

自転車施策について

◇ 取組の背景・概要 ◇

- 自転車は、健康の維持や増進にもなる身近な交通手段であり、環境に優しく、誰もが使いやすい交通体系を構築するため、一層活用することが重要である。
- 現在、ルール・マナーの向上や自転車走行空間のネットワーク化、シェアサイクルの活用などに取り組んでいる。
- 2020年大会に向けて、関係者間で連携しながら、これらの施策を総合的に推進し、東京にふさわしい自転車利用環境を充実させていく。

◇ 各施策の内容 ◇

◎ 関係者間が連携して施策を推進するため、各自転車施策を整理する。

1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底

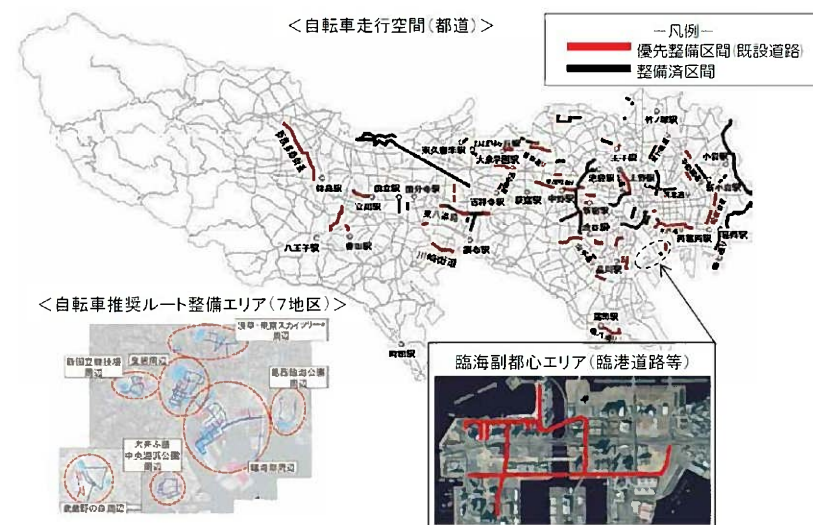
- 自転車の安全利用や放置削減に向けて、都による啓発活動に加え、自転車小売業者など事業者を含めた多様な主体による取組を促進し、利用者のルールやマナーを向上させ、自転車の安全で適正な利用を推進する。

2. 自転車利用者の安全確保

- 都内全域の幹線道路に、自転車通行位置及び進行方向を明示する自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置することで、利用者への正しい通行位置・進行方向を周知するとともに、自動車ドライバーの自転車への保護意識を醸成する。

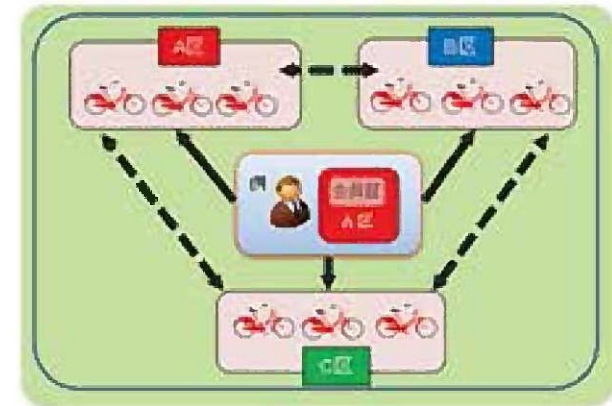
3. 自転車走行空間の整備

- 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき自転車走行空間の整備を進め、東京2020大会開催までに、都道における整備延長を232kmとするとともに、臨港道路等において32kmを整備することで、合計264kmとする。
- 競技会場周辺などの7地区では、国道、都道、区市道の自転車走行空間を連続させた自転車推奨ルート約200km（うち都道は約100km）を整備し、利用者の利便性と快適性を高める。この取組においては、区市への補助制度により、技術面に加え、財政面を含めた支援を行い、区市道における整備を促進する。
- 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区市町村などと連携し、自転車走行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組む。



4. シェアサイクル

- 区市が取り組むシェアサイクルについて、区境を越えた相互利用を促進することで、現在の臨海部を中心とした都心区エリアから広域的に展開し、拡大を図る。



区境を越えてもスムーズな利用ができる仕組み

◇ 各施策の取組内容、成果、目標 ◇

※1：平成26年末時点のデータ
 ※2：平成27年末時点のデータ
 ※3：平成28年末時点のデータ

取組内容	これまでの成果			2020年に向けた目標
	項目	平成26年度末	平成28年度末(見込み)	
1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底 (1) 平成28年4月 「自転車安全利用推進計画」を改定 ・ 自転車利用のルール・マナーの普及啓発 ・ 放置自転車対策 (2) 平成29年2月 改正「自転車安全利用条例」が施行	事故件数	12,666件 ^{※1}	10,417件 ^{※3}	8,000件以下
	死者数	38人 ^{※1}	36人 ^{※3}	20人以下
	放置台数	38,557台 ^{※1}	33,830台 ^{※2}	20,000台以下
2. 自転車利用者の安全確保 (1) 鉄道駅周辺において、自転車ナビマーク等の設置による自転車ネットワーク路線の整備 ・ 区市道から幹線道路(国道・都道)に拡大	整備地区数	15地区	48地区	100地区で完了
3. 自転車利用の安全性や快適性を確保する自転車走行空間の整備 (1) 平成24年10月「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定 ・ 自転車交通量が多く事故の危険性が高い区間などで整備 (2) 平成27年4月「自転車推奨ルート」の設定 ・ 国道・都道・区市道等の自転車走行空間を連続させネットワーク化 ・ 東京2020大会会場などの周辺7地区でルートを設定 (3) 都内全域でのネットワーク化に取り組む	自転車走行空間の整備	137km	175km	264km整備完了
	自転車推奨ルートの整備	—	71km	約200km整備完了
4. 区と連携した自転車シェアリングの普及 (1) 平成28年2月「広域的なシェアサイクル」の広域相互利用開始 ・ 江東区、千代田区、港区、中央区の4区で開始	広域的なシェアサイクル実施地区	3区(各区で実施) (江東、千代田、港)	6区 (広域相互利用) (江東、千代田、港、中央、新宿、文京)	エリア拡大
① ステーション拡大に向けて道路・公開空地等の活用 ・ 鉄道との乗り換えが円滑な駅前(道路等) ・ 海上バス乗り場付近(海上公園等) ・ 利用者のニーズにあった場所(公開空地等) ② 事業の持続性を担保するため、ステーションの利用案内看板を利用した屋外広告物の掲出 ・ 平成28年3月 広告物審議会特例小委員会の承認を受けて、利用案内板の裏面に第三者広告の表示が可能へ ③ 認知度向上・公共交通機関との連携強化するため、交通事業者との連携 ・ 平成27年度交通局や民間の交通事業者の協力を得て広告掲出等のPRを実施 ④ 自転車シェアリングにおけるルール・マナーの普及啓発 ・ 各区及び運営事業者、青少年・治安対策本部と連携し、「自転車シェアリングの安全で快適な利用案内」の作成				取組の更なる展開

◇ 自転車活用推進法 ◇

- 「自転車活用推進法」が平成28年12月16日公布された。今後施行の上、国は「自転車活用推進計画」を策定する予定である。
- 都は「自転車活用推進計画」を勘案し、区域の実情に応じた「東京都自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならない。(第十条)
- 今後、政府が定める「自転車活用推進計画」の動向を踏まえ、都としても適切に対応していく。

地域公共交通について

■ 東京都の地域公共交通に関わる現況と問題のまとめ

<現況>

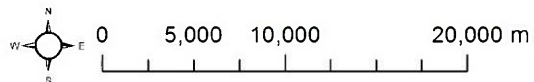
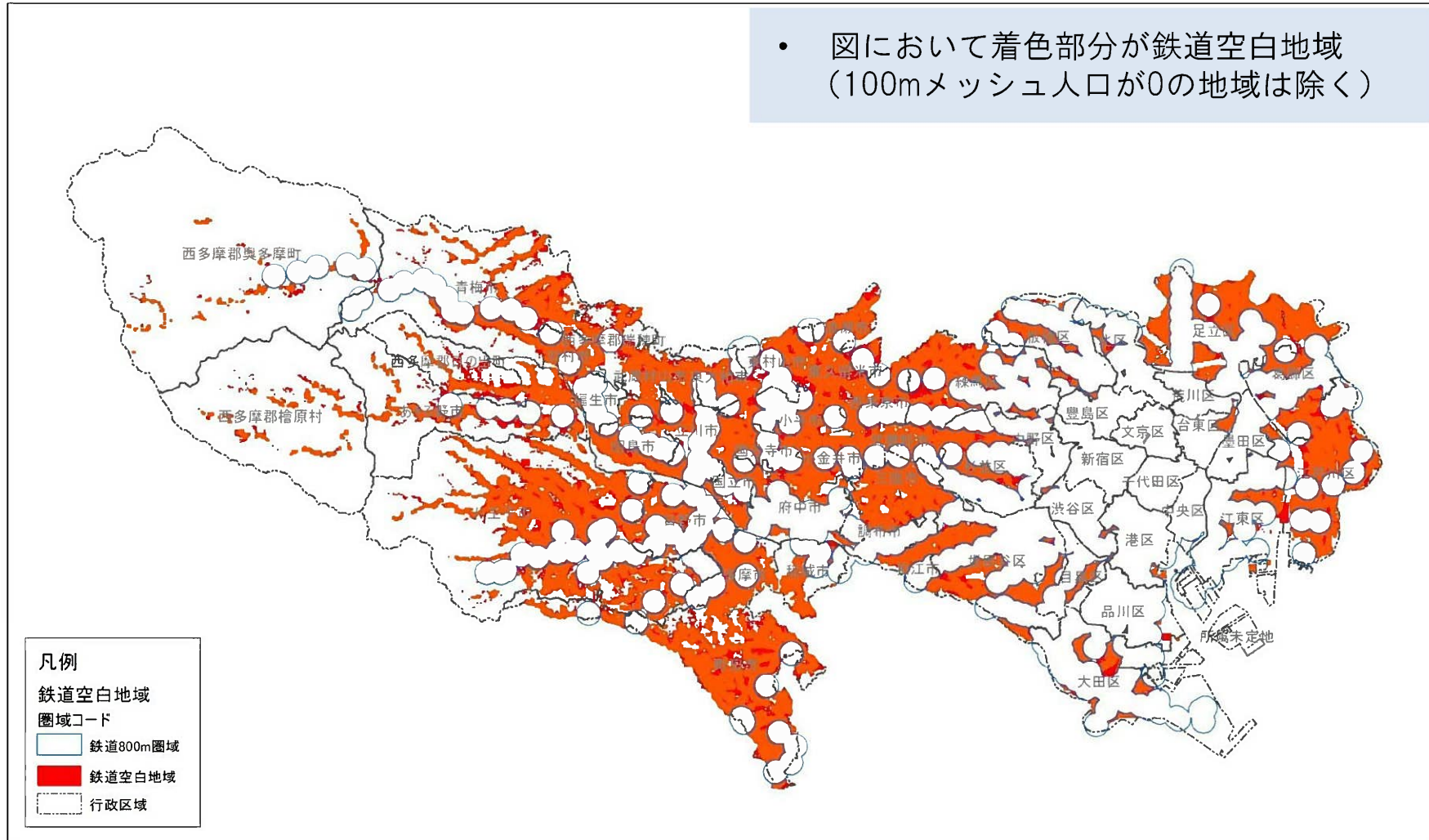
- 鉄道の乗降客数が新宿駅だけで341万人/日など世界の大都市と比較して突出している。
- 昼間人口比率の高い都心3区を中心に公共交通の分担率が5割を超え、その他の区部においても公共交通に徒歩を加えた分担率が7割を超える。
- さらに、公共交通と徒歩に自転車を加えた分担率は、多摩地域の一部を除き多くの区、市部で約7割を超える。
- 自動車の分担率が約5割を超えるのは、人口密度が相対的に低い西多摩郡や一部の市に限られている。
- コミュニティバス等は、公共交通不便地域の解消等を目的に19区、24市、3町村で運行している。

【問題】

- 都内の公共交通空白地域の多くは、行政境に存在。
- 公共交通空白地域には都民の約3%が居住、商業床面積の約1%が存在。一部の移動制約や買物難民等への対応が課題。公共交通空白地域に学校や病院が立地している比率は多摩地区が高くなっている。
- 自動車分担率が高い区市町村では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い。
- 都内の混雑時旅行速度は全国に比べ遅い。
- 多摩地域では高齢者の自動車分担率が高く、高齢になっても自動車を利用せざるを得ない状況。
- 多くの自治体が地域公共交通に関する課題として、交通渋滞、交通不便地域、放置自転車等を挙げている。
- 各自治体の交通課題への対策として自動車交通の抑制・分散・円滑化を挙げている。
- さらに公共交通の充実や利用促進、歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備などを課題への対策に挙げている区市町村も多い。

■ 鉄道空白地域（鉄道圏800m）

- 図において着色部分が鉄道空白地域（100mメッシュ人口が0の地域は除く）

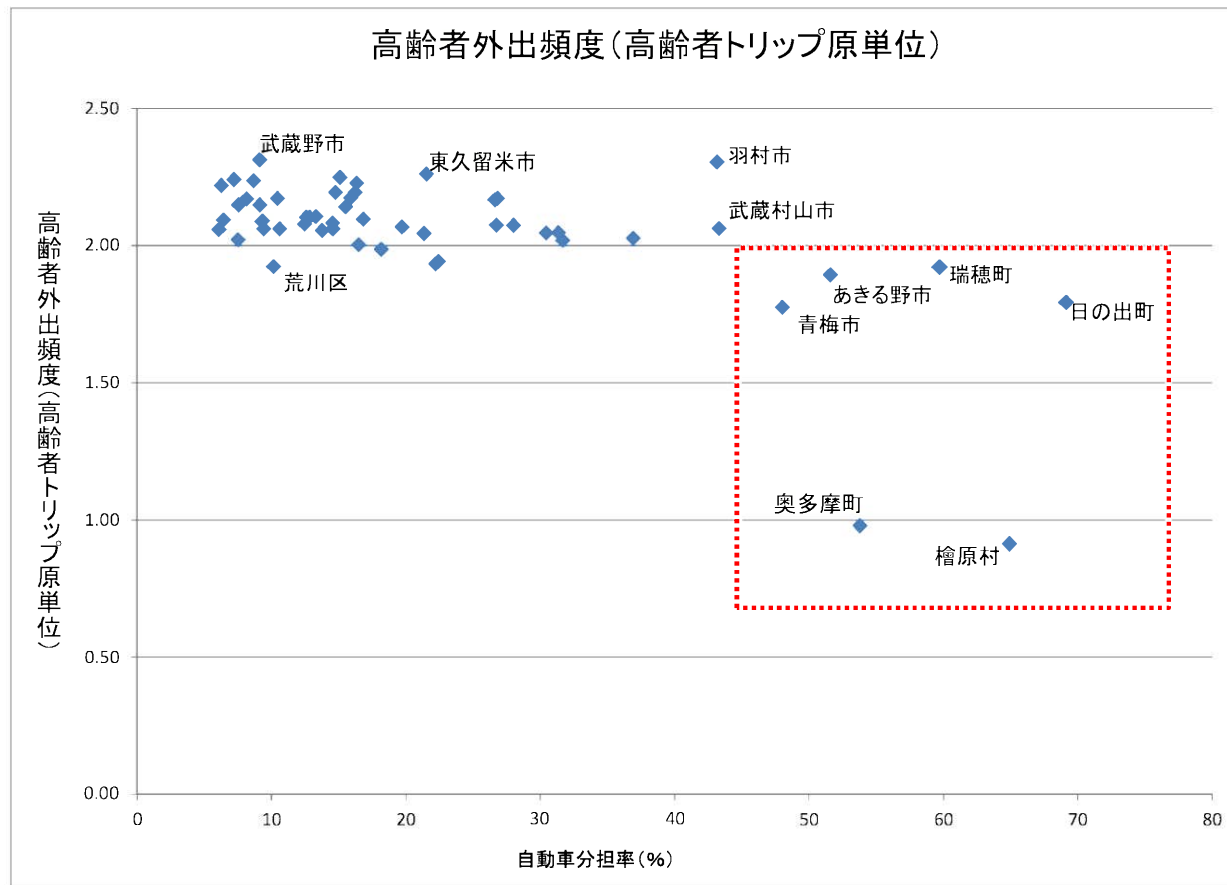


資料：国交省国土数値情報（鉄道駅、バス停データ）、平成22年国勢調査メッシュ人口を基に作成

■ 高齢者のトリップ原単位

- 自動車分担率が高い地区では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い傾向がある。

< 高齢者のトリップ原単位と自動車分担率の関係 >



資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

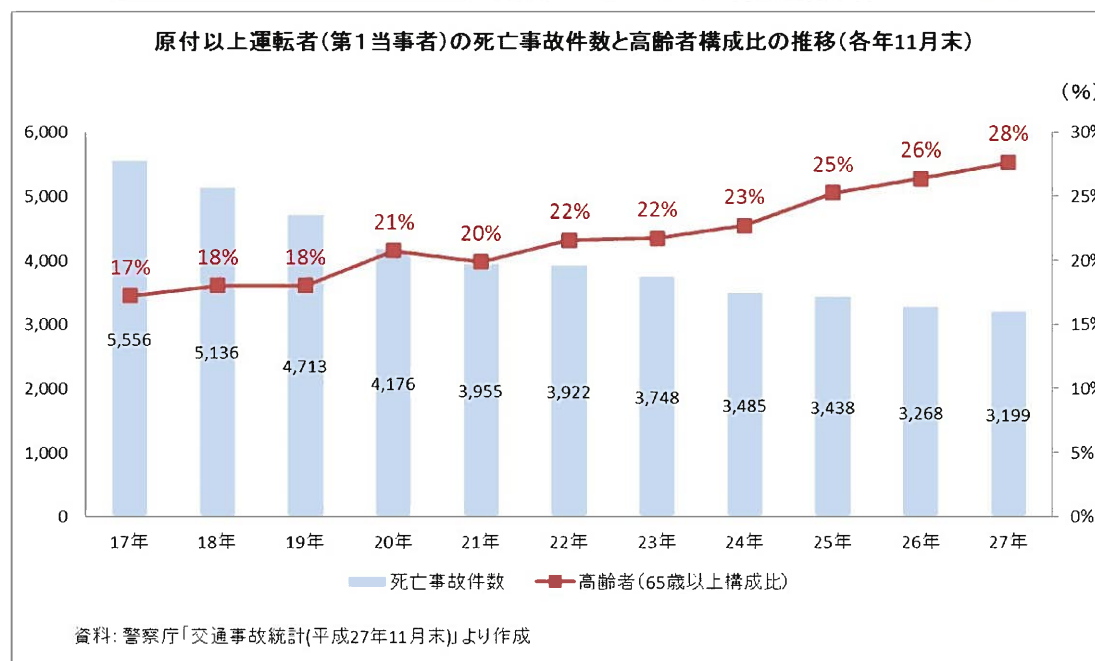
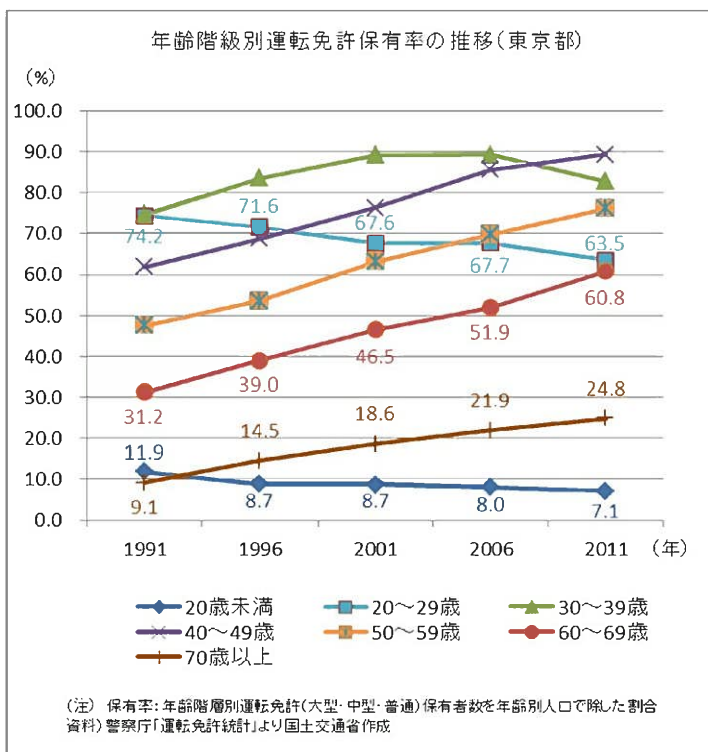
■ 自家用車利用の状況と問題

- 全国で、死亡事故件数は減少傾向であるが、その内高齢ドライバーによる事故の比率は増加。
- 東京都における30代以下の若年層の免許保有率は減少傾向であるが、40代以上の中高年齢層では増加傾向。
- 東京都において多摩地域で高齢者の自動車分担率が高い傾向がある。

＜高齢者の自動車分担率＞



資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

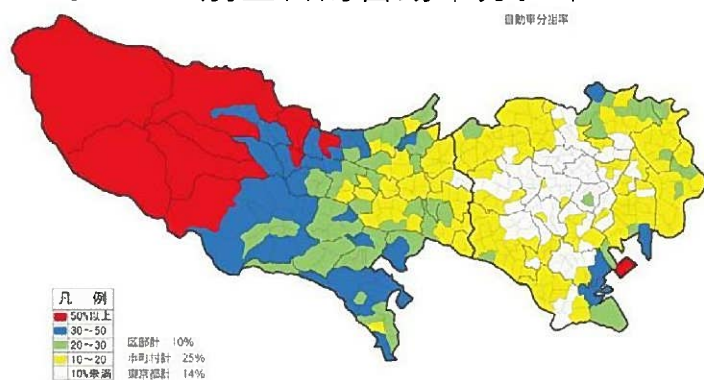


地域公共交通の改善 ～地域交通の現況と問題把握

■ 交通利用の状況

- 多摩地域では自動車分担率が高い傾向があるが、西東京市・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市等の区部に近い市では自動車分担率が比較的低い。
- 夜間人口密度が低い地域は自動車分担率が高い傾向がみられる。

＜小ゾーン別全目的自動車分担率＞



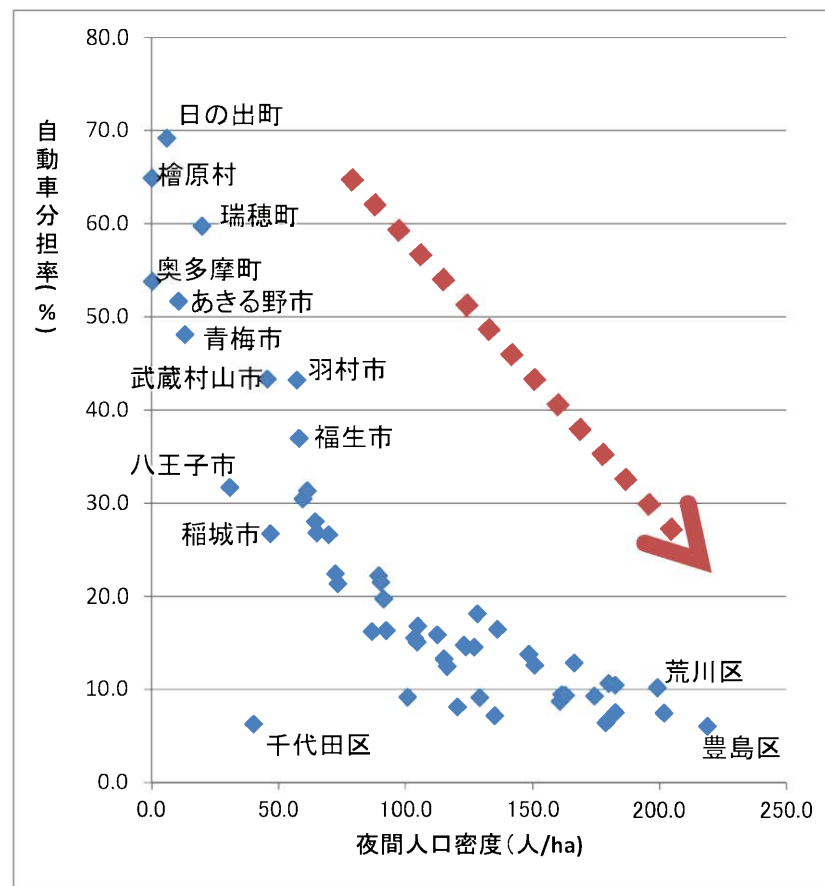
資料：平成20年東京都市圏パーソナリティ調査結果を基に作成

＜区市町村別夜間人口密度ランク図＞



資料：平成22年国勢調査結果を基に作成

＜自動車分担率と夜間人口密度の関係＞

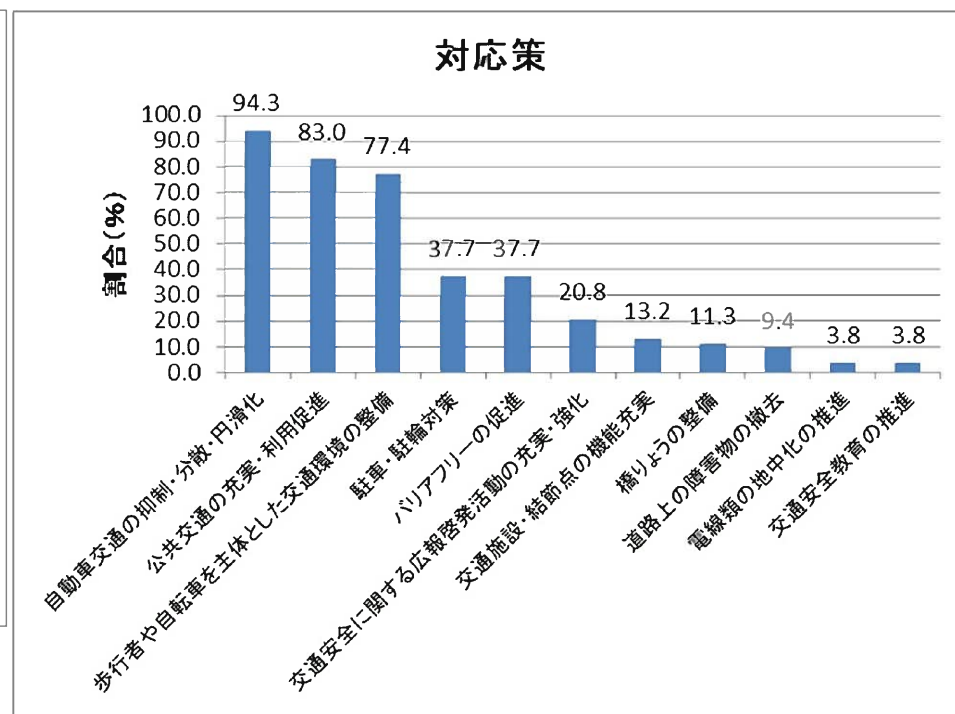
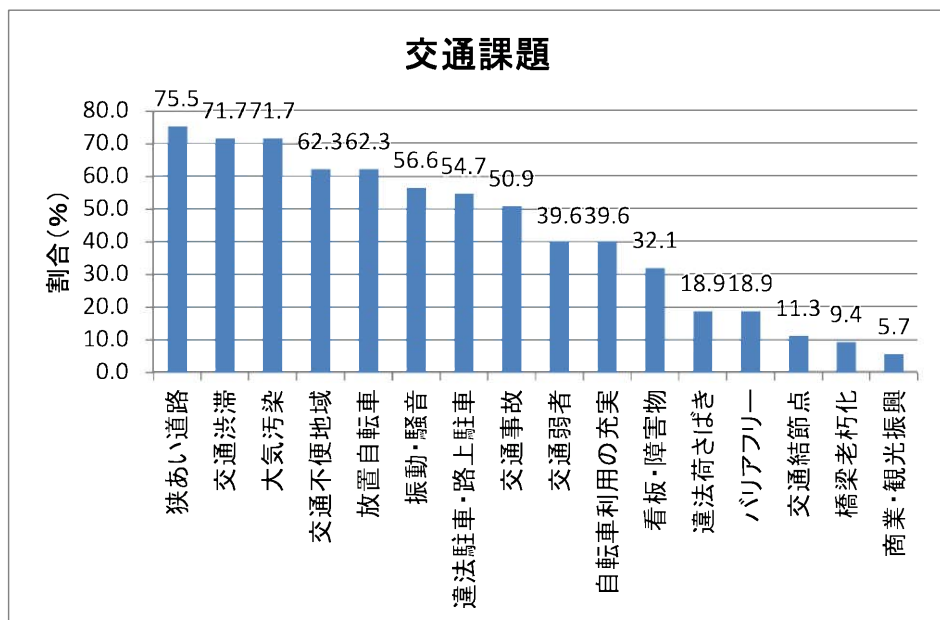


資料：平成20年東京都市圏パーソナリティ調査結果、平成22年国勢調査結果を基に作成

■ 東京都下区市町村の交通課題

東京都下の区市町村で策定している都市計画マスタープラン、交通マスタープラン、総合交通計画等で指摘されている交通課題と対応策を整理した

- 交通課題としては、1 狭あい道路、2 交通渋滞、3 大気汚染、4 交通不便地域、5 放置自転車の順に多くなっている。
- 交通課題への対応策としては、1 自動車交通の抑制・分散・円滑化、2 公共交通の充実・利用促進、3 歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備、4 駐車・駐輪対策、5 バリアフリーの促進の順に多くなっている。



※割合は東京都下で計画を策定している区市町村(53区市町村)に対する比率

◇ 今後の進め方 ◇

- 「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」（東京都都市計画審議会：平成28年9月）答申では、都市像の実現に向けた取組の方向性として、駅からバスや自転車などを活用したフィーダー交通を充実すべき[※]とされている。
- 今後、2040年代の「都市づくりのグランドデザイン」の策定を踏まえつつ、都は引き続き検討を進めていく。

※ 参 考

「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について（答申）」

（東京都都市計画審議会：平成28年9月）から抜粋

第4章 都市像の実現に向けて

2 取組の方向性

（2）人・モノ・情報の自由自在な交流の実現

（身近な生活を支える多様な交通基盤の確保）

- 周辺区部や多摩地域では、鉄道の駅前広場と整備が進む補助幹線の都市計画道路を生かし、駅からバスや自動車などを活用したフィーダーサービスを充実すべきである。