# 町田市自転車活用推進計画
# 改定素案

2026年7月

交通事業推進課

# 目　　次

第１章　計画の概要……3
1　計画の目的……3
2　計画の位置づけ……4
3　計画の区域……4
4　計画の期間……4
5　現計画の振り返り……5
第２章　町田市を取り巻く現況……6
1　概要……6
2　交通現況……9
第３章　自転車に関する現状……12
1　自転車の利用状況……12
2　自転車の利用環境……14
3　自転車の安全・適正利用……20
4　観光・スポーツ……26
5　環境・健康……28
6　ライフスタイルの変化……30
7　新技術の進展……31
第４章　現状等を踏まえた課題及び可能性……33
第５章　自転車活用推進の方針……35
1　目指す姿及び基本的な考え方……35
2　4 つの施策の柱……35
第６章　自転車活用推進に向けた取組……35
1　施策体系……36
2　取組内容……37
第７章　計画の推進に向けて……46
1　計画の推進体制……46
2　計画の進捗管理・評価……46
◆　市民意見募集の実施結果……48
◆　用　語　集……48

※　本文及び図・表中に＊のマークが付いている用語については、その用語の内容説明を「用語集」に五十音順で掲載しています。

# 第１章　計画の概要

## １　計画の目的

町田市は、2040 年の将来像を見据えた「町田市都市づくりマスタープラン」方針編（交通）において、「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」を目指しています。その施策の１つとして、地域の中を快適に移動できる『小さな・ゆったりとした』交通を生み育てることを掲げています。

「小さな・ゆったりとした」交通の中でも、自転車は走行時に二酸化炭素を排出しない環境負荷の極めて低い移動手段であり、脱炭素社会*の実現に向けた環境に優しい移動手段として、必要不可欠な要素です。

そこで、町田市の自転車を活用する施策の総合的かつ計画的な促進を図るため、2022 年３月に「町田市自転車活用推進計画（計画期間 2022 年度～2026 年度）」（以下、「現計画」という。）を策定し、自転車通行空間の整備や自転車の安全利用に関する啓発等に取り組むことで市内の自転車活用を推進してきました。

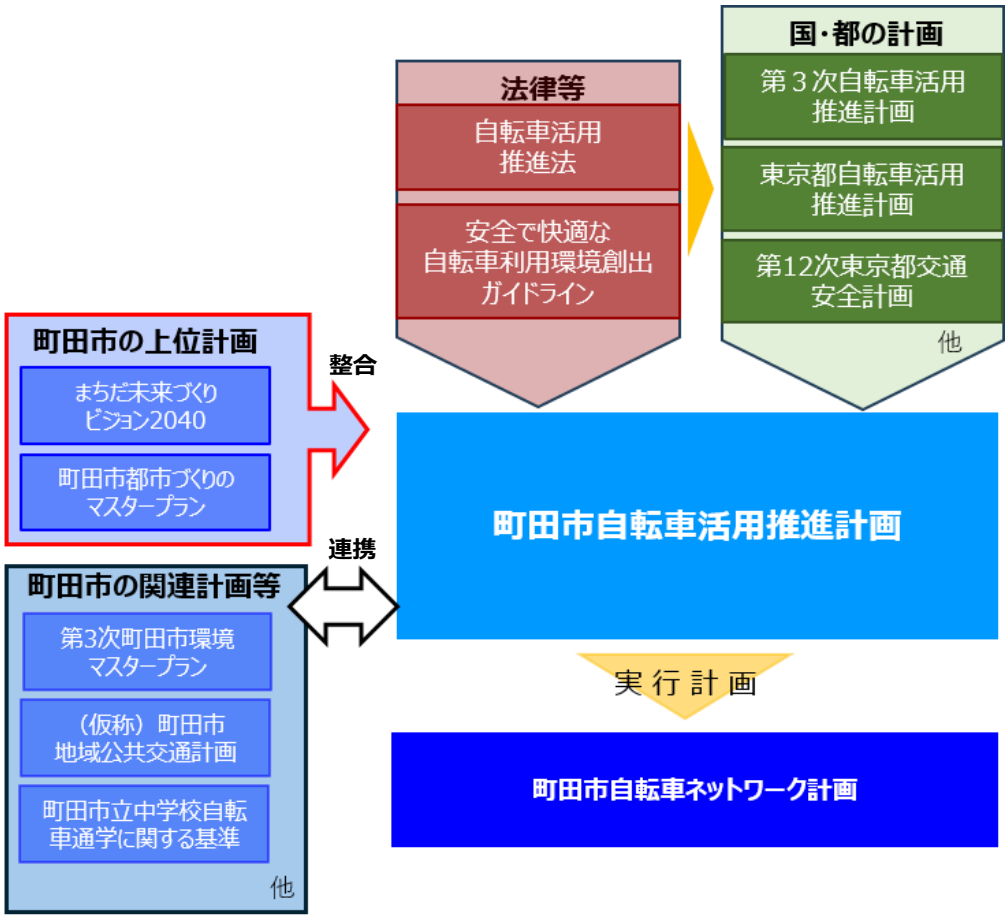
近年、ライフスタイルの多様化や健康意識の高まりにより、自転車は市民の心身の健康増進や、観光・地域活性化の源泉としても期待されています。さらに、自転車シェアリングサービスの拡大や車両区分に特定小型原動機付自転車*が新設されるなど、利用の選択肢が広がっています。

自転車の適正利用の観点からは、道路交通法改正により、2026 年４月から 16 歳以上の利用者を対象とした交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が導入されました。このことにより自転車が「軽車両」として交通ルールを遵守すべき存在であることが改めて社会に示され、利用者のモラルの向上が強く求められているほか、自転車の通行空間への関心の高まっています。

これらの背景を踏まえ、現計画における取り組みを見直し・充実させ、さらなる自転車活用を推進することで、脱炭素の推進や市民の健康増進に寄与しながら、移動しやすい持続可能な交通環境の構築を図るため、『町田市自転車活用推進計画』（以下、「本計画」という。）を改定します。

## ２　計画の位置づけ

本計画は、関連法令、国や東京都の定める計画等に基づくとともに、本市の上位・関連計画などと整合・連携を図ります。




## ３　計画の区域

町田市全域とします。

## ４　計画の期間

自転車通行空間の整備や交通安全の確保など、自転車活用を推進するうえでの課題は、中長期的な視点に立った着実な取組が必要です。一方で、現計画期間中には青切符制度の導入、特定小型原動機付自転車の登場、シェアサイクル*の急速な普及、ヘルメット着用努力義務化など自転車を取り巻く環境は大きく変化しました。中長期的な展望

を視野に入れつつ、こうした社会変化を計画に的確に反映していけるよう、計画期間を2027 年度から 2031 年度までの５年とします。

## ５　現計画の振り返り

現計画においては、以下の４つを施策の柱とし、自転車活用を推進してきました。

| 4つの施策の柱 | 指　　標 | 現状値 | 目標値 | 2025年度末数値 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ はしる | 自転車通行環境整備延長 | 3.2km<br>（2021年度末） | 6.6km<br>（2026年度末） | 8.2km<br>（2025年度末） | 達成 |
| Ⅱ とめる | 放置自転車数 | 8,572台<br>（2020年度） | 2020年度比<br>10%減<br>（2026年度） | 2020年度比<br>61%減<br>3,344台<br>（2025年度） | 達成 |
| Ⅲ まもる | 自転車の安全利用に関する啓発人数 | 6,502人/年度<br>（2019年度） | 9,000人/年度<br>（2026年度） | 17,560人/年度<br>（2025年度） | 達成 |
| Ⅳ いかす | 交通手段における自転車の利用割合 | 25.5%<br>（2022年度） | 現状値より増加<br>（2026年度） | 22.3%<br>（2025年度） | 未達成 |

「Ⅰ　はしる　自転車通行環境整備延長」については、2024 年３月に「町田市自転車ネットワーク計画」を策定し、計画的に自転車通行空間の整備を進めた結果、2025 年度末時点で目標値を上回る 8.2 ㎞の整備を達成しました。

「Ⅱ　とめる　放置自転車数」については、自転車駐車場の整備が進んだことや定期的な放置自転車の取締り等により、2025 年度の放置自転車数は目標値を達成しています。

「Ⅲ　まもる　自転車の安全利用に関する啓発人数」については、市内の小中学校を対象にした自転車教室の開催や交通ルールに関する啓発動画の公開等により、2025 年度の啓発人数は目標値を大きく上回る 17,560 人となりました。

「Ⅳ　いかす　交通手段における自転車の利用割合」については、自転車活用に関するイベントの開催等、啓発活動を行いましたが、2025 年度の利用割合は目標値を下回る結果となりました。

# 第２章　町田市を取り巻く現況

## １　概要

### （1）人口

町田市の人口は、2026 年 1 月 1 日現在で 430,428 人です。2020 年頃までは一貫して増加してきましたが、近年は横ばいで推移し、今後は減少局面に入り、2060 年の人口は 2026 年と比較して約 20%減少する見込みです。

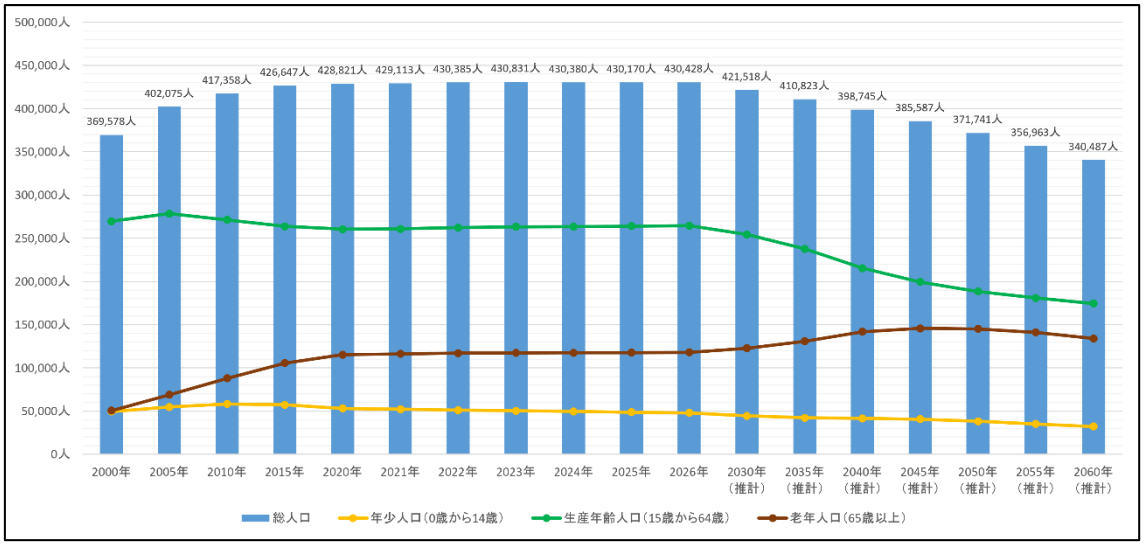



図 2-1：町田市の将来人口推計
出典：町田市ホームページ 将来人口推計より作成

（2）地域特性

町田市は多摩丘陵の北部域に位置し、市域の南西側は境川によって区切られています。丘陵域は鶴見川や境川の源流域ともなっており、豊かな自然環境に恵まれています。市域西側にある関東山地から段階的に丘陵地、台地、低地が広がり、起伏や変化に富んだ多様な地形となっています。

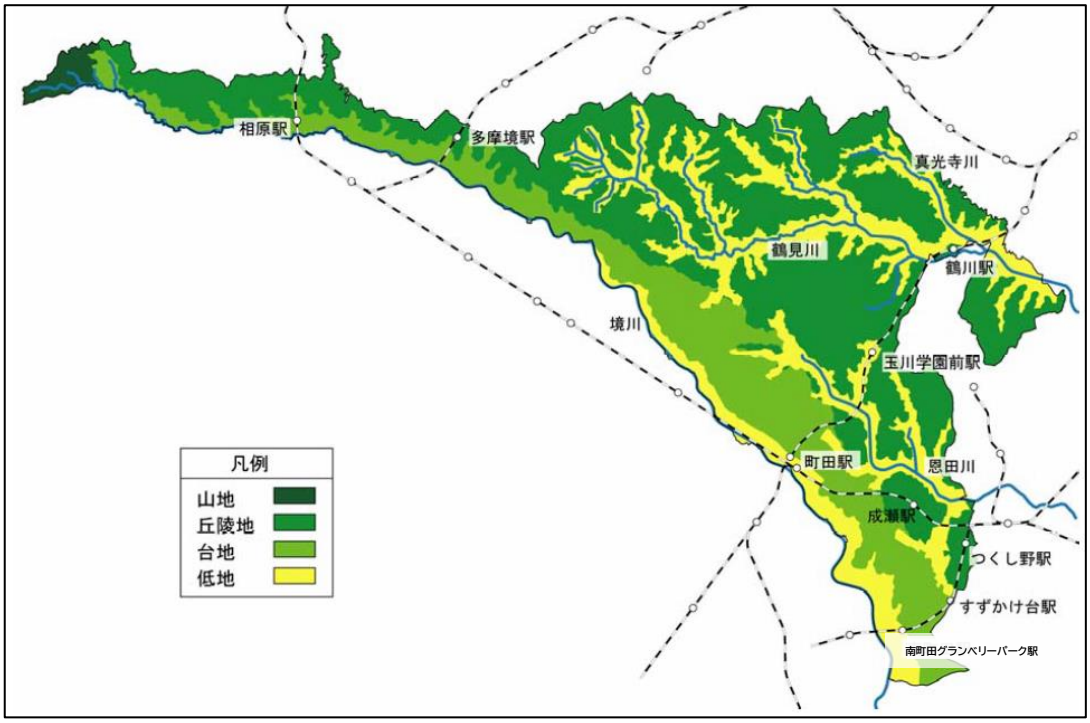
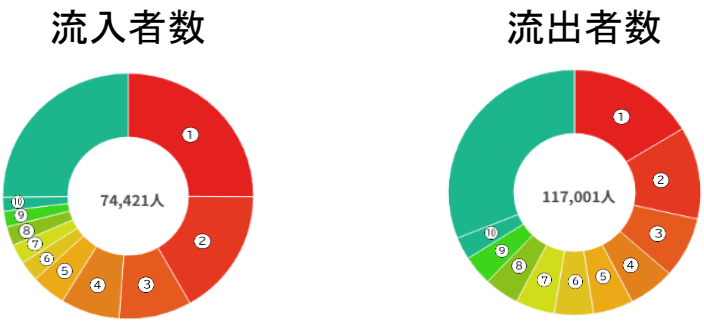



図 2-2：町田市の地形

出典：町田市景観計画

（3）通勤通学流動

通勤・通学の傾向としては相模原市、横浜市、川崎市、八王子市との往来が多く、流入者数を流出者数が上回っています。




| 順位 | 自治体 | 流入者数（他市→町田市） |
|---|---|---|
| ① | 相模原市 | 18,661 |
| ② | 横浜市 | 12,442 |
| ③ | 川崎市 | 6,964 |
| ④ | 八王子市 | 5,679 |
| ⑤ | 大和市 | 3,301 |
| ⑥ | 多摩市 | 1,996 |
| ⑦ | 座間市 | 1,919 |
| ⑧ | 世田谷区 | 1,854 |
| ⑨ | 藤沢市 | 1,549 |
| ⑩ | 厚木市 | 1,362 |
| その他 | その他 | 18,694 |

（人）

| 順位 | 自治体 | 流出者数（町田市→他市） |
|---|---|---|
| ① | 横浜市 | 19,088 |
| ② | 相模原市 | 14,229 |
| ③ | 川崎市 | 9,366 |
| ④ | 八王子市 | 6,967 |
| ⑤ | 新宿区 | 6,016 |
| ⑥ | 千代田区 | 5,866 |
| ⑦ | 港区 | 5,861 |
| ⑧ | 世田谷区 | 5,250 |
| ⑨ | 渋谷区 | 4,569 |
| ⑩ | 多摩市 | 3,455 |
| その他 | その他 | 36,334 |

（人）

図 2-3：通勤・通学に伴う流入者数・流出者数の地域別構成（2020 年国勢調査）

出典：地域経済分析システム RESAS－産業構造分析（経済産業省）より作成

（4）観光地点等入込客数の推移

町田市の観光地点等入込客数*は、2024 年には約 615 万人となっており、2015 年と比較して約 1.4 倍に増加しています。

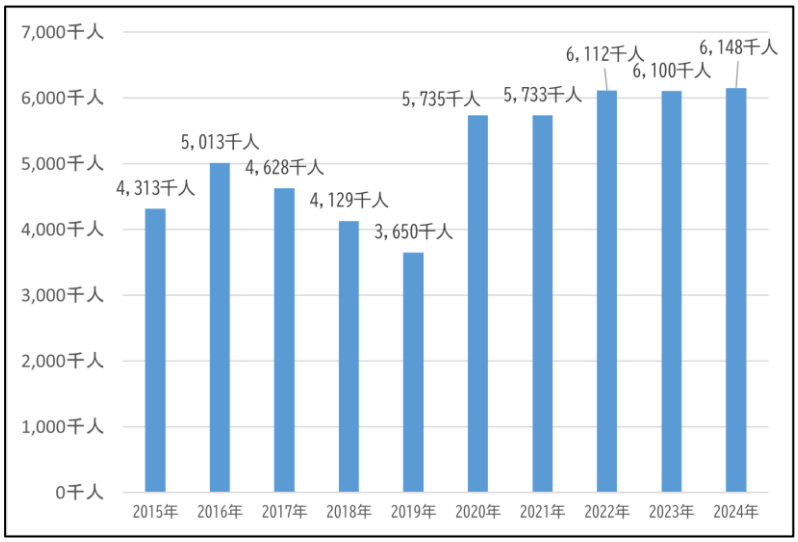



図 2-4：観光地点等入込客数の推移

出典：町田市観光まちづくり課資料

## 2　交通現況

### （1）都市計画道路

町田市内において、都市計画道路整備率は約 63%（2024 年度末時点）、東京都の都市計画道路整備率は約 66%（2024 年度末時点）となっています。

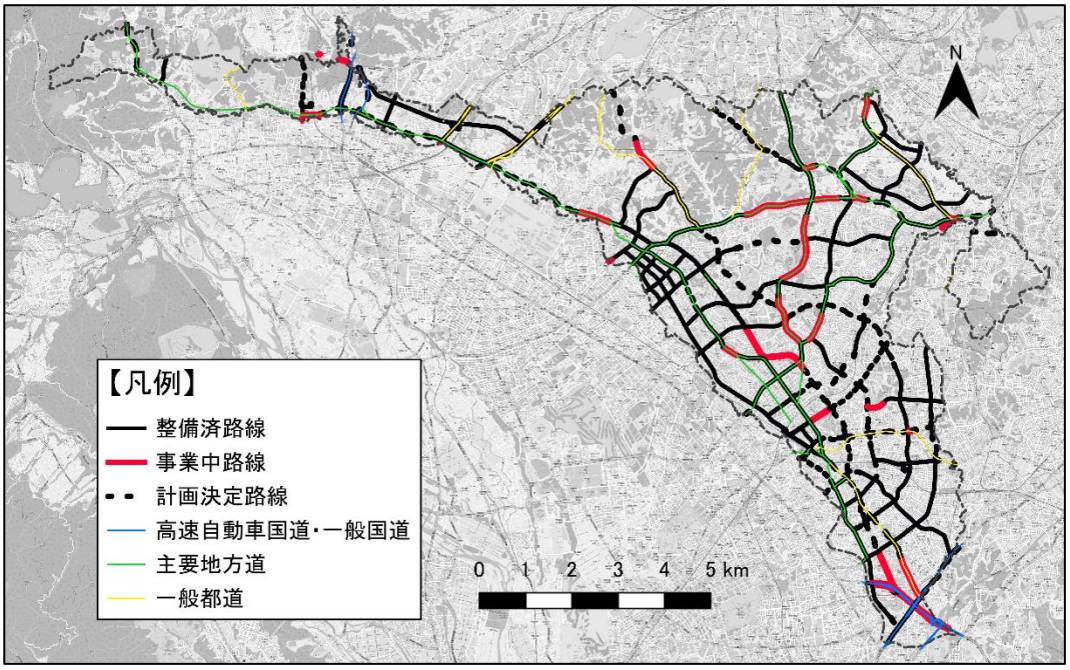



図 2-5：都市計画道路整備状況図（2025 年９月時点）

出典：町田市オープンデータより作成

（2）公共交通

鉄道駅は主に市域の外縁部*にあるため、最寄り駅へのアクセスには路線バスや自転車が多く利用されています。

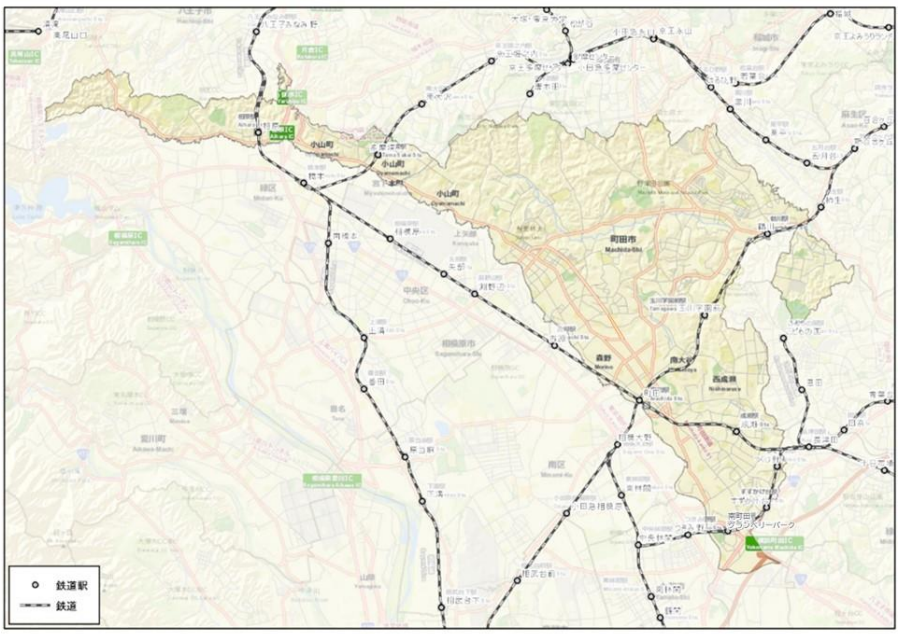



図 2-6：鉄道網現況図

出典：国土数値情報

路線バスは町田駅を始めとする主要な鉄道駅を中心とした、利便性の高い路線バスのネットワークが形成されています。

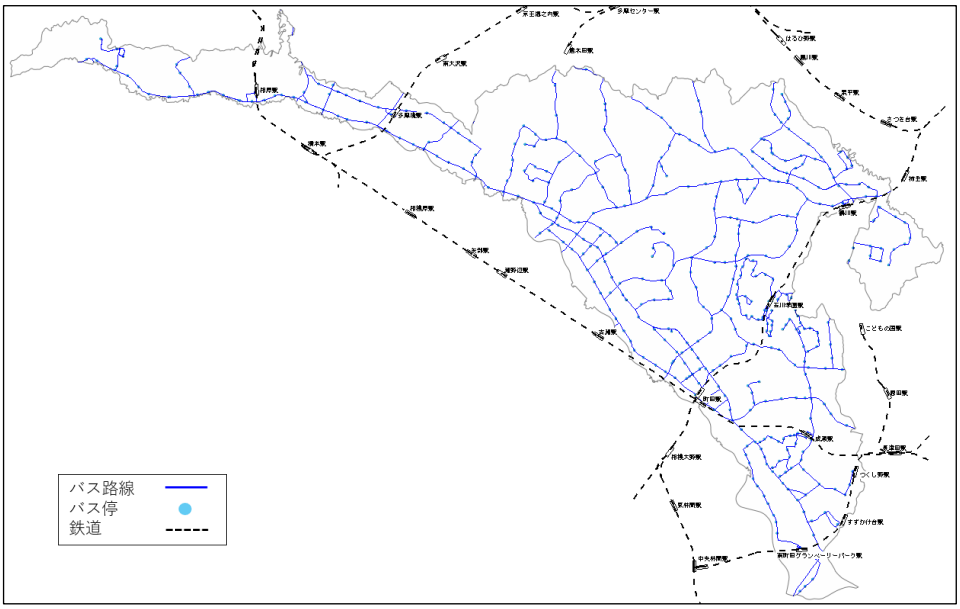



図 2-7：路線バス網現況図

出典：町田市内で運行するバス事業者ホームページより作成

（3）自動車交通

町田街道を始めとする町田市内の主要な道路の日交通量*は 10,000 台／日を超えており、慢性的な混雑が発生している区間もあります。

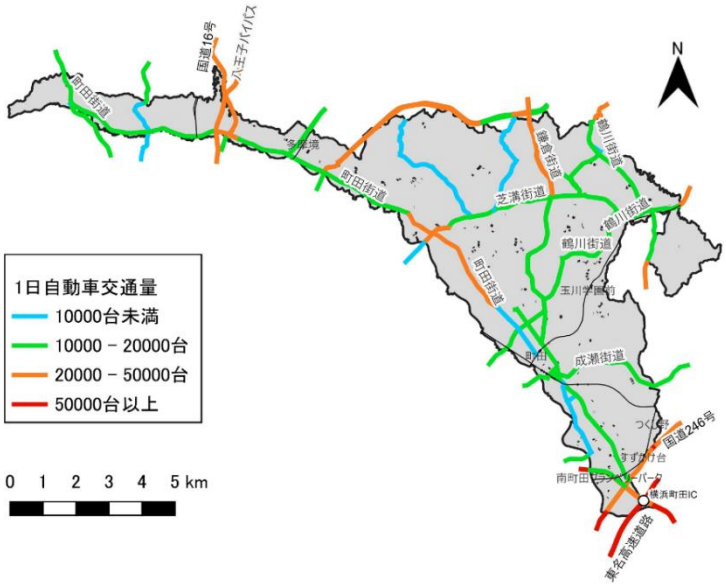



図 2-8：自動車交通量現況図

出典：2021 年度道路交通センサス

（4）高齢者の免許返納

市内の高校生以上の方を対象に 2024 年度に実施した、自動車運転免許の保有状況に関する調査結果では、運転免許を「返納した」と回答した人の割合は、65～69 歳で約 4%、70～74 歳で約 12%、75～79 歳で約 26%、80 歳以上で 39%となっています。

| | 持っている | 持っていない | 返納した | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 10代 | 4 | 19 | 0 | 23 |
| 20～24歳 | 13 | 9 | 0 | 22 |
| 25～29歳 | 22 | 15 | 0 | 37 |
| 30～34歳 | 41 | 6 | 0 | 47 |
| 35～39歳 | 51 | 7 | 0 | 58 |
| 40～44歳 | 81 | 12 | 0 | 93 |
| 45～49歳 | 118 | 7 | 0 | 125 |
| 50～54歳 | 118 | 9 | 1 | 128 |
| 55～59歳 | 141 | 13 | 0 | 154 |
| 60～64歳 | 144 | 19 | 1 | 164 |
| 65～69歳 | 127 | 17 | 6 | 150 |
| 70～74歳 | 120 | 35 | 21 | 176 |
| 75～79歳 | 95 | 34 | 45 | 174 |
| 80歳以上 | 58 | 97 | 98 | 253 |
| 不明 | 8 | 7 | 3 | 18 |
| 合計 | 1,141 | 306 | 175 | 1,622 |

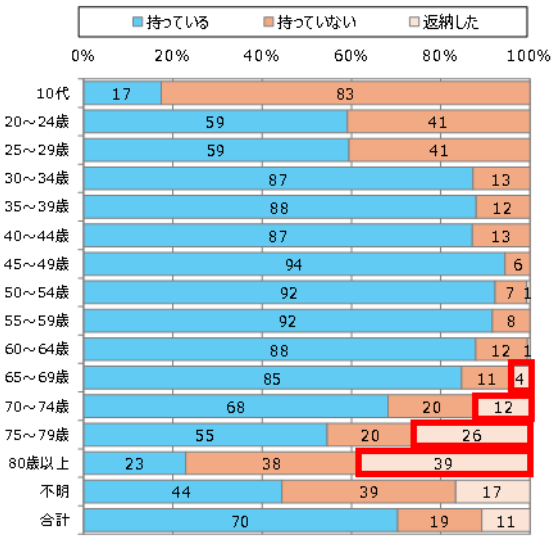



図 2-9：自動車運転免許の保有状況

出典：2024 年度 町田市の「交通」に関する市民アンケート調査

# 第３章　自転車に関する現状

## １　自転車の利用状況

### （1）自転車の利用率

町田市における自転車の交通手段分担率*は、2018 年は 8.2%と 2008 年の 9.1%と比較して 0.9%減少していますが、全体の 1 割弱の方が、自転車を移動手段として利用しています。

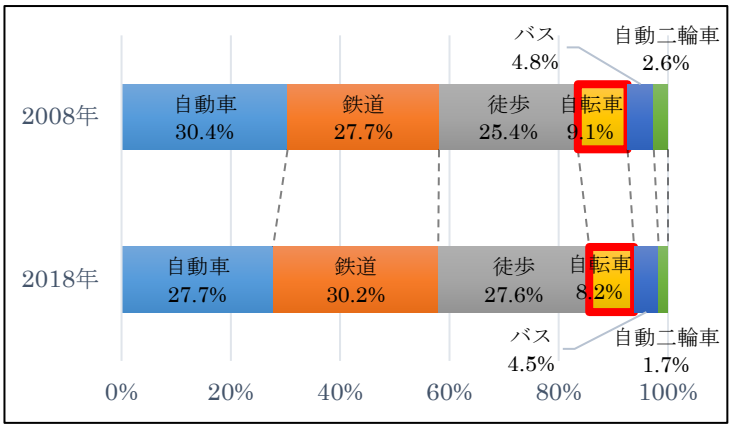



図 3-1：市内の交通手段分担率の推移
出典：2018 年 第 6 回東京都市圏パーソントリップ*調査

2018 年のパーソントリップ調査を踏まえ、2022 年から 2025 年にかけて実施したエコ（環境）に関するアンケートでも、町田市内の自転車の利用割合は減少傾向であり、2025 年は全体の 22.3%となっています。

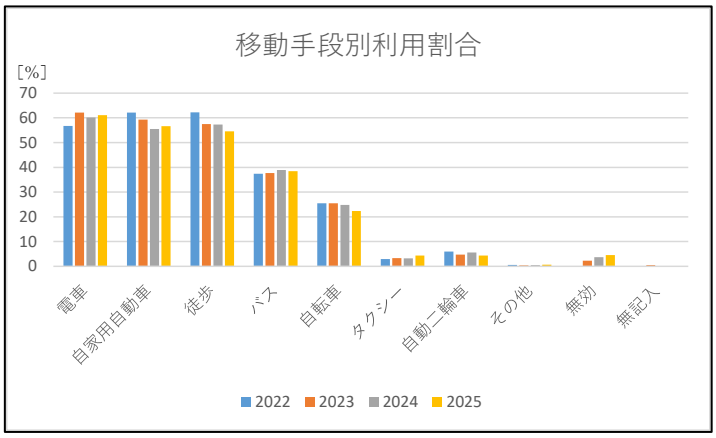



図 3-2：市内の移動手段別利用割合
出典：エコ（環境）に関するアンケート

**※指標の定義と算出根拠の違いについて**

「交通手段分担率（図 3-1）」と「移動手段別利用割合（図 3-2）」は、定義や算出根拠が異なる独立した指標です。前者はパーソントリップ調査による「移動回数」の客観的なデータであり、後者はアンケートによる市民の「主観的な利用実態」を反映しています。算出方法が異なるため直接比較はできませんが、実際の移動実態と市民の意識の両面から現状を多角的に把握するため併記しています。

（2）周辺市との比較

町田市における自転車の分担率*は、相模原市や八王子市と比較すると低く、鉄道や徒歩の分担率が高くなっています。

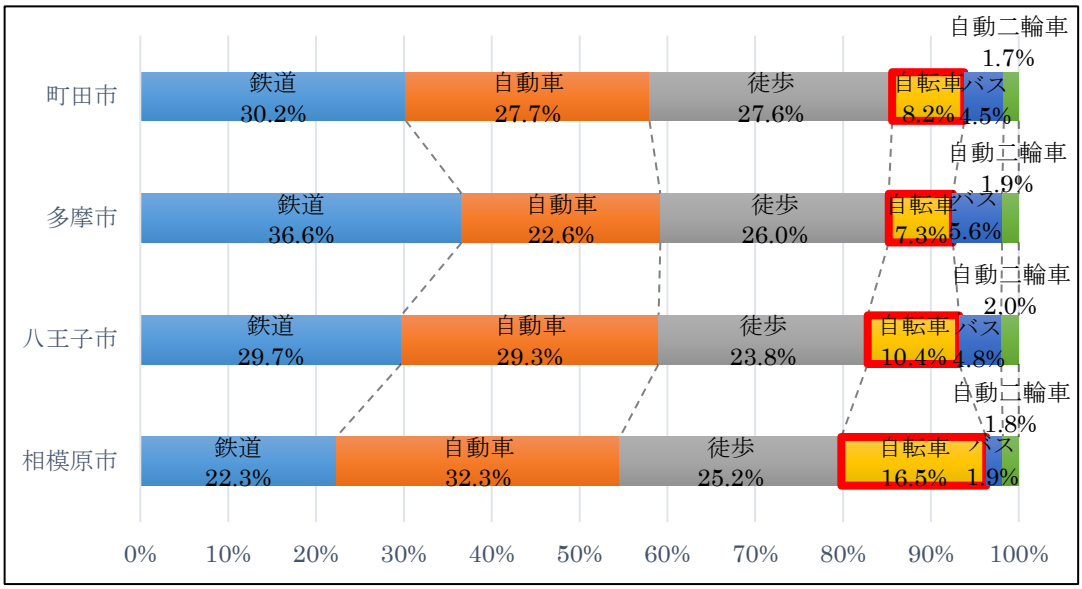



図 3-3：周辺市との交通手段分担率の比較

出典：2018 年 第６回東京都市圏パーソントリップ*調査

（3）代表交通手段*行動特性（世代別）

世代ごとの代表交通手段における自転車の割合は、15 歳未満が 5.3%、15 歳以上 65 歳未満が 8.6%、65 歳以上 75 歳未満が 6.4%、75 歳以上が 6.3%となっており、15 歳以上 65 歳未満が最も高くなっています。また、65 歳以上で自動車の分担率が高くなっています。

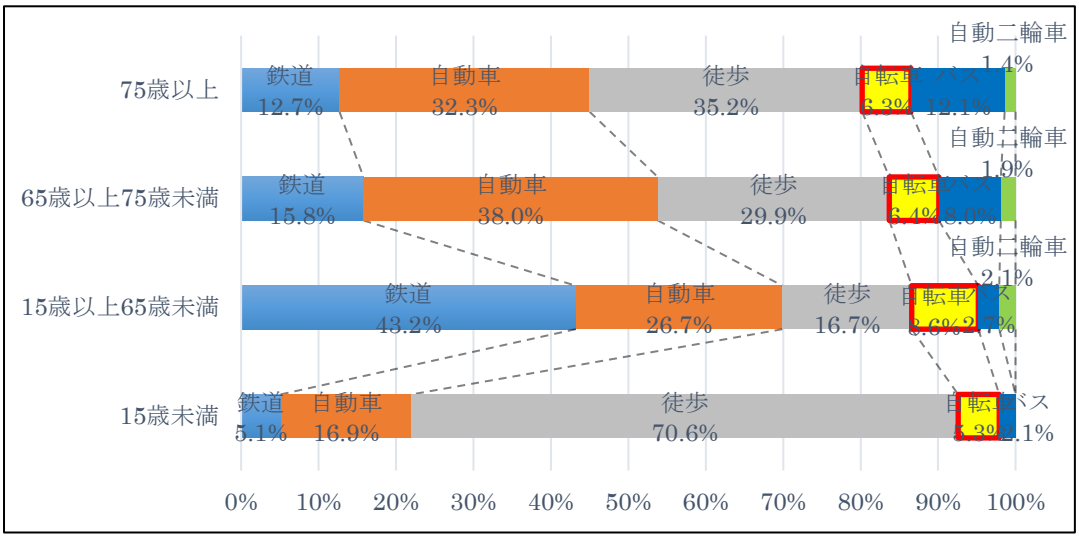



図 3-4：年齢階層別代表交通手段

出典：2018 年 第６回東京都市圏パーソントリップ調査

## ２　自転車の利用環境

### （1）市民の自転車利用環境に対する意識

2026 年度に実施した町田ちょこっとアンケートの結果では、町田市内の道路における自転車で走行する際の走りやすさの満足度として、約８割の方が「満足していない」、「やや満足していない」と回答しています。

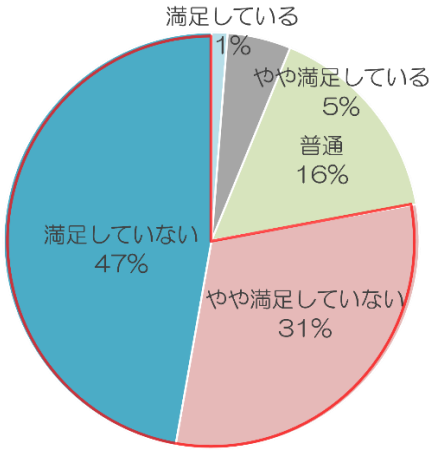



図 3-5：自転車で走行する際の満足度
出典：2026 年度町田ちょこっとアンケート

また、自転車の安全な走行を促すために重要だと思うこととして、約４割の方が「自転車通行空間の整備」と回答しています。

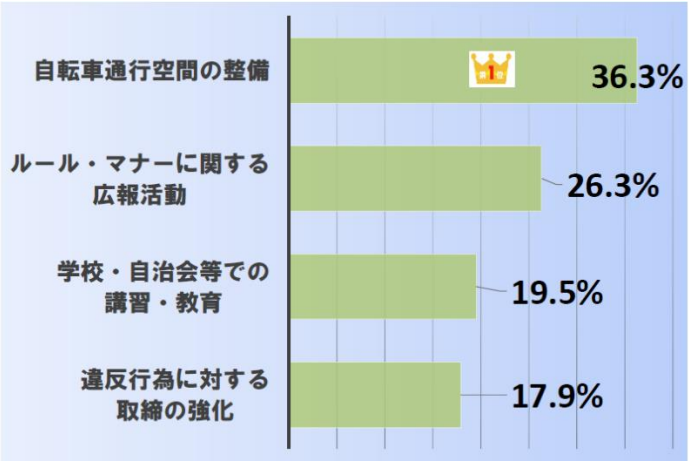



図 3-6：自転車の安全な走行を促すために重要だと思うこと
出典：2026 年度町田ちょこっとアンケート

（2）自転車通行空間の整備

町田市内の市道において、自転車通行空間は 8.2km 整備されています。また、鶴見川、恩田川、真光寺川、境川の河川管理用通路の一部（約 35km）を自転車歩行者道路として利用しています。町田市では 2024 年 3 月に「町田市自転車ネットワーク計画」を策定し、計画的に自転車通行空間の整備を進めています。

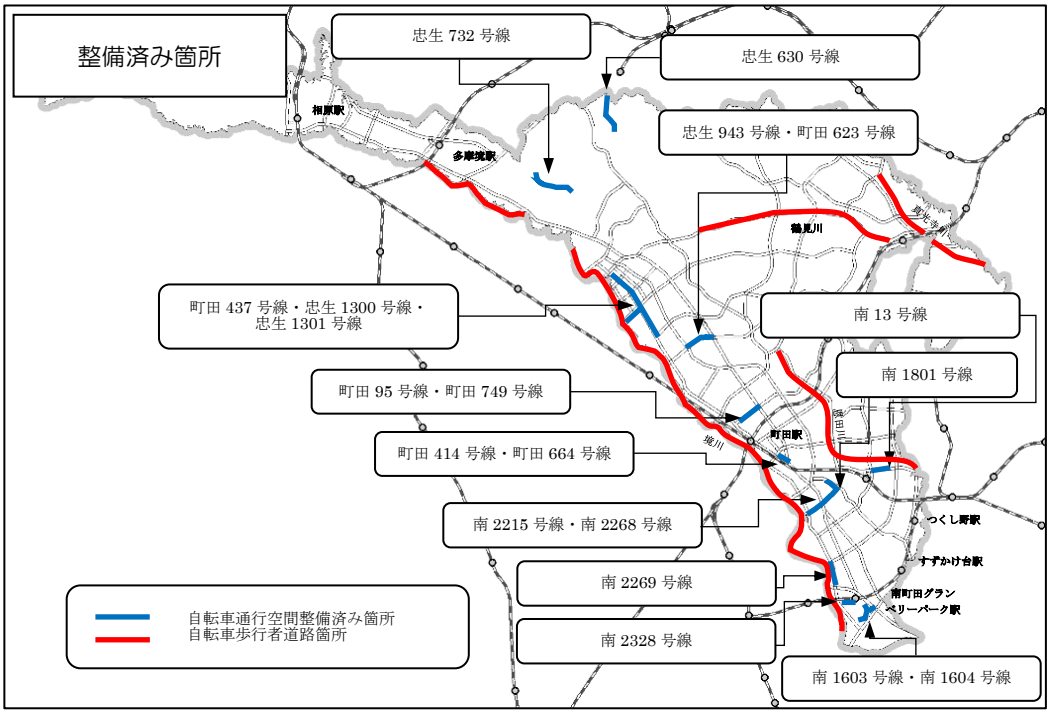



図 3-7：自転車通行空間整備状況
出典：町田市道路部道路政策課資料

普通自転車専用通行帯*（自転車レーン）

車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン*）

図 3-8：自転車通行空間整備イメージ
出典：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」

（3）自転車駐車場の収容状況

町田市との協定に基づき事業者が運営する自転車駐車場は、各鉄道駅周辺に 24 箇所あり、定期利用者及び一時利用者ともに新型コロナウイルス感染症の影響のあった 2020 年度～2021 年度以降、増加傾向を示しています。一時利用者に関しては、コロナ前の水準以上に増加しています。

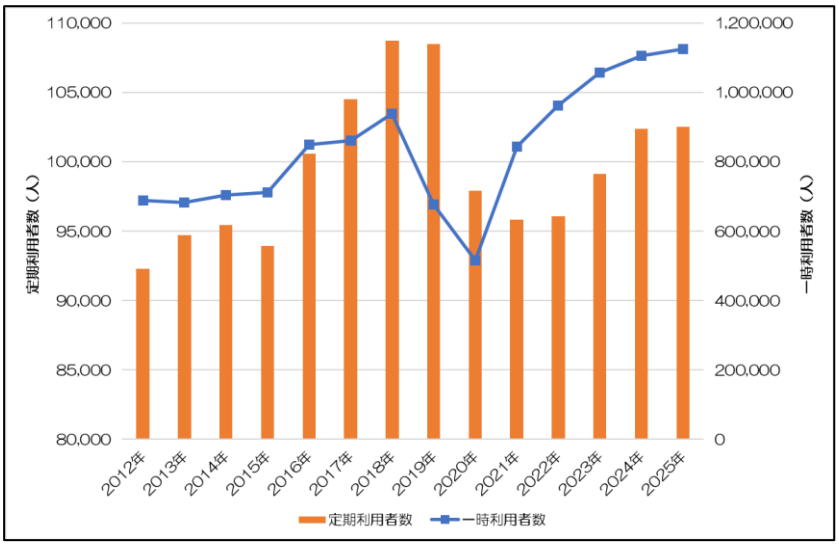



図 3-9：自転車駐車場収容状況の推移

出典：町田市道路部道路管理課資料

（4）放置自転車の推移

町田市内の鉄道駅周辺における放置自転車台数は 2017 年度から減少し、2025 年度は 2017 年度と比較して約 85%減少しています。

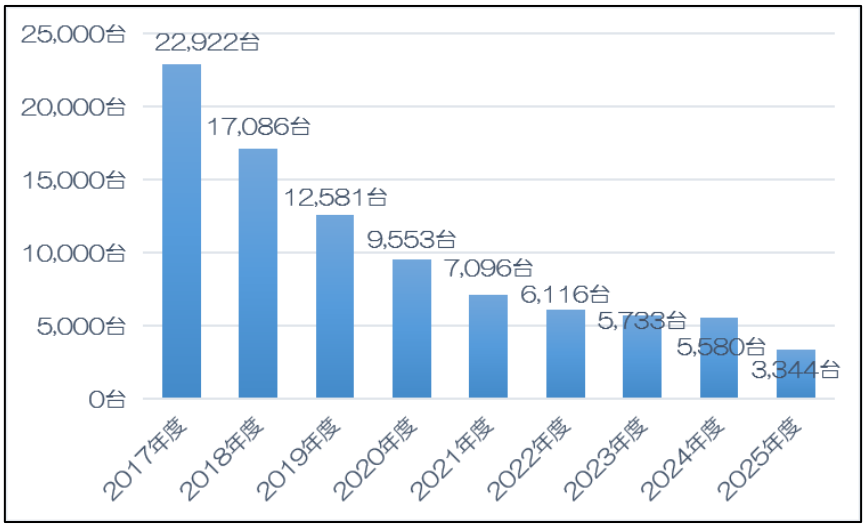



図 3-10：放置自転車数の推移　　出典：町田市道路部道路管理課資料

（5）シェアサイクル*の推進

2010 年代から国内で拡がりを見せてきたシェアサイクルは、2020 年代に入ると導入自治体が増加（2019 年度末 164 都市⇒2023 年度末 349 都市）し、公共交通を補完する新たな移動手段として利用されるようになっています。

町田市でも、社会実験のかたちで 2019 年 4 月から電動アシスト自転車を活用したシェアサイクルを開始しており、2022 年 2 月からは事業者と協定を結び、本格実施しています。

写真 3-1　シェアサイクルステーション*

コラム

■「幅広い移動ニーズに対応した便利なシェアサイクル」

シェアサイクルの車両は電動アシスト自転車シティサイクルタイプ以外に、スポーツタイプも選択できるほか、2023 年 7 月の道路交通法改正を受け、電動サイクル（特定小型原動機付自転車*）タイプの導入もはじまり、より幅広い移動ニーズに対応できるようになっています。

シティサイクルタイプ

スポーツタイプ

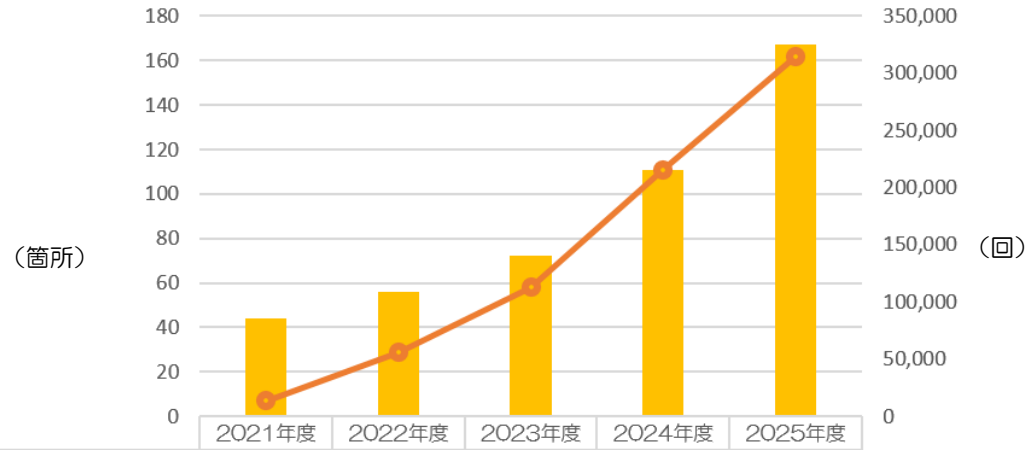
電動サイクルタイプ

写真提供　OpenStreet 株式会社

「歩くには少し遠いけど、自動車に乗るほどの距離じゃないな…」。そんな時には、ぜひ便利でお手軽なシェアサイクルをご利用ください！

（6）シェアサイクル*の利用状況及びステーション設置状況の推移

シェアサイクル事業を本格実施した、2021 年度末時点において 44 箇所だったサイクルステーション数は 2025 年度末時点で 167 箇所まで拡大しています。ステーション数の増加とともに、利用回数も増加傾向にあります。




| | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
|---|---|---|---|---|---|
| サイクルステーション数（箇所） | 44 | 56 | 72 | 111 | 167 |
| 利用回数（回） | 13,609 | 55,927 | 112,992 | 215,420 | 314,144 |

図 3-11：市内のシェアサイクルの利用状況及びステーション設置状況の推移

2025 年度末時点では、市域面積の 47%程度、市街化区域面積の 62%程度をカバーする水準でシェアサイクルステーション*が設置されています。

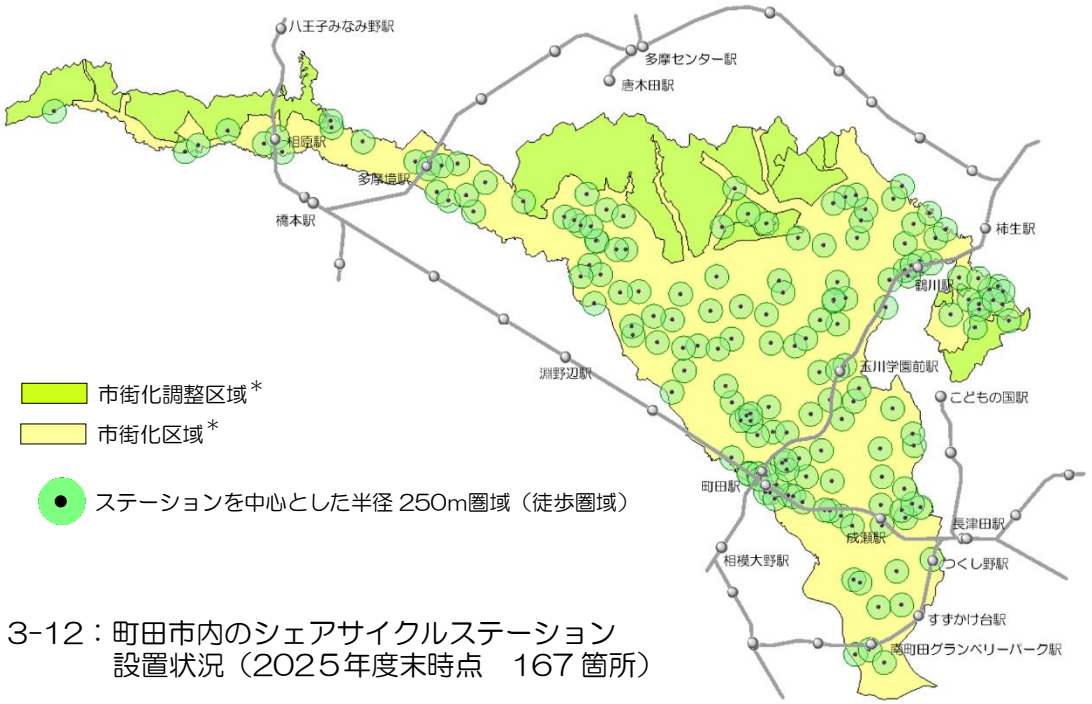



図 3-12：町田市内のシェアサイクルステーション
設置状況（2025年度末時点　167 箇所）

2025 年度末時点で、町田市及び周辺自治体（横浜市、川崎市、相模原市、大和市、八王子市、多摩市、稲城市）には約 2,200 箇所のシェアサイクルステーションが設置されており、市域を超えた利用が可能となっています。

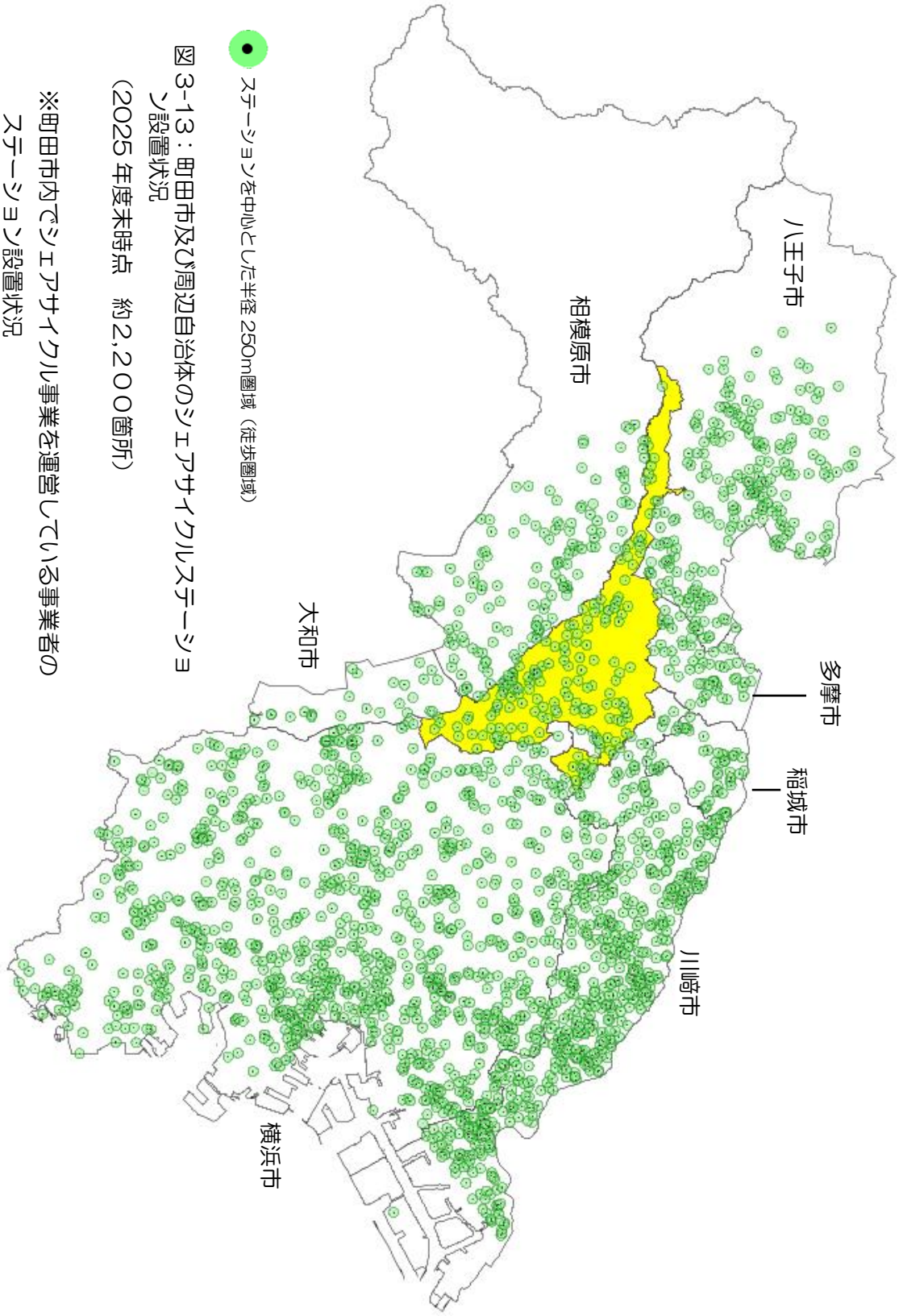



図 3-13：町田市及び周辺自治体のシェアサイクルステーション設置状況
（2025 年度末時点　約２,２００箇所）

※町田市内でシェアサイクル事業を運営している事業者のステーション設置状況

出典：「国土数値情報（行政区域）（国土交通省）（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/）を加工して作成」

（7）特定小型原動機付自転車*の登場

2023 年 7 月の道路交通法改正により、原動機付自転車の新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が新設されました。

特定小型原動機付自転車は原動機付自転車の一種ですが、16 歳以上であれば運転免許がなくても乗ることができます。（16 歳未満の人の運転は禁止）

車両の主な特徴としては、時速 20km を超える速度を出すことが出来ない構造であること及び、走行モードの切り替えが可能なことがあげられます。

走行できる場所は車道・自転車道が原則ですが、最高時速を 6km 以下に制限する走行モードに切り替えるなどの条件を満たすことで、特例として歩道通行可の道路標識等が設置されている歩道を通行することができます。
（歩道を通行する場合、歩道の中央から車道寄りの部分または普通自転車通行指定部分を通行しなければならず、また、歩道は、歩行者優先です。）

特定小型原動機付自転車は、自転車通行空間を共有する新たなモビリティとして、今後も普及拡大が見込まれます。

電動アシスト自転車や原動機付自転車との比較

| 項目 | 特定小型原動機付自転車 | 一般原動機付自転車 ※1 | 電動アシスト自転車 |
|---|---|---|---|
| 年齢制限 | 16歳以上 | 16歳以上 | 制限なし |
| 運転免許 | 不要 | 必須 | 不要 |
| ヘルメット | 努力義務 | 必須 | 努力義務 |
| 保険 | 自賠責保険への加入が必須 | 自賠責保険への加入が必須 | 地域によって自転車保険への加入が必須（都内は必須） |
| ナンバープレート | 必須 | 必須 | 不要 |
| 走行できる場所 | 車道・自転車道・歩道 ※2 | 車道 | 車道・自転車道・歩道 ※3 |
| 速度 | 最高速度<br>車道20km/h以下<br>歩道　6km/h以下 | 法定速度<br>30km/h以下 | アシスト適応範囲<br>24km/h未満 |

※1: 排気量50cc以下または定格出力0.6kW以下。

※2: 最高時速を6km以下に制限するモードで、歩道通行可を示す標識・表示のある歩道を通行可能です。

※3: 歩道は以下の条件のとき通行可能です：①歩道通行可を示す標識・表示のある場合 ②子どもや高齢者、身体障がい者が運転する場合 ③車道が危険・通行困難な場合

## ３　自転車の安全・適正利用

### （1）自転車の交通事故（人身）の状況

2021 年以前と比較し、2022 年以降は町田市内の交通事故発生件数（自転車）及び交通事故発生件数（全体）に占める自転車事故の割合は増加傾向となっています。

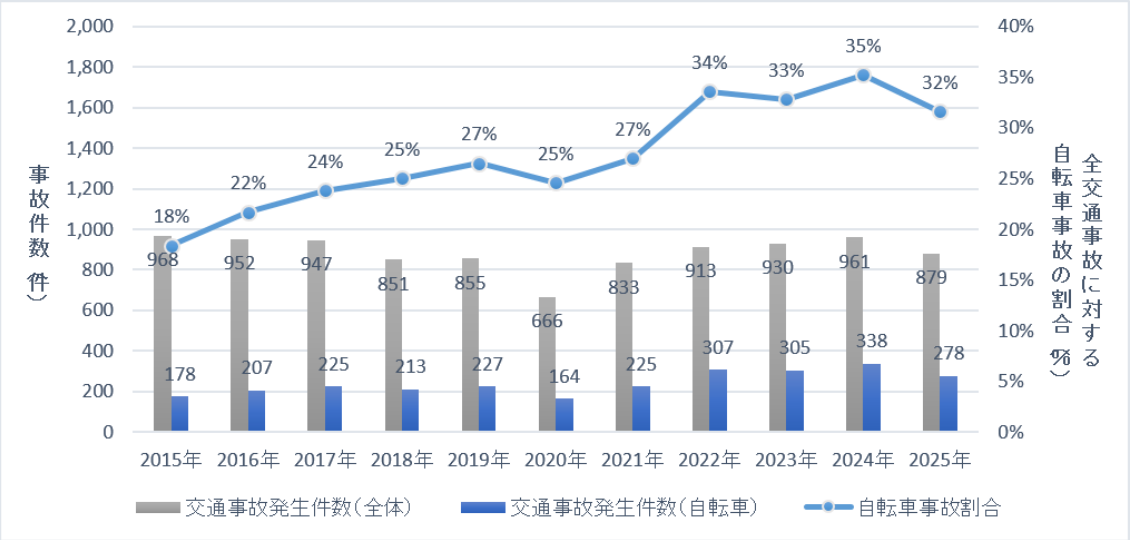



図 3-14：町田市内の交通事故（人身）発生件数

出典：区市町村別各種交通事故発生状況（警視庁交通総務課）より作成

（2）自転車損害賠償責任保険への加入状況

自転車と歩行者の事故において自転車側に高額な賠償が命じられた事例があることなどを踏まえ、2020 年 4 月に施行された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。
2026 年度に実施した町田市市政モニターアンケートの結果では、自転車利用者の保険への加入状況は約〇〇%です。

2026 年 11 月
調査完了予定

図 3-15：自転車の運転者として、交通安全上、気をつけていること

出典：2026 年度町田市市政モニターアンケート

（3）ヘルメットの着用状況

自転車事故では頭部に致命傷を負って亡くなることが多く、ヘルメットで頭部を守ることが重要で、2023 年 4 月に施行された道路交通法において、自転車運転時のヘルメット着用が努力義務化されました。2026 年度に実施した町田市市政モニターアンケートの結果（図 3-16 参照）では、自転車利用者のヘルメット着用率は、〇〇％です。

2026 年 11 月
調査完了予定

（4）交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の導入に伴う利用意識の変化

自転車関連の交通事故の増加や自転車の交通違反の検挙数の増加などの社会背景から、道路交通法が改正され、2026 年 4 月に自転車の交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が導入されました。2026 年度に実施した町田ちょこっとアンケートの結果では、交通反則通告制度の導入に伴い、約７割の方が「交通違反に気を付けて利用している」と回答しているほか、約 16%の方が「利用することを控えている」と回答しています。

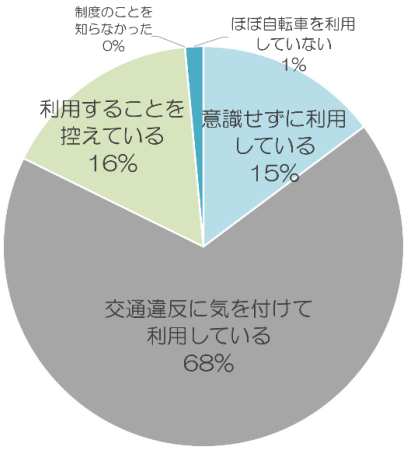



図 3-17：交通反則通告制度導入に伴う自転車利用意識の変化
出典：2026 年度町田市ちょこっとアンケートより作成

コラム

■自転車の交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）開始

2026 年4月１日から、自転車にも「交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）」が導入されました。交通事故の原因となるような悪質・危険な交通違反（反則行為）をした１６歳以上の運転者に「青切符」を交付し、反則金の納付によって違反処理を行う制度です。

青切符の対象となる反則行為は「ながらスマホ（携帯電話使用等（保持））」や「一時不停止」など計 113 種類です。なお、飲酒運転などの特に悪質・危険な違反は、従来通り赤切符等を用いた刑事手続きによって違反処理されます。

自転車の運転にあたっては、「自転車安全利用五則」をはじめとする交通ルールを正しく理解し、運転することを心がけましょう！

（５）中学校自転車通学

市立中学校の通学は徒歩が原則ですが、「町田市新たな学校づくり推進計画」の推進による学校統合に伴い、通学時間・距離が長くなる生徒の、通学負担軽減を図るための自転車通学に関する統一的な基準として「町田市立中学校自転車通学に関する基準」を策定しました。

基準では、自転車通学を開始するにあたり、生徒が安全・安心に通学できるよう、通行推奨ルートの設定及び安全対策、自転車交通ルールの理解促進などを行うことを示しています。

## ４　観光・スポーツ

### （1）自転車に関するアスリートや企業

町田市では、2016 年のリオデジャネイロ・パラリンピックの自転車競技で銀メダルを獲得した鹿沼由理恵さんや、50 年以上の歴史があるオーダーメイド自転車の老舗ブランドのような世界的にも有名な自転車に関連するアスリートや企業が活躍しています。

写真 3-2：リオデジャネイロ・パラリンピック銀メダル 鹿沼由理恵さん

### （2）自転車競技大会の開催

2021 年７月には、市西部の小山・堺地区の一部を会場として、東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースが開催されました。また、東京 2020 オリンピックで使用されたコースの一部で、都内８市（町田市、八王子市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、多摩市、稲城市）を通る区間が、国土交通省の「GOOD CYCLE JAPAN サイクルツーリズム推進モデルルート」として登録され、「東京多摩 2020 レガシーロード」と名付けられました。

図 3-18：東京多摩 2020 レガシーロードマップ
出典：国土交通省ホームページ

2025 年 7 月には、東京多摩 2020 レガシーロードの一部を活用した、THE ROAD RACE TOKYO TAMA2025 自転車競技ロードレースが開催されました。

東京 2020 オリンピックや THE ROAD RACE TOKYO TAMA2025 の開催を契機として市内でもサイクリングを楽しむ方の姿が多く見られるようになりました。

写真 3-3：THE ROAD RACE TOKYO TAMA2025
提供：GRAND CYCLE TOKYO 実行委員会

## 5　環境・健康

### （1）二酸化炭素排出量

町田市内の二酸化炭素排出量は、2022 年度では約 1,112 千 t-$CO_2$となっており、2019 年度からは横ばいで推移しています。自動車使用による排出量の割合は、全体の約 14%を占めています。

自転車利用時の二酸化炭素排出量は徒歩利用時とともに 0g- $CO_2$／人・km であり、特に排出量の多い自動車（自家用乗用車）からの利用転換を促進することが排出量減少につながります。

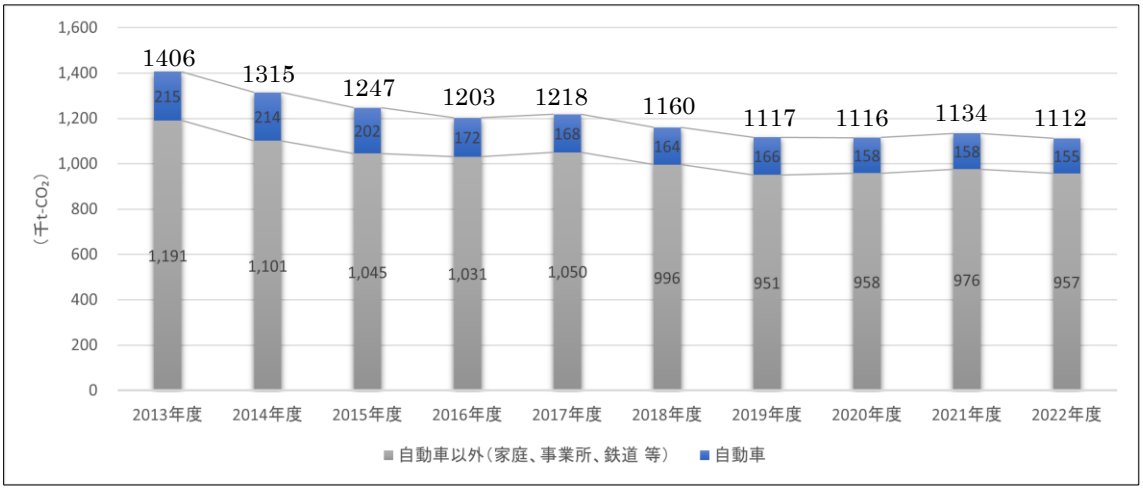



図 3-19：市内の二酸化炭素排出量の推移

出典：「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」より作成

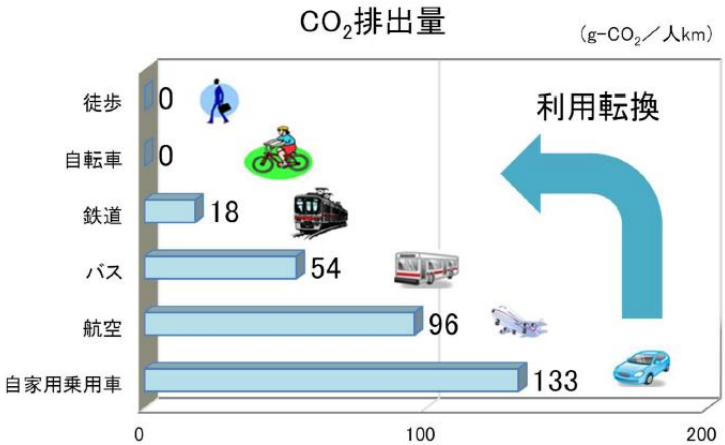



図 3-20：移動手段別の二酸化炭素排出量

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」

（2）運動習慣者の割合

「適度な運動を心掛けている」市民の割合は 2022 年度から 57%前後で推移しています。

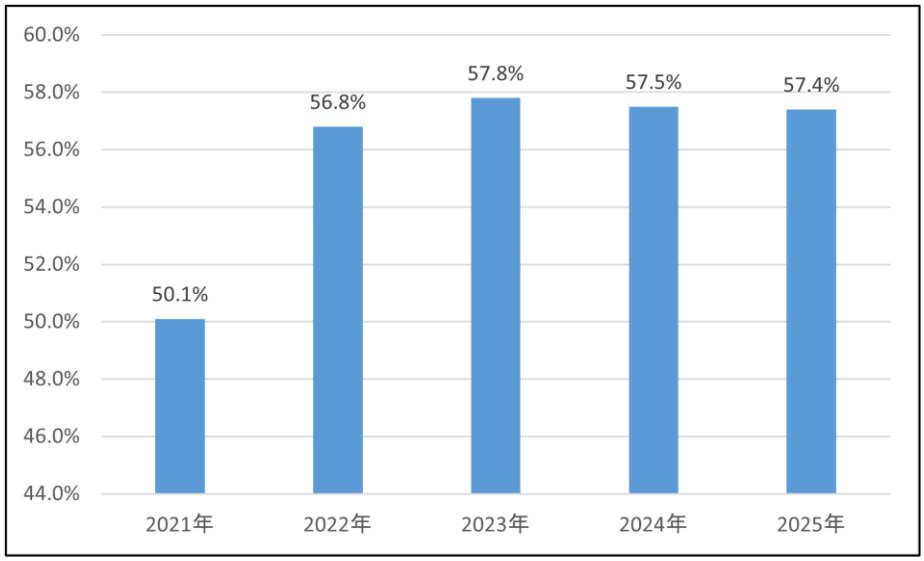



図 3-21：適度な運動を心掛けている市民の割合

出典：町田市市民意識調査報告書（2021-2025）より作成

町田市において、目的別代表交通手段*別のトリップ発生集中量における二輪（自転車や自動二輪車など）・徒歩の割合は、通勤目的（23%）と業務目的（18%）で目的合計（38%）より低くなっており、日常的な運動習慣につながる通勤時や業務時の自転車利用が進んでいません。

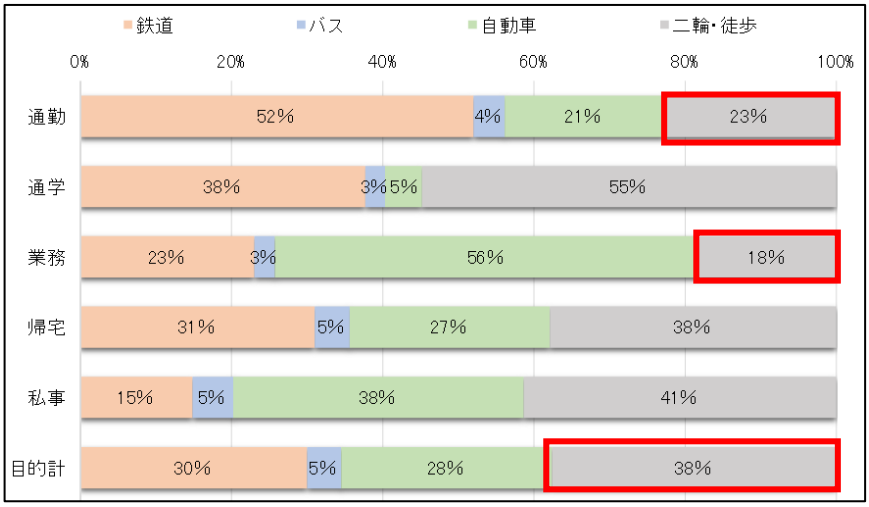



図 3-22：目的別代表交通手段別のトリップ割合

出典：2018 年 第6回東京都市圏パーソントリップ*調査

## 6　ライフスタイルの変化

### （1）トリップ*数と外出率

2018 年に実施された第 6 回東京都市圏パーソントリップ*調査では、1968 年の調査開始以降で初めて人の移動回数を表す総トリップ数が前回調査（2008 年）から減少（8,298 万トリップ→7,373 万トリップ）に転じ、自転車のトリップ数も約 22.1%減少（1,183 万トリップ→921 万トリップ）しました。

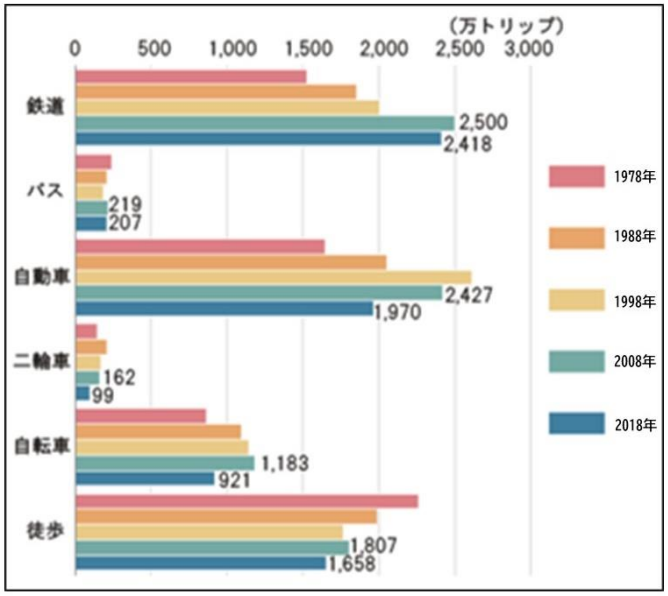



図 3-23：代表交通手段*別トリップ数の推移（東京都市圏）
出典：東京都市圏交通計画協議会公表資料（2020 年 9 月）

外出率（86.4%→76.6%）や 1 日 1 人当たりトリップ数も大きく減少（2.84 トリップ／人→2.61 トリップ／人）しています。

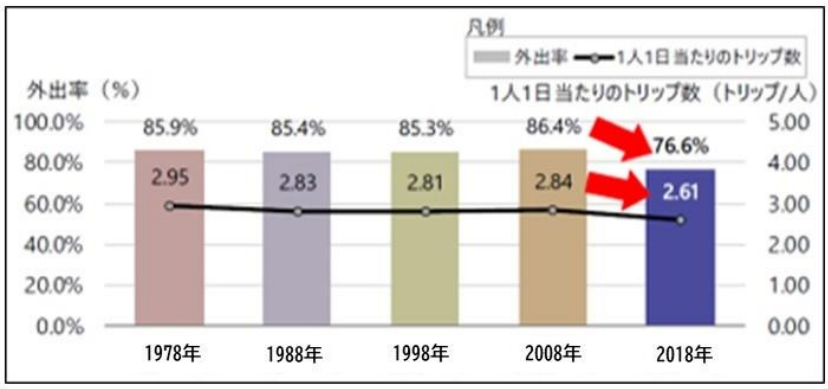



図 3-24：外出率と 1 日 1 人当たりトリップ数の推移（東京都市圏）
出典：東京都市圏交通計画協議会記者発表（2019 年 11 月）

## 7　新技術の進展

### （1）キャッシュレス決済*の浸透

クレジットカードや二次元コード*等のキャッシュレスによる決済比率は、2010年と比較して2025年には約3.5倍となっており、自転車駐車場でのキャッシュレス決済導入も各地で進んでいます。

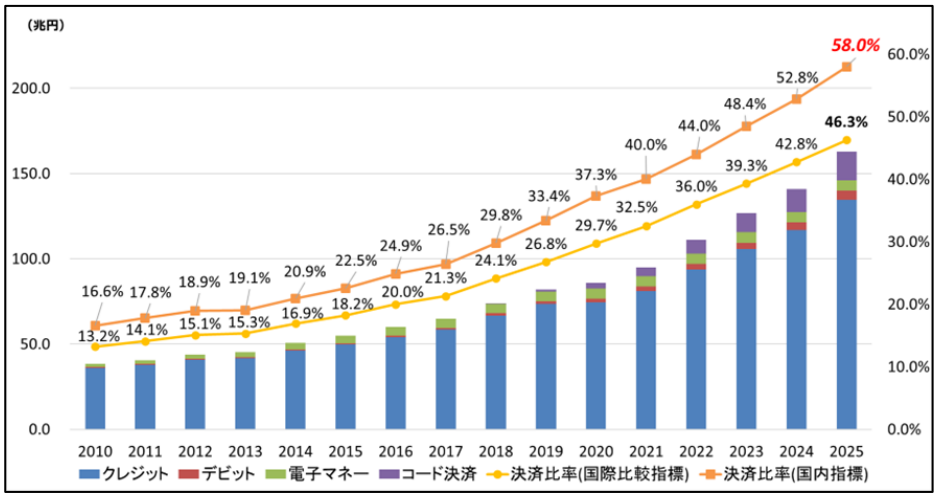



図 3-25：日本のキャッシュレス支払額及び比率の推移
出典：経済産業省ホームページ

（2）移動とその先にある目的をシームレスにつなぐ新サービス（MaaS*）

複数の交通機関や移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスである MaaS は、シェアサイクル*を含む交通機関による移動と、その先にある買い物やレジャー等の目的を継ぎ目なく円滑につなげるものとして注目されています。

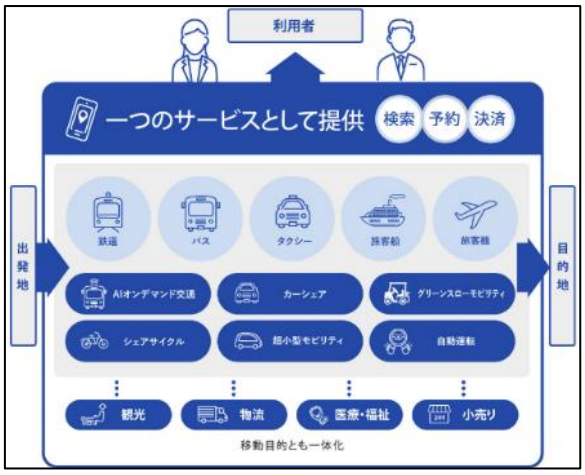



図 3-26：MaaS イメージ図
出典：国土交通省ホームページ

コラム

■「町田市周辺の MaaS 事情」

小田急電鉄が 2019 年から運用している MaaS アプリは、鉄道や路線バス等の公共交通機関に加えてシェアサイクルやタクシーを含んだルート検索ができるアプリです。さらに、観光周遊券等のデジタルチケットや特急券も販売しており、購入から利用までアプリ一つで完結するサービスとなっています。

移動とその先にある買い物やレジャーなどの目的が継ぎ目なくつながる新しいライフスタイル、ぜひ一度経験してみませんか？

出典：小田急電鉄（株）MaaS アプリ「EMot」

# 第４章　現状等を踏まえた課題及び可能性

第３章までで整理した自転車に関連する現状等に基づき、今後自転車の活用を推進するに当たっての課題及び可能性を以下の表に示します。

| 項目 | 現状 | 課題及び可能性 |
|---|---|---|
| １　自転車の利用状況 | ・自転車の分担率*は減少傾向にあり、他市と比較しても低い。<br>・世代別でも分担率は１割に満たず、高齢者では自動車の分担率が３割超。<br>・交通反則通告制度（青切符）の導入により自転車の利用を控える人が出ている。 | （1）　あらゆる世代に対する、自動車から自転車への利用転換促進による自転車の分担率向上。 |
| ２　自転車の利用環境 | ・「自転車で走行する際の走りやすさ」に対する満足度が低い。<br>・自転車ネットワーク路線となっている市道（約 49km）のうち 8.2km について自転車通行空間としての整備が完了している。<br>・自転車の利用ニーズの多様化や、青切符の導入により自転車の通行環境への関心が高まっている。<br>・自転車駐車場の利用は近年増加傾向。<br>・車両区分に特定小型原動機付自転車が新設。<br>・新たな街づくりの進展で駐車需要が変化する可能性がある。<br>・放置自転車台数は減少傾向。<br>・シェアサイクル*の利用回数は増加傾向。 | （2）　計画的かつ迅速な自転車通行空間の整備。<br>（3）　利用ニーズに合わせた自転車駐車場の質の向上。<br>（4）　需要に合った自転車駐車場の供給。<br>（5）　実態に合った放置自転車対策の実施。<br>（6）　利用ニーズに合わせた効果的なシェアサイクルステーション*の設置。 |
| ３　自転車の安全・適正利用<br><br>2026 年 11 月<br>調査完了予定 | ・自転車事故件数及び交通事故全体に占める自転車事故の割合は、共に増加傾向となっている。<br>・自転車の安全利用に関する啓発の取組を着実にすすめている。<br>・自転車損害賠償保険に加入している市民は、約〇〇%。 | （7）　自転車事故防止に係る交通ルールやマナーの普及啓発。<br>（8）　自転車損害賠償保険への加入義務についての周知。 |

| | | |
|---|---|---|
| | ・ヘルメットを着用している市民は、約〇〇%。<br>・青切符の導入に伴い、約７割の市民が交通違反に気を付けて自転車を利用している。<br>・町田市では、学校統合に伴い、自転車通学に関する統一的な基準として「町田市立中学校自転車通学に関する基準」を定めている。 | 2026 年 11 月<br>調査完了予定 |
| ４　観光・スポーツ | ・市にゆかりの自転車に関連するアスリートや事業者が存在。<br>・東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースのコースの一部が、「東京多摩 2020 レガシーロード」と名付けられ、国のサイクルツーリズムの推進モデルルートに指定されている。<br>・観光地点等入込客数は増加傾向。 | （9）　市の地域性（自転車に関連するアスリートや事業者の存在、レガシーロード、観光スポットなど）を活かした自転車利用の促進。 |
| ５　環境・健康 | ・自動車使用による二酸化炭素排出量の割合は横ばい。<br>・運動を心がけている市民の割合は６割弱で横ばい。 | （10）　自動車から環境に優しい移動手段である自転車への利用転換促進。<br>（11）　自転車利用促進による心身の健康づくりの推進。 |
| ６　ライフスタイルの変化 | ・外出率やトリップ*数が減少傾向である。 | （12）自転車の利用環境向上や利用促進を通じた、自宅周辺を中心とした気軽な外出機会の増加。 |
| ７　新技術の進展 | ・キャッシュレス決済*比率は 2025 年には 2010 年と比較して約 3.5 倍。<br>・シェアサイクル*などの交通機関による移動とその先にある目的をシームレスにつなぐサービス（MaaS*）が注目されている。 | （13）自転車駐車場等におけるキャッシュレス決済等の新技術活用。<br>（14）自転車と他の交通機関とのスムーズな連携促進。 |

# 第５章　自転車活用推進の方針

## １　目指す姿及び基本的な考え方

2040 年の町田市内での暮らしをイメージした「町田市都市づくりのマスタープラン」方針編（交通）の基本方針である**『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくる』**ことを将来的な目指す姿とし、その実現に向けて、ハード・ソフト両面で自転車活用を総合的かつ計画的に推進します。

## ２　４つの施策の柱

目指す姿及び基本的な考え方に基づき「４つの施策の柱」を設定し、第４章で整理した課題及び可能性に対応しながら、自転車活用を推進するための取組を行います。

| 目指す姿 | 基本的な考え方 | **４つの施策の柱** | 取組の方向性 | 対応する課題及び可能性（※） |
|---|---|---|---|---|
| 日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくる | ハード・ソフト両面で自転車活用を総合的かつ計画的に推進する | **Ⅰ　はしる** | ・自転車通行空間の充実<br>・シェアサイクル*の拡充・活用推進 | （2）（6）（12）（14） |
| | | **Ⅱ　とめる** | 自転車駐車場の整備・質の向上 | （3）（4）（5）（13） |
| | | **Ⅲ　まもる** | 交通安全等の理解促進 | （7）（8） |
| | | **Ⅳ　いかす** | ・シェアサイクルの拡充・活用推進<br>・環境や健康づくり、観光など多様な分野での活用推進 | （1）（2）（6）（9）（10）（11） |

※Ｐ33～34 の番号に対応

# 第６章　自転車活用推進に向けた取組

## １　施策体系

| ４つの施策の柱 | 取組内容 |
|---|---|
| Ⅰ　はしる | ① 安全安心に利用できる自転車通行空間の充実<br>② 気持ち良く走れるサイクリング環境の創出<br>③ シェアサイクル*の拡充による多様な移動ニーズへの対応 |
| Ⅱ　とめる | ① 利用者ニーズや新たな街づくりの動きなどに応じた自転車駐車場の利便性向上<br>② 放置自転車対策の推進 |
| Ⅲ　まもる | ① 自転車の交通ルールやマナーについての理解促進<br>② 自転車損害賠償保険加入義務の周知・徹底 |
| Ⅳ　いかす | ① 環境負荷低減を目指した自転車活用の推進<br>② 健康づくりや観光分野における自転車活用の推進 |

## ２　取組内容

Ⅰ－①

| ■施策の柱 | Ⅰ　はしる |
|---|---|
| ■取組内容 | ①　安全安心に利用できる自転車通行空間の充実 |

■概　　要

- 「町田市自転車ネットワーク計画」（2024 年３月）」に基づき、誰もが安全安心に通行できる自転車通行空間の整備を進めます。
- 自転車通行空間の整備にあたっては、道路や交通の状況、道路整備の計画等を踏まえ、適切な整備形態を選定のうえ、実施します。
- ２０２８年度には、「町田市自転車ネットワーク計画」の中間評価を行うとともに、自転車通行空間整備の進捗状況、自転車以外のモビリティに関する法整備や普及状況、自転車の社会的な位置づけ等の変化を考慮し、計画の見直しの必要性について確認します。

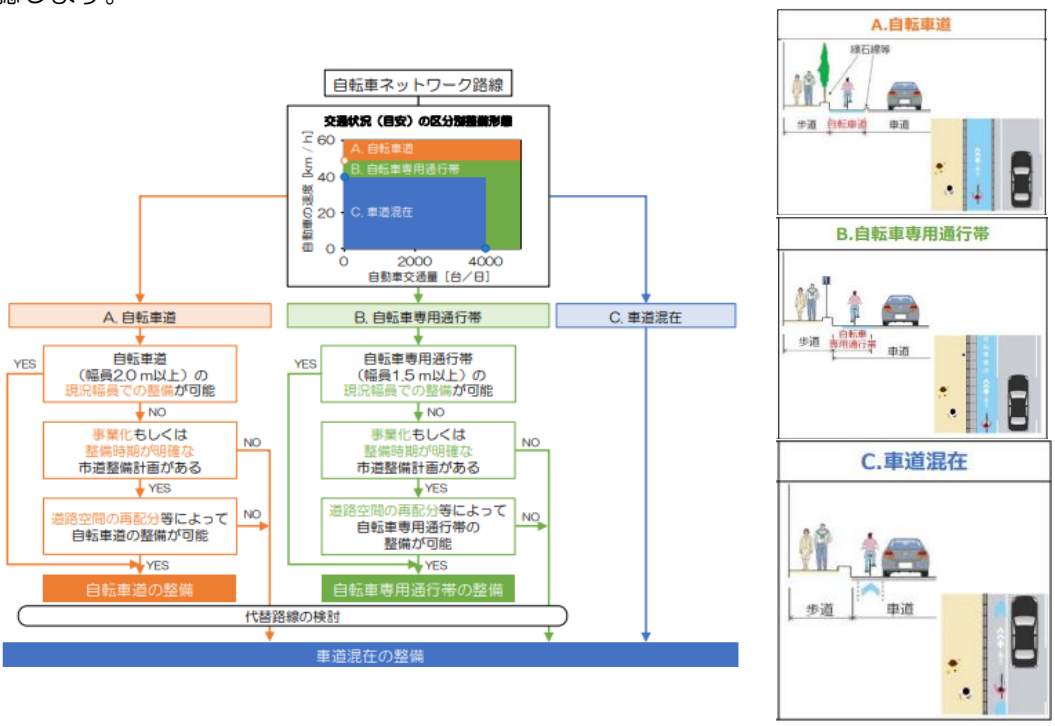



図　整備形態の選定フロー（標準的な断面例）

※関係機関との協議などにおいて、上記で選定した整備形態が整備困難となった場合は、変更や代替路線の検討を行います。

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

道路政策課◎、道路整備課、東京都、警視庁

■スケジュール

- 2027～2031 年度　町田市自転車ネットワーク計画に基づき自転車通行空間を整備
- 2028 年度　町田市自転車ネットワーク計画の中間評価

Ⅰ－②

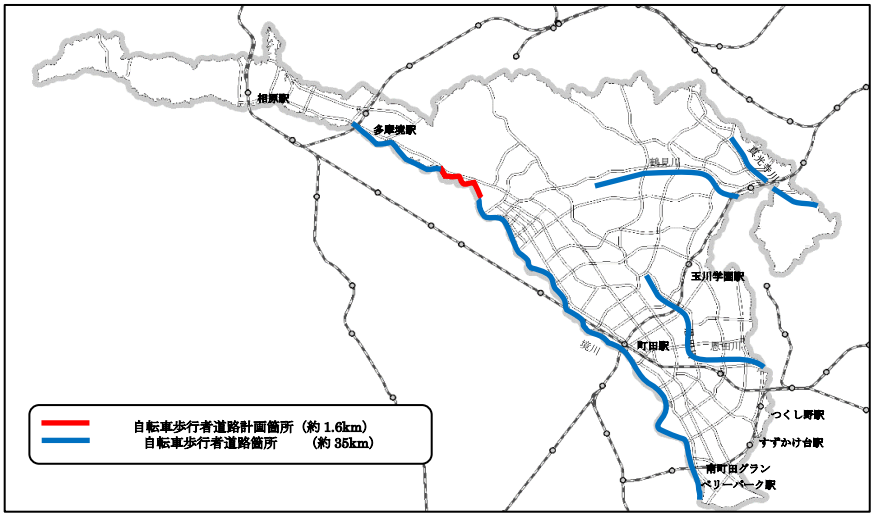
| ■施策の柱 | Ⅰ　はしる |
|---|---|
| ■取組内容 | ② 気持ち良く走れるサイクリング環境の創出 |

■概　　要

・市内を流れる鶴見川、恩田川、真光寺川、境川の河川管理用通路の一部は、自転車歩行者道路として約 35km を活用しています。

・今後も、河川整備に合わせて、管理用通路を歩行者優先の自転車歩行者道路として活用し、安全に歩行者と自転車が通行できる環境を整えていきます。

自転車歩行者道路 通行環境状況




自転車歩行者道路　箇所図

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

道路政策課◎、道路維持課、道路管理課、東京都、神奈川県、警視庁

■スケジュール

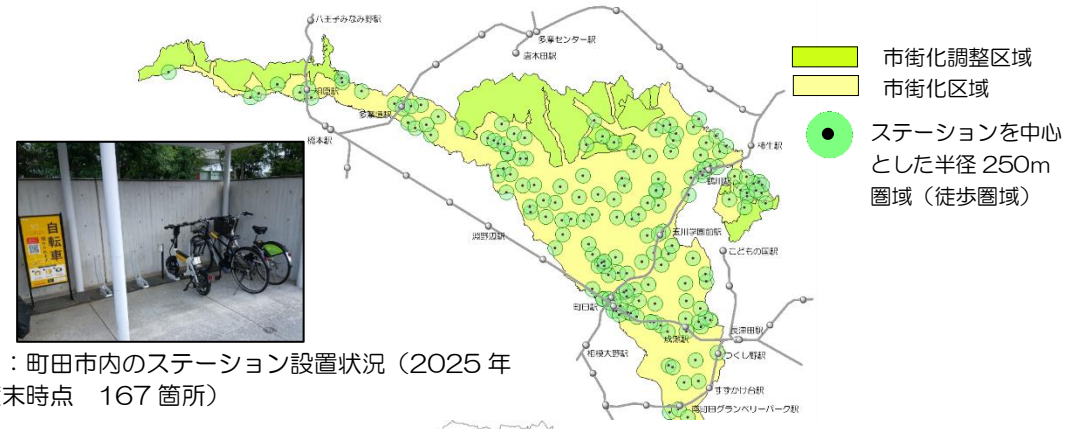
・2027～2031 年度：河川整備に合わせて自転車歩行者道路としての活用推進

Ⅰ－③

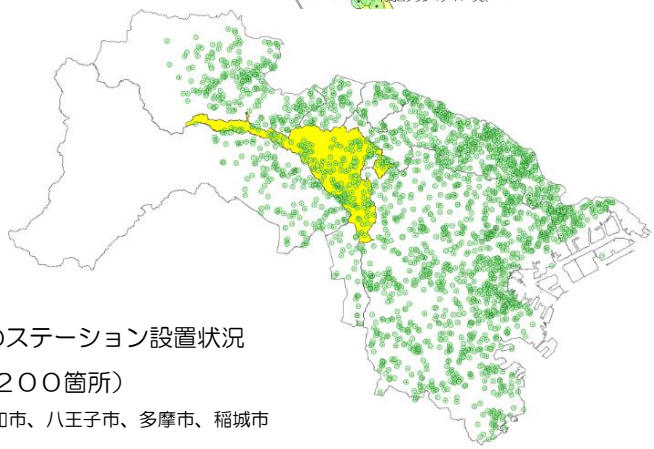
| ■施策の柱 | Ⅰ　はしる |
|---|---|
| ■取組内容 | ③ シェアサイクル*の拡充による多様な移動ニーズへの対応 |

■概　　要

- シェアサイクルステーション*の増加に伴い、夜間や比較的近場の移動など、既存の公共交通を補完する交通手段として、シェアサイクルの存在感が増しています。
- 市民を対象に 2026 年度に実施したアンケート（「自転車の利用状況」に関する町田ちょこっとアンケート）ではシェアサイクルを日常的に利用している人が約３％であることから、利用促進のための取組みが必要です。
- シェアサイクルを利用しやすい環境を整えるため引き続き、事業者と協力してシェアサイクルステーション増設を進めます。また増設にあたっては地域特性を考慮するとともに、公共交通への乗り換えをスムーズにする視点をもって取り組みます。
- より多くの人に利用してもらえるよう、町田市ホームページ等での周知のほか、様々な機会をとらえ利用啓発に取り組みます。




図：町田市内のステーション設置状況（2025 年度末時点　167 箇所）




図：町田市及び周辺自治体※のステーション設置状況
（2025 年度末時点　約2,２００箇所）
※横浜市、川崎市、相模原市、大和市、八王子市、多摩市、稲城市

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

交通事業推進課◎、観光まちづくり課、関係事業者、ステーション設置施設管理者

■スケジュール

- 2027～2031 年度　シェアサイクルステーションの増設及び利用啓発の実施

Ⅱ－①

| ■施策の柱 | Ⅱ　とめる |
|---|---|
| ■取組内容 | ①　利用者ニーズや新たな街づくりの動きなどに応じた自転車駐車場の利便性向上 |

■概　　要

- チャイルドシート*や電動アシスト付き*のサイズが大きい自転車用の駐車スペースや、買い物客などが利用できる短時間用の駐車スペースなど、利用者ニーズの多様化に応じた駐車スペースを引き続き設置していきます。
- ロック式ラックと連動した精算機や、ベルトコンベア付きスロープ、定期券自動更新機等の導入による自動化、多様な決済方法（ネット上での決済など）の導入など、自転車駐車場の利便性向上に向けて関係事業者と調整を行います。
- ネットで自転車駐車場の空き情報が得られるサービスや、一時利用や定期利用の駐車スペース予約ができるシステムの導入拡大に向け関係事業者と調整を図ります。
- 駅周辺における自転車駐車場の利便性向上を図るため、民有地等の空きスペースを活用するシェアサービスの利用を推進しています。
- 自転車駐車場の空きスペースの活用し、引き続き、飲料自動販売機やＥＶバイクのバッテリー交換機の設置などを推進することで、利便性向上を図っていきます。
- 新しい街づくりの動きや利用実態等を踏まえた、鉄道駅周辺における自転車駐車場の確保に向けて整備方針の検討を進めます。

チャイルドシート付自転車駐車スペース

ベルトコンベア付きスロープ

IC 決済*を備えた精算機

空きスペースを活用した自転車駐車場

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

道路管理課◎、道路政策課◎、関係事業者

■スケジュール

- 2027～2031 年度　自転車駐車場利用実態調査および関係事業者調整

Ⅱ－②

| ■施策の柱 | Ⅱ　とめる |
|---|---|
| ■取組内容 | ② 放置自転車対策の推進 |

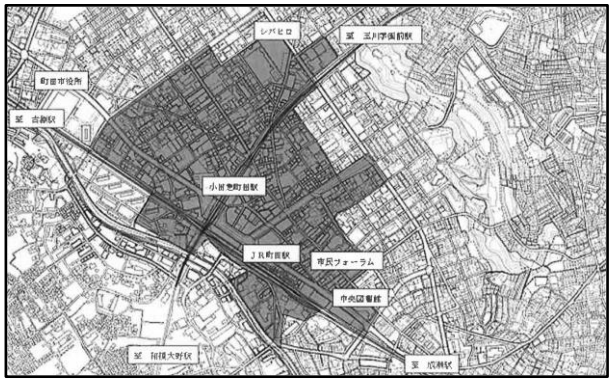
■概　　要

・町田市では通行機能の確保や歩行者の安全保持等を図るため「町田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、指導員の配置や自転車駐車場の整備など放置自転車対策を進めています。

・放置自転車の多い時間帯や場所等、市内の駐車状況を把握し自転車等放置禁止区域＊の拡大検討も視野に入れ、より効率的・効果的な指導や撤去等の対策に取り組みます。また、放置自転車防止のための啓発に引き続き取り組みます。

・撤去した自転車を返還する際に徴収している移送料について、法令に基づき適宜見直しを行います。

・自転車利用者が自転車駐車場までスムーズに移動できる動線を確保するため、鉄道駅周辺における案内表示や誘導方法等の検討を行います。



町田駅周辺自転車等放置禁止区域

放置自転車取り締まり状況

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

道路管理課◎、関係事業者

■スケジュール

・毎年度随時　放置自転車撤去及びパトロール、啓発等の実施

Ⅲ－①

| ■施策の柱 | Ⅲ　まもる |
|---|---|
| ■取組内容 | ①　自転車の交通ルールやマナーについての理解促進 |

■概　　要

・さまざまな世代を対象とした自転車教室などを実施し、体験を通じて交通ルールやマナーの理解を深めていきます。
・いつでも、どこでも、誰でも学べるよう、インターネットを活用した交通安全動画の周知を行い、交通ルールやマナーの学習を推進します。
・自転車活用推進法に基づく自転車月間（５月）などの機会をとらえ、自転車の交通ルールやマナーの啓発を行います。
・市立中学校で実施している「中学校自転車教室」の取組に加え、「町田市立中学校自転車通学に関する基準」に基づき自転車通学を導入する中学校においては、生徒が交通ルールやマナーを学ぶ機会をさらに充実させます。

広報まちだ　2026/4/1 号

「小学校自転車教室」実施状況

自転車月間における啓発展示

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

市民生活安全課◎、交通事業推進課◎、教育委員会、警視庁

■スケジュール

・毎年度随時　自転車交通安全教育啓発の実施

Ⅲ-②

| | |
|---|---|
| ■施策の柱 | Ⅲ　まもる |
| ■取組内容 | ②　自転車損害賠償保険加入義務の周知・徹底 |

■概　　要

・都内においては自転車利用中の対人賠償事故に備えるための保険への加入が義務化されています。自転車と歩行者の事故において自転車側に高額な賠償が命じられた事例があることなどを踏まえ、交通安全教室や自転車月間など様々な機会をとらえ、自転車損害賠償保険等への加入が義務付けられていることを周知します。

・シェアサイクル*を利用中の対人事故等については、利用者の賠償責任をシェアサイクル事業者が補償する仕組みとなっていることについて周知することで、安心して利用してもらえるようにします。

東京都（自転車保険加入義務化啓発ポスター）
出典：東京都都民安全総合対策本部 HP より

広報まちだ　2026/4/1 号

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

市民生活安全課◎、交通事業推進課◎、東京都、警視庁

■スケジュール

・毎年度随時　保険加入啓発活動の実施

Ⅳ－①

| ■施策の柱 | Ⅳ　いかす |
|---|---|
| ■取組内容 | ①　環境負荷低減を目指した自転車活用の推進 |

■概　　要

・ゼロカーボン*に向けたまちづくりの一環として、「第３次町田市環境マスタープラン」に基づき市・市民・事業者が一体となって自転車の利用を促進しています。
・シェアサイクルステーション*の設置など、自転車を利用しやすい環境の整備をすすめます。
・短中距離の移動において自転車の利用を呼びかけるなど、自動車からの転換を促すための広報啓発を様々な機会をとらえて行うことで環境負荷の低減をめざします。
・町田市職員が近隣地へ移動する際には、自動車ではなく自転車を積極的に利用していきます。
・事業者に対し、通勤時及び業務中の自転車利用を促すため、町田商工会議所等と連携し周知及び啓発に取り組みます。

自転車通行環境の整備

町田市庁舎シェアサイクルステーション

自転車月間における啓発展示

町田市庁舎地下１階　自転車置き場

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

環境政策課◎、交通事業推進課◎、市有財産活用課、庁内各部署、町田商工会議所

■スケジュール

・毎年度　利用啓発実施
・2027～2031 年度　シェアサイクルステーションの増設

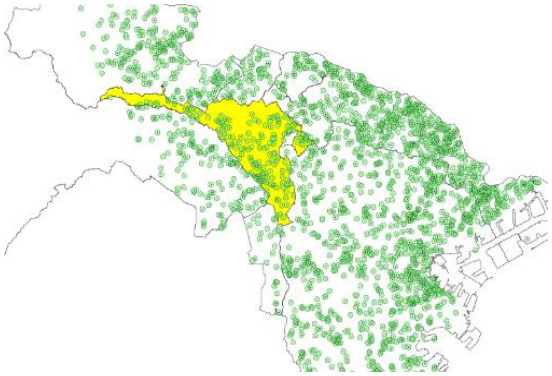
Ⅳ－②

| ■施策の柱 | Ⅳ　いかす |
|---|---|
| ■取組内容 | ② 健康づくりや観光分野における自転車活用の推進 |

■概　　要

- 市民がサイクルスポーツに親しめるイベントや体験機会の開催等、自転車の魅力を伝える場や機会を設けます。
- 東京多摩 2020 レガシーロード等のサイクリングコースに関する情報発信に取り組みます。
- まちの魅力を体験してもらうための環境整備の一環として、シェアサイクルステーション*の拡充と、観光スポット等に関する情報発信に取り組みます。
- 自転車月間等のタイミングに合わせて、心身の健康づくりに自転車利用が与える良い効果に着目した情報発信を行い、自転車利用の促進を図ります。

東京多摩 2020 レガシーロード
出展：都内８市 GOOD CYCLE JAPAN 推進モデルルートに関する連携協議会「東京多摩 2020 レガシーロード公式サイト」より



町田市及び周辺自治体のサイクルステーション設置状況
（2025年度末時点　約2,200箇所）

| | 普通歩行 | 速歩 | 水泳 | 自転車（軽い負荷） | ゴルフ | 軽いジョギング | ランニング | テニス（シングルス） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 強度（メッツ） | 3.0 | 4.0 | 8.0 | 4.0 | 3.5 | 6.0 | 8.0 | 7.0 |
| 運動時間 | 10分 | 10分 | 10分 | 20分 | 60分 | 30分 | 15分 | 20分 |
| 運動量（メッツ・時） | 0.5 | 0.7 | 1.3 | 1.3 | 3.5 | 3.0 | 2.0 | 2.3 |
| 体重別エネルギー消費量（単位：kcal） | | | | | | | | |
| 50kgの場合 | 20 | 25 | 60 | 55 | 130 | 130 | 90 | 105 |
| 60kgの場合 | 20 | 30 | 75 | 65 | 155 | 155 | 110 | 125 |
| 70kgの場合 | 25 | 35 | 85 | 75 | 185 | 185 | 130 | 145 |
| 80kgの場合 | 30 | 40 | 100 | 85 | 210 | 210 | 145 | 170 |

身体行動で消費するエネルギー
出典：厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準」より作成

出展：町田市観光コンベンション協会ＨＰより

■所管部署（◎）及び関係部署・機関

スポーツ振興課◎、観光まちづくり課◎、交通事業推進課◎、地域団体、関係事業者

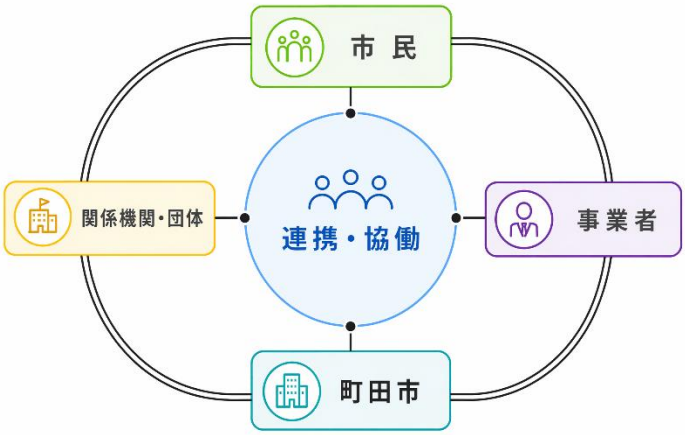
■スケジュール

- 毎年度　利用啓発・情報発信実施
- 2027～2031 年度　シェアサイクルステーションの増設

# 第７章　計画の推進に向けて

## １　計画の推進体制

市民、事業者、関係機関・団体、行政等が連携・協働し、自転車活用の推進に向けてそれぞれが出来ることから取り組むように、町田市から積極的に働きかけ、計画の推進を図ります。




## ２　計画の進捗管理・評価

計画の進捗を測定する目安として、４つの施策の柱に対して以下の指標を設定します。指標の達成度合いについては、町田市ホームページを通じて適宜公表していきます。

| ４つの施策の柱 | 指　標 | 現　状<br>（2025 年度） | 目 標 値<br>（2031 年度） |
|---|---|---|---|
| Ⅰ はしる | 自転車通行環境整備延長 | 8.2km | 13.1km |
| | シェアサイクルステーション*数 | 167 箇所 | 314 箇所 |
| Ⅱ とめる | 放置自転車数<br>（１年度あたり） | 3,344 台 | 現状値より<br>10%減少 |
| Ⅲ まもる | 自転車の安全利用に関する<br>啓発人数　（１年度あたり） | 17,560 人 | 18,000 人 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ⅳ いかす | 交通手段における自転車の利用割合 | 22.3% | 現状値より増加 |
| | シェアサイクル*の利用回数（１年度あたり） | 314,154 回 | 600,000 回 |

## ◆ 市民意見募集の実施結果

### 1　募集期間

### 2　募集方法

### 3　ご意見の内訳

## ◆ 用　語　集

### あ行

| | |
|---|---|
| IC 決済 | 非接触 IC の技術を使い、カードまたはスマートフォンをかざして決済するキャッシュレス決済方法 |

### か行

| | |
|---|---|
| 外縁部 | 外側に沿った部分 |
| 観光地点等入込客数 | 観光地点を訪れた観光入込客（日常生活圏以外の場所に旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者）をカウントした数 |
| キャッシュレス決済 | 現金を使わずに支払を済ませる方法 |

| | |
|---|---|
| 交通手段分担率 | 代表交通手段別のトリップ数の、全交通手段のトリップ数に占める割合 |

さ行

| | |
|---|---|
| シェアサイクル | まちなかに設置された専用の場所で自転車を借り、別の場所に返すことができる共有型（シェア）の自転車サービス。 |
| シェアサイクルステーション | シェアサイクルを借りたり返却したりできる場所 |
| 市街化区域 | すでに市街地を形成している区域と概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。長期的には、都市の持続的発展や効率的な都市経営の観点から、集約型の都市構造への再編を見据えた取り組みが必要と考えられている。 |
| 市街化調整区域 | 市街化を抑制すべき区域のことで、現在の緑農環境を保持し、他の土地利用への転換を抑制している。 |
| 自転車等放置禁止区域 | 大量の自転車等の放置により通行機能や歩行者の安全等が阻害されないよう、市長が指定した自転車等の放置を禁止する区域。市内８駅（町田駅、成瀬駅、南町田グランベリーパーク駅、玉川学園駅、相原駅、すずかけ台駅、多摩境駅、鶴川駅）周辺で指定されている。 |
| 自転車ナビマーク | 自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するマーク（新たな交通方法や罰則を定めた道路標識ではない） |
| 自転車ナビライン | 自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するライン（新たな交通方法や罰則を定めた道路標識ではない） |
| ゼロカーボン | 事業所や家庭から出る二酸化炭素などの温室効果ガスを減らし、森林による吸収分と相殺して実質的な排出量を |

ゼロにすること（「カーボンニュートラル」とも呼ばれる）

## た行

| | |
|---|---|
| 代表交通手段 | 地点から地点への移動の際に利用した主な交通手段<br>集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている |
| 脱炭素社会 | 地球温暖化の原因となる、温室効果ガスの実質的な排出量ゼロを実現する社会 |
| チャイルドシート | 自転車に子どもを乗せるため、安全を確保して身体を座席に固定する装置 |
| 電動アシスト付き | 自転車のペダルを踏む際に、電動モーターが補助する装置が自転車に付いていること |
| 特定小型原動機付自転車 | 16 歳以上であれば運転免許なし・ヘルメット努力義務で乗れる新しい電動モビリティの車両区分<br><br>※2023 年 7 月の道路交通法改正によって新設。主に電動キックボードやペダルをこがずに進む小型電動バイクなどがこれに該当。原則として車道の左側端や自転車道を走行し、「普通自転車等及び歩行車等専用」の道路標識等がある歩道を走行する場合は、最高速度を時速 6km 以下に制限する「特例特定小型原付（歩道モード）」に切り替えて行う。 |
| トリップ | 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位 |

## な行

| | |
|---|---|
| 二次元コード | 水平方向と垂直方向に情報を持つ表示方法のコード |

| | |
|---|---|
| 日交通量 | 一日に通行する自動車の数 |
| **は行** | |
| パーソントリップ | 人がどのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動したかの動き |
| 普通自転車専用通行帯 | 交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間 |
| **ま行** | |
| MaaS | 「Mobility as a Service」の略で、一人一人の移動ニーズに対応して、複数の交通機関や移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスの概念 |

町田市自転車活用推進計画

発　行　年　月　年　月

発　　行　　者　町田市

〒194-8520　町田市森野 2-2-22

TEL 042-724-4261　FAX 050-3161-6322

刊 行 物 番 号　○○-○

編　　集　町田市 都市づくり部 交通事業推進課

印　　刷　株式会社 ○○