

II. 自転車利用環境の現状と課題

1. 大田区の概要

位置 地勢	<ul style="list-style-type: none"> 大田区は東京都特別区の中で最も広い面積（60.66k m²）を有しています。 西北部の丘陵地帯と東南部の低地に分かれています。
人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口は過去 10 年で約 36,000 人（+5.3%）増加しており、増加傾向を維持しています。 年代別人口割合は、東京都平均、東京特別区平均と比較して、高齢化率（65 歳以上の人口割合）が若干高くなっています。 夜間人口 100 に対し、昼間人口は 98.7 となっており、昼夜ほぼ同じ人口です。 人口密度は JR 線の東側の平坦部で高く、西側の丘陵地帯で低くなっています。
交通	<ul style="list-style-type: none"> 大田区発の代表交通手段は、鉄道 34.5%、徒歩 25.9%、自転車 20.3%、自動車 12.2%、路線バス 3.1%となっています。 大田区内の駅までの端末交通手段の分担率は、徒歩 86%、自転車 6%、路線バス 4%、自動車 2%となっています。平坦部のターミナル駅において自転車の分担率が高い傾向があり、丘陵部や小さい駅では徒歩の分担率が高い傾向にあります。 大田区発トリップの目的地は、58%が区内で、次いで品川区、川崎市、港区が多くなっています。 区内移動においては、徒歩が 42%、自転車が 32%、自動車が 10%となっています。 駅乗車人員は、過去 10 年で 8.2%増加しており、緩やかな上昇傾向にあります。 駅周辺自転車等集中台数は、過去 10 年で 14.2%増加していますが、平成 22 年をピークに横ばい傾向となっています。 全体的に区の東側に自転車交通量の多い路線がみられ、特に蒲田駅周辺、大森駅東口などでは交通量が多い路線が集まっています。
事故	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年中の大田区内の自転車関連事故は、503 件となっており、特別区中 5 番目に多くなっています。 全事故に占める比率は 34.2%と、特別区平均とほぼ同じ水準です。 第 1 当事者の件数は 129 件と、特別区中 4 番目に多くなっています。 大田区の自転車関与事故件数は過去 5 年で半数以下に減少しており、東京都特別区平均を下回っています。 大田区内では、大森駅、蒲田駅、平和島駅周辺と、中央地区で自転車事故の発生が多く見られます。

2. 近年の自転車施策に関わる動向

自転車利用環境に関する近年の主な動向を整理すると、以下の通りとなります。

自転車の利用環境改善に資する法改正等の変遷

主体	時期	法制度等	主な内容等
国	昭和 55 年 11 月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 制定	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ・放置自転車の急増に伴う駐輪場整備・撤去・附置義務の規定 ・自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
区	昭和 63 年 3 月	大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場整備に関する条例 制定	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺等公共の場所における自転車等の放置による環境悪化の防止 ・区民の安全で快適な生活環境の維持・向上
国	平成 5 年 12 月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（改正自転車法）	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実 や防犯も考慮 ・原付も対象
国	平成 18 年 11 月	道路法施行令(改正) 路上自転車・自動二輪車等 駐輪場設置指針策定	<ul style="list-style-type: none"> ・路上自転車駐輪場が占用物件として追加 ・路上自転車駐輪場整備における一般的技術基準が策定
国	平成 19 年 10 月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理
国	平成 20 年 6 月	改正道路交通法及び同施行令の施行	<ul style="list-style-type: none"> ・普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ・道路標識等で指定された場合(歩道通行可) ・運転者が児童・幼児・70 歳以上の場合 など
区	平成 21 年 7 月	大田区自転車等駐車対策協議会の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車問題や自転車走行環境整備、交通ルール・マナーの遵守など、自転車に関するあらゆる問題を協議するため、区長の付属機関として、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、交通管理者、区議会議員、関係団体、区民、行政で構成する「大田区自転車等駐車対策協議会」を設置
区	平成 23 年 3 月	大田区自転車等利用総合基本計画 策定	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が安全に走行し、歩行者も安心して歩ける快適なまちづくりを目指し、今後の自転車対策を総合的にかつ計画的に推進するため平成 23 年 3 月に「大田区自転車等利用総合基本計画」を策定
国	平成 23 年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は「車両」であるということの徹底という基本的考え方に基づき、「通行環境の確立」「ルール周知と安全教育の推進」「指導取締りの強化」「基盤整備」について推進すべき対策を掲げている
都	平成 24 年 10 月	東京都自転車走行空間整備推進計画 策定	<ul style="list-style-type: none"> ・『2020 年の東京』計画に位置付けた自転車走行空間を整備するため、整備の基本的な考え方や優先整備区間などを取りまとめた
国	平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 発出	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインを策定
区	平成 25 年 3 月	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画 策定	<ul style="list-style-type: none"> ・「総合基本計画」策定後、自転車の利用環境整備に関して、国土交通省、警察庁、東京都からさまざまな提言やガイドライン等が公表されるなどの動きがあり、これら一連の動きを踏まえ、総合基本計画における 3 つの施策を具体化した本整備計画を策定
都	平成 25 年 7 月	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者が守るべき事項を明らかにする ・行政、事業者、家庭といった関係者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的とする

3. 自転車走行環境の整備状況

(1) 池上地区における自転車走行空間の整備

今年度整備区間における自転車通行の状況・効果や課題等を調査検討し、今後の走行環境整備の推進に活かすために池上地区において先行整備を行いました。

【整備の概要】

- ・ 延長 約 650m (道路両側 約 1,300m)
- ・ 整備日 平成 26 年 2 月 21 日
- ・ 交差点の出口・入口に自転車ナビマークを設置。自転車ナビマーク間に 7m~10m 間隔で自転車ナビラインを配置。交差点内には自転車ナビラインのみを 1.5m 間隔で配置 (池上通り横断部を除く)



整備箇所位置図

(2) 平成 27 年度の自転車走行空間の整備

大森地域 (片側延長 約 950m)、蒲田地域 (同 約 630m)、南馬込地域 (同 約 370m) の 3 路線の整備を実施しました。

整備形態は、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況 (自動車の規制速度及び交通量等) や道路状況 (道路横断面構成) が変化する箇所を踏まえて適切な区間設定を行い、区間ごとに自転車走行空間の整備形態を選定しました。

車道に自転車と自動車を混在させる整備形態となる場合、車道における自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内にピクトグラム (下図参照。) の設置を行いました。

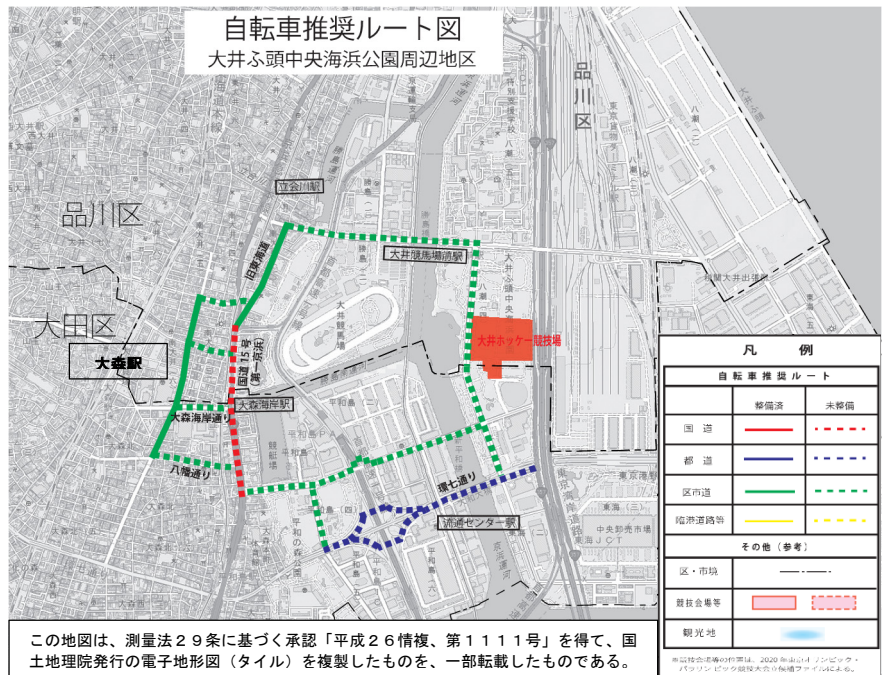
自転車ナビマーク 整備状況 (大森北)	自転車ナビライン 整備状況 (大森北)

(3) 東京都自転車推奨ルート

東京都は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場や主要な観光地の周辺7地区において、自転車がより安全に回遊できるよう、国道、都道、区市道等の自転車が走行しやすい空間を連続させ、ネットワーク化を図る自転車推奨ルートを設定し、国や区市等と整備に取り組んでいくこととしています。

これまで東京都は、都道や臨港道路における自転車走行空間の整備を進めてきましたが、この取組に加え、2020年の大会開催までに自転車推奨ルートを整備

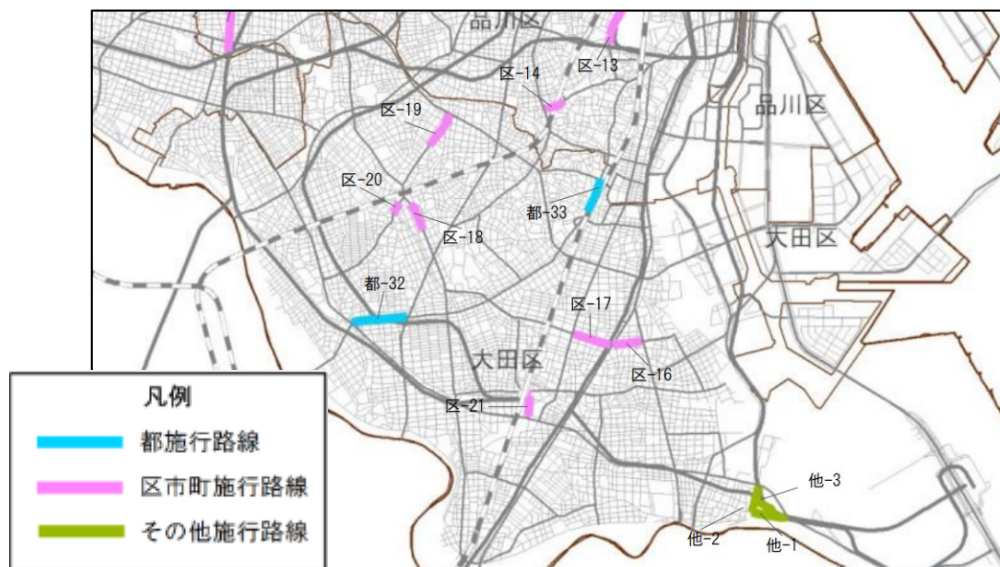
することにより、約400kmの自転車が走行しやすい空間を確保し、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を創出していくとしています。



(出典：東京都報道発表資料)

(4) 都市計画道路の整備状況

東京都及び都内各市区町村では、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題解決に向け、それぞれの視点から六つの選定項目を設定し、今後10年間(平成28年度から平成37年度まで)で優先的に整備すべき路線(優先整備路線)は、下図の通りとなっています。



大田区における都市計画道路の優先整備路線

(出典：東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)(案))