

品川区自転車活用推進計画策定に向けた検討状況について

品川区自転車活用推進計画の策定に向け、下記のとおり「第1回品川区自転車活用推進計画策定協議会」を開催した。

1. 日 時 令和4年12月9日（金）9:30～11:30

2. 場 所 品川区中小企業センター 中講習室

3. 委員構成 資料1のとおり

4. 内 容

- ・品川区自転車活用推進計画の策定について 【資料1】
- ・関連計画の概要について 【資料2】
- ・自転車活用等に関する品川区の現状について 【資料3】
- ・アンケートの実施概要について 【資料4】
- ・今後のスケジュールについて 【資料5】

5. 次回予定について

- ・令和5年3月中旬頃 第2回開催予定

内容：アンケート結果報告

自転車交通の課題

計画の方向性

自転車ネットワーク対象路線の選定手順について

品川区自転車活用推進計画の策定について

1) 背景と目的

自転車は、手軽で便利に利用できる交通手段として、生活の様々な場面で利用されている。

一方で、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、自転車の利用が集中する駅周辺等における自転車の放置、これによる景観の悪化等の問題が生じている。これまでも区では、これらの課題に対して様々な取り組みを行ってきたが、いまだに様々な問題が残されている。

また近年は、人々の健康志向や環境意識の高まり、新型コロナウイルス感染症の拡大を背景に、自転車の利用ニーズが高まるとともに、品川区内においても、シェアサイクルの普及、自転車通勤の増加など、自転車利用に関する機運が高まってきている。

以上の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえつつ、自転車の利便性、安全性の向上とともに、自転車の活用も図り、区民一人ひとりの適正な自転車利用と、今後のまちづくりと連携した自転車利用環境の整備推進、自転車の活用推進を図る。これにより、区の総合計画で示す将来像「輝く笑顔 住み続けた いまち しながわ」の実現に向け、公共交通をはじめとするその他の交通手段と連携して、誰もが安全・安心、円滑に移動できるまちの実現を目指す。

2) 計画の位置づけ

自転車の活用を総合的・計画的に推進するため、「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月より施行された。自転車活用推進法に基づき、国は平成 30 年 6 月に、東京都は平成 31 年 3 月にそれぞれ自転車活用推進計画を策定し、令和 3 年 5 月には両計画とも改定が行われた。

また、隣接 5 区でも自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画が策定されている。

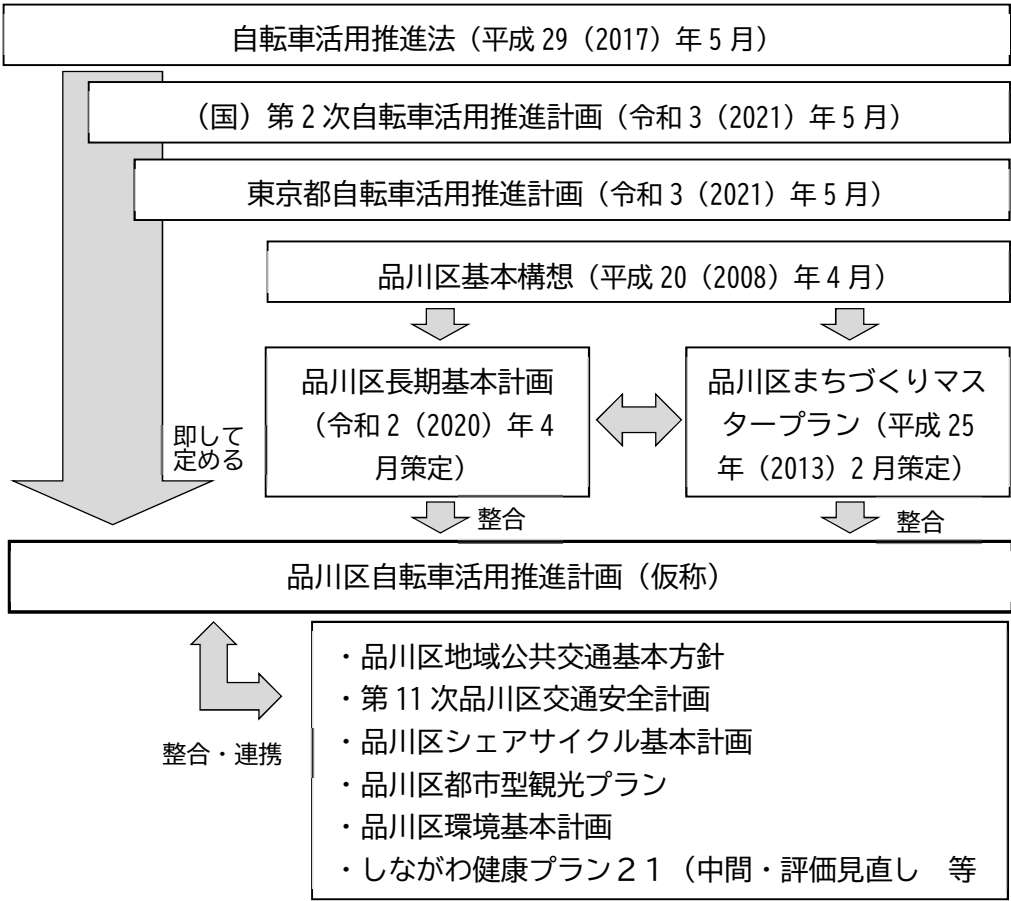


図 1 品川区自転車活用推進計画（仮称）の位置づけ

3) 検討体制

品川区自転車活用推進計画策定協議会設置要綱に基づき、協議会を設置し検討を行う。

○品川区自転車活用推進計画策定協議会設置要綱（抜粋）			
（委員の任期）	第 4 条	委員の任期は、委嘱または任命の日から計画の策定の日までとし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。	
（協議会の公開）	第 7 条	協議会は公開とする。ただし、委員長が支障があると認めた時は、この限りではない。	

品川区自転車活用推進計画策定協議会委員

	分 野	役 職	氏 名	所 属
1	学識経験者 （2 名）	委員長	寺内 義典	国土舘大学理工学部教授
2		副委員長	鈴木 美緒	東海大学工学部准教授
3	鉄道事業者 （3 社）	委員	沖田 浩嗣	東日本旅客鉄道株式会社首都圏本部 企画総務部経営戦略ユニットマネージャー
4		委員	梶谷 俊夫	東急電鉄株式会社広報・マーケティング部 沿線企画課長
5		委員	塚平 英児	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課長
6	道路管理者 （2 名）	委員	大野 貴史	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所 交通対策課長
7		委員	上村 文昭	東京都建設局第二建設事務所 補修課長
8	交通管理者 （5 名）	委員	山岸 秀実	警視庁品川警察署交通課長
9		委員	池福 竜之信	警視庁大崎警察署交通課長
10		委員	渡邊 亮太	警視庁大井警察署交通課長
11		委員	大橋 聡毅	警視庁荏原警察署交通課長
12		委員	小林 憲司	警視庁東京湾岸警察署交通課長
13	区内関係団体 （2 団体）	委員	島 敏生	品川区商店街連合会会長
14		委員	松本 亨	一般社団法人しながわ観光協会会長
15	区民 （1 名）	委員	松浦 玲	公募区民
16	品川区 （6 名）	委員	佐藤 憲宜	品川区企画部企画調整課長
17		委員	遠藤 孝一	品川区地域振興部商業・ものづくり課長
18		委員	篠田 英夫	品川区文化スポーツ振興部文化観光課長
19		委員	溝口 雅之	品川区防災まちづくり部土木管理課長
20		委員	工藤 忠雄	品川区防災まちづくり部交通安全担当課長
21		委員	森 一生	品川区防災まちづくり部道路課長

関連計画の概要について

①国の計画等

分類	法律・条例・計画名	策定・改定年	内容
活用 推進法 関連	自転車活用推進法	平成29年5月	自転車活用の推進により、交通体系における自転車の交通の役割を拡大するとともに、交通の安全の確保を図る。 ①自転車通行環境の整備 ②駐輪場の整備 ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車安全に寄与する人材の育成 ⑤自転車競技場施設の整備 ⑥災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑦観光旅客の来訪の促進 ⑧自転車を活用した国際交流の促進 等
	第2次自転車活用推進計画	令和3年5月	昨今の社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けたより一層の自転車の活用の推進を図る。 ①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 ②サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 ③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 ④自転車事故のない安全で安心な社会の実現
通行 空間 関連	道路構造令の改正	平成31年4月	本来必要な自転車専用の通行空間を整備できていない状況が多数生じていることから、「自転車通行帯」に関する規定を新たに設け、設置の推進を図る。 ①自転車通行帯の新設 ②自転車道の設置要件の追加 等
	安全で快適な 自転車利用環境創出ガイド ライン改定	平成28年7月	道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、平成24年11月に策定されたガイドラインの一部について改定を行った。 ①自転車ネットワーク形成の進め方 ②自転車通行空間の設計 ③利用ルールの徹底 ④自転車利用の総合的な取組
道路 交通法 関連	道路交通法の改正	平成27年6月	交通事故に關与した自転車運転者の約5分の3に法令違反があること等を踏まえ、自転車利用者に対して交通ルールを徹底する。 自転車運転に際する違反行為への対応の追加（自転車運転者講習の受講）
		令和2年6月	「あおり運転」が社会問題化したことから、妨害運転に対する罰則を創設。 自転車の「あおり運転」を危険行為として規定
		令和2年12月	高齢者用や運搬用の四輪自転車の利用増加を受け、規定を見直し。 四輪自転車についての規定の追加

②都の計画等

分類	法律・条例・計画名	策定・改定年	内容
活用 推進法 関連	東京都自転車活用推進計画	令和3年5月	人中心の歩きやすいまちづくりと誰もが快適に安心できる自転車利用環境の充実を目指す。コロナ禍を踏まえた対応を加え、2019年3月策定の計画を改定。 ①自転車ネットワークの形成 ②自転車安全対策の強化 ③自転車シェアリングの広域利用促進 ④新しい日常への対応
通行 空間 関連	東京都自転車通行空間整備 推進計画	平成3年5月	2020年度までとなっている「東京都自転車走行空間整備推進計画」に続く計画として、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示。 ①広域的ネットワークの形成 ②通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化 ③観光地等における回遊性向上 ④サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上
保険 関連	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正	令和2年4月	自転車関連事故の増加や国が提示した「自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例」を背景に、自転車の安全で適正な利用の更なる促進を図るため条例を改正。
			◇自転車損害賠償保険への加入等に関する条例の改正

③区の計画等

分類	法律・条例・計画名	策定年	内容
基本 構想・ 基本 計画・ 実施 計画 等	品川区基本構想	平成20年4月	環境の変化と普遍的価値を踏まえ、将来のあるべき品川区を実現するために、区民と区との共同指針として、新しい基本構想を策定。 ①だれもが輝くにぎわい都市 ②未来を創る子育て・教育都市 ③みんなで築く健康・福祉都市 ④次代につなぐ環境都市 ⑤暮らしを守る安全・安心都市
	品川区長期基本計画	令和2年4月	「品川区基本構想」を実現するための、区における最上位の行政計画。人口構造の変化、情報通信技術の進展、価値観の多様化など、区内外の社会経済状況と今後の将来動向を考慮した新たな長期基本計画を策定。 ①交通事故のないまち（自転車安全教育の推進） ②安全で安心な道路環境の確保（放置自転車対策の推進、自転車レーン等の整備） ③利便性の高い公共交通網の構築（シェアサイクルの活用支援）
	品川区総合実施計画 品川区総合戦略	令和4年4月	「品川区長期基本計画」を推進するために重点的に実施する事業や、その事業の実施時期等を明らかにする3か年の行政計画。 ◇駅周辺等放置自転車対策事業の推進

分野別 計画	品川区まちづくり マスタープラン	令和5年3月 (改定予定)	従来のまちづくりの取り組みを継承するとともに、各種計画との整合を図った上で、社会状況の変化に対応しつつ新たなまちづくりの視点を追加した、「新しい魅力・価値を創造する強靱で持続可能なまちづくり」を展開するための改定。 ①多様なひとの移動や回遊を支える環境の充実（安全な自転車走行空間の確保） ②環境負荷の少ない次世代交通の利用促進（シェアサイクル利用促進）
	品川区地域公共交通 基本方針	令和2年10月	品川区における地域公共交通の各交通サービスが担う役割と交通サービスの今後の取組みの方向性を示す。 シェアサイクルに関する以下の方針を提示 ①利用しやすいサービスの提供 ②利便性の高いネットワークの形成促進
	第11次品川区交通安全計画	令和3年11月	区内の交通安全対策全般にわたる施策を総合的かつ計画的に推進して、交通安全のさらなる向上を図り、交通事故のないまちをつくる。 ①自転車走行環境の整備 ②自転車駐車場の整備 ③自転車シェアリングの普及促進 ④義務教育学校での安全教室 ⑤高齢者に対する自転車実技教室 ⑥ルール・マナーの広報啓発活動
	品川区シェアサイクル 基本計画	平成29年10月	品川区において展開されるシェアサイクルの目標像と、その実現に向けた基本的な方針。 ①区内のどこからでも使えるポートの配置 ②隣接区との往来ができる広域的な連携 ③ニーズに合わせて対応できる自由度の高い運営
	品川区都市型観光プラン	平成28年3月	「品川区観光アクションプラン」（平成18年3月）の成果の検証と社会状況の変化を踏まえつつ、2020年「東京オリンピック・パラリンピック」に伴う国内外からの来訪者の増加を想定し、今後10年の観光戦略を策定。 ◇安全で快適な回遊を促すためのインフラ整備（自転車レーン整備、自転車の観光活用の検討）
	品川区環境基本計画	平成30年3月	区の環境行政に関わる基本方針を定める計画として、環境の視点から目指す将来像と指針を示す。更に、優先的に取り組む重点プロジェクトを設定し、より具体的に効果的な取り組みを推進する。 ①低炭素な暮らしの実現に向けたシェアサイクルの利用推進 ②すこやかで快適な暮らしの実現に向けた安全な歩行者・自転車の空間整備、放置自転車対策
	しながわ健康プラン21 (中間・評価見直し)	令和2年4月	平成27年度から令和6年度までの10年間を計画期とした「しながわ健康プラン21」を策定し、区民の健康づくりを体系的に推進する。 ◇主体的な健康づくりの実現に向けた自転車利用促進

注：分野別計画の内容については、自転車に関連する方針・施策等のみを抜粋した

自転車活用等に関する品川区の現状について

目 次

1. 地域現況（人口・地形・土地利用・交通環境）	2
2. 自転車交通現況	6
3. 新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化	17

1. 地域現況（人口・地形・土地利用・交通環境）

1-1 人口動態

1) 人口

・品川区の人口、世帯数は、年々増加傾向にあったが、前年から令和4年にかけて約2,700人、1,200世帯減少し、403,699人、226,858世帯となった。この原因として、新型コロナウイルス感染拡大の影響が推察される。

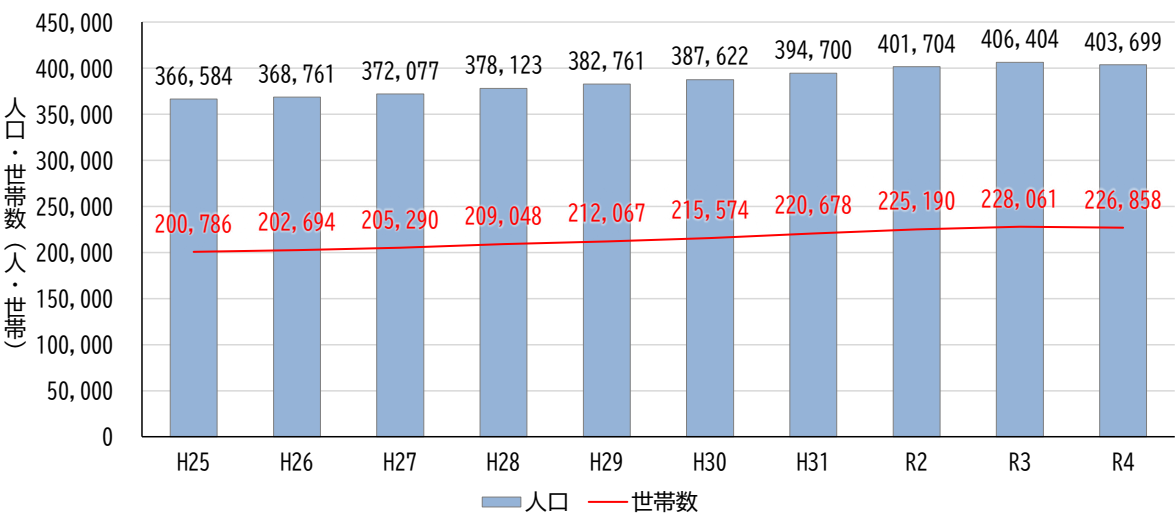


図1 人口と世帯数の推移

資料：品川区の統計（住民基本台帳人口。各年1月1日）より作成

・地区別での年齢別人口構成比を見ると、品川地区、大崎地区、大井地区は14歳以下の年少人口の割合が比較的高く、八潮地区は65歳以上の老年人口の割合が36.8%で高齢化が進んでいる。

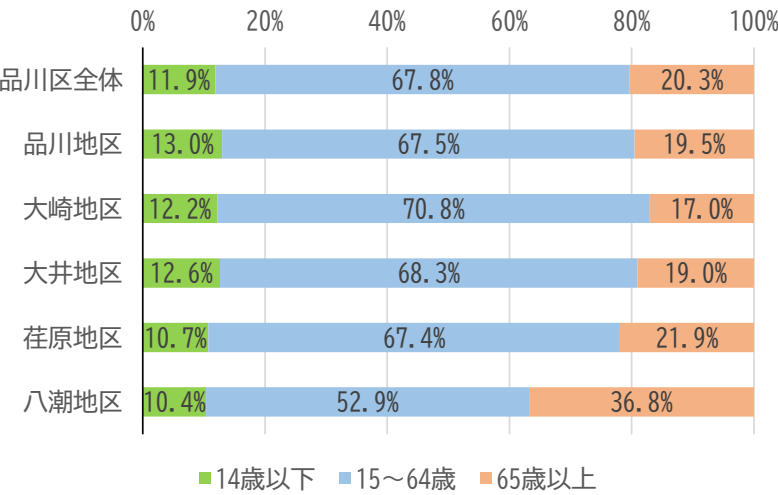


図2 地区別年齢階層構成比（令和4年）

資料：品川区の統計（住民基本台帳人口。令和4年1月1日）より作成



2) 将来人口推計

・品川区の将来人口は、令和23年（2041年）にピークの429,304人に達すると予測されている。

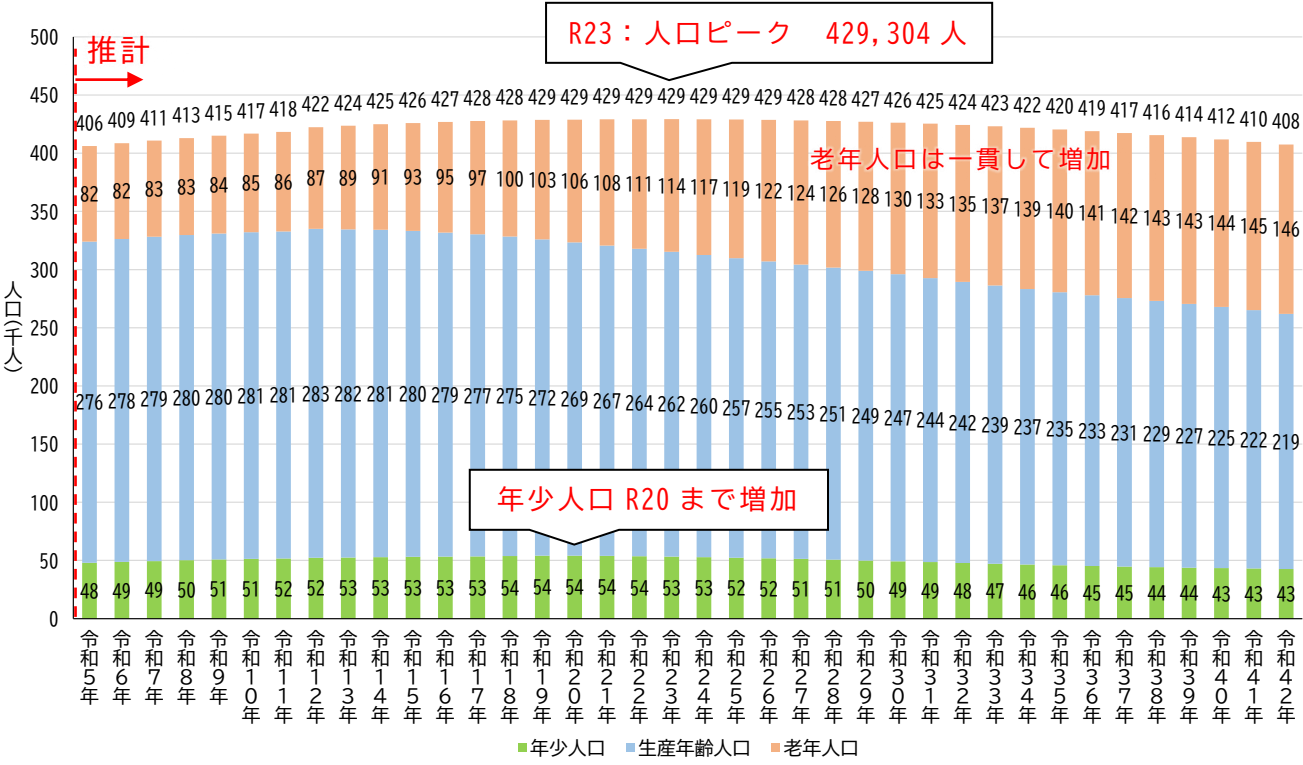


図3 将来人口推計

資料：品川区総合実施計画より作成

3）人口分布

- ・人口分布をみると、全体的には西側の住宅地が広がる内陸部で人口が多く、東側の業務地域が広がる臨海部では人口の集積が低い傾向とっている。

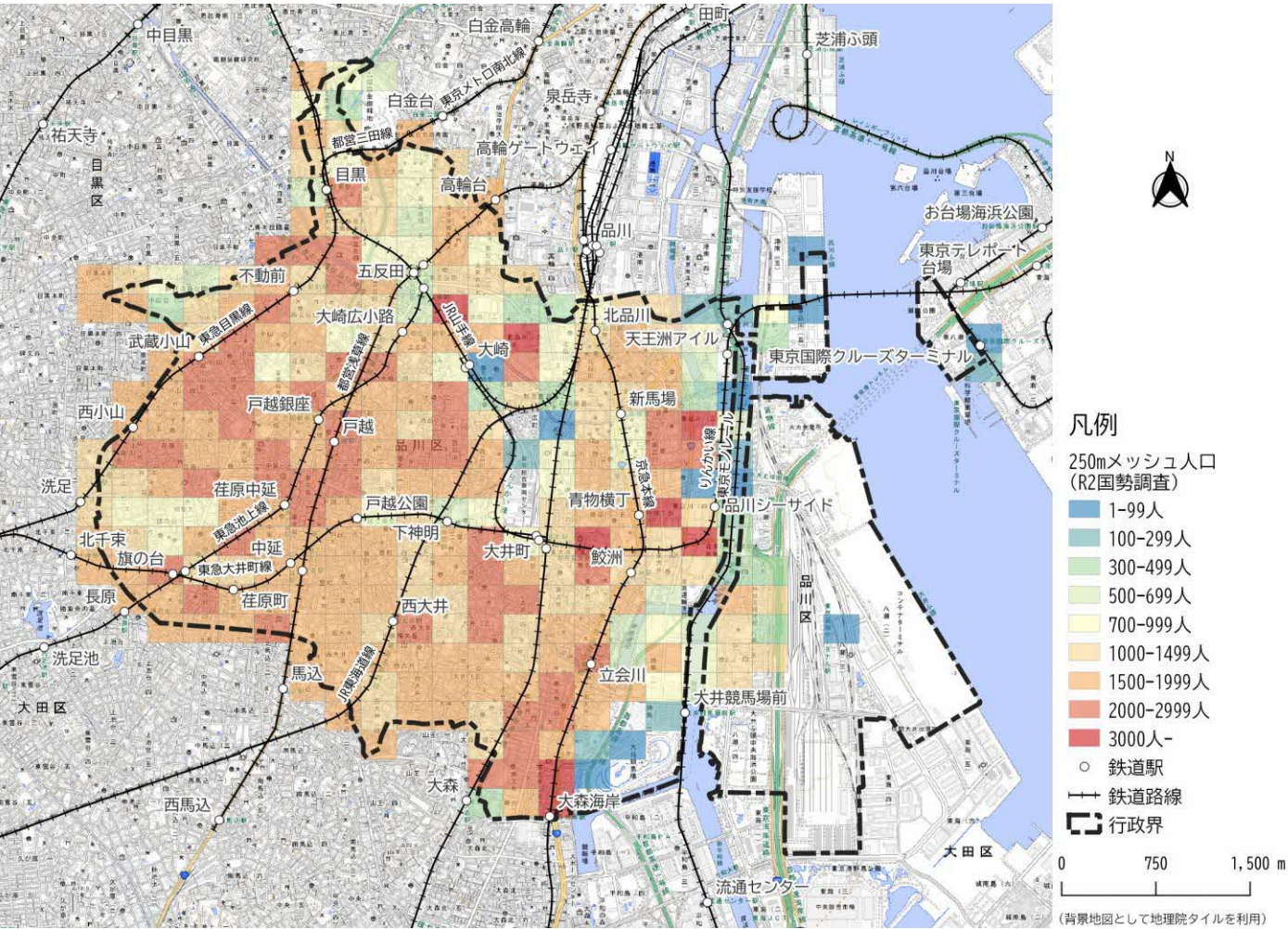


図 4 人口分布状況

注：250m メッシュごとの人口密度（人／ha）を表示

資料：令和 2 年国勢調査より作成

1-2 地形

- ・台地の西部から低地の東部にかけて高低差が見られるが、特に京急本線（国道 15 号（第一京浜））周辺部を境にして高低差が顕著である。
- ・また、目黒川に沿って谷地が形成されていることから、区北西部においても高低差が見られる。

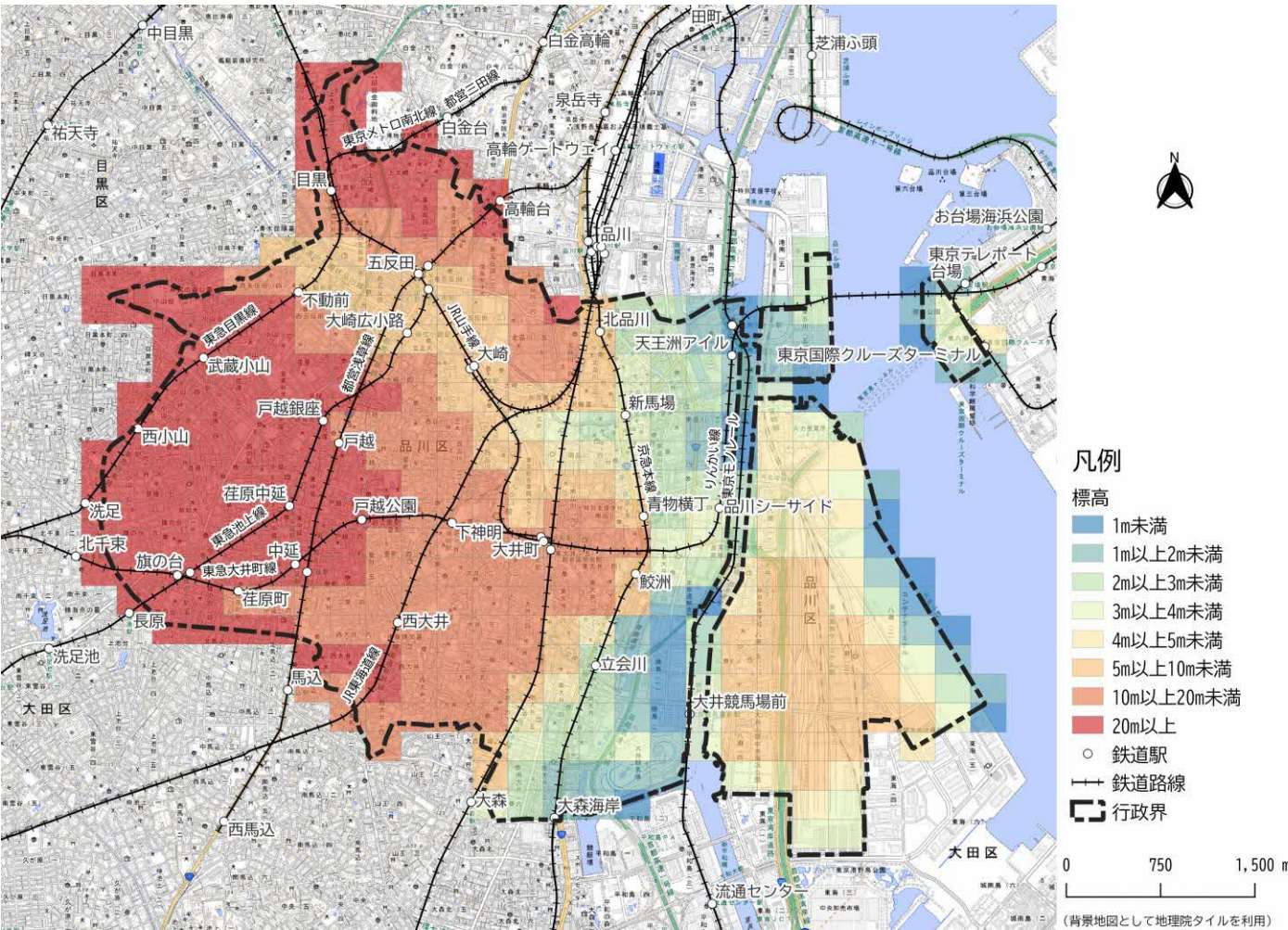


図 5 品川区と周辺地域の標高

資料：国土数値情報より作成

注：250m メッシュ内の平均標高を表示

1-3 土地利用等

1) 商業施設の分布状況

- ・大規模小売店舗やスーパーマーケット※1は、概ね区内に広く分布しているが、区南側（西大井駅周辺など）で分布が少ない地域が見られる。
- ・商店街も概ね区内に広く分布しているが、武蔵小山商店街、戸越銀座商店街、中延商店街、荏原商店街などの大規模な商店街※2は、概ね区西部の内陸部に多く位置している。

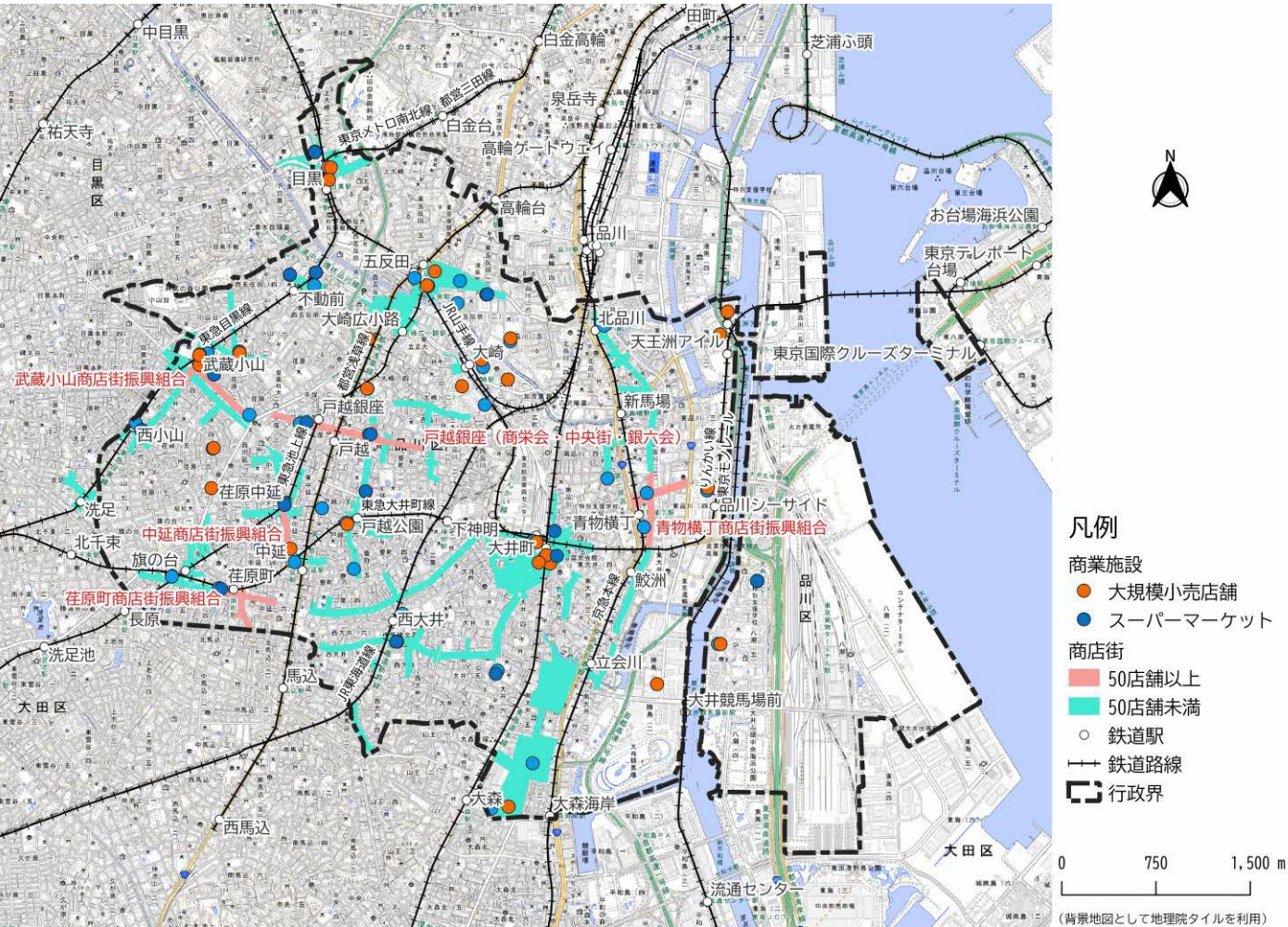


図 6 商業施設と商店街の分布状況

資料：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2023 年版」（令和 4 年 7 月）
日本全国スーパーマーケット情報（<https://ajsm.jp/>）
各商店街ウェブサイト
品川区資料 より作成

※1 大規模小売店舗は、店舗面積 1,000 m²以上の店舗。スーパーマーケットは、「日本全国スーパーマーケット情報」における「食品スーパーマーケット」の分類を対象とした（大規模小売店舗との重複は除外。また、大規模小売店舗内にスーパーマーケットが入っている場合は、大規模小売店舗として表示）。

※2 品川区商店街連合会のウェブサイトに掲載された加盟店舗（数）が 50 以上の商店街を対象とした。
なお、戸越銀座については、三つの商店街が連続しており、同一のウェブサイトを利用しているため、一体として一つの商店街として扱った。

2) 観光拠点の分布状況

- ・旧東海道沿いを中心に区内全域には寺社仏閣などの歴史資源が多く分布しており、臨海部にはクルーズや屋形船、しながわ水族館を始めとした水辺の多様なアクティビティが楽しめる観光拠点が分布している。

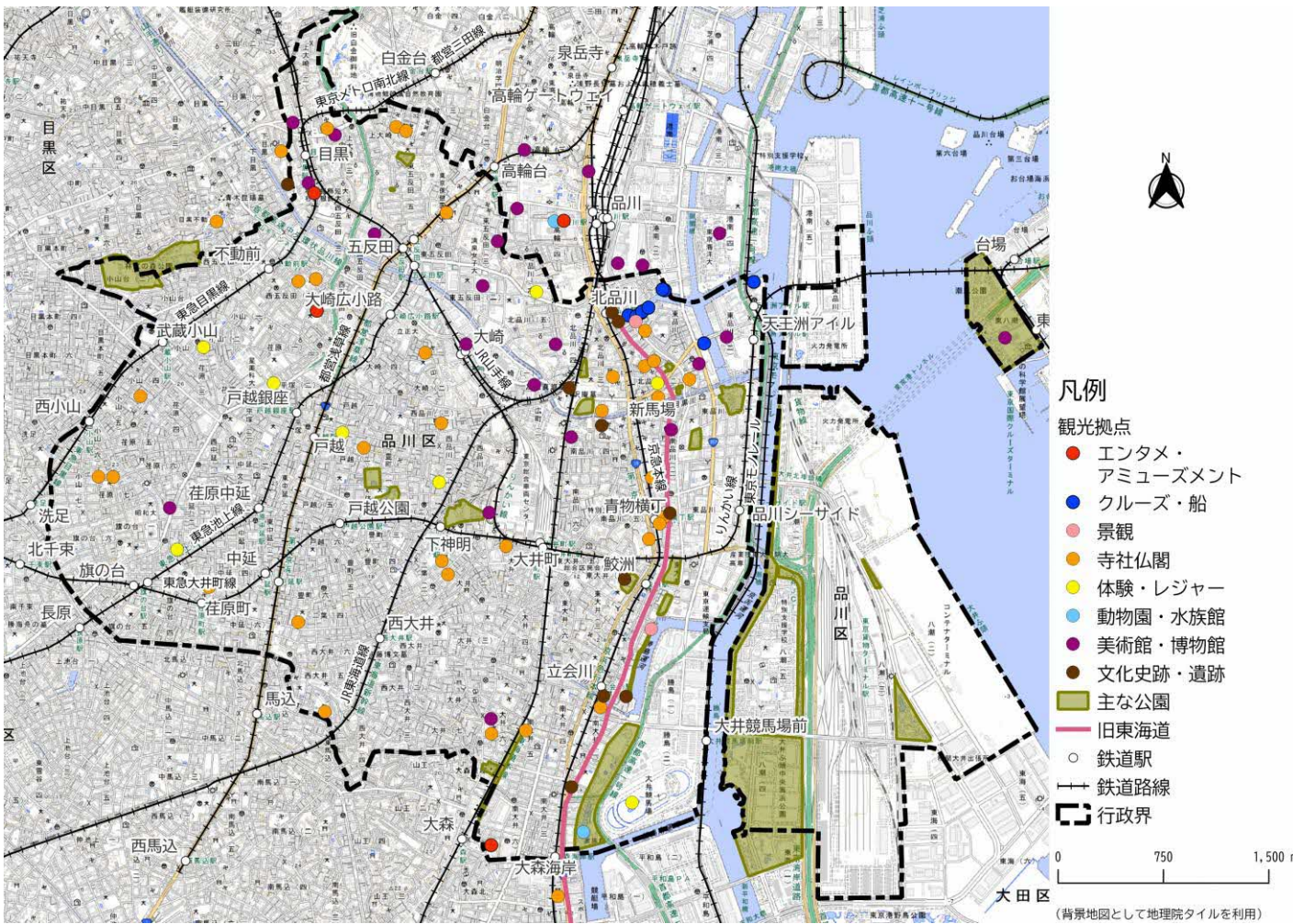


図 7 観光拠点の分布状況

資料：しながわ観光協会ウェブサイト（観光拠点）、品川区ウェブサイト（主な公園）
旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会ウェブサイト（旧東海道） より作成

1-4 交通環境

1) 鉄道駅の状況

- ・区内には 14 路線の鉄道が乗り入れており、40 駅（駅名数は 26 駅）の鉄道駅が存在する。
- ・令和 2 年の 1 日当たりの乗降客数は、目黒駅の 478,227 人／日が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅の順となっている。
- ・令和 2 年と平成 30 年の乗降客数を比べると、すべての駅において乗降客数が減少している。特に目黒駅、大崎駅、大井町駅などは乗降客数が多いものの、平成 30 年の 65% を下回っている。

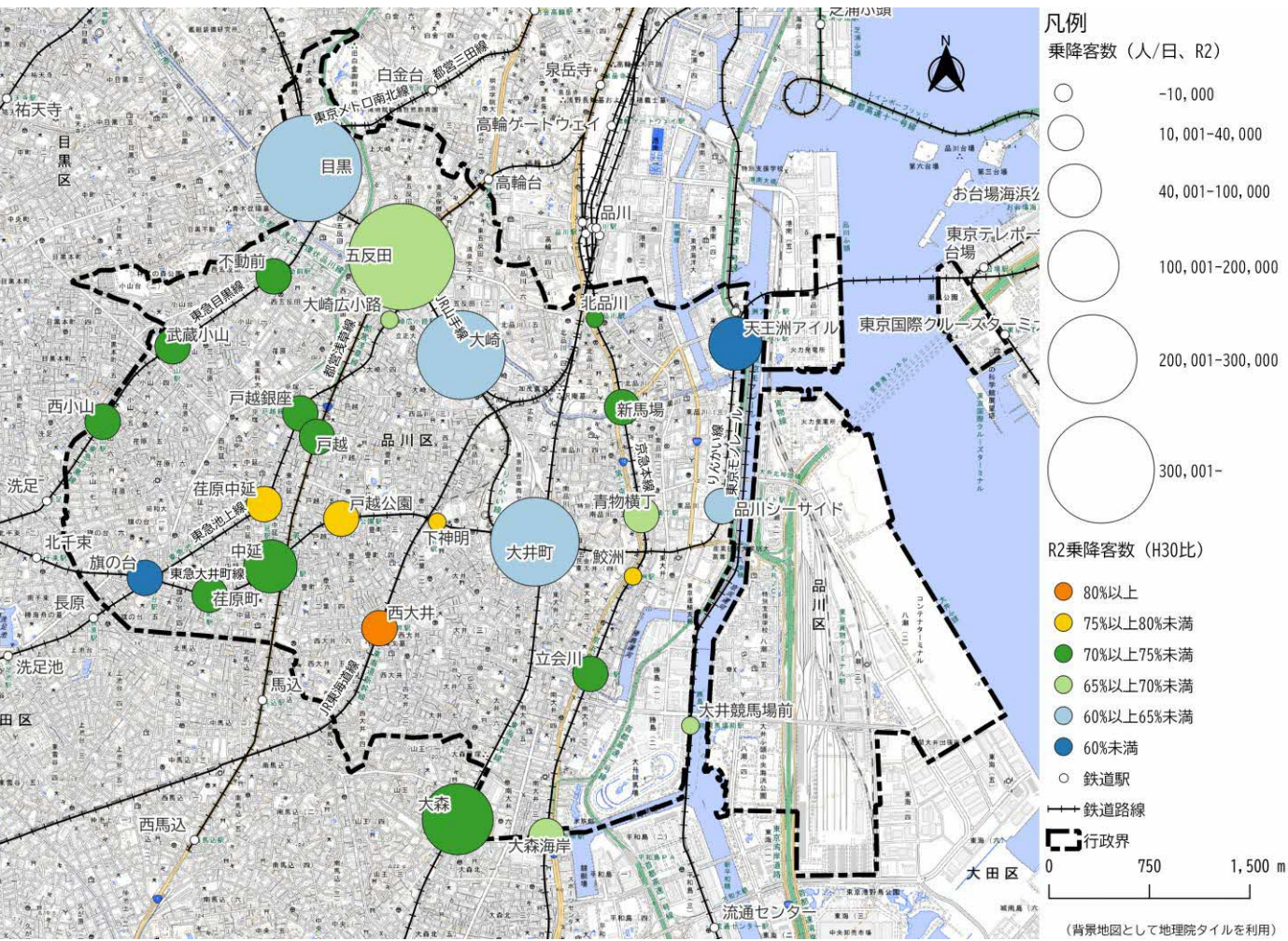


図 8 乗降客数の状況

資料：東京都「東京都統計年鑑」（平成 30 年～令和 2 年）より作成

注 1：複数路線乗り入れ駅は合算して記載
注 2：1 日当たりの乗降客数は、年間乗降客数を 365 日で割って算出
注 3：JR は乗車人員しか公表していないため、2 倍にして乗降客数として算出

2) 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域の状況

- ・区内の上大崎や東五反田、西品川、荏原、西大井、南大井の一部において、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外となる地域が見られる。

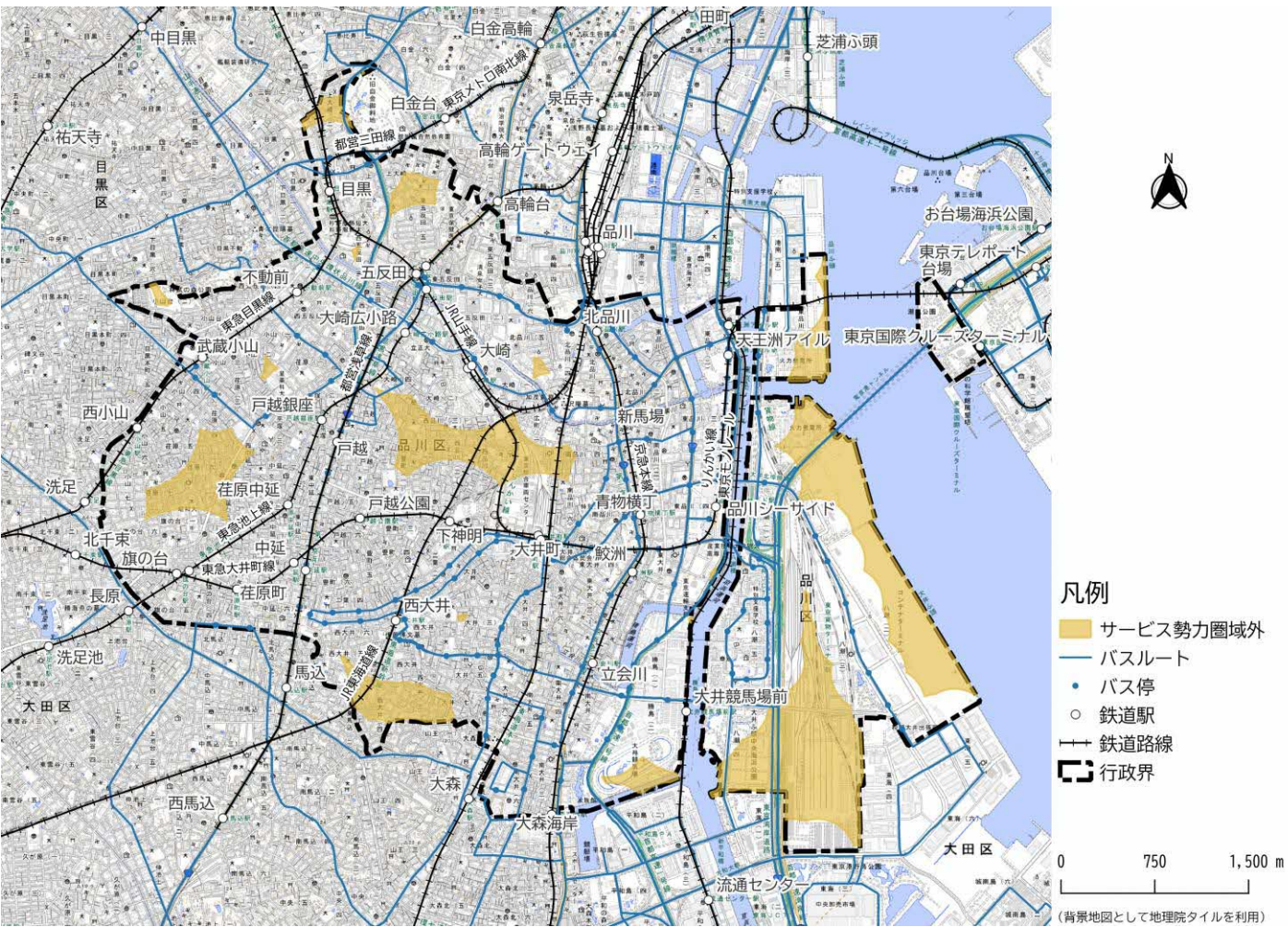


図 9 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外の状況

資料：国土数値情報（鉄道、バスルート、バス停留所）より作成

注 1：国土数値情報のバスルート、バス停留所に、コミュニティバス「しなバス」のバスルート、バス停留所を追加している
注 2：バス停から半径 300m 以上、鉄道駅から半径 500m 以上の地域をサービス勢力圏域外として抽出

2. 自転車交通現況

2-1 駐輪について

1) 駅周辺の放置自転車と実収容台数等

- ・区全体の放置自転車台数（令和3年）は約1,000台（令和3年10月中の任意の1日、午前11時頃）であり、23区内ではワースト第5位の位置にある。
- ・区の放置率（駅総乗入台数に占める放置自転車台数の割合）は13.0%であるが、23区平均の5.2%を大きく上回る。
- ・区全体の年間の指導警備警告札札付け件数は46,376件、放置自転車撤去件数は8,416台である。指導警備警告札札付け件数を駅別にみると、武蔵小山駅が19,786件（区全体の43%）と最も多く、大井町の8,652件（同19%）と合わせると、区全体の61%を占める。
- ・区全体の収容可能台数は、概ね17,000台前後で推移している。実収容台数は、令和元年までは概ね増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの流行により減少し、令和2年は令和元年と比べて22%減少、令和3年は同25%減少している。

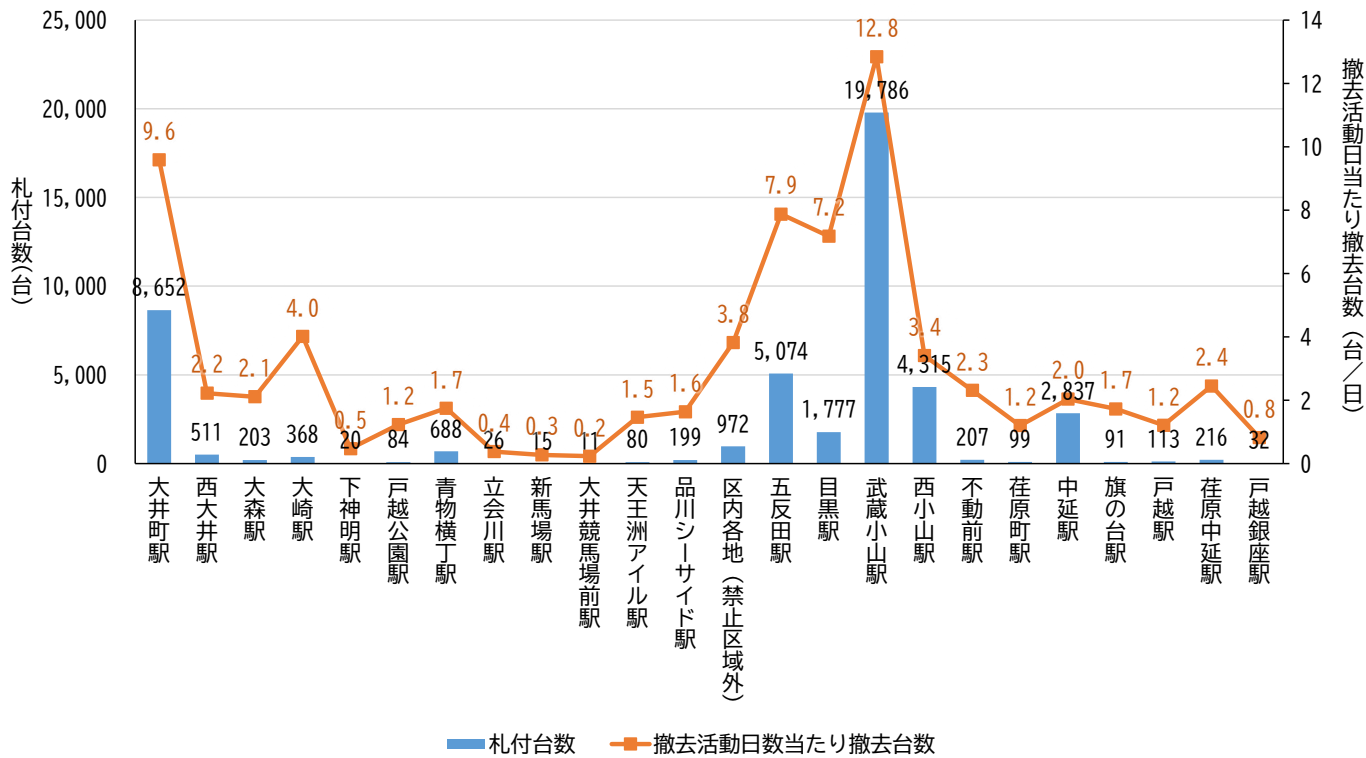


図 10 駅別指導警告札札付数および撤去台数（令和3年度）

注：放置禁止区域内と放置禁止区域外の件数の合計値

資料：品川区資料より作成

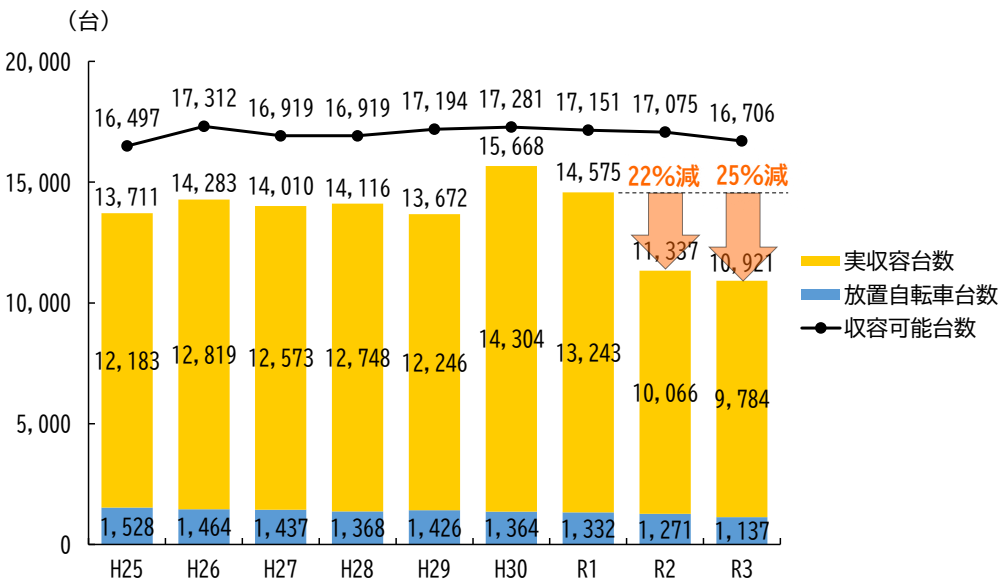


図 11 区全体の収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

資料：東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

注1：隣接区の収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数を含む。

注2：収容可能台数、実収容台数は、区営および民営の駐輪場を対象。

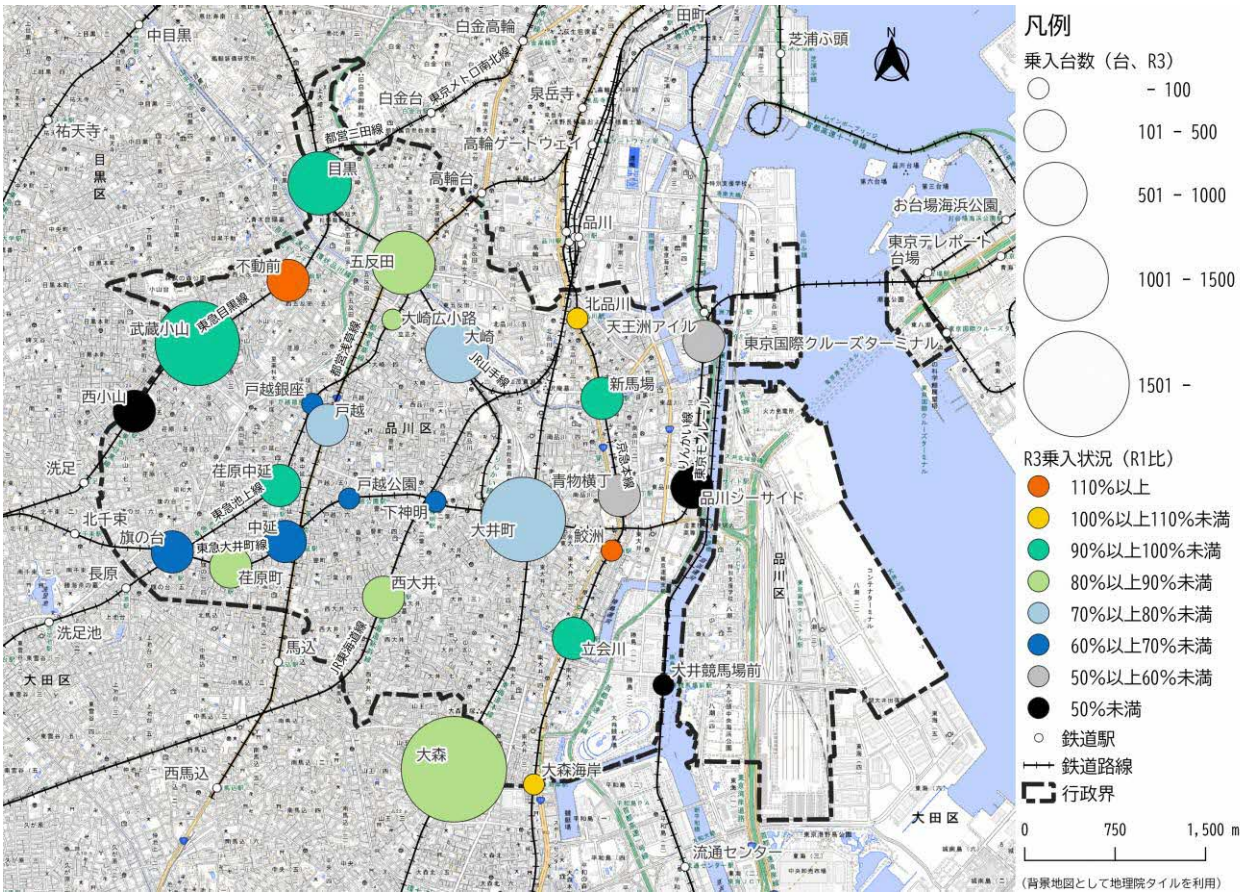


図 12 各駅の自転車乗入台数（R3）、R3 自転車乗入状況（R1 比）

資料：東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

- ・駐輪場別の収容台数をみると、100 台未満の小規模な駐輪場が多く、区内に広く分布している。
- ・一方、大森駅には、区内で唯一収容台数 1,000 台以上の大規模な駐輪場が設置されている。

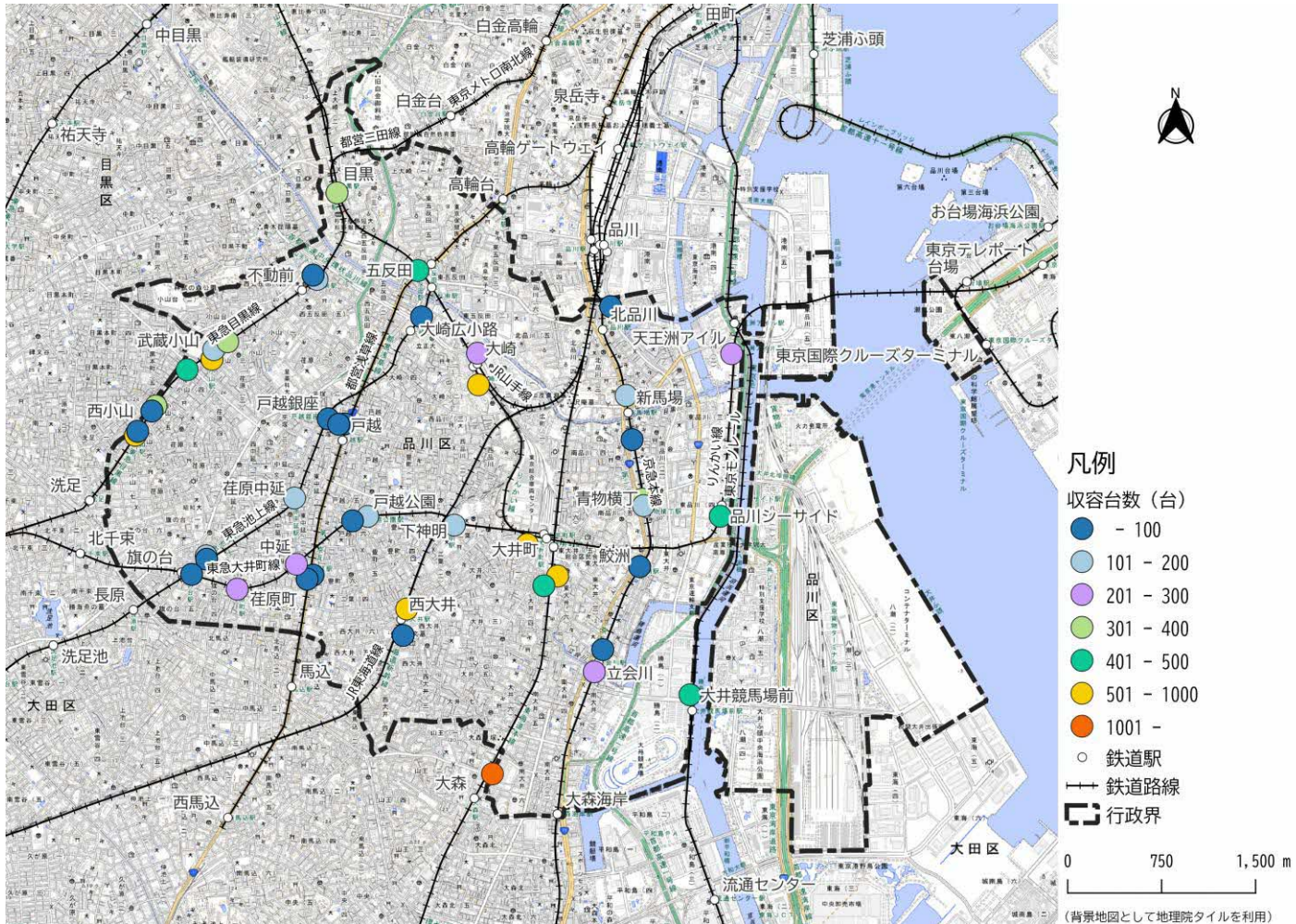


図 13 駐輪場別収容台数

資料：品川区資料より作成

注：民営駐輪場の収容台数も含む

2) 駐輪場別利用率

- ・駅に近い駐輪場は利用率が高いが、駅や商店街から遠い駐輪場や地下駐輪場は利用率が低くなっており、利用率 25% 未満の駐輪場もみられる。（例：武蔵小山駅、西小山駅）

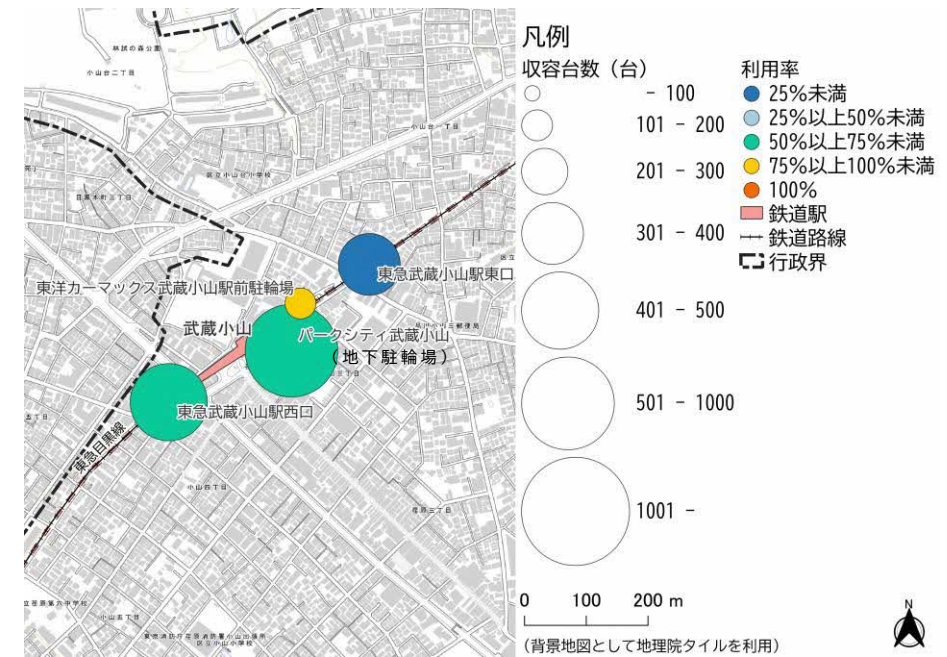


図 14 駐輪場別利用率（武蔵小山駅）

資料：品川区資料より作成

注 1：武蔵小山駅駐輪場全体の利用率：49.5%

注 2：利用率＝実収容台数／収容台数

注 3：令和 3 年 10 月の晴天の平日のうち任意の一日、午前 11 時頃の調査結果

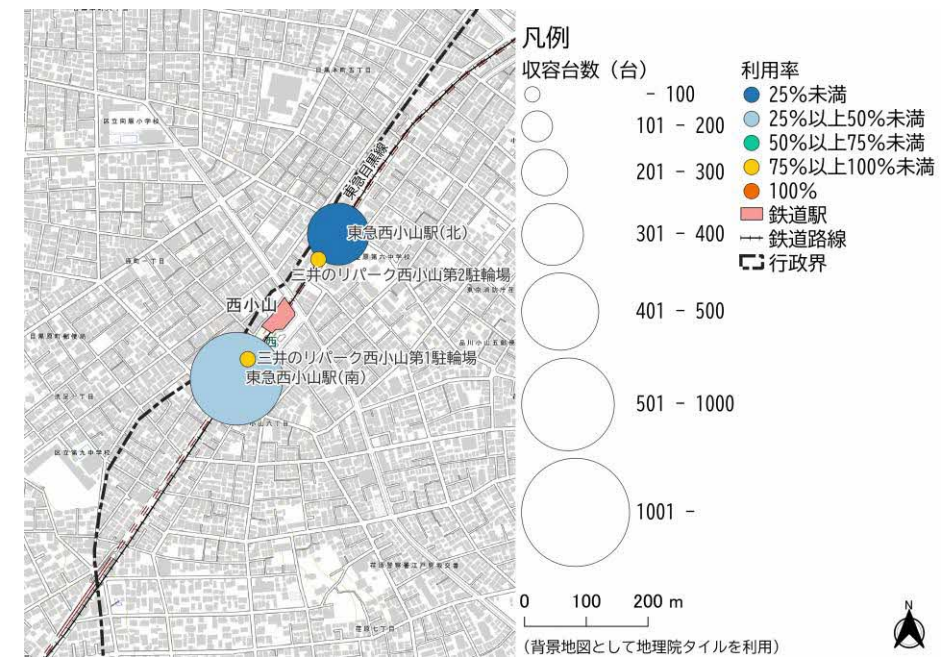


図 15 駐輪場別利用率（西小山駅）

資料：品川区資料より作成

注 1：西小山駅駐輪場全体の利用率：32.8%

注 2：利用率＝実収容台数／収容台数

注 3：令和 3 年 10 月の晴天の平日のうち任意の一日、午前 11 時頃の調査結果

3）駅端末自転車分担率

- ・駅端末交通手段分担率の割合をみると、全ての駅で「徒歩（シニアカー含む）」が大半を占めており、次いで「バス」または「自転車（個人所有）」が多くなっているが、どの駅も「自転車（個人所有）」は10%未満となっている。
- ・「自転車（個人所有）」についてみると、西小山駅が8.2%で最も多く、次いで北品川駅が6.5%で多い。

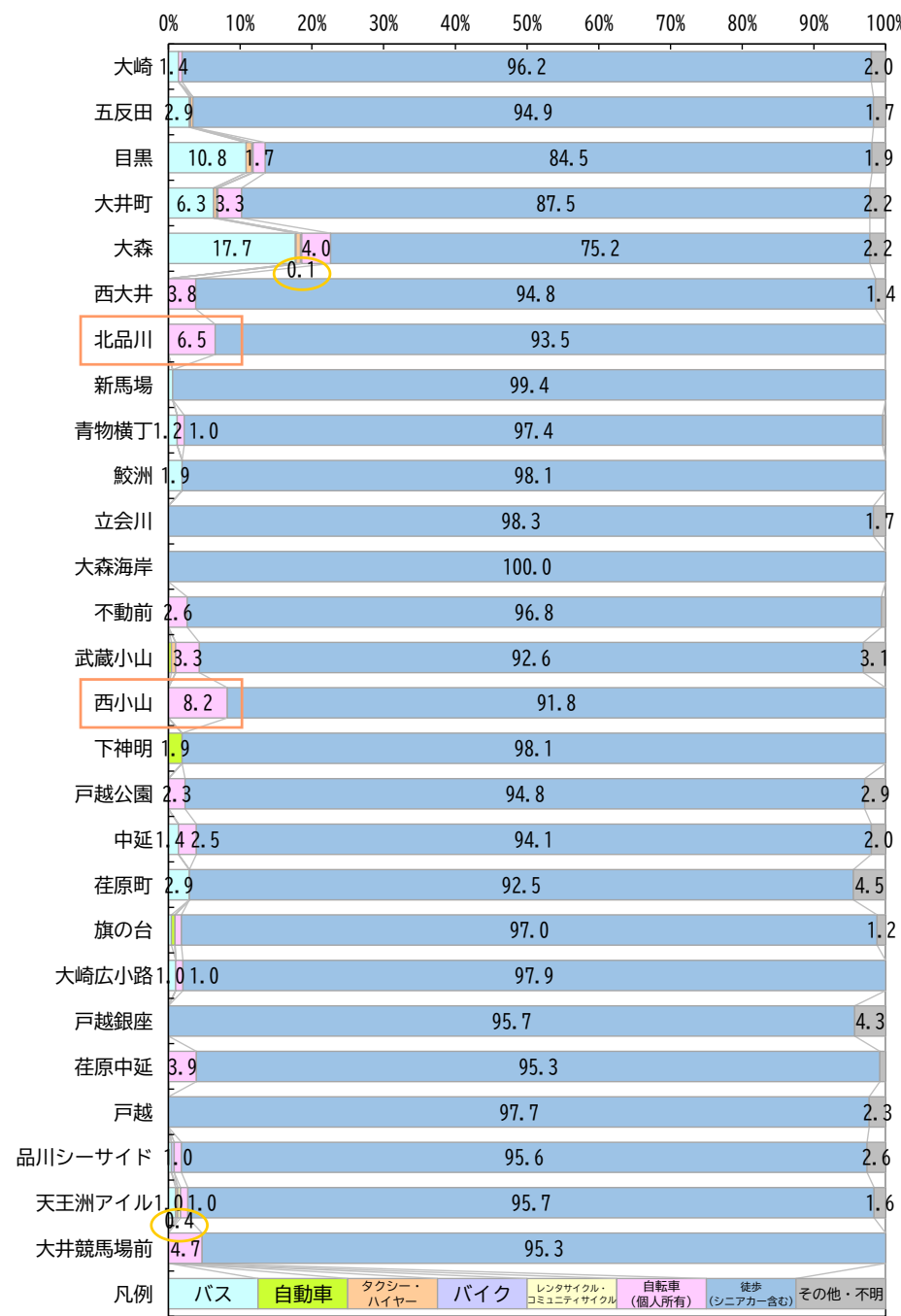


図 16 駅端末交通手段分担率

資料：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パースントリップ調査」（平成30年）より作成
注：1.0%未満の数値は非表示（「レンタサイクル・コミュニティサイクル」を除く）

4）自転車駐車場付置義務※

- ・平成30年度～令和3年度の4年間における附置義務駐輪場の届出件数（設置・変更）は35件、届出台数は2,121台である。地区別には、件数では荏原地区が12件と最も多く、台数では大井地区が717台と最も多い。
- ・また、1件当たりの設置台数では、品川地区が99台/件と最も高く、規模の大きな施設の計画が進められていることがうかがえる。

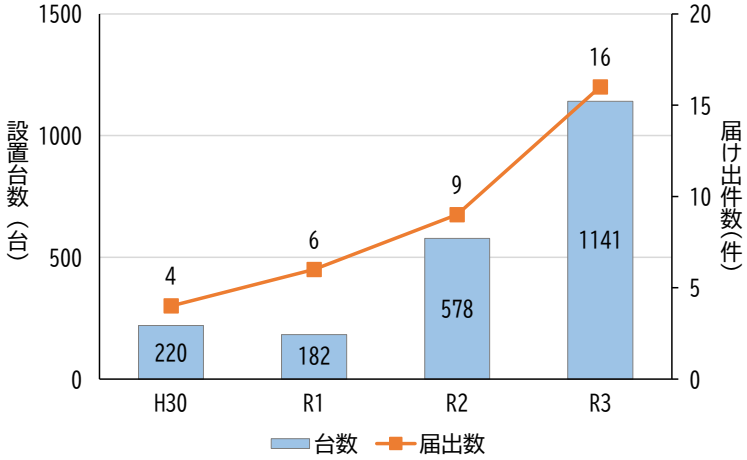


図 17 附置義務駐輪場の設置・変更届出台数、届出件数

資料：品川区資料より作成

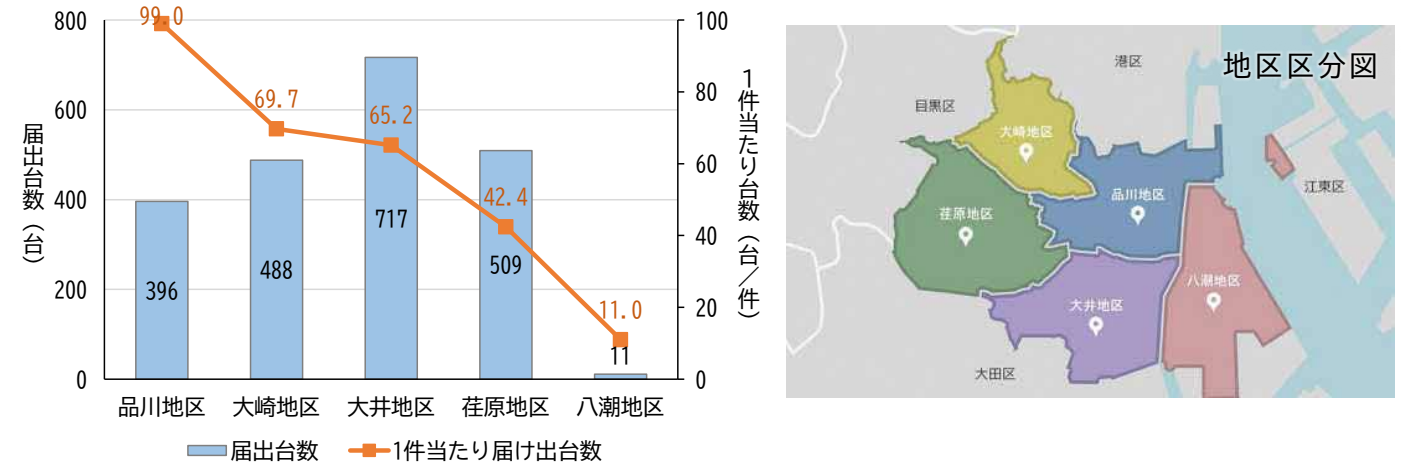


図 18 地区別附置義務駐輪場の設置・変更届出台数等（平成30年度～令和3年度）

資料：品川区資料より作成

※自転車駐車場付置義務：品川区では、安全な通行、円滑な緊急活動を確保するために一定規模以上の集客施設を新築または増改築する場合には、自転車駐車場を設置する必要があることが条例で定められている。

<対象施設および付置義務台数>

施設の用途	対象となる施設規模	自転車駐車場設置単位
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店	店舗面積 300 ㎡超	店舗面積 20 ㎡ごと
飲食店	店舗面積 300 ㎡超	店舗面積 30 ㎡ごと
パチンコ店、映画館、カラオケボックスその他これらに類するもの	店舗面積 200 ㎡超	店舗面積 15 ㎡ごと
レンタルビデオ店その他これに類するもの	店舗面積 300 ㎡超	店舗面積 20 ㎡ごと
銀行その他の金融機関	店舗面積 300 ㎡超	店舗面積 25 ㎡ごと
病院、診療所その他これらに類するもの	診療施設面積 300 ㎡超	診療施設面積 25 ㎡
スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設	運動場面積 500 ㎡超	運動場面積 50 ㎡ごと
学習、教育、趣味等の教授を目的とする施設	教室面積 300 ㎡超	教室面積 15 ㎡ごと

店舗等の面積が、5000㎡を超える施設は、5000㎡を超えた部分について、算定した自転車駐車場の2分の1となる。
混合用途施設については、当該用途ごとに算定した自転車駐車場の規模の合計が、15台以上である場合に付置義務に該当。

2-2 活用について

1) シェアサイクルポートの整備状況

- ・ドコモ・バイクシェアは、2017 年 10 月 18 日より、社会実験としてシェアサイクルサービスを開始した。
- ・面積当たりのポート数、自転車台数は、概ね 13 区平均と同程度となっている。

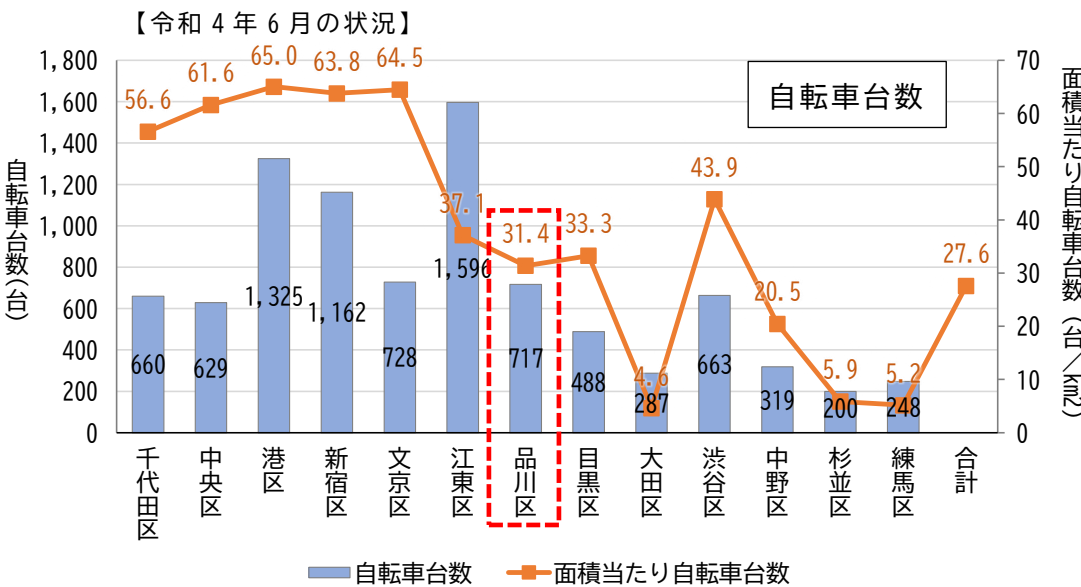
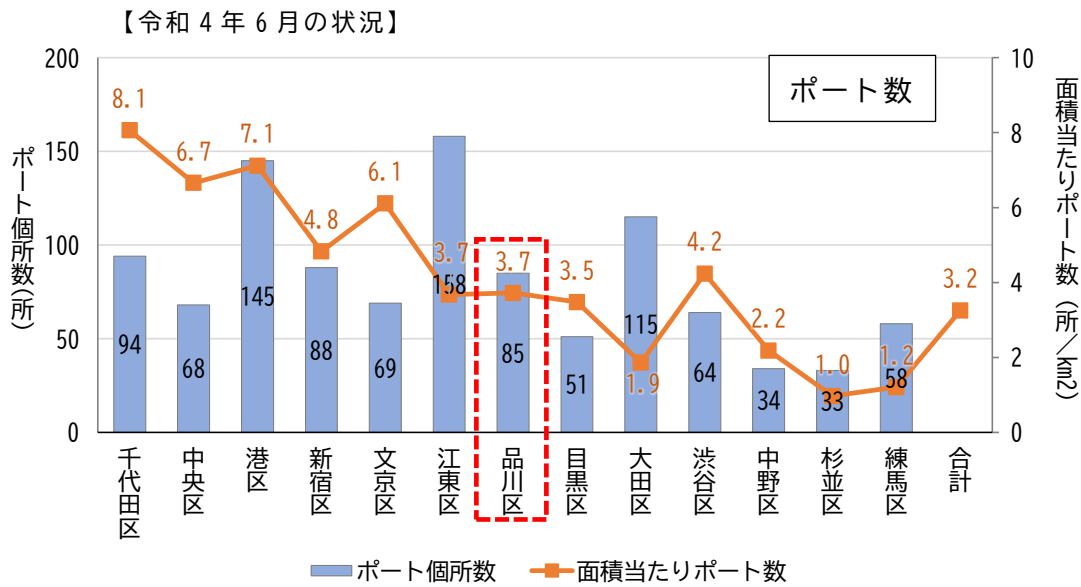


図 19 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数（面積当たり）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成
注：面積は平成 27 年国勢調査による

2) ドコモ・バイクシェアの利用状況

- ・品川区におけるドコモ・バイクシェアの 1 日当たり利用回数は 3,372 回/日である。これを面積当たりでみると、148 回/km²・日となっており、13 区平均よりやや多く、渋谷区などと同程度の利用密度となっている。

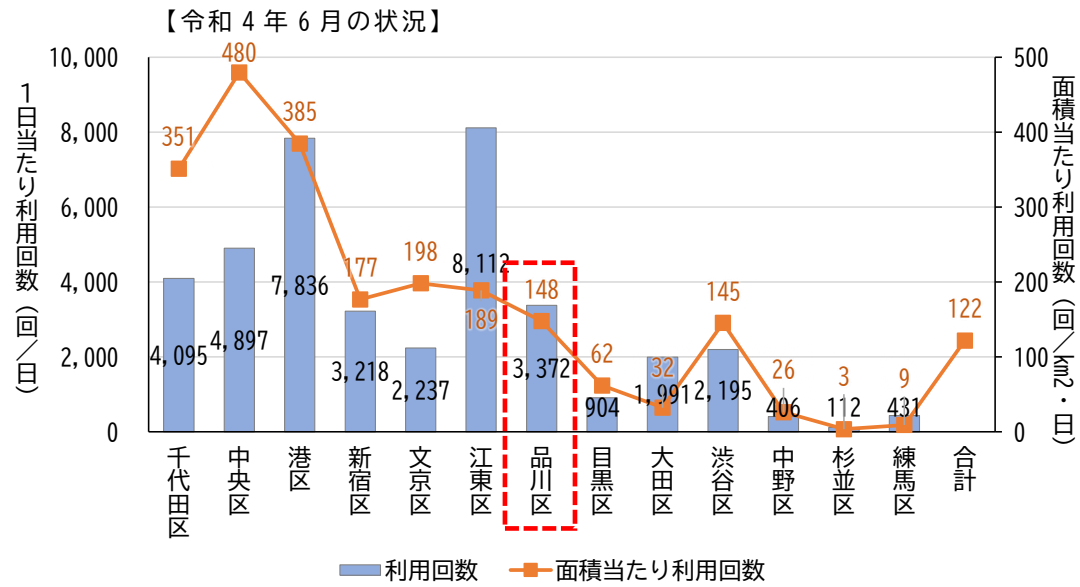


図 20 ドコモ・バイクシェアの利用回数（面積当たり）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

- ・品川区のドコモ・バイクシェアの利用回数の推移をみると、ポート数、自転車台数の整備が急速に進んだ令和元年までは、利用回数も大幅に伸びた。その後、ポート等の整備がひと段落した令和 2 年度以降においても年々増加傾向にある。

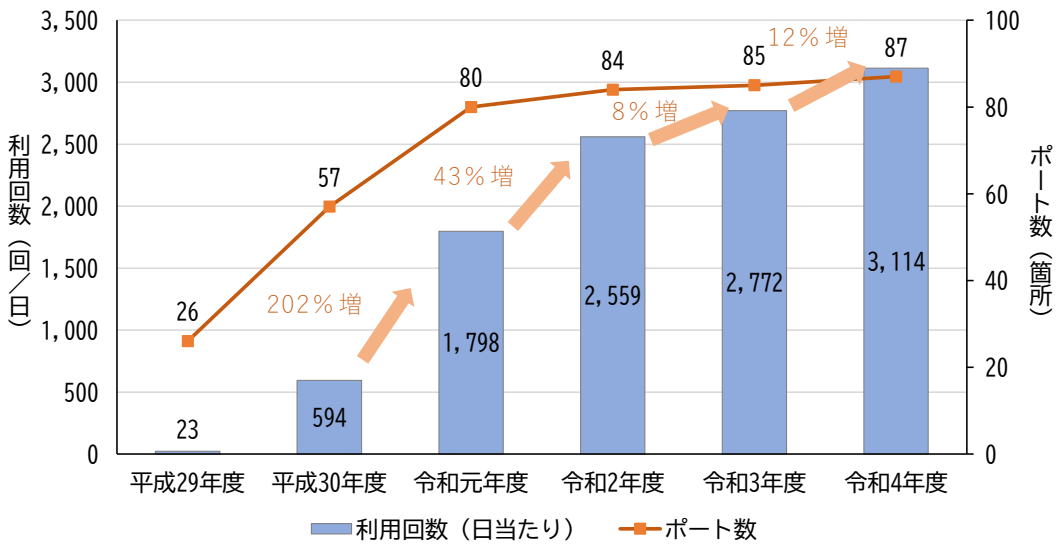


図 21 ドコモ・バイクシェアの 1 日当たり利用回数の推移

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成
注：平成 29 年度～令和 3 年度は各年度末における値。令和 4 年度は 8 月末の値。

3) ポート別利用状況

- ・貸出・返却件数の多いポートは、大森駅周辺の「大井水神公園」、大井町駅周辺の「大井町駅中央口（西側）」、五反田駅周辺の「五反田リバーステーション」、大崎駅周辺の「大崎西口公園」、「小関橋公園」、天王洲アイル駅周辺の「天王洲オーシャンスクエア」、品川シーサイド駅周辺の「品川シーサイド公園第1」などであり、主に、業務や商業機能が集積する駅近傍に集中している。

4) ポート間移動状況

- ・JR 山手線大崎駅、五反田駅、JR 京浜東北線大井町駅、大森駅、りんかい線天王洲アイル駅などから、東西方向の需要が伸びる傾向があり、鉄道駅が周辺にあっても乗換が必要な場合の移動などにシェアサイクルを利用していることが想定され、鉄道サービスを補完する交通サービスが提供されていることがうかがえる。
- ・荏原地域での需要密度は、区の東部・北部と比較して低い。

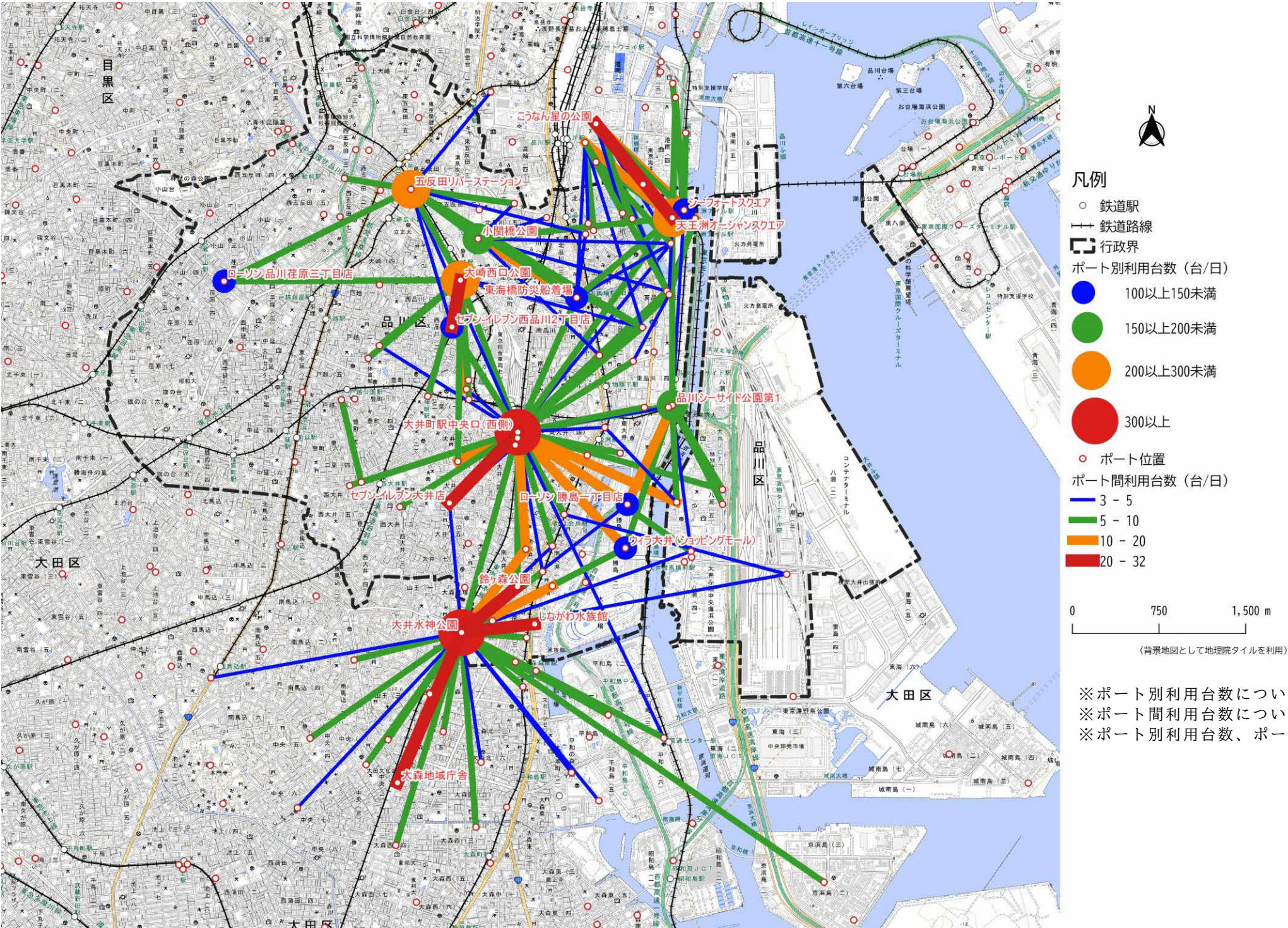


表 1 利用の多い主なポート間ペア (単位: 回/日)

ポート①	ポート②	計
I1-55. 鈴ヶ森公園	I1-57. 大井水神公園	32.2
I1-26. 大崎西口公園	I1-84. セブン-イレブン西品川2丁目店	27.6
I1-57. 大井水神公園	K1-14. 大森地域庁舎	26.5
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-72. セブン-イレブン大井店	25.4
I1-07. しながわ水族館	I1-57. 大井水神公園	23.1
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-01. こうなん星の公園	22.4
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-30. ローソン 大井三丁目店	17.4
I1-10. 品川シーサイド公園第1	I1-29. ローソン 勝島一丁目店	17.4
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-35. 品川駅港南口	17.2
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-71. セブン-イレブン南大井浜川店	13.9
I1-08. 天王洲アイル第一水辺広場	C5-01. こうなん星の公園	13.9
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-22. ウィラ大井 (ショッピングモール)	13.0
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-29. ローソン 勝島一丁目店	12.9
I1-23. 東海橋防災船着場	I1-27. 小関橋公園	11.8
I1-57. 大井水神公園	I1-71. セブン-イレブン南大井浜川店	11.5
I1-01. 品川区役所 本庁舎前	I1-26. 大崎西口公園	11.5
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-83. かもめ歩道橋	11.1
I1-24. しながわ区民公園 (中央口)	I1-57. 大井水神公園	10.5
I1-35. シーフォートスクエア	C5-02. 港南緑水公園	10.5
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-16. 品川インターシティ	10.3
I1-26. 大崎西口公園	I1-59. 文庫の森 第一	10.2
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-52. カスタリアタワー品川シーサイド	10.0

図 22 ポート別利用台数及び、ポート間利用台数

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成
注：利用台数が 100 台/日以上 of ポート、もしくはポート間利用台数が 20 台/日以上 of 発着ポートの名称を表示

5) 平日/休日、時間特性

- 平日は朝 8 時と夕方 18 時にピークがあり通勤・通学等利用が多く、10 時～16 時に区全体で時間当たり 200 件/日時ほどの需要があり、業務・その他の利用に供されているものと推察される。
- 休日は、朝 8 時ごろから 20 時ごろまで、1 時間当たり概ね 300 台/日時以上の需要があり、13 時と 17 時の緩やかなピークが 2 回確認できるため、休日の観光・レジャー等の周遊交通に多く供されているものと推察される。

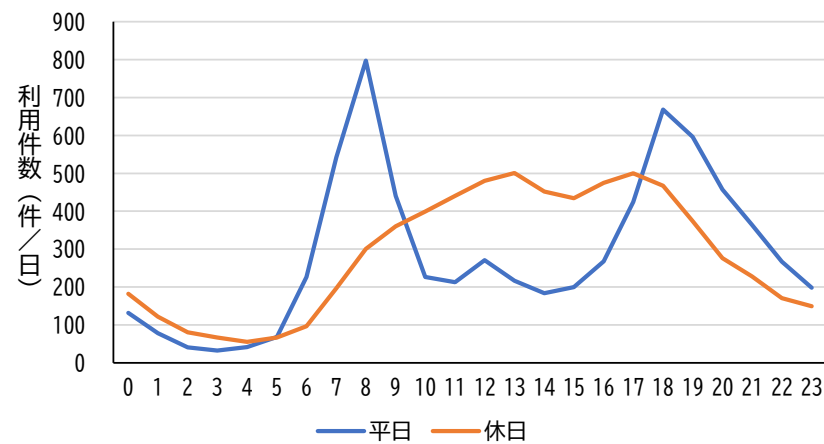


図 23 平日・休日別、時間帯貸出、返却件数（区内ポート合計）
資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

- 各ポート別に平日・休日の利用件数の関係を示すと、ほとんどのポートは平日、休日ともに同程度の利用がみられ、通勤・通学、業務、観光・レジャーなど多様な利用のされ方となっていることがうかがえる。

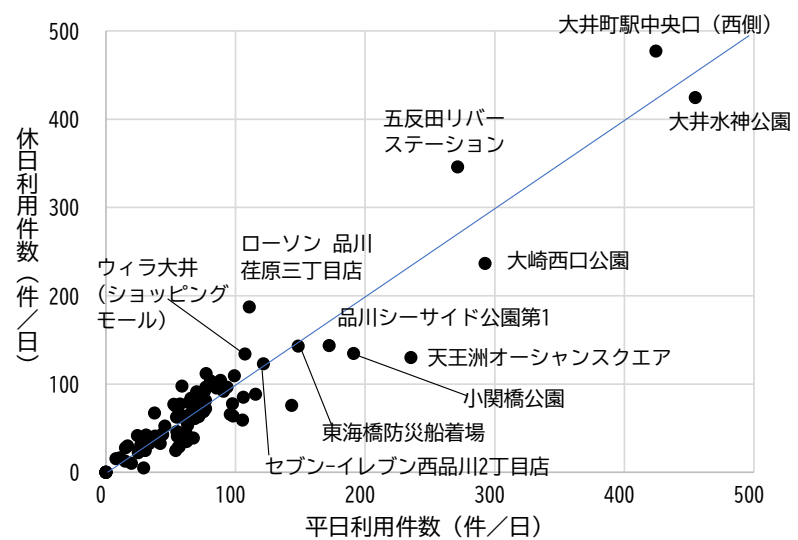


図 24 ポート別、平日・休日貸出、返却数の関係
資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

- 各ポートの平日・休日別、時間帯別利用件数の状況を踏まえ、以下に示すように、①休日型、②平日・日中型、③平日・朝夕型の 3 種類に分類し地図に示した。
- 休日型のポートは、区南西部の内陸部に多い。
- 平日型は山手線以北や京浜東北線以東に多く分布し、朝夕型は鉄道沿線に、日中型は鉄道沿線から離れた地域に多く分布している。

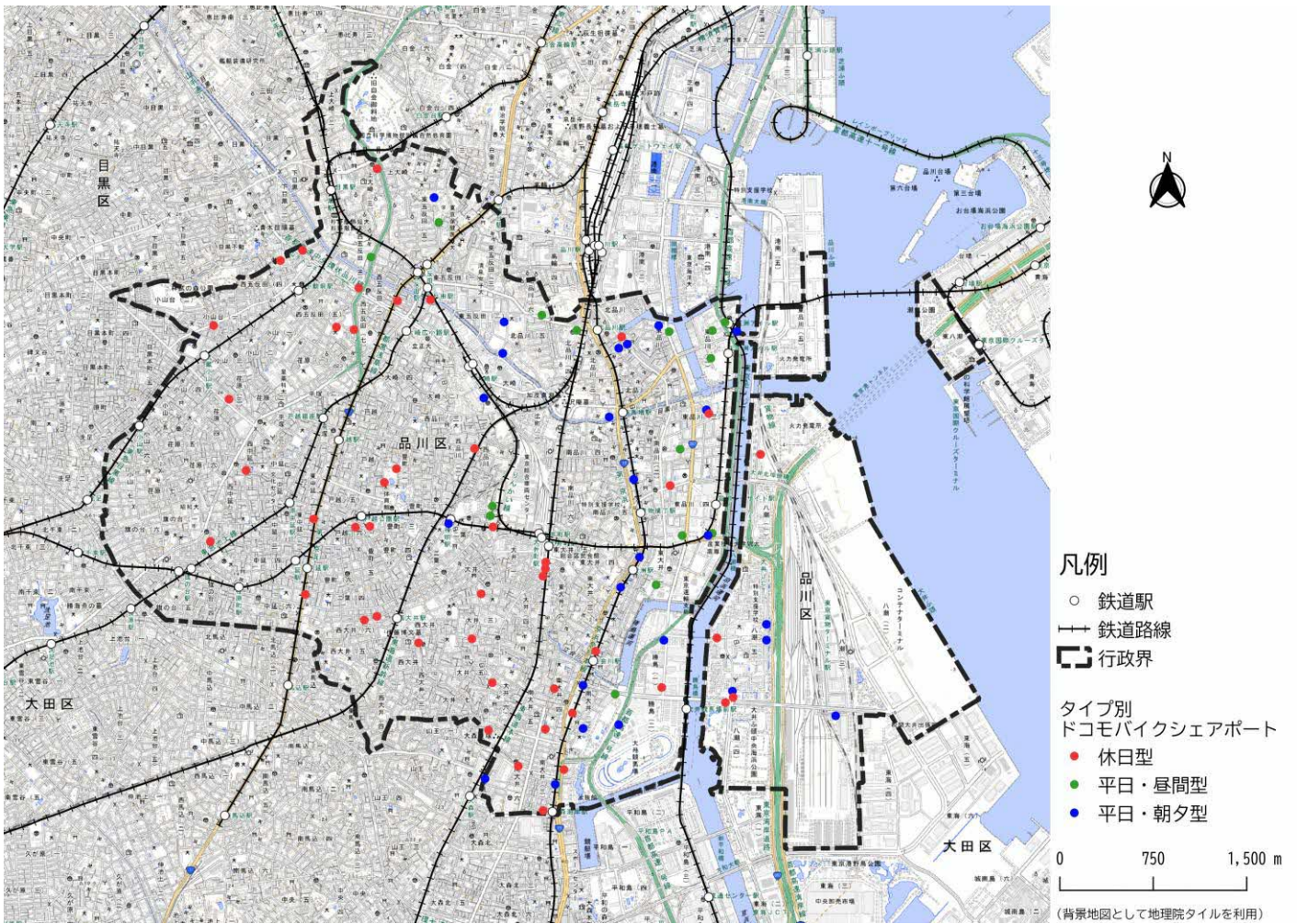


図 25 区内ポート特性の分類結果
資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022 年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

注：
休日型：休日利用件数／平日利用件数 ≥ 1.0
平日・昼間型：休日利用件数／平日利用件数 < 1.0 かつ 平日昼間利用件数／平日朝又は夕利用件数 ≥ 1.0
平日・朝夕型：休日利用件数／平日利用件数 < 1.0 かつ 平日昼間利用件数／平日朝又は夕利用件数 < 1.0
朝：5～8 時、昼間：9～16 時、夕：17～20 時とした

2-3 利用について

1) 自転車需要

- 品川区全体の自転車分担率は 8.5%であり、住宅地の多い区南東部、区南西部では概ね東京都区部全体と同等の利用率 13.0%前後であるものの、業務地域が多い区北西部、区北東部、大井ふ頭では分担率が 10%未満と低くなっている。

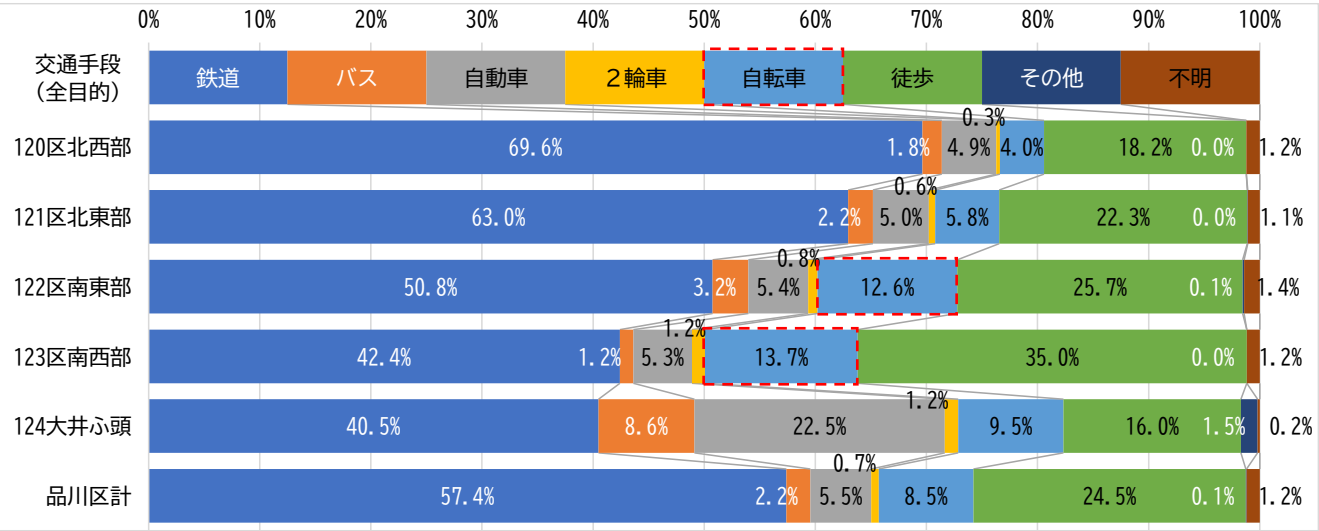


図 26 代表交通手段別分担率（全目的）

資料：ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量（H30 東京都市圏パーソントリップ調査）より作成

- 品川区全体では、自宅-私事での利用が最も多く、次いで自宅-勤務となっている。
- 区北西部、区北東部等では、通勤目的の利用が多く、区南東部、区南西部では、通勤目的以外の私事（図 29 参照）での利用も多い傾向がみられる。
- 大井ふ頭は通勤目的とともに私事での利用も多い傾向にある。

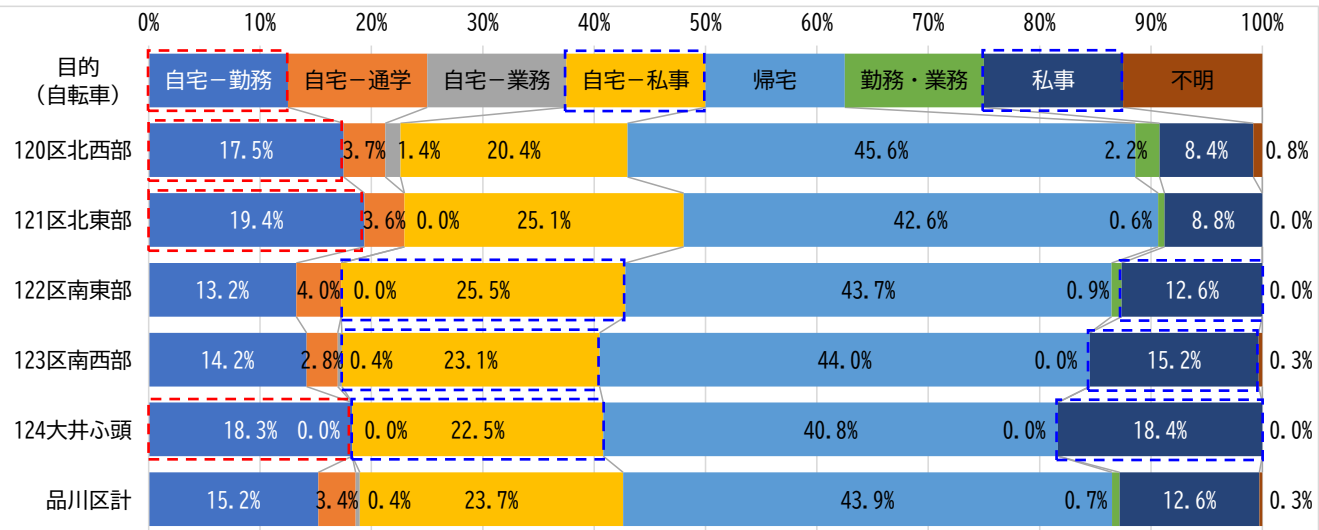


図 27 目的別分担率（代表交通手段「自転車」）

資料：ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量（H30 東京都市圏パーソントリップ調査）より作成

【参考】ゾーンの名称について

下図で示した各ゾーンの名称「区北西部」「区北東部」「区南東部」「区南西部」「大井ふ頭」はいずれも本集計で付与した仮称である。また、平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査の計画基本ゾーンは、「品川区まちづくりマスタープラン」（H25）における地区区分「品川地区」「大崎地区」「大井地区」「荏原地区」「八潮地区」とは若干異なっている。

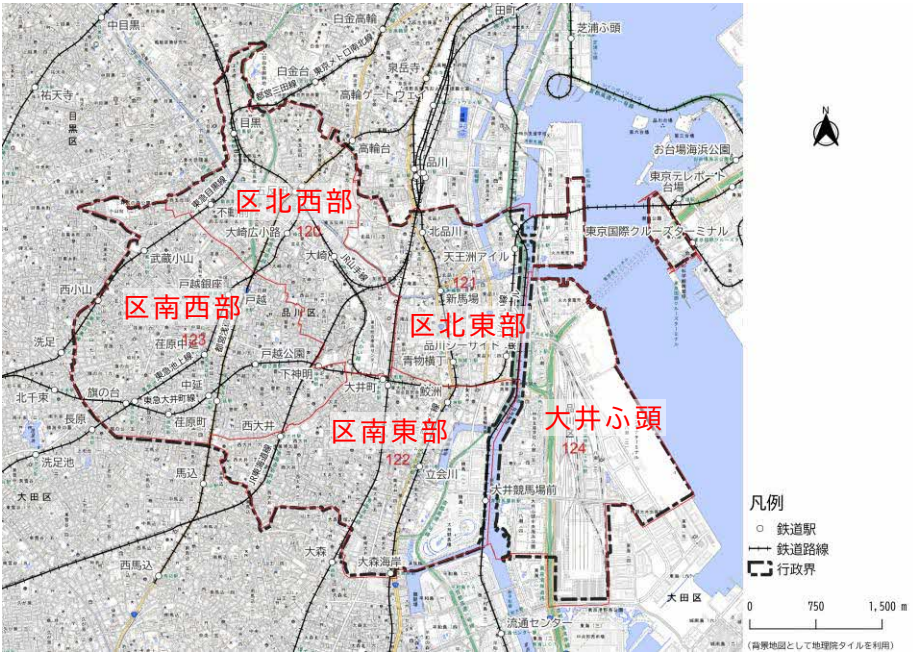


図 28 品川区の計画基本ゾーン

【参考】パーソントリップ調査の「目的」について

パーソントリップ調査における「目的」は、以下のとおり分類される。
このうち「私事」に買物をはじめ、食事・社交、文化活動、通院・リハビリ、塾・習い事・学習、観光・行楽・レジャー等が含まれる。
また、「私事」は「自宅-私事」と「私事」に分かれているが、自宅から目的地に向かうものが「自宅-私事」であり、自宅以外の出発地から目的地に向かうものが「私事」である。

例：一日の移動が 自宅-①→勤務先-②→スーパー-③→自宅 の場合、①～③の各トリップの分類は以下のとおり。
①自宅-勤務 ②私事 ③帰宅

<発目的・着目的の区分>				<発～着間交通の目的の決定方法>						
19区分	目的区分	6区分	発目的・着目的区分	着目的						
1	勤務先へ（出勤・帰社）	a.	通勤先へ	f.自宅へ	a.通勤先へ	c.業務	b.通学先へ	e.買物へ	d.その他私事	不明
2	通学先へ（登校・帰校）	b.	通学先へ							
3	日用品の買物へ	c.	買物へ							
4	日用品以外の買物へ									
5	食事・社交へ									
6	文化活動へ									
7	通院・リハビリへ									
8	デイサービスへ									
9	他者の用事のつきそい									
10	他者の送り迎え									
11	塾・習い事・学習へ	d.	その他私事							
12	散歩・ジョギング・運動へ									
13	観光・行楽・レジャーへ									
14	地域活動・ボランティアへ									
15	その他の私用へ									
16	打合せ・会議・商談へ	e.	業務							
17	販売・配達・仕入・購入先へ									
18	その他の業務へ									
19	自宅へ（帰宅）	f.	自宅へ							
20	不明	g.	不明							8.不明

図 29 発目的・着目的の区分と、発～着間交通の目的の決定方法

資料：「東京都市圏パーソントリップ調査データ利用の手引き」（令和 3 年 3 月 東京都市圏交通計画協議会）

2) 自転車通行空間

(1) 幅員

- ・エリア別にみると、東側の臨海部では比較的幅員が広い道路が多くみられる。
- ・一方で、西側の内陸部では北側の五反田駅、大崎駅周辺では幅員 7.5m 以上の道路が多くなっているものの、南側では幅員 7.5m 未満の狭い道路が広がっている。

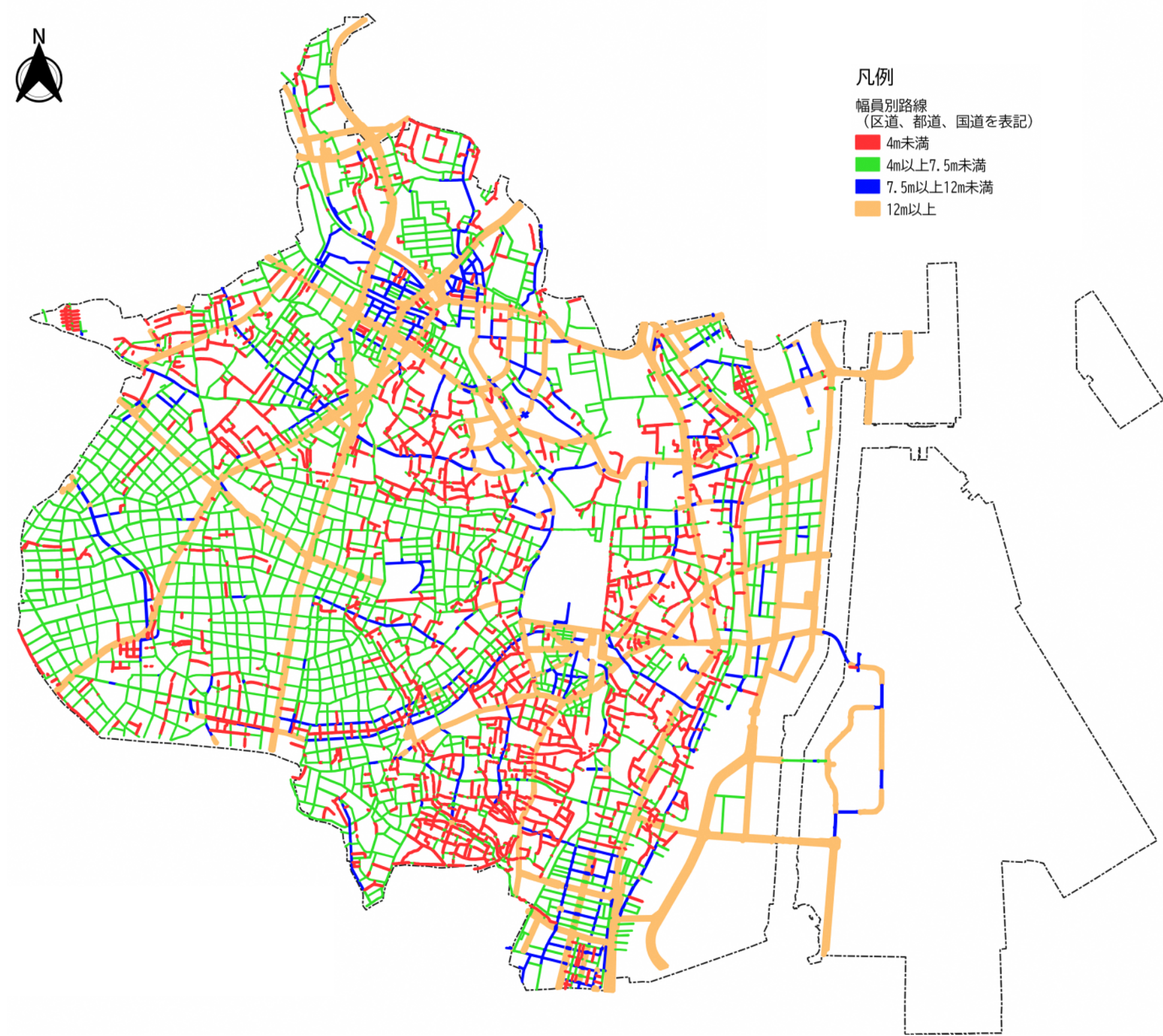


図 30 幅員別道路網

資料：品川区資料より作成

(2) 自転車ネットワーク

- ・国道、都道のほか、一部区道でも自転車通行空間が整備されているものの、内陸部の密度が低く、連続していない区間も多くみられる。
- ・品川区の自転車通行空間の整備延長は43.7km、うち区道は21.6kmとなっている。

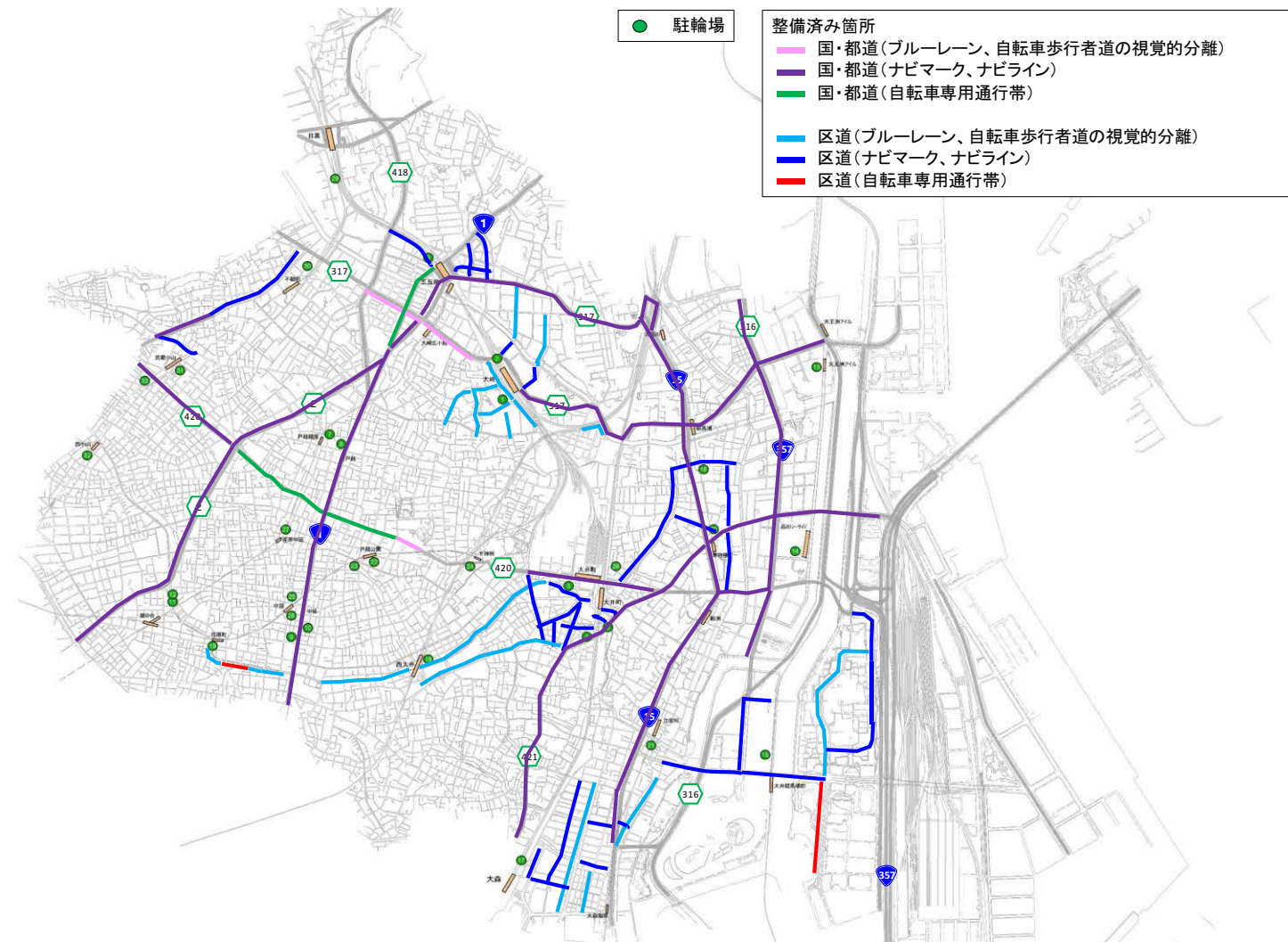


図 31 区内の自転車通行空間整備状況 (R4.4 時点)

資料：品川区資料より作成

表 2 近隣区の自転車通行空間整備状況

	自転車通行空間 整備延長(km)	面積(k㎡)	備考
品川区	43.7	22.8	R4.4
(内、区道)	21.6		
渋谷区	34.2	15.1	R2年度末
(内、区道)	14.0		
港区	(不明)	20.4	R2年度末
(内、区道)	24.0		整備済延長は区道のみ記載あり
目黒区	8.9	14.7	H29.3
大田区	94.4	61.9	R3.4

資料：
品川区：品川区資料
渋谷区：「渋谷区自転車通行環境整備計画（第二次）」（R3.5）
港 区：「港区自転車交通環境整備計画」（R4.3）
目黒区：「目黒区自転車走行環境整備計画」（H30.3）
大田区：「大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン 令和4年度～8年度」（R4.3）より作成

【参考】自転車通行空間の整備形態



①ブルーレーン【車道（自転車通行位置表示）】
車道を活用した整備形態。
車道に着色し、自転車が通行すべき部分を表示する。ただし、⑤のように交通規制で自転車以外の走行を認めていないわけではなく、③④のように自転車が車道左側を通行することを励行する整備形態である。

画像：立会道路（R4.9.6 撮影）



②自転車歩行者道の視覚的分離【歩道（自転車通行可）】
歩道を活用した整備形態。
歩道を通行する自転車を、舗装の色分けとピクトグラムを用いた標識・路面表示で視覚的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保する。

画像：「東京都自転車通行空間整備計画」（R3.5 東京都）



③ナビマーク【車道（自転車通行位置表示）】
車道を活用した整備形態。
自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
主として単路に設置する。

画像：警視庁ホームページ



④ナビライン【車道（自転車通行位置表示）】
車道を活用した整備形態。
自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
主として交差点内に設置する。

画像：警視庁ホームページ



⑤自転車専用通行帯【自転車専用通行帯（自転車専用）】
車道を活用した整備形態。
交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間を確保する。

画像：中央海浜公園通り（R4.9.6 撮影）

資料：「東京都自転車通行空間整備計画」（R3.5 東京都）を参考に各項目の説明を作成
注1：【 】は道路交通法上の位置づけ
注2：「②自転車歩行者道の視覚的分離」は、通行位置を表示しているのみで、道路交通法上の通行規制はない

2-4 交通安全について

1) 状態別交通事故死傷者数

・区内では自転車の死傷者数は増加傾向にあり、令和2年には302人と四輪車の227人を上回り、最も多くなった。

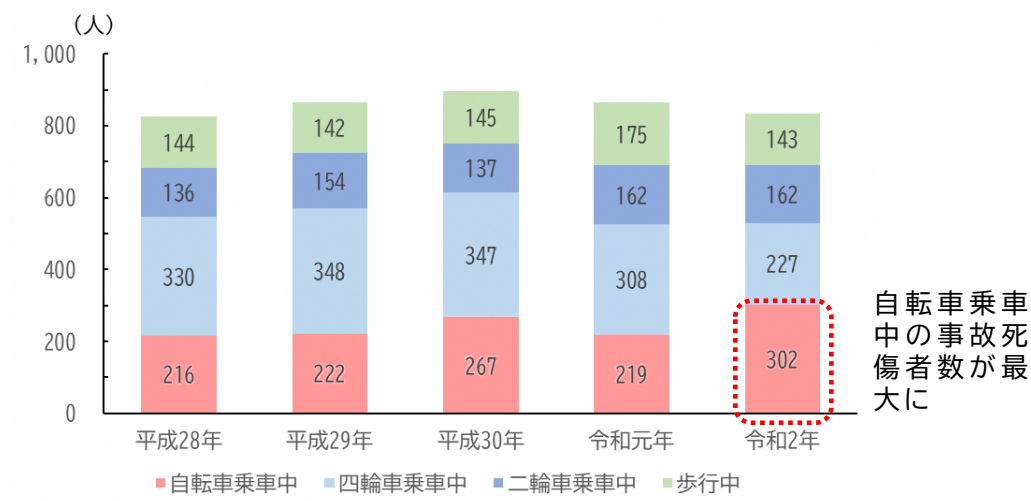


図 32 状態別交通事故死傷者数の推移（品川区）
資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年～令和2年）」より作成

2) 道路幅員別交通事故

・区内では幅員5.5m未満の道路の事故が増加しており、特に3.5～5.5mの道路の事故割合が約27%（121件数）と最も高い。
・自動車と歩行者・自転車が混在する見通しの悪い道路での事故の危険性が増大していると考えられる。

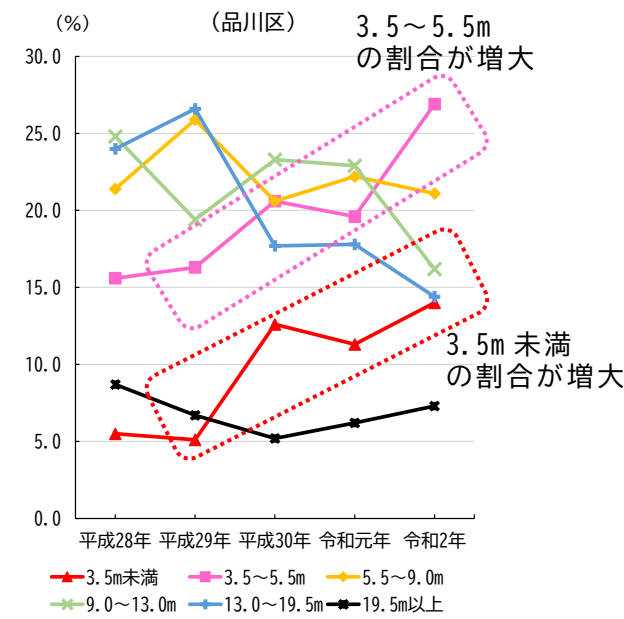


図 33 道路幅員別交通事故発生件数割合の推移（品川区）
資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年～令和2年）」より作成
注：上記の交通事故発生件数には、自転車が関与しない事故も含まれる

3) 法令違反の有無

・令和元年以降は、法令違反がある事故が増大し、令和2年には219件（58.2%）となっている。

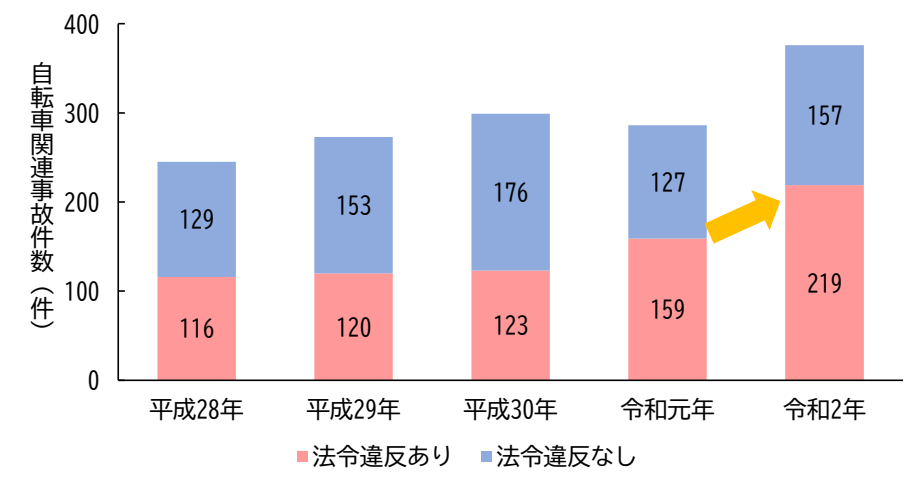


図 34 法令違反の有無別、自転車関与事故件数の推移（品川区）
資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年～令和2年）」より作成

4) 年齢層別自転車乗用中事故発生状況

・65歳以上の高齢者の交通事故発生件数割合は増加傾向が顕著であり、令和2年には23.7%と年齢層別ワースト1位となった。

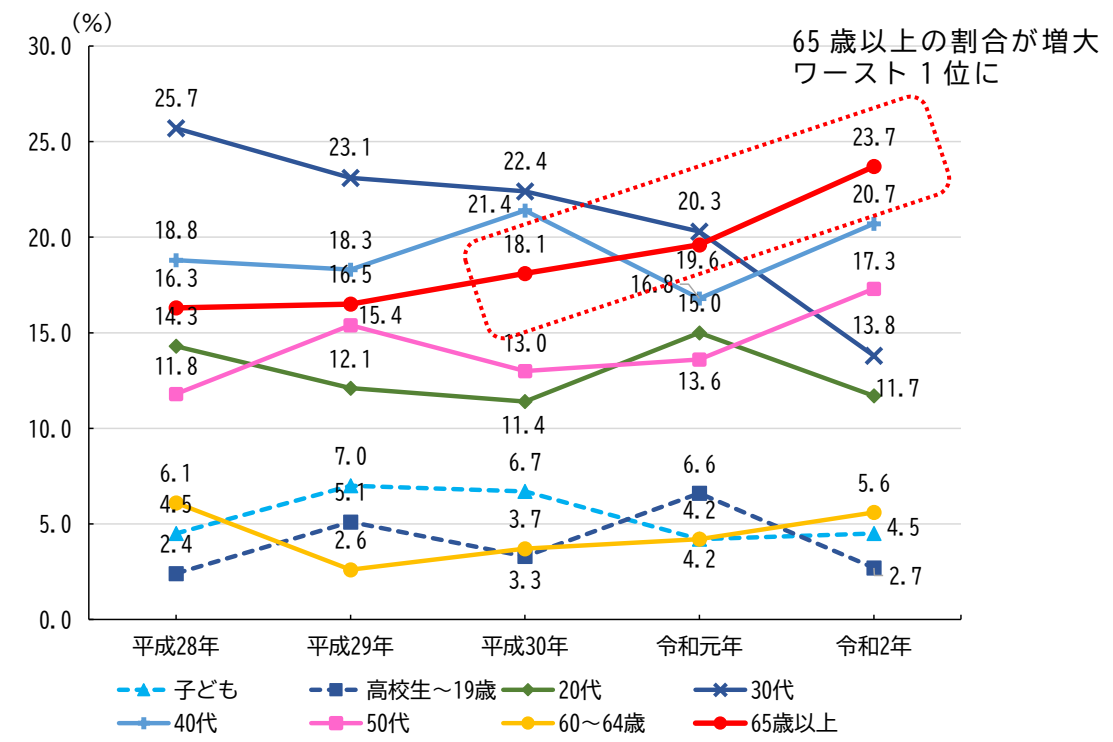


図 35 年齢層別自転車乗車中の交通事故発生件数割合の推移（品川区）
資料：警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況（平成28年～令和2年）」より作成
注：東京都における65歳以上の自転車乗用中の交通事故発生件数割合は20.1%（令和2年）

【参考】電動キックボードに関する法改正の動向

電動キックボードとは、キックボードに原動機（電動モーター）を装備したもので、手軽に乗れる新たなパーソナルモビリティとして注目されている乗り物である。

現行法では、主に原動機付自転車に相当し、原付の交通ルールが適用されるが、産業競争力強化法に基づく実証実験で用いられる車両には特例措置が適用され、小型特殊自動車となり、ヘルメットの着用は任意（強く推奨）となっている。

また、道路交通法の一部改正案が2022年3月4日（金）、閣議決定され、「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分が設定され、電動キックボードはその区分に含まれることとなった（2年以内をめどに施行予定）。これにより、公道走行については免許不要（ただし、年齢制限付き）、歩道の通行も可能（ただし6km/h以下）となる予定である。

＜電動キックボードに関する道路交通法の概要＞

	現行		改正道路交通法 （2年以内に施行）
	認定を受けていない 事業者・個人所有	特例措置の認定を受 けた事業者のみ	
区分 （道路交通法）	原動機付自転車	小型特殊自動車	特定小型原動機付 自転車
制限速度	30km/h	15km/h	20km/h
免許	○必要 （原動機付自転車）	○必要 （普通自動車）	×不要 （16歳未満禁止）
ヘルメット	必要	任意（強く推奨）	努力義務 ○（6km/h以下）
歩道の走行	×（不可）	×（不可）	○（可能）
自転車レーンの 走行	×（不可）	○（可能）	○（可能）
ナンバープレ ート	○（必要）	○（必要）	○（必要）



＜特例電動キックボードの実証実験実施期間＞

令和3年4月23日から令和6年4月までの間（予定）

＜都内の実施事業者及び実施区域（令和4年9月1日現在）＞

事業者	現在実施中の区域
(株)Luup (ループ)	千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区
(株)EXx (エックス)	世田谷区、渋谷区
BRJ(株) (ビーアールジェイ)	立川市、昭島市、小平市、国分寺市、国立市、東大和市、武蔵村山市
SWING(株) (スウィング)	港区、新宿区、品川区、目黒区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区
(株)サンオータス	大田区の一部

【参考】商店街と自転車

自転車に乗って商店街を訪れ、各店舗を巡回することは、買い物客にとって便利であり、商店街にとっても売上げの増加が見込める半面、駐輪スペースのない店舗前の路上駐輪や、商店街の自転車走行による問題もあり、品川区のみならず全国の商店街で課題となっている。

品川区の武蔵小山商店街では、商店街内に駐輪するのではなく近隣の民間駐輪場を利用するよう、また商店街内では自転車から降りて通行するよう呼び掛けている。

中延商店街では自転車の押し歩きを推奨するとともに、自転車通行禁止時間を示し、ルール、マナーの遵守を呼び掛けている。

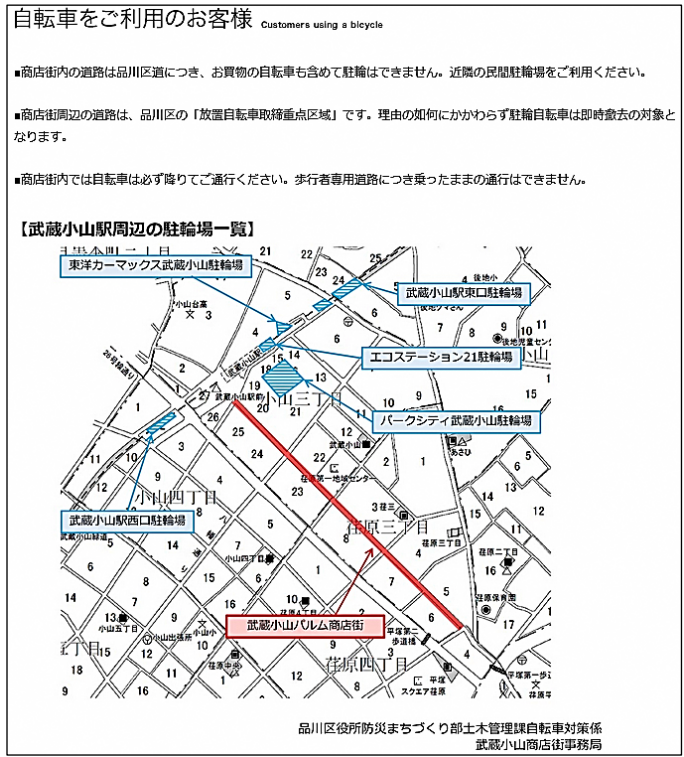


図 36 商店街の自転車利用者への呼びかけ

資料：武蔵小山商店街ホームページ
(<http://www.musashikoyama-palm.com/modules/info2/index.php?id=3>)
中延商店街ホームページ (<https://nakanobu.com/access/>)



図 37 案内看板（武蔵小山商店街）

※令和4年9月6日撮影



図 38 案内看板（中延商店街）

※令和4年6月9日撮影

3. 新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化

1) テレワークの定着等による鉄道利用者の減少

- ・全国の企業のテレワーク実施率は、1回目の緊急事態宣言（令和2年4月7日～5月25日）解除後に低下するものの、30%～40%程度とコロナ禍前よりも高い水準で推移している。
- ・コロナ禍により、テレワークなどの取り組みが広がったことで、鉄道利用者は減少している。令和2年の区内主要駅の鉄道利用者数は、コロナ禍前の65%程度となっており、全国的にも、今後元通りになるまでの回復は難しいとされている。

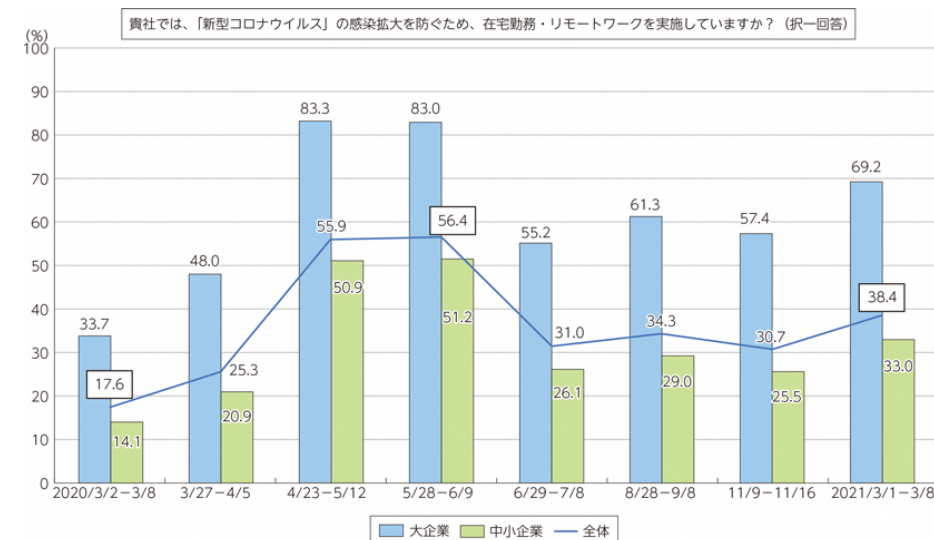


図 39 企業のテレワーク実施率

資料：総務省「令和3年版 情報通信白書」

（原出典：東京商工リサーチ「新型コロナウイルスに関するアンケート」調査（第2～6、8、10、14回））

注：東京商工リサーチ独自の企業情報データベースやネットワークを基に、全国の企業を対象としたインターネット調査。有効回答数は毎回異なる。

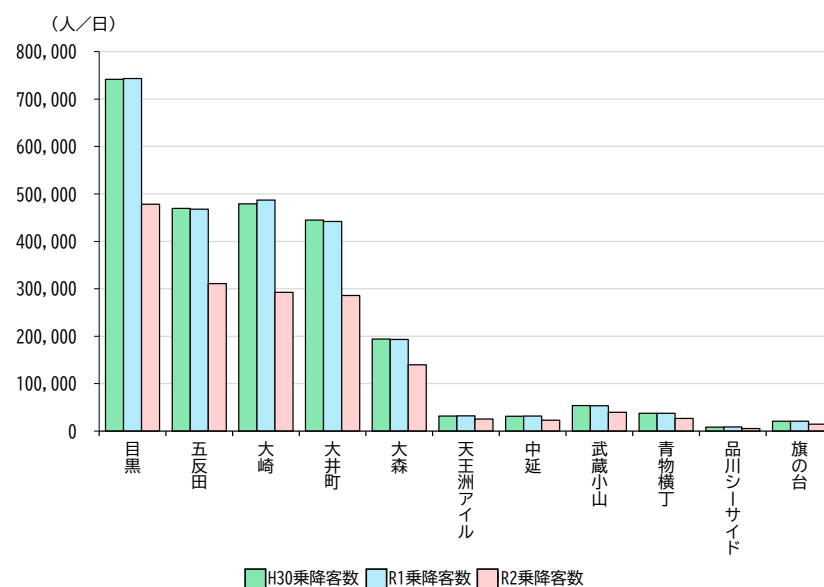


図 40 区内主要駅の乗降客数の推移

資料：東京都「東京都統計年鑑」（平成30年～令和2年）より作成

注1：複数路線乗り入れ駅は合算して記載

注2：1日当たりの乗降客数は、年間乗降客数を365日で割って算出

注3：JRは乗車人員しか公表していないため、2倍にして乗降客数として算出

注4：令和2年の乗降客数が10,000人以上の駅を「区内主要駅」とした。

2) シェアサイクル利用の増大

- ・品川区におけるシェアサイクルの利用回数は増加傾向にあり、ポート数が増加した平成29年度から令和元年度に大きく利用回数が増加しているが、コロナ禍の影響が大きい令和2年度と令和元年度を比較しても、利用回数は約43%増大した。

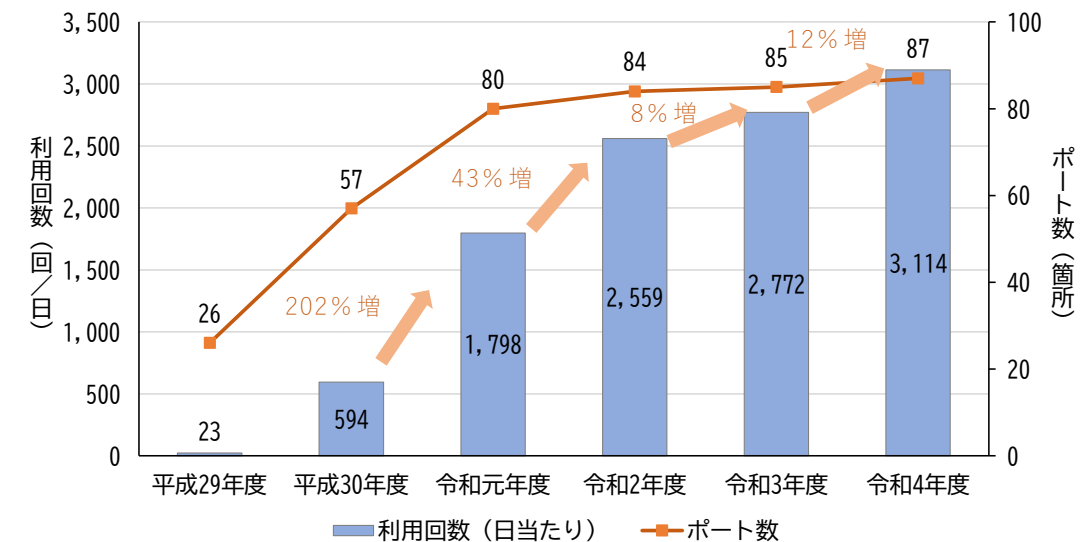


図 41 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移（再掲）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

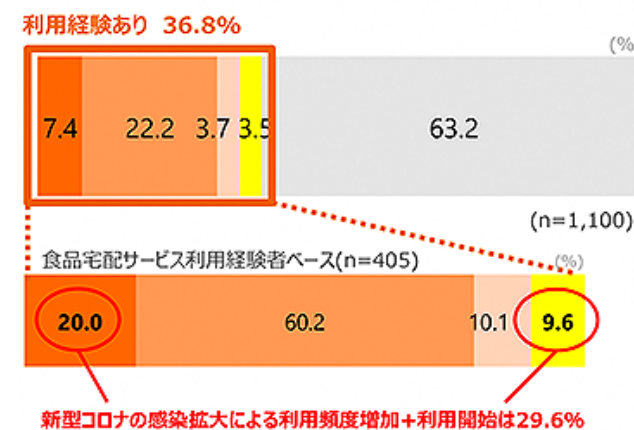
注：平成29年度～令和3年度は各年度末における値。令和4年度は8月末の値。

3) フードデリバリーサービスの定着

- ・食品宅配サービスやフードデリバリーの利用経験者のうち、約3割はコロナ禍を契機として利用を開始した人、または利用頻度が増加した人となっている。

【食品宅配サービス】

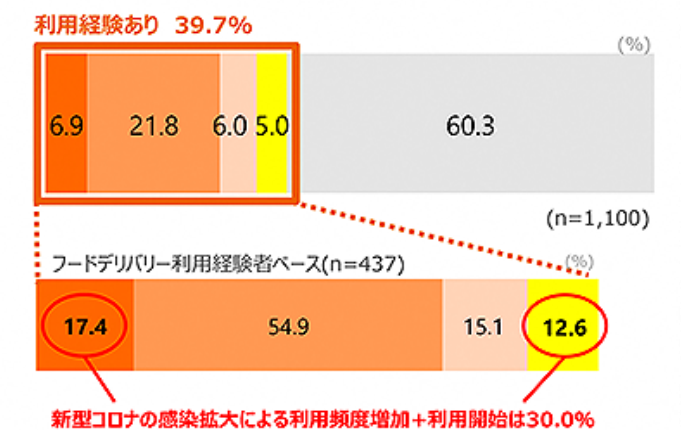
- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は増えた
- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は変わっていない
- 感染拡大前から利用していたが、拡大後の利用頻度は減った
- 感染拡大後に初めて利用した
- 利用したことはない



新型コロナの感染拡大による利用頻度増加+利用開始は29.6%

【フードデリバリー】

- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は増えた
- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は変わっていない
- 感染拡大前から利用していたが、拡大後の利用頻度は減った
- 感染拡大後に初めて利用した
- 利用したことはない



新型コロナの感染拡大による利用頻度増加+利用開始は30.0%

図 42 新型コロナ感染拡大前後の食品宅配サービス、フードデリバリー利用状況（単一回答）

資料：株式会社クロス・マーケティング「食品宅配サービス・フードデリバリーに関する調査」（2020年11月）

注：全国の20～69歳の男女を対象としたインターネット調査。有効回答数は1,100サンプル。

品川区の自転車利用に関するアンケート調査について

区民等の自転車利用実態、利用意識、今後の利用意向等を把握するため、アンケート調査を実施する。アンケート調査は、①在住区民アンケート（郵送・web 併用）、②在勤・在学者アンケート（web）、③駐輪場利用者アンケート（web）の3種類を実施する。

1. 実施概要

各アンケート調査の実施概要（対象者、調査方法、実施期間）は、以下の通り。

表 1 アンケート調査の実施概要

区分	対象者	調査方法	実施期間
①在住区民アンケート	住民基本台帳から無作為抽出した、 <u>区内在住の4,000世帯</u> を対象とする。 1世帯につき2人まで回答可能とする。	調査票（2部）を郵送で配布・回収するとともに、回答用のWEBサイトも設置し、 <u>調査票とインターネットのどちらからでも回答できるようにする。</u>	11/29（火）～12/12（月）
②在勤・在学者アンケート	品川区外に居住し、品川区へ通勤・通学している <u>インターネットモニター1,000人</u> を対象とする。	回答用のWEBサイトを設置し、 <u>インターネットから回答してもらう。</u>	11/29（火）～12/12（月）
③駐輪場利用者アンケート	区内在住者、区外居住者を問わず、 <u>区営の駐輪場を利用した方</u> を対象とする（予定）。	回答用のWEBサイトを設置し、 <u>インターネットから回答してもらう。</u> 駐輪場への <u>ポスターの掲示</u> および利用者への <u>チラシの配布</u> により、アンケート調査を案内する（予定）。	1月の実施を予定

2. 調査内容

本アンケート調査により、属性、外出頻度、自転車利用、シェアサイクル、自転車通行空間、駐輪場、自転車利用に関する安全意識、重要な自転車関連施策等を調査し、区内における自転車の利用実態や自転車に関わる意識を把握する。

各アンケート調査の調査内容は、以下の通り。

表 2 アンケート調査の調査内容

	①在住区民アンケート	②在勤・在学者アンケート	③駐輪場利用者アンケート
属性	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地、通勤通学先、最寄り駅・住所	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地
外出頻度	(目的別、コロナ前後)	—	—
自転車利用状況	車種、利用頻度(コロナ前後)、利用目的、利用理由	(通勤・通学時) 利用交通手段、端末交通手段 利用自転車の種類(保有、シェア)、利用理由 (業務時) 自転車利用有無・頻度、利用自転車の種類(保有、シェア)、利用理由	車種、利用頻度(コロナ前後)、利用理由
シェアサイクル	認知度・利用経験、利用頻度(コロナ前後)、利用目的、満足度、満足理由、不満足理由	認知度・利用経験、満足度、満足理由、不満足理由	—
通行空間	利用ルート、道路空間の通行位置、危険箇所・理由、通行環境の満足度	道路空間の通行位置、通行環境の満足度	—
駐輪場	駐輪場所、放置理由、駐輪環境の満足度	駐輪場所、放置理由、駐輪環境の満足度	今回利用した駐輪場名 駐輪場の利用形態 駐輪場の利用頻度 自転車利用距離・時間 駐輪場の利用目的 鉄道利用有無 駐輪場に対する満足度 (位置、収容台数、通路幅、上下移動、スペース(ラック幅)、駐輪ラック、料金、総合評価)
自転車安全意識	ルールの認知度、安全教育受講経験、保険認知度、保険未加入理由	ルールの認知度	—
今後重視すべき自転車施策	重要だと思う取り組み	重要だと思う取り組み	重要だと思う取り組み
フリーアンサー	自転車全般に対する意見	自転車全般に対する意見	自転車全般に対する意見

＜今後の主なスケジュール＞

【令和4年度】

- 12月9日 第1回協議会開催（本日）
関連計画の概要、品川区の現状について
- 11～12月 アンケート実施（品川区民、区内在勤・在学者）
1月頃 アンケート実施（駐輪場利用者）
- 3月中旬 第2回協議会開催
アンケート結果報告、自転車交通の課題、計画の方向性
自転車ネットワーク対象路線の選定手順について

【令和5年度】

- 6月頃 第3回協議会開催
計画骨子案、自転車ネットワーク対象路線について
- 9月頃 第4回協議会開催
自転車活用推進に関する施策
自転車ネットワーク整備形態・スケジュールについて
- 11月頃 第5回協議会開催
素案作成
- 12月頃 パブリックコメント実施
- 2月頃 第6回協議会開催
パブリックコメント結果報告、自転車活用推進計画
- 3月末 品川区自転車活用推進計画策定