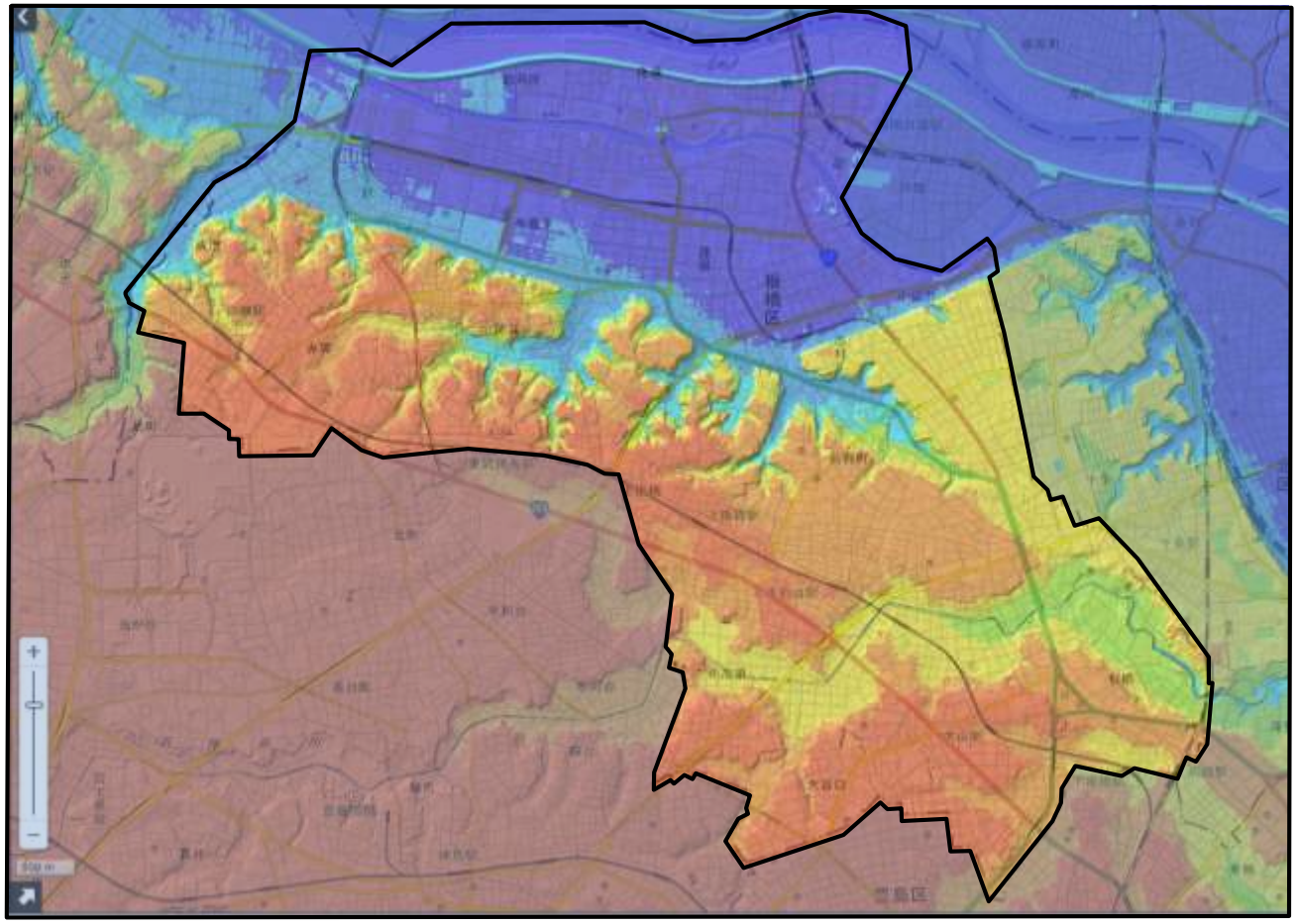
資料3

自転車を取り巻く現況と課題

令和3年3月24日

○板橋区の地形

- 本区は、概ね首都高速5号線を境に、北側は平坦な荒川の沖積低地、南側は起伏に富んだ武蔵野台地で形成
- 東西は北部で約7.1キロメートル、南部で約4.5キロメートル、南北は東部で約6.7キロメートル、西部で約3.4キロメートルあり、南東から北西に長い地形



出典：地理院地図

(1)-1　自転車利用の現状　:交通分担率①

■代表交通手段・端末交通手段

- 代表交通手段における利用は23 区中8位と、特別区内では比較的高い傾向
- 駅にアクセスする鉄道端末交通手段における利用は、23 区中10 位

▲代表交通手段自転車分担率

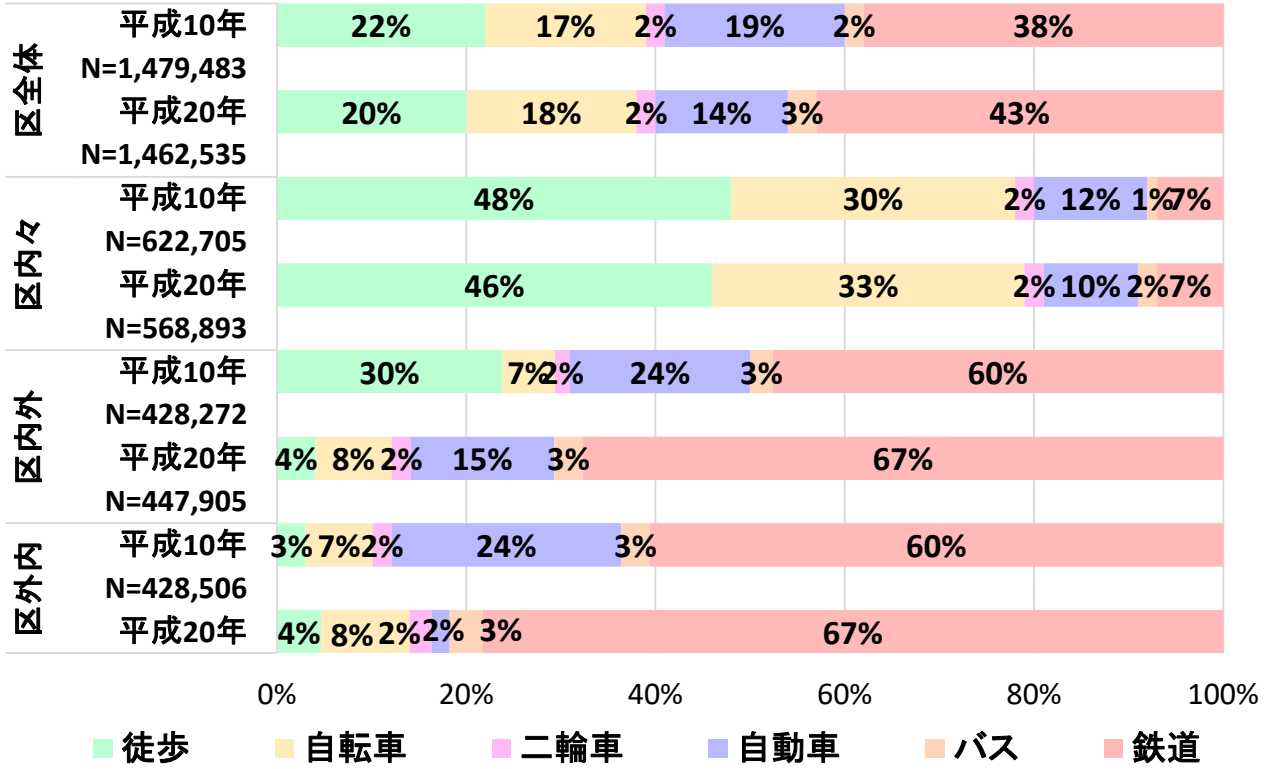
▲端末交通手段自転車分担率

出典:国勢調査(H22年度)

(1)-1　自転車利用の現状　:交通分担率②

■交通手段分担率

- 平成10年から平成20年にかけて自転車の分担率はわずかに上昇している
- 区内の移動は区外の移動と比較すると自転車の分担率が大きくなっている



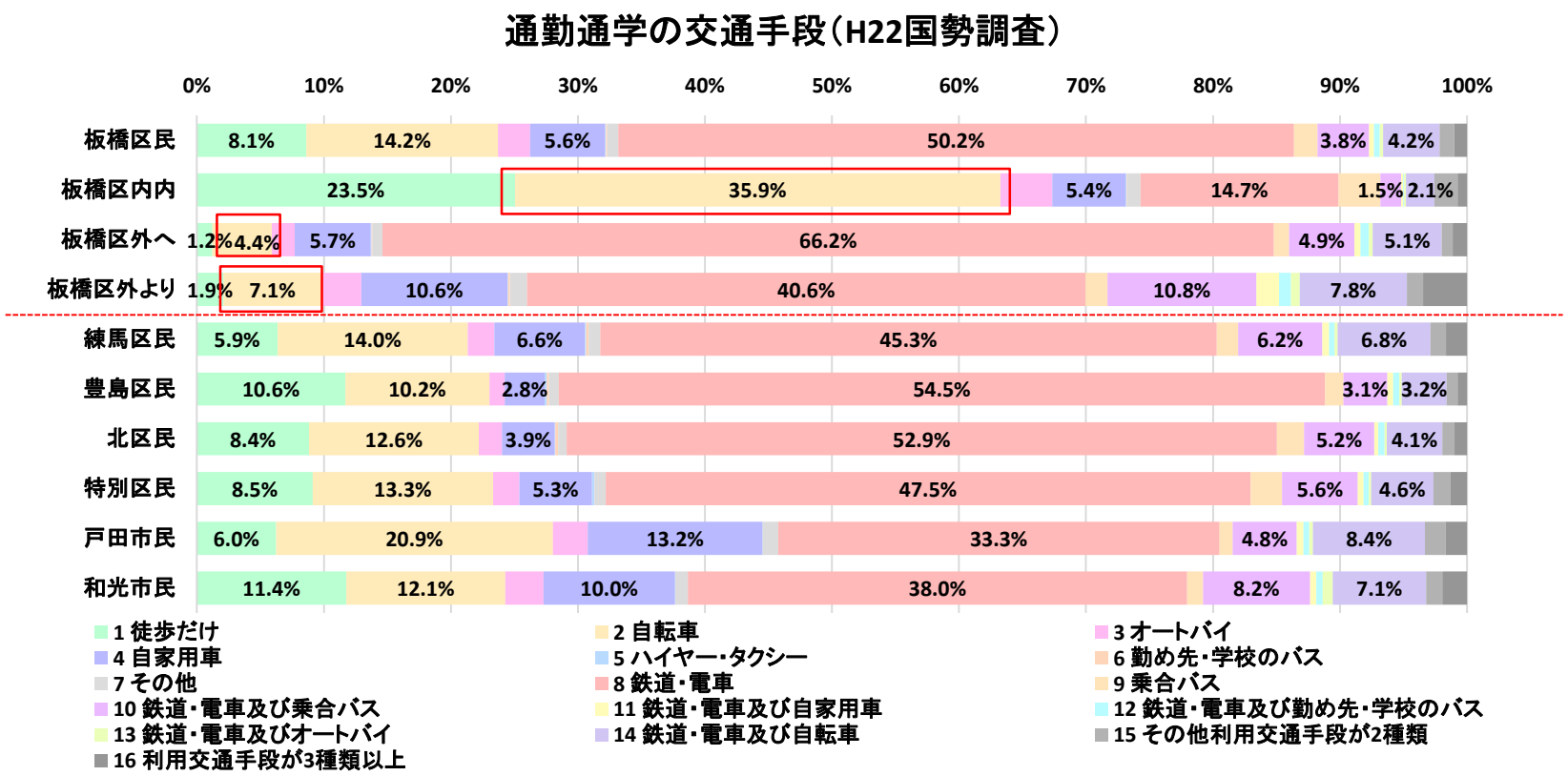
板橋区交通手段分担率

出典:板橋区交通政策基本計画

(1)-1　自転車利用の現状　:交通分担率③

■通勤通学における交通手段分担率

- 通勤通学における自転車の分担率は、特別区全体と比較して高い
- 区内の自転車移動は、他のどの移動手段よりも高い



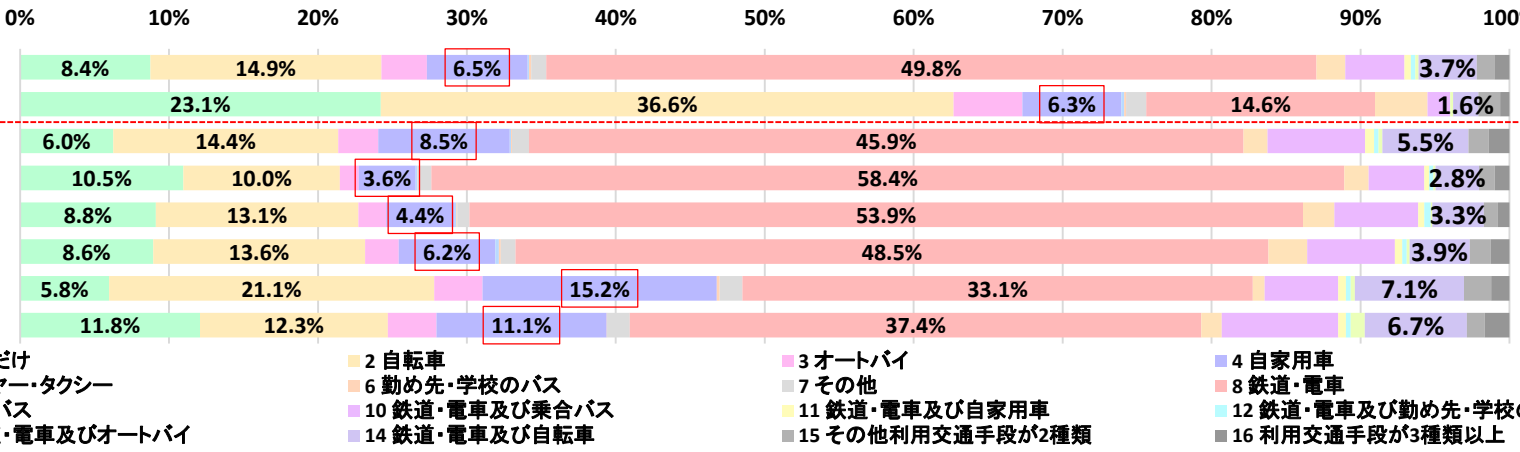
出典：H22国勢調査

(1)-1　自転車利用の現状　:交通分担率④

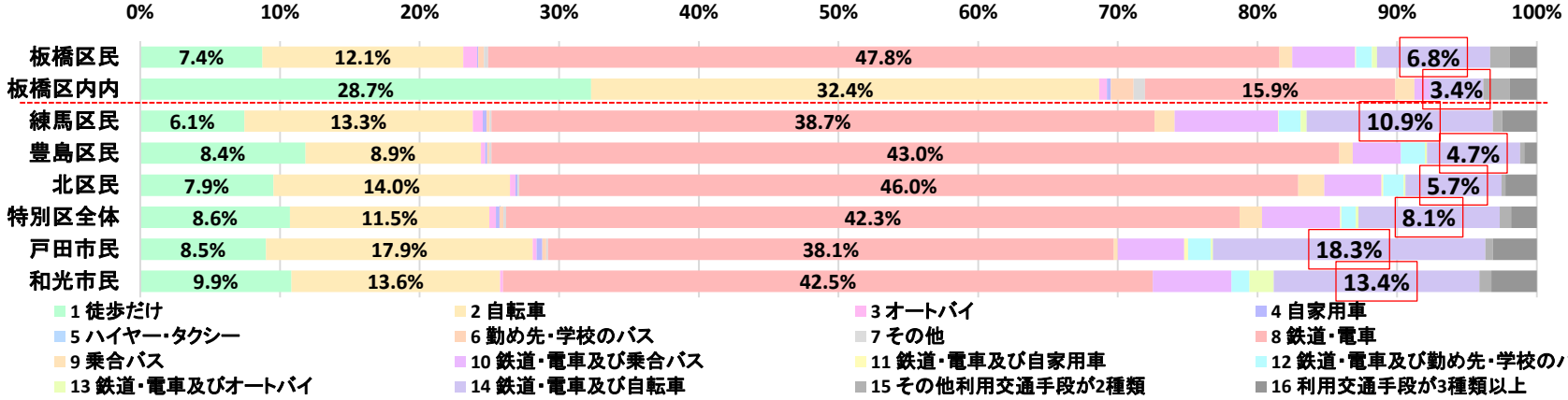
■通勤通学における交通手段分担率

- 通勤と通学の交通手段の差について、板橋区を含む市区の全体的な傾向としては大きな差はないが、通学は「鉄道+自転車」が多く、通勤は「自家用車」が多くなる
- 板橋区は通学より通勤のほうが自転車の分担率が高い

通勤の交通手段
※学生を除く



通学の交通手段
※有職者を含む



注）統計法に基づき、独立行政法人統計センターから「平成22年国勢調査」の抽出詳細集計データのオーダーメード集計により提供を受けた統計成果物を基にしており、公表されている国勢調査とはその合計値において一致しないことがある。

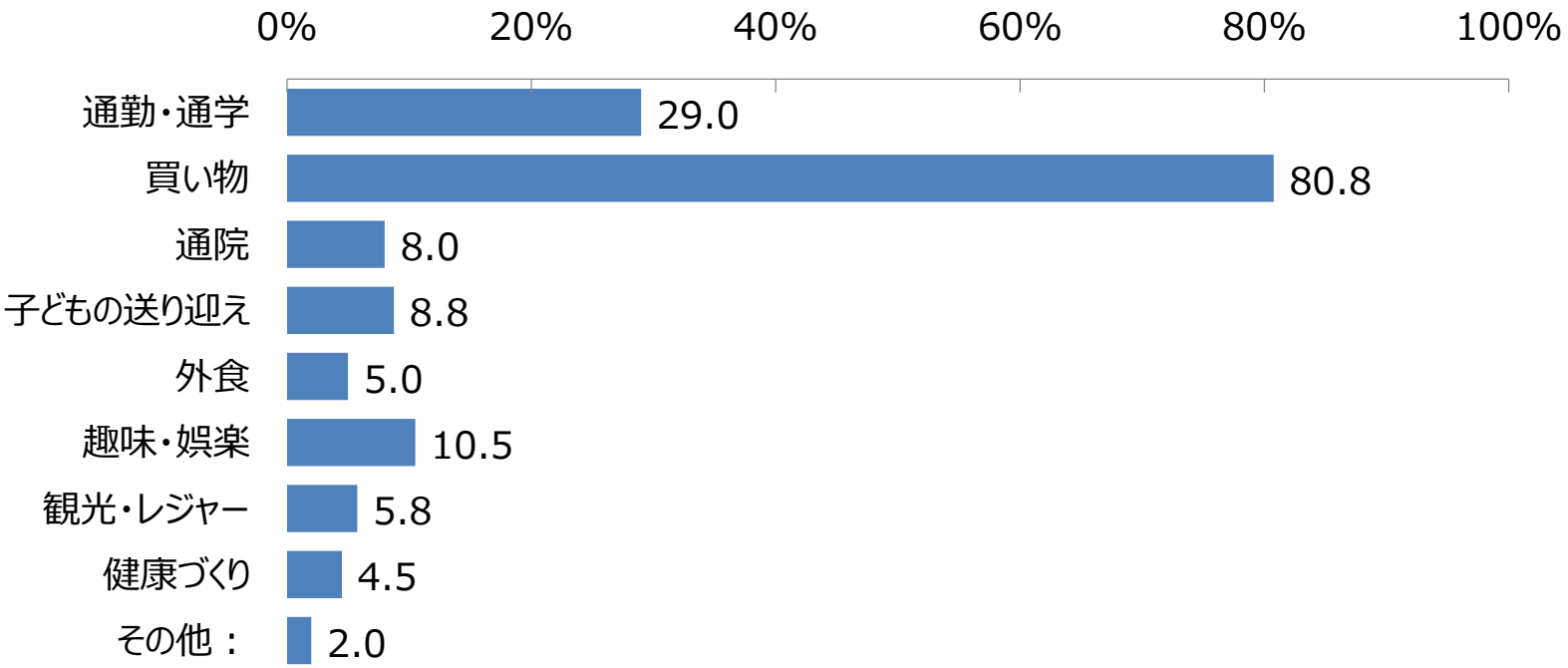
出典：H22国勢調査オーダーメイド集計

(1)-2 自転車利用の現状 ：利用目的

■目的別自転車利用者の特性

- 自転車利用の目的として通勤、通学と回答した割合は約3割
- 買い物を始めとした私事交通で自転車は多く利用されている

Q.どのような目的で自転車を利用していますか。頻度が高いもの2つまでお知らせください。



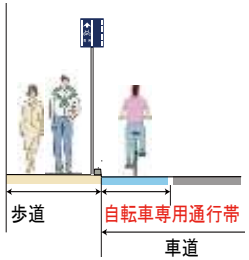
出典：板橋区実施WEBアンケート調査（令和2年1月22日～23日）

(1)-3 自転車利用環境の現状 ：通行空間①

■自転車通行空間整備延長(全国)

- 全国的な取り組みとして、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が進められている
- 令和2年3月現在、歩行者と分離された自転車通行空間は、合計2,930km(全道路延長の約0.2%)となっている

(km)

整備形態 / 調査年次	自転車と歩行者が分離された整備形態				
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯 	車道混在※1	計
H30. 3. 31	70	160	470	1, 050	1, 750
H31. 3. 31	70	160	480	1, 540	2, 260
R2. 3. 31	80	160	540	2, 150	2, 930

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

出典：令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料

(1)-3 自転車利用環境の現状 ：通行空間②

■自転車通行空間整備延長（板橋区）

- 板橋区の『歩行者と分離された自転車通行空間』延長は約0.7kmにとどまる
- ただし、『歩行者と分離された自転車通行空間』としては扱われない自転車歩行者道内で自転車通行空間を分けたタイプが約2km整備されている

道路延長（一般道）	歩行者と分離された自転車通行空間延長
約730km -国道 約 17km -都道 約 30km -区道 約683km	約0.7km

出典：板橋区調査（R2年度）

自転車専用通行帯の整備事例

（前野町四丁目）

（高島平三丁目）

上記の他、歩道内で自転車通行空間を分けたタイプが約2kmあるが、歩道として運用され、交差点では歩行者と混在となるなど、歩行者との分離が不十分な状態となっている

（相生町）

（高島平二丁目）

写真出典：板橋区ホームページ

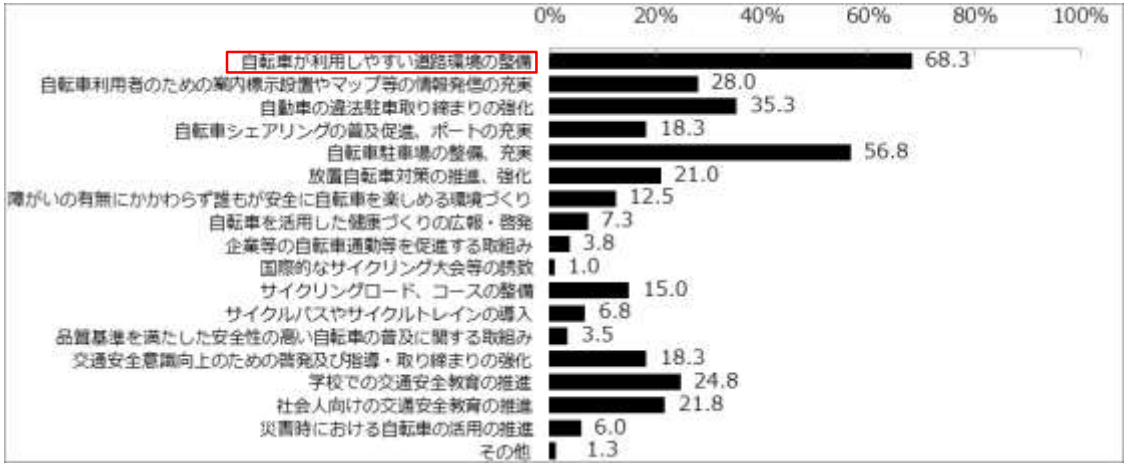
(1)-3　自転車利用環境の現状　:通行空間③

■ネットワーク計画

- 平成12(2000)年度に「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」を策定し、自転車通行環境の整備を推進
- 策定から約20年が経過しているが、部分的な整備に留まり、区民からも「自転車が利用しやすい道路環境の整備」が望まれている

自転車ネットワーク図

出典:板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画



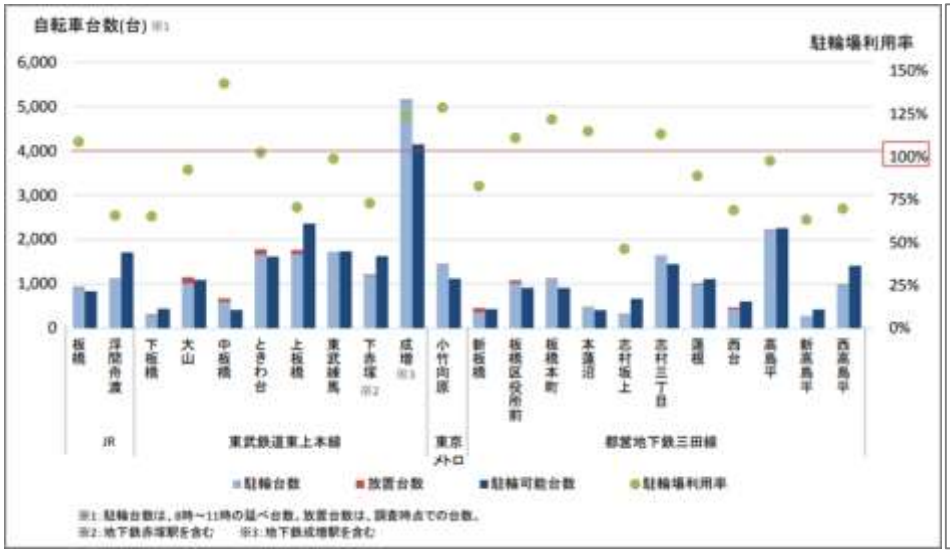
自転車活用推進のために注力すべき取り組み

出典:WEBアンケート調査(令和2年1月22日～23日)

(1)-4　自転車利用環境の現状　:駐輪

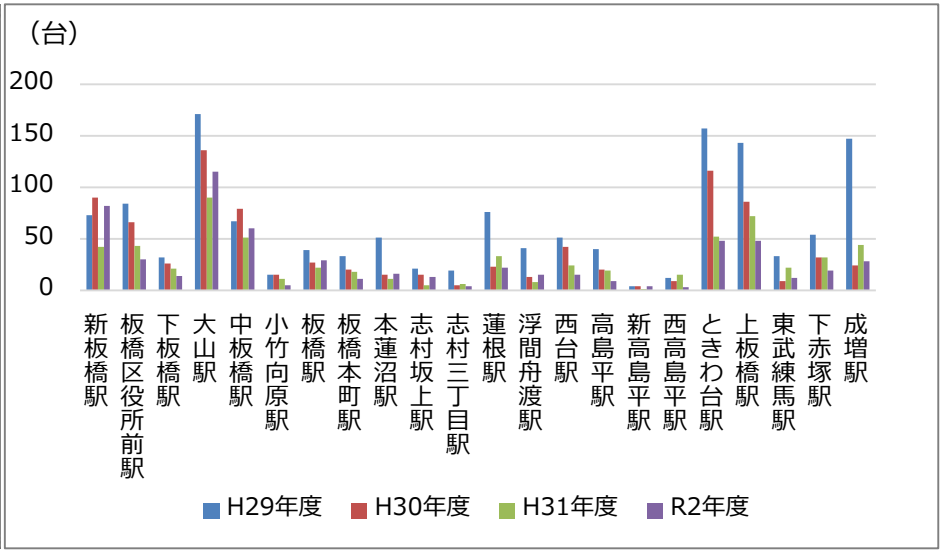
■自転車駐車場数・収容台数

- 板橋区内の自転車駐車場数は令和3年2月時点で71箇所、合計収容台数は21,897台
- 成増駅等では駐輪場の駐輪可能台数を駐輪台数が上回っている
- 区内の放置自転車数は減少傾向にあるものの、大山駅等をはじめ放置自転車は残存



駐輪台数と駐輪可能台数

出典:板橋区交通政策基本計画



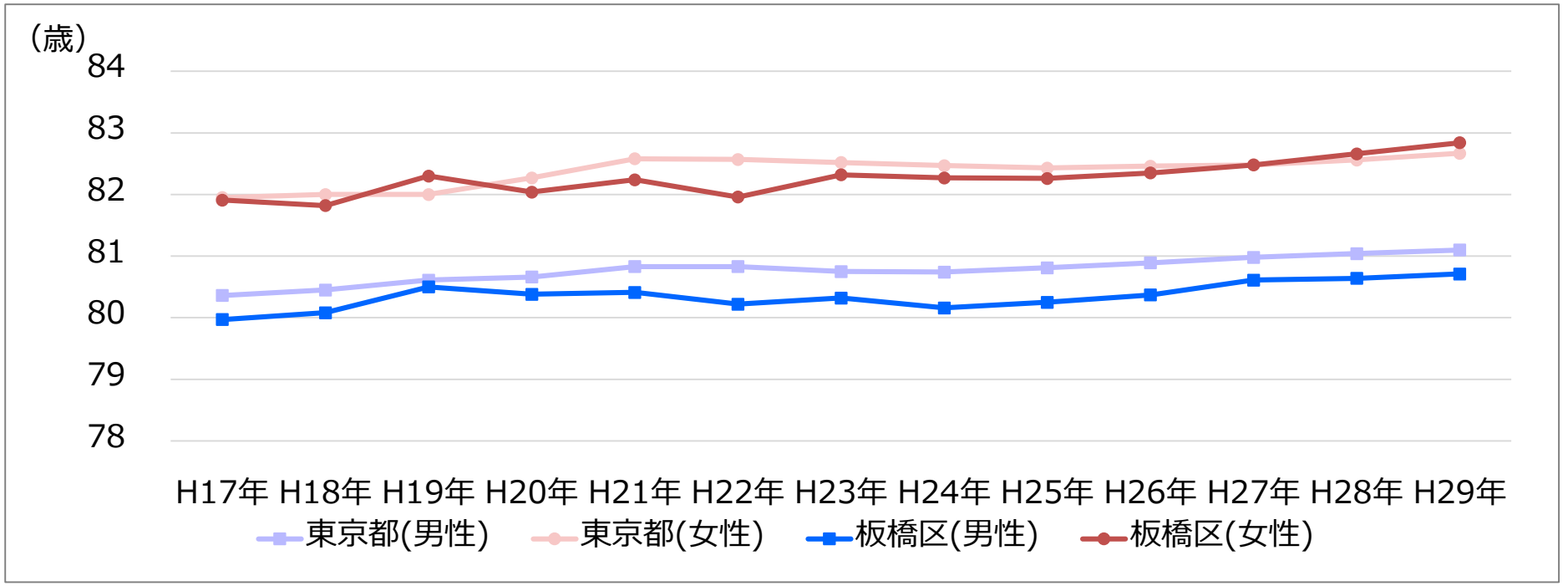
放置自転車数

出典:板橋区資料をもとに作成

（2） 健康増進に係る現状

■健康寿命

- 板橋区の65歳健康寿命は男女ともに平成24(2012)年以降増加傾向
- 女性は平成27(2015)年以降都平均を上回っているが、男性は都平均を下回っている



板橋区民の健康寿命※

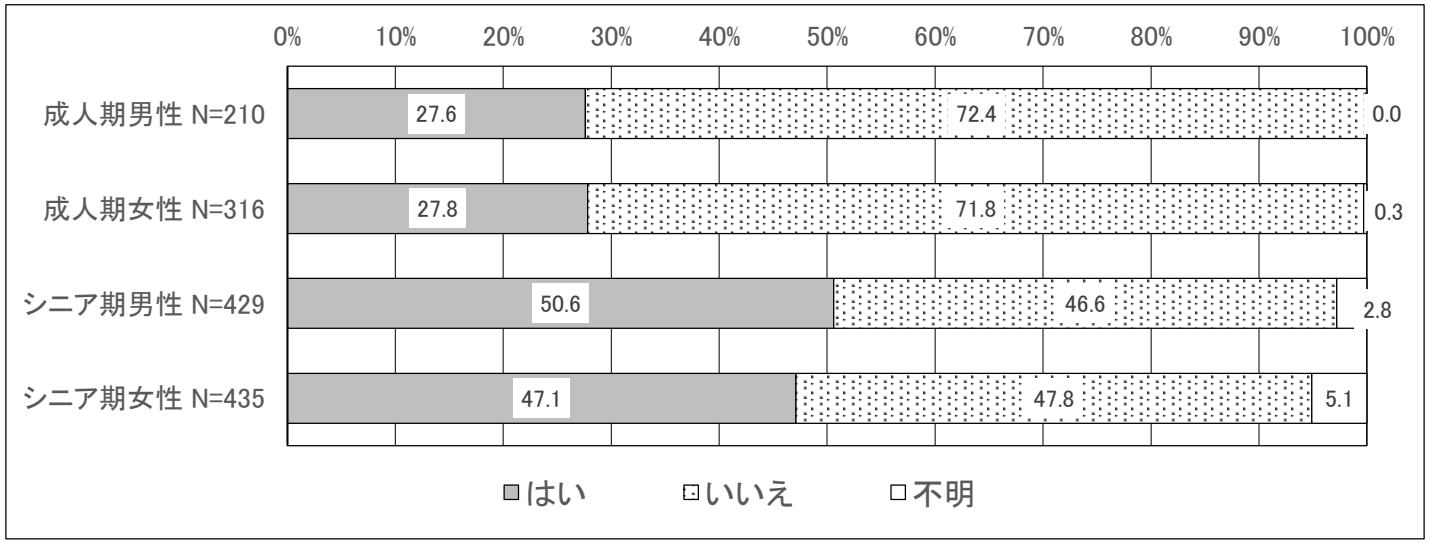
※65歳の人が何らかの障害のために日常生活動作が制限されるまでの年齢を平均的に表したもの

出典：東京都福祉保健局HP

（2） 健康増進に係る現状

■運動習慣

- 区在住で運動習慣のある人の割合（1回30分、週2回、1年以上の運動）はシニア期の方が高い
- 一方成人期の方は男女ともに運動習慣のある人の割合が半数を大きく下回る3割程度



運動習慣のある人の割合（1回30分、週2回、1年以上の運動）

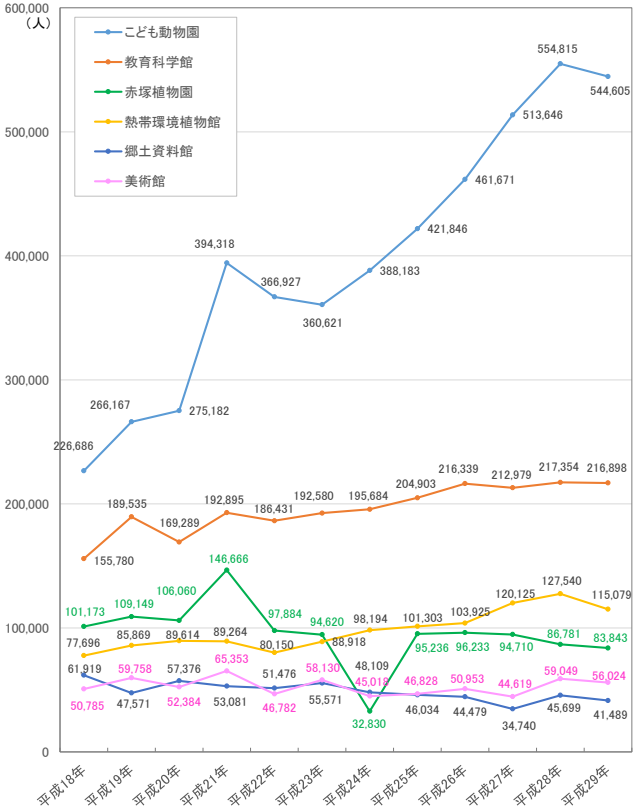
※成人期：20～64歳、シニア期：65歳以上

出典：いたばし健康プラン区民健康意識調査等報告書（平成30年3月）

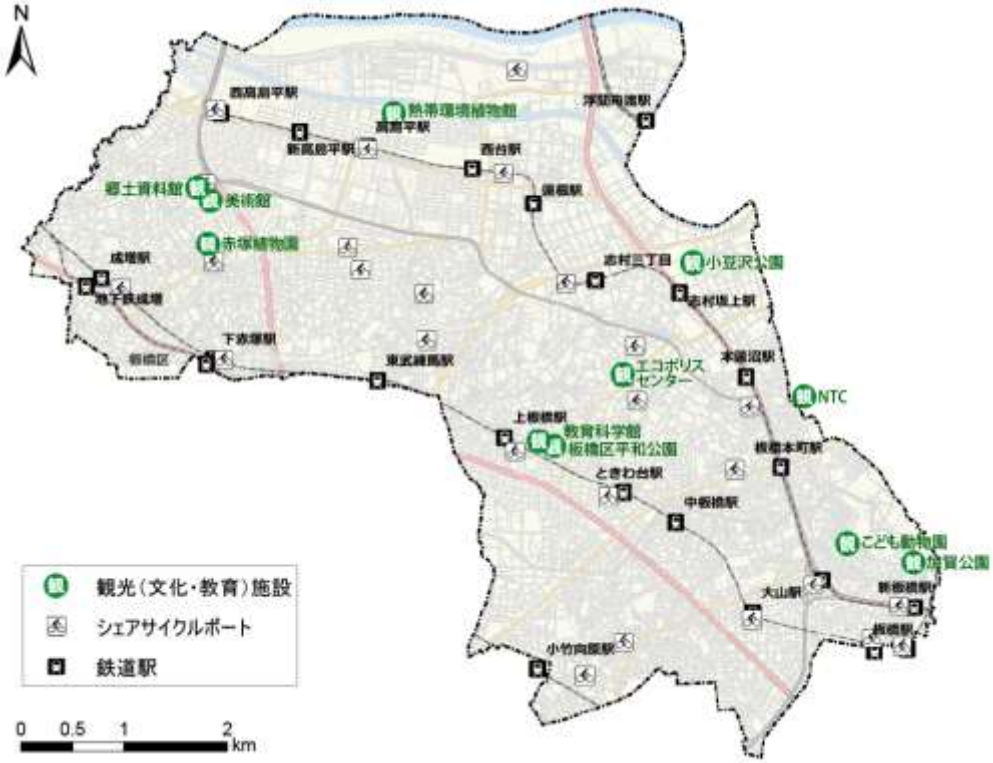
（3） 観光振興に係る現状

■観光客の動向

- 区内の主要な文化施設などの来訪者数は、「こども動物園」が特に多く、平成29(2017)年には約54万人が来訪
- 「こども動物園」「教育科学館」「熱帯環境植物館」の上位3つの文化施設の来場者数が増加傾向



区内施設等の来訪者数



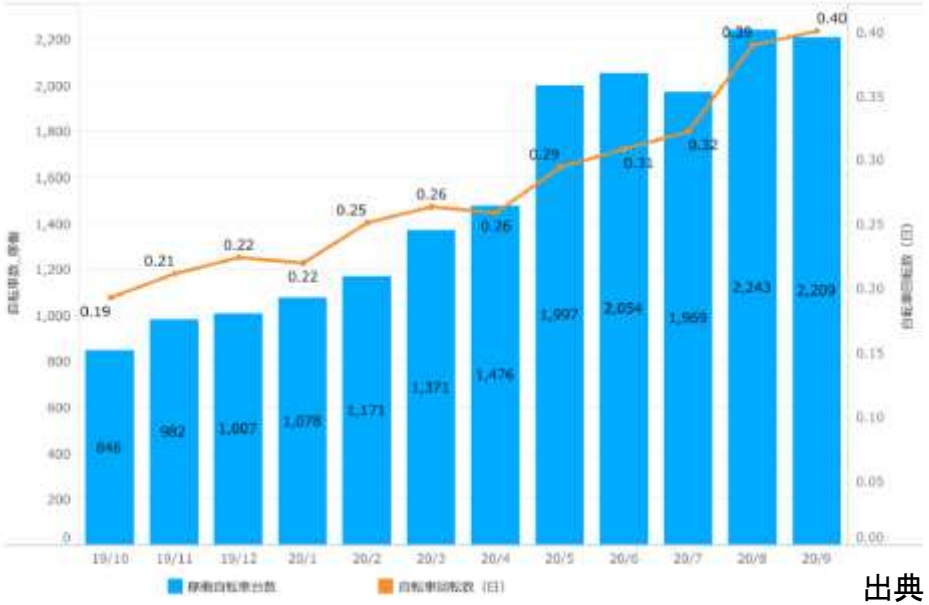
観光施設配置図

出典：板橋区観光振興ビジョン2025資料編（一部加工）

（3） 観光振興に係る現状

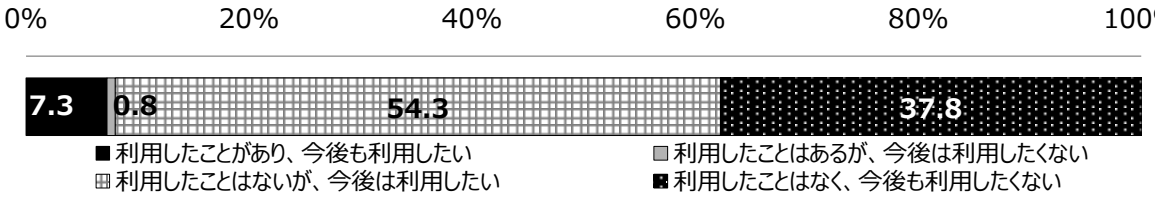
■シェアサイクルの動向

- シェアサイクル稼働台数及び回転数はコロナ禍でも右肩上がりに上昇
- WEBアンケート結果では、板橋区のシェアサイクル実証実験の61.6%が「今後利用したい」と回答



シェアサイクル稼働台数と回転数

出典：OpenStreet株式会社利用実態報告
（令和元年10月～令和2年9月）



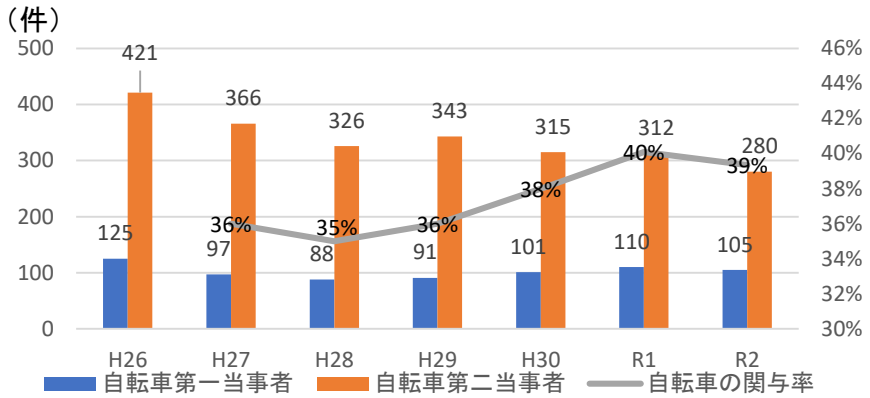
シェアサイクルの利用実績・意向

出典：WEBアンケート調査（令和2年1月22日～23日）

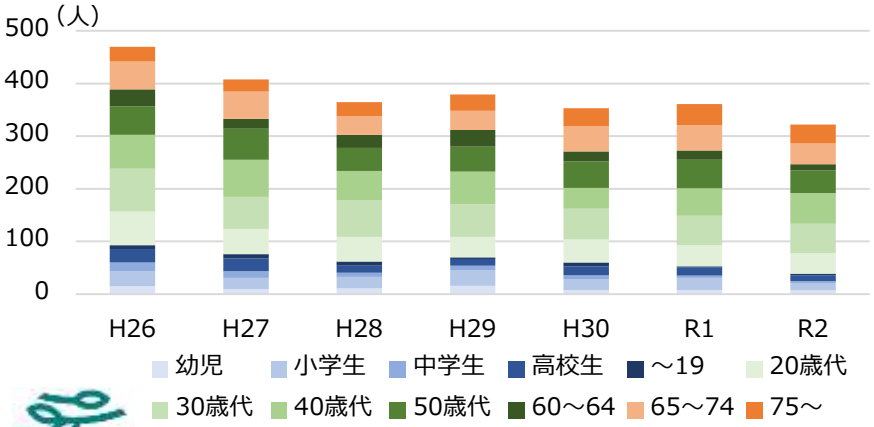
(4)-1 安全・安心に係る現状　：自転車関連交通事故発生状況①

■板橋区内の自転車事故の実態

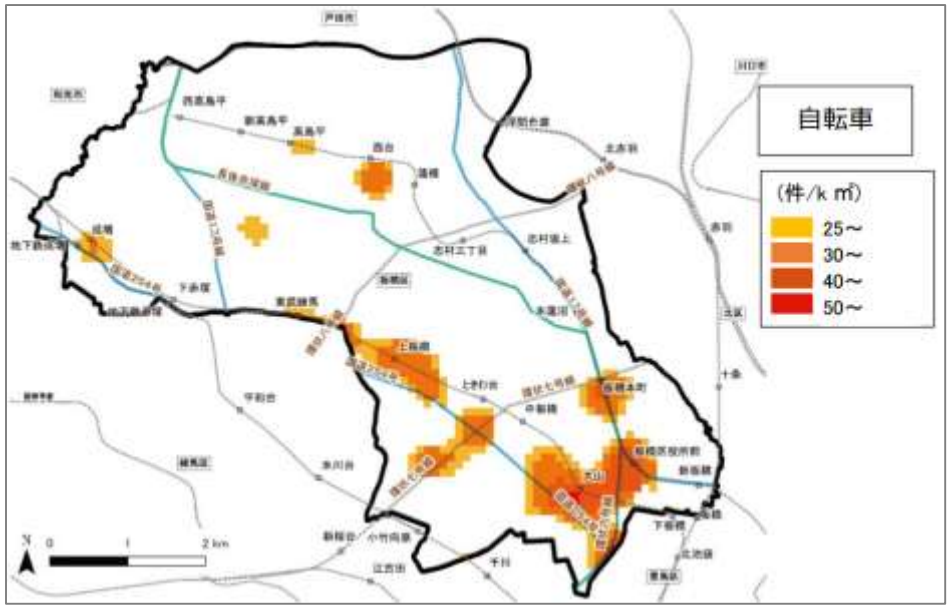
- 区の全事故における自転車関与率は平成29年以降増加傾向であり令和2年では約4割
- 負傷者数は全体的には減少傾向にあり、年代別で見ると20代～40代で多い
- 地域としては板橋区役所前駅・大山駅周辺で多く発生



当事者別事故件数　出典：交通事故統計



年代別負傷者数　出典：交通事故統計



自転車事故発生密度

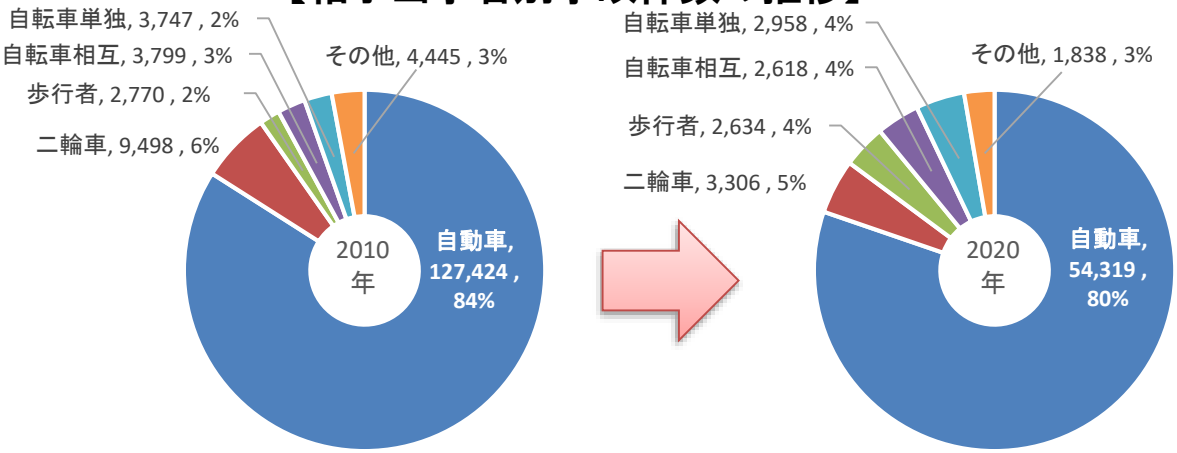
出典：板橋区交通政策基本計画

(4)-1 安全・安心に係る現状　：自転車関連交通事故発生状況②

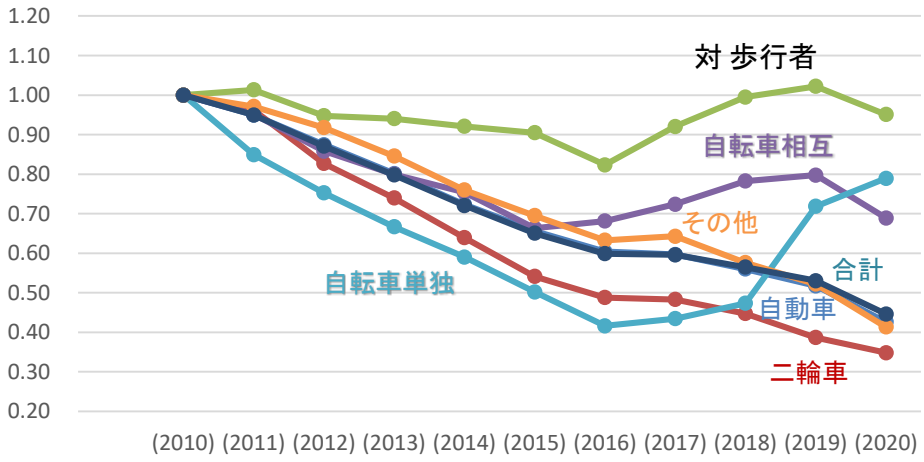
■全国の自転車関連事故の実態

- 対歩行者事故は、ほぼ減少しておらず、また多くが歩道上で発生

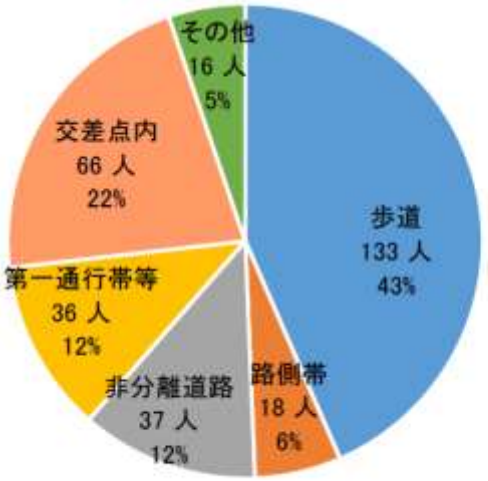
【相手当事者別事故件数の推移】



〈2010年を1とした場合の指数〉



【対歩行者事故の発生地点】
（死者数＋重傷者数）



計　306 人

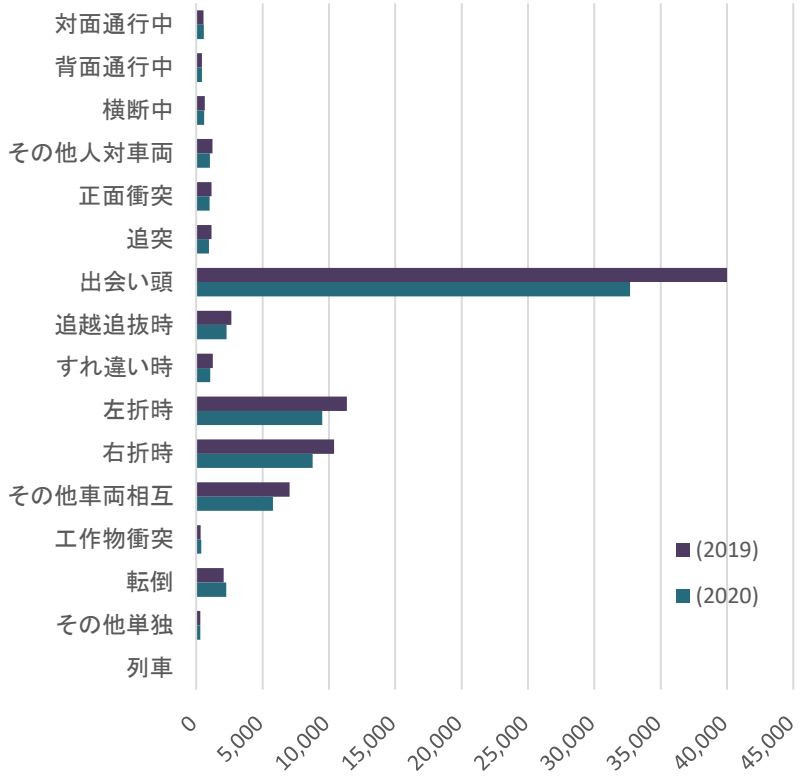
出典:警察庁自転車関連事故（令和2年）

(4)-1 安全・安心に係る現状 ：自転車関連交通事故発生状況③

■全国の自転車関連事故の実態

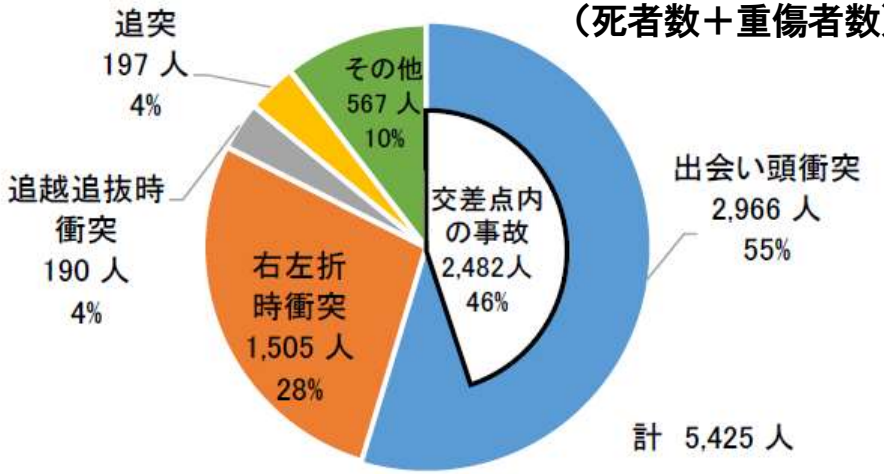
- 自転車事故は、交差点での出会い頭事故が圧倒的に多い

【事故類型別事故件数】



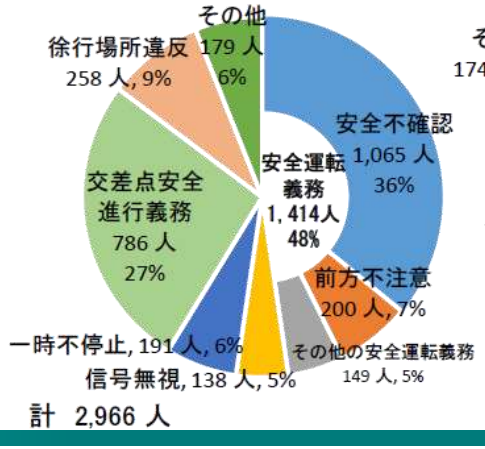
出典:警察庁自転車関連事故（令和2年）

【対四輪事故の事故類型】
（死者数＋重傷者数）

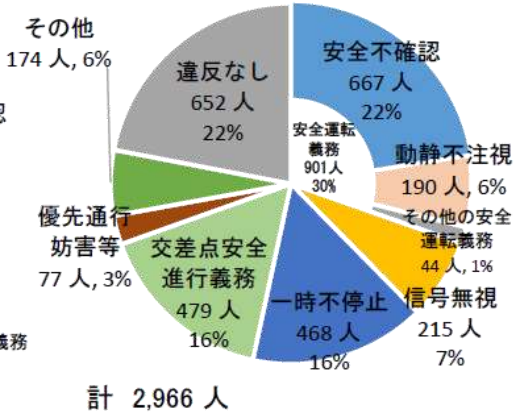


【対四輪出会い頭事故の法令違反】（死者数＋重傷者数）

〈自動車の法令違反〉



〈自転車の法令違反〉



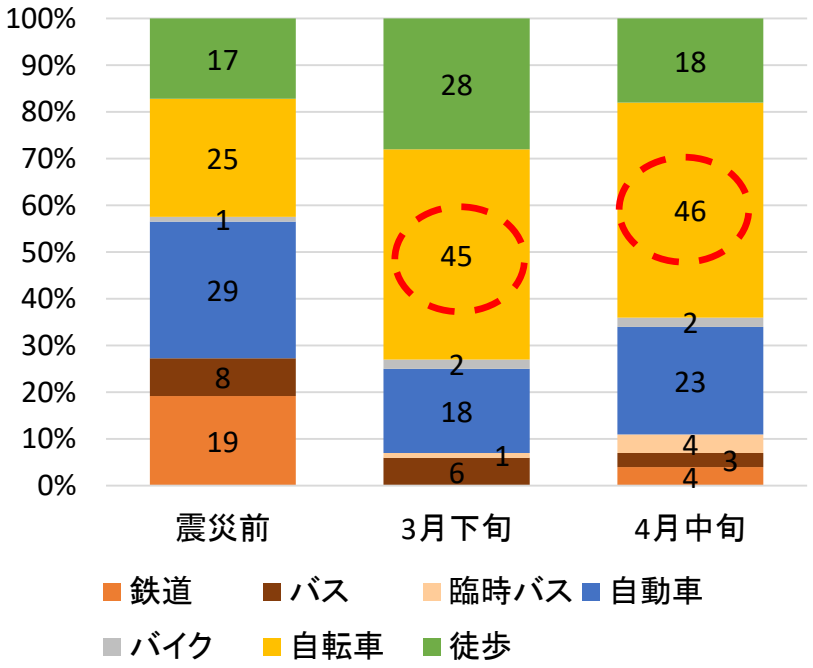
(4)-2 安全・安心に係る現状　：災害時の自転車利用

■震災発生時の交通問題

- 東日本大震災直後は利用交通手段が大きく変動し、特に自転車の利用率は大幅に上昇

著作権の都合により
写真省略

震災前後の利用交通手段構成
（通勤通学・都心周辺）



出典：IBS Annual Report　研究活動報告 2012
小島　浩ほか、東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題より、再構成
都心周辺：仙台駅から概ね3km圏（都心部除く）