



品川区自転車活用推進計画（素案） 【概要版】

2024(令和6)年度 — 2033(令和15)年度

1章 計画の概要

1.1 計画の背景と目的

区内で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を進めるなど、自転車に対する様々な取り組みを行ってきました。

一方、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、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とこれによる景観の悪化等、対応・対策が求められる社会情勢の変化や課題が生じています。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、通行ルール等への対応が求められています。

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。

1.2 計画の位置づけ

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」、「品川区長期基本計画」、「品川区まちづくりマスタープラン」との整合を図り、区のその他関連計画や関連条例とも整合・連携して策定します。

1.3 計画の期間

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。

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。

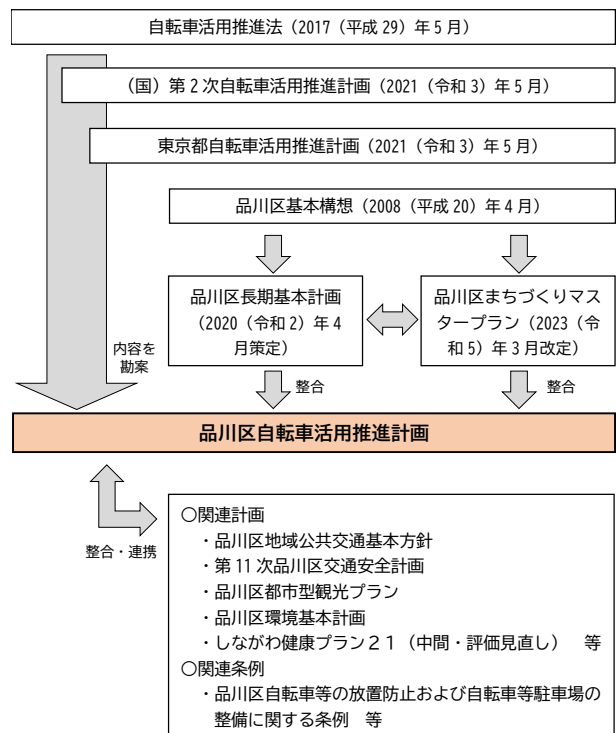


図 1-1 本計画の位置づけ

2章 自転車利用等の現状

全国及び品川区における自転車利用等の現状を整理しました(一部抜粋)。

自転車を取り巻く近年の社会情勢

- 「自転車対歩行者」、「自転車単独事故」の増大。
- 自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化。
- 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の普及。
- 電動キックボードの普及と自転車通行空間における安全確保の必要性増大。
- コロナ禍での自転車通勤増大、業務用自転車による交通事故の社会問題化。

自転車事故の発生状況

- 近年は、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。

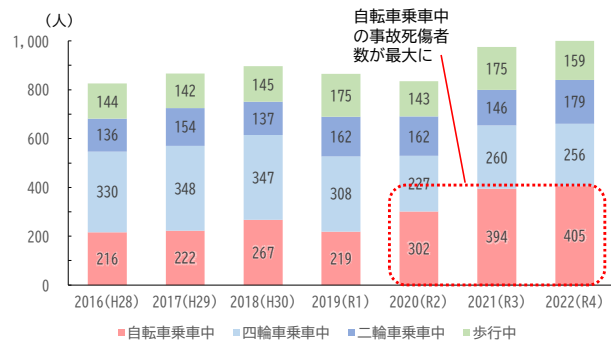


図 2-1 状態別交通事故死傷者数の推移 (品川区)

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

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ったが、2020(令和2)年以降は減少傾向。

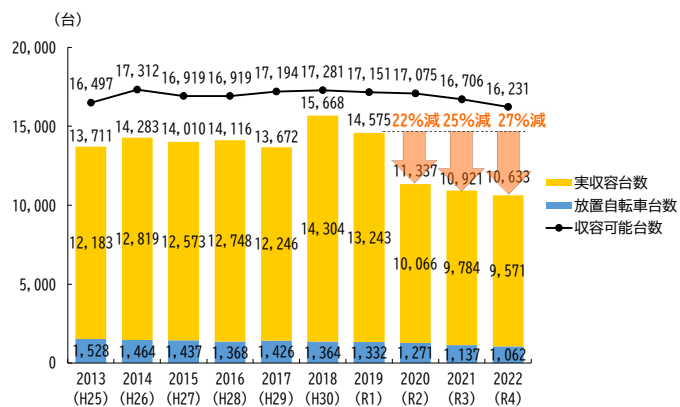


図 2-2 収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

資料：東京都「令和4年度調査 駅前放置自転車等の現状と対策」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

シェアサイクルの利用状況

●ドコモ・バイクシェアの利用回数は、令和元年度までは大幅に伸び、ポート等の整備がひと段落した2020（令和2）年度以降も年々増加傾向。

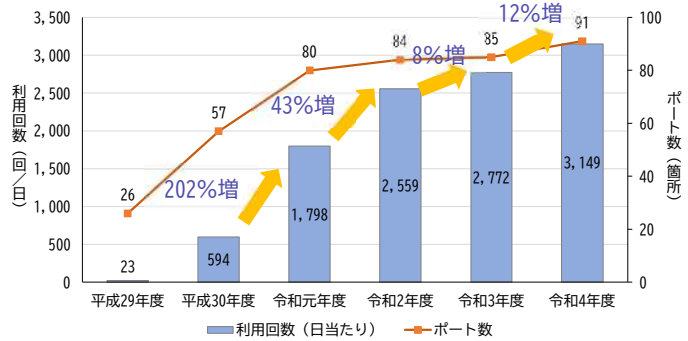


図 2-3 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移(品川区)

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

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い。

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)		
	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

— 国道・都道
● 駐輪場

—	都道整備済み箇所(自転車歩行者道の視覚的分離)
—	都道整備済み箇所(自転車専用通行帯)
—	国道整備済み箇所(ナビライン)
—	国道整備済み箇所(自転車専用通行帯)
—	国・都道内警視庁ナビマーク整備済み箇所
—	区道内警視庁ナビマーク整備済み箇所
—	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)
—	区道整備済み(ナビライン)
—	区道整備済み箇所(自転車道)

図 2-4 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）

3章 課題の整理、計画の目標

3.1 課題の整理

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 課題の整理

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等の排除が必要 ○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

3.2 計画の目標

本計画の目標を以下の通り設定します。

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章 実施すべき施策、計画の推進目標

4.1 施策体系

本計画の目標を踏まえ、4つの視点・基本方針、8つの個別方針、23の施策を設定します。

※ **着色している施策** は、重点施策(7ページ参照)

視点・基本方針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

個別方針1) 交通安全意識の向上と行動の徹底

施策

- (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 ●

具体的な内容 (一部抜粋)

- ▶ 電動キックボードの安全利用について、広報啓発を実施
- ▶ 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・啓発を実施
- ▶ 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

個別方針2) 事故への備えの充実

施策

- (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

視点・基本方針2

とめる

自転車を適切に止められる環境の創出

個別方針1) 地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備

施策

- (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

具体的な内容 (一部抜粋)

- ▶ 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へ指導
- ▶ 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、利用率の向上を図る
- ▶ 電動アシスト自転車等の大型自転車の需要拡大を踏まえた駐輪ニーズに応じた駐輪場整備を推進
- ▶ 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

個別方針2) 自転車放置対策の推進

施策

- (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** ●

視点・基本方針3
はしる

安全で快適な自転車通行環境の創出

個別方針1) 安全・快適な自転車通行空間の整備促進

- 施策 (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

個別方針2) 地域の実情に合わせた利用方針の検討

- 施策 (1) 地域ごとの自転車利用方針の検討 ●

具体的な内容 (一部抜粋)

- ▶ 「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
- ▶ 道路の幅員や歩行者交通量等を踏まえ、地域の実情に合わせたメリハリのある取り組み等について検討

視点・基本方針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

個別方針1) 生活を豊かにする自転車利用の促進

- 施策 (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

個別方針2) シェアサイクルの普及促進

- 施策 (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 ●

具体的な内容 (一部抜粋)

- ▶ 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、自転車で快適に周遊できる環境を創出
- ▶ 災害時に、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る
- ▶ 鉄道駅周辺やポートの密度が低いエリア (区西側の住宅地等) を中心に、シェアサイクルポートの整備を促進
- ▶ シェアサイクルと公共交通 (鉄道、バス、舟運等) の連携策を検討

4.2 重点施策

本計画においては、先に示した23の施策のうち、以下に示す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）

- 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。



(2) 交通安全対策の実施（まもる）

- 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。



(3) 通園の安全対策の実施（まもる）

- 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。



(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、放置自転車を抑制。



(5) 自転車通行空間の整備（はしる）

- 「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。



4.3 計画の推進目標

計画の推進に向け、視点ごとに指標と目標値を以下の通り設定します。

表 4-1 計画の推進目標

視点	まもる		とめる		はしる		いかす	
	自転車関連事故死者数	自転車損害賠償保険等加入率	放置自転車台数	駐輪場利用者の満足度	自転車通行空間整備延長(区道)	自転車通行空間の整備状況に対する満足度	シェアサイクルの利用経験の有無	シェアサイクルの利用回数
現況	405人	57.1%	980台	60.5%	19.4km	14.4%	14.1%	3,149回/日
目標値(令和15年度)	220人以下	75%	792台	70%	59.3km	40%	30%	6,500回/日

5章 品川区自転車ネットワーク計画

※自転車ネットワーク計画とは、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、整備形態等を示した計画のことで、前頁の施策体系「視点3.はしる 1)(1)自転車ネットワークの整備促進」に関わる計画です。

5.1 自転車ネットワーク整備の基本方針

- (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
- (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
- (3) 自転車と歩行者の錯綜が危険である路線への自転車利用抑制策の適用
- (4) 他自治体と連携した自転車ネットワークの形成

5.2 自転車ネットワーク整備対象路線の選定の流れ

基本方針を踏まえ、4つのステップにより自転車ネットワーク路線を選定します。

ステップ2の「多くの利用が見込まれる路線」、ステップ4の「安全性に配慮すべき路線」の内容については、下表の通りです。

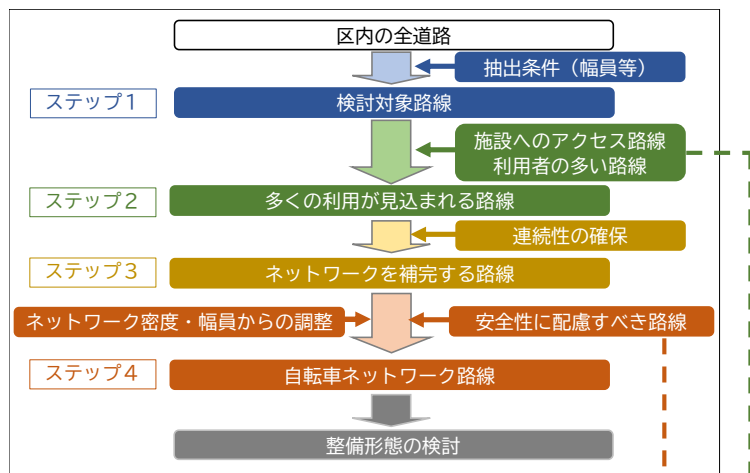


図 5-1 選定の流れ

表 5-1 多くの利用が見込まれる路線の抽出基準等

視点	具体的な選定方法
利用状況	<p>下記について、3項目以上重なる路線を選定</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 普段自転車がよく利用する路線 (アンケート調査結果) ○ 以下に示す施設へのアクセス路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅および駐輪場 ・ シェアサイクルポート ・ 商業施設 ・ 高校、大学 ・ 主要公共施設 ・ 医療機関 ・ 観光拠点

表 5-2 安全性の観点からの検討の視点

視点	具体的な選定方法	対応
交通安全対策	<p>下記について、3項目以上重なる路線を選定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車関連交通事故が発生している路線 ・ 危険を感じる路線 (アンケート調査結果) ・ 通学路 (保育園・幼稚園・小学校・中学校) ・ 歩行者との錯綜が懸念される路線 (商店街内) ※ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>※商店街内については、自転車通行の抑制も検討</p>

5.3 自転車ネットワーク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以下の通り選定しました。

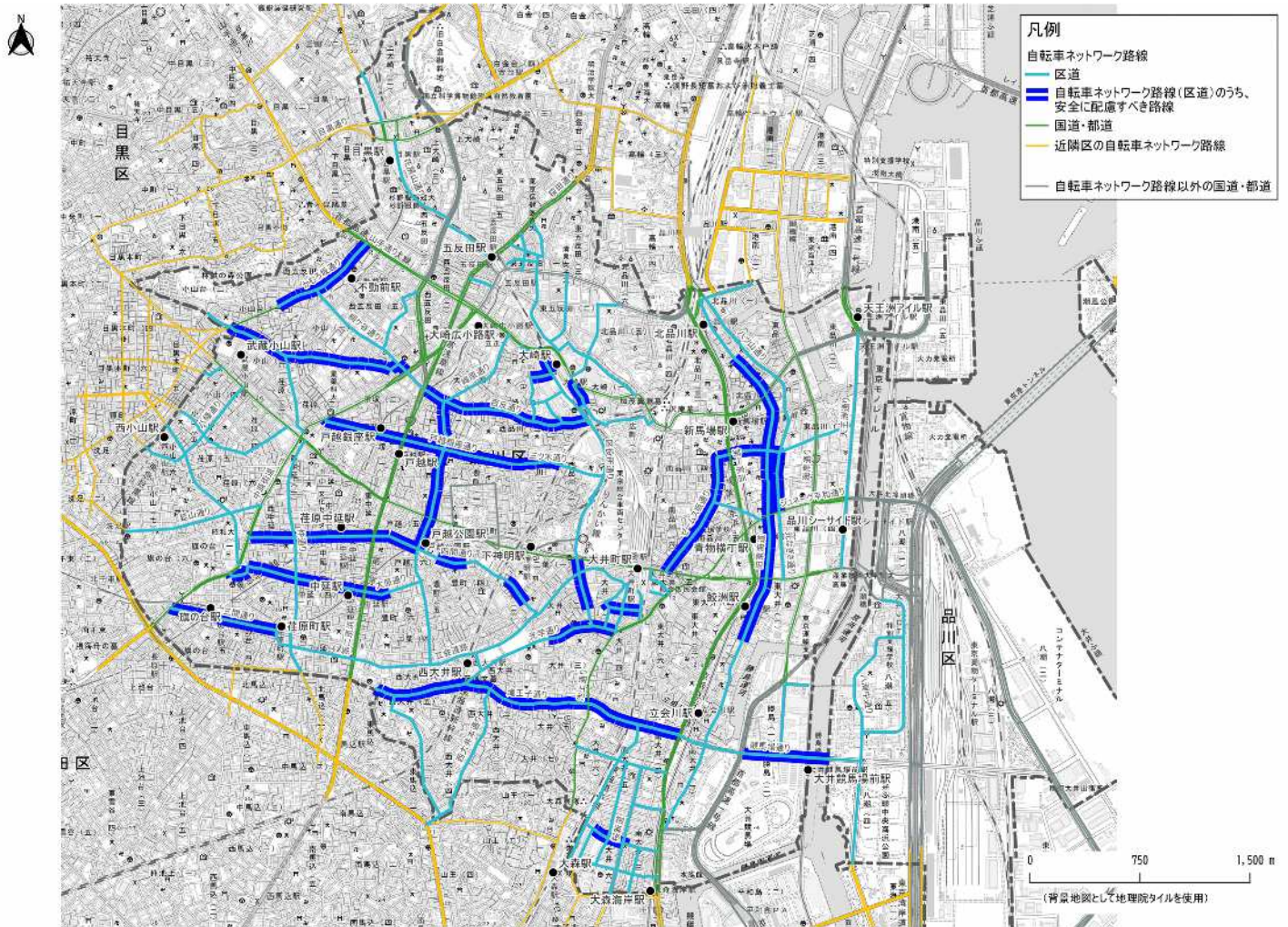


図 5-2 自転車ネットワーク路線と安全に配慮すべき路線

5.4 整備優先度の設定

選定した自転車ネットワーク路線について、「自転車利用が多く見込まれる路線」、「安全性に配慮すべき路線」等の関係から、整備優先度を設定しました。

表 5-3 安全性の観点からの検討の視点

	自転車利用が多く見込まれる路線	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

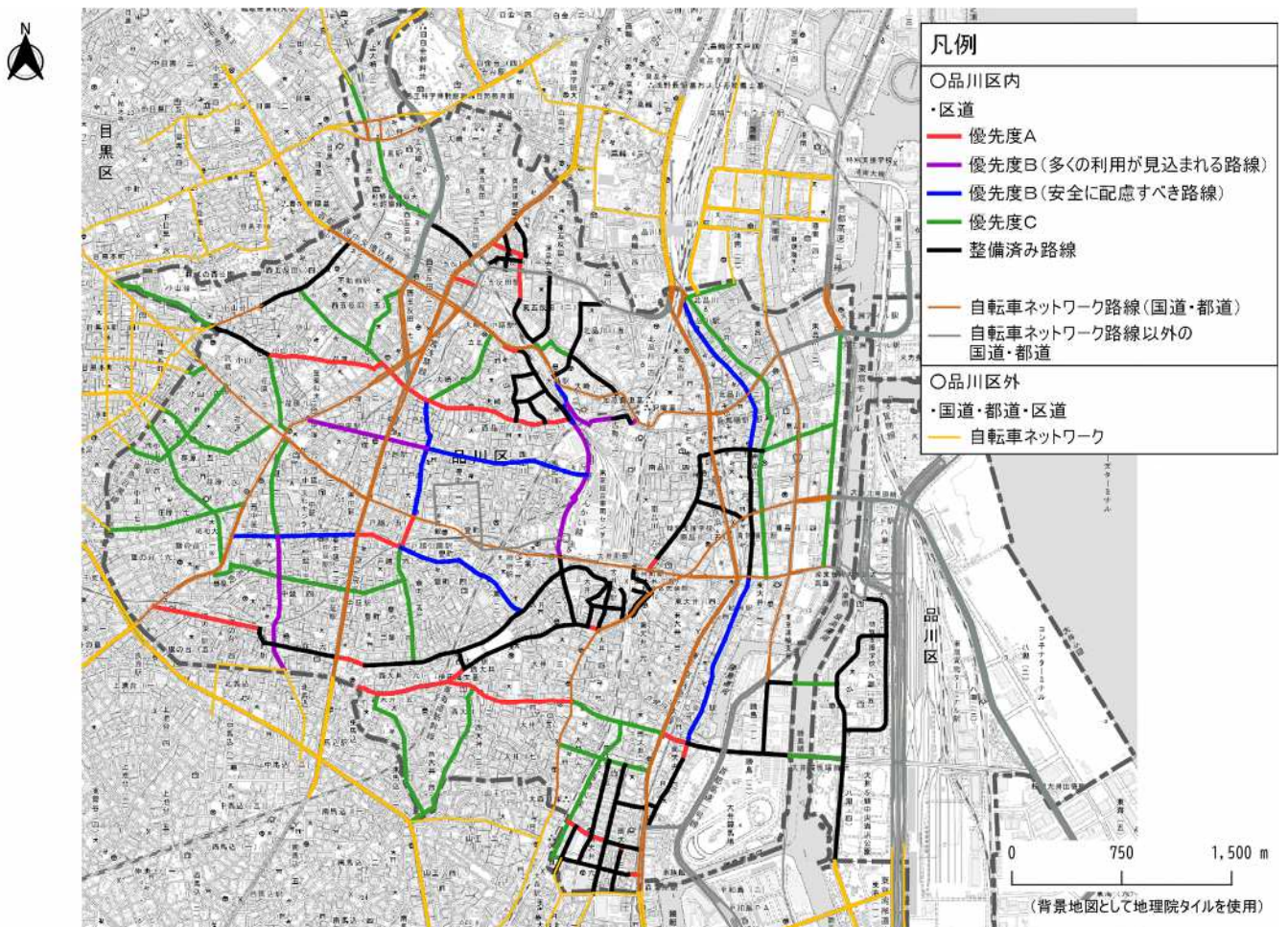


図 5-3 整備優先度

注：上図は、ネットワークの連続性や施工性等を考慮し、補正したもの

5.5 整備形態の検討

自転車通行空間の整備形態は、『自転車は「車両」である』という大原則を踏まえ、基本的に車道通行を前提として検討します。

ただし、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ることから、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。

■現況における自転車通行空間の整備形態、通行位置（6パターン）

- ・ 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）

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽型設置面積小は、歩道の下に埋めさせることが出来る</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p>

図 5-4 具体的な整備形態のイメージ（車道通行の3パターン）

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）