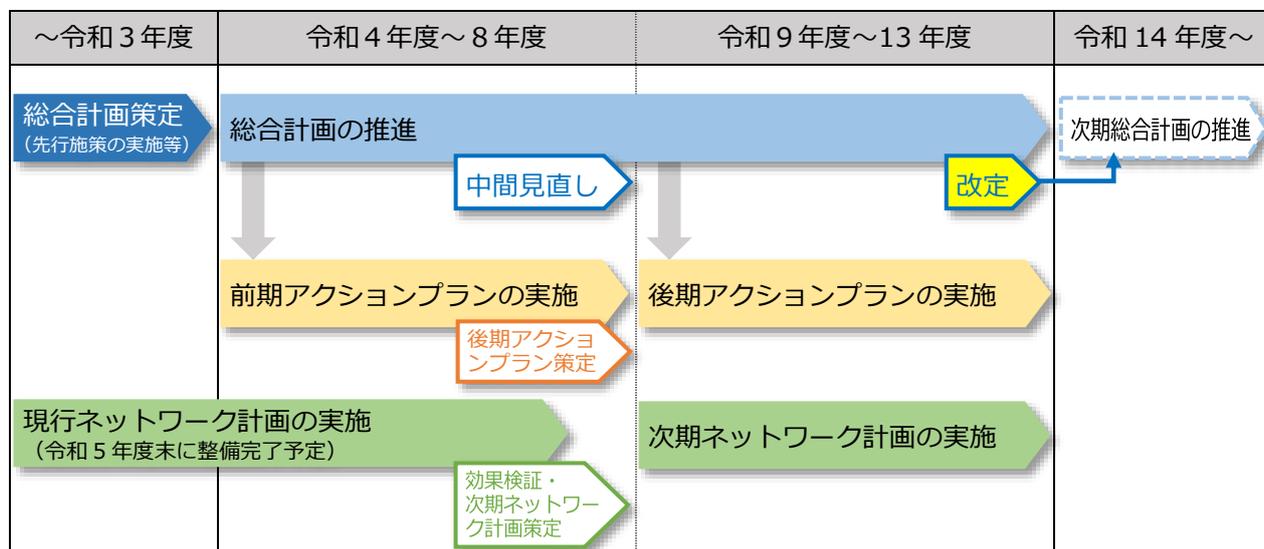


第6章 計画の推進に向けて

1. 計画推進の考え方

①計画の進め方

- 本計画では、10年後の目標像「安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち」の実現に向けて、4つの基本方針【とめる】【はしる】【まもる】【たのしむ】に基づく前後期5年ごとのアクションプランを策定し、具体的な個別事業の展開を図ります。
- 求められる自転車施策は、区民のライフスタイルの変化等の影響を大きく受けて変わっていくため、本計画の開始5年後を目途に中間見直しを行うものとし、前期アクションプランの成果や課題を後期アクションプランにつなげていきます。なお、一部で実証実験が始まっている電動キックボード等の新たなモビリティへの対応については、今後の法改正等の動向や大田区交通政策基本計画での位置づけを踏まえ、検討していきます。
- 【とめる】【はしる】【まもる】については、前総合計画に基づき従前から継続して取り組んでおり、自転車等駐車場の整備促進による収容台数の確保と撤去・啓発による放置自転車の減少、自転車ナビマーク・ナビラインをはじめとする自転車走行環境の着実な整備による走行ルールの啓発、区民の移動手段としてのシェアサイクルの推進、スケアード・ストリートや交通安全教室等の交通安全啓発による交通事故の減少など、多くの成果がありました。しかし、放置自転車が依然として存在するなど、課題も残っているため、これまでの取組みを継続しつつ、さらに発展させていきます。
- 新たな視点である【たのしむ】については、計画策定段階より「先行施策」として、「①はねぴょん健康ポイントアプリとの連携」、「②散走の試行実施」、「③スポーツ・健康イベントとの連携」、「④区民・企業への自転車活用PR」の取組みを進めており、【とめる】【はしる】【まもる】の土台のもと実効性を高めながら、次期計画へとつなげていきます。



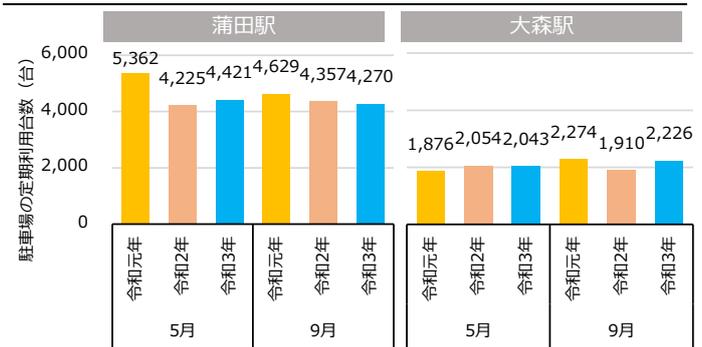
■新型コロナウイルス感染症による行動変化への対応

- 新型コロナウイルス感染症が拡大し、大きく社会状況が変化する中、テレワークの普及や自転車通勤への転換等、区民の自転車利用の仕方に影響も見られるため、今後の動向を注視しつつ、自転車利用状況の変化を適切に把握し、施策に反映させていきます。
- 自転車は人との接触を回避・低減できるツールであり、新たな日常において、感染拡大防止と社会経済活動の両立が可能であるとの考えのもと、自転車の活用を推進します。

(参考) 新型コロナウイルス感染症拡大後の自転車利用状況の変化

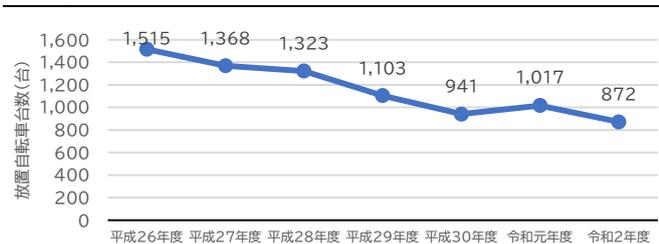
- 新型コロナウイルス感染症拡大後、緊急事態宣言発令等により外出・移動自粛が続く中、区内拠点駅である蒲田駅と大森駅周辺の自転車等駐車場における定期利用台数は、減少傾向を示しています。
- 自転車等の放置台数や自転車事故による死傷者数については、これまでの継続的な啓発等の取組みによる効果もあると考えられますが、新型コロナウイルス感染症の拡大後も減少しています。
- 区内におけるシェアサイクルの利用回数は、新型コロナウイルス感染症の拡大後も堅調に増加しています。

■ 蒲田駅・大森駅周辺の自転車等駐車場の定期利用台数



出典：大田区調べ

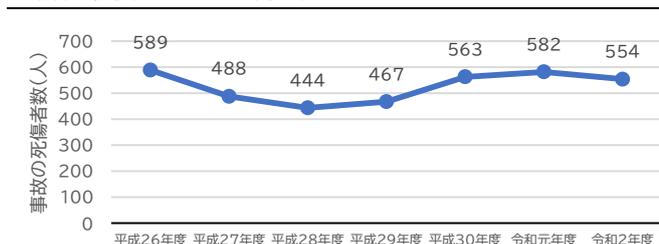
■ 自転車等の放置台数



出典：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

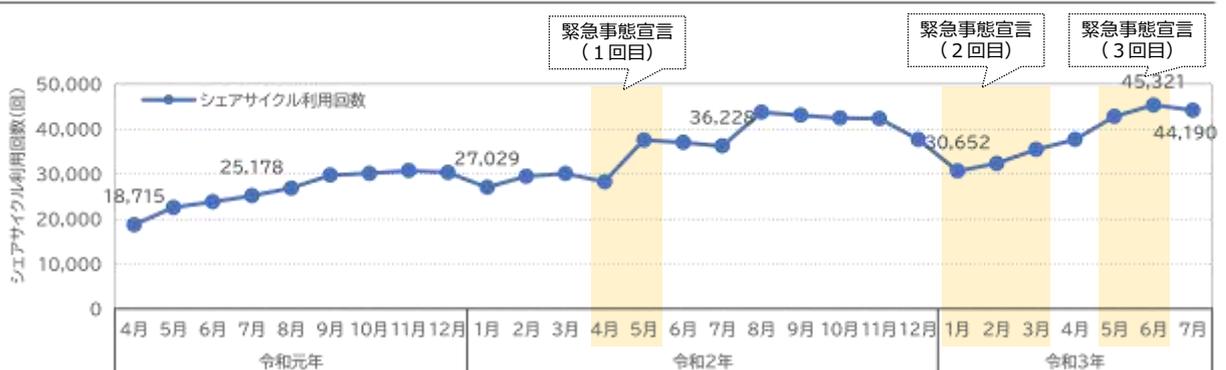
※各年10月の任意の1日に調査した放置台数（原動機付自転車を含む）

■ 自転車事故による死傷者数



出典：東京の交通事故（警視庁）

■ シェアサイクルの利用回数



出典：運営事業者提供データ

■計画全体の構成



大田区自転車等総合計画(令和4年度~13年度)の目標像 **安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち**

施策 前期アクションプラン(令和4年度~8年度)の個別事業※詳細は別冊子

主に大田区自転車活用推進委員会で議論

目標像の実現に向けた【たのしむ】の目指す姿

たのしむ

■基本方針4 自転車を活用して楽しい毎日をつくる

たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり	たのしむ1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進 たのしむ1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進 たのしむ1-3 自転車を活用した【観光】の推進
たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援	たのしむ2-1 【暮らし】での自転車活用支援 たのしむ2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援 たのしむ2-3 【観光】での自転車活用支援
たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり	たのしむ3-1 サイクリング環境の向上 たのしむ3-2 サイクリストの受入環境の充実 たのしむ3-3 シェアサイクルの推進

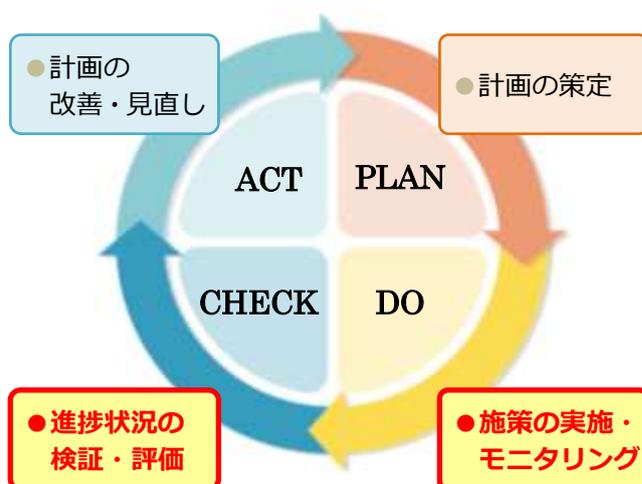
【とめる】【はしる】【まもる】を土台に自転車を【たのしむ】

主に大田区自転車等駐車対策協議会で議論

とめる	■基本方針1 良質な自転車駐輪環境をつくる	とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備	とめる1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進 とめる1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保 とめる1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保	
	はしる	■基本方針2 安全な自転車ネットワークをつくる	とめる2 適切な駐輪サービスの提供	とめる2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上 とめる2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化
			とめる3 放置自転車の防止対策	とめる3-1 放置自転車対策業務の効率化 とめる3-2 放置自転車に対する指導の充実
まもる	■基本方針3 自転車の交通ルール遵守の意識をつくる	はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開	はしる1-1 自転車走行環境整備の早期実現 はしる1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進 はしる1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施	
		はしる2 シェアサイクルの運用	はしる2-1 シェアサイクルの在り方の整理 はしる2-2 持続的な事業運営に向けたシェアサイクルの利用促進 はしる2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進	
まもる		まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実	まもる1-1 新たな交通安全教育機会の創出 まもる1-2 既存の交通安全教育の継続	
		まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進	まもる2-1 自転車安全利用に関する周知・啓発の新たな展開 まもる2-2 既存の周知・啓発事業の継続	

②PDCA サイクルに基づく計画推進

- 本計画は5年後に中間見直しを行い、施策の進捗状況等を駐車対策協議会と活用推進委員会に適宜報告しながら、PDCA サイクルに基づく継続的改善を図ります。
- 本計画の評価に際しては、主な指標や関連するデータをモニタリングするとともに、施策の成果や様々な外的要因を含め、各会議で議論し、総合的に行っていきます。
- 主な指標の項目だけでなく、評価に必要なその他の項目やデータの取り方についても各会議で議論し、検討していきます。



■主な指標（目標像にどれだけ近づくことができたかを評価するためにモニタリングする主なデータ）

項目	現状値	評価の目安となる数値※ ₁
放置自転車台数	835 台※ ₂ (令和 2 年度)	500 台 (令和 13 年度)
駅周辺の自転車等駐車が足りていないと感じる人の割合	68.1%※ ₃ (令和元年度)	50% (令和 13 年度)
自転車ナビマーク・ナビラインの認知度	75.9%※ ₄ (令和元年度)	90% (令和 13 年度)
車道左側通行を遵守していない人の割合	24%※ ₄ (令和元年度)	18% (令和 13 年度)
自転車事故件数	593 件※ ₅ (令和 2 年)	340 件 (令和 13 年)
他の自転車から受けるヒヤリハット経験がある人の割合	88.9%※ ₄ (令和元年度)	67% (令和 13 年度)
自転車利用者の割合	59.3%※ ₃ (令和 2 年度)	70% (令和 13 年度)
余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合	13.1%※ ₄ (令和元年度)	24% (令和 13 年度)
シェアサイクルの認知度	33.9%※ ₃ (令和 2 年度)	50% (令和 13 年度)
シェアサイクルの年間利用回数	446,780 回※ ₆ (令和 2 年度)	547,500 回※ ₇ (令和 13 年度)

※₁ これまでの実績推移等を踏まえ、各項目の評価の目安となる数値を設定しています。

※₂ 出典：令和 2 年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都、令和 2 年 10 月の任意の 1 日に調査した台数）

※₃ 出典：区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査（令和元年度・2 年度）

※₄ 出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

※₅ 出典：令和 3 年度 大田区交通安全のあらし

※₆ 出典：運営事業者提供データ

※₇ シェアサイクルの本格導入後、現在の運営事業者との協定を継続した場合の数値です。

2. 計画の推進体制

- 本計画の推進にあたっては、都市基盤整備部を中心に関係部局が連携・協力し、計画的かつ着実に取り組んでいきます。また、道路管理者である国や東京都、近隣自治体のほか、交通管理者である警察、教育機関である学校等の行政関係機関とも連携を図り、計画を推進していきます。
- 区では、これまでに前総合計画を含め自転車施策に取り組んでおり、自転車の安全・快適な利用環境が確保された住みよいまちを目指して多くの事業を展開してきましたが、全ての課題が解決されたわけではありません。
- 本計画において、自転車施策をさらに充実させることにより諸課題を解決し、目標像「安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち」の実現に近づくためには、行政の力だけでなく、関係者相互の連携・協力体制が不可欠です。鉄道事業者、商業施設や集合住宅の開発事業者、自治会・町会、商店街、自転車販売店等の様々な関係者が連携・協力し、自転車の適正利用の促進、発生する駐車需要への対応等に継続して取り組んでいきます。
- 区民や地域団体、民間企業等が主体的に行動することも重要です。特に区民をはじめとする自転車利用者については、自転車の交通ルール・マナーの遵守、自転車等駐車を適正に利用し放置をしないなど、自身や他の自転車利用者、歩行者等の安全と快適な環境の確保に十分留意することが求められるほか、環境負荷が少なく、心身の健康増進等につながる自転車を積極的に活用し、SDGs を意識することが期待されます。

