

自転車活用等に関する品川区の現状について

目 次

1. 地域現況（人口・地形・土地利用・交通環境）	2
2. 自転車交通現況	6
3. 新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化	17

1. 地域現況（人口・地形・土地利用・交通環境）

1-1 人口動態

1) 人口

・品川区の人口、世帯数は、年々増加傾向にあったが、前年から令和4年にかけて約2,700人、1,200世帯減少し、403,699人、226,858世帯となった。この原因として、新型コロナウイルス感染拡大の影響が推察される。

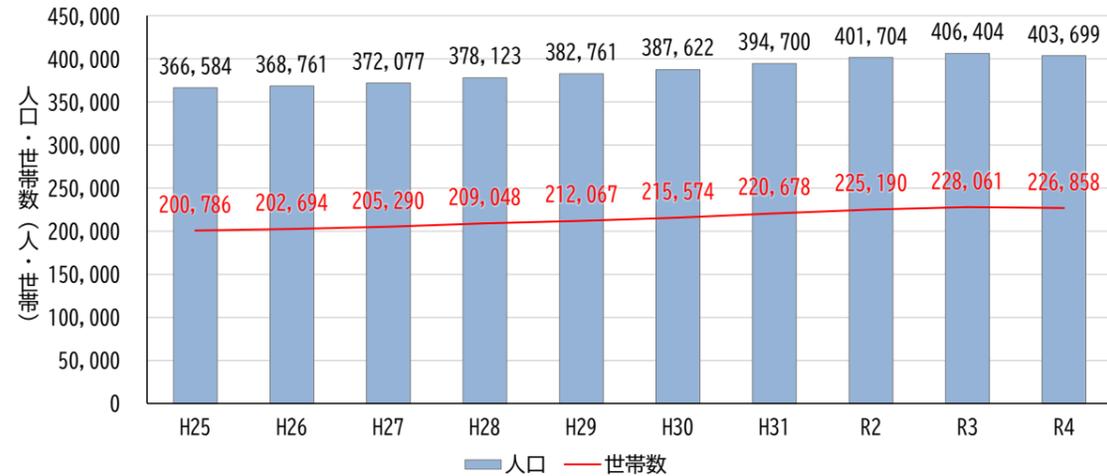


図1 人口と世帯数の推移

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

・地区別での年齢別人口構成比を見ると、品川地区、大崎地区、大井地区は14歳以下の年少人口の割合が比較的高く、八潮地区は65歳以上の老年人口の割合が36.8%で高齢化が進んでいる。

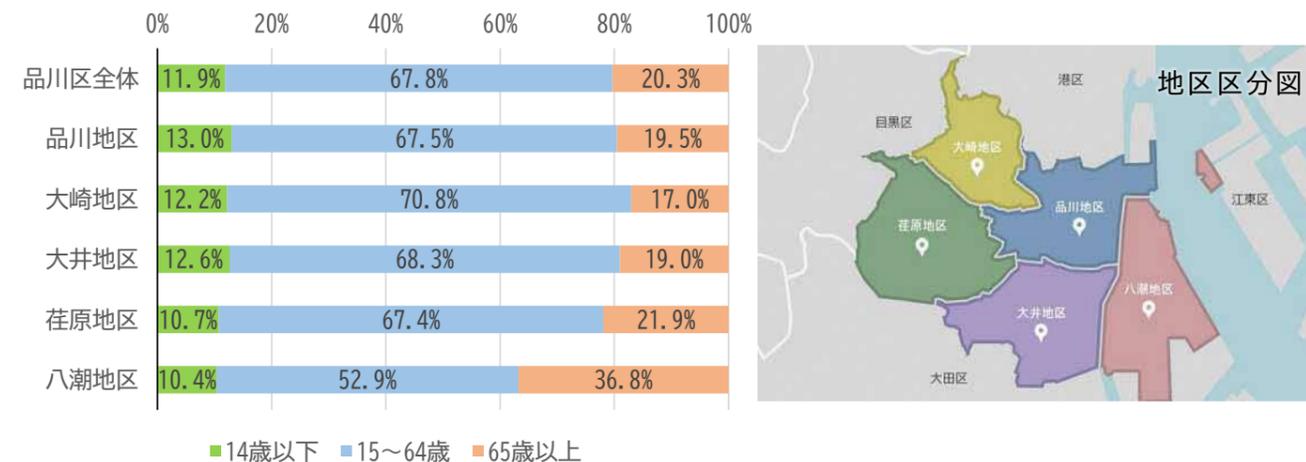


図2 地区別年齢階層構成比（令和4年）

資料：品川区の統計（住民基本台帳人口。令和4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、令和23年（2041年）にピークの429,304人に達すると予測されている。

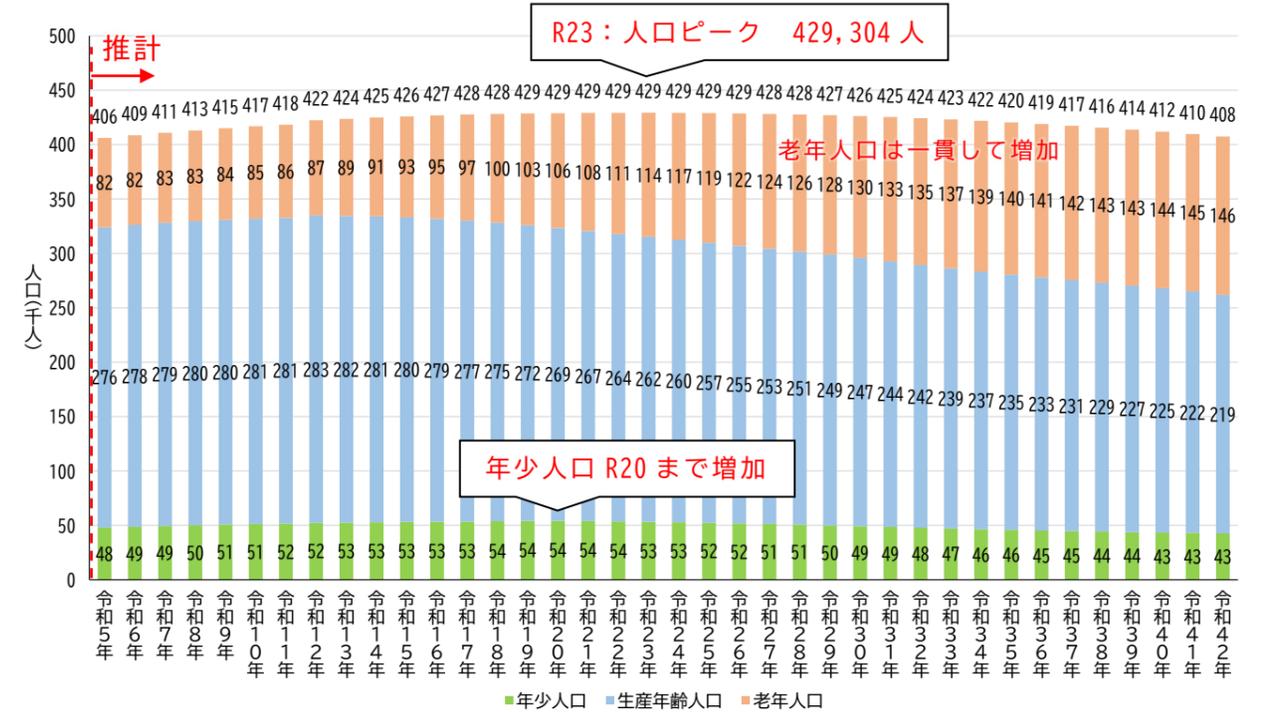


図3 将来人口推計

資料：品川区総合実施計画より作成

3) 人口分布

- ・人口分布をみると、全体的には西側の住宅地が広がる内陸部で人口が多く、東側の業務地域が広がる臨海部では人口の集積が低い傾向とっている。

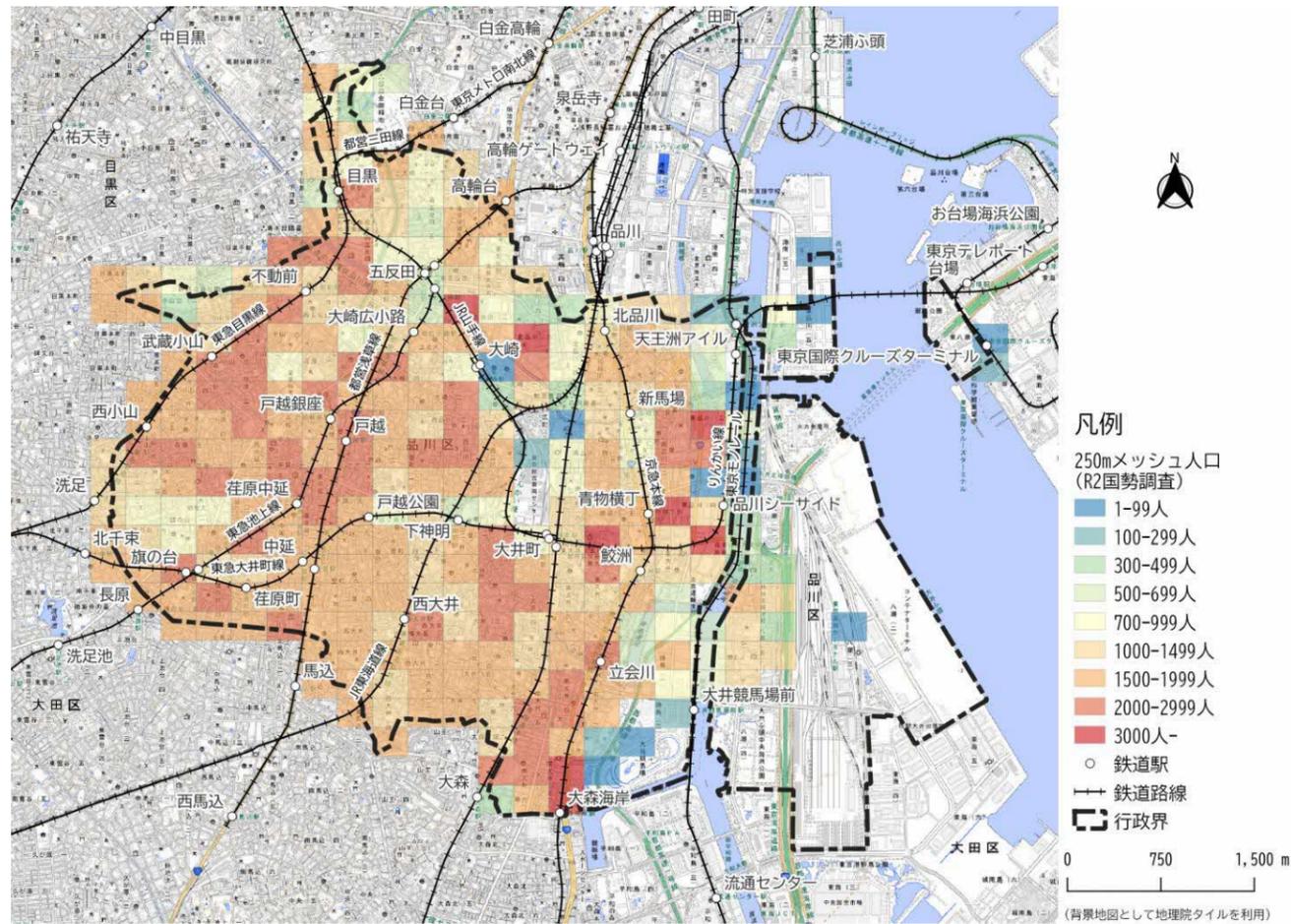


図 4 人口分布状況

資料：令和2年国勢調査より作成

注：250mメッシュごとの人口密度（人/ha）を表示

1-2 地形

- ・台地の西部から低地の東部にかけて高低差が見られるが、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ある。
- ・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る。

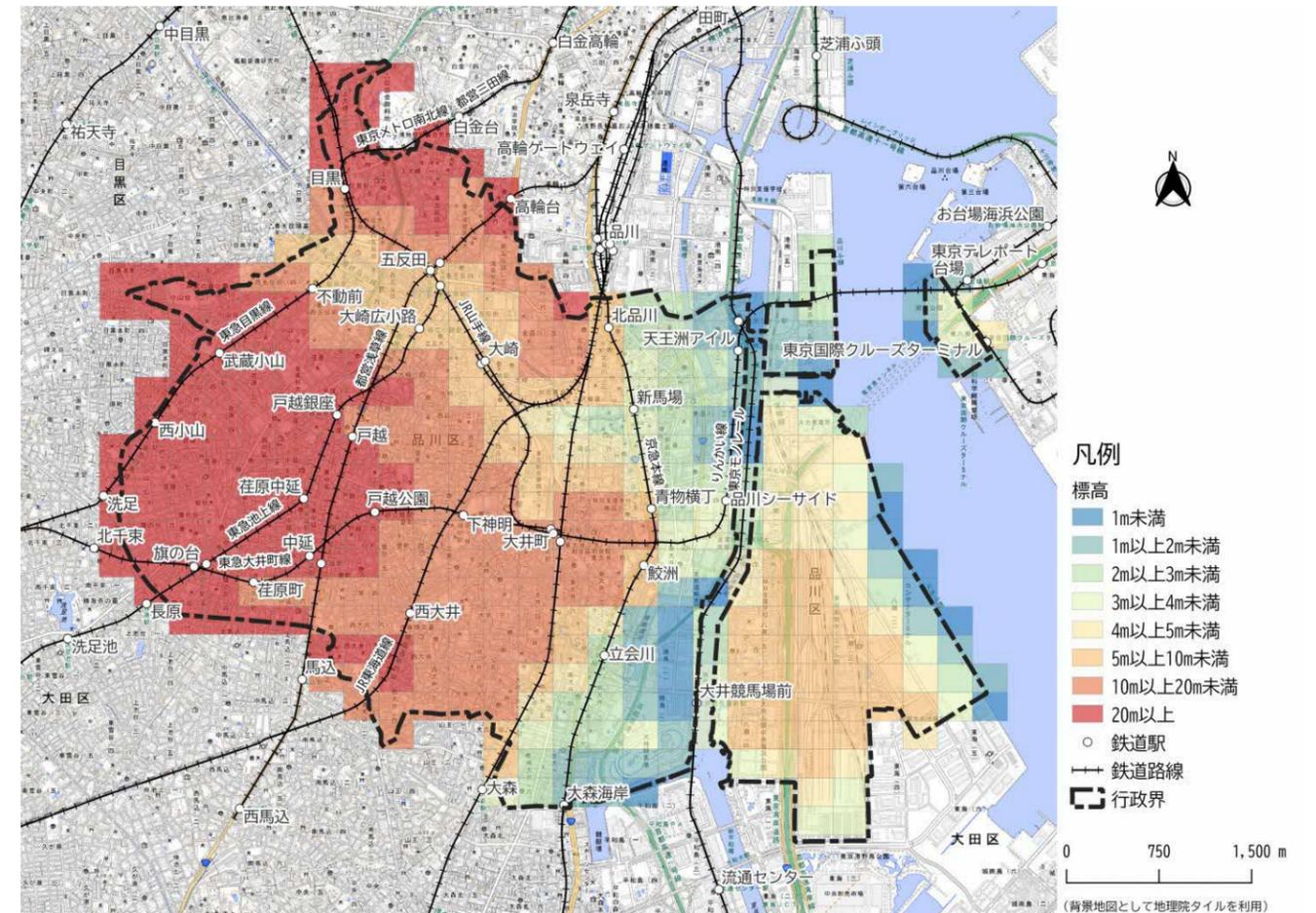


図 5 品川区と周辺地域の標高

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

1-3 土地利用等

1) 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※1は、概ね区内に広く分布しているが、区南側（西大井駅周辺など）で分布が少ない地域が見られる。
- ・商店街も概ね区内に広く分布しているが、武蔵小山商店街、戸越銀座商店街、中延商店街、荏原商店街などの大規模な商店街※2は、概ね区西部の内陸部に多く位置している。

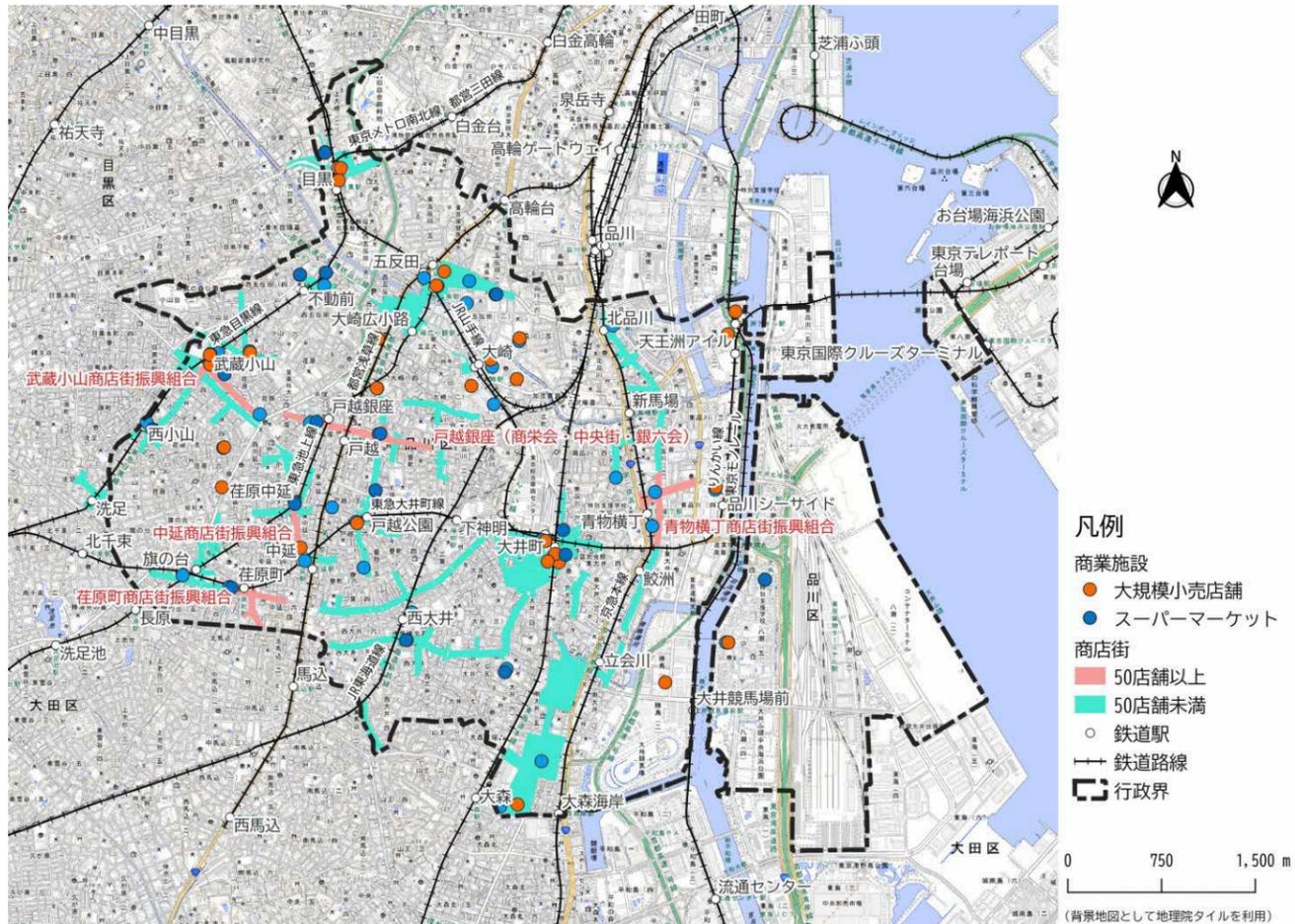


図 6 商業施設と商店街の分布状況

資料：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2023年版」(令和4年7月)
 日本全国スーパーマーケット情報 (<https://ajsm.jp/>)
 各商店街ウェブサイト
 品川区資料 より作成

※1 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)。
 ※2 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。

2) 観光拠点の分布状況

- ・旧東海道沿いを中心に区内全域には寺社仏閣などの歴史資源が多く分布しており、臨海部にはクルーズや屋形船、しながわ水族館を始めとした水辺の多様なアクティビティが楽しめる観光拠点も分布している。

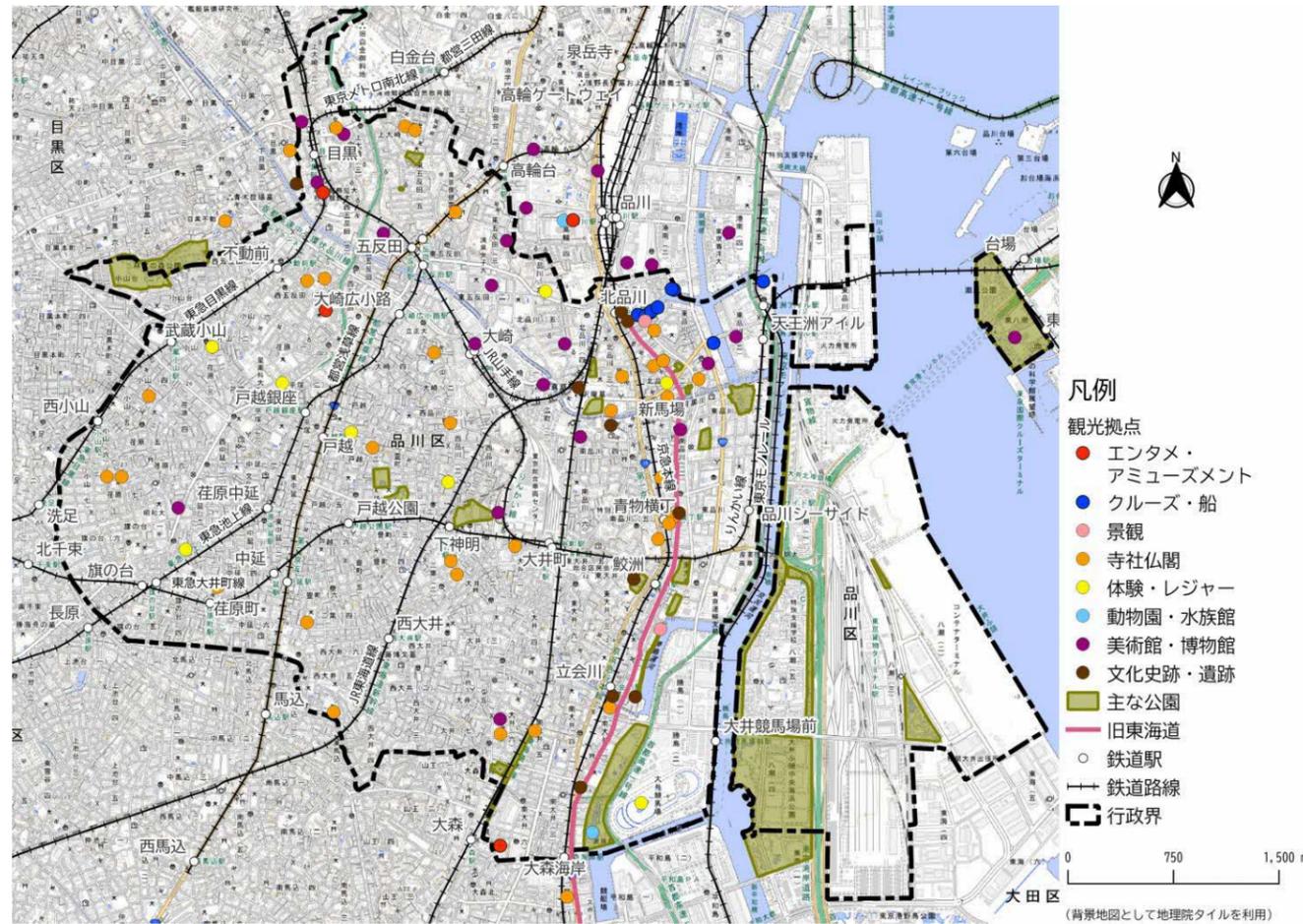


図 7 観光拠点の分布状況

資料：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) より作成

1-4 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）の鉄道駅が存在する。
- 令和 2 年の 1 日当たりの乗降客数は、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る。
- 令和 2 年と平成 30 年の乗降客数を比べると、すべての駅において乗降客数が減少している。特に目黒駅、大崎駅、大井町駅などは乗降客数が多いものの、平成 30 年の 65% を下回っている。

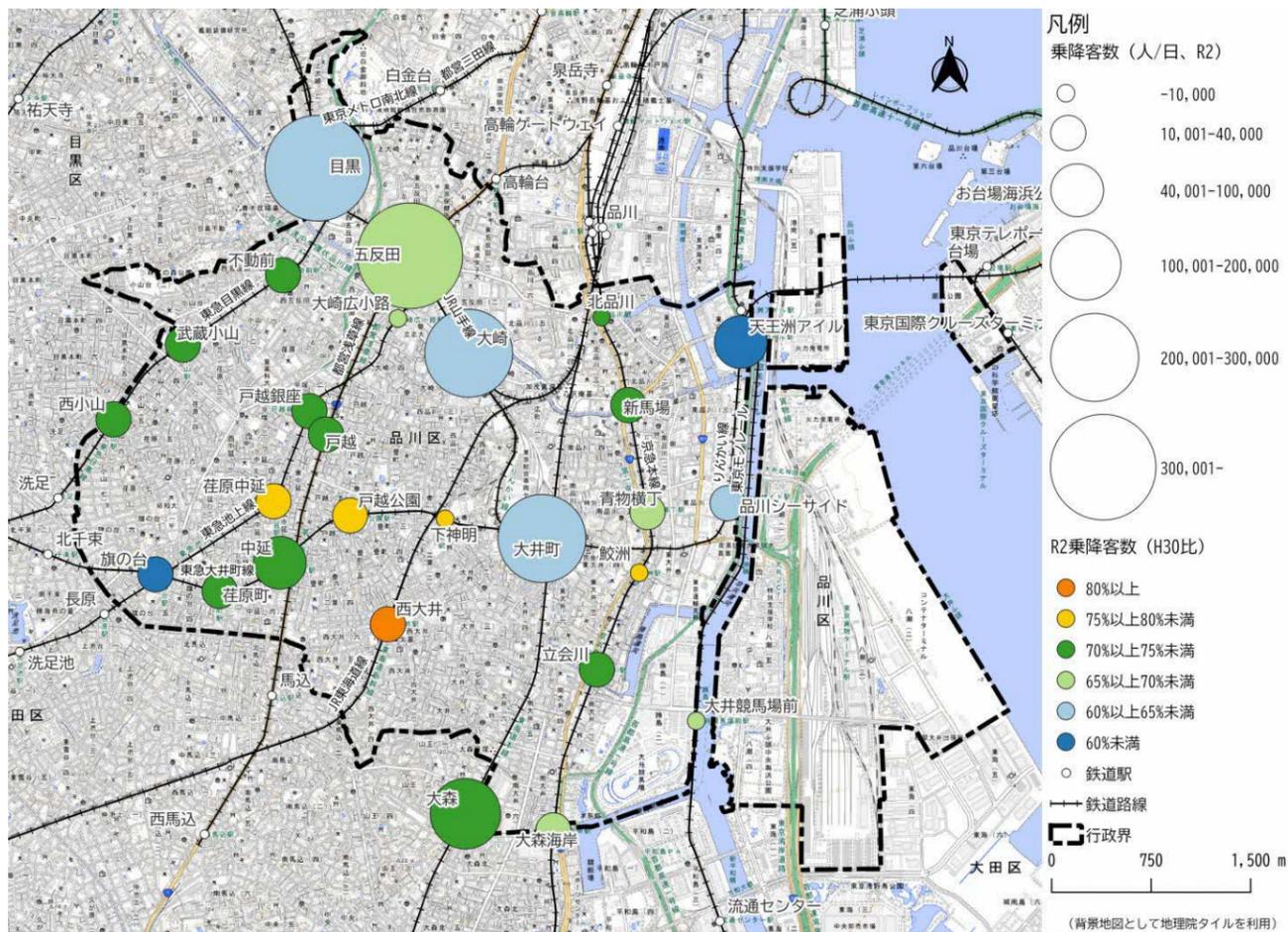


図 8 乗降客数の状況

資料：東京都「東京都統計年鑑」（平成 30 年～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) 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域の状況

- 区内の上大崎や東五反田、西品川、荏原、西大井、南大井の一部において、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外となる地域が見られる。

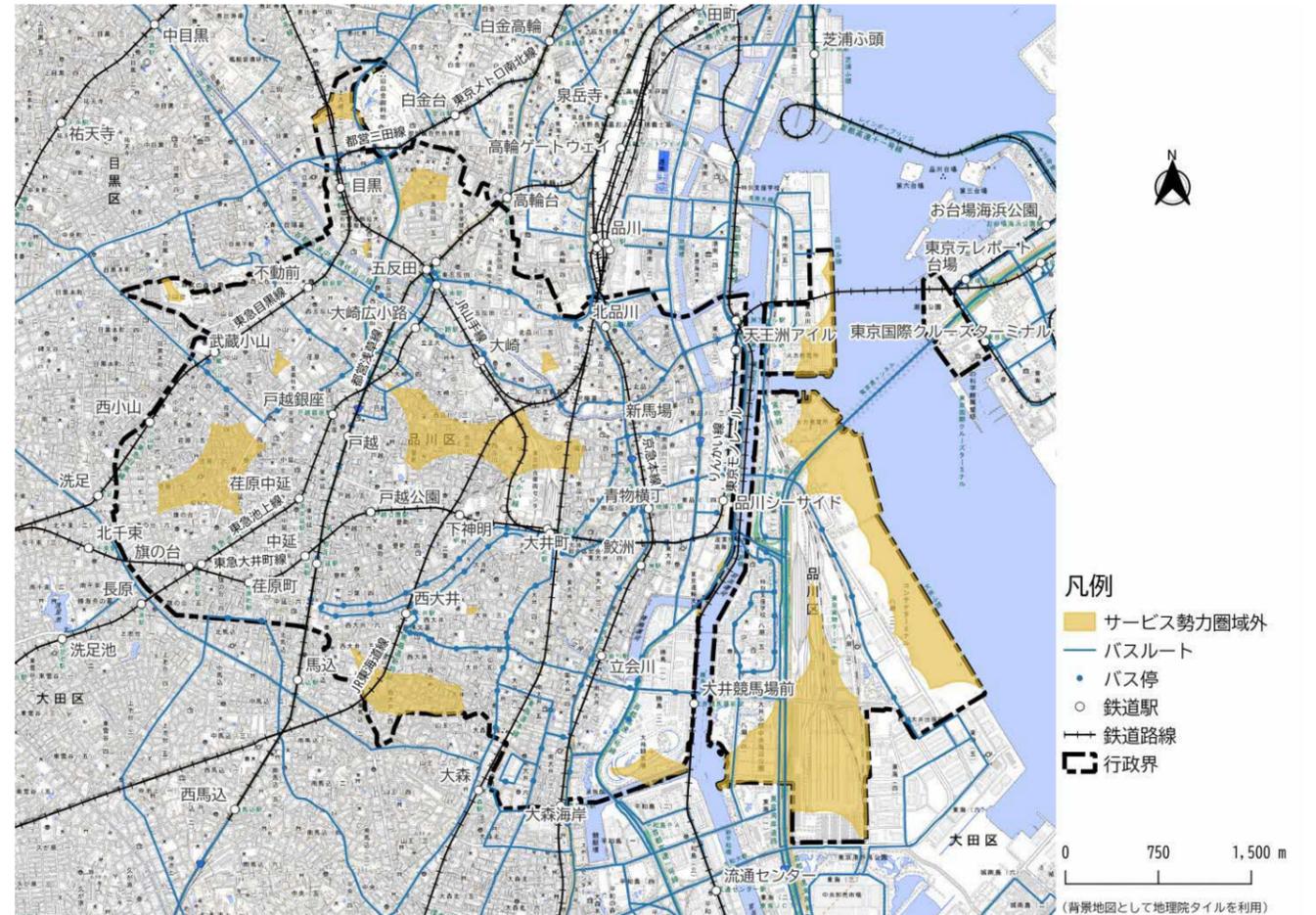


図 9 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外の状況

資料：国土数値情報（鉄道、バスルート、バス停留所）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：バス停から半径 300m 以上、鉄道駅から半径 500m 以上の地域をサービス勢力圏域外として抽出

2. 自転車交通現況

2-1 駐輪について

1) 駅周辺の放置自転車と実収容台数等

- 区全体の放置自転車台数（令和3年）は約1,000台であり、23区内ではワースト第5位の位置にある。
- 区の放置率（駅総乗入台数に占める放置自転車台数の割合）は13.0%であるが、23区平均の5.2%を大きく上回る。
- 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台である。指導警備警告札札付け件数を駅別にみると、武蔵小山駅が19,786件（区全体の43%）と最も多く、大井町の8,652件（同19%）と合わせると、区全体の61%を占める。
- 区全体の収容可能台数は、概ね17,000台前後で推移している。実収容台数は、令和元年までは概ね増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの流行により減少し、令和2年は令和元年と比べて22%減少、令和3年は同25%減少している。

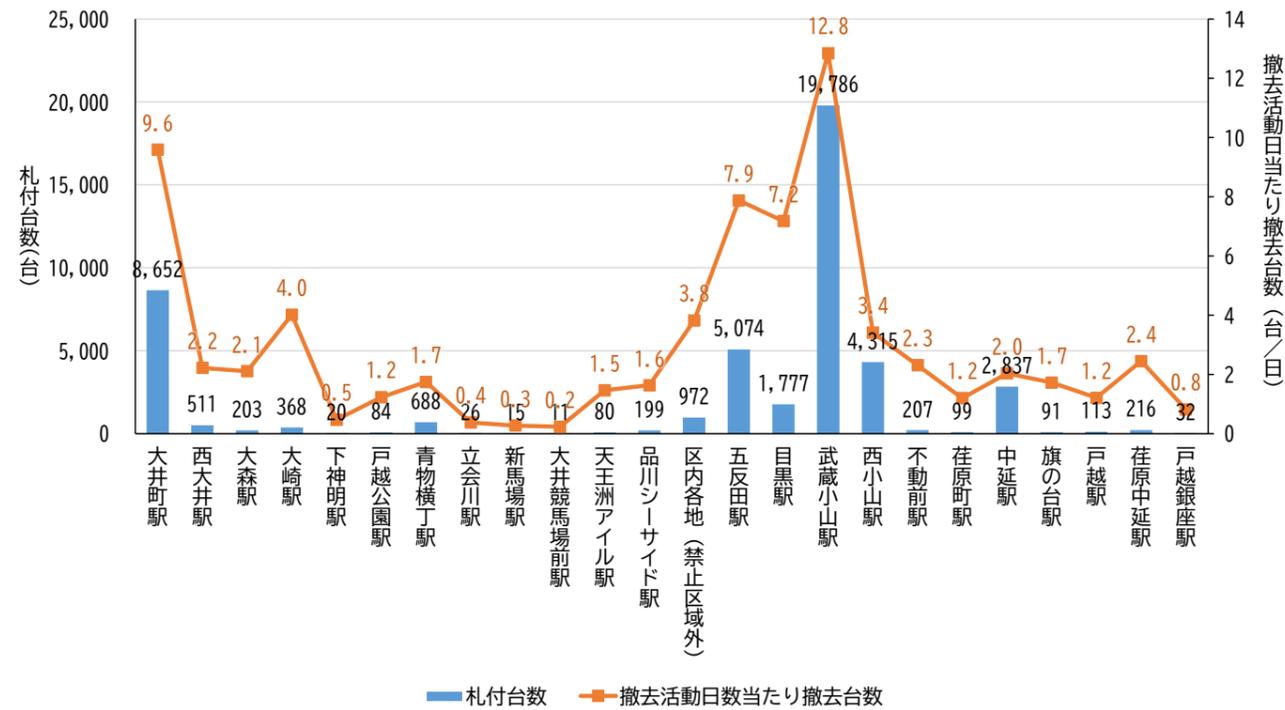


図10 駅別指導警告札札付数および撤去台数（令和3年度）

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

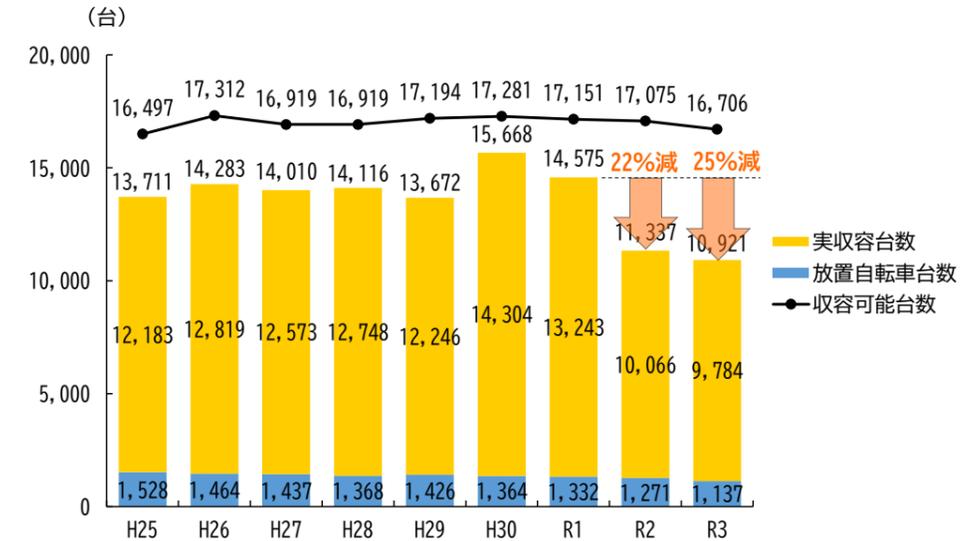


図11 区全体の収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移

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。

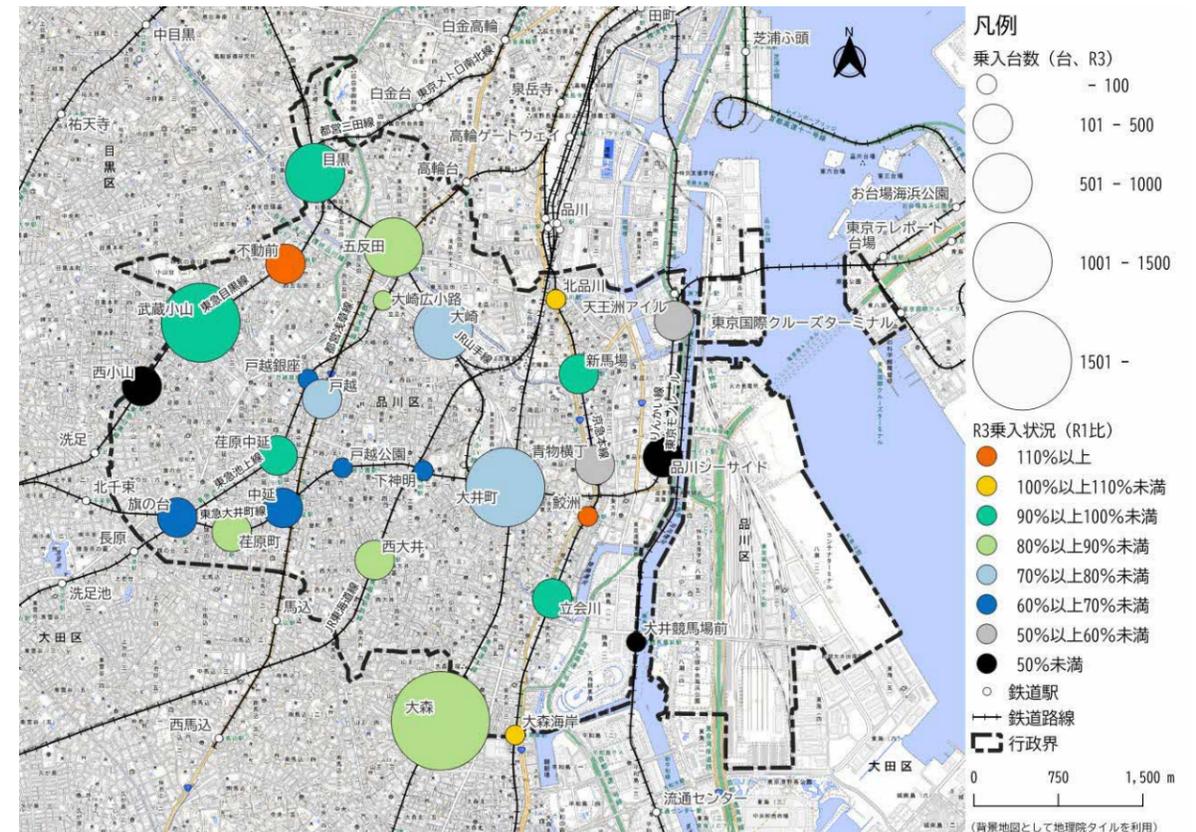


図12 各駅の自転車乗入台数（R3）、R3自転車乗入状況（R1比）

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

- ・駐輪場別の収容台数をみると、100台未満の小規模な駐輪場が多く、区内に広く分布している。
- ・一方、大森駅には、区内で唯一収容台数1,000台以上の大規模な駐輪場が設置されている。

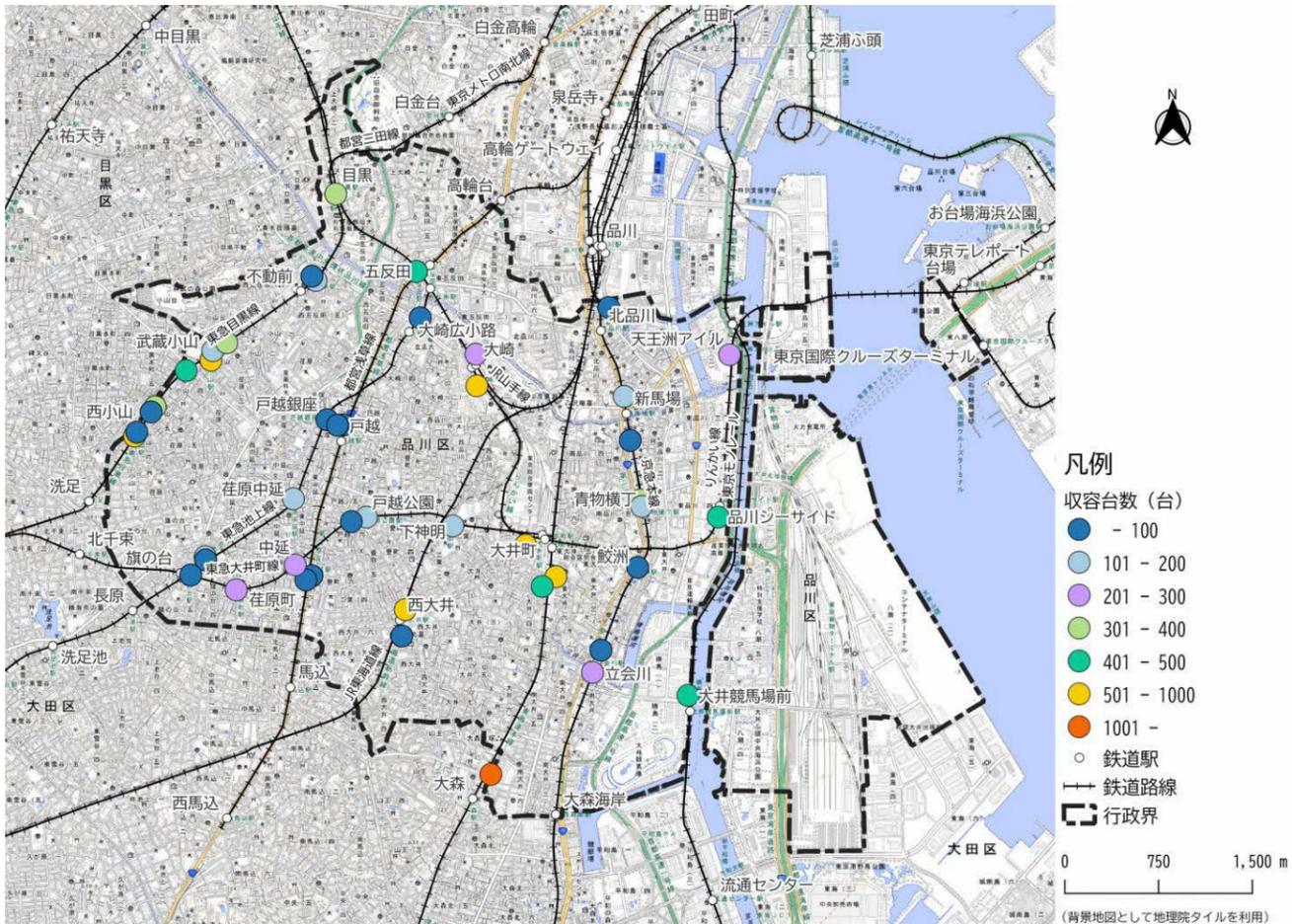


図 13 駐輪場別収容台数

資料：品川区資料より作成

注：民営駐輪場の収容台数も含む

2) 駐輪場別利用率

- ・駅に近い駐輪場は利用率が高いが、駅や商店街から遠い駐輪場や地下駐輪場は利用率が低くなっており、利用率25%未満の駐輪場もみられる。(例：武蔵小山駅、西小山駅)

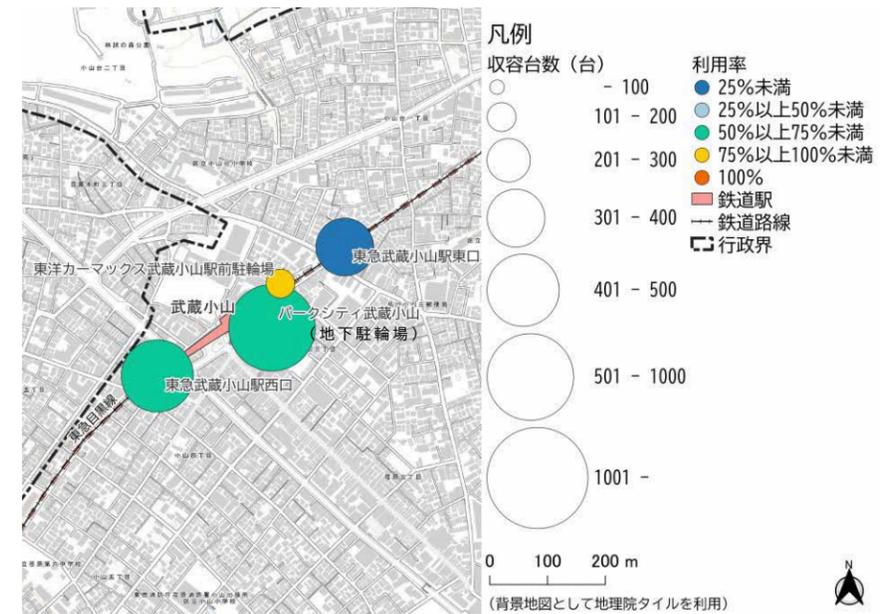


図 14 駐輪場別利用率(武蔵小山駅)

資料：品川区資料より作成

注1：武蔵小山駅駐輪場全体の利用率：49.5%

注2：利用率=実収容台数/収容台数

注3：令和3年10月の晴天の平日のうち任意の一日、午前11時頃の調査結果

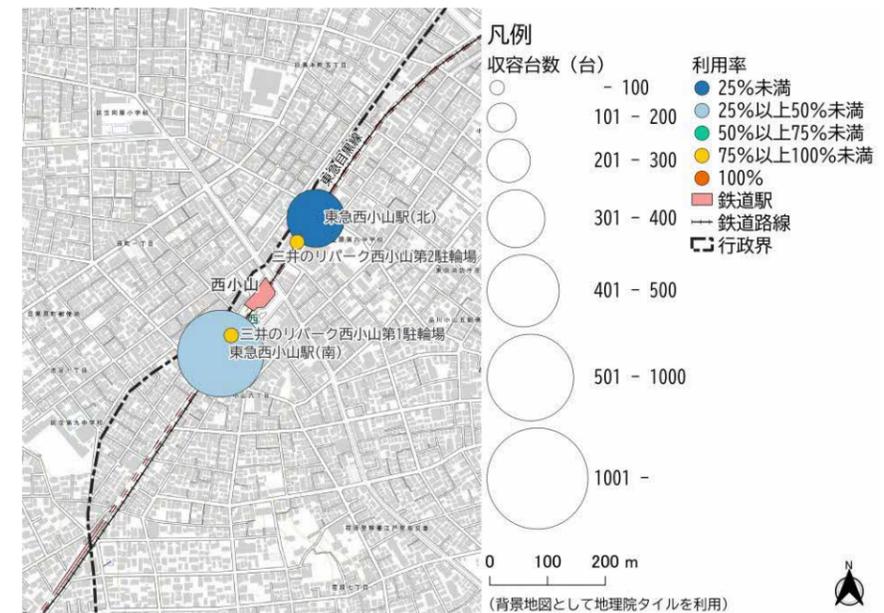


図 15 駐輪場別利用率(西小山駅)

資料：品川区資料より作成

注1：西小山駅駐輪場全体の利用率：32.8%

注2：利用率=実収容台数/収容台数

注3：令和3年10月の晴天の平日のうち任意の一日、午前11時頃の調査結果

3) 駅端末自転車分担率

- ・駅端末交通手段分担率の割合をみると、全ての駅で「徒歩（シニアカー含む）」が大半を占めており、次いで「バス」または「自転車（個人所有）」が多くなっているが、どの駅も「自転車（個人所有）」は10%未満となっている。
- ・「自転車（個人所有）」についてみると、西小山駅が8.2%で最も多く、次いで北品川駅が6.5%が多い。

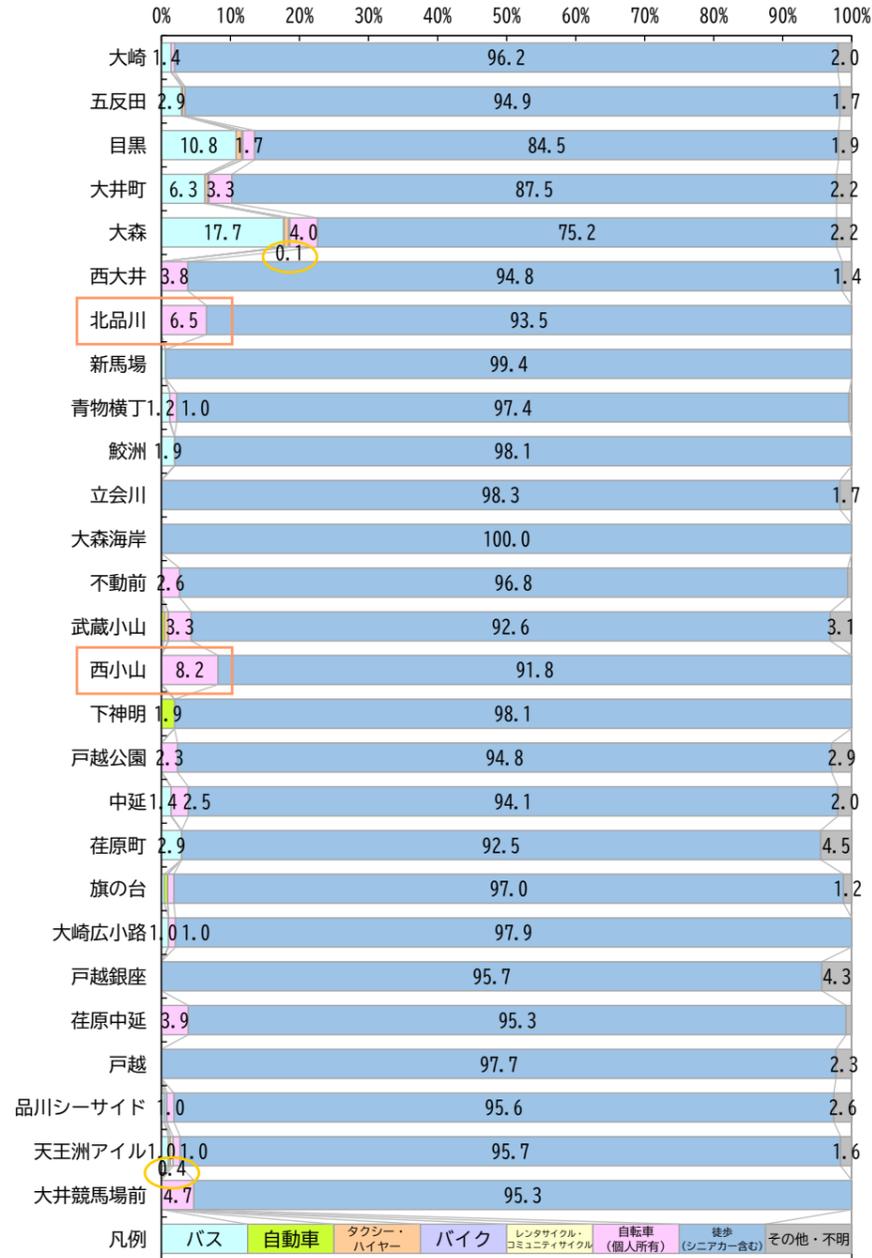


図 16 駅端末交通手段分担率

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」（平成30年）より作成
注：1.0%未満の数値は非表示（「レンタルサイクル・コミュニティサイクル」を除く）

4) 自転車駐車場付置義務※

- ・平成30年度～令和3年度の4年間における附置義務駐輪場の届出件数（設置・変更）は35件、届出台数は2,121台である。地区別には、件数では荏原地区が12件と最も多く、台数では大井地区が717台と最も多い。
- ・また、1件当たりの設置台数では、品川地区が99台/件と最も高く、規模の大きな施設の計画が進められていることがうかがえる。

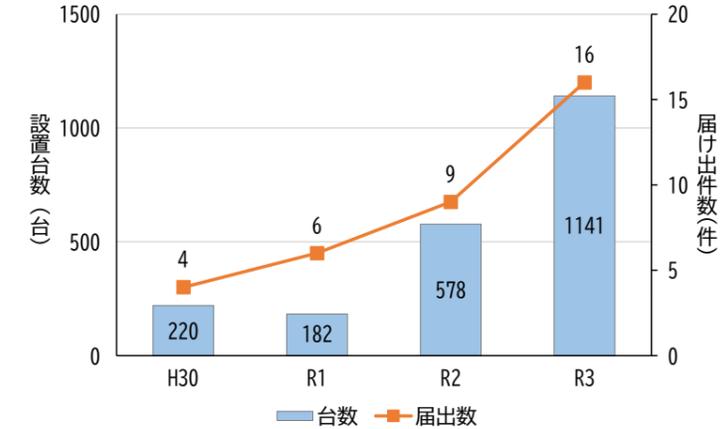


図 17 附置義務駐輪場の設置・変更届出台数、届出件数

資料：品川区資料より作成

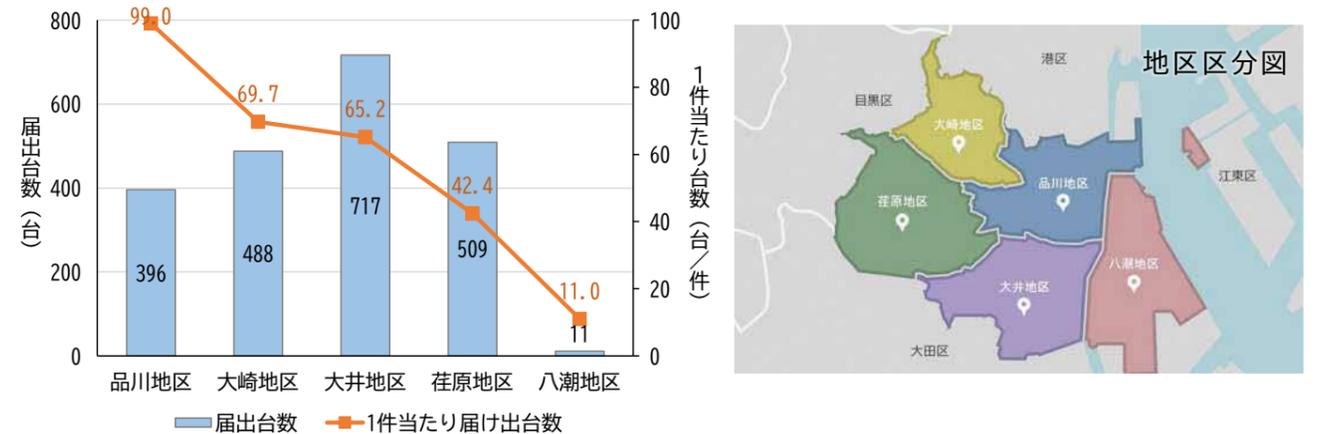


図 18 地区別附置義務駐輪場の設置・変更届出台数等（平成30年度～令和3年度）

資料：品川区資料より作成

※自転車駐車場付置義務：品川区では、安全な通行、円滑な緊急活動を確保するために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が条例で定められている。

<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㎡超	店舗面積 20㎡ごと
飲食店	店舗面積 300㎡超	店舗面積 30㎡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㎡超	店舗面積 15㎡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㎡超	店舗面積 20㎡ごと
銀行その他の金融機関	店舗面積 300㎡超	店舗面積 25㎡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㎡超	診療施設面積 25㎡
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㎡超	運動場面積 50㎡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㎡超	教室面積 15㎡ごと

店舗等の面積が、5000㎡を超える施設は、5000㎡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。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。

2-2 活用について

1) シェアサイクルポートの整備状況

- ・ドコモ・バイクシェアは、2017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た。
- ・面積当たりのポート数、自転車台数は、概ね13区平均と同程度となっている。

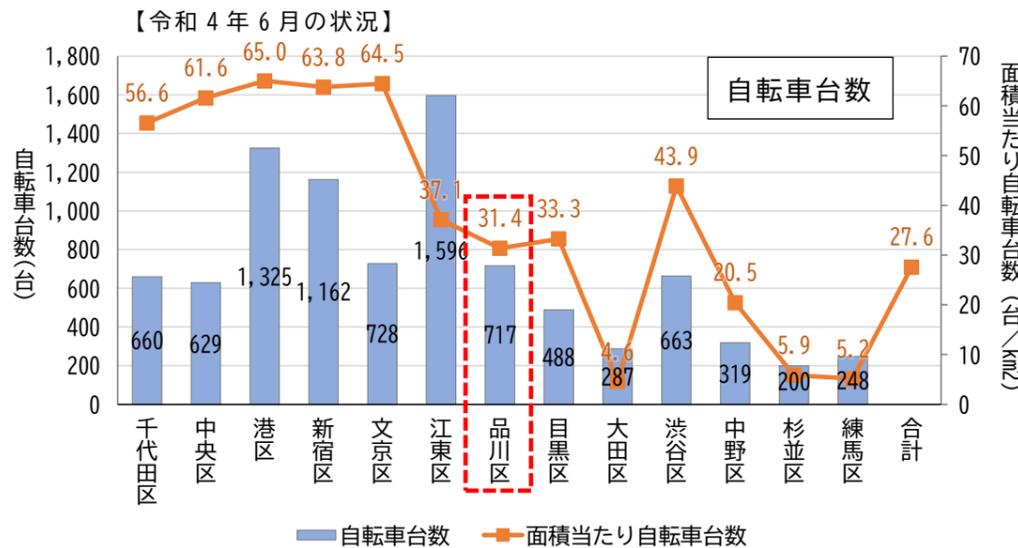
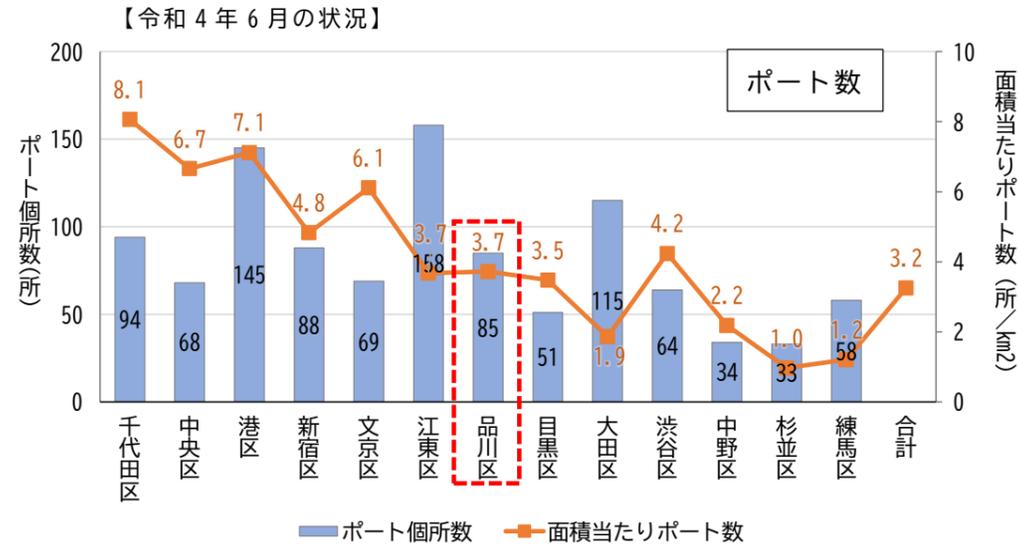


図 19 ドコモ・バイクシェアのポート数、自転車台数（面積当たり）

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

2) ドコモ・バイクシェアの利用状況

- ・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/日である。これを面積当たりで見ると、148回/km²・日となっており、13区平均よりやや多く、渋谷区などと同程度の利用密度となっている。

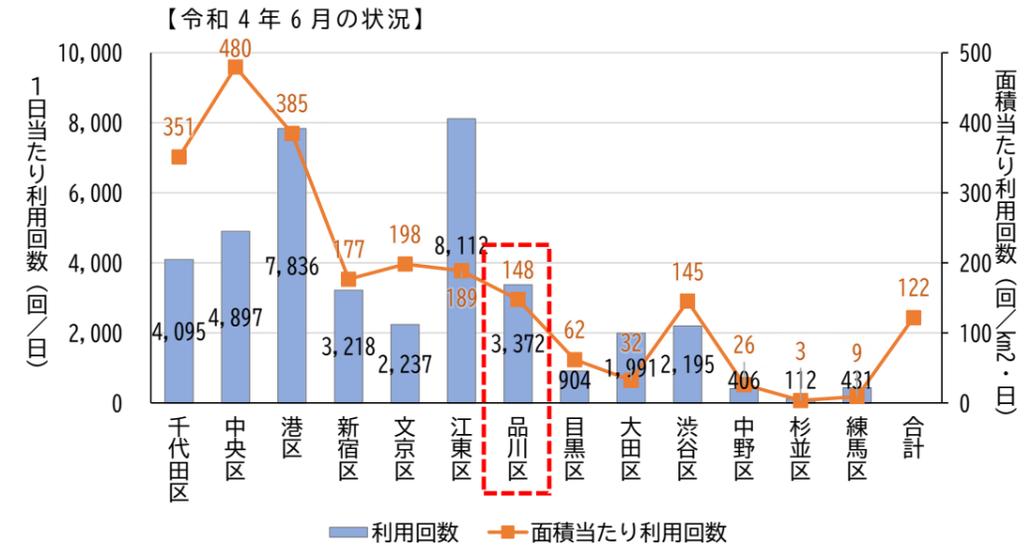


図 20 ドコモ・バイクシェアの利用回数（面積当たり）

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

- ・品川区のドコモ・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た。その後、ポート等の整備がひと段落した令和2年度以降においても年々増加傾向にある。

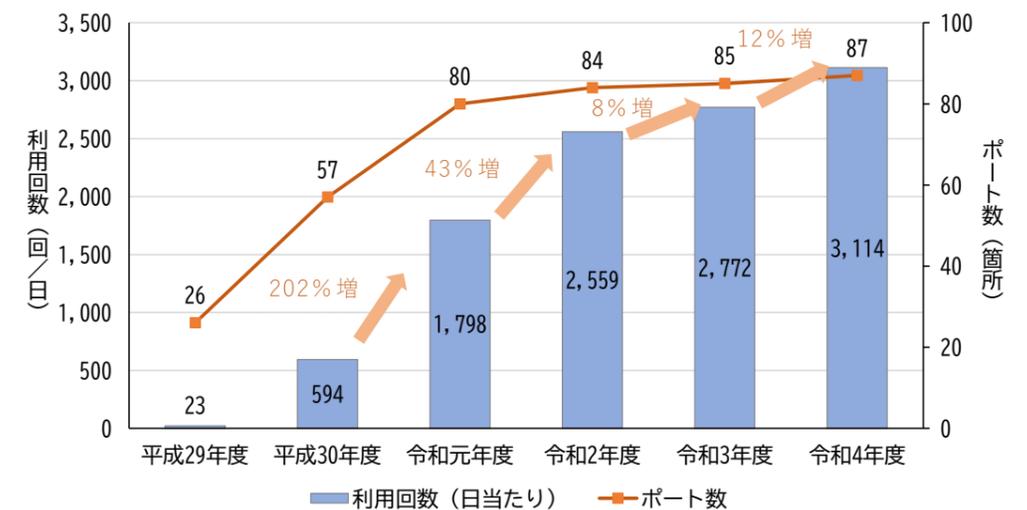


図 21 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移

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：平成29年度～令和3年度は各年度末における値。令和4年度は8月末の値。

3) ポート別利用状況

・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）」、五反田駅周辺の「五反田リバーステーション」、大崎駅周辺の「大崎西口公園」、「小関橋公園」、天王洲アイル駅周辺の「天王洲オーシャンスクエア」、品川シーサイド駅周辺の「品川シーサイド公園第1」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る。

4) ポート間移動状況

・JR山手線大崎駅、五反田駅、JR京浜東北線大井町駅、大森駅、りんかい線天王洲アイル駅などから、東西方向の需要が伸びる傾向があり、鉄道駅が周辺にあっても乗換が必要な場合の移動などにシェアサイクルを利用していることが想定され、鉄道サービスを補完する交通サービスが提供されていることがうかがえる。

・荏原地域での需要密度は、区の東部・北部と比較して低い。

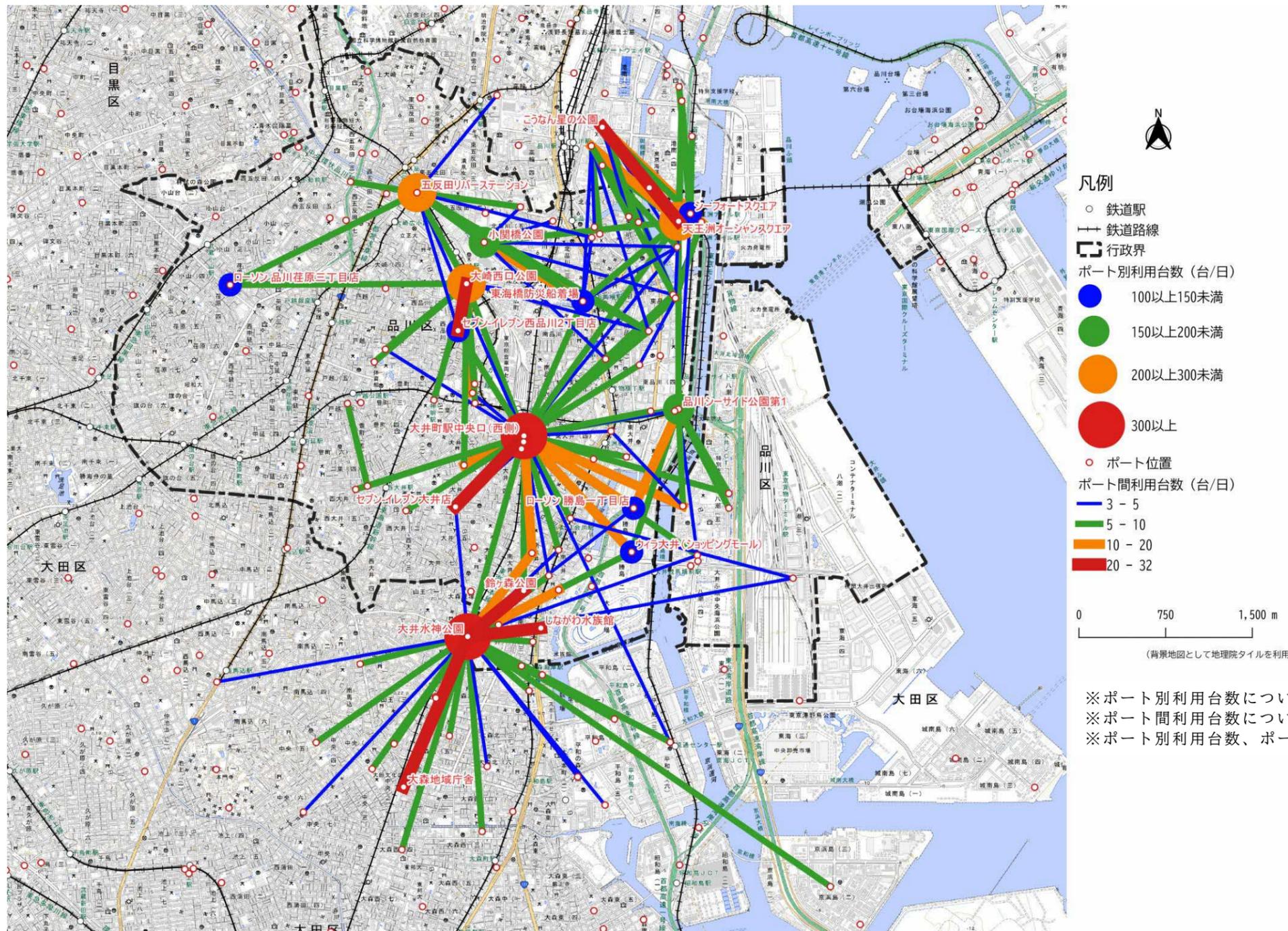


表 1 利用の多い主なポート間ペア (単位: 回/日)

ポート①	ポート②	計
I1-55. 鈴ヶ森公園	I1-57. 大井水神公園	32.2
I1-26. 大崎西口公園	I1-84. セブン-イレブン西品川2丁目店	27.6
I1-57. 大井水神公園	K1-14. 大森地域庁舎	26.5
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-72. セブン-イレブン大井店	25.4
I1-07. しがわ水族館	I1-57. 大井水神公園	23.1
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-01. こうなん星の公園	22.4
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-30. ローソン 大井三丁目店	17.4
I1-10. 品川シーサイド公園第1	I1-29. ローソン 勝島一丁目店	17.4
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-35. 品川駅港南口	17.2
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-71. セブン-イレブン南大井浜川店	13.9
I1-08. 天王洲アイル第一水辺広場	C5-01. こうなん星の公園	13.9
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-22. ウィラ大井 (ショッピングモール)	13.0
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-29. ローソン 勝島一丁目店	12.9
I1-23. 東海橋防災船着場	I1-27. 小関橋公園	11.8
I1-57. 大井水神公園	I1-71. セブン-イレブン南大井浜川店	11.5
I1-01. 品川区役所 本庁舎前	I1-26. 大崎西口公園	11.5
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-83. かもめ歩道橋	11.1
I1-24. しがわ区民公園 (中央口)	I1-57. 大井水神公園	10.5
I1-35. シーフォートスクエア	C5-02. 港南緑水公園	10.5
I1-54. 天王洲オーシャンスクエア	C5-16. 品川インターシティ	10.3
I1-26. 大崎西口公園	I1-59. 文庫の森 第一	10.2
I1-03. 大井町駅中央口 (西側)	I1-52. カスタリアタワー品川シーサイド	10.0

図 22 ポート別利用台数及び、ポート間利用台数

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：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

5) 平日/休日、時間特性

- 平日は朝8時と夕方18時にピークがあり通勤・通学等利用が多く、10時～16時に区全体で時間当たり200件/日時ほどの需要があり、業務・その他の利用に供されているものと推察される。
- 休日は、朝8時ごろから20時ごろまで、1時間当たり概ね300台/日時以上の需要があり、13時と17時の緩やかなピークが2回確認できるため、休日の観光・レジャー等の周遊交通に多く供されているものと推察される。

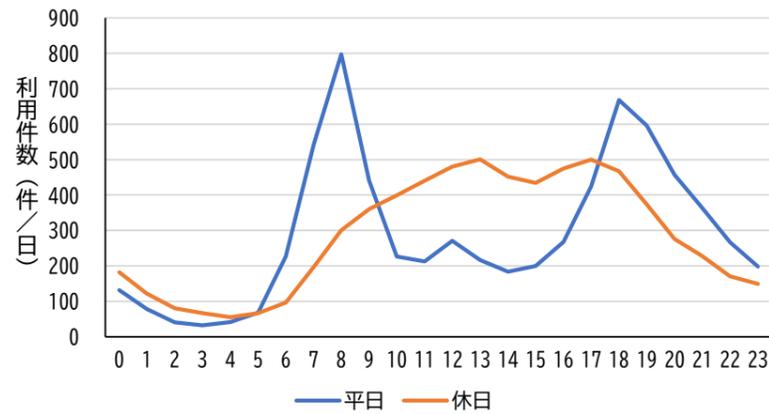


図 23 平日・休日別、時間帯貸出、返却件数（区内ポート合計）

資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022年6月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

- 各ポート別に平日・休日の利用件数の関係を示すと、ほとんどのポートは平日、休日ともに同程度の利用がみられ、通勤・通学、業務、観光・レジャーなど多様な利用のされ方となっていることがうかがえる。

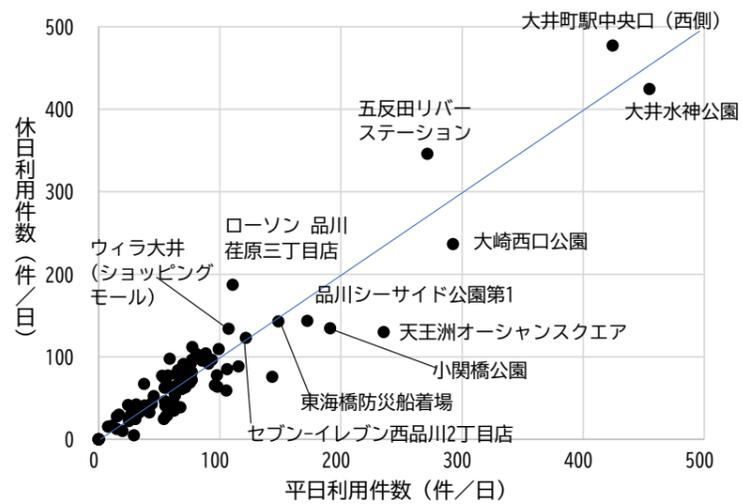


図 24 ポート別、平日・休日貸出、返却数の関係

資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022年6月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

- 各ポートの平日・休日別、時間帯別利用件数の状況を踏まえ、以下に示すように、①休日型、②平日・日中型、③平日・朝夕型の3種類に分類し地図に示した。
- 休日型のポートは、区南西部の内陸部に多い。
- 平日型は山手線以北や京浜東北線以東に多く分布し、朝夕型は鉄道沿線に、日中型は鉄道沿線から離れた地域に多く分布している。

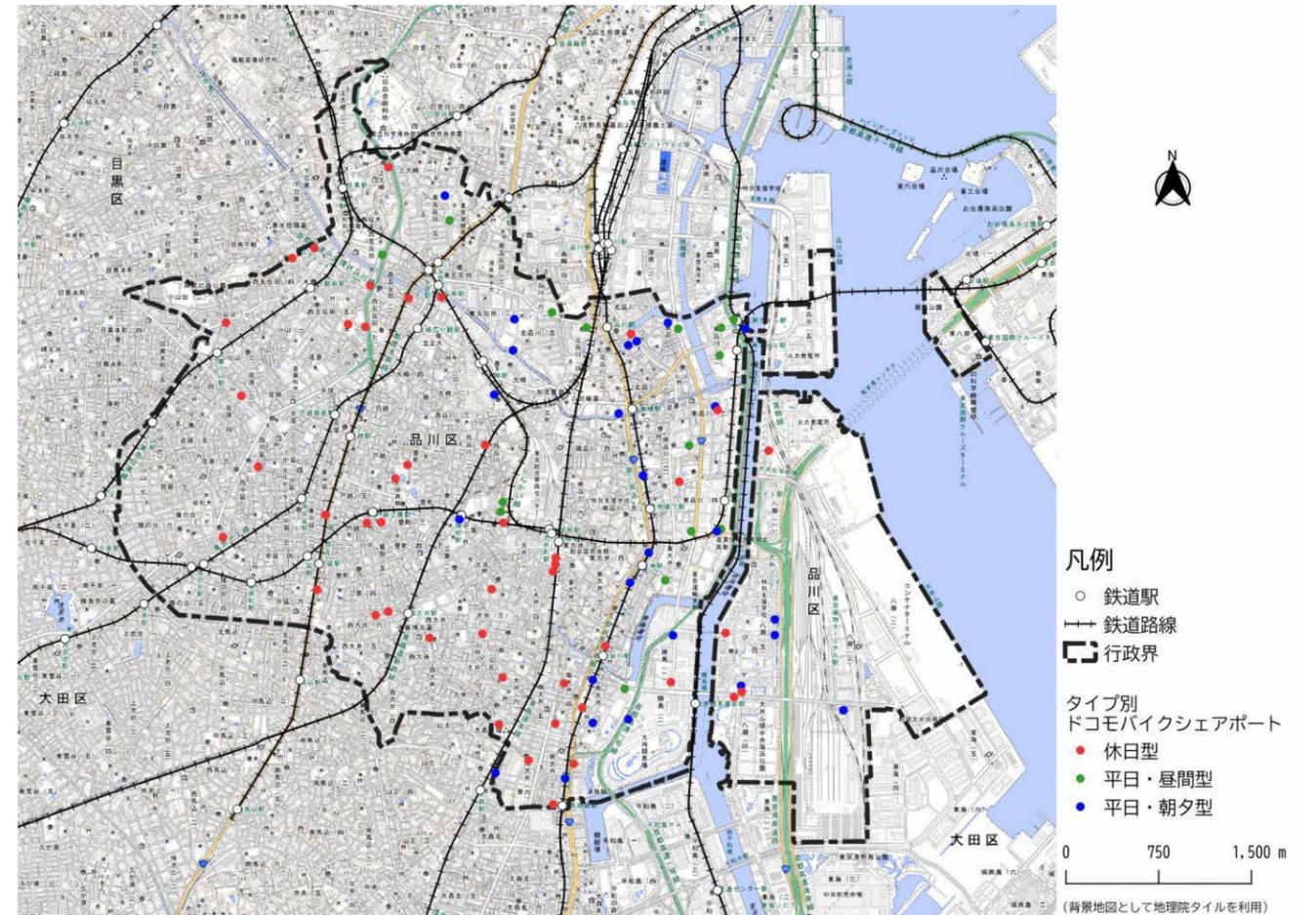


図 25 区内ポート特性の分類結果

資料：シェアサイクル月次詳細データ（2022年6月）（株式会社ドコモ・バイクシェア）より作成

注：

休日型：休日利用件数/平日利用件数 ≥ 1.0

平日・昼間型：休日利用件数/平日利用件数 < 1.0 かつ 平日昼間利用件数/平日朝又は夕利用件数 ≥ 1.0

平日・朝夕型：休日利用件数/平日利用件数 < 1.0 かつ 平日昼間利用件数/平日朝又は夕利用件数 < 1.0

朝：5～8時、昼間：9～16時、夕：17～20時とした

2-3 利用について

1) 自転車需要

- 品川区全体の自転車分担率は8.5%であり、住宅地の多い区南東部、区南西部では概ね東京都区部全体と同等の利用率13.0%前後であるものの、業務地域が多い区北西部、区北東部、大井ふ頭では分担率が10%未満と低くなっている。

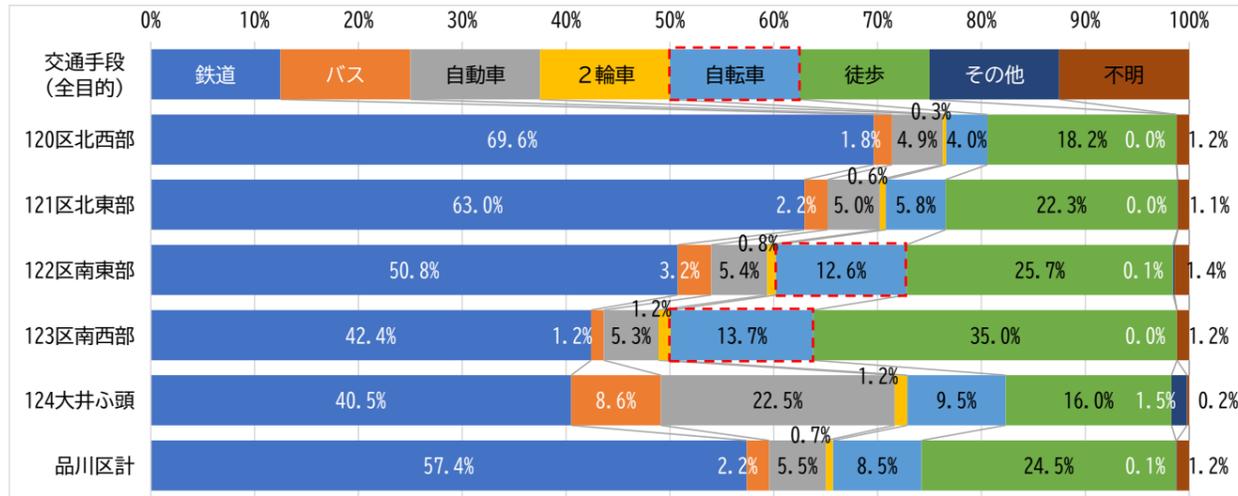


図 26 代表交通手段別分担率（全目的）

資料：ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量（H30 東京都市圏パーソントリップ調査）より作成

- 品川区全体では、自宅-私事での利用が最も多く、次いで自宅-勤務となっている。
- 区北西部、区北東部等では、通勤目的の利用が多く、区南東部、区南西部では、通勤目的以外の私事（図 29 参照）での利用も多い傾向がみられる。
- 大井ふ頭は通勤目的とともに私事での利用も多い傾向にある。

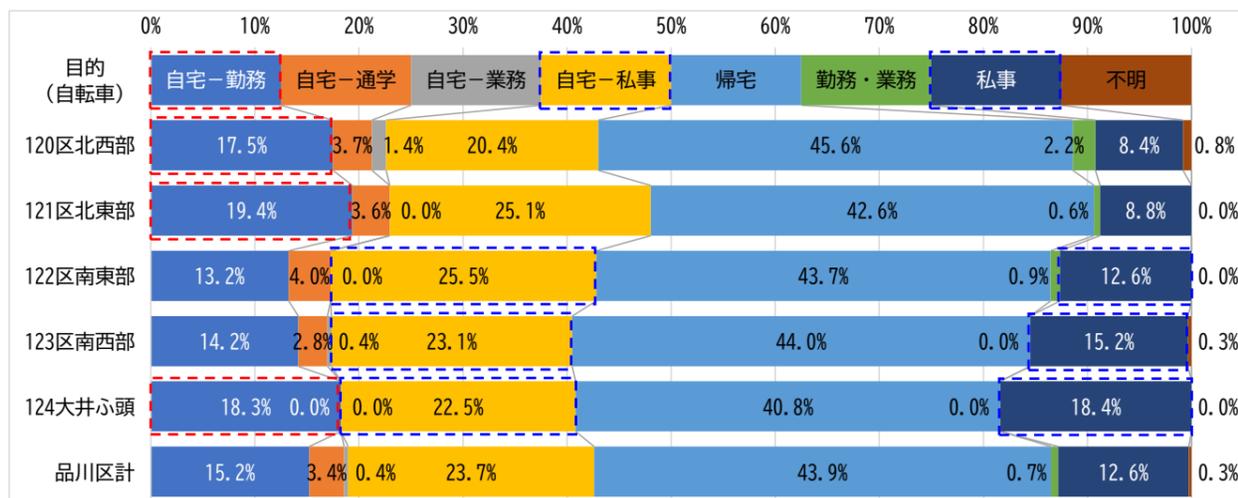


図 27 目的別分担率（代表交通手段「自転車」）

資料：ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量（H30 東京都市圏パーソントリップ調査）より作成

【参考】ゾーンの名称について

下図で示した各ゾーンの名称「区北西部」「区北東部」「区南東部」「区南西部」「大井ふ頭」はいずれも本集計で付与した仮称である。また、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の計画基本ゾーンは、「品川区まちづくりマスタープラン」(H25)における地区区分「品川地区」「大崎地区」「大井地区」「荏原地区」「八潮地区」とは若干異なっている。

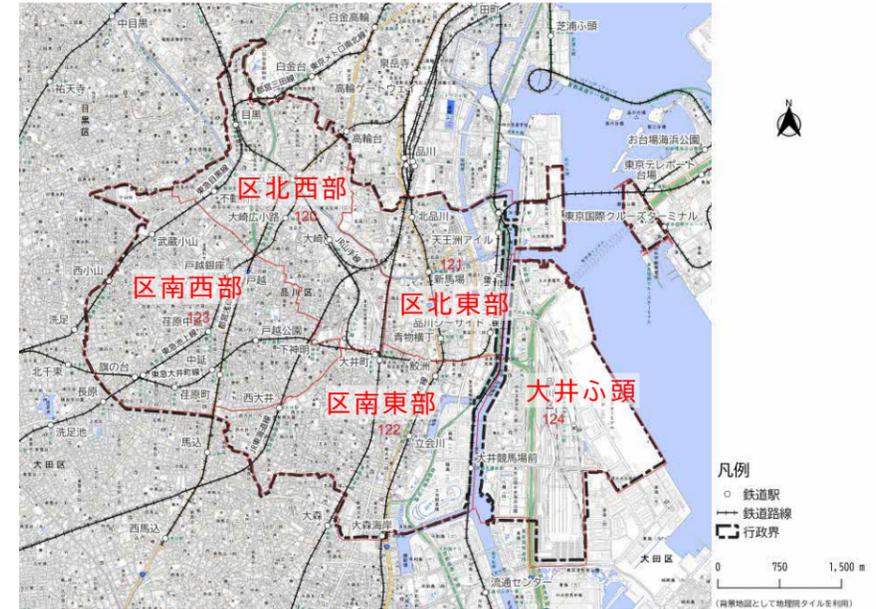


図 28 品川区の計画基本ゾーン

【参考】パーソントリップ調査の「目的」について

パーソントリップ調査における「目的」は、以下のとおり分類される。このうち「私事」に買物をはじめ、食事・社交、文化活動、通院・リハビリ、塾・習い事・学習、観光・行楽・レジャー等が含まれる。また、「私事」は「自宅-私事」と「私事」に分かれているが、自宅から目的地に向かうものが「自宅-私事」であり、自宅以外の出発地から目的地に向かうものが「私事」である。

例：一日の移動が 自宅-①→勤務先-②→スーパー-③→自宅 の場合、①～③の各トリップの分類は以下のとおり。

- ①自宅-勤務 ②私事 ③帰宅

＜発目的・着目的の区分＞		＜発～着間交通の目的の決定方法＞							
19区分	目的区分	着目的							
1	勤務先へ（出勤・帰社）	発目的	f.自宅へ	a.通勤先へ		b.通学先へ			
2	通学先へ（登校・帰校）			c.業務		d.その他私事			
3	日用品の買物へ			1.自宅-勤務		3.自宅-業務		2.自宅-通学	
4	日用品以外の買物へ			6.勤務・業務					
5	食事・社交へ			5.帰宅		7.その他私事			
6	文化活動へ							8.不明	
7	通院・リハビリへ								
8	デイサービスへ								
9	他者の用事のつきそい								
10	他者の送り迎え								
11	塾・習い事・学習へ								
12	散歩・ジョギング・運動へ								
13	観光・行楽・レジャーへ								
14	地域活動・ボランティアへ								
15	その他の私用へ								
16	打合せ・会議・商談へ								
17	販売・配達・仕入・購入先へ								
18	その他の業務へ								
19	自宅へ（帰宅）								
20	不明								

図 29 発目的・着目的の区分と、発～着間交通の目的の決定方法

資料：「東京都市圏パーソントリップ調査データ利用の手引き」（令和3年3月 東京都市圏交通計画協議会）

2) 自転車通行空間

(1) 幅員

- ・エリア別にみると、東側の臨海部では比較的幅員が広い道路が多くみられる。
- ・一方で、西側の内陸部では北側の五反田駅、大崎駅周辺では幅員 7.5m 以上の道路が多くなっているものの、南側では幅員 7.5m 未満の狭い道路が広がっている。

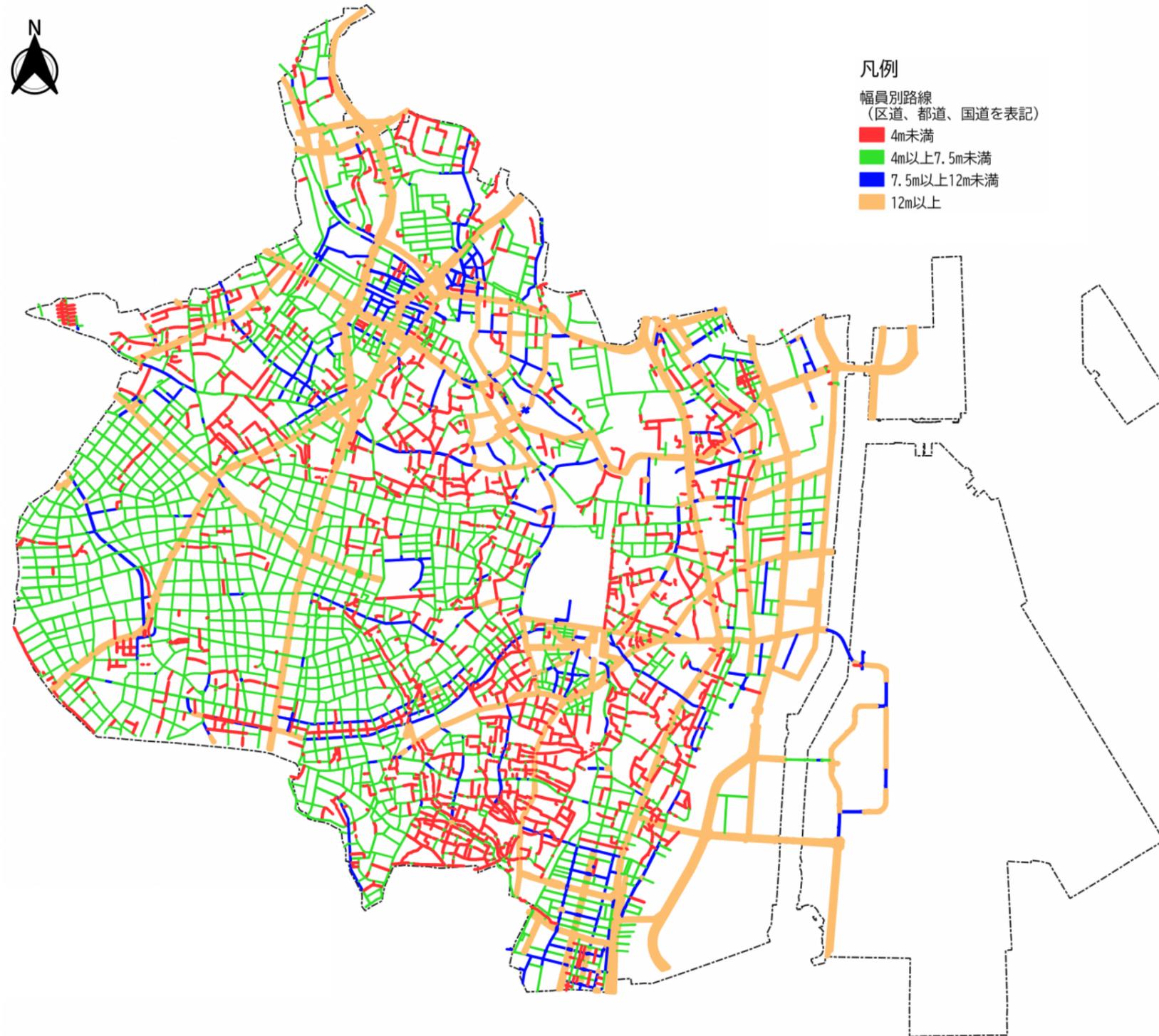


図 30 幅員別道路網

(2) 自転車ネットワーク

- ・ 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る。
- ・ 品川区の自転車通行空間の整備延長は43.7km、うち区道は21.6kmとなっている。

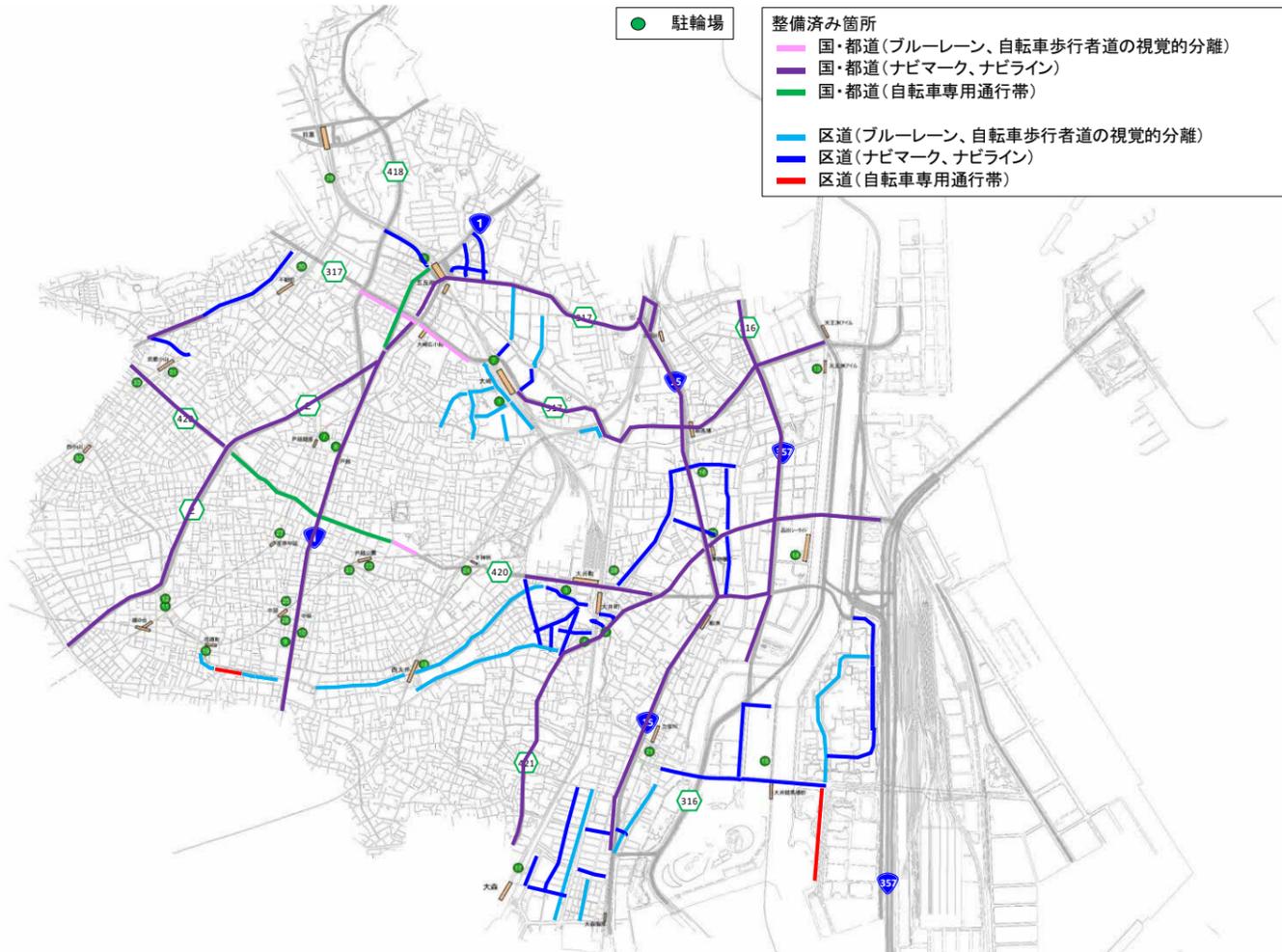


図 31 区内の自転車通行空間整備状況 (R4.4 時点)

資料：品川区資料より作成

表 2 近隣区の自転車通行空間整備状況

	自転車通行空間 整備延長(km)	面積(km ²)	備考
品川区	43.7	22.8	R4.4
(内、区道)	21.6		
渋谷区	34.2	15.1	R2年度末
(内、区道)	14.0		
港区	(不明)	20.4	R2年度末
(内、区道)	24.0		整備済延長は区道のみ記載あり
目黒区	8.9	14.7	H29.3
大田区	94.4	61.9	R3.4

資料：
 品川区：品川区資料
 渋谷区：「渋谷区自転車通行環境整備計画（第二次）」(R3.5)
 港区：「港区自転車交通環境整備計画」(R4.3)
 目黒区：「目黒区自転車走行環境整備計画」(H30.3)
 大田区：「大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン 令和4年度～8年度」(R4.3)より作成

【参考】自転車通行空間の整備形態



①ブルーレーン【車道（自転車通行位置表示）】
 車道を活用した整備形態。
 車道に着色し、自転車が通行すべき部分を表示する。ただし、⑤のように交通規制で自転車以外の走行を認めていないわけではなく、③④のように自転車が車道左側を通行することを励行する整備形態である。

画像：立会道路 (R4.9.6 撮影)



②自転車歩行者道の視覚的分離【歩道（自転車通行可）】
 歩道を活用した整備形態。
 歩道を通行する自転車を、舗装の色分けとピクトグラムを用いた標識・路面表示で視覚的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保する。

画像：「東京都自転車通行空間整備計画」(R3.5 東京都)



③ナビマーク【車道（自転車通行位置表示）】
 車道を活用した整備形態。
 自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
 主として単路に設置する。

画像：警視庁ホームページ



④ナビライン【車道（自転車通行位置表示）】
 車道を活用した整備形態。
 自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促す。
 主として交差点内に設置する。

画像：警視庁ホームページ



⑤自転車専用通行帯【自転車専用通行帯（自転車専用）】
 車道を活用した整備形態。
 交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間を確保する。

画像：中央海浜公園通り (R4.9.6 撮影)

資料：「東京都自転車通行空間整備計画」(R3.5 東京都)を参考に各項目の説明を作成

注1：【 】は道路交通法上の位置づけ

注2：「②自転車歩行者道の視覚的分離」は、通行位置を表示しているのみで、道路交通法上の通行規制はない

2-4 交通安全について

1) 状態別交通事故死傷者数

・区内では自転車の死傷者数は増加傾向にあり、令和2年には302人と四輪車の227人を上回り、最も多くなった。

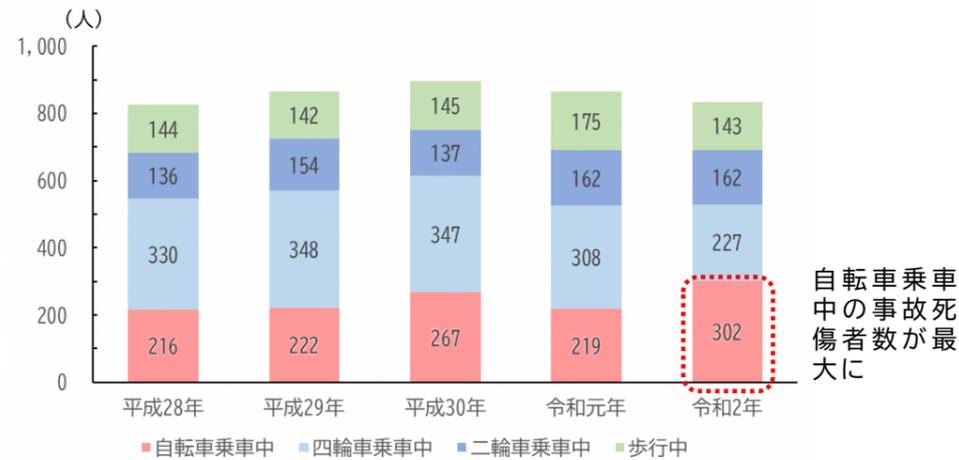


図 32 状態別交通事故死傷者数の推移 (品川区)

資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表 (累月報) (平成28年～令和2年)」より作成

2) 道路幅員別交通事故

・区内では幅員5.5m未満の道路の事故が増加しており、特に3.5～5.5mの道路の事故割合が約27% (121件数) と最も高い。
・自動車と歩行者・自転車が混在する見通しの悪い道路での事故の危険性が増大していると考えられる。

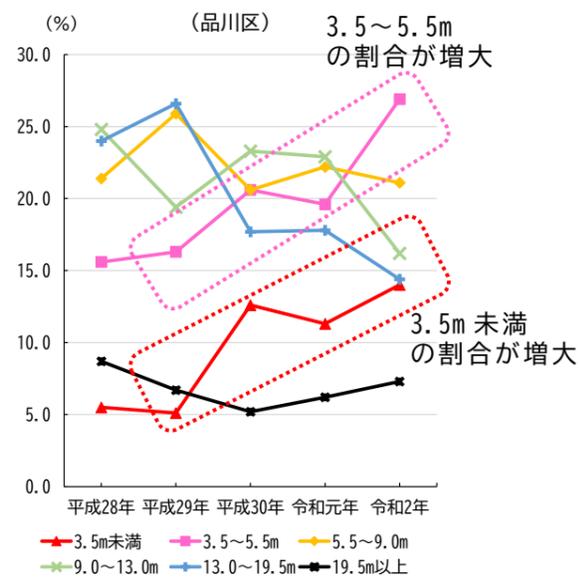


図 33 道路幅員別交通事故発生件数割合の推移 (品川区)

資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表 (累月報) (平成28年～令和2年)」より作成

注：上記の交通事故発生件数には、自転車が関与しない事故も含まれる

3) 法令違反の有無

・令和元年以降は、法令違反がある事故が増大し、令和2年には219件 (58.2%) となっている。

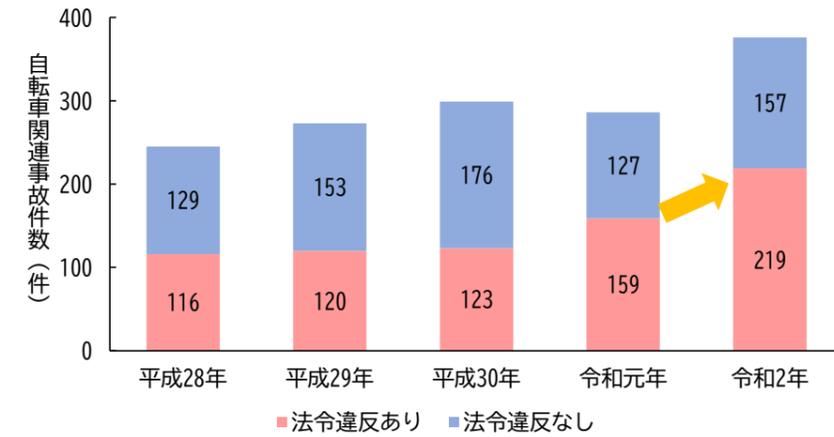


図 34 法令違反の有無別、自転車関与事故件数の推移 (品川区)

資料：警視庁交通部資料「交通事故統計表 (累月報) (平成28年～令和2年)」より作成

4) 年齢層別自転車乗用中事故発生状況

・65歳以上の高齢者の交通事故発生件数割合は増加傾向が顕著であり、令和2年には23.7%と年齢層別ワースト1位となった。

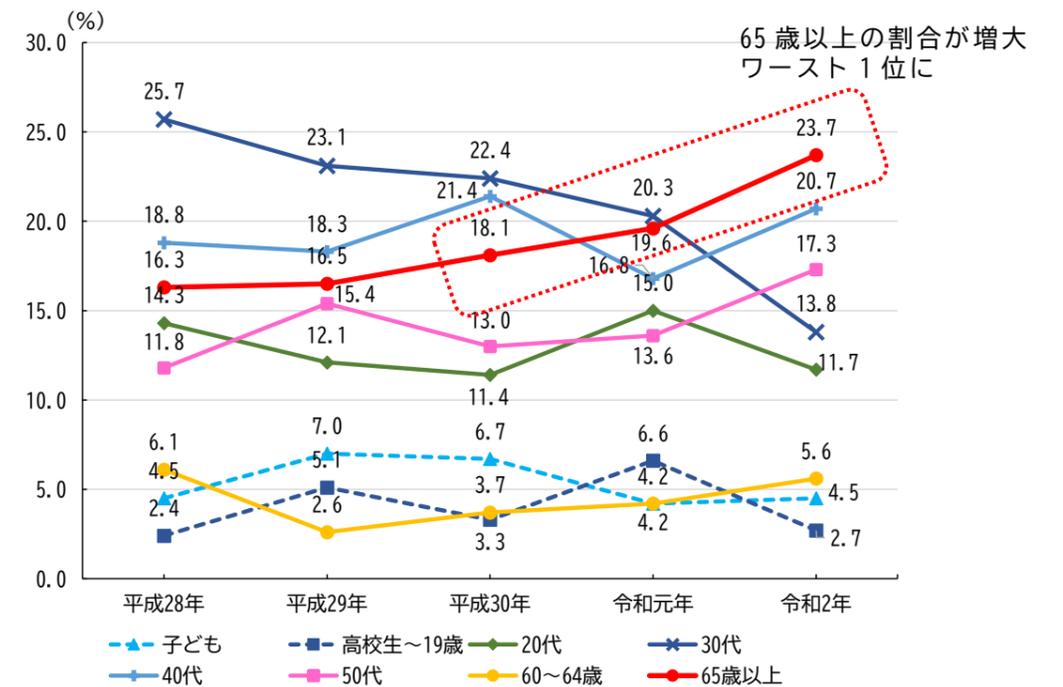


図 35 年齢層別自転車乗用中の交通事故発生件数割合の推移 (品川区)

資料：警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況 (平成28年～令和2年)」より作成

注：東京都における65歳以上の自転車乗用中の交通事故発生件数割合は20.1% (令和2年)

【参考】電動キックボードに関する法改正の動向

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ある。

現行法では、主に原動機付自転車に相当し、原付の交通ルールが適用されるが、産業競争力強化法に基づく実証実験で用いられる車両には特例措置が適用され、小型特殊自動車となり、ヘルメットの着用は任意（強く推奨）となっている。



また、道路交通法の一部改正案が2022年3月4日（金）、閣議決定され、「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分が設定され、電動キックボードはその区分に含まれることとなった（2年以内をめどに施行予定）。これにより、公道走行については免許不要（ただし、年齢制限付き）、歩道の通行も可能（ただし6km/h以下）となる予定である。

< 電動キックボードに関する道路交通法の概要 >

区分 (道路交通法)	現行		改正道路交通法 (2年以内に施行)
	認定を受けていない 事業者・個人所有	特例措置の認定を受 けた事業者のみ	
原動機付自転車	原動機付自転車	小型特殊自動車	特定小型原動機付 自転車
制限速度	30km/h	15km/h	20km/h
免許	○必要 (原動機付自転車)	○必要 (普通自動車)	×不要 (16歳未満禁止)
ヘルメット	必要	任意(強く推奨)	努力義務 ○(6km/h以下)
歩道の走行	×(不可)	×(不可)	○(可能)
自転車レーンの 走行	×(不可)	○(可能)	○(可能)
ナンバープレ ート	○(必要)	○(必要)	○(必要)

< 特例電動キックボードの実証実験実施期間 >

令和3年4月23日から令和6年4月までの間（予定）

< 都内の実施事業者及び実施区域（令和4年9月1日現在） >

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、品川区、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、品川区、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

【参考】商店街と自転車

自転車に乗って商店街を訪れ、各店舗を巡回することは、買い物客にとって便利であり、商店街にとっても売上げの増加が見込める半面、駐輪スペースのない店舗前の路上駐輪や、商店街の自転車走行による問題もあり、品川区のみならず全国の商店街で課題となっている。

品川区の武蔵小山商店街では、商店街内に駐輪するのではなく近隣の民間駐輪場を利用するよう、また商店街内では自転車から降りて通行するよう呼び掛けている。

中延商店街では自転車の押し歩きを推奨するとともに、自転車通行禁止時間を示し、ルール、マナーの遵守を呼び掛けている。

自転車をご利用のお客様 Customers using a bicycle

- 商店街内の道路は品川区道につき、お買物の自転車も含めて駐輪はできません。近隣の民間駐輪場をご利用ください。
- 商店街周辺の道路は、品川区の「放置自転車取締重点区域」です。理由の如何にかかわらず駐輪自転車は即時撤去の対象となります。
- 商店街内では自転車は必ず降りてご通行ください。歩行者専用道路につかまったままの通行はできません。

【武蔵小山駅周辺の駐輪場一覧】

品川区役所防災まちづくり部土木管理課自転車対策係
武蔵小山商店街事務局

自転車をご利用のお客さまへ

自転車をご利用のお客さまは、歩行者との事故防止のため、できるだけ自転車から降りてご通行ください。乗車される場合は、周囲の状況を十分に把握してご走行ください。

なお下記時間帯は、中延商店街アーケードは歩行者専用道路です。歩行者が安全にお買物できるように、自転車を降りてください。ご協力をお願いします。

■自転車乗車禁止時間（通年）

平日、土曜	14時～20時
日曜、祝日	10時～20時

図 36 商店街の自転車利用者への呼びかけ

資料：武蔵小山商店街ホームページ
(<http://www.musashikoyama-palm.com/modules/info2/index.php?id=3>)
中延商店街ホームページ (<https://nakanobu.com/access/>)



図 37 案内看板（武蔵小山商店街）

※令和4年9月6日撮影



図 38 案内看板（中延商店街）

※令和4年6月9日撮影

3. 新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化

1) テレワークの定着等による鉄道利用者の減少

- ・全国の企業のテレワーク実施率は、1回目の緊急事態宣言（令和2年4月7日～5月25日）解除後に低下するものの、30%～40%程度とコロナ禍前よりも高い水準で推移している。
- ・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、鉄道利用者は減少している。令和2年の区内主要駅の鉄道利用者数は、コロナ禍前の65%程度となっており、全国的にも、今後元通りになるまでの回復は難しいとされている。

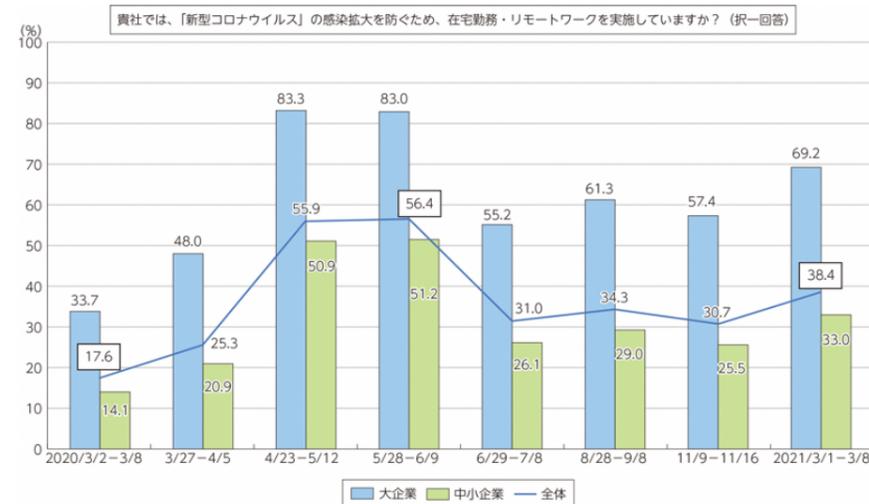


図 39 企業のテレワーク実施率

資料：総務省「令和3年版 情報通信白書」

(原出典：東京商工リサーチ「新型コロナウイルスに関するアンケート」調査(第2～6、8、10、14回))

注：東京商工リサーチ独自の企業情報データベースやネットワークを基に、全国の企業を対象としたインターネット調査。有効回答数は毎回異なる。

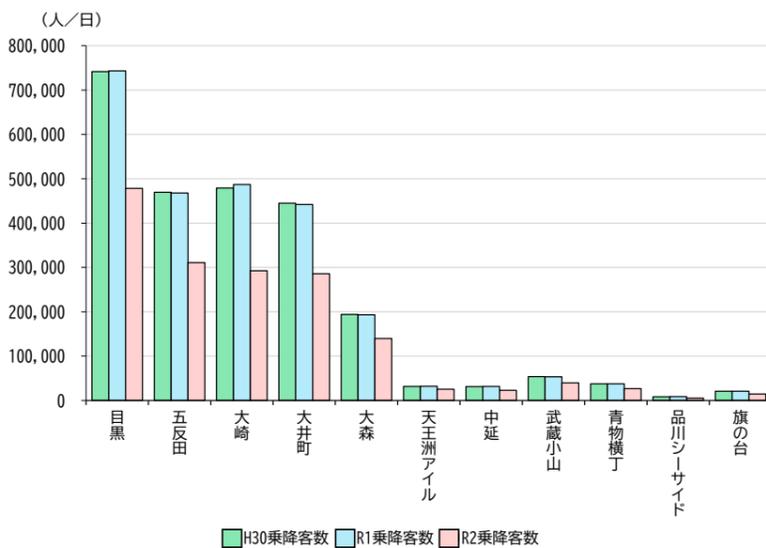


図 40 区内主要駅の乗降客数の推移

資料：東京都「東京都統計年鑑」(平成30年～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

注4：令和2年の乗降客数が10,000人以上の駅を「区内主要駅」とした。

2) シェアサイクル利用の増大

- ・品川区におけるシェアサイクルの利用回数は増加傾向にあり、ポート数が増加した平成29年度から令和元年度に大きく利用回数が増加しているが、コロナ禍の影響が大きい令和2年度と令和元年度を比較しても、利用回数は約43%増大した。

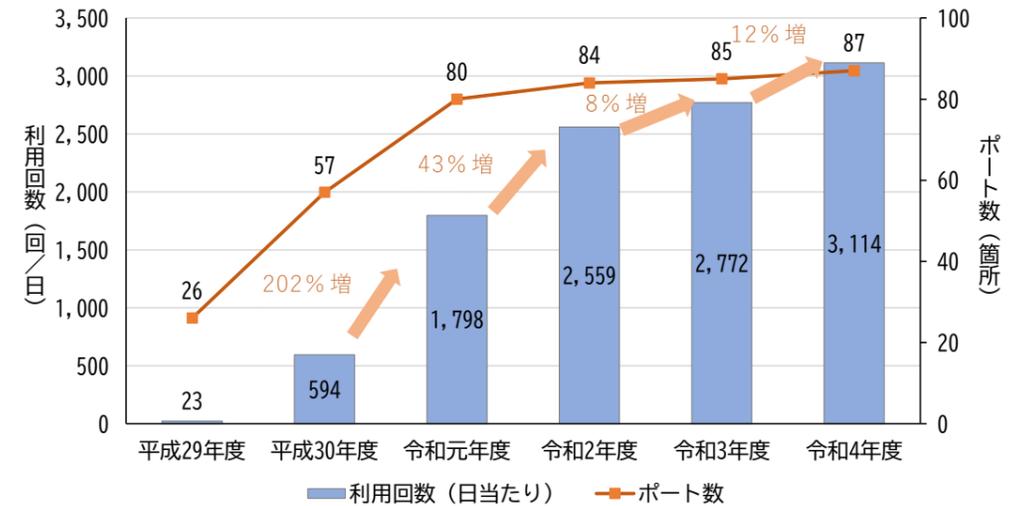


図 41 ドコモ・バイクシェアの1日当たり利用回数の推移(再掲)

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：平成29年度～令和3年度は各年度末における値。令和4年度は8月末の値。

3) フードデリバリーサービスの定着

- ・食品宅配サービスやフードデリバリーの利用経験者のうち、約3割はコロナ禍を契機として利用を開始した人、または利用頻度が増加した人となっている。

【食品宅配サービス】

- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は増えた
- 感染拡大前から利用しており、拡大後の利用頻度は変わっていない
- 感染拡大前から利用していたが、拡大後の利用頻度は減った
- 感染拡大後に初めて利用した
- 利用したことはない

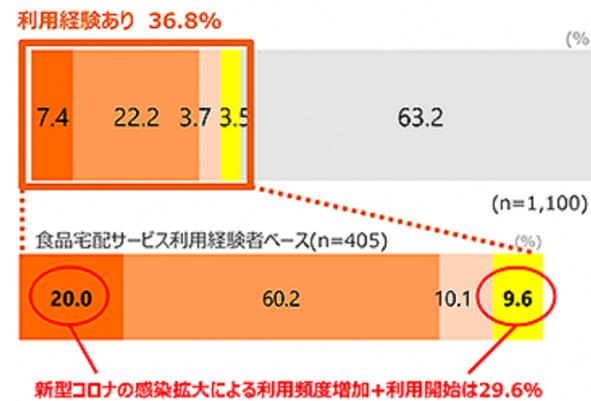


図 42 新型コロナ感染拡大前後の食品宅配サービス、フードデリバリー利用状況(単一回答)

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。