコツは3点支えと大回り!?

電動アシスト自転車や子ども乗せ自転車などの大型自転車は、車体だけで 30kg 近いものもあり、さらに子どもや荷物を乗せるとかなりの重量になります。自転車の押し歩きは事故防止のために有効ですが、重い自転車を押し歩くのはバランスを取るのも一苦労です。

そんな大型自転車を押し歩く際のコツをご紹介します。

ポイント①: 身体で自転車を支える

両手でハンドルを持ち、自転車を自分の身体に少し傾けてサドルを腰で支えると、左手・右手・腰の3点で自転車を支えることができます。

ポイント②: 方向転換は大回りを

急な角度でハンドル操作をすると、バランスを崩しやすく転倒のリスクがあります。身体と反対側への方向転換は両手だけで自転車を支えることになり、特に注意が必要です。なるべく大回りをして、重心が左右に振れないようにしましょう。



▲ 出典: コレカラ第32号 (さいたま市)



7. 前期取組施策

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

取組施策③ より広い周知・啓発を行う工夫

拡充

目的

これまで自転車等の安全利用に関する情報が行き届いていなかった人々に対し、自転車等の交通ルール・マナーの理解を促進し、交通安全意識の向上を図る。

取組内容(例)

■ 安全利用の情報にアクセスする機会の創出

- SNS広告やYouTube武蔵野市公式動画チャンネル、自転車駐車場等におけるポスター掲示にて交通ルール・マナーに関する情報を発信し、周知・啓発を行う。
- 街頭の大型ビジョンやバスのラッピング広告等を活用した周知・啓発を行う。
- 自転車販売店等と連携し、自転車の購入時や整備時において周知・啓発を行う。

■ 多文化共生社会に対応した啓発

- 多言語、やさしい日本語による自転車の交通ルール・マナーの情報発信を行う。

■ クルマ運転者への安全利用啓発

- クルマ運転者に対し自転車の車道走行の原則や走行空間の交通ルール等に関する周知・啓発を行う。
- クルマ運転者に対し自転車走行空間上の違法駐車等、自転車の車道走行の妨げとなる行為への注意喚起を行う。
- 自動車教習所の教習等においてクルマ運転者に対する自転車の安全な走行のための周知・啓発を行う。



▲シェア・ザ・ロード(思いやりロード)
提供: Setouchi Vélo 協議会

■ 新しいモビリティの交通ルール・マナーの周知・啓発

- 特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)をはじめとした新しいモビリティの交通ルール・マナーの周知・啓発を行う。

■ 交通違反に対する指導・取締りの要請

- 警察と密に連携を取り、自転車等の関与する事故の危険箇所について情報共有を行い、自転車等の交通違反やクルマの違法駐車に対する指導や取締りの強化を要請する。



基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-1 自転車等の交通ルール・マナーの周知・啓発

取組施策④

自転車利用者を守る
ヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進 拡充

目的

ヘルメットの着用率を高めることで万一の事故の際の被害を軽減し、さらに自転車保険の加入率を高めることで被害者救済と加害者の経済的負担の軽減を図る。

取組内容(例)

■ 自転車利用者を守るヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進

- ・ 自転車安全利用講習会や市報等において、自転車用ヘルメット着用の重要性、選び方、着用方法等について周知を行う。
- ・ 自転車安全利用講習会や自転車の出張点検整備等において多様な自転車用ヘルメットの展示を行う。
- ・ 自転車安全利用講習会や市報等において、自転車損害賠償保険、定期的な点検整備の重要性について周知を行う。
- ・ 小学校、街頭マナーアップキャンペーン、市内施設等における無料点検整備事業を通じて、定期的な点検整備の重要性に関する啓発を行う。
- ・ 自転車関与事故における被害軽減や、事故防止に資する助成事業（自転車用ヘルメット購入費用やTSマーク付帯保険取得費用の助成等）を継続する。
- ・ 上記助成事業の事業協力店を拡大する。



▲自転車安全利用講習会でのヘルメット展示・試着(武蔵野市)

コラム

ながらスマホで約5,000万円の賠償金も

自転車利用中にスマートフォンの画面を見たり通話したりする「ながらスマホ」は、信号や歩行者等に注意が向かず重大な事故につながる可能性のある非常に危険な行為です。過去には、ながらスマホにより追突事故を引き起こし被害者が歩行困難となって職を失ったことから、加害者に約5,000万円の損害賠償金の支払いを命じた判例もあり、東京都では条例^{*}によって自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務付けられています。また、ながらスマホ等の交通違反は、令和8(2026)年4月より自転車に適用される交通反則通告制度（「青切符」）の対象となり、同制度では最も高額な1万2,000円が科せられます。ながらスマホにより交通の危険を生じさせたときには刑事責任を問われる可能性もあり、さらに被害者への謝罪等の道義的・社会的責任についても保険ではカバーできません。

一度の交通違反が一生を左右してしまわないよう、スマホ操作は自転車を停めてから行いましょう。

※東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例



7. 前期取組施策

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-2 自転車走行空間の確保

取組施策⑤ 自転車走行環境づくりの推進

拡充

目的

自転車走行時の安全性を確保するために、自転車と歩行者、自転車とクルマの動線が集中することを防ぐとともに、快適性と利便性を向上させ、交通環境の改善を図る。

取組内容(例)

■「自転車走行環境づくり推進計画」の評価・見直し

- ・ 「自転車走行環境づくり推進計画」(平成29(2017)年4月策定)の評価・見直しを行う。
- ・ 整備済みの自転車走行空間をより安全・快適に走行できる整備形態や、生活道路等における自転車走行空間整備の検討を行い、今後の自転車走行空間整備に関するガイドラインを作成する。

■ 自転車走行空間の整備

- ・ 「自転車走行環境づくり推進計画」にて定めた自転車走行空間ネットワーク路線のうち、未整備部分の整備を実施する。
- ・ 新しい自転車走行空間整備に関するガイドラインに基づき、自転車走行空間の整備を実施する。
- ・ 市が整備した自転車走行空間の経年劣化を適切に管理し、必要に応じて修繕を行う。
- ・ 交差点部の死角を減らすため、道路にはみ出した植栽の改善指導等を行う。

コラム column

自転車のながらタバコはやめましょう！

自転車利用時の喫煙は、走行中に灰が飛散したり、タバコのポイ捨てにつながったりする可能性があるほか、歩行者をはじめとした周囲の人々への受動喫煙の問題も懸念されています。



▲路上禁煙マーク

武蔵野市では、「武蔵野市ようこそ美しいまち推進事業実施要綱」により、駅周辺において路上禁煙地区を指定しています。当該エリアには路上禁煙シートを貼付し、路上における喫煙禁止を図っています。安全で清潔な美しいまちづくりのため、路上禁煙地区に指定されたエリア以外においても、喫煙のルールとマナーを守り、周囲の環境に配慮した行動を心がけることが大切です。



基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-2 自転車走行空間の確保

取組施策⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ

新規

目的

自転車走行中における交通ルール・マナーに関する気づきの機会を増やし、危険箇所における事故を防止するとともに、自転車利用者の安全意識の向上を図る。

取組内容(例)

■ 車道における注意喚起

- ・ 車道において、路面表示・路面シートを活用して一時停止等の啓発を行う。
- ・ 危険箇所において音声や看板等による注意喚起を行う。

■ 歩道における注意喚起

- ・ 自転車は車道走行が原則であることから、歩道において、路面表示・路面シートを活用して車道走行や歩行者優先の啓発を行う。
- ・ 危険箇所において音声や看板等による注意喚起を行う。



▲車道上の路面標示(金沢市)



▲歩道上の路面シート(志木市)

出典:金沢市公共シェアサイクル「まちなり」HP



7. 前期取組施策

基本方針Ⅱ 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

取組施策⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応 拡充

目的

自転車駐車場利用者の利便性向上を図る。

取組内容(例)

■ 大型車駐輪スペースの確保

- ・ 公共自転車駐車場における大型車優先・専用ゾーンを拡充する。
- ・ 公共自転車駐車場におけるラックの配置間隔の拡大や幅広のラックを設置する。
- ・ 公共自転車駐車場の専用・優先ゾーンに関する周知・利用ルールの徹底を図る。

■ 新しいモビリティ等への対応

- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、駐車できる車両に制限のあるゲート式から、多様な車両に対応できる電磁ロック式への転換を進める。
- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、125cc以下の原動機付自転車の受け入れを進める。

コラム column

電動キックボードはバイク？自転車？



電動キックボード等のうち、時速20kmを超える速度を出ることができないことや、最高速度表示灯が備えられていること等の一定の基準を満たす車両が特定小型原動機付自転車（特定小型原付）に該当します。一口に電動キックボードと言っても、車両によっては一般の原付や自動二輪以上に該当するものもあります。特定小型原付は、16歳以上であれば運転免許が不要であること等から気軽に利用できる一方で、危険な歩道通行や飲酒運転、信号無視等による事故が後を絶ちません。車両基準や交通ルールの正しい理解と順守が大切です。

道路交通法上の車両区分			
自動車	大型自動車、中型自動車 準中型自動車、普通自動車 大型特殊自動車、大型自動二輪車 普通自動二輪車、小型特殊自動車	免許必要	
原動機付自転車	一般原動機付自転車	免許不要	
	特定小型原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度に制装置で制限	免許不要	緑色点灯
	特例特定小型原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度に制装置で制限	免許不要	緑色点灯

▲出典：警視庁 HP



▲提供：一般社団法人日本電動モビリティ推進協会



基本方針Ⅱ 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

取組施策⑧

自転車駐車場の適正配置と恒久的な維持

継続

目的

良好な駐輪環境を安定的に確保する。

取組内容(例)

■ 公共自転車駐車場の適正配置

- ・ 駅周辺の自転車と歩行者の動線が集中するエリアにおける、歩行者の安全性を重視した公共自転車駐車場の配置に関する方針を作成する。
- ・ 公共自転車駐車場を新設する場合は、当該方針をもとに設置を行う。駅から離れた場所の駐輪需要への対応も検討する。

■ 恒久的な公共自転車駐車場の確保

- ・ 私有地等を借用して設置している公共自転車駐車場については、借地を長期的に利用できるよう引き続き地権者に協力を求める。
- ・ 公共自転車駐車場を新設する場合は、恒久的に利用できる市有地の活用を優先する。

■ 計画的なりニューアル・建替えの検討

- ・ 協定に基づき公共自転車駐車場の管理運営を行っている民間等専門機関による定期的な点検、維持管理、修繕を行い、必要に応じて計画的に大規模修繕を行う。

■ 開発に伴う自転車駐車場の設置推進

- ・ 開発事業者に対して附置義務自転車駐車場の設置を引き続き求め、努力義務となる場合も、積極的に設置を求める。



▲歩行者と自転車の動線を考慮した配置を行った吉祥寺クックロード自転車駐車場(武蔵野市)



基本方針Ⅱ

と 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-1

安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

取組施策⑨

附置義務自転車駐車場の制度見直し

拡充

目的

歩行者の安全性と自転車利用者の快適性・利便性の両立を図るとともに、附置義務自転車駐車場の整備が建物更新の支障となることを防ぐ。

取組内容(例)

■ 附置義務自転車駐車場の制度見直し

- ・ 駅周辺の自転車と歩行者の動線が集中するエリアにおける附置義務自転車駐車場の隔地誘導に関するガイドラインを作成し、建物の新設等の際には、当該ガイドラインをもとに開発事業者に対して自転車駐車場の配置や出入口の位置の指導等を実施する。
- ・ 特定の地域において、狭小な建物等により自転車駐車を個別に設置することが難しい場合は、地域特性に応じて、附置義務自転車駐車場の集約化等を行う地域ルールを研究する。
- ・ 量から質への転換として、自転車駐車場規模の算定基準の見直しや大型車対応等による規模緩和措置の検討を行い、必要に応じて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の改正を行う。

コラム column

公共自転車駐車場の利用体系の再編でどう変わった？



より多くの利用者の利便性向上を目的として、公共自転車駐車場の利用体系の再編を令和3年4月より段階的に実施しました。その結果、定期・一時利用ともに必要な方が必要な時に利用できる状況を創出することができました。

再編の内容

- ①定期利用から一時利用への転換
駅中心からおおむね200m以内や商圈に近い自転車駐車を一時利用に転換
- ②利用料金の見直し
自転車駐車場の駅・商圈からの距離や置き場の階層に応じて料金を設定
入庫後2時間無料制度をすべての自転車駐車場（一時利用）に導入
- ③定期利用を毎年度抽選に
契約期間が無期限または3年間だった定期利用を、年度ごとに抽選で契約者を決定

再編の効果

再編の前後で、定期利用の契約率と一時利用の満車状況は次のように変化しました。

	再編前 [※]	再編後 [※]
定期利用の契約率	95%	54%
空きのある一時利用自転車駐車場の数 (平日15時の停留台数調査)	空きあり、10か所  満車、13か所	空きあり、20か所  満車、6か所

※ 再編前：令和元(2019)年10月時点、再編後：令和6(2024)年10月時点

基本方針Ⅱ

と
駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-2

利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

取組施策⑩

定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化

継続

目的

公共自転車等駐車場利用者の公平性の確保と駐輪スペースの有効活用を図る。

取組内容(例)

■ 利用状況に応じた定期利用と一時利用の割合の適正化

- 定期利用の契約率が低く、一時利用の利用率が高い公共自転車駐車場については、各定数の見直しを実施する。

■ 原動機付自転車駐車場の一時利用一本化

- 公共原動機付自転車駐車場の定期利用を終了し、一時利用に一本化する。

取組施策⑪

利用料金のさらなる適正化

継続

目的

公共自転車等駐車場利用者の公平性の確保と受益者負担の明確化を図る。

取組内容(例)

■ 自転車駐車場の場所等に応じた利用料金の設定

- 公共自転車駐車場の場所やフロア、ラックの上下に応じて利用料金を設定している現在の方針を継続する。
- 公共自転車駐車場の利用状況に応じて、利用料金の見直しを行う。
- 公共自転車駐車場の入庫後2時間無料制度の統一的な導入に関しては、現在の方針を継続する。



7. 前期取組施策

基本方針Ⅱ 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実

取組施策⑫

満空情報ウェブ版の拡充及び周知

拡充

目的

既存自転車駐車場の有効活用を通じて混雑の緩和を図り、自転車駐車場利用者の利便性の向上に寄与する。

取組内容(例)

■ 自転車駐車場情報の充実

- ・ 掲載する民間自転車駐車場を増やす。
- ・ 公共自転車駐車場情報の内容の拡充を検討する。



▲満空情報ウェブ版(武蔵野市)

■ 周知の強化

- ・ 市報や市公式 SNS、自転車駐車場内等において満空情報ウェブ版の周知を強化する。
- ・ 必要なときにすぐ確認できるよう、満空情報ウェブ版のアクセス性を高める工夫を行う。

取組施策⑬

様々な手法による自転車駐車場情報の発信

拡充

目的

インターネットを利用しない人や多言語話者に自転車駐車場の情報を届け、自転車駐車場の利用促進や利用者の利便性向上に寄与する。

取組内容(例)

■ 紙媒体による情報発信の強化

- ・ 自転車販売店、転入者への配布、近隣区市の観光機構やイベント等においてチラシを配布する。

■ 多文化共生社会に対応した情報発信

- ・ 多言語、やさしい日本語による情報発信を行う。



基本方針Ⅱ

駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-4

放置自転車対策の継続・強化

取組施策⑭

対応困難な放置自転車への対策

新規

目的

地域の実情に応じたより効果的な放置自転車対策を実現することで、放置自転車のさらなる減少を図る。

取組内容(例)

■ 放置禁止区域の見直し

- ・ 自転車等駐車対策協議会や各駅周辺自転車等適正利用懇談会等と協議の上、放置自転車が
多い場所を新たに放置禁止区域に指定する等、放置自転車の状況により土地所有者や施設管
理者と連携して区域の見直しを行う。

■ 短時間の放置自転車への対策

- ・ 撤去に至らない短時間の放置自転車が
多い区域において重点的に放置防止指導を実施する。
- ・ 業務の性質上、短時間の放置自転車につな
がりやすいフードデリバリーサービス事業者や商店
等と連携し、効果的な放置自転車対策を協働で検討・実施する。

取組施策⑮

放置を未然に防ぐ指導・啓発

継続

目的

自転車駐車場の利用促進や自転車を放置しないという規範意識の向上を通じて、自転車の放置を未然に防ぐ。

取組内容(例)

■ 自転車駐車場への誘導の徹底

- ・ 自転車駐車場情報を市ホームページや看板等により周知を強化する。
- ・ 自転車を放置している人に対し、放置防止指導員より自転車駐車場の場所を案内する。

■ 効果的・効率的な放置防止指導

- ・ 放置の多い場所や時間帯に人員を配置する。
- ・ 放置防止指導員の巡回や撤去活動、自転車保管場所の運営においても、人員や回数
の見直しを適宜実施する。



基本方針Ⅲ 自転車を活かすむさしの

基本施策Ⅲ-1 地域交通に貢献する自転車の活用

取組施策⑯ シェアサイクルの活用

新規

目的

ムーバスの運行ルート及びダイヤの在り方の検討に合わせたシェアサイクルによる地域交通の補完の可能性、地域課題の解決方法やその影響の研究・検討を通じて、本市における効果的な活用に寄与する。

取組内容(例)

■ 自転車等駐車対策協議会分科会の実施

- ・ 自転車等駐車対策協議会分科会の設置を検討する。
- ・ 他自治体の事例の研究・視察を行う。

■ 民間シェアサイクル事業を利用した実証実験の実施

- ・ 市有地や公共自転車駐車場において実験的にポートを設置する。ポート設置においては、駅周辺への自転車の集中を防ぐ工夫を行う。
- ・ 市内の走行データを分析し、シェアサイクル事業の効果検証を行う。
- ・ 市内の走行データを分析し、自転車走行空間整備等の自転車施策検討における資料とする。
- ・ 災害時の電力供給におけるシェアサイクル(電動アシスト自転車)のバッテリーの活用を検討する。
- ・ 災害時の市職員の緊急移動手段としてのシェアサイクル活用を検討する。

コラム column

自転車でもっと楽しく もっと健康に

最近では、自転車での移動を楽しみながらポイントを獲得したり、地域の魅力を発見したりできるアプリが増えつつあります。例えば、自転車のライドプランを提案するアプリ「TraVelo」を活用したイベントとして、「ライドアROUND」が全国各地で開催されています。自転車で街を巡ってスポットを訪れて獲得したポイントを商品に交換することができます。

また、滋賀県公式アプリ「BIWAICHI Cycling Navi」は、琵琶湖を一周する「ビワイチ」挑戦をサポート。県内のオススメ観光スポットやモデルコース等を紹介しています。

アプリを活用して、自転車の新しい楽しみ方をぜひ体験してみてくださいはいかがでしょうか？



▲出典：ツール・ド・ニッポン(一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン)



▲出典：BIWAICHI Cycling Navi HP



基本方針Ⅲ 自転車を活かすむさしの

基本施策Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大

取組施策⑰

災害時の活用

継続

目的

災害時における迅速・安全・柔軟な移動や電力供給を可能にする。

取組内容(例)

市職員の災害応急対策における活用

- 災害応急対策のため、市職員が避難所等に参集するにあたっての移動手段として、自転車を活用する。
- 災害時の電力供給におけるシェアサイクル(電動アシスト自転車)のバッテリーの活用を検討する。
【再掲】
- 災害時の市職員の緊急移動手段としてのシェアサイクル活用を検討する。【再掲】

取組施策⑱

環境負荷低減・健康増進のための活用

新規

目的

環境負荷の低い自転車の活用を通じて排気ガスや二酸化炭素排出量の削減等に寄与するとともに、運動する機会の創出や運動効率を向上させることにより市民の健康増進を図る。

取組内容(例)

自転車の利用による環境負荷低減・健康増進

- 自転車の活用による環境負荷低減効果について周知を行う。
- 自転車の活用による生活習慣病予防、メンタルヘルスケア等の健康増進効果について周知を行う。
- 自転車×健康のイベントを実施する。

引き取り手のない放置自転車の廃棄削減


- 所有者に返還できなかった放置自転車の廃棄処分を減らし、売却を増やす。
- 売却した放置自転車の流通経路は海外に限定しているが、国内での販売も可能とする方向で検討を行う。



コラム column

子育て世代にも優しい自転車施策を目指します！

「子どもたちが健やかに育つまち武蔵野」を掲げる本市の子育て支援につながる自転車施策をまとめて紹介します。

基本方針	基本施策	取組施策
I 安全に走れるむさしの I-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発	取組施策① 自転車安全利用講習会の強化	取組内容(例)
		■ライフステージに応じた講習会の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・幼稚園・保育所や乳幼児健診等における保護者・未就学児向けの講習会を実施する。 ・学校において児童・生徒向けに講習会を実施する。 ・教育委員会と連携し、中学校拠点校方式部活動等において自転車を使用する生徒向けに講習会を実施する。 ・親子で参加できるイベントを実施する。
II 安全・利便性を高める自転車駐車場の整備 II-1 駐めやすいむさしの	取組施策⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応	すでに実施している施策
		■大型車駐輪スペースの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・公共自転車駐車場における大型車優先・専用ゾーンを拡充する。 ・公共自転車駐車場におけるラックの配置間隔の拡大や幅広のラックを設置する。 ・公共自転車駐車場の専用・優先ゾーンに関する周知・利用ルールの徹底を図る。
すでに実施している施策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共自転車駐車場全 33 か所中、14 か所に大型車優先・専用ゾーンを設置している。 	
▲中学校拠点校方式部活動参加生徒を対象とした講習会(武蔵野市)		▲自転車安全利用講習会での託児(武蔵野市)
	▲大型車優先ゾーン(武蔵境駅スイング北暫定一時利用自転車駐車場)	



7-2 取組施策の事業スケジュール

基本方針	基本施策	取組施策	年度					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13~
I 安全に走れるむさしの	I-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発	① 自転車安全利用講習会の強化	継続実施					
		② 自転車の押し歩きルールの検討		調査・計画		試行実施		本格実施
		③ より広い周知・啓発を行う工夫	SNS 広告等による周知					
			クルマ運転者への啓発			多言語等による情報発信		
	④ 自転車利用者を守るヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進	継続実施						
	I-2 自転車走行空間の確保	⑤ 自転車走行環境づくりの推進	調査・検討		ガイドライン作成			継続実施
⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ		検討・整備実施						
II 駐めやすいむさしの	II-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備	⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応	実施	検証・再整備				
		⑧ 自転車駐車場の適正配置と恒久的な維持		方針作成	運用・検証			
	継続実施							
	⑨ 附置義務自転車駐車場の制度見直し	検討・調整	運用・検証					



7. 前期取組施策

7. 前期取組施策

基本方針	基本施策	取組施策	年度					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13~
Ⅱ 駐めやすいむさしの	Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用	⑩ 定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化	継続実施					
		⑪ 利用料金のさらなる適正化	継続実施					
	Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実	⑫ 満空情報ウェブ版の拡充及び周知	継続実施					
		⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信	多言語等による情報発信					
	Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化	⑭ 対応困難な放置自転車への対策	協議	運用・検証				
⑮ 放置を未然に防ぐ指導・啓発		継続実施						
Ⅲ 自転車を活かすむさしの	Ⅲ-1 地域交通に貢献する自転車の活用推進	⑯ シェアサイクルの活用	検討	実証実験・検証				
		⑰ 災害時の活用	継続実施					
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑱ 環境負荷低減・健康増進のための活用	継続実施					



8. 参考資料

目次

1. 計画の策定経過及び体制	参-1
1-1 計画の策定経過	参-1
1-2 自転車利用者アンケート	参-2
1-3 計画の策定体制	参-3
2. 市における自転車等を取り巻く現状	参-4
2-1 関連計画	参-4
2-2 市の地域特性	参-7
2-3 自転車基盤整備状況	参-14
2-4 駐輪状況	参-16
2-5 自転車利用実態	参-20

1. 計画の策定経過及び体制

1-1 計画の策定経過

年度	実施月	内容
令和6(2024)年度	8月	■自転車等駐車対策協議会(第1回) ・計画改定のスケジュール ・「武蔵野市自転車等総合計画(令和2年4月)」の現状等の整理
	10月	■自転車等駐車対策協議会(第2回) ・武蔵野市における自転車等をとりまく問題・課題について ・自転車利用者アンケート調査票の内容について
	11月	■自転車利用者アンケート ・回収期間:11月12日(火)~12月11日(水)
	2月	■自転車等駐車対策協議会(第3回) ・自転車等を取り巻く問題・課題について ・交通量調査結果、自転車利用者アンケート調査結果報告
令和7(2025)年度	4月	■自転車等駐車対策協議会(第4回) ・「武蔵野市自転車等総合計画(令和2年4月)」の評価 ・新たな計画の計画期間・構成・基本方針(案)について
	7月	■自転車等駐車対策協議会(第5回) ・新たな計画の基本理念・基本方針・基本施策(案)について ・新たな計画の取組施策(案)について
	10月	■自転車等駐車対策協議会(第6回) ・新たな計画の素案について
	11~12月	■素案パブリックコメント ・募集期間:11月15日(土)から12月5日(金)まで ・意見総数:39件
	1月	■自転車等駐車対策協議会(第7回) ・新たな計画の案について



1-2 自転車利用者アンケート

(1) 調査の概要

本アンケート調査は、自転車利用実態や市民の自転車に対するニーズ及び現計画の実施状況の評価等について把握し、市内の自転車に関する問題や今後の方策に関する検討材料とすることを目的に、令和6(2024)年度に実施しました。

項目	概要
調査対象	公共自転車駐車場の定期利用者・一時利用者
調査方法	直接配布、郵送回収 (WEB回答も可)
配布日	令和6(2024)年11月17日(日)・18日(月)
配布部数	計3,000票: 吉祥寺駅・三鷹駅北口・武蔵境駅で各1,000票 (定期利用スペース 500票 一時利用スペース 500票)
配布箇所	市内3駅周辺の公共自転車駐車場の中で利用の多い自転車駐車場
回収期間	令和6(2024)年11月12日(火)~12月11日(水)

(2) 調査結果

3,000票の配布に対し、郵送・WEB回答合わせて1,229票の回答がありました。無効票はありませんでした。

回収票数	郵送	459票
	WEB	770票
	合計	1,229票
回収率		41.0%



調査結果の詳細は、市ホームページに資料を掲載しています。右の二次元コードからご確認ください。



1-3 計画の策定体制

表 武蔵野市自転車等駐車対策協議会委員名簿

規則区分	所属・役職	氏名	備考
市議会議員	武蔵野市議会議員	蔵野 恵美子	令和7(2025)年 5月21日まで
		本多 夏帆	令和7(2025)年 5月22日から
		小林 まさよし	
学識経験者	東京都市大学建築都市デザイン学部准教授	稲垣 具志	会長
	NPO法人自転車活用推進研究会理事 自転車安全利用コンサルタント	北方 真起	
行政機関	東京消防庁武蔵野消防署警防課長	齋藤 慶太	
	警視庁武蔵野警察署交通課長	木下 潤	
	東京都北多摩南部建設事務所管理課長	犬竹 幹人	令和7(2025)年 3月31日まで
		鈴木 亜希子	令和7(2025)年 4月1日から
事業者業界代表	東京都自転車商協同組合武蔵野支部支部長	有馬 生社	
	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 企画総務部経営戦略ユニットマネージャー	倉科 大地	
市民代表	吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会	佐藤 嘉一	副会長
	三鷹駅北口周辺自転車等適正利用懇談会	鈴木 隆之	
	武蔵境駅周辺自転車等適正利用懇談会	生駒 耕示	
	公募市民委員	河野 順子	
市職員	武蔵野市防災安全部長	稲葉 秀満	
	武蔵野市都市整備部長	大塚 省人	



2. 市における自転車等を取り巻く現状

2-1 関連計画

(1) 国や都の自転車関連計画

表 国や都の自転車関連計画

年度	計画の名称・概要
令和3 (2021)年度	<p>■第2次自転車活用推進計画(国土交通省)</p> <p>自転車の活用推進について、第1次計画の目標等を踏襲しつつ、コロナ禍における自転車利用ニーズの高まりや、情報通信技術の発展、高齢化社会の進展等、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ改定。</p>
	<p>■東京都自転車活用推進計画(東京都)</p> <p>人中心の歩きやすいまちづくりを進めるため、自転車活用のさらなる推進と、誰もが快適に安心して自転車を利用できる環境の一層の充実を目指して、コロナ禍を踏まえた新しい日常への対応も加え、平成30(2018)年度に策定した計画を改定。</p>
	<p>■東京都自転車通行空間整備推進計画(東京都)</p> <p>都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指し、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像(自転車ネットワーク)を新たに提示するとともに、今後10年間で優先的に整備する区間等について取りまとめ。</p>
令和5 (2023)年度	<p>■自転車活用推進重点地区整備計画:吉祥寺・三鷹・武蔵境地区(東京都)</p> <p>自転車通勤や自転車観光、安全・安心な自転車利用等、自転車活用推進の重点地区を3地区選定し、各地区に適した様々な施策をパッケージ化することで、より良い自転車利用環境の創出につなげることを目的に策定。</p>
令和6 (2024)年度	<p>■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版(国土交通省・警察庁)</p> <p>平成24(2012)年度作成、平成28(2016)年度改定のガイドラインについて、自転車活用推進法の施行、道路構造令の改正、改正道路交通法施行等といった情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう見直し。</p>



(2) 市の関連計画

表 武蔵野市の自転車に係る上位・関連計画

年度	計画の名称・概要
平成28 (2016)年度	<p>■武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画</p> <p>歩行者・自転車・自動車と共存できる自転車の走行空間の整備とともに、交通ルールやマナーの啓発、保険加入の推進等ハード・ソフトの両面から、本市の実情に即した自転車走行環境づくりを推進することを目的に策定。</p>
平成29 (2017)年度	<p>■三鷹駅北口街づくりビジョン</p> <p>三鷹駅北口の概ね10年後の目指すべき街の姿、その方向性と実現に向けた取組みを示す計画。自転車関連として、自転車駐車場へ向かう自転車動線、道路空間内での自転車と歩行者の分離等の自動車や自転車交通のあり方検討等を記載。</p>
令和2 (2020)年度	<p>■武蔵野市地域公共交通網形成計画</p> <p>地域の課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割やビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして策定。自転車関連として、サイクル&バスライドや自転車からバスへの転換受け入れサービス検討等を記載。</p>
令和3 (2021)年度	<p>■武蔵野市都市計画マスタープラン2021</p> <p>市の目指すべきまちの将来像を明確にするとともに、今後のまちづくりの方向性を示した、市と市民が共有するまちづくりの総合的なプランとして策定。自転車関連では、「適正な自転車利用環境の形成」を具体的な方針として挙げ、自転車安全利用教育の充実や、自転車駐車場の適正配置等を記載。</p>
	<p>■第11次武蔵野市交通安全計画</p> <p>市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施を推進するため策定。自転車関連の施策では、自転車利用環境の総合的整備として、自転車走行空間の整備や自転車駐車場の整備、シェアサイクリングの研究を記載。</p>
	<p>■NEXT 吉祥寺2021</p> <p>「吉祥寺グランドデザイン2020」を踏まえたまちづくり推進のため、上位計画との整合性を図りつつ今後10年のまちづくりの取組みをまとめたもの。自転車関連では、ウォークアブルなまちづくりの推進として、「イーストエリアのにぎわい創出」に向けた公共自転車駐車場の適正配置、「ウエストエリアの歩行者中心の交通環境への改善」に向けた交通機能の役割分担や地域ルール等の検討等を記載。</p>



年度	計画の名称・概要
令和3 (2021)年度	<p>■第五期武蔵野市環境基本計画</p> <p>市の行う環境施策について大きな方向性を示す計画で、都市環境分野の環境方針として、「環境に優しい都市基盤のリニューアルの推進」を掲げている。「環境負荷の低い交通体系の構築」を施策の方向性に位置づけ、二酸化炭素を排出しない乗り物である自転車の走行・駐輪環境の整備、クリーンなエネルギーを使用する自動車・地域公共交通の普及啓発・利用促進等を図ることとしている。</p> <p>■武蔵野市国土強靱化地域計画</p> <p>事前防災及び減災と迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定。自転車関連では、「推進方針：人命の保護が最大限図られる」として、震災時に避難路となる歩道空間を確保するため放置自転車対策の推進を記載。</p> <p>■武蔵野市地域防災計画</p> <p>災害予防、応急・復旧の目標や手順を定めた計画。自転車関連では、避難道路機能の確保に向けた放置自転車対策、市職員参集時の自転車による出勤を記載。</p>
令和4 (2022)年度	<p>■武蔵野市地球温暖化対策実行計画2021(区域施策編)2022 改定版</p> <p>武蔵野市域の地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進していくことを目的に策定。自転車関連として、環境負荷を低減するため地域公共交通や自転車の利用促進等を記載。</p>
令和5 (2023)年度	<p>■武蔵野市第六期長期計画・調整計画</p> <p>令和2(2020)年度策定の第六期長期計画における市政運営の基本理念及び施策の大綱を前提に、長期計画策定時からの社会状況の変化や市政の課題等に的確に対応するため必要な見直しを実施した計画。自転車関連では、都市基盤における基本方針「誰もが利用しやすい交通環境の整備」として人にやさしいまちづくり、地域の実態に沿った自転車利用環境の整備、「安全で快適な道路ネットワークの構築」として都市計画道路ネットワーク整備の推進等を記載。</p>
令和6 (2024)年度	<p>■武蔵野市第六期長期計画・第二次調整計画</p> <p>武蔵野市第六期長期計画・調整計画策定時からの状況の変化等に対応するため加筆修正を行い策定。自転車関連では、今後設置する公共自転車駐車場は、自転車の走行動線と駅周辺の歩行環境の確保を考慮した配置を検討すること、附置義務自転車駐車場の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を検討することを記載。</p>

2
1
関連計画

2
2
市の地域特性

2
3
自転車基盤整備状況

2
4
駐輪状況

2
5
自転車利用実態



2-2 市の地域特性

(1) 人口の現状

① 人口(日本人人口)及び年齢3区分人口

- ・ 市の人口(日本人人口)は令和7年(2025)時点で約14.4万人から、将来人口推計では、令和37(2055)年には約13.2万人へと緩やかに減少する見込みです。
- ・ 日本人の年齢3区分人口の推移をみると、年少人口(15歳未満)は緩やかな減少、生産年齢人口(15歳以上65歳未満)は減少、高齢者(65歳以上)は増加傾向で推移することが推計されており、高齢化が進行することが予測されています。

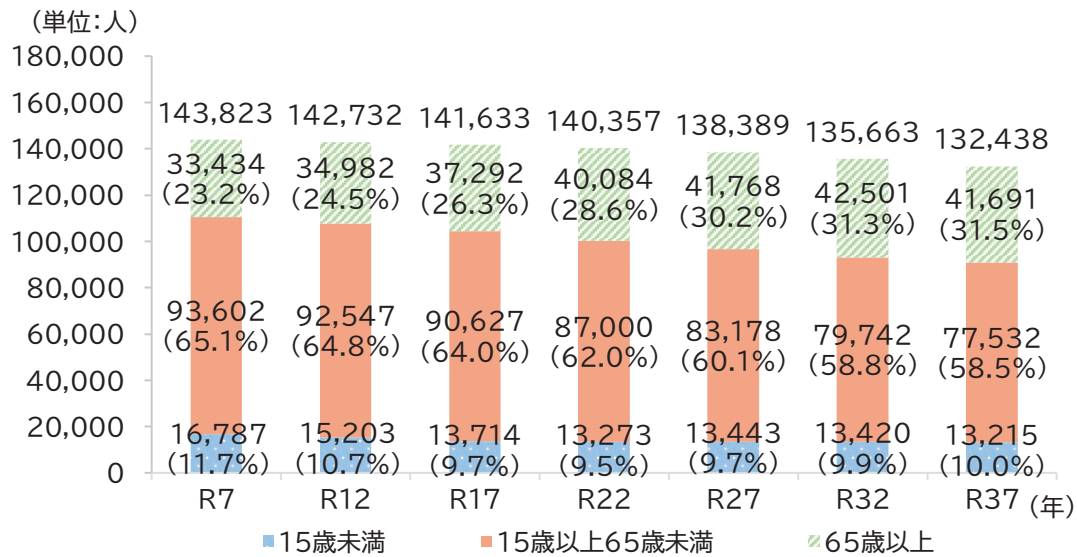


図 年齢3区分人口(日本人人口)

資料:【令和7年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和7(2025)年(現況値)~令和37(2055)年)

② 人口分布 令和7(2025)年

- ・ 市内の人口分布をみると、市全体に人口が分布しており、市全域で人口密度が高い状況です。
- ・ 特に、桜堤や中町、緑町、境南町等、大型の集合住宅が多く立地している地域や、集合住宅が密集している地域の人口が多くなっています。

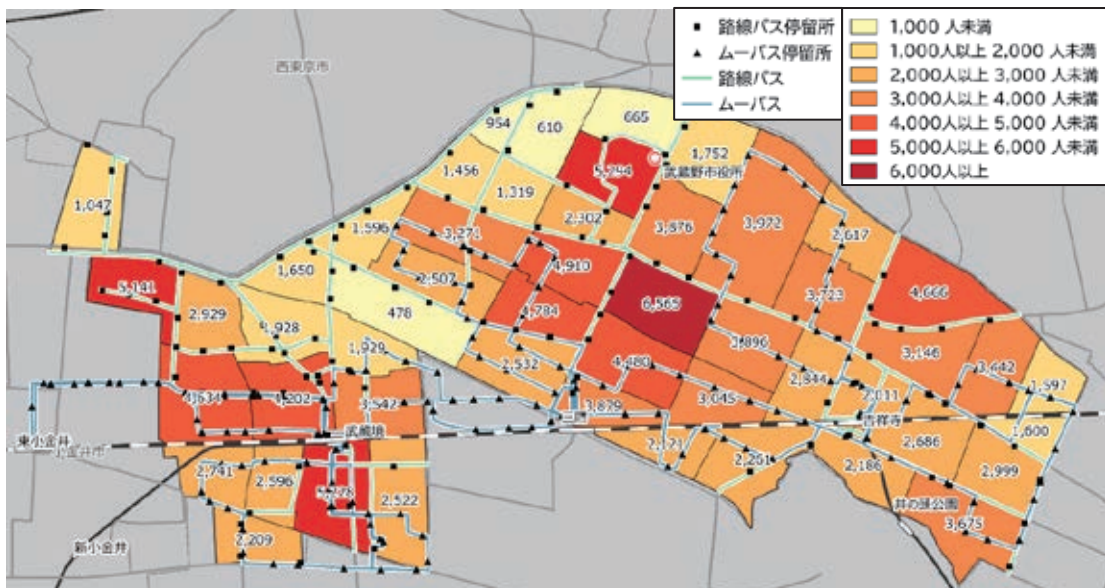


図 人口分布 令和7(2025)年

資料:【令和7年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和7(2025)年(現況値)



(2) 将来人口推計

① 人口分布 令和37(2055)年

- 市内の令和37(2055)年における将来人口分布をみると、中町3丁目や緑町2丁目、桜堤2丁目、境南町2丁目では、引き続き人口が多い状況となっています。

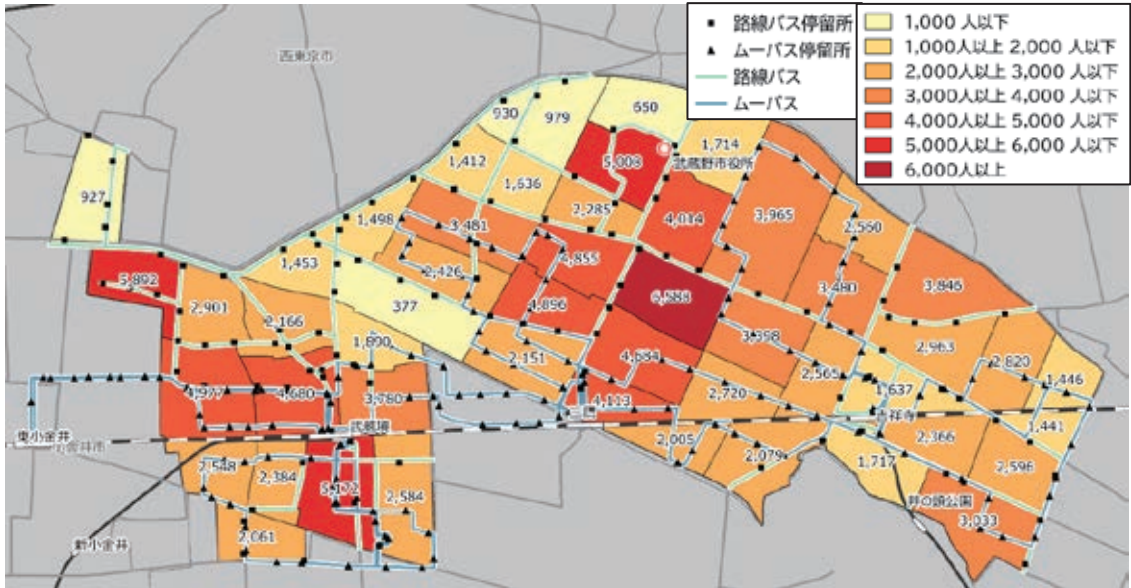


図 人口分布 令和37(2055)年

資料：【令和7年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和7(2025)年(現況値)～令和37(2055)年)

② 人口増減 令和7(2025)年～令和37(2055)年

- 令和7(2025)年と令和37(2055)年の人口を比較し人口増減数をみると、桜堤2丁目や境2丁目では500人前後の人口増加が見込まれる一方で、吉祥寺東町2丁目、3丁目や吉祥寺南町3丁目では600人以上の人口減少が予測されています。

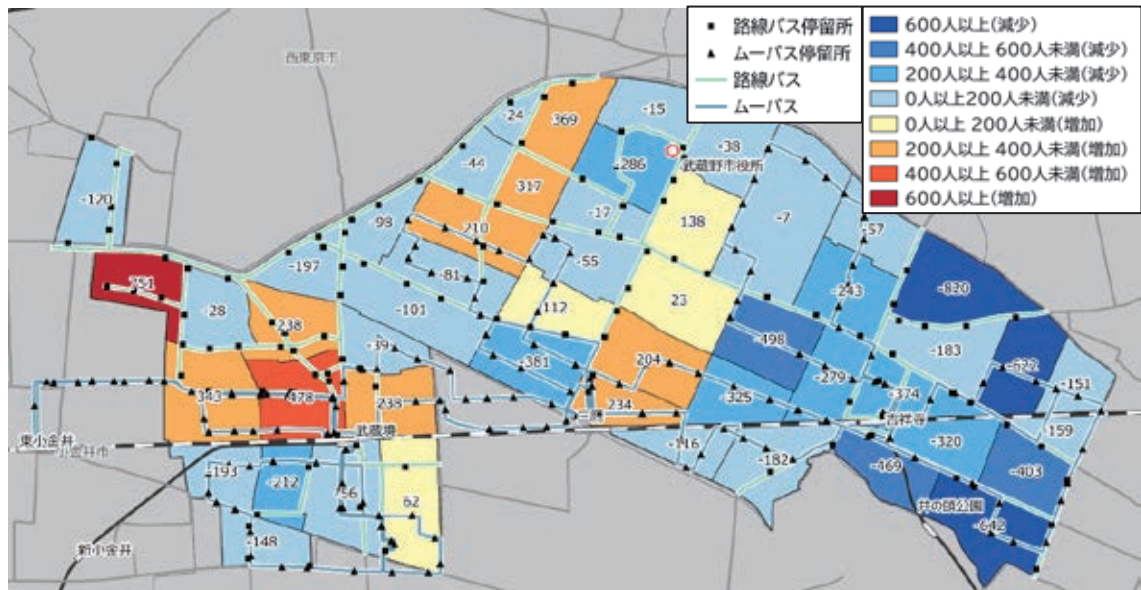


図 人口増減 令和7(2025)年～令和37(2055)年

資料：【令和7年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和7(2025)年(現況値)～令和37(2055)年)



(3) 主要施設立地状況

① 公共施設

- ・ 市内には市政センターが3か所、それぞれの鉄道駅周辺に立地しています。
- ・ 保育園をはじめとするこども施設は比較的鉄道駅から離れた地域に立地しています。
- ・ コミュニティセンターや集会所等の公共施設は市全域に分布しています。

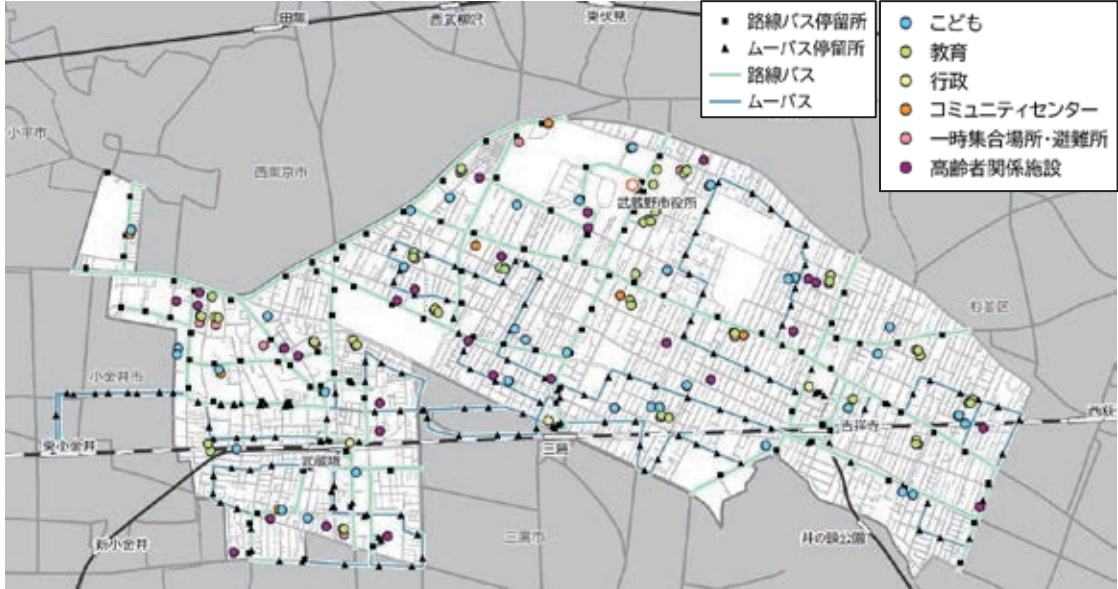


図 公共施設の立地

資料：武蔵野市地域生活環境指標

② 学校

- ・ 市内には小学校が15校、中学校が11校、高等学校が6校立地しています。
- ・ 大学・短大については、成蹊大学や垂細垂大学といった総合的な大学に加え、日本獣医生命科学大学といった専門性の高い大学も立地しています。
- ・ 専修各種学校は6学校が立地しています（うち1校は令和5（2023）年度閉校）。

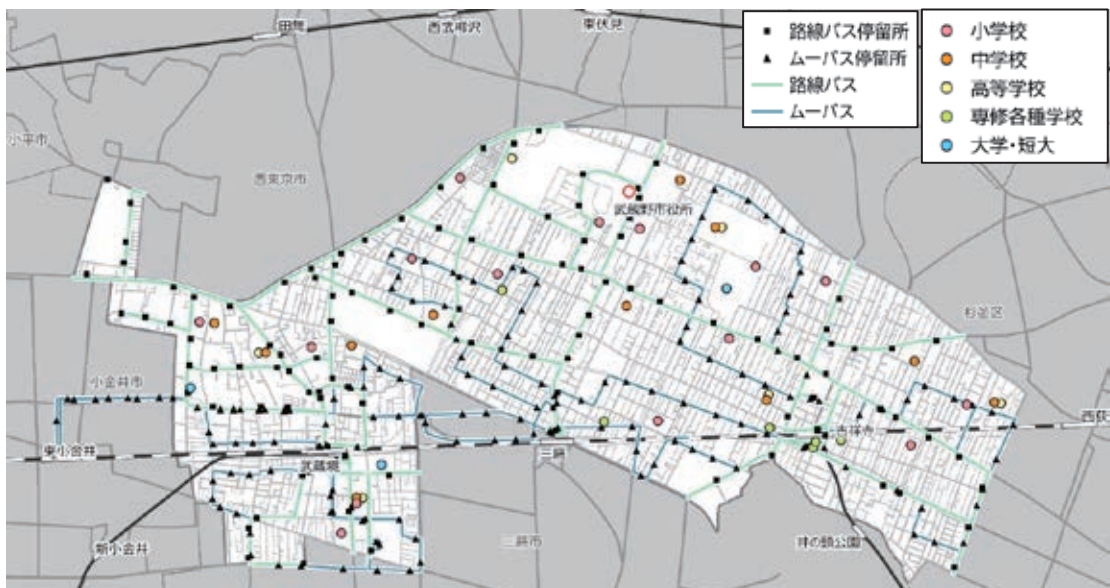


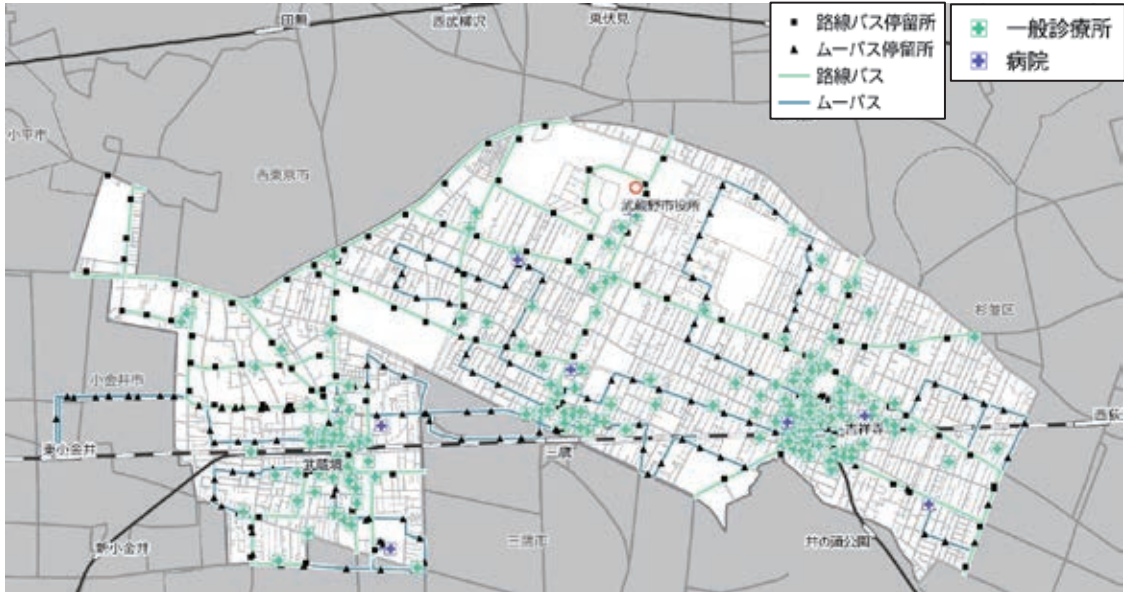
図 教育施設の立地

資料：武蔵野市地域生活環境指標（令和4（2022）年）



③ 医療施設

- ・ 病院は鉄道駅周辺に集中して立地している一方、一般診療所は鉄道駅から離れた地域にも数多く分布し、市全域に医療施設が分布しています。



※吉祥寺南病院は令和6(2024)年度に閉院。

図 医療施設の立地

資料:武蔵野市地域生活環境指標(令和4(2022)年)

④ 商業施設

- ・ 大型商業施設は吉祥寺駅、武蔵境駅周辺を中心に分布しています。
- ・ 商店会は鉄道駅周辺、特に吉祥寺駅周辺に密集していますが、井ノ頭通り沿いや五日市街道沿い等にも立地しており、市内各所に分布しています。

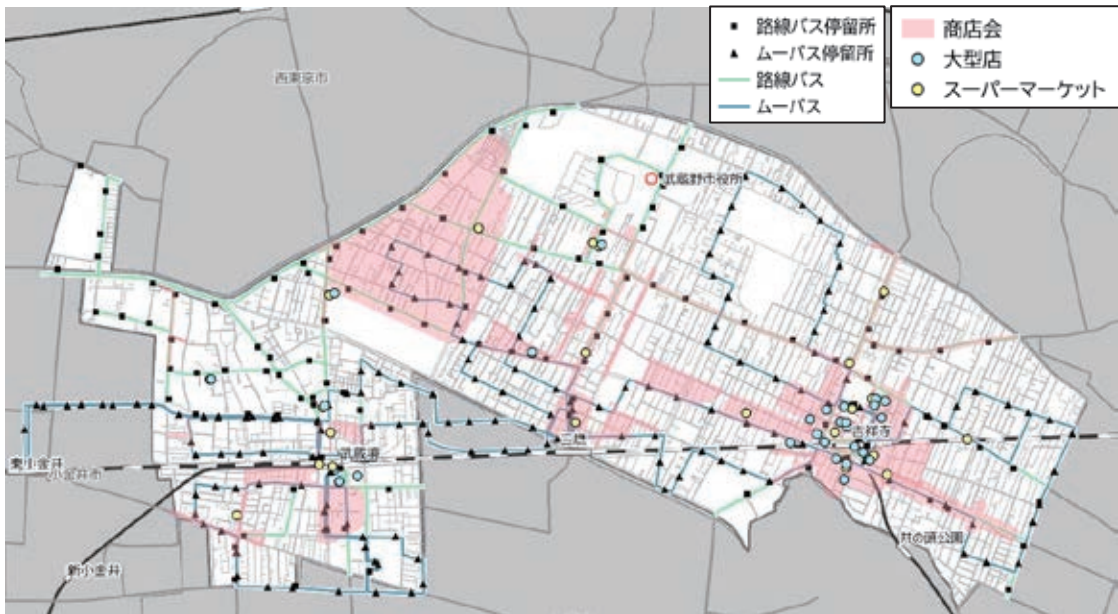


図 商業施設の立地

資料:武蔵野市地域生活環境指標(令和4(2022)年)、iタウンページ



(4) 公共交通の現状

① 鉄道

1) 路線状況/駅位置

- ・ 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駅が設置されています。
- ・ 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ます。



図 鉄道の路線状況

資料:国土数値情報(令和5(2023)年)

2) 路線別/駅別乗車人員数

- ・ 各駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2(2020)年度より大幅に減少しています。
- ・ 令和3(2021)年度以降、利用者数は回復傾向となっているものの、コロナ禍以前の水準には戻っていません。

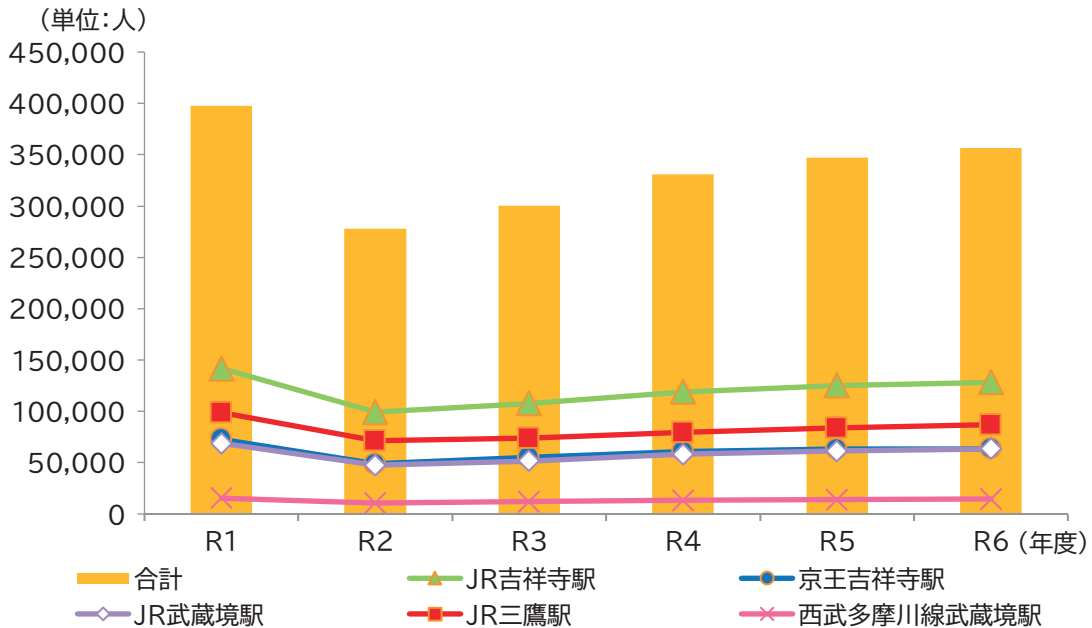


表 鉄道駅の1日平均乗車人員の推移

資料:令和7(2025)年度武蔵野市市勢統計



② 路線バス

1) 路線状況/バス停位置

- ・ 鉄道駅を拠点として、関東バス、京王バス、小田急バス、西武バスが運行しています。
- ・ 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）に依頼しているコミュニティバス「ムーバス」が運行しています。

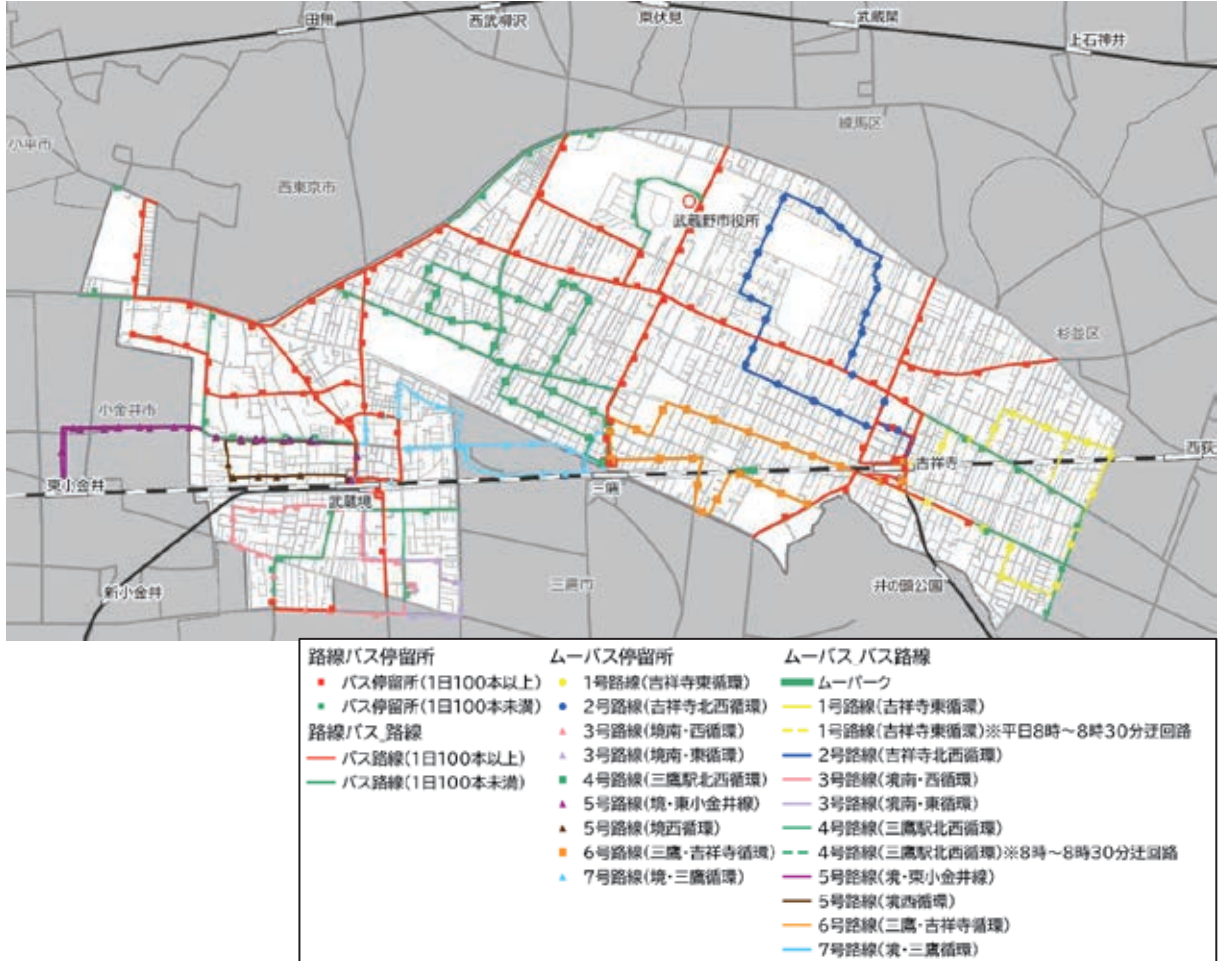


図 バスの路線状況

資料:武蔵野市地域生活環境指標(令和4(2022)年)



2) 路線別平均乗車数

- ・ 路線バスやムーブスの路線別の乗車人員は、鉄道と同様、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2(2020)年度より大幅に減少しています。
- ・ 令和3(2021)年度以降、利用者数は回復傾向となっているものの、コロナ禍以前の水準には回復していません。

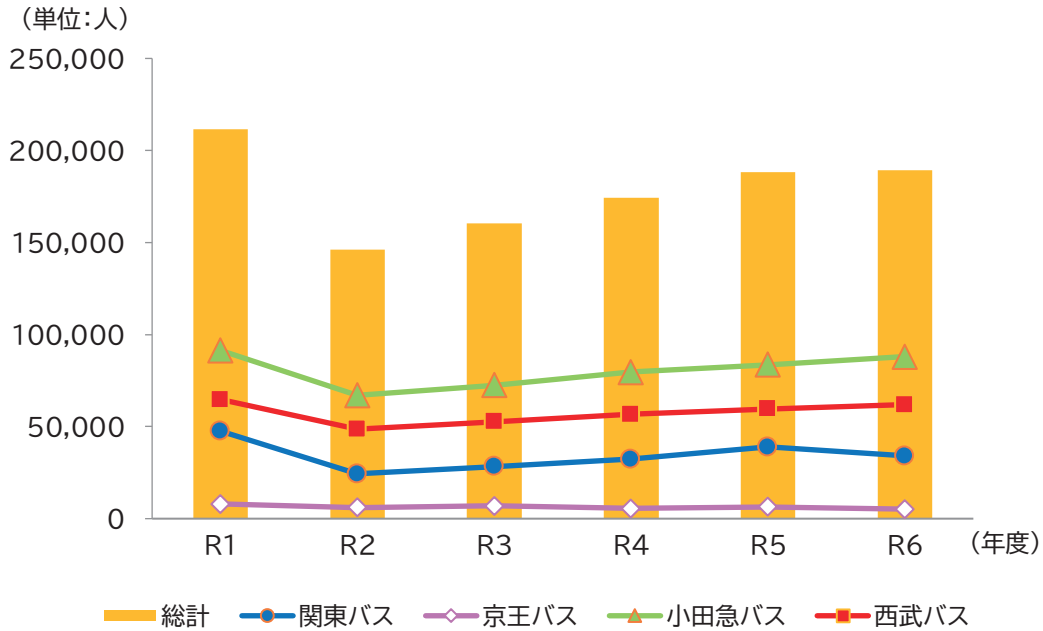


表 路線バスの1日平均乗車人員の推移

資料:令和7(2025)年度武蔵野市市勢統計

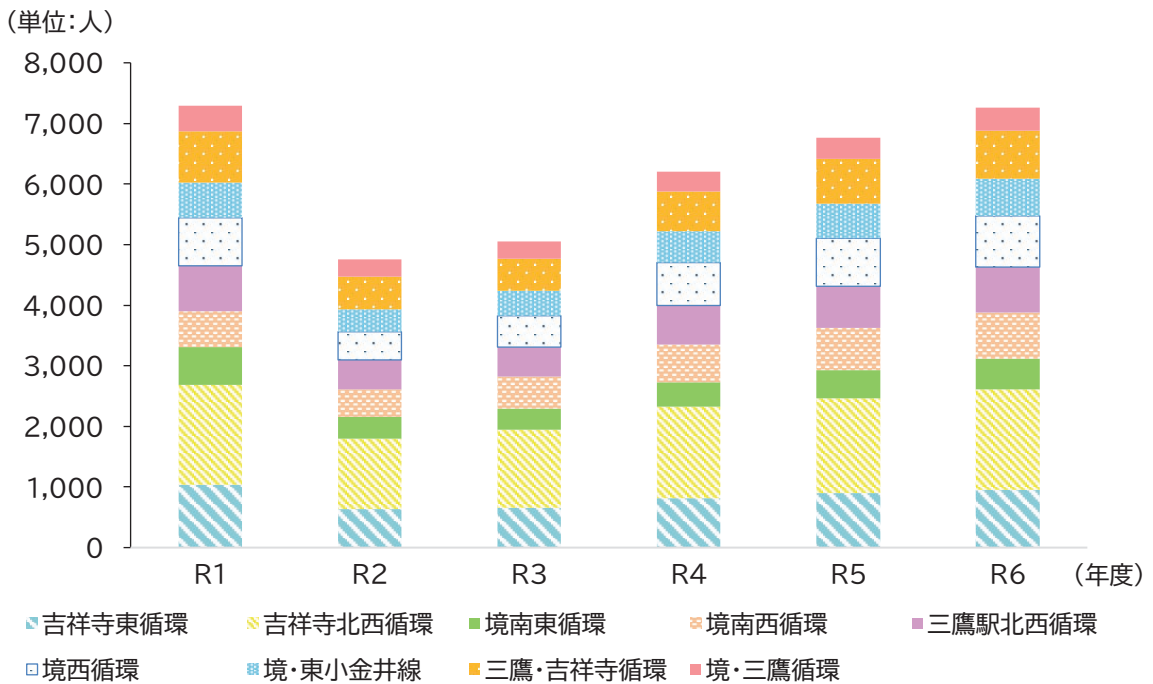


表 ムーブスの1日平均乗車人員の推移

資料:令和7(2025)年度武蔵野市市勢統計



2-3 自転車基盤整備状況

(1) 自転車走行空間

市内の自転車走行空間は、主要な幹線道路に車道混在で整備されている区間が多いですが、自転車専用通行帯や自転車道、自転車歩行者道といった車道と完全に分離された走行空間が確保されている区間もあります。



図 自転車走行空間ネットワーク路線の整備状況

資料:市道…武蔵野市(令和7年3月時点)

都道…東京都及び武蔵野警察署からの提供データ(令和7年11月時点)

(2) 公共・民間自転車駐車場位置図

① 吉祥寺駅周辺

吉祥寺駅周辺の自転車駐車場の所在地は下図の通りとなっています。このうち、民間自転車駐車場は32か所あり、収容台数は3,885台となっています。

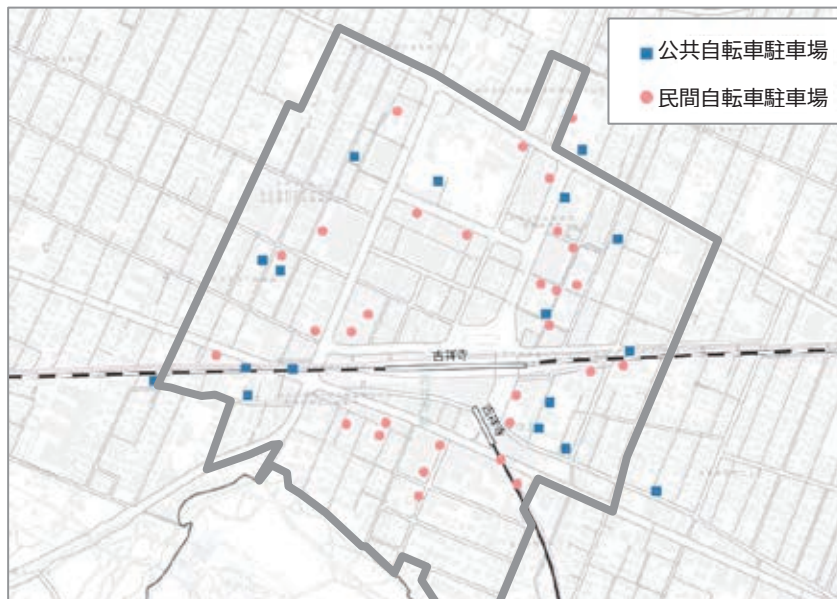


図 吉祥寺駅周辺の公共・民間自転車駐車場位置



② 三鷹駅北口周辺

三鷹駅北口周辺の自転車駐車場の所在地は下図の通りとなっています。このうち、民間自転車駐車場は5か所あり、収容台数は567台となっています。



図 三鷹駅北口周辺の公共・民間自転車駐車場位置 資料:武蔵野市

③ 武蔵境駅周辺

武蔵境駅周辺の自転車駐車場の所在地は下図の通りとなっています。このうち、民間自転車駐車場は14か所あり、収容台数は2,434台となっています。



図 武蔵境駅周辺の公共・民間自転車駐車場位置 資料:武蔵野市



2-4 駐輪状況

(1) 公共自転車駐車場の収容台数

表 駅別・自転車駐車場別の利用区別収容台数(令和6(2024)年10月時点)

(単位:台)

No.	名称	自転車			原付		
		定期	一時	計	定期	一時	計
吉祥寺駅周辺	1 AS吉祥寺南町駐輪場	785	100	885			0
	2 吉祥寺駅御殿山自転車駐車場	654	1,109	1,763	114	40	154
	3 吉祥寺駅御殿山第2自転車駐車場		80	80			0
	4 吉祥寺駅御殿山第3自転車駐車場	294		294			0
	5 末広通り自転車駐車場	436	570	1,006	43	15	58
	6 末広通り第2自転車駐車場		80	80			0
	7 末広通り第3自転車駐車場	184		184	18		18
	8 末広通り第4自転車駐車場		303	303			0
	9 西三条通り自転車駐車場	406	882	1,288			0
	10 西三条通り第2自転車駐車場		250	250			0
	11 吉祥寺大通り東第3自転車駐車場		53	53			0
	12 吉祥寺駅北自転車駐車場		367	367			0
	13 吉祥寺駅大正通り北自転車駐車場		460	460			0
	14 吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場	905	366	1,271			0
	15 吉祥寺大通り北自転車駐車場	549	144	693	38		38
	16 アトレ吉祥寺御殿山自転車駐車場	950	750	1,700			0
	17 吉祥寺クックロード自転車駐車場		603	603			0
	小計	5,163	6,117	11,280	213	55	268
三鷹駅周辺	1 三鷹駅北口自転車駐車場		585	585			0
	2 三鷹駅中町第1自転車駐車場		1,938	1,938			0
	3 三鷹駅中町第2自転車駐車場		1,728	1,728			0
	4 三鷹駅中町バイク駐車場			0	40	43	83
	5 武蔵野タワーズ地下公共自転車駐車場	1,371	129	1,500			0
	6 三鷹駅北口第2自転車駐車場		275	275			0
	7 三鷹駅中町第3自転車駐車場		90	90			0
	8 三鷹駅中町第4自転車駐車場	88		88			0
	9 サイクルタイムズ(三鷹駅北口第2駐輪場)		179	179			0
	10 シティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場		751	751			0
	小計	1,459	5,675	7,134	40	43	83
武蔵境駅周辺	1 武蔵境駅北口第2自転車駐車場	966	638	1,604			0
	2 武蔵境駅北口一時利用自転車駐車場		134	134			0
	3 武蔵境駅南自転車駐車場	1,054		1,054			0
	4 西武マルパルク武蔵境駅第3自転車等駐車場		1,215	1,215		68	68
	5 武蔵境駅西高架下自転車駐車場	651		651	31		31
	6 武蔵境駅西中央高架下自転車駐車場	983		983			0
	7 武蔵境駅みずき通り自転車駐車場	550	142	692	35	9	44
	8 武蔵境駅南第2自転車駐車場		985	985			0
	9 武蔵境駅東高架下自転車駐車場	610	100	710	24		24
	10 武蔵境駅五宿東自転車駐車場		487	487			0
	11 武蔵境駅スイング北暫定一時利用自転車駐車場		158	158			0
	小計	4,814	3,859	8,673	90	77	167
	合計	11,436	15,651	27,087	343	175	518



(2) 公共自転車駐車場の利用状況

表 駅別・平休別の利用状況の推移

エリア	年度	平日利用率(上:午前/下:午後)			休日利用率(上:午前/下:午後)			(参考)収容台数			
		定期利用	一時利用	合計	定期利用	一時利用	合計	定期利用	一時利用	合計	
吉祥寺駅周辺	R1	57.8%	96.9%	71.6%	29.9%	66.5%	42.8%	6,587台	3,588台	10,175台	
		66.2%	104.5%	79.7%	39.0%	101.0%	60.9%				
	R6	34.1%	80.9%	62.5%	16.7%	43.9%	33.2%	3,428台	5,267台	8,695台	
		36.3%	93.1%	70.7%	20.2%	80.9%	57.0%				
	三鷹駅北口周辺	R1	69.4%	95.2%	80.0%	22.9%	42.4%	30.9%	3,867台	2,670台	6,537台
			73.3%	96.9%	83.0%	30.2%	59.3%	42.0%			
R6		48.7%	61.4%	58.4%	15.3%	19.3%	18.4%	1,459台	4,745台	6,204台	
		51.8%	68.4%	64.5%	18.8%	29.8%	27.2%				
武蔵境駅周辺	R1	68.1%	75.8%	70.8%	29.1%	44.6%	34.4%	4,814台	2,486台	7,300台	
		70.1%	82.1%	74.2%	35.4%	66.8%	46.1%				
	R6	27.1%	88.3%	48.8%	13.8%	27.7%	18.7%	4,814台	2,644台	7,458台	
		30.9%	94.8%	53.6%	16.5%	51.7%	29.0%				

(3) 定期利用者の契約状況

① 吉祥寺駅周辺

吉祥寺駅周辺の自転車駐車場の定期利用者の居住地を見ると、武蔵野市内が約36%、練馬区が約28%、三鷹市が約19%となり、3地域合わせて約7割を占めています。

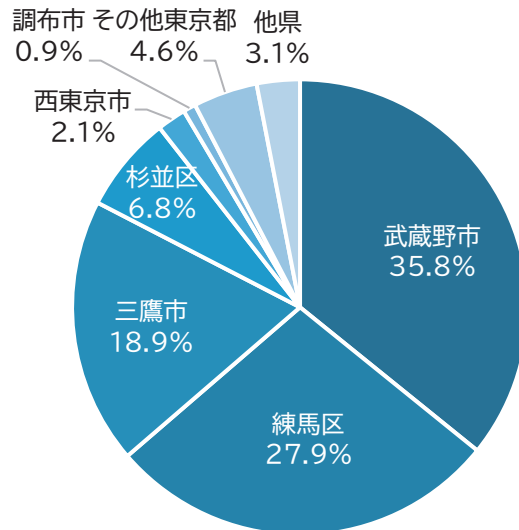


図 吉祥寺駅周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

資料: 武蔵野市



② 三鷹駅北口周辺

三鷹駅北口周辺の自転車駐車場の定期利用者の居住地を見ると、武蔵野市内が約82%と利用者の大多数を占めています。

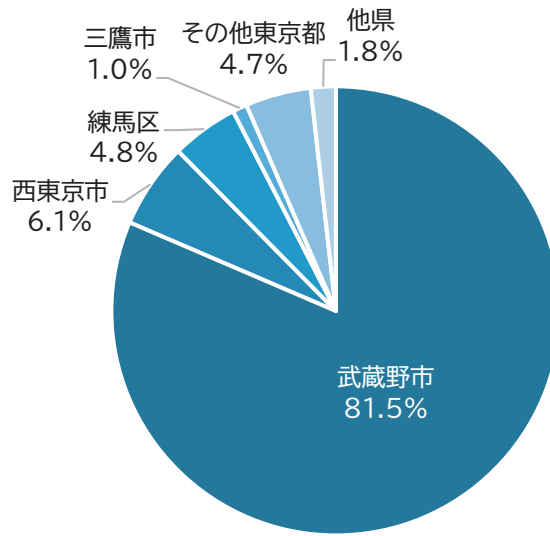


図 三鷹駅北口周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

資料:武蔵野市

③ 武蔵境駅周辺

武蔵境駅周辺の自転車駐車場の定期利用者の居住地を見ると、三鷹市が約34%、武蔵野市内が約25%、西東京市が18%となり、3地域で75%以上を占めています。

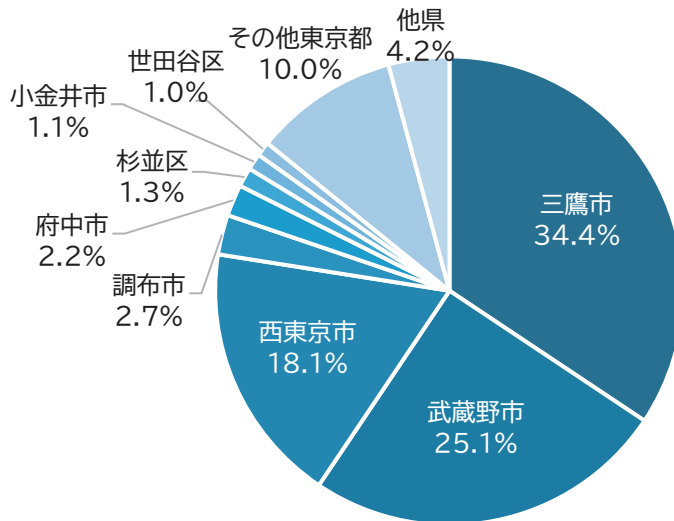


図 武蔵境駅周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

資料:武蔵野市



(4) 撤去自転車台数

- ・ 市内の撤去自転車台数は3駅とも一貫して減少傾向で推移しており、令和5(2023)年度では1,616台と、平成26(2014)年度と比較して4分の1以下に減少しています。
- ・ 駅別の推移をみると、平成26(2014)年度と比較して吉祥寺駅周辺では5分の1程度に、武蔵境駅周辺では6分の1程度まで減少しています。一方、三鷹駅北口周辺では、撤去自転車の台数は少ないものの、減少率は2分の1程度と、他の2駅周辺と比較して小さい状況にあります。

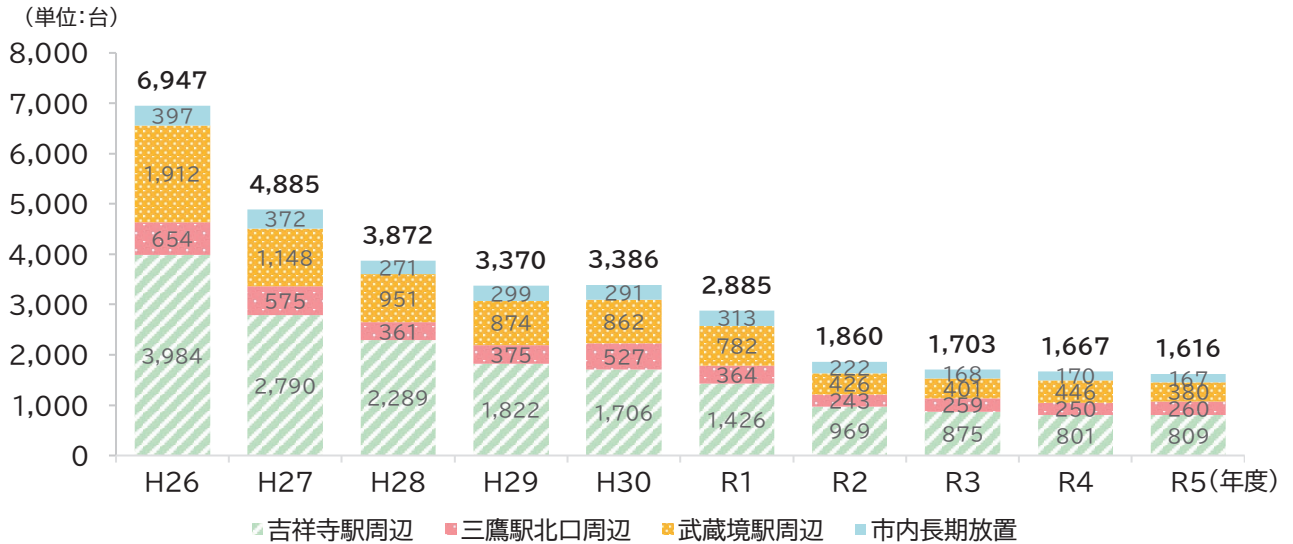


図 撤去自転車台数の推移

資料:武蔵野市

(5) 撤去自転車の返還等台数

- ・ 撤去自転車の処分方法は「返還」がもっとも多く、次いで「売却」、「処分」の順になっています。

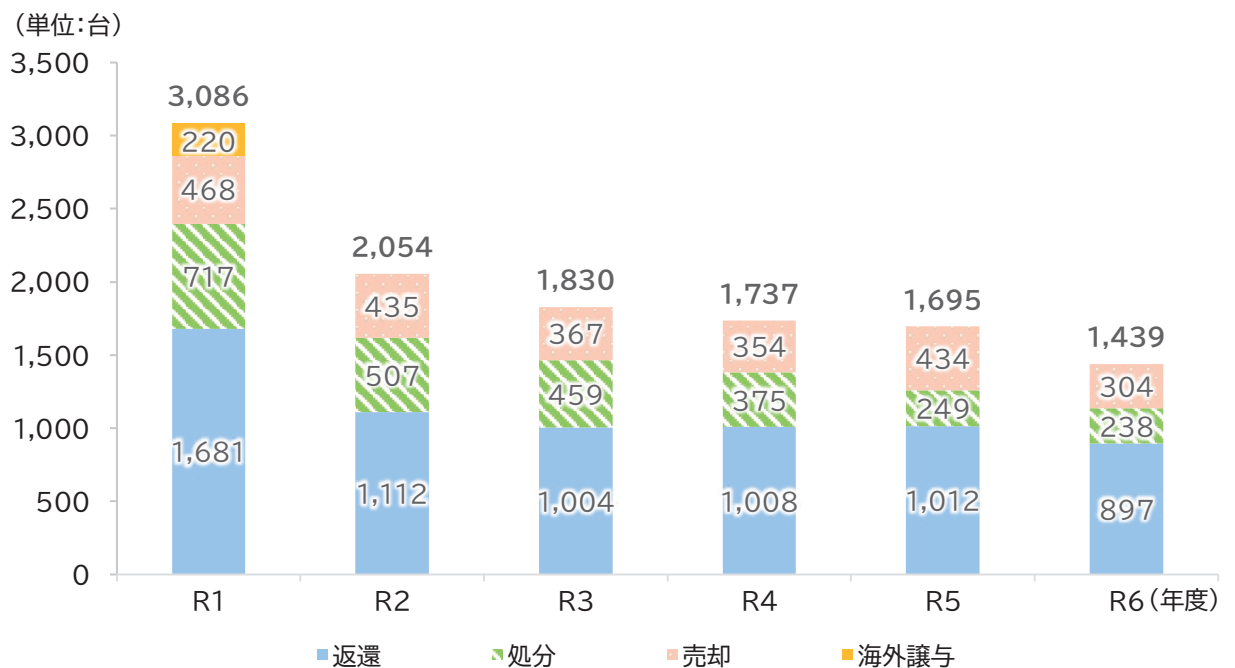


図 撤去自転車の返還等台数の推移

資料:武蔵野市



2-5 自転車利用実態

(1) 市民・来訪者の自転車移動特性

④ 通勤者・通学者の利用交通手段(国勢調査)

- 令和2(2020)年国勢調査結果で地区別の通勤通学者の利用手段を見ると、吉祥寺北町や関前における自転車利用者数が2,000人前後で多く、特に、関前では通勤・通学の3割が自転車を利用している状況です。

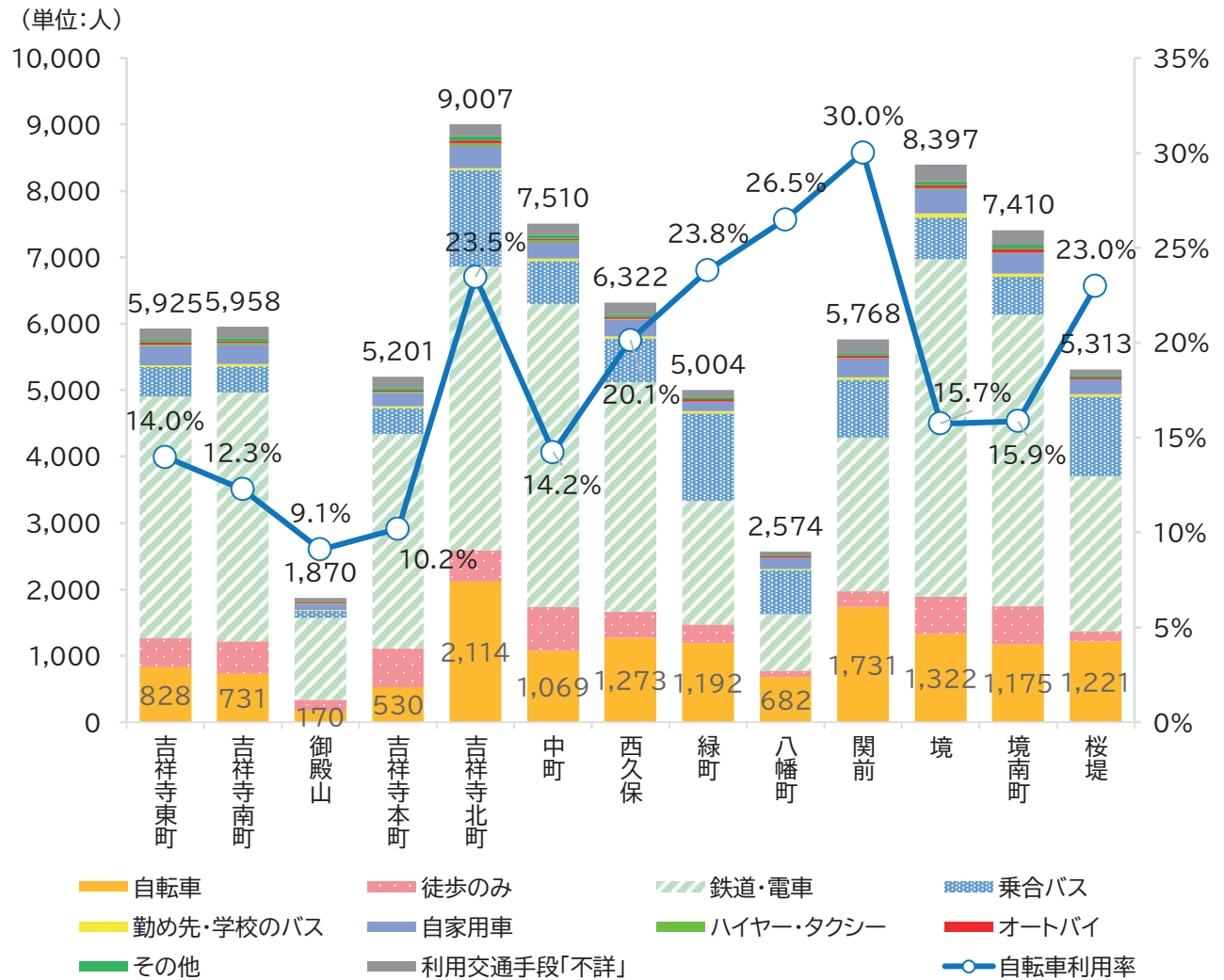


図 利用交通手段別通勤者・通学者数及び構成

資料:令和2(2020)年国勢調査



⑤ 目的別の自転車分担率(パーソントリップ調査)

- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査結果で武蔵野市の目的別分担率を見ると、通勤、通学、私事、帰宅時等様々な目的で自転車の分担率が高い状況です。
- ・ トリップ数で見ると、帰宅や私事関連のトリップが特に多くなっています。

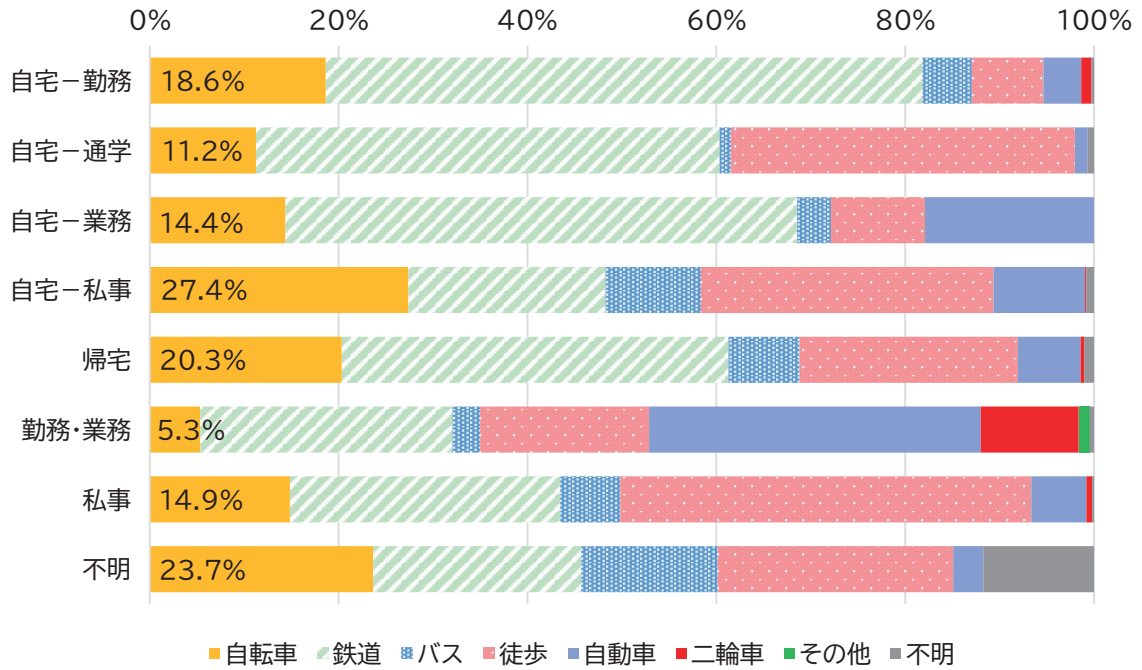


図 目的別交通手段分担率

資料:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

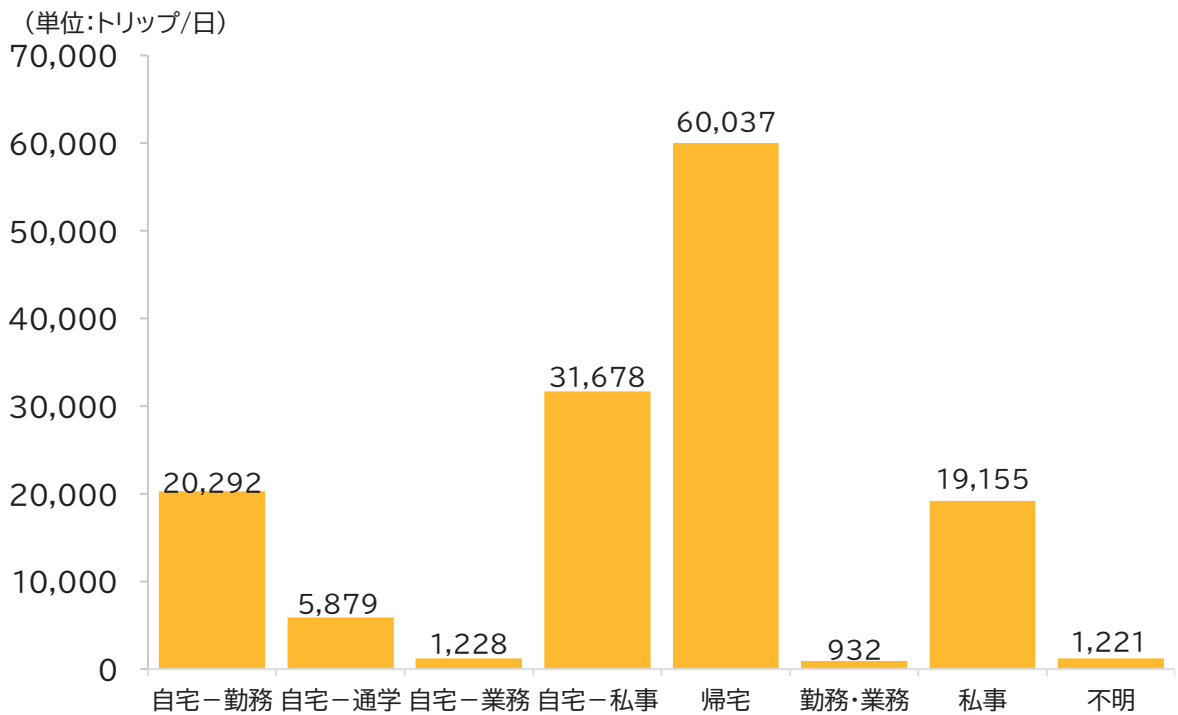


図 目的別自転車トリップ数

資料:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査



⑥ 自転車流動(パーソントリップ調査)

- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査による地区別の自転車OD分析から、吉祥寺駅周辺と武蔵境駅でのトリップが多く、地区内流動および三鷹市関連流動が特に多いことがわかります。
- ・ 市外との流動は杉並区、練馬区、西東京市との関連が比較的多くなっています。

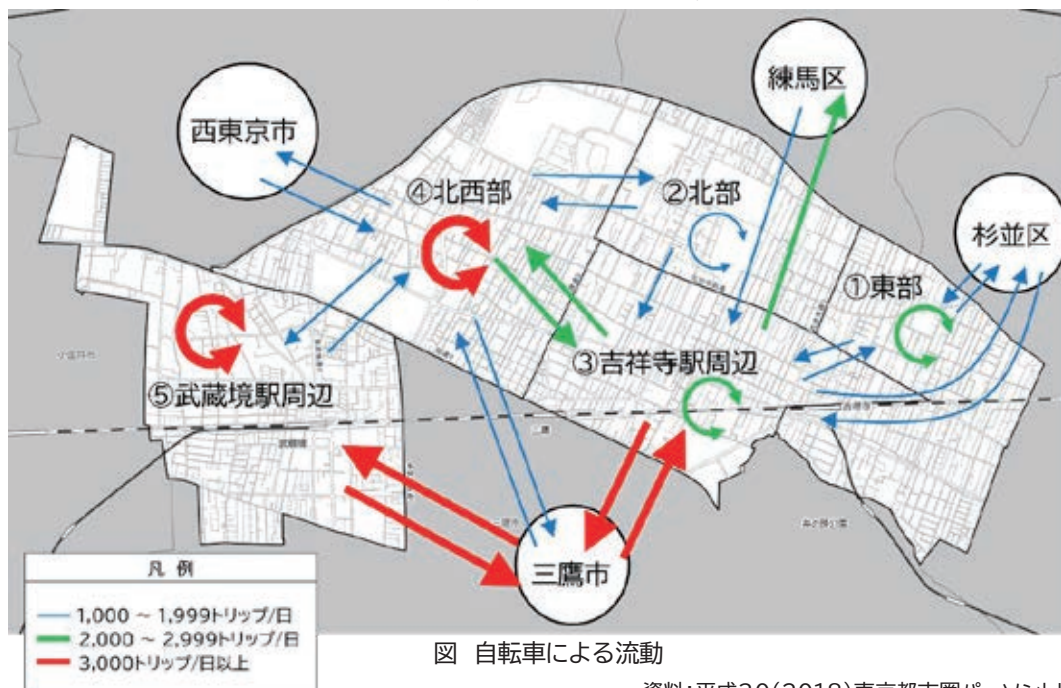


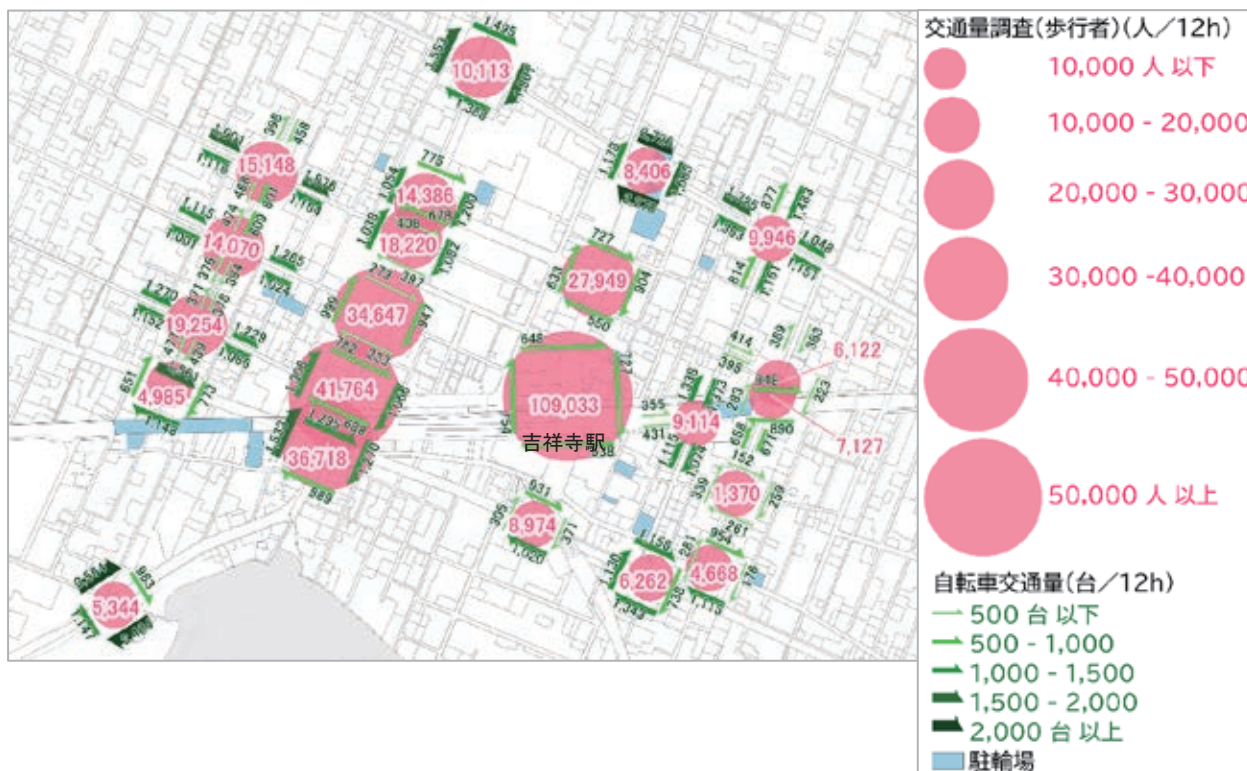
図 自転車による流動

資料:平成30(2018)東京都市圏パーソントリップ調査

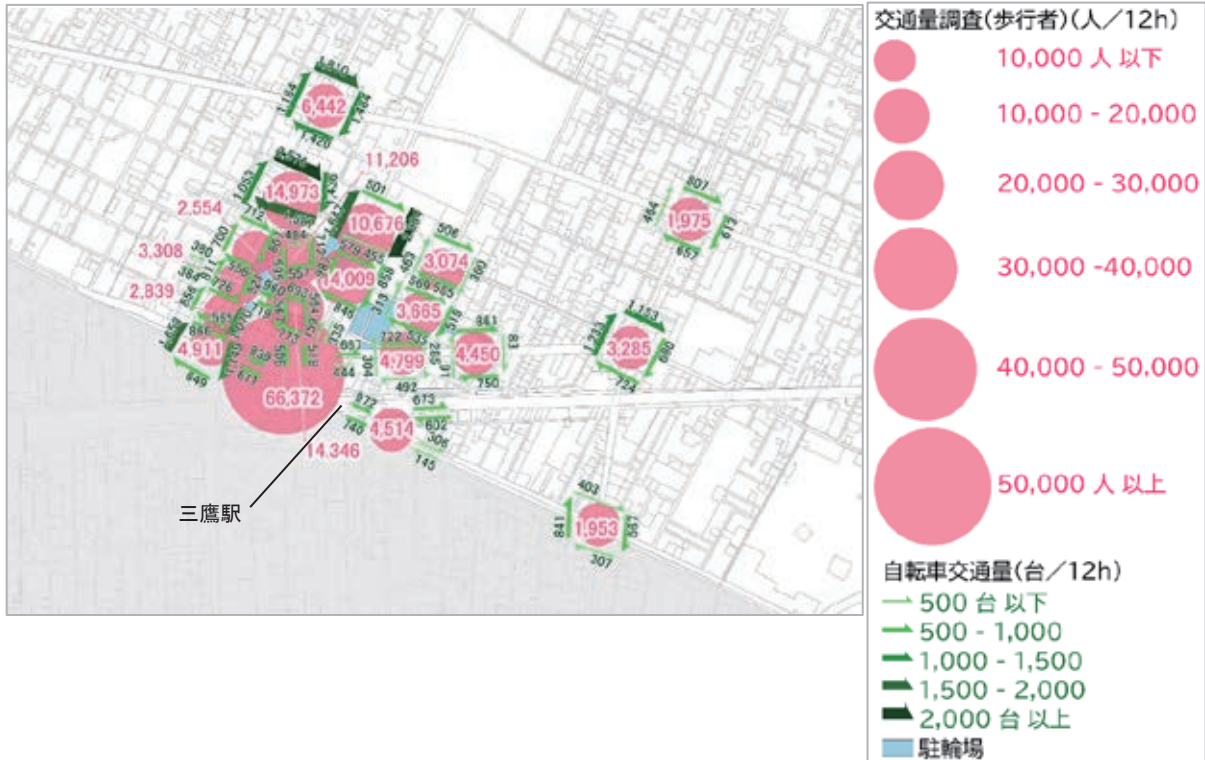
⑦ 交通量調査

- ・ 自転車の交通量を見ると、吉祥寺駅および三鷹駅北口では都道や特定交差点に交通量が集中する傾向が見られる一方で、武蔵境駅では北口駅前広場に1,000台以上が集中しています。

■吉祥寺駅



■三鷹駅



■武蔵境駅

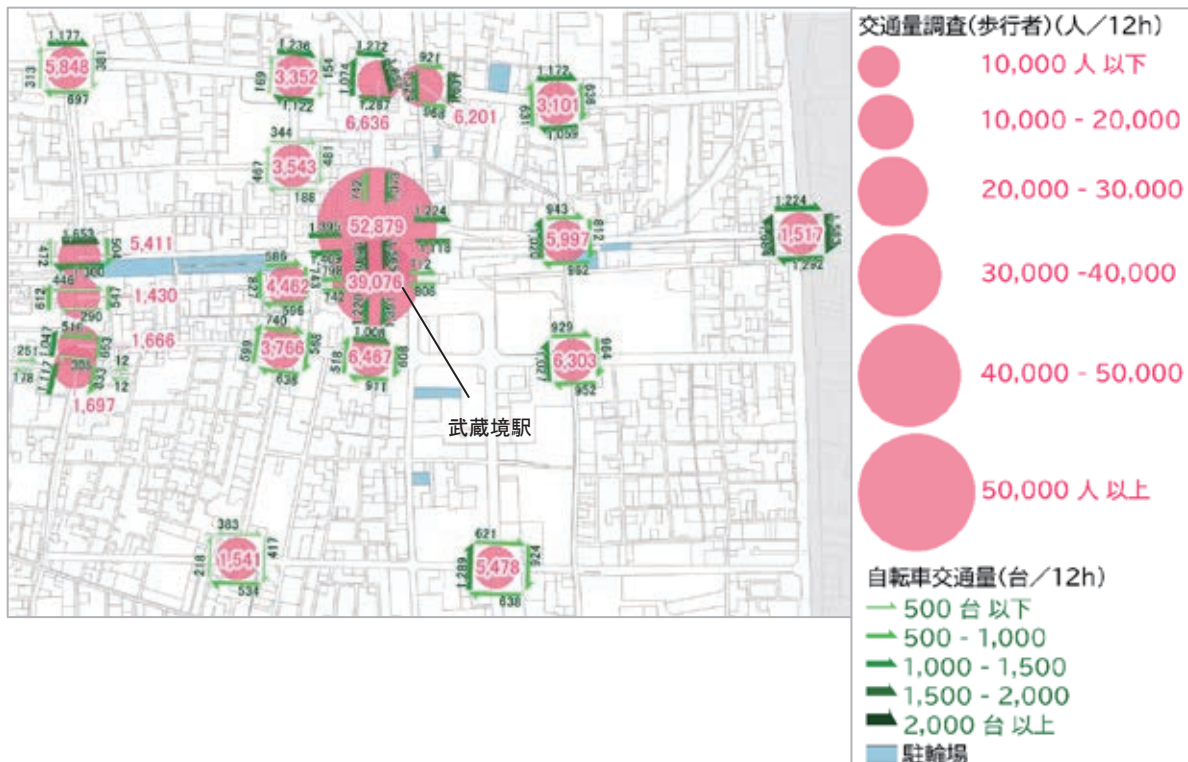


図 各駅周辺の主要交差点調査における自転車・歩行者交通量調査結果(令和6(2024)年度)

※令和6年10月・11月の平日、7~19時の12時間における交差点交通量または断面交通量を計測



(2) 自転車関与事故

- ・ 令和2(2020)年から令和5(2023)年における市内の自転車関連事故の発生箇所を見ると、三鷹駅・吉祥寺駅周辺や、武蔵境通り、三鷹通り、五日市街道、女子大通り等幹線道路を中心に事故が発生している状況です。
- ・ その他伏見通りや中道通り、大正通り等市道部においても事故が発生している等、生活道路を含め、広範囲で自転車関連事故が発生している状況です。



図 自転車関連事故の発生箇所

資料:警視庁オープンデータ



武蔵野市自転車等総合計画

発行 令和8年3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二丁目2番28号

電話:0422-60-1860(直通)



武蔵野市自転車等総合計画
2026～2035
(令和8年度～17年度)