

# 令和7年度 第4回 武蔵野市自転車等駐車対策協議会

## 次 第

日 時 令和8年1月28日（水） 午後3時から午後5時まで  
場 所 武蔵野クリーンセンター 見学者ホール

1 開会

2 議題

（1）自転車等総合計画の改定について

・新計画（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

3 閉会

## 令和7年度 第4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	—
<b>議題(1) 自転車等総合計画の改定について</b>		
	武蔵野市自転車等駐車対策協議会の進め方(案)	1
	武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針(案)	2
	武蔵野市自転車等総合計画(令和8年4月)(案)	3
<b>議題(2) 原動機付自転車駐車場の一時利用料金について</b>		
	原動機付自転車駐車場の一時利用料金について	4

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)	<b>進め方の確認・現状の整理</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年度進捗報告</li> <li>・進め方の確認</li> <li>・現行計画の現状等の整理</li> <li>・自転車利用者アンケート 等</li> </ul>
	第2回 (10月16日)	<b>問題の整理</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・問題の整理</li> <li>・自転車利用者アンケート 等</li> </ul>
	第3回 (2月7日)	<b>達成状況の整理・課題整理</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量調査結果の報告</li> <li>・アンケート調査結果の報告</li> <li>・達成状況、課題整理 等</li> </ul>
令和7年度	第1回 (4月25日)	<b>現行計画の評価、新計画の基本方針（案）の提示</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年度進捗報告</li> <li>・現行計画の評価</li> <li>・新計画の基本方針(案)の整理① 等</li> </ul>
	第2回 (7月15日)	<b>新計画の基本方針(案)・取組施策(案)の整理・決定</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新計画の基本方針(案)の整理②</li> <li>・取組施策(案)の決定 等</li> </ul>
	第3回 (10月7日)	<b>計画（素案）提示</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画（素案） 等</li> </ul>
	第4回 (1月28日)	<b>計画（案）提示</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画（案） 等</li> </ul>

※対応分類

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件(16名)

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
1	全般	意見(全般) 自転車等総合計画とのことですが、自転車以外の「等」に該当する部分の施策はあるのでしょうか。 「4 自転車の位置付け」以降、電動キックボードなどの「等」に該当する事項の記載はあまりないように思います。	B	本計画は自転車に対する施策を主に掲げておりますが、電動キックボードなどの新しいモビリティについても影響等を鑑み記載しております。	-
2	3市の自転車等を取り巻く課題(1)	自転車関与率を下げることを目標とすると、自転車に関与しない事故数が増えれば結果的に達成できてしまうことになる。つまり自転車関与率を評価対象とするのは不適当。もっと意味のある計算式を使わないといけないのではないのでしょうか。	A	6-1(1)「評価指標値の設定」の評価指標①②に記載のとおり、指標には自転車関与率ではなく事故件数としております。ご指摘のとおり3(1)は自転車関与率を下げることに主眼を置いた表現になっているため文言を修正いたしました。	21
3	3市の自転車等を取り巻く課題(1)	ヘルメットを被っていてもいなくても事故は事故なのでは?つまり自転車関与率は下がらない。ここに載せるのであれば違和感ない説明が必要。	A	ご指摘のとおり、自転車用ヘルメットの着用は事故防止ではなく事故の際の被害軽減のためのものであるため文言を修正いたしました。	21
4	3市の自転車等を取り巻く課題(2)	両グラフとも割合を年ごとに並べていますが線同士は関係性がないのであまり意味はないと思います。 両グラフとも折れ線グラフにしていますが意味が分かりません。経年で減った増えたとかならわかりますが、第1当事者のグラフから10代後半~20代の割合が多いとあるが、ぱっと見た感じでは20代後半はそう多くなさそうです。これはR2~R6の合計を年代別棒グラフにするのが分かりやすいです。割合を示すなら円グラフでもいいです。	A	ご指摘のとおり、令和2~6年の事故当事者数を各年齢層で合計し、棒グラフにて示すよう修正いたしました。	22
5	5-3基本方針と基本施策 基本方針I、II	事故は少ないことに越したことはありませんが、そもそも自動車と比べて圧倒的にリスクが低く環境にも良いと思います。 放置自転車などの問題は絶対に「駐輪場」が不足しており、吉祥寺駅前には顕著で並ばないと止められません。  道路の整備も弱く、大型バスが通っていたり、路上駐車してる車が全く取り締まられず自転車用のレーンに止めてあったりで危険です。 全体的に道が狭すぎます。昨今、過剰に自転車関係のことがマスメディアで取り上げられ批判の対象となっておりますが、根本的に低リスクでエコな移動手段であることを加味し、その上で路上駐車の取り締まりの強化などを包括的に考えてほしいです。 また、信号機の問題でミラーが設置されていない危険な曲がり角なども多く事故の原因になります。 ちゃんと整備された広い自転車の走行レーンがあればわざわざ歩道を走りたい人も稀でしょう。 車が場所を取りすぎてそれができていないのが現状だと思います。  まとめますと、駐輪場を増やし道を整備する必要があり、自転車レーンに堂々と路上駐車してる車などの課題があります。 事故を減らすことに越したことはありませんが過剰な世論があると思うので折角のエコで安全な移動手段が批判的になるのは快くありませんので 自転車講習会など様々な施策に関してこの点を留意していただきたいです。	A	自転車駐車場の不足については、3課題II(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」における記載のとおり、市内の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駅全てで整備目標台数を上回っており、駐輪場の供給は需要を充足している状況にあります。  車の路上駐車については、違法駐車の指導・取締りは警察の所管となりますが、市としても警察と密に連携してクルマの運転者に対し路上駐停車が自転車の安全な走行の妨げとなっている旨の周知啓発が必要であると考えております。ご指摘を受け、路上駐停車に関する注意喚起及び警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について追記しました。  4自転車の位置付けに記載したように、自転車のメリットを生かすためには、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と考えています。自転車が生活の中でもっと役に立つ存在となることを目指し、自転車安全利用講習会のほか様々な施策を実施していきます。	12,25-26, 29,40 42
6	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	>危険走行の取り締まりについて これまでのやり方では市民の認識の向上は期待できないと思う。 特に危険な「脇見・ながら運転(スマホ操作)」「信号無視(とくに歩道走行時)」「歩道での徐行無視」に絞って、集中的な取り締まりを、定期的に行ってはどうか。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、基本方針I「安全に走れるむさしの」の各施策に基づき、警察と密に連携して交通ルール・マナーの順守を促し、交通事故防止に寄与したいと考えております。ご指摘を受け、交通違反に対する指導・取締りの要請を追記しました。	42
7	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	行動変容を促すための「インセンティブ(動機付け)」施策の導入について 素案の「基本施策I-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発」において、講習会や押し歩き歩きの推進が挙げられていますが、規制や教育だけでなく、利用者が自発的にルールを守りたくなる仕組みが必要です。 例えば、ヘルメットの着用や講習会の受講、あるいは特定のエリアでの押し歩き実践に対して、地域通貨やポイントを付与する制度の導入を検討してください。吉祥寺や三鷹、武蔵境の事業者と連携し、安全行動が地域経済の活性化につながるエコシステムを構築することで、より実効性の高い「安全なまちづくり」が実現できると考えます。	B	ご指摘のとおり、自転車の安全利用においてインセンティブが必要な場合もあると考えており、取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」においては自転車安全利用講習会の受講のインセンティブである助成事業や公共自転車駐車場定期利用の優先等の特典の継続について記載しております。 また、取組施策②「自転車の押し歩きルールの検討」における同ルールのあり方については、自転車等駐車対策協議会等と協議しながら検討を進めたいと考えております。 その他の取組施策におけるインセンティブの導入についても、いただいたご意見を各取組施策実施の際の参考とさせていただきます。	40-41
8	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	車の路上駐車も自転車が歩道を走る原因です。特に教習所が毎回路駐するのは必要性が不明であり前から気になっていました。法律違反ではないのですが、自動車教習所に境南通りに路駐しないよう注意してほしいです。	A	ご指摘を受け、自動車教習所における周知・啓発の実施について追記しました。	42

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針(案)

※対応分類

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
9	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	自動車の違法駐車のために自転車の車道走行の危険性が高い状態でルールを守ることが求められるのは無理がある。 自転車の取り締まり強化の前に駐車違反の取り締まりを行うべき。 吉祥寺駅周辺はルール通りの通行が非常に危険な状況のため警察頼りではなく市としての意思を示すことが必要と思う。	A	No.5の回答をご参照ください。	42
10	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	基本施策I-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発について、周知・啓発活動と同時に、はるかに即効性のある交通ルール違反の取り締まりを徹底的に強化すべきである。警察官の皆さんも忙しいので、駐車監視員の皆さんに自転車及び電動キックボードを含む特定小型原動機付自転車の交通違反取り締まり権限を与えて大々的に取り締まりキャンペーンを繰り返すことを提案する。駐車監視員の方々の活動により駐車違反は目に見えて減少しており、現在では皆さんむしろ手持ち無沙汰気味ではないか。自転車・特定小型原動機付自転車の違反摘発を目的に再教育の上、権限を付与すれば相当の効果が期待でき、講習会などという生ぬるい施策では得られないルールの浸透が図れるであろう。特に自転車の信号無視、ながら運転、電動キックボードの歩道上の高速走行、一方通行無視は目にあまるものがあり、即効性のある対策が求められる。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発については、警察と密に連携し、取組施策①～③のとおり実施していきたいと考えております。 また、ご指摘を受け、警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について記載しました。	42
11	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	電動キックボードの取締りを市独自で行うべき。通学時間の通学路での危険な運転を複数回見ている。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、電動キックボード等の新たなモビリティの交通ルール・マナーの周知啓発については、警察と密に連携し、取組施策③のとおり実施していきたいと考えております。 また、ご指摘を受け、警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について記載しました。	42
12	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	基本施策I-1に関して、近年ライトがLED化し照度が向上したことにより、直接光が目に入ると眩みやすく危険。光軸をやや下げて地面に向けるよう啓蒙が必要。	B	取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」や取組施策③「より広い周知・啓発を行う工夫」の実施における参考とさせていただきます。	40,42
13	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	自転車に乗りながら喫煙をしているのは取り締まったほうが良いと思います。	A	自転車利用時のマナーに関するコラムにおいて、自転車利用時の喫煙について記載いたしました。 本市では吉祥寺駅・三鷹駅北口・武蔵境駅周辺を路上禁煙地区に指定しており、当該エリアにおいて喫煙マナーを守り、喫煙しない人も気持ちよく過ごせるよう自転車利用環境の向上に努めます。	40
14	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	周知・啓発方法について 自転車レーンを認識していない走行者、また車の運転手も自転車レーンを認識していないのではと感じる体験がありました。そのため、自転車レーンを明示するため目立つ色によるカラー舗装を増やしてほしいです。	B	「自転車専用通行帯」（いわゆる「自転車レーン」）等の自転車走行空間は、「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、交通環境や道路環境に応じて適切な整備形態が示されています。 武蔵野市内は幅の狭い道路が多く、自転車レーンが整備できる道路は限られています。 そのため、現在では、一定程度道路の幅が狭くても整備可能な「車道混在」として自転車ナビマーク・ナビラインの整備を進めております。 自転車ナビマーク・ナビラインの整備においては、警察との協議のうえ行っており、自転車ナビマーク・ナビラインに使用できるデザインや色については制約がございますが、クルマ運転者が認識しやすい整備方法を検討してまいります。	44

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針(案)

資料 2  
武蔵野市自転車等駐車対策協議会  
令和8年1月28日

※対応分類

A: ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B: ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名称等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数: 39件 (16項)

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
15	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	<p>武蔵野市の自転車への対応は正直あまり良いものとは思えず、自転車利用者側に責任や我慢を押し付けているように感じます。自転車が快適に交通し自動車や歩行者などと交通干渉を起こさないようにするには道路の再開発を行い幅が広く歩道車道と分けられた安全な自転車レーンを増設すれば大きく改善される。そのような再開発を行っている地域は珍しくないにも関わらず、武蔵野市は吉祥寺エリアにおいてそれを行わず自転車利用者を含めた交通者側のマナーや運転技術で解決しようとしている。</p> <p>これは吉祥寺南口のバス通り問題を「歩行者とバス運転手がちゃんと気を付ければ事故は起こらないから、道路自体が危険なわけではない。南口での歩行や運転の仕方を教育すれば改善でき、バス通りの再開発は必要ない」と考えるようなもの。「他の街は安全な道路を用意してくれるのに、吉祥寺は道路を改善せず利用者側の問題にする」となっては住みやすい・住みたい街1位なのにまるで根性論のよう。それが続けば人もそういった街の方が本当は住みやすいんじゃないかと思ってしまうでしょう。</p> <p>井の頭通りでは自転車がそれなりのスピードで歩道を走っていて怖いと思うこともあるし、よける必要が多く歩きづらいです。自転車レーンは存在するとは言えないような狭く白線だけの簡素なもので、その危なさを嫌って自転車利用者も歩道を選んでしまっている状況です。この通りを拡幅し、新武蔵境通りのように自転車レーンをちゃんと用意すれば自転車利用者だけではなく、歩行者側も安全で快適に歩けるようになります。マナーや運転技術教育も大事ですが、それ以前に道路の改善で交通を安全で快適にするのを最重視するべきだと思います。</p>	B	<p>基本施策I-2「自転車走行空間の確保」に「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。」と記載しており、その中で対応していくものと考えております。</p> <p>「自転車レーン」については、No.14の回答をご参照ください。</p>	31,44
16	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	<p>基本施策1-2に関して、路駐自動車や道幅や狭さ、車の往来から、路肩走行に危険を感じる。自転車が走行しやすい道路設備に合わせて、推奨経路の提示も有効策に思う。</p>	B	<p>自転車走行空間が整備されている箇所を知っていただくことで、自転車利用者にとって走りやすい経路選択に寄与できると考えます。取組施策⑤「自転車走行環境づくりの推進」による自転車走行空間の整備済みの箇所を市ホームページ等において公表しています。</p>	44
17	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	<p>走行空間の「質」の向上について 素案の「基本施策I-2 自転車走行空間の確保」について、路面標示等の視覚対策にとどまらず、可能な箇所では物理的な分離(構造的な自転車レーン)や、ICTを活用した危険箇所のリアルタイム検知・警告システムの導入など、ハード・ソフト両面からの「高度化」を計画後期に向けて検討する旨を盛り込んでください。</p>	B	<p>「自転車レーン」については、No.14の回答をご参照ください。ICTを活用した検知・警告システムについては今後の参考とさせていただきます。</p>	44
18	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	<p>基本施策I-2 自転車走行空間の確保について、時間をかけて自転車専用走行空間を整備する前にまず歩行者保護の観点から、特に人通りの多いゾーンを特定した上で、自転車の歩道走行を禁止すべきである。混雑する或いは狭い歩道上で、あたかも自転車優先通路のごとくわがもの顔で(時に複数台が連なり)疾駆する自転車は危険極まりない。これに電動キックボードも加わりつつあり、歩行者が歩道を安心して歩けない街になってしまっており、こちらも即効性のある対策が求められている。</p>	B	<p>現在においても、自転車は原則として歩道は走行できません(道路交通法第63条の4)。例外的に通行する場合は徐行する必要があり、ご指摘のとおり、歩道における自転車の危険走行は問題だと考えております。交通規制は警察の所管となり市が歩道における自転車の走行を全面的に禁止する等の施策を行うことはできかねますが、取組施策②「自転車の押し歩きルールの検討」をはじめとした施策により歩行者の安全性の確保を図ります。</p>	41
19	5-3基本方針と基本施策 基本方針II	<p>&gt;駐輪場の拡充について 「量より質」という方針に異議があります。たしかに重自転車(電動+車体もタイヤが太い+チャイルドシート2台装着など)は従来の駐輪場・駐輪器に停めづらいというはあるでしょう。しかしこれを停めやすくする=質の向上とは、「総駐輪台数の削減」につながると思うからです(2階建て駐輪場の廃止、1台ごとの幅の確保、幅広駐輪器の新設などが必要なはず)。ですので、目指すのであれば「重自転車専用駐輪施設の新設」ではないでしょうか。とくに吉祥寺、三鷹の駐輪場は常に満車状態に思えます。この状態で「質を優先し、数は減らさざるを得ない」となれば、自転車の活用というのはねじれた目標に思えてきます。</p>	B	<p>基本方針IIにおける「量から質へ」は、自転車駐車場の収容台数を増やすことに重きを置いていたこれまでの方向性から、駐輪需要を満たす収容台数の確保は前提とした上で、より一層、駐めやすさを重視した駐輪環境の実現を目指したものです。</p> <p>また、6-1(1)「評価指標値の設定」に示した評価指標⑥「公共自転車駐車場に占める大型車対応率」の目標値の根拠に記載したとおり、整備目標台数を下回らない範囲で公共自転車駐車場の大型車対応を進めることを考えております。なお、自転車駐車場の収容台数の現状の詳細については、No.5の回答をご参照ください。</p>	25-26, 32,35-36, 46

※対応分類

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名称等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
20	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	色んな場所の駐輪場を利用しています。 駐輪場の数が全国ワースト1位の時代に比べると格段によくなっていると思いますが、使い勝手が悪いところが散見されます。 前に「三鷹駅中町第2自転車駐輪場」が水平スライド式になった時は、最初便利と思ったものの、後で自転車がバロバロに傷つきました。 現在、気になっているのは「武蔵境駅スイング北暫定一時利用自転車駐輪場」です。 固定式で、隙間なく入っている場合、1区画空いていたとしても、狭くて入れられず、やむおえずラック外の通路に置くこととなります。 ここは通路に置いてある自転車が多いので見学すればわかると思います。 他の駐輪場では同じ状況で入れられなかった経験はないので、ここだけ違う感じがします。 駐輪場の設計ではその辺のところをよろしく願っています。 以上、ご参考まで。	B	ご指摘のように、多様な車両への対応ができていない自転車駐輪場があると思っております。そのため、本計画では駐輪環境の質に重きを置くことで、より利便性の向上を目指していきます。	12,32,46
21	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	駐輪場の整備について その場所まで荷物をカートで運べるような仕組みを作ってほしいです。(カートの貸し出しなど)自転車で繁華街を歩かなくても済むような仕組みを、商店街ともども、考えていただきたいです。	B	基本施策Ⅱ-4「放置自転車対策の継続・強化」の後期取組施策作成の際の参考とさせていただきます。	32
22	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	駐輪場の整備について 駅前以外の商店会エリア吉祥寺の中道通りや西久保の三谷通りなどの商店会エリアに駐輪場がないと思います。武蔵野市民は自転車利用率が高いと思われそうですが、これらの商店会付近に駐輪場がないために駐輪場が用意されている大規模店に買い物に行くケースが多くなってしまおう、と思います。 もしかしらば、本計画の範疇ではない案件なのかもしれませんが、せっかく魅力的な店舗が多い商店会になりつつあるのに、地の人ではなく来街者のみが利用しやすい商店会が賑わってしまうのは、地域振興の観点からも残念なことであると考えます。商工部局等と連携してこういった施策を検討することはできないものなのでしょうか。武蔵野市政の政策形成力のなさには市民としていつも残念に思っています。	B	小規模店舗が集まった商店街においては、基準面積を満たさないため個々の建物建設時に自転車駐輪場の設置義務がありません。商店街における自転車駐輪場のあり方については今後の課題として認識しており、取組施策⑩「自転車駐輪場の適正配置と恒久的な維持」の取組施策(例)における「公共自転車駐輪場の適正配置」において、駅から一定程度離れた場所の駐輪需要への対応について記載しており、その中で対応していきます。	47
23	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-3、Ⅲ-1	駐輪場施策におけるDX推進と「MaaS」視点の強化について 素案の「基本施策Ⅱ-3 自転車駐輪場情報の充実」および「基本施策Ⅲ-1 シェアサイクルの活用」に関連し、意見を提案します。 また、駐輪場の利用料金についても、時間帯や混雑状況に応じて料金を変動させる「ダイナミックプライシング」の導入可能性を検討し、ハード整備に頼らない需要の平準化を図るべきと考えます。	B	公共自転車駐輪場という性質上、需要を直接的に料金設定に結びつけることについては難しいと考えております。	—
24	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-3、Ⅲ-1	駐輪場施策におけるDX推進と「MaaS」視点の強化について 素案の「基本施策Ⅱ-3 自転車駐輪場情報の充実」および「基本施策Ⅲ-1 シェアサイクルの活用」に関連し、意見を提案します。 現在掲げられている「満空情報のウェブ発信」から一歩進め、将来の「武蔵野版MaaS」構築を見据えたデータ基盤の整備を明記すべきです。具体的には、シェアサイクル、ムーバス、および公共駐輪場の「検索・予約・決済」をスマートフォン上でシームレスに行えるプラットフォームの構築を目指してください。これにより、バスの補完としての自転車利用がより現実的になります。	B	シェアサイクルや地域公共交通の利用は武蔵野市内で完結するケースは少なく、広域的な利用が主であると考えております。 ひとつの自治体としてアプリケーション開発や運用を行うことは、上記の他にも、費用や人的資源等の限界がある中では現実的ではないと考えます。	—
25	5-3基本方針と基本施策 基本方針Ⅲ	次世代モビリティと物流を見据えた空間活用について 素案の「基本施策Ⅱ-1」にて大型車対応が謳われていますが、個人利用の電動アシスト自転車だけでなく、物流用の「カーゴバイク」の活用も見据えた記述が必要です。 吉祥寺駅周辺などの商業集積地において、トラックによる配送を減らし、環境負荷の低いカーゴバイク配送へ転換するための「共同配送拠点(マイクロハブ)」としての駐輪場活用を、基本施策Ⅲ「自転車を活かす」の観点に追加することを提案します。これは素案にある「環境負荷低減」の具体策として極めて有効です。	B	運搬用自転車であるいわゆる「カーゴバイク」については、公共自転車駐輪場への需要はまだ少なく、利用者からの要望が複数届いている状況ではありません。 また、吉祥寺駅北口の一部エリアにおいては共同集配センターが設置されており、トラック等により運搬された荷物をエリア内の店舗に徒歩等で配達する共同集配事業が行われております。 素案2-1(4)に記載したとおり、自転車駐輪場の供給は需要を上回っている状況ではありませんが、6-1(1)「評価指標値の設定」に示した評価指標⑥「公共自転車駐輪場に占める大型車対応率」の目標値の根拠に記載したとおり、大型車対応スペースを増やすと全体の収容台数にも影響します。そのため、限られた駐輪スペースをまずは需要の多い大型の普通自転車への対応に活用したいと考えております。	12,35-36

※対応分類

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名称等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
26	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅲ-1	自転車置き場が慢性的に不足しています。武蔵野、三鷹エリアにもA事業者のシェアサイクルを導入誘致していただきたいです。 B事業者は台数の少なさや、スポットの少なさから使用したいときに使えたとありません。より重点的な導入が必要です。	B	取組施策⑥「シェアサイクルの活用」において民間シェアサイクルサービスの活用を検討することを考えております。 活用においては利用者の利便性が重要であると認識しておりますが、事業者の選定については今後十分に検討していく必要と考えております。	52
27	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅲ-1	>シェアサイクルの拡充に疑問 上記のように「街の自転車の飽和度」を考えたとき、予算をかけたシェアサイクルを拡充させることに意味があるのか疑問を覚えます。 なんとなく「エコっぽい」「イメージがよい」という安易な考えであるなら、本当に必要なのか、どういう「使われ方」なら意味を發揮するのかを熟考してください。  例：自転車を使いたい→2km（徒歩30分）以上先に目的地がある。三鷹、吉祥寺に必要か？ バス利用でダメな理由は？  シェアサイクルにはデメリットがあります。自転車（電動自転車）のコンディション管理。ステーションの新設・維持・管理（他所で見るとわりと汚い。ゴミ捨て場になっているのを見たことがあります）。つまりお金がかかります。 シェアサイクルステーションを新設するくらいなら、駐輪場を増やす方にお金を使ってほしいです。  >別の視点（蛇足） 武蔵野市内で自転車が使いたい、使ったほうがよいシチュエーションはどんなか考えてみました。 ・近所の移動→各店舗での設備、整備に期待 ・吉祥寺駅から井の頭公園に行きたい→徒歩で十分 ・自宅から三鷹、吉祥寺、井の頭公園に行きたい→駐輪場がもっとほしい（とくに井の頭公園に駐輪場ないですね？） ・市役所に行きたい→駐輪スペースは十分にある ・県道7号線方面（中央公園）への移動→これはたしかに三鷹駅にシェアサイクルがあったら便利かも。でもニーズは？	B	シェアサイクルの活用については、自転車利用全体を増やすことが目的ではなく、取組施策⑥「シェアサイクルの活用」の「目的」に記載のとおりと考えております。 同施策の「取組内容（例）」の「民間シェアサイクル事業を利用した実証実験の実施」において記載のとおり民間シェアサイクルサービスを活用することを考えており、市がシェアサイクルポートの整備や維持管理を行う場合と比較し費用を抑えることができると考えております。 また、ご指摘のとおり、シェアサイクルポートを市有地等に設置した際には、ポート周辺へのごみの投棄等の問題が発生する可能性がありますので、適切な維持管理のあり方についても慎重に検討する必要があると考えております。	52
28	7-1前期取組施策 取組施策①	自転車安全利用講習会の実施について ・自転車は、商業施設への利用も多いと思います。買い物利用客向けに、商業施設内やスーパーなどでの講習会も検討して欲しいです。また、足が悪い（膝が痛いなど）ために歩きではなく自転車を使う、という高齢者も多いと聞きます。スピード自体はゆっくりですが、一時停止をしないで走る様子をよく見かけます。整形外科などの待合室などにも、講習会への参加を呼び掛けるチラシを貼ってほしいです。 ・自分自身が10代の頃に非常に危険な自転車運転をしていたことを、自動車を運転するようになって自覚した、という経緯があります。自動車の助手席に乗るだけでも違う、と思います。教習所で子供向けの安全教室をしていると聞いたことがあるのですが、ぜひ自動車の助手席に乗ってもらい、いかに危険な運転を自転車が行っているか、車から自転車を見る、という経験をしてほしいと思います。（免許を取らない若者も増えているので、それが危険な自転車運転にも繋がっているように思っています。）	B	市内での自転車利用マナー向上のために有効な安全利用講習会については、課題であると認識しています。取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」の実施において、参考とさせていただきます。	40
29	7-1前期取組施策 取組施策①、③	周知・啓発方法について 電動自転車、特に子供シートを装着した車両が歩道をスピードを出して走行することが多く、マナーが悪く危険と感ずるため、周知場所は以下もあり得るのではと思います。 ・電動自転車を販売する店舗 ※幼稚園、保育所等は保護者向けでしょうか？	A	ご指摘を受け、取組施策③「より広い周知・啓発を行う工夫」の「取組内容（例）」に追記いたしました。 また、取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」の「幼稚園・保育所等・学校における講習会を実施する。」は、保護者向けの講習会のほか、子ども向けの講習会の実施を考えております。	40,42
30	7-1前期取組施策 取組施策③	目的では「自転車の交通ルールやマナー」と自転車を対象にしていますが、例にはクルマ運転手や新しいモビリティと自転車でないものまで対象になっています。	A	ご指摘を受け、目的における「自転車」を「自転車等」に修正いたしました。	42
31	7-1前期取組施策 取組施策③	路駐により自転車の動線が危険になることがあります。この点についても記述してください。	A	No.5の回答をご参照ください。	42

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針(案)

資料 2  
武蔵野市自転車等駐車対策協議会  
令和8年1月28日

※対応分類

A: ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B: ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数: 39件 (16名)

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針(案)	計画案のページ
32	7-1 前期取組施策 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】とありますが、このまま文章を読むと保険・点検整備の促進の記載はありますが、そもそもの“着用”の促進の意味合いが読み取りにくいのでは?と思いました。 利用者の安全・命を守るためには、“ヘルメットの着用率”を上げていくこと。 自転車利用の際は、ヘルメット着用がスタンダードになっていく意識を育てることが、重要なのではないかな?と私は考えております。 そこを鑑みて、施策のタイトルは【自転車利用者を守るヘルメット着用・保険・点検整備の促進】こちらはいかがでしょうか?取組内容(例)のタイトルも同様です。	A	ご指摘を受け、取組施策④を「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」に修正いたします。 また、自転車保険についても加入の促進であることが分かるよう、「保険加入」と修正いたしました。 また、着用率向上が目的であることは「目的」に記載がございます。	43
33	7-1 前期取組施策 取組施策④	内容案の一つ目に【・自転車用ヘルメットの着用率を上げるための周知を行う。】を追加するのはいかがでしょうか? 内容案の箇条書き一つ目の項目に「ヘルメットの“展示”が出てくることに違和感を感じました。	B	ヘルメット着用率向上のための周知については「取組内容(例)」に「自転車安全利用講習会や市報等において、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。」と記載しておりますが、ご指摘を受けて順番を入れ替え、一番上に記載いたしました。	43
34	7-1 前期取組施策 取組施策⑤	基本施策1-2 自転車走行空間の確保の取組施策⑤ 自転車走行環境づくりの推進の内容が薄すぎる。 駐輪対策、マナー向上も大切だが、「走る」という基本機能への対策がない。 具体的には、五日市街道、中央通りなど布くて車道は走れない。	B	取組施策⑤「自転車走行環境づくりの推進」において記載している、今後の自転車走行空間整備に関するガイドラインにおいて、より詳細な内容を盛り込んでまいります。	44
35	7-1 前期取組施策 取組施策⑩	2時間無料制度の評価が高いです。市と市民の会議等では2時間使うことが多いので3時間もしくは2時間半無料になると助かります。	B	「入庫後2時間無料制度」を原則としながら、利用形態等によって柔軟な対応を検討していきます。 いただいたご意見は取組施策⑩の実施における参考とさせていただきます。	49
36	7-1 前期取組施策 取組施策⑪	駐輪場の整備について ・駅から多少離れた駐輪場の利用促進のため、3時間まで無料時間を延ばして欲しいです。	B	No.35をご参照ください。	49
37	7-1 前期取組施策 取組施策⑭ 取組施策⑮	「対応困難な放置自転車への対策/放置を未然に防ぐ指導・啓発」についての意見 本項では放置自転車対策が示されていますが、「放置には該当しない放置のように見える駐輪」に対する視点が不足していると考えます。特に、近年利用が増えているフードデリバリー(フードデリバリー等)従事者の自転車・原付の取り扱いについては、実態に応じた検討が不可欠です。 フードデリバリー業務は、配達先周辺で短時間の駐輪を繰り返す性質を有しており、一般の買い物利用者や通勤利用とは異なる行動パターンを持っています。そのため、駐輪場の利用を一律に求めることは現実的ではなく、業務上の特性に照らして実効性を欠くと考えます。 また、デリバリーサービスは吉祥寺をはじめとした地域飲食店にとって、もはや欠かせないインフラとなっており、地域経済を支える機能も有しています。放置自転車対策を検討する際には、地域の飲食サービスを支える業務用自転車利用者の存在を前提としたルールや受け皿の整備が必要です。 本意見では具体的な解決策を提示する段階には至りませんが、今後の自転車対策においては、仕事として自転車(原付を含む)を利用する人々の視点を明確に取り入れ、現場実態に即した方策の検討を求めます。	A	ご指摘のとおり、フードデリバリーサービスの従事者による放置自転車等に関しては短時間の放置のため警告や撤去に至らないことが多く、対応に苦慮しております。 ご指摘を受け、取組施策⑭「対応困難な放置自転車への対策」の取組内容(例)に追加し、フードデリバリーサービス事業者等による短時間の放置自転車への対策を記載いたしました。 また、フードデリバリーサービスの従事者の駐輪スペースについては、基本的には附置義務自転車駐車場として建物の設置者が整備する必要があると考えております。 多様化する駐輪需要への対応については、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」においても記載しておりますので、その中で対応していきます。	51
38	7-1 前期取組施策 取組施策⑯	災害時の活用について 取組施策⑯について、具体的に何を実施したいのかわからないです。もしも日頃から市職員が業務で利用している自転車を災害時に利用するのであれば、それは計画に記す以前に当然のごとく、わざわざ計画に記すほどのことではないと思います。民間のシェアサイクルを災害時に活用できるように協定締結などを行う考えがあるとのことなのでしょうか。	B	取組施策⑯「災害時の活用」の取組施策(例)「市職員の災害応急対策における活用」において、「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。」と記載しております。	53
39	7-1 前期取組施策 取組施策⑳	良い取組だと思います。	B	ありがとうございます。 関係各所と連携し、着実に取り組んでまいります。	53

# 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 .....	21
4. 自転車の位置付け .....	29
5. 計画の基本的な考え方 .....	30
5-1 計画の体系 .....	30
5-2 基本理念 .....	31
5-3 基本方針と基本施策 .....	31
6. 計画の推進 .....	34
6-1 評価指標 .....	34
6-2 計画の推進体制 .....	38
7. 前期取組施策 .....	39
7-1 取組施策の体系と内容 .....	39
7-2 取組施策の事業スケジュール .....	55
参考資料 .....	57

# 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、多摩地域において東京23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<sup>※</sup>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(2024)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停留台数は、都内にある鉄道駅(約600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台と全国最下位(平成3(1991)年度の総務庁調査)になるなど、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、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、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など、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など、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など、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、このような状況変化を踏まえるとともに、新たな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など、時代に即した自転車政策が求められています。

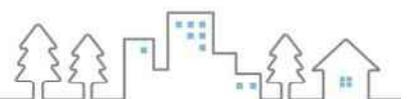
※自転車等：道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車又は同項第10号に規定する原動機付自転車。

### (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」が重要視され、「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



## 1-2 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

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。

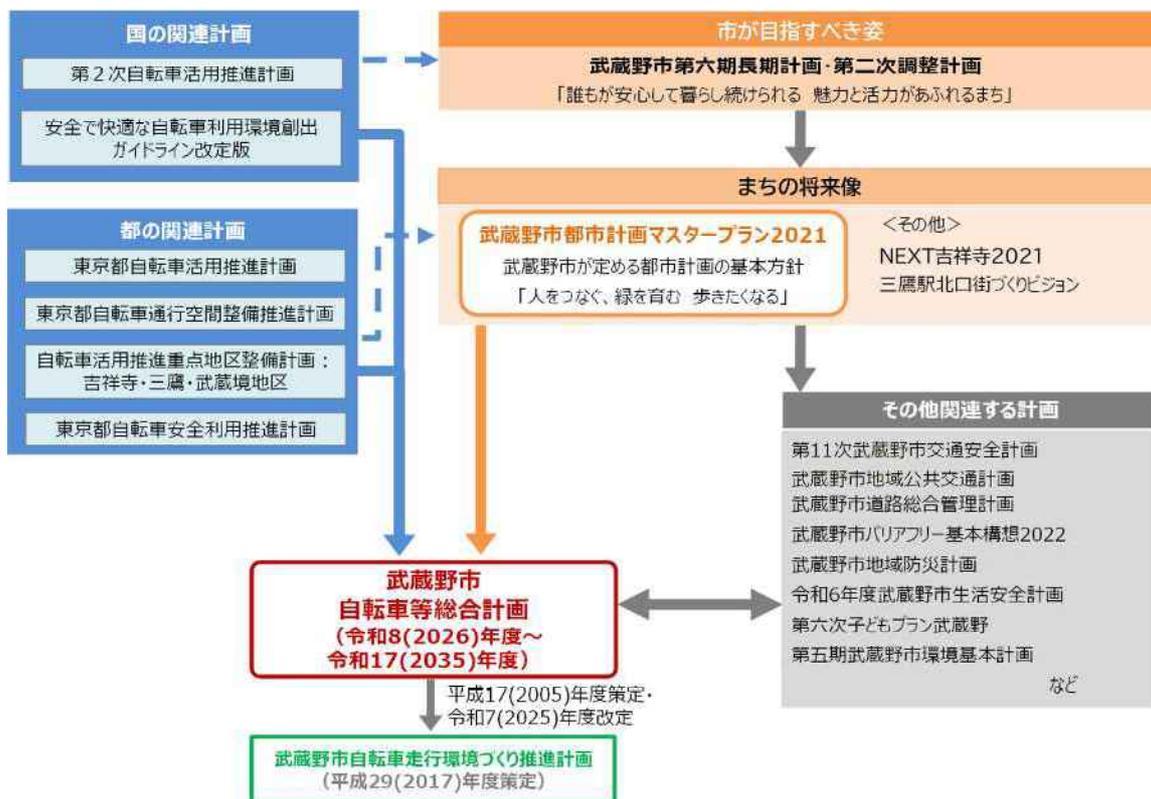
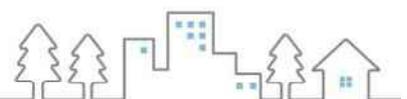


図 上位計画及び関連計画との関係

\*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、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							
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	次期計画
	取組施策(前期)				中間見直し		取組施策(後期)					

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。

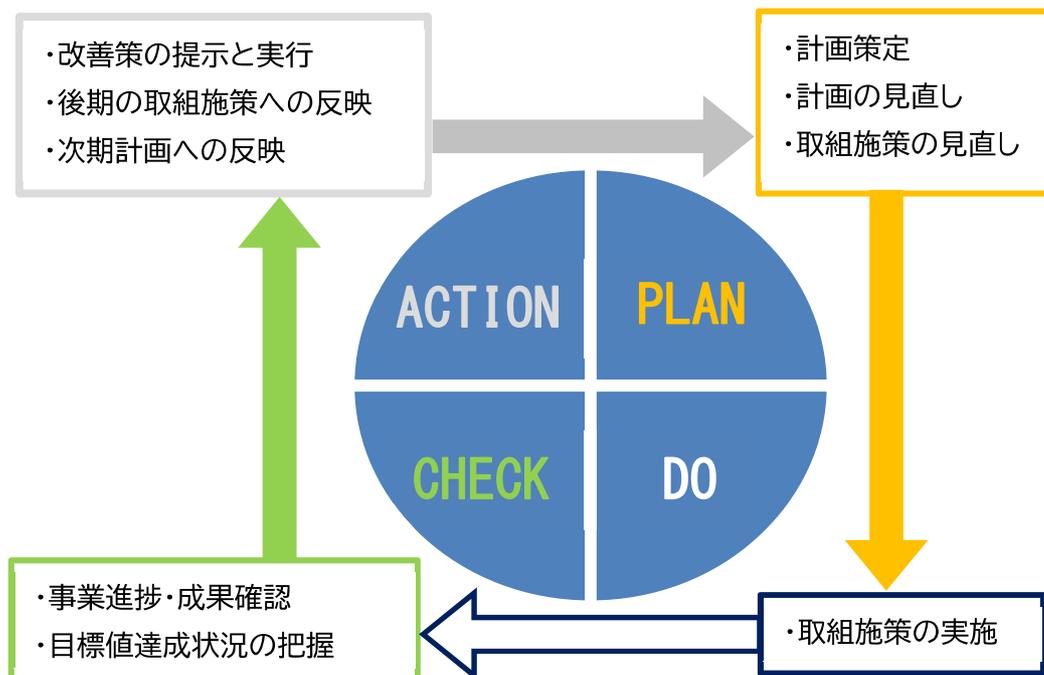
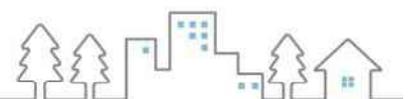


図 PDCA サイクル



## 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

市の人口は令和2(2020)年時点で約14万人となり、将来人口推計によると15歳未満の人口と65歳以上の人口が増加する見込みで令和34(2052)年までゆるやかに増加傾向です。令和34年まで緩やかに増加傾向です。特に65歳以上の高齢人口は増加傾向にあり、高齢化の緩やかな進行が見込まれます。また、隣接する区市の将来人口推計においても令和17(2035)年度までは増加傾向で推移する見込みです(詳細は参考資料参照)。そのため、今後の自転車の利用についても増加する見込みが高いと考えられます。

#### (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、高い水準で推移しています。市内の交通事故の中でも自転車に関与する事故が多い様子が伺えます。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。

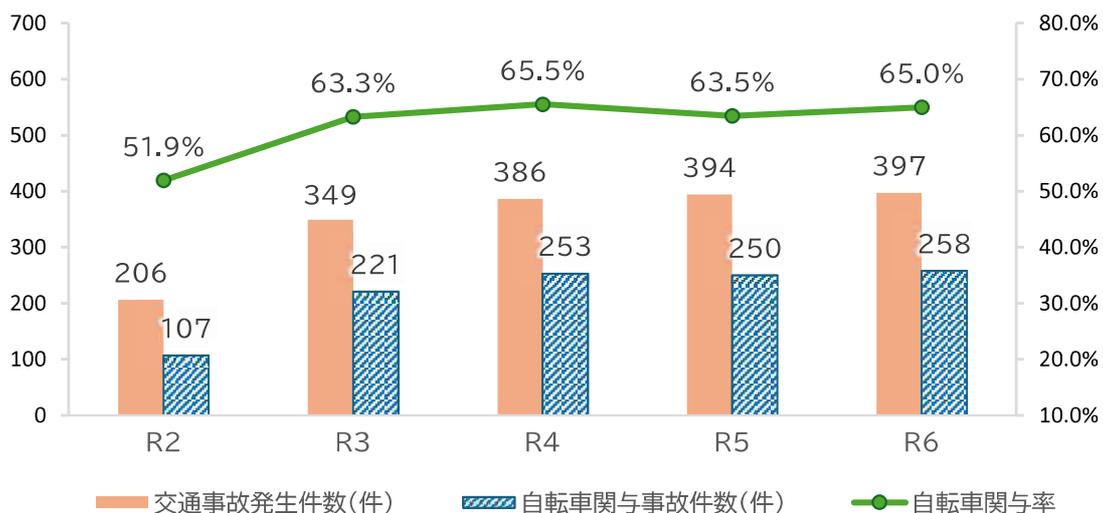
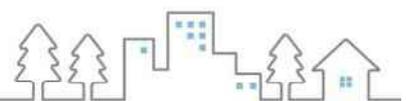


図 市内における交通事故発生状況の推移 (警視庁事故データより市作成)

#### (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を利用する自転車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る状況です。
- 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みられます。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い傾向にあります。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においては、吉祥寺駅

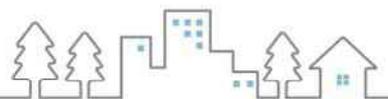


## 2.自転車等を取り巻く現状と評価

---

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)。

※ 停留台数:毎年10月の任意の晴天の日において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

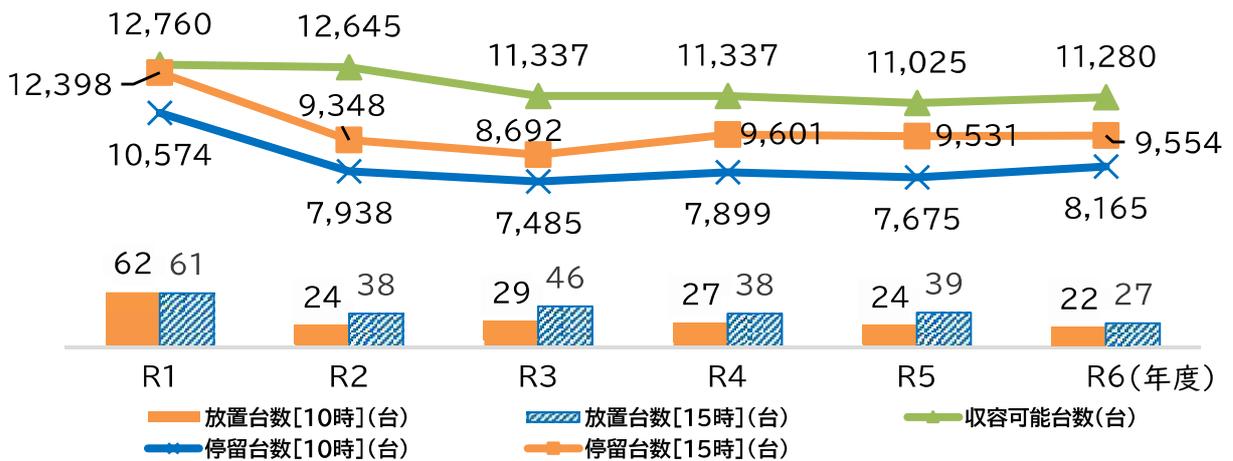


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(吉祥寺駅)

■ 三鷹駅北口

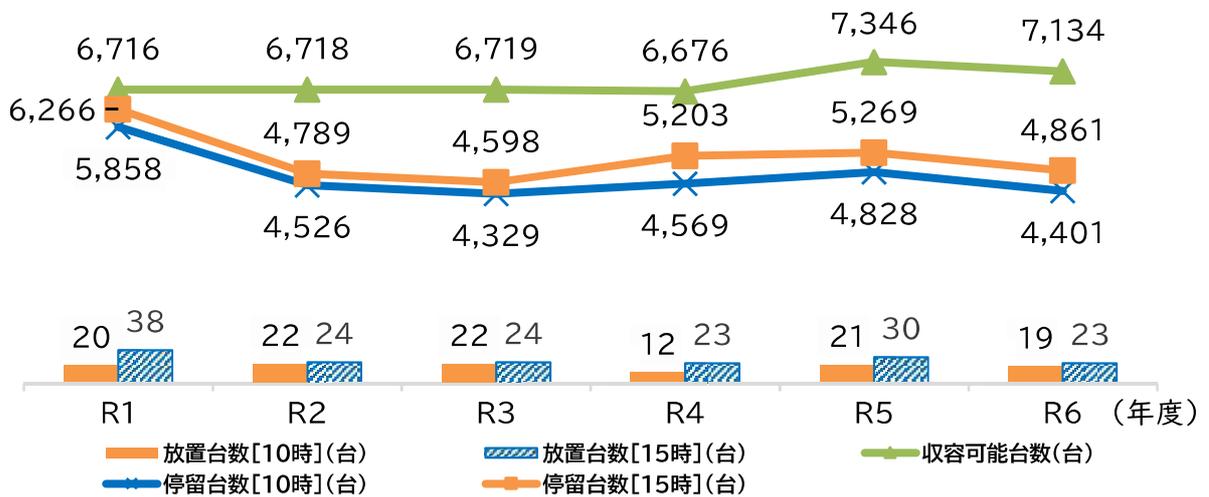


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(三鷹駅北口)

■ 武蔵境駅

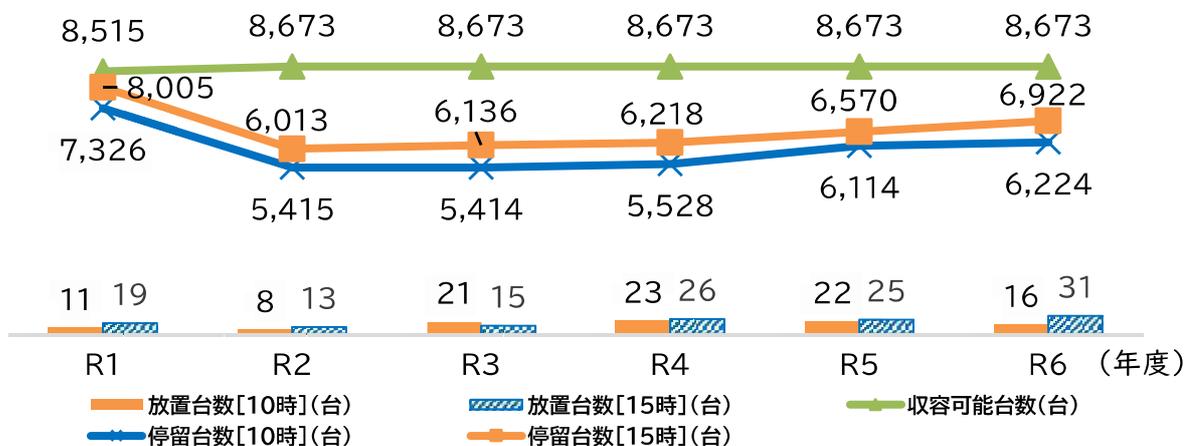
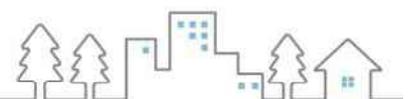


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(武蔵境駅)

※ 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。

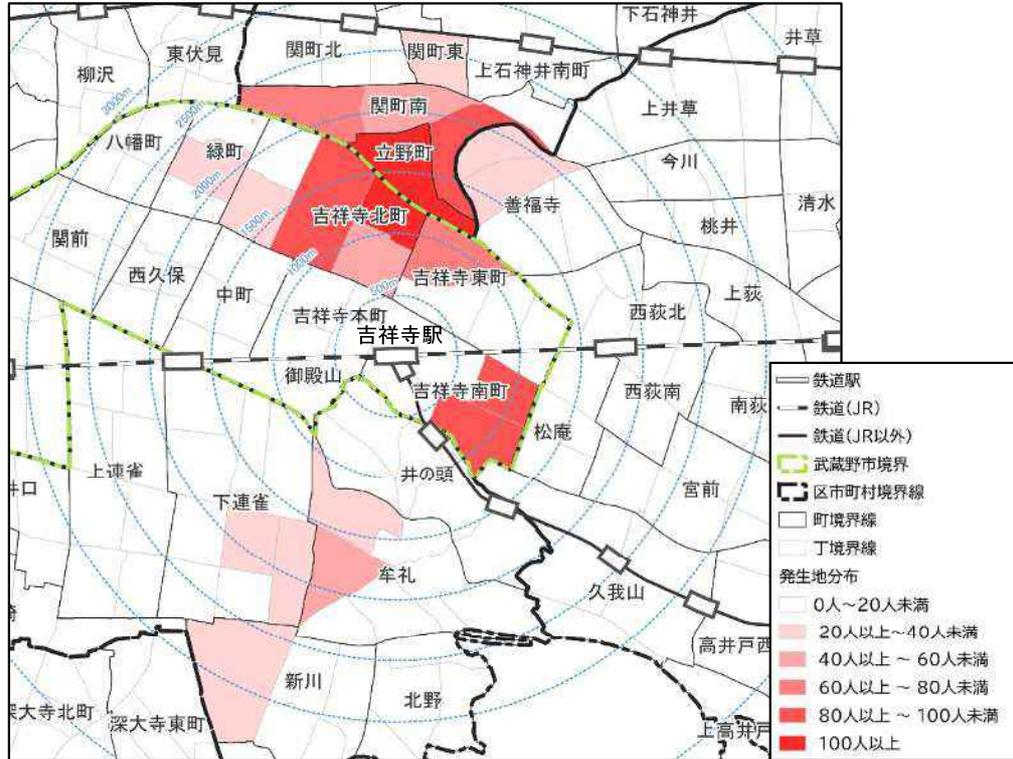


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・吉祥寺駅)

■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)の分布が多くみられます。

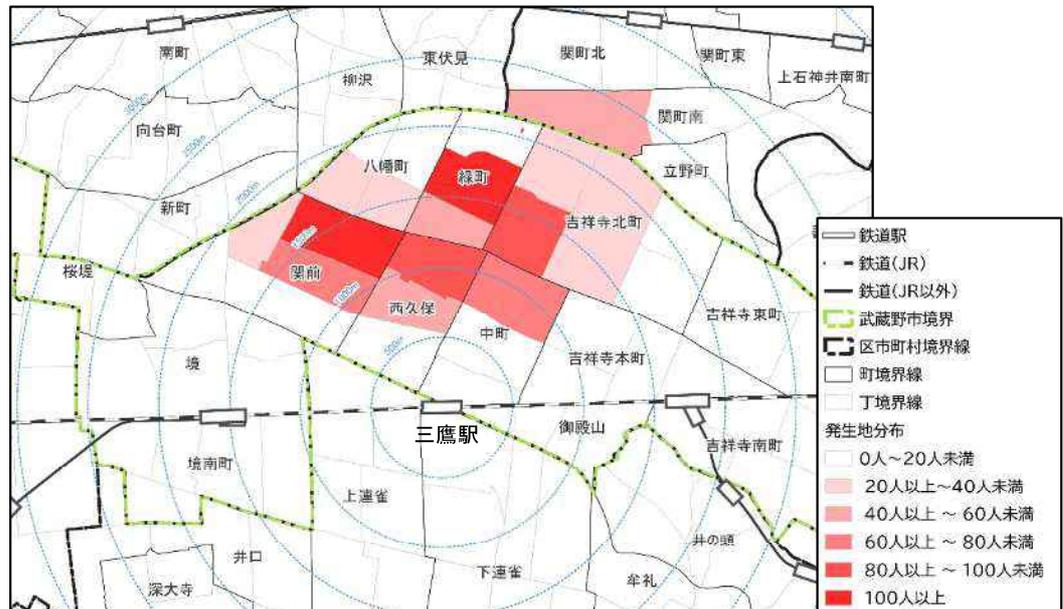
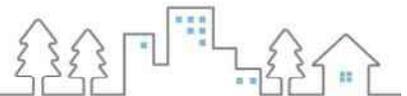


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・三鷹駅北口)



## 2. 自転車等を取り巻く現状と評価

### ■ 武蔵境駅

- 市区町村別では、三鷹市約~~22~~34%、武蔵野市約~~40~~25%、~~練馬区11~~%、西東京市約~~10~~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。

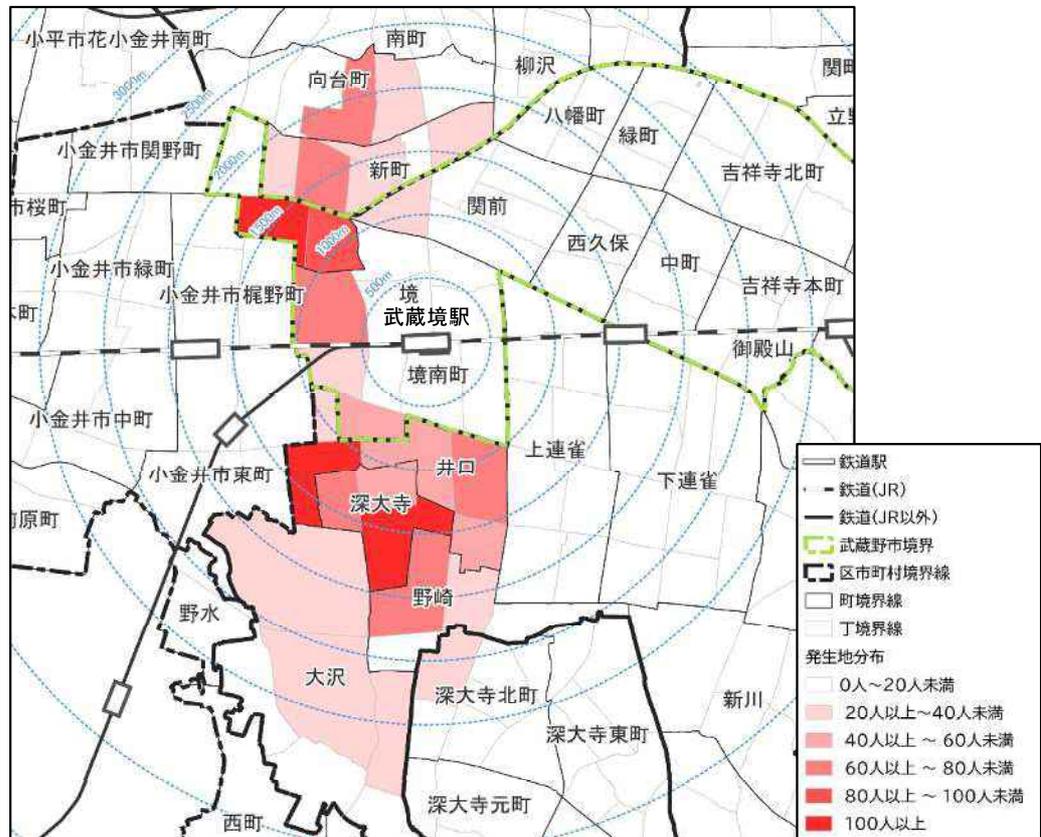
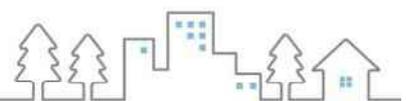


図 定期利用者の居住地分布(令和6(2024)年度・武蔵境駅)

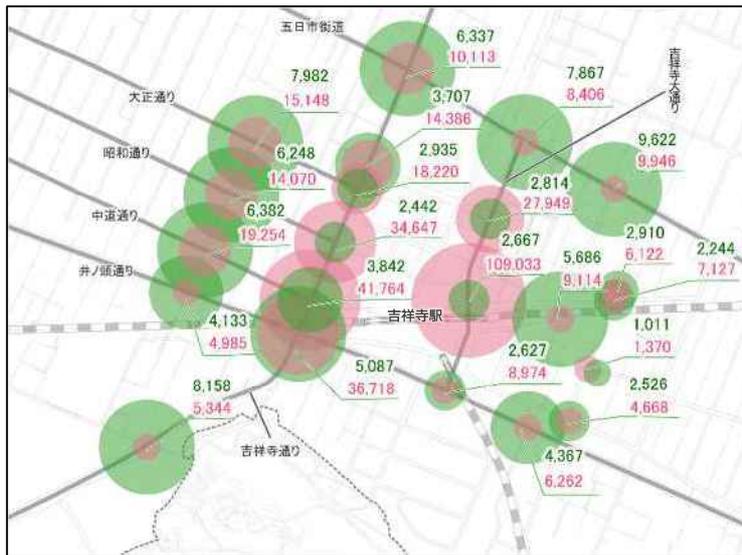


## 2. 自転車等を取り巻く現状と評価

### 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

#### ■吉祥寺駅



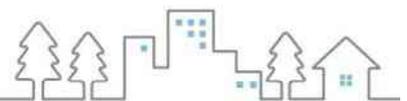
#### ■三鷹駅



#### ■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.●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 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> 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 <sup>※2</sup>	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 <sup>※3</sup>	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

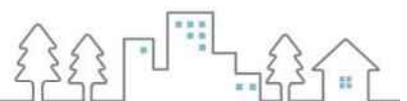
※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※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)



## 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<sup>\*</sup>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:☆☆☆)

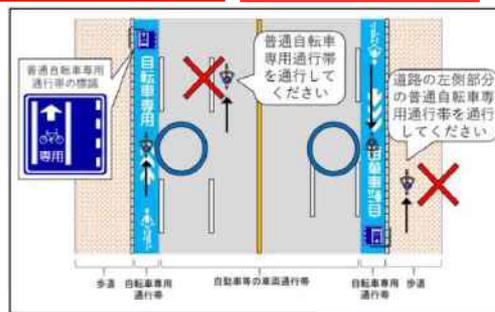
- ・自転車とクルマが車道内で混在して走行する道路。
- ・自転車が走行する位置を矢羽根やピクトグラムの路面表示により自転車利用者に走行位置を示し、クルマの運転者に対し注意喚起を行います。
- ・一般の道路と同様に、原則として車道の左側を走行し、歩道通行は例外です。



▲左:市道第16号線(武蔵野市)  
右:公園通り(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を。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。



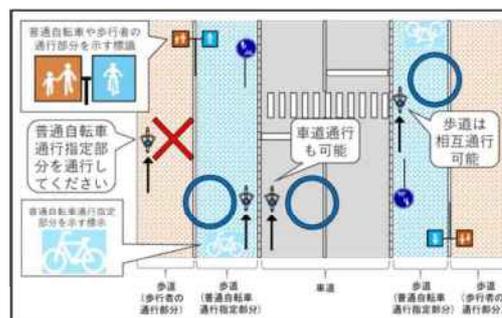
出典:警察庁 HP



▲かえで通り(武蔵野市)

### (参考)自転車歩行者道

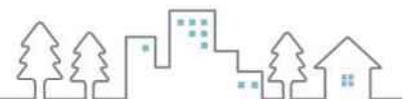
自転車と歩行者の通行のため、縁石線や柵等によって区画して設けられた道路の部分。あくまで歩道のため、原則として徐行する必要があります。



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

- 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、自転車駐車場の収容台数は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	収容台数※ <sup>1</sup>	収容台数※ <sup>2</sup>	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)

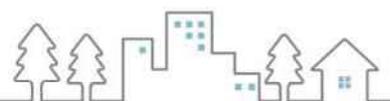
※1 公共自転車駐車場、鉄道事業者が設置した自転車駐車場及び本市補助事業として設置した自転車駐車場の合計台数。

※2 公共自転車駐車場と民間自転車駐車場の合計台数。

- 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、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、大型自転車にとっては狭く駐めづら<sup>と</sup>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~~が、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※<sup>3</sup>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以下のバイクも受け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※<sup>4</sup>」が追加されています。

※3 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。

※4 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。



## 2-2 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、達成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

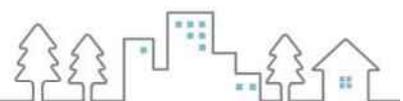
未着手：令和2（2020）～6（2024）年度の間着手できなかった施策

### (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。

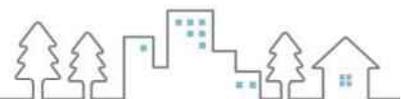
表 施策・事業の実施状況

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Ⅱ2(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"> <li>・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。</li> <li>・講習会受講者(市民のみ)へのTSマーク付帯保険助成事業を継続して実施した。</li> <li>・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。</li> </ul>
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"> <li>・市立小学校において自転車安全教室を実施した。</li> <li>・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルール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。</li> <li>・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。</li> </ul>
(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"> <li>・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。</li> <li>・令和3(2021)年度から自転車安全利用啓発動画を武蔵野市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。</li> <li>・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルール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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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。(令和元年度末時点では <u>11.85km整備</u> 、整備率55%)
(2) 生活道路	<u>未着手</u> <u>実施済</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路管理者による交通安全啓発看板の設置を行った。</li> <li>・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。</li> </ul>
(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 <u>等の連携を図った</u> <u>や都道部分の整備の要請を行った。</u>
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。

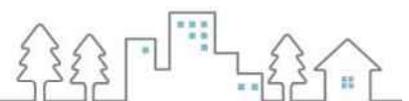


## (2) 基本施策Ⅱ 自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進について

「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、自転車やバス交通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。

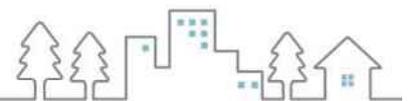
表 施策・事業の実施状況

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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
(2) 定期・一時の利用区分の適正化	実施済	<ul style="list-style-type: none"> <li><del>一時利用を原則とする利用区分に見直し</del>、定期利用から一時利用への転換を進めた。</li> <li>一時利用:定期利用=35%:65%⇒58%:42%</li> </ul>
(3) 定期使用期限の適正化	実施済	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5(2023)年3月で全ての3年利用制限が終了し、単年度の使用制限に統一した。</li> <li>令和3(2021)年度から、先着順から抽選に変更した。</li> </ul>
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"> <li>令和5(2021)年11月に吉祥寺クックロード自転車駐車場を整備した。</li> <li>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) 吉祥寺東暫定一時利用(令和5(2023)年10月末)</li> <li>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。</li> </ul>
イ 三鷹駅北口周辺	実施済	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>令和6(2024)年4月に中町第1自転車駐車場を立体化した。</li> <li><del>以下の自転車駐車場を閉鎖した。</del> <u>三鷹駅北口(屋外部分)(令和6(2024)年8月末)</u> <u>三鷹駅北口第3(令和6(2024)年8月末)</u></li> <li>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。</li> </ul>
ウ 武蔵境駅周辺	実施済	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
エ 整備目標台数の考え方の検討	実施済	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>



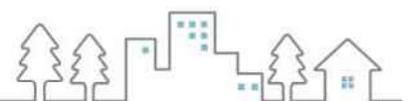
2. 自転車等を取り巻く現状と評価

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"> <li>令和2(2020)年度に「吉祥寺東部地区市有地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。</li> <li>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。</li> <li>令和4(2024)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。</li> </ul>
(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自転車駐車場)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"> <li>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。</li> <li>定期利用は令和7(2025)年度末終了。</li> <li>一時利用料金について検討を実施した。</li> </ul>
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。 ・全ての施設で一時的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り、 <del>本取組を実施する必要がなかった。</del>
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 <del>ではなくな</del> <del>たことから、サイクル&amp;バスライドを前提としたバス交通との連携については、実施する必要がなかったは解消された。</del>

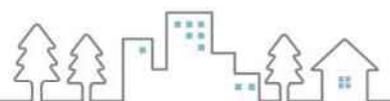


### (3) 基本施策Ⅲ 放置自転車対策の推進について

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るとともに、自転車利用者にも”自転車は自転車駐車場に駐<sup>と</sup>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330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"> <li>・放置自転車は令和2(2020)年度以降は100台/日未満で推移した。</li> <li>・一定の効果がみ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。</li> </ul>
(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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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

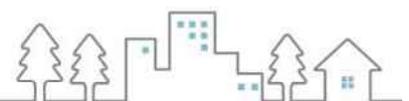
前計画策定後の自転車等の関連法規の変遷を以下にまとめました。

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、ヘルメット着用に努めること(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

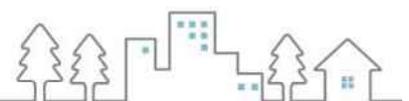
前計画策定後の市の自転車等政策の変遷を以下にまとめました。

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	・公共自転車駐車場について、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。 ・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	<del>公共自転車駐車場の配置についての考え方を整理。</del> 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



## 2. 自転車等を取り巻く現状と評価

	効活用(立体化) ・走行空間整備	<u>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。</u> <del>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、放置禁止区域における即時撤去の継続を含め対応策を実施した。</del>
--	---------------------	--



## 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。

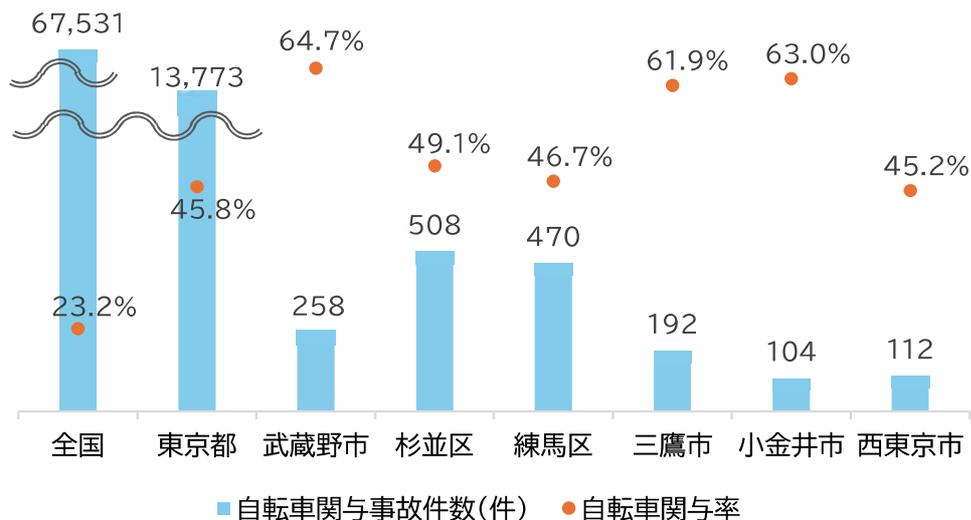
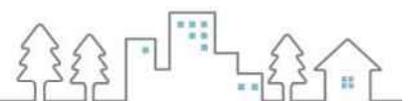


図 近隣区市における交通事故の自転車関与率(令和6(2024)年)

(警察庁データ、警視庁データより市作成)

### (2) 年齢層に応じた交通ルール・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代の割合が高く、一般的に若年層による事故が多い様子が伺えます。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代から50代まで世代間に大きな差はみられません。
- ~~今後、本市においては、15歳未満人口と65歳以上人口が増加する見込みであり、~~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。



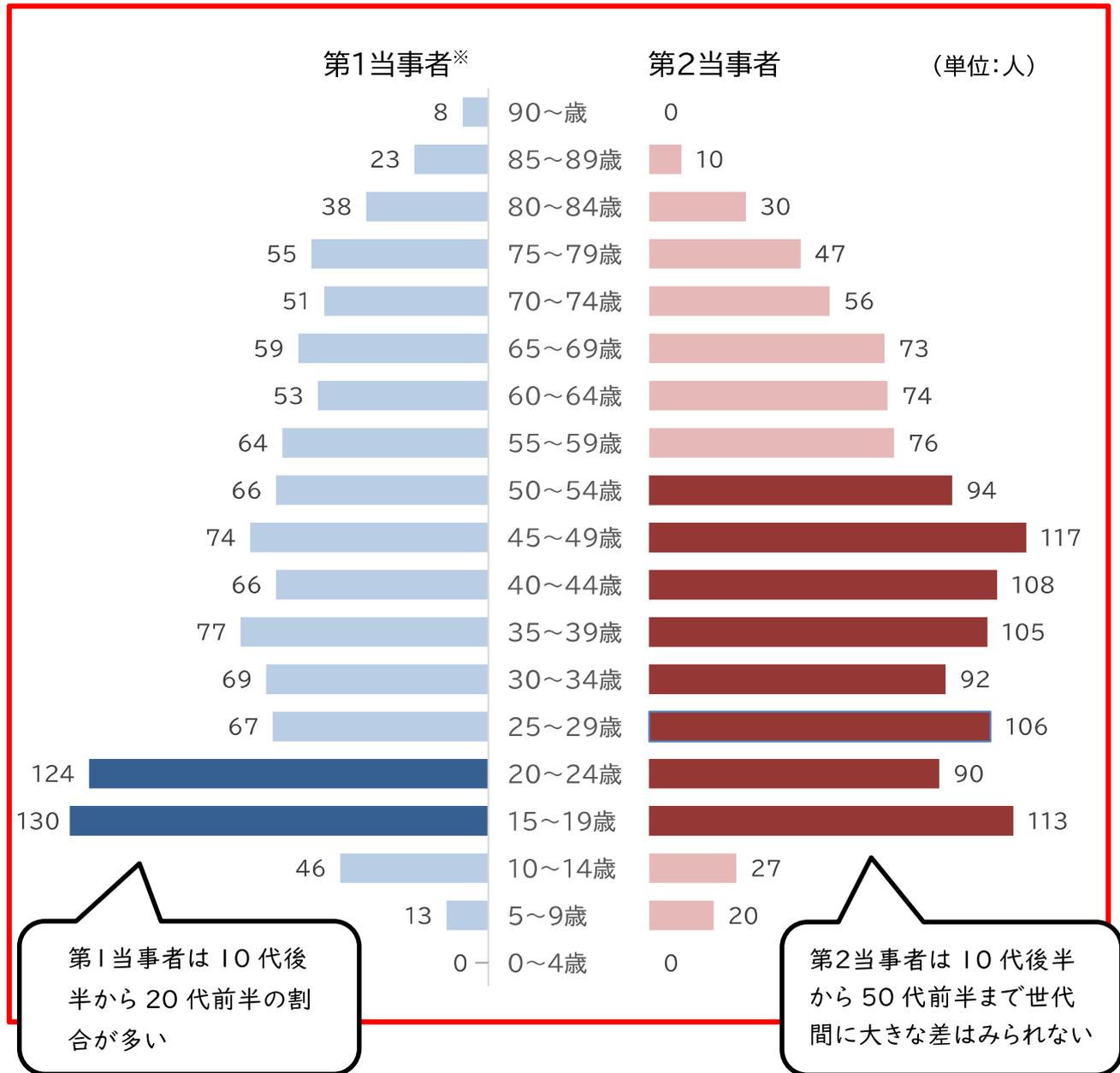
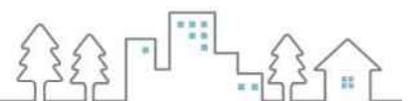


図 自転車関与事故における自転車乗用中の当事者数(令和2～6年の合計)

(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) 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みられます。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。

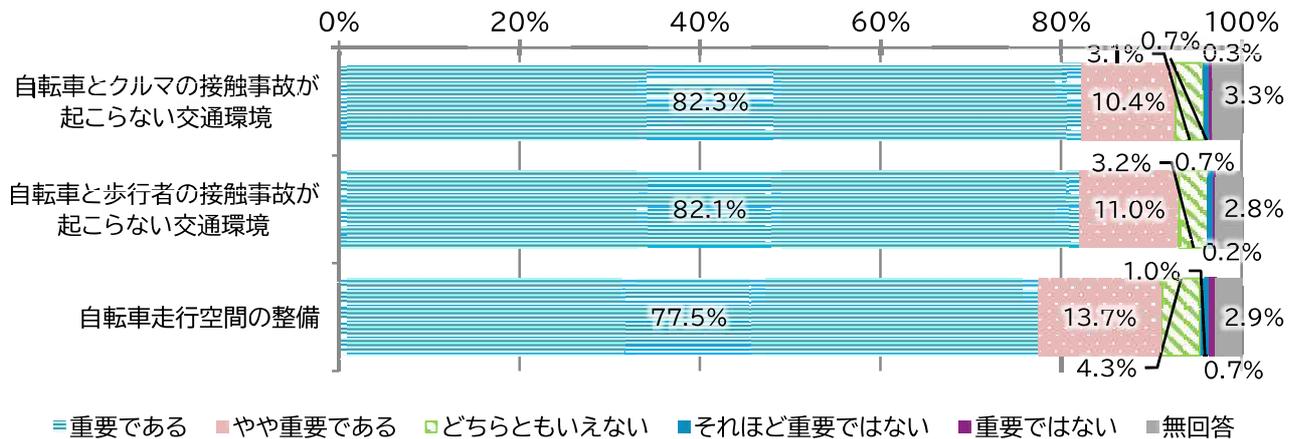


図 自転車の利用環境・走行空間整備に関する重要度(自転車利用者アンケート)

### (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。
- 新規受講者を増やす仕組みや、参加できない人への取り組みについて検討が必要です。

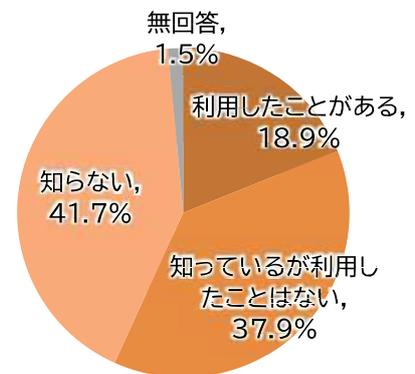
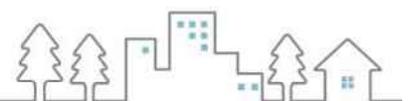


図 自転車安全利用講習会の認知度(自転車利用者アンケート)

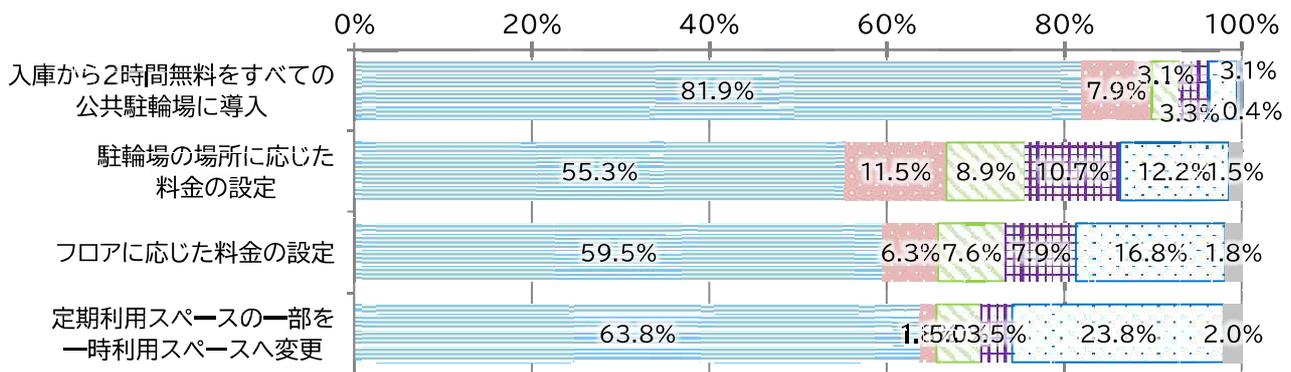


課題Ⅱ

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

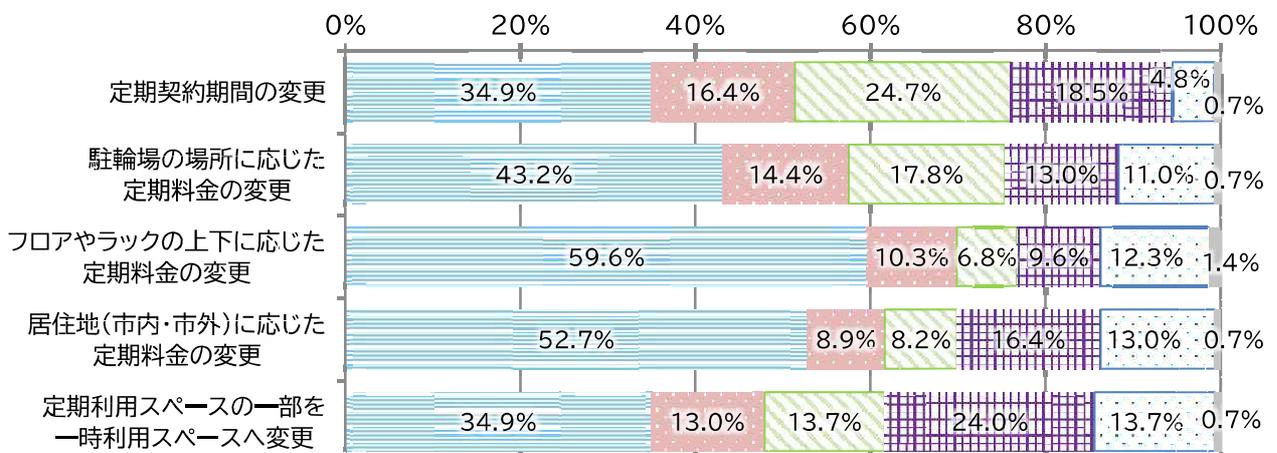
- 一時利用においては、2時間無料制度を全公共自転車駐車場に導入したことへの評価が高く、そのほかの施策においても半数以上の方が「妥当である」との回答を得ています。限られた駐車スペースが有効活用され、自転車駐車場を利用したいときに利用できる環境にあります。
- 定期利用においては、自転車駐車場のフロア等や居住地に応じた定期利用料金の変更について「妥当である」が半数以上である一方、定期契約期間の変更や定期利用スペースの一時利用への一部変更については「妥当である」が約3割に留まっています。毎年度申請手続きが必要となったことや、定期利用スペースが減少したこと等により「妥当である」と回答する割合が低くな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。



■妥当である ■妥当だが不満がある ■妥当ではないがやむを得ない + 妥当とはいえない □わからない ■無回答

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)

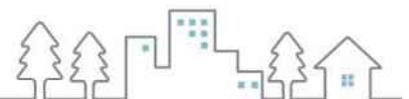
※ 利用体系の再編前から一時利用している方の回答



■妥当である ■妥当だが不満がある ■妥当ではないがやむを得ない + 妥当とはいえない □わからない ■無回答

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



## (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。

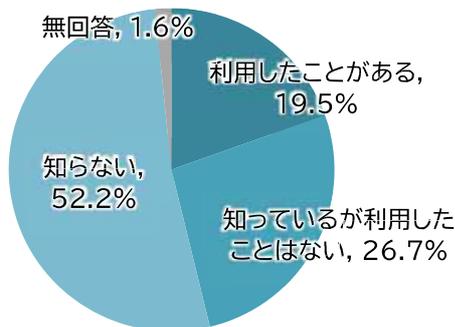


図 公共自転車駐車場の満空情報ウェブ版の利用状況 (自転車利用者アンケート)

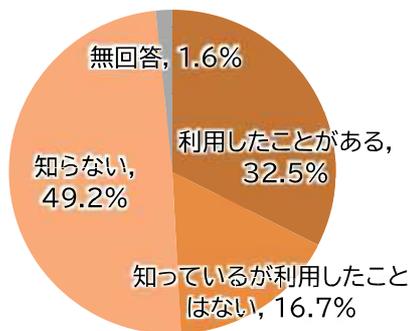


図 新規整備された公共自転車駐車場の利用状況 (自転車利用者アンケート)

## (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、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<sup>※1</sup>を上回っている状況にあります(p.●参照)。

※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

- 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、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

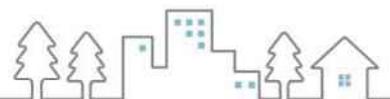
	トレンド法	駅勢圏法	過去10年最大値	令和6年度基準整備目標台数
吉祥寺駅	7,413台	9,649台	12,398台	12,400台
三鷹駅北口	7,001台	5,402台	6,868台	7,100台
武蔵境駅	7,653台	6,943台	8,236台	8,300台

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 <sup>※2</sup>	収容台数 <sup>※3</sup>	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)

※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。



### 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業者に整備を求めする必要があります。
- 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。

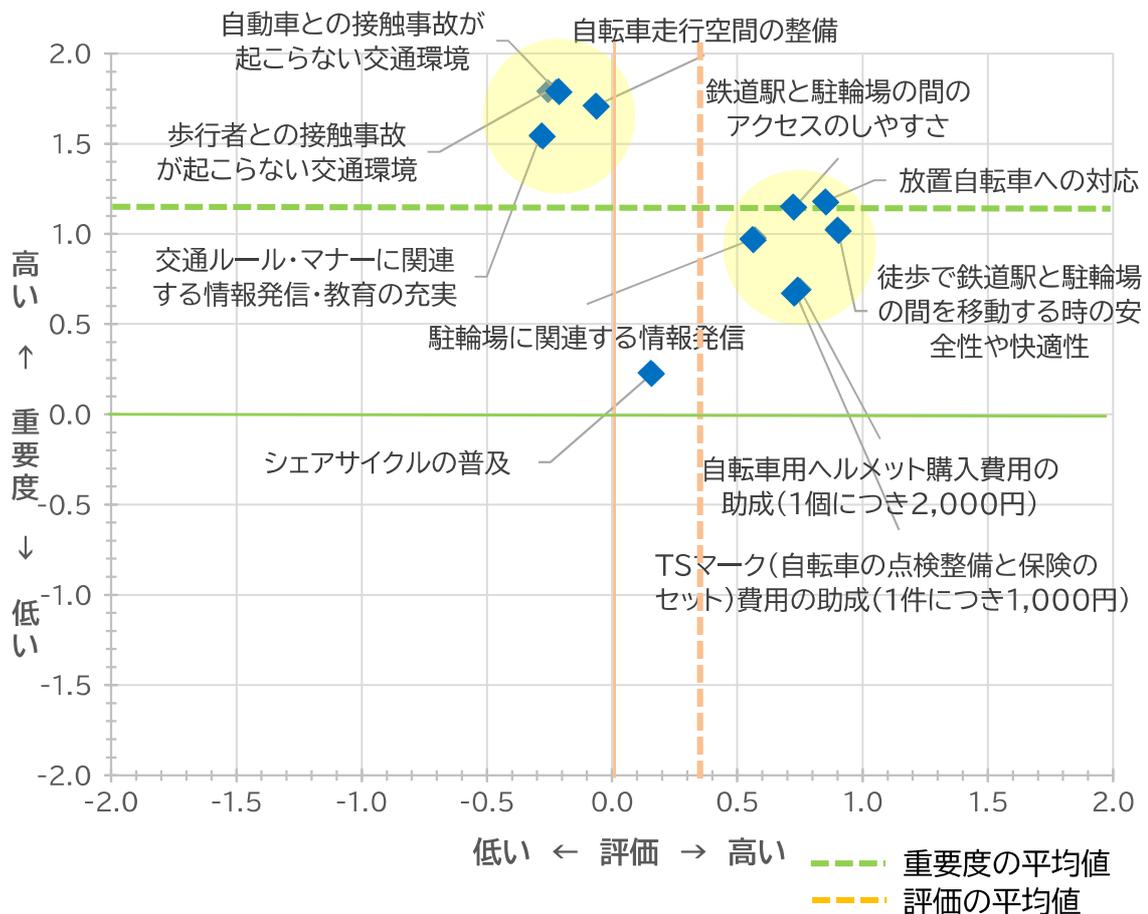
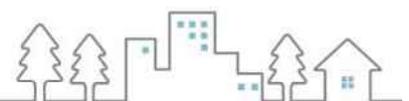


図 現状の評価と今後の重要度の散布図  
(自転車利用者アンケート)



### (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(平日15時)は3駅ともに大きく減少(平成24(2012)年度と比較すると令和6(2024)年度は80%以上減少)してきていますが、近年では横ばい傾向にあります。
- 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など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。

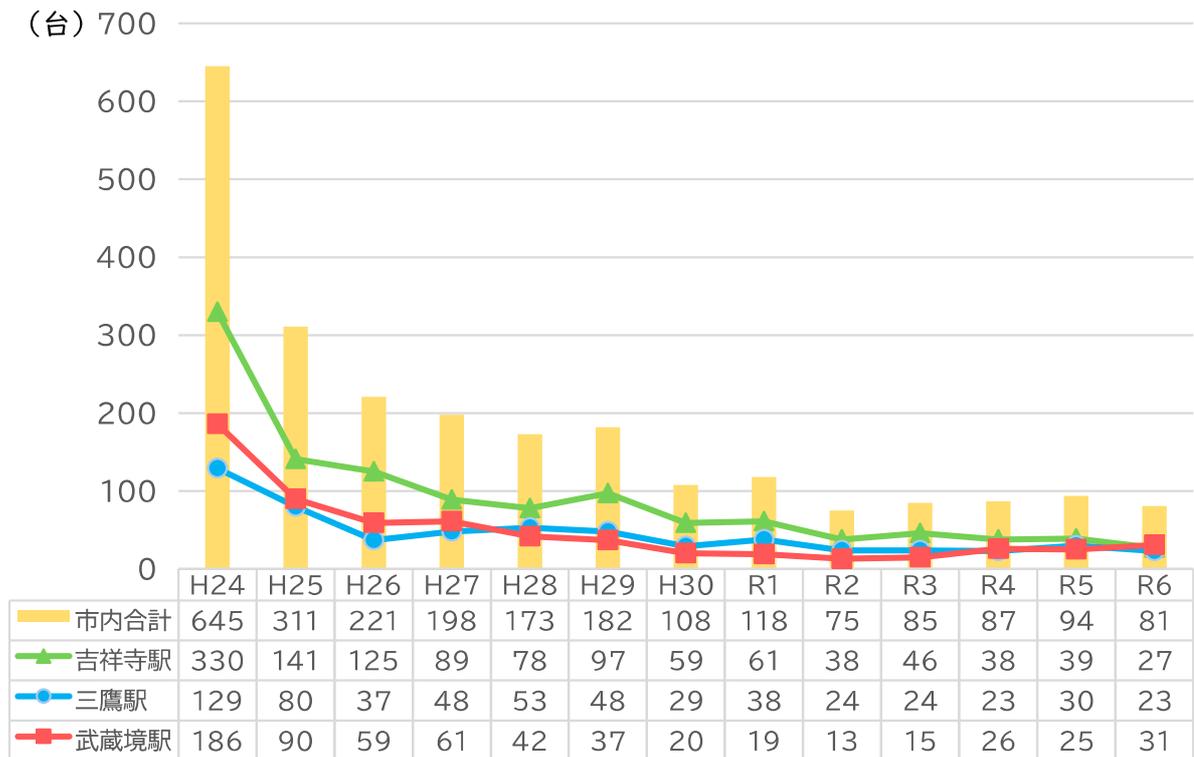


図 放置自転車台数の推移(10月の平日15時)

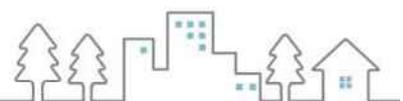
出典:武蔵野市

### (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伺えます。

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



課題Ⅲ

活かす

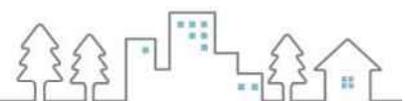
暮らし全体で自転車の活用について検討が必要

(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。~~しかし、環境負荷軽減に資する施策は実施できていません。~~
- 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、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公共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.●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おり、本市における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。~~本計画においては、地域公共交通を補完する役割を担う可能性に着目し、「自転車の活用推進」を基本方針として設けて取り組んでいく必要があります。~~



## 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、買い物など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、地域公共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。

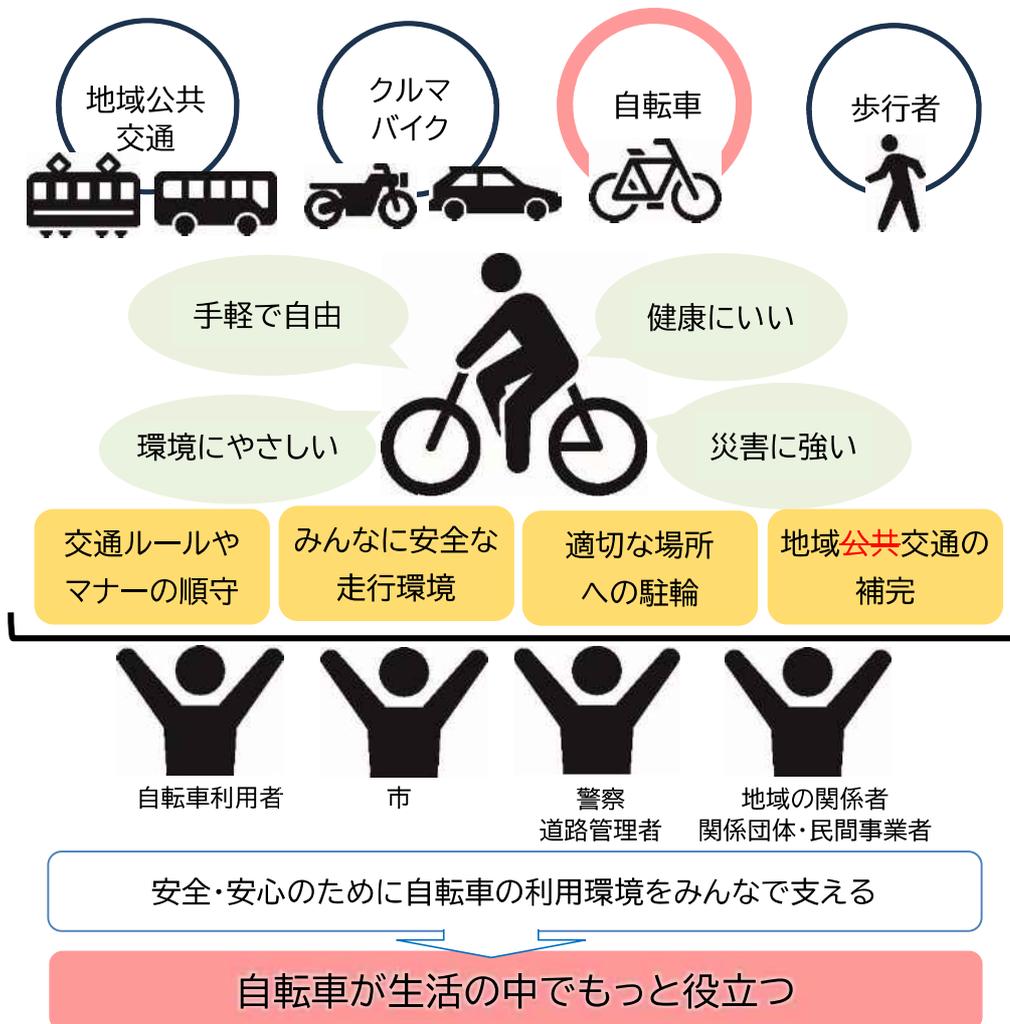
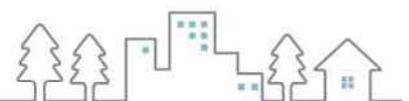


図 自転車の位置付け



## 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

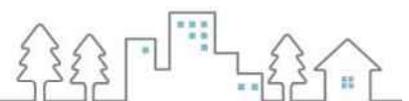
基本施策Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化

#### 基本方針Ⅲ 自転車を活かす むさしの

生活のなかで 自転車がもっと役立つ まちづくり

基本施策Ⅲ-1 地域公共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、自転車が早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～

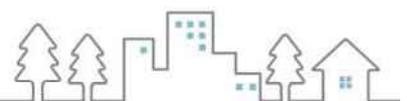
交通事故を防ぐため、自転車利用者が交通ルール・マナーを守り、歩行者の安全も尊重される環境を目指します。自転車利用者が被害者にも加害者にもならないために、自転車利用者も歩行者も事故に遭わないまちを実現します。

#### 基本施策Ⅰ-1 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 <sup>と</sup> 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、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

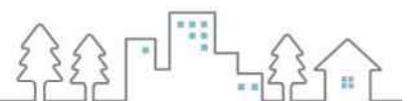
公共自転車駐車場の利用状況をデータ分析に基づいて継続的にモニタリングし、定期利用や一時利用の利用区分や利用料金の適正化を一層進める等のソフト面の取組みにより、柔軟な運用と駐輪スペースの有効活用を図ります。

#### 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 自転車をもっと役立つ まちづくり～

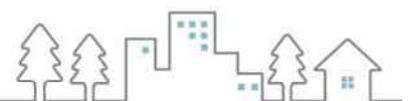
自転車を利用する個人が便利・快適であるだけでなく、暮らし全体に自転車を役立てることで、自転車が活躍する環境を目指します。移動の足である地域公共交通を補完したり、市民の健康増進に寄与したりと、単なる移動手段に留まらない自転車の可能性を広げます。

### 基本施策Ⅲ－1 地域公共交通に貢献する自転車の活用推進

~~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。~~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

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、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	[Blue arrow spanning R8 to R17]										次期計画
中間見直し					[Blue arrow]						
次期計画策定										[Blue arrow]	
自転車等駐車対策協議会における評価検証	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	[Blue arrow]	

- ・自転車利用者アンケート
- ・自転車駐車場整備状況調査など
- ・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 など

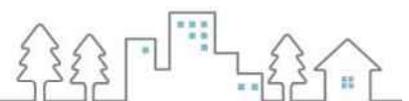
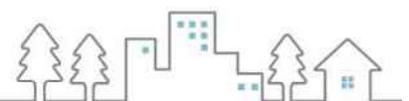


表 計画の評価指標

基本方針	評価指標	目指す方向性	現況値 (令和6(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	<del>0を維持</del>	0件		0件	0件		
	②市内自転車関与負傷事故件数	<del>減らす</del>	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	<del>増やす</del>	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	<del>増やす</del>	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	<del>充足を維持</del>	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	<del>増やす</del>	4.2%		11%	17%		
	⑦一時利用率100%未満の公共自転車駐車場数	<del>各エリアで最低10か所以上は確保</del>	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	<del>減らす</del>	0.37%		前年度より減少	前年度より減少			

\* 大型車:電動アシスト自転車及び子ども乗せ自転車

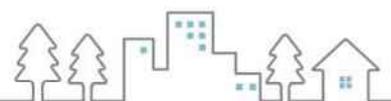


## 6.計画の推進

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	55.0%	前年度より増加	前年度より増加
------------------	--	-----	-------	---------	---------

### ◎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.●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



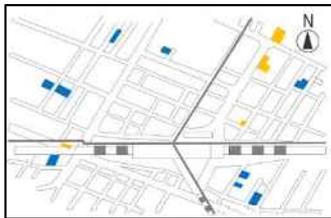
## 6.計画の推進

■ 算出方法：停留台数調査(平日・午後)を基に算出

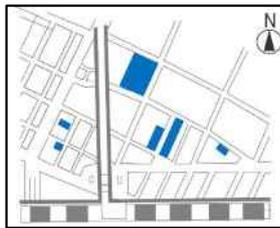
■ 目標値の根拠

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>

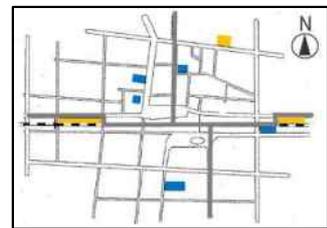
- 吉祥寺 北東(4か所): ●吉祥寺クックロード ●吉祥寺大通り北  
 ●吉祥寺パーキングプラザ公共 ●吉祥寺大通り東第3  
 北西(4か所): ●吉祥寺駅大正通り北 ●西三条通り ●西三条通り第2 ●吉祥寺駅北  
 南東(3か所): ●末広通り ●末広通り第2 ●末広通り第4  
 南西(2か所): ●御殿山 ●御殿山第2  
 三鷹北口 北東(4か所): ●武蔵野タワーズ地下公共 ●中町第1 ●中町第2 ●中町第3  
 北西(2か所): ●三鷹駅北口 ●三鷹駅北口第2  
 武蔵境 北東(2か所): ●武蔵境駅北口一時利用 ●武蔵境駅みずき通り  
 北西(2か所): ●武蔵境駅北口第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



吉祥寺



三鷹北口



武蔵境

●: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

■ 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9~10月講習会において計測

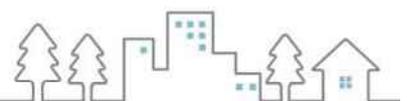
## (2) 評価指標の見直し

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。

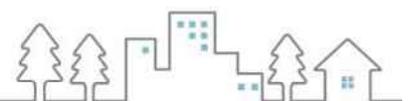
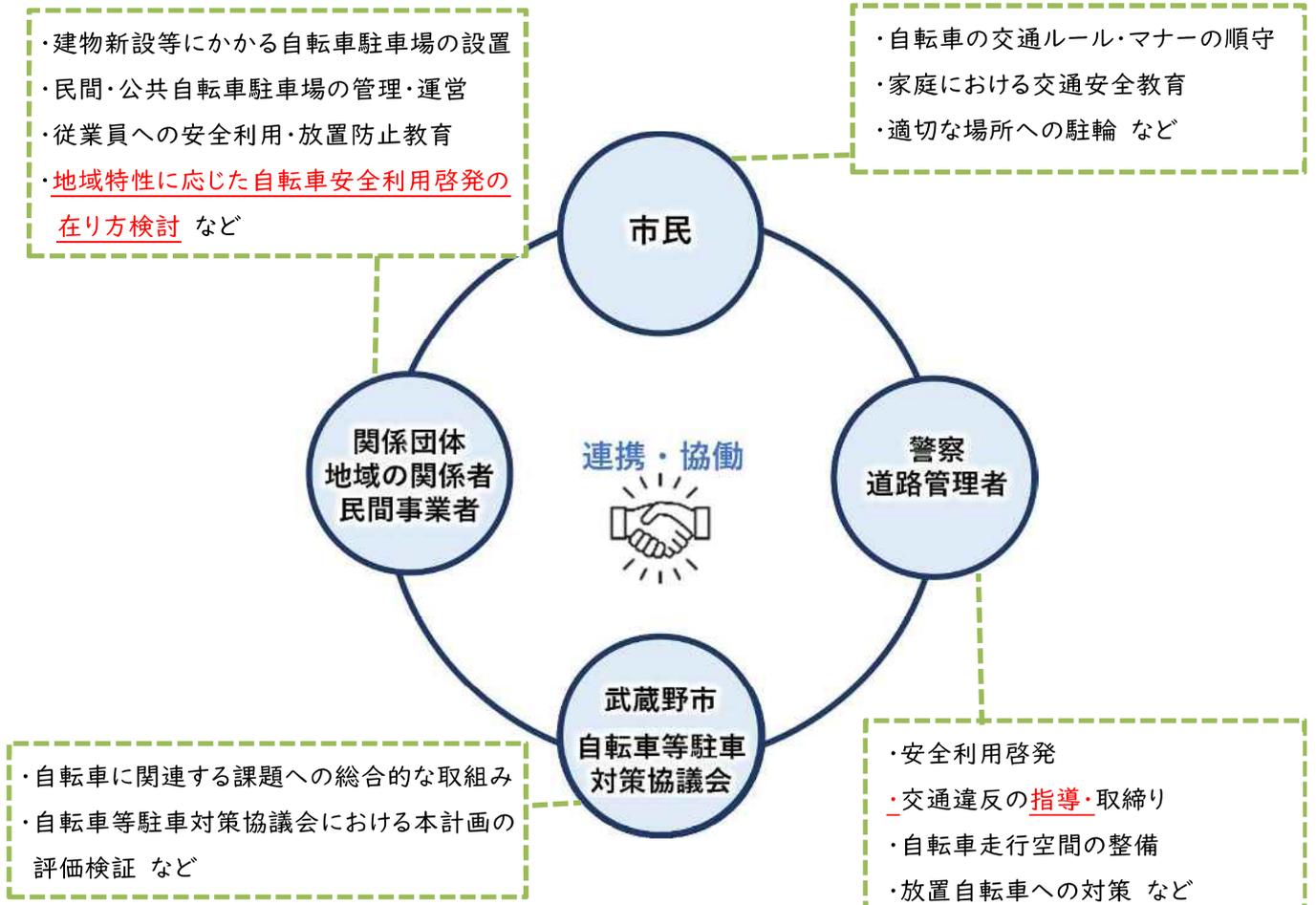
- ・社会の状況変化を踏まえ、適切な指標設定となっているか
- ・指標の達成状況を適切に反映できているか
- ・指標の設定方法や目標値の妥当性
- ・指標の追加や変更の必要性

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。



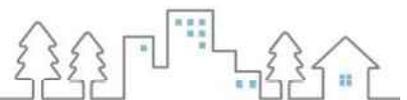
## 7. 前期取組施策

### 7-1 取組施策の体系と内容

10年間で展望した基本方針・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	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
	I-2 自転車走行空間の確保	③ より広い周知・啓発を行う工夫
		④ 自転車利用者を守る ヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進
		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 自転車駐車場の適正配置と恒久的な維持
	II-2 利用したいときに利用できる 自転車駐車場の運用	⑨ 附置義務自転車駐車場の制度見直し
		⑩ 定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化
	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
		⑫ 満空情報ウェブ版の拡充及び周知
	II-4 放置自転車対策の継続・強化	⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信
		⑭ 対応困難な放置自転車への対策
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	⑮ 放置を未然に防ぐ指導・啓発
		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



基本方針 I 安全に走れるむさしの

基本施策 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

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・保育所等において保護者・未就学児向けに講習会を実施する。
- ・ 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。

コラム column

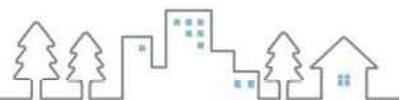
自転車のながらタバコはやめましょう！

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 -1 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。
- ・ 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

交通ルールを楽しく学べる交通公園をご存じですか？

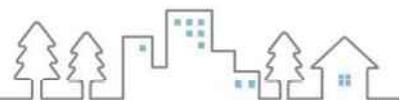
交通公園は、信号や横断歩道、標識など実際の道路に模した公園の中で、主に子どもたちが楽しみながら交通ルールや安全な通行方法を学ぶことができる公園です。三鷹市の上連雀交通公園では自転車や自転車用ヘルメット、足踏み式ゴーカートの貸出しや、交通安全動画の上映を行っています。

交通公園の敷地面積は2haを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。



▲上連雀交通公園に行ってみよう！  
出典: 三鷹市公式動画チャンネル

\*交通公園設置運営要領(国土交通省)による。



## 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。



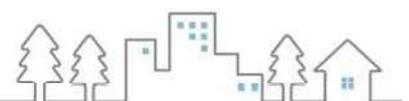
▲シェア・ザ・ロード(思いやりロード)  
提供: Setouchi Vélo 協議会

## ■ 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

自転車用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、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。

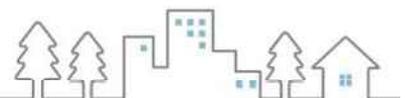
取組内容(例)

■ 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。
- ・ タルマ利用時の事故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など）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)



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~~快適性と利便性を向上させるとともに、~~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ぎ~~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。

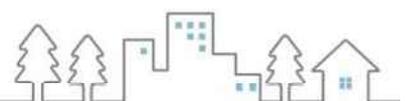
### 取組内容(例)

#### ■ 「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の整備の検討を行い、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。



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。

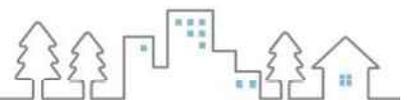


▲車道上の路面標示(金沢市)



▲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「まちのり」HP



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ゾーンにおいて対象外の自転車が駐輪できない工夫を行う。

■ 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。~~

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を超える速度を出す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。

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		
原動機付自転車	一般原動機付自転車	特定小型原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御	特別特定小型原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御
		緑色点灯 最高速度表示灯	緑色点滅

▲出典:警視庁 HP



▲出典:一般社団法人日本電動モビリティ推進協会 HP

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**至近周辺**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、上記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

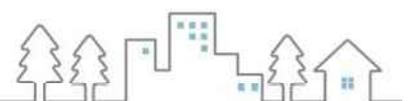
- ・ 協定に基づき公共自転車駐車場の管理運営を行っている民間等専門機関による定期的な点検、維持管理、修繕を行い、必要に応じて計画的に大規模修繕を行う。

■ 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。

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

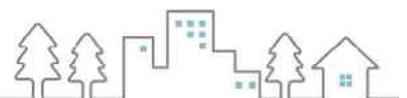
再編の効果

利用体系再編の前後で、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 <sup>※1</sup>	再編後 <sup>※1</sup>
<u>定期利用の契約率</u>	95%	54%
<u>一時利用の満車状況<sup>※2</sup></u>	13か所/23か所	6か所/26か所

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

※2 停留台数調査の結果(平日15時)



基本方針Ⅱ <sup>と</sup> 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~~受益者負担の明確化~~、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、各定数の見直しを検討実施する。

■ 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。

取組施策⑪ 利用料金のさらなる適正化

継続

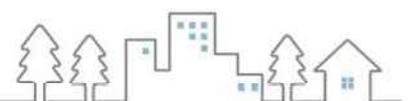
目的

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。



基本方針Ⅱ **と** 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)

■ 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。
- ・ **公共自転車駐車場情報の内容の拡充を検討する。**



▲満空ウェブ版(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。
- ・ 必要など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。

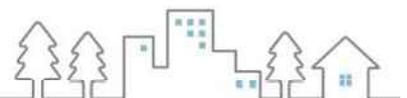
取組内容(例)

■ 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 <sup>と</sup>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、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。

■ 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繋がりが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。

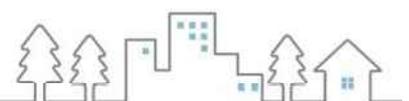
取組内容(例)

■ 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 地域公共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。

## ■ 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。駅周辺のポート設置においては、駅至近周辺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。

## 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、「ライドアラウンド」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たいかがでしようか？



▲出典:「ライドアラウンド」HP



▲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。

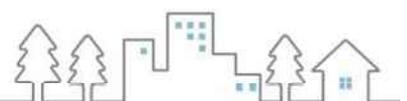
取組内容(例)

■ 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

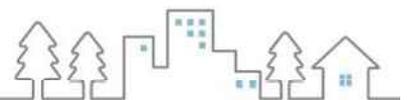
- ・ 所有者に返還できなかった放置自転車の廃棄処分を減らし、売却を増やす。
- ・ 売却した放置自転車の流通経路は海外に限定しているが、国内での販売も可能とする方向で検討を行う。



## 子育て世代にも優しい自転車施策を目指します！

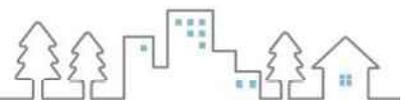
「子どもたちが健やかに育つまち武蔵野」を掲げる本市の子育て支援につながる自転車施策をまとめて紹介します。

基本方針	基本施策	取組施策
<p>I 安全に走れるむすしの</p> <p>II-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発</p>	<p>取組施策① 自転車安全利用講習会の強化</p>	<p><b>取組内容(例)</b></p> <p>■ <u>ライフステージに応じた講習会の拡充</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>幼稚園・保育所等・学校における保護者・未就学児向けに講習会を実施する。</u></li> <li>・<u>学校において児童・生徒向けに講習会を実施する。</u></li> <li>・<u>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向けに講習会を実施する。</u></li> <li>・<u>親子で参加できるイベントを実施する。</u></li> </ul> <p>▲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)</p>  <p>■ <u>すでに実施している施策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>一般向けの講習会において託児を実施し、小さなお子様がいる方にも受講いただける環境を整える。</u></li> <li>・<u>0123はらっぱ等の子育て施設や、桜堤児童館における出張講習会を実施している。</u></li> </ul> <p>▲自転車安全利用講習会での託児(武蔵野市)</p> 
	<p>II-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備</p> <p>II 駐めやすいむすしの</p>	<p>取組施策⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応</p>



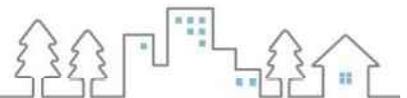
## 7-2 取組施策の事業スケジュール

基本方針	基本施策	取組施策	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・保険・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 自転車駐車場な適正配置と恒久的な維持	方針作成	運用・検証				
	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

基本方針	基本施策	取組施策	R8	R9	R10	R11	R12	R13~	
Ⅱ 駐めやすいおさしの	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 自転車を活かすおさしの	Ⅲ-1 地域 <del>共</del> 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					
	Ⅲ-2 自転車活用の場の拡大	⑰ 災害時の活用	継続実施						
		⑱ 環境負荷低減・健康増進のための活用	継続実施						



# 参考資料

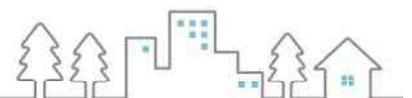
## 目次

1.	計画の策定経過及び体制	1
1-1	計画の策定経過	1
1-2	自転車利用者アンケート	2
1-3	計画の策定体制	3
2.	市における自転車等を取りまく現状	4
2-1	関連計画	4
2-2	市の地域特性	7
2-3	自転車基盤整備状況	14
2-4	駐輪状況	16
2-5	自転車利用実態	20
2-6	自転車等対策事業費の現状	25

# 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第1回)</li> <li>・計画改定のスケジュール</li> <li>・「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</li> </ul>
	10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第2回)</li> <li>・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</li> <li>・自転車利用者アンケート調査票の内容について</li> </ul>
	11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車利用者アンケート</li> <li>・回収期間:11月12日(火)~12月11日(水)</li> </ul>
	2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第3回)</li> <li>・自転車等を取り巻く問題・課題について</li> <li>・交通量調査結果、自転車利用者アンケート調査結果報告</li> </ul>
令和7(2025)年度	4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第4回)</li> <li>・「武蔵野市自転車等総合計画(令和2年4月)」の評価</li> <li>・新たな計画の計画期間・構成・基本方針(案)について</li> </ul>
	7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第5回)</li> <li>・新たな計画の基本理念・基本方針・基本施策(案)について</li> <li>・新たな計画の取組施策(案)について</li> </ul>
	10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第6回)</li> <li>・新たな計画の素案について</li> </ul>
	11~12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■素案パブリックコメント</li> <li>・募集期間:11月15日(土)から12月5日(金)まで</li> <li>・意見総数:39件</li> </ul>
	1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車等駐車対策協議会(第7回)</li> <li>・新たな計画の案について</li> </ul>



## 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)年度に調査を実施しました。

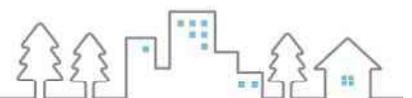
項目	概要
調査対象	公共自転車駐車場の定期利用者・一時利用者
調査方法	直接配布、郵送回収 (WEB回答も可)
配布日	令和6(2024)年11月17日(日)・18日(月)
配布部数	計3,000票:吉祥寺駅・三鷹駅北口・武蔵境駅で各1,000票 (定期利用スペース 500票 一時利用スペース 500票)
配布箇所	市内3駅周辺の公共自転車駐車場の中で利用の多い自転車駐車場
回収期間	令和6(2024)年11月12日(火)~12月11日(水)

### (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%

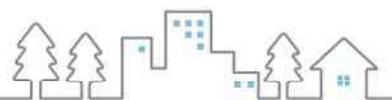
調査結果の詳細は、市ホームページに資料を掲載しております。  
左記の二次元バーコードからご確認ください。



## 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	



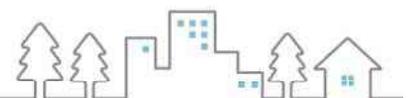
## 2. 市における自転車等を取りまく現状

### 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

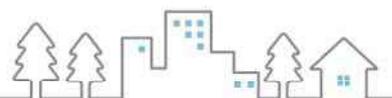
年度	計画の名称・概要
令和3 (2021)年度	<p>■第2次自転車活用推進計画(国)</p> <p>自転車の活用推進について、第1次計画の目標などを踏襲しつつ、コロナ禍における自転車利用ニーズの高まりや、情報通信技術の飛躍的発展、高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ改定。</p>
	<p>■東京都自転車活用推進計画(東京都)</p> <p>人中心の歩きやすいまちづくりを進めるため、自転車活用のさらなる推進と、誰もが快適に安心して自転車を利用できる環境の一層の充実を目指して、コロナ禍を踏まえた新しい日常への対応も加え、平成30(2018)年度策定の計画を改定。</p>
令和5 (2023)年度	<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などについて取りまとめ。</p>
	<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・安心な自転車利用など、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)</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など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>



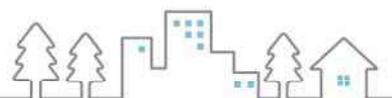
## (2) 市の関連計画

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、保険加入の推進などハード・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で、その中で、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などの自動車や自転車交通のあり方検討などの項目が自転車関連として記載。</p>
令和元 (2019)年度	<p>■吉祥寺グランドデザイン2020</p> <p>社会状況変化、消費行動多様化などに対応するため、吉祥寺グランドデザインの時点修正を行うとともに30年後の吉祥寺の将来像を共感・共有するために策定。その中で、セントラルエリアにおける歩行者と自転車の棲み分け推進、ウエストエリアにおける交通機能の役割分担などの項目が自転車関連として記載。</p> <p>■武蔵野市地球温暖化対策実行計画2021</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。その中で、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などの項目が自転車関連として記載。</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>地域の課題などを踏まえ、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。その中で、サイクル&amp;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などの項目を記載。</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>目指すべき都市の姿や方向性を明らかにし、これらに基づき今後分野別・関連計画など具体的な事業内容や実施時期を定める計画として策定、その中で、3駅周辺の魅力・活力を向上するまちづくりとして「ウォークアブルなまちづくりの推進」が都市構造に関する基本的方針として、「適正な自転車利用環境の形成」が道路・交通分野別まちづくりとして設定、その他地域別まちづくりの中で自転車に関する今後の方向性などを記載。</p> <p>■第11次武蔵野市交通安全計画</p> <p>武蔵野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。その中で、道路交通環境の整備、交通安全意識の啓発、道路交通秩序の維持、安全運転と車両の安全性確保、被害者支援の視点から今後講じるべき施策を記載。</p>



年度	計画の名称・概要
令和3 (2021)年度	<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で、その中で、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などの項目が自転車関連として記載。</p>
令和3 (2021)年度	<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、その中で、「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などの項目が自転車関連として記載。</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で、その中で、避難道路機能の確保に向けた放置自転車対策、参集時の留意事項として災害応急対策を遂行するための職員の自転車による出勤などの項目が自転車関連として記載。</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などに的確に対応するため必要な見直しを実施した計画で、その中で、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などの項目が自転車関連として記載。</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>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>



## 2-2 市の地域特性

### (1) 人口の現状

#### ① 総人口及び年齢別人口

- ・ 市の人口は令和2年(2020)時点で約14万人となり、将来人口推計では、令和34(2052)年まで緩やかな増加傾向を示している。
- ・ 年齢別人口の推移をみると、年少人口はほぼ横ばい、生産人口は緩やかな減少、高齢者は増加傾向で推移することが推計されており、緩やかに高齢化が進行することが予測されている。

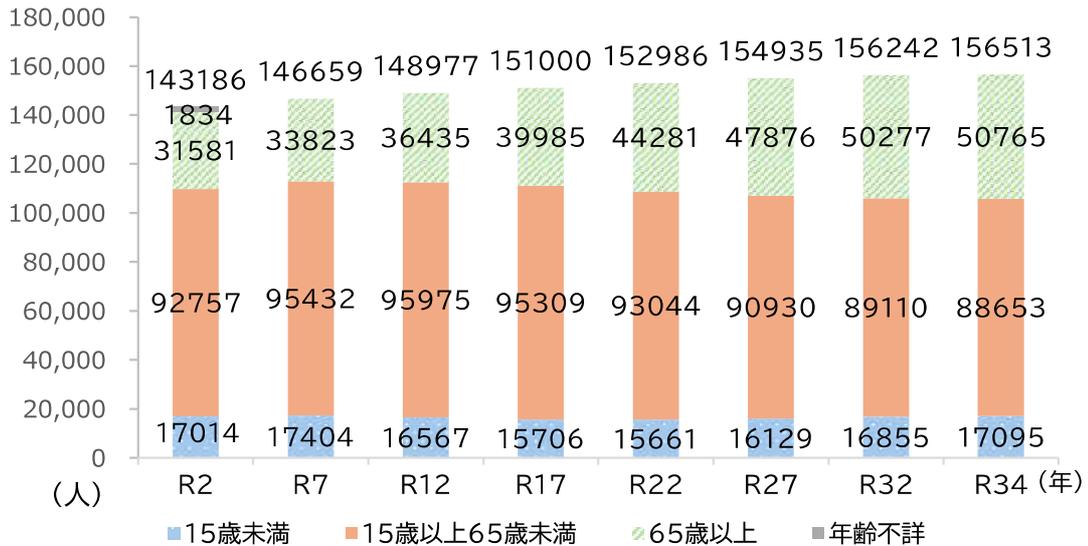


図 年齢3区分人口(日本人人口)

資料:武蔵野市の将来人口推計(令和4(2022)年)、国勢調査(令和2(2020)年)

#### ② 人口分布 令和6(2024)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。
- ・ 特に、桜堤や中町、緑町、境南町など、大型の集合住宅が立地している地域や、集合住宅が密集している地域にて人口が多い。

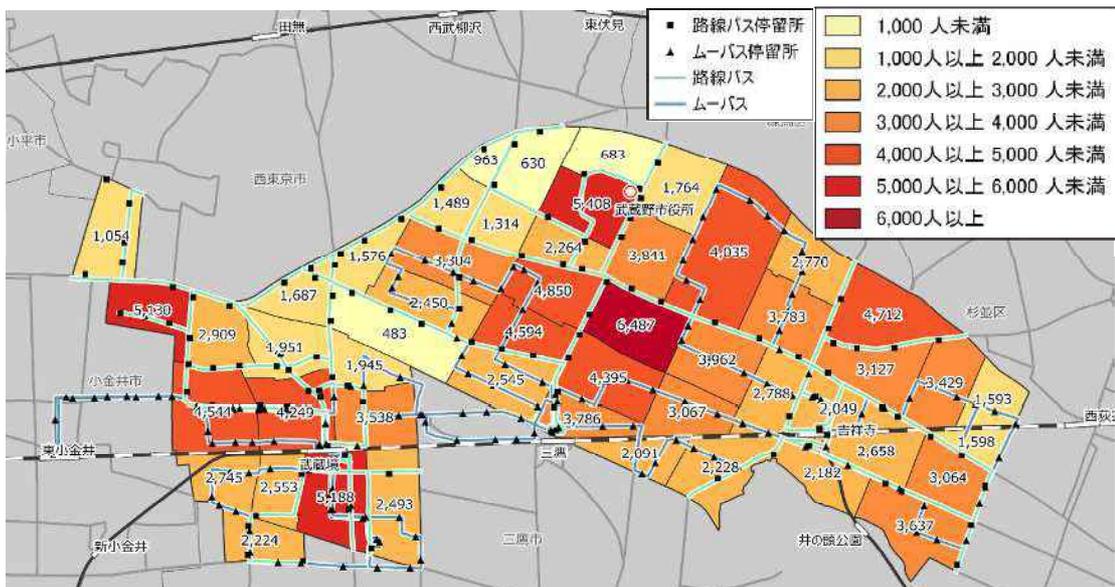
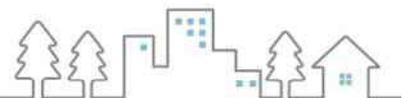


図 人口分布 令和6(2024)年

資料:武蔵野市統計資料(令和6(2024)年1月1日時点人口)



## (2) 将来人口推計

### ① 人口分布 令和34(2052)年

- 市内の令和34(2052)年度における将来人口分布をみると、桜堤や中町、緑町、境南町などでは、引き続き人口が多い状況となっており、また、吉祥寺東町においても5,000人以上の人口分布が予測されている。

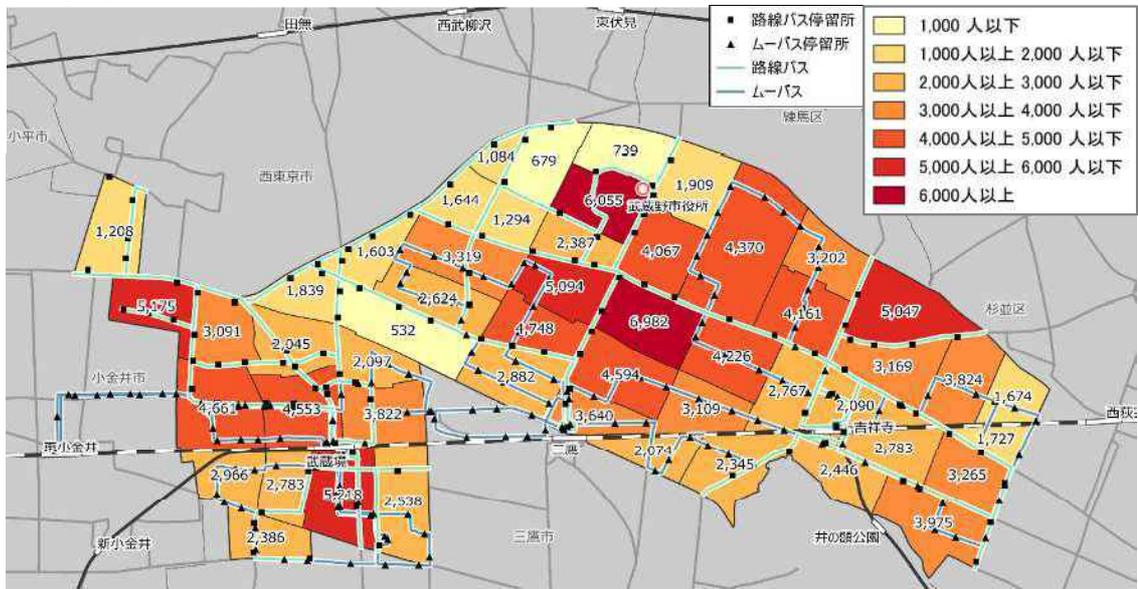


図 人口分布 令和34(2052)年

資料:武蔵野市【最新:令和4年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和4(2022)年~令和34(2052)年)

### ② 人口増減 令和6(2024)年~令和34(2052)年

- 令和6(2024)年と令和34(2052)年の人口を比較し人口増減数を見ると、緑町や中町、吉祥寺東町の一部では500人前後の人口増加が見込まれる一方で、御殿山や中町、吉祥寺本町、八幡町の一部では人口減少が予測されている。

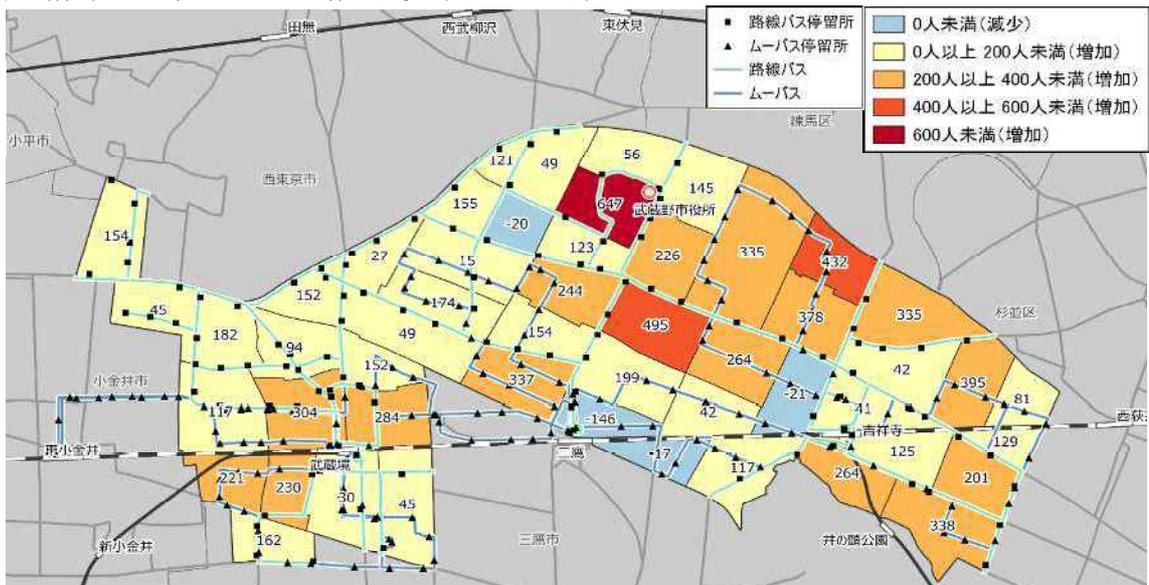
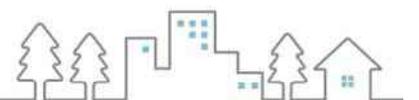


図 人口増減 令和6(2024)年~令和34(2052)年

資料:武蔵野市統計資料(令和6(2024)年1月1日時点人口)  
武蔵野市【最新:令和4年度実施】武蔵野市の将来人口推計(令和4(2022)年~令和34(2052)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カ所、それぞれの鉄道駅周辺に立地。
- ・ 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る。
- ・ コミュニティセンターや集会所などの公共施設は市全域に分布している。

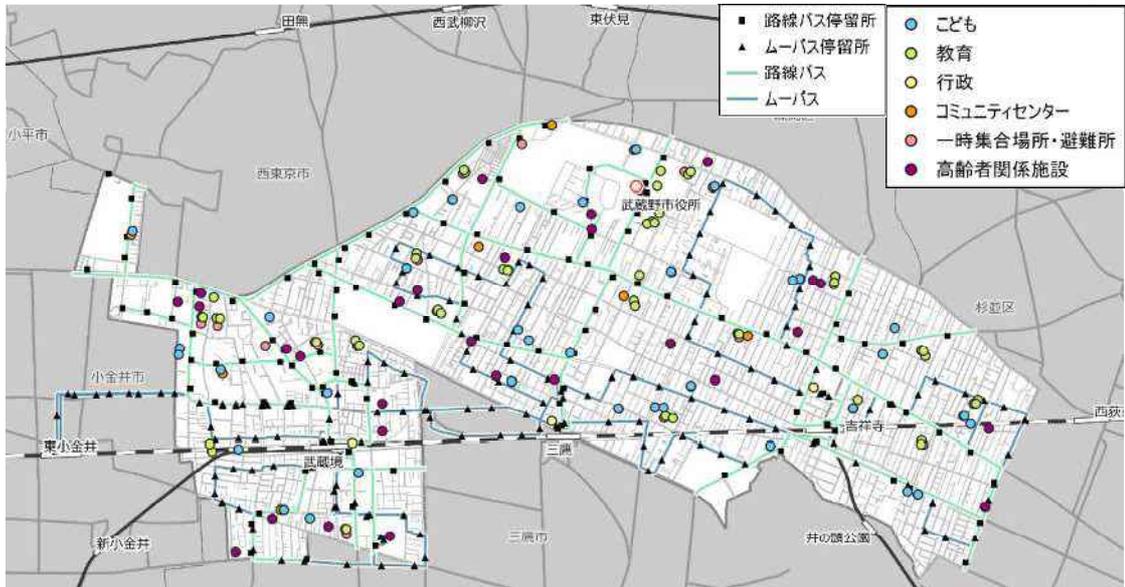


図 公共施設の立地 資料:武蔵野市地域生活環境指標

#### ② 学校・文教施設

- ・ 市内には小学校が15校、中学校が11校、高等学校が6校立地している。
- ・ 大学・単体については、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。
- ・ 専修各種学校は6学校が立地(うち1校は令和5(2023)年度閉校)。

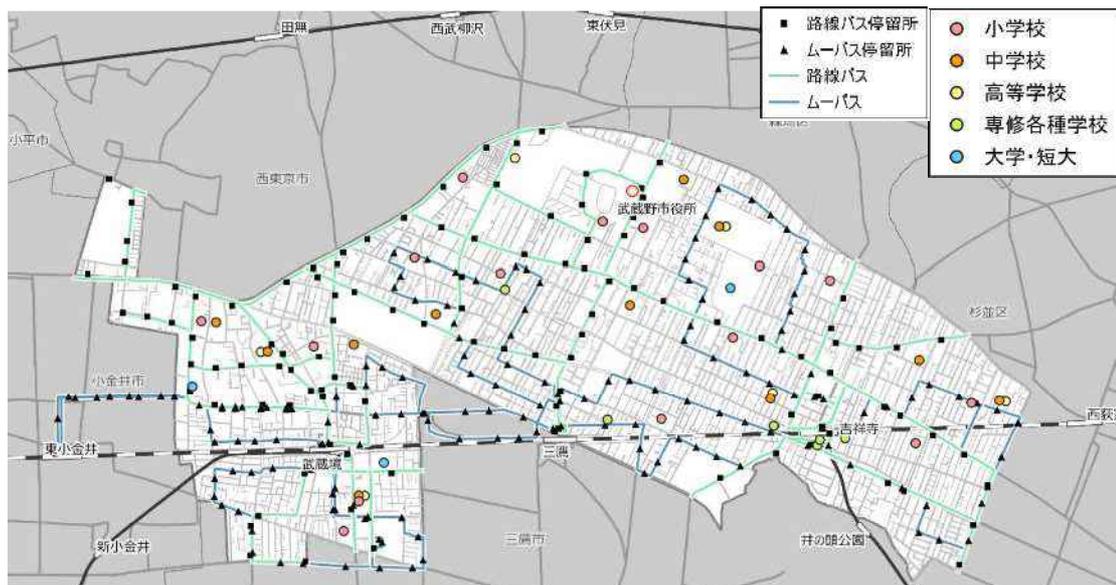
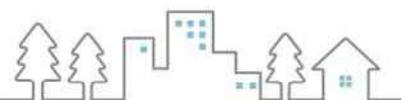


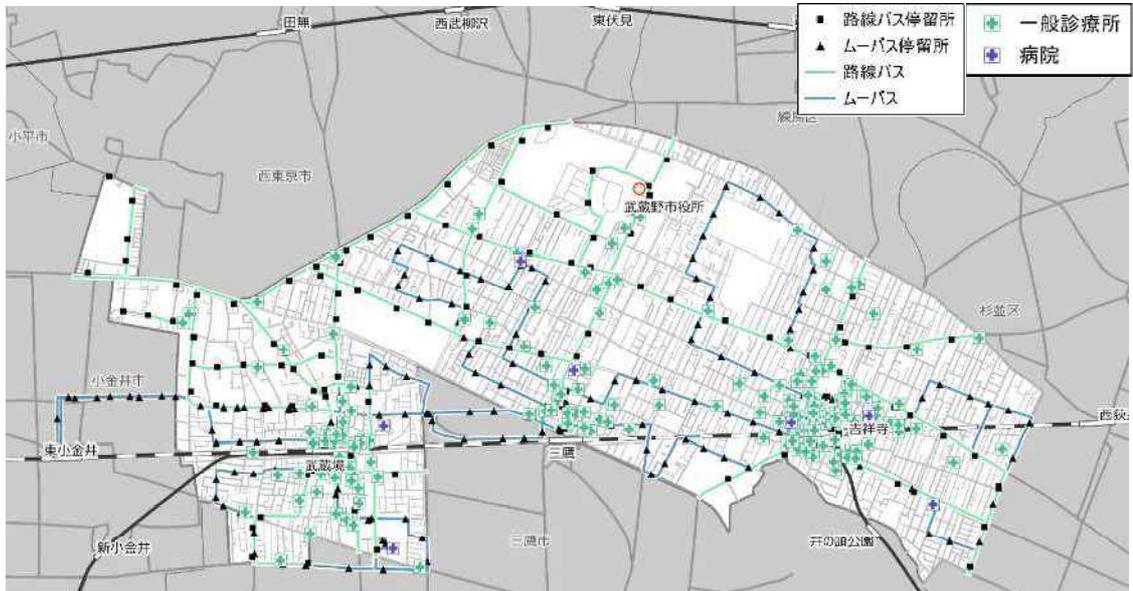
図 教育施設の立地

資料:武蔵野市地域生活環境指標(令和4(2022)年)



③ 医療施設

- ・ 市内の医療施設について、病院については、鉄道駅周辺に密集して立地している一方、診療所については中心に鉄道駅から離れた地域にも数多く分布し、医療施設全体としては市全域に分布している。



※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

- ・ 商業施設について、大型商業施設は吉祥寺駅、武蔵境駅周辺を中心に分布。
- ・ 商店会は鉄道駅周辺、特に吉祥寺駅周辺に密集しているが、井の頭通り沿いや五日市街道沿いなどでも立地もみられるなど、市内各所に分布している。

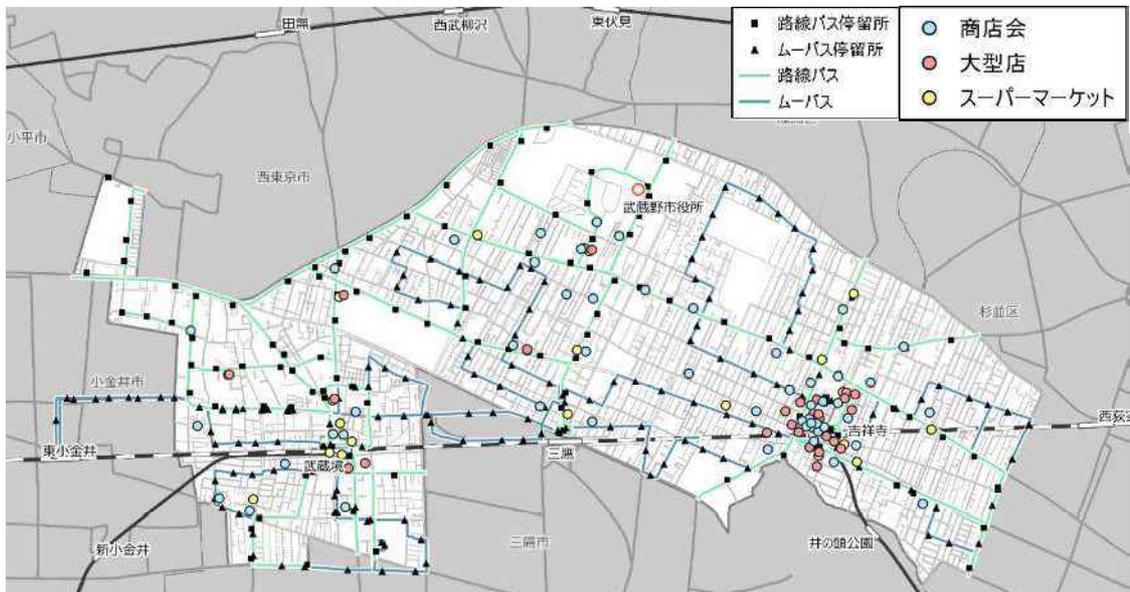
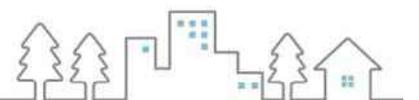


図 商業施設の立地

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駅が設置されている。
- ・ 吉祥寺駅には京王井の頭線が、武蔵境駅には西武多摩川線が乗り入れている。



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。
- ・ 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至っていない状況。

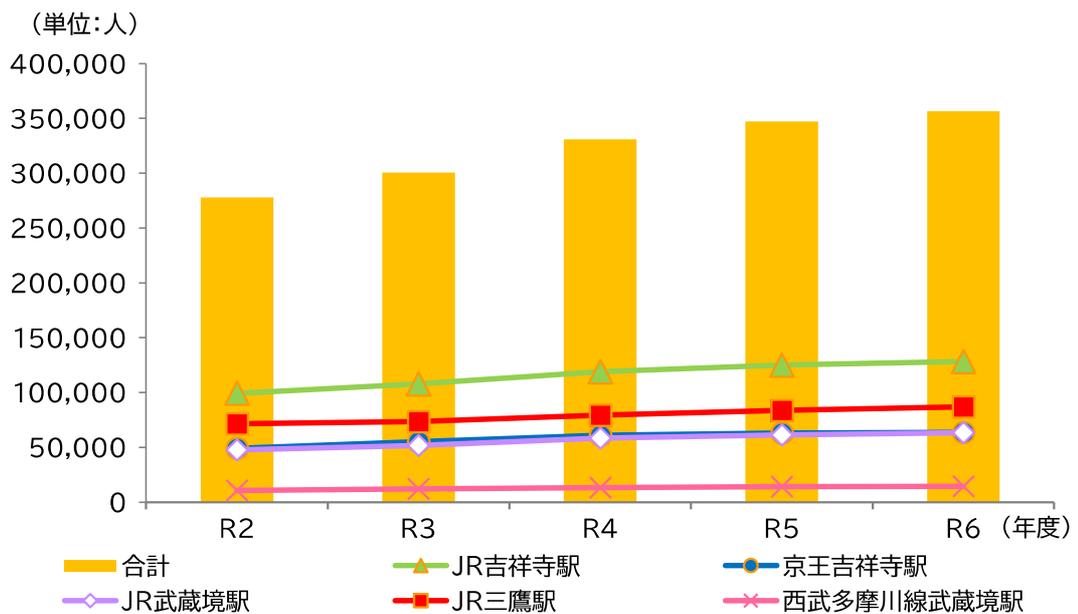
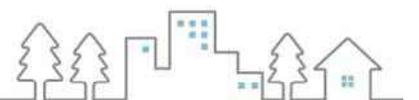


表 鉄道駅の1日平均乗車人員の推移

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

- ・ 市内には、各鉄道駅を拠点として、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バスが運行している。
- ・ 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」が運行している。

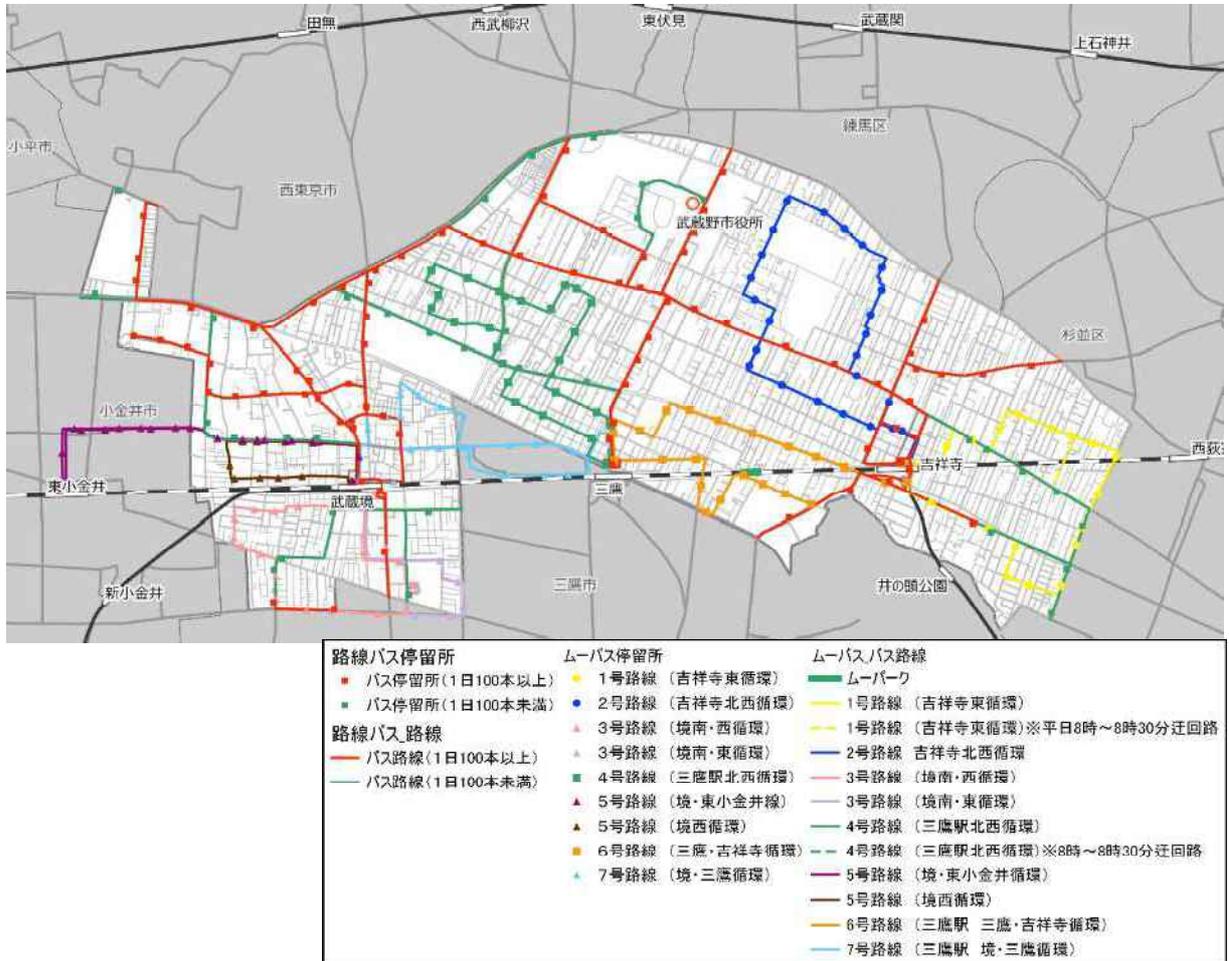
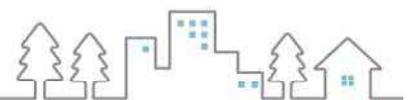


図 バスの路線状況

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。
- ・ 令和3(2021)年以降、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ない状況。

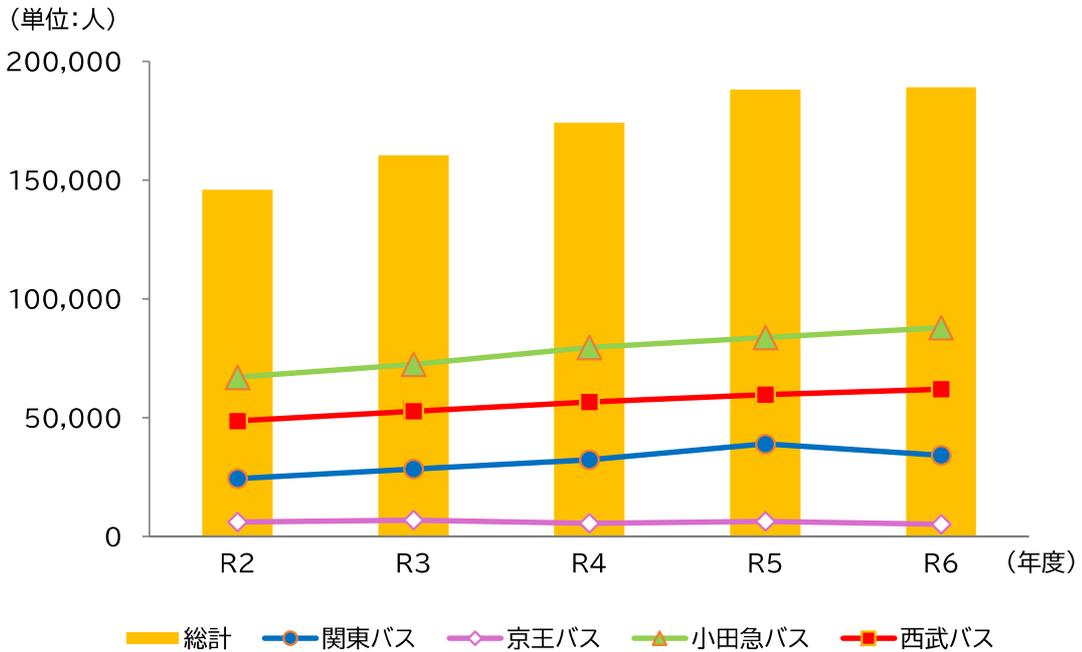


表 路線バスの1日平均乗車人員の推移

資料:令和7(2025)年度武蔵野市市勢統計

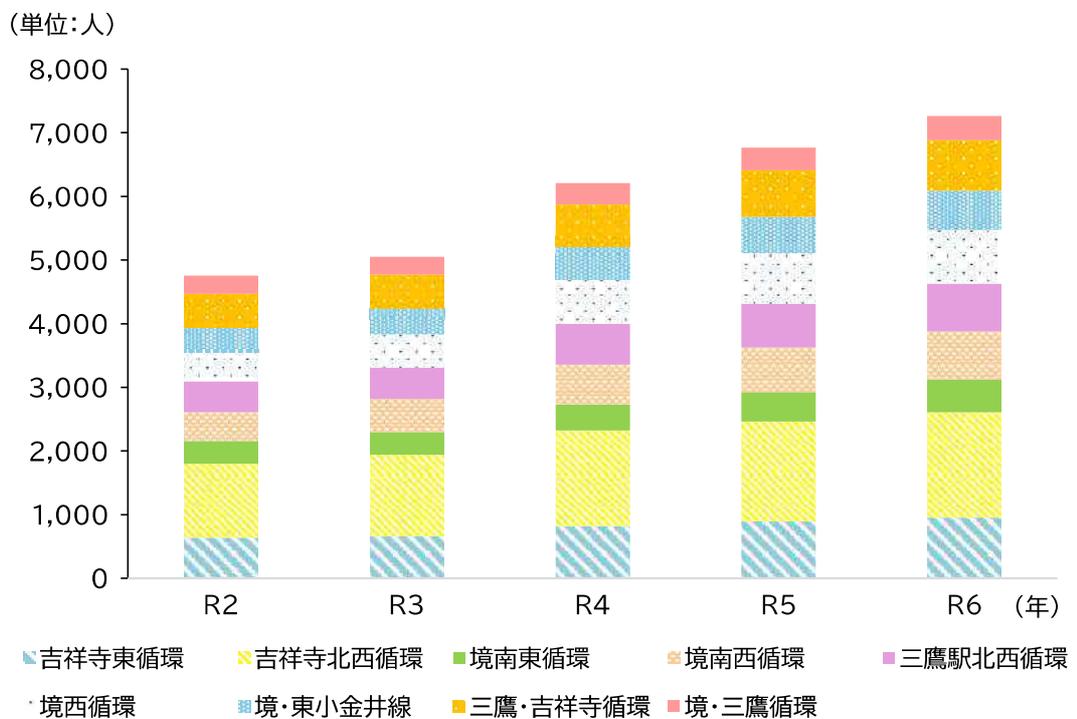
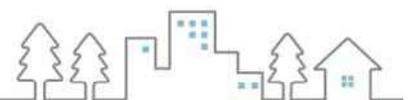


表 ムーブスの1日平均乗車人員の推移

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増えつつあります。



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箇所あり、収容台数は3,885台となっています。

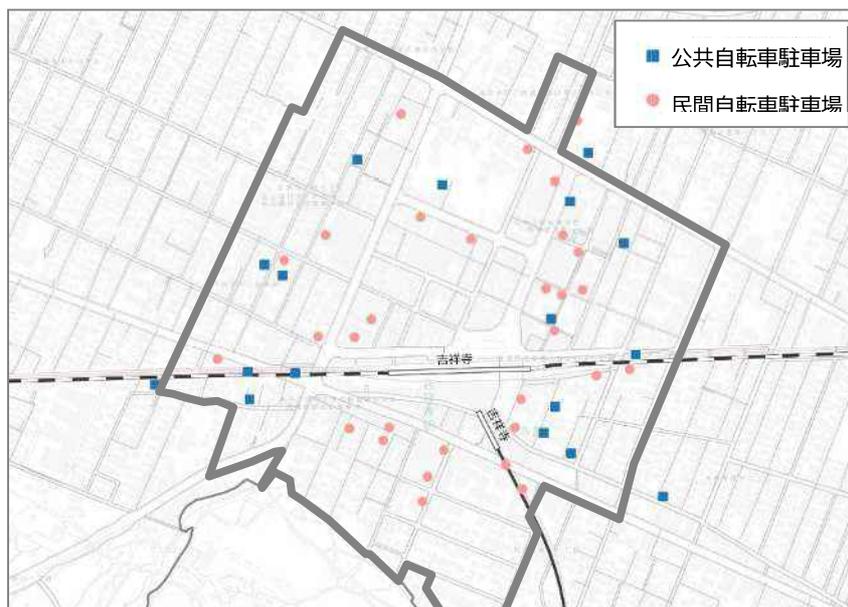
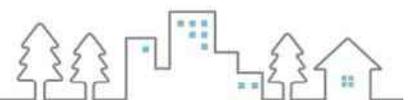


図 吉祥寺駅周辺の公共・民間自転車駐車場位置

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箇所あり、収容台数は567台となっています。

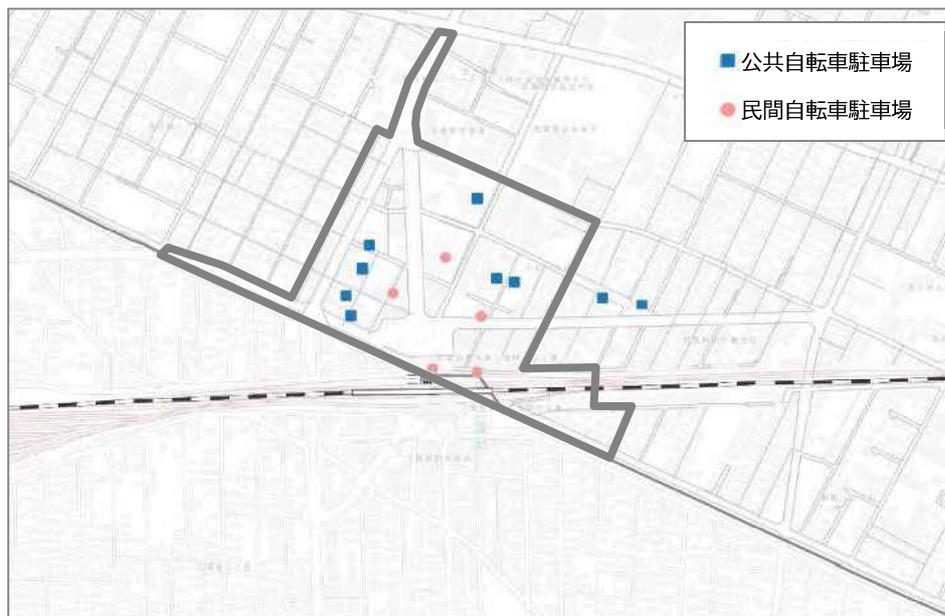


図 三鷹駅北口周辺の公共・民間自転車駐車場位置 資料:武蔵野市

### 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箇所あり、収容台数は2,434台となっています。

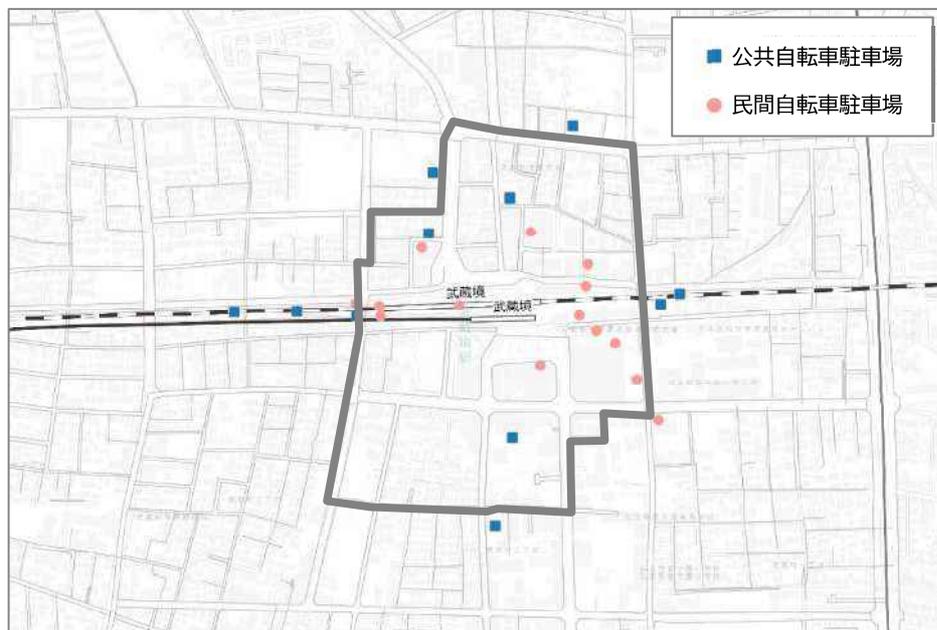
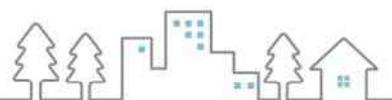


図 武蔵境駅周辺の公共・民間自転車駐車場位置 資料:武蔵野市



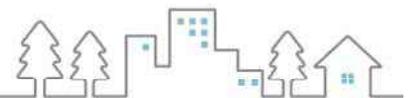
## 2-4 駐輪状況

### (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(2025)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	令和元	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%			
	令和6	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	令和元	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%			
	令和6	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	令和元	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%			
	令和6	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。

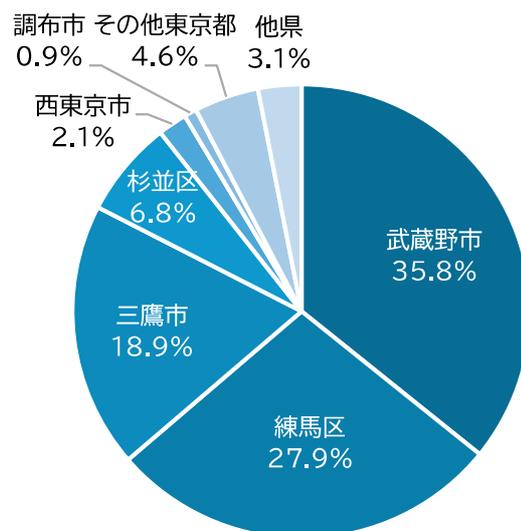
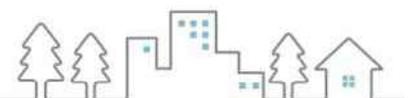


図 吉祥寺駅周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

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居住地を見ると、武蔵野市内が82%と利用者の大多数を占めています。

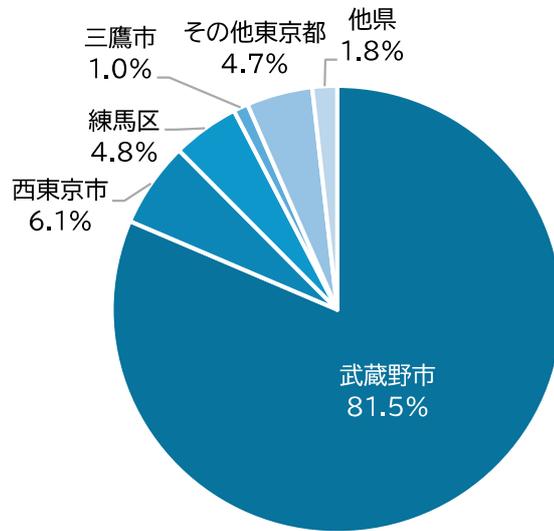


図 三鷹駅北口周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

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。

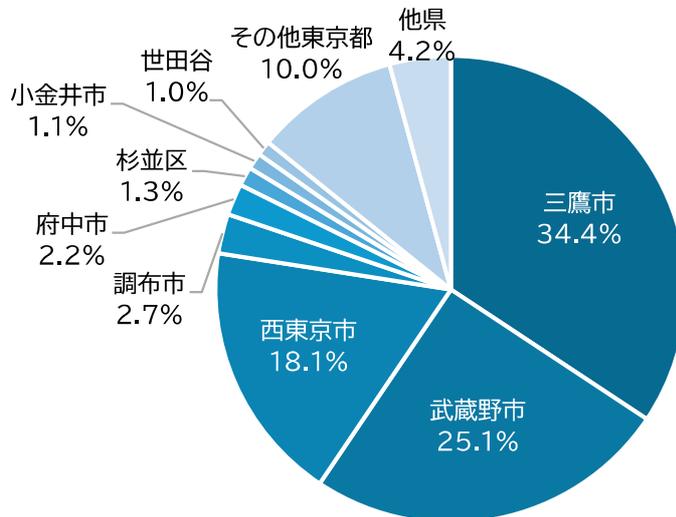
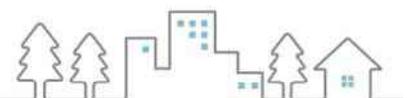


図 武蔵境駅周辺自転車駐車場の定期利用者居住地(令和6(2024)年5月時点)

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駅ともに一貫した減少傾向で推移し、令和5(2023)年度では1,616台と平成26(2014)年度と比較して1/4以上の減少が見られます。
- ・ 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1/5、武蔵境駅周辺では1/6程度まで減少している一方で、三鷹駅北口周辺では、撤去自転車数自体は少ないものの、減少率は1/2程度と、他2駅周辺と比較して小さい状況にあります。

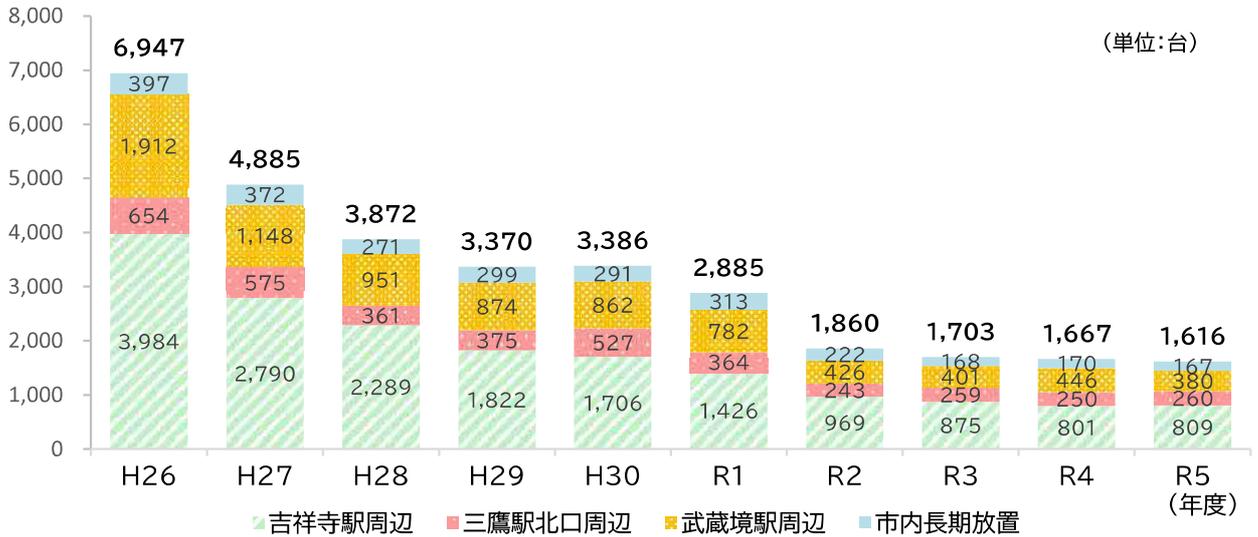


図 撤去自転車台数の推移

資料:武蔵野市

### (5) 撤去自転車の返還等台数

- ・ 撤去自転車の処分状況について、「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。

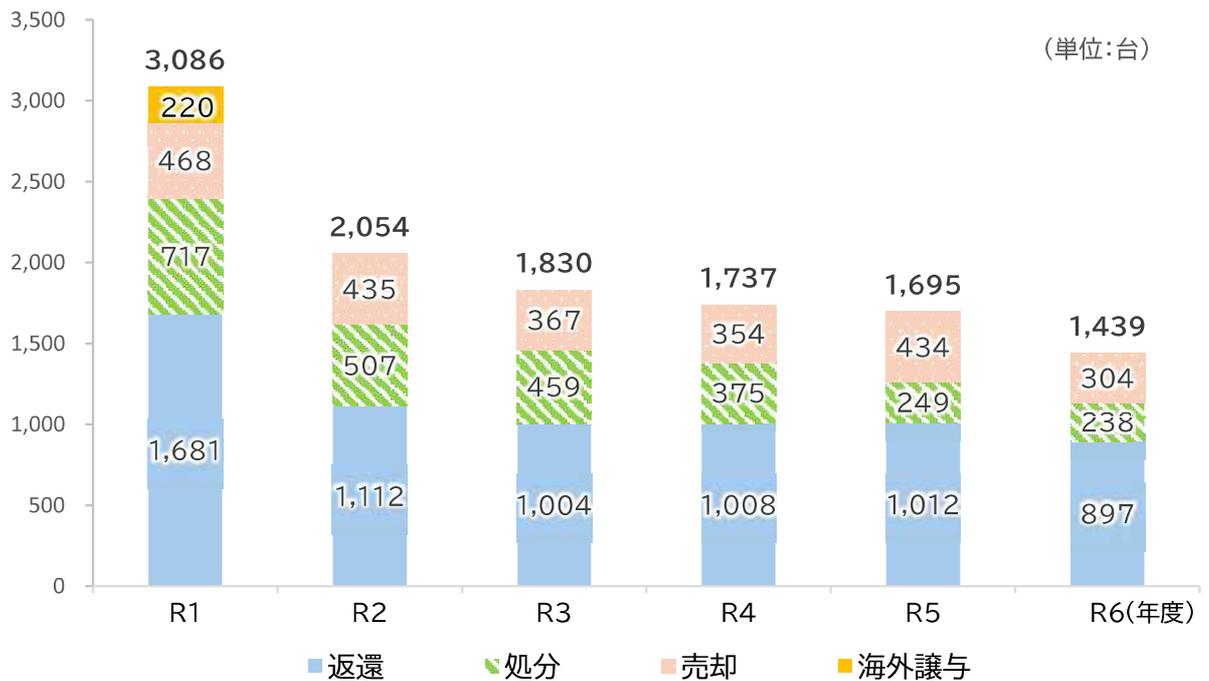
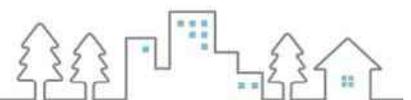


図 撤去自転車の返還等台数の推移

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

#### ① 通勤者・通学者の利用交通手段(国勢調査)

- 令和2(2020)年国勢調査結果より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。

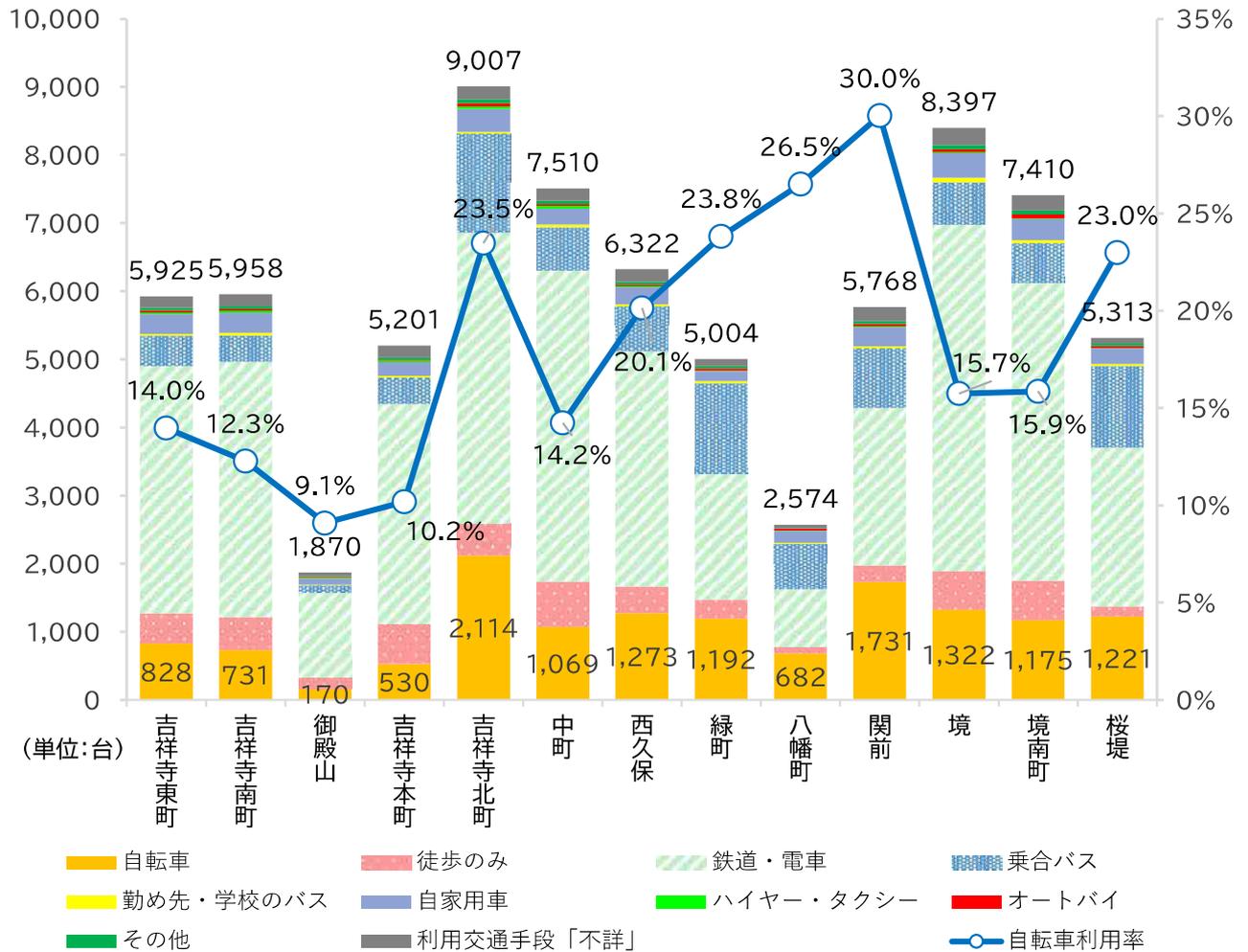
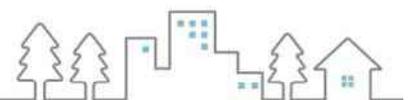


図 利用交通手段別通勤者・通学者数及び構成

資料:令和2(2020)年国勢調査



② 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より武蔵野市の目的別分担率を見ると、自宅からの通勤や通学、私事、帰宅時など幅広い目的にて自転車の分担率が高い状況です。
- ・ トリップ数で見ると、自宅-私事や帰宅のトリップが多い状況です。

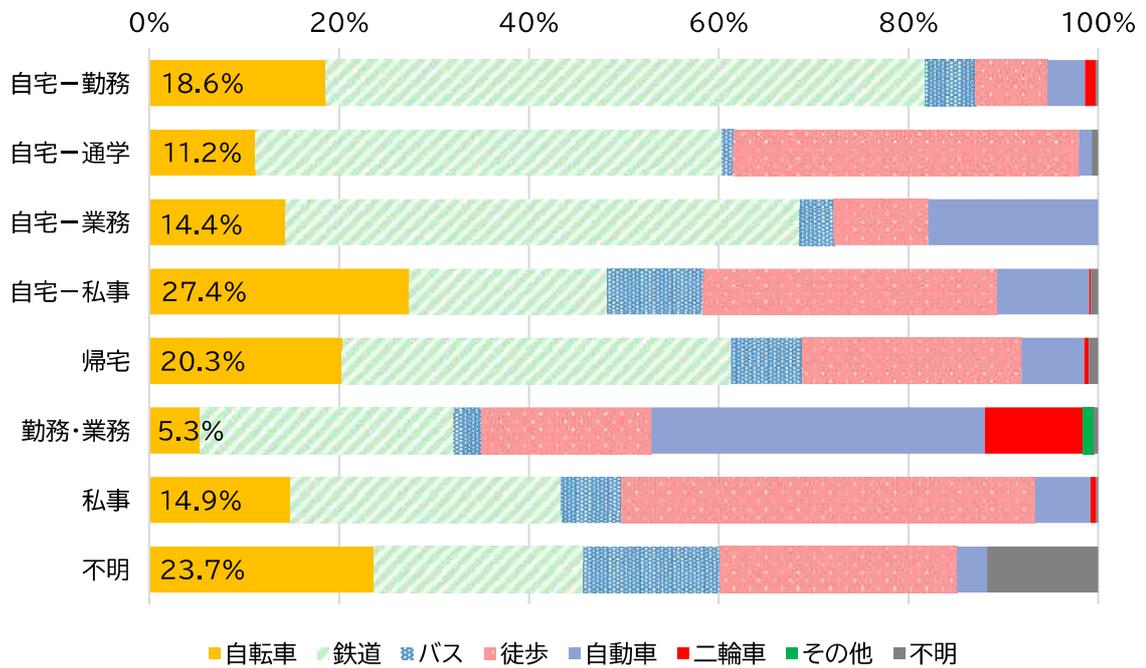


図 目的別交通手段分担率

資料:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

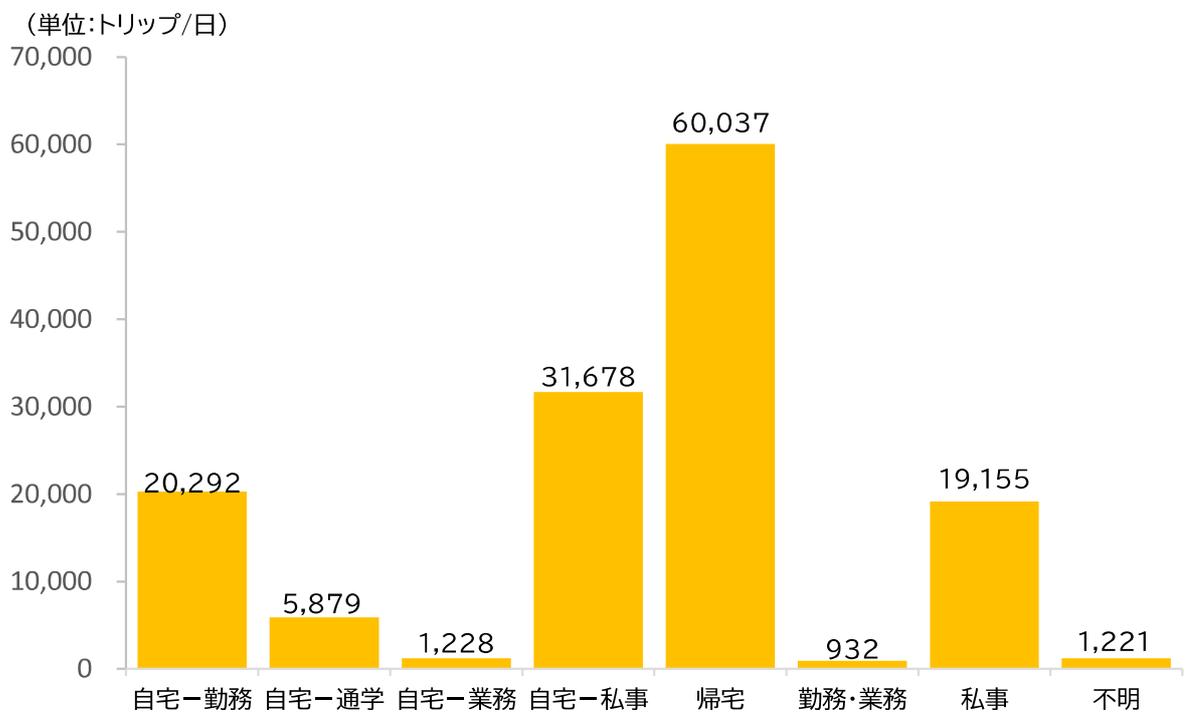
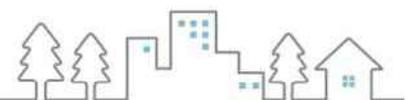


図 目的別自転車トリップ数

資料:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査



③ 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より地区別の自転車ODを見ると、吉祥寺駅周辺や武蔵境駅におけるトリップが多く、地区内流動が多いとともに三鷹市関連流動が多い状況が見られます。
- ・ その他市外との結びつきについては、杉並区や練馬区、西東京市とのトリップが比較的多い状況です。

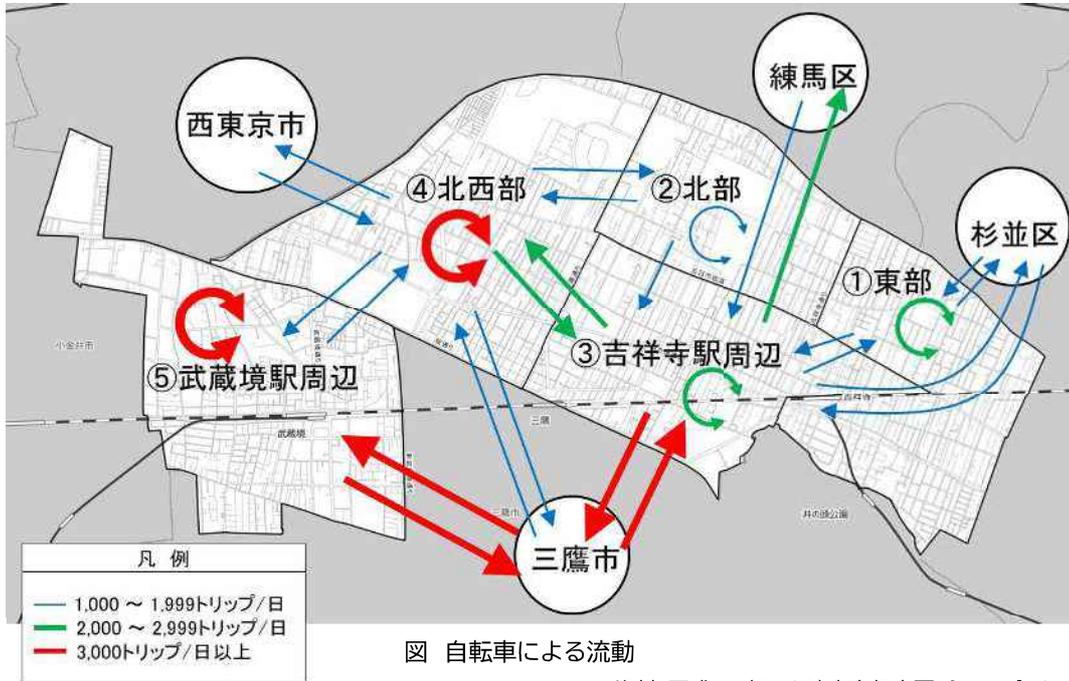


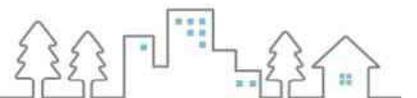
図 自転車による流動

資料:平成30(2018)東京都市圏パーソントリップ調査

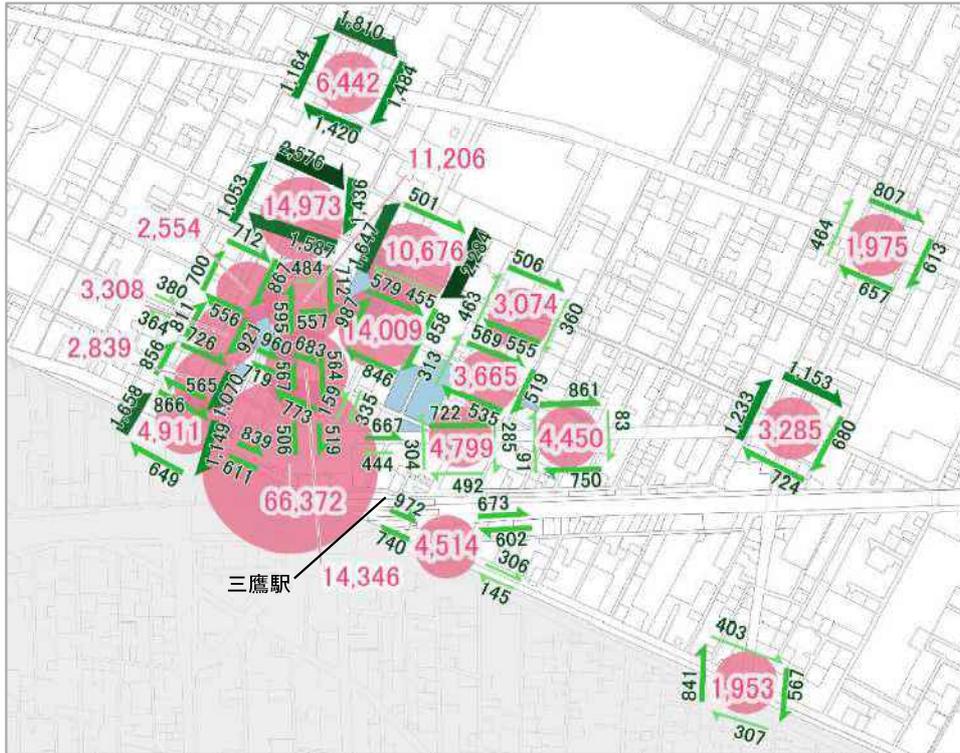
④ 交通量調査

- ・ 自転車の交通量を見ると、吉祥寺駅、三鷹駅北口においては、都道や特定の交差点に交通量が集中している傾向がみられますが、武蔵境駅では北口駅前広場に1,000台以上の交通量がある状況です。

■吉祥寺駅



■三鷹駅



■武蔵境駅

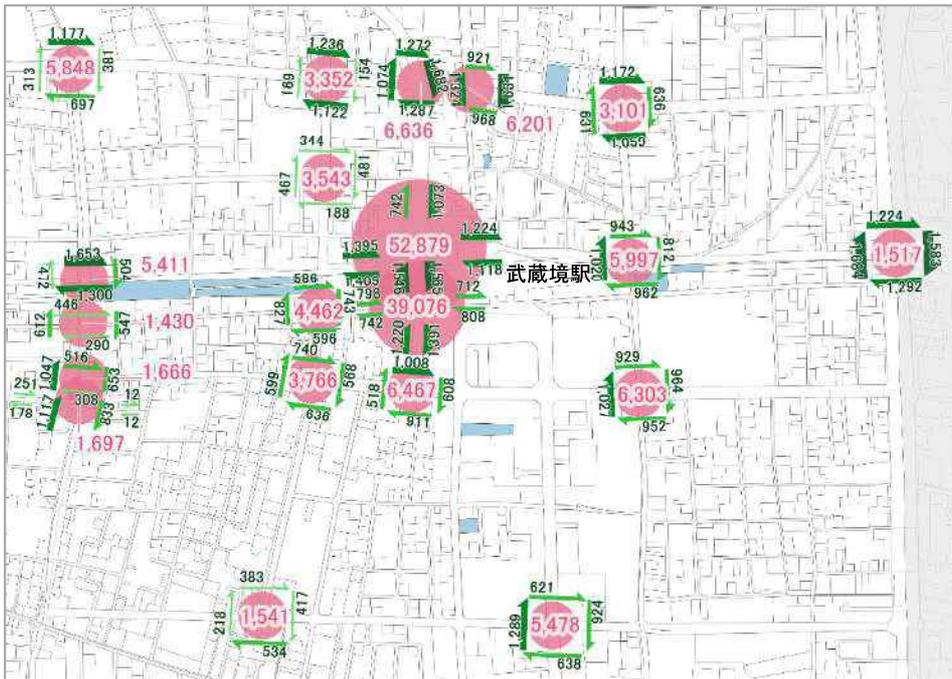
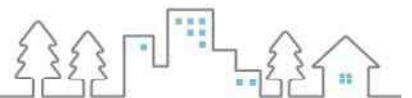


図 各駅周辺の主要交差点調査における自転車・歩行者交通量調査結果(令和6(2024)年度)  
 ※令和6年10月・11月の平日、7~19時の12時間における交差点交通量または断面交通量を計測



## (2) 自転車関与事故

- ・ 市内の令和2(2020)年～令和5(2023)年における自転車関連事故の発生個所を見ると、三鷹駅や吉祥寺駅周辺といった駅周辺や都道7号や都道12号、113号、121号など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、大正通りなど市道部においても事故が発生しているなど、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。

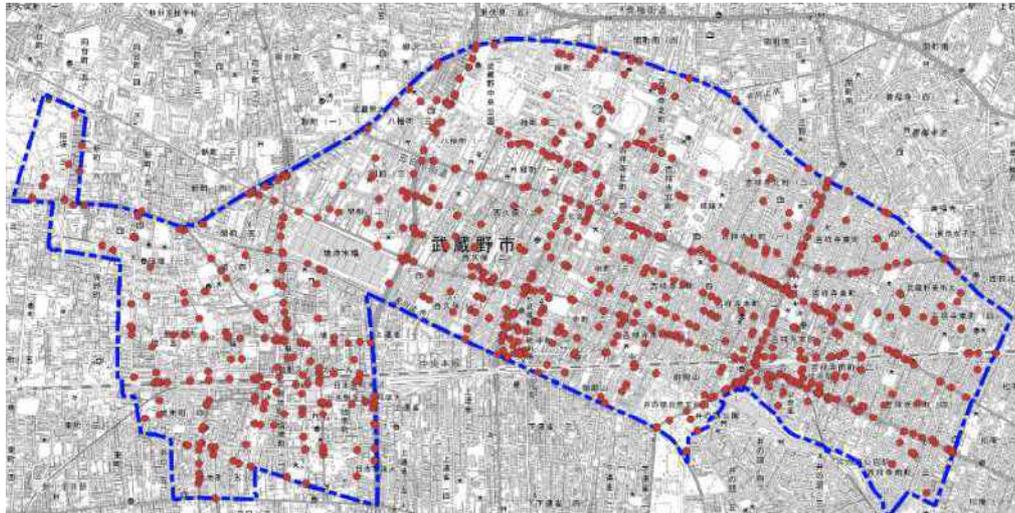
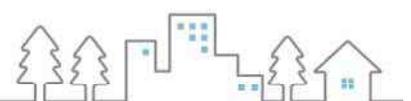


図 自転車関連事故の発生個所

資料:警視庁オープンデータ



## 2-6 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
<b>イニシャルコスト</b>											
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
<b>ランニングコスト</b>											
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

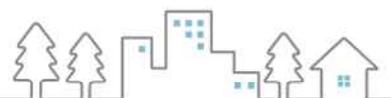
(注)端数処理の関係から、小計等の数値が一致しないことがある。

(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) <sup>※1</sup>			乗入台数 <sup>※2</sup> 1台あたり
	イニシャルコスト	ランニングコスト	合計	自転車等対策費(円)
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	1185	1780	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。



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)

---

## 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」）の定期利用を終了し、一時利用に一本化するところであるが、一時利用料金について、下記のとおりといたしたい。

### 1 第3回自転車等駐車対策協議会の議論をふまえた一時利用料金（案）

#### (1) 考え方

- 占有面積に基づき、自転車料金の2倍を基本としつつ、3駅ごとの自転車駐車場の土地価格（路線価ベース）を反映した料金設定とする。

#### (2) 新・一時利用料金（案） ※2時間無料制度を全原付駐車場に適用

- 武蔵境駅周辺（路線価平均483千円） ※3駅最安のため、比較基準とする。
- 三鷹駅周辺（路線価平均1,160千円） ※2.4倍（武蔵境駅周辺比）≒2倍
- 吉祥寺駅周辺（路線価平均860千円） ※1.7倍（武蔵境駅周辺比）≒2倍

駅名	駐車場名	収容台数 ※1	路線価 (平均値)	一時利用料金	
				現行	R8～(案)
吉祥寺	① 御殿山※2	89台	1,005千円	250円/24時間	<b>200円/6時間</b>
	② 大通り北	19台	1,060千円	—	<b>200円/6時間</b>
	③ 末広通り	36台	837千円	250円/24時間	<b>200円/6時間</b>
	④ 末広通り第3	9台	650千円	—	<b>200円/6時間</b>
三鷹	⑤ 中町バイク	83台	1,160千円	150円/12時間	<b>200円/6時間</b>
武蔵境	⑥ みずき通り	44台	505千円	150円/12時間	<b>200円/12時間</b>
	⑦ 東高架下	17台	460千円	—	<b>200円/12時間</b>
	⑧ 西高架下	31台	460千円	—	<b>200円/12時間</b>

※1 令和8年4月下旬の収容台数（予定）の合計。一時利用化により台数が増減となる可能性あり。

※2 駐車可能車種は、総排気量50cc以下及び新基準原付（総排気量125cc以下の二輪車のうち最高出力4kW以下に制御した車両）に限る。最高出力4kWを超える総排気量50cc超125cc以下の原付は駐車不可。

#### (3) 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	R8～	現行	R8～	現行	R8～	
吉祥寺	250円	↓200円	250円	↑400円	250円	↑800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 協議会での説明及びご意見

### (1) 説明

- ・原付バイクの駐車に必要な占有面積は、自転車の「約2倍」である。
- ・既存の自転車駐車場料金体系をベースとし、「自転車料金の2倍」を基本とする。
- ・一時利用料金（案）
  - 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

### (2) いただいたご意見

- ・車両の占有面積だけでなく路線価等を考慮したうえで設定していただきたい。  
特に吉祥寺は三鷹や武蔵境に比べて高めに設定しても良いのではないかと。
- ・市としてゼロカーボンシティの実現を目指す中で、原動機付自転車が止めやすくなる（利用しやすくなる）施策を行うのは矛盾しているのではないかと。

## 3 これまでの経過と今後のスケジュール

- 7/15 第2回自転車等駐車対策協議会
  - ・原付駐車場の利用区分見直しについて
- 8/15 市報掲載
  - ・定期利用の終了について
- 10/7 第3回自転車等駐車対策協議会
  - ・原付駐車場の一時利用料金案について
- 1/28 第4回自転車等駐車対策協議会
  - ・原付駐車場の一時利用料金案について
- ～2月中旬 公財）自転車駐車場整備センターとの調整・協議
- 2/26 3/1号市報配布開始及びHP掲載
  - 原付駐車場へのポスター掲出
  - 現定期利用者への案内
- 3/1 市報掲載
- 4/1 原付駐車場の一時利用化開始