

## 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2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5年3月29日（水）14:30～16:30
2. 場 所 品川区中小企業センター 中講習室
3. 内 容
  - ・ 前回協議会についての補足 【資料1】
  - ・ アンケート調査の結果概要 【資料2】
  - ・ 品川区の自転車利用における課題 【資料3】
  - ・ 計画の方向性 【資料4】
  - ・ 自転車ネットワーク整備対象路線の検討 【資料5】
4. 次回予定について
  - ・ 令和5年6月14日（水） 第3回開催予定
  - 内容：品川区自転車活用推進計画（骨子案）  
品川区自転車ネットワーク計画（骨子案）

## 前回協議会の補足資料

### 目 次

1. 第1回協議会のご意見と対応.....	1
2. 関連上位計画等.....	2
2.1 国、東京都、隣接区の自転車ネットワーク計画.....	2
2.2 近年の道路交通法の改正等.....	5
3. シェアサイクルについて.....	7
3.1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係.....	7
4. 自転車関連事故の分析.....	10
4.1 区内における自転車事故の概要.....	10
4.2 区内における自転車事故の発生個所.....	14



# 1. 第1回協議会のご意見と対応

第1回協議会におけるご意見のうち、下表の事項について、次ページ以降に整理した。

表 1-1 第1回協議会のご意見（一部抜粋）と対応

資料	項目	ご意見	対応
資料2 関連計画の概要について	国の計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京国道事務所では、「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和3年2月）を策定しており、国の計画の中に本件も記載してほしい。</li> <li>・令和4年4月に「道路交通法の一部を改正する法律」が公布され、全年齢に対する自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化、電動キックボードの歩道通行可なども規定されているので、これらも取り上げてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する自転車ネットワーク計画として、国（「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和3年2月））、東京都、隣接区を整理した。</li> <li>・「道路交通法の一部を改正する法律」（令和4年4月）について整理した。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の交通違反に対して警視庁の取り締まりが厳しくなった件、「自転車安全利用五則」の改正について紹介してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警視庁の自転車の交通違反の取り締まり強化、「自転車安全利用五則」の改正について整理した。</li> </ul>
資料3 自転車活用等に関する品川区の現状について	シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクルの利用状況と、バス路線（運行本数を太さで表示）を重ねてみると、利用の特性が見えてくると思う。</li> <li>・バス路線は、ネットワークを検討する上でも重要であり、整理しておいた方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクルの利用状況とバス路線の状況を重ね、整理した。</li> </ul>
	事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通違反の事故が増えているとあるが、具体的にどういう法令違反か？</li> <li>・出会い頭、信号無視などが多いのか、自損事故が多いのかによって対策も異なってくる。事故発生箇所、事故形態などはネットワークの検討で、安全性の面から重要な要素になるので、資料をそろえていただきたい。</li> <li>・自損事故が多いというのは意外。細街路での事故も多いようなので、事故形態を分析してどのような対策が必要か検討した方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通事故統計情報のオープンデータ」（警視庁）を用いて、事故発生箇所、事故形態などについて整理した。</li> </ul>

## 2. 関連上位計画等

### 2.1 国、東京都、隣接区の自転車ネットワーク計画

#### 1) 国（東京国道事務所）

- ・「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和 3 年 2 月）では、直轄国道の放射軸路線のうち延長約 104km を自転車通行空間の整備検討対象区間に位置付けている。
- ・品川区内では、国道 1 号（第二京浜）、国道 15 号（第一京浜）、国道 357 号（山手通り、海岸通り） が整備検討対象区間に該当している。
- ・自転車の通行規制区間としては、国道 357 号（八潮橋、東京港トンネル） が該当している。
- ・区との連携については、「23 区内の自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進が必要」（「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画 別添」p16）と記載している。

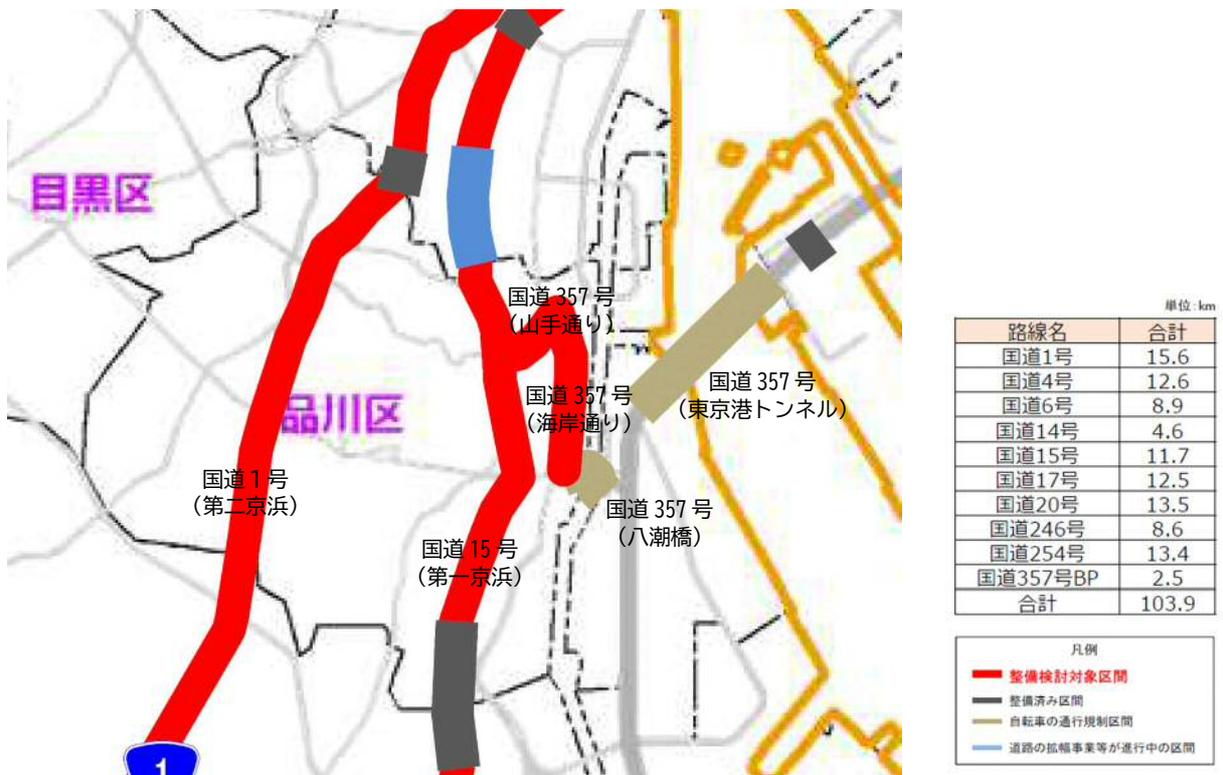


図 2-1 整備検討対象区間（品川区）

出典：国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」の図を拡大

## 2) 東京都

- ・「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和3年5月）では、4つの整備方針に基づき、2040年代までに自転車通行空間約1,800km（都道）の整備を目指すとしている。
- ・品川区内では、都道2号（中原街道）、都道316号（海岸通り）、都道317号（山手通り）、都道420号（26号線通り、鮫洲大山線）、都道421号（池上通り、ジュネーヴ平和通り）が自転車ネットワークに該当している\*。
- ・「国道、区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性」については、「今後、区市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられる都道についても、適宜、各区市町村と連携し自転車通行空間の整備に取り組む。」（「東京都自転車通行空間整備推進計画」p19）と記載している。

※：具体的な路線名の記載がないため、地図と重ね合わせて推定

### ■ 4つの整備方針

- (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の向上
- (4) サイクリングコース等や国立公園へのアクセス向上



図 2-2 2040年代の将来像 自転車ネットワーク（品川区）

出典：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」の図を拡大・加筆

### 3) 隣接区（大田区、港区、目黒区、渋谷区、江東区）

・品川区に隣接する5区（大田区、港区、目黒区、渋谷区、江東区）では、それぞれの自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワーク整備が進められている。

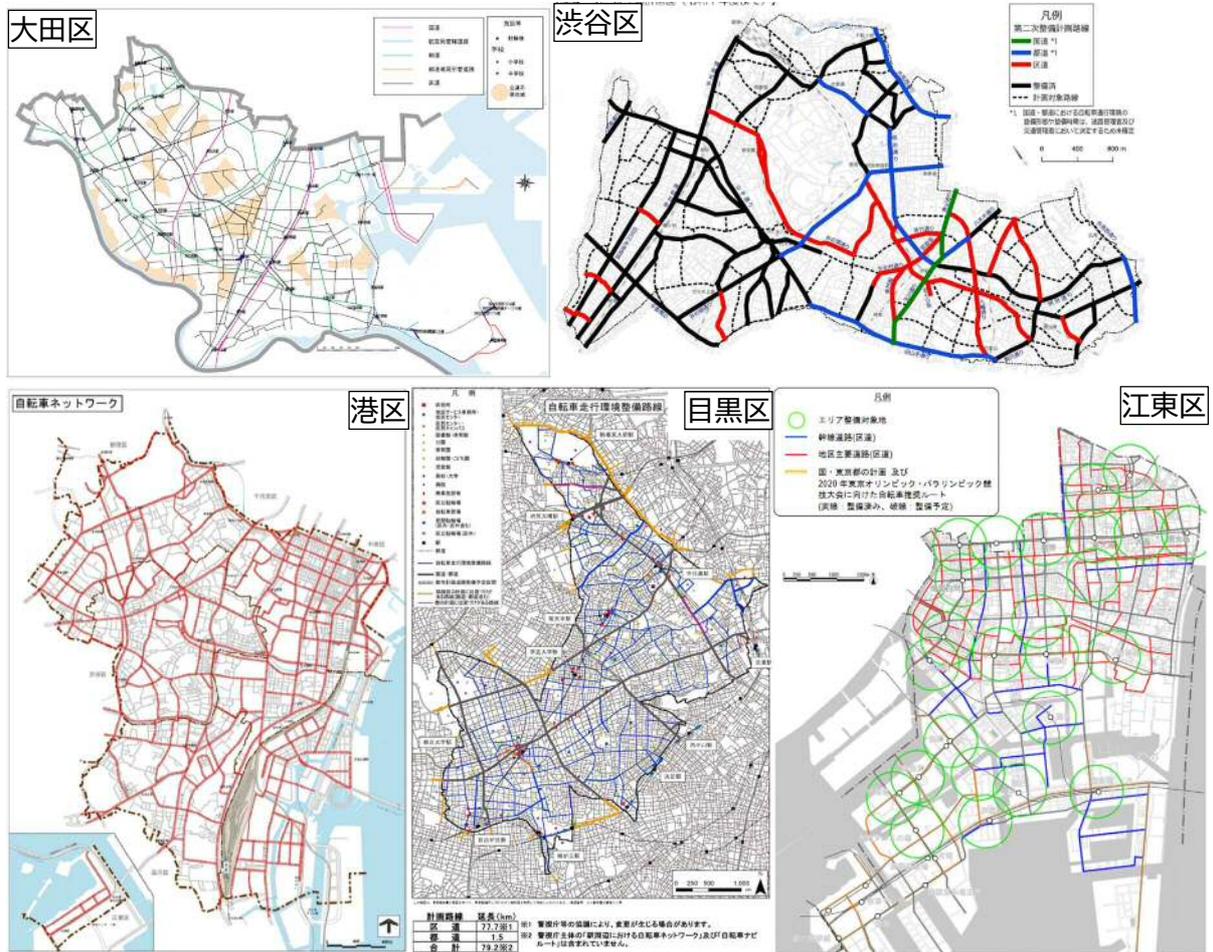


図 2-3 隣接5区の自転車ネットワーク

出典：大田区「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」  
 渋谷区「渋谷区自転車通行環境整備計画（第二次）」  
 港区「港区自転車利用環境整備方針」  
 目黒区「目黒区自転車走行環境整備計画」  
 江東区「江東区自転車利用環境推進方針」

## 2.2 近年の道路交通法の改正等

### 1) 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年4月27日公布）

- ・ 令和4年4月に公布された「道路交通法の一部を改正する法律」では、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルールが定められたほか、**自転車乗車時のヘルメット着用について、年齢問わず努力義務化された。**

<p><b>① 特定自動運行に係る許可制度の創設</b> <span style="float: right;">（令和5年4月1日施行予定）</span></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転（特定自動運行）を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととする。</li><li>○ 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、市町村の長等の意見を聴かなければならないこととする。</li><li>○ 遠隔監視のための体制を整えなければならないこととするなど、許可を受けた者の遵守事項や交通事故があった場合の措置等について定める。</li></ul>
<p><b>② 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備</b></p> <p><b>1 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等</b> <span style="float: right;">（令和5年7月1日施行予定）</span></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。</li><li>○ 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。</li><li>○ 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。</li><li>○ 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。</li><li>○ 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。</li></ul> <p><b>2 遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）の交通方法等</b> <span style="float: right;">（令和5年4月1日施行予定）</span></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 遠隔操作により通行する車であって、最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」とし、歩行者と同様の交通ルール（歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等）を適用する。</li><li>○ 遠隔操作型小型車の使用者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととする。</li></ul>
<p><b>③ 運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備</b> <span style="float: right;">（施行日未定）</span></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 希望者には、運転免許に係る情報を個人番号カードに記録することができることとする。</li><li>○ 自動車等を運転するときは、上記事項が記録された個人番号カード又は運転免許証を携帯していなければならないこととする。</li></ul>
<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務 <span style="float: right;">（令和5年4月1日施行予定）</span></li><li>○ 安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則の引上げ等 <span style="float: right;">（施行済み）</span></li><li>○ バス停等における駐停車禁止の規制から除外する対象の拡大 <span style="float: right;">（施行済み）</span> 等</li></ul>

図 2-4 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年4月）の概要

資料：警察庁ウェブサイトの資料に加筆

## 2) 自転車の交通違反に対する取り締まりの強化（警視庁）

- ・ 自転車が関与する交通事故が増加していることや、危険な自転車の走行に対して取締りを望む声が高まっていることを受け、**警視庁は令和4年10月から自転車の交通違反に対する取り締まりを強化**している。
- ・ 特に以下の4項目については、重大な事故につながりかねない悪質な交通違反として、**これまで「警告」にとどめていたケースでも、刑事罰の対象となる「交通切符（赤切符）」を交付し、検挙**している。

### ■取り締まり強化の4つの交通違反

- ①信号無視 ②一時不停止 ③右側通行 ④徐行せずに歩道を通行

資料：NHK ウェブサイトより作成

## 3) 自転車安全利用五則の改定（内閣府）

- ・ 中央交通安全対策会議交通対策本部（内閣府）は、令和4年11月に「自転車安全利用五則」を改定した。
- ・ これまでの「**安全ルールを守る**」の内容が**細分化**されて明記されたほか、**子どもに限らずヘルメットを着用**するよう求めている。

### (旧) 自転車安全利用五則（平成19年7月）

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
  - ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止／夜間はライトを点灯／交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤子どもはヘルメットを着用

### (新) 自転車安全利用五則（令和4年11月）

- ①車道が原則、左側を通行（歩道は例外、歩行者を優先）
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

図 2-5 自転車安全利用五則の改定内容

資料：Cycle Sports ウェブサイト（スポーツ自転車総合情報サイト）より作成

## 3. シェアサイクルについて

### 3.1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係

- ・シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係をみると、バス路線が通っていない区間（大崎西口公園 - セブンイレブン西品川2丁目店間等）やバスを利用すると遠回りになる区間（こうなん星の公園 - 天王洲オーシャンスクエア間等）などで、ポート間の利用が多いところが見られる。
- ・一方、大井町駅中央口（西側） - セブンイレブン大井店間等、バス路線が近くてもポート間の利用が多いところも見られる。

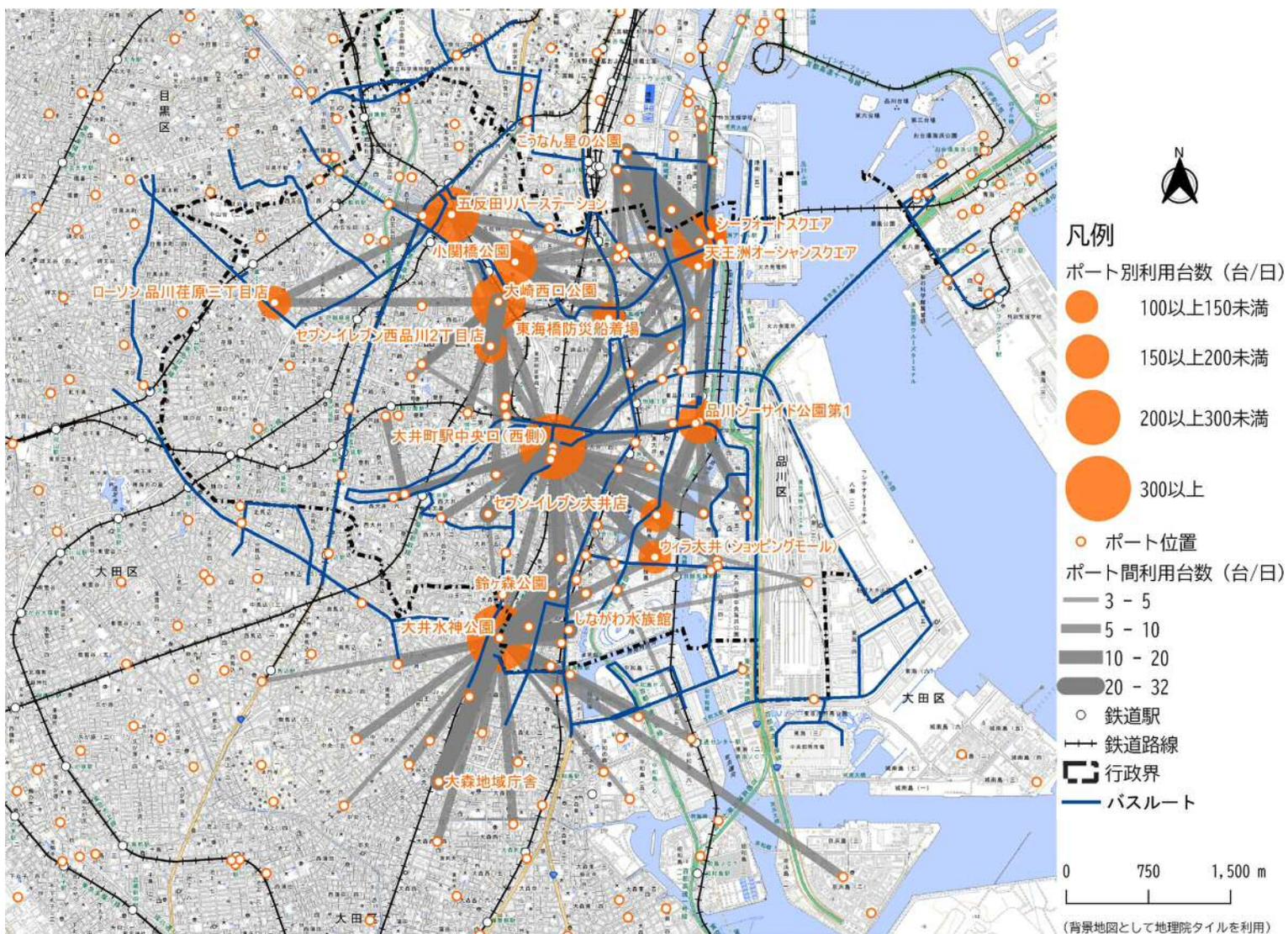


図 3-1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係

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）、品川区「品川区地域公共交通基本方針」（令和2年10月）より作成

注：利用台数が100台/日以上、もしくはポート間利用台数が20台/日以上、もしくはポート間の名称を表示

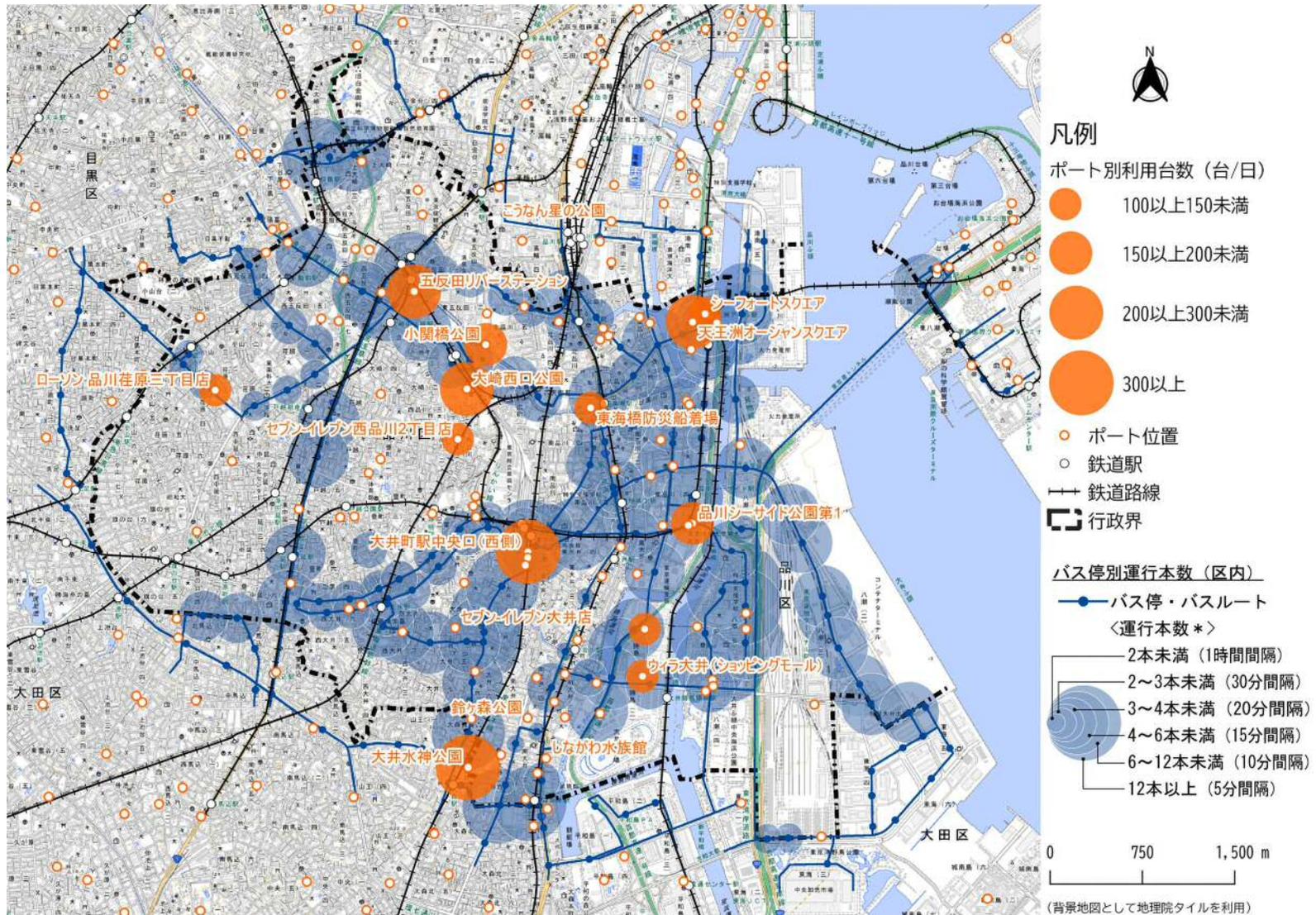


図 3-2 シェアサイクルの利用状況とバス運行本数の関係

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）、品川区「品川区地域公共交通基本方針」（令和2年10月）より作成

注：利用台数が100台/日以上、もしくはポート間利用台数が20台/日以上、もしくはポート間の名称を表示

## 4. 自転車関連事故の分析

### 4.1 区内における自転車事故の概要

#### 1) 自転車事故の発生状況

- ・ 自転車対自動車の事故は、**広幅員の道路**で発生率が高く、幅員の狭い道路（5.5m未満）の道路は「**自転車単独・相手無し**」の事故が多い。（表 4-1 参照）
- ・ 概ね若い世代ほど「**自転車対人**」の事故が多くしており、概ね高齢になるにつれて「**自転車単独・相手無し**」の事故が多く発生している。（表 4-2 参照）
- ・ 道路幅員が狭くなるほど事故が多く発生しており、特に **25歳未満の若い世代、65歳以上の高齢者**は、5.5m 未満の幅員の狭い道路における事故が60%を超えている。（表 4-3 参照）

表 4-1 道路幅員別・事故類型別の自転車事故発生状況

(件数)

	自転車対人	自転車対自動車	自転車対バイク	自転車相互	自転車単独・相手無し	計
5.5m未満	66	163	43	50	89	411
5.5～13.0m	45	179	25	36	55	340
13.0m以上	22	102	12	15	20	171
一般交通の場所※	5	4	0	3	3	15
計	138	448	80	104	167	937

(構成比)

	自転車対人	自転車対自動車	自転車対バイク	自転車相互	自転車単独・相手無し	計
5.5m未満	16.1%	39.7%	10.5%	12.2%	21.7%	100.0%
5.5～13.0m	13.2%	52.6%	7.4%	10.6%	16.2%	100.0%
13.0m以上	12.9%	59.6%	7.0%	8.8%	11.7%	100.0%
一般交通の場所※	33.3%	26.7%	0.0%	20.0%	20.0%	100.0%
計	14.7%	47.8%	8.5%	11.1%	17.8%	100.0%

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より作成（2019年～2021年の合計。品川区の総事故件数937件）  
 ※一般交通の場所：いわゆる公道以外で、不特定多数の人や車両が自由に通行できる場所として供され、現に不特定多数の人や車両が自由に通行している場所（私道、駅前広場、サービスエリア、緑道等）

表 4-2 世代別・事故類型別の自転車事故発生状況

(件数)

	第1当事者・第2当事者合計					計
	自転車対人	自転車対自動車	自転車対バイク	自転車相互	自転車単独・相手無し	
0～24歳	30	65	13	21	17	146
25～34歳	26	71	12	36	11	156
35～44歳	32	84	18	40	17	191
45～54歳	21	86	10	38	29	184
55～64歳	5	68	12	26	24	135
65～74歳	13	38	5	33	25	114
75歳以上	11	36	10	14	44	115
不明	0	0	0	0	0	0
計	138	448	80	208	167	1,041

(構成比)

	自転車対人	自転車対自動車	自転車対バイク	自転車相互	自転車単独・相手無し	計
0～24歳	20.5%	44.5%	8.9%	14.4%	11.6%	100.0%
25～34歳	16.7%	45.5%	7.7%	23.1%	7.1%	100.0%
35～44歳	16.8%	44.0%	9.4%	20.9%	8.9%	100.0%
45～54歳	11.4%	46.7%	5.4%	20.7%	15.8%	100.0%
55～64歳	3.7%	50.4%	8.9%	19.3%	17.8%	100.0%
65～74歳	11.4%	33.3%	4.4%	28.9%	21.9%	100.0%
75歳以上	9.6%	31.3%	8.7%	12.2%	38.3%	100.0%
不明	-	-	-	-	-	-
計	13.3%	43.0%	7.7%	20.0%	16.0%	100.0%

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より作成（2019年～2021年の合計。品川区の総事故件数 937 件）  
注：第1当事者・第2当事者合計の構成比のため、表 4-1 の構成比とは一致しない

表 4-3 世代別・道路幅員別の自転車事故発生状況

(件数)

	第1当事者・第2当事者合計				計
	5.5m未満	5.5～13.0m	13.0m以上	一般交通の場所※	
0～24歳	92	40	12	2	146
25～34歳	93	42	19	2	156
35～44歳	100	59	26	6	191
45～54歳	93	67	22	2	184
55～64歳	74	47	12	2	135
65～74歳	73	35	5	1	114
75歳以上	73	31	8	3	115
不明	0	0	0	0	0
計	598	321	104	18	1,041

(構成比)

	5.5m未満	5.5～13.0m	13.0m以上	一般交通の場所※	計
0～24歳	63.0%	27.4%	8.2%	1.4%	100.0%
25～34歳	59.6%	26.9%	12.2%	1.3%	100.0%
35～44歳	52.4%	30.9%	13.6%	3.1%	100.0%
45～54歳	50.5%	36.4%	12.0%	1.1%	100.0%
55～64歳	54.8%	34.8%	8.9%	1.5%	100.0%
65～74歳	64.0%	30.7%	4.4%	0.9%	100.0%
75歳以上	63.5%	27.0%	7.0%	2.6%	100.0%
不明	-	-	-	-	-
計	57.4%	30.8%	10.0%	1.7%	100.0%

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より作成（2019年～2021年の合計。品川区の総事故件数 937 件）  
※一般交通の場所：いわゆる公道以外で、不特定多数の人や車両が自由に通行できる場所として供され、現に不特定多数の人や車両が自由に通行している場所（私道、駅前広場、サービスエリア、緑道等）  
注：第1当事者・第2当事者合計の構成比のため、表 4-1 の構成比とは一致しない

## 2) 自転車の違反内容

・近年の区内における自転車の違反内容をみると、「**安全不確認**」(13.0%)が最も多く、次いで「**運転操作誤り**」(11.4%)が多い。

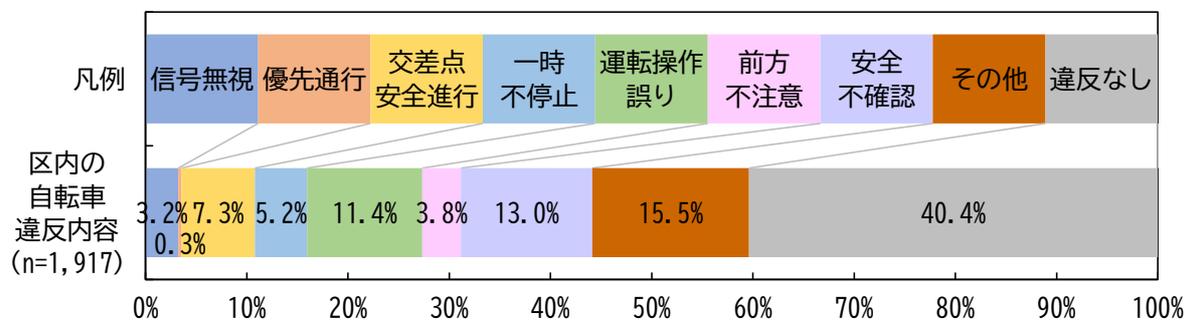


図 4-1 区内の自転車違反内容

資料：警視庁交通部「交通事故統計表（累月報）」より作成

注：2018年～2022年の合計

(参考) 都内における自転車事故の発生状況

- ・都全体では、自転車事故の約60%が交差点、約40%が単路で発生している。
- ・交差点では、90%以上が対自動車の事故となっており、「出会い頭」が52%で最も多く、次いで右左折時の事故が多い。
- ・単路では、対自動車の事故は42%と交差点に比べて少なく、「車両単独」(27.5%)や「人对自転車」(15%)が多い。

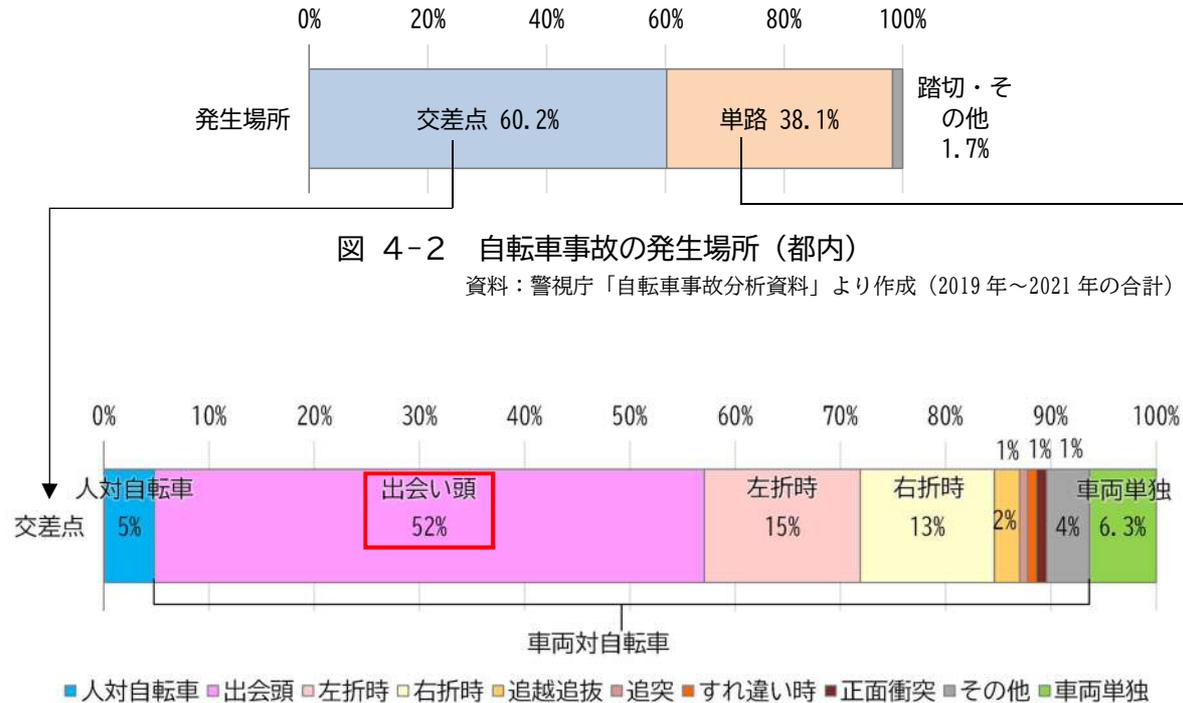


図 4-3 交差点における自転車事故の事故類型 (都内)

資料：警視庁「自転車事故分析資料」より作成 (2019年～2021年の合計)

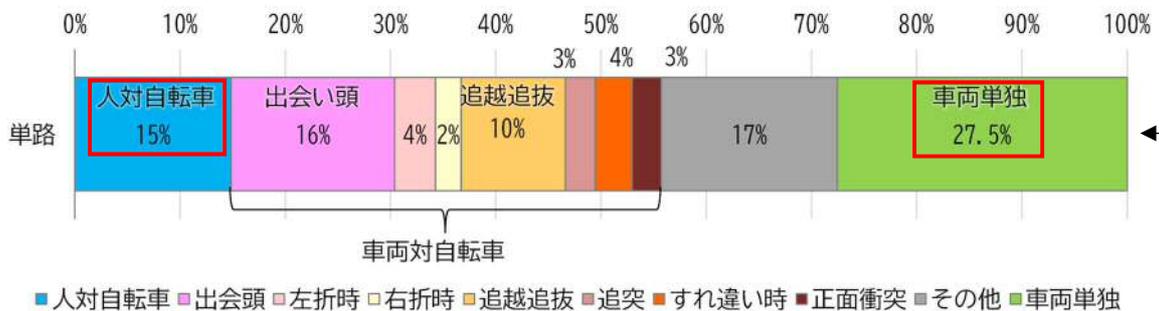


図 4-4 単路における自転車事故の事故類型 (都内)

資料：警視庁「自転車事故分析資料」より作成 (2019年～2021年の合計)

## 4.2 区内における自転車事故の発生箇所

---

事故発生地点の座標データをもとに、自転車事故発生箇所を図化した。

また、自転車事故が発生した道路（リンク単位）を抽出し、100mあたりの事故件数を色分けにより図化した。

- ・ 自転車事故は区内全域において発生しており、幹線道路だけでなく、**幅員の狭い道路でも多く発生**している。
- ・ 特に、**区西側**（第二京浜周辺等）では、9件以上／100m発生している箇所が多くみられる。

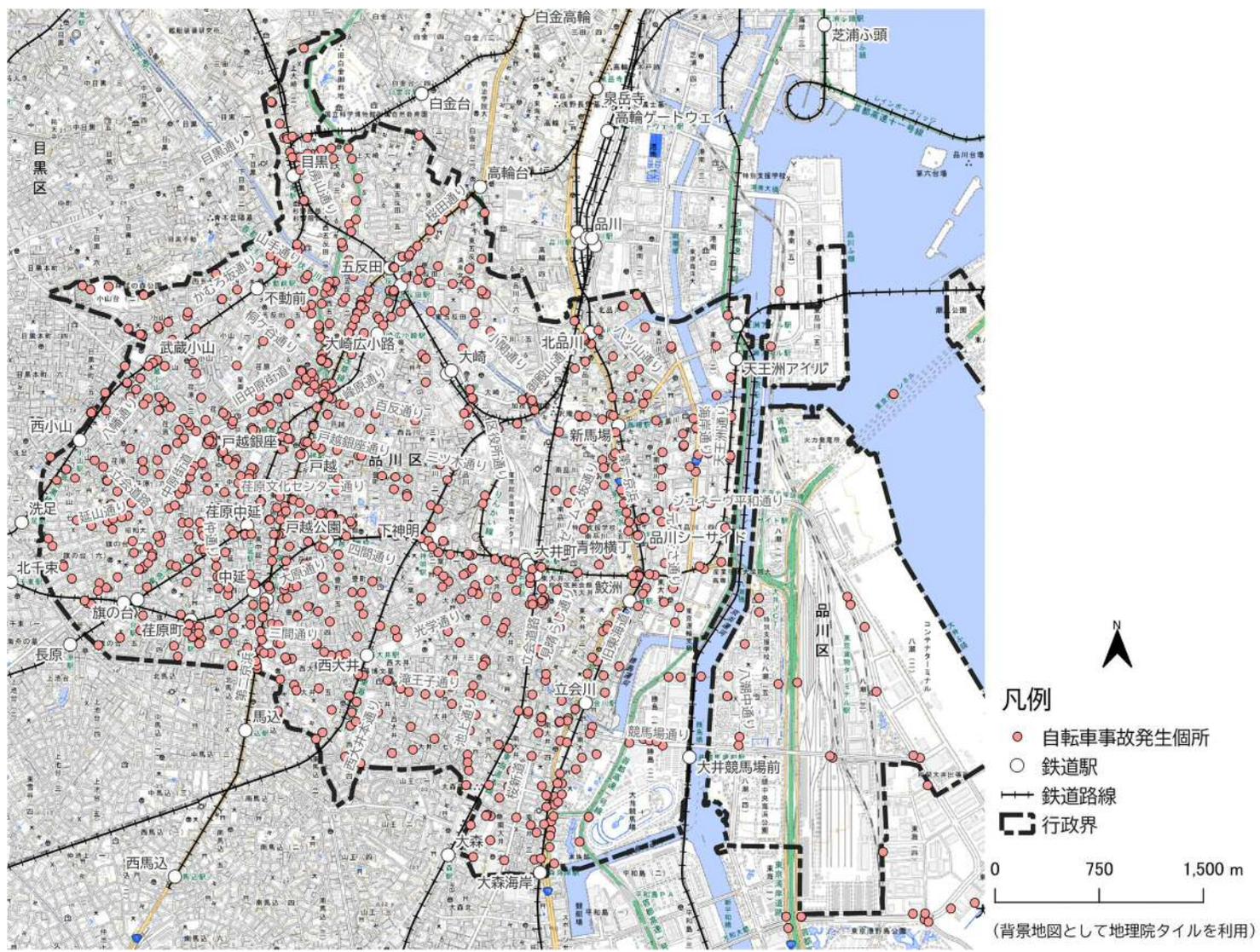


図 4-5 自転車事故発生個所

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より作成（2019年～2021年の合計）

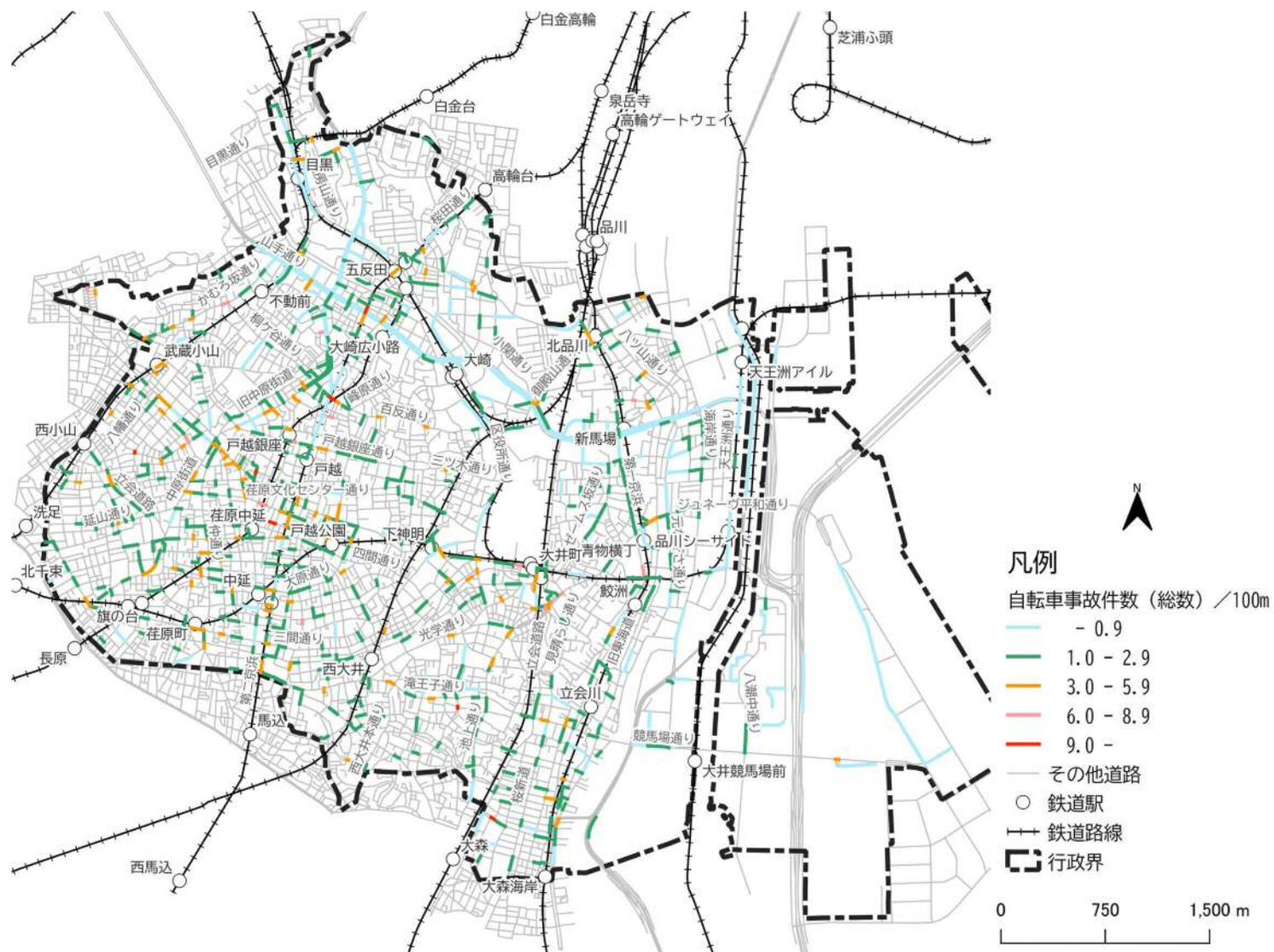


図 4-6 自転車事故件数（総数）

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より作成（2019年～2021年の合計）

(参考) 自転車事故と利用ルート・危険指摘数（区民アンケート結果）の関係

- ・ 自転車事故について、区民アンケートによる「主に利用するルート」、「危険を感じた箇所」の回答結果との関係を見たが、どちらもあまり強い相関は見られない（自転車利用が多い箇所、危険を感じる箇所が多い箇所が必ずしも事故が多いとは言えない）。

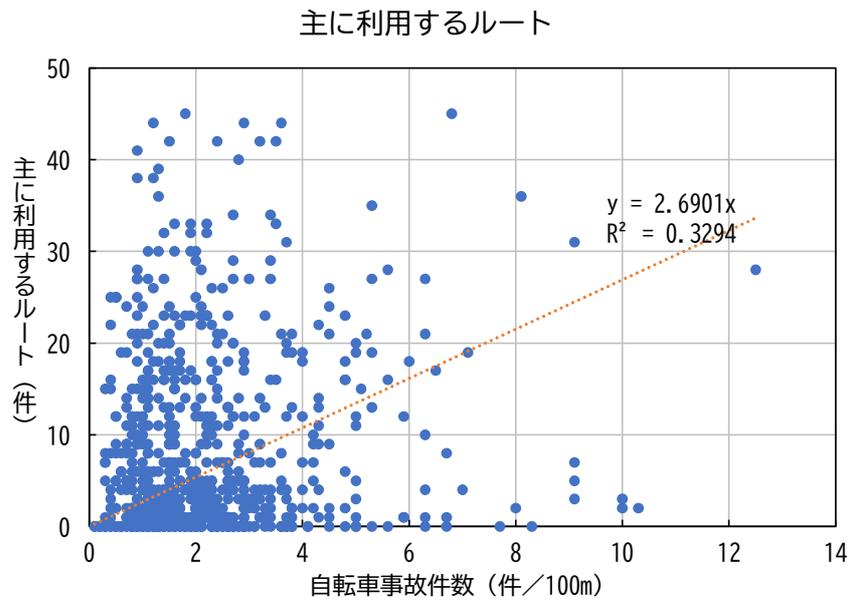


図 4-7 自転車事故と主に利用するルートの相関

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（2019年～2021年の合計）、区民アンケート結果より作成

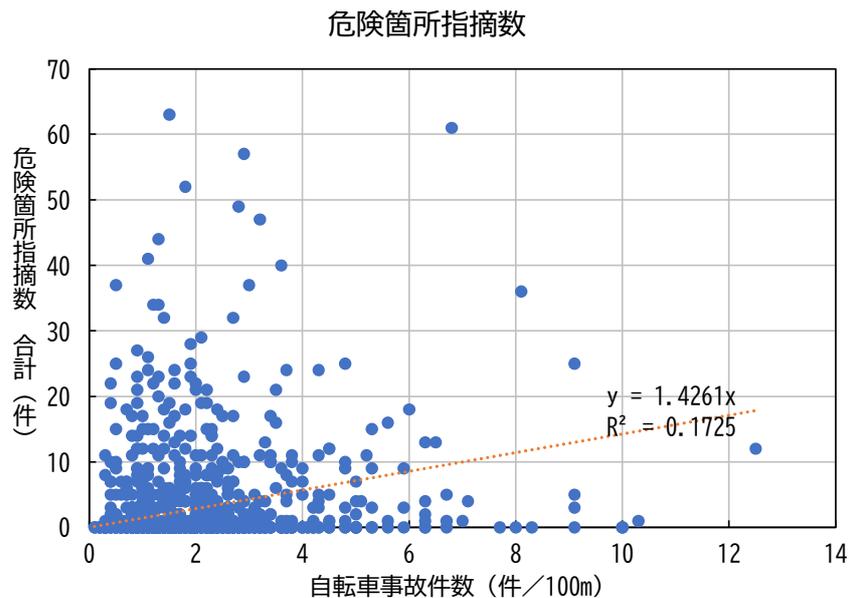


図 4-8 自転車事故と危険箇所指摘数の相関

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（2019年～2021年の合計）、区民アンケート結果より作成

## アンケート調査の結果概要

### 目次

1. アンケート調査の概要.....	1
1.1 対象者・実施方法・回収数等.....	1
1.2 アンケート内容.....	2
2. アンケート調査結果の概要.....	3
2.1 回答者属性.....	3
2.2 自転車の利用実態.....	5
2.3 シェアサイクルの利用実態.....	11
2.4 自転車駐輪・走行実態.....	16
2.5 区内の自転車通行環境、駐輪環境に対する満足度.....	24
2.6 自転車利用に関する安全意識.....	27
2.7 今後実施すべき自転車施策.....	30
2.8 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）.....	32



# 1. アンケート調査の概要

## 1.1 対象者・実施方法・回収数等

・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、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種類のアンケート調査を実施した。

表 1-1 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> を対象とした ・1世帯につき2人まで回答可能	・調査票（2部）を郵送で配布・回収 ・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した</u>	令和4年 11/30(水)～ 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> を対象とした	・回答用のWEBサイトを設置し、PC、スマホ等から回答	令和4年 11/30(水)～ 12/12(月)
③駐輪場利用者アンケート	・武蔵小山、大井町、大森、大崎、西小山、青物横丁の計6駅周辺 <sup>注</sup> の駐輪場利用者を対象とした (区内在住者、区外居住者を問わない)	・回答用のWEBサイトを設置し、 <u>PC、スマホ等から回答</u> ・駐輪場へのポスターの掲示および自転車ハンドル部に2次元バーコード付き案内票を貼付することにより、アンケートサイトに案内	令和5年 1/30(月)～ 2/7(火)

注：地区別の分布や収容台数規模を考慮して選定

表 1-2 アンケート調査の回収数

	配布数	回収数（票）			回収率
		郵送回収	Web 回答	計	
①在住区民アンケート	4,000 世帯	775	183	958	24.0%
②在勤・在学者アンケート	—	—	1,000	1,000	—
③駐輪場利用者アンケート	2,438 票	—	334	334	13.7%

## 1.2 アンケート内容

・属性、外出頻度、自転車利用状況、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、今後実施すべき自転車関連施策等を調査

表 1-3 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

## 2. アンケート調査結果の概要

### 2.1 回答者属性

#### 1) 性別

・ 在住区民、駐輪場利用者では男女比がおおよそ半々であるが、在勤・在学者では「男性」が75%と大部分を占めている。

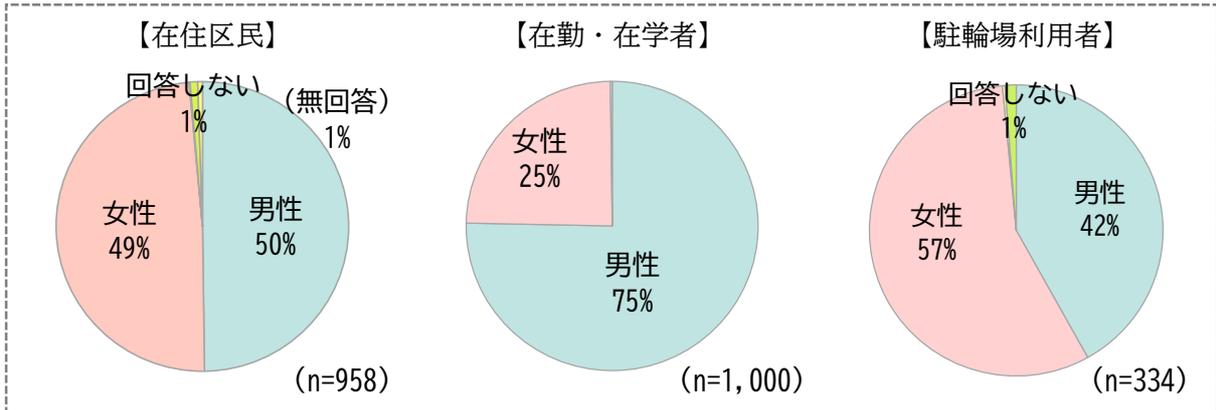


図 2-1 回答者の性別

#### 2) 年齢

・ 在住区民では世代間のばらつきが少ないが、在勤・在学者、駐輪場利用者では40代～50代の回答が全体の半数以上を占めている。

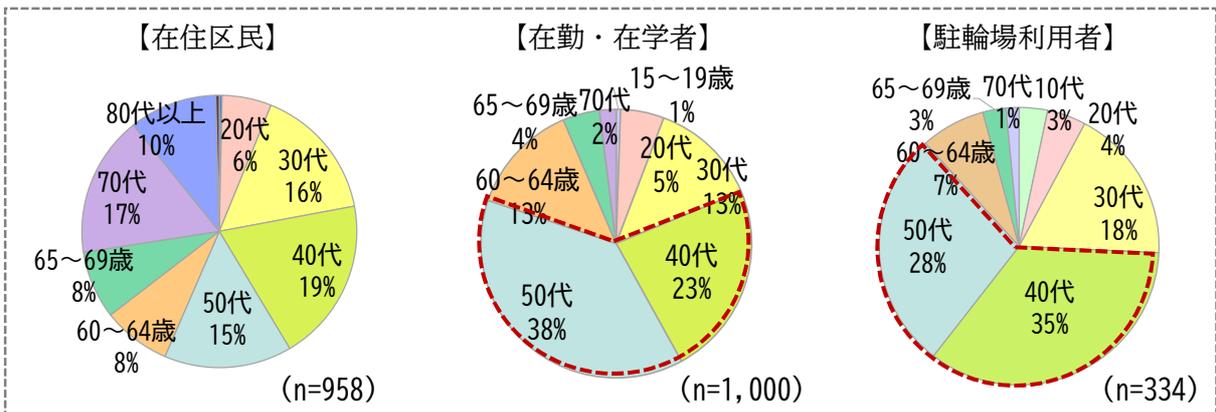


図 2-2 回答者の年齢

### 3) 職業

・いずれも「会社員・公務員」が最も多いが、特に在勤・在学者、駐輪場利用者については8割程度と大部分を占めている。

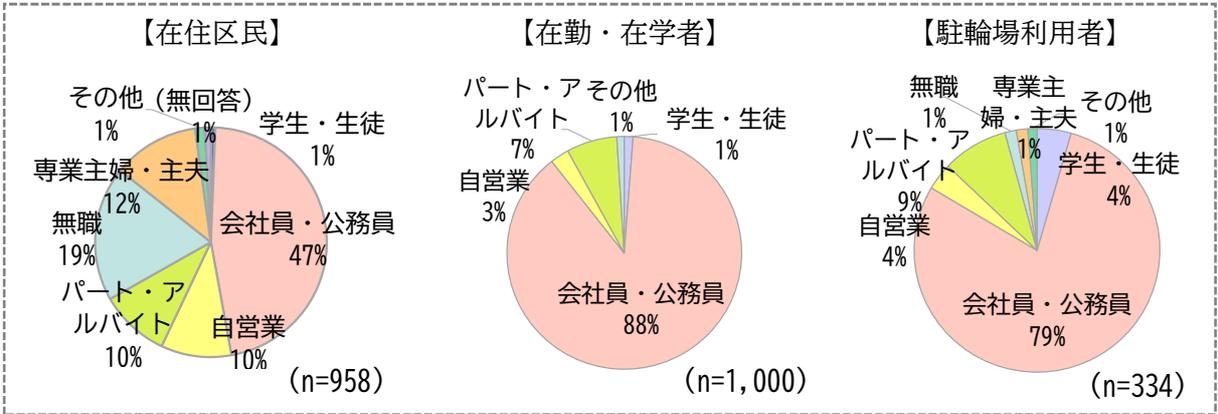


図 2-3 回答者の職業

### 4) 居住地区・勤務地区

・在住区民は人口比に応じて概ね均等に分布し、在勤・在学者は品川・大崎地区が多い。  
 ・駐輪場利用者は、品川、大井、荏原地区が多いが、居住地が区外（目黒区等）の利用も2割程度ある。

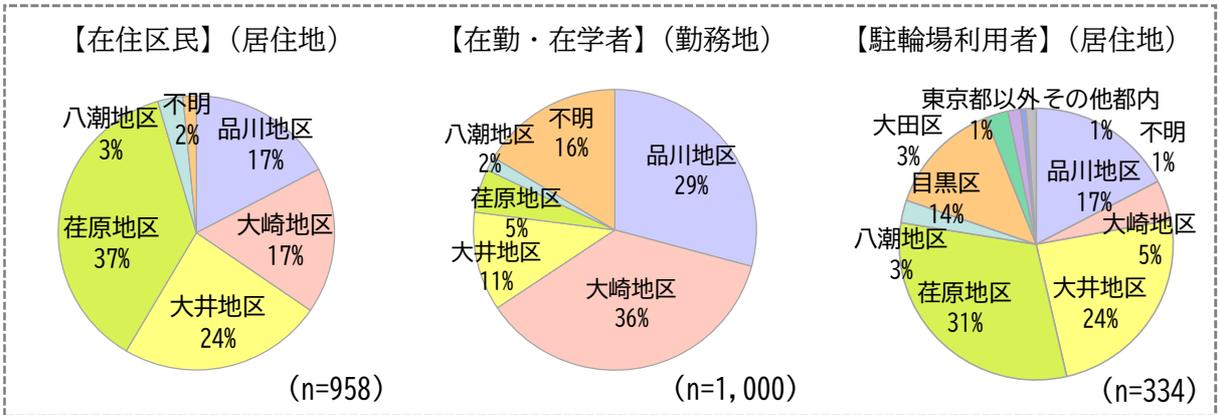


図 2-4 回答者の居住地区・勤務地区

## 2.2 自転車の利用実態

### 1) 普段自転車を使用する割合（在住区民）

- ・全体では、区民の半数以上の方が普段自転車を利用している。40代が69%と最も高い一方で、80代以上でも28%の方が自転車を利用している。
- ・未就学児童が「いる」方の自転車使用割合は74%と非常に高い。
- ・地区別では、品川地区の自転車使用割合が63%と最も高い一方で、大崎地区は49%と唯一50%を下回る。

#### 【年齢別】

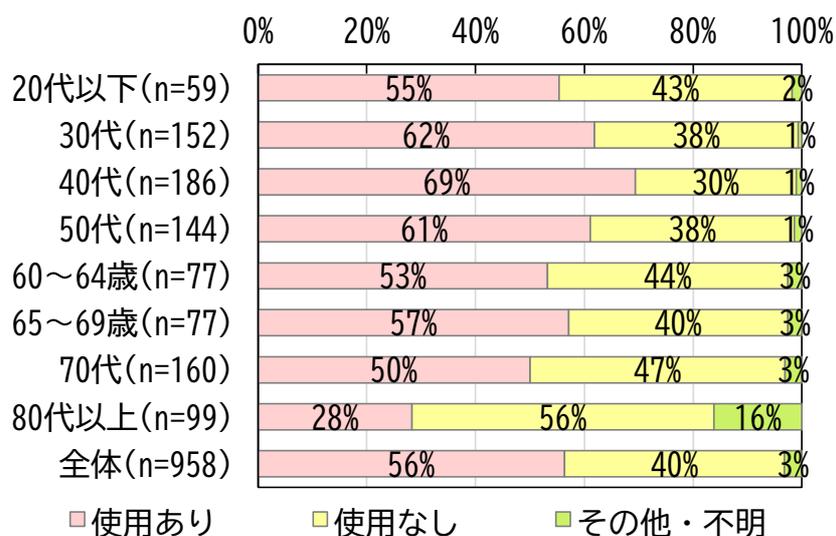


図 2-5 普段自転車を使用する割合【年齢別】

#### 【未就学児童の有無別】

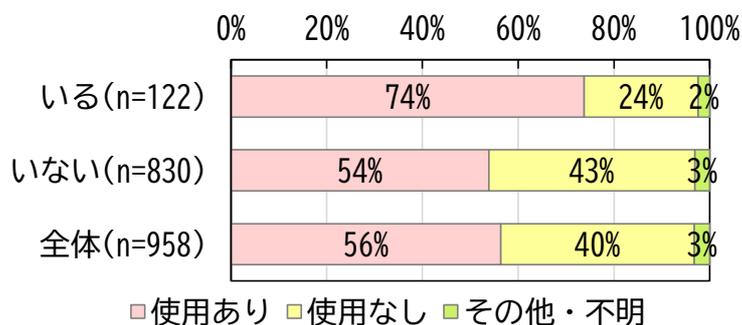


図 2-6 普段自転車を使用する割合【未就学児童の有無別】

【地区別】

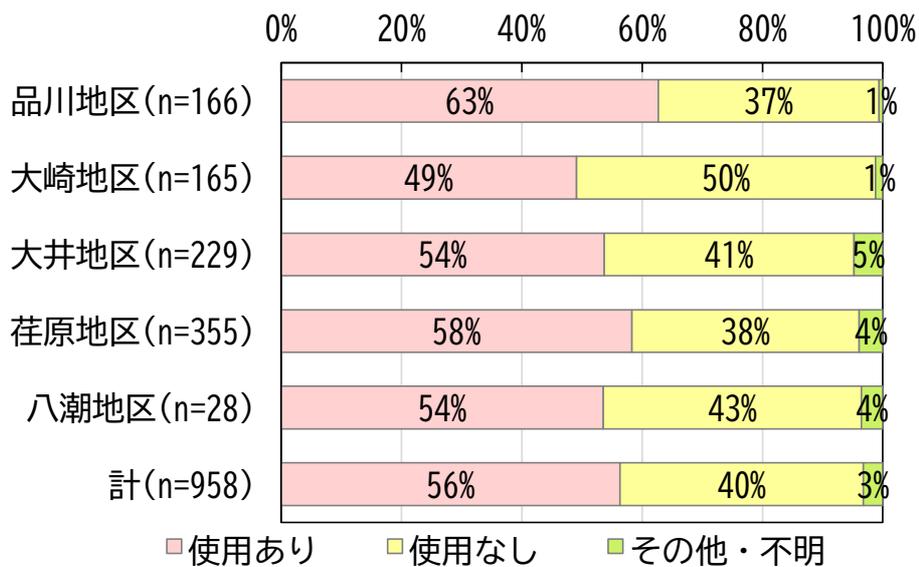


図 2-7 普段自転車を使用する割合【地区別】

## 2) 普段使用している自転車の車種

・いずれも「シティサイクル」が最も多く3割以上を占めるが、「電動アシスト自転車」(チャイルドシート付含む)も多く、特に駐輪場利用者では全体のおよそ半数を占めている。

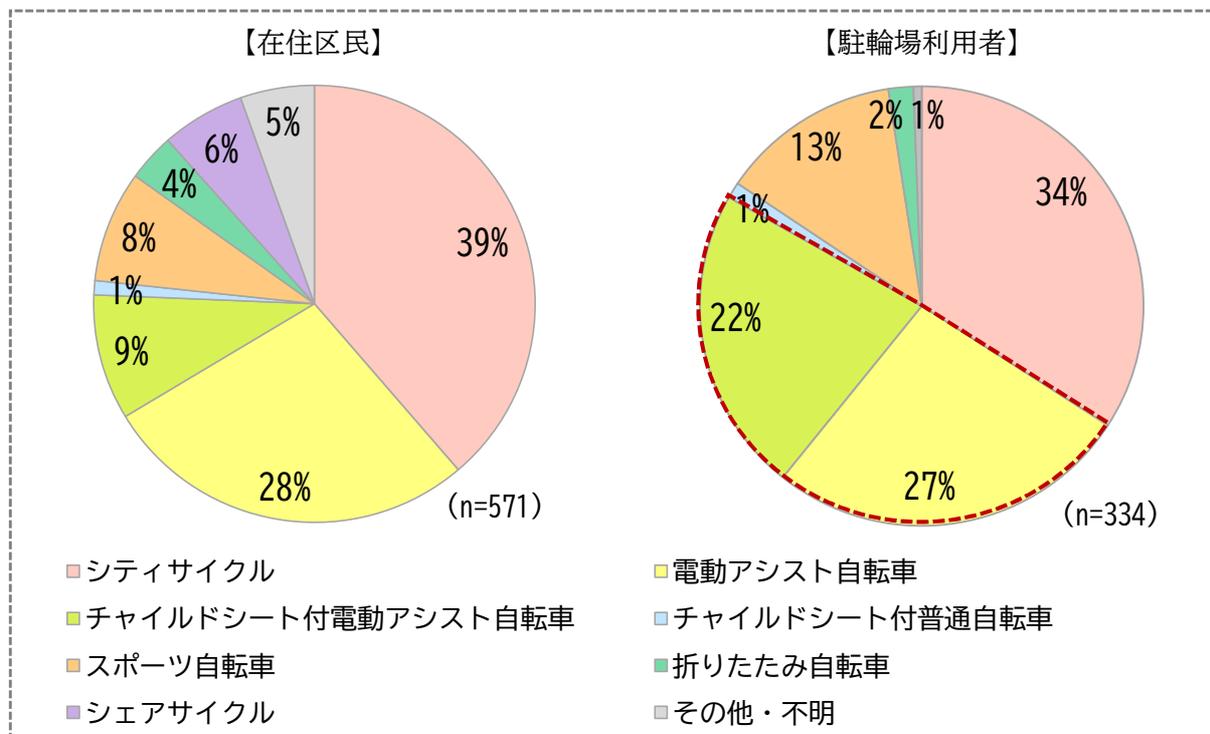


図 2-8 普段使用している自転車の車種

### 【在住区民/未就学児童の有無別】

・未就学児童が「いない」方の電動アシスト自転車使用率が32%であるのに対して「いる」方の使用率は63%と高い。

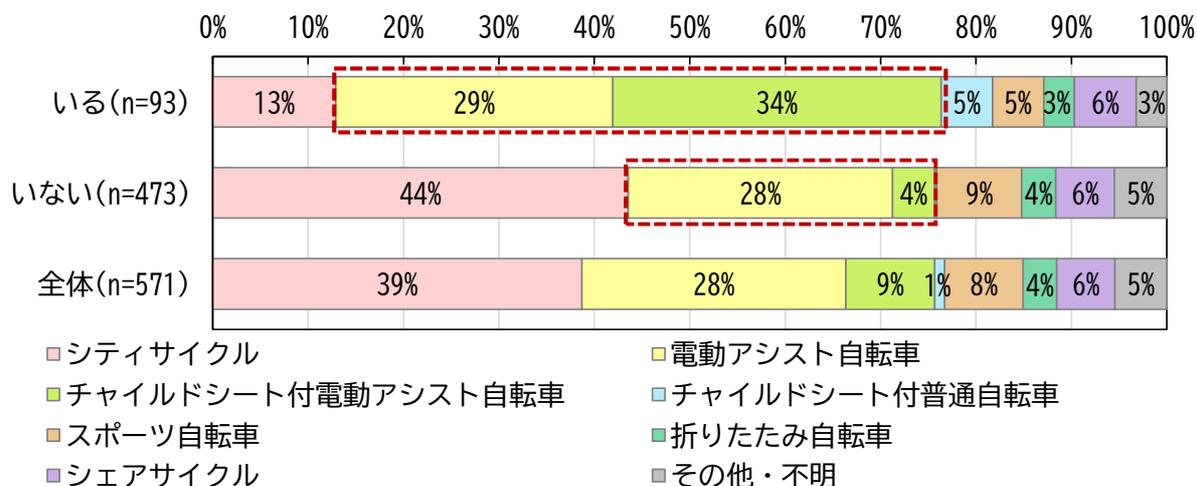


図 2-9 普段使用している自転車の車種【在住区民/未就学児童の有無別】

### 3) 自転車の利用頻度の変化

・在住区民では、コロナ前は「自転車を利用していなかった」が9%あり、コロナを契機に自転車を利用するようになった方が1割程度いる。全体の利用頻度としては、コロナ前後で若干の減少傾向にある。

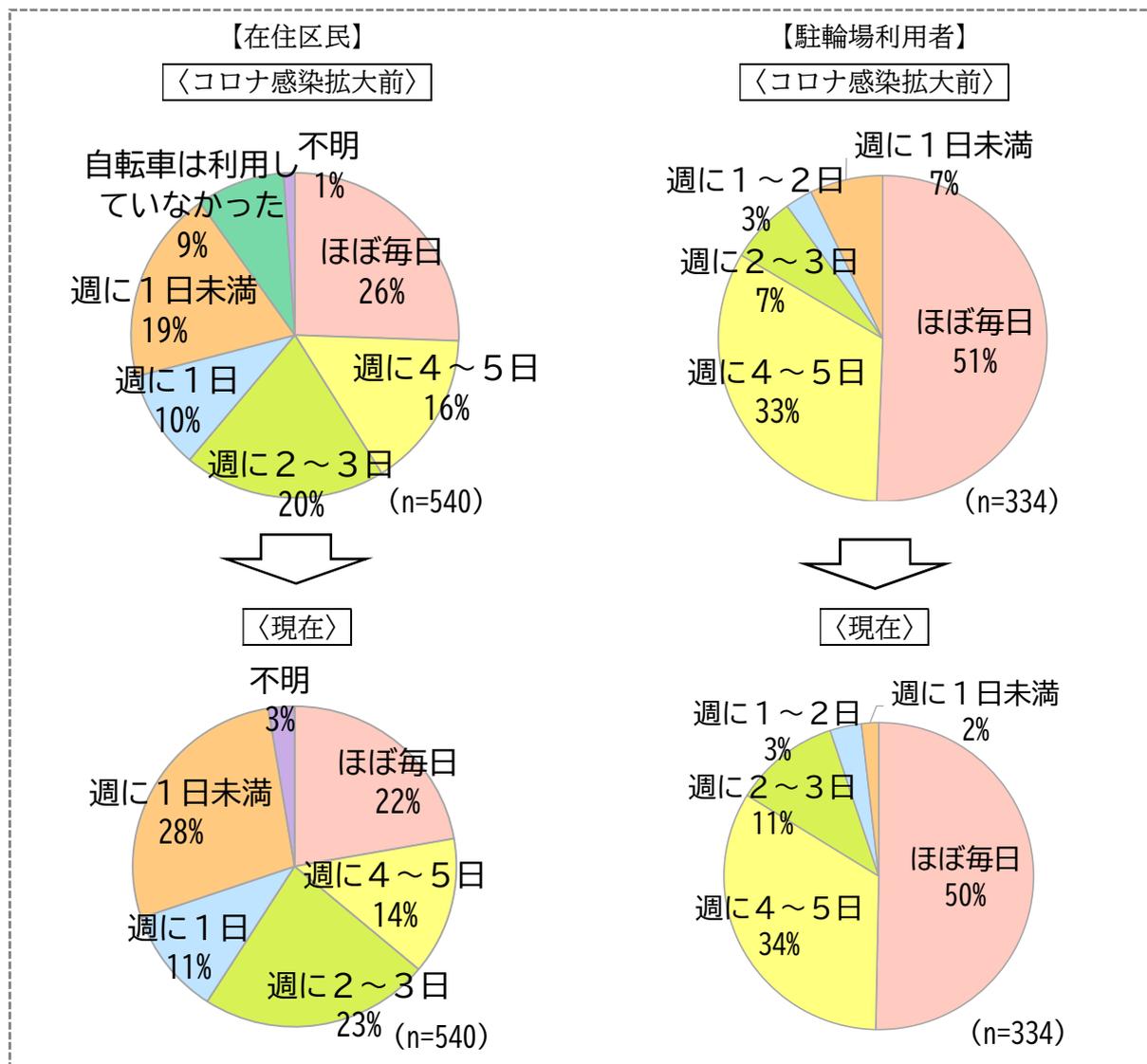


図 2-10 自転車の利用頻度の変化

#### 4) 自転車の主な利用目的（在住区民）

・主な利用目的は、「身の回りの買物」が最も多く 48%となっている。次いで「通勤・通学」が 23%、「趣味・娯楽・レジャー」が 15%と続く。

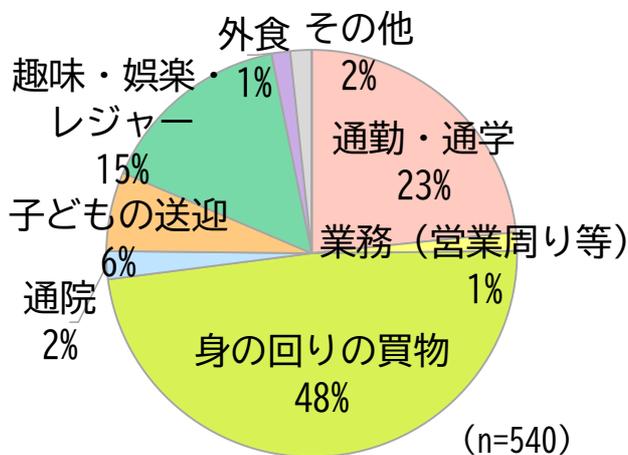


図 2-1 1 自転車の主な利用目的

#### 【未就学児童の有無別】

・自転車の主な利用目的を未就学児童の有無別にみると、「いる」方の子供の送迎が 30%となっている。

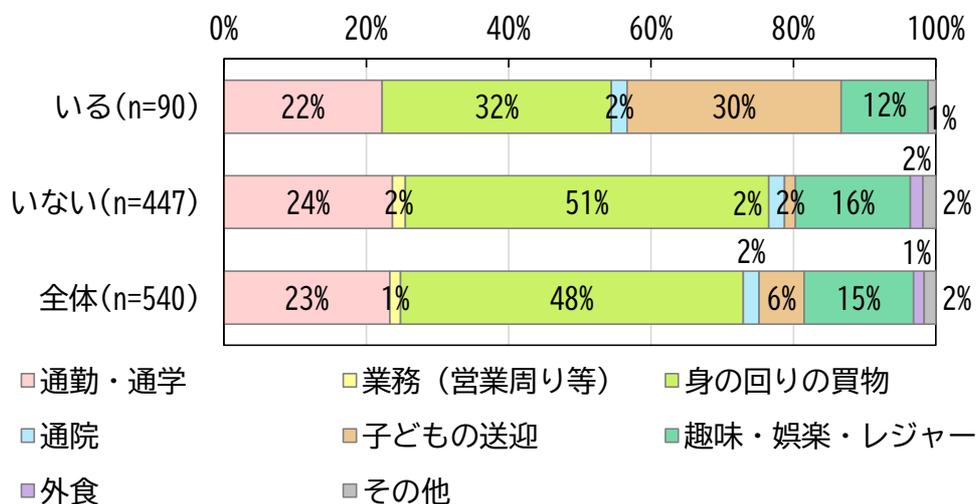


図 2-1 2 自転車の主な利用目的【未就学児童の有無別】

## 5) 自転車を利用する主な理由

・いずれの調査でも「手軽に使えるから」「早く移動できるから」が50%以上と高くなっており、移動の利便性からも自転車交通が優位にあることがうかがえる。

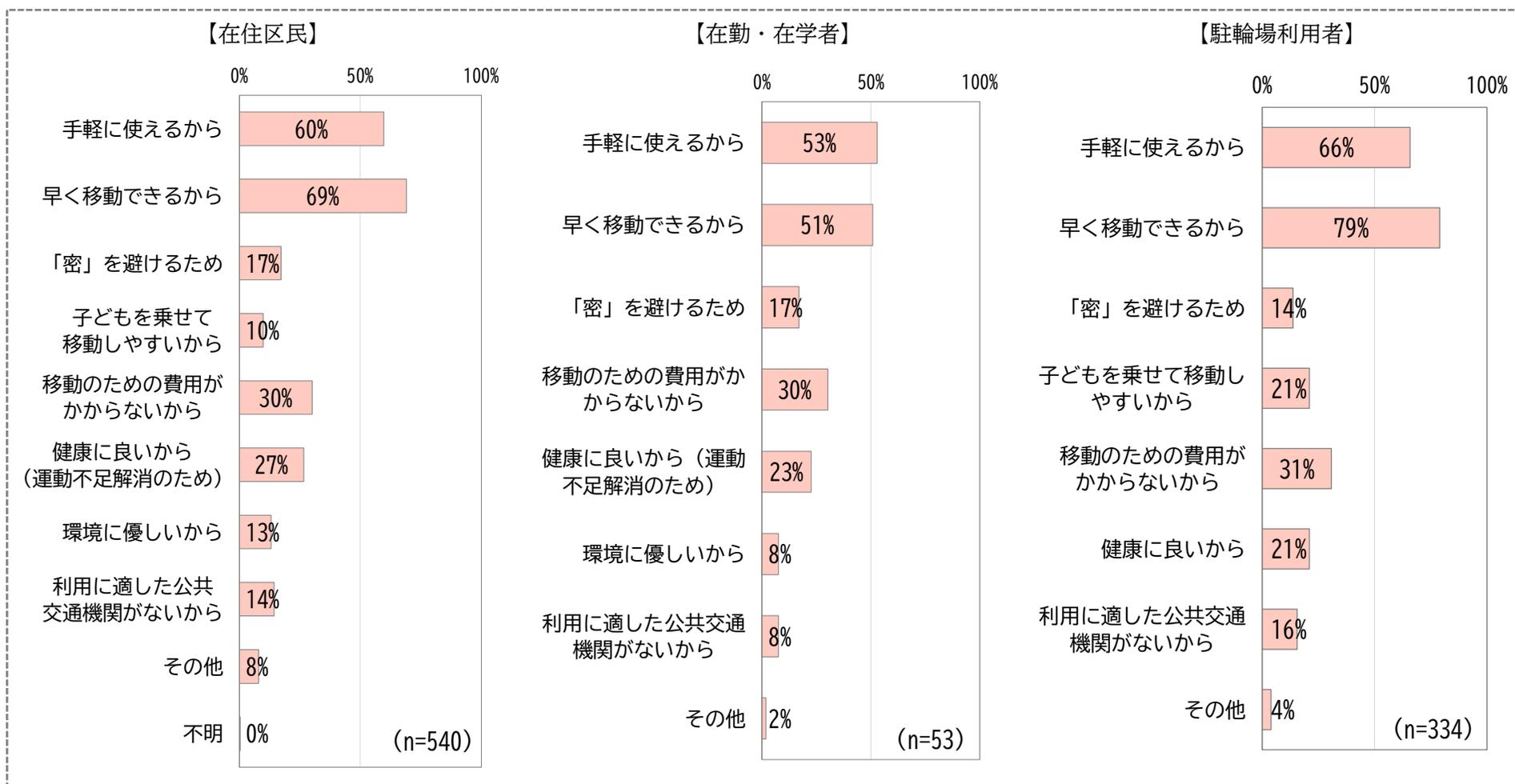


図 2-13 自転車を利用する主な理由

## 2.3 シェアサイクルの利用実態

### 1) 認知度・利用経験の有無

- ・ 在住区民は「利用したことがある」が14%、「知っている」が83%である一方で、在勤・在学者は「利用したことがある」が7%、「知っている」が71%となっており、認知度、利用経験が在住区民よりも若干低い傾向がみられる。
- ・ 年代別（在住区民）に見ると、「利用したことがある」20代以下が29%であるのに対し80代以上が1%、「知っている」20代以下が90%であるのに対して80代以上が54%となっており、年代が上がるにつれて認知度・利用経験が減少している。
- ・ 地区別（在住区民）では、品川地区、大崎地区で「知っており、利用したことがある」が2割程度であり、他の地区よりも利用経験者の割合が高い。

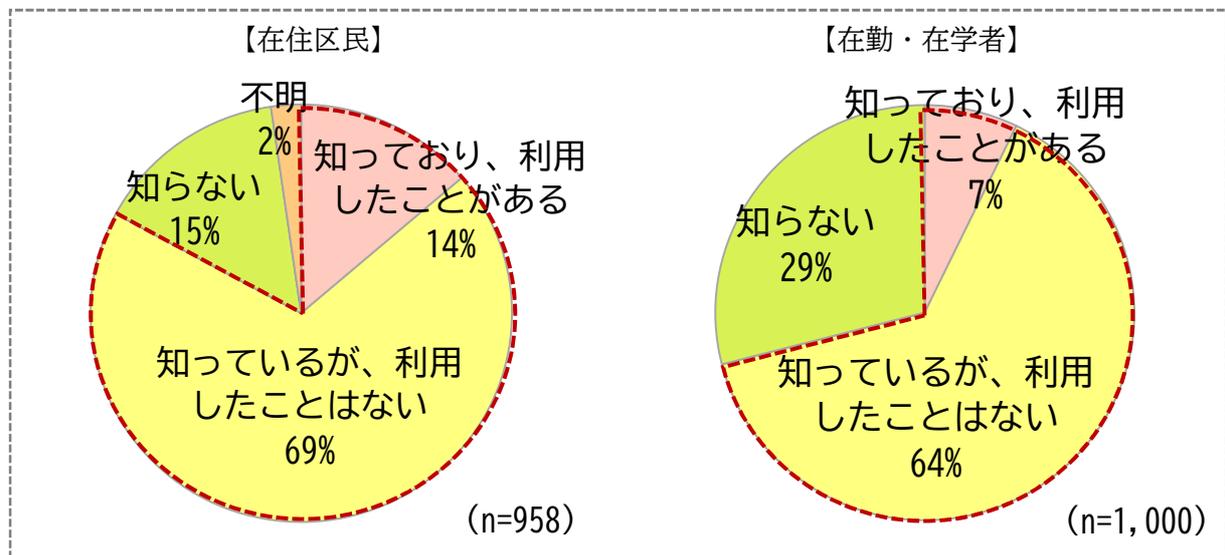


図 2-14 認知度・利用経験の有無

【在住区民/年代別】

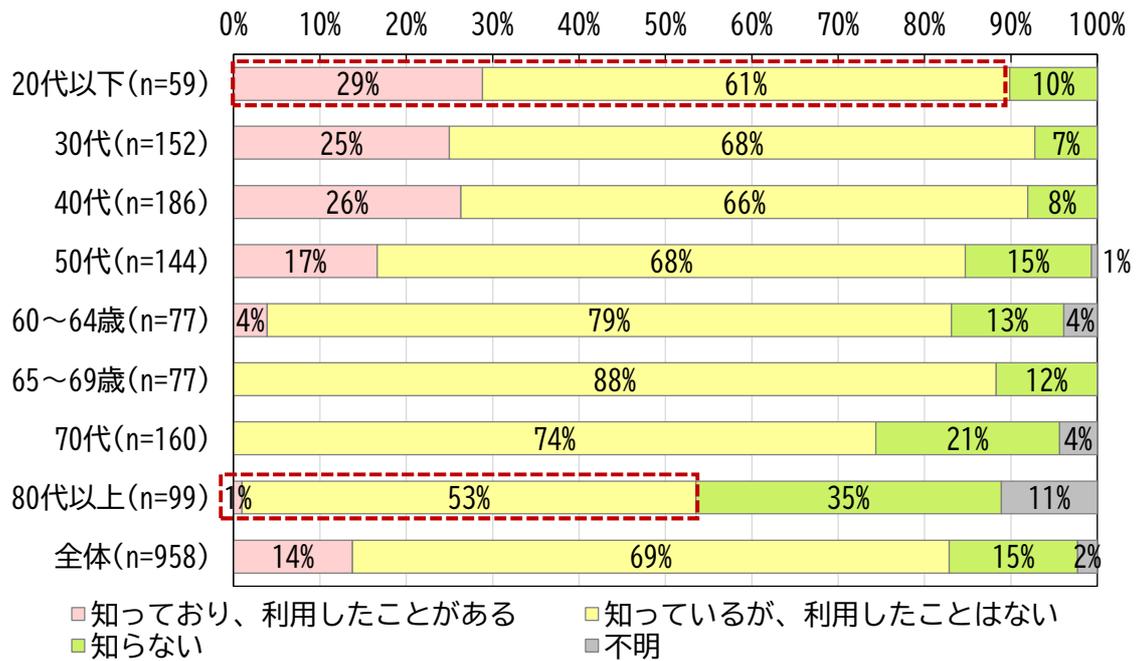


図 2-15 認知度・利用経験の有無【在住区民/年齢別】

【在住区民/地区別】

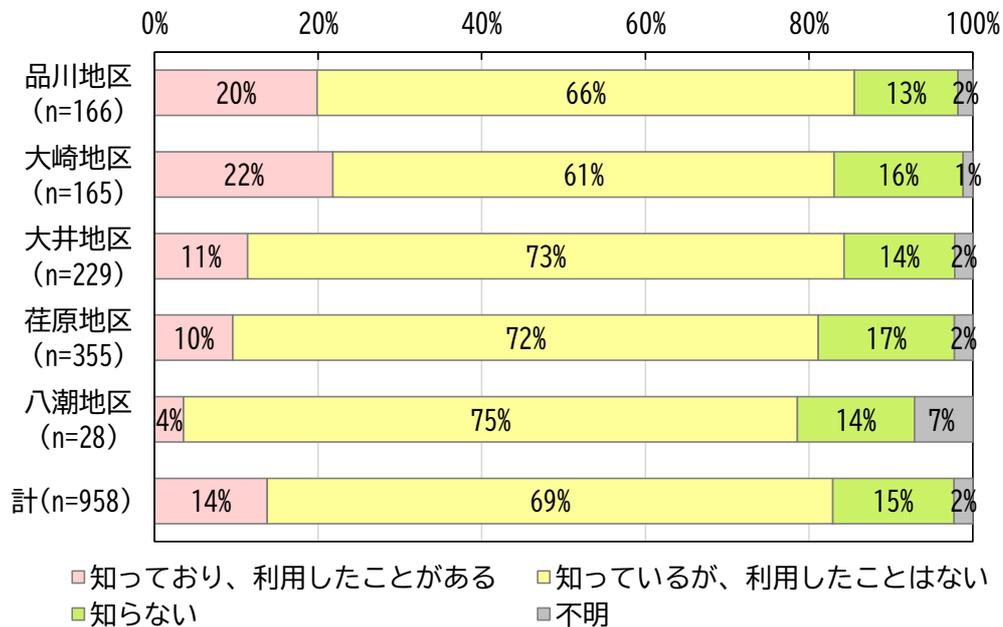


図 2-16 認知度・利用経験の有無【在住区民/地区別】

## 2) 利用者のシェアサイクルに対する満足度

- ・ 在住区民では『満足』（「満足」＋「やや満足」）が半数を占め、『不満』（「不満」＋「やや不満」）の28%を大きく上回っている。
- ・ 在勤・在学者も、『満足』が40%、『不満』が19%と満足度が高いものの、「普通」という意見が42%と最も高い。
- ・ 地区別では、大崎地区、大井地区の『満足』が50%を超え、満足度が高い。品川地区は、利用経験者の割合が高いものの、『満足』の割合は全体より低い。

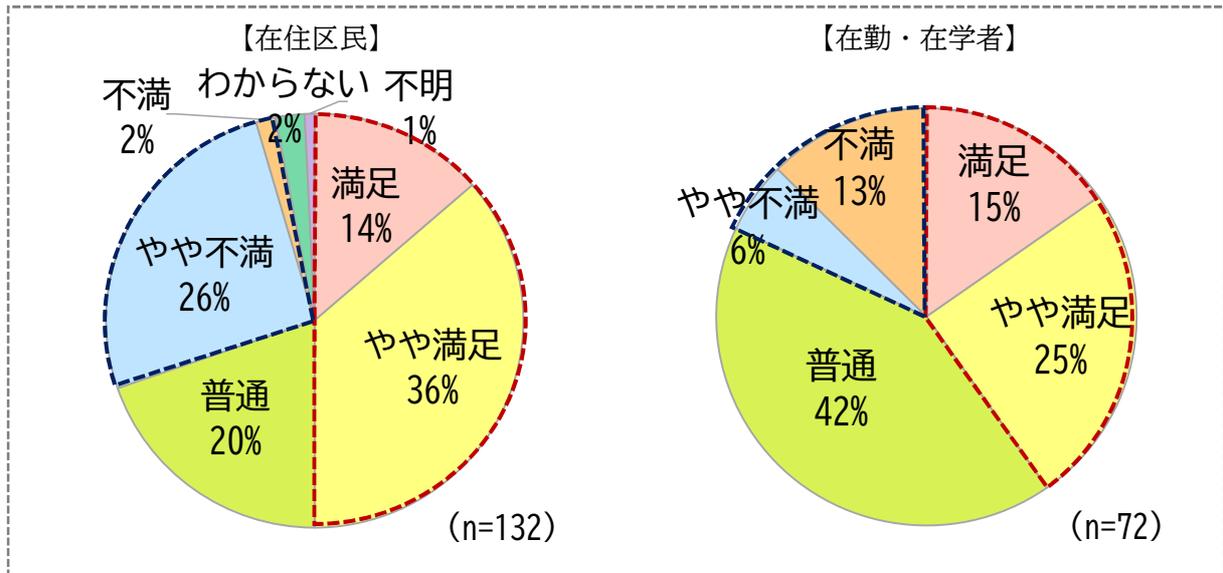


図 2-17 シェアサイクルに対する満足度

### 【在住区民/地区別】

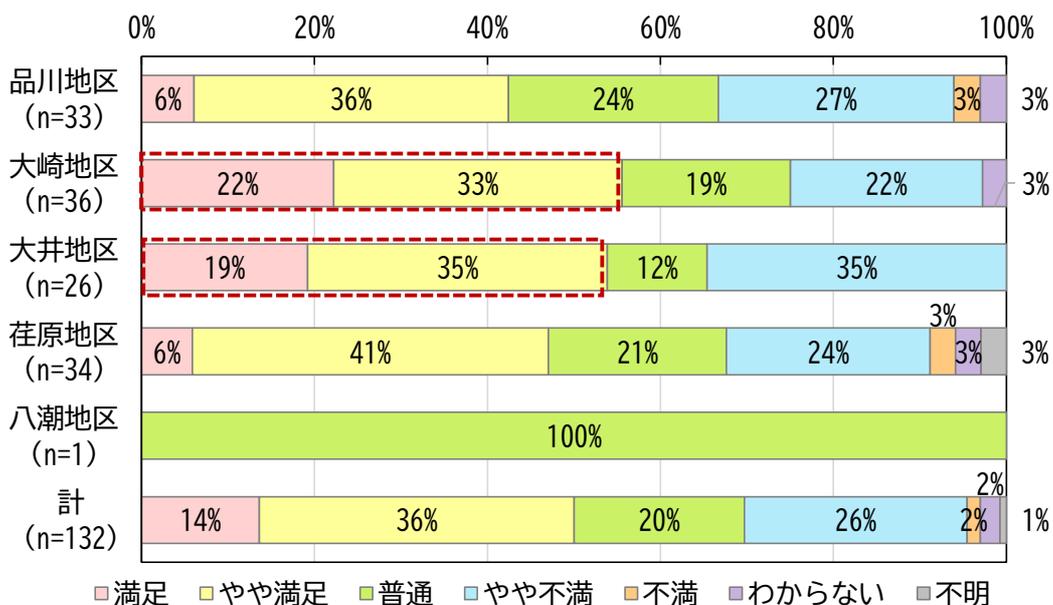


図 2-18 シェアサイクルに対する満足度【在住区民/地区別】

### 3) シェアサイクルに満足な理由

- ・ 在住区民では「出発地とは異なるサイクルポート（ステーション）に乗り捨てられるから」が 80%と最も高く、次いで「電動アシストが付いているため、楽に移動できるから」が 76%となっている。
- ・ 在勤・在学者では、在住区民とは傾向が若干異なり「使いやすいから」が 62%と最も高い。

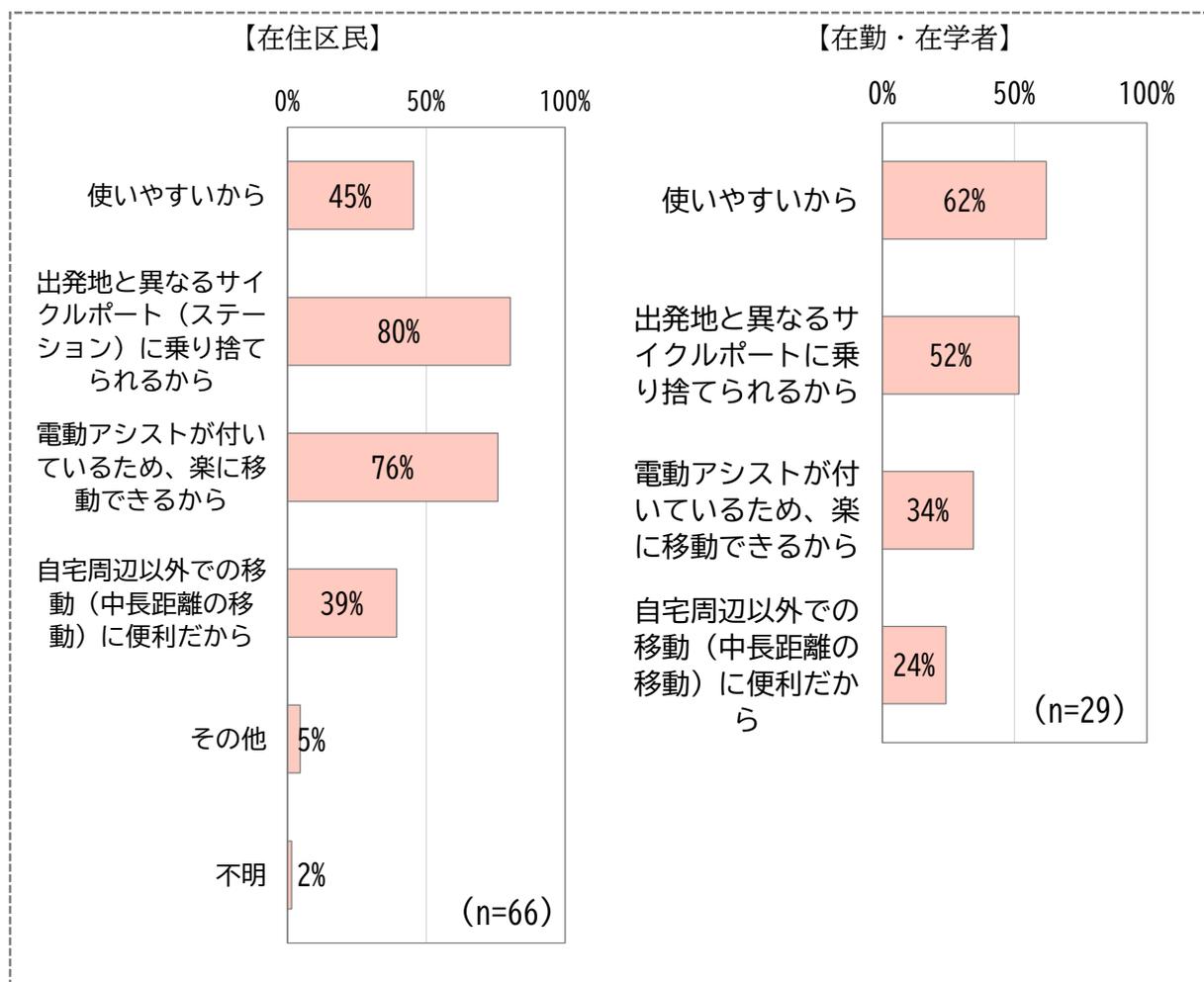


図 2-19 シェアサイクルに満足な理由

#### 4) シェアサイクルに不満な理由

- ・ 在住区民では「サイクルポートが少ないから」が 69%と最も多く、次いで「バッテリーが切れている場合があるから」(47%)、「汚い場合があるから」(44%)、「利用したいときに、自転車がない場合があるから」(42%) が同程度となっている。
- ・ 在勤・在学者では、在住区民と類似の傾向となっており、「サイクルポートが少ないから」が 23%と最も高い。

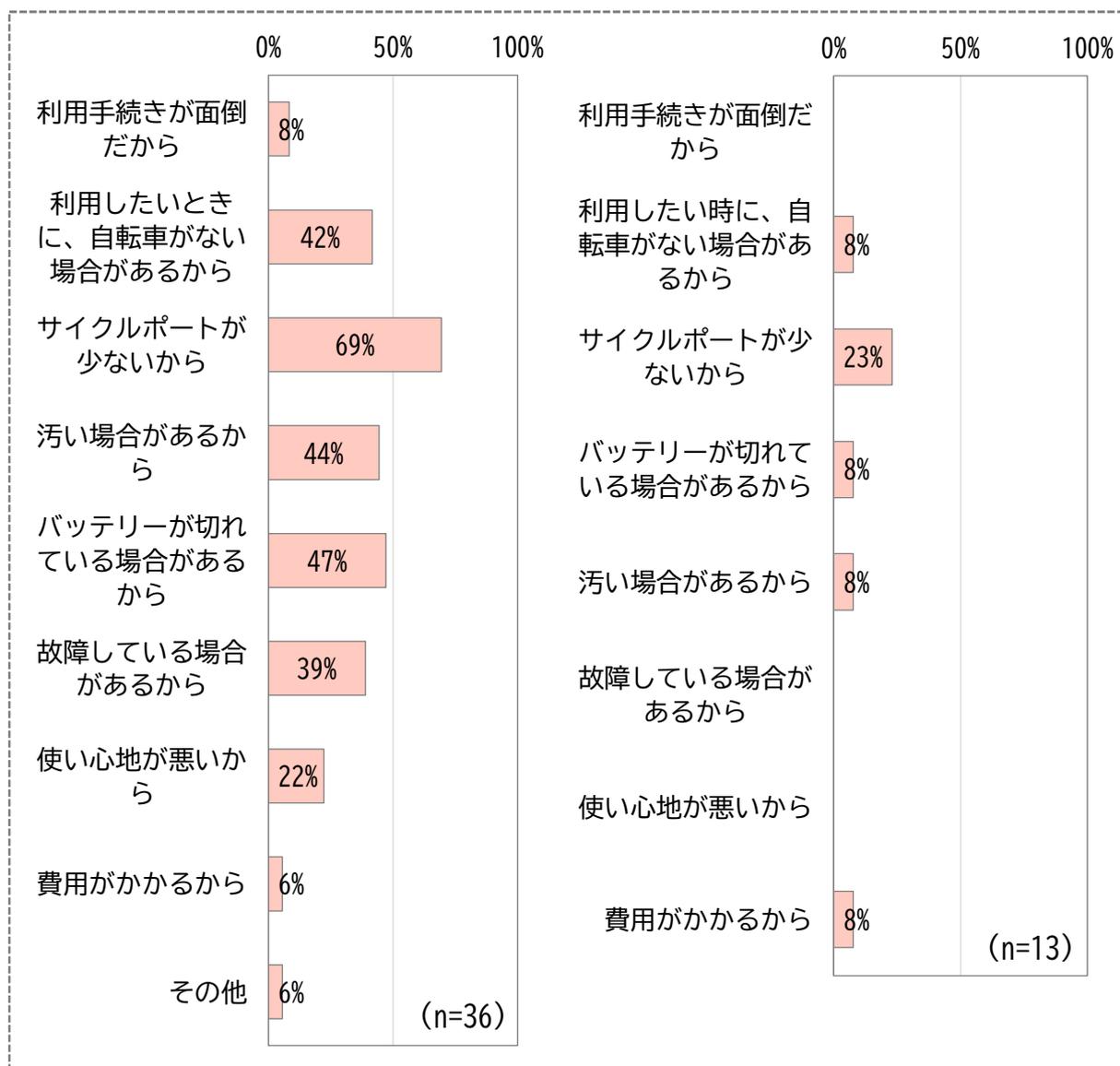


図 2-20 シェアサイクルに不満な理由

## 2.4 自転車駐輪・走行実態

### 1) 主な駐輪場所（在住区民）

- ・概ねいずれの利用目的においても「施設等に付随する駐輪場」が高い傾向にある。「業務」、「外食」を目的とする利用者の「路上（歩道脇、店舗裏等）」がそれぞれ38%、25%であり、他の駐輪場所の占める割合と比較すると高い。
- ・地区別にみると、大崎地区の「シェアサイクルポート」(16%)、「路上（歩道脇、店舗裏等）」(20%)、八潮地区の「区営の駐輪場（路上）」(13%)、「シェアサイクルポート」(13%)は、全体と比べて5ポイント以上高い。
- ・「路上（歩道脇、店舗裏等）」に駐輪する方の利用目的の内訳を見てみると、「身の回りの買い物」が61%と大部分を占める一方で、全体の利用目的として2番目に多い「通勤・通学」は6%と低い。

#### 【利用目的別】

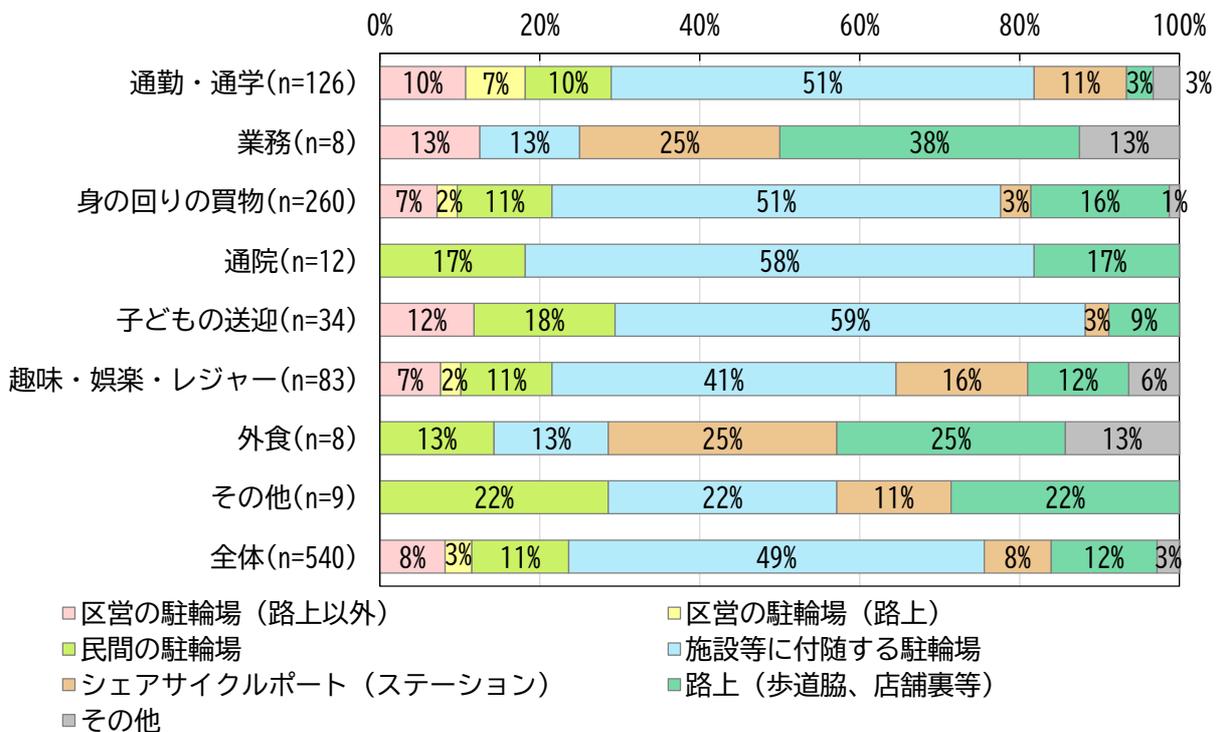


図 2-21 主な駐輪場所【自転車の主な利用目的別】

【地区別】

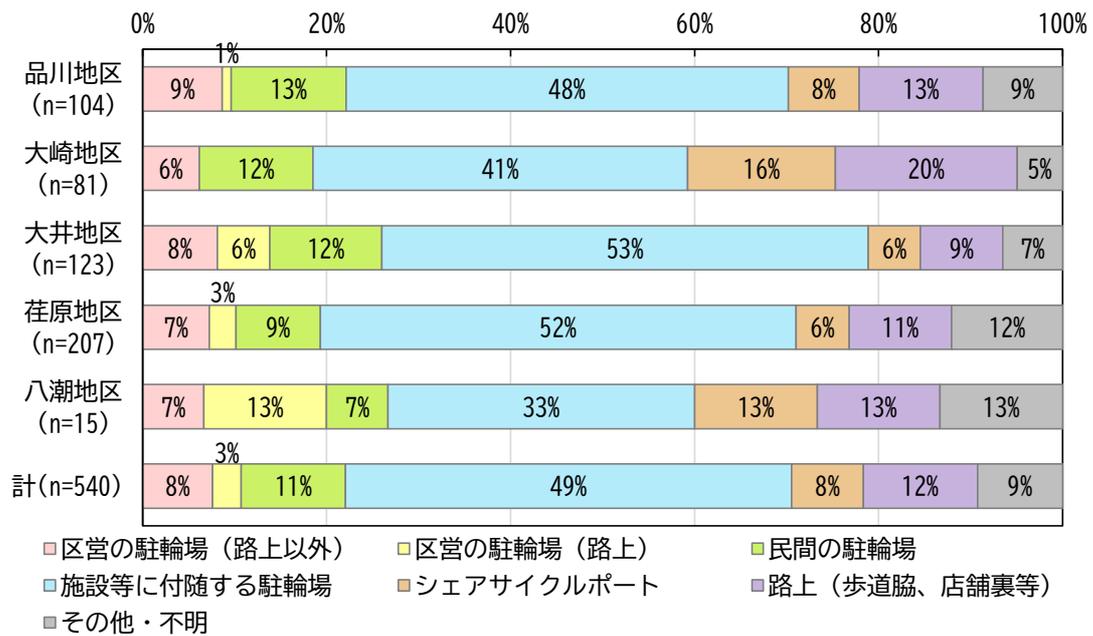


図 2-22 主な駐輪場所【地区別】

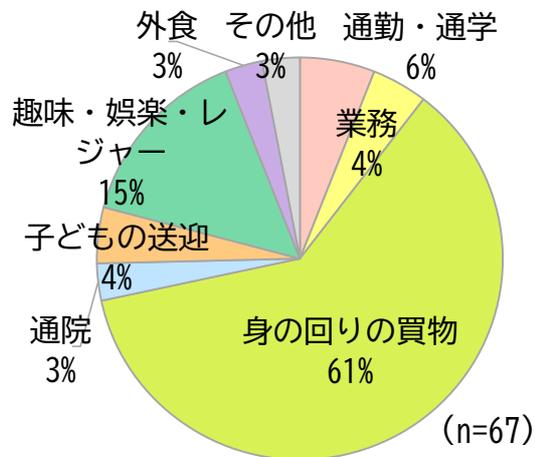


図 2-23 「路上 (歩道脇、店舗裏等)」に駐輪する方の利用目的

## 2) 路上に駐輪(放置)する理由

・ 在住区民では「短時間の駐輪だから」が 63%と最も高い一方で、在勤・在学者では、「駐輪場が目的地から離れているから」が 40%と最も高い。

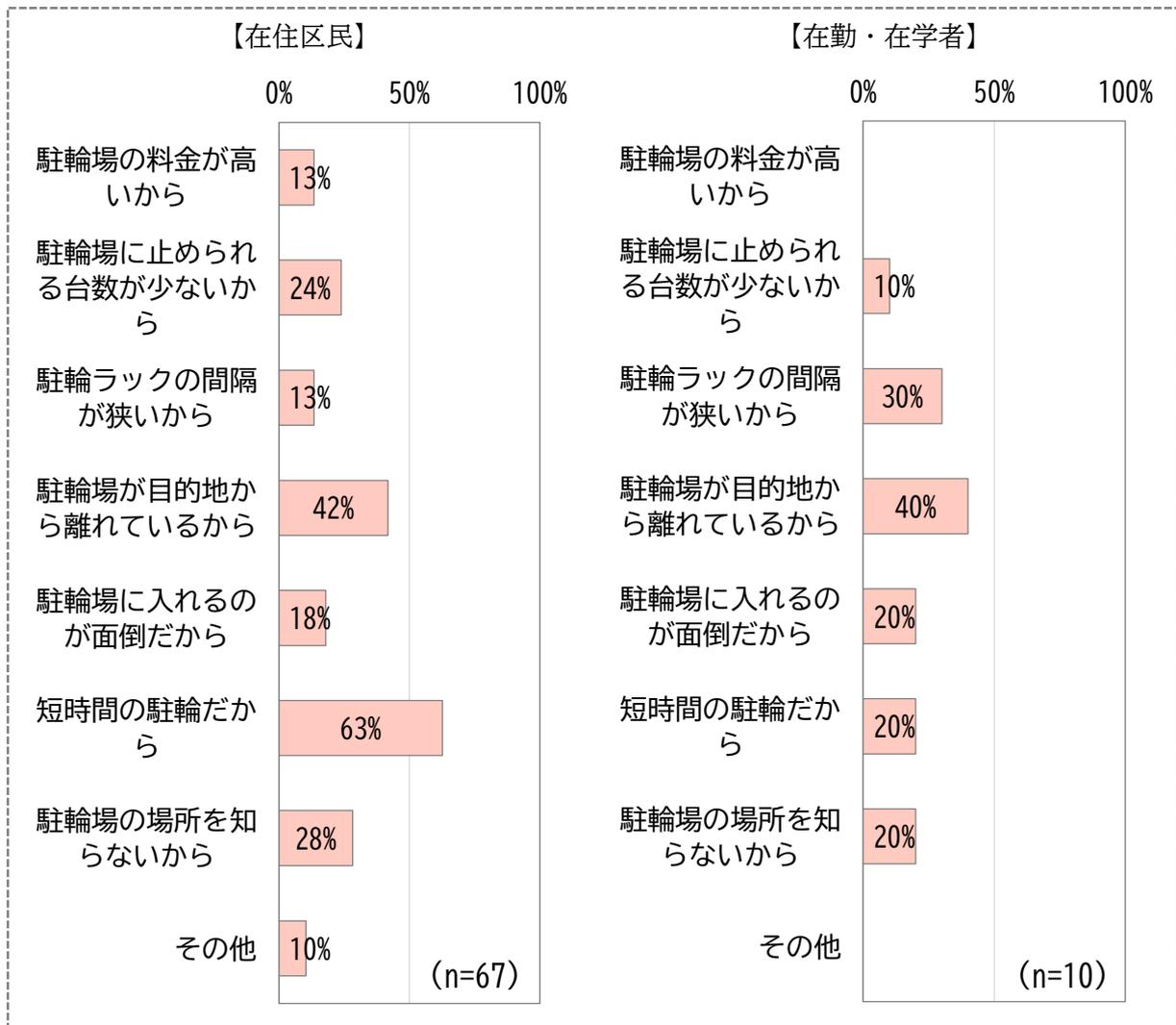


図 2-24 路上に駐輪(放置)する理由

### 3) 自転車によく利用するルート

・自転車によく利用するルートとして指摘が多い（40件以上）のは、補助26号（武蔵小山駅～第二京浜、大井町駅周辺）、戸越銀座通りなどであり、東西方向の道路、商店街及びその周辺の道路に多く見られる。



図 2-25 自転車によく利用するルート

#### 4) 自転車の走行位置

##### (1) 歩道がある道路の場合

- ・自転車の走行位置（歩道あり）は、『歩道』（建物寄り、車道寄り、中央）が在住区民 44%、在勤・在学者 46%、『車道』（左側、右側の合計）が在住区民 42%、在勤・在学者 32%とほぼ半々である。

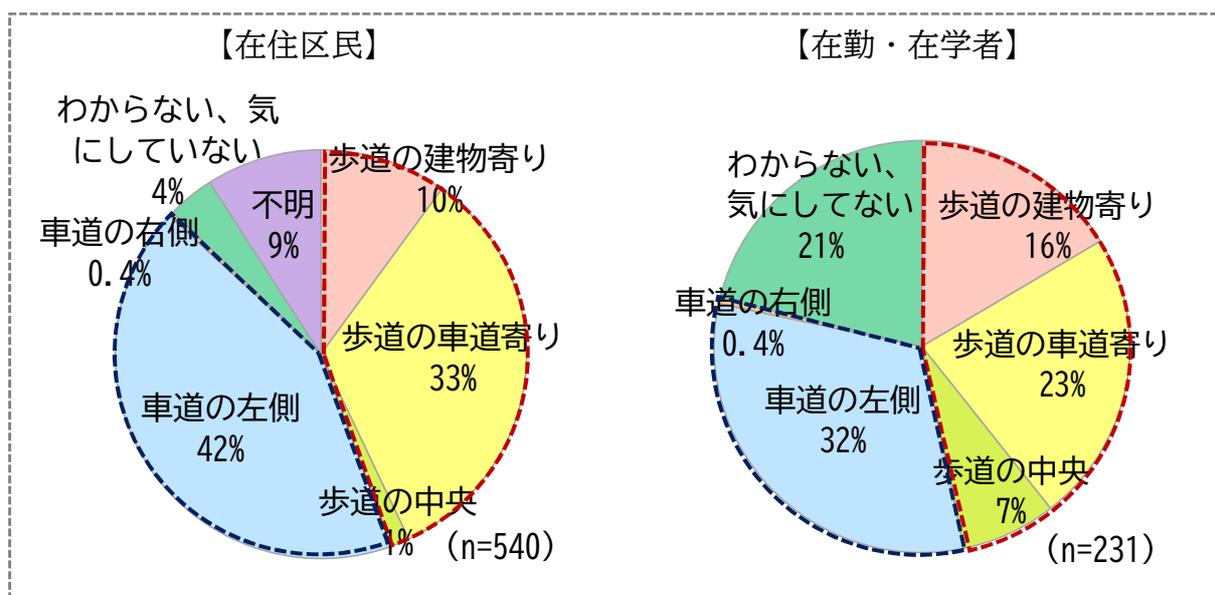


図 2-26 自転車の走行位置（歩道あり）

##### (2) 歩道がない道路の場合

- ・自転車の走行位置（歩道なし）は、在住区民では「道路の左側」が81%と法令遵守率が高い。
- ・在勤・在学者は「わからない、気にしていない」が24%を占めるなど、区民との意識の差がみられる。

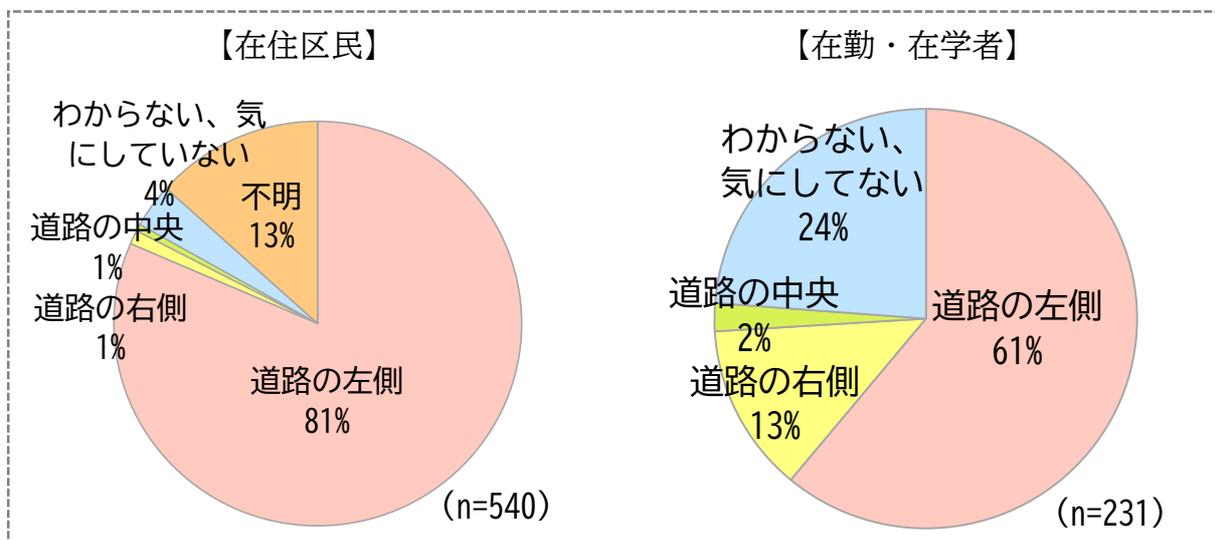


図 2-27 自転車の走行位置（歩道なし）

### 5) 自転車走行に関して危険を感じた内容（在住区民）

- ・ 自転車乗車中では「道幅が狭いため、通行しにくい」（27%）、「路上駐車が多いため、走りにくい」（25%）、「歩行者が多いため、接触しそうになる」（24%）という指摘が多い。
- ・ 歩行中では「自転車のスピードが速いため、危険を感じる」（47%）、「歩道が狭いため、自転車に接触しそうになる」（42%）という指摘が多い。
- ・ 自動車利用者の視点からは、「交差点などで、自転車が急に飛び出してくるため、危険を感じる」（26%）、「自転車が車道を逆走するため、危険を感じる」（21%）という指摘が多い。

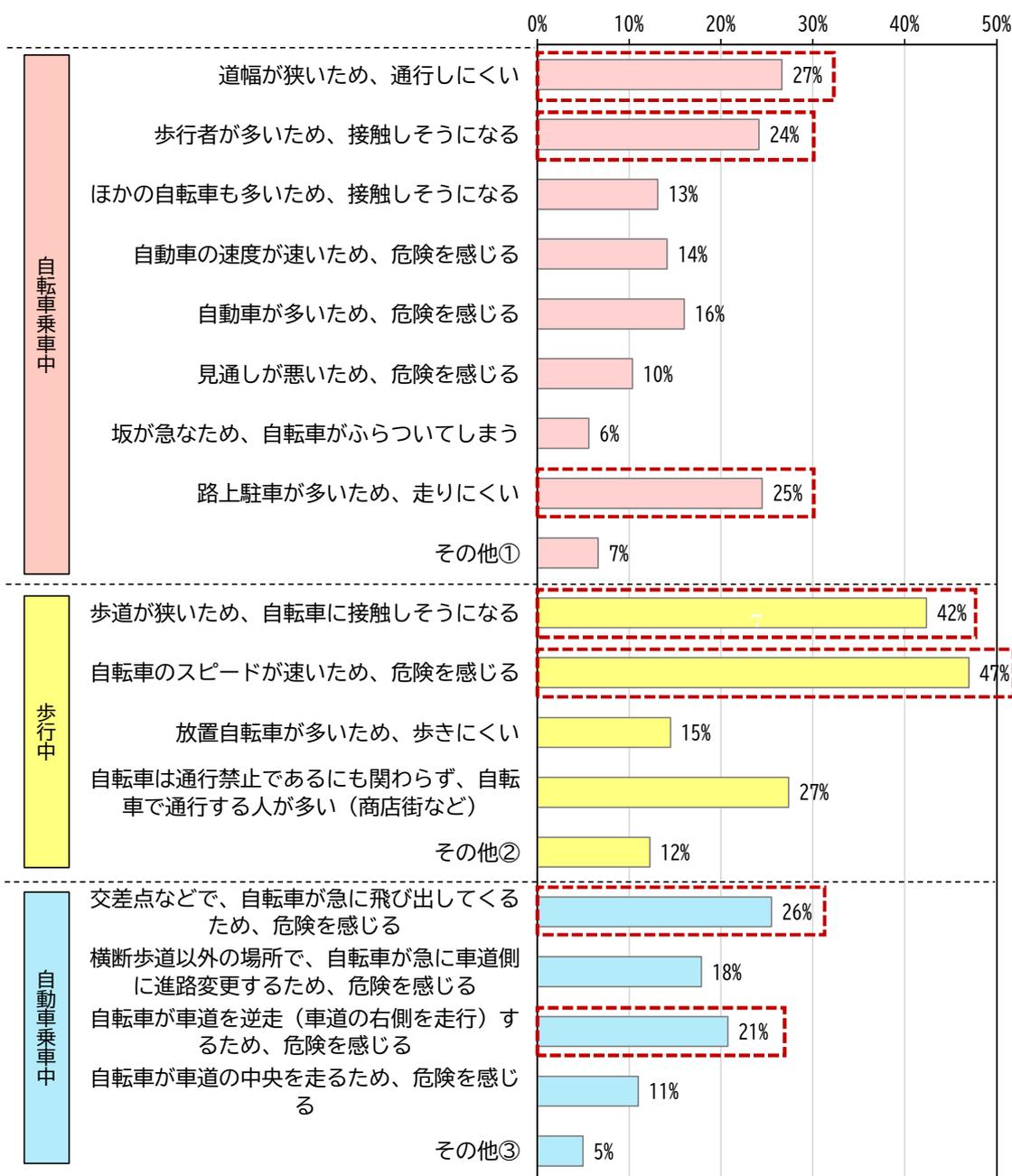


図 2-28 危険を感じた内容【区合計 (n=800)】

【地区別】

- ・地区別（回答数が少ない八潮地区を除く）について、全体と比べて5ポイント以上高い項目をみると、品川地区が5項目と最も多く該当しており、特に「歩行者が多い」（自転車乗車中）は全体より7ポイント高い。
- ・そのほか、大崎地区では「自転車のスピードが速い」（歩行中）、大井地区では「歩道が狭い」、「自転車の通行禁止無視」（歩行中）が全体より5ポイント以上高い。

表 2-1 危険を感じた内容【地区別】

	自転車乗車中									
	道幅が狭いため、通行しにくい	歩行者が多いため、接触しそうになる	ほかの自転車も多いため、接触しそうになる	自転車の速度が速いため、危険を感じる	自転車が多いため、危険を感じる	見通しが悪いため、危険を感じる	坂が急なため、自転車がふらついてしまう	路上駐車が多いため、走りにくい	その他①	
品川地区(n=27)	31%	31%	14%	20%	17%	15%	10%	31%	8%	
大崎地区(n=17)	23%	19%	12%	13%	16%	8%	8%	21%	6%	
大井地区(n=24)	29%	21%	14%	12%	16%	7%	4%	23%	7%	
荏原地区(n=37)	24%	22%	12%	12%	16%	11%	4%	25%	6%	
八潮地区(n=6)	28%	40%	24%	24%	12%	16%	4%	16%	4%	
(無回答)(n=2)	40%	60%	30%	20%	30%	20%	0%	30%	0%	
計(n=113)	27%	24%	13%	14%	16%	10%	6%	25%	7%	

	歩行中				
	歩道が狭いため、自転車に接触しそうになる	自転車のスピードが速いため、危険を感じる	放置自転車が多いため、歩きにくい	自転車は通行禁止であるにも関わらず、自転車で通行する人が多い(商店街など)	その他②
品川地区(n=27)	43%	47%	12%	26%	13%
大崎地区(n=17)	43%	53%	15%	26%	17%
大井地区(n=24)	49%	49%	12%	32%	10%
荏原地区(n=37)	38%	43%	17%	26%	12%
八潮地区(n=6)	32%	48%	16%	16%	8%
(無回答)(n=2)	60%	50%	0%	30%	10%
計(n=113)	42%	47%	15%	27%	12%

	自動車乗車中				
	交差点などで、自転車が急に飛び出してくるため、危険を感じる	横断歩道以外の場所で、自転車が急に車道側に進路変更するため、危険を感じる	自転車が車道を逆走(車道の右側を走行)するため、危険を感じる	自転車が車道の中央を走るため、危険を感じる	その他③
品川地区(n=27)	25%	24%	25%	10%	4%
大崎地区(n=17)	22%	16%	19%	14%	5%
大井地区(n=24)	24%	17%	21%	10%	7%
荏原地区(n=37)	26%	17%	19%	11%	5%
八潮地区(n=6)	36%	16%	24%	12%	4%
(無回答)(n=2)	40%	10%	20%	20%	0%
計(n=113)	26%	18%	21%	11%	5%

図 2-29 危険を感じた内容【地区別】

(1)危険を感じた場所

・危険を感じた場所は、大井町駅周辺の道路に指摘数が集中している（補助 26 号が 40 件以上で最多）。また、戸越銀座通りや、百反通り、補助 26 号（武蔵小山駅周辺）、ジュネーブ平和通りなどでも 20 件以上の指摘がみられる。

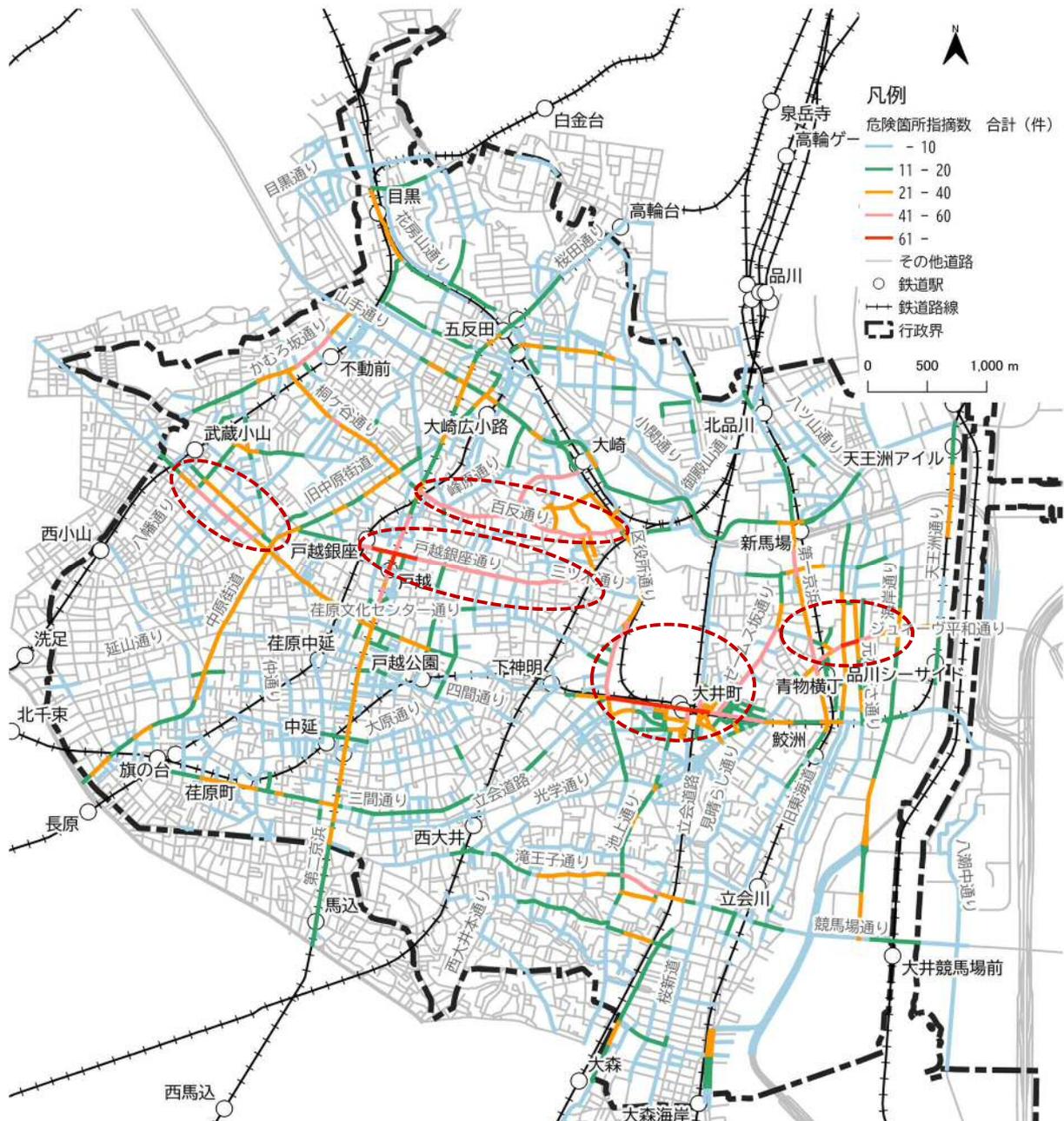


図 2-30 危険を感じた場所（指摘数の合計）

## 2.5 区内の自転車通行環境、駐輪環境に対する満足度

### (1) 自転車通行空間の整備個所数

- ・ 在住区民では『満足』が13%、『不満』が45%となっており、およそ半数が不満を感じている。
- ・ 在勤・在学者では『満足』が33%、『不満』が18%となっており、『満足』の割合の方が高いが、「普通」が43%と最も多い。
- ・ 地区別（在住区民）にみると、大井地区は『満足』が8%とほかの地区と比べて最も少ない一方、「普通」が36%と多い。大崎地区は『不満』が49%とほかの地区と比べて最も多い。

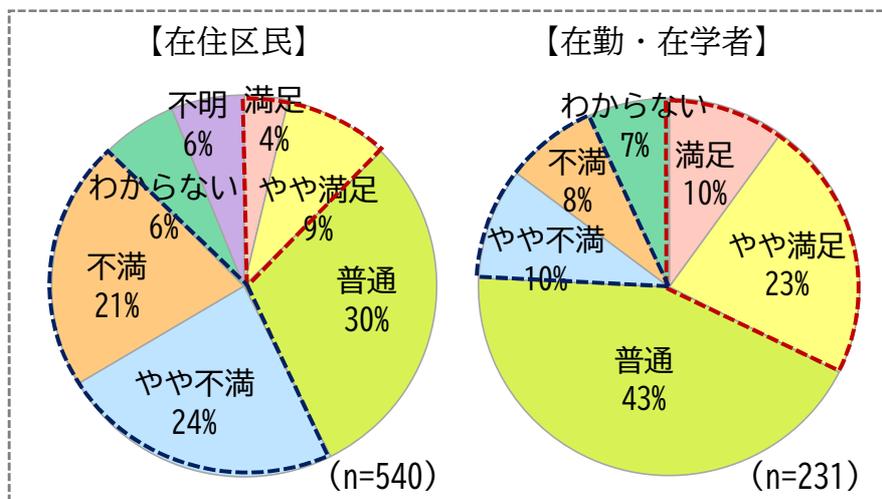


図 2-31 満足度「自転車通行空間の整備個所数」

### 【在住区民/地区別】

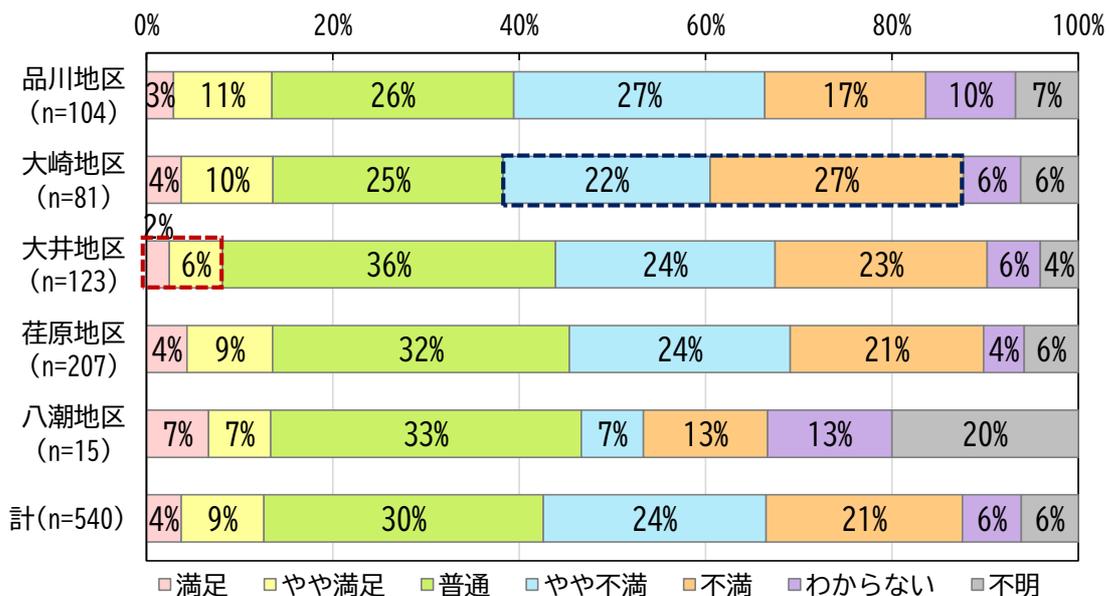


図 2-32 満足度「自転車通行空間の整備個所数」【地区別】

(2) 駐輪スペース (ラックの幅等)

- ・ 在住区民では『満足』が7%、『不満』が49%となっており、他の項目と比較しても、最も『満足』の割合が低く、『不満』の割合が高い。
- ・ 在勤・在学者、駐輪場利用者では「普通」の割合が高い。
- ・ 自転車の車種別回答をみると、「チャイルドシート付自転車」(普通自転車・電動アシスト自転車)の『不満』の割合は、それぞれ66%、83%と非常に高い。

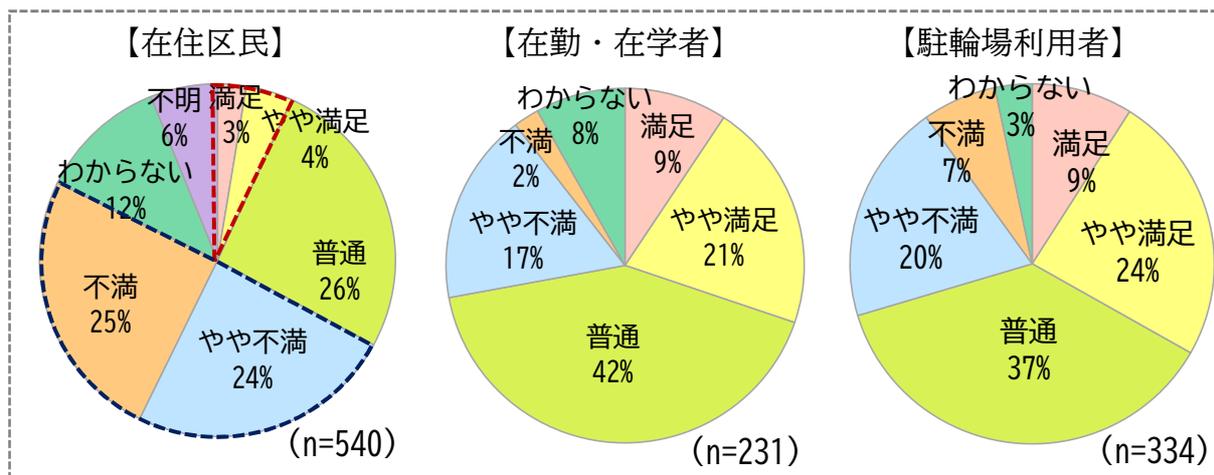


図 2-33 満足度「駐輪スペース」

(参考)

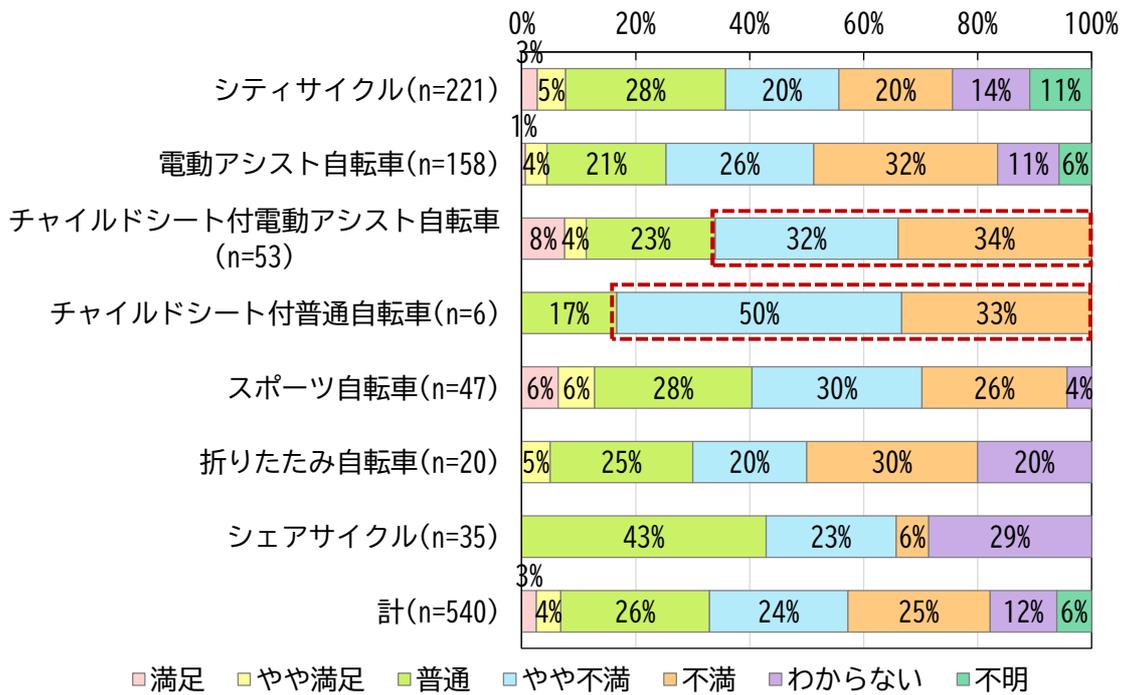


図 2-34 駐輪スペースに対する満足度【自転車車種別】

注) 普段、自転車を使用している方を対象に集計した結果。

## 2.6 自転車利用に関する安全意識

### 1) 自転車利用ルールの認知度・遵守状況

- ・いずれにおいても「車道左側通行の原則」「運転中の携帯電話使用禁止」「運転中のイヤホン等使用禁止」において「遵守している」が半数以上となっている。
- ・在住区民の「自転車の歩道通行時の条件」において「知らなかった」が26%であり、他項目と比較すると高い。

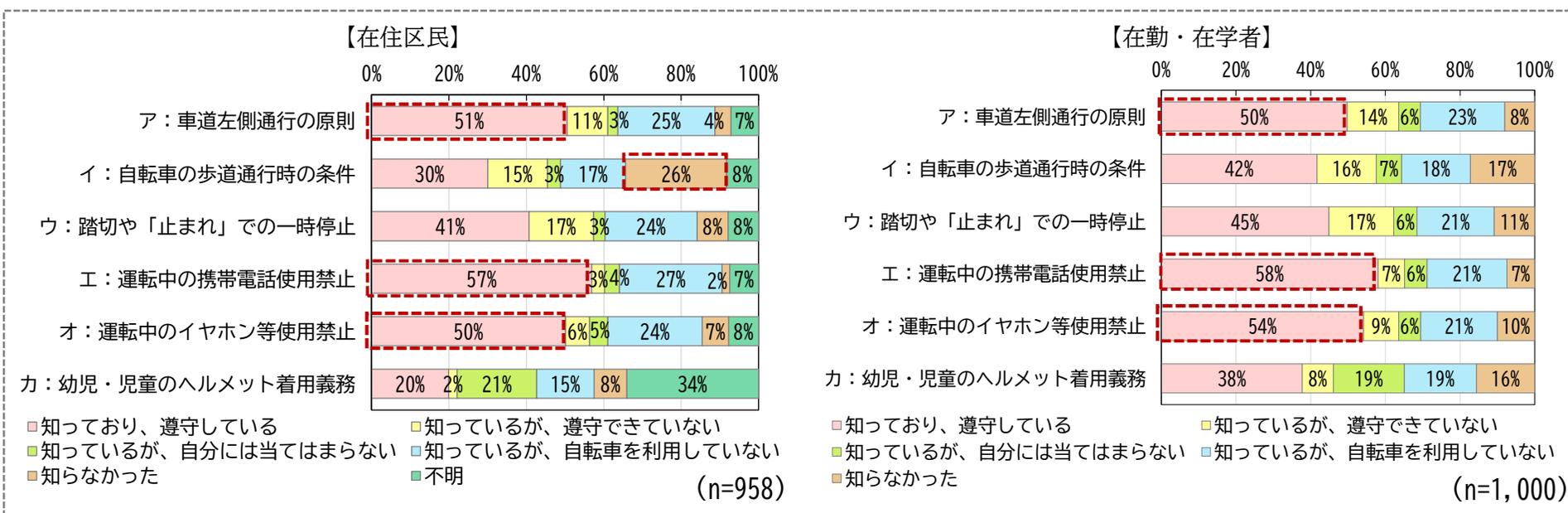


図 2-35 自転車ルールの認知度・遵守状況

※以下に該当する場合は、自転車は歩道を通行することができます。

- ・13歳未満、70歳以上の方、または身体の不自由な方が自転車を運転するとき
  - ・標識や標示で自転車の歩道走行を許可しているとき
  - ・自転車の通行の安全を確保するため歩道通行がやむを得ないと認められるとき
- 例1：道路工事や連続した駐車車両により、車道の左側が通行できない場合  
 例2：著しく自動車の通行量が多く、かつ車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合

例外的に歩道を自転車でする際も、以下を守る必要があります。

- ・歩道の車道寄りを徐行（すぐに停まれるスピードで走行）する
- ・歩行者の通行を妨げる恐れがあれば、一時停止する

## 2) 自転車安全教育受講の経験（在住区民）

・20代以下では「ある」が53%と半数以上であったのに対し、80代以上では4%となっており、年代が上がるにつれて自転車安全教育受講経験の割合が減少している。

### 【年齢別】

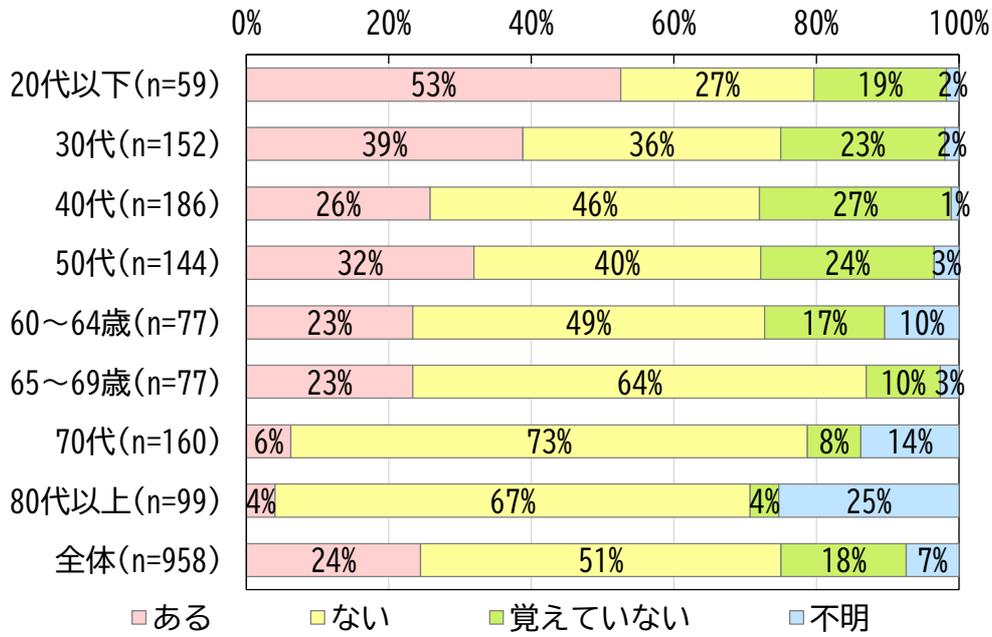


図 2-36 自転車安全教育受講の経験の有無【年齢別】

### 3) 自転車賠償責任保険の認知度・加入状況

#### (1) 認知度・加入状況

・自転車賠償責任保険に「加入している」は全体で36%であり、年齢層が上がるにつれて高くなっている。若い世代に対する自転車賠償責任保険のPR、加入促進を図る必要がある。

#### 【年齢別】



- 知っている、加入している
- 知っているが、加入せずに自転車を利用している
- 知っているが、自転車を利用していないため、加入していない
- 知っているが、加入しているかどうかわからない
- 知らなかった
- 不明

図 2-37 自転車賠償責任保険の認知度・加入状況【年齢別】

## 2.7 今後実施すべき自転車施策

- ・いずれにおいても「自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備」「鉄道駅や商店における駐輪場の整備」の割合が高い。
- ・駐輪場利用者では「チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善」「使いやすさに応じた駐輪場料金の見直し」が30%以上あり、駐輪場の使いやすさについて改善を求める声が多く挙がった。

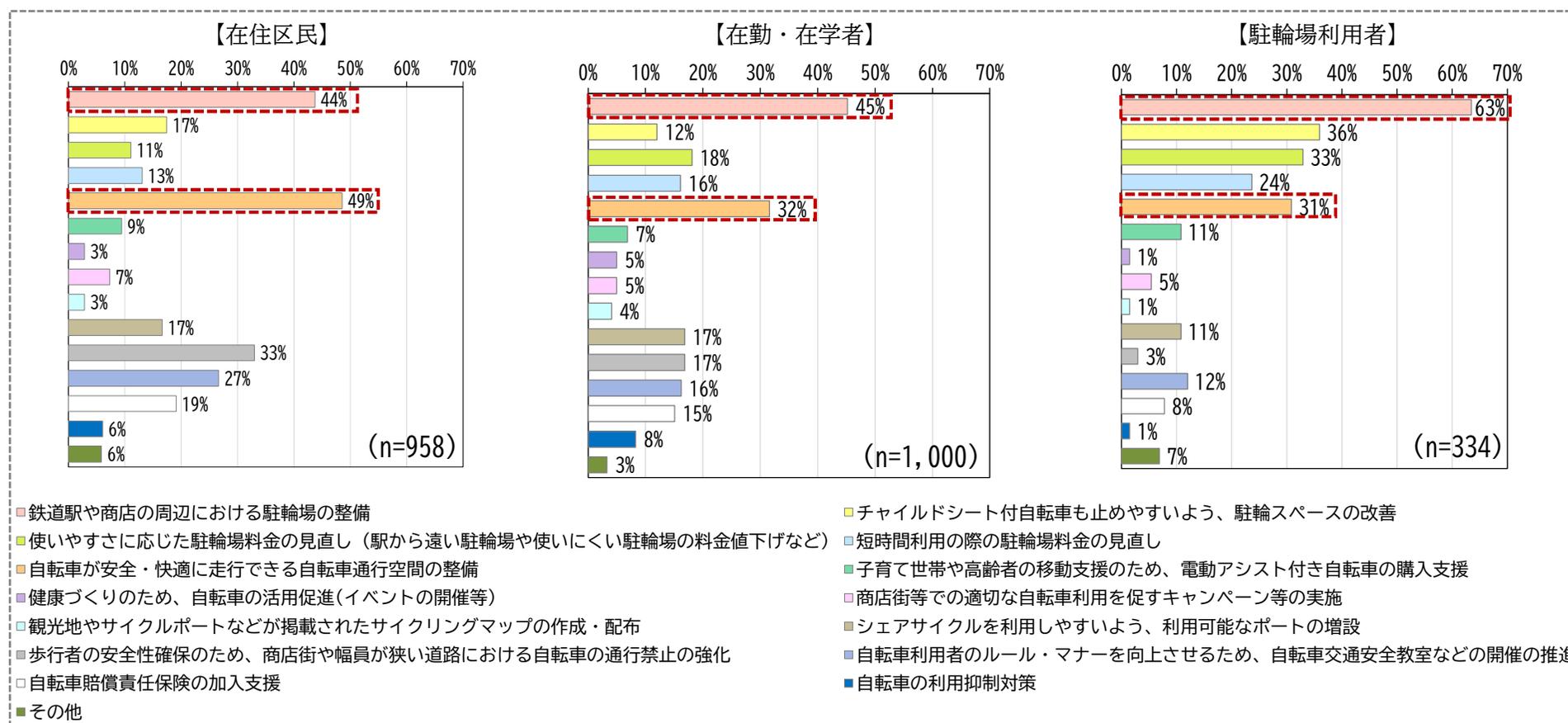


図 2-38 今後実施すべき自転車施策

【在住区民/地区別】

・地区別（回答数が少ない八潮地区を除く）についてみると、大崎地区では「シェアサイクルポートの増設」、大井地区では「自転車の通行禁止の強化」、「自転車交通安全教室などの開催推進」が全体より5ポイント以上高い。

表 2-2 今後実施すべき自転車施策【地区別】

	鉄道駅や商店の周辺における駐輪場の整備	チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善	使いやすさに応じた駐輪場料金の見直し(駅から遠い駐輪場や使いにくい駐輪場の料金値下げなど)	短時間利用の際の駐輪場料金の見直し	自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備
品川地区(n=166)	45%	20%	11%	10%	49%
大崎地区(n=165)	44%	15%	9%	12%	47%
大井地区(n=229)	38%	17%	13%	14%	48%
荏原地区(n=355)	48%	17%	9%	14%	50%
八潮地区(n=28)	36%	18%	21%	14%	46%
(無回答)(n=15)	27%	13%	20%	20%	47%
計(n=958)	44%	17%	11%	13%	49%

	子育て世帯や高齢者の移動支援のため、電動アシスト付き自転車の購入支援	健康づくりのため、自転車の活用促進(イベントの開催等)	商店街等での適切な自転車利用を促すキャンペーン等の実施	観光地やサイクルポートなどが掲載されたサイクリングマップの作成・配布	シェアサイクルを利用しやすいよう、利用可能なポートの増設
品川地区(n=166)	11%	3%	7%	3%	19%
大崎地区(n=165)	8%	1%	10%	5%	22%
大井地区(n=229)	9%	3%	4%	3%	15%
荏原地区(n=355)	11%	3%	9%	2%	14%
八潮地区(n=28)	0%	0%	0%	4%	11%
(無回答)(n=15)	0%	7%	13%	0%	20%
計(n=958)	9%	3%	7%	3%	17%

	歩行者の安全性確保のため、商店街や幅員が狭い道路における自転車の通行禁止の強化	自転車利用者のルール・マナーを向上させるため、自転車交通安全教室などの開催の推進	自転車賠償責任保険の加入支援	自転車の利用抑制対策	その他
品川地区(n=166)	29%	31%	20%	5%	5%
大崎地区(n=165)	32%	24%	23%	5%	8%
大井地区(n=229)	38%	33%	18%	6%	5%
荏原地区(n=355)	33%	22%	18%	7%	6%
八潮地区(n=28)	32%	32%	25%	7%	0%
(無回答)(n=15)	27%	7%	7%	0%	7%
計(n=958)	33%	27%	19%	6%	6%

図 2-39 今後実施すべき自転車施策【地区別】

## 2.8 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）

- ・在住区民では、「ルール・マナー」が57%と最も高く、次いで「走行環境」が33%となっている。
- ・一方駐輪場利用者では「駐輪環境」が80%となっており、回答者の8割が「駐輪環境」について不便や不満を感じていることがわかる。

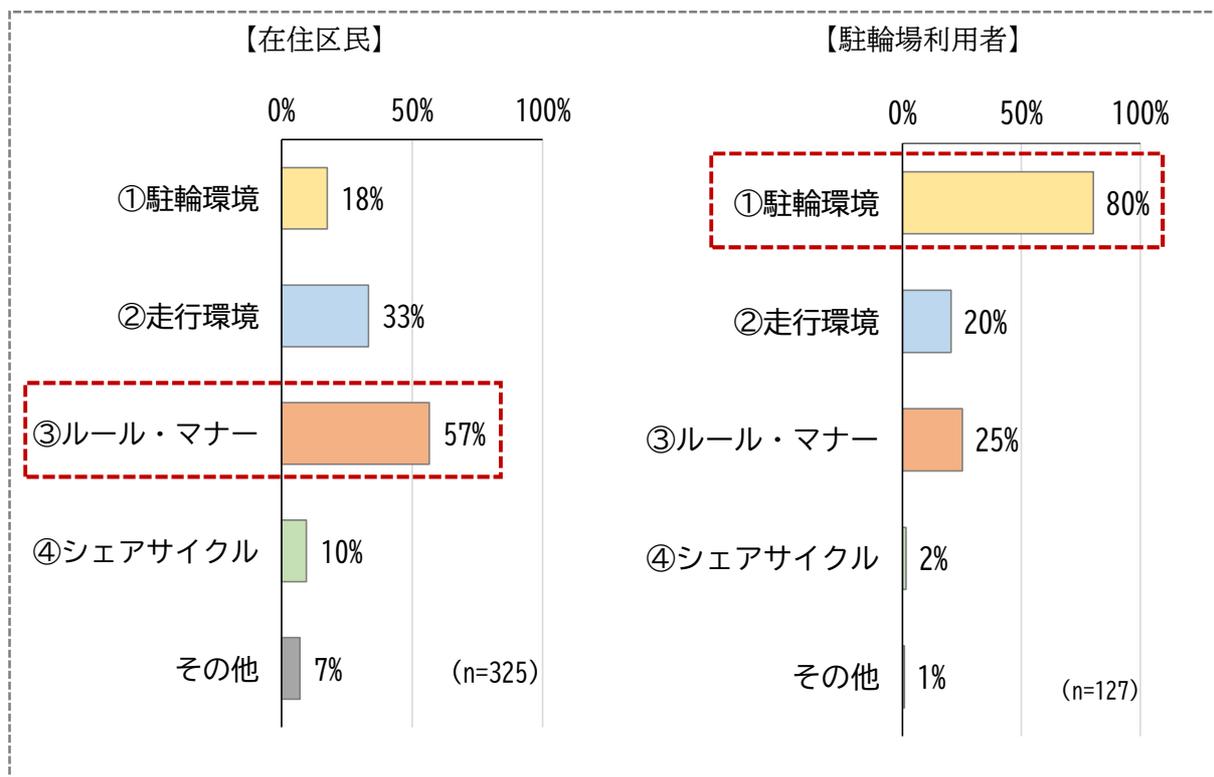


図 2-40 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）

(内訳)

①駐輪環境

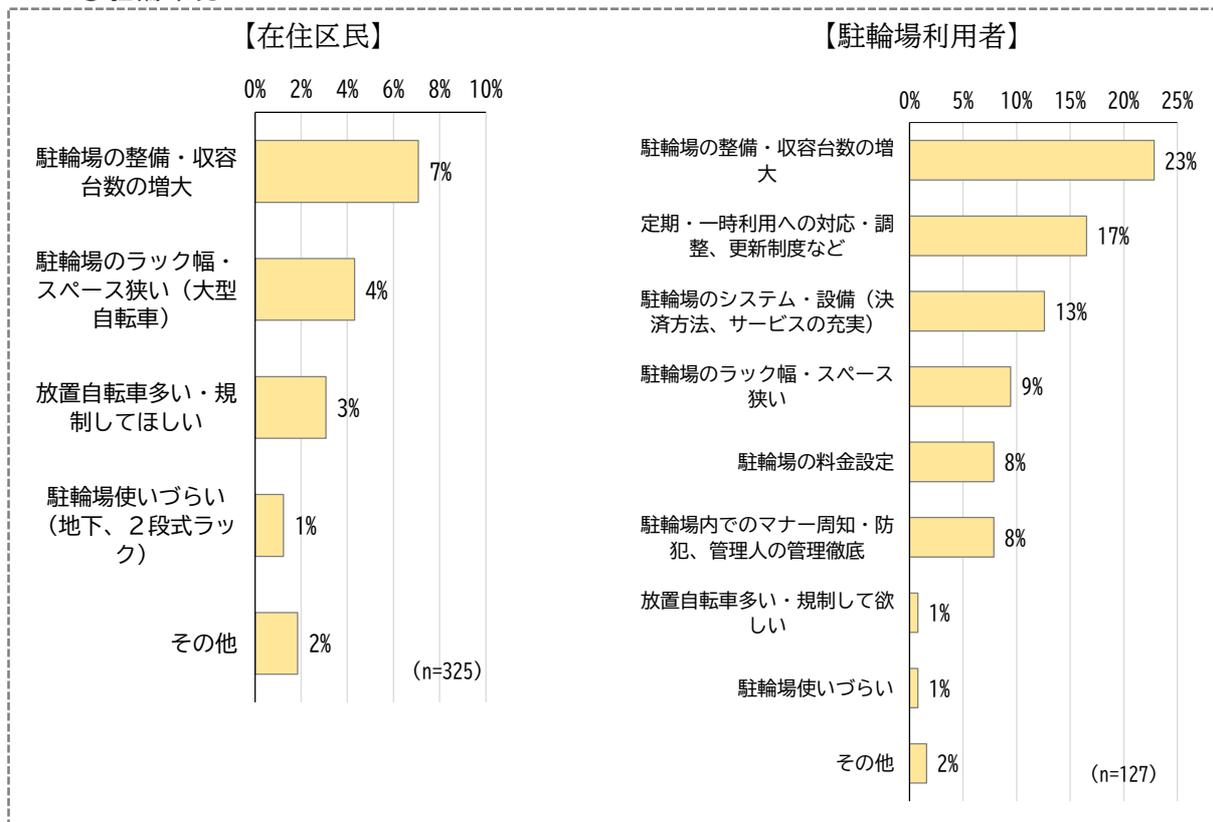


図 2-41 自転車全般についてのご意見・ご要望 (フリーアンサー)「駐輪環境」

②走行環境

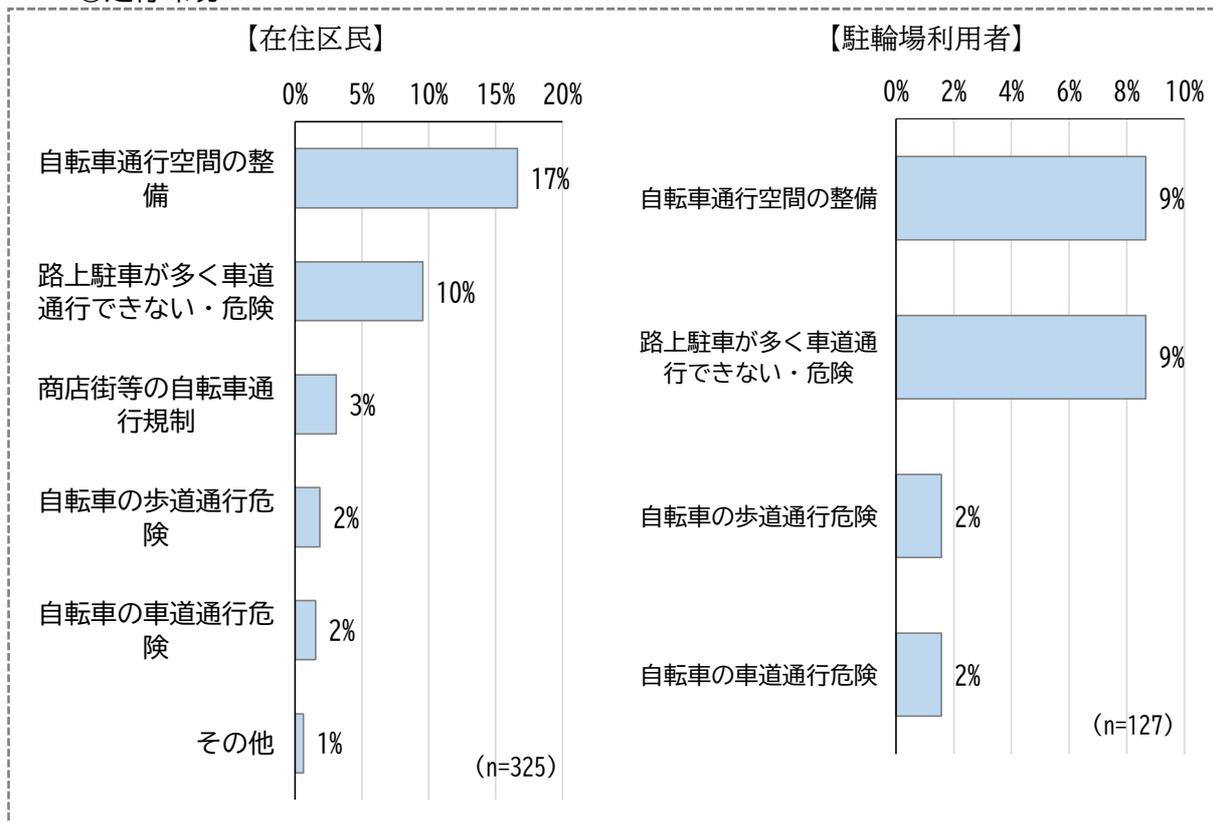


図 2-42 自転車全般についてのご意見・ご要望 (フリーアンサー)「走行環境」

### ③ルール・マナー

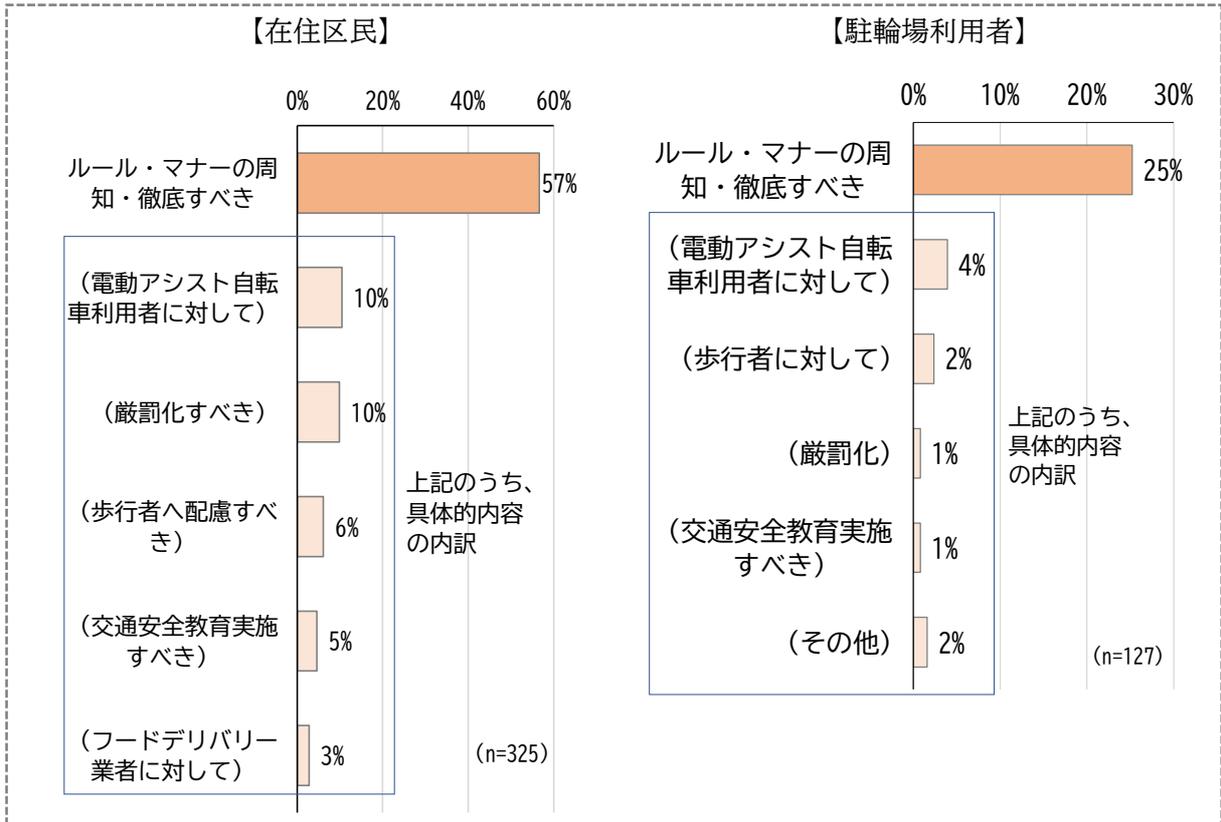


図 2-43 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）「ルール・マナー」

### ④シェアサイクル

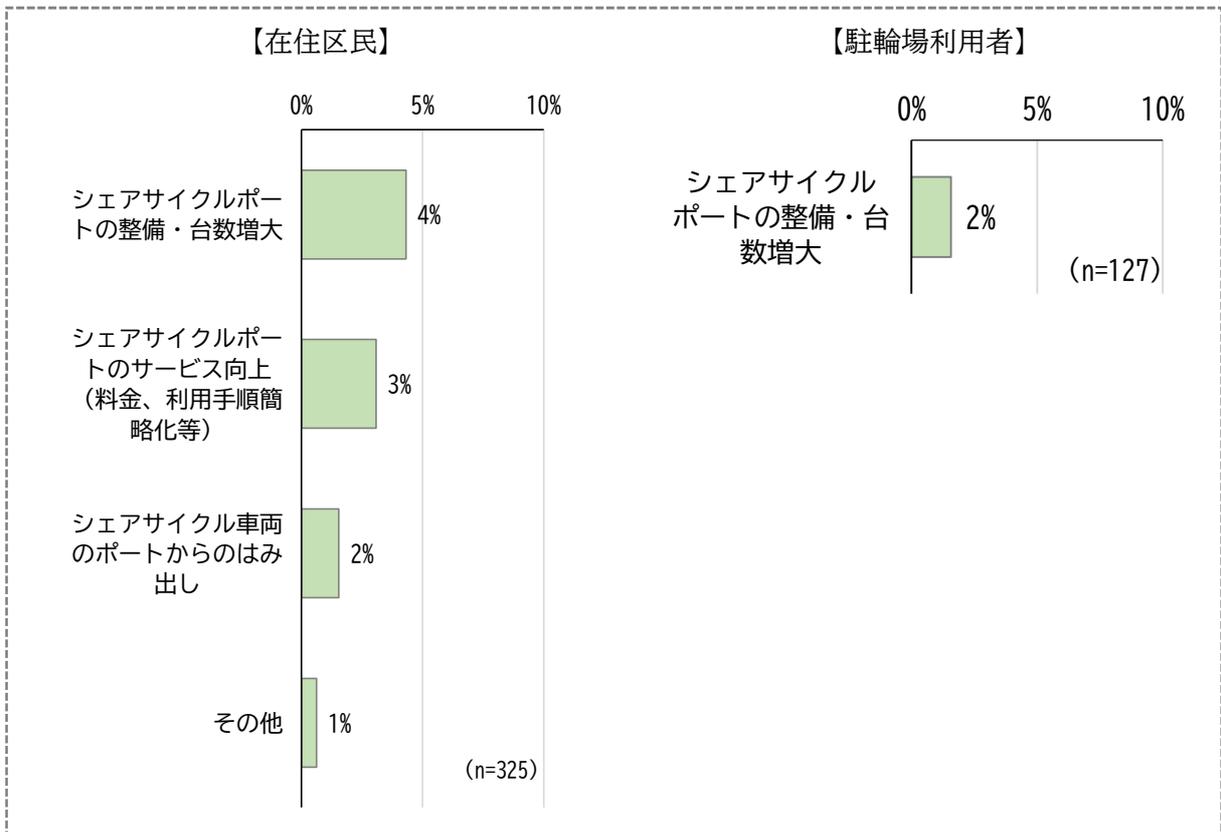


図 2-44 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）「シェアサイクル」

## 品川区の自転車利用における課題

区分	項目	現況整理・分析結果、現地調査結果	アンケート調査結果	課題
交通安全環境	1) 交通事故について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車関与事故は増加傾向</li> <li>・高齢者の自転車事故が増加</li> <li>・フードデリバリーサービスの普及に伴い、業務用自転車等による自転車事故が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8割以上の区民が自転車に対して危険を感じた経験あり</li> </ul>	<p><b>ハード施策による事故の抑制</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事故危険箇所等における交通安全対策の推進が必要</li> </ul>
	2) ルール・マナーについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区では自転車安全教育、啓発活動等を実施</li> <li>・「あおり運転」に対する罰則が創設（道路交通法改正）</li> <li>・全年齢層におけるヘルメット着用が努力義務化（道路交通法改正）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フリーアンサーの約6割は自転車のルール・マナーの悪さ・改善に関する指摘</li> <li>・区民の約1/4が「自転車の歩道通行時の条件」を知らない（特に若年層）</li> <li>・上記条件を知っていても遵守していない人は15%</li> <li>・区民の10～17%が「車道左側通行の原則」、「踏切や止まれでの一時停止」を知っていても遵守していない（特に若年層）</li> <li>・自転車安全教育の受講経験は高齢者ほど少ない</li> </ul>	<p><b>ソフト施策による事故の抑制</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全教育・啓発活動の推進が必要</li> </ul> <p><b>自転車利用のルール・マナーの周知徹底</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全教育、各種啓蒙活動等の推進が必要</li> <li>○新たな法改正等の周知・徹底が必要</li> </ul>
	3) 保険について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区では区民交通傷害保険を実施</li> <li>・自転車利用者等への自転車損害賠償保険等への加入が義務化（都条例改正）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車賠償責任保険への加入率は36%であり、特に若い世代での加入率が低い</li> </ul>	<p><b>自転車損害賠償保険の周知、加入促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車利用者、自転車を使用する事業者の保険加入促進が必要</li> </ul>
自転車駐輪環境	1) 買物等自転車について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業機能が集積する駅周辺で放置自転車が多い（武蔵小山駅、大井町駅、五反田駅等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ前後で身の回りの買物頻度に大きな差はない</li> <li>・放置自転車は、業務、身の回りの買物、通院、外食目的（通勤通学以外）が多い</li> <li>・自転車の放置理由は「短時間駐輪だから」、「駐輪場が目的地から離れているから」が多い</li> <li>・今後実施すべき自転車施策で「鉄道駅や商店の周辺における駐輪場の整備」（44%）が第2位</li> </ul>	<p><b>買物等短時間駐輪への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○買物等の需要に対応した駐輪スペースの確保が必要</li> </ul>
	2) 駐輪場の利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅から離れると、駐輪場の利用率は低下</li> <li>・コロナ禍により、駐輪場利用者（駅利用）が減少</li> </ul>	-	<p><b>駐輪場の運用方法の改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○車種に対応した駐輪スペースの再配分が必要</li> <li>○料金体系の見直しによるインセンティブ付与が必要</li> <li>○需要特性に応じた駐輪場の運用方法の改善が必要</li> </ul>
	3) 利用者・利用形態のバランスについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区内の駐輪場は、区外住民の利用も多い</li> <li>・区民優先制導入、定期・当日利用のバランスの見直しなどを実施</li> <li>・定期利用枠に余裕はないが、実際の定期利用率は低い</li> </ul>	-	<p><b>大型自転車への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○車種に対応した駐輪スペースの確保が必要</li> </ul>
	4) 大型自転車について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区では大型自転車に対応するため、設置間隔の拡大、平置きスペースの確保などを順次実施</li> <li>・上記取り組みによっても、大型自転車専用スペースは満車状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車利用者の半数以上が、「駐輪場の収容台数」や「駐輪スペース」に対して『不満』と回答</li> </ul>	<p><b>駐輪場の利便性、快適性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駐輪場の利用環境の改善が必要</li> </ul>
	5) 駐輪場の設備について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・古い駐輪場など、利用者の満足度が低い駐輪場が存在（R3駐輪場アンケート）</li> </ul>	-	<p><b>放置自転車の排除</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行等の障害となる放置自転車の排除が必要</li> <li>○利用しやすい駐輪環境の確保が必要</li> </ul>
	6) 放置自転車について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区内の放置自転車の撤去台数は約8,400台</li> <li>・武蔵小山駅、大井町駅、五反田駅等の放置自転車が多い</li> <li>・バリアフリーやUで充実したら良いと思うことは「歩道や道路に障害物がなく、歩きやすいこと」が第1位（H29地域福祉アンケート）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物、外食目的での放置自転車の割合が高い</li> </ul>	

区分	項目	現況整理・分析結果、現地調査結果	アンケート調査結果	課題
自転車走行環境	1) 自転車通行空間について	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な施設が区内全域に分布</li> <li>ほとんどの国道、都道で自転車通行空間整備が計画され、隣接区でも自転車ネットワーク計画が策定済み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車で利用する区道のルートは東西方向が多い</li> <li>自転車通行空間の整備箇所に対する『不満』（45%）は半数近い</li> <li>自転車に対する危険は、歩行中における指摘が最も多い（特に高齢者）</li> <li>自転車走行中に感じる危険は、「道路が狭い」（27%）、「路上駐車が多い」（25%）、「歩行者が多い」（24%）が多い</li> <li>今後実施すべき自転車施策で「自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備」（49%）が第1位</li> </ul>	<p><b>自転車ネットワークの整備推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全で快適な自転車利用ネットワークの形成が必要</li> <li>自転車通行空間における路上駐車の排除が必要</li> </ul>
	2) 道路状況と自転車通行位置について	<ul style="list-style-type: none"> <li>細街路が多いエリアが存在</li> <li>細街路における事故が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道がある道路では、若い世代ほど車道を通り、高齢者は歩道を通る傾向</li> </ul>	<p><b>地域と共存した自転車利用／抑制策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の特性に応じた自転車利用／抑制等の検討が必要</li> </ul>
	3) 商店街について	<ul style="list-style-type: none"> <li>いくつかの商店街では自転車の利用を規制（武蔵小山商店街パルクム等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車に対して感じる危険について、特に高齢者からは「通行禁止区間の自転車の通行（商店街など）」の指摘が多い</li> </ul>	
	4) 自転車乗車中の事故について	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故の死傷者数は、自転車乗車中が最多</li> <li>自転車関与事故が多く発生する箇所が存在</li> </ul>	-	<p><b>交通安全策と合わせた自転車通行環境の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ネットワークの整備・活用が必要</li> <li>交通安全対策の推進が必要</li> </ul>
自転車活用環境	1) 地域特性について	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域によって、道路、土地利用、公共交通サービス等が大きく異なる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普段自転車を利用する区民は56%と高く、生活の足として定着</li> <li>コロナ禍で自転車を利用するようになった方も1割程度存在</li> </ul>	<p><b>地域特性に応じた自転車活用方策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性を踏まえた自転車交通の役割、活用方策の検討が必要</li> </ul>
	2) シェアサイクルについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルは、通勤通学や観光など多様な目的で利用され、鉄道・バスサービスを補完</li> <li>コロナ禍においても、シェアサイクルの利用は増加傾向</li> <li>高齢者のシェアサイクルの利用率、認知度が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺のサイクルポートの整備が遅れている地域では、シェアサイクルの利用が少ない</li> <li>整備が遅れている荏原地区、八潮地区などの不満理由の第1位は「サイクルポートが少ない」</li> <li>若い世代から、「ポートの増設」を望む声が多い</li> </ul>	<p><b>シェアサイクルの利用環境の充実と利用者の拡大</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズの高いエリアにおけるポート密度の増大が必要</li> <li>シェアサイクルの利用方法等の教育・啓蒙等が必要</li> </ul>
	3) 他分野との連携について	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>観光振興</b></li> <li>品川区都市型観光プランでは、「観光推進のための自転車利用環境整備」について記載</li> <li><b>環境対策</b></li> <li>品川区環境基本計画では、「環境対策のための自転車利用環境整備」について記載</li> <li><b>健康づくり</b></li> <li>しながわ健康プラン21では、「健康づくりのための自転車活用」について記載</li> <li><b>商業振興</b></li> <li>私事（買物等）での自転車利用も多いエリアが存在</li> <li><b>防災</b></li> <li>区は、災害時におけるシェアサイクルの使用等に関する協定をシェアサイクル事業者と締結（H30）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>子育て支援</b></li> <li>未就学児童がいる方の74%は普段自転車を利用。理由の半数以上は「子供を乗せて移動しやすいから」</li> <li>電動アシスト自転車の利用割合は63%と高い</li> <li>今後実施すべき自転車施策として、未就学児童がいる方の43%が「チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善」と回答</li> <li><b>高齢者の移動支援</b></li> <li>高齢者で普段自転車を利用する割合は半数を超え、80代以上でも3割程度存在</li> <li>高齢者の電動アシスト自転車の利用割合は3割以上</li> <li><b>商業振興</b></li> <li>自転車の主な利用目的は「身の回りの買物」（48%）が最多</li> </ul>	<p><b>観光等他分野と連携した自転車の活用策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光振興、商店街振興、環境対策、健康づくり、子育て支援、高齢者の移動支援、防災等のための自転車活用方策の検討が必要</li> <li>他分野と連携した自転車ネットワークの周知・活用の促進が必要</li> </ul>
	4) 公共交通との連携について	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通不便地域対策が進行（コミュニティバス「しなバス」の試行運行）</li> <li>地域公共交通としてシェアサイクルを充実</li> </ul>	-	<p><b>自転車を含めた区内交通サービスの充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルと公共交通の連携強化が必要</li> </ul>

## 計画の方向性

### 目次

1. 計画の方向性.....	1
1.1 計画の期間.....	1
1.2 計画の対象地域.....	1
2. 計画の基本理念と基本方針（案）.....	2
2.1 計画の理念（案）.....	2
2.2 計画の視点と基本方針（案）.....	3



# 1. 計画の方向性

## 1.1 計画の期間

- ・「自転車活用推進計画」の計画期間は令和3年度から令和7年度となっている。
- ・「東京都自転車活用推進計画」の計画期間は令和3年度から令和12年度となっている。
- ・「品川区まちづくりマスタープラン」が令和5年3月に改定され、計画期間を令和5年度から令和14年度の10年間としている。
- ・品川区の自転車活用推進計画は、国の「自転車活用推進計画」および「東京都自転車活用推進計画」を勘案しつつ、「品川区まちづくりマスタープラン」と整合を図る必要があることから、本計画の期間は令和6年度～令和15年度の10年間とする。

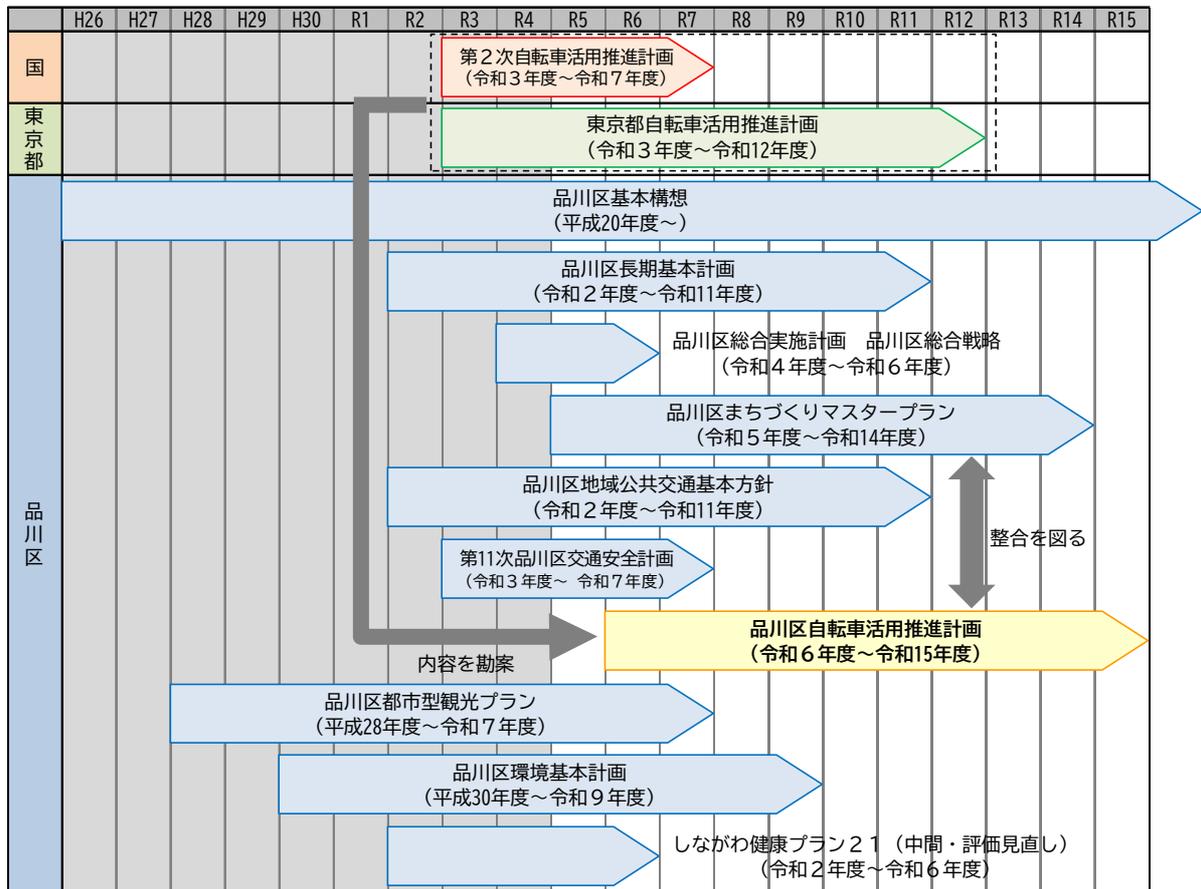


図 1-1 本計画と上位関連計画の期間

## 1.2 計画の対象地域

- ・計画の対象地域は、品川区全域とする。

## 2. 計画の基本理念と基本方針（案）

### 2.1 計画の理念（案）

- ・国・都の自転車活用推進計画において、目標や施策の大きな柱は、「自転車利用環境」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」の4つに集約される。
- ・区の自転車通行環境における課題と、上記4つの柱を対応づけると以下の通り。

#### 国の「自転車活用推進計画」の目標

- 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

#### 東京都「東京都自転車活用推進計画」 実施すべき施策

1. **環境形成**：様々な場面で自転車が利用される将来
2. **健康増進**：自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来
3. **観光振興**：国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来
4. **安全・安心**：安全・安心に自転車が通行できる将来

#### 国・都の【4つの柱】

- 自転車利用環境
- 健康増進
- 観光振興
- 安全・安心

図 2-1 国・都の自転車活用推進計画の目標・施策

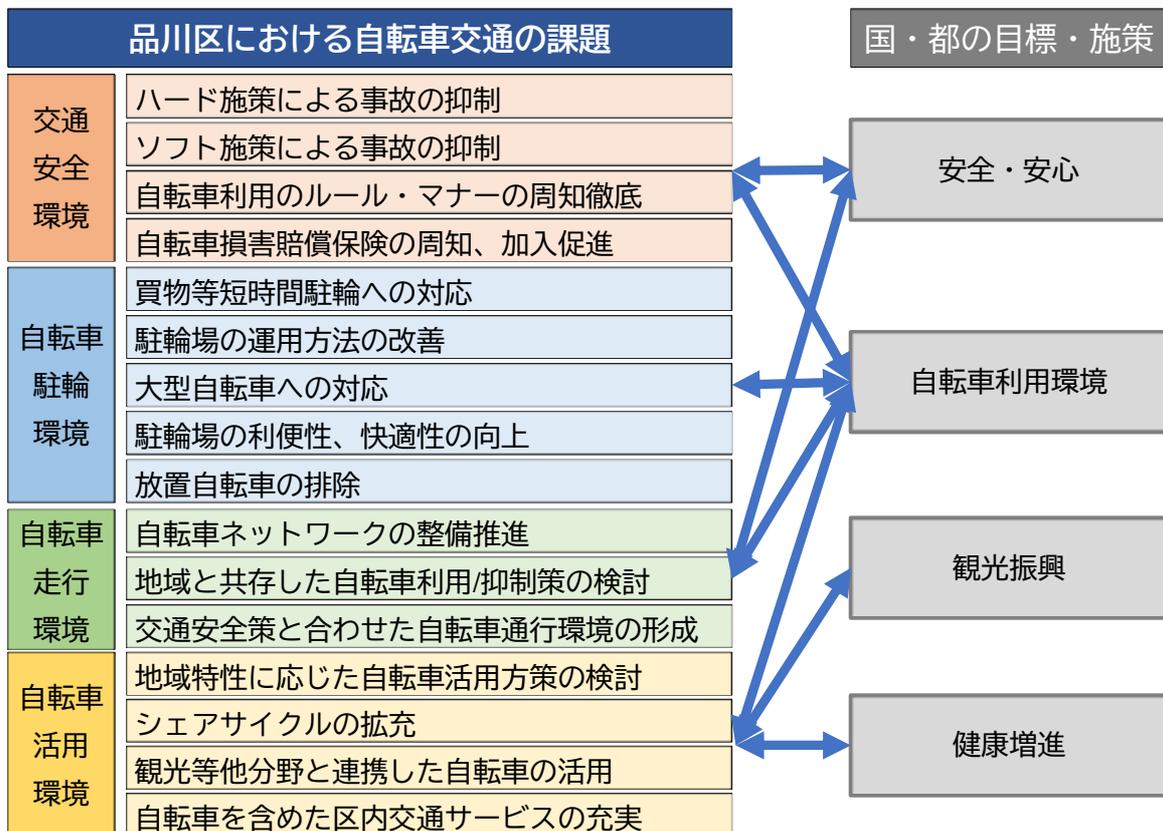


図 2-2 区の自転車交通の課題と国・都の自転車活用推進計画の目標・施策との対応

## 2.2 計画の視点と基本方針（案）

- ・対応すべき課題を体系化し、個別方針および基本方針を以下のとおり設定した。
- ・視点については、課題や施策の体系を踏まえつつ、区民へのわかりやすさに配慮し、「まもる」、「とめる」、「はしる」、「いかす」の4種類ごとに整理する。
- ・なお、視点・基本方針の順番については、アンケート調査の結果などから区民の関心が最も高い「まもる」を最上位に設定し、以下「とめる」「はしる」「いかす」とした。



図 2-3 計画の視点・基本方針（案）

## 2.3 計画の目標（案）

課題や基本方針を踏まえ、計画目標を、『地域と共存し、暮らしを支え、にぎわいを創出する、安全で快適な自転車利用環境の創出』とする

## 自転車ネットワーク整備対象路線の検討

---

### 目次

1. 考え方.....	1
1.1 基本的な考え方.....	1
1.2 基本方針（案）.....	1
2. 自転車ネットワーク整備対象路線の検討.....	2
2.1 選定の流れ.....	2
2.2 選定・抽出条件.....	3
3. 自転車ネットワークの整備形態.....	22
3.1 整備形態.....	22
3.2 整備形態の選定.....	25



# 1. 考え方

## 1.1 基本的な考え方

- ・品川区では、自転車の車道走行を促すため、カラー舗装を実施するなど、独自の取り組みを展開してきた。しかしながら、その後整備された法令等に伴う整備形態とは異なる状況が見られる。
- ・また自転車走行空間のネットワーク化が十分に行われているとは言えない状況である。
- ・令和3年に自転車乗車中の事故死傷者数が4輪車の件数を上回っていることから、安全対策という面からも自転車通行空間の整備が必要となっている。
- ・一方、商店街内の自転車走行による問題で、自転車の乗り入れ規制、押し歩きを呼び掛ける商店街もあることから、自転車利用の抑制を検討すべき地域も存在する。
- ・これらを踏まえ、また品川区内のみならず国、東京都、隣接区の計画も考慮しつつ、自転車ネットワーク整備対象路線の検討をする。

## 1.2 基本方針（案）

### ■基本方針（案）

- (1) 自転車利用者の利便性を高める自転車ネットワークの形成
  - ・モビリティ向上、生活、観光支援等の視点から、ニーズのある施設への自転車のアクセス性向上
- (2) 自転車利用者の安全性を高める自転車ネットワークの形成
  - ・自転車通行空間整備等による交通安全対策の強化
- (3) 自転車と歩行者の錯そうが危険である路線への自転車利用抑制策の適用
  - ・商店街等における自転車利用の抑制による、歩行環境の改善
- (4) 他自治体と連携した自転車ネットワークの形成
  - ・国、東京都、隣接区と連携した広域的な自転車ネットワークの形成

## 2. 自転車ネットワーク整備対象路線の検討

### 2.1 選定の流れ

- ・ **ステップ1**：自転車ネットワーク整備対象路線は、国道、都道を基本的に幹線的自転車ネットワークと位置づけ、これを補完する区道のネットワークとして、幅員等の条件を設定して検討対象路線を抽出
- ・ **ステップ2**：検討対象路線のうち、主要施設とのアクセス路線やアンケート調査による利用者の多い路線等を重ね合わせ、利便性を高める路線として抽出
- ・ **ステップ3**：利便性を高める路線について、連続性の確保や区外の自転車通行空間との接続等の視点から、ネットワークを補完する路線を追加
- ・ **ステップ4**：複数路線が競合する区間について、ネットワークの密度・道路幅員、歩行者との錯綜（商店街等）等に配慮して調整を行い、自転車ネットワーク整備対象路線を選定するとともに、交通安全対策等に配慮すべき路線等を抽出する。

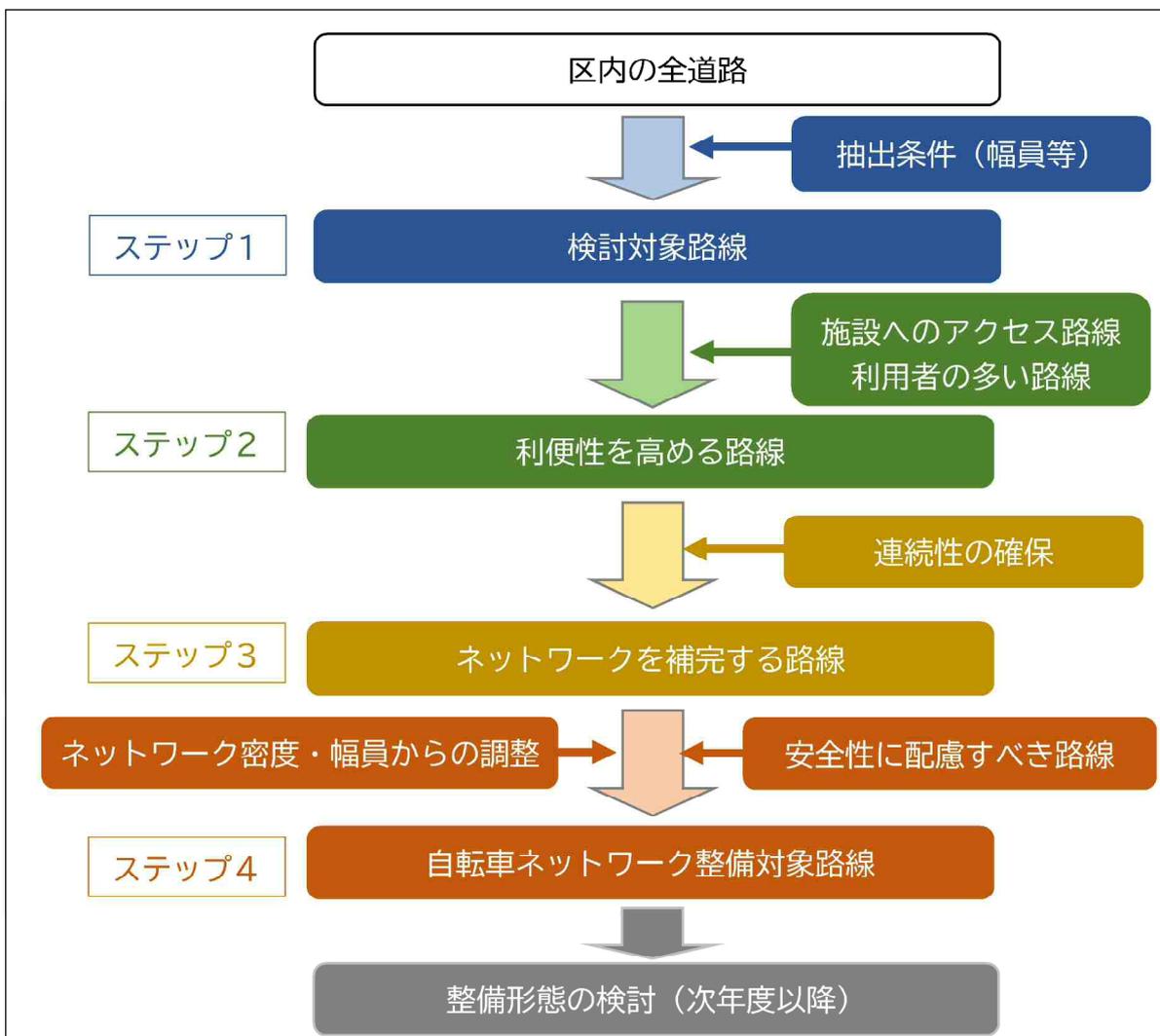


図 2-1 選定の流れ

## 2.2 選定・抽出条件

### 1) 検討対象路線の抽出 (ステップ1)

- ・国道、都道で自転車ネットワークの整備対象となっている路線は基本的に幹線的自転車ネットワークとして位置づけ、これを補完する路線として区道を対象に検討を行う（整備対象外の国道、都道も検討対象に含める）。
- ・最低限確保することが望ましい路線として、幅員 6.0m以上の路線を対象とすることとする（ただし、これらの路線連続性を補完する路線については部分的に 6.0m未満の区間を含む）。
- ・上記に、コミュニティ道路・緑道・歩行者専用道路等を考慮した路線を「検討対象路線」とする。

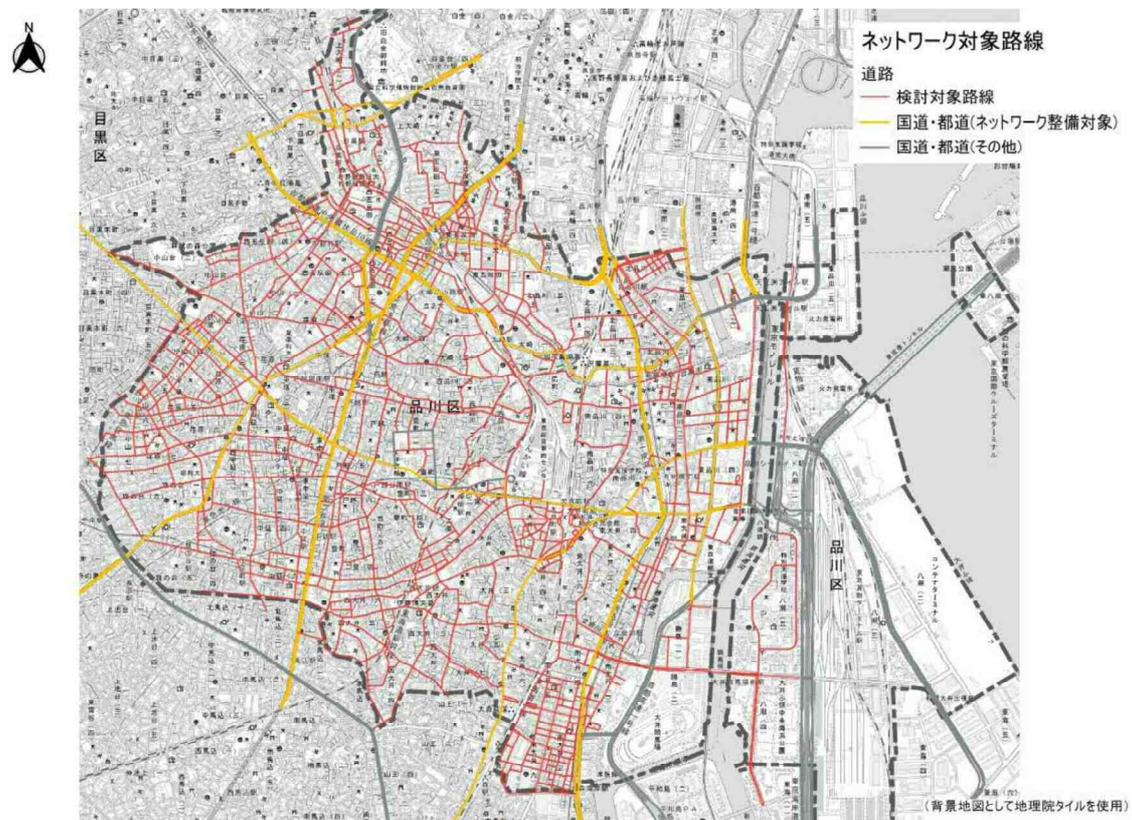


図 2-2 検討対象路線 (案)

■自転車ネットワークとして最低限確保すべき道路の幅員のイメージ

・ここでは、歩者分離されていない道路でも安全で快適に自転車が通行できる道路空間として「最低限確保することが望ましい幅員」を以下のように設定した（いずれも最低限確保すべき幅員であり、これらを適用する場合は、自動車の速度規制などと合わせて運用する必要がある）。

○標準的な幅員と特例値

歩行空間（路側帯等）：1.0m以上（車いすでも通行可能な幅員）

※0.75m（道路交通法施行令第1条の2第2項）

自転車空間（通行位置表示）：0.75m以上（ナビライン・ナビマーク（通常））

※0.45m（ナビライン（小型））

車道（一方通行）：2.5m以上（車両制限令より2.0mの車両の通行が可能な幅員）

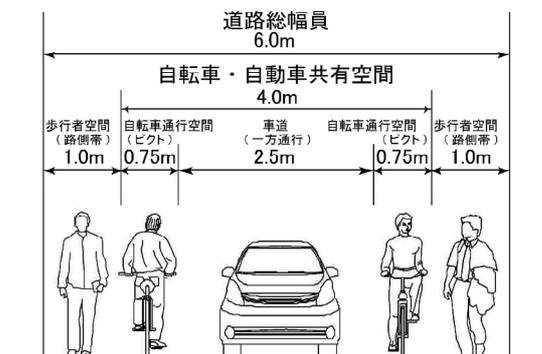
※2.0m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

車道（双方向）：4.5m以上（車両制限令より2.0mの車両の通行が可能な幅員）

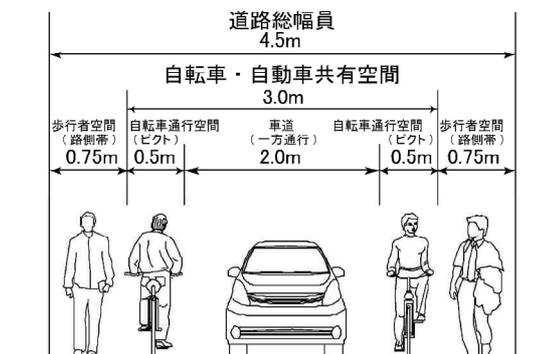
※3.5m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

○一方通行の場合

標準的な幅員構成（例）

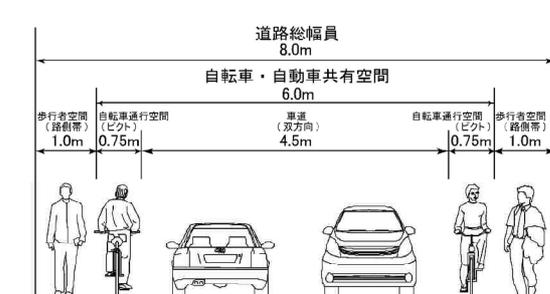


やむを得ず部分的に適用する幅員構成（例）



○双方向の場合

標準的な幅員構成（例）



やむを得ず部分的に適用する幅員構成（例）



## 2) 利便性を高める路線の抽出 (ステップ2)

- ・ステップ1で選定した検討対象路線について、以下の視点から利便性を高める路線を抽出する。
- ・各項目で選定された路線を重ね合わせ、抽出基準を定めて「利便性を高める路線」とする。

表 2-1 利便性を高める路線の抽出基準等

視点	内容	具体的な選定方法
利便性	モビリティ向上	○以下に示す施設へのアクセス路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅</li> <li>・ 駐輪場</li> <li>・ シェアサイクルポートへのアクセス路線</li> </ul> ○普段自転車でよく利用する路線 (アンケート調査結果)
	生活支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商業施設 (小売店舗、スーパー、商店街)</li> <li>・ 高校、大学 (自転車による通学を想定)</li> <li>・ 保育園・幼稚園 (自転車による送り迎えを想定)</li> <li>・ 主要公共施設 (区役所、地域センター、区民集会所、図書館、文化施設)</li> <li>・ 病院</li> </ul>
	観光支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光拠点</li> </ul> (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) による)

### (1)モビリティ向上

- ・対象施設は駅、駐輪場、シェアサイクルポートとする。
- ・また、アンケート調査で「普段自転車でよく利用する路線」として指摘の多い路線を対象とする。

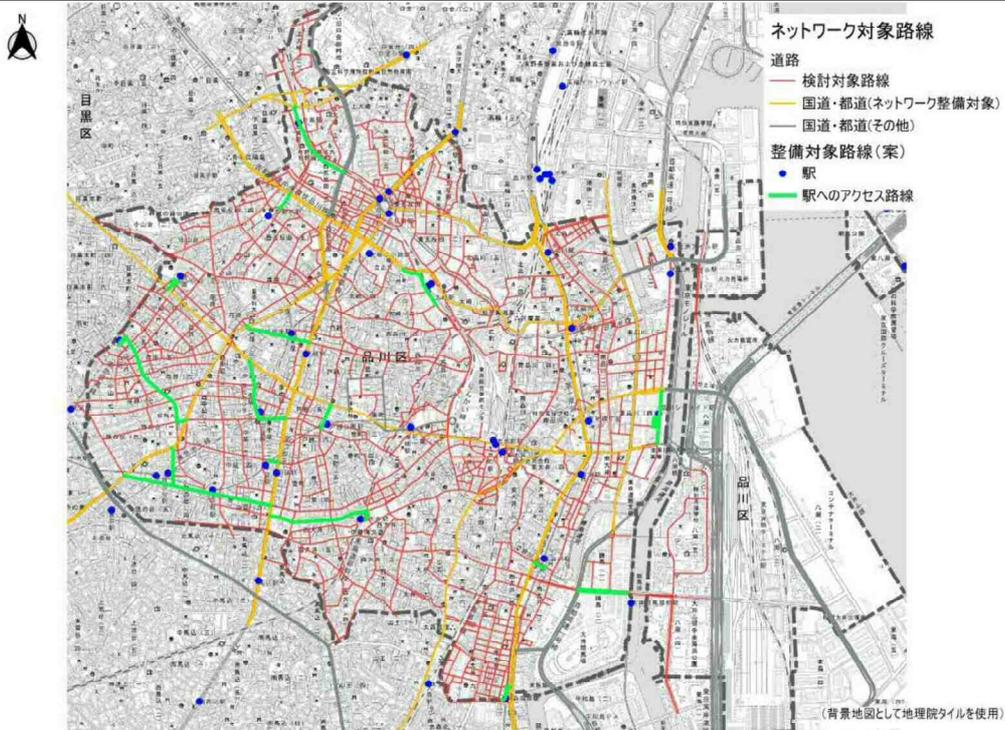


図 2-3 駅へのアクセス路線 (案)

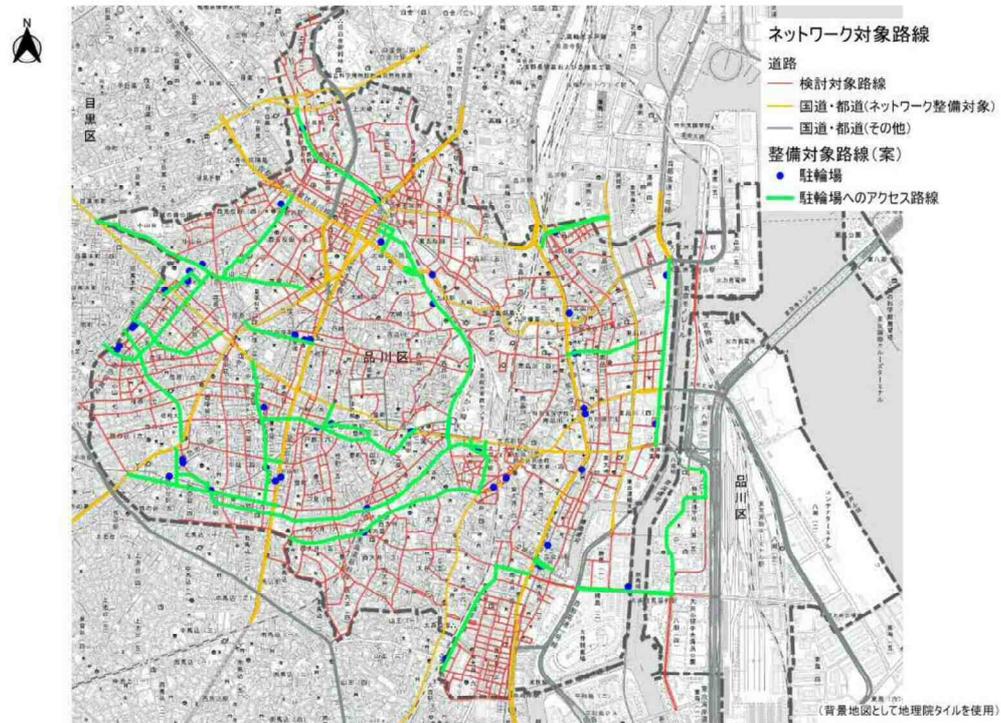


図 2-4 駐輪場へのアクセス路線 (案)

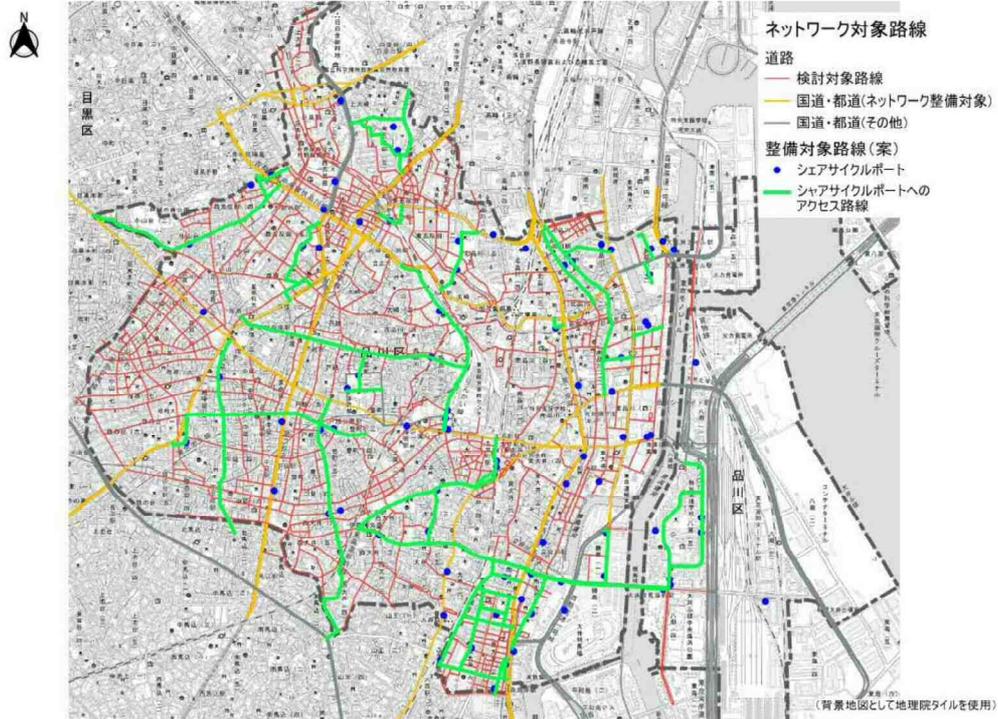


図 2-5 シェアサイクルポートへのアクセス路線（案）

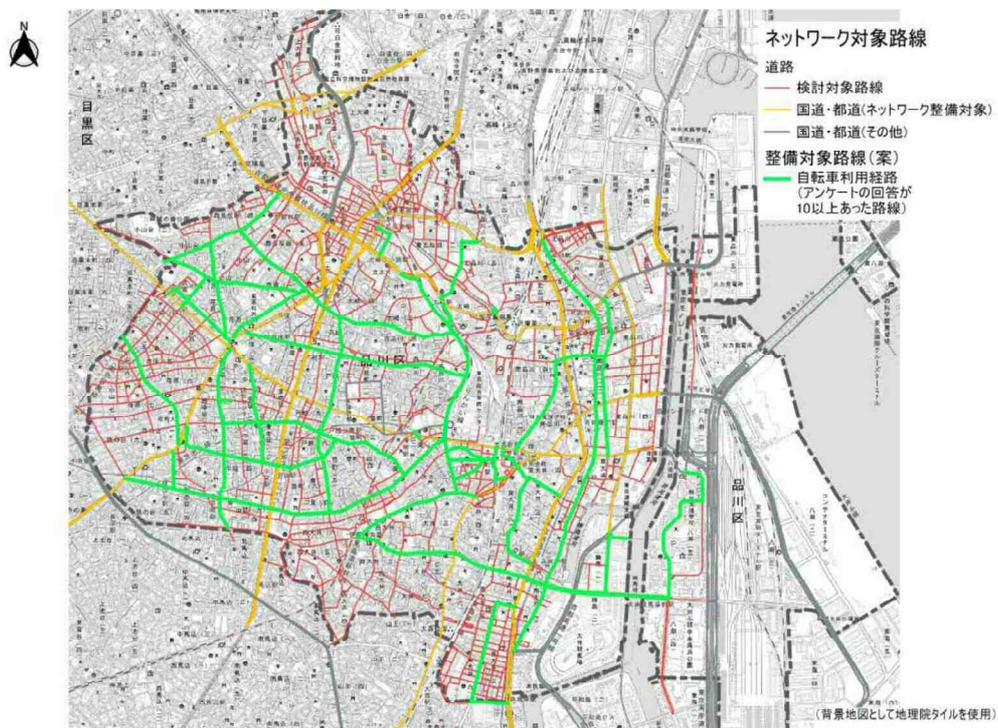


図 2-6 普段自転車によく利用する路線（アンケート）

## (2)生活支援

- 対象施設は商業施設、高校・大学、保育園・幼稚園、主要公共施設（区役所、地域センター、区民集会所、図書館、文化施設）、病院とする。

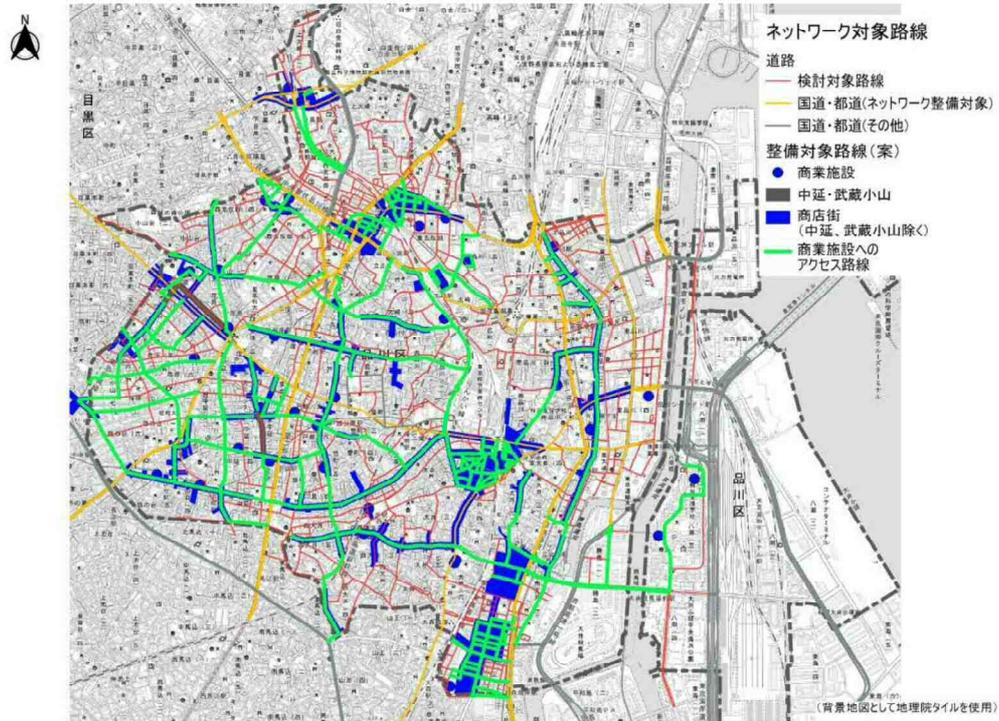


図 2-7 商業施設へのアクセス路線（案）

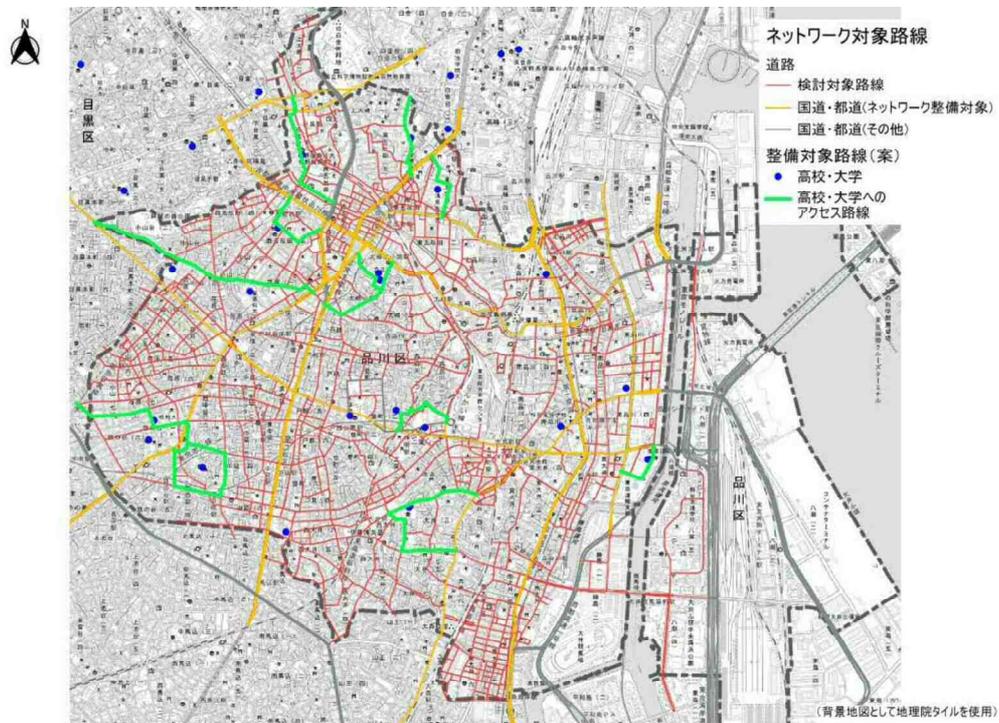


図 2-8 高校・大学へのアクセス路線（案）

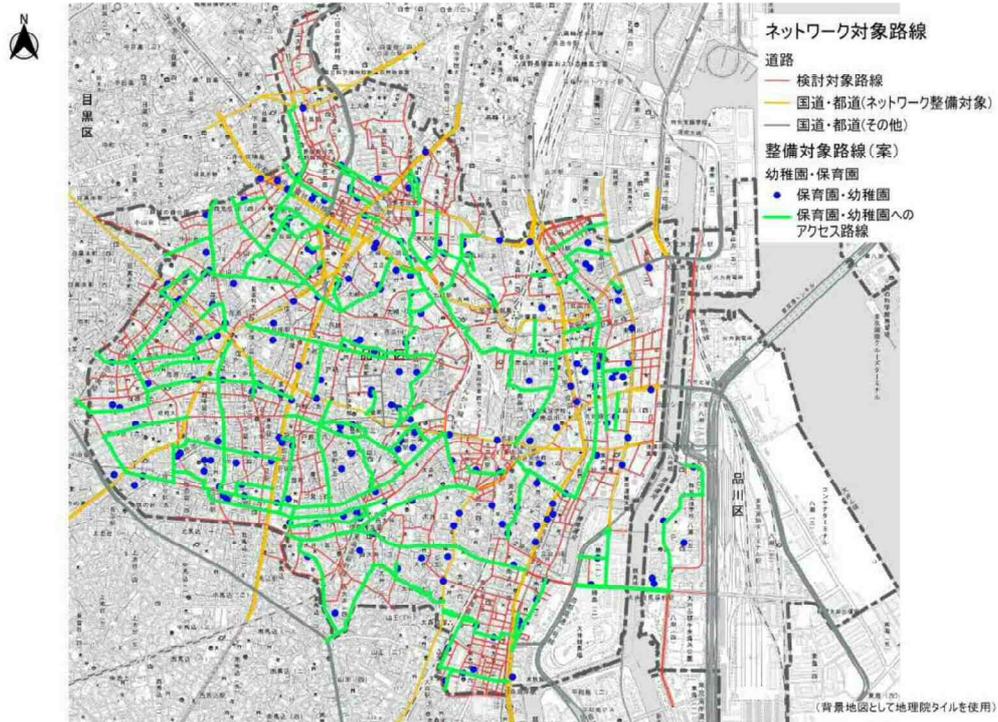


図 2-9 保育園・幼稚園へのアクセス路線（案）

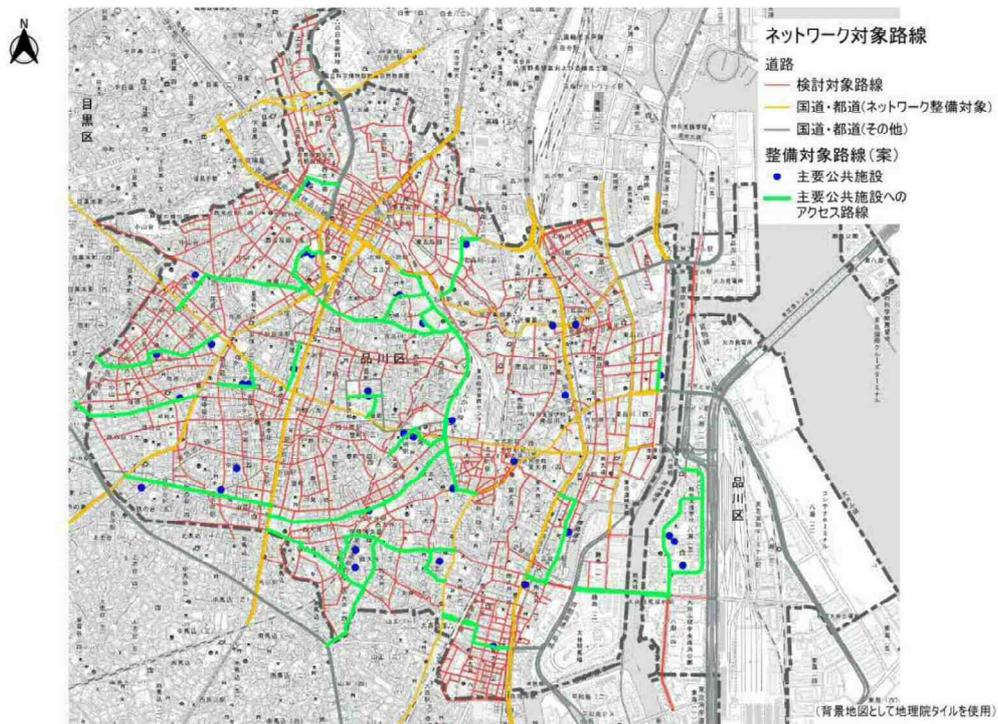


図 2-10 主要公共施設へのアクセス路線（案）

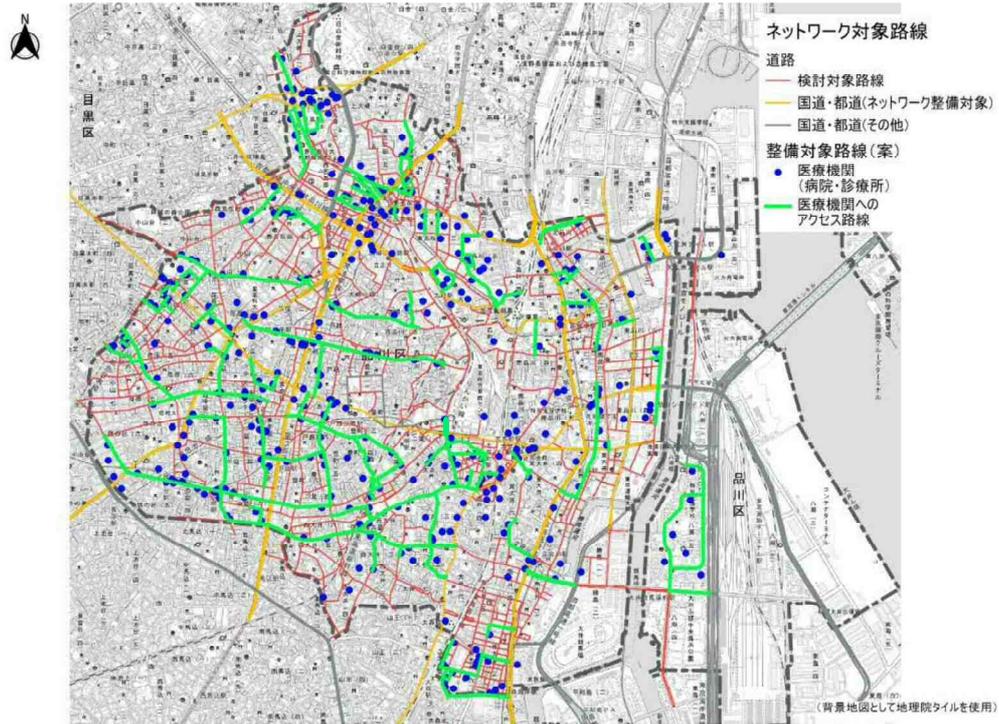


図 2-11 医療施設へのアクセス路線 (案)

(3)観光等支援

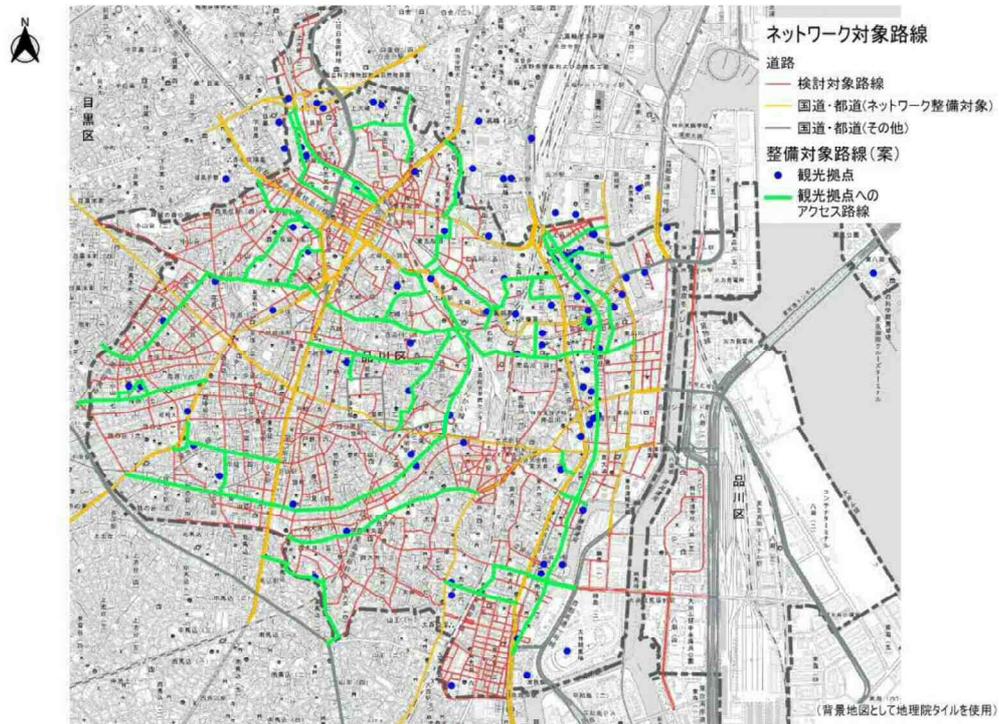


図 2-12 観光拠点へのアクセス路線 (案)

#### (4) 利便性を高める路線の抽出

- ・ (1) ~ (3) で抽出した 10 項目のアクセス路線を重ね合わせ得点化し、3 点以上の路線を「利便性を高める路線」として抽出した。

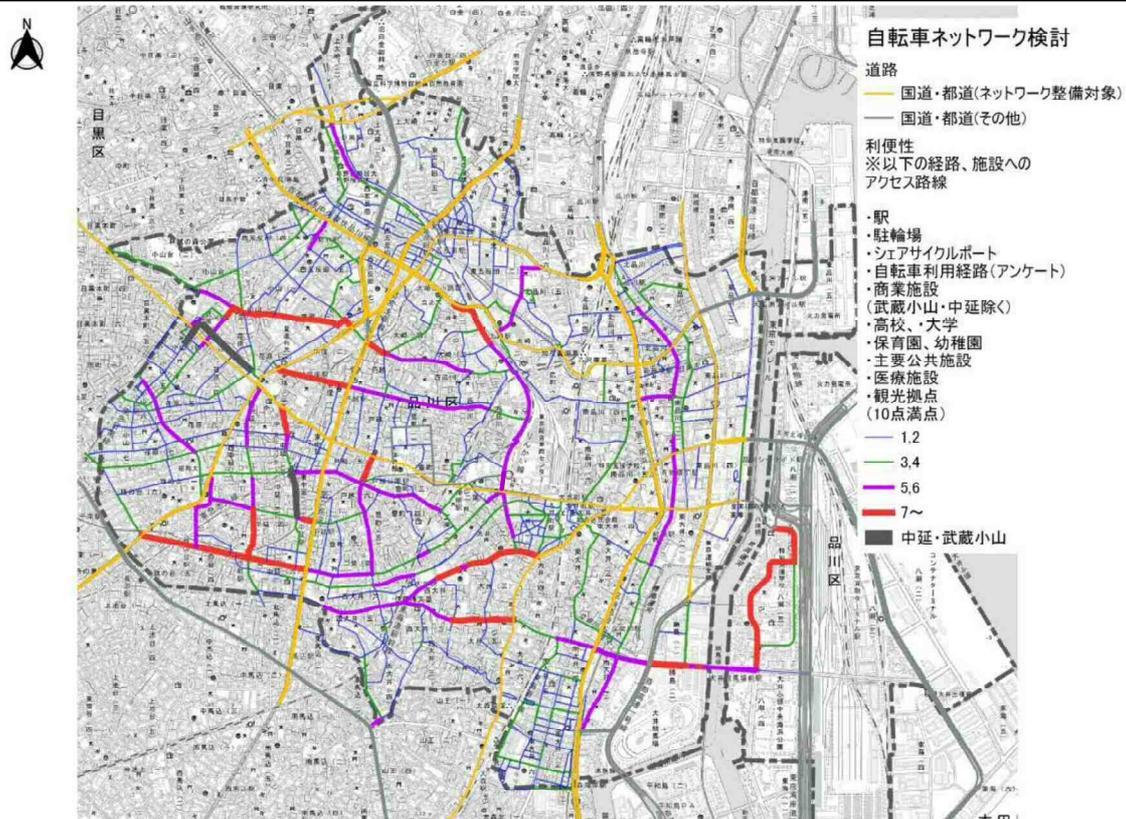


図 2-13 利便性を高める路線 (案)

### 3) ネットワークを補完する路線の追加 (ステップ3)

- ・抽出した「利便性を高める路線」について、連続性を確保するため必要な路線を追加した。
- ・また、隣接区における自転車通行空間との接続性も考慮し、必要な路線を追加した。

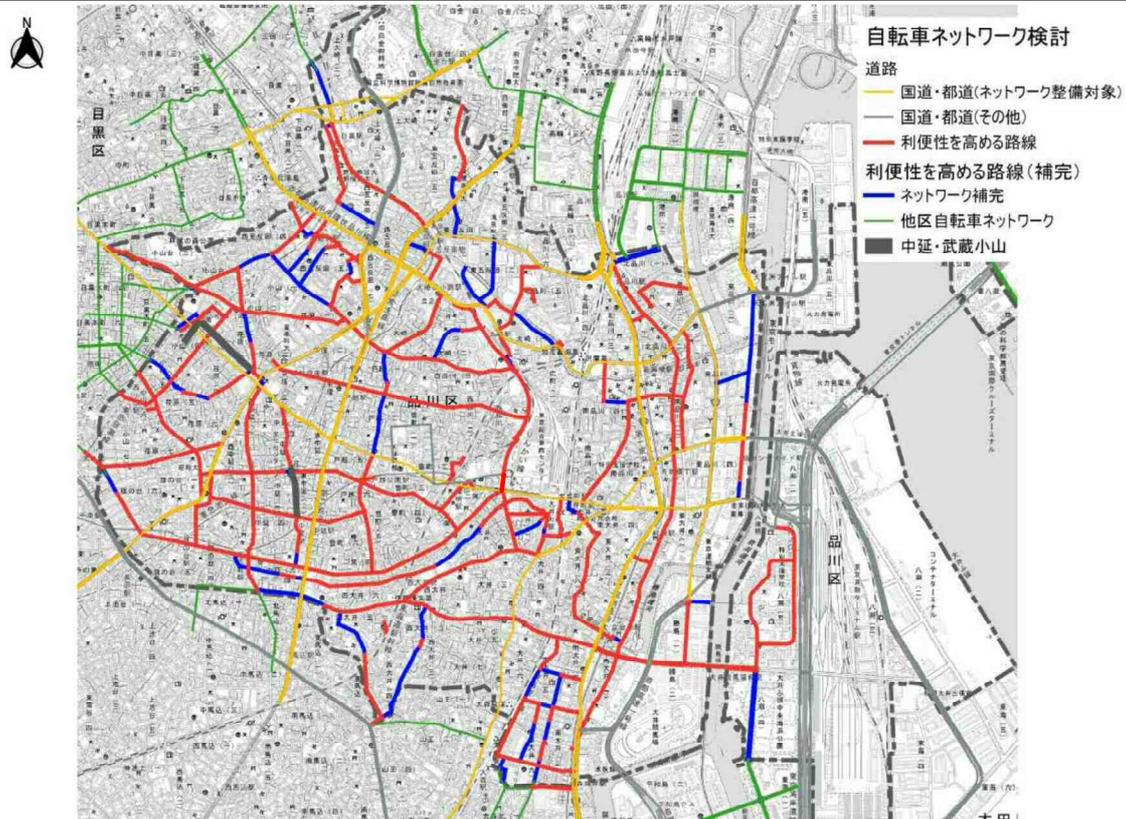


図 2-14 利便性を高める路線 (補完路線追加) (案)

#### 4) 自転車ネットワーク整備対象路線の選定 (ステップ4)

- ・ステップ3で選定したネットワークについて、ネットワークの密度<sup>※</sup>や都市計画道路（事業化路線）を考慮した調整を行う。
- ・また、安全性を配慮すべき路線を抽出し、安全性の視点から調整を行う。

※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では自転車ネットワークの目安として、約330m～2km間隔が示されている。市街化が進んでいる品川区では500～1km間隔が概ねの目安と考えられる。

##### (1) ネットワーク密度からの調整

- ・これまでに選定された路線について、ネットワーク密度の視点、都市計画道路（第四次事業化路線）の視点から追加、あるいは集約する。
- ・ネットワーク密度の低い地区については、追加可能な自転車通行空間に適した路線を再検討する。
- ・ネットワーク密度の高い地区については、競合する複数路線の中から、より幹線的な路線を抽出し、この路線に機能を集約させてネットワークを形成するよう調整を行う。

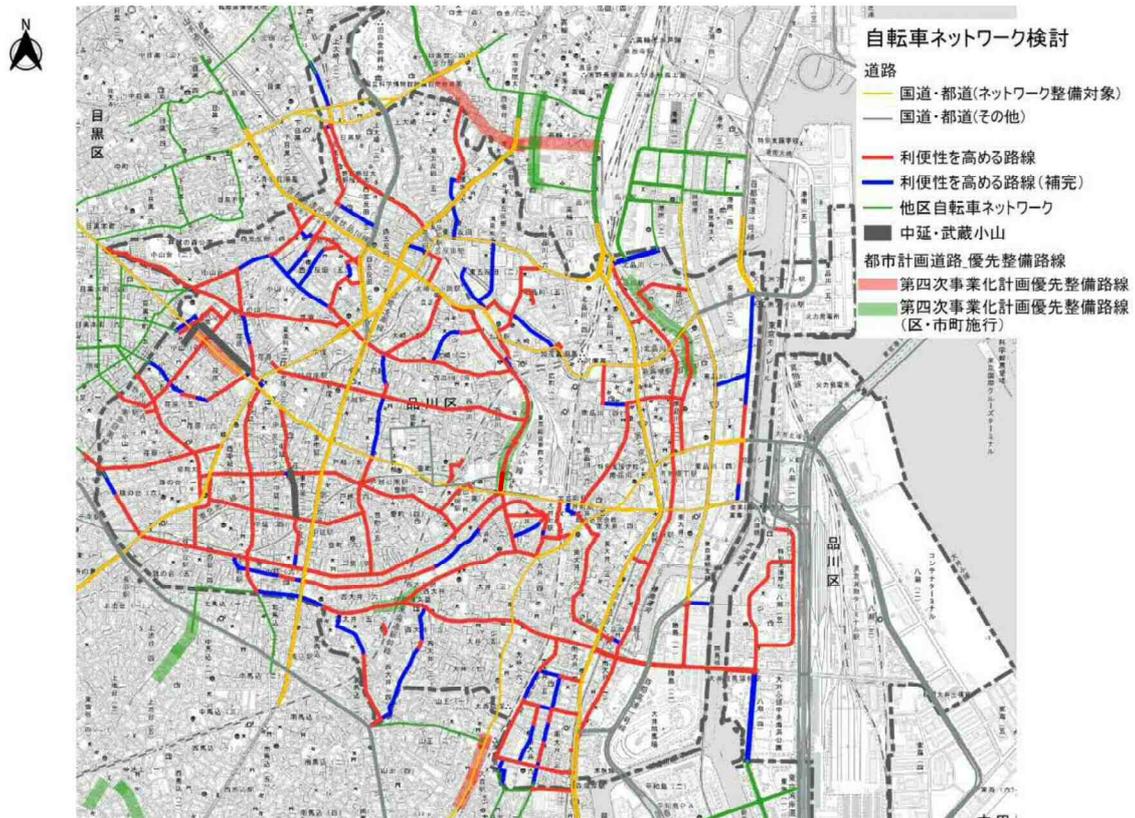


図 2-15 利便性を高める路線 (都市計画道路追記) (案)

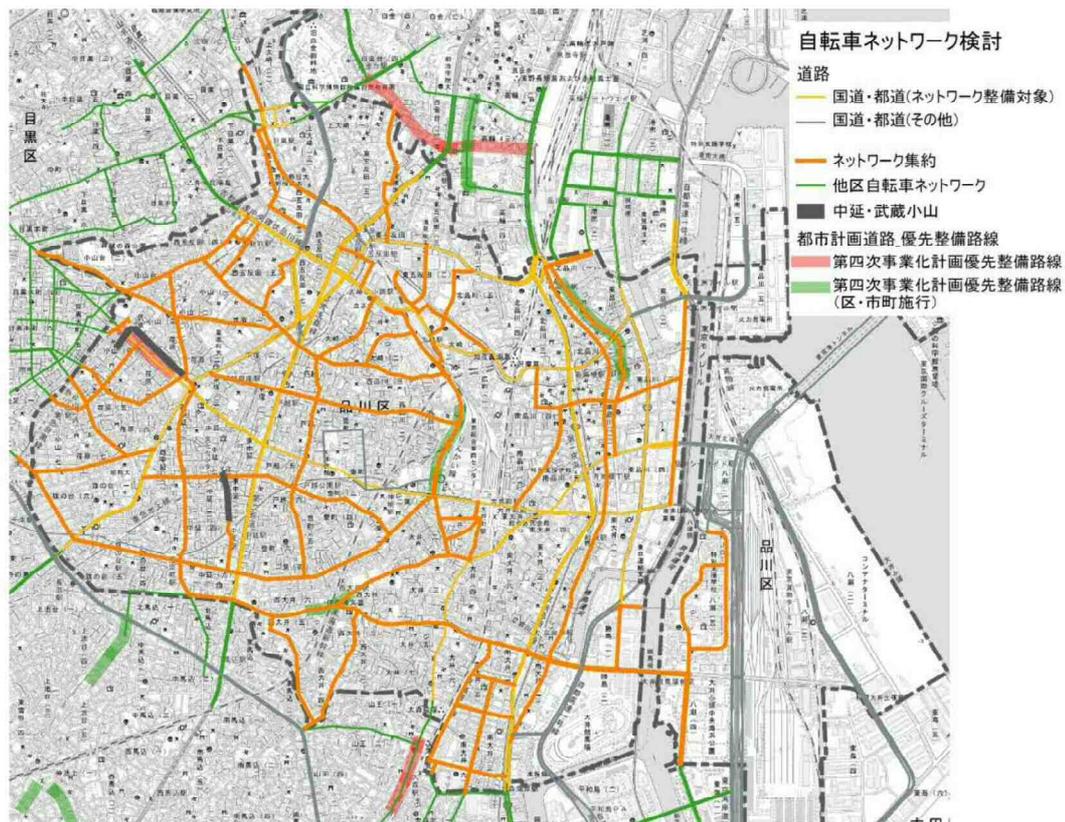


図 2-16 利便性を高める路線 (調整後) (案)

## (2)安全性への配慮

- ・自転車ネットワーク整備対象路線の選定にあたっては、利用者の利便性を高める路線を優先して候補としたが、これをベースに安全性に配慮すべき路線を抽出し、路線の調整等を行う。
- ・商店街等歩行者との錯綜が懸念される路線については、自転車の通行を抑制すべき路線として位置づけ、これを代替する路線を選定する。
- ・自転車関連事故危険箇所、危険を感じる道（アンケート調査）、通学路については、自転車通行空間としての整備により安全性の向上を図るとともに、通行空間整備に併せて交通安全対策を検討する。

表 2-2 安全性の観点からの検討の視点

視点	内容	具体的な選定方法	対応
通行抑制	歩行者との錯綜が懸念される路線	・自転車の乗り入れが規制されている商店街（武蔵小山商店街、中延商店街等）	・抑制すべき路線に位置付け ・整備対象区間から除外
交通安全対策	自転車関連事故危険箇所	・自転車関連交通事故が発生している路線（警察庁オープンデータ）	・自転車通行空間としての整備により安全性の向上を図る ・通行空間整備に併せて交通安全対策を検討
	危険を感じる道	・危険を感じる道（アンケート調査）	
	通学路	・小学校・中学校へのアクセス路線（通学路における安全性の向上を想定）	

①歩行者との錯綜が懸念される路線

- ・自転車の乗り入れが規制されている商店街は、武蔵小山商店街、中延商店街等である。

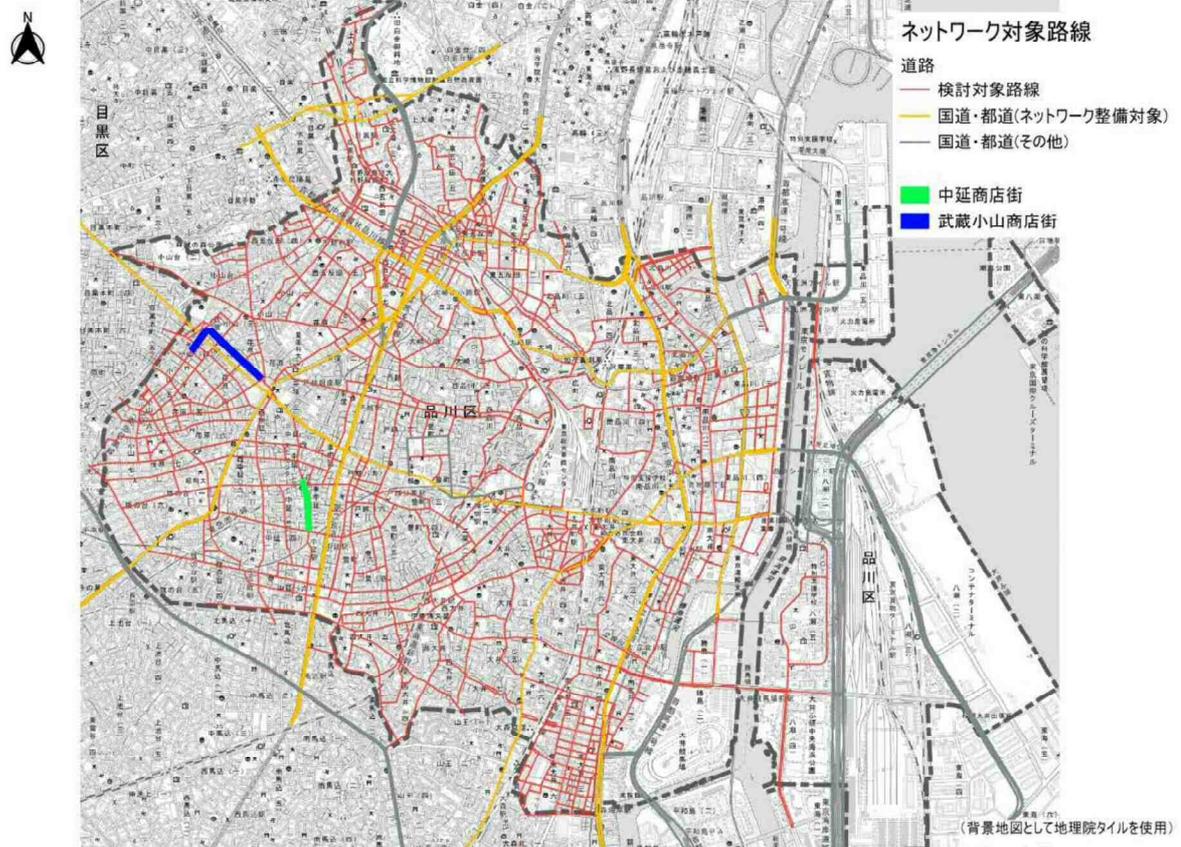


図 2-17 歩行者との錯綜が懸念される路線 (案)

## ②自転車関連交通事故危険箇所

- ・自転車関連交通事故が発生している路線を対象とし、自転車関連事故発生危険箇所とのアクセス路線を抽出した。
- ・警察庁オープンデータより、自転車関連事故件数1件/年・100m以上の区間を自転車関連交通事故発生危険箇所とした。

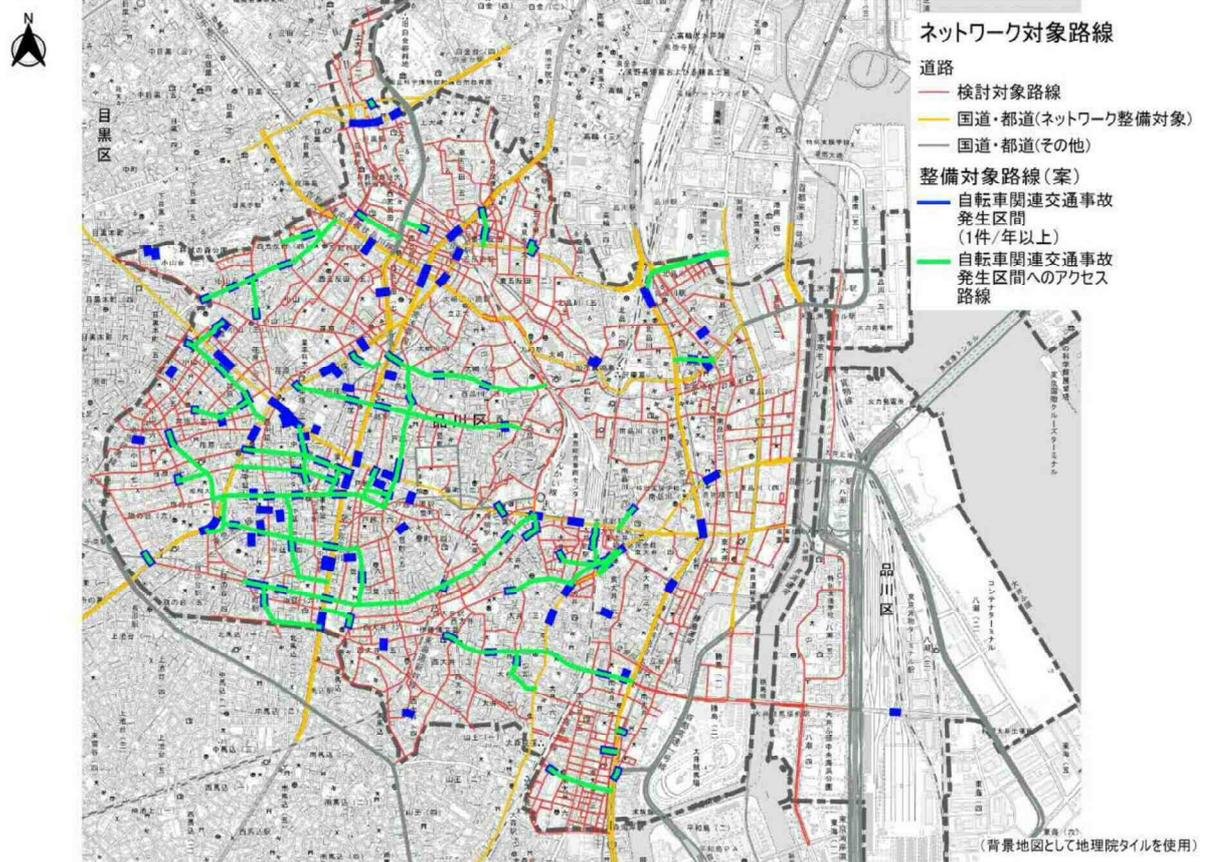


図 2-18 自転車事故発生危険箇所を含む路線 (案)

### ③危険を感じる道

- ・アンケート調査結果から、自転車利用中、又は歩行中・自動車運転中に危険を感じると指摘されている路線<sup>注</sup>を対象とした。

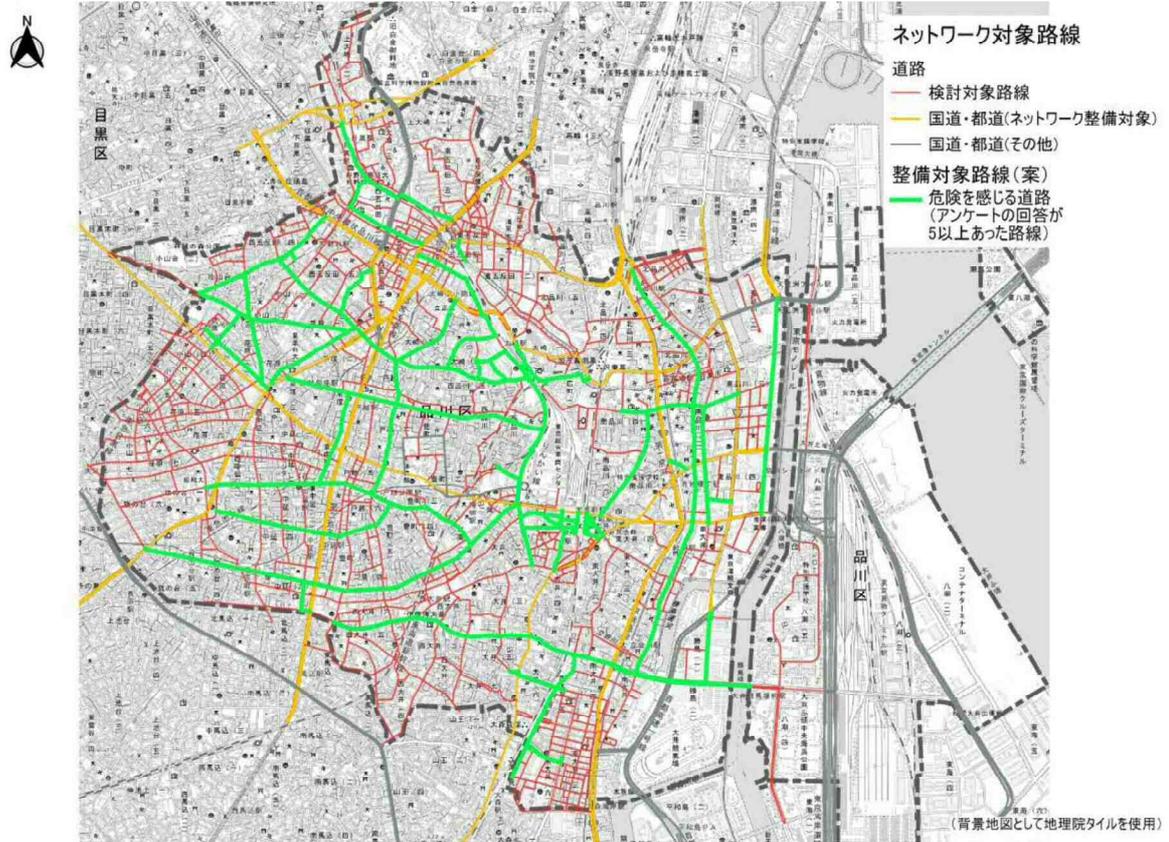


図 2-19 危険を感じる路線 (アンケート調査)

注：指摘数5件以上の路線を対象とした

#### ④児童、生徒の安全

- ・ 小学校、中学校の通学路の安全性向上のため、小学校、中学校へのアクセス路線を対象とした。

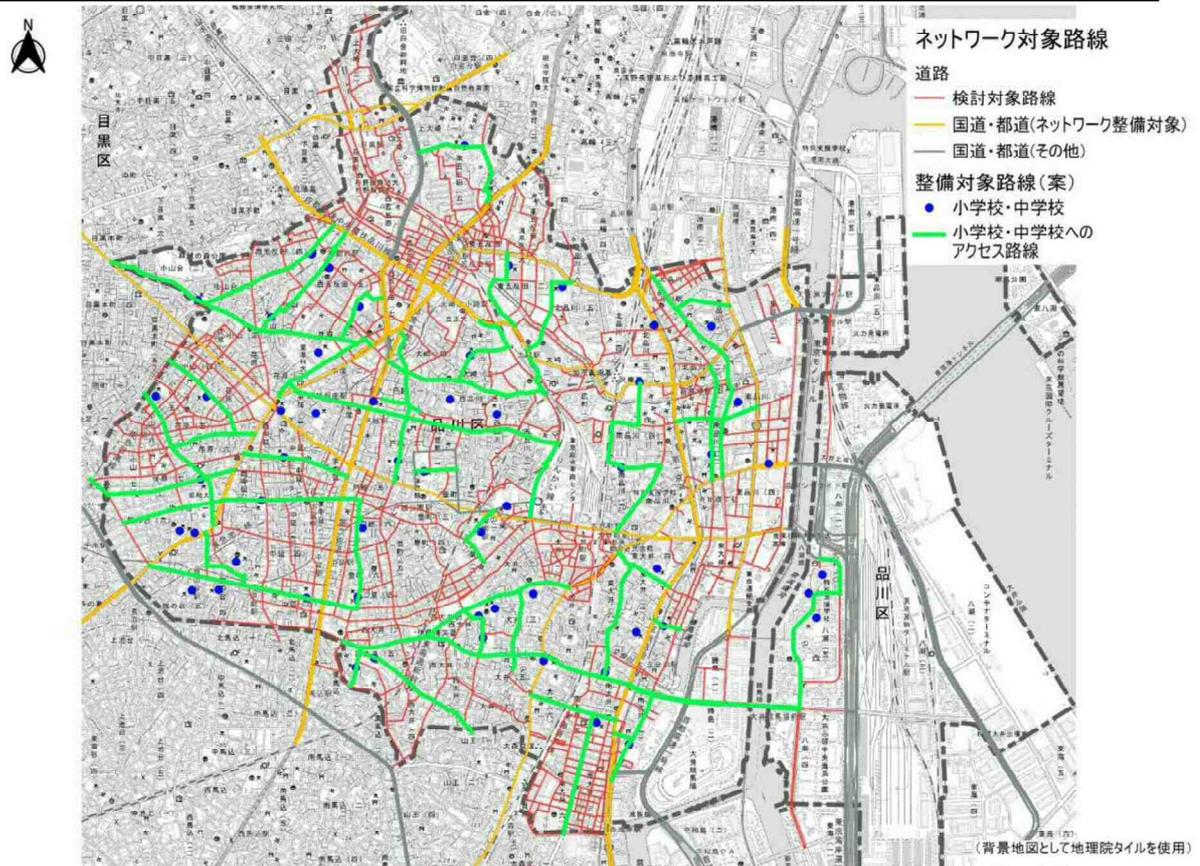


図 2-20 小学校・中学校へのアクセス路線 (案)

### ⑤安全性に配慮する路線の抽出

・安全性に関わる項目で抽出した路線を重ね合わせ、安全性に配慮する路線を抽出した。



図 2-21 「安全性」に配慮すべき自転車ネットワークの抽出結果 (案)

### (3) 自転車ネットワーク整備対象路線

- ・ネットワーク密度や安全性に配慮する路線を考慮し、自転車ネットワーク整備対象路線を選定した。

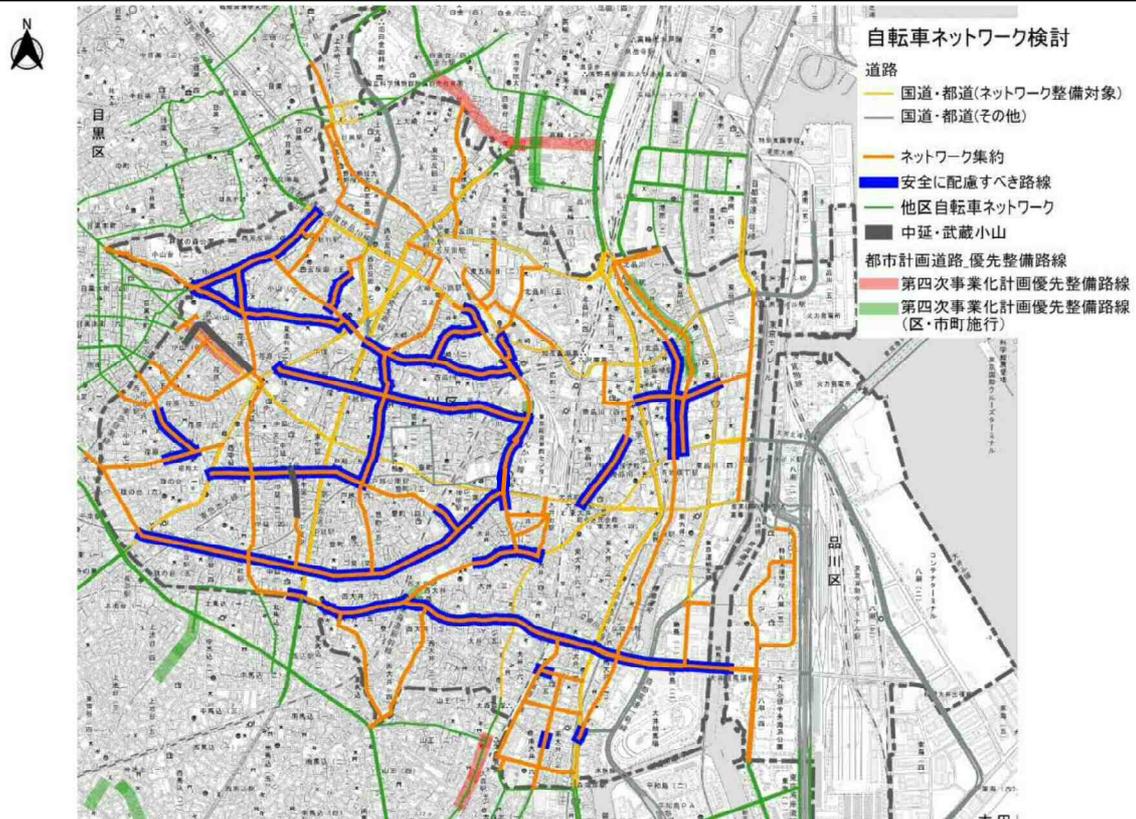


図 2-22 自転車ネットワーク整備対象路線 (案)

注：安全性に配慮する路線は2点以上得点があり、ネットワーク整備対象路線に重なっている路線を対象とした

## 3. 自転車ネットワークの整備形態

### 3.1 整備形態

- ・自転車ネットワーク整備対象路線については、各路線の特徴に応じた形態で整備する必要がある。
- ・自転車通行空間の整備形態、通行位置としては、自転車道、自転車通行帯、車道混在（歩道のある道路、歩道のない道路（路側帯あり））、歩道（普通自転車の歩道通行部分の指定あり、普通自転車の歩道通行可）の6パターンが考えられる。

表 3-1 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）（1/3）

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
自転車道	<p>(定義) 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という(第2条第2号)</p> <p>(幅員) 自転車道の幅員は2m以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる(第10条第3項)</p>	<p>(定義) 自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる車道の部分をいう(第2条第3号の3)</p>	<p>普通自転車は、自転車道が設置されている場合には、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない(第63条の3)</p> <p>自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれの車道とする(第16条第4項)</p>	
自転車通行帯	<p>(定義) 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう(第2条第15項)</p> <p>(幅員) 自転車通行帯の幅員は、1.5m以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1mで縮小することができる(第9条の2第3項)</p>	<p>(定義) 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない(第20条第2項)</p> <p>(幅員) 車両通行帯の幅員は3m以上(やむを得ない場合1.5m以上3m未満)(道路交通法施行令第1条の2第4項)</p>	<p>自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない(第20条第2項)</p>	

出典：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」(H19.10)  
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7)

表 3-2 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）（2/3）

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
車道混在	<p>(定義) 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分(自転車道を除く)をいう(第2条第4号)</p>	<p>(定義) 車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう(第2条第3号)</p> <p>(幅員) 1.0m以上確保することが望ましい(注)</p>	<p>(歩道のある道路) 自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない(第17条第1項)</p> <p>自転車は、道路(歩道等と車道の区分のある道路)においては車道の左側端に寄って通行しなければならない(第18条第1項)</p>	 
	<p>(路肩) 道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して設けられている帯状の道路の部分をいう(第2条第12号)</p>	<p>(路側帯) 歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の部分で、道路標示によって区画されたものをいう(第2条第3号の4)</p> <p>(幅員) 路側帯の幅員は原則0.75m以上(道路交通法施行令第1条の2第2項)</p> <p>1.0m以上確保することが望ましい。生活道路などでは必要に応じて幅0.75mの矢羽根型路面表示を用いることができる(注)</p>	<p>(歩道のない道路(路側帯あり)) 自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯(歩行者用路側帯を除く)を通行することができる(第17条の2第1項)</p>	 

出典：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」(H19.10)

国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7)

(注) 車道、路肩・路側帯の幅員については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の定義を用いた

表 3-3 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）（3/3）

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
歩道	<p>(定義) 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という(第2条第1号)</p> <p>(幅員) 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とするものとする(第11条第3項)</p>	<p>(定義) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分という(第2条第2号)</p>	<p>[普通自転車の歩道通行部分の指定] (通行方法) 普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている歩道において、普通自転車の通行すべき部分が指定されている場合、普通自転車は、その指定された部分を徐行しなければならない(第63条の4第2項)</p>	
			<p>[普通自転車の歩道通行可] (交通規制) 普通自転車は、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる(第63条の4第1項)</p> <p>(通行方法) 普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている場合、普通自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない(第63条の4第4項)</p>	

出典：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」  
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

### 3.2 整備形態の選定

- ・現況において自転車が通行する位置は歩道も含まれているが、ガイドラインでは自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、「自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする」とあり、整備形態としては基本的に車道通行を前提として検討する。
- ・ガイドラインでは整備形態の考え方を示しているが、区道である対象路線全区間の交通量の把握は困難である。
- ・そのため、自転車通行空間整備に必要な幅員に着目して整備形態を検討する。
- ・なお、選定に当たっては自動車交通量に変わる指標として住民アンケートによる「危険を感じる道」等を参考に、道路空間の再編成が可能であれば自転車道、自転車専用通行帯の整備とすることも検討する。

表 3-4 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

出典：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

表 3-5 整備形態の選定基準（案）

整備形態	自転車通行空間整備可能幅員		備考
	片側	両側	
自転車道	2m	4m	一部区間が片側1.5m（両側3m）でも可
自転車専用通行帯	1.5m	3m	一部区間が片側1m（両側2m）でも可
車道混在	1m※	2m	一部区間が片側0.75m（両側1.5m）でも可

※矢羽根型路面標示の標準仕様（案）では、標示の幅を0.75m以上としている。  
（出典：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）