

---

# 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。

また自転車通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四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、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

基本方針を以下に示します。

- (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**錯綜**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**：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

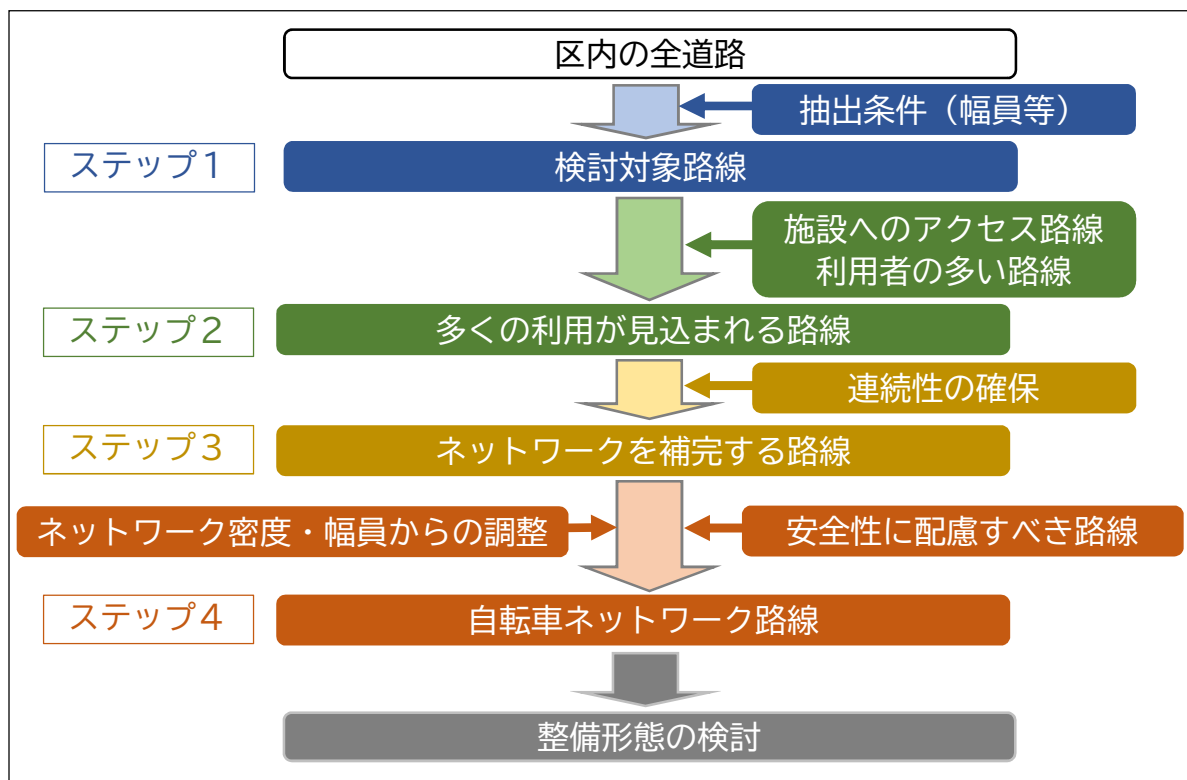


図 8-1 選定の流れ

## 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)。

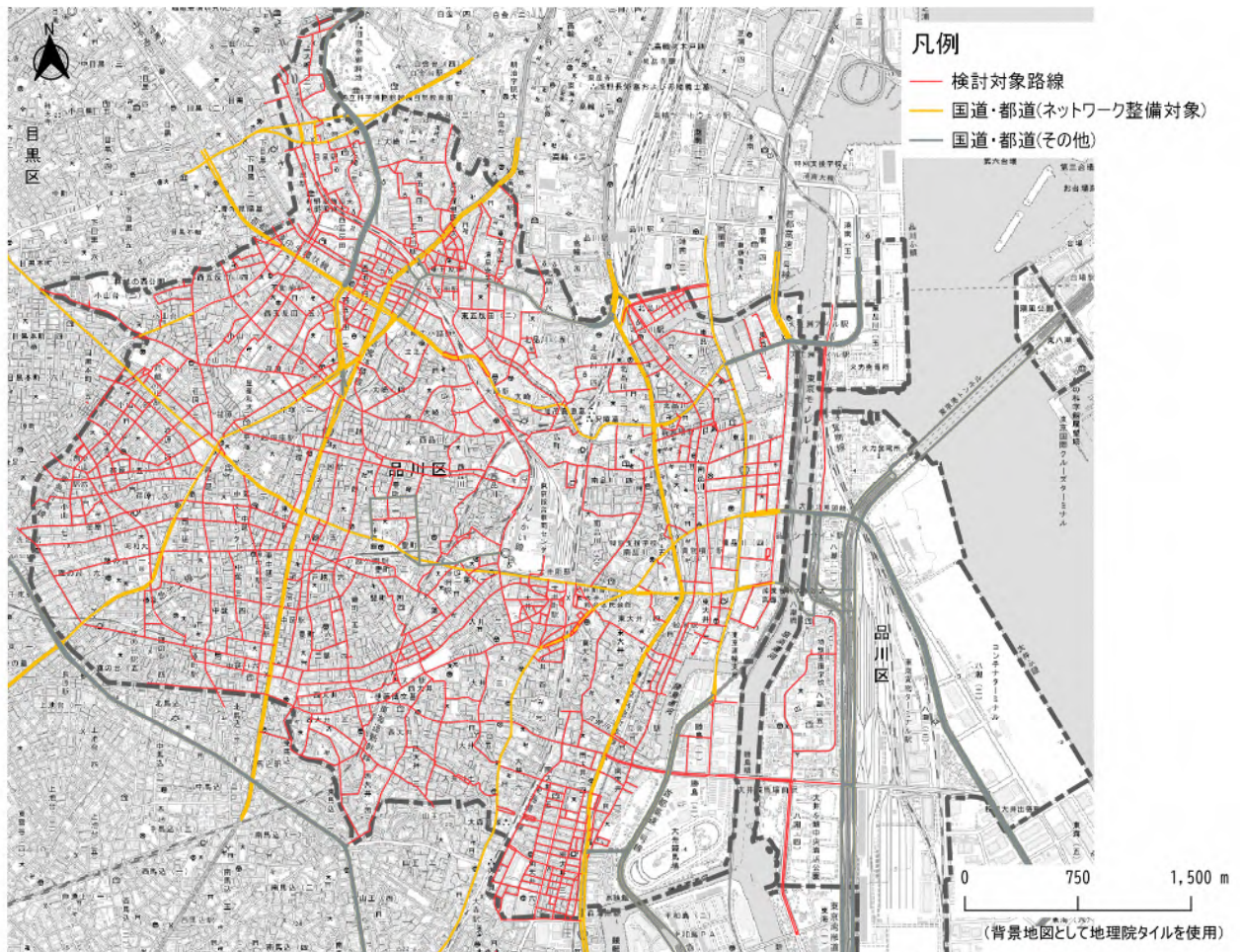


図 8-2 検討対象路線



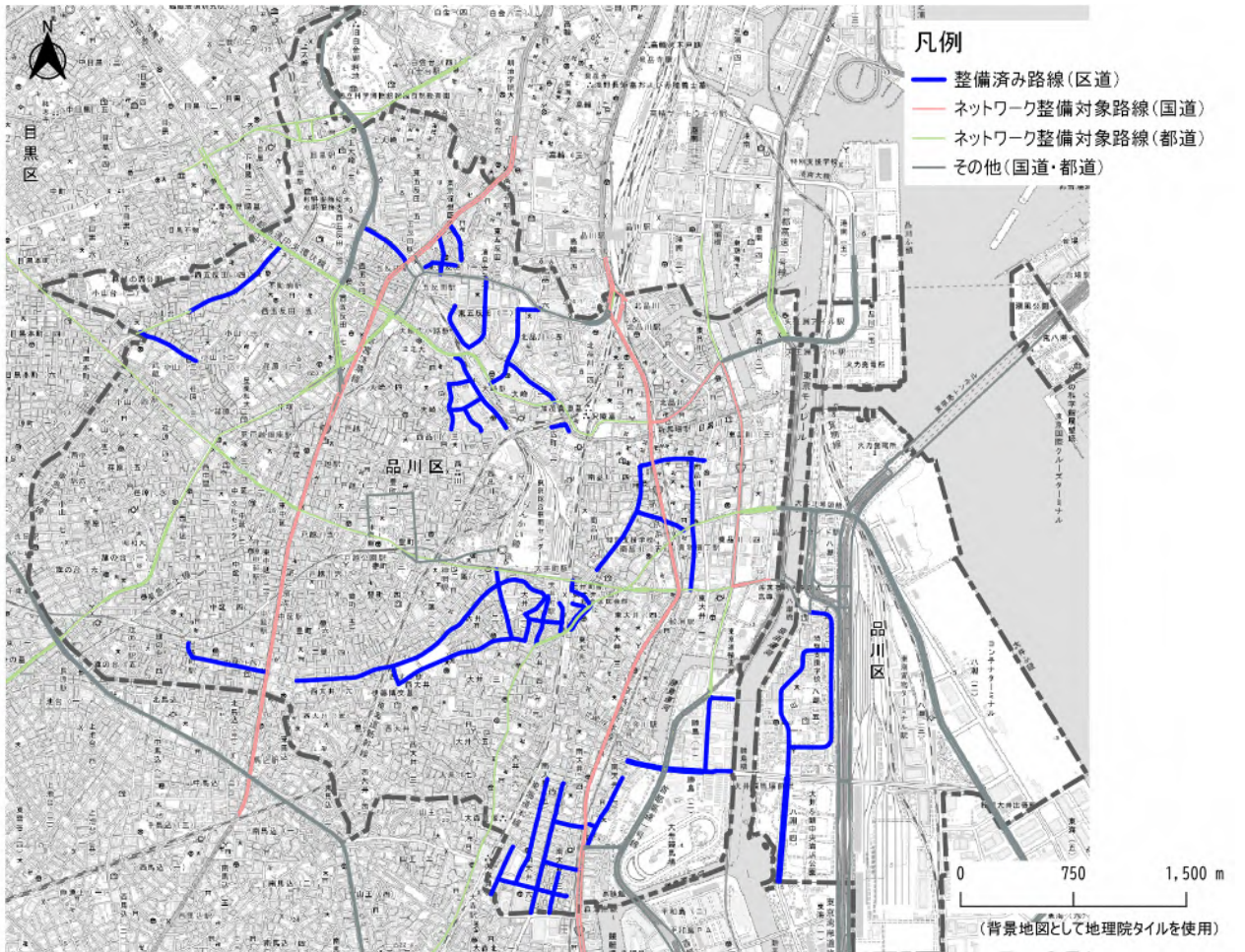


図 8-3 自転車通行空間整備済み路線 (2023 (令和5) 年2月時点)

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、歩車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ました（いずれも最低限確保すべき幅員で、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ります）。

○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）

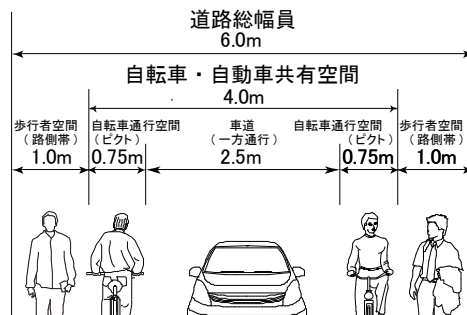
※2.0m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

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）

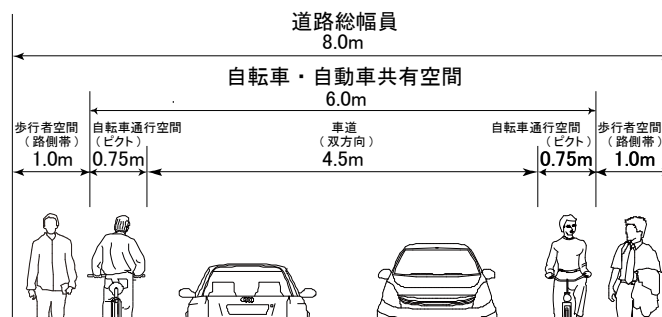
○一方通行の場合

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、スーパーマーケット) ・ 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) ・ 医療機関(病院・診療所)
	観光等支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・ 観光等拠点 (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「普段自転車によく利用する路線」として指摘の多い路線を対象とします。

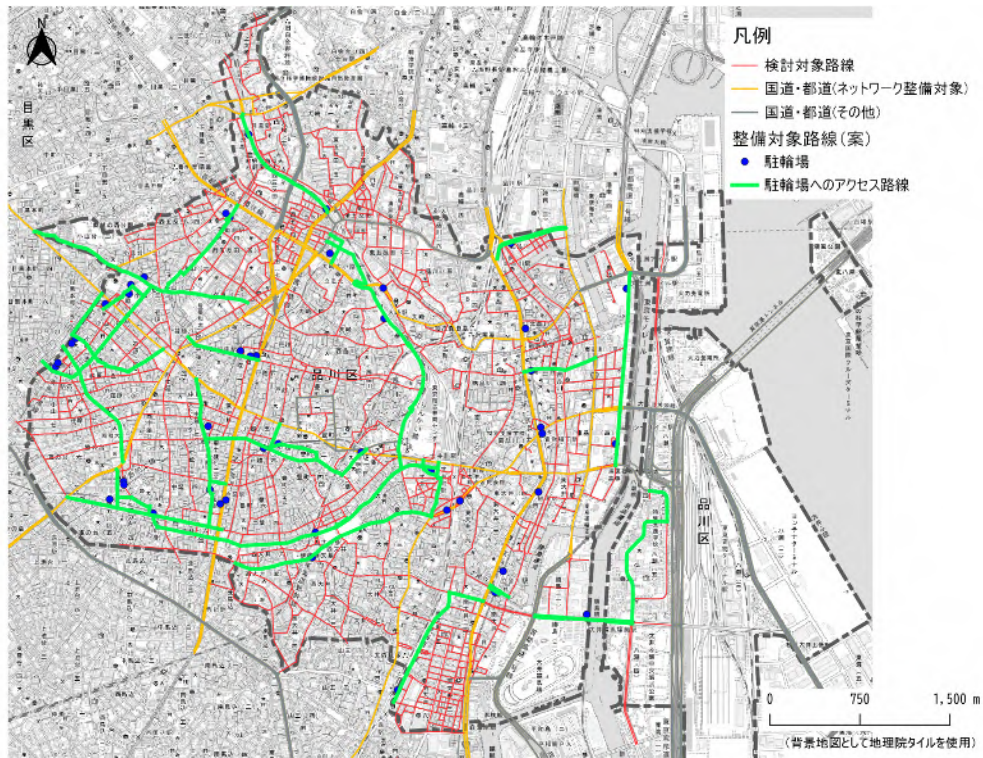


図 8-4 駅および駐輪場へのアクセス路線



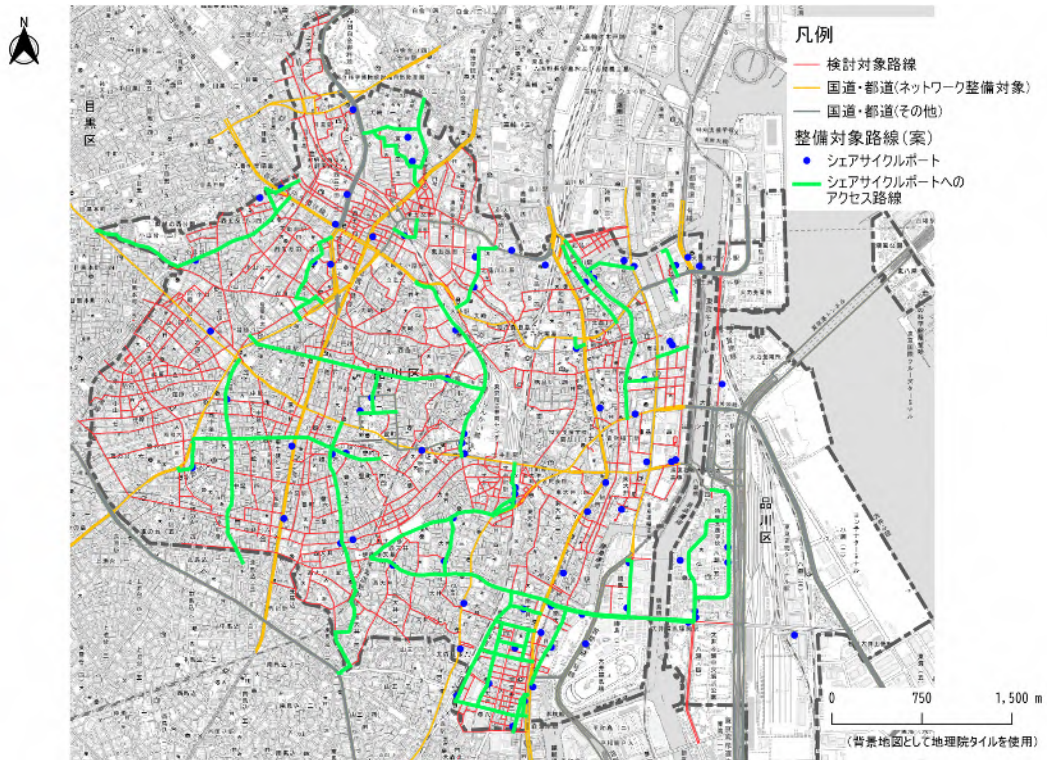


図 8-5 シェアサイクルポートへのアクセス路線

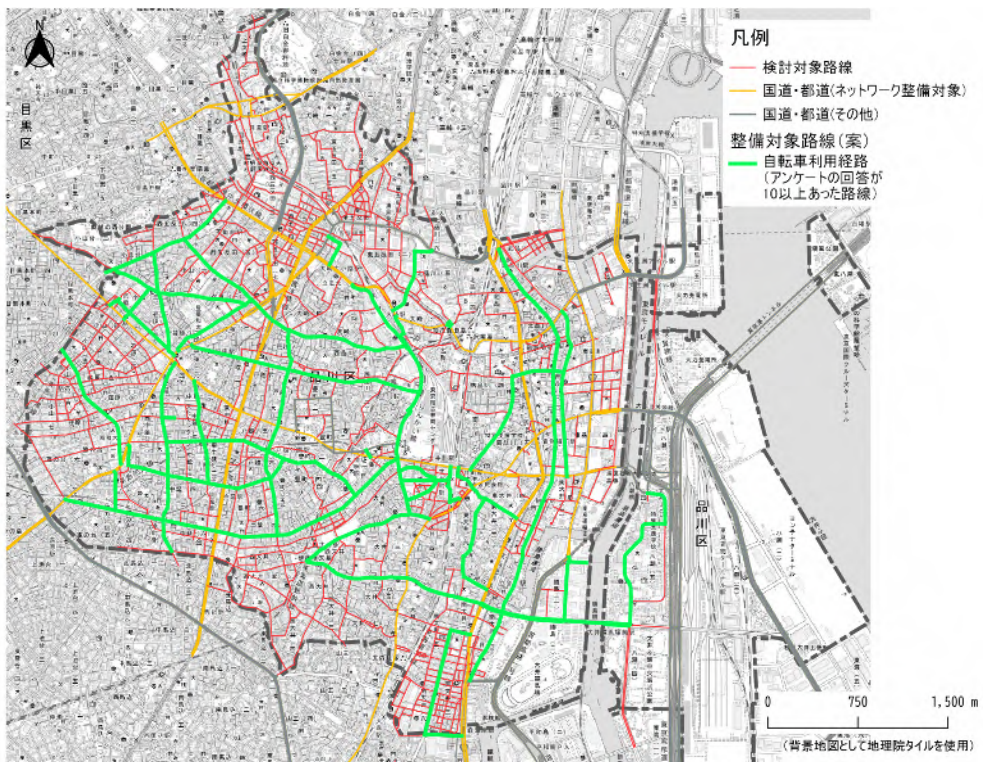


図 8-6 普段自転車によく利用する路線 (アンケート)



② 生活支援

対象施設は商業施設、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）、医療機関とします。

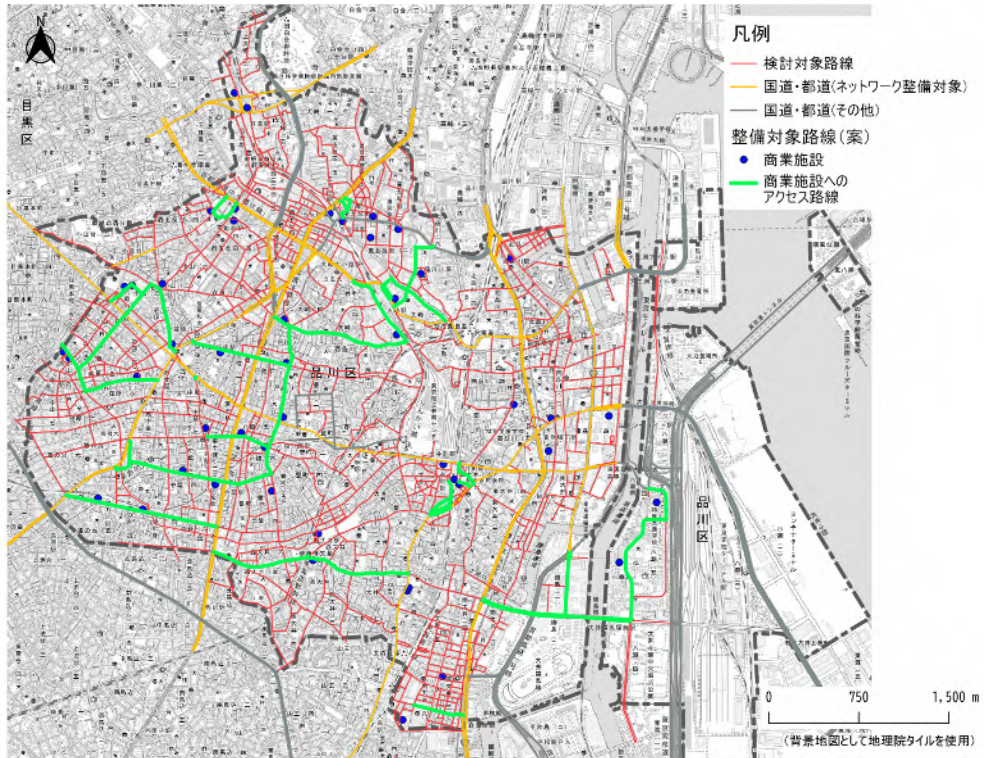


図 8-7 商業施設へのアクセス路線

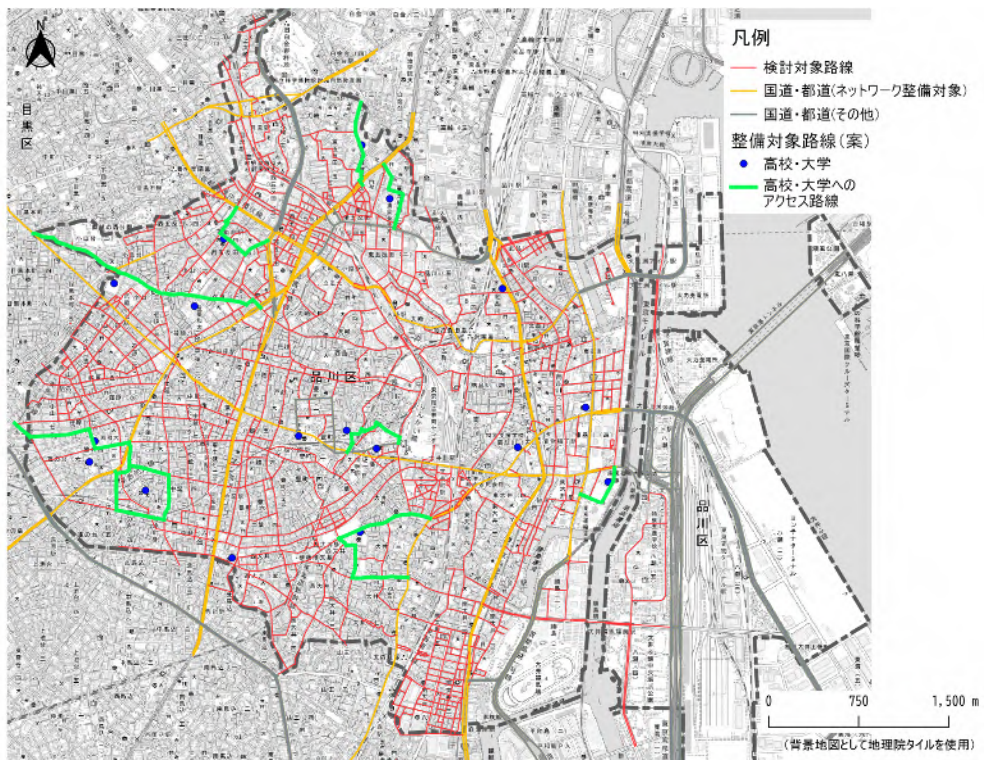


図 8-8 高校・大学へのアクセス路線



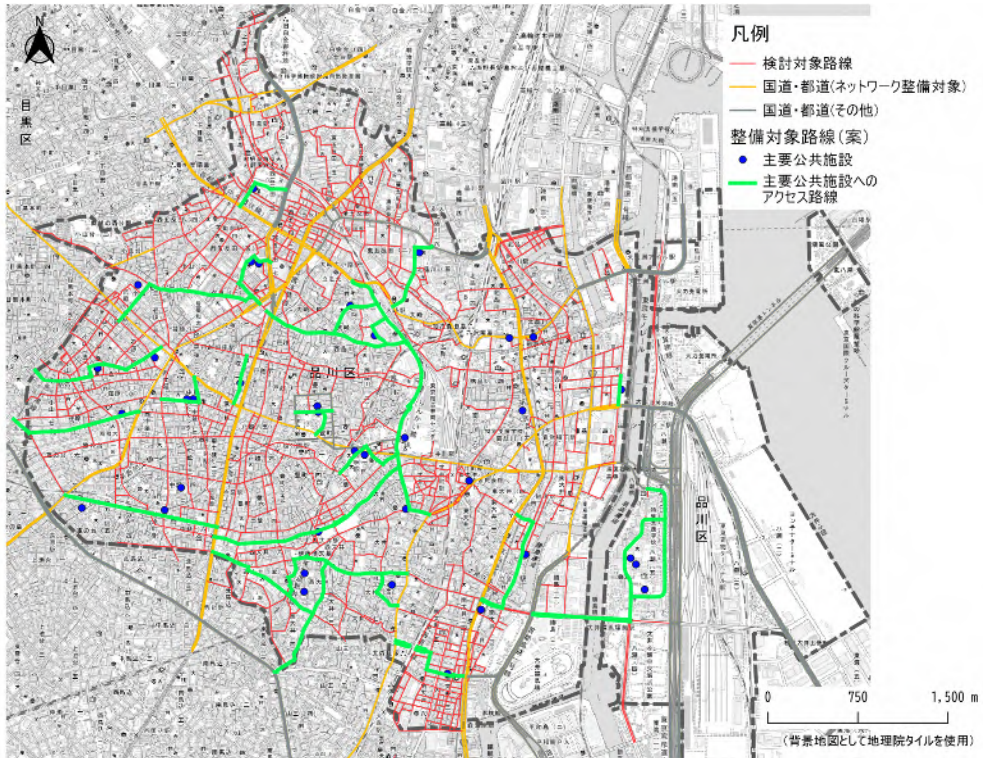


図 8-9 主要公共施設へのアクセス路線

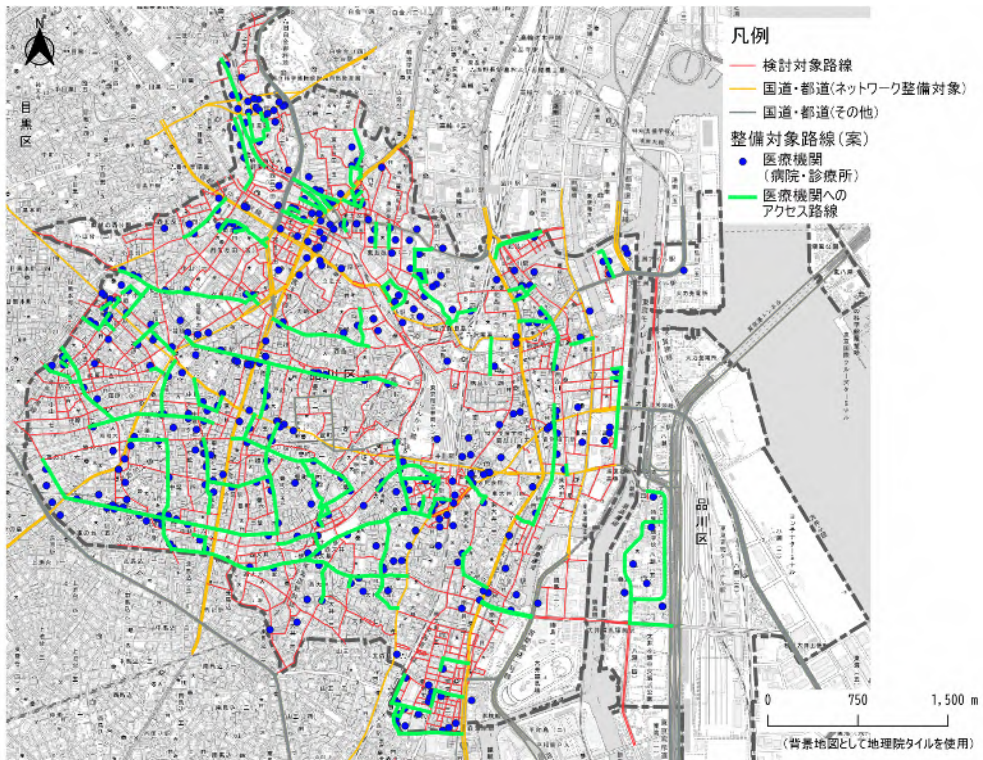


図 8-10 医療機関へのアクセス路線



### 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。

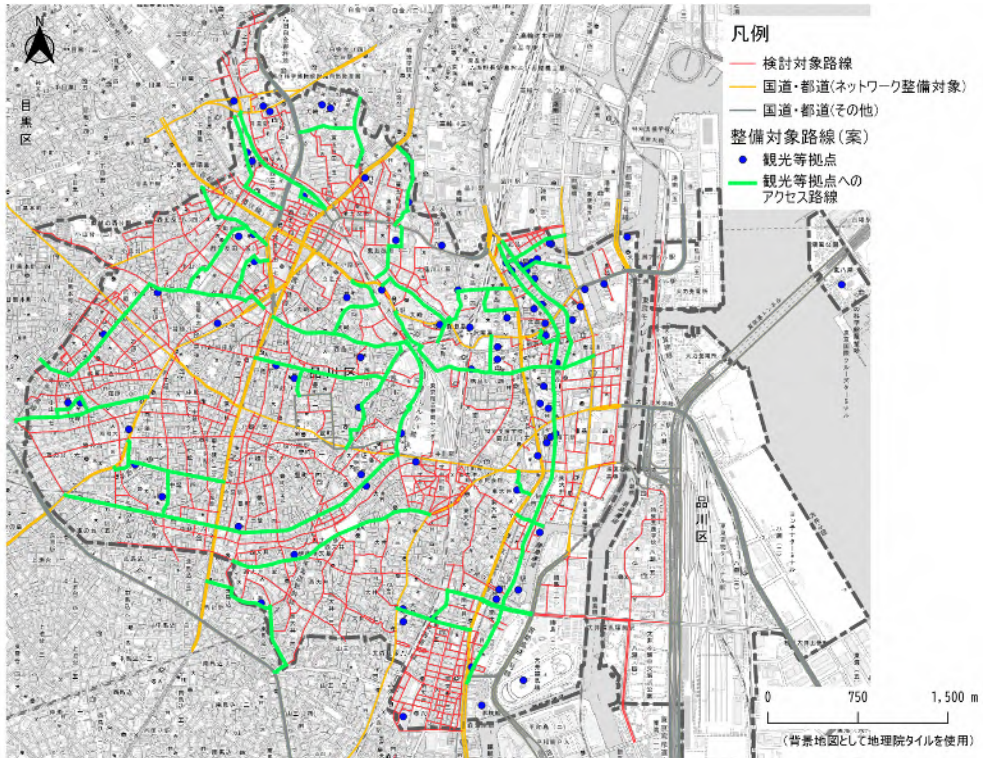


図 8-11 観光等拠点へのアクセス路線



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。

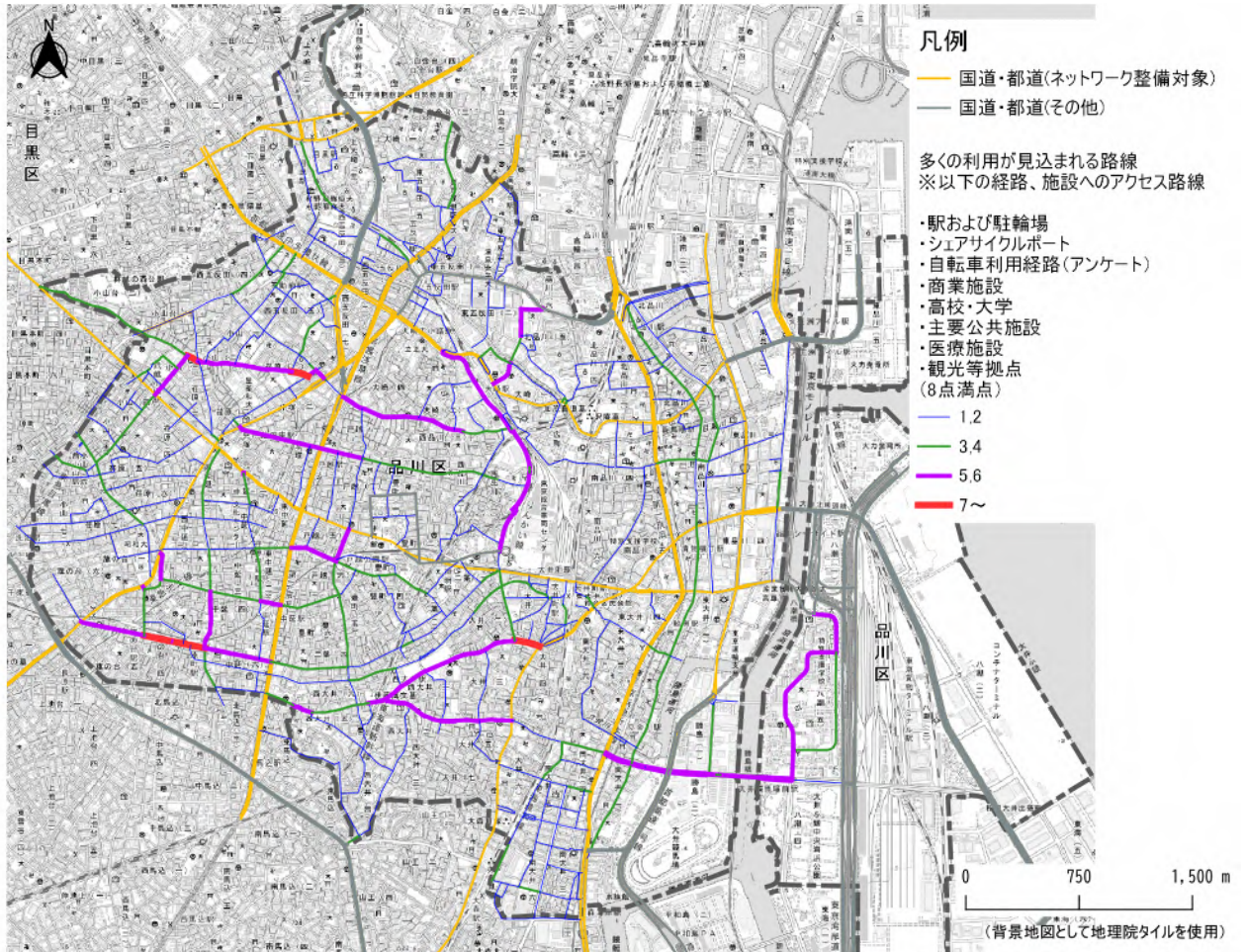


図 8-12 多くの利用が見込まれる路線



### (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。

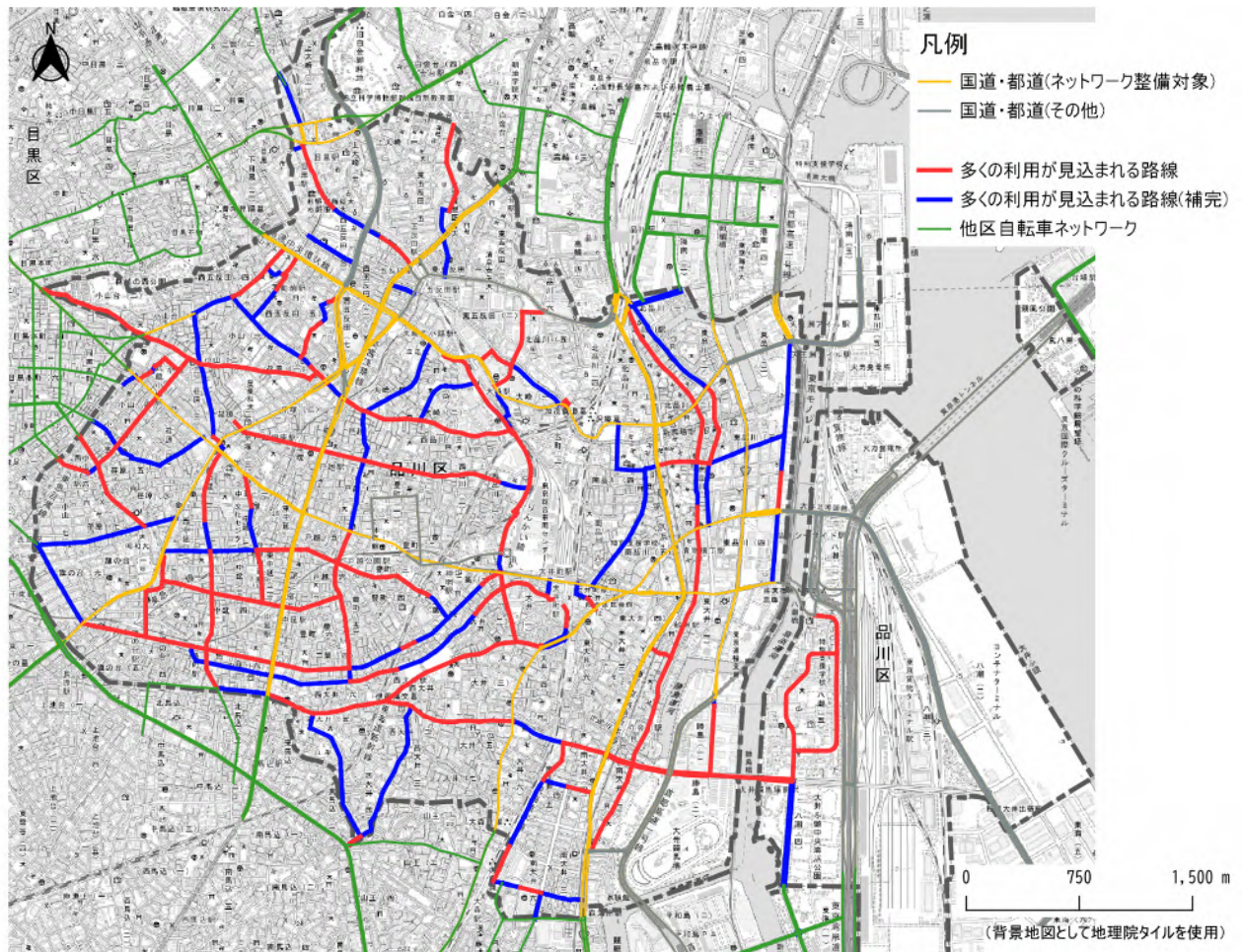


図 8-13 多くの利用が見込まれる路線 (補完路線追加)



#### (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。

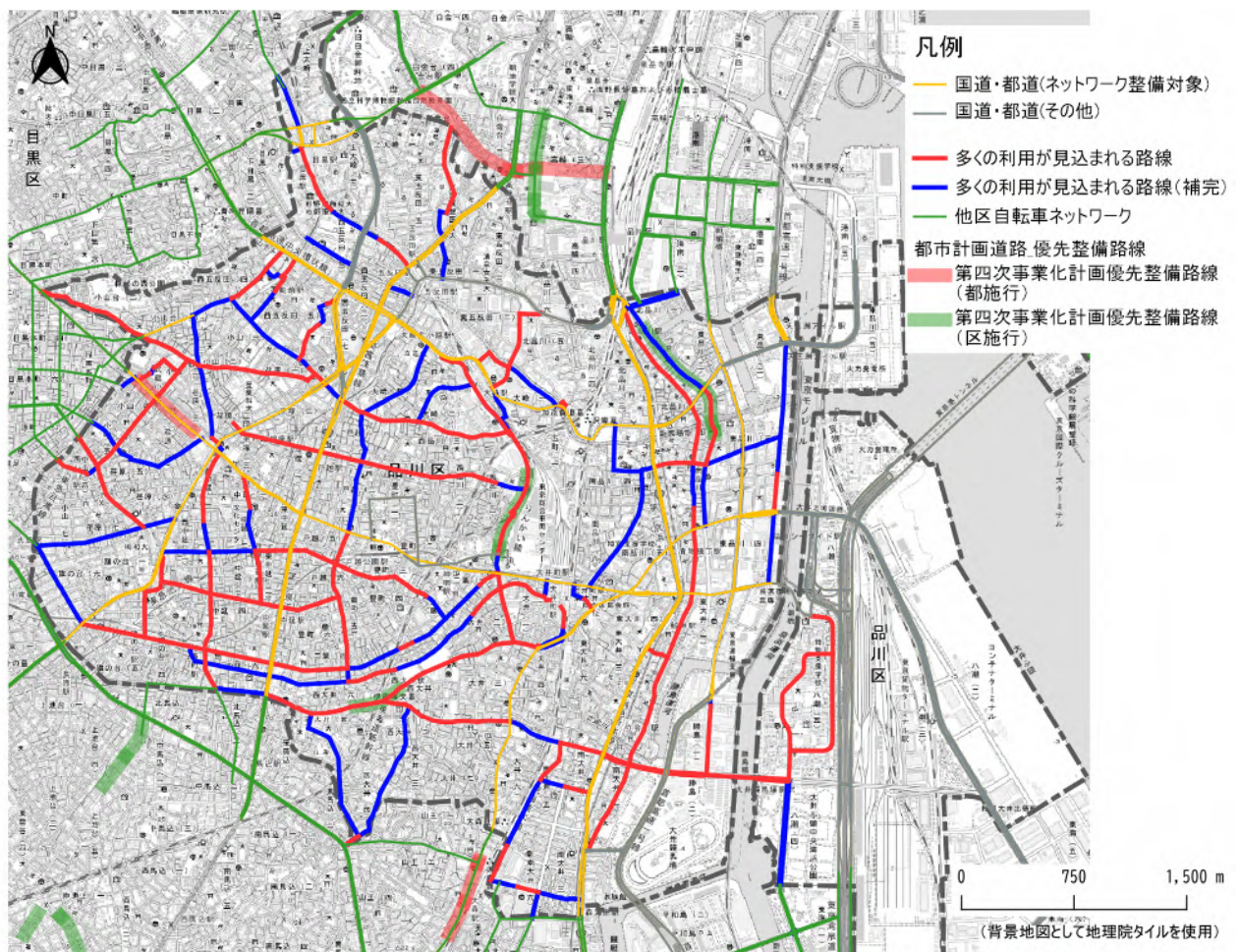


図 8-14 多くの利用が見込まれる路線 (都市計画道路追記)



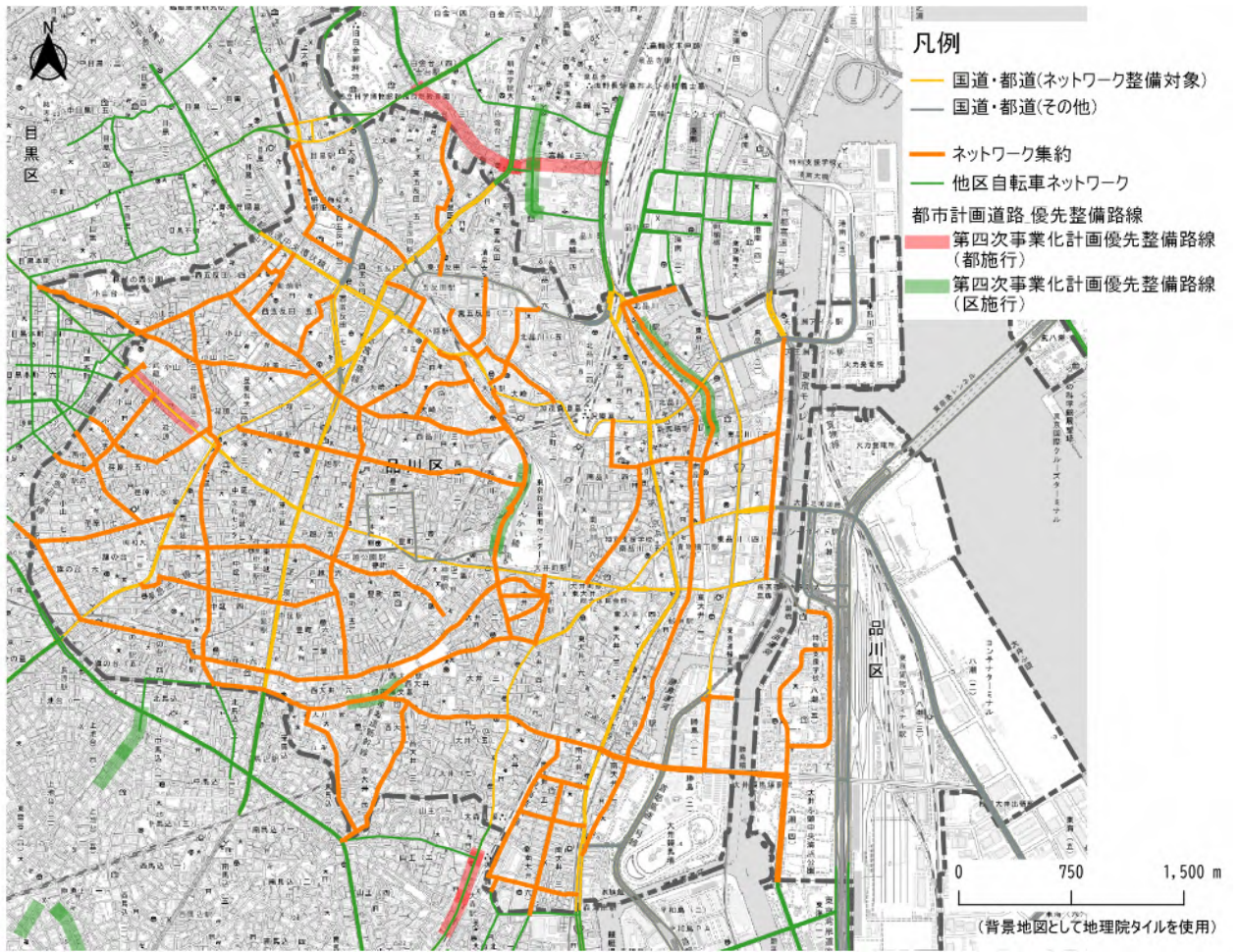


図 8-15 多くの利用が見込まれる路線 (調整後)

## 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箇所、危険を感じる路線（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、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

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
	危険を感じる路線	・危険を感じる路線（アンケート調査）	
	通学路等	・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） <sup>1</sup>	
	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

<sup>1</sup> 義務教育学校を含む。



(ア) 自転車関連事故危険箇所

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事故危険箇所とし、当該箇所を含む路線を抽出しました。

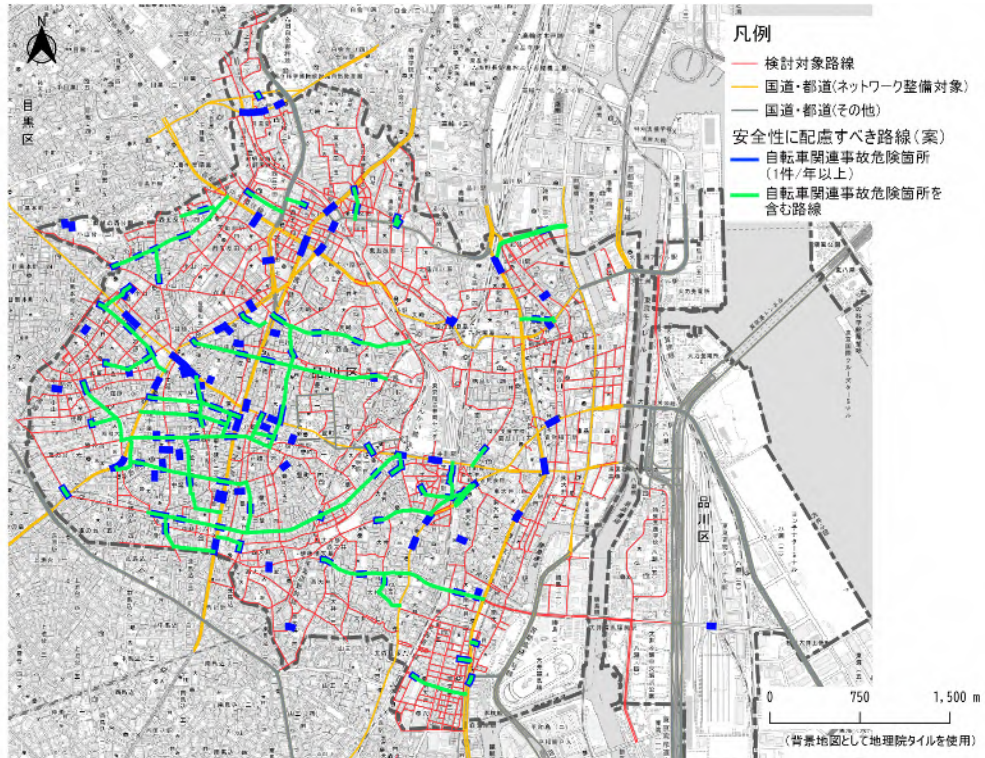


図 8-16 自転車関連事故危険箇所を含む路線

(イ) 危険を感じる路線

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。

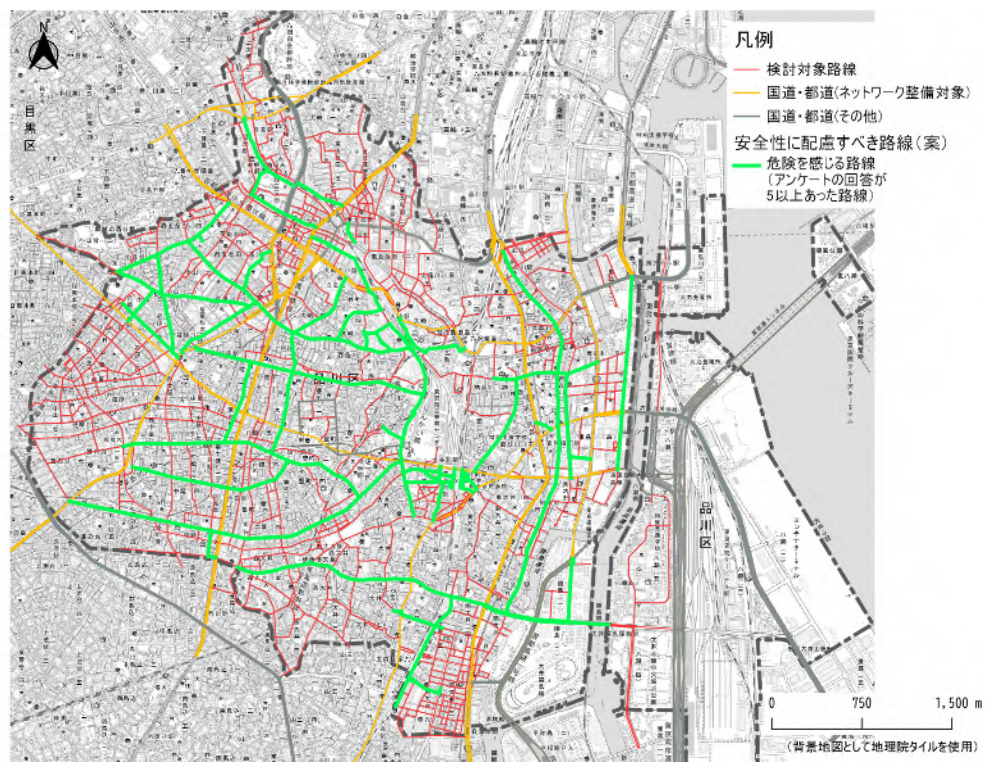


図 8-17 危険を感じる路線 (アンケート調査)

注：指摘数5件以上の路線を対象とした



(ウ) 通学路等

通学路等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。

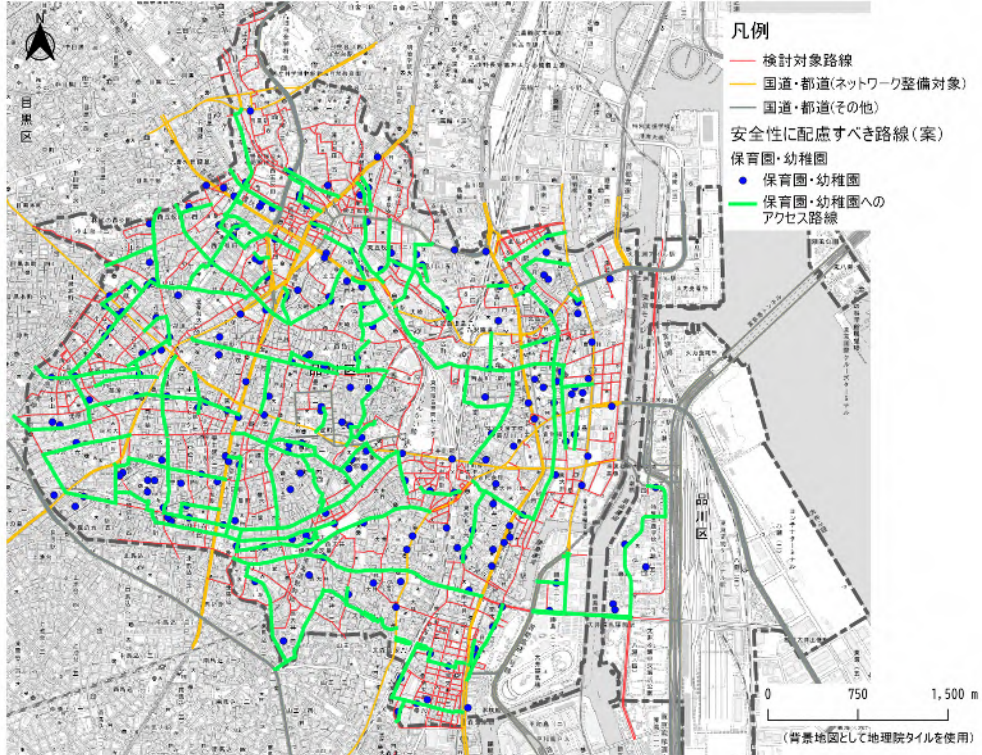


図 8-18 保育園・幼稚園へのアクセス路線

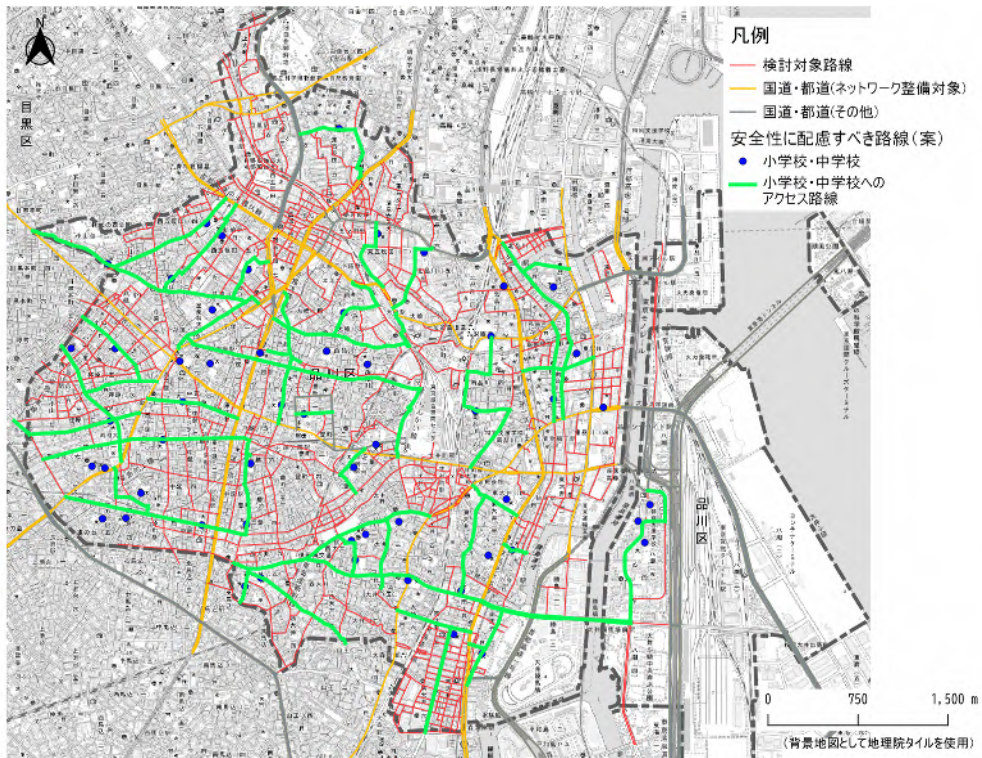


図 8-19 小学校・中学校へのアクセス路線



(工) 歩行者との錯綜が懸念される路線

歩行者と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。

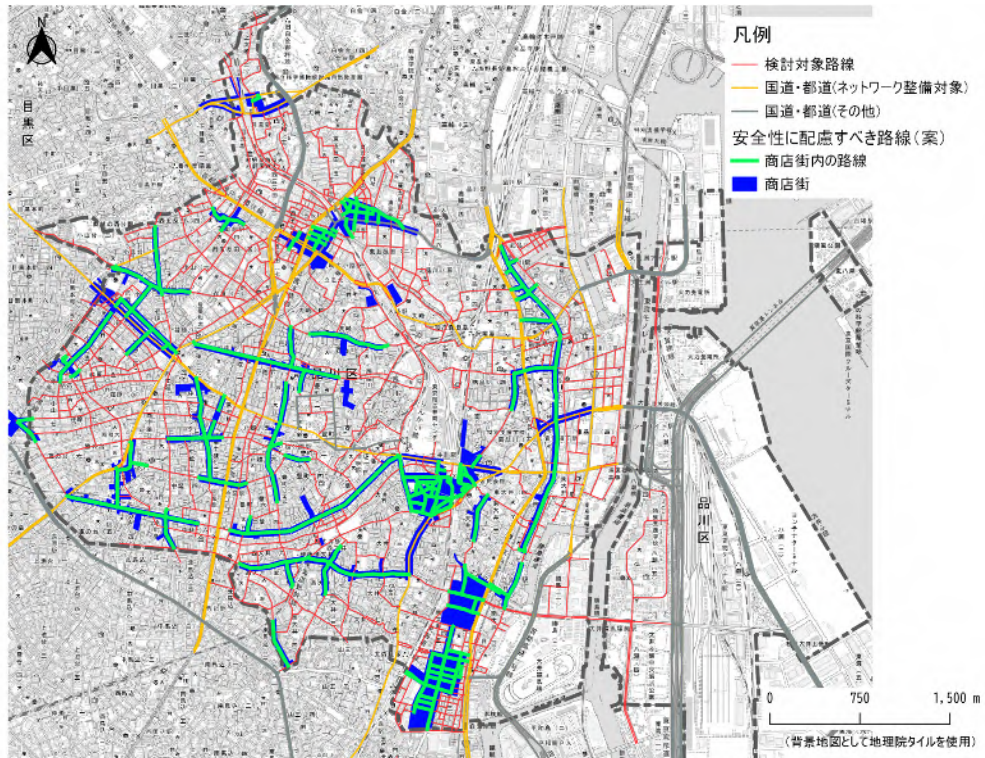


図 8-20 歩行者との錯綜が懸念される路線

(オ) 安全性に配慮すべき路線の抽出

(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「安全性に配慮すべき路線」として抽出しました。

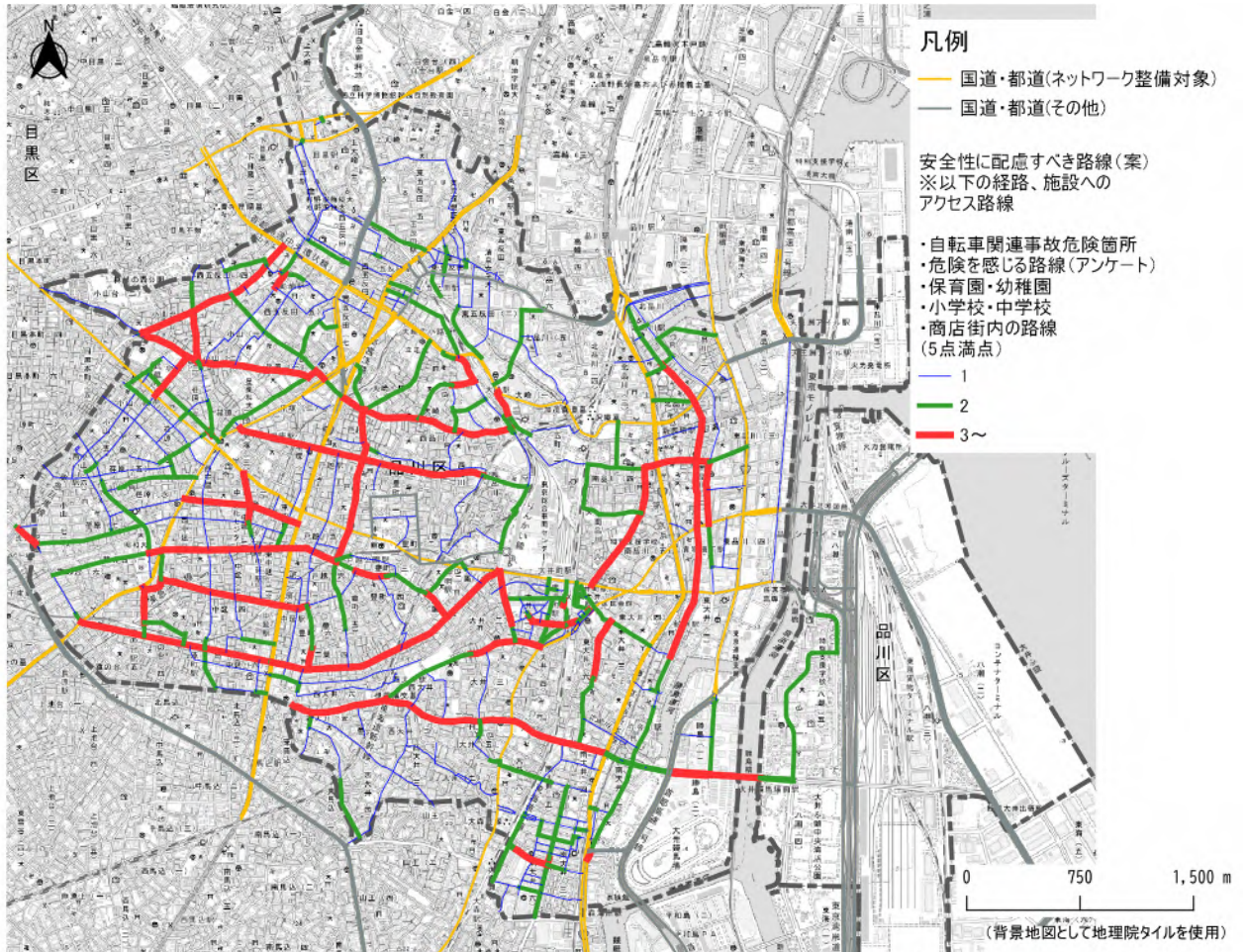


図 8-21 「安全性」に配慮すべき自転車ネットワークの抽出結果







### 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べき路線、自転車通行空間整備済み路線等を考慮し、自転車ネットワーク路線 59.3km を選定しました。

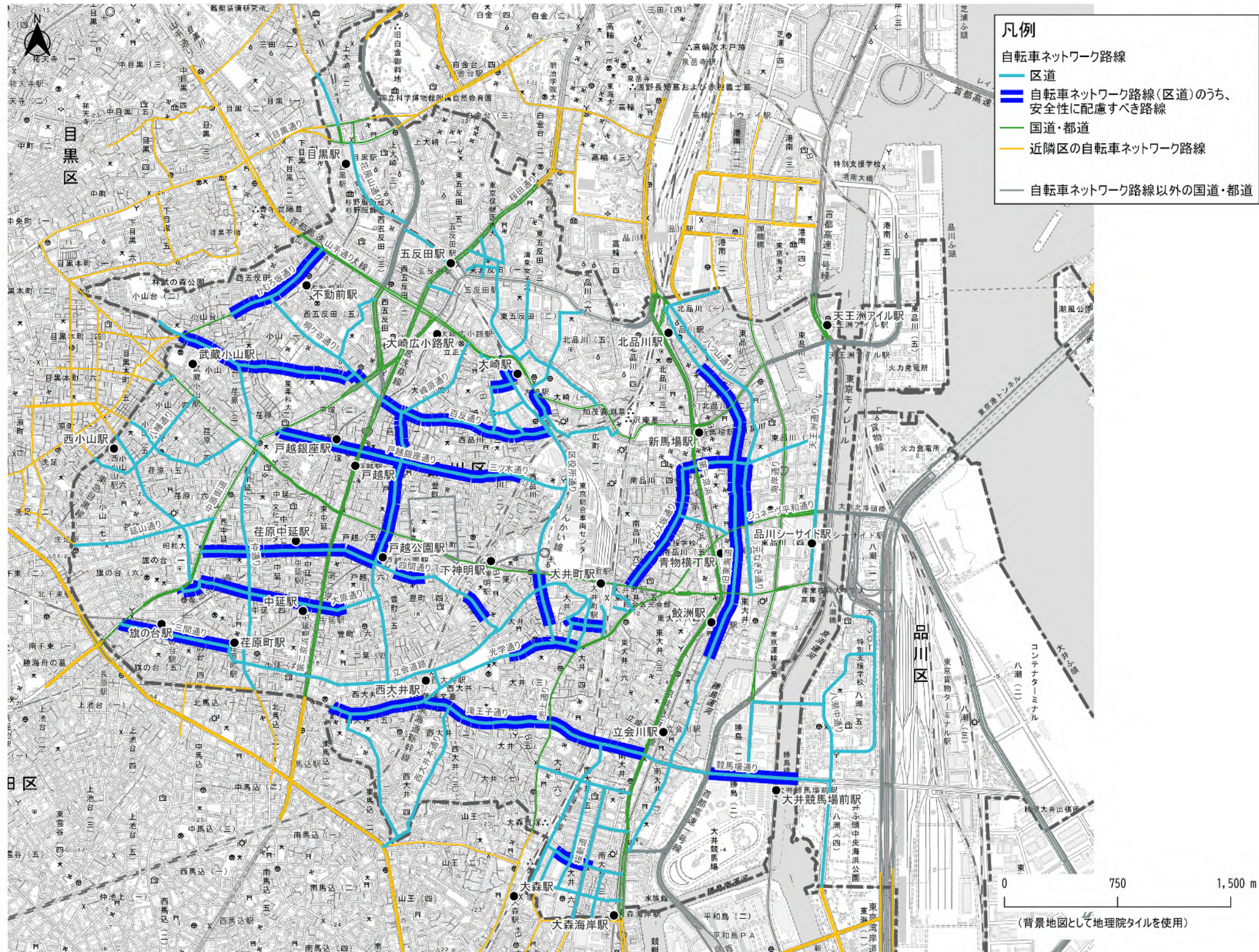


図 8-22 自転車ネットワーク路線と安全性に配慮すべき路線





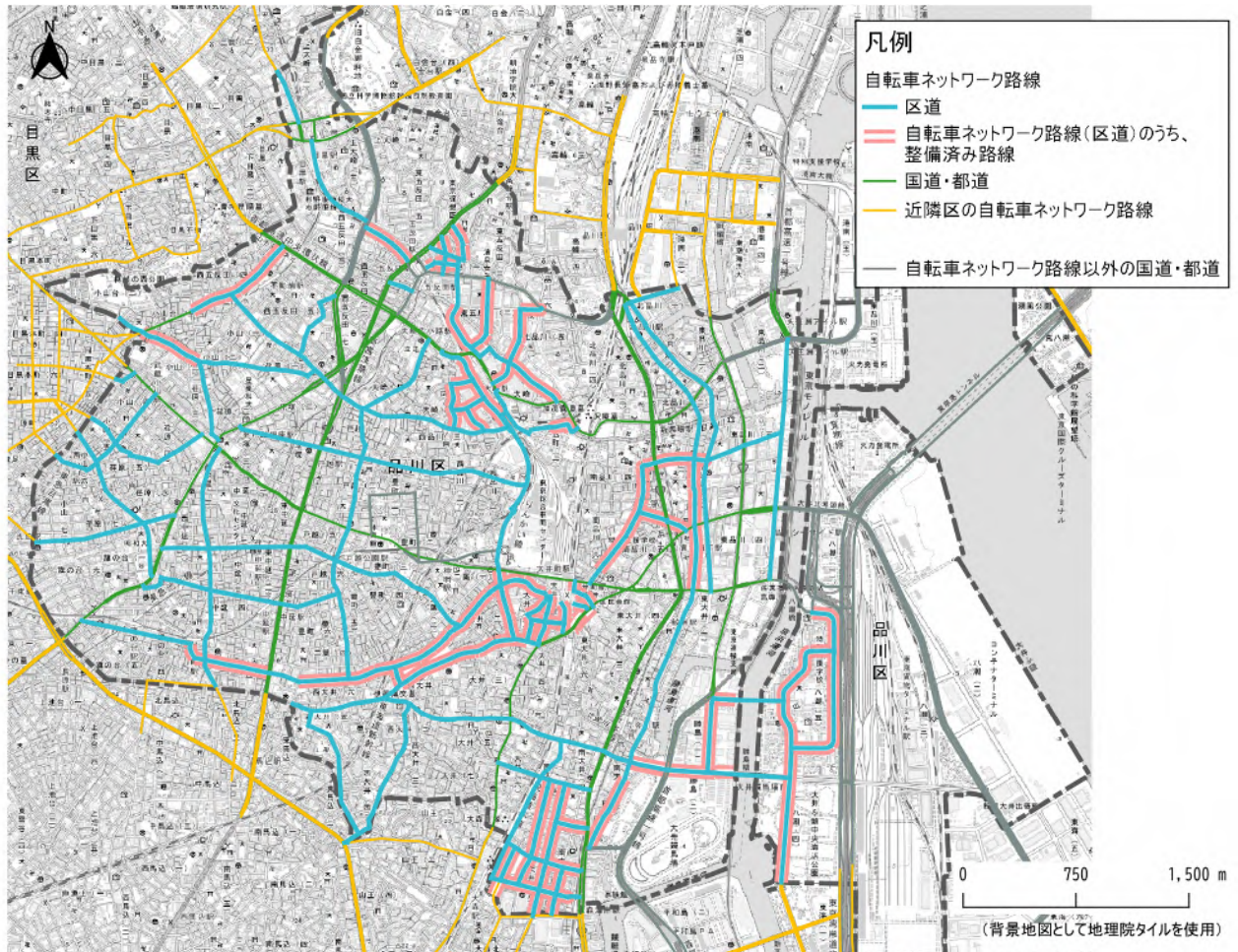


図 8-23 (参考) 自転車ネットワーク路線と区道の整備済み路線

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)	自転車ネット ワーク延長の 割合
品川区	328.4	59.3	18.1%
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