論点2

地域公共交通の改善

地区交通マネジメント

(仮)東京交通政策担当者ネットワークの 立ち上げ

(仮)東京交通政策担当者ネットワークの目的

- 目的
 - ・ 課題と取組ノウハウ等の情報共有
 - ・ 国・都等の政策情報等の周知・共有
 - ・ 相互協力関係の形成
- ネットワークの活用方法
- 情報共有の方法の確認
- 今後の進め方
- ・ 窓口の確認
- 課題把握アンケートの実施 地域公共交通の課題把握

地区交通マネジメント

地域交通の課題把握

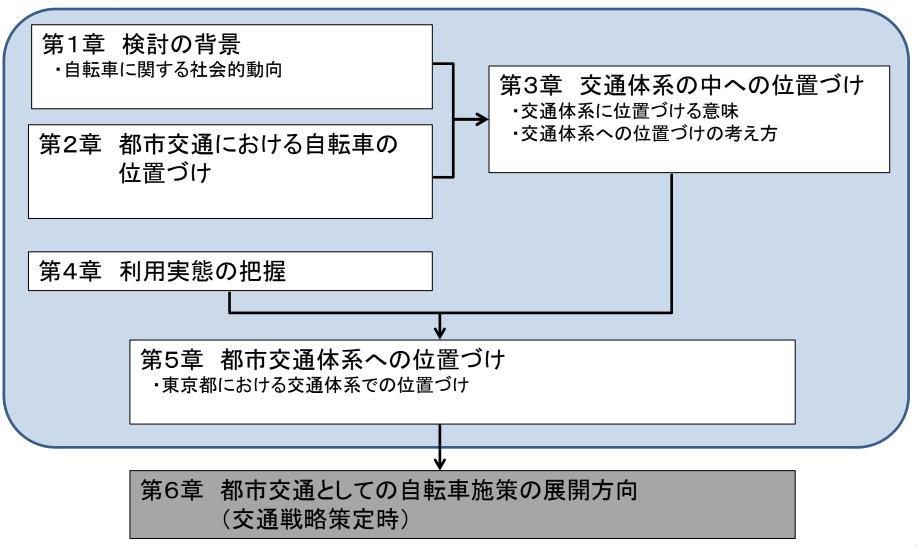
地域交通の課題把握

- 国土交通省の「アクセシビリティ指標」を使った課題把握
- 各種統計データによる分析(GIS分析等)
- 課題把握アンケート
- 交通機関別 課題の整理 (鉄道、バス、自転車、歩行者)
- 主要交通問題別 課題の整理 (交通不便地域(過疎)、交通弱者、高齢者等 利用者目線(ライフスタイル別等))
- 具体の問題個所の把握
- 新しい交通技術開発の動向の把握 (サイクルトレイン等/自動運転技術/超小型モビリティ等)
- コンパクトシティ(都市計画との連動)

自転車の交通体系への位置づけ(案)

自転車の交通体系への位置づけ

■ 交通体系への位置づけに向けたフロー



第1章 検討の背景

■ 自転車に関する社会的動向

- 健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっており、各自治体では環境と自動車社会からの脱却を目的として自転車施策を展開している。
- 今後の高齢化の進展等に対応して、高齢者を含む全ての道路利用者が多様な交通 手段を自由に選択でき、安全に利用できる環境を整備するために、国は自転車に関 するガイドラインを策定している。
- 自転車先進国では自転車の位置付けを明確にして政策を展開している。

<国の動き>

「良好な自転車交通秩序の実現ため総合対策推進について」(H23.10 警察庁) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国土交通省・警察庁) 「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」(H24.11国土交通省)

<自転車先進国>

ロンドン自転車革命2010・・・「自転車はロンドンでの唯一の最も重要な移動手段である」とされ、クルマはもちろん公共交通よりも自転車を優先する考え方

コペンハーゲン自転車政策2002-2012…徹底して自転車利用者のことを考えて推進する「世界ー自転車利用者にやさしいまち」

ポートランド市 自転車計画2030…都市計画との整合性を図り、近隣住区の移動を 自転車を中心に考えることや他の政策との連携を唱えている

第1章 検討の背景

■ 東京都における自転車政策

<上位計画・関連計画>

「東京長期ビジョン」(平成26年12月)

- 通勤や買い物だけでなくビジネスや観光などの多様なニーズに対応する自転車について、公共交通が発達した東京にふさわしい利用環境を充実させる。
- 自転車走行空間の一層の整備やシェアサイクルを促進している。

<知事>

東京が成熟都市としてさらなる発展を目指すためには、身近な交通手段である 自転車を一層活用し、環境に優しい交通体系を構築することが重要であります。 (平成27年3月16日 予算特別委員会 知事答弁「自転車を含めた総合的な自転車政策 について」)

第2章 交通における自転車の位置づけ

■ 交通における自転車の位置づけ

- 各自治体の交通マスタープランでは、自転車は「環境負荷の軽減」を目標として、不要・不急な自動車利用の削減と、駅端末交通手段として公共交通の利便性向上として位置づけている。
- また、「安全・安心・快適な移動の実現」のために、歩行者・自転車が安全で安心して 道路を利用できる空間の整備、ルールやマナー等の施策が展開されている。

■ 東京都での位置づけ

・ 交通マスタープランを策定しておらず、自転車を交通体系に明確に位置づけている ものはない。



結果として現段階では交通政策の対象となっていない

10

第3章 交通体系に位置づける意義

■ 位置づける意義

- 公共交通の補完的な役割を期待 ((短距離、公共交通が不便な地域等)の補完)
 - → 移動利便性の向上 (地区交通マネジメントの視点)
- 自転車としてのメリットが多い(環境、健康、利便性、地域活性化等)
- 目標都市像の実現(世界一の交通体系、成熟都市、集約型都市 等)



交通体系に位置づけ、交通政策の対象として施策展開

第3章 交通体系に位置づける意義

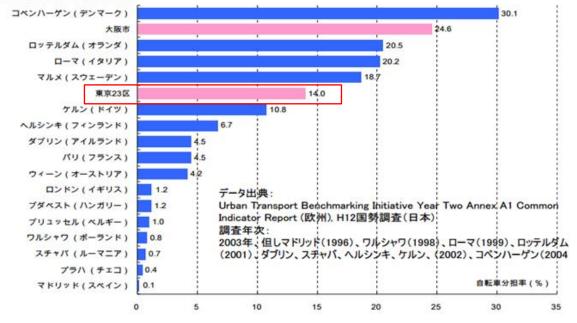
■ 交通体系への位置付けの考え方

我が国(東京都)は自転車分担率が高い



利用実態を踏まえ、現利用の安全性、利便性の向上

■自転車分担率の海外比較



出典:国土交通省HP

第4章 利用実態の把握

詳細は後述する「自転車利用の実態把握調査」参照

■ 都内の交通実態と自転車利用

- 自転車利用者の増加傾向(トリップ数や交通手段分担率の経年変化)
- 代表交通手段としての自転車利用の目的
- 都内の全交通手段の所要時間別トリップ頻度
- 自転車のトリップ距離(時間)
- 自転車を利用している人の年齢層
- 自転車走行環境

■ 公共交通との一体利用

- 端末交通手段としての自転車利用
- 駅周辺の放置自転車の状況

13

第5章 交通体系への位置づけ

■ 都市交通体系における位置づけの確認

- 利用実態のまとめより、短距離交通モードとしての位置づけ
- 鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩の位置付けを確認

短距離交通モードとして位置づける(1~5km、15分程度の距離)

• 利用目的は、日常利用及び公共交通へのアクセス、イグレス利用を主とする

■ 短距離交通モードで自転車を利用した場合に期待される効果

• 移動性 : 5km以内ではどの交通手段よりも所要時間が短い

経済性 : 走行・維持費用はほとんどかからない

健康 : 移動しながら適度な運動ができる

• 地域活性化: 自転車は来店頻度が高く、売上げにつながる

環境 : ガソリンを必要としない、環境にやさしい乗り物である。

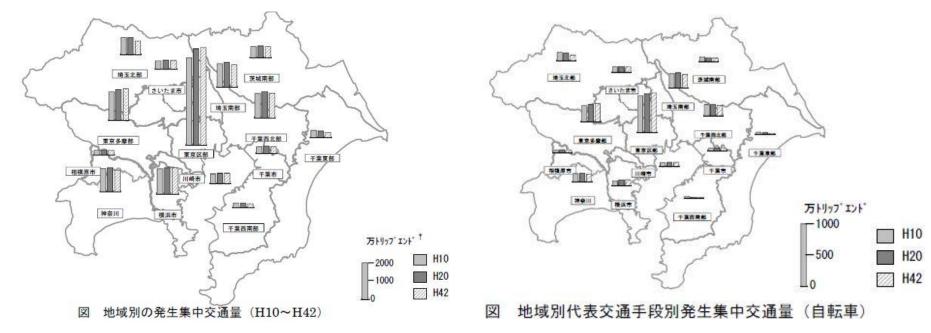
• 災害対応 : 被災時の移動手段になる

自転車政策の方向性

自転車利用の実態把握調査

■交通需要

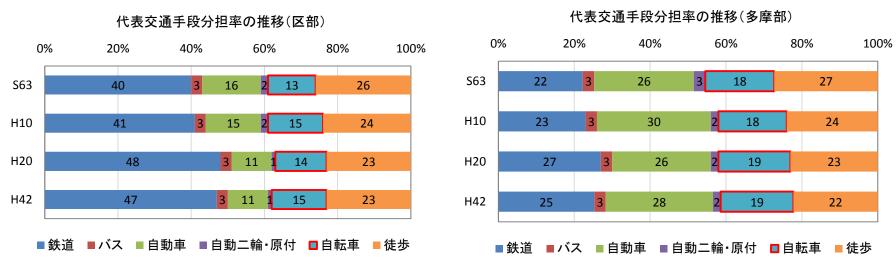
- ・ 交通の発生集中量は区部と多摩部ともに平成10年から20年にかけて増加しており、 将来(平成42年)に向けて増加する見込みである。
- 自転車の発生集中量は都市圏内では区部が最も多い。また将来(平成42年)に向けて都外では平成20年とほとんど変わらないか減少するとされているが、東京都は区部、多摩部ともに増加すると推計されている。



出典)東京都市圏交通計画協議会「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性JH24.1

■自転車の分担率

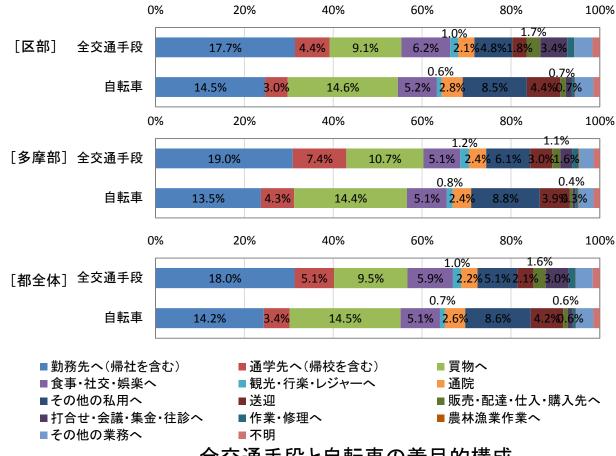
- 平成20年時点の代表交通手段としての自転車の分担率は区部で14%、多摩部で 19%を占めている。
- 経年変化をみるとほぼ横ばいで、将来(平成42年)においても変わらないと推計されている。



出典)東京都市圏交通計画協議会「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性JH24.1 割合は四捨五入して表記しているため合計は100にならない場合がある

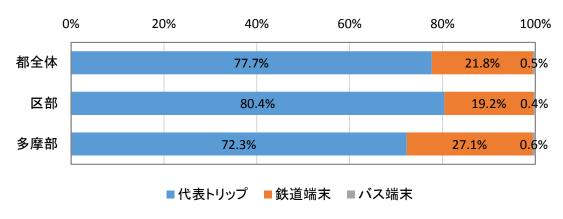
■自転車の利用目的

- 代表交通手段としての自転車の利用目的は、「買物へ」が最も多く、次いで「勤務先へ」となっている。
- 全交通手段と比較して買物等の私用目的の利用が多い。



■自転車の利用状況

- 自転車は鉄道端末交通手段としての利用が多いと思われがちだが、都内では代表 交通手段としての利用の方が多い。
- 鉄道端末交通としてだけでなく、買物や通勤等において出発地から目的地まで自転 車が利用されている。



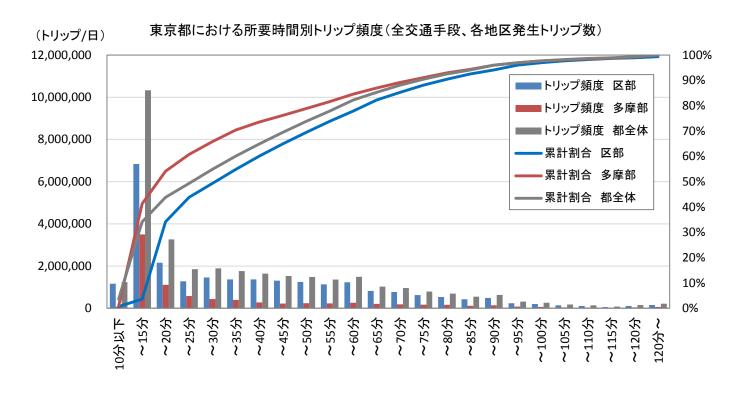
平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

自転車トリップの内訳

出典)自転車走行空間整備計画(H24.10東京都)

■都内トリップの所要時間

• 都内の所要時間別トリップ頻度をみると、「10~15分」といった短時間トリップが最も 多く、30分までのトリップが55%を占める。

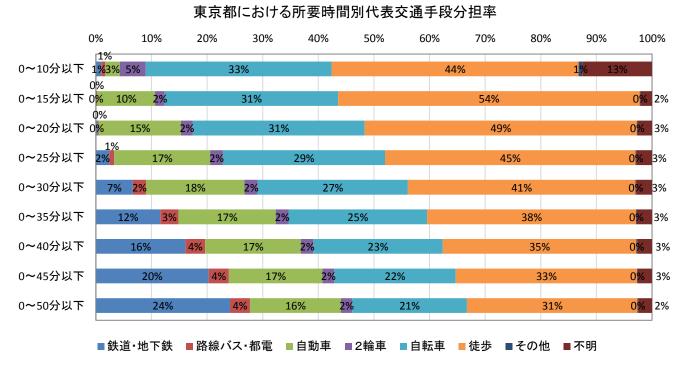


平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

計画基本ゾーン間の平均トリップ時間とトリップ数をもとに集計しており、個別のトリップを集計したものではない

■短時間トリップの交通手段分担率

• トリップの所要時間別の交通手段分担率をみると、30分以下では自転車が3割を占める。

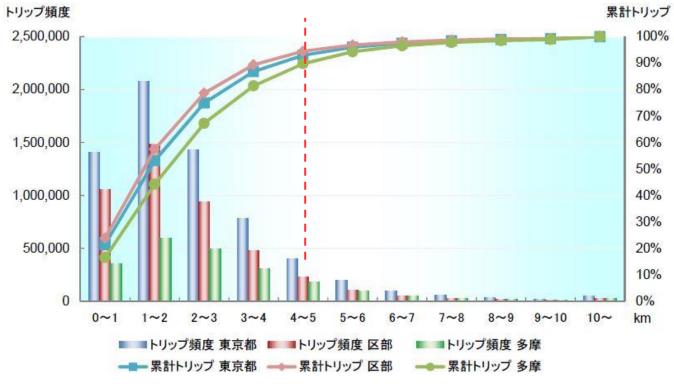


平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

計画基本ゾーン間の平均トリップ時間とトリップ数をもとに集計しており、個別のトリップを集計したものではない

■自転車の利用距離

- 自転車の利用距離は5km以下が9割を占める。
- 自転車は短距離(短時間)でのトリップで利用されている。



自転車の距離別トリップ頻度

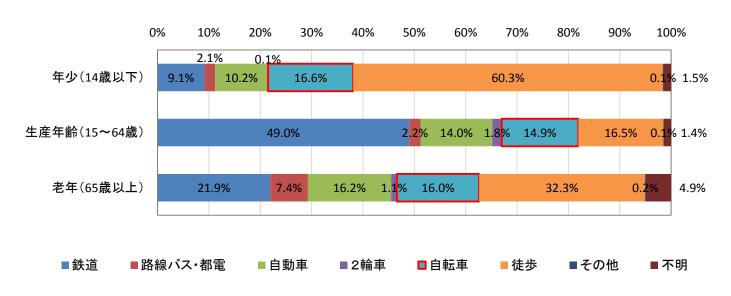
出典)自転車走行空間整備計画(H24.10東京都) 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計したもの

22

■年齢階層別の交通手段別分担率

- 年齢階層別の交通手段別分担率をみると、自転車は概ね15%前後を占めており、 年齢階層による違いがみられない。
- 子どもや高齢者を含め、幅広い年齢層で自転車が利用されている。

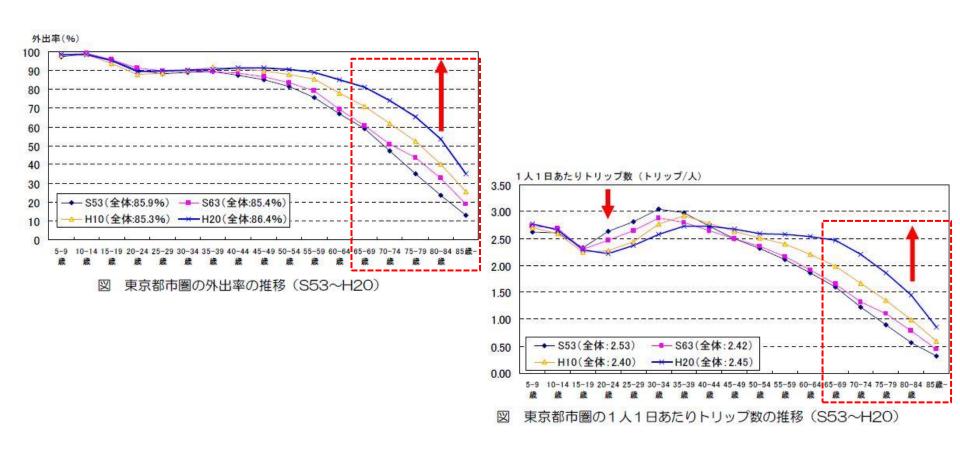
年齢階層別の交通手段別分担率(都内)



平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

■年齢階層別の外出率とトリップ数の経年変化

高齢者の外出率や一人あたりトリップ数は増加傾向にあることから、自転車を利用して活発に移動する高齢者が増えていると想定される。

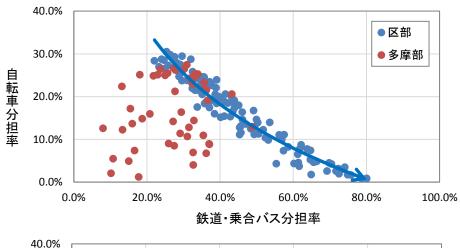


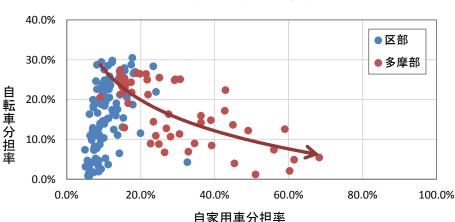
出典)東京都市圏交通計画協議会「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」H24.1計

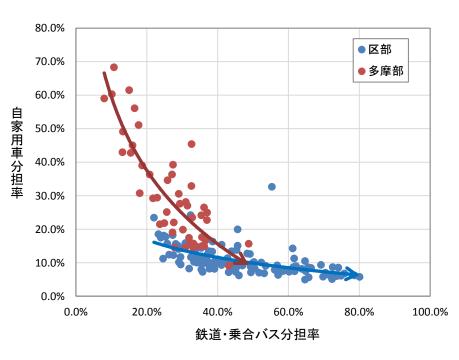
公共交通との一体利用

■交通手段別の分担率の関係

- 区部では鉄道・乗合バスの分担率が低いところでは自転車分担率が高く、自転車が 公共交通を補完していると推測される。
- 多摩部では自家用車の分担率が高いところは自転車と鉄道・乗合バスの分担率が 低い。





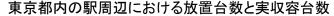


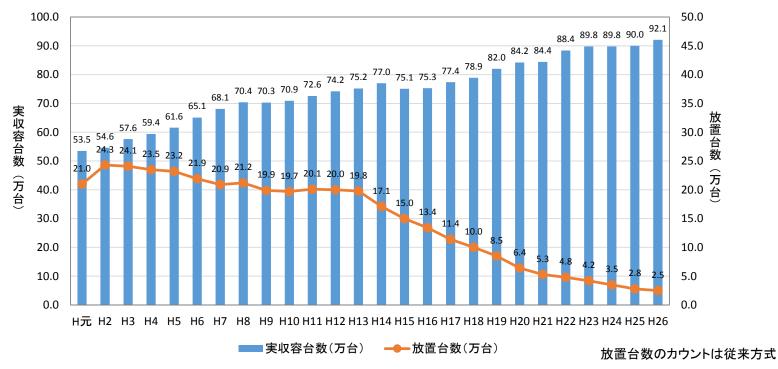
平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

公共交通との一体利用

■駅周辺の放置台数

- 都内の駅周辺に放置されている自転車の台数は、自転車駐車場の整備等により、 過去最高だった平成2年の約24万3千台と比べ、平成26年では約2万5千台と約10 分の1まで減少している。
- しかし、放置状況の解消には至っていない。





出典)「駅前放置自転車の現況と対策」平成26年度調査結果、青少年・治安対策本部

自転車・歩行者アンケートの実施 概要

■ アンケートの目的:

東京都内の自転車や歩行者に関する移動や環境の実態を把握し、 自転車や歩行者のための施策、道路空間のあり方や整備方針の 策定等に役立てる。

■調査地域 : 東京都全域(島嶼部を除く)

■調査期間 : 平成27年11月13日(金)~

平成27年11月16日(月)

■調査方法 : Webによるアンケート

楽天インターネットリサーチ

■調査機関 : 楽天 インターネットリサーチ

※選定理由: 東京都下のモニター数が多く、

年齢的なバランスも良い。

特に高齢者比率も他リサーチ会社に比べ充実

■対象者: 東京都在住の男女1500人

(区部、多摩地域の人口比率にあわせて、

区部(68%)1020票、多摩地域(32%)480票採取)

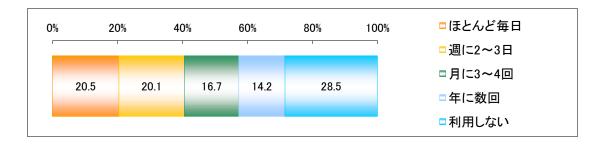
■調査主体 : 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課

■調査項目(カテゴリ)

•	カテゴリ	設計思想
	属性	回答者属性の把握(web アンケー
		トの場合、年齢と性別は質問しな
		くてもひも付け可能とのこと)
	駅端末交通(アクセス)	駅端末交通(アクセス)の傾向把
		握
	駅端末交通(イグレス)	駅端末交通(イグレス)の傾向把
		握
	自転車利用状況	実態把握
	自転車走行環境	実態把握、経路選択理由
	運転ルール	認知状況等の把握
	自転車利用環境の改善	意向等の把握
	駐輪場	実態把握、駐輪場から目的地まで
		の許容距離把握
	放置自転車	認知状況等の把握
	フリンジパーキング施策関連	意向等の把握
	シェアサイクル施策関連	意向等の把握
	歩行状況	実態把握
	步行環境	実態把握、徒歩経路選択理由

■自転車の利用頻度

- 自転車を「ほとんど毎日」利用している人が2割、「週に2~3日」が2割と、多頻度で利用している人は合わせて4割となる。
- 「利用しない」人は3割となっている。



自転車の利用頻度

■自転車の利用時間

- 「駅に行く」といった鉄道駅端末利用は10分未満が7割を占める。
- 通勤・通学、買い物等の私事、通院、業務、子供の送迎といった日常利用では15分 未満が7~9割を占める。
- サイクリングは30分以上といった長時間利用が8割を占める。



目的地までの自転車の平均的な利用時間(目的別)

■最寄駅までの交通手段

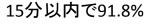
• 最寄駅までの交通手段は「子供の送り迎え」を除き、徒歩が7~8割を占める。自転車は11.6%~18.9%となっており、目的よる大きな差はみられない。

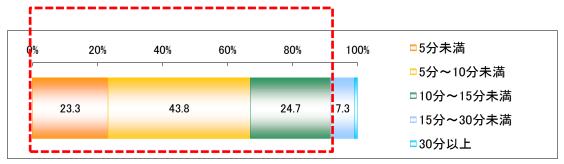


目的別の最寄駅までの交通手段

■最寄駅までの所要時間

最寄駅までの所要時間は「5~10分未満」が4割と最も多く、 次いで「5分未満」が2割、「10~15分未満」が2割となっている。

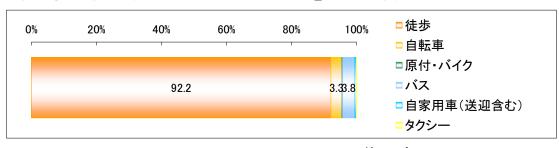




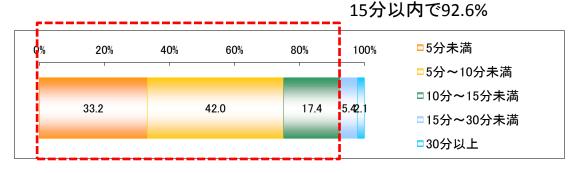
最寄駅までの所要時間

■到着駅からの主な交通手段と所要時間

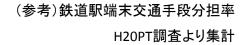
• 到着駅からの主な交通手段は9割が「徒歩」であり、所要時間は「5~10分未満」が 4割と最も多く、次いで「5分未満」が3割、「10~15分未満」が2割となっている。

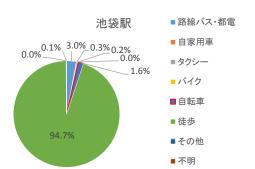


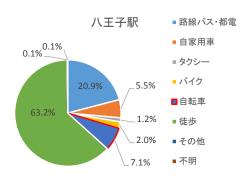
到着駅からの主な交通手段



到着駅からの目的地までの 所要時間

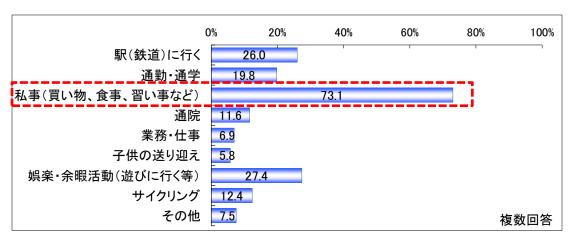






■自転車の利用目的

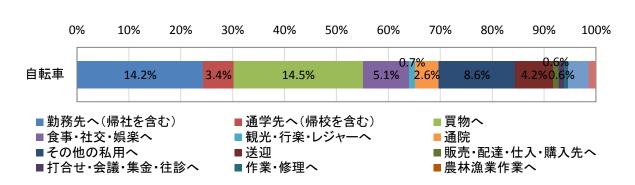
• 自転車の利用目的は「私事(買い物、食事、習い事など)」が7割を占める。



自転車の利用目的

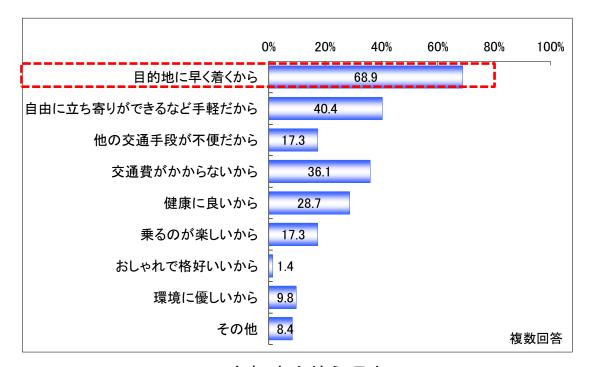
出典)自転車・歩行者アンケート調査、平成27年11月実施

(参考)自転車の利用目的(代表交通手段) H20PT調査より集計



■自転車を使う理由

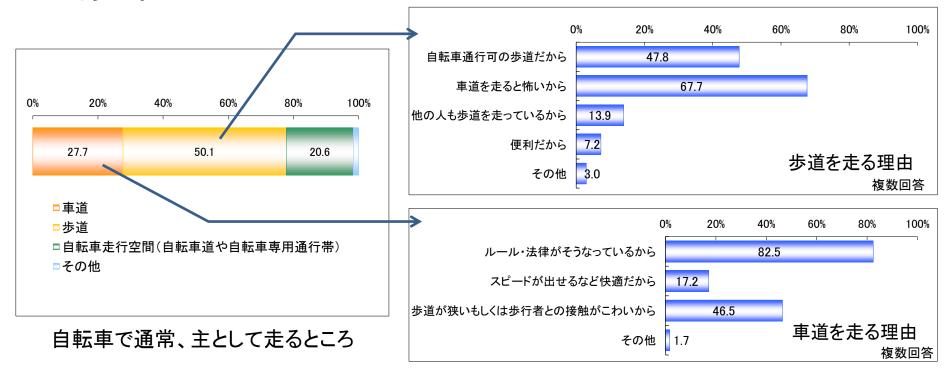
- 自転車を使う理由として「目的地に早く着くから」が最も多く、速達性が重要視されている。
- 次いで「自由に立ち寄りができるなど手軽だから」といった回遊性があげられている。



自転車を使う理由

■自転車の走行場所

- 自転車で主に走行しているところは「歩道」が5割を占めている。その理由として「車 道を走ると怖いから」が最も多い。
- 一方、車道を走行している人の理由として「ルール・法律がそうなっているから」が最も多い。



出典)自転車・歩行者アンケート調査、平成27年11月実施

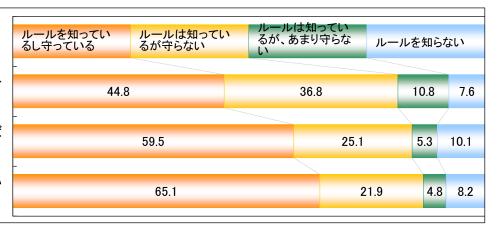
■自転車の走行ルールについて

- 自転車の走行ルールは9割が知っている。しかし、ルールを「守らない」及び「あまり守らない」を合わせると、ルールによって3~5割が守られていない。
- 守らない理由として「通行環境が不十分で怖いため」が8割と最も多い。

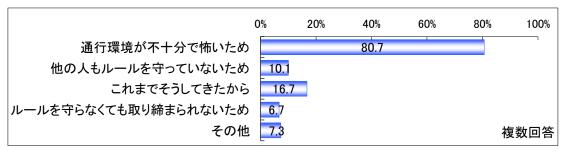
自転車は、車道走行が原則であり、歩道走行は例外ルールであることを 知っていますか

自転車が歩道走行する場合は、歩行者優先で、車道寄りを徐行しなければ ならないルールであることを知っていますか

自転車が車道を走行する場合は、車道の左側を走行しなければならない ルールであることを知っていますか



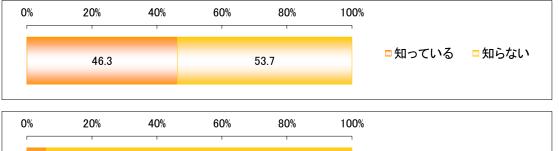
自転車の走行ルールの認知度と遵守度



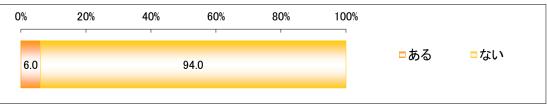
ルールを守らない理由

■シェアサイクルの認知度と利用意向

- 都内のシェアサイクルの認知度は5割で、「利用したことがある」は6%と少ないが、 「利用してみたい」とする人は5割いる。
- その利用目的としては、「買物・食事など」、「観光・レジャー」が多い。



都内でシェアサイクルが実施されていること を知っているか



シェアサイクルを利用したことがあるか



シェアサイクルを利用してみたいと思うか

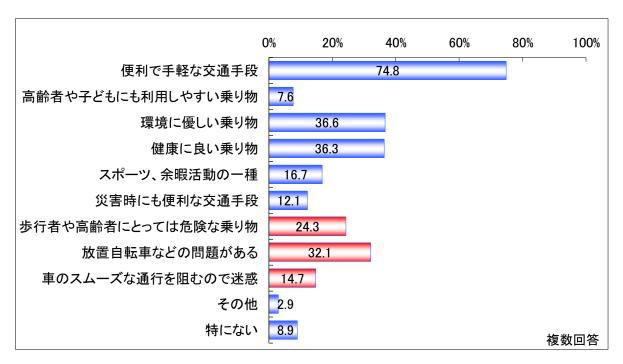


どのようなときに利用したいか

37

■自転車に対するイメージ

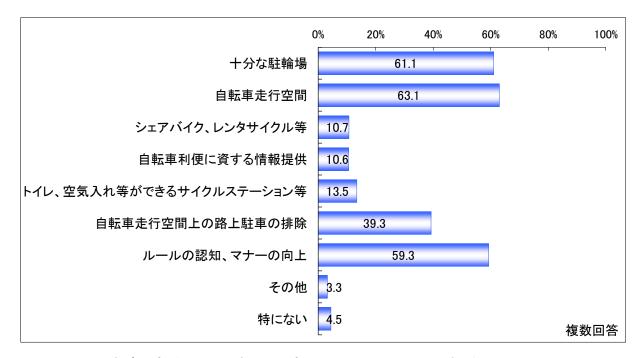
- 自転車に対するプラスのイメージとして「便利で手軽な交通手段」、「環境に優しい乗り物」「健康に良い乗り物」があげられている。
- 一方、マイナスのイメージとして「放置自転車などの問題がある」「歩行者や高齢者に とって危険な乗り物」があげられている。



自転車に対するイメージ

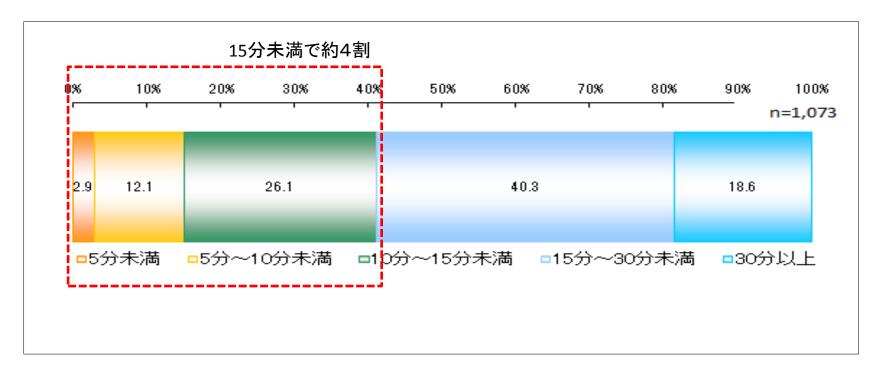
■自転車を利用するにあたって必要と思われること

自転車を利用するにあたって必要なこととして「自転車走行空間」「十分な駐輪場」、 「ルールの認知・マナーの向上」があげられている。



自転車を利用するにあたって必要と思われること

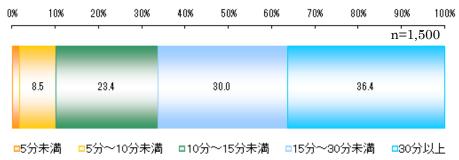
- ■どの位の所要時間だったら自転車で行こうと思われますか
 - 15分未満で約4割、30分未満で約8割となっている。最も多いのは、 「15分~30分未満」である。



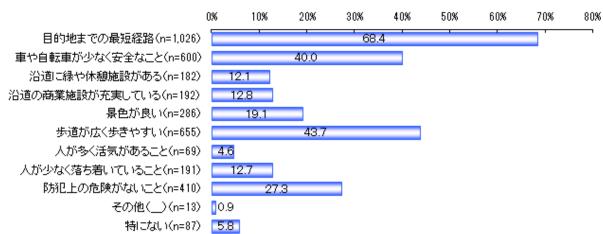
どの位の所要時間だったら自転車で行こうと思われますか

■歩行可能時間と歩行経路選択

- 無理なく歩ける時間として、「30分以上」が36%で最も多く、「15分~30分未満」が30%で次いで多い。
- 歩行経路で重視することは「目的地までの最短経路」が68%で最も多く、「歩道が広く 歩きやすい」が44%で次いで多い。



<あなたが、無理なく歩ける時間はどれ位ですか>



出典)自転車・歩行者アンケート調査、平成27年11月実施

<歩行経路の選択で重視することは何ですか(いくつでも)>

41