

武蔵野市自転車等総合計画 (素案)

武蔵野市自転車等総合計画(素案)へのご意見を募集します。
素案に対するご意見は以下の方法でご提出ください。
ご提出いただいたご意見の内容は、個人情報を除き原則公開させていただきます。

◆募集期間

令和7年 11 月 15 日(土)から令和7年 12 月5日(金)まで(必着)

◆提出方法

○意見提出フォーム・郵送・ファクス・メールまたは直接持参のいずれか(閉庁日は当直窓口へ)

○氏名、住所、電話番号を記入のうえ、ご提出をお願いいたします。

◆提出先(問い合わせ)

武蔵野市都市整備部交通企画課自転車対策係

住所:〒180-8777 武蔵野市緑町 2-2-28

電話:0422-60-1860 FAX:0422-51-9245

e-mail:SEC-KOUTUU@city.musashino.lg.jp

市ホームページ



意見提出フォーム



※素案は市ホームページからも閲覧いただけます。

令和 7(2025)年11月

武 蔵 野 市

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画改定の背景と目的	1
1-2 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 前計画の達成状況と評価	10
2-3 自転車等の関連法規の変遷	16
2-4 前計画以降の市の自転車等政策の変遷	16
3. 市の自転車等を取り巻く課題	17
4. 自転車の位置付け	25
5. 計画の基本的な考え方	26
5-1 計画の体系	26
5-2 基本理念	27
5-3 基本方針と基本施策	27
6. 計画の推進	30
6-1 評価指標	30
6-2 計画の推進体制	33
7. 前期取組施策	34
7-1 取組施策の体系と内容	34
7-2 取組施策の事業スケジュール	49
8. 参考資料	51

1. 計画の概要

1-1 計画改定の背景と目的

(1) 計画改定の背景

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※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乗入台数は、都内にある鉄道駅の中で、三鷹駅が第2位、吉祥寺駅が第5位、武蔵境駅が第10位と上位を占めています。

これまでの本市の自転車対策としては、吉祥寺駅周辺の放置自転車台数が約 4,000 台と全国最下位(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自転車対策を強化するなど、駐車対策を中心に自転車対策に取り組んできました(武蔵野市自転車等適正利用及び放置防止に関する条例の全面改正、既存自転車駐車場の立体化や新規整備、土・日曜日も含めた放置自転車の撤去など)。

その結果、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、市内の自転車関与事故が交通事故全体の約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は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、武蔵野市自転車等総合計画の改定が必要となっています。

計画の改定では、自転車利用者と歩行者の安全確保、ニーズの変化への対応、関連法制度の変更への対応など、時代に即した自転車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、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、武蔵野市自転車等総合計画(以下、「本計画」という。)の内容を見直しました。

本計画の目的は以下のとおりです。

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

1-2 計画の位置付け

(1) 計画の法的位置付け

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。

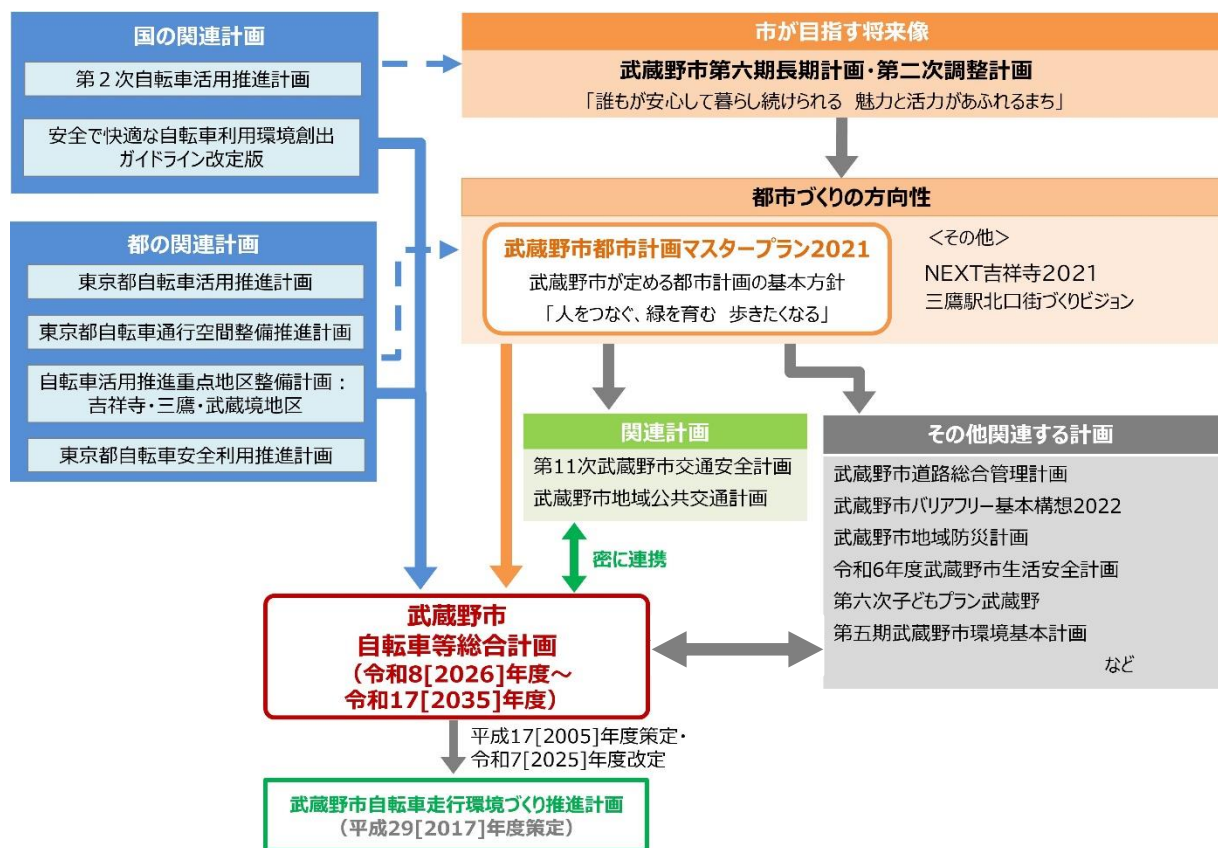


図 上位計画及び関連計画との関係

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 武蔵野市長期計画及び武蔵野市自転車等総合計画のスケジュール

	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度	令和 13年度	令和 14年度	令和 15年度	令和 16年度	令和 17年度	令和 18年度
武蔵野市 長期計画	第六期長期計画・第二次調整計画				第七期長期計画						
武蔵野市 自転車等 総合計画	計画期間（令和8年度～17年度）										次期 計画
	基本理念・基本方針・基本施策										
	取組施策				取組施策の見直し		取組施策				

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。

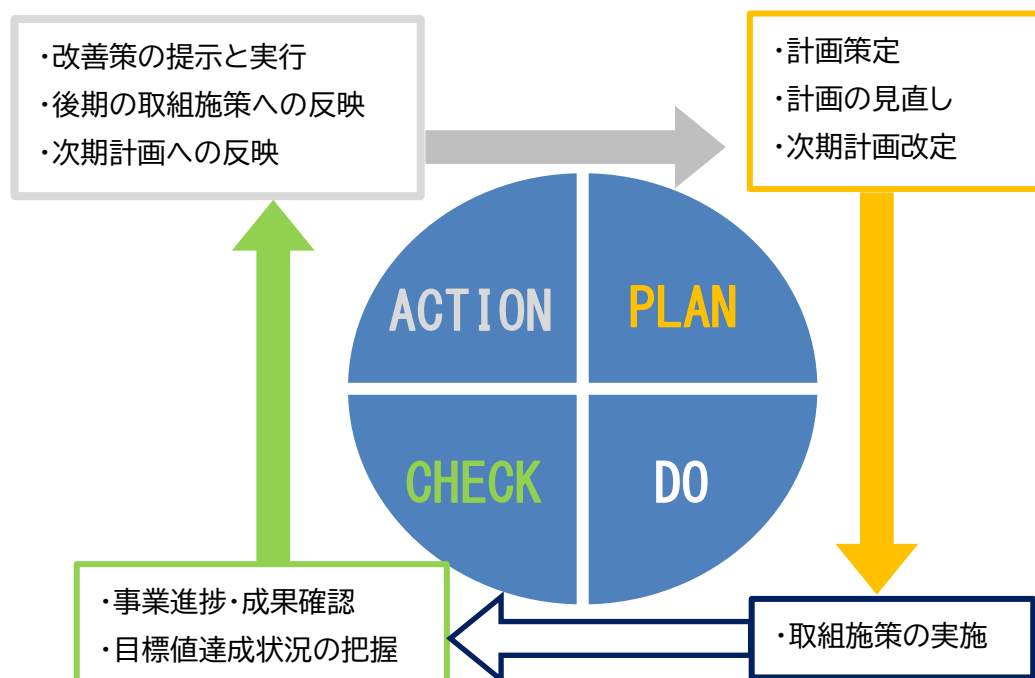


図 PDCA サイクル

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。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)。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事故率は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が関与する事故が多い様子が伺えます。

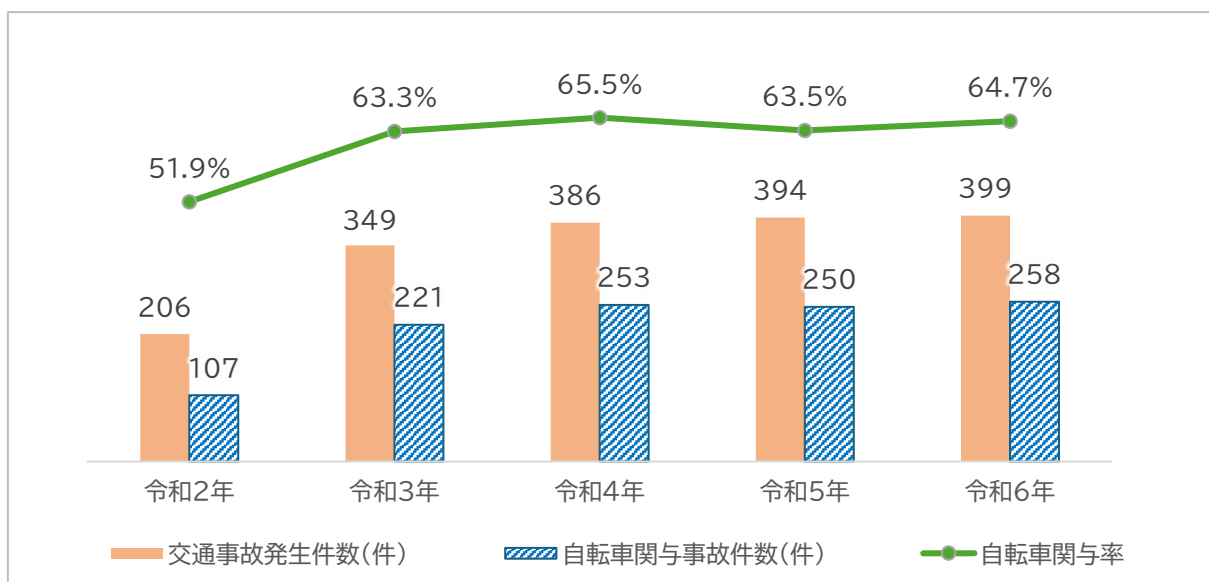


図 市内における交通事故発生状況の推移 (警視庁 HP・照会結果より市作成)

(2) 駅周辺の自転車利用状況

① 停留台数※

- 停留台数調査では、各駅で新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2(2020)年に大きく停留台数が減少しました。新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワークが普及し、駅周辺にある自転車駐車場を利用する目的の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)。

■吉祥寺駅

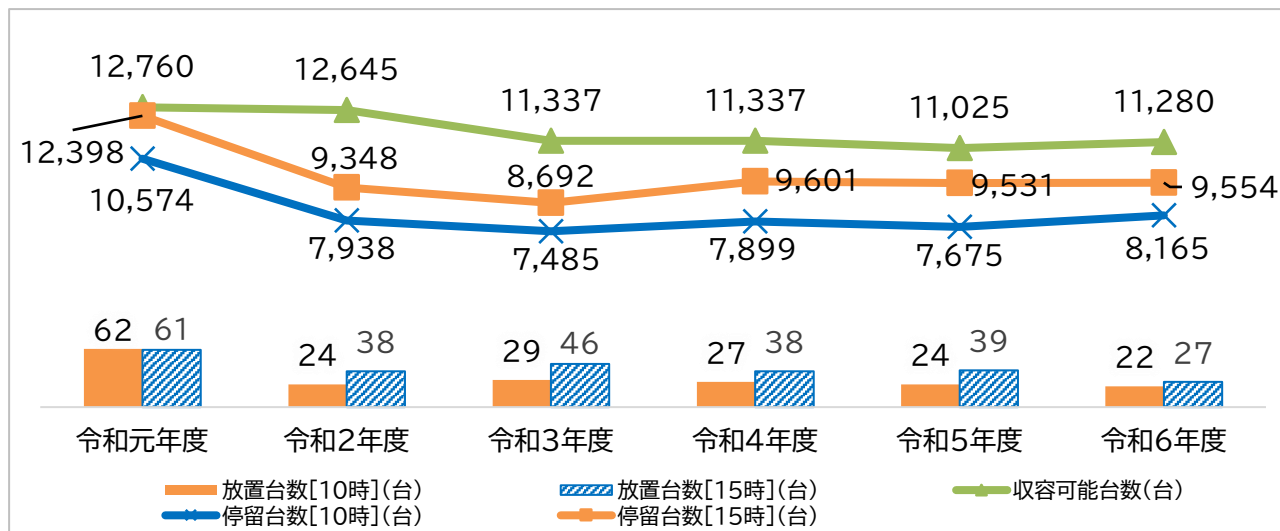


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(吉祥寺駅)

■三鷹駅

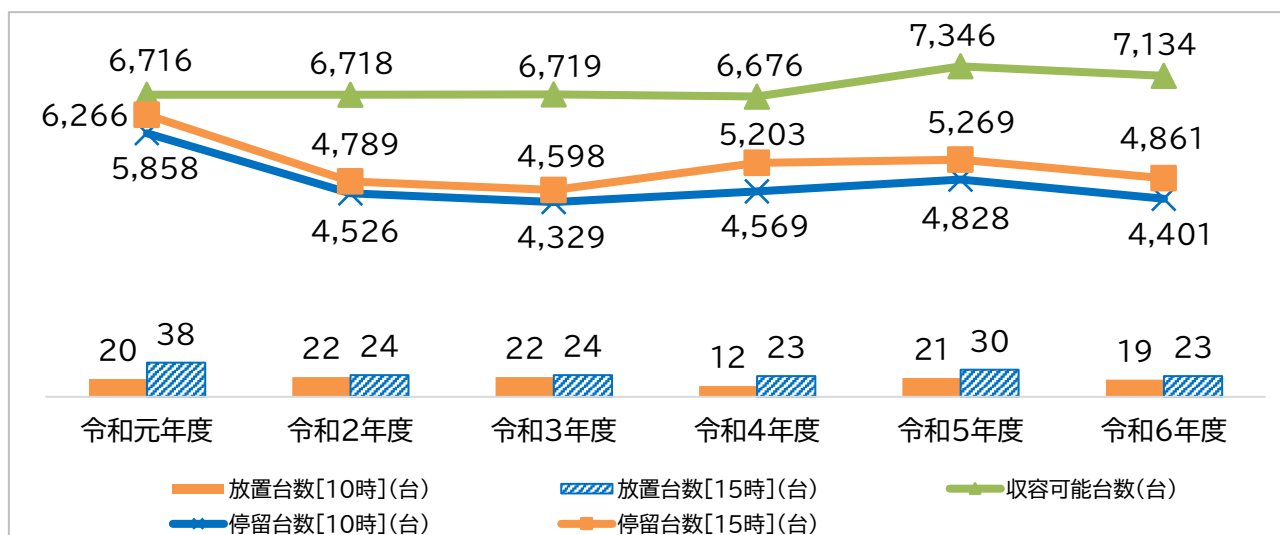


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(三鷹駅)

■武蔵境駅

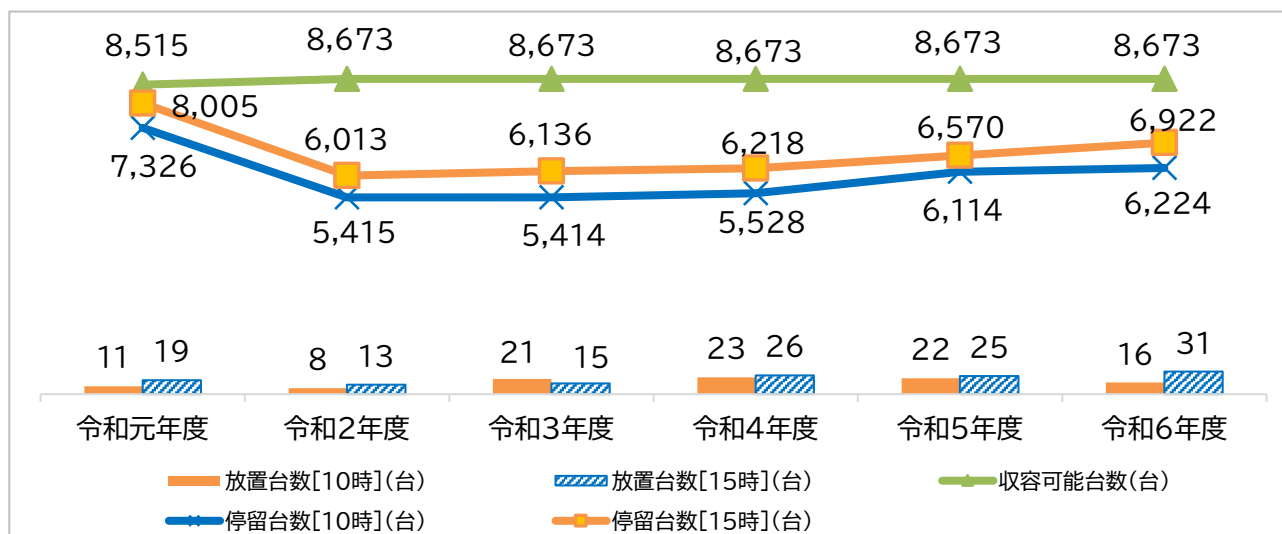


図 放置台数・収容可能台数・停留台数の推移(武蔵境駅)

※ 収容可能台数は民間及び公共自転車駐車場の収容可能台数の合計。

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 34%、練馬区 27%、三鷹市 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。

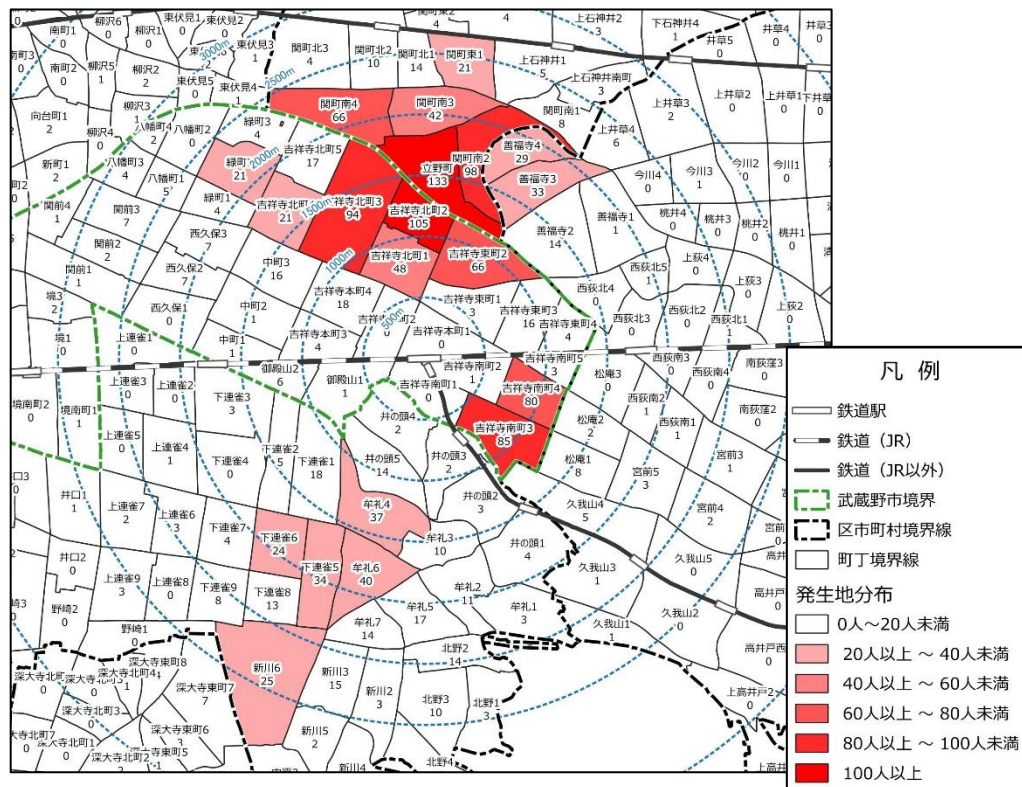


図 定期利用者の居住地分布 (令和6[2024]年度・吉祥寺駅)

■三鷹駅

- ・ 市区町村別では、武蔵野市 80%、西東京市7%となっています。
- ・ 南口には三鷹市が管理する自転車駐車場が設けられていることから、本市が管理する北口の自転車駐車場においては、三鷹駅の北側の地域（西久保、関前、緑町等）の分布が多くみられます。

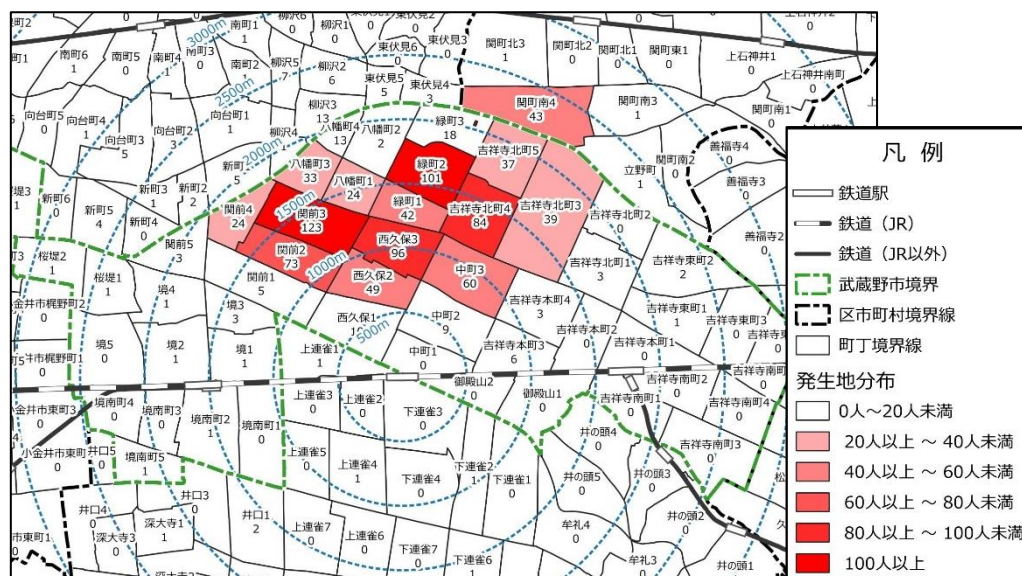


図 定期利用者の居住地分布 (令和6[2024]年度・三鷹駅)

■武蔵境駅

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

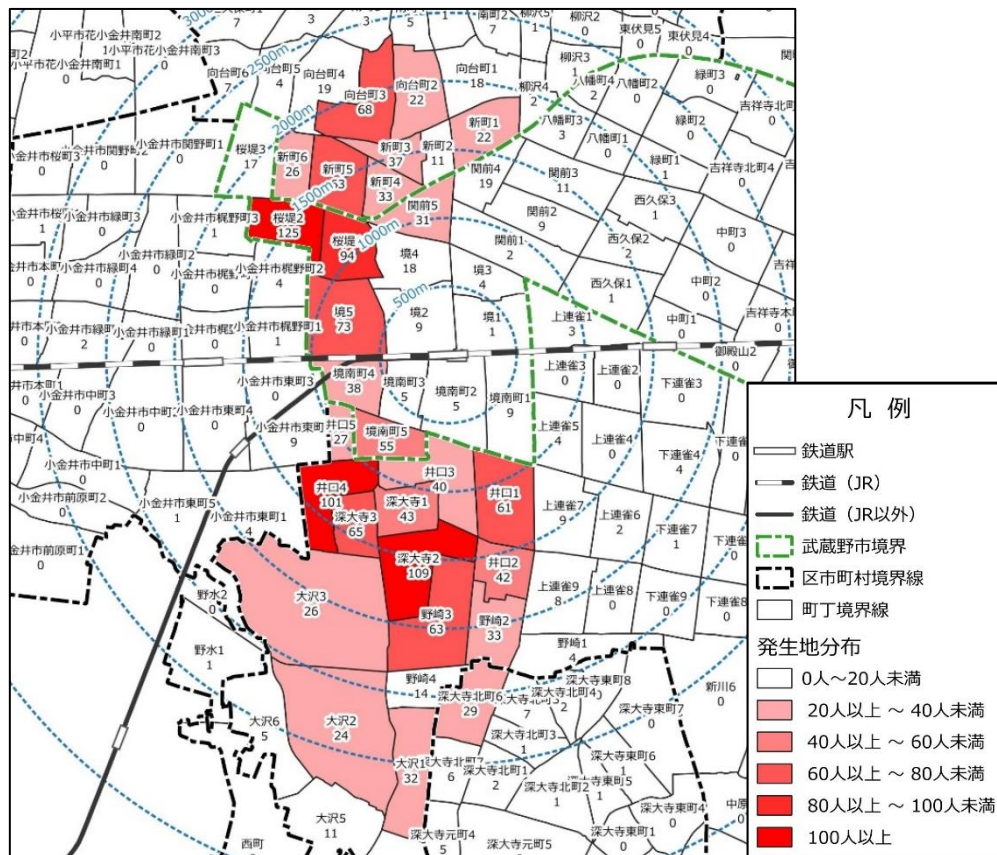


図 定期利用者の居住地分布 (令和6[2024]年度・武蔵境駅)

③交通量調査結果

- ・ 各駅周辺において、歩行者と自転車の動線が集中している状況が伺えます。
- ・ 自転車の交通量を見ると、吉祥寺駅、三鷹駅においては、都道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各方面から1,000台以上の交通量がある状況です。

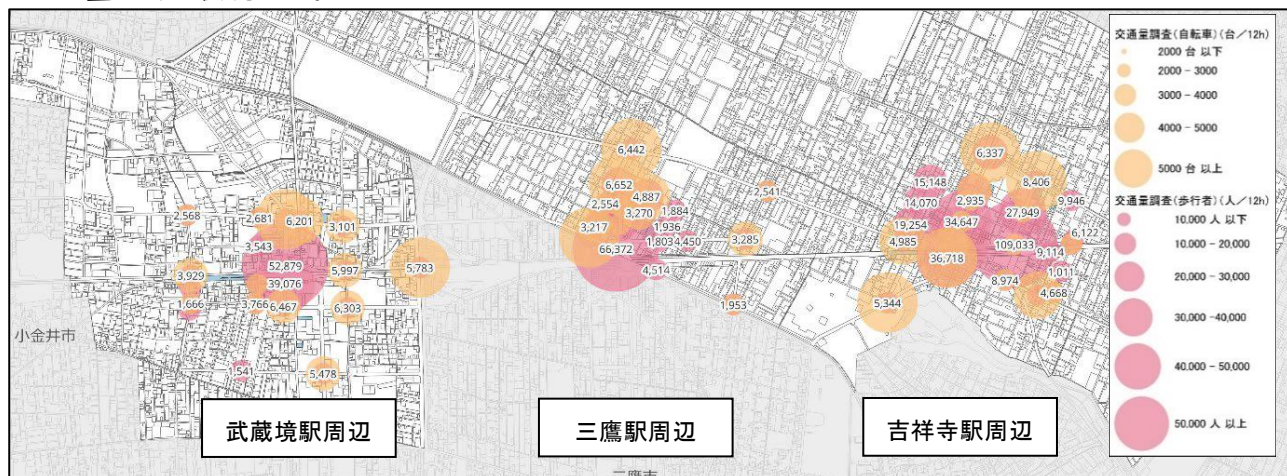


図 各駅周辺の主要交差点調査における自転車・歩行者交通量調査結果 (令和6[2024]年度)

※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。

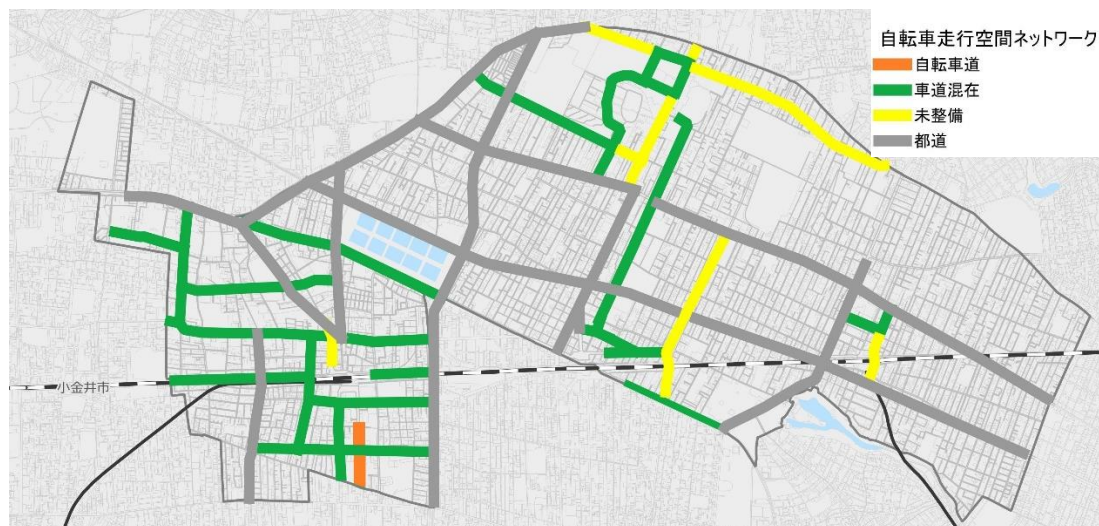


図 自転車走行空間ネットワーク路線の整備状況 (令和6[2024]年度) 出典: 武蔵野市
※都道の整備状況は照会中。

(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、自転車駐車場の目標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 (公共のみ)	収容台数 (民間含む)	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)

- 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。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^{※1}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50cc以下の原動機付自転車を対象に整備を行い、三鷹駅と武蔵境駅の各1場において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^{※2}」が追加されています。

※1 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。

※2 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 前計画の達成状況と評価

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。達成状況の基準は、下記のとおりです。

達成：予定していた取組みを終えた施策や、事業が終了となった施策

実施済：令和2（2020）～6（2024）年度の間に取り組みを行った施策

未着手：令和2（2020）～6（2024）年度の間に着手していない施策

（1）前計画基本施策Ⅰ 自転車等の安全利用の推進について

「Ⅰ 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・達成し、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・事業の達成状況

施策	達成状況	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	達成	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。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 吉祥寺の改正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。

施策	達成 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	・関係法令や社会情勢等の変化に応じて講習内容の見直しを行った。 ・講習会受講者(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。 ・令和5(2023)・6(2024)年度は講習会受講の特典として自転車用ヘルメット購入費用助成事業を実施した。
イ 子ども、子育て世代への交通安全教育	実施済	・市立小学校において自転車安全教室を実施した。 ・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルールに関する親子向けのチラシを全市立小学校の1~3年生に毎年配布した。 ・0123はらっぱ、桜堤児童館、子育てイベントにおける自転車安全利用講習会を実施した。
(2) 自転車等の安全利用に関する啓発	実施済	・市報等広報、自転車月間、マナーアップキャンペーン等を通じて、関係機関と協力して啓発を行った。 ・令和3(2021)年度から自転車安全利用啓発動画を武蔵野市動画チャンネルにて配信し、市内2か所の大型ビジョンにおいて年に2か月間(5月、10月)動画を放映した。 ・令和3(2021)年度から、自転車の交通ルール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。(再掲) ・令和3(2021)年度から自転車出張点検整備を市内施設等において実施し、令和6(2024)年度までに計15回開催し計489台の点検整備を行った。
3 自転車走行空間の整備		
(1) 自転車走行空間ネットワーク路線	実施済	武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画にて計画している21.55km中、16.20kmの整備を実施し、整備率が75.2%となった。(令和元年末の整備率55%)
(2) 生活道路	未着手	・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。 ・道路管理者による交通安全啓発看板の設置を行った。
(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等の連携を図った。
4 自転車の活用推進に関する検討		
(1) 災害時における活用	実施済	市地域防災計画において自転車活用(災害時の市職員の移動手段として)を位置付けた。
(2) 健康増進における活用	未着手	サイクルスポーツの振興や生活習慣病の予防等の健康増進を推進するための活用について、どのような活用があるかの検討を含めて関係部署と連携ができていない。

(2)前計画基本施策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・事業の達成状況

施策	達成状況	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	達成	・令和3(2021)年度から、自転車については、一時利用・定期利用ともに統一的な基準による料金体系を導入した。 ・全ての公共自転車駐車場において入庫後2時間無料制度を導入した。
(2) 定期・一時の利用区分の適正化	実施済	一時利用を原則とする利用区分に見直し、定期利用から一時利用への転換を進めた。 一時利用:定期利用=35%:65%⇒58%:42%
(3) 定期使用期限の適正化	達成	・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。 ・令和3(2021)年度から、先着順から抽選に変更した。
2 自転車駐車場の適正配置と整備目標台数		
(1) 整備目標台数に向けた自転車駐車場の整備		
ア 吉祥寺駅周辺	実施済	・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。 ・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) ・条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
イ 三鷹駅北口周辺	実施済	・令和5(2023)年4月に民間事業者の協力により、シティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場が供用開始された。 ・令和6(2024)年4月に中町第1自転車駐車場を立体化した。 ・条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
ウ 武蔵境駅周辺	実施済	条例に基づき民間の附置義務自転車駐車場整備を促進した。
エ 整備目標台数の考え方の検討	実施済	平成26(2014)年度基準に据え置いていたが、利用体系の再編後の状況を踏まえ、令和3(2021)年度に、令和元年度基準への見直しを行った。

施策	達成 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	・令和2(2020)年度に「吉祥寺東部地区市有地等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。 ・令和5(2023)年11月に、駅から一定程度離れた場所に吉祥寺クックロード自転車駐車場を整備した。 ・令和4(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。
(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、民間等専門機関と協働を行った。
(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	・令和4(2022)年度の自転車等駐車対策協議会において、定期利用を廃止する方針について議論を行った。 ・定期利用は令和7(2025)年度末終了。 ・一時利用料金について検討を実施した。
イ 第二種原動機付自転車への対応	達成	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。

施策	達成 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	達成	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：シティハウス武蔵野地下公共 武蔵境：なし
(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。
(3) 利用料金のキャッシュレス化	達成	・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）を実施。 ・全ての施設で一時利用料金のキャッシュレス決済（交通系IC）を実施。
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。 ・交付要件の見直しは未着手。
(4) その他の取組み		
ア HOP 事業（Holiday Free Parking 事業）の在り方の検討	達成	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。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。（再掲）
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から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、本取組を実施する状況にない。
オ 自転車交通とバス交通の連携	未着手	駅前の一時利用自転車駐車場が満車の際に、バス利用の選択を提示し、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、一時利用自転車駐車場が全て満車となる状況ではなくなったことから、サイクル&バスライドを前提としたバス交通との連携については、実施する状況にない。

(3) 前計画基本施策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め^とる”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・事業の達成状況

施策	達成状況	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	・放置自転車は令和2(2020)年度以降は 100 台／日未満で推移。 ・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。
(2) 短時間無料制度の導入の推進	達成	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	達成	・令和3(2021)年度第1回自転車等駐車対策協議会にて事業廃止の方向とした。 ・令和3(2021)年9月の吉祥寺大通り東自転車駐車場の閉鎖に伴い、事業を終了した。
3 放置自転車の再利用の促進	実施済	(公財)自転車駐車場整備センターの海外譲与事業は、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2(2020)年度から休止していたが、令和6(2024)年度に事業を終了した。

2-3 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等政策の変遷

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	・第六期長期計画・第二次調整計画策定 ・自転車駐車場の更なる有効活用（立体化） ・走行空間整備	・公共自転車駐車場の配置についての考え方が整理された。 ・市内3駅の自転車乗り入れ台数が都内トップレベルを維持している現状を踏まえて、放置禁止区域における即時撤去の継続を含め対応策を実施した。

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）」の達成状況や自転車等を取り巻く現状、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り組みが必要

（1）60%以上の自転車関与事故率を下げる必要がある

- 自転車等の安全利用の推進に取り組んできていますが、本市の自転車関与事故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。
- 道路交通法の改正による全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化などから、安全利用への更なる取り組みも必要です。

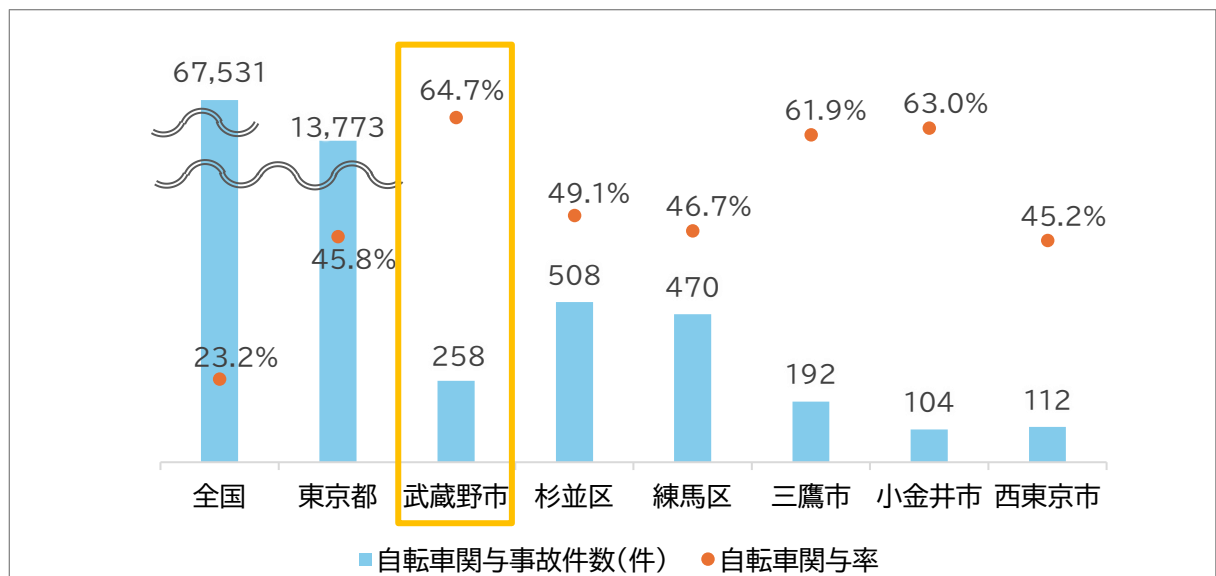


図 近隣区市における交通事故の自転車関与率（令和6〔2024〕年）

（警察庁 HP、警視庁 HP 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

- 自転車関与事故の第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代の割合が多く、経年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、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、15歳未満人口と65歳以上人口が増加する見込みであり、自転車関与事故に関与する割合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。幼少期から自転車に乗り始める技術と併せて交通ルールについても習得し、ライフステージに応じ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。（自転車等駐車対策協議会での議論）

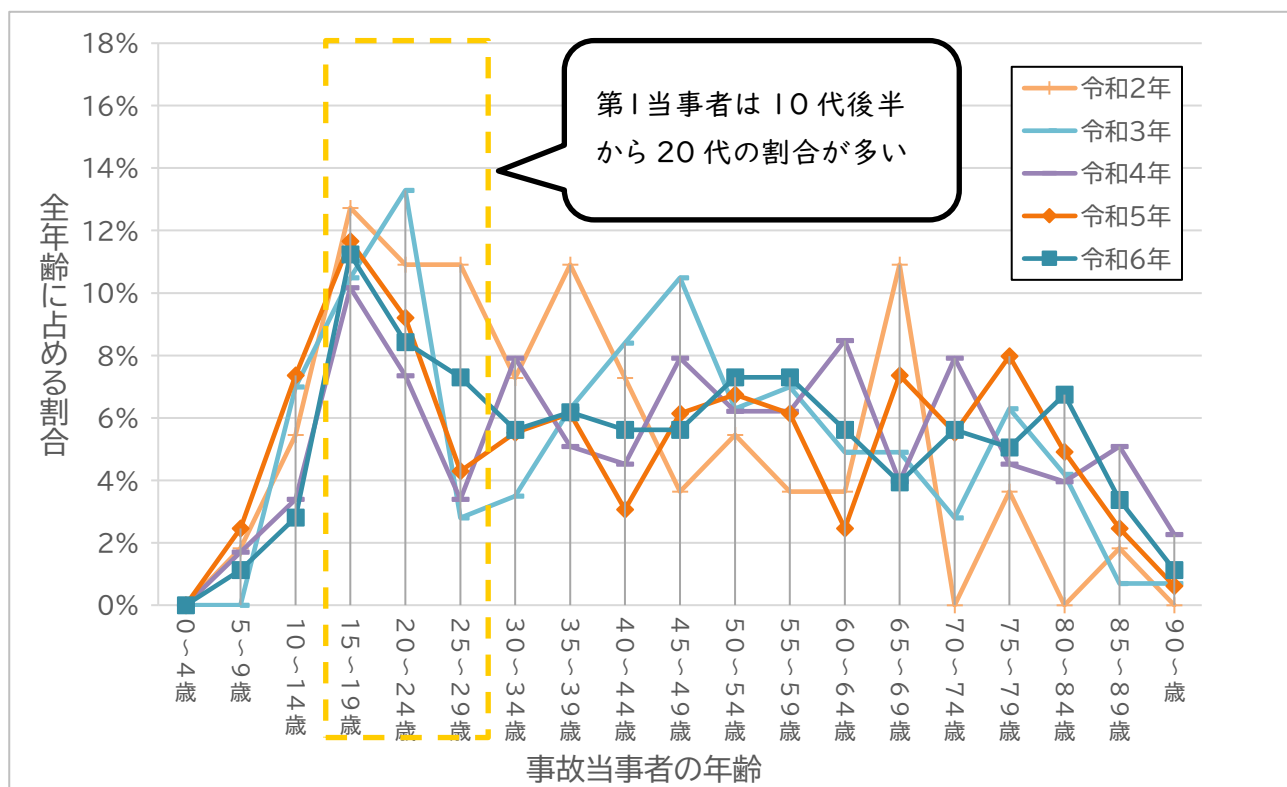


図 第1当事者に占める各年齢層の自転車関与事故割合の推移
(警視庁への照会結果より市作成)

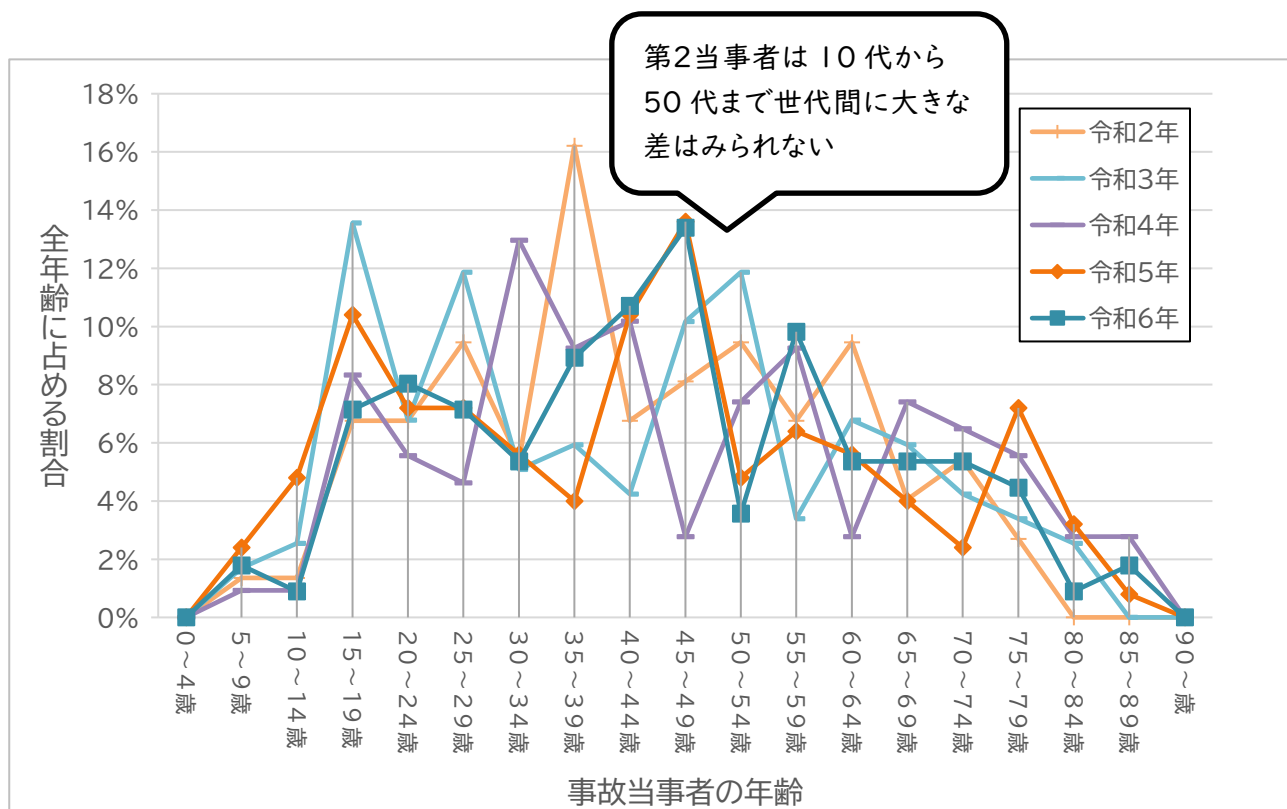


図 第2当事者に占める各年齢層の自転車関与事故割合の推移
(警視庁への照会結果より市作成)

※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。

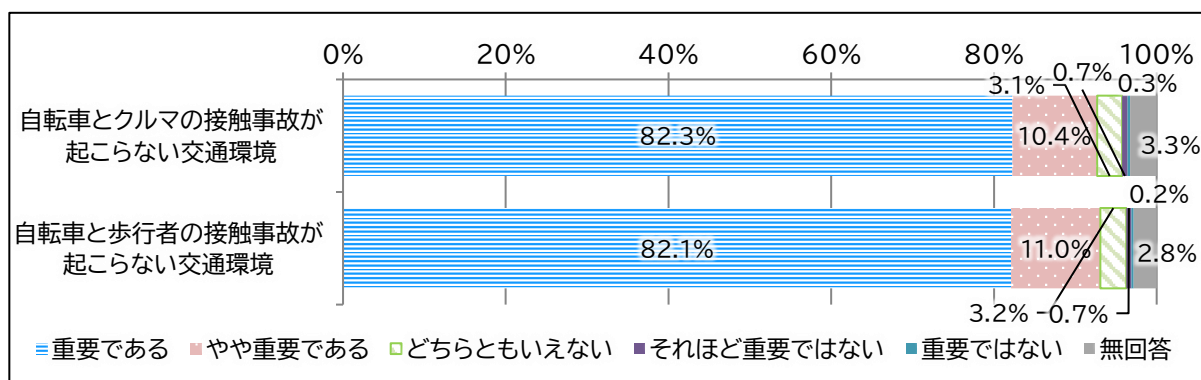


図 自転車の利用環境に関する重要度 (自転車利用者アンケート)

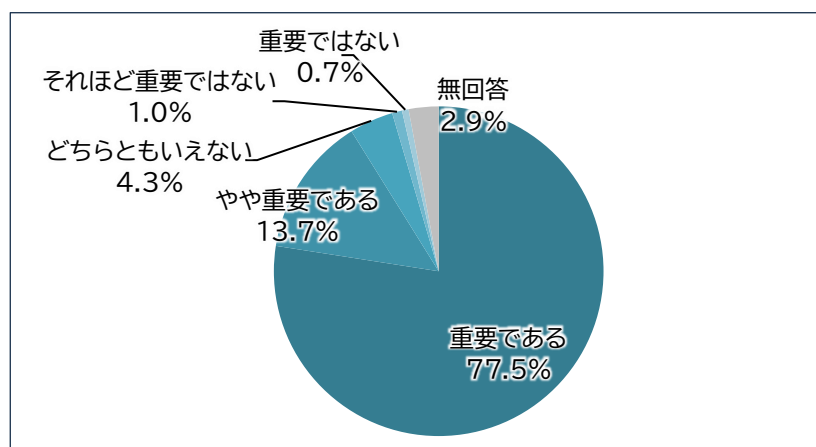


図 自転車走行空間整備の重要度 (自転車利用者アンケート)

(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。

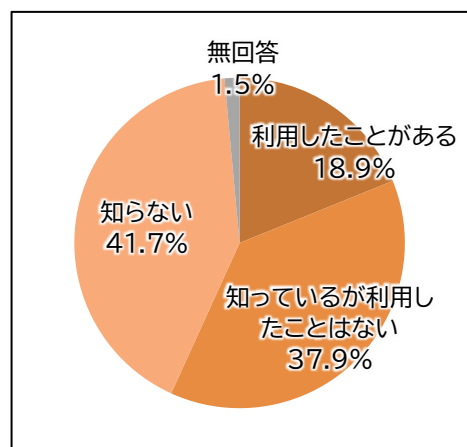


図 自転車安全利用講習会の認知度 (自転車利用者アンケート)

課題Ⅱ と 駐める 利便性の高い駐輪環境づくりの継続が必要

(1) 自転車駐車場の利用体系の再編を経てさらなる適正化を図る必要がある

- 定期利用においては、自転車駐車場のフロアやラックの上下や居住地(市内・市外)に応じた定期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部を一時利用スペースへ変更」については「妥当である」が約3割に留まっています。利用体系の再編前から定期利用している方には、契約期間の変更により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可能性が考えられます。
- 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を有効活用し、自転車駐車場を利用したいときに利用できる環境にあります。
- 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を継続する必要があります。

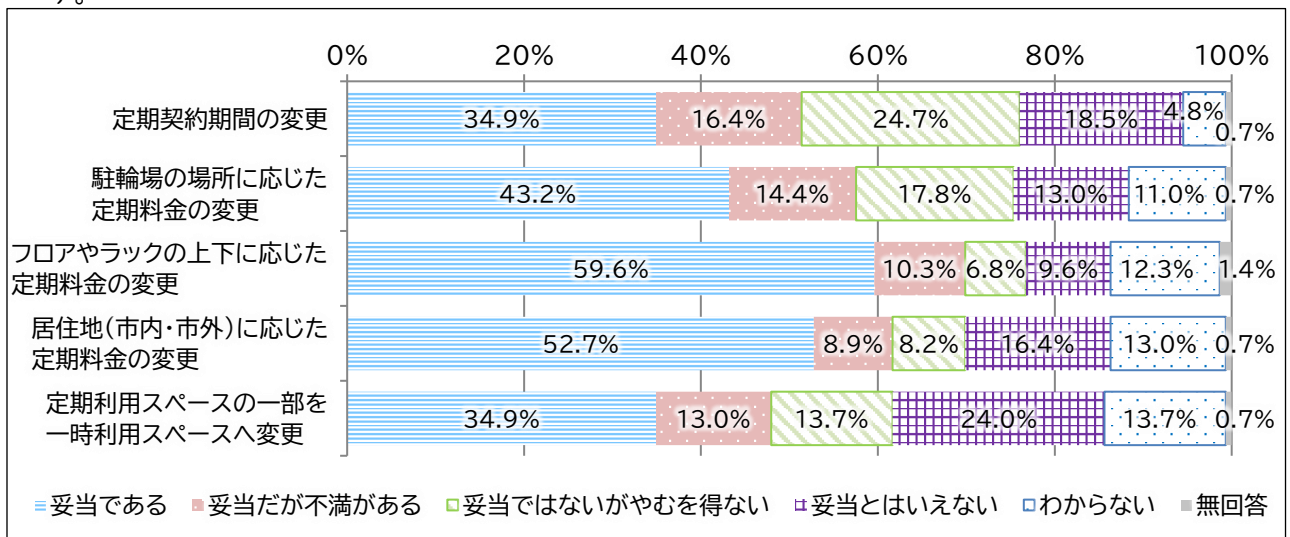


図 自転車駐車場の利用体系の再編(定期利用)について(自転車利用者アンケート)

※ 利用体系の再編前から定期利用している方の回答

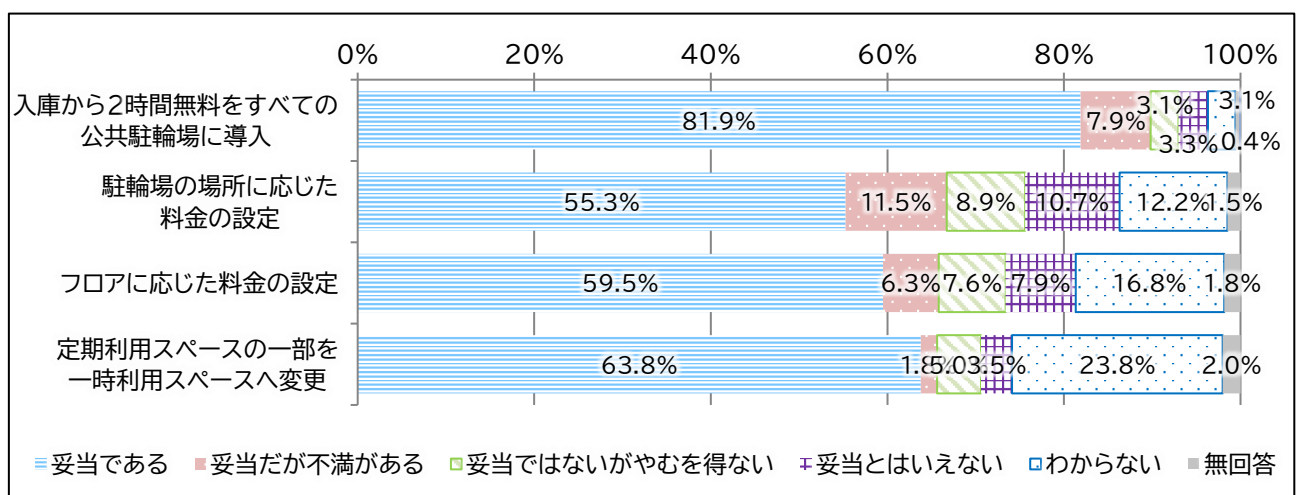


図 自転車駐車場の利用体系の再編(一時利用)について(自転車利用者アンケート)

※ 利用体系の再編前から一時利用している方の回答

(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。

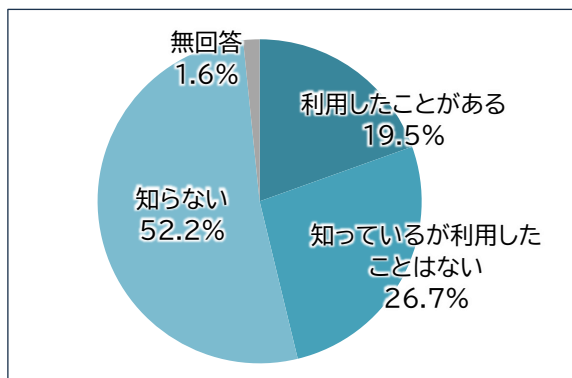


図 公共自転車駐車場の満空情報ウェブ版の利用状況
(自転車利用者アンケート)

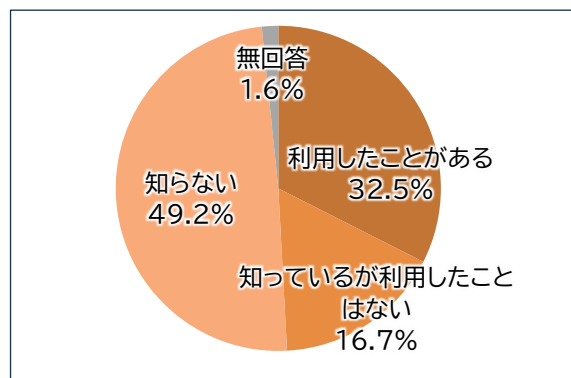


図 新規整備された公共自転車駐車場の利用状況
(自転車利用者アンケート)

(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※を上回っている状況にあります(P8参照)。

※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 (公共のみ)	収容台数 (民間含む)	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)

- 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います。民間自転車駐車場の閉鎖や縮小が起こりうる可能性があるため、今後も長期的に借地を利用できるように地権者に協力を求め、附置義務自転車駐車場についても引き続き開発事業者整備を求める必要があります。
- 多様な駐車ニーズに応えるため、収容台数(量)の達成だけを追い求めるのではなく、より自転車利用者の利便性を高めるための駐輪環境を工夫(質)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。

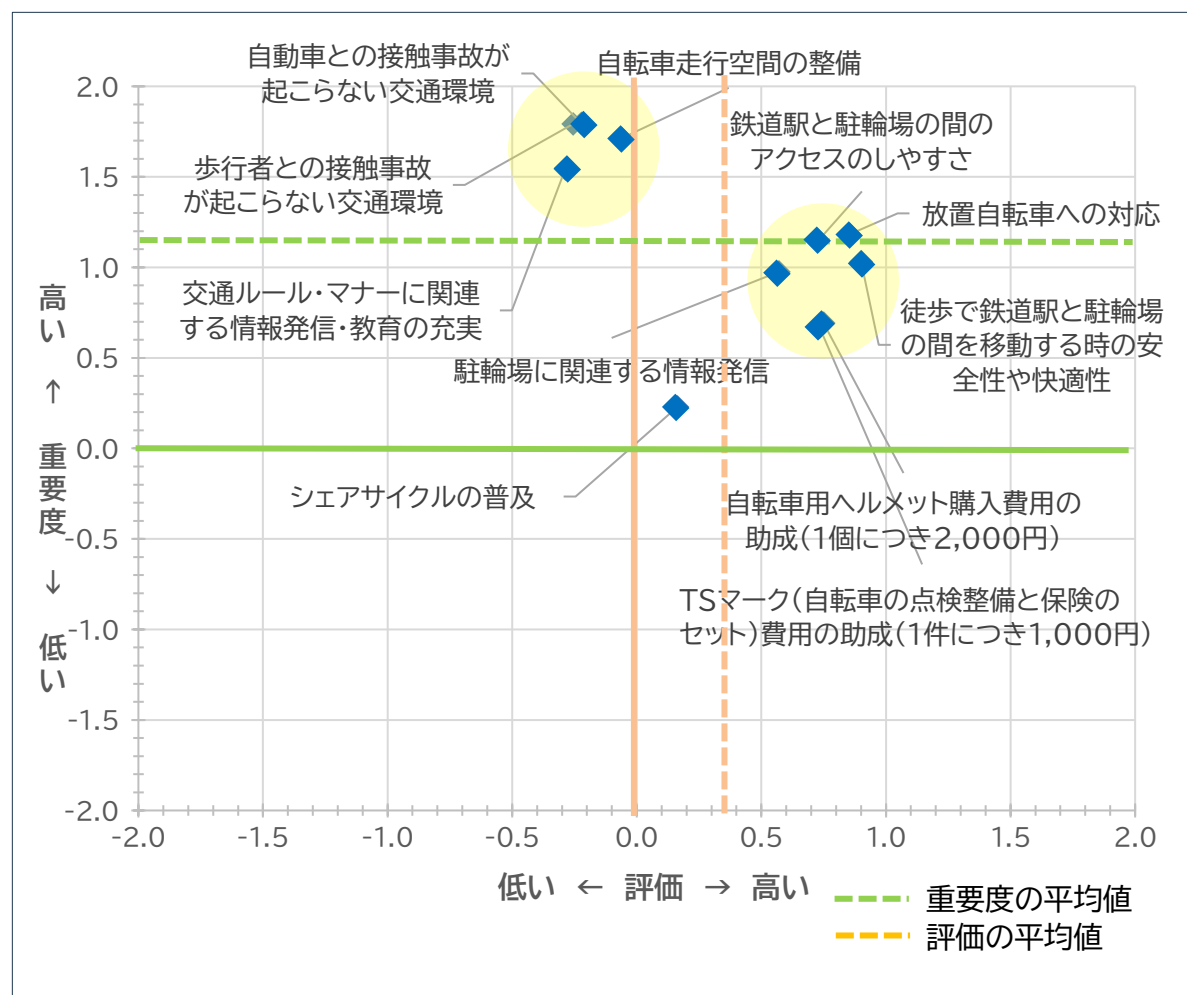


図 現状の評価と今後の重要度の散布図
(自転車利用者アンケート)

(5) 放置自転車台数をさらに減少する必要がある

- 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]年度から令和 5[2023]年度で 1/5 以上の減少）してきていますが、近年では横ばい傾向にあります。
- 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表れでもあり、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。

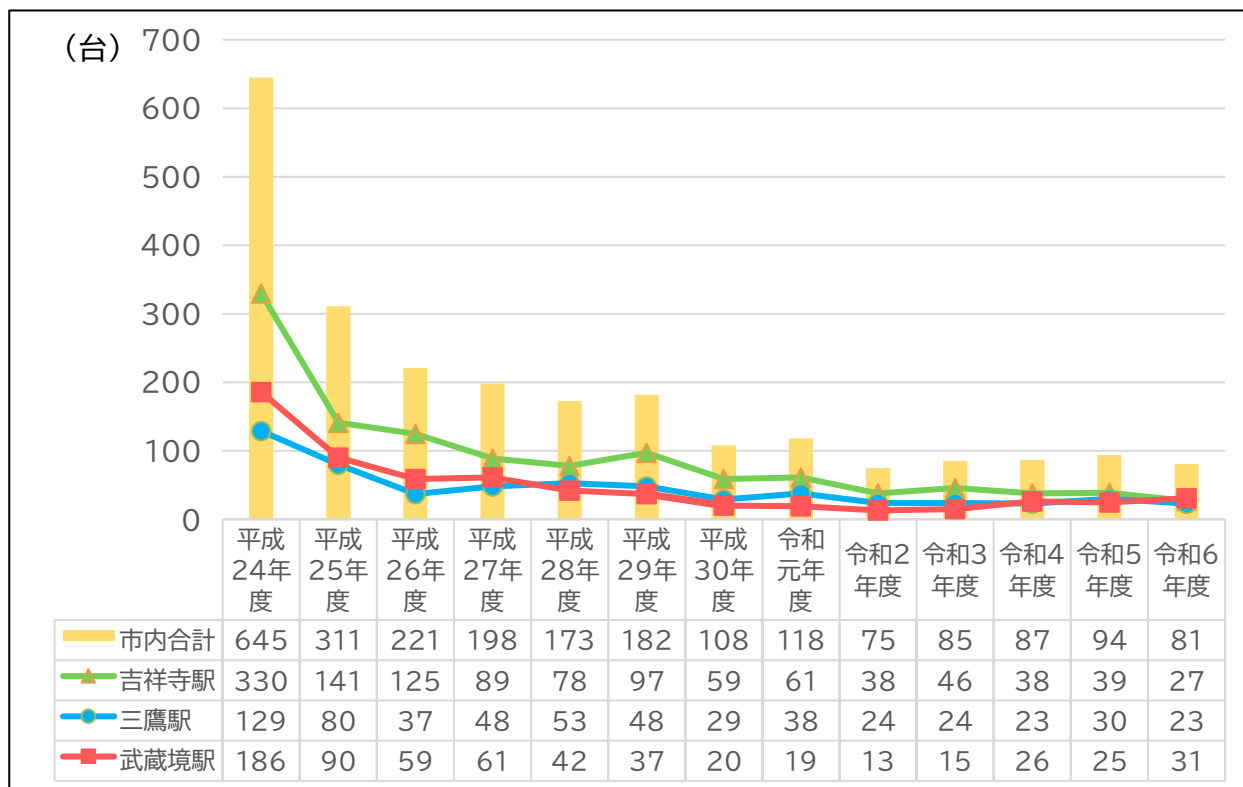


図 放置自転車台数の推移

出典：武蔵野市

(6) 放置自転車対策への評価は高いが放置自転車への継続対応が必要である

- 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、駐輪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(P22 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地域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リングサービスを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でした。
- 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ることや、電車運休の際に多くのシェアサイクルが利用された事例もあり、本市におけるシェアサイクリングの有用性を研究し、近隣自治体や交通事業者と連携した取組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、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考えられます。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索していきます。

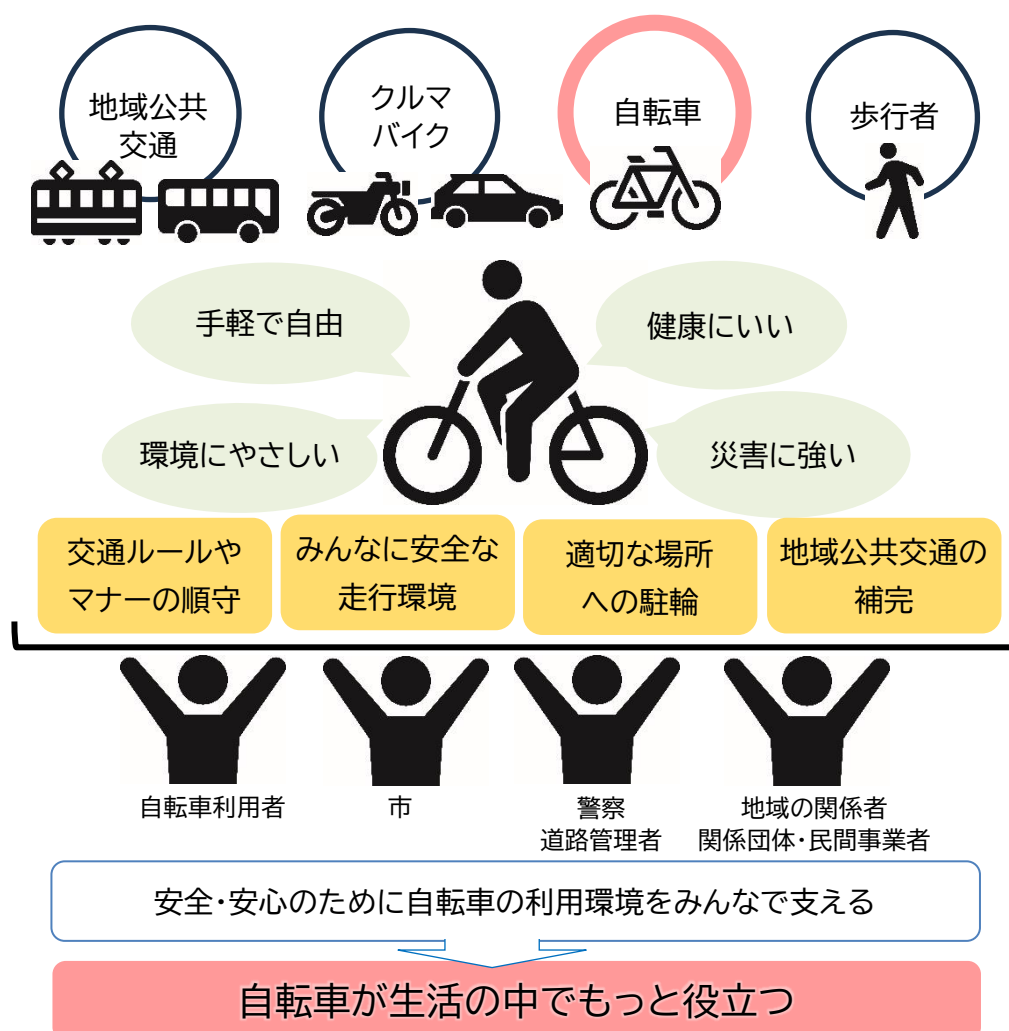


図 自転車の位置づけ

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-Ⅰ 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発

基本施策Ⅰ-Ⅱ 自転車走行空間の確保

基本方針Ⅱ と 駐めやすい むさしの

量から質へ 安全で快適に駐輪できる まちづくり

基本施策Ⅱ-Ⅰ 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備

基本施策Ⅱ-Ⅱ 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

基本施策Ⅱ-Ⅲ 自転車駐車場情報の充実

基本施策Ⅱ-Ⅳ 放置自転車対策の継続・強化

基本方針Ⅲ 自転車を活かす むさしの

生活のなかで 自転車がもっと役立つ まちづくり

基本施策Ⅲ-Ⅰ 地域公共交通に貢献する自転車の活用推進

基本施策Ⅲ-Ⅱ 自転車活用のかの拡大

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、自転車が快く受け入れられるまちを実現します。

5-3 基本方針と基本施策

基本方針Ⅰ 安全に走れるむさしの

～自転車が思いやり みんなの安全を育む まちづくり～

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

基本施策Ⅰ-Ⅰ 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発

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

基本施策Ⅰ-2 自転車走行空間の確保

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

基本方針Ⅱ ^と 駐めやすいむさしの

～量から質へ 安全で快適に駐輪できる まちづくり～

自転車駐車場の収容台数の確保のみに重きを置くだけではなく、その安全性・快適性・利便性を向上させることにより、「質」の高い駐輪環境を目指します。既存の自転車駐車場を有効活用し、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し、かつ自転車利用者と歩行者等の安全性と利便性の向上を図ります。

基本施策Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

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

基本施策Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実

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

基本施策Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化

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

基本方針Ⅲ 自転車を活かすむさしの

～生活のなかで 自転車がもっと役立つ まちづくり～

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

基本施策Ⅲ-1 地域公共交通に貢献する自転車の活用推進

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。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る中、自転車を移動手段として積極的に活用し、地域公共交通の利用が難しい状況を補います。市民や来街者の移動手段を確保するとともに、地域公共交通の維持・改善に貢献します。

基本施策Ⅲ-2 自転車活用場の拡大

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つの基本方針毎に評価指標を設定し、モニタリングしていきます。

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

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

停留台数調査
自転車安全利用講習会受講者アンケートなど

表 計画の評価指標

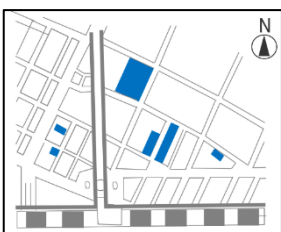
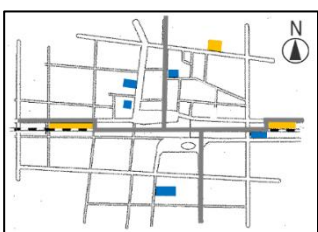
基本方針	評価指標	目指す方向性	現況値 (令和6[2024]年度)		中間目標値 (令和11[2029]年度)	最終目標値 (令和16[2034]年度)
Ⅰ 安全に走れるむさしの	①市内自転車関与死亡事故件数	0を維持	0件		0件	0件
	②市内自転車関与負傷事故件数	減らす	275件		180件以下	120件以下
	③「自転車と自動車の接触事故が起こらない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合	増やす	24.0%		令和6年度より増加	令和11年度より増加
	④「自転車と歩行者の接触事故が起こらない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合	増やす	25.6%		令和6年度より増加	令和11年度より増加
Ⅱ 駐めやすいむさしの	⑤整備目標台数の充足状況	充足を維持	吉祥寺	充足	充足	充足
			三鷹	充足	充足	充足
			武蔵境	充足	充足	充足
	⑥公共自転車駐車場に占める大型車※対応率	増やす	4.2%		11%	17%
	⑦一時利用率100%未満の公共自転車駐車場数	各エリアで最低1か所以上は確保	吉祥寺			
			北東 北西 南東 南西	1か所 4か所 3か所 1か所	各1か所以上	各1か所以上
			三鷹			
			北東 北西	4か所 2か所	各1か所以上	各1か所以上
			武蔵境			
			北東 北西 南東 南西	1か所 2か所 1か所 1か所	各1か所以上	各1か所以上
	⑧放置自転車率	減らす	0.37%		前年度より減少	前年度より減少
Ⅲ 自転車を活かすむさしの	⑨武蔵野市において、自転車が地域公共交通(バス・タクシー・電車)を補ったり、健康増進や環境負荷軽減に役立ったりするなどの多様な場面で自転車が活用されていると感じる人の割合	増やす	55.0%		前年度より増加	前年度より増加

※ 大型車:電動アシスト自転車及び子ども乗せ自転

+

◎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年毎に実施）の結果から算出
④ 「自転車と歩行者の接触事故が起こらない交通環境」の現状の評価について「妥当である」を選択する人の割合
■ 算出方法：自転車利用者アンケート（5年毎に実施）の結果から算出
⑤ 整備目標台数の充足状況
■ 算出方法：整備目標台数の達成状況から算出
⑥ 公共自転車駐車場に占める大型車対応率
■ 算出方法：公共自転車駐車場の大型車対応スペース整備実績から算出。大型車対応台数／全体の収容台数
■ 目標値の根拠
大型車対応スペース（一般車用の約1.5倍の面積が必要）を増やすと全体の収容台数が減少するため、令和6年度
基準整備目標台数を充足できる範囲で、最大限、大型車対応スペースを増やした場合の割合を最終目標値とした。
中間目標値は、現況値と最終目標値の中間値とした。
⑦ 一時利用率100%未満の公共自転車駐車場数
■ 算出方法：停留台数調査（平日・午後）を基に算出
■ 目標値の根拠
エリア内の公共自転車駐車場の一時利用スペースが全て満車になる事態を避けるために設定。
<各エリアの公共自転車駐車場>
吉祥寺 北東(4か所)：●吉祥寺クックロード ●吉祥寺大通り北
●吉祥寺パーキングプラザ公共 ●吉祥寺大通り東第3
北西(4か所)：●吉祥寺駅大正通り北 ●西三条通り ●西三条通り第2 ●吉祥寺駅北
南東(3か所)：●末広通り ●末広通り第2 ●末広通り第4
南西(2か所)：●御殿山 ●御殿山第2
三鷹 北東(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)：●武蔵境駅北ロー一時利用 ●武蔵境駅みずき通り
北西(2か所)：●武蔵境駅北口第2 ●武蔵境駅スイング北暫定一時利用
南東(2か所)：●武蔵境駅五宿東 ●武蔵境駅東高架下
南西(2か所)：●武蔵境駅南第2 ●武蔵境駅西中央高架下



●：一時利用率100%未満（令和6〔2024〕年度） ●：一時利用率100%以上（令和6〔2024〕年度）
⑧ 放置自転車率
■ 算出方法：停留台数調査（平日・午後）を基に算出。放置自転車台数／乗入台数×100
⑨ 「武蔵野市において、自転車が地域公共交通（バス・タクシー・電車）を補ったり、健康増進や環境負荷軽減に役立ったりするなどの多様な場面で自転車が活用されている」と感じる人の割合
■ 算出方法：自転車安全利用講習会アンケート
■ 現況値：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には、状況の変化に応じて評価指標の見直しが必要となる場合があります。そのため、計画の進捗管理にあたっては、自転車等駐車対策協議会において適宜、評価指標の妥当性を検討し、必要に応じて指標の見直しを行うこととします。

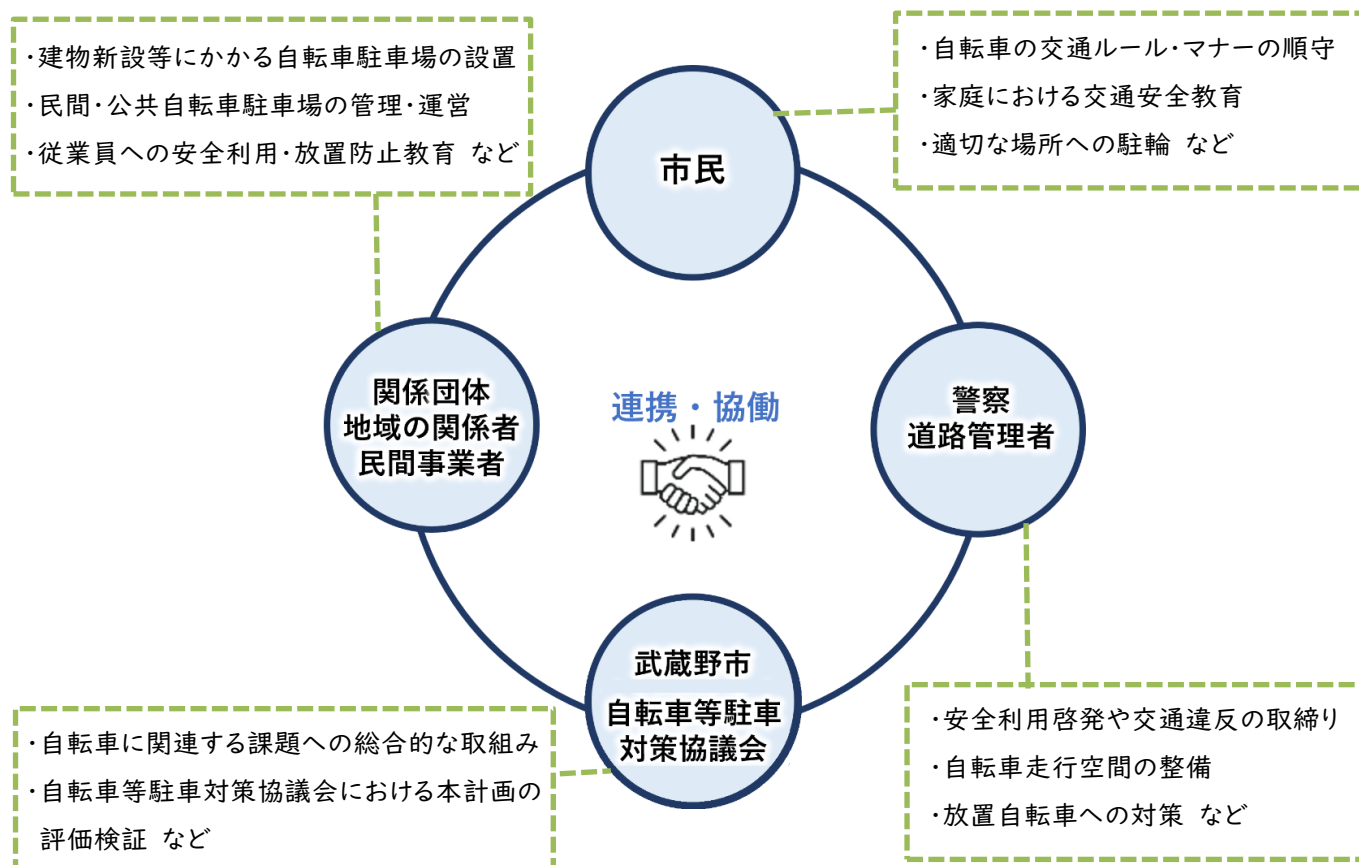
なお、評価指標の見直しにあたっては、以下の点に留意することとします。

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

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

6-2 計画の推進体制

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

取組施策①

自転車安全利用講習会の強化

拡充

目的

自転車の正しい交通ルール・マナーの順守を推進し、交通安全意識の向上を図る。

取組内容(例)

■ ライフステージに応じた講習会の拡充

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

■ 一般向け講習会の充実

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



▲自転車安全利用講習会(武蔵野市)

取組施策②

自転車の押し歩きルールの検討

新規

目的

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

取組内容（例）

■ 自転車の押し歩きルールの検討

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



▲ 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「押しチャリラボ最終報告書（令和5年10月）」

取組施策③

より広い周知・啓発を行う工夫

拡充

目的

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

取組内容(例)

■ 安全利用の情報にアクセスする機会の創出

- ・ SNS広告やYouTube 武蔵野市動画チャンネルにおける周知・啓発を行う。
- ・ 街頭の大型ビジョンやバスのラッピング広告等を活用した啓発を行う。

■ 多文化共生社会に対応した啓発

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

■ クルマ運転手への安全利用啓発

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

■ 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。



▲自転車安全利用啓発動画(武蔵野市)

取組施策④

自転車利用者を守る ヘルメット・保険・点検整備の促進

拡充

目的

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

取組内容(例)

■ 自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進

- ・ 自転車安全利用講習会や自転車の出張点検整備等において多様な自転車用ヘルメットの展示を行う。
- ・ 自転車安全利用講習会や市報等において、ヘルメットの重要性、選び方、着用方法等について周知を行う。
- ・ 自転車安全利用講習会や市報等において、自転車損害賠償保険、定期的な点検整備の重要性について周知を行う。
- ・ 小学校、街頭マナーアップキャンペーン、市内施設等における無料点検整備事業を通じて、定期的な点検整備の重要性に関する啓発を行う。
- ・ クルマ利用時の事故被害軽減や、事故防止に資する助成事業を継続する。
- ・ 同助成事業の事業協力店を拡大する。



▲自転車安全利用講習会でのヘルメット展示・試着(武蔵野市)

取組施策⑤

自転車走行環境づくりの推進

拡充

目的

自転車走行時の快適性と利便性を向上させるとともに、自転車と歩行者、自転車とクルマの動線が集中することを防ぎ、交通環境の改善を図る。

取組内容（例）

■ 「自転車走行環境づくり推進計画」の評価・見直し

- ・ 「自転車走行環境づくり推進計画」（平成 29[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ネットワーク路線を補完する生活道路等における自転車走行環境の整備の検討や、より安全・快適に走行できる整備形態の選定を行い、今後の自転車走行空間整備に関するガイドラインを作成する。

■ 自転車走行空間の整備

- ・ 「自転車走行環境づくり推進計画」にて定めた自転車走行空間ネットワーク路線のうち、駅周辺を除く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。

取組施策⑥

交通ルール順守を促す道路のしかけ

新規

目的

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

取組内容(例)

■ 車道における注意喚起

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

■ 歩道における注意喚起

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



▲車道上の路面標示(金沢市)

出典:金沢市公共シェアサイクル「まちなり」HP



▲歩道上の路面シート(志木市)

取組施策⑦

多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応

新規

目的

自転車駐車場利用者の利便性向上を図る。

取組内容(例)

■ 大型車駐輪スペースの確保

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

■ 新しいモビリティ等への対応

- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、駐車できる車両に制限のあるゲート式から、多様な車両に対応できる電磁ロック式への転換を進める。
- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、125cc以下の原動機付自転車の受け入れを進める。
- ・ 公共原動機付自転車駐車場において、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の受け入れについて対応を検討する。

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

- ・ 駅至近の自転車と歩行者の動線が集中するエリアにおける、歩行者の安全性を重視した公共自転車駐車場の配置に関する方針を作成する。
- ・ 公共自転車駐車場を新設する場合は、上記方針をもとに設置を行う。駅から一定程度離れた場所の駐輪需要への対応も検討する。

■ 恒久的な公共自転車駐車場の確保

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

■ 計画的なリニューアル・建替えの検討

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

■ 開発に伴う自転車駐車場の設置推進

- ・ 開発事業者に対して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が集中するエリアを回避した配置を行った吉祥寺クックロード自転車駐車場(武蔵野市)

取組施策⑨

附置義務自転車駐車場の制度見直し

拡充

目的

歩きたくなるまちづくりと自転車利用者の快適性・利便性の両立を図るとともに、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

- ・ 駅至近の自転車と歩行者の動線が集中するエリアにおける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、上記ガイドラインをもとに開発事業者に対して自転車駐車場の配置や出入口の位置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場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。

基本方針Ⅱ ^と 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用

取組施策⑩

定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化

[継続](#)

目的

公共自転車等駐車場利用者の公平性の確保と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 駐めやすいむさしの

基本施策Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実

取組施策⑫

満空情報ウェブ版の拡充及び周知

[継続](#)

目的

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

取組内容(例)

■ 民間自転車駐車場情報の充実

- 掲載する民間自転車駐車場を増やす。



▲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。

取組施策⑭

対応困難な放置自転車への対策

新規

目的

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

取組内容(例)

■ 放置禁止区域の見直し

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

取組施策⑮

放置を未然に防ぐ指導・啓発

継続

目的

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

取組内容(例)

■ 自転車駐車場への誘導の徹底

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

■ 効果的・効率的な放置防止指導

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

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。

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。

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	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13~
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 クルマ運転手への啓発 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			ガイドライン作成			継続実施
		⑥ 交通ルール順守を促す道路のしかけ				検討	整備実施	
Ⅱ 駐めやすいむさしの	Ⅱ-1 安全性・利便性を高める自転車駐車場の整備	⑦ 多様な車両・利用者の駐輪ニーズへの対応	実施					検証・再整備
		⑧ 自転車駐車場の適正配置と恒久的の維持			方針作成		運用・検証	継続実施
		⑨ 附置義務自転車駐車場の制度見直し		検討・調整			運用・検証	

基本方針	基本施策	取組施策	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13～
Ⅱ 駐めやすいむさしの	Ⅱ-2 利用したいときに利用できる自転車駐車場の運用	⑩ 定期利用と一時利用の区分のさらなる適正化						継続実施
		⑪ 利用料金のさらなる適正化						継続実施
	Ⅱ-3 自転車駐車場情報の充実	⑫ 満空情報ウェブ版の拡充及び周知						継続実施
		⑬ 様々な手法による自転車駐車場情報の発信						継続実施 多言語等による情報発信
	Ⅱ-4 放置自転車対策の継続・強化	⑭ 対応困難な放置自転車への対策				協議		運用・検証
		⑮ 放置を未然に防ぐ指導・啓発						継続実施
Ⅲ 自転車を活かすむさしの	Ⅲ-1 地域公共交通に貢献する自転車の活用推進	⑯ シェアサイクルの活用	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

8. 参考資料

【参考資料の目次】

1. 計画の策定経過及び体制

- (1) 計画の策定経過
- (2) 計画の策定体制

2. 市における自転車等をとりまく現状

- (1) 関連計画
 - ① 国や都の自転車関連計画
 - ② 市の関連計画
- (2) 市の地域特性
 - ① 人口の現状
 - ② 主要施設立地状況
 - ③ 地域公共交通の現状
- (3) 自転車基盤整備状況
- (4) 駐輪状況
 - ① 公共自転車駐車場の収容台数
 - ② 公共自転車駐車場の利用状況
 - ③ 定期利用者の契約状況
 - ④ 放置自転車台数
 - ⑤ 撤去自転車台数
 - ⑥ 撤去自転車の返還等台数
- (5) 自転車利用実態
 - ① 市民・来訪者の自転車移動特性
 - ② 自転車関与事故
- (6) 自転車等対策事業費の現状

3. 自転車駐車場利用者アンケート

- (1) 調査の概要
- (2) 調査結果

・素案では、参考資料の目次のみ掲載します。

参考資料の掲載内容については

武蔵野市自転車等駐車対策協議会資料として

市ホームページにて公開しています。

https://www.city.musashino.lg.jp/kurashi_tetsuzuki/bus_churin_chusha_kotsuanzen/jitensha_churinjo/1008352.html

・最終的な計画には参考資料を掲載します。



武蔵野市自転車等総合計画

武蔵野市 都市整備部 交通企画課