

大田区 自転車等 総合計画

令和4年度～13年度

素案



令和3年12月

大田区

目次

第1章 計画策定の趣旨	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	3
3. 計画の期間	4
第2章 区の自転車利用を取り巻く現状と課題	5
1. 区の地域特性	5
2. 区民の自転車利用状況	7
3. 前総合計画の成果と課題	11
(1) 【とめる】自転車等駐車対策	11
(2) 【はしる】自転車走行環境の整備	17
(3) 【まもる】自転車のルール・マナーの啓発	21
4. 自転車活用に関する現状と課題	29
(1) 区民の自転車活用状況	29
(2) 先行施策の展開	33
第3章 計画の目標像と基本方針	37
1. 課題を踏まえた計画の方向性	37
2. 計画の目標像と4つの基本方針	38

第4章 「自転車利用環境」の取組み……………40

1. 施策体系……………40
2. 施策の展開……………42
 - 基本方針1【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる……………42
 - とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備……………42
 - とめる2 適切な駐輪サービスの提供……………43
 - とめる3 放置自転車の防止対策……………44
 - 大田区自転車等駐車場整備方針（案）の概要……………45
 - 基本方針2【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる……………53
 - はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開……………53
 - 大田区自転車ネットワーク整備実施計画の概要……………54
 - はしる2 シェアサイクルの運用……………56
 - 基本方針3【まもる】自転車の交通ルール遵守の意識をつくる……………57
 - まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実……………57
 - まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進……………58

第5章 「自転車活用」の取組み……………60

1. 施策体系……………60
2. 施策の展開……………62
 - 基本方針4【たのしむ】自転車を活用して楽しい毎日をつくる……………62
 - たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり……………62
 - たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援……………63
 - 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…64

第6章 計画の推進に向けて……………65

1. 計画推進の考え方……………65
2. 計画の推進体制……………69

第1章 計画策定の趣旨

1. 計画の背景と目的

①背景

- 戦後の急速なモータリゼーションの進行とともに、放置自転車等の問題が顕在化したことを受け、自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車駐車場の整備等に関し必要な措置を定めた「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（以下「旧自転車法」という。）が昭和55年に制定されました。
- 平成6年には旧自転車法が改正され、「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」（以下「自転車法」という。）となりました。これにより、自治体は自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」を定めることができるようになりました。
- 区では、昭和63年に「大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例」（令和元年から「大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例」。以下「自転車条例」という。）を制定し、主に鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備、放置自転車の撤去、啓発活動を中心とした対策を講じてきました。
- 自転車利用がもたらしている諸問題への対応策を審議するため、自転車法及び自転車条例に基づく区長の付属機関として、平成21年に「大田区自転車等駐車対策協議会」（以下「駐車対策協議会」という。）を設置し、駐車対策協議会の答申を受けて平成23年に「大田区自転車等利用総合基本計画」（以下「前総合計画」という。）を策定しました。
- 前総合計画の着実な実施に向けて、平成25年に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」、平成28年に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」（以下「ネットワーク計画」という。）を策定し、2つの実施計画に基づく事業を展開してきました。
- 国においては、改めて自転車の持つ様々なメリットが注目されるようになり、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等の重要な課題の改善に向けて、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法」が平成29年に施行されました。
- 自転車活用推進法において、自治体は「自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならないとされていることを受け、区では令和元年に「大田区自転車活用推進委員会」（以下「活用推進委員会」という。）を設置し、前総合計画の計画期間の終了と併せて、自転車活用の視点も加えた新たな計画を策定することにしました。

②目的

- 本計画は、日常生活に不可欠な乗り物として利用されている自転車の利用環境確保と活用の推進を図るものであり、これまで取り組んできた【とめる】【はしる】【まもる】の施策を土台に、新たな自転車活用【たのしむ】の視点を加えることで、「安全・快適に自転車で楽しくお出かけしたくなるまち」を実現することを目的とします。
- 世界的な「SDGs（持続可能な開発目標）」推進の動きの中で、区においてもSDGsの視点を踏まえた取組みが求められていることから、本計画では、環境負荷が少なく、心身の健康づくりにもつながる自転車の活用により、SDGsの目標達成に寄与していきます。
- 新型コロナウイルス感染症が拡大する中、本計画では、テレワークの普及、自転車通勤への転換など、大きく変化する状況に対応していきます。

■国の自転車活用推進計画の概要

国の自転車活用推進計画では、以下の4つの目標が設定されています。

都市

自転車交通の役割拡大による
良好な都市環境の形成

健康

サイクルスポーツの振興等による
活力ある健康長寿社会の実現

観光

サイクルツーリズムの推進による
観光立国の実現

安全

自転車事故のない安全で安心な
社会の実現

[第1次] 平成30～令和2年度 [第2次] 令和3～7年度

■SDGs（持続可能な開発目標）の概要

経済、社会、環境をめぐる地球規模の課題が多くある中、平成27年9月の国連サミットで「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、2030年（令和12年）までの「SDGs（持続可能な開発目標）」が盛り込まれました。

SDGsでは17の目標と169のターゲットが掲げられ、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

なお、本計画が主に関連する目標は、目標11「住み続けられるまちづくりを」です。



2. 計画の位置づけ

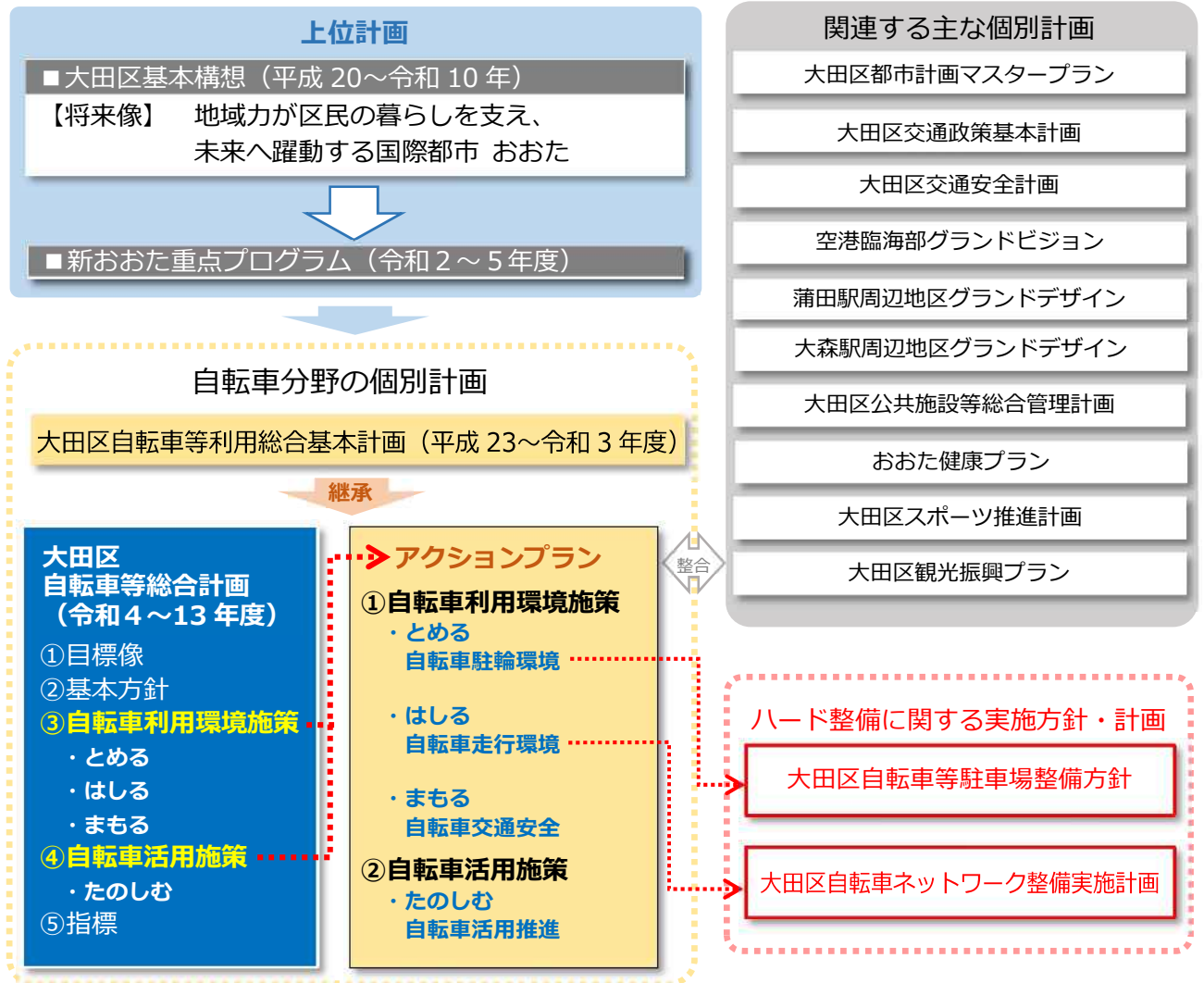
①国の法律に基づく位置づけ

- 本計画は、自転車法に基づく「自転車等の駐車対策に関する総合計画」と、自転車活用推進法に基づく「市町村自転車活用推進計画」を一体的に策定するものです。
- 本計画の策定にあたっては、駐車対策協議会及び活用推進委員会で議論を行っています。



②区の上位・各個別計画との関係

- 本計画は、「大田区基本構想」の実現に向けた自転車分野における最上位の個別計画としての位置づけであり、まちづくり等の関連する分野の個別計画との整合を図っています。



3. 計画の期間

- 本計画の期間は、令和4年度から13年度までの10年間とし、前後期5年ごとに策定するアクションプランに基づき具体的な事業を推進していきます。

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
大田区基本構想																				
おおた未来プラン 10年								新おおた重点プログラム												
大田区自転車等利用総合基本計画 ※新型コロナウイルス感染症拡大に伴い計画期間を1年延長										大田区自転車等総合計画 (自転車等の駐車対策に関する総合計画+自転車活用推進計画)										
大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画										前期アクションプラン					後期アクションプラン					
大田区自転車ネットワーク整備実施計画																				

第2章 区の自転車利用を取り巻く現状と課題

1. 区の地域特性

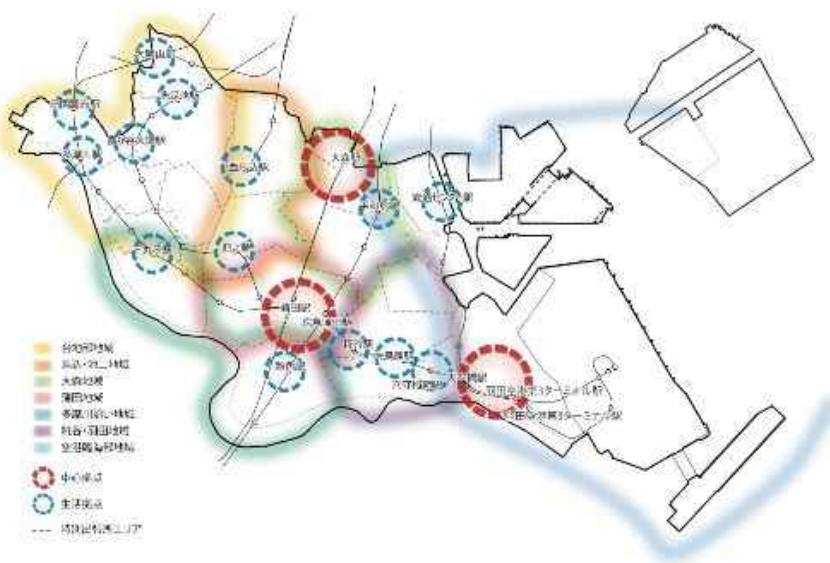
①位置・面積

- 大田区は東京都の東南部にあり、JR 京浜東北線の東京駅～横浜駅のほぼ中央に位置しています。
- 面積は東京都特別区の中で最も広い 61.86 km²です。なお、この面積には、羽田空港の約 15 km²など、非居住地域の面積も含まれます。
- 鉄道網は主に南北方向に充実しており、JR、京浜急行電鉄、東急電鉄、都営地下鉄、東京モノレールの 13 路線が走っています。



②地域区分・地形

- 大田区は、大きく分けて北西の台地部と南東の低地部、埋立地で形成された空港臨海部からなっており、地形や河川等の状況を踏まえ、右の7つの地域区分でまちづくりが進められています。
- 海拔は、田園調布付近が 42.5m で最も高く、南東に向かって次第に低くなっていき、台地部以外は自転車の利用がしやすい、ほぼ平坦な土地となっています。

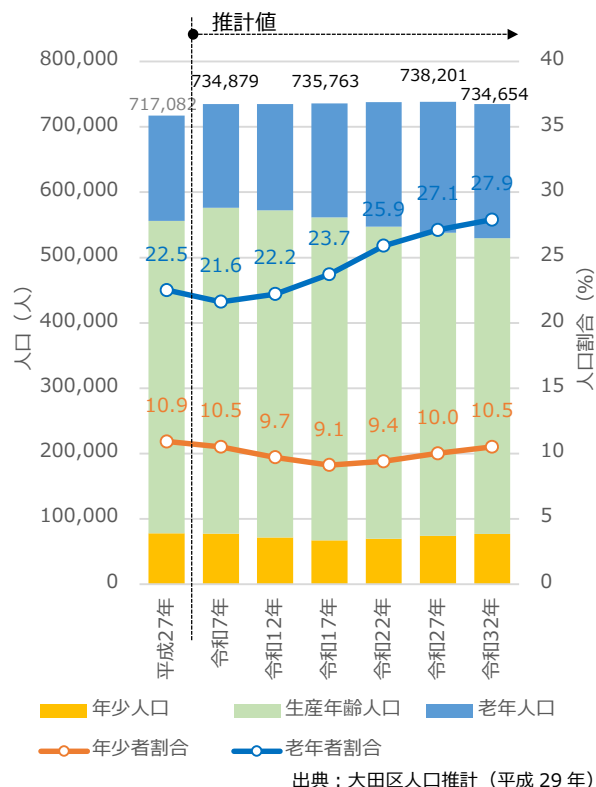


出典：改定大田区都市計画マスタープラン骨子（令和3年）

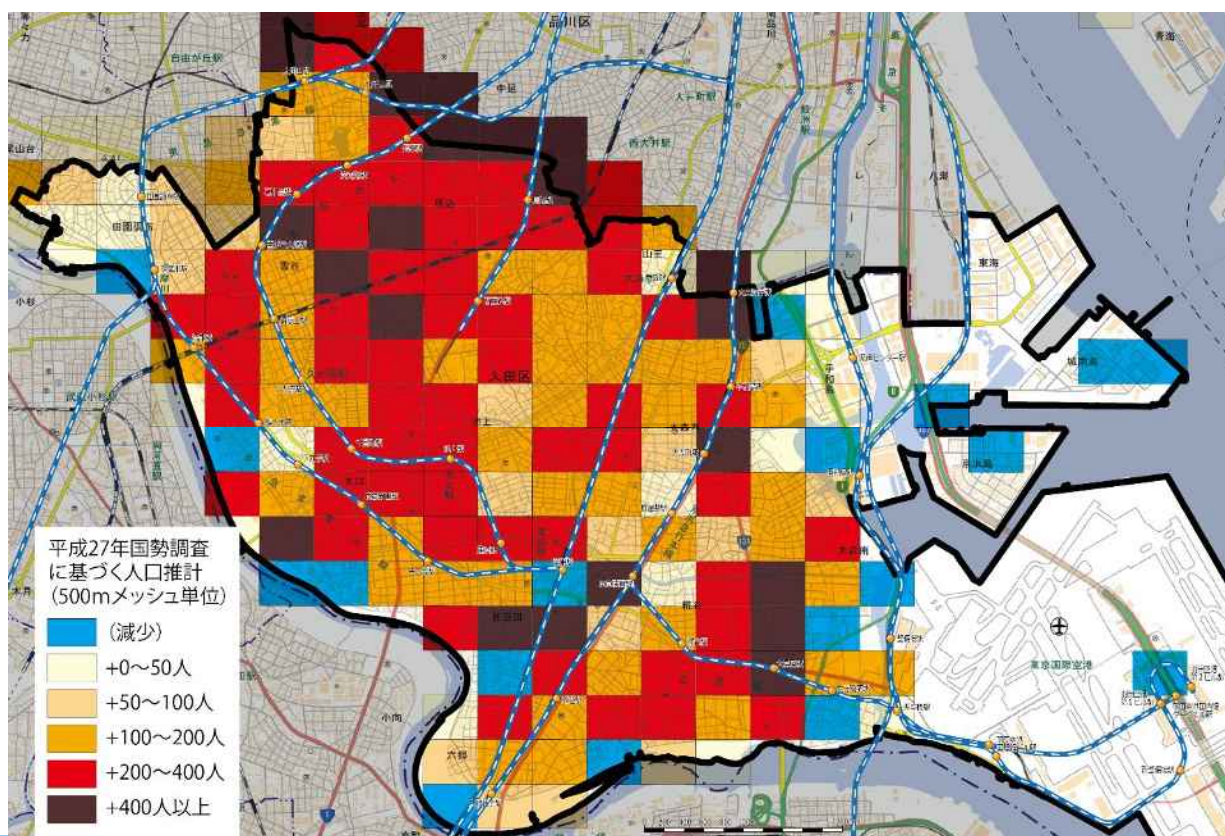
③人口の推移

- 大田区の人口は、令和3年10月1日時点で730,803人となり、令和25年まで増加を続けると推計されています。
- 年少人口（15歳未満）は、今後減少傾向に転じ、令和27年には約7万4千人になると推計されています。
- 生産年齢人口（15～64歳）は、当面増加傾向にあります。令和12年以降に減少傾向に転じると推計されています。
- 老年人口（65歳以上）は今後も増加し、令和27年に約20万人、全人口に対する割合が27.1%に達すると推計されています。
- 人口増加は、区内のほぼ全域で進む傾向にあり、特に台地部地域、糎谷・羽田地域に人口増加の地域が集まる傾向が見られます。

■大田区の人口推計



■平成27年（国勢調査時点）から令和7年までのメッシュ単位人口推計

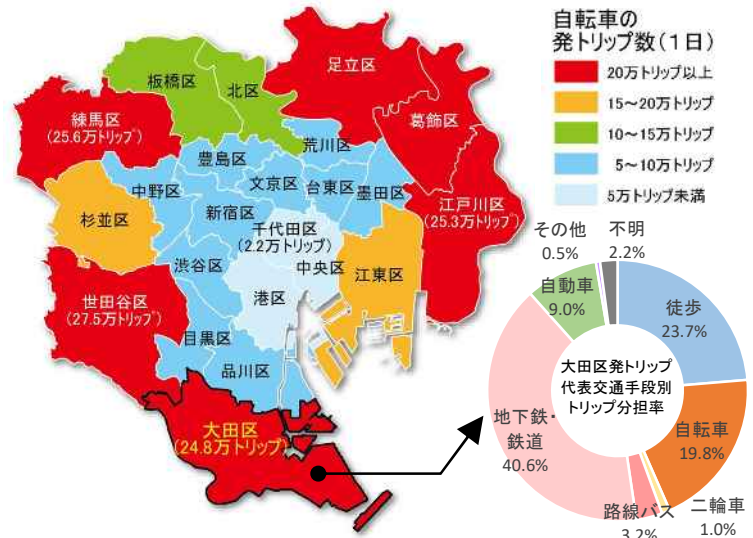


※国土数値情報ダウンロードサイト（国土交通省）の500mメッシュ別将来推計人口データに基づき作成

2. 区民の自転車利用状況

①自転車の移動量

- 平成 30 年調査において大田区から発生した自転車の移動量は、1 日 24.8 万トリップ（出発地から目的地までの移動単位）であり、特別区内で 4 番目に自転車利用が多くなっています。
- 大田区から発生した全交通手段での移動量は 1 日 125.6 万トリップであり、自転車はこのうち約 20% を占めています。

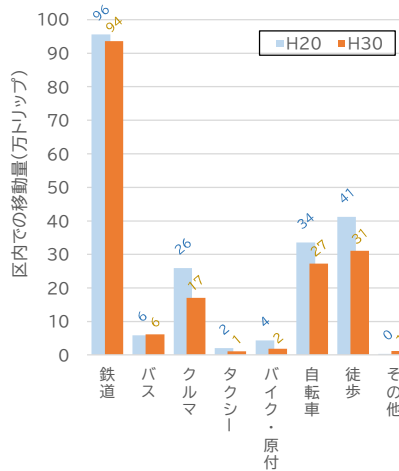


出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（国土交通省、平成 30 年）
 ※代表交通手段：一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段です。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順になっています。

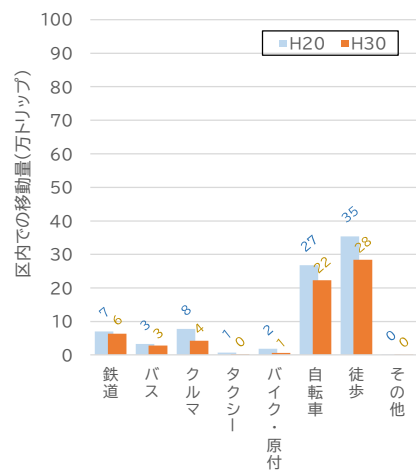
②自転車利用の変化

- 大田区内を出発地または到着地とする自転車での移動で、平成 30 年は平成 20 年と比較して約 7 万トリップ減少しています。
- 大田区内を発着地とする移動でも自転車の移動は減少しています。
- 平成 30 年の大田区内を出発地または到着地とする移動における自転車の分担率は、平成 20 年から減少していますが、大田区内を発着地とする移動の分担率は増加しています。

【区内の全移動の変化量】

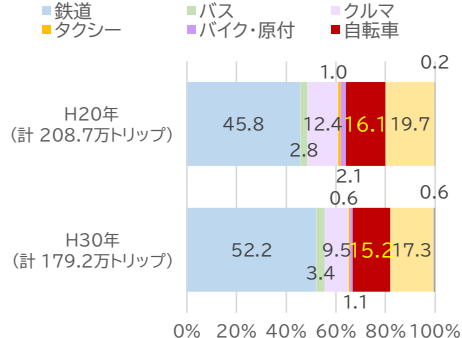


【うち「区内」の移動のみ】

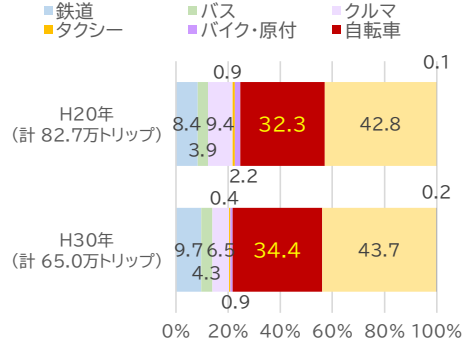


出典：第 5・6 回東京都市圏パーソントリップ調査（国土交通省、平成 20・30 年）

【区内の全移動の交通手段分担率】



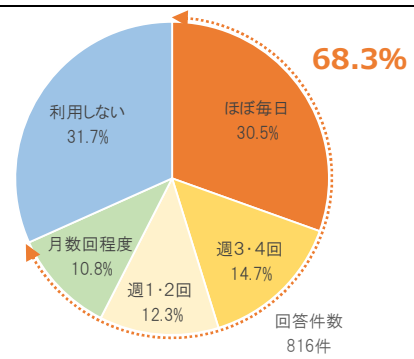
【うち区内内の移動のみ】



出典：第 5・6 回東京都市圏パーソントリップ調査（国土交通省、平成 20・30 年）

③自転車の利用頻度

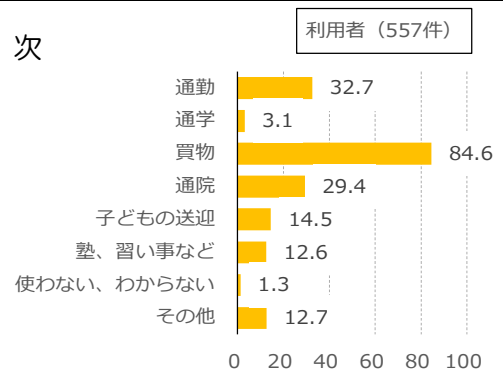
- 区民の日常生活での自転車利用頻度は、「ほぼ毎日」が30.5%で最も多く、月数回程度の日常生活で比較的自転車を利用している層までを合計すると、全体の68.3%に上ります。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

④自転車の利用目的

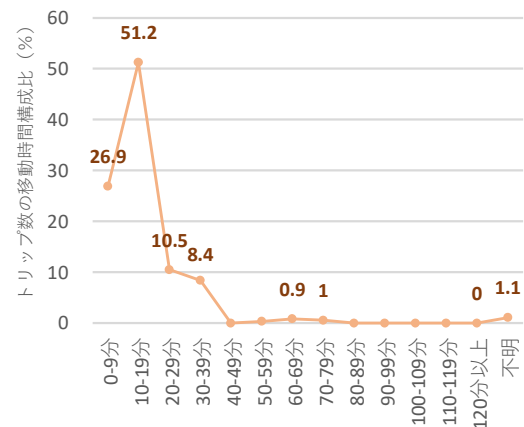
- 自転車の利用目的は、「買物」が84.6%で最も多く、次いで「通勤」と「通院」が多くなっています。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

⑤自転車での移動時間

- 大田区を出発地とする移動時間帯別の自転車のトリップ数の比率は、「10-19分」が約半数で最も多く、次いで「0-9分」が多くなっています。
- 「0-19分」の移動が約8割を占めているため、自転車の移動速度を15km/hと仮定すると、大田区では走行距離5km以下の自転車の移動が中心であると考えられます。

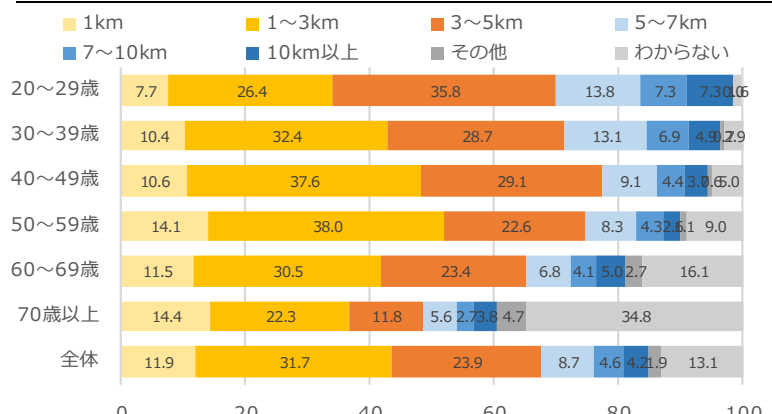


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（国土交通省、平成30年）

【参考】自転車の移動可能距離

- 内閣府の調査では、自転車で行ける範囲として、「1-3km」が31.7%で最も多くなっています。これは、短距離であれば、自転車は他の交通手段より短時間で移動できるためと考えられます。
- 年齢層別では、若い世代ほど移動可能距離が長い傾向があります。

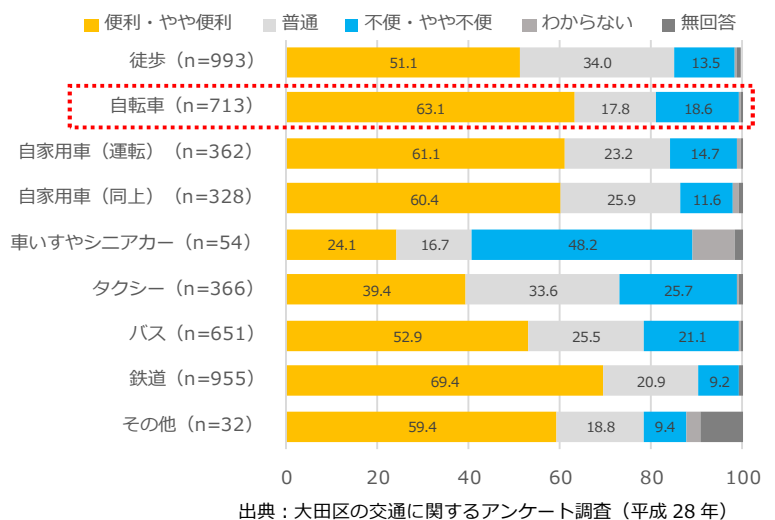
■自転車で行ける範囲（20歳以上の国民が対象、有効回答3,157人）



出典：歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（内閣府、平成21年）

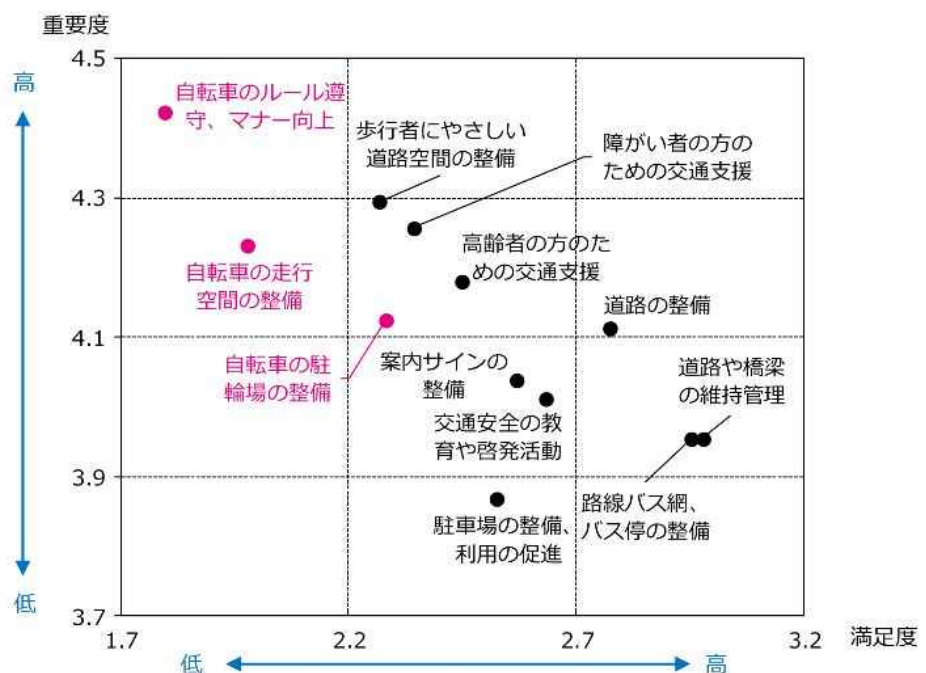
⑥交通手段の便利さ

- 交通手段の便利さについては、自転車を「便利・やや便利」と回答した人が63.1%であり、鉄道に次いで多くなっています。
- バス・タクシーといった路上公共交通の評価が若干低い中で、自転車はそれらを補完する手段としての利用も想定されます。



⑦交通政策の取組みに対する満足度・重要度

- 区の交通政策の取組みに対する満足度と重要度では、「自転車のルール遵守、マナー向上」「自転車の走行空間の整備」「自転車の駐輪場の整備」の全ての自転車関連の取組みについて重要度が高くなっている一方、満足度が低い結果となっています。

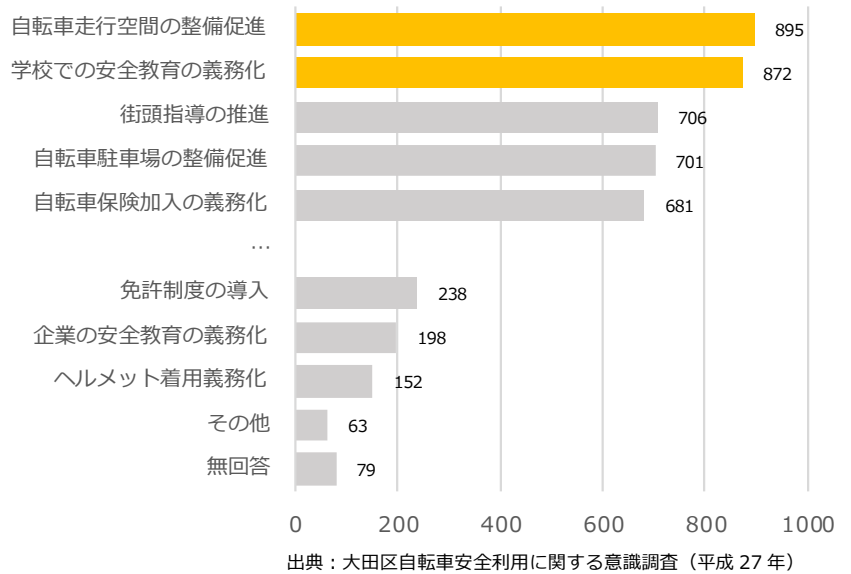


※満足度、重要度の得点化の方法
 ・満足度の得点=(満足の回答者数×5点 + やや満足の回答者数×4点 + 普通の回答者数×3点 + やや不満の回答者数×2点 + 不満の回答者数×1点) / 対象項目の回答者数
 ・重要度の得点=(重要な回答者数×5点 + やや重要な回答者数×4点 + 普通の回答者数×3点 + あまり重要でないの回答者数×2点 + 重要ではないの回答者数×1点) / 対象項目の回答者数

出典：大田区の交通に関するアンケート調査（平成28年）

⑧自転車の安全利用の推進に向けた効果的な施策

- 自転車の安全利用の推進に向けた効果的な施策として、「自転車の走行空間の整備促進」を全回答者1,282人中895人（約70%）が挙げており、自転車走行環境の整備に対する期待の高さがうかがえます。
- 「学校での安全教育の義務化」は872人（約68%）が効果的と回答しています。



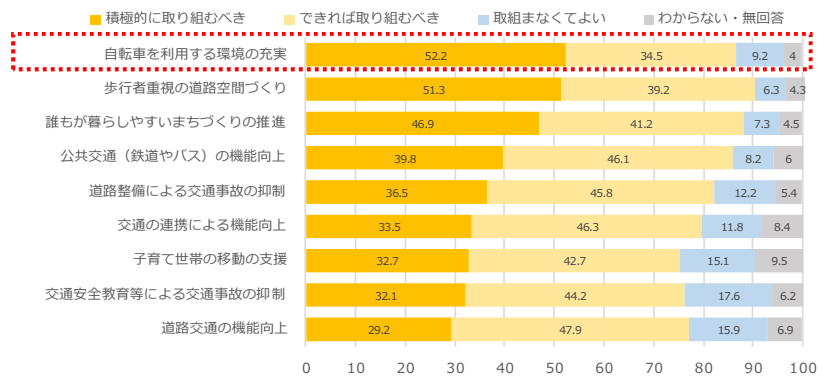
⑨「自転車利用環境」の施策の優先度

- 【暮らし】【環境】のどちらの視点においても「自転車を利用する環境の充実」の優先度が高くなっており、「積極的に取り組むべき」が半数を超え、「できれば取り組むべき」を含めると約9割が取り組むべきと回答しています。

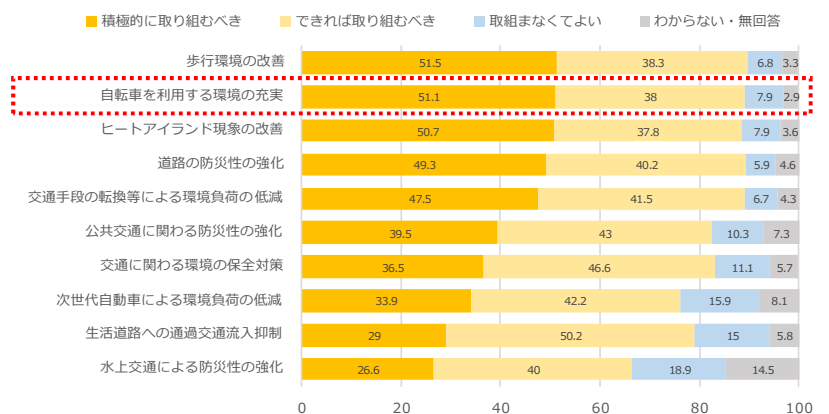
■交通施策の優先度

※大田区交通政策基本計画の策定にあたり実施されたアンケート調査において、自転車を含む全ての交通手段に関する施策の方向性の優先度を評価するための設問より整理しました。
「自転車を利用する環境の充実」を【暮らし】【環境】視点の施策とし、優先度を評価しています。

【暮らし】の視点



【環境】の視点



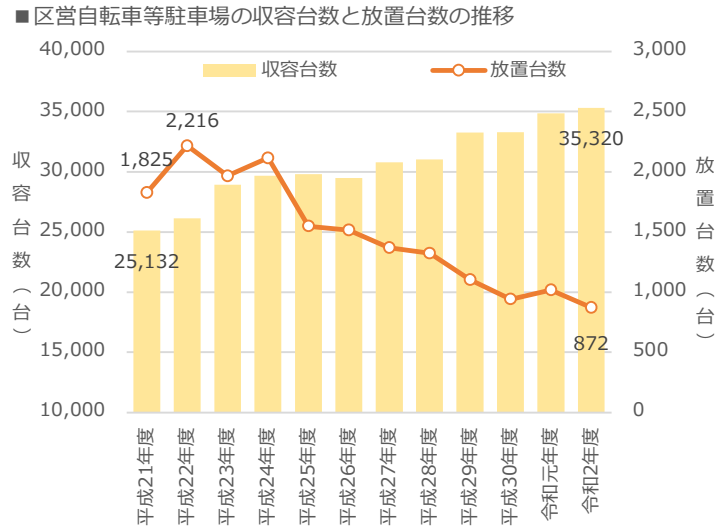
出典：第2回大田区の交通に関するアンケート調査（平成29年）

3. 前総合計画の成果と課題

(1) 【とめる】自転車等駐車対策

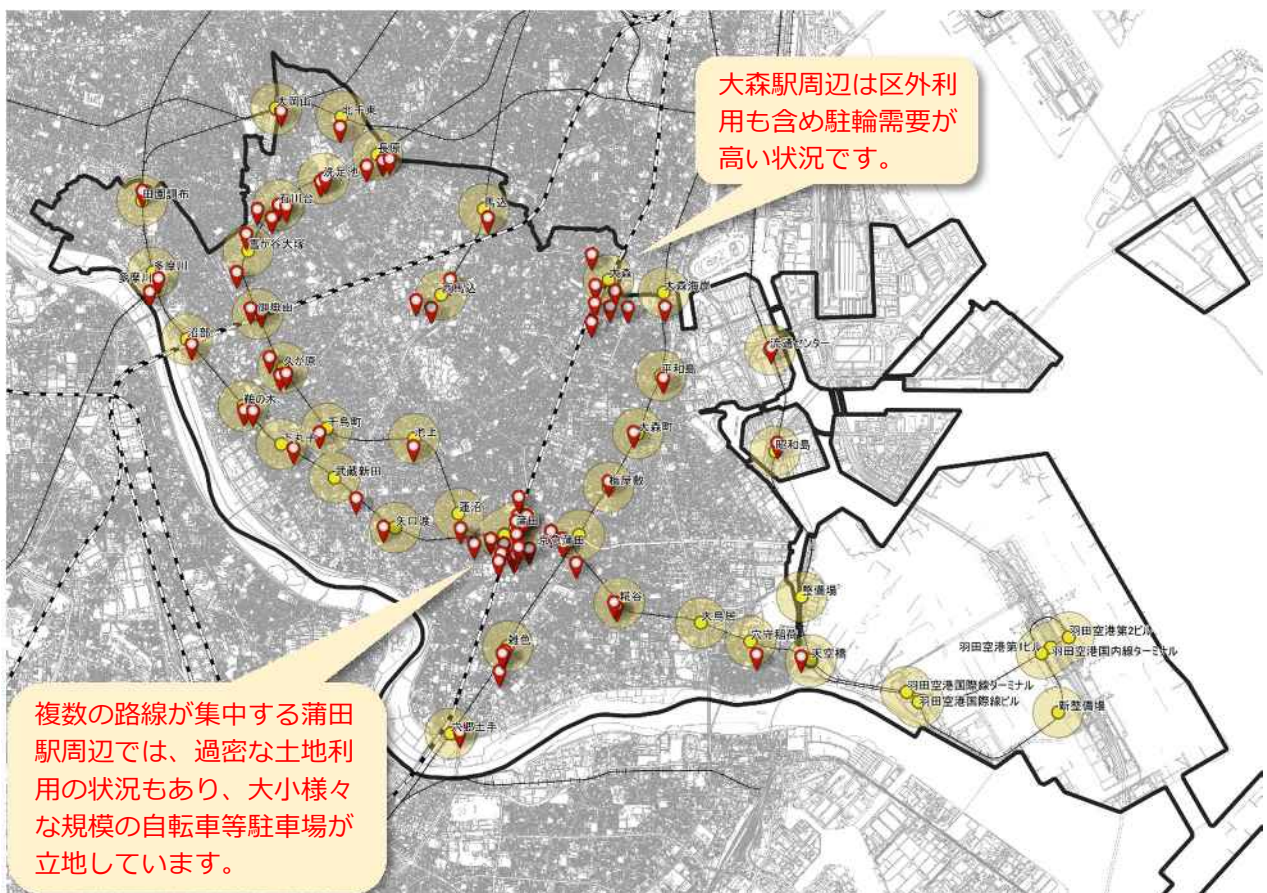
①自転車等駐車場の整備促進と放置自転車等の減少

- 区では自転車等駐車場の整備を進めており、令和2年度には区営自転車等駐車場で3万5千台以上の収容台数を確保することができました。
- 自転車等の放置台数も平成25年度以降は減少傾向にあり、令和2年度には872台となりました。



出典：収容台数 大田区調べ
 放置台数 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であり、
 原動機付自転車を含んでいます。

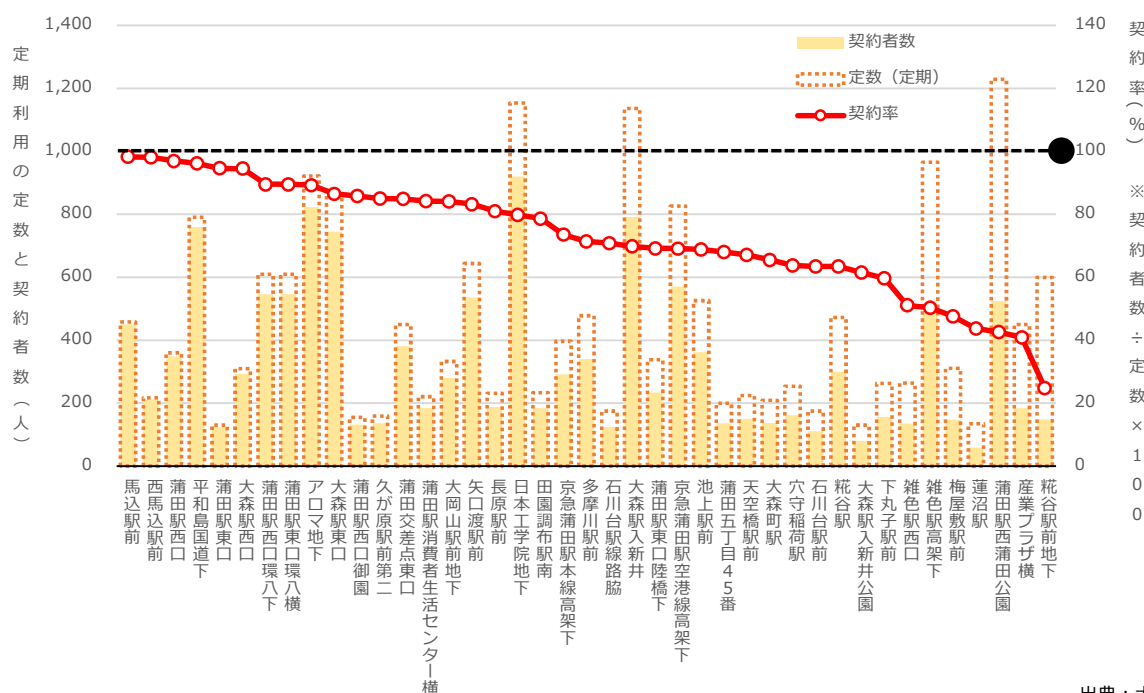
■ 区営自転車等駐車場の整備位置 ※鉄道駅より半径300mを併記（黄色円）



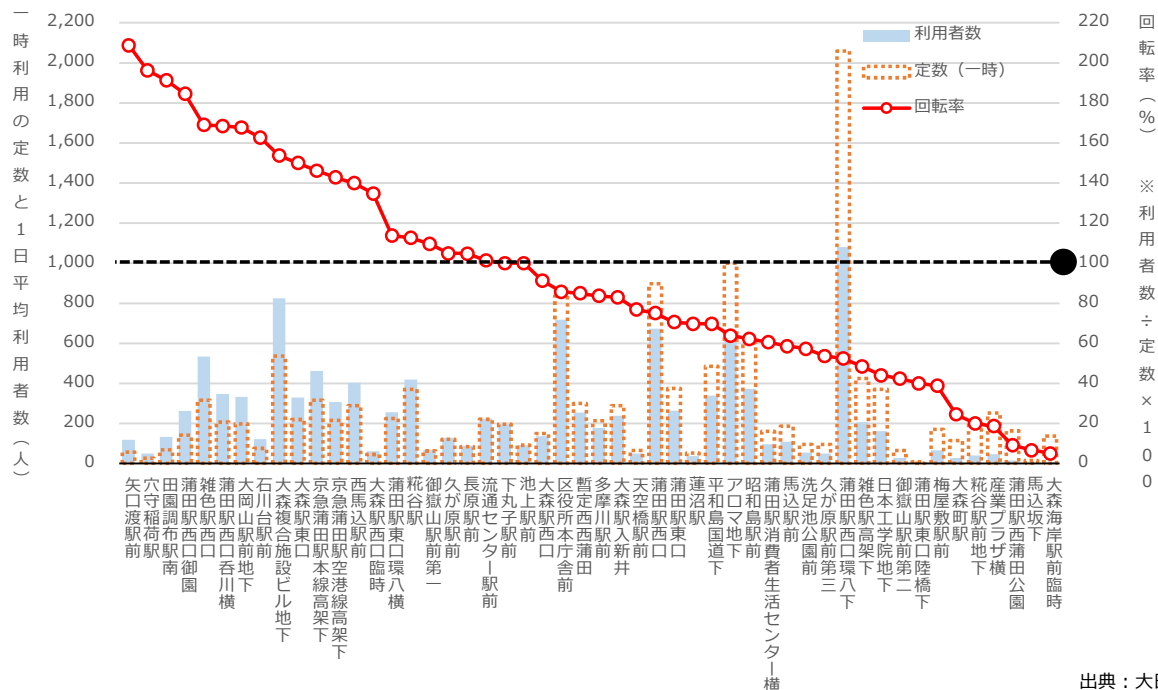
②自転車等駐車場の利用状況

- 定期利用については、蒲田駅と大森駅周辺の契約率が高い傾向です。一時期は収容可能数に対して概ね80%を超え、ほぼ空きがない状況でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大後の令和2年9月時点では契約率が軒並み減少し、今後の動向も不透明な状況です。
- 東急電鉄や都営地下鉄の駅周辺では、一時利用の定数に対して高頻度で利用されているところが多く、比較的余裕のあるところでは定期利用の契約率が下がる状況です。

■ 定期利用自転車等駐車場の契約率（令和2年9月時点）



■ 一時利用自転車等駐車場の回転率（令和2年9月時点）



③鉄道事業者と連携した自転車駐車場の整備

- 区では鉄道事業者と連携して自転車駐車場を整備しており、平成25年以降、京急線の高架下を中心に6か所整備しています。

■鉄道高架下の自転車駐車場の整備実績

	設置年月日	収容台数
大森町駅自転車駐車場	H28/6/1	323
京急蒲田駅本線高架下自転車駐車場	H28/6/1	713
京急蒲田駅空港線高架下自転車駐車場	H28/6/1	1,041
糀谷駅自転車等駐車場	H28/7/1	844
梅屋敷駅自転車駐車場	H29/6/1	481
雑色駅高架下自転車駐車場	H29/6/1	1,390



④民間事業者による自転車等駐車場整備に対する補助

- 区では、民間事業者による自転車等駐車場の整備を促進するため、鉄道駅から概ね300m以内で収容台数30台以上の駐車場を整備する場合の経費を一部補助する制度を設けています。
- これまでに補助金を活用して、区内12か所（うち1か所は廃止済み）、自転車3,054台、原動機付自転車115台の民間自転車等駐車場が整備されています。

■補助金制度の概要（令和3年4月1日現在）

構造	運営期間	基準単価（1台）	
平地式	5年	50,000円	
立体	地上式	7年	150,000円
	地下式	10年	300,000円
自走式	10年	300,000円	
立体機械式	10年	250,000円	

⑤附置義務制度に基づく自転車駐車場の整備

- 区の附置義務制度では、店舗面積等が200㎡を超える場合に施設の用途に応じて、面積に相当する台数の確保を求めています。
- 昭和63年の自転車条例施行以降、小売店と飲食店を中心に累計で247件の申請があり、16,170台分の附置義務自転車駐車場が整備されてきました。

■附置義務制度を活用して整備された自転車駐車場

施設の用途	施設の規模	自転車駐車場の規模	面積算定施設
パチンコ店、ゲームセンターその他の遊技場	200㎡超	10㎡/台	店舗面積
映画館、劇場その他の興行を目的とする施設及びカラオケボックス	200㎡超	15㎡/台	店舗面積
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店及び飲食店	200㎡超	15㎡/台	店舗面積
物品（音楽、映像等の複製物及び書籍）を賃貸する事業所	200㎡超	20㎡/台	店舗面積
銀行、信用金庫その他の金融機関及び郵便局	200㎡超	25㎡/台	店舗面積
スポーツ、体育、健康の増進を目的とする施設	200㎡超	25㎡/台	運動場面積
学習、教育、趣味等の教授を目的とする施設	200㎡超	15㎡/台	教室面積
幼稚園、専修学校、各種学校及び保育所	200㎡超	50㎡/台	教室面積及び保育室面積
病院、診療所及び施術所	200㎡超	25㎡/台	診療室面積及び施術室面積

⑥自転車等駐車場のサービス向上の取組み

- 区では、自転車等駐車場の利便性と安全性の向上に向けて、施設の機械化や交通系ICカードへの対応、防犯カメラの設置等を進めるとともに、大型の子ども乗せ自転車に対応した専用スペースを設けるなど、利用者ニーズに応じた取組みを行っています。



自転車等駐車場一覧

①大森地区

機械化	交通系	駅名	駐車場名	設置年月日	規模(㎡)	収容可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	管理人の有無	利用形態	利用料金
						自転車	バイク						
		大森	大森駅東口	S59/04/01 H29/09/01(見直し)	1,107	1,080	0	区	道路敷	鉄骨4層式	常駐	有料制	1日:100円 月額:1,000円・1,400円・1,800円・2,000円
		大森	大森駅西口	H15/07/01 H21/01/26(増)	805	460	0	区	区有地	平面式	常駐	有料制	1日:100円 月額:1,200円
		大森	大森駅入新井	S59/04/01 H23/04/01(増) H29/09/01(見直し)	1,651	1,401	20	区	道路敷	鉄骨2層式・平面式、 平面ラック式	常駐	有料制	自転車 1日:100円 原付 1日:200円 月額:3,000円
		大森	大森駅入新井公園	H17/06/01	111	130	0	区	区有地	平面式	適宜派遣	有料制 定期のみ	月額:1,400円
●		大森	大森複合施設ビル地下	H23/03/22	786	536	0	民	民有地	地下機械ラック式	適宜派遣	有料制 一時のみ	12時間:100円(最初の3時間は無料)
		平和島	平和島駅前国道下	S56/04/01	1,113	1,260	16	国	陸橋 高架下	平面2段ラック式	常駐	有料制	自転車 1日:100円 月額:1,500円・1,900円 原付 1日:200円 月額:3,000円
		馬込	馬込駅前	H04/04/01 H29/09/01(見直し)	557	620	24	国	道路敷	鉄骨3層式	常駐	有料制	自転車 1日:100円 月額:800円・1,600円・2,000円 原付 1日:200円 月額:3,000円
		西馬込	西馬込駅前	H09/02/01 H29/09/01(見直し)	1,138	505	0	区	区有地	平面2段ラック式	常駐	有料制	1日:100円 月額:1,500円・1,800円
●	●	西馬込	馬込坂下	R2/03/01	26	15	0	都	都有地	平面式、電磁ロック	無人	有料制 一時のみ	24時間:100円
●	●	西馬込	西馬込駅前第二	R2/11/01	345	355	0	民	民有地	平面式、機械ゲート	適宜派遣	有料制	1日:100円 月額:1,400円
		池上	池上駅前	H03/04/01 H29/09/01(見直し)	585	605	12	区	区有地	鉄骨3層式	常駐	有料制	自転車 1日:100円 月額:600円・1,300円・1,600円 原付 1日:200円 月額:3,000円
●		大森	大森駅西口臨時	H17/12/26	50	46	0	民	民有地	平面機械ラック式	適宜派遣	有料制 一時のみ	12時間:100円
		大森	大森駅山王小前	S62/08/01	24	41	5	区	道路敷	平面式	無人	登録制	自転車 年額:3,000円 原付 年額:4,000円
●	●	梅屋敷	梅屋敷駅	H29/06/01	363	481	0	京急	鉄道 高架下	鉄骨2層式、機械ゲート・一部 電磁ロック式、垂直2段、ラック	常駐	有料制	12時間:100円(最初の2時間は無料) 月額:1,800円・2,000円
●	●	昭和島	昭和島駅前	H12/04/01 H30/10/01(増)	459	600	0	都	都有地	平面個別ロック式 スライドラック	無人	有料制 一時のみ	24時間:100円
●		大森海岸	大森海岸駅前臨時	H22/04/01	113	138	0	国	道路敷	平面機械ラック式	無人	有料制 一時のみ	12時間:100円
●	●	流通センター	流通センター駅前	H22/04/01 H29/07/03(増) R2/07/01(有)	369	185	37	区・都	モレール 高架下	平面式	無人	有料制 一時のみ	自転車 24時間:100円 原付 1日:200円 自動二輪 1日:300円
●	●	大森町	大森町駅	H28/06/01	226	323	0	京急	鉄道 高架下	鉄骨2層式、機械ゲート・一部 電磁ロック式、垂直2段、ラック	常駐	有料制	12時間:100円(最初の2時間は無料) 月額:1,800円・2,000円

②調布地区

機械化	交通系	駅名	駐車場名	設置年月日	規模(㎡)	収容可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	管理人の有無	利用形態	利用料金
						自転車	バイク						
		鶯の木	鶯の木駅前	H14/04/01	62	45	0	東急	鉄道敷	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
		鶯の木	鶯の木駅前交番横	H18/04/01	149	78	0	民	民有地	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
		沼部	沼部駅前	H19/04/01	57	50	0	東急	鉄道敷	平面ラック式	無人	登録制	年額:3,000円
		多摩川	多摩川駅前	H11/04/01	901	665	0	区	道路敷	平面2段ラック式他	常駐	有料制	自転車 1日:100円 月額:1,000円・1,700円・2,000円
		多摩川	多摩川公園下	S56/04/01	63	80	0	区	水路敷	平面ラック式	無人	登録制	年額:3,000円
●		久が原	久が原駅前	H24/04/10	159	122	0	民	民有地	平面機械ラック式	常駐	有料制 一時のみ	12時間:100円
		久が原	久が原駅前第二	H27/04/01 H31/04/01(見直し)	249	160	0	民	民有地	平面式	適宜派遣	有料制 定期のみ	月額:1,700円
●	●	久が原	久が原駅前第三	R2/03/01	147	95	0	民	民有地	平面機械ラック式	無人	有料制 一時のみ	12時間:100円(最初の1時間は無料)
●		御嶽山	御嶽山駅前第一	H25/04/01	80	62	0	区	区有地	平面機械ラック式	無人	有料制 一時のみ	12時間:100円
●		御嶽山	御嶽山駅前第二	H25/06/01	97	66	0	民	民有地	平面機械ラック式	無人	有料制 一時のみ	12時間:100円
		雪が谷大塚	雪が谷大塚駅前	H03/01/20 H30/04/01(見直し)	82	150	0	都	道路敷	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
		雪が谷大塚	雪が谷大塚町	H22/04/01	175	147	0	区	区有地	平面ラック式	無人	無料制	
		石川台	石川台駅線路脇	S63/04/01	160	165	10	東急	鉄道敷	平面ラック式	適宜派遣	有料制 定期のみ	自転車 月額:1,700円 原付 月額:3,000円
		石川台	石川台駅柳橋	H01/02/01	38	69	0	区	道路敷	平面式	無人	無料制	
		石川台	石川台駅一の橋	H01/05/01	30	55	0	区	道路敷	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
		石川台	石川台駅前	H22/04/01	334	250	0	区	区有地	鉄骨3層式	常駐	有料制	1日:100円 月額:2,000円
		洗足池	洗足池駅前	H17/04/01 H29/04/01(増)	174	200	0	東急 区民	鉄道敷 道路敷 民有地	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
●	●	洗足池	洗足池公園前	H28/09/01 H29/04/01(有)	86	96	0	都	道路敷	平面機械ラック式	無人	有料制 一時のみ	12時間:100円
		長原	長原駅交番横	S58/04/01	62	70	0	都	道路敷	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
●		長原	長原駅前	H05/11/01	437.98	306	10	東急	鉄道敷	平面機械ラック式	常駐	有料制	自転車 24時間:100円 月額:1,300円 原付 1日:200円 月額:3,000円
		長原	長原駅北側	S58/04/01	60	59	0	都	歩道橋 高架下	平面式	無人	無料制	
		北千束	北千束駅前	S59/11/01	30	55	0	区	道路敷	平面式	無人	登録制	年額:3,000円
●	●	大岡山	大岡山駅前地下	H18/04/01 H31/04/01(見直し)	803	521	10	区	道路敷 地下	平面機械ラック式他	常駐	有料制	自転車 24時間:100円 月額:2,000円 原付 月額:3,000円
●		田園調布	田園調布駅南	H11/04/01	341	277	26	東急	鉄道敷	平面機械ラック式	常駐	有料制	自転車 24時間:100円 月額:1,700円 原付 1日:200円 月額:3,000円

③蒲田地区

	駅名	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収容可能台数		敷地 所有者	敷地形態	置場構造	管理人の 有無	利用形態	利用料金	
					自転車	バイク							
	蒲田	蒲田駅西口	S61/06/01	1,084	1,257	0	区	道路敷	鉄骨4層式	常駐	有料制	1日：200円（4時間以内は150円返金） 月額：1,000円・2,000円	
	蒲田	蒲田駅東口	S62/06/01	466	504	0	区	道路敷	鉄骨4層式	常駐	有料制	1日：200円（4時間以内は150円返金） 月額：1,000円・2,000円	
	蒲田	蒲田交差東口	S64/01/01	411	450	0	都	公園	平面ラック式	無人	有料制 定期のみ	月額：1,200円	
●	●	蒲田	日本工学院地下 H19/04/01 H23/04/01(増)	1,960	1,524	0	学校 法人	民有地	地下機械ゲート式 (ラック式)	常駐	有料制	24時間：100円 月額：600円・1,000円・1,200円	
	●	蒲田	アロマ地下	H10/11/01	2,280	1,858	64	区	区有地	地下2段ラック式	常駐	有料制	自転車 1日：100円 月額：1,200円・1,700円 原付 1日：200円 月額：3,000円
●		蒲田	蒲田駅東口環八横	H02/11/01	933	835	0	区	道路敷	鉄骨3層ゲート式	常駐	有料制	24時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：600円・1,200円・1,800円
		蒲田	蒲田駅消費者 生活センター横	H02/04/01	607	421	0	区	区有地	鉄骨3層式	常駐	有料制	1日：100円 月額：700円・1,200円
●		蒲田	蒲田五丁目45番	H22/09/10	166	200	0	区	区有地	平面機械ゲート式	無人	有料制 定期のみ	月額：1,600円
		蒲田	蒲田駅東口 臨時駐輪帯	H21/09/07	80	125	0	区	道路敷	平面式	適宜派遣	無料制	（利用は2時間まで）
		蒲田	蒲田駅西口 臨時駐輪帯	H21/09/07	144	225	0	区	道路敷	平面式	適宜派遣	無料制	（利用は2時間まで）
		蒲田	蒲田駅東口陸橋下	H05/04/01	343	328	20	都	陸橋 高架下	2段ラック式	常駐	有料制	自転車 1日：100円 月額：700円・1,200円 原付 1日：200円 月額：3,000円
●	●	蒲田	区役所本庁舎前	H12/04/01 H29/10/01(増)	943	837	0	区	区有地	鉄骨2層ゲート式	適宜派遣	有料制 一時のみ	24時間：100円
●		蒲田	蒲田駅西口御園	S61/06/01	260	297	0	区	道路敷	平面ラック式、 平面電磁ロック式	無人	有料制	12時間：100円（最初の3時間は無料） 月額：1,200円
		蒲田	蒲田駅西蒲田公園	H06/04/01 H31/4/1(増)	1,540	1,309	34	区	公園地下	地下2段ラック式	常駐	有料制	自転車 1日：100円 月額：500円・1,200円 原付 1日：200円 月額：3,000円
●	●	蒲田	暫定西蒲田	R01/05/10	351	300	0	民	民有地	機械ゲート式、 平面ラック式	無人	有料制 一時のみ	自転車 24時間：100円
●		蒲田	蒲田駅西口環八下	H11/04/01	2,955	2,026	33	都	陸橋 高架下	平面式・2層式、 機械ゲート	常駐	有料制	自転車 24時間：100円 原付 1日：200円 月額：3,000円
		蒲田	蒲田香川右岸	S51/04/01	160	450	0	区	道路敷	平面式	無人	登録制	年額：3,000円
		蒲田	蒲田あやめ橋	S61/04/01	60	90	0	区	道路敷	平面式	無人	登録制	年額：3,000円
●	●	蒲田	蒲田駅西口呑川横	H16/09/01 H29/04/01(有)	344	206	0	区	区有地	電磁ロック式	無人	有料制 一時のみ	12時間：100円（最初の2時間は無料）
		矢口渡	矢口渡駅前	S49/04/01	793	704	0	区	水路敷	平面ラック式、2段 ラック式	常駐	有料制	1日：100円月額：900円・1,500円
		武蔵新田	武蔵新田(土手側)	S51/04/01	90	100	0	区	道路敷	平面式	無人	無料制	
●		下丸子	下丸子駅前	S63/04/01 H13/4/1 H31/1/9(増)	674	623	10	区 民	道路敷 民有地	平面式、 平面機械ラック式、 2段ラック式	常駐	有料制	自転車 24時間：100円 月額：1,100円・1,700円 原付 月額：3,000円
●	●	蓮沼	蓮沼	S61/04/01 H29/04/01(有)	381	138	50	区	道路敷	平面機械ラック式、 電磁ロック式 (一時利用の 自動二輪)	無人	有料制	自転車 24時間：100円 (最初の2時間無料) 月額：1,400円 原付 1日：200円 月額：3,000円 自動二輪 1日：300円 月額：6,000円
		千島町	千島町駅前	H04/04/01	261	190	0	区	区有地	地下ラック式	無人	無料制	
●		京急蒲田	産業プラザ横	H10/05/01 H26/12/1(増)	259	702	0	区	区有地	機械ゲート式・ 2段ラック	無人	有料制	24時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：1,200円
		京急蒲田	京急蒲田呑川緑道	H24/04/01	232	100	0	区	道路敷	平面式	無人	登録制	年額：3,000円
●	●	京急蒲田	京急蒲田駅本線 高架下	H28/06/01	538	713	0	京急	鉄道 高架下	鉄骨2層式、機械 ゲート一部電磁 ロック式、垂直2段、 ラック	適宜 派遣	有料制	12時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：2,000円
●	●	京急蒲田	京急蒲田駅空港線 高架下	H28/06/01	881	1,041	0	京急	鉄道 高架下	鉄骨2層式、機械 ゲート式、垂直2段・ スライド式ラック	常駐	有料制	12時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：2,000円
●	●	雑色	雑色駅西口	H23/03/01 H27/9/1(増) H29/12/21(機械化)	941	558	22	区	区有地	平面式・ 機械ゲート・ 電磁ロック(一時の 原付・自二)	適宜 派遣	有料制	自転車 12時間：100円 (最初の2時間無料) 月額：1,600円 原付 1日：200円 月額：3,000円 自動二輪 1日：300円
		雑色	雑色	S59/09/01	200	200	0	都	道路敷	平面式	無人	無料制	
●	●	雑色	雑色駅高架下	H29/06/01	1,019	1,390	0	京急	鉄道 高架下	鉄骨2層式、機械 ゲート一部電磁 ロック式、垂直2段、 ラック	常駐	有料制	12時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：1,500円・1,700円・1,800円 ・2,000円
		六郷土手	六郷土手(高架下)	S61/04/01	624	343	0	国	橋梁 高架下	平面式	無人	無料制	

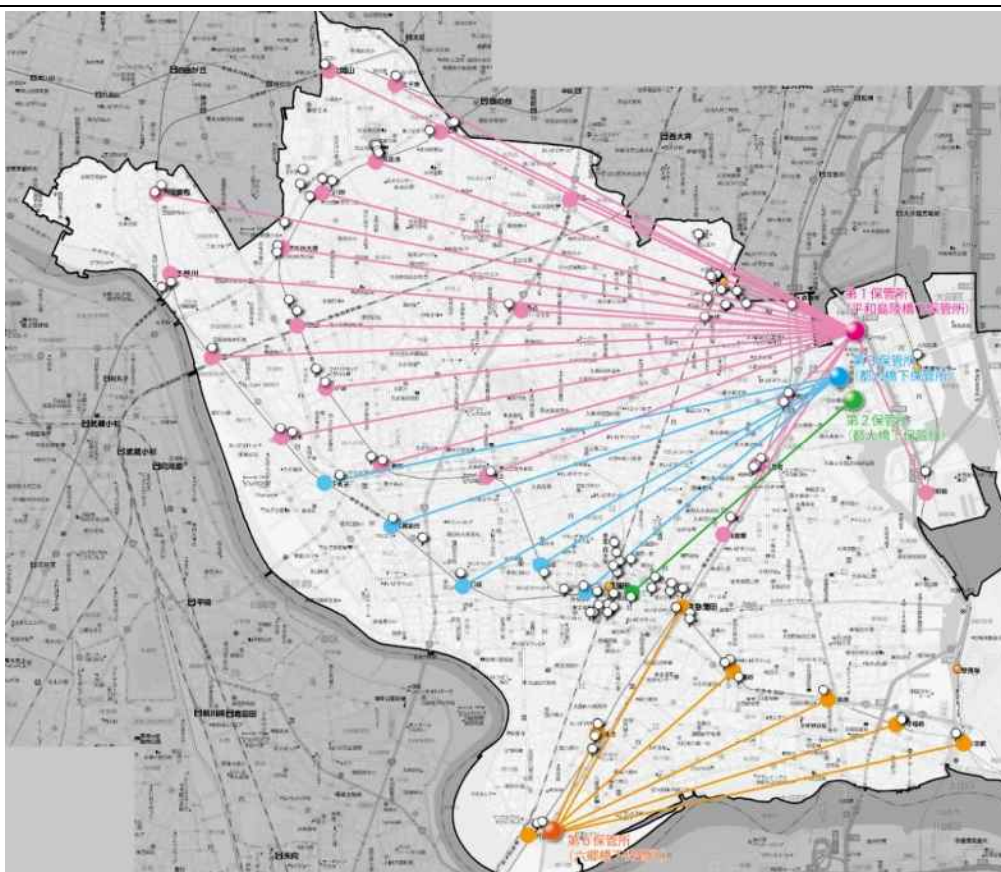
④糞谷・羽田地区

	駅名	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収容可能台数		敷地 所有者	敷地形態	置場構造	管理人の 有無	利用形態	利用料金	
					自転車	バイク							
●	●	糞谷	糞谷駅	H28/07/01	586	844	0	京急	鉄道 高架下	2層、機械ゲート、 電磁ロック式、 垂直2段ラック	常駐	有料制	12時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：1,800円・2,000円
●	●	糞谷	糞谷駅前地下	H29/04/01	1,334	840	0	区	区有地 地下	機械ゲート、 スライド式ラック	適宜 派遣	有料制	12時間：100円（最初の2時間は無料） 月額：1,800円
		穴守稲荷	穴守稲荷駅前	H05/11/01	337	280	0	京急	鉄道敷	2段ラック式	常駐	有料制	1日：100円月額：1,200円・2,000円
		天空橋	天空橋駅前	H05/11/01	745	260	30	国	国有地	平面式	常駐	有料制	自転車 1日：100円 月額：1,400円 原付 1日：200円 月額：3,000円 自動二輪 1日：300円 月額：4,000円

⑦自転車等放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去

- 区内 35 駅で自転車等放置禁止区域を指定しており、令和 2 年度には区域内での即時撤去も含めて、年間 1.3 万台の撤去を行っています。
- 撤去自転車は、区内 4 か所の保管所（合計 3,000 台収容可能）に収容し、自転車 1 台につき 3,000 円の撤去手数料を徴収して返還しています。令和 2 年度の返還率は約 65%で、返還されなかった自転車は再生（海外譲渡、庁内利用等）、売却または廃棄しています。

■自転車等放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去、保管所の状況



1) 放置禁止区域・放置禁止区域に準じた区域の指定 (35 駅) と保管所

	放置禁止区域・放置禁止区域に準じた区域*	保管所
J R 線	大森駅	第 1 保管所 (平和島陸橋下保管所)
東急線	北千束駅、大岡山駅、田園調布駅、多摩川駅、沼部駅、鶴の木駅*、長原駅、洗足池駅、石川台駅、雪が谷大塚駅、御嶽山駅、久が原駅、千鳥町駅、池上駅	
京浜急行線	大森海岸駅*、平和島駅、大森町駅*、梅屋敷駅	
都営浅草線	馬込駅、西馬込駅	
東京モルル線	昭和島駅*、流通センター駅*	
J R 線	蒲田駅 (東口)	第 2 保管所 (都大橋下保管所)
J R 線	蒲田駅 (西口)	第 3 保管所 (都大橋下保管所)
東急線	矢口渡駅、武蔵新田駅、下丸子駅*、連沼駅*	第 6 保管所 (六郷橋下保管所)
京浜急行線	京急蒲田駅、雑色駅、六郷土手駅*、穴守稲荷駅、天空橋駅、糞谷駅、大鳥居駅*	

2) 放置自転車等の撤去、返還、廃棄、売却・再生台数

年度	撤去台数(台)	返還台数(台)	返還率 (%)	廃棄台数(台)	再生台数(台)	売却台数(台)
H 28	27,195	17,847	65.6	5,166	401	4,312
H 29	23,758	15,472	65.1	5,626	406	2,337
H 30	21,156	13,602	64.3	1,773	358	5,533
R 1	20,365	13,514	66.4	1,582	439	5,076
R 2	13,265	8,568	64.6	1,204	244	3,567

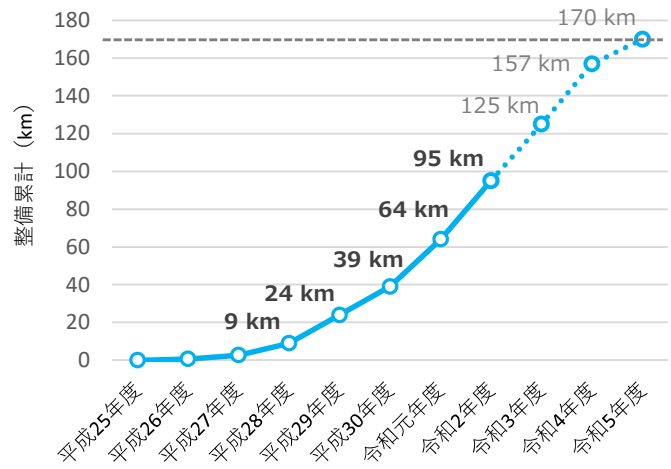
出典：大田区調べ

(2)【はしる】自転車走行環境の整備

①自転車走行環境の整備

- ネットワーク計画に基づく約 170km の対象路線のうち、令和2年度末時点で約 95km の整備が完了しています。
- 当初は令和7年度末までの整備完了を予定していましたが、毎年の整備ペースを加速し、令和5年度末までの全区間整備を目指しています。

■自転車走行環境整備の推移と今後の整備予定



■自転車走行環境の整備実績



- 令和2年度整備区間
- 令和元年度時点の整備済み区間
- 令和3年度以降整備予定区間
- 都自転車推奨ルート整備区間
- 都市計画道路関連

大田区自転車ネットワーク整備実施計画

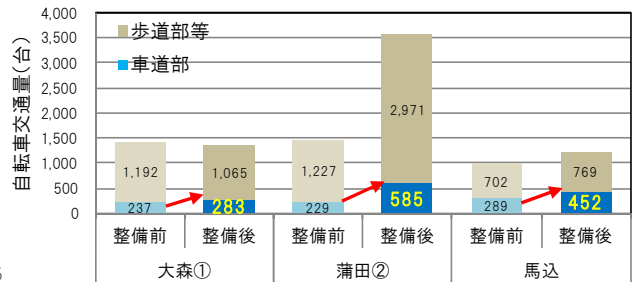
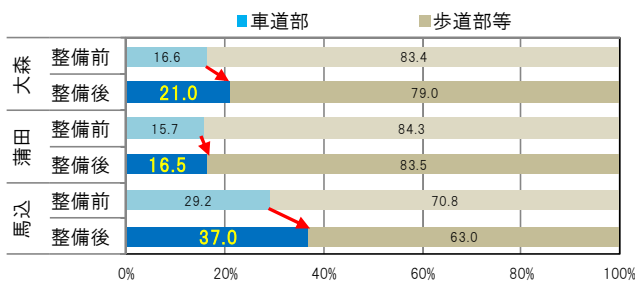
整備予定区間 (令和5年度末) 約 170km
 整備済み区間 (令和2年度末) 約 95km

【参考】東京都自転車推奨ルート

大田区内整備済み区間 約 3.2km

②自転車走行環境整備前後の自転車走行位置と交通量の変化

- 自転車走行環境を整備した区間について、車道・歩道の走行位置、整備前後での交通量の変化等を検証するために、効果測定を行いました。
- 平成 28 年度に実施した調査では、自転車の車道通行の比率は整備前と比べて増加していますが、2割程度と低い区間もあります。

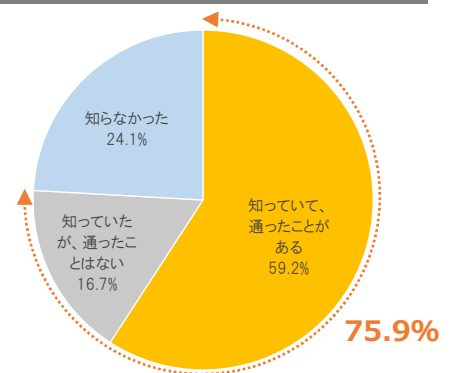


出典：大田区自転車走行環境普及基礎調査（平成 28 年）

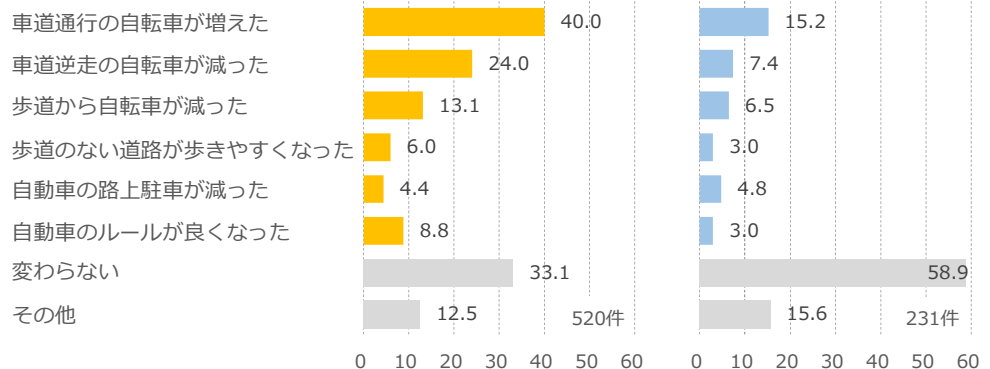
②自転車ナビマーク・ナビラインの認知度と整備効果

- 自転車ナビマークと自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）の認知度については、「知っている、通ったことがある」と「知っていたが、通ったことはない」を合わせて約 76%と高い状況です。
- 自転車ナビマーク等の整備効果については、普段自転車を利用する人の約 33%、自転車を利用しない人の約 59%が「変わらない」と回答しており、正しい通行ルールの周知を図ることが必要です。

自転車ナビマーク・ナビラインの認知度



自転車ナビマーク・ナビライン整備による効果（左：利用者／右：未利用者）

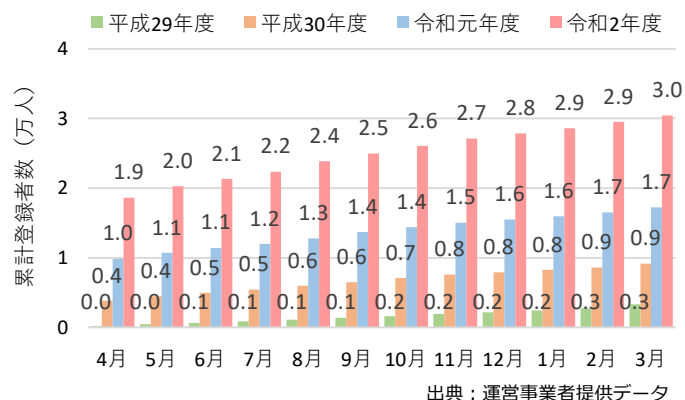


出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

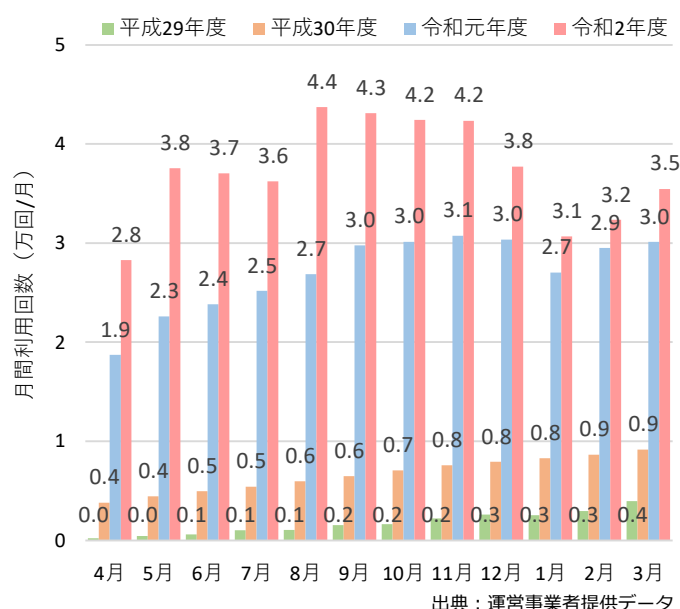
③シェアサイクルの検証実施

- 区では、(株)ドコモ・バイクシェアと協定を結び「大田区コミュニティサイクル事業」を平成29年3月から3年間、試行事業として実施しました。試行事業の最終年度となる令和元年度に利用状況や期待される事業効果等を検証し、本格事業への移行の可否を判断するための条件値を設定しました。令和2年度からは、その条件値への推移を管理するため、新たに検証期間を設けて事業を実施しています。
- 会員登録数は、令和3年3月に3万人を超え、月間利用回数もピークの8月～11月で4万回を超えています。
- シェアサイクルが区民の移動手段として浸透しつつある中で、導入効果の検証を進め、他区との広域連携の方向性を踏まえながら、本格導入を検討していく必要があります。

■登録者の推移



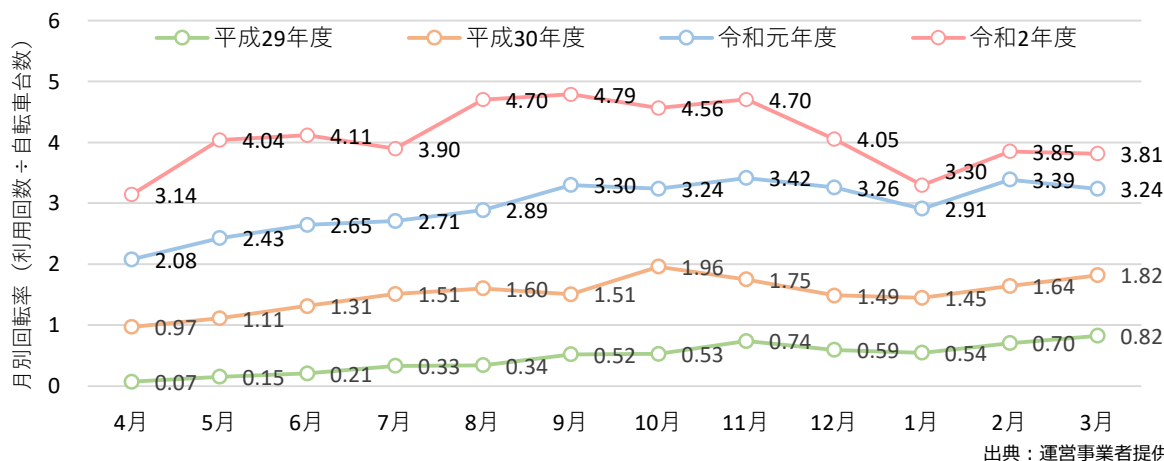
■月間利用回数の推移



④シェアサイクルの回転率

- 大田区におけるシェアサイクルの回転率（利用回数÷自転車台数）は過去最高で4.79回/台となっており、当初の1.0回/台から堅調に増加しています。本格導入に向けては、さらに回転率を高めていく必要があります。

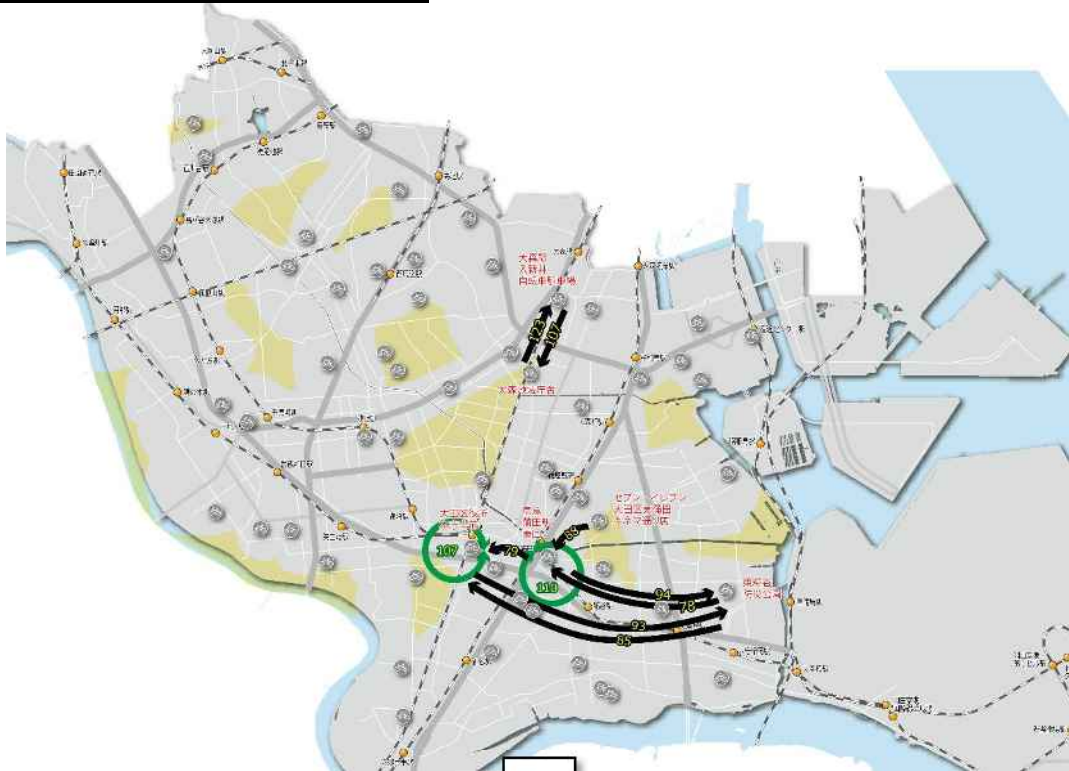
■大田区の月別回転率の推移



⑤ サイクルポートの利用状況の変化

- 平成30年5月と令和3年4月時点の利用回数が多かったサイクルポート間で移動状況を比較すると、ポートが増え、様々な地域で利用されるようになったことから、さらなる拡充による利便性向上が期待できます。

■ 利用が多いポート間の移動 (広域連携参加直後：平成30年5月時点)



■ 利用が多いポート間の移動 (最大利用月：令和3年4月時点)

■ 留意すべき事項①

久が原、南馬込、西蒲田など、区西部の交通不便地域周辺での利用は多く行われていますが、交通不便地域内のポートは少ない状況です。

■ 利用が多いポート

大森駅の最寄りポートから、大森地域庁舎の最寄りポート間の移動に多く利用されています。

■ 利用が多いポート

蒲田駅・京急蒲田駅の最寄りポートでは、貸出し・返却ともに同じポートの「レンタルサイクル」のような利用が多くなっています。

■ 留意すべき事項②

広域連携参加直後に利用が特に多かった東糀谷防災公園と蒲田駅・京急蒲田駅間の移動は、当時と変わらず多くなっています。



(3)【まもる】自転車のルール・マナーの啓発

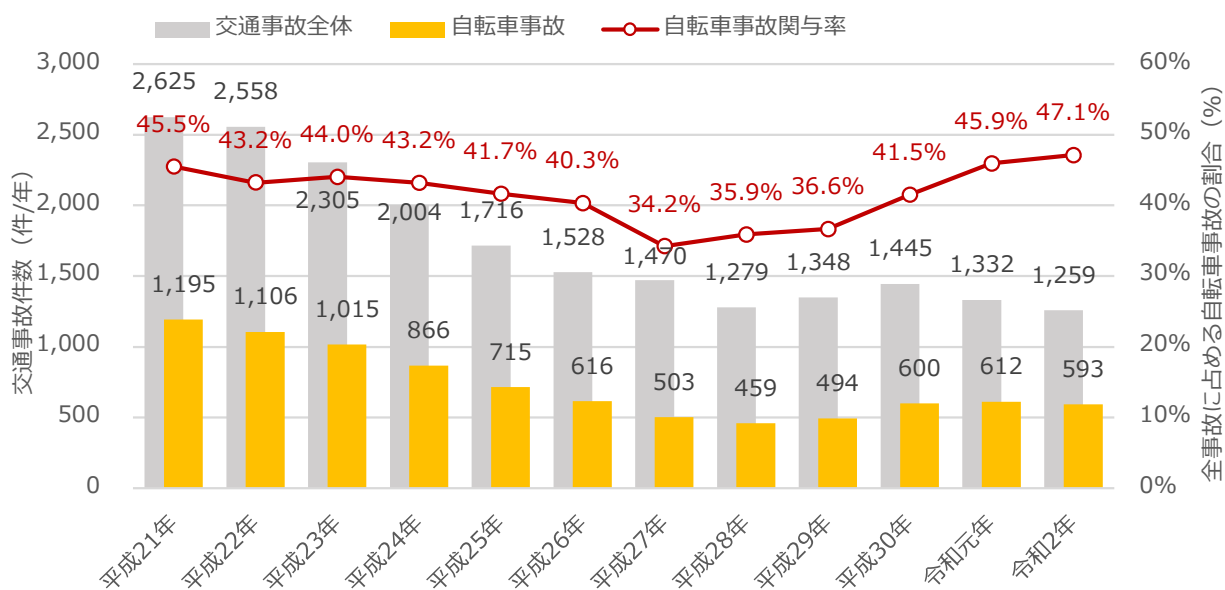
①交通安全教育と周知・啓発の年齢層別取組状況

- 区では、警察等と連携・協力しながら、未就学児、小・中学生、高齢者向けを中心に交通安全教育を実施してきました。

年齢層	交通安全教育（講習会、体験会等）						周知・啓発（チラシ配布等）				
未就学児	交通安全移動教室（S58～）	交通安全指導者研修会（S47～）	交通安全運動（春・秋）	自転車押し歩き運動（H24～）	たまりバー交通安全啓発運動（H22～）	OTAふれあいフェスタでのスケアード・ストリートイベント（H22～）	萩中公園でのスケアード・ストリートイベント（H28～）	公道でのスケアード・ストリートイベント（H26～H28）	交通安全だより(S45～)	交通安全運動での啓発チラシ配布	OTAふれあいフェスタでの啓発チラシ配布（H28～）
小学生（低学年）		交通安全巡回指導（H9～） ※自転車教室等							交通安全だより(S45～)		
小学生（高学年）									交通安全だより(S45～)		
中学生	中学生向けスケアード・ストリート（H22～）								中学生向けスケアード・ストリートでの啓発チラシ配布（H22～）		
高校生	高校生向けスケアード・ストリート（R2～）								高校生向けスケアード・ストリートでの啓発チラシ配布（R1～）		
大学生											
大人	自転車安全利用 TOKYO セミナー ※R1より大田区での開催を誘致								鉄道駅、バス車内等でのポスター掲出（R1～）		
高齢者	交通安全のつどい（H9～）	高齢者交通安全体験教室（H7～）							高齢者向けイベントでの啓発チラシ配布（S47～）		
	高齢者との交通安全集会（S47～）										

②自転車事故の発生件数

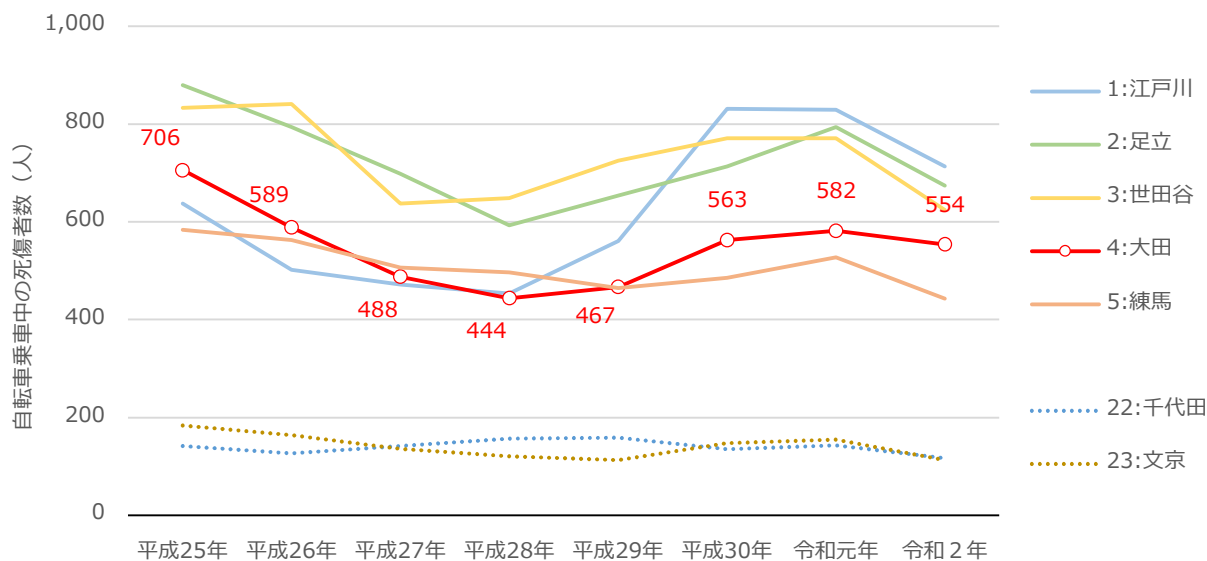
- 大田区内の自転車事故件数は平成 28 年まで減少傾向にありましたが、近年は増加傾向に転じ、令和 2 年には 593 件となっています。
- 交通事故全体に占める自転車事故の割合（自転車事故関与率）は令和 2 年に 47.1%となっており、交通安全教育等の取組みを継続・充実させていく必要があります。



出典：大田区交通安全のあらまし

③自転車乗車中の死傷者数

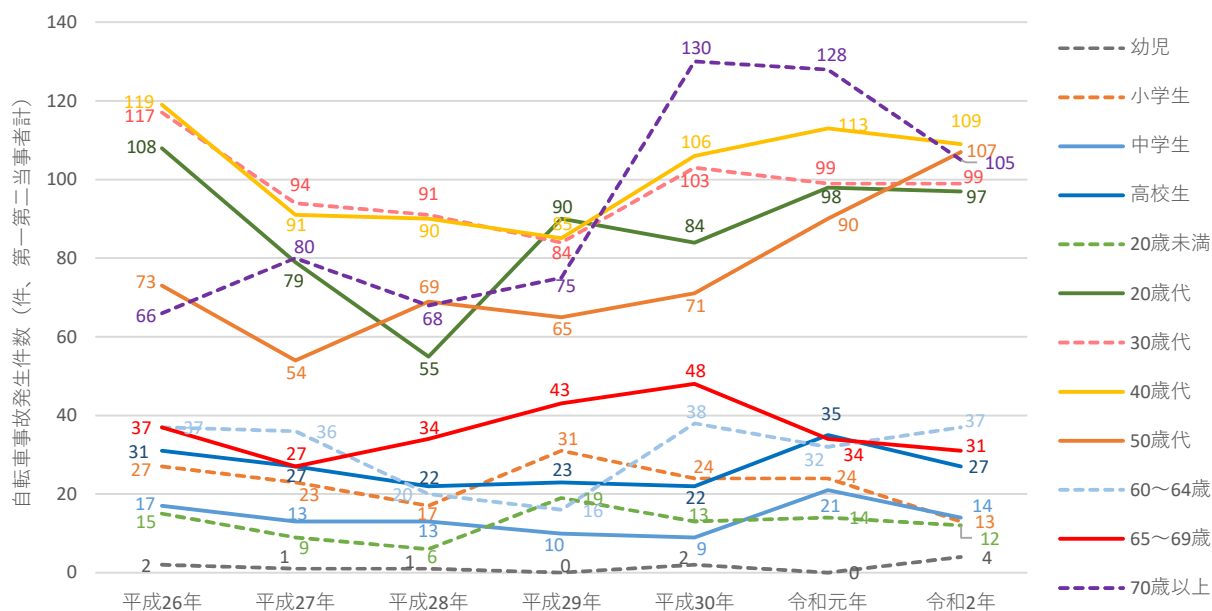
- 自転車乗車中の死傷者数の推移を他区と比較してみると、区域面積が広く、人口の多い自治体を中心に死傷者数が多くなっており、大田区は 23 区中 4 番目に多くなっています。



出典：東京の交通事故（警視庁）

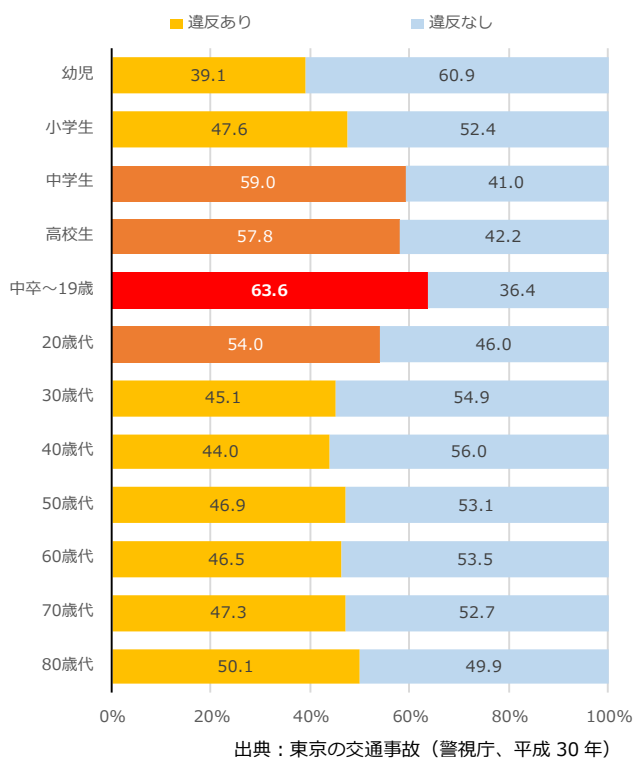
④年齢層別の自転車事故件数

- 大田区内で発生した自転車事故の発生件数を年齢層別に整理すると、令和2年時点では特に「50歳代」の自転車事故件数が大きく増加しています。
- 20歳以上の年齢層の自転車事故件数は、20歳未満の若年層と比較して非常に多くなっているため、成人向けの交通安全教育の取組みを強化していく必要があります。



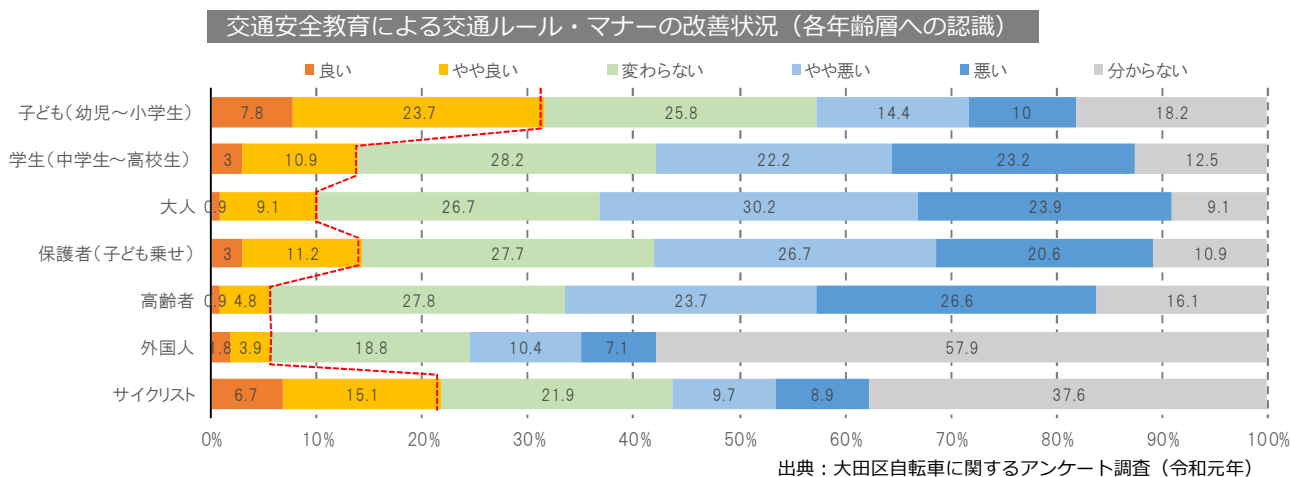
⑤自転車事故の年齢別違反割合

- 年齢層別の自転車事故件数に対して、自転車側の交通ルール違反の有無を分けると、「中学生」「高校生」「中卒～19歳」「20歳代」の比較的若い世代で、違反者が多くなっています。
- 今後も中学校、高校、大学等と連携し、若い世代の交通安全意識の醸成を図ることが求められています。



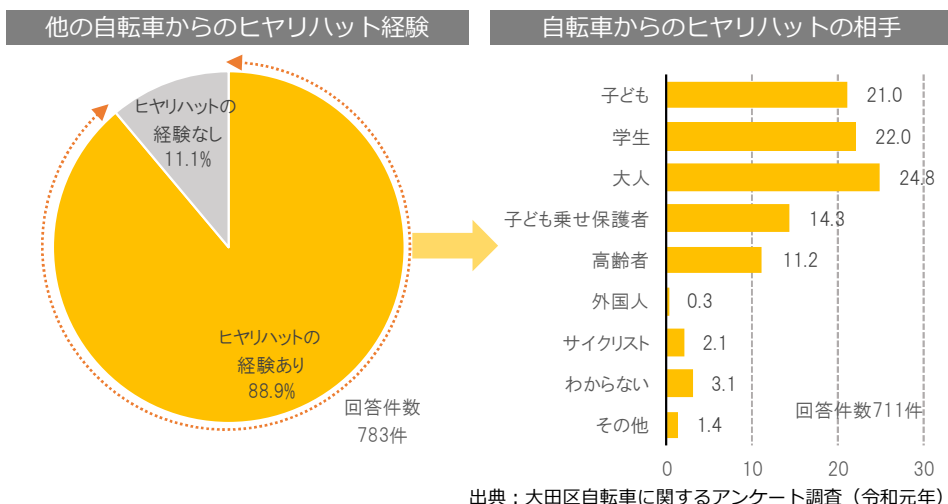
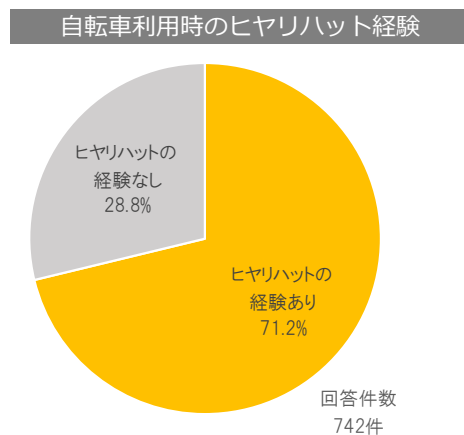
⑥自転車の交通ルール・マナーの改善

- 自転車の交通ルール・マナー遵守の改善状況について、年齢層別では全体的に「変わらない」と感じている人が多い一方、「中学生～高齢者」の自転車利用に対しては「やや悪い」「悪い」との回答も多く、依然として十分に改善されているとはいえない状況です。



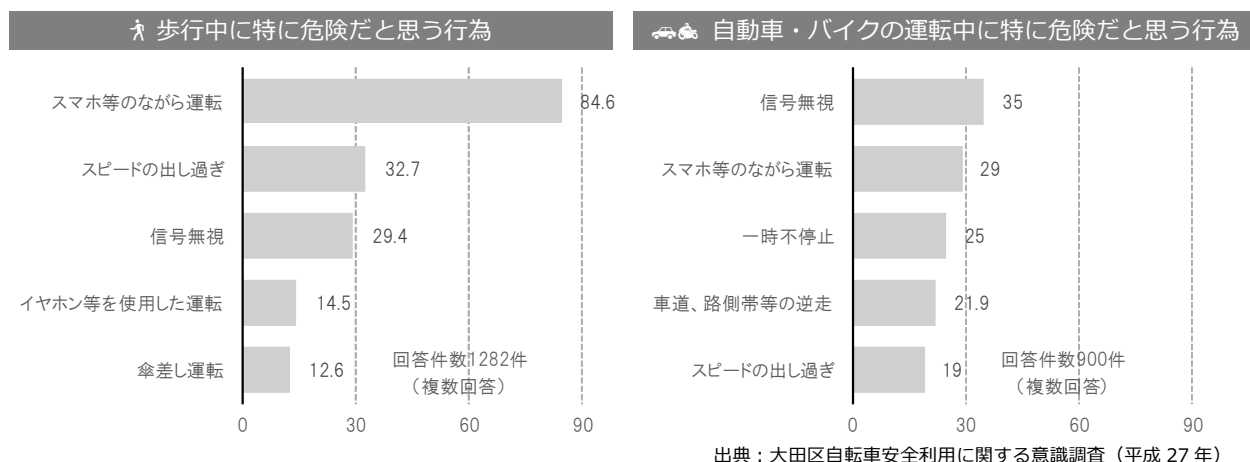
⑦自転車が関わるヒヤリハット経験

- 「自転車利用時」のヒヤリハット経験がある人は約71%、「他の自転車から」の経験がある人は約89%となっており、自転車に関連する危険を感じたことがある人が大部分を占める状況です。
- 他の自転車からのヒヤリハット経験では、その相手が「大人」「学生」「子ども」の順に多くなっており、あらゆる年齢層に対し、周辺の歩行者等への配慮に関する啓発が必要です。



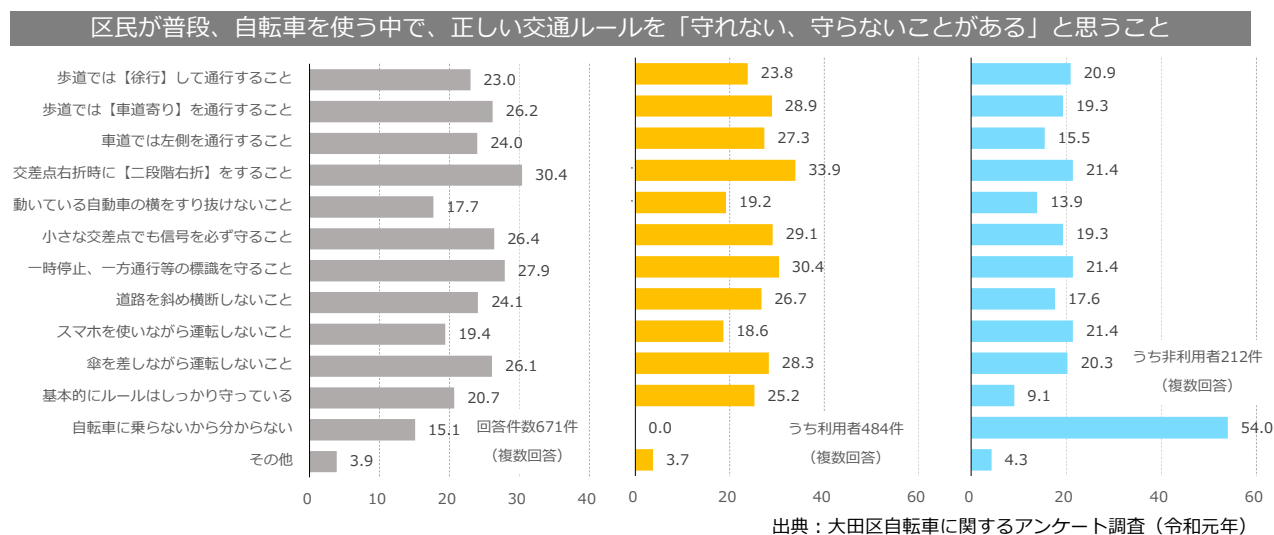
⑧自転車の危険行為

- 歩行中、自動車・バイクの運転中の自転車側の危険行為として、歩行者からは「スマホ等のながら運転」、ドライバーからは「信号無視」が高くなっています。



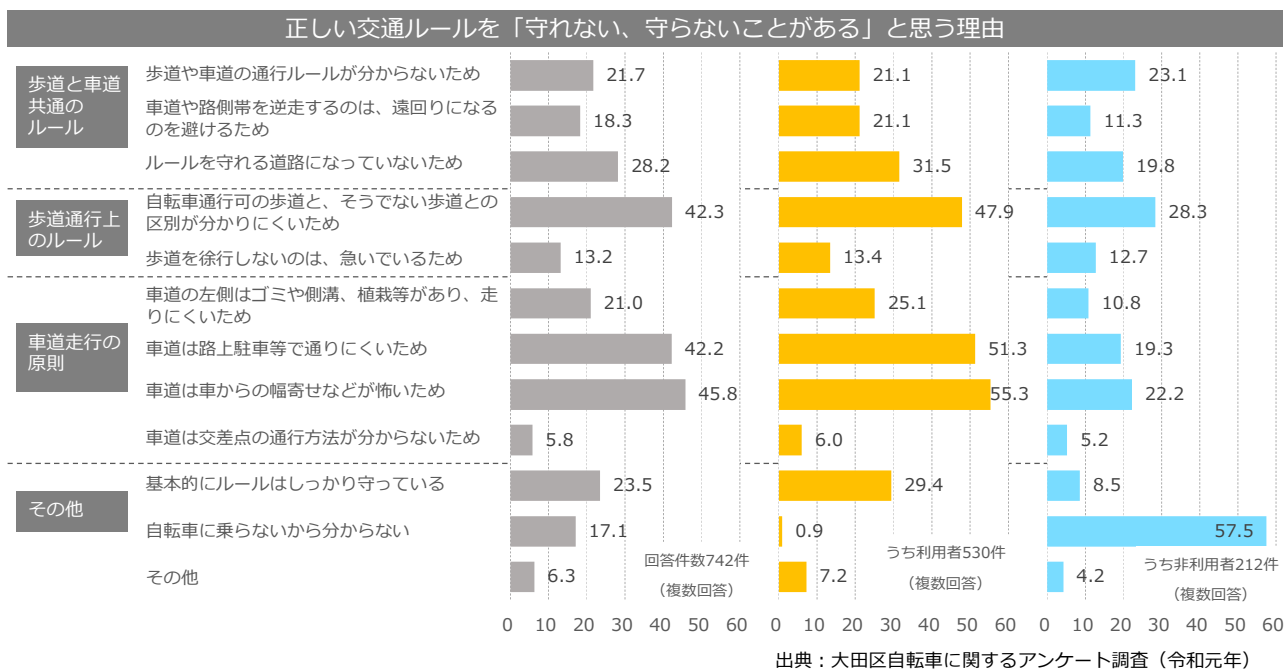
⑨守れない・守らないことがある自転車の交通ルール

- 自転車利用時に守れない・守らないことがある交通ルールについては、「交差点右折時に【二段階右折】をすること」「一時停止、一方通行等の標識を守ること」「小さな交差点でも信号を必ず守ること」が多くなっています。



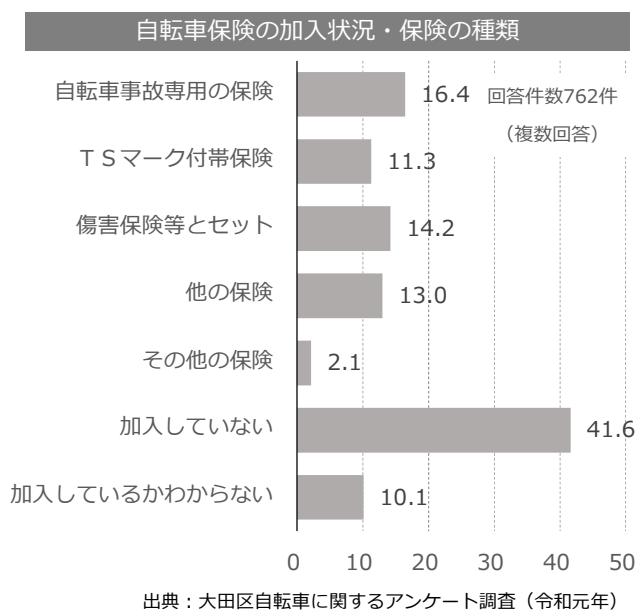
⑩自転車の交通ルールを守れない・守らない理由

- 自転車の交通ルールを守れない・守らないことがある理由として、車道走行の原則に対しでは「車道は車からの幅寄せなどが怖いため」「車道は路上駐車等で通りにくいため」が多くなっています。
- 交通安全教育による自転車利用者への啓発だけでなく、自転車走行環境の整備など、自転車のルール・マナーが守られる環境づくりも必要です。



⑪自転車保険の加入促進

- 令和2年4月に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正されたことにより、自転車利用者の自転車保険加入が義務化されました。
- 区では、自転車利用者に対して自転車保険の加入を促すための情報提供等の取組みを行っていますが、令和元年のアンケート調査では自転車保険に「加入していない」人が約42%、「加入しているかわからない」人が約10%おり、今後も継続的に情報発信していく必要があります。



⑫自転車の交通安全教育の実施

- 区では、幼児向けの交通安全移動教室、中学校での自転車事故再現による体験学習（スクエアード・ストレイト方式）など、継続的に取り組みを実施しています。
- イベントでの周知・啓発、メディアを通じた情報提供など、様々な場面を活用した交通安全教育も実施しています。

年 度	28		29		30		1		2	
	回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数
交通安全指導者研修会	1	42	1	45	1	50	1	51	※	
交通安全移動教室	91	5,428	90	5,168	90	5,001	82	5,114	53	1,483
高齢者との交通安全集会	30	1,066	30	1,236	30	1,152	19	653	14	172
区民交通安全教室	595	72,270	586	68,545	505	50,393	642	100,891	531	128,968
自転車安全教育 (スクエアード・ストレイト方式)	12	5,380	12	5,188	10	3,521	8	2,798	3	1,395
高齢者交通安全 大田区民のつどい	1	1,325	1	1,350	1	1,300	1	1,300	※	
高齢者交通安全体験教室	1	168	1	185	1	124	1	200	1	88
自転車安全利用実技教室	3	475	3	210	3	150	3	220	※	

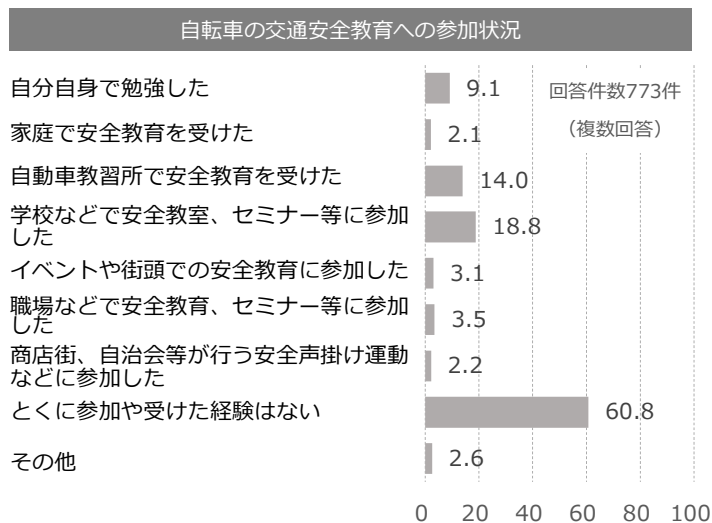
※新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止

出典：大田区交通安全のあらし



⑬自転車の交通安全教育への参加状況

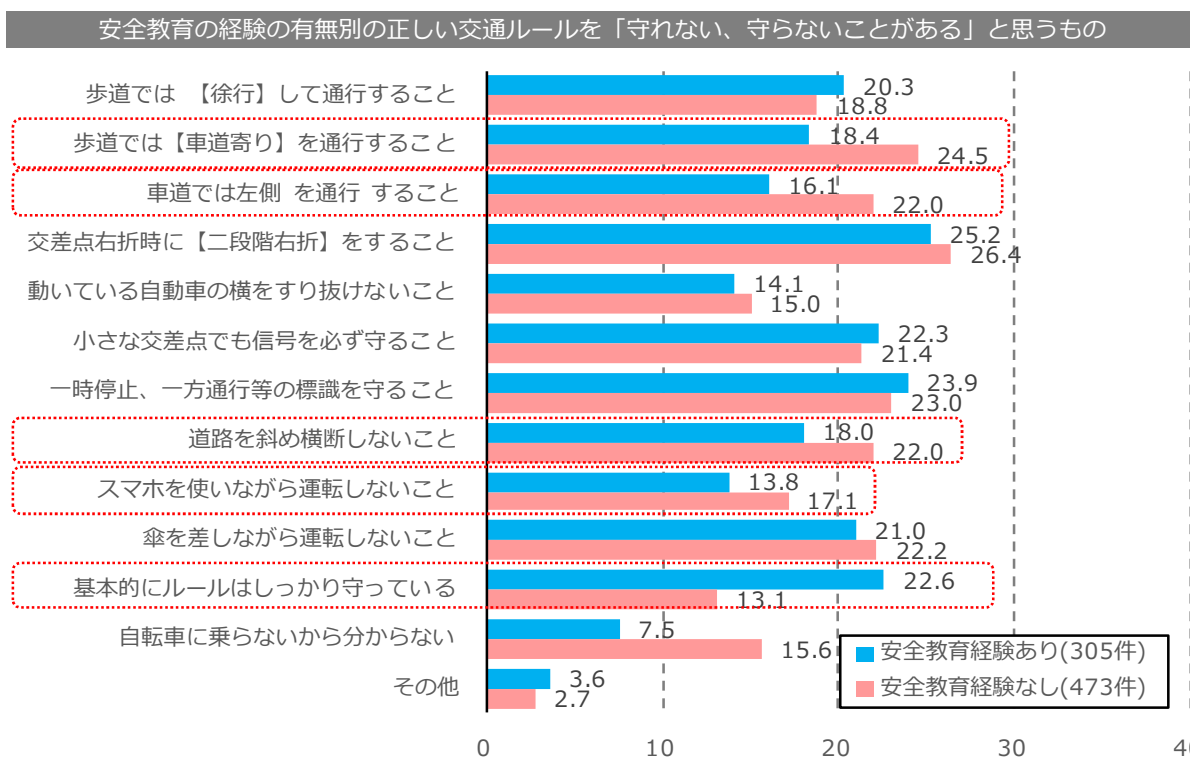
- 自転車の交通安全教育への参加状況については、約61%が「とくに参加や受けた経験はない」となっており、参加経験がある場合でも、学校と自動車教習所以外の機会はほとんどない状況です。
- 今後は、多くの方がより参加しやすくなるよう、交通安全教育機会の拡充等を検討していく必要があります。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

⑭自転車の交通安全教育による効果

- 自転車の交通安全教育に参加した経験のある人は、「歩道では【車道寄り】を通行すること」「車道では左側を通行すること」「道路を斜め横断しないこと」、「スマホを使いながら運転しないこと」について、経験のない人と比べ、守れない・守らない人の割合が少なくなっています。
- 「基本的にルールはしっかり守っている」人は、交通安全教育に参加した経験のある人の割合が高くなっており、自転車の交通ルール・マナーの遵守意識を向上させるためには、交通安全教育に参加する人を増やしていく必要があります。



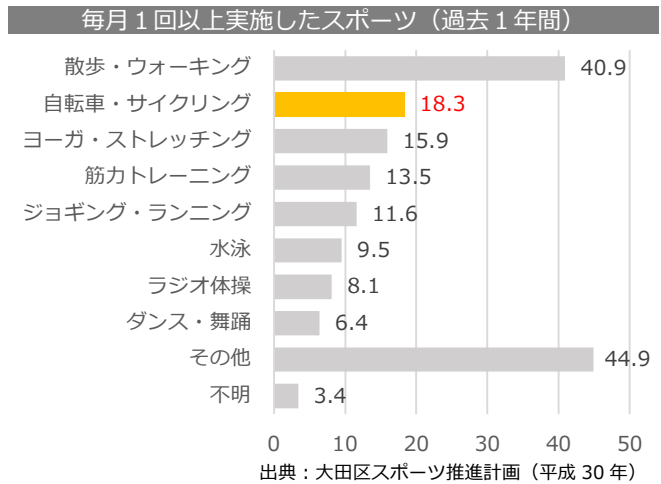
出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

4. 自転車活用に関する現状と課題

(1) 区民の自転車活用状況

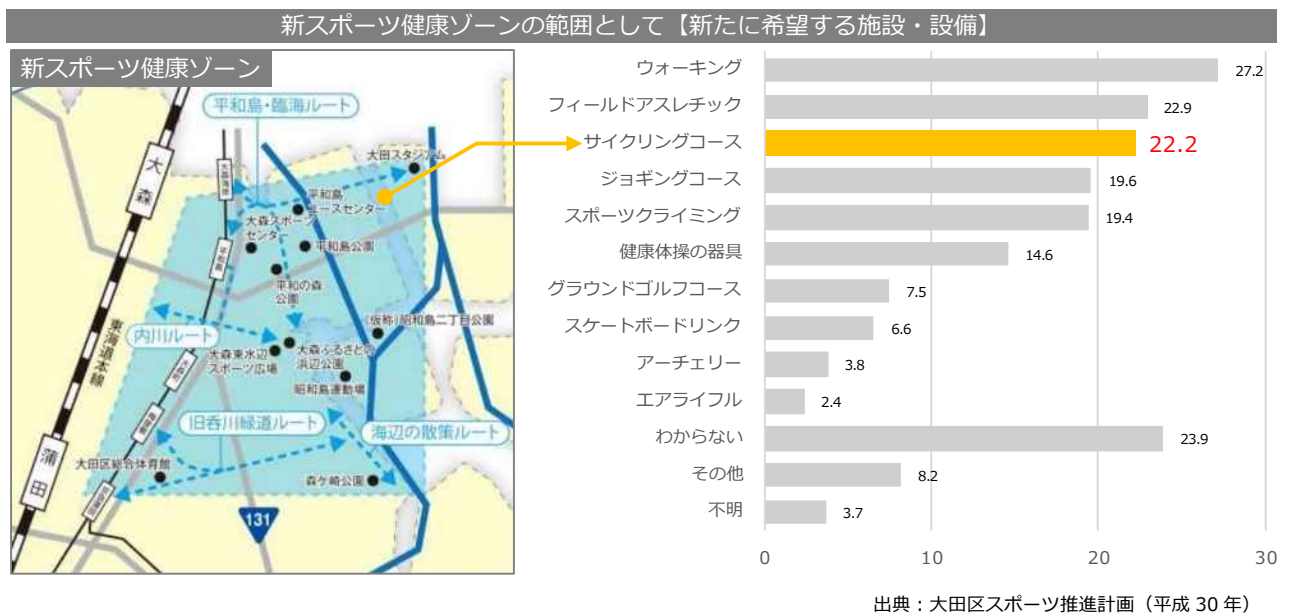
①自転車・サイクリングの実施状況

- 過去1年間に、毎月1回以上実施したスポーツでは、「自転車・サイクリング」が18.3%となっており、「散歩・ウォーキング」に次いで2番目に高くなっています。



②サイクリングコースのニーズ

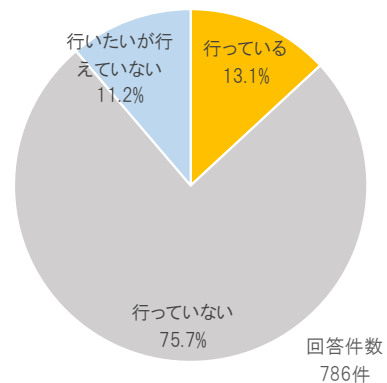
- 区では大森ふるさとの浜辺公園を中心に、大森スポーツセンター、大田スタジアム、森ヶ崎公園、大田区総合体育館に囲まれたエリアを「新スポーツ健康ゾーン」として整備しています。
- 新スポーツ健康ゾーンに新たに希望する施設・設備としては、「サイクリングコース」が3番目に高くなっています。



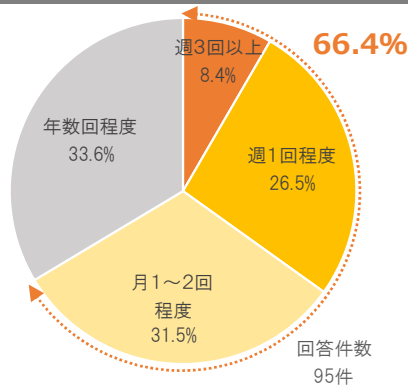
③余暇活動でのサイクリング等の実施状況

- 余暇活動としてサイクリング等を「行っている」人は全体の約13%であり、サイクリング等を行っている人の約66%は、月1回以上はサイクリング等を行っている状況です。
- サイクリング等を「行っていない」人は約76%になっており、「自転車を買わないといけないため」「時間が無いため」という理由が多くなっています。

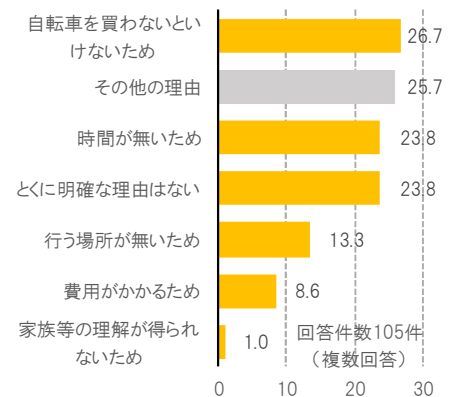
余暇活動でのサイクリング等の実施状況



サイクリング等を行う頻度



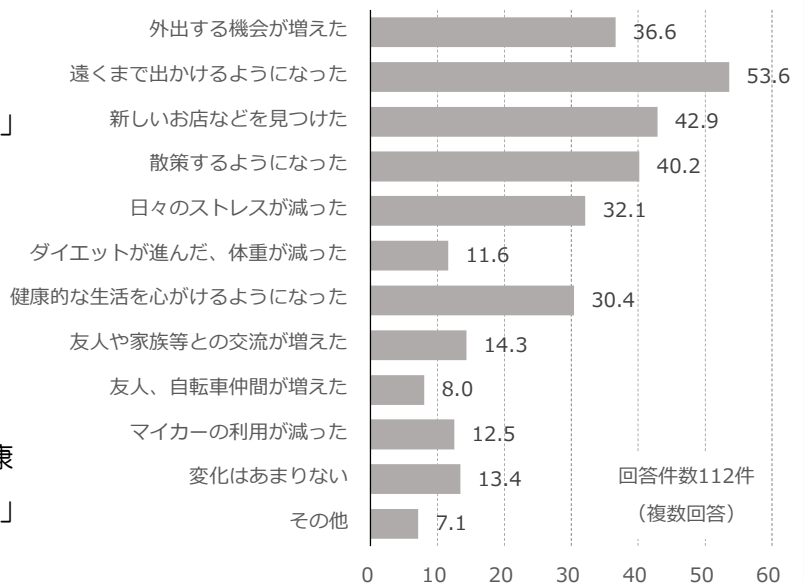
サイクリング等を行っていない理由



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

【参考】サイクリングによる暮らし・心身への影響

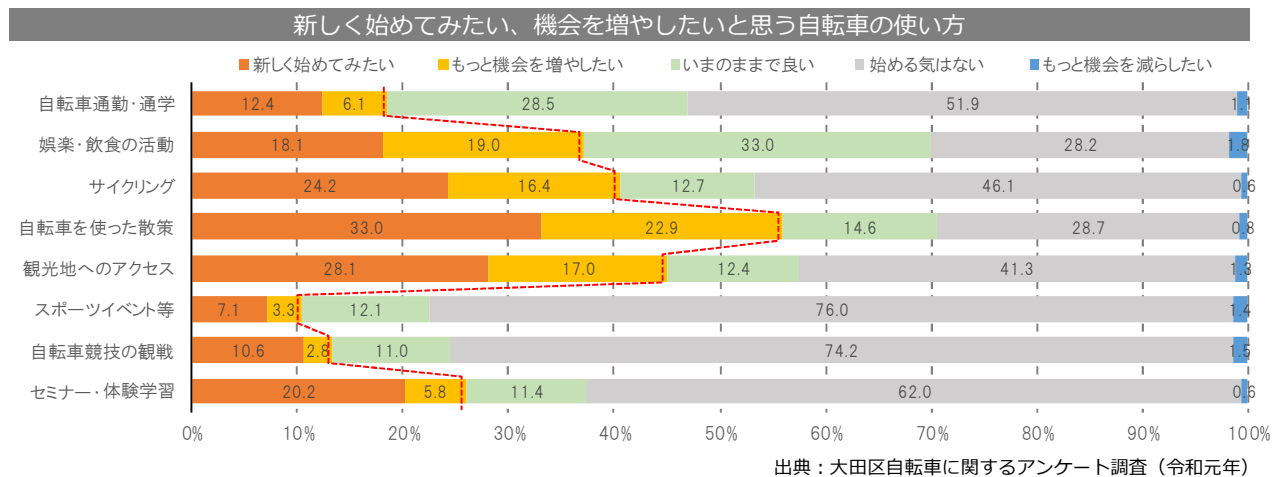
- サイクリングを行うことで暮らしに変化のあったこととしては、「遠くまで出かけるようになった」「新しいお店などを見つけた」「散策するようになった」「外出する機会が増えた」といった、活動機会増加と活動範囲拡大の効果が多くなっています。
- 「日々のストレスが減った」「健康的な生活を心がけるようになった」といった、心身への良い影響もあります。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

④自転車の使い方

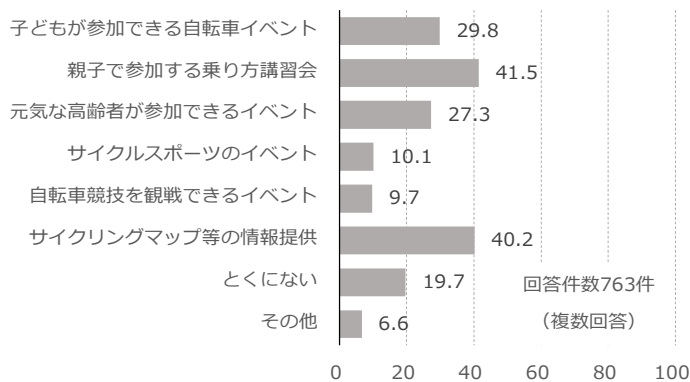
- 新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方としては、「自転車を使った散策」「観光地へのアクセス」「サイクリング」「娯楽・飲食の活動」が高くなっています。
- 特に「自転車を使った散策」については、全体の半数以上が今後機会を増やしたり、新しく始めたりしたいと思っている状況です。



⑤自転車活用の取組みの方向性

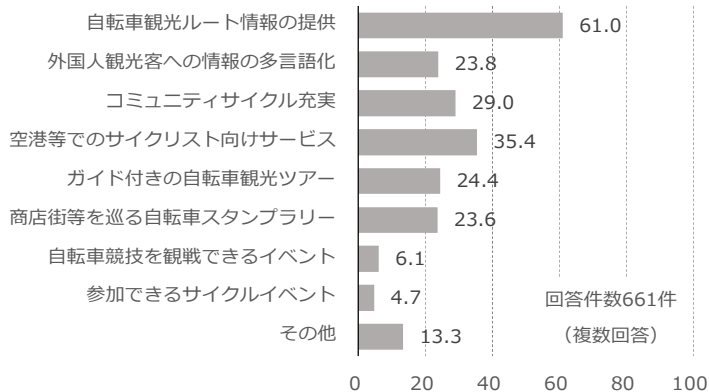
- 【健康づくり】や【スポーツ】の視点から大切だと思う自転車活用の取組みについては、「親子で参加する乗り方講習会」と「サイクリングマップ等の情報提供」が多くなっています。

【健康づくり】や【スポーツ】の視点から大切だと思う取組み



- 【観光】や【にぎわい】の視点から大切だと思う自転車活用の取組みについては、「自転車観光ルート情報の提供」が最も多く、次いで「空港等でのサイクリスト向けサービス」が多くなっています。

【観光】や【にぎわい】の視点から大切だと思う取組み



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

⑥おすすめの観光スポット

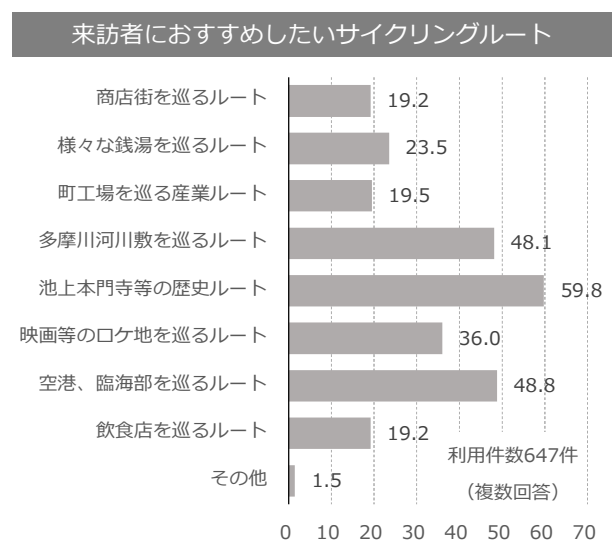
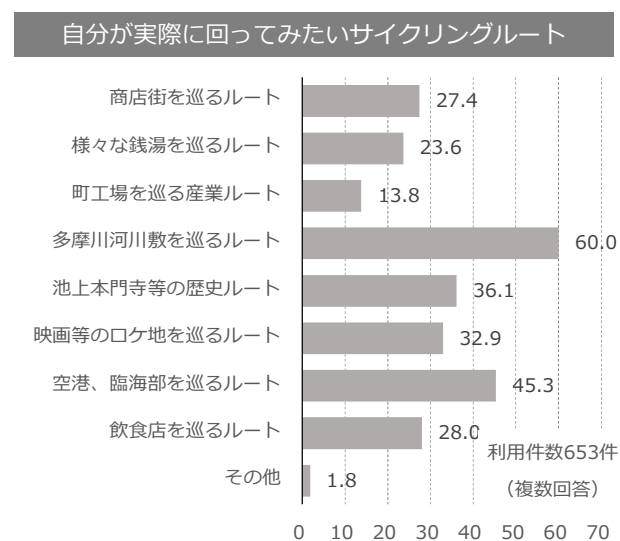
- 大田区のおすすめスポットとしては、羽田空港、池上本門寺などが挙げられています。
- 国際都市おおたフェスティバル in「空の日」羽田の来場者ヒアリングでは、有名な観光スポットだけでなく、地元のおすすめの飲食店やサイクリングにおすすめの場所など、地域に根差し、魅力ある多様な観光資源の情報を得ることができました。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

⑦おすすめのサイクリングルート

- 自分が実際に回ってみたいサイクリングルートとしては、「多摩川河川敷を巡るルート」が60%で最も多く、次いで「空港、臨海部を巡るルート」となっています。
- 来訪者におすすめしたいサイクリングルートとしては、「池上本門寺等の歴史ルート」が約60%で最も多くなっています。



出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

(2) 先行施策の展開

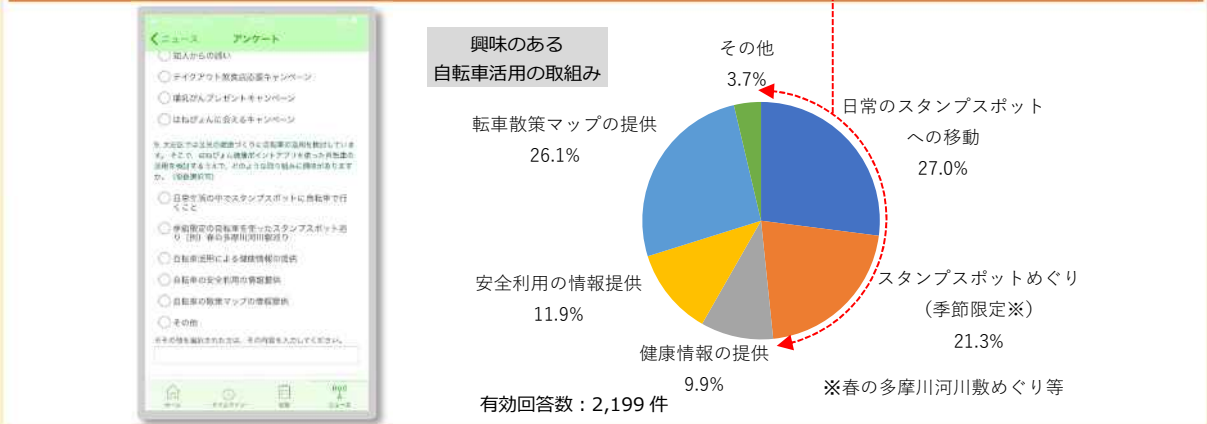
- 自転車活用推進の主体は区民であることから、計画策定段階から多くの人を巻き込んでいく仕掛けが重要となります。そのため、区では、本計画の策定に先行して取組みを実施してきました。
- 本計画では、先行施策で得られた成果や課題を踏まえて、自転車活用施策をさらに発展させていきます。

① 「はねびん健康ポイントアプリ」との連携

取組み① 自転車活用メリット等の情報提供・アンケートの実施

- 自転車活用メリットと安全利用に関する情報を作成し、ホームページで公開
- アプリ登録者へ情報提供、アンケート調査を実施
 - ➔ 「自転車を使ったスタンプスポットへの移動」に**全体の48%が「興味がある」と回答**

■ アプリ登録者に対するアンケート調査の実施



取組み② 自転車を使ったスタンプスポット巡り

- 自転車でも巡りやすいスタンプスポットを多摩川河川敷に6か所新設
 - ➔ スタンプを集めた人に「自転車盗難防止啓発用品」をプレゼント(期間限定)
- スポーツ自転車を抽選応募の景品として新たに設定

■ 新たなスタンプスポットの設置



■ 新たに自転車を景品に設定

はねびん健康ポイントアプリのスクリーンショットには、「はねびん健康ポイントのしくみ」が紹介されています。また、景品に関する情報は以下の通りです。

景品に「自転車」を選んだ人

★一番人気★
580人

応募総数 2,909人中
(令和3年3月)

②「散走」の試行実施

取組み① ワーキングの開催（令和2年10月30日）

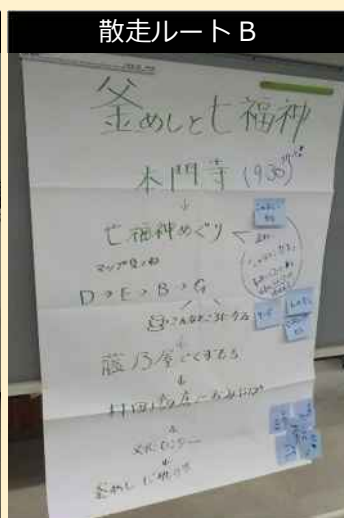
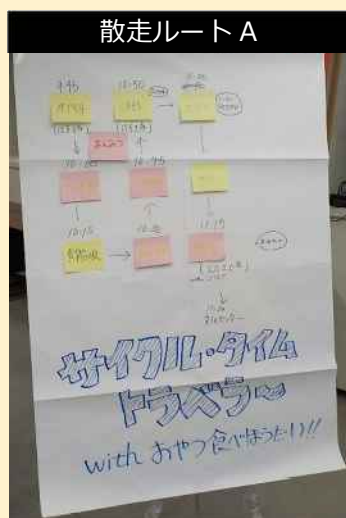
- 令和2年度に「池上本門寺エリア」をモデル地区として散走を試行的に実施
- 実際に散走を行うにあたり、ワークショップ形式の勉強会を行い、ルートを検討
- （一社）大田観光協会、池上まちづくり協議会、地元の企業などの協力を得て実施



取組み② 実走・マップづくり（令和2年11月12日）

- ワーキングで作成した2つのルートを実走（約2時間）
- 最後に「散走による気づきの報告会」を行い、参加者間で良かった点や問題点を共有
- 散走マップを作成

■ 池上本門寺エリアの散走マップ



③スポーツ・健康イベントとの連携

取組み① 会場間の自転車利用の推進

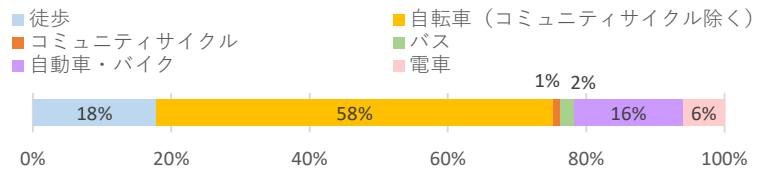
- 令和2年10月11日に開催した「第37回大田区区民スポーツまつり」で、会場間の自転車消費カロリーを示したパネルを展示し、来場者にヒアリングを実施
- 会場間移動でのシェアサイクル利用を促進（会場案内図にサイクルポートの位置等を掲載）



取組み② アンケートの実施

- 来場者アンケートを実施し、来場手段、日常や余暇での自転車の使い方等を調査
 →会場までのアクセス手段として、約6割の人が自転車を使用していることなどが判明

会場までのアクセス手段



④区民・企業への自転車活用PR

取組み① 自転車メリットに関する周知チラシの作成

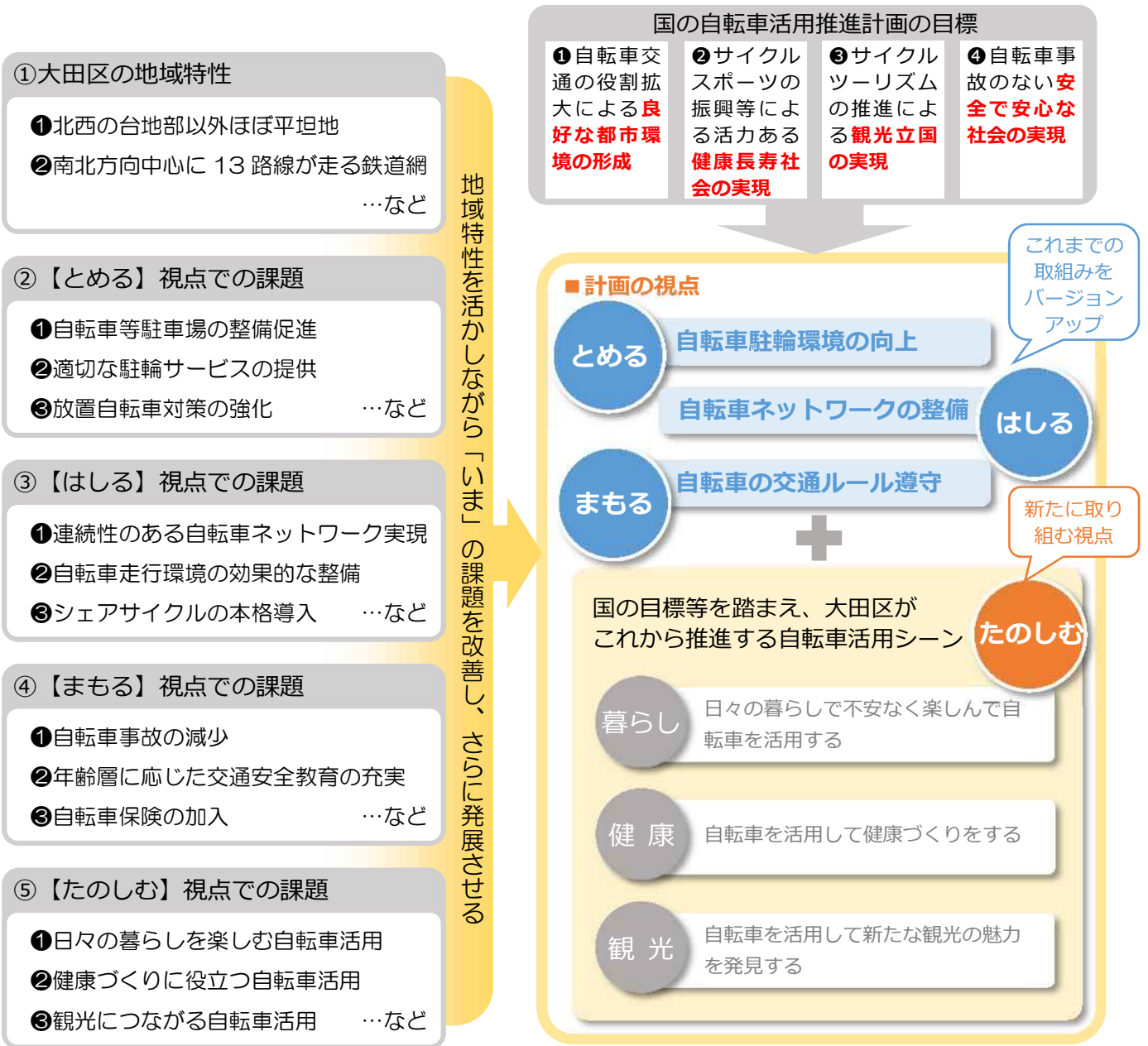
- チラシ「楽しい自転車暮らし、はじめてみませんか?」を作成
- 令和2年12月に「おおた健康経営事業所」19社に配布



第3章 計画の目標像と基本方針

1. 課題を踏まえた計画の方向性

- 区では、【とめる】【はしる】【まもる】の視点で歩行者、自転車、自動車の全てが安全で快適に出かけられるまちを目指し、様々な自転車利用環境向上の取組みを進めてきました。
- 近年増加する自転車事故、特定の駅への過度な駐輪需要の集中、新たな自転車活用の視点での取組みなど、次代に向けた課題を踏まえて、施策を推進していきます。



2. 計画の目標像と4つの基本方針

- 10年後に目指す目標像とその実現に向けた4つの基本方針を定めます。これまでの「自転車利用環境」の取組み、新たな「自転車活用」の取組みの2つの枠組みで施策を展開します。

目標像

安全・快適に自転車で楽しくお出かけしたく

継承・発展

「自転車利用環境」の取組み（土台づくり）

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2 適切な駐輪サービスの提供
- とめる3 放置自転車の防止対策

は
し
る

■基本方針2 安全な自転車ネットワークをつくる

- はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開
- はしる2 シェアサイクルの運用

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

- 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2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

連

なるまち

新たな視点

「自転車活用」の取組み

社会的な自転車活用の動き

余暇での自転車活用ニーズの高まり

- ・通勤、通学、買物など、日常生活の移動手段として自転車が積極的に活用される
- ・健康志向が高まり、生活習慣病の予防、QOL 向上などのために自転車が積極的に活用される
- ・サイクルツーリズムが普及し、地域の魅力的なスポットを巡るために自転車が積極的に活用される

■大田区で推進する自転車活用シーン

Scene1 暮らし

日々の暮らしで活用する

Scene2 健康

健康づくりで活用する

Scene3 観光

観光・レジャーで活用する

■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2 自転車活用を根付かせるための支援

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

動

た
の
し
む

第4章 「自転車利用環境」の取組み

1. 施策体系

とめる

良質な自転車 駐輪環境を つくる

多様なニーズに対応した
利用しやすい自転車等駐
車場の確保と放置自転車
対策を進めることで、良質
な駐輪環境をつくります。



とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

とめる3 放置自転車の防止対策

はしる

安全な自転車 ネットワーク をつくる

自転車利用者だけでなく、
歩行者やドライバーの安
全にもつながる自
転車ネットワ
ークをつくります。



はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開

はしる2 シェアサイクルの運用

まもる

自転車の交通 ルール遵守の 意識をつくる

自転車を利用する全て
の人が正しい交通ルー
ルを知り、
遵守する意識
をつくります。



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2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進



自転車等駐車場の利用状況等に応じ、指定管理者制度の導入を含め効率的・効果的な整備を進めるとともに、鉄道事業者・民間事業者による整備支援等により駐輪需要に対応していきます。

駅からの距離、設備等のサービス水準に応じた料金設定の見直し、WEB管理システムの導入、キャッシュレス化の推進など、受益者負担の原則のもと、公平かつ適切な駐輪サービスを提供していきます。

駅周辺、繁華街等で依然として発生している放置自転車対策を強化し、道路の走行環境やまちの景観を向上させるとともに、コールセンターを設置するなど、業務効率化を推進していきます。

安全かつ快適な自転車利用を支える自転車走行環境の整備を加速させるほか、効果検証に基づく次期ネットワーク計画策定など、計画的な整備を推進していきます。

シェアサイクルの検証実施による効果や課題を踏まえ、観光等の様々な場面での利用促進に向けて本格導入を進めていきます。

子どもから高齢者までの誰もが安全に自転車を利用できるよう、学校、保育園等の様々な機関と連携し、年齢層に合わせた交通安全教育を推進していきます。

誰もが自転車の交通ルールを正しく理解できるよう、年齢層に合わせて様々なメディアやツールを活用し、効果的に周知・啓発を進めていきます。

【とめる】【はしる】【まもる】を土台に自転車を【たのしむ】

たのしむ

Scene1 暮らし



Scene2 健康



Scene3 観光



2. 施策の展開

基本方針1 【とめる】 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

新たな生活様式の浸透により、自転車利用状況が変動することが予想される中で、受け皿としての適正量を確保しつつ、駐輪特性に応じた自転車等駐車場を整備する必要があります。

これからは、鉄道駅周辺等、自転車の駐輪需要が発生する場所を中心に、効率的・効果的に整備していきます。



■ 施策の方向性

- 将来需要予測に基づき、区営自転車等駐車場の整備を進めるとともに、蒲田駅東口地下自転車等駐車場の整備を契機とした、指定管理者制度導入の検討を進めていきます。
- 鉄道高架下の活用等での鉄道事業者との連携、大田区民営自転車等駐車場育成補助金の継続など、民間事業者による自転車等駐車場の整備を促進していきます。
- 自転車条例の附置義務制度に基づき、一定規模を有する施設の新設・増設時に自転車駐車場整備を促進していきます。
- 「大田区自転車等駐車場整備方針」により、時代の移り変わりに適切に対応した柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。

■ 日常での「とめる」



日常の様々な場面で駐輪する場所がなくて困ることがないようにしていきます。

■ 個別事業（例）

- 指定管理者による区営自転車等駐車場の運営
- 補助金交付による民間事業者の自転車等駐車場整備支援
- 附置義務制度の運用による自転車駐車場の整備促進

・・・など

とめる
2

適切な駐輪サービスの提供

電動アシスト付き自転車や子ども乗せ自転車の増加など、駐輪サービスに求められることが変化しています。

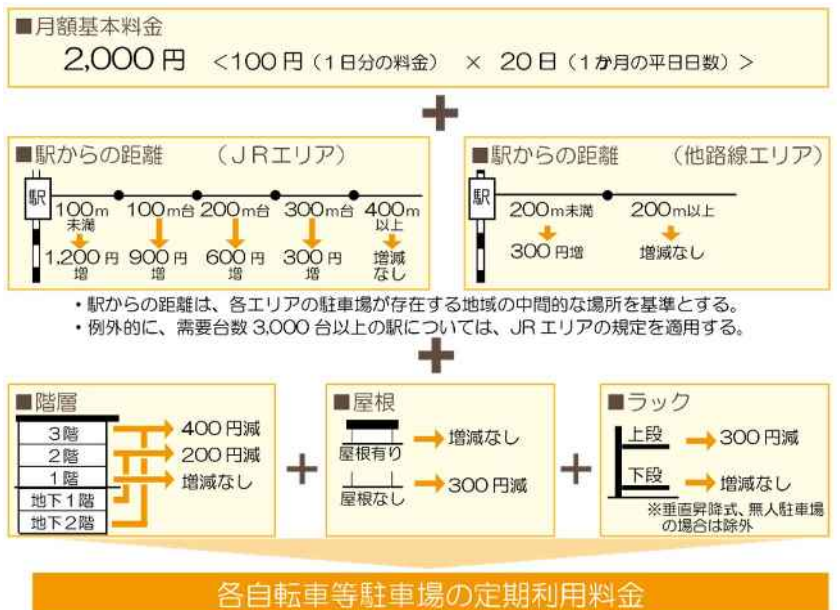
区民ニーズの変化に柔軟に対応し、サービス向上と見直しを進めることで、適切な駐輪サービスが提供できるようにしていきます。



■ 施策の方向性

- 区営自転車等駐車場における利用形態を踏まえ、WEB管理システムの導入、キャッシュレス化の推進、特殊車両スペースの確保など、サービス向上と公平性の確保に取り組んでいきます。
- 区営自転車等駐車場の運営コストの増加や、利用に偏りがある状況を踏まえ、各地のサービス水準に応じた料金の見直しを行っていきます。

■ 料金の見直しイメージ



■ 個別事業（例）

- 一時・定期利用等の契約体系の見直し
- WEB上で定期利用の申請等を管理することができるシステムの導入
- 入在庫管理の機械化による交通系ICカード等での支払いへの対応

・・・など

放置自転車の防止対策

放置自転車は長年の取組みによって大幅に減少している一方、依然として商業施設、娯楽施設前を中心に短時間の放置自転車が散見される状況です。

放置自転車が歩行者やまちの景観を阻害している状況を鑑み、放置抑制の指導・啓発、監視体制の強化等を行っていきます。



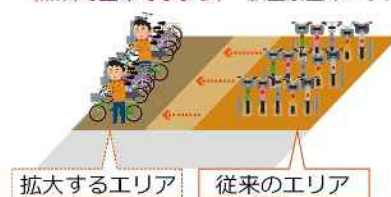
■ 施策の方向性

- 放置自転車対策業務の効率化に取り組むとともに、撤去自転車の活用方法についても見直しを行っていきます。
- これまで取り組んできた放置自転車の撤去活動、自転車放置防止指導員の配置等を継続して実施するほか、放置自転車の発生特性の分析を進め、効果的な指導・啓発を行っていきます。
- 放置自転車の即時撤去を可能とする自転車等放置禁止区域については、今後の開発等の動向を注視しつつ、引き続き効果的に設定します。

■ 自転車等放置禁止区域見直しの主な要因

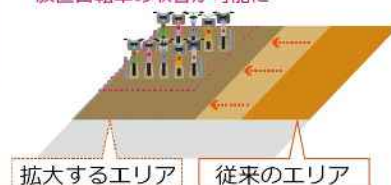
・ 放置禁止区域の境界で、大量の放置自転車が集まってしまう場所がある場合

放置禁止区域外
(無料で止めてしまう) 有料駐輪場があり
放置禁止のエリア



・ 新しい駐輪場が整備されたことで、駐輪利用の適正化が図れるようになった場合

新しく駐輪場が整備され
放置自転車の収容が可能に



■ 個別事業（例）

- 都が主催する駅前放置自転車クリーンキャンペーンにあわせて、撤去活動の強化
- 放置自転車関連の問合せに対応するコールセンターの設置
- 再生自転車海外譲与事業の見直し

・・・など

大田区自転車等駐車場整備方針（案）の概要

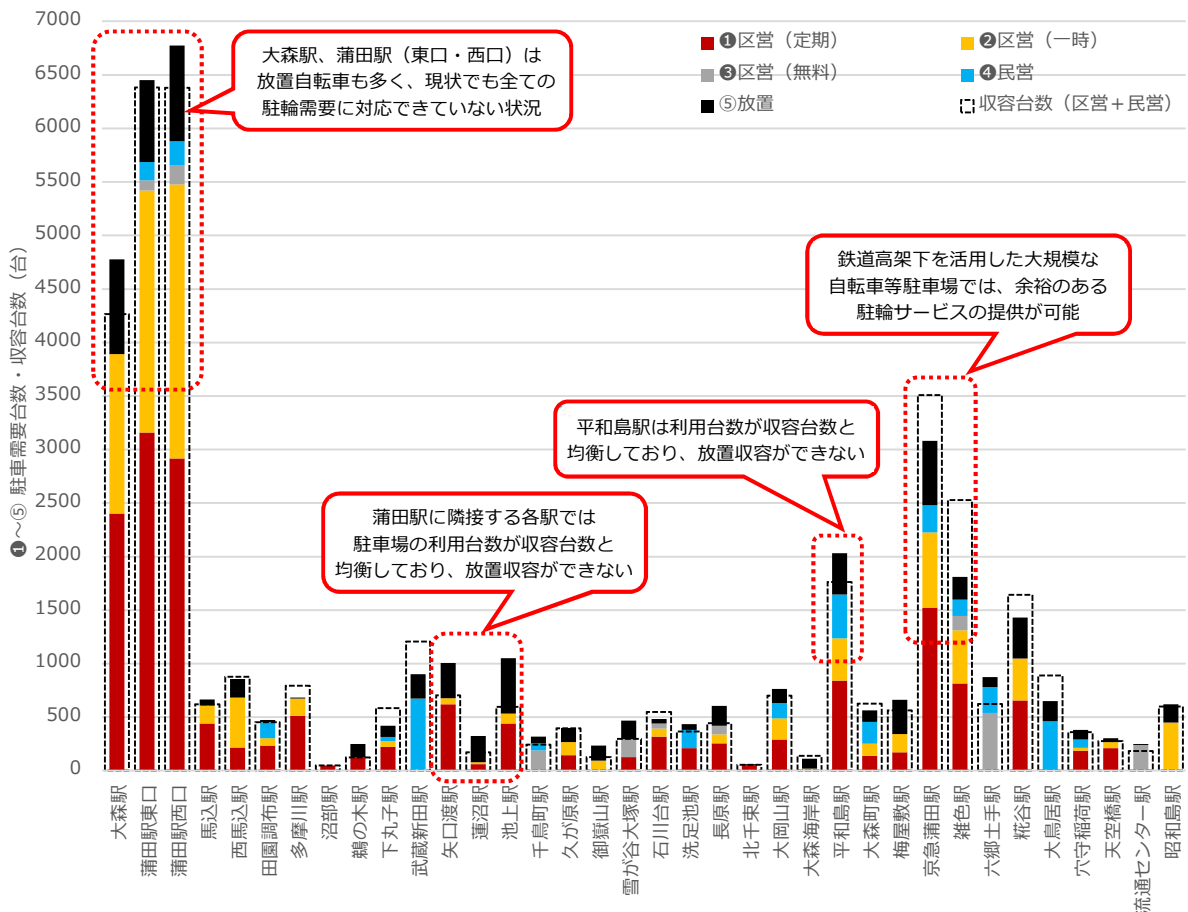
（１）自転車等駐車場の整備・運営の課題

- 区では、自転車等駐車場の運営に対して以下の課題を抱えています。

自転車等駐車場の整備・運営に関する課題

- ①現状で駐輪需要に対して既存施設での収容に限界があり、今後の人口増加に対応しきれない駅がある。
 - ②管理運営の情報化が進んでおらず、非効率な定期登録のために利用者の不便が発生している。
 - ③人手を介した事業運営方式により、人件費を中心に行政負担が増大している。
 - ④施設の老朽化が進む中で、施設の廃止、長寿命化等を含めた方針を定める必要がある。
- 現時点で明らかに自転車等駐車場が不足している駅や放置自転車問題の顕在化が見られる駅等、重点的に対策する必要がある駅を見極め、自転車等駐車場の整備や利便性・効率性の向上を図ることを目的とし、新たな自転車等駐車場整備方針を定めます。

■各駅の自転車等駐車場の需給バランス（需要：区営利用+民営利用+放置台数、供給：区営+民営収容台数）



出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査

将来の自転車等駐車場の需給バランス（基礎情報の整理）

- 大田区の人口は当面増加傾向を示しており、鉄道駅を利用する自転車利用も増加することが想定されます。一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出行動や移動手段の変化など、自転車等駐車場の将来需要にも影響があると考えられます。そのため、以下の考え方にに基づき、将来の自転車等駐車場の需給バランスの状況を確認した上で、今後も継続して新たな日常における利用状況の変化を把握しながら、自転車等駐車場の整備の在り方を検討します。
- 次ページ以降に、以下の考え方で算定した各駅の現状と将来の需給バランスの一覧図を掲載します。

■将来の自転車等駐車場需要の設定の考え方

令和12年(2030年)時点駐車需要 = **各鉄道駅周辺の駐車需要**(駐車場利用台数+放置台数) × **駅周辺の人口増減率**(令和2年(2020年)→令和12年(2030年))

↑ 各施設の最大利用の合算値を代入

↑ 各鉄道駅周辺のドーナツ型勢力圏内の人口増加率を代入

■駅周辺で発生している駐車需要(統計的なデータの取得が可能なもの)

■区内駐輪場の種別

通勤・通学の駐輪に対応する主な施設

【区営】抽選方式(取得可能なデータ:申込数、契約数、実利用台数(調査))

①登録制 年間契約(年間3,000円)

【申請方法】所定の申請ハガキで申請
【利用判定】募集台数を超過した場合、抽選により決定(継続利用は担保されない)

②有料制(抽選) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)

【申請方法】所定の申請ハガキで申請
【利用判定】募集台数を超過した場合、抽選により決定(継続利用は担保されない)

【区営】先着方式(取得可能なデータ:申込数、契約数、実利用台数(調査))

③有料制(先着) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)

【申請方法】所定の申請書で、駐輪場の各管理室で申請(受付)
【利用判定】募集台数を超過した場合、先着により決定(申請により継続利用も可能)

定期利用にもれた利用者、申し込みをしなかった利用者は、一時利用等にも流れていくことがあるため…

【区営】一時利用方式(取得可能なデータ:実利用台数(調査)、日平均利用者数)

④一時利用 日単位契約(日200円上限で施設ごとに設定)

【申請方法】申請の必要なし
【利用判定】駐輪場に空きがある場合、利用が可能

⑤無料制 駐輪料金なし

【申請方法】申請の必要なし
【利用判定】駐輪場に空きがある場合、利用が可能

一時利用・無料駐輪場が空いていない場合や、他の民間施設を利用しようと思わない場合

【民営】各事業者のサービス(取得可能なデータ:実利用台数(調査)、日平均利用者数)

⑥民間ビジネスによる専用の駐輪場 民間事業として運用

駐輪場が空いていない場合や、駐輪場利用を選択しない場合

⑦放置自転車 ※不適切な駐輪行為

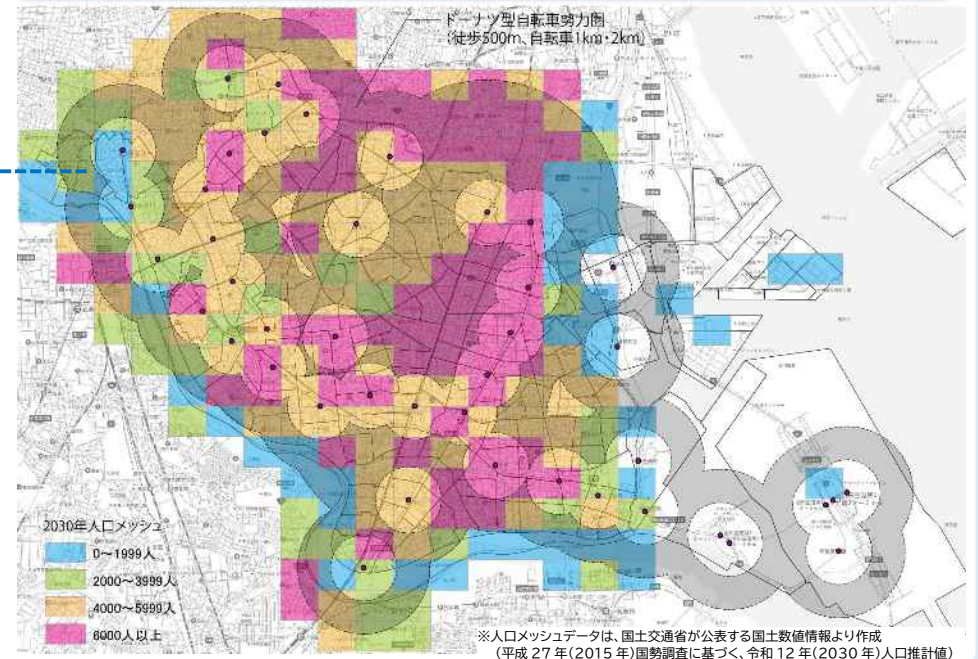
買い物等の駐輪に対応する主な施設

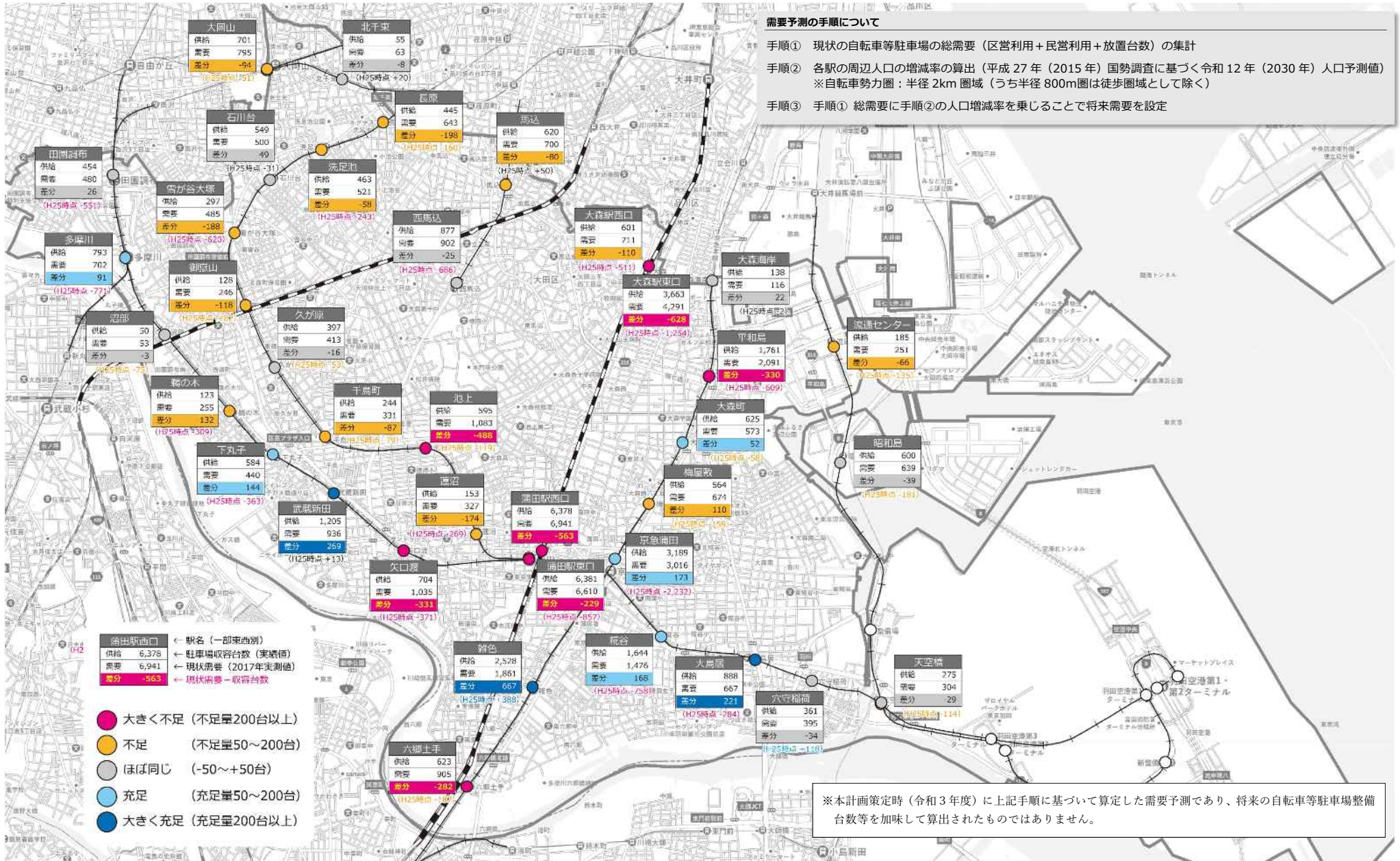
■駅周辺の人口増加率(勢力圏の設定)

駅勢力圏の人口算出条件

【人口データ】 国土交通省公表の「国土数値情報」の平成27年国勢調査人口メッシュデータ(現状人口) 平成27年(2015年)時点 → (将来人口) 令和12年(2030年)時点
→駅単位での人口集計後、増減率は「令和2年(2020年)→令和12年(2030年)」となるよう補正

【駅勢力圏】 徒歩圏を鉄道駅から半径500m(大田区交通政策基本計画の公共交通不便地域の設定より)、自転車圏を駅から半径1km・2km(下記条件に基づく)とし、自転車圏から徒歩圏を省いたドーナツ型自転車勢力圏で算定
(自転車圏条件) J R 蒲田駅、J R 大森駅、京急蒲田駅: 駅から2km
その他駅(京急、東急等): 駅から1km





(2) 課題を踏まえた自転車等駐車場の整備・運営方針

- 現状の課題を解消するため、以下の整備・運営方針を設定します。

方針① 自転車等駐車場整備のための重点度合いの設定

■現状

区営自転車等駐車場の収容台数の確保については、基本的に既存施設の活用により進めます。

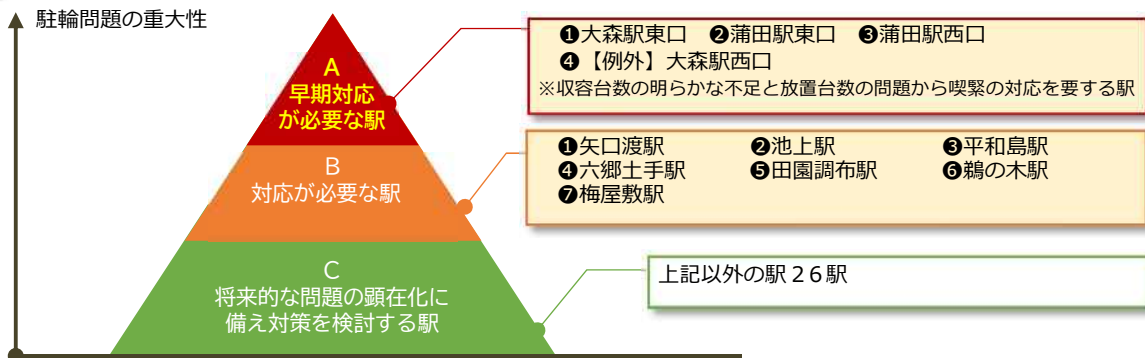
ただし、駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅など、現時点で明らかな駐輪問題が発生している駅周辺地域については、その問題の程度に合わせて段階的に対策を講じる必要があります。

■方針

各駅の将来需要予測や自転車等駐車場の駐車率等から重要度合いを設定し、このうち、蒲田駅、大森駅を重点整備駅とします。

蒲田駅、大森駅以外については、既存の自転車等駐車場の維持を前提に、機械化や指定管理者制度の導入等により利用者サービスの向上を図ります。また、駅前の用地確保の状況に応じて、適宜収容台数の確保に努めます。

【将来】 各駅の自転車等駐車場の整備の重要度合い



※大森駅西口は駅分類に基づく「B」に分類されるものの、補助第28号線整備や大森駅（西口）周辺の都市基盤整備方針と合わせた整備を実施予定のため、重要度合いを引き上げています。
将来需要予測及び優先順位は本計画策定時（令和3年度）のものであり、状況に応じて適宜見直しを実施予定です。

（参考） 【駐輪問題の重大性】に基づく駅分類

	① 放置台数		② 区営自転車駐車場の駐車率		③ 将来の自転車駐車需給バランス				合計スコア	重要度合い
	台数	スコア	駐車率	スコア	駐車需要	供給量	過不足	スコア		
大森駅東口	794台	3点	104%	3点	3,663台	4,291台	628台不足	3点	9点	A B C
蒲田駅西口	892台	3点	89%	2点	6,378台	6,941台	563台不足	3点	8点	
蒲田駅東口	763台	3点	88%	2点	6,381台	6,610台	229台不足	2点	7点	
矢口渡駅	329台	2点	96%	2点	704台	1,035台	331台不足	2点	6点	
池上駅	518台	2点	90%	2点	595台	1,083台	488台不足	2点	6点	
平和島駅	386台	2点	※ 98%	2点	1,761台	2,091台	330台不足	2点	6点	
六郷土手駅	92台	1点	100%	3点	623台	905台	282台不足	2点	6点	
大森駅西口	90台	1点	107%	3点	601台	711台	110台不足	1点	5点	
田園調布駅	21台	1点	100%	3点	454台	480台	26台不足	1点	5点	
鶴の木駅	121台	1点	104%	3点	123台	255台	132台不足	1点	5点	
梅屋敷駅	318台	2点	71%	2点	564台	674台	110台不足	1点	5点	
馬込駅	59台	1点	98%	2点	620台	700台	80台不足	1点	4点	

放置 700 台以上	3点	駐車率 100%以上	3点	需給バランス 500 台起不足	3点
300~700 台	2点	70~100%	2点	200~500 台不足	2点
300 台未満	1点	70%未満	1点	200 台以下の不足	1点
				不足なし・余剰有り	0点

※六郷土手駅は無料の駐車場で駐車率は算出できませんが、多くの時間帯で駐車スペースに空きがないため 100%としています。

出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査

方針② 利便性・効率性の向上に向けた自転車等駐車場の機械化の促進

■現状

区営自転車等駐車場では、紙面での定期登録手続き、一時利用の現地での料金收受等、人の手を介した煩雑な管理、運営を行っており、近年の情報化社会の中で利用者の不便や事務作業の負担が発生しています。

■方針

定期登録のオンライン手続き化や駐輪器具の機械化を段階的に進め、利用者の利便性向上と効率化を両立します。また優先整備駅においては、入出庫が自動化された地下機械式自転車等駐車場の導入を含めて検討を進めます。

■応募申請・当選抽選結果等の情報化

WEBでの定期登録、更新等の各種手続きの利便性の向上を図る。

加えて、登録情報の電子化による抽選作業の効率化に向けて、自転車等駐車場管理の情報化を図る。

■情報化のメリット



今までは紙の申請書を描いていたけど、WEBでどこからでも登録できる。



現在は手作業で実施している抽選事務を軽減できる。

■オンライン手続き・決済一括システム

オンラインで定期契約、更新、解約等が24時間無人で対応可能なシステム。

多様な料金支払いに対応しており、自治体での導入も増えている。

■WEB登録画面



■利用登録機



最新のオンライン手続きシステムでは登録、更新、キャンセル等の全ての手続きが24時間対応可能（参考：NCD社 エコプール）

■自転車等駐車場の入出庫管理の機械化

場内の駐輪ラックや入出庫口を機械化することで、利用者の利便性を向上するとともに、管理業務の軽減につながる。

電子マネー等、多様な決済方法への対応も可能。

■機械化のイメージ



■地下機械式駐車場（品川区 大森駅設置）

省スペースに大量の自転車を地下に収容する、機械式駐車場。

地上部は入出庫ゲートのみで、地下部分にある駐車スペースに自動収容される。

■品川区 大森駅水神口自転車駐車場



方針③ 指定管理者制度の導入など自転車等駐車場事業への民間活力導入の推進

■現状

区営自転車等駐車場の運営は、民間事業者に業務委託しており、施設の警備、保守点検など、年間で175業務を約60社に発注しています。

■方針

他自治体で導入が進む指定管理者制度や、民間事業者による公共駐車場の整備など、民間活力を活かした事業運営に向けて、自転車等駐車場事業の仕組みを見直します。

■業務統合の必要性

▼現在の発注業務

年間175業務を約60社に発注（令和元年度）

- ・機器の賃貸借契約
- ・警備業務
- ・保守点検業務
- ・補修業務 …など

業務委託の発注手続き、業務履行監督等が複雑化しており、サービス向上にさらなる検討が必要

機械化とともに業務統合を図り、利便性向上に注力できる事業スキームへ改善

■指定管理者制度導入のメリット・デメリット

	管理委託制度(現行)	指定管理者制度
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○運営主体が行政であり、運営に意向を反映できる。 ○利用者と行政の接点があり、速やかな対応ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○民間ノウハウを活用した経費縮減が期待できる。 ○利用者ニーズに合った質の高いサービスが期待できる。 ○選定方法次第で機械化等の提案を受けられる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ×民間ノウハウが活用できる場面が少ない(経費縮減、利用者サービス等)。 	<ul style="list-style-type: none"> ×サービス提供者が民間事業者のため、行政の意向が反映されないことがある。

(3) 優先整備駅の整備方針

- 前途の「方針① 自転車等駐車場整備のための重点度合いの設定」において重点整備駅と設定した蒲田駅（東口/西口）、大森駅について、具体的な整備方針を以下に示します。

【蒲田駅東口】の整備方針

【課題】

- ① 蒲田駅東口駅前広場の整備に合わせ、地下空間を活用した自走式+水平自動収納式駐車場を整備します。
(収容台数約 2,800 台予定)
- ② 暫定駐車場が7施設ありますが、蒲田駅東口駅前広場の整備に合わせて全てを廃止した場合の検討が行われていません。
- ③ 蒲田駅東口駅前広場に整備される自走式+水平自動収納式駐車場の運営には、民間活力の導入、料金についての検討が必要です。

→暫定駐車場7施設の在り方、指定管理者制度の導入、料金についての検討を実施します。

■ 将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	6,381台	-		5,687台	763台
	6381台			6,450台	

暫定廃止 -2,656台
新規整備 +2,800台

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
将来	3,725台	2,800台		5,828台	782台
	6,525台			6,610台	

※人口増加率102.5%を現状の需要に乗り、将来需要を推計しました。
現状の供給・需要は令和2年12月28日の区営・民営自転車等駐車場の収容台数と駐車台数、放置台数です。
需要には定期待機者を考慮していません。

■ 蒲田駅東口周辺の運営状況と将来の方向性

蒲田駅東口

【築年数】 34年
【対応種別】 定期(抽選) 一時

暫定

※地下駐車場の出入口となるため廃止予定です。

東口臨時駐輪場

【築年数】 -
【対応種別】 無料

暫定

蒲田交差東口

【築年数】 32年
【対応種別】 定期(抽選)

暫定

蒲田台川右岸

【築年数】 -
【対応種別】 定期(登録)

暫定

消費生活センター横

【築年数】 31年
【対応種別】 定期(抽選) 一時

暫定

東口陸橋下

【築年数】 28年
【対応種別】 定期(先着) 一時

暫定

東口環八橋

【築年数】 31年
【対応種別】 定期(先着) 一時

暫定

五丁目45番地

【築年数】 11年
【対応種別】 定期(先着)

暫定

区役所本庁舎前

【築年数】 21年
【対応種別】 一時

暫定

アロマ地下

【築年数】 -
【対応種別】 定期(先着) 一時

暫定

蒲田あやめ橋

【築年数】 -
【対応種別】 定期(登録)

暫定

新規施設 2,800 台収容

【蒲田駅西口】の整備方針

【課題】

- ① 蒲田駅西口周辺の自転車等駐車場の収容能力は不足している状況にあります。
- ② 蒲田駅西口周辺での新規自転車等駐車場の用地確保は困難です。
- ③ 築年数が30年を越える自転車等駐車場があり、老朽化施設への対応が求められています。

→既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

【検討例】

- ① 既設自転車等駐車場のうち、区が土地を所有している自転車等駐車場のスペースを活用
- ② 蒲田駅西口自転車等駐車場の施設改修と合わせ、収容台数を確保

■ 将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	6,378台	-		5,881台	892台
	6,378台			6,773台	
	↓	↓			
将来	6,378台	-		6,027台	914台
	6,378台			6,941台	

※人口増加率102.5%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。現状の供給・需要は令和2年12月28日の区営・民営自転車等駐車場の収容台数と駐車台数、放置台数です。需要には定期待機者を考慮していません。

■ 蒲田駅西口自転車駐車場概要

▽ 定期利用

- 【収容台数】 360 台
- 【実利用数】 334 台
- 【築年数】 35 年
- 【使用料金】 1,000・2,000 円/月



▽ 一時利用

- 【収容台数】 897 台
- 【実利用数】 806 台
- 【築年数】 35 年
- 【使用料金】 200 円/日



【大森駅】の整備方針

【課題】

- ① 大森駅周辺の自転車等駐車場の収容能力は、蒲田駅西口周辺と同様に不足している状況です。
- ② 大森駅周辺での新規自転車等駐車場の用地確保は困難です。
- ③ 築年数が30年を越える自転車等駐車場が少なく、老朽化施設への対応が求められています。

→既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

【検討例】

- ① 既設自転車等駐車場のうち、区が土地を所有している自転車等駐車場のスペースを活用
- ② 入新井公園のスペースの有効活用や、大森駅東西自転車等駐車場の施設改修と合わせ、収容台数を確保

■ 将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	4,264台	-		3,893台	884台
	4,264台			4,777台	
	↓減	↓増			
将来	4,264台	0台		4,076台	926台
	4,264台			5,002台	

※人口増加率104.7%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。現状の供給・需要は令和2年12月28日の区営・民営自転車等駐車場の収容台数と駐車台数、放置台数です。需要には定期待機者を考慮していません。

■ 入新井公園自転車駐車場概要

- 【収容台数】 130 台
- 【実利用数】 130 台 (待機：不明)
- 【築年数】 16 年
- 【使用料金】 1,400 円/月



基本方針2 【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる

はしる 1

自転車走行環境整備のさらなる展開

自転車の安全利用を支える自転車走行環境整備について、当初の予定を短縮して進めている一方、整備済み箇所の経年劣化や十分な効果が得られていないなどの課題が見えてきました。

次期ネットワーク計画を見据えつつ、ルール・マナーの周知・啓発も継続しながら、区内約 170km の自転車走行環境整備を着実に進めていきます。



■ 施策の方向性

- 現行のネットワーク計画に基づく自転車走行環境整備を早期に完了させるとともに、整備効果や課題の検証を行い、さらなる事業展開を図ります。
- 区道における自転車走行環境の整備については、十分な幅員の確保が難しい状況を鑑み、矢羽根型路面表示の形態で基本的に進めていますが、道路構造、交通状況等に合わせた区独自の整備形式（小型自転車ナビライン等）も含めた検討を継続して進めていきます。
- 自転車利用者やドライバーに対し、自転車走行環境の通行方法等の周知・啓発を行っていきます。

■ フォローアップ調査のイメージ

■ 自転車走行環境の整備区間での自転車事故統計データの分析

右図は試験的に実施している大森駅周辺の事故データに基づく分析例



■ 自転車・歩行者・自動車交通量調査

自転車の車道通行の割合等を観測し、他交通の影響等を検証

■ 交差点での自転車挙動調査

ビデオカメラ等の設置・観測により、交差点内のナビラインによる誘導効果を検証



■ 道路利用者アンケート調査

道路利用者へのアンケート調査等により、使いやすさの変化等を検証

■ 個別事業（例）

- 現行のネットワーク計画による自転車走行環境整備の効果検証の実施
- 令和9年度以降に向けた次期ネットワーク計画の策定
- 自転車の通行方法や自転車の特性に関するチラシ等の作成・配布

・・・など

大田区自転車ネットワーク整備実施計画の概要

- 区では、自転車が安全かつ快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるよう、平成 28 年にネットワーク計画を策定しました。
- 現行のネットワーク計画に基づき、全長約 170km の自転車走行環境整備を進めており、令和 2 年度末時点で約 95km の整備が完了しています。
- 当初は、令和 7 年度までの 3 期に分けた整備を予定していましたが、I 期整備完了後に、ネットワークの連続性確保等に向けて整備スピードを加速し、令和 5 年度末までの整備完了を目指しています。
- 国の自転車活用推進計画においても、自転車走行環境の計画的な整備の重要性が示されており、今後も着実に計画を進めていきます。

計画のスケジュール



■ 整備後の主な検証項目

- ① 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認知度
- ② 自転車の走行位置の遵守状況
- ③ 自転車走行環境整備後の自転車事故の発生状況
- ④ 路面表示の摩耗状況

現行ネットワーク計画による自転車走行環境整備完了後（予定）の令和 6 年度から 8 年度までの 3 年間で効果検証を実施し、そこで**見えてきた効果や課題を踏まえ**、令和 9 年度以降に向けた次期ネットワーク計画を検討していきます。

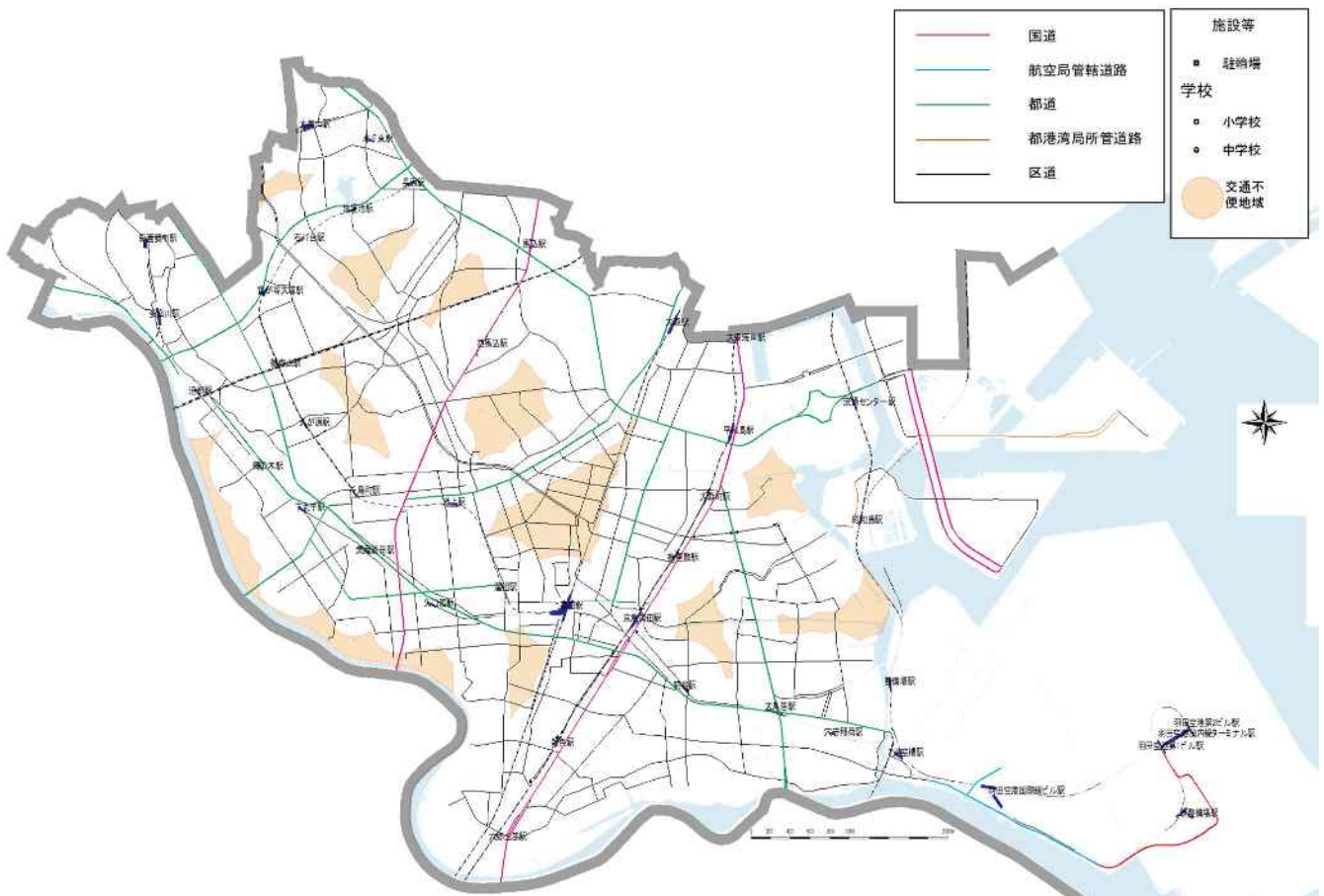
■自転車ネットワーク路線

- 現行のネットワーク計画は、右に示す考え方に従って、路線の選定を行いました。
- ネットワークの整備は、小中学校周辺や各地域の日常的な生活圏を優先して整備を進めてきましたが、整備したネットワーク同士の分断も散見されることから、早期の整備を目指します。

自転車ネットワーク路線選定の考え方

- ① 自転車交通量の多い路線
 - ② 交通不便地域とのアクセス路線
 - ③ 拠点施設間を結ぶ路線
 - ④ 自転車駐車場へのアクセス路線
 - ⑤ 広域移動の軸となる路線
 - ⑥ 近隣自治体との連携路線
 - ⑦ 都市計画道路等その他関連計画に準じた路線
- 以上の7項目を重ね合わせ、連続性を確保するための路線を追加し、課題のある路線を除外

■自転車ネットワーク路線図



シェアサイクルの運用

平成 29 年から試行事業として3年間実施し、令和2年度から検証事業として進める「大田区コミュニティサイクル事業」は、年々利用回数が増加しており、区民や来街者の移動手段として根付きつつあります。

今後のシェアサイクルの本格導入を見据え、さらなる認知度の向上、サイクルポート密度の向上、サービス改善等に取り組んでいきます。



■ 施策の方向性

- 大田区コミュニティサイクル事業は、平成 30 年4月から他区との相互乗り入れも行い、隣接区との移動手段としても浸透している中、効果検証の結果や区としてのシェアサイクルの在り方を踏まえ、本格導入を進めていきます。
- シェアサイクルの持続的な事業運営に向けて、協定を結ぶ運営事業者と連携しながら、利用促進を図っていきます。
- シェアサイクルは自転車活用推進の重要な基盤の一つであり、イベント等の様々な場面でのシェアサイクル活用を推進していきます。

■ 大田区コミュニティサイクル事業導入当初に期待された6つの事業効果

① 観光振興

- ・ 鉄道駅から遠い、観光施設への移動利便性が向上する。
- ・ 訪日外国人の観光施設への移動手段として利用が見込める。

② 回遊性の向上

- ・ 目的地までの間、様々な場所を巡るなど回遊性が向上する。
- ・ 立ち寄り箇所も増加し、地域振興効果も期待できる。

③ 公共交通の補完

- ・ 異なる鉄道路線間を乗換えることなく移動できる。
- ・ 交通不便地域等でのポート設置で移動時間の短縮につながる。
- ・ 公共交通機関不通時等の代替として機能する。

④ 放置自転車の削減

- ・ 指定されたポート場所が返却条件のため、ポート外の路上設置が極めて少なくなる。

⑤ 環境負荷の低減

- ・ 自家用車やバイクの利用から転換することにより、CO₂排出量の削減に寄与する。

⑥ 健康増進

- ・ 日常的に運動機会を増やし、生活習慣病の予防につながる。
- ・ ストレス解消など、精神的に良好な状態となる。

■ 個別事業（例）

- 回遊性向上を目指した適地へのポート開拓
- 運営事業者と連携した広報の実施
- スポーツイベントでシェアサイクルをPR

・・・など

基本方針3 【まもる】自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

まもる 1

年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

自転車は誰もが利用できる一方、十分な交通安全教育を受けることなく利用できる交通手段です。

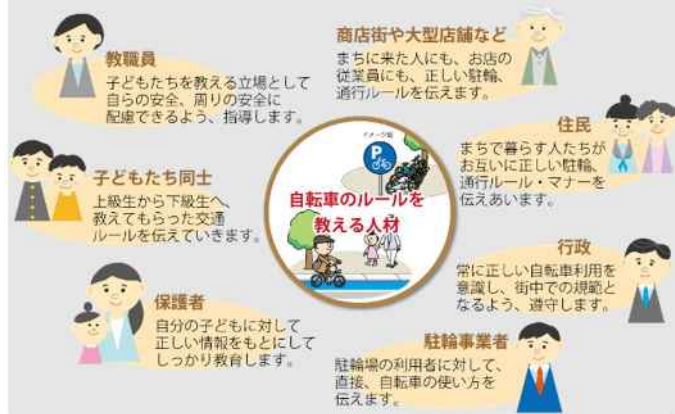
幼児から中学生と高齢者だけでなく、空白となっている高校生から社会人を含めた各年齢層の適切なタイミングで交通ルール等を学べるよう、交通安全教育機会を充実させていきます。



■ 施策の方向性

- 自転車の交通安全教育では、年齢層ごとに教えるべき交通ルールが異なりますが、高等教育期や成人期においては十分な環境が整っていない状況であるため、そういった年齢層にも新たに交通安全教育機会を提供していきます。
- すでに取り組んでいる保育園や小学校等での交通安全教育については、指導教材やコンテンツの充実を図りながら、今後も継続していきます。

■ 交通安全教育の「場」と「人材」づくり



■ 様々な年齢層への交通安全教育

区では、子どもと高齢者向けの自転車交通安全教育を交通公園で実施するなど、様々な年齢層に向けた交通安全教育を継続して行っています。

子ども向け交通安全教室



■ 個別事業（例）

- 子育て世帯を対象にした親子自転車セミナーの開催
- 保育園での交通安全移動教室の実施
- 中学校でのスクエアード・ストレイトの実施

・・・など

年齢層に合わせた周知・啓発の推進

交通安全教育機会だけでなく、区報、ホームページ等の様々な媒体を活用して、自転車保険加入や盗難防止のための鍵かけ義務等、交通安全を含めた自転車の安全利用に関する周知・啓発を行っています。

自転車の安全利用への備え、自転車走行環境の周知等、新たな事業も含め効果的な周知・啓発活動を展開していきます。



■ 施策の方向性

- これまでにあまりつながりのなかった高校、大学、企業とも連携を図りながら、適切なタイミングで基本的な交通ルールを周知するためのツール作成などを進めていきます。
- 未就学児、小学生、中学生、高齢者については、すでに周知チラシの配布等に取り組んでおり、引き続き様々なメディアを活用しながら周知・啓発に取り組んでいきます。

■ 周知・啓発ツールの多言語化

訪日外国人や外国人住民が増えている中、区や警視庁でも多言語による日本の自転車ルールの周知を行っています。











■ 個別事業（例）

- 企業を通じた従業員への周知・啓発の実施
- 子ども乗せ自転車利用者を対象として周知・啓発ツールの作成
- 自転車保険加入義務の周知
- 自転車の盗難防止のための鍵かけ推進
- 保護者も意識した小学生への周知チラシの配布

・・・など

■年齢層別の交通安全教育の方向性

	未就学児 	小学生 (低学年) 	小学生 (高学年) 	中学生 	高校生 	大学生 	大人 	高齢者 
主な関わり方 自転車との	親の自転車に同乗する	親と一緒に自転車に乗り始める	自分一人で自転車に乗り始める	遊び、塾等の主な移動手段として自転車を利用し始める	通学等で自転車を利用する		通勤、買物、趣味等で自転車を利用する 子どもと一緒に出かけ	運転免許証返納後の移動手段
基本となる交通ルール	<p>【自転車安全利用五則】</p> <p>①自転車は車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行(右側通行は禁止) 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、夜間のライト点灯、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</p>							
学ぶべき交通ルールや意識するべきこと		自転りに乗るとき交通ルールを知る 自転車での安全な通行方法を身につける		自転車の交通違反にも罰則があることを理解し、遵守する 車道通行が原則であることを理解し、安全に通行する			車のドライバーとしても自転車が車道を安全に通行できるよう注意する	
	自転車事故の危険性を認識する							
	携帯電話・スマートフォン、イヤホン、傘等を使用しながら運転しない							
	未成年の子どもが自転車を利用するときは、保護者が自転車保険に加入する						自転車保険の必要性を理解し、加入する	
	万一のときのためにヘルメットを着用する			子育て世代には、子どもの安全を守るための交通安全教育が必要			子どもの見本となる立場を自覚し、正しい交通ルールを教える 子どもを同乗させる安全な方法を知る	自分自身の能力を正しく認識する(不安があれば自転車に乗らないなど)

第5章 「自転車活用」の取組み

1. 施策体系

たのしむ

自転車を活用して楽しい毎日をつくる

■ 大田区が推進する「自転車活用」のシーン

これまでに培ってきた【とめる】【はしる】【まもる】の土台を活かして自転車活用を推進し、区民の健康や暮らしの向上、観光振興、まちの賑わいづくりにつなげていきます。

暮らし 日々の暮らしで楽しむ

■ 10年後に目指す姿

- ・日々の移動で当たり前自転車を使う暮らしが根付いています。
- ・社会状況の変化にも対応し、新たな日常で活用されています。



子どもと一緒に
お買物やお出かけ
を楽しむ



災害時の移動
手段としても
使える

健康 健康づくりで楽しむ

■ 10年後に目指す姿

- ・日々の移動が運動時間になり、健康への意識が高まっています。
- ・健康づくりに自転車を使った運動を楽しむ人が増えています。



余暇を使って
サイクリングを
楽しむ



通勤での移動を
運動のチャンス
に変えて楽しむ

観光 観光・レジャーで楽しむ

■ 10年後に目指す姿

- ・区民自身がまちの魅力を発見し、大田区への愛着が高まっています。
- ・自転車を使ってまち巡りを楽しむ人が増えています。



自転車でまちの
魅力を見つけて
楽しむ



自転車を使った
イベントなどに
参加して楽しむ



たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり

日々の暮らしだけでなく、健康づくりや余暇時間の楽しみなど、様々な場面で自転車を活用できるよう、自転車の走りやすい道や安全な乗り方の情報提供、観光につながるイベントの実施など、自転車を活用するきっかけづくりを行います。



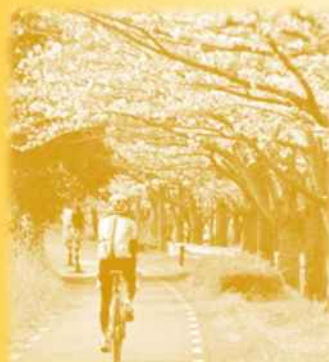
【たのしむ】
と連動



と
め
る

たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

通勤や買物、健康づくりなど、日常の暮らしの様々な場面で積極的に自転車を活用していくためには、企業等と連携した組織的な取り組みも重要であり、自転車に乗ることのメリットのPRなど、自転車活用を根付かせるための支援を行います。



は
し
る

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

自転車を積極的に活用するためには、安全で快適に楽しめる走行環境、サイクリストが気軽に立ち寄れる場所の整備、シェアサイクルの利便性向上などが必要であり、主にハード面の自転車活用を支える環境づくりを行います。



ま
も
る

2. 施策の展開

基本方針4 【たのしむ】 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

自転車は、通勤や買物など、日々の暮らしで必要となる様々な移動の場面で活用されています。

健康的で環境にもやさしく、自由度が高い移動手段としてのメリットを活かし、観光も視野に入れた自転車活用のきっかけづくりの施策を展開していきます。



■ 施策の方向性

- 移動手段としての利便性だけでなく、自転車が有する健康面でのメリット、走りやすい道、自然環境に与える良い影響など、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等を行います。
- 新たな健康づくりのきっかけとして進める「はねぴょん健康ポイントアプリ」との連携、「大田区区民スポーツまつり」をはじめとしたスポーツ・健康イベントと連携した取組みなどを行います。
- まちの魅力を新たに発見し、気軽に楽しむことのできる「散走」など、自転車を活用した観光を普及する取組みを行います。

■ はねぴょん健康ポイントアプリ

区民の健康づくり促進のためにつくられたスマートフォンアプリです。令和3年4月現在で2万人以上の登録者があり、貯めたポイントで自転車等の景品に応募できます。



■ 散走

自転車で散歩するように、歴史や文化に触れたり、食を楽しんだりする自転車を活用した楽しみ方です。



■ 個別事業（例）

- ホームページ、SNS 等による自転車活用メリットの周知・啓発
- はねぴょん健康ポイントアプリで自転車に関する情報を発信
- スポーツ・健康イベントにおける会場間の移動手段としてのシェアサイクル活用
- 区民が参加できる散走イベント・ワークショップの開催

・・・など

自転車活用を根付かせるための支援

自転車は、短距離の移動では、自動車よりも便利かつ経済的であり、通勤等の日常的な活用により運動習慣の継続につながるなど、健康面でのメリットも期待できます。

企業等と連携を図りながら、日々の生活に自転車活用を根付かせるための施策を展開していきます。



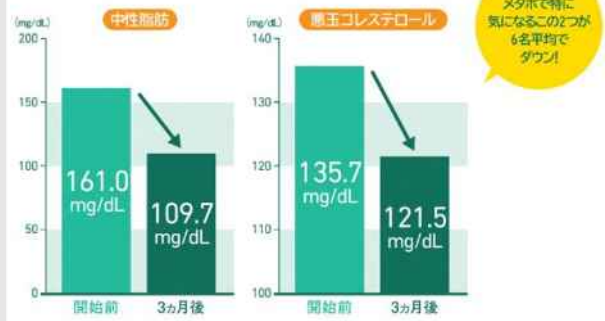
■ 施策の方向性

- 新型コロナウイルス感染症が拡大する中、3密回避やソーシャルディスタンスの確保等、これまでとは違う新たな日常でも利用できる自転車のメリットなどを周知していきます。
- 区が社員の健康づくりに積極的に取り組む企業として認定している「おおた健康経営事業所」などと連携し、自転車活用を推進していきます。
- 空港、駅、宿泊施設等を起点とするちょっとした余暇時間に楽しめる自転車観光を促進します。

■ 自転車の運動効果

(株)シマノの公開する、3か月間の自転車通勤等の試行による効果検証のデータでは、中性脂肪、悪玉コレステロール等が変化することが明らかにされています。

Distal M-05 中性脂肪/悪玉コレステロールの変化(6名平均)



自転車への興味を惹く魅力的なデータやコンテンツを、企業等と連携しながら発信することも検討していきます。

■ 個別事業 (例)

- 自転車活用メリットを周知するためのチラシ、パンフレット等のツールを作成
- おおた健康経営事業所への自転車に関するアンケートやモニタリングの実施
- 区民や来街者が自転車で区内の観光スポットを巡る際のルート等の案内

・・・など

【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり

自転車を活用する際の安全性や利便性を確保するため、駐輪環境と走行環境の整備を中心として進めてきました。

自転車を安心して活用することができ、積極的に自転車を選択したくなるよう、ハード面を中心とした環境づくりの施策を展開していきます。



■ 施策の方向性

- 多摩川河川敷、空港臨海部など、サイクリストに人気のある区の大切な資源を活かし、安全にサイクリングを楽しむことができるような情報を提供していきます。
- サイクリストの受入環境を充実させるため、サイクリング拠点の設置を推進していきます。
- 区民や来街者の自転車観光をさらに促進するため、シェアサイクルポートの整備を推進していきます。

■ 大田区ならではのサイクリングルート

大田区ならではの風景が楽しめるサイクリングルートに安全にアクセスでき、より楽しめるような環境整備を検討していきます。



■ サイクリング拠点のイメージ

■ 広島空港バイシクル・ハブ (HP より)

他の自治体では、鉄道駅や空港においてサイクリスト向けサービスを提供する事例や商業施設と連携した受入環境整備の事例があります。



■ 個別事業 (例)

- 多摩川河川敷・空港臨海部の交通量調査等を踏まえた安全なルートの案内
- 自転車ラック、休憩所、自販機等を備えたサイクルベースの設置
- 区内観光のための新たなサイクルポート設置

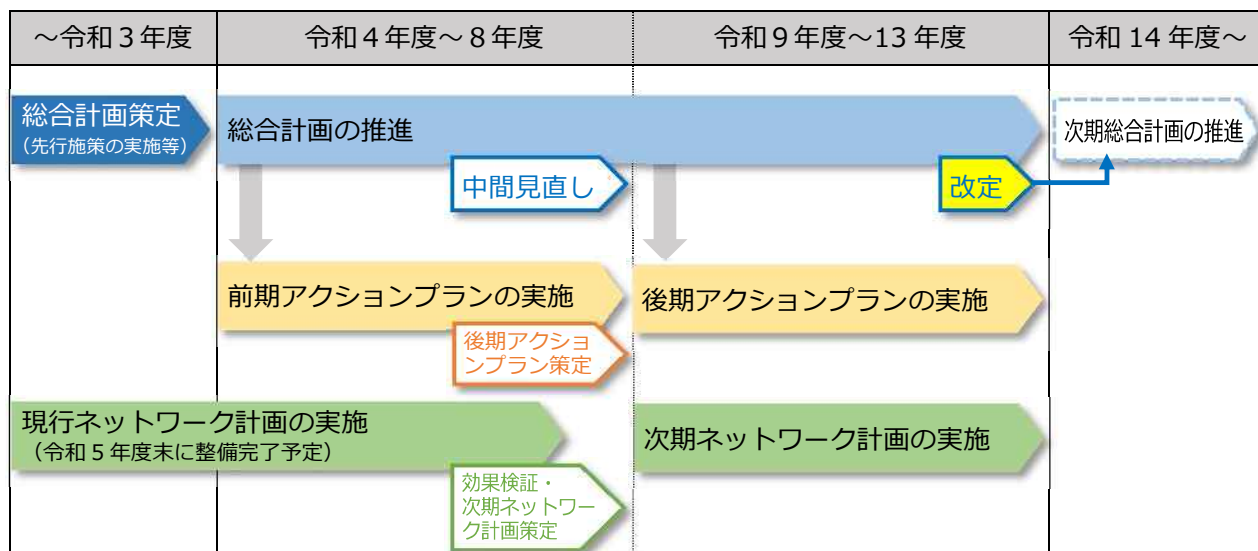
・・・など

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お出かけしたくなるまち」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。



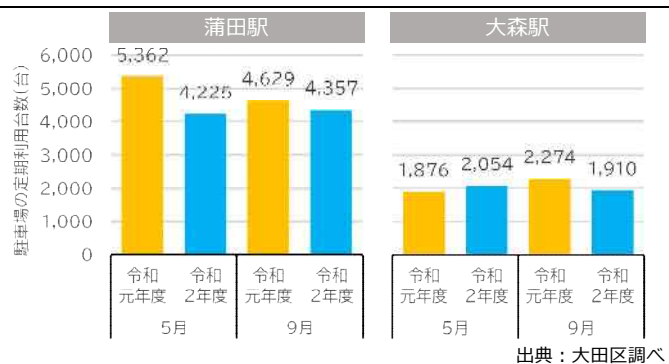
■新型コロナウイルス感染症による行動変化への対応

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、区民の自転車利用に影響も見られるため、今後の動向を注視しつつ、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令和2年5月の定期利用台数は、蒲田駅が前年同月と比較して大幅に減少した一方、大森駅では微増しました。
- 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



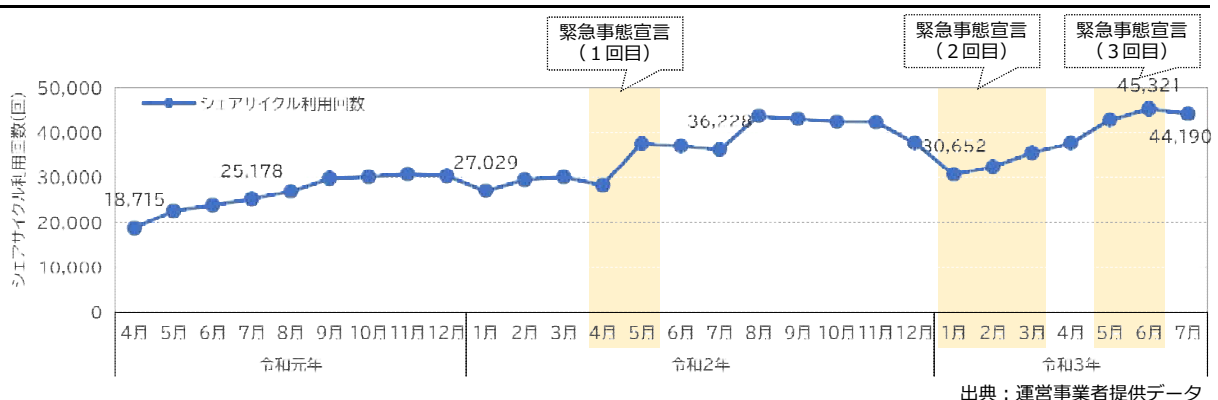
■自転車等の放置台数



■自転車事故による死傷者数



■シェアサイクルの利用回数



■計画全体の構成



様々な外的要因に対し柔軟に対応

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

施 策

前期アクションプラン(令和4年度～令和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

<p>Scene1 暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ●日々の移動で当たり前自転車を使う暮らしが根付いています。 ●社会状況の変化にも対応し、新たな日常で活用されています。 	<p>たのしむ</p>	<p>■基本方針4 自転車を活用して楽しい毎日をつくる</p> <p>たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり</p> <p>たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援</p> <p>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</p>	<p>たのしむ1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進</p> <p>たのしむ1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進</p> <p>たのしむ1-3 自転車を活用した【観光】の推進</p> <p>たのしむ2-1 【暮らし】での自転車活用支援</p> <p>たのしむ2-2 【健康】での自転車活用支援</p> <p>たのしむ2-3 【観光】での自転車活用支援</p> <p>たのしむ3-1 サイクリング環境の向上</p> <p>たのしむ3-2 サイクリストの受入環境の充実</p> <p>たのしむ3-3 シェアサイクルの推進</p>
<p>Scene2 健康</p> <ul style="list-style-type: none"> ●日々の移動が運動時間に変わり、健康への意識が高まっています。 ●健康づくりに自転車を使った運動を楽しむ人が増えています。 			
<p>Scene3 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ●区民自身がまちの魅力を発見し、大田区への愛着が高まっています。 ●自転車を使ってまち巡りを楽しむ人が増えています。 			

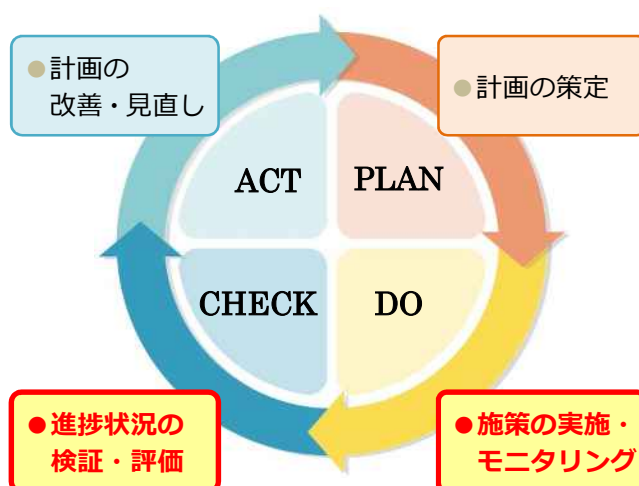
【とめる】【はしる】【まもる】を土台に自転車を【たのしむ】

主に大田区自転車等駐車対策協議会で議論

<p>とめる</p>	<p>■基本方針1 良質な自転車駐輪環境をつくる</p>	<p>とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備</p> <p>とめる2 適切な駐輪サービスの提供</p> <p>とめる3 放置自転車の防止対策</p>	<p>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</p> <p>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</p> <p>とめる1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保</p> <p>とめる2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上</p> <p>とめる2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化</p> <p>とめる3-1 放置自転車対策業務の効率化</p> <p>とめる3-2 放置自転車に対する指導の充実</p>
	<p>■基本方針2 安全な自転車ネットワークをつくる</p>	<p>はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開</p> <p>はしる2 シェアサイクルの運用</p>	<p>はしる1-1 自転車走行環境整備の早期実現</p> <p>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</p> <p>はしる1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施</p> <p>はしる2-1 シェアサイクルの在り方の整理</p> <p>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</p> <p>はしる2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進</p>
	<p>■基本方針3 自転車の交通ルール遵守の意識をつくる</p>	<p>まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実</p> <p>まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進</p>	<p>まもる1-1 新たな交通安全教育機会の創出</p> <p>まもる1-2 既存の交通安全教育の継続</p> <p>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</p> <p>まもる2-2 既存の周知・啓発事業の継続</p>

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・令和2年度）

※₄ 出典：大田区自転車に関するアンケート（令和元年）

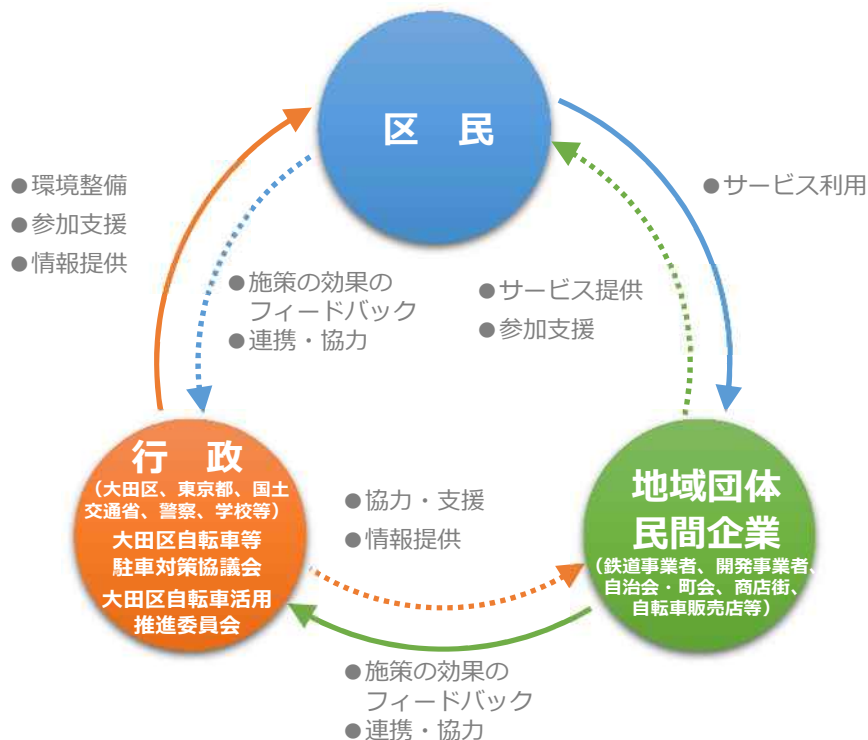
※₅ 出典：令和3年度 大田区交通安全のあらし

※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お出かけしたくなるまち」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、心身の健康増進にも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。



【東京・川崎】料金プラン改定のお知らせ

いつも弊社シェアサイクルサービスをご利用いただきありがとうございます。

ドコモ・バイクシェアは2022年2月1日より、「東京自転車シェアリング（11区広域連携エリア）」「練馬区シェアサイクル」「川崎バイクシェア」について、料金プランの改定を実施させていただきます。

おかげさまで、弊社シェアサイクルサービスのご利用者様は年々増加しており、お客様の日ごろのご愛顧に心より感謝申し上げます。

一方で、ご利用者様の増加にともない、ポートに自転車が不足しているというお声を頂いております。今回、延長利用料金について価格改定を行い、短時間で返却いただくことで、より多くのお客様にシェアサイクルサービスをご利用いただける環境を作ってまいります。

また、今後も快適かつ安全にサービスをご利用いただけるよう、車両のメンテナンスやバッテリーの充電などサービス品質の維持・向上に努めてまいります。何卒ご理解を賜りますよう、お願い申し上げます。

<改定日時>

2022年2月1日0時

※2月1日0時をまたぐご利用につきましては、後日改定前の料金に補正させていただきます。

<改定内容>

「東京自転車シェアリング」(※)

【改定前】

[1回会員]

最初の30分まで165円、以降30分ごとに110円

[月額会員]

基本料金2,200円 最初の30分まで0円、以降30分ごとに110円

【改定後/2月1日以降】

[1回会員]

最初の30分まで165円、以降30分ごとに165円

[月額会員]

基本料金 2,200 円 最初の 30 分まで 0 円、以降 30 分ごとに 165 円

※「東京自転車シェアリング」は千代田区、港区、中央区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区エリアで提供するバイクシェアサービスを指します。

「練馬区シェアサイクル」

【改定前】

[1 回会員]

最初の 30 分まで 165 円、以降 30 分ごとに 110 円

[月額会員]

基本料金 2,200 円 最初の 30 分まで 0 円、以降 30 分ごとに 110 円

【改定後/2 月 1 日以降】

[1 回会員]

最初の 30 分まで 165 円、以降 30 分ごとに 165 円

[月額会員]

基本料金 2,200 円 最初の 30 分まで 0 円、以降 30 分ごとに 165 円

「川崎バイクシェア」

【改定前】

[1 回会員]

最初の 30 分まで 165 円、以降 30 分ごとに 110 円

[月額会員]

基本料金 2,200 円 最初の 30 分まで 0 円、以降 30 分ごとに 110 円

【改定後/2 月 1 日以降】

[1 回会員]

最初の 30 分まで 165 円、以降 30 分ごとに 165 円

[月額会員]

基本料金 2,200 円 最初の 30 分まで 0 円、以降 30 分ごとに 165 円

ドコモ・バイクシェアはこれからもお客様により快適なサービスを提供できるよう、サービスの向上に努めてまいります。今後ともバイクシェアサービスをよろしくお願いいたします。