武　蔵　野　市
自 転 車 等 総 合 計 画
（案）

平成２７年　４月

武　蔵　野　市

目　次

第１章　計画の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
　１　計画の目的　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
　２　計画の位置付け　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
　３　対象区域・計画期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

第２章　武蔵野市における自転車等をとりまく現状　・・・・・・・・・・・　２
　１　自転車をとりまく社会状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
　２　武蔵野市の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３
　３　人口及び世帯数の推移　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４
　４　公共交通の利用推移　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
　５　自転車利用の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　６
　６　自転車等対策事業費の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１４

第３章　自転車の位置づけ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１５

第４章　旧計画の評価　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１６

第５章　施策体系　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１９

基本方針１　自転車等利用に関する方針　・・・・・・・・・・・・・・・・　２０
　１　関係主体の協働による推進
　２　自転車の安全利用対策
　３　施設利用（運営方法）

基本方針２　施設整備（自転車等駐車場）に関する方針　・・・・・・・・・　２７
　１　自転車駐車場の整備
　２　原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場整備
　３　行政以外の主体による自転車駐車場の整備
　４　その他自転車駐車場事業

基本方針３　放置自転車対策に関する方針　・・・・・・・・・・・・・・・　４２

第１章　計画の概要

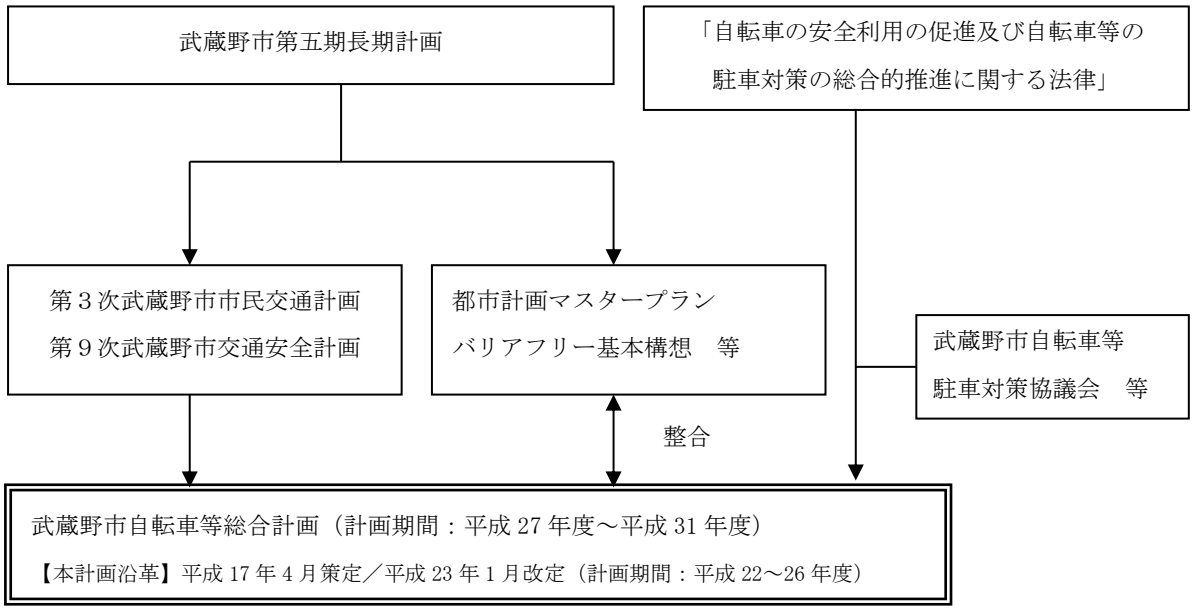
１　計画の目的

本計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づき、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため定めたものである。また、自転車に係わる道路交通環境の整備や交通安全活動の推進等についても定め、自転車等の利用に関する現状と課題から、自転車環境の整備方針や安全利用の方策を総合的に示したものである。市民・事業者・行政がそれぞれの責務を果たし、連携して、放置自転車のないまちづくりを目指すとともに、走行空間の整備や安全教育など自転車の安全利用に関する取組みを推進していくことを目的とする。

２　計画の位置付け

本計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づいた行政計画である。また、武蔵野市第五期長期計画、第３次武蔵野市市民交通計画や第９次武蔵野市交通安全計画を上位計画とし、武蔵野市都市計画マスタープラン等と整合を図りながら、駐車対策だけではなく、交通安全、ルール・マナーの観点を含めた総合計画である。

旧計画内容を評価し、課題を整理したうえで、これまで実施してきた放置自転車対策の強化など効果が表れている事業は継続するとともに、新たな取り組みも盛り込み、放置自転車対策や走行環境整備などをさらに推進する。



３　対象区域・計画期間

３－１　対象区域

計画の対象区域は市内全域とする。

３－２　計画期間

計画の期間は平成 27 年度（2015 年度）から平成 31 年度（2019 年度）の５年間とする。

第２章　武蔵野市における自転車等をとりまく現状

１　自転車をとりまく社会状況

近年、下表の示す通り、自転車に関する走行環境の整備や安全対策に係る動きが活発化している。平成 23 年 10 月、警察庁から都道府県警に対し「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が出されたことを受けて、「警視庁自転車総合対策本部」が設置され、「自転車総合対策推進計画」の策定や自転車ストップ作戦などが展開されている。

一方、国交省や都では「東京都自転車走行空間整備推進計画」や「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、平成 24 年度から東京都内の自転車通行環境整備の検討を進めている。平成 24 年度には文京区や港区で自転車ナビラインなどの実証実験が実施され、平成 26 年度には国道 246 号でバス専用通行帯内において自転車ナビラインを大都市圏内で初めて試行するなど、都内での「自転車走行空間」は、現時点では実験及び検証段階にある。これらの検証結果を踏まえ、今後、「自転車走行空間ネットワーク計画」の策定につなげていくこととする。

【自転車関連する法改正等の変遷】

平成 18 年度	・「道路交通法」改正、・「道路法施行令」改正、
平成 19 年度	・国交省・警察庁「自転車利用環境整備ガイドブック」策定、自転車通行環境整備モデル地区指定
平成 20 年度	・「道路交通法」改正及び同施行令の施行
平成 21 年度	・東京都道路交通規則において「運転中の携帯電話使用禁止」等を明確化 ・東京都「自転車走行空間整備方針」策定
平成 23 年度	・規制標識「自転車一方通行」の新設 ・警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（通達） ・警視庁「警視庁自転車総合対策本部」を設置 　・モデル地区（港区、江戸川区、小平市）を定め「自転車通行環境のエリア整備計画」について検討 　・本市では、三鷹駅北口地区が「自転車対策重点地区・路線」として選定され「自転車ストップ作戦」を実施 ・東京都自転車総合政策検討委員会　報告書発表
平成 24 年度	「みんなにやさしい自転車環境-安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」 （安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会、国交省・警察庁へ） ・東京都「自転車走行空間整備推進計画」策定 　・道路幅員や利用状況に応じ、車道の活用を基本とした自転車道や自転車レーンなどの整備手法と安全性・利便性の向上の視点から選定した優先整備区間などが取りまとめられた ・国交省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定
平成 25 年度	・「改正道路交通法」施行 　・路側帯の通行方法や信号無視やブレーキの無い自転車の運転など悪質な自転車利用に関する取り締まりや罰則が強化 　・悪質な自転車利用者に対して安全講習義務化（平成 27 年６月施行予定） ・東京都「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」施行 　・自転車の利用に関する都、自転車利用者等の責務を明確化 　・自転車の安全利用に関する取組みや自転車駐車場の利用促進、保険への加入など

２　武蔵野市の現状

武蔵野市は、東京都特別区と多摩地区の接点に位置し、区部では杉並区・練馬区、市部では三鷹市・小金井市・西東京市に接しており、緑の多い閑静な住宅街と吉祥寺という商業、金融、レジャー、文化が高度に集中した地域をあわせ持つ、多摩地域における中核的機能を有する都市である。昭和 40 年頃までに市のほぼ全域が市街化され、都市基盤整備も一定の水準に達するなど、成熟した市街地が形成されている。地形的には起伏が少なく平坦で、自転車等の走行に適した地形であり、市内では毎年２万台を超える自転車が購入・買い替えられている。

・平成 25 年度東京都調査（駅前放置自転車の現況と対策）では、駅周辺への自転車乗入台数は、東京都内 560 を超える鉄道駅の中で三鷹駅が最も多く、吉祥寺駅が３位、武蔵境駅が９位となっている。近隣区市からの乗入もあるため自転車の乗入台数が非常に多くなっている。

・平成３年度の総務庁調査では、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が約 4,000 台あり全国ワースト１位になるなど放置自転車対策は本市の最重要課題であった。

・自転車条例の全面改正、既存自転車駐車場の立体化や新規整備、土日も含めた放置自転車の撤去等による対策強化など、様々な施策により放置自転車は減少している。

・平成 22 年４月には、吉祥寺大通り及び中央大通りの歩道上にあった自転車駐車場を閉鎖し、歩行者等の安全・安心な通行が確保され、かつ、自転車を放置しにくい道路環境づくりが進みつつある。また、短時間無料制度やフリーゾーン、総合満空表示盤など、駐輪場の有効活用に取り組んでいる。

▲吉祥寺大通り（左：利用登録自転車駐車場　右：閉鎖後）

・自転車に関連する交通事故は、交通事故全体が減少するなかで、依然として全体の半数を占めていることから、警察をはじめ関係機関と連携し、安全利用講習会等を通じて、自転車利用に関するルールの周知とマナー向上に努めている。また、かえで通りや市道第 16 号線等では、自転車道や自転車誘導レーンを整備するとともに、交差点のカラー舗装化や点滅鋲の設置、注意看板の新設や更新を進めている。

▲自転車安全利用講習会

▲横断幕による啓発

・今後、警視庁がモデル地区等で整備している自転車ナビマークなど法定外表示も含め、本市の自転車交通量や交通事故発生状況などを踏まえ、自転車走行空間ネットワーク計画を策定し、走行環境の整備推進に取り組んでいく。

▲かえで通り

３　人口及び世帯数の推移

武蔵野市の総人口及び世帯数は増加傾向にある。

平成 26 年１月現在、武蔵野市の総人口は 140,527 人となっており、平成 16 年からの 10 年間で約 7.0%増加している。また、世帯数は 73,085 世帯で、10 年間で約 9.6%の増加となっている。

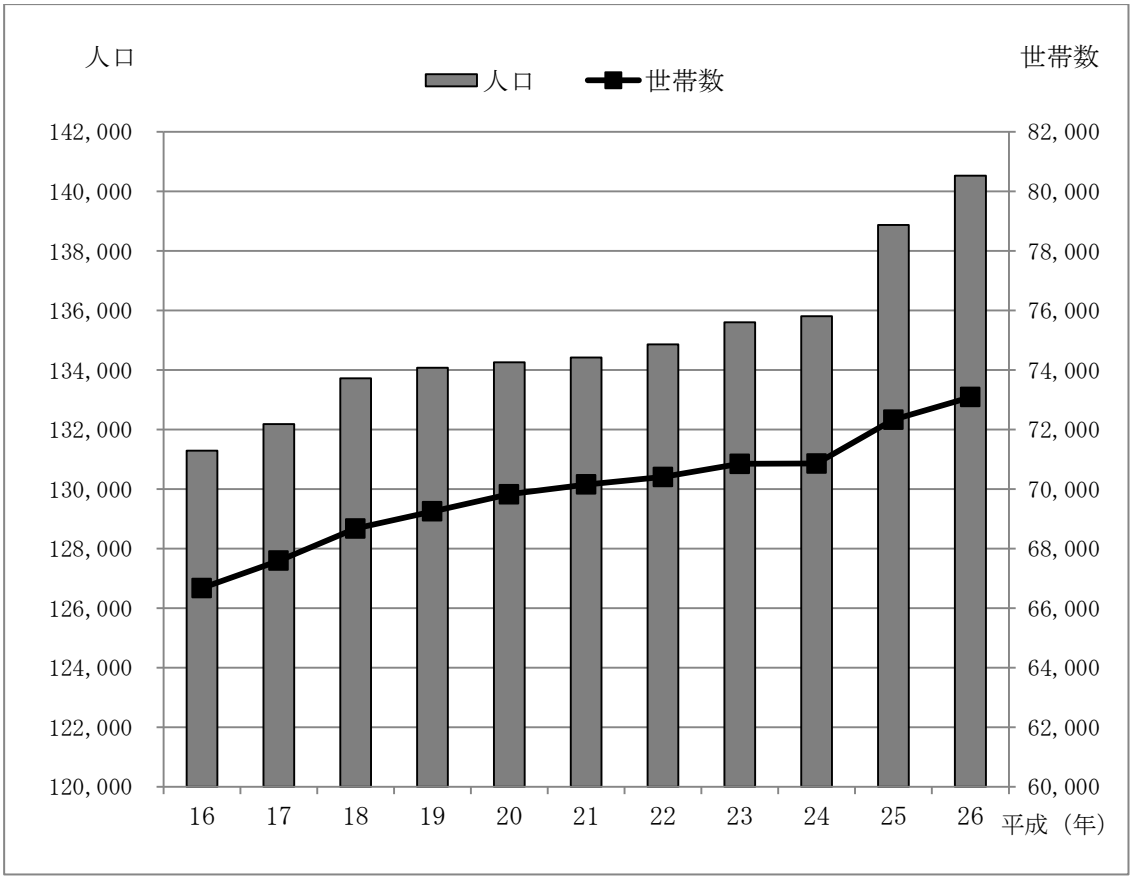
高齢化率も年々上昇しており、平成 26 年には 21%となっている。

【人口・世帯数】

平成（年）	人口（人）			世帯数	高齢化率
	総数	男	女		
16	131,287	63,581	67,706	66,674	17.9%
26	140,527	67,532	72,995	73,085	21.2%
増減率	107.0%	106.2%	107.8%	109.6%	－

※1 月 1 日現在の数値
出典：人口統計（武蔵野市）

【人口・世帯数の推移】



※1 月 1 日現在の数値
出典：人口統計（武蔵野市）

４　公共交通の利用推移

公共交通の利用は、平成 25 年度ではやや減少している交通機関はあるが、横ばいまたは増加傾向にある。

武蔵野市内には、鉄道路線としてＪＲ線、京王線、西武線があり、バス路線には、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バス及びムーバスが運行している。公共交通の利用状況は、平成 25 年度ではやや減少している交通機関はあるが、横ばいまたは増加傾向にある。

４－１　鉄道

市の南部にはＪＲ中央本線が東西方向に縦貫しており、市内には吉祥寺、三鷹、武蔵境の三駅が設置されている。また、吉祥寺駅には京王井の頭線が、武蔵境駅には西武多摩川線が乗り入れている。各駅の乗車人員は、平成 25 年度ではやや減少している交通機関はあるが、横ばいまたは増加傾向にある。

【乗車人員の推移】

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

出典：武蔵野市勢統計

４－２　バス

市内には、各鉄道駅を拠点として、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バスが運行している。また、交通不便地域の解消を目的に、市が民間事業者（関東バス株式会社、小田急バス株式会社）に依頼して運行しているコミュニティバス「ムーバス」が７路線、９ルートで運行している。乗客数は、ムーバスが平成 25 年度ではやや減少しているものの、他の路線は横ばいないし増加傾向である。

【一日平均乗客数の推移】

平成（年度）		関東バス	京王バス	小田急バス	西武バス	ムーバス
平成 15 年度	乗客数	42,038	7,324	77,103	46,462	5,151
	路線数	23	3	15	14	5
平成 20 年度	乗客数	44,095	8,425	81,068	47,747	7,483
	路線数	24	3	15	12	9
平成 25 年度	乗客数	44,180	8,677	87,202	59,659	7,189
	路線数	26	3	15	12	9

出典：武蔵野市勢統計

５　自転車利用の現状

５－１　自転車利用発生地の整理

駅周辺にある自転車駐車場の利用者は、駅から 2,000mの範囲で多く、西からの利用が多い傾向にある。市外からの利用者は、約 52%を占める。

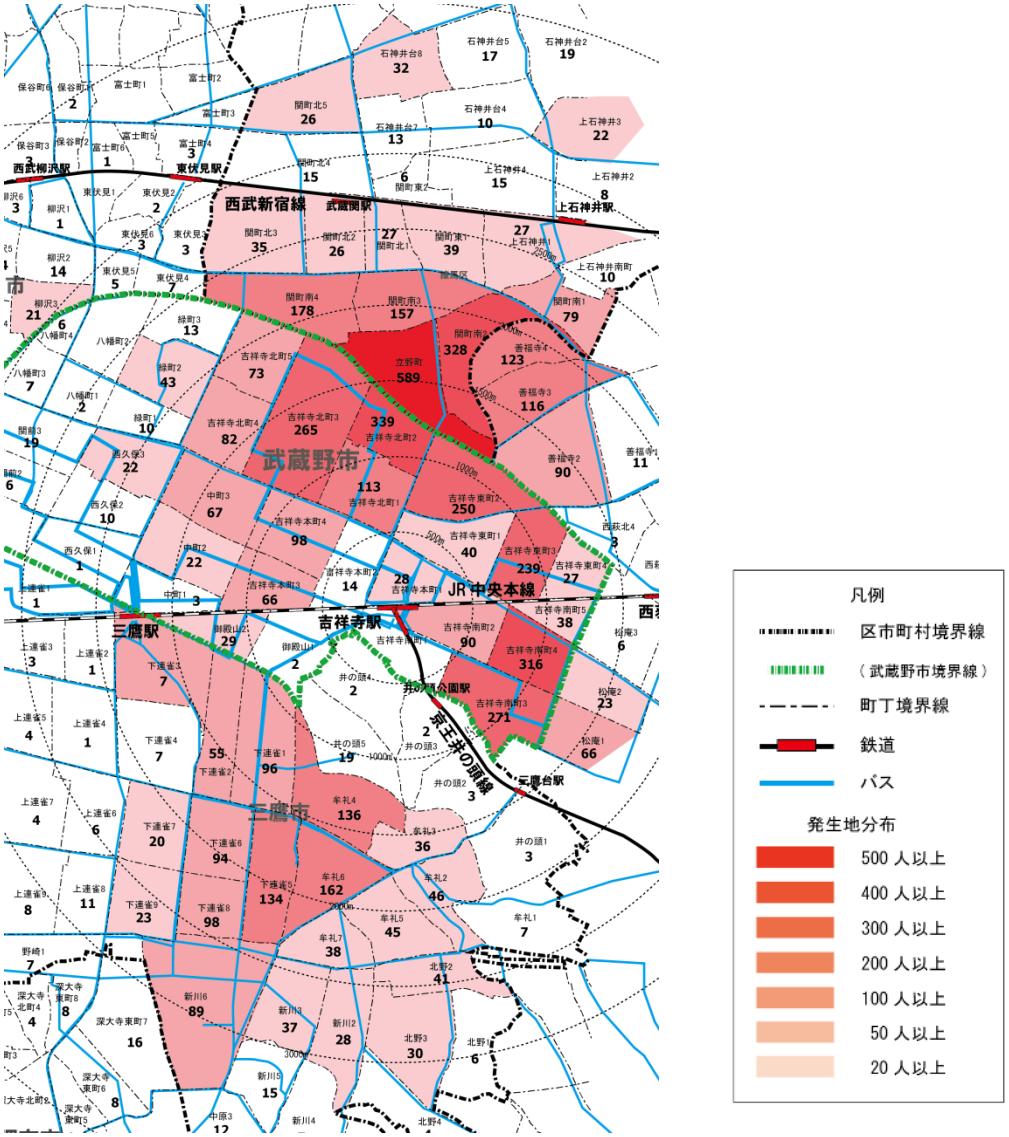
駅周辺にある自転車駐車場の定期契約者（平成 26 年 11 月現在）を対象に、自転車利用発生地を整理すると、駅から 2,000mの範囲内でその利用が多い。駅から 2,500mないし 3,000mを超えると自転車利用者は少なくなる。また、市外からの利用者が全体の約 52%を占めている。

５－１－１　吉祥寺駅

吉祥寺駅周辺の自転車駐車場定期利用者のうち、37.1%は武蔵野市内からであり、次いで練馬区 23.7%、三鷹市 19.4%、杉並区 6.4%となっている。

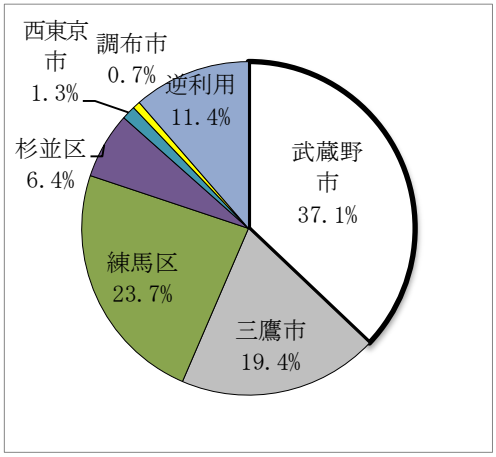
方向別には、北西エリアから 32.9%、北東エリアから 30.7%となっており、駅北側から駅へ向かう利用者が多い。逆に駅から利用する逆利用については全体の 11.4%を占めている。

【自転車利用発生地分布図（吉祥寺駅）】



【自転車利用発生地（吉祥寺駅）】

エリア			台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	1,930	584	30.7%	9.3%
		杉並区		348		5.5%
		練馬区		998		15.9%
	南東	武蔵野市	823	715	13.1%	11.4%
		杉並区		108		1.7%
	南西	武蔵野市	1,465	38	23.3%	0.6%
		三鷹市		1,375		21.9%
		調布市		52		0.8%
	北西	武蔵野市	2,070	1,294	32.9%	20.6%
		練馬区		680		10.8%
		西東京市		95		1.5%
		三鷹市		1		0.0%
	小計		6,288		100.0%	
逆利用			807		11.4%(逆利用率)	
合計			7,095		-	



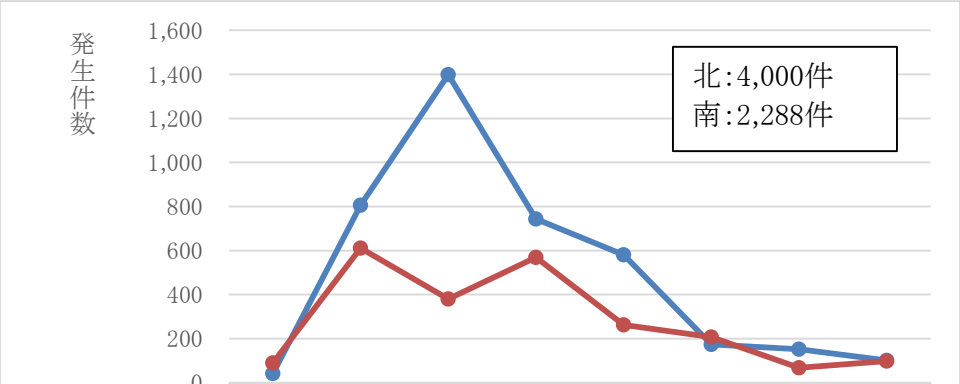
※正利用＝駅から 4km 圏内の自転車利用者
逆利用＝駅から学校・勤務地等に向かう自転車利用者（明らかに逆利用と思われる自転車利用者）

【駅からの距離と自転車利用発生数の関係】

駅北側からの自転車利用者は、駅から 1,001～1,500mの範囲が最も多く、駅北側全体の約35%を占めている。501～2,000mの範囲では駅北側全体の約 74%を占めている。

駅南側からの自転車利用者は、駅から 501～1,000mの範囲が最も多く、駅南側全体の約 27%を占めている。501～2,000mの範囲では駅南側全体の約 68%を占めている。

なお、駅北側及び南側いずれにおいても駅から 3,000m離れた位置になると、自転車利用者は少なくなる。



	① 1-500m	② 501-1000m	③ 1001-1500m	④ 1501-2000m	⑤ 2001-2500m	⑥ 2501-3000m	⑦ 3001-3500m	⑧ 3501-4000m
吉祥寺 北	42	806	1399	743	581	174	153	102
吉祥寺 南	90	612	380	569	263	207	68	99

駅からの距離と自転車利用発生数（吉祥寺駅）

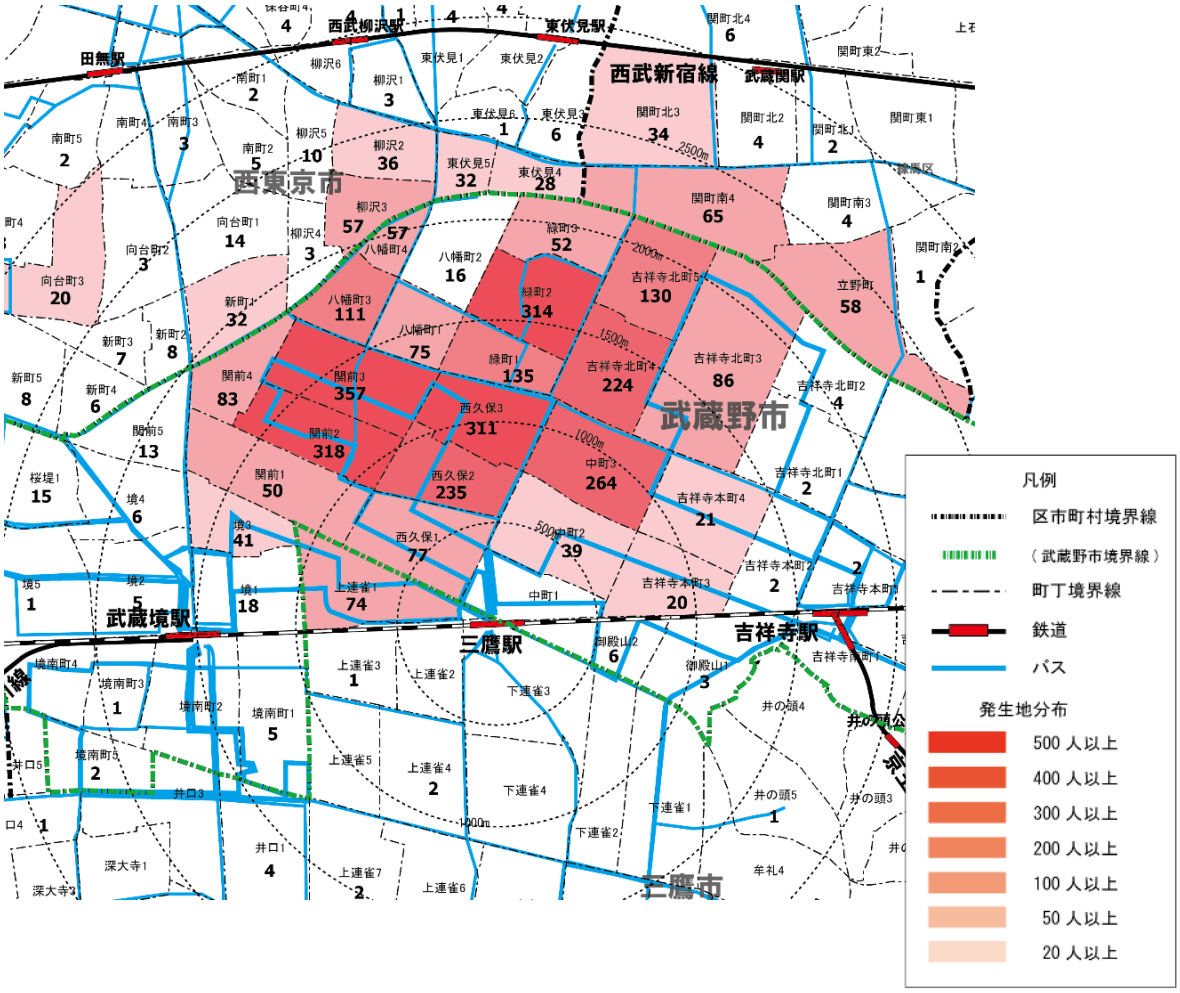
５－１－２　三鷹駅北口

三鷹駅北口周辺自転車駐車場の利用者のうち、武蔵野市内からの利用が 77.7%と最も多く、次いで西東京市 8.0%、練馬区 4.5%となっている。

方向別は、北西エリアから 72.4%、北東エリアから 26.2%となっており、駅北側からの利用がほとんどである。

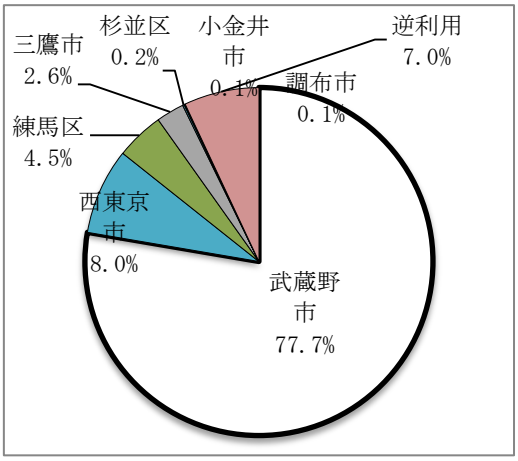
なお、駅から利用する逆利用ついては全体の 7.0%である。

【自転車利用発生地分布図（三鷹駅北口）】



【自転車利用発生地（三鷹駅北口）】

エリア			台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	973	794	26.2%	21.4%
		練馬区		179		4.8%
	南東	武蔵野市	25	9	0.7%	0.2%
		三鷹市		10		0.3%
		杉並区		6		0.2%
	南西	武蔵野市	30	8	0.8%	0.2%
		三鷹市		20		0.5%
		調布市		2		0.1%
	北西	武蔵野市	2,690	2,294	72.4%	61.7%
		西東京市		320		8.6%
		三鷹市		74		2.0%
		小金井市		2		0.1%
	小計		3,718		100.0%	
逆利用			279		7.0%(逆利用率)	
合計			3,997		-	

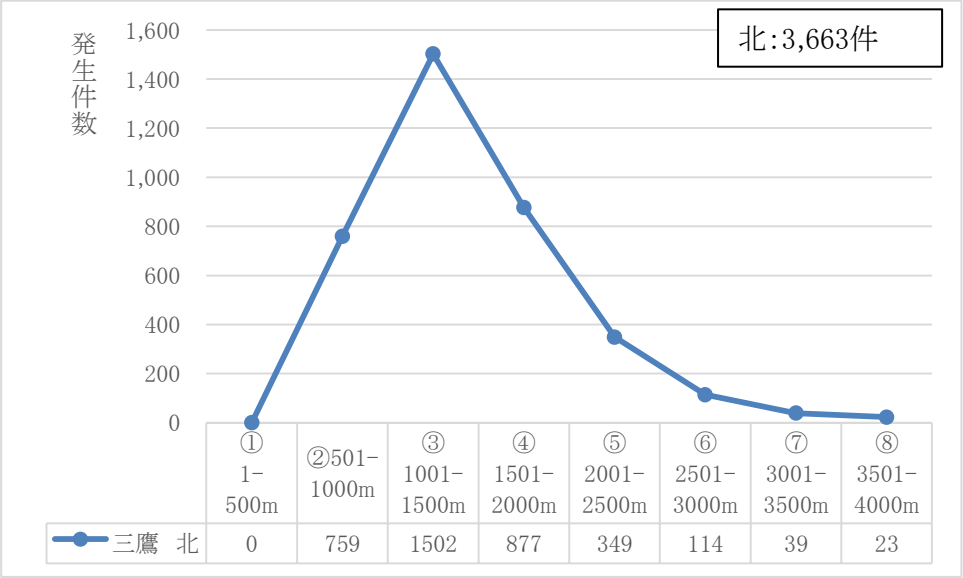


※上表は、四捨五入していることから、割合を合計すると一致しないところがあります。

【駅からの距離と自転車利用発生数の関係】

駅北側からの自転車利用者は、駅から 1,001～1,500mの範囲が最も多く、全体の約 41%を占めている。501～2,000mの範囲では約 86%を占め、利用者のほとんどが該当する。

なお、駅から 2,500m離れた位置になると自転車利用者は少なくなる。



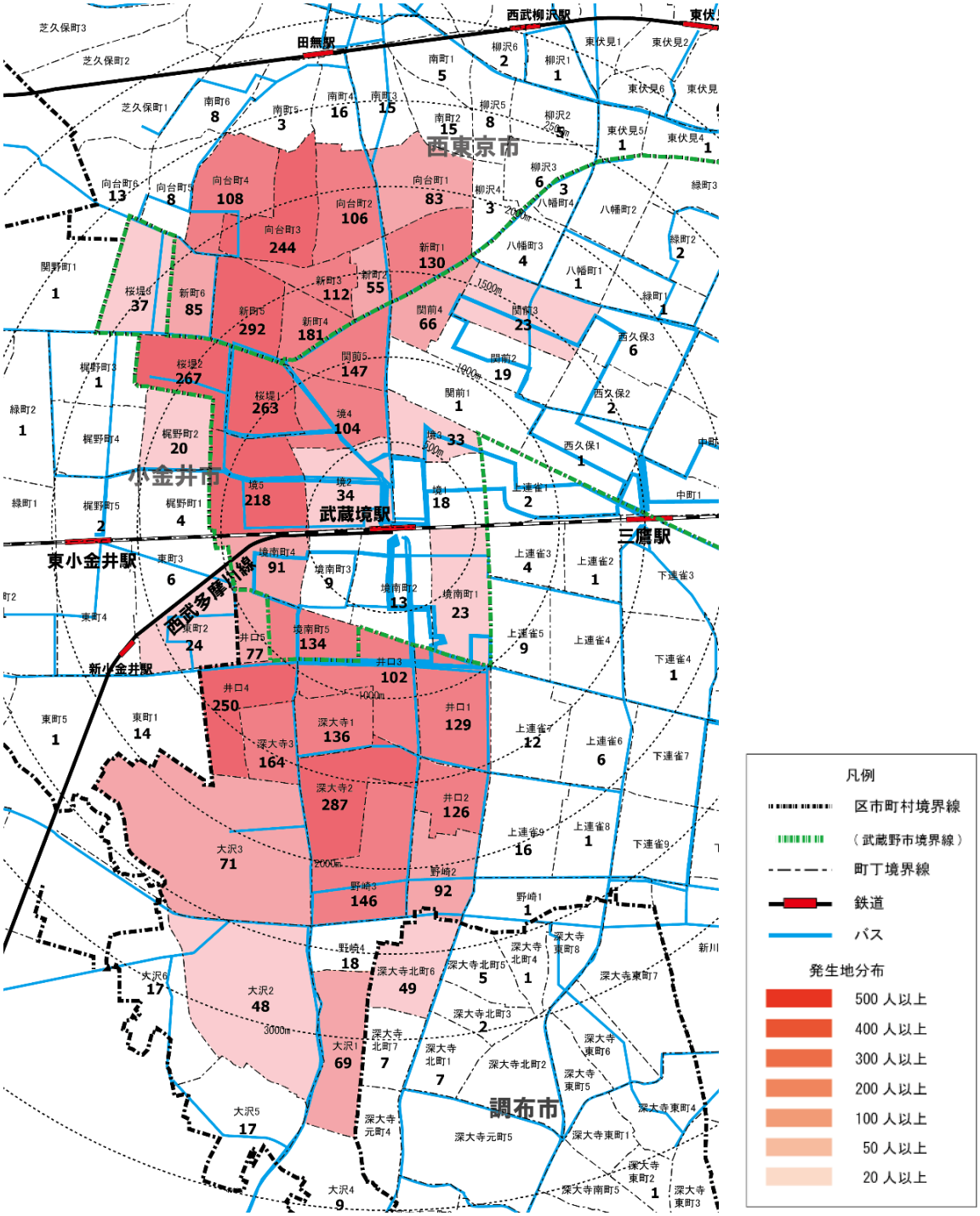
駅からの距離と自転車利用発生数（三鷹駅北口）

５－１－３　武蔵境駅

武蔵境駅周辺自転車駐車場の利用者のうち、武蔵野市内からの利用は 26.7%にとどまり、三鷹市からの利用が最も多く 31.8%を占めている。その他に西東京市から 26.4%、小金井市から 1.3%となっている。

方向別は、北西エリアから 46.8%、南西エリアから 34.0%となっており、駅西側からの利用が約８割を占めている。逆利用も全体の約 12.6%を占めており、市内三駅の中で最も高い。

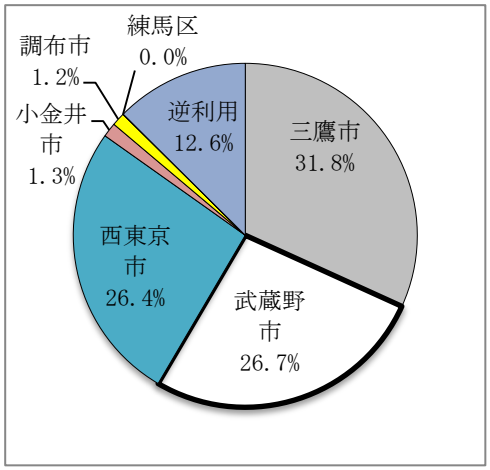
【自転車利用発生地分布図（武蔵境駅）】



【自転車利用発生地（武蔵境駅）】

エリア			台数		割合	
正利用	北東	武蔵野市	455	185	9.1%	3.7%
		練馬区		2		0.0%
		西東京市		268		5.4%
	南東	武蔵野市	506	29	10.1%	0.6%
		三鷹市		406		8.1%
		調布市		71		1.4%
	南西	武蔵野市	1,698	241	34.0%	4.8%
		三鷹市		1,411		28.2%
		小金井市		46		0.9%
	北西	武蔵野市	2,340	1,070	46.8%	21.4%
		西東京市		1,239		24.8%
		小金井市		31		0.6%
	小計		4,999		100.0%	
逆利用			718		12.6%(逆利用率)	
合計			5,717		－	

※上表は、四捨五入していることから、割合を合計すると一致しないところがあります。

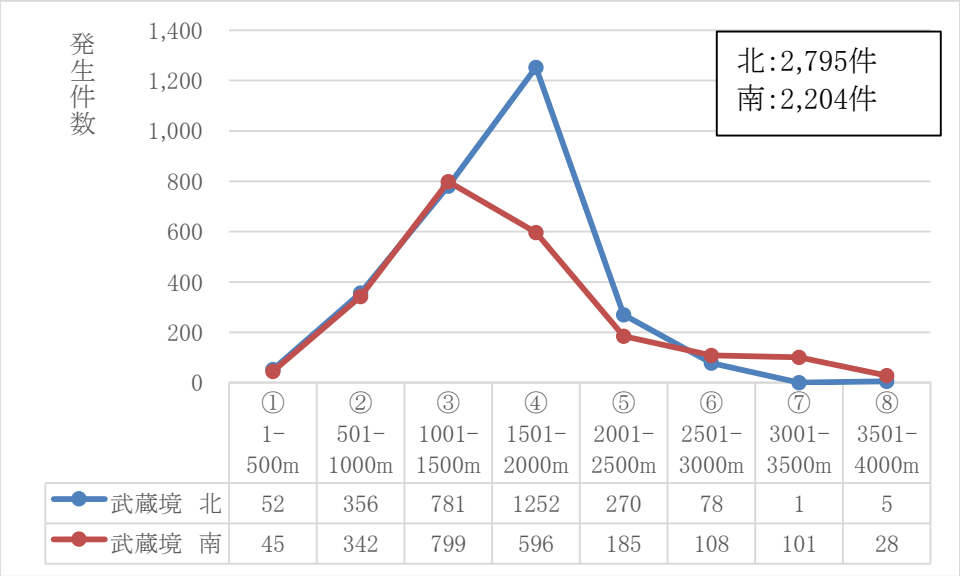


【駅からの距離と自転車利用発生数の関係】

駅北側からの自転車利用者は、駅から 1,501～2,000mの範囲が最も多く、駅北側全体の約45%を占めている。501～2,000mの範囲では駅北側全体の約 85%を占めている。

駅南側からの自転車利用者は、駅から 1,001～1,500mの範囲が最も多く、駅南側全体の約36%を占めている。501～2,000mの範囲では駅南側全体の約 79%を占めている。

なお、駅から 2,500m離れた位置になると自転車利用者は少なくなる。



	① 1-500m	② 501-1000m	③ 1001-1500m	④ 1501-2000m	⑤ 2001-2500m	⑥ 2501-3000m	⑦ 3001-3500m	⑧ 3501-4000m
武蔵境 北	52	356	781	1252	270	78	1	5
武蔵境 南	45	342	799	596	185	108	101	28

駅からの距離と自転車利用発生数（武蔵境駅）

５－２　自転車交通量の現状

自転車交通量が 2,000 台(12 時間)を超える幹線道路がある。
吉祥寺通り、市道第 16 号線、武蔵境通りなどである。

「東京都自転車走行空間整備推進計画」（平成 24 年 10 月）のなかで、1 日あたりの自転車交通量が 2,500 台以上の路線は、自転車走行空間の優先整備路線の選定項目となっている。

ここでは、12 時間あたりの方向別断面自転車交通量が「2,000 台以上」、「1,000 台～1,999 台」、「1,000 台未満」の３つに分類し、自転車交通量の傾向を確認する。

・平成 24 年度、主要幹線道路の交差点における交通量調査を実施している。
自転車交通量が 12 時間（７時～19 時）あたり 2,000 台を超える路線は、五日市街道や井の頭通り、市道第 85 号線（アジア大学通り）などである。

・平成 26 年度、駅へ向かう主要南北道路や市境における交通量調査を実施している。
吉祥寺通り、市道第 16 号線、武蔵境通りなどにおいて、2,000 台（12 時間あたり）を超える自転車交通量がある。

【自転車交通量調査結果①】（主要幹線道路の交差点交通量調査、平成 24 年度）

調査日：平成 24 年 11 月 7 日(水)

【自転車交通量調査結果②】（駅への主要南北道路などにおける交通量調査、平成 26 年度）

調査日：平成 26 年 12 月 4 日(木)

一方、平成 21 年度には、駅周辺における交通量調査を実施している。

吉祥寺駅周辺では吉祥寺通りや五日市街道、三鷹駅北口周辺では三谷通りや文化会館通り、武蔵境駅周辺では武蔵境通りなどが 2,000 台（12 時間あたり）を超える自転車交通量があり、駅への主要な通行経路となっている。

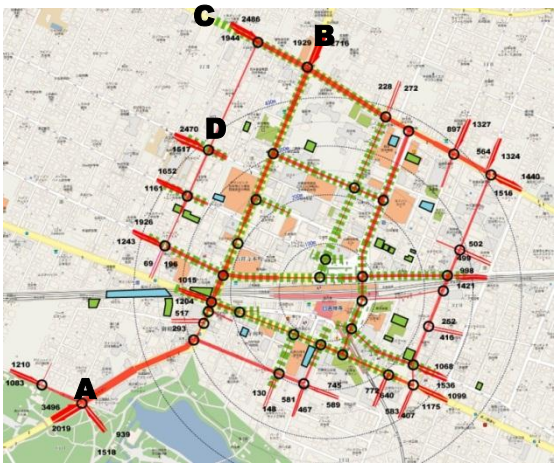
【自転車交通量調査結果③】（駅周辺における交通量調査、平成 21 年度）

■　吉祥寺駅周辺

調査日：平成 21 年 6 月 23 日（火）

天　候：曇りのち晴れ

自転車流入量の多い箇所（平日7-19時　2,000台以上）		
下図番号	流入地点	流入量（台）
A	吉祥寺通り　南側	3,496
B	吉祥寺通り　北側	2,716
C	五日市街道　西側	2,486
D	大正通り　西側	2,470

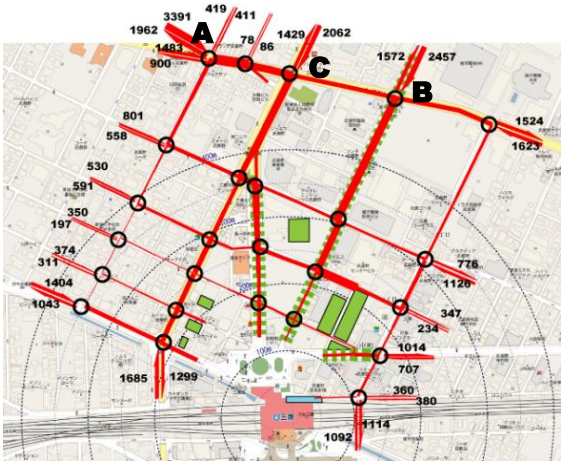


■ 三鷹駅北口周辺

調査日：平成 21 年 7 月 7 日（火）

天　候：曇りのち晴れ

自転車流入量の多い箇所（平日7-19時　2,000台以上）		
下図番号	流入地点	流入量（台）
A	三谷通り　西側	3,391
B	文化会館通り　北側	2,457
C	三鷹通り　北側	2,062



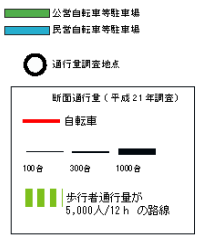
■ 武蔵境駅周辺

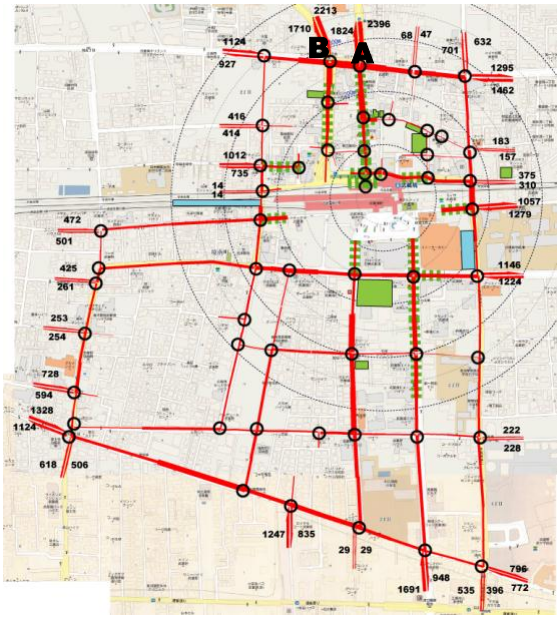
調査日：平成 21 年 7 月 1 日（火）

天　候：曇り

自転車流入量の多い箇所（平日7-19時　2,000台以上）		
下図番号	流入地点	流入量（台）
A	武蔵境通り　北側	2,396
B	市民会館方面　北側	2,213

凡　例





６　自転車等対策事業費の現状

自転車等対策事業費は過去 10 年間で約 60 億円であり、年間の実経費は約4億円である。

武蔵野市の自転車等対策事業費は、過去 10 年間（平成 16 年度～平成 25 年度）で約 60 億円である。自転車駐車場使用料等の収入は、過去 10 年間で約 22 億円である。年間、約４億円の経費がかかっていることになる。

近年では、公益財団法人自転車駐車場整備センターと共同で、自転車駐車場の整備を進めている。また、自転車安全利用講習会等の開催や放置防止指導業務を強化し、自転車事故は平成 20 年度から 25 年度にかけての５年間で約 40%、放置自転車台数は平成 21 年度から 26 年度にかけての６年間で約 90%減少している。

【自転車等対策事業経費】（決算額）　（単位：百万円）

平成（年度）	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	小計
イニシャルコスト											
土地購入費	0	0	153	0	181	0	695	0	0	0	1,029
建設負担金	6	0	0	0	148	111	76	0	0	0	341
小計	6	0	153	0	329	111	771	0	0	0	1,370
ランニングコスト											
自転車駐車場管理・運営	72	71	71	70	82	75	73	70	47	47	678
土地・施設借上げ料	188	191	192	191	170	218	254	194	212	233	2,045
放置自転車指導・撤去・返還・処理	150	141	132	168	179	177	211	220	208	202	1,787
整備工事維持補修工事	5	5	5	5	13	11	4	11	3	4	67
自転車安全利用講習会等の開催	0	0	0	0	7	14	13	12	12	12	70
その他	13	13	2	4	4	4	4	5	3	2	56
小計	428	422	403	438	455	500	559	513	486	500	4,703
支出	434	422	556	438	784	611	1,330	513	486	500	6,073
収入（使用料など）	245	243	246	244	300	269	235	202	118	100	2,203
計	**189**	**179**	**310**	**194**	**484**	**342**	**1,095**	**311**	**368**	**400**	**3,870**

※端数処理の関係から、小計等の数値が一致しないところがある

【参考】平成 21 年～24 年度の自転車対策費（決算額）（「駅前放置自転車の現況と対策　平成 25 年度調査」東京都青少年・治安対策本部より）

	経費平均額（百万円）			乗入台数１台あたり自転車対策費等（円）
	投資的経費	消費的経費	自転車対策費等	
武蔵野市	244	533	777	33,378
区部	2,454	9,149	11,603	28,146
市部	942	3,627	4,569	17,562
豊島区	176	615	791	63,635
練馬区	640	788	1,428	40,445
三鷹市	19	186	205	25,874
西東京市	20	206	225	13,747

※乗入台数は平成 25 年 10 月の停留調査に基づく台数を用いることとする。

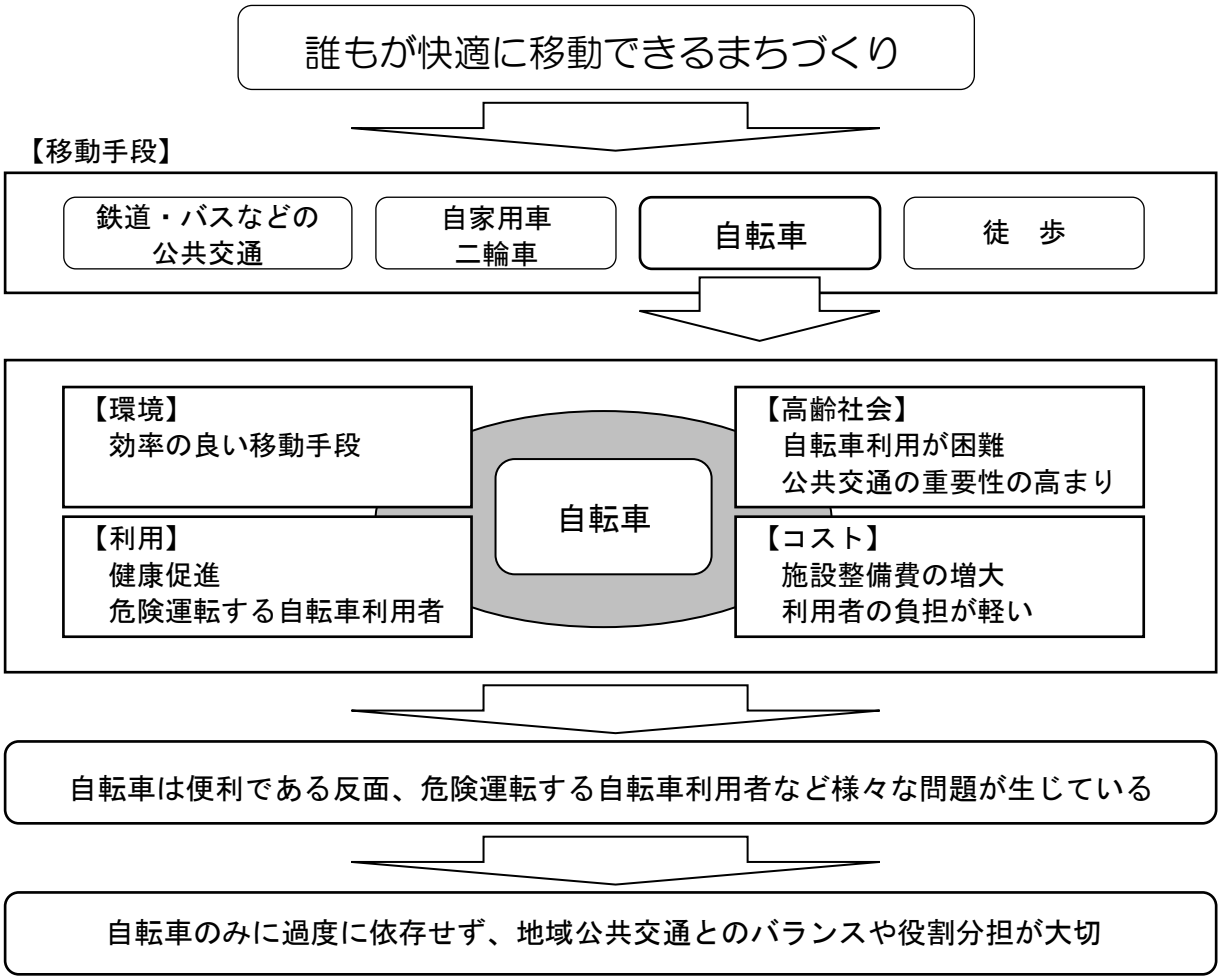
第３章　自転車の位置づけ

ユニバーサルデザインやＴＷＣＣ(Total Welfare Configurated City)の考え方に基づき、徒歩、自転車、バスなどの多様な手段により、誰もが快適に移動できるまちづくりを整えていく必要がある。

武蔵野市は、東西方向に鉄道、南北方向にバス交通が充実しており、公共交通の利便性が比較的高い都市である。今後、更に高齢社会が進み、自家用車や自転車の利用が困難となれば、公共交通などによる移動がますます重要視されてくると考えられる。地域公共交通ネットワークの質の向上を図り、環境への負荷を低減して、エネルギー効率が良い移動を行うために地域公共交通ネットワークを充実していく必要がある。

東京都は 2020 年の東京オリンピックを契機に、自転車レーンの整備を積極的に進める方針を打ち出している。自転車は便利な移動手段である反面、放置自転車や危険運転（法令違反）など様々な問題が生じている。引き続き、関係機関と連携して、駅周辺の自転車駐車場を整備するとともに、走行環境の推進に努める。また、自転車のみに過度に依存することなく、地域公共交通とのバランスを図る。

さらに、本市のみの課題ではなく広域的な取り組みが必要であることから、市や市民、東京都や近隣自治体、自転車等駐車対策協議会など関係機関が協力し、その役割を分担しながら、自転車を取り巻く課題解決に向けて取り組んでいく。



第４章　旧計画の評価

平成 22 年度に策定した「武蔵野市自転車等総合計画」の達成状況を評価し、課題を抽出する。

基本方針１　自転車利用に関する方針

■ 安全利用講習会の開催と認定者優先制度の導入	
評価	・自転車に関連する事故件数は減少傾向にある ・近年では、大学などにも働きかけ、出前講習会を積極的に展開している ・安全利用講習会受講者は、新規駐輪場の優先制度（受講のインセンティブ）があり当選割合が高い
今後	・市内で発生した交通事故のうち、自転車が関与事故は全体の約 50%を占める ・一時利用などの駐輪場利用者に対する、安全利用講習会の受講のインセンティブ
■ 走行環境の改善	
評価	・自転車誘導レーンの整備延長、啓発看板等の整備を進めている ・東京都及び近隣７市による「自転車走行空間に関する協議会」に参画 自転車走行環境の整備とネットワーク化の検討を進めている
今後	・広域的なネットワークの観点から、都道などの幹線道路から走行環境の整備を促進するため、都に対する働きかけを行う それらを結ぶアクセス道路として市内の歩道がある「幹線道路」へ自転車レーン等を整備していく
■ 有料駐輪場への一元化	
評価	・平成 24 年度にかけて、利用登録駐輪場から有料駐輪場へ移行した
今後	・条例駐輪場の（公財）自転車駐車場整備センターへの一元化（駐輪場間の連携など利便性の向上）を図る
■ 使用期間等の改善	
評価	・３年使用制限の導入（平成 22 年度以降に開設した定期利用駐輪場に導入）
今後	・他の駐輪場へ重複申込みが可能で、利用者の総数が把握しにくいため、整備目標台数の設定が難しい ・３年使用制限の導入について試行から本格実施する 短時間無料制度、フリーゾーン等も駐輪場の新設や改修に合わせて実施する
■ 受益者負担（使用料）の見直し	
評価	・駐輪場の整備に伴い、利用登録駐輪場から有料駐輪場へ一元化した
今後	・市外料金等を導入しているが、未実施の既存駐輪場にも改修などにあわせて導入し、料金制度の統一を図る

基本方針２　施設整備に関する方針

■　整備目標台数に向けた駐輪場整備、恒久的な駐輪場の確保	
評価	・駐輪場の確保と整備を進めてきた 平成22年10月　平成26年8月（公共、アトレ御殿山、西武ｽﾏｲﾙﾊﾟｰｸ第３駐輪場を対象に集計） 吉祥寺駅　11,807台 → 12,751台（＋　944台、目標14,100台、整備率90.4%） 三鷹駅北口 6,218台 →　7,298台（＋1,080台、目標7,300台、整備率100%） 武蔵境駅　8,915台 →　9,541台（＋　626台、目標10,400台、整備率91.7%） ３駅合計　26,940台 → 29,590台（＋2,650台、＋9.8%）
今後	・引き続き、恒久的な駐輪場用地の確保が必要である ・方向別には駐輪場が不足しているエリアがあるため、引き続き、駐輪場の整備や有効活用を検討する
■　駅前の交通輻輳を回避する	
評価	・駅中心部ではなく、可能な限りその外周部へ公共駐輪場を整備するよう努めた（自転車の動線、出入口の位置） ・周辺道路の交通安全施設整備、駐輪場内に横断幕を掲出する等、利用者への啓発活動などを実施している
今後	・適地の確保に努める（駐輪場用地の確保） ・駐輪場への安全な動線の確保が必要であり、引き続き検討する
■　駐輪場の整備・管理に民間等専門機関を活用	
評価	・(公財)自転車駐車場整備センターを活用し、駐輪場の整備や管理の一元化を図り、管理体制の効率化や建設コスト削減に努めている
今後	・残る市営駐輪場は、吉祥寺駐輪場のみである 条例駐輪場を、(公財)自転車駐車場整備センターなど民間等専門機関を活用し、駐輪場の有効活用や管理体制の効率化などを進める
■　原付駐車場整備　エリアバランスへの配慮	
評価	・各駅に原付駐車場を配置している
今後	・駐車場用地の確保に努める （原付は乗入台数全体の２%にも満たないため、駐輪場との兼ね合いが難しい）
■　行政以外の主体による駐輪場整備の推進（付置義務、大規模開発等）	
評価	・自転車条例に基づく駐輪場の設置、運営について指導・相談している ・駅前の大規模開発に伴う公共駐輪場の整備（武蔵野タワーズ、武蔵境駅南第２）を実施 ・ＨＯＰ事業を継続している
今後	・引き続き、大規模開発に伴う駐輪場の確保や民営駐輪場の掘り起こしを行う ・付置義務に伴う駐輪場整備が建物更新の支障とならぬように、地域単位での連携も視野に入れながら、地域と連携しつつさらに検討する。

基本方針３　放置自転車対策に関する方針

■　放置自転車対策の強化	
評価	・平成 26 年度市政アンケートにて、「放置自転車対策」が第１位（40%）の評価 平成 25 年度と２年連続して第１位の評価（市報平成 27 年１月１日号などに掲載） ・平成 21 年度を最後に、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が都内放置ワースト 10 から脱却 （吉祥寺駅放置自転車台数：（平日 10 時）平成 21 年度 808 台 → 平成 26 年度 70 台（▲738 台、▲91%）） ・夜間における放置自転車対策に取り組んでいる ・総合満空表示盤の設置による駐輪場への誘導（三鷹駅、武蔵境駅）を行っている
今後	・吉祥寺駅を中心に大規模店舗開設やマスコミ効果により、自転車利用者が増加し、都立井の頭公園内などにおいて放置自転車がある 吉祥寺駅周辺での総合満空表示盤の設置などにより、放置自転車台数の減少を図る ・放置自転車は、広域かつ夜間にも及んでおり、幅広い対応が必要である
■　駐輪場への誘導対策①　短時間無料制度の導入	
評価	・吉祥寺駅周辺を中心に、収容台数の２～３倍の利用者を受け入れ、効率的な駐輪場運営を図っている ・短時間無料制度導入の駐輪場を中心に駐輪場が利用され、放置自転車が減少している
今後	・短時間無料制度の駐輪場をバランスよく配置する必要がある ・短時間無料制度の導入を効率よく運営するためには、機械化（ゲート式、電磁ロック式）を図ることが望ましいが、整備費や設置スペース等の課題がある
■　駐輪場への誘導対策②　駐輪場の有効活用	
評価	・吉祥寺パーキングプラザ駐輪場にて「フリーゾーン」を導入しており、多くの一時利用者を受け入れている ・総合満空表示盤を設置（三鷹駅北口、武蔵境駅北口にて導入済）し、利便性の向上を図っている
今後	・「フリーゾーン」を他の駐輪場にも導入できないか検討を進める ・吉祥寺駅周辺における総合満空表示盤の設置に向け、関係機関との協議を進める
■　共用自転車システム（レンタサイクル事業）の継続	
評価	・安定した利用状況 ・平成 26 年７月より、レンタサイクル事業の自転車を全て新車(43 台)とし、利用者の利便性向上を図っている
今後	・シェアサイクルの研究 ・利用者のマナー向上を図る必要がある
■　放置自転車の再利用	
評価	・再生自転車海外譲与事業は、平成４年度より事業参画し、延べ約 6,600 台の自転車を再整備し、海外へ譲渡している
今後	・本市のみの事業ではないが、経済状況の変化により、補助金の削減、協賛企業の撤退等、事業を取り巻く環境は悪化していることから、事業の継続についての対応を検討していく必要がある

第５章　施策体系

本計画の体系を下記に示す。

＜　基　本　理　念　＞

自転車等利用者の高いモラル・マナーと受益者負担原則を背景に、秩序ある駐輪を実現するとともに、だれもが安全かつ快適に利用できる自転車環境の整備を推進します

地域公共交通を重視し、自転車を適正にコントロールするため、
自転車等利用・施設整備・放置自転車対策の3つの視点から具体的な施策を推進する。

基本方針１ 自転車等利用に関する方針	基本方針２ 施設整備に関する方針	基本方針３ 放置自転車対策に関する方針
関係主体の協働による推進	整備目標台数に向けた駐輪場整備	放置自転車対策の強化
安全利用講習会の開催と認定者優先制度の継続	恒久的な駐輪場の確保	駐輪場への誘導対策① 短時間無料制度の推進
走行環境整備の推進 自転車走行空間ネットワーク計画の策定	駅前の交通輻輳を回避する駐輪場の配置計画	駐輪場への誘導対策② 駐輪場の有効活用
有料駐輪場への一元化	駐輪場の整備・管理に民間等専門機関を活用	共用自転車システムの継続
使用期間等の導入による制度の統一	原付駐車場整備 エリアバランスへの配慮	放置自転車の再利用
市外料金の導入	行政以外の主体による駐輪場整備の推進（付置義務、大規模開発等）	

基本方針1　自転車等利用に関する方針

1　関係主体の協働による推進

関係する主体がそれぞれの責務と役割を果たし、協働して、安全で快適な市民生活の実現に取り組む。

商業者、鉄道事業者、行政等の関係する主体がそれぞれの責務と役割を果たし、施設整備や自転車の安全利用等に協働して取り組む。吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会は、商業者等を中心に市との協働で、ＨＯＰ等休日の来街者向け自転車駐車場を確保するなど、放置自転車問題解消に向けた取り組みを進めており、今後もこうした取り組みを進める。

【市の責務】

自転車等の利用環境の整備を図るとともに、必要な施策を実施する。また、関係機関及び関係団体と協力し、自転車等利用者の交通安全意識の高揚を図るとともに、交通安全教育の充実に努める。

【自転車等利用者又は所有者の責務】

自転車等の利用者又は所有者は、目的地まで歩くことで済む場合には自転車利用を控えることも必要である。自転車を利用する際には、道路交通法、都条例その他の法令を遵守する等により自転車等の安全で適正な利用に努めるとともに、都や市が実施する施策に協力する。

利用する自転車には住所、氏名等を明記するよう努め、東京都公安委員会が指定する者が実施する防犯登録を行う。また、自転車等利用の際には、公共の場所等に自転車等を放置しないよう努める。

【自転車小売業者の責務】

自転車小売業者は、自転車の販売にあたり、当該自転車の取り扱い方法、定期的な点検の必要性等自転車の安全利用や保険に関する情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨やヘルメット等の普及啓発に努める。

【鉄道事業者の責務】

鉄道事業者は、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置に努めるとともに、市が実施する施策に積極的に協力する。

【施設設置者の責務】

官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場、共同住宅等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者が、当該施設を新築、増築又は改築をしようとする場合、指定区域内においては、当該施設若しくは敷地内、又はその周辺に自転車等駐車場を設置し、自転車等を整理する。指定区域外においては、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を設置するよう努める。

【事業者の責務】

従業員に対する自転車の安全教育等に努めるとともに、自転車駐車場の確保又は駐輪場を利用していることを確認する。（従業員が自転車を利用して通勤する事業者）

【他区市との連携】

市内三駅のうち、吉祥寺駅と武蔵境駅周辺にある自転車駐車場は、市外からの利用者が多いことから、受益者負担の観点から、関係する近隣自治体と連携を図り、協力して推進する。

２　自転車の安全利用対策

自転車の安全利用対策には、自転車安全利用講習会をはじめとする「自転車安全教育」、警察による道路交通法違反の自転車に対する「指導・警告や取締り」、自転車道や自転車誘導レーンなどの走行空間に関する「走行環境整備」の３つの柱を基本とする。

２－１　自転車安全教育

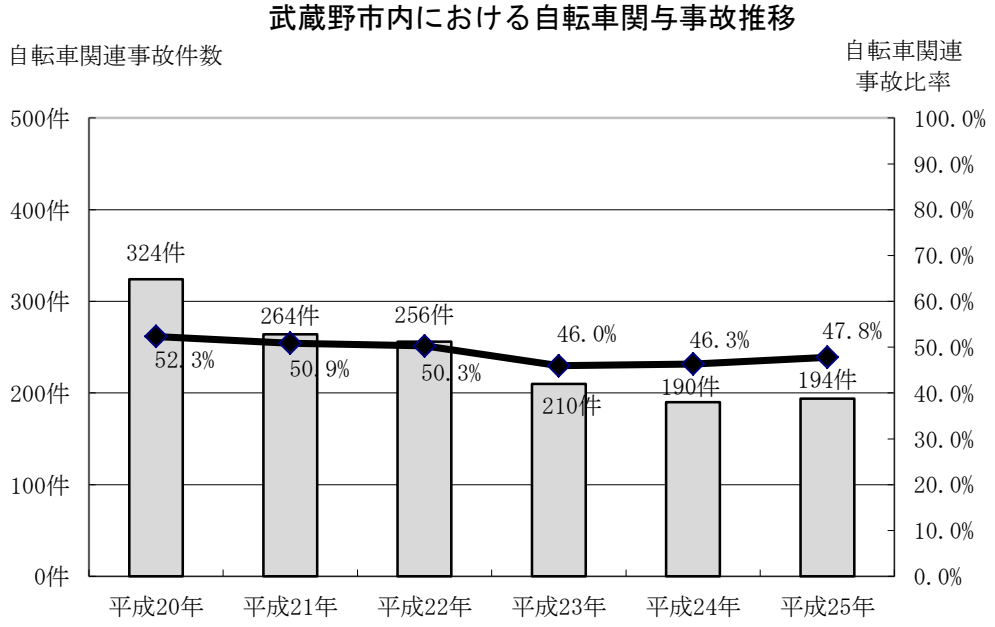
■ 現　状

交通事故は、年々減少傾向にあるが、自転車関連事故の比率は高い。

武蔵野市内で発生している交通事故は年々減少傾向にあるが、自転車に関係する事故は全体の約 50%で推移している。

【交通事故の推移】

	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
交通事故総数	619 件	519 件	509 件	457 件	410 件	406 件
自転車関連事故	324 件	264 件	256 件	210 件	190 件	194 件
自転車事故比率	52.3%	50.9%	50.3%	46.0%	46.3%	47.8%



■ 具体的方針

【方針①】安全利用講習会の開催と認定者優先制度の継続

武蔵野市内で発生した交通事故のうち、自転車が関連する事故の割合が高い。武蔵野市では、自転車事故に遭わない、起こさせない「自転車安全利用先進都市」を目指し、平成 20 年 10 月より、武蔵野市内を自転車で通行する全ての方（中学生以上）を対象に、武蔵野警察署との共催で、自転車安全利用講習会を開催している。

平成 26 年 12 月現在、約 19,000 人の方々が受講しており、自転車

安全利用講習会を受講した自転車利用者には、認定証を交付し、自転車等駐車場に関する抽選時の優先枠やＴＳマーク付帯保険の助成を行っている。また、賠償責任保険への加入も呼び掛けている。

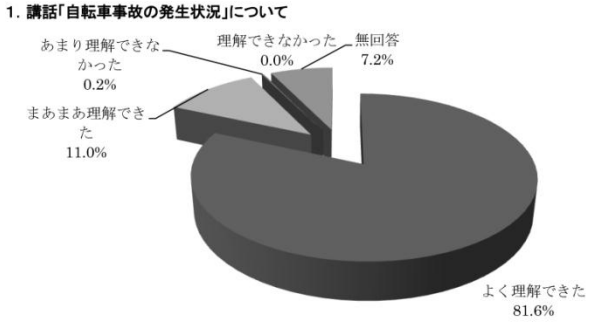
引き続き、実効性のある対策として積極的に事業を進めていく。

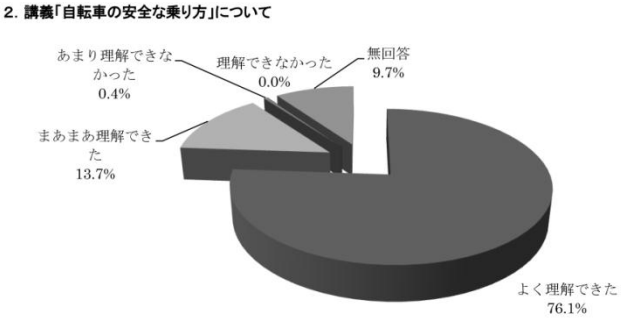
【自転車安全利用講習会】（受講者数は、平成 20 年度～平成 26 年 12 月まで）

講習メニュー	受講者数	内容
一般講習	9, 186 人	市報・ホームページ・チラシ等で募集。市内公共施設にて講習を行う。年 20 回程度開催している。
スタント講習	5, 781 人	スケアード･ストレイト方式のスタントマンによる自転車事故再現を行う講習会。市立中学校で実施。市内の大学等にも開催を呼びかけ、自転車の安全教育の普及に図っている。
出前講習	4, 022 人	地域単位での要望に応じ、指定の会場に出前する講習会。これまで、市内企業、大学、コミセンなどで中心に開催している。

■ 自転車安全利用講習会アンケート結果（一部抜粋）　平成２５年度

自転車安全利用講習会は、テキスト、パワーポイント、動画を用いて、分かりやすい講義内容に努め、道路交通法改正、交通安全等の周知や理解を図っている。受講者の約９割の方から、「自転車事故の発生状況」、「自転車の安全な乗り方」について「講義内容が効果的であった」旨の回答をいただいている。





＊安全利用講習会　アンケート自由記述（抜粋）

・分かりやすく、勉強・参考になった。有意義な講習であった。

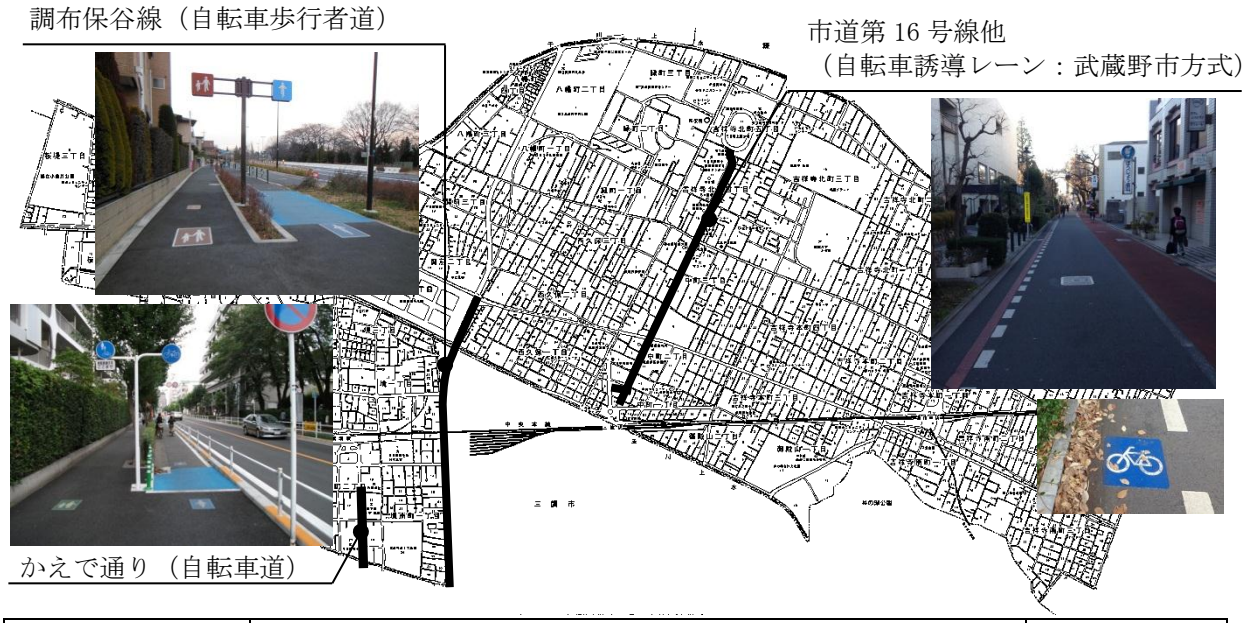
・交通ルールをしっかり守っていきたい。事故に注意したい。

・小中学校・高校・大学や保護者に向けにも開催してほしい。

■ スタント講習

２－２　走行環境整備

■ 現　状（走行環境の整備状況）



路線名	整備内容	備考
かたらいの道 市道第 16 号線	車道の左側を自転車が通行するよう、路面標示による「自転車誘導レーン（武蔵野方式）」（法定外表示）を整備。	平成 17 年度より
かえで通り 市道第 199 号線	国（国土交通省、警察庁）のモデル事業。自転車道。 三鷹市と連携し武蔵境駅南口付近から東八道路までの間、全長約２ｋｍのうち、武蔵野市分約 380m	平成 21 年度整備
調布保谷線 都計道 3・3・6 号線	都市計画道路の整備に伴い、歩道内を植栽などで構造分離した自転車歩行者道を整備。	平成 26 年度整備、都施工

■ 具体的方針

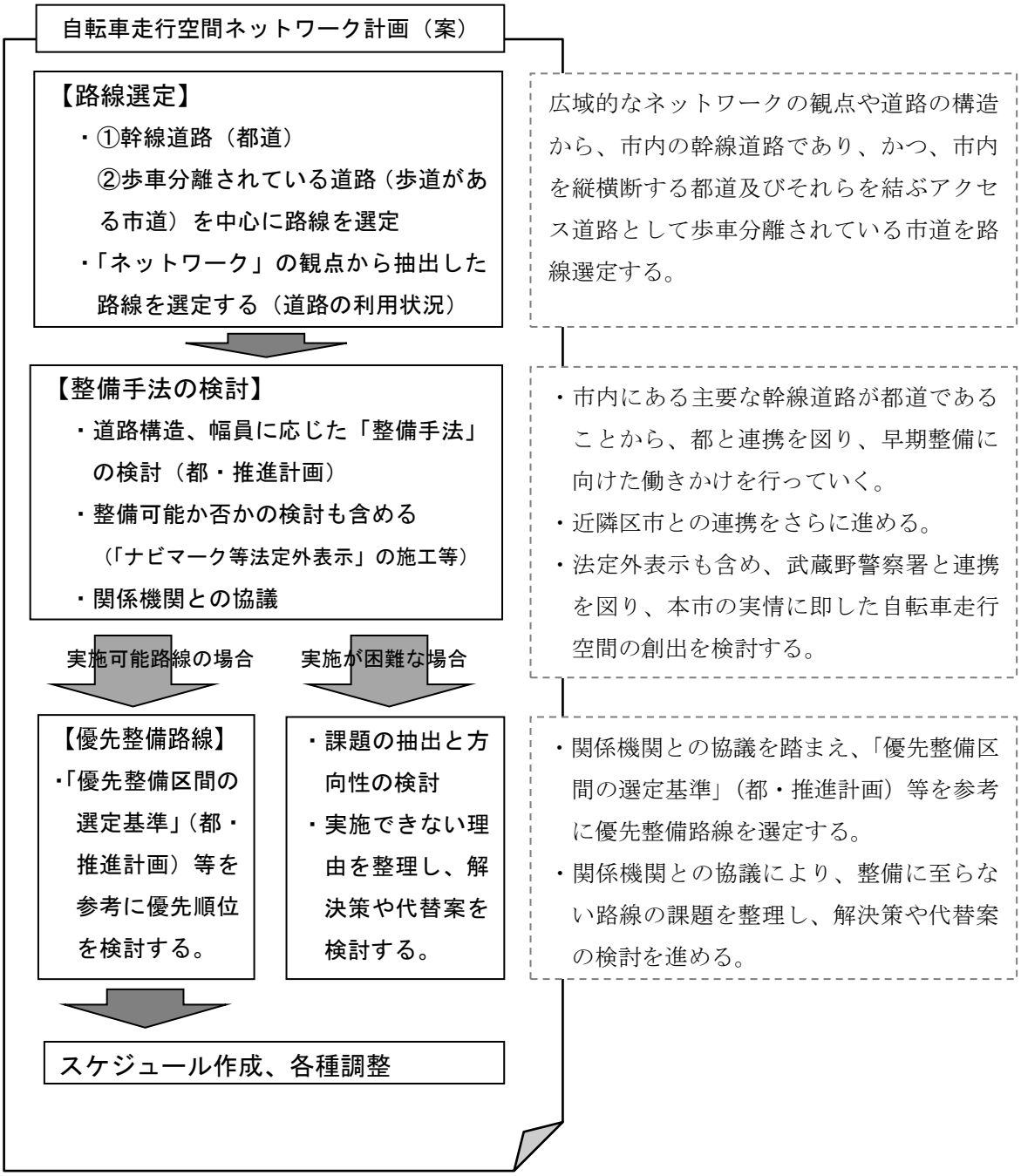
【方針②】「自転車走行空間ネットワーク計画」の策定

自転車の走行空間に関しては、市内には自転車通行できる歩道が数多く存在する。一方、歩行者等の安全性を考えると、自転車の通行はできるだけ車道であることが望ましい。そこで、自転車の走行環境整備を推進するために、自転車走行空間ネットワークの路線選定、整備手法、優先整備路線の手順を示し、「武蔵野市自転車走行空間ネットワーク計画」の策定につなげることとする。

東京都は 2020 年の東京オリンピックを契機に、自転車レーンの整備を積極的に進める方針を打ち出している。その動向を注視するとともに、北多摩南部建設事務所を事務局とする沿線７市で構成する「自転車走行空間に関する協議会」を情報交換の場として活用しながら、「自転車ナビマーク」などの法定外表示の活用等も検討する。

武蔵野警察署と連携を図りながら、法定外表示など本市の実情に即した自転車走行空間の創出を進める。また、利用者に対する表示の説明等もあわせて検討する。

1）手順



2）今後のスケジュール

【走行環境整備に向けた今後のスケジュール（予定）】

	平成 27～28 年度	平成 29 年度～
自転車走行空間 ネットワーク計画の策定	ネットワーク計画策定 （路線選定、関係機関協議）	
実施計画・事業化		走行環境の整備事業化

３　施設利用（運営方法）

■ 現　状

【現状①】有料自転車駐車場への一元化

利用登録自転車駐車場を閉鎖し、有料自転車駐車場へ移行した。

利用登録自転車駐車場は、平成 24 年度より閉鎖し、全て有料駐輪場へ移行した。

市営有料自転車駐車場は、武蔵境駅北口暫定自転車駐車場が平成 27 年４月末で閉鎖予定であり、吉祥寺自転車駐車場のみとなる。

【現状②】使用期間

使用期間（3年間）の導入により、自転車駐車場利用者を入れ替えている。

平成 22 年度以降に開設・改修した自転車駐車場より「３年使用制限制度」を試行導入しており、定期契約日から最長３年間としている。定期契約している自転車駐車場を３年間連続して利用する利用者は、全体の約 30～50％である。３年以上連続して希望する者は、全体の約 20～30％にとどまっている。自転車駐車場の利用者は定期的に入れ替わり、公平性のある利用が進んでいる。

【使用期間の制限】

駐輪場開設日	入替日	駐輪場名	開設時	3 年間使用者	3 年以上希望者
平成 22 年 4 月	平成 25 年 4 月	吉祥寺 ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾌﾟﾗｻﾞ	905 名	252 名（全体の 28%）	184 名（全体の 20%）
		武蔵野タワーズ	1,371 名	532 名（全体の 39%）	433 名（全体の 32%）
平成 22 年 10 月	平成 25 年 10 月	三鷹駅北口第２	320 名	106 名（全体の 33%）	83 名（全体の 26%）
平成 23 年 3 月	平成 26 年 3 月	吉祥寺大通り北	695 名	205 名（全体の 29%）	147 名（全体の 21%）
平成 23 年 6 月 20 日	平成 26 年 7 月	三鷹駅北口第３	242 名	117 名（全体の 48%）	74 名（全体の 31%）

【現状③】使用料

自転車駐車場の使用料は、開設時期により料金制度が異なる。

平成 22 年度以降に開設・改修した定期自転車駐車場より「市外料金」を試行導入しているが、自転車駐車場の開設時期により、料金制度が異なる。

【料金制度】

平成 26 年 11 月現在	市外料金	
	導入済	未導入
定期利用　全 24 箇所	13 箇所	11 箇所

【市外】吉祥寺駅 3/12 箇所、三鷹駅北口 5/5 箇所、武蔵境駅 5/7 箇所（北口第 2、東高架下除く）

■ 具体的方針

【方針①】有料自転車駐車場への一元化
【方針②】使用期間等の導入による制度の統一
【方針③】市外料金の導入

【方針①】有料自転車駐車場への一元化（市営有料自転車駐車場からの移行）

市営有料自転車駐車場は、武蔵境駅北口暫定自転車駐車場及び吉祥寺自転車駐車場のみであるが、武蔵境駅北口暫定自転車駐車場は、平成 27 年４月末をもって閉鎖予定である。

吉祥寺自転車駐車場は、吉祥寺東部地区の大規模な自転車駐車場でもあることから、短時間無料制度の導入や自転車駐車場間の満空車情報の共有などによりさらなる有効活用を進める。

【有料自転車駐車場の一元化に向けたスケジュール（予定）】

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
吉祥寺自転車駐車場		移行	
武蔵境駅北口暫定自転車駐車場	閉鎖		

【方針②】使用期間等の導入による制度の統一

平成 22 年度以前に開設した自転車駐車場（定期利用）は、一度契約すると本人が契約更新をやめない限り、半永久的に使用可能で、自転車駐車場の新規希望者を受け入れしにくい状況になっている。多くの方々が自転車駐車場を利用してもらえるよう「３年使用制限制度」を平成 22 年度以降導入し、既に利用者の入れ替えも行っており、公平性のある自転車駐車場の運営に取り組んでいる。

自転車駐車場を連続３年以上希望される方は利用者全体の概ね２～３割と少ないことを踏まえ、既存の自転車駐車場についても、施設の改修等にあわせて３年使用制限制度を導入し、制度の統一を図る。

また、駅から近距離の範囲は徒歩で移動するという考え方から、「500m距離制限制度」も施設の改修などにあわせて導入し、制度の統一を図る。

【方針③】市外料金の導入

平成 22 年度以降に開設・改修した自転車駐車場より、受益者負担の観点から、市外の利用者に対する使用料について「市外料金」を設定し、１割程度の増額設定を行っている。

今後、平成 21 年度以前に開設した既存の自転車駐車場は、施設の建替えや改修などにあわせて、市外料金を導入し、制度の統一を図る。

基本方針2　施設整備（自転車等駐車場）に関する方針

1　自転車駐車場の整備

■ 現　状

【現状①】収容台数と配置

地域性を考慮して、定期利用と一時利用の収容台数を設定している。
自転車駐車場の配置は、駅から一定の距離が確保されている。

形態別に自転車駐車場を整理すると下記の通りであるが、自転車の利用形態が平日と休日では異なることから、吉祥寺駅周辺では一時利用できる自転車駐車場を平日より多く確保している。

設置主体別に自転車駐車場を整理すると、市内三駅周辺の自転車等駐車場のうち、市が主体となり整備した自転車駐車場は全体の約８割となっている。本市の大型店舗などの民営自転車駐車場の全体に占める割合は、東京都全体から見るとやや高い。

【形態別収容台数】（平成 26 年 11 月現在、民営自転車駐車場含む）　（単位：台）

		定期利用	一時利用	計
平日	吉祥寺駅	8, 392	6, 330	14, 722
	三鷹駅北口	4, 108	3, 405	7, 513
	武蔵境駅	5, 873	5, 479	11, 352
	計	18, 373（55%）	15, 214（45%）	33, 587
休日	吉祥寺駅	7, 940	7, 182	15, 122
	三鷹駅北口	4, 108	3, 405	7, 513
	武蔵境駅	5, 873	5, 479	11, 352
	計	17, 921（53%）	16, 066（47%）	33, 987

【設置主体別収容台数】（平成 26 年 11 月現在、民営自転車駐車場含む）　（単位：台）

		市（行政）	民営・大規模店舗	鉄道事業者	計
武蔵野市全体	平日	26, 539（79%）	5, 681（17%）	1, 367（ 4%）	33, 587
	休日	26, 539（78%）	6, 081（18%）	1, 367（ 4%）	33, 987

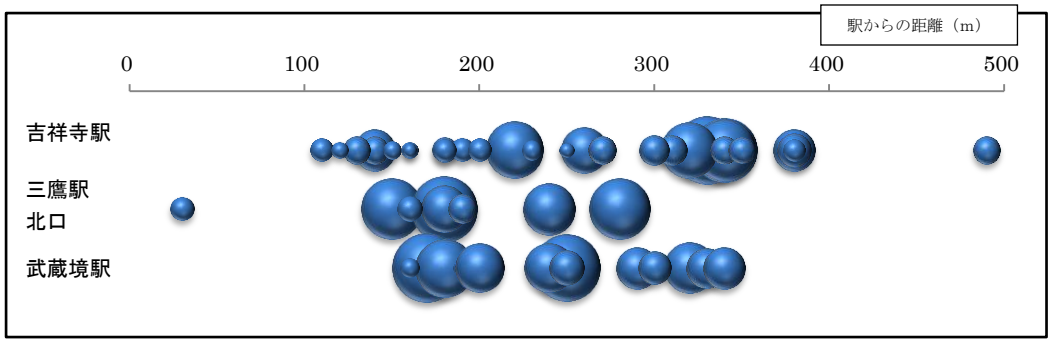
（参考）都内の設置主体別収容状況（「駅前放置自転車の現況と対策　平成 25 年度調査」東京都青少年・治安対策本部より）（単位：台）

自転車	行政・公益法人等	民間事業者	鉄道事業者	計
都内	698, 932（81%）	98, 528（12%）	61, 945（7%）	859, 405

【自転車駐車場の配置】（駅からの距離分布、平成 26 年 11 月現在）

収容台数１台あたりの駅からの平均距離は、吉祥寺駅周辺が 289m、三鷹駅周辺が 198m、武蔵境駅が 242mとなっている。

距離別収容台数（収容台数は円面積で表示）※武蔵境駅北口第２駐輪場は建替中のため除く



【現状②】収容台数と停留台数の推移

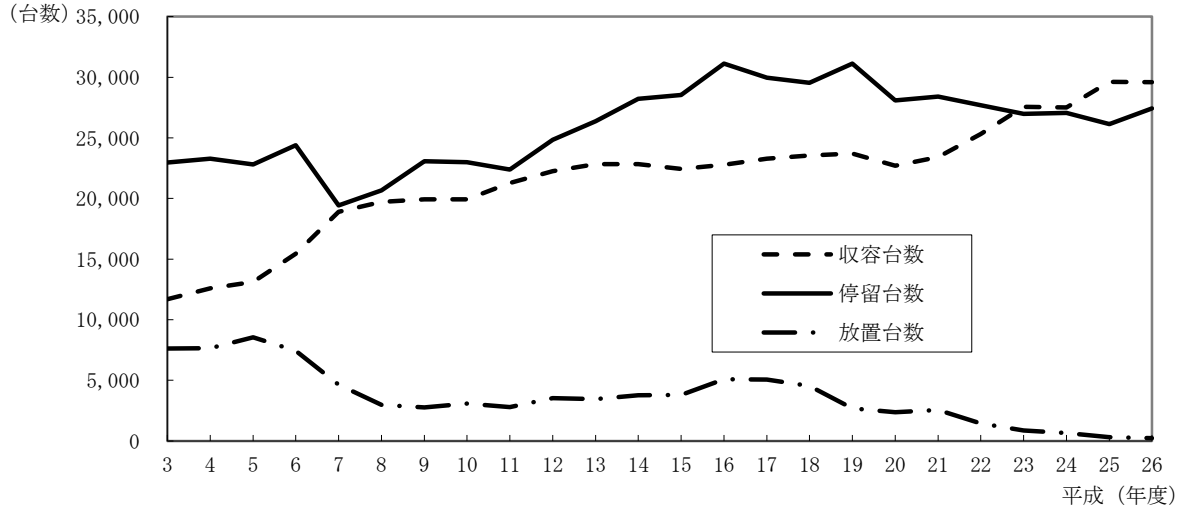
民地の返還や歩道上にあった利用登録自転車駐車場を閉鎖したものの、自転車駐車場の立体化や新規整備を進め、収容台数を確保している。

駅周辺の自転車駐車実態調査結果（平日 15 時時点）を下記に示す。近年、市内三駅の停留台数の合計は横ばいである。平成 23 年度以降、収容台数が停留台数を上回っている。

自転車駐車場は、民地（借地）の返還や歩道上にあった利用登録自転車駐車場を閉鎖したものの、自転車駐車場の立体化や新規整備を進め、収容台数を確保している。

一方、放置自転車台数（市内３駅合計）は、平成 26 年度は 221 台であり、平成 22 年度と比べて 1,230 台（85%）減少している。

【三駅合計（全体）】



平成（年度）	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
収容台数	23,291	23,534	23,711	22,700	23,406	25,304	27,566	27,499	29,606	29,590
停留台数	29,968	29,541	31,114	28,096	28,409	27,679	26,985	27,069	26,125	27,416
放置台数	5,060	4,536	2,681	2,380	2,544	1,451	852	645	311	221

※収容台数は、公共、アトレ御殿山、西武スマイルパーク第３駐輪場の合計

【現状③】需給バランス

平日は午前の自転車利用が多い。休日は吉祥寺駅周辺にて午後からの自転車利用が多い。 収容台数は、停留台数を上回っている。

駅周辺の自転車等駐車場の需給バランスを平日・休日と分けて駅ごとに整理した。平日では午前中を中心に自転車利用が多い。休日では、吉祥寺駅周辺にて午後からの自転車利用が多い。

全ての駅周辺で停留台数を上回る収容台数の自転車駐車場が整備されている。

【平日における需給バランス】

午前中の自転車利用は主に通勤・通学目的と思われ、一時利用自転車駐車場も含めて利用されている。一方、収容台数の総数は足りていても、方向別で不足するエリアがある。

【休日における需給バランス】

午後からの自転車利用が平日と比べて多い。主に、買物目的であると思われる。収容台数の総数は足りていても、方向別で不足するエリアがある。特に、吉祥寺駅周辺は買物目的の自転車利用者が多く、一時利用自転車駐車場の整備が求められている。

【停留台数と収容台数の需給バランス】　（単位：台）

自転車		平日			休日		
		吉祥寺駅周辺	三鷹駅北口周辺	武蔵境駅周辺	吉祥寺駅周辺	三鷹駅北口周辺	武蔵境駅周辺
停留台数調査結果（H26）	10～11 時	10,947	6,326	7,600	7,216	2,982	4,486
	15～16 時	12,029	7,016	8,371	10,800	3,954	6,415
停留台数（需要：利用目的別）	通勤・通学目的	10,947	6,326	7,600	7,216	2,982	4,486
	買物目的	1,082	690	771	3,584	972	1,929
収容台数（供給：利用目的別）（H26.10 現在）	月極（通勤・通学）	8,392	4,108	5,873	7,940	4,108	5,873
	一時利用（買物）	3,625	3,190	2,301	4,077	3,190	2,301
	民間（買物）	2,705	215	3,178	3,105	215	3,178
需給バランス	通勤・通学目的	▲2,555	▲2,218	▲1,727	724	1,126	1,387
	買物目的	5,248	2,715	4,708	3,598	2,433	3,550
	合計	2,693	497	2,981	4,322	3,559	4,937

＊吉祥寺駅周辺の一時利用には、吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場を含む。休日の吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場の一時利用は、定期利用分の半分の台数を一時利用として計上する。（定期利用 453 台、一時利用 818 台）

【需給バランス（前提）】

需要量：10～11 時に観測された停留台数は、主に「通勤・通学目的」の利用者として考える。
15～16 時に観測された停留台数から通勤・通学目的の需要を差し引いた台数は、主に「買物目的」の利用者として考える。

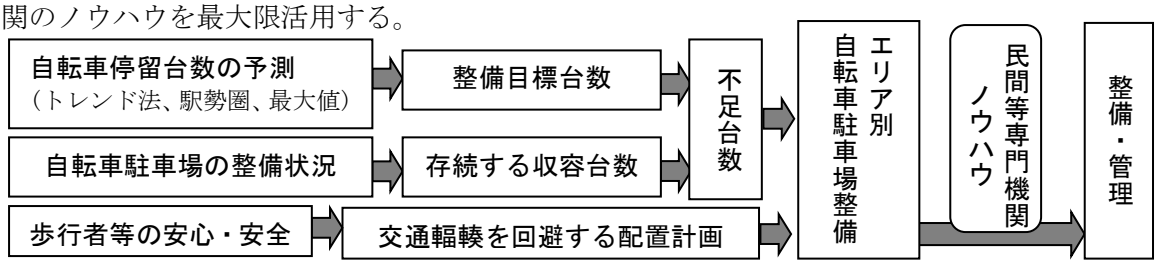
供給量：主に通勤・通学目的の自転車駐車場は、「月極」（定期利用）の台数とする。
主に買物目的は、「一時利用」の自転車駐車場とする。

■ 具体的方針

【方針①】整備目標台数に向けた自転車駐車場の整備
【方針②】借地等は原則として返還し、恒久的な自転車駐車場の確保
【方針③】駅前の交通輻輳を回避する公共自転車駐車場の配置計画
【方針④】自転車駐車場の整備及び管理は、民間等専門機関を活用

放置自転車対策の中心となる自転車駐車場は、恒久的に維持される必要がある。長期借用が可能で有効利用できる用地を除き、民地（借地）等は原則として返還する。また、駅前では商店街や駅を利用する歩行者が多く、歩行者の安全・安心を確保しなければならない。近年、機動性のある自転車の走行が歩行者の安全・安心を脅かす存在となっている。そのため、駅周辺に整備される公共自転車駐車場については、自転車の走行導線も含めて考える必要があり、交通輻輳を回避する配置計画とする。

自転車駐車場の利用ニーズは、時代と共に常に変化しており、素早い対応が求められる。自転車駐車場の効率的な運営のためにも、自転車駐車場の整備から管理・運営に至るまで民間等専門機関のノウハウを最大限活用する。



【計画①】整備目標台数

自転車等駐車実態調査結果からトレンド法や駅勢圏法による推計値と、過去 10 年間の停留台数を踏まえて整備目標台数を整理する。なお、駅エリア別整備目標台数は、駅勢圏法で算出した将来需要推計の割合をもとに算出する。

【駅別整備目標台数】

	①トレンド法	②駅勢圏法	③過去10年 最大停留台数	最大値 (左表①～③)	**整備目標台数**
吉祥寺駅	10,880 台	11,806 台	14,054 台	14,054 台	**14,100 台**
三鷹駅北口	7,093 台	7,079 台	7,244 台	7,244 台	**7,300 台**
武蔵境駅	7,994 台	8,402 台	10,308 台	10,308 台	**10,400 台**

【駅エリア別整備目標台数】 （単位：台）

	吉祥寺駅(14,100 台)			三鷹駅北口(7,300 台)			武蔵境駅(10,400 台)		
	通勤通学	買物等	計	通勤通学	買物等	計	通勤通学	買物等	計
北東	3,952	483	**4,435**	1,715	315	**2,030**	857	155	**1,012**
南東	1,736	329	**2,065**	44	0	**44**	954	384	**1,338**
南西	3,032	194	**3,226**	49	0	**49**	3,215	388	**3,603**
北西	4,113	261	**4,374**	4,775	402	**5,177**	4,415	32	**4,447**
合計	12,833	1,267	**14,100**	6,583	717	**7,300**	9,441	959	**10,400**

※エリア別の台数は、駅別の台数からエリア別の発生比率で計算し四捨五入している。

【計画②】駅別自転車駐車場整備計画

自転車駐車場の収容台数は平成 26 年 11 月現在の数値を採用する。

1）吉祥寺駅周辺

【整備目標台数】

吉祥寺駅周辺の整備目標台数は 14,100 台である。エリア別台数は下表の通りである。

整備目標台数	14,100 台
北東	**4,435 台**
南東	**2,065 台**
南西	**3,226 台**
北西	**4,374 台**

【現在の収容台数】（平日）

エリア	北東	南東	南西	北西	計
有料	3,681 台	2,319 台	2,299 台	2,768 台	11,067 台
民間	300 台	562 台	1,435 台	1,358 台	3,655 台
計	3,981 台	2,881 台	3,734 台	4,126 台	14,722 台

【閉鎖予定台数】

吉祥寺大通りの歩道上にあった利用登録自転車駐車場は平成 22 年度から閉鎖した。また、まちづくり種地や民地（借地）にある自転車駐車場は将来閉鎖される可能性がある。まとめると下表の通りである。

箇所数	閉鎖の可能性がある収容台数
５箇所	890 台

記号	名称	利用	収容台数	備考（今後の可能性）
D	吉祥寺大通り東第３	一時	72 台	将来閉鎖（まちづくり種地）
C	吉祥寺大通り東第４	一時	118 台	将来閉鎖（H31 時点存続予定）
F	吉祥寺駅東	定期	203 台	将来閉鎖（まちづくり種地）
E	吉祥寺駅東暫定一時利用	一時	194 台	将来閉鎖（まちづくり種地）
I	末広第４	定期･一時	303 台	将来閉鎖（H31 時点存続予定）

＊まちづくり種地＝街の活性化につながる土地活用が期待されている市有地

【平成 31 年度末における充不足台数】

平成 31 年度末における収容台数は、現在の収容台数からまちづくり種地や民地といった将来閉鎖する可能性がある台数を差し引して求める。

（１）平成 31 年度末における収容台数（＝「現在の収容台数」－「閉鎖の可能性がある収容台数」）

エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	**収容台数**（平成 31 年度末）
駅全体	14,722 台	890 台	**13,832 台**
北東	3,981 台	587 台	**3,394 台**
南東	2,881 台	303 台	**2,578 台**
南西	3,734 台	0 台	**3,734 台**
北西	4,126 台	0 台	**4,126 台**

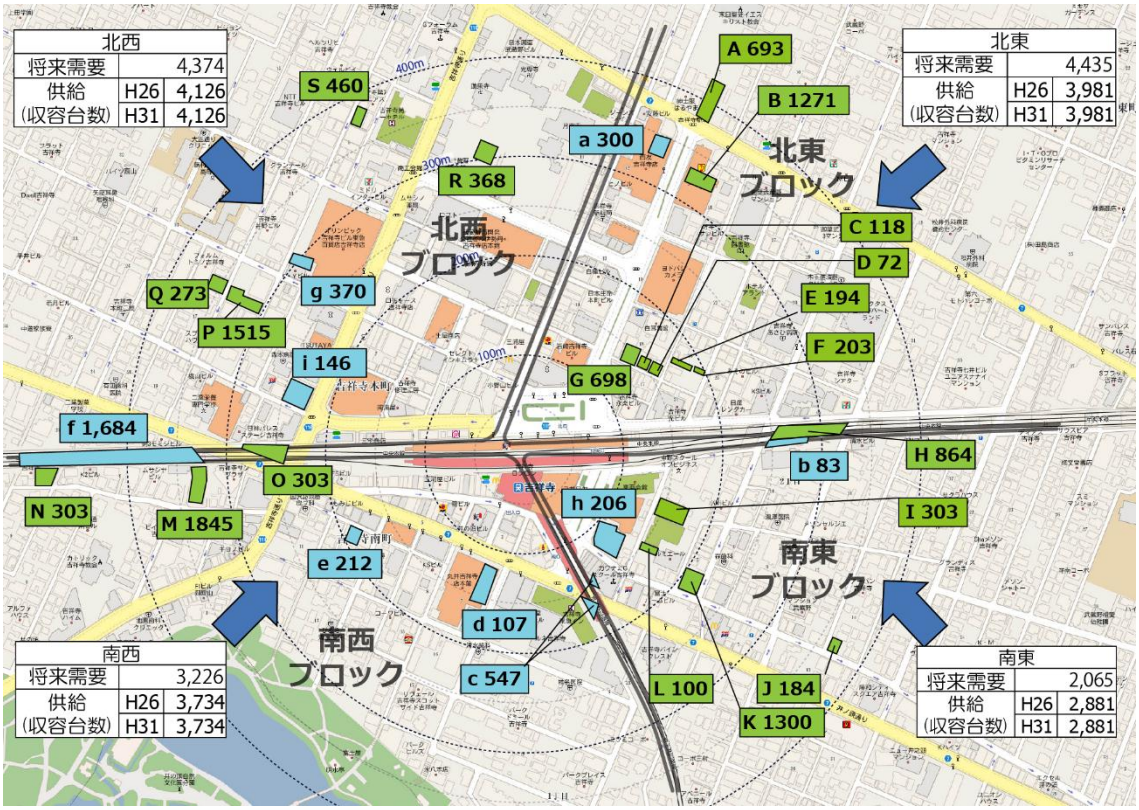
（２）平成 31 年度末における充不足台数（＝「整備目標台数」－「収容台数（平成 31 年度末）」）

エリア	整備目標台数	収容台数（平成 31 年度末）	**充不足台数**（平成 31 年度末）
駅全体	**14,100 台**	13,832 台	**268 台不足　(1.9%不足)**
北東	**4,435 台**	3,394 台	**1,041 台不足（23.5%不足）**
南東	**2,065 台**	2,578 台	**513 台充足**
南西	**3,226 台**	3,734 台	**508 台充足**
北西	**4,374 台**	4,126 台	**248 台不足　(5.7%不足)**

上表より、吉祥寺駅の南東及び南西エリアでは将来においても整備目標台数に達しているものの、北東エリア及び北西エリアでは自転車駐車場が不足する。

【整備計画及びスケジュール】

吉祥寺駅周辺にある自転車駐車場をエリア別に整理し、平成 31 年度までの予定を下記に取りまとめる。



現在の収容台数（平成 26 年 11 月）	14,722 台	
整備予定時期	平成 27 年度	平成 28～31 年度
新設される整備収容台数（合計）	未定	
今後閉鎖する可能性のある台数	▲890 台	
収容台数（年度末）	14,714 台※	14,714 台 （民地等が全て閉鎖した場合：13,824 台）
整備目標台数	14,100 台	

※平成 27 年 5 月、末広通り第 4 駐輪場を一時利用、末広通り第 2 駐輪場を定期利用に運営変更することで収容台数は 8 台減少

・平成 22 年 4 月より吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場が開設され、吉祥寺大通りの歩道上にあった利用登録自転車駐車場は閉鎖した。吉祥寺大通り北自転車等駐車場や吉祥寺駅東暫定一時利用自転車駐車場の新設、吉祥寺駅北自転車駐車場や末広通り第 4 自転車駐車場の改修により短時間無料制度の導入がなされ、既存駐輪場の有効活用を図っている。

・平成 26 年度より京王キラリナや大型店舗の出店により、付置義務の自転車駐車場が整備され、民間事業者による駐輪場が確保されつつある。引き続き、店舗等の出店にあわせて駐輪場の設置を求めていく。

・民地（借地）や「まちづくり種地」にある自転車駐車場は閉鎖する可能性がある。新規の土地利用を図る際には、自転車駐車場の併設も含め検討し、駐輪場の確保を図る。また、既存の自転車駐車場のさらなる有効活用に進めていく。

２）三鷹駅北口周辺

【整備目標台数】

三鷹駅北口周辺の整備目標台数は 7,300 台である。エリア別台数は下表の通りである。

整備目標台数	7,300 台
北東	**2,030 台**
北西	**5,177 台**
三鷹市（南東・南西）	**93 台**

【現在の収容台数】

エリア	北東	北西	計
有料	4,789 台	2,509 台	7,298 台
民間	215 台	0 台	215 台
計	5,004 台	2,509 台	7,513 台

【閉鎖予定台数】

中央大通りの歩道上にあった利用登録自転車駐車場は平成 22 年度から閉鎖した。また、民地（借地）にある自転車駐車場は将来閉鎖される可能性がある。まとめると下表の通りである。

箇所数	**閉鎖の可能性がある収容台数**			
４箇所	**1,848 台**			
記号	名称	利用	収容台数	備考（今後の可能性）
F	三鷹駅北口（一時利用）	一時	200 台	将来閉鎖（当面存続予定）
G	三鷹駅北口第２	定期	320 台	将来閉鎖（当面存続予定）
E	三鷹駅北口第３	定期	242 台	将来閉鎖（当面存続予定）
H	三鷹駅中央大通り	一時	1,086 台	将来閉鎖（閉鎖時期未定）

【平成 31 年度末における充不足台数】

平成 31 年度末の自転車駐車場における充不足台数をまとめると、下表の通りとなる。

（１）平成 31 年度末における収容台数（＝「現在の収容台数」－「閉鎖の可能性がある収容台数」）

エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	**収容台数**（平成 31 年度末）
駅全体	7,513 台	1,848 台	**5,665 台**
北東	5,004 台	0 台	**5,004 台**
北西	2,509 台	1,848 台	**661 台**

（２）平成 31 年度末における充不足台数（＝「整備目標台数」－「収容台数（平成 31 年度末）」）

エリア	整備目標台数	収容台数（平成 31 年度末）	**充不足台数**（平成 31 年度末）
駅全体	**7,207 台**	5,665 台	**1,542 台不足（21.4%不足）**
北東	**2,030 台**	5,004 台	**2,974 台充足**
北西	**5,177 台**	661 台	**4,516 台不足（87.2%不足）**

上表より、三鷹駅北口の北東エリアでは将来においても整備目標台数に達しているものの、北西エリアでは自転車駐車場が不足する。

【整備計画及びスケジュール】

三鷹駅北口周辺にある自転車駐車場をエリア別に整理し、平成 31 年度までの予定を下記に取りまとめる。

現在の収容台数（平成 26 年 11 月）	**7,513 台**	
整備予定時期	平成 27 年度	平成 28～31 年度
新設される整備収容台数（合計）	未定	
今後閉鎖する可能性のある台数	▲1,848 台	
収容台数（年度末）	7,513 台	**7,513 台** （民地が全て閉鎖した場合：5,665 台）
整備目標台数	7,300 台	

・平成 24 年 4 月には三鷹駅中町第１・第２自転車駐車場及び中町バイク駐車場を再整備した。同年 11 月には三鷹駅中央大通り自転車駐車場が開設され、整備目標台数であった 7,300 台に達する自転車駐車場が整備できた。

・一方、三鷹駅中央大通り自転車駐車場は、民間開発事業にあわせて公共自転車駐車場の整備を今後も引き続き調整を図っていく。また、三鷹駅中町第１・第２自転車駐車場の土地利用計画にあわせて閉鎖せざるを得ない状況が想定されることから、代替地（収容台数 3,200 台）の確保が課題である。

・市では、三鷹駅中町第１・第２自転車駐車場の開発にあわせて、地下等に大規模（約 4,200 台程度）公共自転車駐車場を整備することにより、整備目標台数の概ねを確保することができる。方向別に不足するエリアの自転車駐車場の台数確保が課題であるとともに、代替地も含め、大規模自転車駐車場を再整備するまでの間、収容台数確保に向けた検討や調整を引き続き行う必要がある。

３）武蔵境駅周辺

【整備目標台数】

武蔵境駅周辺の整備目標台数は 10,400 台である。エリア別台数は下表の通りである。

整備目標台数	10,400 台
北東	**1,012 台**
南東	**1,338 台**
南西	**3,603 台**
北西	**4,447 台**

【現在の収容台数】

エリア	北東	南東	南西	北西	計
有料	3,659 台	842 台	2,855 台	818 台	8,174 台
民間	0 台	1,811 台	684 台	683 台	3,178 台
計	3,659 台	2,653 台	3,539 台	1,501 台	11,352 台

【閉鎖予定台数】

武蔵境駅北口暫定自転車駐車場は、平成 27 年４月末をもって閉鎖予定である。

箇所数	閉鎖の可能性がある収容台数
３箇所	2,485 台

記号	名称	利用	収容台数	備考（今後の可能性）
D	武蔵境駅北口暫定	定期・一時	1,940 台	閉鎖予定（H27.4 末閉鎖）
C	武蔵境駅北口第３	定期	116 台	将来閉鎖（時期未定）
E	武蔵境駅東	定期	429 台	将来閉鎖（時期未定）

【平成 31 年度末における充不足台数】

平成 31 年度末の自転車駐車場における充不足台数をまとめると、下表の通りとなる。

（１）平成 31 年度末における収容台数（＝「現在の収容台数」－「閉鎖の可能性がある収容台数」）

エリア	現在の収容台数	閉鎖の可能性がある収容台数	**収容台数**（平成 31 年度末）
駅全体	11,352 台	2,485 台	**8,867 台**
北東	3,659 台	2,485 台	**1,174 台**
南東	2,653 台	0 台	**2,653 台**
南西	3,539 台	0 台	**3,539 台**
北西	1,501 台	0 台	**1,501 台**

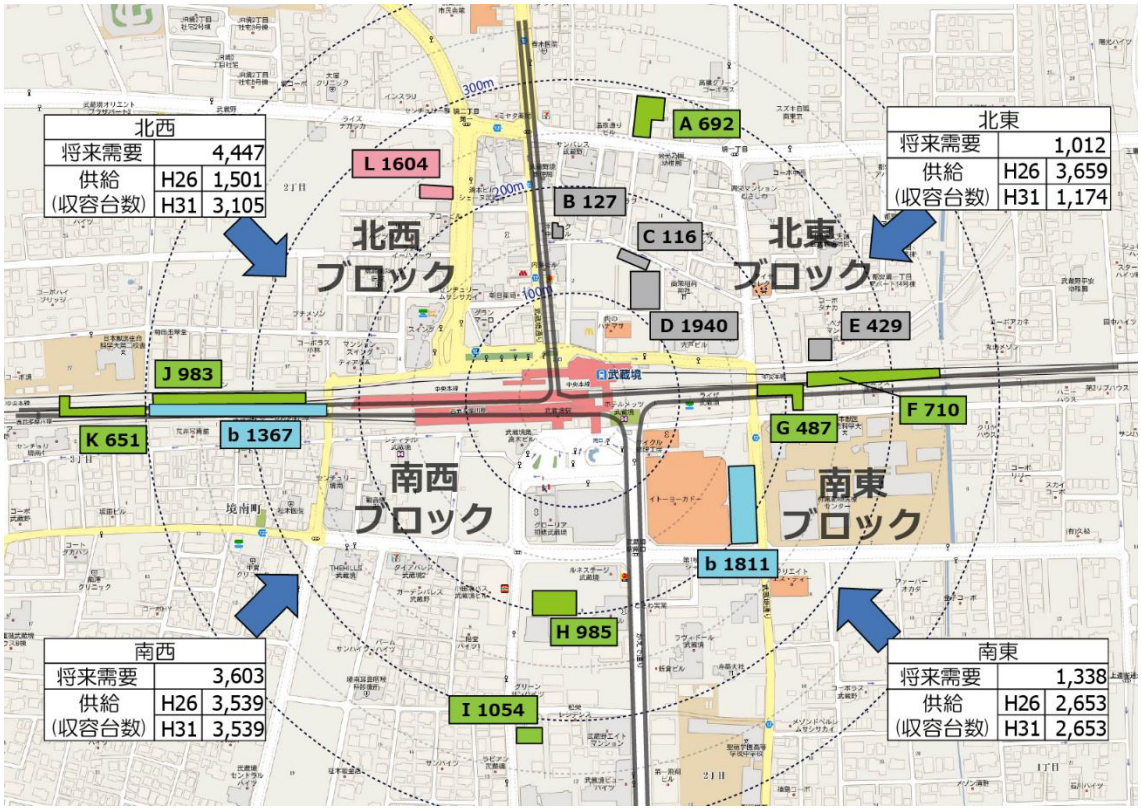
（２）平成 31 年度末における充不足台数（＝「整備目標台数」－「収容台数（平成 31 年度末）」）

エリア	整備目標台数	収容台数（平成 31 年度末）	**充不足台数**（平成 31 年度末）
駅全体	**10,400 台**	8,867 台	**1,533 台不足（14.7%不足）**
北東	**1,012 台**	1,174 台	**162 台充足**
南東	**1,338 台**	2,653 台	**1,315 台充足**
南西	**3,603 台**	3,539 台	**64 台不足　（1.8%不足）**
北西	**4,447 台**	1,501 台	**2,946 台不足（66.2%不足）**

上表より、武蔵境駅の北東及び南東エリアでは将来においても整備目標台数に達しているものの、南西エリア及び北西エリアでは自転車駐車場が不足する。

【整備計画及びスケジュール】

武蔵境駅周辺にある自転車駐車場をエリア別に整理し、平成 31 年度までの予定を下記に取りまとめる。



現在の収容台数（平成 26 年 11 月）	11,352 台	
整備予定時期	平成 27 年度	平成 27～31 年度
①東高架下	(710 台)	
②北口第２　（建替え）	1,604 台	
新設される整備収容台数（合計）	2,314 台	
今後閉鎖する可能性のある台数	▲1,940 台	▲545 台
収容台数（年度末）	11,016 台	10,471 台 (民地等が全て閉鎖した場合:10,471 台)
整備目標台数	10,400 台	

※平成 27 年度、北口第２駐輪場（1,604 台）増加、北口暫定駐輪場（1,940 台）減少。11,352+1,604−1,940=11,016 台となる。
※東高架下駐輪場（710 台）は既に北口第２駐輪場の代替地として開設しており、現在の収容台数 11,352 台に含まれている。

・平成 26 年８月より、台数の拡充と利便性向上などを目的に、武蔵境駅北口第２自転車駐車場の建て替えを行っており、平成 27 年７月完成予定である。

・平成 27 年４月末には「武蔵境駅北口暫定自転車駐車場」が閉鎖予定である。平成 27 年５月～６月の２か月間、「武蔵境駅東高架下暫定自転車駐車場」を開設する。

・平成 24 年度より鉄道高架下に自転車駐車場を整備し運営しているが、武蔵境駅周辺では借地等の自転車駐車場が多いため、恒久的な自転車駐車場の整備が求められている。引き続き、恒久的な駐輪場用地確保に努めていく。

２　原動機付自転車及び自動二輪車の駐車場整備

二輪車は自転車と自動車の中間に位置し、自転車と自動車両者の特徴をあわせ持つ交通手段である。このため、二輪車は通勤・通学、業務、ツーリングなど幅広い目的に利用されている。二輪車のうち、原動機付自転車は主に通勤・通学や買物等の比較的短距離に利用され、自動二輪車は原動機付自転車と比べて長距離の移動に利用されることが多く、主に目的地までの交通手段として利用されている。

■ 現　状

原動機付自転車及び自動二輪車の駅周辺における停留台数は、自転車に比べて極めて少ない。

自転車等駐車実態調査結果（平成 26 年度、10 月平日 15～16 時）から、原動機付自転車の市内三駅周辺における停留台数は 472 台であり、自転車停留台数 27,416 台の２％にも満たない。一方、自動二輪車の停留台数も 73 台で、自転車停留台数の１％にも満たない。原動機付自転車及び自動二輪車の利用は、自転車利用に比べて極めて少ない。

【停留台数と収容台数の需給バランス】　（単位：台）

原動機付自転車		平日			休日		
		吉祥寺駅周辺	三鷹駅北口周辺	武蔵境駅周辺	吉祥寺駅周辺	三鷹駅北口周辺	武蔵境駅周辺
停留台数調査結果（H26）	10～11 時	206	70	152	128	41	90
	15～16 時	220	72	180	162	57	128
停留台数（需要：利用目的別）	通勤・通学目的	206	70	152	128	41	90
	買物目的	14	2	28	34	16	38
収容台数（供給：利用目的別）	月極（通勤通学）	300	40	161	300	40	161
	一時利用（買物）	83	43	39	83	43	39
	民間（買物）	0	0	68	0	0	68
需給バランス	通勤・通学目的	94	▲30	9	172	▲1	71
	買物目的	69	41	79	49	27	69
	合計	163	11	88	221	26	140

【需給バランス（前提）】

需要量：10～11 時に観測された停留台数は、主に「通勤・通学目的」の利用者として考える。
15～16 時に観測された停留台数から通勤・通学目的の需要を差し引いた台数は、主に「買物目的」の利用者として考える。

供給量：主に通勤・通学目的の自転車駐車場は、「月極」（定期利用）の台数とする。
主に買物目的は、「一時利用」の自転車駐車場とする。

■ 具体的方針

【方針①】原動機付自転車
既存の駐車場をベースに、エリアのバランスに配慮する。
【方針②】自動二輪車（50cc 以上）
停留台数の今後の動向をみながら、検討する。

【方針①】原動機付自転車：既存の駐車場をベースに、エリアのバランスに配慮する。

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」の対象としている車両として、自転車の他に道路交通法第２条第１項第 10 号に規定する原動機付自転車がある。

市内の地形が平坦で、自転車走行に適した環境であることなどから、駅周辺へのアクセス手段としてのバイクの利用は相対的に少ないといえる。今後も現在ある駐車場をベースに、エリアのバランスに配慮しながら駐車場を配置する。

【方針②】自動二輪車：停留台数の今後の動向をみながら、検討する。

各地方公共団体で設置している自転車等駐車場は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づいて整備されており、その対象は自転車が中心である。

平成 20 年度と 21 年度の２年間、３箇所の民営駐車場の設置に対する財政支援を実施した。

また、出入口ゲートの設置により、「短時間無料制度」や「交通ＩＣカードでも対応可能な料金精算機」の導入など、利便性の向上に努めてきたが、現在もなお十分な収容台数に至っていない。限られた財源と土地利用のなかでは、自転車駐車場の整備を最優先に実施せざるを得ない。引き続き、停留台数の動向をみながら検討する。

自動二輪車の駐車場整備については、民営駐車場の管理業者に対し、駐車場の利用状況に応じて、その一部を二輪車駐車場へ変換する等、引き続き要望する。

東京都に対しては店舗や共同住宅等に 50cc 以上のバイクの駐車場の設置を義務づける「付置義務駐車場」を都条例で規定するよう引き続き要請することとする。

【主な整備経緯（平成 19 年度～26 年度）**】**

整備年度	駐車場名	台数	内　容
平成19年度	民営駐車場	32 台	駐車場（二輪車）設置に対する財政支援
平成20年度	民営駐車場	10 台	駐車場（二輪車）設置に対する財政支援
平成22年度	吉祥寺大通り北	38 台	駐車場整備（定期利用）
平成24年度	吉祥寺駅北	25 台	駐車場再整備、短時間無料制度の導入など利便性の向上
	中町バイク	83 台	駐車場再整備、一時利用や短時間無料制度の導入など利便性の向上
平成25年度	武蔵境駅西高架下	31 台	駐車場整備（定期利用）
	みずき通り	44 台	駐車場整備、一時利用や短時間無料制度の導入など利便性の向上
平成26年度	武蔵境駅東高架下	24 台	駐車場整備（定期利用）

３　行政以外の主体による自転車駐車場の整備

３－１　付置義務等による自転車駐車場の整備

■ 現　状

宅地開発等指導要綱やまちづくり条例に基づく協議により、これまで約61,000 台の自転車駐車場が整備されてきた。また、近年、駅周辺の大規模民間開発のなかで公共自転車駐車場が整備されている。

■ 具体的方針

【方針①】鉄道事業者や商店会等に対して自転車駐車場整備を促す条例等に基づき付置義務自転車駐車場整備の推進
【方針②】駅周辺の大規模民間開発時における公共自転車駐車場の整備

【方針①】鉄道事業者や商店会等に対して自転車駐車場整備を促す条例等に基づき付置義務自転車駐車場整備の推進

武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例に基づき、鉄道事業者や商店会等に対して、通勤・通学もしくは買物等のための自転車駐車場を整備するよう、引き続き指導・協力を求める。大量の駐車需要が発生する施設の新築又は増築にあたっては、下記に示す規模の付置義務駐車場の適正な設置や適切な管理を求める。

鉄道事業者には、鉄道事業者の責務として引き続き自転車駐車場の設置を求める。

【設置基準】

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

【方針②】駅周辺の大規模民間開発時における公共自転車駐車場の整備

駅周辺において大規模民間開発が計画された際、開発事業者には地域貢献として公共自転車駐車場の整備を求める。具体的な内容については協議のうえ確定するものとする。

３－２　民営自転車駐車場設置補助

■ 具体的方針

【方 針】民営自転車駐車場の設置に対する財政支援を行う。

武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例第 15 条の規定に基づき、「武蔵野市民営自転車等駐車場設置費補助金交付要綱」を平成 22 年 4 月に定め、駅周辺の民営自転車等駐車場の整備に対して、その経費の一部を補助する。その第１号として、御殿山アトレ自転車駐車場の整備に対して財政支援を実施している。

【武蔵野市民営自転車等駐車場設置費補助金交付要綱（概要）】

１）補助金交付要件

（１）民間が設置する公共自転車等駐車場整備事業であること
（２）駅から概ね 500 メートル以内にあること
（３）構造及び設備等が利用者の安全を確保できるもの
（４）当該自転車駐車場が継続して 10 年以上運営するもの
（５）収容能力が概ね 50 台以上のもの（原付は自転車 1.5 台と換算）であること
（６）管理運営における料金設定等が周辺駐輪場と著しく違わないこと
（７）その他市長が指定する事項であること

２）補助対象外となる場合

（１）自転車駐輪場設置運営を目的とする財団法人が整備する自転車駐車場
（２）他の補助金等を受けて設置運営する自転車駐車場
（３）武蔵野市自転車条例に基づく付置義務分として設置する自転車駐車場
（４）店舗施設利用者や従業員等に限り利用できる自転車駐車場
（５）鉄道事業者が設置または経営する自転車駐車場
（６）その他市長が指定する自転車駐車場

３）補助金額

補助金額は、次の①または②のいずれか低い方の額（1,000 未満の端数は切り捨て）で、予算の範囲内としている。

①建設費の１／３の額
・上限規定を設定せず、予算の範囲とする。
・複合用途について自転車駐車場設置部分のみとする。

②自転車１台あたりの基準単価に収容台数を乗じて得た額の１／２に相当する額

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

４　その他自転車駐車場事業

４－１　ＨＯＰ（Holiday Free Parking）

■ 現　状

休日における主に買物目的の自転車駐車場として、多くの方々に利用されており、商店街の活性化に欠かせない。

吉祥寺駅周辺自転車等適性利用懇談会からの提案を受け、関係機関との協議を重ねた結果、みずほ銀行（旧富士銀行）と東京三菱銀行の駐車場を、各銀行の非営業日に市が借り受け、一時利用の無料自転車駐車場として平成８年度から開放していた。現在は、みずほ銀行のみとなっている。管理運営は、地元の商店街が担当する。

休日における主に買物目的の自転車駐車場として、多くの方々に利用されており、商店街の活性化に欠かせない施設となっている。

【ＨＯＰ利用状況】

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

■ 具体的方針

【方　針】地元商店街と市が一体となって事業を継続し、まちの活性化に努めるとともに、その拡充等の検討を進める。

基本方針3　放置自転車対策に関する方針

■ 現　状

【現状①】条例と放置禁止区域

条例により、放置禁止区域等を定め、放置自転車対策を実施している。

放置自転車対策は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」の施行を受けて、平成６年度に「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」を定め、放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去等を実施している。

１）条例等

■ 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例

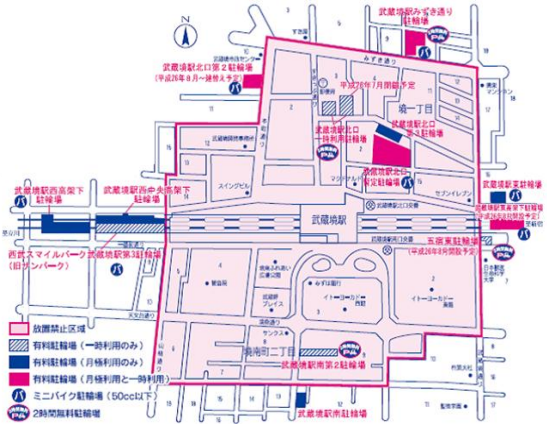
■ 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例施行規則

２）放置禁止区域の指定

【吉祥寺駅周辺】

【三鷹駅北口周辺】

【武蔵境駅周辺】



【現状②】放置自転車台数の推移

放置自転車台数は、平成 21 年度と比べて約 90%減少している。
歩道上の利用登録自転車駐車場を閉鎖したことで、放置しにくい道路環境が確保されつつある。

平成 22 年度から吉祥寺大通りや中央通りの歩道上にあった利用登録自転車駐車場を閉鎖したことで、自転車を放置しにくい道路環境が確保されつつある。平成 26 年度の放置自転車台数は、平成 21 年度と比べ、市内３駅計で平日・休日ともに約 90%減少している。

一方、平成 21 年９月に実施したアンケートを踏まえ、短時間駐輪需要に対する無料制度（短時間無料制度）を導入してきたが、吉祥寺駅周辺及び武蔵境駅周辺では、午後を中心に買物等を目的とする自転車利用者の放置がやや目立つ。

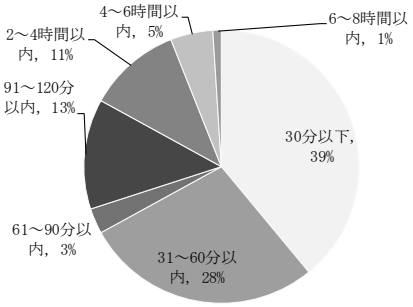
【平日における放置自転車台数】（10 月平日 15 時）

年度	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 21 比
吉祥寺駅	1,777 台	1,041 台	552 台	330 台	141 台	125 台	▲93%
三鷹駅北口	343 台	85 台	104 台	129 台	80 台	37 台	▲89%
武蔵境駅	424 台	325 台	196 台	186 台	90 台	59 台	▲86%
計	2,544 台	1.451 台	852 台	645 台	311 台	221 台	▲91%

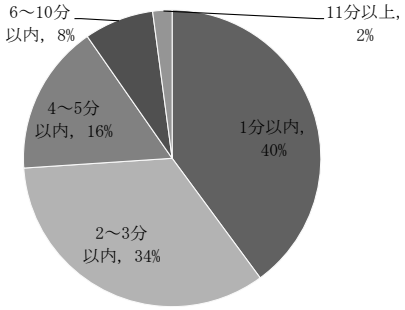
【休日における放置自転車台数】（10 月休日 15 時）

年度	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 21 比
吉祥寺駅	2,542 台	1,722 台	996 台	405 台	274 台	196 台	▲92%
三鷹駅北口	288 台	230 台	218 台	94 台	132 台	64 台	▲78%
武蔵境駅	1,284 台	1,358 台	1,107 台	1,001 台	357 台	155 台	▲88%
計	4,114 台	3,310 台	2,321 台	1,500 台	763 台	415 台	▲90%

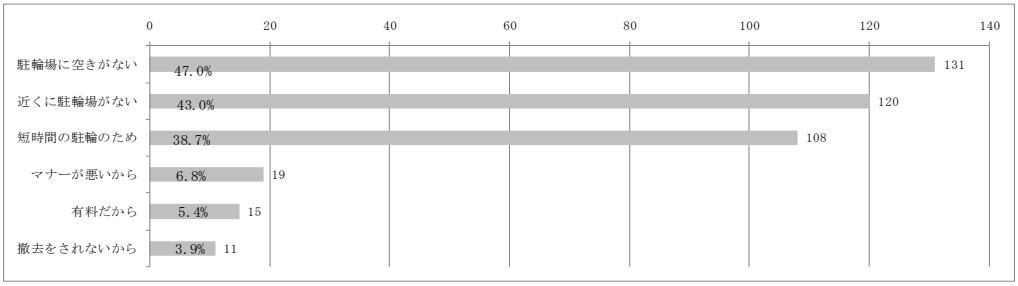
【自転車放置者の実態】（平成 21 年 9 月 27 日（日）自転車放置者対象ヒアリング調査）



放置者の駐車時間



放置場所から目的地までの時間



自転車駐車場を利用しない理由

【現状③】撤去台数と引取台数の推移

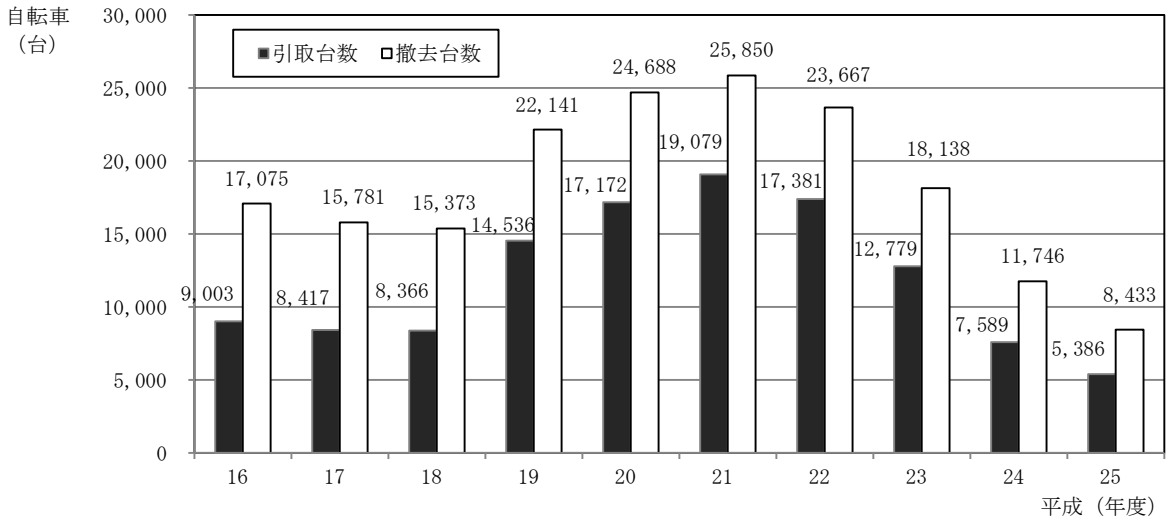
放置自転車対策は引き続き強化している。近年では、放置自転車の減少に伴い撤去台数も減少傾向にある。
撤去した自転車の返還率は 60%以上となっている。

放置自転車の撤去は、武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例第 9 条に基づき、実施している。平成 20 年度より土日も撤去作業を実施しているが、近年では放置自転車台数の減少に伴い撤去台数も減少傾向にある。

撤去された自転車のうち、自転車保管所まで引き取りに来る自転車所有者は、平成 25 年度では、約 64%になっている。

【撤去台数・引取台数の推移】 （単位：台）

平成（年度）		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
自転車	撤去台数	17,075	15,781	15,373	22,141	24,688	25,850	23,667	18,138	11,746	8,433
	引取台数	9,003	8,417	8,366	14,536	17,172	19,079	17,381	12,779	7,589	5,386
	返還率	52.7%	53.3%	54.4%	65.7%	69.6%	73.8%	73.4%	70.5%	64.6%	63.9%
原付	撤去台数	48	27	24	19	30	20	40	37	39	28
	引取台数	21	7	4	5	15	12	28	29	27	22
	返還率	43.8%	25.9%	16.7%	26.3%	50.0%	60.0%	70.0%	78.4%	69.2%	78.6%



■ 具体的方針

【方針①】放置自転車対策の強化
【方針②】自転車駐車場への誘導対策
【方針③】共用自転車システム(レンタサイクル事業)の継続
【方針④】放置自転車の再利用(再生自転車海外譲与事業)

【方針①】放置自転車対策の強化

歩道等に自転車等を停めようとする者に対して声かけを行い、自転車等駐車場への誘導を強化している。限りある予算であることから、放置自転車対策に一定の効果が見られる路線については、その運用方法をより効率化し、他の路線への放置防止指導に努め、放置自転車対策の強化を図る。

【方針②－1】自転車駐車場への誘導対策① 短時間無料制度の推進

吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場など吉祥寺駅周辺を中心に、短時間無料制度が活用され、多くの自転車利用者が利用している。また、民営自転車駐車場においても同様な短時間無料制度が導入されてきており、相乗効果により、自転車駐車場の利用促進が図られている。今後も放置自転車防止や買物客への優遇策となることから、商店会等とも協力しながら、引き続き推進する。

【代表的な一時利用自転車駐車場（短時間無料導入）の利用状況】（平成 25 年度）

平成 25 年度（一時利用台数）		吉祥寺 ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾌﾟﾗｻﾞ (366 台)	吉祥寺駅北 (368 台)	吉祥寺 大通り北 (113 台)	吉祥寺駅 末広第４ (103 台)	武蔵野 タワーズ (129 台)	武蔵境駅 北口一時 (236 台)
年間利用台数		369,309 台	242,158 台	84,440 台	97,439 台	62,031 台	147,458 台
駐車時間	2時間以内（無料）	143,404 台 (39%)	80,784 台 (33%)	31,770 台 (38%)	32,155 台 (33%)	14,084 台 (23%)	47,522 台 (32%)
	2時間超え（有料）	225,905 台 (61%)	161,374 台 (67%)	52,670 台 (62%)	65,284 台 (67%)	47,947 台 (77%)	99,936 台 (68%)
一日平均利用（利用率）		1,012 台 (277%)	663 台 (180%)	231 台 (204%)	267 台 (259%)	170 台 (132%)	404 台 (171%)

【方針②－2】自転車駐車場への誘導対策② 利用形態の変化に応じた空きスペースの活用

土日・祝日の一時利用スペースは満車になる傾向があるが、定期利用スペースには相当数の空きスペースがある。一時利用と定期利用をどのように配分するか、自転車駐車場ごとに条件は異なり、配分方法は経験に委ねる部分も多いが、自転車駐車場の有効活用を考えるうえでは重要な要素である。

吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場にて実施している「フリーゾーン*」は、定期利用スペースの一部を一時利用として活用しており、多くの自転車利用者を受け入れている。他の自転車駐車場においても、導入に向けた検討を進めている。関係機関と協議したうえで、さらなる自転車駐車場の有効活用を図る。

限られた収容台数のなかで、自転車駐車場の有効活用を図るためには、定期利

用より一時利用が望ましい。そのためには施設整備など多角的な検討を進める。

取組みの一つとして、自転車駐車場の満空車情報が確認できる「総合満空表示盤」の設置を三鷹駅北口や武蔵境駅北口にて実施している。吉祥寺駅周辺における設置、民営自転車駐車場との連携に向け、関係機関との協議を進める。また、ＩＴを活用した満空車情報については、課題を整理し、実現に向けて進めていく。

＊フリーゾーン＝定期利用枠として確保している駐輪場スペースを、一時利用としても活用するゾーン

【方針③】共用自転車システム（レンタサイクル事業）の継続

レンタサイクル事業は、放置自転車対策の一環として、平成 12 年４月より、吉祥寺大通り東自転車駐車場において、共用自転車システム（レンタサイクル事業）を展開してきた。運営は、公益財団法人自転車駐車場整備センターが行っており、使用する自転車を平成 26 年度から全て新車（43 台）にし、今後も事業を継続して実施する。

コミュニティサイクルについては、武蔵野市内を走行する自転車利用者のうち市外の方も多いことから、受け皿となる複数のサイクルポートが必要であり、周辺区市との連携や用地確保が必要である。現在、民間事業者が武蔵境駅を拠点にＪＲ中央線鉄道高架下において展開している。その利用状況等を踏まえ対応する。

【利用料金】　（平成 25 年度　定期利用　12 台）

区　分		料　金
定期利用	1 ヶ月	2,500 円
一時利用（24 時間以内 1 回）		200 円

【利用実態】（平成 25 年度　一時利用　32 台）

月	月別利用台数	一日平均利用台数	一日最高利用台数
4	695	23.2	37
5	753	24.3	54
6	772	25.7	73
7	809	26.1	63
8	862	27.8	55
9	796	26.5	86
10	708	22.8	53
11	715	23.8	41
12	669	21.6	74
1	528	18.9	31
2	466	16.6	39
3	594	19.2	38
年間	8,367	23.1	86

【方針④】放置自転車の再利用（再生自転車海外譲与事業）

駅前等で撤去された放置自転車を有効活用するため、武蔵野市では引き取り手のなかった自転車を再生し、再生自転車海外譲与自治体連絡会を通じてアジア、アフリカ、中南米等の開発途上国へ無償譲与する活動を行っている。ムコーバを通じて、日本郵船グループの協力で世界各国へ輸送されている。開発途上国では交通手段が未発達の地域が多く、そこで暮らす人々にとって保健、医療、福祉等のサービスを受けることは容易ではない。再生された自転車は途上国の看護師や保健ボランティアへ配布され、地域福祉に貢献しており、今後も継続していく。

タンザニア共和国現地スタッフが
武蔵野市長を表敬訪問（平成 22 年）

【ムコーバ（再生自転車海外譲与自治体連絡会）】

Municipal Coordinating Committee for Overseas Bicycle Assistance (=MCCOBA)

ムコーバは、事務局（豊島区都市整備部交通対策課）及び NGO 団体であるジョイセフ、12 の加盟自治体からなり、公益財団法人ＪＫＡからの助成や日本郵船グループの協力を受けて活動している。

主な活動目的は、国内で放置され、撤去された自転車を再生し、開発途上国に無償譲与することによって、現地の保健師や看護士等に交通手段として利用してもらい、当該国の福祉の向上や増進を希求し、国際協力に寄与することである。

【海外譲与実績（武蔵野市）】

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