



第3章 現状と課題

1 自転車の利用状況

(1) 東京都内の自転車の保有・利用状況

- 自転車は移動距離 5 km までは他の交通手段と比べ利便性の高い交通手段であり、通勤・通学、買物や駅までの利用等、幅広く活用されている。

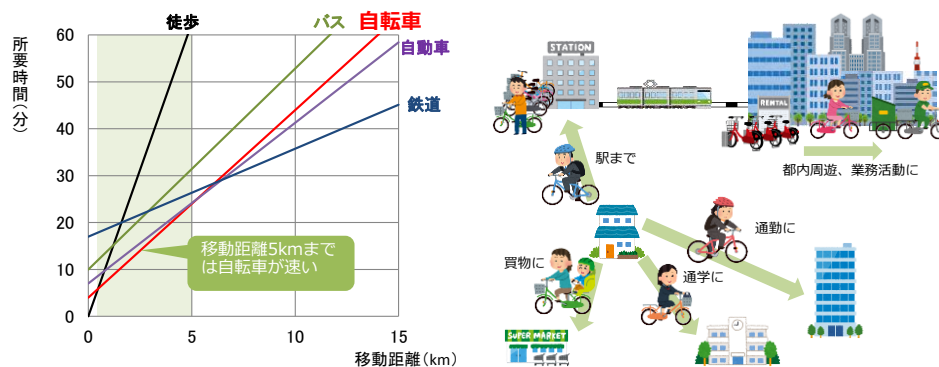


図 3-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

資料：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料
(2007年5月 国土交通省) より作成

- 自転車保有台数は約 830 万台と、都道府県の中で最も多い。

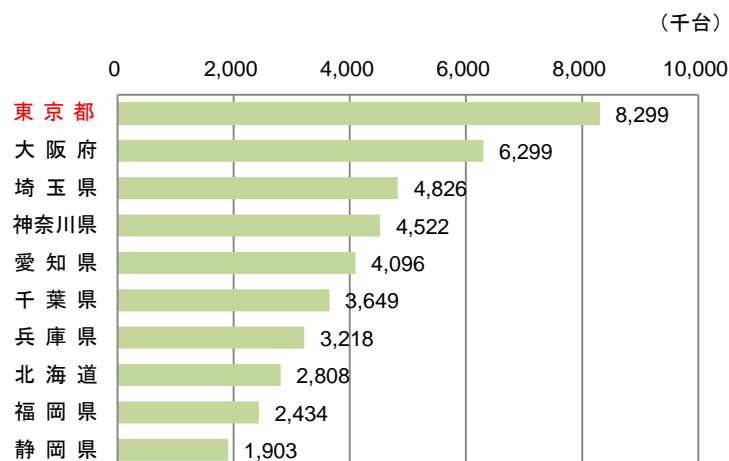


図 3-2 自転車保有台数(上位 10 都道府県)

出典：自転車保有実態に関する調査報告書
(2012年 一般財団法人自転車産業振興協会)

- 通勤・通学時の自転車利用割合は約 20%であり、大阪府、京都府、埼玉県に次いで 4 番目に高い水準となっている。

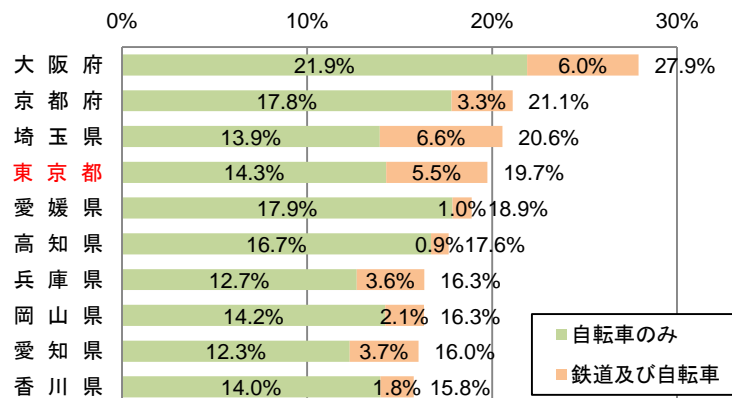


図 3-3 通勤・通学時の自転車利用割合(上位 10 都道府県)

出典：国勢調査（2010 年）

- 自転車利用に関して、東京都に期待する取組としては、自転車が走りやすい道路をつくるのが最も多い。

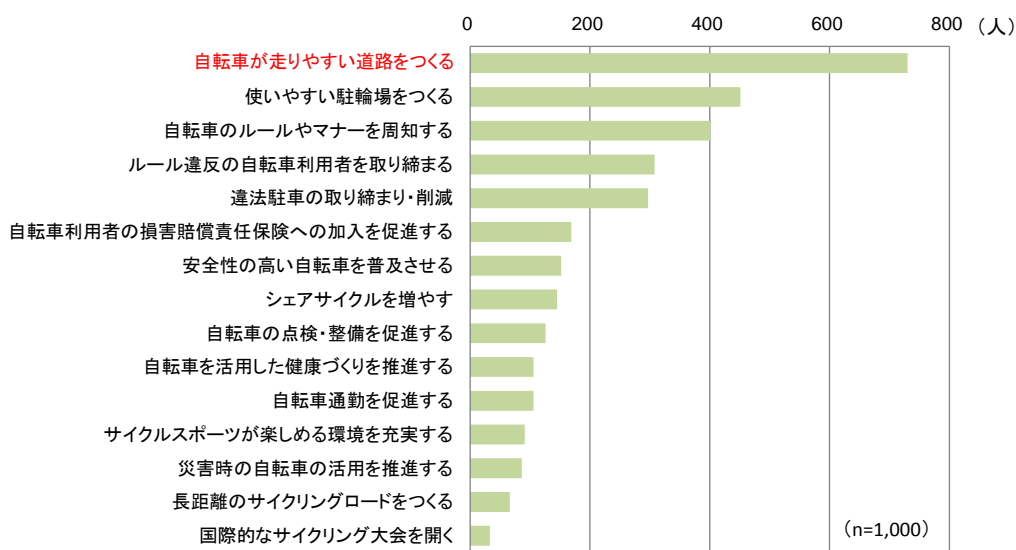


図 3-4 東京都に期待する取組

資料：都市整備局調査（2018 年度）

<課 題>

- ✓ 多くの自転車利用者が走りやすい自転車通行空間の整備



(2) 東京都内の路上駐車状況

- 東京都内の違法路上駐車台数の経年変化は少なく、区部では約 4.4 万台、多摩では約 1.3 万台となっている。

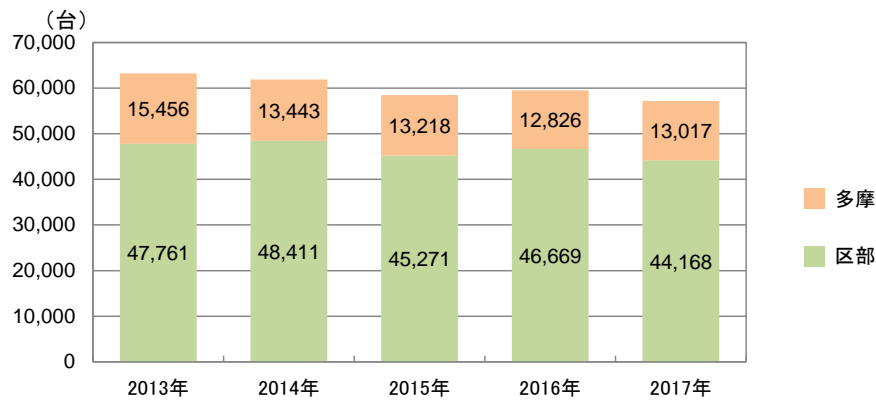


図 3-5 瞬間路上駐車台数(違法)の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 違法路上駐車車両の半数以上が貨物車となっている。

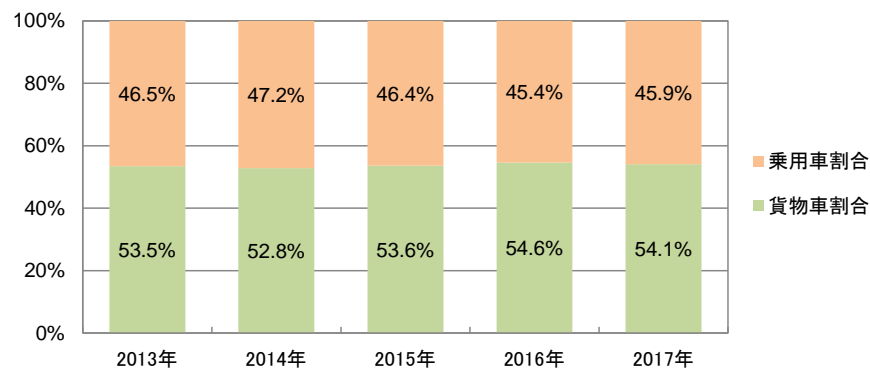


図 3-6 瞬間路上駐車(違法)の貨物車割合の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 自転車通行空間に駐車する車両が見られ、通行の支障となっている。



図 3-7 自転車通行空間を塞いでいる駐車車両

<課題>

- ✓ 円滑な自転車通行環境の確保に向けた路上駐車車両の削減



(3) 東京都内の自転車シェアリングの利用状況

- 2018年4月現在、9区で行政区域を越えた自転車シェアリングの利用が可能となる広域相互利用が実施されており、ポート数・利用回数ともに増加している。

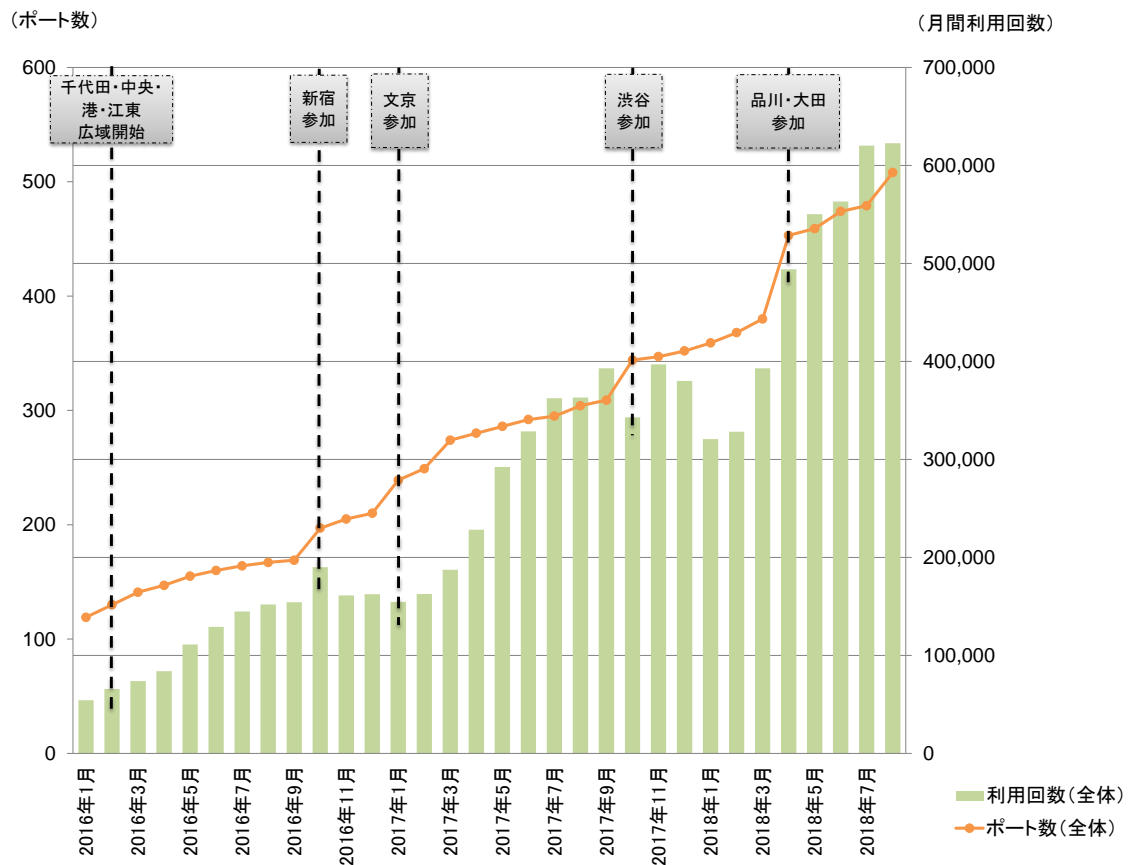


図 3-8 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移

資料：環境局データより作成

- 利用者アンケートでは、エリアの拡大やポートの増設、駅やバス停へのポート設置等の要望が多く、利用サービス向上への期待は高い。

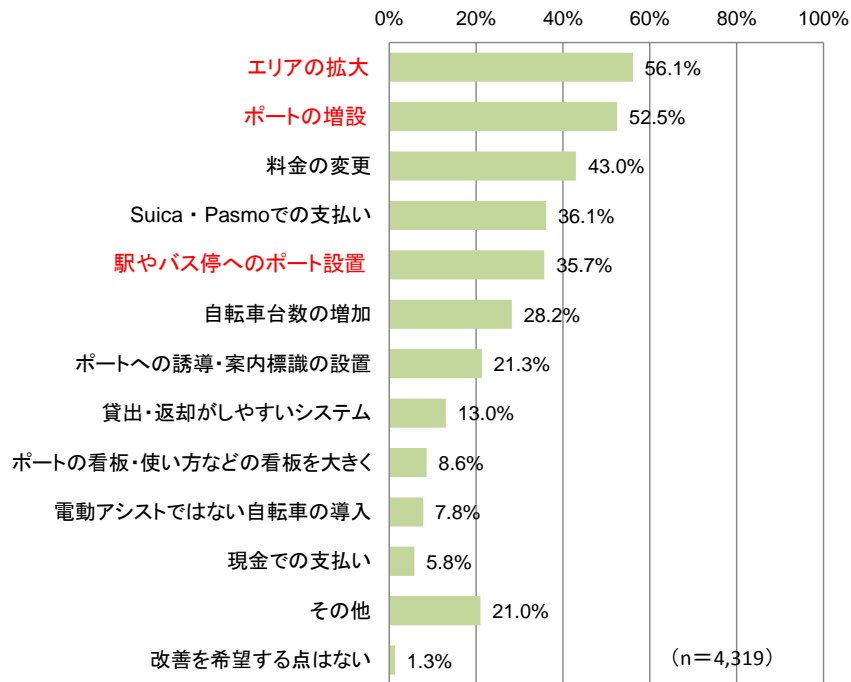


図 3-9 自転車シェアリングに対する改善希望

出典：自転車シェアリング広域相互利用・利用者アンケート
(2016年12月 環境局)

<課題>

- ✓ 広域相互利用エリアの拡大、ポートの増設や公共交通機関との連携による自転車シェアリングの利用環境の向上



(4) 東京都内の放置自転車の状況

- 駅周辺における自転車等^{※1}の放置台数は、自転車等駐車場の整備に伴い減少しており、ピーク時の約 24.3 万台から、2017 年時点では約 3.1 万台（うち、自転車は約 2.9 万台）と大きく減少している。

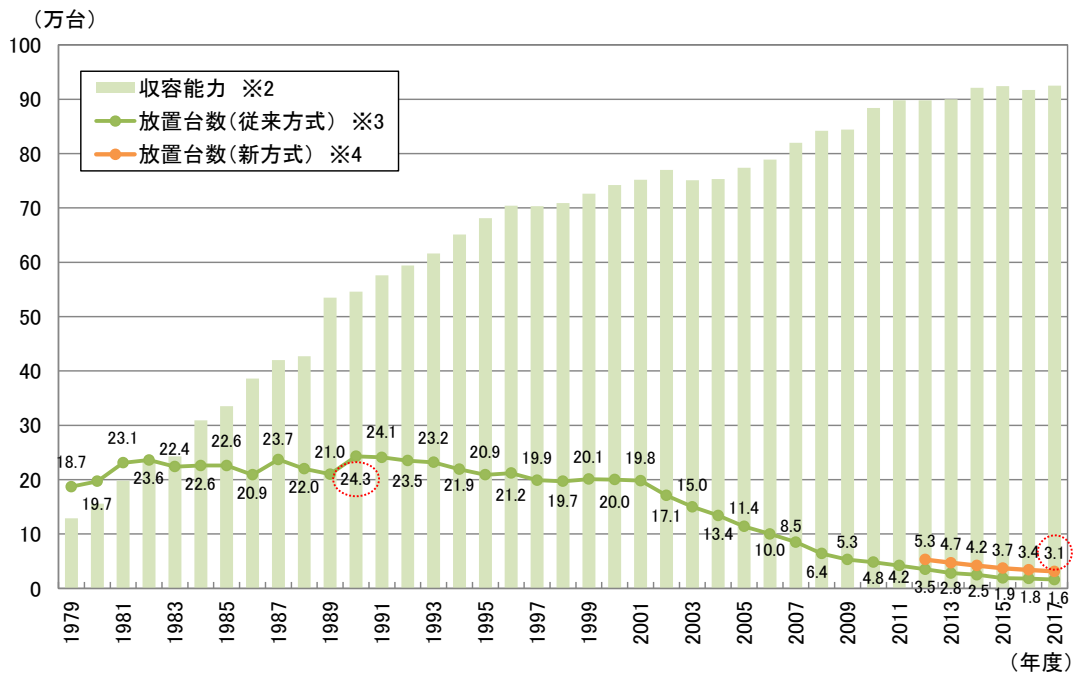


図 3-10 収容能力・放置台数の推移

出典：駅前放置自転車等の現況と対策
(2017 年度 青少年・治安対策本部)

※1 自転車等とは、自転車、原動付自転車及び自動二輪車をいう。

※2 収容能力とは、自転車等駐車場の整備計画上の収容予定台数をいう。

※3 従来方式においては、自転車 100 台以上、原動機付自転車と自動二輪車については合わせて 50 台以上のみを計上

※4 新方式においては、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車 1 台から計上

- 放置自転車が100台以上ある駅の数、2018年3月時点で86駅あり、区部の割合が高い状況となっている。

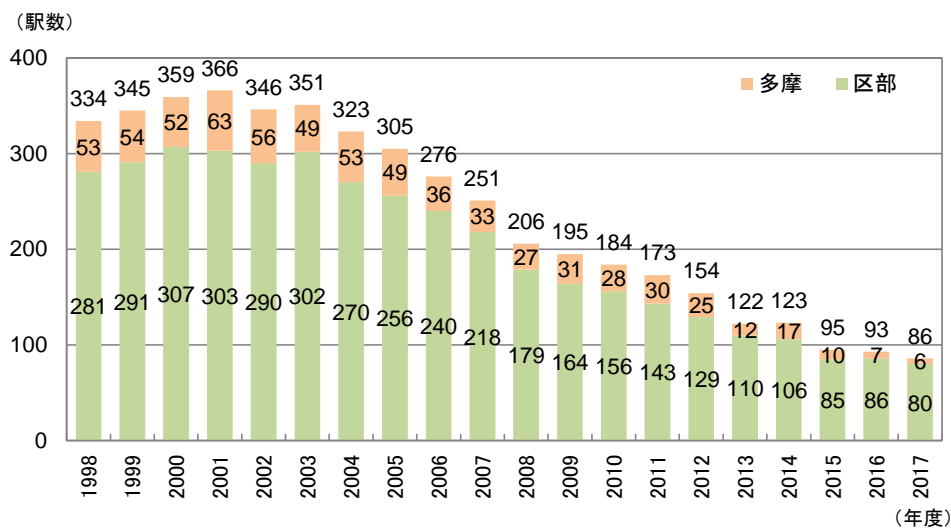


図 3-11 放置自転車が100台以上ある駅数の推移

出典：駅前放置自転車等の現況と対策
(2017年度 青少年・治安対策本部)

- 放置自転車対策として、駅周辺での自転車駐車場整備を求める要望は多い。

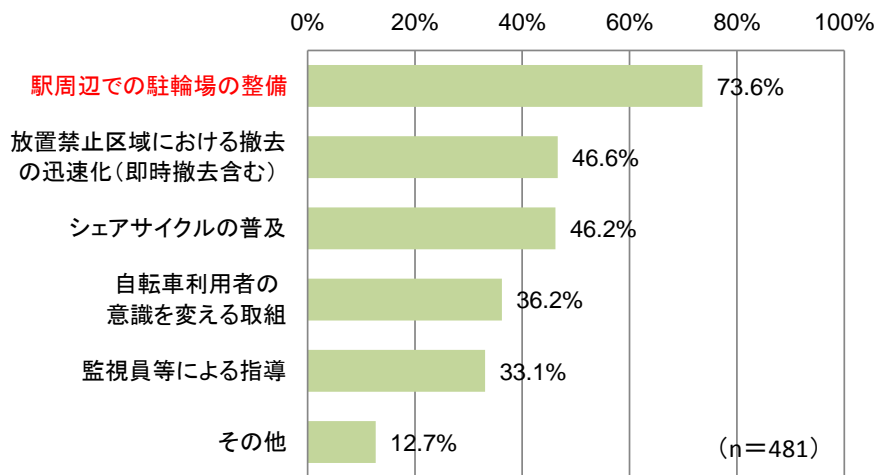


図 3-12 放置自転車を減少させるための有効な取組

出典：都政モニターアンケート「自転車の安全で適正な利用」
(2018年度 生活文化局)

<課題>

- ✓ 放置自転車の削減に向け、地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備
- ✓ 鉄道事業者等との連携による駅周辺の自転車駐車環境の充実

(5) 東京都内の道路幅員の状況

- 東京都内の道路は、幅員 5.5m 未満の道路が約 6 割となっており、狭小道路が多い。

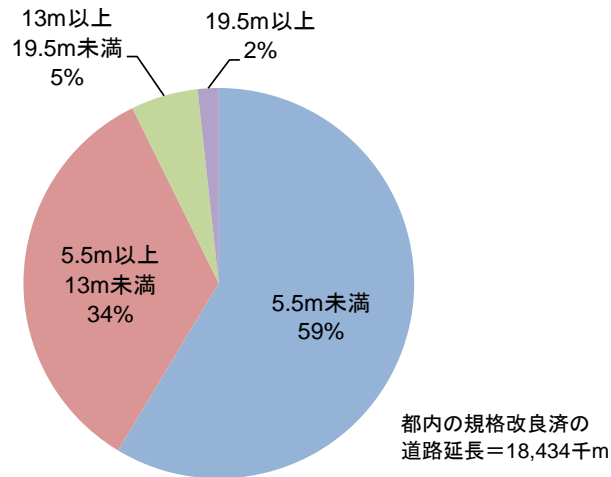


図 3-13 道路幅員別延長の構成比

資料：東京都道路現況調書（2017 年度 建設局）より作成

- まちづくりと一体となり、自転車通行空間が整備されている。



図 3-14 まちづくりと一体となった自転車通行空間の整備（江東区有明）

<課題>

- ✓ まちづくりと連携した、自転車通行空間等の一体的な整備

2 自転車利用と健康

(1) 健康・体力の状況と自転車利用

- 世論調査によると、20代から50代にかけての運動習慣に減少傾向が見られる。

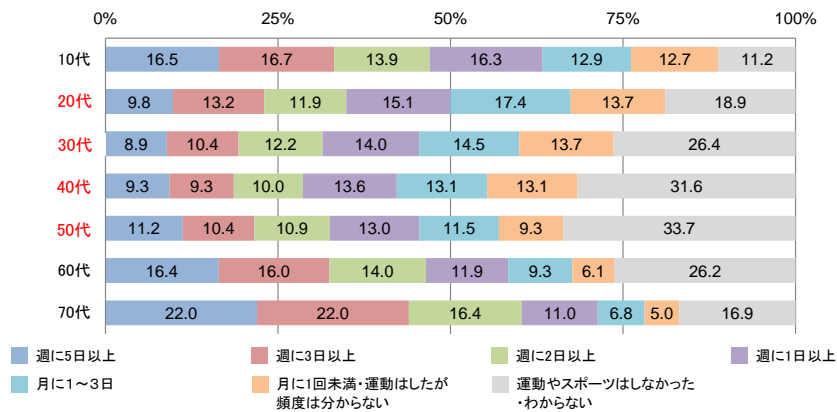


図 3-15 年代別運動頻度

出典：スポーツの実施状況等に関する世論調査
(2017年11月～12月 スポーツ庁)

- 道路や公園など身近な場所で、スポーツや運動を行う人が多い。

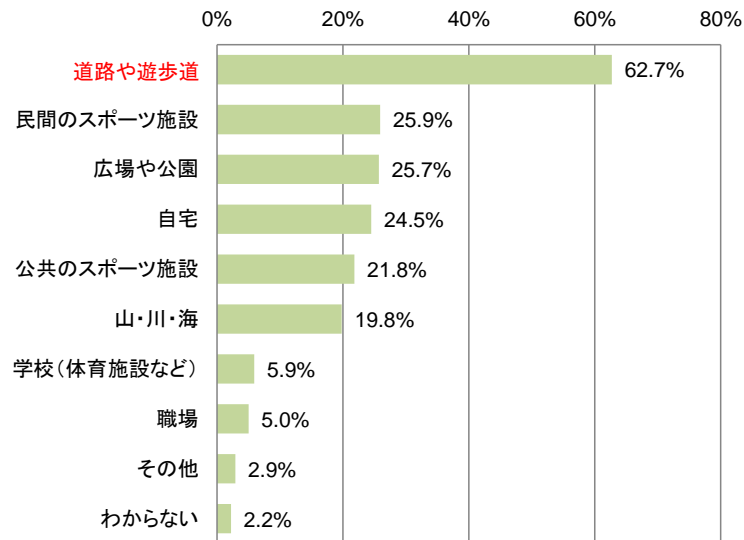


図 3-16 スポーツ・運動を行った場所※

出典：都民のスポーツ活動・パラリンピックに関する世論調査
(2018年度 生活文化局)

※ この1年間にスポーツや運動を行ったと答えた人が行った場所



- 「健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）」において、30 分以上の運動を週 2 日以上行う運動習慣をもつことで、生活習慣病及び生活機能低下等のリスクの低減効果が高まることが報告されている。
- 国民健康栄養調査によると、都民の運動習慣者（1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し、1 年以上継続している者）の割合は男女ともに 4 割弱となっている。

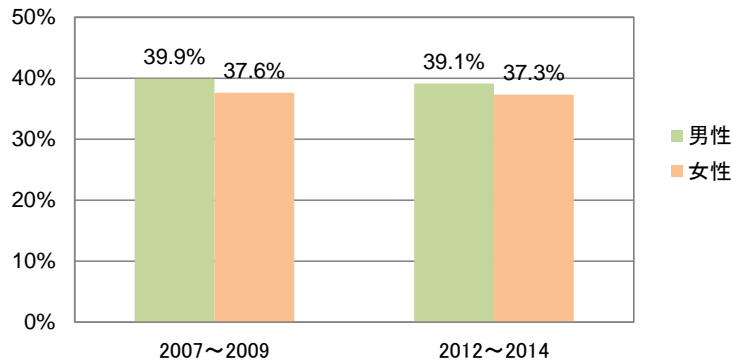


図 3-17 運動習慣者割合^{※1}

出典：国民健康栄養調査（厚生労働省）

- 自転車は利用の仕方によって身体活動への運動強度が異なり、自転車に乗る（通勤）と卓球は同程度の強度となっており、サイクリングとランニングは同程度の強度となっている。

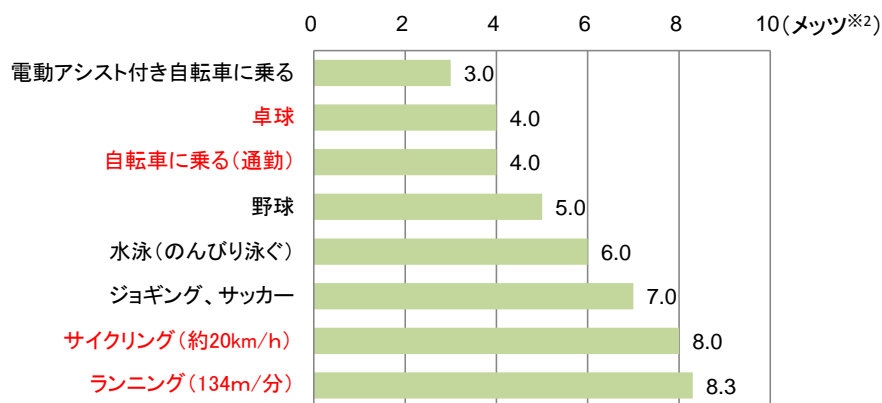


図 3-18 運動種類別の運動強度(メッツ^{※2})

資料：健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）より作成

※1 東京都の 20 歳以上の者のうち、1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し 1 年以上継続している者が占める割合

※2 メッツとは、身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が 1 メッツ、普通歩行が 3 メッツに相当する。

<課 題>

- ✓ 身近な場所で気軽にサイクルスポーツを行える環境の整備
- ✓ 生活習慣病の予防に向けた習慣的な運動の促進



(2) 東京都内の自転車通勤の状況

- 通勤時の自転車利用は25歳以上では約2割となっている。

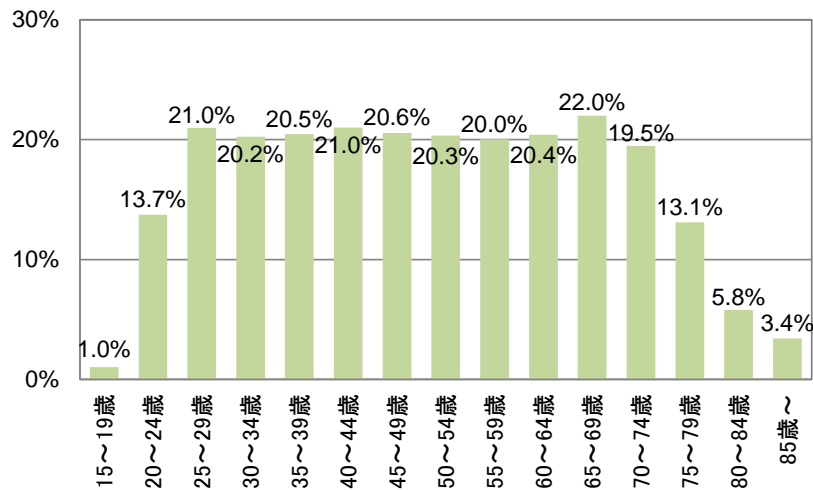


図 3-19 通勤時の自転車分担率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

- サイクリングや自転車通勤等、自転車を使った健康づくりに興味がある人は多い。

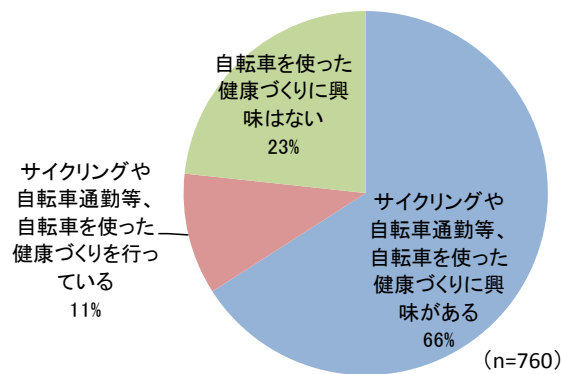


図 3-20 自転車を使った健康づくりへの興味※

資料：都市整備局調査（2018年度）

※ 健康づくりに興味があると回答した者を対象

- 東日本大震災時を契機として、改めて自転車の有効性が注目され、自動車から転換した人も多い。

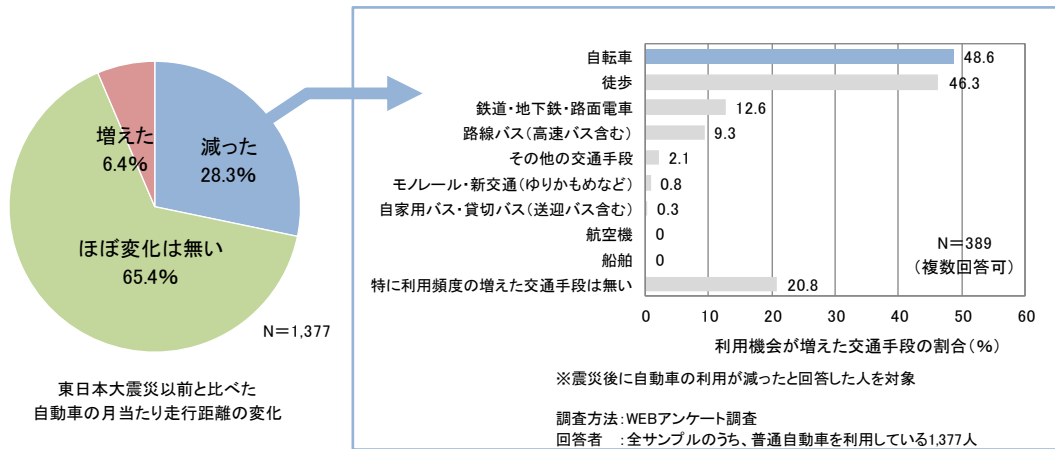


図 3-21 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段※

出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査
(日本モビリティ・マネジメント会議)

<課題>

- ✓ 自転車利用環境の改善による自転車通勤の促進

※ 関東、関西、宮城、広島において、2011年5月～6月に調査

Column

自転車通勤者向けサービスの事例

2013年2月、大規模自転車パーキング施設「HIBIYA RIDE」が千代田区の日比谷公園にオープンした。自転車収容台数117台、更衣室、ロッカー、シャワーを完備しており、自転車通勤をしているビジネスパーソンをサポートしている。



自転車通勤者向けサービス施設(HIBIYA RIDE)

出典：東日本高速道路（株）

2016年5月、自転車通勤者向け自転車ロッカー「B-box」が新宿駅東南口にオープンした。ロッカーのみならず、付近には管理室や防犯カメラもあり、自転車の盗難やいたずら防止など、自転車通勤者をサポートしている。



自転車通勤者向け自転車ロッカー(B-box)

出典：B-box 公式ホームページ

3 自転車と観光・国際交流

(1) 東京都内の自転車レースの開催状況

- 東京都内で開催されている自転車レースは、ロードレース、ヒルクライムが行われており、国際レベルの大会はツアー・オブ・ジャパンとなっている。

表 3-1 東京都内で開催されている主な自転車レース等の大会

	レース・イベント名	開催場所	2018年 開催時期	実施主体
ロード※1	ツアー・オブ・ジャパン (UCI公認※3)	千代田区	5月	自転車月間推進協議会
	明治神宮外苑 大学クリテリウム	新宿区	3月	日本学生自転車競技連盟
	全日本マスターズ・ タイム・トライアル	大島町	10月	公益財団法人日本自転車 競技連盟
	稲城クロス	稲城市	(2019年) 2月	稲城クロス実行委員会
ヒルクライム※2	東京ヒルクライム HINODEステージ	日の出町	4月	日の出町肝要の里イベント 実行委員会
	東京ヒルクライム HINOHARAステージ	檜原村	10月	KFCTライアスロンクラブ 青梅市ライアスロン協会
	東京ヒルクライム OKUTAMAステージ	奥多摩町	7月	東京ヒルクライム実行委員会
	大島三原山 ヒルクライム大会	大島町	10月	東京都自転車競技連盟

資料：各ホームページより

※1、※2 自転車競技におけるロードレースは、主に舗装された道路を自転車で走り、ゴールの順番や所要時間を争う競技であり、このうち山・丘陵の上り坂に設定されたコースを走るものをヒルクライムと呼ぶ。ここでは区別するため、それ以外のレースをロードと記載している。

※3 UCI（国際自転車競技連合）とは、スイスに本部を持つ自転車競技の国際統括団体であり、競技に関する規則を執行している他、レースの格付けとランキング制度の運営を行っている。



- 実際に自転車レース・イベントを観戦した人はほとんどいない。

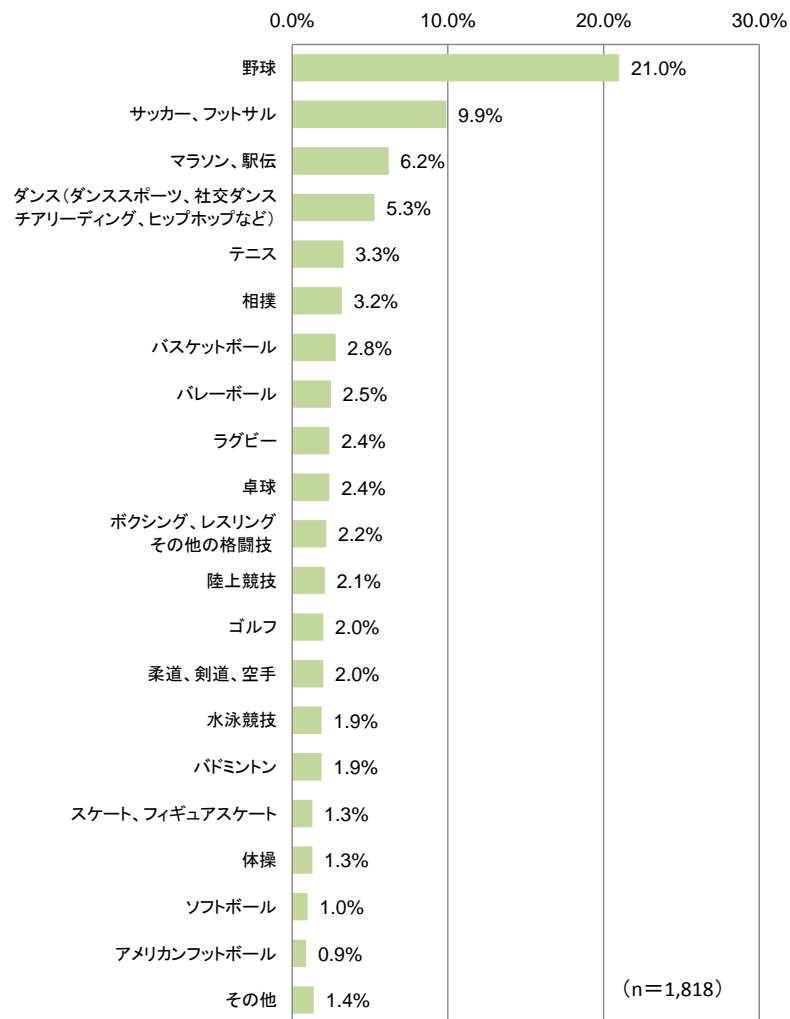


図 3-22 この1年間に実際に観戦したスポーツ※

出典：都民のスポーツ活動・パラリンピックに関する世論調査
(2018年度 生活文化局)

<課 題>

- ✓ サイクリング大会等の開催を通じて、自転車の魅力を身近に体感できる機会の創出

※ 1年間にスタジアム・体育館・沿道などで実際に観戦したスポーツ

(2) 旅行者の推移・自転車観光の状況

- 東京都を訪れる国内旅行者数は、2017年は約52,331万人と増加している。また、外国人旅行者数は、2011年以降、大きく増加しており、2017年は約1,377万人となっている。

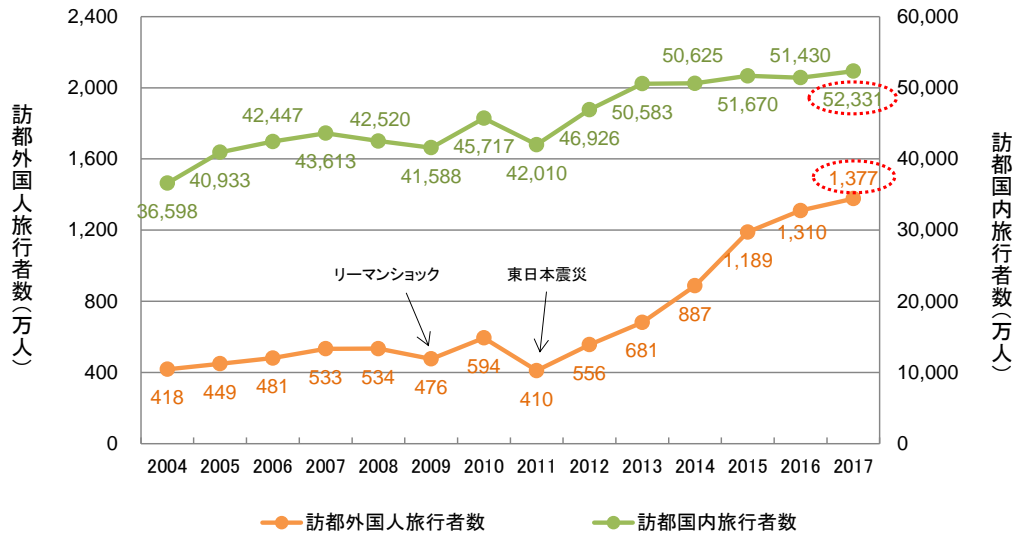


図 3-23 訪都旅行者数の推移

出典：東京都観光客数等実態調査（2017年 産業労働局）

- 外国人旅行者は、新宿・大久保や銀座をはじめとした区部を多く訪問している。

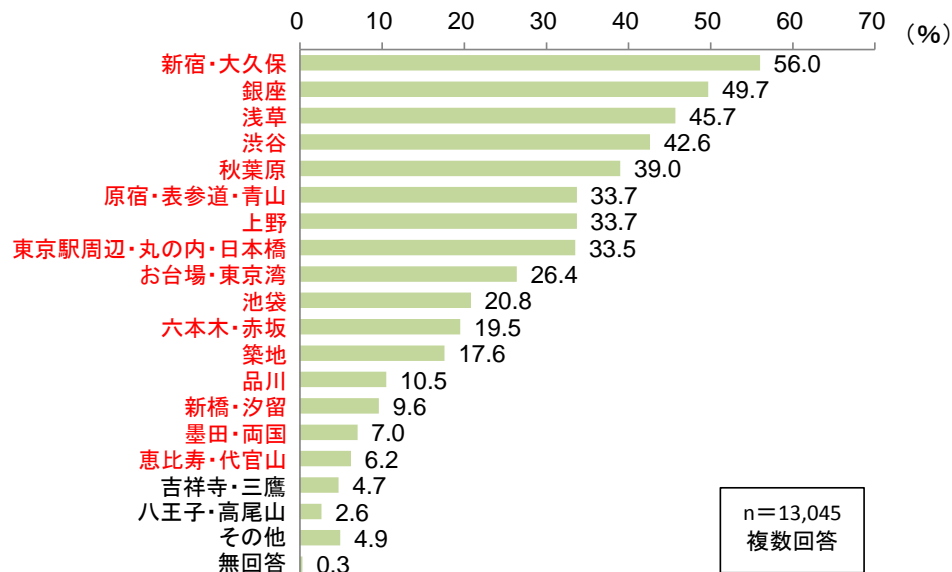


図 3-24 訪都外国人旅行者が訪問した場所

出典：国別外国人旅行者行動特性調査（2017年 産業労働局）



- 京都市、金沢市等、多くの観光都市では、観光戦略の推進を目的に自転車シェアリングの導入やサイクリングロード等を整備している。



図 3-25 自転車シェアリングの導入状況・理由

出典：第8回全国コミュニティサイクル担当者会議資料
 (2018年3月 国土交通省)
 写真は各ホームページより

<課題>

- ✓ 訪都旅行者がサイクリングによる観光を気軽に楽しめる環境の創出
- ✓ 観光都市として周遊環境の充実に向けたサイクリングロード等の整備

Column

東京都内における外国人向けサイクリングツアーの事例

都内では、外国人向けに、観光地を自転車で巡るガイド付きサイクリングツアーが行われている。また、電動アシストの自転車シェアリングを活用した外国人向けのサイクリングツアーも実施されており、外国語のHP等でツアー情報を発信している。



(Tokyo Great Cycling Tour)



(サイクリングホリデー東京)

外国人向けサイクリングツアーの事例

出典：Wasei ホームページ、Cyclist ホームページ

東京都内近郊のサイクルトレインの事例

自転車を折りたたまずにそのまま乗車できる列車「B. B. BASE」が、週末に両国駅を発着して房総方面に運行されており、自転車で気軽に観光ができる。

B.B.BASE

BOSO BICYCLE BASE



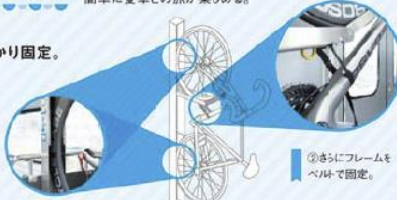
自転車を解体せず、そのまま車内のサイクルラックへ搭載。

愛車と一緒に乗車して、サイクルラックに固定するだけ。簡単に愛車との旅が楽しめる。



大切な愛車をしっかり固定。

①前・後輪を
サイクルラックに
収納し固定。



②さらにフレームを
ペダルで固定。

サイクルラック
搭載可能自転車

タイヤサイズ	18～24インチ	18～21インチ	100mm以下
タイヤ幅	50mm以下	32～35インチ	1100mm以下
ハンドル幅	600mm以下	26インチ	1110mm以下
重量	15kg以下	27.5～28インチ・700C	1130mm以下
前輪とダウンチューブの距離	5cm以上	29インチ	1180mm以下

※自転車形状によっては搭載できないものもございます。

B.B.BASE の概要

出典：JR 東日本千葉支社ホームページ



4 自転車関連事故の発生状況

(1) 東京都内の自転車関連事故の推移

- 自転車関連事故の発生件数※は、2008年に22,615件であったが、2017年には10,949件と半減している。

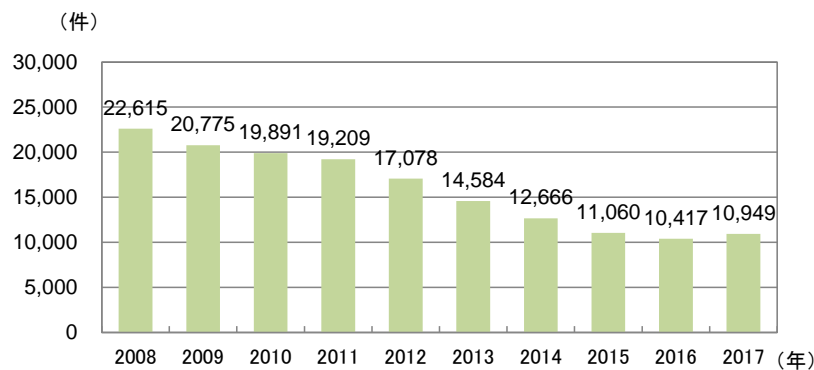


図 3-26 自転車関連事故件数の推移

資料：警視庁の統計より作成

- 自転車関連事故が全事故に占める割合は、2017年で33.4%であり、全国平均の19.1%と比べて高い傾向にある。

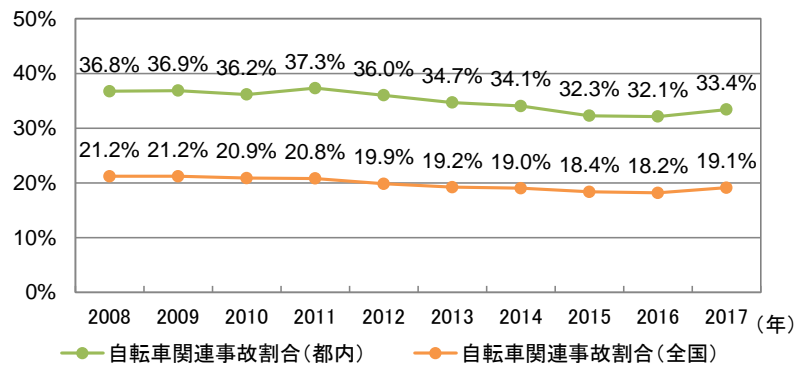


図 3-27 自転車関連事故割合の推移

資料：警察庁及び警視庁の統計より作成

<課題>

- ✓ ルール・マナーの周知・啓発等による自転車事故の減少

※ 自転車関連事故の発生件数とは、自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車相互事故は1件として計上する。

(2) 東京都内の自転車関連事故の発生状況

- 自転車関連事故の相手当事者は対乗用車が最も多く、次いで対貨物車となっており、自動車との事故の割合が高い。

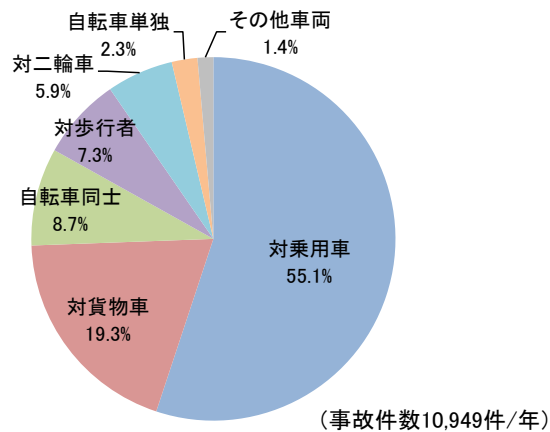


図 3-28 自転車関連事故の相手当事者別構成比

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

- 自転車乗用中の死亡事故の損傷部位では頭部が約8割を占めており、負傷事故では脚部が約4割、腕部が約2割と多い。

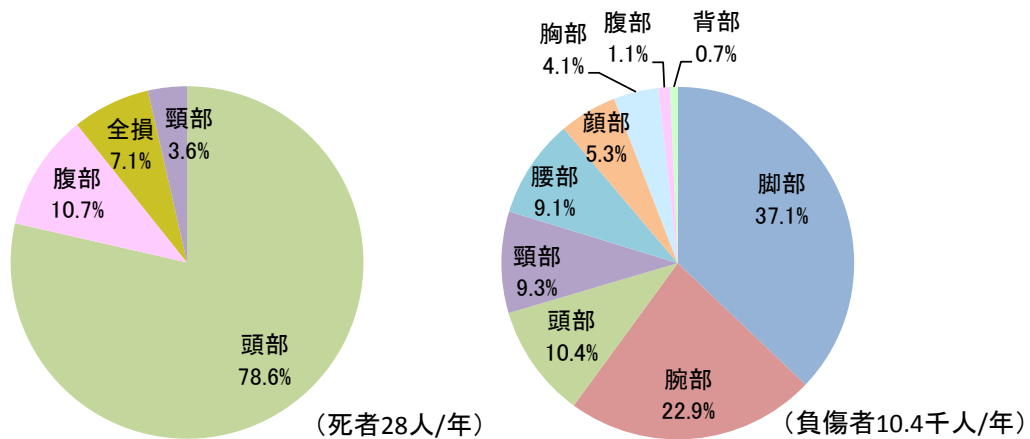


図 3-29 自転車乗用中死者及び負傷者の損傷主部位別構成比

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

- ✓ 自転車関連事故の減少に向けたドライバーへの注意喚起やルールの周知
- ✓ 死亡事故の減少に向けたヘルメット等安全対策器具の普及啓発



(3) 東京都内の自転車事故の内訳

- 年齢層別の人口千人当たりの自転車事故発生件数は、「高校生以上～19歳」の層に多く、致死率については50歳以上が高い。

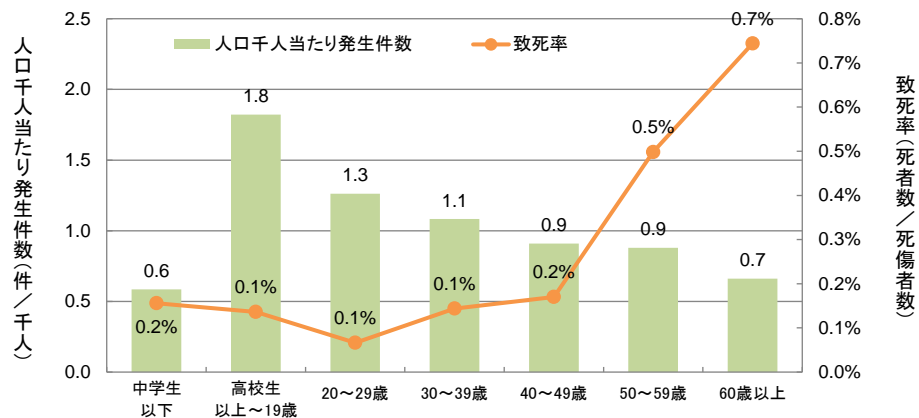


図 3-30 自転車事故発生件数と致死率※

資料：東京都及び警視庁の統計より作成

- 自転車事故の事故類型では、出会い頭が最も多く、次いで右左折時が多い。

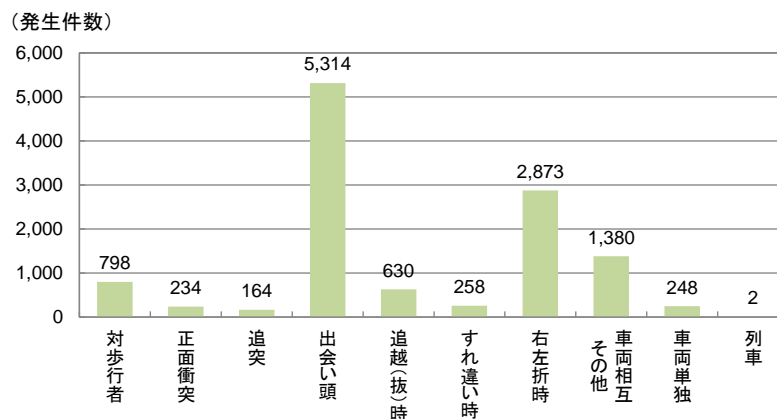


図 3-31 自転車事故発生状況の分類

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

※ 2015年～2017年の平均値

- 自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、半数近くにおいて、自転車側に何らかの違反があり、違反内容の内訳としては安全不確認が1,827件と最も多く、次いで交差点安全進行義務違反（1,094件）が多い。

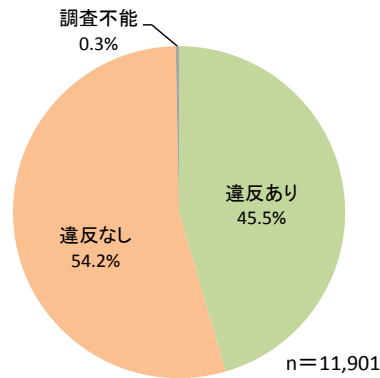


図 3-32 自転車側の違反の有無

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

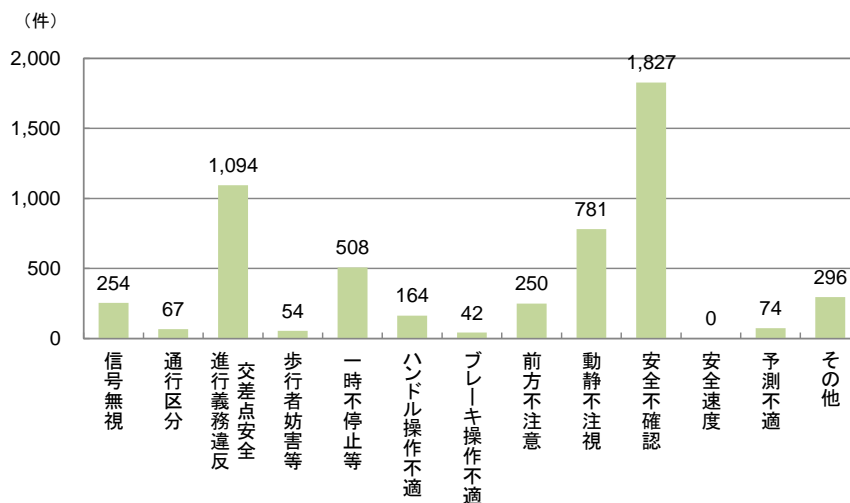


図 3-33 自転車事故時の違反内容

資料：警視庁の統計（2017年）より作成

<課題>

- ✓ 自転車の交通ルール遵守に向け、年齢に応じた安全教育の実施
- ✓ 未成年の自転車事故防止に向け、学校教育における自転車の交通ルール・マナーの周知
- ✓ 交通違反の防止を図るため、自転車利用者に対するルール遵守の広報、街頭指導、取締り強化