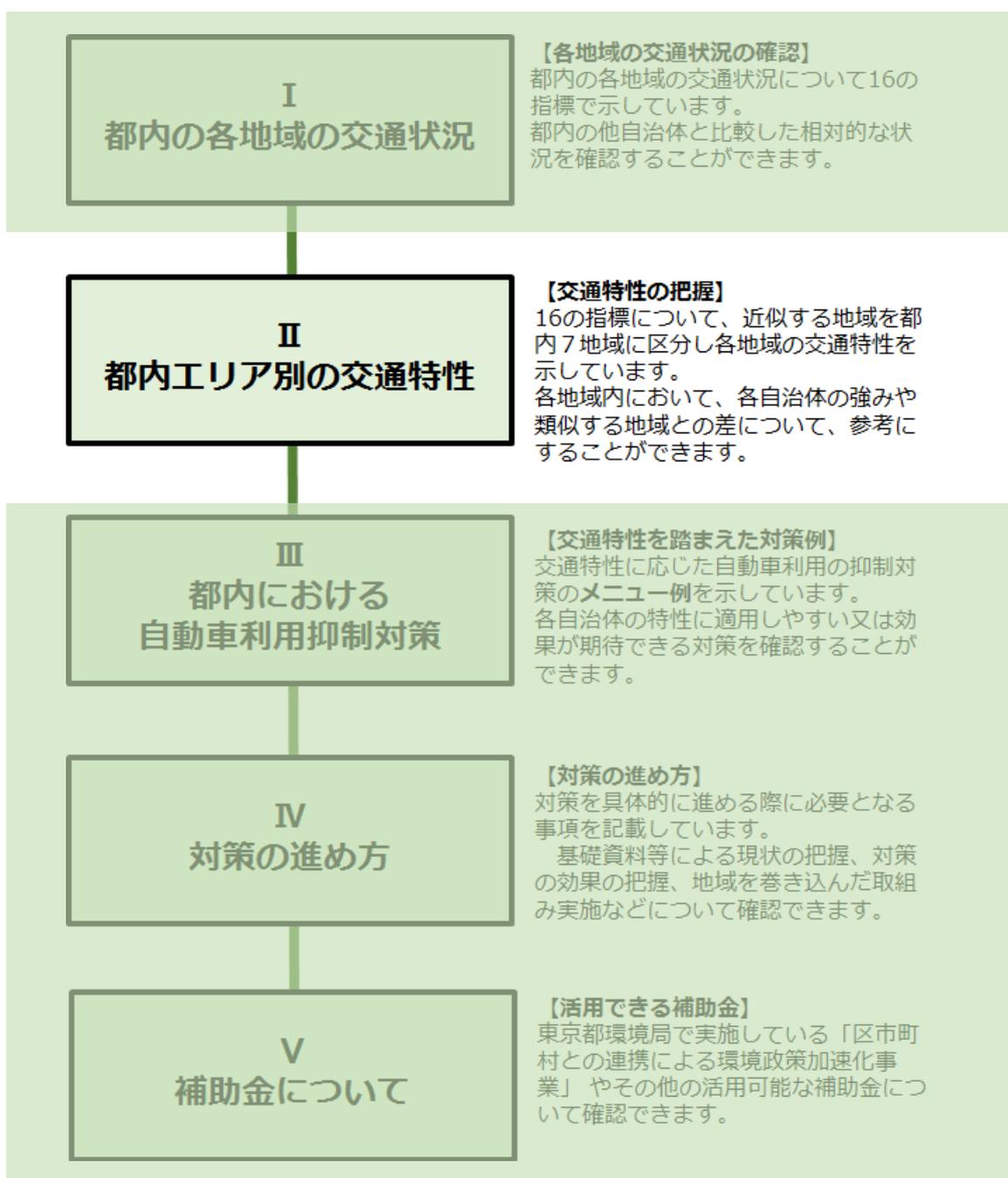


## II 都内エリア別の交通特性





## (2)各指標の7段階による指標値の設定

都内7地域の交通特性や各区市町村の交通特性を相対的にわかりやすく理解することを目的に、Iで提示した交通インフラ整備状況や交通需要、地形に関する16の指標について、以下の表〔7段階指標設定のための境界値一覧〕のとおり7段階の指標値を設定しました。

### 指標値設定の概ねの考え方

各指標において、都内の平均値または中央値が概ね指標値4に入るよう設定した上で、2～6の指標値に概ね均等に自治体数が入るように境界値を設定しています。指標値1及び7は平均値・中央値から大きく外れる突出値を考慮して設定しています。

〔7段階指標設定のための境界値一覧〕

指標値	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標				徒歩			
	平均/自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動 車分担率 (%)	駅密度 (駅/km)	代表鉄道分 担率 (%)	鉄道地域内利 用率 (内々性) (%)	バス停密度 停/km	代表バス分 担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 (度)	駐輪場台数 (台/百人)	シェアサイ クルポート 密度 (ポート/km)	平均/自転車 利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)	駅端末自転 車分担率 (%)	駅端末徒歩 分担率 (%)	
昇順	降順	降順	降順	降順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	降順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	
1	7	45.8	4.0%	0.0%	0.00	3.1%	7.5%	0.00	0.0%	0.0%	0.004	0.0	0.00	0.00	0.0%	0.0%	0.0%
2	6	54.2	5.5%	0.5%	0.05	17.4%	32.4%	2.80	1.4%	1.5%	0.010	3.0	0.88	5.50	5.0%	2.0%	35.0%
3	5	55.4	6.0%	1.0%	0.10	28.7%	44.1%	5.50	2.1%	3.0%	0.036	5.0	2.00	6.50	10.0%	4.0%	55.0%
4	4	55.6	12.5%	2.0%	0.50	40.8%	62.6%	8.50	2.8%	9.0%	0.077	7.0	2.50	7.50	15.0%	8.0%	78.0%
5	3	58.2	20.0%	3.0%	1.00	43.2%	71.7%	10.00	3.5%	12.0%	0.102	9.0	4.00	8.50	18.0%	12.0%	85.0%
6	2	59.5	25.0%	5.0%	1.50	53.9%	75.9%	13.50	4.1%	15.0%	0.250	11.0	5.50	9.50	20.0%	16.0%	90.0%
7	1	63.3	40.0%	11.0%	2.00	60.8%	80.6%	16.00	5.0%	21.0%	0.503	14.0	7.00	11.50	22.0%	20.0%	95.0%

注) 指標値が、降順となる指標については、青地で着色しています。

#### ●「昇順」とある指標

実数値が大きくなるほど車利用よりも他の交通手段が利用されている、もしくは利用しやすいと考えられる指標です。

#### ●「降順」とある指標

実数値が大きくなることで車が多く利用されている、もしくは車がより利用されやすくなる可能性のある指標です。

代表交通手段分担率（1日の移動のうち代表的な手段）、駅端末交通手段分担率（1日の移動のうち駅までもしくは駅から使われた手段）は、それぞれの交通手段の利用割合が分かるものです。各手段分担率を参考にする場合は、自動車分担率と他の手段の相対関係、または車以外の交通手段間のバランスにも着目してください。

各指標における指標値の示す内容は、以下の表を参考にしてください。

〔各指標値の示す内容〕

交通手段	指標	指標値並び順	指標値が示す内容	車	鉄道	バス	自転車
自動車	自動車利用時間(分)	降順	指標1は、都内で車の一利用あたりの平均利用時間が長く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で車の一利用あたりの平均利用時間が短く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
	代表分担率(%)	降順	指標1は、都内で代表交通手段に占める自動車分担率が高く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で代表交通手段に占める自動車分担率が低く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
	駅端末分担率(%)	降順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める自動車分担率が高く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める自動車分担率が低く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
鉄道	鉄道駅密度(駅/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりの鉄道駅数が少なく、鉄道利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりの鉄道駅数が多く、鉄道利用がしやすい	・	+	・	・
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占める鉄道分担率が低く、鉄道が利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占める鉄道分担率が高く、鉄道がよく利用されている	-	+	・	・
	鉄道地域内利用率(%)	昇順	指標1は、定期券の利用範囲が大きく、移動距離が長いため移動による環境負荷が高い 指標7は、定期券の利用範囲が小さく、移動距離が短いため移動による環境負荷が低い	・	・	+	+
バス	バス停密度(バス停/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりのバス停数が少なく、バス利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりのバス停数が多く、バス利用がしやすい	-	+	+	-
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占めるバス分担率が低く、バスが利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占めるバス分担率が高く、バスがよく利用されている	-	・	+	・
	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占めるバス分担率が低く、バスが利用されていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占めるバス分担率が高く、バスがよく利用されている	・	・	+	+
自転車	平均勾配(度)	降順	指標1は、都内で平均傾斜角度が大きく、自転車利用に向かない。 指標7は、都内で平均傾斜角度が小さく、自転車利用に適している。	・	・	・	+
	駐輪場台数(台/100人)	昇順	指標1は、都内で駅周辺における駐輪場台数が少なく、自転車利用がしにくい 指標7は、都内で駅周辺における駐輪場台数が多く、自転車利用がしやすい	・	+	・	+
	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりのシェアサイクルポート数が少なく、自転車利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりのシェアサイクルポート数が多く、自転車利用がしやすい	-	+	+	+
	自転車利用時間(分)	昇順	指標1は、都内で自転車の一利用あたりの平均利用時間が短く、短距離で利用されている 指標7は、都内で自転車の一利用あたりの平均利用時間が長く、長距離で利用されている	-	・	-	+
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占める自転車分担率が低く、自転車が利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占める自転車分担率が高く、自転車がよく利用されている	-	・	-	+
	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める自転車分担率が低く、自転車が利用されていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める自転車分担率が高く、自転車がよく利用されている	-	・	+	+
徒歩	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める徒歩分担率が低く、徒歩利用がされていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める徒歩分担率が高く、徒歩利用がよくされている	-	・	-	-

凡例) 当該指標が上位、下位の場合の該当交通手段の利用しやすさ  
 + : 高ランク時、利用しやすい又は利用割合高まる要素を含む  
 - : 低ランク時、利用しにくい又は利用割合が低まる要素を含む  
 ・ : 直接的な影響はしにくい

## II-2 各区市町村における各指標の評価

II-1に記載した7つの地域区分及び各指標の7段階の評価指標の設定に基づいて、以下の表〔都内各区市町村における指標値の状況〕のとおり、各区市町村を指標値ごとに色分けし着色しました。

区部は、自動車の利用が少なく、駅端末は徒歩が主体の区も多くなっています。自動車分担率が比較的高い（指標値が低い）区のうち、平均勾配の指標が高い地域（平坦な地域）では自転車利用の指標値が高く、中位な区ではバス利用の指標値が高くなっています。

多摩部は、駅密度の指標で中位以下が多く、自動車関連指標でも指標値が低い地域が多く（依存度が高く）なっています。一部の市では、鉄道分担率よりもバス分担率の指標値が高く、バスが重要な移動手段となっています。

〔都内各区市町村における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標				徒歩				
	平均/自動車 率利用時間 (分)	代表自動車 率分担率 (%)	駅端末自動車 率分担率 (%)	駅密度 駅/㎢	代表鉄道 率分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (%)	バス停留所 数/㎢	代表バス 率分担率 (%)	駅端末バス 率分担率 (%)	平均勾配 (%)	駐輪場台数 数/百人	シェアサイク ルポート密度 ポート/㎢	平均/自転車 率利用時間 (分)		代表自転車 率分担率 (%)	駅端末自転車 率分担率 (%)	駅端末徒歩 率分担率 (%)	
都心	中央区	5	6	5	7	7	4	6	2	3	6	1	7	1	1	2	5	
	港区	4	5	6	7	7	3	6	3	2	3	1	7	1	1	1	6	
	千代田区	7	7	7	7	7	3	5	1	1	4	2	7	2	1	1	7	
	新宿区	6	7	6	7	7	3	5	3	2	3	1	7	3	1	1	6	
	渋谷区	7	6	7	6	7	3	7	4	3	3	1	6	4	2	1	6	
	台東区	4	6	6	7	6	4	7	3	2	5	2	7	3	3	1	6	
	豊島区	2	7	7	7	6	4	4	2	2	5	3	4	1	2	1	6	
	文京区	7	7	7	6	6	6	6	4	1	3	1	6	1	2	1	7	
城東 臨海	荒川区	7	5	7	7	5	4	2	3	6	2	6	2	5	3	5		
	江東区	4	5	5	4	5	5	3	7	3	6	2	5	2	3	2	5	
	墨田区	7	5	6	5	4	6	5	6	3	7	2	6	2	5	2	5	
	足立区	2	4	6	4	3	7	5	5	3	7	2	4	3	7	4	4	
	葛飾区	6	5	6	3	3	7	5	3	4	7	3	3	5	7	5	3	
	江戸川区	4	4	6	3	2	7	3	6	4	7	4	4	4	7	5	3	
	区部 郊外	品川区	2	6	6	6	6	4	3	3	2	4	1	5	2	2	1	6
		中野区	4	7	7	4	5	6	5	6	3	5	2	5	3	4	2	6
目黒区		6	5	7	4	5	5	3	6	2	3	1	5	2	3	2	6	
北区		3	5	5	5	4	4	3	5	4	5	3	2	4	4	3	4	
杉並区		4	5	7	4	4	7	5	5	3	5	3	4	6	5	3	4	
大田区		2	5	5	4	4	5	2	4	3	5	2	4	4	5	3	5	
世田谷区		4	5	6	4	4	5	4	4	3	5	1	4	3	4	3	5	
板橋区		4	5	6	4	3	7	3	4	3	4	2	6	4	5	3	5	
練馬区	6	5	6	3	3	7	4	4	3	5	3	5	5	7	4	4		
北多摩 南部	武蔵野市	4	5	6	3	3	2	7	7	7	6	1*	3	5	5	4	3	
	三鷹市	1	4	5	3	3	1	7	7	7	5	3	2	6	7	4	3	
	小金井市	3	5	5	3	3	2	7	5	6	5	1	2	4	6	5	3	
	国分寺市	2	5	5	3	3	3	6	3	5	5	7	4	4	5	4	3	
	国立市	2	4	5	3	3	3	5	5	5	5	6	5	3	7	4	3	
	立川市	3	3	5	4	3	4	5	5	4	5	5	2	2	4	3	3	
	調布市	4	5	5	3	3	2	6	5	4	5	5	5	5	5	4	3	
	府中市	1	4	6	4	3	3	5	3	3	5	4	4	4	6	4	4	
	狛江市	7	4	7	3	3	1	5	6	3	5	4	4	6	6	4	4	
	小平市	4	4	4	3	2	2	6	3	4	6	4	2	5	7	5	3	
昭島市	7	2	3	3	2	6	5	1	3	4	5	1	5	7	5	3		
北多摩 北部	清瀬市	2	3	4	2	3	1	4	7	6	5	4	1	2	5	5	3	
	西東京市	4	5	5	3	3	1	5	6	5	6	4	1	6	6	6	3	
	東久留米市	2	3	3	2	2	1	2	5	6	5	2	1	3	7	6	3	
	東大和市	1	2	3	3	2	5	4	3	4	3	5	1	3	5	7	3	
	東村山市	3	4	4	4	2	2	3	2	3	4	4	1	6	7	7	3	
	武蔵村山市	1	1	1*	1	1	1*	3	3	1*	3	1	2	5	6	1*	1*	
南多摩	八王子市	1	2	2	3	3	4	2	6	6	2	2	1	1	3	3	3	
	町田市	3	2	3	3	3	1	3	6	6	2	2	2	3	2	3	3	
	日野市	3	3	3	3	3	4	5	4	4	3	4	2	3	3	4	3	
	多摩市	1	3	2	3	3	3	6	7	6	2	2	2	1	2	2	3	
	稲城市	7	3	3	3	3	3	5	2	3	2	2	3	2	3	4	3	
	福生市	4	2	2	3	2	7	2	1	6	4	4	3	6	4	3	3	
	羽村市	2	1	1	3	2	7	5	1	5	4	6	1	1	3	6	2	
	瑞穂町	2	2	2	2	1	7	2	1	1	3	2	1	7	3	7	1	
西多摩	青梅市	2	1	2	2	1	7	1	1	3	1	3	1	3	2	4	3	
	あきる野市	2	1	1	2	1	7	1	1	3	2	4	1	3	3	7	2	
	日の出町	7	1	1*	1	1	1*	1	2	1*	1	1*	1	1	2	1*	1	
	檜原村	2	2	1*	1	1	1*	1	7	1*	1	1*	1	1	2	1*	1	
	奥多摩町	1	1	1	1	1	1*	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	

\*データがないため1とした

- 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

## (1)区部(都心)における各指標の評価

駅密度は高密度で基本の移動は鉄道であり、駅端末の主体は徒歩となります。  
武蔵野台地の東端にあるため勾配等もあり、電動アシストのない自転車では行き来しにくい場所もあります。

シェアサイクルポートは高密度にあり、ラストワンマイルの交通手段の確保に寄与しています。

### 〔区部(都心)における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
中央区	5	6	5	7	7	4	6	2	3	6	1	7	1	1	2	5
港区	4	5	6	7	7	3	6	3	2	3	1	7	1	1	1	6
千代田区	7	7	7	7	7	3	5	1	1	4	2	7	2	1	1	7
新宿区	6	7	6	7	7	3	5	3	2	3	1	7	3	1	1	6
渋谷区	7	6	7	6	7	3	7	4	3	3	1	6	4	2	1	6
台東区	4	6	6	7	6	4	7	3	2	5	2	7	3	3	1	6
豊島区	2	7	7	7	6	4	4	2	2	5	3	4	1	2	1	6
文京区	7	7	7	6	6	6	6	4	1	3	1	6	1	2	1	7

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

### 〔区部(都心)における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
中央区	55.4	5.9%	1.6%	2.65	68.8%	62.7%	14.8	1.7%	4.3%	0.010	2.93	7.44	5.1	2.9%	3.6%	88.2%
港区	57.5	6.2%	0.8%	2.25	71.5%	57.7%	15.1	2.3%	1.8%	0.103	1.98	8.30	4.7	2.3%	0.5%	94.9%
千代田区	50.0	4.6%	0.3%	3.25	78.9%	56.3%	12.0	0.7%	0.9%	0.087	3.92	9.26	5.6	1.4%	0.2%	96.4%
新宿区	55.1	4.5%	0.5%	2.25	65.2%	54.9%	11.1	2.1%	1.8%	0.102	1.52	7.03	6.7	4.9%	0.6%	94.7%
渋谷区	53.4	5.7%	0.3%	1.52	60.8%	56.6%	17.5	3.2%	4.4%	0.112	2.76	5.63	7.6	6.2%	1.0%	91.8%
台東区	55.6	5.9%	0.6%	2.08	53.9%	67.0%	18.5	2.7%	2.6%	0.036	3.43	7.81	7.0	11.1%	1.4%	92.6%
豊島区	61.4	4.9%	0.3%	2.15	56.2%	62.6%	8.8	2.0%	2.8%	0.049	5.31	2.84	4.3	9.5%	1.8%	92.7%
文京区	52.2	5.0%	0.1%	1.59	59.0%	75.9%	15.1	3.1%	0.8%	0.124	1.39	6.82	5.0	8.0%	1.0%	96.6%
平均値	55.1	5.3%	0.6%	2.22	64.3%	61.7%	14.1	2.2%	2.4%	0.078	2.91	6.89	5.7	5.8%	1.3%	93.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

## (2)区部(城東・臨海)における各指標の評価

駅密度は路面電車が残る荒川区を除き中程度で、徒歩以外の駅端末交通手段に一定のニーズがあります。

いわゆる海拔0m地帯で平坦な地形が中心であり、勾配においては自転車ด้วย遠距離迄行き来しやすい環境にあります。

シェアサイクルポートは全域に中密度に整備されている区と、駅周辺などに限られている区と2分化されています。

### 〔区部(城東・臨海)における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均 / 自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
荒川区	7	5	7	7	5	7	4	2	3	6	2	6	2	5	3	5
江東区	4	5	5	4	5	5	3	7	3	6	2	5	2	3	2	5
墨田区	7	5	6	5	4	6	5	6	3	7	2	6	2	5	2	5
足立区	2	4	6	4	3	7	5	5	3	7	2	4	3	7	4	4
葛飾区	6	5	6	3	3	7	5	3	4	7	3	3	5	7	5	3
江戸川区	4	4	6	3	2	7	3	6	4	7	4	4	4	7	5	3

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行にくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

### 〔区部(城東・臨海)における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均 / 自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
荒川区	52.8	6.1%	0.2%	2.65	43.2%	82.0%	8.9	2.0%	4.9%	0.017	3.33	5.91	6.2	19.5%	7.1%	86.6%
江東区	57.5	9.6%	1.2%	0.87	45.2%	71.7%	6.6	5.2%	4.0%	0.015	4.26	4.93	6.0	13.9%	3.9%	88.8%
墨田区	49.4	7.1%	0.7%	1.30	41.7%	76.3%	12.0	4.5%	3.9%	0.005	4.17	5.95	5.7	18.0%	3.5%	89.4%
足立区	61.1	15.3%	0.8%	0.53	29.8%	80.6%	12.1	3.6%	7.3%	0.006	4.36	2.82	7.3	22.8%	9.4%	80.4%
葛飾区	55.1	11.6%	0.5%	0.37	28.8%	83.6%	10.9	2.7%	9.9%	0.004	5.83	2.07	8.8	28.1%	13.5%	74.5%
江戸川区	57.0	16.2%	0.9%	0.22	26.9%	85.5%	7.4	4.1%	9.8%	0.006	7.47	2.71	8.4	23.1%	13.0%	74.7%
平均値	55.5	11.0%	0.7%	0.99	36.0%	79.9%	9.6	3.7%	6.6%	0.009	4.90	4.06	7.1	20.9%	8.4%	82.4%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

### (3)区部郊外(城南・城西・城北)における各指標の評価

駅密度は中程度で、徒歩以外の駅端末交通手段に一定のニーズがあります。武蔵野台地の勾配等もあり、自転車では行き来しにくい場所もあります。シェアサイクルポートは中密度に整備されていますが、偏在しています。

#### 〔区部郊外（城南・城西・城北）における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標			徒歩			
	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)		平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)
品川区	2	6	6	6	6	4	3	3	2	4	1	5	2	2	1	6
中野区	4	7	7	4	5	6	5	6	3	5	2	5	3	4	2	6
目黒区	6	5	7	4	5	5	3	6	2	3	1	5	2	3	2	6
北区	3	5	5	5	4	4	3	5	4	5	3	2	4	4	3	4
杉並区	4	5	7	4	4	7	5	5	3	5	3	4	6	5	3	4
大田区	2	5	5	4	4	5	2	4	3	5	2	4	4	5	3	5
世田谷区	4	5	6	4	4	5	4	4	3	5	1	4	3	4	3	5
板橋区	4	5	6	4	3	7	3	4	3	4	2	6	4	5	3	5
練馬区	6	5	6	3	3	7	4	4	3	5	3	5	5	7	4	4

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

#### 〔区部郊外（城南・城西・城北）における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標			徒歩			
	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)		平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)
品川区	60.9	5.5%	0.7%	1.58	57.2%	70.3%	6.6	2.1%	2.4%	0.079	1.93	4.42	5.8	8.5%	1.5%	93.5%
中野区	56.7	5.3%	0.3%	0.96	45.3%	78.9%	11.9	4.1%	3.6%	0.052	4.24	4.36	7.2	15.9%	2.4%	92.1%
目黒区	54.2	6.8%	0.4%	0.61	45.3%	73.7%	7.2	4.6%	2.9%	0.112	1.80	4.36	6.1	11.4%	2.4%	92.7%
北区	58.5	7.0%	1.1%	1.07	42.7%	66.0%	7.3	3.5%	10.3%	0.061	5.47	1.41	7.8	15.9%	5.6%	81.3%
杉並区	56.5	6.7%	0.4%	0.56	42.4%	82.4%	10.9	3.8%	7.1%	0.039	5.16	2.91	9.8	18.3%	6.6%	84.5%
大田区	60.8	8.8%	1.3%	0.71	40.8%	74.5%	5.1	3.2%	4.7%	0.060	4.73	2.89	7.6	19.7%	4.5%	85.6%
世田谷区	55.6	8.9%	0.7%	0.71	42.0%	72.5%	8.9	3.4%	4.6%	0.073	2.48	2.60	7.2	17.3%	5.5%	87.6%
板橋区	56.7	10.5%	1.0%	0.59	35.5%	86.6%	7.4	3.3%	4.4%	0.087	3.53	5.80	7.6	18.7%	4.2%	88.3%
練馬区	54.6	11.0%	1.0%	0.44	34.7%	83.1%	9.8	2.8%	5.7%	0.045	5.78	4.89	8.7	22.9%	9.4%	82.7%
平均値	57.2	7.8%	0.8%	0.80	42.9%	76.4%	8.4	3.4%	5.1%	0.068	3.90	3.74	7.5	16.5%	4.7%	87.6%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

#### (4)多摩部(北多摩(南部))における各指標の評価

駅密度は総じて指標値3程度ですが、バス路線が充実しており、駅端末交通手段としてバスが多く使われています。

武蔵野台地の中では比較的平坦な土地が多く、自転車利用もしやすい。

シェアサイクルポートは指標値5、4の市では一定程度ありますが、他の市では数が限られています。

#### 〔多摩部(北多摩(南部))における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均 / 自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
武蔵野市	4	5	6	3	3	2	7	7	7	6	1*	3	5	5	4	3
三鷹市	1	4	5	3	3	1	7	7	7	5	3	2	6	7	4	3
小金井市	3	5	5	3	3	2	7	5	6	5	1	2	4	6	5	3
国分寺市	2	5	5	3	3	3	6	3	5	5	7	4	4	5	4	3
国立市	2	4	5	3	3	3	5	5	5	5	6	5	3	7	4	3
立川市	3	3	5	4	3	4	5	5	4	5	5	2	2	4	3	3
調布市	4	5	5	3	3	2	6	5	4	5	5	5	5	5	4	3
府中市	1	4	6	4	3	3	5	3	3	5	4	4	4	6	4	4
狛江市	7	4	7	3	3	1	5	6	3	5	4	4	6	6	4	4
小平市	4	4	4	3	2	2	6	3	4	6	4	2	5	7	5	3
昭島市	7	2	3	3	2	6	5	1	3	4	5	1	5	7	5	3

\*データがないため1とした

- 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

#### 〔多摩部(北多摩(南部))における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均 / 自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均 / 自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
武蔵野市	57.3	7.0%	0.8%	0.36	39.1%	35.4%	25.9	6.8%	22.2%	0.020	0.00	2.28	9.4	19.3%	10.8%	63.7%
三鷹市	63.6	12.8%	1.5%	0.18	30.2%	21.6%	16.0	6.9%	23.6%	0.043	5.01	1.52	9.5	22.3%	11.1%	62.3%
小金井市	58.6	9.2%	1.7%	0.27	36.4%	39.5%	19.8	3.6%	15.5%	0.053	2.86	0.88	8.4	21.4%	12.2%	69.3%
国分寺市	59.7	12.5%	1.5%	0.35	37.2%	57.7%	14.8	2.6%	13.4%	0.061	14.59	3.23	7.7	18.2%	10.3%	72.8%
国立市	61.2	12.5%	1.9%	0.37	32.1%	54.9%	12.0	3.9%	12.5%	0.058	12.14	4.66	7.2	24.5%	9.4%	74.6%
立川市	58.3	20.6%	1.6%	0.53	35.1%	69.5%	10.2	3.8%	10.8%	0.048	10.65	1.56	6.0	15.9%	7.7%	76.4%
調布市	55.6	11.6%	1.4%	0.42	34.0%	36.6%	13.9	3.9%	9.3%	0.053	9.31	4.12	9.0	20.0%	10.6%	77.3%
府中市	64.2	14.4%	0.7%	0.51	35.1%	58.6%	10.1	2.2%	5.8%	0.046	8.28	3.84	8.1	21.2%	8.5%	83.6%
狛江市	53.1	13.6%	0.5%	0.31	35.0%	7.5%	13.5	4.3%	8.9%	0.038	7.34	2.66	10.0	20.9%	10.1%	78.5%
小平市	57.3	18.0%	2.0%	0.34	28.3%	35.3%	13.6	2.3%	10.3%	0.029	8.13	1.71	8.6	23.5%	15.7%	70.1%
昭島市	50.8	25.1%	3.4%	0.29	25.0%	80.5%	11.5	0.8%	4.4%	0.079	10.04	0.12	9.0	22.2%	13.0%	76.6%
平均値	58.1	14.3%	1.5%	0.36	33.4%	45.2%	14.7	3.7%	12.4%	0.048	8.03	2.42	8.4	20.9%	10.9%	73.2%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

### (5)多摩部(北多摩(北部))における各指標の評価

車利用の多い他県とも隣接することもあり、平日休日ともに車の利用が一定程度あります。

駅から一定程度のバス路線があるものの、駅端末利用で車も使われており、代表交通手段としての車利用も多く、車への依存が大きくなっています。

勾配がある地域もあり、中長距離の自転車利用は難しい地域もあります。

シェアサイクルポートは数が限られ、駅周辺が中心です。

#### 〔多摩部(北多摩(北部))における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
清瀬市	2	3	4	2	3	1	4	7	6	5	4	1	2	5	5	3
西東京市	4	5	5	3	3	1	5	6	5	6	4	1	6	6	6	3
東久留米市	2	3	3	2	2	1	2	5	6	5	2	1	3	7	6	3
東大和市	1	2	3	3	2	5	4	3	4	3	5	1	3	5	7	3
東村山市	1	3	4	4	2	2	3	2	3	4	4	1	6	7	7	3
武蔵村山市	1	1	1*	1	1	1*	3	3	1*	3	1	2	5	6	1*	1*

\*データがないため1とした

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

#### 〔多摩部(北多摩(南部))における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
清瀬市	61.7	20.7%	2.8%	0.10	28.7%	12.7%	8.5	5.0%	20.7%	0.071	7.00	0.10	5.8	18.6%	16.0%	58.8%
西東京市	58.0	11.9%	1.2%	0.32	32.8%	14.5%	12.1	4.5%	12.8%	0.033	8.46	0.38	10.6	20.2%	18.0%	66.4%
東久留米市	62.7	23.7%	3.2%	0.08	23.5%	12.8%	5.4	3.8%	16.9%	0.064	4.33	0.08	7.4	22.8%	17.1%	61.6%
東大和市	69.5	30.4%	3.7%	0.30	19.1%	75.3%	8.9	2.6%	9.2%	0.119	9.55	0.15	6.7	19.2%	21.1%	63.1%
東村山市	65.3	21.1%	2.6%	0.58	25.7%	32.4%	7.0	1.4%	3.6%	0.077	8.58	0.41	11.0	26.0%	20.7%	71.0%
武蔵村山市	63.3	40.7%	0.0%	0.00	16.7%	0.0%	8.0	2.3%	0.0%	0.128	0.17	1.17	8.7	20.0%	0.0%	0.0%
平均値	63.4	24.7%	2.3%	0.23	24.4%	24.6%	8.3	3.3%	10.5%	0.082	6.35	0.38	8.4	21.1%	15.5%	53.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

## (6)多摩部(南多摩)における各指標の評価

車利用の多い他県とも隣接することもあり、平日休日ともに車の利用が一定程度あります。

駅密度はすべての市において指標値3ですが、駅からのバス端末手段分担率が5以上で充実している市と4以下で限定的な市とが混在しています。

駅端末は、バスと自動車が併用されており、自転車の利用は限られています。

平均匀配は指標値3以下の市が中心ですが、指標値4の市では平坦な場所もあるため自転車を利用しやすい環境も一部にあります。

シェアサイクルポートは最高でも指標値3と密度、量とも限られたものであり、駅などに一部ある程度の市が多くなっています。

### 〔多摩部（南多摩）における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩 駅端末徒歩 分担率 (%)	
	平均 / 自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動車 分担率 (%)	駅密度 駅/km <sup>2</sup>	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停留密度 停/km <sup>2</sup>	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均匀配 (度)	駐輪場台数 台/百人	シェアサイ クルポート密度 ポート/km <sup>2</sup>	平均 / 自転車 利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)		駅端末自転車 分担率 (%)
八王子市	1	2	2	3	3	4	2	6	6	2	2	1	1	3	3	3
町田市	3	2	3	3	3	1	3	6	6	2	2	2	3	2	3	3
日野市	3	3	3	3	3	4	5	4	4	3	4	2	3	3	4	3
多摩市	1	3	2	3	3	3	6	7	6	2	2	2	1	2	2	3
稲城市	7	3	3	3	3	3	5	2	3	2	2	3	2	3	4	3
福生市	4	2	2	3	2	7	2	1	6	4	4	3	6	4	3	3
羽村市	2	1	1	3	2	7	5	1	5	4	6	1	1	3	6	2

- ・ 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・ 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

### 〔多摩部（南多摩）における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩 駅端末徒歩 分担率 (%)	
	平均 / 自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動車 分担率 (%)	駅密度 駅/km <sup>2</sup>	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停留密度 停/km <sup>2</sup>	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均匀配 (度)	駐輪場台数 台/百人	シェアサイ クルポート密度 ポート/km <sup>2</sup>	平均 / 自転車 利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)		駅端末自転車 分担率 (%)
八王子市	64.0	28.8%	7.1%	0.11	29.2%	65.5%	4.7	4.8%	16.0%	0.411	4.24	0.46	5.4	10.3%	5.8%	67.6%
町田市	58.2	27.3%	4.2%	0.14	29.8%	14.8%	7.3	4.4%	17.1%	0.329	3.00	0.88	7.0	8.2%	7.9%	68.1%
日野市	58.8	21.8%	5.0%	0.43	33.1%	68.6%	10.8	3.5%	11.7%	0.192	8.61	1.56	7.2	13.8%	8.4%	71.8%
多摩市	63.3	22.3%	6.6%	0.33	35.9%	49.7%	14.5	5.7%	17.1%	0.291	4.68	1.90	5.0	7.2%	3.9%	70.4%
稲城市	53.8	24.1%	4.3%	0.28	29.5%	44.1%	11.3	2.0%	5.2%	0.334	3.70	2.23	6.2	13.6%	9.6%	77.7%
福生市	57.2	34.1%	5.1%	0.39	22.3%	88.6%	3.9	1.3%	16.6%	0.086	7.41	2.46	11.0	16.5%	7.7%	67.0%
羽村市	62.4	41.4%	11.8%	0.20	17.4%	90.0%	12.7	0.2%	13.5%	0.097	11.03	0.10	3.9	12.7%	19.4%	53.5%
平均値	59.7	28.5%	6.3%	0.27	28.2%	60.2%	9.3	3.1%	13.9%	0.249	6.09	1.37	6.5	11.8%	9.0%	68.0%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

## (7)多摩部(西多摩)における各指標の評価

山間部を含む勾配の厳しいエリアが多く含まれ、鉄道駅密度やバス密度も指標値1や2などの限られた水準のため、車利用が必然となりやすい地域です。

シェアサイクルポートの設置はありませんが、駅において観光向けのレンタサイクル的な扱いで設置されている場所もあります。

### 〔多摩部(西多摩)における指標値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標				徒歩		
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)		代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)
瑞穂町	7	1	2	2	1	7	2	1	1	3	2	1	7	3	7	1
青梅市	2	1	2	2	1	7	1	1	3	1	3	1	3	2	4	3
あきる野市	2	1	1	2	1	7	1	1	3	2	4	1	3	3	7	2
日の出町	7	1	1*	1	1	1*	1	2	1*	1	1*	1	1	2	1*	1
檜原村	2	2	1*	1	1	1*	1	7	1*	1	1*	1	1	2	1*	1
奥多摩町	1	1	1*	1	1	1*	1	1	1*	1	1	1	1	1	1*	4

\*データがないため1とした

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

### 〔多摩部(西多摩)における指標実数値及び平均値の状況〕

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標				徒歩		
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停留密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)		代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)
瑞穂町	53.3	62.1%	6.9%	0.06	12.0%	87.1%	2.9	1.3%	0.0%	0.121	4.26	0.00	11.5	10.3%	54.8%	31.3%
青梅市	59.5	46.8%	5.3%	0.10	16.1%	88.3%	2.5	1.2%	8.1%	0.503	5.96	0.00	6.7	9.8%	10.3%	73.2%
あきる野市	61.4	47.5%	11.9%	0.07	16.3%	94.2%	2.1	0.9%	5.7%	0.466	8.44	0.00	6.5	13.0%	23.3%	54.3%
日の出町	45.8	65.9%	0.0%	0.00	9.6%	0.0%	2.7	2.0%	0.0%	0.552	0.00	0.00	3.1	6.3%	0.0%	0.0%
檜原村	61.4	35.8%	0.0%	0.00	16.5%	0.0%	0.9	6.8%	0.0%	0.768	0.00	0.00	5.4	5.6%	0.0%	0.0%
奥多摩町	82.7	66.5%	0.0%	0.02	3.1%	0.0%	0.4	0.0%	0.0%	0.750	2.68	0.00	0.0	0.0%	0.0%	84.4%
平均値	60.7	54.1%	4.0%	0.04	12.3%	44.9%	1.9	2.0%	2.3%	0.527	3.56	0.00	5.5	7.5%	14.7%	40.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

## － コラム －

都内において、すでに実施されている自動車利用の抑制につながる様々な取り組みをご紹介します。

### ●鉄道駅付近へのシェアサイクルポート設置

鉄道駅が多い都心区では、駅最寄りにシェアサイクルポートを設置し、鉄道とシェアサイクルを組み合わせた移動がしやすい環境が整いつつあります。



図 駅前シェアサイクルポート設置の例（JR 有楽町駅前）

### ●サイクルアンドバスライド

駅までのアクセスとしてバスが多く活用されている足立区では、駅から離れている主要なバス路線のバス停付近にバスに乗り換えるサイクルアンドバスライド用の駐輪場が区内 10カ所、約 1600 台分提供されており、自転車とバスを組み合わせた移動がしやすい環境が整えられています。



図 バス停隣接のサイクルアンドバスライド駐輪場（足立区）

出典) 足立区ホームページ サイクルアンドバスライド利用案内

(<https://www.city.adachi.tokyo.jp/kotsu/bus-ride.html>)

●庁舎内におけるバス運行および乗場の案内情報提供

バスの発車時刻や乗り場を確認できるよう、庁舎内のバス運行情報案内表示機を設置し、バスの利用を促進することにより、車による来庁を抑制しています。

乗場	系統	行き先	経由地	発車時刻	発着予定
1	13:44	木曽南団地	境川団地	14:09	13:46
	13:44	小山田	因師大橋	14:09	13:49
	13:44	小山田桜台	境川団地	14:04	13:44
	13:52	下山崎	木曽南団地	14:12	13:52
	13:52	山崎団地	市民病院	14:12	13:52
13:54	野津田車庫	因師	14:10	13:56	
2	13:47	町田バスセンター	グリーンハイツ	14:10	13:50
	13:51	小田急相模原駅	国立相模原病院	14:13	13:53
	13:52	藤の台団地	体育館前	14:12	13:52
	14:02	藤の台団地	体育館前	14:22	14:02
	14:09	鶴川駅	藤の台団地	14:22	14:02
	14:12	藤の台団地	体育館前	14:22	14:02
	14:00	発車			

町田市役所市民ホール前バス停のりば案内

※1 バス接近情報とバスのりば案内図を切り替えて表示。  
 ※2 出発した便の平均遅延時分などの運行情報を表示。



(5) 町田市庁舎内1階正面出入口付近



(5) 町田市庁舎内1階正面出入口

図 市庁舎内におけるバス運行および乗場の案内情報提供（町田市）

出典）町田市ホームページ

(<https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/rosen/annaihyojiki.html>)

●東久留米市デマンド型交通（実験運行）

子育て世代や高齢者等を対象に地域公共交通の充実に取り組んでおり、市域全域を対象としてワゴンタクシー車両を用いた乗合型のオンデマンド交通を実施しております。本交通により対象者の外出支援を行うことで、自動車利用の抑制にもつながっています。



東久留米市 HP

図 オンデマンド乗合交通（東久留米市）

出典）東久留米市ホームページ 東久留米市デマンド型交通「くるぶー」

(<https://www.city.higashikurume.lg.jp/kurashi/kurashi/1014874/1014644.html>)