

第2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ます。

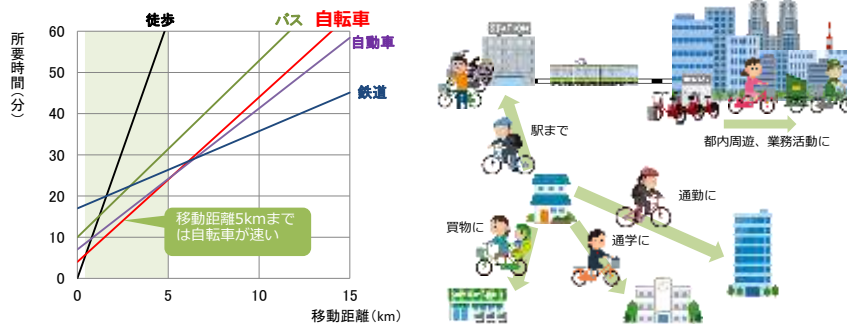


図 2-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

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 820 万台と、都道府県の中で最も多い状況です。

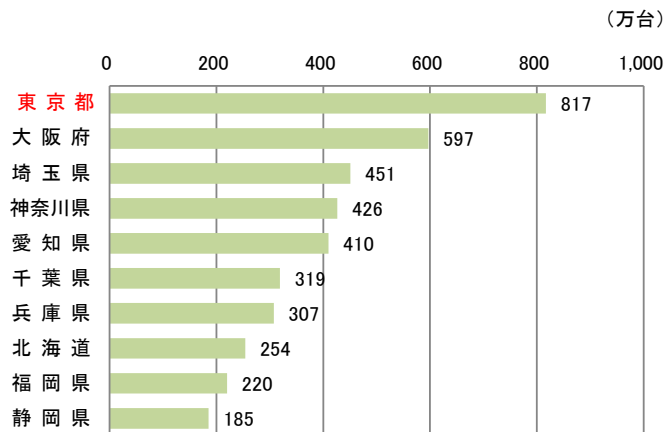


図 2-2 自転車保有台数(上位 10 都道府県)

資料：自転車保有実態に関する調査報告書
(2018年度 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、埼玉県に次いで全国 4 番目に高い水準となっています。

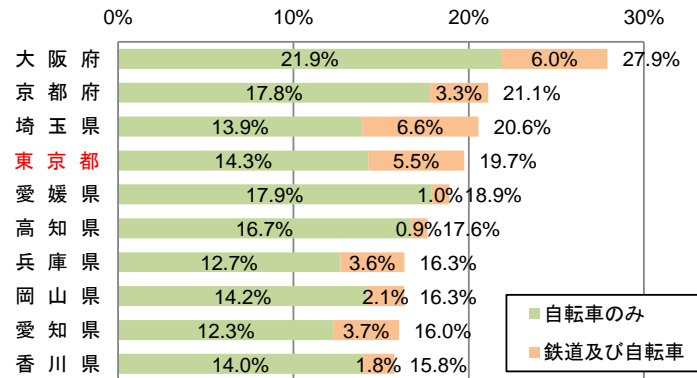


図 2-3 通勤・通学時の自転車利用割合(上位 10 都道府県)

資料：国勢調査（2010 年）

- 自転車は、手軽さ・経済性・速達性等の効率面を使う理由にしている人が多く、次いで健康・ストレス解消といった心身の健康向上も多い状況です。

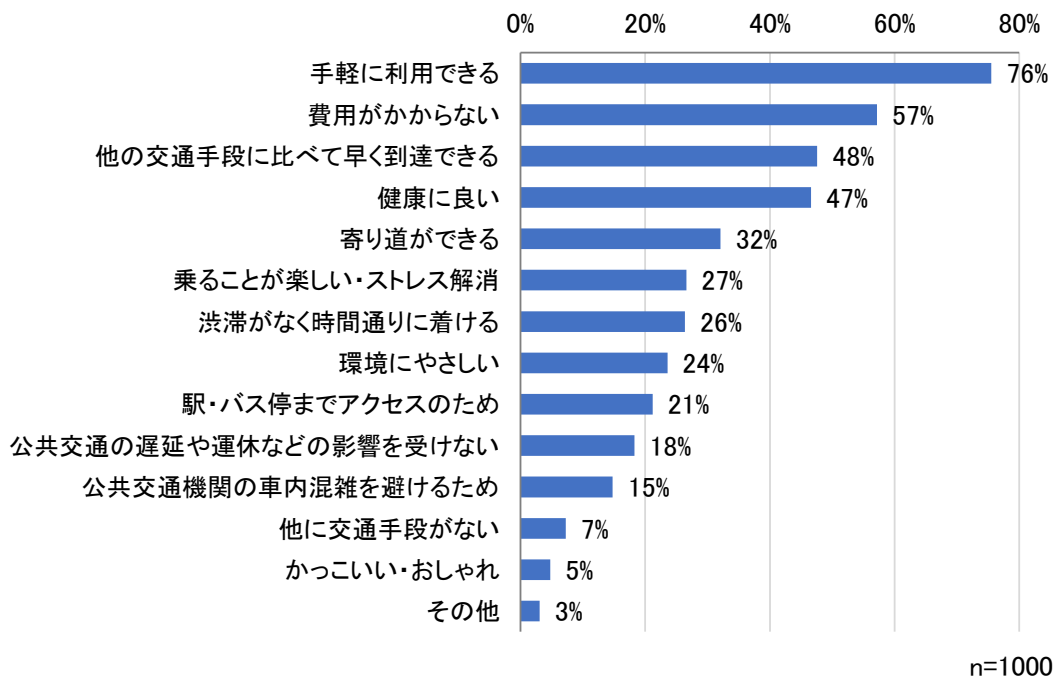


図 2-4 自転車を使う理由

資料：自転車利用者アンケート調査（2020 年 11 月 都市整備局）

- 外出率は約 77% で平成 20 年から約 10% 減少し、1 日 1 人当たりトリップ数も減少しています。

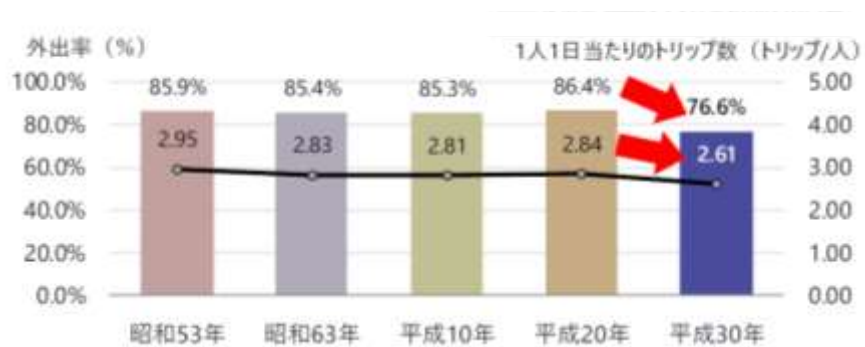


図 2-5 外出率と 1 日 1 人当たりトリップ数の推移(東京都市圏)

資料：東京都市圏交通計画協議会記者発表資料（2019 年 11 月 27 日）

※外出率とは、調査対象日に外出した人口÷人口



- 区部の自転車利用を目的別にみると、通勤・通学目的は、横ばいとなっており、業務目的は低下しています。また、私事の各目的はやや低下傾向がみられますが、送迎については増加しています。

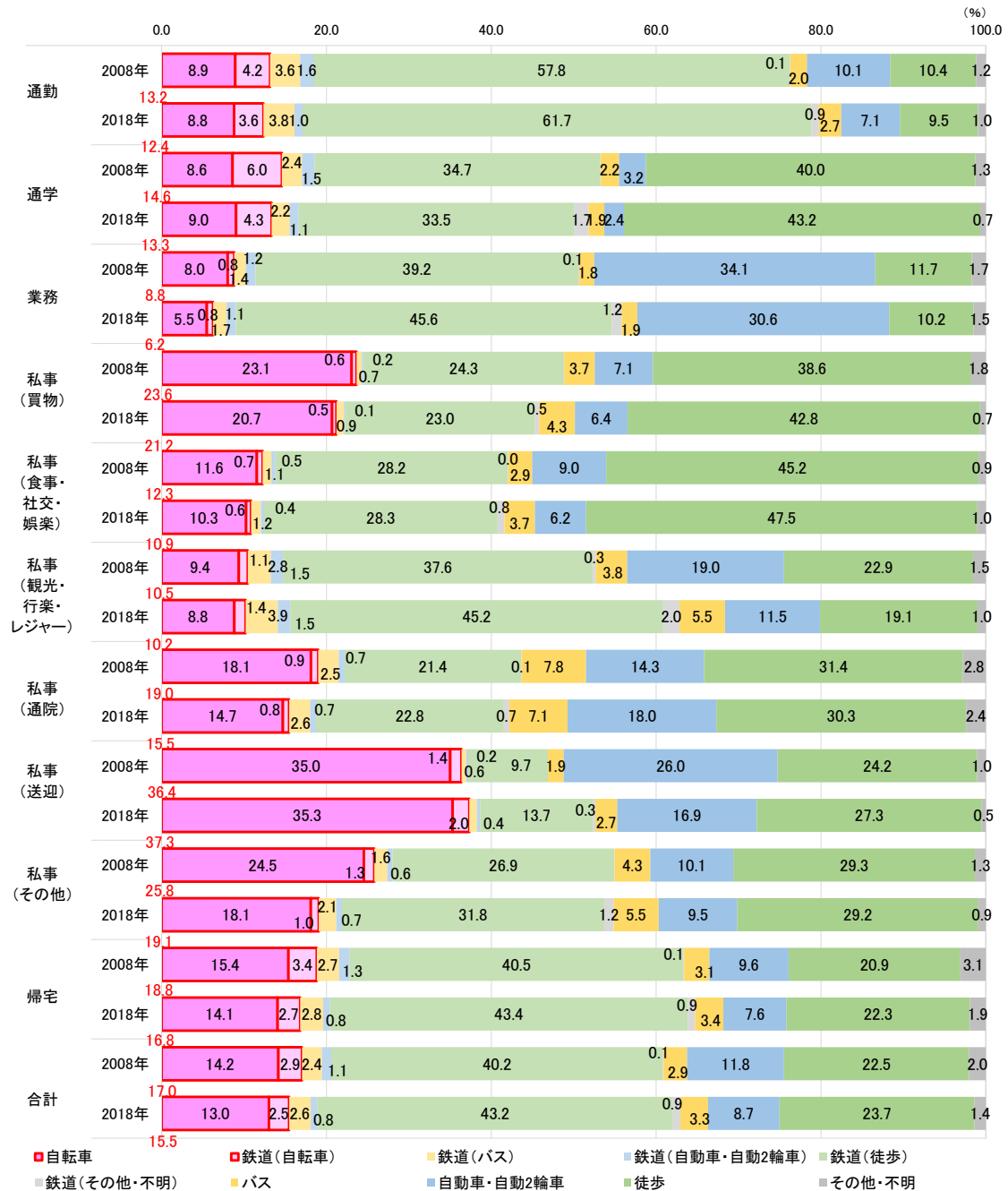


図 2-6 移動目的別の交通手段分担率の変化(区部)

資料：東京都圏パーソントリップ調査より作成

※鉄道（自転車）とは、主たる交通手段は鉄道だが、出発地から駅まで、あるいは駅から目的地まで自転車を利用している移動

- 多摩部の自転車利用を目的別にみると、区部同様に通勤・通学目的は、横ばいとなっており、業務目的は低下しています。私事についても区部同様に、各目的で低下傾向がみられる中で送迎については増加しています。

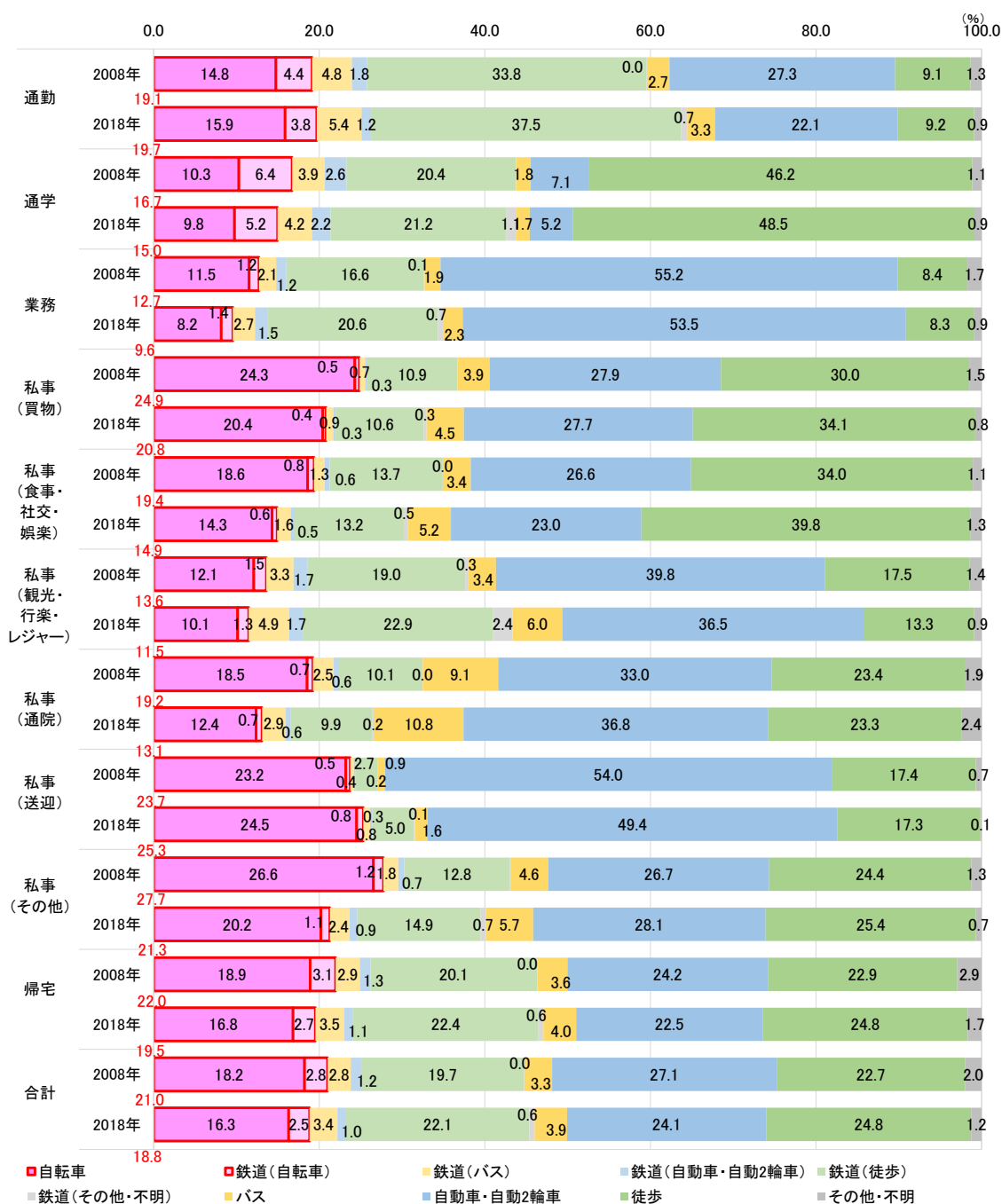


図 2-7 移動目的別の交通手段分担率の変化(多摩部)

資料：東京都市圏パーソナリティ調査より作成

※鉄道（自転車）とは、主たる交通手段は鉄道だが、出発地から駅まで、あるいは駅から目的地まで自転車を利用している移動



- 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くなっています。

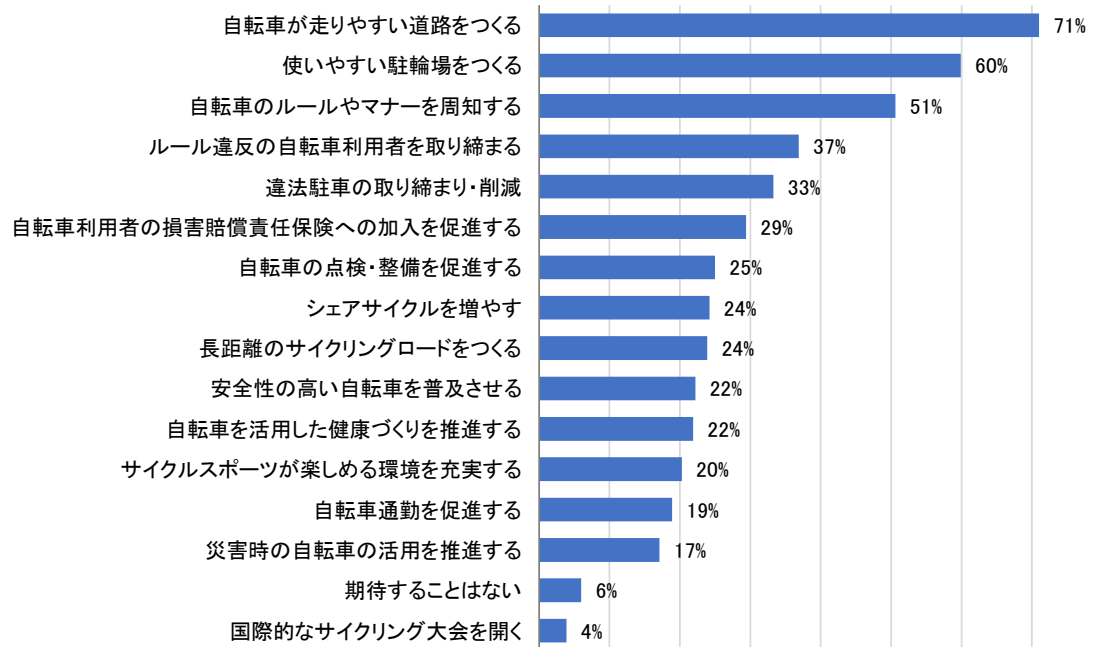


図 2-8 東京都に期待する取組

資料：自転車利用者アンケート調査
(2020年11月 都市整備局)

- 自転車通行空間の走りやすさは、自転車レーンや自転車道が8割以上の人が走りやすいと評価している一方、歩道や車道混在は5割未満となっています。

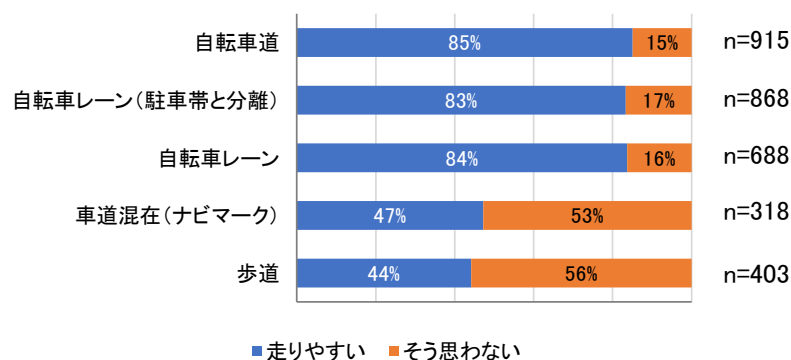


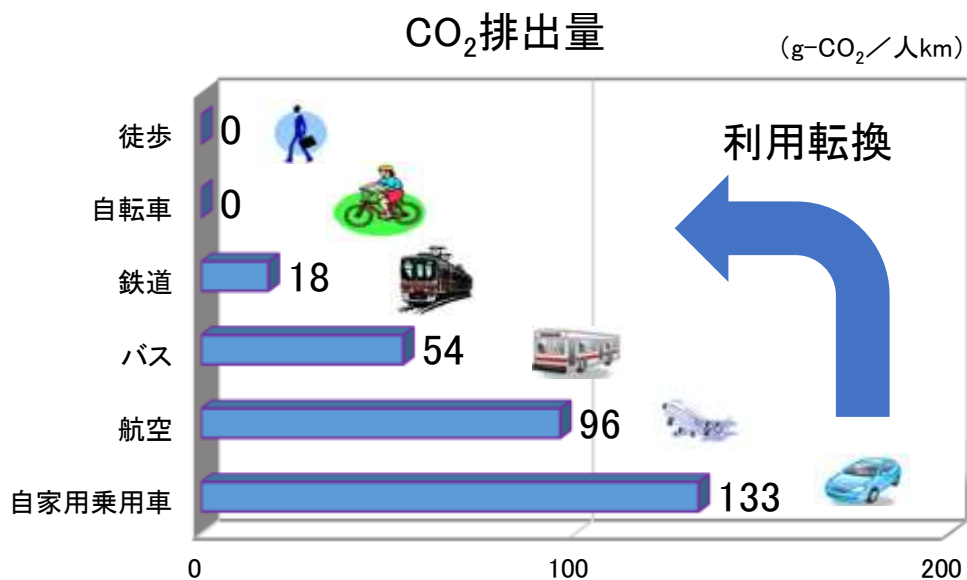
図 2-9 自転車通行空間の走りやすさ

資料：自転車利用者アンケート調査 (2020年11月 都市整備局)

Column

自転車利用とCO₂削減

家庭から排出されるCO₂の4分の1が自動車から排出されています。今日の世界的な課題である気候変動対策、CO₂削減推進の観点から、自家用乗用車から低炭素な移動手段である自転車等への転換が望まれます。



資料：国土交通省データ（2018年度）より作成



(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は減少傾向ですが、いまだに区部では約4万台、多摩では約1万台となっています。

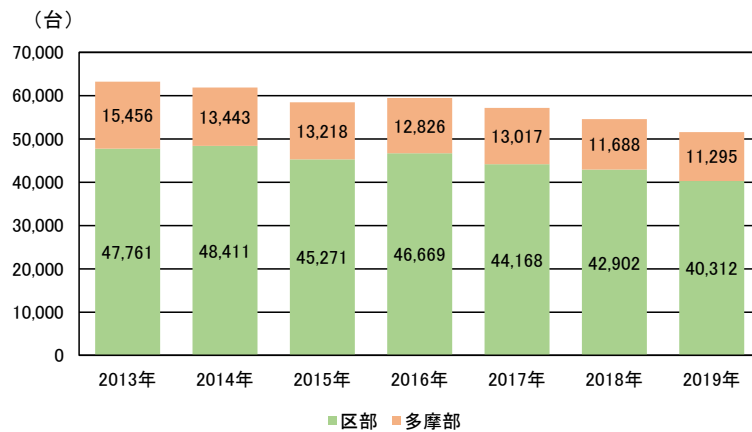


図 2-10 瞬間路上駐車台数(違法)の推移

資料：警視庁の統計より作成

※ 瞬間路上駐車台数とは、平日昼間の一定時間内に一定基準以上の道路を対象として四輪車の駐車台数を計測し算出したもの

- 違法路上駐車車両の半数以上は貨物車となっています。

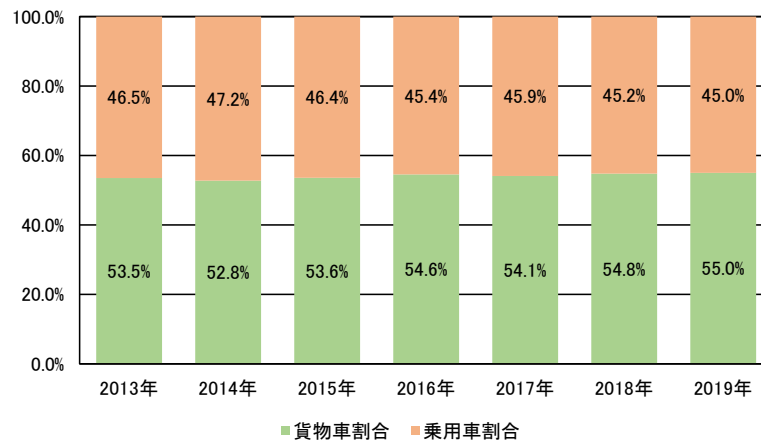


図 2-11 瞬間路上駐車(違法)の貨物車割合の推移

資料：警視庁の統計より作成

※ 瞬間路上駐車台数の貨物車と乗用車の割合を示したもの

- このように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ます。



図 2-12 自転車通行空間を塞いでいる駐車車両(世田谷区淡島通り)



(3) 東京都内の自転車シェアリングの利用状況

- 都内では、複数の区市において自転車シェアリングが導入され、行政区域を越えた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ます。

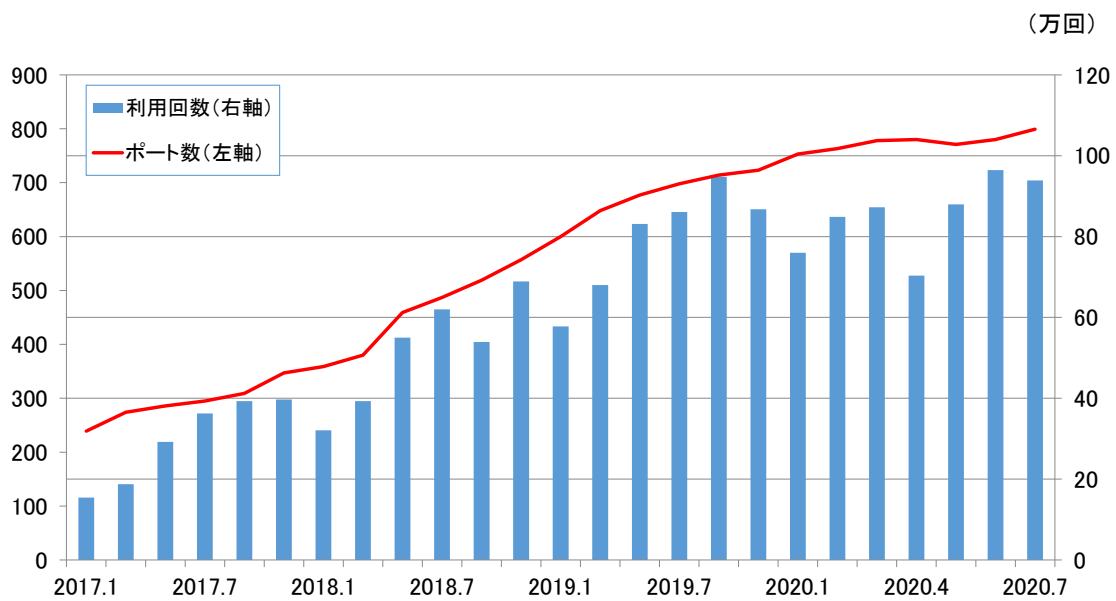


図 2-13 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移

(参考例:ドコモ・バイクシェア※)

資料:環境局データ

※ 2020年7月時点で都内11区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区)にて広域相互利用を実施

- 自転車利用者アンケートでは、自転車シェアリングの利用サービスの向上について、利用可能エリアの拡大やポートの増設、駅やバス停近くへのポート設置等の要望が多い状況です。

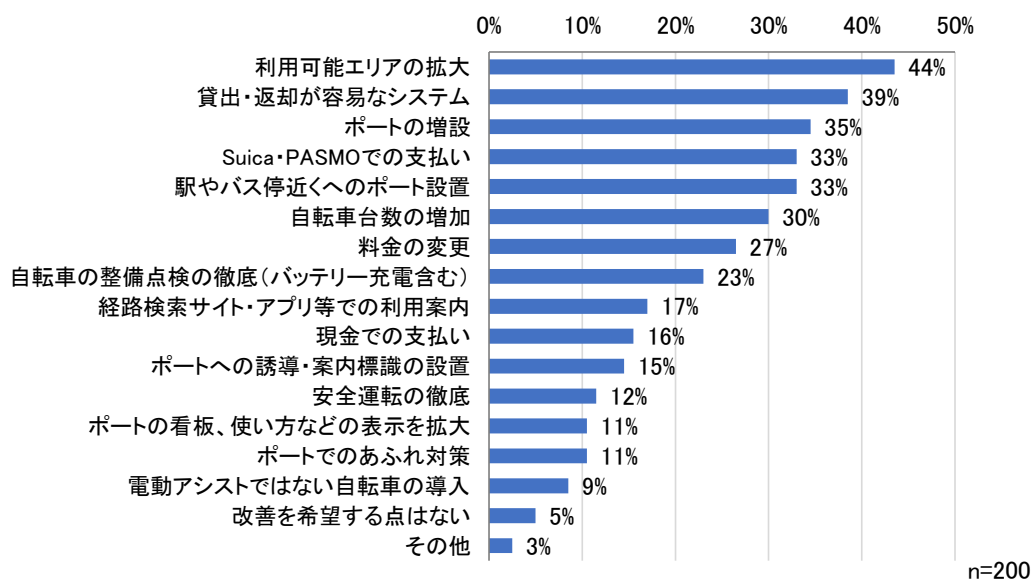


図 2-14 自転車シェアリングに対する改善希望

資料：自転車利用者アンケート調査
(2020年11月 都市整備局)



(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、1990年の約24万台から大きく減少しています。

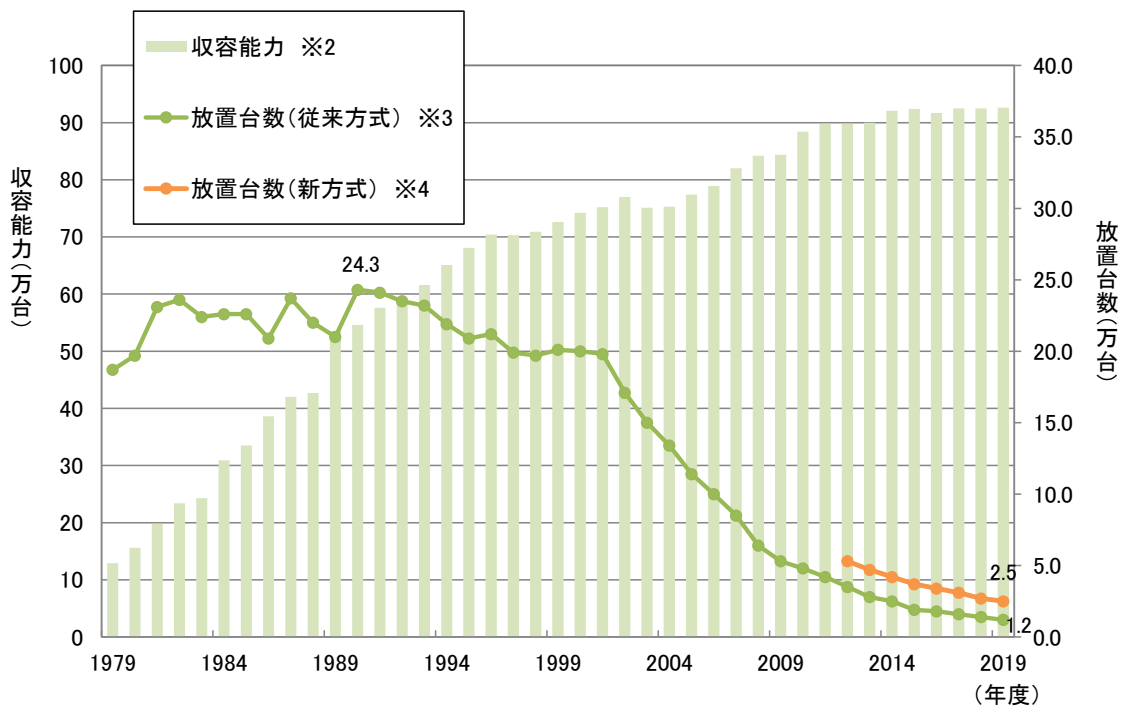


図 2-15 収容能力・放置台数の推移

資料：駅前放置自転車等の現況と対策
(2019年度 都民安全推進本部)

- ※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、2019年度時点で70駅あり、区部の割合が高い状況となっています。

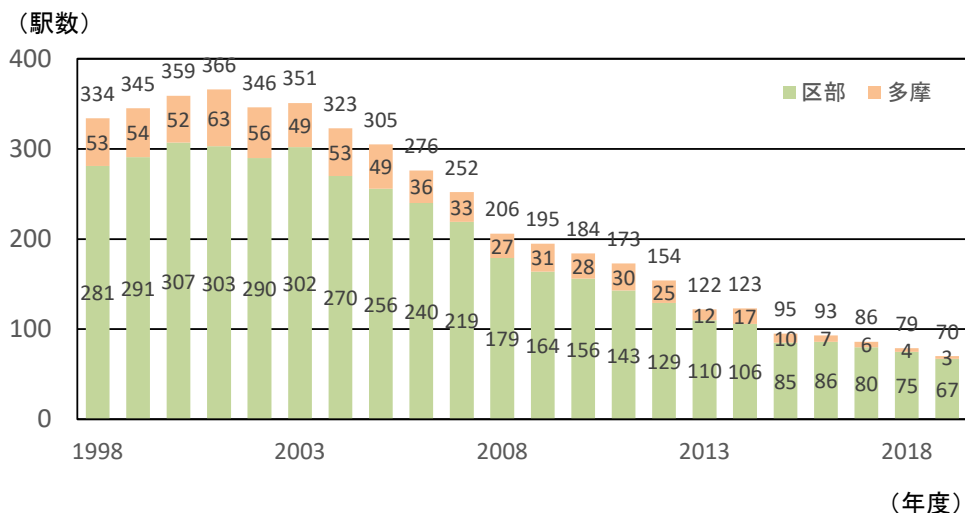


図 2-16 放置自転車が100台以上ある駅数の推移

資料：駅前放置自転車等の現況と対策
(2019年度 都民安全推進本部)

- 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が多くなっています。

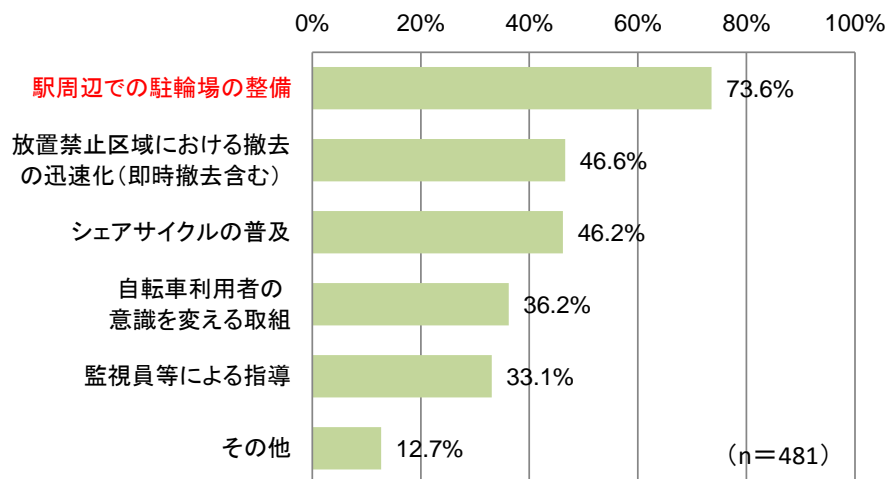


図 2-17 放置自転車を減少させるための有効な取組

資料：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)

(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、狭小道路が多い状況です。

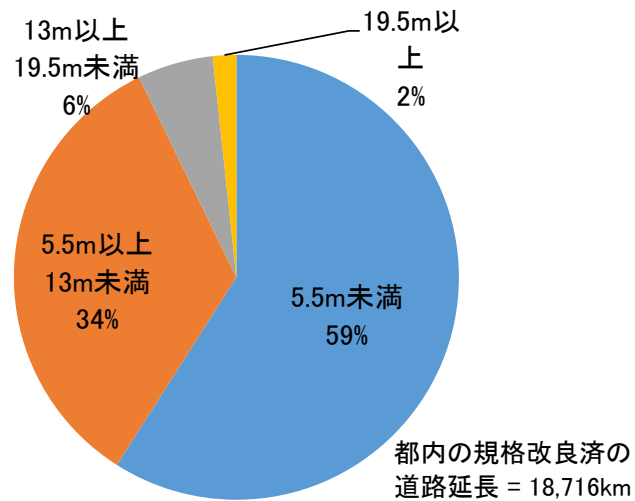


図 2-18 道路幅員別延長の構成比

資料：東京都道路現況調書（2020 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ます。



図 2-19 まちづくりと一体となった自転車通行空間の整備（豊洲駅周辺）

2 自転車利用と健康

(1) 健康・体力の状況と自転車利用

- 10代や50代以上と比較して、20代から40代の運動頻度が少なくなっています。

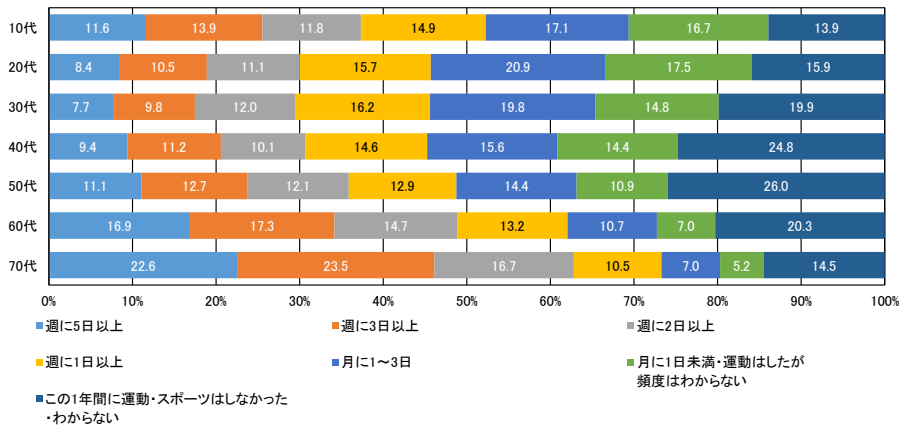


図 2-20 年代別運動頻度

資料：2019年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」
(2019年 スポーツ庁)

- スポーツや運動を行っている人は、道路や公園など身近な場所の活用が多くなっています。

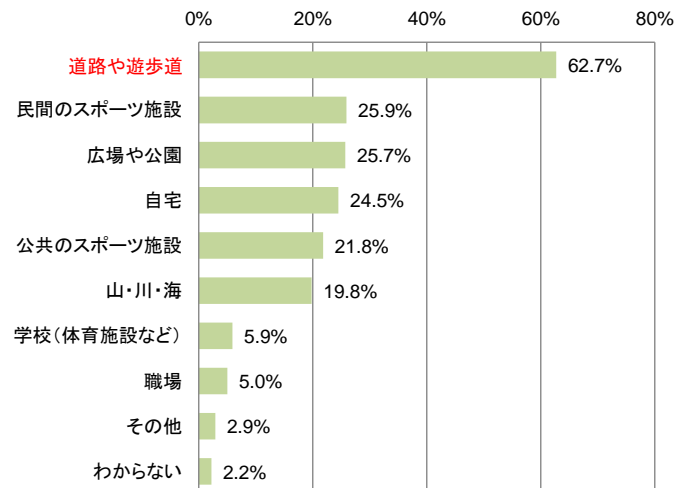


図 2-21 スポーツ・運動を行った場所※

資料：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ます。
- 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 割程度となっています。

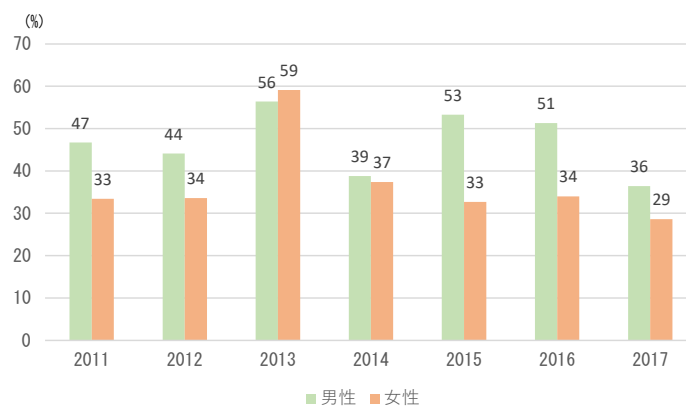


図 2-22 運動習慣者割合※1

資料：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ます。

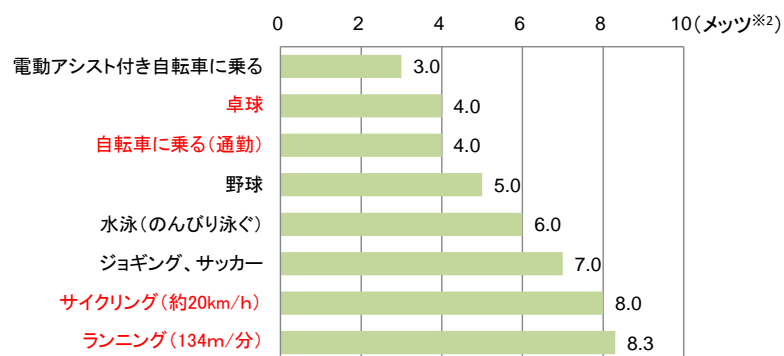


図 2-23 運動種類別の運動強度(メッツ※2)

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

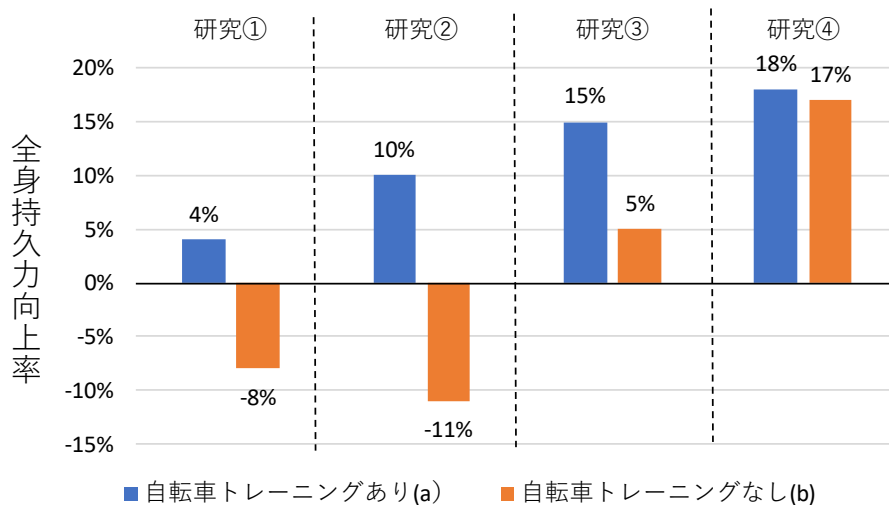
※1 東京都の 20 歳以上の者のうち、1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し 1 年以上継続している者が占める割合

※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。

Column

自転車利用による健康増進の効果事例

海外の研究事例では、自転車トレーニングにより全身持久力に関する指標（ VO_{2max} 、 VO_{2peak} ）が向上している例が多く、高い全身持久力は、非感染疾患、がん、心血管疾患、死亡リスクの低減と関連すると報告されています。



研究①: ニュージーランドの研究(2010)
研究②: イギリスの研究(2014)
研究③: デンマークの研究(2011)
研究④: チリの研究(2017)

自転車トレーニングによる全身持久力向上率（海外の研究事例）

資料：自転車運動トレーニングおよび自転車利用と健康効果

文献レビュー（丸橋・川上・齋藤、2018年度厚生労働科学研究費補助金研究報告書）

※全身持久力の単位が VO_{2max} または VO_{2peak} かつトレーニング内容の情報が明らかなものを抜粋して掲載



(2) 東京都内の自転車通勤の状況

- 通勤時の自転車利用は20歳以上では約1割未満となっています。

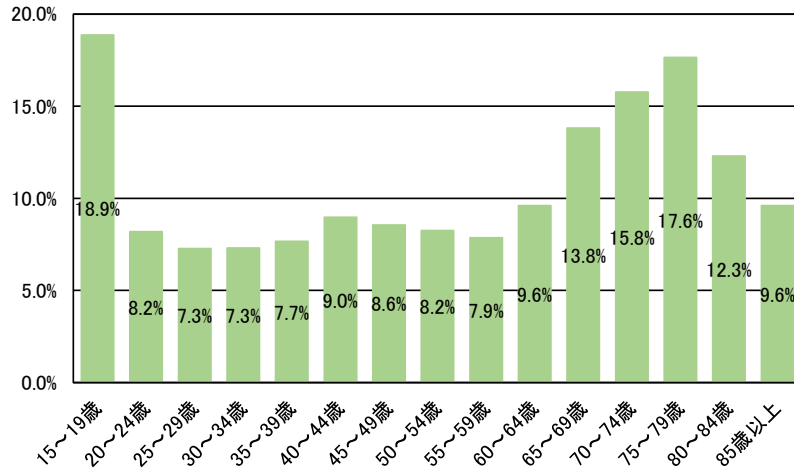


図 2-24 通勤時の自転車分担率

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（2018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約6割となっています。

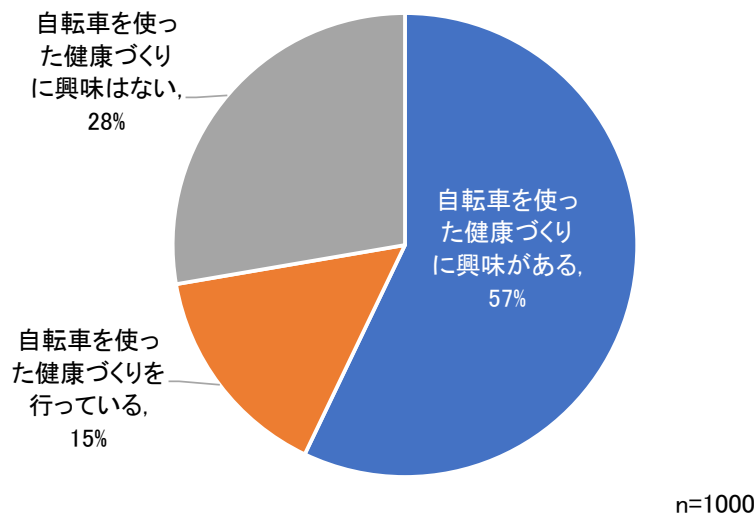


図 2-25 自転車による健康づくりの意向

資料：自転車利用者アンケート調査（2020年11月 都市整備局）

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ました。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ます。



自転車通勤者向けサービス施設(HIBIYA RIDE)

資料：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ました。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づら防止など、自転車通勤者をサポートしています。



自転車通勤者向け自転車ロッカー(B-box)

資料：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、UCI 公認の大会としてツアー・オブ・ジャパンが開催されています。

表 2-1 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	2019 年 開催時期	実施主体
ロードレース※1	ツアー・オブ・ジャパン (UCI公認※3)	千代田区	5月※4	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	(2020年) 2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※4	公益財団法人日本自転車 競技連盟
	稲城クロス	稲城市	(2020年) 10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 NARIKI ステージ	青梅市	5月※4	東京ヒルクライム実行委員会
	東京ヒルクライム HINODEステージ	日の出町	4月※4	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※4	KFCTライアスロンクラブ 青梅市トライアスロン協会
	東京ヒルクライム OKUTAMAステージ	奥多摩町	7月※4	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※4	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レースと記載している。

※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。

※4 2020年の各大会は、新型コロナウイルス感染症の拡大により中止