

前回協議会の補足資料

目 次

1. 第1回協議会のご意見と対応.....	1
2. 関連上位計画等.....	2
2.1 国、東京都、隣接区の自転車ネットワーク計画.....	2
2.2 近年の道路交通法の改正等.....	5
3. シェアサイクルについて.....	7
3.1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係.....	7
4. 自転車関連事故の分析.....	10
4.1 区内における自転車事故の概要.....	10
4.2 区内における自転車事故の発生個所.....	14

1. 第1回協議会のご意見と対応

第1回協議会におけるご意見のうち、下表の事項について、次ページ以降に整理した。

表 1-1 第1回協議会のご意見（一部抜粋）と対応

資料	項目	ご意見	対応
資料2 関連計画の概要について	国の計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・東京国道事務所では、「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和3年2月）を策定しており、国の計画の中に本件も記載してほしい。 ・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、全年齢に対する自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化、電動キックボードの歩道通行可なども規定されているので、これらも取り上げてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関連する自転車ネットワーク計画として、国（「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和3年2月））、東京都、隣接区を整理した。 ・「道路交通法の一部を改正する法律」（令和4年4月）について整理した。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の交通違反に対して警視庁の取り締まりが厳しくなった件、「自転車安全利用五則」の改正について紹介してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・警視庁の自転車の交通違反の取り締まり強化、「自転車安全利用五則」の改正について整理した。
資料3 自転車活用等に関する品川区の現状について	シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの利用状況と、バス路線（運行本数を太さで表示）を重ねてみると、利用の特性が見えてくると思う。 ・バス路線は、ネットワークを検討する上でも重要であり、整理しておいた方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの利用状況とバス路線の状況を重ね、整理した。
	事故	<ul style="list-style-type: none"> ・交通違反の事故が増えているとあるが、具体的にどういう法令違反か？ ・出会い頭、信号無視などが多いのか、自損事故が多いのかによって対策も異なってくる。事故発生箇所、事故形態などはネットワークの検討で、安全性の面から重要な要素になるので、資料をそろえていただきたい。 ・自損事故が多いというのは意外。細街路での事故も多いようなので、事故形態を分析してどのような対策が必要か検討した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通事故統計情報のオープンデータ」（警視庁）を用いて、事故発生箇所、事故形態などについて整理した。

2. 関連上位計画等

2.1 国、東京都、隣接区の自転車ネットワーク計画

1) 国（東京国道事務所）

- ・「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和 3 年 2 月）では、直轄国道の放射軸路線のうち延長約 104km を自転車通行空間の整備検討対象区間に位置付けている。
- ・品川区内では、国道 1 号（第二京浜）、国道 15 号（第一京浜）、国道 357 号（山手通り、海岸通り） が整備検討対象区間に該当している。
- ・自転車の通行規制区間としては、国道 357 号（八潮橋、東京港トンネル） が該当している。
- ・区との連携については、「23 区内の自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進が必要」（「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画 別添」p16）と記載している。



図 2-1 整備検討対象区間（品川区）

出典：国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」の図を拡大

2) 東京都

- ・「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和3年5月）では、4つの整備方針に基づき、2040年代までに自転車通行空間約1,800km（都道）の整備を目指すとしている。
- ・品川区内では、都道2号（中原街道）、都道316号（海岸通り）、都道317号（山手通り）、都道420号（26号線通り、鮫洲大山線）、都道421号（池上通り、ジュネーヴ平和通り）が自転車ネットワークに該当している[※]。
- ・「国道、区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性」については、「今後、区市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられる都道についても、適宜、各区市町村と連携し自転車通行空間の整備に取り組む。」（「東京都自転車通行空間整備推進計画」p19）と記載している。

※：具体的な路線名の記載がないため、地図と重ね合わせて推定

■ 4つの整備方針

- (1) 広域的ネットワークの形成
- (2) 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化
- (3) 観光地等における回遊性の向上
- (4) サイクリングコース等や国立公園へのアクセス向上



図 2-2 2040年代の将来像 自転車ネットワーク（品川区）

出典：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」の図を拡大・加筆

3) 隣接区（大田区、港区、目黒区、渋谷区、江東区）

・品川区に隣接する5区（大田区、港区、目黒区、渋谷区、江東区）では、それぞれの自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワーク整備が進められている。

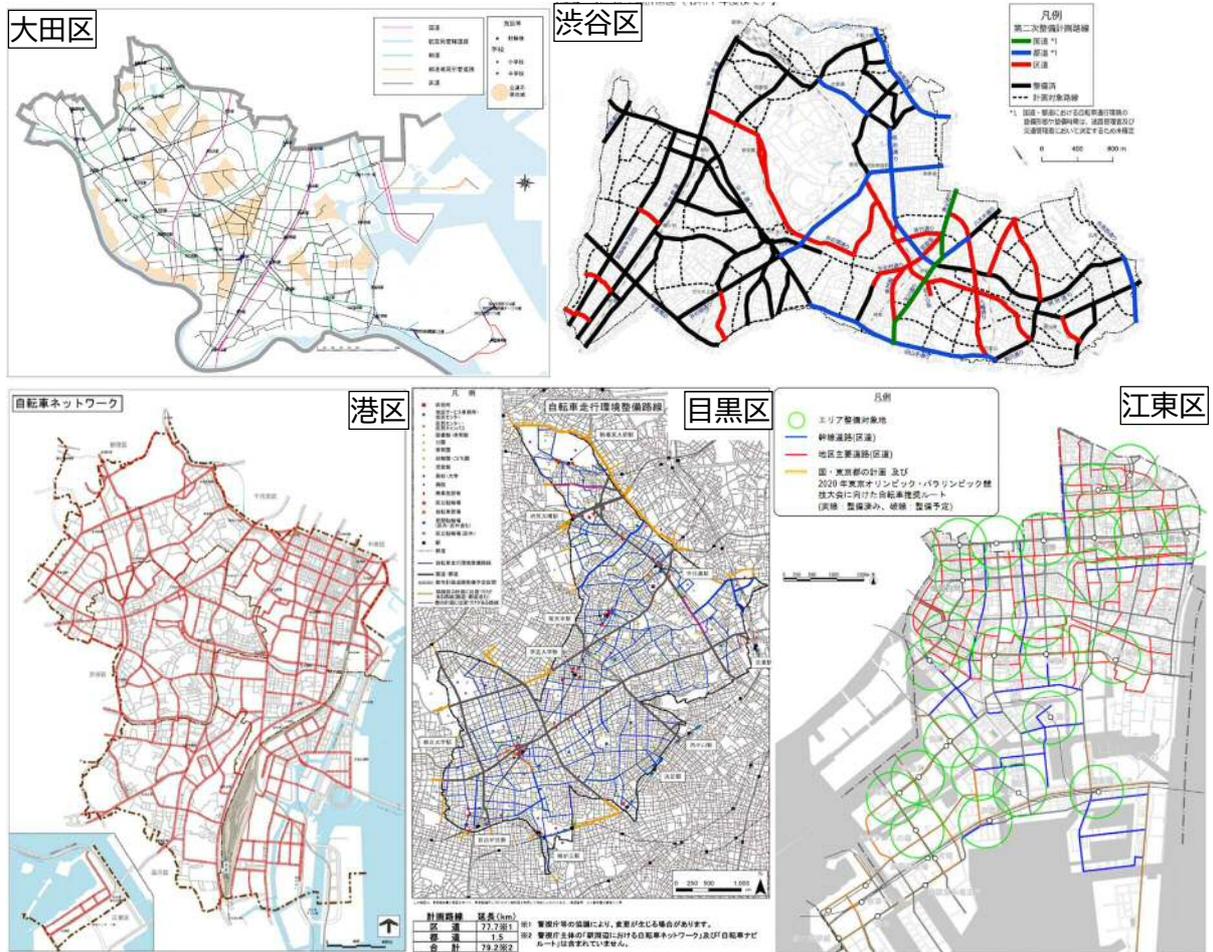


図 2-3 隣接5区の自転車ネットワーク

出典：大田区「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」
 渋谷区「渋谷区自転車通行環境整備計画（第二次）」
 港区「港区自転車利用環境整備方針」
 目黒区「目黒区自転車走行環境整備計画」
 江東区「江東区自転車利用環境推進方針」

2.2 近年の道路交通法の改正等

1) 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年4月27日公布）

- ・ 令和4年4月に公布された「道路交通法の一部を改正する法律」では、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルールが定められたほか、**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化された。**

① 特定自動運行に係る許可制度の創設

（令和5年4月1日施行予定）

- レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転（特定自動運行）を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととする。
- 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、市町村の長等の意見を聴かなければならないこととする。
- 遠隔監視のための体制を整えなければならないこととするなど、許可を受けた者の遵守事項や交通事故があった場合の措置等について定める。

② 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備

1 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等（令和5年7月1日施行予定）

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

2 遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）の交通方法等（令和5年4月1日施行予定）

- 遠隔操作により通行する車であって、最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」とし、歩行者と同様の交通ルール（歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等）を適用する。
- 遠隔操作型小型車の使用者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととする。

③ 運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備

（施行日未定）

- 希望者には、運転免許に係る情報を個人番号カードに記録することができることとする。
- 自動車等を運転するときは、上記事項が記録された個人番号カード又は運転免許証を携帯していなければならないこととする。

その他

- 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務（令和5年4月1日施行予定）
- 安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則の引上げ等（施行済み）
- バス停等における駐停車禁止の規制から除外する対象の拡大（施行済み） 等

図 2-4 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年4月）の概要

資料：警察庁ウェブサイトの資料に加筆

2) 自転車の交通違反に対する取り締まりの強化（警視庁）

- ・ 自転車が関与する交通事故が増加していることや、危険な自転車の走行に対して取締りを望む声が高まっていることを受け、**警視庁は令和4年10月から自転車の交通違反に対する取り締まりを強化**している。
- ・ 特に以下の4項目については、重大な事故につながりかねない悪質な交通違反として、**これまで「警告」にとどめていたケースでも、刑事罰の対象となる「交通切符（赤切符）」を交付し、検挙**している。

■ 取り締まり強化の4つの交通違反

- ①信号無視 ②一時不停止 ③右側通行 ④徐行せずに歩道を通行

資料：NHK ウェブサイトより作成

3) 自転車安全利用五則の改定（内閣府）

- ・ 中央交通安全対策会議交通対策本部（内閣府）は、令和4年11月に「自転車安全利用五則」を改定した。
- ・ これまでの「**安全ルールを守る**」の内容が**細分化**されて明記されたほか、**子どもに限らずヘルメットを着用**するよう求めている。

（旧）自転車安全利用五則（平成19年7月）

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止／夜間はライトを点灯／交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤子どもはヘルメットを着用

（新）自転車安全利用五則（令和4年11月）

- ①車道が原則、左側を通行（歩道は例外、歩行者を優先）
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

図 2-5 自転車安全利用五則の改定内容

資料：Cycle Sports ウェブサイト（スポーツ自転車総合情報サイト）より作成

3. シェアサイクルについて

3.1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係

- ・シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係をみると、バス路線が通っていない区間（大崎西口公園 - セブンイレブン西品川2丁目店間等）やバスを利用すると遠回りになる区間（こうなん星の公園 - 天王洲オーシャンスクエア間等）などで、ポート間の利用が多いところが見られる。
- ・一方、大井町駅中央口（西側） - セブンイレブン大井店間等、バス路線が近くてもポート間の利用が多いところも見られる。

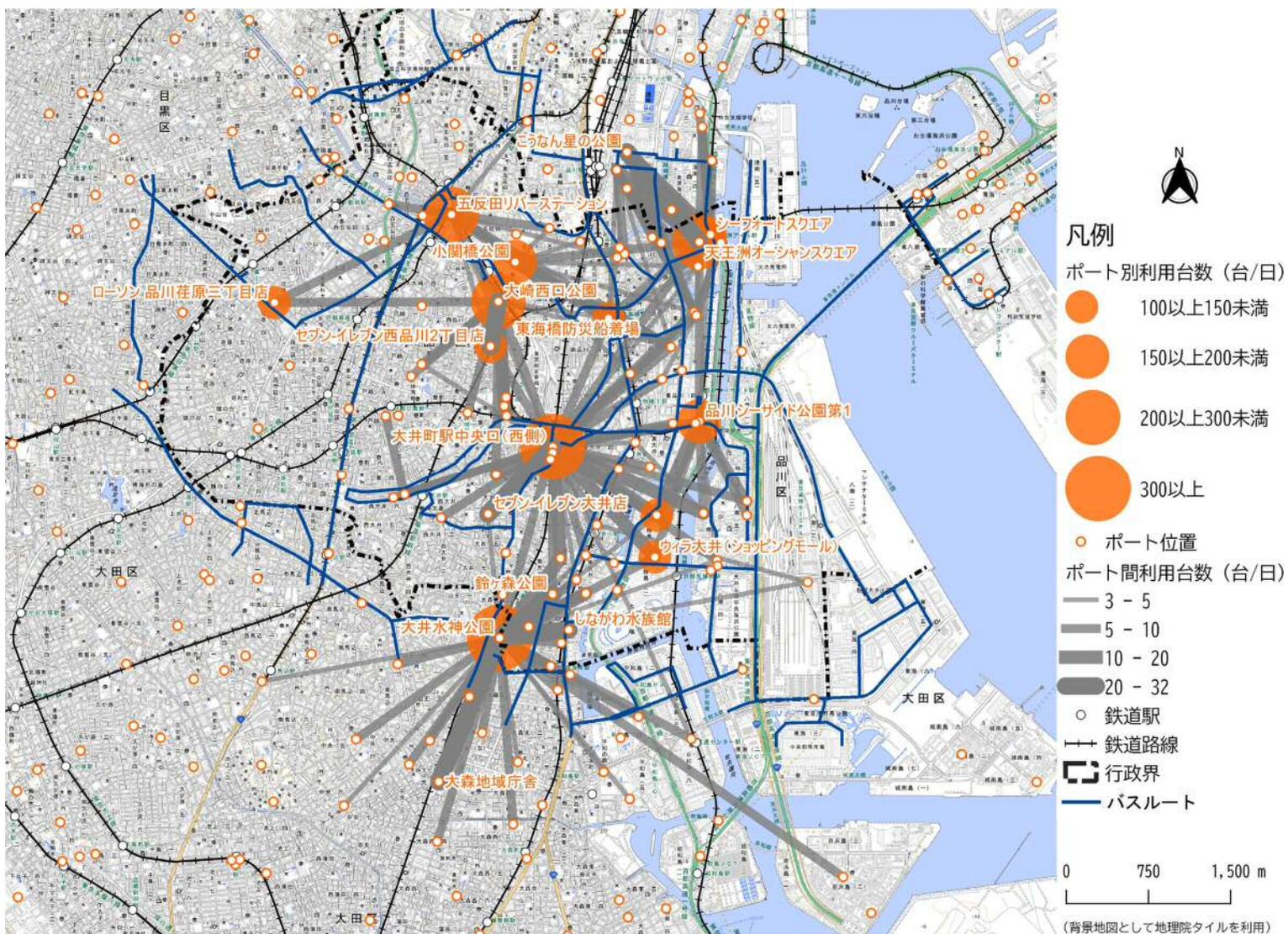


図 3-1 シェアサイクルの利用状況とバス路線の関係

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）、品川区「品川区地域公共交通基本方針」（令和2年10月）より作成

注：利用台数が100台/日以上ポート、もしくはポート間利用台数が20台/日以上発着ポートの名称を表示

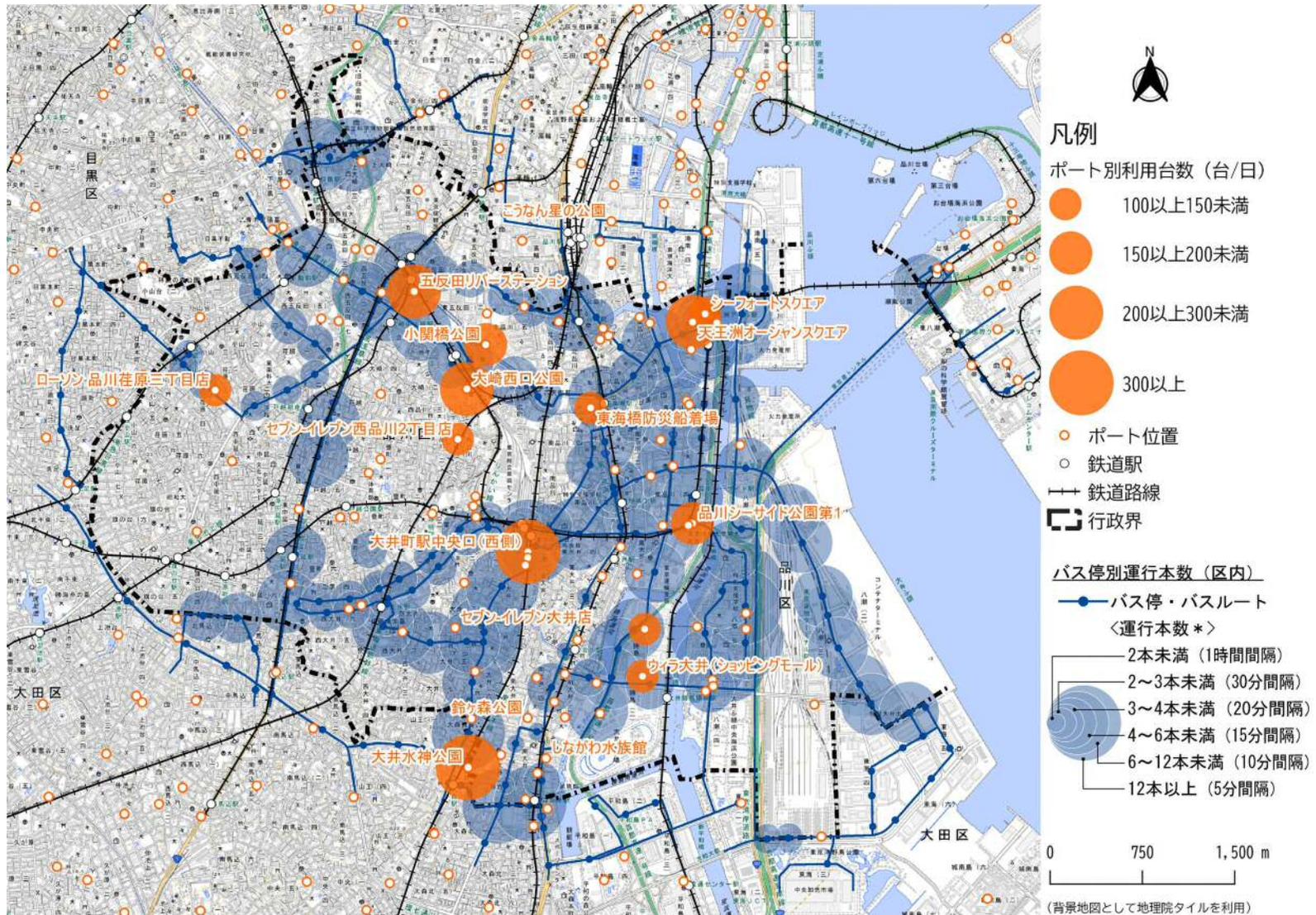


図 3-2 シェアサイクルの利用状況とバス運行本数の関係

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）、品川区「品川区地域公共交通基本方針」（令和2年10月）より作成

注：利用台数が100台/日以上、もしくはポート間利用台数が20台/日以上、もしくはポート間の発着ポートの名称を表示

4. 自転車関連事故の分析

4.1 区内における自転車事故の概要

1) 自転車事故の発生状況

- ・ 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）の道路は「**自転車単独・相手無し**」の事故が多い。（表 4-1 参照）
- ・ 概ね若い世代ほど「**自転車対人**」の事故が多くしており、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る。（表 4-2 参照）
- ・ 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%を超えている。（表 4-3 参照）

表 4-1 道路幅員別・事故類型別の自転車事故発生状況

(件数)

	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	66	163	43	50	89	411
5.5～13.0m	45	179	25	36	55	340
13.0m以上	22	102	12	15	20	171
一般交通の場所※	5	4	0	3	3	15
計	138	448	80	104	167	937

(構成比)

	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%

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年～2021年の合計。品川区の総事故件数937件）
 ※一般交通の場所：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（私道、駅前広場、サービスエリア、緑道等）

表 4-2 世代別・事故類型別の自転車事故発生状況

(件数)

	第1当事者・第2当事者合計					計
	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	
0～24歳	30	65	13	21	17	146
25～34歳	26	71	12	36	11	156
35～44歳	32	84	18	40	17	191
45～54歳	21	86	10	38	29	184
55～64歳	5	68	12	26	24	135
65～74歳	13	38	5	33	25	114
75歳以上	11	36	10	14	44	115
不明	0	0	0	0	0	0
計	138	448	80	208	167	1,041

(構成比)

	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%

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年～2021年の合計。品川区の総事故件数 937 件）
注：第1当事者・第2当事者合計の構成比のため、表 4-1 の構成比とは一致しない

表 4-3 世代別・道路幅員別の自転車事故発生状況

(件数)

	第1当事者・第2当事者合計				計
	5.5m未満	5.5～13.0m	13.0m以上	一般交通の場所※	
0～24歳	92	40	12	2	146
25～34歳	93	42	19	2	156
35～44歳	100	59	26	6	191
45～54歳	93	67	22	2	184
55～64歳	74	47	12	2	135
65～74歳	73	35	5	1	114
75歳以上	73	31	8	3	115
不明	0	0	0	0	0
計	598	321	104	18	1,041

(構成比)

	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年～2021年の合計。品川区の総事故件数 937 件）
※一般交通の場所：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（私道、駅前広場、サービスエリア、緑道等）
注：第1当事者・第2当事者合計の構成比のため、表 4-1 の構成比とは一致しない

2) 自転車の違反内容

・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%)が多い。

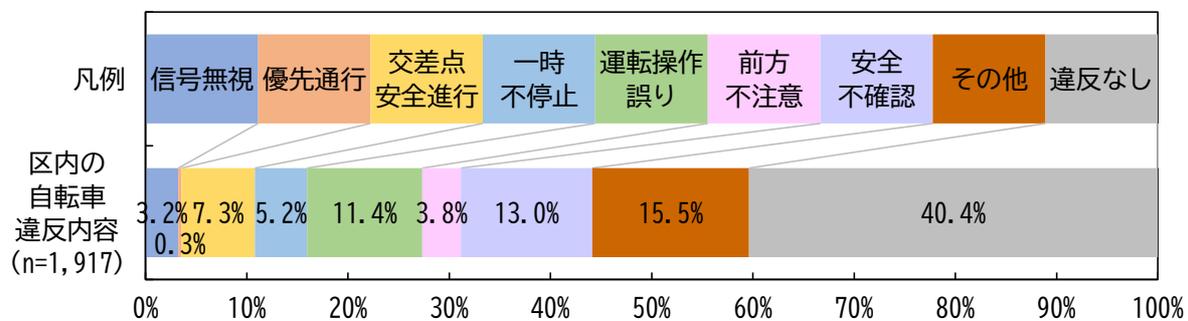


図 4-1 区内の自転車違反内容

資料：警視庁交通部「交通事故統計表（累月報）」より作成

注：2018年～2022年の合計

(参考) 都内における自転車事故の発生状況

- ・都全体では、自転車事故の約60%が交差点、約40%が単路で発生している。
- ・交差点では、90%以上が対自動車の事故となっており、「出会い頭」が52%で最も多く、次いで右左折時の事故が多い。
- ・単路では、対自動車の事故は42%と交差点に比べて少なく、「車両単独」(27.5%)や「人对自転車」(15%)が多い。

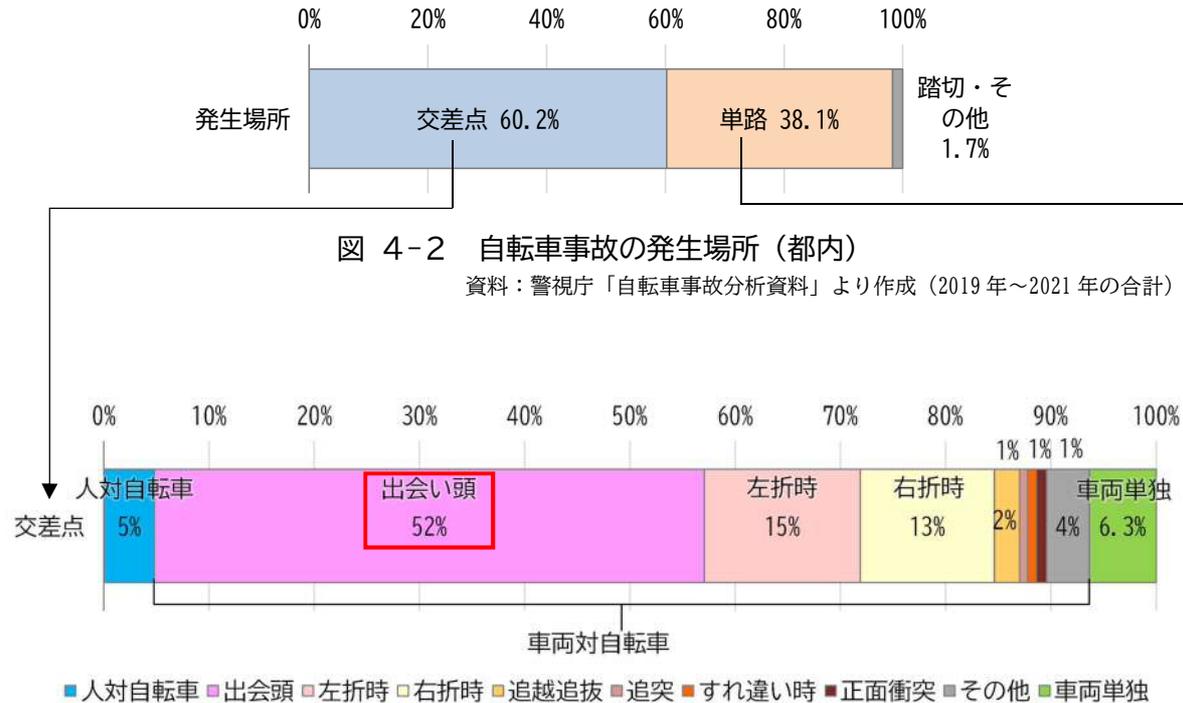


図 4-3 交差点における自転車事故の事故類型 (都内)

資料：警視庁「自転車事故分析資料」より作成 (2019年～2021年の合計)

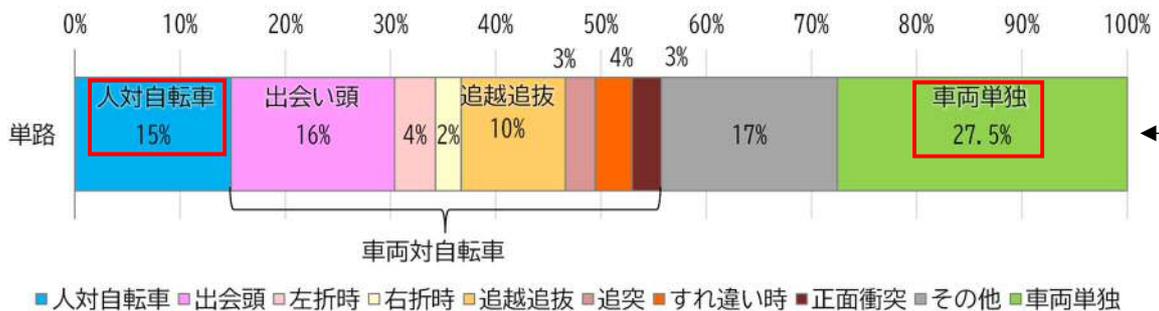


図 4-4 単路における自転車事故の事故類型 (都内)

資料：警視庁「自転車事故分析資料」より作成 (2019年～2021年の合計)

4.2 区内における自転車事故の発生箇所

事故発生地点の座標データをもとに、自転車事故発生箇所を図化した。

また、自転車事故が発生した道路（リンク単位）を抽出し、100mあたりの事故件数を色分けにより図化した。

- ・ 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**している。
- ・ 特に、**区西側**（第二京浜周辺等）では、9件以上／100m発生している箇所が多くみられる。

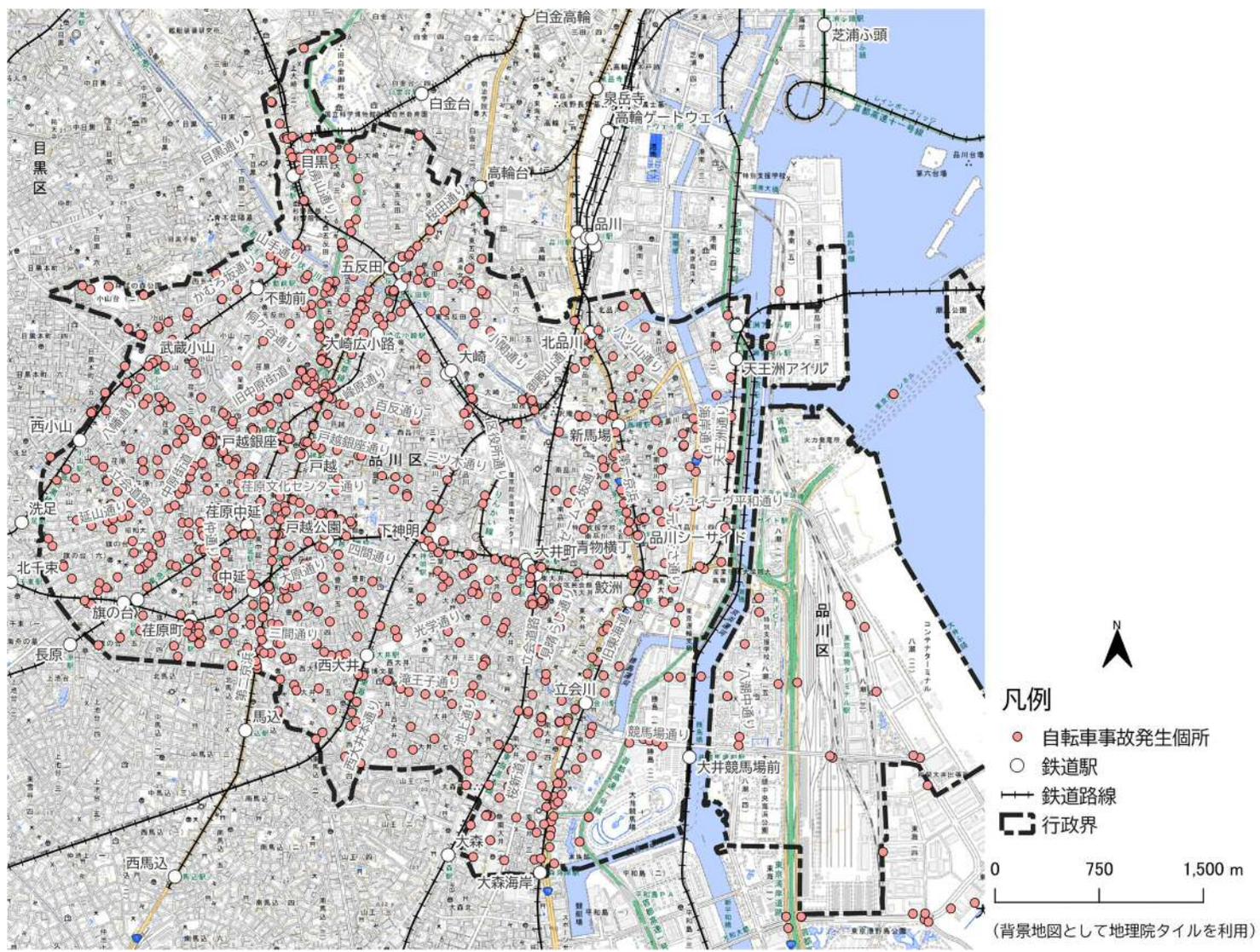


図 4-5 自転車事故発生個所

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年～2021年の合計）

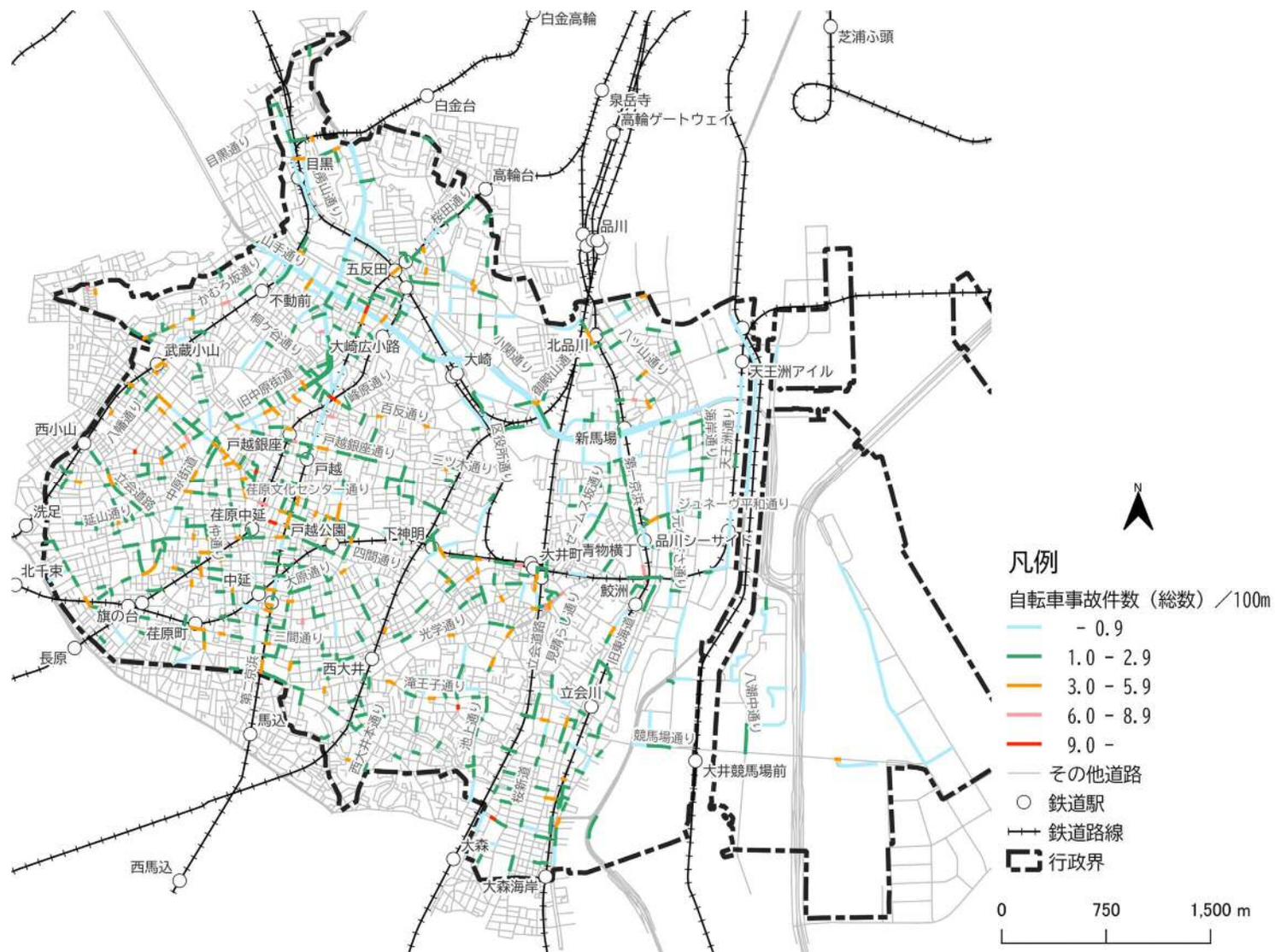


図 4-6 自転車事故件数（総数）

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年～2021年の合計）

(参考) 自転車事故と利用ルート・危険指摘数（区民アンケート結果）の関係

- ・ 自転車事故について、区民アンケートによる「主に利用するルート」、「危険を感じた箇所」の回答結果との関係を見たが、どちらもあまり強い相関は見られない（自転車利用が多い箇所、危険を感じる箇所が多い箇所が必ずしも事故が多いとは言えない）。

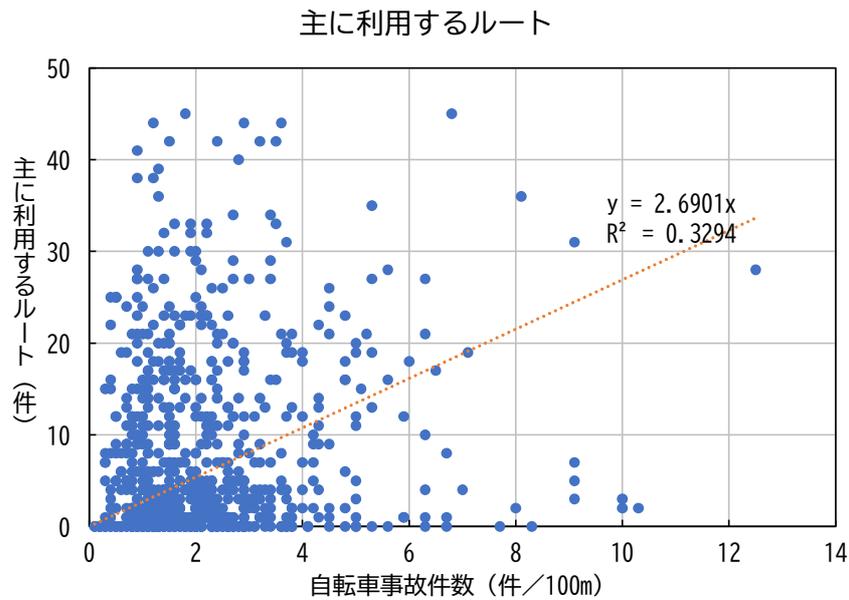


図 4-7 自転車事故と主に利用するルートの相関

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（2019年～2021年の合計）、区民アンケート結果より作成

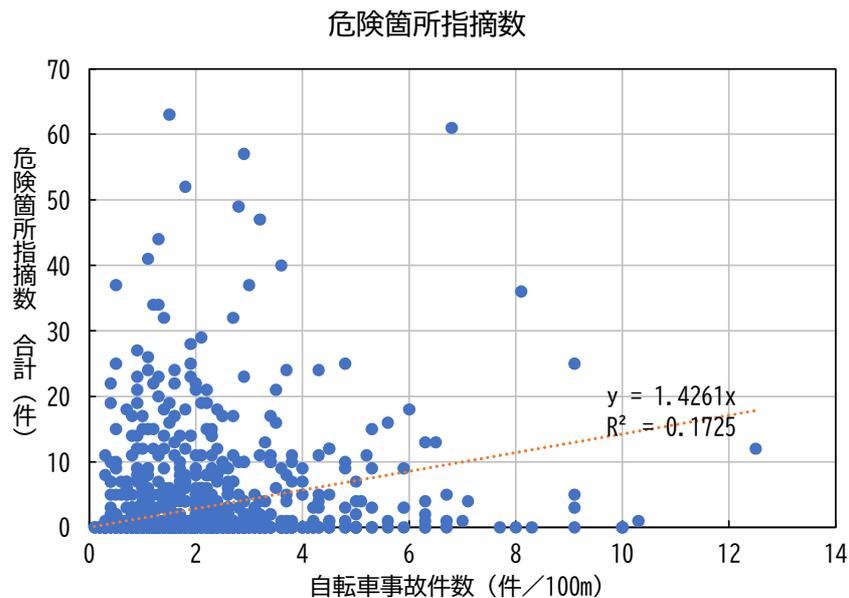


図 4-8 自転車事故と危険箇所指摘数の相関

資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（2019年～2021年の合計）、区民アンケート結果より作成