

令和7年度 第3回 武蔵野市自転車等駐車対策協議会 資料一覧

資 料 名		資料番号
	次第	—
議題(1) 自転車等総合計画の改定について		
	武蔵野市自転車等駐車対策協議会の進め方(案)	1
	令和7年度第2回自転車等駐車対策協議会における委員意見への対応(案)	2
	武蔵野市自転車等総合計画(素案)パブリックコメント実施概要	3
	武蔵野市自転車等総合計画(令和8年4月)(素案)	4
議題(2) 原動機付自転車駐車場の一時利用料金について		
	原動機付自転車駐車場の一時利用料金について	5

令和 7 年度 第 3 回 武蔵野市自転車等駐車対策協議会

次 第

日 時 令和 7 年 10 月 7 日（火） 午後 3 時から午後 5 時まで
場 所 武蔵野総合体育館 視聴覚室

1 開会

2 会長・副会長の選出

3 議題

（ 1 ） 自転車等総合計画の改定について

・ 新計画の素案について

（ 2 ） 原動機付自転車駐車場の一時利用料金について

4 閉会

武蔵野市自転車等駐車対策協議会の進め方（案）

年度	開催	自転車等総合計画の改定
令和 6 年度	第 1 回 (8 月 6 日)	進め方の確認・現状の整理 ・令和 5 年度進捗報告 ・進め方の確認 ・現行計画の現状等の整理 ・自転車利用者アンケート 等
	第 2 回 (10 月 16 日)	問題の整理 ・問題の整理 ・自転車利用者アンケート 等
	第 3 回 (2 月 7 日)	達成状況の整理・課題整理 ・交通量調査結果の報告 ・アンケート調査結果の報告 ・達成状況、課題整理 等
令和 7 年度	第 1 回 (4 月 25 日)	現行計画の評価、新計画の基本方針（案）の提示 ・令和 6 年度進捗報告 ・現行計画の評価 ・新計画の基本方針(案)の整理① 等
	第 2 回 (7 月 15 日)	新計画の基本方針(案)・取組施策(案)の整理・決定 ・新計画の基本方針(案)の整理② ・取組施策(案)の決定 等
	第 3 回 (10 月 7 日)	計画（素案）提示 ・計画（素案） 等
	第 4 回	計画（案）提示 ・計画（案） 等

令和 7 年度第 2 回自転車等駐車対策協議会における委員意見への対応（案）

■ 基本理念・基本方針

No.	項目	意見	対応（案）
1	基本方針Ⅱ	「駐めやすい」の「駐」という漢字は一般的ではなく読みづらいため、例えば「出かけやすい」に変えてみてはどうか。	・「駐めやすい」のままとする。 ・「駐」にフリガナを記載する。
2	基本方針Ⅱのコンセプト	漢字が多く文章が長いため、短くしてみてはどうか。	他の基本方針等とのバランスも考慮し、デザインの工夫により視認性を高める。
3	基本理念 & 基本方針Ⅲ コンセプト	基本方針Ⅲコンセプトの「くらし」と、基本理念の「暮らし」の表記を、漢字かひらがなか統一した方が良いのではないかと。	・コンセプトは「くらしのなかで」を「生活のなかで」に修正する。 ・基本理念は「暮らし」のままとする。
4	基本施策Ⅲ-1	「公共性を有する交通手段」と「シェアサイクル」が結びつかない。	「公共性を有する交通手段としての自転車活用推進」を「地域公共交通に貢献する自転車の活用」に修正する。

■ 取組施策

No.	項目	意見	対応（案）
1	①自転車安全利用講習会の強化	今後は、一般向けの講習会においても、高齢者を対象とした講習会の実施も検討していただきたい。	・「ライフステージに応じた出張講習会の拡充」から「出張」を削除し、「ライフステージに応じた講習会の拡充」とする。 ・一般講習会、出張講習会に関わらずライフステージごとの講習会を実施する。
2	①自転車安全利用講習会の強化	講習会のようなイベントに加えて、常時交通ルールを学べる交通公園の設置や、その場に行けばいつでも交通ルールを学べるような出張講習会の実施を検討していただきたい。	・自転車教室は「ライフステージに応じた講習会の拡充」内の「親子で参加できるイベントを実施する」の内容として読む。 ・交通公園に関する事例をコラムとして掲載する。 ・交通公園は市立公園を所管する緑のまち推進課に情報共有した。
3	③より広い周知・啓発を行う工夫	自転車乗車時のイヤホン使用や傘差し運転等が交通ルール違反であるという認識は、市民に浸透しているように感じる。一方で、自転車乗車時の喫煙等の迷惑行為についても、計画の中に盛り込まないまでも、啓発は実施していただきたい。	・マナーに関するコラムを掲載する。 ・喫煙については、ごみ総合対策課に情報共有した。

■ 取組施策

No.	項目	意見	対応（案）
4	④自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進	子どもへのヘルメット着用は保護者の義務であるにも関わらず、子どものヘルメット着用率が低いことや、乗車時に前抱っこをしている人が見受けられることから、子乗せ自転車乗車時のルール・マナーを知らない人が多い印象である。 子乗せ自転車に乗る前段階の方を対象とした啓発活動も、取組施策の内容に入れていただきたい。	取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」の取組内容（例）「ライフステージに応じた講習会の拡充」の内容として読む。
5	④自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進	市職員へのヘルメット着用促進にも取り組んでいただきたい。	市職員への着用促進策を検討している。
6	⑧恒久的な自転車駐車場の維持	三鷹駅周辺のように駅から離れた場所に位置する商店街の近くにも、自転車駐車場を設置していただけると、放置対策と地域経済の活性化につながるのではないかと。	取組内容（例）「公共自転車駐車場の適正配置」において、駅から離れた場所への駐輪場配置の可能性について追記する。
7	⑱環境負荷低減・健康増進のための活用	民間事業者と連携し、自転車で走行するとポイントが貯まるようなアプリを活用しても良いのではないかと。	コラム内でアプリによる自転車活用事例を紹介する。
8	全般	子育て世帯に対する安全利用の啓発を取組施策①に含めるのではなく、“子育て応援”等の名称で取組施策等のひとつとすることも検討していただきたい。	「子育て」に関するコラムで事例を掲載する。

武蔵野市自転車等総合計画（素案）パブリックコメント実施概要

武蔵野市自転車等総合計画が改定後5年を経過することから、現行計画の評価や社会情勢の変化などを整理し、武蔵野市自転車等駐車対策協議会での議論などを基に、素案をまとめました。以下のとおり、素案に関する意見を広く募集します。

1 素案の配布場所

- ・ 武蔵野市役所交通企画課
- ・ 市政センター
- ・ 図書館
- ・ コミュニティセンター

※市ホームページでも閲覧できます。

2 意見募集期間

令和7年11月15日(土)から12月5日(金・必着)まで

3 意見提出方法

- ・ 意見提出フォーム
- ・ 郵送
- ・ ファクス
- ・ Eメール
- ・ 交通企画課窓口

※氏名、住所、電話番号を明記

武蔵野市自転車等総合計画 (素案)

令和 7(2025)年 9月

武 蔵 野 市

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画改定の背景と目的	1
(1) 計画改定の背景	1
(2) 計画の目的	1
1-2 計画の位置付け	2
(1) 計画の法的位置づけ	2
(2) 市の上位計画・関連計画	2
1-3 計画の対象とする区域	2
1-4 計画の期間	3
2. 自転車等を取りまく現状と課題	4
2-1 武蔵野市の自転車等を取り巻く現状	4
(1) 自転車の利用状況	4
(2) 自転車走行空間の整備状況	7
(3) 自転車駐車場の整備状況	7
2-2 現計画の達成状況と評価	8
2-3 自転車の関連法規の変遷	15
2-4 市の自転車政策の変遷	15
2-5 武蔵野市の自転車等を取り巻く課題と位置付け	16
(1) 武蔵野市の自転車等を取り巻く課題	16
(2) 自転車の位置付け	17
3. 計画の基本的な考え方	18
3-1 計画の体系	18
3-2 基本理念	19
3-3 基本方針と基本施策	19
4. 計画の推進	22
4-1 評価指標	22
(1) 評価指標値の設定	22
(2) 評価指標の柔軟な見直し	25
4-2 計画の推進体制	26
5. 前期取組施策	27
5-1 取組施策の体系と内容	27
5-2 取組施策の事業スケジュール	49
6. 参考資料	51

1. 計画の概要

1-1 計画改定の背景と目的

(1) 計画改定の背景

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、市域が比較的にコンパクトであるため、近隣区市からの乗り入れもあり、自転車等の利用が非常に多い状況です。令和 6 年度東京都調査（駅前放置自転車等の現況と対策）によると、駅周辺部への自転車等による乗入台数は、都内にある鉄道駅の中で、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。

これまでの本市の自転車対策としては、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が約 4,000 台と全国ワースト 1 位（平成 3 年度の総務庁調査）になるなど、駅周辺の放置自転車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自転車対策を強化するなど、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、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など）。

その結果、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全国ワースト 1 位だった状況から、令和 5 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など、一定の成果を上げてきました。

しかし、令和 3 年度以降の交通事故統計では、自転車事故が交通事故全体の約 6 割を占めており、東京都内平均や隣接区市と比べて高い割合となっているなど、自転車利用者と歩行者の安全確保は重要な課題として残されています。

また、令和 2 年 4 月の武蔵野市自転車等総合計画の改定から 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の変化や、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など、自転車を取り巻く環境が大きく変化してきています。

このような状況変化を踏まえ、これまでの自転車対策の成果を活かしつつ、新たな課題に対応するため、武蔵野市自転車等総合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など、時代に即した自転車施策が求められています。

※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（以下同じ。）

(2) 計画の目的

自転車政策に求められるものが、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」が重要視され、「地域の実情に応じた自転車の活用」が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、武蔵野市自転車等総合計画（以下、「本計画」という。）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。

- 自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進する
- 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を推進する
- 本市に合った自転車の活用を推進する

1-2 計画の位置付け

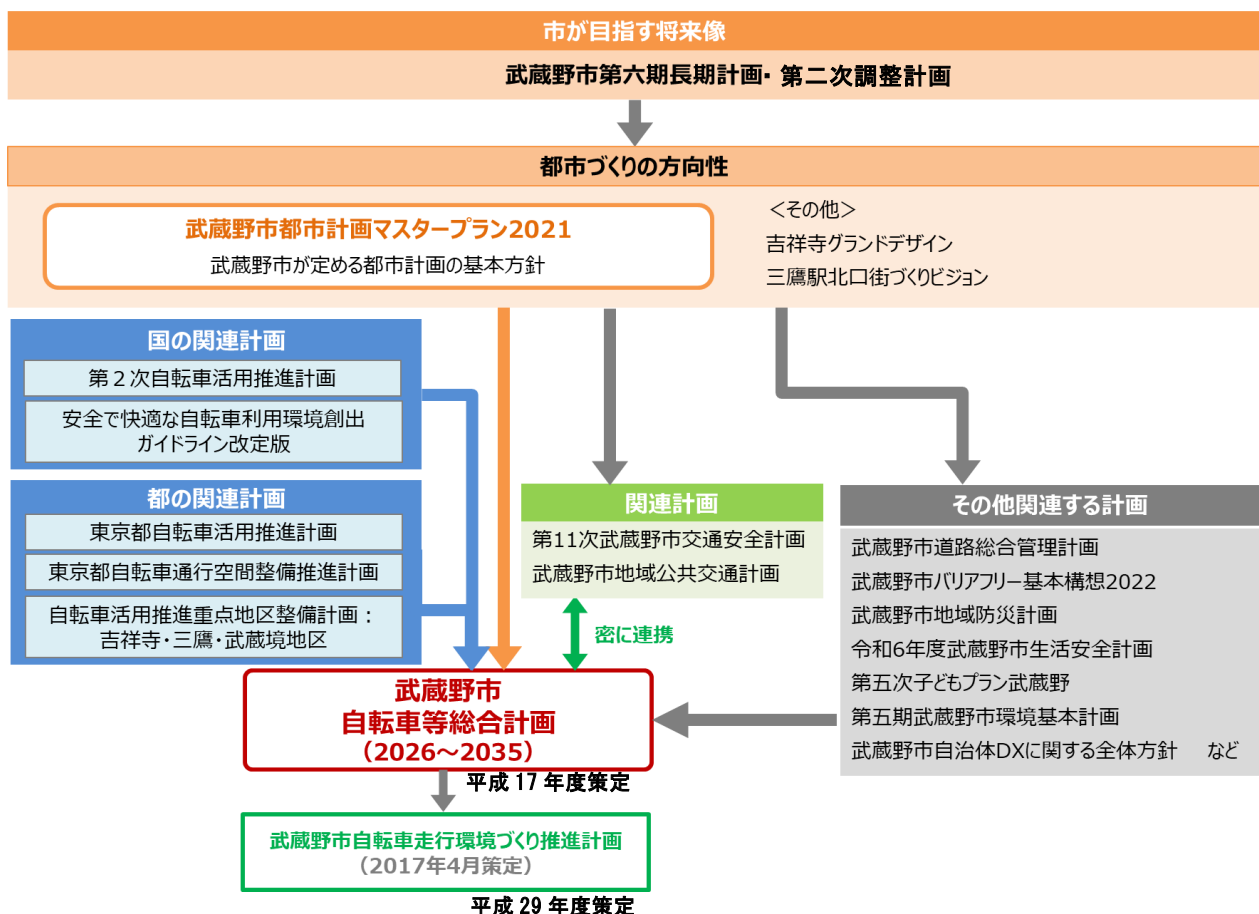
(1) 計画の法的位置づけ

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、武蔵野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

武蔵野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。



1-3 計画の対象とする区域

本計画は、武蔵野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。

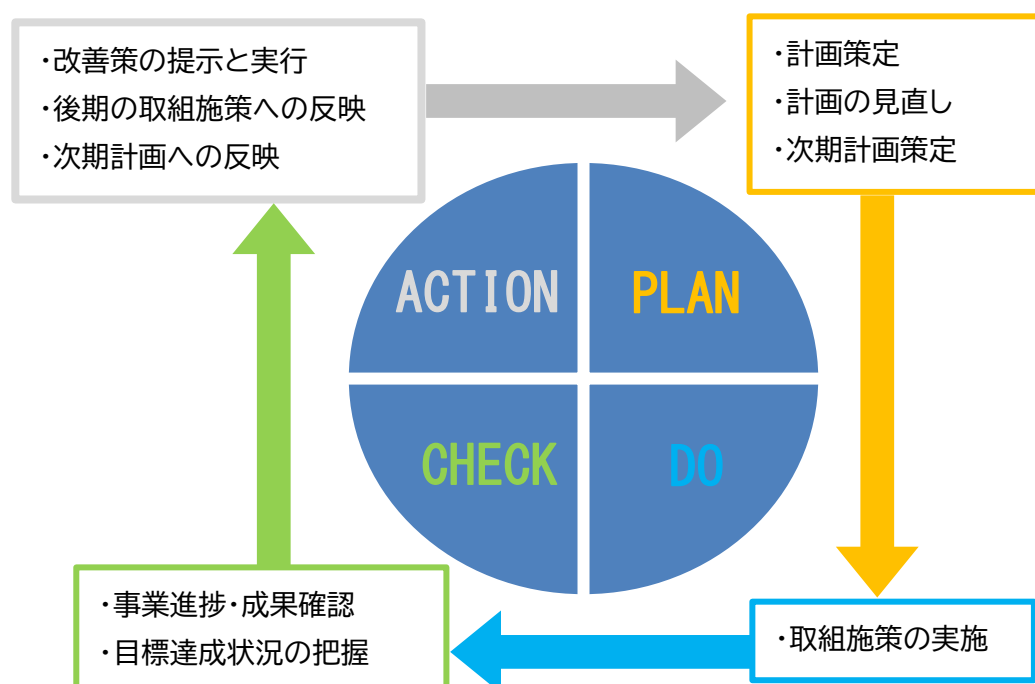
本計画の基本理念・基本方針・基本施策は10年後を展望したものです。

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、計画後期の施策を検討する際、中間見直しを図ります。

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

本計画は、計画改定(Plan)、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。



2. 自転車等を取りまく現状と課題

2-1 武蔵野市の自転車等を取り巻く現状

(1) 自転車の利用状況

① 停留台数

- ・ 停留台数調査では、各駅で令和2年に大きく停留台数が減少し、令和6年現在でも令和元年以前の水準を下回っている状況です。いずれの駅においても午前よりも午後の停留台数が多くなっています。
- ・ 放置台数は、吉祥寺駅では令和元年の半数以下となっており、三鷹駅でも概ね横ばいの状況ですが、武蔵境駅では徐々に増加しつつある傾向がみられます。

■ 吉祥寺駅

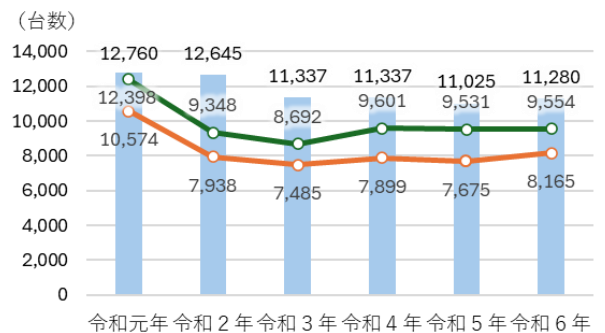


図 停留台数の推移 (吉祥寺駅)

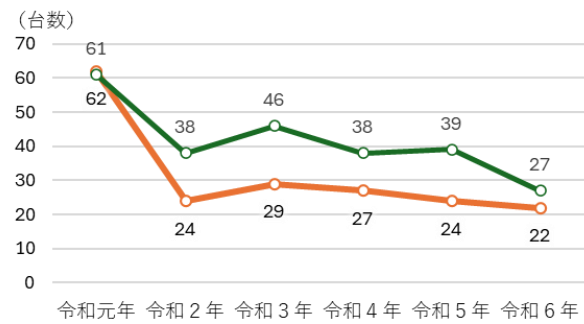


図 放置台数の推移 (吉祥寺駅)

■ 三鷹駅

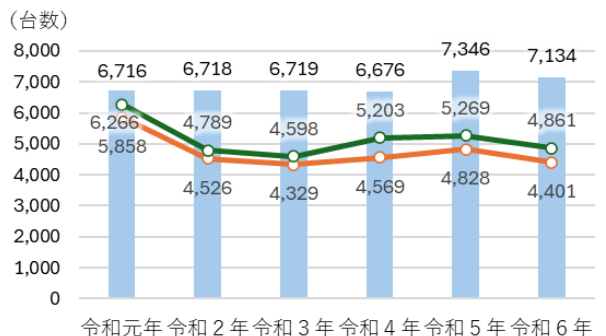


図 停留台数の推移 (三鷹駅)

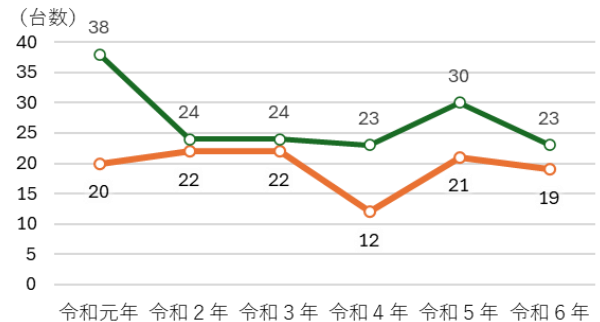


図 放置台数の推移 (三鷹駅)

■ 武蔵境駅

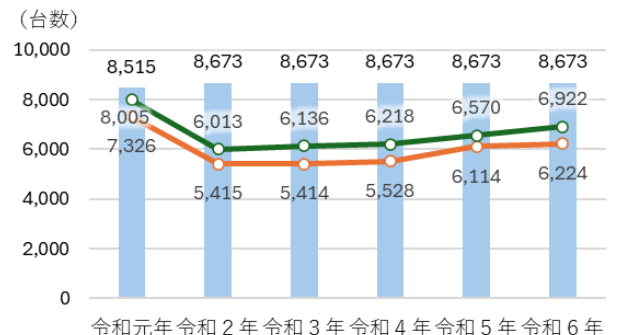


図 停留台数の推移 (武蔵境駅)

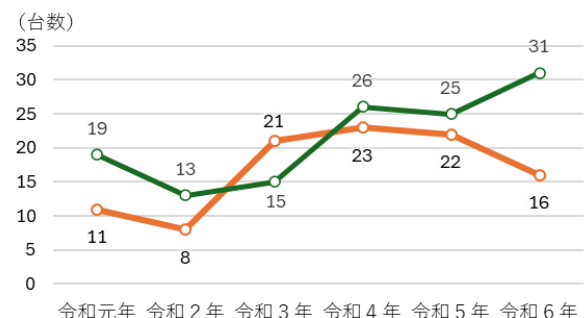


図 放置台数の推移 (武蔵境駅)

②各駅周辺の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 35%、練馬区約 25%、三鷹市約 19%となっています。駅から利用する逆利用は、約 10%となっています。
- ・ 特に吉祥寺駅の北（吉祥寺北町、立野町、関町、善福寺等）の分布が多くみられますが、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。

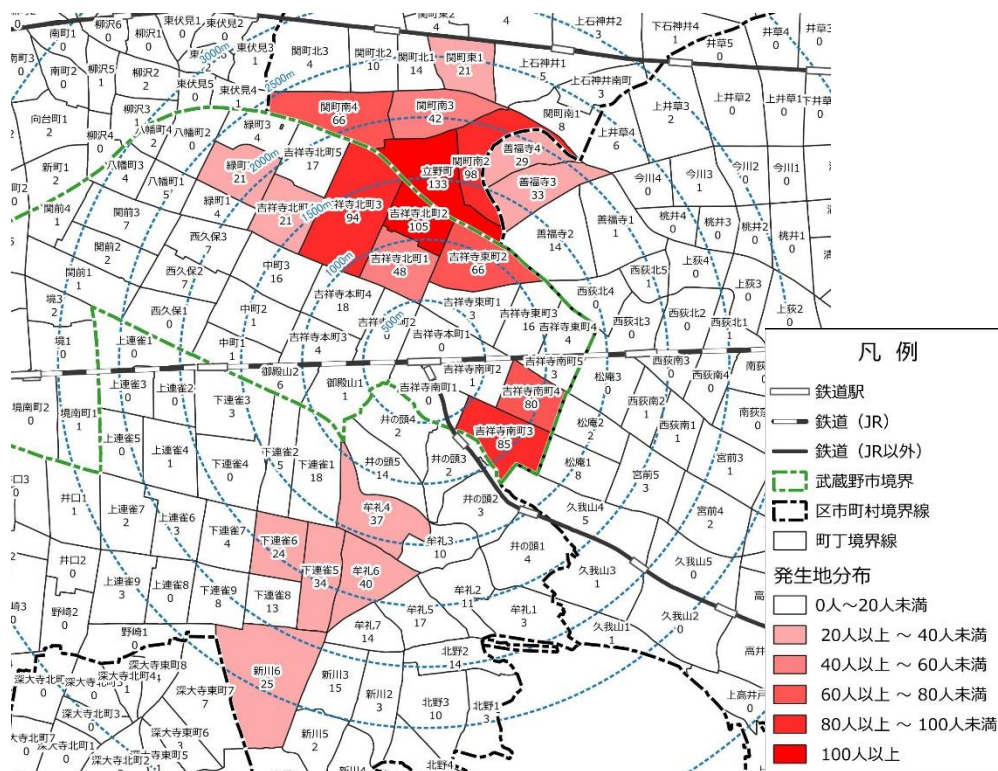


図 定期利用者の居住地分布 (令和6年・吉祥寺駅)

■三鷹駅

- ・ 市区町村別では、武蔵野市約 80%、西東京市約 7%となっています。駅から利用する逆利用は、約 7%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（西久保、関前、緑町等）の分布が多くみられます。

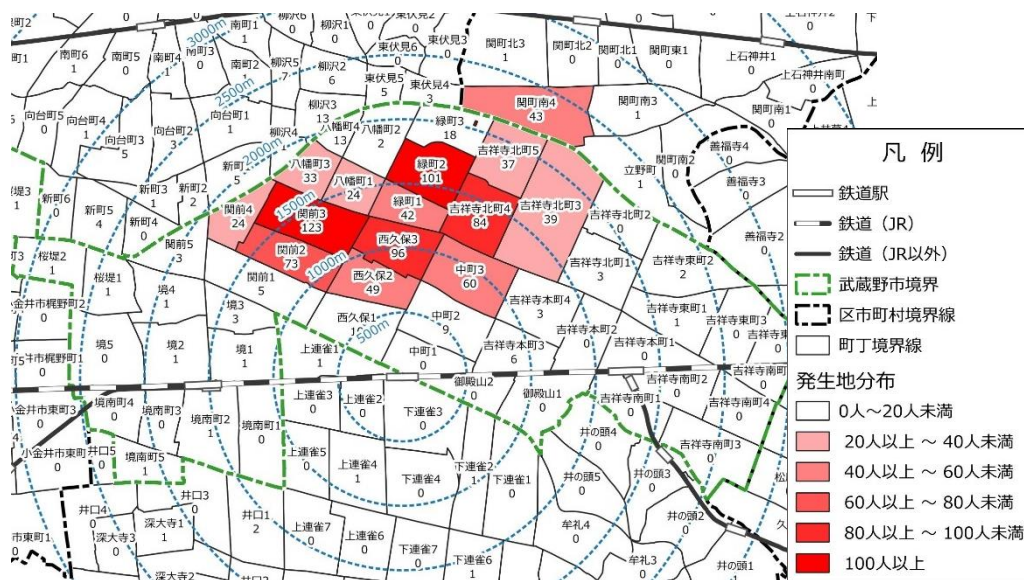


図 定期利用者の居住地分布 (令和6年・三鷹駅)

■武蔵境駅

- ・ 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。駅から利用する逆利用は、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みられます。

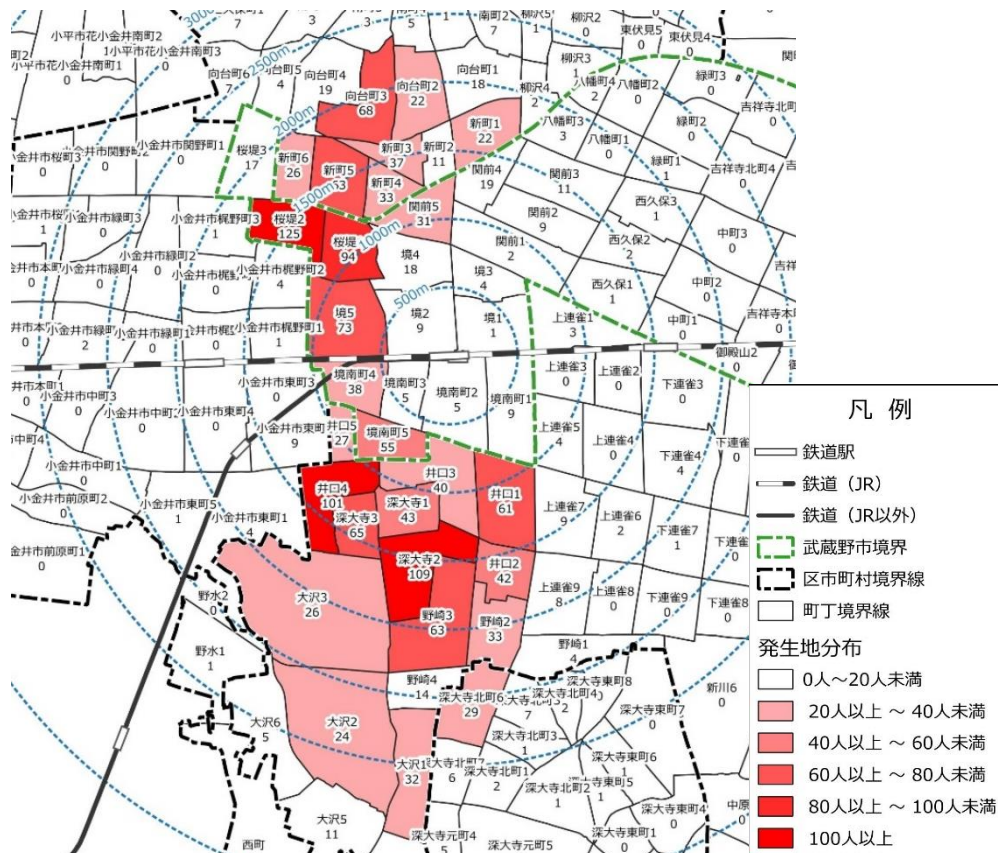


図 定期利用者の居住地分布 (令和6年・武蔵境駅)

③駅周辺の交通量調査結果

- ・ 各駅において、歩行者と自転車が輻輳している状況が伺えます。
- ・ 自転車の交通量を見ると、吉祥寺駅、三鷹駅においては、都道などの特定交差点に交通量が集中している傾向がみられますが、武蔵境駅周辺は交通量 1,000 台以上の交差点が多くなっています。

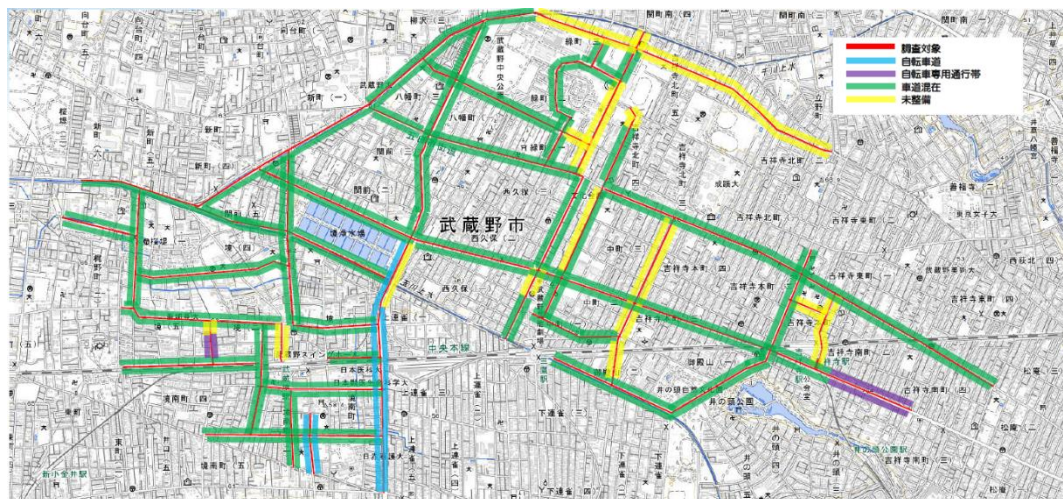


図 各駅周辺の自転車交通量調査結果 (令和6年)

※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) 自転車走行空間の整備状況

- 平成 29 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。
- 市内の自転車走行空間ネットワーク路線の整備率は、令和 6 年度末時点で 75.2%となっています。



出典：武蔵野市

図 自転車走行空間ネットワーク路線の整備状況（令和6年現在）

(3) 自転車駐車場の整備状況

- 各駅周辺の自転車駐車場の収容台数（民間自転車駐車場を含む）が整備目標台数を上回っていることから、自転車駐車場の目標台数は充足している状況です。
- 大型自転車（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、また原動機付自転車に新基準が設定されるなど、駐輪ニーズが多様化しています。
- 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。難しい状況にあります。
- 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の整備が建物更新の支障となる事例もあります。

(4) 自転車活用の視点

- 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促進や、鉄道・バス等の公共交通との連携強化を推進しています。
- 武蔵野市地域防災計画では、災害時の職員の自転車での出勤などが記載されています。
- 自転車利用が進むことで、自動車交通への依存度が低下し、CO2 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。

2-2 現計画の達成状況と評価

本計画の改定に当たり、「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事業について、実施状況を整理しました。

また、同計画において定めた基本施策Ⅰ～Ⅲに係る本市の現状について、令和6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整理を行いました。

■基本施策Ⅰの実施内容

基本施策	施策・事業		
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	
		イ 自転車損害賠償保険の加入促進	
		ウ HOP事業の在り方の検討	
		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Ⅱ2(2)で評価	
		オ 近隣自治体等との連携	
		カ 市条例の見直しの検討	
	Ⅱ 自転車等の交通安全教育の推進	(Ⅰ) 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
			イ 子ども、子育て世代への交通安全教育
		(Ⅱ) 自転車等の安全利用に関する啓発	
	Ⅲ 自転車走行空間の整備	(Ⅰ) 自転車走行空間ネットワーク路線	
		(Ⅱ) 生活道路	
		(Ⅲ) 都道	
	Ⅳ 自転車の活用推進に関する検討	(Ⅰ) 災害時における活用	
		(Ⅱ) 健康増進における活用	

■基本施策Ⅰをとりまく現状

(1) 高止まりする自転車関与事故率

- 経年的な交通事故発生状況を見ると、令和4年以降、自転車関与事故率は60%以上と、高い水準で推移しており、市内の交通事故の中でも自転車に関連する事故が多い様子が伺えます。

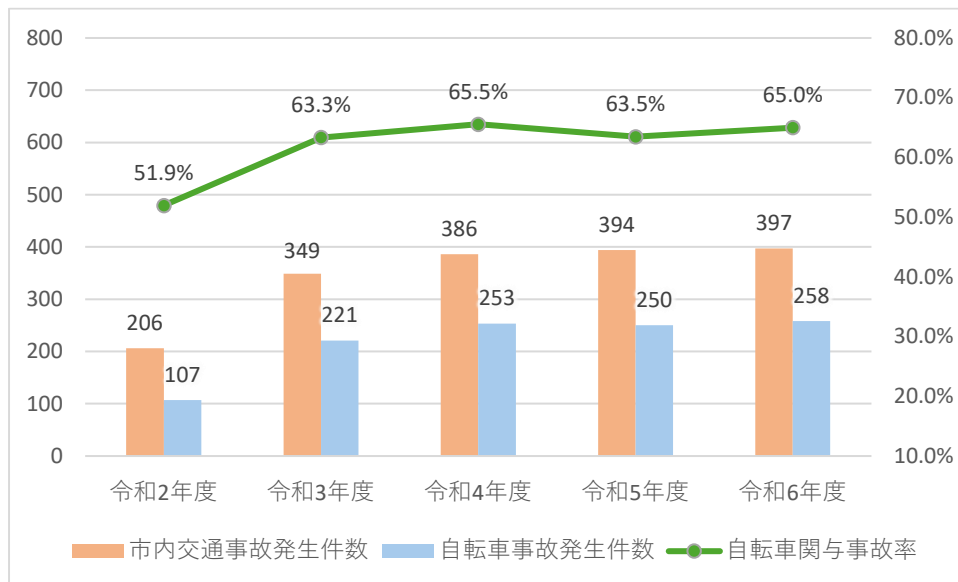


図 交通事故発生状況の推移

出典：武蔵野市

(2) 自転車事故の第1当事者は10代後半から20代が多い

- 自転車事故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代の割合が多く、経年的に若年層による事故が多い様子が伺えます。
- 自転車に乗り始める技術と併せて交通ルールについても習得し、ライフステージに応じた自転車安全利用ルールのアップデートができる機会の創出が求められています。（自転車等駐車対策協議会での議論）

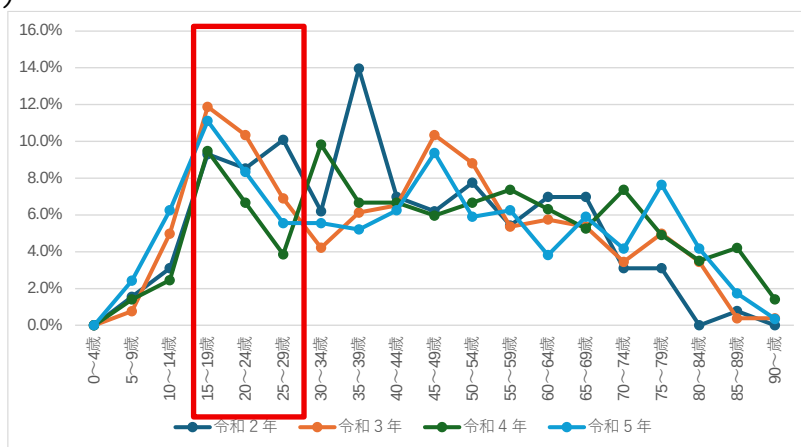


図 5歳階級別の自転車事故割合の推移

出典：武蔵野市

(3) 自転車安全利用施策への要望が高い

- 令和6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みられます。

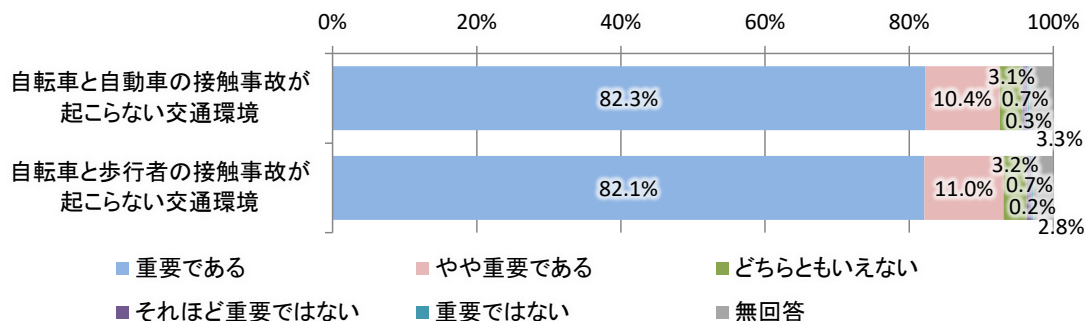


図 自転車の利用環境に関する重要度（自転車利用者アンケート）

(4) 走行空間整備を重要視する意見が多い

- 自転車利用者アンケートでは、自転車走行空間の整備が重要と考える人が4分の3以上を占め、多くなっています。

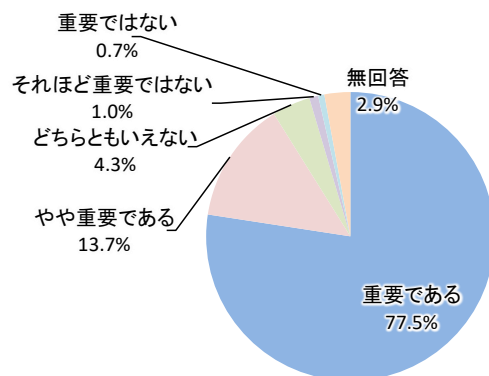


図 自転車利用者アンケートの重要度（自転車利用者アンケート）

(5) 自転車利用者において自転車安全利用講習会の認知度が低い

- 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割が自転車安全利用講習会について知らないと回答しており、認知度が低い様子が伺えます。また、知っている人についても、3分の1以上が利用したことがないと回答しています。

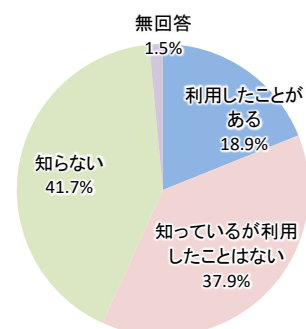


図 自転車安全利用講習会の認知度（自転車利用者アンケート）

(6) 健康増進といった活用に関する取組は進んでいない

- 環境負荷軽減や健康増進に資する施策の具体化が進んでいません。

■基本施策Ⅱの実施状況

基本施策	施策・事業		
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	
		(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	(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
			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
		(2) 自転車駐車場の適正配置の考え方	
		(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	
		(4) 計画的なりニューアル・建替えの検討	
		(5) 車道からの動線の安全確保	
		(6) 民間等専門機関との協働による管理運営	
		(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
			イ 第二種原動機付自転車への対応
	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
			イ 満空情報の WEB 版の周知及び活用
		(2) フリーゾーン等の拡充	
		(3) 利用料金のキャッシュレス化	
	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	
		(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	
		(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	
		(4) その他の取組み	ア HOP 事業 (Holiday Free Parking 事業) の在り方の検討
			イ 自動二輪車駐車場整備の誘導
			ウ シェアサイクリングの研究
			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
			オ 自転車交通とバス交通の連携

■基本施策Ⅱをとりまく現状

(1) 自転車駐車場の利用体系変更は概ね良好な評価

- 自転車利用者アンケートによると、一時利用、定期利用ともに、不満を持つ人も併せると、概ねすべての施策で半数以上の人が妥当であると回答しており、定期利用者は特に高くなっているなど、区分問わず、利用者から一定の理解が得られている様子が伺えます。
- 限られた駐車スペースを有効活用し、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。

○一時利用に係る変更

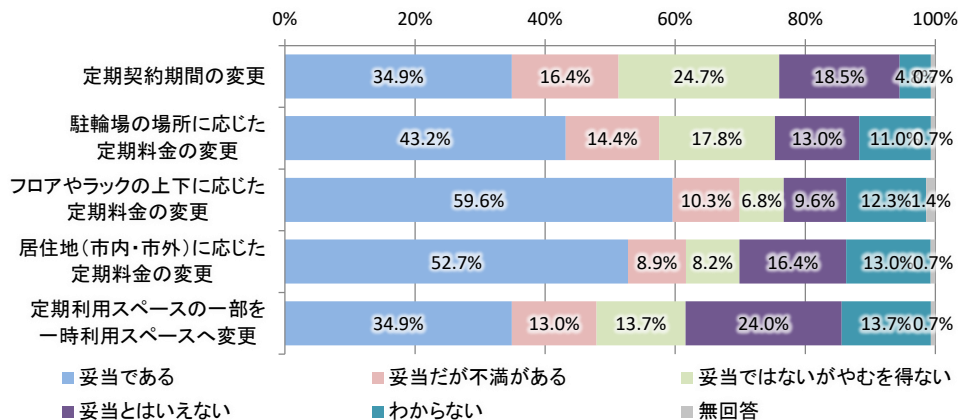


図 自転車駐車場の利用体系変更(一時利用)について(自転車利用者アンケート)

○定期利用に係る変更

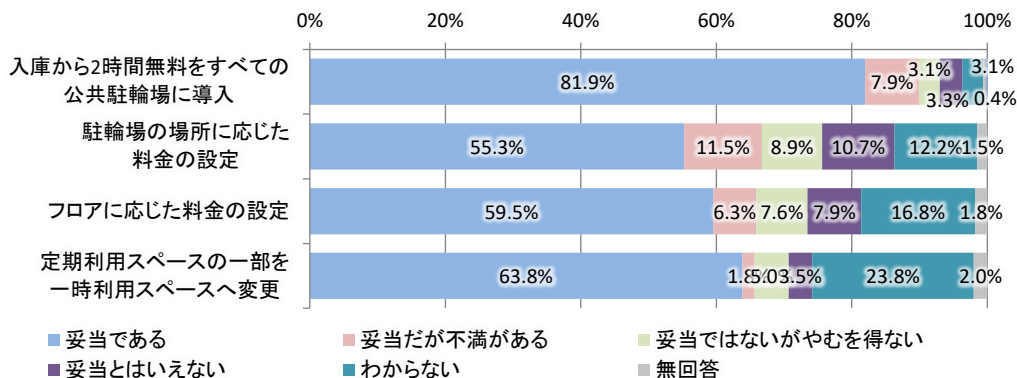


図 自転車駐車場の利用体系変更(定期利用)について(自転車利用者アンケート)

(2) 自転車駐車場の情報発信について、認知度が低い

- 一時利用の満空情報を WEB 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。

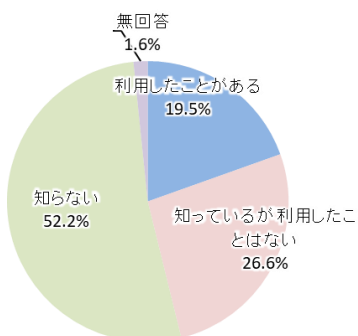


図 公共自転車駐車場の満空情報(ウェブ版)の利用状況(自転車利用者アンケート)

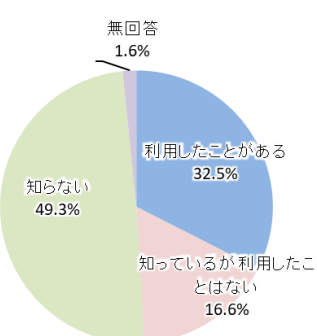


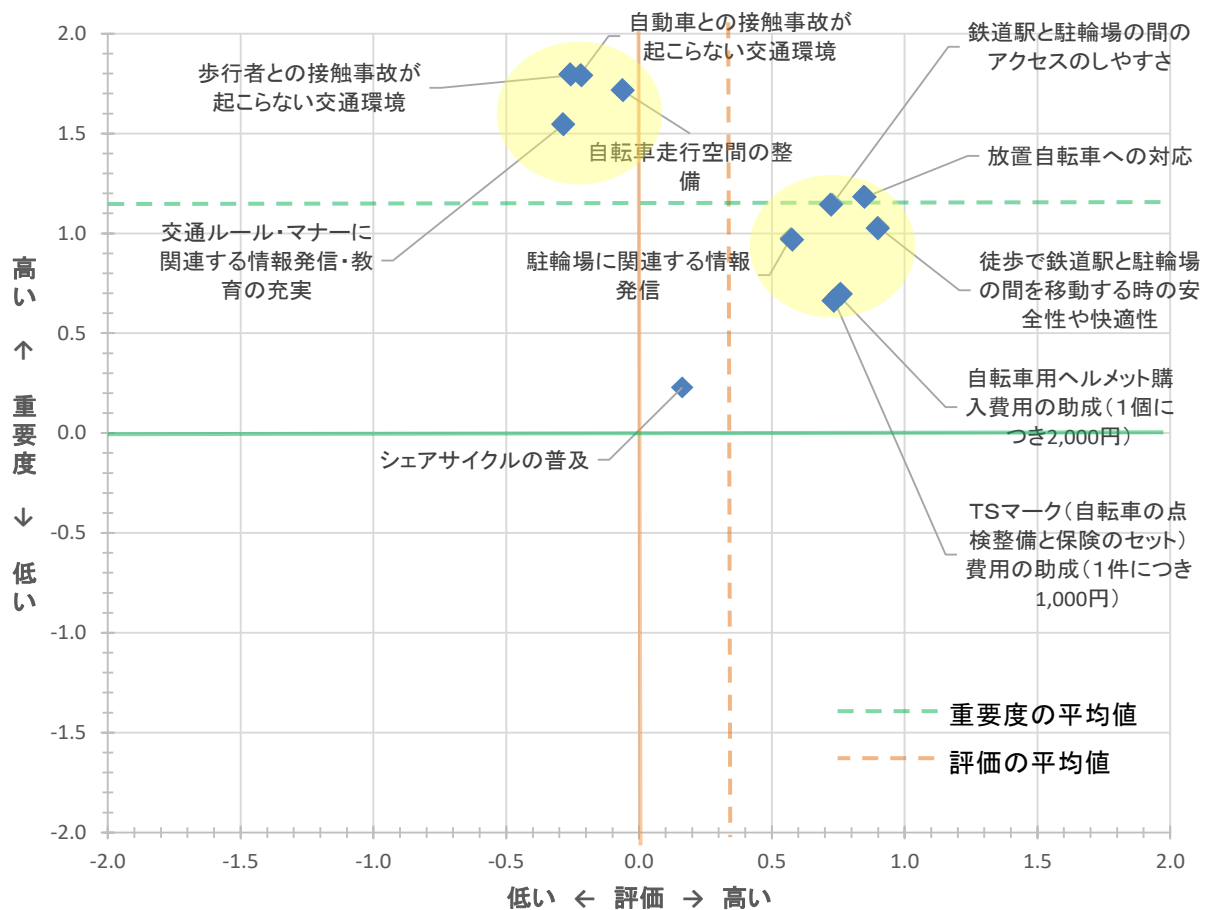
図 新規整備された公共自転車駐車場の利用状況(自転車利用者アンケート)

(3)整備目標台数は民間自転車駐車場も含めると目標を達成している

- 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、3駅すべてで整備目標台数を上回っている状況にあります。
- 公共自転車駐車場の半分は民間から土地を借りて設置しています。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に地権者に協力を求め、開発時の付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。

(4)適正配置について、駅近での整備に関しては、優先度は高くない

- 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。



(5)東京都では、シェアサイクルや公共交通との連携を重視する傾向にある

- 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促進や、鉄道・バス等の公共交通との連携強化を推進しています。
- 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、重要度も意見が分かれており、多くの自転車利用者にとってシェアサイクルの利用は身近ではない存在といえます。

■基本施策Ⅲの実施状況

基本施策	施策・事業	
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	(1) 放置自転車対策の強化の継続
		(2) 短時間無料制度の導入の推進
	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	
	3 放置自転車の再利用の促進	

■基本施策Ⅲをとりまく現状

(1) 放置自転車台数は大きく減少し、近年は下げ止まり

- 市内の放置自転車台数は3駅ともに大きく減少(H24→R5で1/5以上の減少)してきていますが、近年では横ばい傾向にあります。

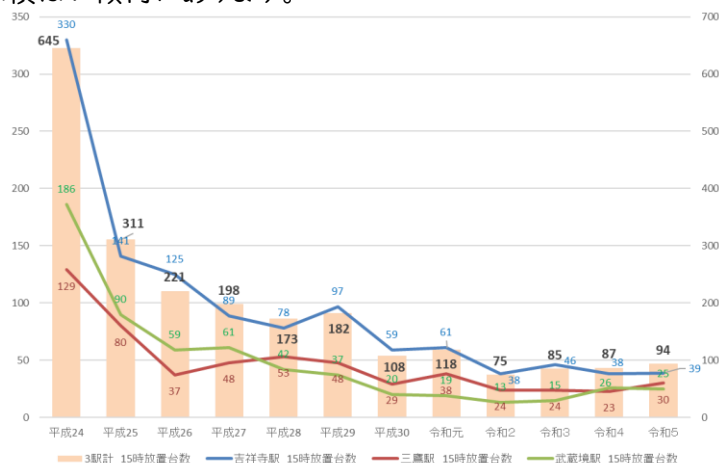


図 放置自転車台数の推移

出典: 武蔵野市

- 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い傾向にあります。
- 放置禁止区域外に常習的な放置が見られる場所があります。

(2) 放置自転車対策への評価は高い

- 市政アンケートでは、自転車対策に関する取組について、放置自転車対策の一環で導入された短時間無料制度や、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、市民目線で一定の効果があったことが伺えます。

表 自転車対策の評価(令和5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

2-3 自転車の関連法規の変遷

年度	法改正・通達	内容
令和3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」	自転車に係る対策の推進は喫緊の課題であり、これまでの対策の成果を着実に定着させながらも、その方法や効果を点検しつつ、更に自転車に関する総合対策を推し進め、良好な自転車交通秩序の実現を図っていく為の各種対策を推進。
令和4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年度	道路交通法改定 「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、ヘルメット着用に努めること（努力義務）を規定。
	道路交通法改定 「電動キックボード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年度	道路交通法可決（令和6年・8年施行予定） 「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、自転車等に対する交通反則通告制度等を規定。

2-4 市の自転車政策の変遷

時期	トピック	内容
令和2年4月	自転車等総合計画の改定	人口予測と利用状況を踏まえた自転車駐車場整備目標台数の見直しや、災害時・健康増進としての自転車活用推進を盛り込んだ。
令和3～5年度	・条例規則改正 ・公共自転車駐車場利用体系の一体的な変更 ・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	利用傾向の変化により、一時利用が満車であるのに対し、定期利用には空きがみ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。
令和6年度	・第六期長期計画・第二次調整計画策定 ・自転車駐車場の更なる有効活用（立体化） ・走行空間整備	・公共自転車駐車場の配置について新たな考え方が示された。 ・市内3駅の自転車乗り入れ台数が都内トップレベルを維持している現状を踏まえて、放置禁止区域の即時撤去の継続を含め対応策を実施した。

2-5 武蔵野市の自転車等を取り巻く課題と位置付け

(1) 武蔵野市の自転車等を取り巻く課題

安全に走る 自転車の安全利用を推進する取組が必要

- 自転車の関与する事故件数が増加している背景や、道路交通法の改正によるヘルメット着用の努力義務化などから、安全利用への更なる取組が必要です。
- 自転車安全利用講習会の参加率や認知度が少ないことから、新規受講者を増やす仕組みや、参加できない人への取組について検討が必要です。
- アンケート等では、自転車走行空間や接触事故のない交通環境などの評価が低く、重要度が高くなっています。今後、年少人口と高齢人口が増加する見込みであることから、交通ルール・マナーのより一層の周知や、クルマ・自転車・歩行者が分離された自転車走行空間の整備が必要です。

駐める 利便性の高い駐輪環境づくりの継続が必要

- 整備目標台数について、トレンド法・駅勢圏法という将来需要予測と、過去10年の停留台数調査の最大値という3つの数値を比較し、一番大きい値を採用して算出します。整備目標台数については、多様な駐車ニーズに応えるため、駐車台数(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を工夫(質)する必要があります。
- 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有効活用について、検討を継続する必要があります。
- 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。
- 市政アンケートでは、放置自転車対策への取組の評価が高く一定の成果がみられますが、放置自転車台数が横ばい傾向にあり、広域かつ夜間にも及ぶため、引き続き幅広い対応が必要です。

活かす 暮らし全体で自転車の活用について検討が必要

- 東京都の計画では、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が求められているものの、本市におけるシェアサイクリングの有用性を研究し、近隣自治体や交通事業者と連携した取組について検討することが必要です。
- 災害時の活用や、環境負荷の軽減、健康増進など、自転車を活用することで様々な効果が期待されるため、検討が必要です。

(2) 自転車の位置付け

- 本市ではこれまで、「誰もが安心して暮らし続けられる 魅力と活力があふれるまち」の実現を目指したまちづくりを進めてきました。武蔵野市都市計画マスタープラン 2021 においても、まちの将来像として「人をつなぐ、緑を育む 歩きたくなる」を掲げています。
- そこで、自転車の安全利用に関する法規の改正や、公共自転車駐車場の利用体系の一体的変更など「量から質へ」の本市の自転車駐輪政策の転換を踏まえ、安全利用の普及啓発と自転車走行環境の整備を引き続き推進します。
- 歩行者の安全を前提に、自転車を個人の移動手段にとどまらず、持続可能な都市交通の重要な構成要素・地域経済の活性化ツールであると多面的に捉え、暮らし全体で活用を期待される存在として、自転車を位置付けます。

3. 計画の基本的な考え方

3-1 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-Ⅰ 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発

基本施策Ⅰ-Ⅱ 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-Ⅰ 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

基本施策Ⅱ-Ⅱ 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-Ⅲ 自転車駐車場情報の充実

基本施策Ⅱ-Ⅳ 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 自転車がもっと役立つ まちづくり

基本施策Ⅲ-Ⅰ 地域公共交通に貢献する自転車の活用

基本施策Ⅲ-Ⅱ 自転車活用の場の拡大運用

3-2 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。

3-3 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～

交通事故を未然に防ぐため、自転車利用者が交通ルール・マナーを守り、歩行者の安全も主体的に守る環境を目指します。自転車利用者が被害者にも加害者にもならないために、自転車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-Ⅰ 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発

自転車の交通ルール・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を通じて、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れます。

基本方針Ⅱ 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。既存の自転車駐車場を有効活用し、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、付置義務自転車駐車場ともに、設置場所や駐輪設備等の工夫により多様化する駐輪ニーズに対応し、かつ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、柔軟な利用の促進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公共交通を補完したり、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 地域公共交通に貢献する自転車の活用

地域公共交通を補完する役割として自転車を活用します。人手不足の影響等により地域公共交通が多様な移動ニーズを満たすことが難しくなっている中、自転車を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、地域公共交通の維持・改善に貢献します。

基本施策Ⅲ-2 自転車活用場の拡大運用

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。

4. 計画の推進

4-1 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つの基本方針毎に評価指標（KPI）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（概ね令和 12 年度）、最終年度（令和 17 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。

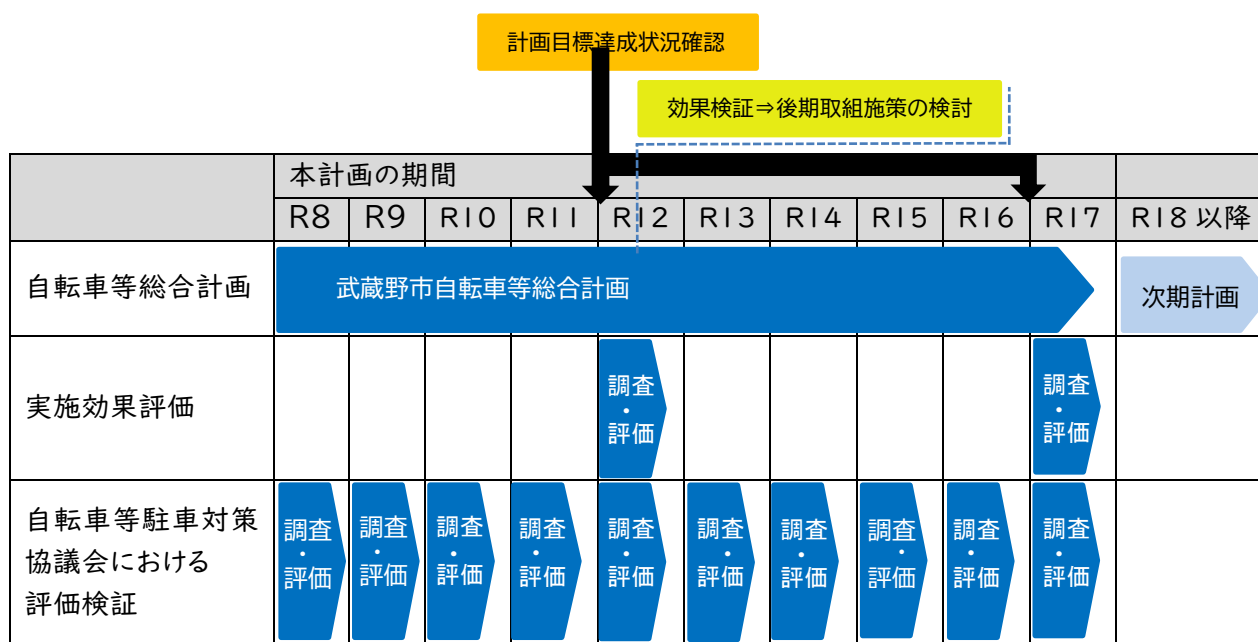


表 計画の評価指標

基本方針	評価指標	目指す方向性	現況値 (令和6年度)		中間目標値 (令和11年度)	最終目標値 (令和16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を維持	0件		0件	0件
	②市内自転車関与負傷事故件数	減らす	275件		190件	130件
	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	増やす	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	増やす	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	充足を維持	吉祥寺	充足	充足	充足
			三鷹	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※1	増やす	4.2%		15.0%	25.0%
	⑦公共自転車駐車場一時利用率100%未満の自転車駐車場数	各エリアで最低1か所以上は確保	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	減らす	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軽減に役立ったりするなど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	増やす			前年度より増加	前年度より増加

◎各指標の算出方法について

評価指標	算出方法
①市内自転車関与死亡事故件数	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	事故件数実績から算出(1~12月の1年間)
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	自転車利用者アンケート(5年毎に実施)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	自転車利用者アンケート(5年毎に実施)の結果から算出
⑤整備目標台数の充足状況	整備目標台数の達成状況から算出
⑥公共自転車駐車場に占める大型車※1対応率	大型車対応の公共自転車駐車場の整備実績から算出 大型車対応台数/全公共自転車駐車場の収容台数
⑦公共自転車駐車場一時利用率100%未満の自転車駐車場数※2	停留台数調査(平日・午後)を基に算出
⑧放置自転車率	停留台数調査(平日・午後)を基に算出 放置自転車台数/乗入台数×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軽減に役立ったりするなど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	自転車安全利用講習会アンケート ※令和7年9月講習会より計測

※1 大型車…電動アシスト自転車や子ども乗せ自転車

※2 公共自転車駐車場一時利用率100%未満の自転車駐車場数

…エリア内の公共自転車駐車場の一時利用スペースが、すべ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は以下のとおり(●:令和6年度に一時利用率100%未満の自転車駐車場)。

吉祥寺 北東:●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:●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:●末広通り、●末広通り第2、●末広通り第4

南西:●御殿山、御殿山第2

三鷹 北東:●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:●三鷹駅北口、●三鷹駅北口第2

武蔵境 北東:●武蔵境駅北ロー一時利用、武蔵境駅みずき通り

北西:●武蔵境駅北口第2、●武蔵境駅スイング北暫定一時利用

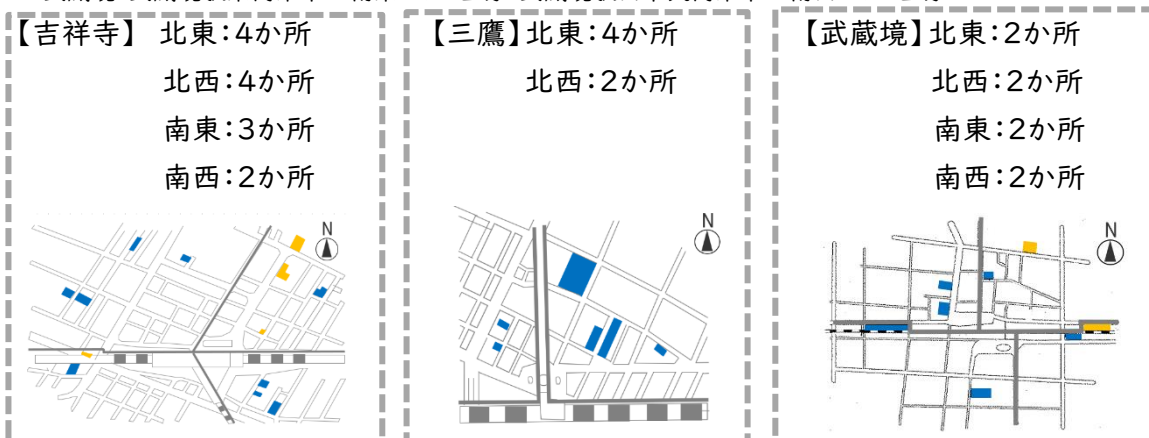
南東:●武蔵境駅五宿東、武蔵境駅東高架下

南西:●武蔵境駅南第2、武蔵境駅西中央高架下

なお、エリアを跨いで設置されている公共自転車駐車場のエリア区分は、下記の通りとした。

吉祥寺:御殿山第2⇒南西として区分

武蔵境:武蔵境駅東高架下⇒南東として区分 武蔵境駅西中央高架下⇒南西として区分



※ ■:一時利用率100%未満の公共自転車駐車場 ■:一時利用率100%以上の公共自転車駐車場

(2) 評価指標の柔軟な見直し

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には、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。

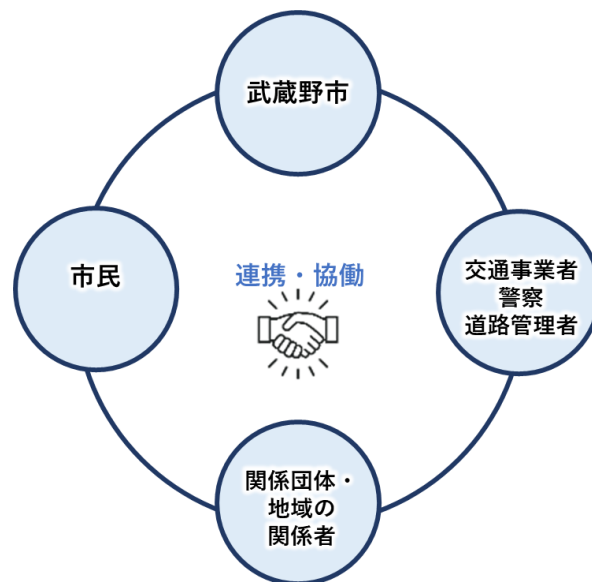
なお、評価指標の見直しにあたっては、以下の点に留意することとします。

- ・緊急時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、本計画の実行性を高めていきます。

4-2 計画の推進体制

本計画を推進するために、市だけでなく、地域の関係者や自転車関連団体等の関係団体、警察や道路管理者、交通事業者等の関係機関との連携を図りながら、施策を展開していきます。



5. 前期取組施策

5-1 取組施策の体系と内容

基本方針・基本施策（10年間を展望）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、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	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	① 自転車安全利用講習会の強化
		② 自転車の押し歩きルールの検討
		③ より広い周知・啓発を行う工夫
		④ 自転車利用者を守る ヘルメット・保険・点検整備の促進
	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
		⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ
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
		⑧ 恒久的な自転車駐車場の維持
		⑨ 付置義務自転車駐車場の制度見直し
	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
		⑪ 利用料金のさらなる適正化
	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
		⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信
	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
		⑮ 放置を未然に防ぐ指導・啓発
Ⅲ 自転車を活かす むさしの	Ⅲ-1 地域公共交通に貢献する 自転車の活用推進	⑯ シェアサイクルの活用
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑰ 災害時の活用
		⑱ 環境負荷低減・健康増進のための活用

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・保育所等・学校における講習会を実施する。
- ・ 親子で参加できるイベントを実施する。
- ・ 企業等における講習会を実施する。
- ・ シルバー人材センター等、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。
- ・ 教育委員会と連携し、中学校拠点校方式部活動において自転車を使用する生徒は講習会に参加することとする。

■ 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。

関係機関

幼稚園・保育所等・学校、企業、教育委員会等



▲自転車安全利用講習会（武蔵野市）

コラム（自転車安全利用五則）

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

基本施策Ⅰ-Ⅰ 自転車の交通ルール・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。
- ・ 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向けて、理解を高める。

関係機関

警察、道路管理者、商店会

▲ 狛江駅周辺の自転車の押し歩き(狛江市)

コラム(マナー、交通公園)

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、自転車の交通ルールや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 武蔵野市動画チャンネルにおける周知・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。

■ クルマ運転手への安全利用啓発

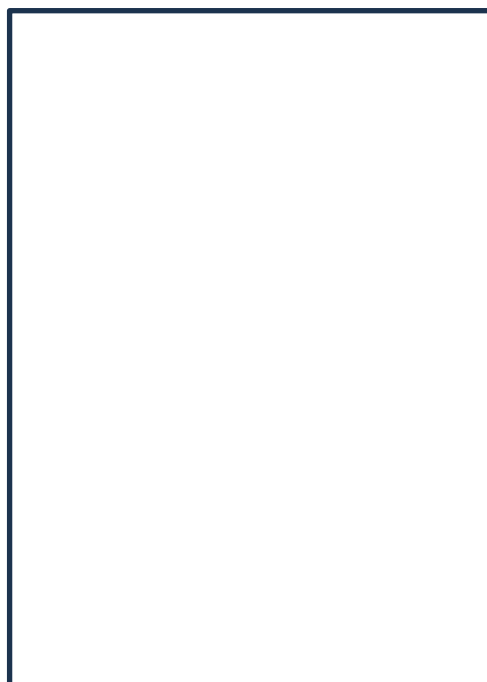
- ・ クルマ運転手に対し自転車の車道走行の原則や走行環境等に関する周知・啓発を行う。

関係機関

警察、交通安全協会



▲自転車安全利用啓発動画(武蔵野市)



▲SHARE THE ROAD(横浜市)

取組施策④

自転車利用者を守る ヘルメット・保険・点検整備の促進

拡充

目的

自転車用ヘルメットの着用率と自転車保険の加入率を高めることで万一の事故の際の被害を軽減するとともに、定期的な自転車点検を促すことで整備不良による交通事故の発生を防止する。

取組内容（例）

■ 自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進

- ・ 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、ヘルメットの重要性、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。
- ・ 自動車利用時の事故被害軽減や、事故防止に資する助成事業を継続する。
- ・ 同助成事業の事業協力店を拡大する。

関係機関

事業協力店、自転車商組合、警察、交通安全協会



▲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）

取組施策⑤

自転車走行環境づくりの推進

拡充

目的

自転車走行時の快適性と利便性を向上させるとともに、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ぎ、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ネットワーク路線を補完する生活道路等における自転車走行環境の整備の検討や、より安全・快適に走行できる整備形態の選定を行い、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。
- ・ 既存の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。

関係機関

道路管理者、警察

コラム(自転車走行空間)

イメージ

市内にあるさまざまな自転車通行部分

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

自転車の交通ルール・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、自転車利用全体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

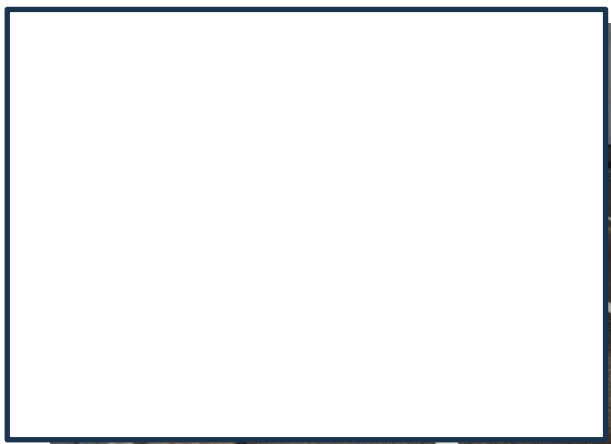
- ・ 車道において、路面表示・路面シートを活用して一時停止等の啓発を行う。
- ・ 危険箇所において音声や看板等による注意喚起を行う。

■ 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。

関係機関

道路管理者、警察



▲車道上の路面表示(金沢市)



▲歩道上の路面シート(志木市)

取組施策⑦

多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応

新規

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・専用ゾーンを拡大する。
- ・ 公共自転車駐車場における駐輪ラックの間隔とラック幅を拡大する。
- ・ 公共自転車駐車場における専用ゾーンを対象外の自転車が駐輪できないようにする工夫を行う。

■ 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。
- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、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対応を検討する。

関係機関

民間等専門機関

コラム(新基準原付)

取組施策⑧

恒久的な自転車駐車場の維持

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

- ・ 駅至近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、上記方針をもとに設置を行う。駅から一定程度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

- ・ 民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を活用する。

■ 計画的なリニューアル・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付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。

関係機関

公共自転車駐車場用地の地権者(鉄道事業者を含む)

民間等専門機関、開発事業者



▲歩行者と自転車の輻輳を回避した配置を行った
吉祥寺クックロード自転車駐車場(武蔵野市)

取組施策⑨

付置義務自転車駐車場の制度見直し

拡充

目的

ウォーカブルなまちづくりと自転車利用者の快適性・利便性の両立を図るとともに、付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)

■ 付置義務自転車駐車場の制度見直し

- ・ 駅至近の自転車と歩行者の動線が集中するエリアにおける付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、上記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等の指導等を実施する。
- ・ 地域特性に応じて、特定の地域において自転車駐車場を個別に設置することが難しい狭小な建物等の付置義務自転車駐車場の集約化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。

関係機関

開発事業者・商店会

コラム(付置義務自転車駐車場とは)

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)

■ 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、各定数の見直しを検討する。

■ 原動機付自転車等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廃止し、一時利用に一本化する。

関係機関

民間等専門機関

コラム(利用体系の一体的見直し)

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。

関係機関

民間等専門機関

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

継続

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)

民間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。

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、満空情報ウェブのアクセス性を高める工夫を行う。



▲満空ウェブ版(武蔵野市)

関係機関

民間等専門機関

コラム

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。

関係機関

自転車販売店、近隣区市の観光機構

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の協議の上、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、土地所有者や施設管理者と連携して放置自転車の状況により区域の見直しを行う。

関係機関

商店会、道路管理者、警察、土地所有者、施設管理者

放置禁止区域マップ

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。

関係機関

なし

取組施策⑯

シェアサイクルの活用

新規

目的

シェアサイクルによるコミュニティ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地域公共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シェアサイクル分科会の実施

- ・ 自転車等駐車対策協議会シェアサイクル分科会を設置する。
- ・ 他自治体の事例の研究・視察を行う。

■ 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。駅周辺のポート設置においては、駅至近への自転車の集中を可能な限り防ぐ工夫を行う。
- ・ 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。

関係機関

シェアサイクル事業者、商店会、鉄道事業者、警察

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】

関係機関

なし

コラム

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上昇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軽減・健康増進

- ・ 自転車の活用による環境保全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。

関係機関

なし

コラム(アプリ)

コラム(子育て)

- ・大型車優先ゾーン
- ・小学生駐輪ゾーン(パーキングプラザ)
- ・託児つき自転車安全利用講習
- ・子育て施設での講習会
- ・子ども自転車教室

5-2 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	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						
	Ⅰ-2 自転車走行空間の確保	④ 自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進	クルマ運転手への啓発			多言語等による情報発信		
						継続実施		
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	⑤ 自転車走行環境づくりの推進		ガイドライン作成				
			整備実施					
		⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ				検討	整備実施	
		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 恒久的な自転車駐車場の維持		方針作成		運用・検証		
			継続実施					
		⑨ 付置義務自転車駐車場の制度見直し	検討・調整			運用・検証		

基本方針	基本施策	取組施策	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						
			継続推進					
	Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実	⑪ 利用料金のさらなる適正化						
			継続推進					
	Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化	⑫ 満空情報ウェブ版の拡充及び周知						
			継続実施					
Ⅲ 自転車を活かすむさしの	Ⅲ-1 地域公共交通に貢献する自転車の活用推進	⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信						
			継続実施					
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑭ 対応困難な放置自転車への対策						
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	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 地域公共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						
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑰ 災害時の活用						
Ⅲ 自転車を活かすむさしの	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					
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑲ 環境負荷低減・健康増進のための活用						

6. 参考資料

【参考資料の目次】

1. 計画の策定経過及び体制

- (1) 計画の策定経過
- (2) 計画の策定体制

2. 武蔵野市における自転車等を取りまく現状

(1) 関連計画

- ① 国や都の自転車関連計画
- ② 武蔵野市の関連計画

(2) 武蔵野市の地域特性

- ① 人口の現状
- ② 主要施設立地状況
- ③ 公共交通の現状

(3) 自転車基盤整備状況

(4) 駐輪状況

- ① 公共自転車駐車場の収容台数
- ② 公共自転車駐車場の利用状況
- ③ 定期利用者の契約状況
- ④ 放置自転車台数
- ⑤ 撤去自転車台数
- ⑥ 撤去自転車の返還等台数

(5) 自転車利用実態

- ① 市民・来訪者の自転車移動特性
- ② 自転車関与事故

(6) 自転車等対策事業費の現状

3. 自転車駐車場利用者アンケート

- (1) 調査の概要
- (2) 調査結果

4. 整備目標台数の設定

武蔵野市自転車等総合計画

武蔵野市 都市整備部 交通企画課

原動機付自転車駐車場の一時利用料金について

令和 8 年 4 月から原動機付自転車駐車場（以下「原付駐車場」）の利用体系を変更するにあたり、利用料金等について次のとおりといたしたい。

1 概要

- ・原付駐車場の定期利用を終了し、一時利用に一本化する。
- ・排気量50cc以下の原付に限定していた受入れ車両を125cc以下に拡大する。

種類	原付		バイク
排気量	50cc以下	50cc超～125cc以下	125cc超
現状	◎	△（⑤⑥のみ72台※ ¹ ）	民間駐車場にて受入
R 8 ～	◎	○（④～⑧）※ ² 200台	民間駐車場にて受入

※1 一時利用でのみ受入れ（車両サイズの制限あり）。定期利用は50cc以下に限定している。

※2 ①～③(250台)は屋内のため法令上50cc超の車両を受入れできない可能性があり、上表からは除いている。

2 変更案

1) 一時利用料金の考え方

- ・原付は占有面積が自転車の約 2 倍のため、自転車の一時利用料金の 2 倍とする。
- ・自転車と同様に、駅からの距離に応じて一時利用料金を設定する。

駅中心からおおむね 200m内：	自転車	100 円／6 時間	→	原付	200 円／6 時間
駅中心からおおむね 200m外：	自転車	100 円／12 時間	→	原付	200 円／12 時間

駅名	駐車場名	収容台数 ※3	駅からの 距離	一時利用料金	
				現行	R 8 ～(試算)
吉祥寺	① 御殿山	154 台	～400m	250 円／24 時間	200 円／12 時間
	② 大通り北	38 台	～400m	—	200 円／12 時間
	③ 末広通り	58 台	～300m	250 円／24 時間	200 円／12 時間
	④ 末広通り第 3	18 台	～400m	—	200 円／12 時間
三 鷹	⑤ 中町バイク	83 台	～200m	150 円／12 時間	200 円／6 時間
武蔵境	⑥ みずき通り	44 台	～300m	150 円／12 時間	200 円／12 時間
	⑦ 東高架下	24 台	～300m	—	200 円／12 時間
	⑧ 西高架下	31 台	～500m	—	200 円／12 時間

※3 令和 7 年 10 月時点の収容台数の合計。一時利用化により台数が増減となる可能性あり。

<利用時間ごとの一時利用料金の増減イメージ>

	買い物利用		通勤・通学利用		月極利用		〈参考〉 近隣民間駐車場 (12h)
	短時間（6h）		中時間（12h）		長時間（24h）		
	現行	R 8～	現行	R 8～	現行	R 8～	
吉祥寺	250 円	↓200 円	250 円	↓200 円	250 円	↑400 円	250 円～3,400 円
三 鷹	150 円	↑200 円	150 円	↑400 円	300 円	↑800 円	400 円～ 550 円
武蔵境	150 円	↑200 円	150 円	↑200 円	300 円	↑400 円	200 円～ 600 円

2) 2時間無料制度

全ての公共原付駐車場で、入庫後2時間無料制度を統一的に導入する。なお、課金時間に2時間を含めないこととする。(例)入庫後2時間無料、その後12時間ごと200円

3) 満空情報WEB版の開始

(公財)自転車駐車場整備センターと実施に向けて協議を行う。

3 実施時期

自転車等駐車対策協議会での意見聴取、利用者への周知期間等を経て、令和8年4月から実施する。

4 懸念事項

- 1) 民間駐車場と比較して、特に吉祥寺の利用料金が大幅に安くなり、民業圧迫になる可能性がある。
- 2) 受入れ車両を50cc以下から125cc以下まで拡大することにより、駐車需要が収容台数を上回り、駐車場が不足する可能性がある。
- 3) 屋内の原付駐車場(①～③)は法令上50cc超125cc以下のバイク受入れができない可能性がある。

〈参考〉現行の定期利用料金

市民	市外	÷20日	駐輪場
3,500円	3,800円	190円	⑤中町バイク
	3,500円	175円	①御殿山、③末広通り
3,000円	3,000円	150円	②大通り北
2,500円	2,800円	140円	⑥みずき通り、⑦東高架下
	2,500円	125円	④末広通り第3
2,000円	2,300円	115円	⑧西高架下