

(令和6)

(令和15)

2024年度 ▶ 2033年度



品川区
自転車活用
推進計画



一品川区自転車活用推進計画の策定にあたって



自転車は手軽で便利に利用できる交通手段として、生活の様々な場面で利用されています。近年では、自動車から自転車への転換による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進等、自転車を活用した様々な効果が期待されています。

品川区においても、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や、駐輪場の整備、放置自転車の撤去等、自転車に関連する取り組みを行ってまいりました。

一方、自転車に関連する事故、放置自転車、ルールを守らない自転車の危険運転の問題等、解決すべき課題が残されています。加えて、電動キックボード、電動バイク等、新しい移動手段の普及、業務用自転車や大型自転車の増加等、社会情勢の変化も生じています。

これらの現状や課題を踏まえ、自転車の総合的かつ計画的な活用を推進するため、品川区自転車活用推進計画を策定しました。

品川区では、交通の脱炭素化と地域交通機能の充実に向け、新たな交通インフラである「AI オンデマンド」等の導入について取り組むこととしています。自転車の活用がこうした地域特性に応じた公共交通と連携を図ることで、自動車への依存度を低減し、環境にもやさしい「未来に希望の持てるサステナブルな社会」の実現につながるものと考えております。誰もが安全・安心に自転車を利用できる環境整備を進めることで、区民の皆さまの生活が一層充実し、「区民の幸福（しあわせ）」すなわちウェルビーイングの実現につながるよう取り組んでまいります。

自転車の安全・安心な活用に向け、区民の皆さまにもご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

令和6年3月

品川区長 森澤 恭子

目次

1章	計画の概要	1
1.1	計画の背景と目的	1
1.2	計画の位置づけ	2
1.3	計画の期間	3
1.4	計画の対象地域	3
2章	自転車利用等の現状	4
2.1	自転車の特色	4
2.2	自転車を取り巻く近年の社会情勢	8
2.3	SDGsへの貢献	14
2.4	品川区の概況	15
2.5	自転車交通現況	24
3章	課題の整理	42
4章	計画の目標と基本方針	43
4.1	区全体の目標と基本方針	43
4.2	エリア別の方針	46
5章	実施すべき施策	50
5.1	施策体系	50
5.2	まもる	51
5.3	とめる	54
5.4	はしる	57
5.5	いかす	59
5.6	重点施策	63
6章	計画の推進	68
6.1	計画の推進目標	68
6.2	推進体制	69
6.3	実施スケジュールと計画の見直し	69
7章	自転車ネットワーク計画の考え方	73
7.1	基本的な考え方	73
7.2	基本方針	73
8章	自転車ネットワーク路線の検討	74
8.1	選定の流れ	74

8.2	選定・抽出条件	75
8.3	整備対象路線の選定結果	95
9	整備優先度の設定	98
9.1	整備優先度の考え方	98
9.2	整備優先度の設定	100
10	整備形態の検討	102
10.1	整備形態の考え方	102
10.2	整備形態の概要	104
10.3	自転車通行空間の標準的な構造	108
11	資料編	117
11.1	検討体制	117
11.2	検討経緯	119
11.3	アンケート調査の実施概要	120
11.4	ヒアリング調査の実施概要	121
11.5	パブリックコメントの実施概要	122

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、環境にやさしい移動手段として自動車から自転車へのシフトや健康志向の高まり、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等を背景に、自転車の利用ニーズがより一層高まっています。

品川区においても、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、新型コロナウイルス感染症拡大による駅利用者減少に伴う駐輪場定期利用者の減少や業務用自転車の増加、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、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。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、品川区基本構想で示す将来像「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月改定）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。

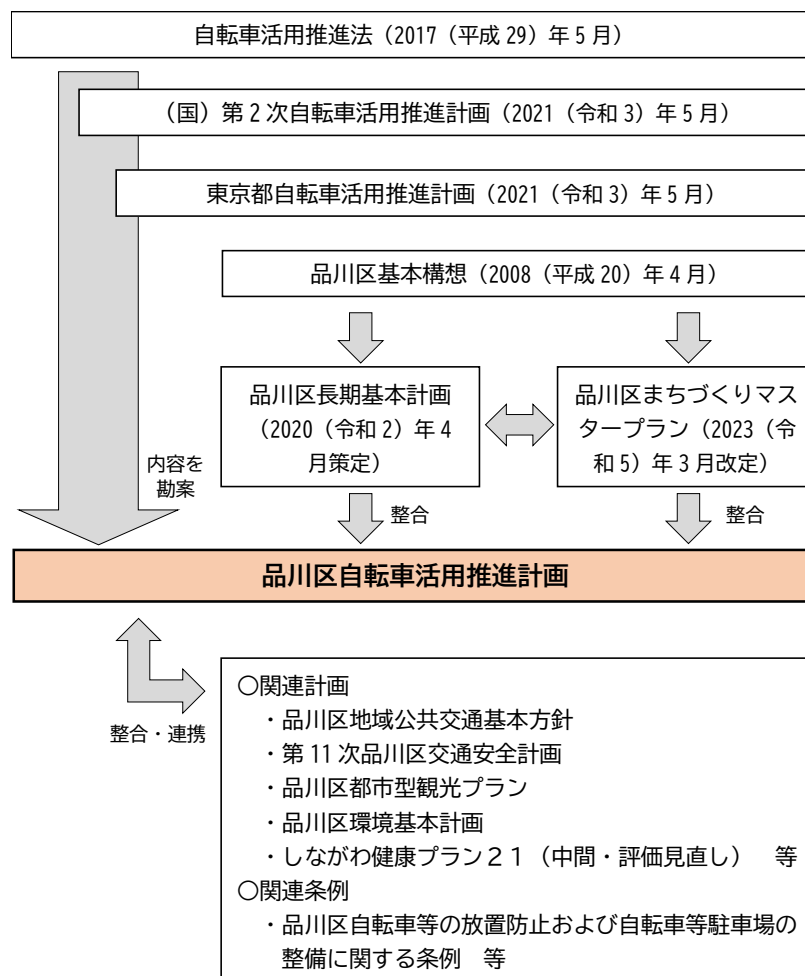


図 1-1 本計画の位置づけ

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。

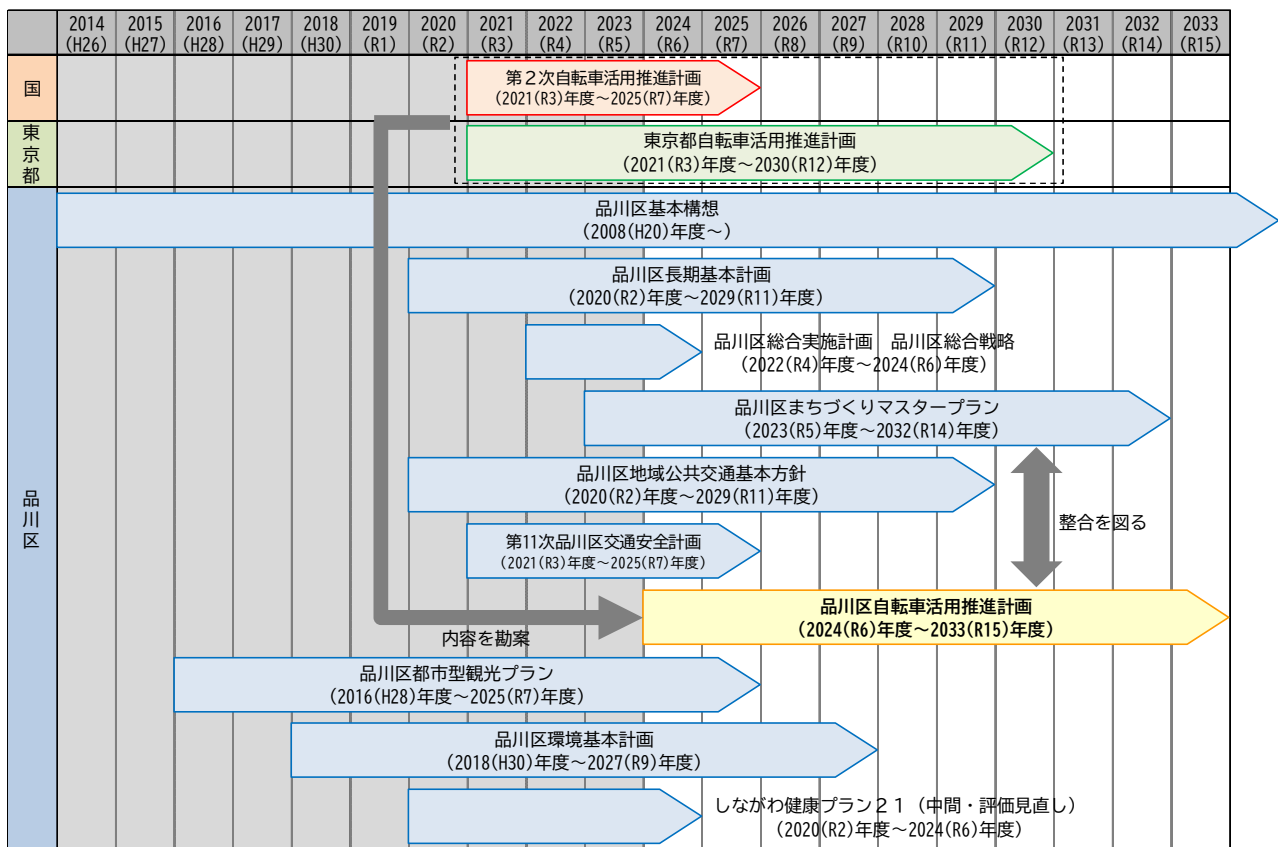


図 1-2 本計画と上位関連計画の期間

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、他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。

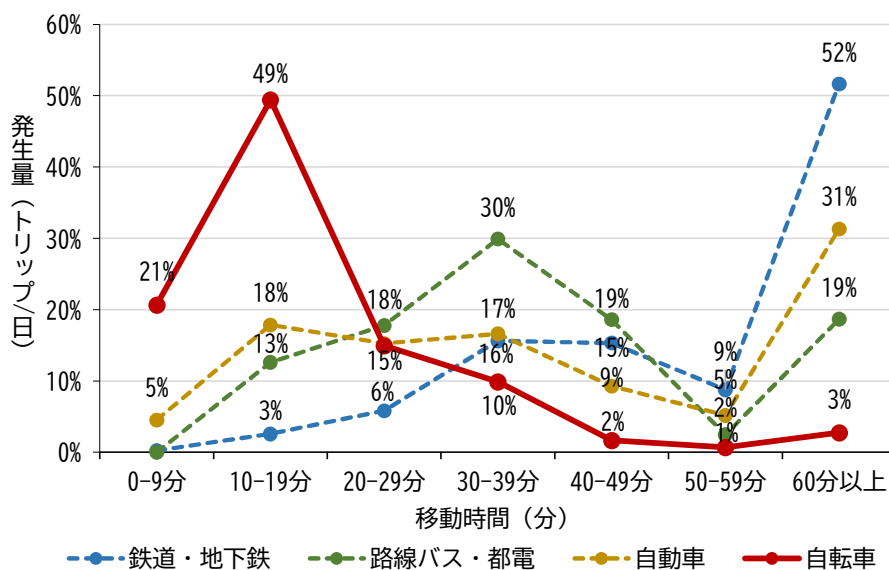


図 2-1 交通手段別の移動時間の割合（品川区出発地）

資料：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」（2018（平成30）年）より作成

注1：二輪車、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

気候変動への対応等、近年は環境対策への機運が高まっており、自転車はCO₂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」の取り組みの中で、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」の取り組み

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）に一部加筆

² 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

(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）に一部加筆

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。

(4) 観光・レジャーで気軽に利用できる移動手段

時代の変化とともに、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。



図 2-3 しながわ区民公園内の貸し出し自転車

(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する恐れがあります。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。

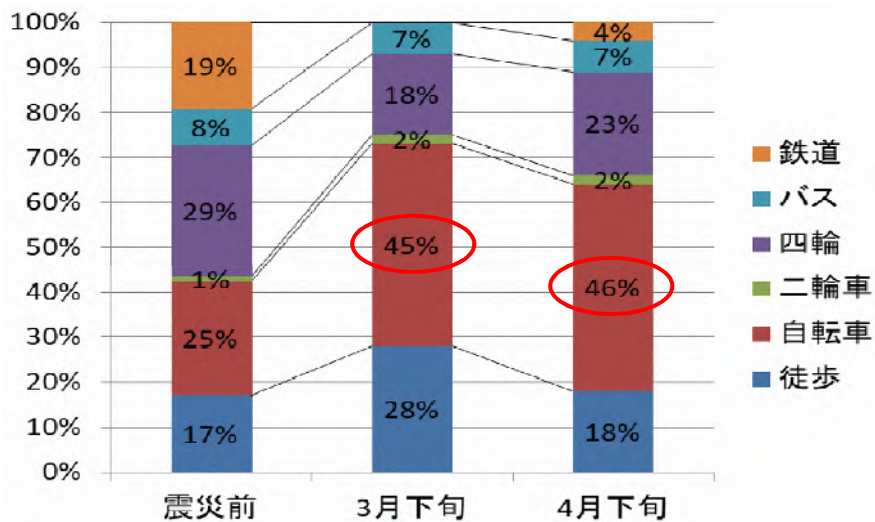


図 2-4 東日本大震災における震災前後の交通行動変化（仙台市中心部）

資料：国土交通省「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）配布資料に一部加筆

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。

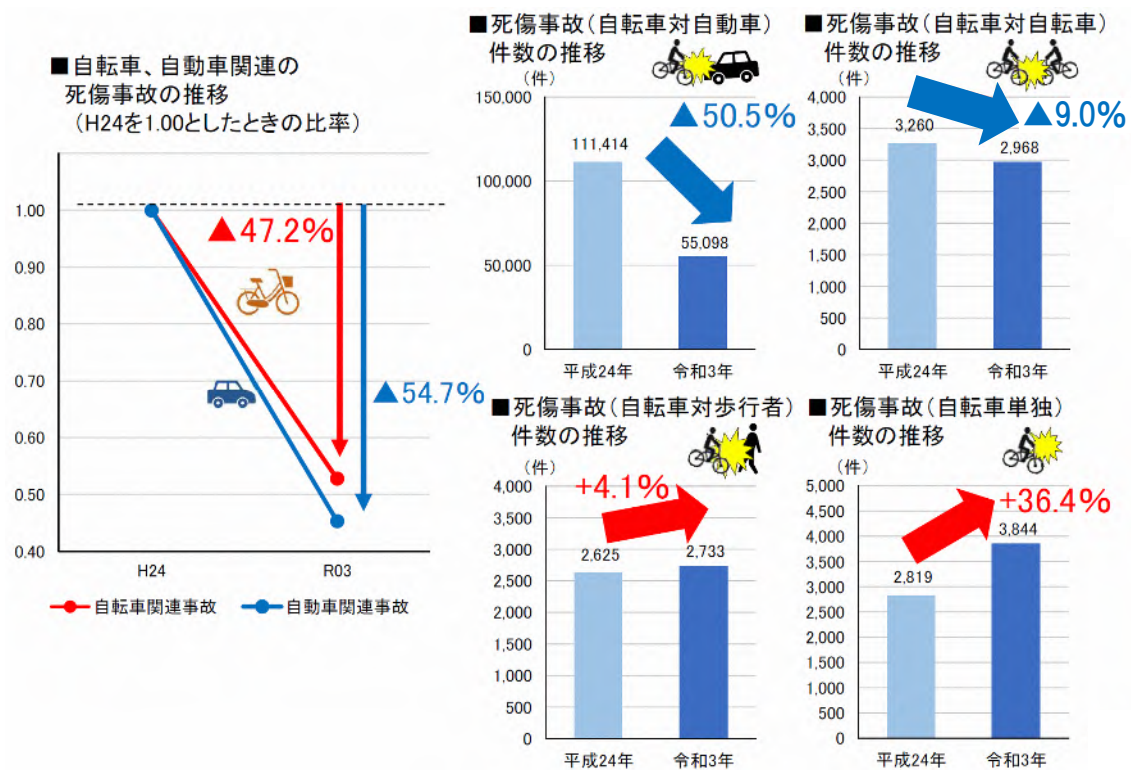


図 2-5 自転車関連事故の状況

資料：国土交通省「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） 配布資料に一部加筆

(2) ヘルメット着用の努力義務化

2023（令和5）年4月1日に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、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）年に電動アシスト自転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、他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。

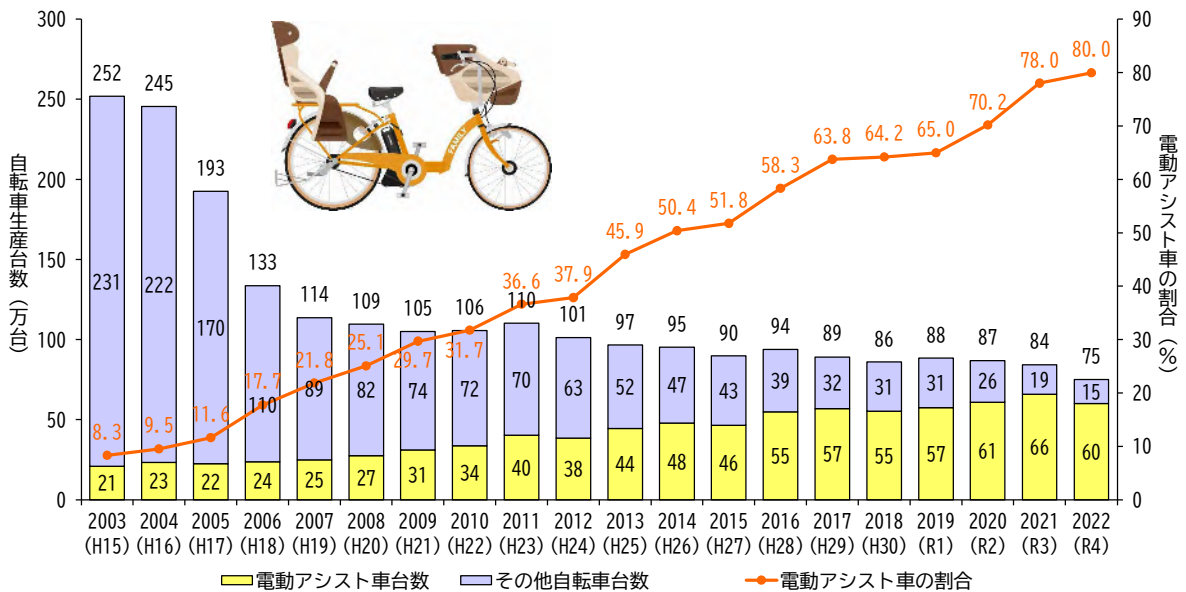


図 2-6 国内の自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

資料：経済産業省「生産動態統計 年報 機械統計編」（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、電動キックボード等に関する改正道路交通法が施行され、一定の基準を満たす電動キックボード（特定小型原動機付自転車）は、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。また電動キックボード以外にも、基準を満たすことで、電動バイク（ペダル付原動機付自転車）等も、特定小型原動機付自転車に含まれるため、今後様々なモビリティの開発が予想されます。

特定小型原動機付自転車の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。

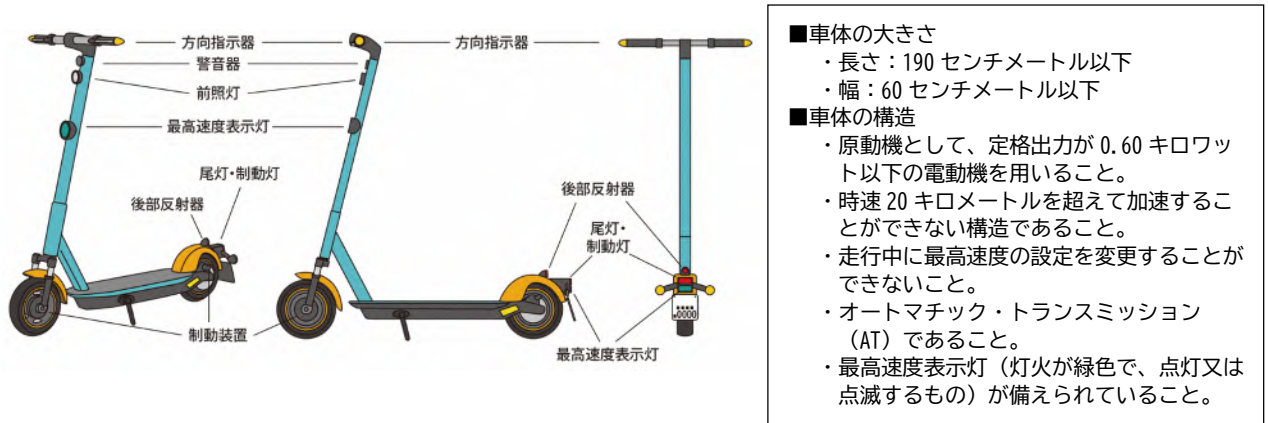


図 2-7 特定小型原動機付自転車の基準

資料：政府広報オンラインウェブサイト「電動キックボードに関する交通ルールを確認しましょう！」（2023（令和5）年7月）

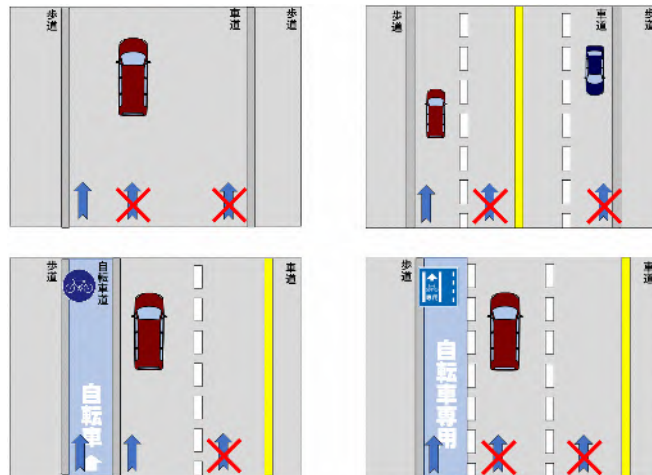


図 2-8 特定小型原動機付自転車の通行場所のイメージ

資料：警察庁ウェブサイト「特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について」

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）等、ポートが分布していない地域も見られます。

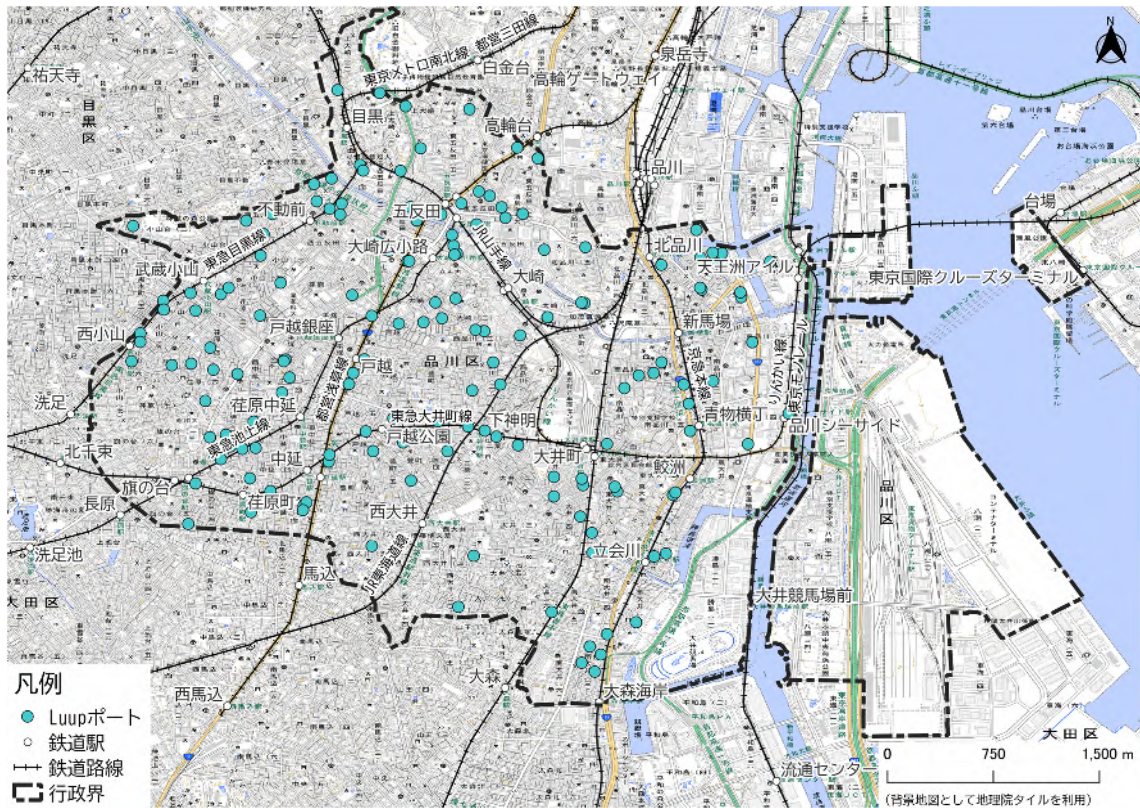


図 2-9 電動キックボードポートの分布状況（Luup）

資料：株式会社 Luup ウェブサイト「ポート設置場所マップ」より作成
注：2024（令和6）年2月時点



図 2-10 区内の電動キックボードポート（Luup）の例（大井）

(5) コロナ禍による影響

新型コロナウイルス感染症拡大により、テレワーク等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(32 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、新型コロナウイルス感染症の影響が大きい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(35 ページ参照)。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大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、配達スピードを求める業務用自転車の事故が今後懸念されます。

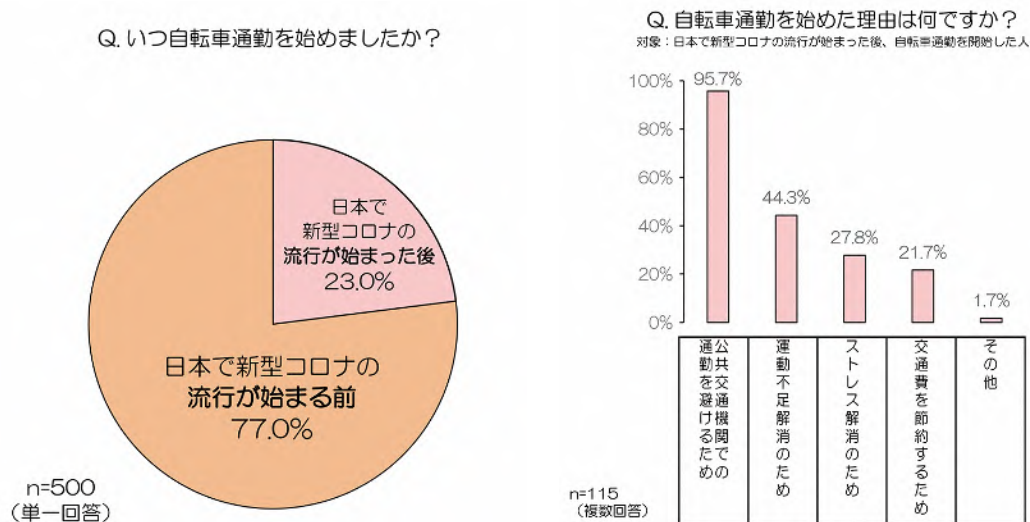


図 2-11 自転車通勤の状況

資料：au 損害保険株式会社ウェブサイト「トピックス ～東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～」(2020(令和2)年7月)

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(2020(令和2)年6月実施)

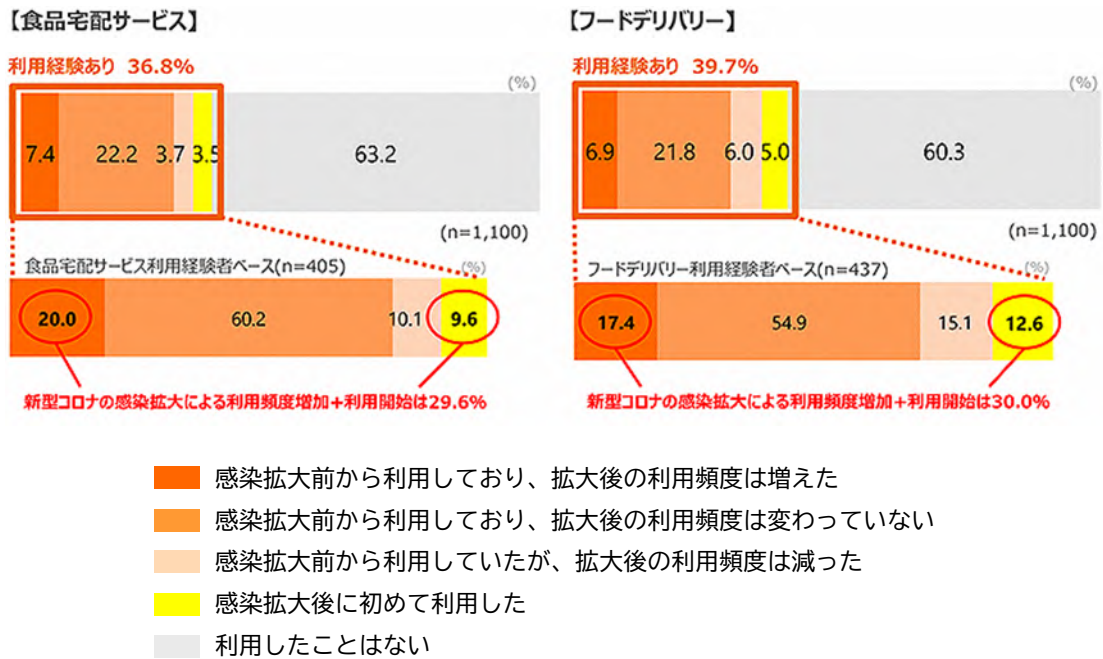


図 2-1 2 新型コロナウイルス感染症拡大前後の食品宅配サービス、フードデリバリー
 利用状況

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）に一部加筆

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・環境等、あらゆる分野での総合的な取り組みが求められており、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、取り組みを実施

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、404,196人、228,925世帯となっています。

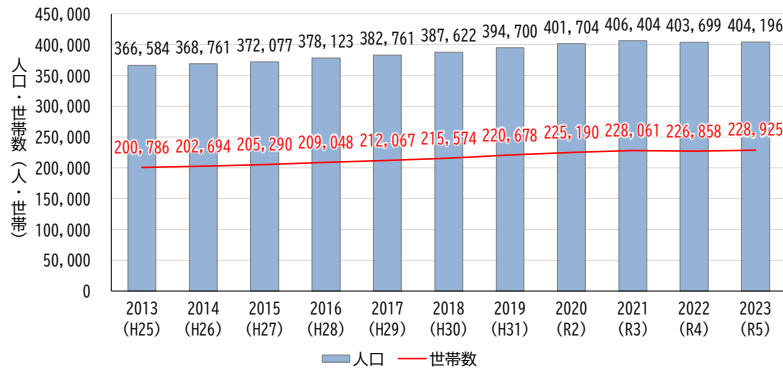


図 2-13 人口と世帯数の推移

資料：品川区「品川区の統計」（2023（令和5）年8月）より作成
注：住民基本台帳人口。各年1月1日

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。

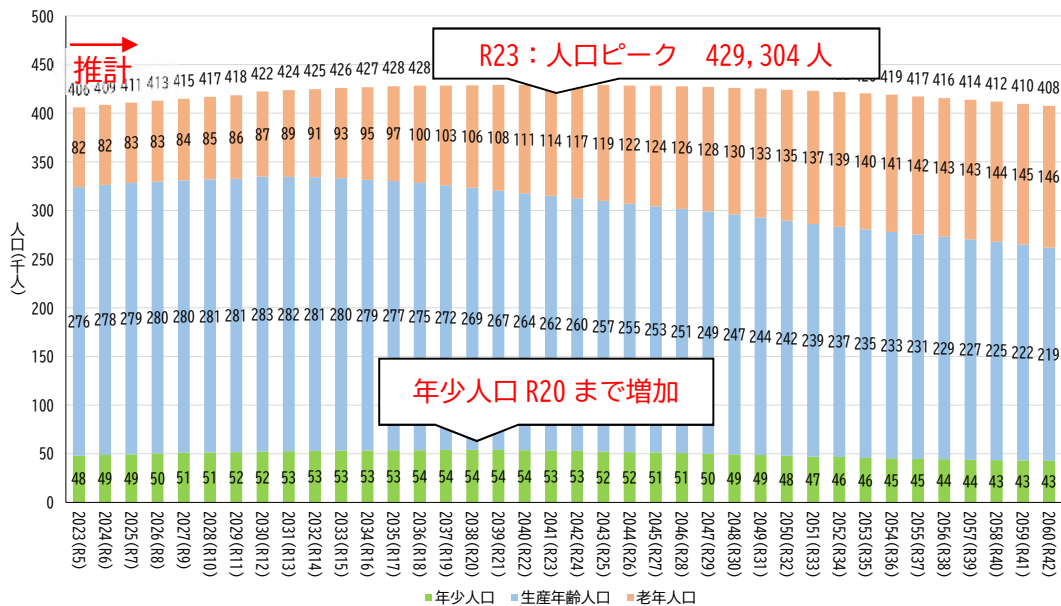


図 2-14 品川区の将来人口推計

資料：品川区「品川区総合実施計画」（2022（令和4）年4月）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。

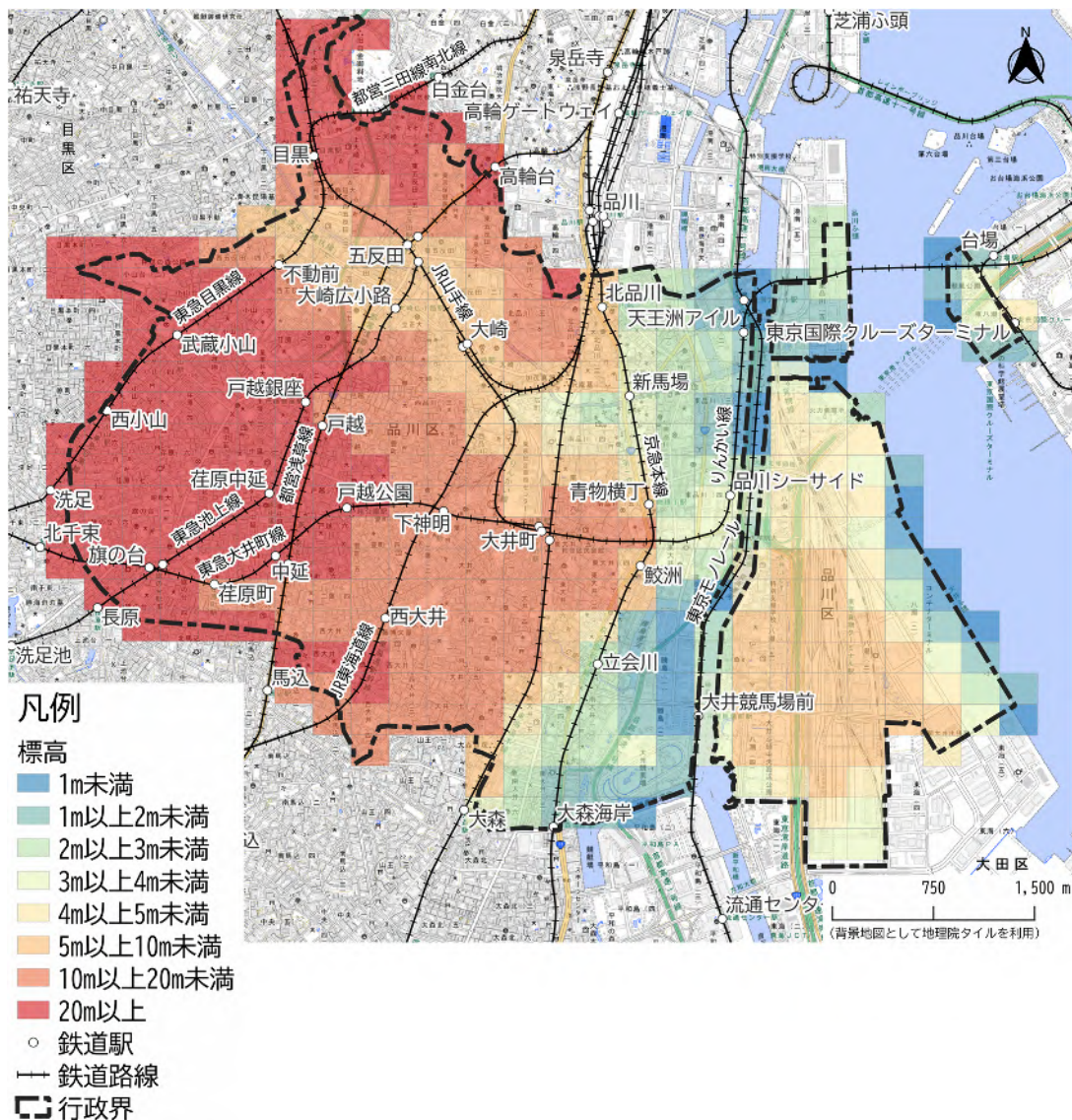


図 2-15 品川区と周辺地域の標高

資料：国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュ」（2009（平成21）年5月）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か所が、区全域をカバーするように分布しています。



図 2-16 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、おおむ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。

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

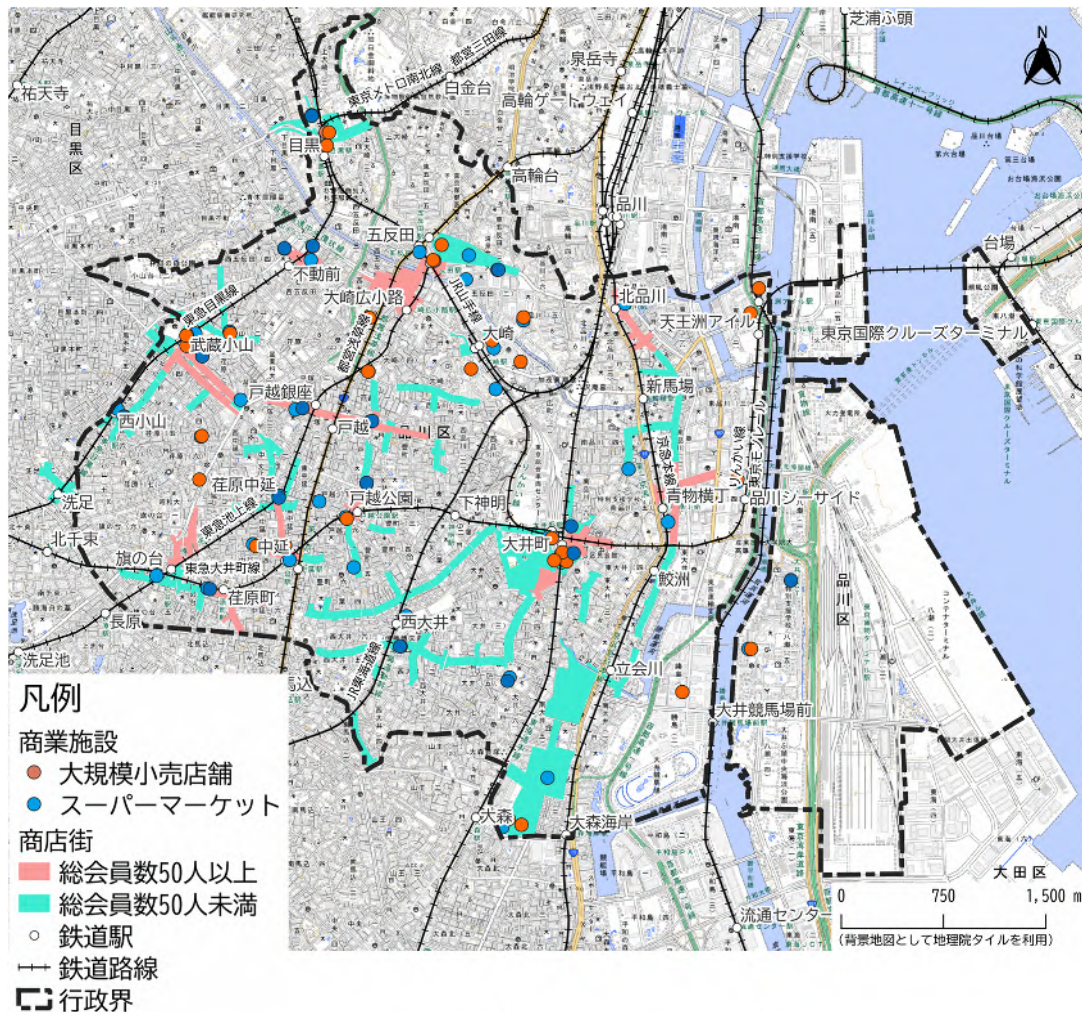


図 2-17 商業施設と商店街の分布状況

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「検索と一覧」、各商店街ウェブサイト「店舗一覧」等、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 2-18 学校の分布状況

資料：品川区ウェブサイト「教育・子どもの施設」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。

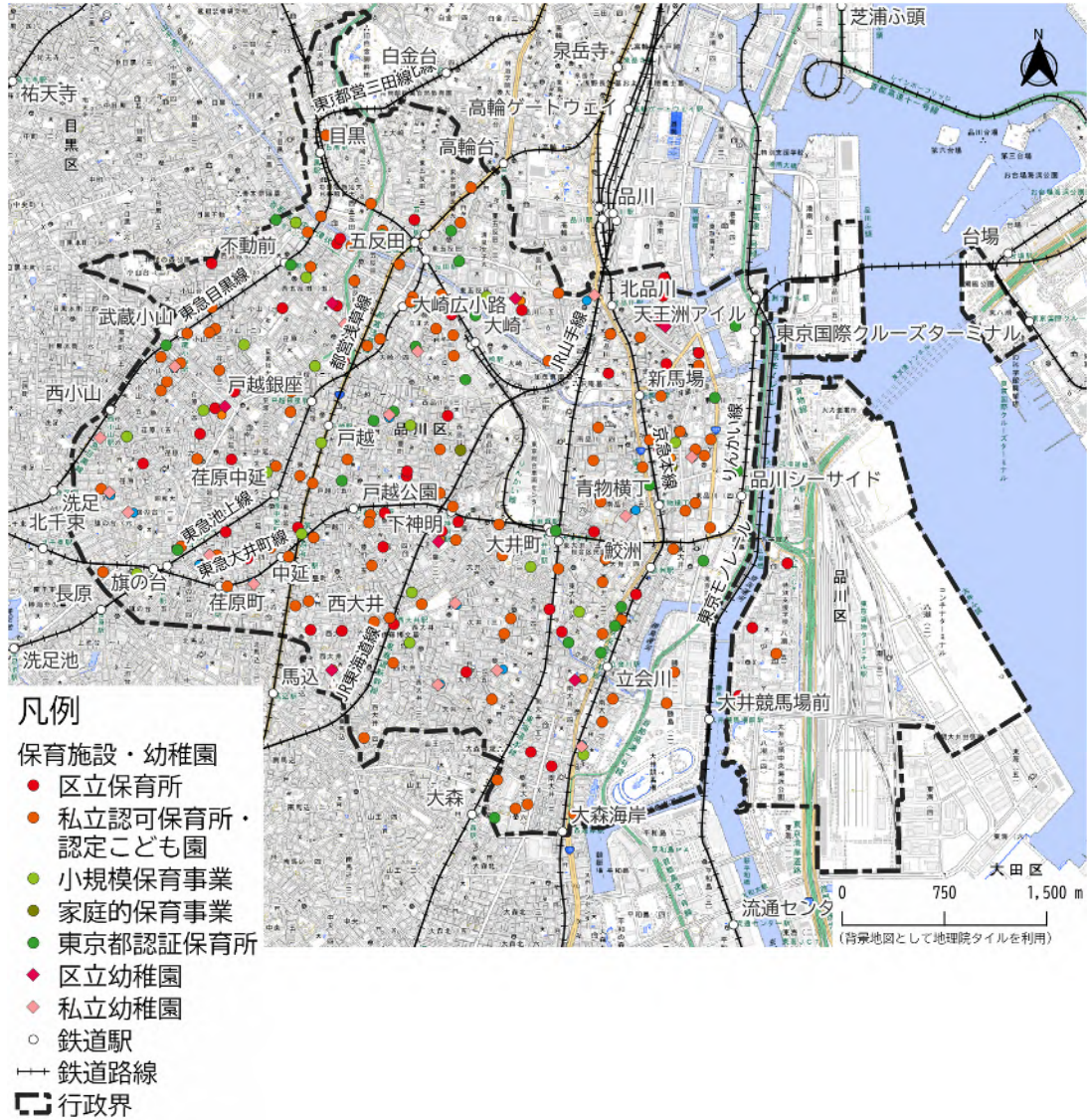


図 2-19 保育施設・幼稚園の分布状況

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、区の付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。

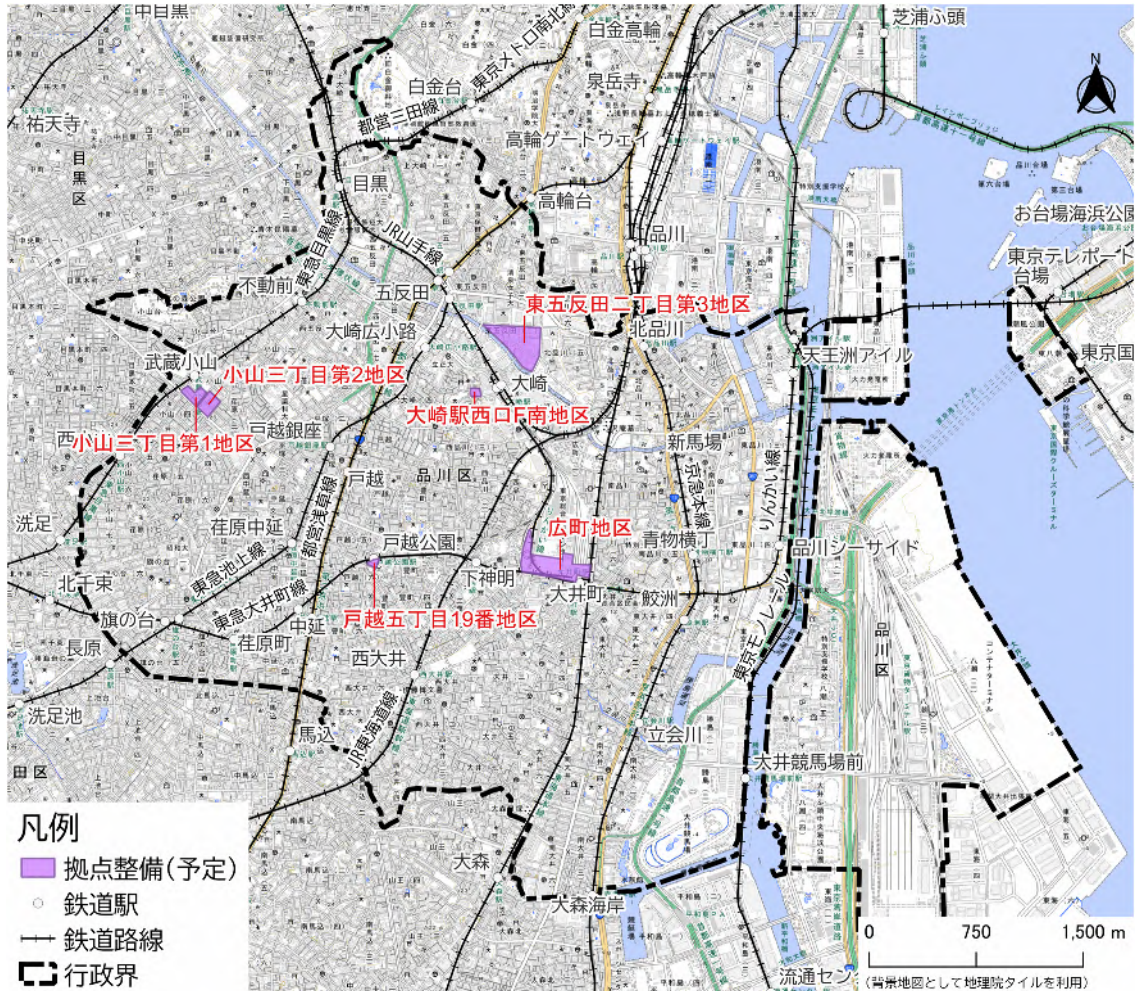


図 2-20 拠点整備（予定）地区の分布状況

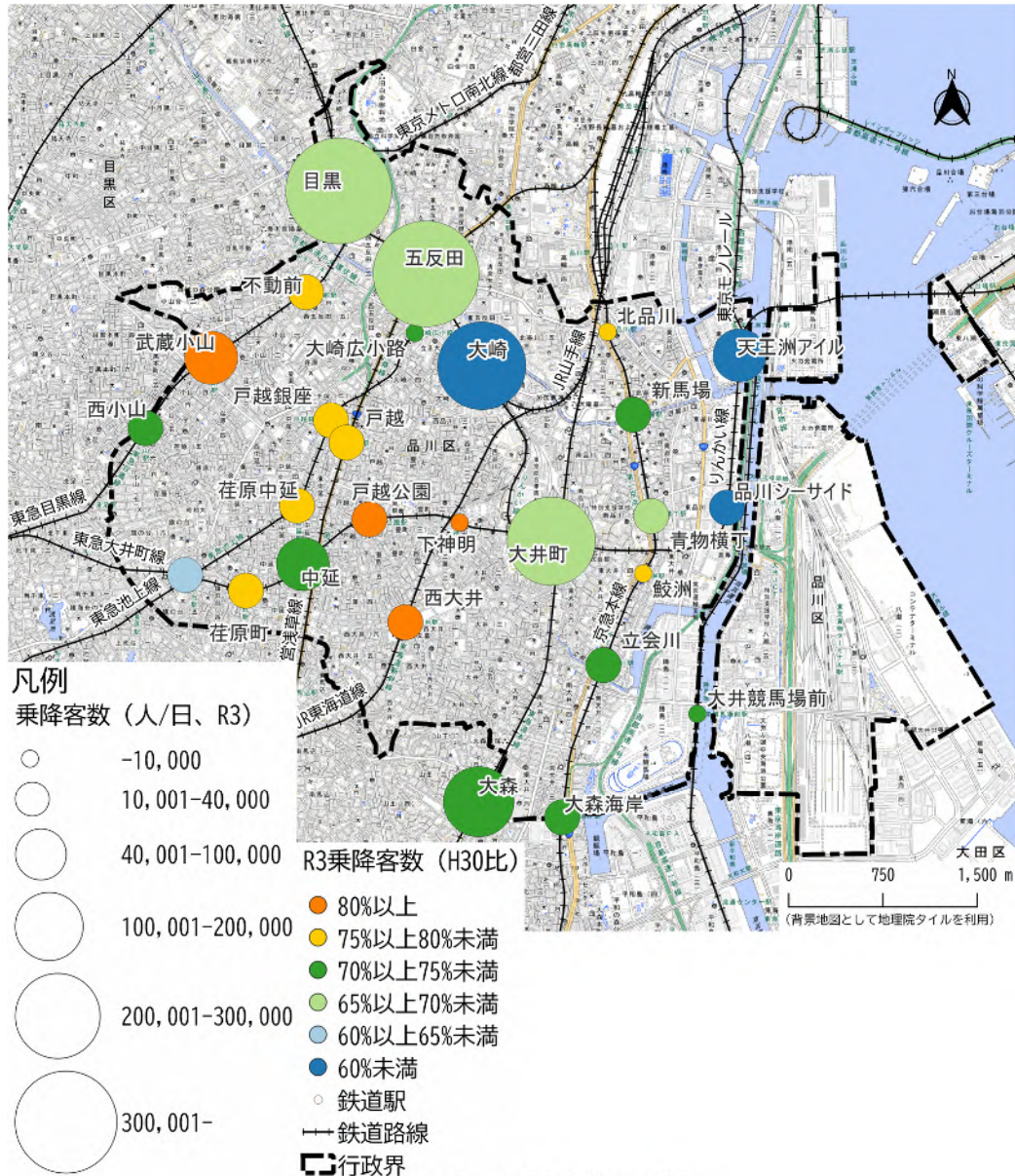
資料：品川区「しながわのまちづくり」（2023（令和5）年4月）より作成

(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日当たりの乗降客数は、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。



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、おおむ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。

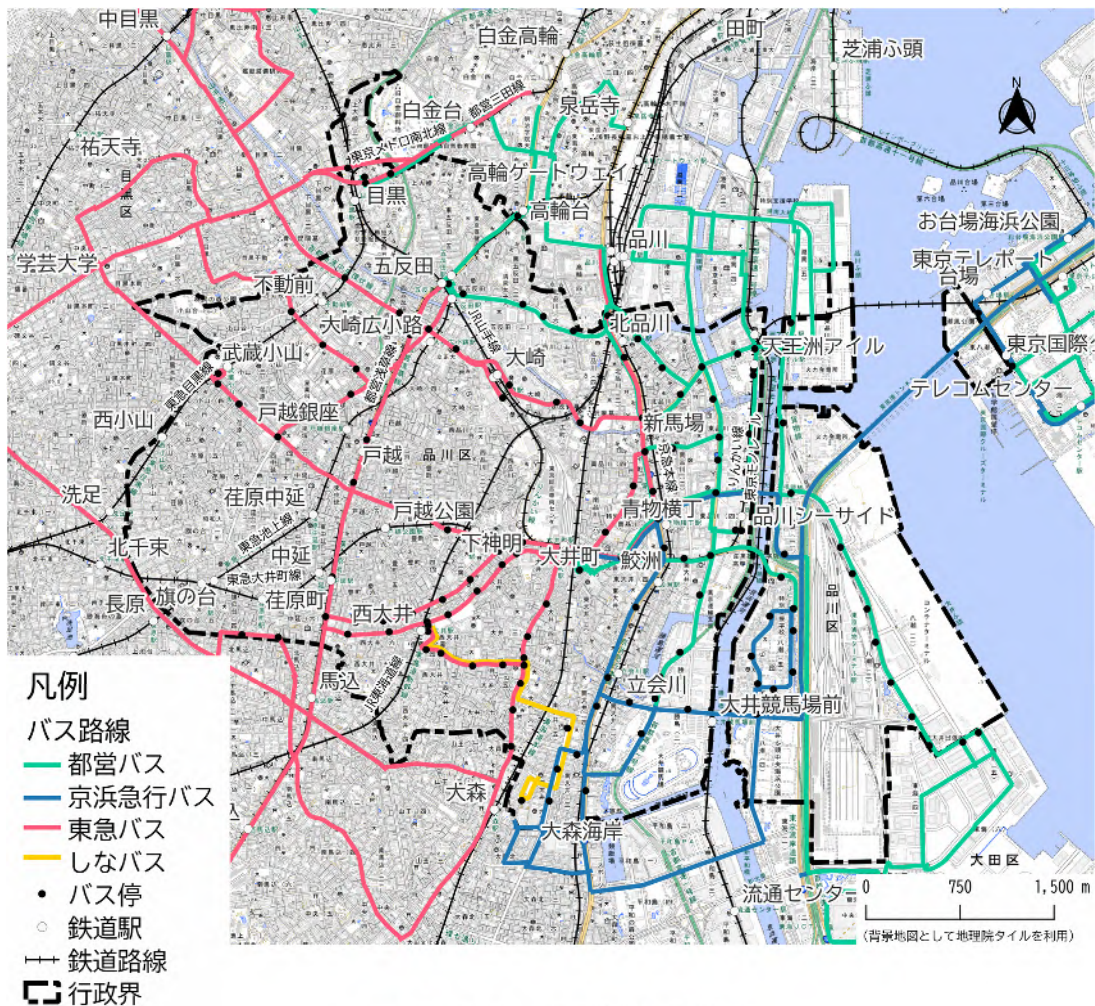


図 2-22 バス路線の状況

資料：国土数値情報「バスルート」（2022（令和4）年8月）、国土数値情報「バス停留所」（2022（令和4）年8月）、品川区ウェブサイト「コミュニティバス『しなバス』」（2024（令和6）年1月）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

注2：路線の重なりが見えるよう、多少ずらして表示

注3：高速バス、空港交通は除外

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。

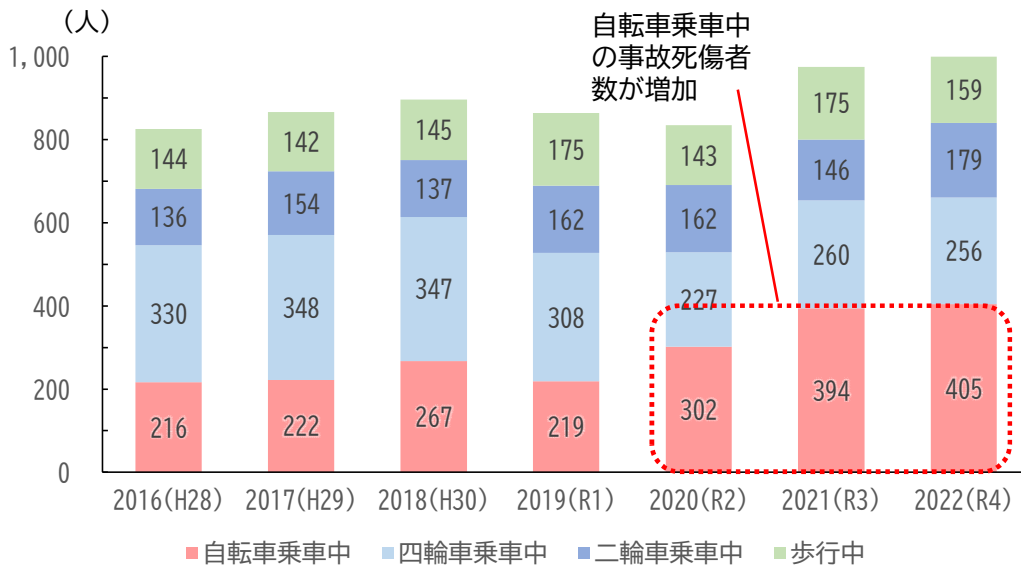


図 2-23 状態別交通事故死傷者数の推移 (品川区)

資料：警視庁「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。

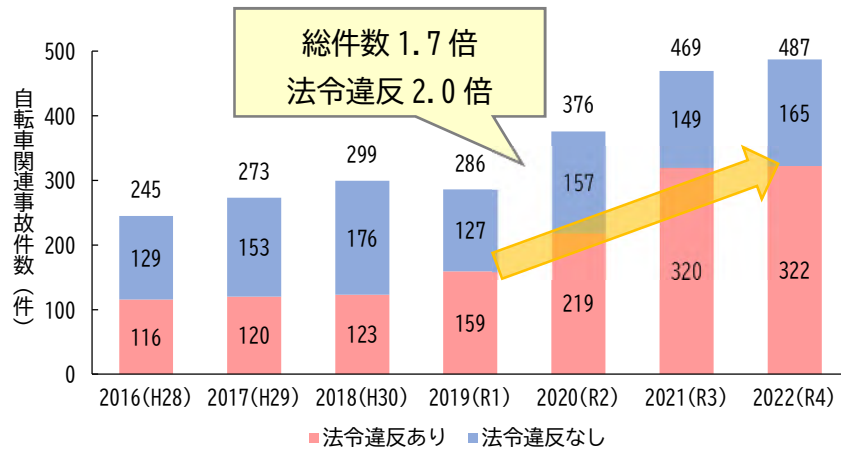


図 2-24 法令違反の有無別、自転車関連事故件数の推移 (品川区)

資料：警視庁「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 自転車関連事故の分析

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、「自転車対人」、「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。

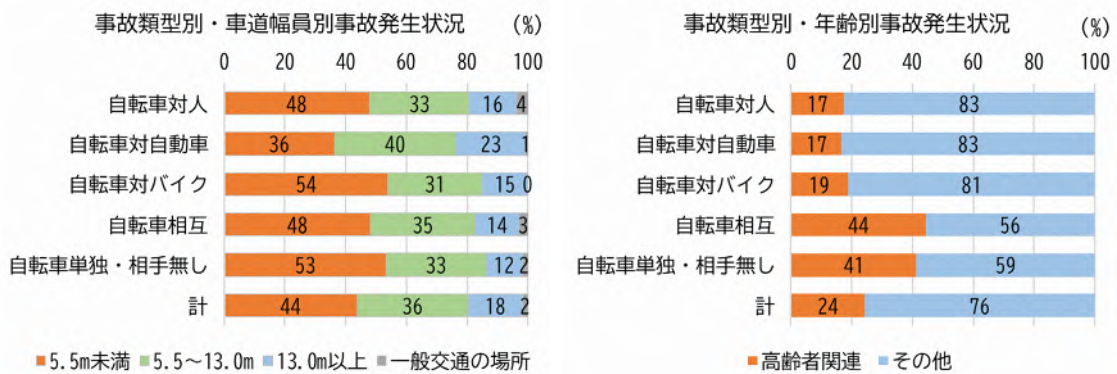


図 2-25 自転車事故発生状況

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（2019（令和元）年～2022（令和4）年）より作成
 注1：2019（令和元）年～2022（令和4）年の合計値
 注2：一般交通の場所とは、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）

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。

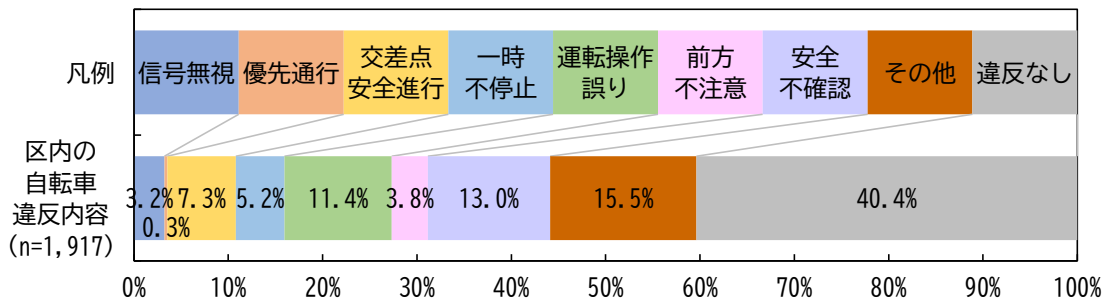


図 2-26 区内の自転車違反内容

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

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。

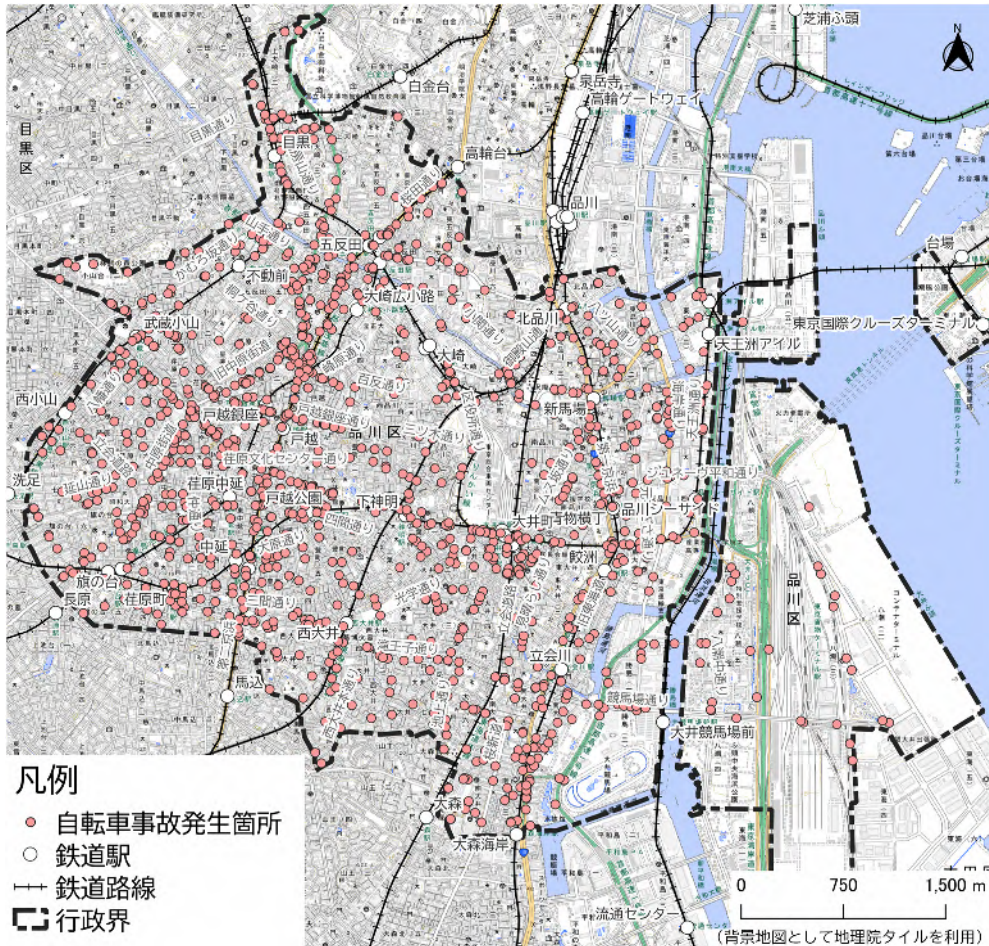


図 2-27 自転車事故発生箇所

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」(2019(令和元)年～2022(令和4)年)より作成
注：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。

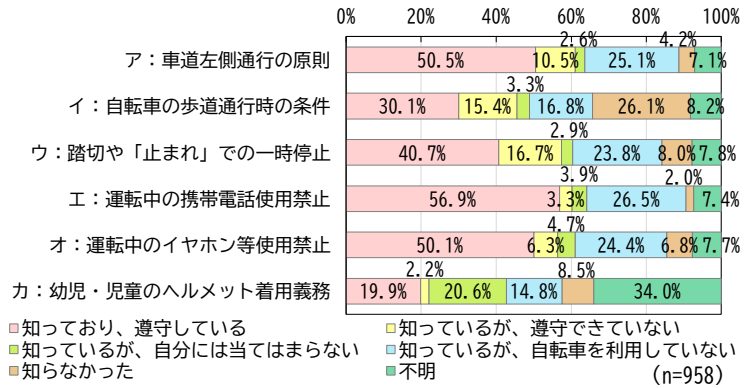


図 2-28 自転車利用ルールに対する区民の認知度・遵守状況

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

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。

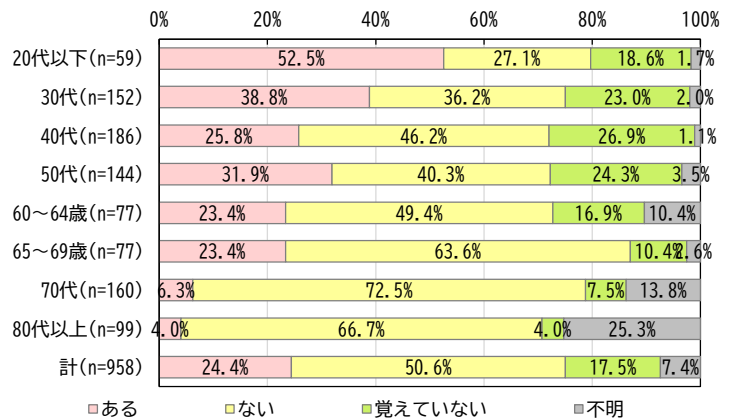


図 2-29 自転車安全教室受講の経験（年代別）

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

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。

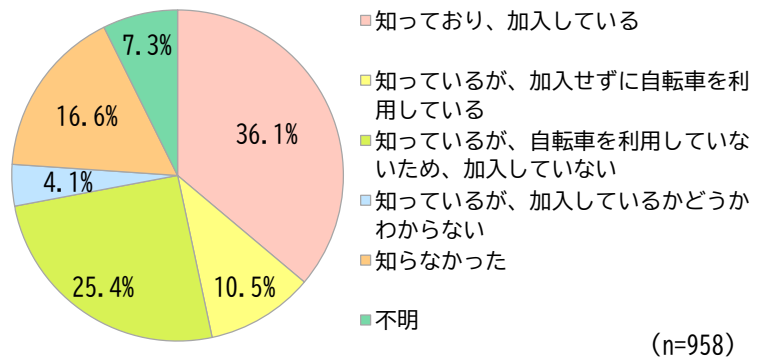


図 2-30 自転車賠償責任保険への加入状況

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

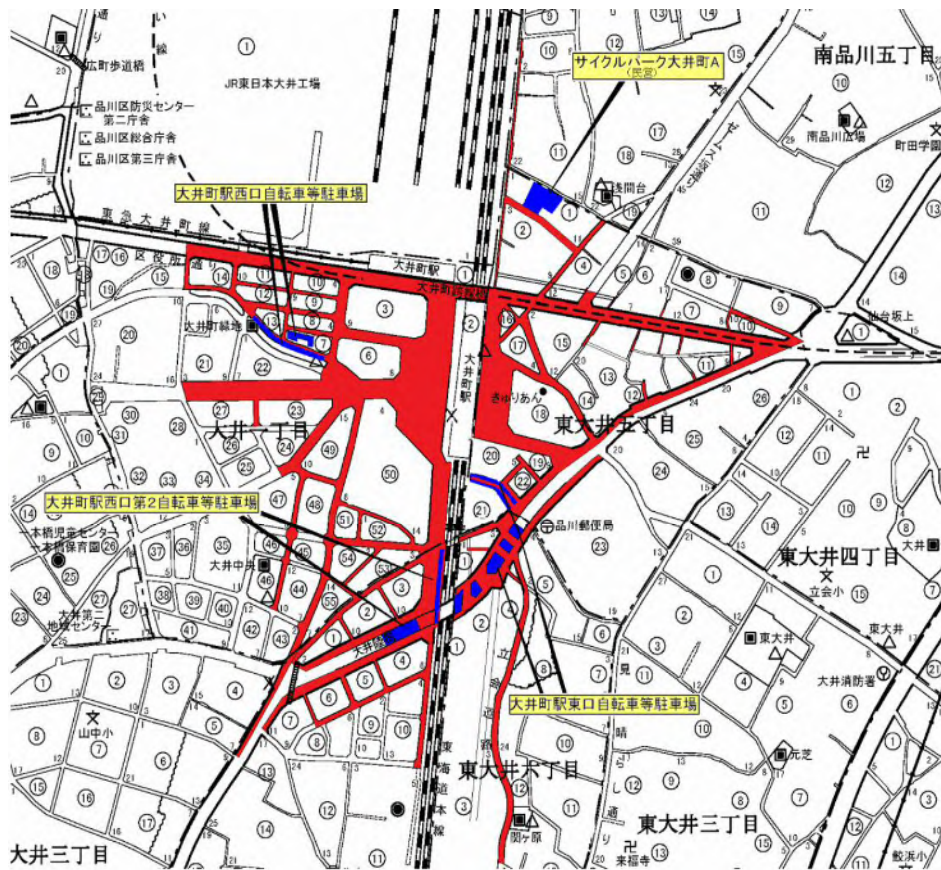
(2) 自転車駐輪環境

① 自転車の放置・駐輪に関する区の条例

品川区では、区民の安全で快適な生活環境を維持向上させるため、「品川区自転車等の放置防止および自転車等駐車場の整備に関する条例」を制定しています。

本条例では、一定規模以上の集客施設を対象とした自転車駐車場の付置義務や、自転車の放置禁止区域の指定等について規定しており、歩行者の安全の保持、緊急活動の場の確保に努めています。

また、駅周辺の駐輪場には限りがあり、放置自転車の台数を抑制するため、駅周辺の居住者等については、通勤、通学、買物等を目的とした当該駅への自転車利用を可能な範囲で控えるよう促しています。



凡例

■: 放置禁止区域

■: 自転車等駐車場

図 2-31 自転車放置禁止区域の例（大井町駅）

資料：品川区ウェブサイト「自転車・バイクの放置禁止区域」（2023（令和5）年4月）

② 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。

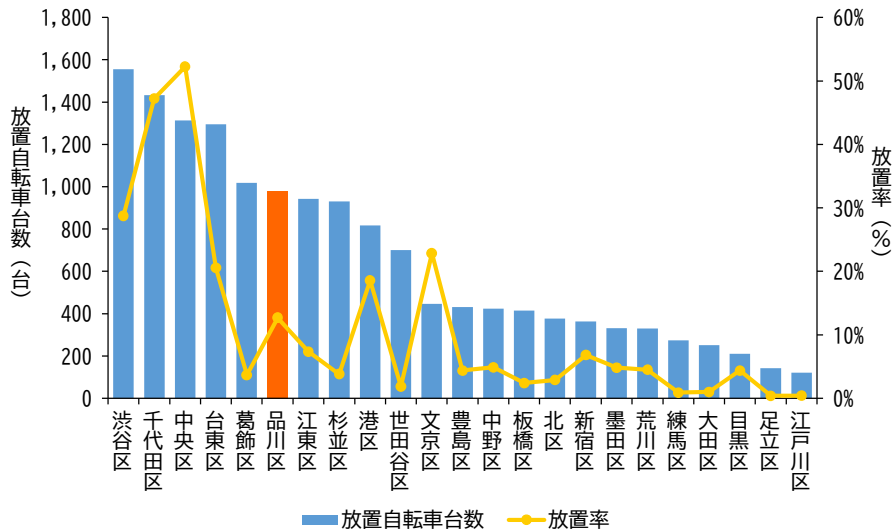


図 2-3-2 放置自転車台数・放置率（2022（令和4）年、区部）

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」（2023（令和5）年3月）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

2021（令和3）年度の品川区全体の指導警告札付け台数は46,376台、放置自転車撤去台数は8,416台となっています。

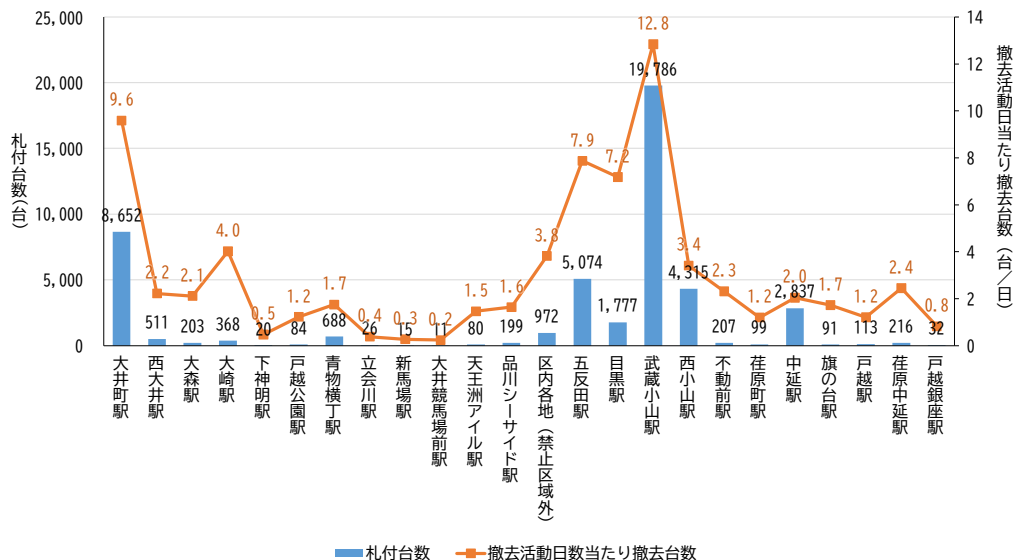


図 2-3-3 駅別指導警告札付け台数および放置自転車撤去台数（2021（令和3）年度）

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「身の回りの買物」(48.1%)となっており、およそ半数を占めています。

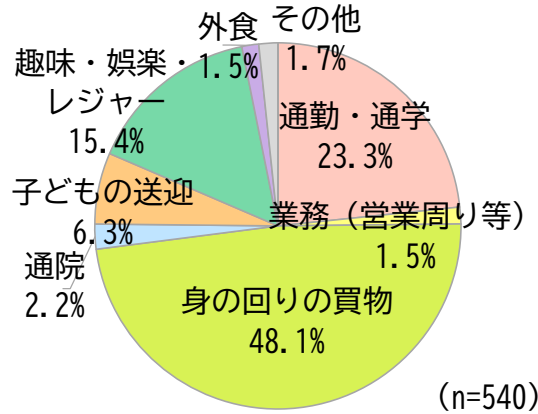


図 2-34 自転車の主な利用目的

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

路上に駐輪してしまう理由として最も多いのは「短時間の駐輪だから」(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。

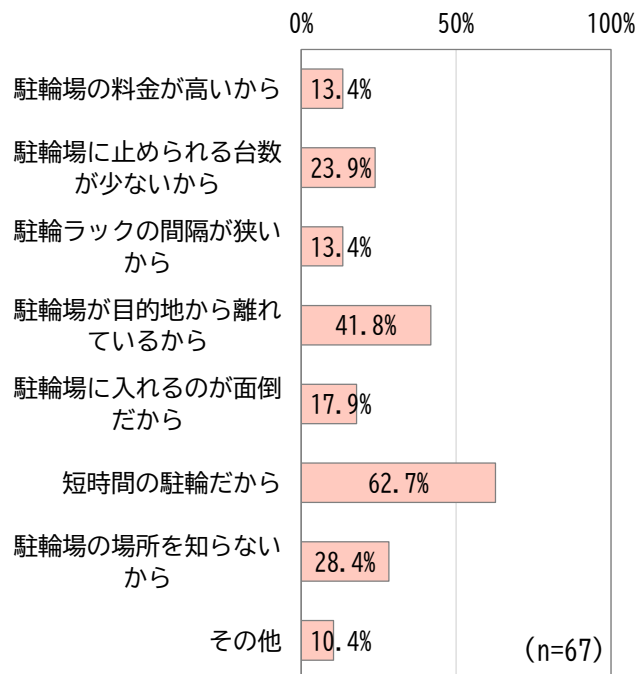


図 2-35 路上に放置してしまう理由

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

③ 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。

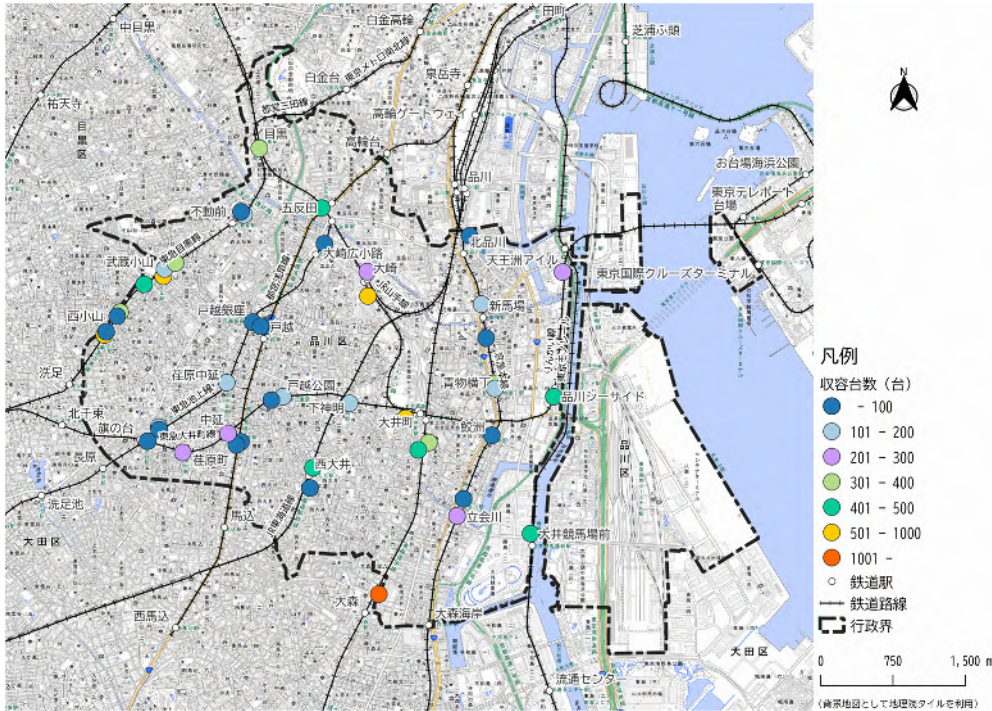


図 2-36 駐輪場別収容台数

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。

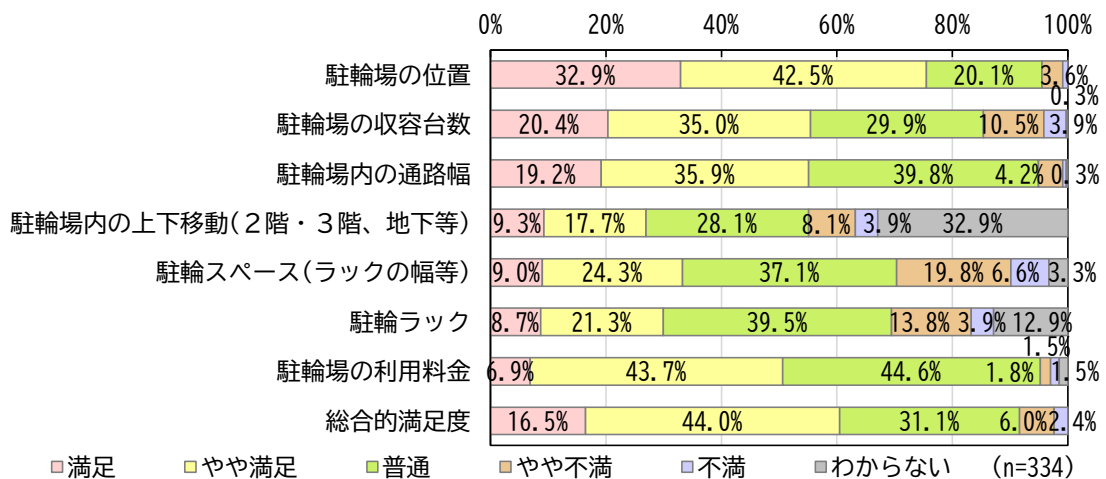


図 2-37 駐輪場の満足度

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

④ 駐輪場利用・駅乗り入れ実態

乗り入れ台数は、2019（令和元）年まではおおむ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。

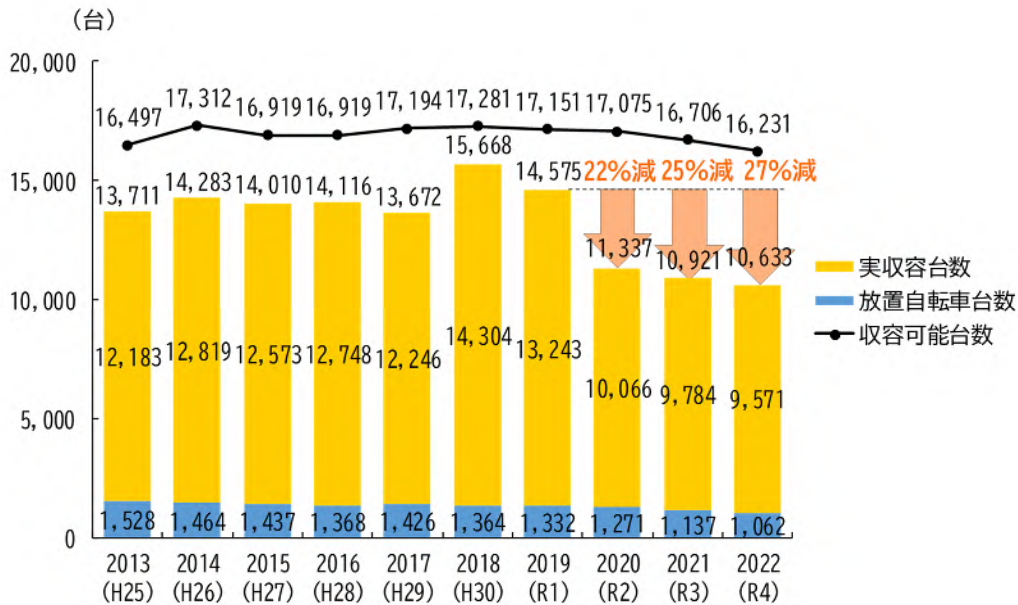


図 2-38 収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

資料：東京都「令和4年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」（2023（令和5）年3月）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：乗り入れ台数=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。

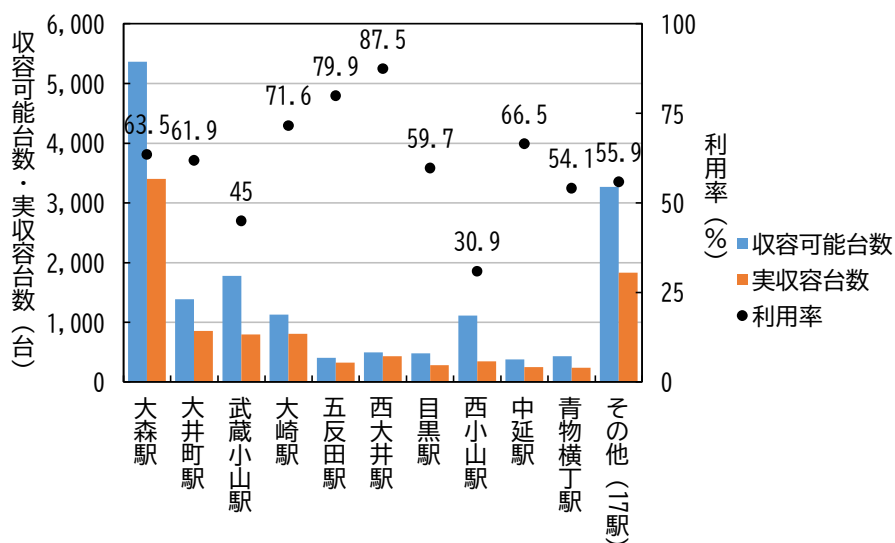


図 2-39 駅別駐輪場利用率

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」（2023（令和5）年3月）より作成
 注1：区内の乗り入れ台数上位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

⑤ 自転車駐車場付置義務

2018（平成30）年度～2022（令和4）年度の5年間における付置義務駐輪場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。

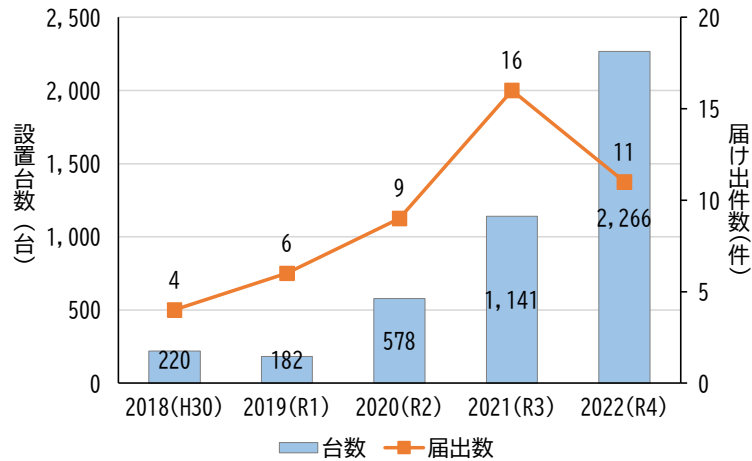


図 2-40 付置義務駐輪場の設置・変更届出台数、届出件数

資料：品川区資料より作成

表 2-3 対象施設および付置義務台数

施設の用途	対象となる施設規模	自転車駐車場設置単位
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店	店舗面積 300 m ² 超	店舗面積 20 m ² ごと
飲食店	店舗面積 300 m ² 超	店舗面積 30 m ² 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 ² 超	店舗面積 15 m ² 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 ² 超	店舗面積 20 m ² ごと
銀行その他の金融機関	店舗面積 300 m ² 超	店舗面積 25 m ² 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 ² 超	診療施設面積 25 m ² ごと
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 ² 超	運動場面積 50 m ² 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 ² 超	教室面積 15 m ² ごと

資料：品川区ウェブサイト「自転車駐車場付置義務」（2023（令和5）年4月）より作成

注1：店舗等の面積が5,000 m²を超える施設は、5,000 m²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付置義務に該当

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か所、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、2019（令和元）年度にポート数80か所、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。

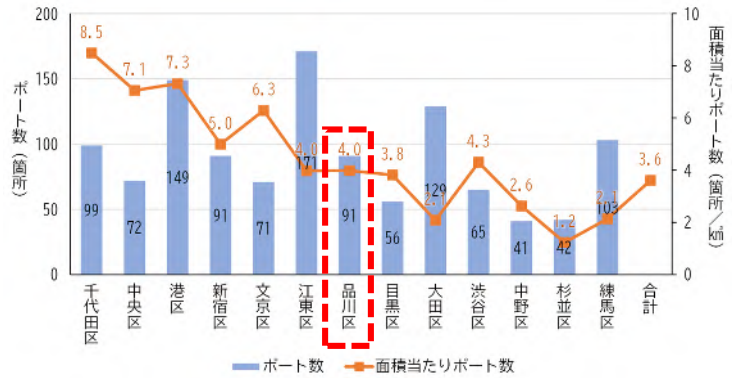


図 2-41 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数（面積当たり）

資料：株式会社ドコモ・バイクシェア「シェアサイクル月次集計データ報告書」（2023（令和5）年3月）より作成
注：面積は2020（令和2）年国勢調査による

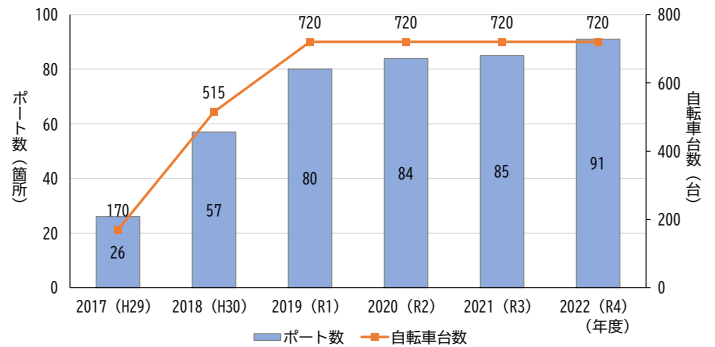


図 2-42 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数の推移

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

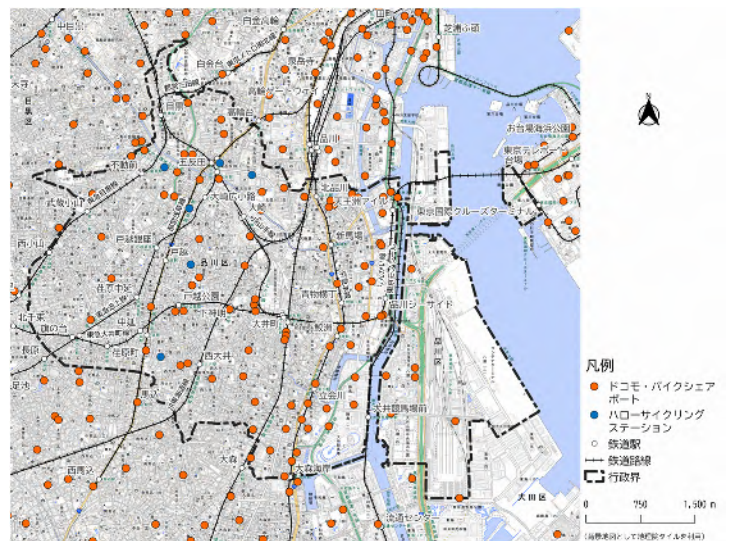


図 2-43 シェアサイクルポートの分布状況

資料：ドコモ・バイクシェアウェブサイト「東京自転車シェアリングポートマップ」、ハローサイクリングウェブサイト「ステーションマップ」より作成
注：2022（令和4）年8月時点

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、面積当たりで見ると138回/km²・日となっています。

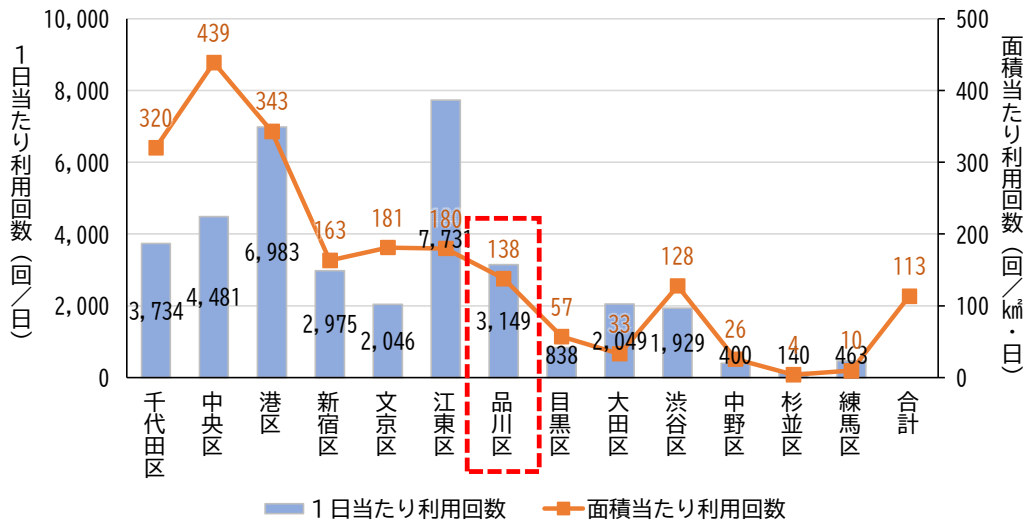


図 2-4 4 ドコモ・バイクシェアの利用回数 (面積当たり)

資料：株式会社ドコモ・バイクシェア「シェアサイクル月次集計データ報告書」(2023(令和5)年3月)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2019(令和元)年までは、利用回数も大幅に伸びました。その後、ポート等の整備が一段落した2020(令和2)年度以降においても年々増加傾向にあります。

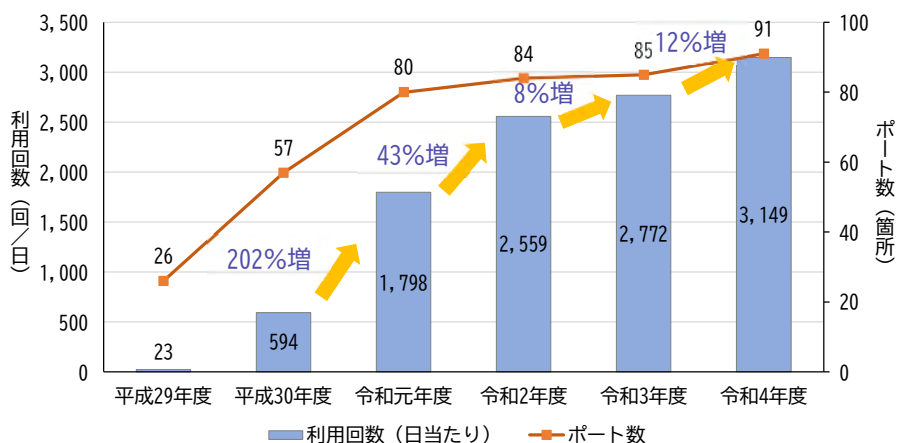


図 2-4 5 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移(品川区)

資料：株式会社ドコモ・バイクシェア「シェアサイクル月次集計データ報告書」(各年次)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。

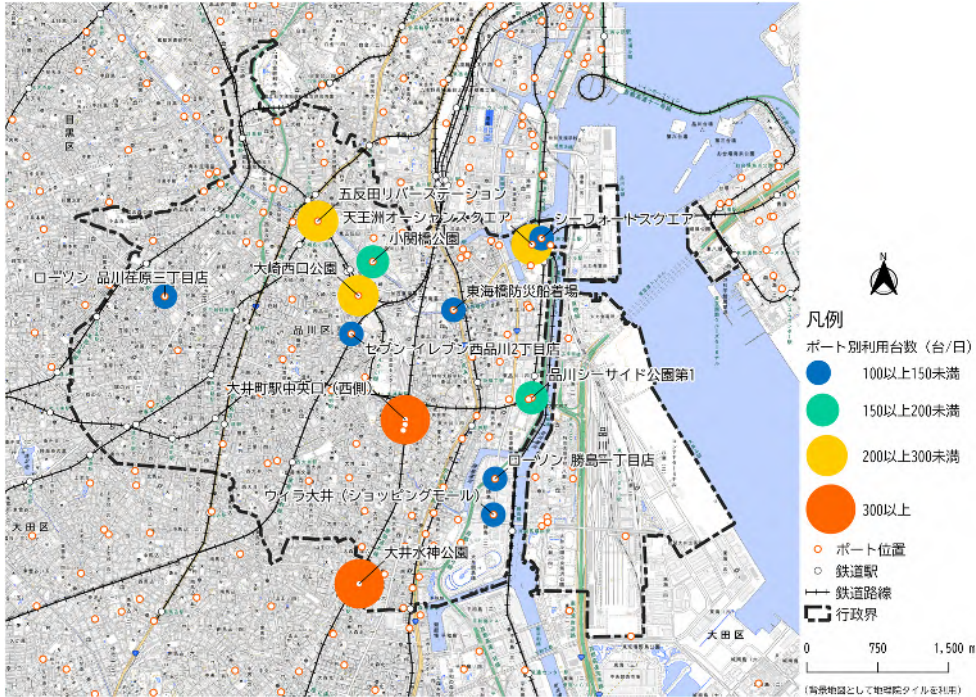


図 2-46 ポート別利用台数（100 台/日以上利用のポートを表示）

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

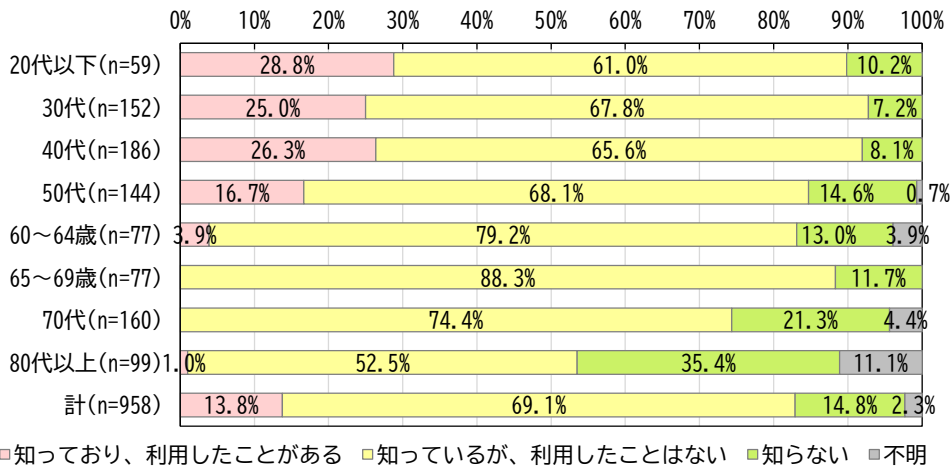


図 2-47 シェアサイクルの認知度・利用経験（年代別）

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

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 2-48 ロードレースの様子（東京ステージ）

資料：Tour of Japan 2022 ウェブサイト「ニュース 東京ステージ<レポート>」（2022（令和4）年5月）



図 2-49 東京ステージのコース

資料：Tour of Japan 2022 ウェブサイト「第4ステージ 東京 コース紹介」

(4) 自転車通行空間

① 自転車通行空間の整備状況

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

品川区の自転車通行空間の整備延長は44.30km、うち区道は21.70kmとなっています。

品川区区内における自転車通行空間の整備状況

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

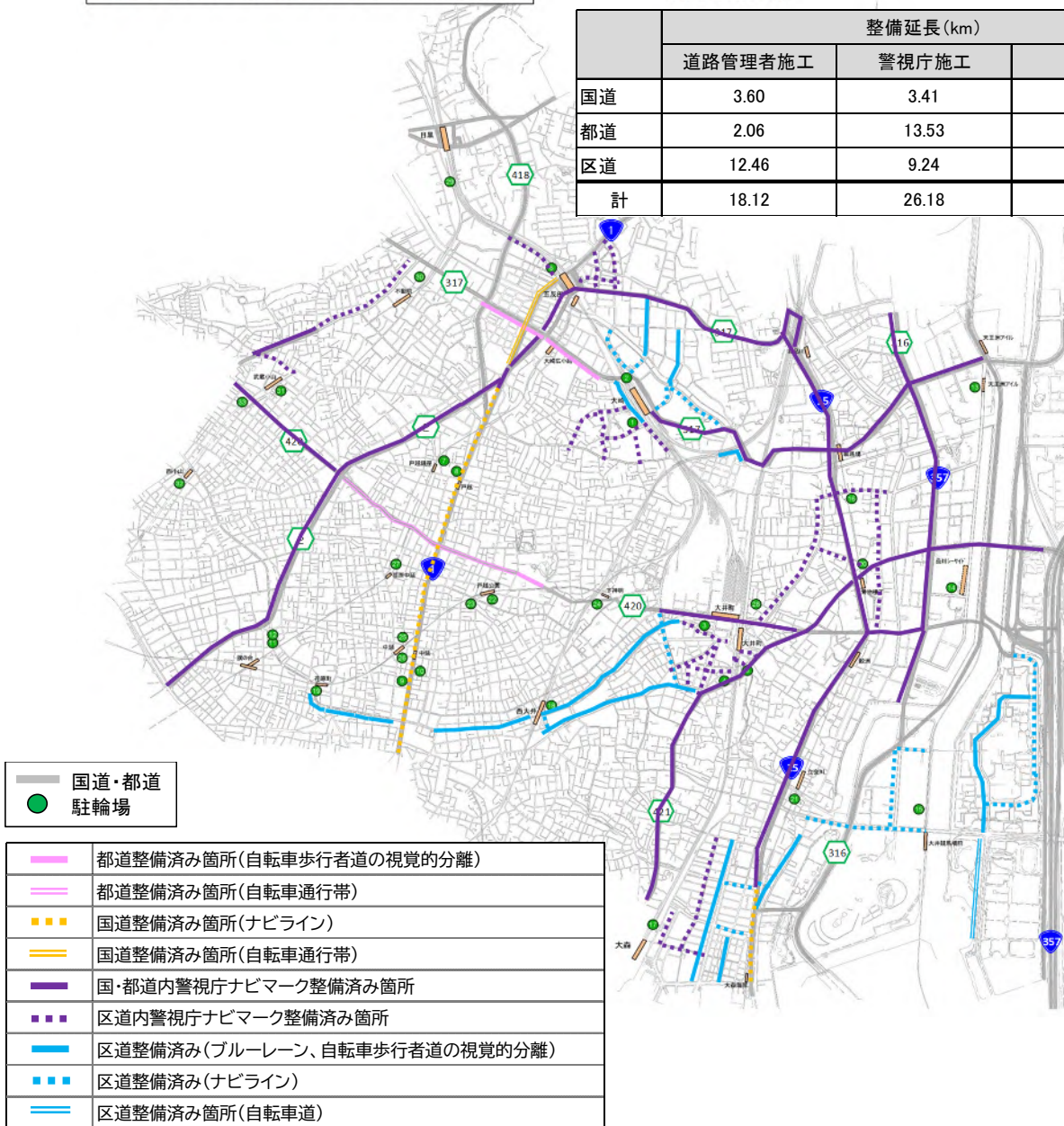


図 2-50 区内の自転車通行空間の整備状況 (2023 (令和5) 年2月時点)

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4 m未満の区間も多くみられます。

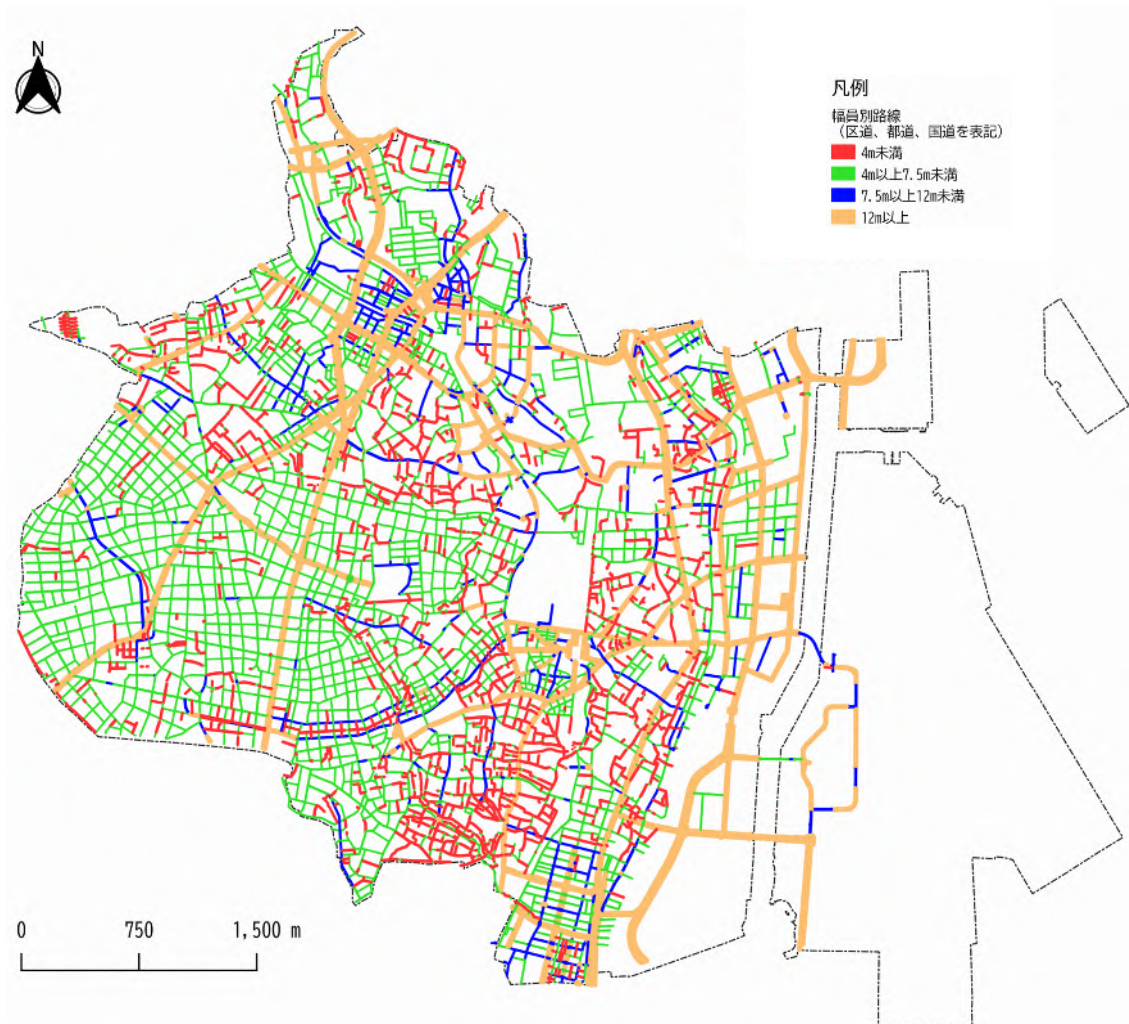


図 2-51 幅員別道路網

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、品川区の環状6号線（山手通り）を含む2016（平成28）年度自転車ナビマーク設置箇所、全32か所において、2017（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。

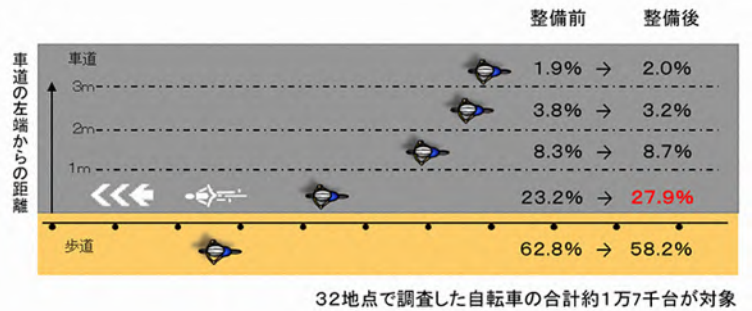


図 2-52 主要路線の交通量

資料：警視庁ウェブサイト「自転車ナビマーク・自転車ナビライン」（2023（令和5）年1月）

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。

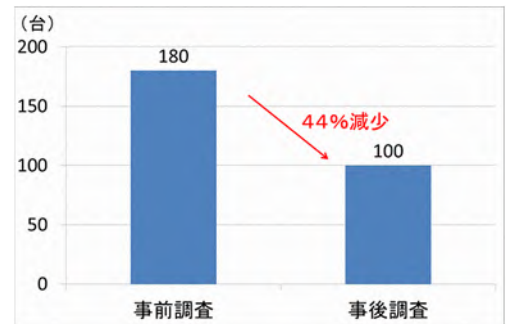


図 2-53 車道を逆走する自転車交通量の変化

資料：警視庁ウェブサイト「自転車ナビマーク・自転車ナビライン」（2023（令和5）年1月）

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。

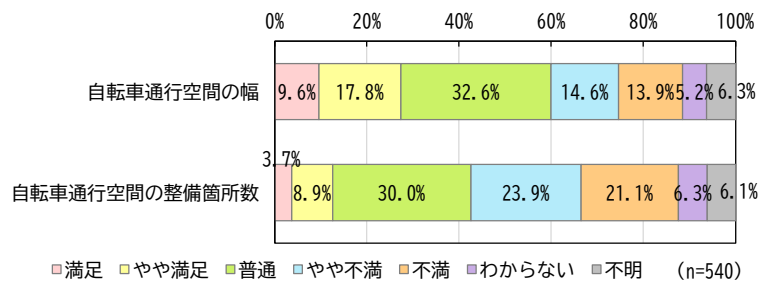


図 2-54 自転車通行空間に対する区民の意識

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

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号線(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。

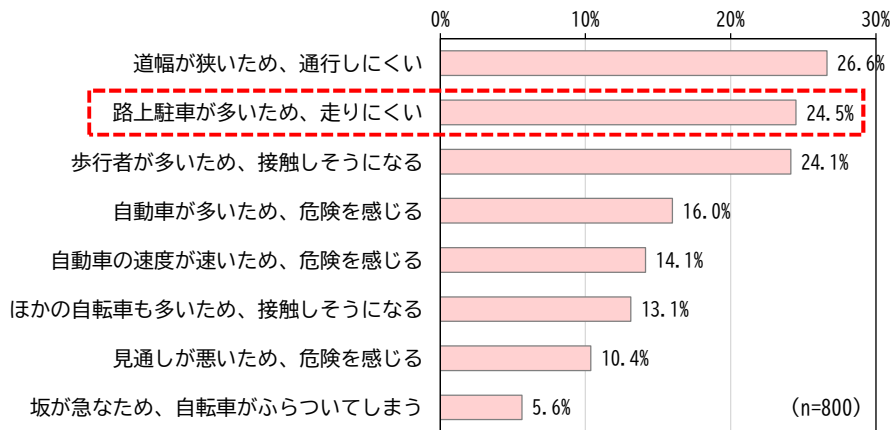


図 2-55 危険を感じた内容(自転車乗車中)

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

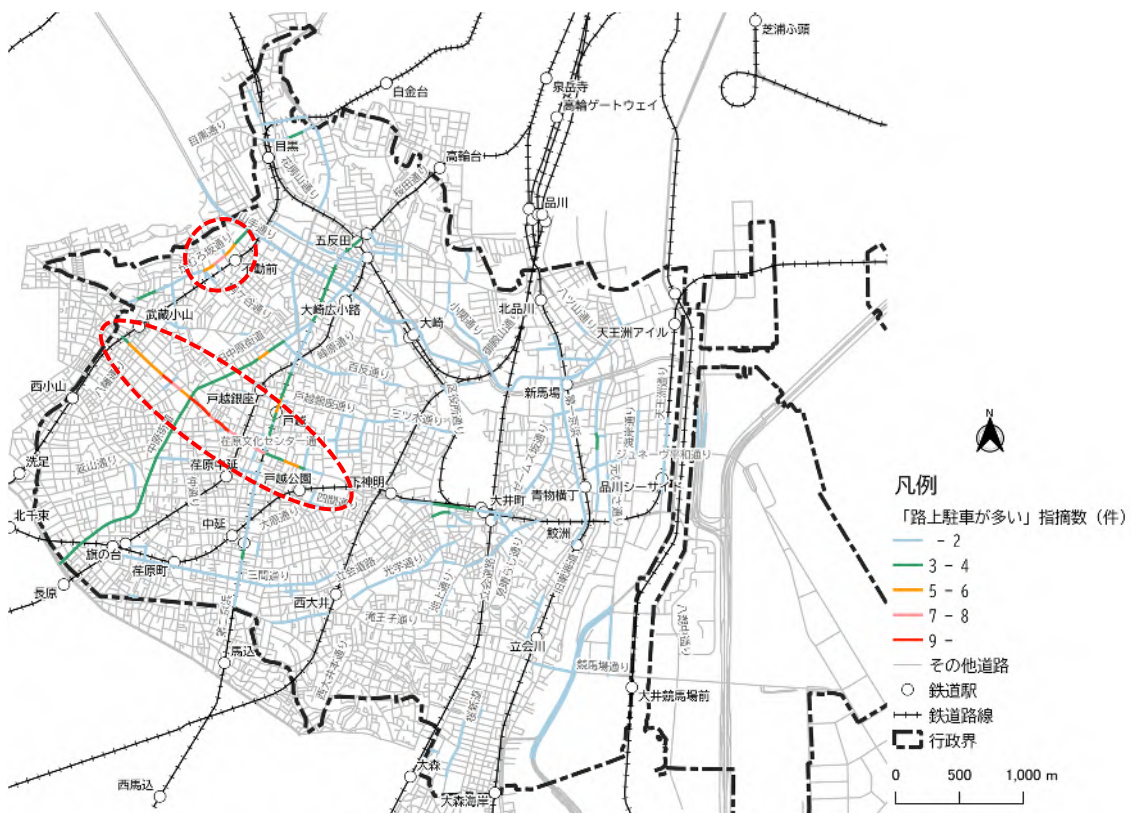


図 2-56 危険を感じた箇所「路上駐車が
多いため、走りにくい」(自転車乗車中)

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