

- よく観戦されるスポーツは野球、サッカー、マラソンとなっています。

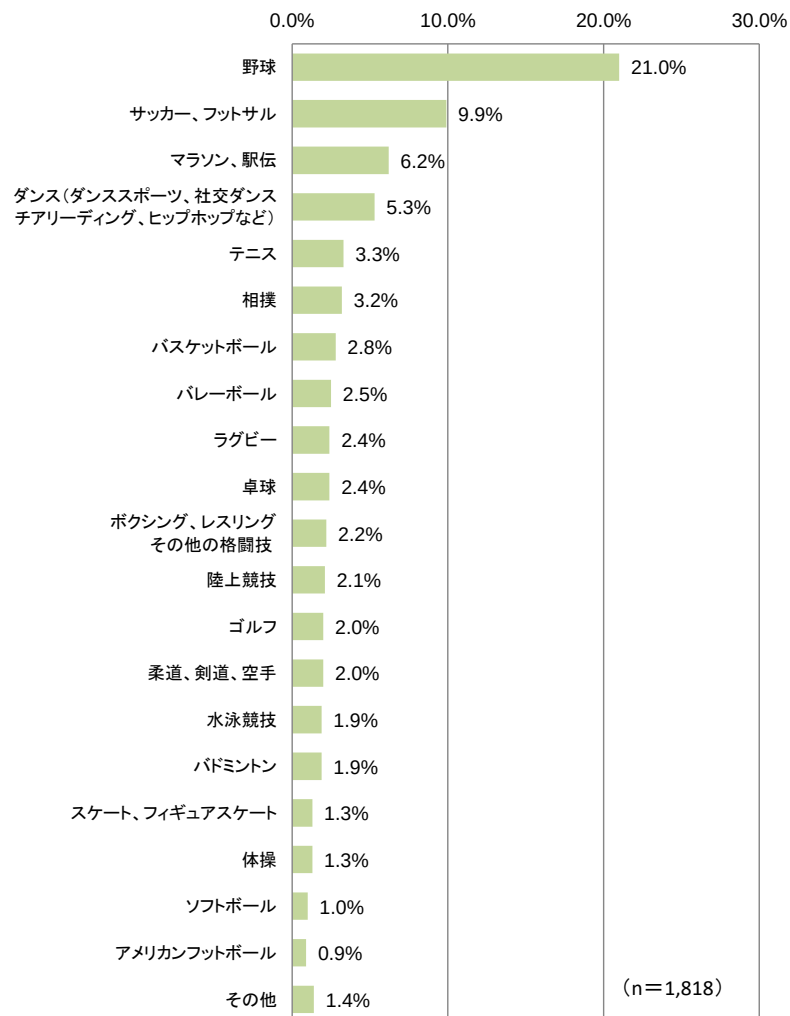


図 2-26 この 1 年間に実際に観戦したスポーツ※

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)

※ 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、2019 年は約 5.4 億人と増加しています。また、外国人旅行者数は、2011 年以降、大きく増加しており、2019 年は約 1.5 千万人となっています。ただし、2020 年は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により国内・外国人旅行者ともに大幅な減少が見込まれます。

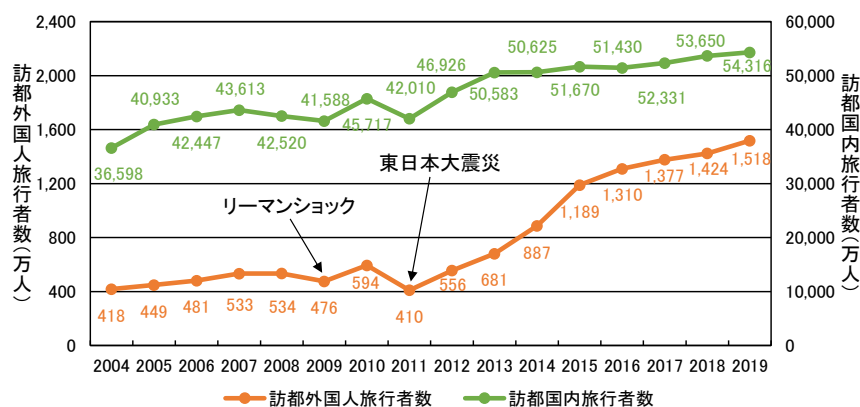


図 2-27 訪都旅行者数の推移

資料：東京都観光客数等実態調査（2020 年 6 月 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ます。

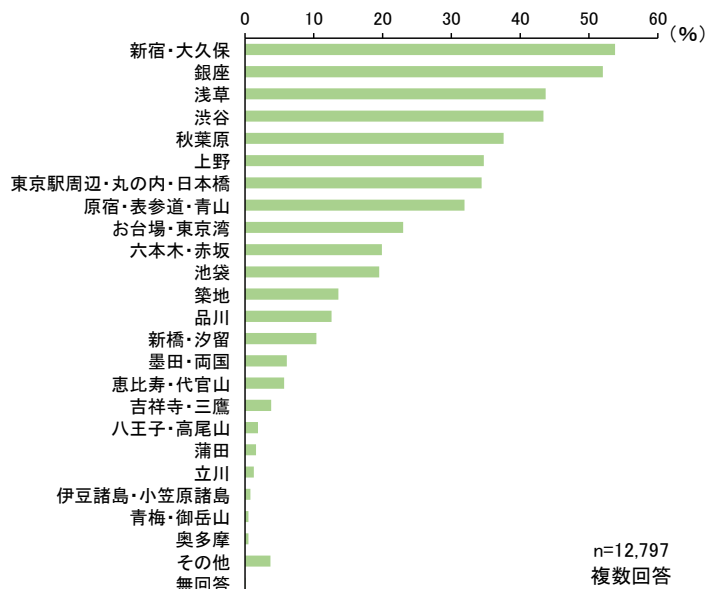


図 2-28 訪都外国人旅行者が訪問した場所

資料：国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書（2020 年 6 月 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ます。

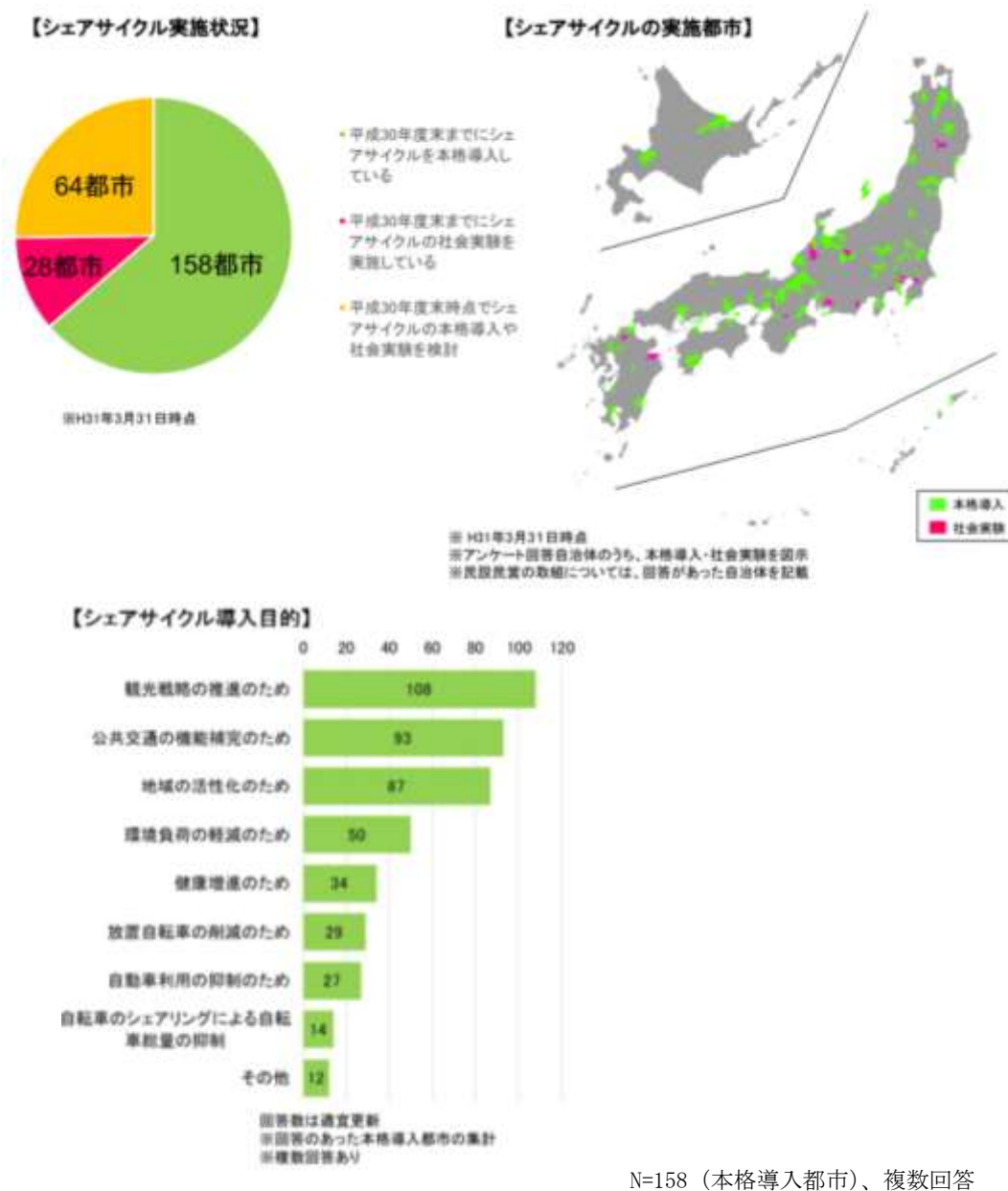


図 2-29 自転車シェアリングの導入状況・理由

資料：全国シェアサイクル会議資料（2020年11月 国土交通省）

Column

東京都内における外国人向けサイクリングツアー

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ます。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ます。



(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

資料：TOKYO BY BIKE 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

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ます。



B.B.BASE の写真

資料：JR 東日本ホームページ

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件でしたが、2019年には11,874件と半減している一方で、2017年以降は微増傾向にあります。

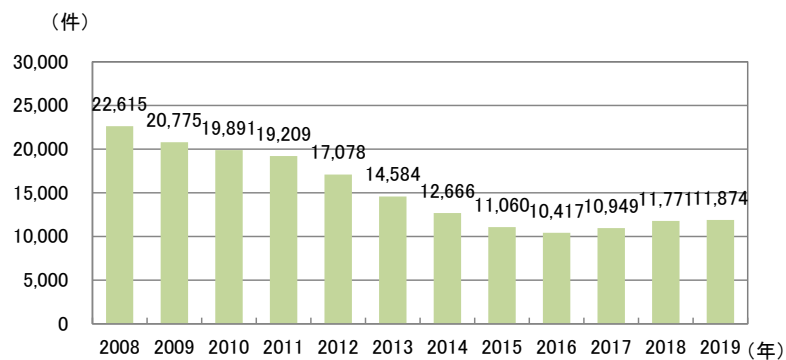


図 2-30 自転車関連事故件数の推移

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、2019年で39.0%であり、全国平均の21.1%と比べて高い傾向にあり、2017年以降は全国、都内ともに上昇傾向にあります。

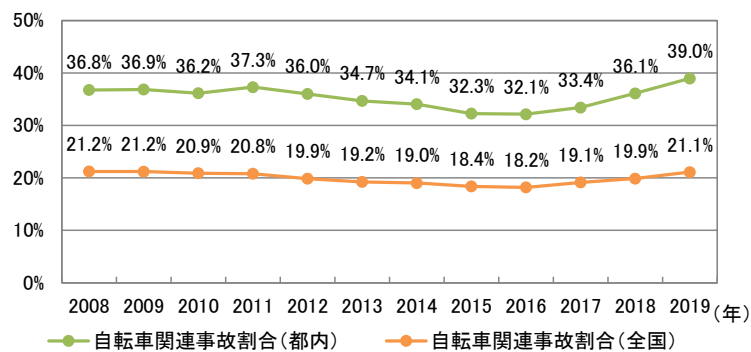


図 2-31 自転車関連事故割合の推移

資料：警察庁及び警視庁の統計より作成

※ 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依然として対乗用車が多いです。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状況となっています。

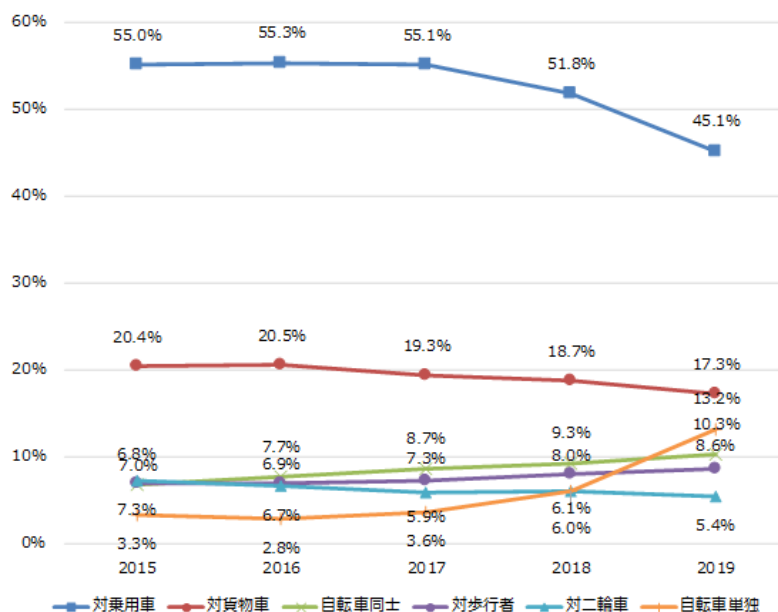


図 2-32 自転車関連事故の相手当事者別構成比

資料：警視庁の統計（2015 年～2019 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 7 割を占めており、負傷事故では脚部が約 4 割、腕部が約 2 割の順となっています。

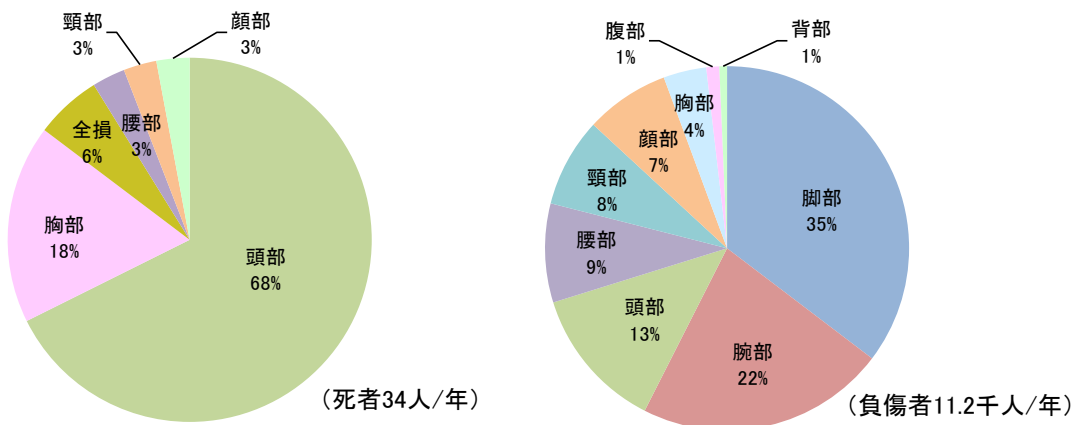


図 2-33 自転車乗用中死者及び負傷者の損傷主部位別構成比

資料：警視庁の統計（2019 年）より作成

(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歳以上が高くなっています。

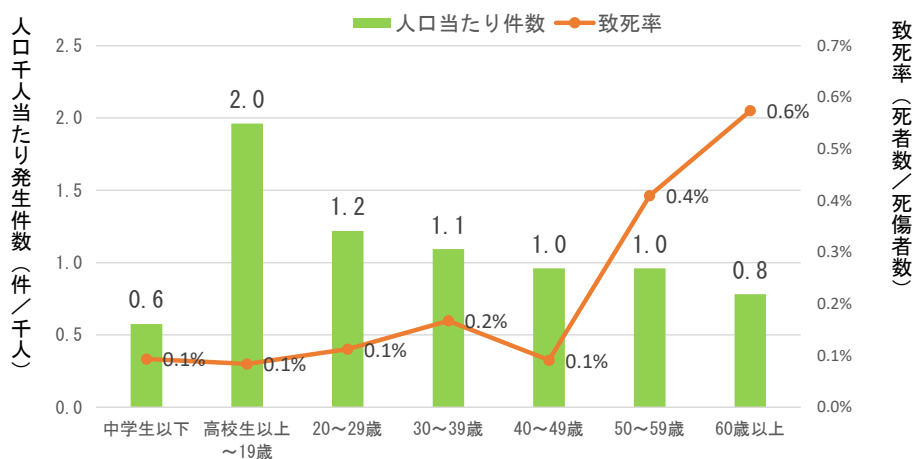


図 2-34 自転車事故発生件数と致死率※

資料：東京都及び警視庁の統計より作成

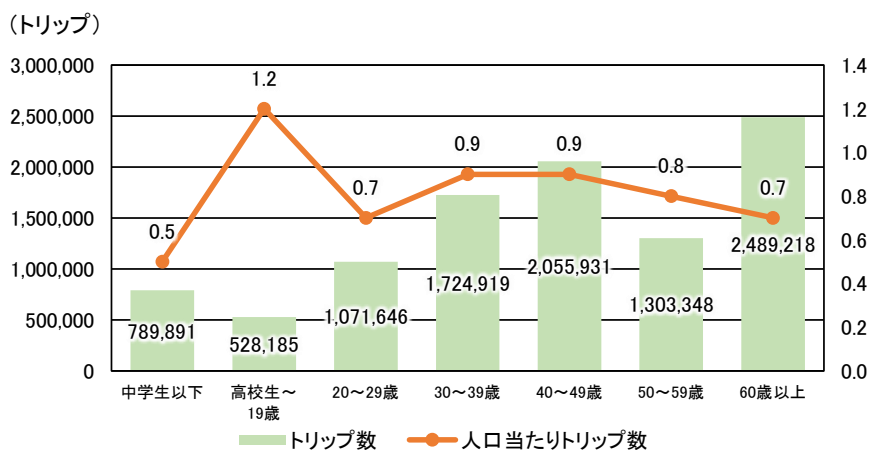


図 2-35 自転車トリップ数と人口当たりの自転車トリップ数

資料：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（2018年度）

※ 2017年～2019年の平均値



- 自転車事故の発生状況としては、出会い頭が最も多く、次いで右左折時が多くなっています。

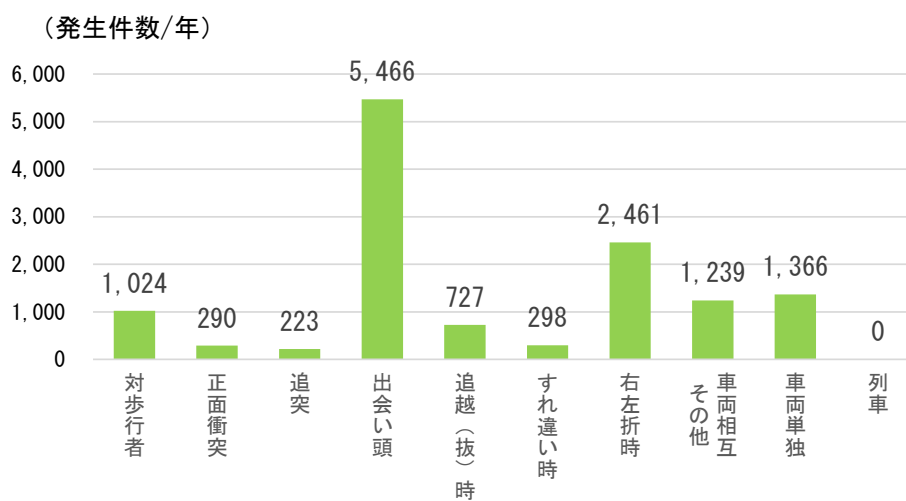


図 2-36 自転車事故発生状況の分類

資料：警視庁の統計（2019 年）より作成

- 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2,034件と最も多く、次いで交差点安全進行義務違反が1,099件となっています。

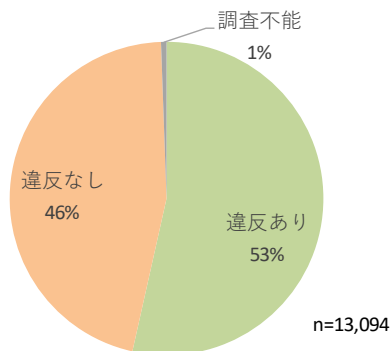


図 2-37 自転車側の違反の有無

資料：警視庁の統計（2019年）より作成

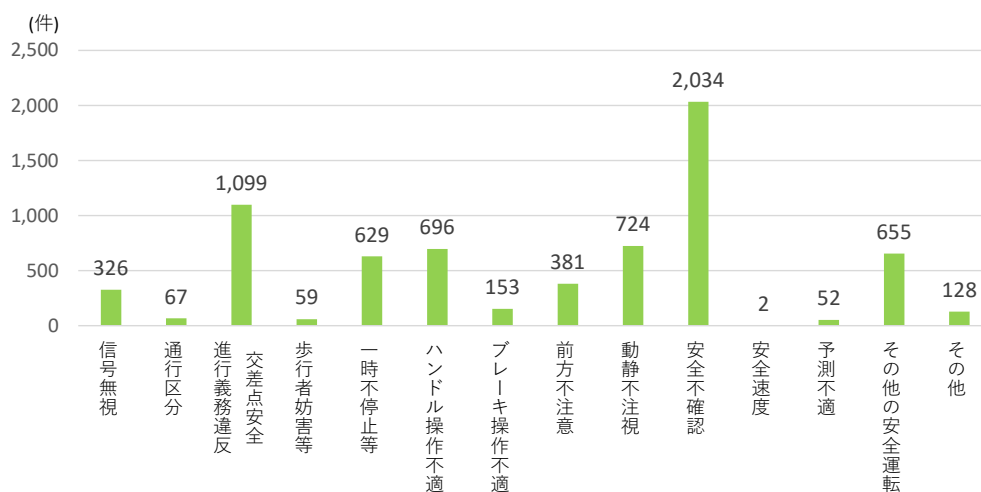


図 2-38 自転車事故時の違反内容

資料：警視庁の統計（2019年）より作成



- よくみかけるルール違反としては、歩道や車道の通行に関することや、交差点での一時停止、イヤホン装着や傘さし運転、携帯電話を走行中に利用する運転が挙げられています。

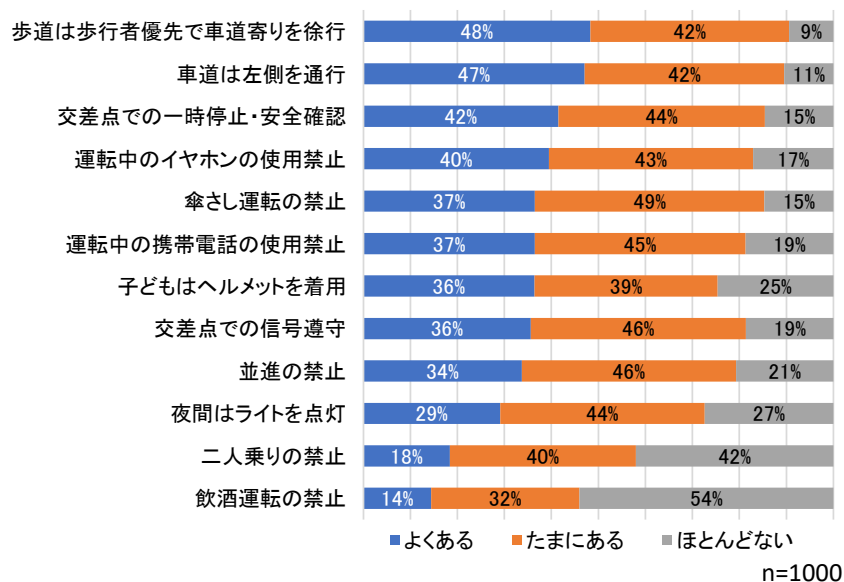


図 2-39 よく見かけるルール違反

資料：自転車利用者アンケート調査（2020年11月 都市整備局）

5 新技術の進展とライフスタイルの変化への適応

(1) MaaS の社会実装の進展

- 海外では、複数の交通手段をシームレスに利用できる、マルチモーダルモビリティサービス「MaaS」が展開されており、国内でも社会実装が進みつつあります。

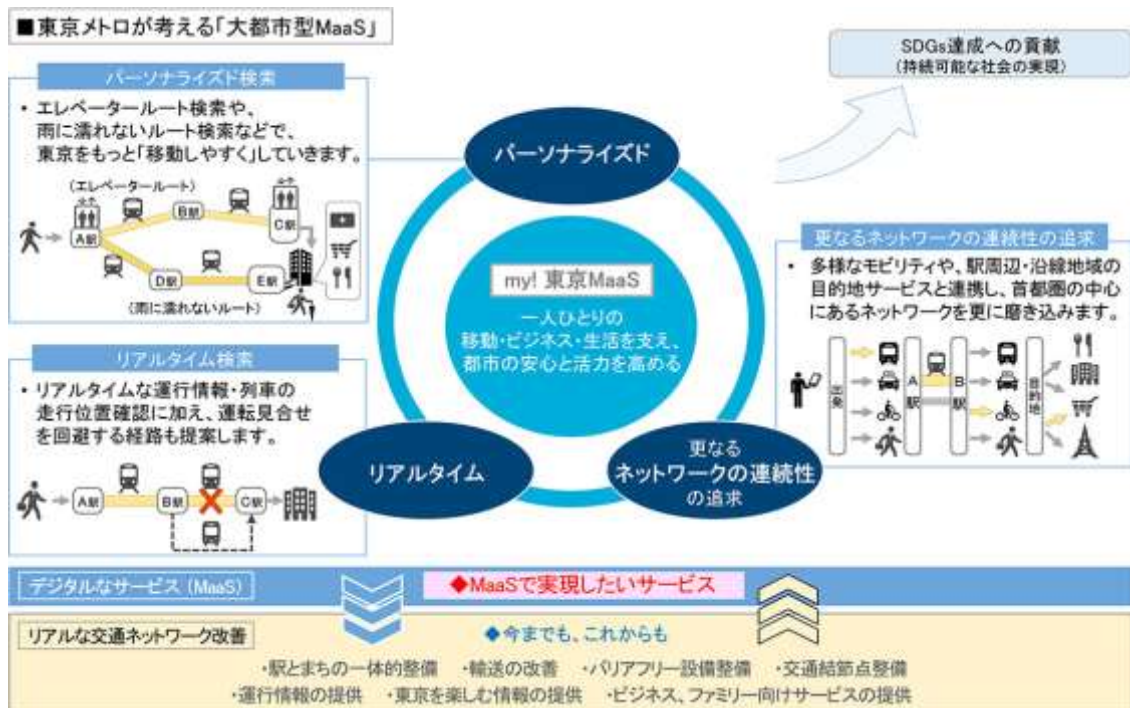


図 2-40 大都市型 MaaS(東京地下鉄)

資料：東京地下鉄 HP



- 自転車についても、自転車シェアリングが MaaS のひとつのコンテンツとして活用されつつあります。



図 2-41 複数手段を組み合わせた経路情報案内(鉄道+自転車シェアリング、mixway)

資料：ヴァル研究所



図 2-42 東京都の MaaS のモデル実証実験(臨海副都心エリアの回遊性向上)

資料：東京都戦略政策情報推進本部ホームページ

(2) 新たなモビリティ

- IT 技術の進展や交通社会におけるニーズの多様化を背景として、自転車利用環境に影響を与える可能性がある新たなモビリティの進展が図られています。例えば、西新宿地区では、「西新宿地区のスマートシティ化の推進に向けた連携協定」を締結し、電動キックボード（原動機付自転車に該当するもの）の適切な走行条件などについて検討する実証実験を行っています。



電動・小型・一人乗りの電動マイクロモビリティのシェアサービス「LUUP（ループ）」を展開する株式会社Luup（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長兼CEO：岡井大輝。以下「Luup」と）、一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会（所在地：東京都新宿区、理事長：伊藤道。以下「環境改善委員会」）は、2020年9月24日に「西新宿地区のスマートシティ化推進に向けた連携協定」を締結し、日本初となる電動キックボード公道実証を行うことをお知らせします。

本連携協定は、次に掲げる事項に関する企画、実施等について連携し、協力することを前提に締結されました。

- （1）西新宿地区における電動キックボードを用いた実証実験と将来的な電動キックボードシェアリングサービスの導入
- （2）西新宿地区におけるシェアサイクルサービスの導入
- （3）西新宿地区のスマートシティ化への相互協力

本連携協定に基づく取り組みの第一弾として、政府認可を得た上での実施は日本初となる電動キックボードの公道実証を西新宿地区にて実施します。Luupは、産業競争力強化法に基づく「新事業特例制度」を用いた電動キックボードの公道での実証実験を2020年の10月中旬以降から予定しています（注1）。本実証を通して、西新宿エリアに在勤の人々に新しい移動手段を体験いただくと同時に、電動キックボードの適切な走行条件を検討していきたいと考えています。将来的にはスマートシティの実現に向けて、電動キックボードのみならず、小型電動アシスト自転車のシェアサービスの導入も予定しています。

（注1）本実証実験は、今後申請する新事業活動計画が、規制所管大臣の同意を得て主務大臣に認定されることを条件に実施するものです。新事業活動計画の認定は10月中旬以降を予定しています。

図 2-43 電動キックボード公道実証について

資料：一般社団法人 新宿副都心エリア環境改善委員会



図 2-44 日本での電動キックボード走行風景（原動機付自転車に該当）



(3) 新型コロナウイルス感染症の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前から、自宅での活動時間が増加し、外出率が減少しており、通勤・通学・買物等の生活に変化が生じています。



図 2-45 自宅での活動時間と外出率の変化(東京都市圏)

資料：新型コロナ生活行動調査（国土交通省都市局）

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う活動場所の変化として、自宅周辺の近距離の活動が増えています。

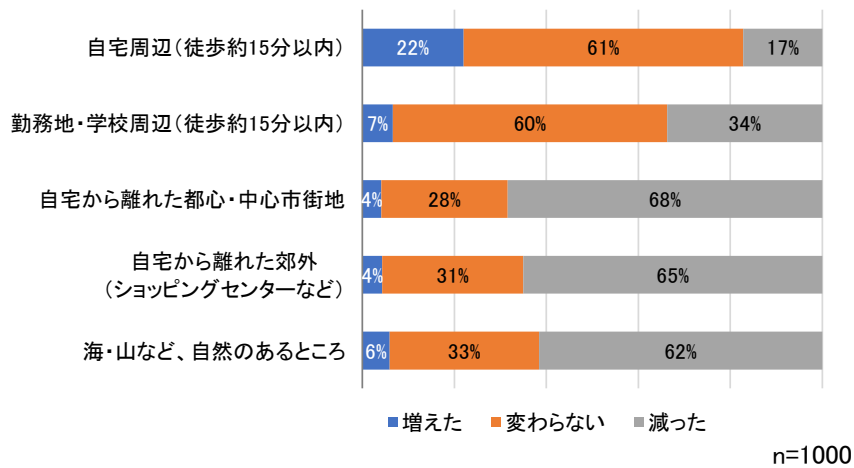


図 2-46 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出場所の変化

資料：自転車利用者アンケート調査（2020年11月 都市整備局）

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、「利用を増やしたい」と「やや利用を増やしたい」の合計が約4割と多く、自転車利用のきっかけにつながっています。

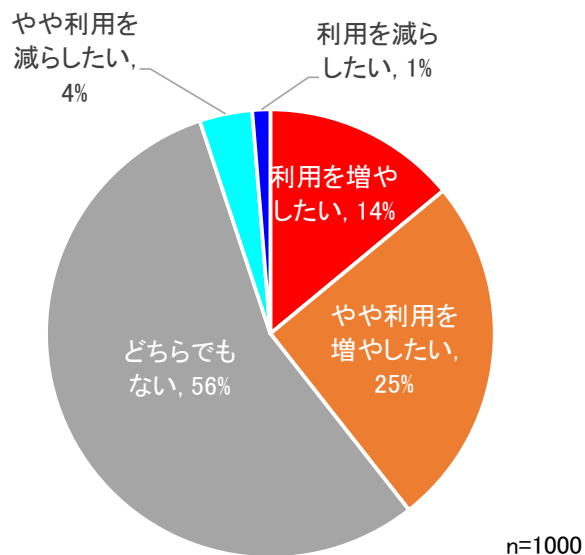


図 2-47 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用への意識の変化

資料：自転車利用者アンケート調査（2020年11月 都市整備局）

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車利用の「距離が伸びた」が24%と「距離が減った」の17%より多く、新たな目的地への移動に、自転車が活用されつつあることが考えられます。

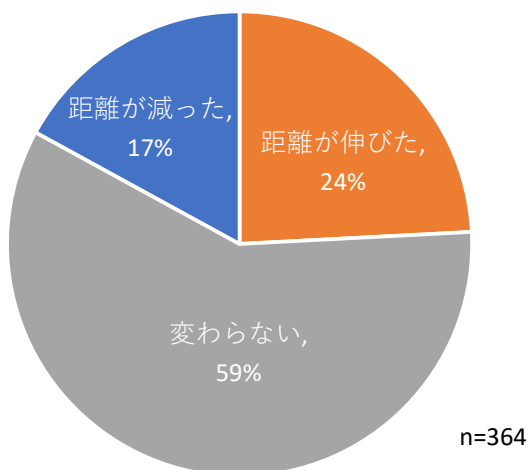


図 2-48 新型コロナウイルス感染症の拡大前後の自転車利用距離変化

資料：自転車利用者アンケート調査（2020年11月 都市整備局）



- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車販売台数は増加傾向になっています。2020年12月は、2019年12月比較して1.5倍の販売台数となっています。

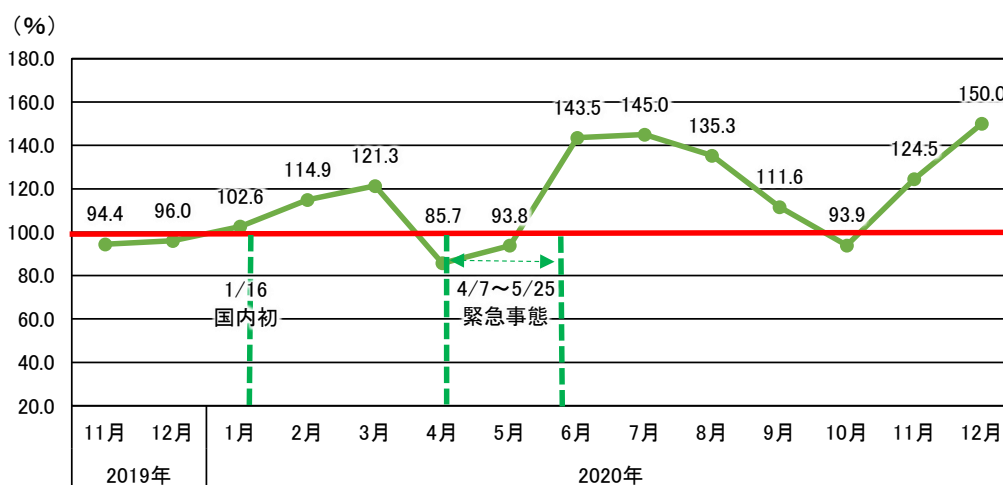


図 2-49 自転車販売の動向(前年同月比)

資料：サイクルベースあさひ

- 外食デリバリーの2020年の市場規模は、前年と比べ4割以上の増加が見込まれており、それに伴う自転車による宅配も増加していると考えられます。

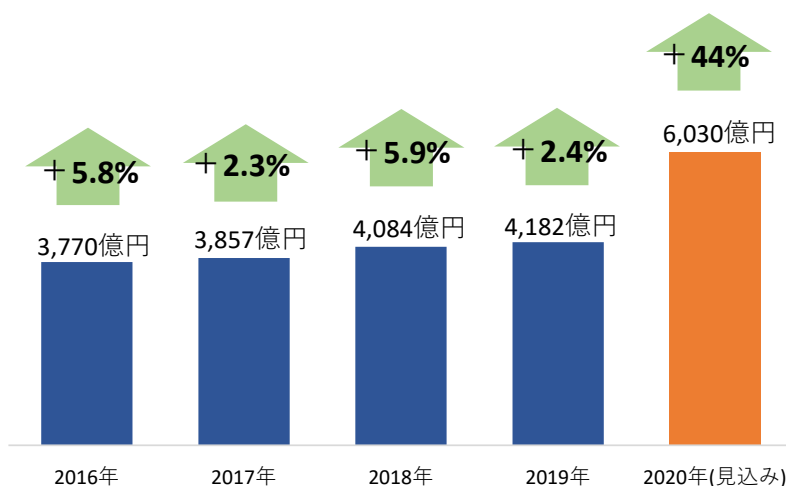


図 2-50 出前市場規模の推移

資料：外食・中食 調査レポート (npd プレスリリース、2020年12月21日)

※小売店、弁当・総菜店、自動販売機、学食・社食を除くレストラン業態(宅配ピザ含む)における宅配

自転車宅配サービス配達員に安全講習 警視庁、事故など受け

警視庁によると、自転車の配達員の事故が、都内では7～11月に75件あった。8月には、豊島区で自転車宅配サービスの配達員が歩行者にぶつかり、逃走する事件が発生。男は11月に道路交通法違反（ひき逃げ）と重過失傷害の疑いで書類送検された。ほかにも配達員が死亡する事故や、首都高に進入する事案も起きている。

このような状況を受けて、警視庁は12月16日、主要6社の自転車の配達員40人を集め、複数の事業者向けの取り組みとしては全国で初めて、安全運転のポイントを教える講習会を開いた。配達員による交通違反や事故が深刻で都民から苦情も寄せられており、今後にも必要に応じて開催するという。



図 2-51 自転車宅配サービス配達員向け安全講習会の様子

資料：朝日新聞デジタル（2020年12月18日）

Column

海外の大都市における自転車の施策

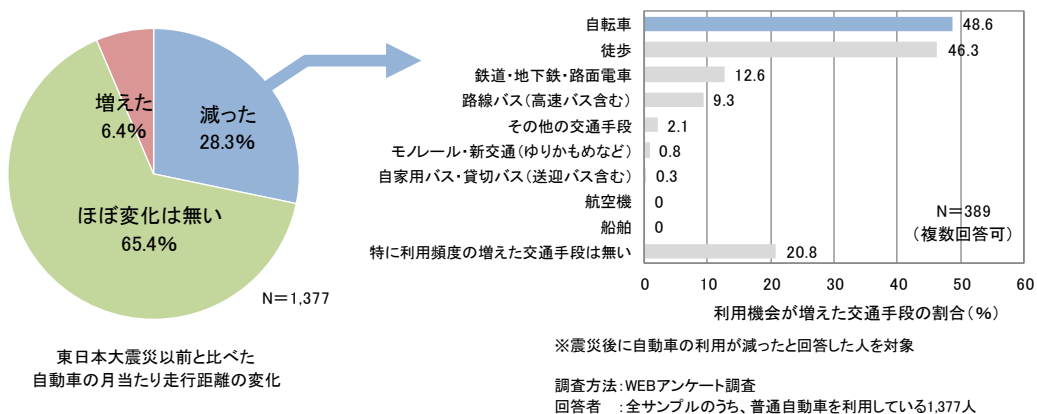
海外の都市では、元々自転車施策を推進していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に既存の施策をさらに加速し、自転車利用を促進しています。

	ロンドン	パリ	ニューヨーク
新型 の 拡大 前 の 自 転 車 施 策	2008年 サイクル・スーパーハイウェイ整備開始（郊外から都心までの自転車専用道） 2018年 サイクリングアクションプランを策定（自転車道から400m以内に住むロンドン市民9%→2024年までに28%、2041年までに70%）	2015年 Plan Velo 2015-2020を策定 - 全交通に占める自転車利用の割合を、5%から15%に上げる - 自転車走行空間延長を、700kmから1,400kmへと2倍にする	2007年 PlaNYCを策定 2013年までの間に644kmの自転車通行空間を整備（物理的分離を伴わないものも含む） 2018年における物理的に保護された自転車走行空間の総延長は772km
新型 コ ロ ナ ウ イ ル ス 感 染 症 の 拡 大 へ の 対 応	- ロンドンのカーン市長は一時的な自転車レーンを市内に急ぎ設置 5月6日に発表した「ストリートスペースフォーロンドン」計画により、今夏までに、既存の160kmの自転車網に30kmの常設自転車レーンを追加整備する予定	- かねてからの自転車利用推進計画を前倒しで導入する考え - ロックダウンが解除される5月11日、650kmの「コロナ・バイク・レーン」の計画を決定※ ※郊外線鉄道網（RER）に沿った対面2車線の自転車レーン、総費用5億ユーロ（600億円）、総距離の45%は既存自転車道を活用	4月27日市議会で、160kmの歩行空間確保を約束（公園及び隣接道路（100km）、自転車レーン（16km）他含む）。
自 転 車 通 行 状 況	 資料：Experience London HP	 資料：parisnavi.com	 資料：IBS 資料

Column

震災後に利用機会の増えた交通手段の事例

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く見られました。



東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段※

資料: 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)

※ 関東、関西、宮城、広島において、2011年5月～6月に調査



6 現状を踏まえた課題

第2章での課題一覧を以下の表にとりまとめます。

表 2-2 現状を踏まえた課題一覧

項目	課題
1-(1) 東京都内の自転車の保有・利用状況	✓ 通勤・通学や買物等の日常生活で利用される自転車であるが、十分な自転車利用環境は整っていない
1-(2) 東京都内の路上駐車状況	✓ 都内ではいまだに約5万台が路上駐車しており、半数以上が貨物車 ✓ 自転車通行空間に駐車する車両が見られ、通行に支障
1-(3) 東京都内の自転車シェアリングの利用状況	✓ 利用可能エリアの拡大への改善要望が多い ✓ ポートの増設や公共交通機関との連携についても要望が多い
1-(4) 東京都内の放置自転車の状況	✓ 都内でいまだに70駅で100台以上の自転車が放置
1-(5) 東京都内の道路幅員の状況	✓ 都内の道路の6割が幅員5.5m未満の狭小道路
2-(1) 健康・体力の状況と自転車利用	✓ 自転車は健康づくりのためのツールとして有効であるにもかかわらず、運動頻度の向上には活用されておらず、20歳代から40歳代はおおよそ7割が週に2日以下の運動頻度
2-(2) 東京都内の自転車通勤の状況	✓ 通勤・通学に自転車を利用しているのは20歳以上で1割未満
3-(1) 東京都内の自転車レースの開催状況	✓ 都内でも自転車レース・イベントは開催されているが、観戦した人はほとんどいない
3-(2) 旅行者の推移・自転車観光の状況	✓ 京都市や金沢市等と比較して、観光都市として自転車による周遊環境等のPRが目立たない
4-(1) 東京都内の自転車関連事故の推移	✓ 自転車関連事故件数は2017年以降微増傾向 ✓ 自転車関連事故が全事故に占める割合は全国平均より高い
4-(2) 東京都内の自転車関連事故の発生状況	✓ 自転車関連事故は対乗用車が最も多く、次いで貨物車が多い ✓ 死亡事故では約7割が頭部を損傷
4-(3) 東京都内の自転車事故の内訳	✓ 自転車事故件数は20歳以下で多く、致死率は50歳以上で上昇 ✓ 自転車事故の約半数が自転車側の違反が原因
5-(1) MaaSの社会実装の進展	✓ MaaSの社会実装、新たなモビリティ・取組の進展の中で、自転車利用環境との関係が定まっていない
5-(2) 新たなモビリティ	
5-(3) 新型コロナウイルス感染症の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に伴う新たな生活スタイルにおいて、自転車活用の進展に対する環境が十分整っていない