



第2章

多摩・島しょ地域で 「自転車とまちづくり」を考える際の与件

1. 多摩・島しょ地域の「自転車利用環境」
2. 多摩・島しょ地域住民の「自転車利用状況」
3. 多摩・島しょ地域市町村の「自転車とまちづくり」
の取組状況と今後の意向

第2章 多摩・島しょ地域で「自転車とまちづくり」を考える際の与件

1. 多摩・島しょ地域の「自転車利用環境」

多摩・島しょ地域の「自転車利用環境」について、既存統計（「人口流動」、「利用環境」、「地域資源」、「利用ニーズ」の視点で収集）による市町村単位の分析・類型化と、「住民アンケートによる利用環境評価」から総合的に分析した結果、以下の4点が特徴として把握された。

- 多摩地域は、先進都市と比較して、「平坦な土地で走行しやすく」、「市域をまたぐ移動（駅へのアクセス等の利用）が活発」な傾向にある。
- 「自宅・目的地の駐輪環境」、「自転車の修理・メンテナンス環境」、「歩道上や信号のある交差点の走りやすさ」に対する評価が高い。（これまで自転車対策の対象となりやすかった項目については高評価である。）
- 一方、「歩道のない道路や、歩道のある道路の車道上、信号のない交差点の走りやすさ」のほか、「歩行者・自転車・自動車の交錯に伴う走行安全性」については評価が低い。（車道や街路での交通主体同士の交錯については低評価である。）
- 利用目的別にみると、「走行安全性や走りやすさ」については、総じて「通勤・通学」利用者よりも、「買い物」利用者の評価が低い傾向にある。

（1）既存統計による市町村単位の「自転車利用環境」分析

①「自転車利用環境」の分析に用いる統計データ

自転車利用に係る多摩・島しょ地域の現状について、統計データを用いて整理した。データは、「地域間の人口流動」、「自転車の利用環境」、「自転車活用に係る地域資源」、「自転車の利用ニーズの高さ」の4つの視点から、【図表6】のとおり選定した。

なお、本報告書の別冊「資料集」（当調査会のホームページ <http://www.tama-100.or.jp> に掲載）では、多摩・島しょ地域39市町村ごとに、【図表6】の全項目のデータなどや、【図表8～10】などを踏まえた自転車利用環境に関わるレーダーチャートを示している。ので、各市町村の状況の詳細な把握や他市町村との各種比較等で参考にしていきたい。

図表 6 「自転車利用環境」の分析に係る収集データ項目

分野	指標	集計単位	単位	時点	出典
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査
	常住地による利用交通手段別 15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率				
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報
	可住地面積／総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」
	年間日照時間（平年値）	当該都道府県の県庁所在地	時間	1981～2010年平均	「日本統計年鑑」（気象庁観測部「2010年平年値」）
	道路実延長（舗装済主要道路）／総面積	市区町村	km/ha	2010年	「道路統計年報」より加工
	道路実延長（市町村道）／総面積	市区町村	km/ha	2010年	「道路統計年報」より加工
	道路実延長当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/km	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料及び「道路交通年報」より加工
地域資源	都市計画区域人口当たり都市公園面積	市区町村	m ² /人	2010年度	国土交通省「都市公園等整備現況調査」より加工
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農林業センサス
	全事業所数に占める宿泊業・飲食サービス業の割合	市区町村	%	2009年	経済センサス
利用ニーズ	就業者・通学者の利用交通手段における自転車・自家用車比率	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工
	自転車分担率（通勤・通学時の交通手段として自転車を利用する割合）×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	（社）自転車協会「自転車工業の外観」（※2008年で調査終了）

②分析対象市町村

多摩・島しょ地域市町村及び各種文献等において紹介されている自転車まちづくりの先進都市（合計 53 団体）を対象とした。

図表 7 分析対象とした市町村

多摩地域 (30 団体)	八王子市 立川市 武蔵野市 三鷹市 青梅市 府中市 昭島市 調布市 町田市 小金井市 小平市 日野市 東村山市 国分寺市 国立市 福生市 狛江市 東大和市 清瀬市 東久留米市 武蔵村山市 多摩市 稲城市 羽村市 あきる野市 西東京市 瑞穂町 日の出町 檜原村 奥多摩町
島しょ地域 (9 団体)	大島町 利島村 新島村 神津島村 三宅村 御蔵島村 八丈町 青ヶ島村 小笠原村
先進都市 (14 団体)	宇都宮市 上尾市 茅ヶ崎市 開成町 大野市 白馬村 堺市 奈良市 岡山市 尾道市 高松市 今治市 北九州市 大分市

③多摩・島しょ地域市町村の「自転車利用環境」の類型化

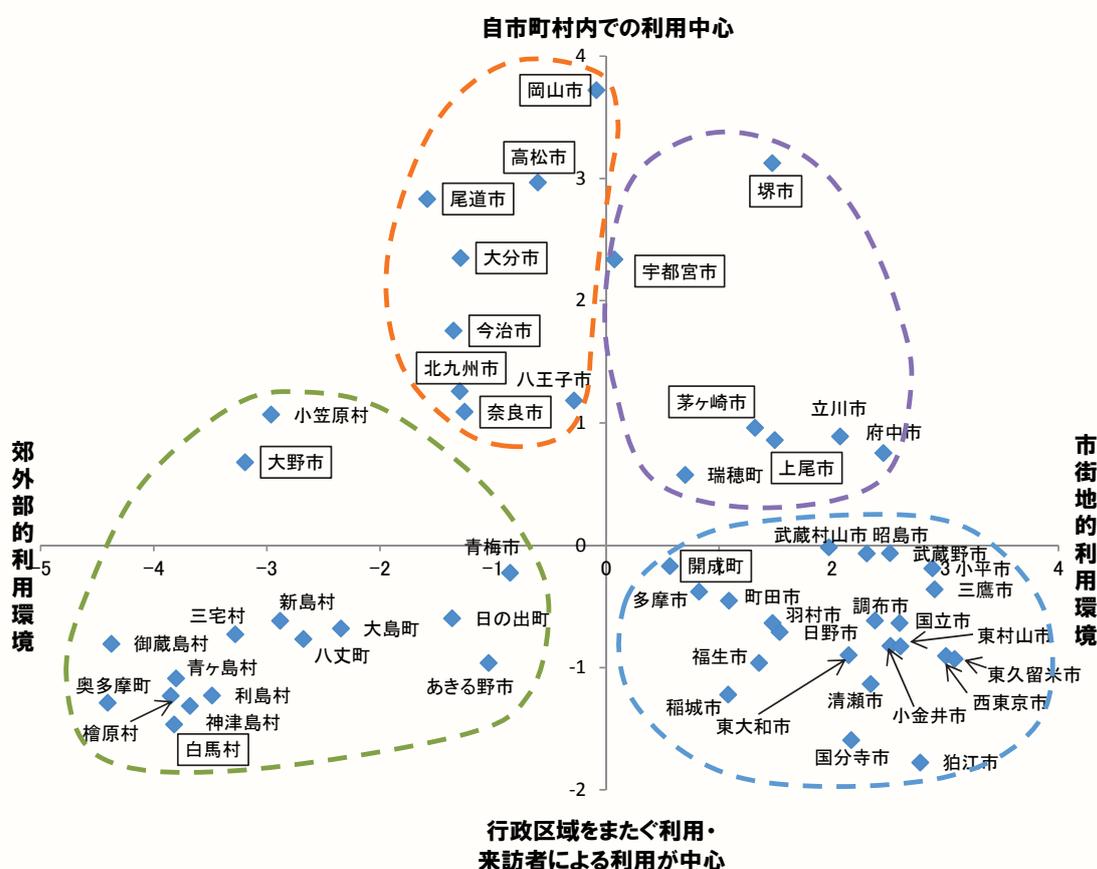
【図表 6 (P.11)】で示した収集データのうち、以下のとおり、市町村単位で取得可能な項目【図表 8】を用いた「主成分分析」(P.15 参照)を実施し、自転車の利活用に係る地域特性からみた各市町村の特徴の類型化を試みた。

主成分分析により、【図表 8】の統計データを 2 つの軸に集約した結果、多摩・島しょ地域市町村及び先進都市の特徴は【図表 9・10】のように図示することができる。

図表 8 「主成分分析」に用いた統計データ

指標	集計単位	単位	時点	出典
昼夜間人口比率	市区町村	%	2010 年	国勢調査
自市町村内に自転車のみで通勤・通学する割合	市区町村	%	2010 年	国勢調査より加工
他市町村内に自転車と電車で通勤・通学する割合	市区町村	%	2010 年	国勢調査より加工
平均傾斜角度	該当する 3 次メッシュの平均値	度	2013 年	国土数値情報
可住地面積／総面積	市区町村	%	2010 年	国土交通省「土地所有・利用の概況」
道路実延長（舗装済主要道路）／総面積	市区町村	km/ha	2010 年	「道路統計年報」より加工
道路実延長当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/km	2012 年	(公財) 交通事故総合分析センター資料及び「道路交通年報」より加工
都市計画区域人口当たり都市公園面積	市区町村	m ² /人	2010 年度	国土交通省「都市公園等整備現況調査」より加工
総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010 年	世界農林業センサス
全事業所数に占める宿泊業・飲食サービス業の割合	市区町村	%	2009 年	経済センサス
自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010 年	国勢調査より加工

図表 9 「主成分分析」に基づく各市町村の「自転車利用環境」の特徴



【図表 9】における横軸は、「自転車の利用環境」に関するもので、各市町村の市街化の状況から、右方面が大半で市街地が進展している地域（「市街地的利用環境」）であり、反対に、左方面は市街化がそれほど進展しておらず、自然的・郊外部的な土地利用の多い地域（「郊外部的利用環境」）であると捉えたものである。

縦軸は、「自転車利用者の行動圏域」に関するもので、上方面が区域が比較的大きく、住民が自市町村内で自転車を利用する傾向が強い地域（「自市町村内での利用中心」）であり、反対に、下方面が近隣市町村をまたぐ往来手段の一つとして自転車利用の傾向が強い地域、またあるいは、観光客など域外からの来訪客が自転車を利用する可能性の高い地域（「行政区域をまたぐ利用・来訪者による利用が中心」）であると捉えたものである。

【図表 9】における「右上の群」は、多摩地域の一部の市町や先進都市を含み、市街化が進み、拠点性の高い市街地や通勤・通学目的地が比較的多く集積することから、住民による自市町村内を中心とした自転車利用が活発に行われている傾向のある地域である。

「左上の群」は、先進都市が多く含まれ、比較的人口規模や行政区域面積の大きな都市であるとともに、周辺に丘陵地を抱えるなどにより、住民の自転車利用が市内中心部に多い傾向のある地域である。

「右下の群」は、多摩地域の市の大半が該当しており、平坦な市街地が連担するとともに、自らの行政区域内で自転車利用のみにより最終目的地として完結する所が比較的少なく、市域をまたいだ移動に鉄道等との組合せにより自転車が利用される傾向のある地域である。

「左下の群」は、島しょ地域や、西多摩地域の一部の市町村が該当しており、人口規模が小さく、また自然的な土地利用も多く、住民による自転車利用は活発ではないものの、自然環境など地域資源が豊富で、来訪者による余暇・観光目的での自転車利用が期待される傾向のある地域である。

図表 10 「主成分分析」による各市町村の分類

分類	該当市町村	傾向(イメージ)
【図表 9】 「右上の群」 自市町村内 利用中心 × 市街地的 利用環境	【多摩・島しょ地域】 立川市 府中市 瑞穂町 【先進都市・地域】 上尾市 茅ヶ崎市 宇都宮市 堺市	平坦な市街地が行政区域の多くを占め、自転車利用が活発であるとともに、拠点性のある市街地や通勤・通学目的地等が比較的多く集積し、市町村内完結型の自転車利用が多い傾向がある。
【図表 9】 「左上の群」 自市町村内 利用中心 × 郊外部的 利用環境	【多摩・島しょ地域】 八王子市 【先進都市・地域】 奈良市 北九州市 今治市 大分市 尾道市 高松市 岡山市	比較的人口規模や行政区域面積の大きな都市が多く、自転車利用が活発であるが、周辺には丘陵地等を抱え、利用は中心部の市街地に多い傾向がある。
【図表 9】 「右下の群」 広域利用・ 来訪者利用 中心 × 市街地的 利用環境	【多摩・島しょ地域】 武蔵野市 三鷹市 昭島市 調布市 町田市 小金井市 小平市 日野市 東村山市 国分寺市 国立市 福生市 狛江市 東大和市 清瀬市 東久留米市 武蔵村山市 多摩市 稲城市 羽村市 西東京市 【先進都市・地域】 開成町	平坦な市街地が行政区域の多くを占め、自転車利用が活発であるが、区域内で最終目的地として完結する所が比較的少ないため、自転車利用も、鉄道との組合せなどを含む行政区域を越えた移動となることが多い傾向がある。
【図表 9】 「左下の群」 広域利用・ 来訪者利用 中心 × 郊外部的 利用環境	【多摩・島しょ地域】 青梅市 あきる野市 日の出町 檜原村 奥多摩町 大島町 利島村 新島村 神津島村 三宅村 御蔵島村 八丈町 青ヶ島村 小笠原村 【先進都市・地域】 大野市 白馬村	比較的人口規模の小さい市町村であり、自然的な土地利用も多く、自転車利用は活発ではないものの、自然環境が豊かであり、観光等での来訪者による自転車利用が期待できる傾向がある。

【参考】：「主成分分析」とは？

「主成分分析」とは、統計分析手法の一つであり、重みづけをしながら多くの「量的説明変数」（複数の連続的な数値を取り得る、ある事象の原因を表す変数。ここでは【図表 8】のデータ）を統合し、できるだけ少数の相関関係の少ない指標（「主成分」）に集約する手法である。分析の結果、主成分に対応して「固有値」と呼ばれる統計量が得られる。固有値は、その主成分がどの程度元のデータの情報を表現しているかを表し、値が大きいほど、その主成分の説明力（「寄与率」）が大きく、データ全体の特徴をよく表しているといえ、一般的には固有値が 1 以上の主成分に注目して解釈することが適当とされる。

今回の分析結果では、固有値が 1 を超える「主成分 1（「自転車利用環境」：市街地的利用環境－郊外部的利用環境）と主成分 2（「自転車利用者の行動圏域」：自市町村内での利用中心－行政区域をまたぐ利用・来訪者による利用が中心）」までに注目して解釈を行った。【図表 11】では、主成分 1 及び 2 による寄与率の合計が 68.24%であり、2つの軸によりデータ全体の約 7 割を表現できているといえる。

また、分析で得られた 2つの主成分の指標に対して、元の各統計データ【図表 8】との関係を示したのが【図表 12】であり、それぞれの統計データがどのように重みづけされているかを表すのが「主成分負荷量」である【図表 13】。

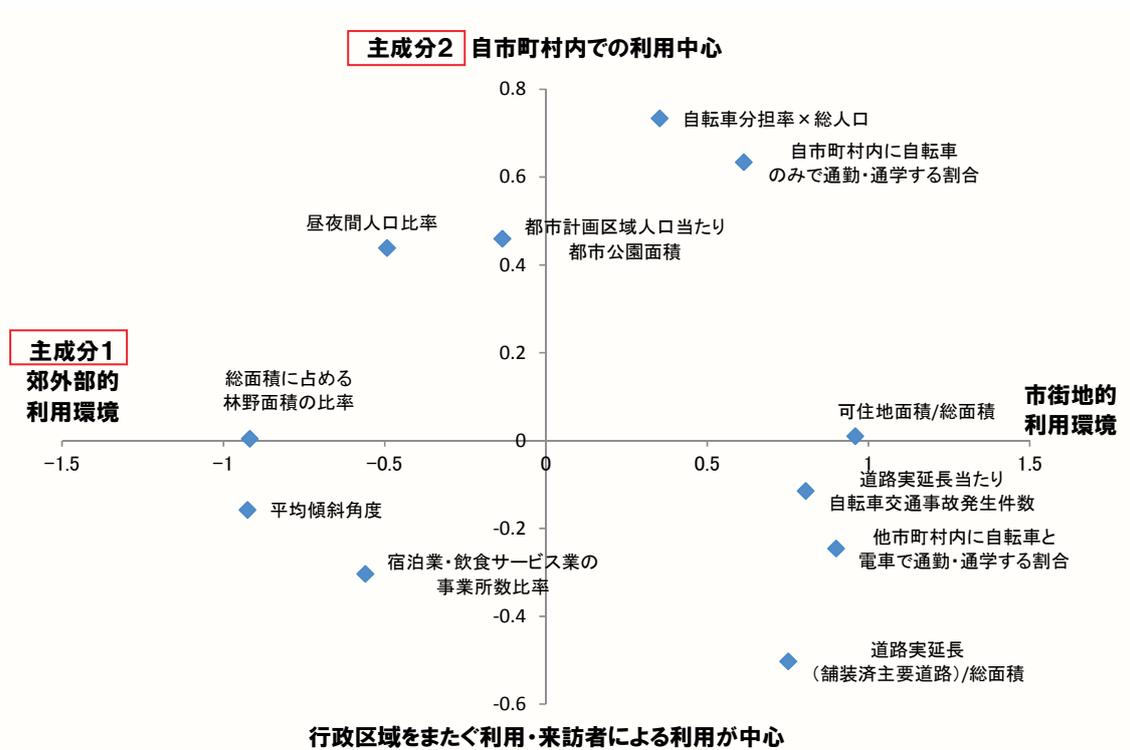
また、分析で得られた主成分を新たな指標とし、各市町村の特性を評価した数値は「主成分得点」と呼ばれる。2つの主成分を縦・横の軸として、各市町村の主成分得点の散布図を描いたものが【図表 9】である。

今回の分析の解釈に際しては、主成分 1（【図表 9】の横軸）の説明力（「寄与率」）は、主成分 2（【図表 9】の縦軸）の 3 倍程度であり、【図表 9】における各都市の分布に対して、「平均傾斜角度」や「総面積に占める林野面積の比率」、「総面積に占める可住地面積の比率」など、「自転車利用環境」（市街化などの度合い）を表す指標に関する重みづけの強い横軸は、「他市町村内に自転車と電車で通勤・通学する割合」や「自市町村内に自転車のみで通勤・通学する割合」など、「自転車利用者の行動圏域」を示す縦軸に比べて、より大きな影響力を与えていることに留意が必要である。

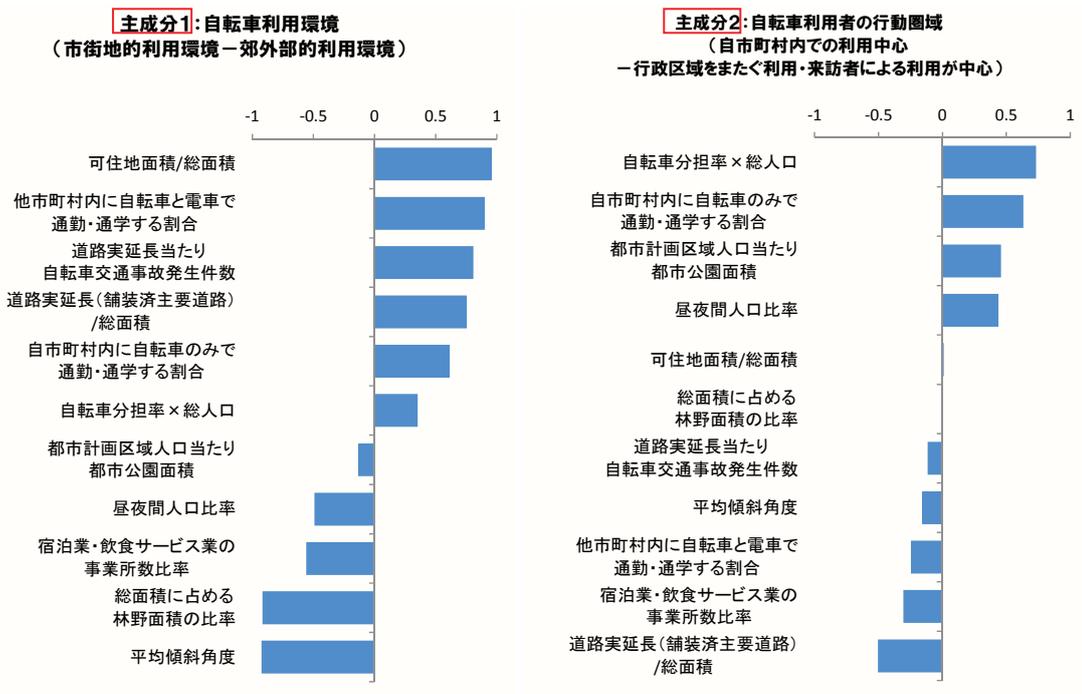
図表 11 各主成分の「固有値」・「寄与率」

主成分	固有値	寄与率	累積寄与率
1	5.722	52.02%	52.02%
2	1.785	16.22%	68.24%
3	0.992	9.02%	77.26%
4	0.831	7.56%	84.82%
5	0.584	5.31%	90.13%
6	0.365	3.32%	93.45%
7	0.299	2.72%	96.17%
8	0.216	1.97%	98.14%
9	0.109	0.99%	99.13%
10	0.086	0.78%	99.91%
11	0.010	0.09%	100.00%

図表 12 2つの「主成分1・2の解釈」



図表 13 各主成分の「主成分負荷量」



(2) 多摩・島しょ地域住民アンケートによる「自転車利用環境」評価

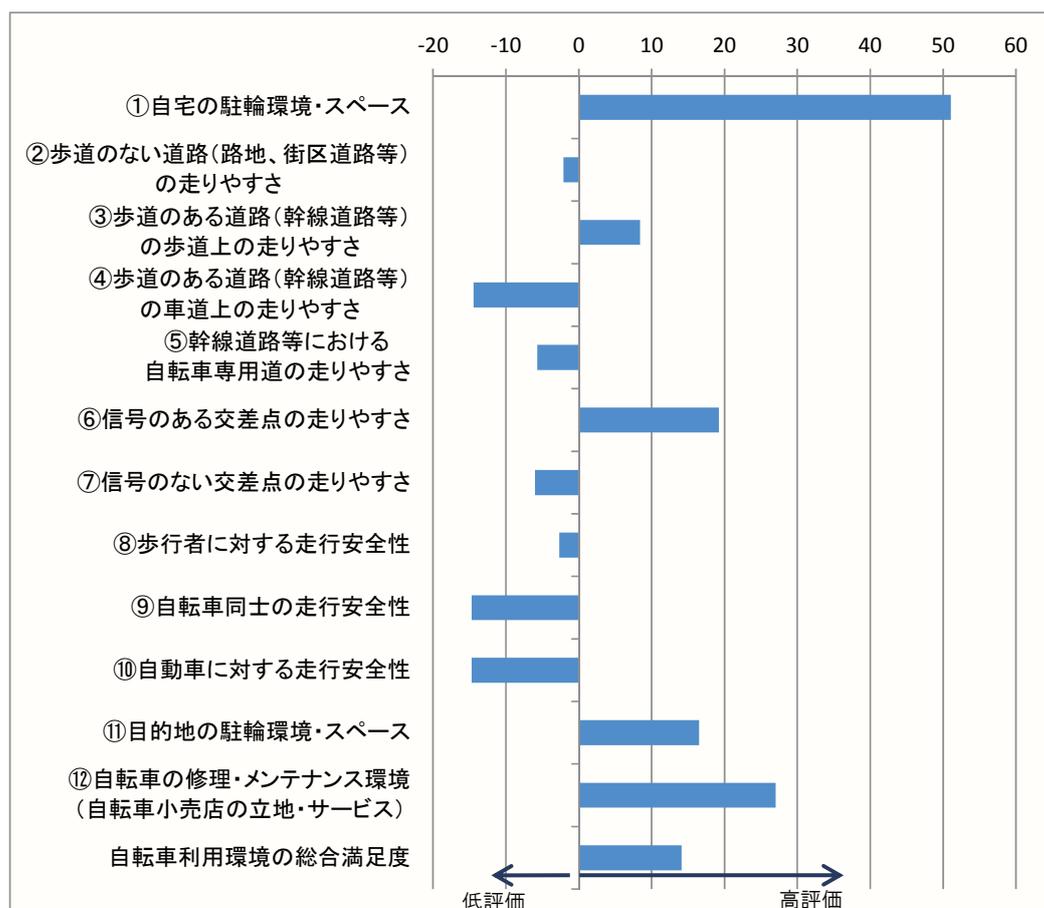
アンケートにより、「最もよく自転車を利用して移動する際の走行環境」について、多摩・島しょ地域住民の評価を得た。走行環境に関する項目について、「とても良い」、「やや良い」の肯定派の割合と、「あまり良くない」、「良くない」の否定派の割合の差をみたものが【図表 14】である。

これによると、「自宅・目的地の駐輪環境」(①⑪)、「自転車の修理・メンテナンス環境」(⑫)、「歩道上や信号のある交差点の走りやすさ」(③⑥)といった、従来、多くの自治体において積極的に取り組まれてきた駐輪場整備や歩道上の自転車通行環境の整備といった自転車対策の対象となっていた項目に対する評価が高い傾向にある。

一方、「歩道のない道路や、歩道のある道路の車道上、信号のない交差点の走りやすさ」(②④⑦)に加え、「歩行者・自転車・自動車の交錯に伴う走行安全性」(⑧⑨⑩)に対する評価が相対的に低い。

交通量の多い幹線道路の車道上や、歩行者・自転車・自動車の通行空間が物理的に区分されていない生活道路など、交通主体同士の交錯に対し不安が強い傾向がみられる。

図表 14 自転車の「利用環境評価（指標値）」



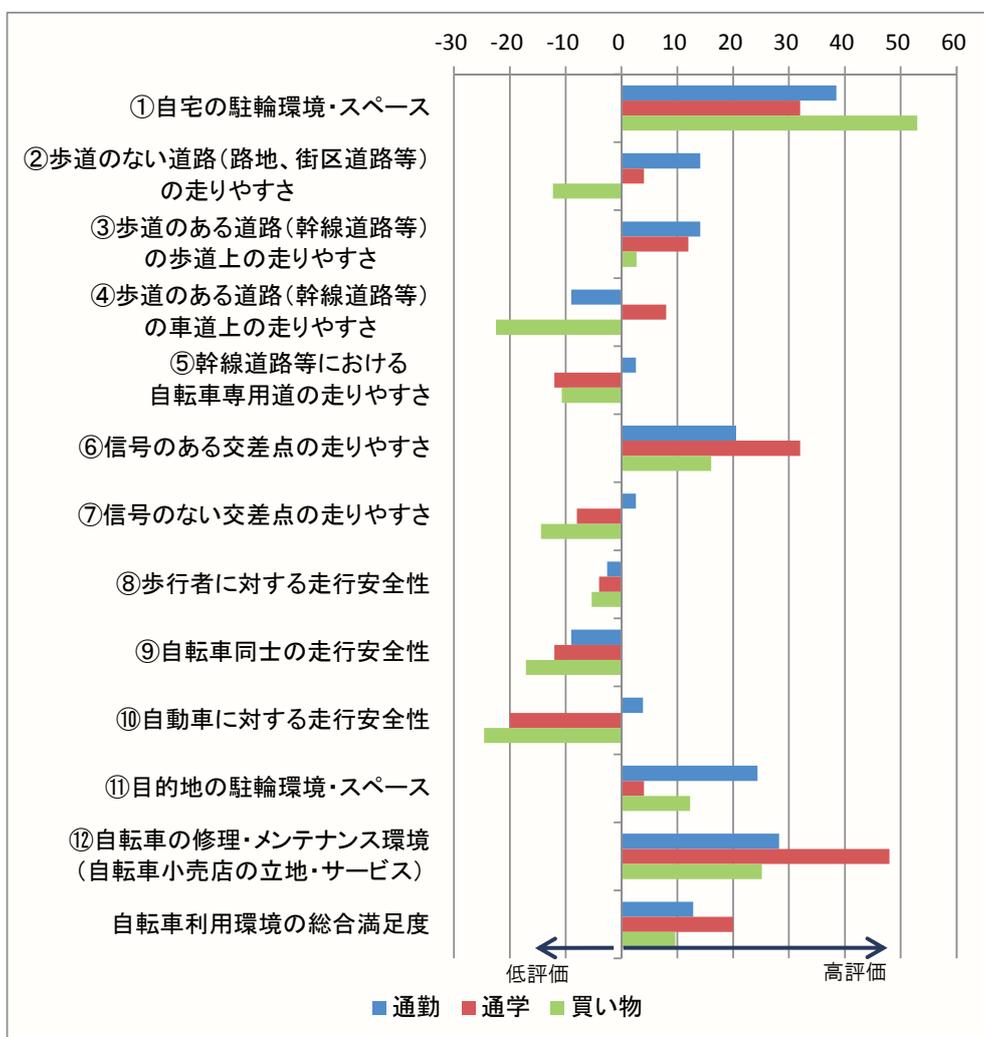
注釈)「指標は(「とても良い」の回答割合) + (「やや良い」の回答割合) - (「あまり良くない」の回答割合) - (「良くない」の回答割合)」の算式にて得た値。値がプラスの場合は肯定評価が上回っており(高評価)、マイナスの場合は否定評価が上回っている(低評価)。

前述の「自転車を利用する際の走行環境等に対する評価（指標値）」をさらに主な利用目的別にみると【図表 15】、「歩行者・自転車・自動車の交錯に伴う走行安全性」（⑧⑨⑩）では、総じて「通勤・通学」よりも「買い物」目的の利用者の評価が低くなっている。

また、「歩道のない道路や、歩道のある道路の車道上、信号のない交差点の走りやすさ」（②④⑦）など、「走りやすさ」の面でも、総じて「買い物」目的の利用者の評価は低い傾向が見られる。

背景として、「通勤・通学」利用者は、利用頻度が高く、日々の自転車利用時間帯や走行ルートもほぼ一定のため、走行環境に慣れていることが推察される一方、「買い物」目的の利用者は、利用時間帯や走行ルートが一定ではなく、比較的慣れないため、走行環境に対する評価が低いものと推察される。

図表 15 自転車の「利用環境評価（指標値）」【主な利用目的別】



注釈) 「指標は（「とても良い」の回答割合）＋（「やや良い」の回答割合）－（「あまり良くない」の回答割合）－（「良くない」の回答割合）」の算式にて得た値。値がプラスの場合は肯定評価が上回っており（高評価）、マイナスの場合は否定評価が上回っている（低評価）。

2. 多摩・島しょ地域住民の「自転車利用状況」

多摩・島しょ地域住民の「自転車利用状況」について、既存統計（パーソントリップ調査・国勢調査）及び住民アンケートにより把握した結果、以下の5点が特徴として明らかになった。

- 多摩地域は、「自転車分担率が2割程度」と東京都市圏の平均よりも高く、比較的自転車利用が活発な地域である。
- 多摩・島しょ地域住民全体の「約半数が月1回以上」、さらには「約4.5割が毎週定期的（週1回以上）」に自転車を利用している。
- 自転車利用者を年齢階層別にみると、若年層の利用率が高いが、「高齢層でも約4割が毎週定期的（週4～5日以上）」に自転車を利用
- 最もよく利用する目的としては、「約5割が買い物」と最も多く、次いで「約2割が通勤」、「約1割が通学」である。「高齢者層では買い物のほか、健康目的」等で自転車を利用する割合が高い。
- 自宅から2～3km（片道10分未満）程度の範囲の利用が主流である。「買い物目的の約2割、通勤・通学目的の約6～7割が鉄道との組合せ」で利用している。

（1）既存統計による多摩・島しょ地域住民の「自転車利用状況」

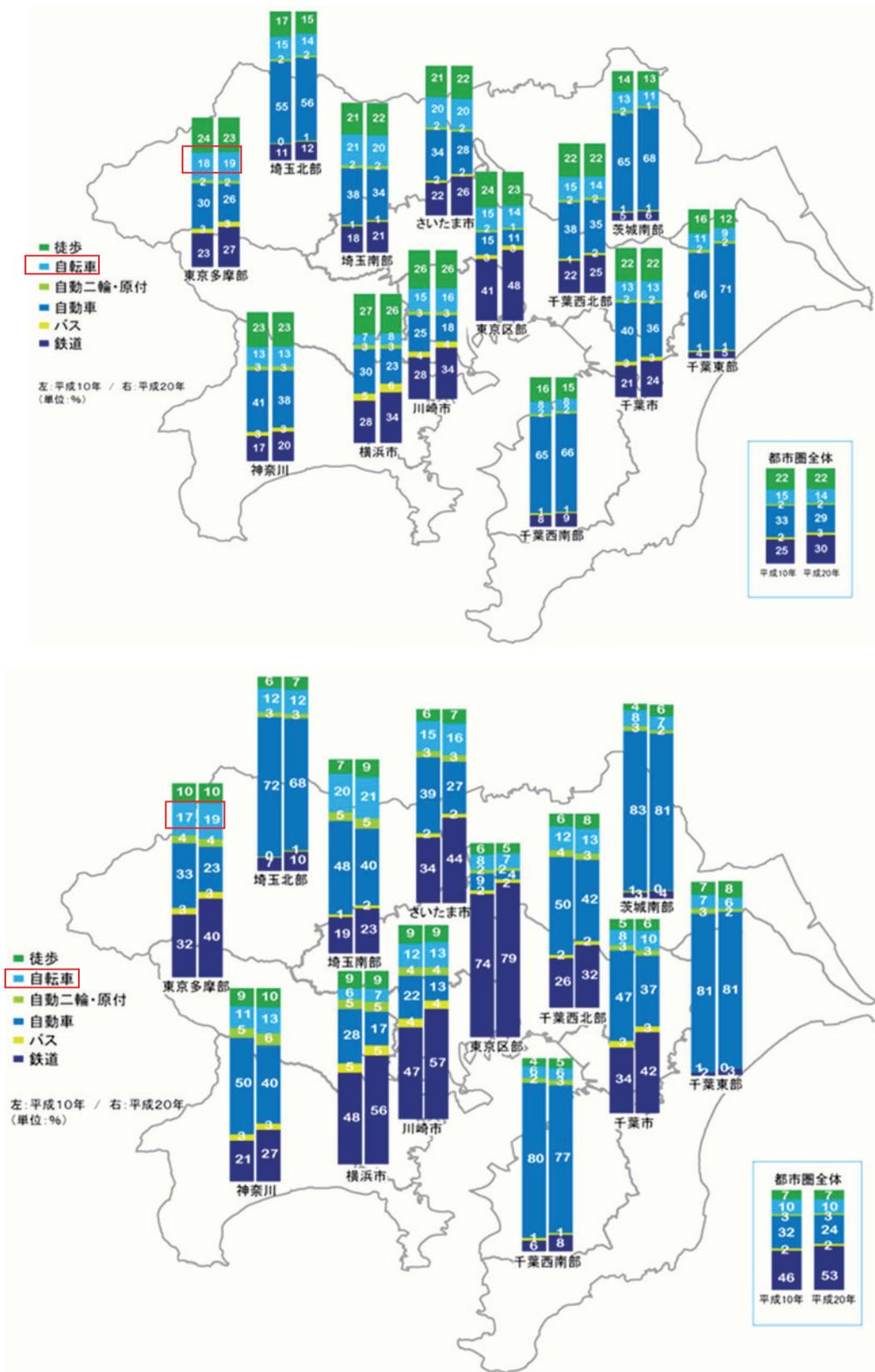
既存統計において「住民の自転車利用状況」に関して把握されているものとしては、都市圏パーソントリップ調査及び国勢調査の2つがある。

平成20年に実施された「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」結果が【図表16】であるが、多摩地域30市町村では、代表交通手段（1回のある目的の移動の中で利用した主な交通手段）の約2割（19%）が自転車となっており、これは首都圏の中でもトップクラスの割合であり、「通勤」目的に限定してみても同様の傾向がみられる。

平成22年の国勢調査の結果が【図表17】であるが、常住地での利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者のうち、「自市町村内に自転車のみで通勤・通学」と、「他市町村内に自転車と電車で通勤・通学」に該当する者の割合の合計は、多摩地域では府中市、昭島市、武蔵村山市で20%を超えるなど、多摩地域の市町村の多くは、通勤・通学時に自転車を利用する割合が全国水準を大きく上回っており、自転車まちづくりの先進自治体と比べても高い水準のところも多くみられる。

また、多摩地域には、「自市町村内に自転車のみで通勤・通学する者」が10%を超えるところが多くみられる。さらに、「鉄道との組合せにより他市町村へ通勤・通学する者」の割合も10%近くに達するところが見られ、先進自治体には見られない特徴を有している。

図表 16 「地域別代表交通手段」の構成比【上図：全体（全ての目的）／下図：通勤目的のみ】



資料) 東京都市圏交通計画協議会「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」(平成20年)

図表 17 「常住地での利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」の比率

手段・目的	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	合計	手段・目的	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	合計
全国	9.0%	2.2%	11.2%	全国	9.0%	2.2%	11.2%
八王子市	9.0%	3.0%	11.9%	宇都宮市	13.2%	0.6%	13.8%
立川市	12.2%	7.3%	19.5%	上尾市	12.5%	4.7%	17.2%
武蔵野市	9.7%	8.2%	18.0%	茅ヶ崎市	14.3%	3.2%	17.5%
三鷹市	10.8%	9.1%	19.9%	開成町	6.5%	4.6%	11.1%
青梅市	9.1%	4.4%	13.6%	大野市	8.7%	0.1%	8.8%
府中市	15.1%	6.0%	21.1%	白馬村	4.6%	0.1%	4.7%
昭島市	14.1%	6.7%	20.8%	堺市	12.1%	5.2%	17.3%
調布市	9.8%	5.9%	15.6%	奈良市	8.2%	0.9%	9.1%
町田市	5.7%	3.6%	9.3%	岡山市	16.9%	3.4%	20.2%
小金井市	9.8%	8.0%	17.8%	尾道市	9.0%	0.4%	9.4%
小平市	11.1%	8.4%	19.6%	高松市	18.9%	0.4%	19.4%
日野市	7.6%	5.3%	12.8%	今治市	16.1%	0.1%	16.2%
東村山市	10.8%	8.4%	19.2%	北九州市	6.0%	1.3%	7.3%
国分寺市	6.5%	6.6%	13.2%	大分市	12.6%	0.1%	12.8%
国立市	10.9%	8.8%	19.7%				
福生市	8.8%	3.7%	12.5%				
狛江市	7.8%	8.5%	16.3%				
東大和市	11.4%	7.9%	19.3%				
清瀬市	10.3%	8.4%	18.7%				
東久留米市	11.6%	7.0%	18.6%				
武蔵村山市	13.3%	7.0%	20.3%				
多摩市	4.8%	3.9%	8.7%				
稲城市	5.2%	5.1%	10.4%				
羽村市	10.6%	5.0%	15.6%				
あきる野市	5.5%	4.4%	9.9%				
西東京市	9.8%	7.8%	17.6%				
瑞穂町	9.5%	4.9%	14.4%				
日の出町	4.5%	6.3%	10.8%				
檜原村	0.4%	0.2%	0.6%				
奥多摩町	0.5%	0.4%	0.9%				

資料) 総務省「国勢調査」(平成 22 年)

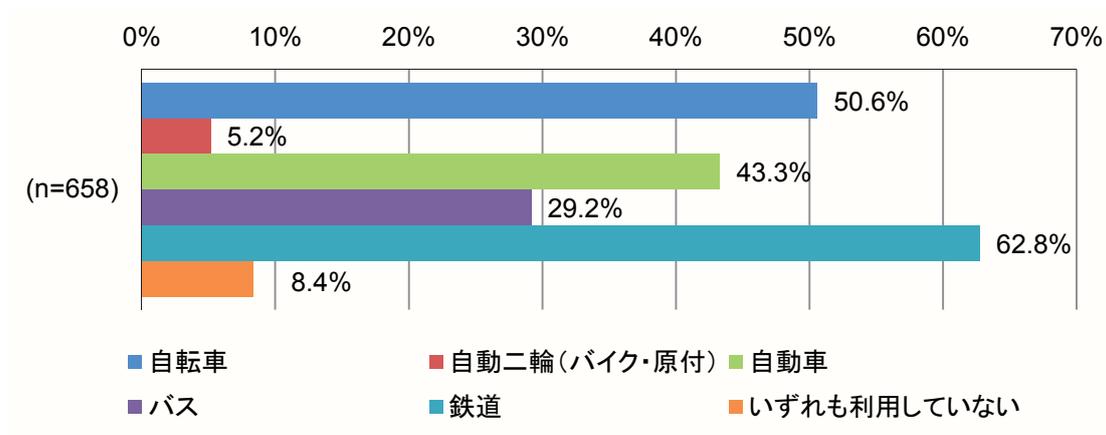
(2) 多摩・島しょ地域住民アンケートによる「自転車利用状況」分析

アンケートにより把握した「多摩・島しょ地域住民の詳細な自転車利用状況」について、以下に特徴的な項目を整理する。

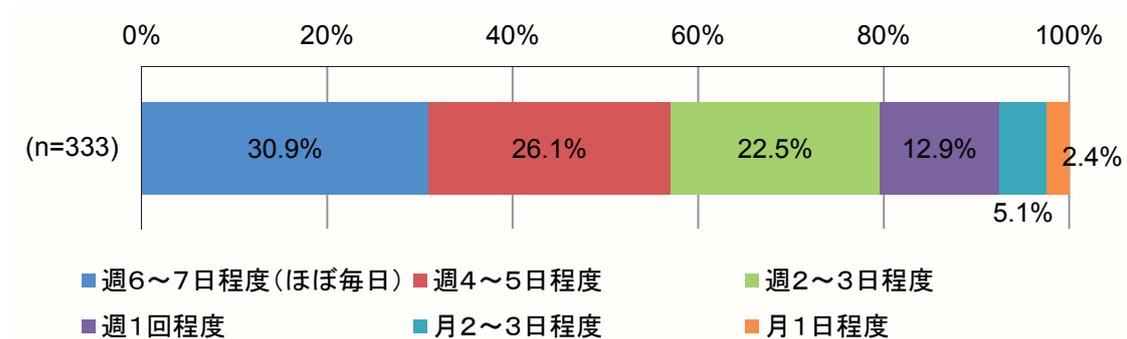
①住民全体の約半数が月1回以上、そして約4.5割が毎週定期的に（週1回以上）利用

多摩・島しょ地域住民の約半数が「月1回以上」、そのうちの9割（住民全体の約4.5割）が毎週定期的に（「週1回程度」以上）自転車を利用していることから、日常生活において自転車利用が根付いているといえる【図表18・19】。

図表 18 自転車の「利用有無（概ね月1回以上利用する乗り物）」【※複数回答】



図表 19 自転車の「利用頻度」

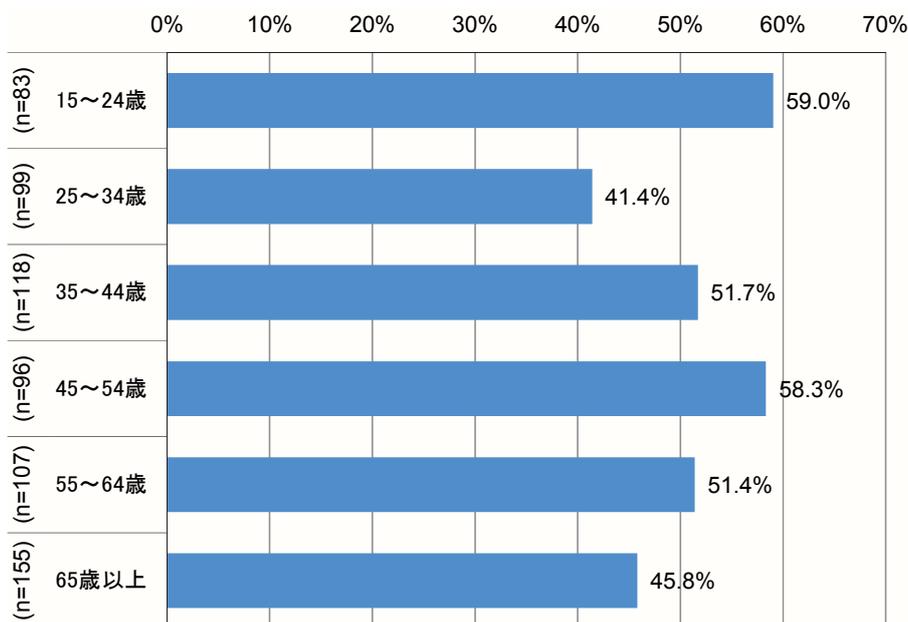


②若年層の利用率が高いが、高齢層でも約4割が毎週定期的に（週4～5日以上）利用

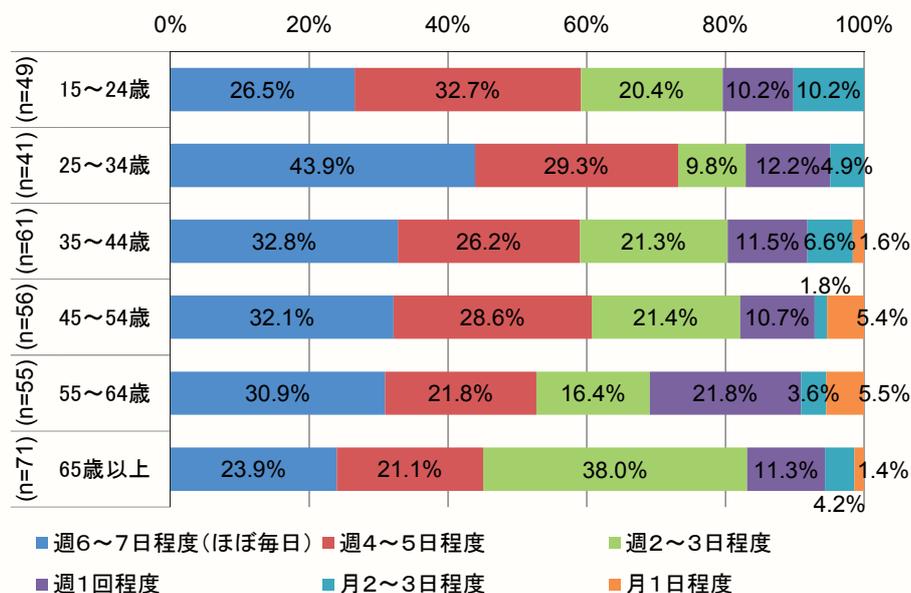
自転車利用者を年齢階層別にみると、多摩・島しょ地域住民の15～24歳の若年層の自転車利用率が59.0%と最も高い中で、65歳以上の高齢層でも45.8%となっており、高齢者においても自転車利用は活発である様子がうかがえる【図表20】。

また、その利用頻度をみると、どの年齢層でも9割程度が「週1回程度」以上利用しており、高齢層でも約4割が毎週定期的に（「週4～5日程度」以上）自転車を利用している状況である【図表21】。

図表 20 自転車の「利用有無（概ね月1回以上利用する乗り物）」【年齢階層別】



図表 21 自転車の「利用頻度」【年齢階層別】



③利用目的は「買い物」が約5割と最も多く、次に「通勤」の約2割、「通学」の約1割

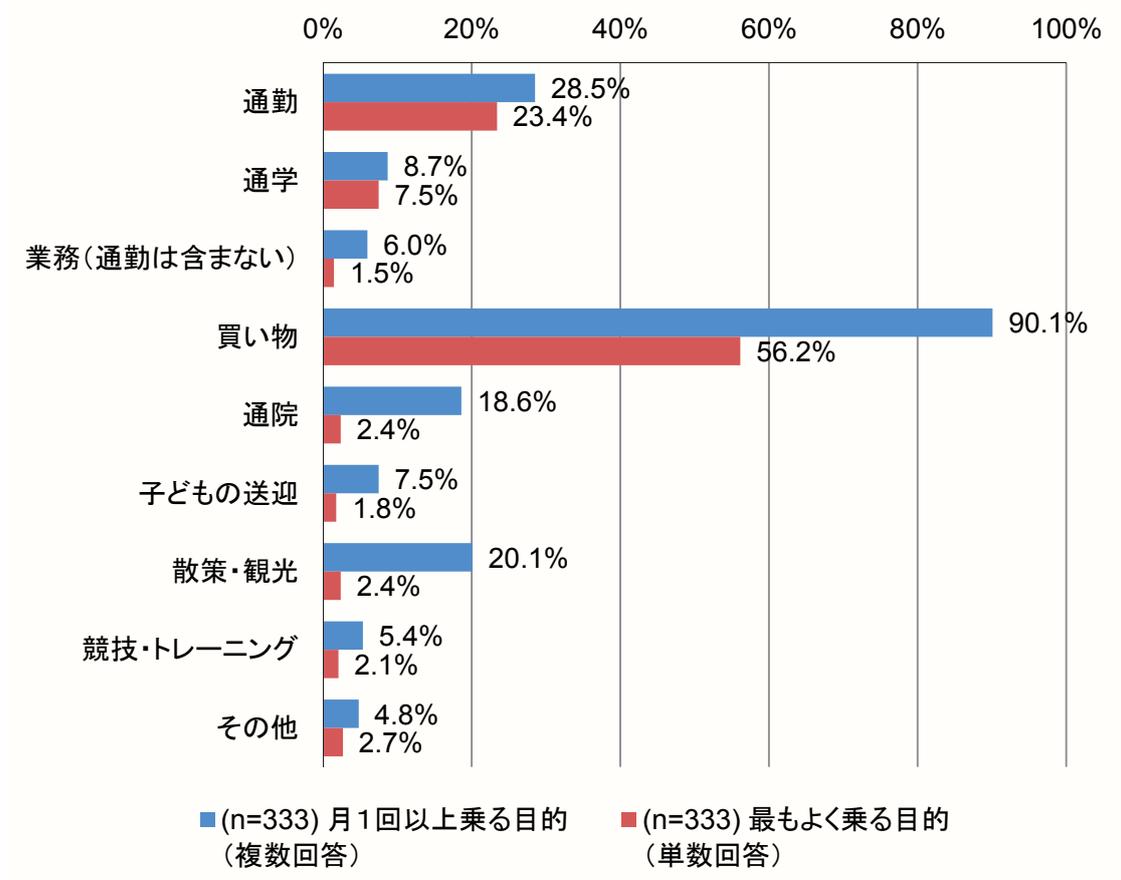
自転車の利用目的としては、「月1回以上乗る目的（複数回答）」でみると、「買い物」が9割と特に高く、次いで「通勤」が3割弱、「散策・観光」、「通院」がともに2割程度、「通学」が1割弱となっている。

一方、「最もよく乗る目的（単数回答）」でみると、「買い物」が5割を超え、次いで「通勤」が2割程度、「通学」が1割弱となっている。【図表 22】

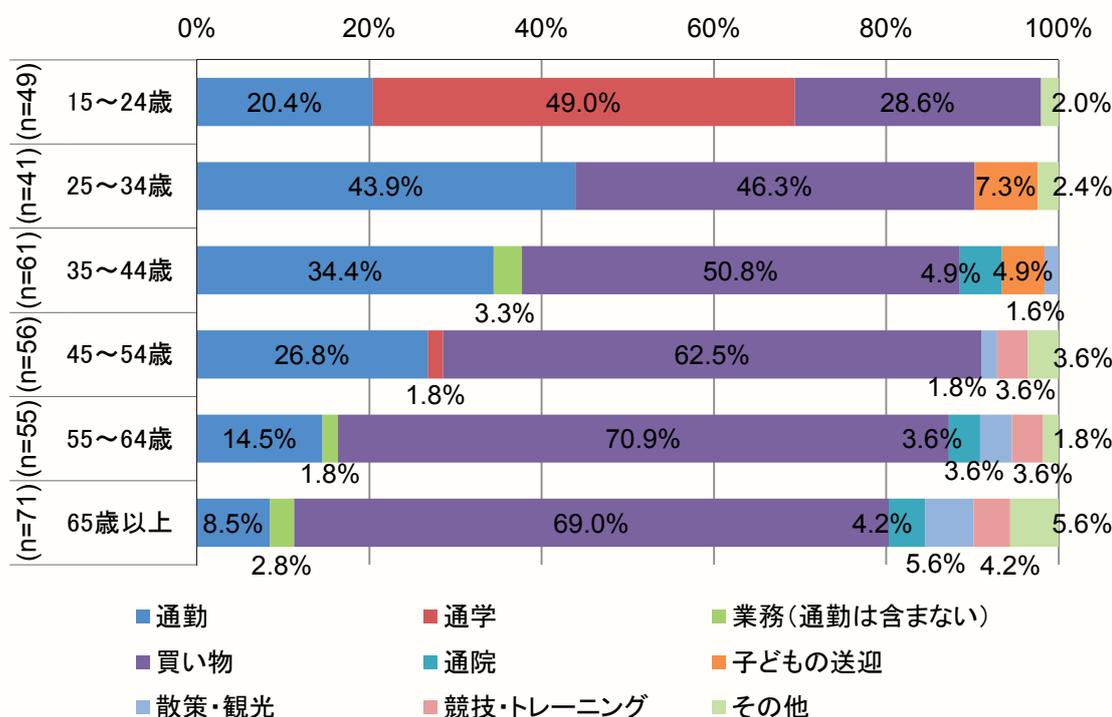
年齢階層別に自転車を「最もよく利用する目的」でみると、年齢階層（「15～24歳の階層」は除く。）が上がるにつれ、「通勤」の割合は低下する。一方で、「買い物」の割合は高くなる傾向がみられる【図表 23】。

また、その他の特徴としては、「通学」目的が15～24歳では半数を占めているほか、「子どもの送迎」が25～34歳では7.3%、35～44歳では4.9%となっている。「競技・トレーニング」（健康目的）は45歳以上の層にみられる。

図表 22 自転車の「利用目的」



図表 23 自転車の「利用目的（最もよく利用する目的）」【年齢階層別】

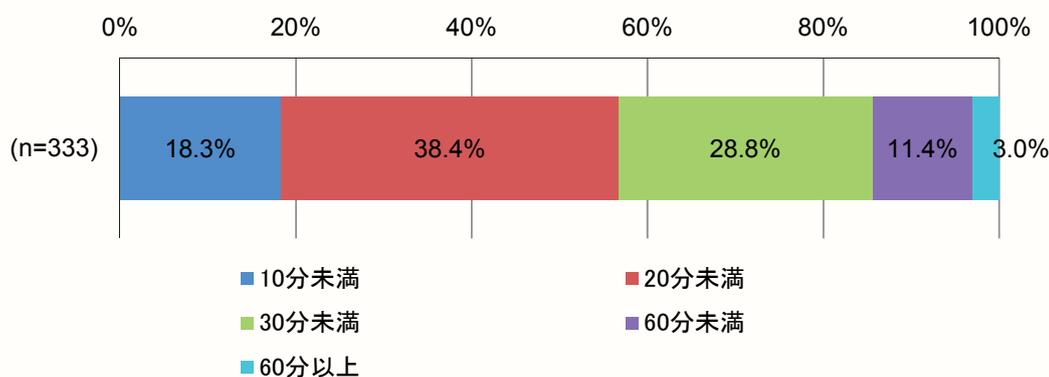


④ 自宅から2~3 km (片道 10 分未満) 程度の範囲の利用が主流。「買い物」の約2割、「通勤・通学」の約6~7割が鉄道との組合せで利用

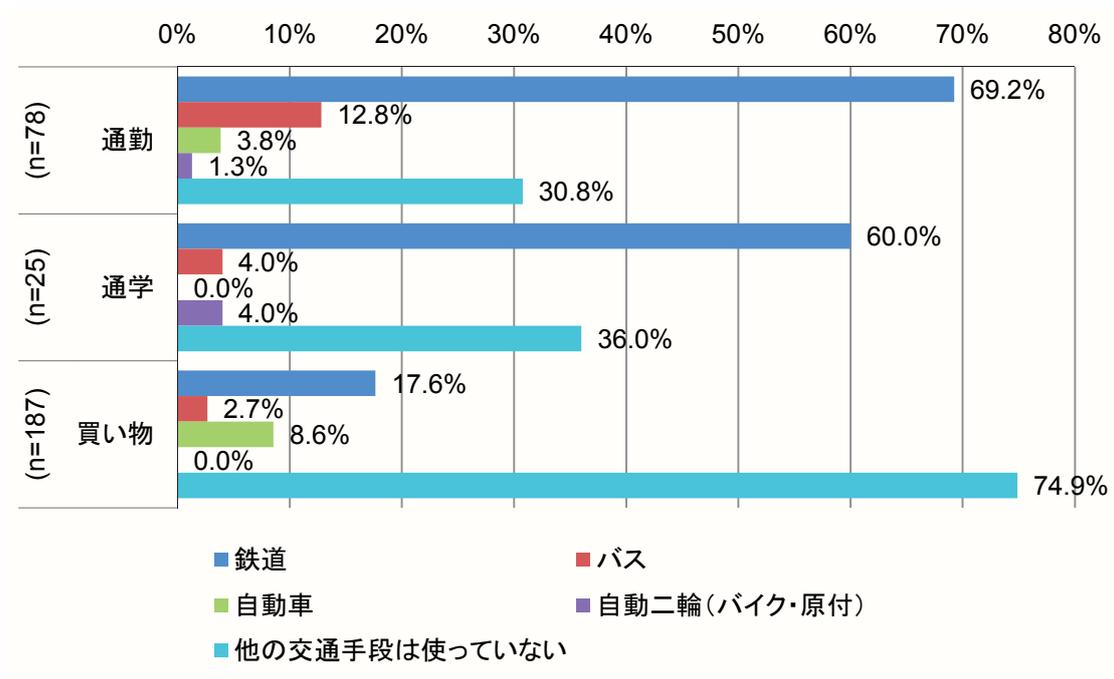
利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）については、「10分未満」、「20分未満」とする割合の合計が全体の過半を占めており、標準的な自転車の平均速度を15km/h程度と仮定すると、多くは片道2~3 km程度の短距離の移動が中心である様子がうかがえる【図表 24】。

また、利用目的別の他の利用交通手段との組合せ状況を見ると、「買い物」目的の約2割、「通勤・通学」目的の約6~7割で、自転車が鉄道との組合せで利用されていることが明らかになった【図表 25】。

図表 24 自転車の「利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）」



図表 25 自転車の「最も多い利用目的別の他の利用交通手段との組合せ状況」〔※複数回答〕



【参考】：多摩・島しょ地域において想定される自転車の「利用パターン」〔イメージ〕

- ① 幅広い世代（特に高齢層）が、「買い物」で、近くの商店・商店街・商業施設まで利用
- ② 主に若中年層が、「通勤」で、居住市町村内外の職場や最寄りの鉄道駅等まで利用
- ③ 主に若年層が、「通学」で、居住市町村内外の学校や最寄りの鉄道駅等まで利用
- ④ 主に中高年層が、「散策・観光」で、サイクリングコースや名所・公園などを回遊
- ⑤ 主に中高年層が、「通院」で、近くの病院・診療所まで利用
- ⑥ 子育て世帯が、「子どもの送迎」で、近くの保育施設等まで利用
- ⑦ 主に中高年層が、「トレーニング」（健康増進）で、サイクリングコースなどを回遊

3. 多摩・島しょ地域市町村の「自転車とまちづくり」の取組状況と今後の意向

多摩・島しょ地域市町村における「自転車施策の取組状況と今後の意向」について、先進都市との比較等を通じ、以下の7点が特徴として把握された。

【計画策定段階】

■計画策定段階においては、「市民の直接参加」（市民委員の設置や、現地視察、ワークショップ開催等）による検討が、先進都市と比較して低調な傾向にある。

【施策・事業実施段階】

■施策・事業の実施段階においては、「教育・子育て分野」、「環境分野」、「都市づくり・交通・防災分野」での取組が比較的活発である。

■事業規模（年間予算）は、各政策分野で100万円未満とするところが多く、先進都市よりも少額の傾向にある。

■自転車通行空間・駐輪場整備では、「道路幅員・用地の確保」が最大の課題であり、次いで「財源の確保」となっている。

■自転車対策では、「人員の不足」が最大の課題であり、次いで「予算の不足」となっている。先進都市も同様の傾向にある。

【施策・事業の今後の取組意向】

■今後の取組意向については、「都市づくり・交通・防災分野」、「産業・文化・観光分野」の順で高い傾向にあり、現在、取組が活発な政策分野（「教育・子育て分野」や「環境分野」）とは異なる意向の傾向がみられる。

■多摩地域では既に「広域連携」の取組がみられ、今後も様々な形での連携の進展が期待される。

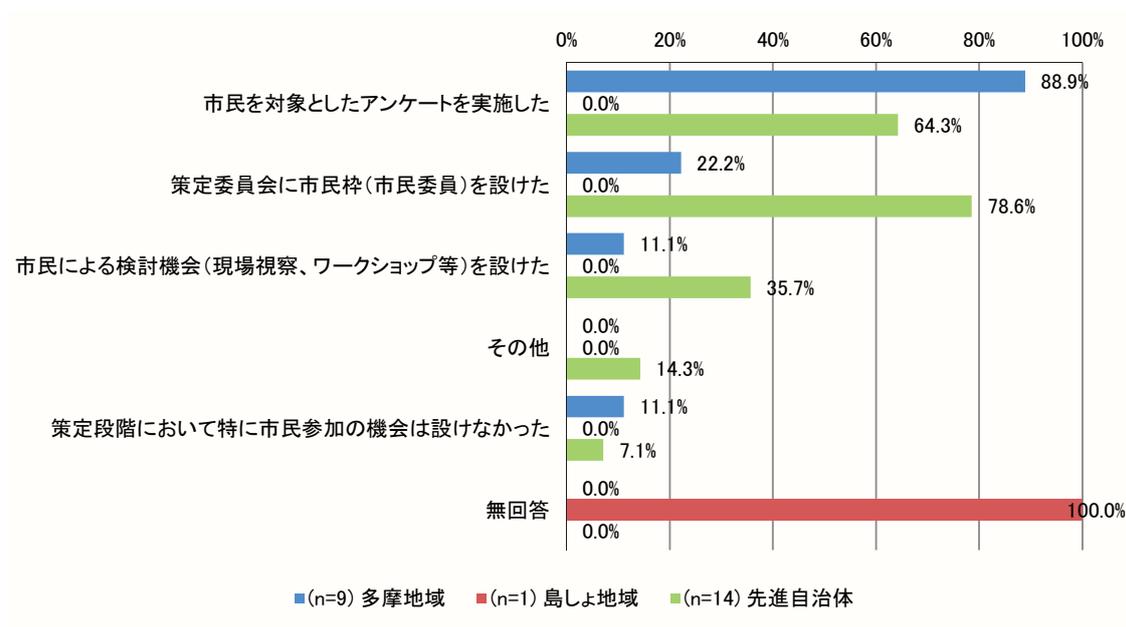
（1）多摩・島しょ地域市町村アンケートによる「自転車施策の取組状況」の把握

多摩・島しょ地域市町村の自転車施策・事業の取組状況を把握するため、多摩・島しょ地域市町村及び全国の先進都市を対象としたアンケート調査を実施した。以下に特徴的な項目を整理する。

①計画策定段階における「市民の直接参加」による検討は先進都市に比較して低調

既に「自転車利活用に関する計画」等を策定している市町村（多摩地域9団体・島しょ地域1団体・先進都市14団体）において、計画策定段階での市民参加状況をみると、多摩地域では「市民を対象としたアンケートの実施」は約9割と先進自治体に比べても多いものの、「策定委員会に市民枠（市民委員）を設けた」や「市民による検討機会（現場視察、ワークショップ等）を設けた」といった「市民が直接参加する機会」を設けることについては、その割合が先進自治体に比べて低調な傾向がある【図表26】。

図表 26 計画策定段階における「市民参加状況」〔※複数回答〕



②「教育・子育て」、「環境」、「都市づくり・交通・防災」分野での取組が比較的活発

各政策分野別の自転車に関連する施策・事業の実施状況についてみると、多摩地域では、「教育・子育て分野」(90.0%)や「環境分野」(86.7%)、「都市づくり・交通・防災分野」(66.7%)において多くの取組が行われている一方、「医療・介護・福祉分野」(36.7%)や「文化・産業・観光分野」(33.3%)においては取り組んでいるところが少ない傾向にある。

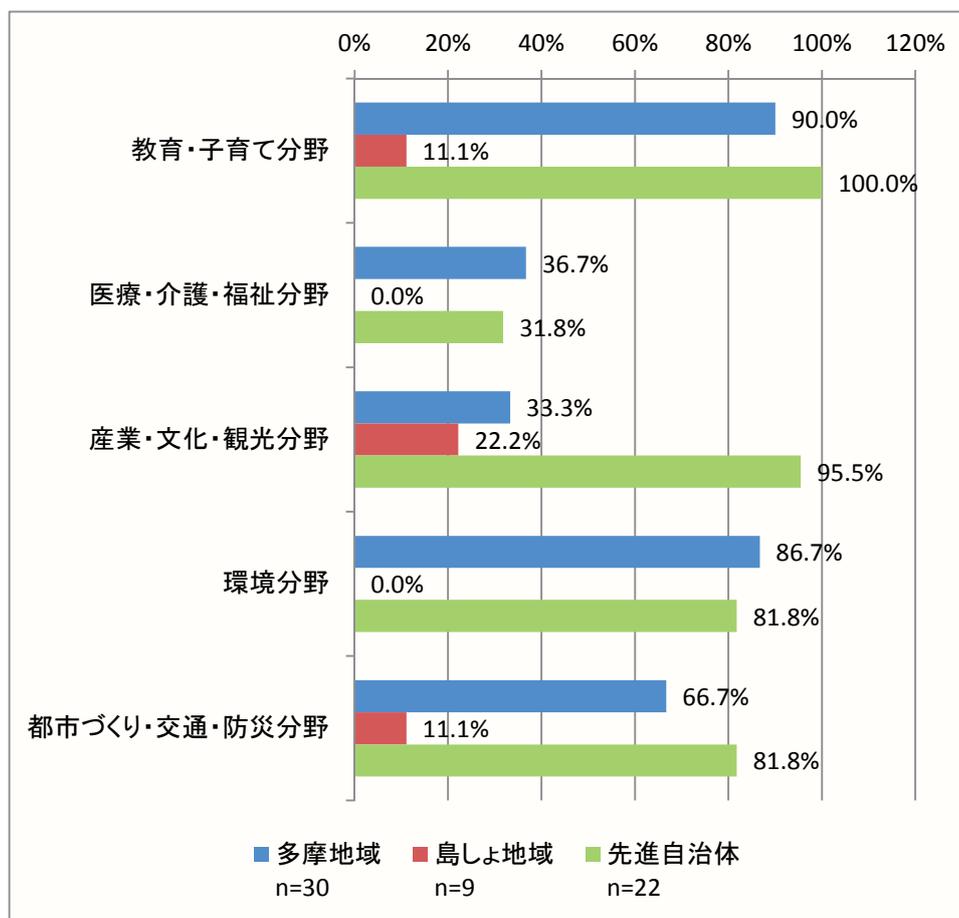
一方、島しょ地域では、「産業・文化・観光分野」(22.2%)が最も多くなっている。

多摩地域を先進自治体と比較すると、「産業・文化・観光分野」における取組割合に大きな差があり多摩地域は低調であるほか、「教育・子育て分野」や「環境分野」、「都市づくり・交通・防災分野」の取組割合については、双方とも活発な傾向にある。【図表 27】

また、多摩地域において「官民協働や民間主体」により自転車を活用したまちづくりに取り組む事例としては、「地域密着型のサイクリングチームによる子どもを対象とした交通安全教室」や、「レンタサイクルを組み合わせた広域回遊スランプラリーやガイドツアー」、「自転車レースの開催」、「駅高架下空間を活用した駐輪場やシェアサイクルシステムの運営」、「自転車愛好者団体による総合防災訓練への協力」などが挙げられる【図表 28】。

なお、これらの各政策分野別の施策・事業の具体的な取組例と、その多摩地域の市町村における取組割合等を【図表 29】に示している。

図表 27 各政策分野別の「自転車関連施策・事業の実施状況」〔※複数回答〕



図表 28 自転車まちづくりに資する「官民協働や民間主体の取組」事例

団体名称	取組概要
東京ヴェントス	<ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年に設立された立川市を活動拠点とする「地域密着型サイクルロードレースチーム」である。 立川市との連携により、所属選手による子どもを対象とした「自転車教室」を立川競輪場で継続的に開催している。レクリエーション形式で、交通ルールと自転車の安全な乗り方を学ぶ活動を実施している。 多摩地域の企業がスポンサーとしてチームの活動を支えている。
一般社団法人 武蔵野コッツウォルズ	<ul style="list-style-type: none"> 武蔵野コッツウォルズは、平成 23 年に内閣府雇用創造事業・みたか社会の人材創出コンソーシアムビジネスコンペティションで奨励賞を受賞し、翌年に一般社団法人として法人登記がなされている。5km 圏内に 12 の都立公園が点在する三鷹市、調布市、府中市、小金井市などを中心とした地域において、緑豊かな自然環境や魅力的な文化施設、個性的な店舗を活かし、人々が健康的に回遊するための仕組みづくりに取り組んでいる。

団体名称	取組概要
	<ul style="list-style-type: none"> 地域の回遊性を高め、地域の魅力の向上を図るため、調布市観光協会や東京都との連携により、地域資源を巡るスタンプラリーと、中央線・京王線間で乗り捨て可能なレンタサイクルを組み合わせた「広域回遊スタンプラリー」を実施した。 また、地域の新たな観光資源としての可能性を検証するため、自転車を使った「モニター・ガイドツアー」を実施した。
<p style="text-align: center;">青梅市トライアスロン協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成3年設立の青梅市を拠点に活動するクラブとして、トライアスロンやマラソン、クロスカンントリー、自転車レースなどの大会に参加している。また、国内外でのレースイベントの企画運営も積極的に展開している。 平成19年には、青梅市成木地区で自転車レース「東京ヒルクライム NARIKI ステージ」を開催し、平成21年には奥多摩周遊道路において「東京ヒルクライム OKUTAMA ステージ」、東京国体の自転車レースの開催を控えた檜原村と連携し、平成23年に「東京ヒルクライム HINOHARA ステージ」を開催した。さらに平成26年には、日の出町で「東京ヒルクライム HINODE ステージ」を開催した。 また、これらレースの開催地域（青梅市・奥多摩町・檜原村・山梨県小菅村）においては、飲食店や特産品直売所などの6施設の協力を得て、平成24年に「東京サイクルステーションネットワーク」を構築している。各施設では、長距離サイクリスト向けの休憩スペースやトイレ、水道、救急用品、空気入れ、工具などを無料提供している。
<p style="text-align: center;">株式会社 ジェイアール東日本企画</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年11月から、中央線武蔵境駅・東小金井駅に隣接した各高架下及び東京農工大学科学博物館前の3つのポート間で、サイクルシェアシステム「Suicle（スイクル）」を実施している。 借りた場所と異なるポートでも車両の返却が可能であり、買い物・通勤・通学での、駅と周辺地域間の移動の利便性を高めている。 また、Suica（ICカード）を会員証及び決済手段として活用し、クレジットカードが必要な類似サービスに比べて、より容易に車両の貸出・返却・支払ができるようになっている。
<p style="text-align: center;">西多摩マウンテンバイク友の会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成14年頃から、マウンテンバイク愛好者により、「楽しく走れる道づくり」を目的として、公園内の道路の管理や清掃を始めるとともに、あきる野市内のNPO法人との連携により、雑木林の管理や農業体験等の里山再生にも取り組むなど、精力的に地域活動を行っている。 瑞穂町社会福祉協議会が主催する防災訓練や、災害ボランティアセンター設置訓練にも協力し、マウンテンバイクを活用した要援護者の安否確認などに参加している。

注釈) 各種資料より作成

図表 29 各政策分野別の「市町村における自転車関連施策・事業の取組」内容

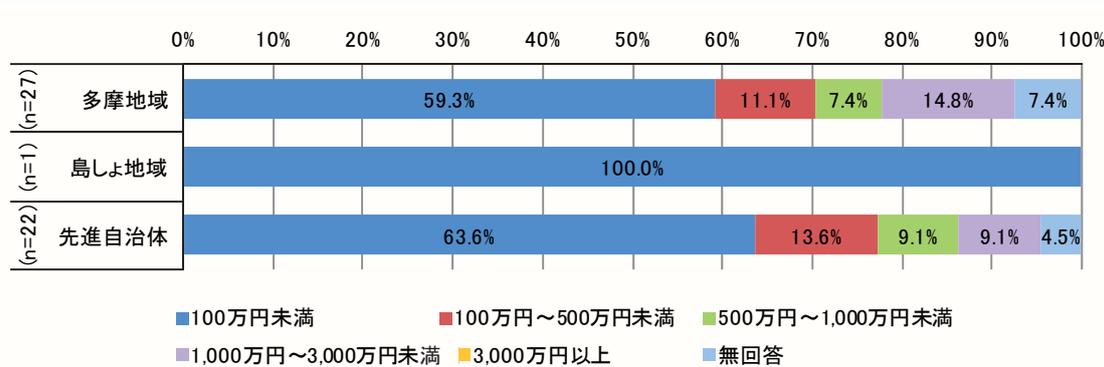
政策分野	取組例 (%は多摩地域市町村の取組済の回答割合/丸数字は当該分野での回答割合順位 ※第3位まで表示)
教育・子育て	自転車運転に係る免許証の交付・認定制度 (60%②)
	児童・生徒を対象とした自転車マナー講習等の開催 (90%①)
	社会人に対する自転車マナー講習等の開催 (33%)
	自転車の運転技術・車両整備に関する講習等の開催 (27%)
	自転車安全利用に向けた啓発(広告物の作成等) (50%③)
	マナーアップに向けた街頭での指導 (43%)
	自転車を活用したパトロール等の防犯活動 (10%)
	自転車を楽しむための生涯学習教室等の開催 (0%)
	安全な幼児2人同乗用自転車やヘルメットの利用促進(レンタル・助成) (17%)
	教育・子育て関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置 (0%)
	医療・介護・福祉
自転車を活用した介護予防事業 (0%)	
自転車による高齢者等の移動支援 (0%)	
電動アシスト付き自転車購入費用の助成 (0%)	
自転車駐輪場利用料の減免 (37%①)	
医療・介護・福祉関係団体と自転車利活用等に関する検討組織の設置 (0%)	
産業・文化・観光	観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル (17%①)
	自転車レースや集客イベントの開催 (3%③)
	サイクルトレインの共同運営・支援 (0%)
	自転車利用者向け拠点施設(休憩・修理等)の整備・運営 (3%③)
	自転車利用する観光客向けサービスの提供(地域の飲食店での優待、公共交通運賃の割引等) (0%)
	自転車利用者に対する情報提供(インターネット・冊子・窓口等) (17%①)
	観光客向けの推奨サイクリングコースの設定・整備 (0%)
	産業・文化・観光関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置 (0%)
環境	放置自転車を活用したリサイクル車の販売 (57%①)
	放置自転車のレンタサイクル事業への活用 (13%)
	放置自転車を活用したリサイクル車の海外への譲渡 (43%②)
	電動アシスト付き自転車購入費用の助成 (0%)
	市内の自転車通勤・通学者に対する公共交通運賃の割引 (0%)
	自治体職員の自転車通勤手当の増額 (0%)
	公用自転車(電動アシスト車・リサイクル車)の配備 (37%③)
	環境関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置 (0%)
	自転車道の検討・整備 (10%)
都市づくり・交通・防災	自転車レーン(自転車専用通行帯)の検討・整備 (50%①)
	サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備 (7%)
	駅や駐輪場でのレンタサイクル・サイクルシェアリング (23%③)
	短時間駐輪の無料化 (27%②)
	民営駐輪場の整備に対する補助 (23%)
	自転車利用に関する地域のルールの整備・サインの導入 (20%)
	自転車利用に関するマップの作成 (13%)
	公共施設等での災害時情報収集用自転車の配置 (0%)
	都市づくり・交通・防災関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置 (0%)

③事業規模は各政策分野で 100 万円未満とすることが多く、先進都市より少額の傾向

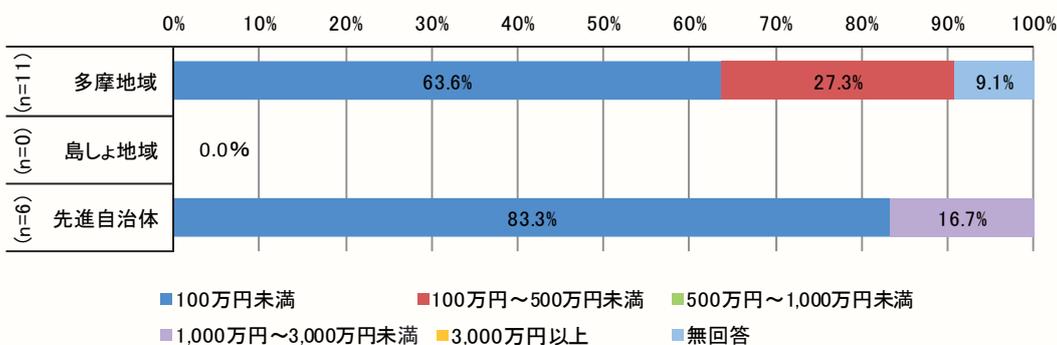
多摩・島しょ地域では、各政策分野とも事業規模（年間予算：原則として平成 25 年度予算（補正予算を含む。）における事業費）は 100 万円未満のところが多いが、「都市づくり・交通・防災分野」においてハード整備を実施したとみられるところでは事業規模が大きくなっている。

先進自治体においても、各政策分野の事業規模は 100 万円未満が中心であるが、「産業・文化・観光分野」、「都市づくり・交通・防災分野」では 3,000 万円以上の事業規模となっているところも多くみられ、多摩・島しょ地域とは異なる傾向がみられる。【図表 30～34】

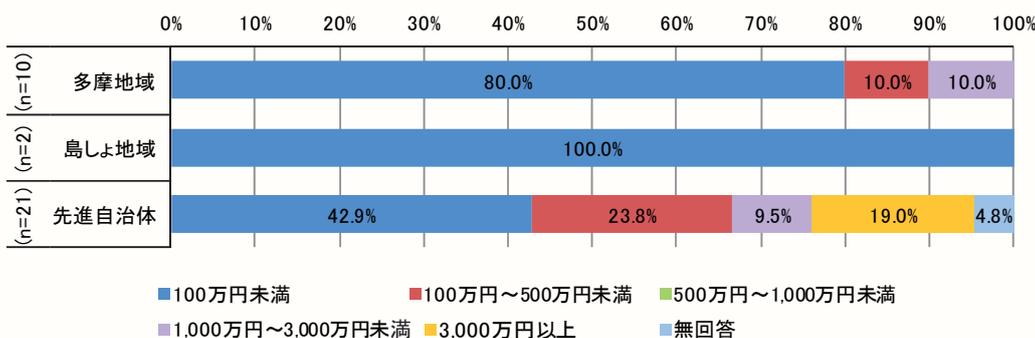
図表 30 「教育・子育て分野」における自転車関連事業費



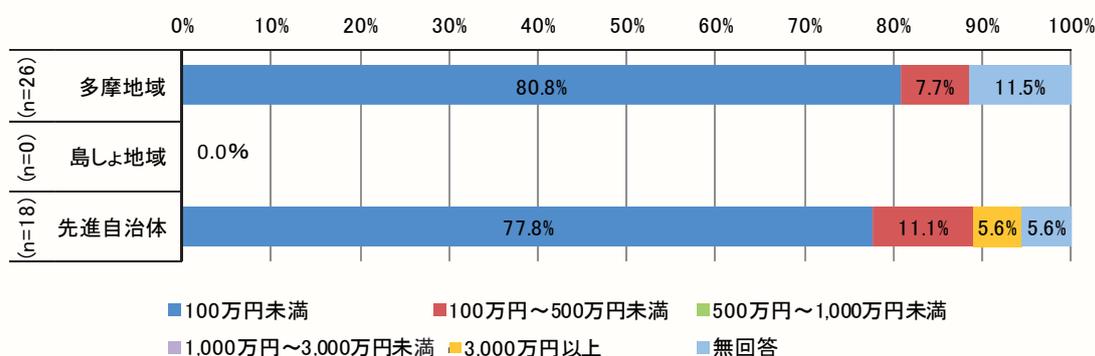
図表 31 「医療・介護・福祉分野」における自転車関連事業費



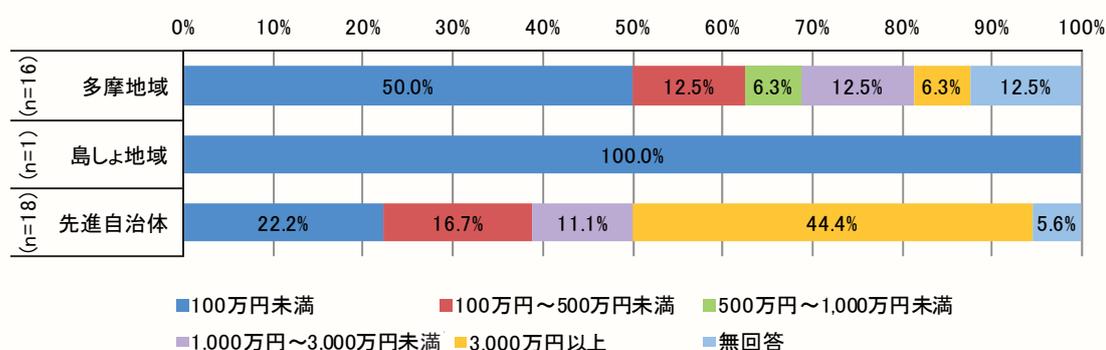
図表 32 「産業・文化・観光分野」における自転車関連事業費



図表 33 「環境分野」における自転車関連事業費



図表 34 「都市づくり・交通・防災分野」における自転車関連事業費



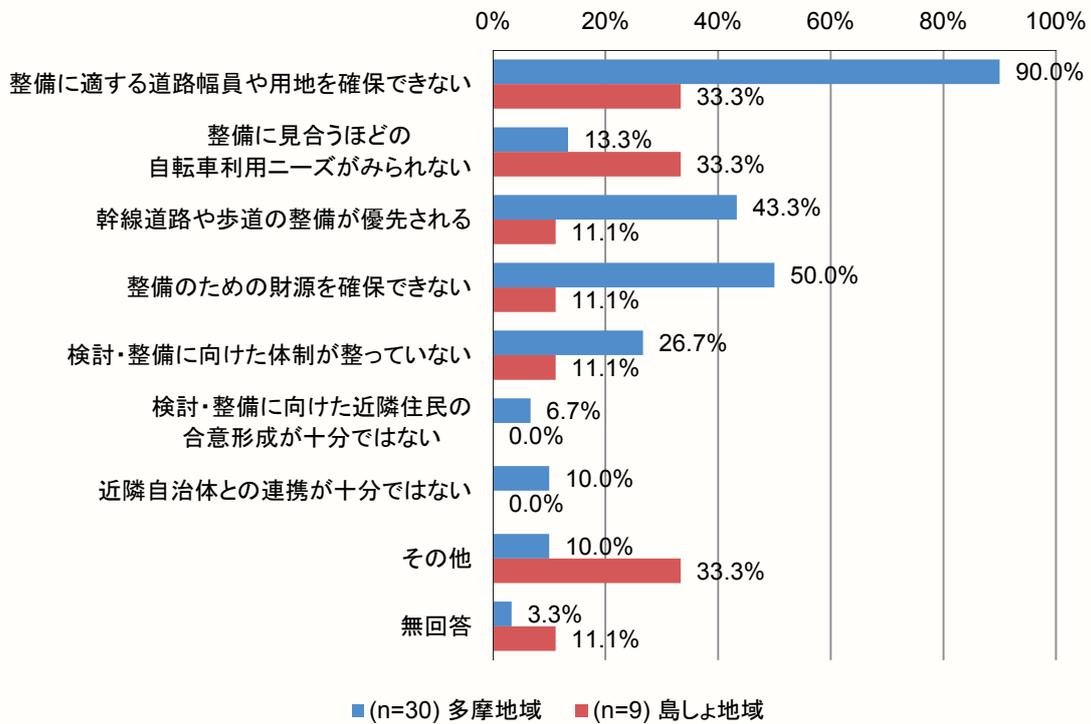
④自転車通行空間・駐輪場整備では「道路幅員・用地の確保」が最大の課題、次に「財源」

自転車政策における主なハード整備事業としては、「通行空間整備」と「駐輪場整備」が挙げられるが、「通行空間整備」に向けた課題としては、多摩地域の9割が「整備に適する道路幅員や用地を確保できない」を挙げ、「整備のための財源を確保できない」、「幹線道路や歩道の整備が優先される」がこれに続く【図表 35】。

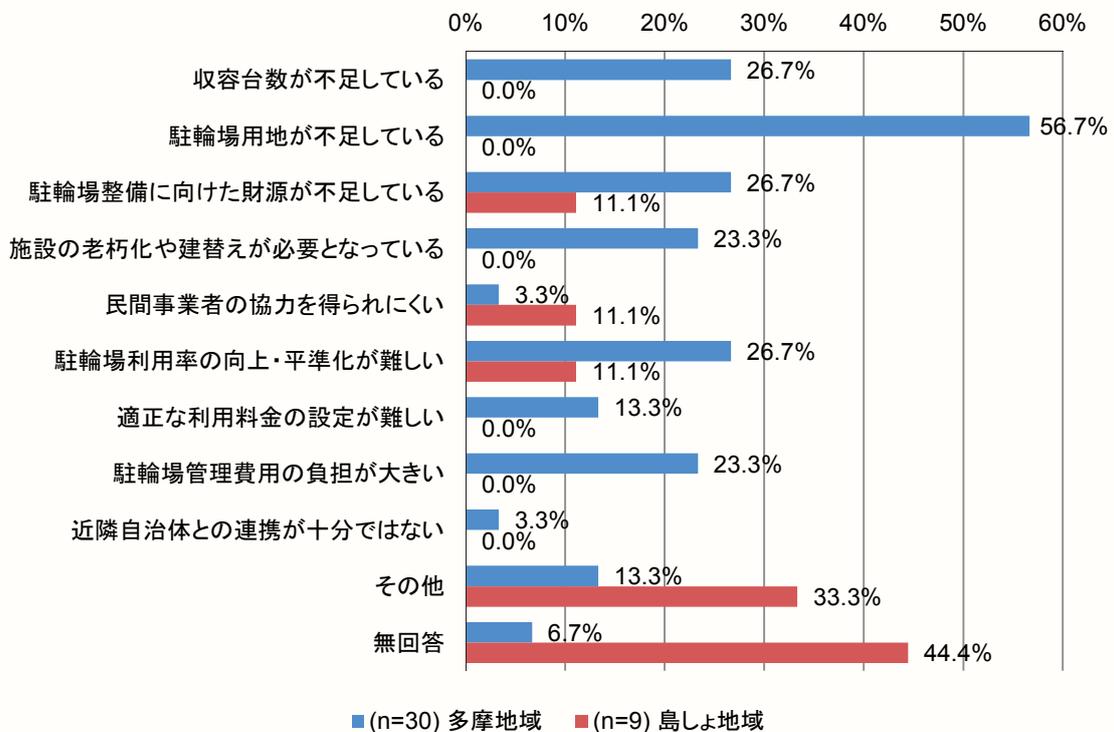
また、「自転車駐輪場の整備・保管方法」に関する課題としては、多摩地域の6割弱が「駐輪場用地が不足している」を挙げ、「駐輪場整備に向けた財源が不足している」、「駐輪場利用率の向上・平準化が難しい」がこれに続く【図表 36】。

いずれも用地確保が重要な課題となっている様子がうかがえる。

図表 35 「自転車通行空間の整備」に向けた課題【※複数回答】



図表 36 「自転車駐輪場の整備・保管方法」の課題【※複数回答】



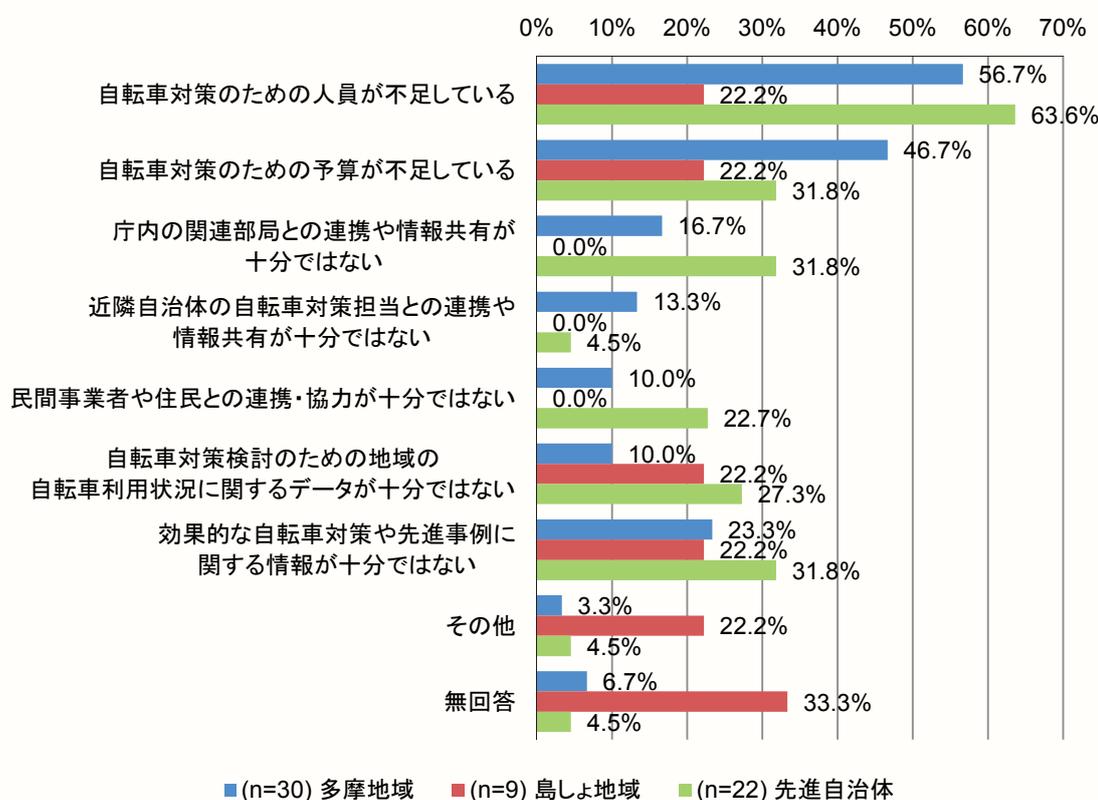
⑤自転車対策は「人員不足」が最大の課題。次いで「予算不足」。先進都市も同様の傾向

「自転車対策の取組体制」の課題としては、多摩地域では「自転車対策のための人員が不足している」が6割弱、「自転車対策のための予算が不足している」が5割弱に達している。

先進自治体の多くでは、既に政策分野横断的に自転車が施策・事業において活用されていることから、課題としては、人員や予算の不足に加え、「庁内の関連部局との連携や情報共有が十分ではない」の割合が高いことなどが特徴として挙げられる。【図表 37】

多摩・島しょ地域市町村が、複数の政策分野で自転車を活用したまちづくりに取り組む際には、「庁内での連携や情報共有に十分配慮すること」も重要となると考えられる。

図表 37 「自転車対策の取組体制」の課題 【※複数回答】

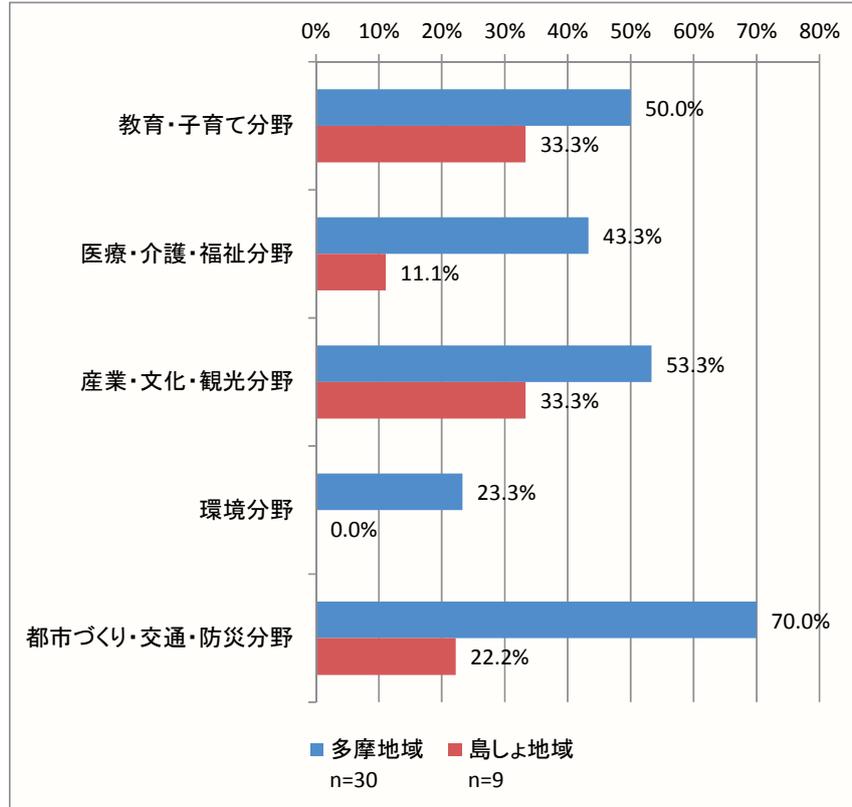


⑥今後の取組意向は「都市づくり・交通・防災」、「産業・文化・観光」分野で高い傾向

多摩・島しょ地域で、現在、自転車政策に取り組んでいる分野は、「教育・子育て分野」、「環境分野」、「都市づくり・交通・防災分野」の順に高かった【図表 27 (P.29)】。

一方で、今後、注力して取り組みたいとする意向のある分野については、「都市づくり・交通・防災分野」、「産業・文化・観光分野」の順で高く、既に取組の活発な「教育・子育て分野」、「環境分野」は低下傾向にあるなど、重点分野の今後の在り方に一部変化のきざしが見られる【図表 38・39】。

図表 38 各政策分野別の「自転車活用の今後の取組意向」【※複数回答】



図表 39 各政策分野別の「自転車施策の取組現状と今後の意向」の比較

区分	施策・事業の取組現状	今後の取組意向
教育・子育て分野	◎	○
医療・介護・福祉分野	△	○
産業・文化・観光分野	△	○
環境分野	◎	△
都市づくり・交通・防災分野	◎	◎

注釈) 表中の「◎の付いた政策分野」では、多くの自治体が現状で積極的に施策・事業に取り組んでいる、もしくは今後も積極的に取り組む意向を示していることを表している。「○の付いた政策分野」は、半数程度の自治体が現状で施策・事業に取り組んでいる、もしくは今後も取り組む意向を示していることを表している。「△の付いた政策分野」では、現在施策・事業に取り組む自治体が少ない、もしくは今後も取り組む意向を示す自治体が少ないことを表している。

また、具体的な事業レベルで特徴をみると、「教育・子育て分野」で現在高い割合で取り組まれている「児童・生徒向けの自転車マナー講習」や「自転車運転免許証の交付」については、今後注力して取り組んでいきたいという意向は極めて弱く、現状維持で良いと考えている市町村が多いものと推察される。「環境分野」の主な事業でも同様の傾向にあると考えられる。

一方で、「産業・文化・観光分野」や「都市づくり・交通・防災分野」では、「レンタルサイクル」などについて今後取り組んでいきたいとする意向が強い傾向がある。【図表 40】

図表 40 各政策分野別の主な事業における「自転車施策の取組現状と今後の意向」の比較

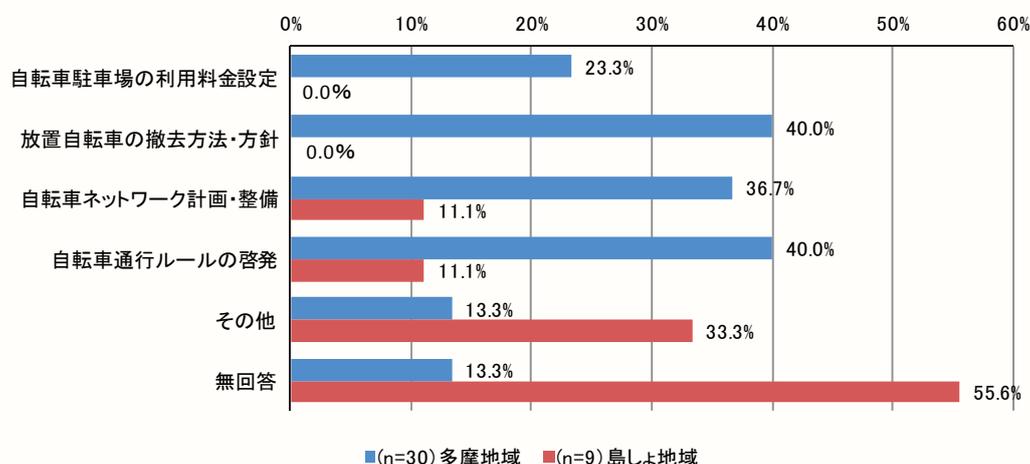
政策分野	取組例 (%は多摩地域市町村の回答割合、丸数字は当該分野での回答割合順位 /左側:現在の取組割合 → 右側:今後の取組意向割合)
教育・子育て分野	児童・生徒向け自転車マナー講習 (90%①→13%①) 自転車運転免許証の交付 (60%②→0%)
医療・介護・福祉分野	自転車駐輪場利用料の減免 (37%①→17%①) 健康増進事業 (0%→13%②)
産業・文化・観光分野	観光レンタサイクル (17%①→23%①) 観光サイクリングコースの設定 (0%→17%②)
環境分野	放置自転車のリサイクル販売 (57%①→10%①) 放置自転車の海外への譲渡 (43%②→3%②)
都市づくり・交通・防災分野	自転車レーンの検討・整備 (50%①→17%③) レンタサイクル・シェアサイクル (23%③→30%①)

⑦多摩地域では既に「広域連携」の取組がみられ、今後も様々な形の連携への期待あり

「近隣市町村との情報共有・連携」が期待されることとしては、多摩地域では、「放置自転車の撤去方法・方針」、「自転車通行ルールの啓発」、「自転車ネットワーク計画・整備」がそれぞれ4割程度となっている【図表 41】ほか、自由意見として、「道路空間の再配分に対する考え方や自転車の利用ルールの共有」、「近隣自治体との自転車対策の情報交換や共同研究」、「鉄道事業者等の関係団体への共同での協力要請」などが示されている。

実際に、多摩地域では、東京都北多摩南部建設事務所及び管内7市（三鷹市、府中市、調布市、小金井市、武蔵野市、狛江市、西東京市）との連携による「自転車利用共通ルール（案）」の検討と試験導入などの広域的な取組がなされており、全国的にも先進的な面がみられる【図表 42】。

図表 41 「近隣市町村との情報共有・連携」が期待されること【※複数回答】



図表 42 広域連携による「自転車利用共通ルール」の試験導入事例
 (東京都北多摩南部建設事務所及び管内7市の取組)

【都道 新宿国立線：「東八道路」(三鷹市内)の状況】



資料) (左上写真) 東京都北多摩南部建設事務所ウェブサイト

【三鷹市道第392号：「かえで通り」(三鷹市内)の状況】



【都道 調布田無線：「武蔵境通り」(調布市内)の状況】

