

# 品川区自転車活用推進計画（骨子案）

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	38
4章	計画の目標と基本方針	39
5章	実施すべき施策	44
6章	計画の推進	54
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	59
8章	自転車ネットワーク路線の検討	60
9章	整備優先度の設定	82
10章	整備形態の検討	83

令和〇年

品川区



## 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を訪れることから、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に即しつつ、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、区のおの他の関連計画とも整合・連携して策定します。

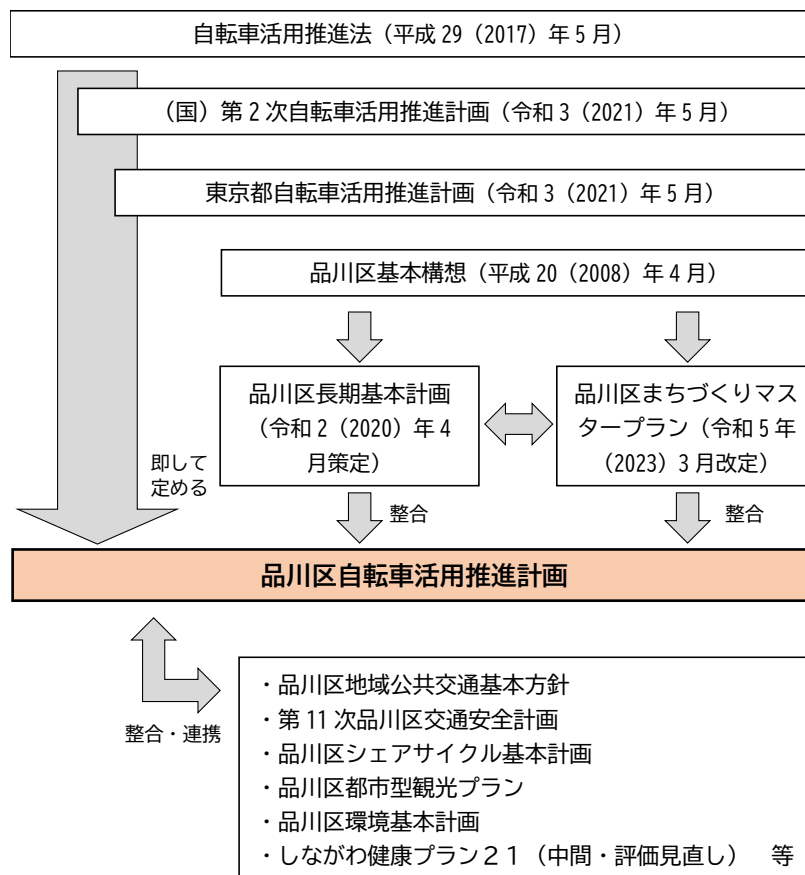


図 1-1 本計画の位置づけ

### 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。

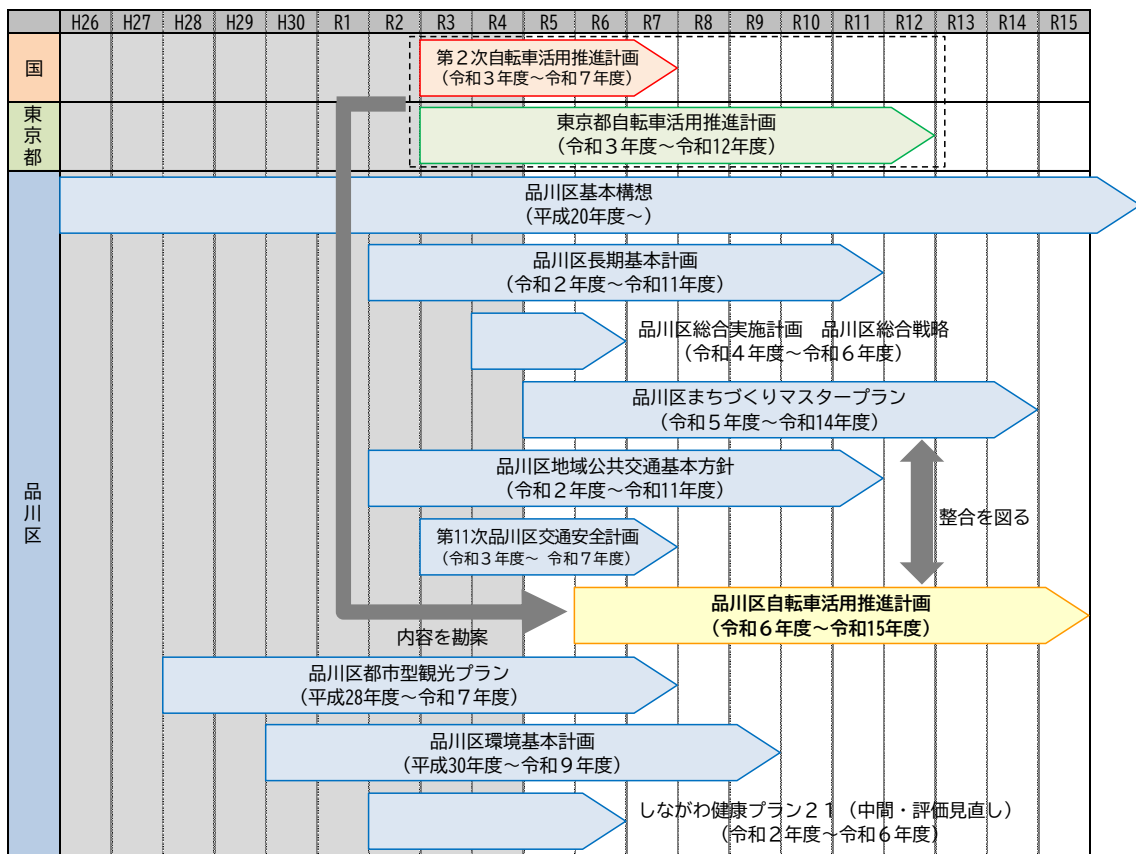


図 1-2 本計画と上位関連計画の期間

### 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) 暮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<sup>1</sup>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、日々の暮らしを支える身近な移動手段であると言えます。

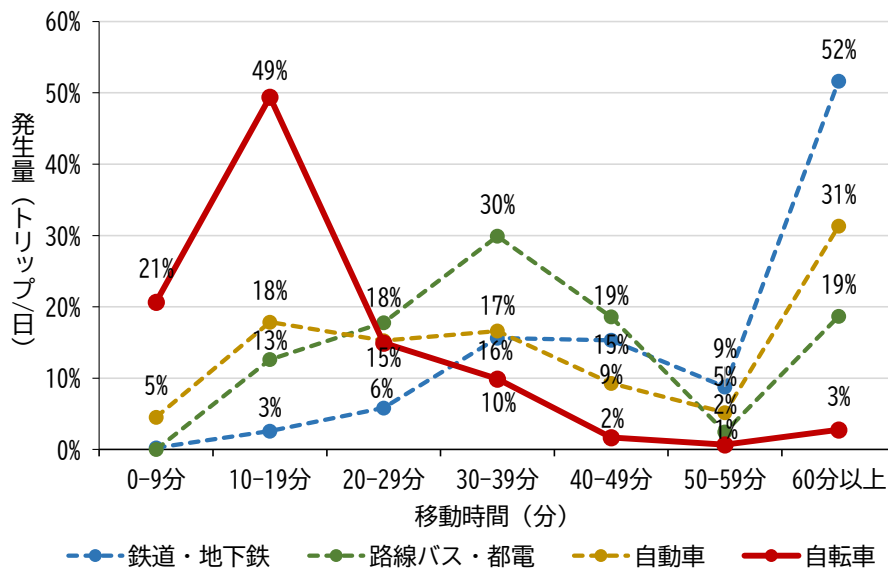


図 1-3 交通手段別の移動時間の割合（品川区発地）

資料：東京都市圏交通計画協議会「第6回（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

<sup>1</sup> 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<sub>2</sub>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<sup>2</sup>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 1-4 「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）

表 1-1 身体活動のメッツ（METs）

## (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。

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	<b>自転車(4.0)</b> 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	
<b>サイクリング(8.0)</b>	8	階段を速く上る(8.8)
なわとび(12.3)	12	

<sup>2</sup> 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

資料：スポーツ庁 Web 広報マガジン「DEPARTARE」（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です。

#### (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。



#### (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、避難行動や迅速な被災状況の把握に活用が期待されています。

仙台市中心部では、東日本大震災発災後、多くの交通機関が被災する中、自転車が移動手段として活躍しました。

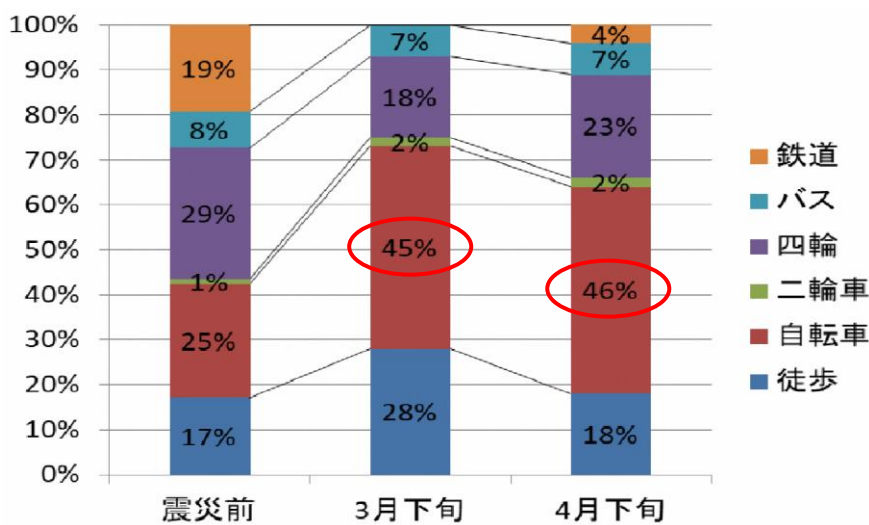


図 1-5 東日本大震災における震災前後の交通行動変化（仙台市中心部）

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。

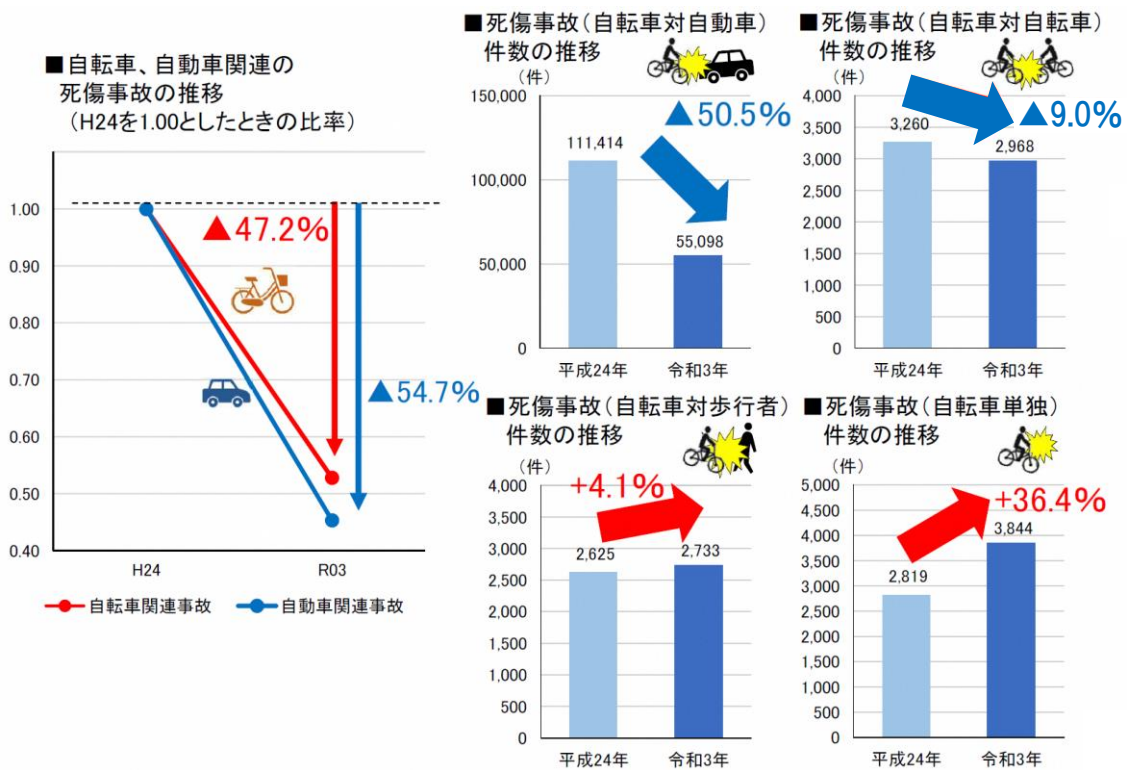


図 1-6 自転車関連事故の状況

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。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、2021（令和3年）では自転車生産台数の78%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。

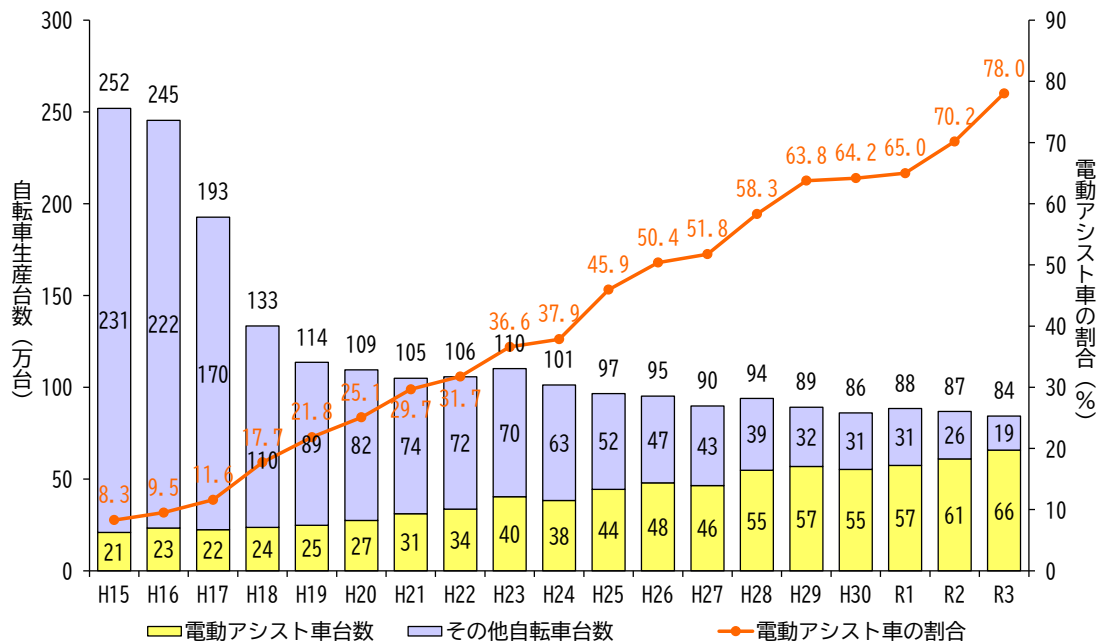


図 1-7 国内の自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

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～2021（令和3）年）より作成

### (4) 電動キックボードの普及

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。

2022（令和4）年4月の道路交通法改正によって、一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行できるようになり、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。

品川区を含む全国各地において、実証実験が行われています。

<b>最高速度</b>	一般的な自転車利用者の速度(20km/h)	
<b>車体の大きさ</b>	長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当	
<b>通行場所</b>	<b>車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行</b> ※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、 <b>例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行</b>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> 車道</div> <div style="text-align: center;"> 普通自転車 専用通行帯</div> <div style="text-align: center;"> 自転車道</div> <div style="text-align: center;"> 歩道</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> 路側帯</div> </div>		

【出典:警察庁資料】

図 1-8 電動キックボード等の通行方法等（2023（令和5）年7月1日～）

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

表 1-2 都内における実証実験の実施事業者及び実施区域

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

(2022（令和4）年9月1日現在)

## 2章 自転車利用等の現状

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。

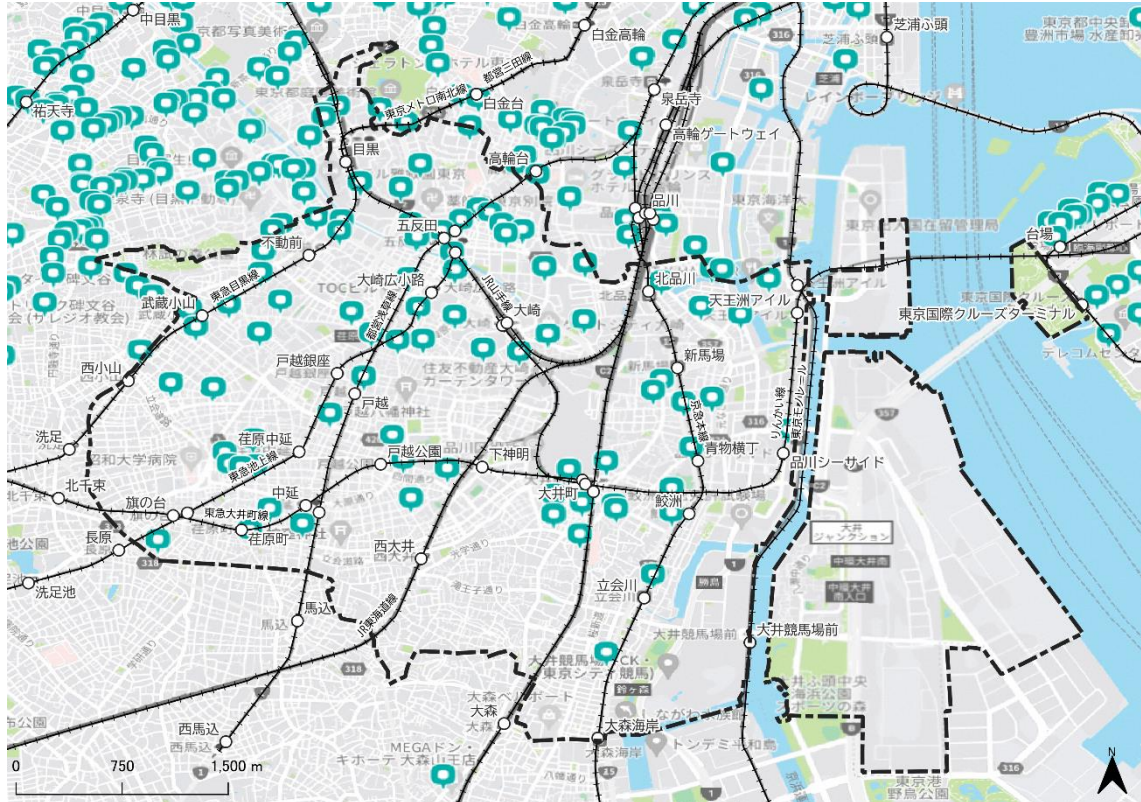


図 1-9 電動キックボードポートの分布状況（Luup）

資料：株式会社 Luup ウェブサイト資料（2023（令和5）年5月末）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。

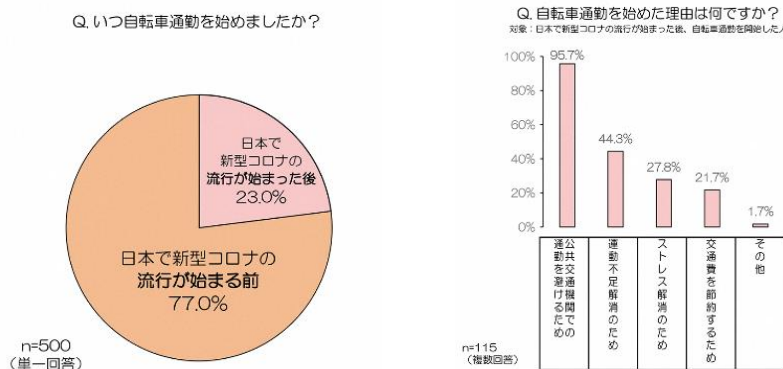


図 1-10 自転車通勤の状況

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）

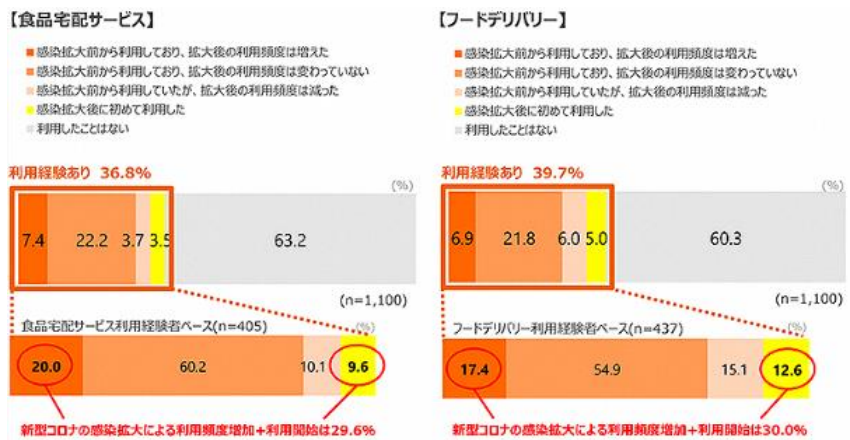


図 1-11 新型コロナウイルス感染拡大前後の食品宅配サービス、フードデリバリー利用状況

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、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 1-3 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】 強靱 (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 ・シェアサイクルや MaaS の導入支援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靱 (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	・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、404千人、227千世帯となっています。

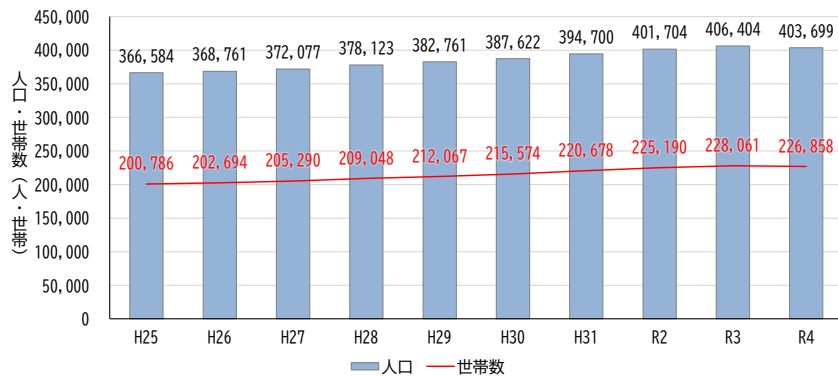


図 1-12 人口と世帯数の推移

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。

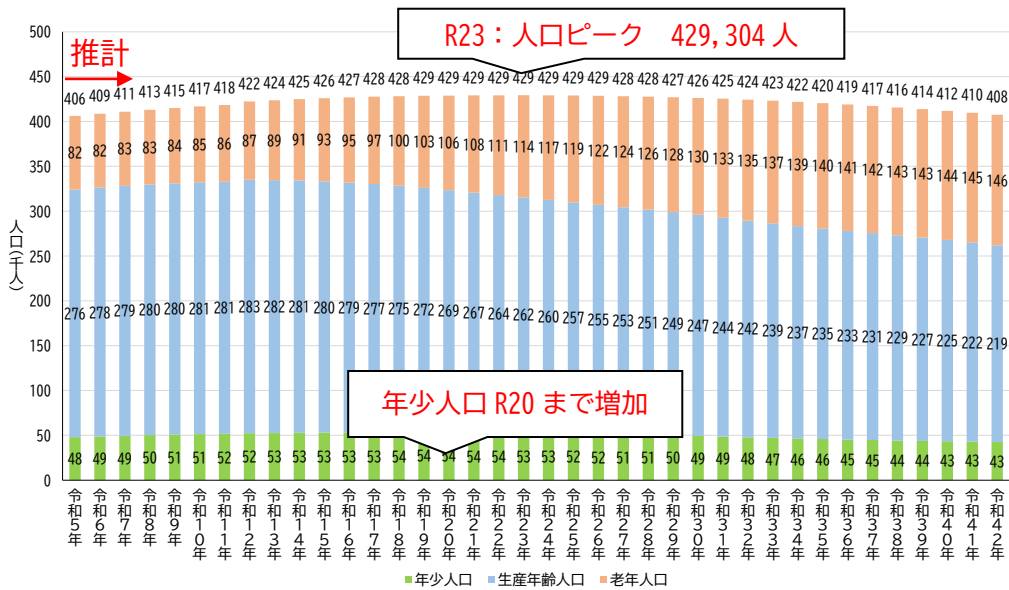


図 1-13 品川区の将来人口推計

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。

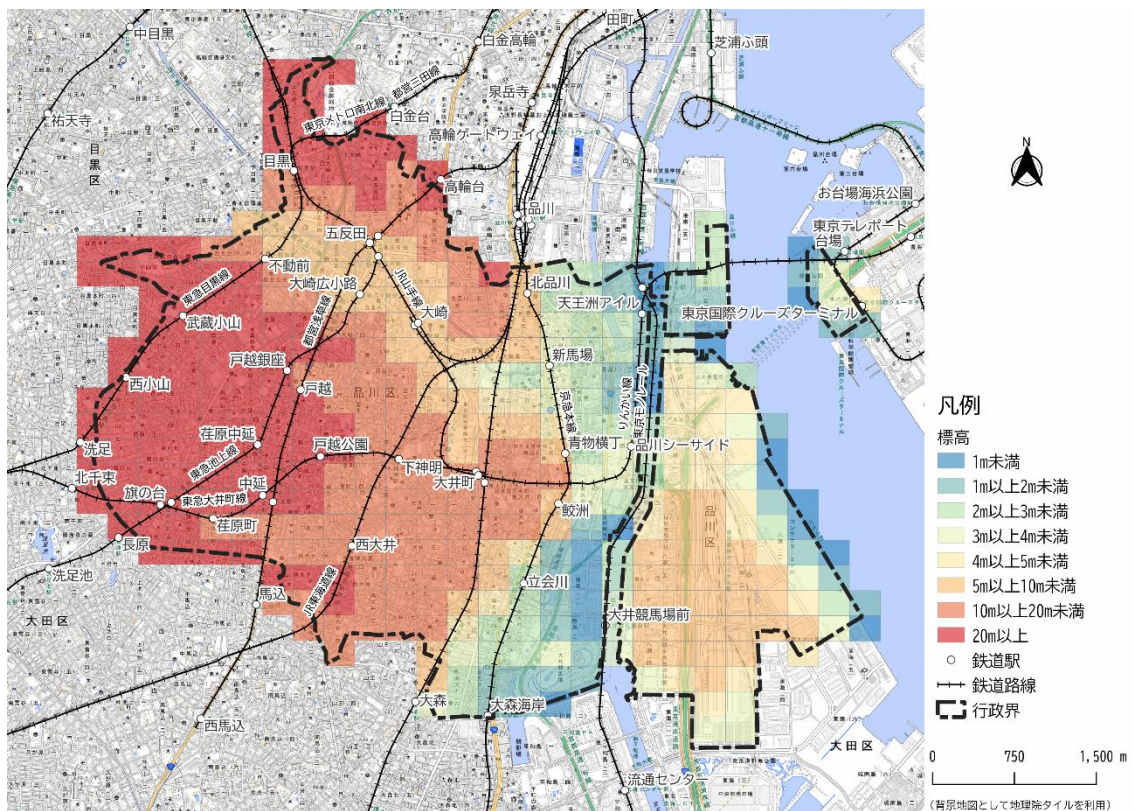


図 1-14 品川区と周辺地域の標高

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。

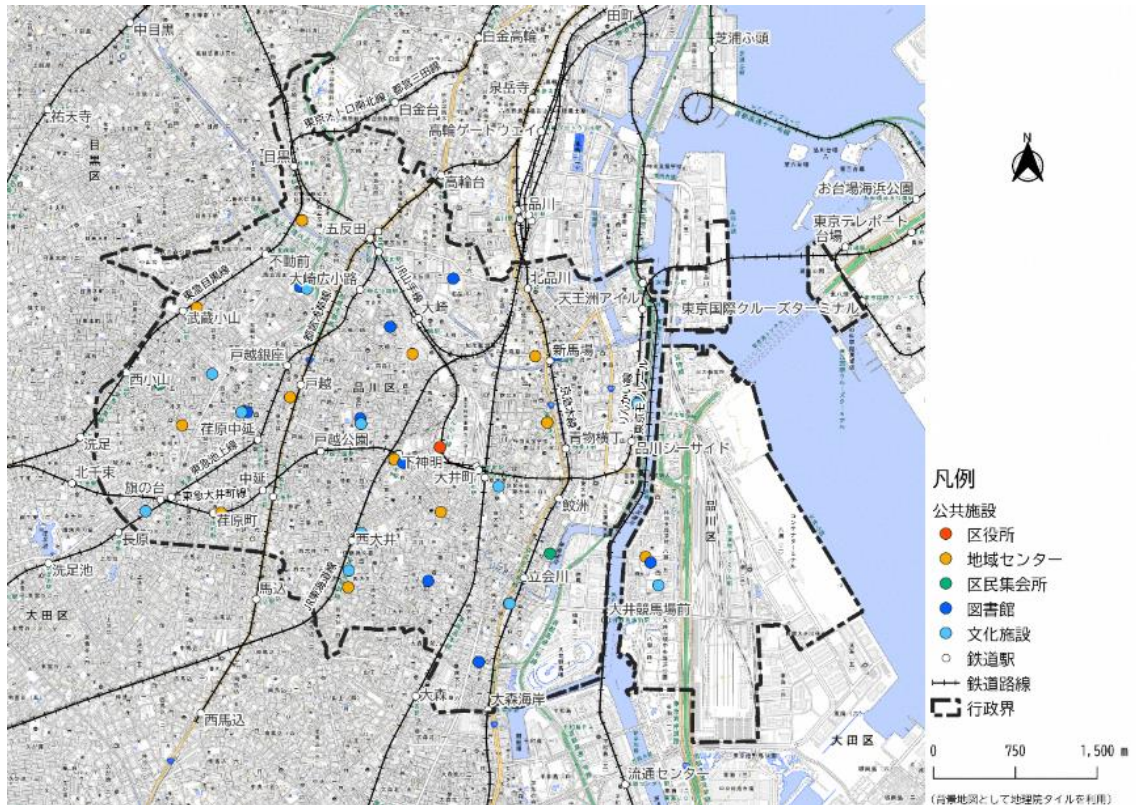


図 1-15 公共施設の分布状況

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<sup>3</sup>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<sup>4</sup>は、概ね区西部の内陸部に多く位置しています。

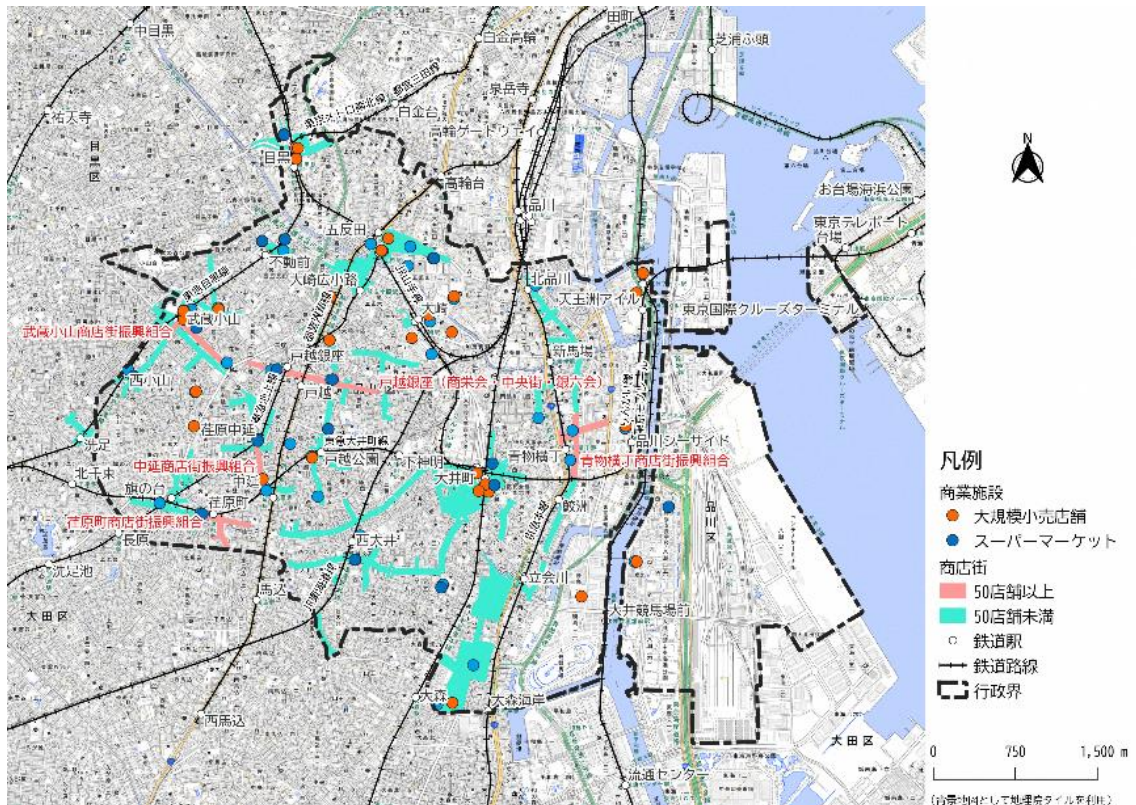


図 1-16 商業施設と商店街の分布状況

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

<sup>3</sup> 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）。

<sup>4</sup> 品川区商店街連合会のウェブサイトに掲載された加盟店舗（数）が50以上の商店街を対象とした。なお、戸越銀座については、三つの商店街が連続しており、同一のウェブサイトを利用しているため、一体として一つの商店街として扱った。

③ 学校の分布状況

学校（小学校、中学校、義務教育学校<sup>5</sup>、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。

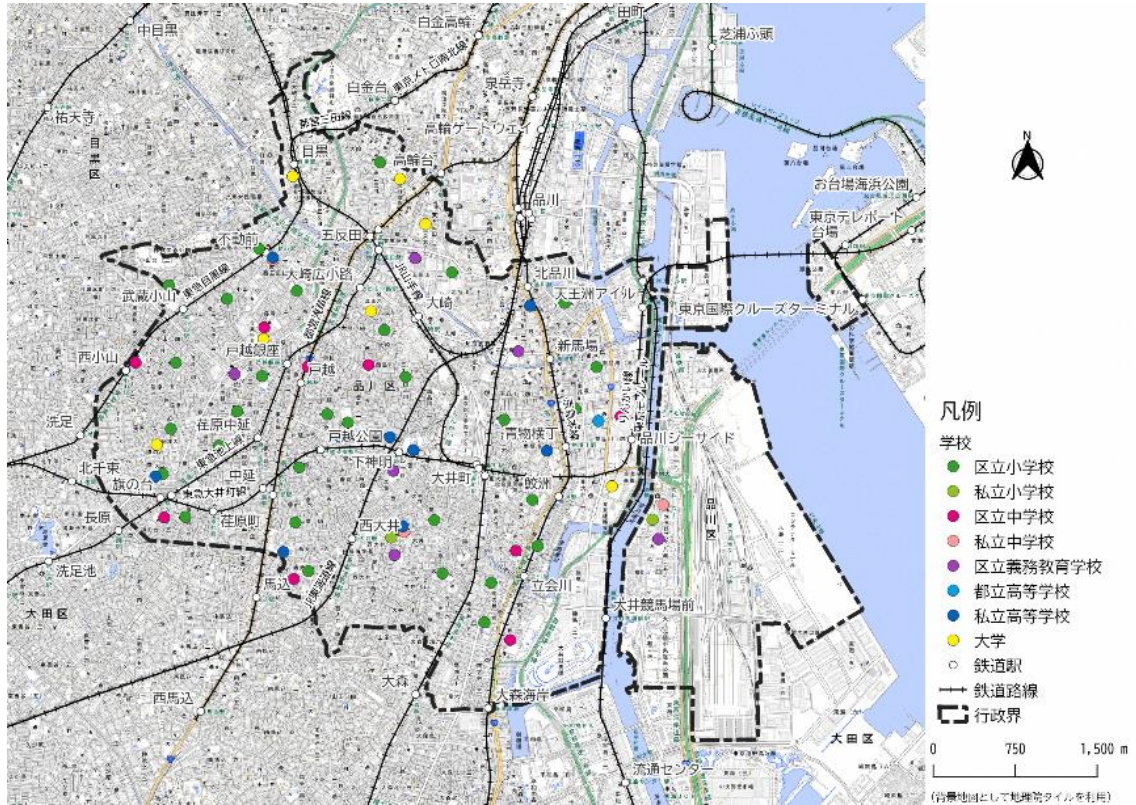


図 1-17 学校の分布状況

資料：品川区ウェブサイトより作成

<sup>5</sup> 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。

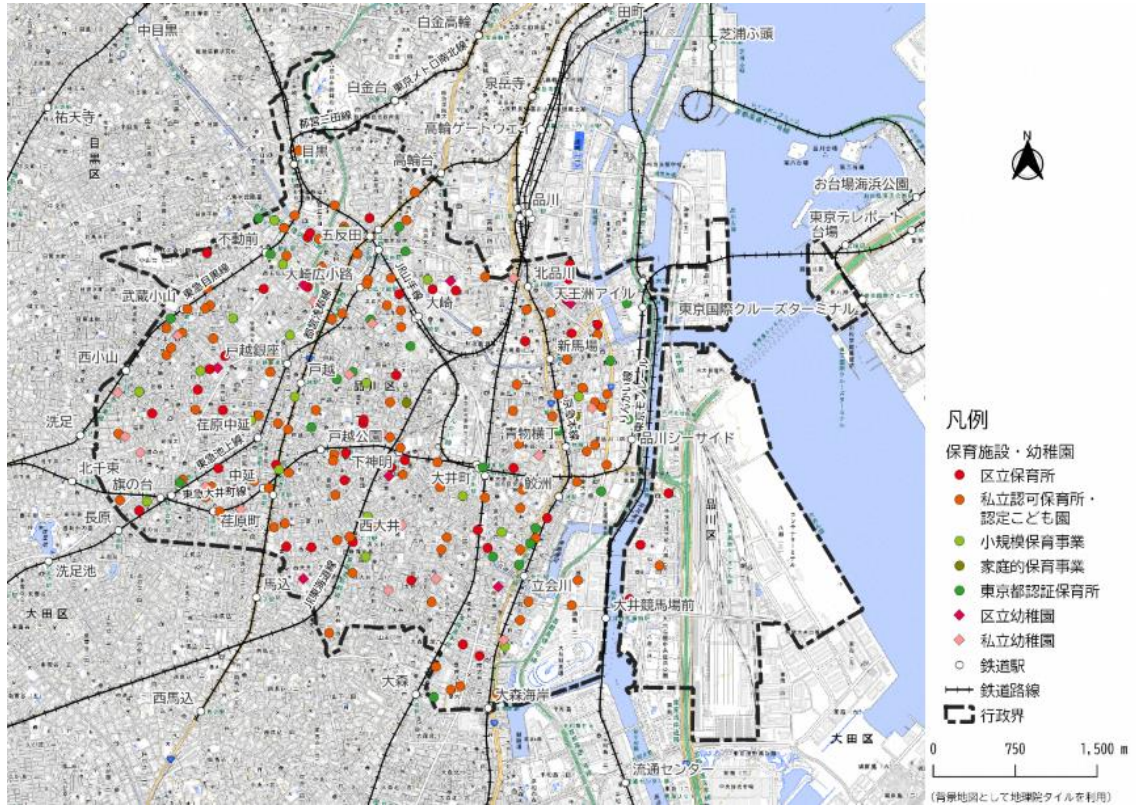


図 1-18 保育施設・幼稚園の分布状況

資料：品川区資料より作成

## (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。

2020（令和2）年の1日の乗降客数は、目黒駅の478,227人／日が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅の順となっています。

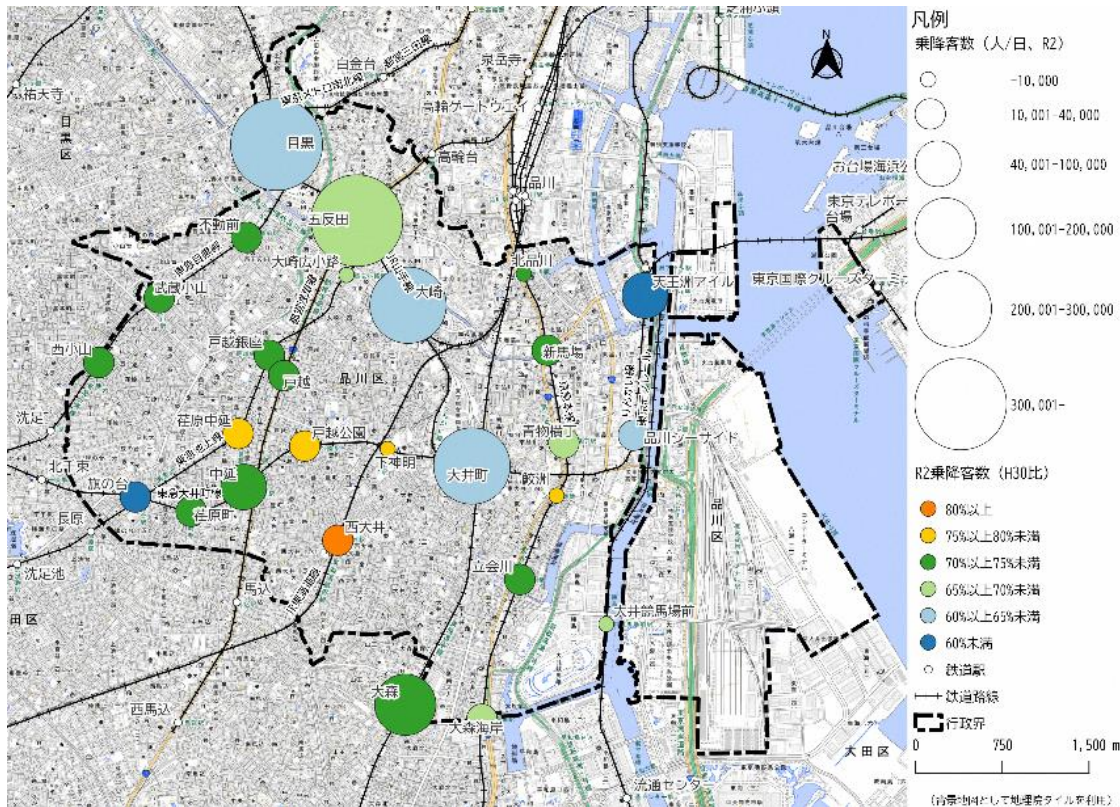


図 1-19 乗降客数の状況

資料：東京都「東京都統計年鑑」（2018（平成30）年～2020（令和2）年）より作成

注1：複数路線乗り入れ駅は合算して記載

注2：1日当たりの乗降客数は、年間乗降客数を365日で割って算出

注3：JRは乗車人員しか公表していないため、2倍にして乗降客数として算出

② 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。

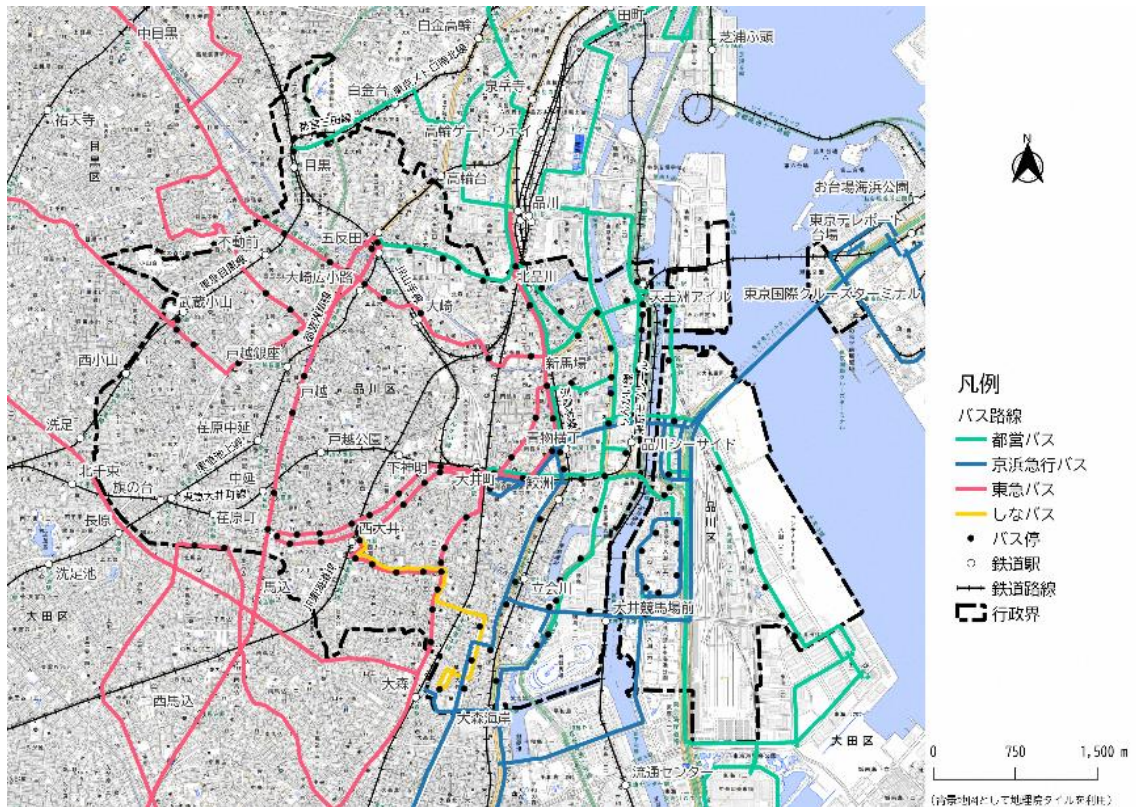


図 1-20 バス路線の状況

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

## 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。

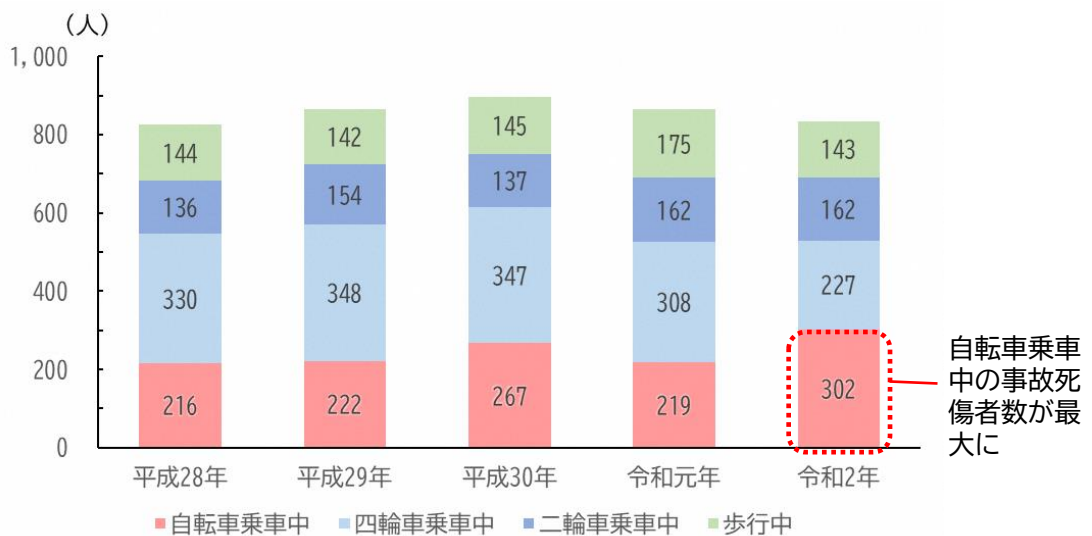


図 1-21 状態別交通事故死傷者数の推移（品川区）

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～2020（令和2）年中）」より作成

2019（令和元）年以降は、法令違反がある事故が増大し、2020（令和2）年には219件（58.2%）となっています

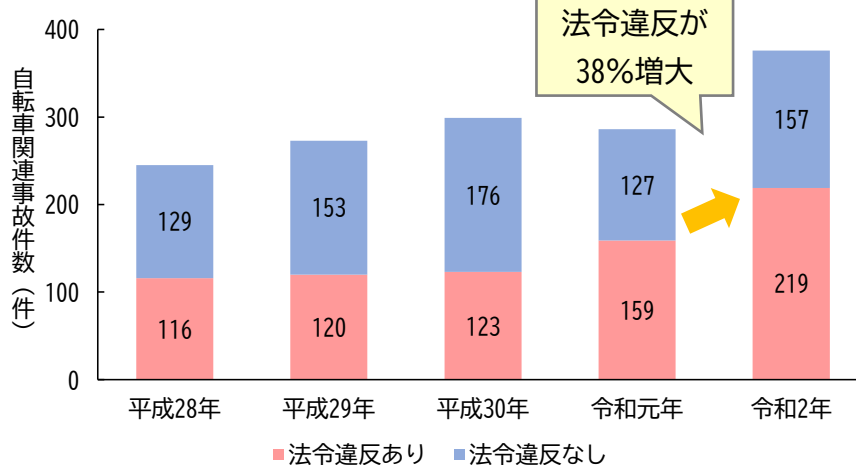


図 1-22 法令違反の有無別、自転車関与事故件数の推移（品川区）

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～2020（令和2）年中）」より作成

② 自転車関与事故の分析

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）は「自転車単独・相手無し」の事故が多くなっています。

概ね若い世代ほど「自転車対人」の事故が多く、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ます。

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%を超えています。

表 1-4 自転車事故発生状況

■道路幅員別・事故類型別

	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%

■世代別・事故類型別

	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%

■世代別・道路幅員別

	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(令和元)年～2021(令和3)年の合計)

注1：一般交通の場所とは、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2：世代別の構成比は第1当事者・第2当事者の合計値のため、「道路幅員別・事故類型別」の構成比とその他の表の構成比は一致しない

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。

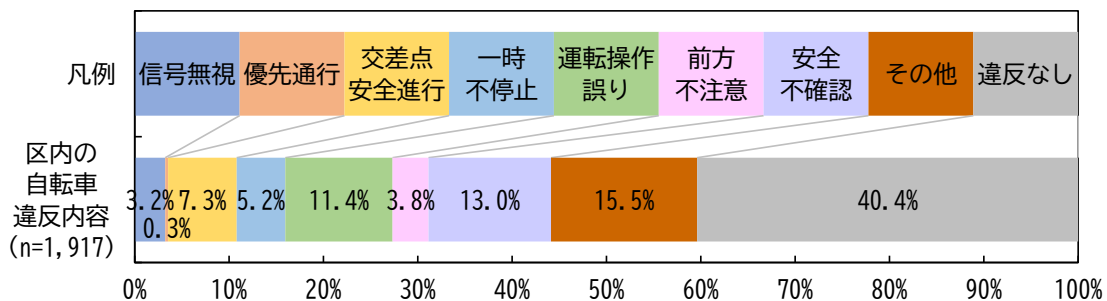


図 1-23 区内の自転車違反内容

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。

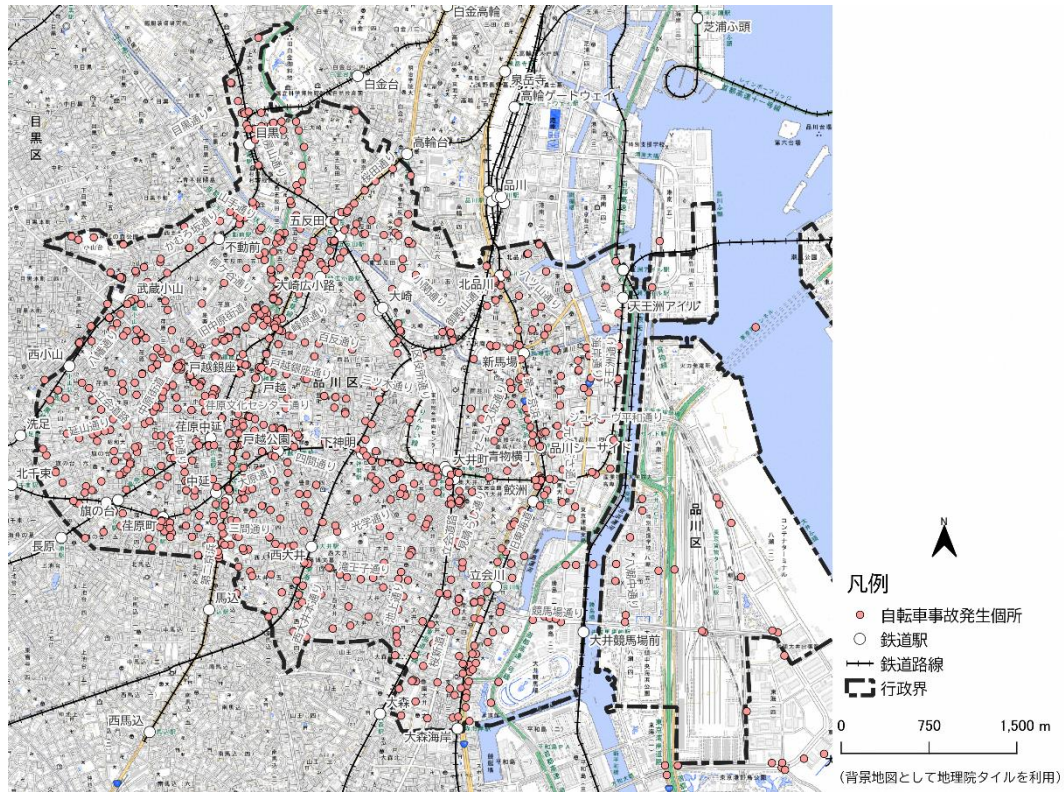


図 1-24 自転車事故発生箇所

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～2021（令和3）年の合計）

③ 交通安全に関する取り組み

品川区では、自転車安全教育として様々な取組を行っています。



図 1-25 スタントマンを活用した自転車安全教室の実施状況（令和3年度 宮前小学校）



図 1-26 シミュレーターを用いた模擬運転体験（令和3年度 戸越小学校）



図 1-27 自転車安全利用キャンペーン（令和3年度 大崎広小路交差点）



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

図 1-28 広報媒体を活用した交通安全に関する情報発信

資料：品川区資料

④ 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。

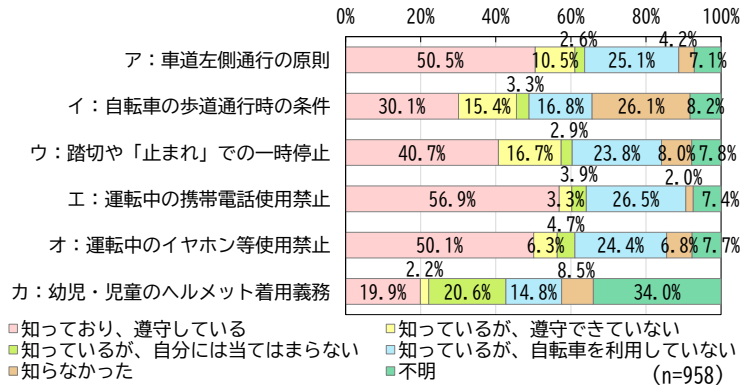


図 1-29 自転車利用ルールに対する区民の認知度・遵守状況

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。

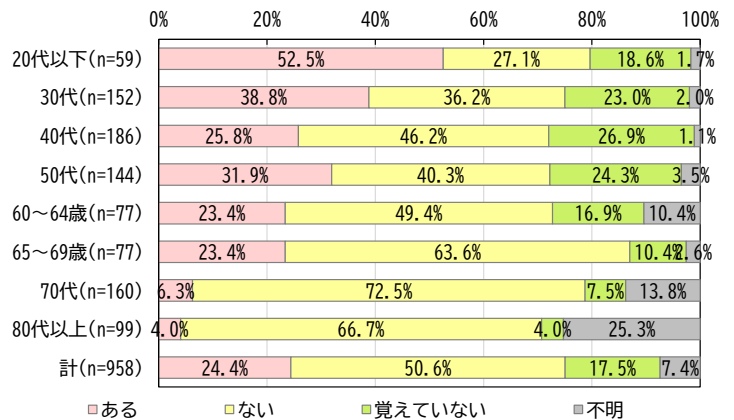


図 1-30 自転車安全教室受講の経験（年代別）

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）

⑤ 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。

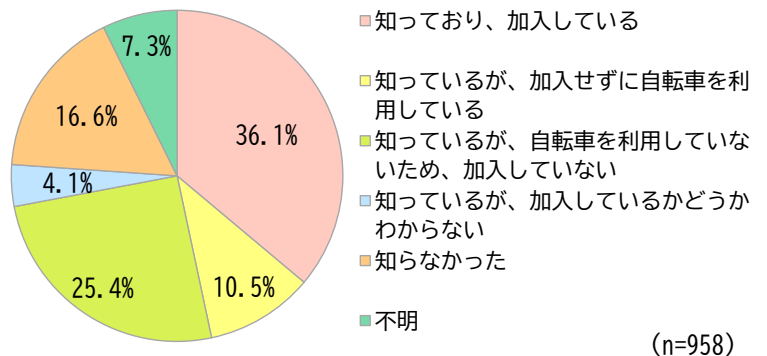


図 1-31 自転車賠償責任保険への加入状況

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（2021（令和3）年）は約1,000台（2021（令和3）年10月中の任意の1日、午前11時頃）であり、23区内ではワースト第5位となっています。

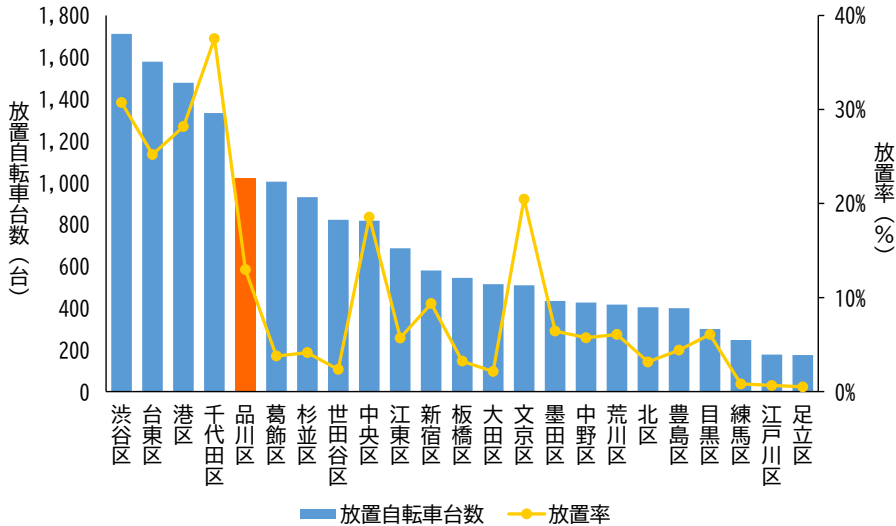


図 1-32 放置自転車台数・放置率（令和3年、区部）

資料：東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現状と対策」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。

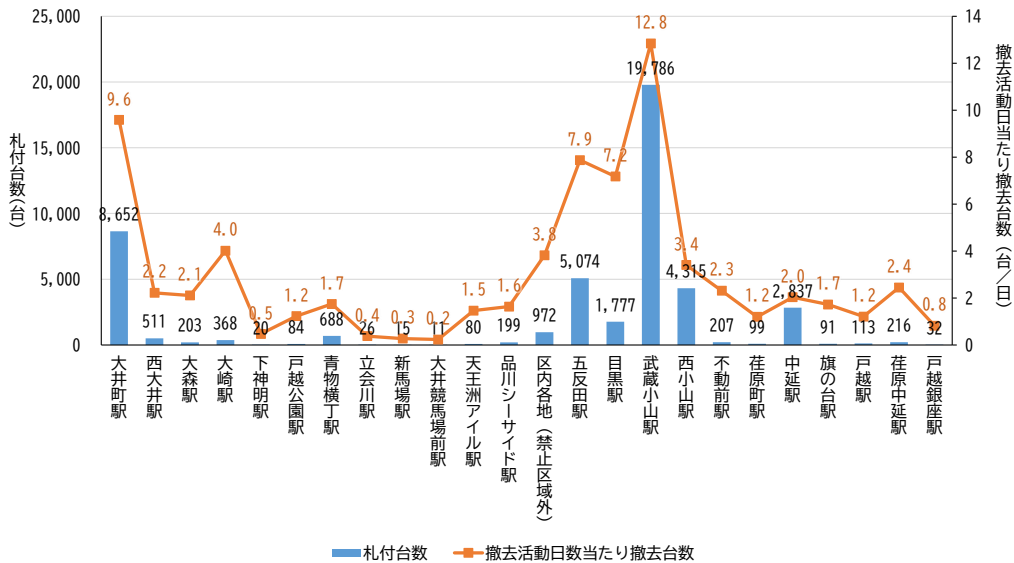


図 1-33 駅別指導警告札札付け件数および撤去台数（2021（令和3）年度）

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。

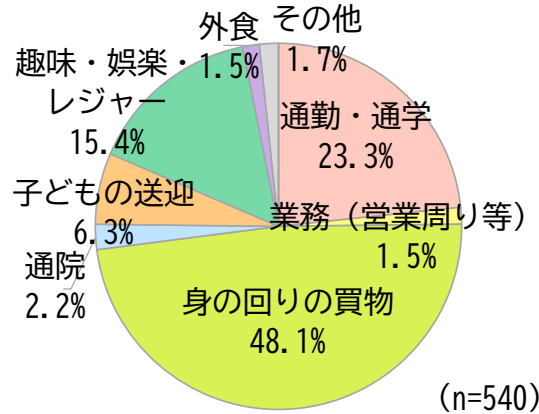


図 1-34 自転車の主な利用目的

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。

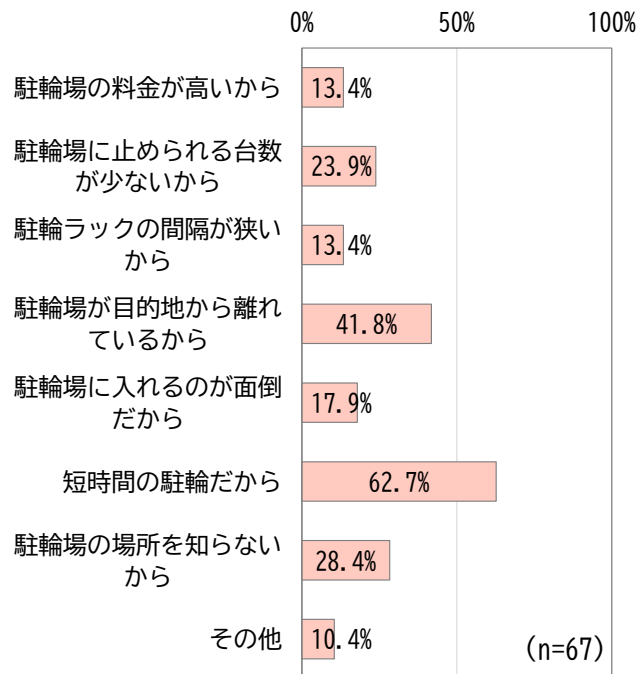


図 1-35 路上に放置してしまう理由

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。

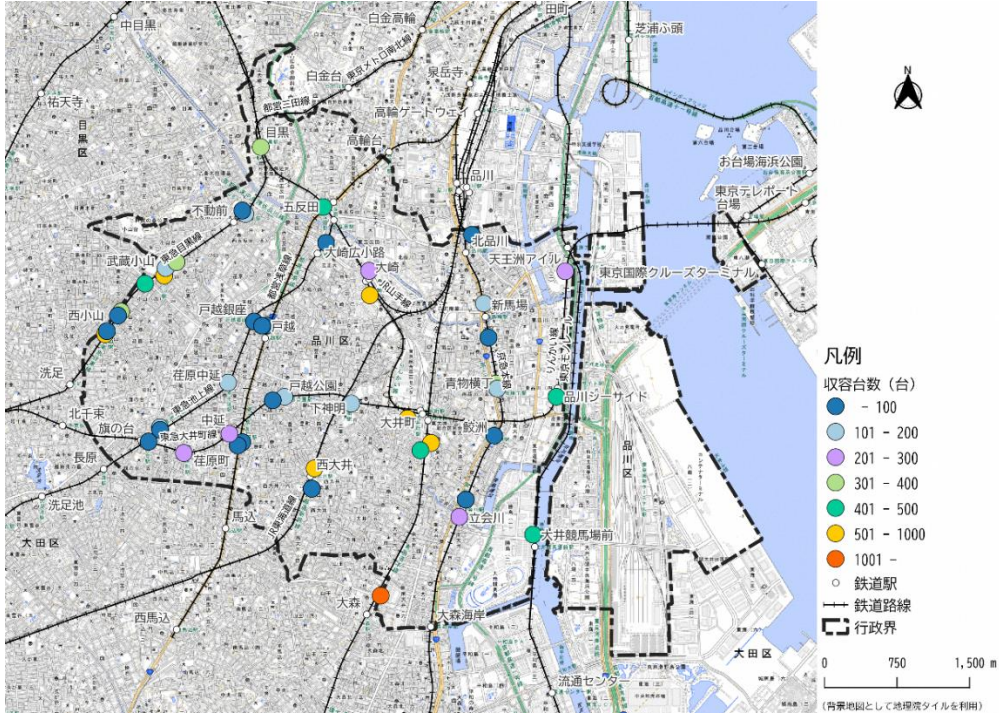


図 1-36 駐輪場別収容台数

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。

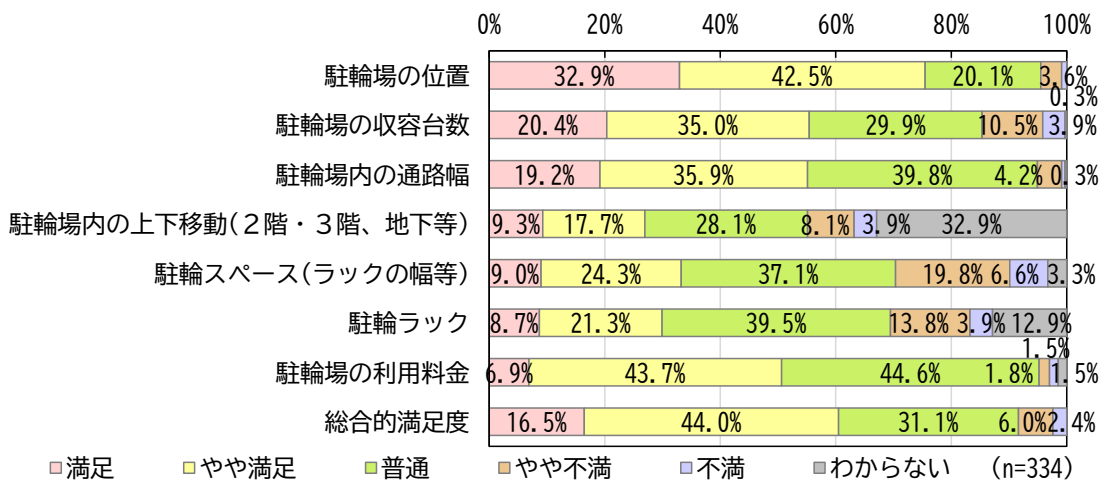


図 1-37 駐輪場の満足度

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

実収容台数は、令和元年までは概ね増加傾向にありましたが、2020（令和2）年は2019（令和元）年と比べて22%減少、2021（令和3）年は25%減少しています。

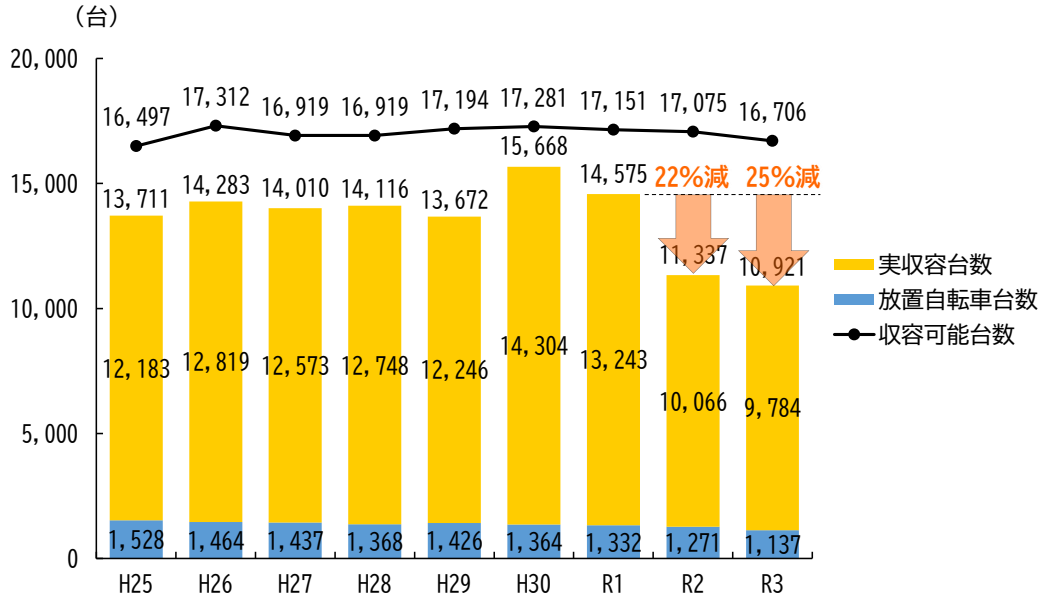


図 1-38 収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

資料：東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

注1：隣接区の収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数を含む。

注2：収容可能台数、実収容台数は、区営および民営の駐輪場を対象。

駅別に駐輪場の利用率をみると、目黒駅、五反田駅の利用率が高く、いずれも80%弱となっています。

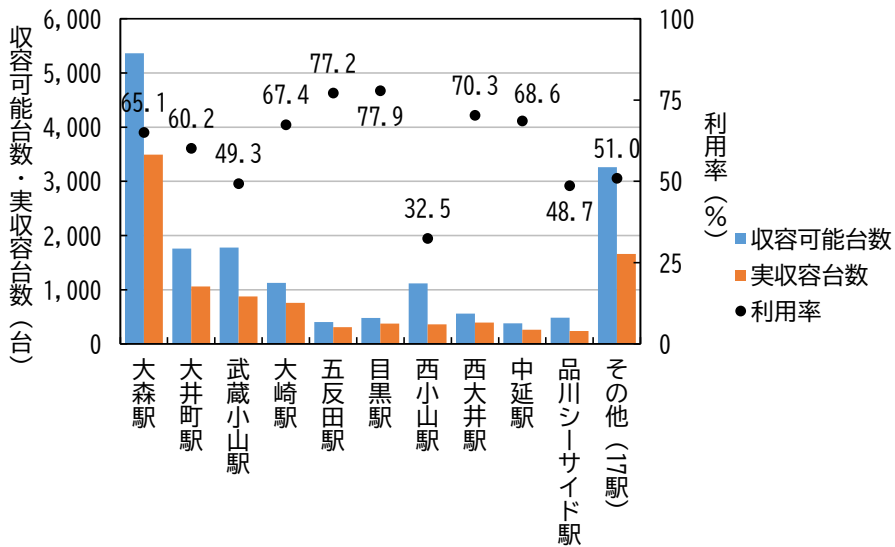


図 1-39 駅別駐輪場利用率

資料：東京都「令和3年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」より作成

注1：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/収容可能台数

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～2021（令和3）年度の4年間における附置義務駐輪場<sup>6</sup>の届出件数（設置・変更）は35件、届出台数は2,121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。

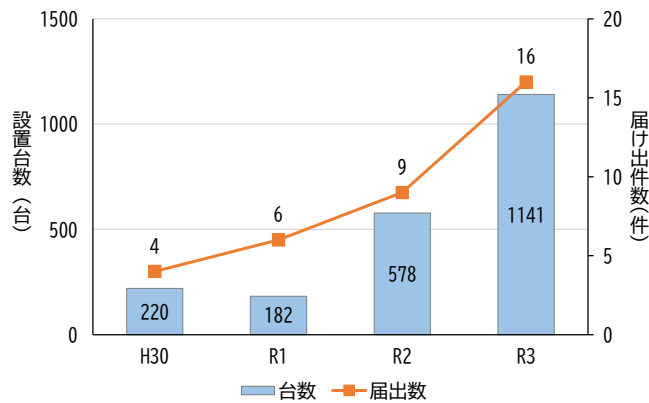


図 1-40 附置義務駐輪場の設置・変更届出台数、届出件数

資料：品川区資料より作成

表 1-5 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 m <sup>2</sup> 超	店舗面積 20 m <sup>2</sup> ごと
飲食店	店舗面積 300 m <sup>2</sup> 超	店舗面積 30 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 超	店舗面積 15 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 超	店舗面積 20 m <sup>2</sup> ごと
銀行その他の金融機関	店舗面積 300 m <sup>2</sup> 超	店舗面積 25 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 超	診療施設面積 25 m <sup>2</sup>
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 m <sup>2</sup> 超	運動場面積 50 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 超	教室面積 15 m <sup>2</sup> ごと

注1：店舗等の面積が5000 m<sup>2</sup>を超える施設は、5000 m<sup>2</sup>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。

<sup>6</sup> 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。2021（令和3）年の品川区におけるポート数は85箇所、自転車台数は717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。

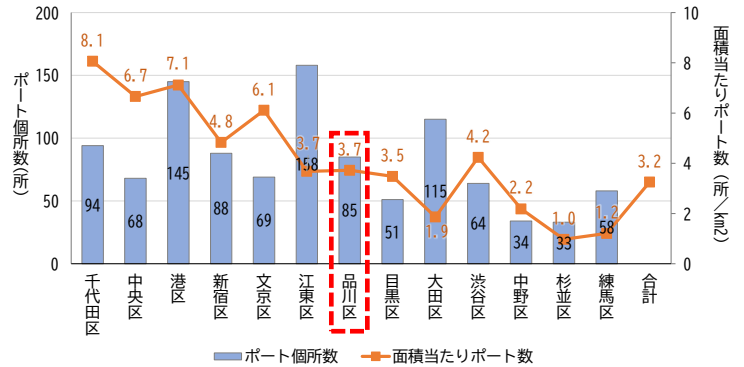


図 1-4-1 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数（面積当たり）

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

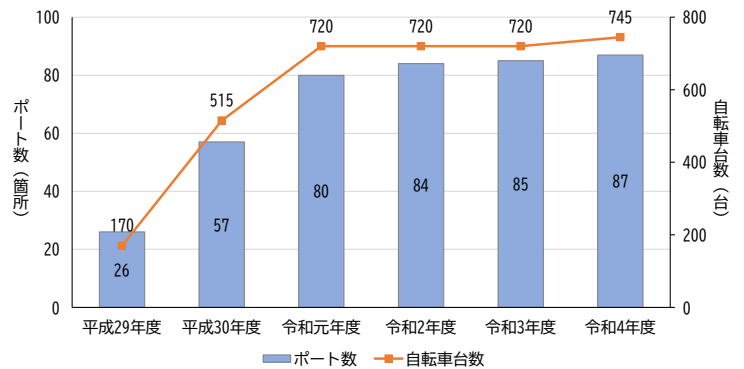


図 1-4-2 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数の推移

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書（2022年6月）  
（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成  
注：平成29年度～令和3年度は年度末（3月）の値。令和4年度は8月の値。

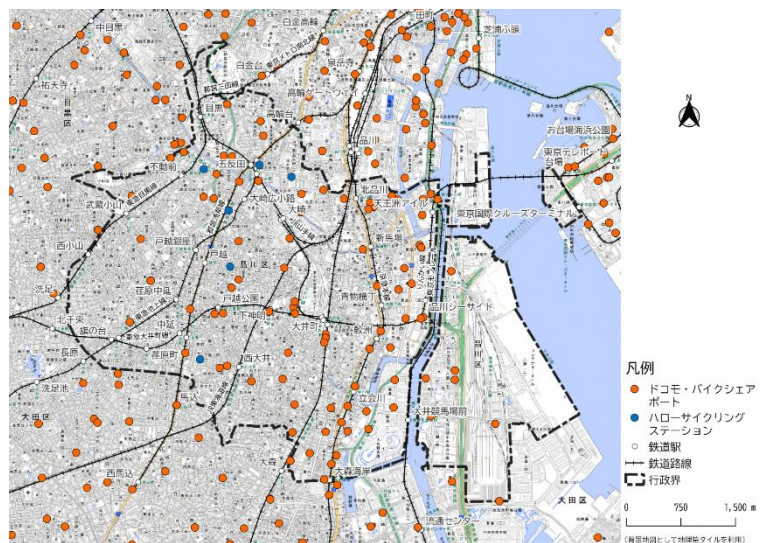


図 1-4-3 シェアサイクルポートの分布状況

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3,372回/日、面積当たりで見ると、148回/km<sup>2</sup>・日となっています。

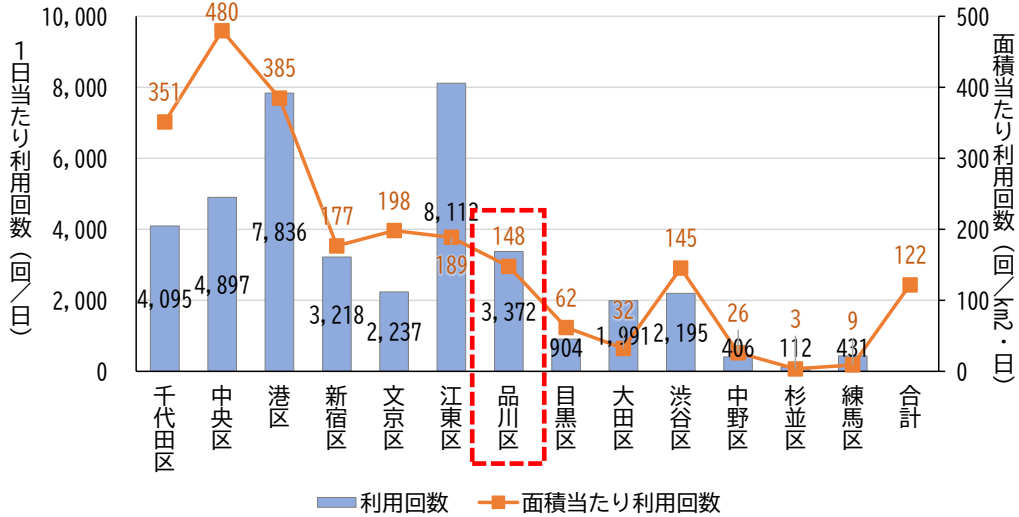


図 1-4 4 ドコモ・バイクシェアの利用回数(面積当たり)

資料：シェアサイクル月次集計データ報告書(2022(令和4)年6月)(株式会社ドコモ・バイクシェア)より作成  
注：昼間人口は2015(平成27)年国勢調査による

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。

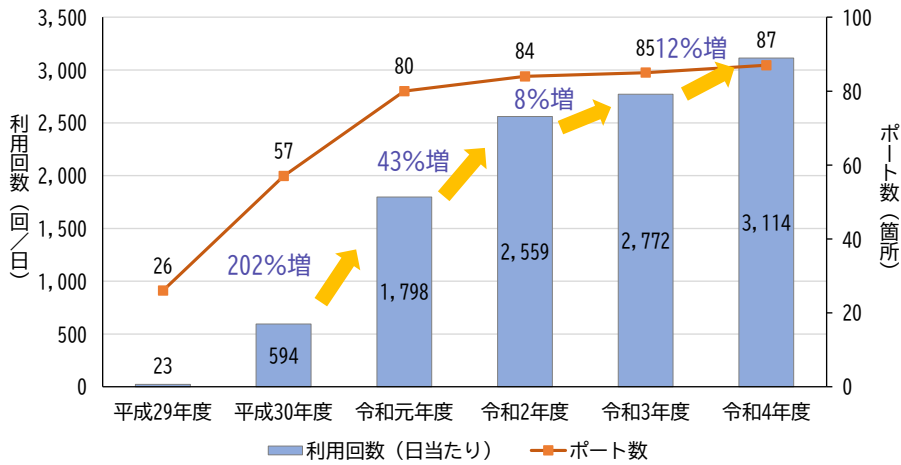


図 1-4 5 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移(品川区)

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：2017(平成29)年度～2021(令和3)年度は各年度末における値。2022(令和4)年度は8月末の値。

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。

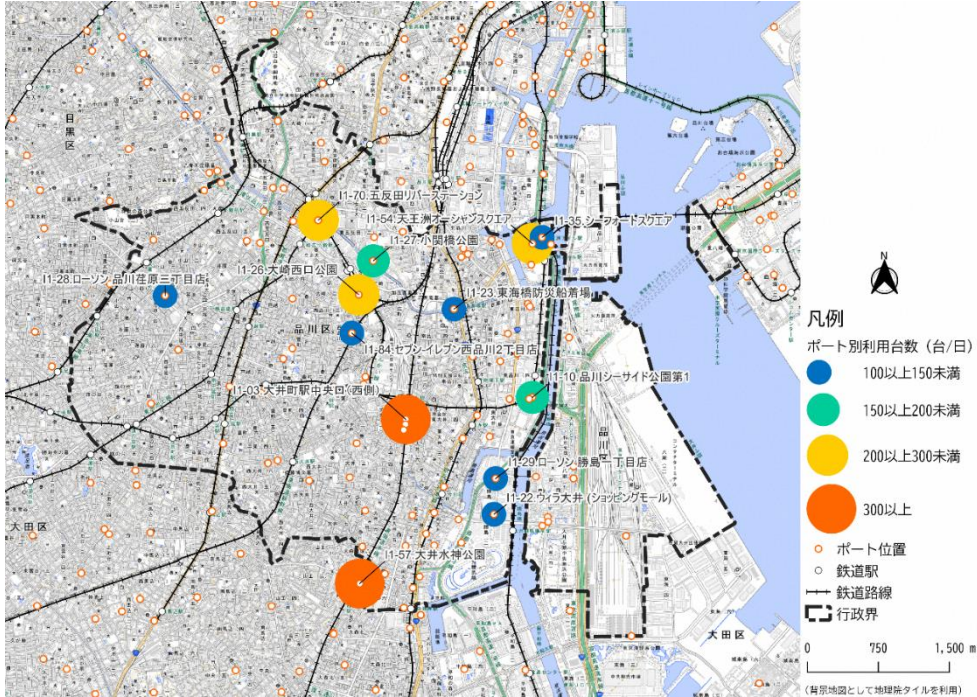


図 1-46 ポート別利用台数（100台/日以上利用のポートを表示）

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。

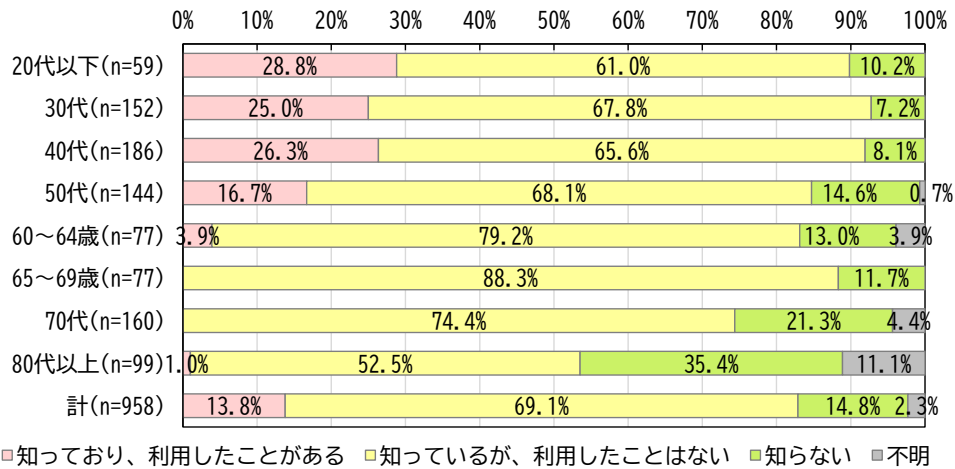


図 1-47 シェアサイクルの認知度・利用経験（年代別）

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) 自転車走行環境

#### ① 整備済み自転車走行環境の整備状況

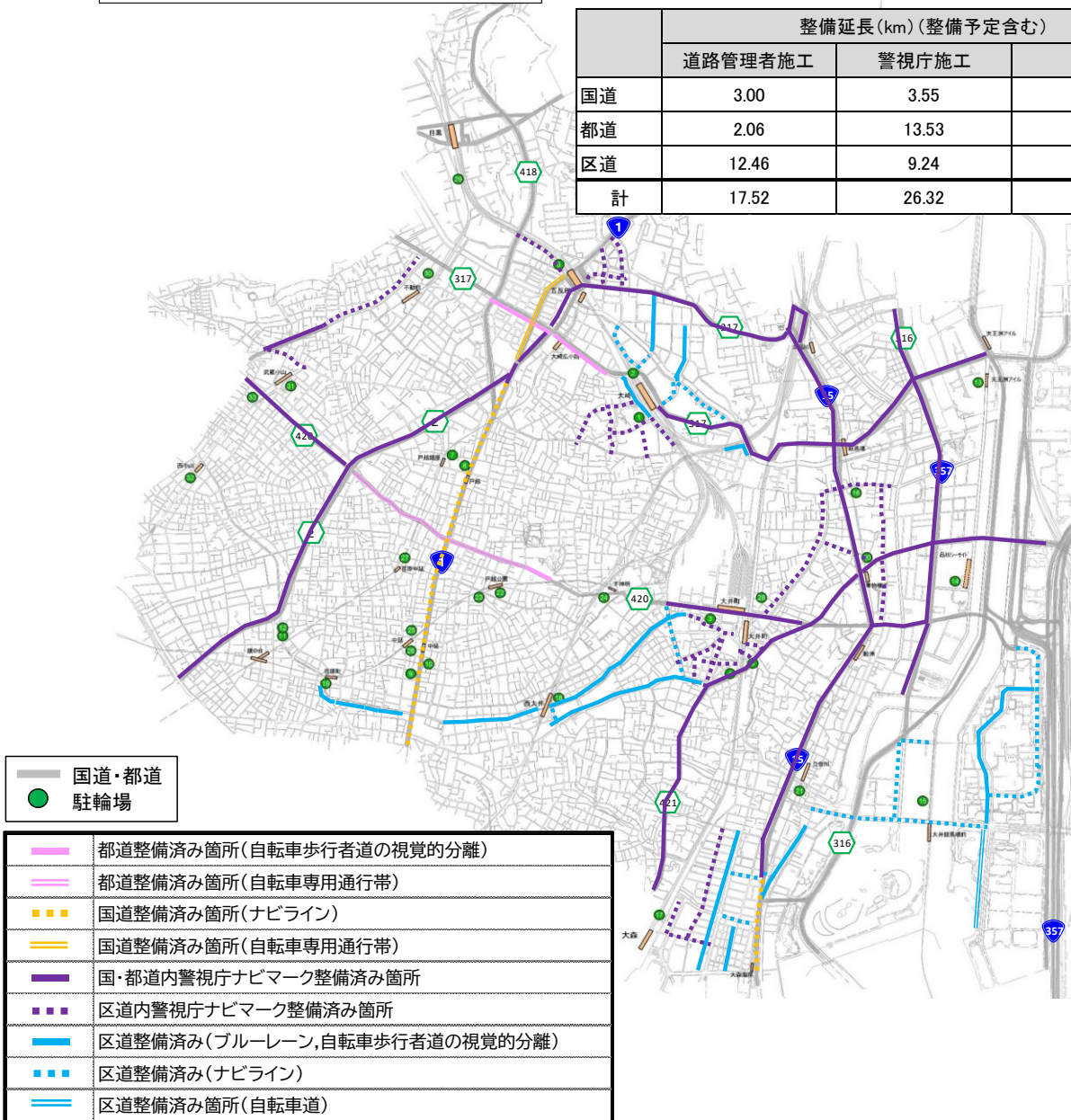
国道、都道のほか、一部区道でも自転走行環境が整備されているものの、内陸部の密度が低く、連続していない区間も多くみられます。

品川区の自転車走行環境の整備延長は43.84km、うち区道は21.70kmとなっています。

品川区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	3.00	3.55	6.55
都道	2.06	13.53	15.59
区道	12.46	9.24	21.70
計	17.52	26.32	43.84



国道・都道  
 駐輪場

<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span>	都道整備済み箇所(自転車歩行者道の視覚的分離)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightpink; border: 1px solid black;"></span>	都道整備済み箇所(自転車専用通行帯)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px dashed yellow;"></span>	国道整備済み箇所(ナビライン)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px solid orange;"></span>	国道整備済み箇所(自転車専用通行帯)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span>	国・都道内警視庁ナビマーク整備済み箇所
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px dashed purple;"></span>	区内警視庁ナビマーク整備済み箇所
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px dashed blue;"></span>	区道整備済み(ブルーレーン, 自転車歩行者道の視覚的分離)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px dotted blue;"></span>	区道整備済み(ナビライン)
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-top: 1px solid blue;"></span>	区道整備済み箇所(自転車道)

図 1-50 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

## 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 4 m未満の区間も多くみられます。

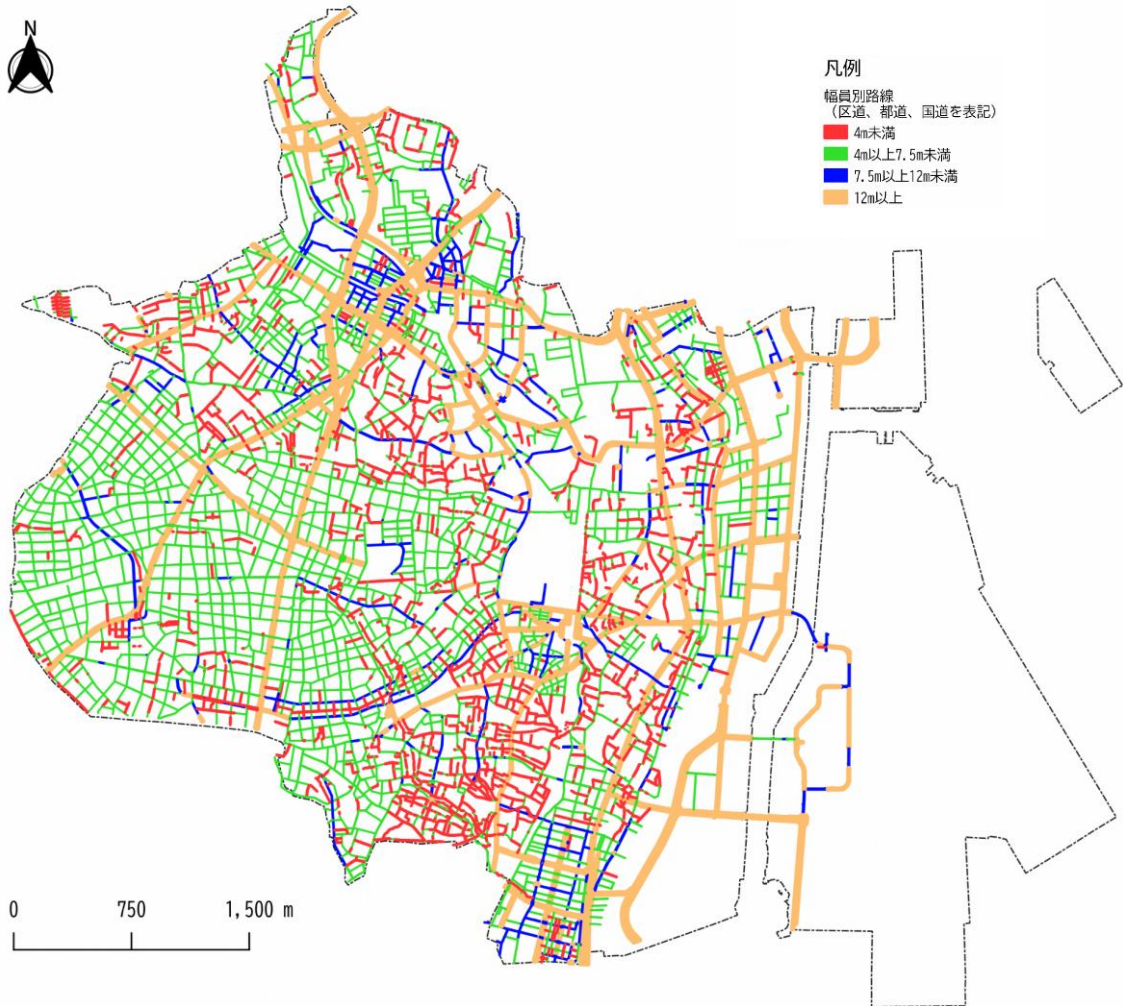


図 1-51 幅員別道路網

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1m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。

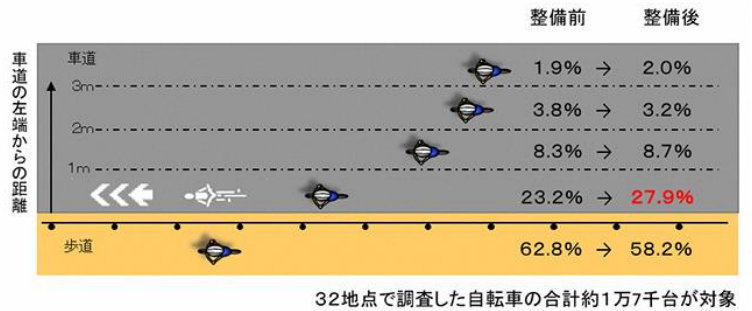


図 1-52 主な路線の交通量

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 1-53 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。

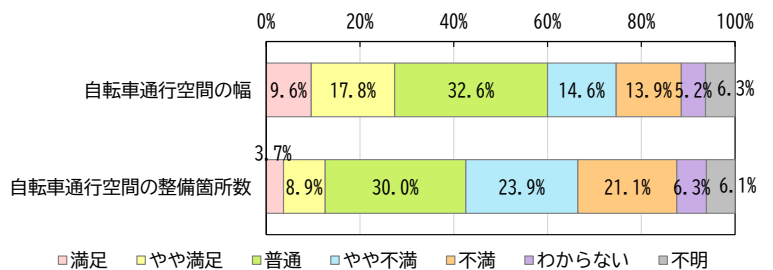


図 1-54 自転車通行空間に対する区民の意識

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）

## 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
	ソフト施策による事故の抑制	○交通安全教育・啓発活動の推進が必要
	自転車利用のルール・マナーの周知徹底	○交通安全教育、各種啓蒙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	○車種に対応した駐輪スペースの再配分が必要 ○料金体系の見直しによるインセンティブ付与が必要 ○需要特性に応じた駐輪場の運用方法の改善が必要
	大型自転車への対応	○車種に対応した駐輪スペースの確保が必要
	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利用ネットワークの形成が必要 ○自転車通行空間における路上駐車の排除が必要
	交通安全策と合わせた自転車通行環境の形成	○自転車ネットワークの整備・活用が必要 ○交通安全対策の推進が必要
	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・啓蒙等が必要
	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・活用の足跡が必要
	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。

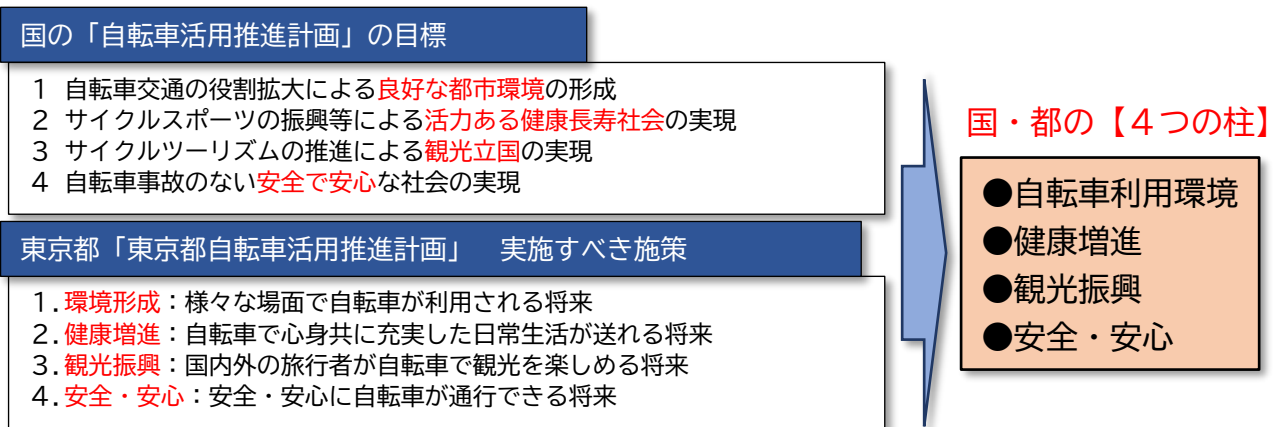


図 4-1 国・都の自転車活用推進計画の目標・施策

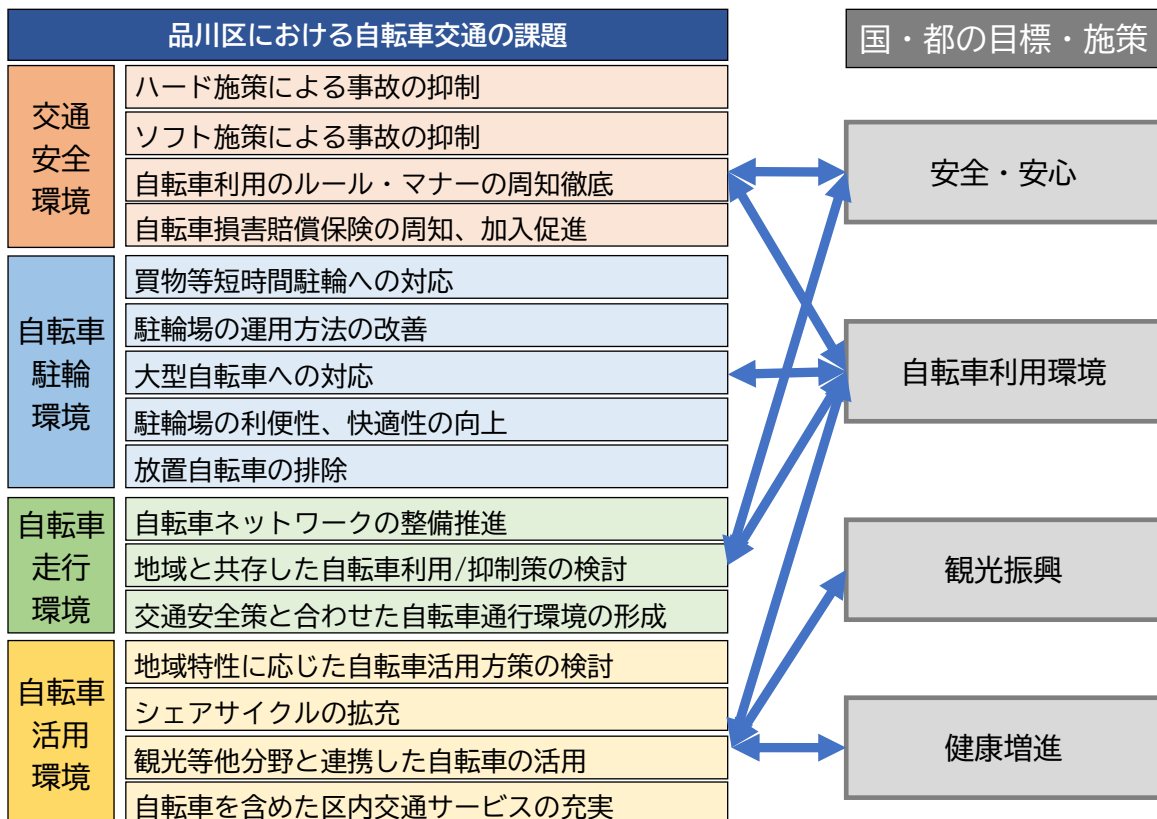


図 4-2 区の自転車交通の課題と国・都の自転車活用推進計画の目標・施策との対応

## (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以下の通り設定します。

### 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○通勤通学、買い物、観光等を目的に、区内外から多くの人々が来訪</li> <li>○再開発に合わせ、幅員が広い道路が整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐輪場の利用率が高い</li> <li>○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</li> <li>○通勤通学、業務目的のシェアサイクルの利用が多い</li> </ul>
「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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○住み、働く魅力にあふれた質の高い都市拠点</li> <li>○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</li> <li>○環境に配慮した高次の拠点市街地を形成</li> </ul>	
方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>①通勤や業務の移動を支える自転車利用環境の整備</li> <li>②自転車通行空間の整備による回遊性の向上</li> <li>③シェアサイクルを活用したモビリティの促進</li> </ul>

## 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>○住宅地が広がり、一部木造住宅密集地域が存在</li> <li>○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</li> <li>○住宅が密集しているため、幅員が狭い道路が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幅員の狭い道路での事故が多い</li> <li>○放置自転車が多い（買物等短時間駐輪）</li> <li>○シェアサイクルポートの密度が低く、利用が少ない</li> </ul>
「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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地の骨格形成と防災まちづくりを支える都市基盤</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○道路インフラが充実しており、広幅員の道路が整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
「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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○江戸の伝統と文化の薫るにぎわいと交流のまち</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	

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26の施策（再掲を除く）を設定します。

視点・基本方針	個別方針	施策（案）
<b>1. まもる</b> 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) 自転車利用者への意識啓発 (3) 自転車損害賠償保険の加入促進
<b>2. とめる</b> 自転車を適切に止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) 買物等短時間駐輪スペースの確保 (2) 施設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) 大型自転車に対応した駐輪スペースの確保 (5) 駐輪場設備の改修・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（再掲）
<b>3. はしる</b> 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) 路上駐車削減に向けた取組の強化 (3) 安全な移動環境の確保（再掲） (4) 自転車利用者への意識啓発（再掲）
	2) 地域と連携した自転車利用／抑制ルール等の検討	(1) 自転車の利用／抑制エリアの設定 (2) 自転車ネットワークの整備推進（再掲）
<b>4. いかす</b> 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) 自転車の利用／抑制エリアの設定（再掲） (2) 自転車による周遊環境の充実 (3) 地域における自転車関連の協議・検討の促進 (4) サイクルイベントによる賑わいの創出 (5) 自転車を活用した子育て支援の推進 (6) 自転車を活用した健康づくりの推進 (7) 災害時における自転車活用体制の構築 (8) シェアサイクルと公共交通の連携促進
	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（再掲） (4) シェアサイクル同士の連携促進

施策（案）の詳細は第4回協議会にて提示予定

## 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）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
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			

区分は、継続・拡充・新規の3区分を想定

## (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 5-2 事故への備えの充実 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
2) 事故への備えの充実	(1) 安全な移動環境の確保			
	(2) 自転車利用者への意識啓発			
	(3) 自転車損害賠償保険の加入促進			



## 5.3 とめる

### ～自転車を適切に止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を図ります。

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 5-3 地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
1) 地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備	(1) 買物等短時間駐輪スペースの確保			
	(2) 施設の状態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) 大型自転車に対応した駐輪スペースの確保			
	(5) 駐輪場設備の改修・充実			

## (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 5-4 自転車放置対策の推進 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
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（再掲）			

※  : 再掲

## 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するとともに、路上駐車削減に取り組めます。

また、安全な移動環境の確保、自転車利用者への意識啓発により、自転車通行の安全性を強化します。

表 5-5 安全・快適な自転車通行空間の整備促進 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策	内容	実施主体	区分
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) 路上駐車削減に向けた取組の強化			
	(3) 安全な移動環境の確保（再掲）			
	(4) 自転車利用者への意識啓発（再掲）			

※  : 再掲

## (2) 地域と連携した自転車利用／抑制ルール等の検討

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、自転車の利用を抑制するエリアを設定します。

また、利用抑制のルールを踏まえた自転車ネットワークの整備を推進します。

表 5-6 地域と連携した自転車利用／抑制ルール等の検討 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
2) 地域と連携した自転車利用／抑制ルール等の検討	(1) 自転車の利用／抑制エリアの設定			
	(2) 自転車ネットワークの整備推進(再掲)			

※  : 再掲

## 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、利用／抑制エリアの設定、周遊環境の充実、自転車関連の協議・検討の促進、サイクルイベントによる賑わいの創出に取り組みます。

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

表 5-7 生活を豊かにする自転車利用の促進 施策（案）整理イメージ 1/2

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
1) 生活を豊かにする自転車利用の促進	(1) 自転車の利用／抑制エリアの設定（再掲）			
	(2) 自転車による周遊環境の充実			
	(3) 地域における自転車関連の協議・検討の促進			
	(4) サイクルイベントによる賑わいの創出			
	(5) 自転車を活用した子育て支援の推進			

※  : 再掲

表 5-8 生活を豊かにする自転車利用の促進 施策（案）整理イメージ 2/2

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
1) 生活を豊かにする自転車利用の促進	(6) 自転車を活用した健康づくりの推進			
	(7) 災害時における自転車活用体制の構築			
	(8) シェアサイクルと公共交通の連携促進			

## (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、公共交通との連携やシェアサイクル同士の連携を促進します。

表 5-9 シェアサイクルの普及促進 施策（案）整理イメージ

個別方針	施策（案）	内容	実施主体	区分
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（再掲）			
	(4) シェアサイクル同士の連携促進			

※  : 再掲

指標・目標値の詳細は第4回協議会にて提示予定

## 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、中間年次（2028（令和10）年）、最終年次（2022（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（案）整理イメージ

視点	指標	現況		目標値	備考
まもる			➡		
			➡		
よめる			➡		
			➡		
はこめる			➡		
			➡		
いぶか			➡		
			➡		



## 6.2 推進体制

---

第4回協議会にて提示予定

## 6.3 実施スケジュールと計画の見直し

---

第4回協議会にて提示予定



---

## 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、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

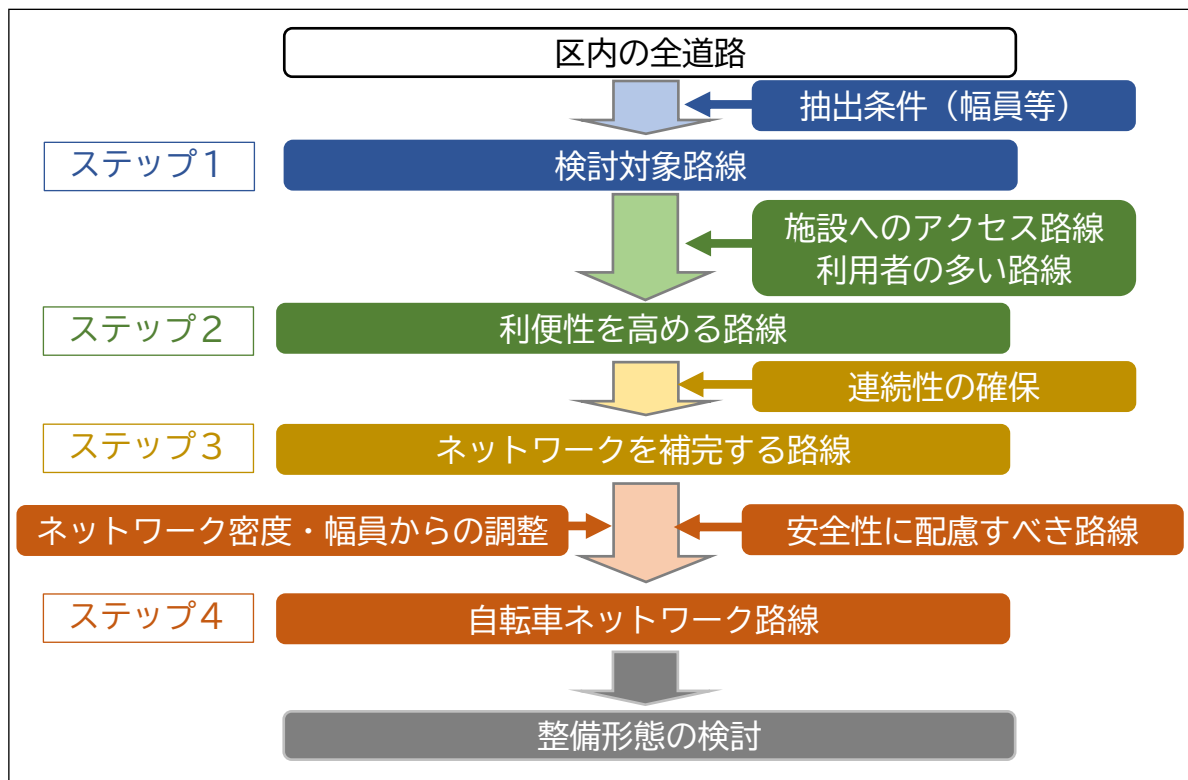


図 8-1 選定の流れ

## 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)。

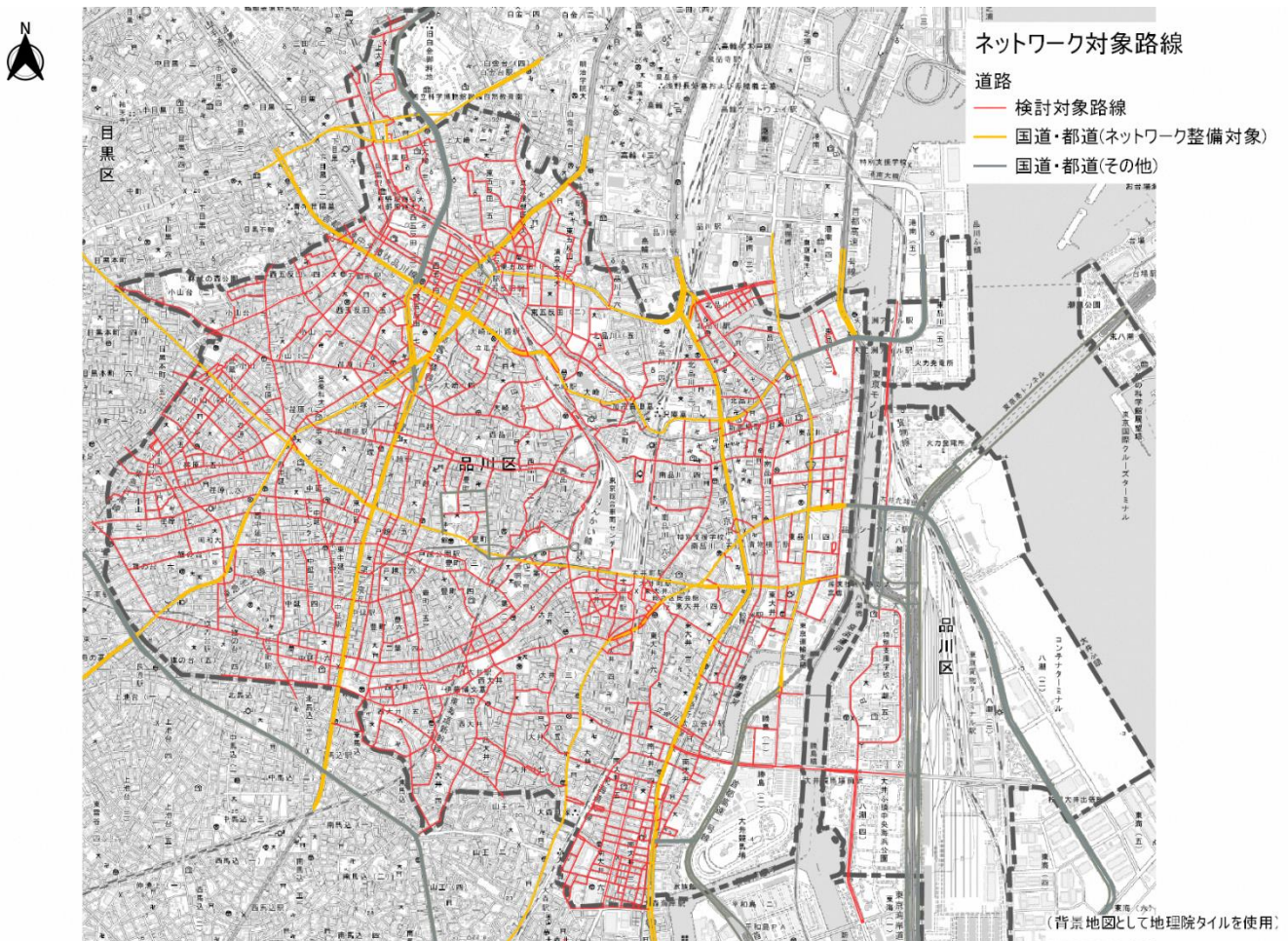


図 8-2 検討対象路線 (案)

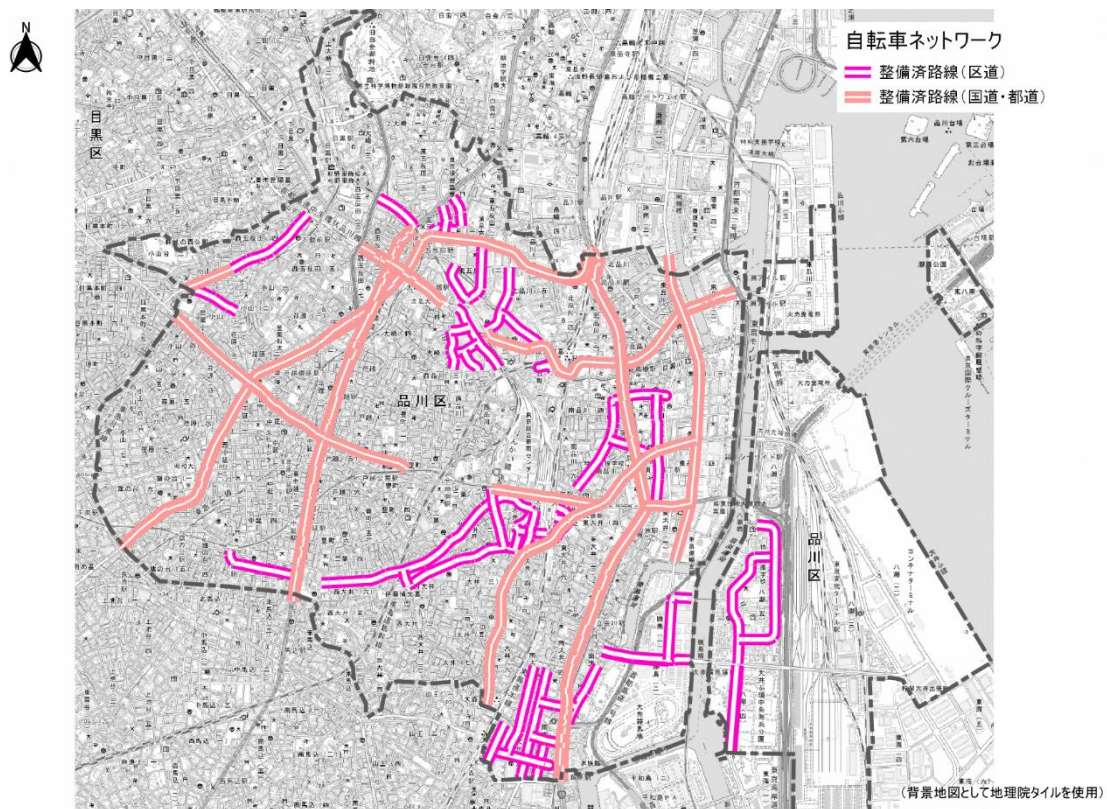


図 8-3 自転車通行空間整備済路線 (2023 (令和5) 年2月時点)

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）

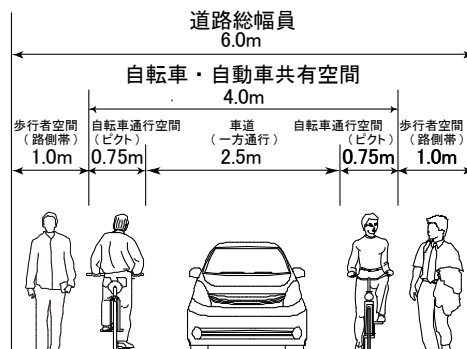
※2.0m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

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）

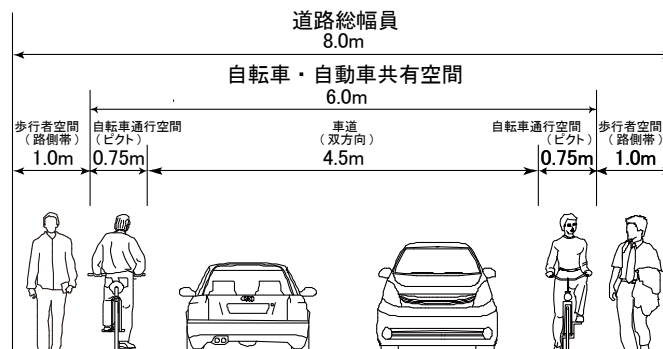
○一方通行の場合

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) 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「利便性を高める路線」とします。

表 8-1 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 ・ 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。

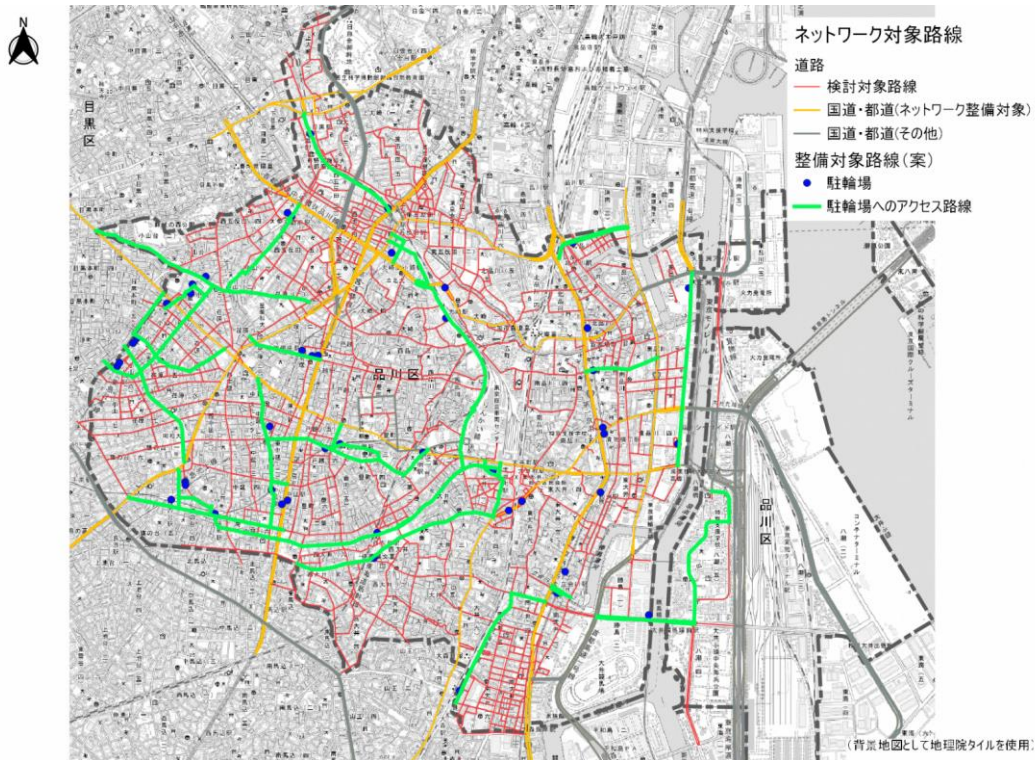


図 8-4 駅および駐輪場へのアクセス路線 (案)

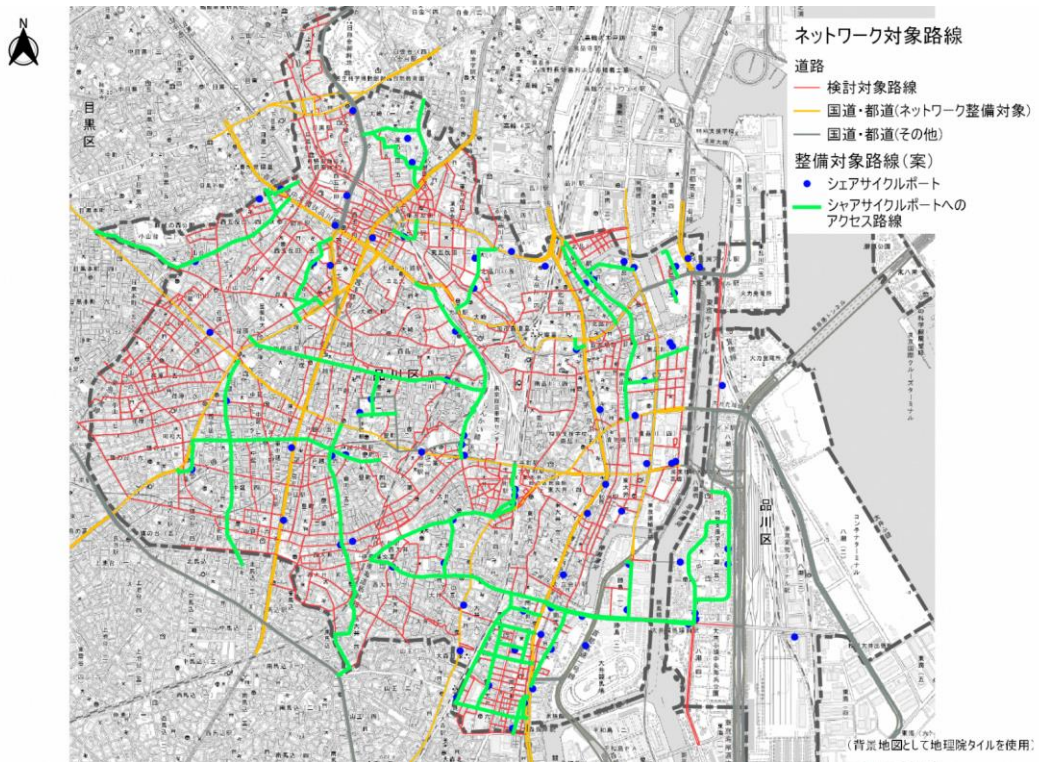


図 8-5 シェアサイクルポートへのアクセス路線 (案)

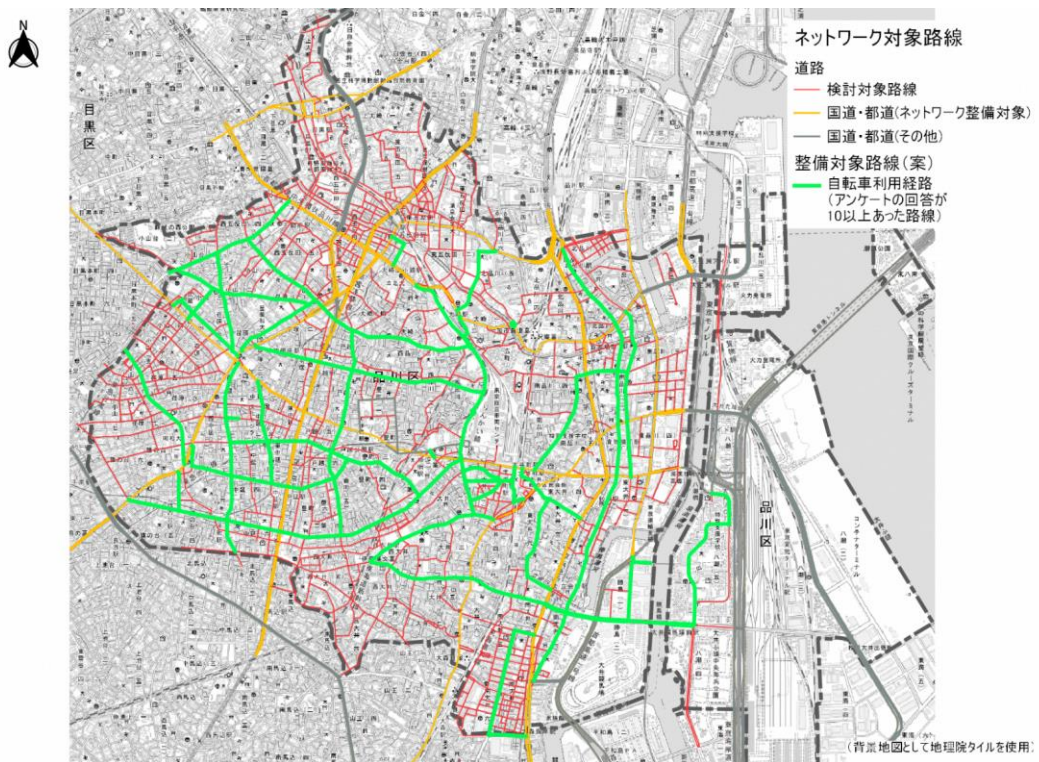


図 8-6 普段自転車によく利用する路線 (アンケート)

② 生活支援

対象施設は商業施設（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。

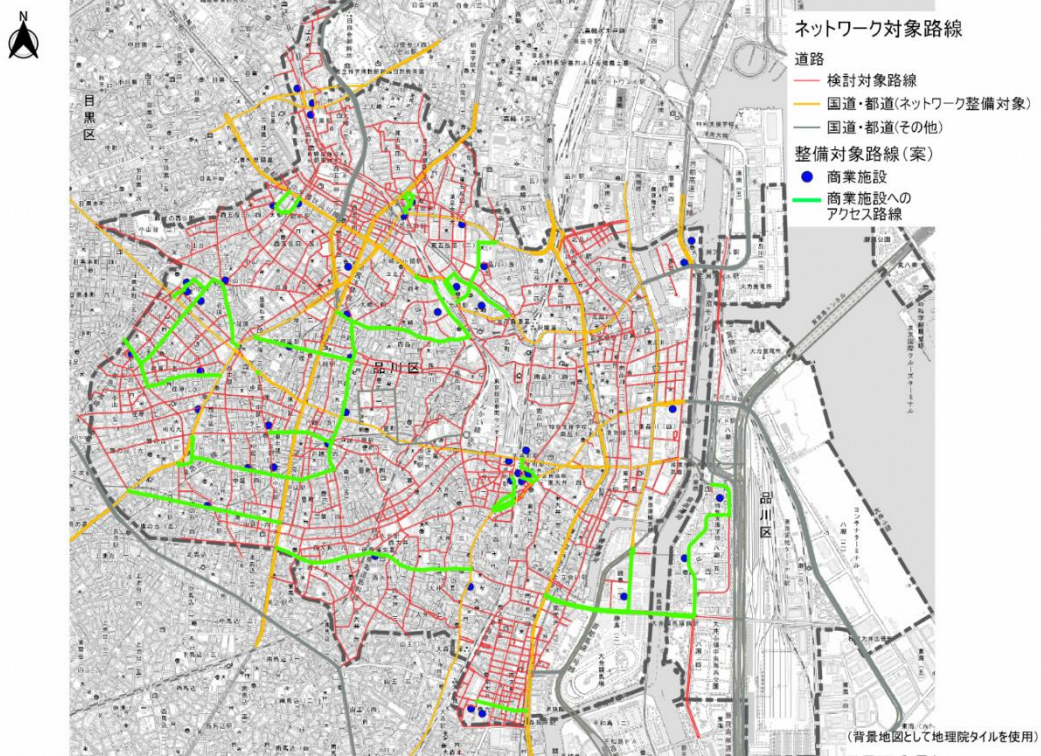


図 8-7 商業施設へのアクセス路線（案）

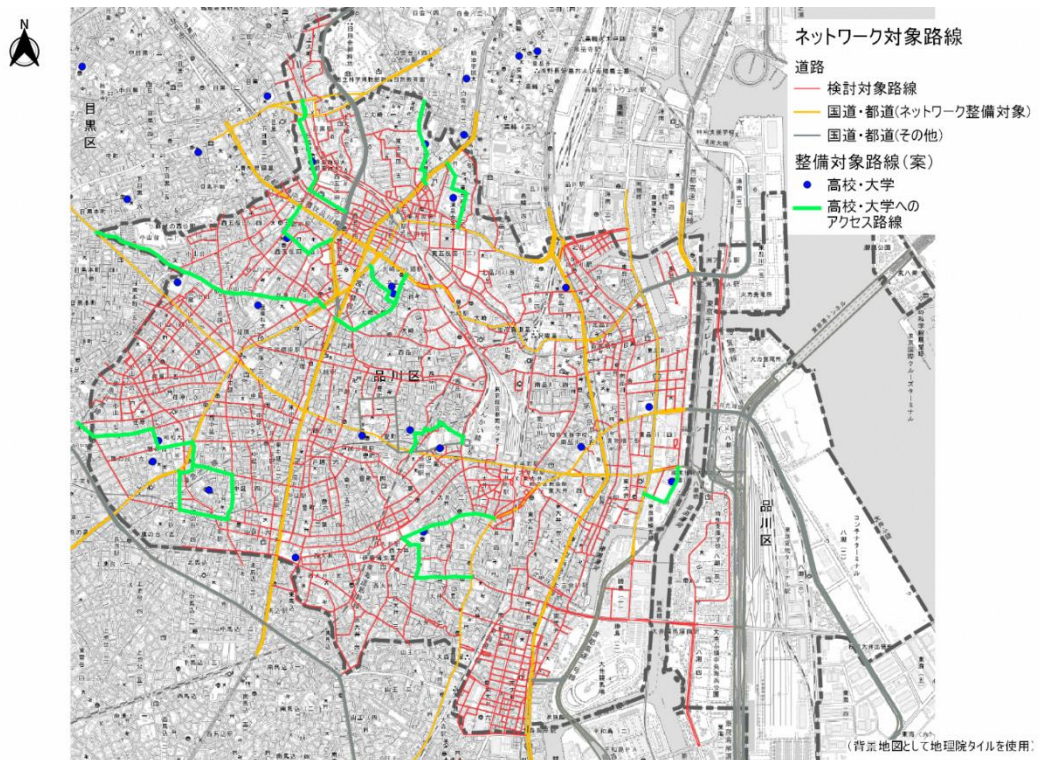


図 8-8 高校・大学へのアクセス路線（案）

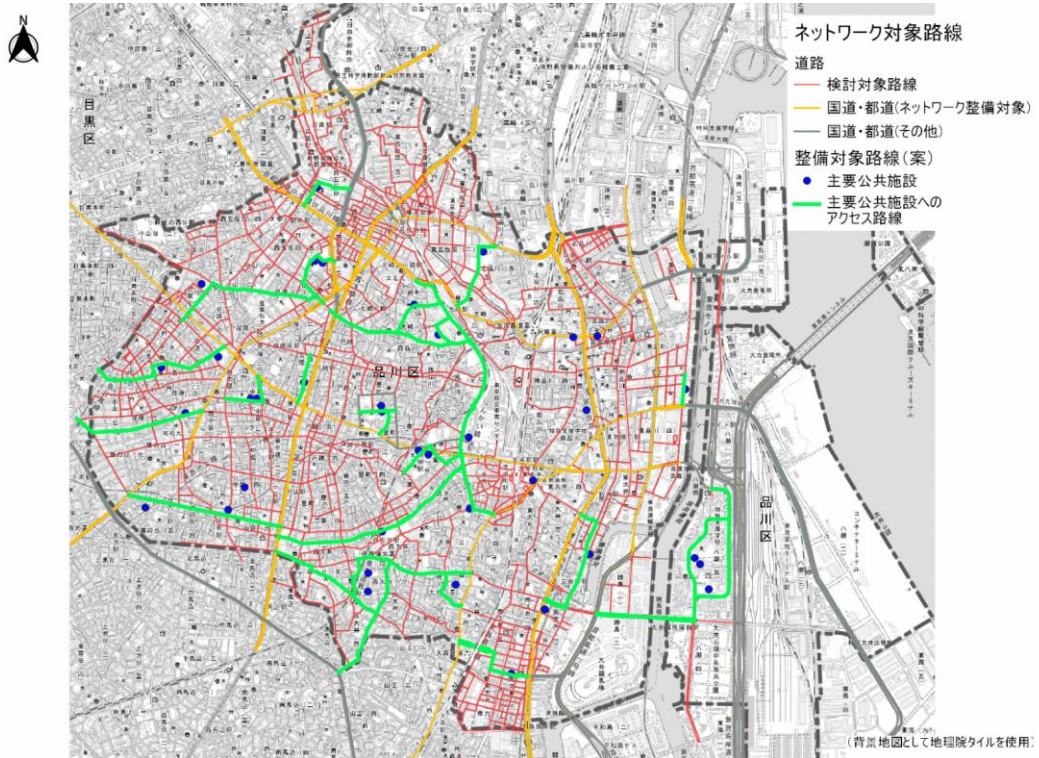


図 8-9 主要公共施設へのアクセス路線 (案)

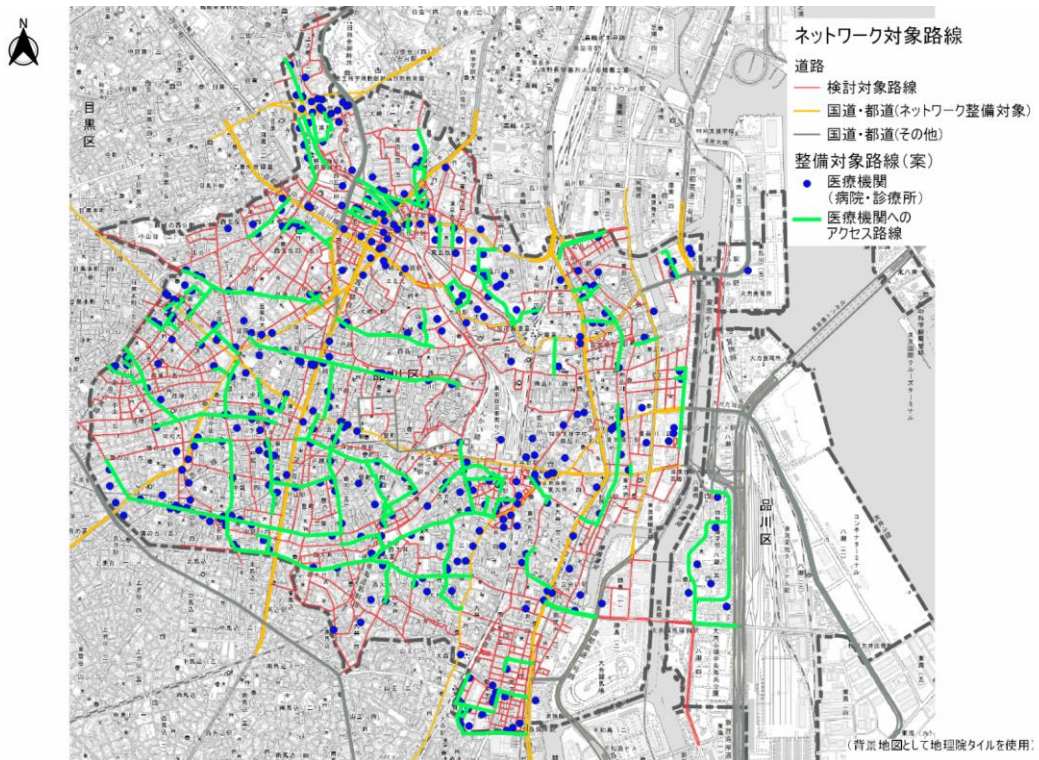


図 8-10 医療施設へのアクセス路線 (案)

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。

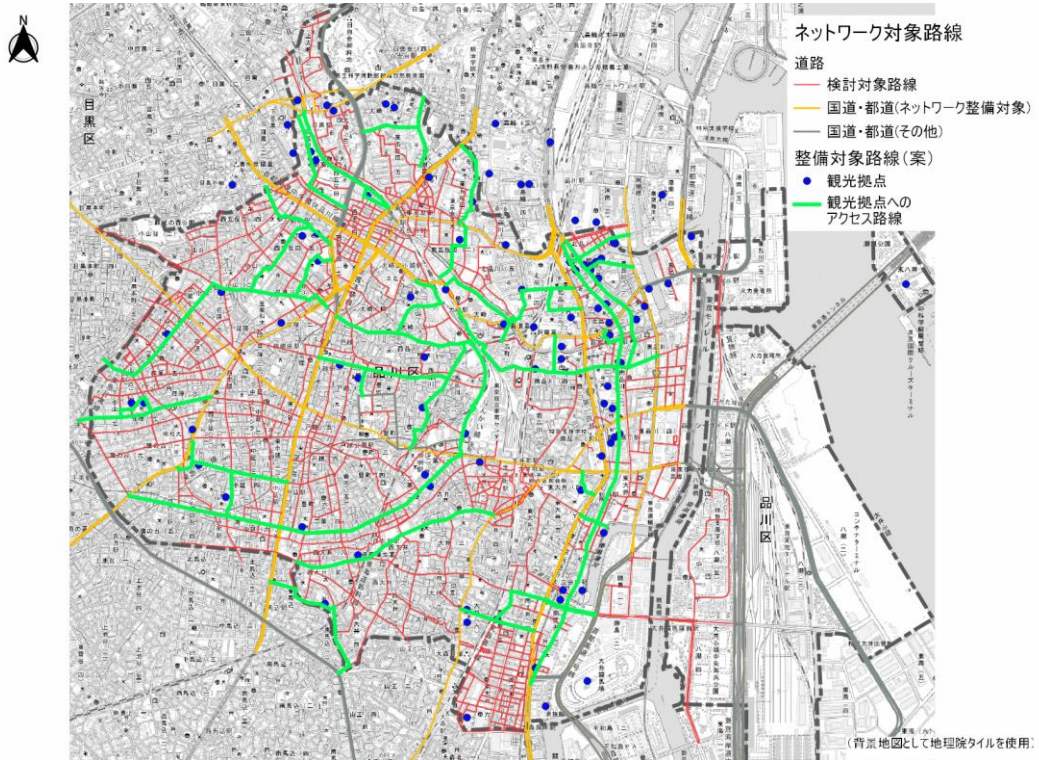


図 8-11 観光拠点へのアクセス路線（案）

④ 利便性を高める路線の抽出

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「利便性を高める路線」として抽出しました。

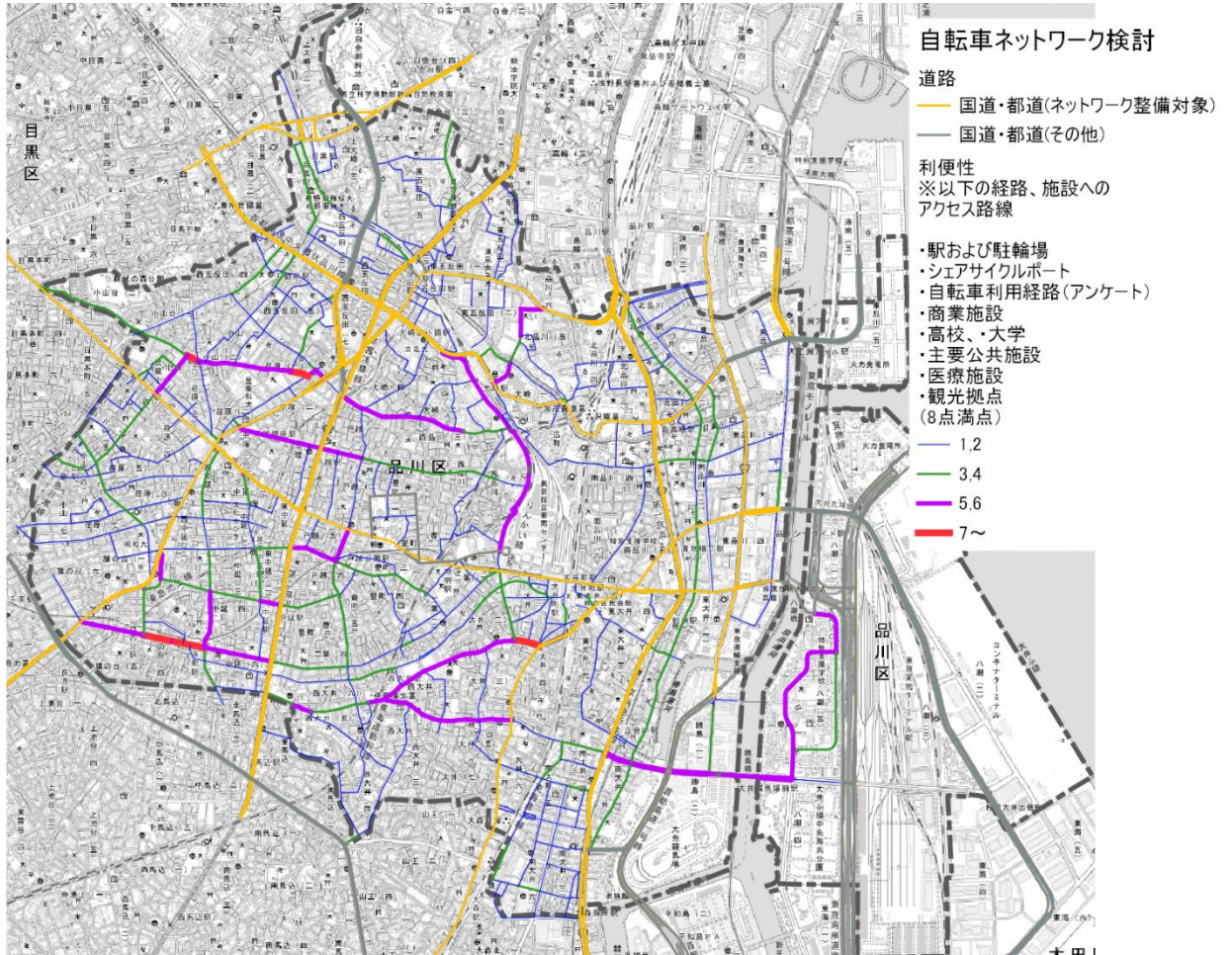


図 8-12 利便性を高める路線 (案)



### (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。

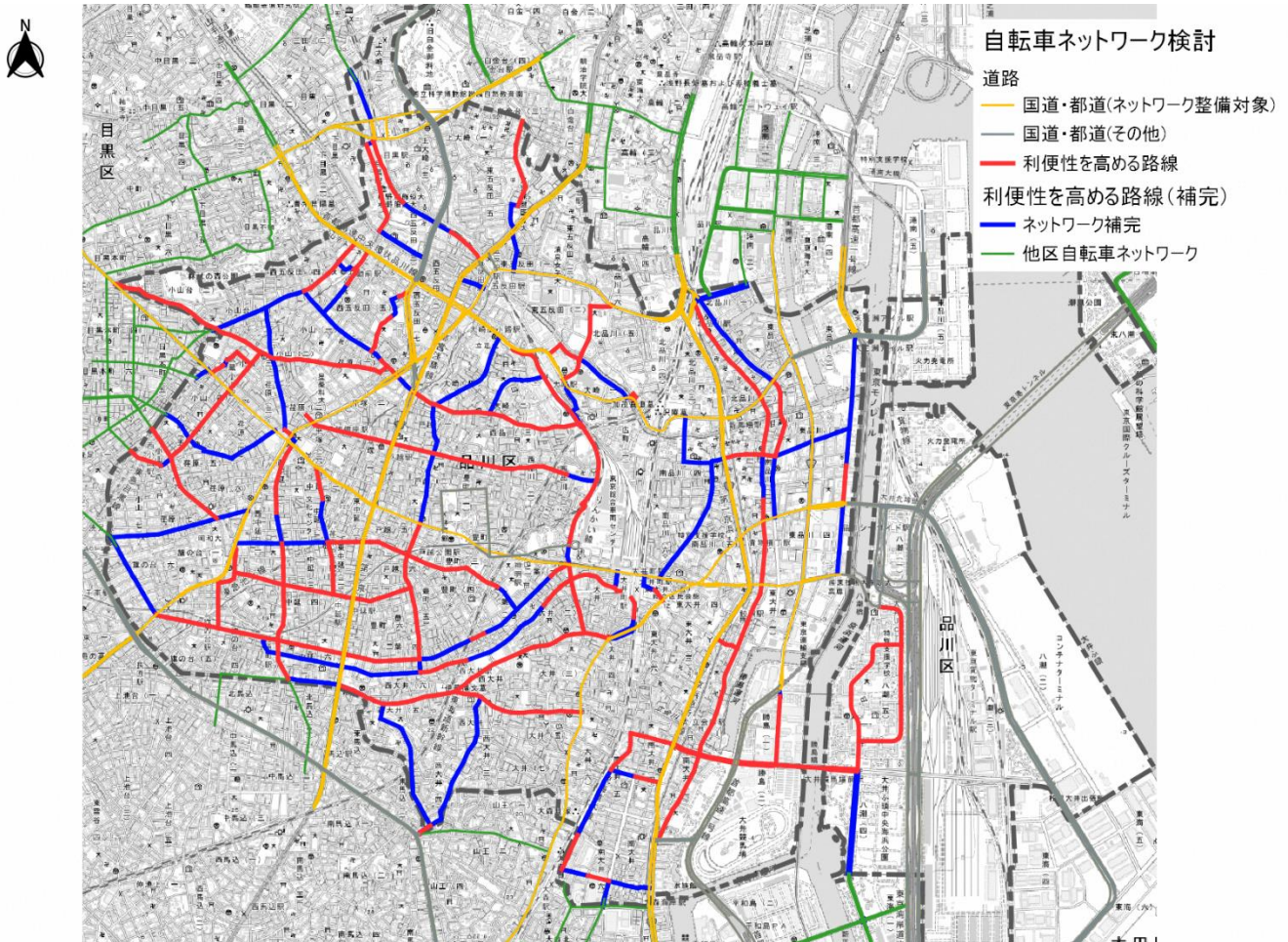


図 8-13 利便性を高める路線 (補完路線追加) (案)

#### (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。

#### ⑤ 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。

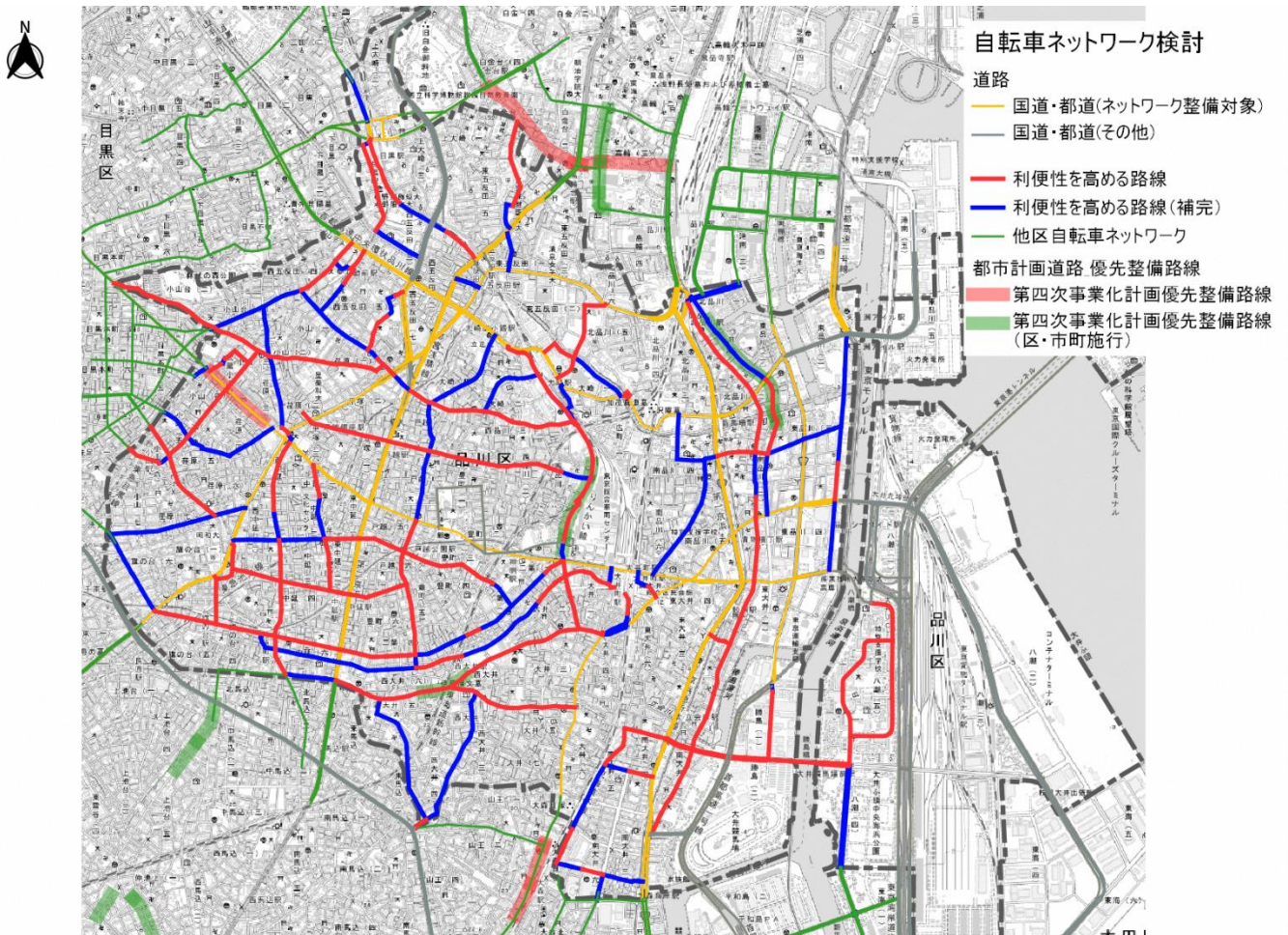


図 8-14 利便性を高める路線 (都市計画道路追記) (案)

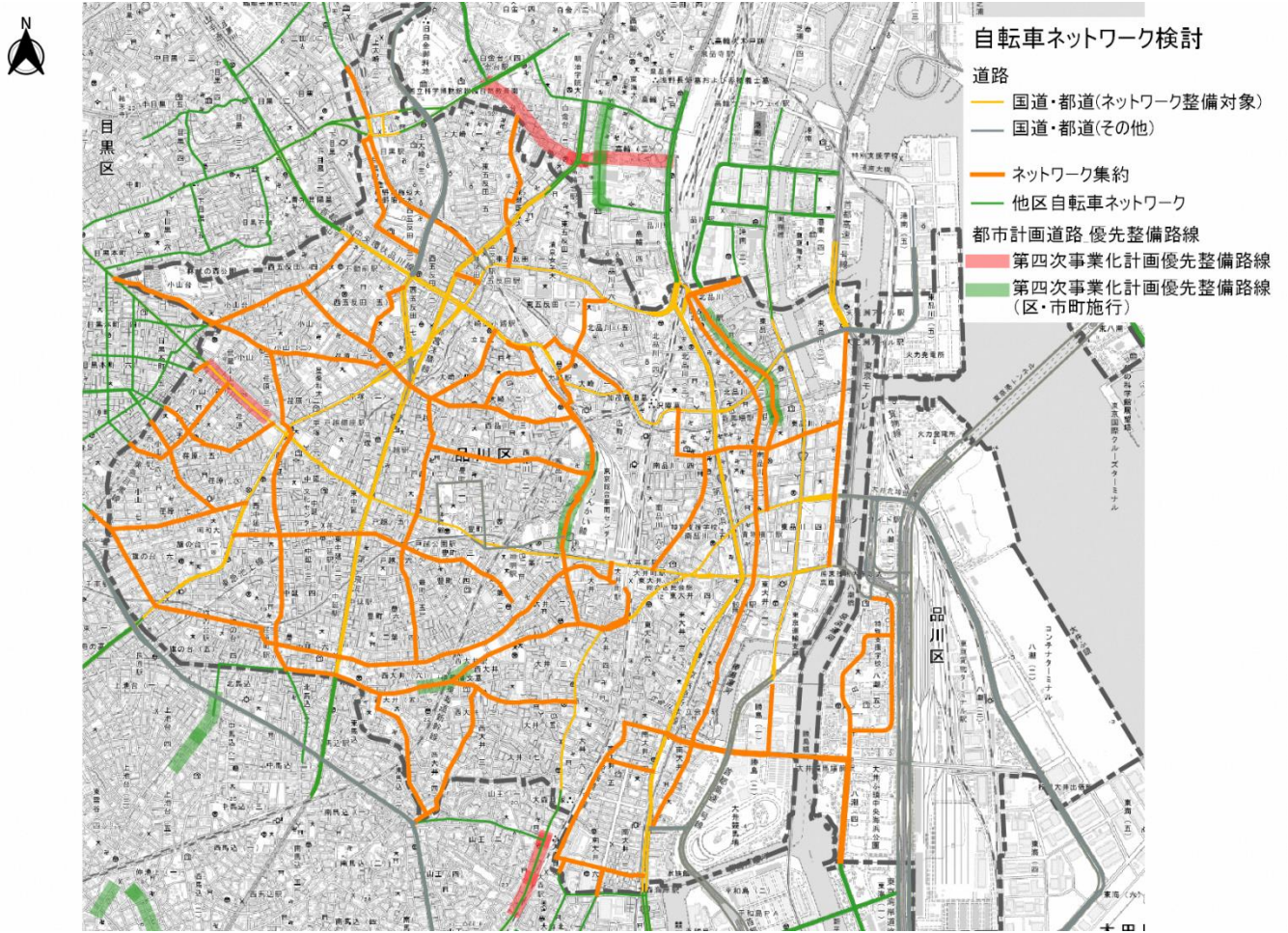


図 8-15 利便性を高める路線 (調整後) (案)

## ⑥ 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、利用者の利便性を高め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	・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)	
	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

(ア) 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箇所としました。

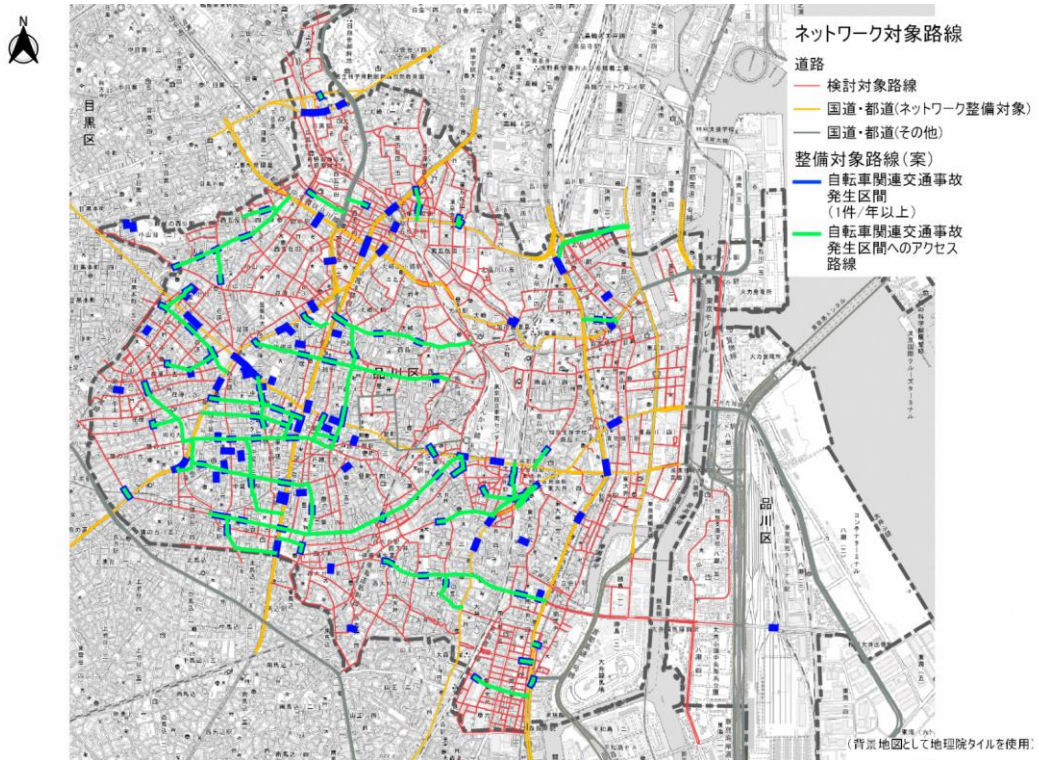


図 8-16 自転車事故発生危険箇所を含む路線 (案)

(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。

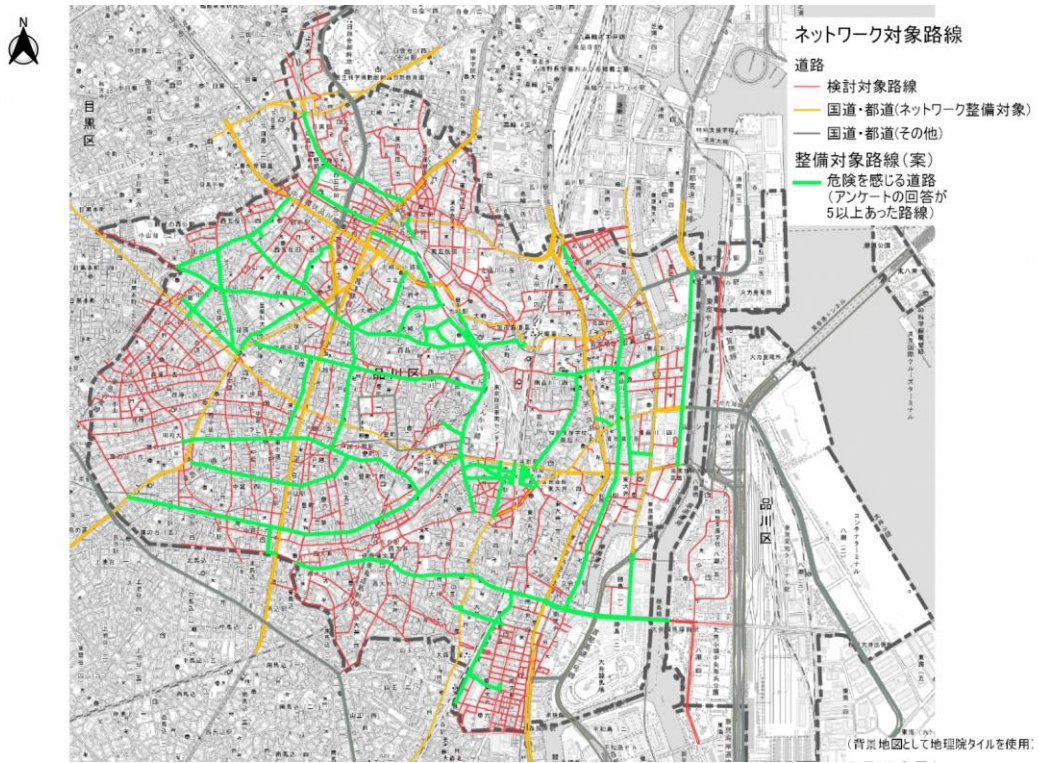


図 8-17 危険を感じる路線 (アンケート調査)

※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。

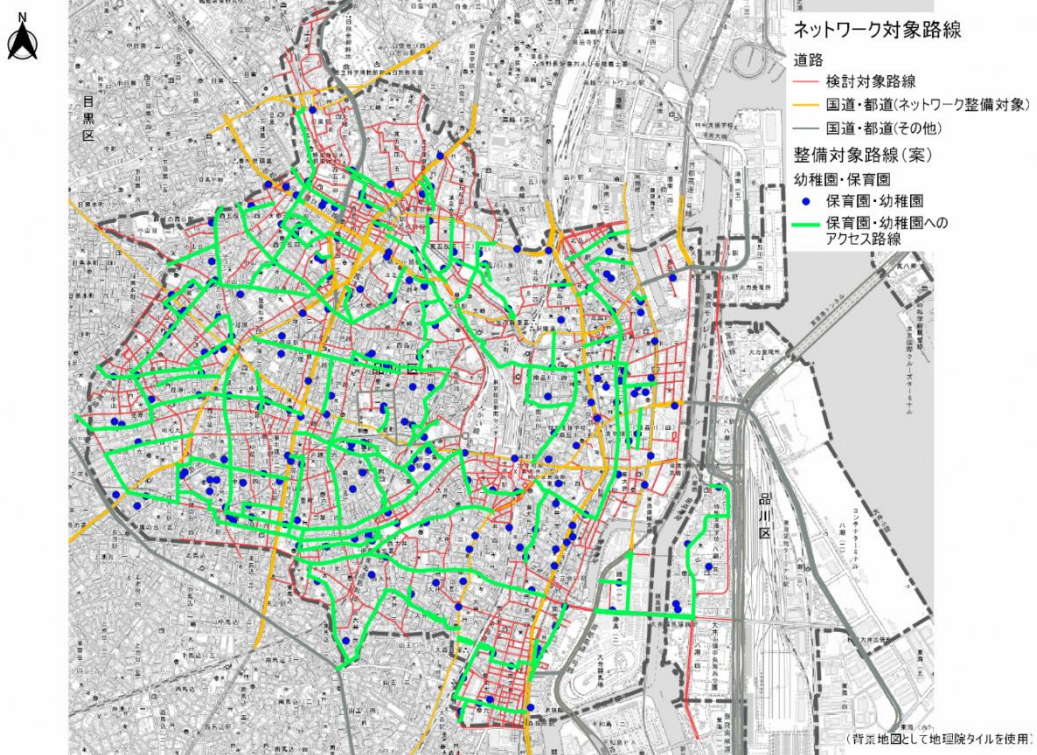


図 8-18 保育園・幼稚園へのアクセス路線(案)

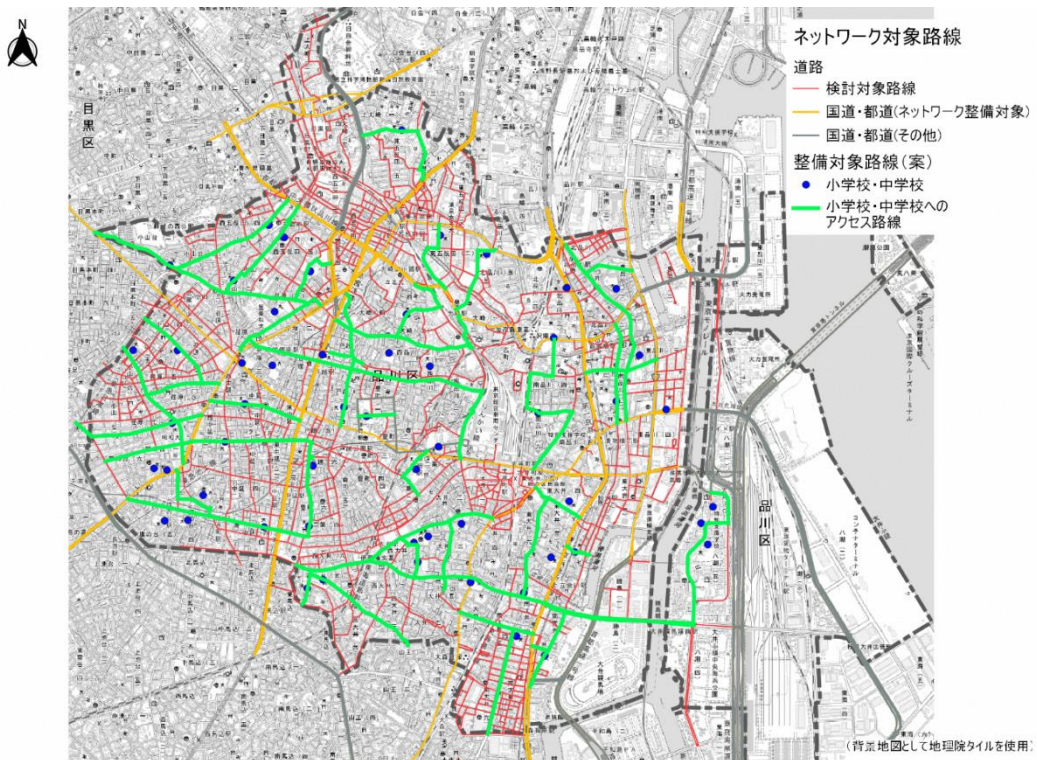


図 8-19 小学校・中学校へのアクセス路線(案)

(工) 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。

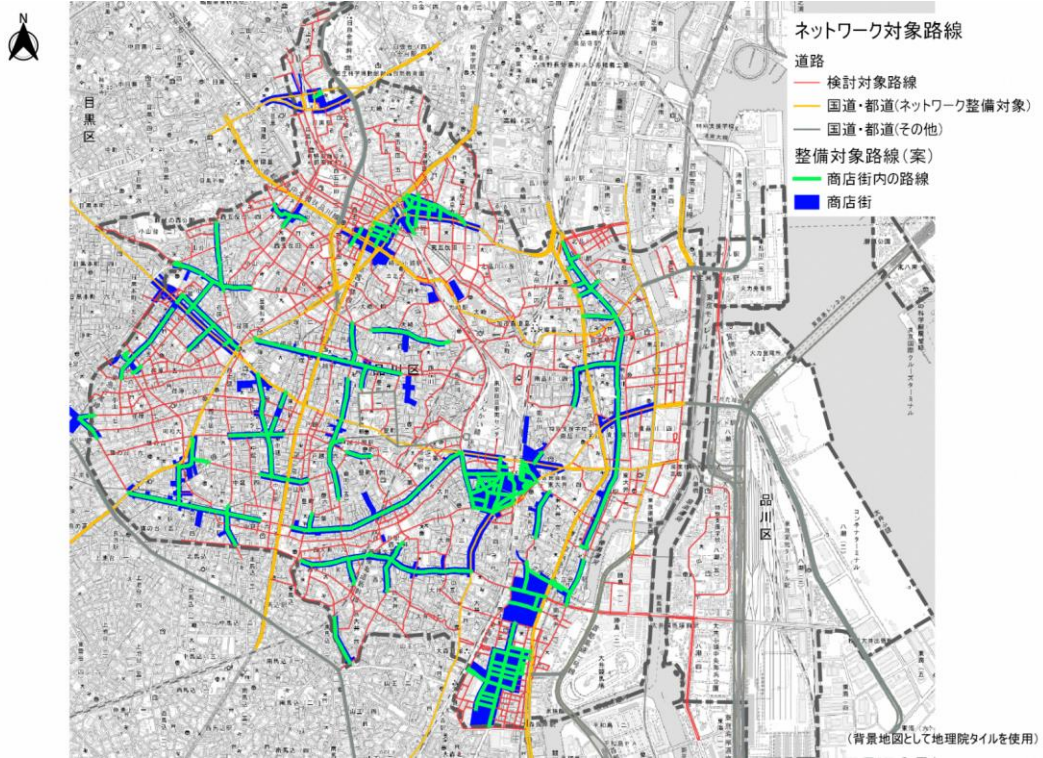


図 8-20 歩行者との錯綜が懸念される路線 (案)



(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。

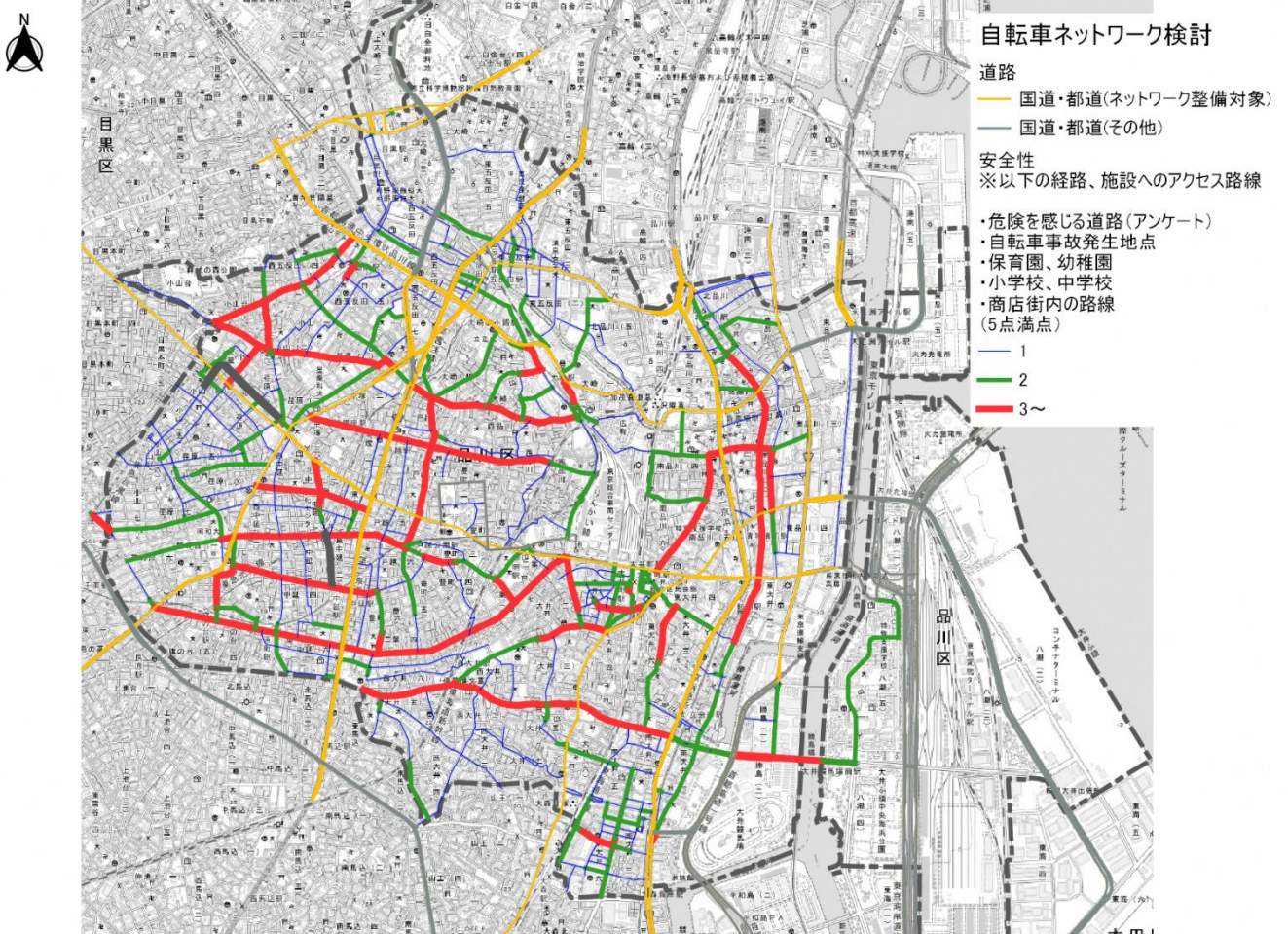


図 8-21 「安全性」に配慮すべき自転車ネットワークの抽出結果 (案)

### 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。

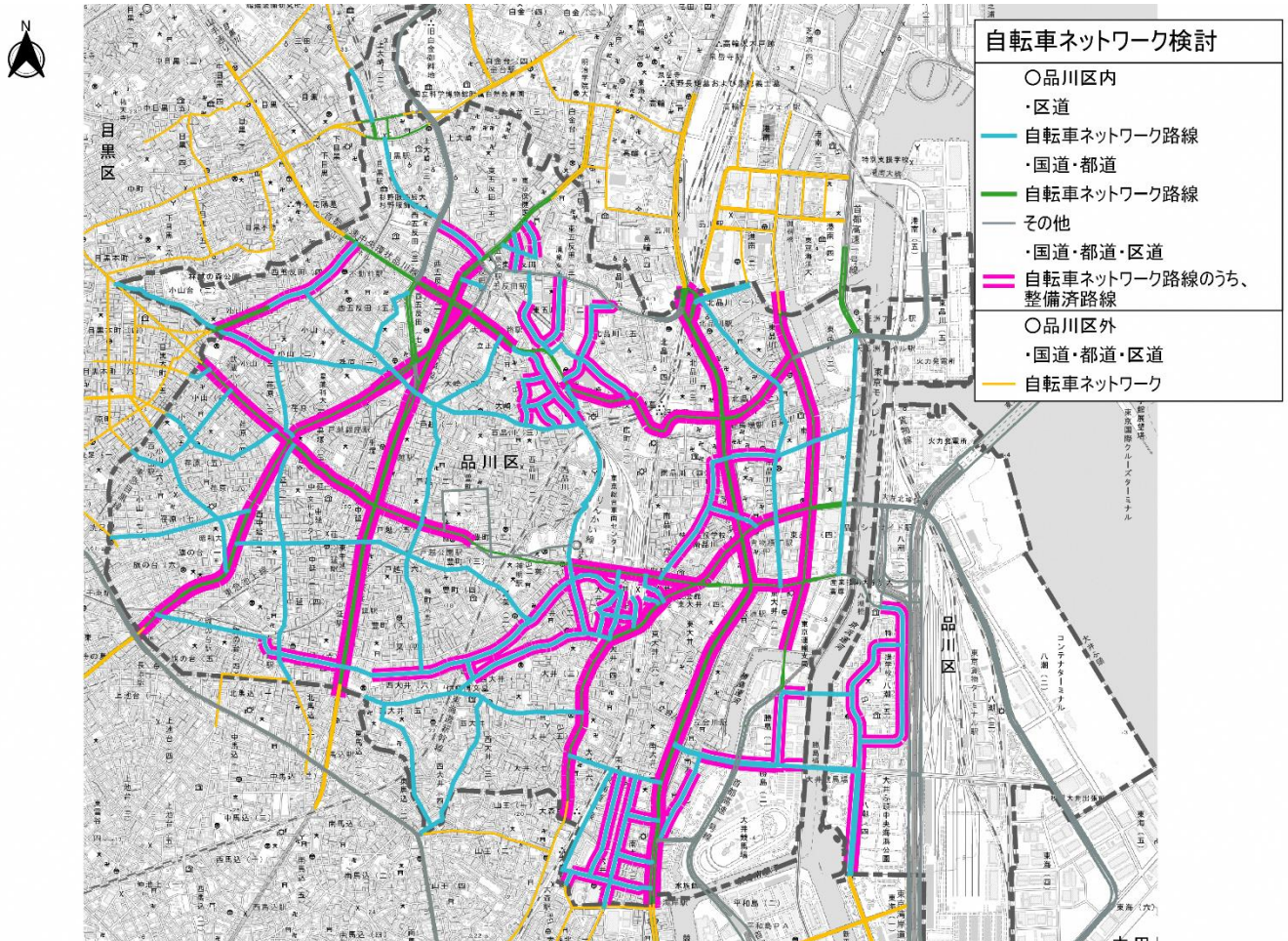


図 8-22 自転車ネットワーク路線 (案)

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	53.2	16.2%
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 (H30) .3)  
 世田谷区自転車ネットワーク計画 (2015 (H27) .3)  
 大田区自転車ネットワーク整備実施計画 (2018 (H28) .3)  
 より作成

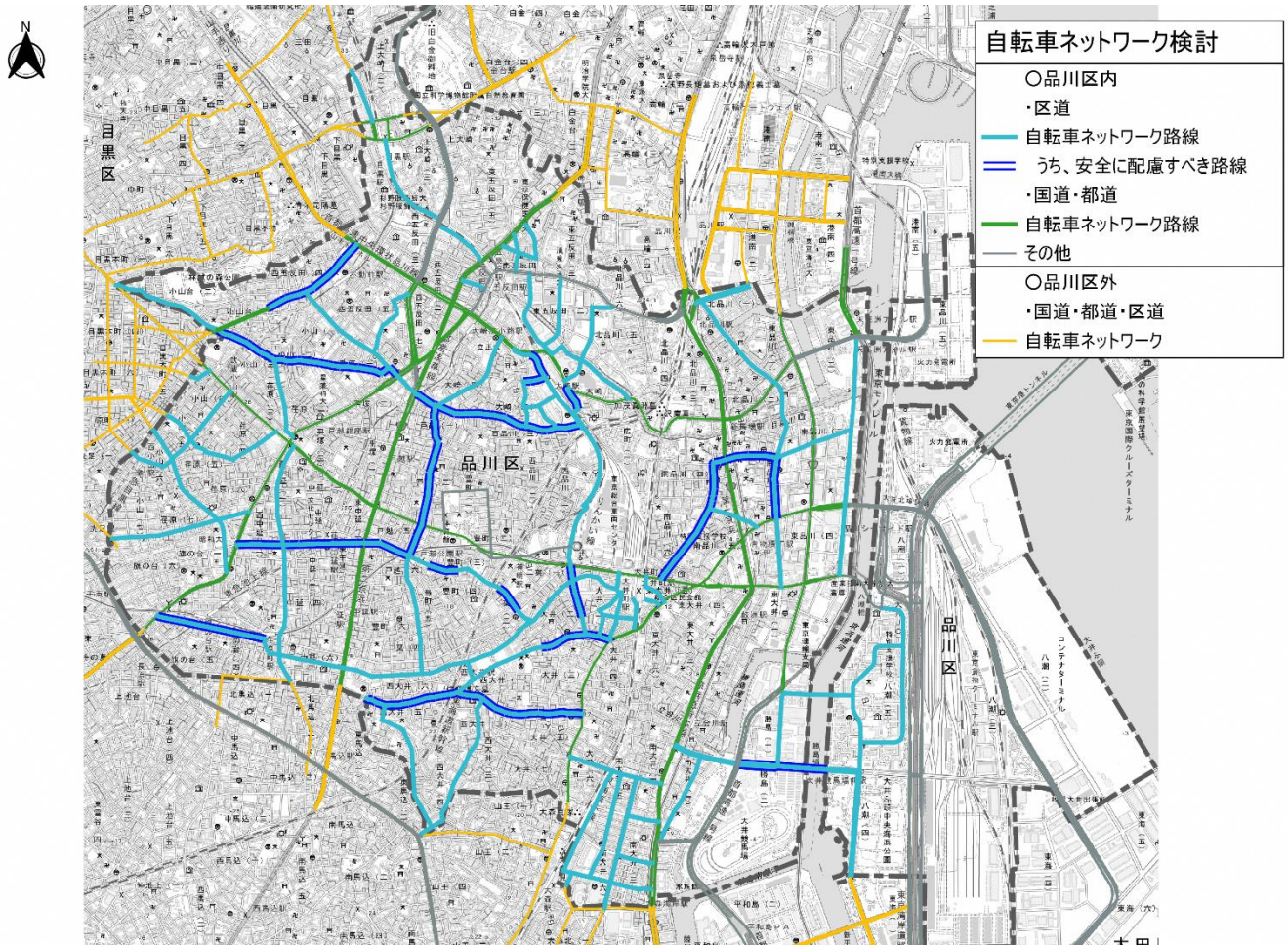


図 8-23 自転車ネットワーク路線と安全に配慮すべき路線 (案)

## 9章 整備優先度の設定

### 9.1 整備優先度の考え方

---

第4回協議会にて提示予定

### 9.2 整備優先度の設定結果

---

第4回協議会にて提示予定

## 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」と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」より作成

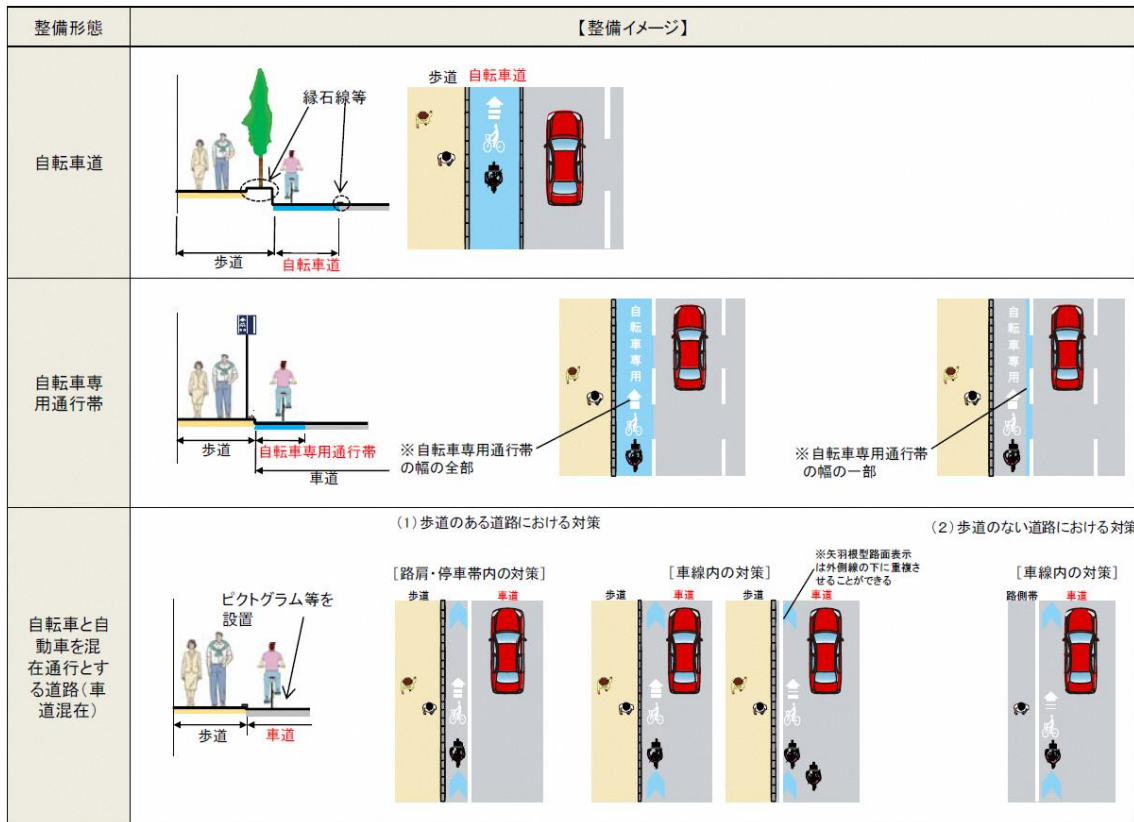


図 10-2 具体的な整備形態 (イメージ)

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」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)


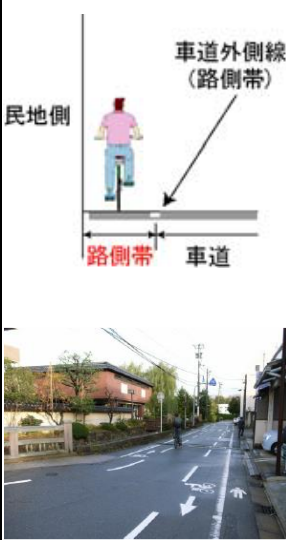
	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
自転車道	<p>(定義) 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という(第2条第2号)</p> <p>(幅員) 自転車道の幅員は2m以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる(第10条第3項)</p>	<p>(定義) 自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる車道の部分という(第2条第3号の3)</p>	<p>普通自転車は、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(専用)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という(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>	

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 (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」(2016 (H28) .7)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(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(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」(2016(H28).7)  
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	<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>	

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 (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」(2016 (H28) .7)  
より作成

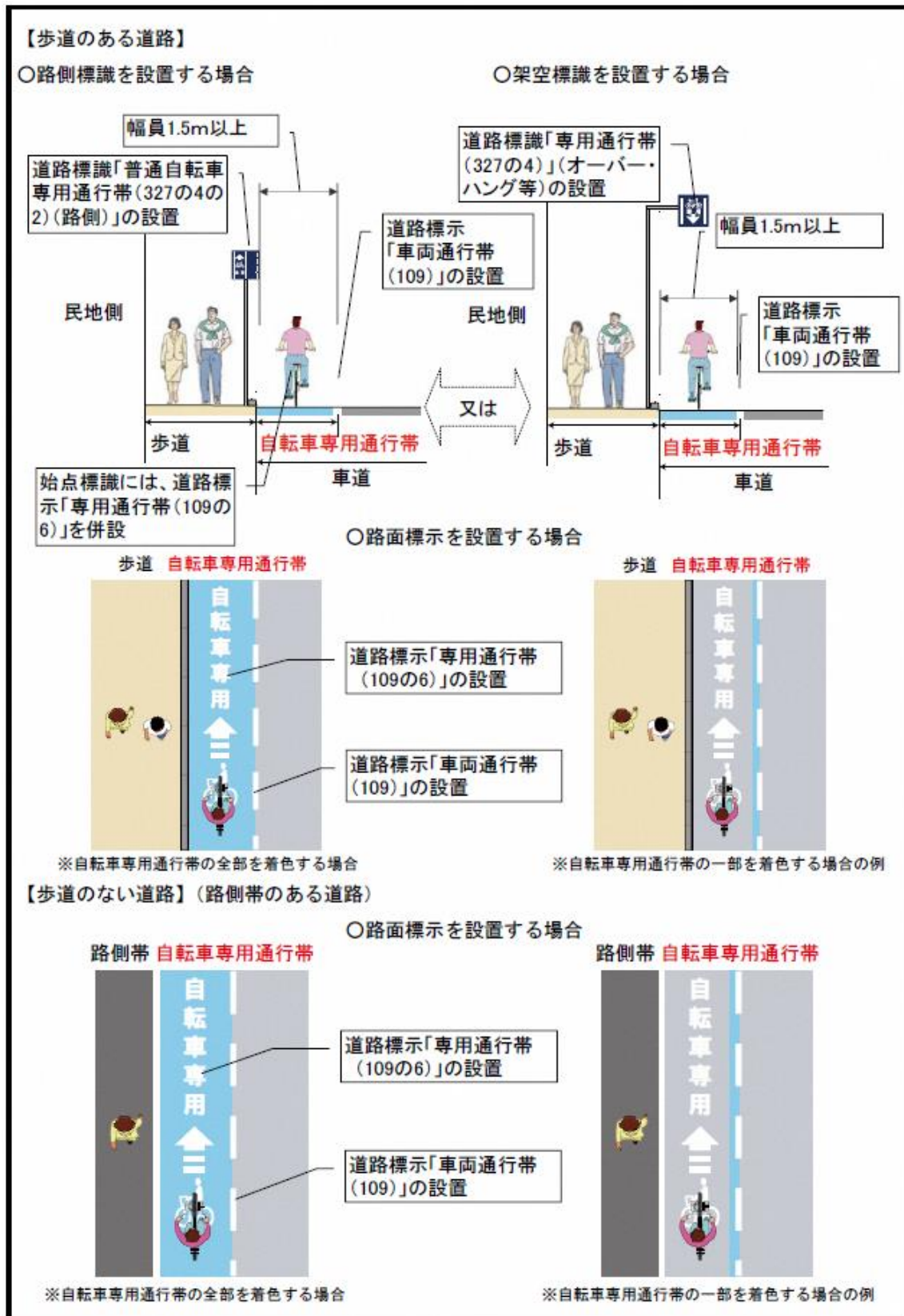
### 10.3 自転車通行空間の標準的な構造

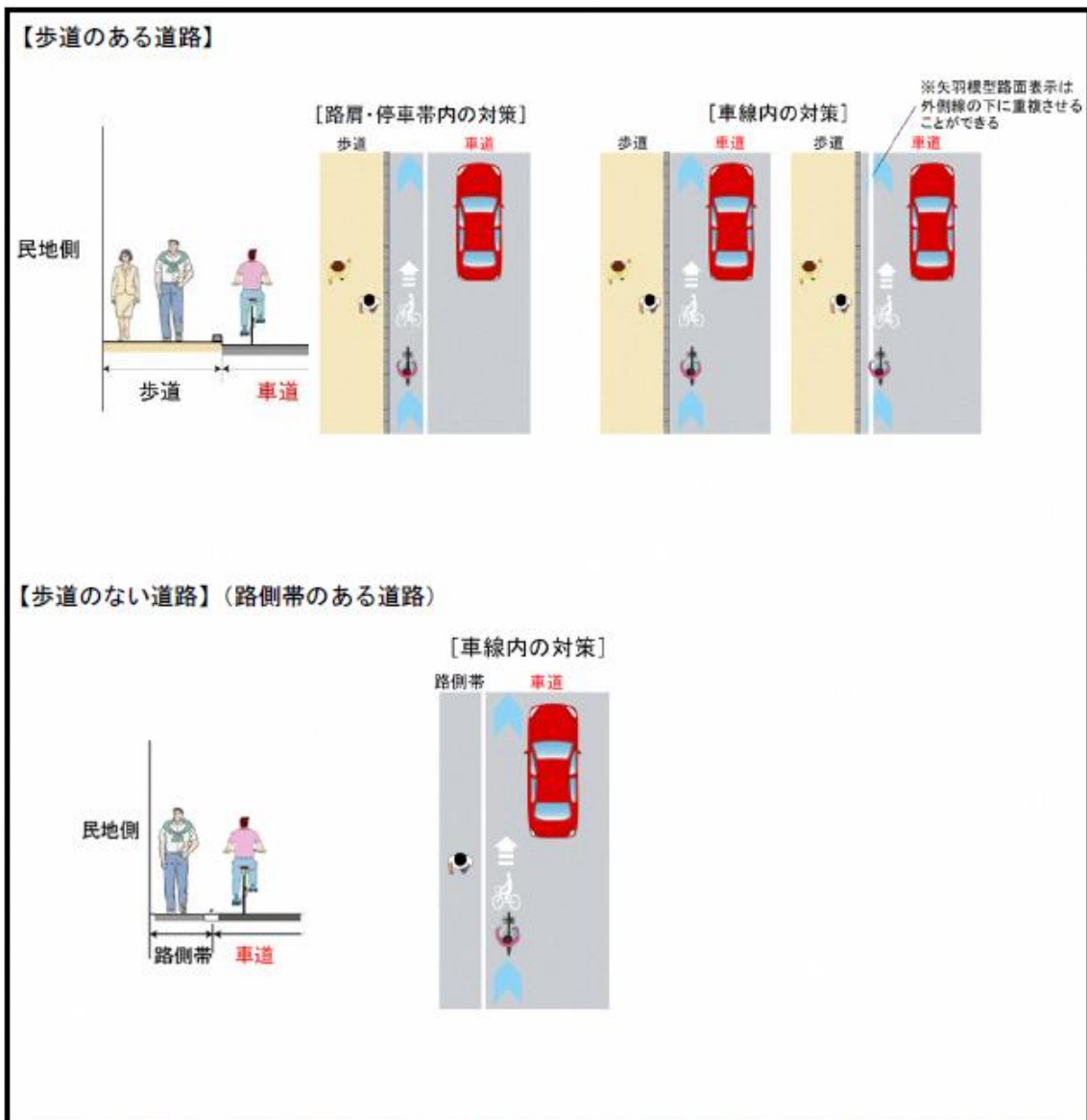
表 10-4 整備形態の選定基準（案）

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（H28）.7）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。