

V. 実施計画

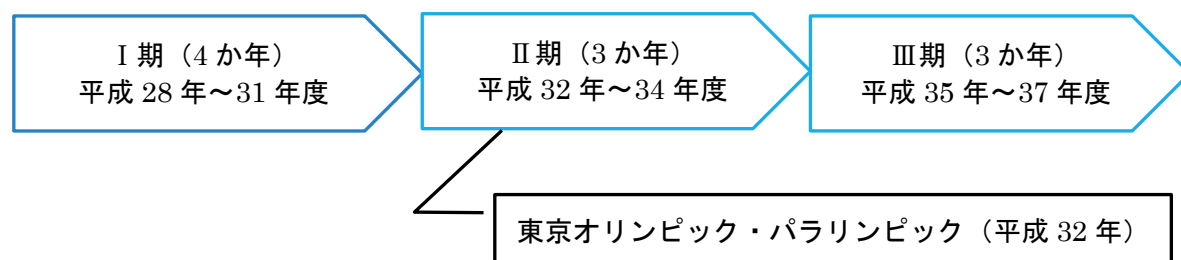
1. 整備の進め方

(1) 整備の進め方

区民の自転車利用における交通安全の確保をさらに図り、また平成 32 年夏に東京オリンピック・パラリンピックが開催されるため、来訪者の交通安全にも配慮し、早期かつできる限り長距離の自転車走行空間整備を目指します。

そこで平成 31 年度までの 4 か年をⅠ期と設定し、平成 32 年度から 34 年度（3 か年）をⅡ期、平成 35 年度から 37 年度（3 か年）をⅢ期として計画します。

なお、各期の終わりに見直しを図ります。



(2) 優先整備路線・重点整備エリア（Ⅰ期）

① 管理者別の整備方針

本計画は、大田区内の各道路等管理者（国道、都道等）の道路における自転車走行環境整備と区道による自転車走行環境整備を連携させて施工できるように調整する役割を果たす計画でもあります。

しかし、各道路管理者の整備方針や整備時期など、自転車走行空間整備に関する計画が異なることから、本計画では区道における整備の進め方を中心に整理します。

② 区道における優先整備路線

区道は、幹線道路が少なく、生活道路が多いため、歩行者と自転車の交錯や自転車同士の事故などが多くなっています。また、自転車の交通事故は朝夕の通勤通学時間帯に多くなっています。このことから、区道においては通学路の歩行者が多い小・中学校周辺における整備を最優先項目とします。

その他に、自転車利用が多い交通不便地域の交通を補完する目的で、交通不便地域と最寄駅のアクセス路線、自転車利用者が集中する自転車駐車場周辺や拠点施設周辺を、優先項目として設定します。

また、観光拠点へのアクセス路線かどうか、近隣自治体のネットワーク路線かどうかなどを総合的に判断し、該当項目が多い路線を中心として、優先整備路線に設定します。

なお、I期整備においてもネットワークの連続性確保を考慮しながら、整備を進めていきます。

＜優先整備路線の考え方＞

	要素	内容
1	小学校、中学校周辺	朝夕の通学時間帯に歩行者交通が多く、交通の錯綜が増えることと、小中学生への啓発効果を考慮し、最優先整備路線として評価します。
2	交通不便地域	駅、バス停から離れた地域である交通不便地域については、自転車の分担率が高く、自転車が重要な交通手段となっていることから優先路線として評価します。
3	自転車駐車場へのアクセス路線	自転車等駐車場については、自転車交通が集中し、歩行者との交錯も多くなることから、優先路線として評価します。また、自転車駐車場への誘導を促進し、放置自転車を削減する効果も期待できることから、優先路線として評価します。
4	拠点施設間を結ぶ路線	区民が自転車でよく利用する施設であり、区民のアクセス性を高める目的で評価します。
5	広域移動の軸となる路線	区域をまたがる比較的長距離（3km以上）の自転車交通を推進する目的から評価します。
6	観光拠点へのアクセス路線	来訪者が多い観光拠点へのアクセス性を向上する目的で優先路線として評価します。観光拠点間などを結ぶことで自転車による回遊性を促す効果も期待できます。
7	近隣自治体ネットワークとの接続	現在、世田谷区にネットワーク計画があるため、これと接続する路線を連続性確保の観点から評価します。
8	連続性確保のための路線	上記の視点で評価が低い路線であっても、評価の高い路線間をつなぐ路線などについては、連続性確保の観点で優先路線として評価します。

③ 区道における重点整備エリア

I期では優先整備路線を中心に整備を実施してまいります。下記の重点整備エリアについては、I期整備路線でないネットワーク路線に関しても、合せて早期の整備を実施します。

	重点整備 エリア名	エリア設定理由
1	東京オリン ピック・パ ラリンピック エリア	大田スタジアムの隣にホッケー競技会場が造られる予定であり、またエリア内には公園等のリクリエーション施設も点在するため、来訪者や観光客の自転車利用における安全性や回遊性を高めることを目的として、自転車走行空間整備の重点エリアとします。
2	蒲田エリア	JR 蒲田駅は、区内で最も自転車集中台数が多い駅であり、ピーク時で約 15,000 台が集中しています。区役所が駅前にあり、また商業施設などが多く集積しています。さらに京急蒲田駅周辺は、京急線連続立体化事業や再開発により道路環境が向上する等で自転車利用が増加しているエリアです。 交通事故も多数発生している状況にあり、安全性を高めるためにも重点エリアとして整備を進めます。
3	大森北エリ ア	中央・大森西エリアなどの交通不便地域などから自転車アクセスが集中し、乗降客が多い拠点駅の JR 大森駅東口をエリア内に含めています。 オリンピック・パラリンピックエリアやその周辺の臨海部に接し、様々な交通手段の結節点エリアであるため、重点エリアとして整備を進めます。
4	中央・大森 西エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域もあるエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点エリアとして整備を進めます。
5	大森南・東 糀谷エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域もあるエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点地区として整備を進めます。 工場や事務所間の移動に自転車を活用しやすくするため、利用環境の向上を目指す目的もあります。
6	池上エリア	丘陵地区により自転車による南北移動ルートが少ない池上北部において、交通安全面に配慮しつつ自転車利用環境を向上させるため、重点エリアとして整備を進めます。 本門寺や池上梅園などへの周遊に、自転車の活用を進める目的もあります。
7	仲池上・上 池台エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域が点在しているエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点地区として整備を進めます。 都市計画道路補助線第 43 号、44 号における自転車走行空間整備に合せネットワークを形成させつつ整備するよう努め、連続した走行環境の創出を目指します。
8	千束エリア	エリア内の自転車利用において南北間移動等で環境向上を図るため、重点地区として整備を進めます。 大田区画街路第 1 号線における自転車走行空間整備に合せネットワークを形成させつつ整備するよう努め、連続した走行環境の創出を目指します。 洗足池周辺の周遊に、自転車の活用を進める目的もあります。

(3) 総合的な走行環境の整備

自転車走行空間の利用方法を自転車利用者及び他の通行者に十分理解してもらえよう、啓発活動に努めます。

例えば、現地における案内看板や注意喚起看板の設置、区報や区ホームページを活用し、周知に努めます。

整備時期別ネットワーク路線図

	蒲田	大森	調布	梶谷・羽田	総計
整備済	610	2,115			2,725
I期	21,157	15,458	11,892	9,777	58,284
II期・III期	31,940	29,030	37,648	15,915	114,533
総計	53,707	46,603	49,540	25,692	175,542

整備済路線

I期において整備予定の路線※

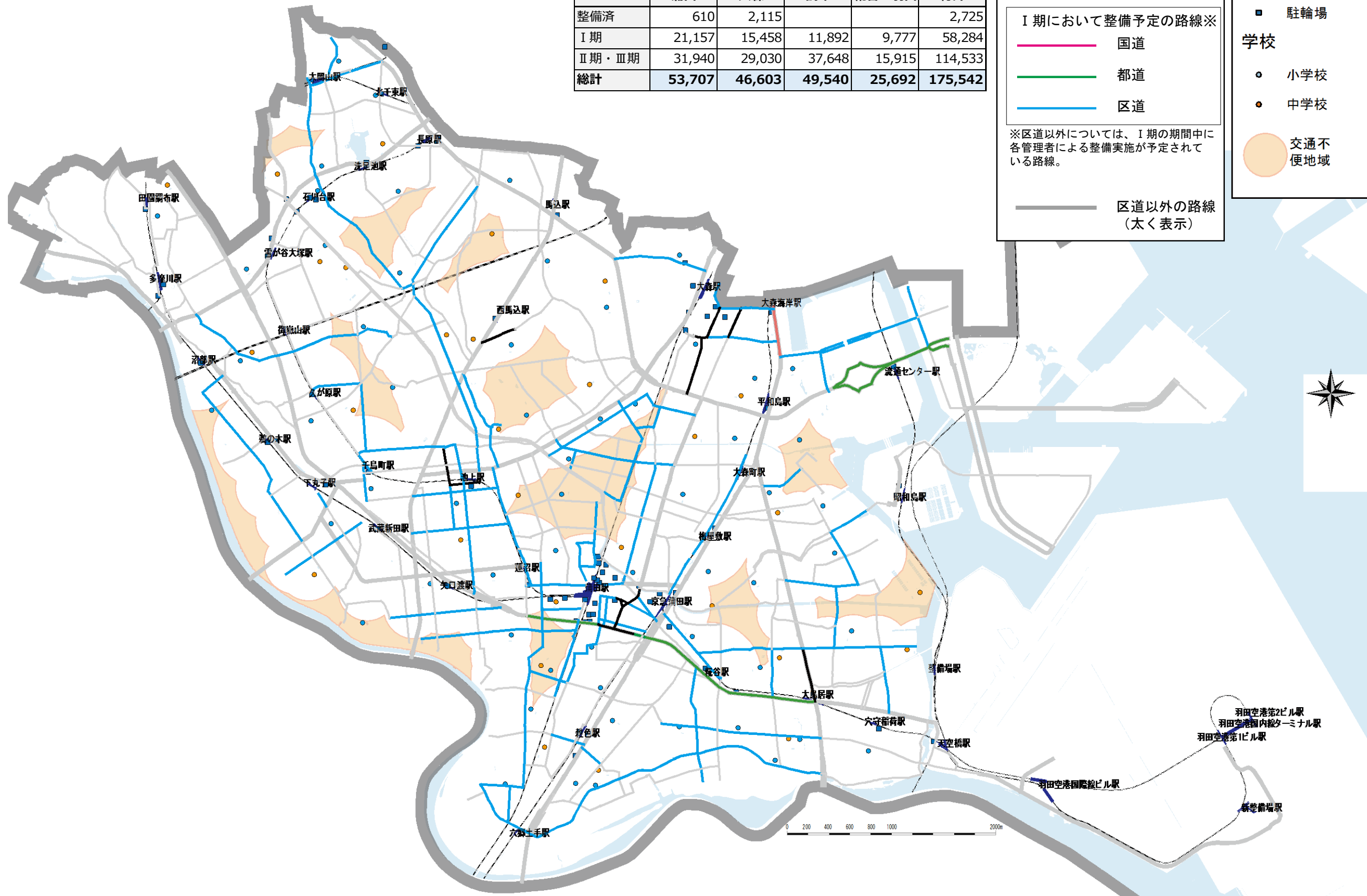
- 国道
- 都道
- 区道

※区道以外については、I期の期間中に各管理者による整備実施が予定されている路線。

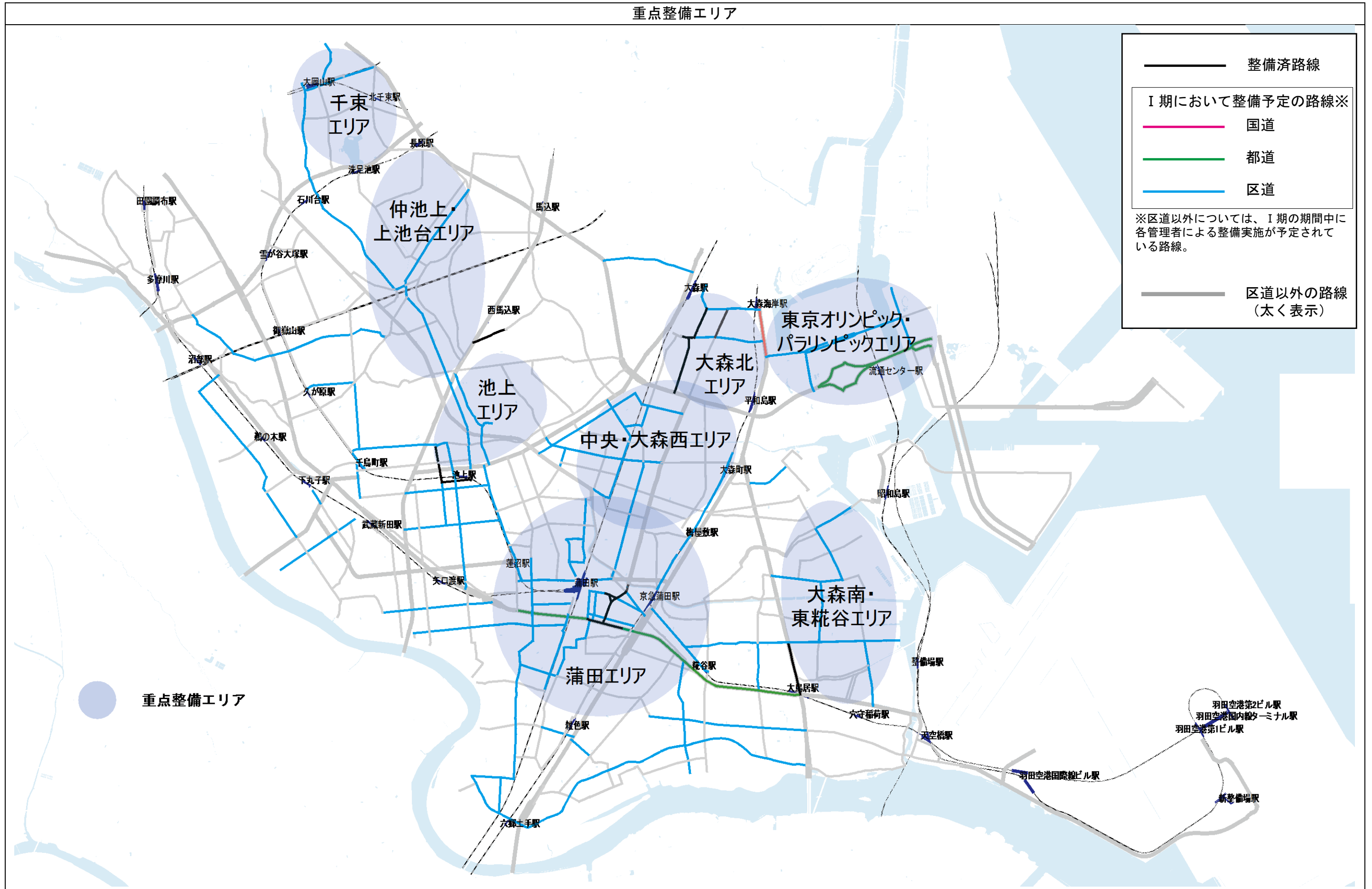
区道以外の路線 (太く表示)

施設等

- 駐輪場
- 学校
 - 小学校
 - 中学校
- 交通不便地域



重点整備エリア



—— 整備済路線

I期において整備予定の路線※

—— 国道

—— 都道

—— 区道

※区道以外については、I期の期間中に各管理者による整備実施が予定されている路線。

—— 区道以外の路線 (太く表示)

重点整備エリア

2. 関係機関等との連携

警視庁や国、東京都など道路管理者等と調整を行い、自転車走行空間の整備を連携して実施するよう合意形成を図っていきます。

こうした合意形成を図る過程では、大田区自転車等駐車対策協議会の意見や提言なども踏まえながら、自転車走行空間の整備に向けて柔軟な対応を行っていきます。

3. 関連施策の推進

(1) 安全利用・法令順守の推進

① 自転車押し歩き運動の推進

歩行者が多い商店街等では、自転車利用者と歩行者による接触事故の危険性が高いことから、大田区では商店街連合会等とともに自転車利用者に自転車から降車して歩行していただくよう、協力を呼びかけています。

現在は、蒲田駅東口商店街（駅前ロータリー含む）、蒲田駅西口駅前広場周辺及びサンライズカマタ商店街で重点的に実施しています。



② 自転車安全教育（スケアード・ストレイト方式）の実施

スケアード・ストレイトとは「恐怖を直視する」という意味です。自転車の重大事故を防止するために、スタントマンが自転車事故を再現することにより、自転車のルール違反がなぜ危険なのかを実感させる自転車安全教育です。

スケアード・ストレイト方式の自転車安全教室をできる限り継続して実施することで、命の大切さについて考え、交通安全意識の高揚と、自転車走行ルール・マナーの向上を図ってまいります。



(2) 駐輪施策との連携

① 自転車駐車場の設置

自転車走行空間が整備されることで、自転車の利用が高まることも想定されることから、駅周辺だけでなく、自転車駐車需要が多く見込まれる施設等においては、自転車駐車場の設置が必要となります。

② 路上自転車駐車場について

路上駐輪場は、利用しやすい一方、駐輪場からはみ出した自転車が、歩行者、自転車の安全な通行を阻害するなどの課題があるため、その整備にあたっては位置・規模・配置・施設構造等を十分に検討した上で、安全で円滑な通行に支障を与えないよう、十分検討するものとしします。

(3) 自転車ネットワーク MAP

区民のみならず、区外からの来訪者が安全に自転車を利用できるように、自転車走行空間の整備路線や推奨ルート、主な拠点施設等を示した地図を配布することにより、自転車の安全利用を促します。大田区においては、在住の外国人が多いことや、羽田空港の国際線乗り入れ等による外国人来訪者の増加がしていることから、外国語対応の地図も作成するよう努めます。

<MAPに記載する項目(例)>

・自転車走行空間図	・地域の公共施設	・推奨ルート
・勾配等地形条件	・自転車駐車場	・自転車安全利用のためのルール・マナー
・観光施設、公園等	・観光情報	・コミュニティサイクルポート

(4) コミュニティサイクル事業との連携

大田区では、平成27年度にコミュニティサイクル導入の検討を行っています。

コミュニティサイクル事業の成功のポイントは、自転車の走行空間が確保されていることであると考えます。そのため、コミュニティサイクルの試行エリアや利用状況などを考慮し、場合によっては、特定のネットワーク路線の走行空間の整備を早めるなどの柔軟な対応を行います。

4. 今後の計画の進め方

(1) ネットワーク計画の見直し

各期（Ⅰ～Ⅲ期）の最終年度に見直しを図ります。

(2) 整備形態の課題等への対応

区では、本計画に基づき、自転車走行空間の整備を行いつつ、整備課題への適切な対応方法を調査し検討してまいります。

その際、他自治体の整備事例などを参考にして検討を行います。

(3) 路面表示の耐久性・再整備について

大田区内では、車道上に路面表示を行うことによる自転車走行空間整備が多くなると考えられます。その際、各路線の交通量によって路面表示の耐久度に違いが生じてくることが想定されます。そのため、短期間で消えてしまう路面表示については、再整備を検討する必要性が生じます。

したがって、自転車ナビマークなどの路面表示後は、現場の状況の把握に努めるとともに、区間ごとの路面表示の耐久性を把握し、次回以降のネットワーク計画の見直し等に反映します。