

町田市自転車 活用推進計画



2022年 3月
町田市

目次

■ 第1章 計画の概要	4
1. 計画の目的	4
2. 計画の位置づけ	5
3. 計画の区域	6
4. 計画の期間	6
■ 第2章 町田市を取り巻く現況	7
1. 概要	7
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	19
4. 観光・スポーツ	21
5. 環境・健康	23
6. ライフスタイルの変化	25
7. 新技術の進展	27
■ 第4章 現状を踏まえた課題及び可能性	29
■ 第5章 自転車活用推進の方針	31
1. 目指す姿及び基本的な考え方	31
2. 4つの施策の柱	31
■ 第6章 自転車活用推進に向けた取組	32
1. 施策体系	32
2. 取組内容	33
■ 第7章 計画の推進に向けて	45
1. 計画の推進体制	45
2. 計画の進捗管理・評価	45
◆ 市民意見募集の実施結果	46
◆ 用語集	47

※ 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。

計画の概要

1 計画の目的

働き方や学び方が変わり、自宅や近所で過ごす時間が増加していくこれからの時代において、自宅周辺の地域の中を快適に移動できるかが、生活の質や地域の魅力を高めるために重要な要素となります。

そのため、町田市では「町田市都市づくりのマスタープラン」方針編（交通）において、「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、施策の柱の一つとして掲げています。

「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、また、新型コロナウイルス感染症拡大防止と社会経済活動の両立を図る新しい日常に対応する移動手段として、重要性を増しています。

これらのことを背景として、町田市の自転車を活用する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「町田市自転車活用推進計画」を策定します。

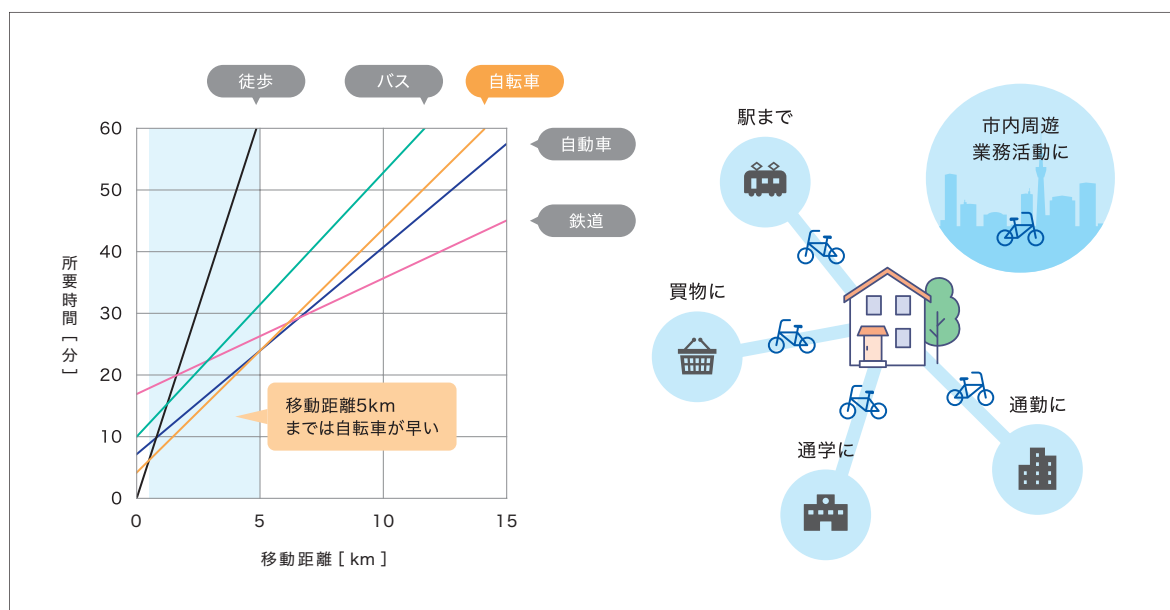
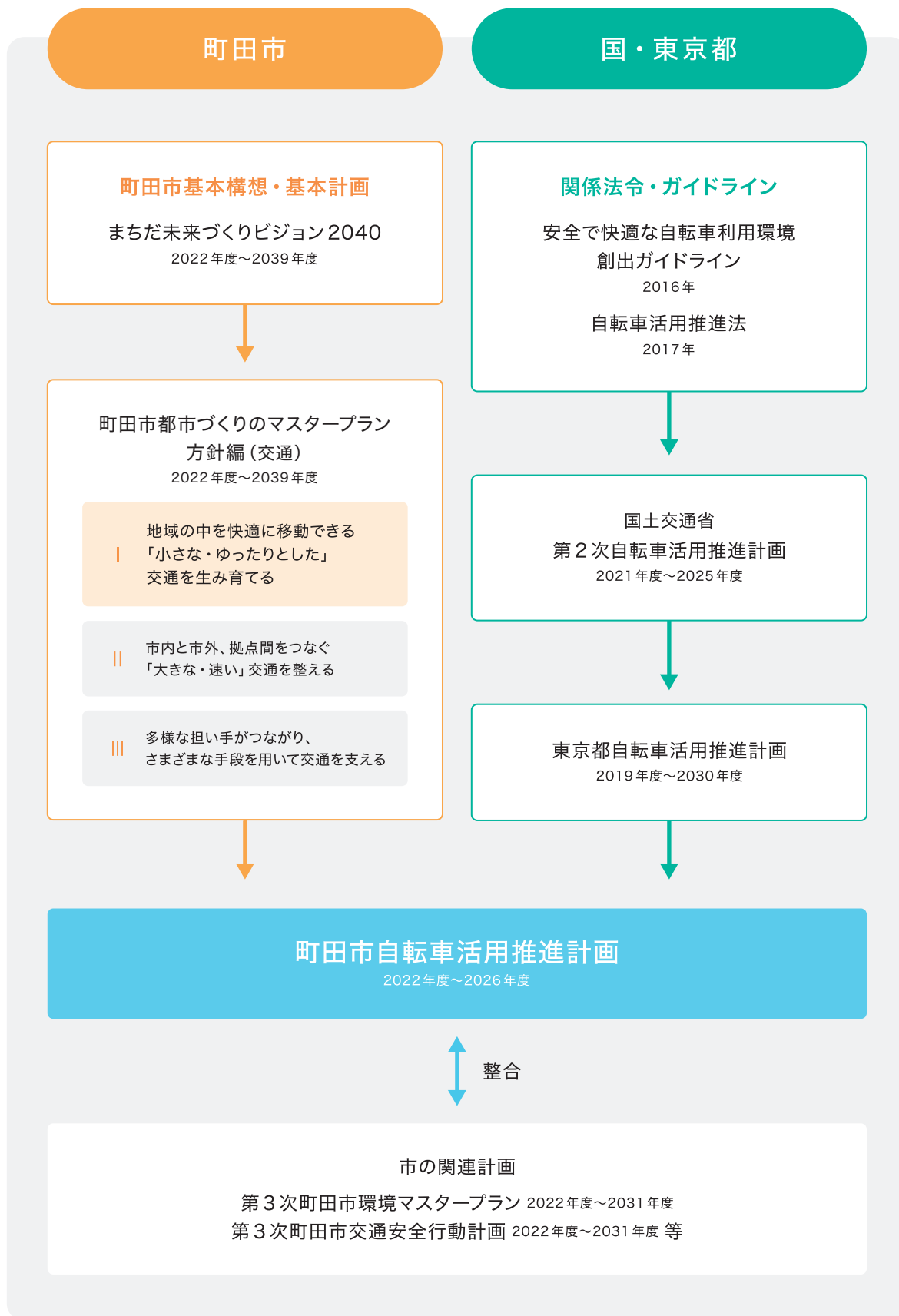


図1：自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」より作成

2 計画の位置づけ



3 計画の区域

町田市全域とします。

4 計画の期間

町田市基本構想・基本計画「まちだ未来づくりビジョン2040」の実行計画である「町田市5カ年計画22-26」及びその他関連計画との整合を図るため、2022年度から2026年度の5年間とします。

町田市を取り巻く現況

1 概要

1.人口

町田市の人口は、2021年1月1日現在で429,113人です。これまでは一貫して増加してきましたが、今後は減少期に入り、2030年以降には減少傾向が強まり、2060年の人口は2021年と比較して約20%減少する見込みです。

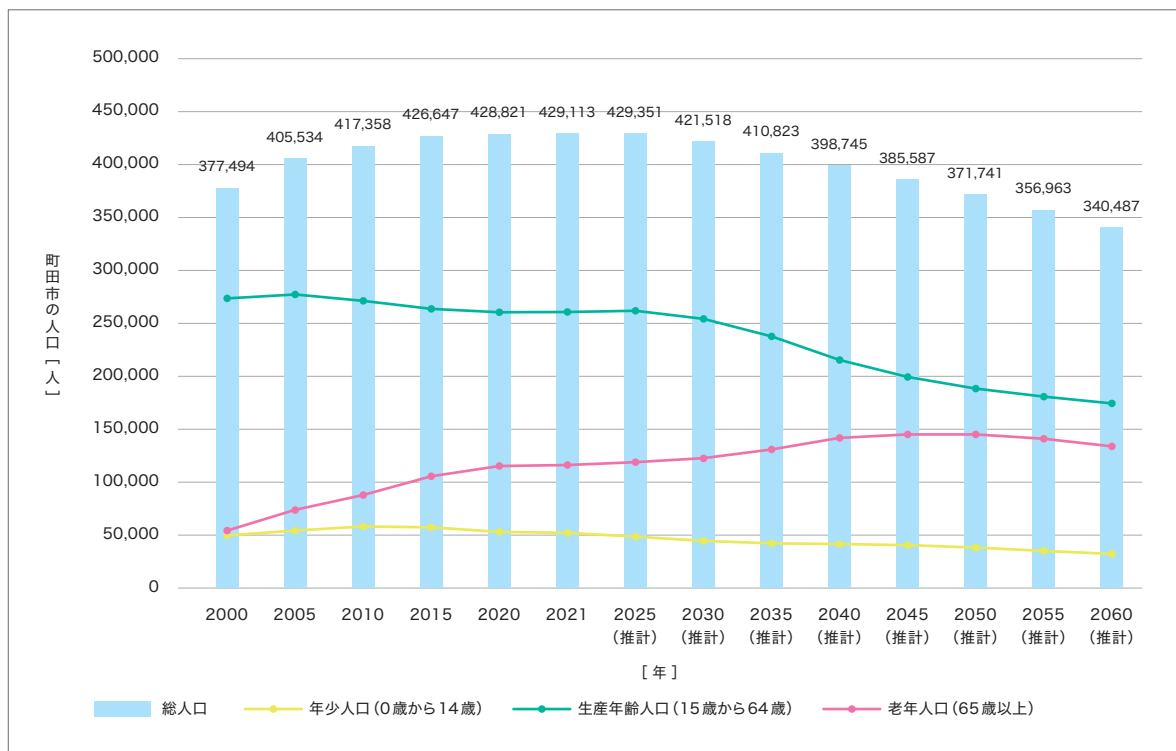


図2-1：町田市の将来人口推計

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。

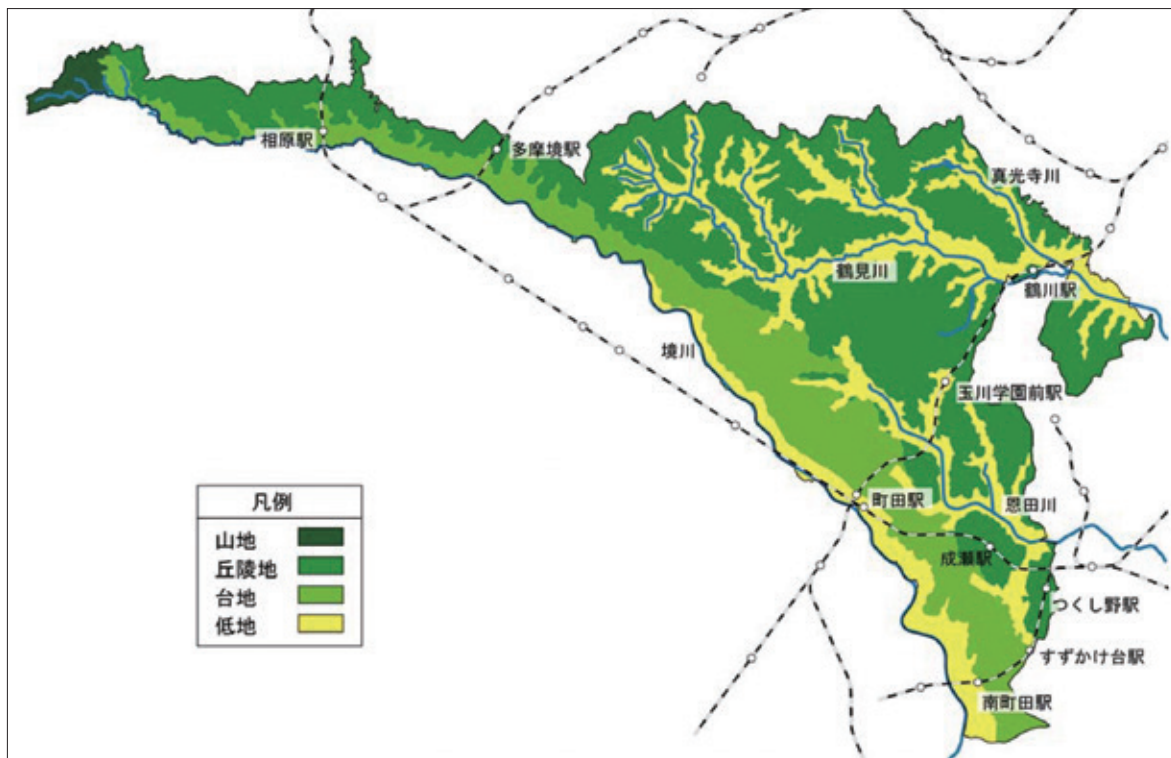


図2-2：町田市の地形

出典：町田市景観計画

3. 通勤通学流動

町田市の就従比（市外から市内へ通勤・通学する人口（流入）/市内から市外へ通勤・通学する人口（流出））は、81%前後を横ばいに推移しています。近隣市と比較すると低い数値で、市外への通勤通学者が多くなっています。

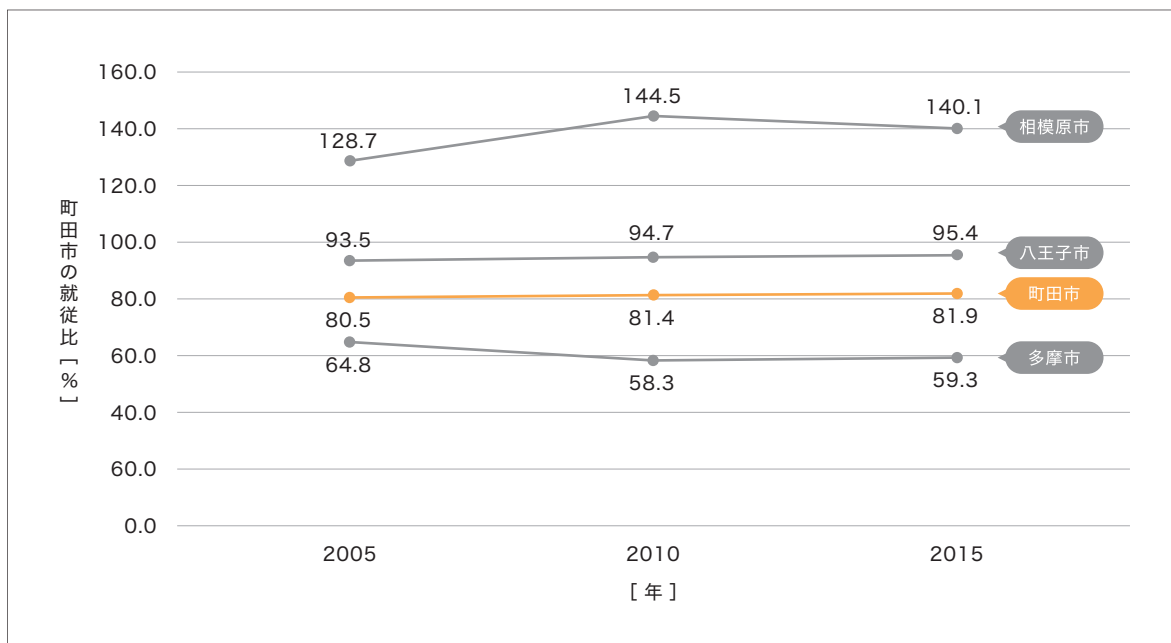


図2-3：周辺市との就従比の比較

出典：国勢調査資料より作成

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2020年には約570万人となっており、2015年と比較して約1.3倍に増加しています。

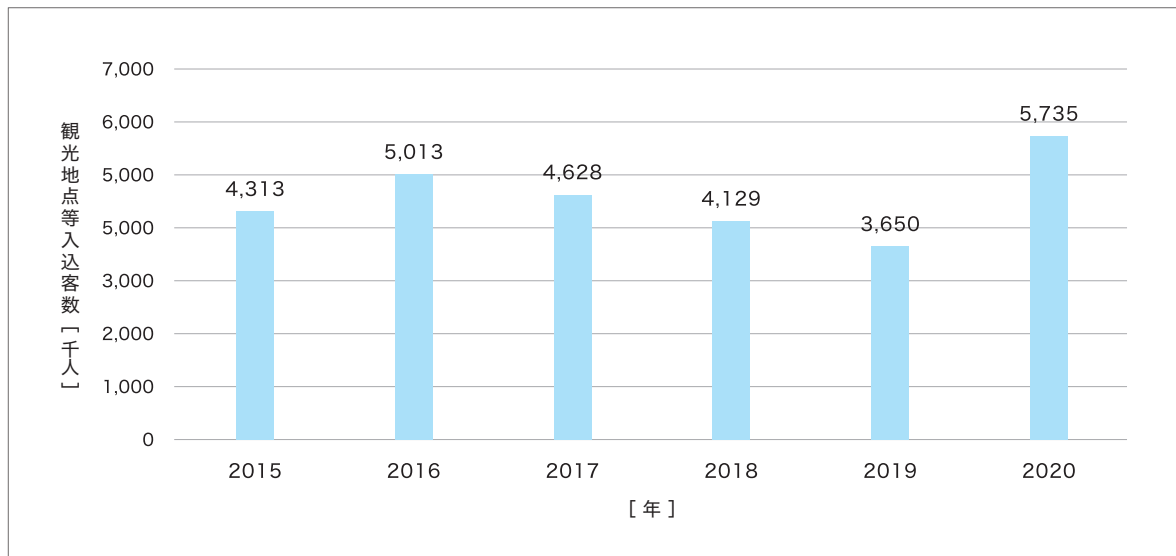


図2-4：観光地点等入込客数の推移
出典：町田市観光客数等実態調査より作成

2 交通現況

1. 都市計画道路

町田市において、町田市の都市計画道路整備率は約61%（2021年度末時点）、東京都の都市計画道路整備率は約64%（2017年度末時点）となっています。

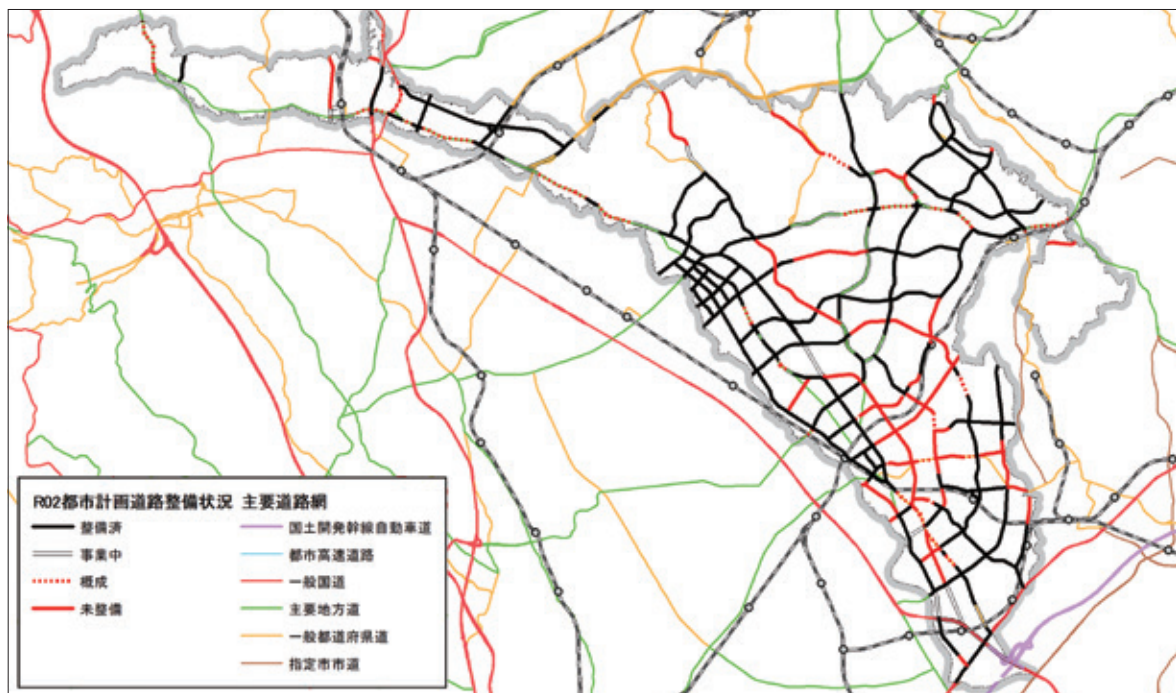


図2-5：都市計画道路整備状況図
出典：町田市都市計画道路整備状況より作成

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。

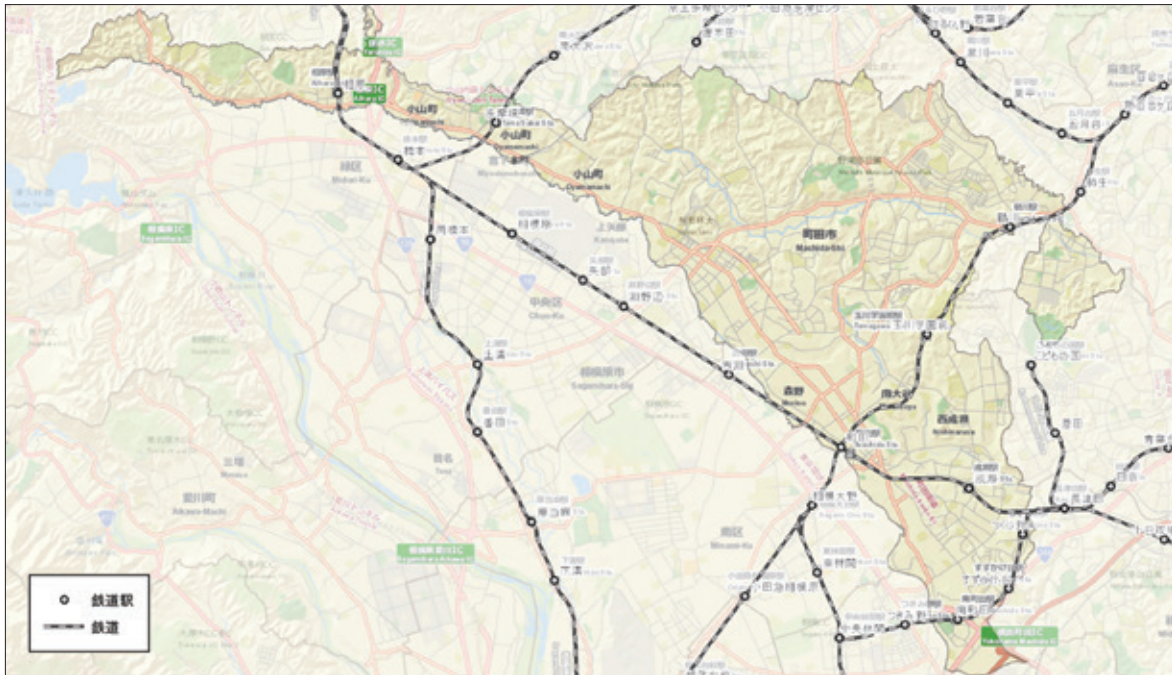


図2-6：鉄道網現況図

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：2017 年度道路交通センサス

4. 高齢者の免許返納

2021 年度交通安全に関する市民意識調査の結果では、75 歳以上の約40%、65 歳以上75 歳未満の約30%が、自動車運転免許を「すでに返納した」または「いずれ返納する予定がある」と回答しています。

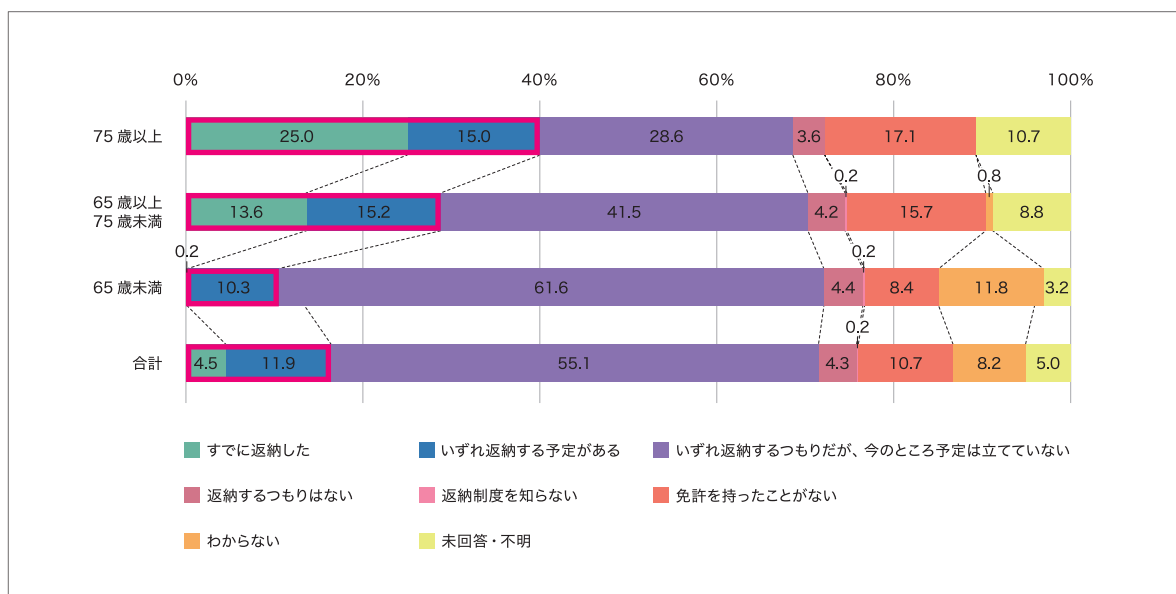


図2-9：自動車運転免許返納に関する意識
出典：2021 年度町田市交通安全に関する市民意識調査より作成

自転車に関する現状

1 自転車の利用状況

1. 交通手段分担率*

町田市における自転車の分担率は、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。

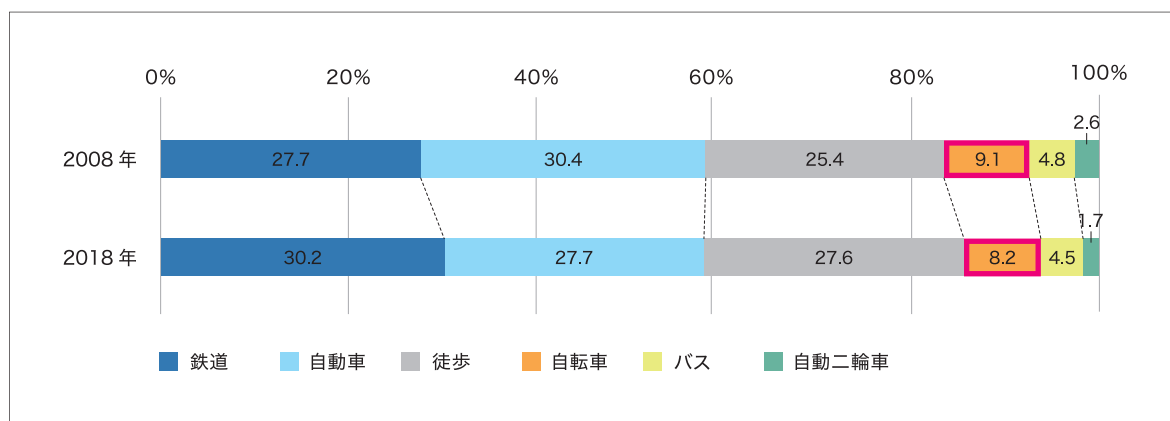


図3-1：市内の交通手段分担率の推移

出典：2018年 第6回東京都市圏パーソントリップ*調査より作成

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。

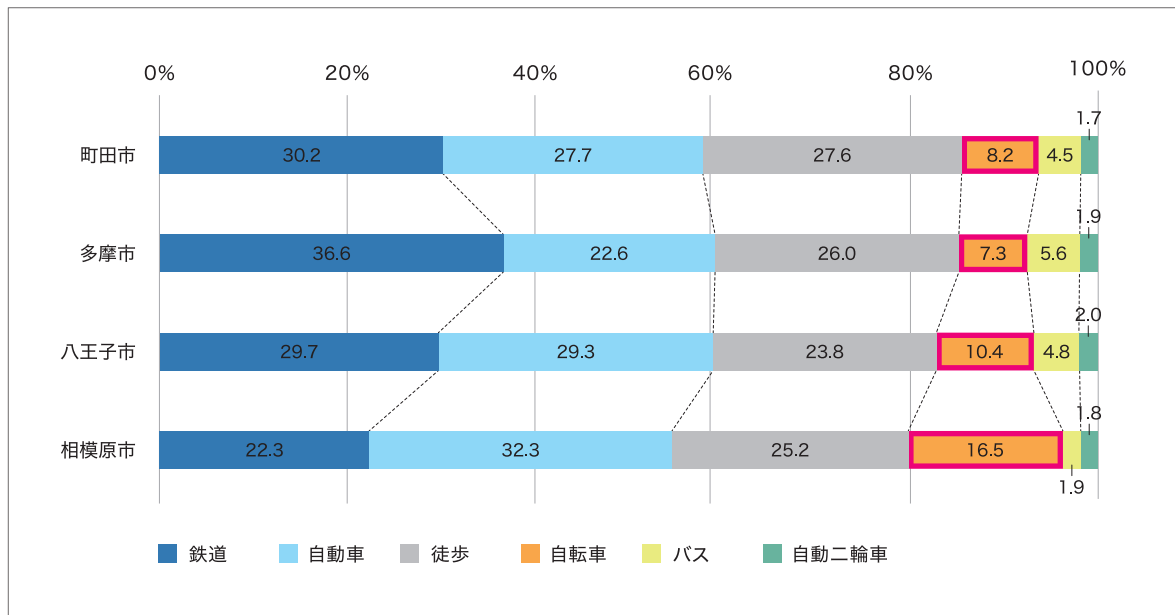


図3-2：周辺市との交通手段分担率の比較

出典：2018年 第6回東京都市圏パーソントリップ*調査より作成

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。

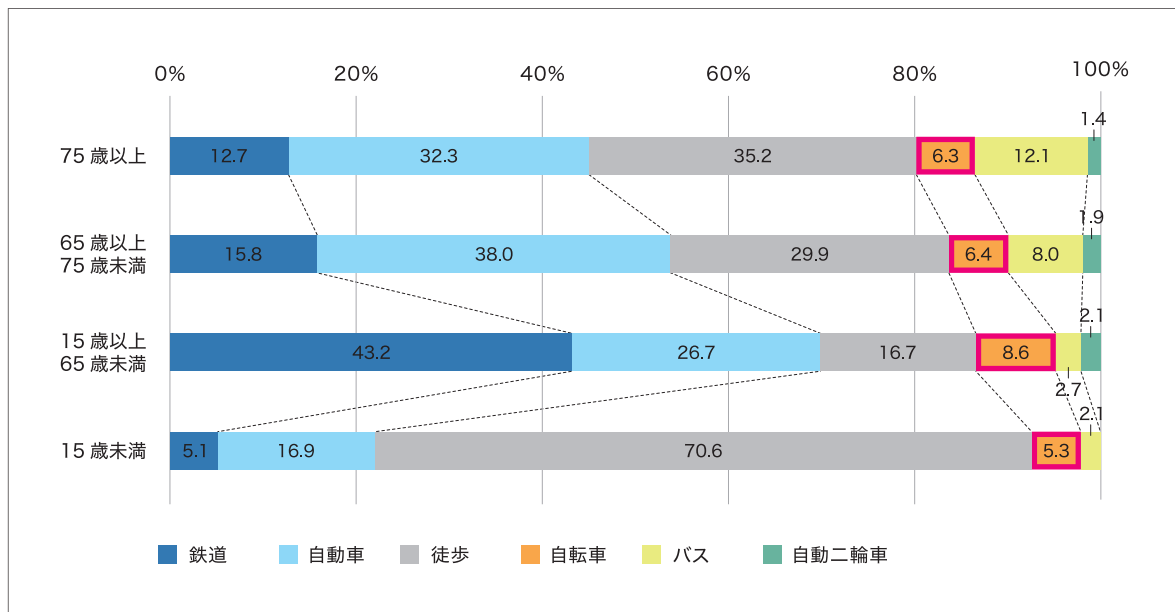


図3-3：年齢階層別代表交通手段

出典：2018年 第6回東京都市圏パーソントリップ調査より作成

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

2020年度町田市市民意識調査の結果では、市が今後優先してほしい取組みとして「自転車を利用しやすい環境づくり」が35項目中7番目に挙がっています。

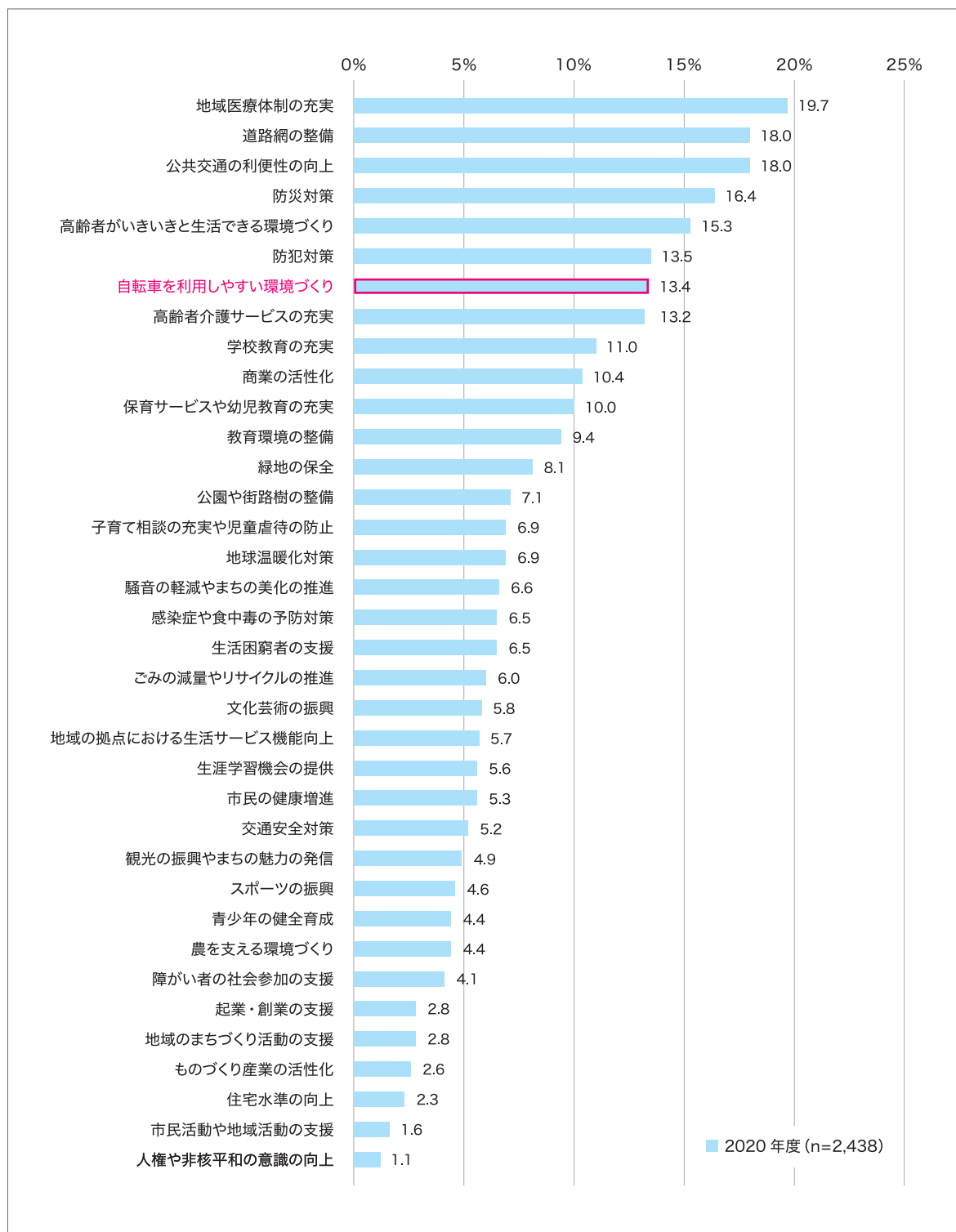


図3-4：今後、市に優先してほしい取組み

出典：2020年度町田市市民意識調査より作成

2021年度町田市交通安全に関する市民意識調査の結果では、町田市内の道路を自転車の運転者として利用する際、不安に思っていることとして「道路が狭い」「自転車がどこを走れば良いのかわかりにくい」ことが上位2項目として挙がっています。

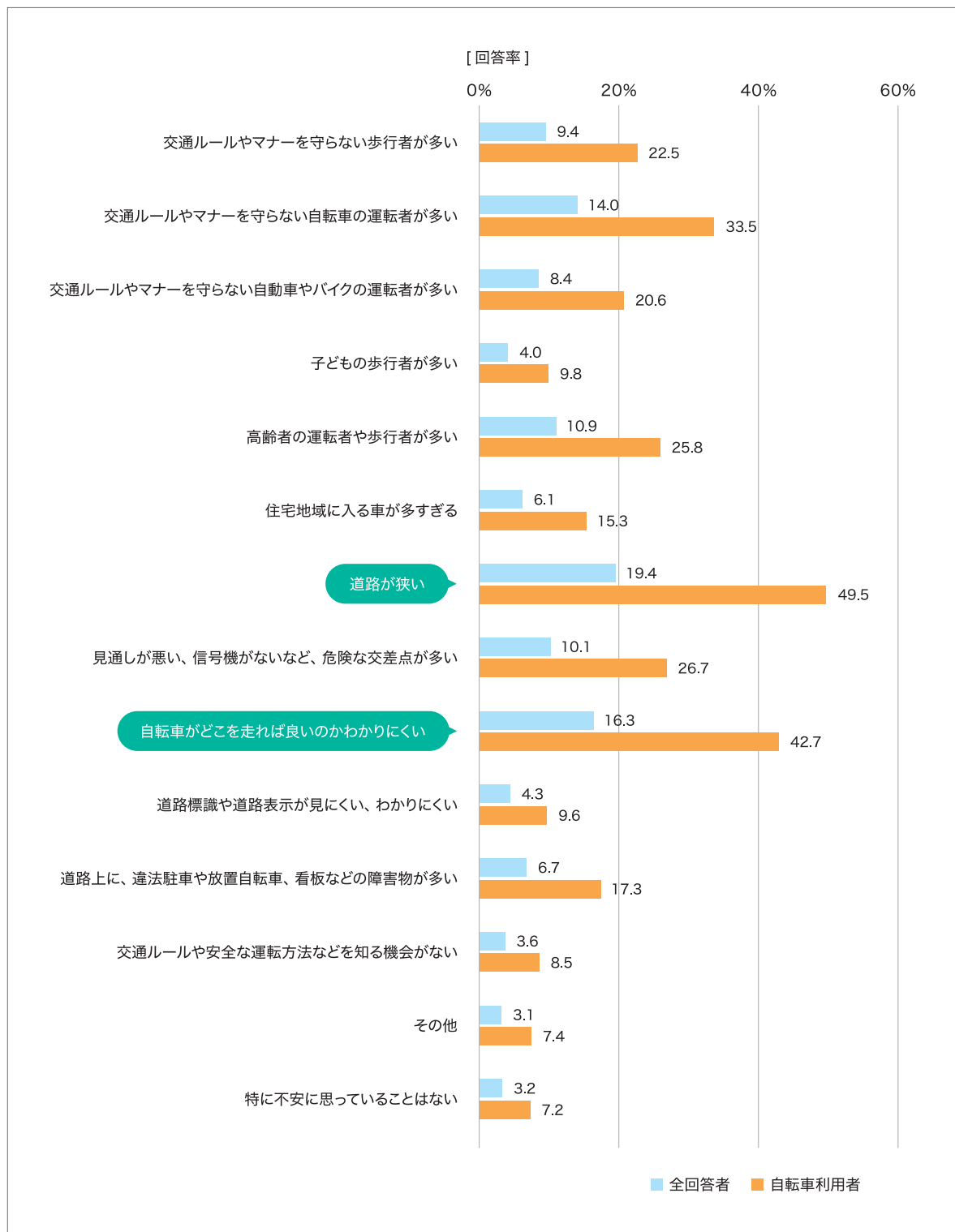


図3-5：自転車の運転者として、交通安全上、不安に思っていること
出典：2021年度町田市交通安全に関する市民意識調査より作成

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3.2km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35.6km）を自転車歩行者道路として活用しています。

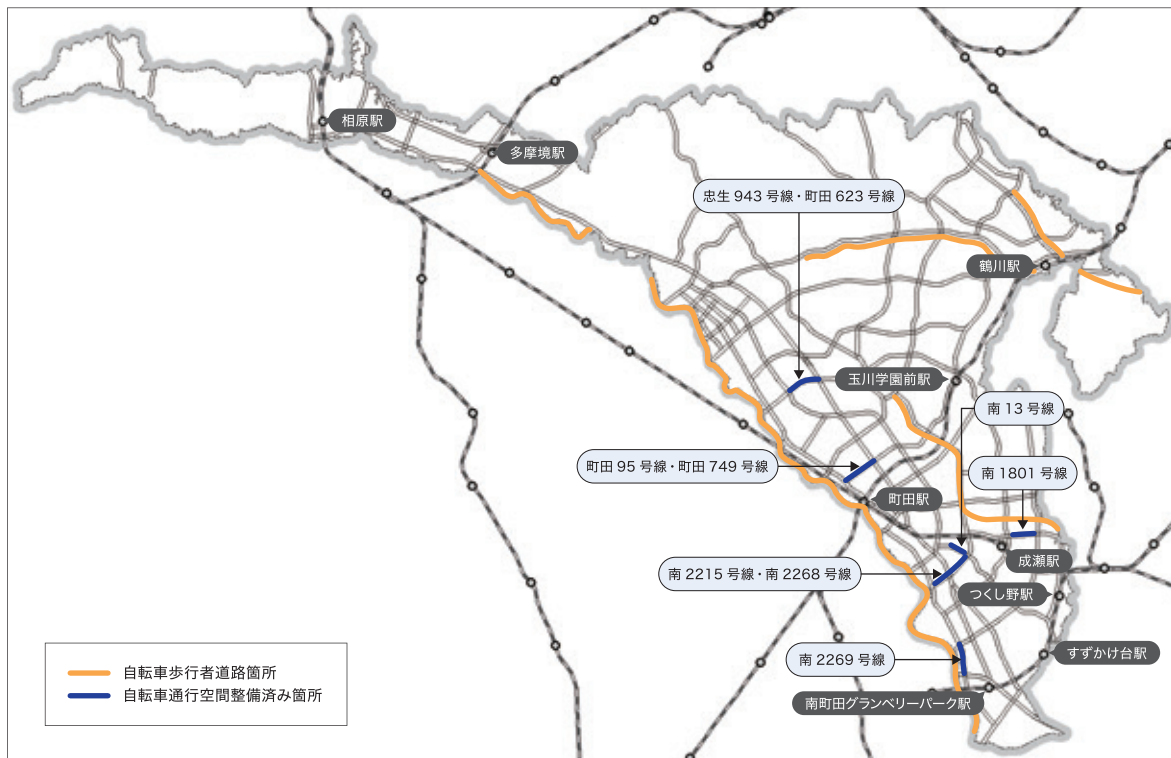


図3-6：自転車通行空間整備状況

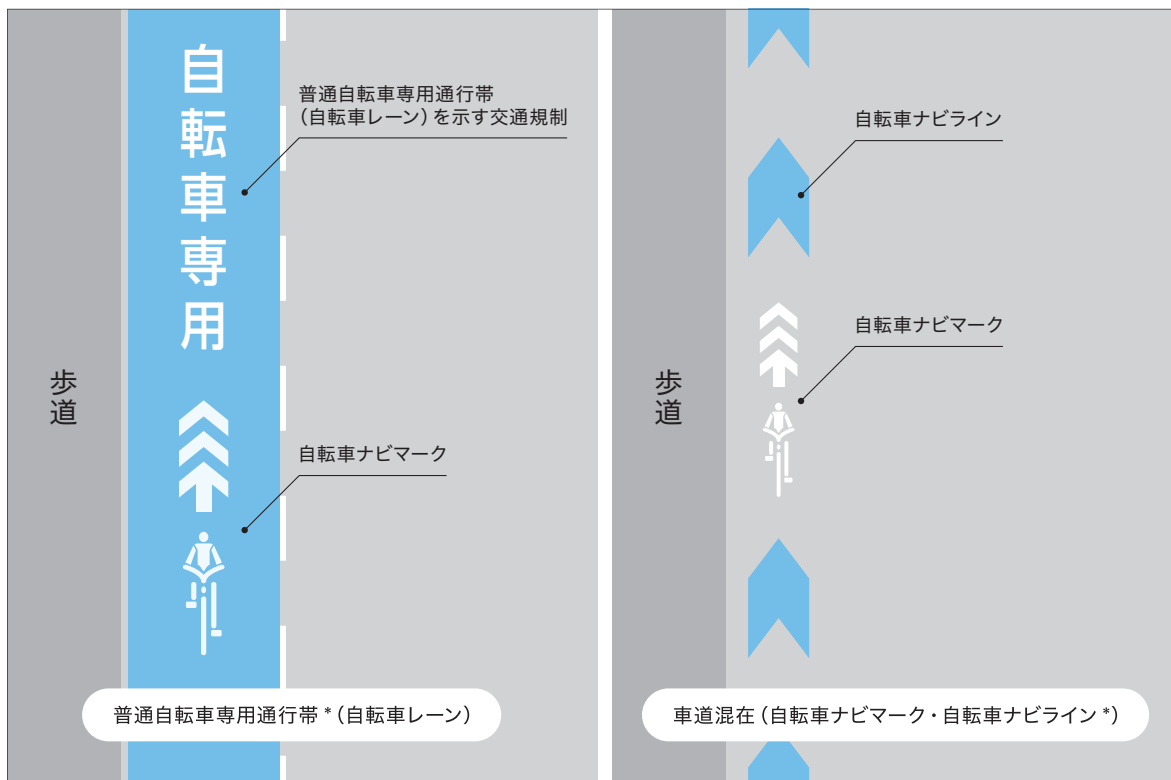


図3-7：自転車通行空間整備イメージ

出典：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」より作成

3. 駐輪場の収容状況

町田市が運営する市内の駐輪場は、各鉄道駅周辺に22か所あり、定期利用者及び一時利用者ともに2018年度までは上昇傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり2019年度以降は減少に転じています。

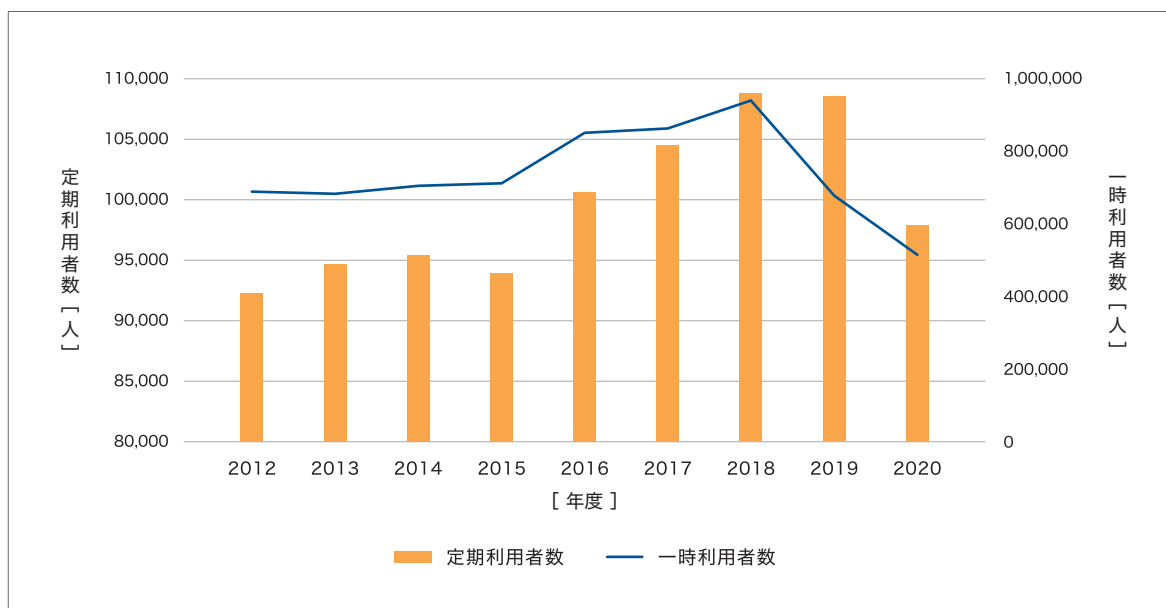


図 3-8：駐輪場収容状況の推移

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、2020年度は2017年度と比較して約63%減少しています。

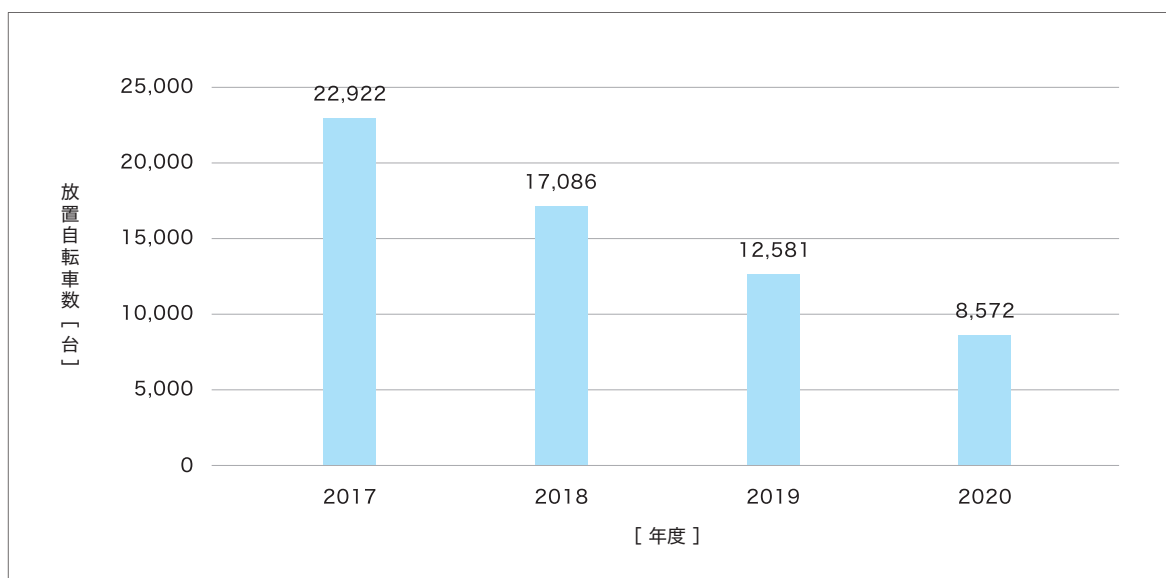


図 3-9：放置自転車数の推移

5. シェアサイクル*の利用状況

2019年4月から町田市が開始したシェアサイクルの社会実験では、公共施設や鉄道駅周辺等にサイクルポートを設置し、新型コロナウイルス感染症の影響による上下はありますが、利用回数は概ね増加傾向にあります。

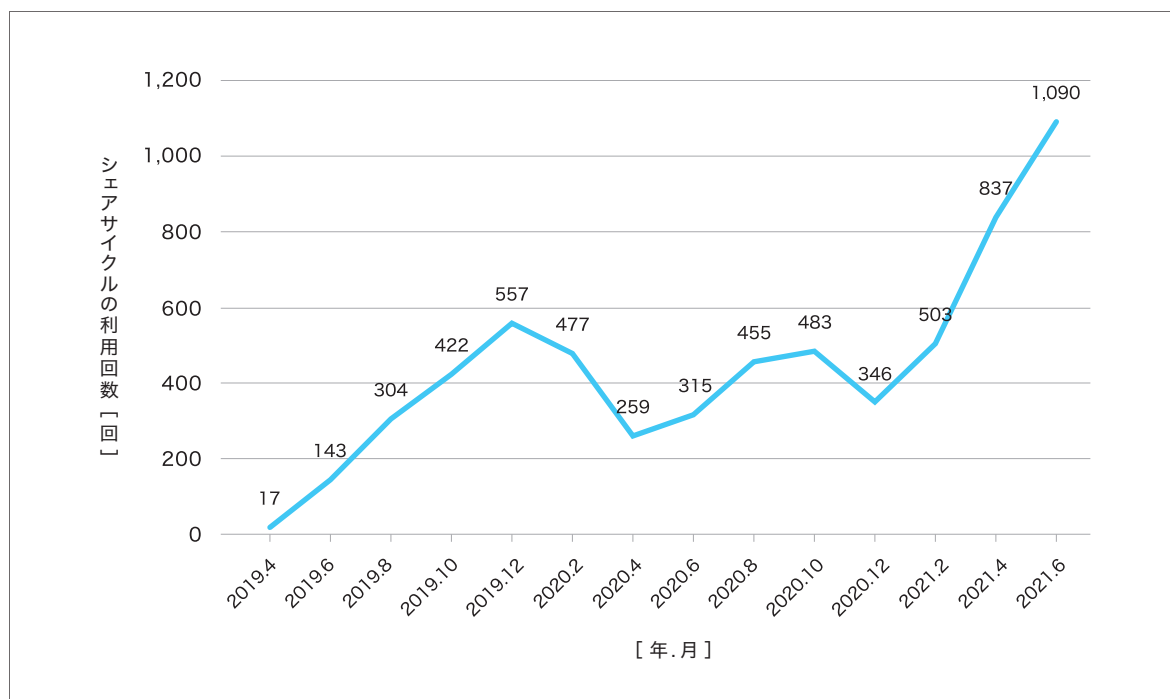


図3-10：シェアサイクル利用状況

コラム de 自転車

小回りの利く便利なシェアサイクル

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全国で200を超えるなど、公共交通を補完する新たな移動手段として利用が増加しています。

町田市でも、2019年4月から電動アシスト付き自転車を活用したシェアサイクルを開始しており、利便性を高めながら今後も拡大していきます。「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！



3 自転車の安全・適正利用

1. 自転車事故の状況

町田市内の交通事故数は、交通安全教育や通学路点検の実施等により減少傾向にあります。しかし、全事故数に対する自転車事故数の割合は、2015年以降は増加傾向にあります。

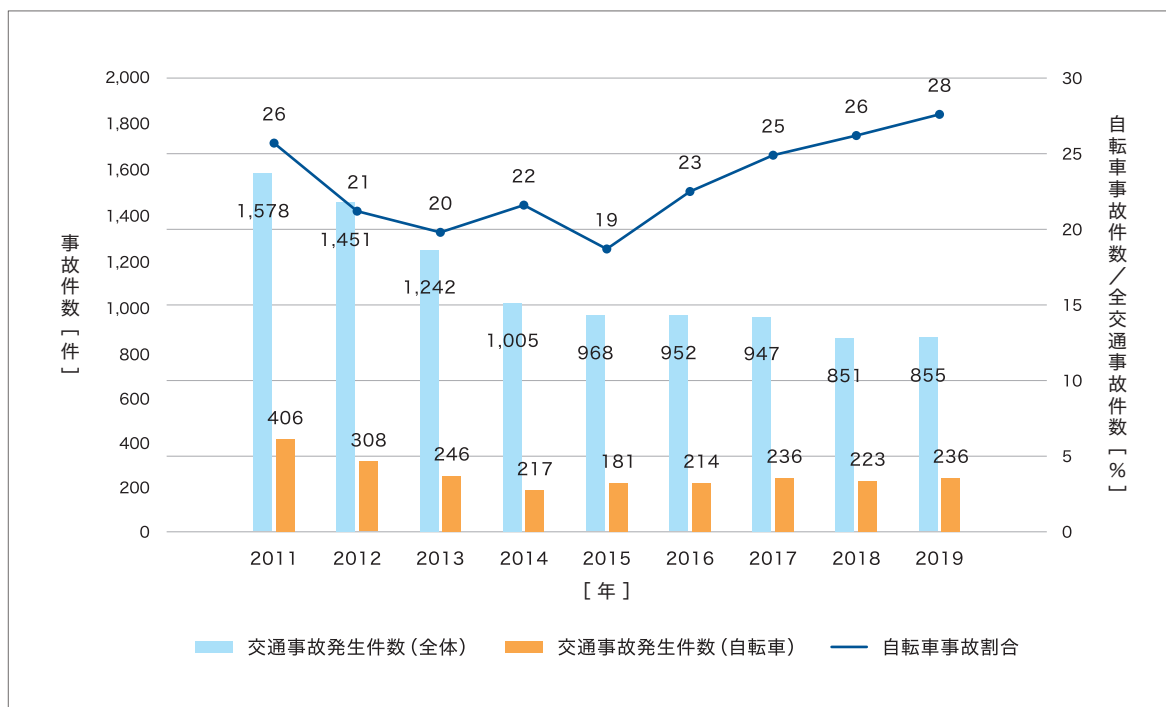


図3-11：市内の交通事故状況

出典：警視庁提供資料より作成

2. 自転車損害賠償保険への加入状況

2020年4月1日に施行された「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。2021年度町田市交通安全に関する市民意識調査の結果では、自転車利用者の保険への加入状況は約60%に留まっています。



図3-12：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：2021年度町田市交通安全に関する市民意識調査より作成

4 観光・スポーツ

1. 観光や地域活性化の資源としての自転車活用

町田市と多摩市の市境を通る南多摩尾根幹線（多摩都市計画道路3・1・6号）は自転車通行環境が充実しており、そこを通り町田市北部の丘陵地域にある豊かなみどりや歴史・文化の足跡へ自転車に乗って多くの人が訪れています。

また、地域の団体で構成される「小山田の森委員会」により、小山田小学校北側の山林をマウンテンバイク*愛好家が集う場として活用するなどの取組を行う「小山田中部里山活用プロジェクト」が推進されています。



写真3-1：小山田中部里山活用プロジェクト風景

コラム de 自転車

自転車でちょっと休憩できる場所

自転車に長い時間乗っている時や、自転車で町田のみどりを楽しみに来た時、自転車を少し停めて休憩したいと思うこと、ありますよね。

2022年度からを計画期間とする「町田市里山環境活用保全計画」では、近年豊かな自然環境を求めて多くの人が訪れていることから、町田市北部の小山田エリアに、自転車や散策を楽しむ人が休憩したり地域の住民と交流したりしながら、里山をより身近に感じ楽しむことができる交流回遊拠点施設を整備する予定です。



2. 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など、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

2021年7月には、市西部の小山・堺地域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。競技開催に向け、組織委員会や東京都、町田市が中心となりイベントや SNS を通じて自転車の魅力を発信し続け、オリンピック競技開催を契機として市内でも自転車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：東京2020オリンピック競技大会自転車競技 ロードレーステストイベント（2019年）

1. 二酸化炭素排出量

町田市内の二酸化炭素排出量は、2018年度では約1,160千t-CO₂となっており、2014年度以降は緩やかな減少傾向となっています。全体の約14%を占める自動車使用による排出量の割合は横ばいとなっています。

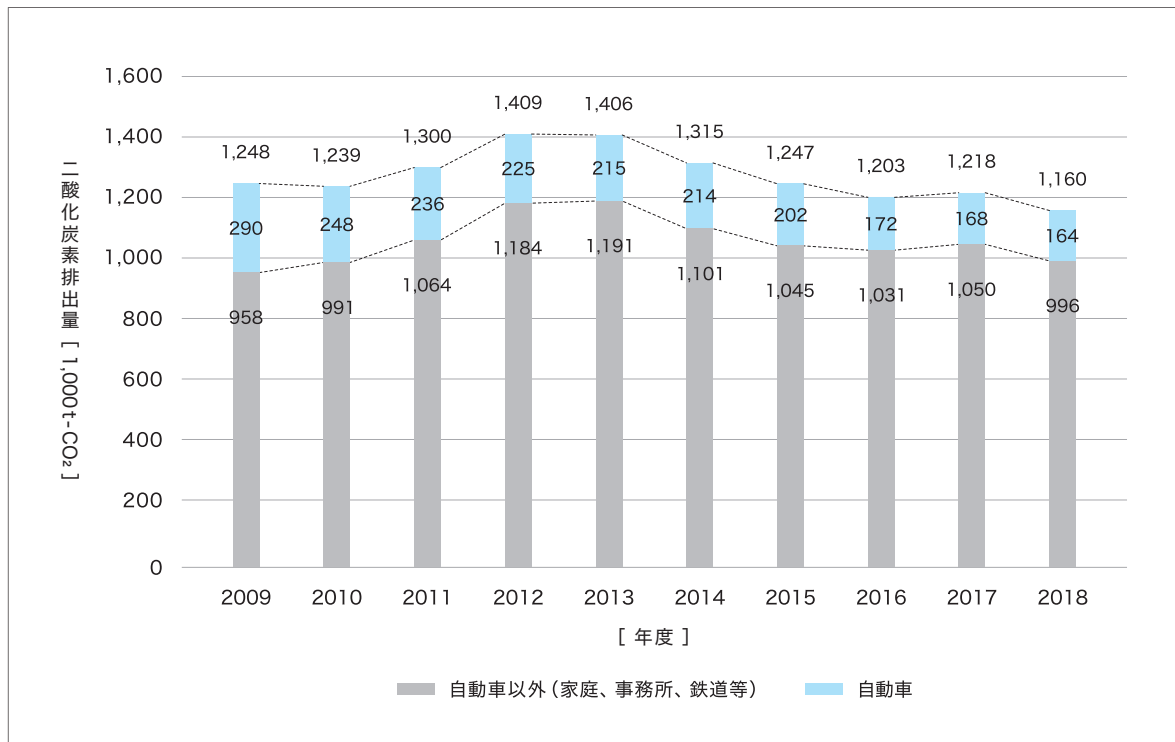


図3-13：市内の二酸化炭素排出量の推移
出典：「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」より作成

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-CO₂/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。

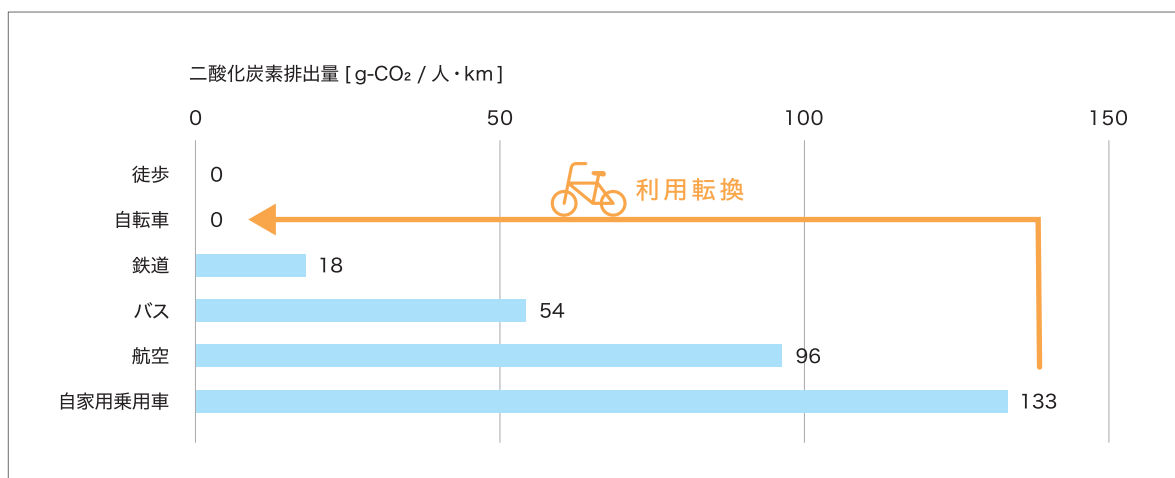


図3-14：移動手段別の二酸化炭素排出量
出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」より作成

2. 運動習慣者の割合

「適度な運動を心掛けている」市民の割合は増加傾向にありますが、2020年度でも49.3%と半数に満たない状況です。

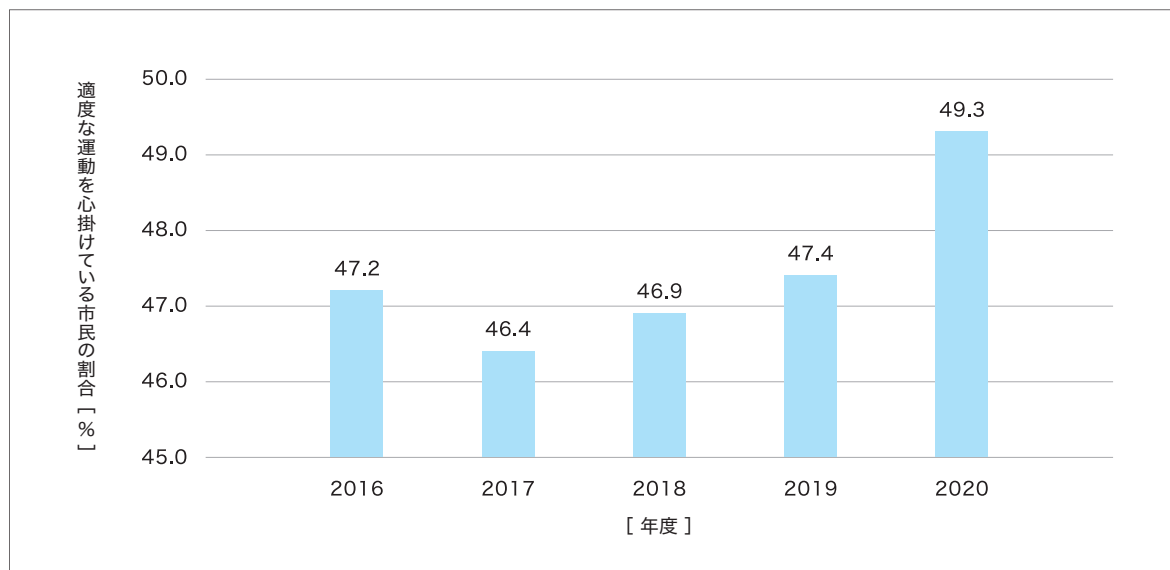


図3-15：適度な運動を心掛けている市民の割合

出典：町田市市民意識調査報告書（2016-2020）より作成

町田市居住者の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・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。

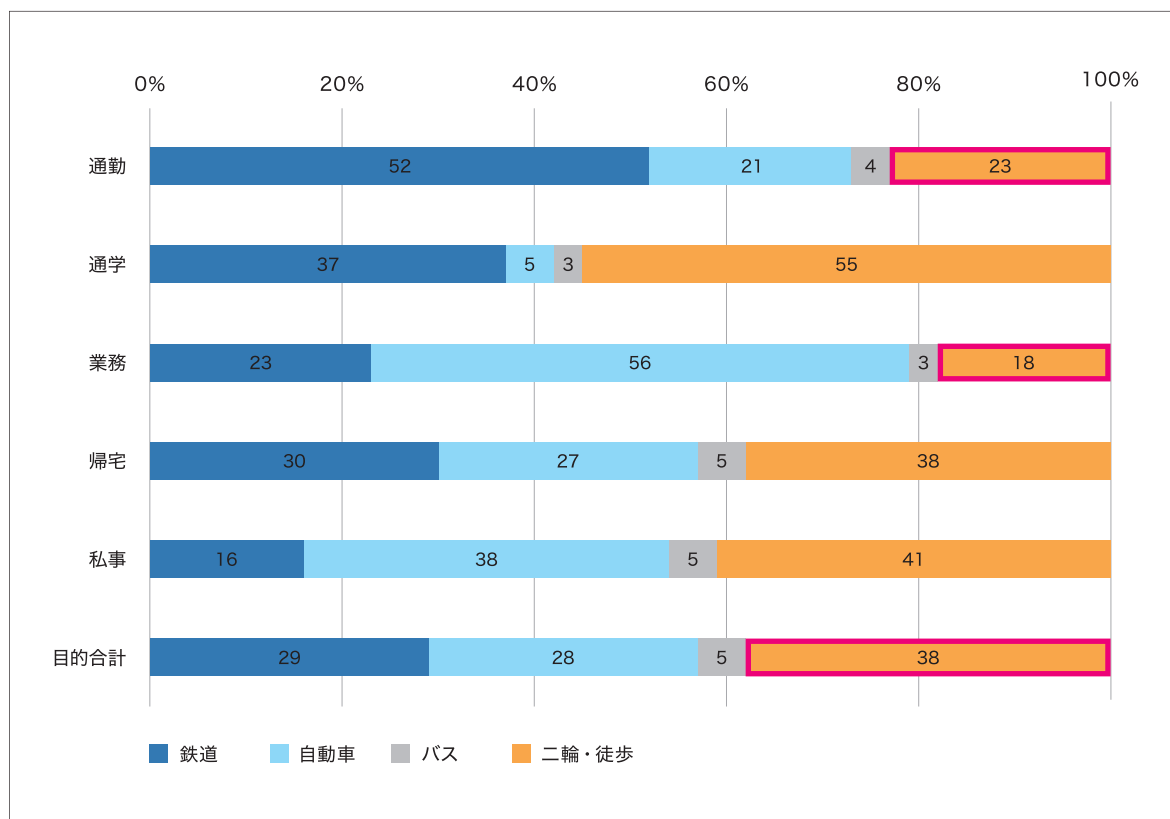


図3-16：目的別代表交通手段別のトリップ割合

出典：2018年 第6回東京都市圏パーソントリップ*調査より作成

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、1978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（8,489万トリップ→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。

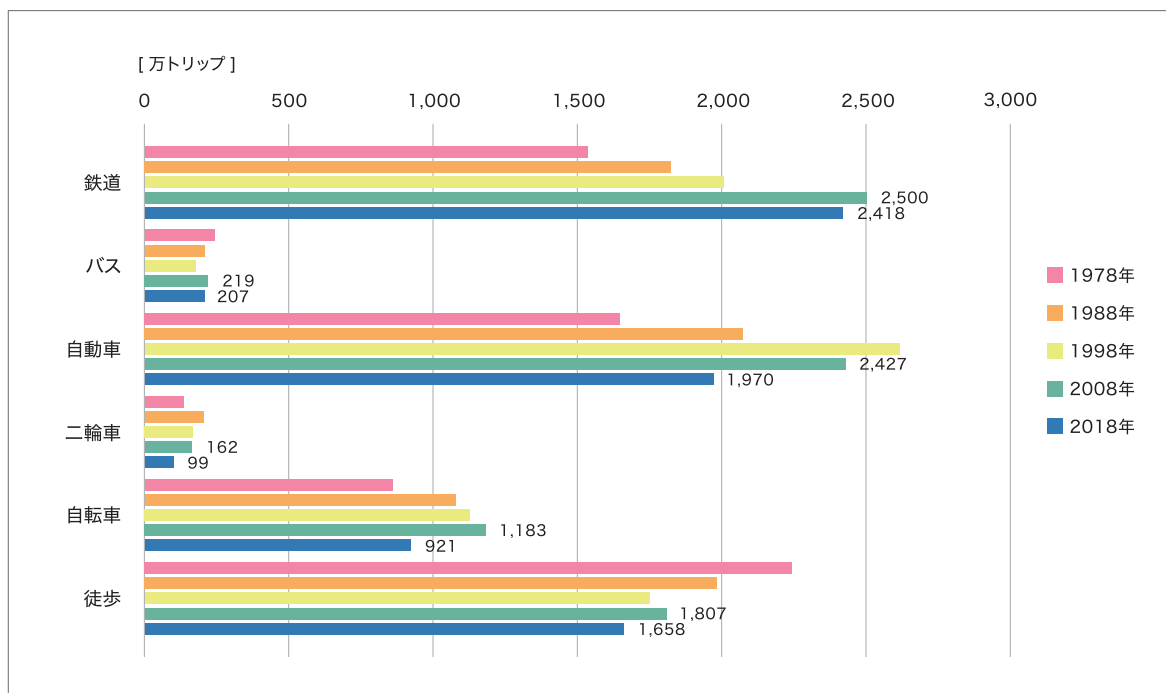


図3-17：代表交通手段*別トリップ数の推移（東京都市圏）

出典：東京都市圏交通計画協議会公表資料（2020年9月）より作成

また、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。

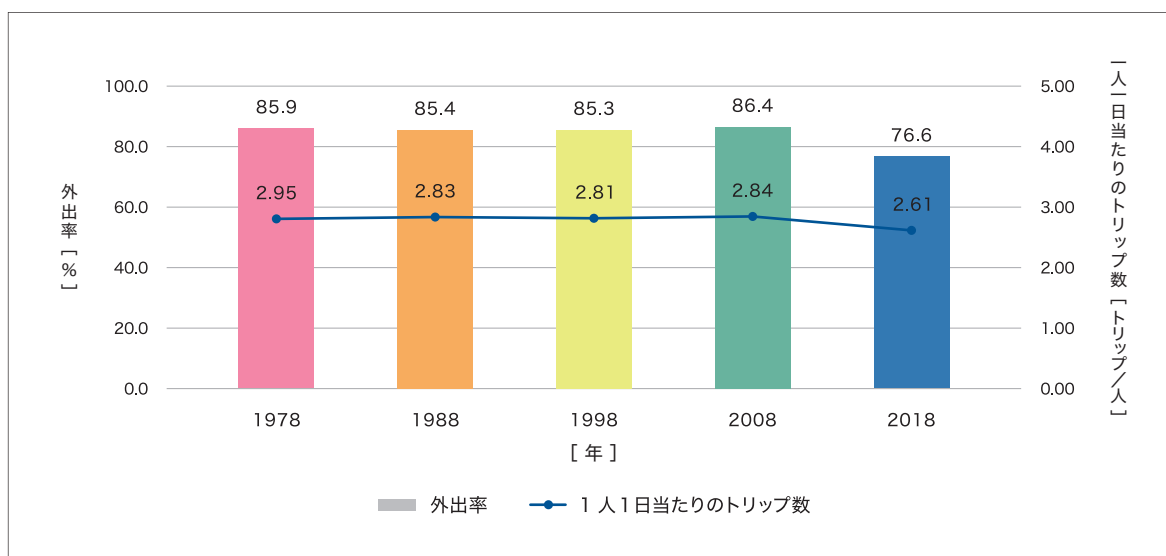


図3-18：外出率と1日1人当たりトリップ数の推移（東京都市圏）

出典：東京都市圏交通計画協議会記者発表（2019年11月）より作成

2. 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う新しい日常

新型コロナウイルス感染症の拡大以前と比べて自宅での活動時間が増加し、外出率も減少するなど、日常の行動や生活に変化が生じています。

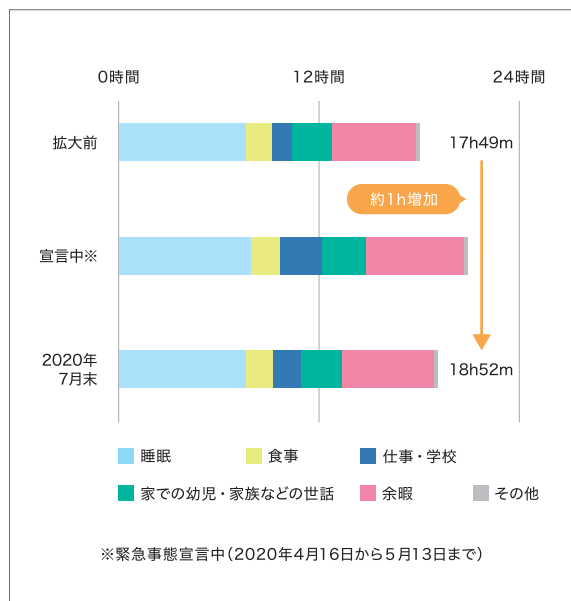


図3-19：自宅での活動時間（東京都市圏）
出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」より作成

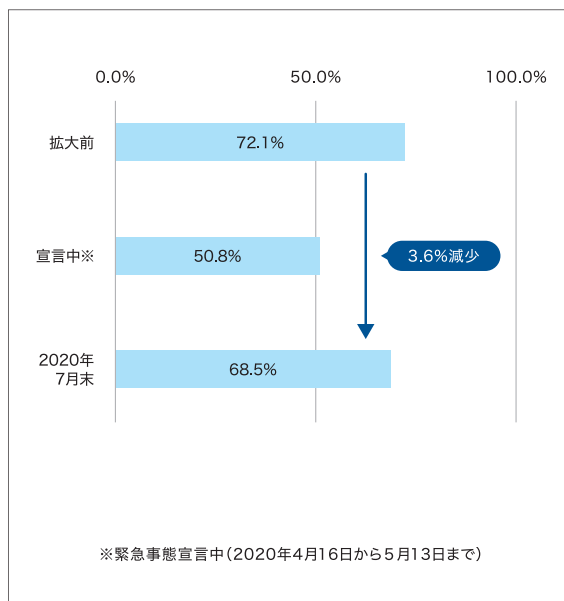


図3-20：外出率の変化（東京都市圏）
出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」より作成

関東地区における自転車の1店舗当たり平均総販売台数は、新型コロナウイルス感染症に関連する最初の緊急事態宣言が発出（2020年4月）された直後の2020年5月から8月にかけて前年同月比で約109～140%となっており、新しい日常の中で自転車に対するニーズが高まっています。

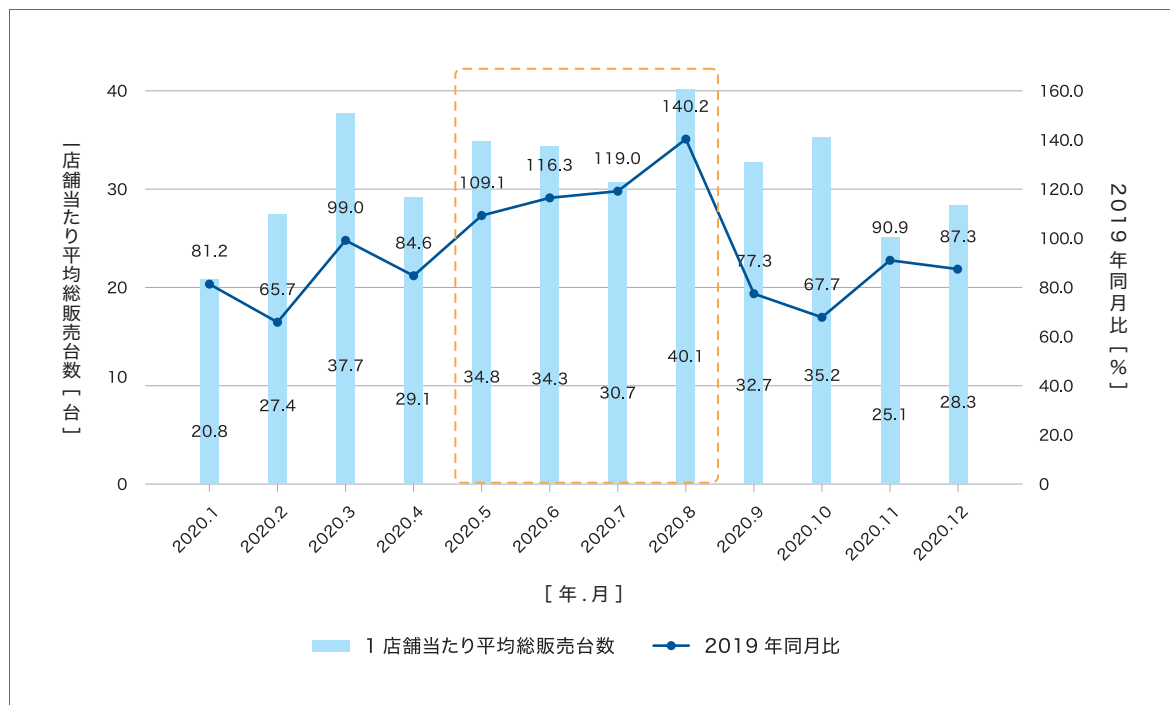


図3-21：自転車の1店舗当たり平均総販売台数の推移（関東地方）
出典：自転車販売動向調査年間総括表【2020年】（一般財団法人自転車産業振興協会）より作成

移動を楽しみにする電動アシスト付き自転車

乗っている人がペダルを漕ぐ力を補助する電動機（モーター）がついている「電動アシスト付き自転車」。1990年代に日本で発売されると、幼児や重い荷物を載せる際の移動が楽になるメリットを活かして需要が拡がり、2018年時点で一般世帯が保有する自転車のうち7.5%（※）を占めています。

近年では、ツーリングに使う長距離を走るロードバイクの商品展開も始まっている電動アシスト付き自転車。たまにはいつもと違う景色を眺めながら走るのも楽しいかもしれません！

※平成 30 年度 自転車保有実態に関する調査（自転車産業振興協会）



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2019年には約2倍となっており、駐輪場でのキャッシュレス決済導入も各地で進んでいます。

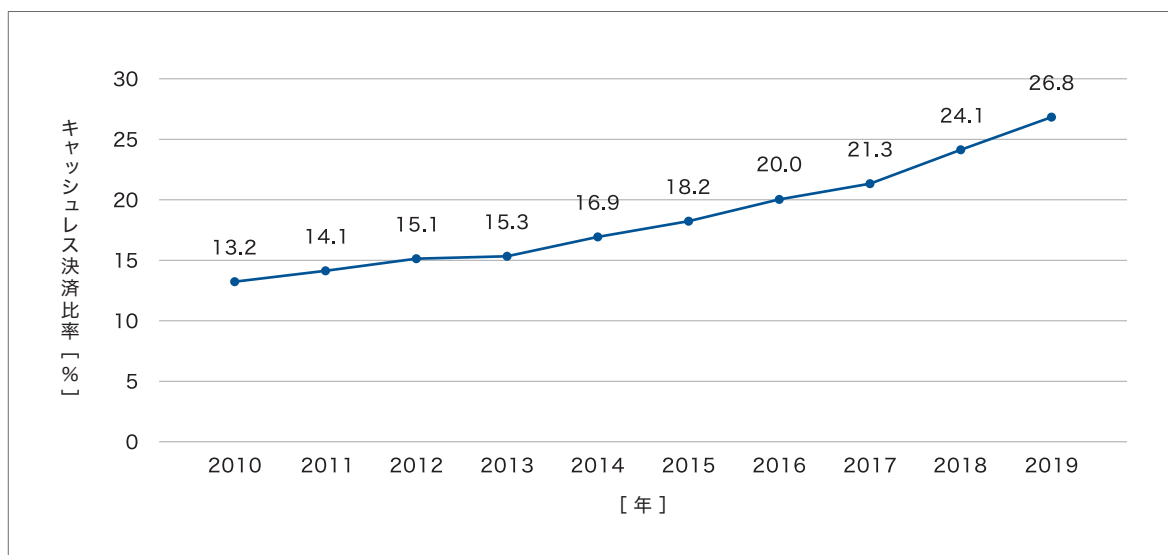


図 3-22：日本のキャッシュレス比率の推移

出典：経済産業省「キャッシュレス決済の中小店舗への更なる普及促進に向けた環境整備検討会（2021年8月）」より作成

2. MaaS* 市場の成長

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の市場は、2030年には2018年の約75倍に成長する見込みで、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が継ぎ目なく円滑につながる新しい暮らし方が今後拡大します。

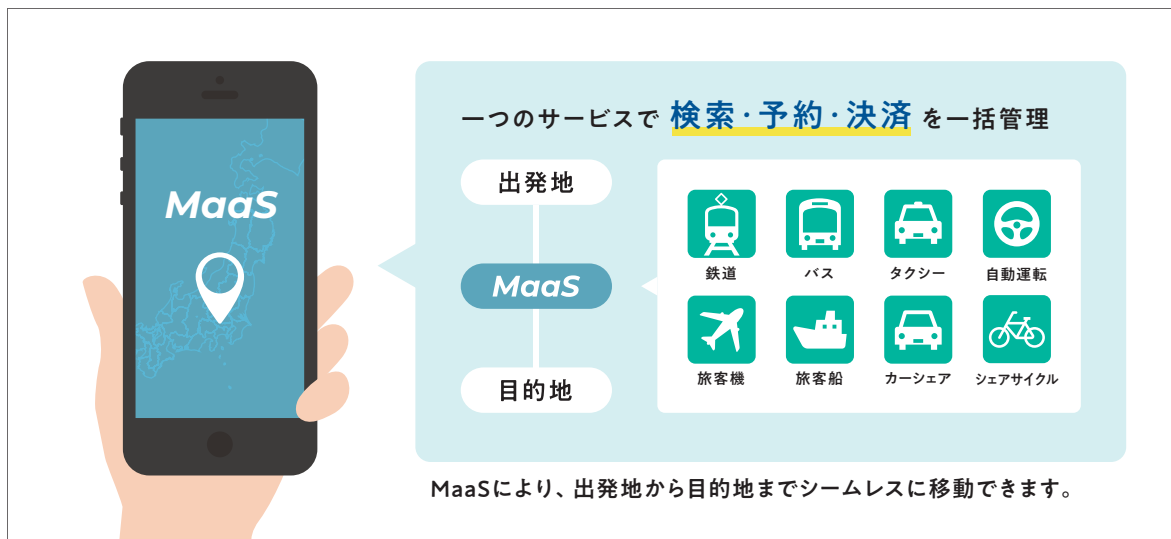


図3-23：MaaSイメージ図

出典：日本版MaaSの推進 - 国土交通省ホームページより作成

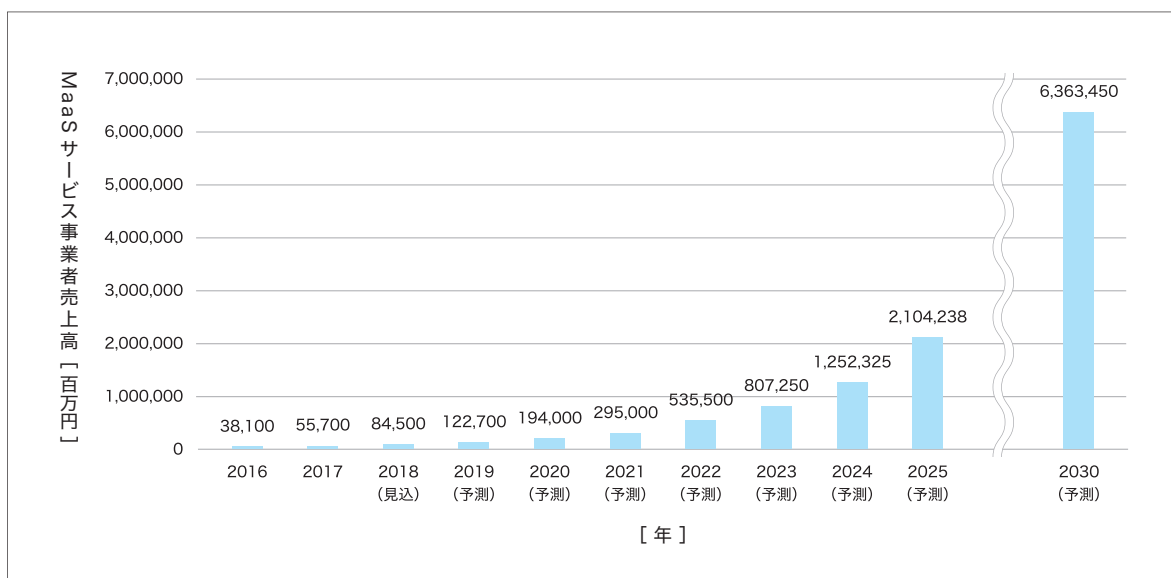


図3-24：MaaSの市場予測

出典：「令和2年国土交通白書」より作成

コラム de 自転車

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「EMot（エモット）」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なると新しいライフスタイル、ぜひ一度経験してみませんか？



現状を踏まえた課題及び可能性

第3章で整理した自転車に関連する現状に基づき、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。 ・世代別でも分担率は一桁に留まり、高齢者では自動車の分担率が3割超。	(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	・市民から「自転車を利用しやすい環境づくり」を求められている。 ・自転車通行空間の整備延長は約3kmで、市道総延長に対して低い割合。 ・駐輪場の利用は新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向。 ・放置自転車台数は減少傾向も、依然として年間10,000台前後。 ・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。 (3) 需要に合った量の供給だけではない、利用ニーズに合わせた駐輪場の質の向上。 (4) 実態に合った放置自転車対策の実施。 (5) 利用ニーズに合わせた効果的なシェアサイクルポートの設置。
3 自転車の安全・適正利用	・自転車事故件数は、増加はしていないものの年間200件前後発生している。 ・自転車損害賠償保険に加入している市民は、約60%に留まっている。	(6) 自転車事故防止に係る交通ルールやマナーの普及啓発。 (7) 自転車損害賠償保険への加入の必要性についての周知。
4 観光・スポーツ	・北部丘陵を自転車で訪れる人の増加や、里山を活用した地域主体のマウンテンバイクコース整備。 ・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。	(8) 自転車をテーマにした北部丘陵のにぎわい創出推進。 (9) 自転車に関連するアスリートや事業者と連携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。 ・運動を心がけている市民の割合は増加傾向も半数には満たず。	(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。 (11) 自転車利用促進による心身の健康づくりの推進。

項目	現状	課題及び可能性
6 ライフスタイルの変化	・外出率やトリップ*数がここ40年で初めて減少傾向に転じる。 ・新型コロナウイルス感染症の影響もあり、自宅や自宅周辺で過ごす時間が増加し、自転車購入台数も増加。	(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2019年には2010年と比較して倍増。 ・MaaS*市場は2030年には2018年と比較して約75倍に増加見込み。	(13) 駐輪場等におけるキャッシュレス決済等の新技術活用。 (14) 自転車と他の交通機関とのスムーズな連携促進。

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 主な取組	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こと	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	(2) (5) (12) (14)
		II とめる 駐輪場の質の向上	(3) (4) (13)
		III まもる 交通安全の啓発	(6) (7)
		IV いかす 環境・健康・観光分野での活用	(1) (5) (8) (9) (10) (11) (12)

※P29～30の番号に対応

自転車活用推進に向けた取組

1 施策体系

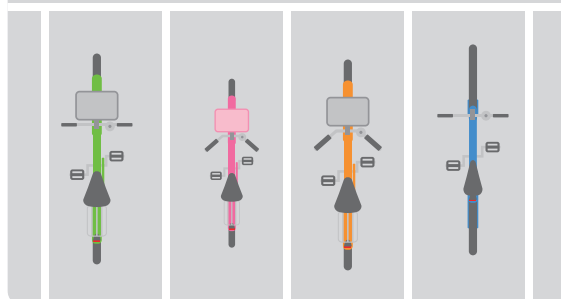
I はしる



- ① 安全安心に利用できる自転車通行空間の充実
- ② 気持ち良く走れるサイクリング環境の創出
- ③ 気軽に利用できるシェアサイクル*の 拡充

II とめる

駐輪場



- ① 利用者ニーズに応じた駐輪場の利便性向上
- ② IT等の技術を活用した駐輪場の運営
- ③ 放置自転車対策の推進

III まもる



- ① 交通安全学習の充実
- ② 自転車損害賠償保険加入の必要性の周知・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
- ② 自転車を活用した健康づくりの推進
- ③ 観光やまちづくりでの自転車活用の推進

2 取組内容

I はしる

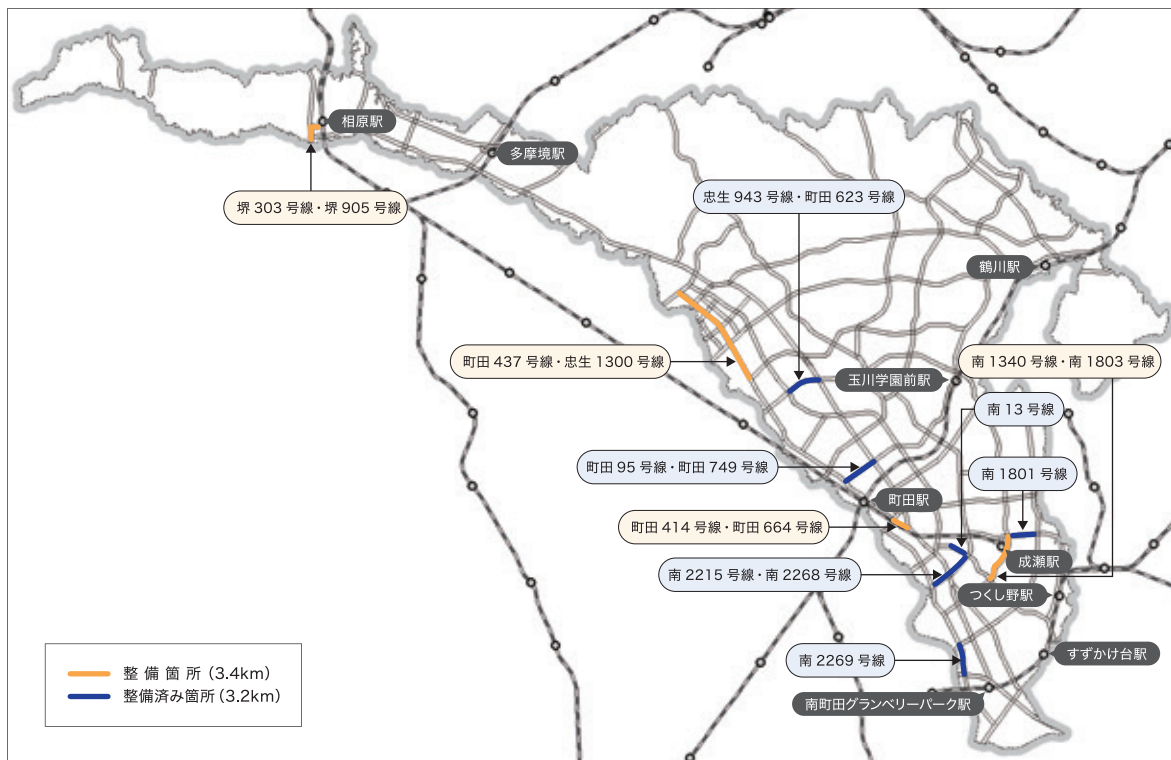
① 安全安心に利用できる自転車通行空間の充実

概要

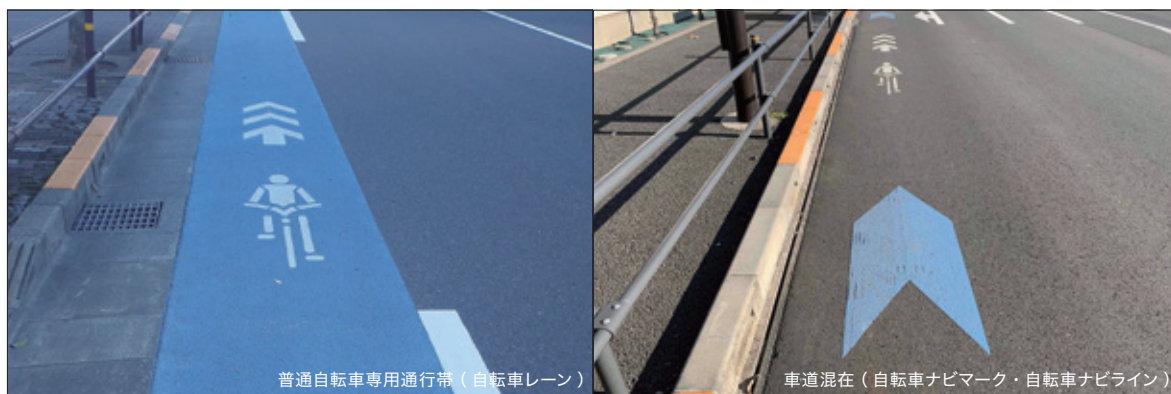
- ◆ 自転車の利用環境を向上させ、誰もが安全安心に通行できる道路空間を実現するため、将来の都市構造・道路幅員・交通量や地区の特性を踏まえた、連続した自転車通行空間整備の方向性を示す「（仮称）町田市自転車ネットワーク計画」を策定します。
- ◆ 「（仮称）町田市自転車ネットワーク計画」に基づき、普通自転車専用通行帯*（自転車 レーン）、車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン*）など地域の道路状況に応じた手法により、交通管理者等と連携しながら自転車通行空間の整備を進めます。
- ◆ 「（仮称）町田市自転車ネットワーク計画」の策定と並行し、以下の自転車や歩行者の利用需要が多い箇所や、自転車利用者が集中する施設に接続する箇所に、普通自転車専用通行帯（自転車レーン）等の整備を進めます。

自転車通行空間整備箇所

町田414号線 町田664号線	原町田2丁目 市立中央図書館～三塚交差点 延長：0.30km
町田437号線 忠生1300号線	根岸町・木曽 芝溝街道～境川団地北交差点 延長：1.80km
南1340号線 南1803号線	南成瀬4・5丁目 成瀬東交差点～小川二丁目交差点 延長：0.90km
堺303号線 堺905号線	相原町 町田3・4・49号線～相原駅西口駅前広場 延長：0.40km



自転車通行空間整備箇所図



自転車通行空間整備状況

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

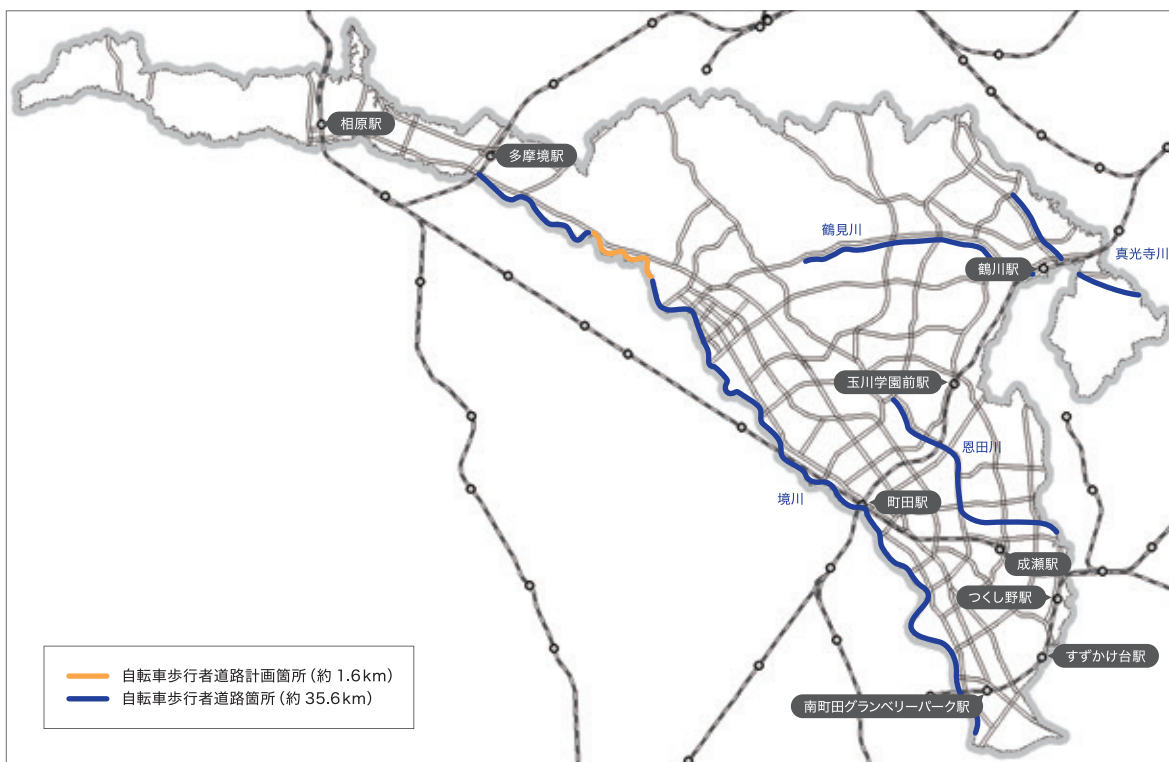
2022～2023年度：町田市自転車ネットワーク計画策定
2022～2026年度：自転車通行空間整備

概要



自転車歩行者道路 通行環境状況

- ◆ 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35.6kmを活用しており、通学・通勤だけでなく、川の自然に触れながらサイクリングを楽しめる安全安心な道路として利用需要が高まっています。
- ◆ 今後も、河川整備に合わせて管理用通路を自転車と歩行者が安全に通行できる自転車歩行者道路として活用していきます。



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

2022 ～ 2026 年度：河川整備に合わせて実施

概要

- ◆ 2019年4月から開始したシェアサイクルの社会実験では、2021年4月時点で市内に40箇所のサイクルポート*を設置しています。
- ◆ 町田市ホームページで公開している「町田市シティマップナビタ」では、サイクルポートの設置箇所や、シェアサイクルを利用して市内の観光スポットを巡るサイクリングコースを紹介しています。
- ◆ 今後も、シェアサイクルをさらに利用しやすくするため、鉄道駅周辺や公共施設、公園などの多くの人が集まる場所へのサイクルポート増設を検討するとともに、町田市ホームページ等を通じて利用の促進を図ります。
- ◆ さらに、鉄道駅以外にも利用者の多いバス停留所付近へのサイクルポートの設置を検討するなど、公共交通機関とシェアサイクルの連携強化を図ります。



町田市シティマップナビタ



市内サイクルポート設置状況

所管部署(○)
及び関係部署・機関

交通事業推進課○、道路管理課、観光まちづくり課、関係事業者、ポート設置箇所施設管理者、警視庁

スケジュール

2022～2026年度：サイクルポートの増設及び公共交通機関との連携を検討

Ⅱ とめる

① 利用者ニーズに応じた駐輪場の利便性向上

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輪スペースや、買い物客などが利用できる短時間用の駐輪スペースなど、利用者ニーズの多様化に応じた駐輪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、多様な決済方法の導入など、駐輪場の利便性向上に向けて関係事業者と調整を行います。
- ◆ 駅周辺における駐輪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駐輪場シェアサービス「みんなちゅう SHARE-LIN」*の利用を推進していきます。
- ◆ 自転車を停める場所だけではなく、災害時に備えた仕様の飲料自動販売機設置など、多機能な駐輪場整備について、引き続き関係事業者と調整を行っていきます。



チャイルドシート付自転車駐輪スペース



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駐輪場

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

2022～2026年度：駐輪場利用実態調査および関係事業者調整

概要



キャッシュレス決済可能な精算機

- ◆ インターネット上で駐輪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輪スペース予約ができるシステムの導入に向けて、関係事業者と調整を図ります。
- ◆ キャッシュレス決済*が可能な精算機の導入促進や、インターネット上での決済が可能なシステムの導入に向けて、関係事業者と調整を図ります。

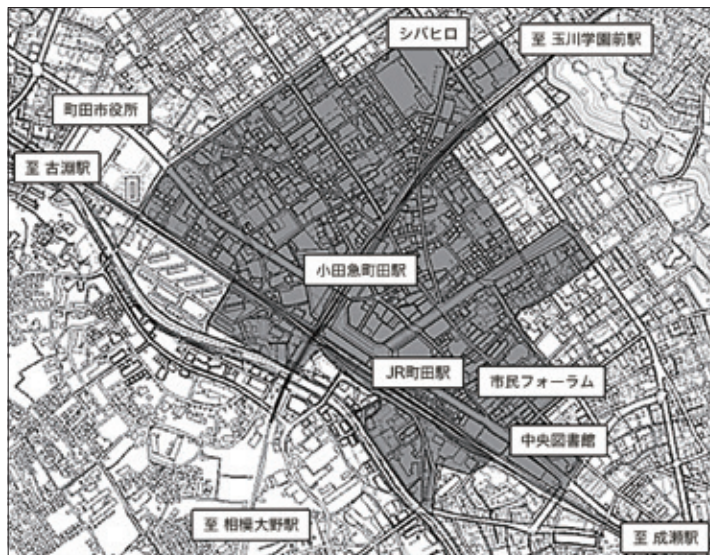
所管部署(◎)
及び関係部署・機関

道路管理課◎、関係事業者

スケジュール

2022～2026年度：駐輪場利用実態調査および関係事業者調整

概要



町田駅周辺自転車等放置禁止区域

※町田駅周辺以外の放置禁止区域については、町田市ホームページを参照

- ◆ 自転車利用者が駐輪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。
- ◆ 放置自転車の多い時間帯や場所等、市内の駐輪状況を把握し、放置自転車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。
- ◆ 撤去した自転車を返還する際に徴取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。



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実施

Ⅲ まもる

① 交通安全学習の充実

概要

- ◆ さまざまな世代を対象とした自転車交通安全教室を開催し、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。



小学校自転車教室実施状況

■ 自転車安全利用五則

自転車を安全に運転するための基本的な5つのルール

- (1) 自転車は車道が原則、歩道は例外
- (2) 車道は左側を通行
- (3) 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- (4) 安全ルールを守る
- (5) 子どもはヘルメットを着用

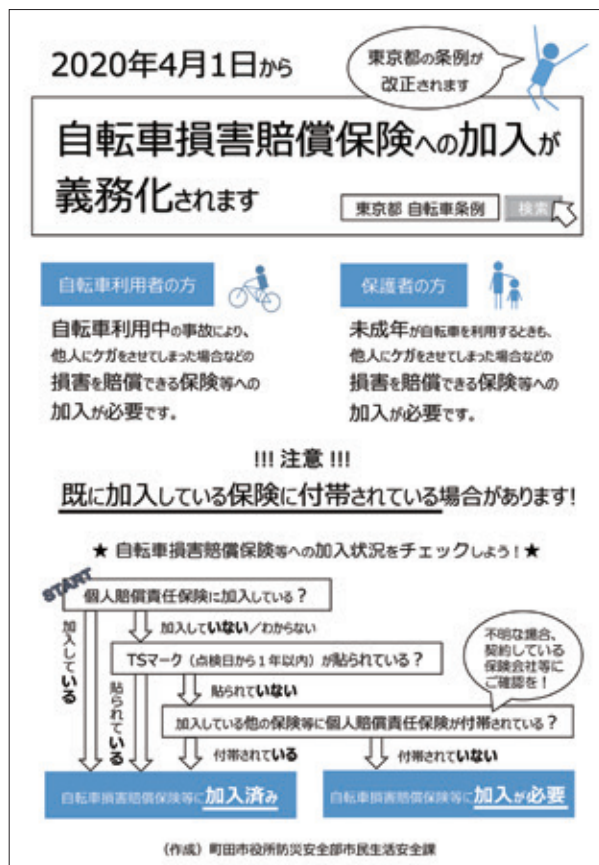
所管部署(◎)
及び関係部署・機関

市民生活安全課◎、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実施

概要



- ◆ 東京都条例において保険加入が義務化されたことや、自転車と歩行者の事故では自転車側に高額な賠償請求が命じられる可能性があることなどを受け、チラシやポスターの掲示のほか、町田市ホームページでの案内、交通安全教室での周知等、様々な機会を通じて自転車損害賠償保険への加入が必要であることを周知します。

自転車保険加入義務化啓発ポスター
町田市防災安全部市民生活安全課作成

所管部署(○)
及び関係部署・機関

市民生活安全課○、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

概要



町田市庁舎地下1階 自転車置き場

- ◆ ゼロカーボン*に向けたまちづくりの取組として、「第3次町田市環境マスタープラン」に基づき自転車の利用を促進します。
- ◆ 自動車から排出される温室効果ガス削減に向けて、自動車の利用を減らして自転車の積極的な利用を図るため、環境面で自転車が優れていることの周知及び啓発について、町田市ホームページ等を通じて機会を捉えて取り組みます。
- ◆ 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。



市職員の近隣移動時の自転車利用状況

所管部署(◎)
及び関係部署・機関

環境政策課◎、市有財産活用課、庁内各部署

スケジュール

毎年度5月：利用啓発実施

Ⅳ いかす

② 自転車を活用した健康づくりの推進

概要

	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

◆ 自転車の持つ心身の健康づくりへの良い効果に着目し、「自転車の日」(毎年5月5日)や「自転車月間」(毎年5月)等のタイミングに合わせて、町田市ホームページ等を通じて自転車を活かした健康的なライフスタイルなどについて周知及び啓発に取り組みます。

◆ 通勤時及び業務中の自転車利用促進等について、町田商工会議所等の関係機関と連携しながら事業者に対して周知及び啓発に取り組みます。

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



自転車活用推進本部ホームページ

出典：国土交通省ウェブサイト

所管部署(◎) 及び関係部署・機関

交通事業推進課◎、保健総務課、町田商工会議所、国土交通省、東京都

スケジュール

毎年度5月：利用啓発実施

概要

- ◆ 地域の住民や自転車愛好家の団体、自転車販売店をはじめとする関連事業者等が連携・協働し、ロードバイク*やマウンテンバイク*、トレイルラン*など里山環境で楽しむことができるスポーツの体験会等のイベントを実施し、地域の活性化やにぎわいの創出を図ります。
- ◆ イベントを通して住民と愛好家の交流や自転車利用マナー向上などの啓発を行うことで、まちだの里山への愛着を育み、貴重な観光資源である里山環境の保全につなげます。
- ◆ 「町田市シティマップナビタ」（P36 参照）を通じてシェアサイクルを活用した観光スポットを巡るサイクリングコースを紹介するとともに、観光スポットへのサイクルポートの設置を検討していきます。



里山でのマウンテンバイク体験の様子

所管部署(◎)
及び関係部署・機関

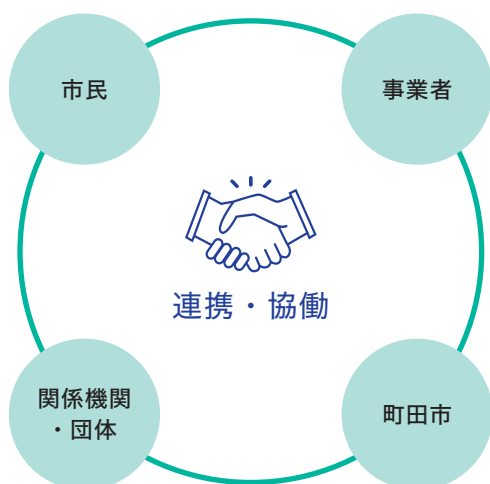
農業振興課◎、観光まちづくり課、地域団体、関係事業者

スケジュール

2022 ～ 2026 年度：段階的にイベント等を拡充

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	現状値	目標値
I はしる	自転車通行環境整備延長	3.2km (2021年度末)	6.6km (2026年度末)
II とめる	放置自転車数	8,572台 (2020年度)	2020年度比 10%減 (2026年度)
III まもる	自転車の安全利用に関する啓発人数	6,502人 (2019年)	9,000人 (2026年)
IV いかす	交通手段における自転車の利用割合	※ (2022年度)	現状値より増加 (2026年度)

※初回調査は2022年度に実施するため、その数値を現状値として取り扱います。

◆ 市民意見募集の実施結果

1. 募集期間

2021年10月15日（金）～11月5日（金）

2. 募集方法

計画素案を町田市ホームページに掲載し、「広報まちだ」10月15日号で市民意見募集について周知したほか、各市民センター・連絡所・図書館等で閲覧及び素案概要の配布を行い、募集を実施しました。

3. ご意見の内訳

4者から、以下の項目について19件のご意見をいただきました。

項目	件数
1. 計画の概要、市の現状、方針に関するご意見（第1章～第5章）	0件
2. 自転車活用推進に向けた取組に関するご意見（第6章）	16件
（1）「Ⅰ はしる 」の取組に関するご意見	7件
（2）「Ⅱ とめる 」の取組に関するご意見	1件
（3）「Ⅲ まもる 」の取組に関するご意見	3件
（4）「Ⅳ いかす 」の取組に関するご意見	5件
3. 計画の推進体制、進捗管理・評価に関するご意見（第7章）	0件
4. その他のご意見	3件
合計	19件

◆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

さ行

サイクルポート	シェアサイクルを置くための駐輪スペース
シェアサイクル	複数のサイクルポートにある自転車を相互に利用できる交通システム
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 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
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
トレイルラン	未舗装路を走ること

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
分担率	代表交通手段別のトリップ数の、全交通手段の数に占める割合
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

マウンテンバイク	オフロード（舗装されていない草地、砂地など）の凹凸の激しい悪路を走ることや、勾配のきつい山道を登り降りすることが得意な自転車
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、検索・予約・決済等を一括で行うサービスの概念
みんなちゅう SHARE-LIN	インターネット、スマートフォンアプリを利用して、空きスペース等を駐輪場として貸し出し、または借りることのできる駐輪場シェアサービス

ら行

ロードバイク	オンロード（アスファルトで舗装された道路全般）を高速で、また長距離を長時間走るための自転車
--------	---

町田市自転車活用推進計画

発行年月 2022年3月

発行者 町田市
〒194-8520 町田市森野 2-2-22
TEL 042-724-4261

編集 都市づくり部 交通事業推進課

印刷・制作 株式会社ウェブトラスト

刊行物番号 21-70



町田市ホームページでもご覧いただけます。



