建 設 委 員 会 資 料
令和 5 年 9 月 26 日
都市環境部都市計画課

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４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９月５日（火）10:00～11:30

２．場　　所　品川区役所　第一委員会室

３．内　　容

・品川区自転車活用推進計画（素案）　**【資料 1】**

・委員名簿　**【資料 2】**

４．これまでの検討状況

・令和４年 12 月　第１回開催
　内容：品川区自転車活用推進計画の策定について　など

・令和５年 ３月　第２回開催
　内容：アンケート調査の結果概要、計画の方向性　など

・令和５年 ６月　第３回開催
　内容：品川区自転車活用推進計画(骨子案)　など

５．今後の予定

・令和５年 12 月ごろ　パブリックコメント

・令和６年 ２月ごろ　第５回開催予定
　内容：品川区自転車活用推進計画(案)

・令和６年 ３月ごろ　策定・公表

資料１

品川区自転車活用推進計画（素案）

２０２４(令和６)年度　―　２０３３(令和１５)年度

目　次

１章　計画の概要 1
２章　自転車利用等の現状 4
３章　課題の整理 39
４章　計画の目標と基本方針 40
５章　実施すべき施策（今回追加） 46
６章　計画の推進（今回追加） 63
７章　自転車ネットワーク計画の考え方 67
８章　自転車ネットワーク路線の検討 68
９章　整備優先度の設定（今回追加） 90
１０章　整備形態の検討 94

１章 計画の概要

１．１ 計画の背景と目的

自転車は、手軽で便利に利用できる移動手段として、生活の様々な場面で利用されています。

近年では、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契機とした自転車通勤の増加などを背景に、自転車の利用ニーズがより一層高まっています。

品川区においては、日常生活を支える身近な移動手段として自転車が多く利用されており、これまでも自転車通行空間の整備が進められています。また、2017（平成 29）年よりサービスが開始されたシェアサイクルについても、利用が年々増加傾向にあり、臨海部ではサイクルイベントが開催されるなど、多様な自転車利用への関心が高まりつつあります。

一方、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、コロナ禍による駅利用者減少に伴う駐輪場定期利用者の減少、子育て世帯を中心とした大型自転車の増加、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ます。また、区内には活気のある商店街が多く、区内外から多くの人が訪れることから、自転車の事故や放置、通行ルールなどへの対応が求められています。これまでも区では、自転車に対する様々な取り組みを行ってきましたが、いまだに多くの課題が残されています。

区では、このような自転車を取り巻く現状や課題を踏まえつつ、自転車活用推進法の基本理念（環境負荷の低減、災害時の交通機能維持、健康の増進、交通混雑の緩和、自転車の役割拡大、交通安全の確保）を勘案し、SDGsにも配慮しながら、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進します。これにより、品川区長期基本計画で示す将来像「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」のさらなる実現に向け、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します。

１．２ 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 2017（平成 29）年５月より施行されました。自転車活用推進法に基づき、国は 2018（平成 30）年６月に、東京都は 2019（平成 31）年３月にそれぞれ自転車活用推進計画を策定し、2021（令和３）年５月には両計画とも改定が行われました。

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ます。

本計画は、国や東京都の自転車活用推進計画の内容を勘案しつつ、区の上位計画である「品川区基本構想」（2008（平成 20）年４月策定）、「品川区長期基本計画」（2020（令和２）年４月策定）、「品川区まちづくりマスタープラン」（2023（令和５）年３月策定）との整合を図り、区のその他関連計画とも整合・連携して策定します。

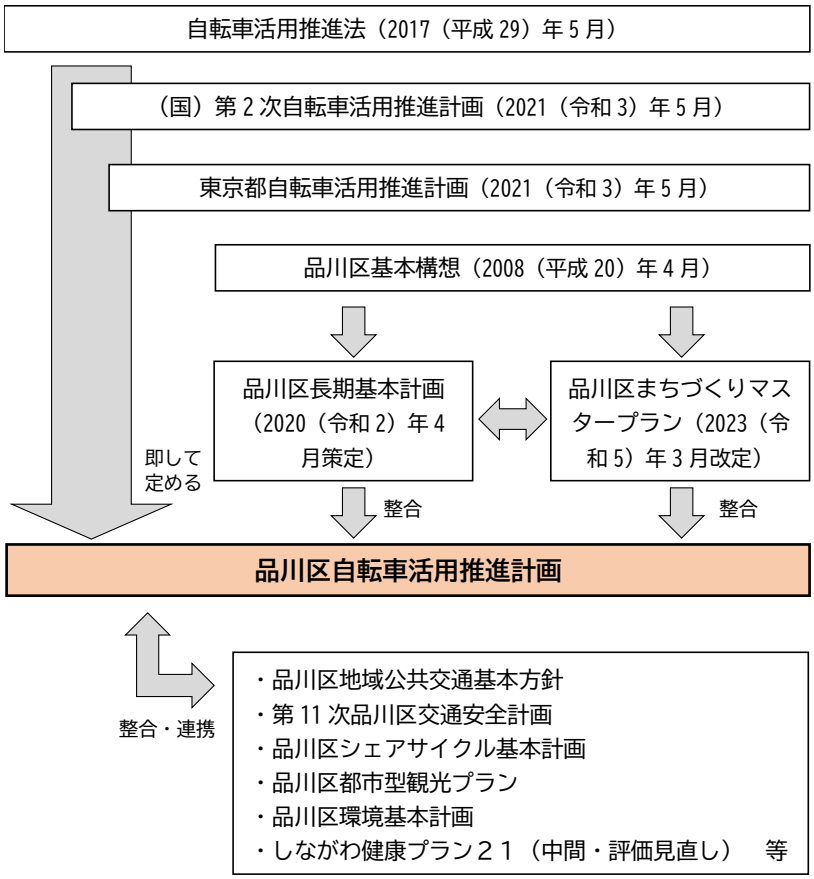


図 １-１　本計画の位置づけ

１．３ 計画の期間

国の「第２次自転車活用推進計画」の計画期間は、2021（令和３）年度から 2025（令和７）年度となっています。

また、「東京都自転車活用推進計画」の計画期間は、2021（令和３）年度から 2030（令和 12）年度となっています。

さらに、「品川区まちづくりマスタープラン」が 2023（令和５）年３月に改定され、計画期間を 2023（令和５）年度から 2032（令和 14）年度の 10 年間としています。

品川区の自転車活用推進計画は、国の「第２次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 2024（令和６）年度～2033（令和 15）年度の 10 年間とします。

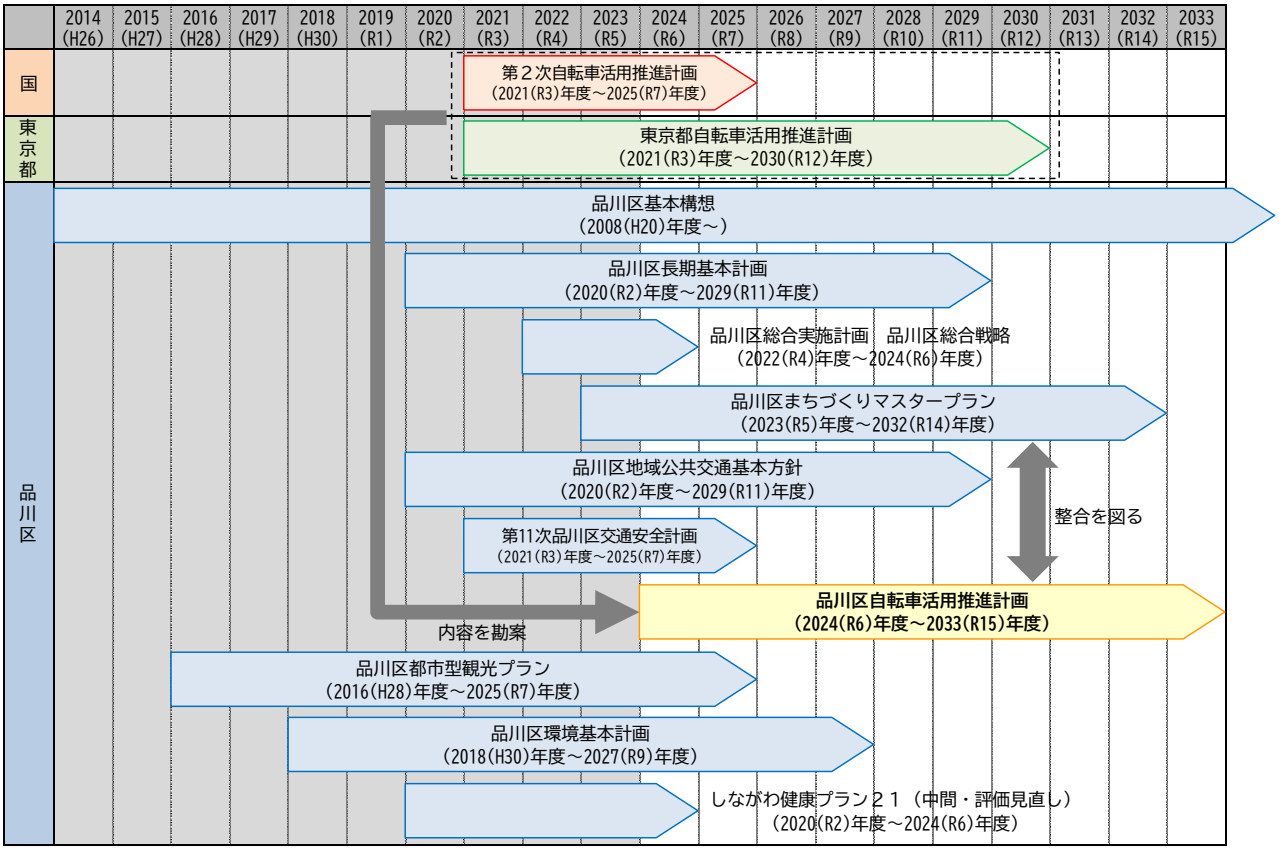


図 １-２　本計画と上位関連計画の期間

１．４ 計画の対象地域

計画の対象地域は、品川区全域とします。

２章 自転車利用等の現状

２．１ 自転車の特色

自転車は様々な特色を持っており、様々な活用が推進されています。具体的には、主に以下の５つの特色が挙げられます。

（１）くらしの足を支える身近な移動手段

品川区を出発地とするトリップ[1]について、交通手段別の移動時間の割合をみると、「路線バス・都電」は 30-39 分、「鉄道・地下鉄」、「自動車」は 60 分以上の割合が最も高い一方、「自転車」は 10-19 分の割合が最も高く、0-9 分と合わせると 20 分未満で７割を占めています。

自転車は、ほかの交通手段よりも短時間の移動において多く利用されており、日々のくらしを支える身近な移動手段であると言えます。

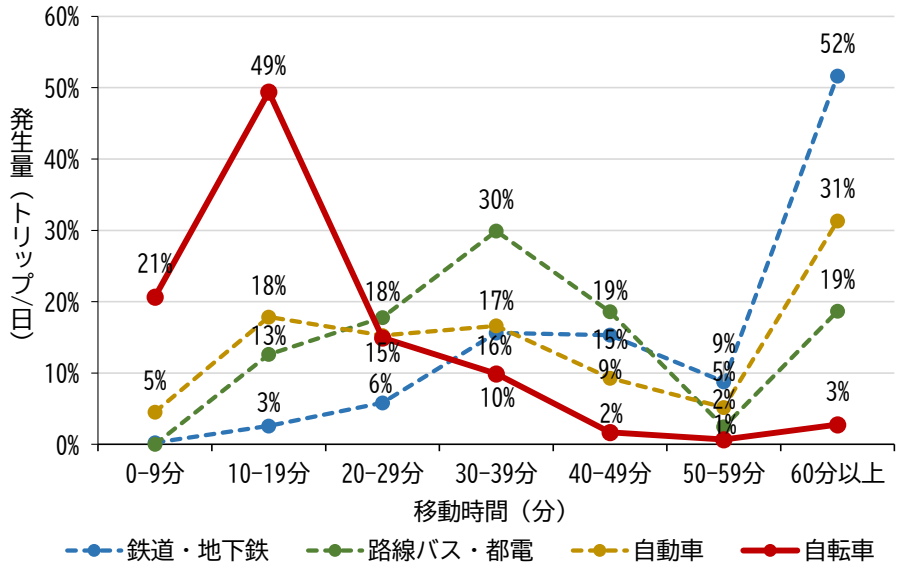


図 ２-１　交通手段別の移動時間の割合（品川区発地）

資料：東京都市圏交通計画協議会「第６回（2018（平成 30）年）東京都市圏パーソントリップ調査」より作成
注１：２輪車、徒歩、その他の交通手段は除く
注２：トリップ数の割合は、交通手段ごとの移動時間の構成比

[1] 目的をもった２地点間の移動（およびその単位）のこと。ただし、同一目的の移動で複数の交通手段を利用しても１トリップと数え、逆に同一手段の利用でも、目的が変わると別トリップとなる。

（２）環境にやさしい移動手段

気候変動等への対応など、近年は環境対策への機運が高まっており、自転車は CO_2 を排出しない移動手段として注目されています。

国は 2020（令和２）年に「2050 年までにカーボンニュートラル[2]の実現を目指す」ことを発表し、国土交通省が戦略的に取り組む重点プロジェクトとしてとりまとめた「国土交通グリーンチャレンジ」では、「デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開」の取組の中で、自転車の利用促進を示しています。



図　2-2　「デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開」の取組

資料：国土交通省「国土交通グリーンチャレンジ　概要」（2021（令和３）年７月）

（３）健康増進に効果がある移動手段

自転車について、海外の研究機関では「糖尿病をはじめとした生活習慣病のリスクを低減する効果がある」と報告しています。

また、ジョギングやランニングに比べて自転車は足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人が始めてもケガをしにくいメリットがあります。

表　2-1　身体活動のメッツ（ＭＥＴｓ）

運動活動	METs	生活活動
	1	安静に座っている状態(1) デスクワーク(1.5)
ヨガ・ストレッチ(2.5)	2	料理、洗濯(2.0)
ウォーキング(3.5) 軽い筋トレ(3.5)	3	犬の散歩(3.0) 掃除機かけ(3.3) 風呂掃除(3.5)
水中ウォーキング(4.5)	4	自転車(4.0) ゆっくり階段上る(4.0) 通勤や通学(4.0)
かなり速いウォーキング(5.0)	5	動物と活発に遊ぶ(5.3) 子どもと活発に遊ぶ(5.8)
山登り(6.5)	6	
ジョギング(7.0)	7	
サイクリング(8.0)	8	階段を速く上る(8.8)
なわとび(12.3)	12	

資料：スポーツ庁　Web 広報マガジン「DEPORTARE」（2020（令和２）年 10 月 23 日）

注：メッツは運動強度の単位で、安静時を１とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

[2] 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

（４）観光・レジャーで気軽に利用できる移動手段

時代の変化と共に、製品に価値を見出す「モノ消費」から、体験に価値を見出す「コト消費」に消費傾向が変化しています。

インバウンドを含め、体験型観光のニーズが高まっていることから、国際的なサイクリング大会の誘致やシェアサイクルを活用したサイクリングの活性化等、自転車の観光・レジャーへの活用が期待されます。

写真等追加予定

（５）災害時における機動性が高い移動手段

地震等の災害が発生した際には、自動車による避難渋滞や公共交通機関の運転見合わせが発生してしまう恐れがあります。そのような状況下でも、自転車は機動性が高く燃料を必要としないため、迅速な被災状況の把握や災害対応に活用が期待されています。

区では、災害時の初動およびその後の復旧活動の効率化を図るため、区職員が緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるよう、事業者と協定を締結しています。

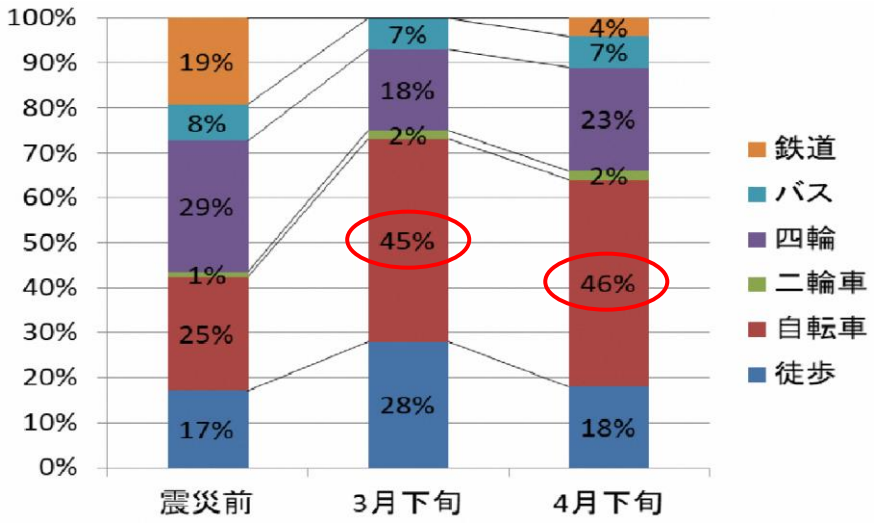


図 2-3　東日本大震災における震災前後の交通行動変化（仙台市中心部）

資料：第３回自転車の活用推進に向けた有識者会議（2018（平成 30）年２月、国土交通省）　配布資料

２.２ 自転車を取り巻く近年の社会情勢

（１）自転車関連事故の状況

全国的な傾向として、2012（平成 24）年～2021（令和３）年の 10 年間で、自動車関連事故は 54.7%減少したのに対し、自転車関連事故は 47.2%の減少となっています。自転車関連事故は減少していますが、自動車関連事故と比べると減少率が小さい状況です。

自転車関連の死傷事故のうち、「自転車対自動車」は大幅に減少していますが、「自転車対歩行者」、「自転車単独」は増加しています。

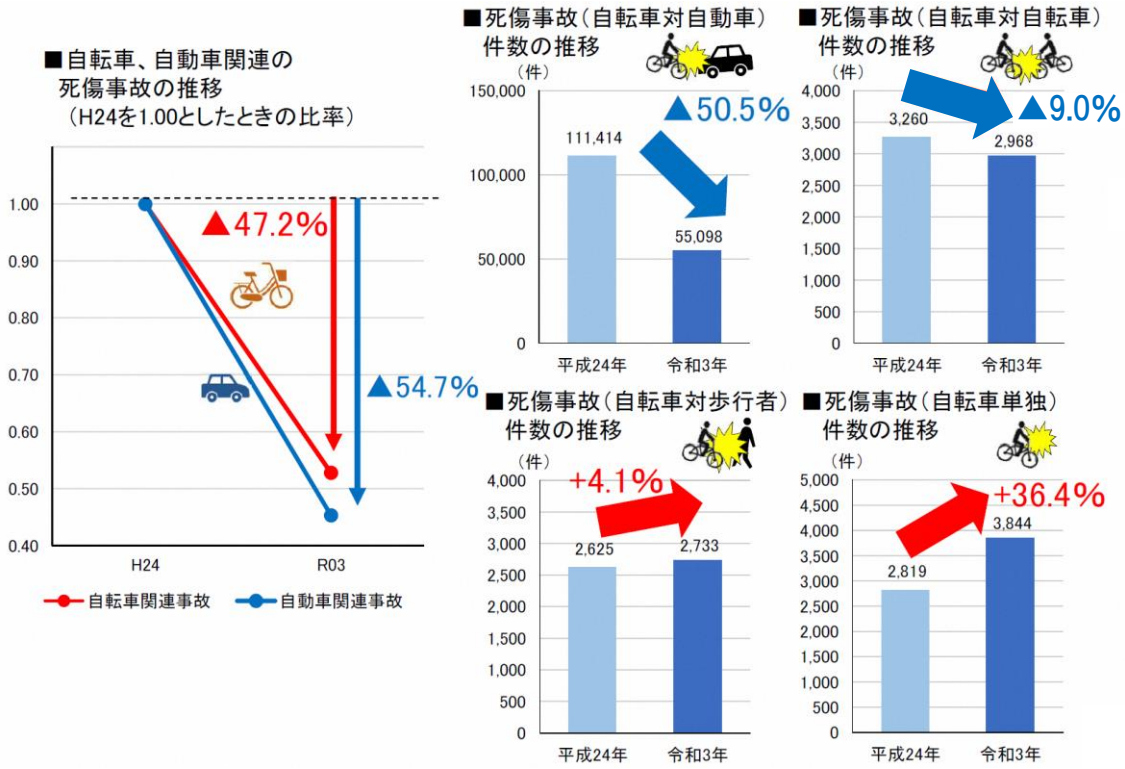


図 ２-４　自転車関連事故の状況

資料：第１回　安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会（2023（令和５）年２月、国土交通省）配布資料に加筆

（２）ヘルメット着用の努力義務化

2022（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、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とされました。

（３）大型自転車の普及

近年、国内の自転車生産台数は減少傾向にありますが、電動アシスト自転車の生産台数は増加しています。

2014（平成 26）年に電動アシスト車と一般車の生産台数が逆転し、2022（令和４）年では自転車生産台数の 80％が電動アシスト自転車となっています。

特にチャイルドシート付電動アシスト自転車のような大型自転車が子育て世帯を中心に普及しており、駐輪場では既存の駐輪ラックにタイヤが収まらない、車体が大きいため二段式ラックに入れられない、ほかの自転車が隣の駐輪ラックに入れられないなどの問題が発生しています。

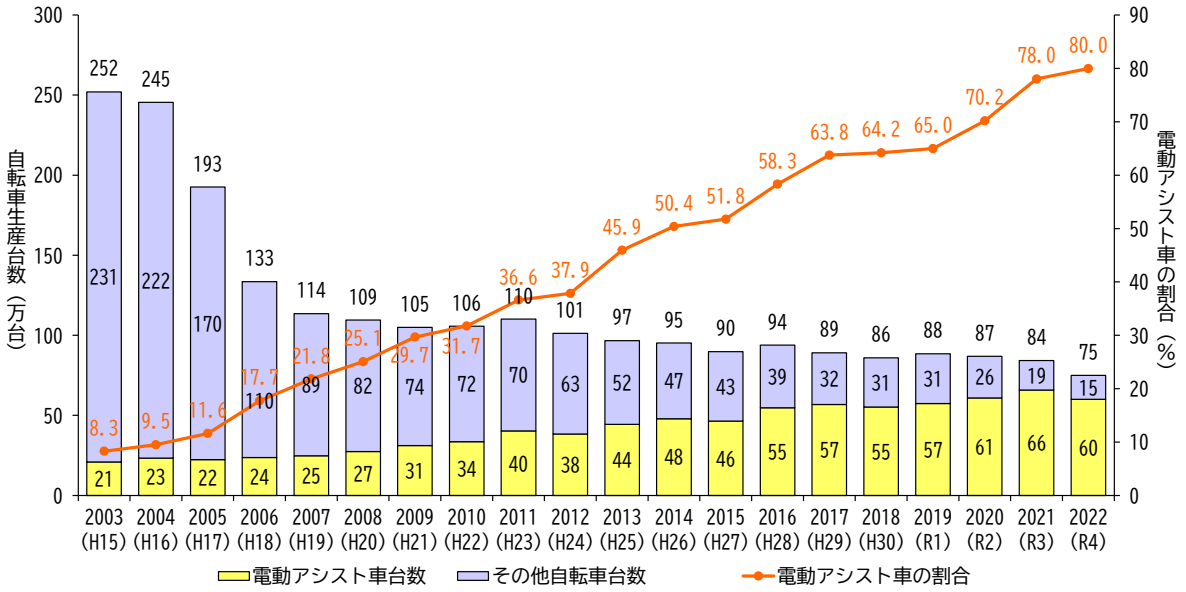


図　2-5　国内の自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

資料：生産動態統計 年報 機械統計編（経済産業省、2003（平成 15）年～2022（令和４）年）より作成

（４）新しい移動手段の普及

電動キックボード（特定小型原動機付自転車）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す。

2023（令和５）年７月１日から、電動キックボードなどに関する改正道路交通法が施行され、16 歳以上であれば運転免許がなくても運転が可能となりました。

また、走行場所が自転車と同様となるなどの新たな交通ルールが適用されているため、自転車通行空間におけるより一層の安全確保が求められます。



■車体の大きさ
- 長さ：190 センチメートル以下
- 幅：60 センチメートル以下

■車体の構造
- 原動機として、定格出力が 0.60 キロワット以下の電動機を用いること。
- 時速 20 キロメートルを超えて加速することができない構造であること。
- 走行中に最高速度の設定を変更することができないこと。
- オートマチック・トランスミッション（AT）であること。
- 最高速度表示灯（灯火が緑色で、点灯又は点滅するもの）が備えられていること。

図　2-6　電動キックボードの基準

資料：政府広報オンラインウェブサイト

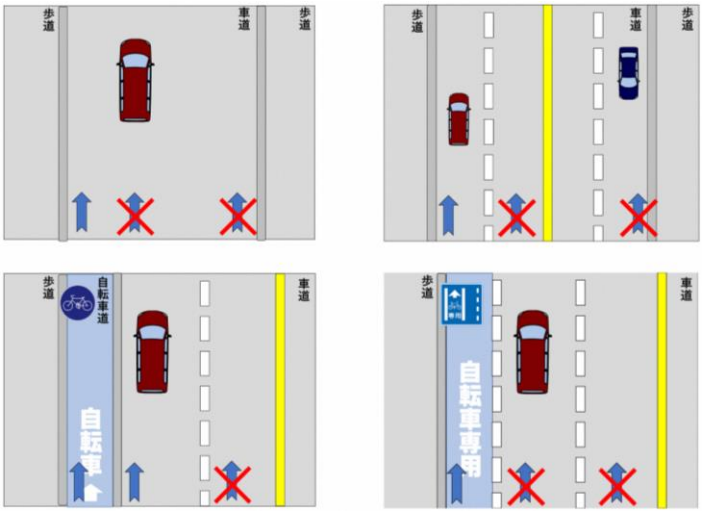


図　2-7　電動キックボードの通行場所のイメージ

資料：警察庁ウェブサイト

区内の電動キックボードポート（Luup）は、概ね区内に広く分布していますが、区南側（西大井駅周辺）や臨海部（八潮地域）などポートが分布していない地域も見られます。

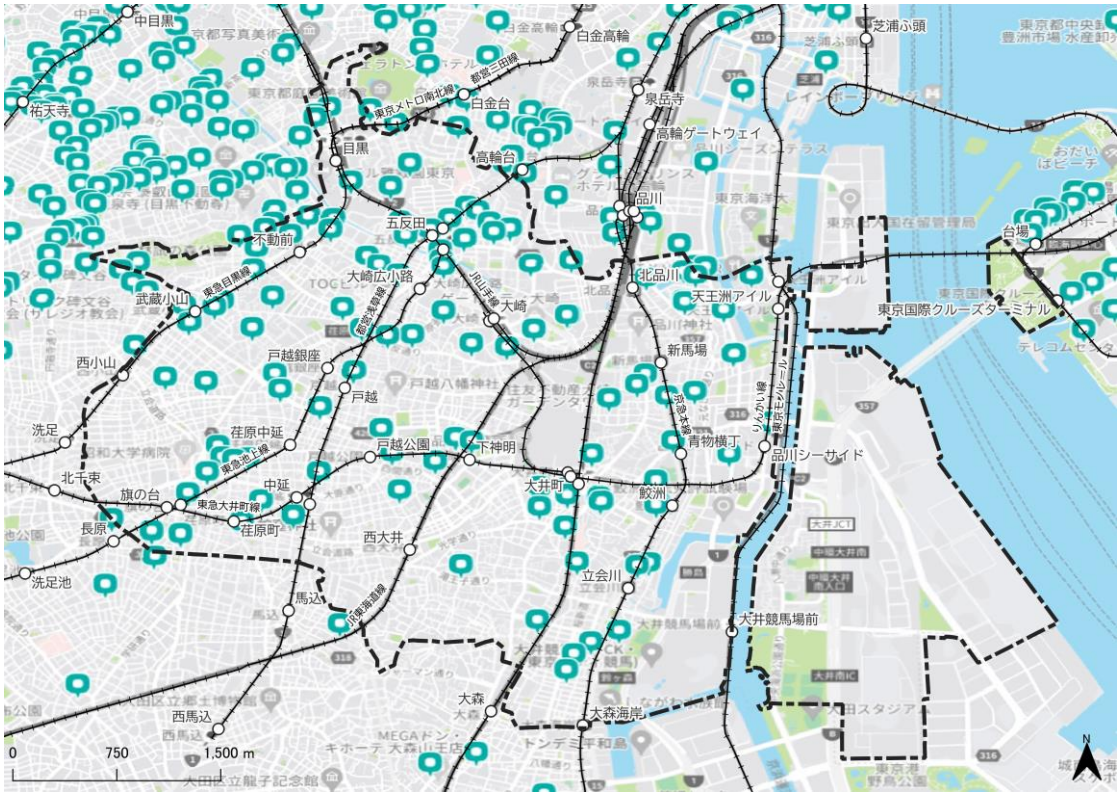


図 2-8　電動キックボードポートの分布状況（Luup）

資料：株式会社 Luup ウェブサイト資料（2023（令和５）年８月）に一部加筆

（５）コロナ禍による影響

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、鉄道利用者が減少しました。それに伴い、駅利用の自転車も減少しており、区内でも駐輪場利用者が減少しています（29 ページ参照）。

駅利用の自転車が減少した一方、密を避ける移動手段として自転車通勤を始める人が増加しました。また、シェアサイクルの利用も増加傾向にあり、コロナ禍の影響が大きい 2020（令和２）年度と 2019（令和元）年度を比較しても、利用回数は増大しています（32 ページ参照）。

さらに、コロナ禍を契機として食品宅配サービスやフードデリバリーの利用を開始した人や利用頻度が増加した人が一定数おり、業務用自転車の増加等による事故が社会問題化しています。

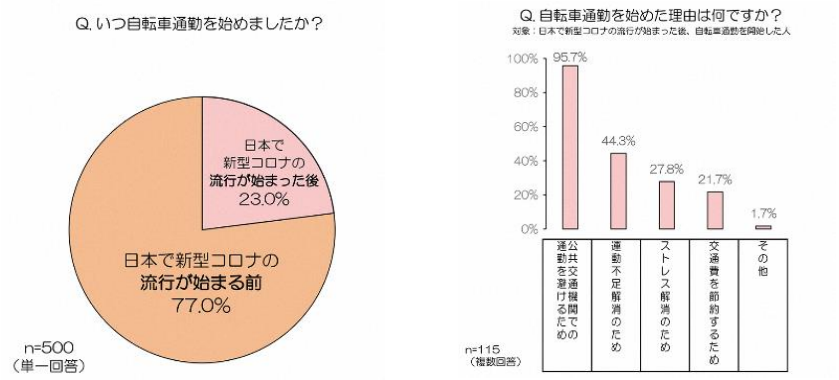


図 2-9　自転車通勤の状況

資料：au 損害保険株式会社ウェブサイト

注：東京都在住で週 1 回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会社員の男女 500 人を対象としたインターネットによるアンケート調査（2019（令和元）年６月）

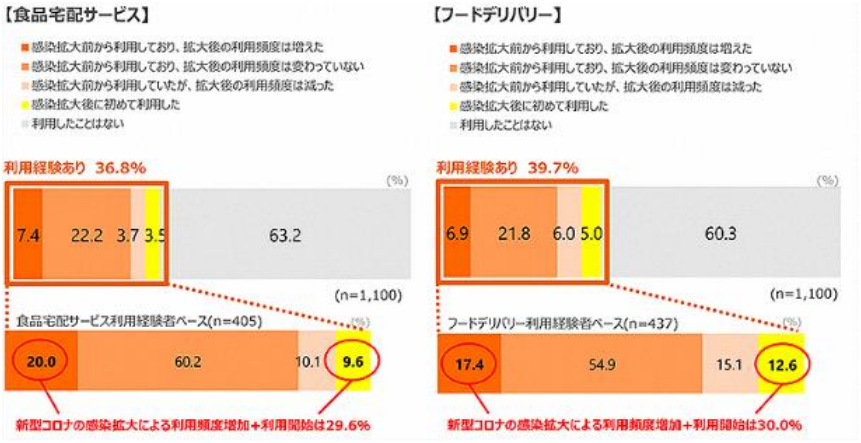


図 2-10　新型コロナ感染拡大前後の食品宅配サービス、フードデリバリー利用状況

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（令和２）年 11 月）

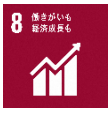
注：全国の 20～69 歳の男女を対象としたインターネット調査。有効回答数は 1,100 サンプル。

２.３ ＳＤＧｓへの貢献

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）とは、2015（平成 27）年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において掲げられた、2030（令和 12）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことです。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。

SDGs の達成に向け、社会・経済・環境などあらゆる分野での総合的な取組が求められており、自転車の活用推進を通じて以下の目標（ゴール）に貢献できると考えられます。

表 ２-２　自転車の活用推進による SDGs への貢献

自転車に関連する目標	自転車活用推進による貢献
 目標３【保健】 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	・自転車の活用推進による健康増進
 目標４【教育】 すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	・交通安全教育による学習機会の確保
 目標７【エネルギー】 すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する	・自転車の活用推進による移動時のエネルギー消費（化石燃料・電力等）の低減
 目標８【経済成長と雇用】 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する	・自転車の活用推進による通勤や業務時の移動の支援 ・自転車の活用推進による商店街の振興
 目標９【インフラ、産業化、イノベーション】 強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	・観光等他分野への自転車活用による産業振興 ・シェアサイクルの導入によるイノベーションの推進
 目標１１【持続可能な都市】 包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	・自転車の利用環境整備による安全・快適に移動できるまちづくり
 目標１３【気候変動】 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	・自転車の活用推進によるカーボンニュートラルの実現
 目標１７【実施手段】 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	・自転車の活用推進のため、行政・区民・関係者が連携して取組を実施

画像資料：国際連合広報センターウェブサイト

２.４ 品川区の概況

（１）人口

① 人口

品川区の人口、世帯数は年々増加傾向にありましたが、2022（令和４）年に約 2,700 人、1,200 世帯減少しましたが、2023(令和５)年には多少持ち直し、404 千人、230 千世帯となっています。

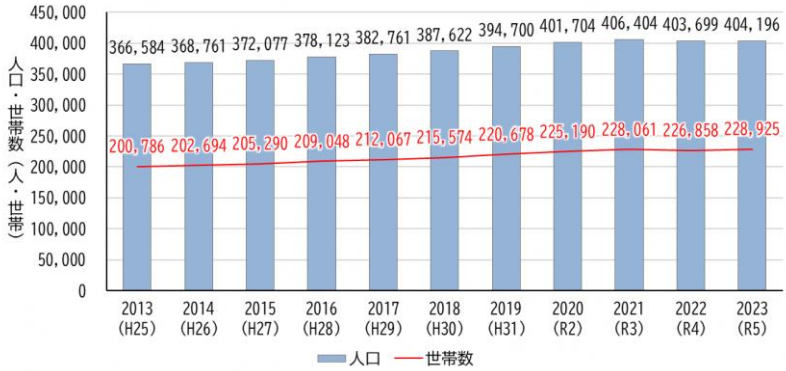


図 ２-１１人口と世帯数の推移

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

② 将来人口推計

品川区の将来人口は、2041（令和 23）年で 429,304 人のピークに達し、2060（令和 42）年には 407,523 人まで減少すると予想されています。

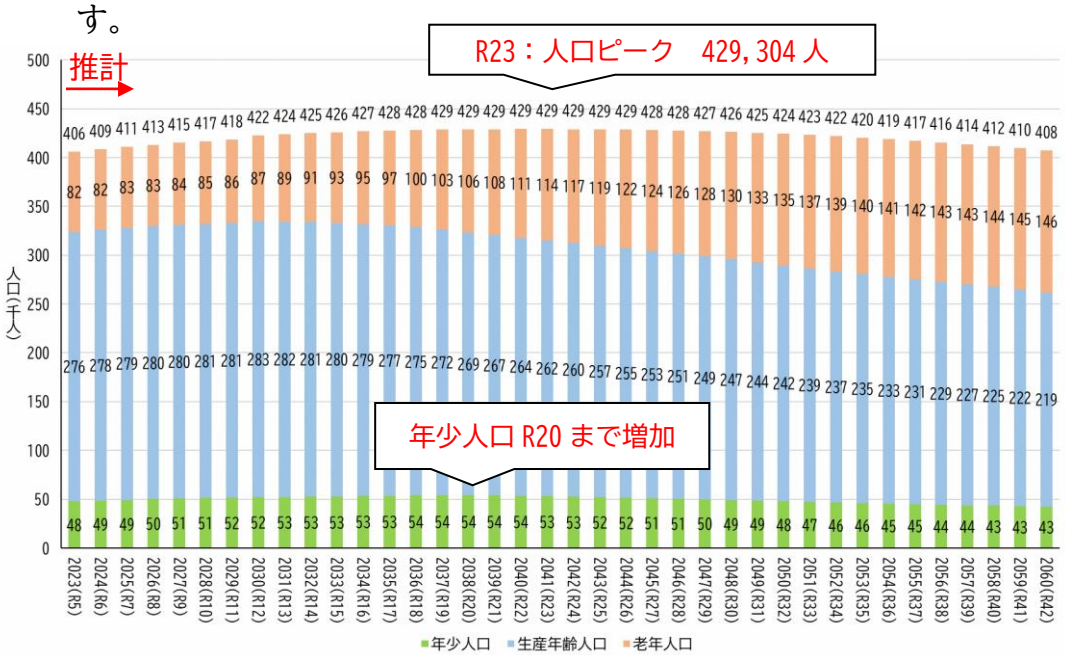


図 ２-１２　品川区の将来人口推計

資料：品川区総合実施計画より作成

注：基準年：2021（令和 3）年、日本人＋外国人の合計値

（２）地形

区西部は標高 20m以上の台地を形成しており、区東部は東京湾に接する低地と埋立地から形成されています。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す。

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ます。

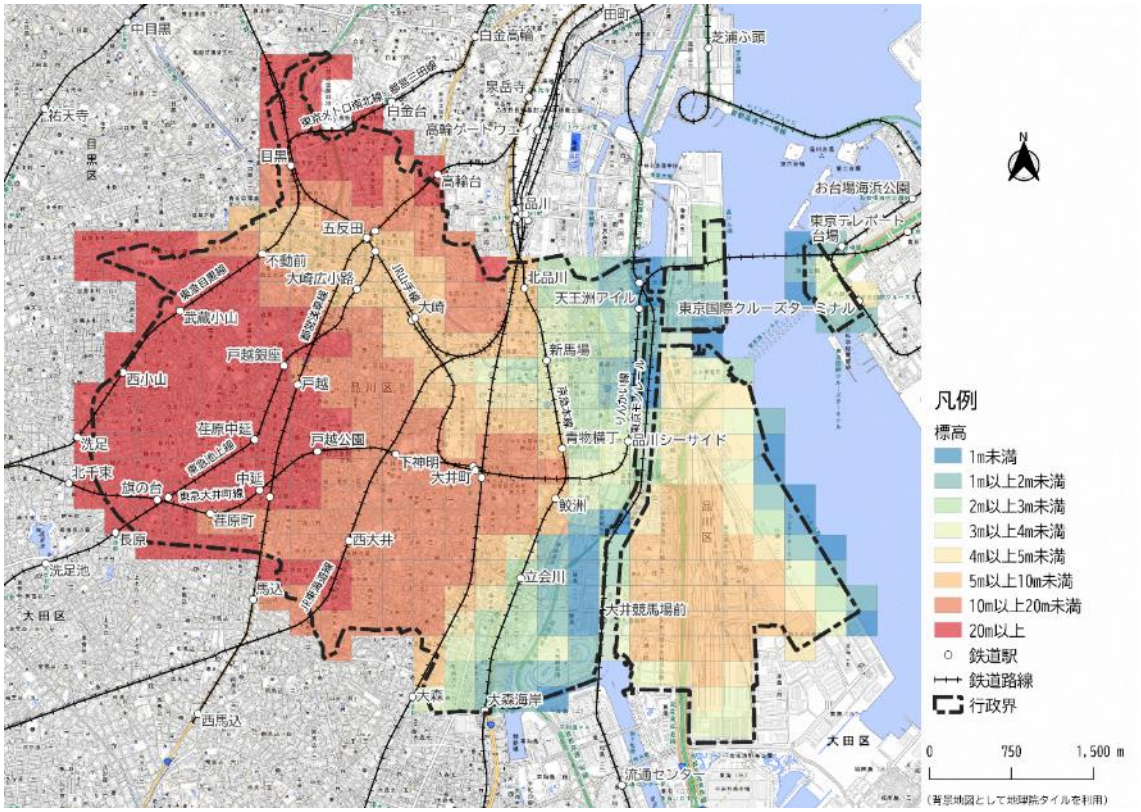


図 2-１３　品川区と周辺地域の標高

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

（３）土地利用等

① 公共施設の分布状況

公共施設は区内全域に分布しており、区役所は区のほぼ中央部に立地しています。さらに、これを補完する地域センター13 箇所が、区全域をカバーするように分布しています。

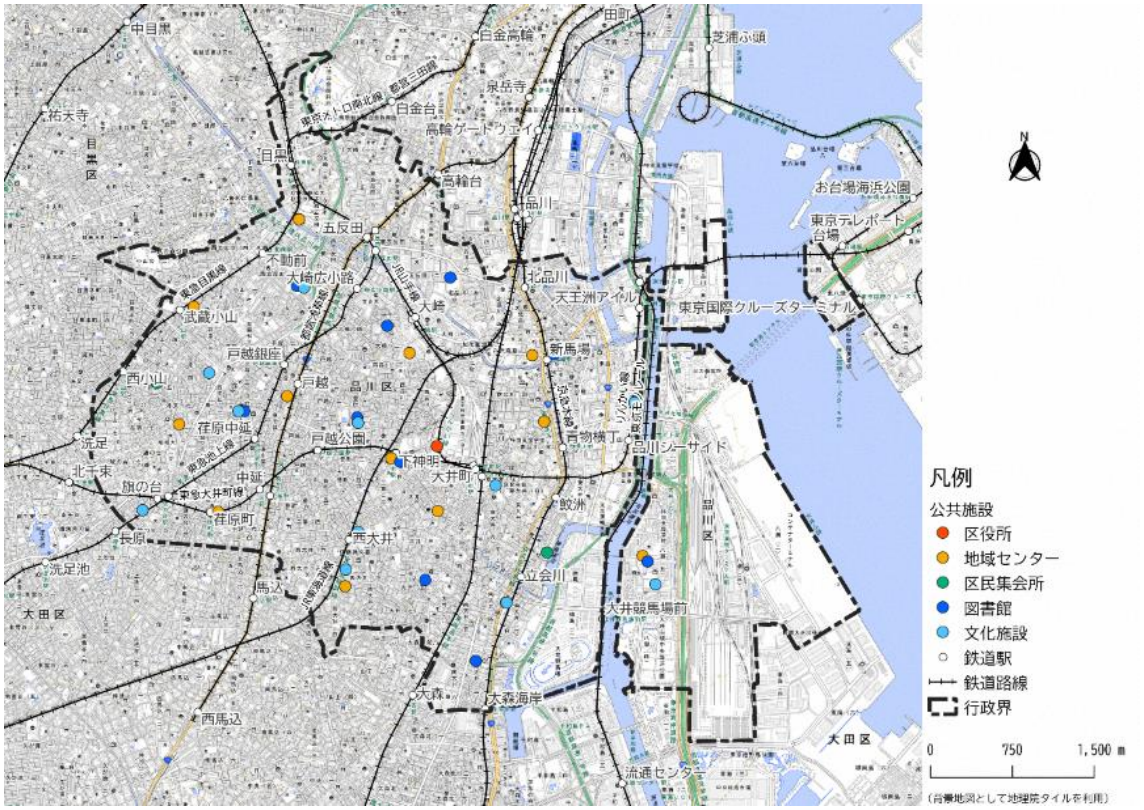


図 2-１４　公共施設の分布状況

資料：品川区ウェブサイトより作成

② 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[3]は、概ね区内に広く分布していますが、区南側や東側で分布が少ない地域も見られます。

商店街も概ね区内に広く分布していますが、大規模な商店街[4]は、概ね区西部の内陸部に多く位置しています。

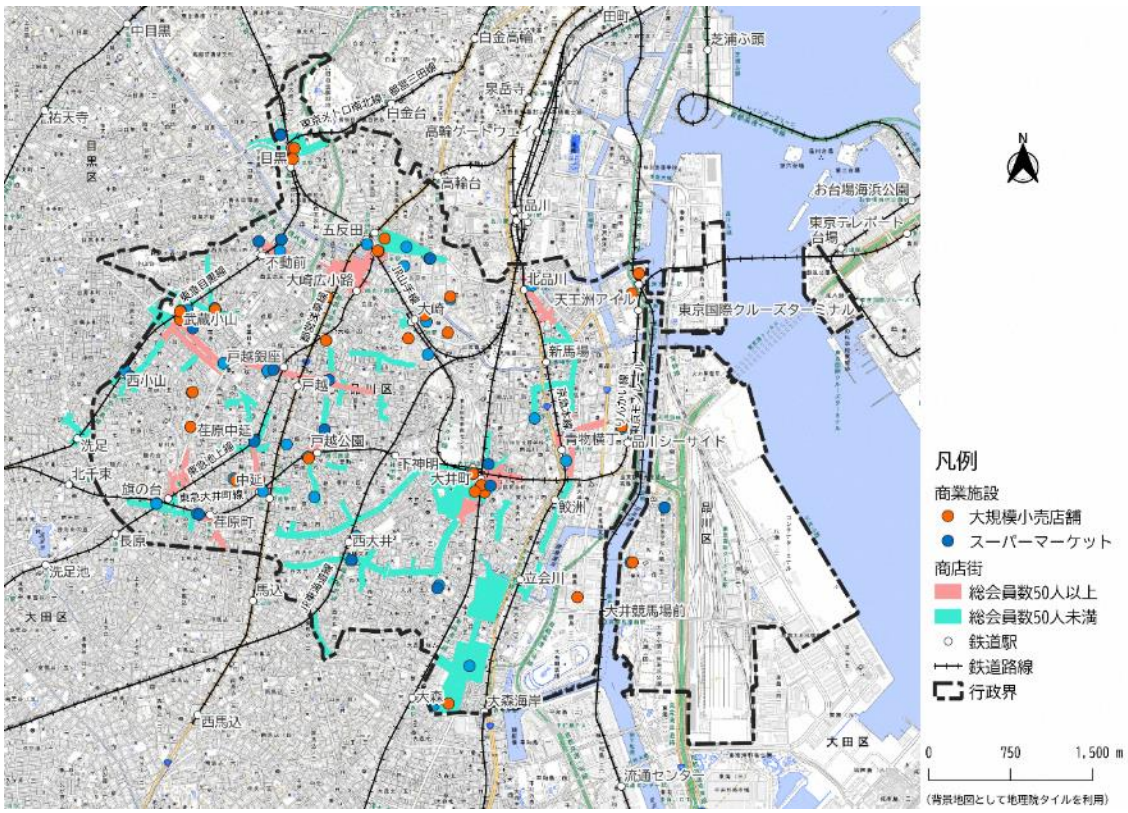


図 2-15　商業施設と商店街の分布状況

資料：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2023 年版」（2022（令和４）年７月）
日本全国スーパーマーケット情報ウェブサイト、各商店街ウェブサイト、品川区資料より作成

[3] 大規模小売店舗は、店舗面積 1,000 ㎡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）。

[4] 総会員数（正会員、準会員）が 50 人以上の商店街（会）を大規模な商店街とした（品川区資料より）

③ 学校の分布状況

学校（小学校、中学校、義務教育学校[5]、高等学校）は、区内全域に分布しています。

大学については、主に区西部の内陸部に多く分布しています。

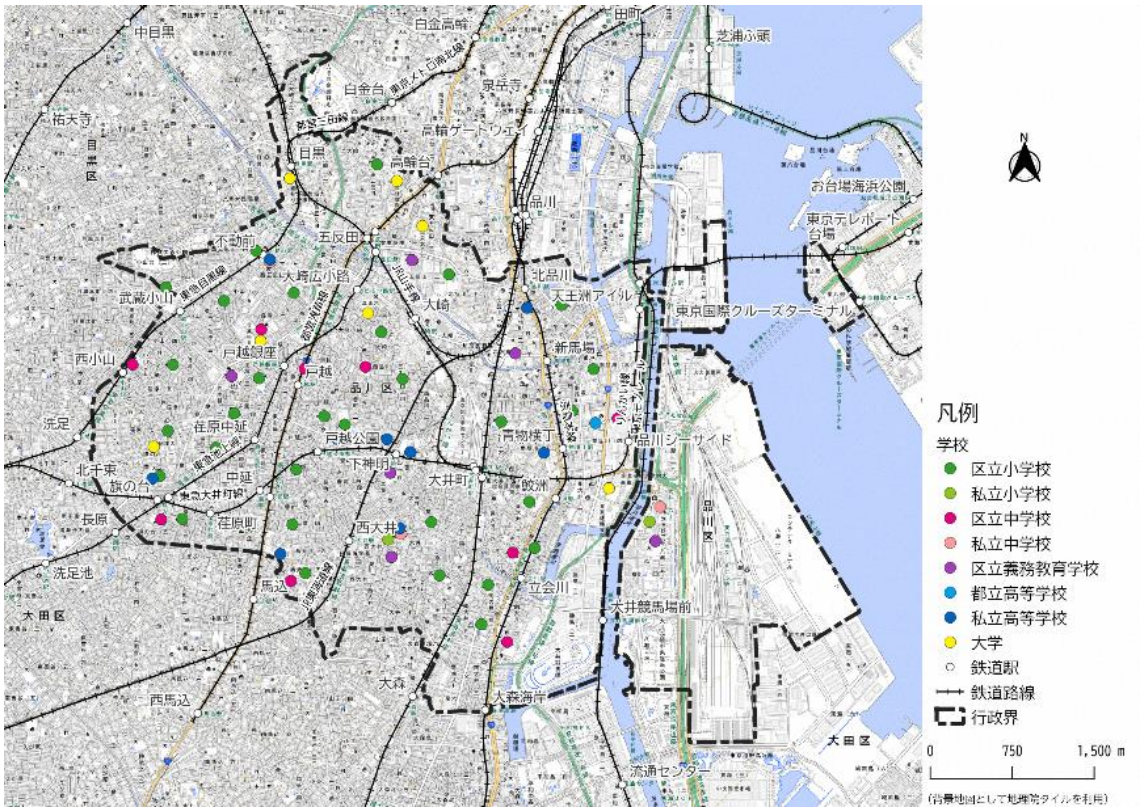


図 2-16　学校の分布状況

資料：品川区ウェブサイトより作成

[5] 義務教育学校は 2016（平成 28）年に新設された学校教育制度で、小学校から中学校までの義務教育を一貫して行う学校のこと。小中一貫校が小学校・中学校にそれぞれ校長や教職員組織が立てられているのに対し、義務教育学校は小学校・中学校通して一人の校長、一つの組織となっている。

④ 保育施設・幼稚園の分布状況

区内には、多様な保育施設や幼稚園が立地しており、区内全域に分布しています。八潮地区や大井競馬場がある勝島地区にも、保育施設が立地しています。

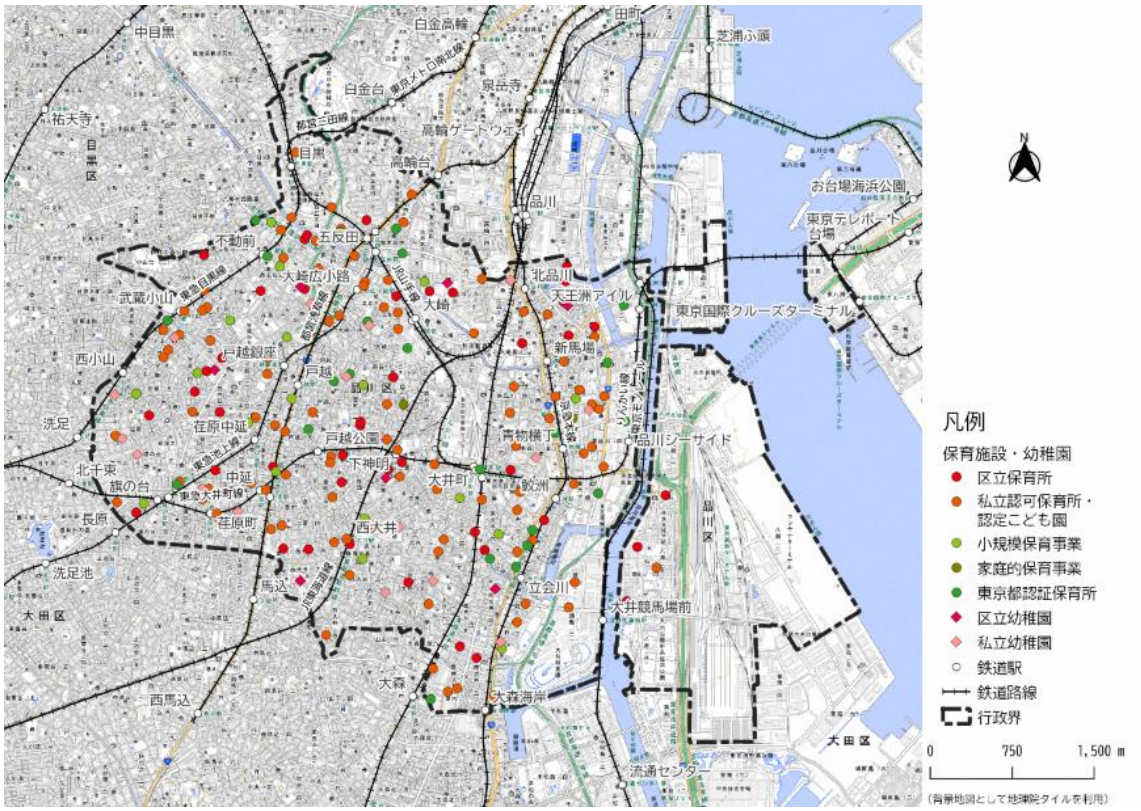


図 2-17　保育施設・幼稚園の分布状況

資料：品川区資料より作成

⑤ 拠点整備の状況

再開発等の拠点整備に合わせ、地域需要や事業内容等を踏まえて、区の附置義務条例や要綱等に基づいた駐輪場の整備を予定しています。

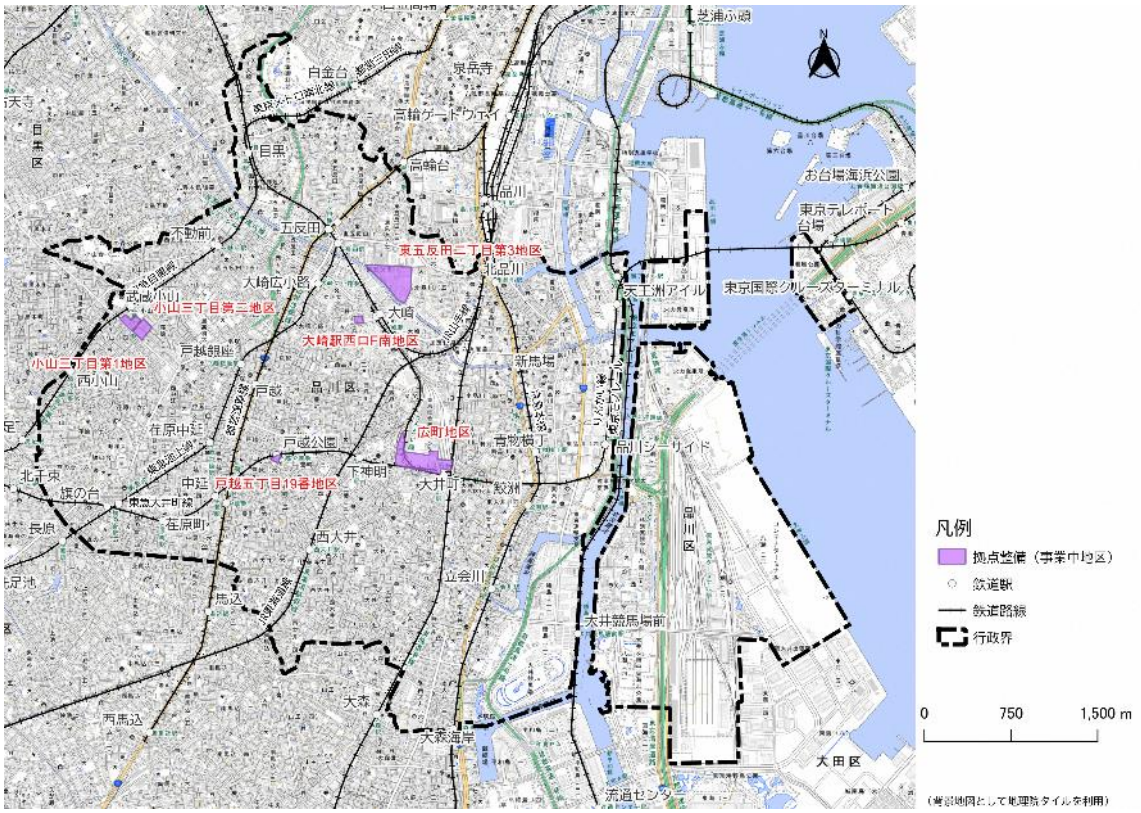


図 2-18　拠点整備（事業中）地区の分布状況

資料：品川区「しながわのまちづくり」（令和５年度版）より作成

（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）の鉄道駅が存在しています。

2021（令和３）年の１日の乗降客数は、目黒駅の 501,301 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ます。

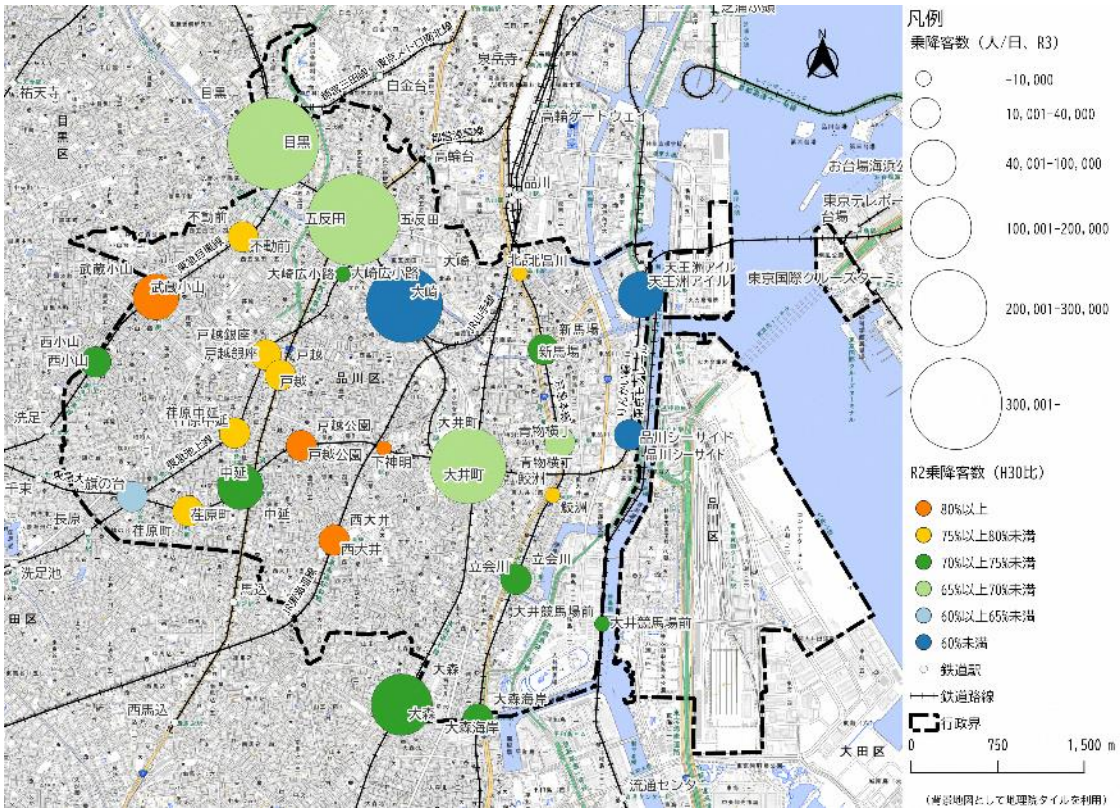


図 2-19　乗降客数の状況

資料：東京都「東京都統計年鑑」（2018（平成 30）年～2021（令和３）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 バス路線の状況

路線バスについては、概ね区東部の臨海部を都営バスと京浜急行バスが運行しており、区西部の内陸部を東急バスが運行しています。コミュニティバス「しなバス」は、区南部の西大井駅～大森駅間を結んでいます。

また、内陸部の荏原周辺にはバス路線が通っておらず、空白地帯が見られます。

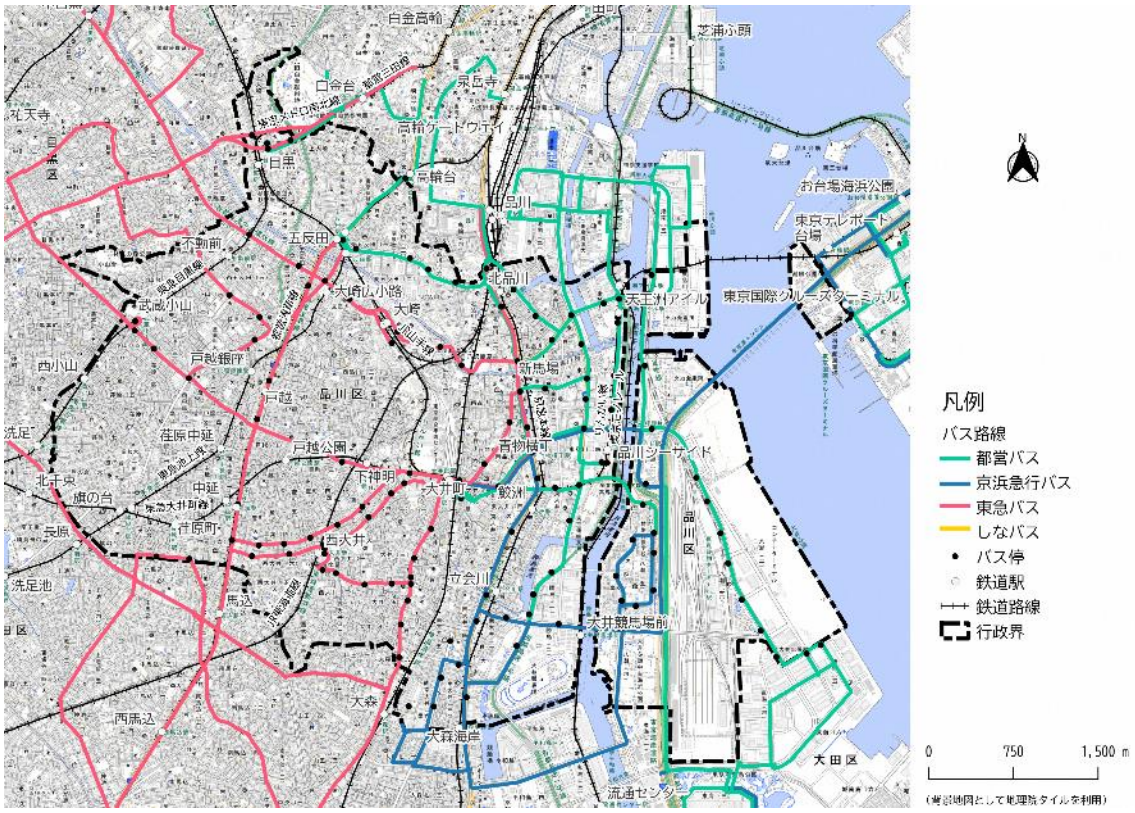


図 2-20　バス路線の状況

資料：国土数値情報（バスルート、バス停留所）、品川区ウェブサイト（コミュニティバス）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：路線の重なりが見えるよう、多少ずらして表示している
注３：高速バス、空港交通は除く

２．５ 自転車交通現況

（１）交通安全環境

① 自転車事故の発生状況

近年の状態別交通事故死傷者数の推移をみると、四輪車の死傷者数が減少傾向にある一方で、自転車の死傷者数は増加傾向にあります。

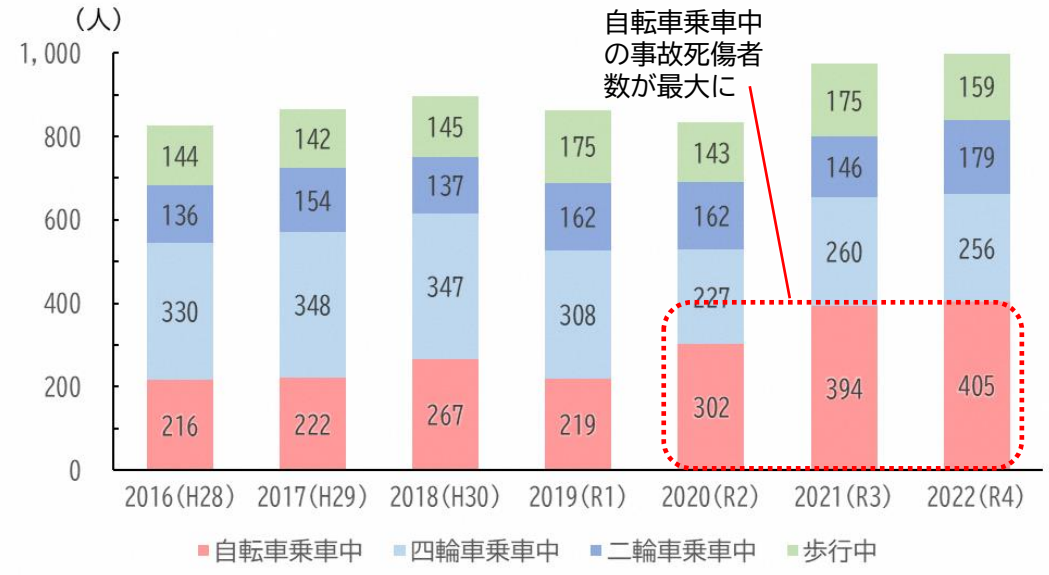


図 ２-２１　状態別交通事故死傷者数の推移（品川区）

資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（2016（平成 28）年中～2022（令和４）年中）」より作成

2020（令和２）年以降は、総事故件数、法令違反事故件数ともに増大し、2022（令和４）年には 487（法令違反 322）件となっています。

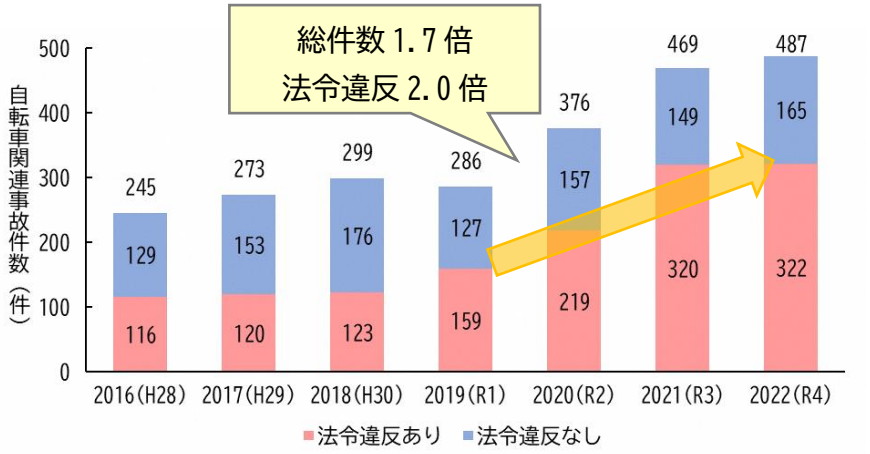


図 ２-２２　法令違反の有無別、自転車関与事故件数の推移（品川区）

資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（2016（平成 28）年中～2022（令和４）年中）」より作成

② 自転車関与事故の分析

自転車関連事故の状況を車道幅員別にみると、「自転車対自動車」の事故は、広幅員の道路で発生率が高く、「自転車対バイク」、「自転車相互」、「自転車単独・相手無し」の事故は幅員の狭い道路（5.5m未満）で多く発生しています。

年齢別では、「自転車対人」、「自転車対自動車」、「自転車対バイク」では相対的に高齢者以外の割合が高く、「自転車相互」、「自転車単独・相手無し」は相対的に高齢者の割合が高くなっています。

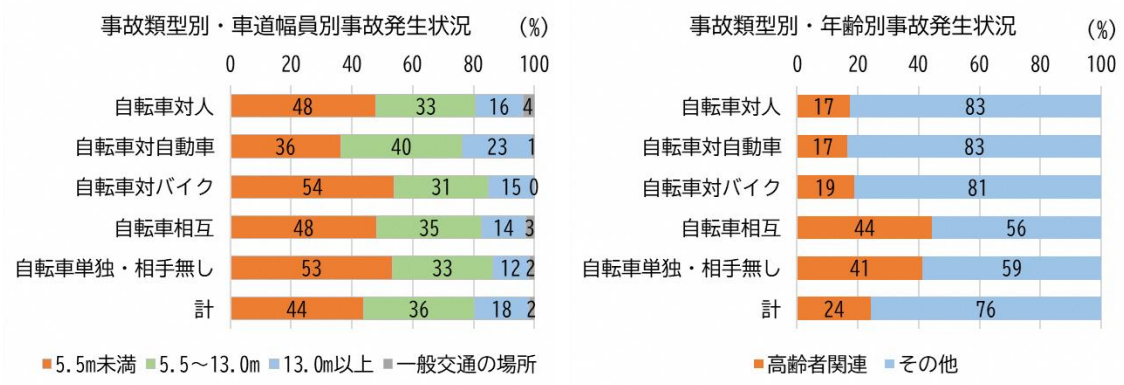


図 2-23　自転車事故発生状況

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（令和元）年～2022（令和４）年の合計）
注：一般交通の場所とは、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のこと（私道、駅前広場、サービスエリア、緑道等）
注：品川区の高齢化率（65 歳以上人口の割合）は 20.3%（2022（令和４）年住民基本台帳）

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%）が多くなっています。

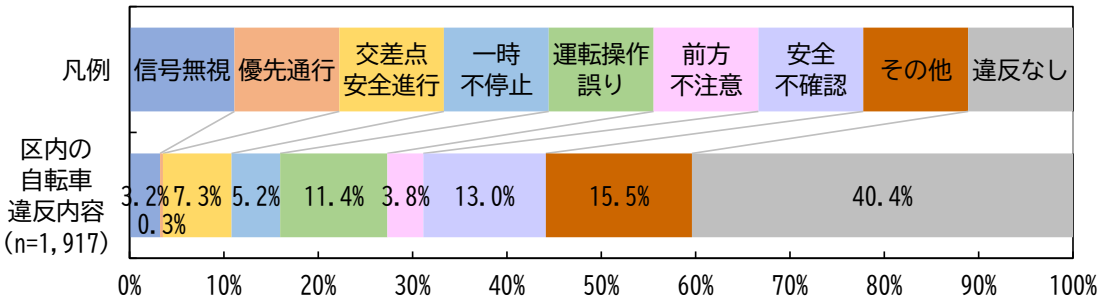


図 2-24　区内の自転車違反内容

資料：警視庁交通部「交通事故統計表（累月報）」より作成
注：2018（平成 30）年～2022（令和 4）年の合計

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ます。

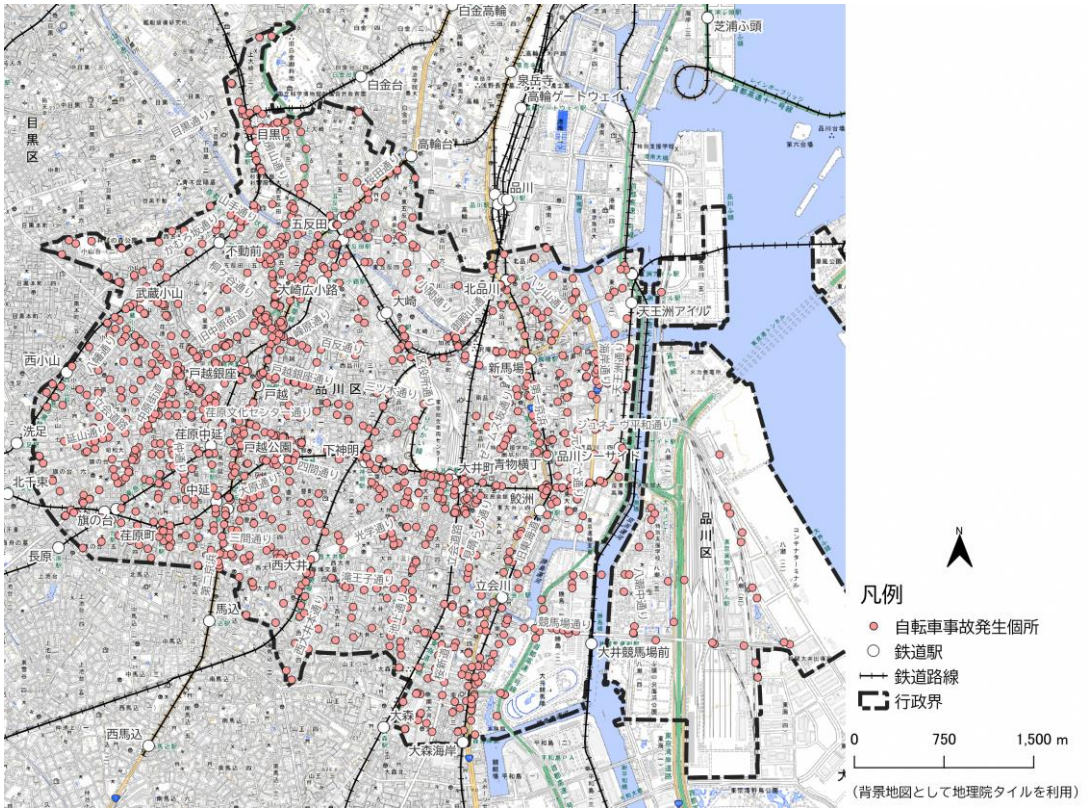


図 2-25　自転車事故発生箇所

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（令和元）年～2022（令和４）年の合計）

③ 交通安全に対する区民の意識

自転車利用に関する交通ルールについて、「自転車の歩道通行時の条件」が認知度・遵守率共に低い傾向にあります。

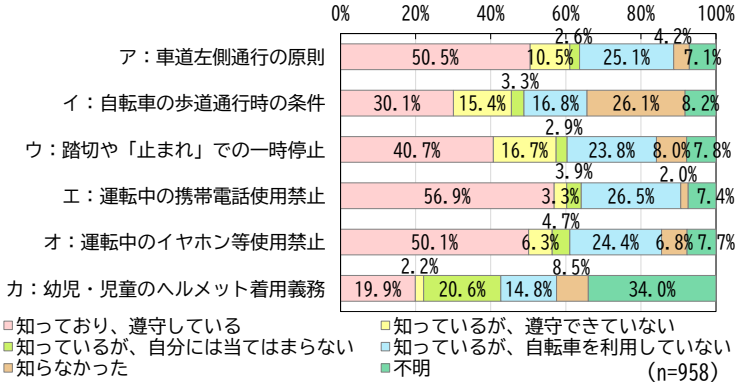


図　2-２６　自転車利用ルールに対する区民の認知度・遵守状況

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査
（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

自転車安全教室受講の経験は、年代が上がるにつれて「ない」という回答が多くなっています。

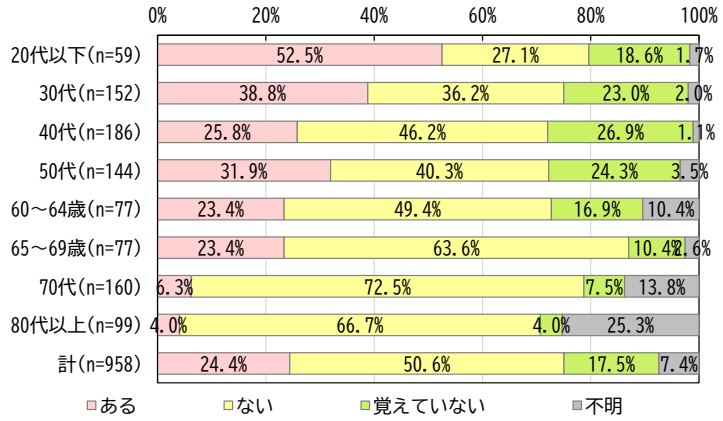


図　2-２７　自転車安全教室受講の経験（年代別）

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査
（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

④ 自転車賠償責任保険

自転車賠償責任保険の認知度自体は 76.1%であるのに対し、加入状況は 36.1%となっています。

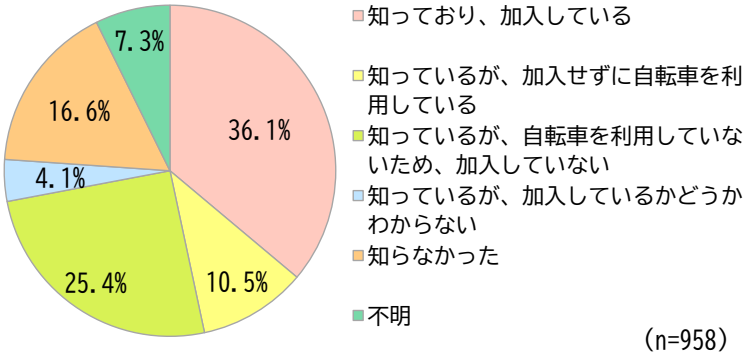


図　2-２８　自転車賠償責任保険への加入状況

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査
（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

（２）自転車駐輪環境

① 放置自転車

品川区全体の放置自転車台数（2022（令和４）年）は約 1,000 台（2022（令和４）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６位となっています。

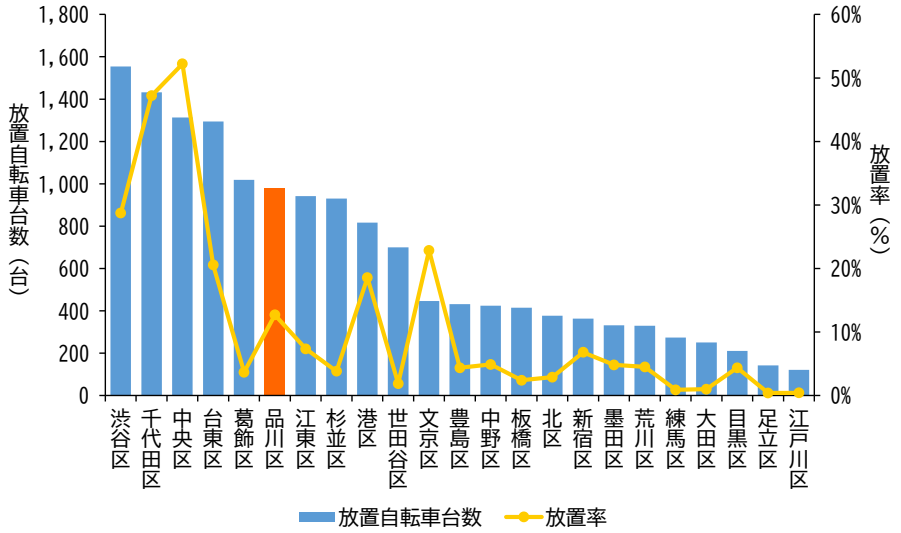


図 2-29　放置自転車台数・放置率（2021（令和４）年、区部）

資料：東京都「令和４年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

注１：放置率＝100×放置自転車台数／駅総乗入台数（放置台数＋実駐輪台数）

注２：区別の調査結果による

品川区全体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 台となっています。

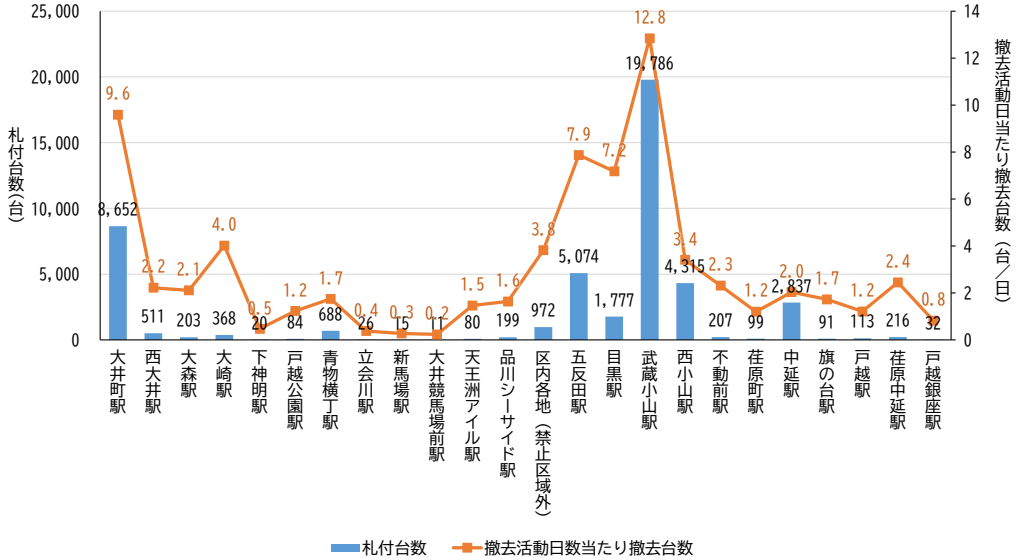


図 2-30　駅別指導警告札札付数および撤去台数（2021（令和３）年度）

資料：品川区資料より作成

注：放置禁止区域内と放置禁止区域外の件数の合計値

自転車の主な利用目的として最も多いのは「身の回りの買い物」(48.1%)となっており、およそ半数を占めています。

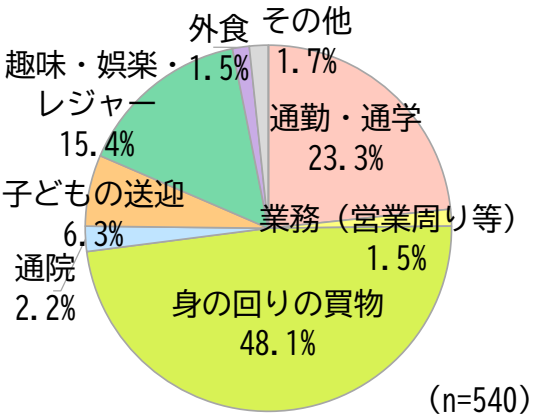


図 2-31　自転車の主な利用目的

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

路上に駐輪してしまう理由として最も多いのは「短時間の理由だから」(62.7%)、次いで「駐輪場が目的地から離れているから」(41.8%)となっています。

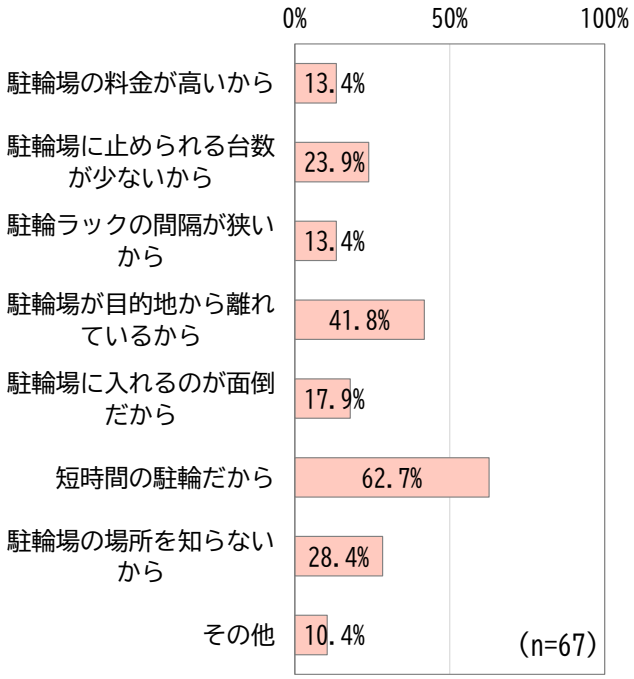


図 2-32　路上に放置してしまう理由

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

② 駐輪場

駐輪場の整備状況と収容台数をみると、100 台未満の小規模な駐輪場が多い一方で、大森駅では区内で唯一 1,000 台以上の大規模な駐輪場が整備されています。

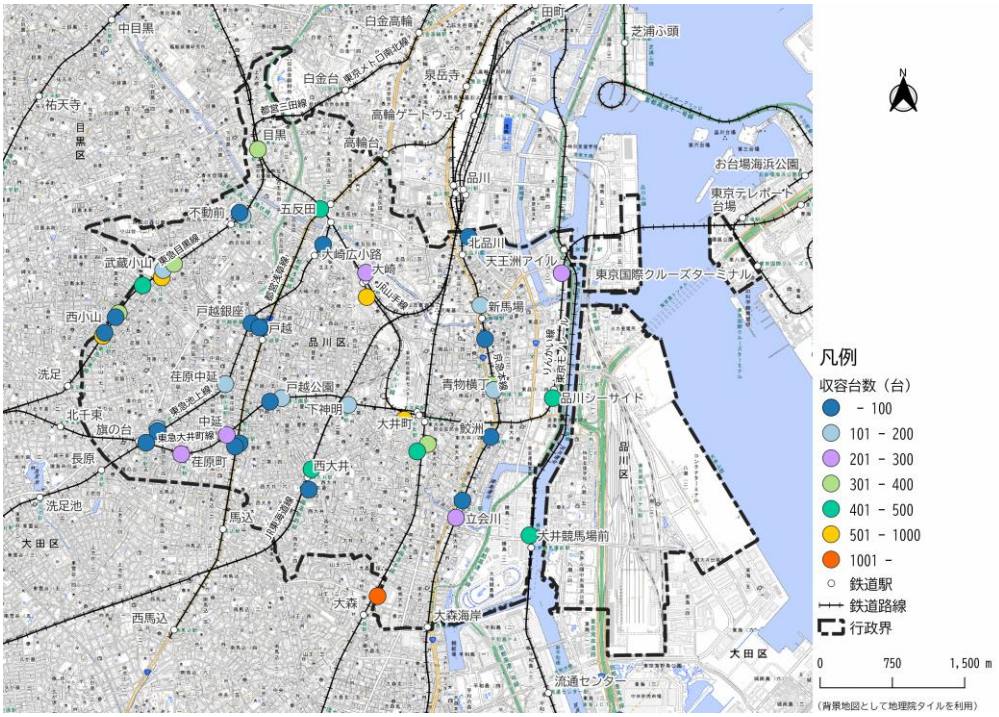


図 2-33　駐輪場別収容台数

資料：品川区資料より作成

駐輪場の満足度をみると、「駐輪スペース」や「駐輪ラック」についての満足度が低い傾向にあります。

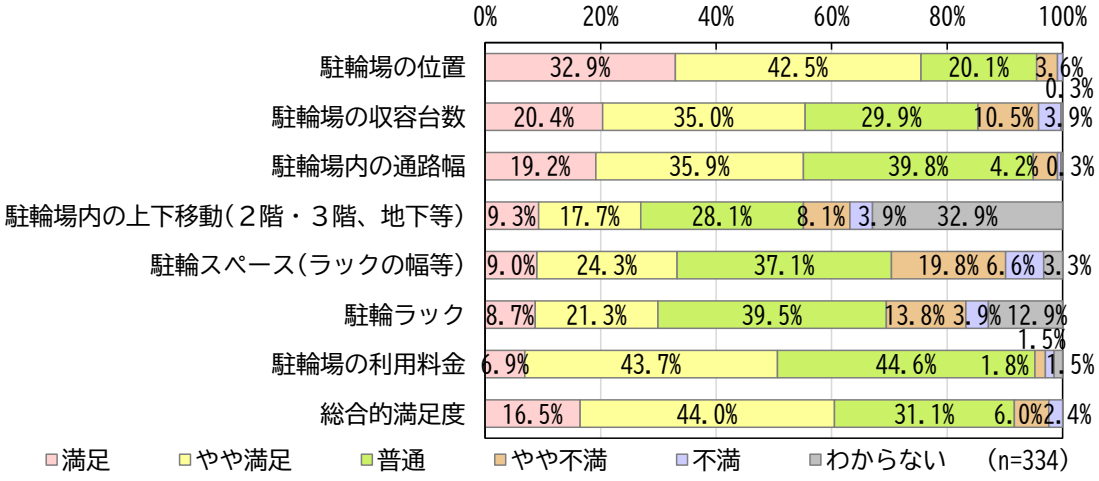


図 2-34　駐輪場の満足度

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（駐輪場利用者対象、2023（令和５）年２月実施）

③ 駐輪場利用・駅乗り入れ実態

乗入台数は、2019（令和元）年までは概ね増加傾向にありましたが、2020（令和２）年以降は減少傾向にあります。

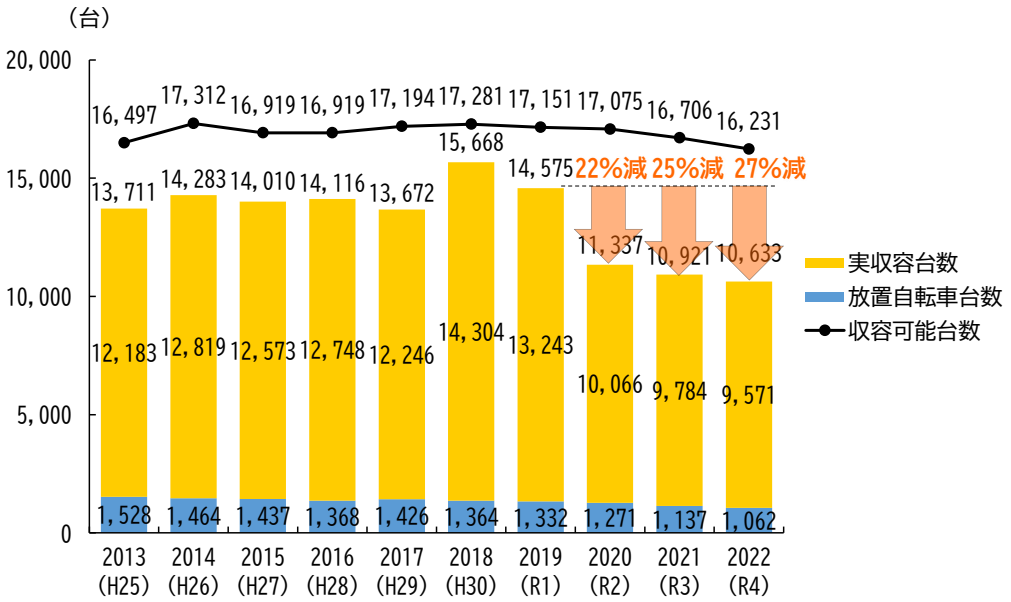


図 2-35　収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

資料：東京都「令和４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。
注３：乗入台数＝放置自転車台数＋実収容台数

駅別に駐輪場の利用率をみると、西大井駅の利用率が 87.5%と最も高くなっています。

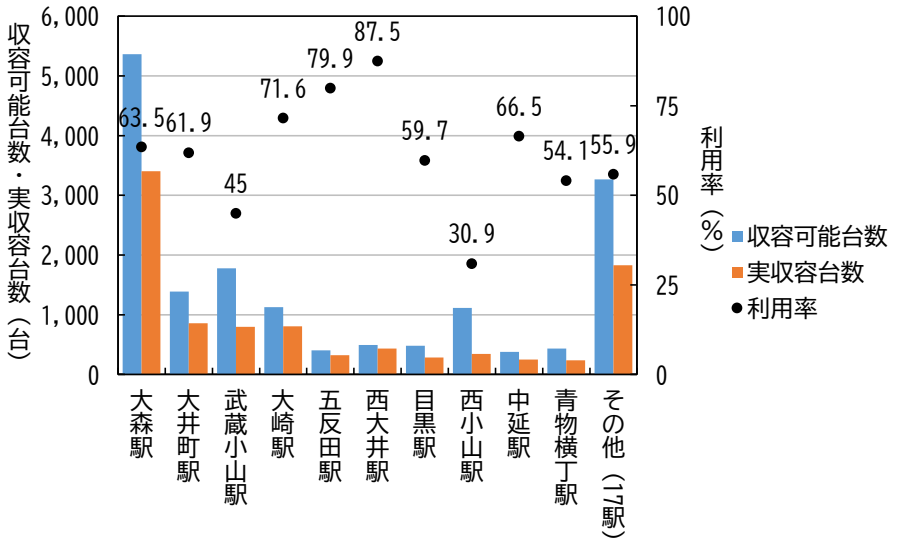


図 2-36　駅別駐輪場利用率

資料：東京都「令和４年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

注１：区内の乗入台数上位 10 駅を「主要駅」とした
注２：利用率=実収容台数／収容台数
注３：隣接区の収容可能台数、実収容台数も含む

④ 自転車駐車場附置義務

2018（平成 30）年度～2022（令和 4）年度の５年間における附置義務駐輪場[6]の届出件数（設置・変更）は 46 件、届出台数は 4,387 台であり、近年は再開発の進展に伴い増加傾向にあります。

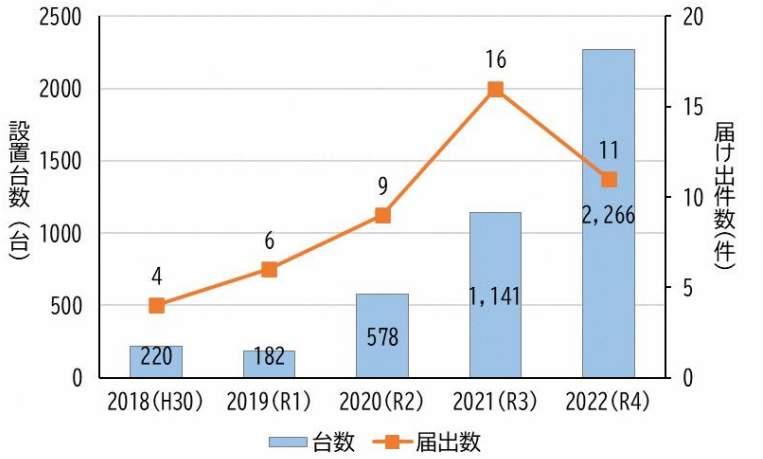


図 2-37　附置義務駐輪場の設置・変更届出台数、届出件数

資料：品川区資料より作成

表 2-3　対象施設および附置義務台数

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

注１：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。

注２：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附置義務に該当。

[6] 品川区では、安全な通行、円滑な緊急活動を確保するため、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を条例で定めている。

（３）自転車活用環境

① シェアサイクルの整備状況

ドコモ・バイクシェアは 2017（平成 29）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、2018（平成 30）年４月１日から都内９区と広域相互利用を開始しました。2022（令和 4）年度の品川区におけるポート数は 91 箇所、自転車台数は 720 台となっています。

2017（平成 29）年 10 月のサービス開始後、ポート数、自転車台数が増大し、令和元年度にポート数 80 箇所、自転車台数 720 台に達しましたが、その後はその規模を維持しつつ、若干拡大する程度にとどまっています。

シェアサイクルポートは区内全域に分布していますが、内陸部の荏原・小山・戸越・中延・旗の台周辺、南東部の大井周辺では密度が低いエリアが広がっています。

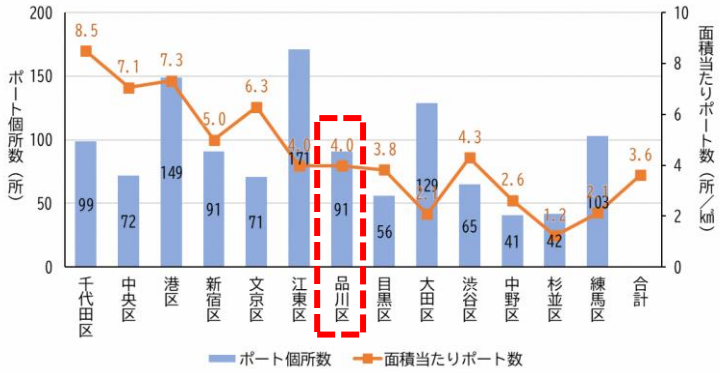


図 2-３８　ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数（面積当たり）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2023（令和 5）年３月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

注：面積は 2020（令和２年）年国勢調査による

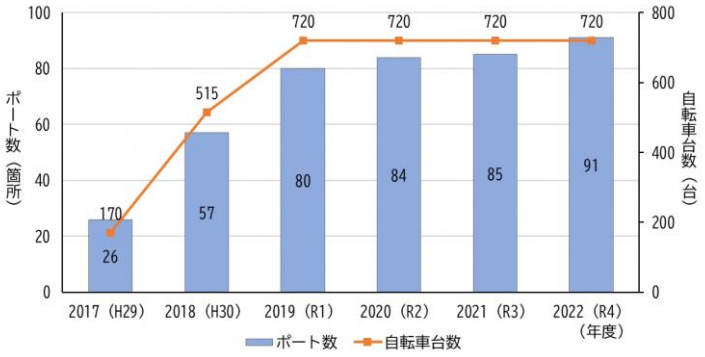


図 2-３９　ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数の推移

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2023（令和 5）年３月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

注：各年度末（３月）の値

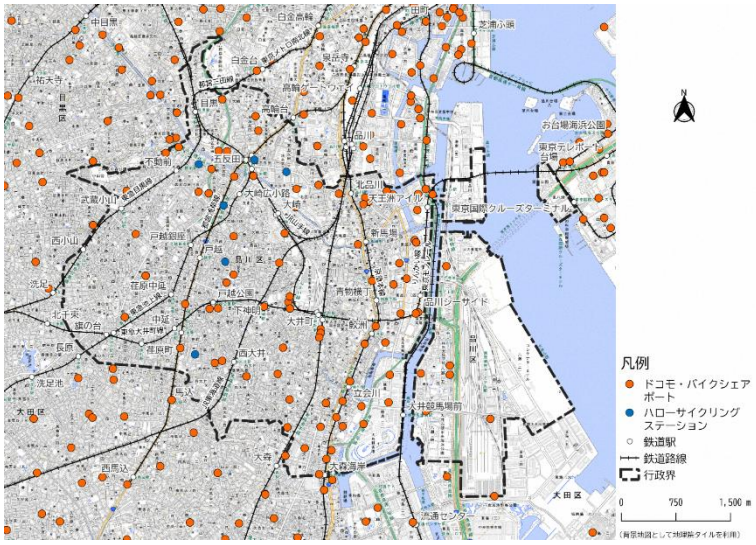


図 2-４０　シェアサイクルポートの分布状況

資料：「ドコモ・バイクシェア」ウェブサイト
「ハローサイクリング」ウェブサイト
より作成

② シェアサイクルの利用状況

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 3,149 回/日、面積当たりでみると 138 回/㎢・日となっています。

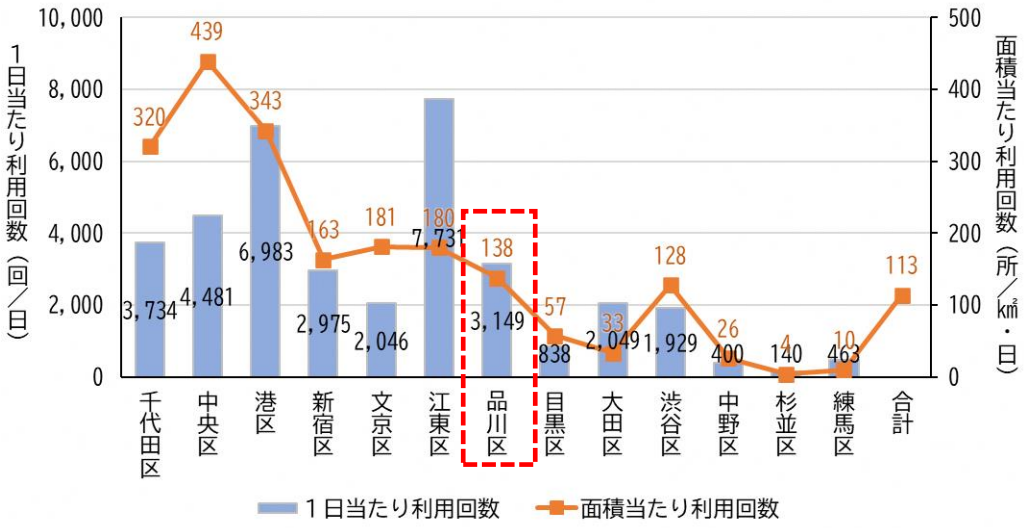


図 2-41　ドコモ・バイクシェアの利用回数（面積当たり）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2023（令和 5）年３月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

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ました。その後、ポート等の整備がひと段落した 2020（令和２）年度以降においても年々増加傾向にあります。

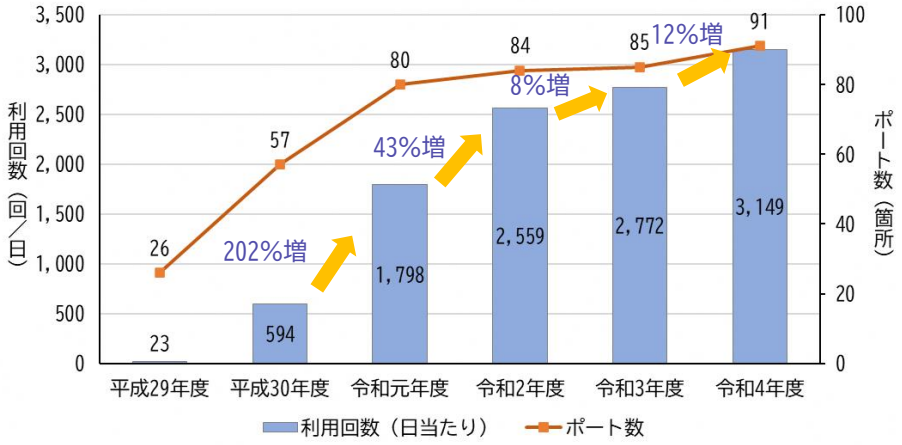


図 2-42　ドコモ・バイクシェアの１日当たり利用回数の推移(品川区)

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：各年度末（３月）の値

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）」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ます。

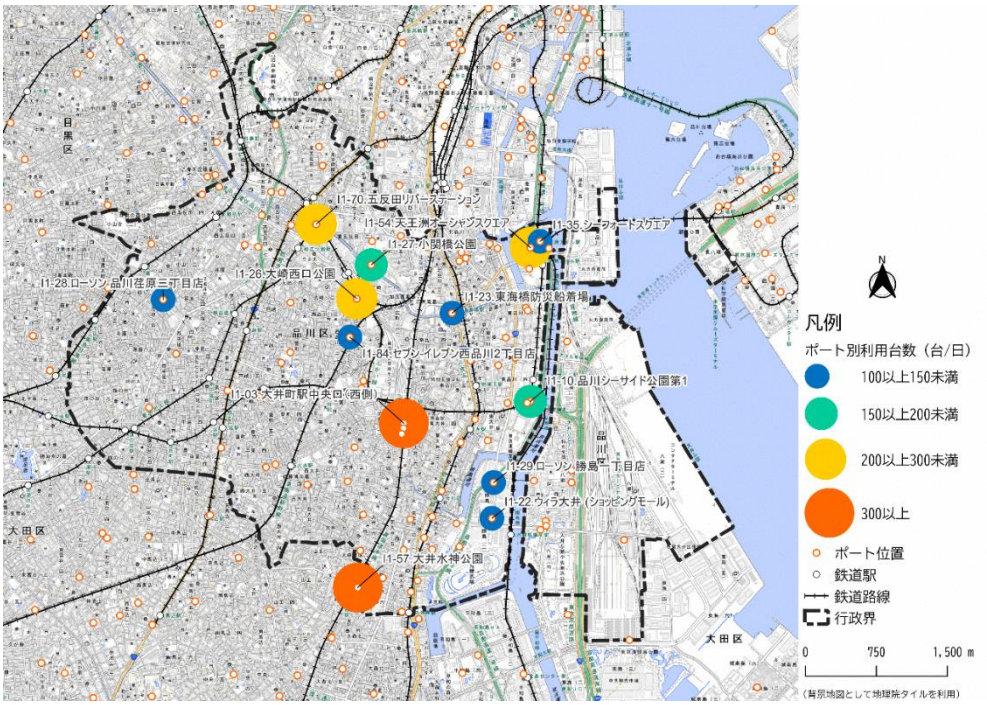


図 2-４３　ポート別利用台数（100 台/日以上利用のポートを表示）

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2022（令和４）年 6 月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

③ シェアサイクルに対する区民の意識

シェアサイクルの認知度・利用経験は、年代が上がるにつれて低くなる傾向にあります。

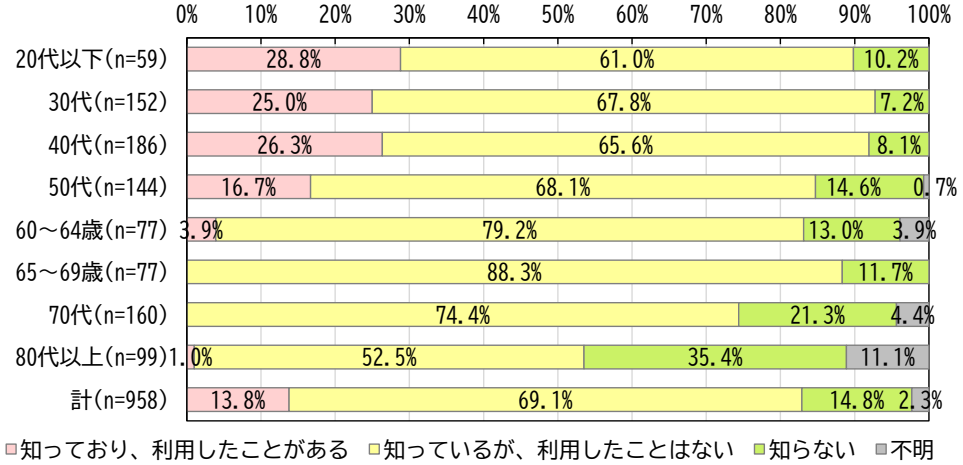


図 2-４４　シェアサイクルの認知度・利用経験（年代別）

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

④ サイクルイベント

品川区の臨海部では、国際自転車ロードレースである「Tour of Japan(TOJ)」の東京ステージが開催されています。



図 2-45　ロードレースの様子（東京ステージ）

資料：Tour of Japan ウェブサイト

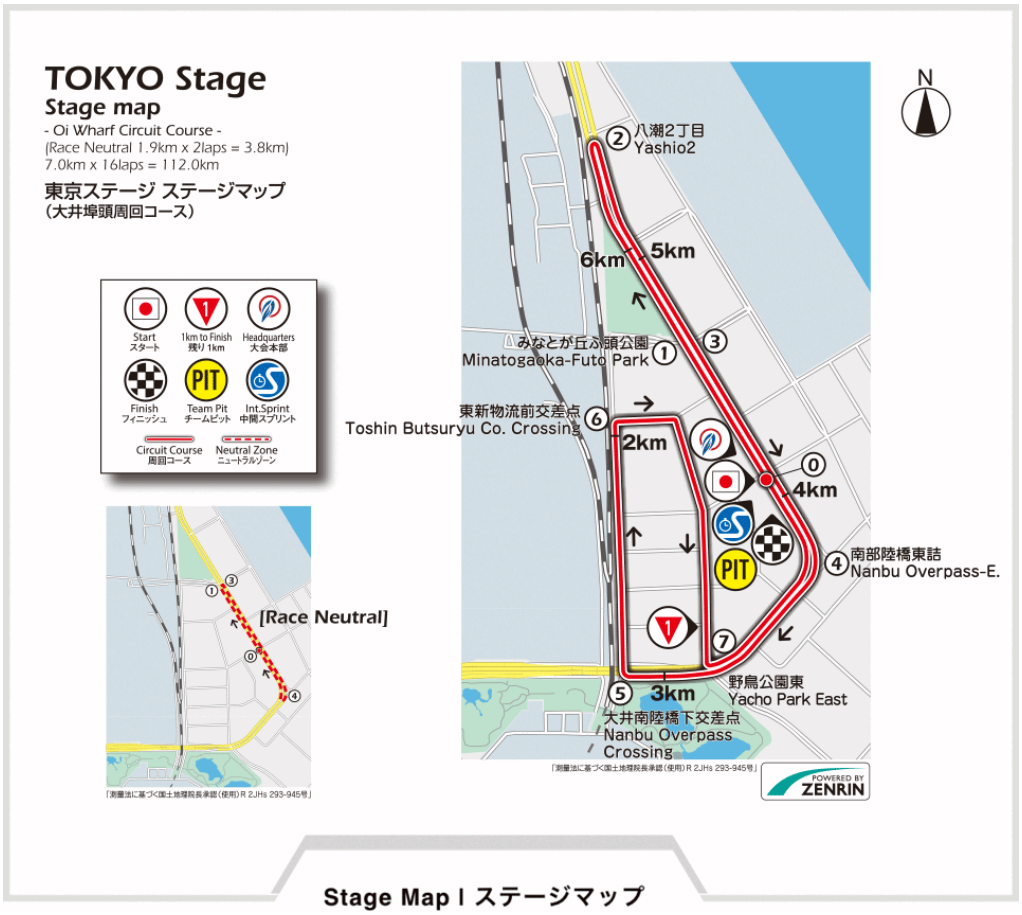


図 2-46　東京ステージのコース

資料：Tour of Japan ウェブサイト

（４）自転車走行環境

① 整備済み自転車走行環境の整備状況

国道、都道のほか、一部区道でも自転走行環境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ます。

品川区の自転車走行環境の整備延長は 44.30km、うち区道は 21.70km となっています。

品川区内における自転車走行環境の整備状況

令和５年２月時点

	整備延長（km）（整備予定含む）		
	道路管理者施工	警視庁施工	計
国道	3.60	3.41	7.01
都道	2.06	13.53	15.59
区道	12.46	9.24	21.70
計	18.12	26.18	44.30

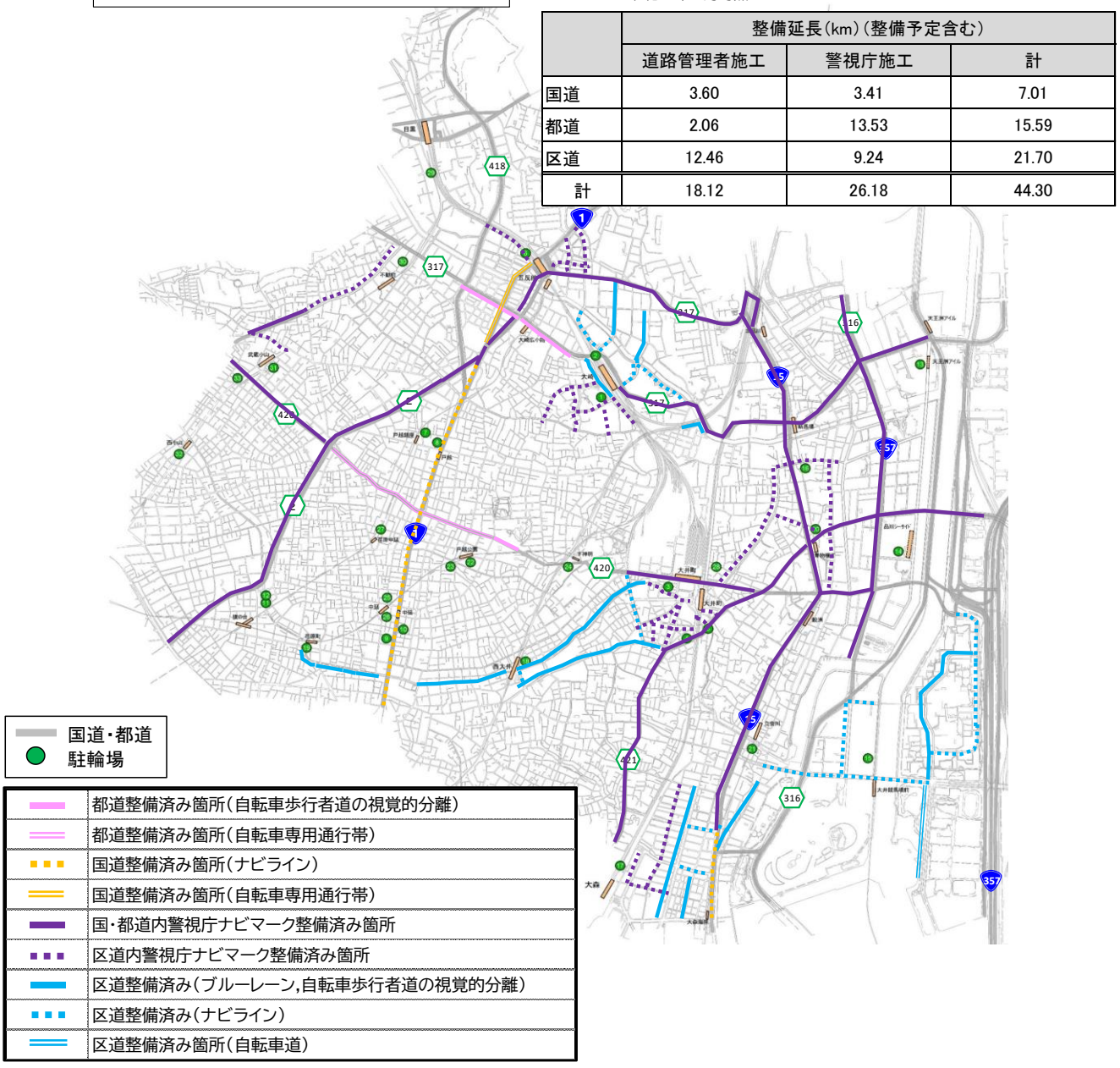


図　2-４７　区内の自転車走行環境の整備状況（2023（令和５）年２月時点）

資料：品川区資料より作成（一部修正）

② 道路幅員

国道・都道といった幹線的な役割の道路の幅員は概ね 12m以上となっていますが、区道では４ｍ未満の区間も多くみられます。

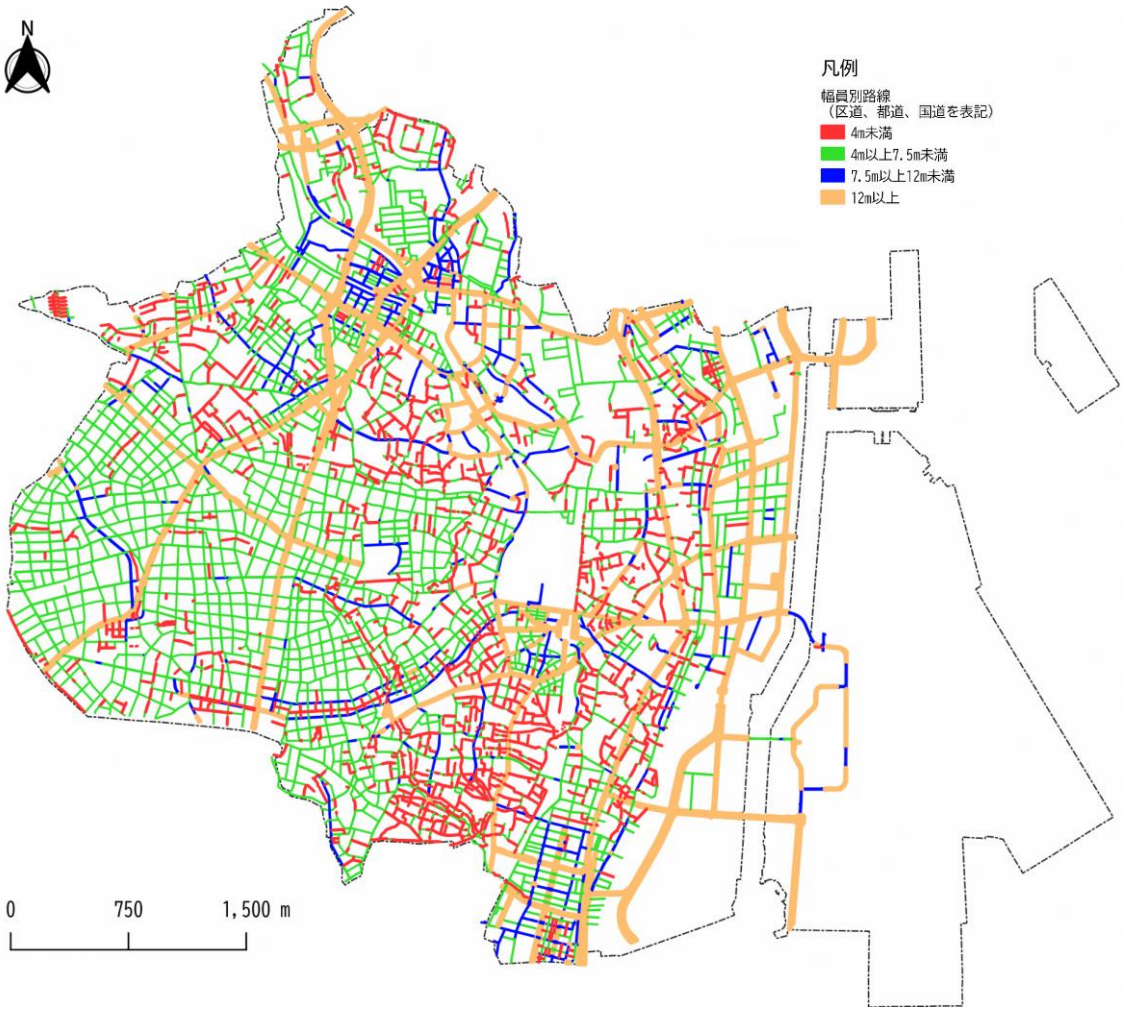


図 2-４８　幅員別道路網

資料：品川区資料より作成

③ 通行空間整備効果

警視庁による自転車通行空間の整備による自転車通行位置の変化についての調査では、品川区の（主）環状六号線（山手通り）を含む平成 28 年度自転車ナビマーク設置箇所、全 32 箇所において、平成 29 年度に整備効果の調査を実施しています。

それによると、整備前に比べて、整備後は歩道を走行する自転車が 62.8%から 58.2%に減少し、車道の左端から 1 mの位置（ナビマーク設置位置に相当）を走行する自転車が 23.2%から 27.9%に増加しています。

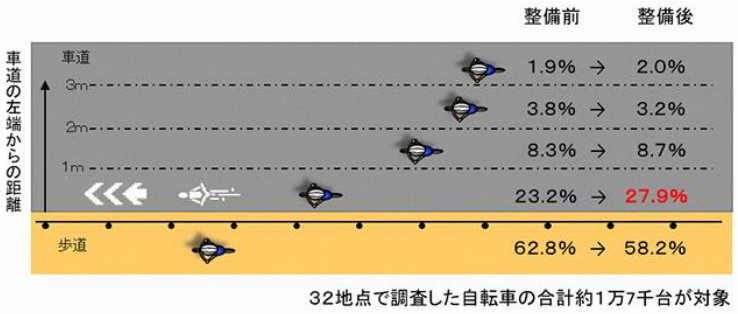


図 2-４９　主な路線の交通量

資料：警視庁資料

また、車道を逆走する自転車交通量は整備前と比較して 44%の減少がみられ、自転車通行空間の整備（ナビマークの設置）により、自転車の車道利用の促進や車道逆走の抑制に効果的であることがうかがえます。

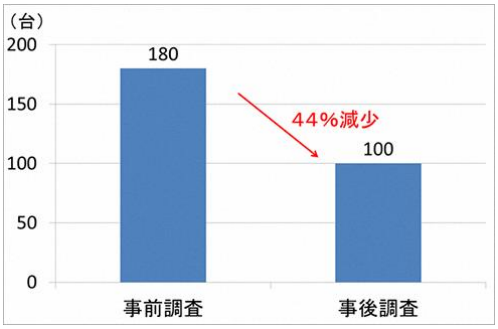


図 2-５０　車道を逆走する自転車交通量の変化

資料：警視庁資料

④ 自転車通行空間に対する区民の意識

自転車通行空間に対する区民の意識としては、「幅」、「整備箇所数」共に、『満足』（「満足」+「やや満足」）より『不満』（「やや不満」+「不満」）の割合の方が高くなっています。

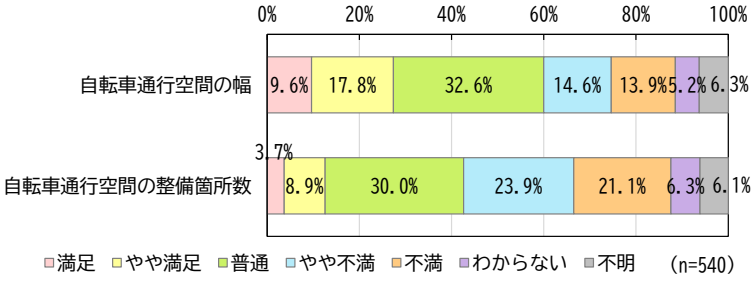


図 2-５１　自転車通行空間に対する区民の意識

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査
（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

⑤ 路上駐車による影響

自転車乗車中に危険を感じた内容は、「道幅が狭い」に次いで「路上駐車が多い」の割合が高くなっています。

「路上駐車が多い」と指摘された箇所は、補助 26 号(武蔵小山駅～戸越公園駅周辺)やかむろ坂通り(不動前駅周辺)に多く集中しています。

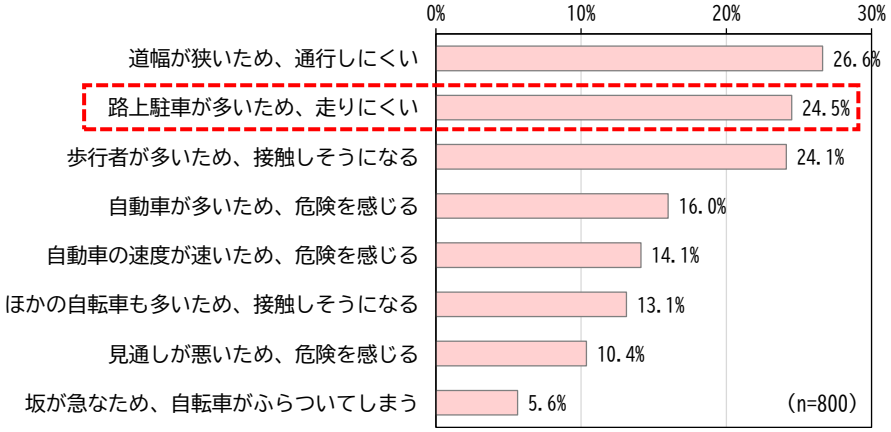


図 2-５２　危険を感じた内容（自転車乗車中）

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

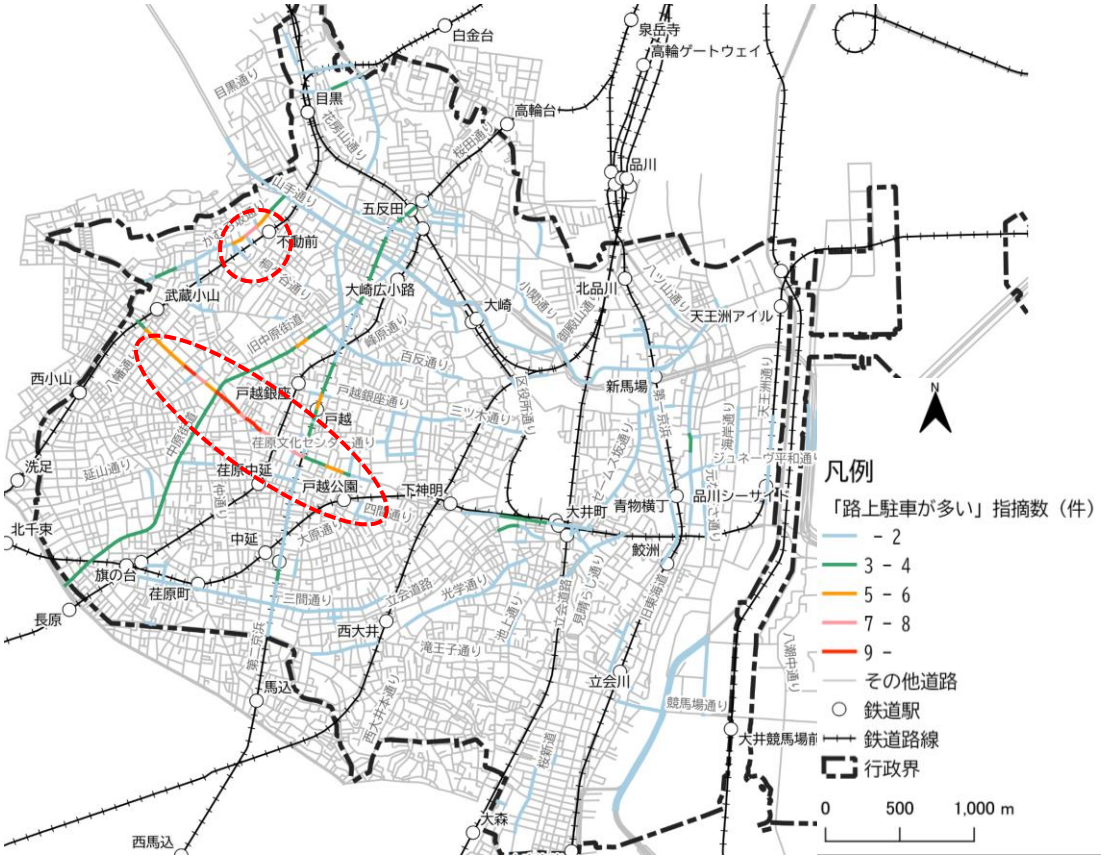


図 2-５３　危険を感じた箇所「路上駐車が多いため、走りにくい」（自転車乗車中）

資料：品川区の自転車利用に関するアンケート調査（在住区民対象、2022（令和４）年 12 月実施）

３章 課題の整理

以上の調査・分析を踏まえ、品川区の自転車利用における課題を以下の通り整理しました。

表 3-1　品川区の自転車利用における課題

区分	課題	
交通安全環境	ハード施策による事故の抑制	○事故危険箇所等における交通安全対策の推進が必要
	自転車利用のルール・マナーの周知徹底	○交通安全教育、各種啓発活動等の推進が必要 ○新たな法改正等の周知・徹底が必要
	自転車損害賠償保険の周知、加入促進	○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
自転車駐輪環境	買物等短時間駐輪への対応	○買物等の需要に対応した駐輪スペースの確保が必要
	駐輪場の運用方法の改善	○大型自転車等、車種に対応した駐輪スペースの再配分が必要 ○需要特性に応じた駐輪場の運用方法の改善が必要
	駐輪場の利便性、快適性の向上	○駐輪場の利用環境の改善が必要
	放置自転車の排除	○歩行等の障害となる放置自転車の排除が必要 ○利用しやすい駐輪環境の確保が必要
自転車走行環境	自転車ネットワークの整備推進	○安全で快適な自転車ネットワークの整備が必要
	通行しやすい自転車通行環境の形成	○自転車通行空間における路上駐車の排除が必要 ○自転車の通行位置を示す路面標示が必要
	地域と共存した自転車利用／抑制策の検討	○地域の特性に応じた自転車利用／抑制等の検討が必要
自転車活用環境	地域特性に応じた自転車活用方策の検討	○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
	シェアサイクル利用環境の充実と利用者の拡大	○ニーズの高いエリアにおけるポート密度の増大が必要 ○シェアサイクルの利用方法等の教育・啓発等が必要
	観光等他分野と連携した自転車の活用策の検討	○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 ○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
	自転車を含めた区内交通サービスの充実	○シェアサイクルと公共交通の連携強化が必要

４章 計画の目標と基本方針

４．１ 区全体の目標と基本方針

（１）関連計画の整理

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つに集約されます。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です。

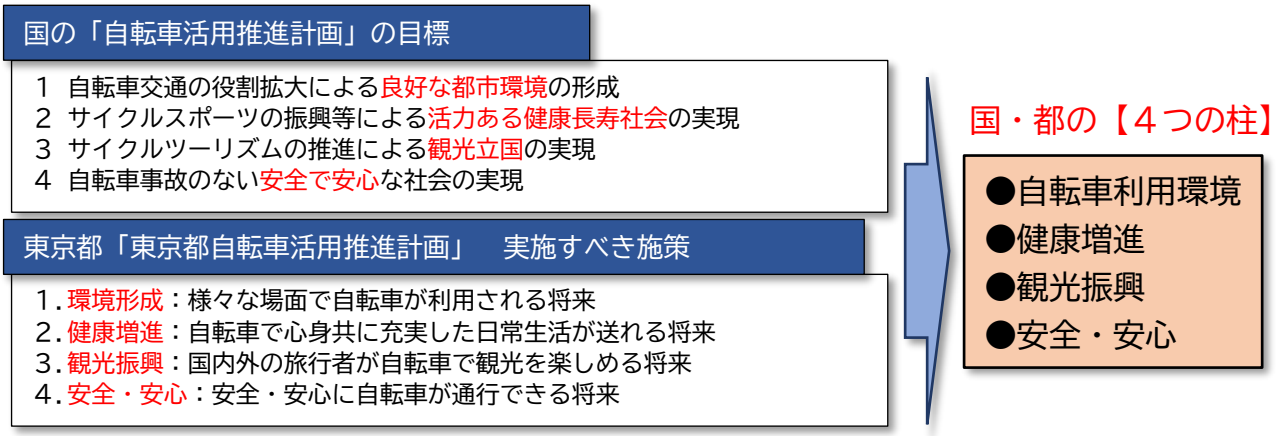


図　4-1　国・都の自転車活用推進計画の目標・施策

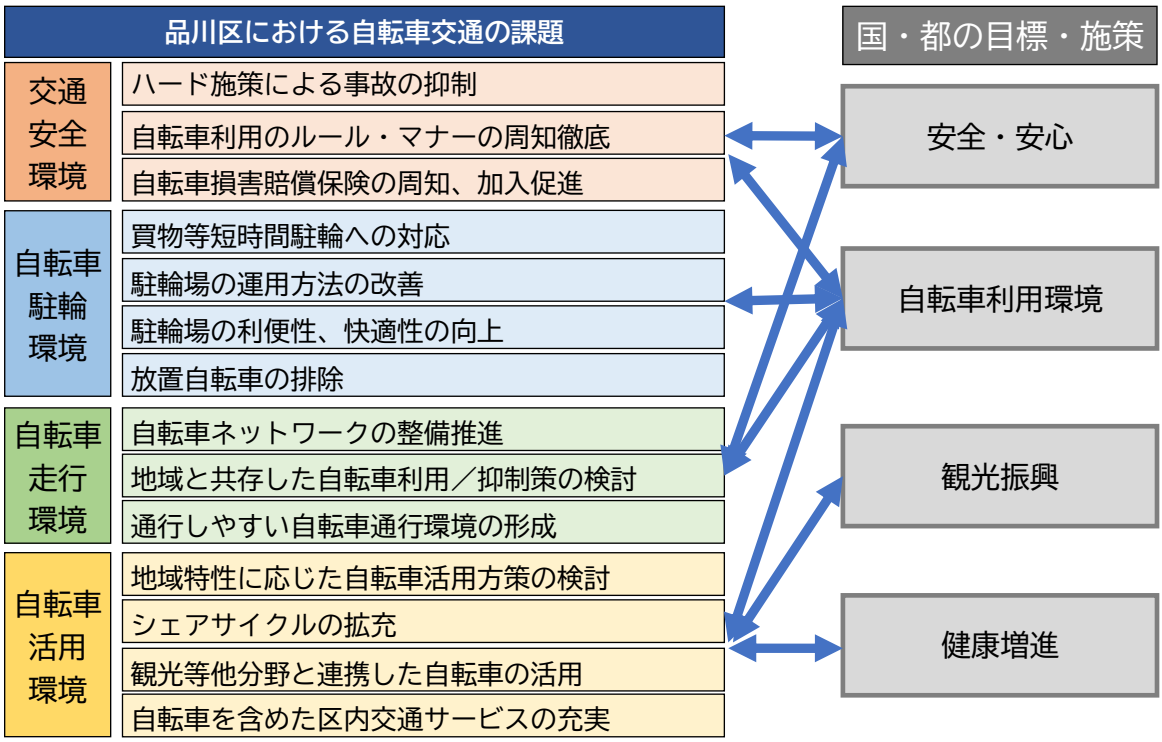


図　4-2　区の自転車交通の課題と国・都の自転車活用推進計画の目標・施策との対応

（2）計画の視点と基本方針

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ます。

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種類ごとに整理します。

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」の順としました。



図 4-3　計画の視点・基本方針

（３）計画の目標

課題や基本方針を踏まえ、計画目標を以下の通り設定します。

＜計画目標＞

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

４.２ エリア別の方針

品川区は各エリアで地域特性が大きく異なることから、区内を大きく拠点市街地エリア、生活拠点周辺・住宅地エリア、臨海部エリアの３つのエリアに区分し、各エリアの特徴や自転車利用の現状・課題、及び「品川区まちづくりマスタープラン」（2023（令和５）年３月）におけるまちづくりの目標を踏まえ、本計画におけるエリア別の方針を次ページの通り設定します。

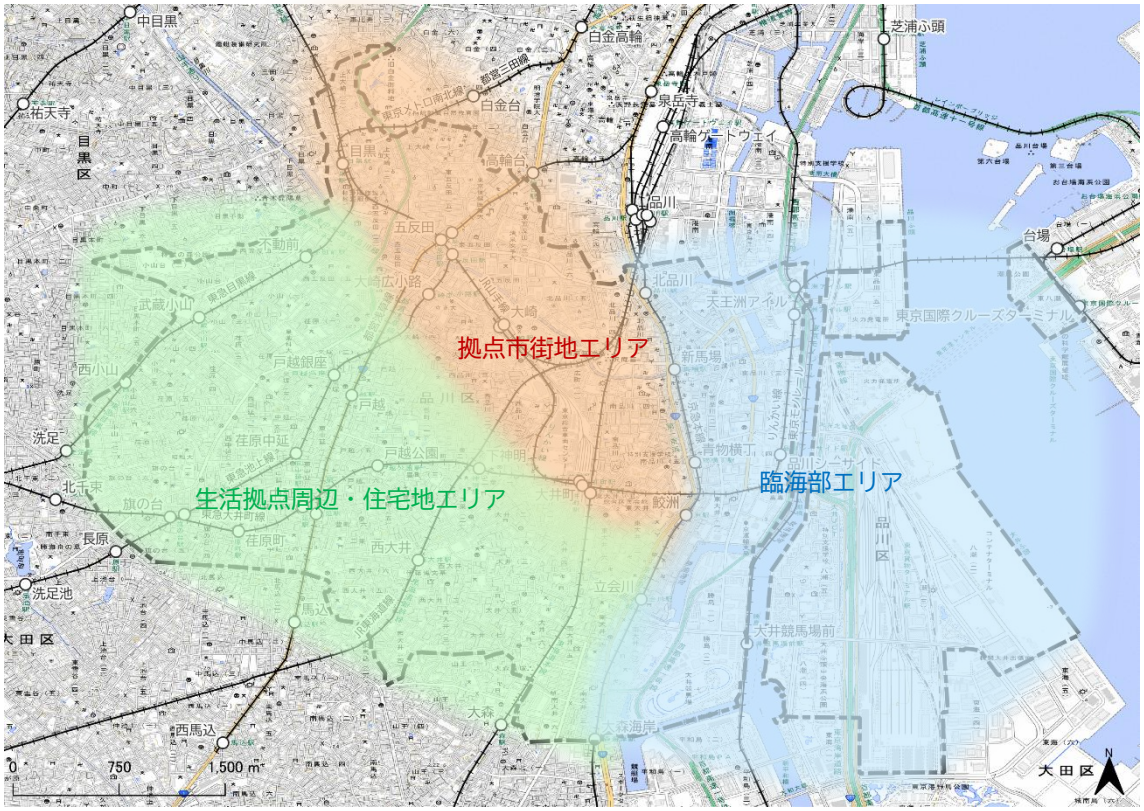


図 ４-４　エリア区分のイメージ

1．拠点市街地エリア

エリアの特徴	自転車利用の現状・課題
○オフィスビルやマンションなどの高層ビルが立ち並び、業務・商業機能が集積 ○通勤通学、買い物、観光等を目的に、区内外から多くの人が来訪 ○再開発に合わせ、幅員が広い道路が整備	○駐輪場の利用率が高い ○国道、都道を中心に自転車通行空間の整備が進んでいるものの、区道を含めたネットワークの形成には至っていない ○通勤通学、業務目的のシェアサイクルの利用が多い

「品川区まちづくりマスタープラン」におけるまちづくりの目標
○業務、商業、居住、文化、ひと中心の創造的な空間、交流機能等を導入・強化 ○住み、働く魅力にあふれた質の高い都市拠点 ○目黒川を活用した豊かな時間を過ごせるアメニティと文化交流の空間 ○環境に配慮した高次な拠点市街地を形成

方針	
	①通勤や業務の移動を支える自転車利用環境の整備 **②自転車通行空間の整備による回遊性の向上** **③シェアサイクルを活用したモビリティの促進**

2．生活拠点周辺・住宅地エリア

エリアの特徴	自転車利用の現状・課題
○住宅地が広がり、一部木造住宅密集地域が存在 ○駅周辺に活気ある商店街が形成され、買物等で多くの近隣住民が利用 ○住宅が密集しているため、幅員が狭い道路が多い	○幅員の狭い道路での事故が多い ○放置自転車が多い（買物等短時間駐輪） ○シェアサイクルポートの密度が低く、利用が少ない

「品川区まちづくりマスタープラン」におけるまちづくりの目標
○市街地の骨格形成と防災まちづくりを支える都市基盤 ○災害時における広域避難場所等への円滑な避難経路の確保により安全性が向上するまち ○生活の拠点となる駅を中心として機能強化した交通結節点

方針	
	①自転車の利用適正化による商店街等における歩行者の安全確保 **②短時間駐輪スペースの確保による商店街等の活性化促進** **③シェアサイクルの充実による防災機能の強化** **④幅員の狭い道路での交通安全対策**

3．臨海部エリア

エリアの特徴	自転車利用の現状・課題
○物流機能が集積するほか、大規模公園や大規模住宅団地が存在 ○旧東海道、しながわ水族館をはじめとした観光拠点が分布 ○道路インフラが充実しており、広幅員の道路が整備	○自転車通行空間の整備が進んでいるものの、内陸部とのネットワークの形成には至っていない ○臨海部から JR 京浜東北線駅へのシェアサイクルの利用が多い

「品川区まちづくりマスタープラン」におけるまちづくりの目標
○江戸の伝統と文化の薫るにぎわいと交流のまち ○水上バス、船宿、舟運、レクリエーションなど、水辺空間を活かした魅力的なまち ○誰もが住みやすい次世代の良好な住環境が整った八潮団地 ○質の高い水辺空間と環境に配慮して脱炭素が進展するまち

方針	
	①居住者の自転車利用を支える自転車通行空間の整備推進 **②シェアサイクルを活用した臨海部への観光周遊の促進** **③自転車の計画的な利用促進による脱炭素化の推進**

5章 実施すべき施策

5.1 施策体系

本計画の目標及び４つの視点・基本方針、８つの個別方針に基づき、以下に示す通り 23 の施策を設定します。

視点・基本方針	個別方針	施策（案）
1．まもる ルール・マナーの周知・徹底を図り、安全・安心な自転車利用環境の創出	1）交通安全意識の向上と行動の徹底	（1）世代に応じた交通安全教育・啓発活動の推進 （2）事業者による自転車安全利用の促進 （3）新たな法改正等の広報啓発 （4）自転車安全利用指導員の配置
	2）事故への備えの充実	（1）安全な移動環境の確保 （2）自転車利用者への注意喚起 （3）自転車損害賠償保険の加入促進
2．とめる 自転車を適切に停められる環境の創出	1）地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備	（1）地域需要に応じた駐輪場の整備促進・利用方法の検討 （2）駐輪場の状況を踏まえた利用料金の再設定 （3）利用実態を踏まえた駐輪空間の再配分 （4）駐輪場施設の改修・充実
	2）自転車放置対策の推進	（1）放置自転車の撤去活動・指導啓発の推進 （2）買物等短時間駐輪スペースの確保
3．はしる 安全で快適な自転車通行環境の創出	1）安全・快適な自転車通行空間の整備促進	（1）自転車ネットワークの整備推進 （2）安全で走りやすい自転車通行空間の整備
	2）地域の実情に合わせた利用方針の検討	（1）地域ごとの自転車利用方針の検討
4．いかす 地域と共存しながら自転車を活用できる環境の創出	1）生活を豊かにする自転車利用の促進	（1）自転車による周遊環境の充実 （2）サイクルイベントによる賑わいの創出 （3）自転車を活用した他分野との連携 （4）放置自転車のリサイクルの実施
	2）シェアサイクルの普及促進	（1）シェアサイクルポートの整備促進 （2）シェアサイクルの広報啓発 （3）シェアサイクルと公共交通の連携促進

５.２ まもる

～ルール・マナーの周知・徹底を図り、安全・安心な自転車利用環境の創出～

（１）交通安全意識の向上と行動の徹底

交通安全意識の向上と行動の徹底を図るため、子どもから高齢者まで、幅広い年齢層に応じた交通安全教育を実施するとともに、事業者による従業員への自転車安全教育を促進します。

また、自転車の安全利用や新たな法改正等についての広報啓発や、自転車安全利用指導員の配置を実施します。

表 ５-１　交通安全意識の向上と行動の徹底　施策（案）　１／２

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
１）交通安全意識の向上と行動の徹底	（１）世代に応じた交通安全教育・啓発活動の推進	①小学校における自転車安全教室（年４回程度）を実施します。	・土木管理課 ・教育委員会 ・警察署	継続
		②高齢者向けの自転車安全教室（年４回程度）を実施します。	・土木管理課 ・警察署	継続
		③その他の年齢層や外国人についても、チラシ、ポスター、広報誌、ホームページ、SNS、動画、ケーブルテレビ等により、啓発活動を実施します。	・土木管理課 ・警察署	継続
		④公園で自転車を使用した交通安全啓発イベントを実施します。	・公園課 ・警察署	継続
	（２）事業者による自転車安全利用の促進	①事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、広報啓発を実施します。	・土木管理課 ・警察署	継続

表 5-2　交通安全意識の向上と行動の徹底　施策（案）　2／2

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
１）交通安全意識の向上と行動の徹底	（３）新たな法改正等の広報啓発	①自転車の安全利用や新たな法改正（ヘルメット着用の努力義務化等）等について、チラシ、ポスター、広報誌、ホームページ、SNS、動画、ケーブルテレビなど多様な媒体を活用し、広報啓発を実施します。	・土木管理課	継続
		②自転車安全利用キャンペーンを引き続き実施するとともに、今後更にイベントへの出展を実施するなど、区民に直接啓発できる機会を新たに創出します。	・土木管理課 ・警察署	拡充
		③啓発品を配布するなど、全世代のヘルメット着用を推進します。	・土木管理課	継続
		④区に寄付されたヘルメットについて、小学校で希望者に配布します。	・教育委員会	継続
	（４）自転車安全利用指導員の配置	①交通事故多発地点等への自転車安全利用指導員の配置による、交通ルールやマナーの指導・啓発について、さらに実施箇所を増やし、取り組みを拡充していきます。	・土木管理課	拡充

（2）事故への備えの充実

自転車の交通事故を抑制するため、自転車が安全に移動できる環境を確保するとともに、自転車利用者への意識啓発を実施します。

また、万が一の事故に備えた自転車損害賠償保険の加入を促進します。

表 5-3　事故への備えの充実　施策（案）

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
2）事故への備えの充実	（1）安全な移動環境の確保	①「品川区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車ネットワークの整備と合わせ、交通安全施設の整備により、自転車や歩行者が安全に通行できる環境を確保します。	・道路課 ・警察署	新規
		②商店街、保育園・幼稚園の送迎ルート等、歩行者や自動車との錯綜が懸念される路線において、安全対策を実施します。	・道路課	新規
		③私道整備助成により、交通安全施設の設置等を実施します。	・建築課	継続
	（2）自転車利用者への注意喚起	①歩行者優先等の注意喚起看板を設置し、自転車の安全利用を促進します。	・土木管理課 ・警察署	継続
	（3）自転車損害賠償保険の加入促進	①自転車販売店、駐輪場、広報しながわ等を通じて、自転車損害賠償保険を PR し、加入を促進します。	・土木管理課	継続
		②区民交通傷害保険を実施し、加入促進を図ります。	・土木管理課	継続

5.3 とめる

～自転車を適切に停められる環境の創出～

（1）地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備

地域需要に応じて、駐輪場の整備促進や利用方法の検討を行います。

また、既存駐輪場の利便性・快適性向上のため、利用料金の再設定、駐輪空間の再配分、大型車対応、設備の改修・充実を実施します。

表 5-4　地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備　施策（案）　1／2

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
1）地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備	（1）地域需要に応じた駐輪場の整備促進・利用方法の検討	①再開発事業等に際し、施設需要以外にも、地域需要に応じた地域貢献に資する、駐輪場の整備を事業者に指導します。	・都市開発課 ・土木管理課	拡充
		②放置自転車の多い駅周辺等、駐輪場の不足する地域において、地域需要に応じた駐輪場の整備を検討します。	・土木管理課 ・鉄道事業者 ・商業施設　等	検討
		③既設の区営自転車等駐車場を買い物利用客も使いやすいよう、当日利用における短時間無料設定の導入等について検討します。	・土木管理課	検討
	（2）駐輪場の状況を踏まえた利用料金の再設定	①屋根の有無、階層等の施設の利用条件や利用状況に応じた料金の見直しを行い、利用率の向上を図ります。	・土木管理課	検討

表 5-5　地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備　施策（案）　2／2

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
１）地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備	（３）利用実態を踏まえた駐輪空間の再配分	①定期利用／当日利用等の利用特性に応じて、駐輪区分の再配分を実施します。	・土木管理課	継続
		②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などの大型自転車の需要拡大を踏まえ、駐輪場の利用状況に応じた、駐輪ラックの設置間隔の見直し、駐輪ラック撤去による平置きスペースの拡充など駐輪ニーズに応じた駐輪場整備を推進します。	・土木管理課	継続
	（４）駐輪場施設の改修・充実	①老朽化した駐輪場施設について、計画的に改修等を進め、利便性向上を図ります。	・土木管理課	継続
		②電磁式駐輪ラックを設置している全ての駐輪場について、既に交通系ＩＣカード等キャッシュレス決済を導入済みのため、決済方法や料金見直し等の変化に応じ、利便性の向上に資するサービスを提供できるよう検討していきます。	・土木管理課	検討

（2）自転車放置対策の推進

駅周辺等における自転車の放置を防止し、自転車の秩序ある利用を促すため、放置自転車の撤去活動や指導啓発を推進します。

また、買物等短時間駐輪スペースの確保により、商店街等における放置自転車の抑制を図ります。

表 5-6　自転車放置対策の推進　施策（案）

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
2）自転車放置対策の推進	（1）放置自転車の撤去活動・指導啓発の推進	①秩序ある自転車利用の促進、歩行者の安全確保等を進めるため、放置自転車の撤去活動を継続的に実施します。	・土木管理課	継続
		②自転車の放置防止のため、指導啓発（放置自転車への警告札の貼付等）や見回り（自転車利用者への声かけ等）を実施します。	・土木管理課	継続
	（2）買物等短時間駐輪スペースの確保	①「商店街活性化推進事業助成金」など、商店街等における駐輪場整備に活用できる支援策の周知を図ります。	・商業・ものづくり課 ・商店街	継続
		②商店街等と連携し、商店街内等における小規模分散型の駐輪スペース（軒先駐輪スペース等）の確保を検討します。	・商業・ものづくり課 ・商店街	検討
		③商店街等と連携し、休業日（休日）の店舗の空きスペースについて、買物等利用客の駐輪スペースとしての活用を検討します。	・商業・ものづくり課 ・商店街	検討

5.4 はしる

～安全で快適な自転車通行環境の創出～

（1）安全・快適な自転車通行空間の整備促進

自転車で安全・快適に道路を通行できるよう、自転車ネットワークの整備を推進します。

また、違法駐車対策により、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を推進します。

表 5-7　安全・快適な自転車通行空間の整備促進　施策（案）

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
1）安全・快適な自転車通行空間の整備促進	（1）自転車ネットワークの整備推進	①「品川区自転車ネットワーク計画」に基づき、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。	・道路課 ・道路管理者（国・都） ・警察署	新規
		②幹線道路（国道・都道）や隣接区道と連携し、広域的な自転車ネットワークの形成を図ります。	・道路課 ・道路管理者（国・都） ・警察署	新規
	（2）安全で走りやすい自転車通行空間の整備	①自転車が安全に通行できるよう、違法駐車の削減に向け、警察と連携しながら、違法駐車が多い箇所への注意喚起看板の設置等を実施します。	・土木管理課 ・道路管理者（国・都） ・警察署	継続

（２）地域の実情に合わせた自転車利用方針の検討

自転車、歩行者等の安全確保のため、自転車の利用促進だけでなく、自転車の利用抑制を含めて、地域の実情に合わせた自転車利用方針を検討します。

表 5-8　地域の実情に合わせた自転車利用方針の検討　施策（案）

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
２）地域の実情に合わせた自転車利用方針の検討	（１）地域ごとの自転車利用方針の検討	①道路の幅員や歩行者交通量等を踏まえ、商店街での自転車利用の抑制等、地域の実情に合わせたメリハリのある自転車走行利用の取り組み等について検討していきます。	・道路課 ・都市計画課 ・警察署	検討
		②再開発等道路基盤の再編に合わせ、地域ごとの実情に即した自転車通行空間の整備を推進します。	・都市開発課 ・道路課	継続

５.５ いかす

～地域と共存しながら自転車を活用できる環境の創出～

（１）生活を豊かにする自転車利用の促進

自転車と地域が共存できるよう、周遊環境の充実、サイクルイベントによる賑わいの創出、放置自転車のリサイクルに取り組みます。

また、子育て支援、健康づくり、防災など、自転車を活用した他分野との連携を推進します。

表 ５-９　生活を豊かにする自転車利用の促進　施策（案）　１／２

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
１）生活を豊かにする自転車利用の促進	（１）自転車による周遊環境の充実	①自転車通行空間の整備や、シェアサイクルポートの配置を進めることで、観光資源、商店街等の結びつきを強化し、自転車で快適に周遊できる環境を創出します。	・土木管理課 ・道路課 ・文化観光課 ・商業・ものづくり課	新規
	（２）サイクルイベントによる賑わいの創出	①観光資源やアートを自転車で巡るイベント等の実施・PR を検討します。	・文化観光課	検討
		②公園を活用し、自転車を使用したスポーツイベントの実施を検討します。	・スポーツ推進課 ・公園課	検討
		③サイクルイベント等の機会を捉え、サイクルスポーツの PR や自転車安全利用の啓発を実施します。	・スポーツ推進課 ・土木管理課	新規

表 5-１０　生活を豊かにする自転車利用の促進　施策（案）　２／２

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
１）生活を豊かにする自転車利用の促進	（３）自転車を活用した他分野との連携	①しながわ区民公園や東品川公園におけるサイクリングコース及び無料貸出自転車を PR し、心身の健康づくりや子どもの自転車練習への利用等を促進します。	・公園課 ・健康課	拡充
		②災害時に、様々な応急活動等に関わる職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを活用し、初動およびその後の復旧活動の効率化を図ります。	・土木管理課 ・防災課	拡充
		③保管期限を過ぎた放置自転車について、ふれあい作業所（知的障害者の社会参加を目的とした就労継続支援施設）への無償譲渡を実施し、作業所におけるメンテナンス後のリサイクル自転車の販売により、障害者の自立と福祉を支援します。	・土木管理課	継続
	（４）放置自転車のリサイクルの実施	①保管期限を過ぎた放置自転車について、海外への売却、ふれあい作業所でのメンテナンス後の再販売等を実施しリサイクルを推進します。	・土木管理課	継続

（2）シェアサイクルの普及促進

シェアサイクルの普及促進のため、シェアサイクルポートの整備を促進するとともに、広報啓発により利用を促進します。

また、シェアサイクルの利便性向上のため、公共交通との連携を促進します。

表 5-11　シェアサイクルの普及促進　施策（案）

個別方針	施策（案）	内容（案）	実施主体（案）	区分(案)
2）シェアサイクルの普及促進	（1）シェアサイクルポートの整備促進	①鉄道駅周辺やポートの密度が低いエリア（区西側の住宅地など）を中心に、シェアサイクルポートの整備を促進します。	・土木管理課	拡充
		②まちづくりや建築物等の建設・建替えに合わせ、シェアサイクルポートの整備誘導を実施します。	・土木管理課 ・都市開発課	継続
		③駐輪スペースに空きがある（利用率が低い）駐輪場について、シェアサイクルポートの併設によるスペースの有効活用を検討します。	・土木管理課	検討
	（2）シェアサイクルの広報啓発	①シェアサイクルに関する情報を提供するとともに、安全な利用方法などについて教育・啓発等を実施します。	・土木管理課	継続
	（3）シェアサイクルと公共交通の連携促進	①シェアサイクルと公共交通（鉄道、バス、舟運など）の連携策を検討します。	・都市計画課 ・土木管理課 ・河川下水道課	検討

５.６ 重点施策

本計画においては、先に示した 23 の施策のうち、交通安全教育の推進、交通安全対策の実施、区民交通傷害保険の実施、商店街対策の実施、子育て支援の推進の５つの施策を重点施策に位置付け、取り組んでいきます。

（１）交通安全教育の推進（まもる）

交通安全意識の向上と行動の徹底を図るため、子どもから高齢者まで、幅広い年齢層に応じた交通安全教育を実施します。

小学校における自転車安全教室（年４回）を実施するとともに、高齢者向けの自転車安全教室を拡充し、継続的に実施します。また、その他の年齢層や外国人についても、交通安全教育の機会を創出し、実施します。

そのほか、自転車安全利用キャンペーンや情報発信など様々な取組も併せて実施し、総合的に交通安全教育を推進します。



（スタントマンを活用した
自転車安全教室）



（シミュレーターを用いた
模擬運転体験）



（自転車安全利用キャンペーン）



広報しながわ（５月１日号）



区公式ツイッター（７月28日）



区職員のケーブルテレビ出演
（令和３年５月１日～５月７日放送）



自転車通行方法に関する看板の設置

（広報媒体を活用した交通安全に関する情報発信）

図　5-1　品川区で実施している自転車安全教育の取組

資料：品川区資料

（2）交通安全対策の実施（まもる）

自転車の交通事故を抑制するため、自転車ネットワークの整備と合わせ、交通安全施設の整備により、自転車や歩行者が安全に通行できる環境を確保します。

また、自転車の通行位置や歩行者優先等の注意喚起看板を設置し、自転車の安全利用を促進します。

■路面標示の整備事例（中延）

・立会川緑道において、ほかの道路と接続する箇所に路面標示（ストップマーク）を整備

・自転車利用者への一時停止を注意喚起し、自転車の安全利用を促進



（施工前）　　（施工後）

図 5-2　路面標示（ストップマーク）の施工前後の状況

資料：品川区資料

（３）区民交通傷害保険の実施（まもる）

万が一の事故に備えた区民交通傷害保険を実施し、加入促進を図ります。

■区民交通傷害保険

＜事業概要＞

・加入者要件：区内在住・在勤・在学者

・申込先：区内金融機関

・保険期間：７月１日から１年間

表　5-１２　年間保険料・保険金額

コース	年間保険料	最高保険金額	
		交通傷害	自転車賠償
ＸＪ	1,400円	35万円	1億円
ＡＪ	1,900円	150万円	1億円
ＢＪ	2,500円	350万円	1億円
ＣＪ	3,500円	600万円	1億円

資料：品川区資料より作成

注１：自転車賠償責任プランが付帯された４コース（都条例加入義務対応保険）のみ掲載

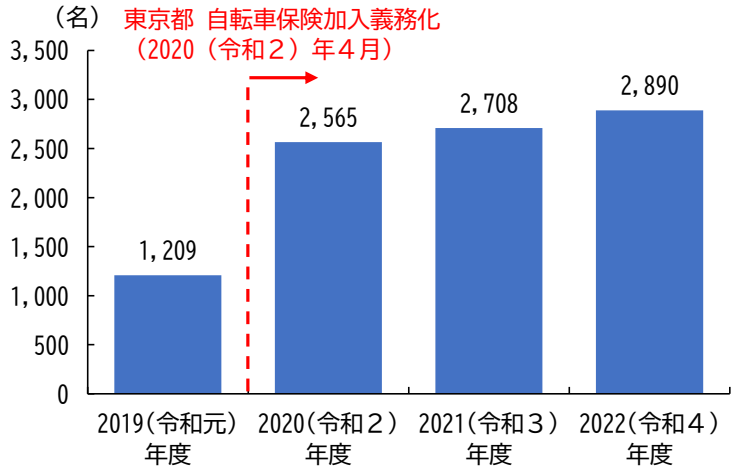


図　5-3　加入実績の推移

資料：品川区資料より作成

注１：自転車賠償責任プランが付帯された４コース（都条例加入義務対応保険）の合計値

（４）商店街対策の実施（とめる、はしる）

地域特性に応じて、商店街等における買物等短時間駐輪スペースの確保により、放置自転車の抑制を図ります。商店街が自主的に駐輪スペースを設ける場合は、設置費用を助成します。

併せて、上記ルールの周知啓発やマナー向上のため、地域と連携して商店街等における自転車利用者への啓発活動を実施します。

■商店街直営駐輪場の設置事例（武蔵小山）

・武蔵小山パルム商店街では、元々運営していた駐車場の一部を改築し、商店街直営の駐輪場を設置
・「商店街活性化推進事業」の活用により改築費の一部を助成



図　５-４　武蔵小山パルム商店街直営駐輪場

■自転車の利用抑制の事例（武蔵小山、中延）

・武蔵小山パルム商店街では、自転車の乗り入れを禁止しており、自転車を降りて通行するよう呼び掛け
・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



（武蔵小山パルム商店街）



（中延商店街）

図　５-５　案内看板

（5）子育て支援の推進（いかす）

チャイルドシート付自転車や子ども、ベビーカー利用者が安全・安心に通行できる環境を確保するため、保育園・幼稚園等の子育て施設に接続する道路を対象とした「子育て送迎ルート」（仮称）の設定を検討します。

「子育て送迎ルート」（仮称）のうち、自転車利用者が多い路線や安全上対策が必要な路線を抽出し、路面標示や案内サイン等による自転車や自動車への注意喚起等の試験的な実施を検討します。

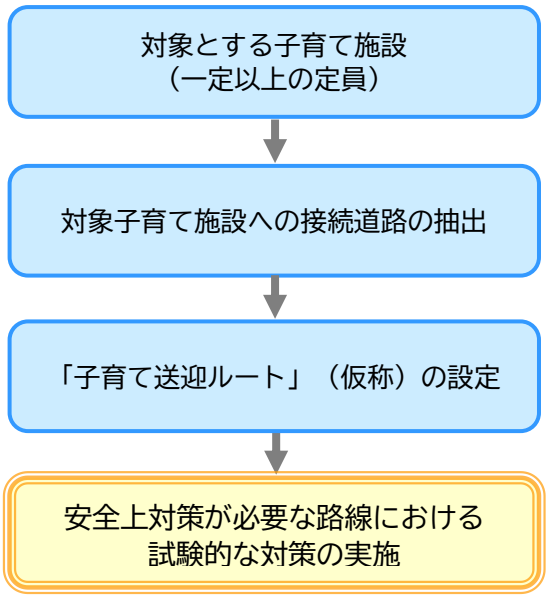


図 5-6　子育て送迎ルート（仮称）の整備フロー（イメージ）

【参考】港区の取組

港区では区内 45 箇所(約 12km)の子育て施設への誘導ルートを「子育て送迎ルート」として、令和 14 年までに整備するとしています。

対象施設から幹線道路までの区間に路面標示や案内標識を設置し、車のドライバーに注意喚起を促すという、23 区では初めての取組となります。



図 5-7　（参考）子育て送迎ルートの通行方法のイメージ

資料：港区自転車通行空間整備計画（2023（令和５）年３月）

6章 計画の推進

6.1 計画の推進目標

計画の推進に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握するため、４つの視点ごとに指標及び 10 年後に向けた目標値を設定します。

設定した目標値については、最終年次（2033（令和 15）年）に評価を行い、必要に応じて指標や目標値の見直しを行います。

表 6-1　計画推進の指標と目標値

視点	指標	現況	目標値	備考
まもる	自転車関連事故死傷者数	405 人 （令和 4 年）	220 人以下 （令和 15 年）	・「交通事故統計表」（警視庁）
	自転車損害賠償保険等加入率	57.1% （令和 4 年度）	75% （令和 15 年度）	・R4 年度在住区民アンケート調査 ・自転車を利用していない、加入しているか「不明」、「無回答」を除いた加入率。
とめる	放置自転車台数	980 台 （令和 4 年度）	792 台 （令和 15 年度）	・「駅前放置自転車等の現況と対策」（東京都）
	駐輪場利用者の満足度（総合的）	60.5% （令和 4 年度）	70% （令和 15 年度）	・R4 年度駐輪場利用者アンケート調査 ・現在の駐輪場に「満足」「やや満足」と答え方の割合。
はしる	自転車通行空間整備延長（区道）	19.4km （令和 4 年度）	57.7km （令和 15 年度）	
	自転車通行空間の整備状況に対する満足度	14.4% （令和 4 年度）	40% （令和 15 年度）	・R4 年度在住区民アンケート調査 ・自転車通行空間の整備箇所に対して「満足」「やや満足」と答えた方の割合（無回答を除いた割合）。
いかす	シェアサイクルの利用体験の有無	14.1% （令和 4 年度）	30% （令和 15 年度）	・R4 年度在住区民アンケート調査 ・シェアサイクルを利用した経験がある人の割合（「無回答」を除いた割合）。
	シェアサイクル利用回数	3,149 回/日 （令和 4 年度）	6,500 回/日 （令和 15 年度）	・「月次集計データ報告」（ドコモバイクシェア）

6.2 推進体制

本計画の推進にあたっては、区民、関係機関・団体（町会・自治会、商店街、国、都、近隣自治体、警察等）、民間企業（鉄道事業者、自転車販売店等）と相互に連携・協力を図り、自転車を活用したまちづくりに取り組みます。

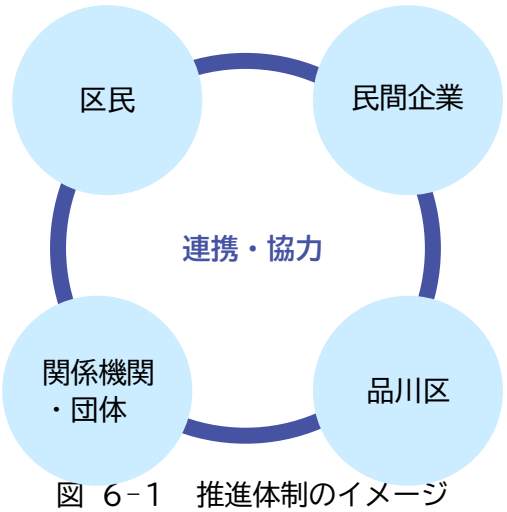


図　6-1　推進体制のイメージ

6.3 実施スケジュールと計画の見直し

本計画の実施５年目となる 2028（令和 10）年に中間見直しを実施します。中間見直しでは、計画の進捗状況や指標の達成状況の追跡調査を行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。

また、本計画の期間が終了する 2033（令和 15）年には次期計画の策定を実施し、2034（令和 16）年以降も取組を継続していきます。

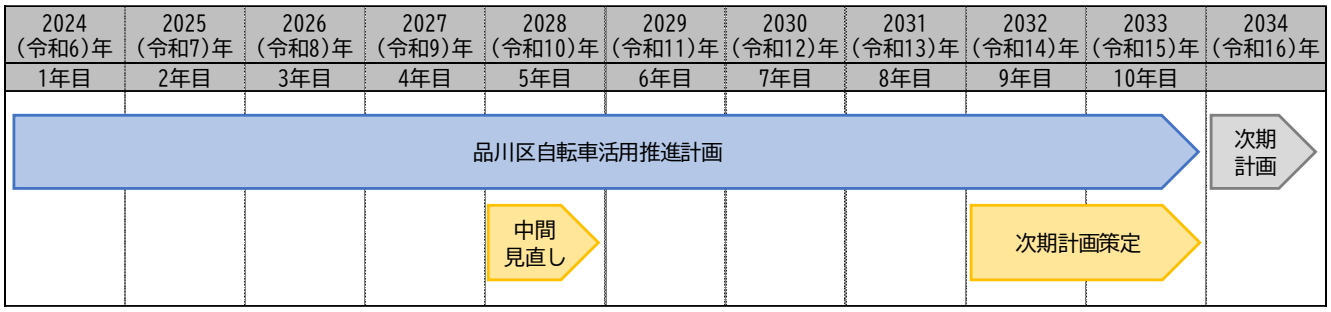


図　6-2　実施スケジュールと計画の見直し

品川区自転車ネットワーク計画

7章 自転車ネットワーク計画の考え方

7.1 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ました。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ます。

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す。

2021（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ます。

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します。

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路線の検討をします。

7.2 基本方針（案）

基本方針（案）を以下に示します。

（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

８章 自転車ネットワーク路線の検討

８．１ 選定の流れ

選定の流れを以下に示します。

・ステップ１：自転車ネットワーク路線は、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、多くの利用が見込まれる路線として抽出

・ステップ３：多くの利用が見込まれる路線について、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

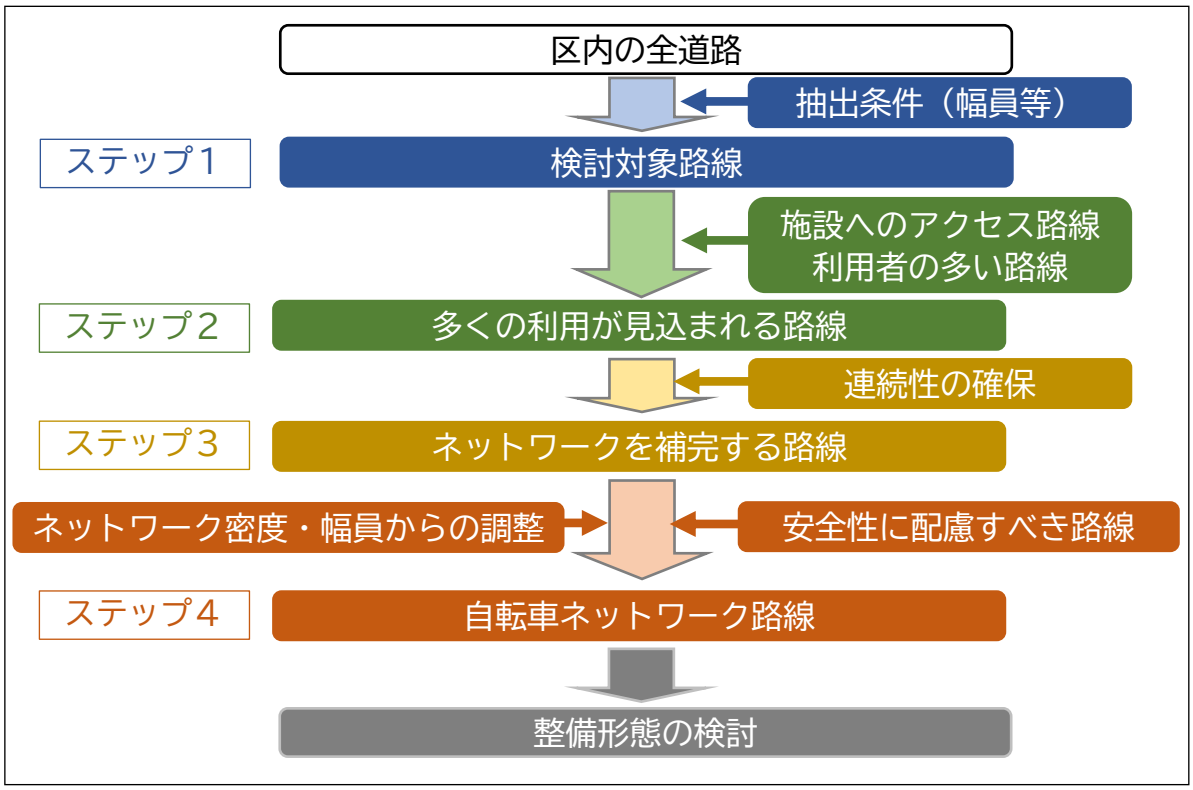


図 ８-１　選定の流れ

8.2 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います。

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します（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未満の区間を含みます）。

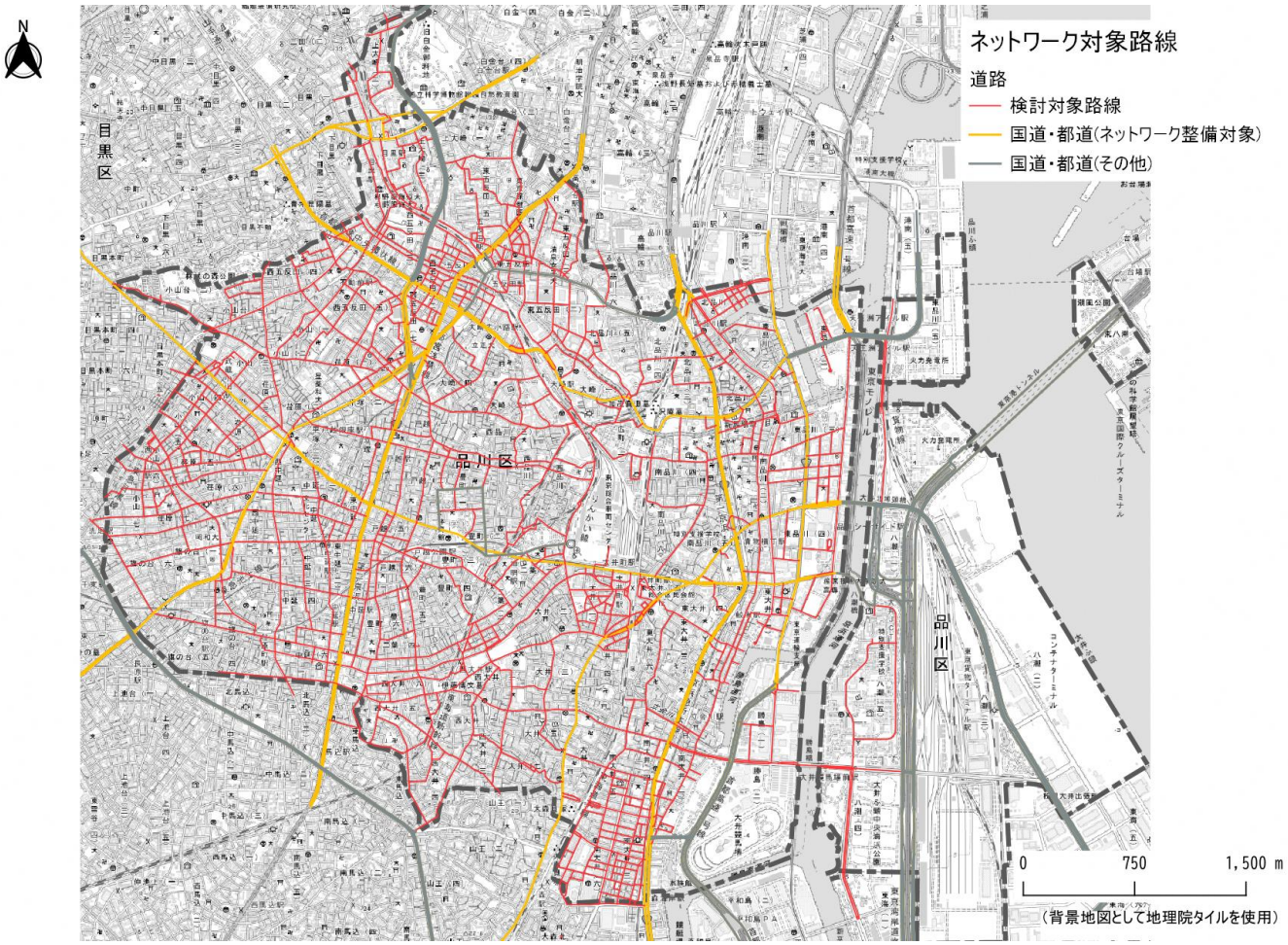


図 8-2　検討対象路線（案）

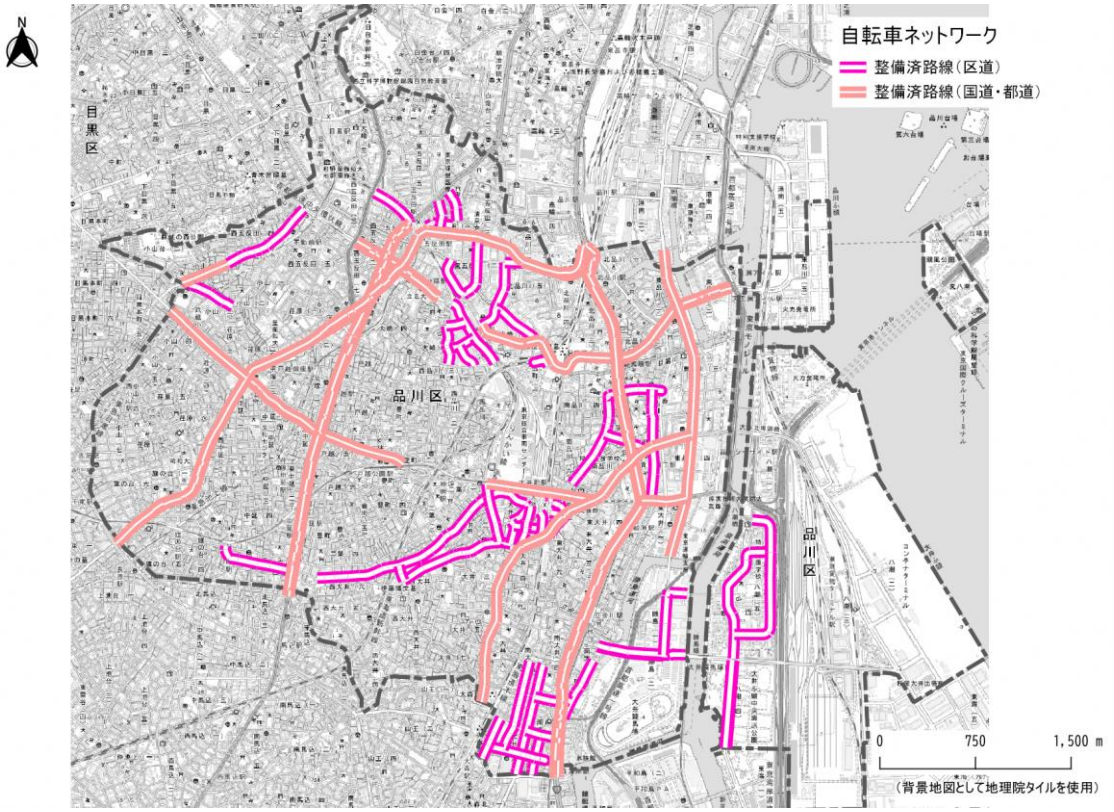


図 ８-３　自転車通行空間整備済路線（2023（令和５）年２月時点）

資料：品川区資料より作成

（参考）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）

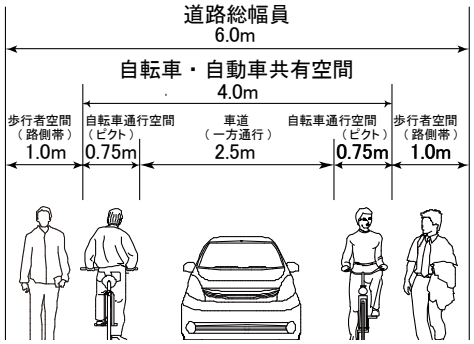
自転車空間（通行位置表示）：0.75m以上（ナビライン・ナビマーク（通常））

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）

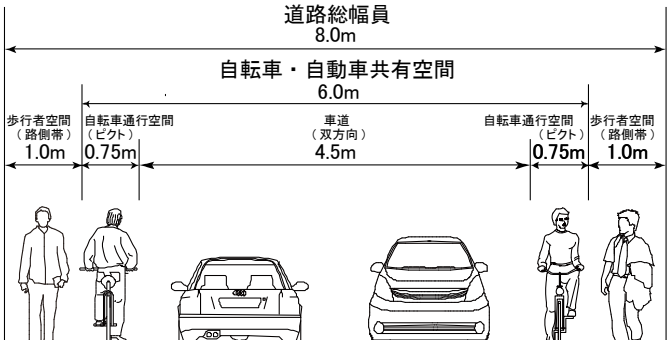
○一方通行の場合

標準的な幅員構成（例）



○双方向の場合

標準的な幅員構成（例）



（２）多くの利用が見込まれる路線の抽出（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、以下の視点から多くの利用が見込まれる路線を抽出します。

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「多くの利用が見込まれる路線」とします。

表 8-1　多くの利用が見込まれる路線の抽出基準等

視点	内容	具体的な選定方法
利用状況	モビリティ向上	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・駅および駐輪場 ・シェアサイクルポート ○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 ・商業施設（大規模小売店舗、スーパー） ・高校、大学（自転車による通学を想定） ・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
	観光支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・観光拠点 （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

対象施設は駅および駐輪場、シェアサイクルポートとします。

品川区の区営、民営駐輪場のほとんどは鉄道駅の周辺に設置されていることから、駅と駐輪場をまとめて一項目と考えます。

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します。

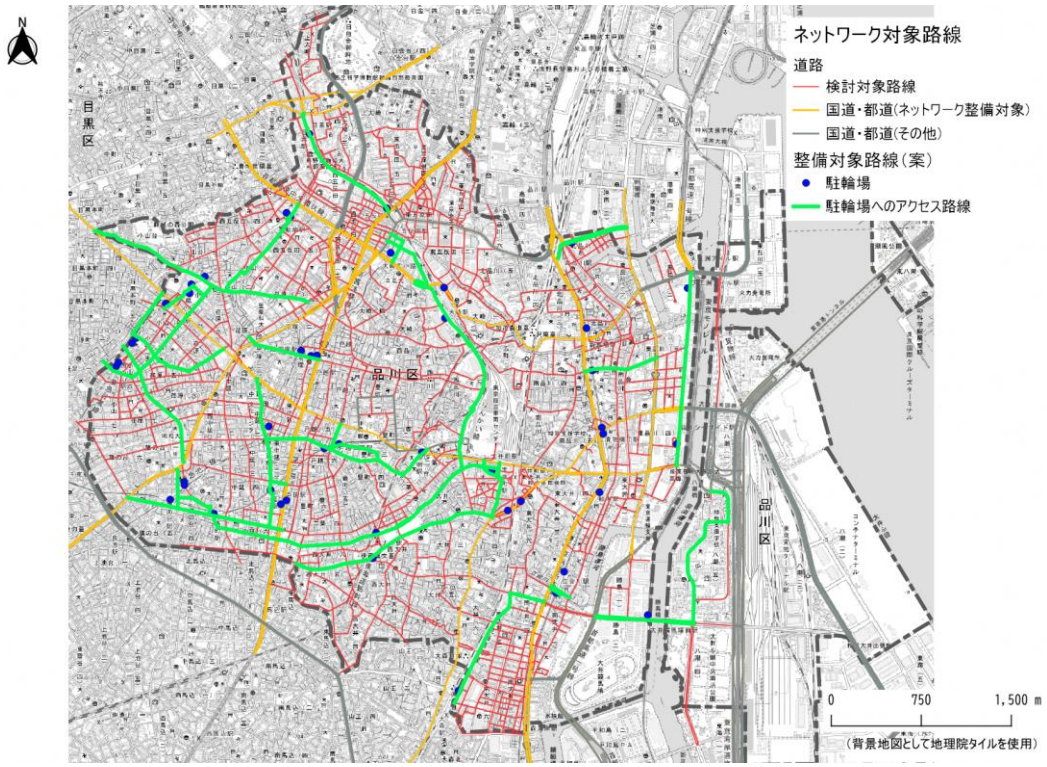


図 ８-４　駅および駐輪場へのアクセス路線（案）

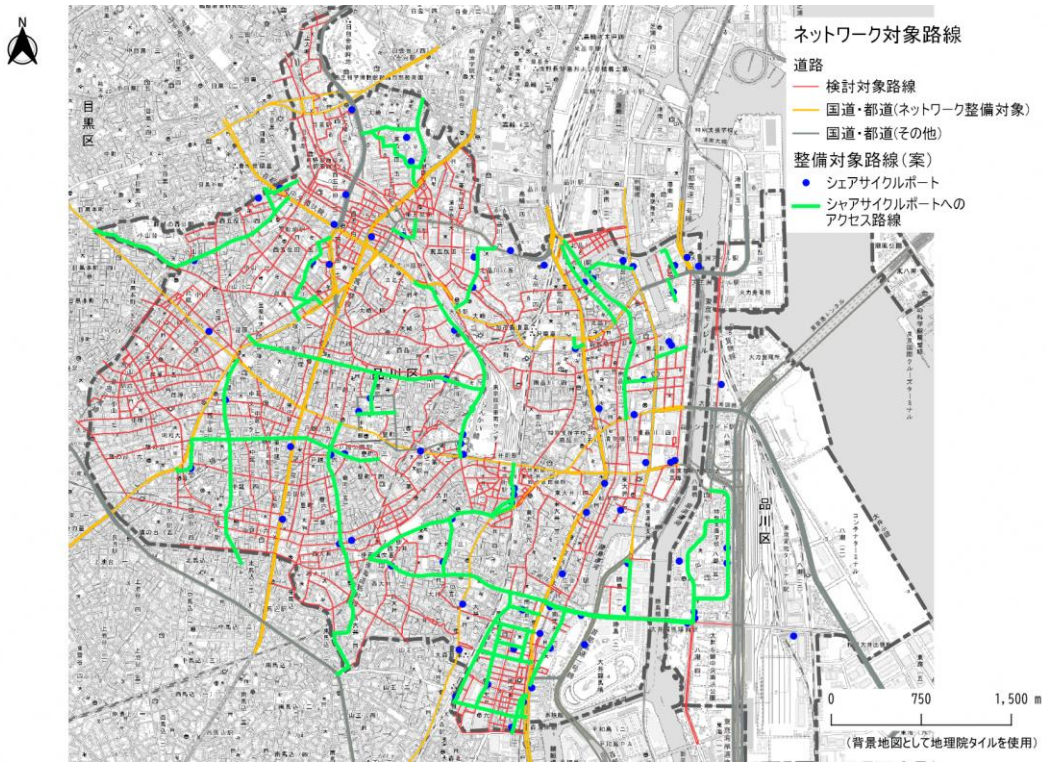


図 8-5　シェアサイクルポートへのアクセス路線（案）

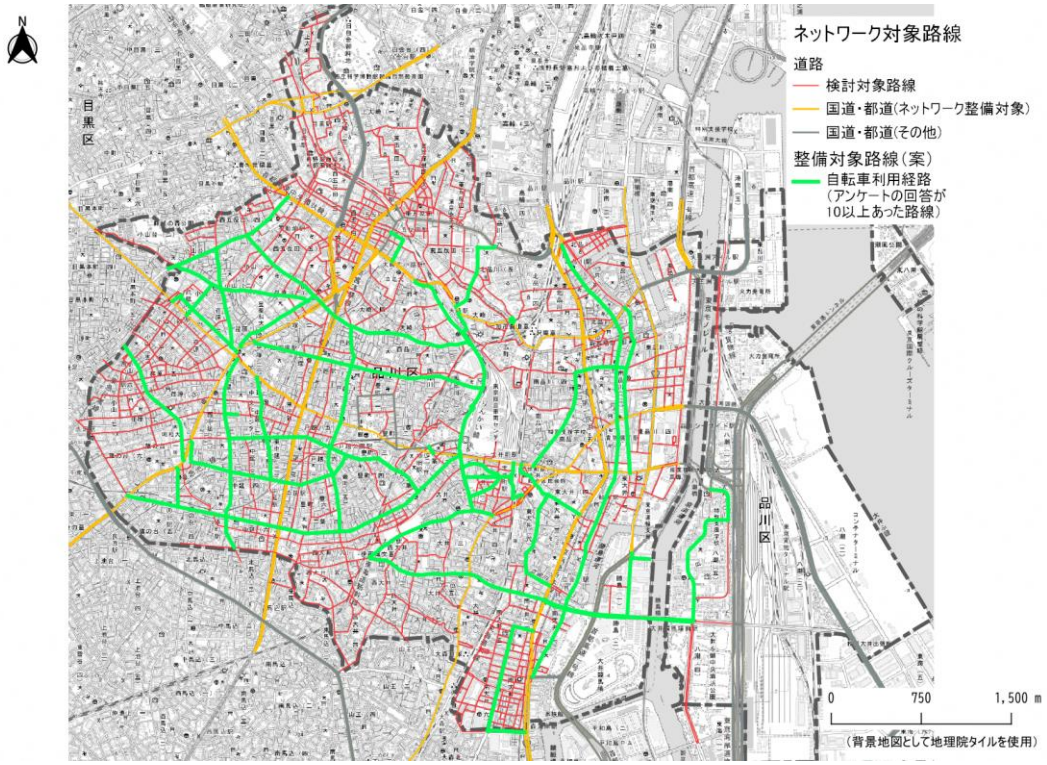


図 8-6　普段自転車でよく利用する路線（アンケート）

② 生活支援

対象施設は商業施設（大規模小売店舗）、高校・大学、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）、病院とします。

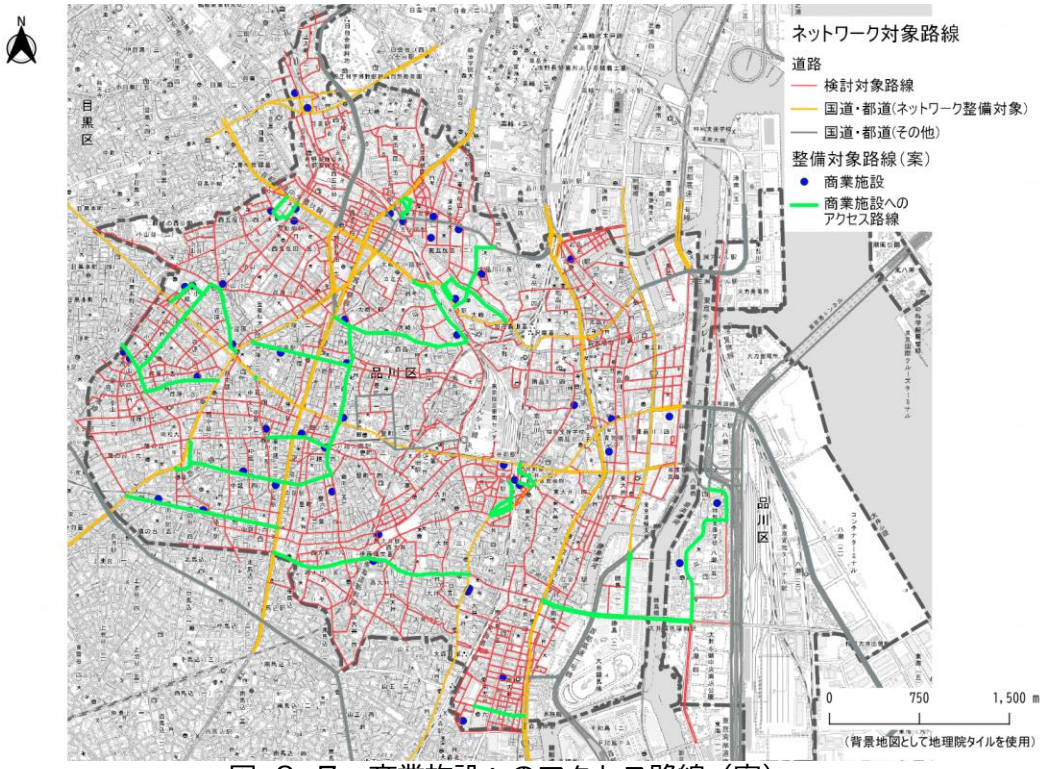


図 8-7　商業施設へのアクセス路線（案）

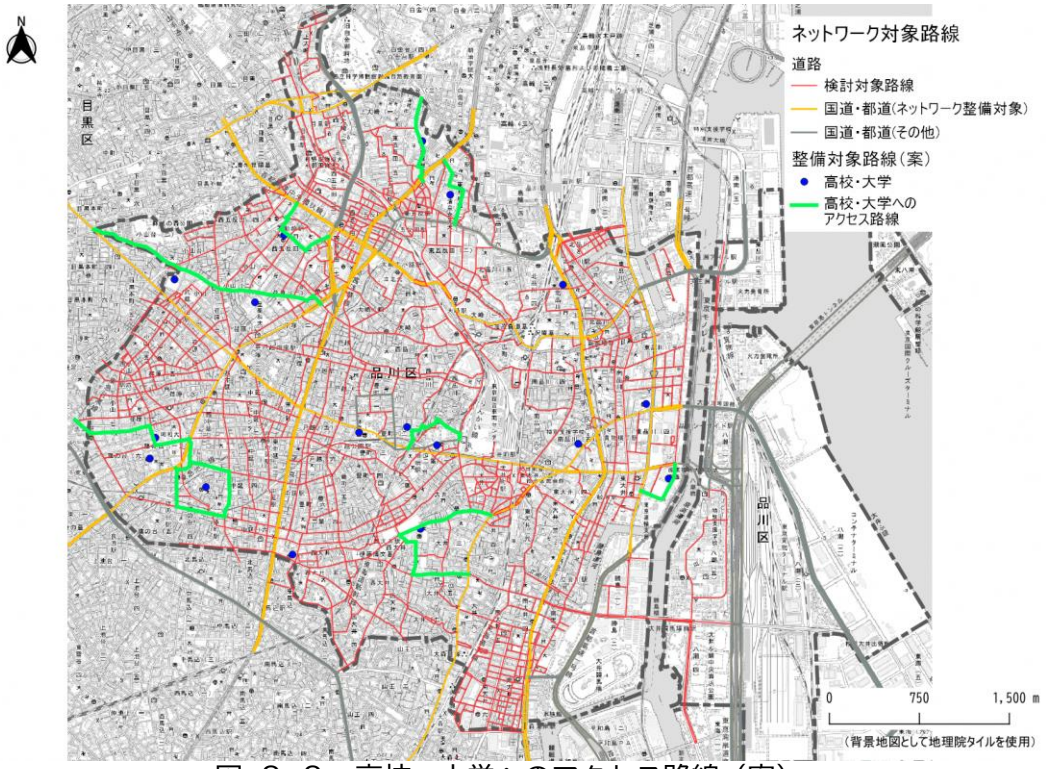


図 8-8　高校・大学へのアクセス路線（案）

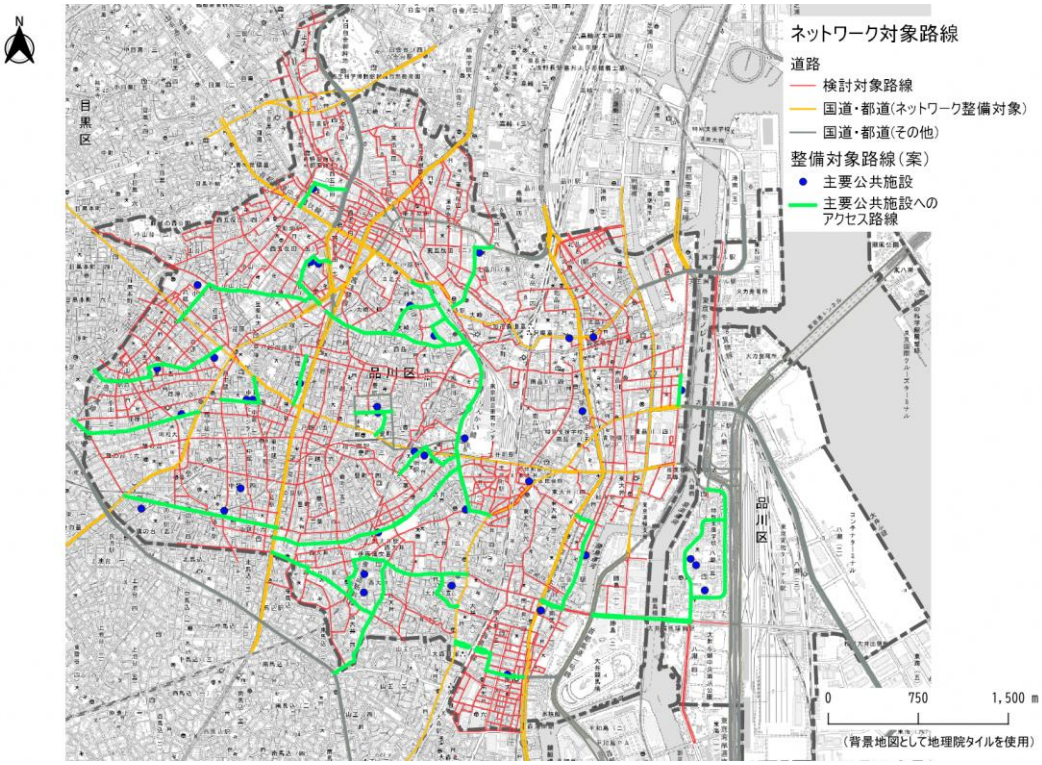


図 8-9　主要公共施設へのアクセス路線（案）

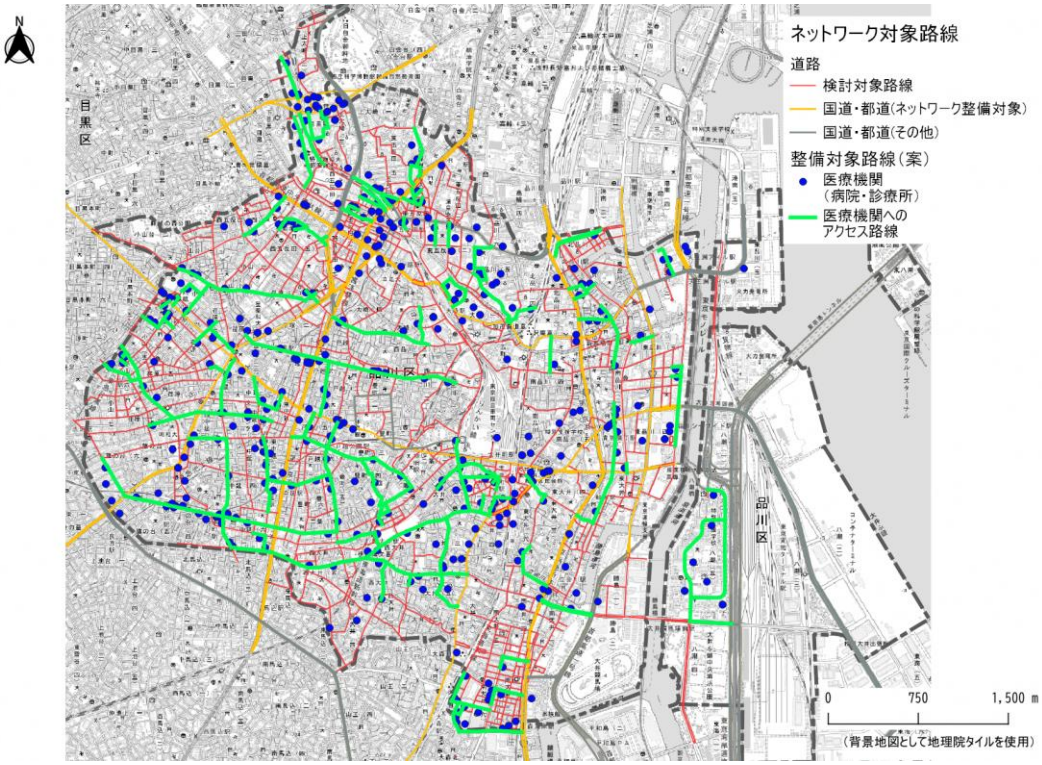


図 8-10　医療施設へのアクセス路線（案）

③ 観光等支援

対象施設は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）による区内の主たる観光等の拠点とします。

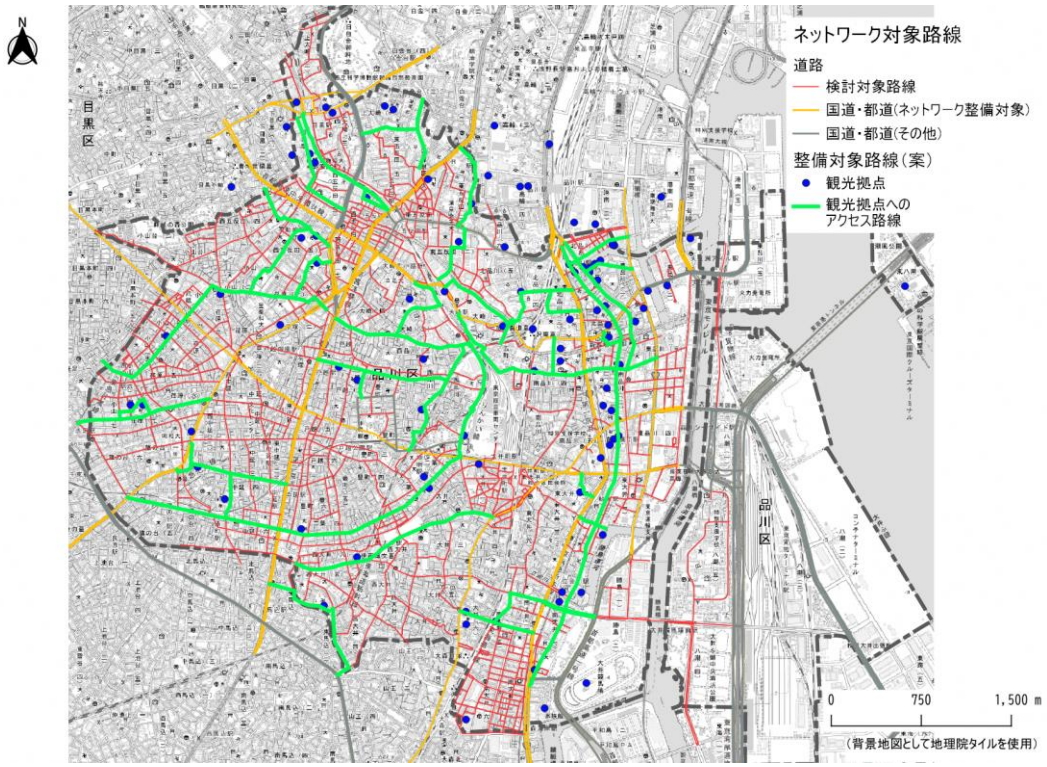


図 8-11　観光拠点へのアクセス路線（案）

④ 多くの利用が見込まれる路線の抽出

①～③で抽出した 8 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「多くの利用が見込まれる路線」として抽出しました。

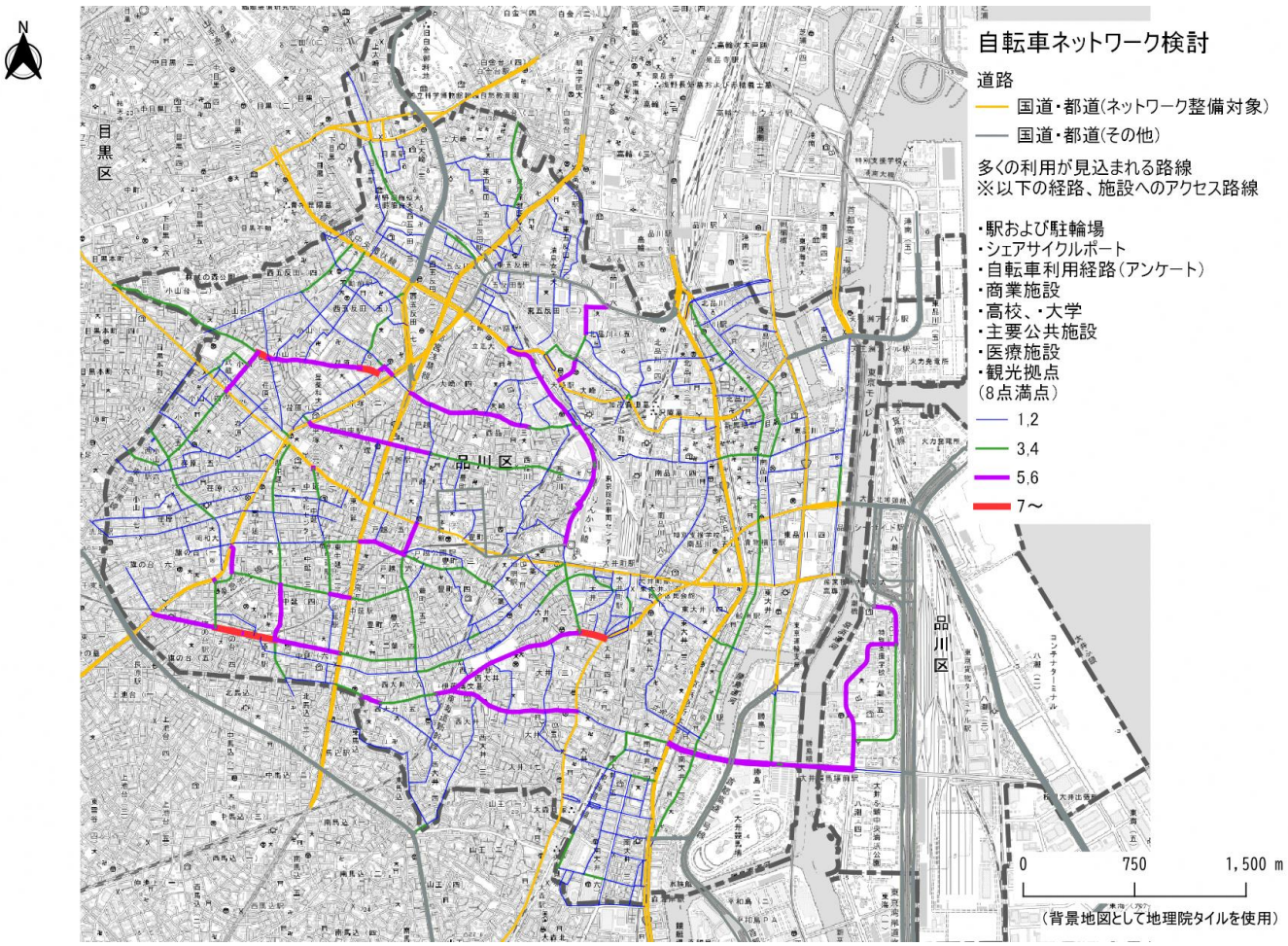


図 8-12　多くの利用が見込まれる路線（案）

（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「多くの利用が見込まれる路線」について、連続性を確保するため必要な路線を追加しました。

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ました。

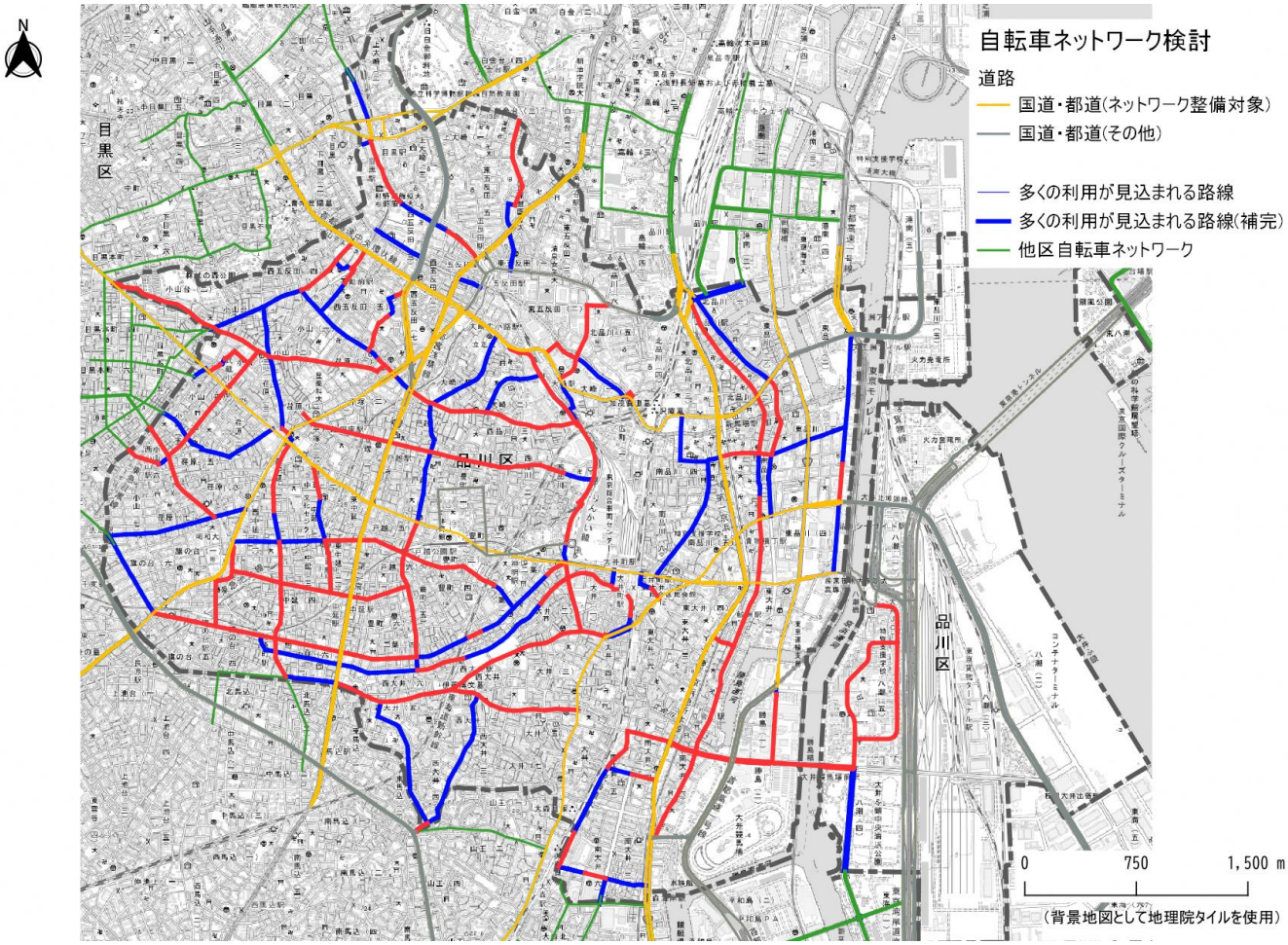


図 8-13　多くの利用が見込まれる路線（補完路線追加）（案）

（４）自転車ネットワーク路線の選定（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、隣接する競合路線や都市計画道路（事業化路線）を考慮した調整を行います。

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います。

① 競合路線、都市計画道路の視点による調整

これまでに選定された路線について、複数路線が隣接して競合するエリアや都市計画道路（第四次事業化路線）の位置を踏まえ、追加、あるいは集約を検討します。

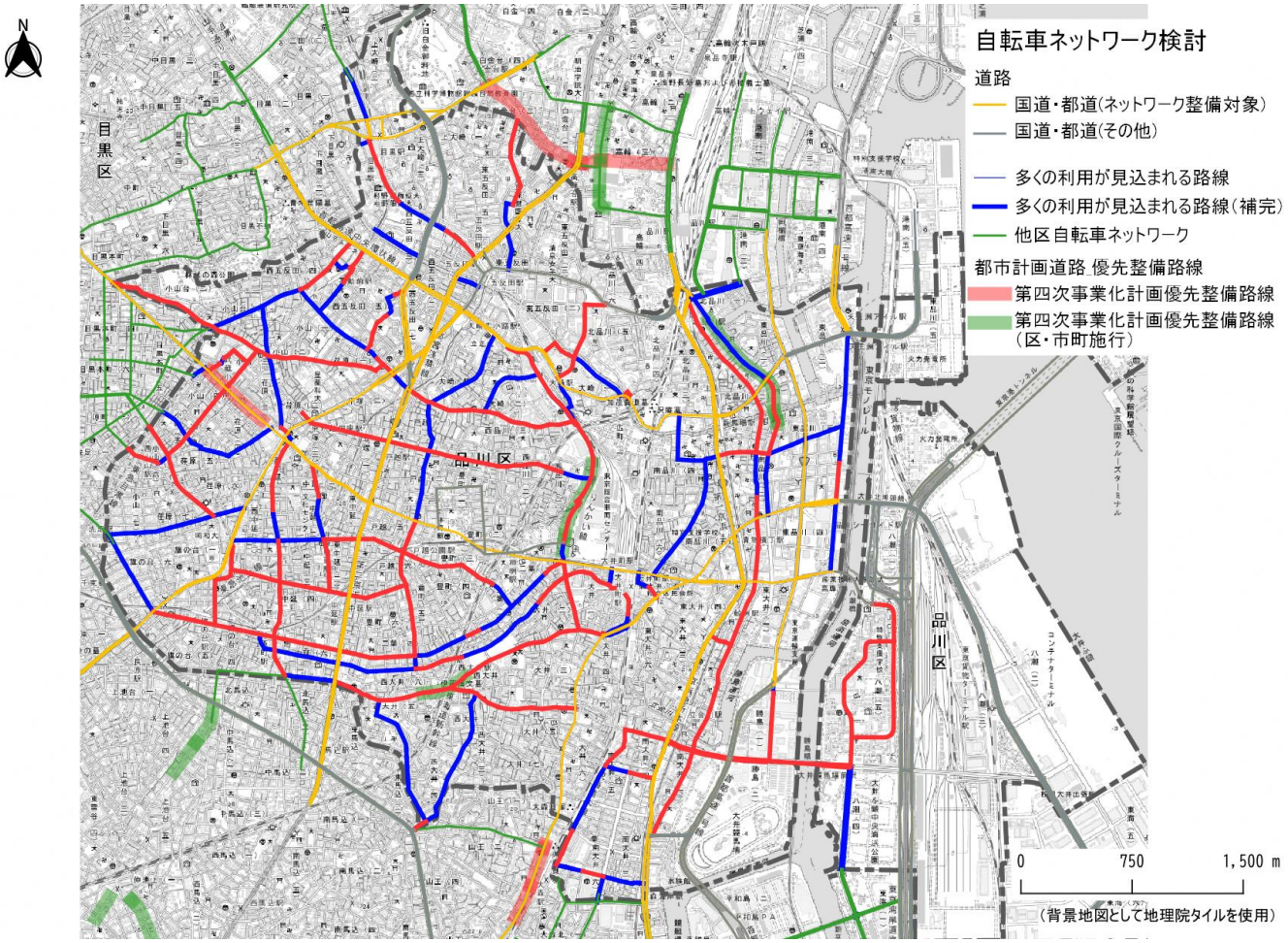


図 ８-１４　多くの利用が見込まれる路線（都市計画道路追記）（案）

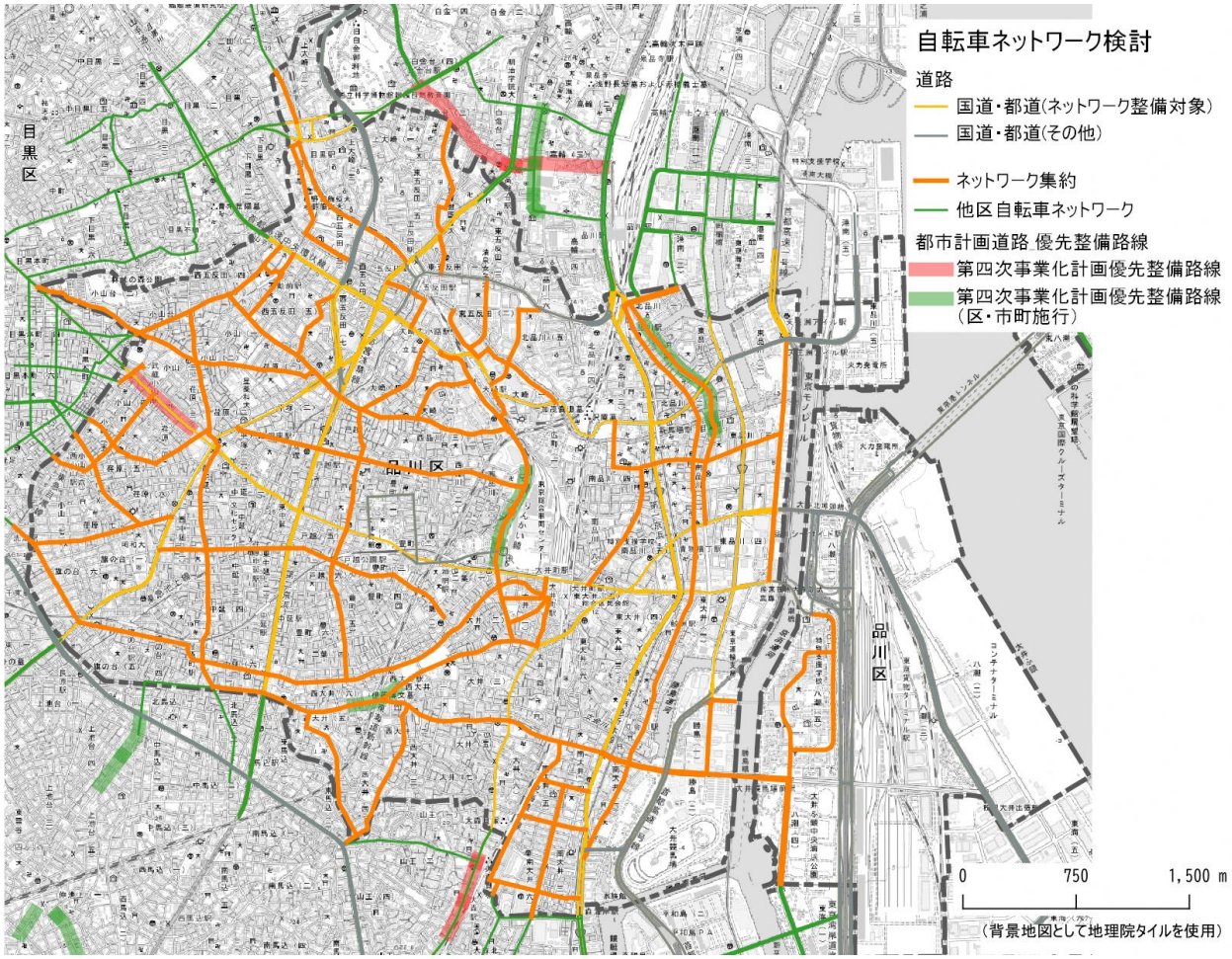


図 8-15　多くの利用が見込まれる路線（調整後）（案）

② 安全性への配慮

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、多くの利用が見込まれる路線を優先して候補としましたが、これをベースに安全性に配慮すべき路線を抽出し、路線の調整等を行います。

自転車関連事故危険個所、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します。

また、商店街内に位置する路線は同様の対応を検討するとともに、特に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代替する路線を再選定する等、各路線に応じた対応を検討します。

表 8-2　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
交通安全対策	自転車関連事故危険個所	・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	・保育園・幼稚園へのアクセス路線 ・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	・商店街内の路線	・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 ・自転車通行の抑制も検討

[1] 義務教育学校を含む。

（ア）自転車関連交通事故危険個所

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個所とのアクセス路線を抽出しました。

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個所としました。

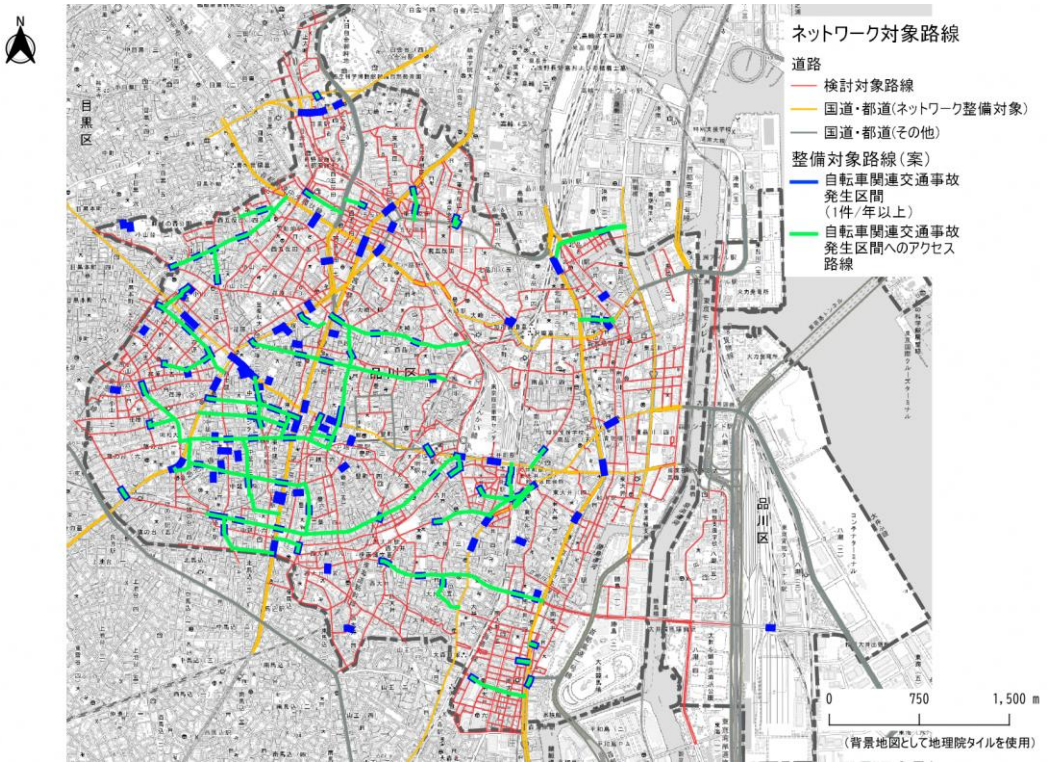


図 ８-１６　自転車事故発生危険個所を含む路線（案）

（イ）危険を感じる道

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

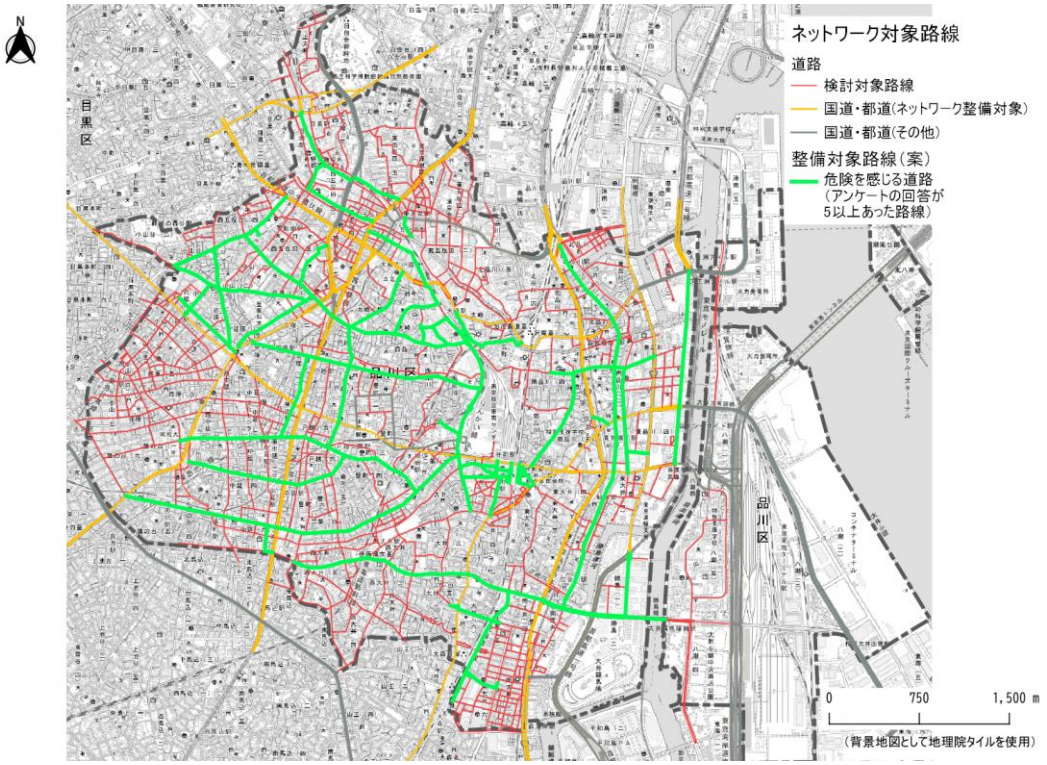


図 8-17　危険を感じる路線（アンケート調査）

※指摘数５件以上の路線を対象とした

（ウ）児童、生徒の安全

通学路の安全性向上のため、保育園・幼稚園と小学校・中学校へのアクセス路線を対象としました。

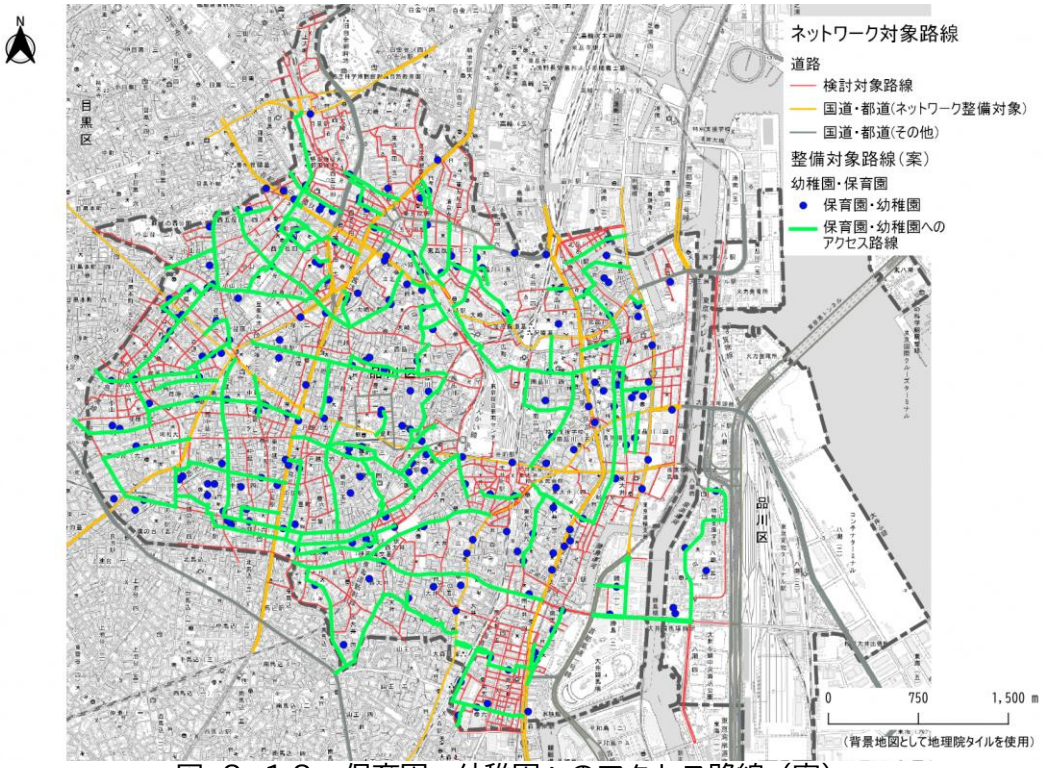


図 ８-１８　保育園・幼稚園へのアクセス路線（案）

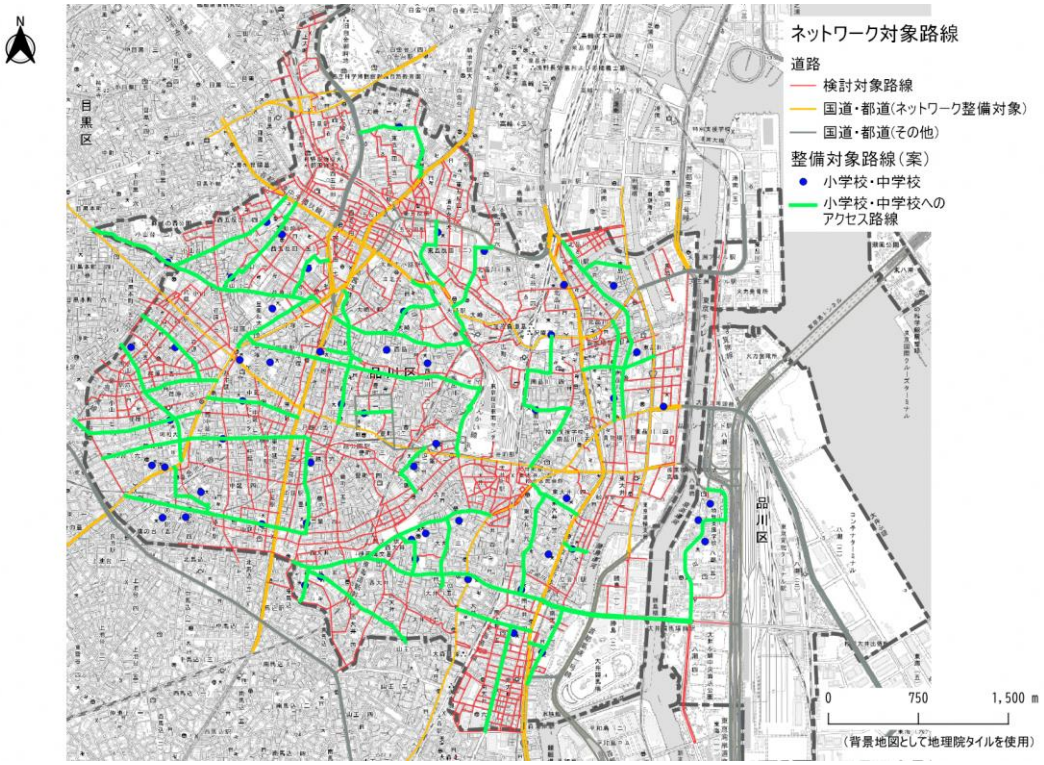


図 ８-１９　小学校・中学校へのアクセス路線（案）

（エ）歩行者との錯綜が懸念される路線

歩行者の錯綜が懸念される路線として、商店街内の路線を抽出しました。

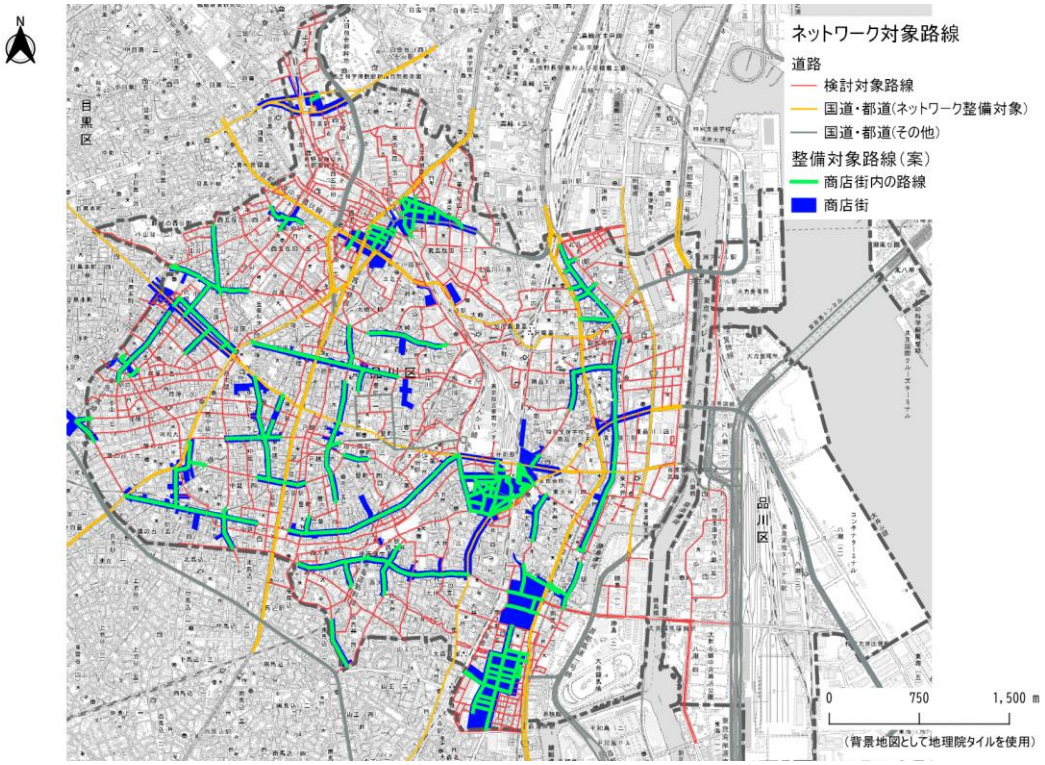


図 8-２０　歩行者との錯綜が懸念される路線（案）

（オ）安全性に配慮する路線の抽出

（ア）～（エ）で抽出した安全性に関わる５項目で抽出した路線を重ね合わせ得点化し、３項目以上の路線を「安全性に配慮する路線」として抽出しました。

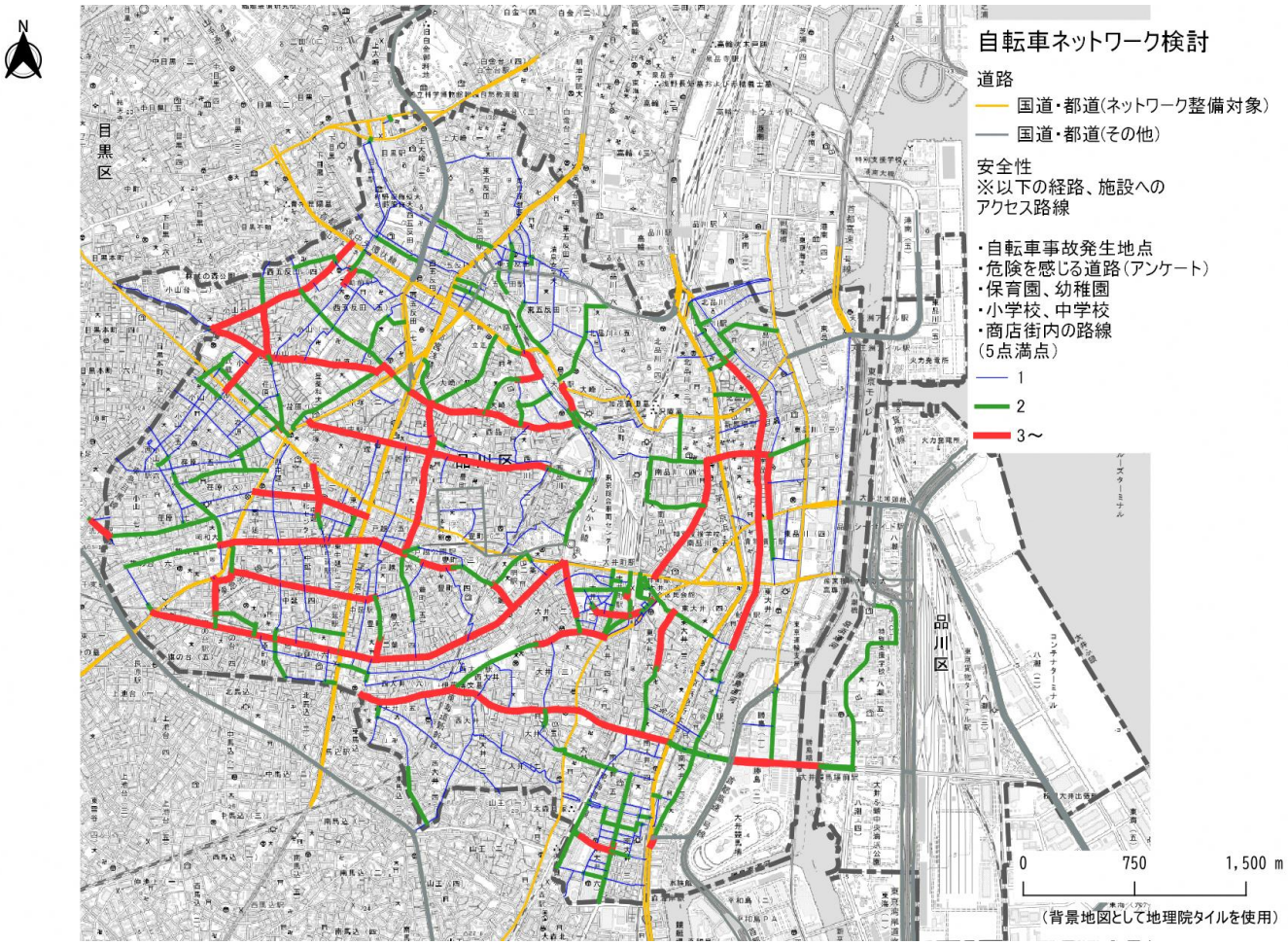


図 ８-２１　「安全性」に配慮すべき自転車ネットワークの抽出結果（案）

8.3 整備対象路線の選定結果

ネットワーク密度や安全性に配慮する路線、自転車ネットワーク整備済み路線等を考慮し、自転車ネットワーク路線を選定しました。

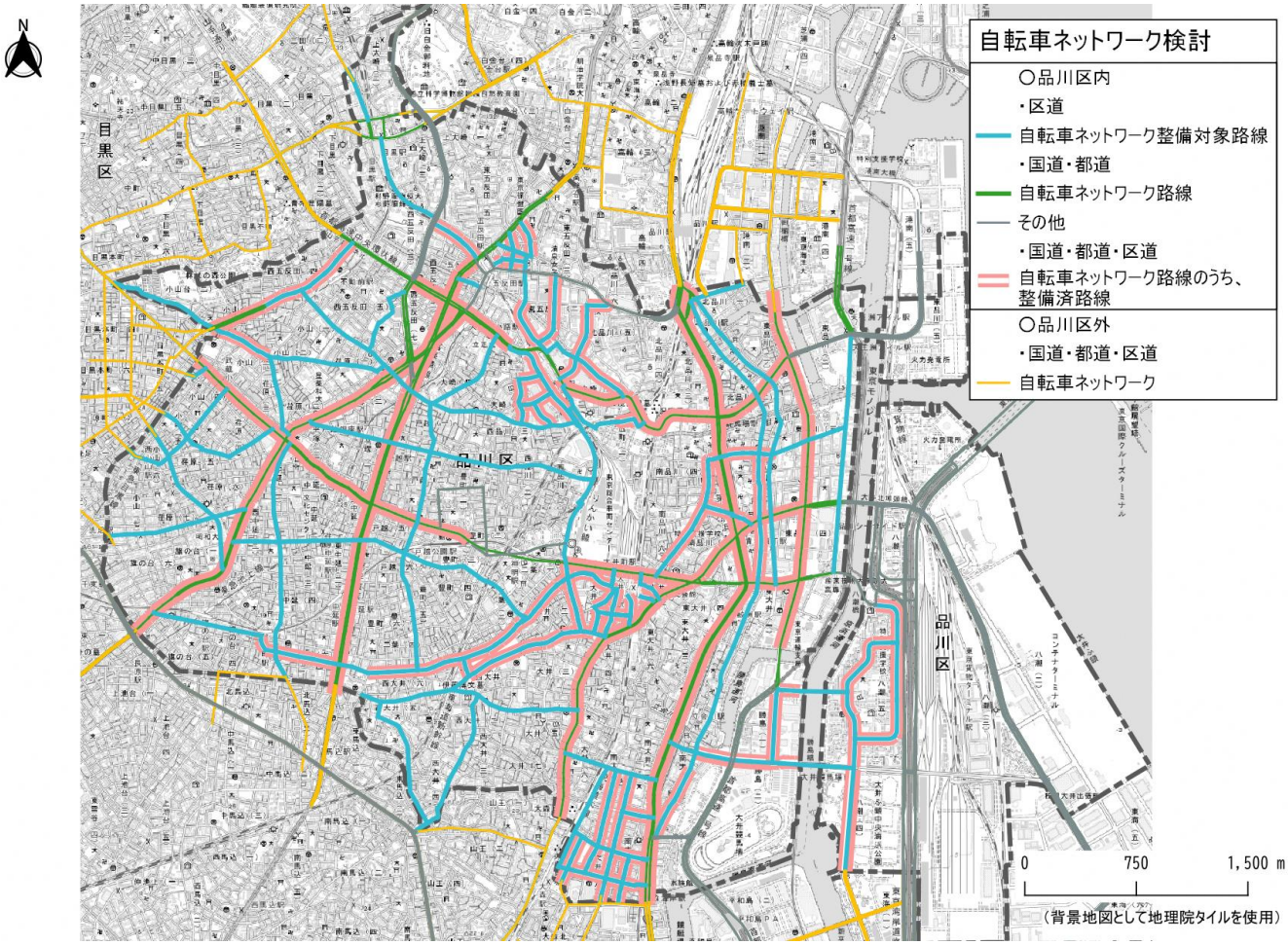


図 8-22　自転車ネットワーク路線（案）

表 8-3　（参考）区道延長のうち自転車ネットワーク路線延長が占める割合

	区道延長（km）	自転車ネットワーク延長（km）	自転車NW延長の割合
品川区	328.4	57.7	17.6%
世田谷区	1,094.1	167.4	15.3%
大田区	776.8	175.5	22.6%
目黒区	331.7	77.7	23.4%

資料：目黒区自転車走行環境整備計画(2018（平成30）年3月)
世田谷区自転車ネットワーク計画（2015（平成27）年3月)
大田区自転車ネットワーク整備実施計画（2018（平成28）年3月)
より作成

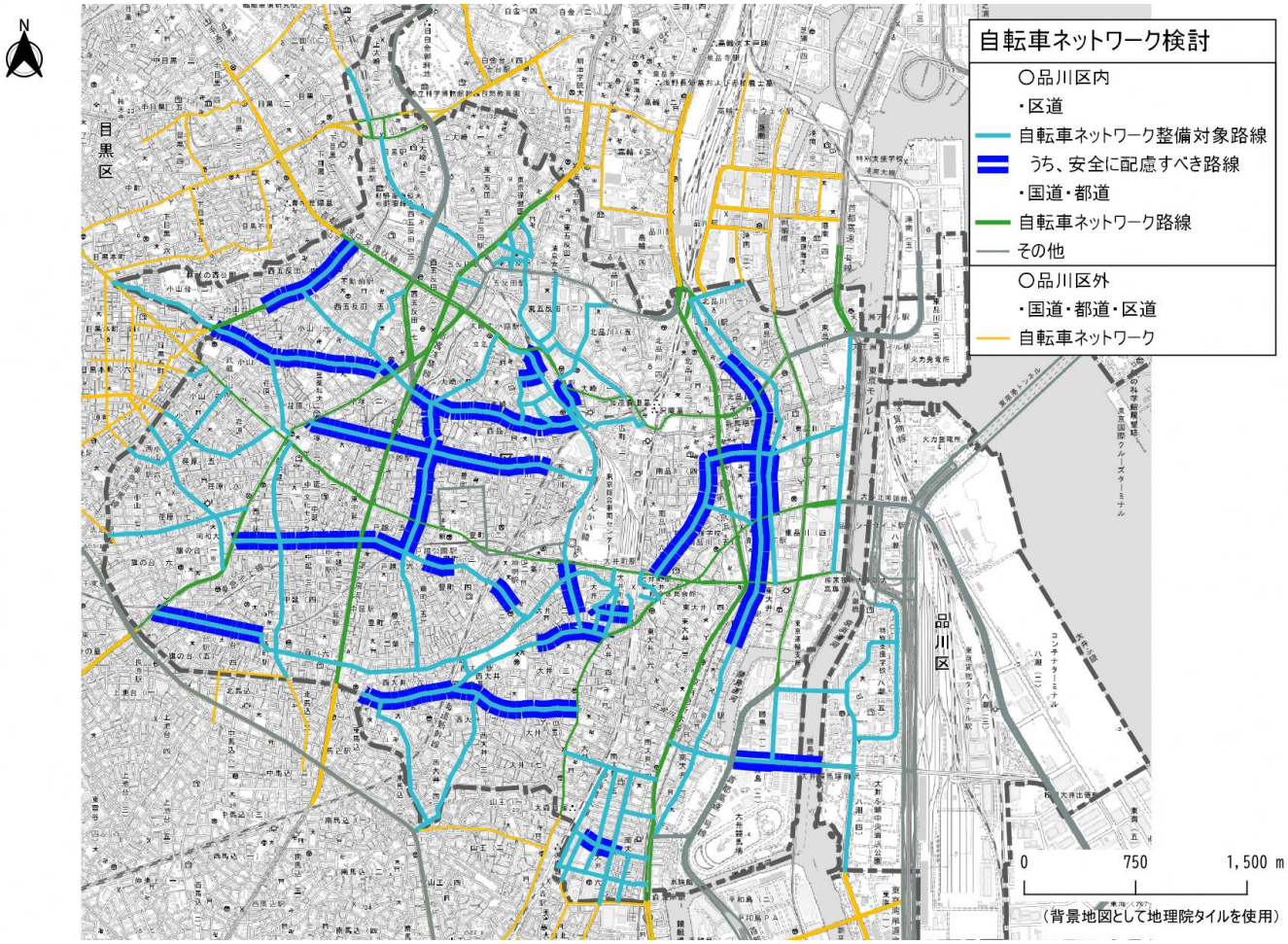


図 8-23　自転車ネットワーク路線と安全に配慮すべき路線（案）

９章 整備優先度の設定

９．１ 整備優先度の考え方

前章で抽出した自転車ネットワーク整備対象路線について、整備優先度の高い路線から順次整備を行っていきます。

整備優先度は以下の視点から設定します。

①自転車利用が多く見込まれる路線

前章の「多くの利用が見込まれる路線」は、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て抽出した、多くの自転車利用が見込まれる路線です。

抽出の際には、様々な項目で得点化を行っており、得点の高い路線ほど多くの利用があると考えられます。多くの利用が見込まれる路線こそ、利用者のニーズが高く、整備優先度も高いと考えられます。

②安全性に配慮すべき路線

前章で抽出した「安全性に配慮すべき路線」は、様々な視点からとらえた自転車と歩行者、自動車の錯綜が懸念される箇所です。鉄道駅周辺など多くの人が集中するエリアでは、自転車通行空間の整備で自転車が適切な場所を走ることにより、自転車と歩行者、自動車が安全に通行することができるものと考えられます。

ただし、商店街内や通学路などは自転車通行空間の整備によって自転車の通過交通（その場所が目的地ではない、通過するだけの交通）を呼び込み、かえって歩行者の安全性を損なってしまう恐れもあるため、詳細に検討する必要があります。

③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線

区内には既に自転車通行空間整備済みの路線がありますが、未整備区間があってネットワークとしての連続性が保たれていない路線も存在します。

自転車ネットワークとしての連続性の確保という観点から、整備済み路線を補完する前後区間についても早急な整備が必要だと考えられます。

①～③の視点から、「①自転車利用が多く見込まれる路線」で指標による得点が高い（５点以上）路線と「②安全性に配慮すべき路線」が重なる区間について優先度を高く位置づけます。

次いで①高得点の路線と②、それぞれに該当する路線、最後にいずれも当てはまらない路線を位置づけます。

「③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線」については補助的な扱いとして、同じ優先度内で先行して整備すべき路線として位置づけることとします。

優先度の高い順に優先度Ａ、優先度Ｂ、優先度Ｃとした場合の自転車利用と安全性の関係を下表に示します。

優先度の選定にあたってはネットワークの連続性という観点から、優先度の低い路線が一部含まれていても、その区間を含めて優先度を高く設定することを考慮します。

表 ９-１　優先度と自転車利用、安全性の関係

	自転車利用が多く見込まれる路線（５点以上）	それ以外
安全性に配慮すべき路線	優先度Ａ	優先度Ｂ
それ以外	優先度Ｂ	優先度Ｃ

9．2 整備優先度の設定

「9．1」で示した考え方に基づき、各路線の整備優先度を設定します。
自転車ネットワークの整備優先度は以下のとおりです。

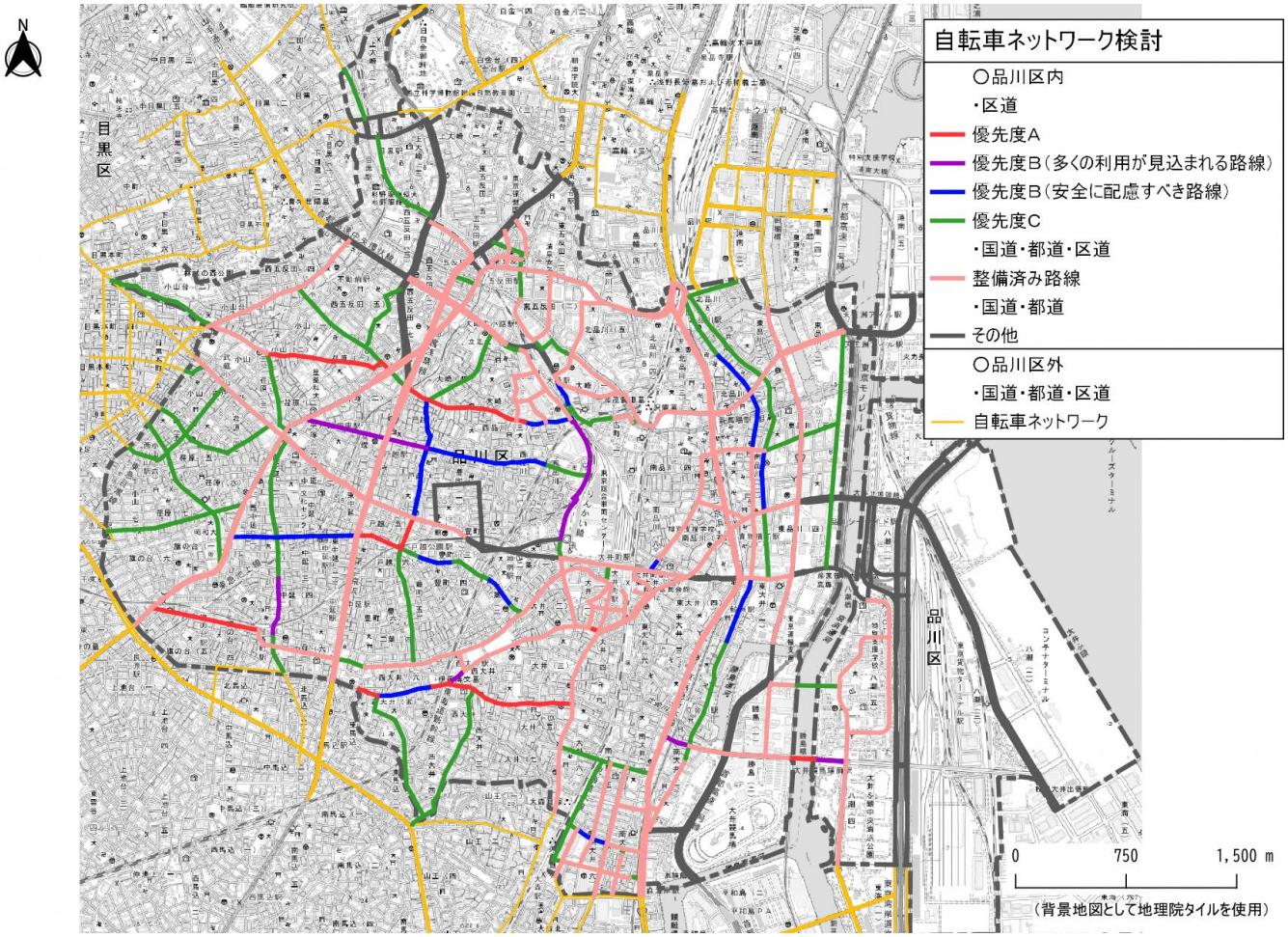


図 9-1　整備優先度（案）

前ページで示した指標に基づく整備優先度の設定では、連続する区間の優先度が異なる等、実際の整備事業に問題が生じる可能性があります。

そのため、ネットワークの連続性や施工性等を考慮して、整備優先度を補正しました。

補正した整備優先度を以下に示します。

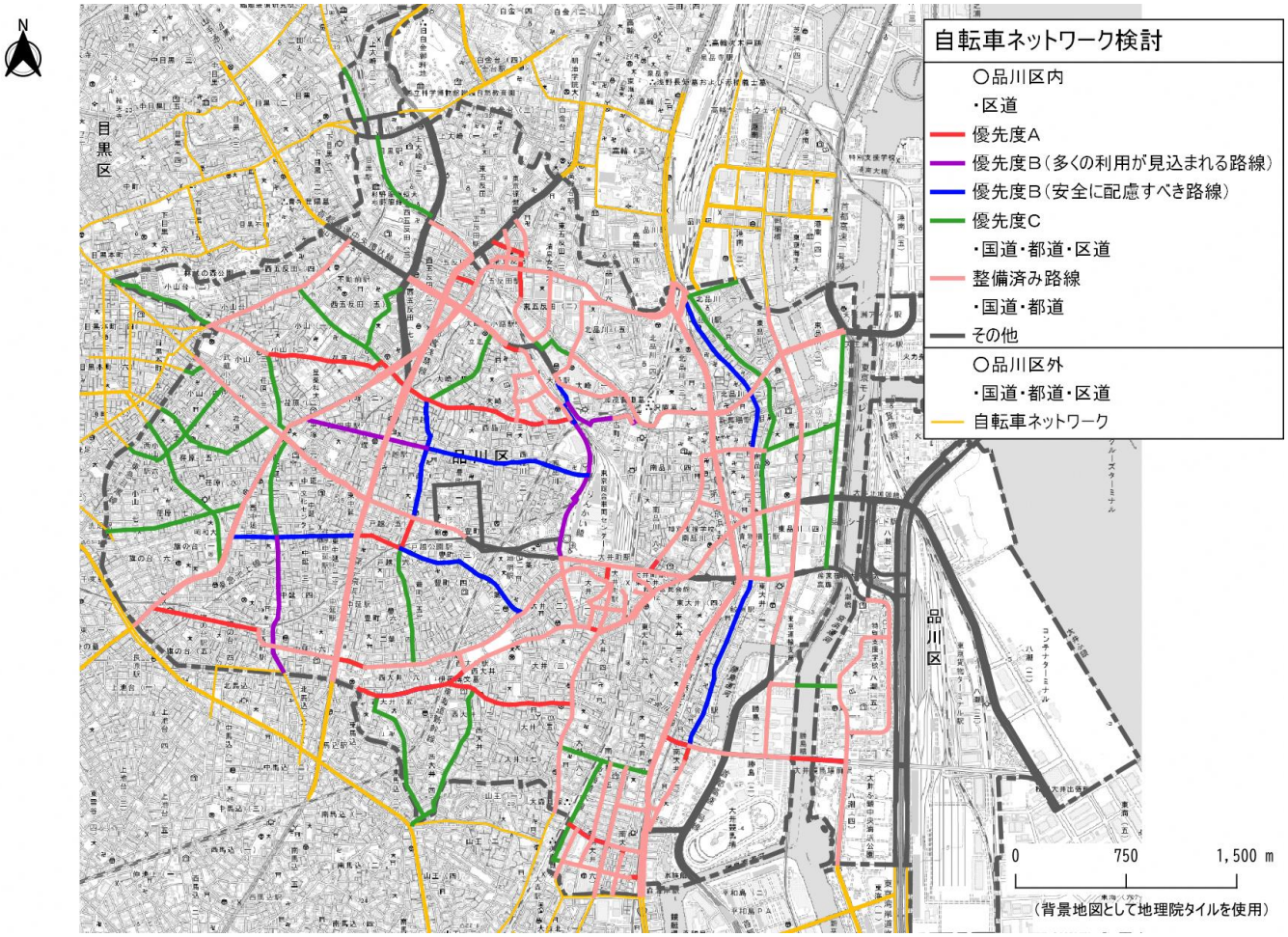


図 9-2　整備優先度（補正）（案）

１０章　　整備形態の検討

１０.１　　整備形態の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、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」とあるため、自転車通行空間の整備形態としては基本的に車道通行を前提として検討します。

ガイドラインでは図 １０-１に示すとおり、自動車の速度が高い道路（Ａ）では、自転車と自動車を構造的に分離し、速度が低く自動車交通量が少ない道路（Ｃ）では、自転車と自動車は混在通行、その中間にあたる交通状況の道路（Ｂ）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする、としています。

また、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする、としています。

	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。

図 １０-１　交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

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」（2016（平成 28）年７月）より作成

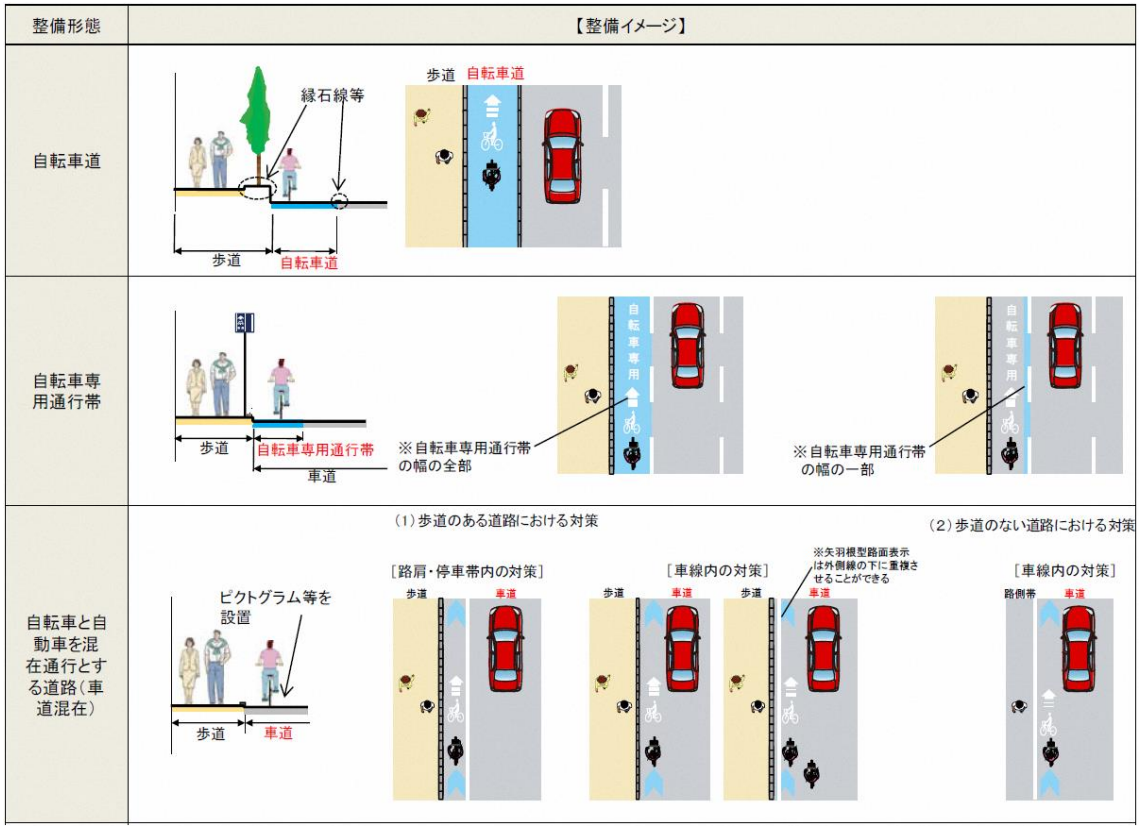


図　１０-２　具体的な整備形態（イメージ）

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」（2016（平成 28）年 7 月）より作成

１０．２　　整備形態の概要

自転車通行空間の基本的な整備形態は前述のとおり、

・自転車道
・自転車（専用）通行帯
・車道混在

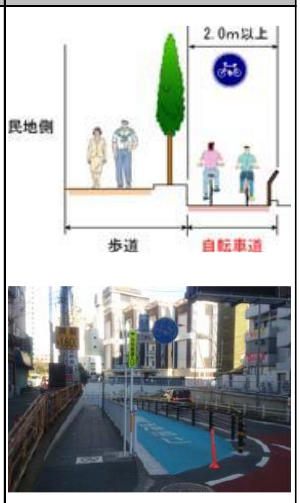
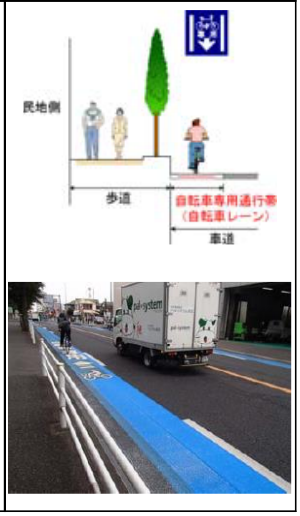
の大きく３パターンとなります。
ただし、車道混在は歩道の有無で整備形態が異なります。また、現況においては自転車が通行する位置に歩道も含まれています。
このことから、現況における自転車通行空間の整備形態、通行位置としては以下の６パターンが考えられます。

・自転車道
・自転車（専用）通行帯
・車道混在（歩道のある道路）
・車道混在（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）
・歩道（普通自転車の歩道通行可）

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）を次ページ以降に示します。

表 １０-１　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）

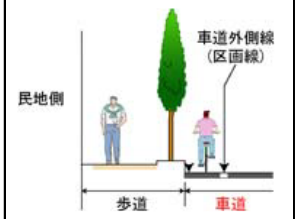
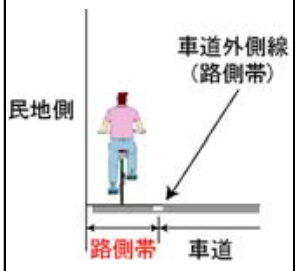
(1/3)

	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	(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をいう(第2条第2号) (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)	(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)	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) 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、それぞれ一の車道とする(第16条第4項)	
自転車(専用)通行帯	(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) (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)	(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) (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)	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)	

資料：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」
(2007（平成 19）年 10 月)
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」
(2016（平成 28）年 7 月)
より作成

表 １０-２　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	(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)	(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) (幅員) 1.0m以上確保することが望ましい(注)	(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) 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)	 
	(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)	(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) (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) 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)	(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)	 

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

資料：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」（2007（平成 19）年 10 月）

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」（2016（平成 28）年 7 月）

より作成

表 １０-３　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	(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をいう(第2条第1号) (幅員) 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするものとする(第11条第3項)	(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をいう(第2条第2号)	〔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)	
			〔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) (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)	

資料：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」
(2007（平成 19）年 10 月)
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」
(2016（平成 28）年 7 月)
より作成

１０.３　自転車通行空間の標準的な構造

（１）単路部

単路部における自転車通行空間の整備形態は幅員によって選定します。
選定基準はガイドラインを参考に、表 １０-４のとおり設定しました。
各整備形態の整備イメージについては次ページ以降に示します。

表 １０-４　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

注：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。
資料：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」（2016（平成 28）年７月）より作成

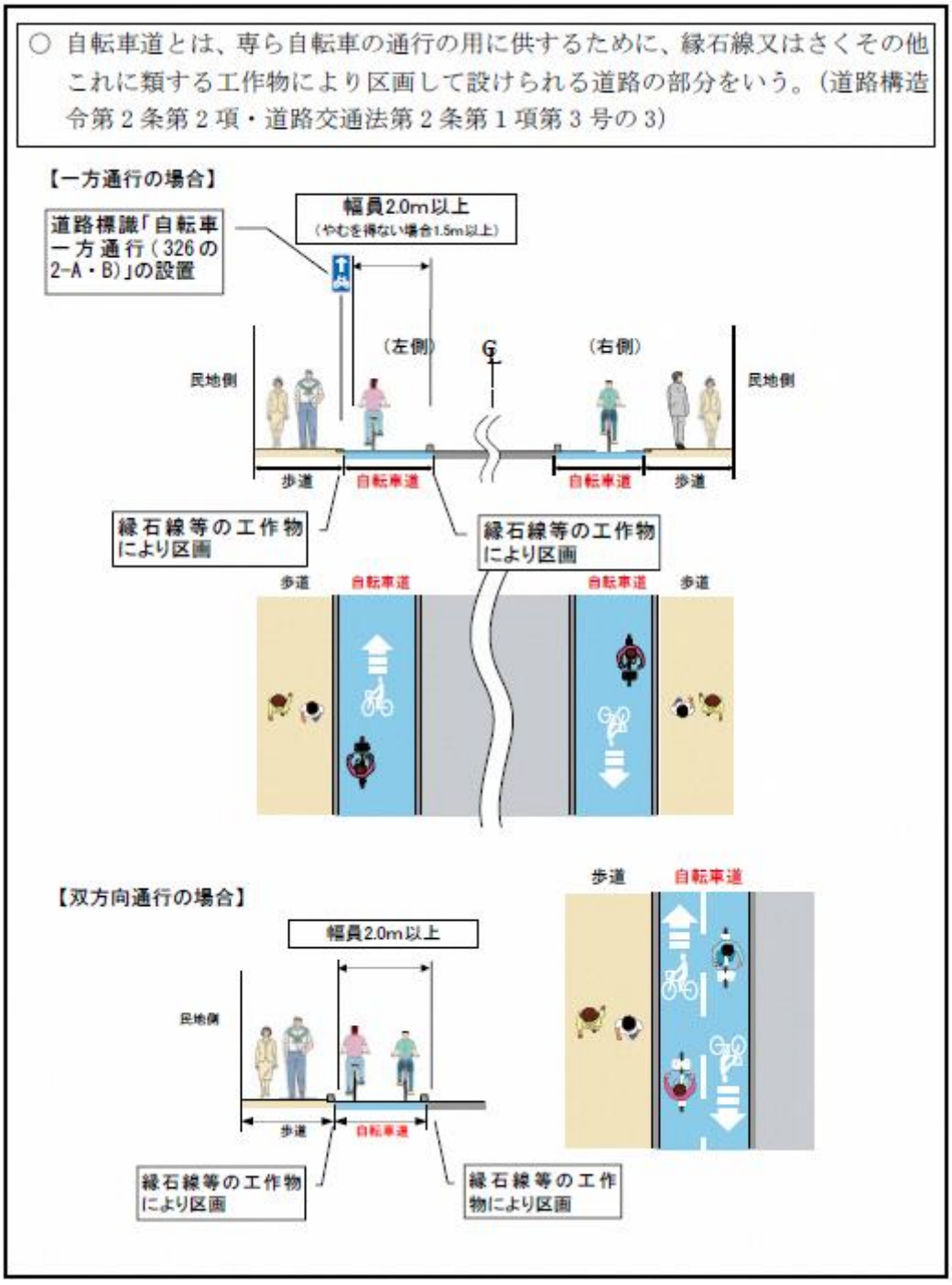


図 １０-３　自転車道の整備イメージ

資料：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」（2016（平成 28）年７月）より作成

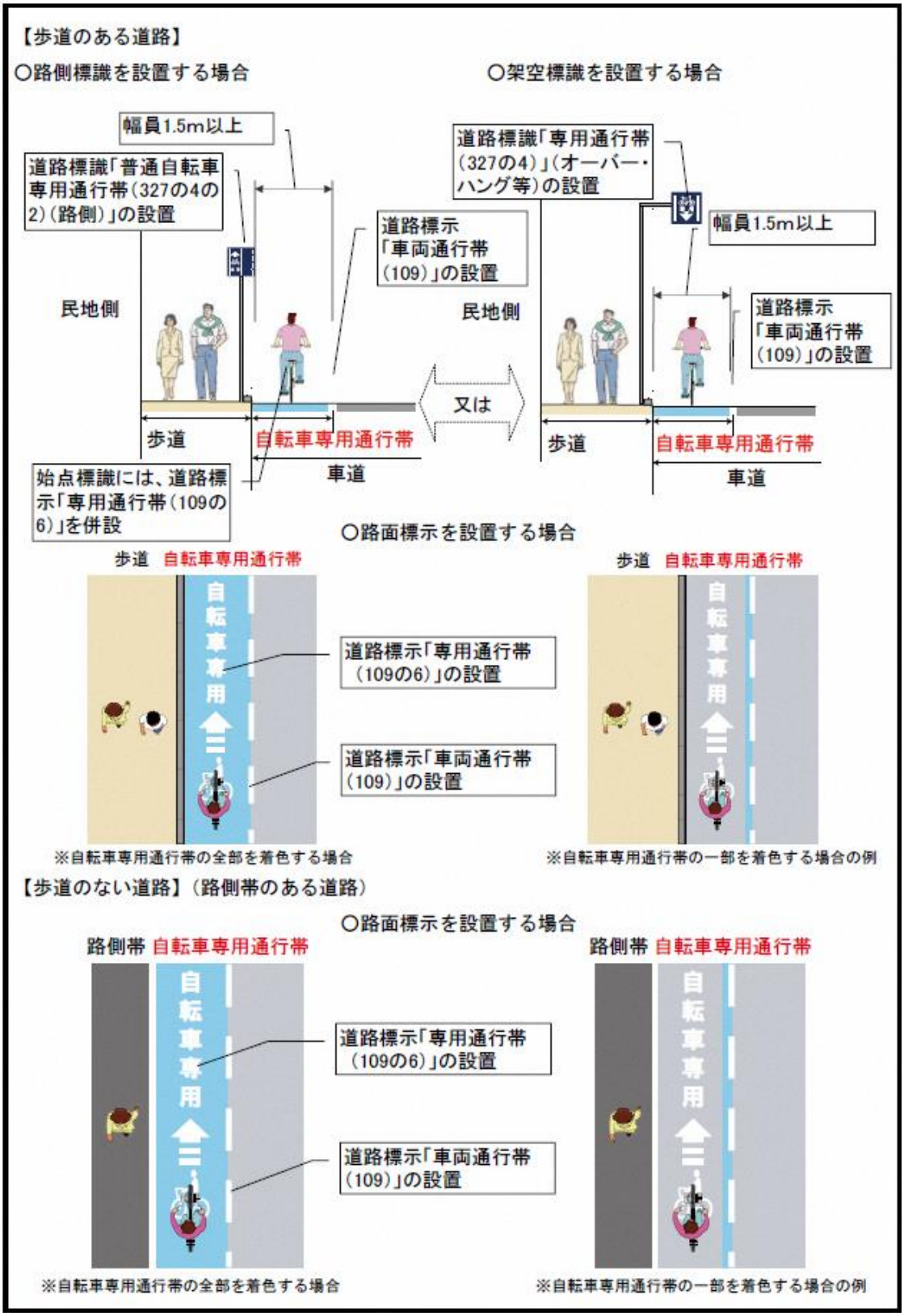
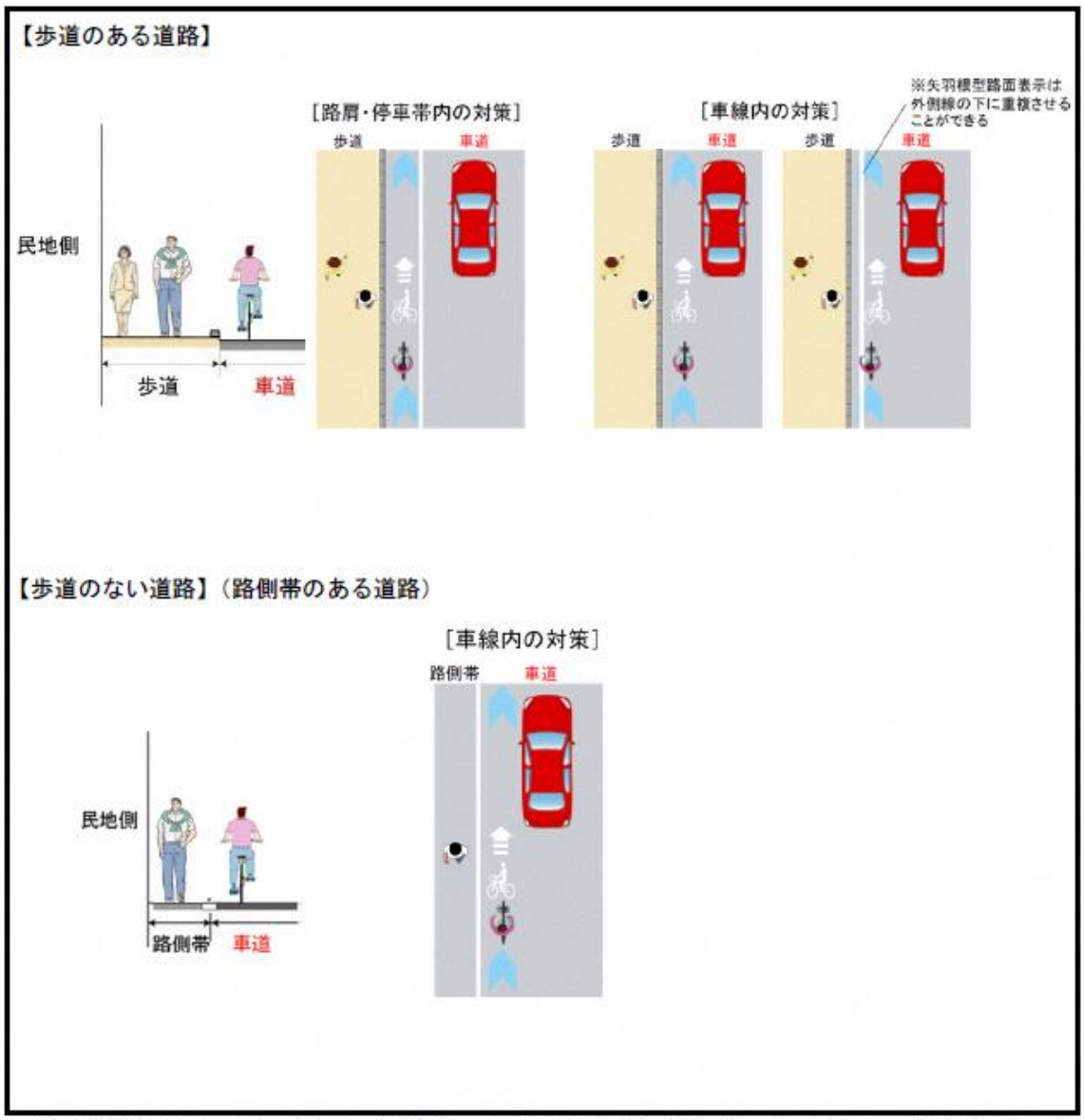


図　１０-４　自転車専用通行帯の整備イメージ

資料：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」（2016（平成 28）年 7 月）より作成



※車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置することとする。

図 １０-５　車道混在の整備イメージ

資料：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」（2016（平成 28）年 7 月）より作成

（２）交差点部

自転車通行空間同士の交差点については、交差点手前まで路面標示を設置するのではなく、交差点内にも路面標示を設置し、進行方向及び自動車と混在することを示して交差点内の安全な走行を促します。

また、交差点内に余裕のある場合には、二段階右折する自転車の滞留スペースを明確にする路面標示を設置することも検討します。

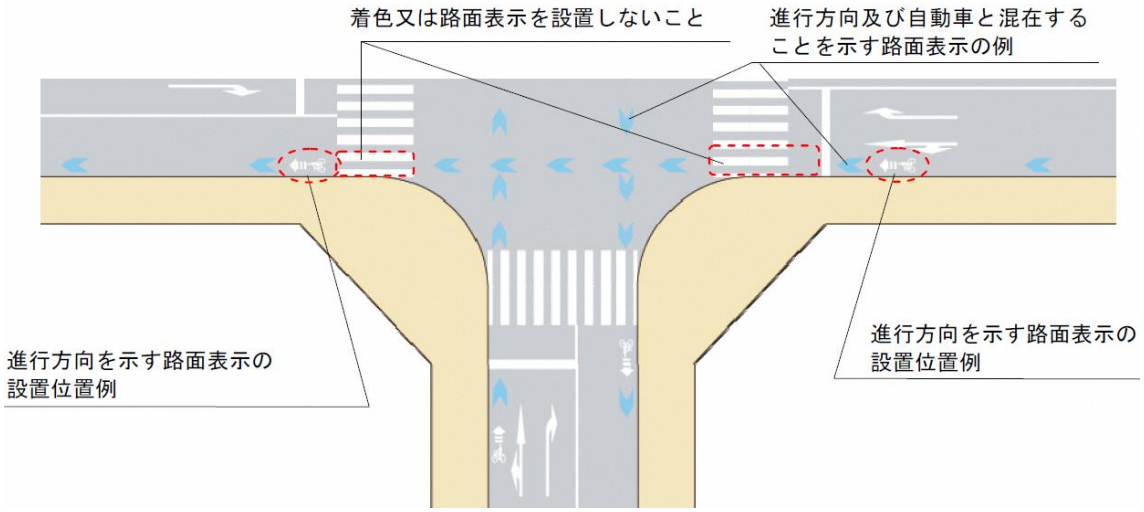


図 １０-６　交差点の整備イメージ（車道混在の例）

資料：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」（2016（平成 28）年７月）より作成

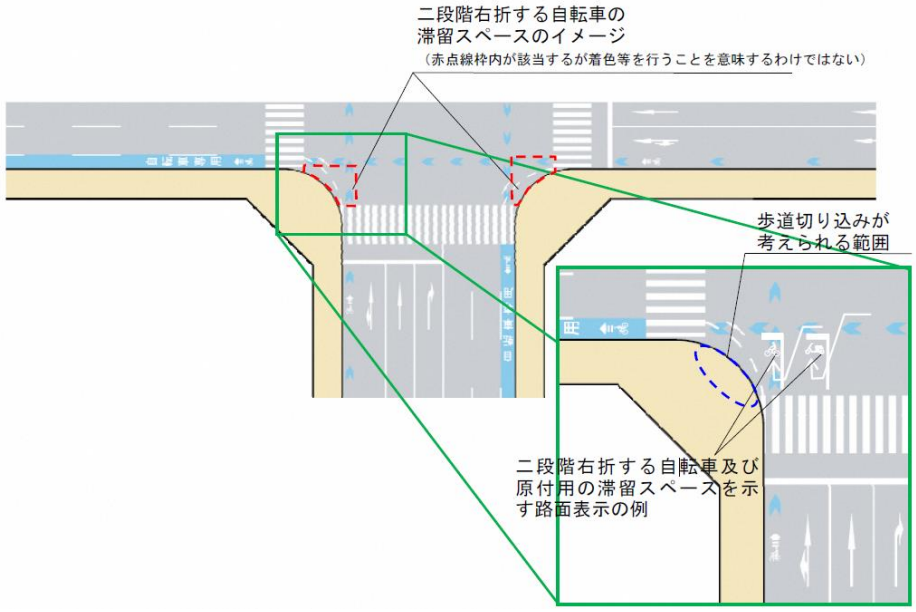


図 １０-７　二段階右折の滞留スペース

資料：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」（2016（平成 28）年７月）より作成

（３）自転車ネットワーク端部の処理

ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うことを基本とします。

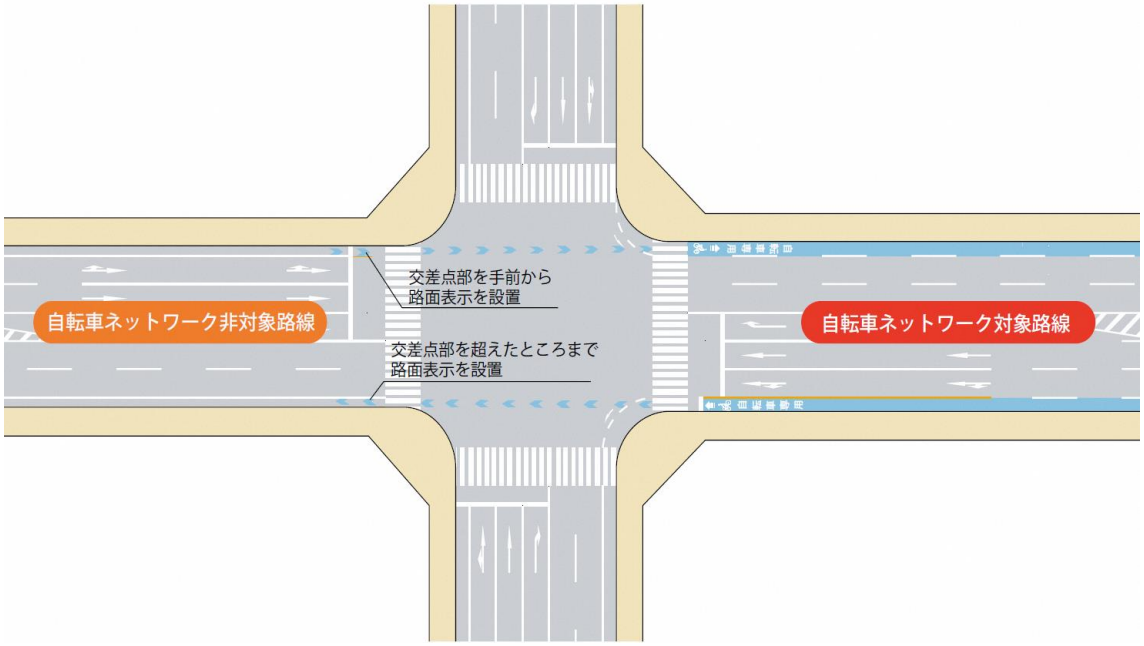


図　１０-８　自転車ネットワーク端部の処理

資料：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」（2016（平成 28）年 7 月）より作成

資料２

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	国士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	松本　剛	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	関　肖	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	妹尾　健司	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	渡邉　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	市村　由美	品川区商店街連合会理事
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	品川区企画部企画課長
17		委員	小林　徹	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	櫻木　太郎	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

【事務局】品川区都市環境部都市計画課