

**自転車とまちづくりに関する
調査研究報告書
【資料集】**

平成 27 年 3 月

公益財団法人 東京市町村自治調査会

はじめに

本書は、「自転車とまちづくりに関する調査研究報告書」（本編）の別冊資料集である。

本書には、本編に掲載することのできなかつた詳細な統計データ分析結果や各種アンケート調査結果の図表を多数収録しているのので、これらを参考に「自転車とまちづくり」に関わる多摩・島しょ地域市町村の環境や取組状況、住民ニーズなどの実態把握・分析に役立てていただければ幸いである。

目次

第1章 市町村別「自転車利用環境」情報一覧	1
1. 資料の見方	2
2. 多摩・島しょ地域市町村のデータ	4
第2章 各種アンケート調査結果	83
1. 自治体アンケート調査結果	84
2. 多摩・島しょ地域住民アンケート調査結果	148

第1章

市町村別「自転車利用環境」情報一覧

1. 資料の見方

2. 多摩・島しょ地域市町村のデータ

第1章 市町村別「自転車利用環境」情報一覧

1. 資料の見方

本編第2章 (P.13) で示した、統計データを用いた「主成分分析」に基づく市町村の類型化【図表1】を踏まえ、多摩・島しょ地域市町村の「自転車利用環境」の詳細を整理する。

ここでは、多摩・島しょ地域 39 市町村ごとに、「人口流動」、「利用環境」、「地域資源」、「利用ニーズ」の4分野に関する各種指標の数値について、【図表2】のようなレーダー図や、表形式 (P.4~P.81) により示す。

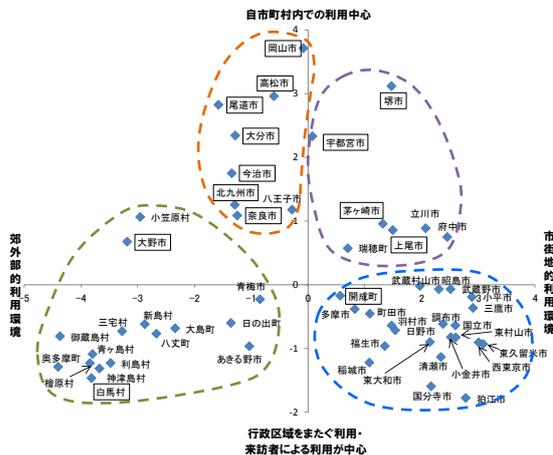
レーダー図には、各指標について、収集データの最大値を 100% として実データから変換して得た、「当該市町村のデータ [赤線]」とともに、「当該市町村と同じ都市類型 (【図表3】の色分けのとおり 4 類型あり。) の多摩・島しょ地域の平均値 [青線]」、「当該市町村と自転車利用環境 (「市街地的利用環境」もしくは「郊外部的利用環境」) が同じ先進都市の平均値 [緑線]」の 3 つを示す。

レーダー図において、当該市町村のデータを、地域特性が類似する他の多摩・島しょ地域市町村や自転車まちづくり先進都市の平均値と比較することにより、当該市町村で自転車施策を検討する際に前提となる「自転車利用環境」を確認することができる。

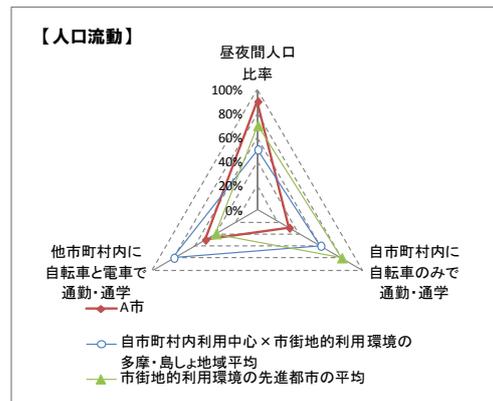
具体的には、「当該市町村と同じ都市類型の多摩・島しょ地域の平均値 [青線]」との比較では、「同じ地域特性を有する多摩・島しょ地域内の当該市町村のポジション」を把握するとともに、「多摩・島しょ地域での広域連携」等の検討に資することをねらいとしている。

また、「当該市町村と自転車利用環境 (「市街地的利用環境」もしくは「郊外部的利用環境」) が同じ先進都市の平均値 [緑線]」との比較では、当該市町村で自転車まちづくりを検討する際、「地域特性の近い先進都市」の取組を参照することは一般的であるが、当該市町村との地域特性の相違点も含めてより詳細に把握できることをねらいとしている。主成分分析により、多摩・島しょ地域や先進都市の地域特性の傾向を最もよく表す類型軸が、「自転車利用環境 (市街地的利用環境-郊外部的利用環境)」であるとの結果が得られたため、この類型軸を基準として、地域特性の類似する先進都市群の平均値と比較できるよう示している。なお、各先進都市のレーダー図やデータの掲載は割愛している。

図表 1 市町村の「自転車利用環境」の類型化



図表 2 レーダー図の表示例



図表 3 「自転車利用環境」からみた多摩・島しょ地域市町村及び先進都市の類型

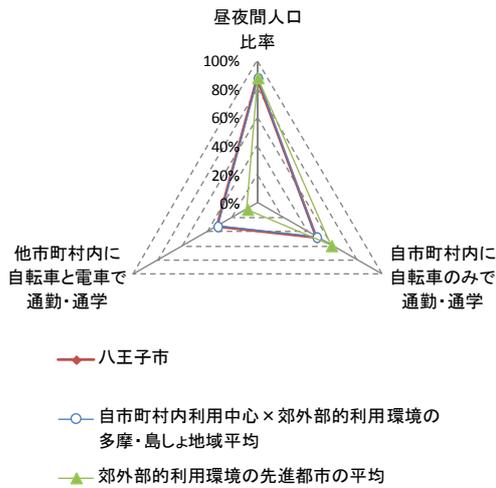
区分	自治体名	都市類型	区分	自治体名	都市類型	
多摩・島しょ地域市町村	八王子市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境	多摩・島しょ地域市町村	日の出町	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	立川市	自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境		檜原村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	武蔵野市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		奥多摩町	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	三鷹市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		大島町	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	青梅市	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境		利島村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	府中市	自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境		新島村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	昭島市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		神津島村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	調布市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		三宅村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	町田市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		御蔵島村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	小金井市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		八丈町	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	小平市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		青ヶ島村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	日野市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		小笠原村	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	
	東村山市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境		※先進都市	宇都宮市	自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境★
	国分寺市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境			上尾市	自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境★
	国立市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	茅ヶ崎市		自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境★	
	福生市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	関成町		広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境★	
	狛江市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	大野市		広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境◆	
	東大和市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	白馬村		広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境◆	
	清瀬市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	堺市		自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境★	
	東久留米市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	奈良市		自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆	
武蔵村山市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	岡山市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
多摩市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	尾道市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
稲城市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	高松市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
羽村市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	今治市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
あきる野市	広域利用・来訪者利用中心 ×郊外部的利用環境	大分市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
西東京市	広域利用・来訪者利用中心 ×市街地的利用環境	北九州市	自市町村内利用中心 ×郊外部的利用環境◆			
瑞穂町	自市町村内利用中心 ×市街地的利用環境					

注釈) 先進都市の都市類型において、便宜上、「市街地的利用環境」には★を、「郊外部的利用環境」には◆を付している。これらの2タイプのいずれかの該当する先進都市群の平均の各指標値が、レーダー図に「先進都市の平均」〔緑線〕として表示されている。

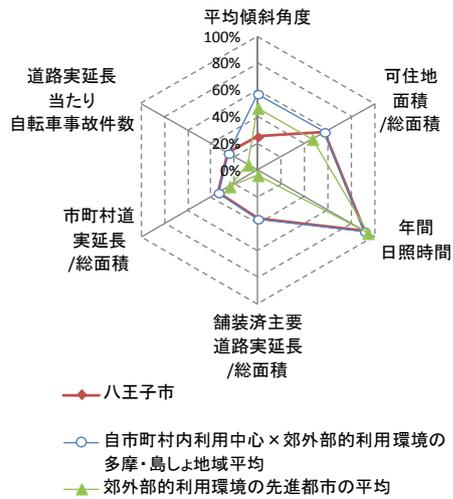
2. 多摩・島しょ地域市町村のデータ

【八王子市】

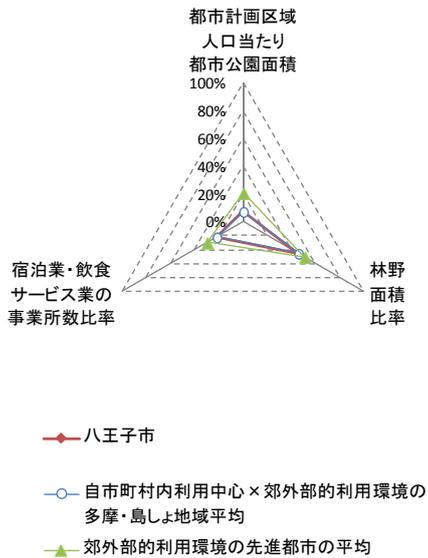
【人口流動】



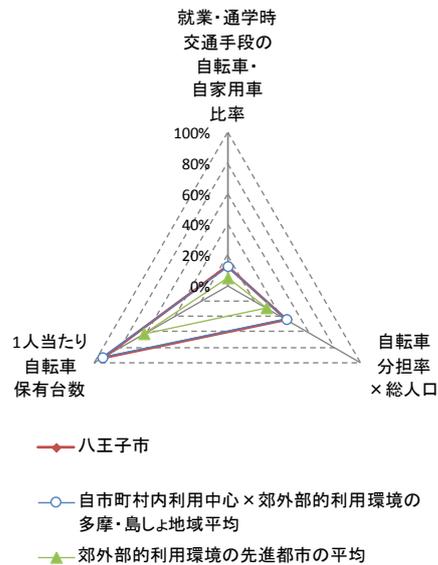
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

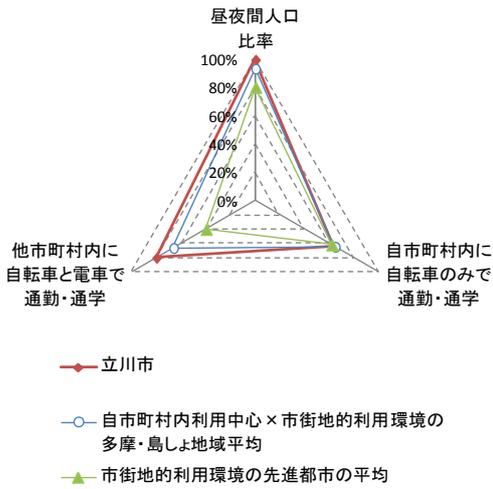


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	八王子市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	99.7%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.0%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					3.0%	
合計						11.9%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	5.21	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	57.1%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.0765	
	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	0.0668	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.577	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	10.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-34.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		10.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-23.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-10.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		14.7%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		11.3%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-24.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		0.1%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	9.7
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-35.4%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	81.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			6.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			3.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	4.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-1.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-4.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	107.7%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	100.7%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.9%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	7.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	9.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	74.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	147.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	2.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	7.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-2.0%			
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	11.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	42.9%	
	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	13.0%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.68	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	92,783	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

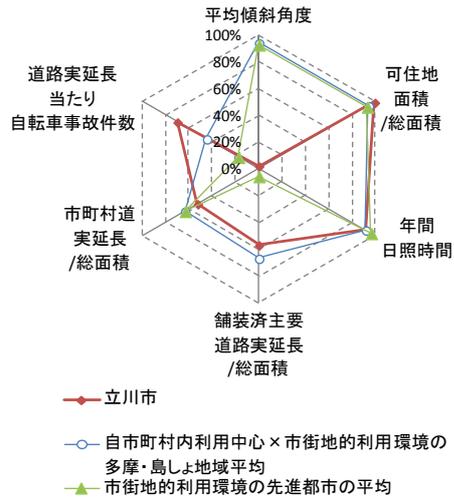
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【立川市】

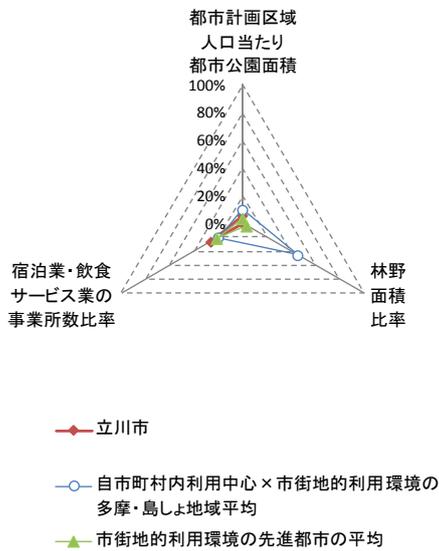
【人口流動】



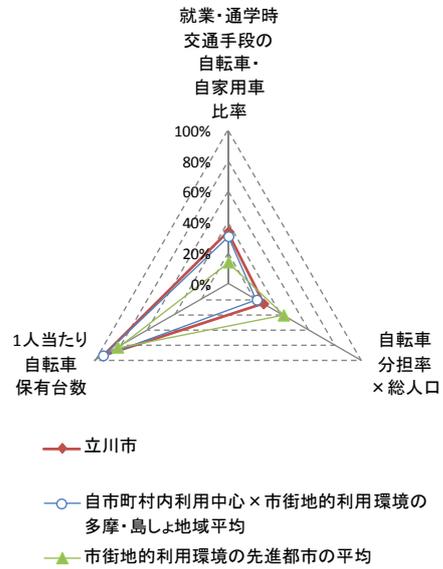
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

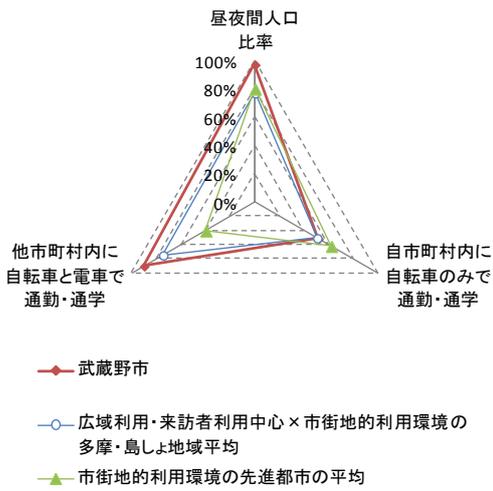


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	立川市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	113.1%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					12.2%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	7.3%
	合計					19.5%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.43
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.2%
	年間日照時間(平年値)	当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」)	1,881
	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	0.1194
	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	0.1039
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.601
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	20.8
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-23.5%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.1%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		18.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	15.3%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		24.6%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		12.0%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		22.2%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		5.9%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		30.1%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	19.6
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-25.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		63.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		4.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		9.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		6.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-8.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-16.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-0.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	40.0%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		1.1%
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		6.9%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		3.9%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		65.3%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		413.5%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-25.4%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-43.8%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		-4.3%	
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	8.85
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.8%
	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	15.5%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.85
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	55,131
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

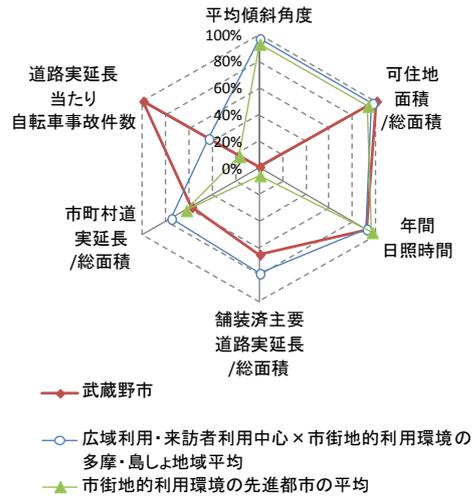
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【武蔵野市】

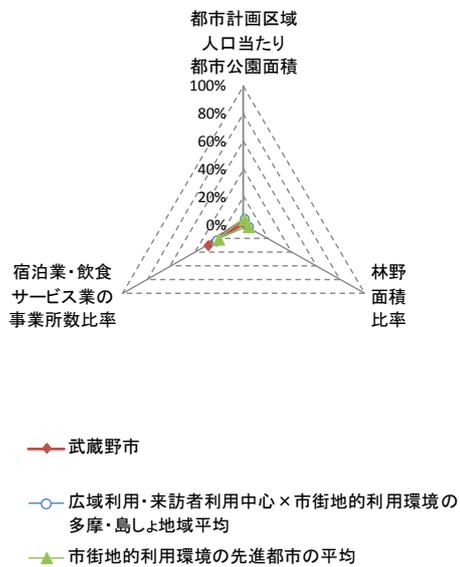
【人口流動】



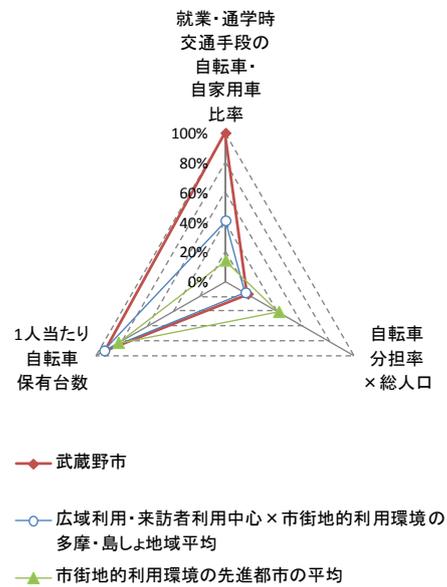
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

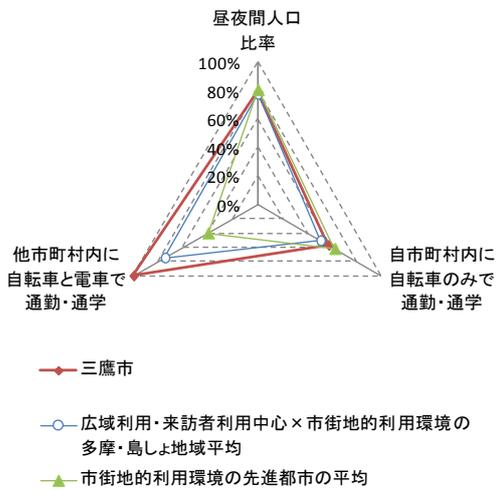


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	武蔵野市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	110.5%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.7%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.2%	
合計						18.0%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.18	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	100.0%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1355	
	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	0.1154	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	2,290	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.8	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-44.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	11.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		39.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		4.5%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		12.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		14.8%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		31.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		12.1%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.4
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年			-44.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	78.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			6.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			6.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年			3.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	18.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-20.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-46.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-46.9%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.5%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	6.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	6.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	70.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-55.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-58.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-24.1%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	28.0%			
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	4.25	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.0%	
	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	17.8%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	5.41	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	36,512	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

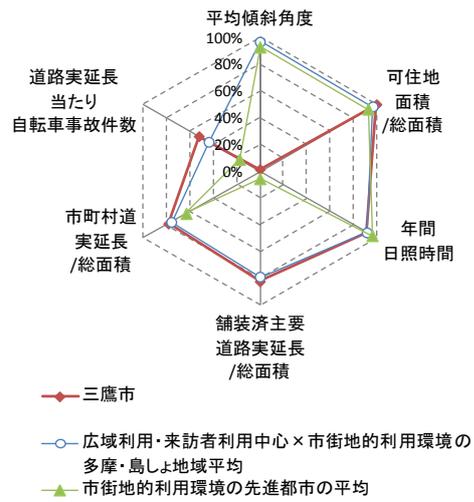
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【三鷹市】

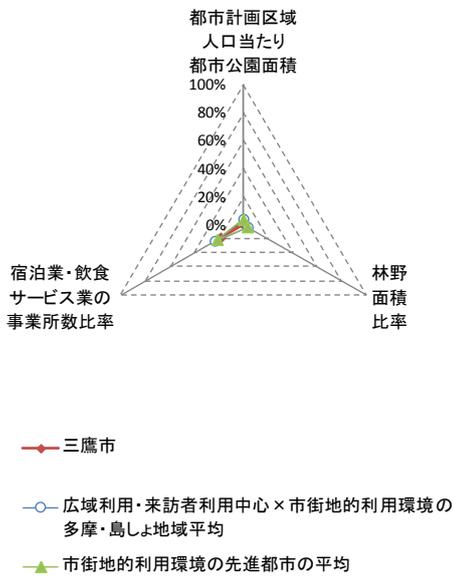
【人口流動】



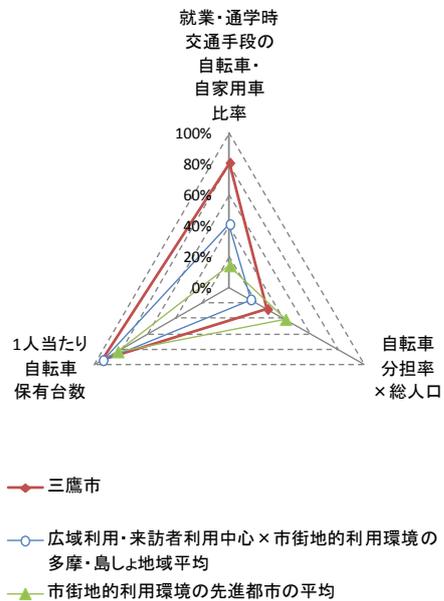
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

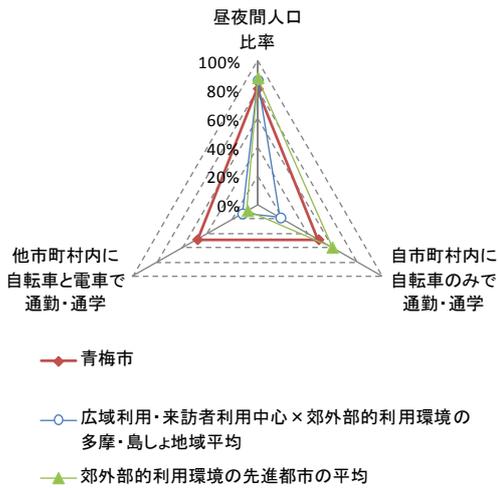


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	三鷹市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	89.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	10.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					9.1%	
合計						19.9%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.30	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.9%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1727	
	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	0.1553	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.196	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.3	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-22.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		10.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-3.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		35.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		13.5%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		12.8%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-9.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		27.4%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-20.9%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	73.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			7.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			11.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	2.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	10.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-21.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	26.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-55.8%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.6%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	12.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	7.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	63.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	76.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	53.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-8.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-4.4%			
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	2.85	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.1%	
	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	11.0%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	4.35	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	58,967	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

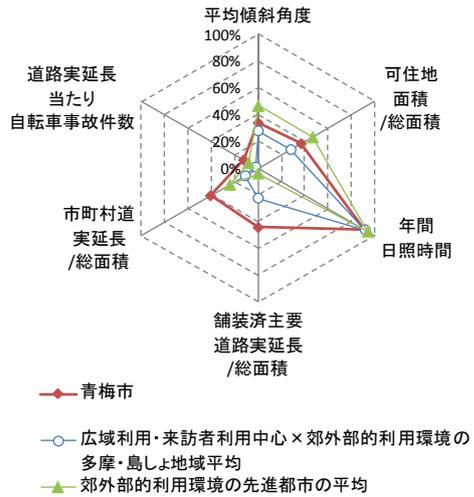
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【青梅市】

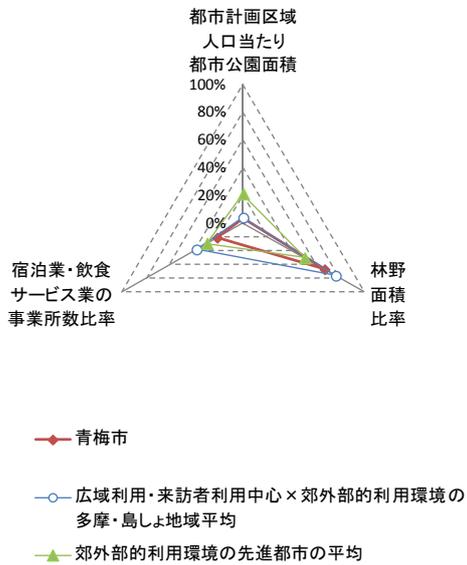
【人口流動】



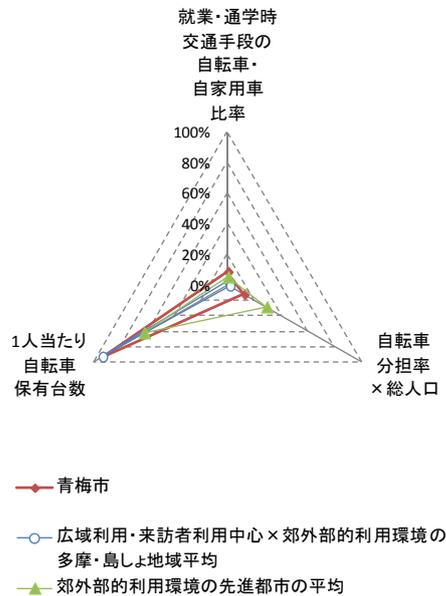
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

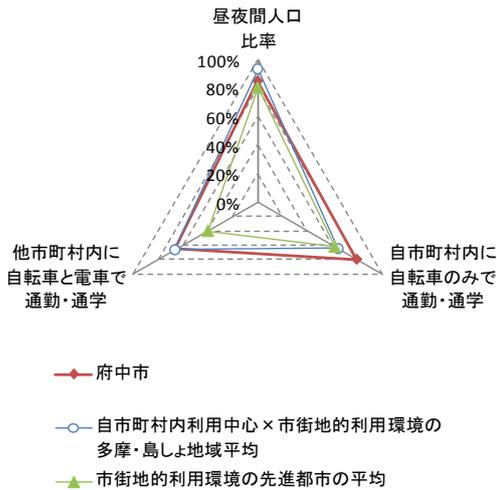


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	青梅市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	91.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.1%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					4.4%	
合計						13.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	7.03	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	36.8%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.0926	
	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	0.0809	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.288	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	16.2	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-18.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		18.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		18.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-19.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		10.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		17.8%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		19.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.7%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		15.7%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.9
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-20.4%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	72.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			1.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			5.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	2.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	5.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-58.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-13.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	54.1%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.3%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	12.1%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	5.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	56.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	85.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	11.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-5.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-9.1%			
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	4.24	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	63.2%	
	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	12.8%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.45	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	25,995	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

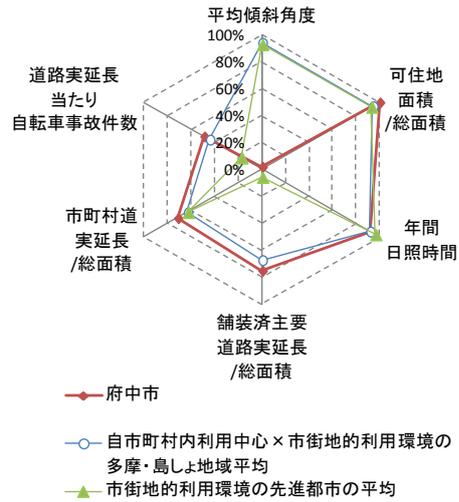
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【府中市】

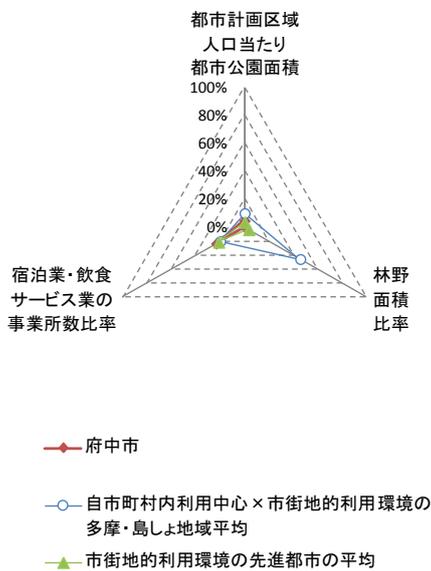
【人口流動】



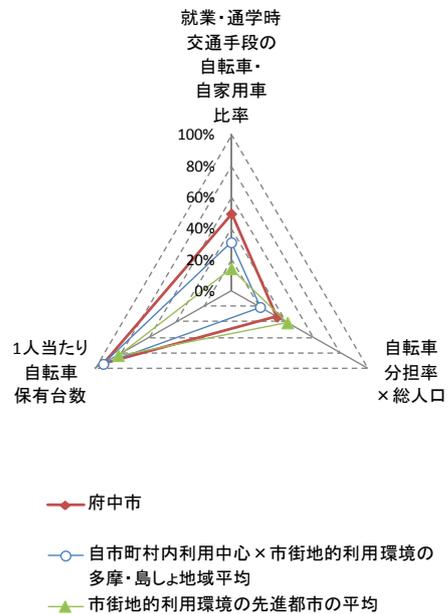
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

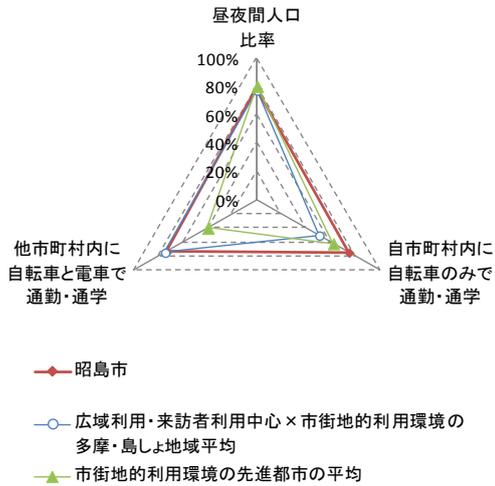


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	府中市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	96.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	15.1%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					6.0%	
合計						21.1%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.45	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.7%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1568	
	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	0.1420	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.130	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.7	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-37.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		13.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		13.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-14.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.4%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		15.9%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		14.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-6.7%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.8%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.5
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-37.0%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	77.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	6.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	6.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	4.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	31.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	13.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-42.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-34.9%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.7%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	9.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	3.8%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	73.7%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	97.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-5.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-13.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	24.9%			
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	6.93	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.3%	
	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	13.7%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.66	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	70,801	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

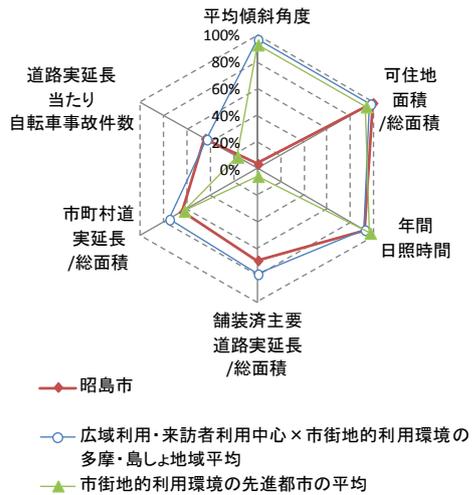
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【昭島市】

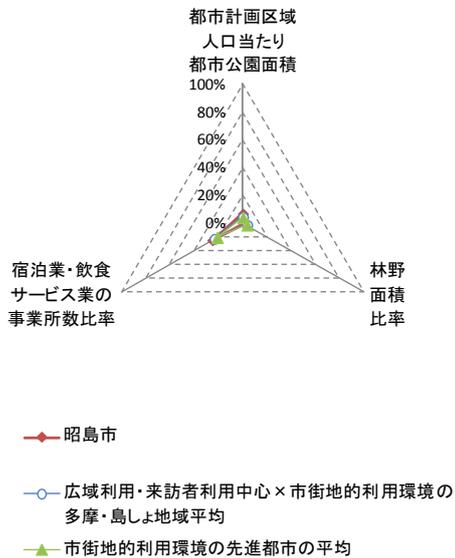
【人口流動】



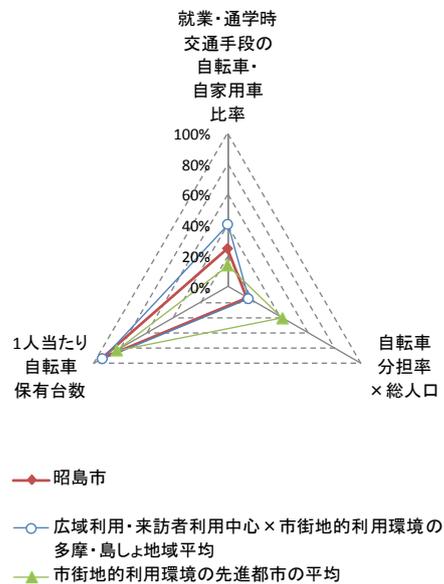
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

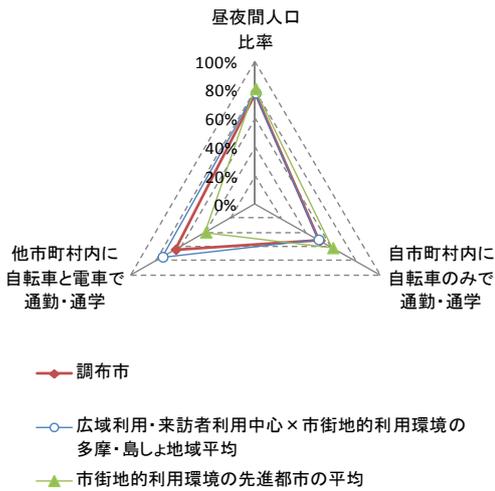


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	昭島市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	89.3%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					14.1%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	6.7%
	合計					20.8%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.77
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	98.6%
	年間日照時間(平年値)	当該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」)	1,881
	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	0.1435
	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	0.1278
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.037
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.1
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-52.4%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		9.7%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		20.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-40.6%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		15.6%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		11.8%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		22.0%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-24.4%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		12.9%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.4
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-50.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		83.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		6.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		4.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		2.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		23.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		18.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-45.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-37.6%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		3.2%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		12.1%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		7.3%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		71.8%
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		316.1%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		20.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		17.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		4.0%	
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	9.62
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	1.4%
	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	14.9%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.35
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	31,232
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

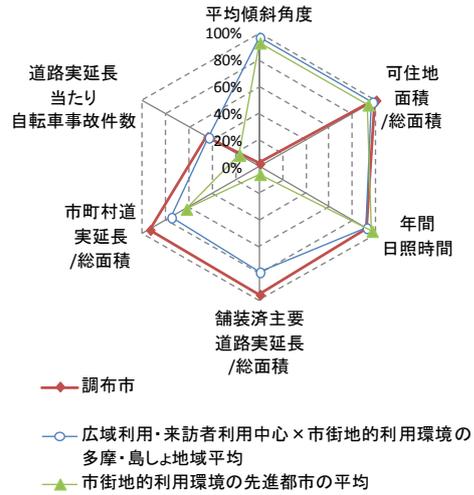
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【調布市】

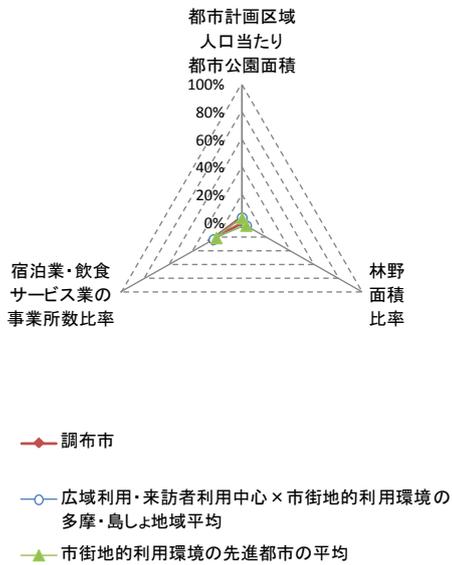
【人口流動】



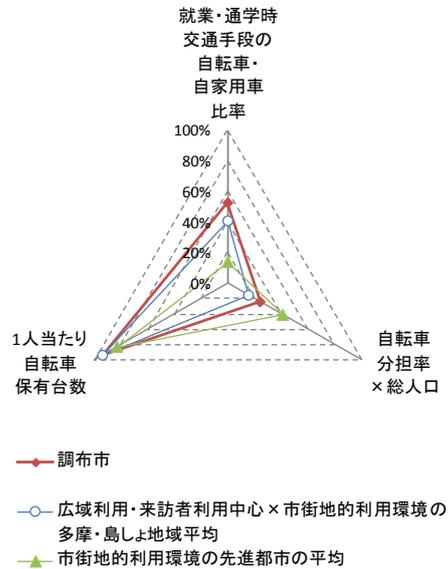
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

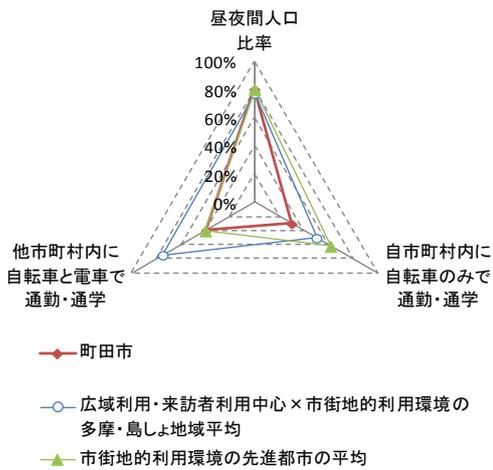


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	調布市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	87.7%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					5.9%	
合計						15.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.53	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.5%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.2003	
	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	0.1865	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.030	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.8	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-44.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		13.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		13.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-18.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		4.3%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		16.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		15.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-5.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-0.7%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.1
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-45.8%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	74.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			8.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			8.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	7.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	38.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-1.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-25.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	41.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	5.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	5.1%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	71.2%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	72.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-22.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-10.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	22.5%			
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	5.32	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.5%	
	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	14.4%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.84	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	51,048	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

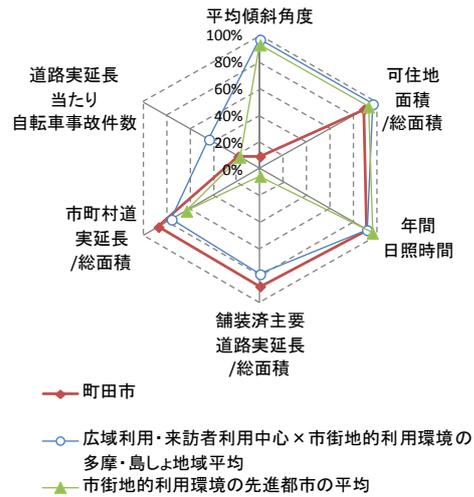
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【町田市】

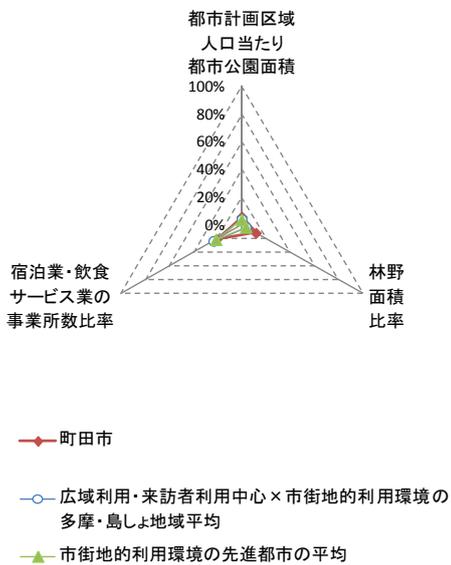
【人口流動】



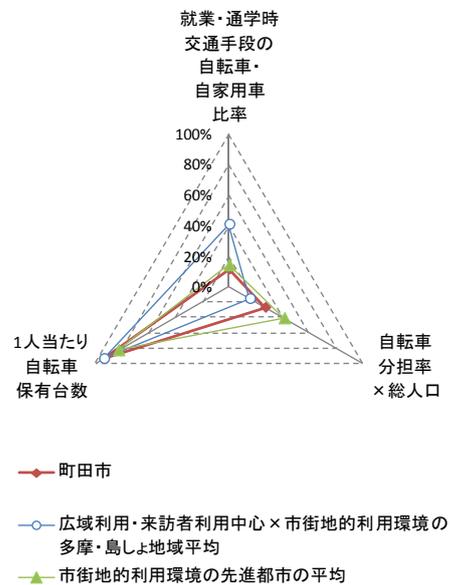
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

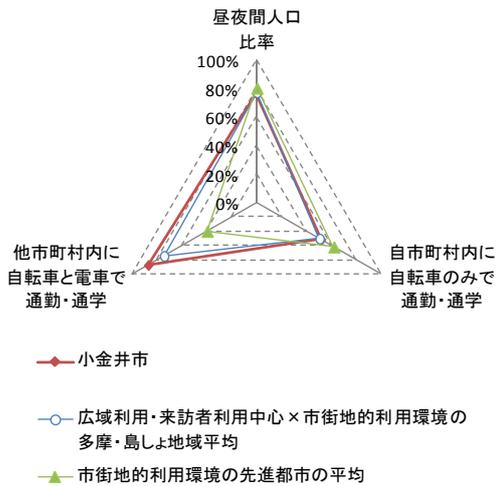


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	町田市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	91.0%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	5.7%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					3.6%	
合計						9.3%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	1.94	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	88.9%	
	年間日照時間(平年値)	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」)	1,881	
	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	0.1844	
	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	0.1726	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.428	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	7.3	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-47.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		9.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-30.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.3%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		17.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		9.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-23.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.7%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	7.3
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-46.2%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	87.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	8.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	0.7%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	2.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	24.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-4.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-83.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-59.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.3%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	11.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	9.8%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	71.6%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	269.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	79.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	10.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	1.9%			
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	8.57	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	11.1%	
	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	12.3%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.63	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	56,855	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

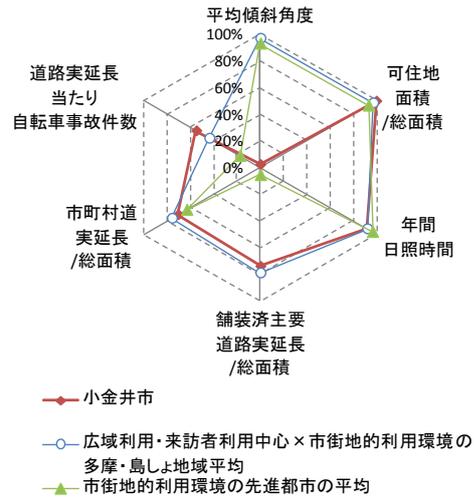
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【小金井市】

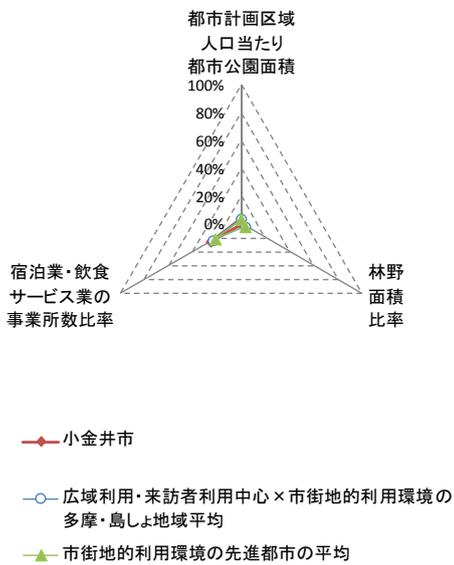
【人口流動】



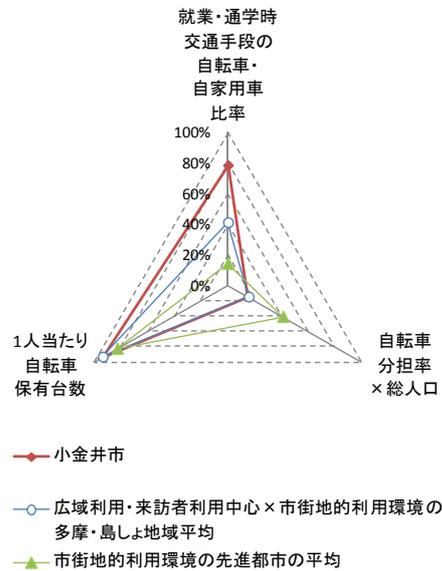
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

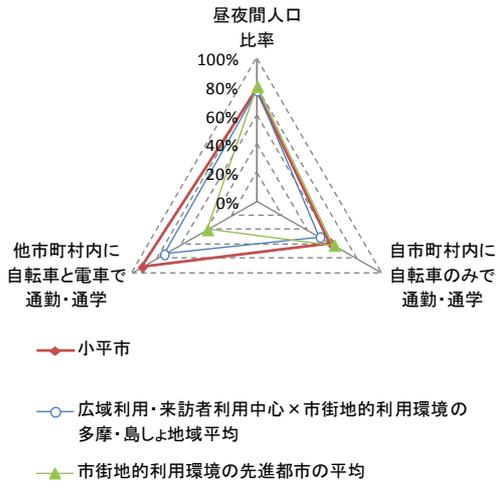


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	小金井市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	86.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.0%	
合計						17.8%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.46	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.4%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1550	
	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	0.1398	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.259	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.4	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-38.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		9.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		9.2%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-15.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		7.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		14.6%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		13.1%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		11.6%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-3.0%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-38.2%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	69.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			7.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	12.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	6.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	21.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	7.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	17.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	28.2%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.8%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	7.1%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	7.8%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	63.1%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	527.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	42.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-25.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	2.6%			
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	6.39	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.6%	
	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	14.8%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	4.23	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	31,908	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

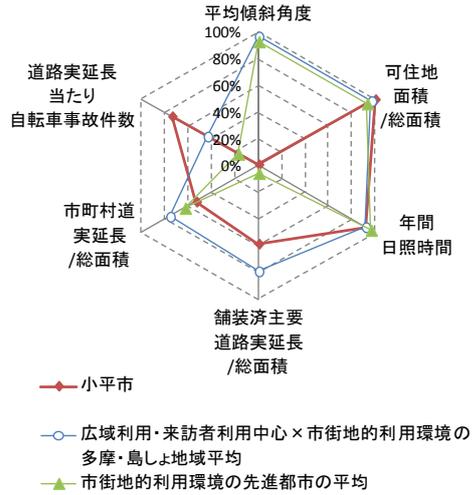
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【小平市】

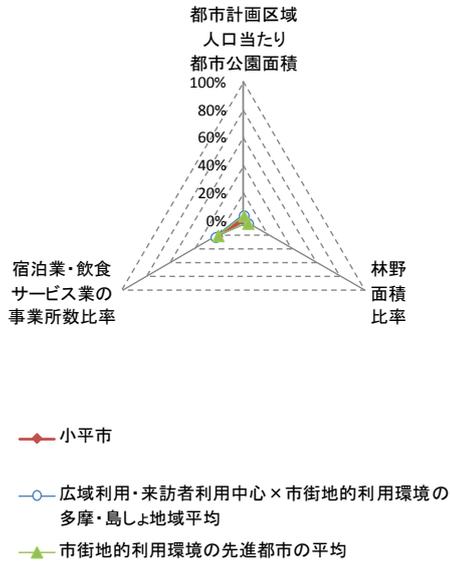
【人口流動】



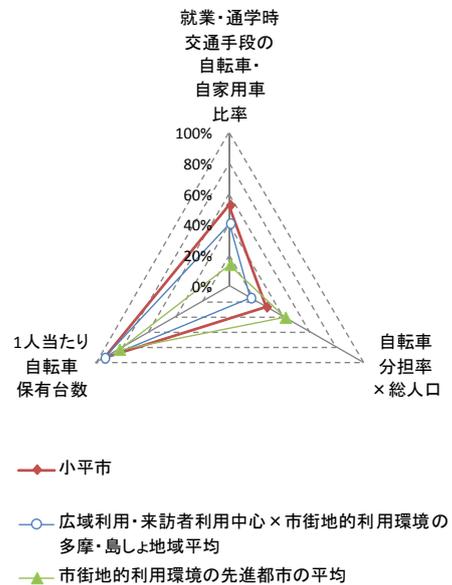
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

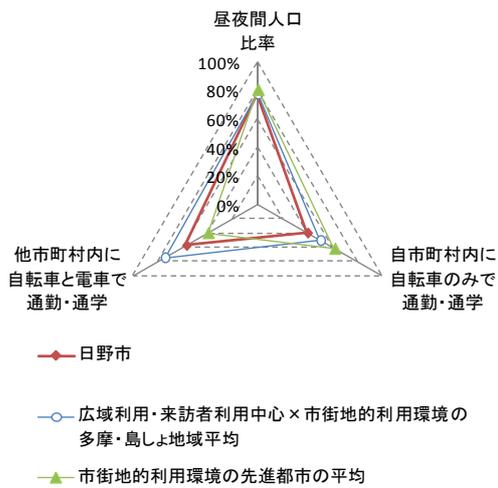


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	小平市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	88.8%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	11.1%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.4%
合計						19.6%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.26
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.8%
	年間日照時間(平年値)	当該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」)	1,881
	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	0.1218
	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	0.1057
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.701
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	18.4
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-23.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.5%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.8%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-4.2%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-15.4%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		14.3%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		17.1%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		1.8%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-18.2%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	18.1
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		74.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		6.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		11.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		3.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		24.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-3.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		1.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-14.9%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		1.5%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		4.2%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		8.1%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		71.1%
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		538.6%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-36.1%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-15.9%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		14.6%	
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	2.62
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.2%
	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	12.9%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.86
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	57,510
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

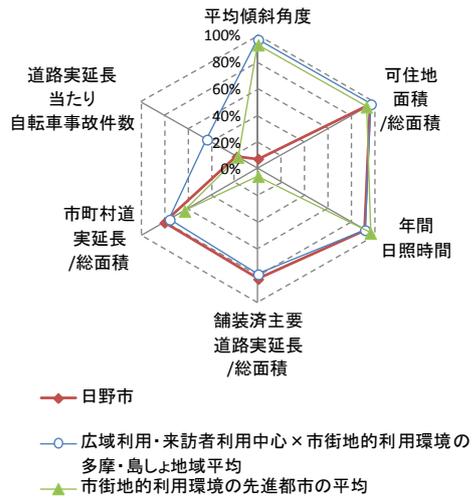
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【日野市】

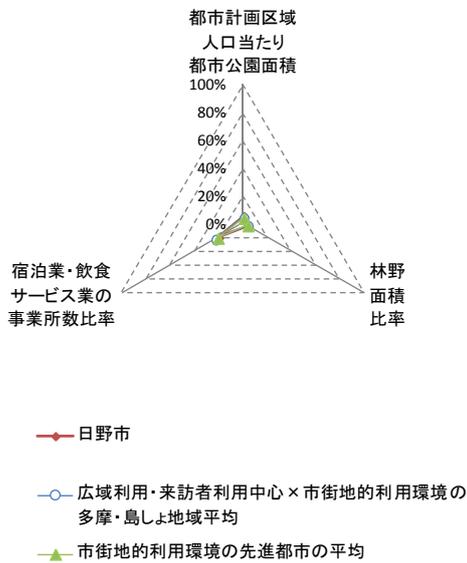
【人口流動】



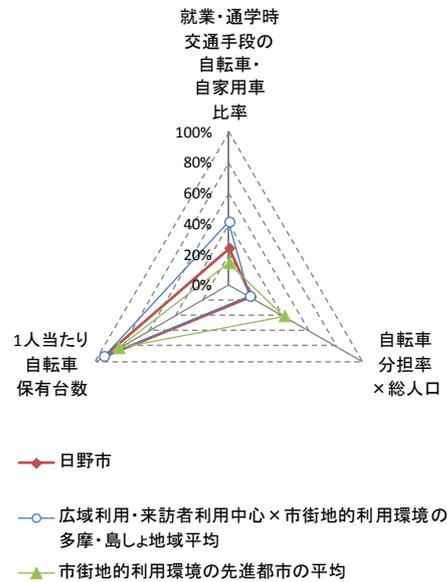
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

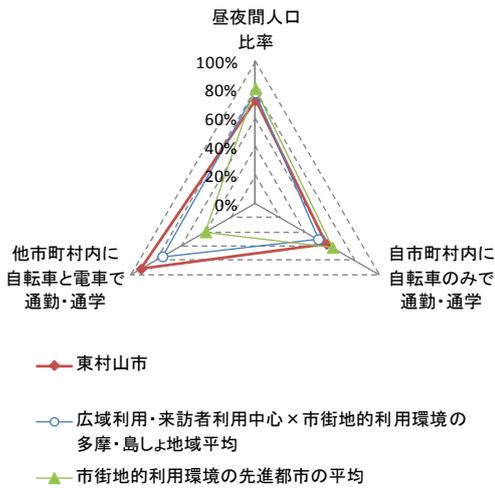


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	日野市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	88.0%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	7.6%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					5.3%	
合計						12.8%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	1.57	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	96.4%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1729	
	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	0.1593	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.422	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.3	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-3.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		16.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		16.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-25.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		7.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		18.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		15.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-16.5%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		5.4%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.3
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-4.5%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	67.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			4.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			2.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	3.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-12.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-61.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-49.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	102.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.5%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	11.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	7.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	58.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	54.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-5.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-21.4%			
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	7.16	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	3.6%	
	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	12.1%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.28	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	34,072	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

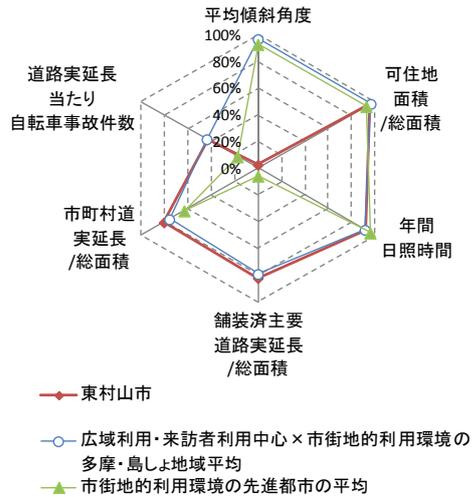
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【東村山市】

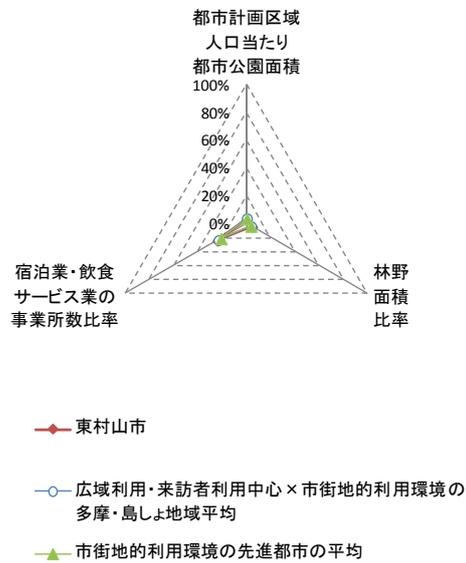
【人口流動】



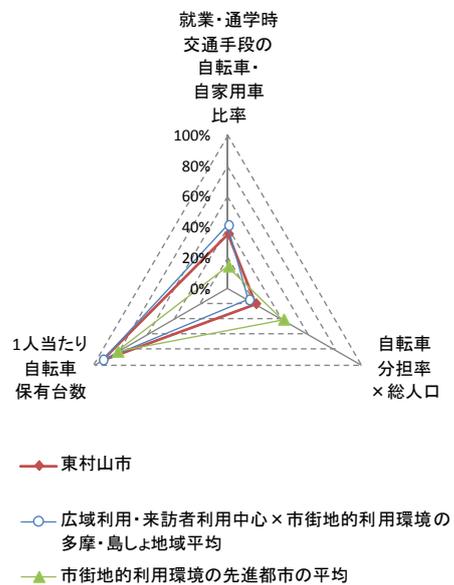
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

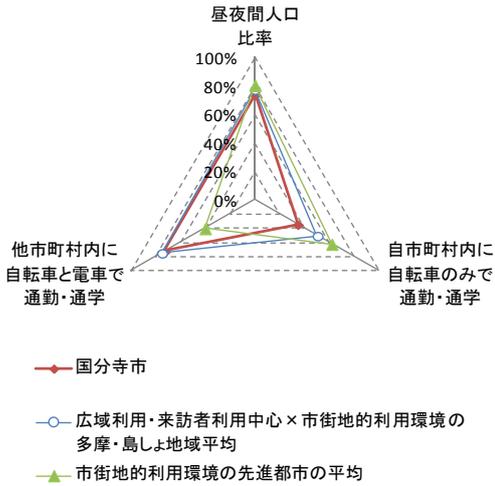


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	東村山市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	81.6%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	10.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.4%	
合計						19.2%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.58	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	95.9%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1717	
	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	0.1595	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.994	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.3	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-29.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		21.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-36.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		11.9%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		15.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		22.9%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-15.4%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		17.0%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.6
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-31.9%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	74.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	5.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	6.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	6.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	1.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-13.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-31.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	36.3%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.9%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	7.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	4.2%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	74.4%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-24.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-41.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	19.8%			
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	5.01	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	4.1%	
	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	14.4%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.91	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	43,129	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

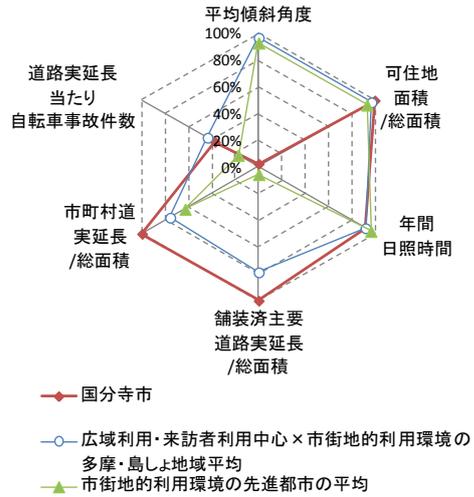
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【国分寺市】

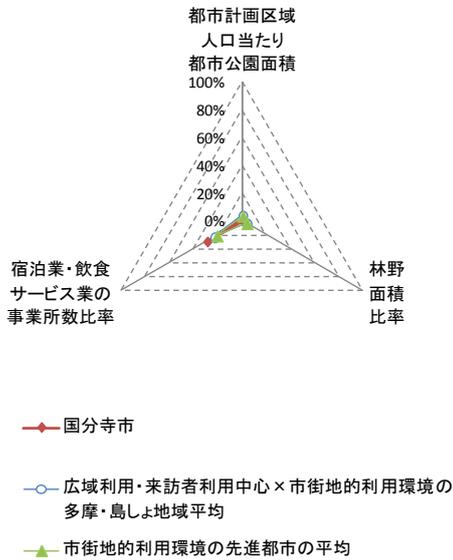
【人口流動】



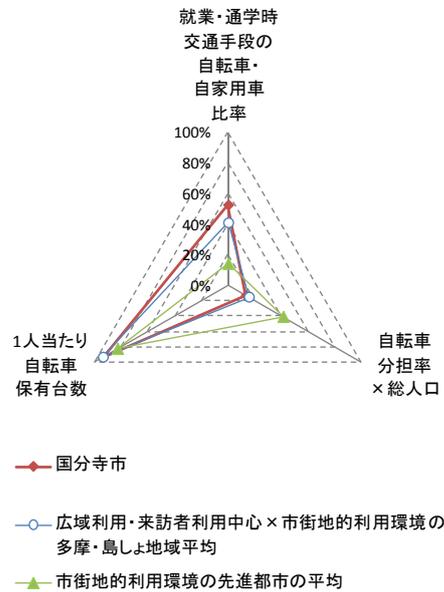
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

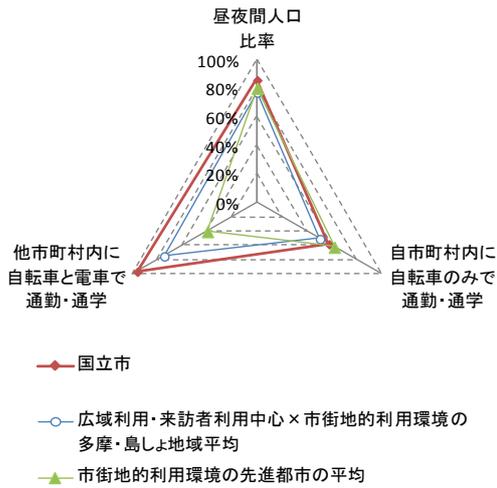


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	国分寺市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	83.5%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					6.5%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	6.6%
	合計					13.2%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.49
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.5%
	年間日照時間(平年値)	当該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」)	1,881
	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	0.2098
	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	0.1981
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.860
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.1
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-16.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.0%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		10.9%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-0.6%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-31.9%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		14.3%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		11.9%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		0.5%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-28.6%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.5
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-18.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		75.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		10.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		5.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		5.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		15.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		72.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-15.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	52.1%
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		0.6%
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		8.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		9.1%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		67.4%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		50.5%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		45.6%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		-0.3%	
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	1.74
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.5%
	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	17.3%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.84
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	27,996
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

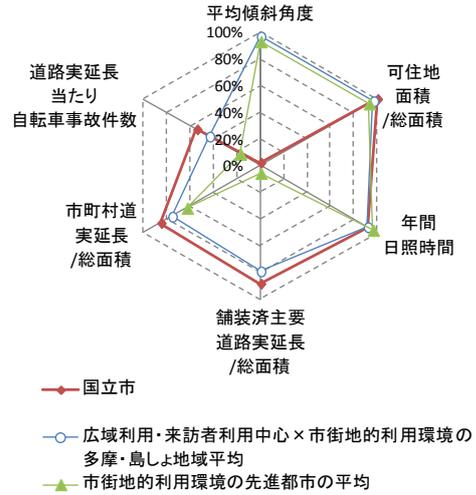
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【国立市】

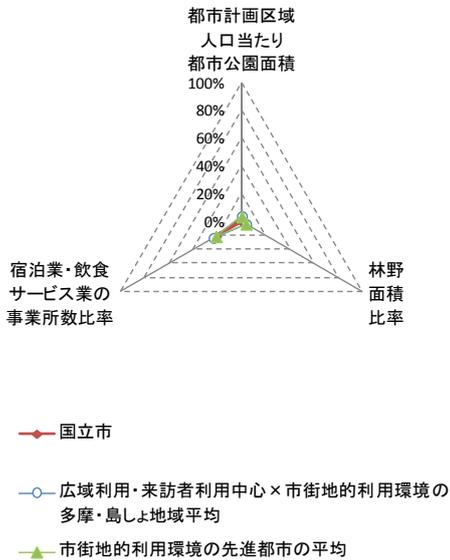
【人口流動】



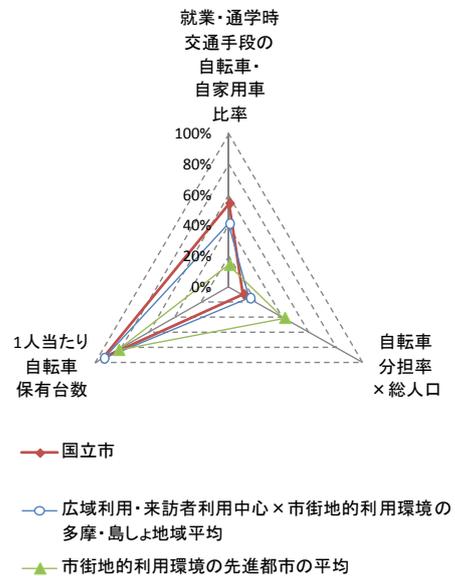
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

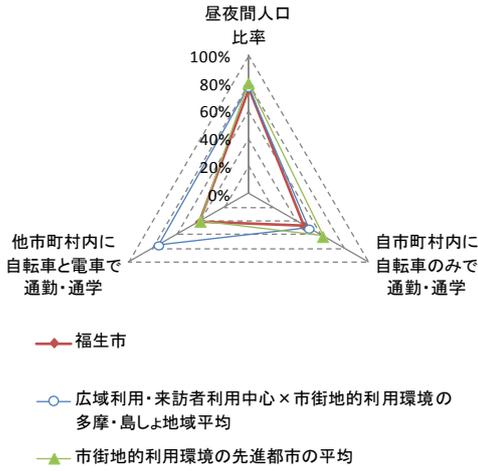


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	国立市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	97.5%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	10.9%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.8%	
合計						19.7%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.50	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	100.0%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1845	
	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	0.1691	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.250	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	19.1	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-26.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		15.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-23.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-0.8%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		13.8%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		17.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-20.5%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-10.0%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	17.8
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.7%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	75.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	6.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	4.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	7.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	6.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	52.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-61.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-3.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.2%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	3.6%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	4.3%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	74.8%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-43.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-59.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	14.4%			
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	1.85	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.0%	
	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	12.6%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.93	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	22,481	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

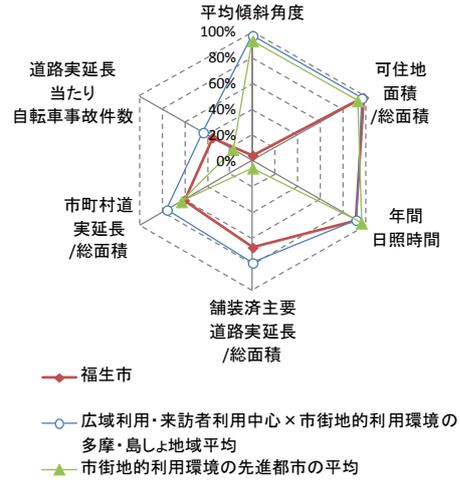
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【福生市】

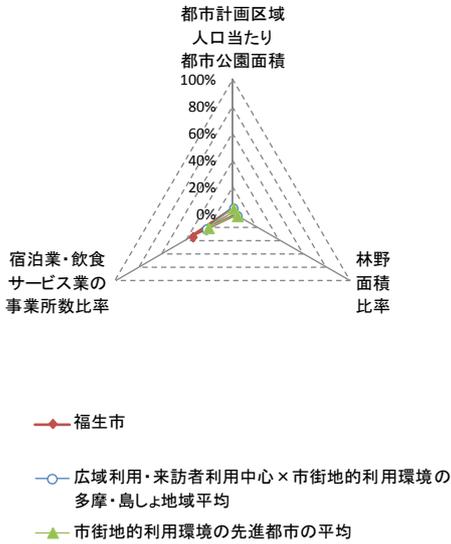
【人口流動】



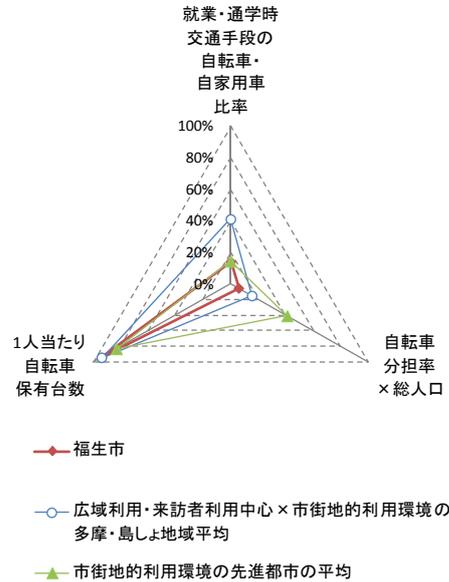
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

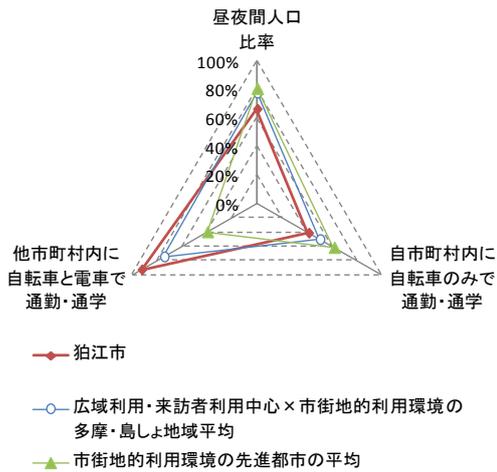


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	福生市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	86.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	8.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					3.7%	
合計						12.5%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.88	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	97.9%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1403	
	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	0.1204	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.821	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.8	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-26.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		16.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		10.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-6.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-53.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		16.9%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		12.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-12.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-44.4%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.6
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-28.6%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	90.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	2.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	2.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	1.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-3.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-6.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-6.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.0%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	11.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	6.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	77.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-6.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	75.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	5.0%			
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	5.25	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	2.1%	
	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	20.5%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.75	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	12,282	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

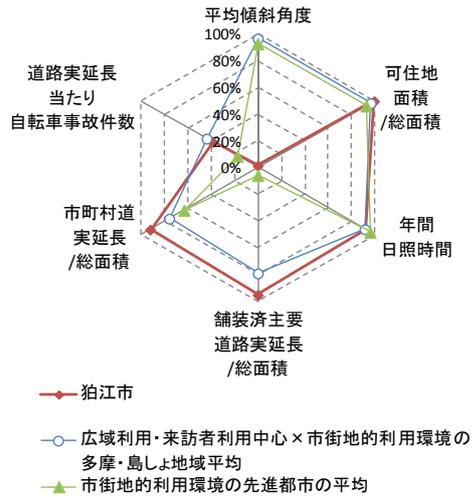
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【狛江市】

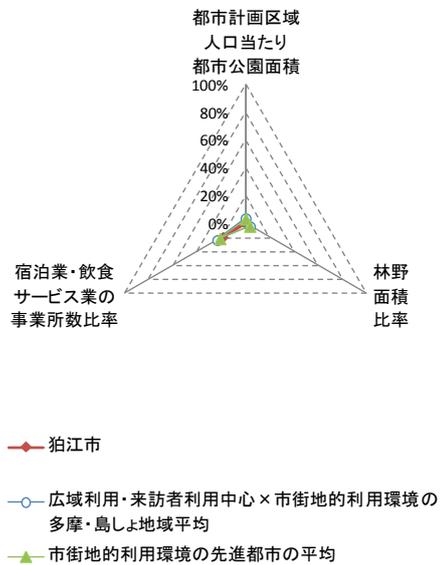
【人口流動】



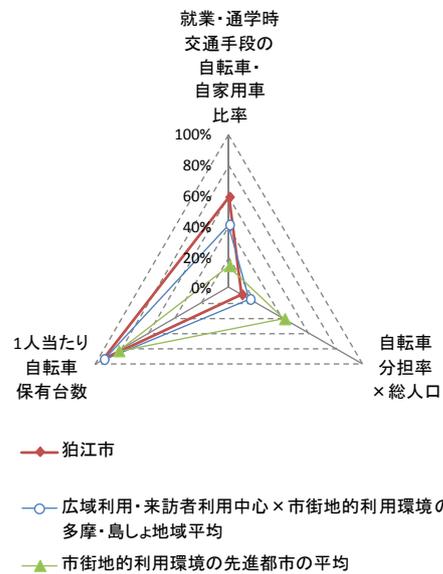
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

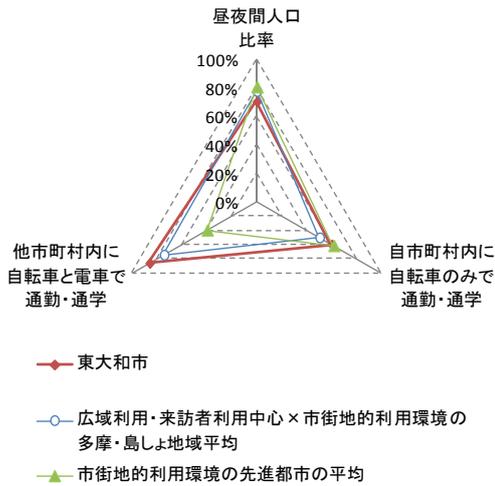


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	狛江市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	74.9%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	7.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.5%	
合計						16.3%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.33	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.7%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1991	
	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	0.1826	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.888	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-19.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		6.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		26.4%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-42.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		29.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		8.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		29.9%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-46.5%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		25.1%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	11.4
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-22.9%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	68.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			16.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			8.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	2.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	35.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	3.5%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-9.7%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-37.9%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.0%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	9.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	2.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	68.1%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	11.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-50.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	20.3%			
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	1.52	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.3%	
	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	11.2%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	3.19	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	19,730	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

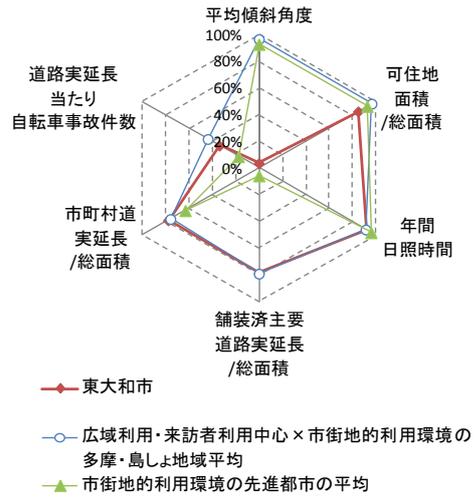
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【東大和市】

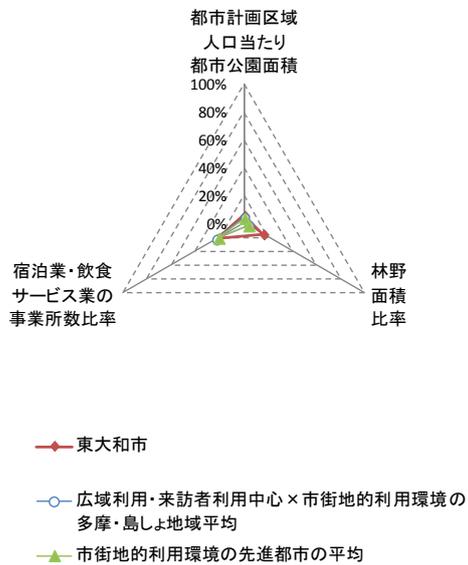
【人口流動】



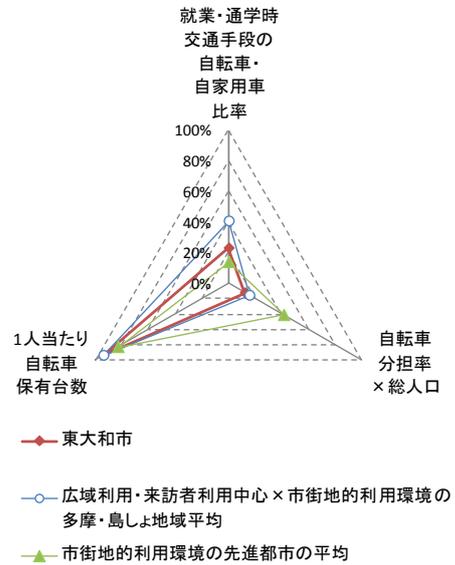
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

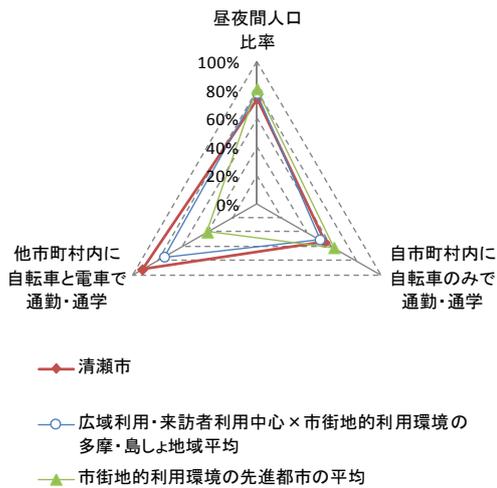


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	東大和市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	79.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	11.4%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					7.9%	
合計						19.3%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.78	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	85.1%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1645	
	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	0.1542	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.777	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	19.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-10.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		17.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-16.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		17.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		12.9%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		20.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-30.6%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		42.0%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	18.5
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-12.3%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	75.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			8.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			7.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	4.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	2.8%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	182.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	63.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	52.3%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.9%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	6.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	7.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	70.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-9.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-6.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-1.7%			
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	8.30	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	14.9%	
	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	13.3%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.25	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	25,416	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

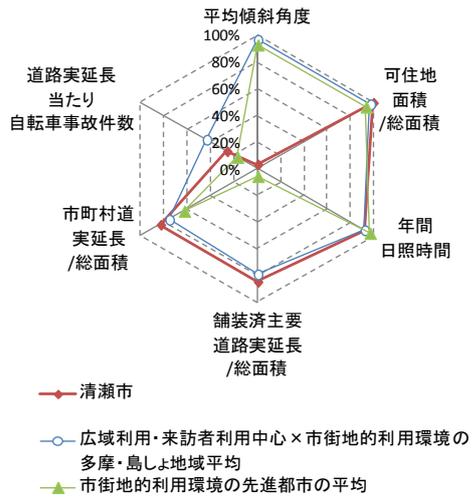
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【清瀬市】

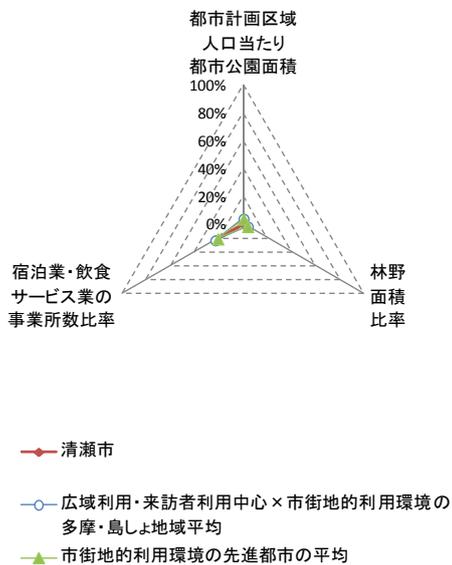
【人口流動】



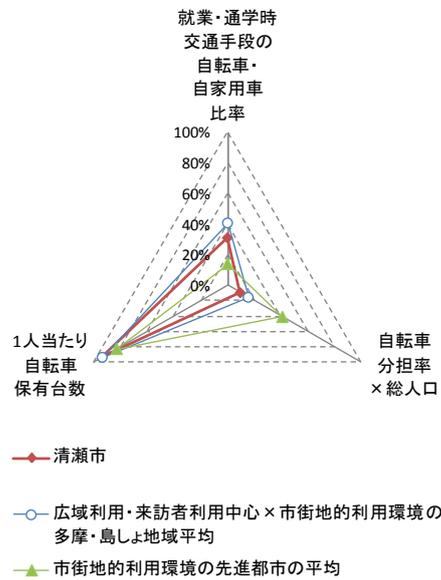
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

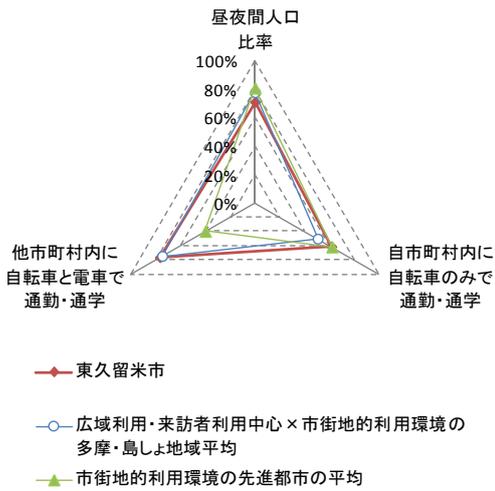


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	清瀬市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	83.4%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	10.3%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					8.4%	
合計						18.7%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.71	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.0%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1769	
	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	0.1652	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.605	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	13.1	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-12.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.6%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-24.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		11.8%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		18.3%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.9%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-13.8%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.7
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-6.7%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	72.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			7.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			10.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	4.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	4.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-43.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	467.7%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-49.5%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.0%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	7.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	6.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	69.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-33.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-24.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	15.3%			
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	0.67	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	1.0%	
	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	13.8%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.68	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	20,206	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

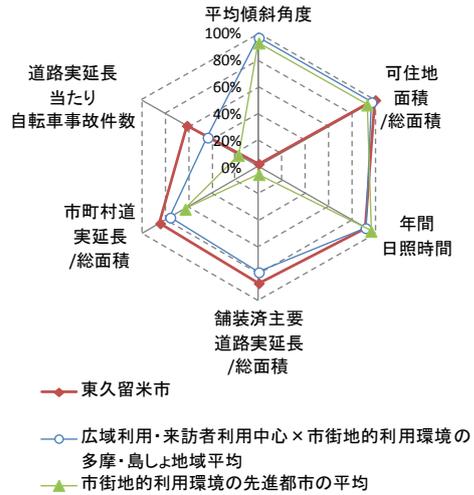
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【東久留米市】

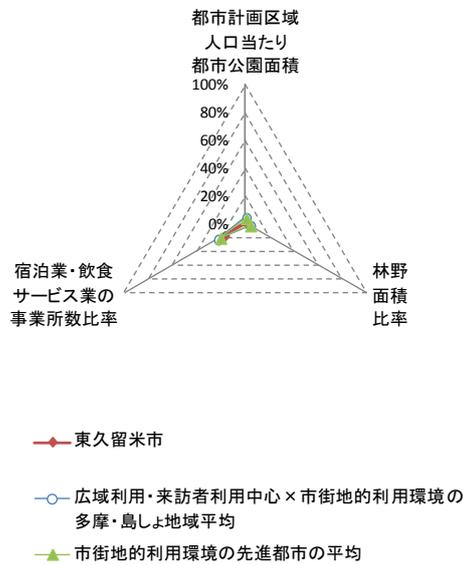
【人口流動】



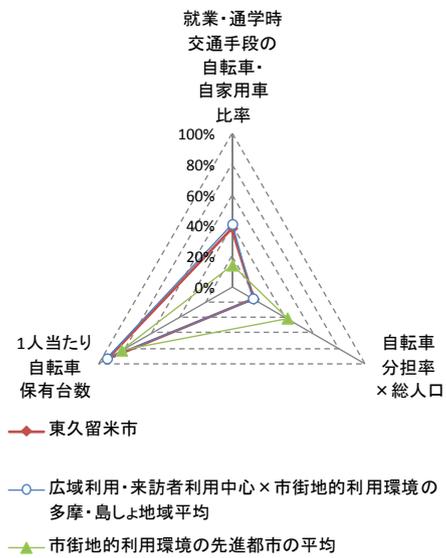
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

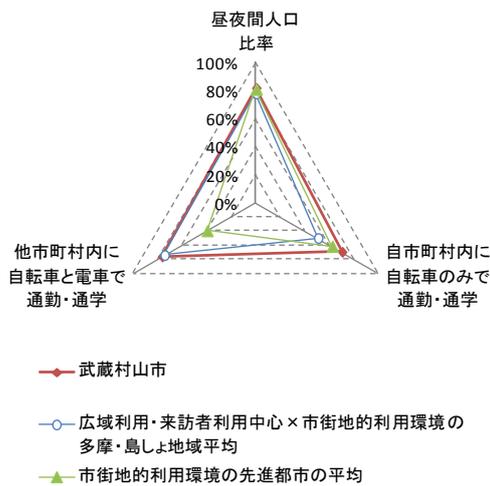


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	東久留米市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	80.1%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市区町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	11.6%
	他市区町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	7.0%
	合計					18.6%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.48
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.9%
	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」）	1,881
	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	0.1825
	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	0.1675
	道路実延長（主要道路+市町村道）当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.412
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	6.2
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-43.1%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		11.7%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		39.2%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	4.5%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		12.1%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		14.8%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		31.0%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		12.1%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	6.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-43.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全四輪車）	市区町村	%	2012年		78.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全二輪車）	市区町村	%	2012年		6.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（自転車）	市区町村	%	2012年		6.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（歩行者）	市区町村	%	2012年		3.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全四輪車）	市区町村	%	2007~2012年		18.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全二輪車）	市区町村	%	2007~2012年		-20.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（自転車）	市区町村	%	2007~2012年		-46.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（歩行者）	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-46.9%
	通行目的別にみた自転車事故の比率（業務）	市区町村	%	2012年		0.5%
	通行目的別にみた自転車事故の比率（通勤）	市区町村	%	2012年		6.9%
	通行目的別にみた自転車事故の比率（通学等）	市区町村	%	2012年		6.4%
	通行目的別にみた自転車事故の比率（私用）	市区町村	%	2012年		70.7%
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（業務）	市区町村	%	2007~2012年		-55.7%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通勤）	市区町村	%	2007~2012年		-58.9%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通学等）	市区町村	%	2007~2012年		-24.1%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（私用）	市区町村	%	2007~2012年		28.0%	
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	1.80
	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	0.1%
	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	10.5%
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（1以上は自転車利用が多い）	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	2.07
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	33,894
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

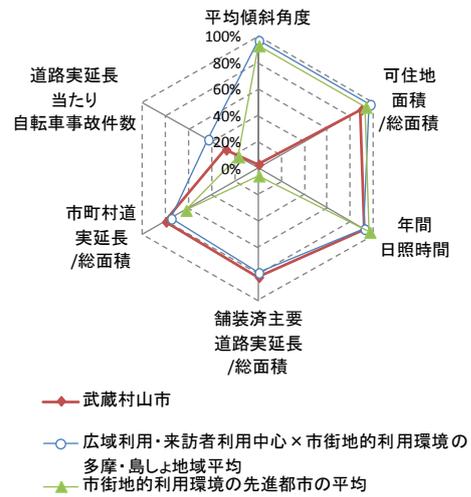
注釈）「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長（生活道路+市町村道）当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【武蔵村山市】

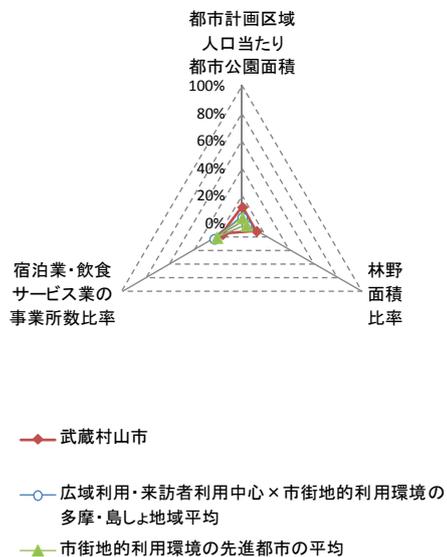
【人口流動】



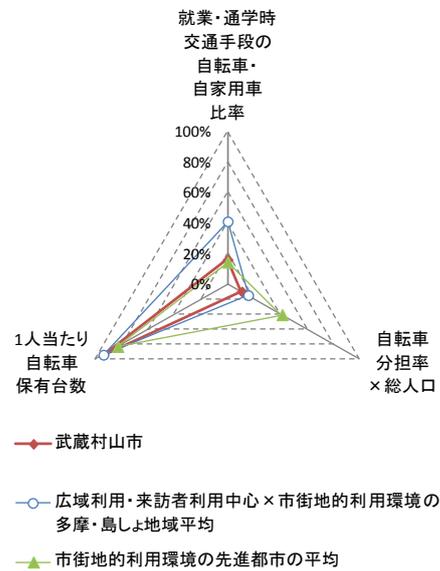
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

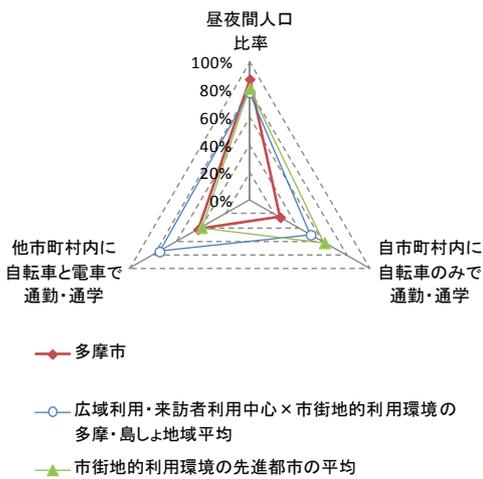


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	武蔵村山市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	92.2%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市区村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	13.3%
	他市区村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	7.0%
	合計					20.3%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.67
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	88.8%
	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」）	1,881
	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	0.1720
	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	0.1596
	道路実延長（主要道路+市町村道）当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.651
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	18.8
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-25.8%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		12.8%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		17.3%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-43.6%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	41.6%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		13.1%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		17.7%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-44.8%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		22.4%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	18.4
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全四輪車）	市区町村	%	2012年		85.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全二輪車）	市区町村	%	2012年		6.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（自転車）	市区町村	%	2012年		1.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（歩行者）	市区町村	%	2012年		2.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全四輪車）	市区町村	%	2007~2012年		17.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全二輪車）	市区町村	%	2007~2012年		-3.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（自転車）	市区町村	%	2007~2012年		-63.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（歩行者）	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-22.4%
	通行目的別にみた自転車事故の比率（業務）	市区町村	%	2012年		2.3%
通行目的別にみた自転車事故の比率（通勤）	市区町村	%	2012年		3.8%	
通行目的別にみた自転車事故の比率（通学等）	市区町村	%	2012年		4.5%	
通行目的別にみた自転車事故の比率（私用）	市区町村	%	2012年		76.7%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（業務）	市区町村	%	2007~2012年		288.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通勤）	市区町村	%	2007~2012年		-50.3%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通学等）	市区町村	%	2007~2012年		-35.3%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（私用）	市区町村	%	2007~2012年		4.7%	
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	17.12
	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	11.2%
	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	9.7%
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（1以上は自転車利用が多い）	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.85
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	22,452
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

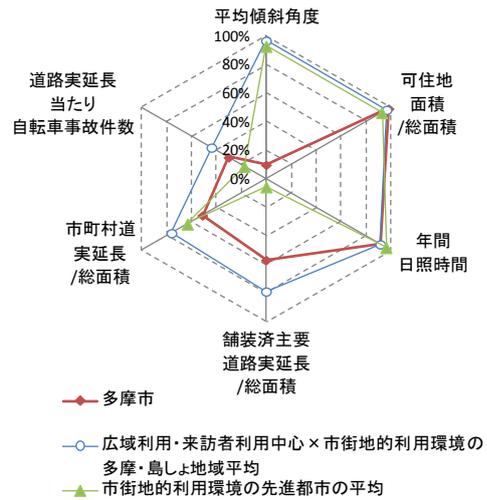
注釈）「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長（生活道路+市町村道）当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【多摩市】

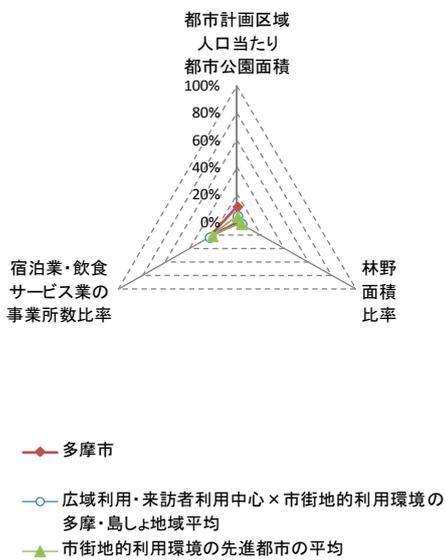
【人口流動】



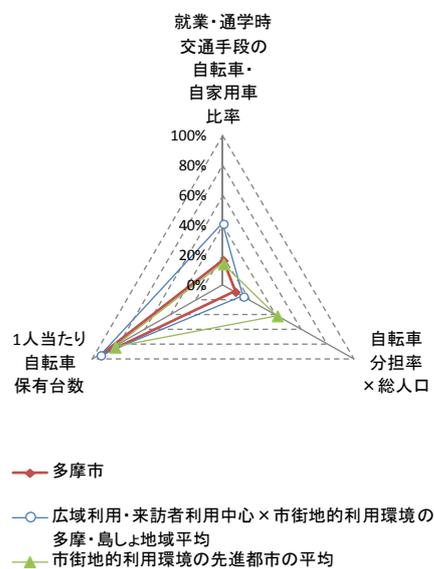
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

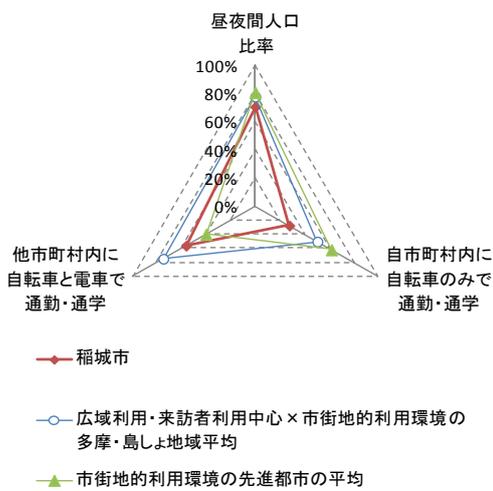


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	多摩市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	98.6%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	4.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					3.9%	
合計						8.7%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	2.03	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	98.3%	
	年間日照時間(平年値)	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」)	1,881	
	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	0.1191	
	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	0.1013	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.689	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	8.1	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-32.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	11.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		6.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-31.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-42.5%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		13.7%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		6.8%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-14.4%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-39.2%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	8.1
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年			-31.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	78.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			6.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			5.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年			3.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	6.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-20.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-1.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-15.5%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.7%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	7.7%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	6.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	76.1%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	195.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-26.1%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-31.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	19.6%			
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	16.13	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	1.7%	
	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	13.1%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.89	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	19,277	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

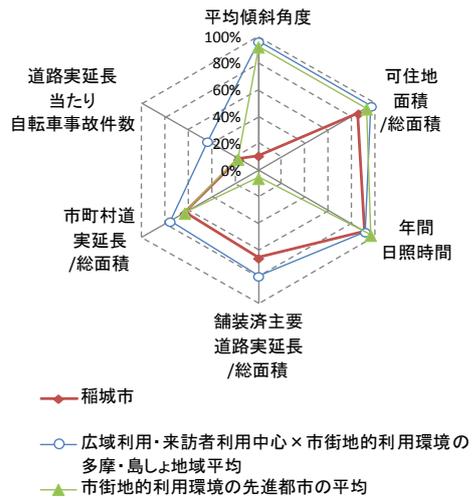
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【稲城市】

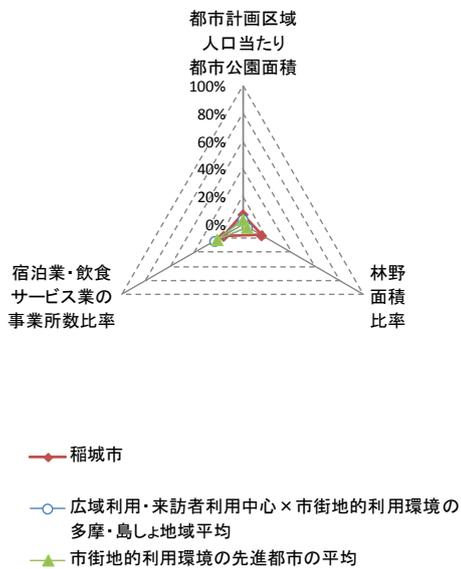
【人口流動】



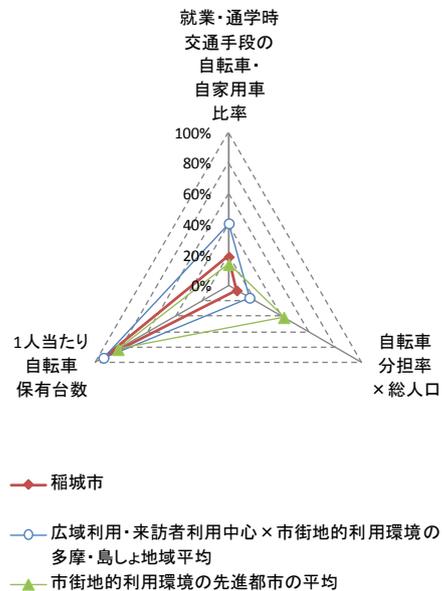
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

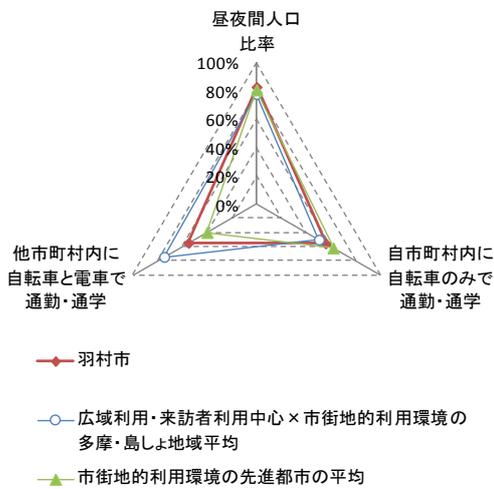


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	稲城市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	79.6%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	5.2%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					5.1%	
合計						10.4%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	2.33	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	85.6%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1370	
	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	0.1249	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.390	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	9.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-26.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		17.1%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		7.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-17.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-52.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		20.8%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		7.8%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		5.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-52.7%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	9.1
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.0%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	80.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	9.2%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	1.3%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	2.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	7.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	121.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-57.9%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-68.4%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	3.9%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	5.3%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	84.2%		
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-52.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	68.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	26.3%			
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	11.20	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	14.4%	
	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	9.5%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.03	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	12,549	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

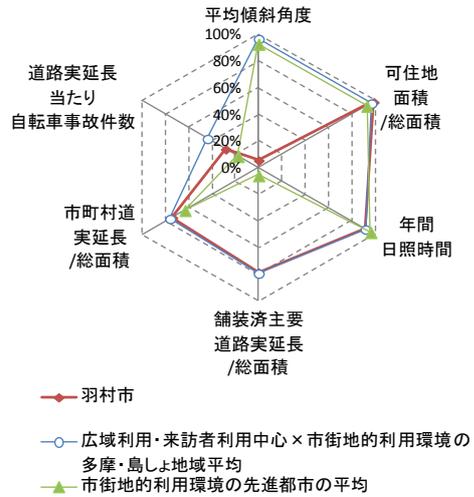
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【羽村市】

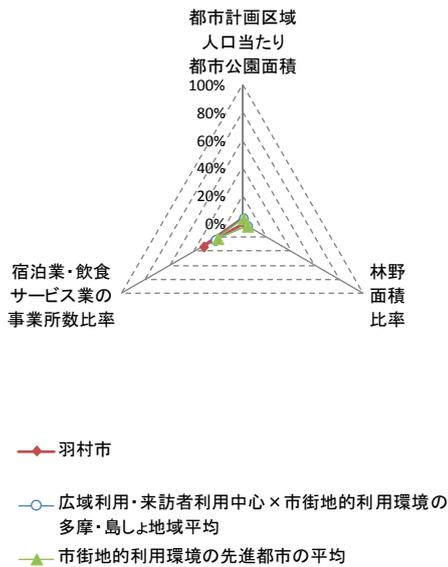
【人口流動】



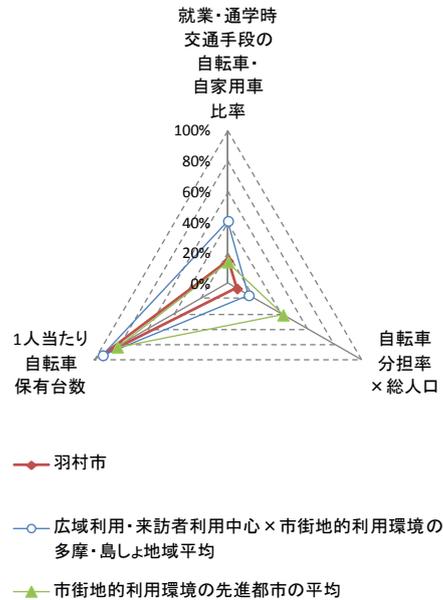
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

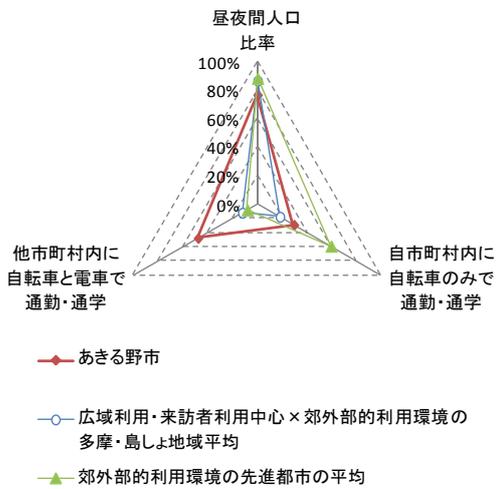


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	羽村市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	93.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	10.6%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					5.0%	
合計						15.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	1.20	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	98.7%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1638	
	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	0.1465	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.647	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.9	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-15.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		21.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		16.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		18.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		26.4%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		23.3%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		18.6%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		23.3%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		40.9%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	15.3
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-19.5%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	86.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			4.5%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			2.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	3.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-3.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-5.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	136.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	1.1%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	6.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	9.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	78.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-58.4%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	57.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	2.0%			
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	6.14	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	1.3%	
	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	19.4%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.81	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	14,164	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

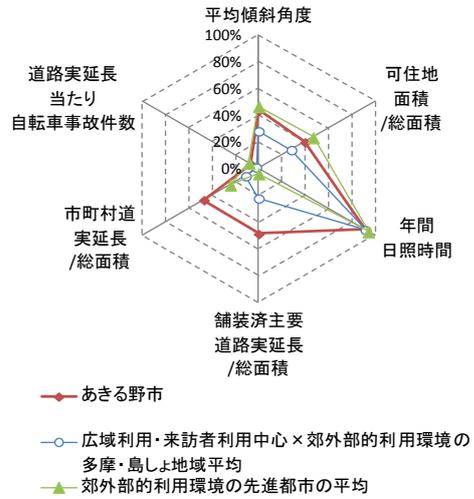
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【あきる野市】

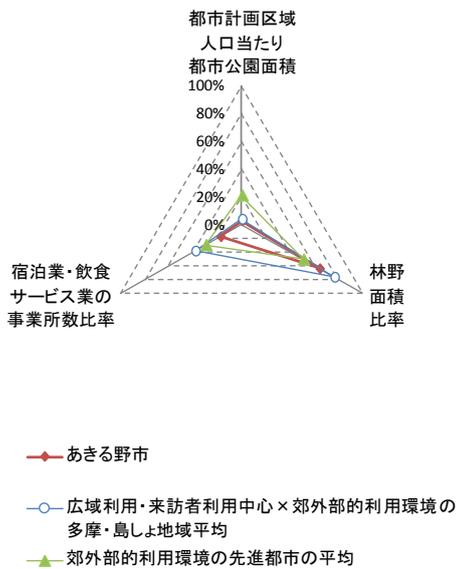
【人口流動】



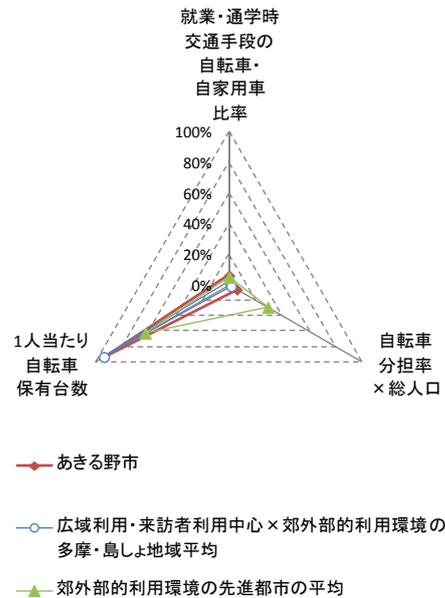
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

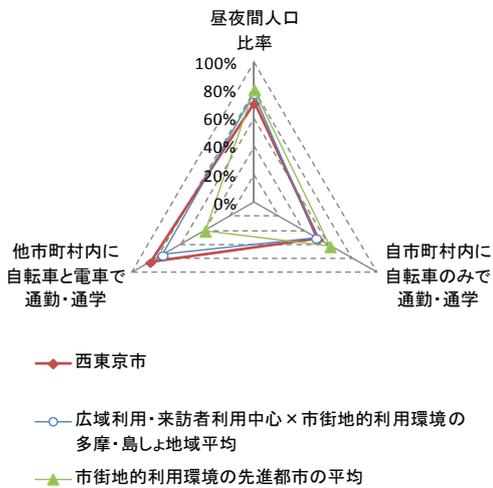


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	あきる野市
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	86.7%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					5.5%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	4.4%
	合計					9.9%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	8.98
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	39.7%
	年間日照時間(平年値)	当該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」)	1,881
	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	0.1023
	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	0.0929
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.149
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.3
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		2.1%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		22.4%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		15.5%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-26.2%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		8.6%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		23.7%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		16.1%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-21.8%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		12.7%
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	14.5
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		3.9%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		86.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		3.4%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		1.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-5.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		28.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		93.1%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		2.6%
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		6.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		3.4%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		76.7%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-24.9%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-3.4%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		-8.6%	
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	3.71
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	60.3%
	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	10.6%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.34
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	12,079
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

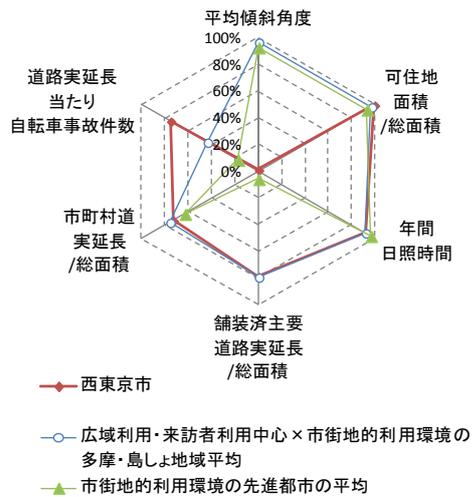
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【西東京市】

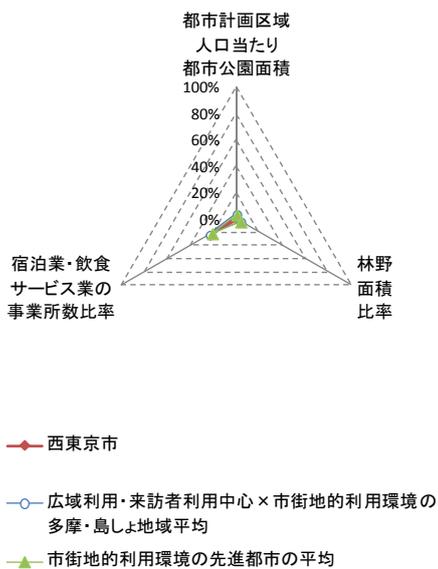
【人口流動】



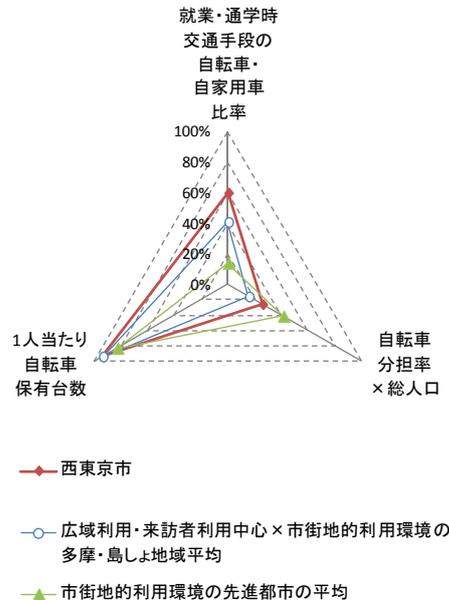
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

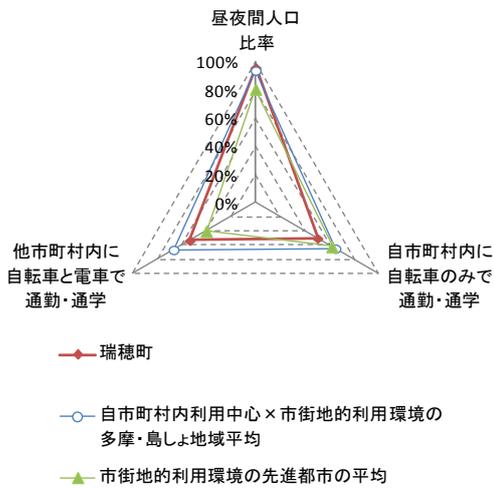


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	西東京市	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	80.0%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.8%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					7.8%	
合計						17.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.26	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	99.2%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1646	
	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	0.1449	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	1.725	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	16.4	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-31.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		11.3%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		14.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-29.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-22.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		11.3%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		18.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-37.8%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-11.6%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	16.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-31.5%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	69.6%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			8.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			13.8%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	4.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	19.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-8.1%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	72.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-12.7%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	2.5%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	8.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	7.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	66.8%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	276.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	64.6%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	78.2%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-0.2%			
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	1.07	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	0.8%	
	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	14.0%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	3.24	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	54,035	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

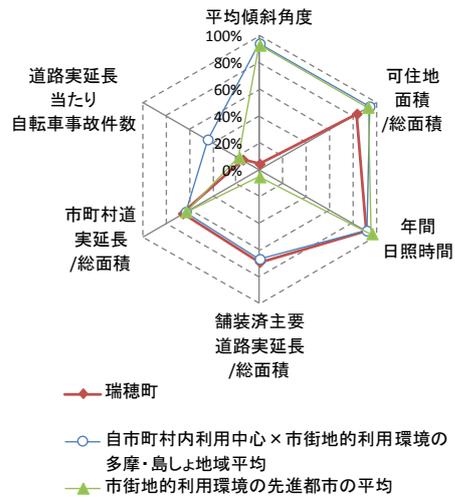
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【瑞穂町】

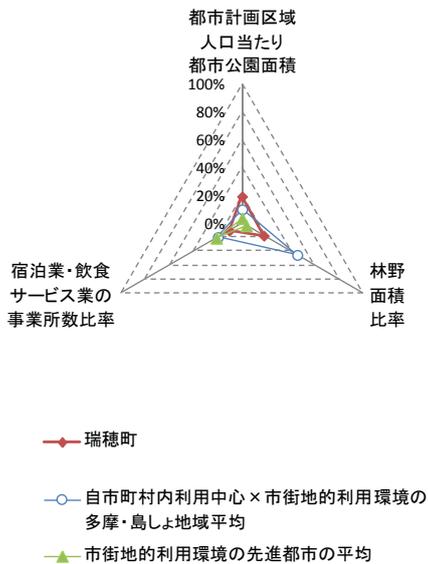
【人口流動】



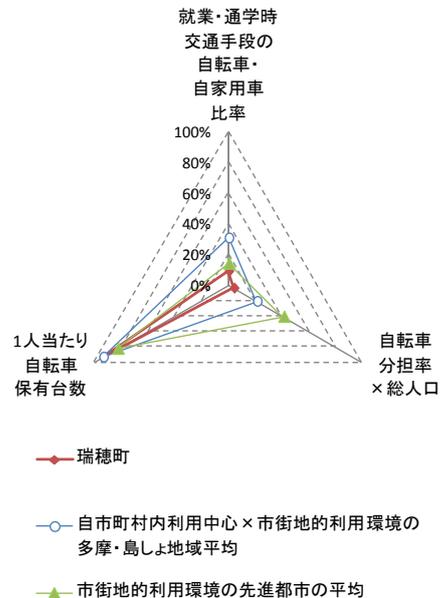
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

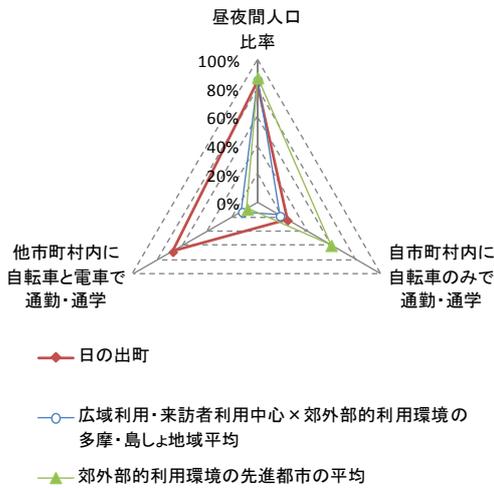


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	瑞穂町	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	108.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	9.5%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					4.9%	
合計						14.4%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	0.85	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	83.1%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.1452	
	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	0.1305	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.332	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	17.9	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-24.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		26.7%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		10.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-1.8%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		15.7%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		27.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		10.2%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		1.1%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		19.1%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	17.6
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-27.0%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	95.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			1.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	1.7%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	5.4%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-55.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	3.3%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	6.7%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	5.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	83.3%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-50.9%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-32.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	16.4%			
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	28.66	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	16.9%	
	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	6.3%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.49	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	8,197	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

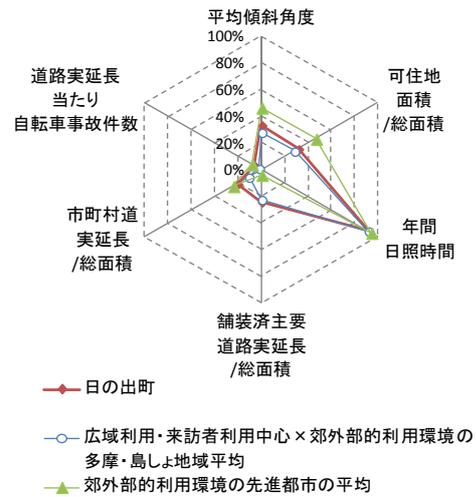
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【日の出町】

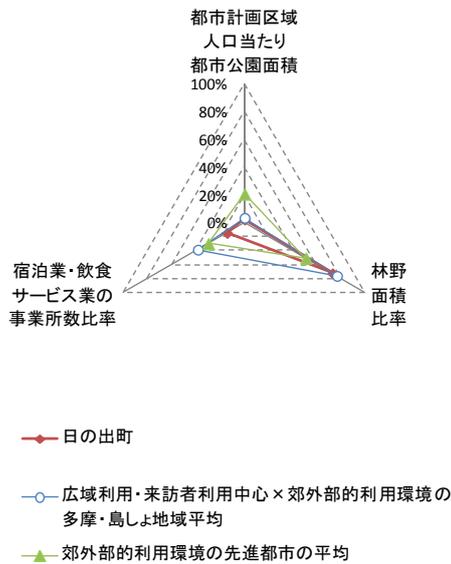
【人口流動】



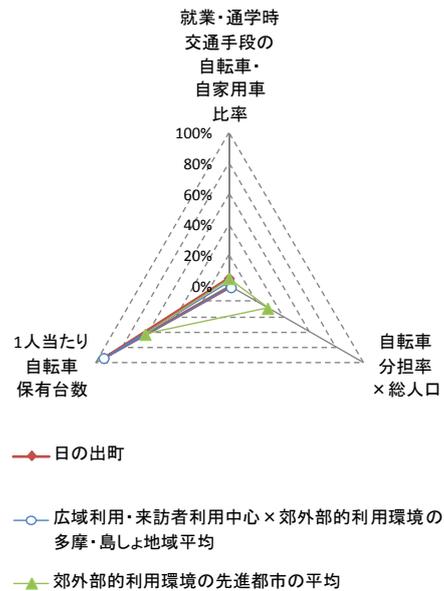
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

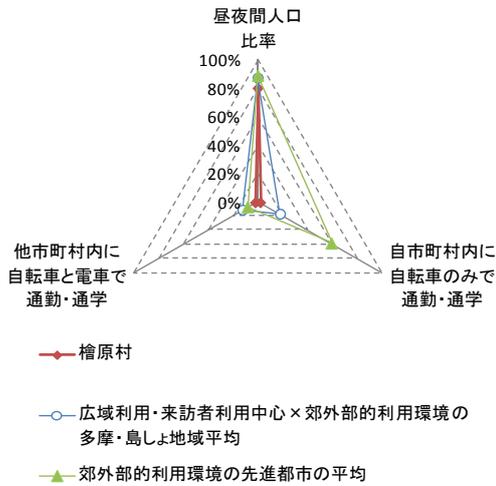


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	日の出町	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	95.8%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	4.5%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					6.3%	
合計						10.8%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	6.96	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	31.6%	
	年間日照時間(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」)	1.881	
	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	0.0502	
	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	0.0408	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.135	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-0.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		15.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		20.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-52.5%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-5.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		15.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		25.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-52.5%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-5.0%	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	12.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-0.5%	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	80.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年			10.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	0.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	8.6%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-5.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-100.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	5.0%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	5.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	10.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	70.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-52.5%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-5.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	33.0%			
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	3.59	
	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	68.4%	
	全事業所数に占める宿泊業・飲食サービスの割合	市区町村	%	2009年	経済センサス	8.6%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.29	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	2,520	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

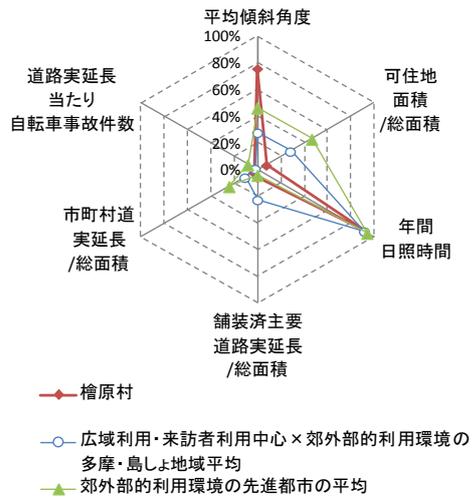
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【檜原村】

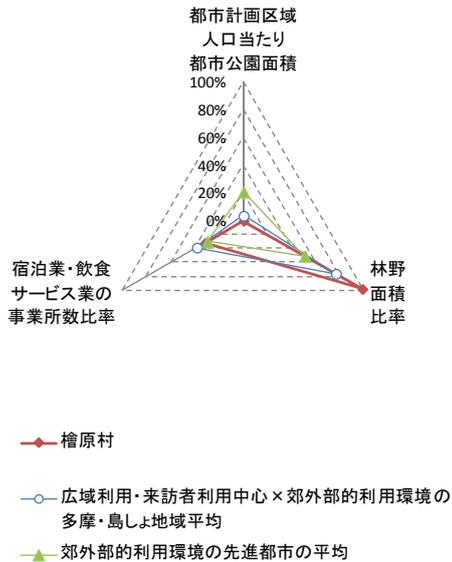
【人口流動】



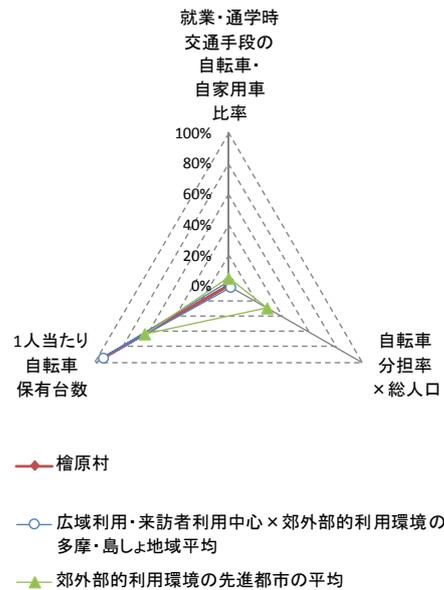
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

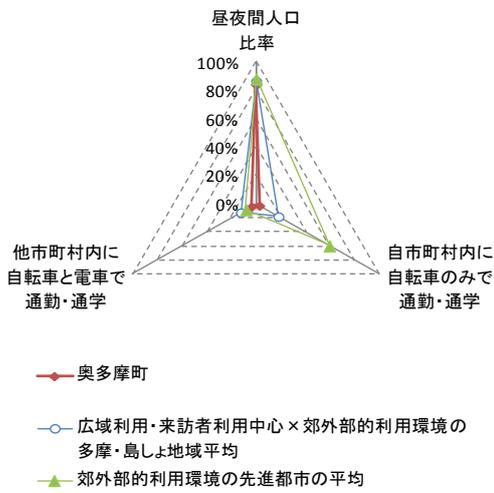


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	檜原村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	89.8%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.4%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.2%	
合計						0.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	15.76	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	7.5%	
	年間日照時間(平年値)	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」)	1,881	
	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	0.0112	
	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	0.0064	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.051	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	7.7	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-61.9%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		0.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		0.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-100.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		0.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		0.0%	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-100.0%	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	7.7
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年			-54.3%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	50.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	0.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	0.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	0.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	0.0%		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-100.0%		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	0.0%		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	0.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	0.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	100.0%			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	50.0%			
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	0.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	92.5%	
	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	18.9%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.02	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	31	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

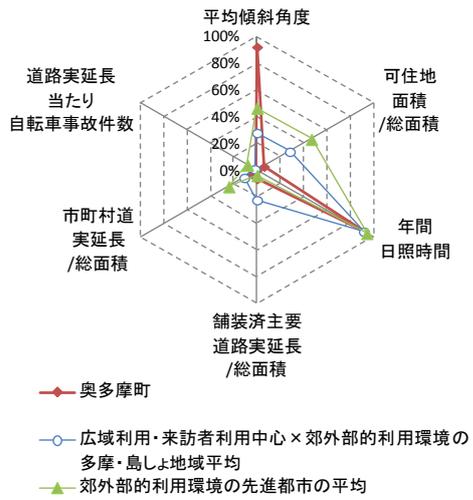
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【奥多摩町】

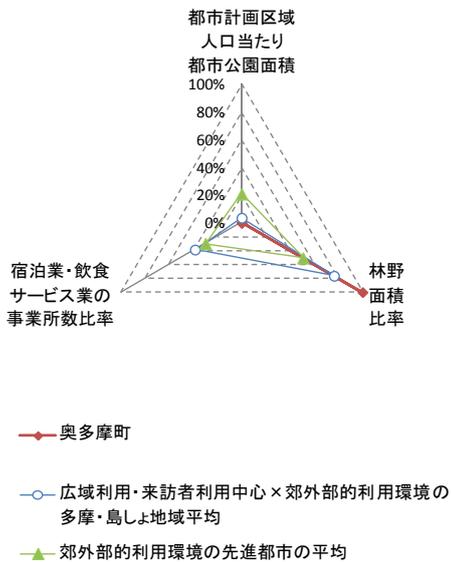
【人口流動】



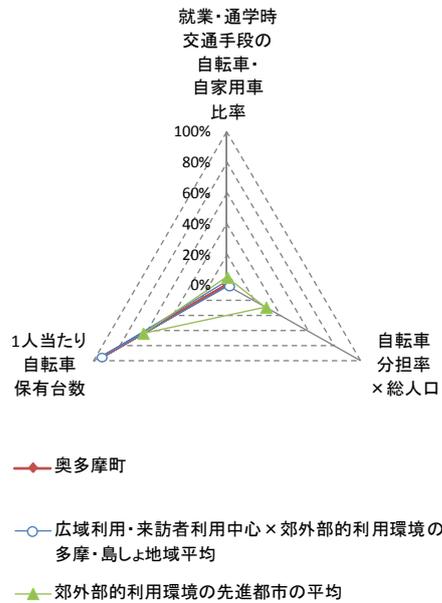
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

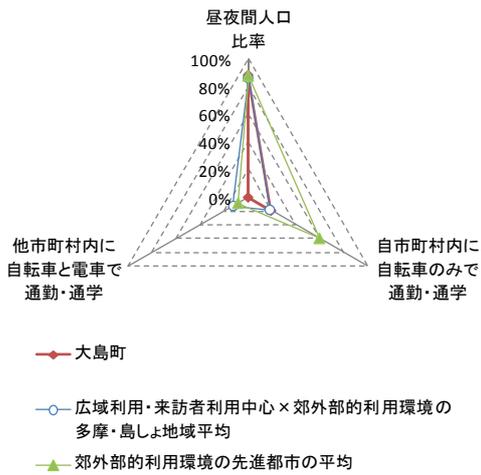


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	奥多摩町
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	95.1%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					0.5%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.4%
合計						0.9%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	19.14
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	5.9%
	年間日照時間(平年値)	当該都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」)	1,881
	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	0.0134
	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	0.0099
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.010
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	3.4
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-24.7%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	3.4
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-24.7%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		100.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		200.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		0.0%
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		0.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		0.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		100.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		0.0%	
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	0.00
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	94.1%
	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	25.6%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.02
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	67
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

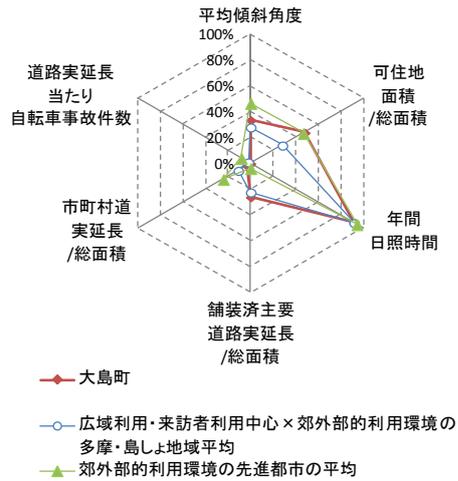
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【大島町】

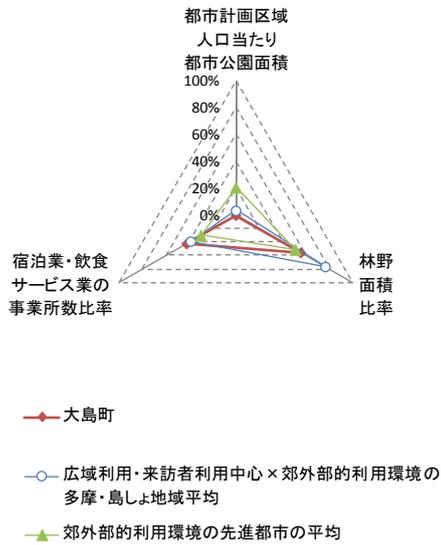
【人口流動】



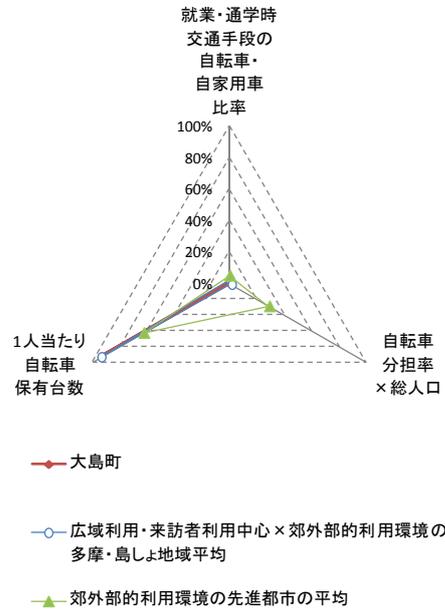
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

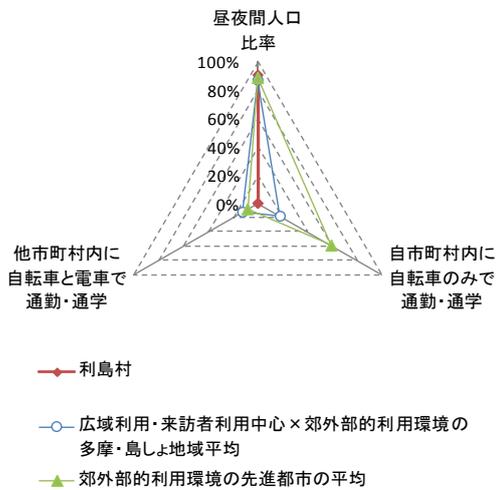


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	大島町	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	100.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	3.6%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.0%	
合計						3.6%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	6.95	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	47.9%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.0542	
	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	0.0064	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.004	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-100.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	0.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	52.1%	
	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	24.9%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.06	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	348	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

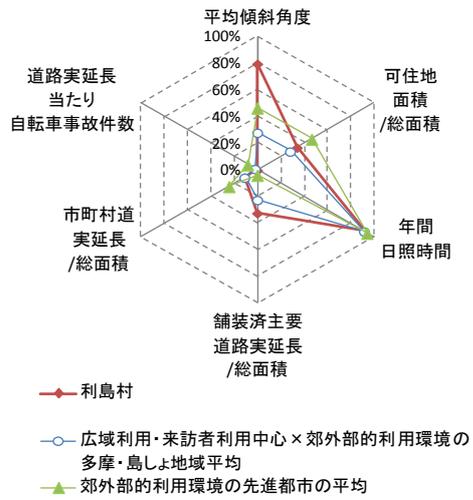
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【利島村】

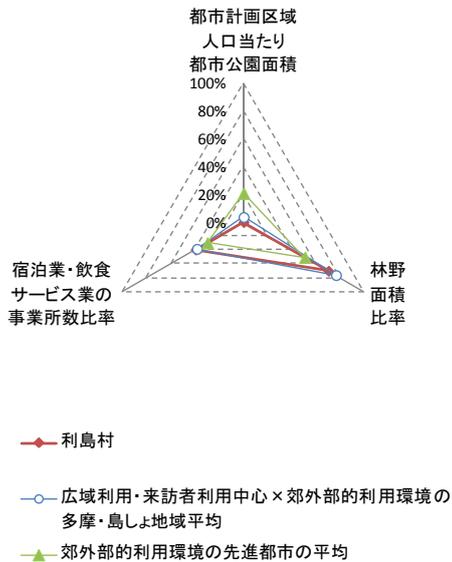
【人口流動】



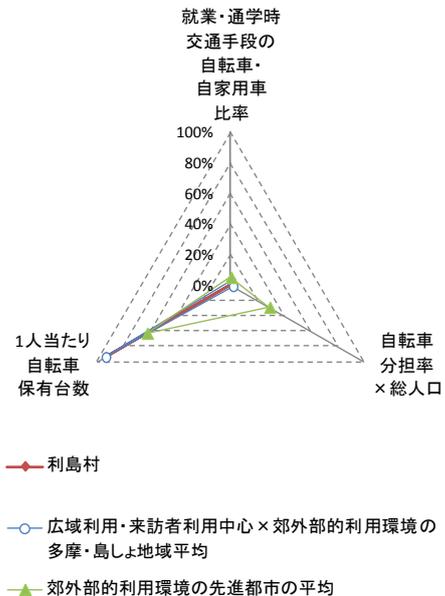
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

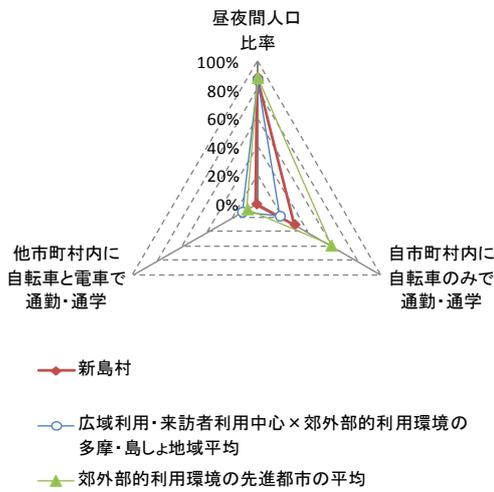


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	利島村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	102.1%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.0%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.0%	
合計						0.0%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	16.50	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	34.0%	
	年間日照時間（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」）	1,881	
	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	0.0672	
	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	0.0214	
	道路実延長（主要道路+市町村道）当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全四輪車）	市区町村	%	2012年		（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全二輪車）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（自転車）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（歩行者）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全四輪車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全二輪車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（自転車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（歩行者）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率（業務）	市区町村	%	2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率（通勤）	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率（通学等）	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率（私用）	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（業務）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通勤）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通学等）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（私用）	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	0.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	66.0%	
	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	23.4%	
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（1以上は自転車利用が多い）	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.00	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	0	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

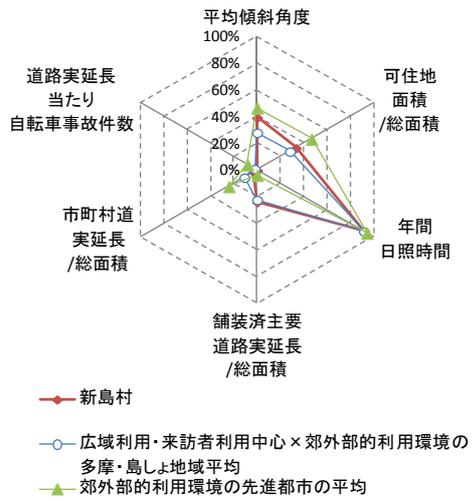
注釈）「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長（生活道路+市町村道）当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【新島村】

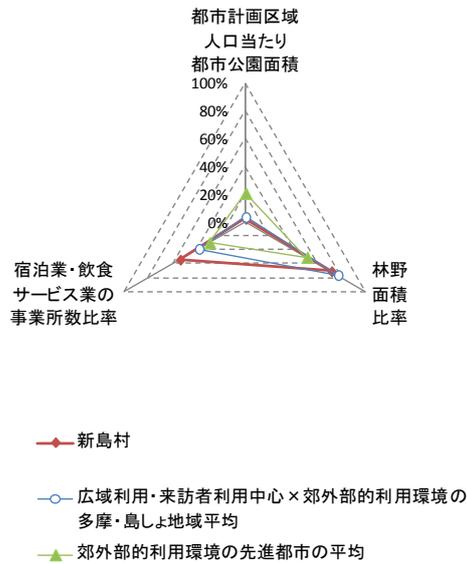
【人口流動】



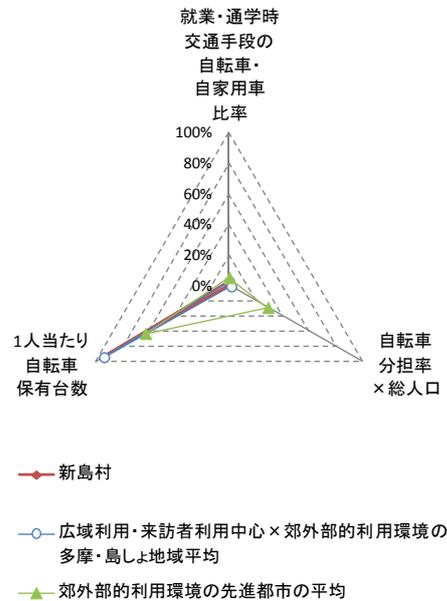
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

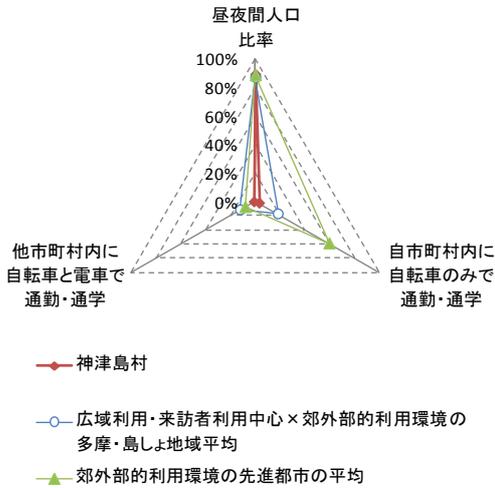


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	新島村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	100.2%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	5.7%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.1%	
合計						5.8%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	8.17	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	33.2%	
	年間日照時間（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」）	1,881	
	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	0.0498	
	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	0.0059	
	道路実延長（主要道路+市町村道）当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		（公財）交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全四輪車）	市区町村	%	2012年		（公財）交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（全二輪車）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（自転車）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率（歩行者）	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全四輪車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（全二輪車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（自転車）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化（歩行者）	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率（業務）	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率（通勤）	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率（通学等）	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率（私用）	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（業務）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通勤）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（通学等）	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化（私用）	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	3.45	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	66.8%	
	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	32.0%	
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（1以上は自転車利用が多い）	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.13	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	245	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

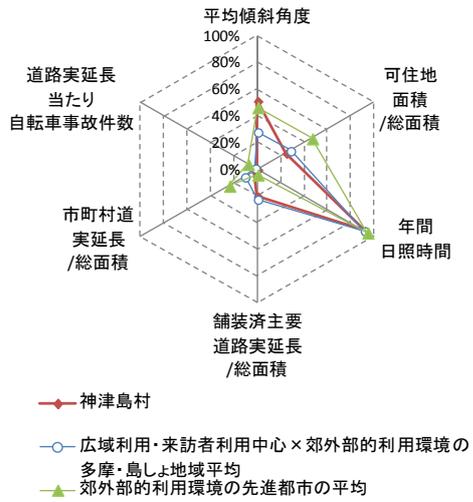
注釈）「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長（生活道路+市町村道）当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【神津島村】

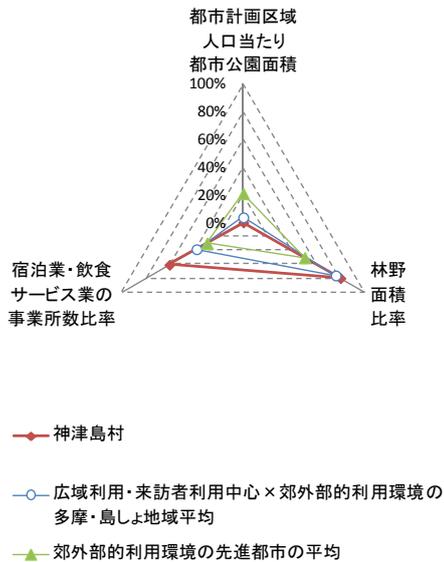
【人口流動】



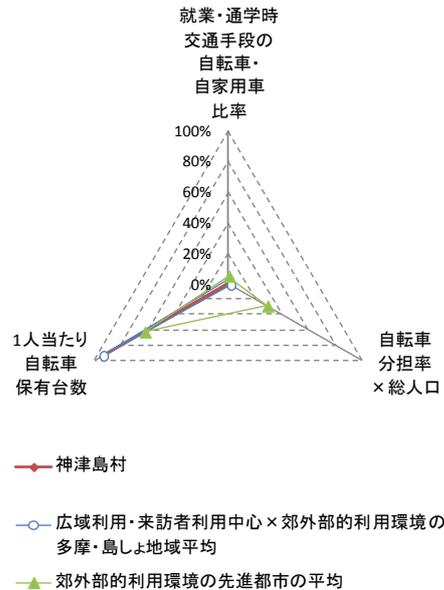
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

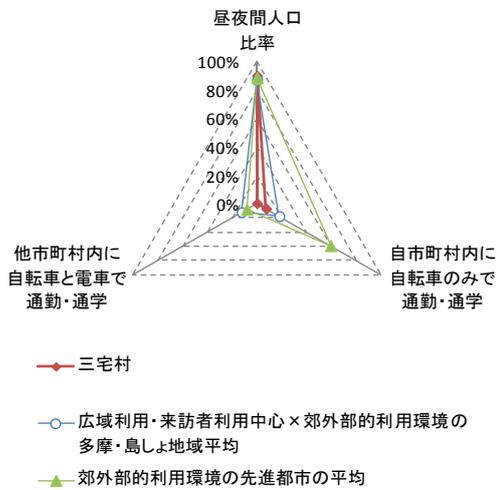


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	神津島村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	100.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.6%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.1%	
合計						0.7%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	10.63	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	24.5%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.0418	
	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	0.0046	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年			-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	0.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	75.5%	
	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	36.0%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.02	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	19	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

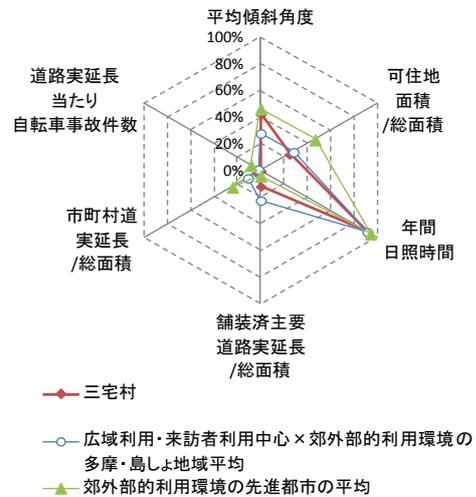
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【三宅村】

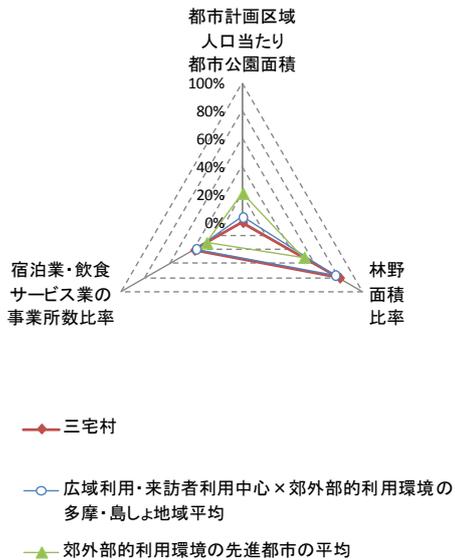
【人口流動】



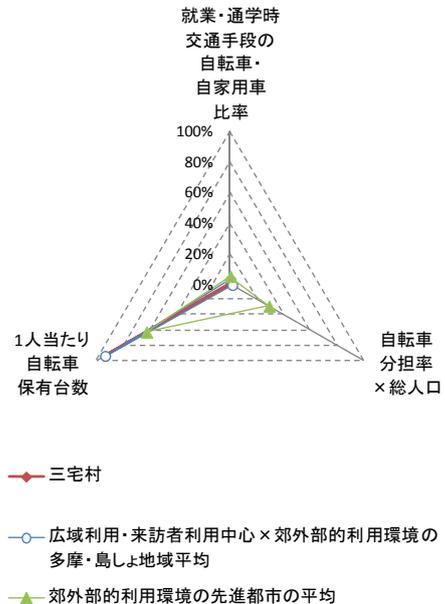
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

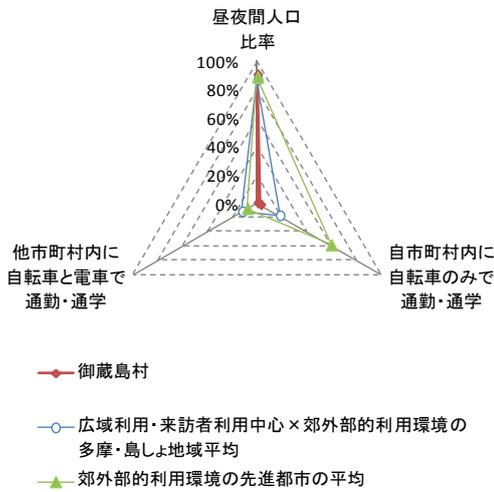


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	三宅村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	101.3%	
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率						
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	1.4%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.0%	
合計						1.4%	
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	8.73	
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	24.6%	
	年間日照時間(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」)	1,881	
	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	0.0242	
	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	0.0063	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	0.00	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	75.4%	
	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	23.6%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.02	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	40	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

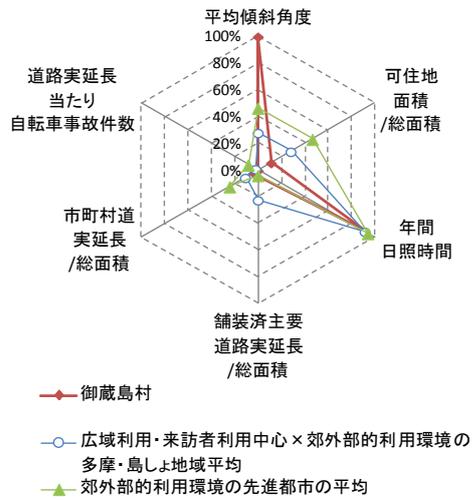
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【御蔵島村】

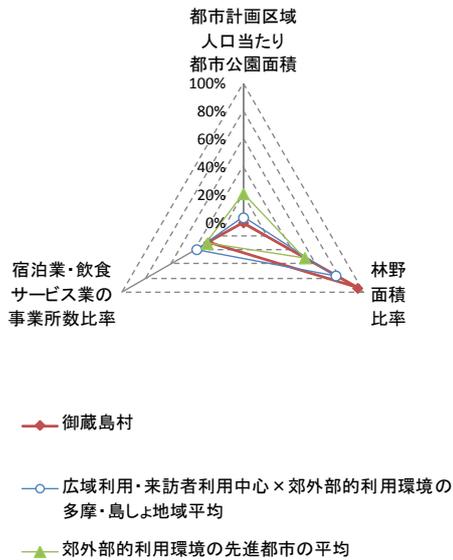
【人口流動】



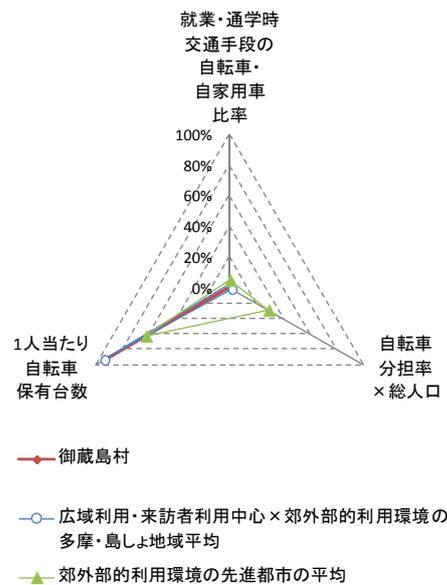
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

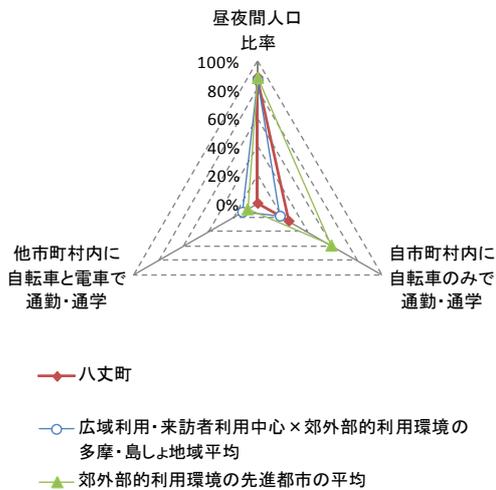


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	御蔵島村
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	102.0%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.5%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.0%
	合計					0.5%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	20.71
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	11.2%
	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」)	1,881
	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	0.0103
	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	0.0073
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		-
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		-	
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	0.00
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	88.8%
	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	17.0%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.01
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	2
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

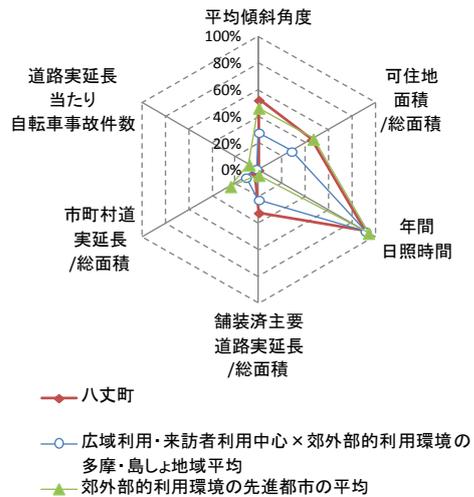
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【八丈町】

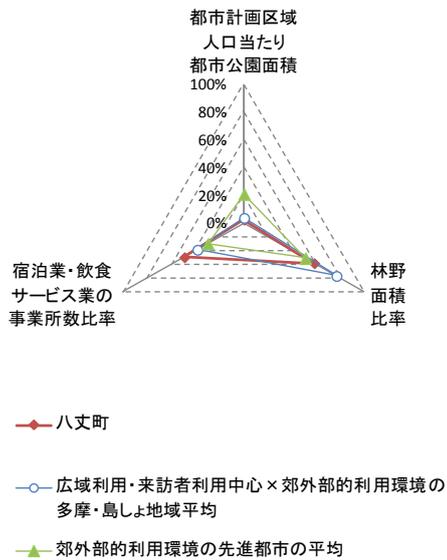
【人口流動】



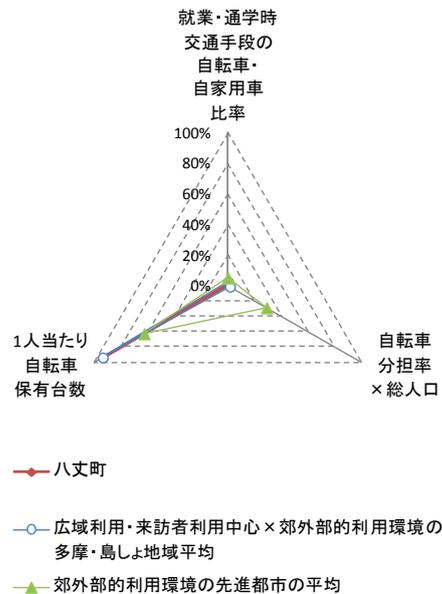
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

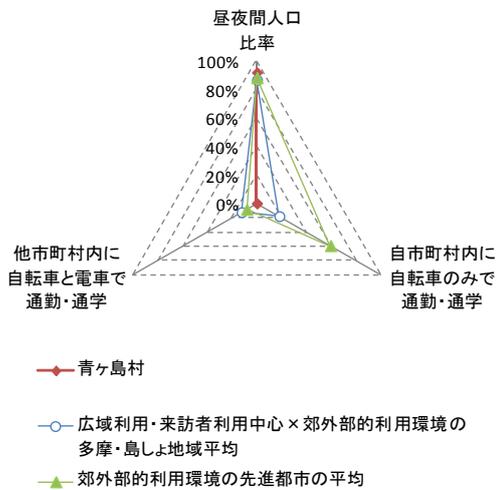


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	八丈町
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	100.3%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学					4.8%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.0%
	合計					4.8%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	10.86
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	45.4%
	年間日照時間(平年値)	当該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」)	1,881
	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	0.0668
	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	0.0075
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.006
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	2.5
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-29.2%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		50.0%
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-100.0%
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		0.0%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		50.0%
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-100.0%
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	2.5
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-29.2%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		100.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		0.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		50.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		50.0%
通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		0.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		0.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		50.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-100.0%	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		50.0%	
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	3.66
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	54.6%
	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	29.2%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.08
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	492
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

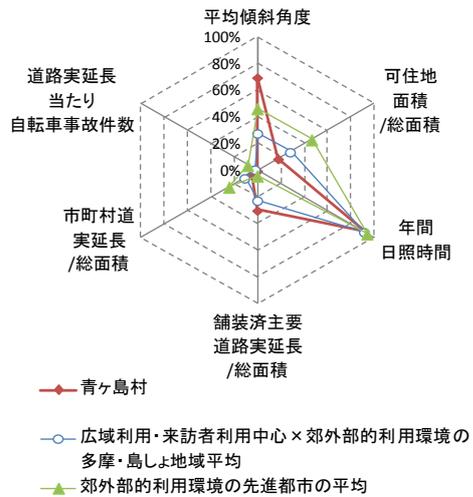
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【青ヶ島村】

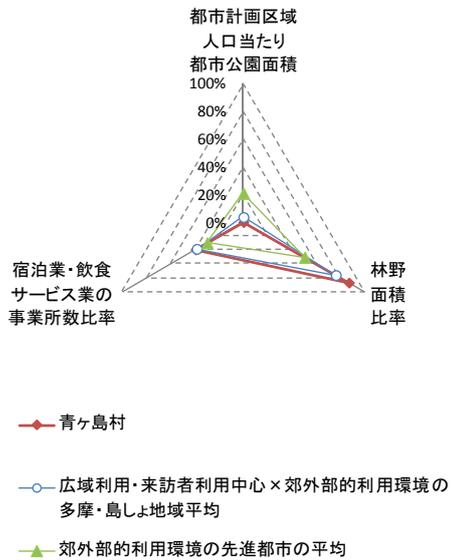
【人口流動】



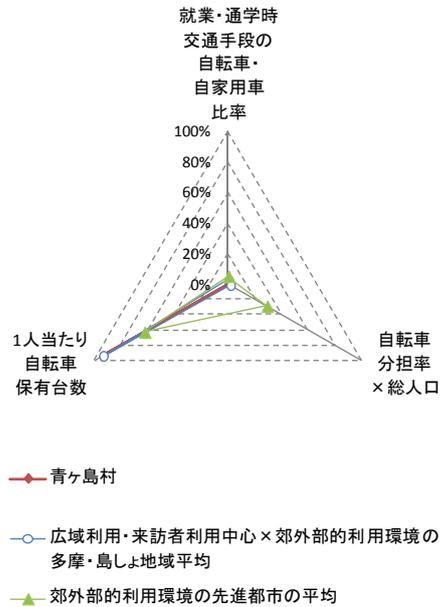
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】

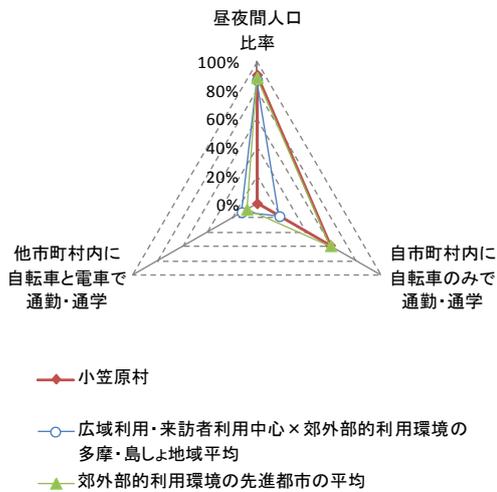


分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	青ヶ島村
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	104.0%
	常住地による利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数の比率					
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.0%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.0%
	合計					0.0%
利用環境	平均傾斜角度	該当する3次メッシュの平均値	度	2013年	国土数値情報	14.46
	可住地面積/総面積	市区町村	%	2010年	国土交通省「土地所有・利用の概況」	17.9%
	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」)	1,881
	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	0.0620
	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	0.0105
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.000
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年		-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年		-
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年		-
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年		-	
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年		-	
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	0.00
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	82.1%
	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	23.3%
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.00
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	0
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72

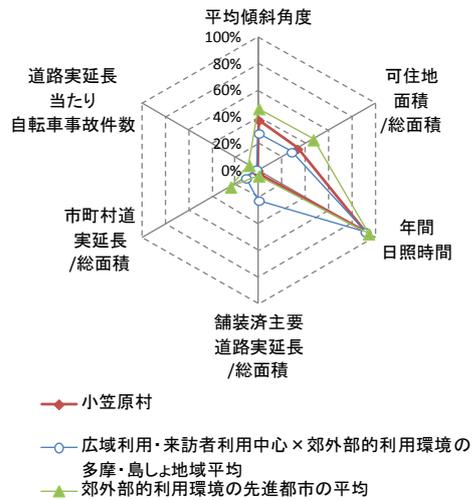
注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

【小笠原村】

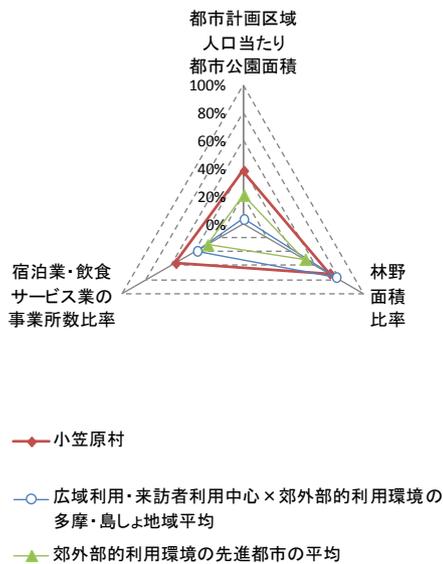
【人口流動】



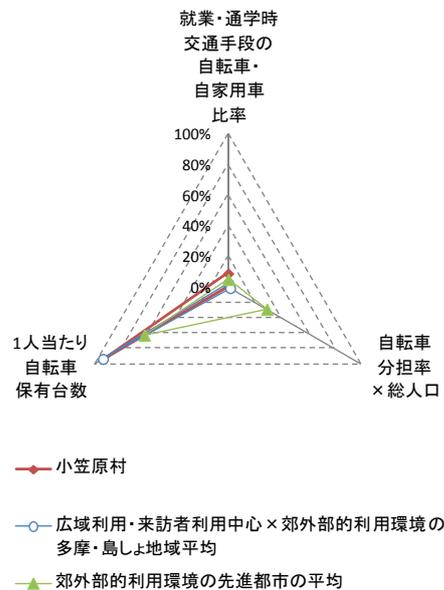
【利用環境】



【地域資源】



【利用ニーズ】



分野	指標	集計単位	単位	時点	出典	小笠原村	
人口流動	昼夜間人口比率	市区町村	%	2010年	国勢調査	102.1%	
	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	11.1%	
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学					0.0%	
合計						11.1%	
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	7.82	
	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」	33.0%	
	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」)	1,881	
	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	0.0048	
	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	0.0034	
	道路実延長(主要道路+市町村道)当たり自転車事故件数	市区町村	件/km	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、道路統計年報より加工	0.020	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数	市区町村	件/万人	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0	
	人口1万人当たり自転車交通事故発生件数の変化	市区町村	%	2007~2012年		-100.0%	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率	市区町村	%	2012年	(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が15歳以下の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故件数に占める当事者が65歳以上の事故の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率	市区町村	%	2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める15歳以下の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	自転車事故死傷者数に占める65歳以上の比率の変化	市区町村	%	2007~2012年		-	
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数	市区町村	件/万人	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料、住民基本台帳人口報告より加工	0.0
	人口1万人当たり自転車事故死傷者数の変化	市区町村	%	2007~2012年			-100.0%
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全四輪車)	市区町村	%	2012年		(公財)交通事故総合分析センター資料より加工	-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(全二輪車)	市区町村	%	2012年			-
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(自転車)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率(歩行者)	市区町村	%	2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全四輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(全二輪車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(自転車)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	相手当事者別にみた自転車事故の比率の変化(歩行者)	市区町村	%	2007~2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(業務)	市区町村	%	2012年	-		
	通行目的別にみた自転車事故の比率(通勤)	市区町村	%	2012年	-		
通行目的別にみた自転車事故の比率(通学等)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率(私用)	市区町村	%	2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(業務)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通勤)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(通学等)	市区町村	%	2007~2012年	-			
通行目的別にみた自転車事故の比率の変化(私用)	市区町村	%	2007~2012年	-			
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	57.14	
	総面積に占める林野面積の比率	市区町村	%	2010年	世界農業センサス	67.0%	
	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	33.2%	
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(1以上は自転車利用が多い)	市区町村	%	2010年	国勢調査より加工	0.48	
	自転車分担率×総人口	市区町村	人	2010年	国勢調査より加工	419	
	1人当たり自転車保有台数	都道府県	台/人	2008年	自転車協会「自転車工業の外観」※2008年で調査終了	0.72	

注釈)「利用環境」分野における「自転車事故」に関する一連の指標は、報告書本編第2章で主成分分析に用いた「道路実延長(生活道路+市町村道)当たり自転車事故件数」の指標を除き、本表のみで掲載している。

第2章

各種アンケート調査結果

1. 自治体アンケート調査結果
2. 多摩・島しょ地域住民アンケート調査結果

第2章 各種アンケート調査結果

1. 自治体アンケート調査結果

(1) 調査の実施概要

自治体のまちづくりへの自転車の活用状況を把握するため、多摩・島しょ地域市町村及び第1章にて取り上げた先進都市を含め各種文献等において紹介されている自転車を活かしたまちづくりに係る全国の先進自治体を対象として、それぞれアンケート調査を実施した。なお、調査票は、両調査ともに100%の回収を達成している。【図表4】

図表4 自治体アンケートの調査の概要

調査対象	主な調査項目	調査実施時期・実施方法	回収状況
多摩・島しょ地域 (39市町村)	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりにおける自転車活用のメリットと問題点 ・自転車に関する計画・施策の策定状況 ・自治体の各政策分野における自転車の活用状況と今後の活用意向 ・自転車の利活用に関する官民協働等の取組状況 ・自転車の利活用に関する計画・構想、施策・事業の検討の経緯 ・自転車対策の取組状況 ・多摩・島しょ地域における自転車対策 など 	平成26年 7月末～ 8月中旬 (郵送配布、 郵送・FAX・ 電子メール による回収)	39市町村 (回収率 100%)
先進自治体 (22市町村：宇都宮市 さいたま市 熊谷市 上尾市 志木市 茅ヶ崎市 開成町 見附市 金沢市 大野市 白馬村 浜松市 安城市 堺市 奈良市 姫路市 岡山市 尾道市 高松市 今治市 北九州市 大分市)	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりにおける自転車活用のメリットと問題点 ・自転車に関する計画・施策の策定状況 ・自治体の各政策分野における自転車の活用状況 ・自転車の利活用に関する計画・構想、施策・事業の検討の経緯 ・自転車対策の取組状況 		22市町村 (回収率 100%)

(2) 調査結果

①まちづくりにおける「自転車活用のメリットと問題点」

1) まちづくりにおける「自転車活用のメリット」

多摩・島しょ地域では、まちづくりにおける自転車活用のメリットのうち、「強い関心あり」と「やや関心あり」を合わせた「関心の高い」項目としては、「観光客等の周遊増加による地域活性化」が7割を超える一方で、「高齢者の外出支援・引きこもり防止」、「比較的 low コストな交通政策（鉄道や自動車に比べ関連施設整備費が低額）」、「子どもの自立心の育成」は3割程度にとどまっている。

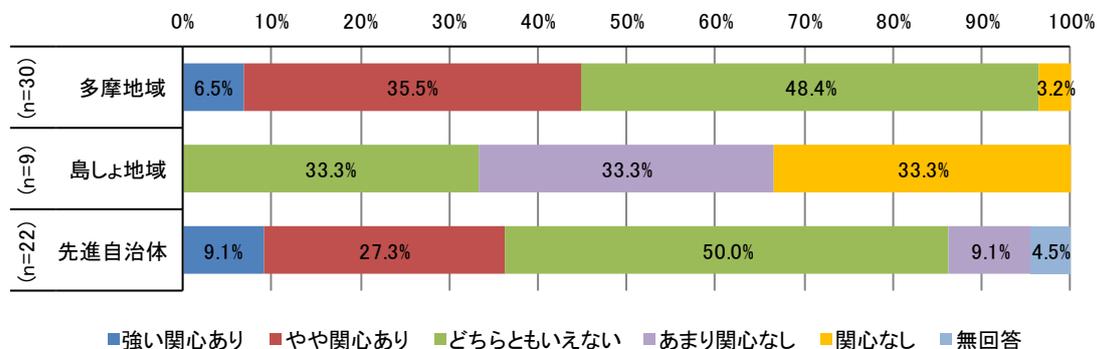
多摩地域と比べると、島しょ地域では全般に関心が低いものの、「観光客等の周遊増加による地域活性化」への関心の高さは突出している。

先進自治体は、多摩・島しょ地域に比べて全体的に各項目への関心度合いが高い。

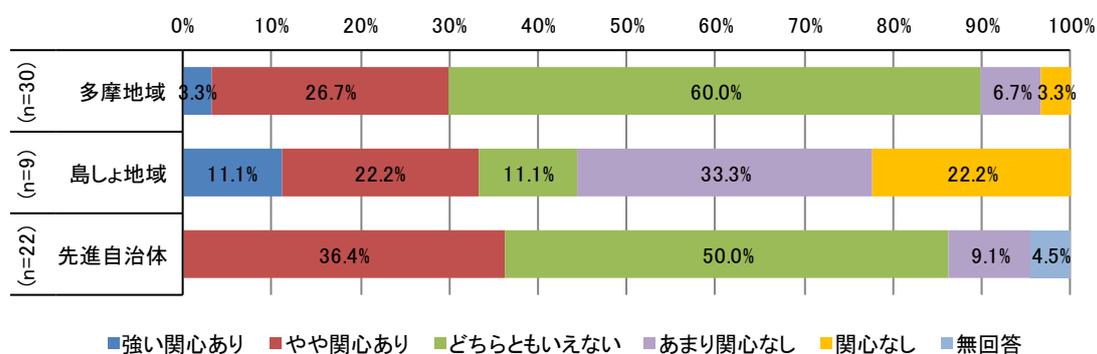
特に関心の高い項目として、「観光客等の周遊増加による地域活性化」や「エネルギー（化石燃料等）の節約（地球温暖化の抑制）」が9割を超え、「回遊性向上による地域の歴史・文化に触れる環境の創出」、「商店街等の回遊性向上による地域活性化」、「住民の健康づくりの推進」、「交通混雑や渋滞の緩和」も7割を超える。一方、「高齢者の外出支援・引きこもり防止」は3割を下回る。【図表5～19】

また、多摩・島しょ地域と先進自治体を人口規模別にみると、「大気汚染や沿道の騒音・振動などの抑制」、「エネルギー（化石燃料等）の節約（地球温暖化の抑制）」、「交通混雑や渋滞の緩和」、「道路・市街地空間の有効活用化（自動車に比べ道路・駐車場の必要面積が小規模）」、「災害時でも即時に活用できる交通手段の確保」といった「環境分野」や「都市づくり・交通・防災分野」に関する項目では、人口規模の大きい都市ほど関心が高い傾向がみられる【図表20～24】。

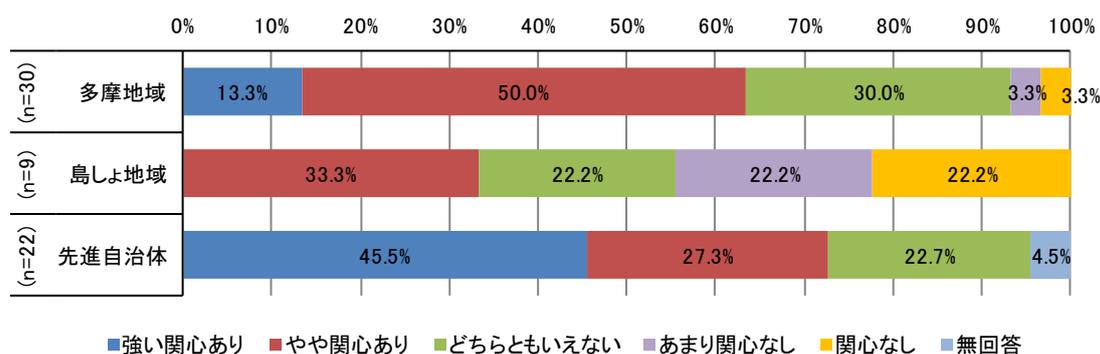
図表 5 自転車活用のメリット：「子育て世代が外出しやすい環境の創出」



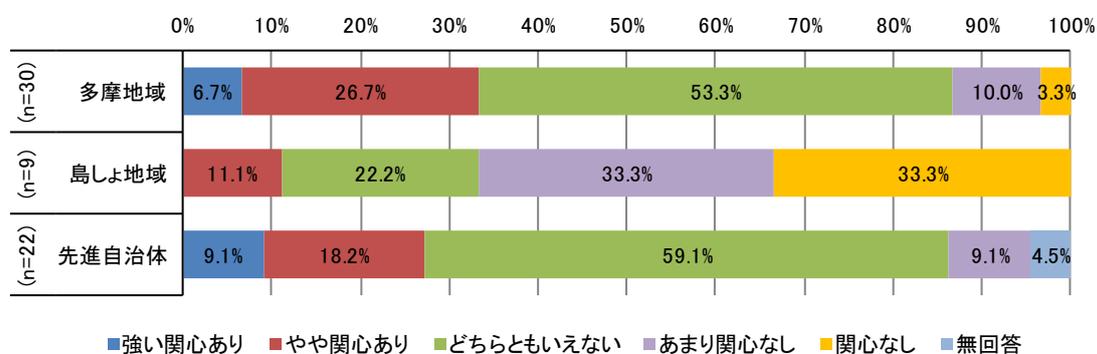
図表 6 自転車活用のメリット：「子どもの自立心の育成」



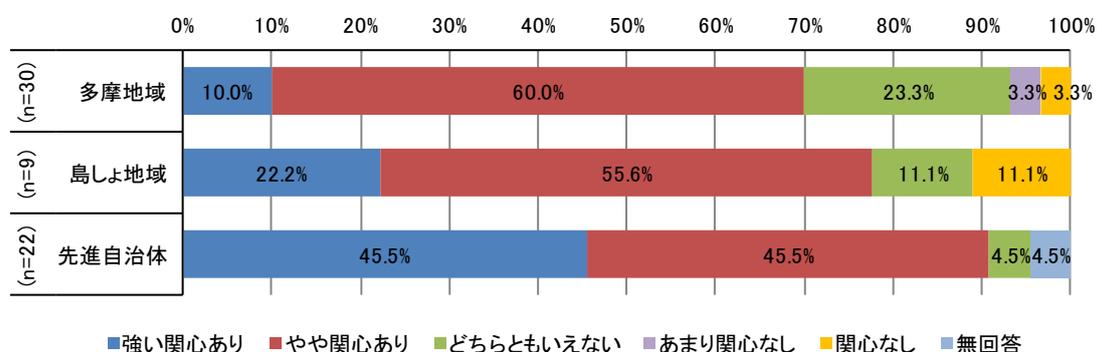
図表 7 自転車活用のメリット：「住民の健康づくりの推進」



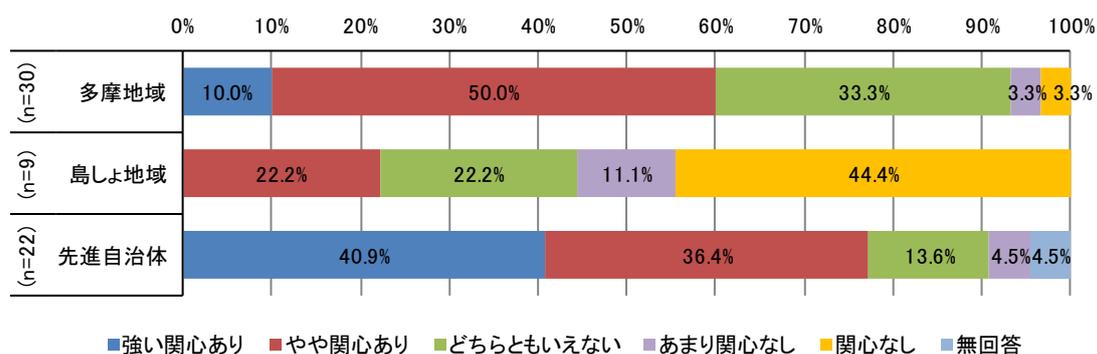
図表 8 自転車活用のメリット：「高齢者の外出支援・引きこもり防止」



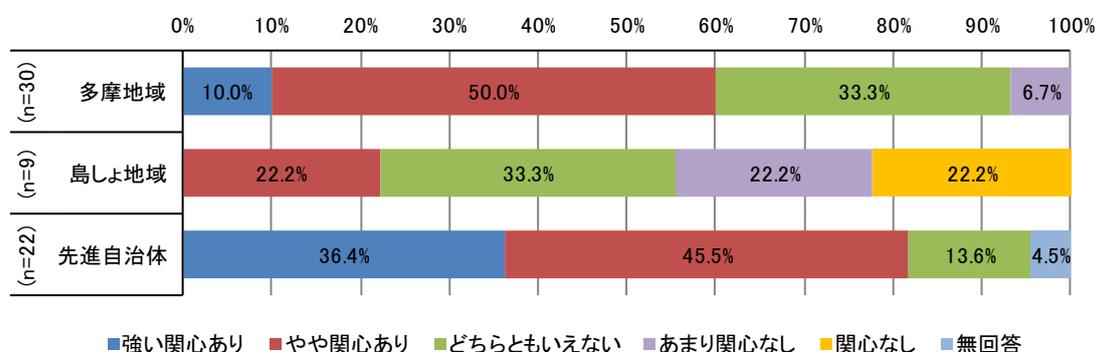
図表 9 自転車活用のメリット：「観光客等の周遊増加による地域活性化」



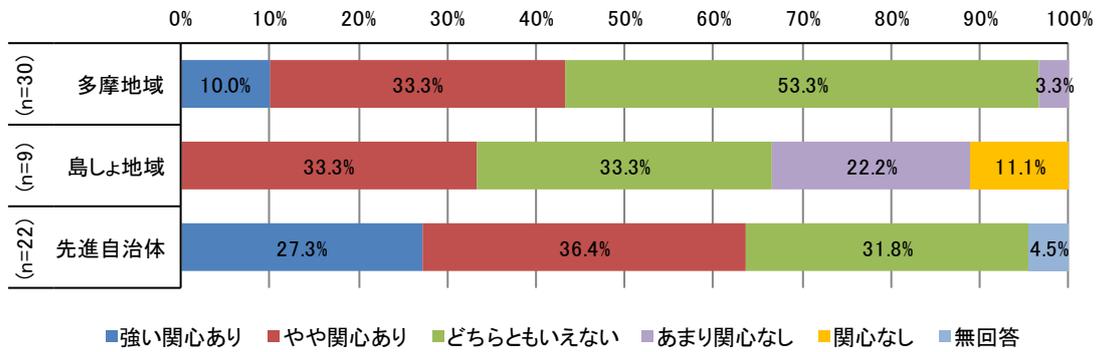
図表 10 自転車活用のメリット：「商店街等の回遊性向上による地域活性化」



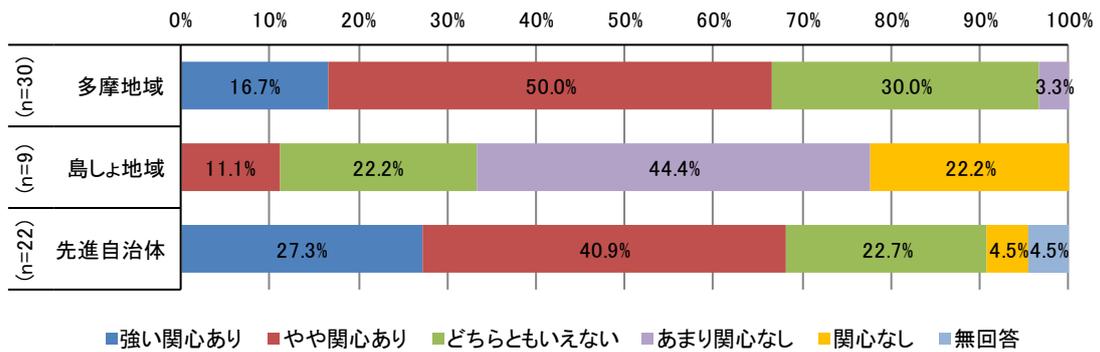
図表 11 自転車活用のメリット：「回遊性向上による地域の歴史・文化に触れる環境の創出」



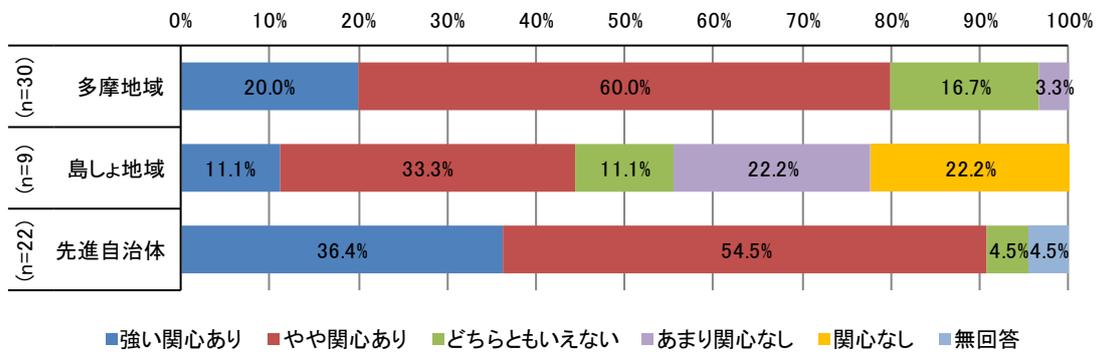
図表 12 自転車活用のメリット：「レクリエーション機会増大による市民生活の質の向上」



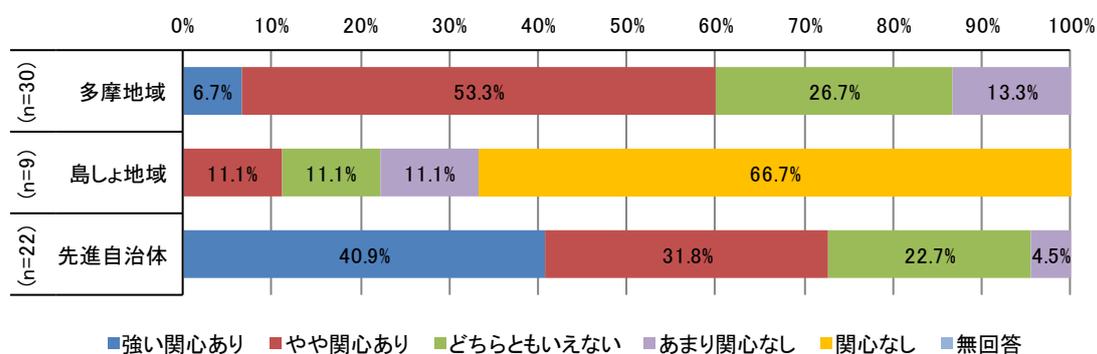
図表 13 自転車活用のメリット：「大気汚染や沿道の騒音・振動などの抑制」



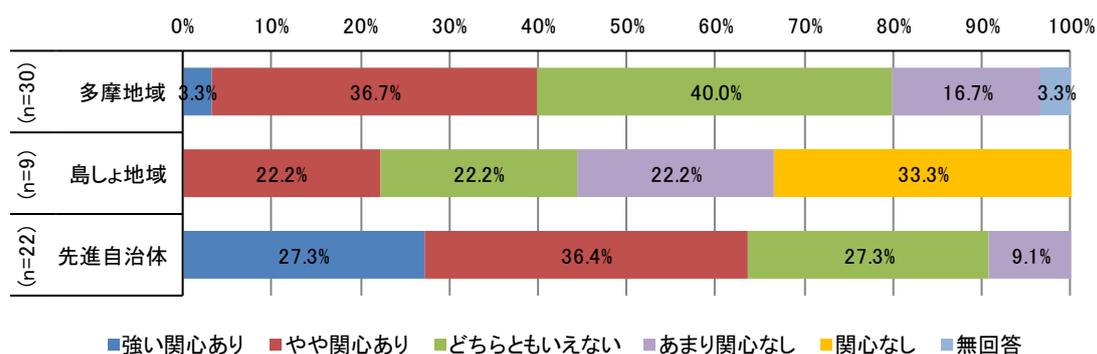
図表 14 自転車活用のメリット：「エネルギー（化石燃料等）の節約（地球温暖化の抑制）」



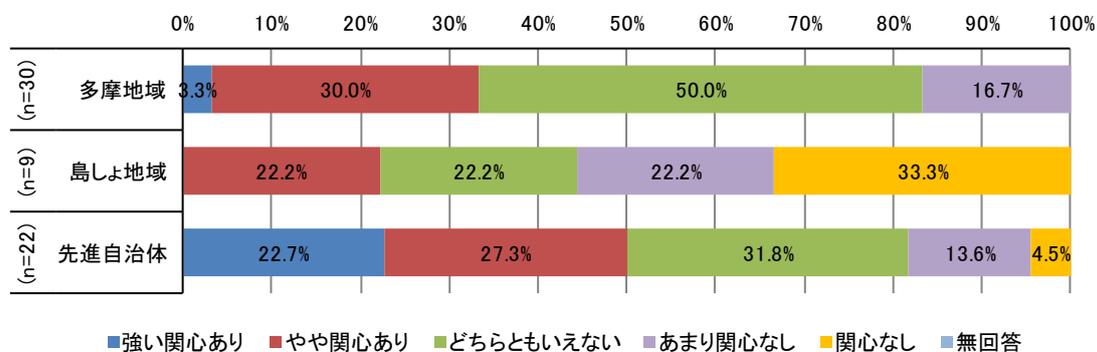
図表 15 自転車活用のメリット：「交通混雑や渋滞の緩和」



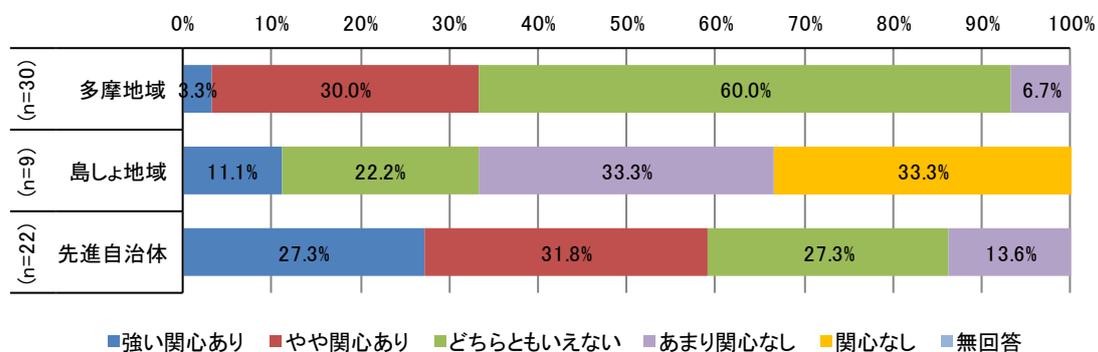
図表 16 自転車活用のメリット：「近距離での移動時間の短縮」



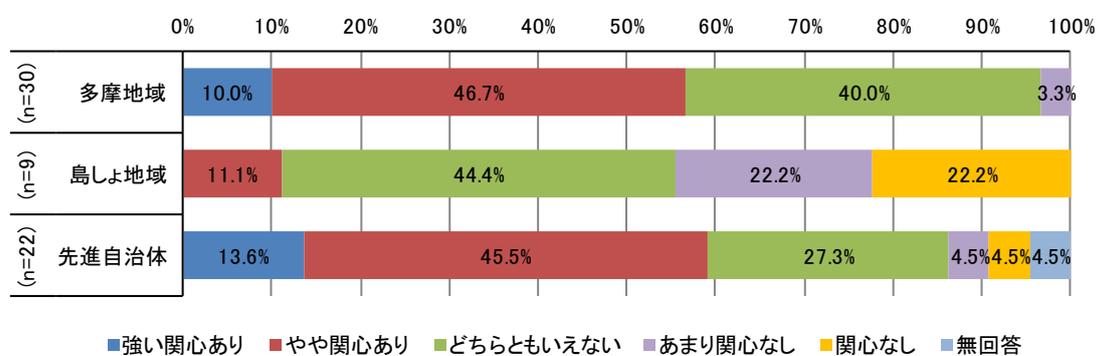
図表 17 自転車活用のメリット：「比較的 low コストな交通政策 (鉄道や自動車に比べ関連施設整備費が低額)」



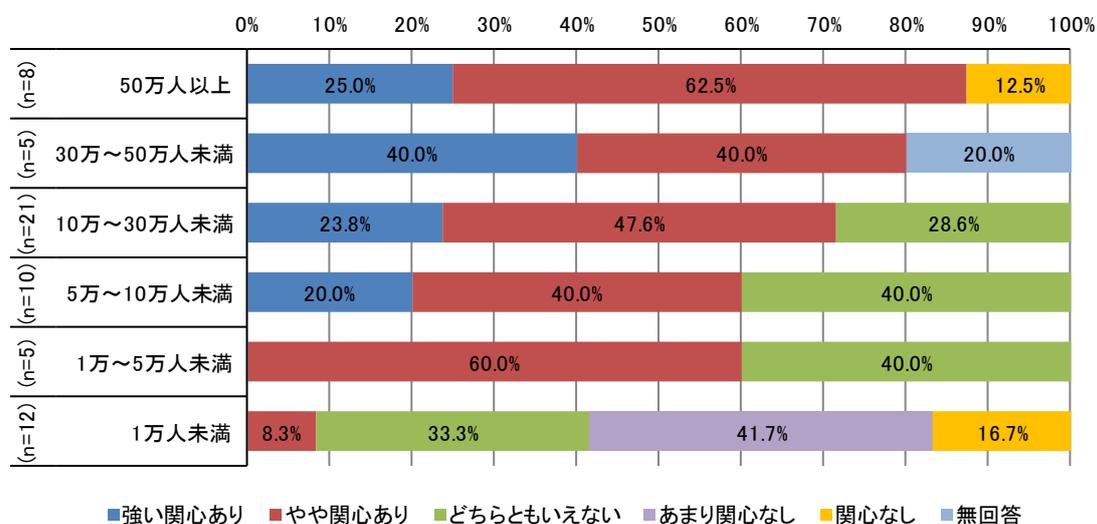
図表 18 自転車活用のメリット：「道路・市街地空間の有効活用化
(自動車に比べ道路・駐車場の必要面積が小規模)」



図表 19 自転車活用のメリット：「災害時でも即時に活用できる交通手段の確保」

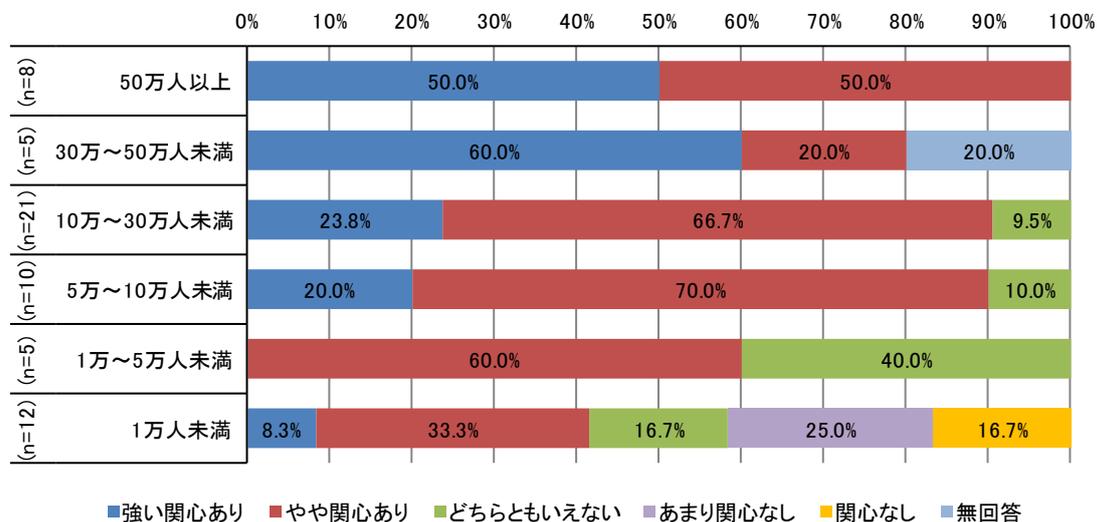


図表 20 自転車活用のメリット：「大気汚染や沿道の騒音・振動などの抑制」【人口規模別】



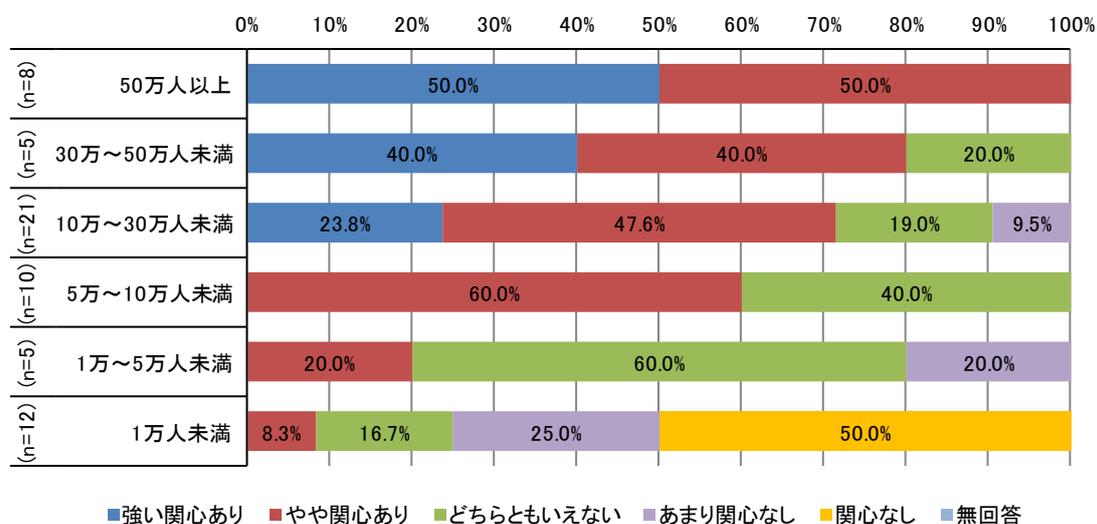
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 21 自転車活用のメリット：「エネルギー（化石燃料等）の節約（地球温暖化の抑制）」【人口規模別】



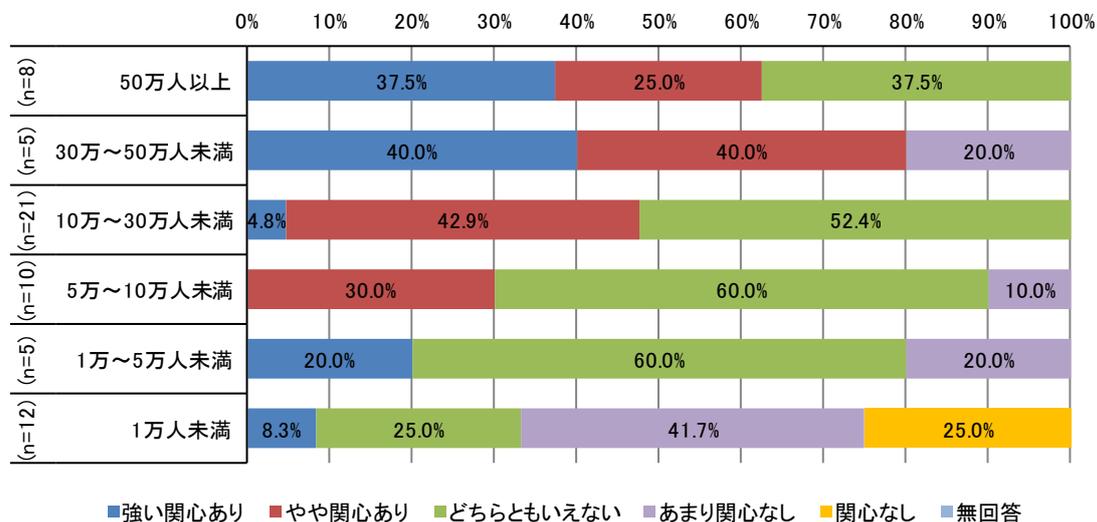
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 22 自転車活用のメリット：「交通混雑や渋滞の緩和」【人口規模別】



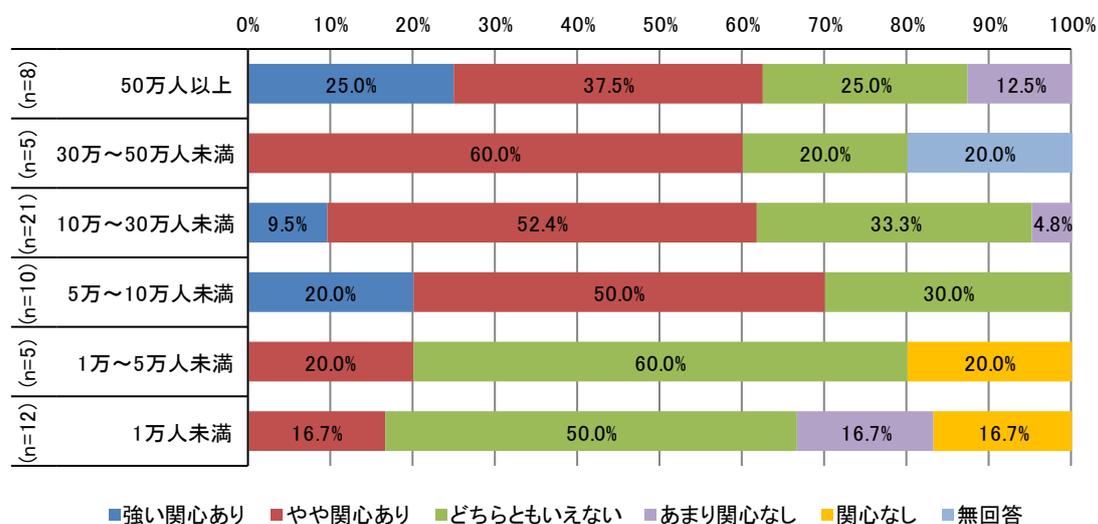
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 23 自転車活用のメリット：「道路・市街地空間の有効活用化 (自動車に比べ道路・駐車場の必要面積が小規模)」【人口規模別】



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 24 自転車活用のメリット:「災害時でも即時に活用できる交通手段の確保」【人口規模別】



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

2) まちづくりにおける「自転車の問題点(デメリット)」

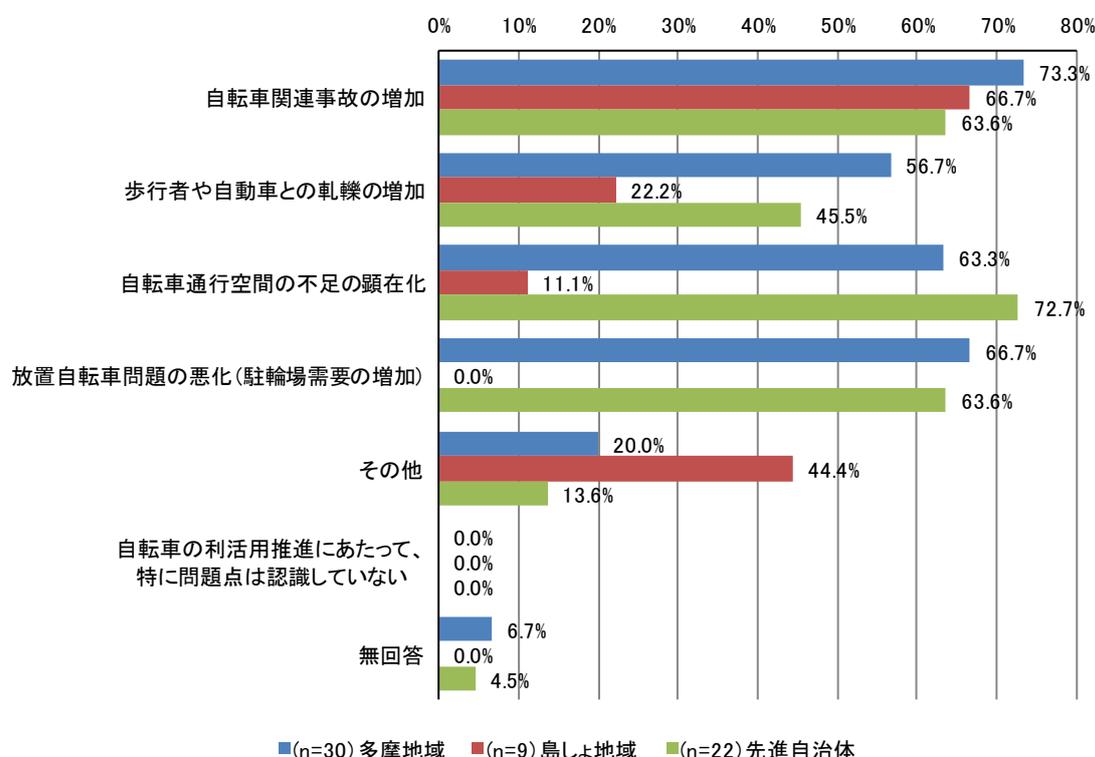
多摩・島しょ地域では、自転車をまちづくりに活用する上でのデメリットとして、「自転車関連事故の増加」が全体の約7割を占めるほか、「歩行者や自動車との軋轢の増加」、「自転車通行空間の不足の顕在化」、「放置自転車問題の悪化(駐輪場需要の増加)」については、多摩地域が島しょ地域の比率を上回り、デメリットがより強く意識される傾向にある。

なお、「その他」としては、「平坦地が少なく自転車利用が困難であること」、「買い物等の一時駐輪需要への対応」、「自転車利用ルールの浸透不足」などの課題が指摘されている。

先進自治体では、「自転車通行空間の不足の顕在化」が全体の約7割を占め、「自転車関連事故の増加」などがこれに続く。「その他」としては、「自転車利用ルール・マナーの悪化」のほか、「積雪期間が長く通年の活用ができない」との回答もみられた。【図表 25】

また、人口規模と自転車利用のデメリットとの明確な関係はみられなかった。

図表 25 まちづくりにおける「自転車のデメリット」〔※複数回答〕



②「自転車に関する計画・構想」の策定状況

自転車に関する計画・構想を有する市町村は、多摩・島しょ地域では全体の2割強で、いずれも多摩地域である。

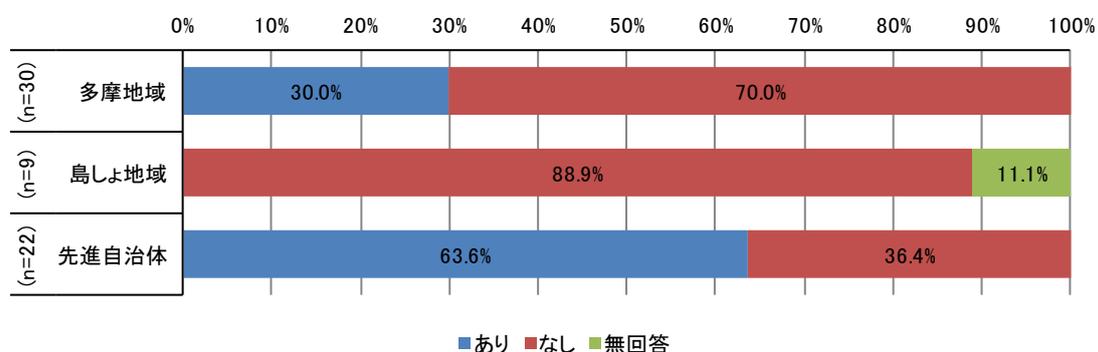
一方、先進自治体では、計画・構想を有するところは全体の7割弱である。【図表 26】

計画・構想策定段階での市民参加は、多摩・島しょ地域では「市民を対象としたアンケート」が全体の8割、「策定委員会に市民枠（市民委員）を設けた」が2割となっている。

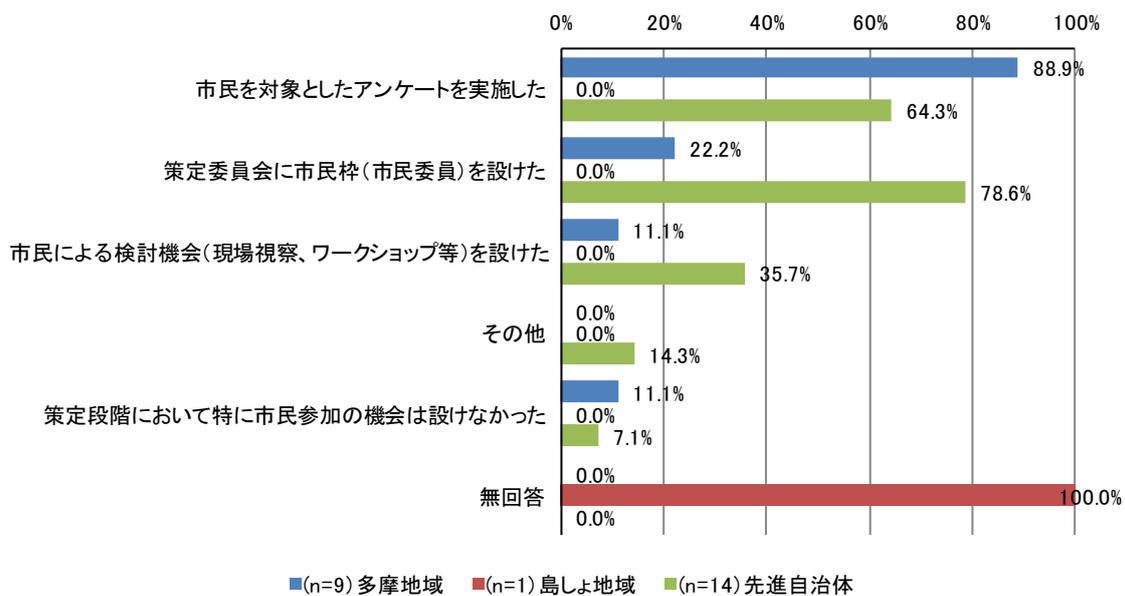
一方、先進自治体では、多摩・島しょ地域に比べて多様な市民参加機会を設けて検討を進めたところが多く、「策定委員会に市民枠（市民委員）を設けた」が8割弱、「市民を対象としたアンケート」が6割強、「市民による検討機会（現場視察、ワークショップ等）を設けた」が4割弱となっている。【図表 27】

また、多摩・島しょ地域と先進自治体を人口規模別にみると、人口規模が大きくなるほど多様な市民参加機会を設ける傾向がみられる【図表 28】。

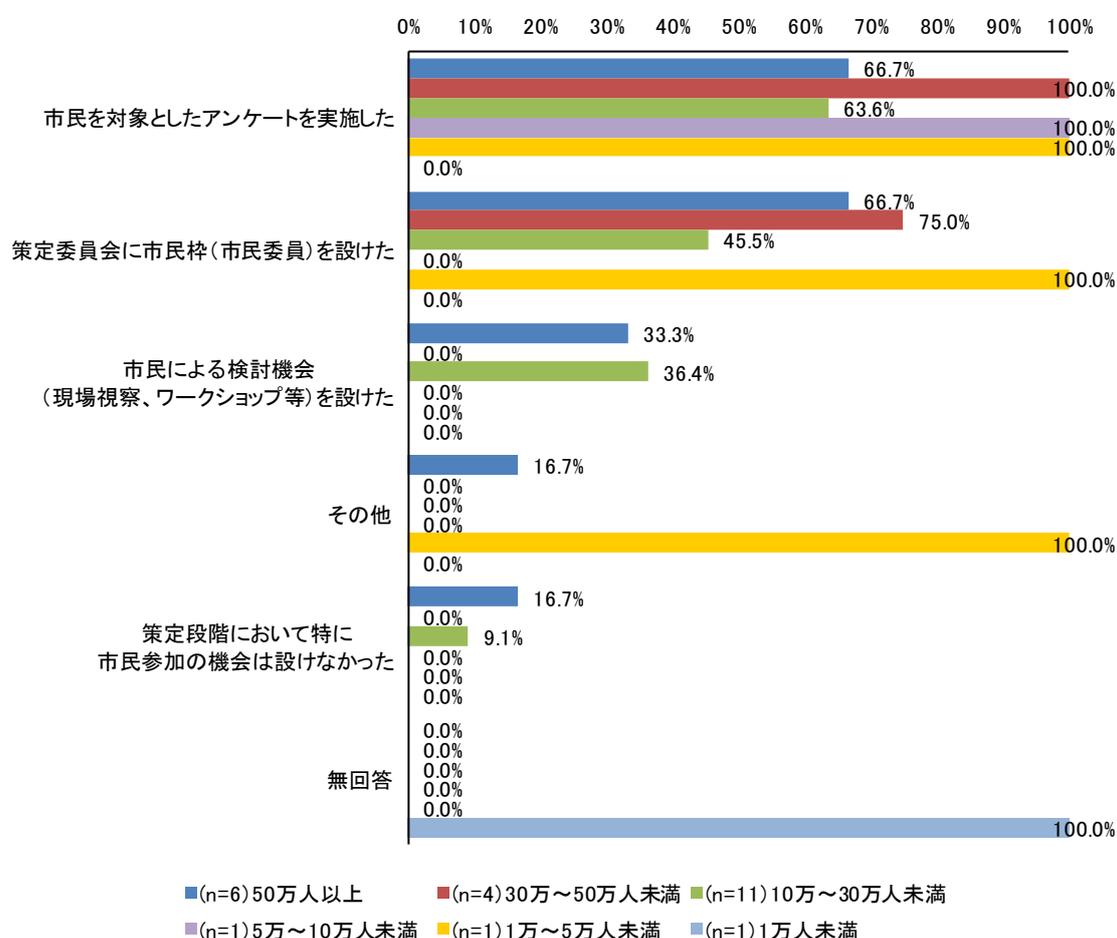
図表 26 「自転車に関する計画・構想」の有無



図表 27 計画・構想策定段階における「市民参加」〔※複数回答〕



図表 28 計画・構想策定段階における「市民参加」：【人口規模別】〔※複数回答〕



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

③自治体の各政策分野における「自転車の活用状況と今後の活用意向」

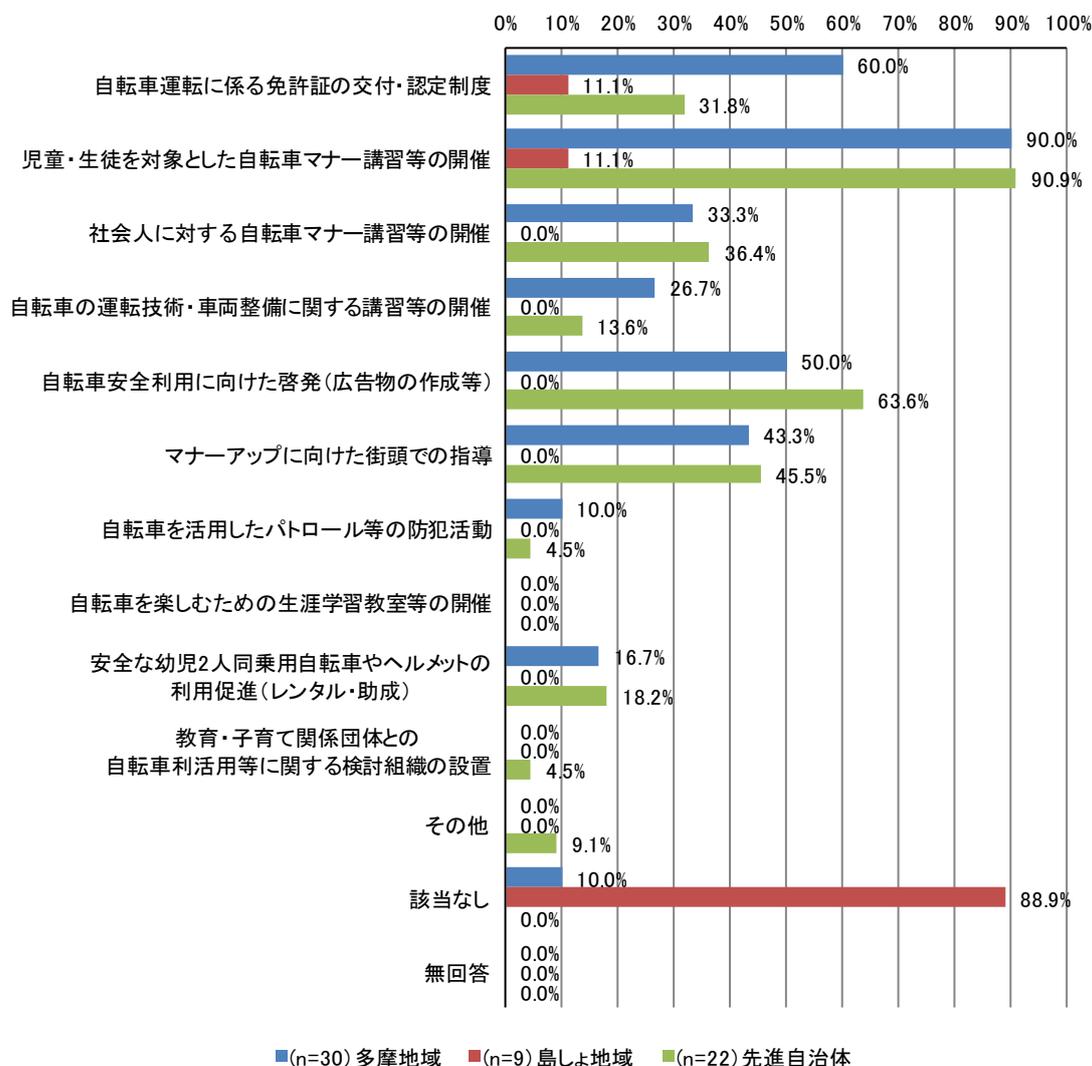
1) 各政策分野における「自転車の活用状況」

多摩・島しょ地域においては、各政策分野で多くの自治体を実施している施策・事業は、「児童・生徒を対象とした自転車マナー講習等の開催」(子育て・教育分野)、「放置自転車を活用したりサイクル車の販売」(環境分野)、「自転車専用レーン(普通自転車専用通行帯)の検討・整備」(都市づくり・交通・防災分野)、「自転車駐輪場利用料の減免」(医療・介護・福祉分野)、「観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル」(産業・文化・観光分野)となっている。

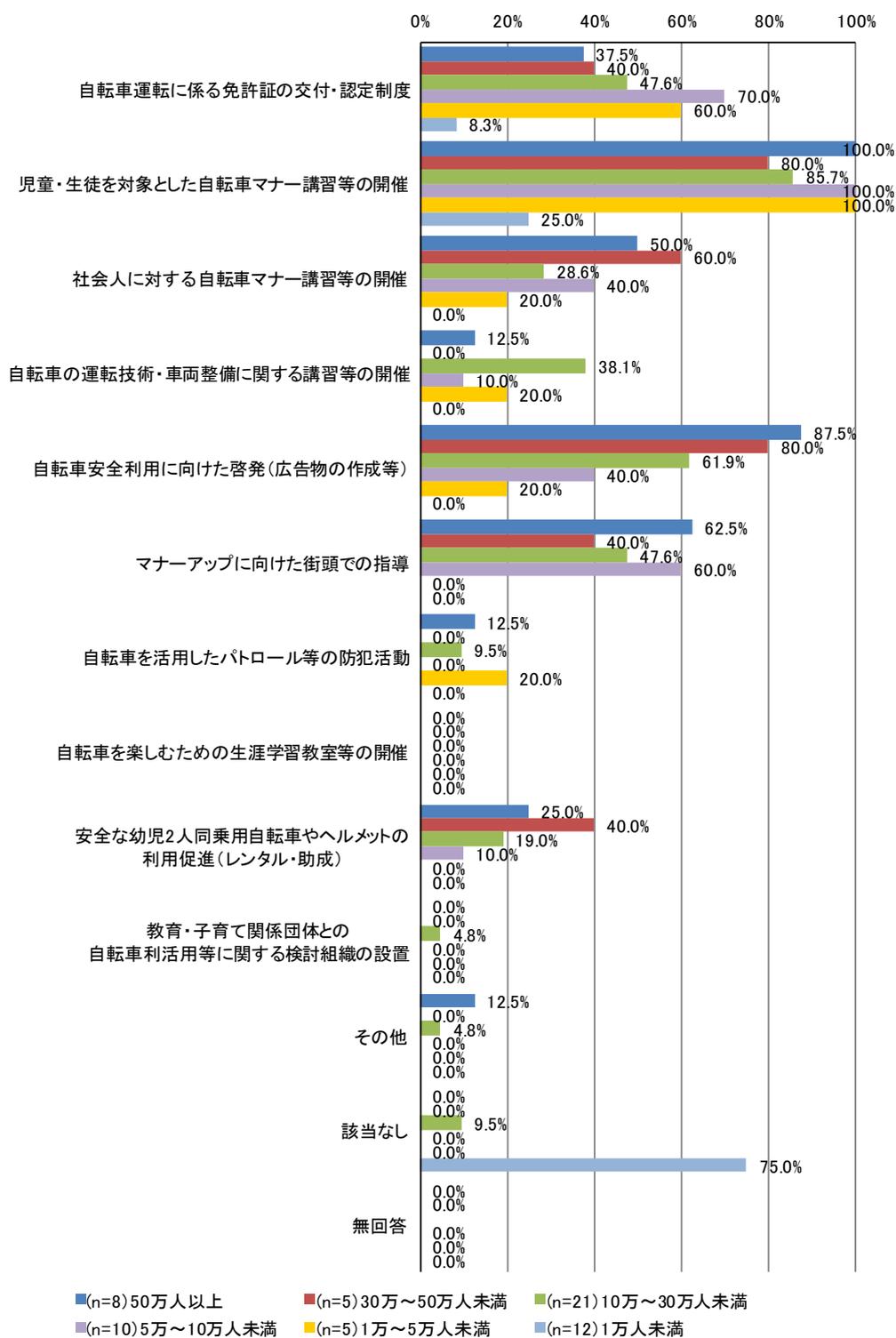
先進自治体では、多摩・島しょ地域に比べ、一つの政策分野においてより多くの施策・事業を展開するところが多く、各政策分野で多くが実施している施策・事業は、「児童・生徒を対象とした自転車マナー講習等の開催」（子育て・教育分野）、「観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル」（産業・文化・観光分野）、「公用自転車（電動アシスト車・リサイクル車）の配備」（環境分野）、「自転車専用レーン（普通自転車専用通行帯）の検討・整備」（都市づくり・交通・防災分野）、「サイクリングを活用した健康増進事業（実証実験やイベントの開催等）」（医療・介護・福祉分野）となっている【図表 29・31・33・35・37】。

また、多摩・島しょ地域と先進自治体を人口規模別にみると、人口規模が大きいほど、各政策分野で複数の施策・事業に取り組まれている傾向が見られる【図表 30・32・34・36・38】。

図表 29 「教育・子育て分野」における自転車の活用状況【※複数回答】

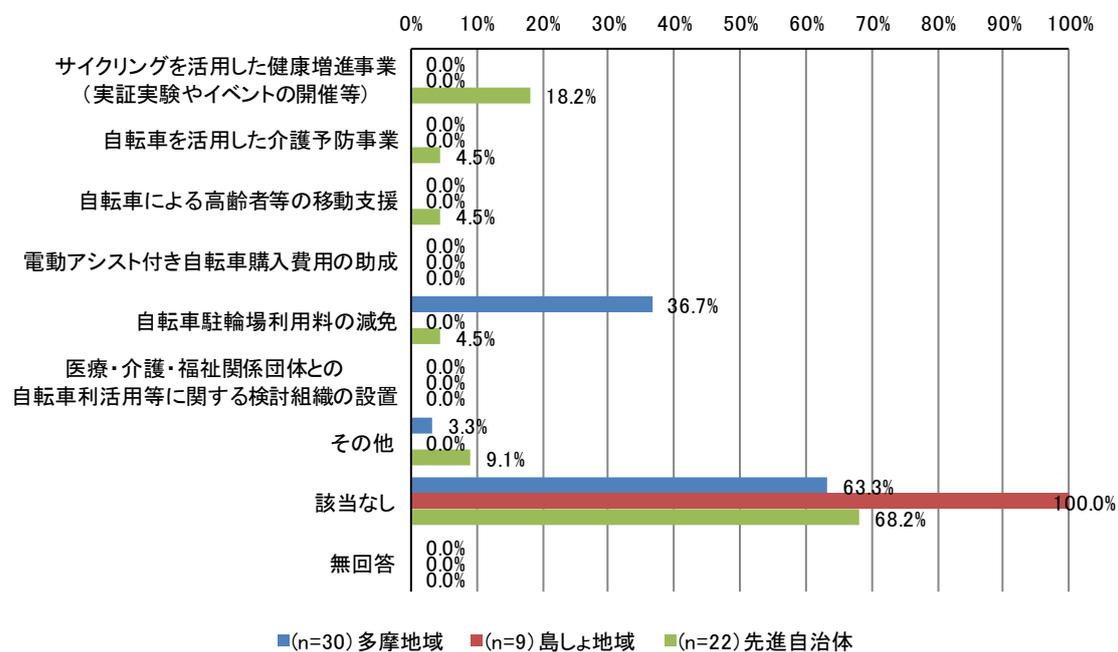


図表 30 「教育・子育て分野」における自転車の活用状況【人口規模別】〔※複数回答〕

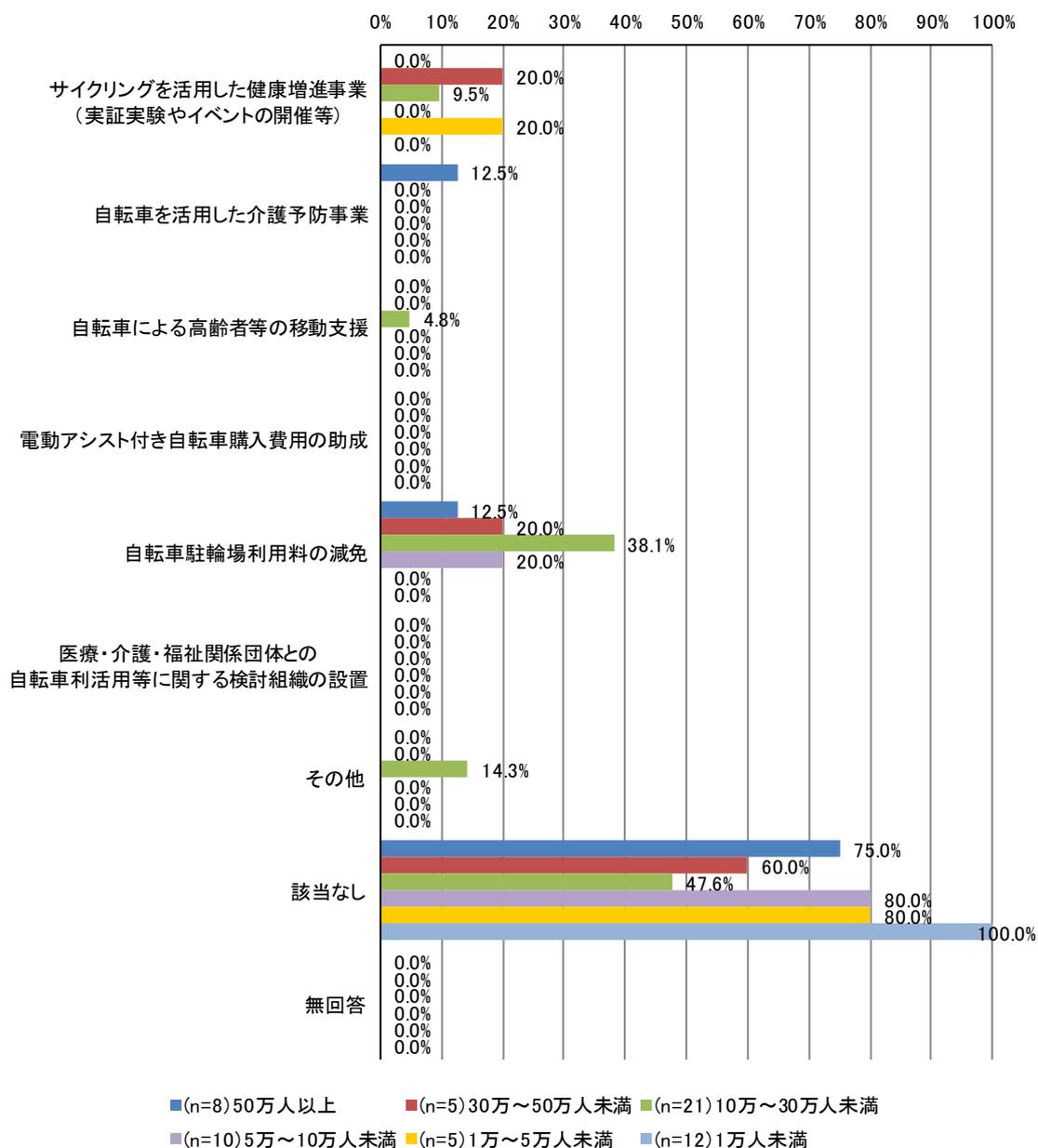


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 31 「医療・介護・福祉分野」における自転車の活用状況〔※複数回答〕

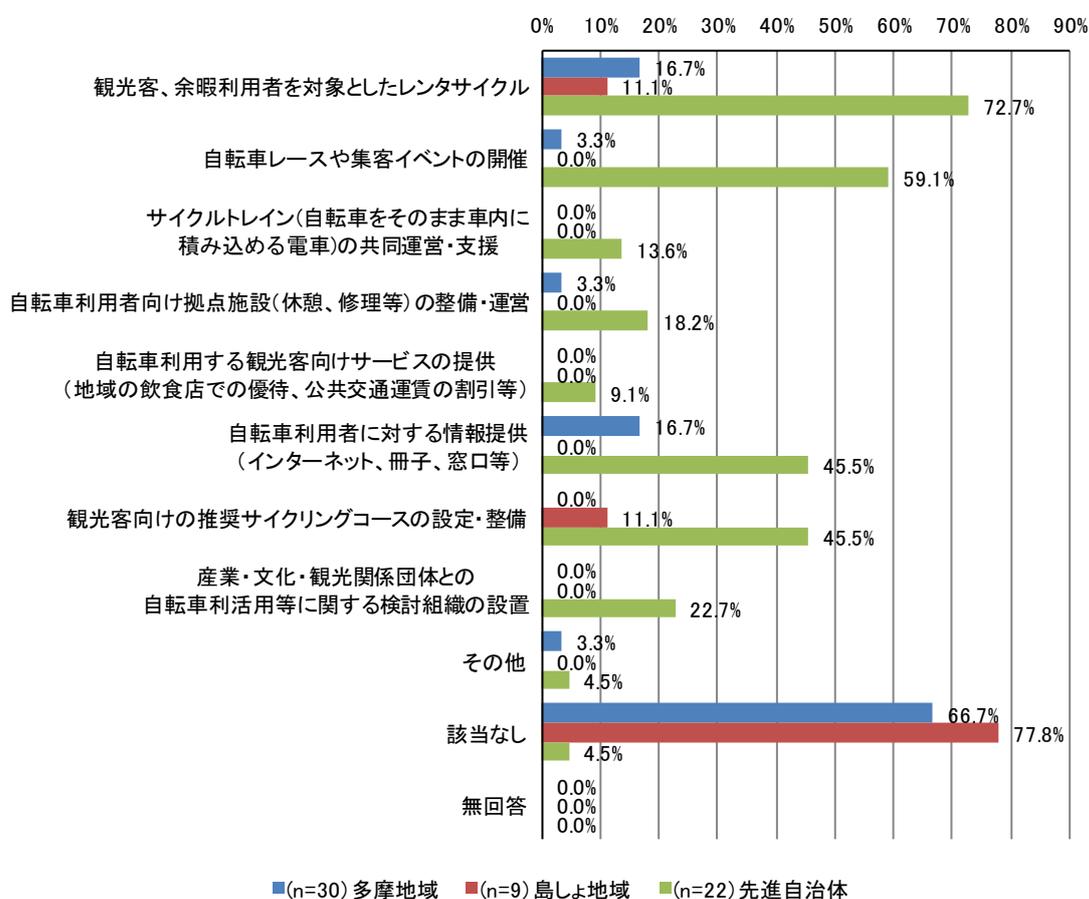


図表 32 「医療・介護・福祉分野」における自転車の活用状況【人口規模別】〔※複数回答〕

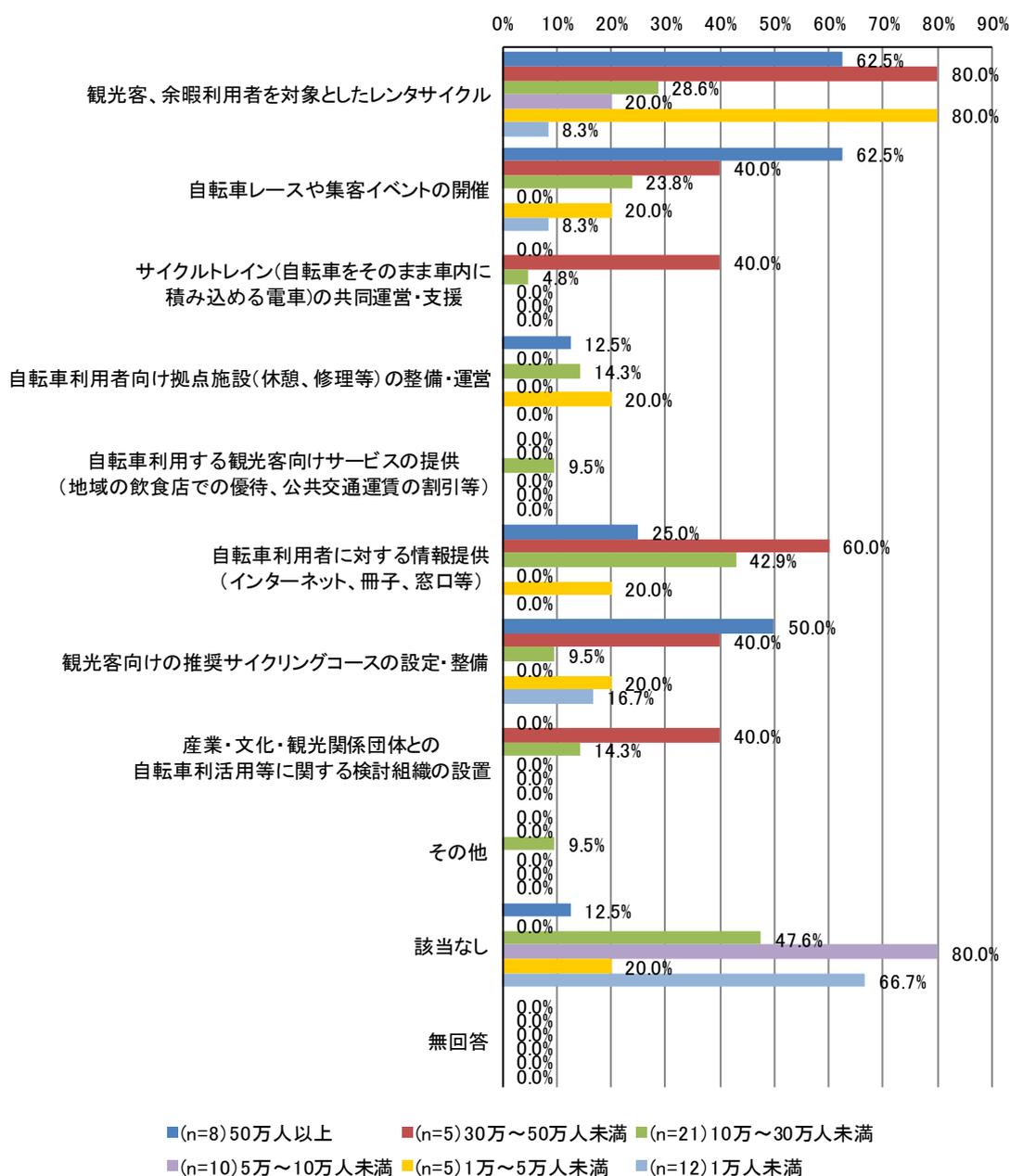


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 33 「産業・文化・観光分野」における自転車の活用状況〔※複数回答〕

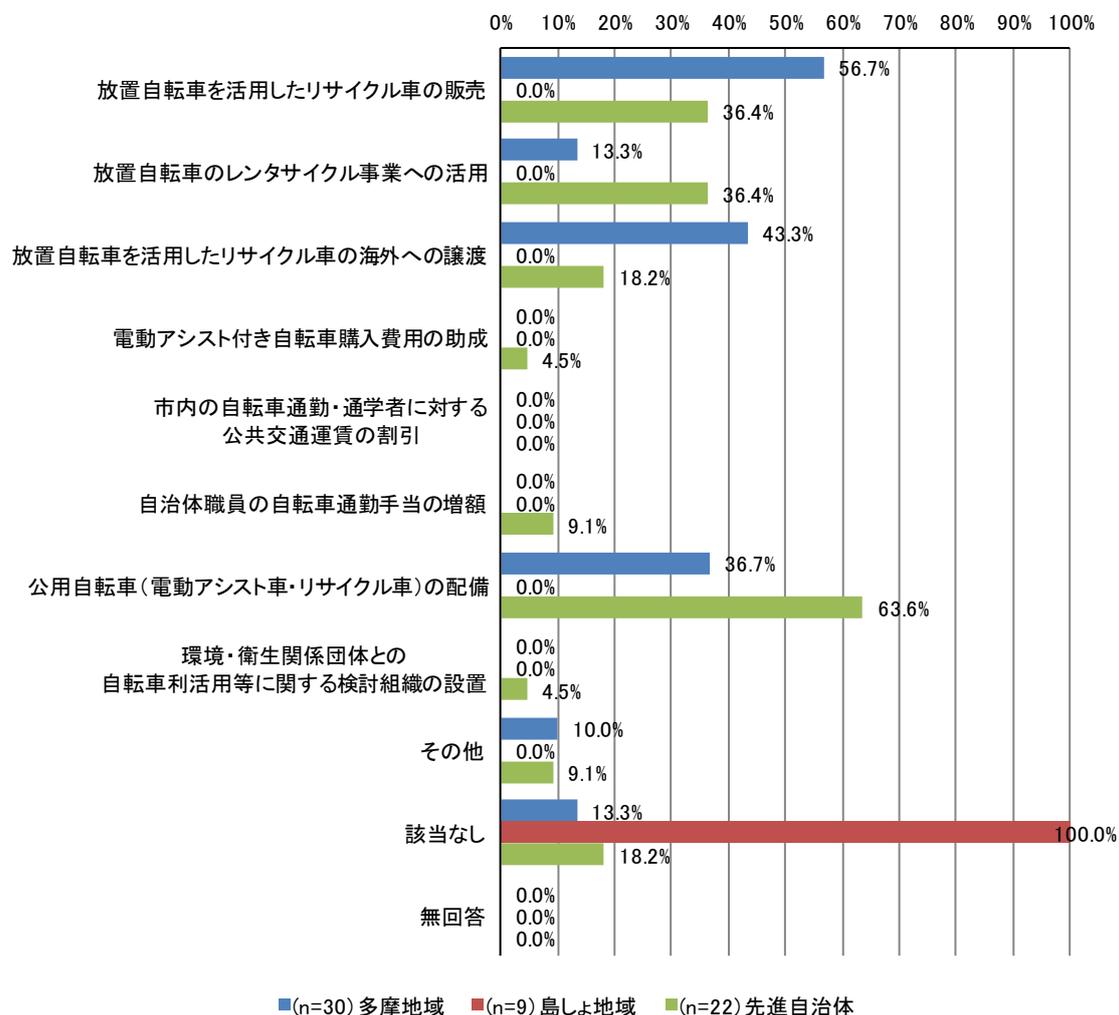


図表 34 「産業・文化・観光分野」における自転車の活用状況【人口規模別】〔※複数回答〕

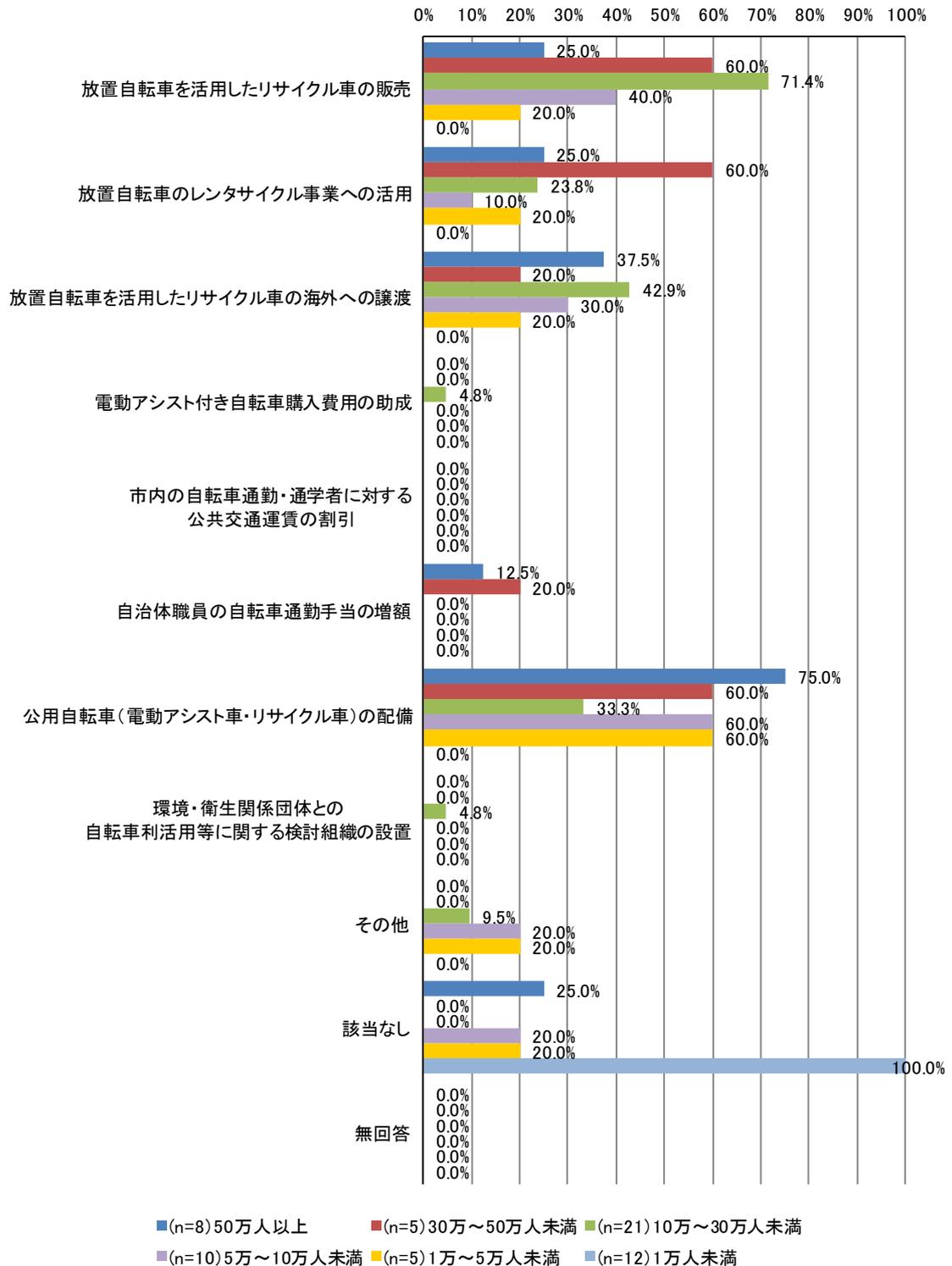


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 35 「環境分野」における自転車の活用状況〔※複数回答〕

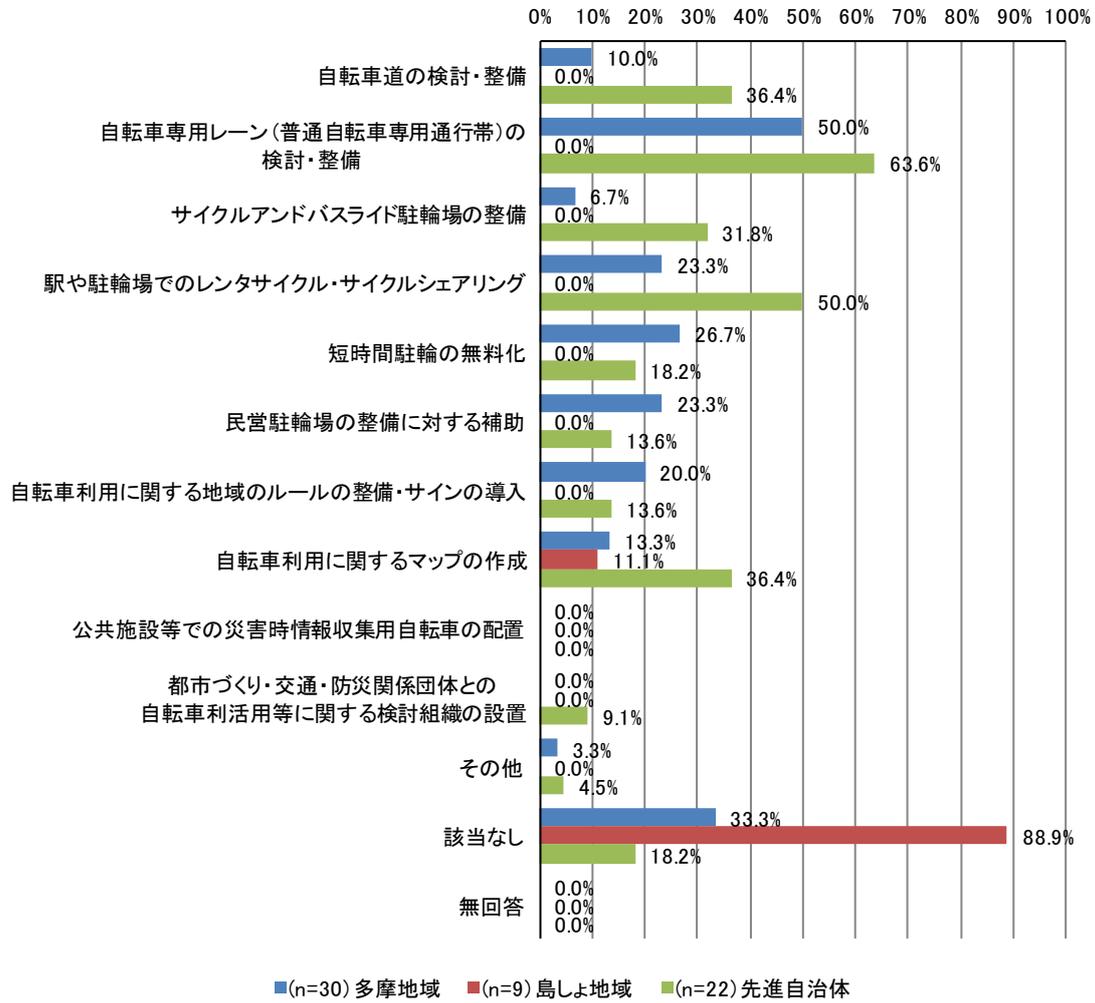


図表 36 「環境分野」における自転車の活用状況【人口規模別】〔※複数回答〕



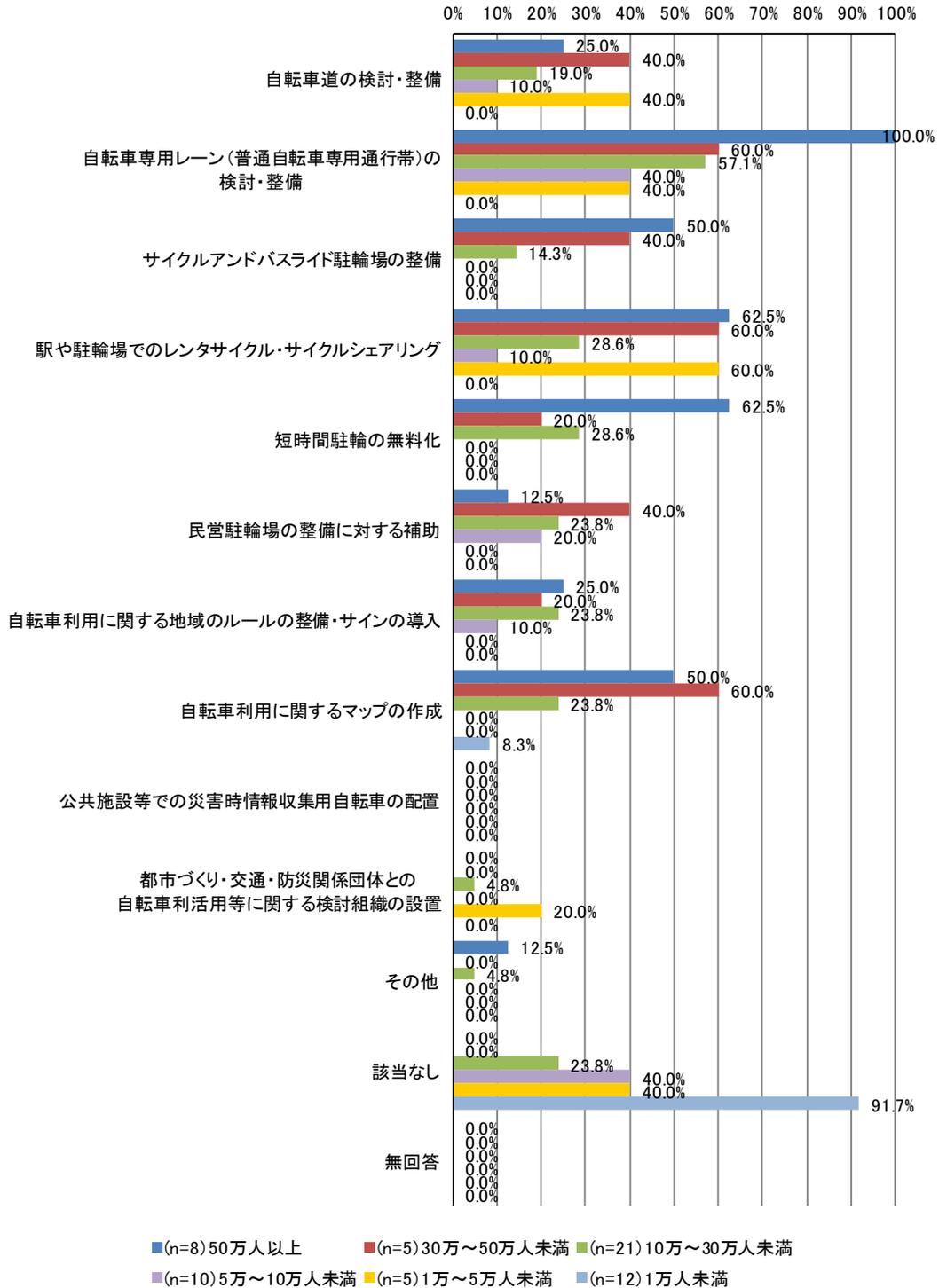
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 37 「都市づくり・交通・防災分野」における自転車の活用状況〔※複数回答〕



図表 38 「都市づくり・交通・防災分野」における自転車の活用状況【人口規模別】

〔※複数回答〕



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

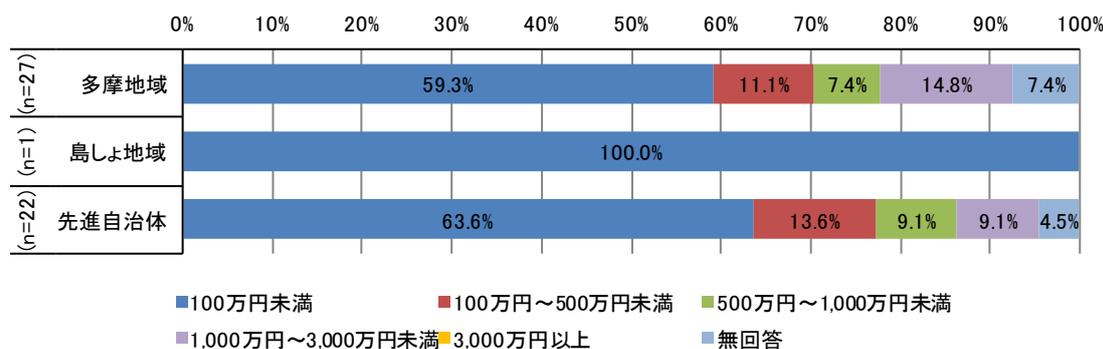
2) 各政策分野における「自転車関連施策の事業規模」

自転車関連施策の事業規模（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）については、多摩・島しょ地域では、各政策分野とも100万円未満が最も多いが、「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多摩地域の自治体では事業規模が大きい。

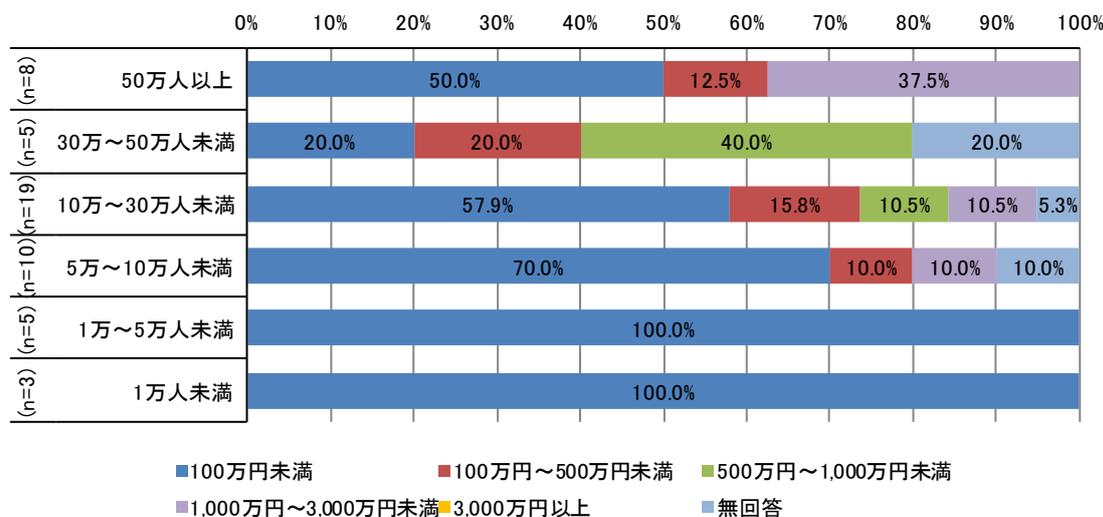
先進自治体では、「教育・子育て分野」、「医療・介護・福祉分野」、「産業・文化・観光分野」、「環境分野」で100万円未満が最も多いが、「都市づくり・交通・防災分野」では、3,000万円以上が半数近くと、ハード整備を実施したとみられる自治体では事業規模が大きくなっている。【図表39・41・43・45・47】

また、多摩・島しょ地域と先進自治体を人口規模別にみると、各政策分野とも人口規模が大きいほど事業規模が大きくなる傾向が見られる【図表40・42・44・46・48】。

図表 39 「教育・子育て分野」における自転車関連事業費

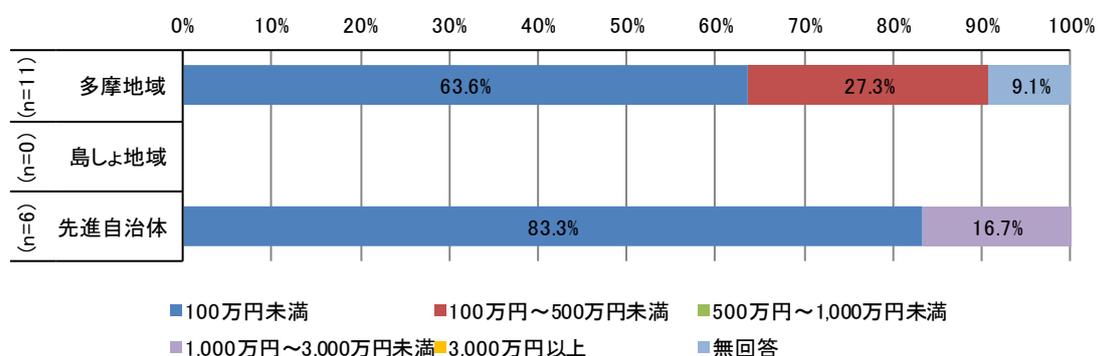


図表 40 「教育・子育て分野」における自転車関連事業費【人口規模別】

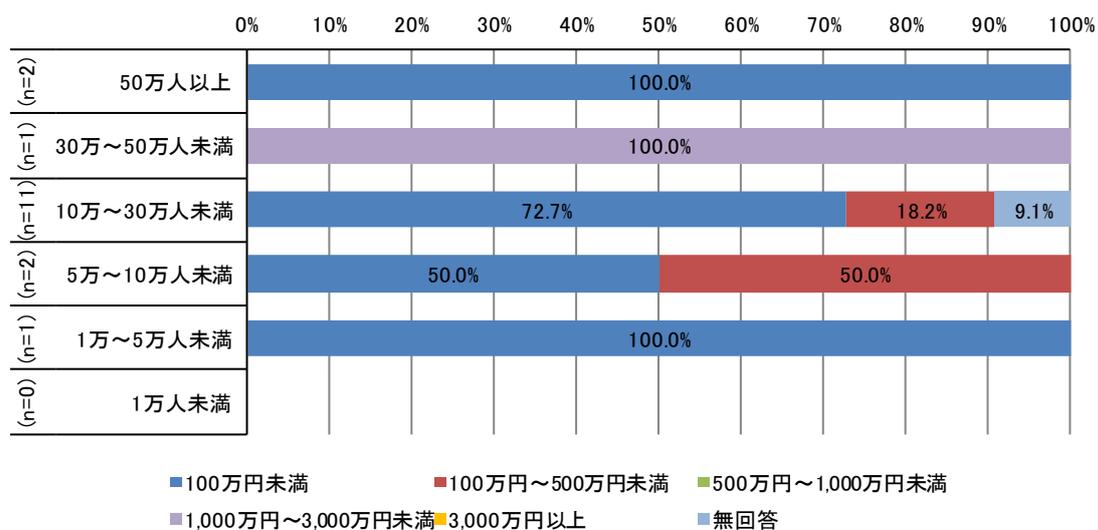


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 41 「医療・介護・福祉分野」における自転車関連事業費

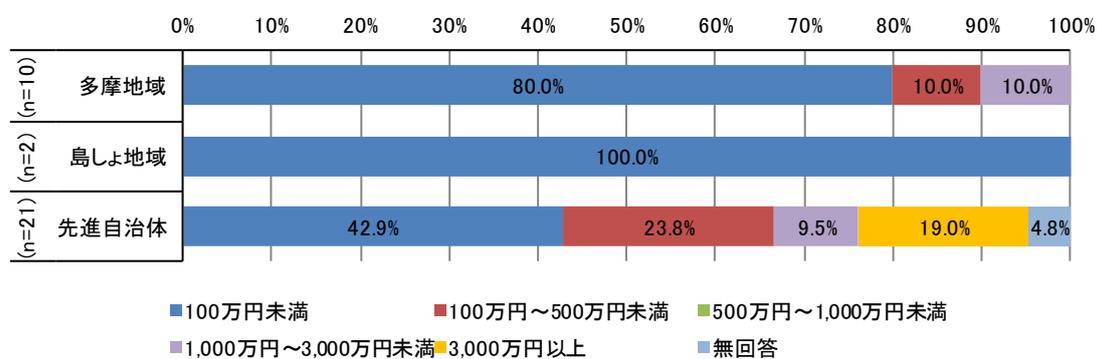


図表 42 「医療・介護・福祉分野」における自転車関連事業費【人口規模別】

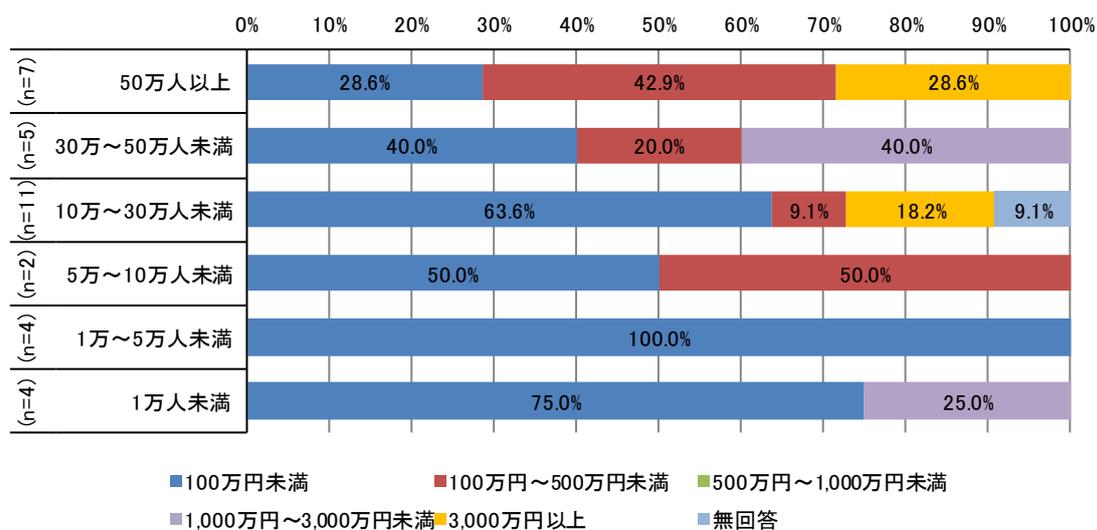


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 43 「産業・文化・観光分野」における自転車関連事業費

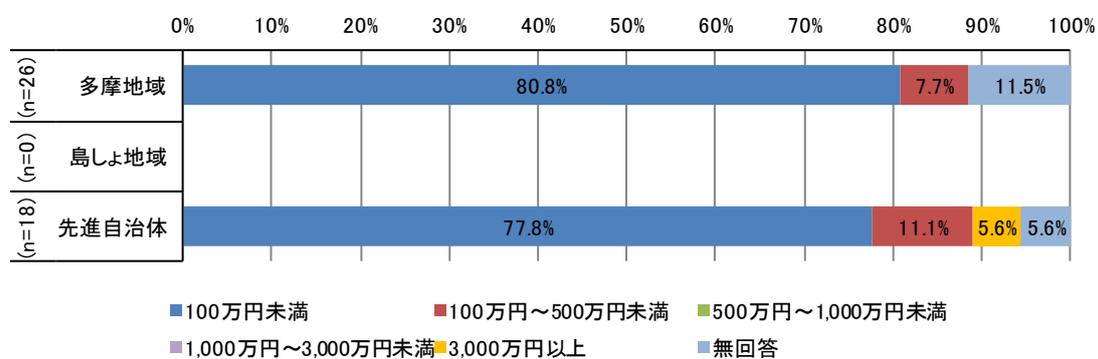


図表 44 「産業・文化・観光分野」における自転車関連事業費【人口規模別】

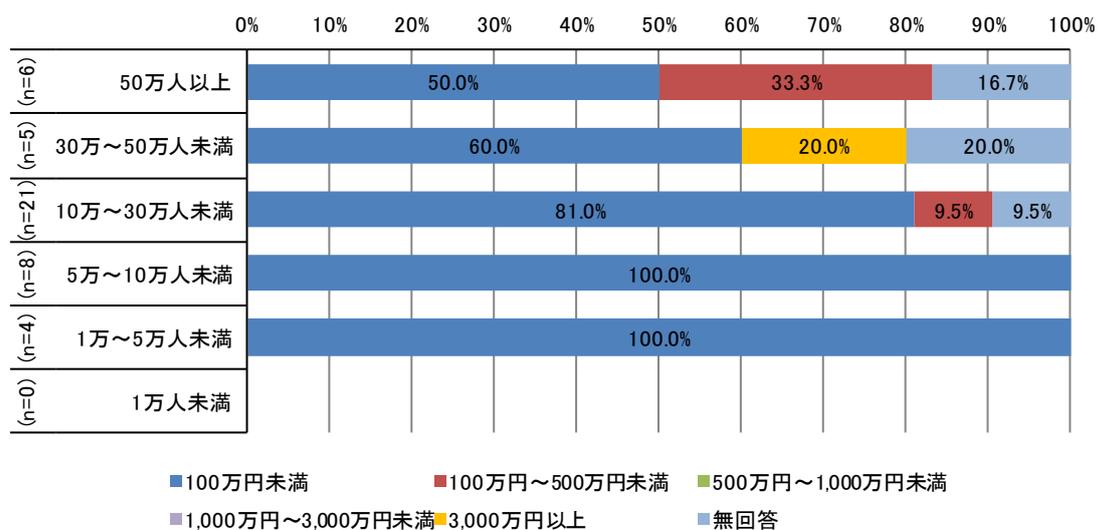


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 45 「環境分野」における自転車関連事業費

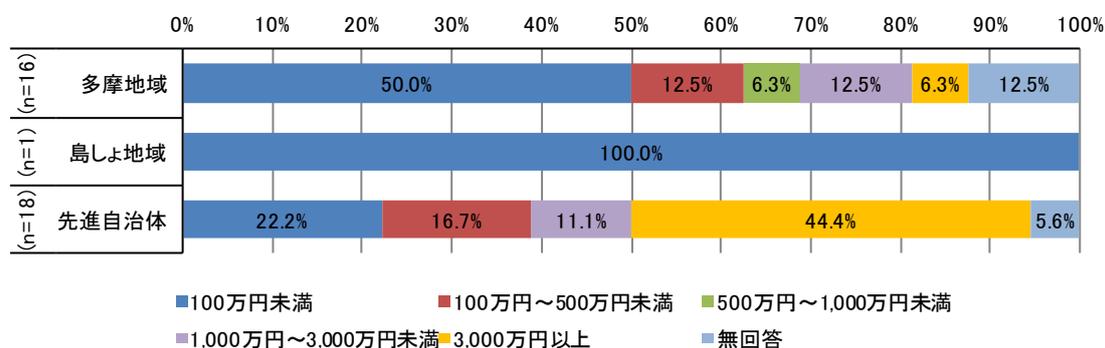


図表 46 「環境分野」における自転車関連事業費【人口規模別】

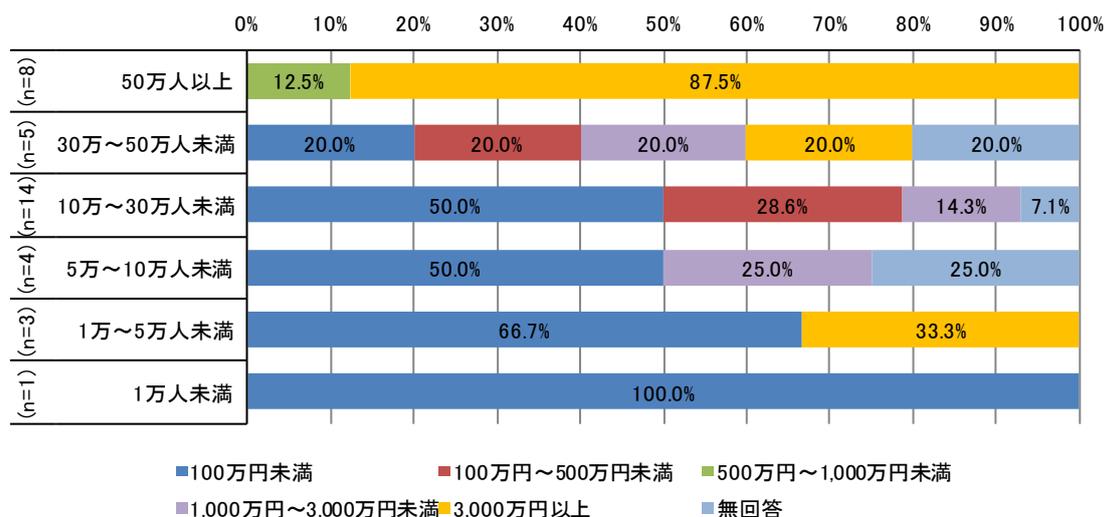


注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 47 「都市づくり・交通・防災分野」における自転車関連事業費



図表 48 「都市づくり・交通・防災分野」における自転車関連事業費【人口規模別】



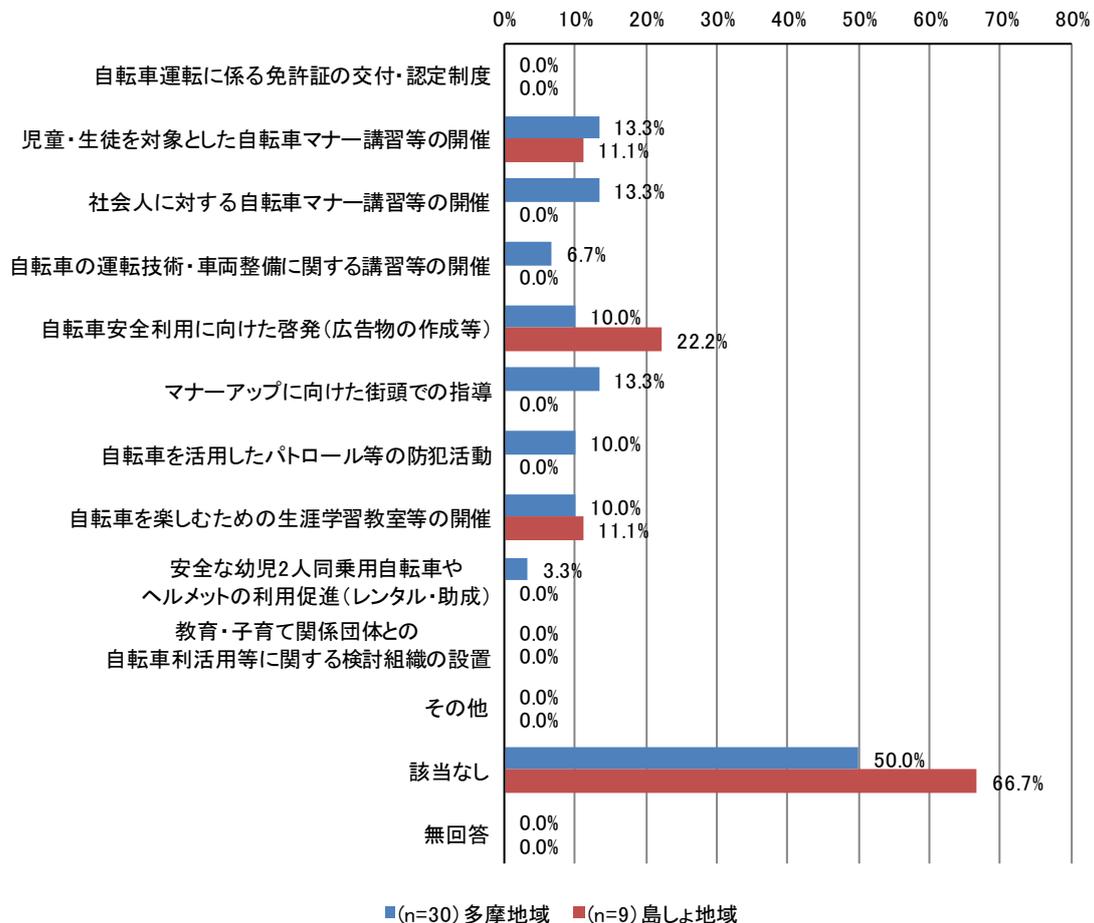
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

3) 各政策分野における「今後のまちづくりへの自転車の活用意向」

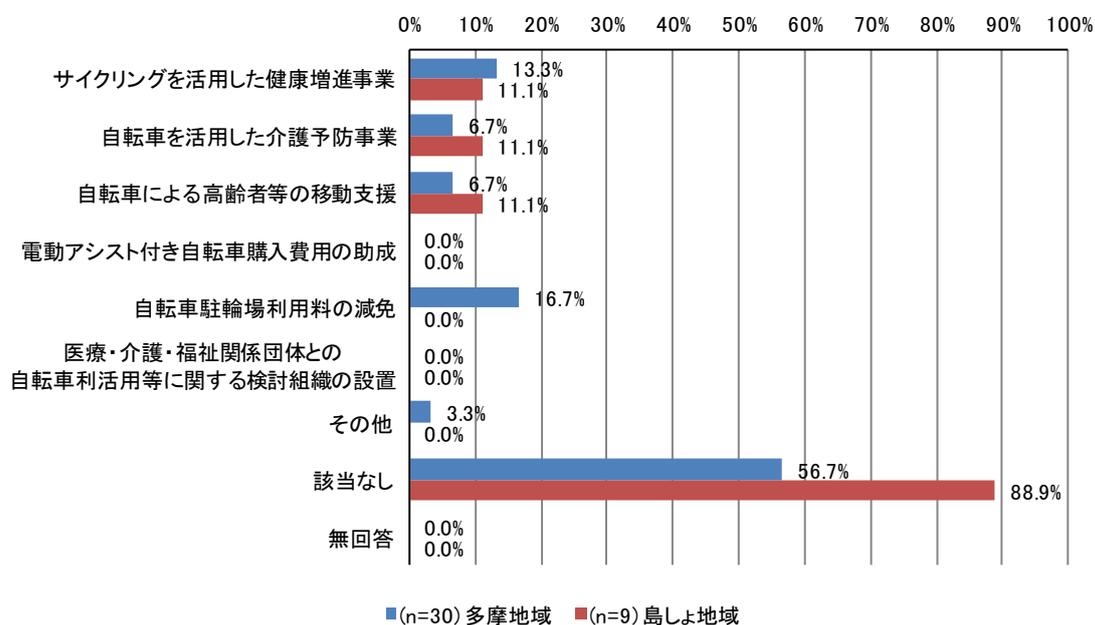
今後のまちづくりへの自転車の活用意向については、多摩・島しょ地域では、各政策分野とも全般に回答割合が低いものの、相対的に回答の多かった施策・事業は、「駅や駐輪場でのレンタサイクル・サイクルシェアリング」（都市づくり・交通・防災分野）、「観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル」（産業・文化・観光分野）、「自転車利用に関する地域のルールを整備・サインの導入」（都市づくり・交通・防災分野）となっている。

また、島しょ地域では、「自転車レースや集客イベントの開催」（産業・文化・観光分野）への関心の高さが突出している。【図表 49～53】

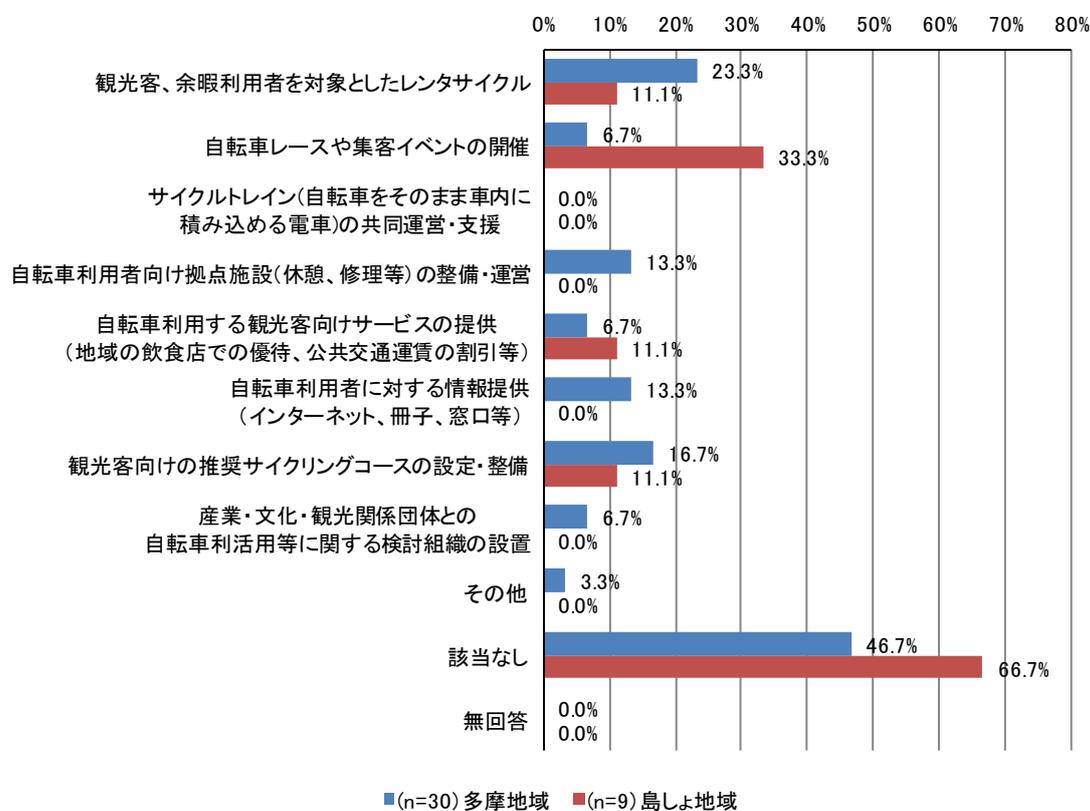
図表 49 「教育・子育て分野」における今後の活用意向〔※複数回答〕



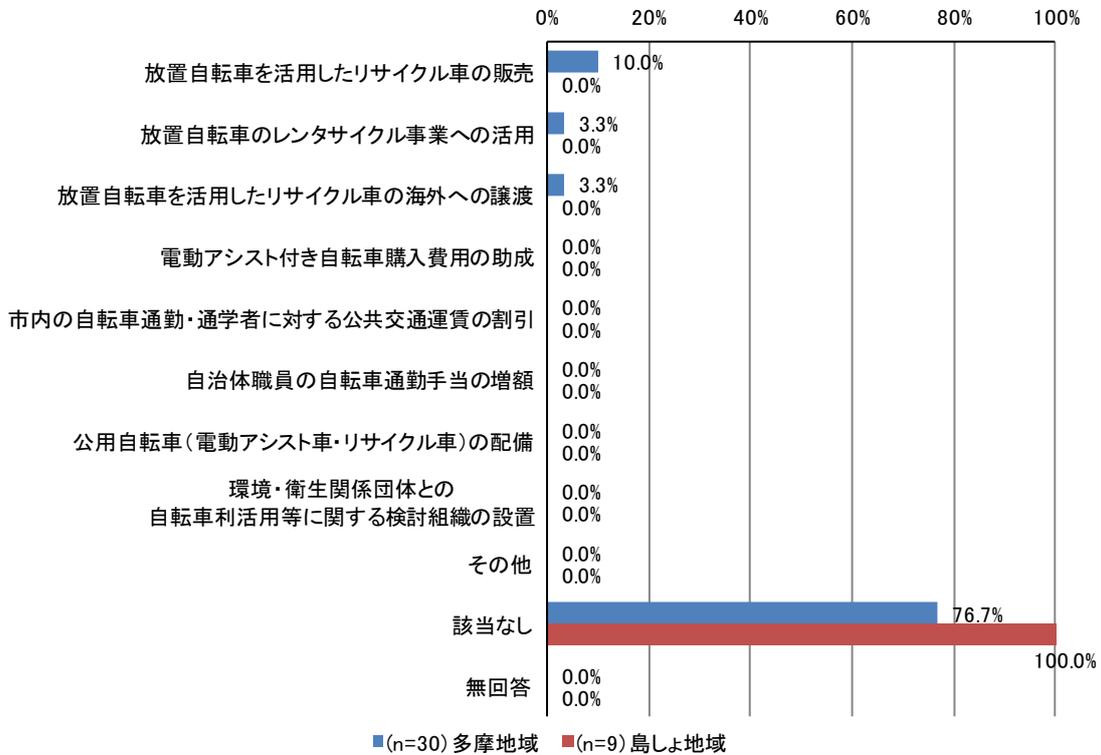
図表 50 「医療・介護・福祉分野」における今後の活用意向〔※複数回答〕



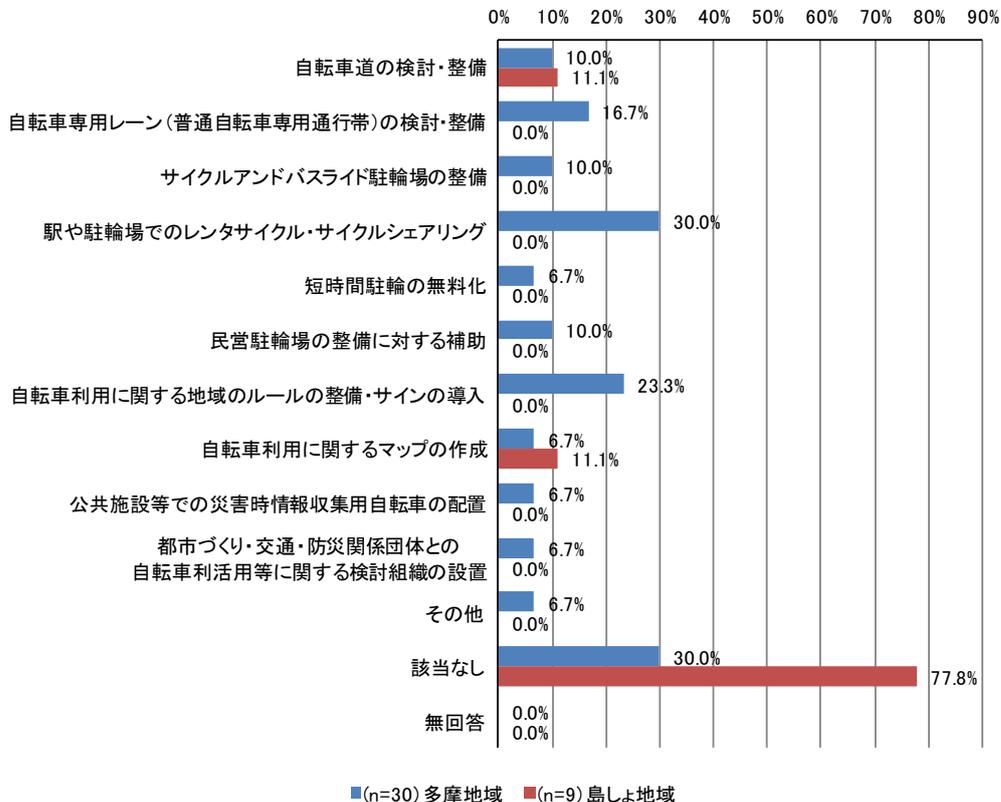
図表 51 「産業・文化・観光分野」における今後の活用意向〔※複数回答〕



図表 52 「環境分野」における今後の活用意向〔※複数回答〕



図表 53 「都市づくり・交通・防災分野」における今後の活用意向〔※複数回答〕



④自転車の利活用に関する「官民協働等の取組状況」

官民協働や民間主体による自転車を活用したまちづくりの取組事例については、以下のとおりである【図表 54】。

図表 54 「自転車の利活用に関する官民協働等」の取組事例〔※アンケート回答より抜粋〕

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・みたか社会的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。 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。
青梅市トライアスロン協会	<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。

団体名称	取組概要
株式会社 ジェイアール東日本企画	<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。
西多摩マウンテンバイク友の会	<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

⑤自転車の利活用に関する「計画・構想、施策・事業の検討の経緯」

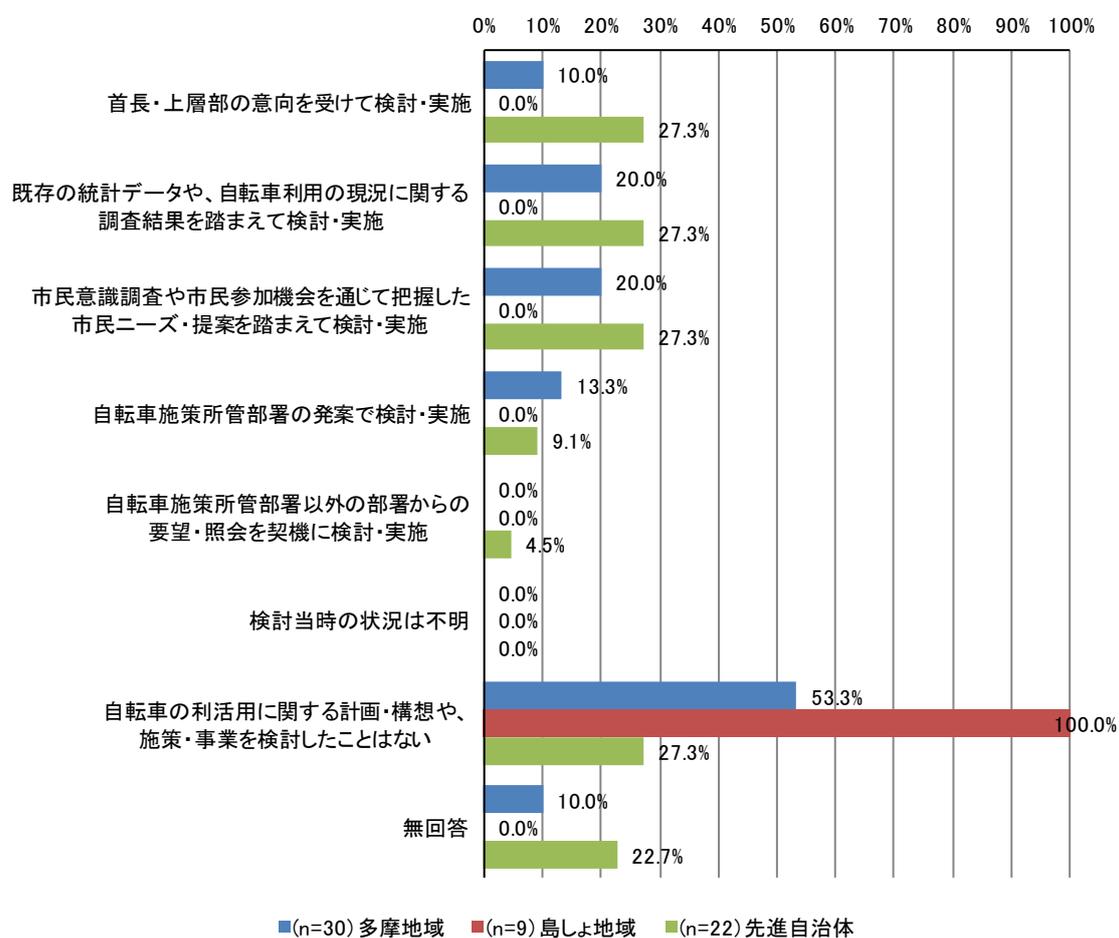
1) 自転車の利活用に関する「計画・構想の検討の経緯」

「計画・構想の検討」に当たり、多摩・島しょ地域では、「既存の統計データや、自転車利用の現況に関する調査結果を踏まえて検討・実施」や「市民意識調査や市民参加機会を通じて把握した市民ニーズ・提案を踏まえて検討・実施」が 2 割弱にとどまる。

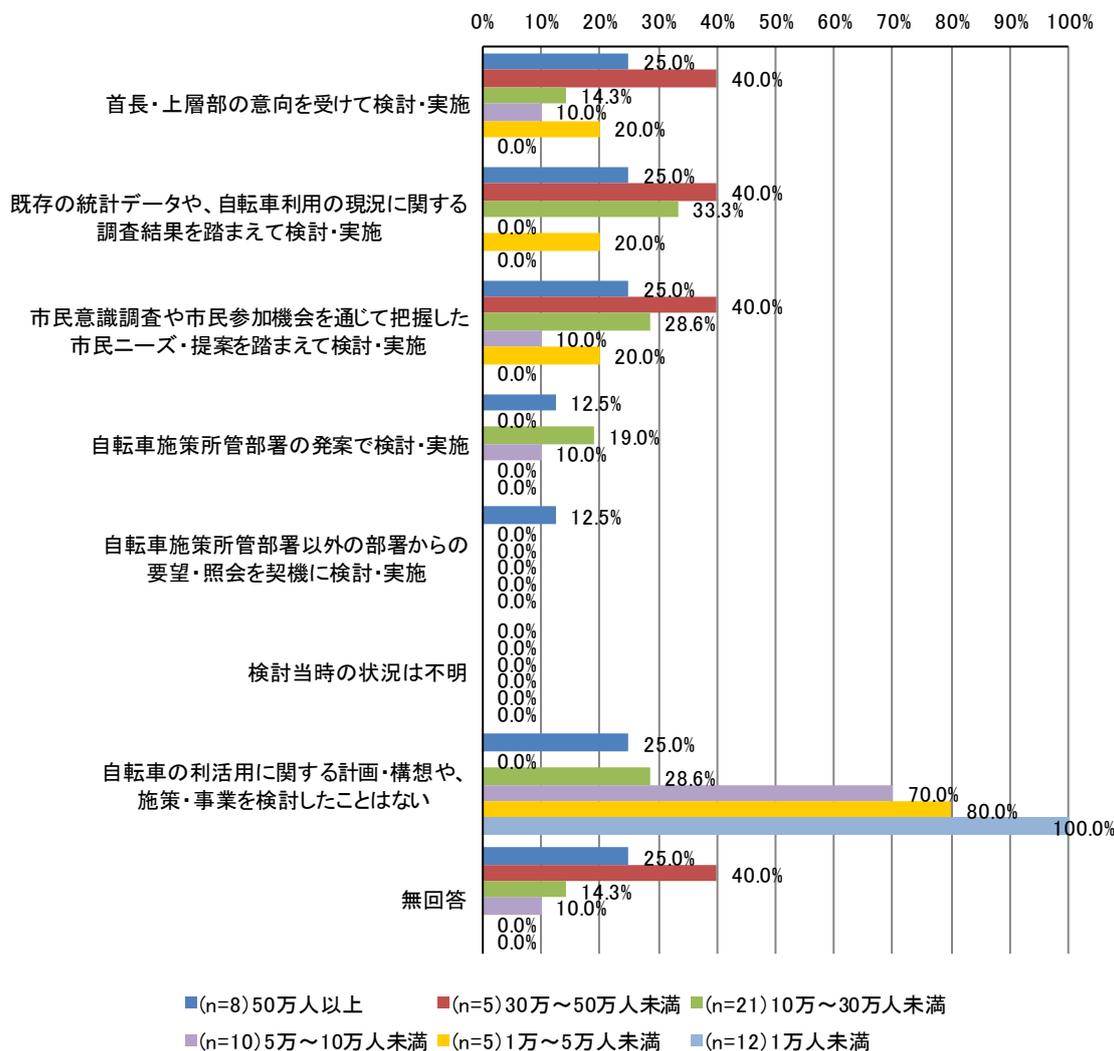
一方、先進自治体では、「既存の統計データや、自転車利用の現況に関する調査結果を踏まえて検討・実施」、「市民意識調査や市民参加機会を通じて把握した市民ニーズ・提案を踏まえて検討・実施」のほか、「首長・上層部の意向を受けて検討・実施」がともに 3 割近くとなっている。【図表 55】

また、多摩・島しょ地域と先進自治体を人口規模別にみると、人口規模が小さいほど検討・実施したことはない割合が高くなっている【図表 56】。

図表 55 自転車に関する「計画・構想の検討の経緯」〔※複数回答〕



図表 56 自転車に関する「計画・構想の検討の経緯」【人口規模別】〔※複数回答〕



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

2) 自転車の利活用に関する「施策・事業の検討の経緯」

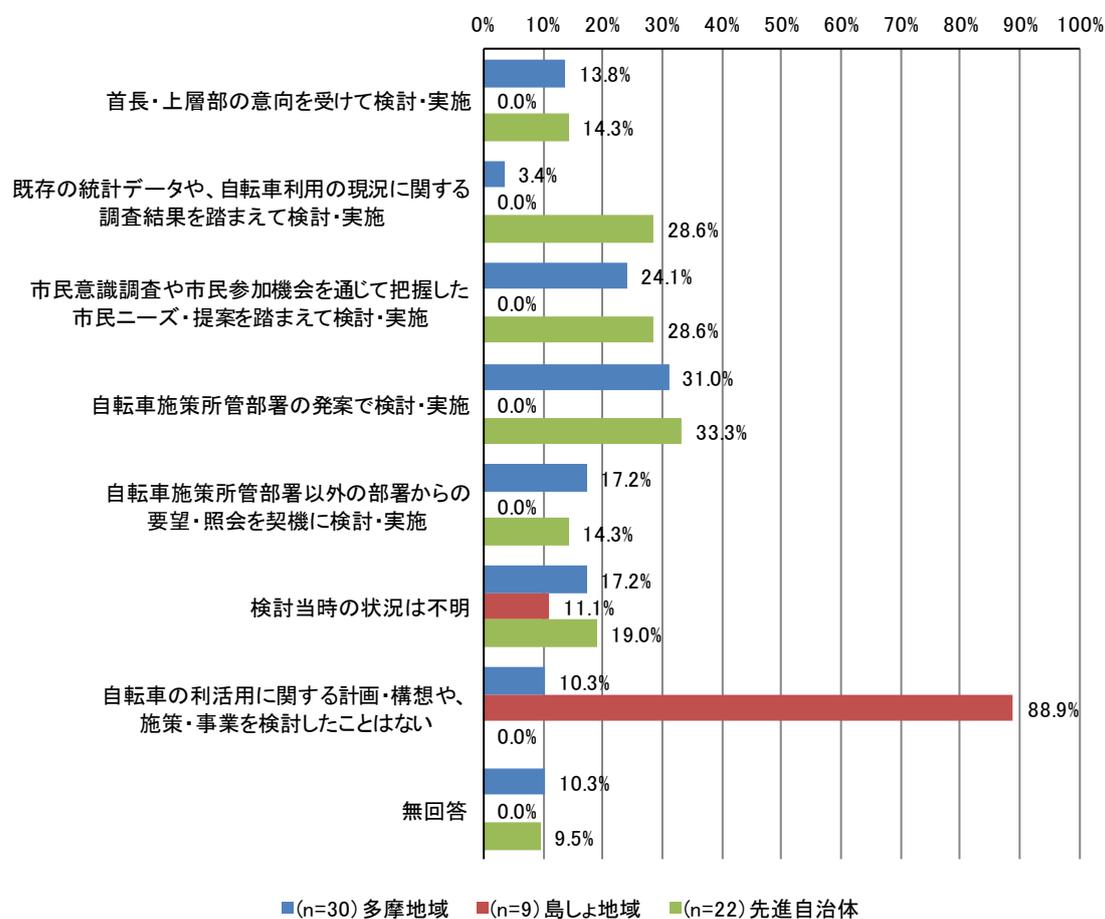
「施策・事業の検討」に当たり、多摩地域では、各政策分野のいずれにおいても「自転車施策所管部署の発案で検討・実施」が最も多い。

先進自治体でも、同様に各政策分野で「自転車施策所管部署の発案で検討・実施」が多くなっているが、「既存の統計データや、自転車利用の現況に関する調査結果を踏まえて検討・実施」、「市民意識調査や市民参加機会を通じて把握した市民ニーズ・提案を踏まえて検討・実施」も同程度の割合と、多様な判断材料に基づき検討された様子が見られる。

【図表 57・59・61・63・65】

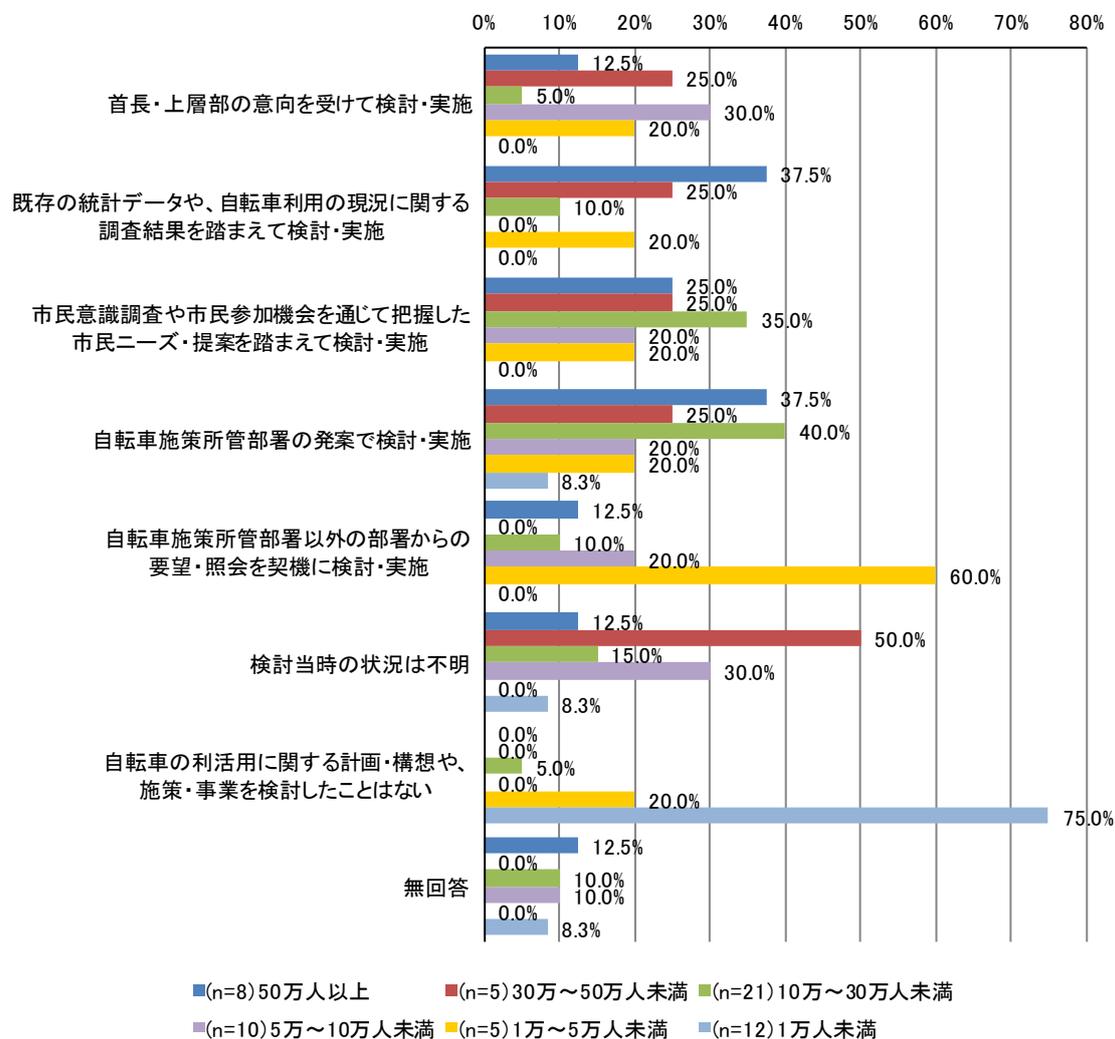
このほか、人口規模別にみると、明確ではないものの、各政策分野ともに人口規模が大きいほど検討経緯が多様化している傾向が見られる【図表 58・60・62・64・66】。

図表 57 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：（教育・子育て分野）〔※複数回答〕



図表 58 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：(教育・子育て分野)【人口規模別】

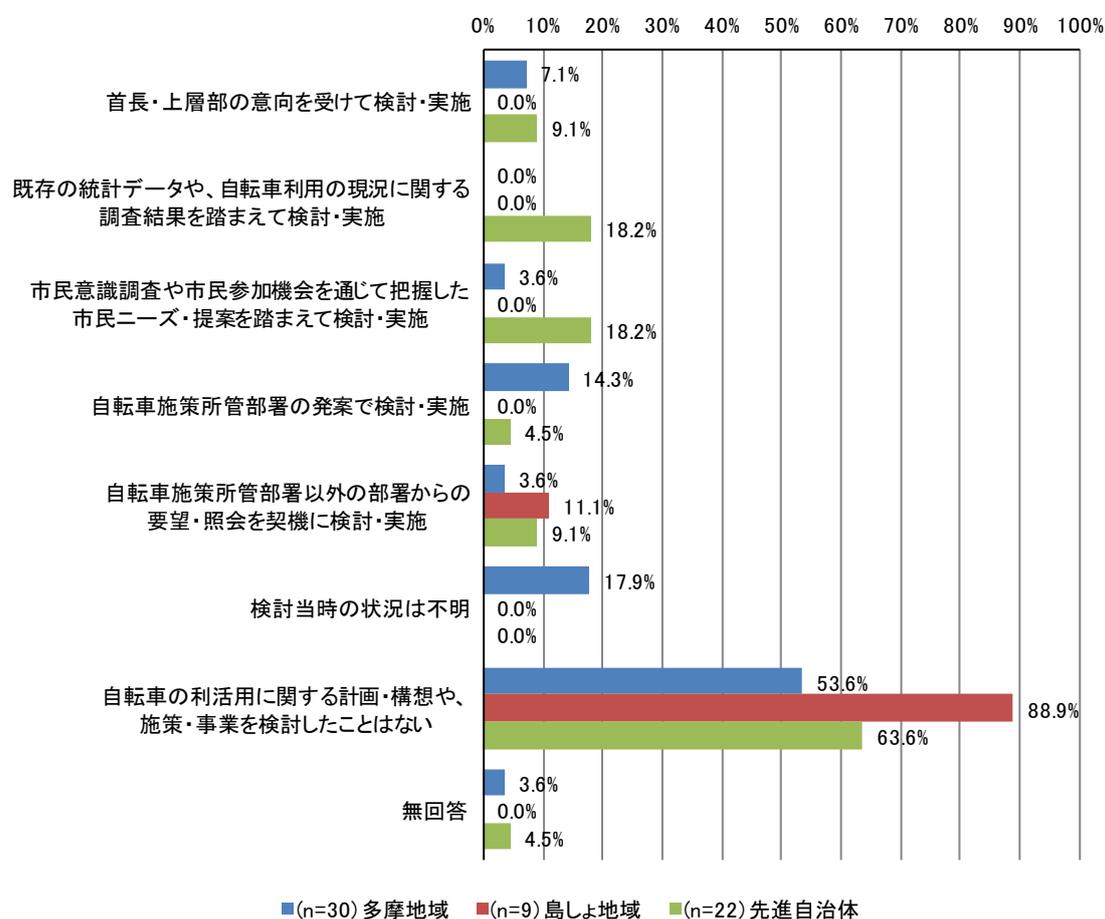
〔※複数回答〕



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

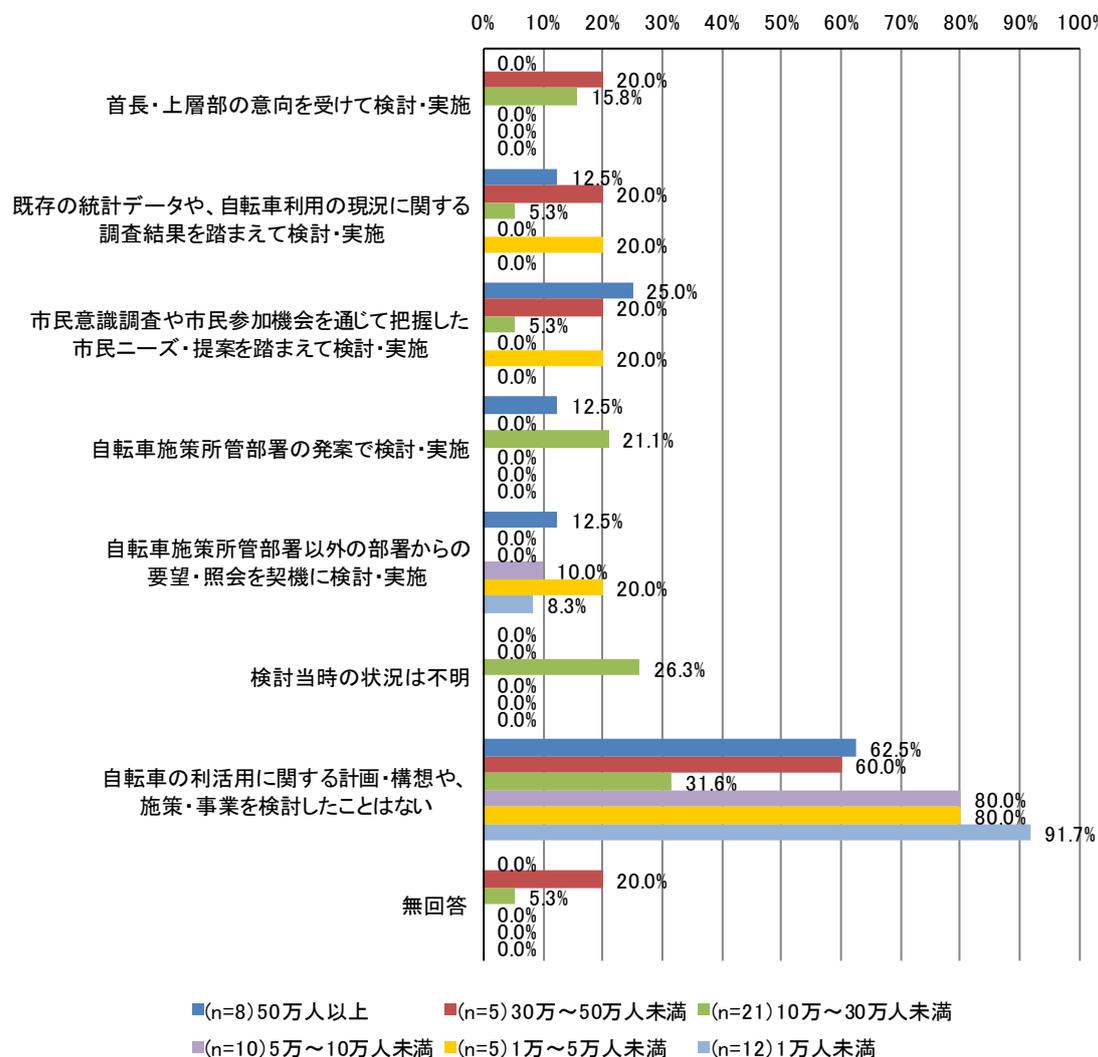
図表 59 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：(医療・介護・福祉分野)

【※複数回答】



図表 60 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：(医療・介護・福祉分野)【人口規模別】

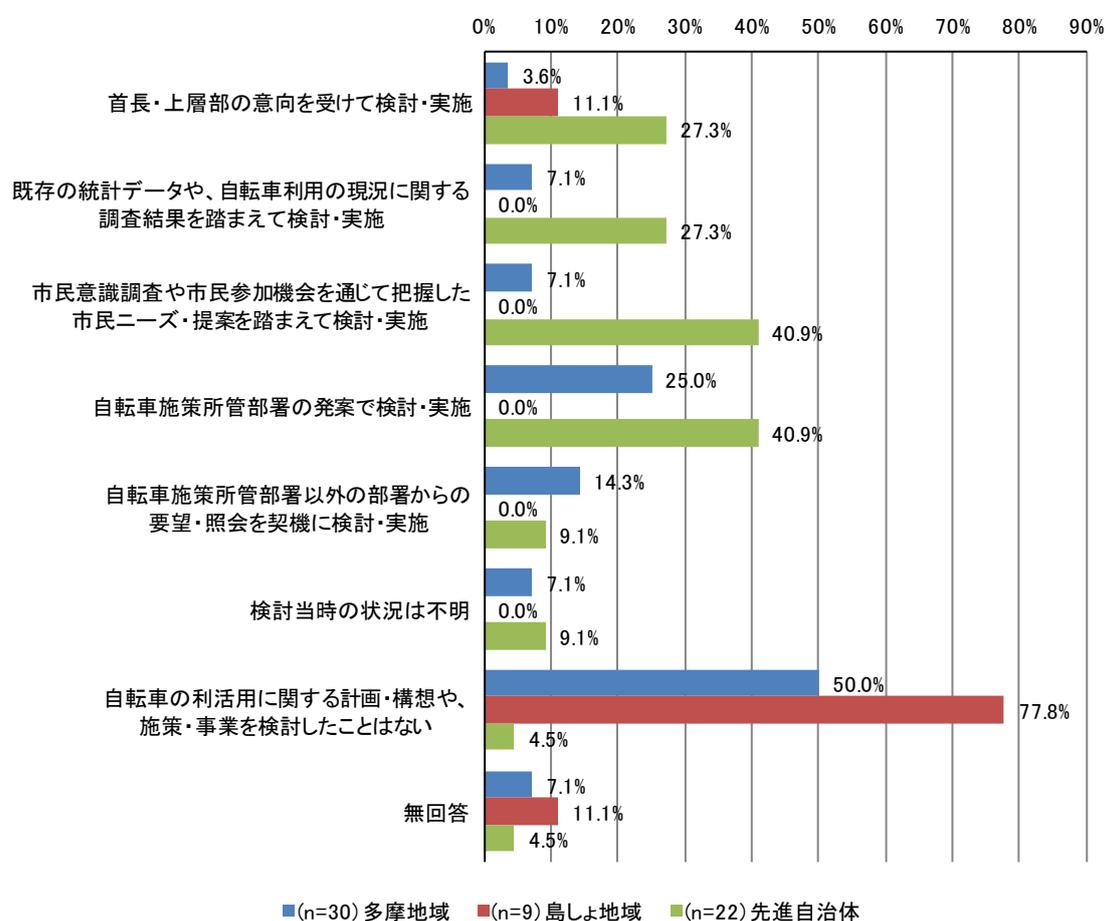
[※複数回答]



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

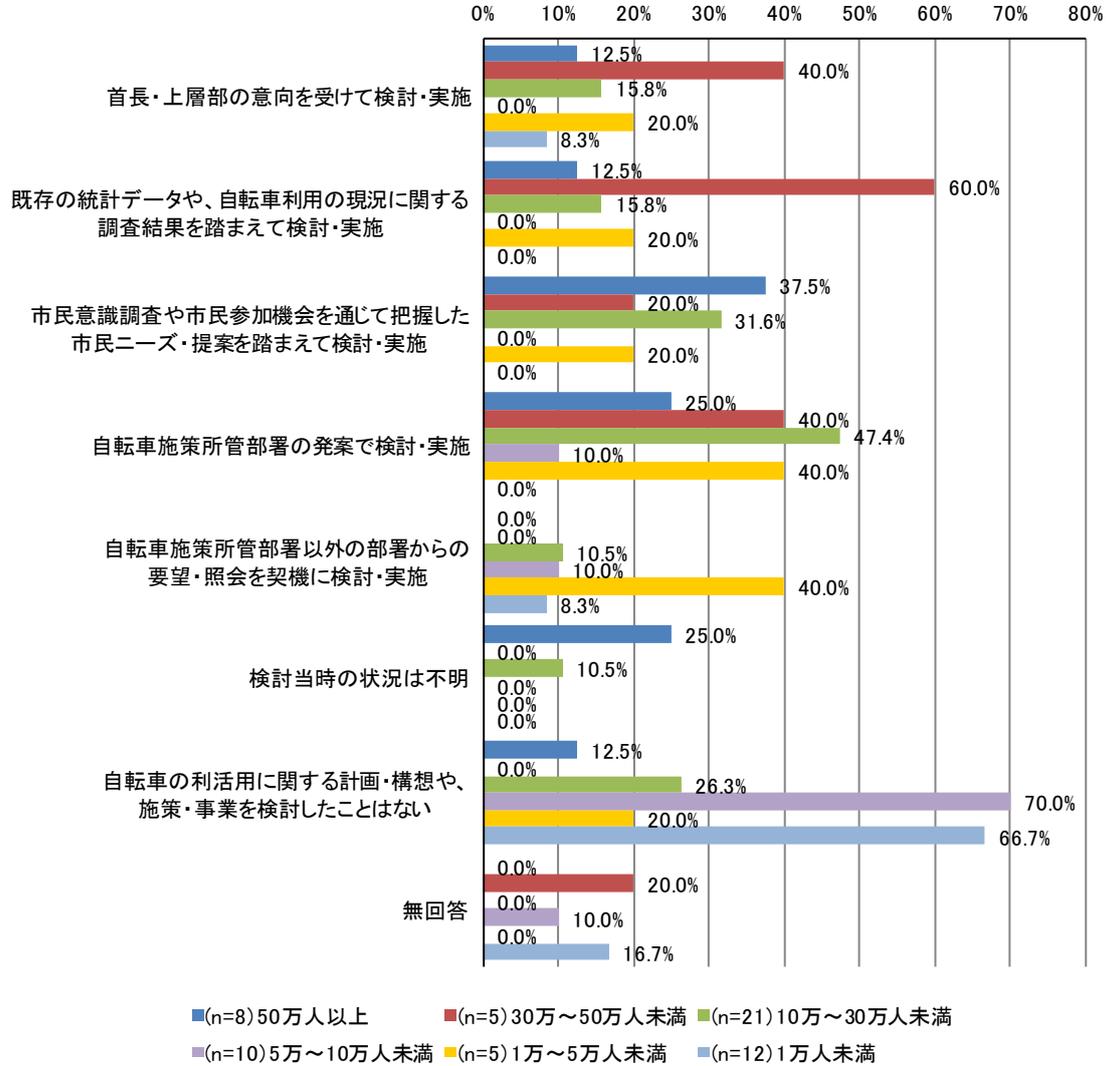
図表 61 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：（産業・文化・観光分野）

【※複数回答】



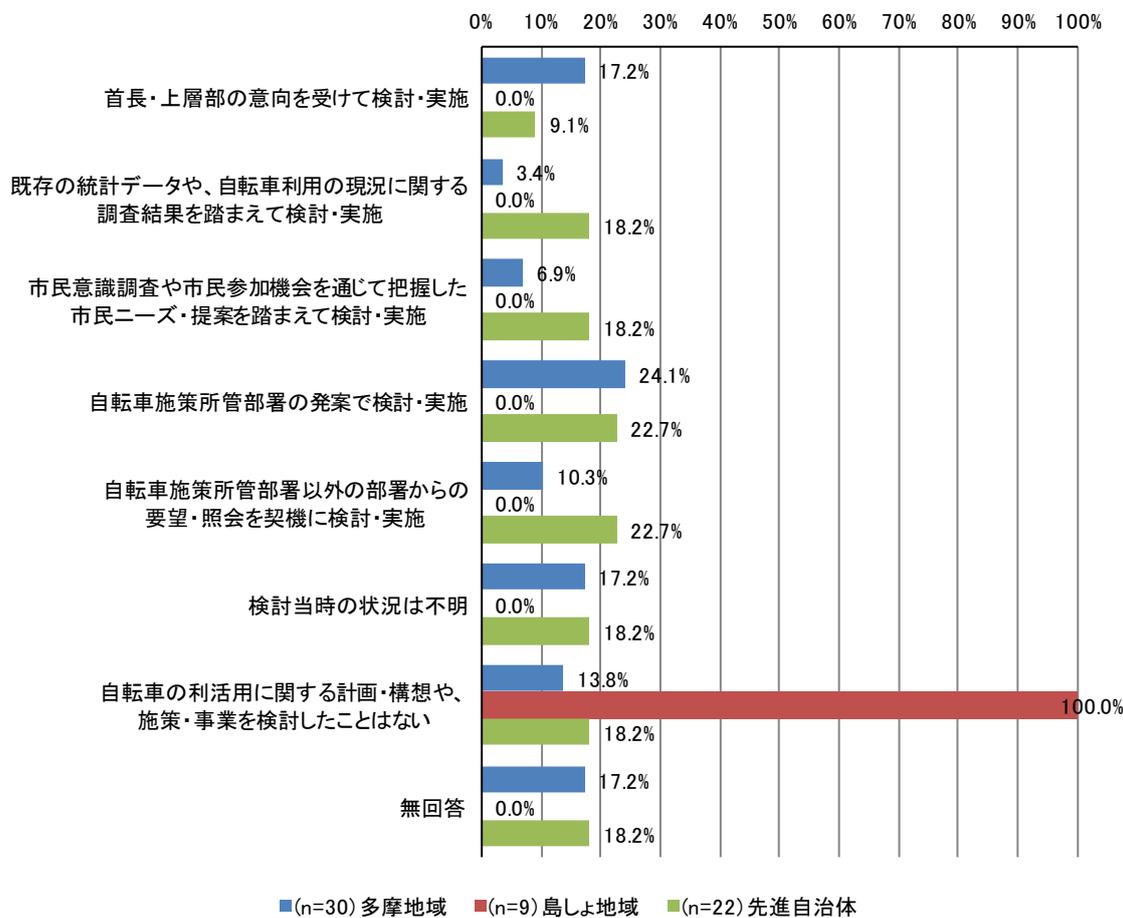
図表 62 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：（産業・文化・観光分野）【人口規模別】

〔※複数回答〕



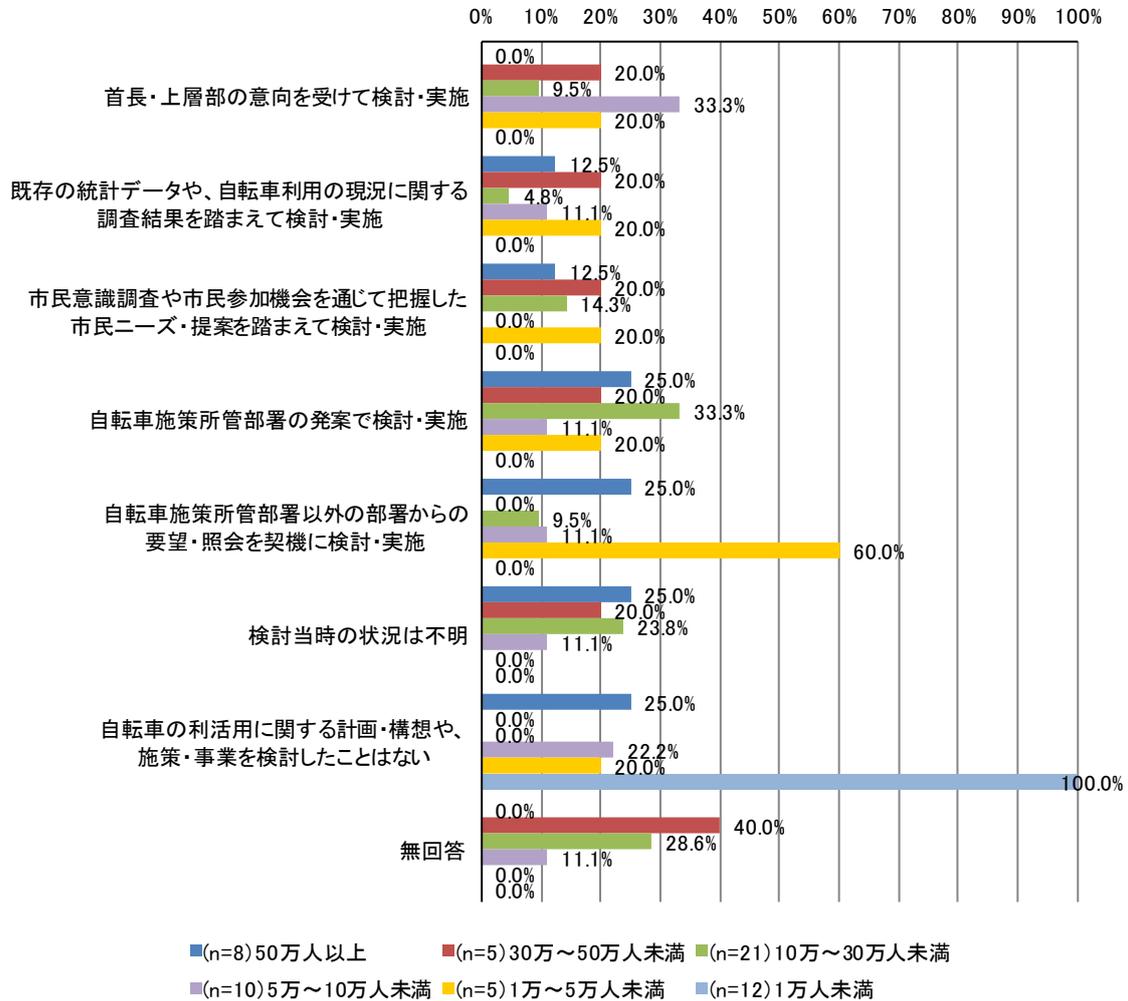
注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 63 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：（環境分野）〔※複数回答〕



図表 64 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：（環境分野）【人口規模別】

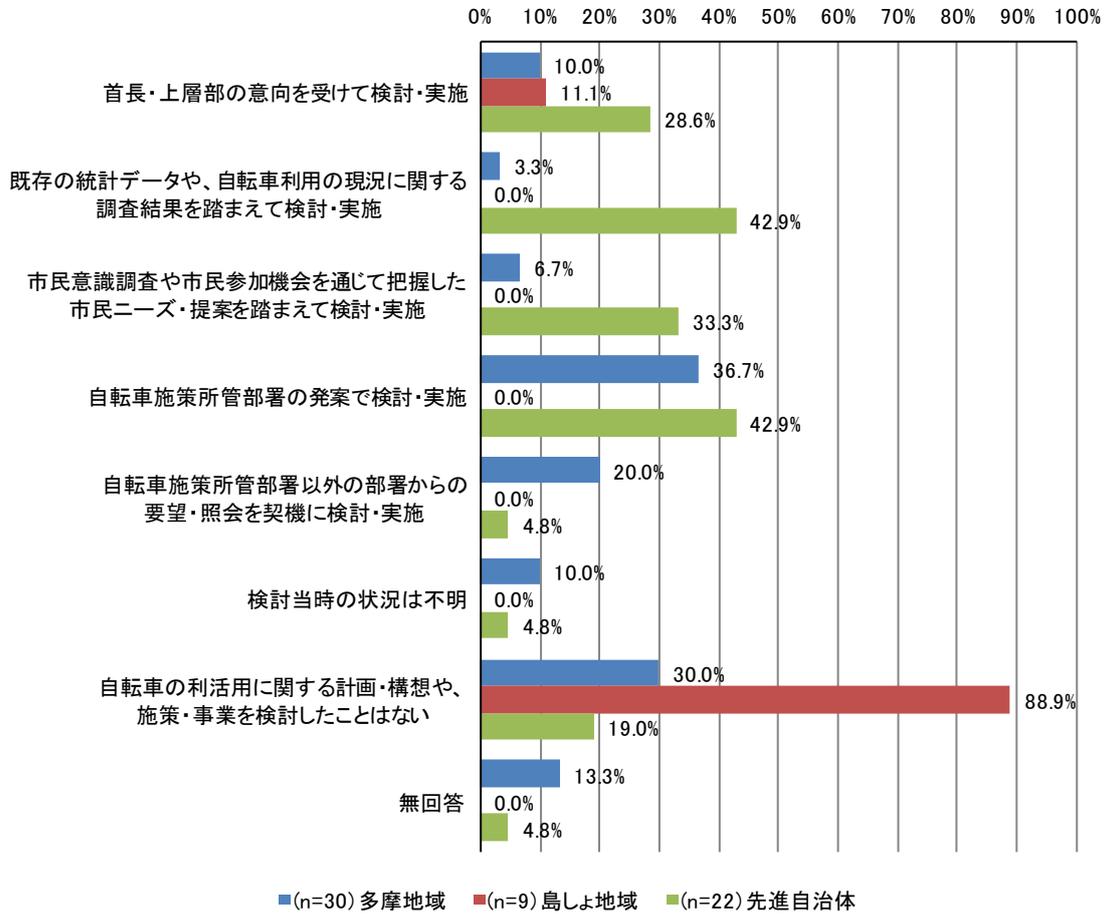
【※複数回答】



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

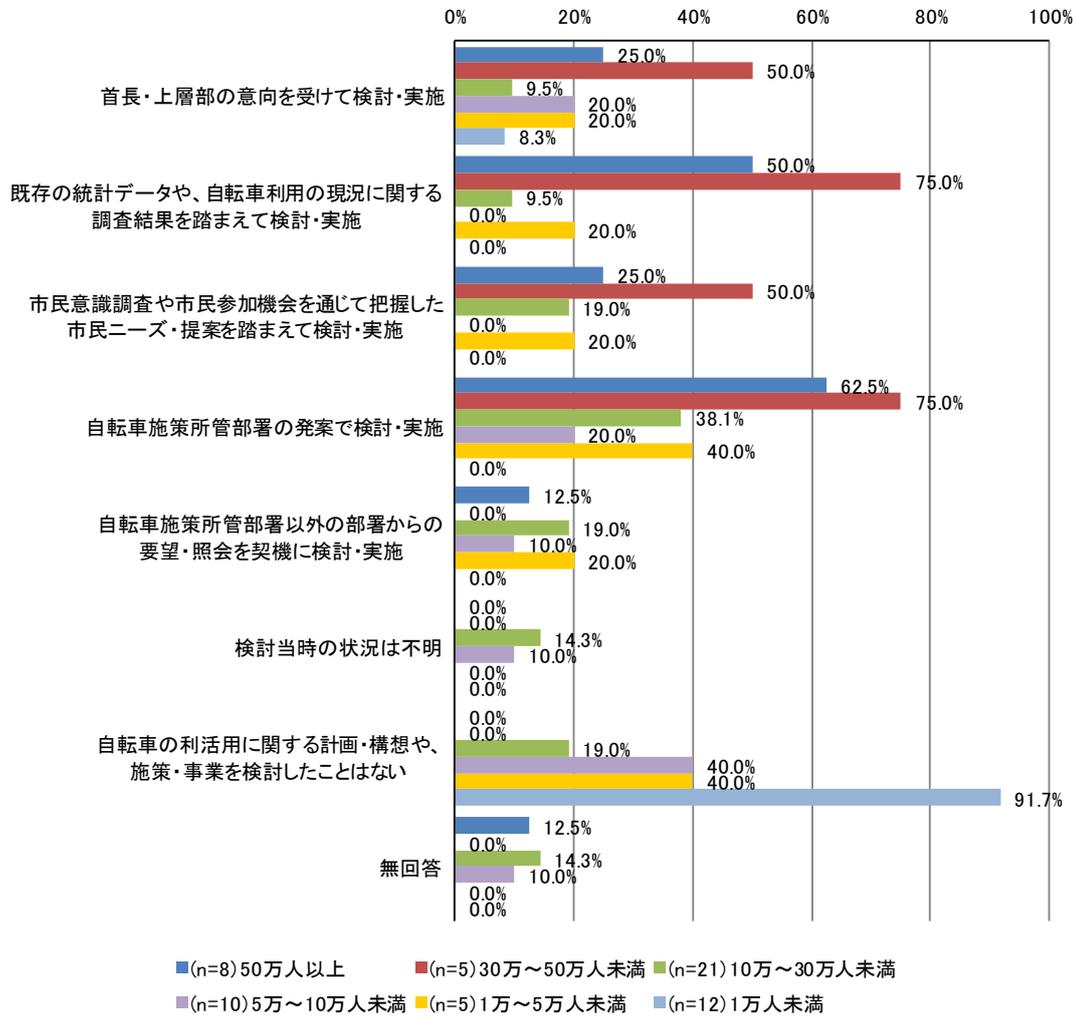
図表 65 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：(都市づくり・交通・防災分野)

【※複数回答】



図表 66 自転車に関する「施策・事業の検討の経緯」：(都市づくり・交通・防災分野)

【人口規模別】〔※複数回答〕



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

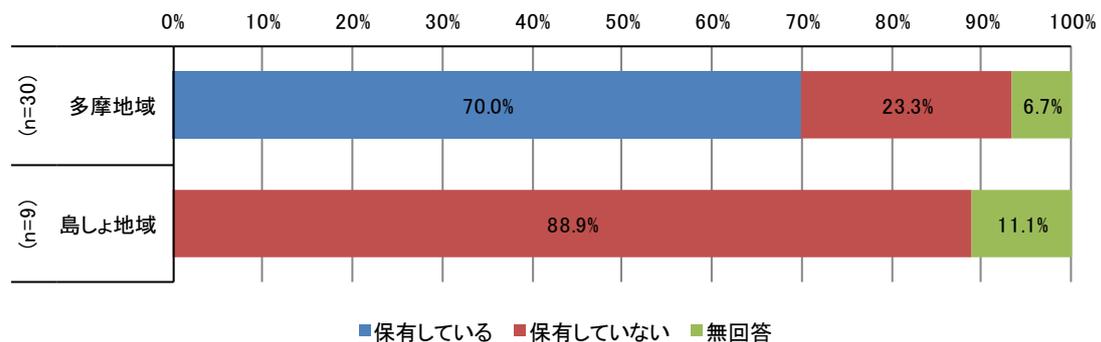
⑥ 「自転車対策」の取組状況

1) 自転車利用に関する「データの保有状況」

多摩・島しょ地域では全体の5割（すべて多摩地域の市町村）で、自転車利用に関するデータ（自転車通行量、交通手段別分担率、放置自転車台数、自転車関連事故件数・死傷者数等）を保有している【図表 67】。

なお、これをインターネット上で公開しているのは1割程度にとどまっている。

図表 67 自転車利用に関する「データの保有状況」



2) 自転車対策における「ハード事業の取組状況」

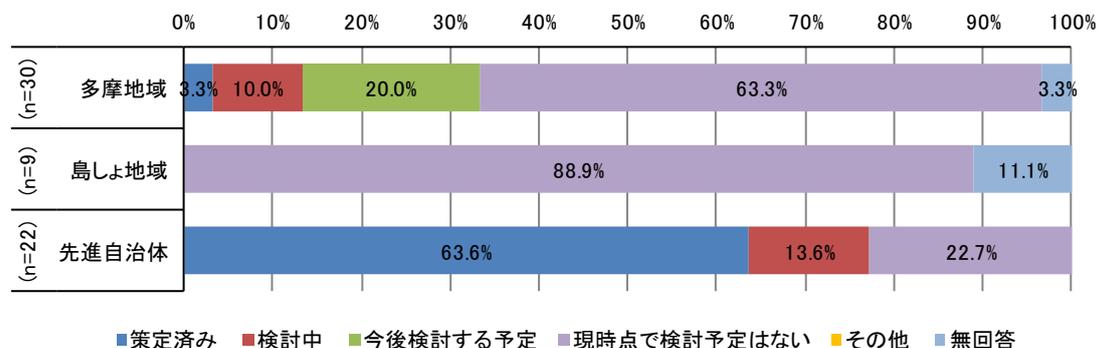
a 「自転車ネットワーク計画」の策定

自転車ネットワーク計画の策定については、多摩地域で「現時点で検討予定はない」が6割強を占め、「策定済み」・「検討中」は合わせても1割程度にとどまる。

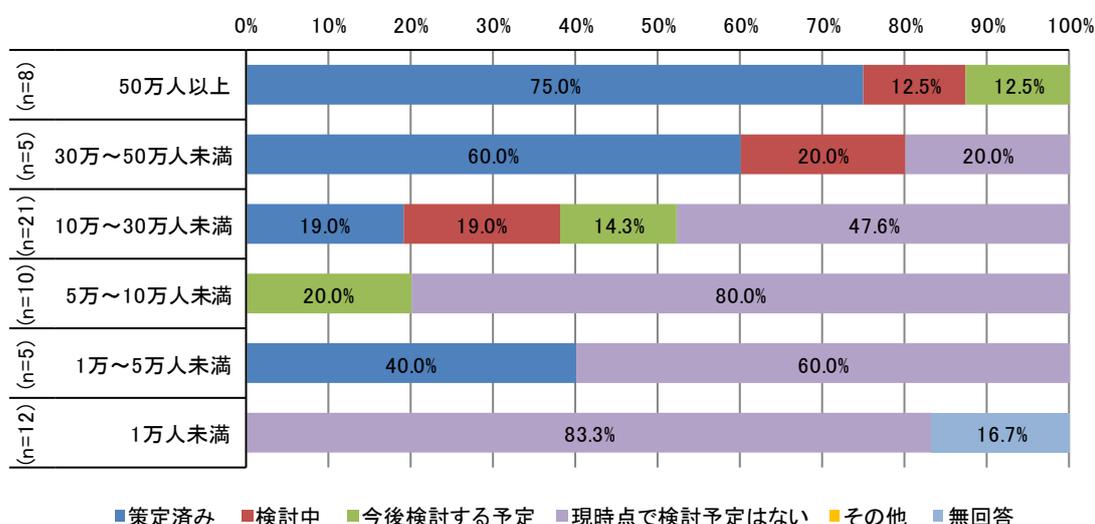
一方、先進自治体では、6割強が「策定済み」となっている。【図表 68】

また、人口規模が大きいほど「策定済み」の割合が高くなる傾向が見られる【図表 69】。

図表 68 「自転車ネットワーク計画」の策定状況



図表 69 「自転車ネットワーク計画」の策定状況【人口規模別】



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

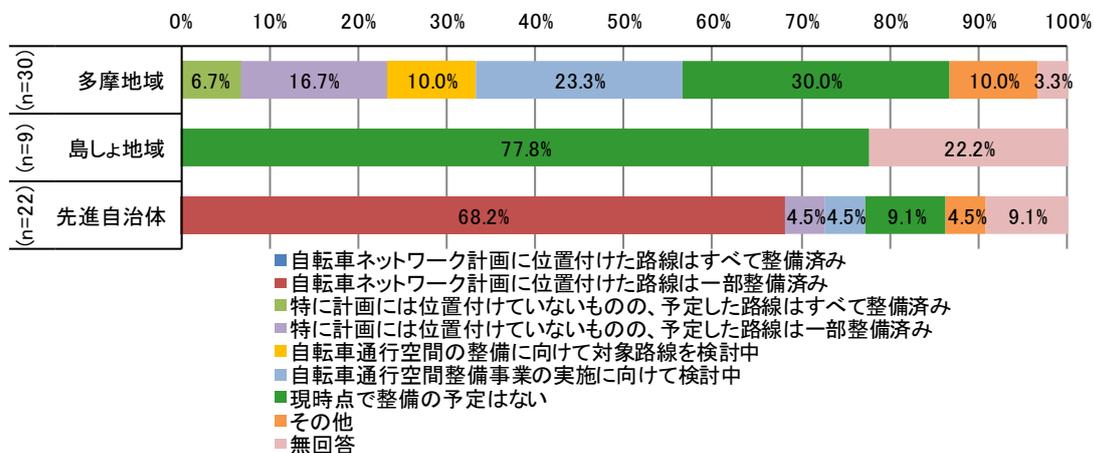
b 「自転車通行空間」の整備

自転車通行空間の整備については、多摩・島しょ地域では、「現時点で整備の予定がない」が多摩地域の3割を占める一方、先進自治体では、「自転車ネットワーク計画に位置付けた路線は一部整備済み」が7割近くに達している【図表 70】。

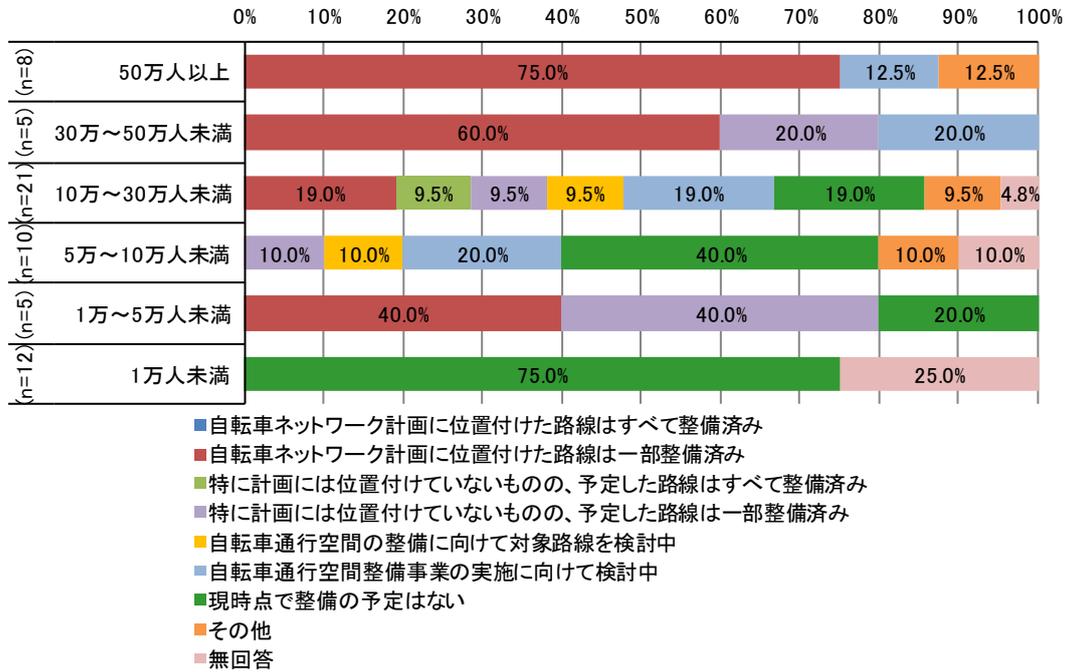
このほか、人口規模別にみると、人口 30 万人以上のところでは、「自転車ネットワーク計画に位置付けた路線は一部整備済み」が過半を占める【図表 71】。

また、多摩・島しょ地域における自転車通行空間の整備に向けた課題としては、「整備に適する道路幅員や用地を確保できない」が多摩地域の9割を占め、「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。島しょ地域では「整備に見合うほどの自転車利用ニーズがみられない」が3割強と多摩地域を上回る。【図表 72】

図表 70 「自転車通行空間」の整備状況

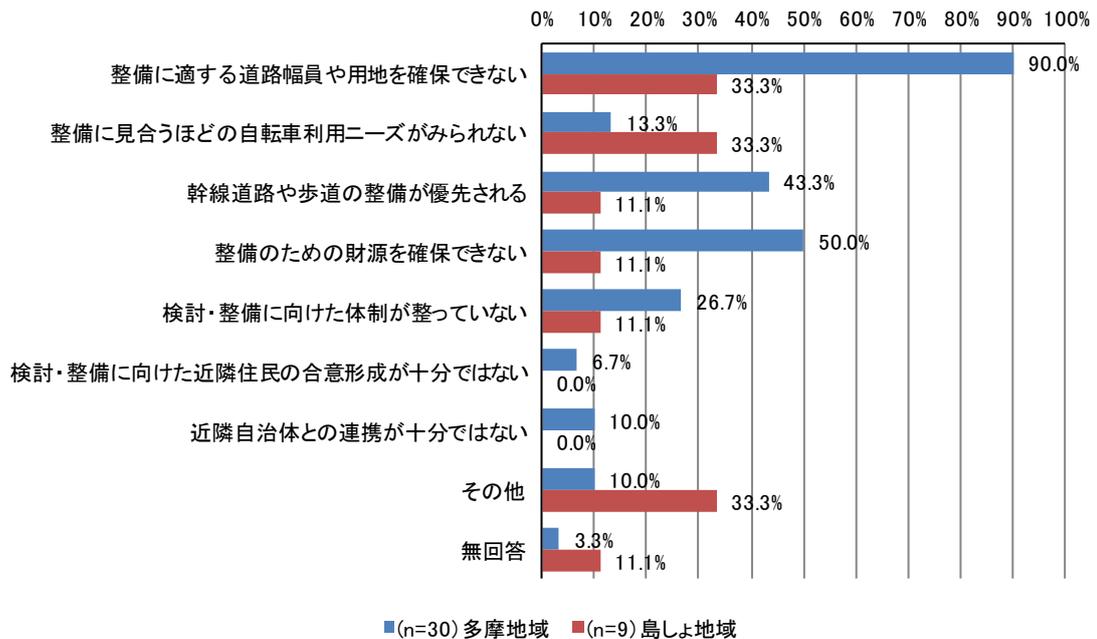


図表 71 「自転車通行空間」の整備状況【人口規模別】



注釈) 多摩・島しょ地域市町村のほか、先進都市を含む。

図表 72 「自転車通行空間」の整備に向けた課題【※複数回答】

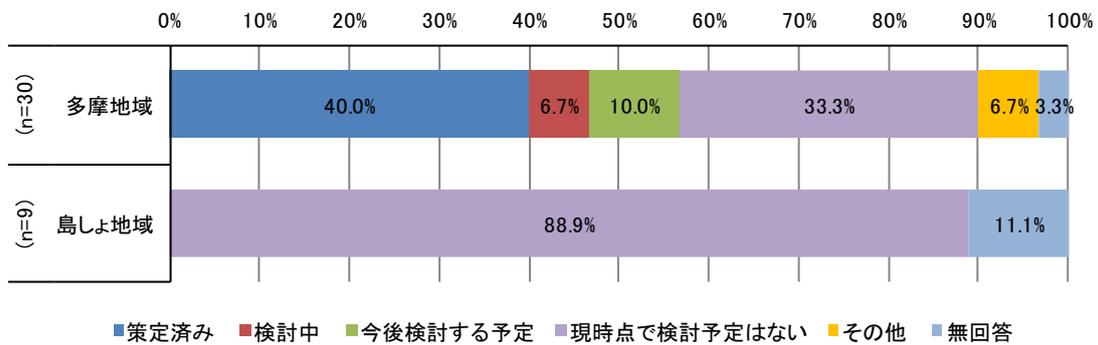


c 「自転車駐輪場」の整備

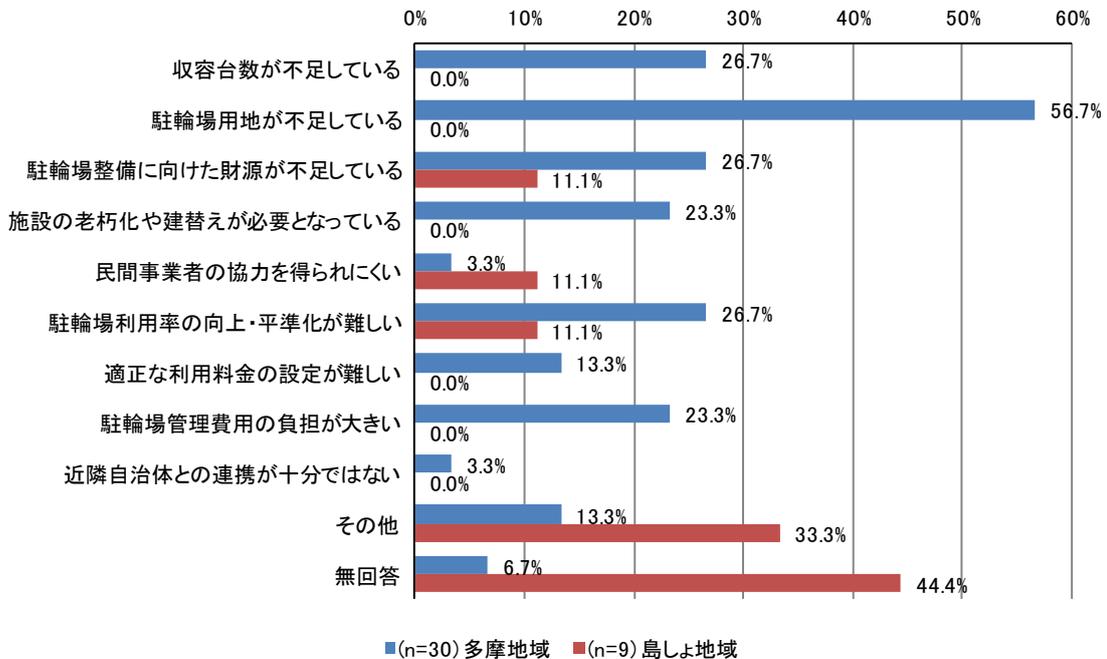
自転車駐輪場の整備については、多摩地域の4割が自転車駐輪場の整備・管理方法に関する計画・方針等を「策定済み」である【図表73】。

自転車駐輪場の整備・管理方法に関する課題としては、「駐輪場用地が不足している」が多摩地域の6割弱を占め、「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」などがこれに続く【図表74】。

図表 73 「自転車駐輪場」の整備・管理方法に関する計画・方針等の策定状況



図表 74 「自転車駐輪場」の整備・管理方法の課題【※複数回答】



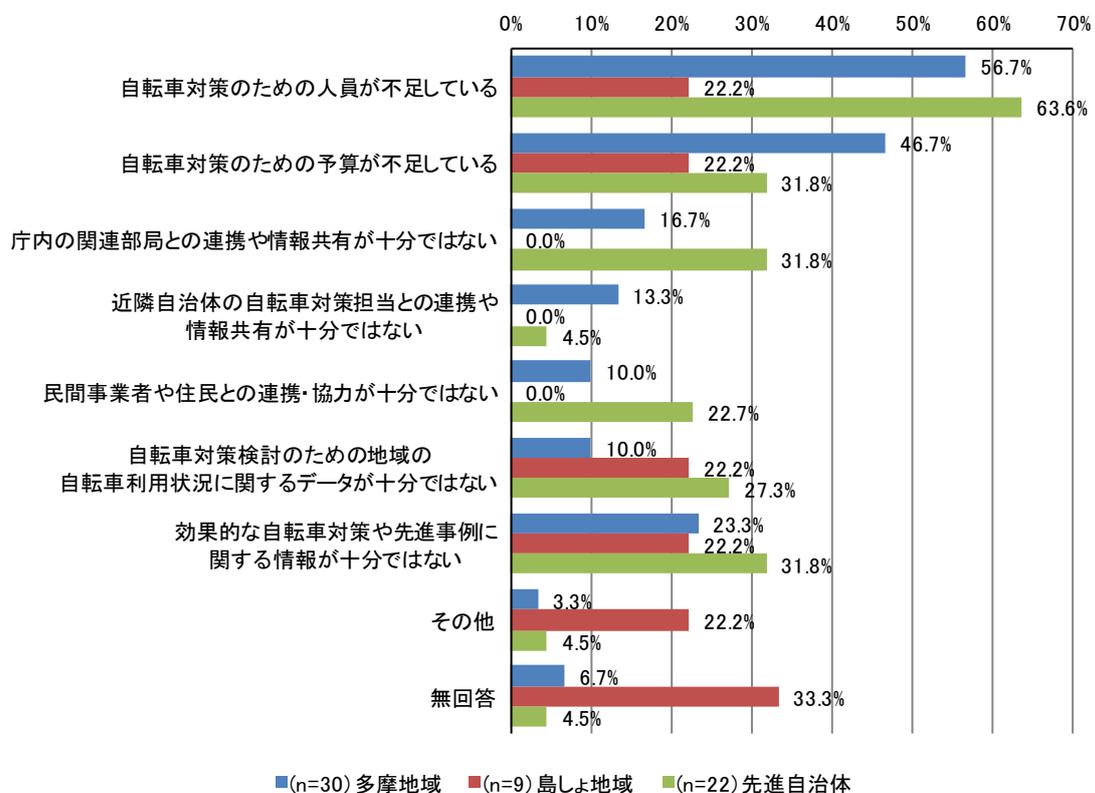
d 自転車対策の「取組体制」

自転車対策の取組体制の課題については、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。

先進自治体では、「自転車対策のための人員が不足している」が6割を超えるほか、「自転車対策のための予算が不足している」、「庁内の関連部局との連携や情報共有が十分ではない」、「効果的な自転車対策や先進事例に関する情報が十分ではない」も3割に達している。【図表 75】

なお、人口規模と取組体制の課題との間には明確な関係はみられなかった。

図表 75 自転車対策の「取組体制」の課題【※複数回答】

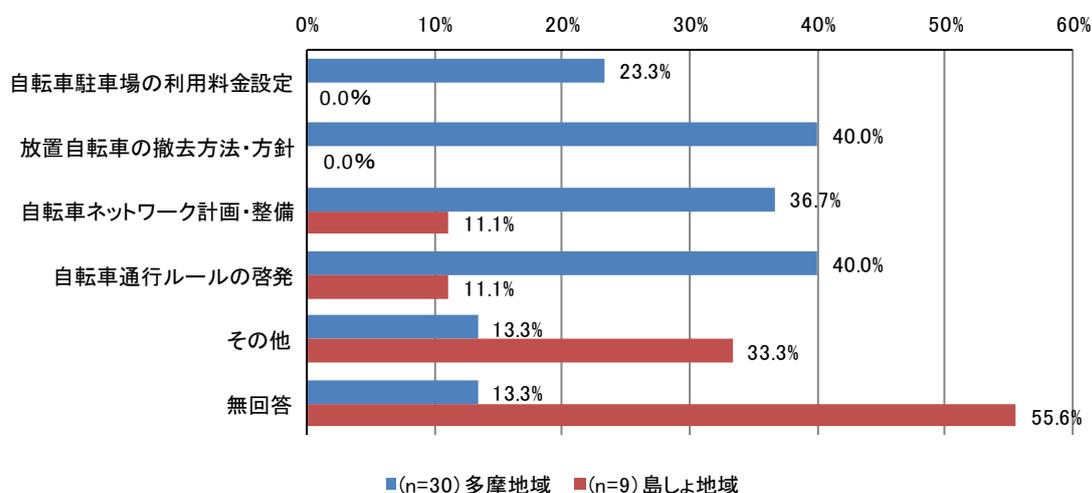


3) 多摩・島しょ地域における自転車対策の「広域連携」や「諸課題」

近隣市町村と情報共有・連携が期待されることとしては、「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 76】。

また、自転車対策を行う上で多摩・島しょ地域で取り組むべき課題としては、「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と広域的対応のための連携推進」、「近隣自治体の自転車対策の情報交換・共同研究」、「鉄道事業者等の関連団体への共同での協力要請」などの意見が示された【図表 77】。

図表 76 近隣市町村と「情報共有・連携」が期待されること【※複数回答】



図表 77 自転車対策を行う上で「多摩・島しょ地域で取り組むべき課題」【※自由回答】

回答内容
<ul style="list-style-type: none"> ・オリンピック・パラリンピック開催と連動した市民や観光客（外国人含む）の自転車利用促進やマナーの向上、自転車交通安全や走行ルールの啓発を多摩地域全体の連携で推進 ・「多摩川サイクリングロード」の自転車対策（自転車走行ルールの統一化やマナーの向上、歩行者の安全確保） ・自転車駐輪場整備・運営における官民連携の好事例や具体的なコスト縮減策の情報共有 ・広域的な道路における自転車通行空間（自転車専用レーン等）の確保とネットワーク化に対する国や都の補助制度の要請 ・買い物や駅一時利用などの短時間利用における自転車駐車場の確保誘導策の強化に向けた要請行動 <ul style="list-style-type: none"> →商業施設等の周辺などで駐輪場確保に向けた民間事業者（商業者・鉄道事業者）の設置義務の拡大や整備に当たっての補助の充実 →土地所有者が駐輪場に土地を提供した場合の税制優遇策 →市町村の実情にあわせた計画的な駐輪場整備に対する国や都の補助の充実
<p>幹線道路での歩行者・自転車・車の道路空間再配分における考え方の共有が必要。車（マイカー）の交通については多少不便になっても仕方がないくらいの意識改革を求めていると、自転車レーンの設置は進まないと思われる。（安全に配慮した再配分は車線数の削減となるため。）</p>
<p>自転車の通行ルールの周知徹底が重要。身近な乗り物だけに習慣化している。「気軽な乗り方」を「正しい乗り方」へ転換・誘導していく必要がある。</p>
<p>適正な自転車利用・通行方法の統一的な周知</p>
<p>自転車通行ルール、放置の防止など、自転車利用者全体に関わるものの統一的な啓発方法の検討と、自転車の移動範囲に含まれる近隣自治体ごとの自転車対策の情報交換</p>
<p>多摩・島しょ地域共通の課題である放置自転車対策や交通マナーの改善について、共同で研究していくことが必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備の協力 ・鉄道事業者等の関連団体への共同での協力要請 ・東京都への具体的な協力要請（都道管理者による放置自転車撤去、駐輪場整備または財政的な援助）
<p>鉄道事業者による駐輪場の設置及び用地の無償提供</p>

(3) 自治体アンケート調査票【原票】

①多摩・島しょ地域市町村対象のアンケート調査票

自転車とまちづくりに関するアンケート調査

※問1～13は、全庁的な視点（企画調整及び自転車施策関係ご担当者様）でご回答ください。

I. 自転車をまちづくりに活用することのメリット・活用上の問題点についてお伺いします。

問1 貴自治体では、まちづくり（行政施策全般）を推進する上で、自転車のどのような効用（メリット）に関心がありますか。主に考えられる①～⑮のそれぞれのメリットについて、あてはまる番号（1～5）のいずれかに○を付けてください。

政策分野	メリット	強い 関心あり	やや 関心あり	どちらとも いえない	あまり 関心なし	関心 なし
教育・子育て	①子育て世代が外出しやすい環境の創出	1	2	3	4	5
	②子どもの自立心の育成	1	2	3	4	5
医療・介護・福祉	③住民の健康づくりの推進	1	2	3	4	5
	④高齢者の外出支援・引きこもり防止	1	2	3	4	5
産業・文化・観光	⑤観光客等の周遊増加による地域活性化	1	2	3	4	5
	⑥商店街等の回遊性向上による地域活性化	1	2	3	4	5
	⑦回遊性向上による地域の歴史・文化に触れる環境の創出	1	2	3	4	5
	⑧レクリエーション機会増大による市民生活の質の向上	1	2	3	4	5
環境・衛生	⑨大気汚染や沿道の騒音・振動などの抑制	1	2	3	4	5
	⑩エネルギー（化石燃料等）の節約（地球温暖化の抑制）	1	2	3	4	5
都市づくり・交通・防災	⑪交通混雑や渋滞の緩和	1	2	3	4	5
	⑫近距離での移動時間の短縮	1	2	3	4	5
	⑬比較的低コストな交通政策（鉄道や自動車に比べ関連施設整備費が低額）	1	2	3	4	5
	⑭道路・市街地空間の有効活用化（自動車に比べ道路・駐車場の必要面積が小規模）	1	2	3	4	5
	⑮災害時でも即時に活用できる交通手段の確保	1	2	3	4	5

問2 貴自治体のまちづくり（行政施策全般）において、自転車の利活用を推進する上で、自転車のどのような問題点（デメリット）を認識していますか。主に考えられる以下のデメリットのうち、あてはまる番号すべてに○を付けてください。

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 1. 自転車関連事故の増加 | 2. 歩行者や自動車との軋轢の増加 |
| 3. 自転車通行空間の不足の顕在化 | 4. 放置自転車問題の悪化（駐輪場需要の増加） |
| 5. その他（具体的に： _____） | |
| 6. 自転車の利活用推進にあたって、特に問題点は認識していない | |

Ⅱ. 自転車に関する計画・施策の策定状況についてお伺いします。

問3 貴自治体において、自転車の対策や利活用に特化した計画・構想等を策定していますか。(あてはまるもの1つに○)「1. はい」と回答した場合は、計画・構想等の名称と策定期間をご回答ください。

1. はい	計画・構想等の名称	策定期間	昭和・平成_____年
			昭和・平成_____年

2. いいえ →問4へお進みください

3-1 問3で「1. はい」と回答した方に伺います。計画・構想等の策定段階において、市民参加の機会を設けましたか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

- | | |
|---------------------------------|------------------------|
| 1. 市民を対象としたアンケートを実施した | 2. 策定委員会に市民枠（市民委員）を設けた |
| 3. 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 | |
| 4. その他（具体的に：_____） | |
| 5. 策定段階において特に市民参加の機会は設けなかった | |

Ⅲ. 貴自治体の各政策分野における自転車の活用状況と今後の活用意向についてお伺いします。

問4 教育・子育て分野における自転車を活用した以下の取組のうち、すでに取り組みられているものすべてについて、回答欄（4-1）に○をつけてください。また、今後さらに注力したい、または新たに取り組みたいものがあれば、最大3つまで、回答欄（4-2）に○をつけてください。

取組	4-1 既実施 (あてはまる すべてに○)	4-2 今後注力・ 取り組みたい (3つまで○)
①自転車運転に係る免許証の交付・認定制度		
②児童・生徒を対象とした自転車マナー講習等の開催		
③社会人に対する自転車マナー講習等の開催		
④自転車の運転技術・車両整備に関する講習等の開催		
⑤自転車安全利用に向けた啓発（広告物の作成等）		
⑥マナーアップに向けた街頭での指導		
⑦自転車を活用したパトロール等の防犯活動		
⑧自転車を楽しむための生涯学習教室等の開催		
⑨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）		
⑩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		
⑪その他（具体的に：_____）		
⑫該当なし		

4-3 貴自治体の平成25年度予算（補正予算を含む。）において、4-1（既実施）でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計（予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。）について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

問5 医療・介護・福祉分野における自転車を活用した以下の取組のうち、すでに取り組まれているものすべてについて、回答欄（5-1）に○をつけてください。また、今後さらに注力したい、または新たに取組みたいものがあれば、最大3つまで、回答欄（5-2）に○をつけてください。

	取組	5-1 既実施 (あてはまる すべてに○)	5-2 今後注力・ 取組みたい (3つまで○)
医療・ 介護・ 福祉 分野	①サイクリングを活用した健康増進事業（実証実験やイベントの開催等）		
	②自転車を活用した介護予防事業		
	③自転車による高齢者等の移動支援		
	④電動アシスト付き自転車購入費用の助成		
	⑤自転車駐輪場利用料の減免		
	⑥医療・介護・福祉関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置		
	⑦その他（具体的に：_____）		
	⑧該当なし		

5-3 貴自治体の平成25年度予算（補正予算を含む。）において、5-1（既実施）でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計（予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。）について、あてはまる番号に○をつけてください。

1. 100万円未満	2. 100万円～500万円未満	3. 500万円～1,000万円未満
4. 1,000万円～3,000万円未満	5. 3,000万円以上	

問6 産業・文化・観光分野における自転車を活用した以下の取組のうち、すでに取り組まれているものすべてについて、回答欄（6-1）に○をつけてください。また、今後さらに注力したい、または新たに取組みたいものがあれば、最大3つまで、回答欄（6-2）に○をつけてください。

	取組	6-1 既実施 (あてはまる すべてに○)	6-2 今後注力・ 取組みたい (3つまで○)
産業・ 文化・ 観光 分野	①観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル		
	②自転車レースや集客イベントの開催		
	③サイクルトレイン(自転車をそのまま車内に積み込める電車)の共同運営・支援		
	④自転車利用者向け拠点施設（休憩、修理等）の整備・運営		
	⑤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）		
	⑥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）		
	⑦観光客向けの推奨サイクリングコースの設定・整備		
	⑧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		
	⑨その他（具体的に：_____）		
	⑩該当なし		

6-3 貴自治体の平成25年度予算（補正予算を含む。）において、6-1（既実施）でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計（予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。）について、あてはまる番号に○をつけてください。

1. 100万円未満	2. 100万円～500万円未満	3. 500万円～1,000万円未満
4. 1,000万円～3,000万円未満	5. 3,000万円以上	

問7 環境・衛生分野における自転車を活用した以下の取組のうち、すでに取り組まれているものすべてについて、回答欄(7-1)に○をつけてください。また、今後さらに注力したい、または新たに取組みたいものがあれば、最大3つまで、回答欄(7-2)に○をつけてください。

	取組	7-1 既実施 (あてはまる すべてに○)	7-2 今後注力・ 取組みたい (3つまで○)
環境・ 衛生分野	① 放置自転車を活用したリサイクル車の販売		
	② 放置自転車のレンタサイクル事業への活用		
	③ 放置自転車を活用したリサイクル車の海外への譲渡		
	④ 電動アシスト付き自転車購入費用の助成		
	⑤ 市内の自転車通勤・通学者に対する公共交通運賃の割引		
	⑥ 自治体職員の自転車通勤手当の増額		
	⑦ 公用自転車(電動アシスト車・リサイクル車)の配備		
	⑧ 環境・衛生関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置		
	⑨ その他(具体的に：)		
	⑩ 該当なし		

7-3 貴自治体の平成25年度予算(補正予算を含む。)において、7-1(既実施)でご回答いただいたすべての取組に係る事業費(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)の合計について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

問8 都市づくり・交通・防災分野における自転車を活用した以下の取組のうち、すでに取り組まれているものすべてについて、回答欄(8-1)に○をつけてください。また、今後さらに注力したい、または新たに取組みたいものがあれば、最大3つまで、回答欄(8-2)に○をつけてください。

	取組	8-1 既実施 (あてはまる すべてに○)	8-2 今後注力・ 取組みたい (3つまで○)
都市づくり・ 交通・ 防災分野	① 自転車道の検討・整備		
	② 自転車専用レーン(普通自転車専用通行帯)の検討・整備		
	③ サイクルアンドバスライド駐輪場の整備		
	④ 駅や駐輪場でのレンタサイクル・サイクルシェアリング		
	⑤ 短時間駐輪の無料化		
	⑥ 民営駐輪場の整備に対する補助		
	⑦ 自転車利用に関する地域のルール整備・サインの導入		
	⑧ 自転車利用に関するマップの作成		
	⑨ 公共施設等での災害時情報収集用自転車の配置		
	⑩ 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		
	⑪ その他(具体的に：)		
	⑫ 該当なし		

8-3 貴自治体の平成25年度予算(補正予算を含む。)において、8-1(既実施)でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

IV. 自転車の利活用に関する官民協働等の取組についてお伺いします。

問9 貴自治体における自転車を活用したまちづくりに関して、民間事業者・NPO・住民団体の主体的な活動や、官民協働による活動の事例をご存知でしたら、以下の回答欄にご紹介ください。

活動に参加している団体等の名称	取組の概要

V. 自転車の利活用に関する計画・構想、施策・事業の検討の経緯についてお伺いします。

問10 貴自治体において、問3でご回答いただいた自転車の利活用に関する計画・構想や、問4～問8でご回答いただいた施策・事業（いずれも該当がある場合）を検討した経緯、主な意思決定のあり方について、よくあてはまるものをそれぞれ最大3つまで下記の選択肢から選び、その番号を記入してください。（そもそも計画・構想や施策・事業の該当がない項目については、空欄のままで結構です。）

計画・構想	計画・構想の検討経緯（下記の選択肢3つまで記入）
①自転車の対策や利活用に特化した 計画・構想	
政策分野	施策・事業の検討経緯（下記の選択肢3つまで記入）
② 教育・子育て分野 での取組	
③ 医療・介護・福祉分野 での取組	
④ 産業・文化・観光分野 での取組	
⑤ 環境・衛生分野 での取組	
⑥ 都市づくり・交通・防災分野 での取組	

1. 首長・上層部の意向を受けて検討・実施
2. 既存の統計データや、自転車利用の現況に関する調査結果を踏まえて検討・実施
3. 市民意識調査や市民参加機会を通じて把握した市民ニーズ・提案を踏まえて検討・実施
4. 自転車施策所管部署の発案で検討・実施
5. 自転車施策所管部署以外の部署からの要望・照会を契機に検討・実施
6. 検討当時の状況は不明
7. 自転車の利活用に関する計画・構想や、施策・事業を検討したことはない

VI. 本調査研究に対して期待すること等についてお伺いします。

問11 貴自治体において、今後「自転車とまちづくり」を検討・推進していく上で、本調査研究に期待する分析内容や情報提供はありますか。ありましたら、その内容を具体的にご記入ください。
(今後の調査研究、報告書の取りまとめにあたって参考にさせていただきます。)

--

問12 多摩・島しょ地域全体で自転車を活用したまちづくりを進めていく場合、どのような取組が必要か、以下に自由にご記入ください。

--

VII. ご回答いただいた方の連絡先についてご記入ください。

問13 問1～12にご回答いただいた代表の部署のご担当者様のご連絡先についてお伺いします。

貴自治体名			
所属部署・役職			
お名前			
電話番号		E-mail	@

上記にご記入いただいた方のほか、回答にご協力いただきました担当部署名（課名等）を記載してください。

部署名	
------------	--

16-2 自転車駐輪場の整備や管理に関する課題について、以下のうちあてはまるもの最大3つまでに○をつけてください。

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. 収容台数が不足している | 2. 駐輪場用地が不足している |
| 3. 駐輪場整備に向けた財源が不足している | 4. 施設の老朽化や建替えが必要となっている |
| 5. 民間事業者の協力を得られにくい | 6. 駐輪場利用率の向上・平準化が難しい |
| 7. 適正な利用料金の設定が難しい | 8. 駐輪場管理費用の負担が大きい |
| 9. 近隣自治体との連携が十分ではない | 10. その他(具体的に: _____) |

問17 貴自治体の自転車対策の取組体制の課題についてお伺いします。以下のうちあてはまるもの最大3つまでに○をつけてください。

- | |
|--|
| 1. 自転車対策のための人員が不足している |
| 2. 自転車対策のための予算が不足している |
| 3. 市内の関連部局との連携や情報共有が十分ではない |
| 4. 近隣自治体の自転車対策担当との連携や情報共有が十分ではない |
| 5. 民間事業者や住民との連携・協力が十分ではない |
| 6. 自転車対策検討のための地域の自転車利用状況に関するデータが十分ではない |
| 7. 効果的な自転車対策や先進事例に関する情報が十分ではない |
| 8. その他(具体的に: _____) |

IX. 多摩・島しょ地域における自転車対策についてお伺いします。

問18 貴自治体の自転車対策を推進していく上で、近隣市町村と情報共有・連携が期待されることについてお伺いします。以下のうちあてはまるもの最大3つまでに○をつけてください。

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. 自転車駐車場の利用料金設定 | 2. 放置自転車の撤去方法・方針 |
| 3. 自転車ネットワーク計画・整備 | 4. 自転車通行ルールの啓発 |
| 5. その他(_____) | |

問19 自転車対策を行う上で、多摩・島しょ地域全体で取り組むことが求められる課題について、以下に自由にご記入ください。

--

ご回答いただいた方の連絡先についてご記入ください。

問20 問14～問19にご回答いただいた方のご連絡先についてお伺いします。

貴自治体名			
所属部署・役職			
お名前			
電話番号	E-mail	@	

以上でアンケートは終了です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

②全国の先進都市対象のアンケート調査票

自転車とまちづくりに関するアンケート調査

I. 自転車をまちづくりに活用することのメリット・活用上の問題点についてお伺いします。

問1 貴自治体では、まちづくり（行政施策全般）を推進する上で、自転車のどのような効用（メリット）に関心がありますか。主に考えられる①～⑮のそれぞれのメリットについて、あてはまる番号（1～5）のいずれかに○を付けてください。

政策分野	メリット	強い 関心あり	やや 関心あり	どちらとも いえない	あまり 関心なし	関心 なし
教育・ 子育て	①子育て世代が外出しやすい環境の創出	1	2	3	4	5
	②子どもの自立心の育成	1	2	3	4	5
医療・介 護・福祉	③住民の健康づくりの推進	1	2	3	4	5
	④高齢者の外出の支援・引きこもり防止	1	2	3	4	5
産業・文 化・観光	⑤観光客等の周遊増加による地域活性化	1	2	3	4	5
	⑥商店街等の回遊性向上による地域活性化	1	2	3	4	5
	⑦回遊性向上による地域の歴史・文化に触れる環境の創出	1	2	3	4	5
	⑧レクリエーション機会増大による市民生活の質の向上	1	2	3	4	5
環境・衛生	⑨大気汚染や沿道の騒音・振動などの抑制	1	2	3	4	5
	⑩エネルギー（化石燃料等）の節約 （地球温暖化の抑制）	1	2	3	4	5
都市づく り・交通・ 防災	⑪交通混雑や渋滞の緩和	1	2	3	4	5
	⑫近距離での移動時間の短縮	1	2	3	4	5
	⑬比較的低コストな交通政策（鉄道や自動車に比べ関連施設整備費が低額）	1	2	3	4	5
	⑭道路・市街地空間の有効活用化（自動車に比べ道路・駐車場の必要面積が小規模）	1	2	3	4	5
	⑮災害時でも即時に活用できる交通手段の確保	1	2	3	4	5

問2 貴自治体のまちづくり（行政施策全般）において、自転車の利活用を推進する上で、自転車のどのような問題点（デメリット）を認識していますか。主に考えられる以下のデメリットのうち、あてはまる番号すべてに○を付けてください。

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 1. 自転車関連事故の増加 | 2. 歩行者や自動車との軋轢の増加 |
| 3. 自転車通行空間の不足の顕在化 | 4. 放置自転車問題の悪化（駐輪場需要の増加） |
| 4. その他（具体的に： _____） | |
| 5. 自転車の利活用推進にあたって、特に問題点は認識していない | |

Ⅱ. 自転車に関する計画・施策の策定状況についてお伺いします。

問3 貴自治体において、自転車の対策や利活用に特化した計画・構想等を策定していますか。(あてはまるもの1つに○)「1. はい」と回答した場合は、計画・構想等の名称と策定期間をご回答ください。

1. はい	計画・構想等の名称		策定期間	昭和・平成_____年
				昭和・平成_____年
2. いいえ →問4へお進みください				

3-1 問3で「1. はい」と回答した方に伺います。計画・構想等の策定段階において、市民参加の機会を設けましたか。

1. 市民を対象としたアンケートを実施した	2. 策定委員会に市民枠(市民委員)を設けた
3. 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	
4. その他(具体的に: _____)	
5. 策定段階において特に市民参加の機会は設けなかった	

Ⅲ. 貴自治体の各政策分野における自転車の活用状況についてお伺いします。

問4 教育・子育て分野における自転車を活用した施策についてお伺いします。

4-1 以下に示した自転車を活用した取組のうち、すでに取り組まれているものすべてに○をつけてください。

1. 自転車運転に係る免許証の交付・認定制度	2. 児童・生徒を対象とした自転車マナー講習等の開催
3. 社会人に対する自転車マナー講習等の開催	4. 自転車の運転技術・車両整備に関する講習等の開催
5. 自転車安全利用に向けた啓発(広告物の作成等)	6. マナーアップに向けた街頭での指導
7. 自転車を活用したパトロール等の防犯活動	8. 自転車を楽しむための生涯学習教室等の開催
9. 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)	
10. 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	
11. その他(具体的に: _____)	12. 該当なし

4-2 貴自治体の平成25年度予算(補正予算を含む。)において、4-1でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

1. 100万円未満	2. 100万円~500万円未満	3. 500万円~1,000万円未満
4. 1,000万円~3,000万円未満	5. 3,000万円以上	

問5 医療・介護・福祉分野における自転車を活用した施策についてお伺いします。

5-1 以下に示した自転車を活用した取組のうち、すでに取り組まれているものすべてに○をつけてください。

1. サイクリングを活用した健康増進事業(実証実験やイベントの開催等)	
2. 自転車を活用した介護予防事業	3. 自転車による高齢者等の移動支援
4. 電動アシスト付き自転車購入費用の助成	5. 自転車駐輪場利用料の減免
6. 医療・介護・福祉関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置	
7. その他(具体的に: _____)	8. 該当なし

5-2 貴自治体の平成25年度予算(補正予算を含む。)において、5-1でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

1. 100万円未満	2. 100万円~500万円未満	3. 500万円~1,000万円未満
4. 1,000万円~3,000万円未満	5. 3,000万円以上	

問6 産業・文化・観光分野における自転車を活用した施策についてお伺いします。

6-1 以下に示した自転車を活用した取組のうち、すでに取り組まれているものすべてに○をつけてください。

- | | |
|---|---------------------|
| 1. 観光客、余暇利用者を対象としたレンタサイクル | 2. 自転車レースや集客イベントの開催 |
| 3. サイクルトレイン(自転車をそのまま車内に積み込める電車)の共同運営・支援 | |
| 4. 自転車利用者向け拠点施設(休憩、修理等)の整備・運営 | |
| 5. 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) | |
| 6. 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) | |
| 7. 観光客向けの推奨サイクリングコースの設定・整備 | |
| 8. 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 | |
| 9. その他(具体的に:) | 10. 該当なし |

6-2 貴自治体の平成 25 年度予算(補正予算を含む。)において、6-1 でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

問7 環境・衛生分野における自転車を活用した施策についてお伺いします。

7-1 以下に示した自転車を活用した取組のうち、すでに取り組まれているものすべてに○をつけてください。

- | | |
|----------------------------------|------------------------|
| 1. 放置自転車を活用したリサイクル車の販売 | 2. 放置自転車のレンタサイクル事業への活用 |
| 3. 放置自転車を活用したリサイクル車の海外への譲渡 | 4. 電動アシスト付き自転車購入費用の助成 |
| 5. 市内の自転車通勤・通学者に対する公共交通運賃の割引 | 6. 自治体職員の自転車通勤手当の増額 |
| 7. 公用自転車(電動アシスト車・リサイクル車)の配備 | |
| 8. 環境・衛生関係団体との自転車利活用等に関する検討組織の設置 | |
| 9. その他(具体的に:) | 10. 該当なし |

7-2 貴自治体の平成 25 年度予算(補正予算を含む。)において、7-1 でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

問8 都市づくり・交通・防災分野における自転車を活用した施策についてお伺いします。

8-1 以下に示した自転車を活用した取組のうち、すでに取り組まれているものすべてに○をつけてください。

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. 自転車道の検討・整備 | 2. 自転車専用レーン(普通自転車専用通行帯)の検討・整備 |
| 3. サイクルアンドバスライド駐輪場の整備 | 4. 駅や駐輪場でのレンタサイクル・サイクルシェアリング |
| 5. 短時間駐輪の無料化 | 6. 民営駐輪場の整備に対する補助 |
| 7. 自転車利用に関する地域のルールの整備・サインの導入 | 8. 自転車利用に関するマップの作成 |
| 9. 公共施設等での災害時情報収集用自転車の配置 | |
| 10. 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 | |
| 11. その他(具体的に:) | 12. 該当なし |

8-2 貴自治体の平成 25 年度予算(補正予算を含む。)において、8-1 でご回答いただいたすべての取組に係る事業費の合計(予算での把握が困難な場合は決算・実績値も可。概算で結構です。)について、あてはまる番号に○をつけてください。

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 1. 100万円未満 | 2. 100万円～500万円未満 | 3. 500万円～1,000万円未満 |
| 4. 1,000万円～3,000万円未満 | 5. 3,000万円以上 | |

IV. 自転車の利活用に関する計画・構想、施策・事業の検討の経緯についてお伺いします。

問9 貴自治体において、問3でご回答いただいた自転車の利活用に関する計画・構想や、問4～問8でご回答いただいた施策・事業（いずれも該当がある場合）を検討した経緯、主な意思決定のあり方について、よくあてはまるものをそれぞれ最大3つまで下記の選択肢から選び、その番号を記入してください。（そもそも計画・構想や施策・事業の該当がない項目については、空欄のままです。）

計画・構想		計画・構想の検討経緯（下記の選択肢3つまで記入）	
①自転車の対策や利活用に特化した 計画・構想			
政策分野	施策・事業の検討経緯（下記の選択肢3つまで記入）	政策分野	施策・事業の検討経緯（下記の選択肢3つまで記入）
② 教育・子育て分野 での取組		③ 医療・介護・福祉分野 での取組	
④ 産業・文化・観光分野 での取組		⑤ 環境・衛生分野 での取組	
⑥ 都市づくり・交通・防災分野 での取組			

1. 首長・上層部の意向を受けて検討・実施
2. 既存の統計データや、自転車利用の現況に関する調査結果を踏まえて検討・実施
3. 市民意識調査や市民参加機会を通じて把握した市民ニーズ・提案を踏まえて検討・実施
4. 自転車施策所管部署の発案で検討・実施
5. 自転車施策以外の所管部署からの要望・照会を契機に検討・実施
6. 検討当時の状況は不明
7. 自転車の利活用に関する計画・構想や、施策・事業を検討したことはない

V. 貴自治体の自転車対策に係るハード整備の取組状況についてお伺いします。

問10 自転車通行空間（自転車道、自転車専用レーン（普通自転車専用通行帯））の整備についてお伺いします。

10-1 自転車ネットワーク計画（安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、整備すべき路線を選定し、その整備形態等を示した計画）の策定状況について、以下のうちあてはまるもの1つに○をつけてください。

- | | | |
|----------------|---------|-------------|
| 1. 策定済み | 2. 検討中 | 3. 今後検討する予定 |
| 4. 現時点で検討予定はない | 5. その他（ | ） |

10-2 自転車通行空間の整備状況について、以下のうちあてはまるもの1つに○をつけてください。

- | |
|-------------------------------------|
| 1. 自転車ネットワーク計画に位置付けた路線はすべて整備済み |
| 2. 自転車ネットワーク計画に位置付けた路線は一部整備済み |
| 3. 特に計画には位置付けていないものの、予定した路線はすべて整備済み |
| 4. 特に計画には位置付けていないものの、予定した路線は一部整備済み |
| 5. 自転車通行空間の整備に向けて対象路線を検討中 |
| 6. 自転車通行空間整備事業の実施に向けて検討中 |
| 7. 現時点で整備の予定はない |
| 8. その他（具体的に： |
| ） |

問11 貴自治体の自転車対策の取組体制の課題についてお伺いします。以下のうちあてはまるもの最大3つまでに○をつけてください。

1. 自転車対策のための人員が不足している
2. 自転車対策のための予算が不足している
3. 庁内の関連部局との連携や情報共有が十分ではない
4. 近隣自治体の自転車対策担当との連携や情報共有が十分ではない
5. 民間事業者や住民との連携・協力が十分ではない
6. 自転車対策検討のための地域の自転車利用状況に関するデータが十分ではない
7. 効果的な自転車対策や先進事例に関する情報が十分ではない
8. その他（具体的に： _____）

VI. 本調査研究に対して期待すること等についてお伺いします。

問12 貴自治体において、今後「自転車とまちづくり」を検討・推進していく上で、本調査研究に期待する分析内容や情報提供はありますか。ありましたら、その内容を具体的にご記入ください。
(今後の調査研究、報告書の取りまとめにあたって参考にさせていただきます。)

--

VII. ご回答いただいた方の連絡先についてご記入ください。

問13 ご回答いただいた代表の部署のご担当者様のご連絡先についてお伺いします。

貴自治体名			
所属部署・役職			
お名前			
電話番号		E-mail	@

上記にご記入いただいた方のほか、回答にご協力いただきました担当部署名（課名等）を記載してください。

部署名	
-----	--

以上でアンケートは終了です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

2. 多摩・島しょ地域住民アンケート調査結果

(1) 調査の実施概要

①調査の目的

自治体の担当者がどのような方向に「自転車とまちづくり」を進めていけば良いのか、施策立案する際の一つの示唆（根拠）となる自転車利用実態や住民ニーズを把握する。

②調査対象

多摩・島しょ地域に居住する15歳以上の住民658名を対象として、平成26年9月12日（金）～同月19日（金）にかけて実施した。

回答者の属性に関しては、多摩・島しょ地域の性別・年齢階層別人口割合（実態）になるべく近づけるようサンプルの割付を行なった。

その結果、各年代層が全体に占める比率は、最大1.2ポイント（55～64歳の層）の差に収まっている。

図表 78 多摩・島しょ地域の「性別・年齢階層別（15歳以上）人口割合」と回答者サンプルの割付状況

	男性		女性		合計 (a)		サンプル (b)	
15～24歳	249,857	13.7%	229,190	12.4%	479,047	13.0%	83	12.6%
25～34歳	292,565	16.0%	268,956	14.5%	561,521	15.3%	99	15.0%
35～44歳	353,915	19.4%	327,303	17.7%	681,218	18.5%	118	17.9%
45～54歳	271,153	14.8%	254,794	13.7%	525,947	14.3%	96	14.6%
55～64歳	274,807	15.0%	282,051	15.2%	556,858	15.1%	107	16.3%
65歳以上	383,882	21.0%	491,142	26.5%	875,024	23.8%	155	23.6%
合計	1,826,179	100%	1,853,436	100%	3,679,615	100%	658	100%

資料) 男性・女性・合計の列は、総務省「国勢調査」(平成22年)

③調査項目

本調査の項目と各設問のねらいについては、以下のとおりである。

図表 79 住民アンケート調査の項目と設問のねらい

調査項目	設問のねらい
<ul style="list-style-type: none"> 属性（居住市町村、性別、年齢階層） 	<ul style="list-style-type: none"> クロス集計の軸として活用。居住市町村は都市類型に再編した上で活用
<ul style="list-style-type: none"> 自宅からの日常的な交通手段（最寄り鉄道駅までの所要時間、概ね月1回以上利用する乗り物） 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性の違いによる自転車利用実態・意向の差異を分析 自転車利用者・非利用者を把握（区別）
<p>【※自転車利用者のみ】</p> <ul style="list-style-type: none"> あなたの自転車利用状況（利用頻度、1日当たり利用時間、利用目的〔月1回以上・最たるもの〕、他の交通手段の利用状況、自転車を利用する理由） 	<ul style="list-style-type: none"> 利用頻度、利用時間、利用目的による実態・意向の違いを分析 利用理由から、個人が実感している自転車利用のメリットを把握（まちづくりのマクロでのメリット認識との差異を把握）
<p>【※自転車利用者のみ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用環境の課題認識（自宅の駐輪環境・スペース/道路種別の走りやすさ/交差点の走りやすさ〔信号有・無〕/歩行者・自転車・自動車に対する安全性/目的地の駐輪環境・スペース/自転車の修理・メンテナンス環境/自転車利用環境の総合満足度） 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用環境の各項目の評価から何に満足度が高く、何に満足度が低いかを分析 また、自転車利用環境の総合評価への寄与度を分析し、市民満足度を高めるための重点項目を分析
<p>【※自転車非利用者のみ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車を利用しない理由、自転車への利用転換可能性、そのための条件 	<ul style="list-style-type: none"> 消極的理由、積極的理由の差異の把握 現在利用している公共交通からの転換可能性の把握
<ul style="list-style-type: none"> 自転車のまちづくりへの活用で期待するメリット 自転車をまちづくりに積極的に活用していくことに対する意向 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用環境の各項目の評価から何に関心が高く、まちづくりへの積極的な活用意向との関係性が深いかを分析 また、自治体アンケートと同じ項目で把握することで意識の差異を把握
<ul style="list-style-type: none"> 自転車のまちづくりへの活用で懸念するデメリット 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体アンケートと同じ項目で把握することで意識の差異を把握 自転車のまちづくりへの積極的な活用意向とデメリットの認識関係を把握
<ul style="list-style-type: none"> 自転車をまちづくりに積極的に活用してほしいと思う度合い（意味尺度） 	<ul style="list-style-type: none"> 上記クロス分析の軸として活用

(2) 調査結果

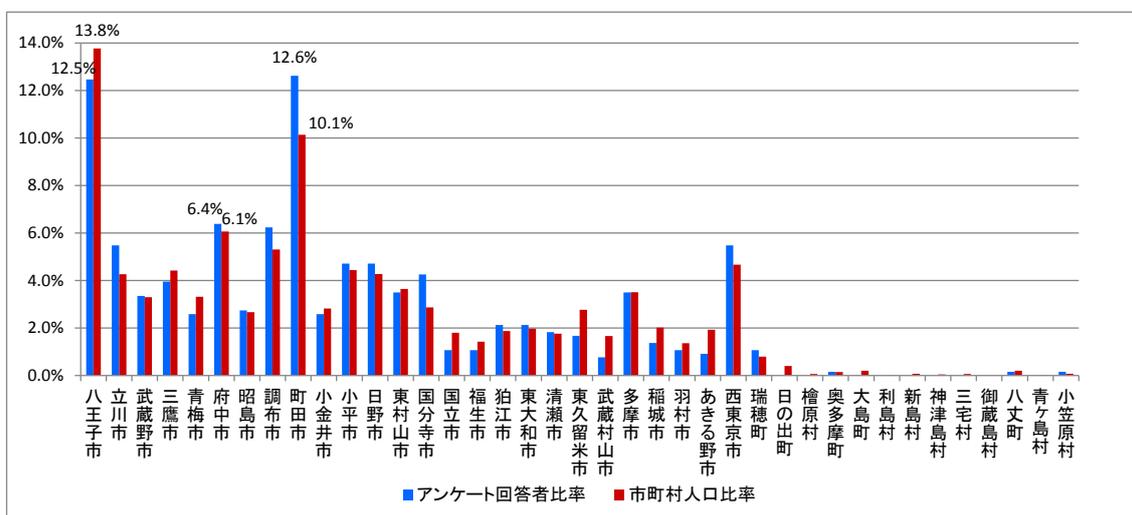
① 回答者属性

1) 市町村別居住地

アンケート回答者の市町村別居住地をみると、概ね各市町村の人口規模と同等の比率でサンプリングできている。回答者数の多い市町村は町田市（12.6%）八王子市（12.5%）、府中市（6.4%）の順であるがいずれも3ポイント未満の差に収まっている。【図表 80】

都市類型別にみると、「市街地的利用環境×広域利用・来訪者利用中心」が465サンプルと大半を占め、「郊外部的利用環境×広域利用・来訪者利用中心」は26サンプルとなっている【図表 81】。

図表 80 「回答者の居住市町村割合」と「国勢調査人口の市町村割合」



資料) 市町村人口比率は総務省「国勢調査」(平成 22 年)

図表 81 「都市類型別サンプル数」と該当市町村

類型 (n=サンプル数)		該当市町村
市街地的 利用環境 (n=550)	自市町村内 利用中心 (n=85)	立川市 府中市 瑞穂町
	広域利用・ 来訪者利用中心 (n=465)	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
郊外部的 利用環境 (n=108)	自市町村内 利用中心 (n=82)	八王子市
	広域利用・ 来訪者利用中心 (n=26)	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

2) 性・年齢階層

回答者 658 サンプルのうち、男性・女性の回答者数は同数であり、合計の年齢階層別の回答者比率は、「65歳以上」が最も多く 23.6%、次いで「35～44歳」の 17.9%と、団塊世代・団塊ジュニア世代を含む年齢階層で回答者比率が高い。

なお、年齢階層別の回答者数は、国勢調査の比率に対して 1.5 ポイント差以内に収まっており、概ね実態の構成に近いサンプルとなっている。【図表 82】

図表 82 「性別・年齢階層別回答者数」の比率

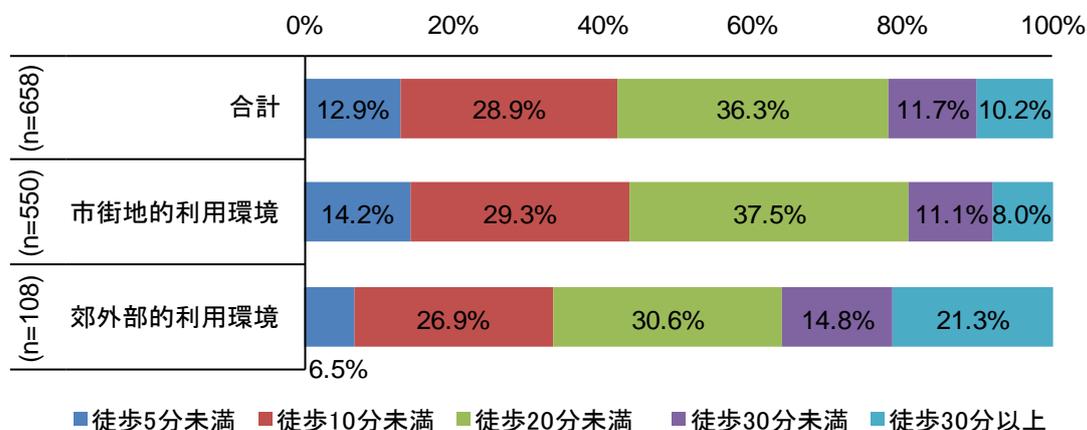
	男性		女性		合計 (a)	
	国勢調査	サンプル	国勢調査	サンプル	国勢調査	サンプル
15～24歳	13.7%	13.1%	12.4%	12.2%	13.0%	12.6%
25～34歳	16.0%	16.1%	14.5%	14.0%	15.3%	15.0%
35～44歳	19.4%	18.8%	17.7%	17.0%	18.5%	17.9%
45～54歳	14.8%	15.2%	13.7%	14.0%	14.3%	14.6%
55～64歳	15.0%	15.8%	15.2%	16.7%	15.1%	16.3%
65歳以上	21.0%	21.0%	26.5%	26.1%	23.8%	23.6%
合計	1,826,179	329	1,853,436	329	3,679,615	658

資料) 国勢調査の欄の年齢階層別人口比率は総務省「国勢調査」(平成 22 年)

3) 居住地域 (自宅から最寄りの鉄道駅までの徒歩での所要時間)

自宅から最寄りの鉄道駅までの徒歩での所要時間は、「市街地的利用環境」の都市類型では、「5分未満」が 14.2%、「10分未満」が 29.3%、「20分未満」が 37.5%となっており、「20分未満の合計」で8割を越える。一方、「郊外部的利用環境」の都市類型では、「20分未満の合計」は6割程度にとどまる。【図表 83】

図表 83 「居住地域 (鉄道駅までの徒歩での所要時間)」



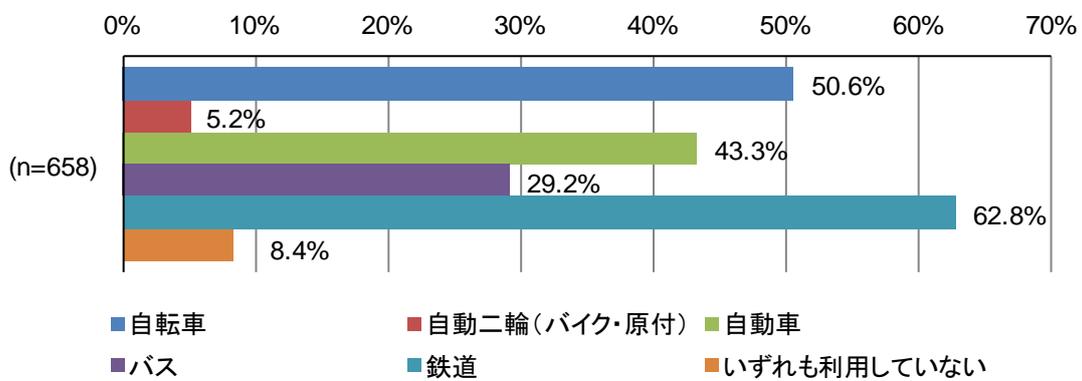
②自転車の「利用状況」

1) 自転車の「利用有無（概ね月1回以上利用する乗り物）」

概ね月1回以上利用する乗り物としては、「自転車」と回答した割合は50.6%となっており、約半数の住民が定期的に利用している。

なお、「鉄道」が62.8%と最も利用されている交通手段であり、次いで「自転車」、そして「自動車」が43.3%、「バス」が29.2%と続いている。【図表84】

図表 84 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】



a 都市類型別の「利用有無」

都市類型別に自転車利用率（概ね月1回以上利用する乗り物）をみると、「自市町村内利用中心×市街地的利用環境」で61.2%と最も高く、次いで「広域利用・来訪者利用中心×市街地的利用環境」で51.6%となっており、「市街地的利用環境」の都市類型において自転車利用率が高い傾向にある。

なお、「自市町村内利用中心×郊外部的利用環境」、「広域利用・来訪者利用中心×郊外部的利用環境」においても3～4割の自転車利用率となっている。【図表85】

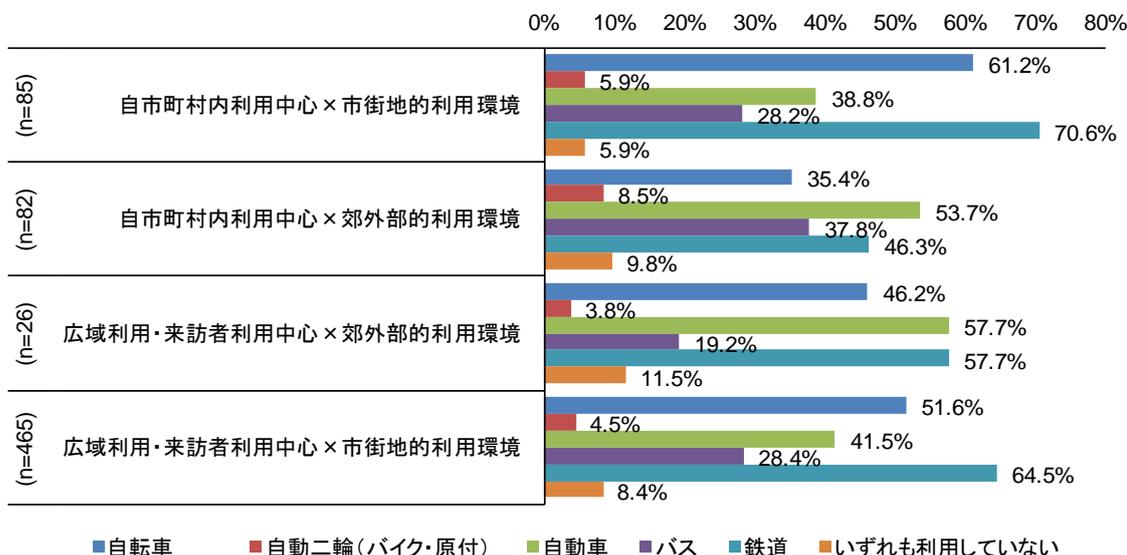
b 年齢階層別の「利用有無」

年齢階層別に自転車利用率（概ね月1回以上利用する乗り物）をみると、「15～24歳」で59.0%と最も高く、次いで「45～54歳」の58.3%となっている。なお、「65歳以上」の高齢層でも45.8%となっており、「25～34歳」の41.4%よりも高い比率となっている。

【図表86】

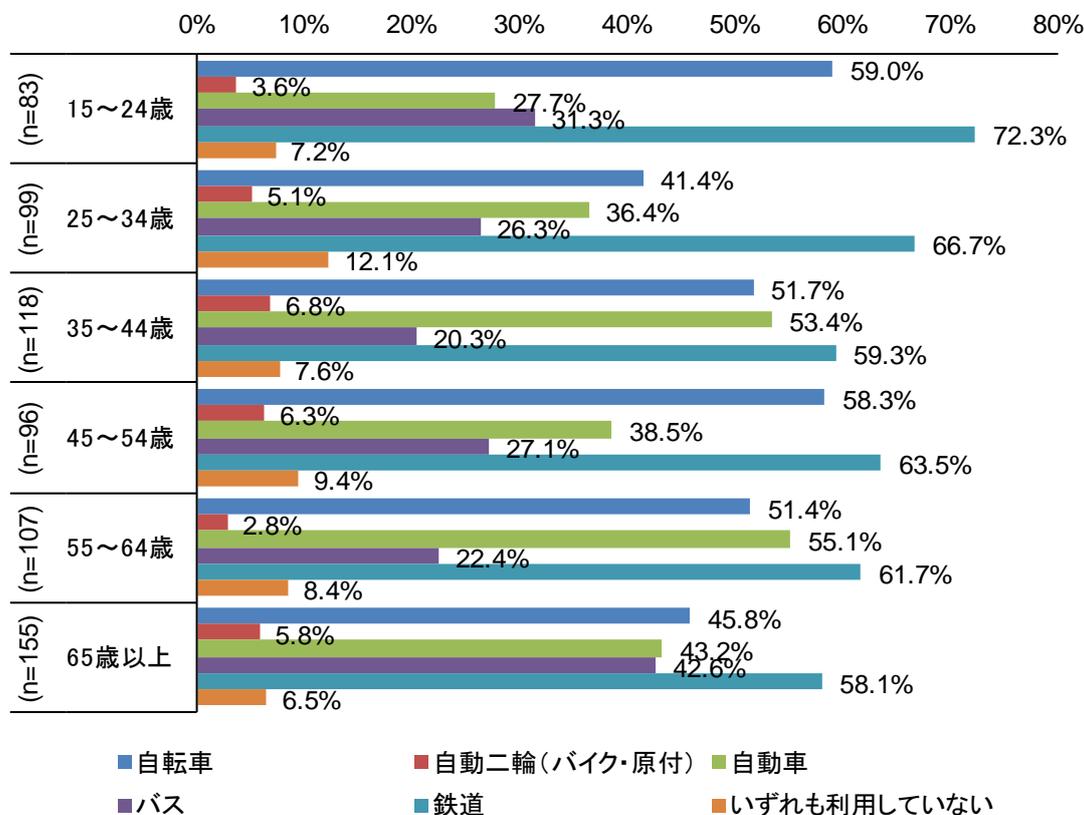
図表 85 自転車の「利用有無（概ね月1回以上利用する乗り物）」：【都市類型別】

【※複数回答】



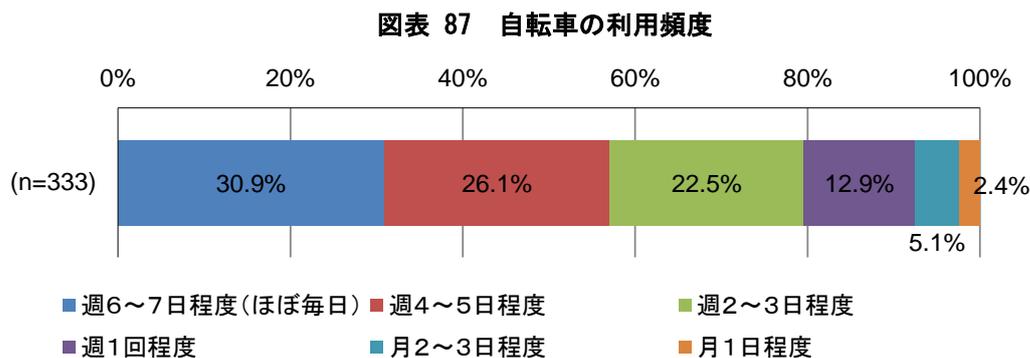
図表 86 自転車の「利用有無（概ね月1回以上利用する乗り物）」：【年齢階層別】

【※複数回答】



2) 自転車の「利用頻度」

自転車の利用頻度としては、「週6～7日程度（ほぼ毎日）」が30.9%と最も多く、次いで「週4～5日程度」が26.1%、「週2～3日程度」が22.5%となっており、「週1回以上」定期的に利用している割合は9割を超える【図表87】。



a 都市類型別の「利用頻度」

都市類型別に自転車利用頻度をみると、「週6～7日程度（ほぼ毎日）」は「広域利用・来訪者利用中心×市街地的利用環境」で32.5%と特に高い一方、「週4～5日程度」は22.1%と他の都市類型よりも低い。

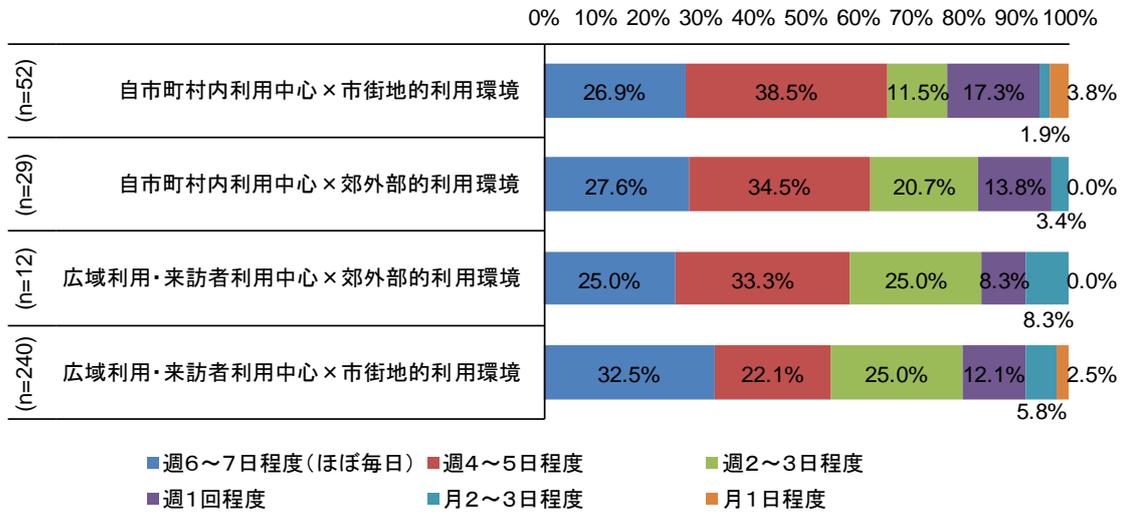
「週4日以上の高頻度層」の割合はどの都市類型でも6割前後となっている。【図表88】

b 年齢階層別の「利用頻度」

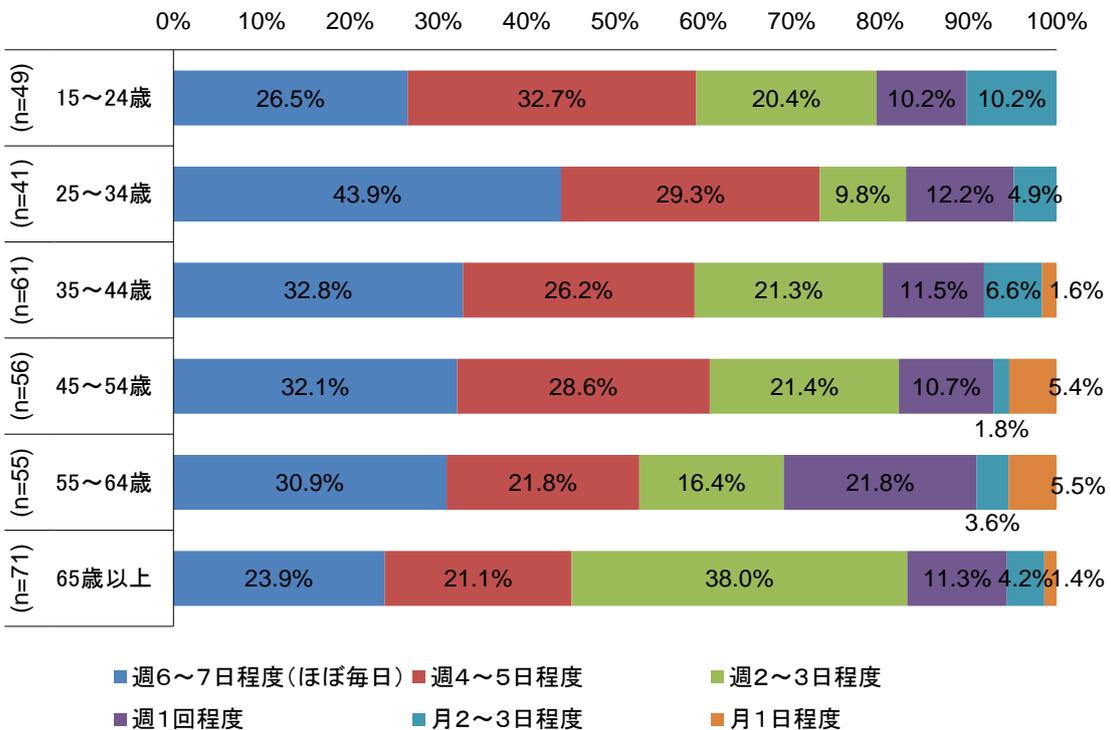
年齢階層別に自転車利用頻度をみると、「週6～7日程度（ほぼ毎日）」は「25～34歳」の層で43.9%と特に高く、「15～24歳」、「65歳以上」では3割未満にとどまっている。

一方、「週2～3日程度」は「65歳以上」で38.0%と特に高く、「25～34歳」では9.8%にとどまる。【図表89】

図表 88 自転車の「利用頻度」：【都市類型別】



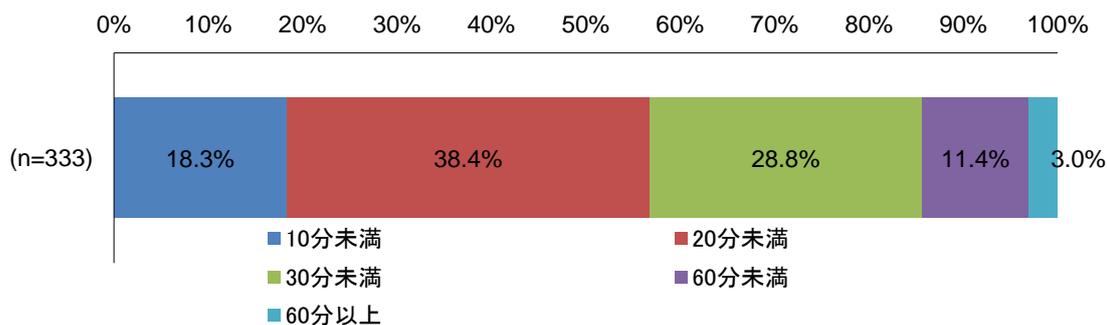
図表 89 自転車の「利用頻度」：【年齢階層別】



3) 自転車の「利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）」

1日当たり平均自転車利用時間は、「20分未満」とする割合が38.4%と最も多く、次いで「30分未満」の28.8%、「10分未満」の18.3%となっている【図表90】。

図表 90 自転車の「利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）」



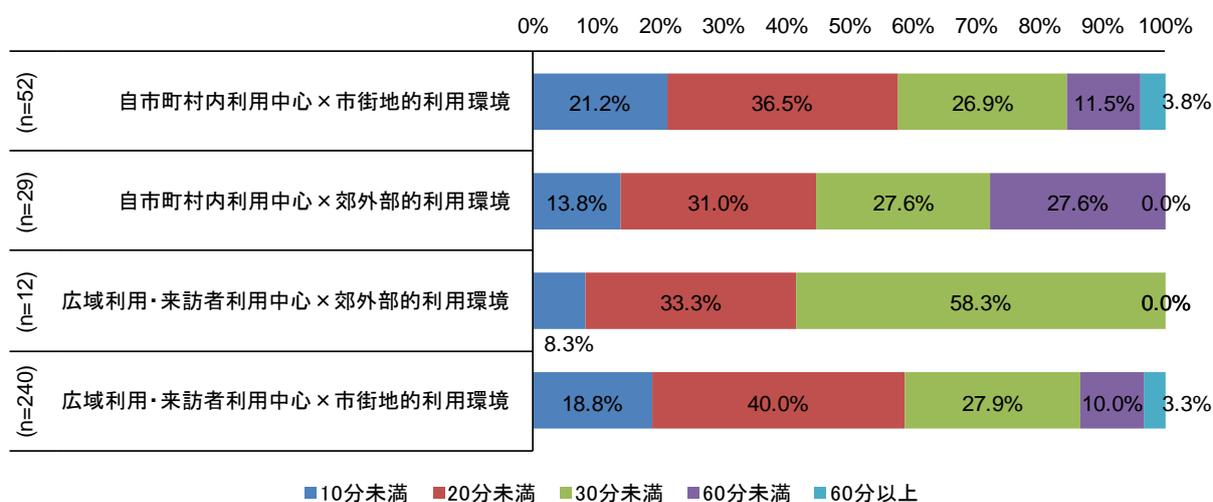
a 都市類型別の「利用時間」

都市類型別に自転車利用時間をみると、「10分未満」の割合は「市街地的利用環境」の都市類型（自市町村内利用中心 21.2%、広域利用・来訪者利用中心 18.8%）に多く、「郊外部的利用環境」の都市類型では「10分未満」と「20分未満」の合計割合が半数以下となっており、比較的利用時間が長い傾向にある。特に「自市町村内利用中心×郊外部的利用環境」では27.6%が「60分未満」と回答しており、長時間の利用に特徴がみられる。【図表91】

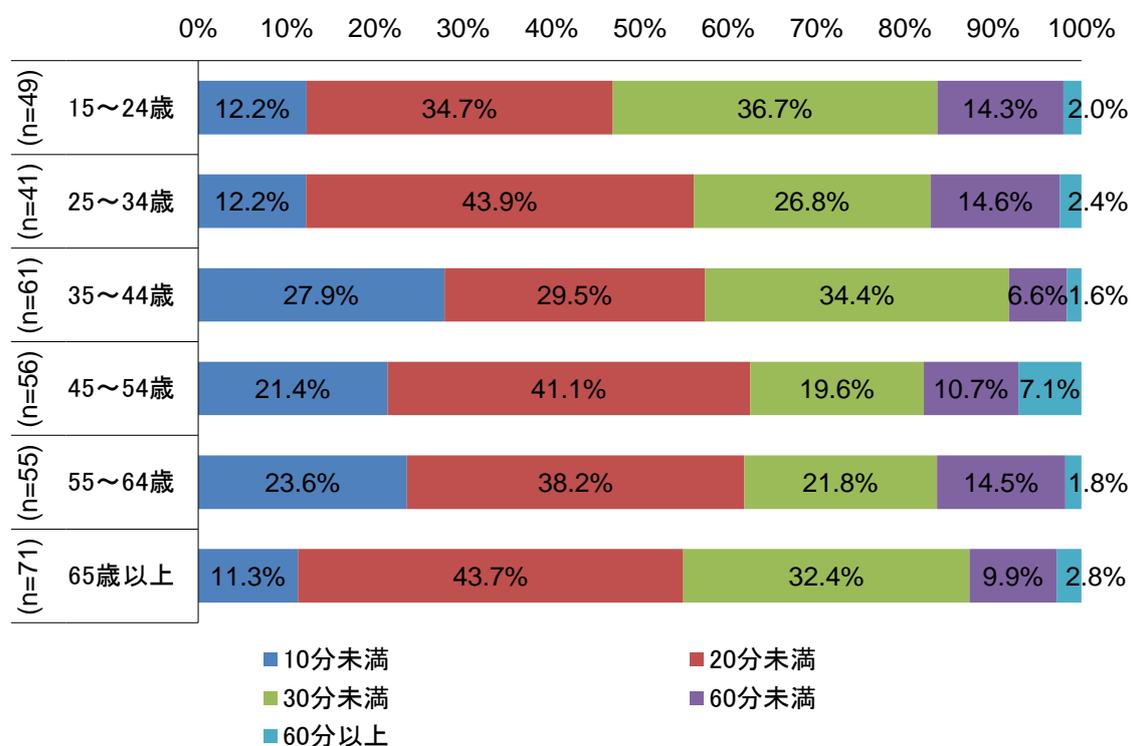
b 年齢階層別の「利用時間」

年齢階層別に自転車利用時間をみると、「35～64歳」の世代では「10分未満」の割合が高い特徴がある。一方、他の層では「30分未満」と回答する割合が高い特徴がみられる【図表92】。

図表 91 自転車の「利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）」：【都市類型別】



図表 92 自転車の「利用時間（1日当たり平均自転車利用時間）」：【年齢階層別】

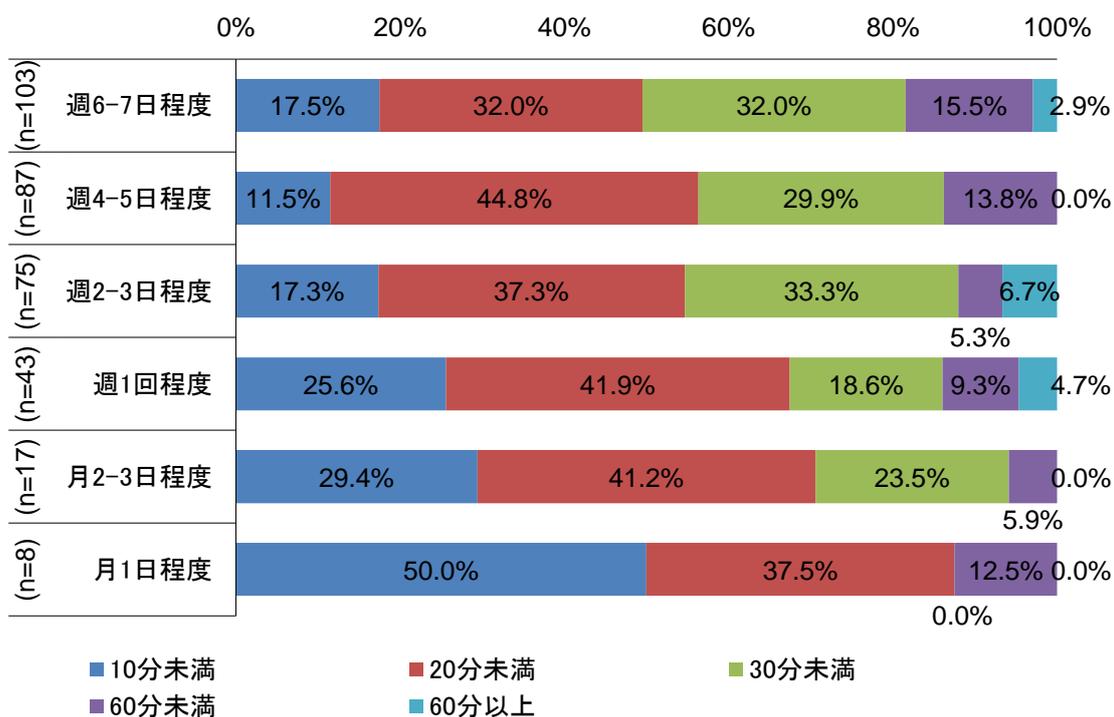


c 自転車利用頻度別の「利用時間」

自転車利用頻度別に自転車利用時間をみると、自転車利用頻度が高い層ほど自転車利用時間が長い傾向がみられる。

「週6～7日程度」では「10分未満」及び「20分未満」とする割合は半数程度にとどまるのに対し、「週1回程度」では7割弱となっている。【図表93】

図表 93 自転車の「利用時間（1日あたり平均自転車利用時間）」：【自転車利用頻度別】

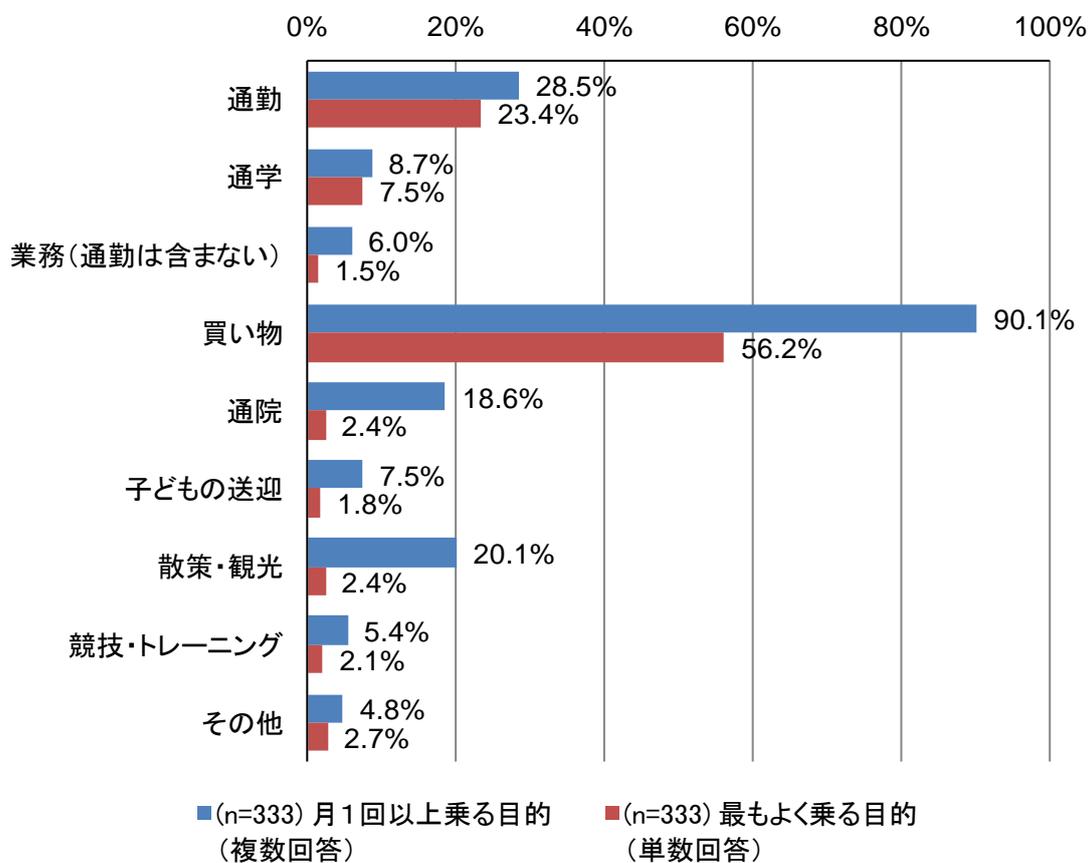


4) 自転車の「利用目的」

自転車の利用目的については、「月1回以上乗る目的」（複数回答）としては、「買い物」が90.1%と特に高く、次いで「通勤」の28.5%、「散策・観光」が20.1%、「通院」が18.6%となっている。

一方、「最もよく乗る目的」（単数回答）としては、「買い物」が56.2%と最も高く、次いで「通勤」の23.4%、「通学」の7.5%となっている。【図表94】

図表 94 自転車の「利用目的」



a 都市類型別の「利用目的」

都市類型別に自転車を最もよく利用する目的をみると、いずれの都市類型においても「買い物」の割合が最も高くなっている。

なお、「子どもの送迎」、「散策・観光」は「広域利用・来訪者利用中心×市街地的利用環境」の都市類型に、「競技・トレーニング」は「市街地的利用環境」の2類型に存在している。【図表 95】

b 年齢階層別の「利用目的」

年齢階層別に自転車を最もよく利用する目的をみると、年齢階層（「15～24歳」の階層は除く。）が上がるにつれ、「通勤」の割合が低下する一方、「買い物」の割合が高くなる傾向がみられる。

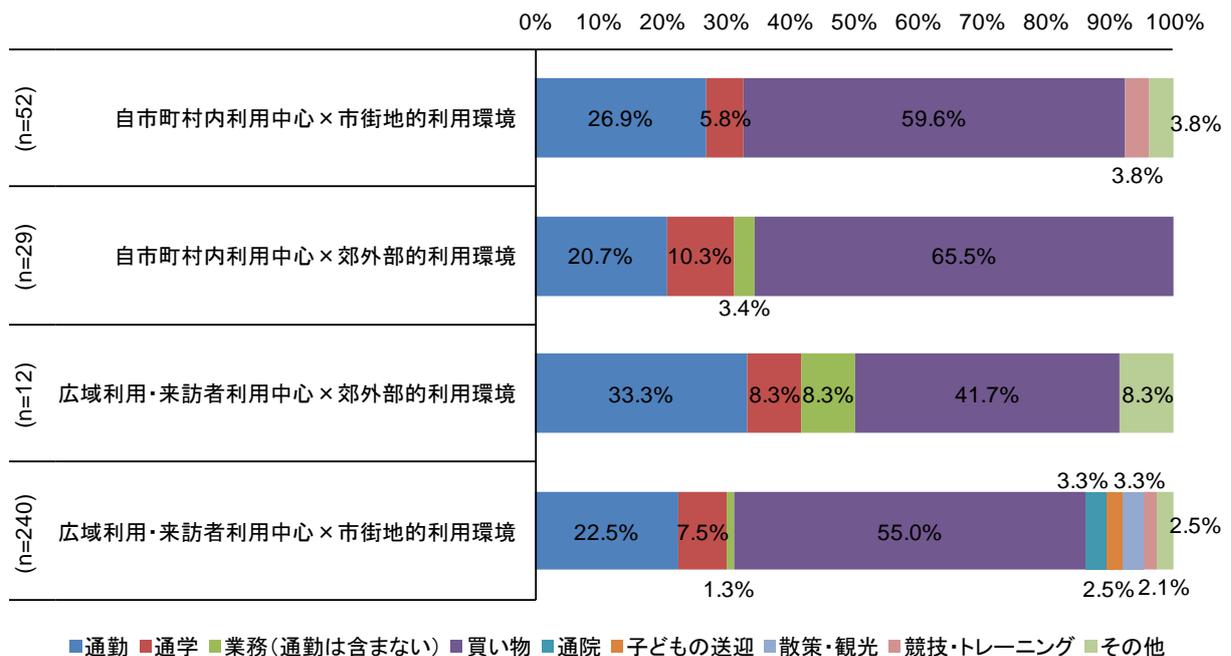
また、その他の特徴としては「15～24歳」では「通学」目的が半数を占めているほか、「25～34歳」では7.3%、「35～44歳」では4.9%が「子どもの送迎」となっている。

「競技・トレーニング」は「45歳以上の層」に回答がみられる。【図表 96】

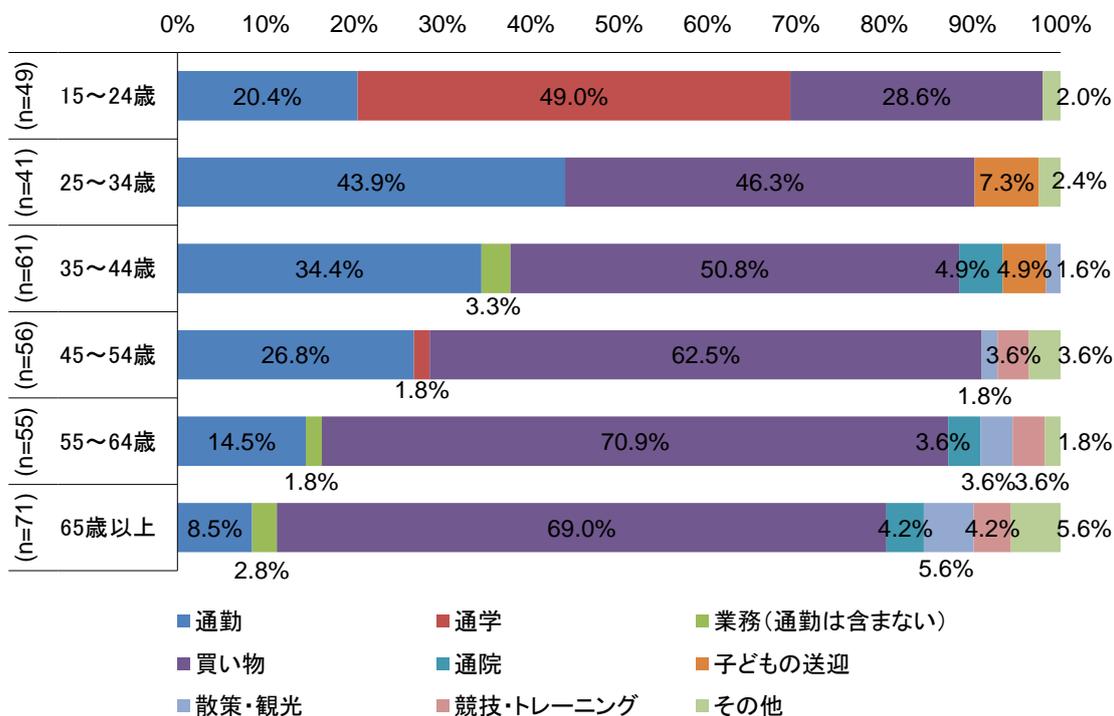
c 利用頻度別の「利用目的」

利用頻度別に自転車を最もよく利用する目的をみると、「週6～7日程度」、「週4～5日程度」では「通勤」と「買い物」がそれぞれ4割前後で拮抗しているが、それ以下の利用頻度層では「買い物」の割合が特に高くなっている【図表 97】。

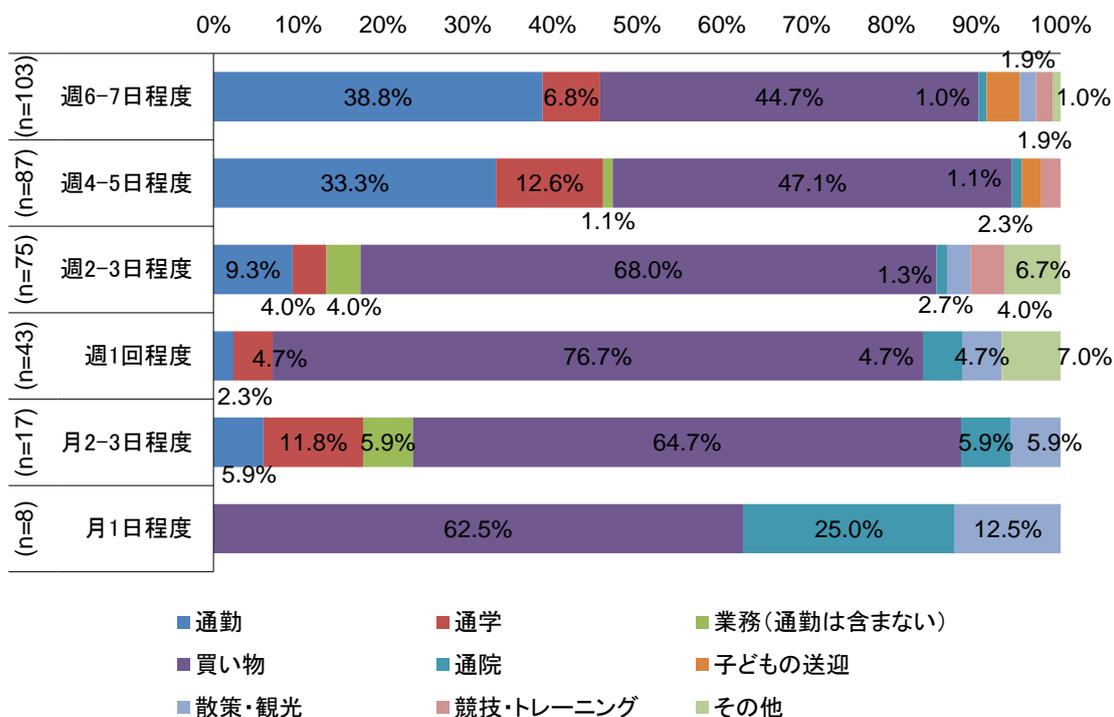
図表 95 自転車の「利用目的（最もよく利用する目的）」：【都市類型別】



図表 96 自転車の「利用目的（最もよく利用する目的）」：【年齢階層別】

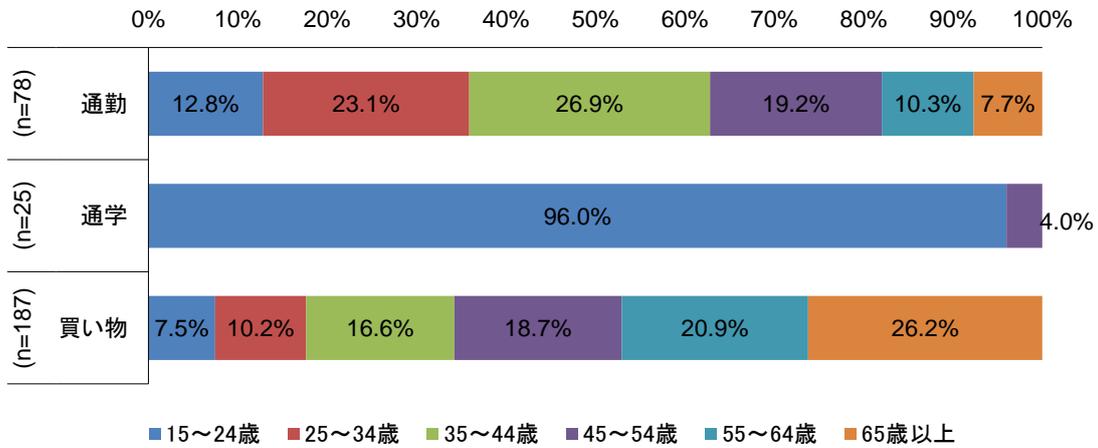


図表 97 自転車の「利用目的（最もよく利用する目的）」：【利用頻度別】

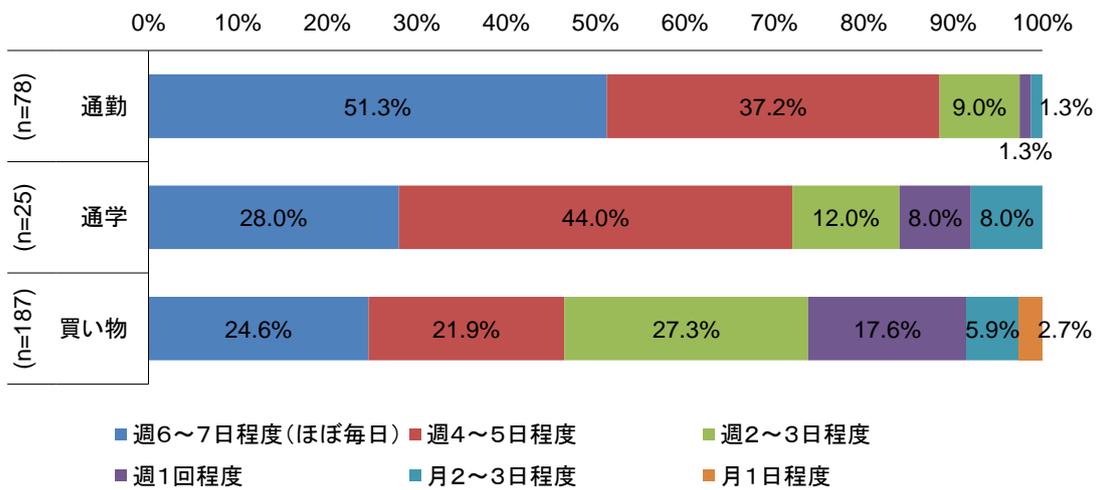


【参考】

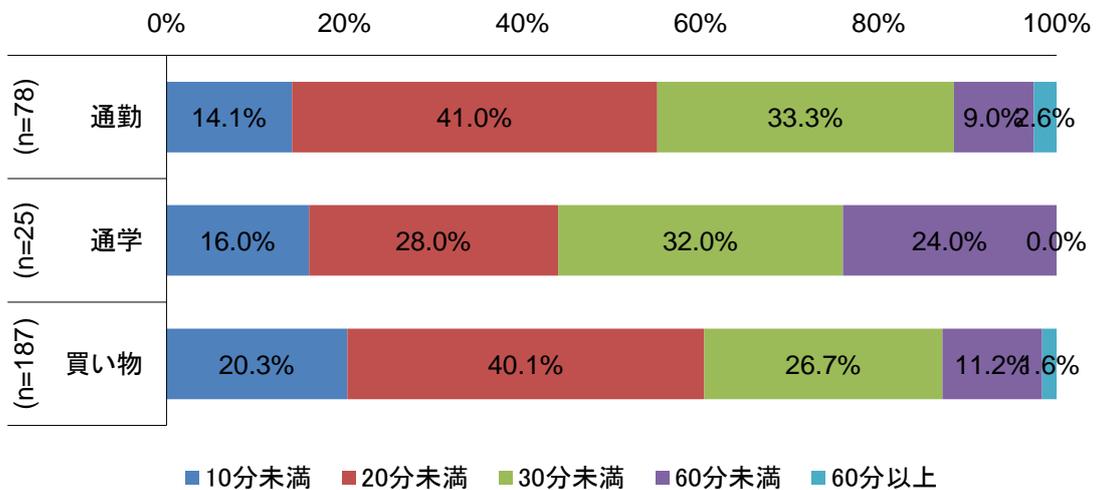
図表 98 主な自転車利用目的別「年齢階層」



図表 99 主な自転車利用目的別「利用頻度」



図表 100 主な自転車利用目的別「利用時間」

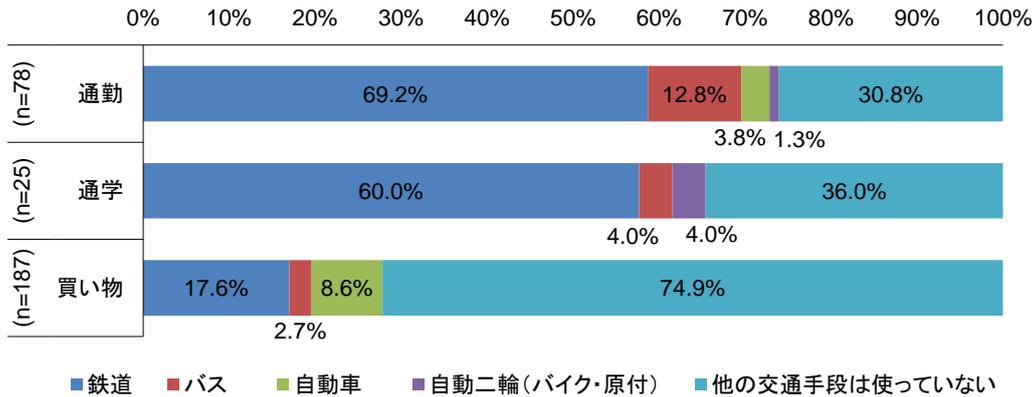


5) 自転車と「組み合わせて利用する交通手段」

最もよく自転車を利用する目的別に、自転車と組み合わせて利用する他の交通手段をみると、「通勤」目的では 69.2%、「通学」目的では 60.0%が「鉄道」との組合せで利用している。

一方、「買い物」目的でも 17.6%が「鉄道」との組合せで利用している。【図表 101】

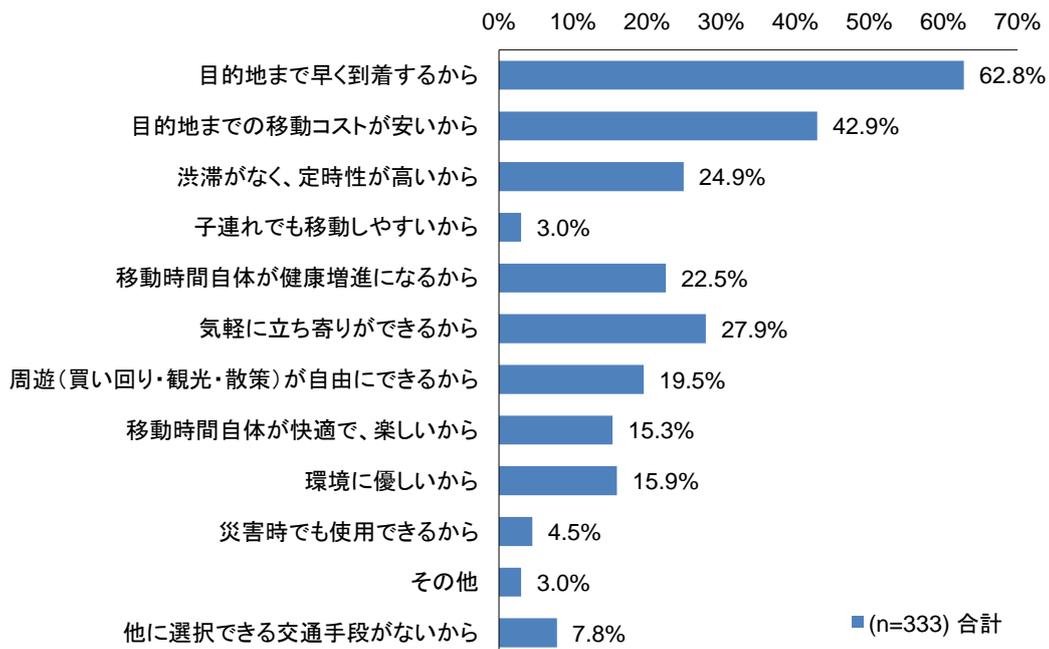
図表 101 自転車の利用目的別の「他の利用交通手段との組合せ状況」【※複数回答】



6) 自転車を「選択する理由」

移動手段として自転車を利用する理由としては、「目的地まで早く到着するから」、「目的地までの移動コストが安いから」と回答する割合が特に高く、次いで「気軽に立ち寄りができるから」、「渋滞がなく定時性が高いから」、「移動時間自体が健康増進になるから」が続いている。【図表 102】

図表 102 自転車を「選択する理由」【※複数回答】



a 主な利用目的別の「選択する理由」

主な利用目的別に自転車を選択する理由をみると、「目的地まで早く到着するから」、「目的地までの移動コストが安いから」の2つは、目的内容に関わらず高い割合となっている。

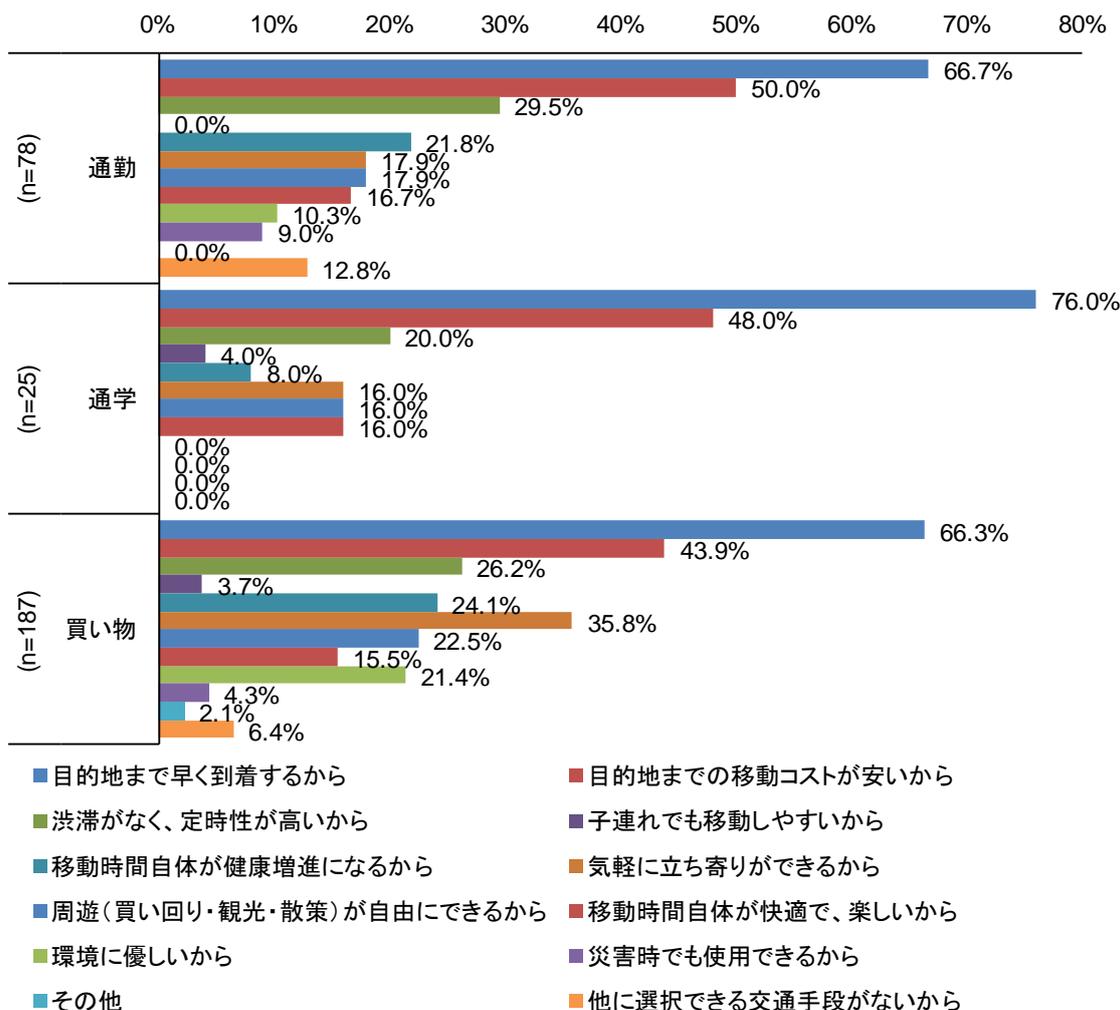
また、これらに続くものとしては、「買い物」では「気軽に立ち寄りができるから」、「通勤・通学」では「渋滞がなく、定時性が高いから」の割合が高い。【図表 103】

b 年齢階層別の「選択する理由」

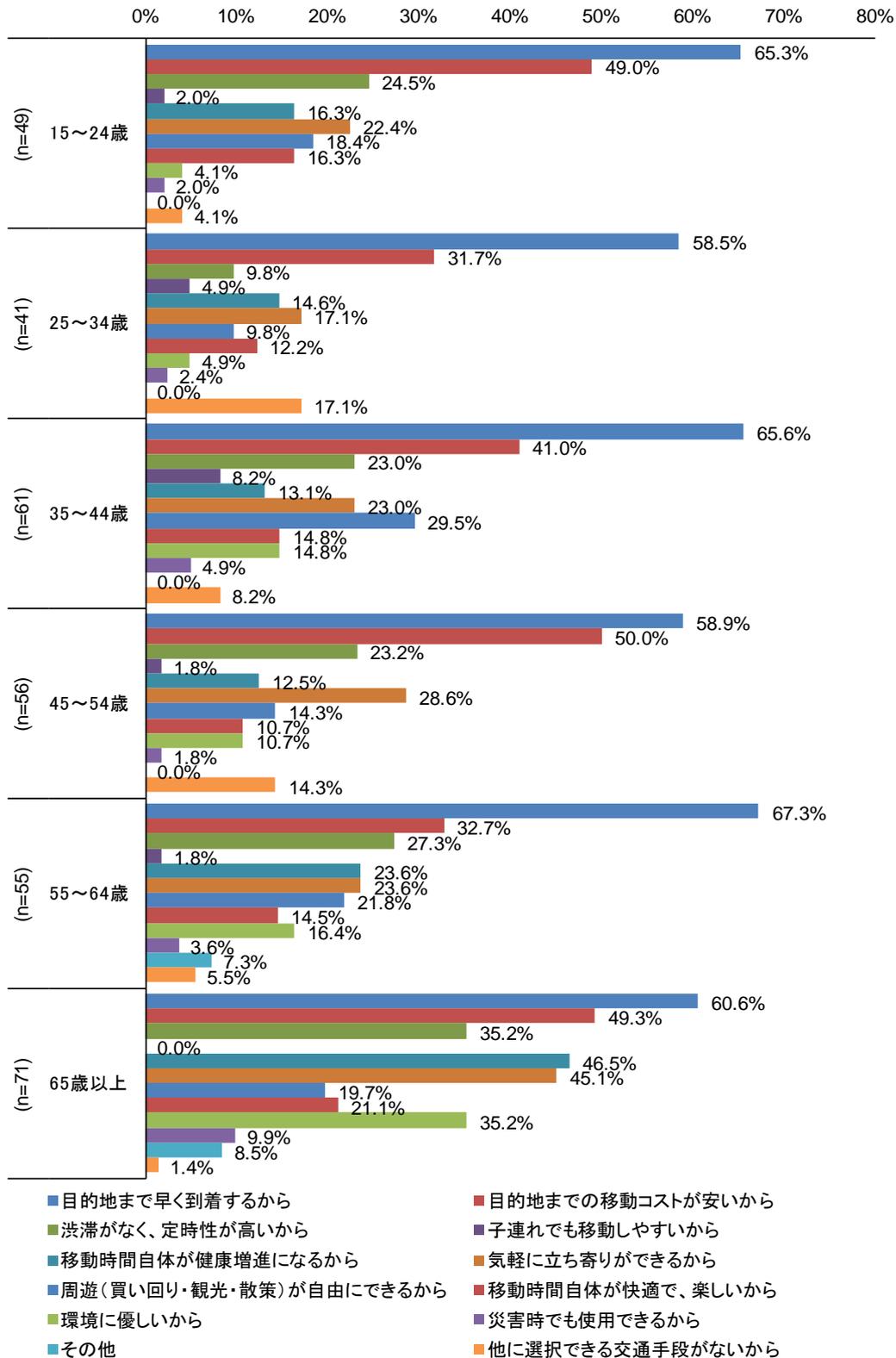
年齢階層別に自転車を選択する理由をみると、「目的地まで早く到着するから」、「目的地までの移動コストが安いから」の2つは、目的内容に関わらず高い割合となっている。

ただし、「65 歳以上」の高齢層では他の理由も拮抗しており、「移動自体が健康増進になるから」が 46.5%、「気軽に立ち寄りができるから」が 45.1%となっており、他の層と異なる特徴がみられる。【図表 104】

図表 103 自転車を「選択する理由」：【主な利用目的別】〔※複数回答〕



図表 104 自転車を選ばる理由：【年齢階層別】〔※複数回答〕

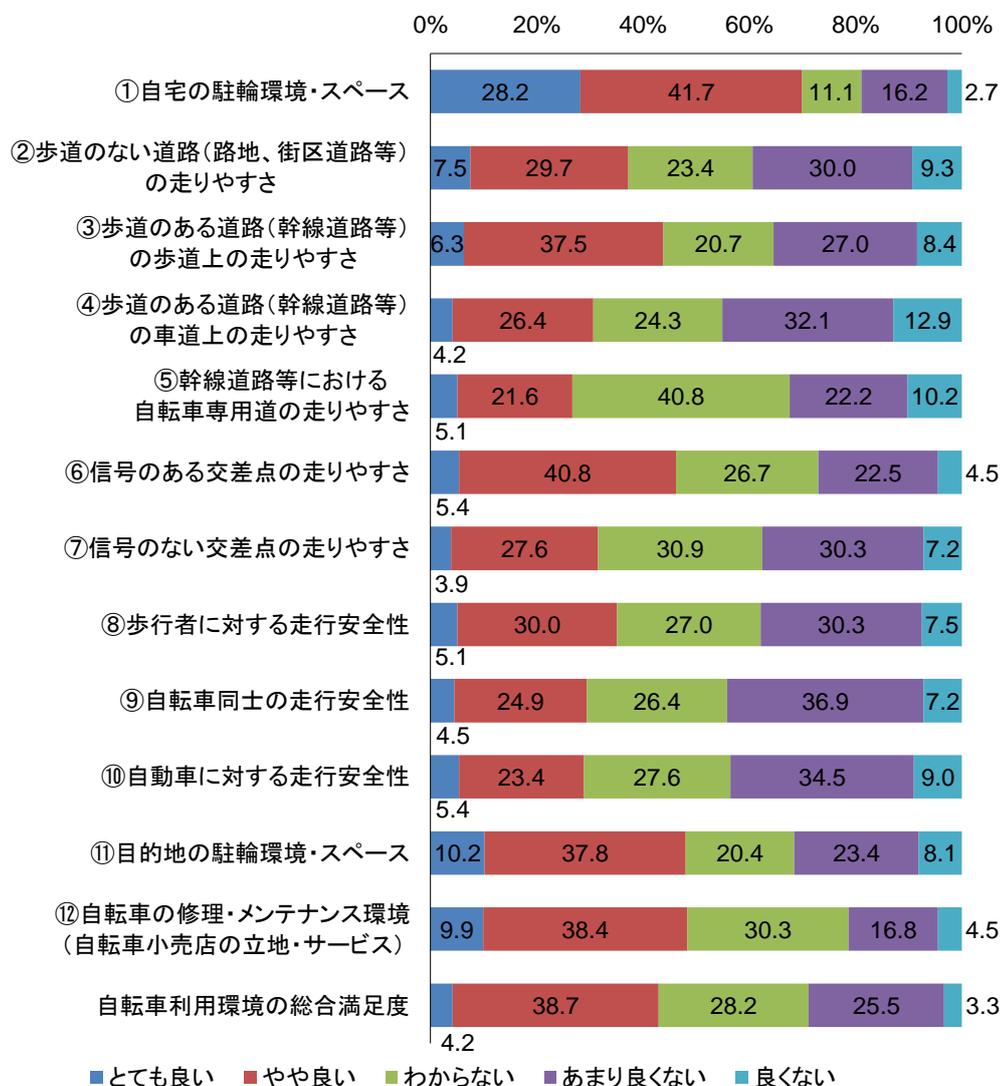


③自転車の「利用環境」

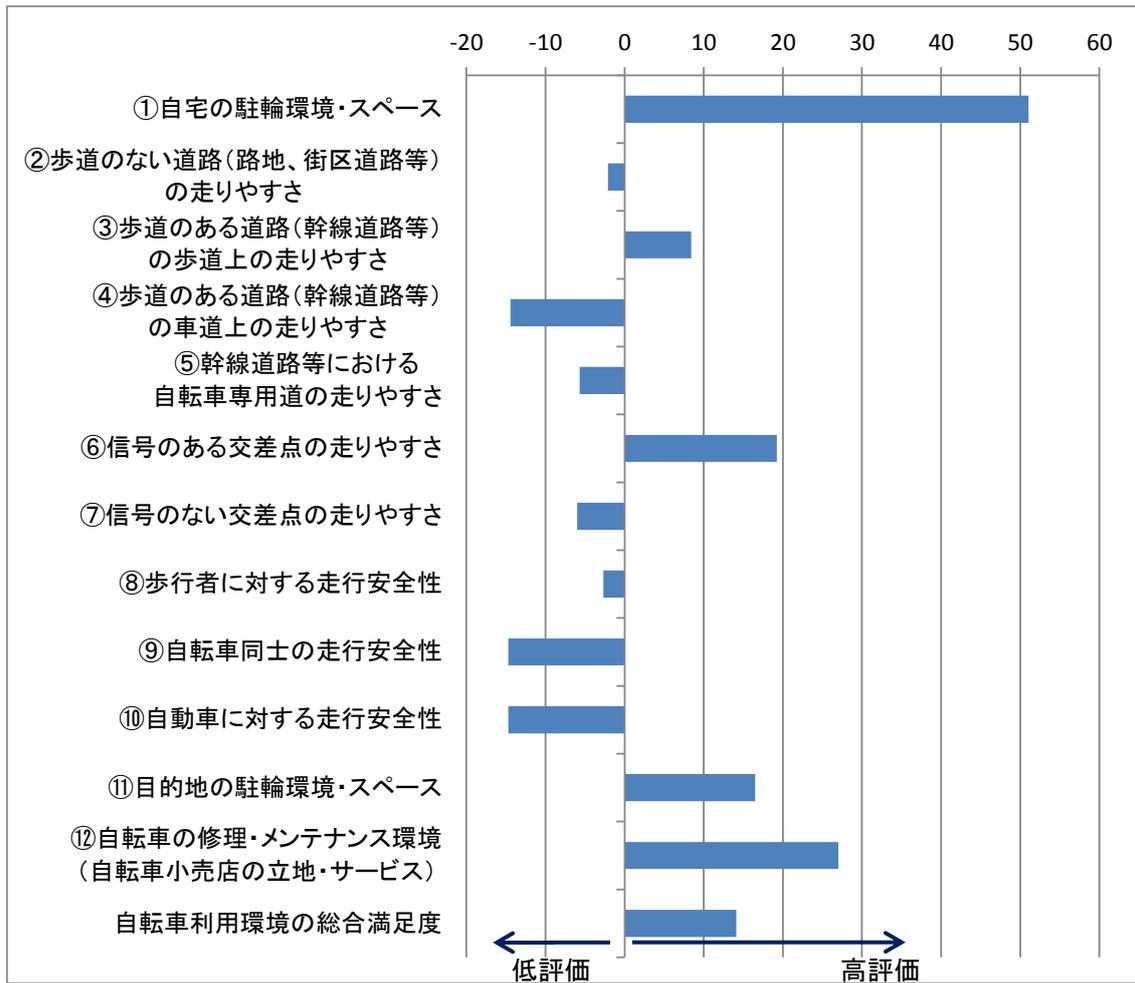
自転車を利用する際の走行環境等に対する評価のうち、「とても良い」、「やや良い」の肯定派の割合をみると、「自宅の駐輪環境・スペース」、「歩道のある道路の歩道上の走りやすさ」、「信号のある交差点の走りやすさ」、「目的地の駐輪環境・スペース」、「自転車の修理・メンテナンス環境」などが高評価の傾向にあるものとして挙げられる。

一方、「あまり良くない」、「良くない」の否定派の割合をみると、「歩道のない道路の走りやすさ」、「歩道のある道路の車道上の走りやすさ」、「歩行者に対する走行安全性」、「自転車同士の走行安全性」、「自動車に対する走行安全性」などが低評価の傾向にあるものとして挙げられる。【図表 105・106】

図表 105 自転車の「利用環境評価」(n=333)



図表 106 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)。

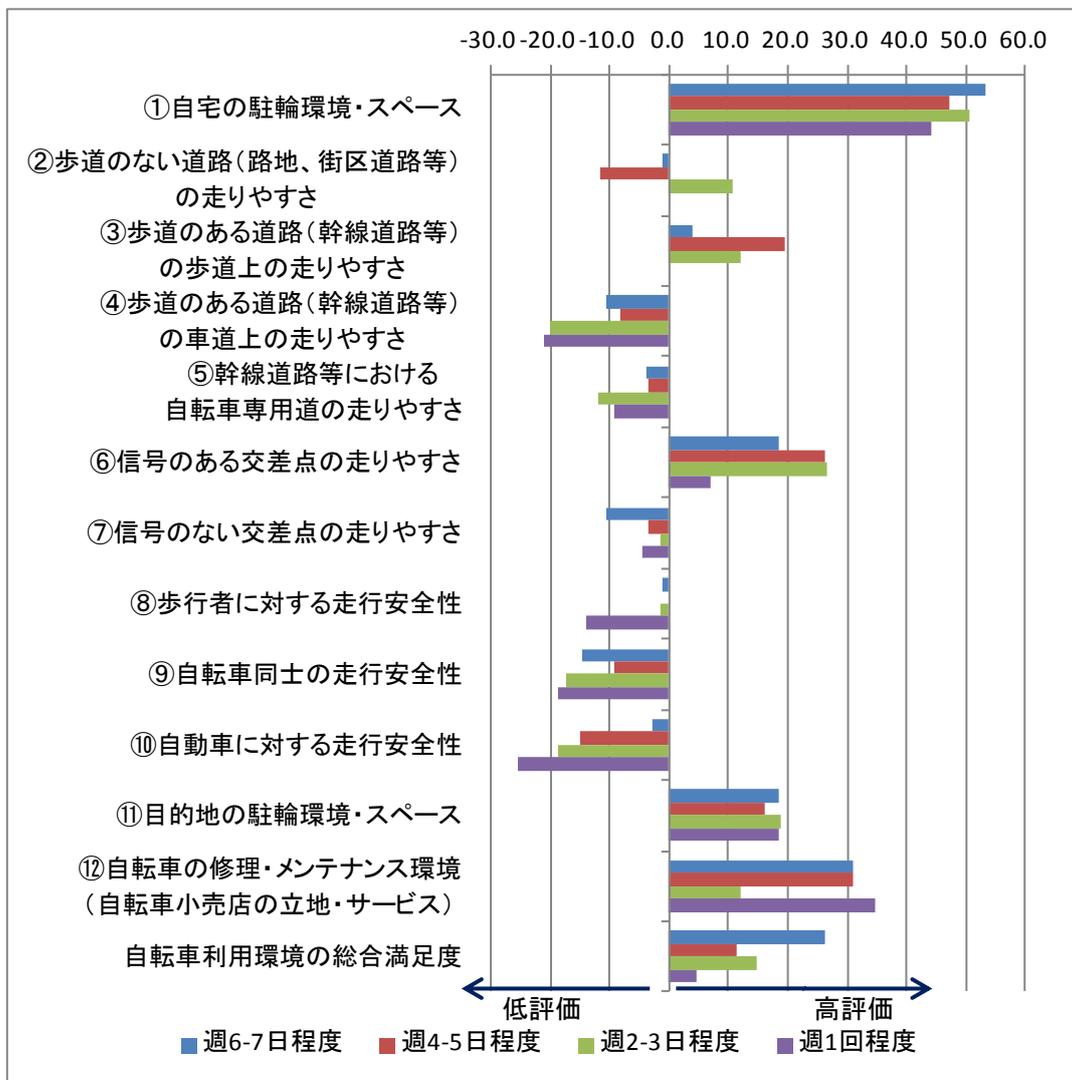
1) 利用頻度別の「利用環境評価」

自転車を利用する際の走行環境等に対する評価（指標値）を利用頻度別にみると、いくつかの項目で異なる傾向がみられる。

利用頻度の高い層が、低い層と比べてより高く評価している項目（低評価の割合の少ないもの）としては、「走行安全性に関する項目」（⑧～⑩）、「歩道のある道路の車道上の走りやすさ」などが挙げられる。

一方、利用頻度の高い層が、低い層と比べてより低く評価している項目としては、強いて上げると「歩道のない道路の走りやすさ」、「信号のない交差点の走りやすさ」などがあるが、一般的に利用頻度の高い層の方が利用環境に対して肯定的な傾向がみられ、総合満足度にもその傾向がみられる。【図表 107】

図表 107 自転車の「利用環境評価（指標値）」：【利用頻度別】



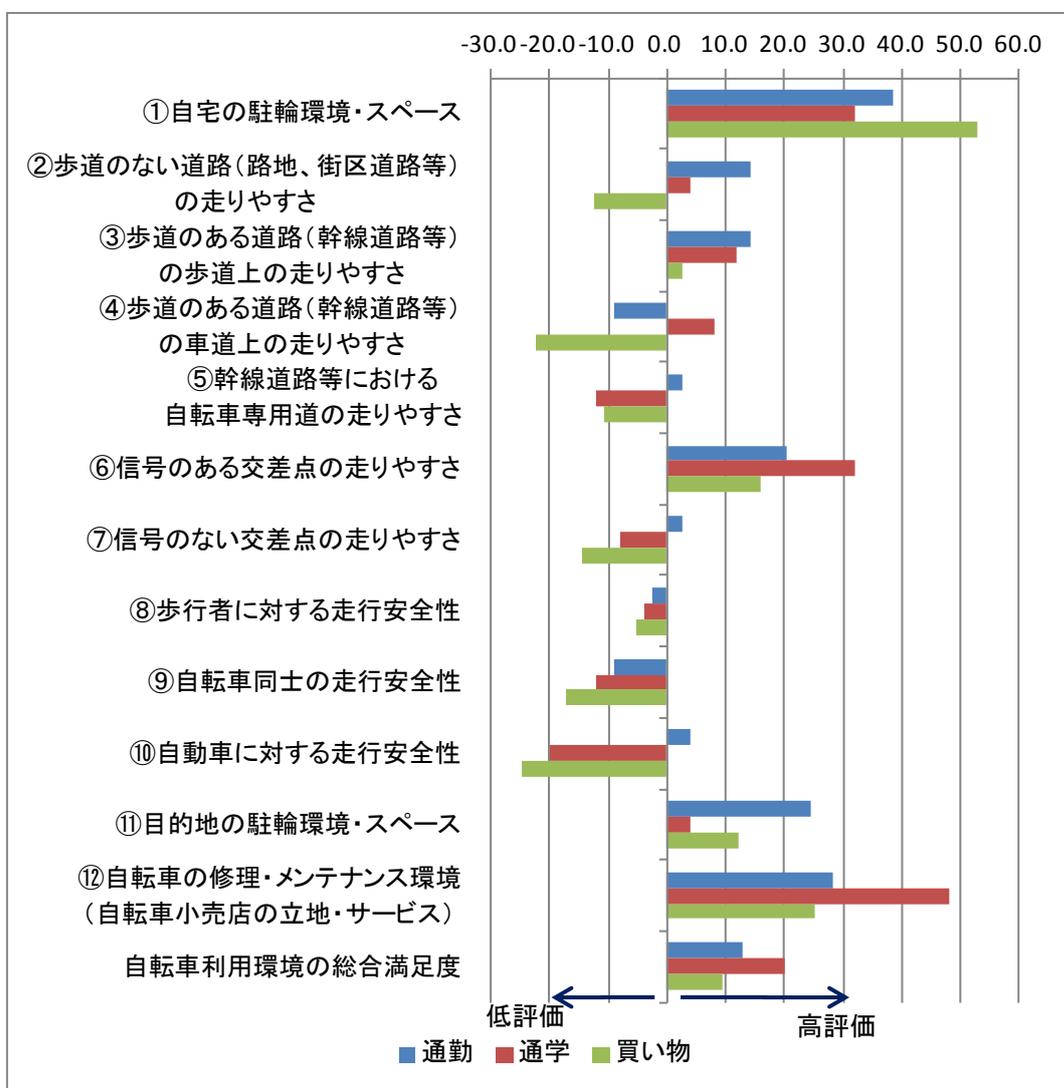
注釈) 指標は「とても良い」の回答割合) + 「やや良い」の回答割合) - 「あまり良くない」の回答割合) - 「良くない」の回答割合) の算式にて得た値。値がプラスの場合は肯定評価が上回っており(高評価)、マイナスの場合は否定評価が上回っている(低評価)。

2) 利用目的別の「利用環境評価」

自転車を利用する際の走行環境等に対する評価（指標値）を利用目的別にみると、「走行安全性に関する項目」（⑧～⑩）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、「歩道のない道路の走りやすさ」、「歩道のある道路の車道上の走りやすさ」、「信号のない交差点の走りやすさ」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。【図表 108】

図表 108 自転車の「利用環境評価（指標値）」：【主な利用目的別】



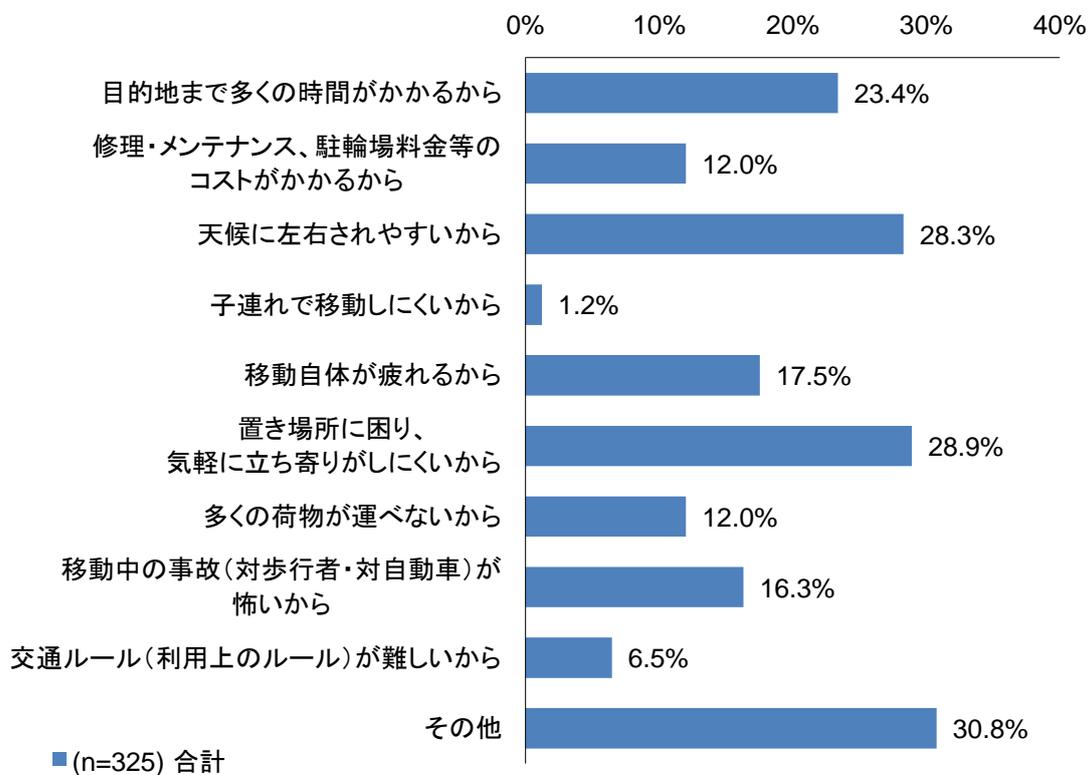
注釈) 指標は「とても良い」の回答割合) + 「やや良い」の回答割合) - 「あまり良くない」の回答割合) - 「良くない」の回答割合) の算式にて得た値。値がプラスの場合は肯定評価が上回っており(高評価)、マイナスの場合は否定評価が上回っている(低評価)。

④自転車「利用しない理由」と「利用する際の条件」

自転車非利用者の利用しない理由としては、「置き場所に困り、気軽に立ち寄りがしにくいから」が28.9%で最も高く、次いで「天候に左右されやすいから」が28.3%、「目的地まで多くの時間がかかるから」が23.4%となっている【図表109】。

なお、「その他」が30.8%で最も多くなっているが、自由回答の内容をみると、「自転車を持っていないから」、「自転車に乗れないから」、「坂道が多いから」が主な回答となっている【図表110】。

図表 109 自転車を「利用しない理由」〔※複数回答〕



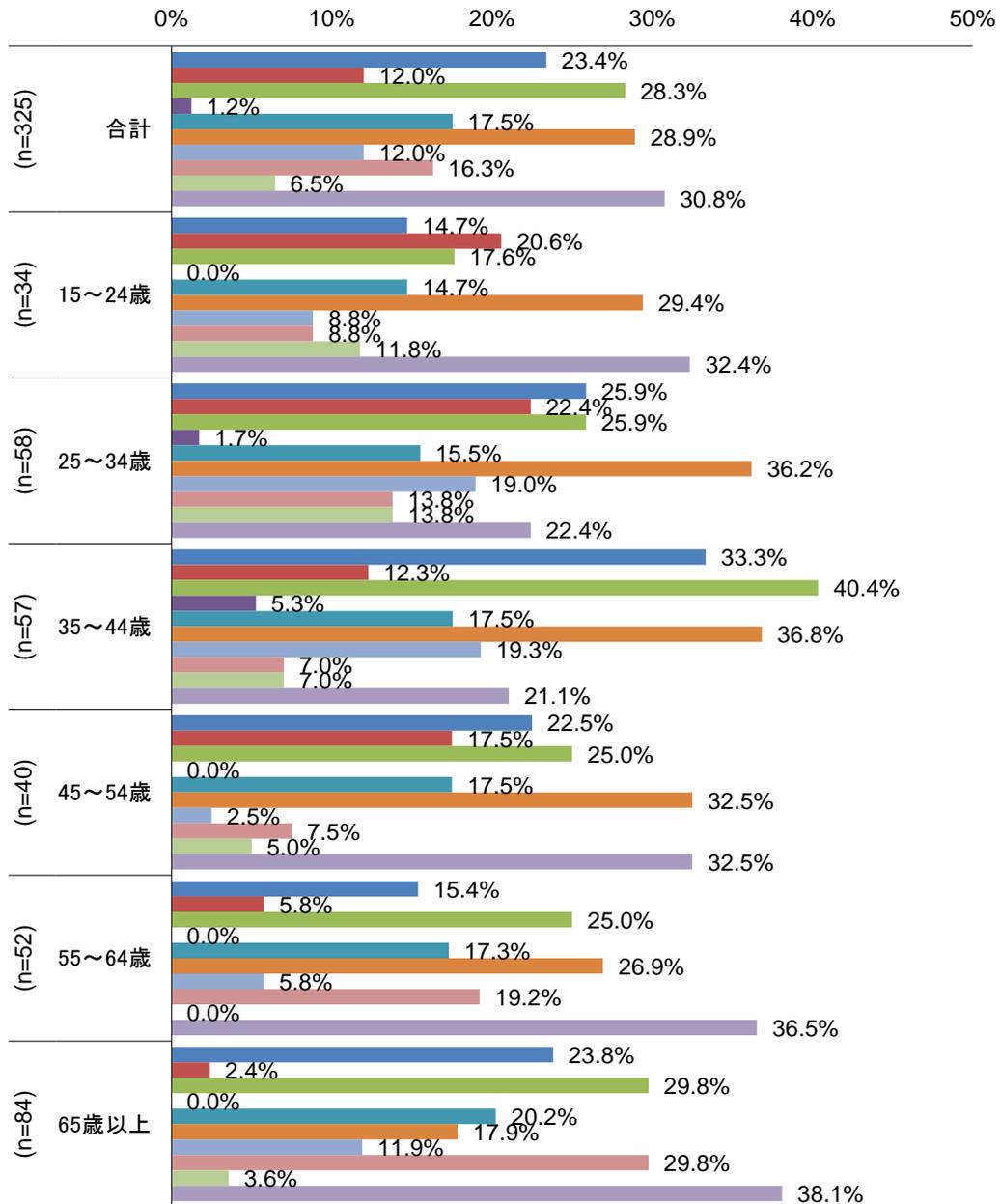
年齢階層別に自転車に乗らない理由をみると、特徴としては、「15～24歳」の若年層では、「修理・メンテナンス、駐輪場料金等のコストがかかるから」、「交通ルールが難しいから」とする割合が高い。「25～44歳」の層では、「子連れで移動しにくいから」、「多くの荷物を運べないから」の割合が高い。一方、「65歳以上」の高齢層では、「移動中の事故が怖いから」と回答する割合が高くなっている。【図表111】

図表 110 自転車を「利用しない理由」〔※自由回答〕

年齢階層	男性	女性
15～24 歳	<p><u>持ってない。</u> 家が駅から近く必要がない。 特に使わない。</p>	<p><u>持っていない。</u>（3） <u>乗れない。</u>（2） （健康上の理由、妊娠中のため等） <u>坂が多く運転が怖い。</u> 自宅に自転車を置きにくい。 遠距離の移動が多い。</p>
25～34 歳	<p><u>持っていない。</u>（2） <u>自転車に乗れない。</u> 必要な場面がない。（2） 自転車を盗まれたため。 <u>坂が多いから。</u></p>	<p><u>持っていない。</u>（2） <u>乗れない。</u> 駅が近いなど必要ない。（2） <u>急な坂道が多い。</u></p>
35～44 歳	<p><u>持っていない。</u>（4） 健康のため。（2） 嫌い。</p>	<p><u>持っていない。</u> 駅近なので不要 <u>坂が多い。</u>（2） 服が汚れやすい。 高価</p>
45～54 歳	<p><u>持っていない。</u>（2） 必要がない。（3） （車通勤だから等） <u>坂道が多い。</u> 買いたい予算がない。 腰が痛くなる。</p>	<p><u>持っていない。</u> <u>乗れない。</u> 必要がない。（3）</p>
55～64 歳	<p><u>持っていない。</u>（5） 必要がない。（3） 徒歩が好き。 家に置けない。 手が自由にならない。 足が悪い。</p>	<p><u>乗れない。</u>（2） 必要がない。（2） <u>坂道が多い。</u>（3） 嫌い。 若くない。</p>
65 歳以上	<p><u>持っていない。</u>（6） 必要がない。（2） （徒歩圏で生活、外出しない等） <u>坂道が辛い。</u> 目が悪い。 老齢 歩くため。</p>	<p><u>持っていない。</u>（5） 必要がない。 <u>乗れない。</u>（5） <u>坂道が多い。</u>（5） 年齢を考えて。 病気 歩きたい。</p>

注釈）自由回答内容の（ ）内の数値は、同様の回答をした人の数を示している。

図表 111 自転車を「利用しない理由」:【年齢階層別】〔※複数回答〕



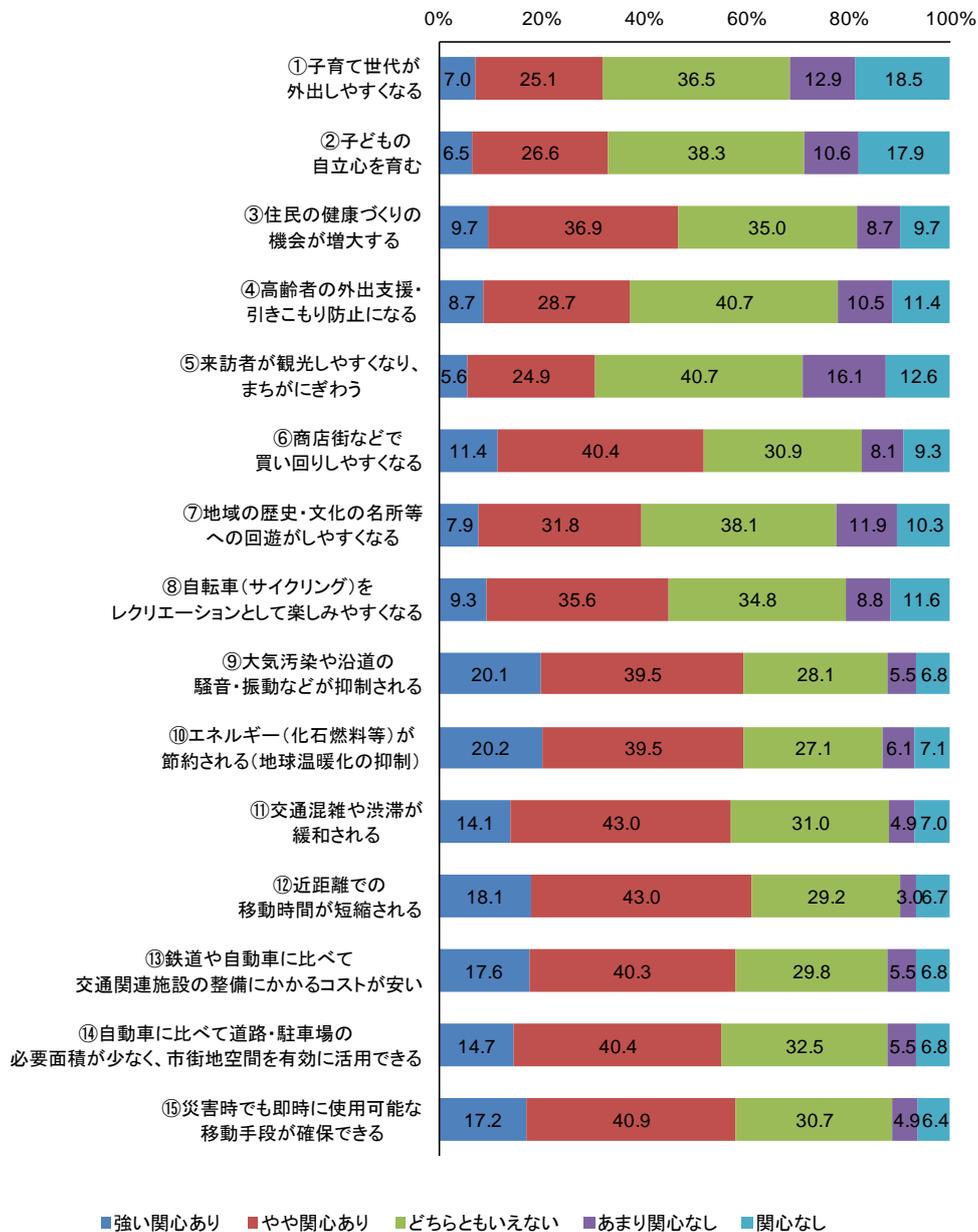
- 目的地まで多くの時間がかかるから
- 修理・メンテナンス、駐輪場料金等のコストがかかるから
- 天候に左右されやすいから
- 子連れで移動しにくいから
- 移動自体が疲れるから
- 置き場所に困り、気軽に立ち寄りがしにくいから
- 多くの荷物が運べないから
- 移動中の事故(対歩行者・対自動車)が怖いから
- 交通ルール(利用上のルール)が難しいから
- その他

⑤自転車をまちづくりに「活用することのメリット」・「活用上の問題点」について

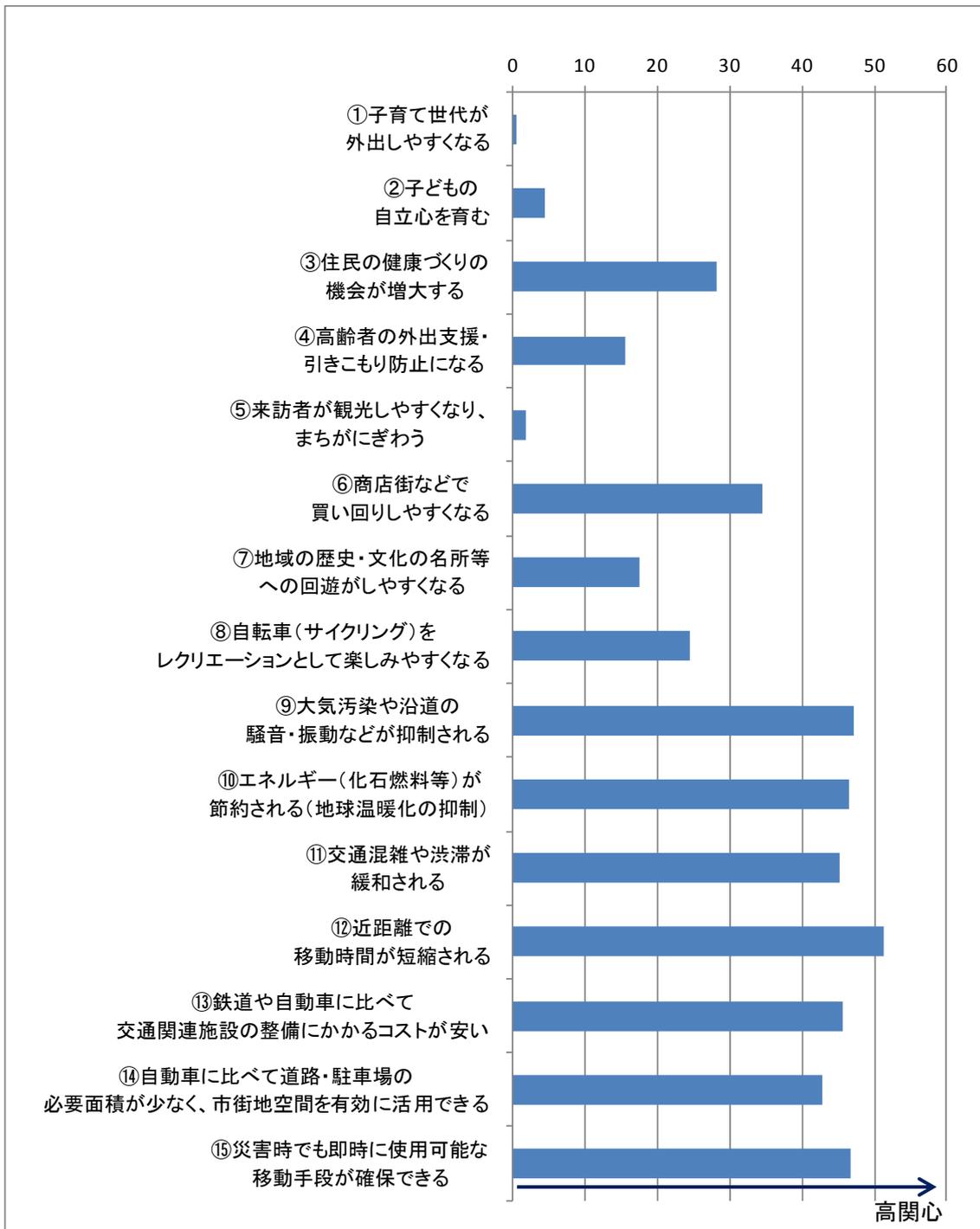
自転車をまちづくりに活用することのメリットのうち、「強い関心あり」、「やや関心あり」の関心派の割合をみると、「環境政策分野」(⑨⑩)、「都市づくり政策分野」(⑪～⑮)で関心が強く、その他では「商店街などで買い回りしやすくなる」、「住民の健康づくりの機会が増大する」などの項目でその割合が高い。

一方、「あまり関心なし」、「関心なし」の不関心派の割合をみると、「教育・子育て政策分野」(①②)のほか、「来訪者が観光しやすくなり、まちがにぎわう」などの項目に対してその割合が高い。【図表 112・113】

図表 112 自転車をまちづくりに「活用することのメリットへの関心」(n=658)



図表 113 自転車まちづくりに「活用することのメリットへの関心（指標値）」



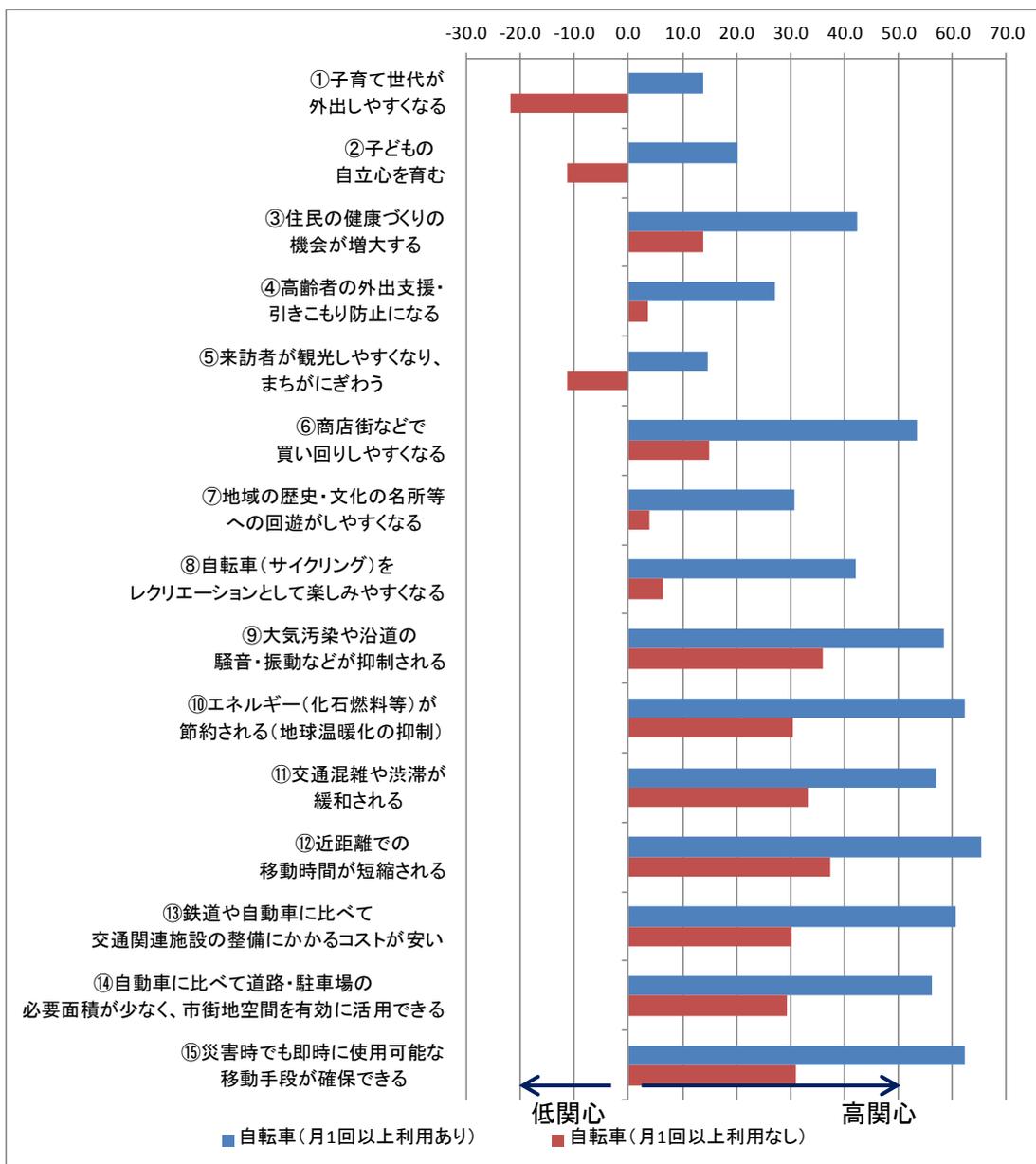
注釈) 指標は「強い関心あり」の回答割合) + 「やや関心あり」の回答割合) - 「あまり関心なし」の回答割合) - 「関心なし」の回答割合) の算式にて得た値。値がプラスの場合は「関心あり」が上回っており(高関心)、マイナスの場合は「関心なし」が上回っている(低関心)。(※当表では全項目が高関心となっている。)

1) 利用有無別の「活用のメリット」への関心

自転車をまちづくりに活用することのメリットへの関心度（指標値）を自転車の利用有無別にみると、総じて「自転車利用者」の方が関心度は高い。

「環境政策分野」（⑨⑩）や「都市づくり政策分野」（⑪～⑮）では、「自転車非利用者層」（月1回以上の利用なし）からも一定の関心が得られているが、その他の「教育・子育て政策分野」などでは、「自転車非利用者層」からは低い指標値（不関心派の割合が関心派を上回るなど）となっている。【図表 114】

図表 114 自転車をまちづくりに「活用することのメリットへの関心（指標値）」：【利用有無別】



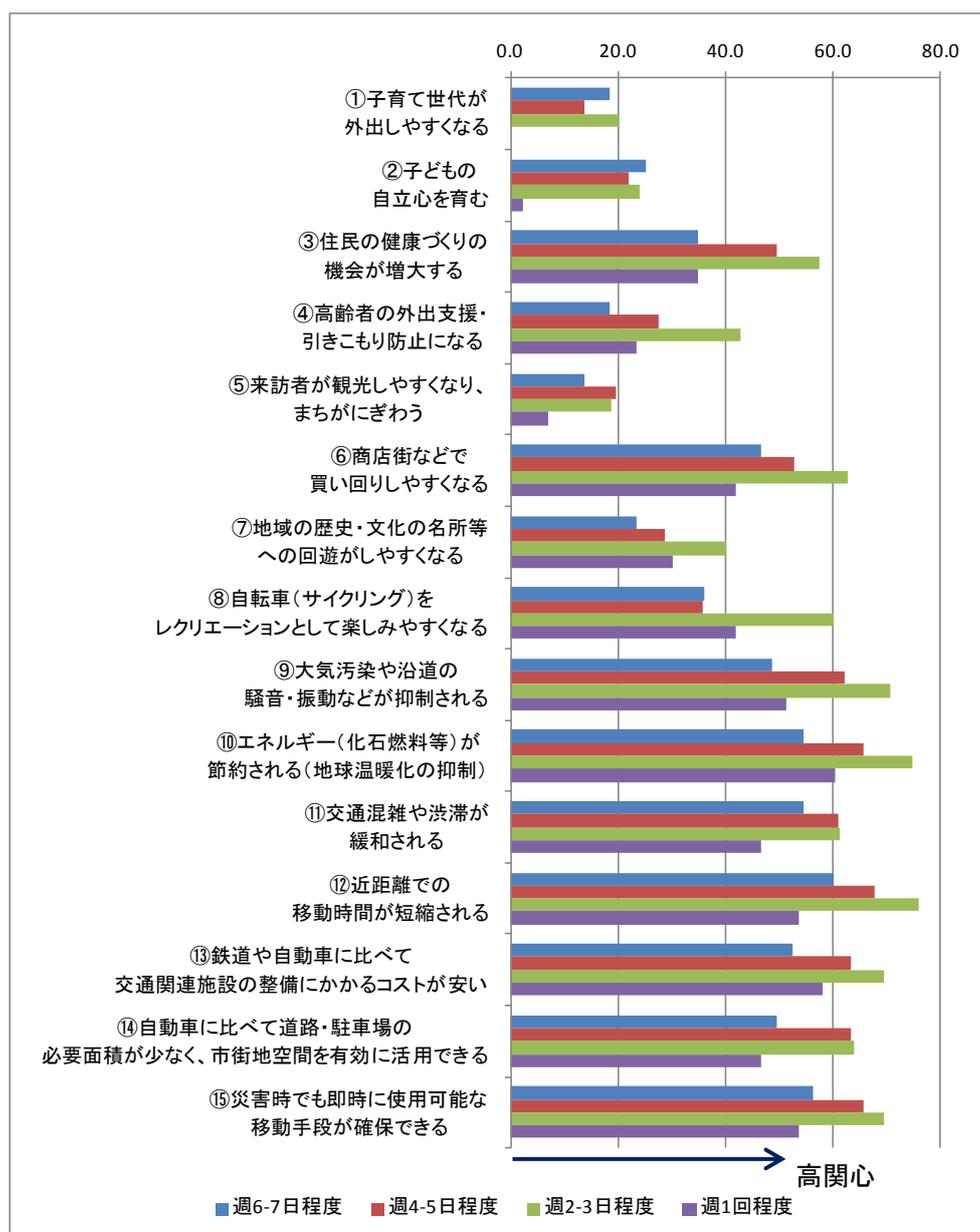
注釈) 指標は「(強い関心あり)の回答割合」+「(やや関心あり)の回答割合」-「(あまり関心なし)の回答割合」-「(関心なし)の回答割合」の算式にて得た値。値がプラスの場合は「関心あり」が上回っており(高関心)、マイナスの場合は「関心なし」が上回っている(低関心)

2) 利用頻度別の「活用のメリット」への関心

自転車をまちづくりに活用することのメリットへの関心度（指標値）を自転車の利用頻度別にみると、総じて「週4～5日程度」や「週2～3日程度」で自転車を利用している層で関心度が高い傾向が見られる。

「教育・子育て政策分野」（①②）では、「週6～7日程度」の層の関心度がその他の層を上回る項目も見られるなど、やや異なる傾向がみられる。【図表 115】

図表 115 自転車をまちづくりに「活用することのメリットへの関心（指標値）」：【利用頻度別】



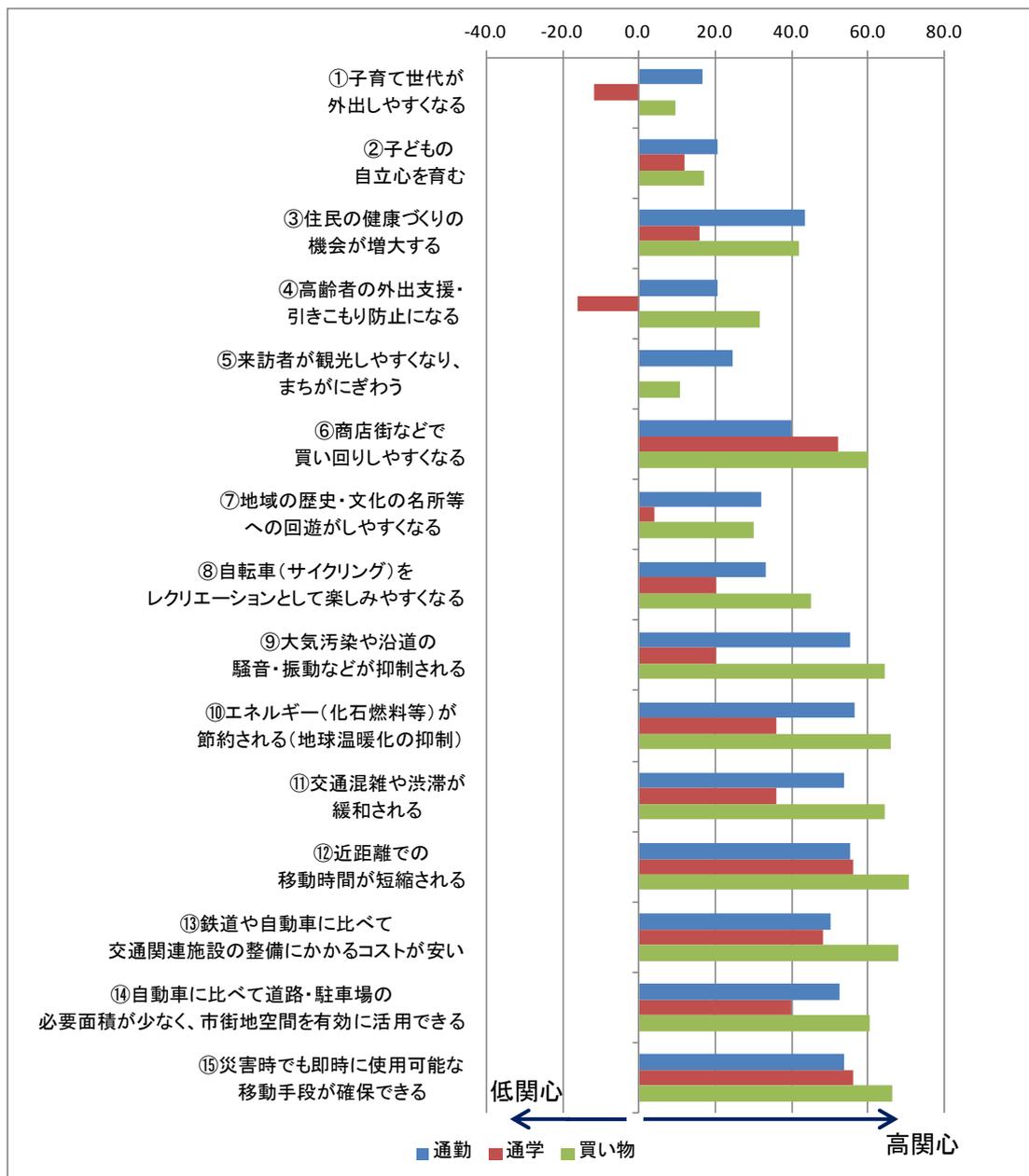
注釈) 指標は「強い関心あり」の回答割合 + 「やや関心あり」の回答割合 - 「あまり関心なし」の回答割合 - 「関心なし」の回答割合の算式にて得た値。値がプラスの場合は「関心あり」が上回っており（高関心）、マイナスの場合は「関心なし」が上回っている（低関心）。（※当表では全項目が高関心となっている。）

3) 利用目的別の「活用のメリット」への関心

自転車をまちづくりに活用することのメリットへの関心度（指標値）を自転車の主な利用目的別にみると、総じて「買い物」利用者層で関心度が高い傾向が見られる。

「教育・子育て政策分野」（①②）や「健康分野」（③）、「観光分野」（⑤⑦）などは、「通勤」目的利用者の関心度がその他の層を上回るなど、やや異なる傾向がみられる。【図表 116】

図表 116 自転車「活用のメリットへの関心（指標値）」：【主な利用目的別】



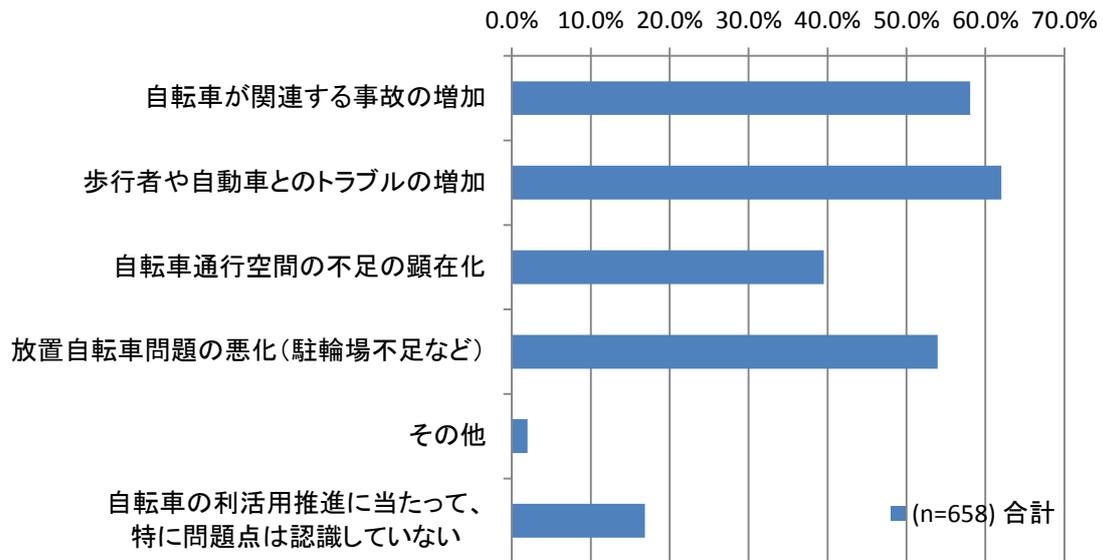
注釈) 指標は（「強い関心あり」の回答割合）＋（「やや関心あり」の回答割合）－（「あまり関心なし」の回答割合）－（「関心なし」の回答割合）の算式にて得た値。値がプラスの場合は「関心あり」が上回っており（高関心）、マイナスの場合は「関心なし」が上回っている（低関心）

⑥自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」

自転車の利用促進に伴う問題点（デメリット）としては、「歩行者や自動車とのトラブルの増加」が 62.0%と最も高く、次いで「自転車に関連する事故の増加」が 58.1%、「放置自転車問題の悪化」が 54.0%といずれも過半数となっている。

一方、「特に問題点は認識していない」の割合も 16.9%であった。【図表 117】

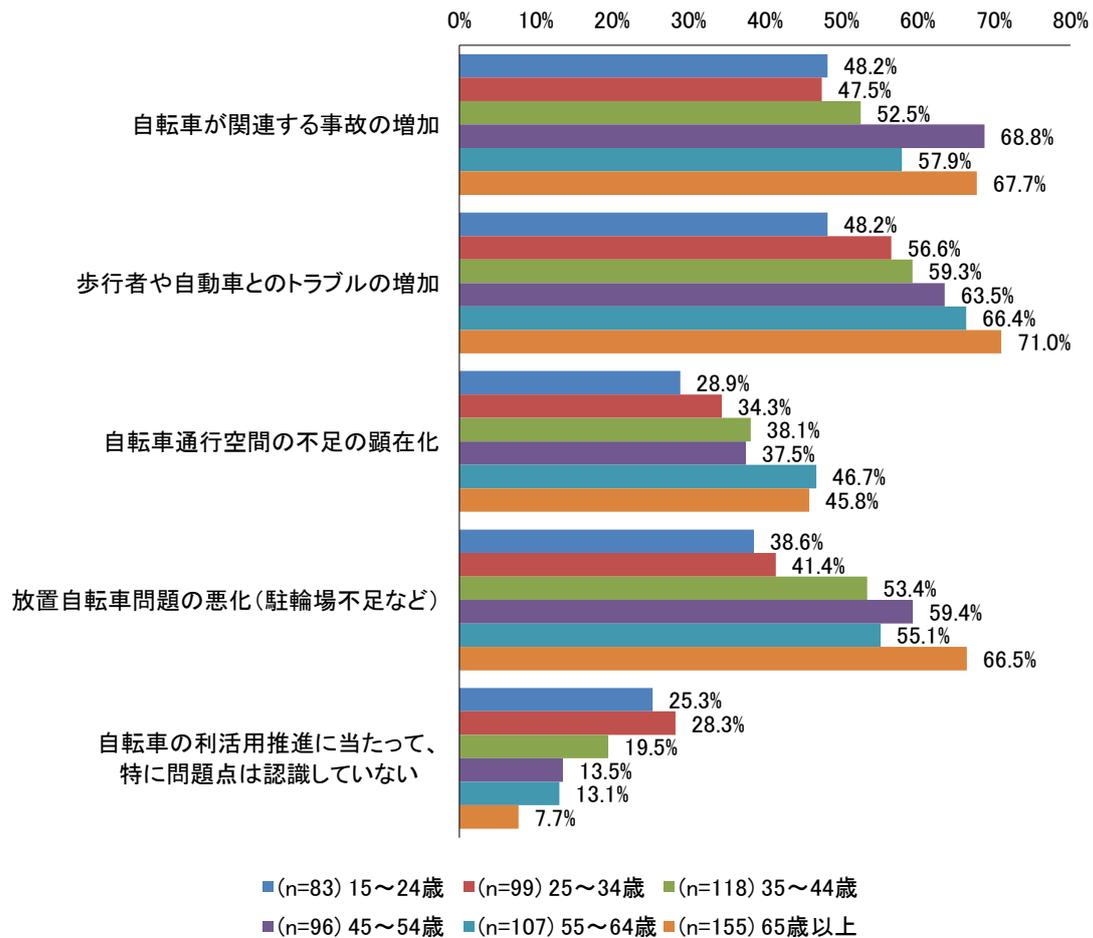
図表 117 自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」【※複数回答】



1) 年齢階層別の「利用促進に伴う問題点」

自転車の利用促進に伴う問題点を年齢階層別にみると、いずれの項目も年齢階層が上がるほどに問題認識の割合も高まる傾向がみられる【図表 118】。

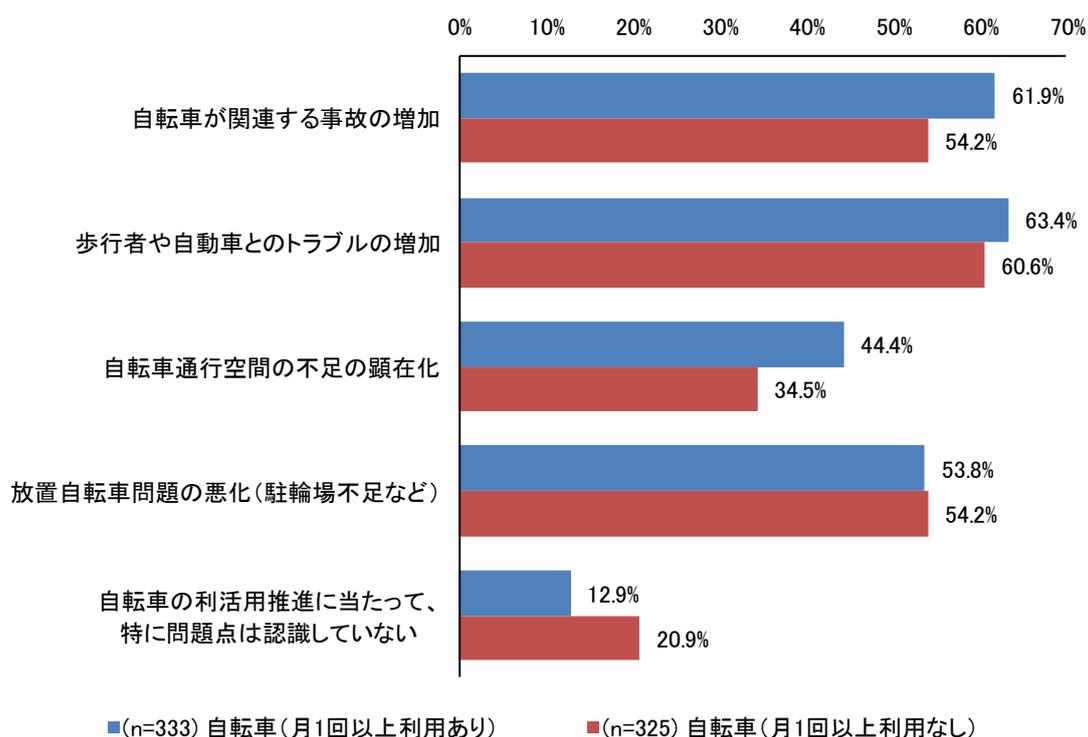
図表 118 自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」：【年齢階層別】〔※複数回答〕



2) 利用有無別の「利用促進に伴う問題点」

自転車の利用促進に伴う問題点を自転車の利用有無別にみると、「放置自転車問題の悪化」はほぼ同等の問題認識であるが、他の項目はいずれも「自転車利用者層」の方が問題認識がやや強い傾向がある【図表 119】。

図表 119 自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」：【利用有無別】〔※複数回答〕



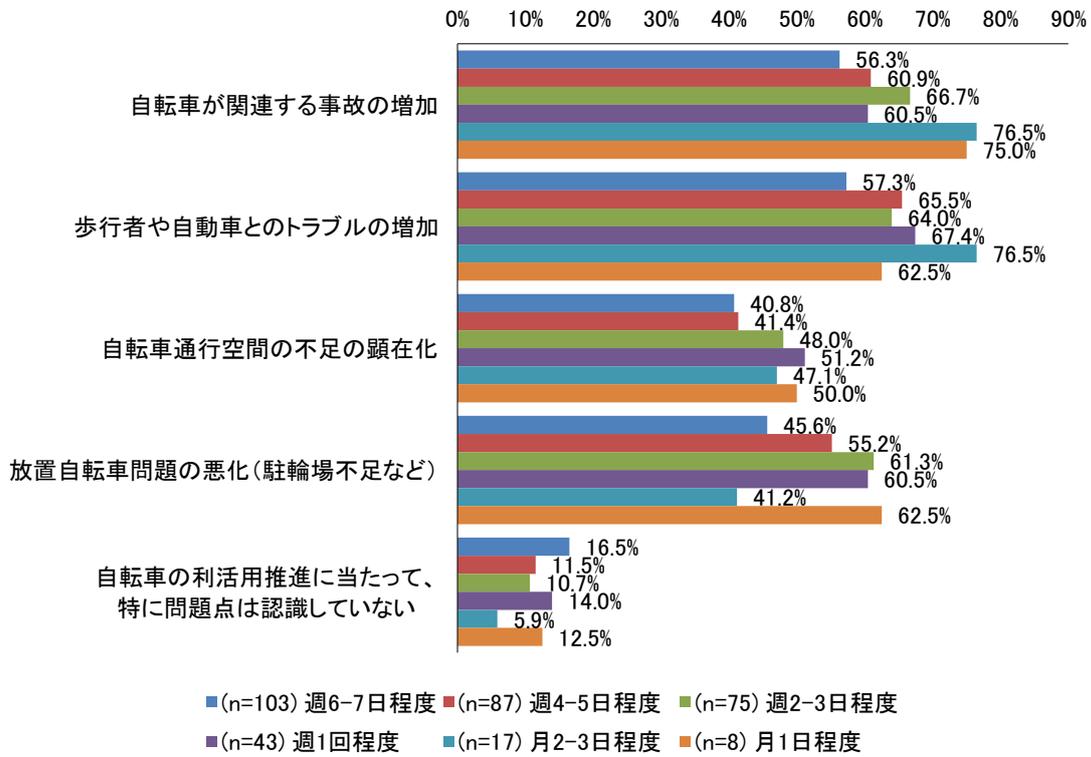
3) 利用頻度別の「利用促進に伴う問題点」

自転車の利用促進に伴う問題点を利用頻度別にみると、いずれの項目も「利用頻度が低い層」の方が問題認識が強い傾向が見られるが、特に「自転車に関連する事故の増加」は「自転車利用頻度が低い層」ほど問題認識が高い【図表 120】。

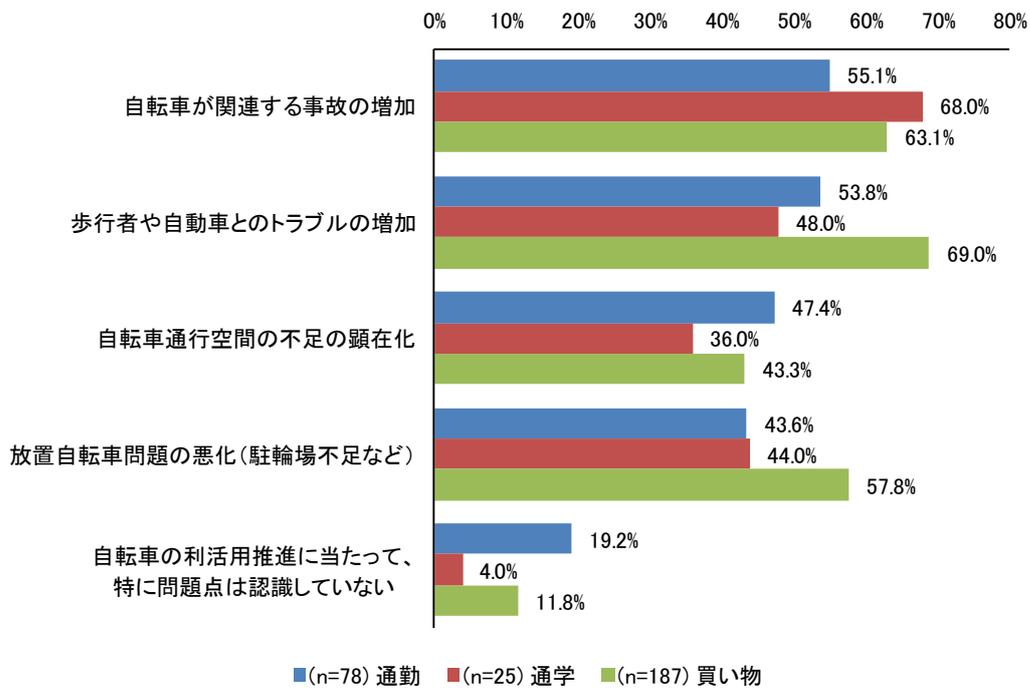
4) 利用目的別の「利用促進に伴う問題点」

自転車の利用促進に伴う問題点を主な利用目的別にみると、「買い物」目的では問題意識が強い傾向がみられ、特に「歩行者や自動車とのトラブルの増加」でその傾向が顕著である。【図表 121】。

図表 120 自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」：【利用頻度別】〔※複数回答〕



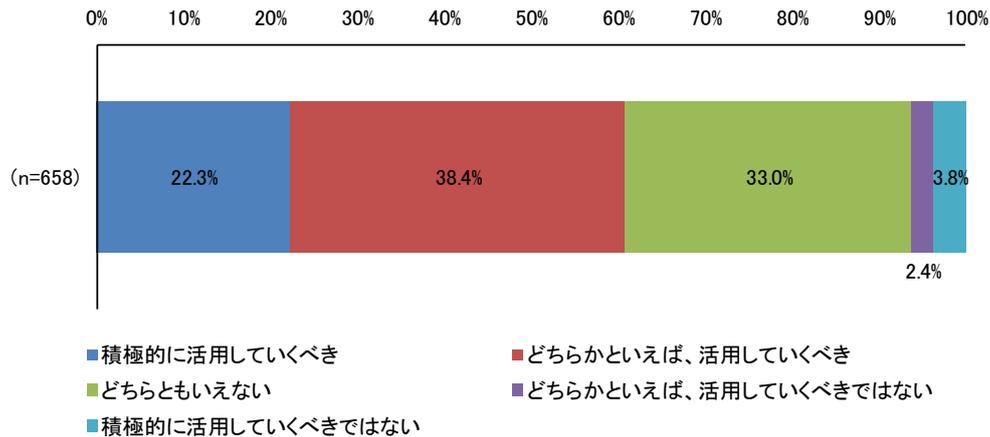
図表 121 自転車の「利用促進に伴う問題点（デメリット）」：【主な利用目的別】〔※複数回答〕



⑦まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」

今後まちづくりに自転車をどの程度利活用すべきと考えるかについては、「積極的に活用していくべき」が 22.3%、「どちらかといえば、活用していくべき」が 38.4%と推進派が約 6 割にのぼる。一方、「どちらかといえば、活用していくべきではない」、「積極的に活用していくべきではない」と否定派は 6.2%にとどまる。【図表 122】

図表 122 まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」



1) 都市類型別の「利活用への積極度」

まちづくりへの自転車の利活用推進について都市類型別にみると、「市街地的利用環境」の 2 類型では 6 割以上を推進派が占めるが、「郊外部的利用環境」の 2 類型では 4 割程度にとどまる。

また、「自市町村内利用中心×郊外部的利用環境」の都市類型では積極的に活用していくべきではないが 11.0%と特に高い割合を示している。【図表 123】

2) 年齢階層別の「利活用への積極度」

まちづくりへの自転車の利活用推進について年齢階層別にみると、「15～24 歳」の若年層で約 7 割を推進派が占め、その割合が特に高い。【図表 124】

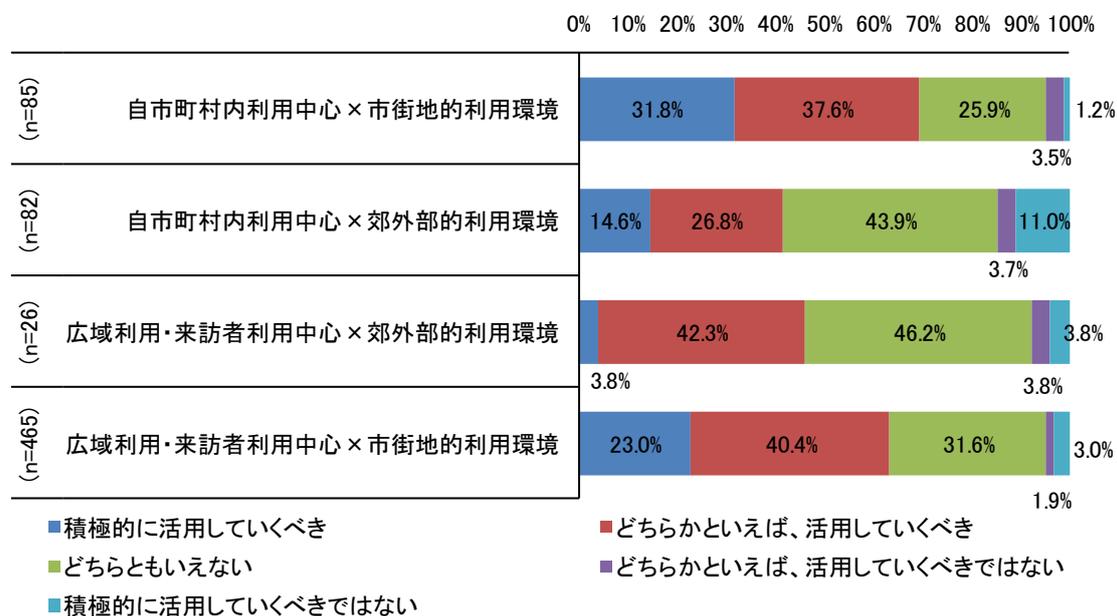
3) 利用有無別の「利活用への積極度」

まちづくりへの自転車の利活用推進について自転車の利用有無別にみると、「自転車利用者」（月 1 回以上利用あり）では約 8 割を推進派が占め、その割合が特に高い。一方、「自転車非利用者層」（月 1 回以上利用なし）では推進派の割合は約 4 割にとどまるものの、否定派も 1 割程度にとどまっている【図表 125】。

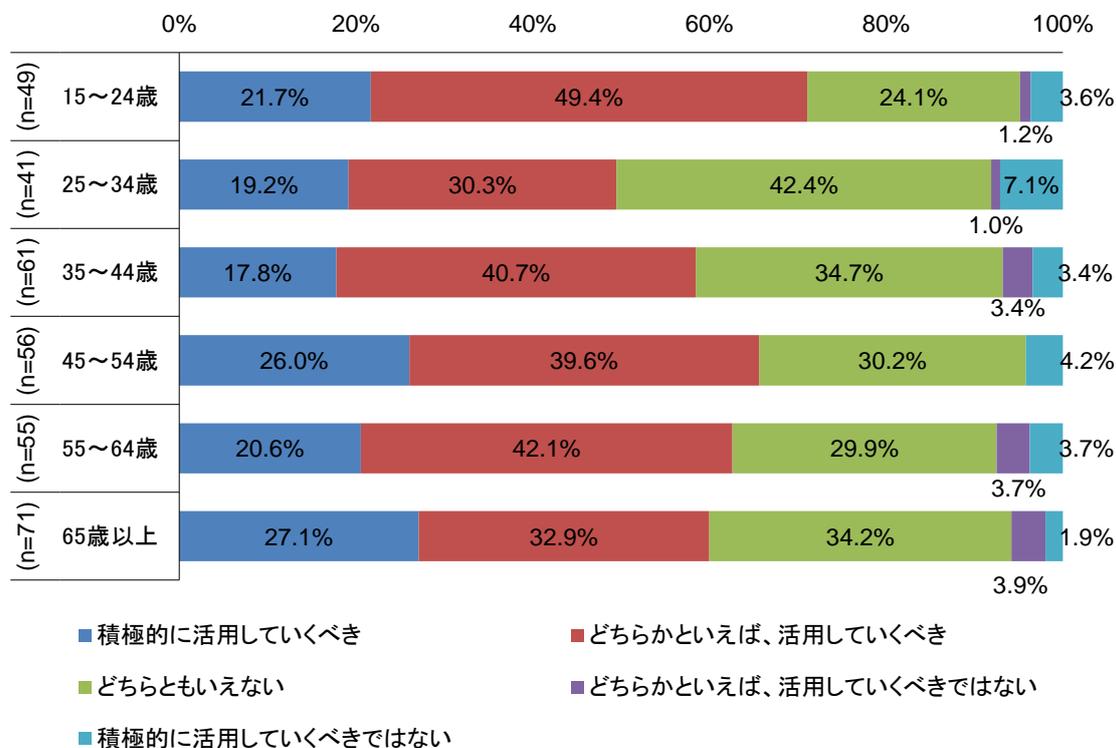
4) 利用目的別の「利活用への積極度」

まちづくりへの自転車の利活用推進について自転車の利用目的別にみると、「買い物」目的では 8 割強を推進派が占めるのに対し、「通勤」目的では 8 割弱とやや推進派の割合は低い傾向にある【図表 126】。

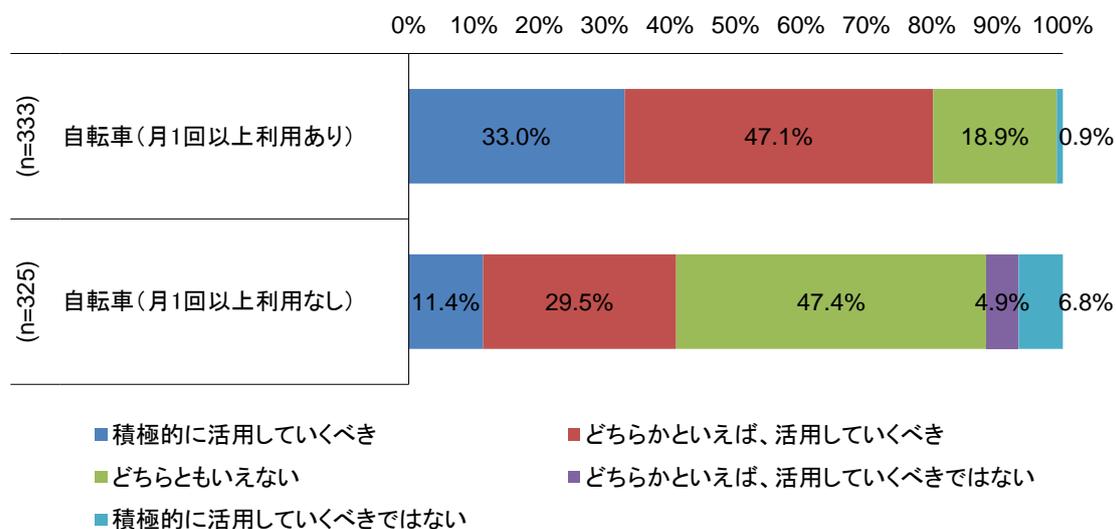
図表 123 まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」：【都市類型別】



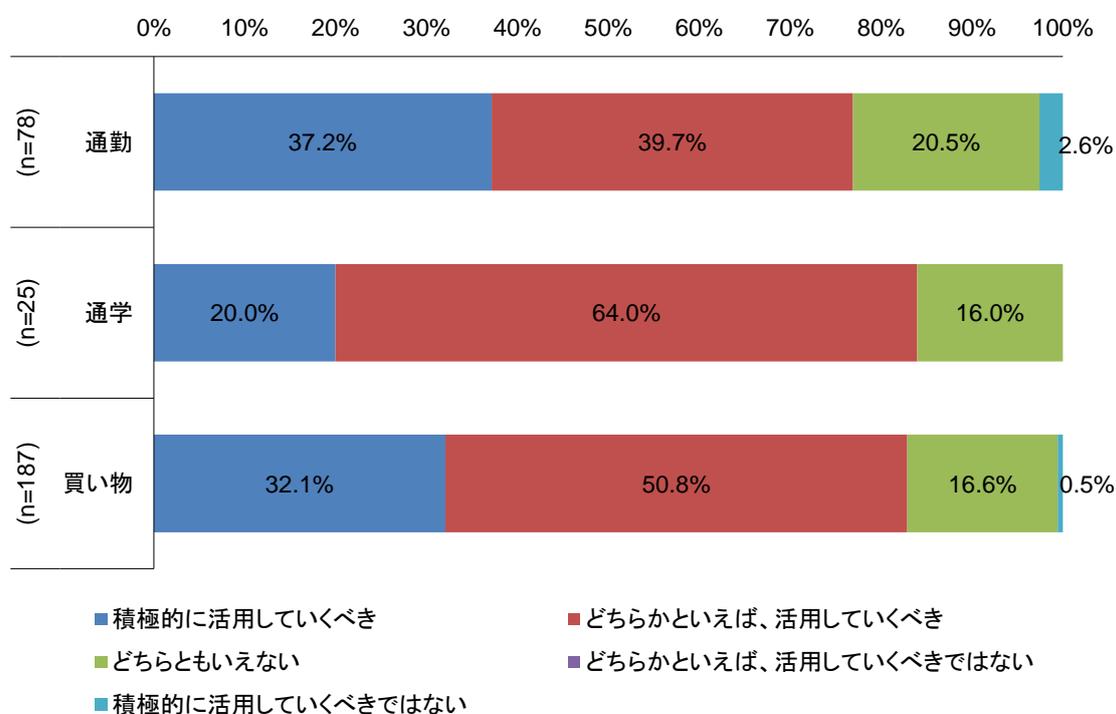
図表 124 まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」：【年齢階層別】



図表 125 まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」：【利用有無別】



図表 126 まちづくりへの自転車の「利活用への積極度」：【主な利用目的別】



⑧自転車の利用促進に際して「優先的に取り組むべき事項・課題」

自転車の利用促進に際して優先的に取り組むべき事項・課題について、自由回答の趣旨を分類すると、「自転車道・自転車レーンの整備」、「放置自転車対策、駐輪場の整備・無料化」、「ルール・マナーの遵守、取締の強化」、「安心・安全な環境の確保」に大別される【図表 127】。

図表 127 自転車の利用促進に際して「優先的に取り組むべき事項・課題」〔※自由回答〕

■自転車道・自転車レーンの整備

- ・自転車の専用道路・レーンの整備（74件）
- ・今は狭く、通りづらいので、自転車の通りやすい道路にした方がいいと思う。
- ・サイクリングロードが必要
- ・歩道はかなり整備されてきていますが、逆に歩道が広くなると自転車が自由に往来できるので、それもまた困ったものです。年を重ねるにつれ、注意力が不足してきているので、広い歩道の隅っこを歩いていることもあります。高齢者や小さい子供向け専用レーンがあった方がよいのではと思うこともあります。
- ・「自転車は車道を走行する」という交通法規はどうかと疑問に思う。交通量の激しい道路の走行ではお互いに危険を感じるし、片側一車線の道路では速度が遅いので、後続の車の邪魔になりがち。そもそも速度の違う種類の乗り物を同じ車線で走行させることが問題であり、この点について自転車走行帯を設けるべきだと思う。
- ・坂が多いので危険なことが増えそう。
- ・自転車が安心して走れるゾーンの検討
- ・道路の幅を広げる。
- ・自転車道路の区別を明確にする（歩道の場合と自動車道路の場合、どちらももう少し安全に乗れるように）。
- ・歩道を通る場合は押す。
- ・自転車も走れる歩道が必要。狭い歩道では歩行者が危ないし、車道を走ると自動車の妨げになる。
- ・通行幅の拡大
- ・自転車に乗る人の交通ルールの認識
- ・自転車が安心して乗ることができる環境づくり
- ・車道を走行する。

■放置自転車対策、駐輪場の整備・無料化

- ・駐輪場の確保・増加（33件）
- ・無料駐輪場の設置（14件）
- ・駐輪場対策（3件）
- ・自転車置き場があまりに少ない。
- ・まずは駅周辺で放置自転車がなくなるよう駐輪場をしっかりと整備
- ・放置自転車の撤去
- ・一日利用の駐輪場を増やすと良いのでは。
- ・商店街には自転車置き場がなく、買い物しづらいです。

■ルール・マナーの遵守、取締の強化（歩行者の安全確保）

- ・自転車利用者のマナー向上を図る。（29件）
- ・自転車と歩行者の道を完璧に分けて、歩道に自転車が入った時にはきちんと罰金を取ってもらいたい。マナーの分かっていない人達ばかりが歩道を猛スピードで走り、歩行者に対して「どけ！」とベルを鳴らしている。道路交通法違反の自転車を取り締まるべき。
- ・放置自転車もだが歩行者無視の運転者を何とかしてほしい。
- ・歩行者の安全性
- ・自転車の通る道をもっとしっかり規定すべき。危ない乗り物にもかかわらず、危ない乗り方をする人が多過ぎ。
- ・歩行者（特に子供）の交通のマナーの認識（車・自転車に対する危機感）が必要だと思います。
- ・自転車が車両として扱われるのかをはっきりとさせる。
- ・乗る人のマナーをもっと啓蒙し、マナーが向上すること。
- ・乱暴な乗り方をしている人には罰則を設けるなど、秩序ある環境にしてほしい。
- ・ルール&マナー教育徹底
- ・特に高校生などは、音楽を聴いたり、スマホやケータイをいじったりしながら、自転車に乗っていて、自分が歩行者である時や車を運転している時に、あともう少しで危険な事故につながりそうなことが何回もあった。スマホやケータイは、使い方を理解していない子供に与えるべきではないと思います。

- ・自転車に乗る人のマナー改善(乗ってる間はイヤホンで音楽を聞かないなど)一人ひとりの意識を高めること。
- ・自転車のマナーの悪さはひどすぎます。自転車利用の促進は交通事故の増加につながると思います。
- ・駅前の自転車置き場については、おおむね整備されているのではないかとと思われる。自転車利用者のマナーが問題で、歩道をスピードを出して利用する者が多く、高齢者も多いので、事故が懸念される。
- ・自転車用のルール作りと法整備、行政でできる範囲の駐輪場や走行場所の確保などが必要でしょう。また、防犯面も強化してほしいと心から思う。駅の駐輪場に二重の鍵をつけていたにもかかわらず、盗難に遭うとは思っていなかった。(特に駅前の警察出張所の近くにもかかわらず。)
- ・交通法規の徹底。違反者への厳しい取締り。自転車道の整備と歩道の通行禁止
- ・自転車に乗るときのマナー・交通規則を守ってください。被害者にも加害者にもならないようにしてください。
- ・「自転車用免許証」がなければ違反になるようにし、マナーやルールの徹底を図る。
- ・自転車利用のルールをもっと個々に自覚させるべき。
- ・ルール違反を徹底的に取り締まる。ルールを明確にする。道幅を広く、自転車レーンをつくる。
- ・自転車は一応、乗り物であるという認識を持って乗るように、免許制なり、講習なりをしていくべき。自転車が自由すぎて、子供が怪我をするのはどうかと思う。

■安心・安全な環境の確保（事故、防犯、保険等）

- ・防犯
- ・対人事故が増える中、自転車保険の拡充
- ・自転車に乗る人達が保険に入ること。
- ・加害者にも被害者にもなる乗り物なので、自転車保険加入の義務化
- ・歩行者の安全の確保
- ・自転車が安心して運転できるための方策
- ・安心して走行できる道路づくり
- ・歩行者との接触事故の対策を考えてほしいです。歩いている時に、自転車にぶつけられそうになって怖い思いをしたことがあるので。
- ・自転車の事故で数千万円払わなくてはいけなくなったなどの記事を見ると、ますます自転車から遠ざかりそうな風潮が困ります。
- ・車が危険すぎる。
- ・自転車事故防止
- ・歩く人や車との事故を防ぐこと。
- ・事故の防止策
- ・自転車道が無い上に、圏央道や、3車線道路が多い場所なので、自転車を促進していくのはかえって危険だと思っています。まずは、自転車道をつくり、歩行者との危険をなくす必要があると思います。
- ・盗難防止対策をもっと整える。駐輪所の無料化

■その他

- ・健康のため、自転車は利用せず、歩いたほうが良い。(2件)
- ・自転車と歩行者及び自転車と自動車の事故防止
- ・自転車へのみんなの理解
- ・免許制
- ・自転車のマナー向上と自動車運転免許制度の見直し(後期高齢者の運転が危険すぎる)
- ・自転車にも、免許のようなものがあればいい。
- ・現在居住している場所では、年をとったら自転車は無理である。徒歩で近くの玉川上水などに散歩に行ける場所ですので、特に自転車は必要ないと考えています。母は86歳ですから、もちろん自転車には乗りません。事故にあっただけからは乗らなくなりました。近所には老人ばかりです。若い人が多い場所なら自転車の効用はあるでしょうが、地域の状況によっては無理な場合もあることを考慮していただきたい
- ・道幅が狭く坂が多いので、自転車の利用には向いていない。
- ・自転車の乗り捨てなど
- ・レンタサイクルの充実
- ・気軽に自転車をレンタルすることのできるサービスを用意する。
- ・坂が多いこと。駅前に駐輪場が少ないこと。
- ・私が住んでいる場所では坂が多く、自転車利用は控えてほしいと思う。整備の必要はない。歩く方が健康的である。
- ・特に促進して行かなくても良いと思う。
- ・安全であってほしいことと、立地によって坂がきつすぎる、道が狭すぎるなど、自転車が使えないところも考慮すべきだと思う。
- ・坂が多くて無理して乗ることはないと思います。

(3) 多摩・島しょ地域住民対象のアンケート調査票 [インターネット・アンケート]

I. あなたの自宅からの日常的な交通手段について伺います。

Q1.

あなたの自宅から最寄りの鉄道駅までの徒歩での所要時間について、最もあてはまるものをご回答ください。

(ひとつだけ)【必須】

- 徒歩5分未満
- 徒歩10分未満
- 徒歩20分未満
- 徒歩30分未満
- 徒歩30分以上

Q2.

あなたの日常生活において、概ね月1日以上利用する乗り物をすべてご回答ください。

(いくつでも)【必須】

- 自転車
- 自動二輪(バイク・原付)
- 自動車
- バス
- 鉄道
- いずれも利用していない(基本的に徒歩のみで移動している)

II. あなたの日常的な自転車利用の状況について伺います。

【自転車利用者のみ】

Q3.

あなたが日常生活の中で自転車を利用する平均的な頻度について、最もあてはまるものをご回答ください。

(ひとつだけ)【必須】

- 週6~7日程度(ほぼ毎日)
- 週4~5日程度
- 週2~3日程度
- 週1回程度
- 月2~3日程度
- 月1日程度

Q4.

あなたは1日あたり平均どの程度の時間を自転車で移動していますか。
最もあてはまるものをご回答ください。

(ひとつだけ)【必須】

- 10分未満
- 20分未満
- 30分未満
- 60分未満
- 60分以上

Q5.

あなたが概ね月1回以上自転車に乗る目的は何ですか。

以下の中から、あてはまるものすべてをご回答ください。

また、その中で最もよく利用する目的についてご回答ください。

	月1回以上自転車に乗る目的	最もよく利用する目的
通勤	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
通学	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
業務(通勤は含まない)	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
買い物	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
通院	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
子どもの送迎	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
散歩・観光	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
競技・トレーニング	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>
その他	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>

Q6.

あなたが前問で回答した「最もよく利用する目的: [Q5c2]」で自転車を利用する際に、通常、他の交通手段を組み合わせる目的まで行っていますか。
あてはまるものすべてをご回答ください。

(いくつでも)【必須】

- 鉄道
- バス
- 自動車
- 自動二輪(バイク・原付)
- 他の交通手段は使っていない

Q7.

あなたが前問で回答した「最もよく利用する目的: [Q5c2]」で自転車を選択する理由(利用する際に考えるメリット)は何ですか。
あてはまるものすべてをご回答ください。

(いくつでも)【必須】

- 他の交通手段に比べて、目的地まで早く到着するから
- 他の交通手段に比べて、目的地までの移動コストが安いから
- 他の交通手段に比べて、渋滞がなく、定時性が高いから
- 他の交通手段に比べて、子連れでも移動しやすいから
- 他の交通手段に比べて、移動時間自体が健康増進になるから
- 他の交通手段に比べて、気軽に立ち寄りができるから
- 他の交通手段に比べて、周遊(買い回り・観光・散歩)が自由にできるから
- 他の交通手段に比べて、移動時間自体が快適で、楽しいから
- 他の交通手段に比べて、環境に優しいから
- 他の交通手段に比べて、災害時でも使用できるから
- その他
- 他に選択できる交通手段がないから

Q8.

あなたが前問で回答した「最もよく利用する目的:[Q5c2]」で自転車を利用する際に、
 自転車の利用環境についてどのように感じていますか。
 以下の各項目それぞれの満足度(①~⑫)と自転車利用環境の総合満足度(⑬)について、
 最もあてはまるものをご回答ください。

- ※ ⑤の「自転車専用道」は、工作物(柵・緑石等)によって歩道や車道と区切られ、
 自転車が専用して走る道路空間
- ※ 各項目の中で日常的に経験していないものについては、「わからない」を選択してください。

(それぞれひとつずつ)【必須】

	とても良い	やや良い	わからない	あまり良くない	良くない
①自宅の駐輪環境・スペース	<input type="radio"/>				
②歩道のない道路(路地、街区道路等)の走りやすさ	<input type="radio"/>				
③歩道のある道路(幹線道路等)の歩道上の走りやすさ	<input type="radio"/>				
④歩道のある道路(幹線道路等)の車道上の走りやすさ	<input type="radio"/>				
⑤幹線道路等における自転車専用道※の走りやすさ	<input type="radio"/>				
⑥信号のある交差点の走りやすさ	<input type="radio"/>				
⑦信号のない交差点の走りやすさ	<input type="radio"/>				
⑧歩行者に対する走行安全性	<input type="radio"/>				
⑨自転車同士の走行安全性	<input type="radio"/>				
⑩自動車に対する走行安全性	<input type="radio"/>				
⑪目的地の駐輪環境・スペース	<input type="radio"/>				
⑫自転車の修理・メンテナンス環境(自転車小売店の立地・サービス)	<input type="radio"/>				
⑬【自転車利用環境の総合満足度】	<input type="radio"/>				
	とても良い	やや良い	わからない	あまり良くない	良くない

Q9.

あなたが日常的に自転車を利用しない理由は何ですか。
あてはまるものすべてをご回答ください。

(いくつでも)【必須】

- 他の交通手段に比べて、目的地まで多くの時間がかかるから
- 他の交通手段に比べて、修理・メンテナンス、駐輪場料金等のコストがかかるから
- 他の交通手段に比べて、天候に左右されやすいから
- 他の交通手段に比べて、子連れで移動しにくいから
- 他の交通手段に比べて、移動自体が疲れるから
- 他の交通手段に比べて、置き場所に困り、気軽に立ち寄りがしにくいから
- 他の交通手段に比べて、多くの荷物が運べないから
- 他の交通手段に比べて、移動中の事故(対歩行者・対自動車)が怖いから
- 他の交通手段に比べて、交通ルール(利用上のルール)が難しいから
- その他 _____

Q10.

あなたが上記の談問で回答した阻害要因がなくなり、自転車を利用するようになるためには、
どのような条件が整う必要がありますか。具体的にご記入ください。

【回答例】

駅前駐輪場が無料になる。子どもを3人乗せられる自転車の開発。
安心して走行できる自転車レーンが整備されること。など

【必須】

Ⅳ. 自転車をまちづくりに活用することのメリット・活用上の問題点についてお伺いします。

Q11.

あなたが住むまちで、まちづくりに自転車を積極的に活用していくとした場合、あなたは以下のどのようなメリット(まちづくりでの成果)を重視して推進していくことに関心がありますか。主に考えられる①～⑮のそれぞれのメリットについて、最もあてはまるものをご回答ください。

(それぞれひとつずつ)【必須】

	強い関心あり	やや関心あり	どちらともいえない	あまり関心なし	関心なし
教育・子育て					
①子育て世代が外出しやすくなる	<input type="radio"/>				
②子どもの自立心を育む	<input type="radio"/>				
医療・介護・福祉					
③住民の健康づくりの機会が増大する	<input type="radio"/>				
④高齢者の外出支援・引きこもり防止になる	<input type="radio"/>				
産業・文化・観光					
⑤来訪者が観光しやすくなり、まちがにぎわう	<input type="radio"/>				
⑥商店街などで買い回りしやすくなる	<input type="radio"/>				
⑦地域の歴史・文化の名所等への回遊がしやすくなる	<input type="radio"/>				
⑧自転車(サイクリング)をレクリエーションとして楽しみやすくなる	<input type="radio"/>				
環境・衛生					
⑨大気汚染や沿道の騒音・振動などが抑制される	<input type="radio"/>				
⑩エネルギー(化石燃料等)が節約される(地球温暖化の抑制)	<input type="radio"/>				
都市づくり・交通・防災					
⑪交通混雑や渋滞が緩和される	<input type="radio"/>				
⑫近距離での移動時間が短縮される	<input type="radio"/>				
⑬鉄道や自動車に比べて交通関連施設の整備にかかるコストが安い	<input type="radio"/>				
⑭自動車に比べて道路・駐車場の必要面積が少なく、市街地空間を有効に活用できる	<input type="radio"/>				
⑮災害時でも即時に使用可能な移動手段が確保できる	<input type="radio"/>				
	強い関心あり	やや関心あり	どちらともいえない	あまり関心なし	関心なし

Q12.

あなたが住むまちで、まちづくりに自転車を積極的に活用していく場合、
自転車にどのような問題点(デメリット)があると感じますか。
あてはまるものすべてをご回答ください。

(いくつでも)【必須】

- 自転車に関連する事故の増加
- 歩行者や自動車との対立・トラブルの増加
- 自転車通行空間の不足の顕在化
- 放置自転車問題の悪化(駐輪場不足など)
- その他
- 自転車の利活用推進にあたって、特に問題点は認識していない

Q13.

あなたが住むまちで、今後まちづくりに自転車をどの程度活用すべきと考えますか。
最もあてはまるものをご回答ください。

(ひとつだけ)【必須】

- 積極的に活用していくべき
- どちらかといえば、活用していくべき
- どちらともいえない
- どちらかといえば、活用していくべきではない
- 積極的に活用していくべきではない

Q14.

あなたが住むまちで、今後自転車利用を促進していく際に、
優先的に取り組むべき事項・課題について、自由にご記入ください。

【必須】

以上でアンケートは終了です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

公益財団法人 東京市町村自治調査会

1986(昭和61)年10月に、市町村の自治の振興を図ることを目的に、東京都多摩・島しょ地域の全市町村の総意により設立された行政シンクタンクです。

多摩・島しょ地域の広域的課題や共通課題に関する調査研究・普及啓発のほか、市町村共同事業、広域的市民活動への支援などを行っています。

本書は、(公財)東京市町村自治調査会及びコンサルタントによる共同調査研究方式で作成しました。

(公財)東京市町村自治調査会

永尾 昌文 調査部長
広池 智威 主任研究員
石田 一博 研究員
古川 拓朗 研究員

三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)

阿部 剛志 主任研究員
関 恵子 主任研究員
花輪 永子 副主任研究員

平成26年度調査研究

自転車とまちづくりに関する調査研究報告書 【資料集】

平成27年3月発行

発行 公益財団法人 東京市町村自治調査会
〒183-0052
東京都府中市新町2-77-1 東京自治会館内
TEL: 042-382-7722 FAX: 042-384-6057
E-mail: tama005@tama-100.or.jp
URL: <http://www.tama-100.or.jp>

委託 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
〒105-8501
東京都港区虎ノ門5-11-2 オランダヒルズ森タワー
TEL: 03-6733-1022 FAX: 03-6733-1028
URL: <http://www.murc.jp>