

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。

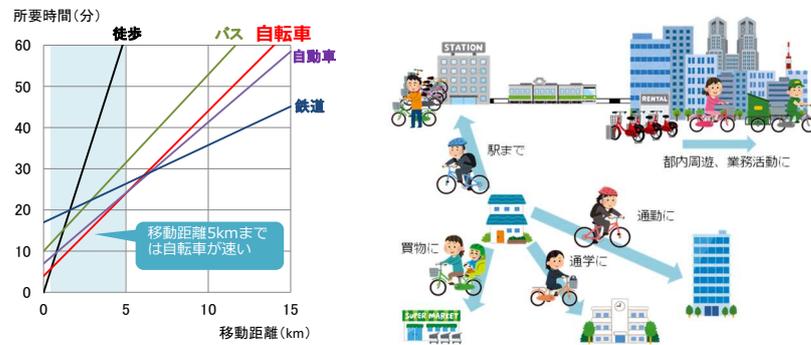


図 2-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ

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。

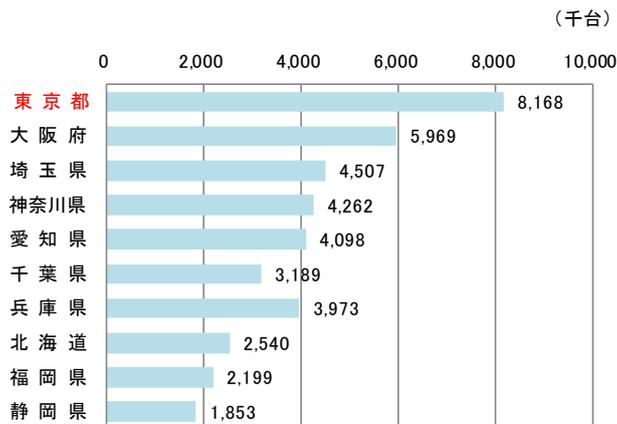


図 2-2 自転車保有台数(上位 10 都道府県)

資料：自転車保有実態に関する調査報告書(2019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。

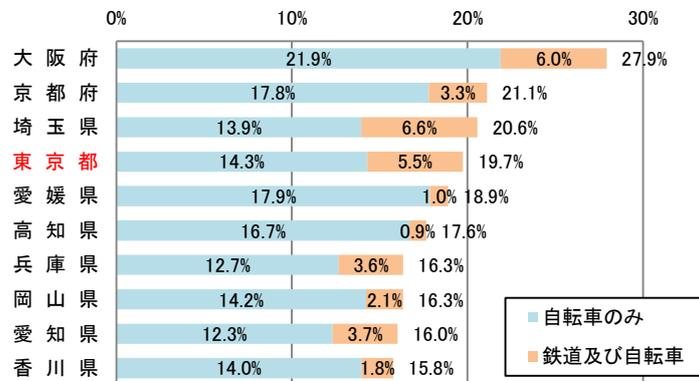


図 2-3 通勤・通学時の自転車利用割合(上位 10 都道府県)

資料：国勢調査（2010 年 総務省）より作成

- 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。

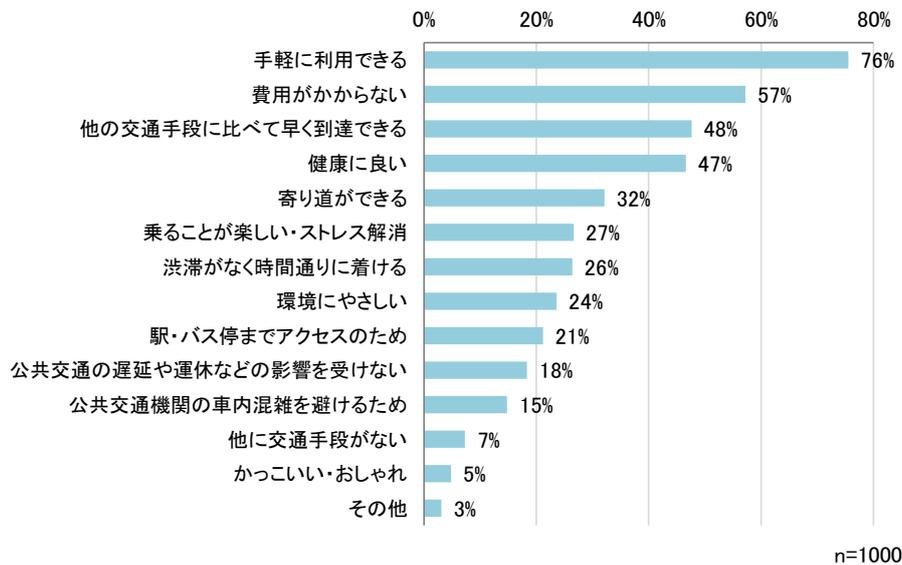


図 2-4 自転車を使う理由

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。

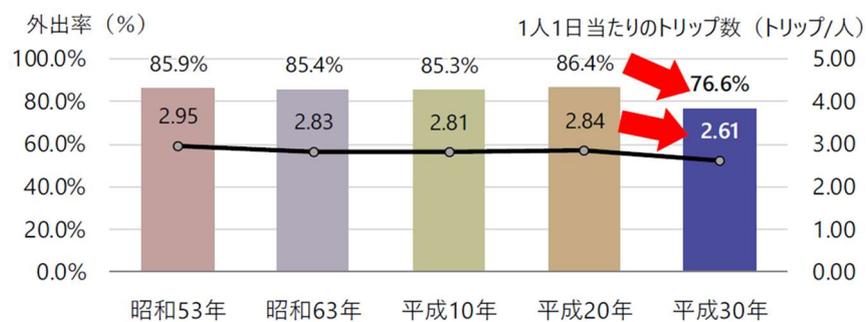


図 2-5 外出率と 1 日 1 人当たりトリップ数の推移(東京都市圏)

資料：東京都市圏交通計画協議会記者発表資料（2019 年 11 月）

※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見ると、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見られますが、送迎については増加しています。

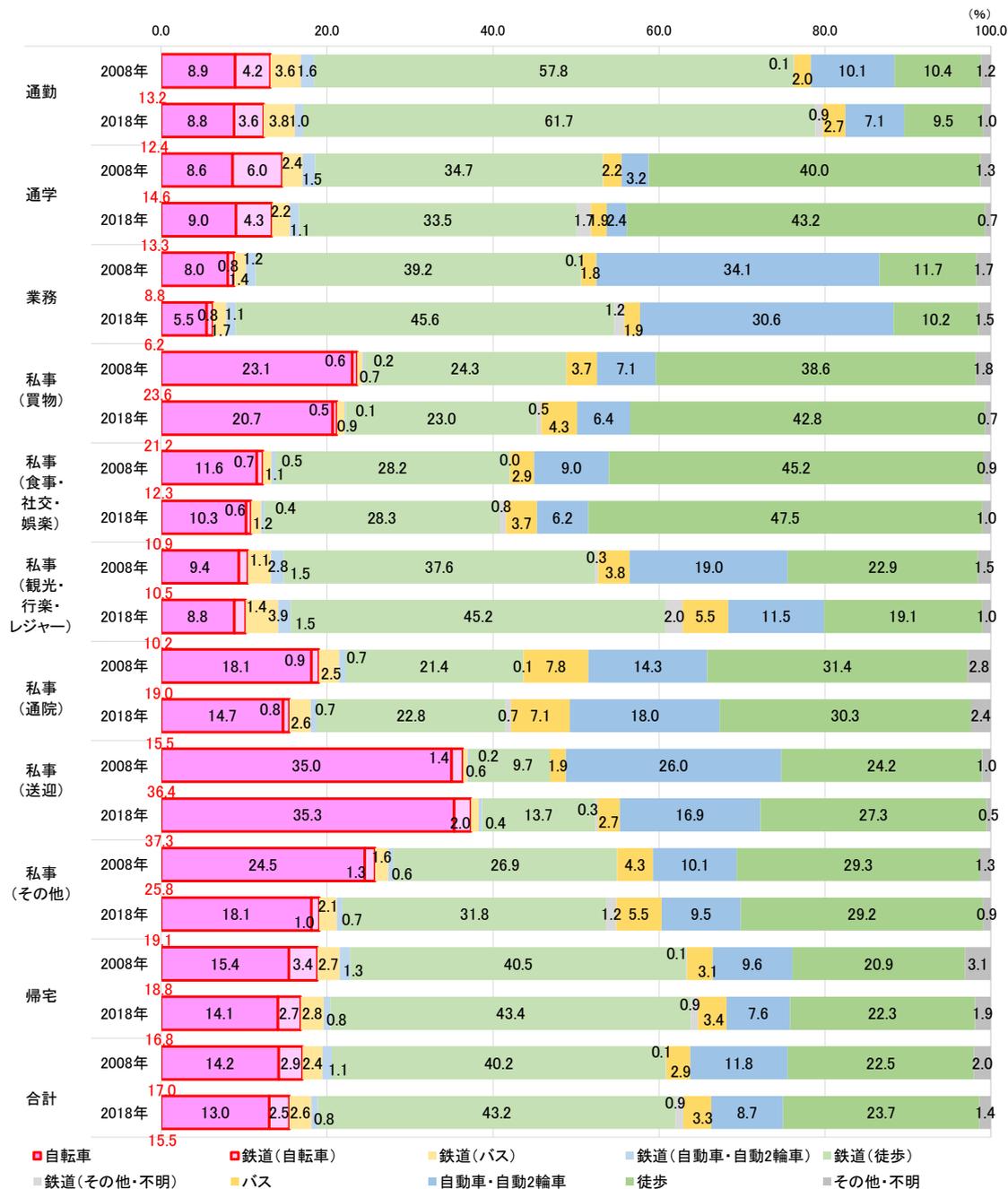


図 2-6 移動目的別の交通手段分担率の変化(区部)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(2018年度)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見ると、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見られる中で送迎については増加しています。

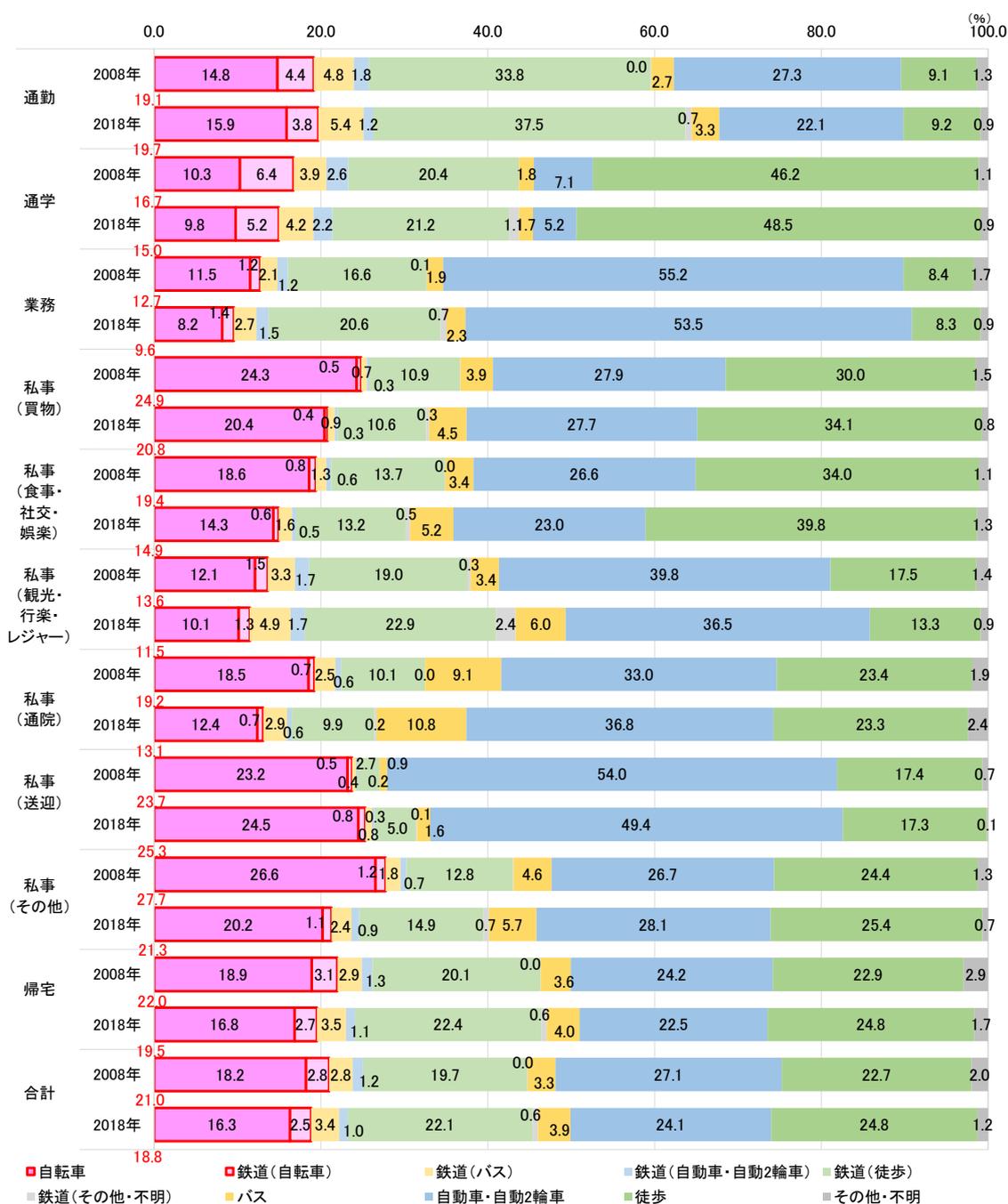


図 2-7 移動目的別の交通手段分担率の変化(多摩部)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(2018年度)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。

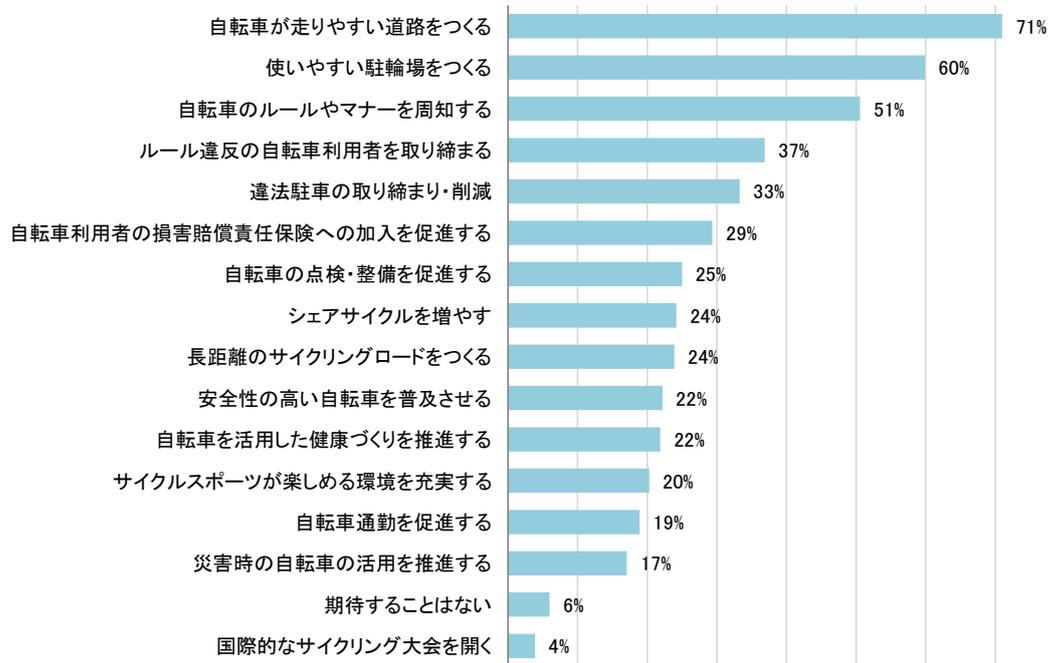


図 2-8 東京都に期待する取組

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。

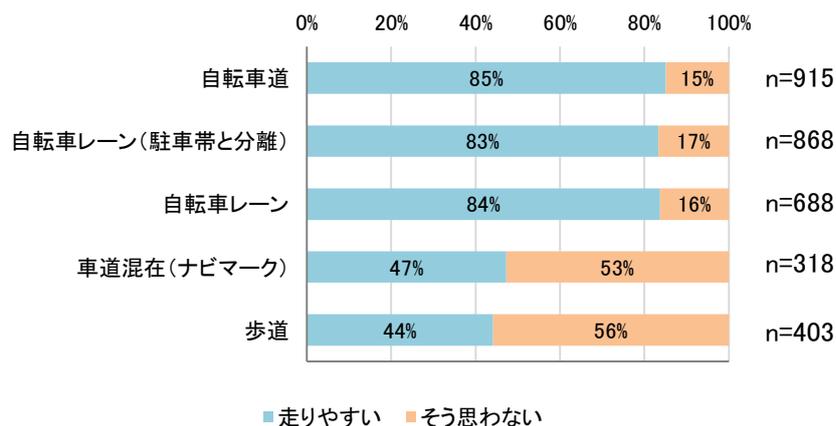


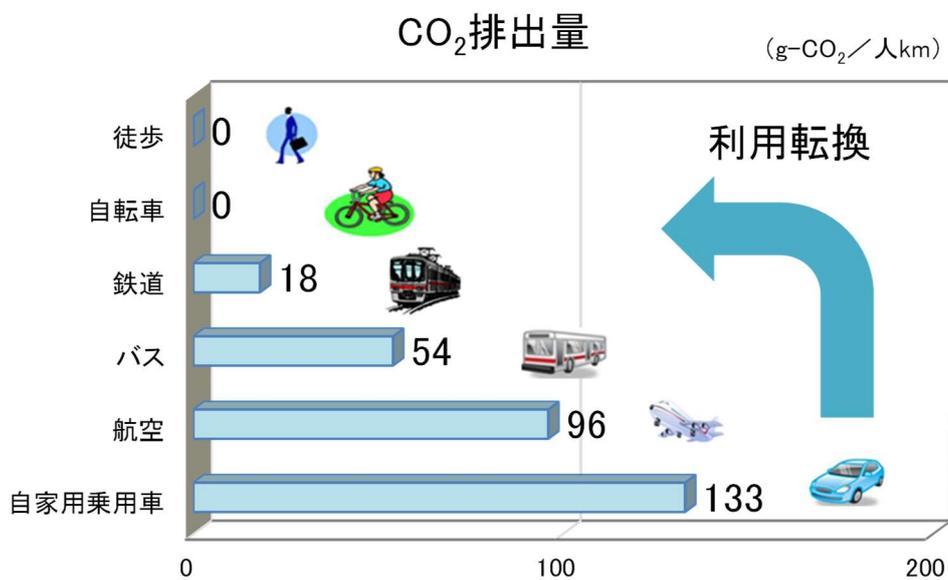
図 2-9 自転車通行空間の走りやすさ

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。

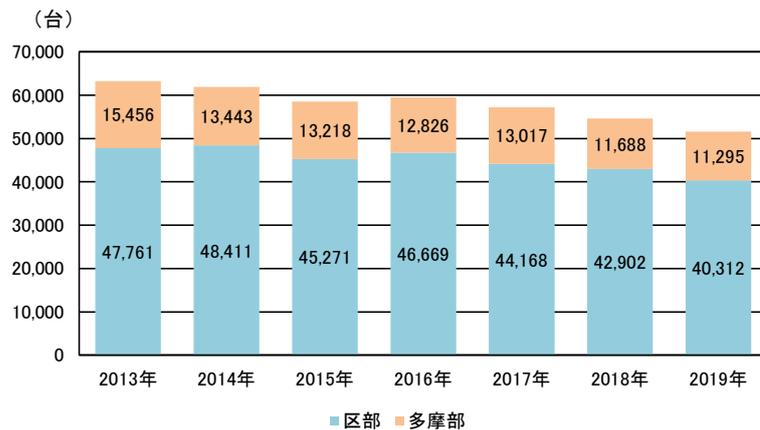


図 2-10 瞬間路上駐車台数(違法)の推移

資料：警視庁提供資料より作成

※ 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。

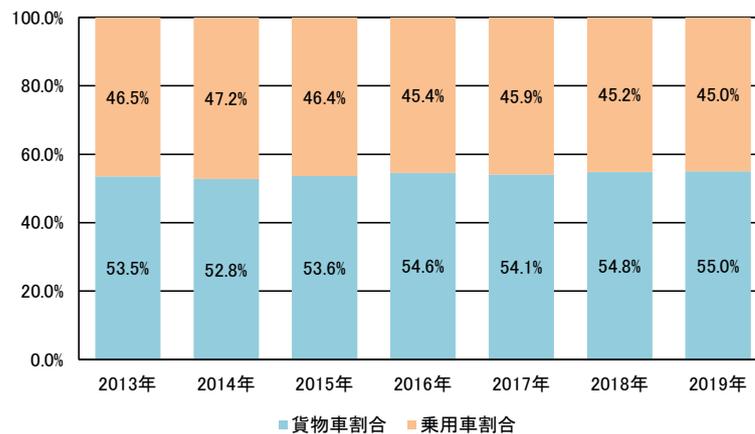


図 2-11 瞬間路上駐車(違法)の貨物車割合の推移

資料：警視庁提供資料より作成

※ 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

- 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。

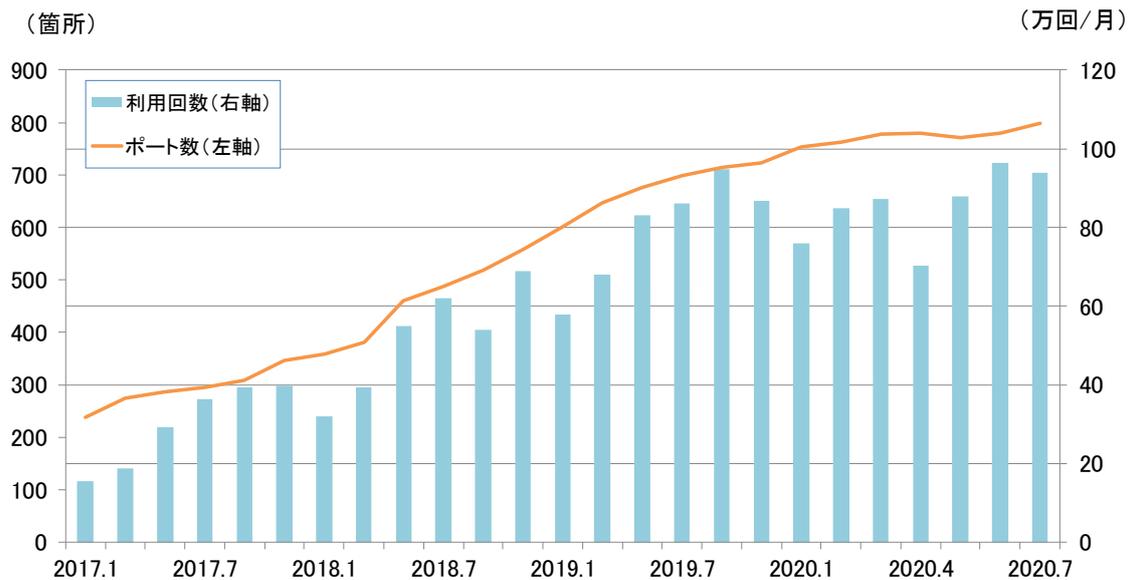


図 2-13 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移
(参考例:ドコモ・バイクシェア※)

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。

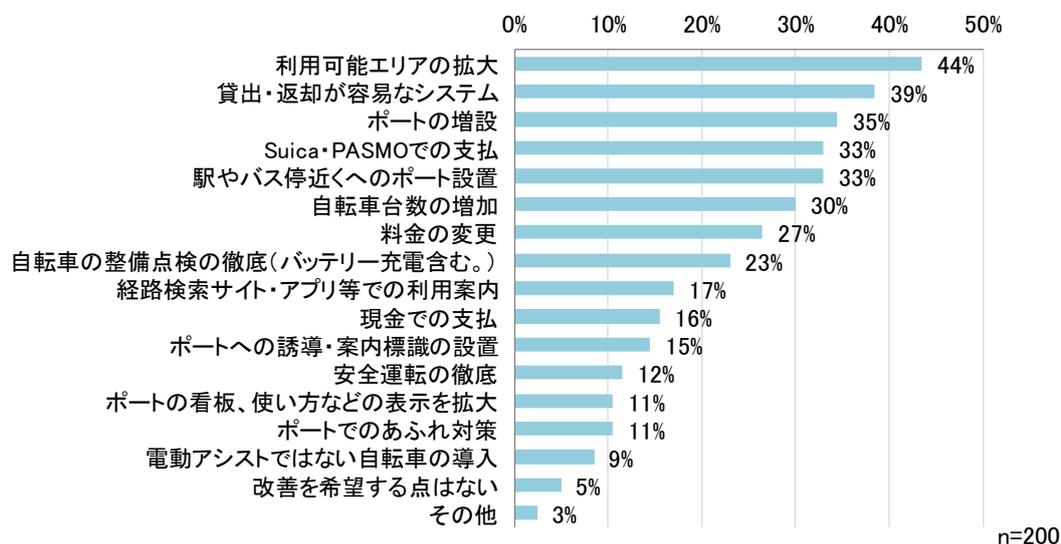


図 2-14 自転車シェアリングに対する改善希望

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^{※2}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、2020年で約2.1万台（うち、自転車は約1.9万台）大きく減少しています。

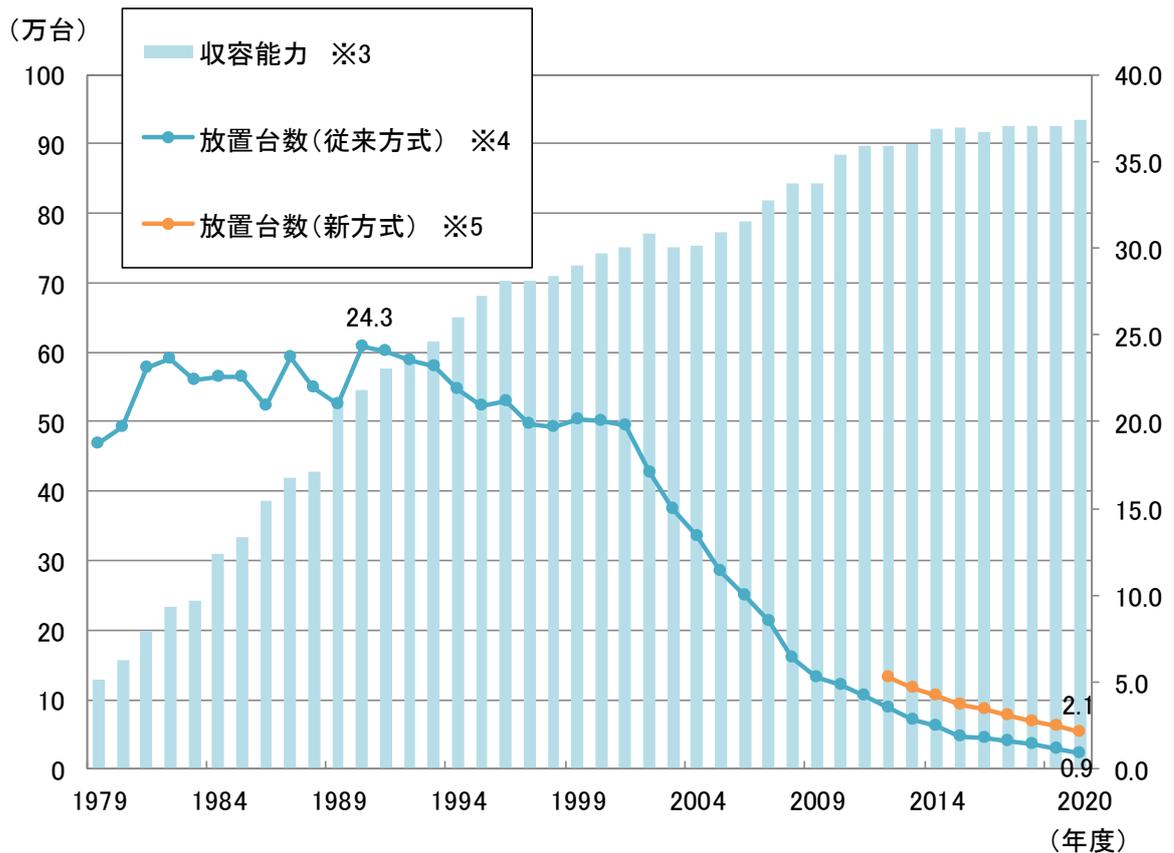


図 2-15 収容能力・放置台数の推移

資料: 駅前放置自転車等の現況と対策(2020年度 都民安全推進本部)

- ※1 自転車等とは、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車をいう。
- ※2 自転車等の放置とは、自転車等が自転車等駐車場以外の道路（駅前広場等の公共の場所を含む。）に置かれ、利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態をいう。
- ※3 収容能力とは、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車に係る駐車場の整備計画上の収容予定台数をいう。
- ※4 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
- ※5 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、2020年度時点で60駅あり、区部の割合が高い状況となっています。

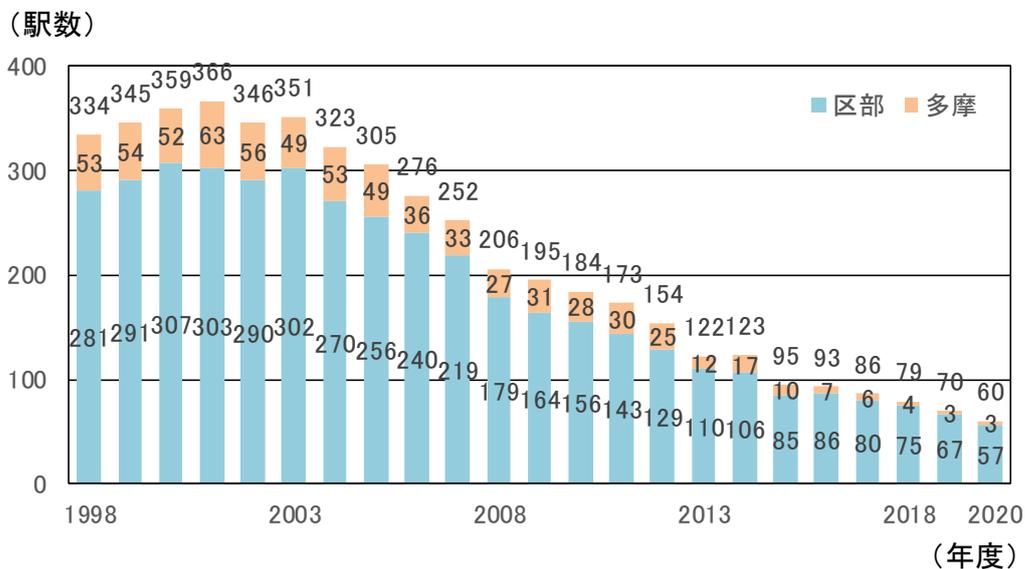


図 2-16 放置自転車が100台以上ある駅数の推移

資料: 駅前放置自転車等の現況と対策(2020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。

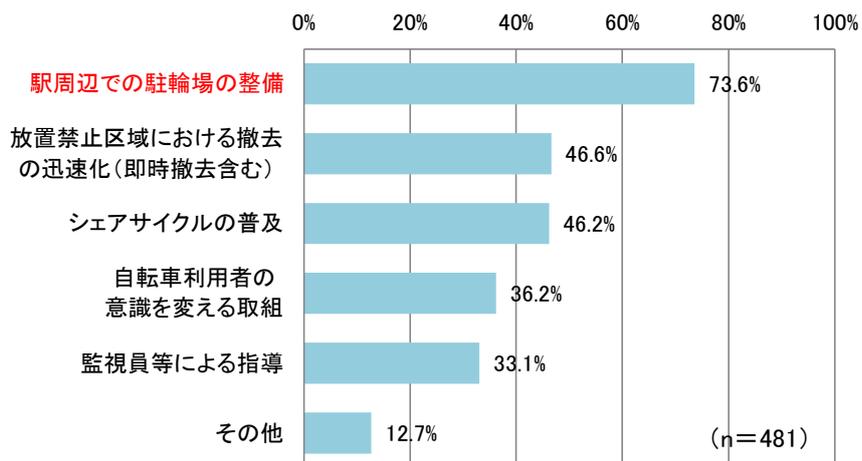


図 2-17 放置自転車を減少させるための有効な取組

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。

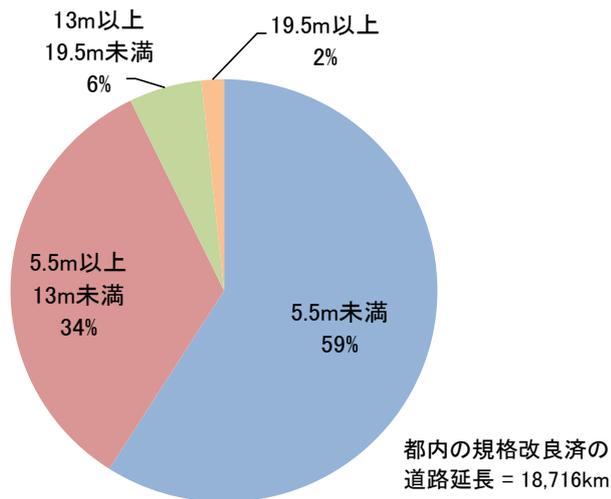


図 2-18 道路幅員別延長の構成比

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。

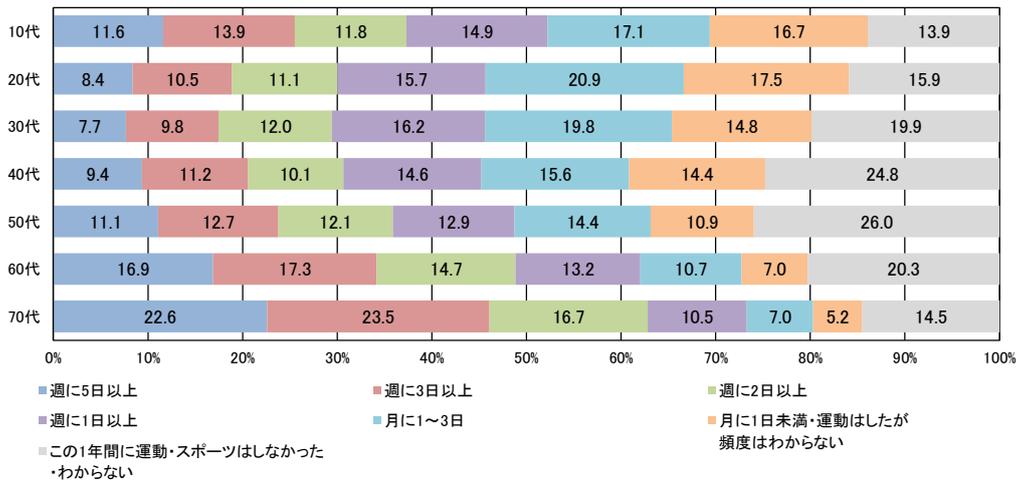


図 2-20 年代別運動頻度

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。

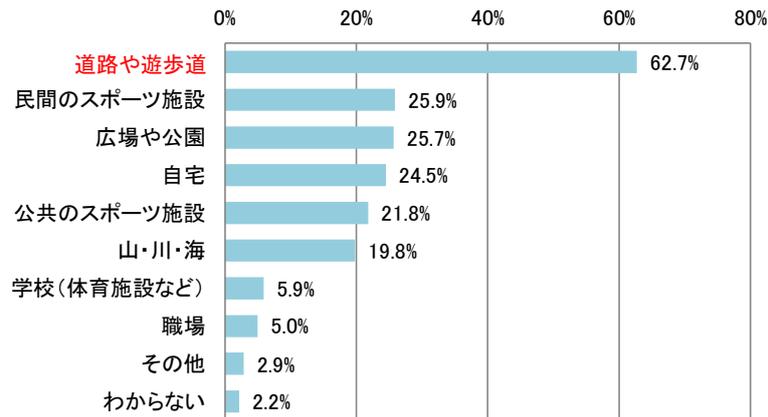


図 2-21 スポーツ・運動を行った場所※

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。

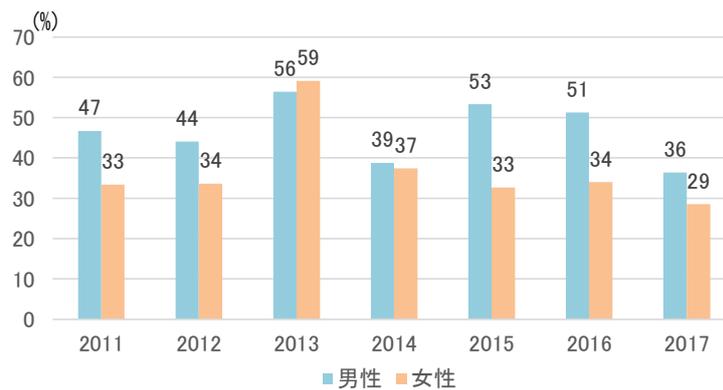


図 2-22 運動習慣者割合※1

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。

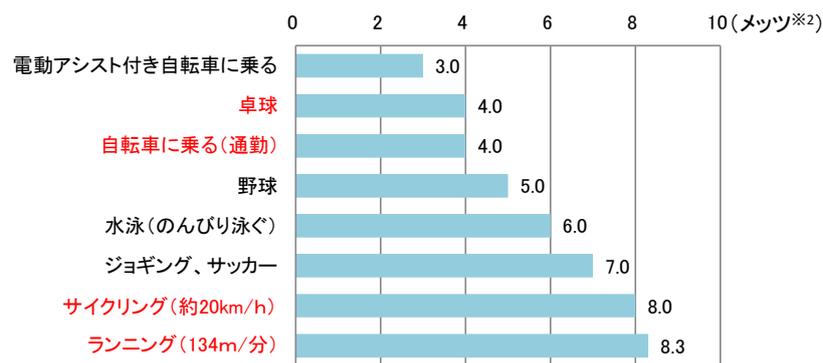


図 2-23 運動種類別の運動強度(メッツ※2)

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

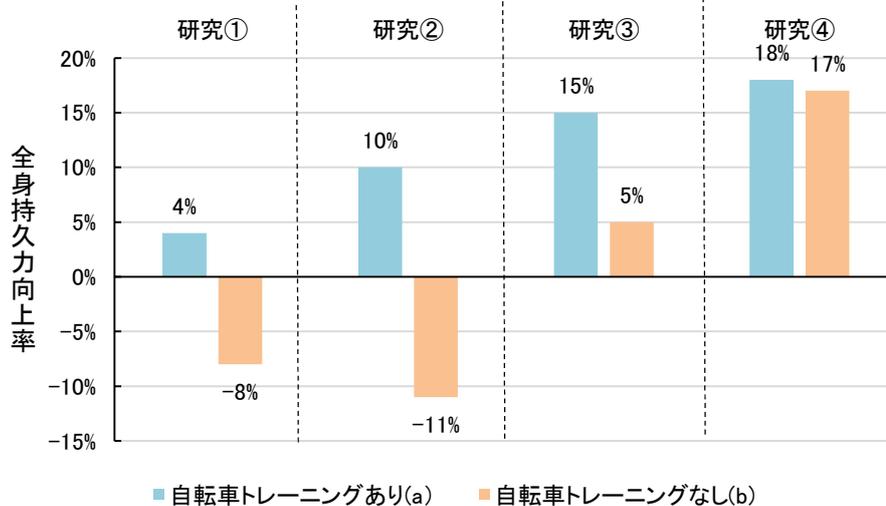
※1 東京都の 20 歳以上の者のうち、1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上実施し 1 年以上継続している者が占める割合

※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及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

- 通勤に自転車を利用している人は20歳以上でおおむね1~2割となっています。

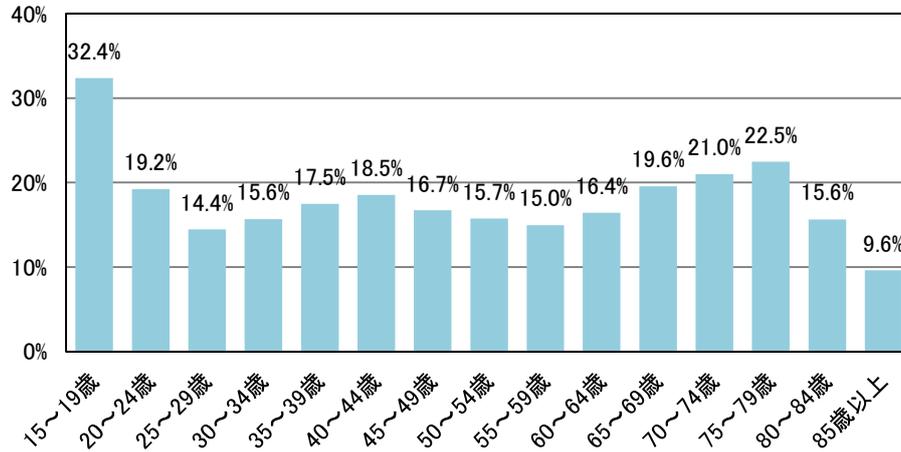


図 2-24 通勤時の自転車分担率

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。

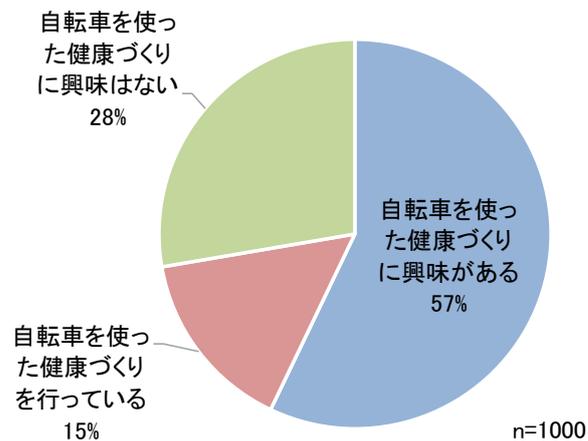


図 2-25 自転車による健康づくりの意向

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ほか、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

- 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。

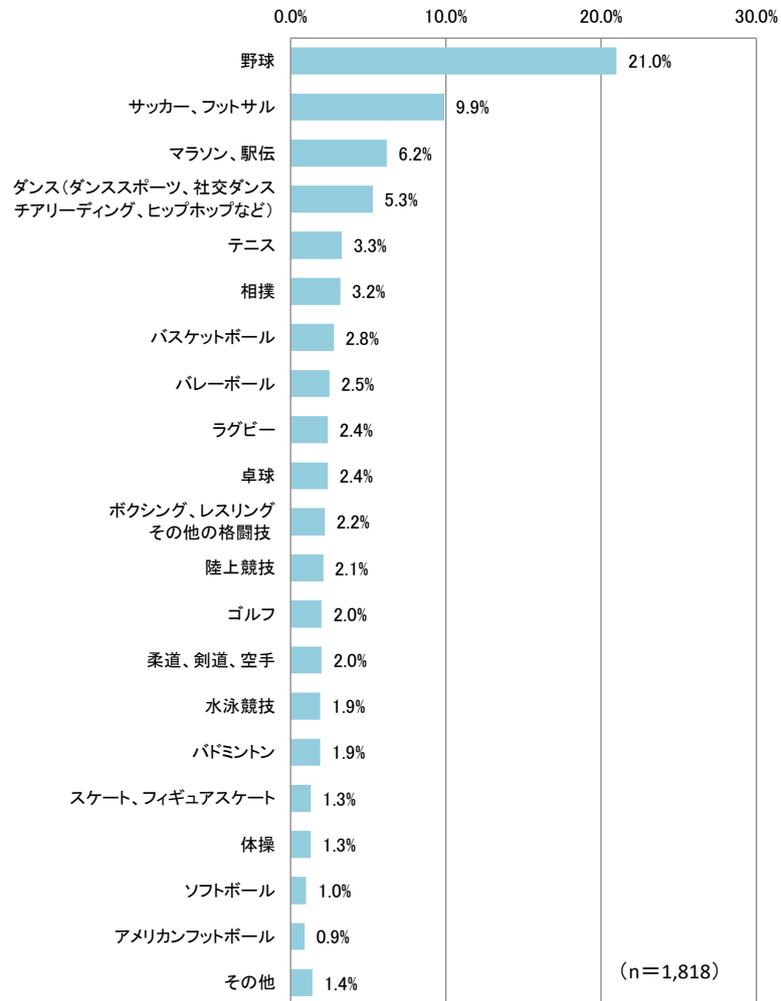


図 2-26 この1年間に実際に観戦したスポーツ※

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1,518万人となっています。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。

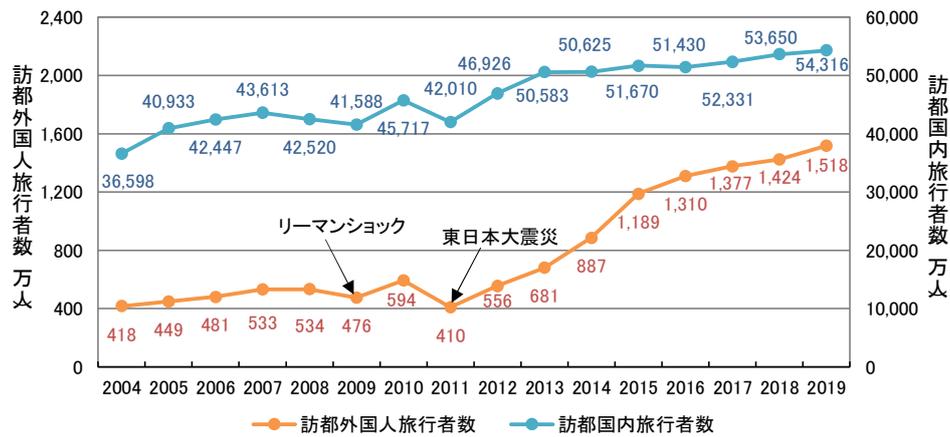


図 2-27 訪都旅行者数の推移

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。

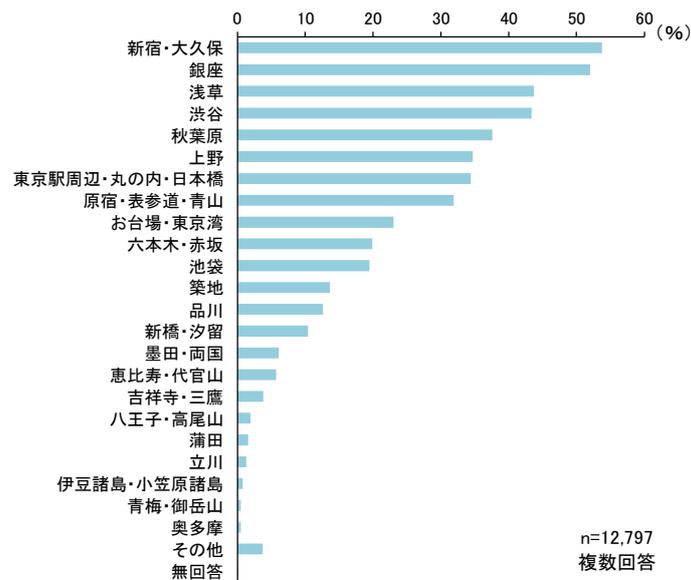
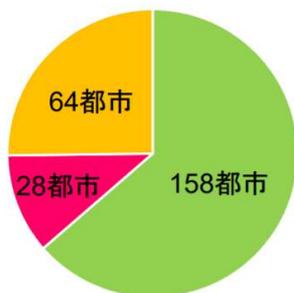


図 2-28 訪都外国人旅行者が訪問した場所

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。

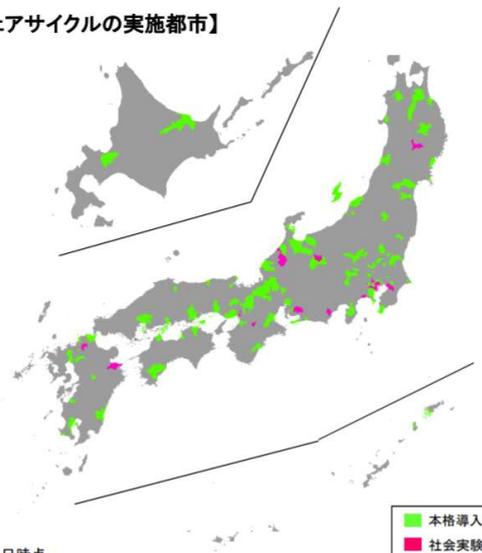
【シェアサイクル実施状況】



※H31年3月31日時点

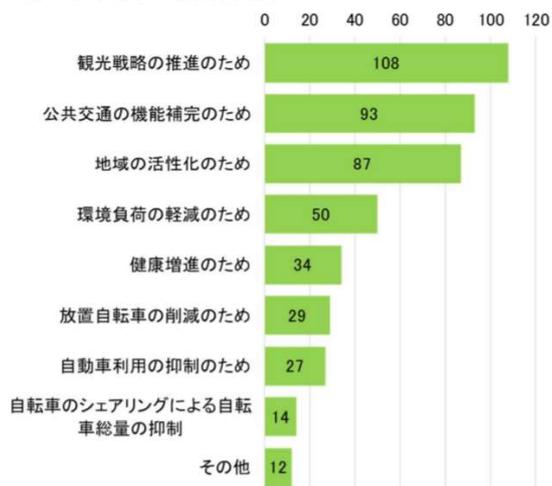
【シェアサイクルの実施都市】

- 平成30年度末までにシェアサイクルを本格導入している
- 平成30年度末までにシェアサイクルの社会実験を実施している
- 平成30年度末時点でシェアサイクルの本格導入や社会実験を検討



※ H31年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入・社会実験を図示
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体を記載

【シェアサイクル導入目的】



回答数は適宜更新
 ※回答のあった本格導入都市の集計
 ※複数回答あり

N=158（本格導入都市）、複数回答

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、2010年に19,891件でしたが、2020年には10,407件と10年ではほぼ半減しているものの、2015年以降は、横ばい傾向にあります。

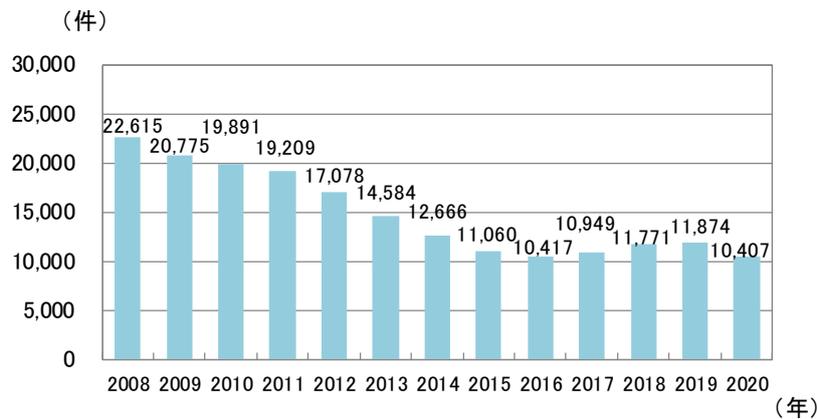


図 2-30 東京都における自転車関連事故件数の推移

資料：交通統計・交通事故発生状況（警視庁）より作成

- 自転車関連事故が全事故に占める割合は2010年に36.2%でしたが、2020年には40.6%と増加しており、全国平均21.9%と比べ約2倍と高い割合を占めております。

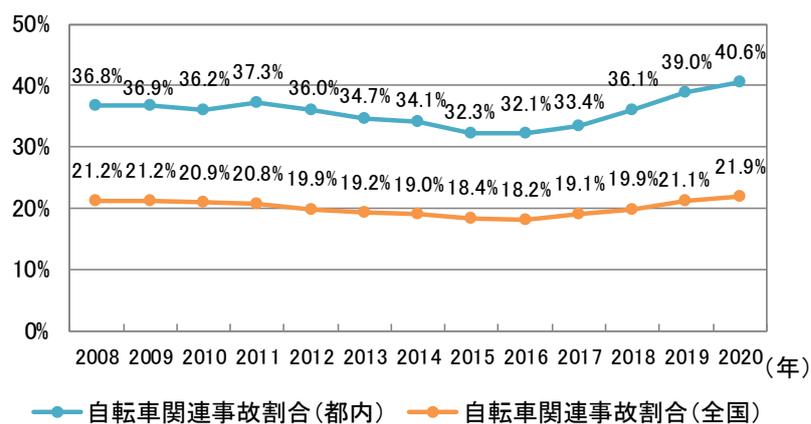


図 2-31 自転車関連事故割合の推移

資料：交通統計・交通事故発生状況（警視庁）、道路の交通に関する統計（警視庁）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

- 自転車と乗用車の事故の割合は、2015年から2017年の3年間でほぼ横ばいでしたが、2017年より減少傾向にあります。
一方、自転車単独の事故、自転車同士の事故や自転車と歩行者との事故の割合は、増加傾向にあります。

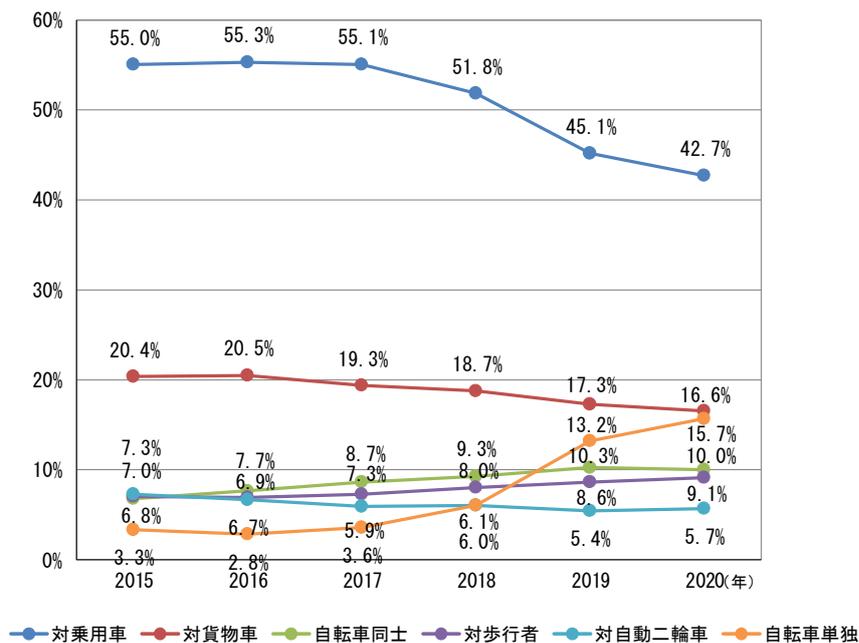


図 2-32 東京都における自転車関連事故の相手当事者別構成比

資料：警視庁提供資料より作成

- 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。

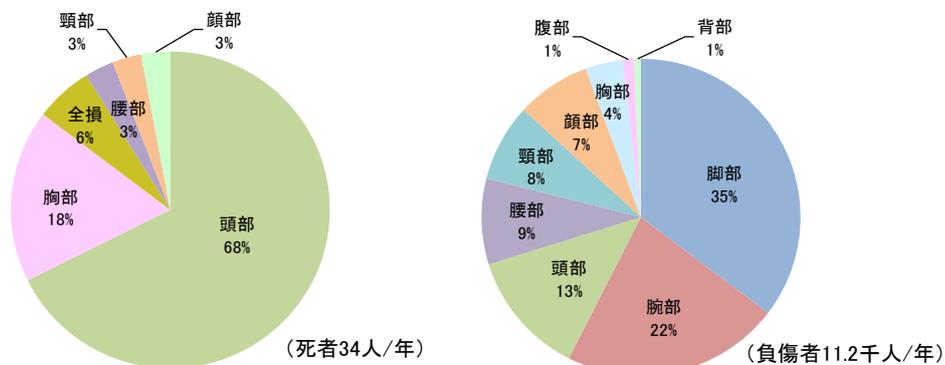


図 2-33 自転車乗用中死者及び負傷者の損傷主部位別構成比

資料：警視庁提供資料（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。

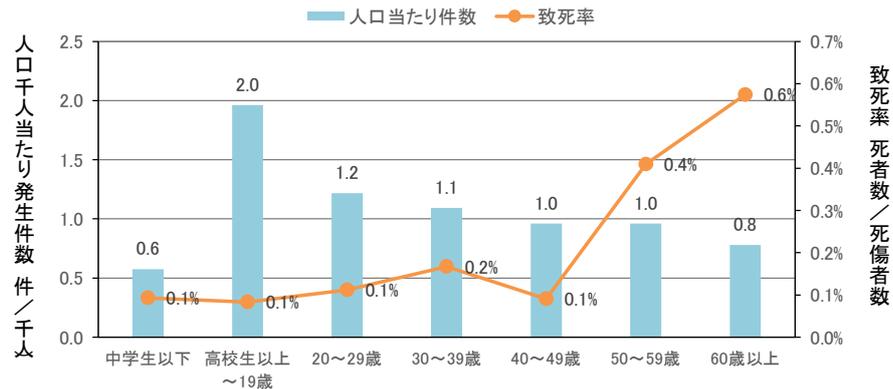


図 2-34 自転車事故発生件数と致死率※

資料：東京都及び警視庁提供資料より作成

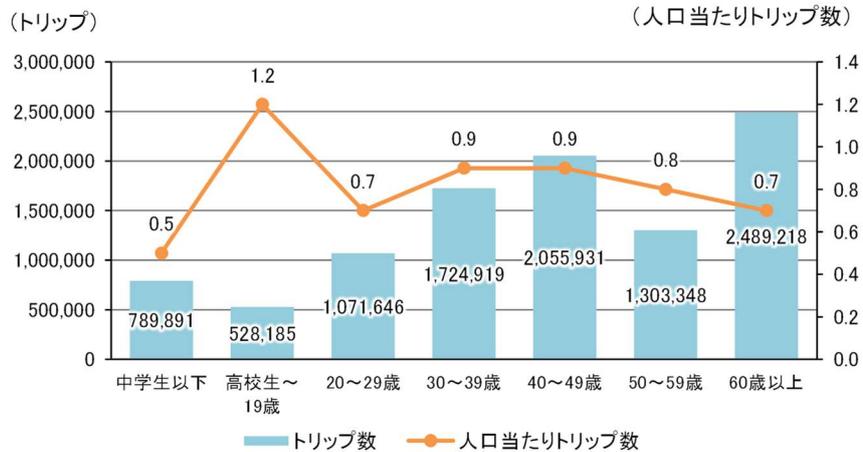


図 2-35 自転車トリップ数と人口当たりの自転車トリップ数

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）より作成

※ 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。

(発生件数/年)

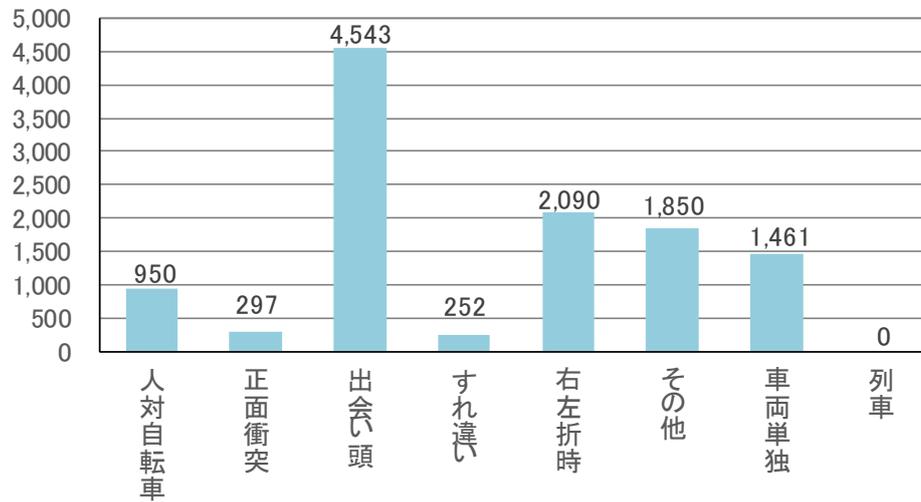


図 2-36 自転車事故発生状況の分類

資料：警視庁提供資料（2020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。

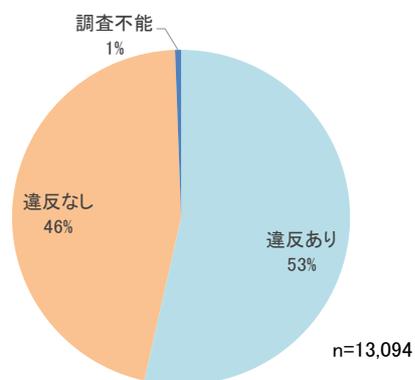


図 2-37 自転車側の違反の有無

資料：警視庁提供資料（2019年）より作成

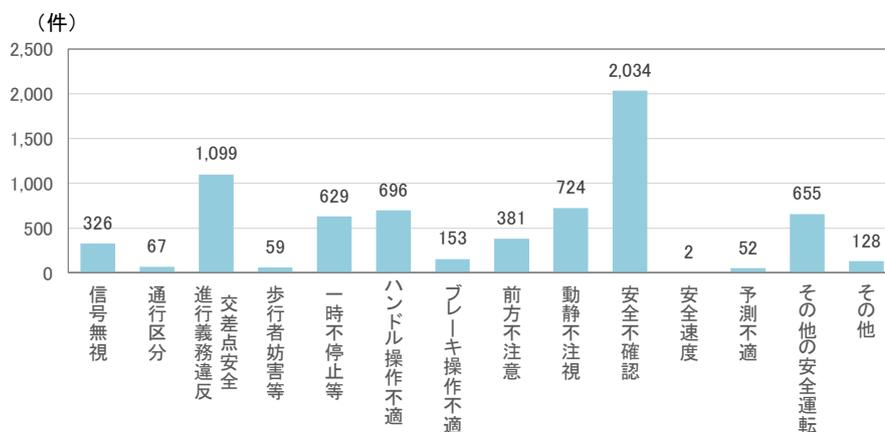


図 2-38 自転車事故時の違反内容

資料：警視庁提供資料（2019年）より作成



- よく見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、交差点での一時不停止、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。

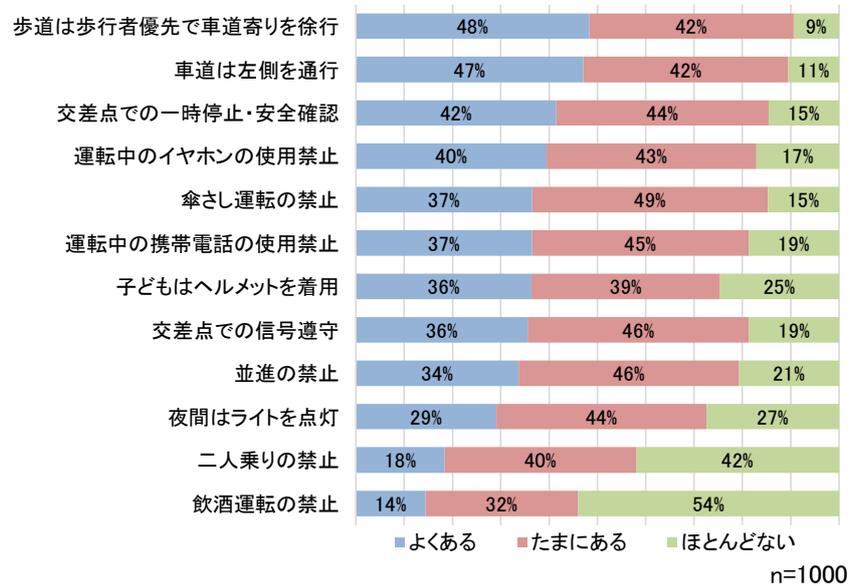


図 2-39 よく見かけるルール違反

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。

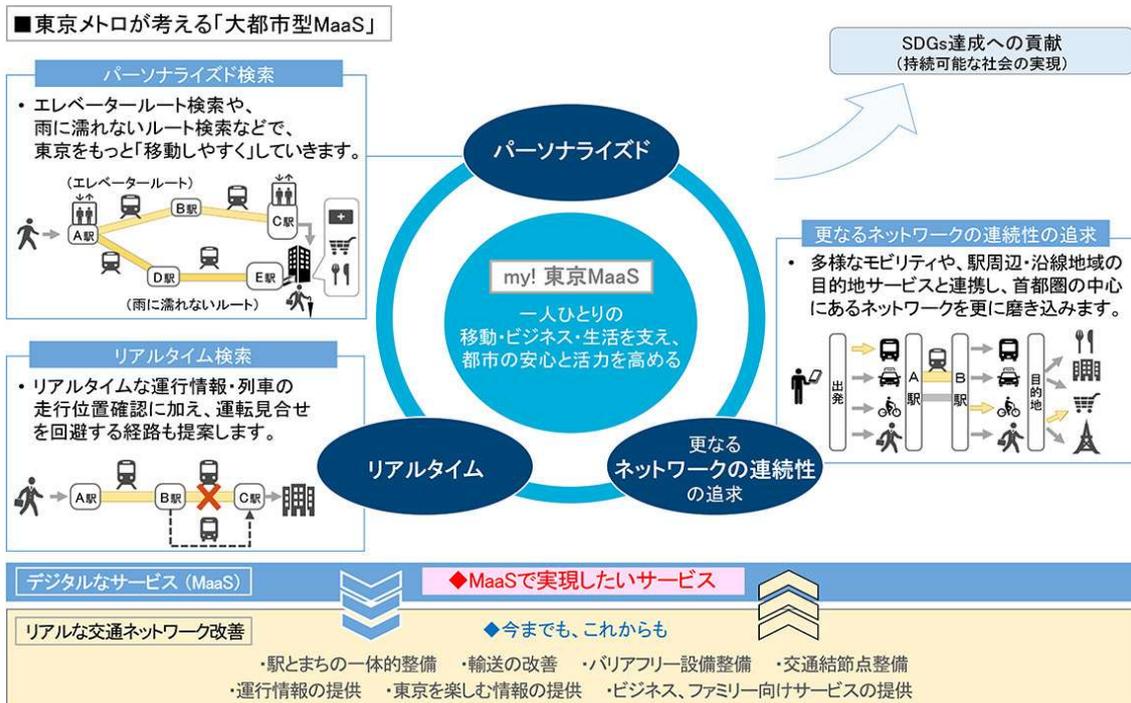


図 2-40 大都市型 MaaS(東京地下鉄)

資料：東京地下鉄ホームページ



- 自転車についても、自転車シェアリングが MaaS の一つのコンテンツとして活用されています。



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：伊藤滋、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のお知らせします。

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



(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)より作成

- 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。

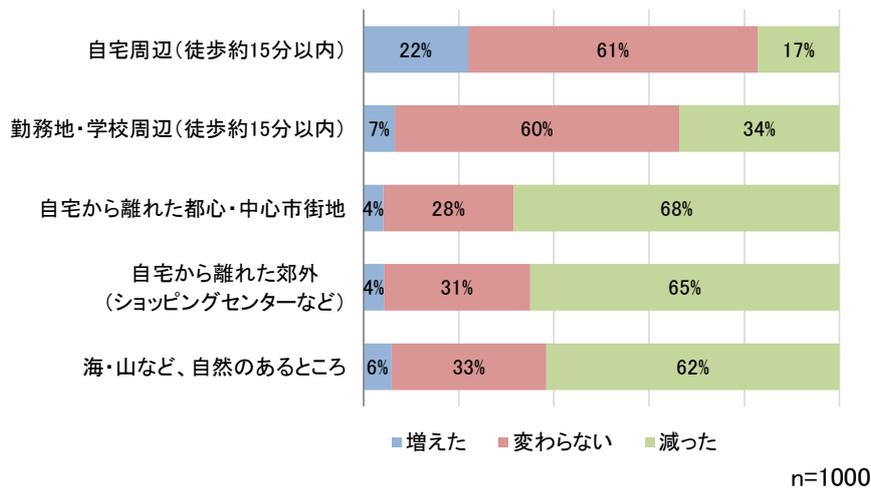


図 2-46 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出場所の変化

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、「自転車利用を増やしたい」と「やや自転車利用を増やしたい」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。

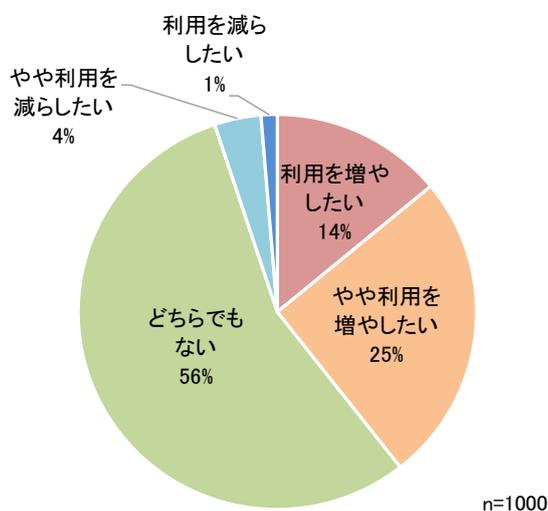


図 2-47 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用への意識の変化

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。

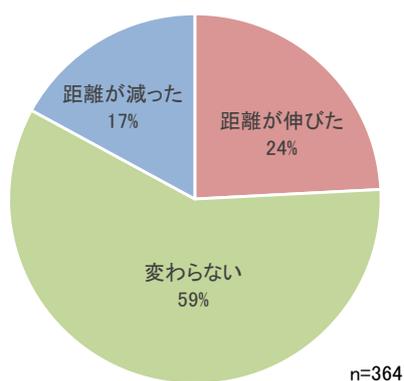


図 2-48 新型コロナウイルス感染症の拡大前後の自転車利用距離変化

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月と比較して1.5倍の販売台数となっています。

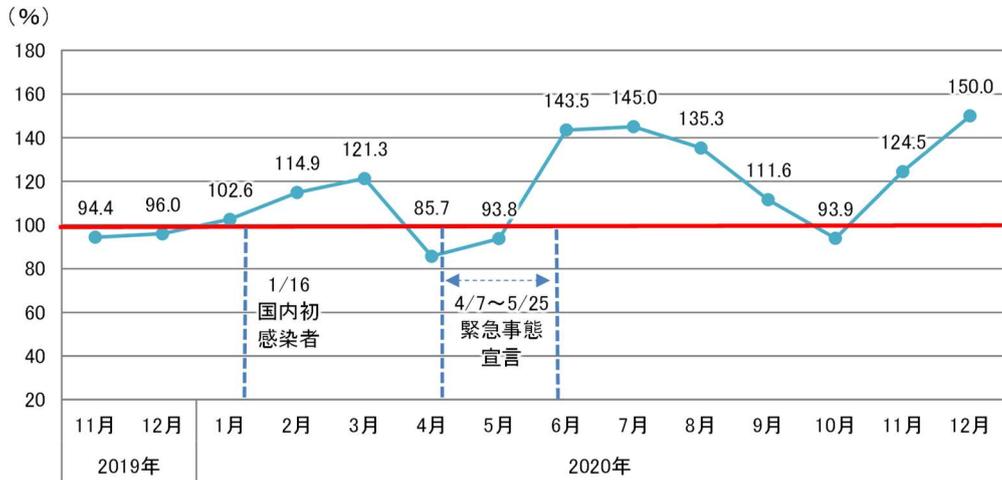


図 2-49 自転車販売の動向(前年同月比)

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。

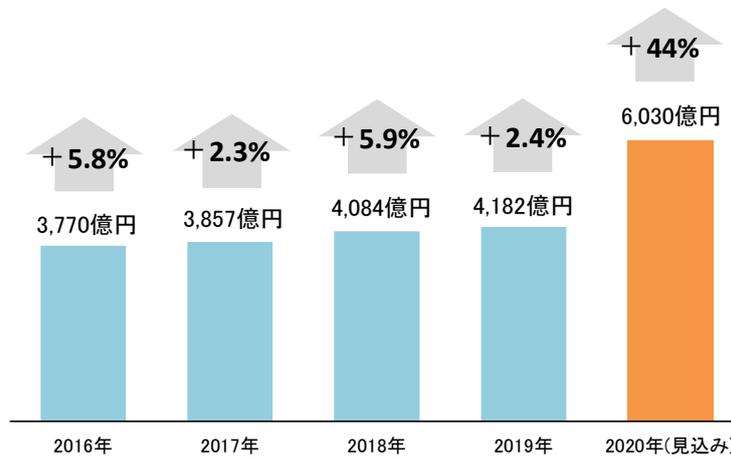


図 2-50 出前市場規模の推移

資料：外食・中食 調査レポート(2020年12月、npd プレスリリース)

*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2020年7月から11月までに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）

Column

海外の大都市における自転車の施策

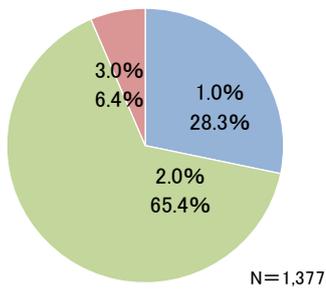
海外の都市では、元々自転車施策を推進していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に既存の施策を更に加速し、自転車利用を促進しています。

	ロンドン	パリ	ニューヨーク
新型コロナウイルス感染症の拡大前の自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> 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路） 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%） 	<ul style="list-style-type: none"> 2015年 <u>Plan Velo 2015-2020</u>を策定 全交通に占める自転車利用の割合を、<u>2020年までに5%から15%に上げる</u>。 自転車走行空間延長を<u>2020年までに700kmから1,400km</u>と2倍にする 	<ul style="list-style-type: none"> 2007年 <u>PlaNYC</u>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<u>772km</u>
新型コロナウイルス感染症の拡大への対応	<ul style="list-style-type: none"> ロンドン市長は一時的な自転車レーンを市内に急ぎょ設置 2020年5月6日発表した「ストリートスペースフォーロンドン」計画により、2020年夏までに、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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 2020年5月11日、650kmの「コロナ・バイク・レーン」の計画を策定※ <small>※総費用は5億ユーロ（600億円）、総距離のうち45%は既存自転車レーンを活用</small>	<ul style="list-style-type: none"> 2020年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）他を含む）。
自転車通行状況	 <p>資料：Experience London HP</p>	 <p>資料：parisnavi.com</p>	 <p>資料：一般財団法人計量計画研究所</p>

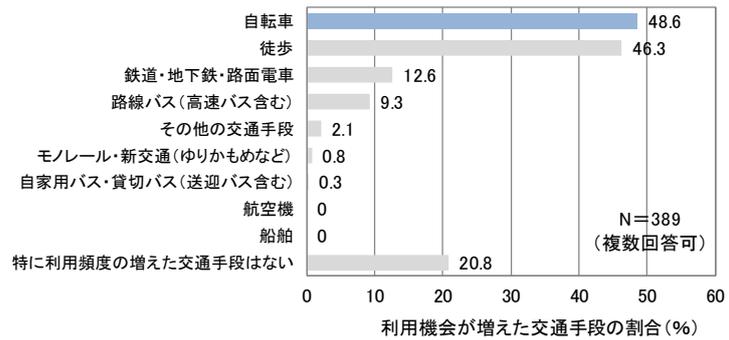
Column

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。



東日本大震災以前と比べて
自動車の月当たり走行距離の変化



※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

調査方法: WEBアンケート調査
回答者: 全サンプルのうち、普通自動車を利用している1,377人

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月から6月までに調査



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取りまとめます。

表 2-2 現状を踏まえた課題一覧

項目	現状	課題
1-(1) 東京都内の自転車保有・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。	・ 自転車の保有・利用状況に対応した環境を整備する必要がある。
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	・ 自転車の通行に支障となる駐車車両への対策を行う必要がある。
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。	・ 自転車シェアリングについて、利便性の向上を図る必要がある。
1-(4) 東京都内の放置自転車の状況	・ 都内ではいまだに70駅で100台以上の自転車が放置	・ 放置自転車を減らす取組を推進する必要がある。
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	・ 道路幅員の状況を考慮した自転車の通行空間を確保する必要がある。
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歳代はおよそ7割が週に2日以下の運動頻度	・ 自転車を利用した健康づくりの増進を図る必要がある。
2-(2) 東京都内の自転車通勤の状況	・ 通勤に自転車を利用している人は20歳以上で1~2割	・ 自転車通勤利用のニーズに応じた環境の創出を図る必要がある。
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。	・ 自転車をより身近に体感できる取組を実施する必要がある。
3-(2) 旅行者の推移・自転車観光の状況	・ 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。	・ 国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる環境を整備するとともに、PRする必要がある。
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。	・ 自転車の安全利用の促進を図る必要がある。
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	・ 死亡事故に応じた有効な対策を図る必要がある。
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	・ 自転車利用のルール・マナーについて、周知徹底を図る必要がある。
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。	・ 新たな生活スタイルにおける自転車等利用環境を整備する必要がある。