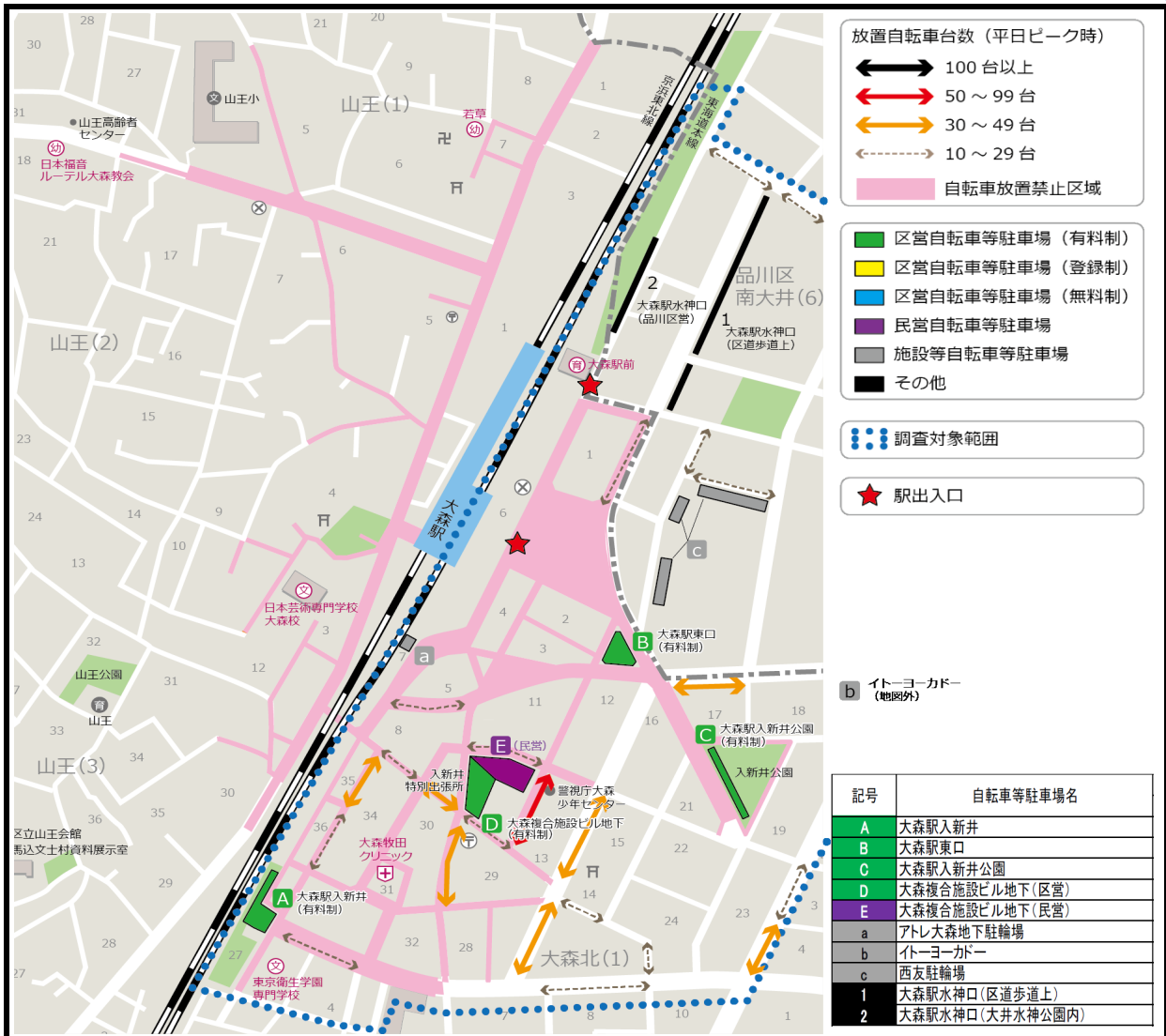

資料編

1. 区営自転車等駐車場及び駅周辺の放置自転車の状況

(1) 大森駅東口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (不足)
区営	民営	総台数	現状			将来				
定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要				
3,182台	481台	3,663台	2,017台	1,287台	0台	794台	4,098台	104.7%	4,291台	-628台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森駅入新井	1,700円	290m	1階1月につき	あり	なし
"	1,200円	290m	2階1月につき	なし	なし
"	1,400円	290m	上記以外1月につき	なし	なし
B 大森駅東口	2,000円	140m	地下1階1月につき	あり	なし
"	2,000円	140m	1階1月につき	あり	なし
"	1,800円	140m	2階1月につき	あり	なし
"	1,000円	140m	3階1月につき	なし	なし
"	1,400円	140m	上記以外1月につき	なし	なし
C 大森駅入新井公園	1,400円	260m	1月につき	なし	なし
D 大森複合施設ビル地下	200円	200m	一日最大200円	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森駅東口には区営自転車等駐車が4か所存在する。東口の自転車等駐車場は、収容台数の少ない西口方面から来る自転車の受け皿としての役割も担っていると考えられるが、平成23年4月に大森駅入新井自転車駐車を増設したほか、民営自転車等駐車が新設されたこともあり、収容台数は拡大傾向にある。

その結果、駅周辺及び放置禁止区域外の放置自転車は以前に比べ減少している。ただし、大森銀座商店街等の一部地域では放置自転車が集中している状況である。

将来需要予測

収容台数は増加傾向にあるものの、依然として駐輪需要は不足している。周辺人口の増加率は104.7%と増加傾向であり、将来的には628台の不足となる。

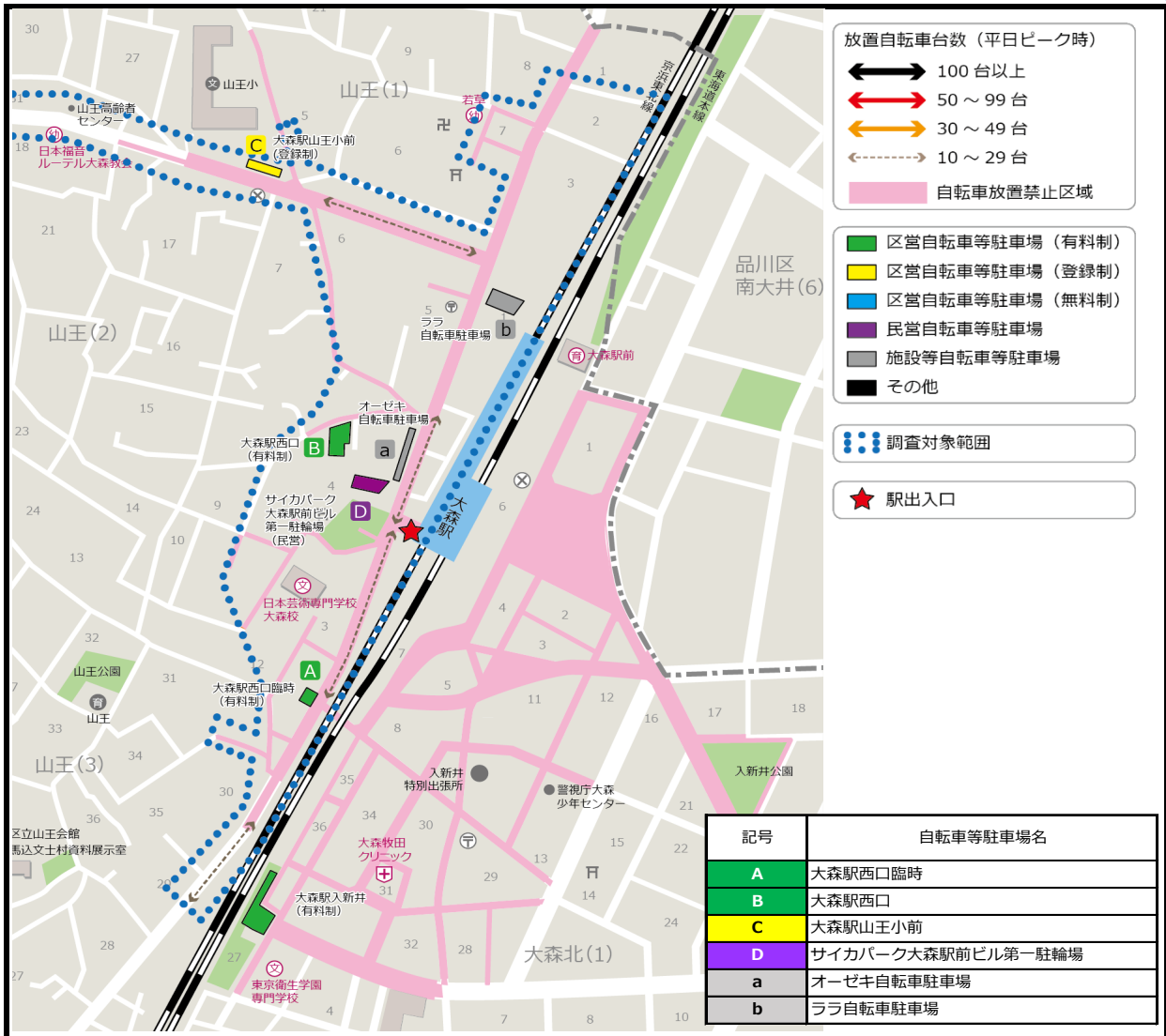
現時点で多くの定期駐車の契約率が高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。なお、放置自転車が794台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車で対応検討も重要となる。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 新たな自転車等駐車整備の検討
- 3 民営自転車等駐車の育成・支援

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森駅入新井	1,436台	-	0台	1,158台	278台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 大森駅東口	1,080台	-	860台	0台	220台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 大森駅入新井公園	130台	-	0台	130台	0台
D 大森複合施設ビル地下	536台	-	0台	0台	536台
合計	3,182台	-	860台	1,288台	1,034台

(2) 大森駅西口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
552台	49台	601台	385台	204台	0台	90台	679台	104.7%	711台	-110台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森駅西口臨時	200円	220m	一日最大200円	なし	なし
B 大森駅西口	1,200円	200m	1月につき	なし	なし
C 大森駅山王小前	3,000円	290m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森駅西口は駅前にロータリー等がなく、全体的に自転車等駐車場における収容台数が少ない状況となっている。

また、西口側は地形的に南北・東西に大きな高低差があるほか、駅前の池上通りは幅員が狭く、自転車が比較的通行しにくいという特徴がある。

平成29年時点では、平日9時頃の乗入台数が694台となっているのに対し、通勤・通学のための自転車等駐車場の収容台数は400台程度と下回っている。近年、東口において自転車等駐車場を拡充し、大森駅全体の収容可能台数が増加しているが、今後は西口においても自転車等駐車場を確保していくことが必要である。

将来需要予測

収容台数は増加傾向にあるものの、周辺人口の増加率も104.7%と増加傾向であり、将来的には110台の不足となる。

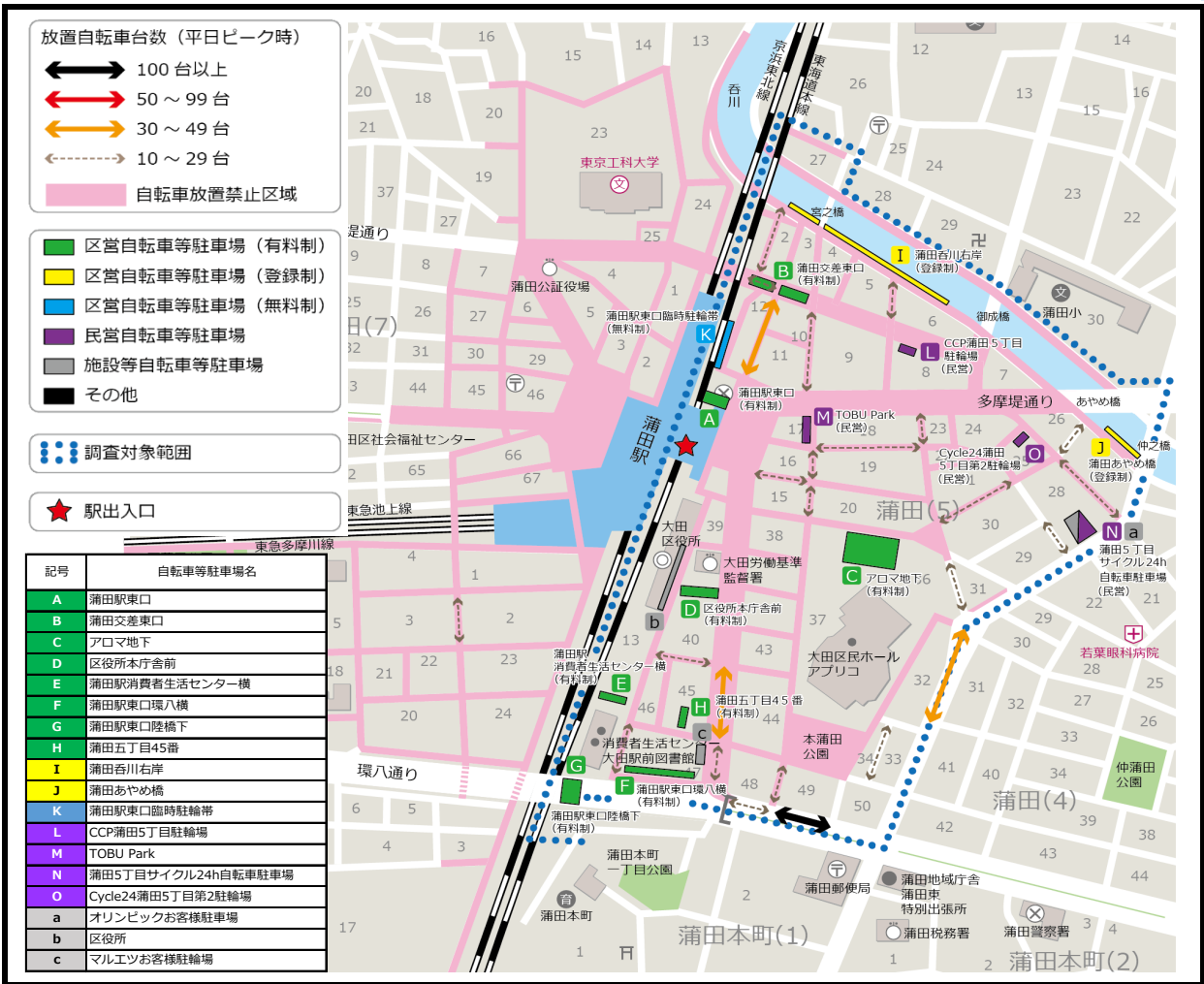
東口を含めて現時点で多くの定期駐車場の契約率が高く、定期利用の待機者が発生している状況にあり、一時利用の回転率も高い状況である。民営自転車等駐車場の活用も視野に入れて対応を検討する必要がある。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場の育成・支援

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森駅西口臨時	46台	-	0台	0台	46台
B 大森駅西口	460台	-	310台	0台	150台
C 大森駅山王小前	46台	46台	0台	0台	0台
合計	552台	46台	310台	0台	196台

(3) 蒲田駅東口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
区営	民営	総台数	現状			将来				
			定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
6,132台	249台	6,381台	3,160台	2,356台	171台	763台	6,450台	102.5%	6,610台	-229台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蒲田駅東口	2,000円	70m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,000円	70m	3階 1月につき	なし	なし
B 蒲田交差東口	1,200円	210m	1月につき	なし	なし
C アロマ地下	1,700円	260m	下段 1月につき	あり	なし
〃	1,200円	260m	上段 1月につき	あり	あり
D 区役所本庁舎前	100円	190m	24時間100円	なし	なし
E 蒲田駅消費者生活センター横	1,200円	350m	2階 1月につき	あり	なし
〃	700円	350m	3階 1月につき	なし	なし
F 蒲田駅東口環八横	1,800円	400m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,200円	400m	2階 1月につき	あり	なし
〃	600円	400m	3階 1月につき	あり	なし
G 蒲田駅東口陸橋下	1,200円	550m	下段 1月につき	あり	なし
〃	700円	550m	上段 1月につき	あり	あり
H 蒲田五丁目45番	1,600円	400m	下段 1月につき	なし	あり
I 蒲田呑川右岸	3,000円	200m	年額	なし	なし
J 蒲田あやめ橋	3,000円	400m	年額	なし	なし
K 蒲田駅東口臨時駐輪帯（無料）	0円	110m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

蒲田駅東口の区営自転車等駐車場は、区内最多の11か所（臨時駐輪帯を含む。）である。近年では駐輪マナーの啓発等による効果もあり、放置自転車台数は減少傾向にある。

また、広域的に平坦な地形であり、自転車利用の非常に多い地域である。ここ数年間では、民営自転車等駐車場の展開等により、買物利用等における収容台数の底上げにつながっている。

将来需要予測

現時点の駐輪需要6,450台（民営、放置含む。）に対して、収容台数は若干の不足となっている。周辺人口増加率は102.5%と増加傾向であり、将来的には229台の不足となる。

現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。放置自転車が763台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車場での対応検討も重要となる。

蒲田駅東口には、公園用地である等の理由から解消が検討されている暫定自転車駐車場と呼ばれる7つの自転車駐車場（区役所本庁舎前、蒲田五丁目45番、蒲田呑川右岸、蒲田あやめ橋、蒲田駅東口臨時駐輪帯、蒲田交差東口、蒲田駅東口）があり、今後の検討が必要である。

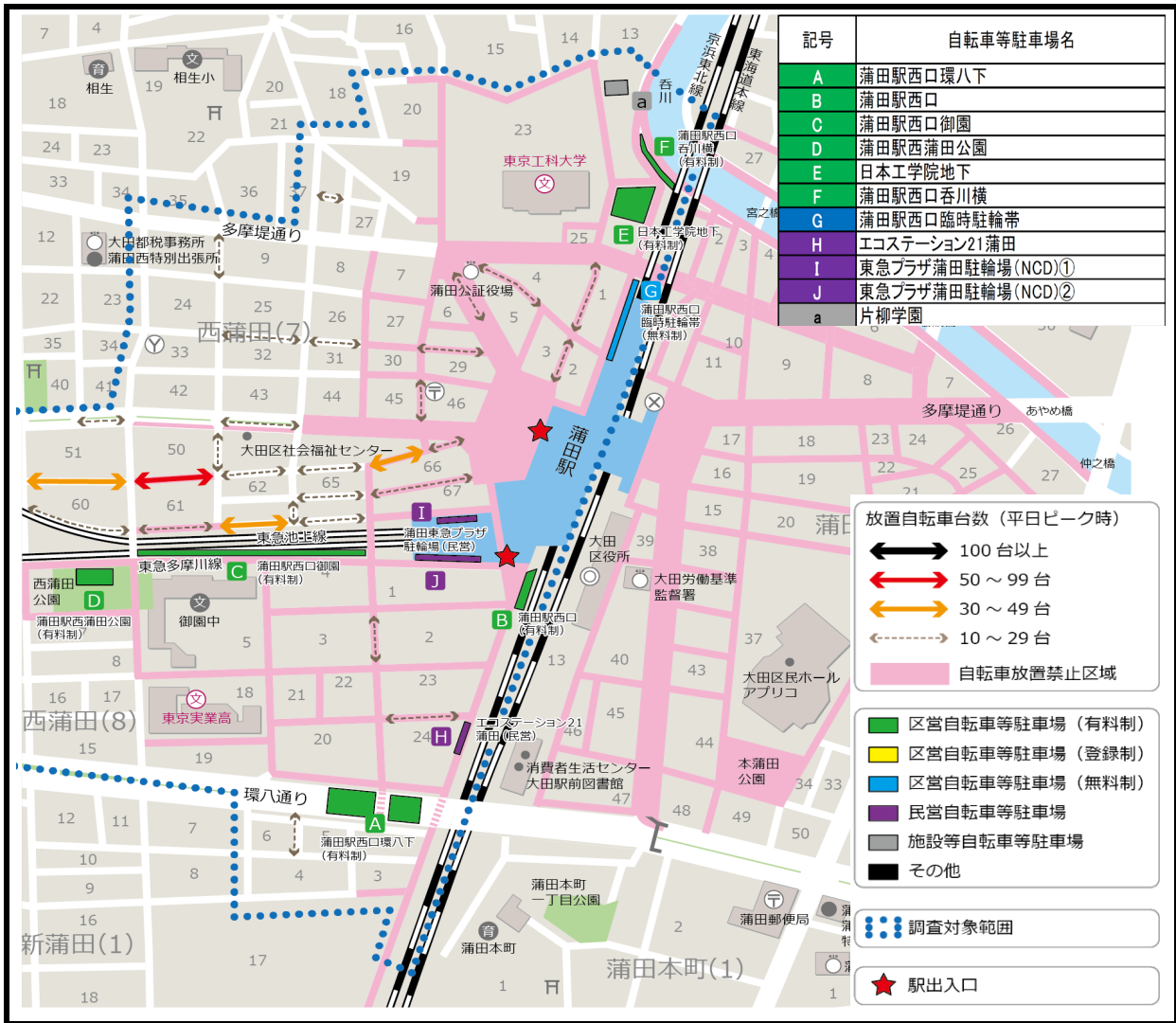
◆施策のポイント

- 1 自転車等駐車場の機械化の促進・活用
- 2 新たな自転車等駐車場の整備
- 3 区営自転車等駐車場の利用促進
- 4 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 5 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 蒲田駅東口	504台	-	130台	0台	374台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 蒲田交差東口	450台	-	450台	0台	0台
C アロマ地下	1,912台	-	0台	880台	1,032台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
D 区役所本庁舎前	837台	-	0台	0台	837台
E 蒲田駅消費者生活センター横	381台	-	0台	221台	160台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
F 蒲田駅東口環八横	835台	-	0台	610台	225台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
G 蒲田駅東口陸橋下	348台	-	0台	338台	10台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
H 蒲田五丁目45番	200台	-	0台	200台	0台
I 蒲田呑川右岸	450台	450台	0台	0台	0台
J 蒲田あやめ橋	90台	90台	0台	0台	0台
K 蒲田駅東口臨時駐輪帯（無料）	125台	-	0台	0台	125台
合計	6,132台	540台	580台	2,249台	2,763台

※一時には無料駐車場を含む。

(4) 蒲田駅西口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
6,166台	212台	6,378台	2,916台	2,738台	227台	892台	6,773台	102.5%	6,941台	-563台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蒲田駅西口環八下	100円	550m	24時間100円	あり	なし
B 蒲田駅西口	2,000円	100m	1階1月につき	あり	なし
"	1,000円	100m	3階1月につき	なし	なし
C 蒲田駅西口御園	1,200円	350m	1月につき	なし	なし
D 蒲田駅西蒲田公園	1,200円	600m	下段1月につき	あり	なし
"	500円	600m	上段1月につき	あり	あり
E 日本工学院地下	1,200円	300m	地下1階1月につき	あり	なし
"	1,000円	300m	地下2階下段1月につき	あり	なし
"	600円	300m	地下2階上段1月につき	あり	あり
F 蒲田駅西口呑川横	100円	350m	12時間100円	なし	なし
G 蒲田駅西口臨時駐輪帯 (無料)	0円	130m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平成29年の蒲田駅への平日ピーク時の乗入台数は、東口が6,280台、西口が6,583台となっており、東口と西口で同程度の乗り入れがある。

区営自転車等駐車場は、西口に7か所配置されている。自転車の需給バランスを見ると、買物目的には臨時駐輪帯等に対応しているものの、駐輪スペースが不足している状況である。

放置台数については、駐輪マナーの啓発等による効果もあり、前回調査時（平成25年）から大幅に減少しているが、一部の地域では100台近くの放置自転車が集中しているなど、区内でも特に放置自転車対策が必要なエリアといえる。

また、西口における自転車等駐車場の利用率は、平日で29～117%、休日で18～112%と自転車等駐車場によりばらつきが見られる。自転車等駐車場から駅までの距離や施設の設備等により、利用のしやすさに差が生じているものと考えられる。

将来需要予測

現時点の駐輪需要6,773台（民営、放置含む。）に対して、収容台数は不足状態となっている。その多くは放置自転車（892台）であり、商店街アーケード等に発生している。

周辺人口の増加率は102.5%と増加傾向であり、将来的には563台の不足（放置含む。）となる。現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。

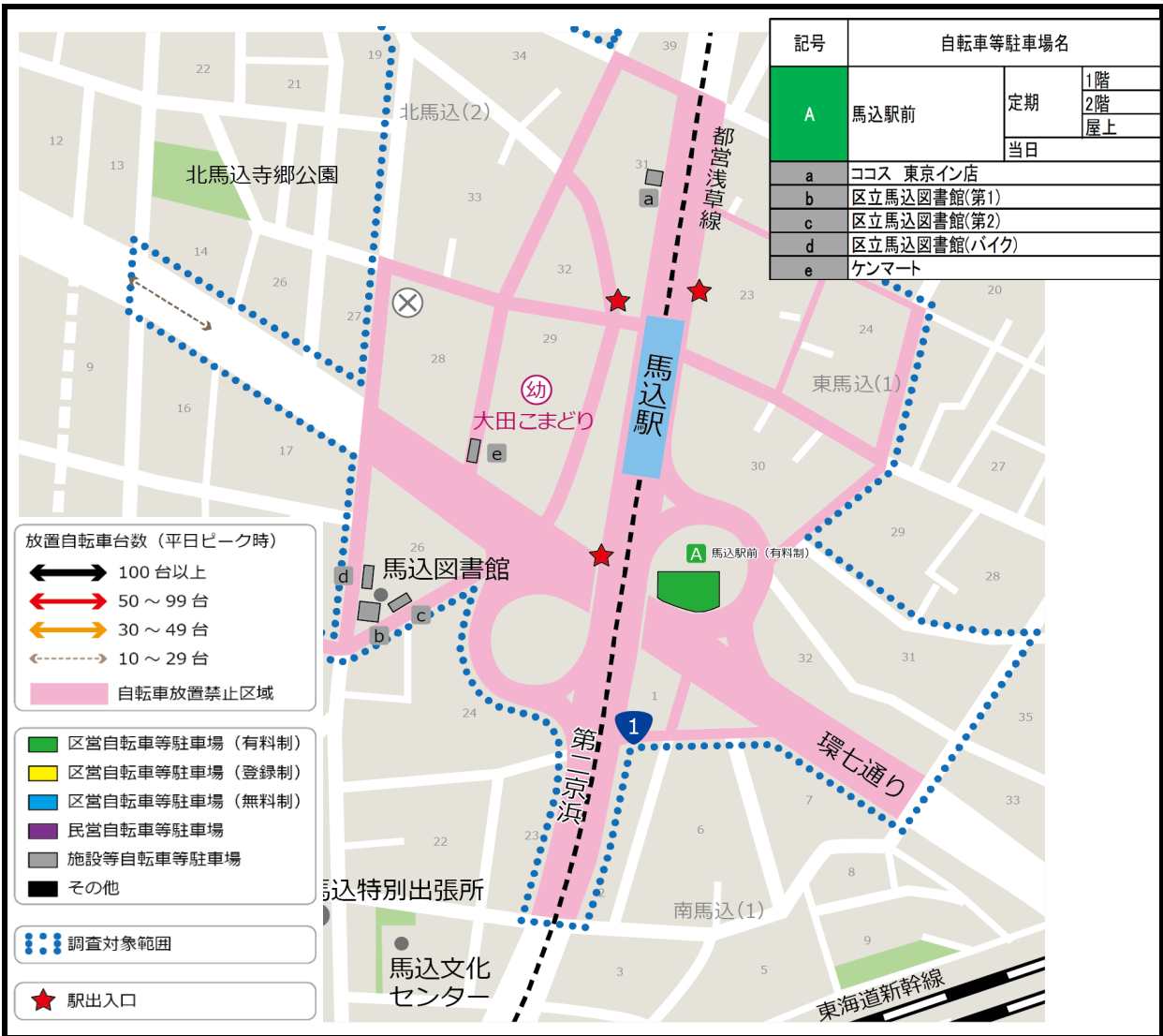
◆施策のポイント

- 1 自転車等駐車場の機械化の促進・活用
- 2 新たな自転車等駐車場の整備
- 3 区営自転車等駐車場の利用促進
- 4 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 5 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 蒲田駅西口環八下	2,059台	-	1,020台	0台	1,039台
B 蒲田駅西口	1,257台	-	360台	0台	897台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 蒲田駅西口御園	297台	-	155台	0台	142台
D 蒲田駅西蒲田公園	598台	-	0台	532台	66台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
E 日本工学院地下	1,524台	-	0台	1,154台	370台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
F 蒲田駅西口呑川横	206台	-	0台	0台	206台
G 蒲田駅西口臨時駐輪帯（無料）	225台	-	0台	0台	225台
合計	6,166台	0台	1,535台	1,686台	2,945台

※一時には無料駐車場を含む。

(5) 馬込駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
620台	0台	620台	442台	165台	0台	59台	666台	105.1%	700台	-80台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 馬込駅前	2,000円	50m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,600円	50m	2階 1月につき	あり	なし
〃	800円	50m	3階 1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

馬込駅には区営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は平日で83%、休日で31%と若干ながら余裕がある。
 また、以前は放置禁止区域内外ともに相当数の自転車が放置されている状況となっていたが、駐輪マナーの啓発等の成果もあり、近年の放置台数は平成25年と比べ、おおよそ半数程度まで減少している。

将来需要予測

現状で620台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は666台と若干不足する傾向にあり、将来の人口増加率が105.1%と区内でも高めであるため、将来的にも不足傾向が続くものと考えられる。
 駐輪需要のうち59台は放置自転車であるが、その発生場所は放置禁止区域縁辺部の環状七号線沿いである。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 馬込駅前	620台	-	0台	438台	182台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	620台	-	0台	438台	182台

(6) 西馬込駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
877台	0台	877台	217台	465台	0台	173台	855台	105.5%	902台	-25台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 西馬込駅前	1,800円	50m	地下1階下段1月につき	あり	なし
A "	1,500円	50m	上記以外1月につき	あり	あり
B 西馬込駅前第二	1,400円	320m	1月につき	なし	あり
C 馬込坂下	100円	240m	24時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

西馬込駅の平成29年時点のピーク時の乗入台数は1,000台以上である。自転車等駐車場の最大利用率は平日で177%と高く、所定の収容可能台数以上に駐車を受け入れる等の運用で不足分をカバーしている状況である。

また、第二京浜を挟んで東側のエリアは、施設の自転車等駐車場以外の駐輪スペースがないため、自転車を放置しやすい状況であると考えられる。

将来需要予測

区営自転車駐車場3か所の収容台数877台に対して、駐輪需要が855台と需給バランスが概ねとれている状況にある。

人口増加率が105.5%と高いものの、将来の不足分は25台程度と若干の不足傾向に留まると予想される。

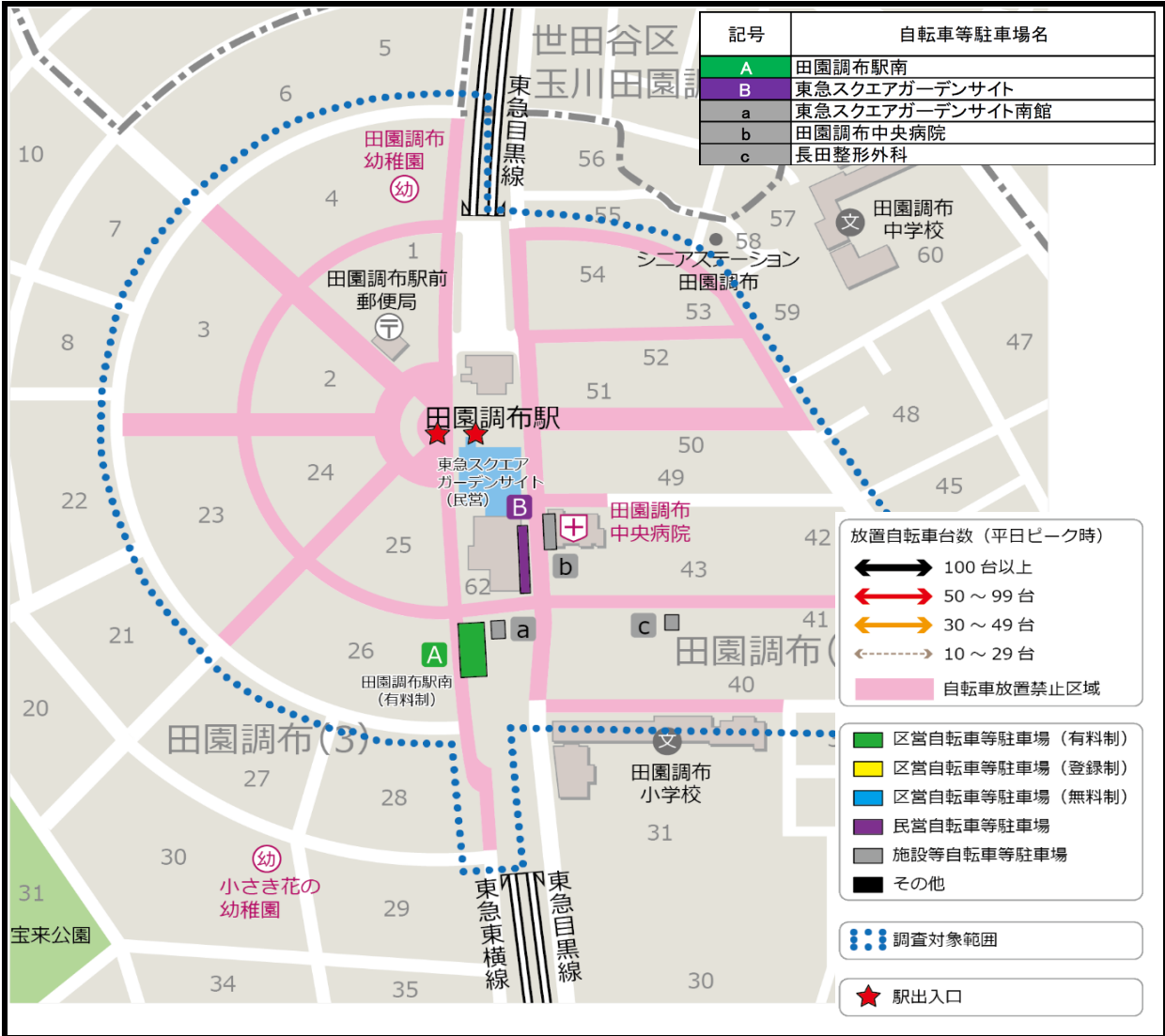
需要のうち放置自転車は173台と多く、一部は周辺の商店街等での買物利用等と想定される。ただし、住宅前等にも多くの放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保が求められる駅である。

◆施策のポイント

- 1 駅の東側への新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 西馬込駅前	505台	-	217台	0台	288台
A "	"	"	"	"	"
B 西馬込駅前第二	357台	-	0台	0台	357台
C 馬込坂下	15台	-	0台	0台	15台
合計	877台	-	217台	0台	660台

(7) 田園調布駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
303台	151台	454台	234台	69台	150台	21台	474台	100.5%	476台	-22台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 田園調布駅南	1,700円	110m	1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

田園調布駅には区営自転車等駐車が1か所あり、駅の南側には商業施設の民営自転車等駐車が1か所（151台収容）ある。

また、区営自転車等駐車の最大利用率は平日で104%となっている。商業施設の自転車等駐車の最大利用率は平日で238%となっており、収容可能台数以上に駐車されている状況である。

将来需要予測

現状で民営施設を含めて454台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は474台と概ね需給バランスがとれている状況となっており、将来の人口増加率は100.5%とほぼ横ばいのため、現状から大幅な悪化は考えにくい。

駐輪需要のうち21台は放置自転車であるが、特定の場所に集中する等の状況はなく、目的施設前に発生する状況となっている。ただし、定期利用自転車等駐車の空きを確認する問合せが多いことから、計測できない潜在的な駐輪需要があると見込まれる。

◆施策のポイント

- 1 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策
- 3 潜在的な駐輪需要の把握方法の検討
- 4 新たな自転車等駐車場整備の検討

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 田園調布駅南	303台	-	0台	234台	69台
合計	303台	-	0台	234台	69台

(8) 多摩川駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
793台	0台	793台	513台	160台	0台	11台	684台	103.4%	707台	86台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
C-D 多摩川駅前	1,700円	40m	上段1月につき	あり	あり
C-D "	2,000円	40m	下段1月につき	あり	なし
A "	1,000円	70m	53番先北側については、1月につ	なし	なし
B "	1,700円	70m	上記以外1月につき	なし	なし
E 多摩川台公園下	3,000円	200m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

多摩川駅は東急多摩川線と東横線、目黒線と複数の路線が行き交っており、乗車人数も増加傾向である。

区営自転車等駐車場は有料制と登録制の2か所あるが、駅から離れた位置に立地しているものもある。

放置自転車はほとんど見られず、各種施策の効果が現れているものと考えられる。

将来需要予測

現状で793台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は684台と需要を上回る供給が提供できており、将来の人口増加率103.4%を加味しても比較的余裕がある。放置自転車は少なく、収容台数の増強に関する必要性は低い。

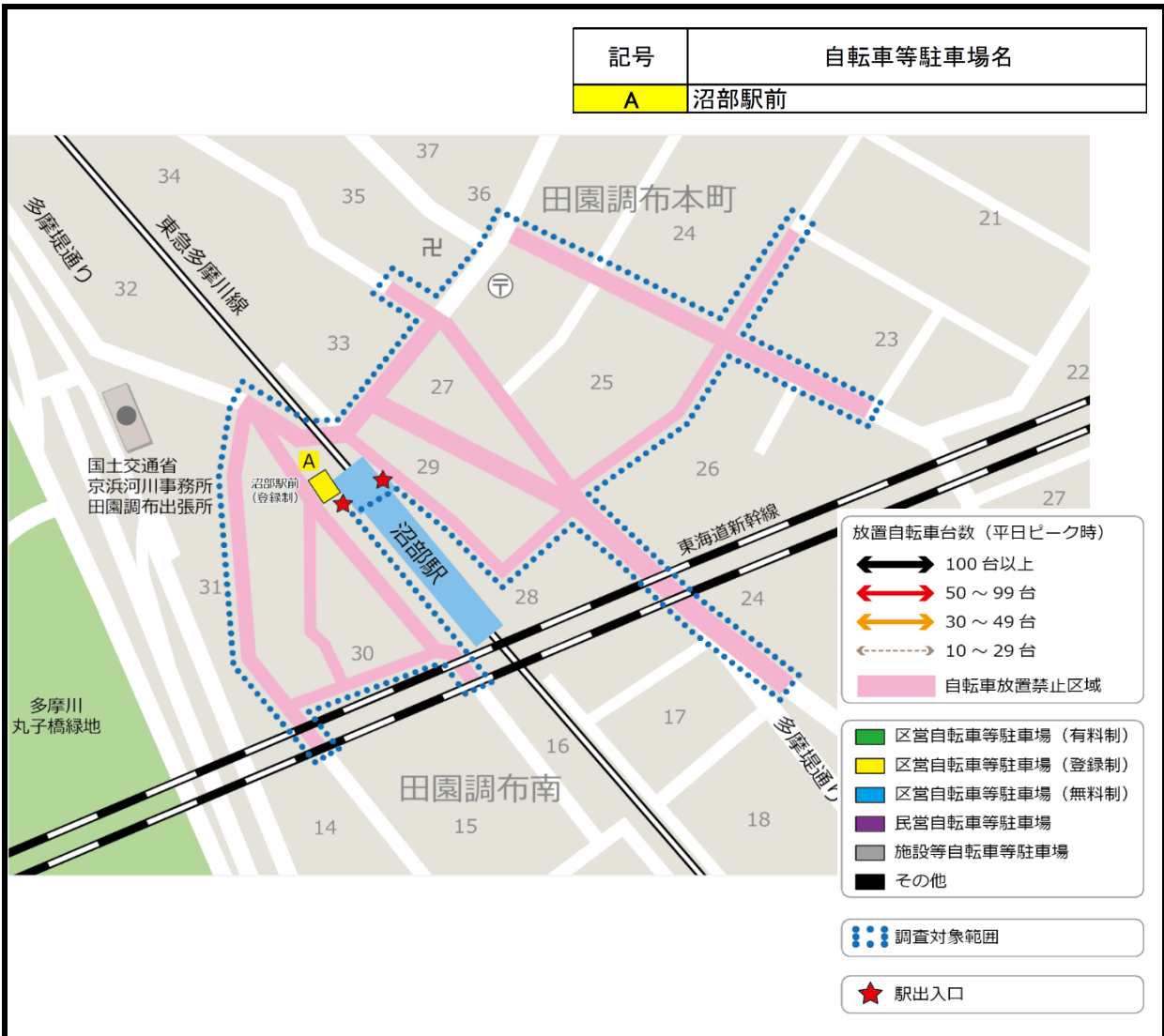
今後は、電動アシスト付き自転車等の大型自転車に対応した施設整備等の検討余地がある。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等駐車場の有料制への転換
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
C-D 多摩川駅前	713台	-	0台	499台	214台
C-D "	"	"	"	"	"
A "	"	"	"	"	"
B "	"	"	"	"	"
E 多摩川台公園下	80台	80台	0台	0台	0台
合計	793台	80台	0台	499台	214台

(9) 沼部駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
50台	0台	50台	47台	0台	0台	3台	50台	103.9%	52台	-2台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 沼部駅前	3,000円	30m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

沼部駅には区営の登録制自転車等駐車が1か所ある。駅周辺には大型小売店舗や商店街等はないが、休日に乗入台数が多くなる特徴がある。こうした背景もあり、利用形態としては駅周辺に自転車等を置いて電車で出かけるパターンが想定される。

また、最大利用率は平日で86%、休日で60%と余裕があるが、休日ピーク時には放置自転車が散見される。駅の周辺には区営の登録制自転車等駐車場しかないため、一時利用のための駐車スペースが不足していることが想定される。

将来需要予測

現状で50台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は50台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加103.9%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。

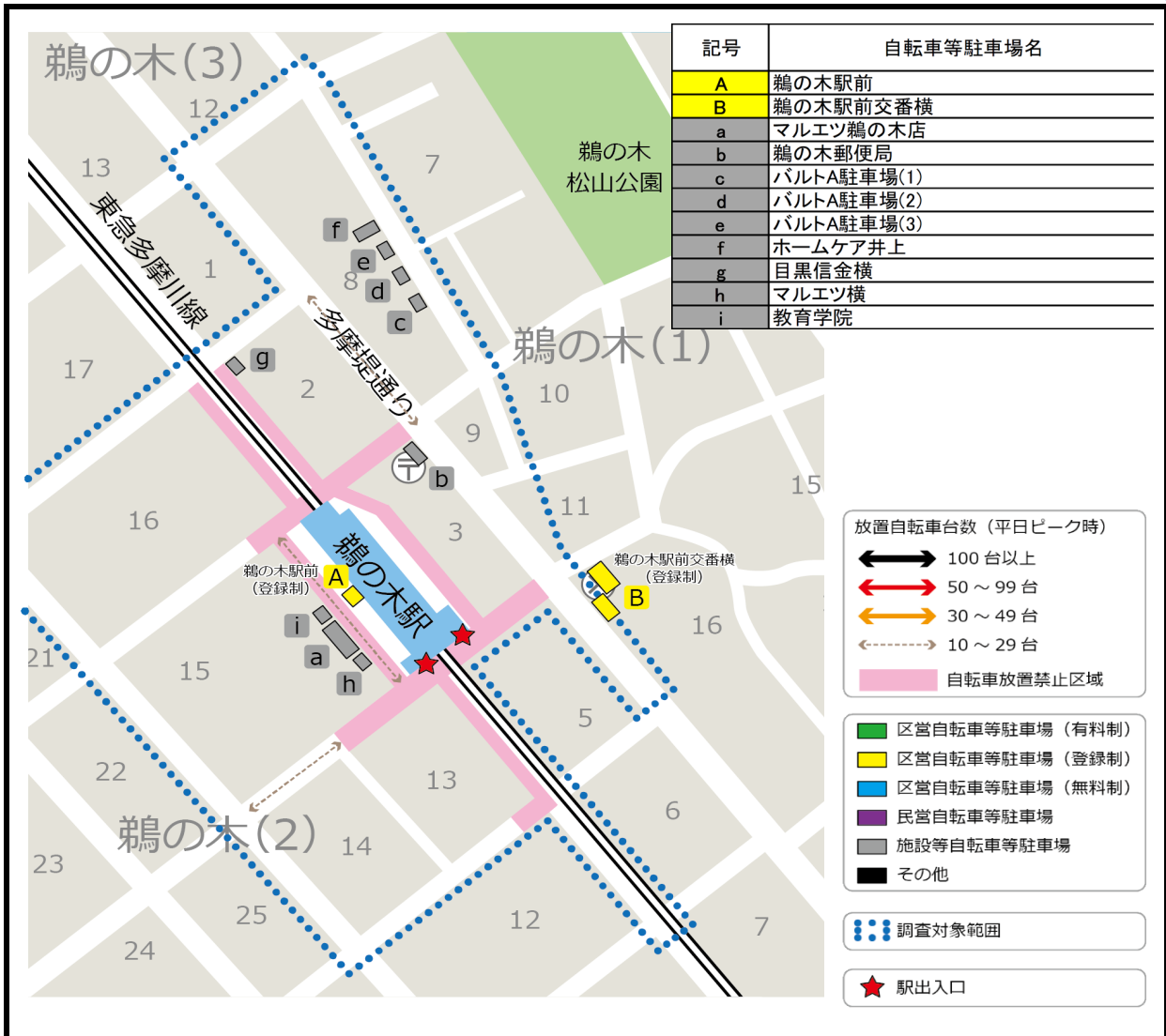
放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。ただし、登録制のみの駅であるため利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等駐車の有料制への転換
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 沼部駅前	50台	50台	0台	0台	0台
合計	50台	50台	0台	0台	0台

(10) 鶺鴒の木駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
123台	0台	123台	128台	0台	0台	121台	249台	103.9%	259台	-136台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 鶺鴒の木駅前	3,000円	60m	年額	なし	なし
B 鶺鴒の木駅前交番横	3,000円	70m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

鶺の木駅は区営の登録制自転車等駐車が2か所ある。平成29年時点では、ピーク時の乗入台数が平日で251台、休日には268台となり、多くの自転車が放置されている状況である。

幅員が狭い道路に商店が連なっている駅の西側に放置自転車が多く発生しており、対策が必要と考えられる。なお、放置される自転車の多くは、買い物客のものと考えられるが、附置義務の生じない施設が多く、商業施設用の自転車等駐車が少ないことも放置の要因と考えられる。

将来需要予測

区営の登録制自転車駐車場2か所で収容台数123台を確保するが、ほぼ満車の状況にある。加えて、将来の人口増加率が103.9%であり、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は121台と多く、駅前の商業施設等での買物利用等に加えて、駅利用の放置も常態化している可能性がある。

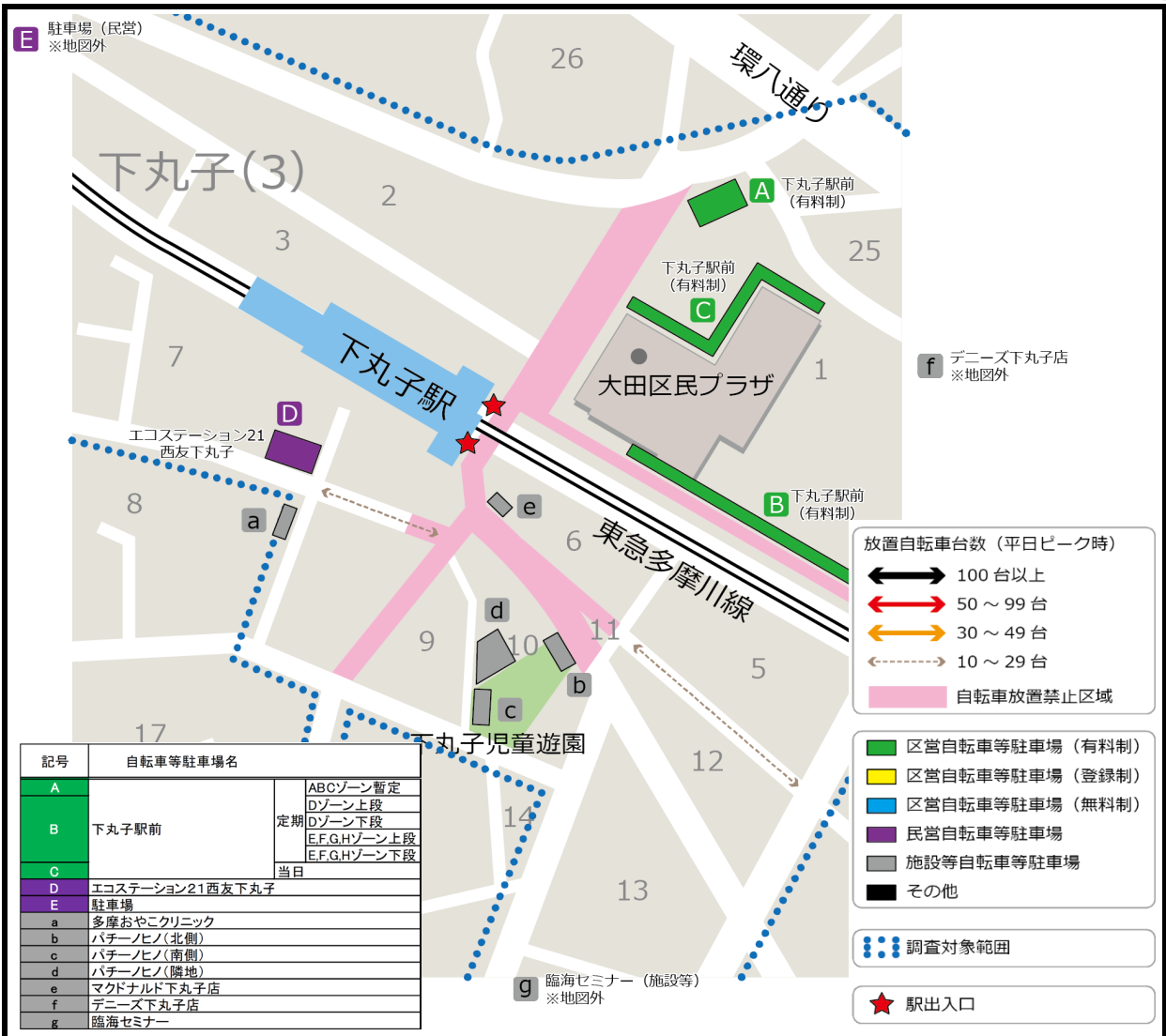
収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 鶺の木駅前	45台	45台	0台	0台	0台
B 鶺の木駅前交番横	78台	78台	0台	0台	0台
合計	123台	123台	0台	0台	0台

(11) 下丸子駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
491台	93台	584台	222台	55台	37台	105台	419台	105.1%	440台	144台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-C 下丸子駅前	1,700円	100m	下段 1月につき	あり	なし
〃	1,700円	100m	上記以外 1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

下丸子駅の区営自転車等駐車場は1か所で、線路を挟んで北側に位置している。全体の乗入台数はやや減少傾向にあるほか、放置台数についてはこれまでの施策による効果により減少傾向にある。
また、多摩川沿いの大規模高層集合住宅等の建設により、自転車等利用者の増加が考えられることから、引き続き動向について確認していく必要がある。

将来需要予測

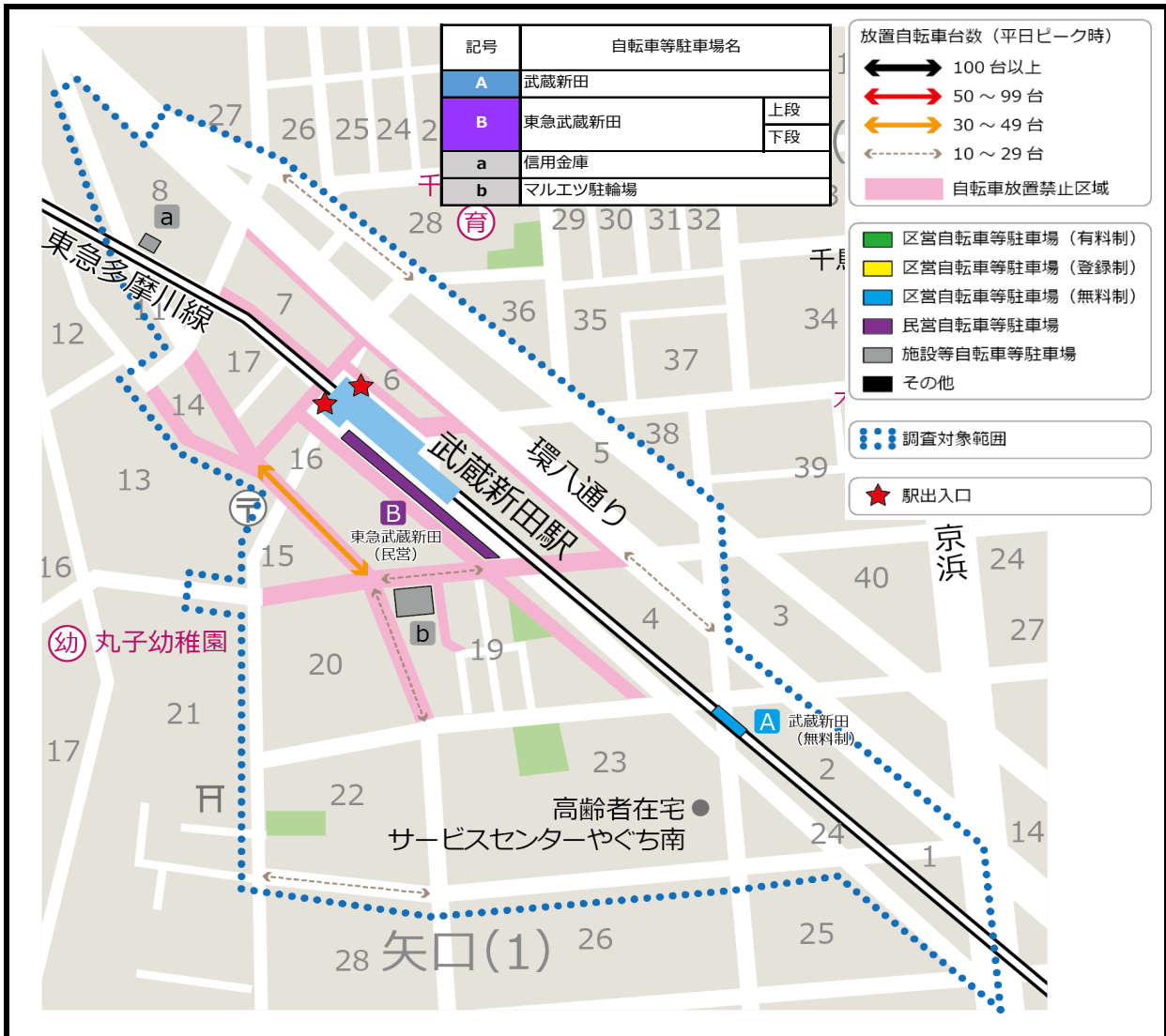
区営自転車等駐車場491台の収容台数があり、駅周辺の駐輪需要は419台と現在の収容台数で需要に対応できている。
さらに、民営自転車等駐車場も確保されていることから、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加率は105.1%と区内でも比較的高いが、それを加味しても余裕がある。
周辺の商業施設前を中心に放置自転車は105台と多いが、それらの収容も可能な台数が確保されている。ただし、放置自転車が集中する場所は区営駐車場より遠い問題があるため、民営自転車等駐車場等との連携が重要である。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-C 下丸子駅前	491台	-	0台	436台	55台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	491台	-	0台	436台	55台

(12) 武蔵新田駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
100台	1,105台	1,205台	0台	9台	665台	228台	902台	103.8%	936台	269台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 武蔵新田 (無料)	0円	90m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

武蔵新田駅には区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車が駅から離れている影響から、最大利用率は平日で12%、休日で6%にとどまっている。駅前にある民営自転車等駐車場は、最大利用率は平日61%、休日48%となっている。

既存の自転車等駐車場でピーク時の乗入台数を十分に収容できるが、放置自転車が以前と同様に存在しており、放置禁止区域内外に自転車が放置されている状況である。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車の収容台数は100台であるが、民営自転車等駐車が1,105台と非常に多くの収容台数を有するため、駅周辺の駐輪需要902台を十分に収容できている状況にあり、将来の人口増加率103.8%を加味しても比較的余裕がある。

民営自転車等駐車場が有料であるため、それを避ける利用者が放置に流れているほか、商店街等での放置も相まって、放置台数が228台と多くなっている。

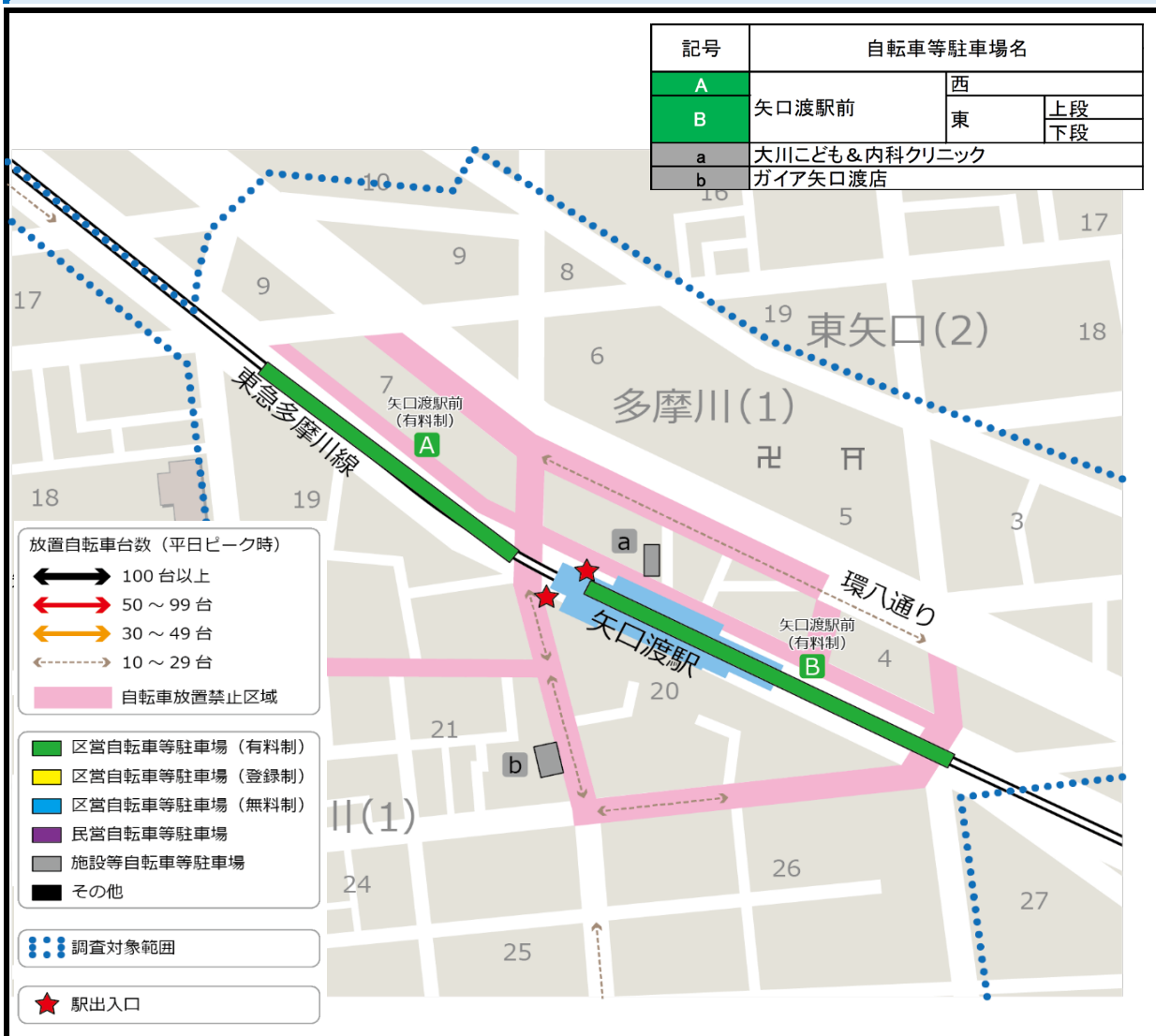
◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 無料制自転車駐車の機械化・有料化
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 武蔵新田（無料）	100台	-	0台	0台	100台
合計	100台	-	0台	0台	100台

※一時には無料駐車場を含む。

(13) 矢口渡駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
704台	0台	704台	619台	57台	0台	329台	1,005台	103.0%	1,035台	-331台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 矢口渡駅前	1,500円	60m	下段 1月につき	なし	なし
"	900円	60m	上段 1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

矢口渡駅の区営自転車等駐車場は1か所だが、平成29年時点では、平日ピーク時の自転車の乗入台数は1,000台を超えている。一方、休日ピーク時の乗入台数は収容台数を下回るものとなっている。

以前より放置自転車が多い状況であるが、現状でも放置禁止区域内外に放置自転車が存在している。

将来需要予測

区営自転車等駐車場1か所の収容台数704台に対して、総台数が1,005台と需要過多となっており、加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は329台と多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。ただし、商業施設前以外にも放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保が求められる駅である。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 矢口渡駅前	704台	-	0台	647台	57台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	704台	-	0台	647台	57台

(14) 蓮沼駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
153台	0台	153台	58台	18台	0台	244台	320台	102.3%	327台	-174台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蓮沼	1,400円	250m	1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

蓮沼駅には区営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車場は、駅から200メートルほどの距離の道路沿いに設置されているが、最大利用率は50%に満たない状況である。以前は、ピーク時の乗入台数が平日・休日ともに600台を超えていたが、現在の乗入台数は半数程度にとどまっているのが特徴的である。

また、放置自転車が多く、放置禁止区域外の放置自転車が散見される。区営自転車等駐車場が十分に利用されず、自転車の放置につながっている状況である。

将来需要予測

区営自転車等駐車で収容台数153台を確保するが、駐輪需要の総台数320台のうち駐車場利用は76台、放置自転車は244台と、放置自転車の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が102.3%のため、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は244台と多いが、住宅地前や細街路脇にも止められている状況から、買物等の利用だけでなく、駅利用の駐車も発生している可能性がある。収容台数の不足による放置発生も想定されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 蓮沼	153台	-	0台	100台	53台
合計	153台	-	0台	100台	53台

(15) 池上駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
595台	0台	595台	442台	92台	0台	518台	1,052台	103.0%	1,083台	-488台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 池上駅前	1,600円	180m	1階 1月につき	あり	なし
"	1,300円	180m	2階 1月につき	あり	なし
"	600円	180m	3階 1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

現在は池上駅南側に区営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は平日で62%、休日で22%となる。駅の北側には区営の自転車等駐車場はなく、施設等自転車等駐車場が点在している。

平成29年時点では、ピーク時の乗入台数が平日で約1,200台、休日で約800台になるが、放置禁止区域内外に多くの放置自転車がある状況となっている。

駅周辺には商店街をはじめ小売店舗が多く、池上地区の商業集積地となり、自転車が集まる条件を兼ね備えている。引き続き、買い物客等が一時利用できる自転車等駐車場の確保が課題である。

将来需要予測

区営自転車等駐車場1か所の収容台数595台に対して、駐輪需要が1,052台と大幅な需要過多となっている。加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は518台と非常に多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。商業施設前以外にも放置自転車が見られることから、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保の求められる駅である。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 一時利用可能な新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 池上駅前	595台	-	0台	509台	86台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	595台	-	0台	509台	86台

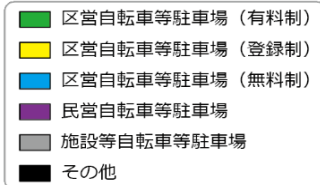
(16) 千鳥町駅

記号	自転車等駐車場名
A	千鳥町駅前
B	三井のリパーク千鳥町
a	サミットストア 大田千鳥町店(西側)
b	サミットストア 大田千鳥町店(北側)
c	サミットストア 大田千鳥町店(東側)
d	サミットストア 大田千鳥町店(従業員用)
e	わかばの家

放置自転車台数（平日ピーク時）

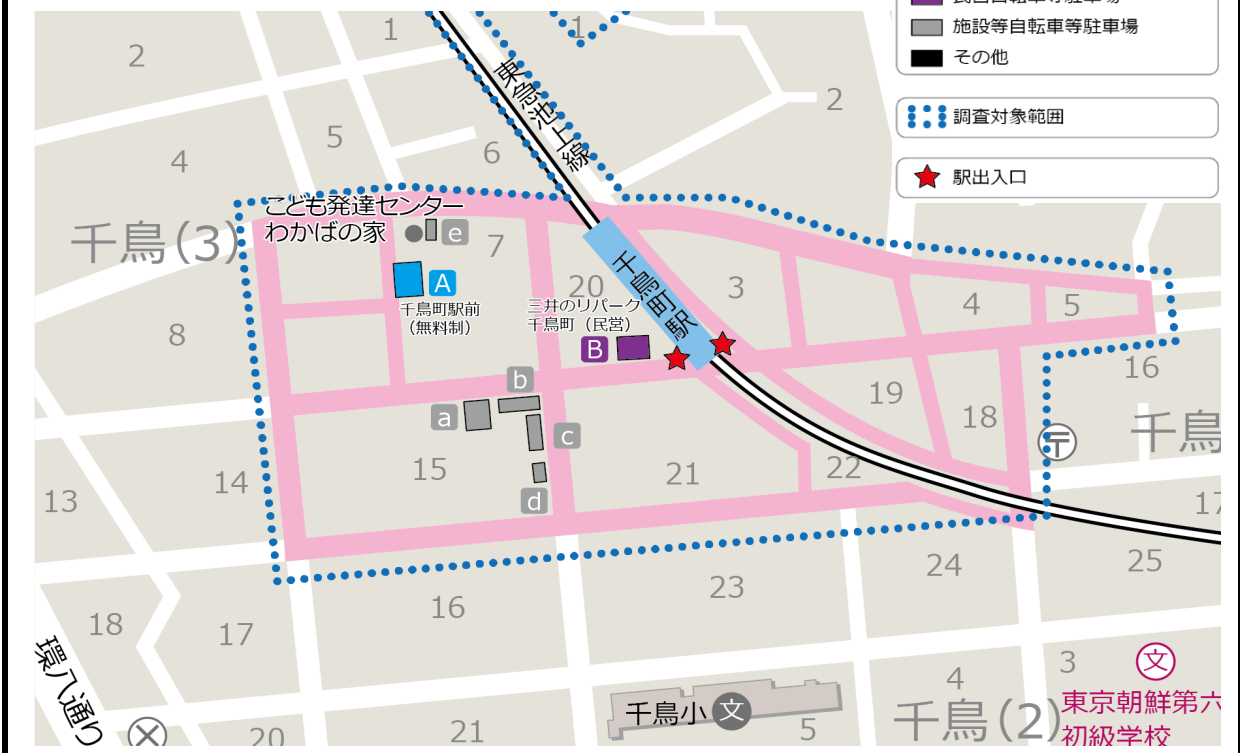


自転車放置禁止区域



調査対象範囲

駅出入口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
190台	54台	244台	0台	189台	67台	63台	319台	103.7%	331台	-87台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 千鳥町駅前（無料）	0円	160m		あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

千鳥町駅には区営自転車等駐車が1か所と、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車駐車場は駅から若干距離があるが、無料制ということもあり、最大利用率は平日で99%となる。民営自転車等駐車場は駅に近く、平日の最大利用率は100%を超えている。

平成29年時点のピーク時の乗入台数は、平日で300台以上、休日で約250台になる。

また、乗入台数に対し、放置自転車の数は減少傾向にある。ただし、駅の東側には自転車等駐車場がないため、一部の道路で放置自転車が集中することがある。

将来需要予測

区営自転車駐車場1か所で収容台数190台を確保し、民営自転車等駐車場を含めて244台の駐車場を確保するが、一時利用の駐車場はほぼ満車の状況にあり、民営施設もほぼ満車のため、放置自転車の染み出しが懸念される。将来的な人口増加率103.7%を加味すると、供給不足が懸念される。

放置自転車は公園脇の自転車置き場（放置禁止区域外）を中心に発生しており、公園規模以上の利用（主に駅利用）の放置が発生しているものと推測される。

一時利用駐車場が満車状態となっている中で、公園自転車置き場の占有を解消するため、駐車場整備が必要な駅である。

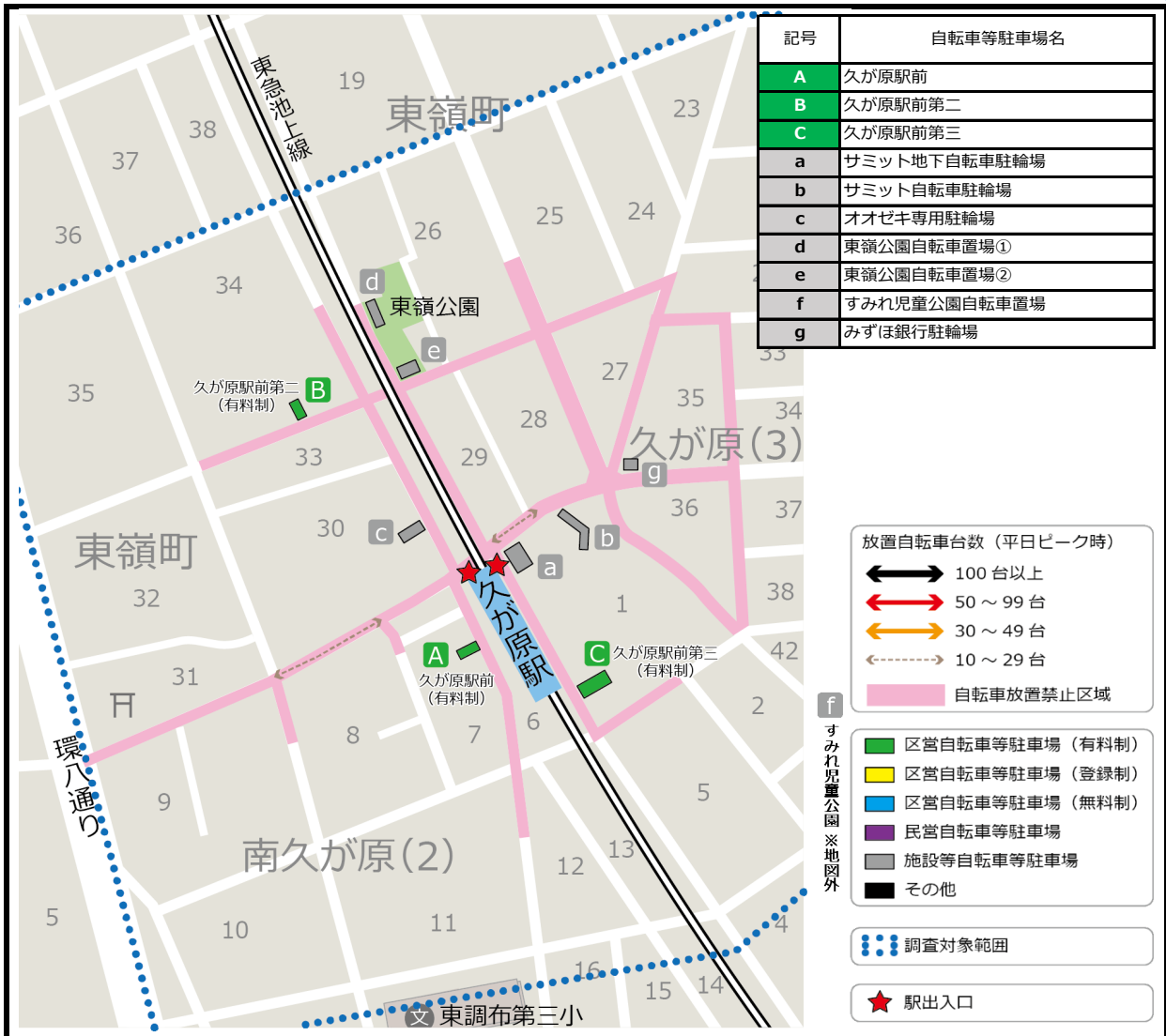
◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 駅の東側への新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 千鳥町駅前（無料）	190台	-	0台	0台	190台
合計	190台	-	0台	0台	190台

※一時には無料駐車場を含む。

(17) 久が原駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
397台	0台	397台	146台	122台	0台	130台	398台	103.8%	413台	-16台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 久が原駅前	100円	40m	12時間100円	なし	なし
B 久が原駅前第二	1,700円	150m	1月につき	なし	なし
C 久が原駅前第三	100円	70m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平成24年4月に久が原駅西側の区営自転車等駐車を整備したこともあり、ここ数年間の収容台数は大幅な増加傾向にある。この自転車等駐車の整備により、周辺の放置自転車等は減少した。

利用状況を見ると、平日ピーク時では100%を超える自転車等駐車場がある。また、駅前の商店街等は放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。

将来需要予測

区営自転車駐車で収容台数397台を確保するが、駐輪需要398台のうち駐車場利用は268台、放置自転車は130台と、放置自転車が適切に駐車場を利用することで需給バランスをとることができる。

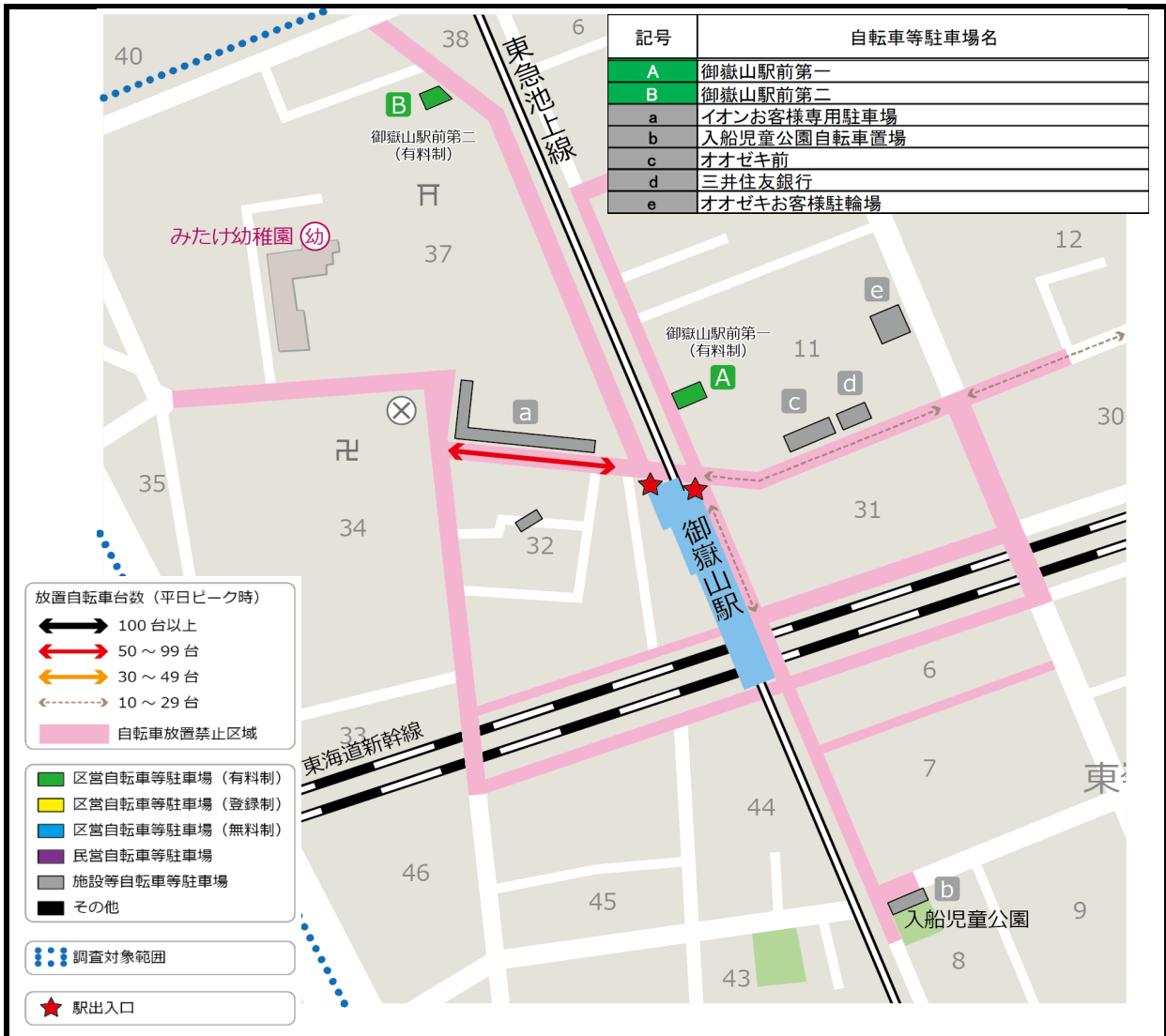
将来の人口増加率103.8%を加味しても若干の不足に留まると想定されるが、放置自転車の発生場所と区営自転車駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 久が原駅前	122台	-	0台	0台	122台
B 久が原駅前第二	180台	-	0台	180台	0台
C 久が原駅前第三	95台	-	0台	0台	95台
合計	397台	-	0台	180台	217台

(18) 御嶽山駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
128台	0台	128台	0台	93台	0台	142台	235台	104.5%	246台	-118台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 御嶽山駅前第一	100円	50m	12時間100円	なし	なし
B 御嶽山駅前第二	100円	170m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

御嶽山駅の自転車の乗入台数は、区営自転車駐車場のみでは93台であるが、周辺施設の駐輪状況は放置自転車が発生するほど利用率が非常に高い状況である。

平成25年に御嶽山駅前第一自転車駐車場と御嶽山駅前第二自転車駐車場を新設したため、収容台数が増加した。

また、東西にある駅前の商店街等は放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。

将来需要予測

区営自転車等駐車場で収容台数128台を確保するが、駐輪需要235台のうち駐車場利用は93台、放置自転車は142台と、大量の放置自転車の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が104.5%のため、一層の供給不足が懸念される。

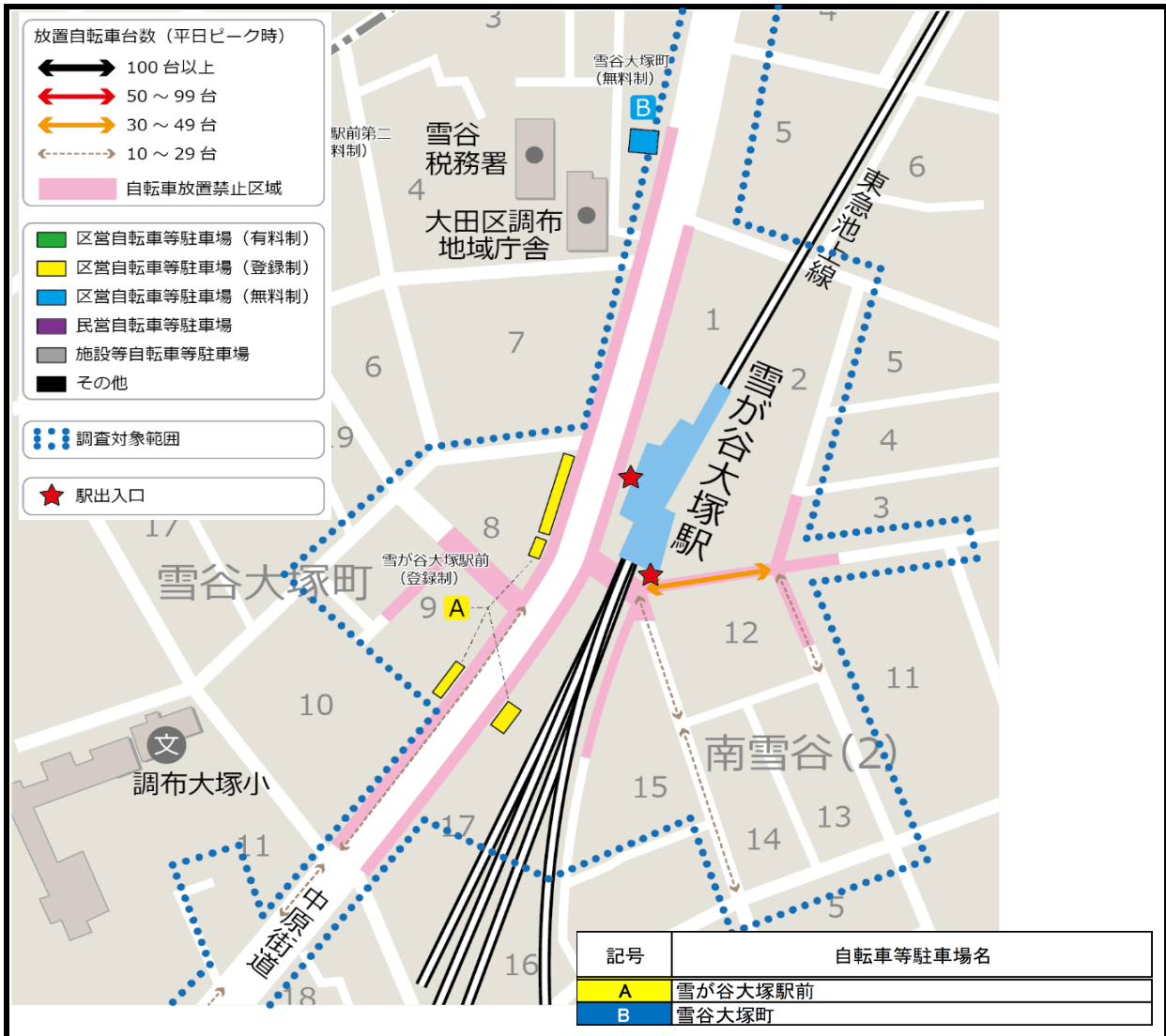
民営自転車等駐車場がある店舗前にもかかわらず、大量の放置自転車が発生しており、収容しきれない買物等の需要により放置されていると考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 御嶽山駅前第一	62台	-	0台	0台	62台
B 御嶽山駅前第二	66台	-	0台	0台	66台
合計	128台	-	0台	0台	128台

(19) 雪が谷大塚駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
297台	0台	297台	128台	167台	0台	172台	467台	103.8%	485台	-188台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 雪が谷大塚駅前	3,000円	130m	年額	なし	なし
B 雪が谷大塚町 [無料]	0円	230m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

雪が谷大塚駅は区営自転車等駐車が2か所ある。平成25年に調査を行った時点から、自転車の乗入台数が大幅に減少している。
 近年では放置禁止区域を拡大したこともあり、放置台数は平日ピーク時で172台、休日ピーク時で151台と改善傾向にある。放置自転車は駅の南側の商店街等に集中しており、中原街道沿いの大型の小売店舗前には買い物客による放置自転車がある。

将来需要予測

区営の定期自転車駐車場2か所（1か所は無料施設）で収容台数297台を確保するが、ほぼ満車の状況にあり、加えて将来の人口増加率103.8%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。
 放置自転車が172台と多く、商業施設前の駐車もあり、放置が常態化している可能性がある。一方で、放置禁止区域外の住宅地等にも放置が発生しており、収容台数の不足による放置発生も想定されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 雪が谷大塚駅前	150台	150台	0台	0台	0台
B 雪谷大塚町 [無料]	147台	-	0台	0台	147台
合計	297台	150台	0台	0台	147台

※一時には無料駐車場を含む。

(20) 石川台駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
区営	民営	総台数	現状			将来				
			定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
549台	0台	549台	319台	122台	0台	42台	483台	103.6%	500台	49台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 石川台駅前	2,000円	30m	1階1月につき	あり	あり
〃	2,000円	40m	2階1月につき	あり	あり
〃	2,000円	40m	3階1月につき	なし	なし
B 石川台駅線路脇	1,700円	50m	1月につき	なし	なし
C 石川台駅一の橋	3,000円	240m	年額	なし	なし
D 石川台駅柳橋 (無料)	0円	400m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

石川台駅は区営自転車等駐車が4か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が646台、休日は351台となる。

全ての区営自転車等駐車場において平日の最大利用率が100%を下回り、休日では最大利用率が50%以下となる。

また、放置禁止区域は駅周辺の広い範囲が設定されており、目立った放置自転車は見られない。

将来需要予測

現状で区営自転車駐車場549台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は放置自転車を含めても483台であり、需要を上回る供給が提供できている。さらに民営自転車等駐車場も確保されていることから、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加は103.6%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。

放置自転車は特定の箇所に集中する傾向はなく、地域内に分散して発生している状況にある。

◆施策のポイント

- 1 無料制自転車駐車場の機械化・有料化
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 石川台駅前	250台	-	175台	0台	75台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 石川台駅線路脇	175台	-	175台	0台	0台
C 石川台駅一の橋	55台	55台	0台	0台	0台
D 石川台駅柳橋（無料）	69台	-	0台	0台	69台
合計	549台	55台	350台	0台	144台

※一時には無料駐車場を含む。

(21) 洗足池駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
296台	167台	463台	210台	61台	172台	54台	497台	104.8%	521台	-58台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 洗足池公園前	100円	70m	12時間100円	なし	なし
B 洗足池駅前	3,000円	50m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

洗足池駅は区営自転車等駐車が2か所、民営自転車等駐車が2か所ある。区営自転車等駐車の利用は若干ながら余裕が見られる状況である。

前回調査時（平成25年）より、放置自転車の台数は平日、休日ともに改善傾向である。ただし、駅前には放置禁止区域であるが、放置自転車が集中する場所がある。

将来需要予測

区営自転車等駐車2か所の収容台数は296台であるが、需要総台数が497台となっており、将来の人口増加率104.8%も加味すると、一層の供給不足が懸念される。

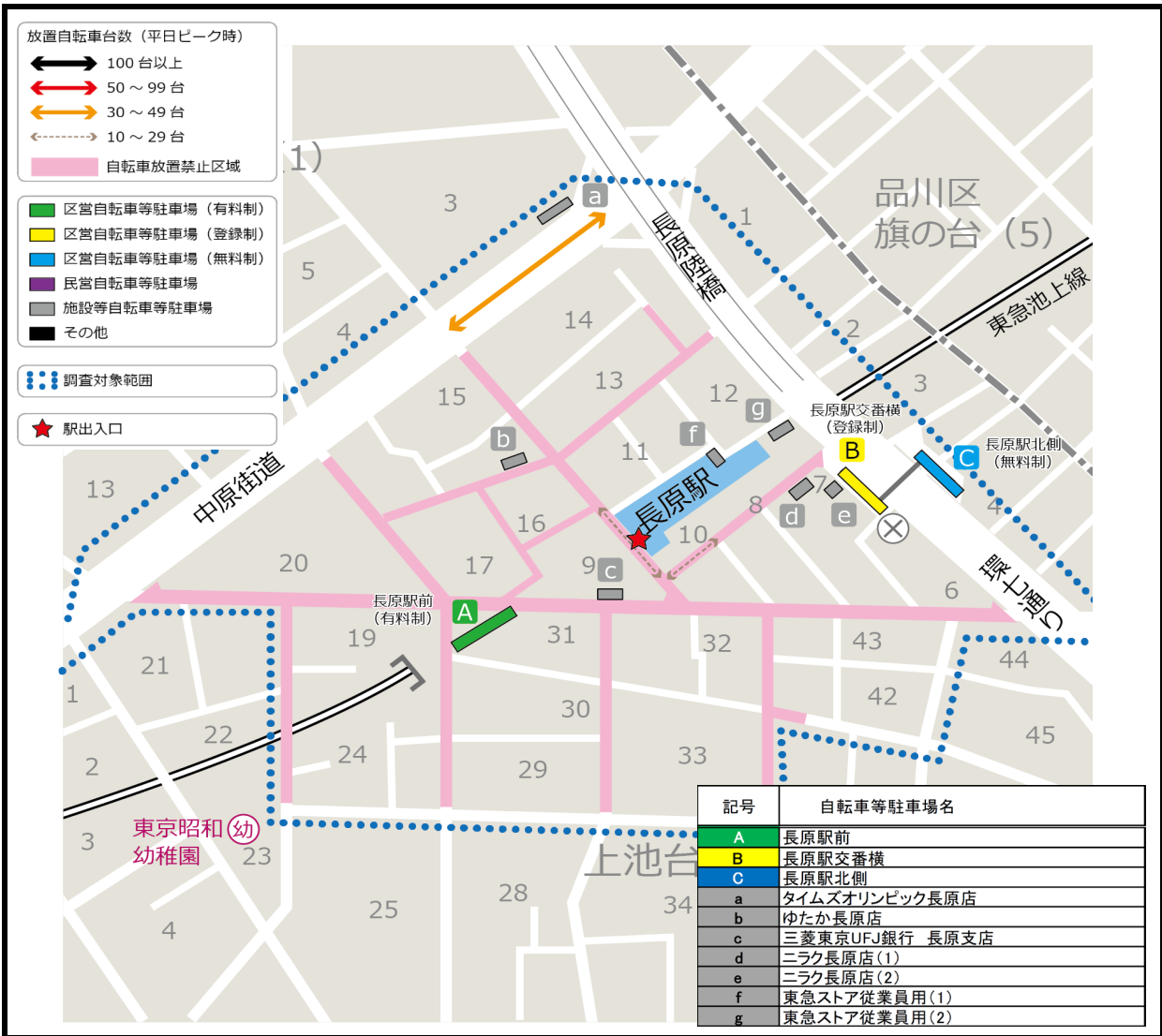
駅周辺に放置自転車が見られることから、駐車の不足により放置が発生している状況も考えられるため、用地取得の状況に合わせて収容台数確保の求められる駅である。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車整備の検討
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 洗足池公園前	96台	-	0台	0台	96台
B 洗足池駅前	200台	200台	0台	0台	0台
合計	296台	200台	0台	0台	96台

(22) 長原駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
445台	0台	445台	254台	165台	0台	186台	605台	106.2%	643台	-198台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 長原駅前	1,300円	120m	1月につき	なし	なし
B 長原駅交番横	3,000円	180m	年額	なし	なし
C 長原駅北側 (無料)	0円	270m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

長原駅は区営自転車等駐車が3か所ある。平成29年時点の区営自転車等駐車の利用率は、有料制と登録制の自転車駐車が平日90%程度、休日40~50%で、無料制の自転車駐車は平日100%超、休日80%程度となっている。

また、駐輪マナーの啓発等による効果もあり、ピーク時の放置台数は減少傾向にあるが、未だ多くの放置自転車が散見される。

将来需要予測

区営自転車等駐車場3か所で収容台数445台を確保するが、ほぼ満車の状況にあり、加えて将来の人口増加率106.2%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

放置自転車が186台と多く、銀行前等に放置が常態化している可能性がある。また中原街道沿いの商業施設前に放置が集中しているほか、マンション前等にも放置が発生している。

収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高い施設と考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 長原駅前	316台	-	0台	232台	84台
B 長原駅交番横	70台	70台	0台	0台	0台
C 長原駅北側（無料）	59台	-	0台	0台	59台
合計	445台	70台	0台	232台	143台

※一時には無料駐車場を含む。

(23) 北千束駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (不足)
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
55台	0台	55台	51台	0台	0台	9台	60台	105.1%	63台	-8台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 北千束駅前	3,000円	40m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

北千束駅は登録制の区営自転車等駐車が1か所あるが、この数年間で自転車等駐車数や収容台数等に変化はない。

自転車の乗入台数自体が少ない駅のため、放置台数はほとんどない状況である。なお、区営自転車等駐車の最大利用率は前回調査時（平成25年）で平日70%、休日50%であったが、平成29年には平日47%、休日36%と低下している。

将来需要予測

現状で55台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は60台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加率105.1%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。

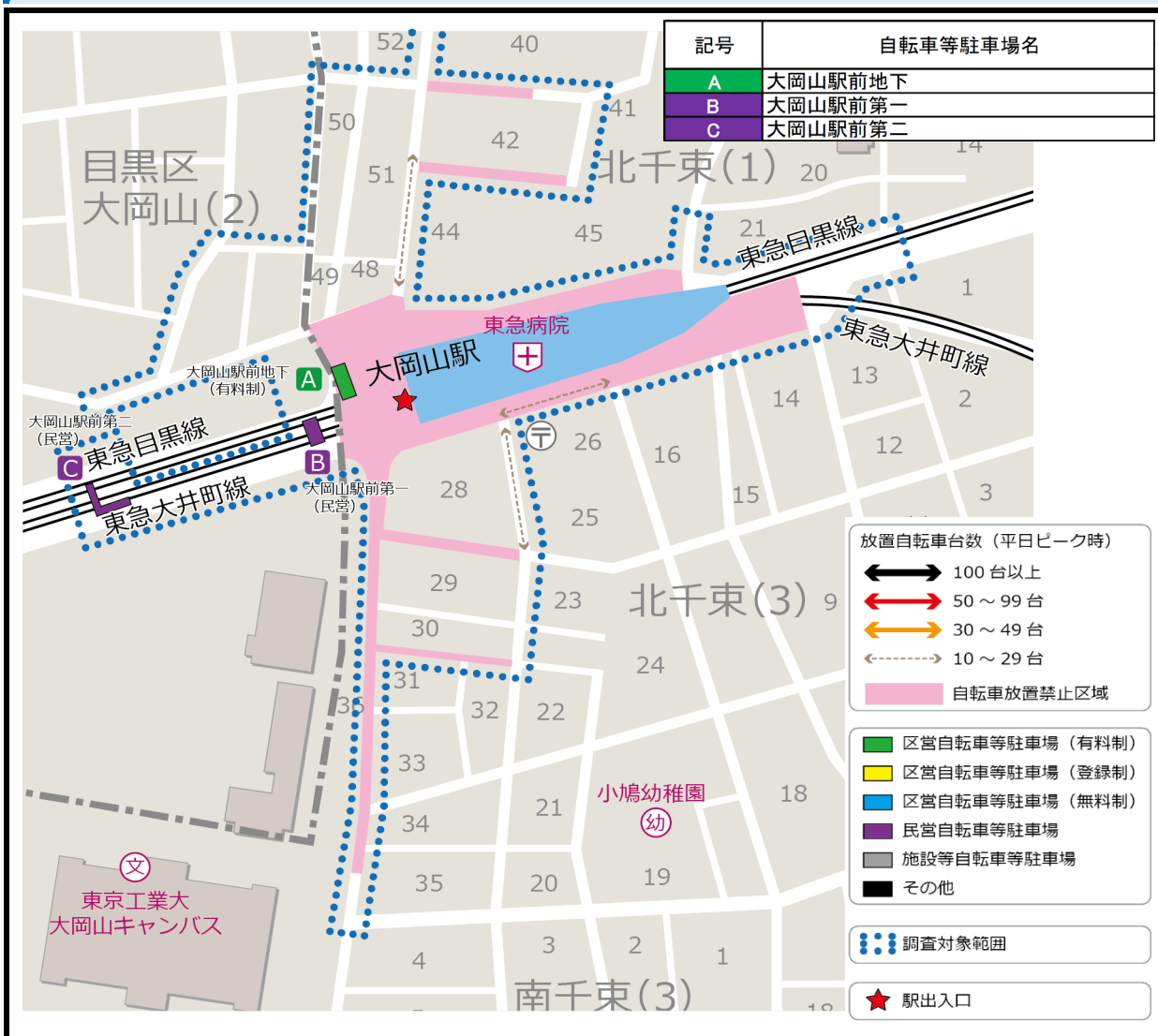
放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。ただし、登録制のみの駅であり、利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等駐車の有料制への転換
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 北千束駅前	55台	55台	0台	0台	0台
合計	55台	55台	0台	0台	0台

(24) 大岡山駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
534台	167台	701台	292台	198台	142台	132台	764台	104.0%	795台	-94台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大岡山駅前地下	2,000円	40m	1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

大岡山駅は東急大井町線と目黒線が乗り入れ、1日の乗車人員が多い駅である。エリア内には区営自転車等駐車が1か所あるが、駅前にある地下式自転車等駐車場であり、平日の最大利用率は100%を超えている。

平成29年時点では、平日ピーク時の自転車の乗入台数が848台と、収容可能台数を上回る結果となっている。また、放置自転車は放置禁止区域外で目立っている。

将来需要予測

区営自転車等駐車で収容台数534台を確保しており、民営自転車等駐車場を含めて701台の駐車が確保されている一方で、放置を含む駐輪需要は764台と、需要過多の需給バランスにある。今後の人口増加率も加味すると、不足の傾向は助長されると想定される。

また、放置自転車の発生場所と区営自転車等駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大岡山駅前地下	534台	-	336台	0台	198台
合計	534台	-	336台	0台	198台

(25) 大森海岸駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
138台	0台	138台	0台	18台	0台	94台	112台	103.5%	116台	22台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森海岸駅前臨時	100円	50m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森海岸駅は区営自転車等駐車が1か所あるが、最大利用率は平日14%、休日9%と極めて低くなっている。それに対して、放置禁止区域外での放置自転車の台数が多くなっている。

将来需要予測

現状で区営自転車駐車場138台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は112台と需要を上回る供給が提供できているが、区営自転車駐車場の利用率は低く、放置自転車は94台と駐輪需要の大半を占める状況にある。

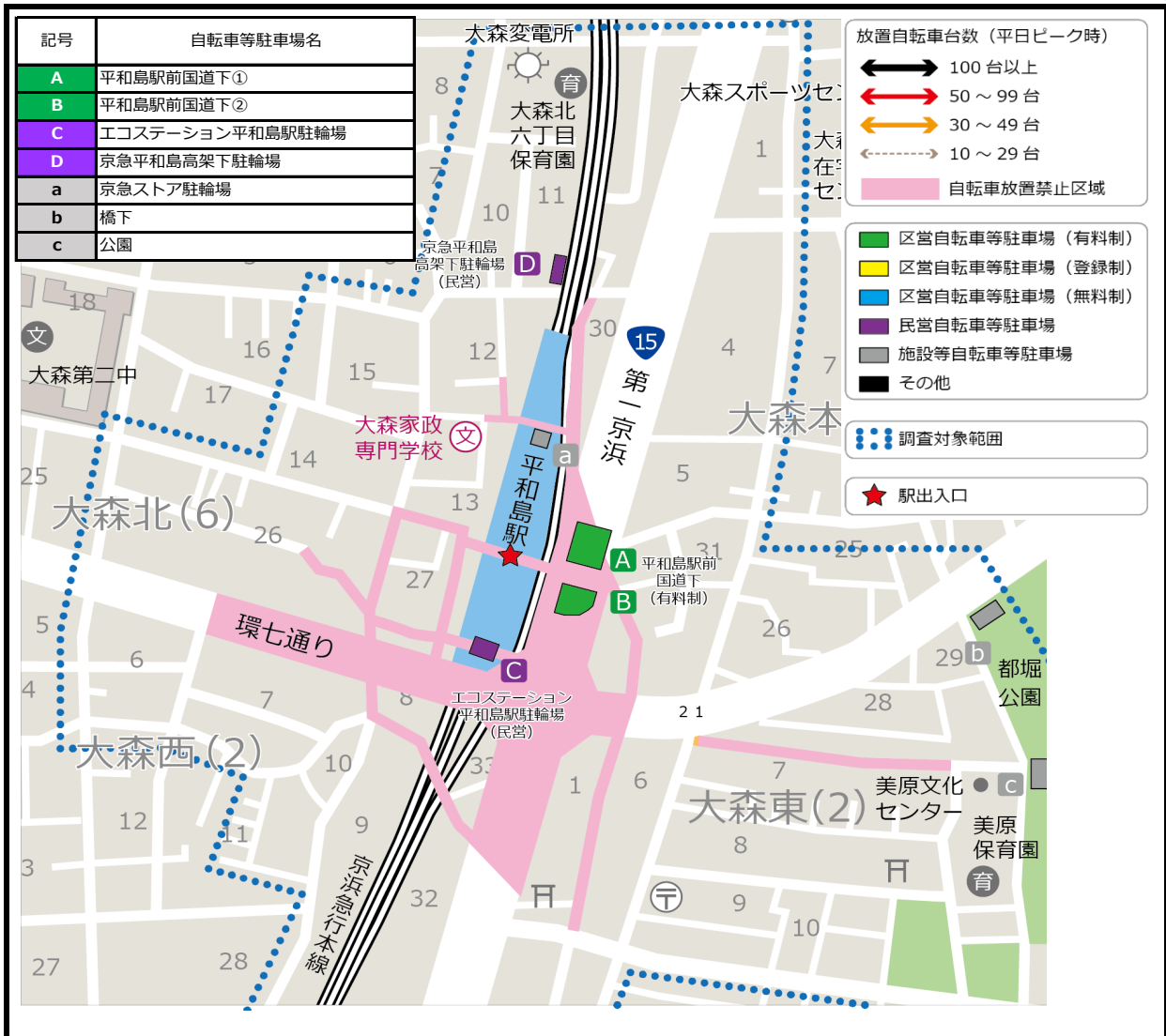
将来の人口増加率は103.5%と高いが、それを加味したとしても比較的余裕がある。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森海岸駅前臨時	138台	-	0台	0台	138台
合計	138台	-	0台	0台	138台

(26) 平和島駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
1,260台	501台	1,761台	841台	396台	409台	386台	2,032台	102.9%	2,091台	-330台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 平和島駅前国道下	1,500円	20m	上段 1月につき	あり	あり
"	1,900円	20m	上記以外 1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平和島駅は区営自転車等駐車が1か所と、民営自転車等駐車が1か所ある。平日ピーク時の乗入台数は1,800台以上となるが、自転車等駐車の利用率は区営自転車等駐車で76%、民営自転車等駐車で81%と若干余裕がある。前回調査時（平成25年）と比べ、自転車の放置台数は改善傾向であるが、放置禁止区域外での放置自転車が目立つ状況である。

将来需要予測

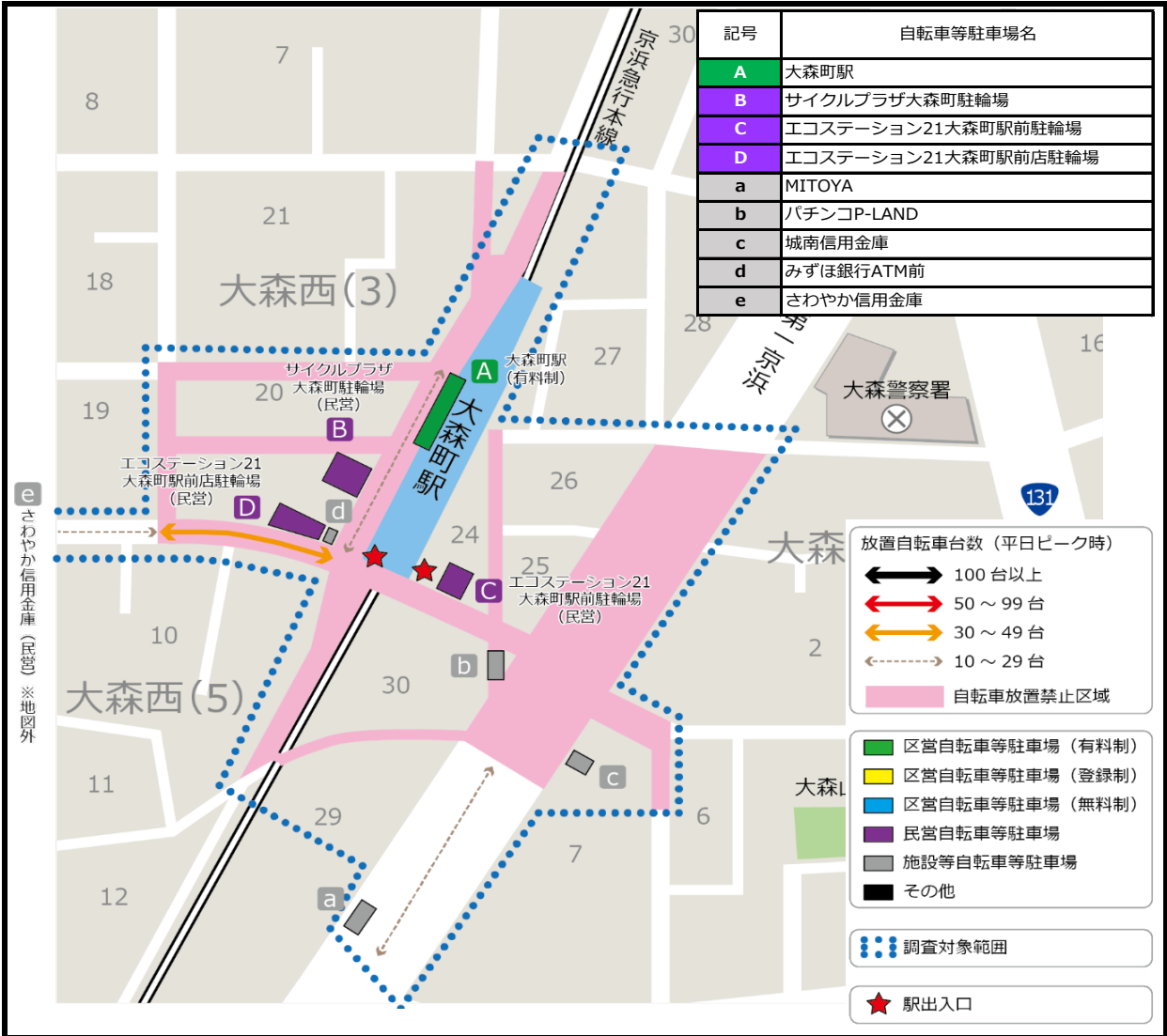
区営自転車等駐車の収容台数1,260台、民営自転車等駐車501台に対して、総台数が2,032台と大幅な需要過多となっており、将来の人口増加率102.9%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。需要のうち放置自転車は386台と多く、買物等の利用も想定されるが、駐車場の不足による放置の可能性がある。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車整備の検討
- 2 区営自転車等駐車の利用促進
- 3 民営自転車等駐車整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 平和島駅前国道下	1,260台	-	0台	780台	480台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	1,260台	-	0台	780台	480台

(27) 大森町駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
323台	302台	625台	138台	114台	205台	106台	563台	101.7%	573台	52台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森町駅	2,000円	110m	1階1月につき	あり	あり
〃	1,800円	110m	2階1月につき	あり	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

大森町駅は区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が3か所ある。
 平成28年に大森町駅自転車駐車を新設したことで、収容台数が大幅に増加している。同駐車の最大利用率は平日46%、休日20%となっており、余裕が見られる。
 前回調査時（平成25年）と比べ、自転車の放置台数に大きな変化がない。駅を中心に東西に商店街があり、放置禁止区域の内外に、放置自転車が見られる。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車323台、民営自転車等駐車302台の合計625台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は放置自転車を含めても563台と需要を上回る供給が提供できており、比較的余裕のある駅となっている。
 将来の人口増加は101.7%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。放置自転車は商業施設付近に集中しており、買物等の利用が想定される。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森町駅	323台	-	0台	209台	114台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	323台	-	0台	209台	114台

(28) 梅屋敷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
481台	83台	564台	173台	170台	0台	318台	661台	102.0%	674台	-110台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 梅屋敷駅	2,000円	60m	1階1月につき	あり	あり
〃	1,800円	60m	2階1月につき	あり	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

梅屋敷駅は区営自転車等駐車が1か所ある。平成29年6月に京急線の高架下に自転車等駐車を新設したこともあり、収容可能台数は大幅に増加している。
 現在、放置禁止区域は駅付近の一部の範囲となっているため、駅直近の商店街等、区域以外の場所に自転車が放置されている。なお、区営自転車等駐車の最大利用率は平日50%、休日38%と余裕が見られる。

将来需要予測

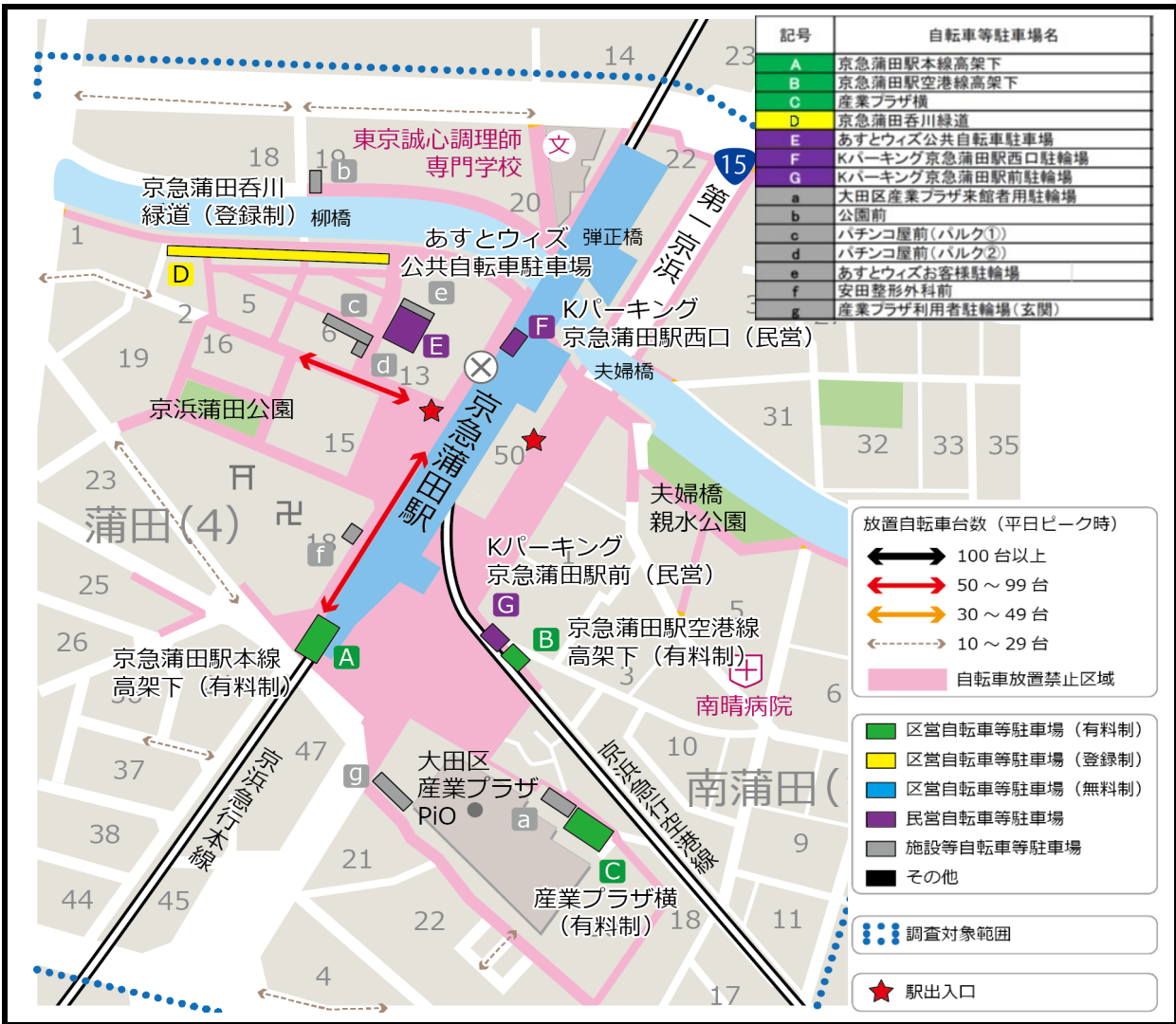
区営自転車駐車場1か所の収容台数481台、民営駐車場83台の合計564台に対して、総台数が661台と需要過多となっており、将来の人口増加率102.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。
 放置自転車が318台と非常に多く、多くが梅屋敷通り沿いに分散して長い区間に広がっている状況にある。また駅東側では商店街内の通りに多く、主な放置は買物利用等と想定される。
 商店街等での放置が常態化している中で、商店街の協力を得ながら、顧客向け駐車サービスの検討を図ることが必要である。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 一時利用可能な新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 梅屋敷駅	481台	-	0台	311台	170台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	481台	-	0台	311台	170台

(29) 京急蒲田駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
2,556台	633台	3,189台	1,524台	588台	255台	599台	2,966台	101.7%	3,016台	173台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 京急蒲田駅本線高架下	2,000円	140m	1月につき	あり	なし
B 京急蒲田駅空港線高架下	2,000円	120m	1月につき	あり	なし
C 産業プラザ横	1,200円	550m	1月につき	なし	あり
D 京急蒲田呑川緑道	3,000円	270m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

京急蒲田駅は有料制の区営自転車等駐車が3か所、登録制の区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が3か所ある。また、施設等自転車等駐車が7か所あり、収容可能台数は平日ピーク時の自転車の乗入台数を大きく上回っている。なお、区営自転車等駐車及び民営自転車等駐車の最大利用率は場所により差はあるが、100%には達していない。

近年、京急蒲田駅周辺では駅前広場や国道拡幅などが行われており、まちの景観が大きく変貌している。また、放置禁止区域を拡大しているが、放置禁止区域外の放置自転車が目立っており、特に環状八号線沿いに集中している。

将来需要予測

区営自転車等駐車は2,556台、民営自転車等駐車633台と需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。ただし、放置自転車に関しては発生箇所が商店街等に分散しており、放置自転車の発生箇所の近くには区営自転車等駐車、民営自転車等駐車がない状態にある。

環状八号線の放置自転車は、放置禁止区域指定後に台数が減少したものの、依然として各地点で発生している。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 民営自転車等駐車の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 京急蒲田駅本線高架下	713台	-	0台	397台	316台
B 京急蒲田駅空港線高架下	1,041台	-	0台	826台	215台
C 産業プラザ横	702台	-	0台	450台	252台
D 京急蒲田呑川緑道	100台	100台	0台	0台	0台
合計	2,556台	100台	0台	1,673台	783台

(30) 雑色駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
2,255台	273台	2,528台	813台	632台	153台	211台	1,809台	102.8%	1,861台	667台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 雑色駅高架下	2,000円	20m	1月につき	あり	あり
〃	1,800円	20m	1月につき	あり	あり
〃	1,700円	210m	1月につき	あり	あり
〃	1,500円	210m	1月につき	あり	あり
C 雑色駅西口	1,600円	10m	1月につき	なし	なし
D 雑色 (無料)	0円	350m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

雑色駅は区営自転車等駐車が3か所、民営自転車等駐車が1か所ある。平成29年時点では、自転車の乗入台数が平日ピーク時で1,738台、休日ピーク時で1,460台となっている。また、現在の収容可能台数は3,000台程度となり、需要を賅っている状況である。

放置自転車は、前回調査時（平成25年）と比べ、改善傾向であるが、放置禁止区域内外に依然として存在する。区営自転車等駐場に余裕がある中、自転車の放置が発生している。

将来需要予測

区営自転車等駐車場は2,255台、民営自転車等駐車場273台と需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。なお、放置自転車は雑色商店街を中心に発生している状況にある。

◆施策のポイント

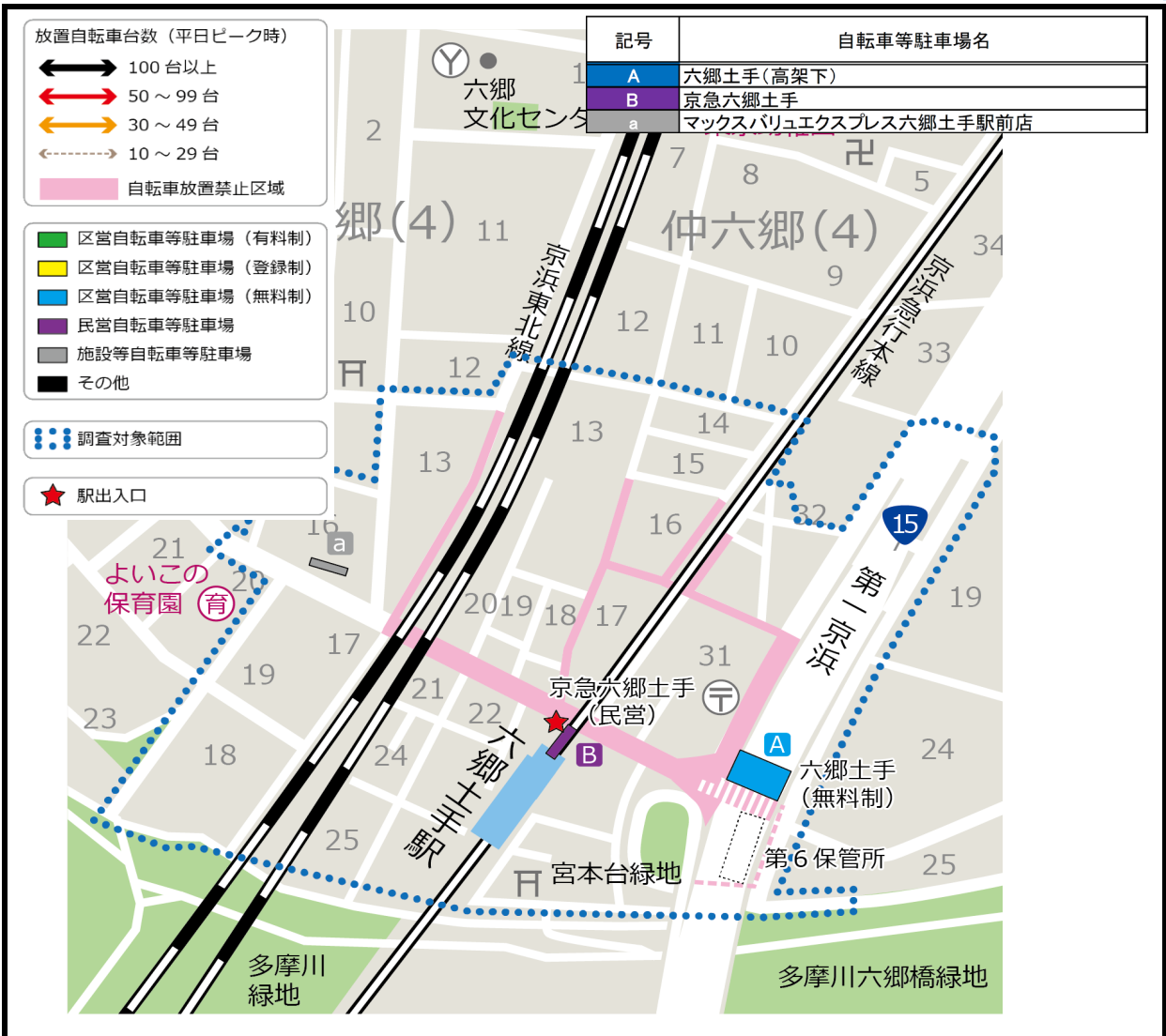
- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

■区営駐車場の収容台数

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A-B 雑色駅高架下	1,390台	-	0台	965台	425台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 雑色駅西口	665台	-	0台	307台	358台
D 雑色（無料）	200台	-	0台	0台	200台
合計	2,255台	-	0台	1,272台	983台

※一時には無料駐車場を含む。

(31) 六郷土手駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
343台	280台	623台	0台	540台	241台	92台	873台	103.7%	905台	-282台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 六郷土手(高架下)(無料)	0円	5m		あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

六郷土手駅は区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は区営が平日160%、休日137%、民営が平日86%、休日46%となっており、収容台数以上に駐車されている場合がある。

自転車の乗入台数に対し、収容台数が下回っていることから駐車スペースの確保が必要である。なお、駅の西側の放置禁止区域外に放置自転車が見られるが、駅の西側に自転車等駐車がいないことが自転車を放置しやすい原因と推察される。

将来需要予測

区営自転車等駐車場343台と、民営自転車等駐車場280台の合計623台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は873台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率103.7%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。

区営自転車等駐車場は無料のため、収容台数343台に対して540台（表では「一時利用」扱いで処理）と収容台数を大きく上回る状況となっている。

◆施策のポイント

- 1 無料制自転車駐車場の機械化・有料化
- 2 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 六郷土手（高架下）（無料）	343台	-	0台	0台	343台
合計	343台	-	0台	0台	343台

※一時には無料駐車場を含む。

(32) 糀谷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (充足)
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
1,644台	0台	1,644台	655台	393台	0台	381台	1,429台	103.3%	1,476台	168台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 糀谷駅	2,000円	90m	1階1月につき	あり	なし
”	1,800円	90m	2階1月につき	あり	なし
B 糀谷駅前地下	1,800円	160m	1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

糀谷駅は区営自転車駐車が2か所ある。平日ピーク時の自転車の乗入台数は1,258台で、収容台数を下回っている。
 区営自転車等駐車の最大利用率は平日で70%に達しておらず余裕がある。ただし、駅の西部に自転車等駐車が集まっており、自転車等駐車場から離れた駅の北部や東部では放置自転車が点在している状態である。

将来需要予測

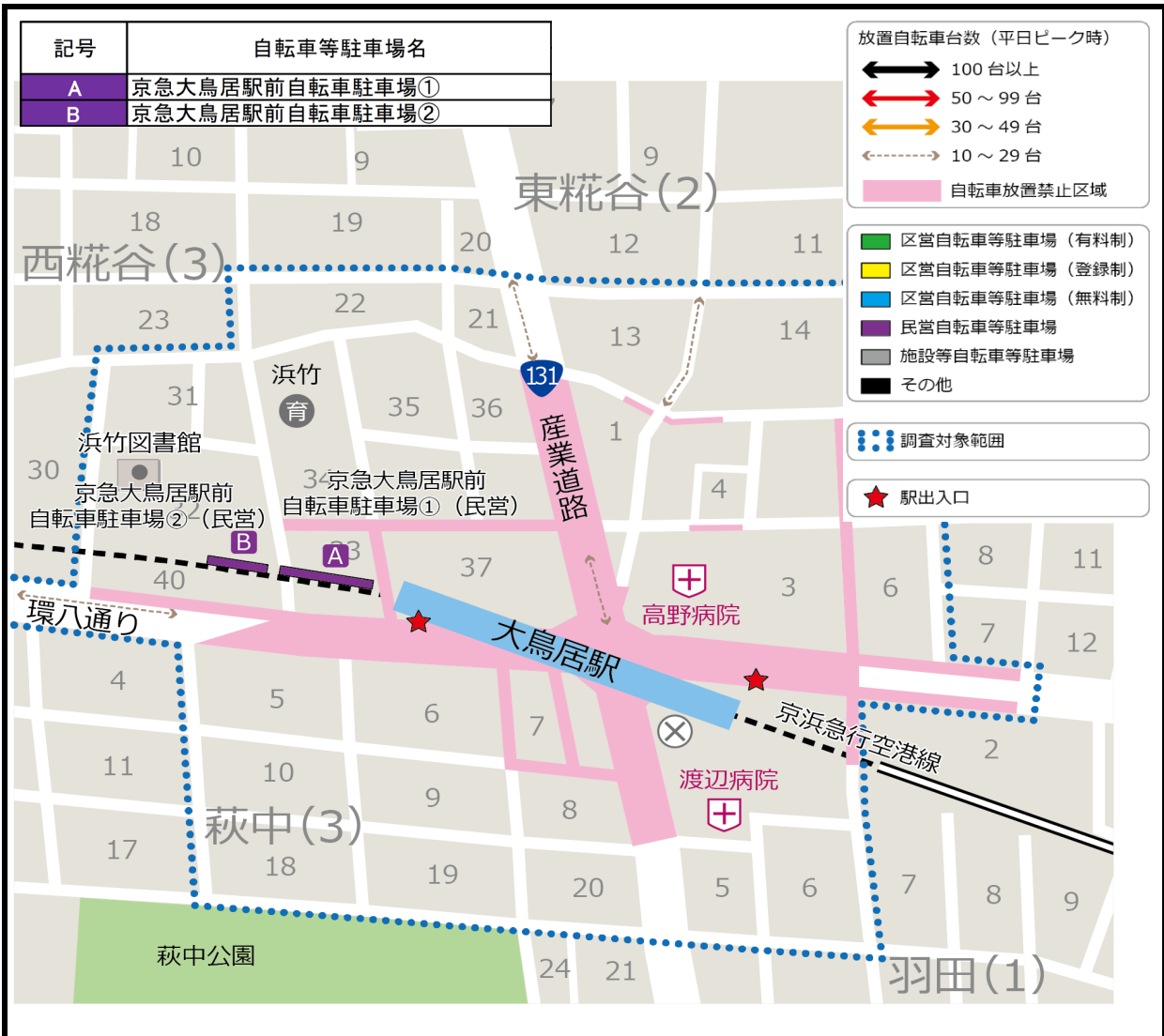
区営自転車等駐車場は収容台数1,644台と平成19年より若干減少したが大きな変化はなく、放置自転車381台を含めても需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。
 放置自転車に関しては、発生箇所が商店街や環八通り歩道部等に分散しており、発生箇所の近くには区営自転車等駐車場、民営自転車等駐車場がない状態にある。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 糀谷駅	844台	-	0台	473台	371台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 糀谷駅前地下	800台	-	0台	600台	200台
合計	1,644台	-	0台	1,073台	571台

(33) 大鳥居駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
0台	888台	888台	0台	0台	463台	188台	651台	102.5%	667台	221台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
なし	0円	—		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大鳥居駅は民営自転車等駐車が2か所あり、区営自転車等駐車場は整備されていない。

過去には700台を超える放置自転車があったが、放置禁止区域の見直しや駐輪マナーの啓発等により、現在では大幅に改善している。ただし、現在でも駅前の交差点付近には放置自転車があるほか、放置禁止区域外の北側や西側等、一部に放置自転車が点在している状態である。

将来需要予測

鉄道事業者による民営自転車等駐車場のみで地域の駐輪需要に対応している駅であり、民営自転車等駐車場888台の供給に対して、需要は放置自転車を含めて651台と、比較的余裕のある状況にある。将来の人口の伸び102.5%を加味しても、十分に駐輪需要に対応可能である。

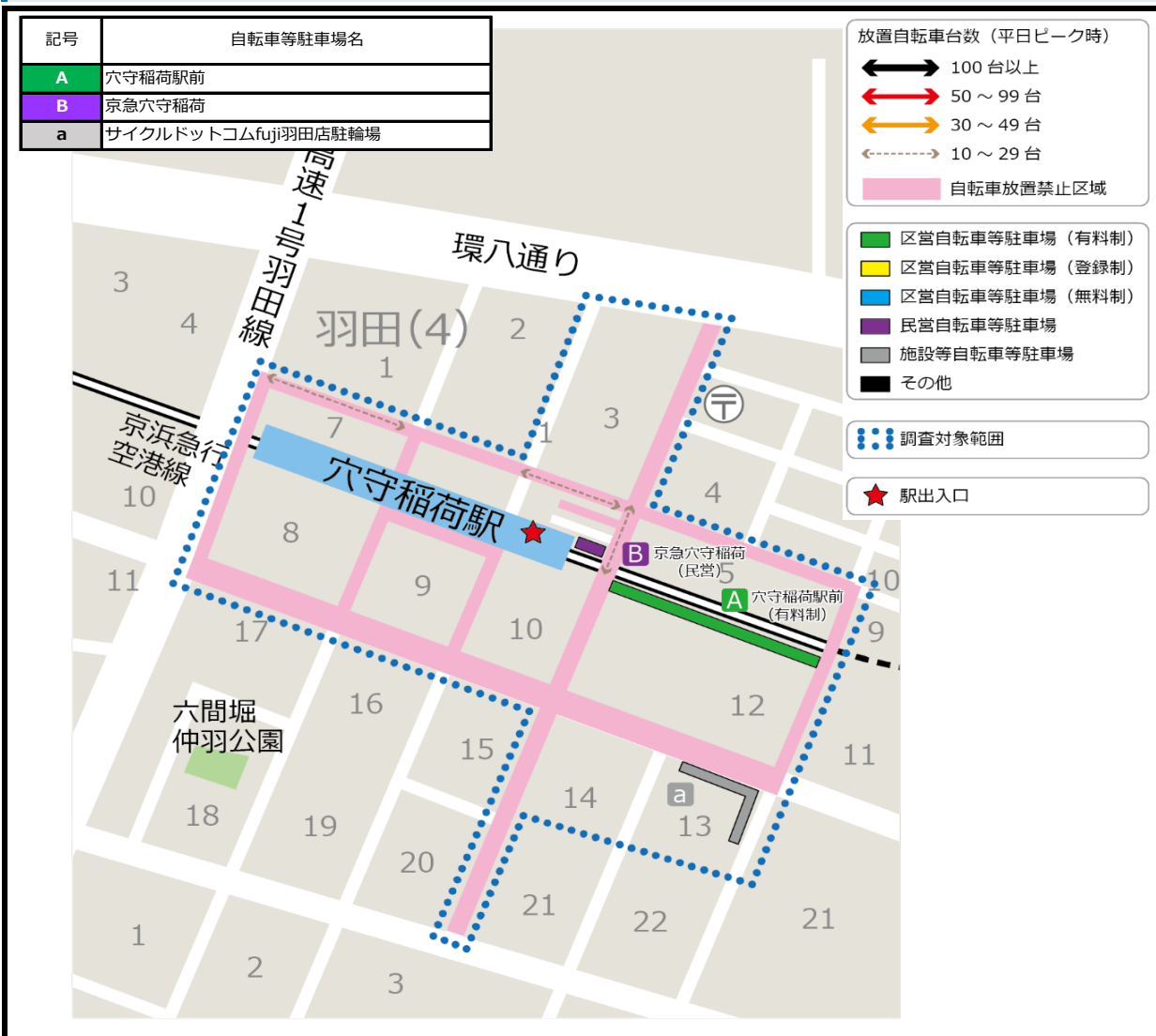
放置自転車は188台と比較的多く、環八通り沿い等に発生しており、民営自転車等駐車場から離れている場所に放置されている状況にある。

◆施策のポイント

- 1 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
なし	0台	-	0台	0台	0台
合計	0台	-	0台	0台	0台

(34) 穴守稲荷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
280台	81台	361台	188台	26台	78台	88台	380台	103.9%	395台	-34台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 穴守稲荷駅前	2,000円	110m	下段1月につき	なし	なし
〃	1,200円	110m	上段1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

穴守稲荷駅は区営自転車等駐車場1か所と、民営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が413台、休日が253台となっている。

駅の北側に放置自転車が点在しており、放置禁止区域内に集中する傾向である。

将来需要予測

区営自転車等駐車場で収容台数280台、民営自転車等駐車場で81台の合計361台を確保する。駐輪需要380台に対して若干の不足に留まっており、人口の伸び率103.9%を加味しても大幅な不足にならないと想定される。

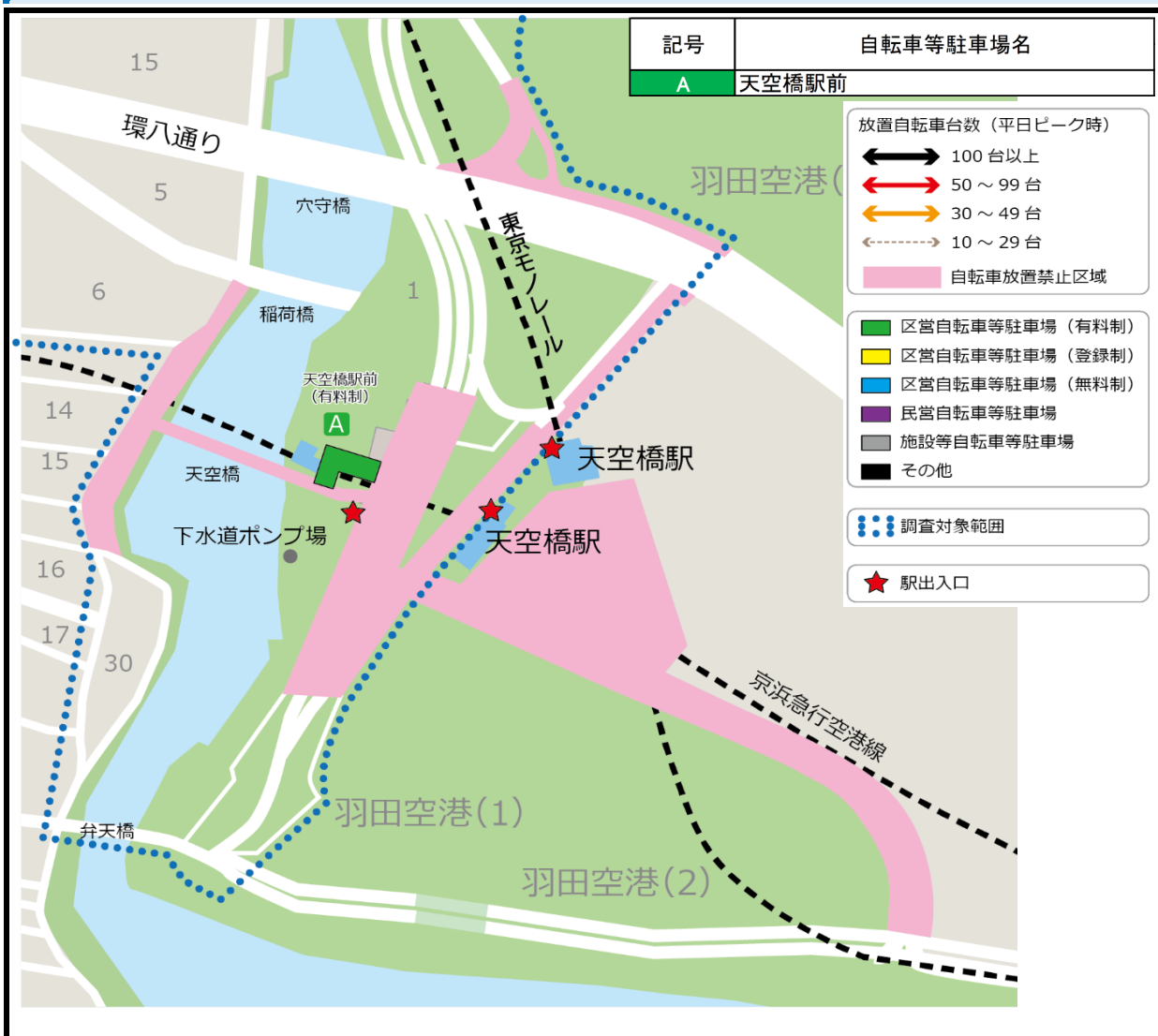
放置自転車は88台であり、自転車等駐車場の適正利用が期待されるが、放置自転車の発生場所と区営自転車等駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 穴守稲荷駅前	280台	-	0台	254台	26台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	280台	-	0台	254台	26台

(35) 天空橋駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
275台	0台	275台	210台	56台	0台	38台	304台	99.9%	304台	-29台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 天空橋駅前	1,400円	60m	1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

天空橋駅は区営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が260台、休日が290台となる。

平日の放置台数は減少傾向にあるが、休日の放置台数は増加している。なお、休日の調査日は駅周辺にてイベントが開催されていたため、放置自転車が多い状況であった。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車場275台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は304台と若干の不足傾向にあるが、将来の人口の増加率はほぼ横ばいであり、将来的にも若干の不足傾向が維持されると想定される。

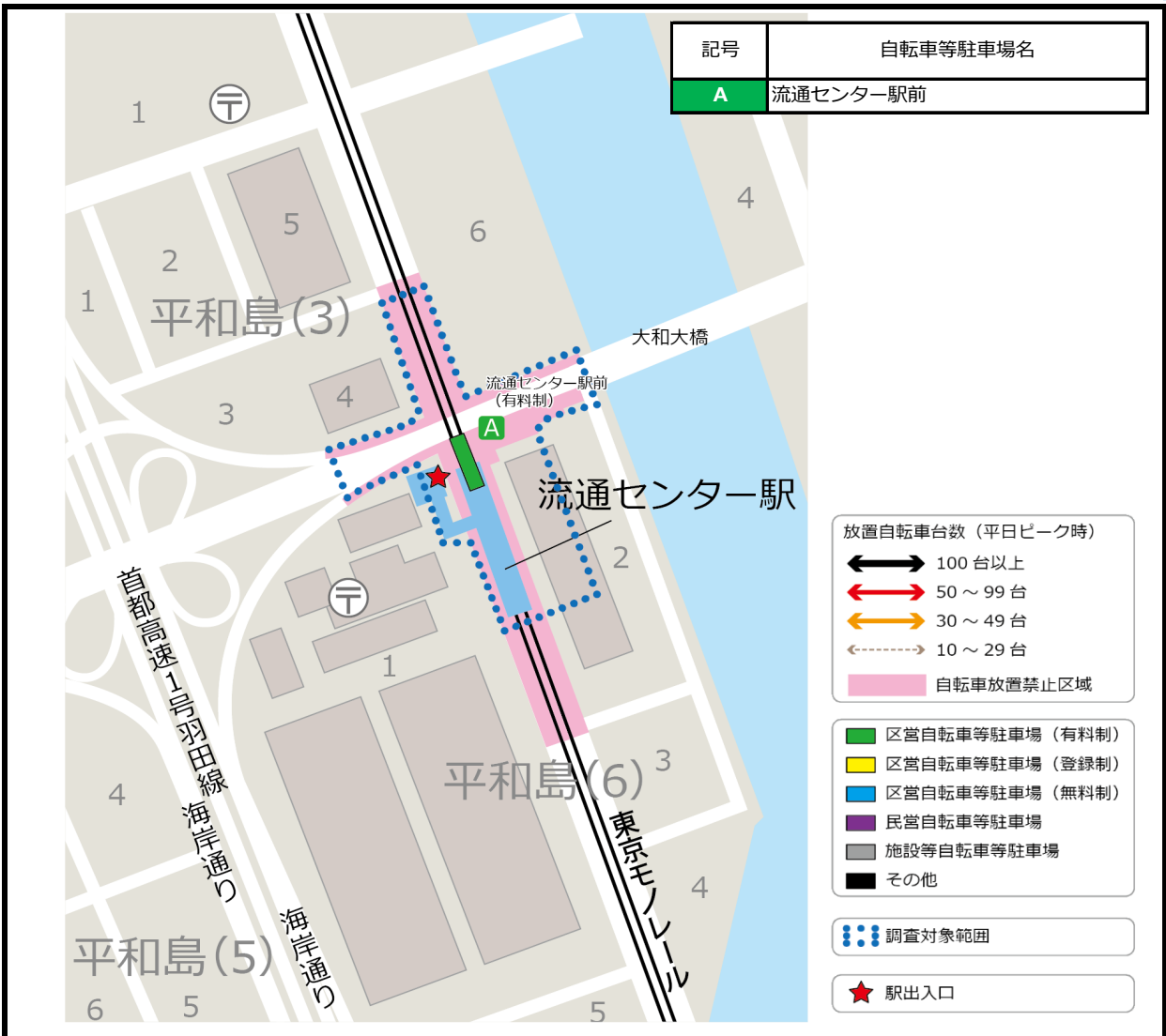
放置自転車は38台発生しているが、特定の箇所に集中するのではなく、数台ずつが分散して発生している状況にある。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 天空橋駅前	275台	-	0台	210台	65台
合計	275台	-	0台	210台	65台

(36) 流通センター駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
185台	0台	185台	0台	240台	0台	8台	248台	101.1%	251台	-66台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 流通センター駅前	100円	70m	24時間100円	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

流通センター駅は東京モノレール高架下に区営自転車等駐車が1か所ある。ピーク時の自転車の乗入台数が平日254台、休日315台であり、収容台数は不足している。区営の自転車等駐車の最大利用率は平日128%、休日153%となっており、収容台数以上に駐車している状況である。

また、放置禁止区域の設定がされていない地域であるが、放置自転車はほとんど見られない。

将来需要予測

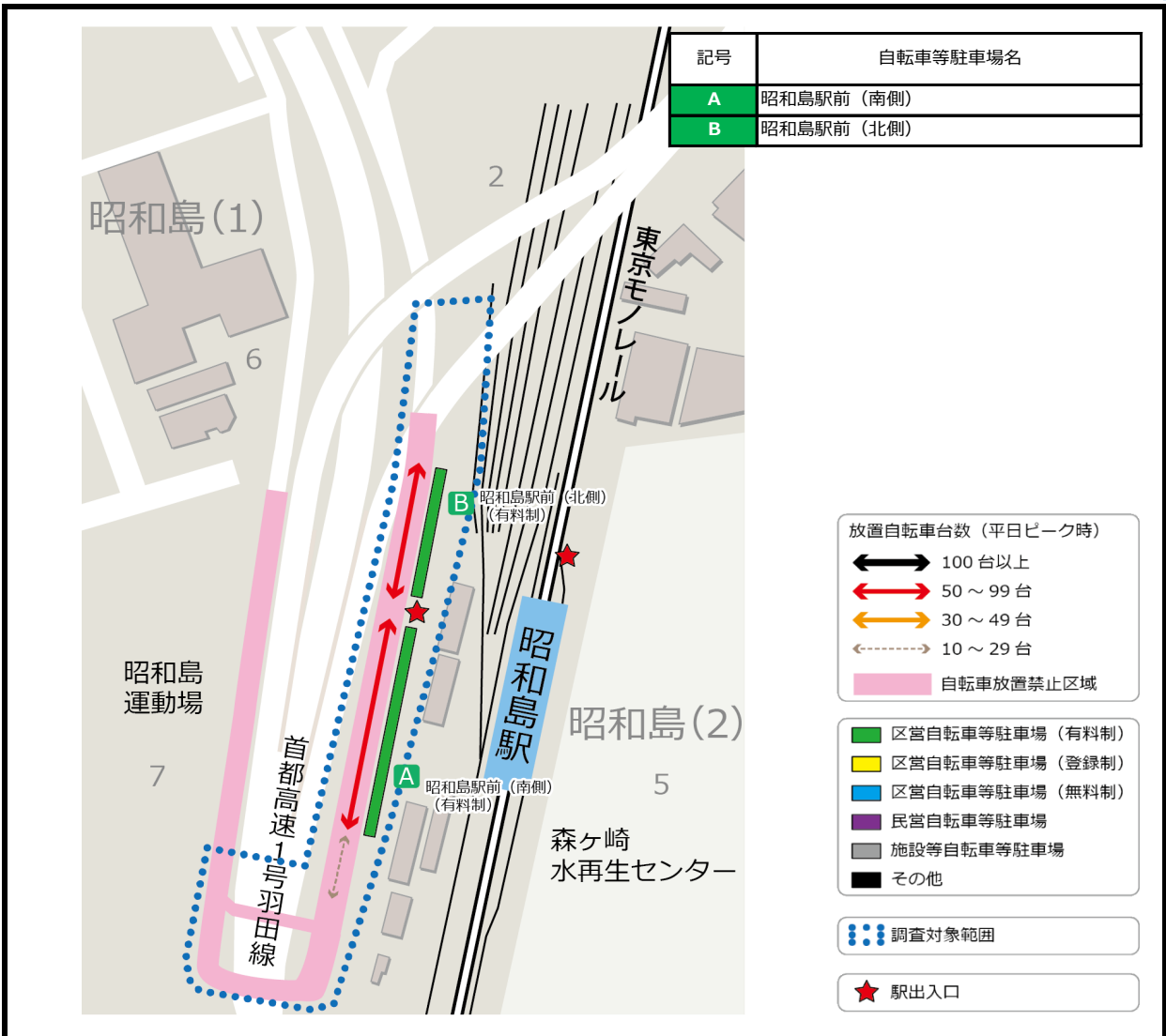
区営自転車等駐車場185台に対して、駅周辺の駐車需要は248台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率は101.1%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 流通センター駅前	192台	-	0台	0台	192台
合計	192台	-	0台	0台	192台

(37) 昭和島駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
600台	0台	600台	0台	450台	0台	170台	620台	103.1%	639台	-39台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 昭和島駅前	100円	0m	24時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

昭和島駅は区営自転車等駐車が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が555台、休日が328台となっている。

最大利用率は平日145%、休日100%と現状では収容可能台数以上に駐車を受け入れている。一方、平日ピーク時には、自転車等駐場に収容しきれないことが影響し、駅前に自転車が放置されていると考えられる。

将来需要予測

収容台数600台に対して、駐輪需要は620台（うち170台は放置）と供給量をわずかに上回る需要が発生しており、将来の人口増加率103.1%を加味しても若干の不足に留まると想定される。

区営自転車等駐車が有料化されたため、道路上への放置が増えている。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐場整備の検討
- 2 区営自転車等駐場の利用促進
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 昭和島駅前	893台	-	0台	0台	893台
合計	893台	-	0台	0台	893台

2. 大田区自転車等ネットワーク整備実施計画（抜粋）

I. 計画の概要

1. 計画の目的

現在、自転車の利用拡大が見込まれている一方で、自転車に関わる交通事故の割合が増加しています。このため、交通ルール・マナーの徹底とともに、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行空間の整備が喫緊の課題となっています。

大田区では、平成 22 年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同 24 年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」（以下、「整備計画」という。）を策定し、自転車通行環境整備の基本的な考え方を示しました。また、平成 24 年度には国土交通省および警察庁により「安心で安全な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）が策定されました。

このような背景のもとで、大田区では平成 26 年度に、「整備計画」に示された自転車ネットワーク候補路線における自転車走行空間整備形態の選定手順を定めた、「大田区における自転車通行空間の整備方針について（案）」（以下、「整備方針（案）」という。）を試案としてまとめ、これに基づき、候補路線の実際の道路状況、交通状況をあてはめ、整備形態を選定することとしています。

本計画は、上記整備計画及び整備方針（案）の内容をより具体化した実施計画で、大田区が自転車走行空間の整備を円滑かつ統一的に進めることを主な目的として策定します。

2. 自転車走行空間整備に関する検討の経過

区では、自転車走行空間の整備に関し、以下の検討を行ってきました。

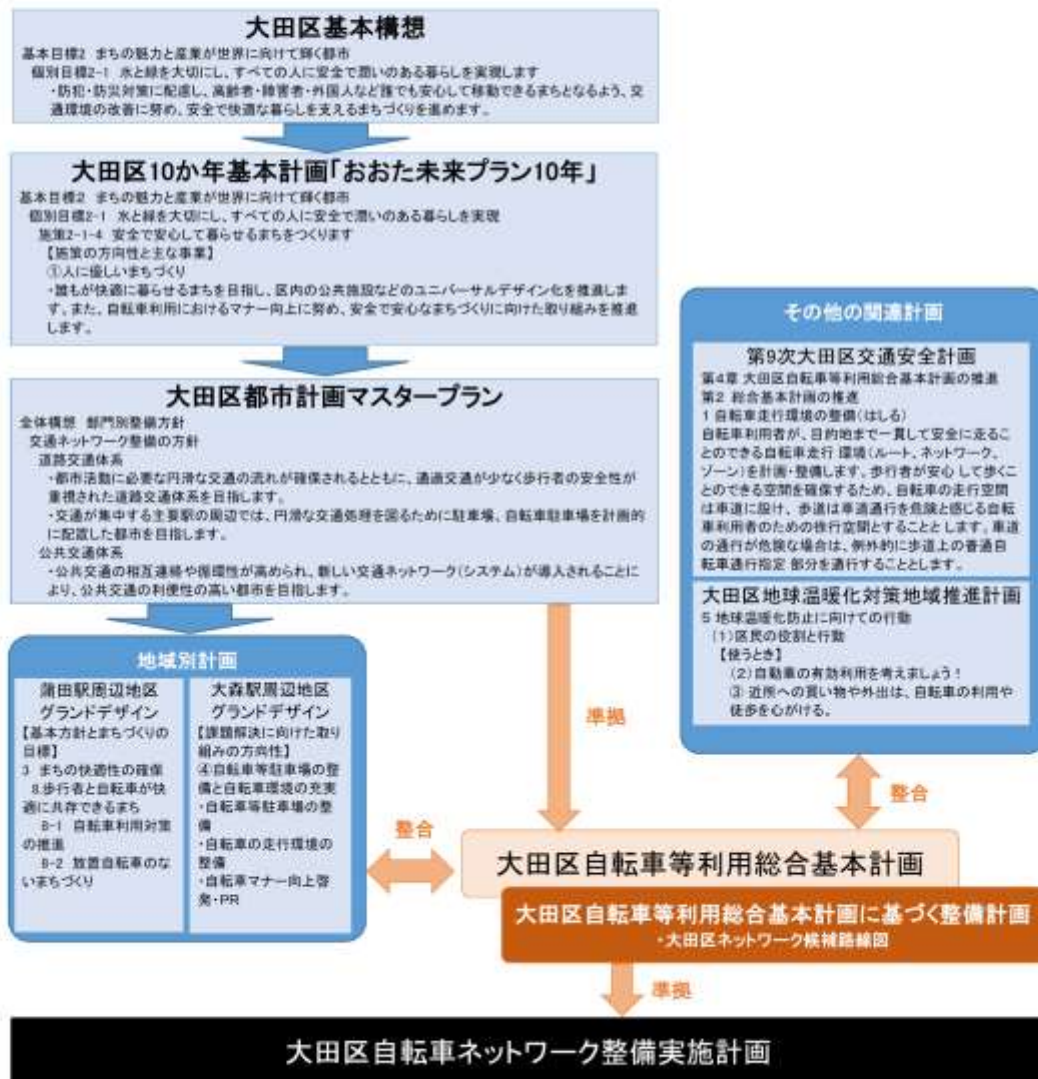
年度	計画等	概要
平成 22年度	大田区自転車等利用総合基本計画 策定	自転車ネットワーク計画を策定していく方針を打ち出しました
23年度	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画策定に向けた考え方	自転車ネットワーク候補路線を抽出
24年度	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画 策定 安心で安全な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）	整備方針と先行整備路線等の検討 池上通り等における自転車走行空間社会実験
25年度	「大田区における自転車通行空間の整備方針（案）」	ネットワーク候補路線における整備形態について検討 池上地区において 650mを先行整備
26年度	「大田区における自転車通行空間の整備方針（案）」	当面の試行案として策定しました

3. 計画の位置づけ

大田区は、20年後の区の目指すべき将来像を提示する「大田区基本構想」を平成20年10月に策定しました。そして、この基本構想を実現するために具体的な施策を体系的にまとめた大田区10か年基本計画「おおた未来プラン10年」において、「人に優しいまちづくり」を目標として定めています。

また、区内全体の都市計画分野の基本計画である「大田区都市計画マスタープラン」においては、「円滑な交通処理を図るために自転車駐車場を計画的に配置した都市を目指す」としています。

本計画は、これら上位計画に準拠し、また各関連計画と整合を図るものとし、自転車利用者や道路交通体系のみならず、区民生活の向上やまちづくりに寄与することを前提としたものとします。



I. 計画の概要

4. 対象区域

大田区全域を対象とします。また、以下の4地域に区分します。

大田区道を対象とすることを基本としますが、ネットワークの形成上必要に応じて国道や都道と協議を行い、連携を図ります。

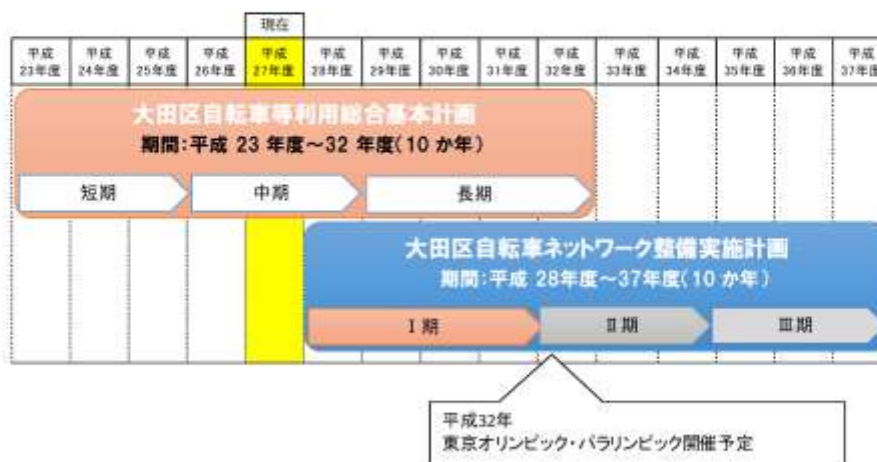


5. 計画の期間

本計画は平成28年度から平成37年度までの10年間の計画です。

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、早期かつできる限り長距離の整備が要請されることから、開催前年となる平成31年度までの4か年を「Ⅰ期」と設定し、平成32～34年度（3か年）を「Ⅱ期」、平成35～37年度（3か年）を「Ⅲ期」として計画します。

なお、各期末において、計画の見直しを行います。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

1. 自転車ネットワーク候補路線選定の考え方

(1) ネットワーク候補路線選定の視点

◆ 区民のための日常利用ルート

大田区内の自転車交通の目的は、約半数が買い物・私用であり、次いで直行型の通勤（自宅から直接会社まで行く）、鉄道利用（駅への端末交通）の順に多くなっています。

また、鉄道を利用しない自転車利用者の目的地は、区内が 91%と多くを占めることから、住居地域（発生地）と拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワークを構築します。

◆ 非日常ルート

区民だけでなく、来訪者のために観光拠点やレクリエーション施設を結び、回遊性をもったルートを整備します。

ネットワーク路線の想定利用シーン

自転車利用目的	出発地		目的地	区内ネットワーク路線
通勤	自宅	⇔	鉄道駅	蒲田駅、大森駅など自転車乗り入れ台数の多い駅
	自宅	⇔	会社	町工場集積エリアや工場地帯 オフィスが多いエリア
業務	会社	⇔	目的施設	業務目的で訪れる施設
通学	自宅	⇔	鉄道駅	蒲田駅、大森駅など自転車乗入台数の多い駅
	自宅	⇔	学校	自転車通学者の多い大学、高校周辺
買い物・私用	自宅	⇔	目的施設	大規模商業施設、銀行、公共施設等
	目的施設	⇔	目的施設	
レクリエーション	自宅	⇔	レクリエーション施設	公園
	自宅	⇔	観光施設	来訪者の多い観光施設
	観光施設	⇔	観光施設	

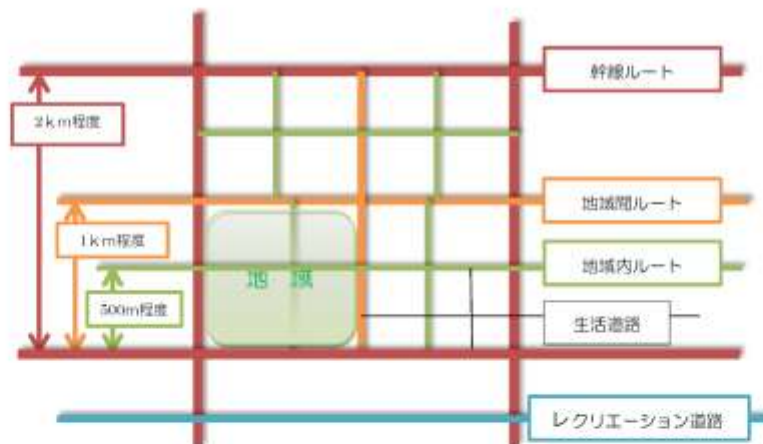
Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

(2) ネットワークの位置づけと特徴

位置づけ		構成	備考
広域的ネットワーク	主に大田区をまたがるルート (3km以上の移動)	幹線ルート	自転車専用空間（自転車道、自転車レーン）の確保 一定の法定速度を確保できるルートを設定
		レクリエーション道路	呑川、内川、六郷用水、海辺の散策路など
地域内ネットワーク	主に区域内移動のためのルート (3km以内の移動)	地域間ルート	地域間を結ぶルートを設定 駅までの速達性を確保できるルートを設定
		地域内ルート	買い物等日常生活の利用に対しては、区域内交通の利便性を確保できるルートを設定

＜ネットワーク路線の道路延長（片側）の目安＞

地域	面積	人口0地区を除く面積	500m間隔道路延長
大森	18.39 k㎡	14.05 k㎡	56.20 km
調布	11.43 k㎡	11.43 k㎡	45.72 km
蒲田	11.24 k㎡	11.24 k㎡	44.96 km
菟谷・羽田	17.75 k㎡	4.97 k㎡	19.88 km
大田区全体	58.81 k㎡	41.69 k㎡	166.76 km



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

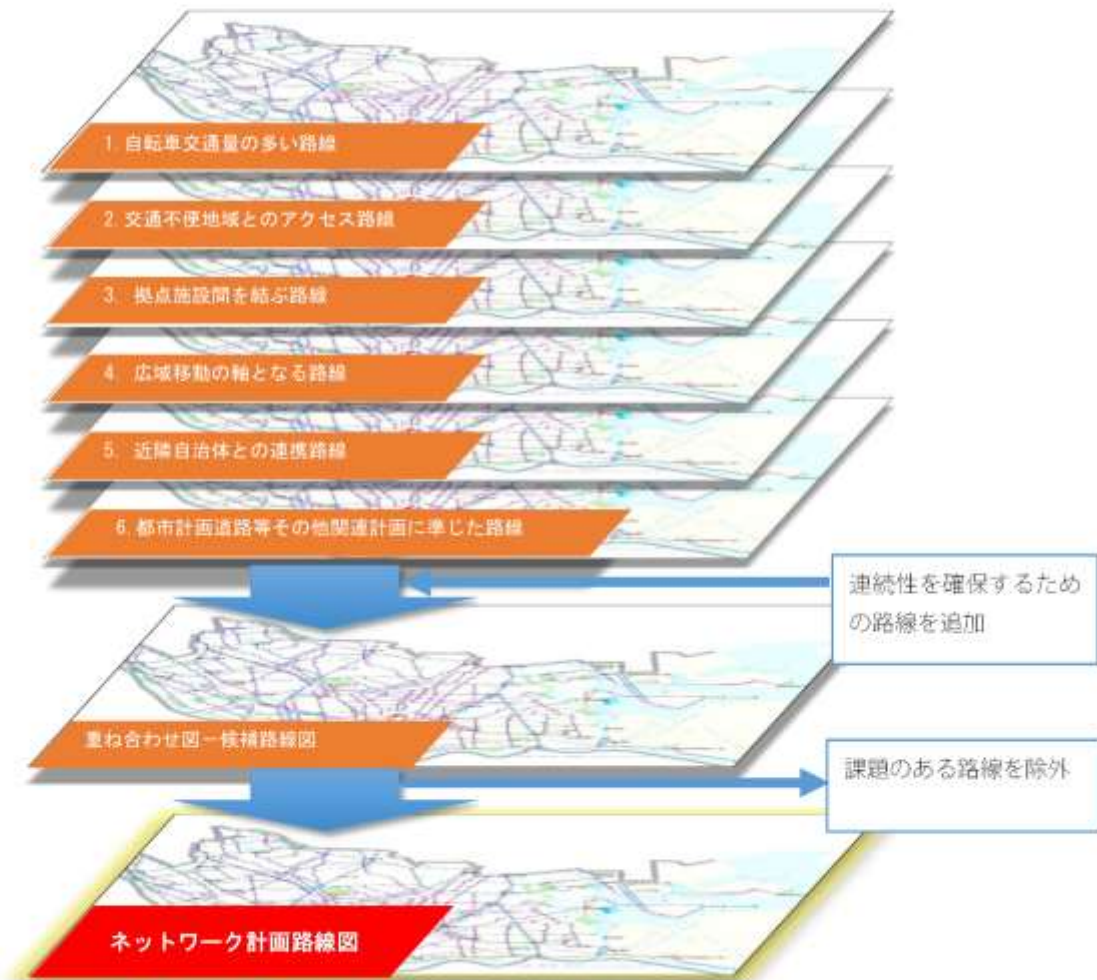
2. 自転車ネットワーク候補路線の選定

(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定フロー

自転車ネットワーク形成の目的や考え方に応じて、以下に示す選定の考え方に従って、自転車ネットワークの候補路線を抽出します。

抽出するネットワーク路線の量の目安として、区内のどこから自転車を利用し始めても 1～2分(距離では約 250m)でネットワーク路線に到達でき、移動距離の半分以上をネットワーク上で安全に移動できることを目指します。そのため、概ね 500m 間隔でネットワークにアクセスできるよう、路線を抽出します。

以下の個別 6 項目を重ね合わせ、さらに連続性確保のための路線を追加して、候補路線図を作成します。次に、課題のある路線を除外し、自転車ネットワーク路線図を選定します。



Ⅲ.自転車ネットワーク路線の選定

(2) 自転車ネットワーク候補路線の抽出項目

① 自転車交通の多い路線

各種交通量調査の結果から、自転車交通量の多い路線を抽出します。



※参考とした交通量データ

- ・平成12年道路網整備基礎調査（平日昼12時間交通量）
- ・平成17年道路交通センサス（24時間交通量）
※12時間交通量への変換係数（昼夜率）を0.7に設定し計算した値
- ・平成22年道路交通センサス（12時間交通量）
- ・平成27年大田区調査（平日昼12時間交通量）

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

② 交通不便地域とのアクセス路線

交通不便地域（鉄道駅から 800m を超え、かつバス停から 300m を超える地域）では、自転車の分担率が高く、重要な交通手段となっています。

そのため、交通不便地域とのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。

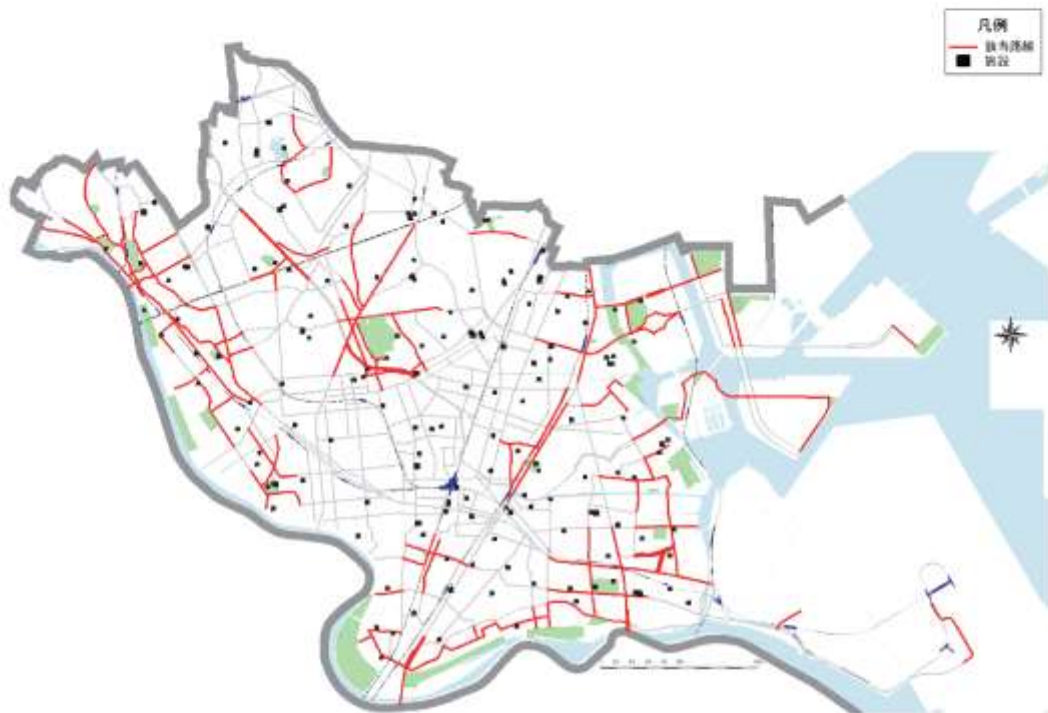


Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

③ 拠点施設間を結ぶ路線

商業施設、公共施設、余暇・観光施設²については、区民が自転車で多く利用する施設であるため、区民の各施設へのアクセス性を高める目的として評価します。

そのため、施設間を結ぶ路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。



² 区民施設、区の出張所、図書館、博物館、保育園、公園・運動施設、病院

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

④ 自転車駐車場へのアクセス路線

駅周辺の自転車駐車場は多くの自転車が集中する施設であり、その接続路線は自転車交通が集中し、自転車や歩行者の交錯が発生する恐れがあります。一方、駅周辺における放置自転車削減の観点からは自転車駐車場への誘導を促進する必要があります。

そのため、自転車駐車場へのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

⑤ 広域移動の軸となる路線

広域移動の軸となる路線については、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。

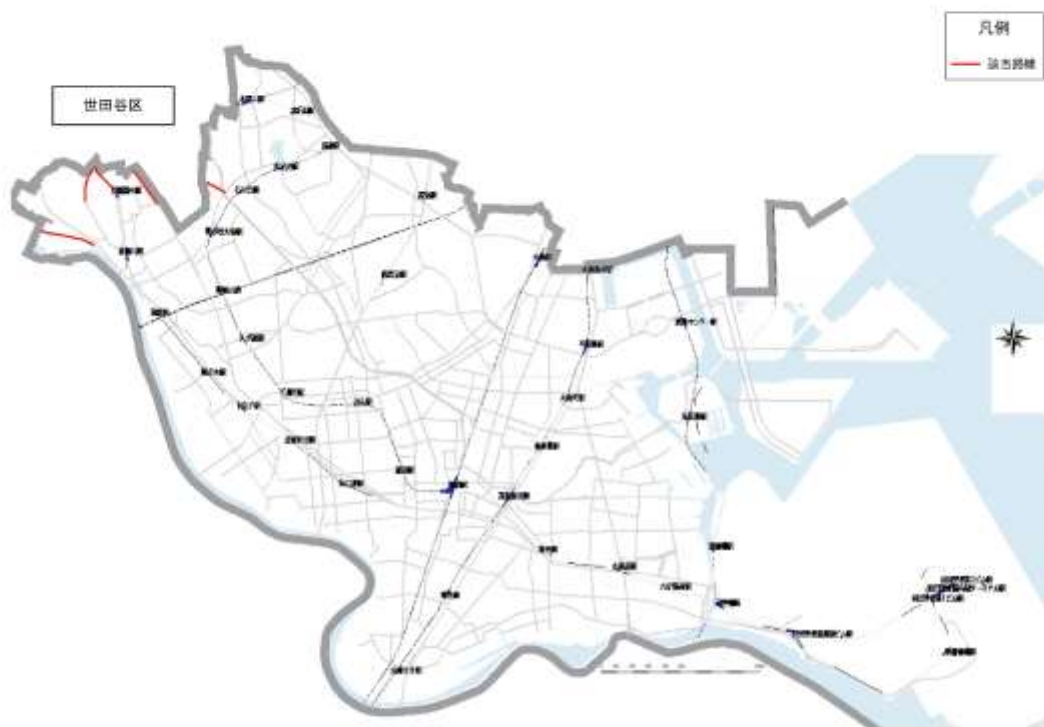


Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

⑥ 近隣自治体との連携路線

近隣自治体とのネットワークについては、世田谷区において「世田谷区自転車ネットワーク計画」が策定されており、連続性確保の観点から、大田区内においても世田谷区で指定された路線との接続を考慮する必要があります。

そのため、近隣自治体との連携路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。



Ⅲ.自転車ネットワーク路線の選定

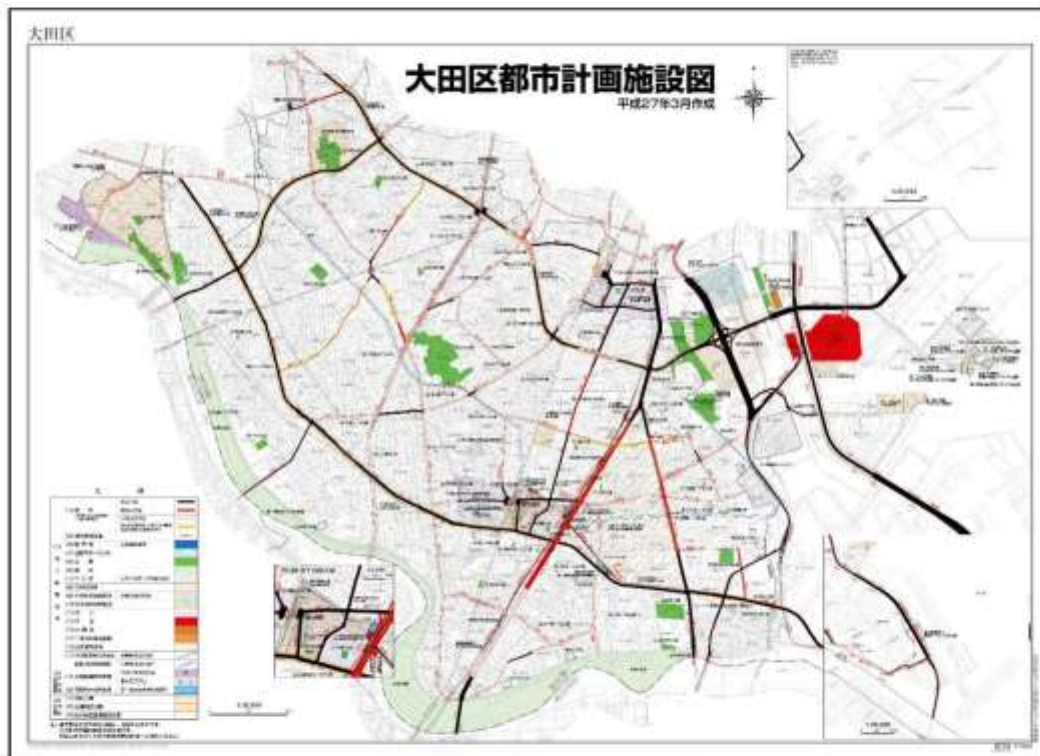
⑦ 都市計画道路等その他関連計画に準じた路線

都市計画道路は、既存の区道と比較し、連続性が高く線形も良いことから、整備にあわせて自転車走行空間の整備を進めていくことで、ネットワーク全体の連続性の形成に寄与できます。

特に、これから事業が進捗する路線については、当該路線に自転車走行空間を計画的に取り込むことが可能であるため、整備水準の高い自転車走行空間の確保が期待できます。

そのため、都市計画道路のうち、これから事業が進捗する路線については、ネットワーク候補路線として抽出します。

また都市計画や産業振興、観光に関するプランなどにもできる限り配慮してネットワーク候補路線を抽出します。



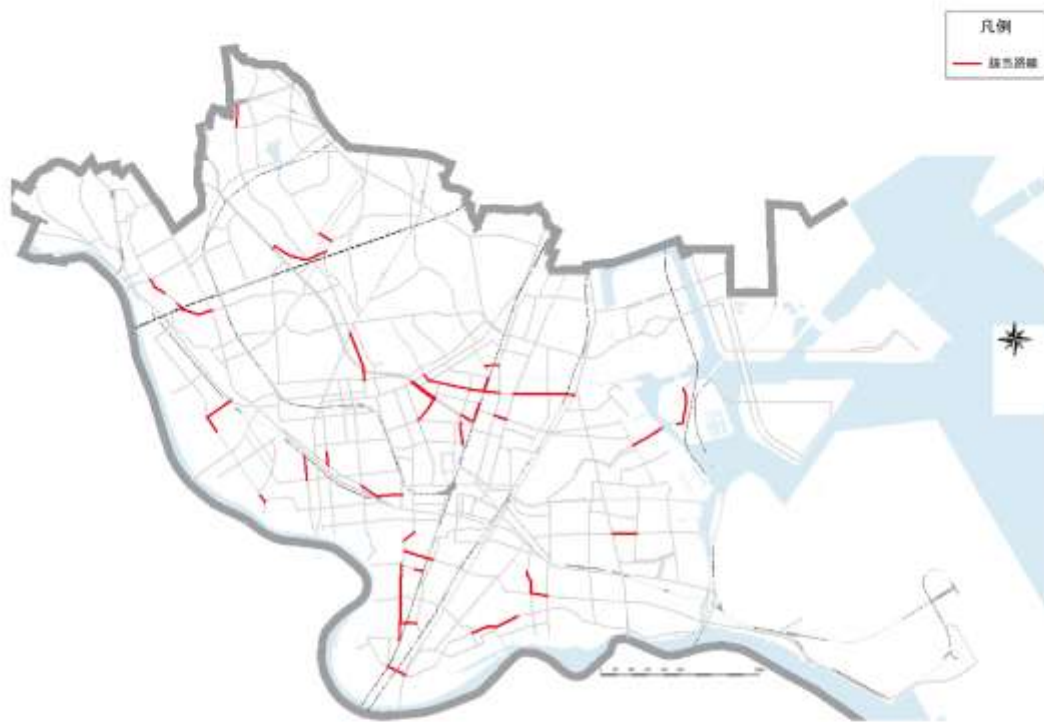
大田区都市計画施設図（平成27年3月作成）

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

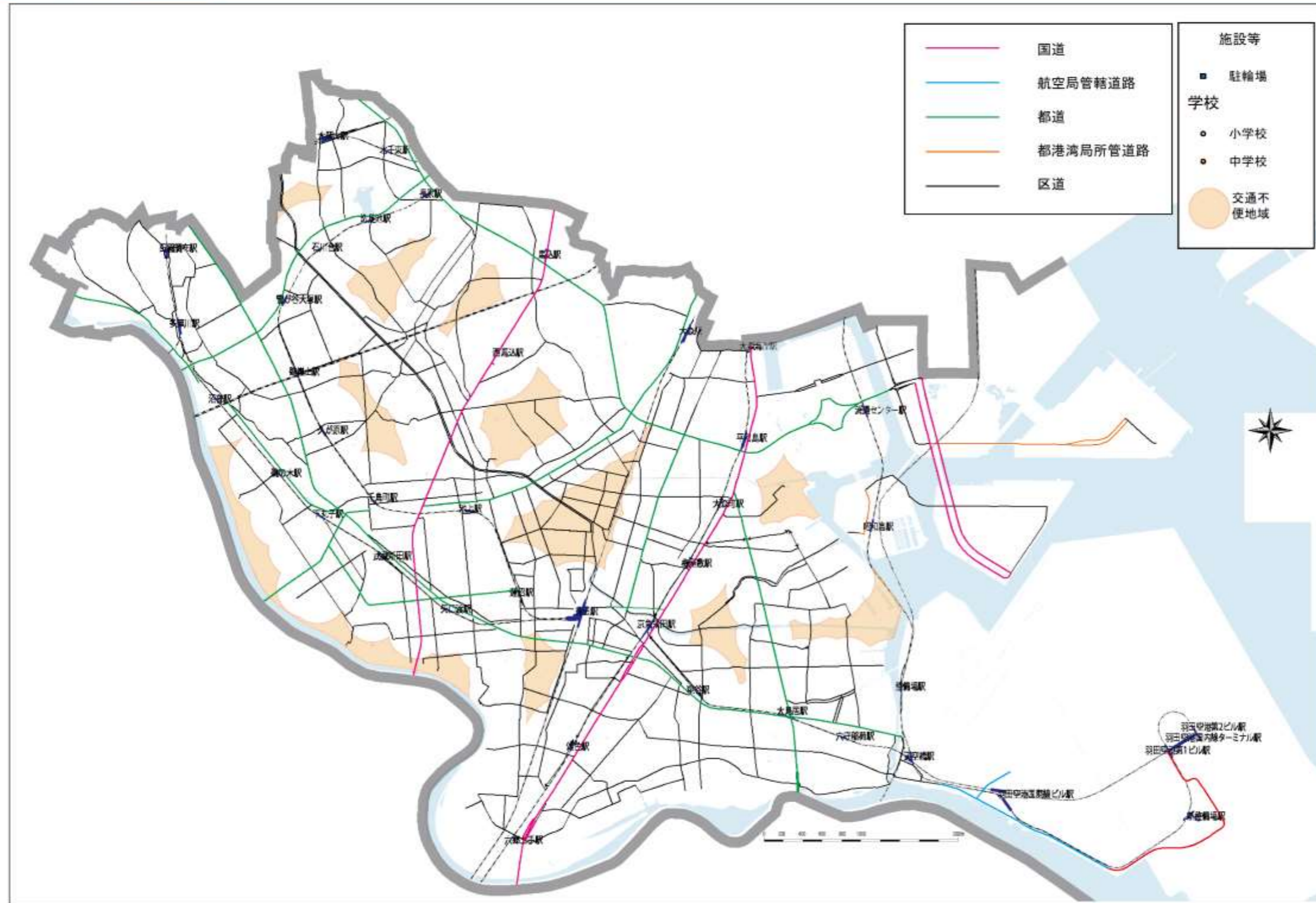
⑧ ネットワークの連続性確保に必要な路線

前頁までの①～⑦で抽出された路線のみでは、一部が細切れになるなどして、連続性の確保が不十分となります。

そのため、①～⑦の評価で選ばれた路線間をつなぐために必要な路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。



3. 自転車ネットワーク候補路線図



1. 基本的な考え方

(1) 自転車走行空間整備に関する基準等の整理

① 基準等の整理

道路状況により、普通自転車専用通行帯、自転車道、自転車走行指導帯、自転車歩行車道等を整備する場合には、以下の各種法令及び基準類に則ることとします。

- ・ 道路法及び関係法令（道路構造令）
- ・ 道路交通法及び関係法令
- ・ 自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集（平成 20 年 11 月：国土交通省、警察庁）
- ・ 自転車走行空間の設計のポイント（平成 21 年 7 月：国土交通省、警察庁）
- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）

② 用語

(ア)自転車走行空間

- ・ 自転車が走行（通行）するための道路、又は道路の部分をいう。

(イ)自転車

- ・ 道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。
- ・ なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。
- ・ 「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。

車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190 センチメートル

ロ 幅 60 センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 側座を付していないこと。

ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

(ウ)自転車道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。
- ・ なお道路交通法においても、自転車道として扱われる（第 2 条第 1 項第 3 号の 3）。

Ⅳ.自転車走行空間の整備形態

(工)自転車専用通行帯（普通自転車専用通行帯）

- ・ 道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

(オ)自転車歩行者道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。
- ・ なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。
- ・ 本計画では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

(カ)歩道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。
- ・ なお、道路交通法上も、歩道として扱われる（第 2 条第 1 項第 2 号）。

(キ)路肩

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

(ク)路側帯

- ・ 道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4 に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

Ⅳ. 自転車走行空間の整備形態

(2) 通行位置の考え方

整備にあたっては、自転車は「車両」としての大原則に基づき、車道左側に走行空間を設けることを前提とします。

一定の幅員が確保できず、普通自転車専用通行帯など道路交通法に則った整備ができない狭い道路においても、歩行者、自転車、自動車の安全が確保できる整備形態を設定します。

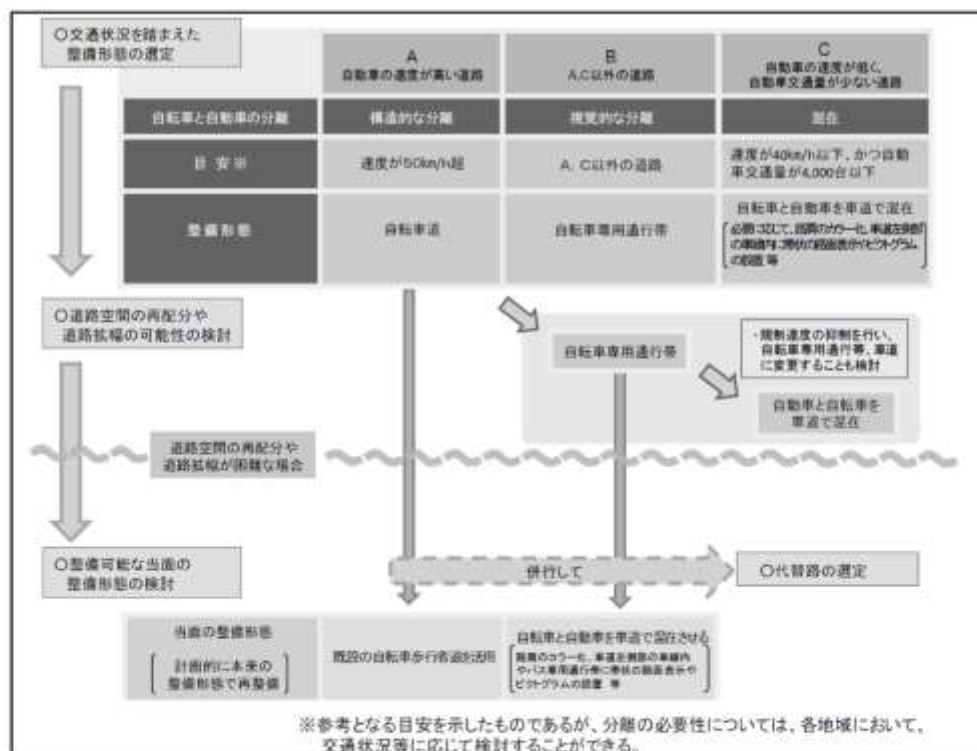
また、自転車の走行空間を明示することにより、歩行者や自動車運転者には、自転車が通行することを認識しやすくし、自転車利用者には通行位置の明確化や車道左側通行の徹底を促すことができる整備形態やサインとします。

なお、国道・都道については、道路管理者である国、東京都と、整備についての連携を図っていきます。

2. 整備形態の選定

(1) 整備形態フロー

整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）に基づき、以下のフローを用いることとします。



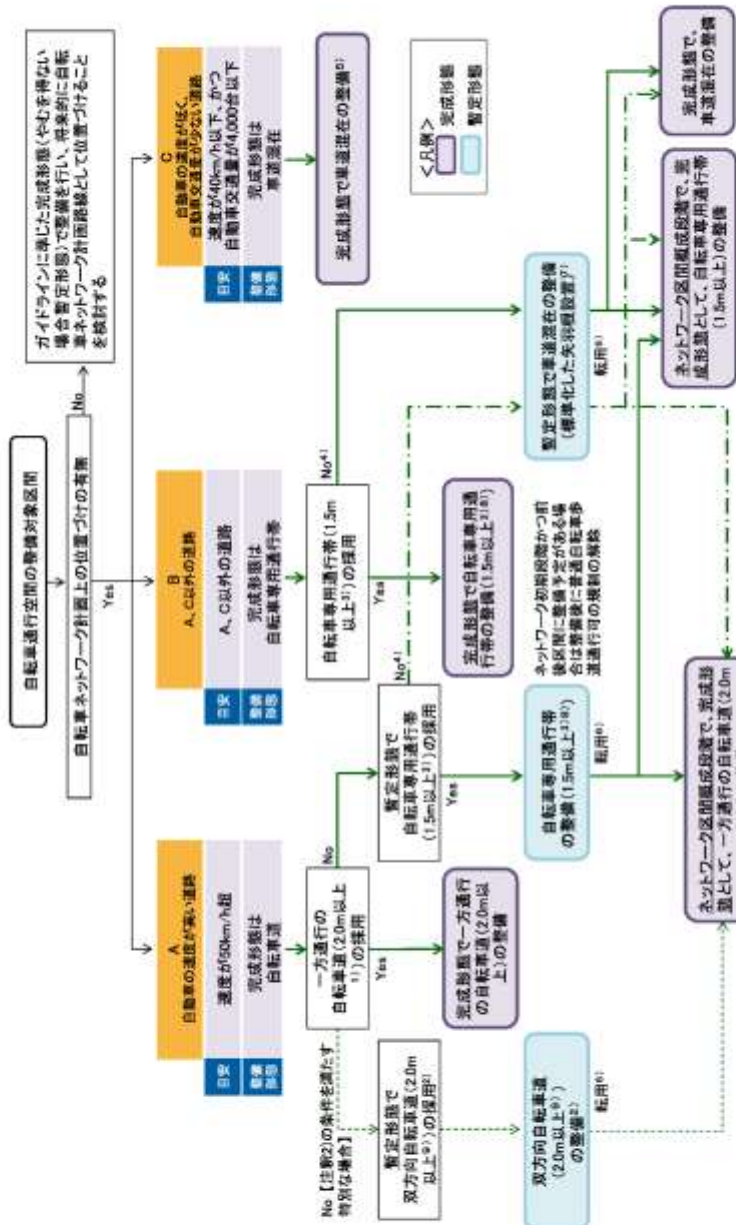
交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（P. I-10 図 I-3. 平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）

※平成 28 年 7 月に、上記ガイドラインの改訂が行われています。（次ページ掲載）

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

1. 自転車ネットワーク形成の進め方



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、及び側の自転車道については、自転車道のすれ違いの安全性を考慮し、2.0mよりも余裕をもった幅員確保とすることが望ましい。
 2) 及び側の自転車道が通行できる条件は次の条件を満たすこと。①一定の区間内で連続性が確保されていること。②区間内外に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が幅員が自転車道の幅員より安全に確保できること。④ネットワーク区間形成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 4) 自転車専用通行帯に幅員可能な1.5m以上の幅員を外部道路の外側に確保することを目指す。やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 5) 1.5m以上の幅員を外部道路の外側に確保することを目指す。やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 6) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 7) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 8) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 9) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は、区間は部分の右折専用通行帯等とし、区間の一端において管理的事例から1.5mを確保することが困難な場合は、幅員確保の一端で幅員1.0m以上とする。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。ネットワーク区間形成段階で幅員1.5mを確保することを目指す。
 ※ 自転車道の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置段階、自転車と自動車とを区別させる区間では、沿道状況に応じて、自転車専用通行帯の規制を強化することをとする。

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

IV. 自転車走行空間の整備形態

① 自動車の速度

自動車の速度は、実勢速度を考慮して決定することが望ましいですが、データに乏しいことから規制速度を基準として、上記の分類を行います。

② 自動車交通量の目安

自動車交通量の目安として、自動車速度が 40 km/h 以下で自動車交通量が 4,000 台/日以下の場合、車道混在型の整備となっています。

区における交通量調査はほとんどが昼 12 時間交通量 (7 時～19 時) のものであることから、昼夜率を「0.7」として判断します。また、一方通行路においては半分の交通量を基準と設定します。

空間分離の目安	相互通行路	一方通行路
自動車交通量 (24 時間)	4,000 台/日以下	2,000 台/日以下
自動車交通量 (12 時間)	2,800 台/日以下	1,400 台/日以下

③ 大型車交通量

上記のフローにおいては、大型車混入率に関する分類はありませんが、大型車の混入率が相当の割合である場合には、自転車の走行空間が安全に確保できるように配慮します。

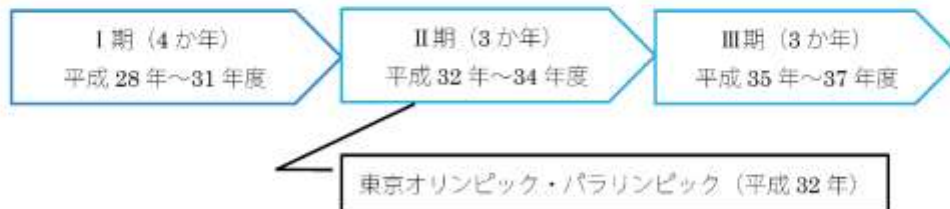
1. 整備の進め方

(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>

優先整備路線		
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、合わせて早期の整備を実施します。

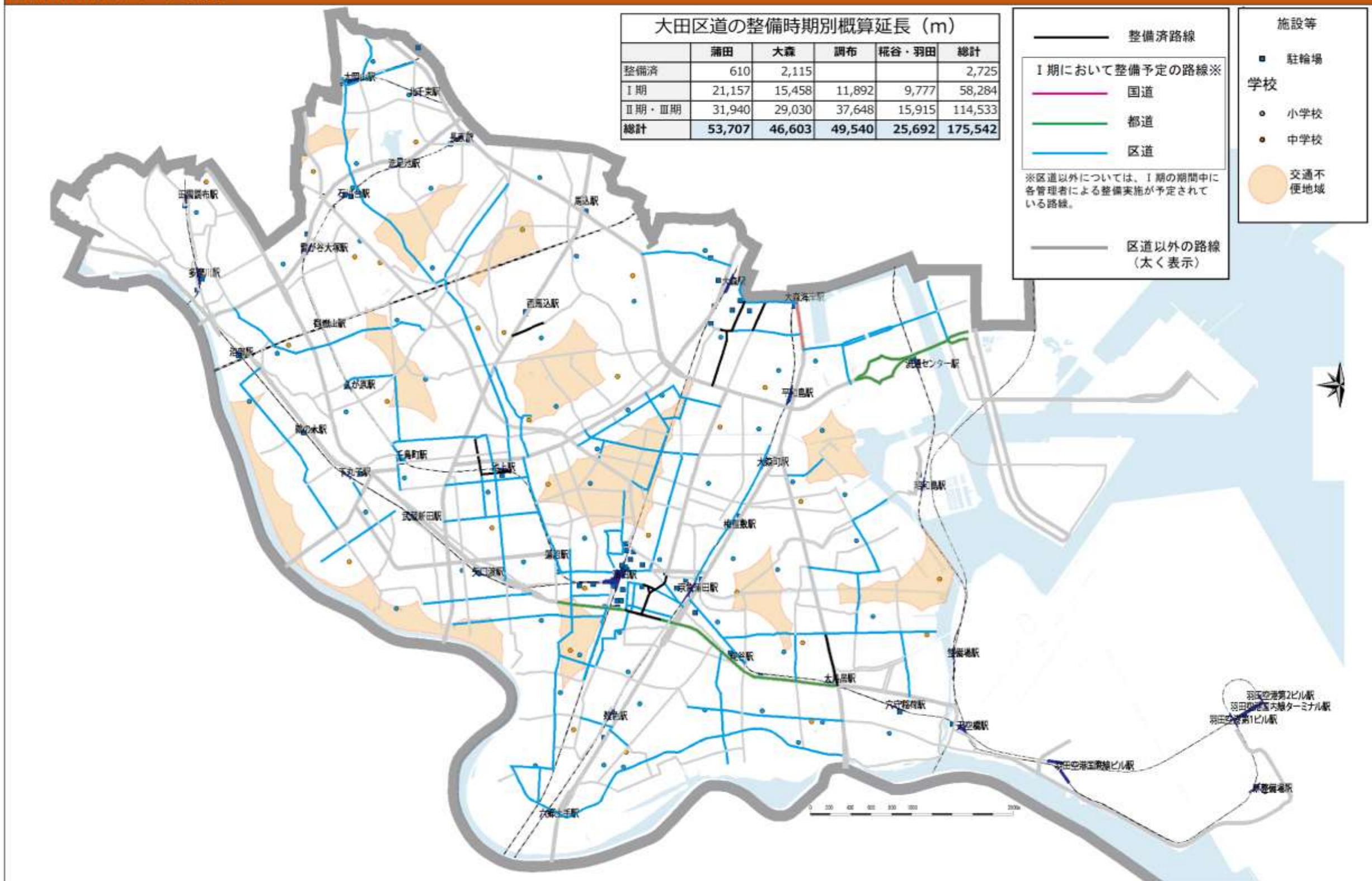
	重点整備 エリア名	エリア設定理由
1	東京オリンピック・パラリンピックエリア	大田スタジアムの隣にホッケー競技会場が造られる予定であり、またエリア内には公園等のリクリエーション施設も点在するため、来訪者や観光客の自転車利用における安全性や回遊性を高めることを目的として、自転車走行空間整備の重点エリアとします。
2	蒲田エリア	JR 蒲田駅は、区内で最も自転車集中台数が多い駅であり、ピーク時で約 15,000 台が集中しています。区役所が駅前にあり、また商業施設などが多く集積しています。さらに京急蒲田駅周辺は、京急線連続立体化事業や再開発により道路環境が向上する等で自転車利用が増加しているエリアです。 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るよう、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



3. 大田区自転車ネットワーク整備実施計画の見直しについて

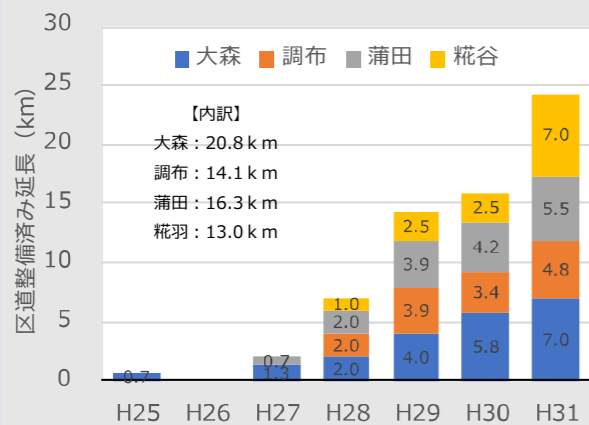
1. 背景・目的

- ・平成 27 年度に策定した「自転車ネットワーク整備実施計画」に基づき、自転車走行環境整備を進めてきました。
- ・第 I 期においては、区内の合計約 170 km のうち約 64 km の整備が完成しました。
- ・自転車ナビマーク・ナビラインの認知度や車道左側走行の遵守率は向上しました。

自転車の非利用者への認知度が低い、歩道の広い道路は遵守率が低い等の様々な課題

2. 整備実績

約 170km のうち、約 64km の整備を進めました。



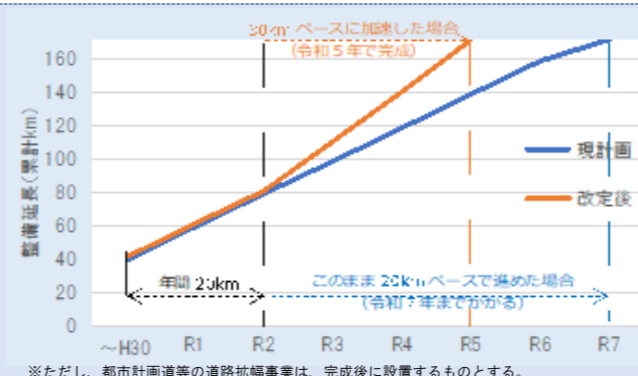
3. 成果と課題

<p><自転車交通量> 整備済み路線で自転車交通量が約 60% 増えており、自転車交通の集約化が進んでいる。</p>	➡	増加する自転車交通を円滑に誘導するためには、 ネットワークの分断 が障害となる。
<p><遵守率> 車道走行の遵守率が増加している。補助線（白破線）設置の実証実験で、車道走行率向上の効果がみられた。（2 か所測定：4%、12% 増加）</p>	➡	歩道を設置している路線の より多くの箇所 で効果の確認が必要。
<p><認知度> 自転車の利用者は、ナビライン等の認知度が比較的高い。（令和元年実施の「大田区自転車に関するアンケート調査」で 88% が知っていると回答）</p>	➡	自転車の非利用者（ドライバー等）はナビライン等の 認知度が利用者と比べて低い 。（令和元年実施の「大田区自転車に関するアンケート調査」で 49% が知っていると回答）
<p><事故> 整備前後を比較すると、対歩行者事故が減少する等の効果がみえる。（3 件⇒1 件）</p>	➡	整備済み路線が少ないため、該当する 自転車関連事故の数が少ない 。
<p><自動車の走行位置> ナビラインを避けて、走行する傾向がある。</p>	➡	幅員の狭い道路では、 自動車が圧迫感を感じ、センターラインを越える 可能性もある。

4. 課題解決に向けて

自転車交通の円滑化

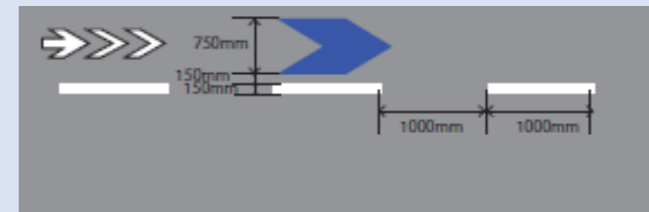
早期実現にむけて、整備距離の延伸



遵守率の向上

車道遵守率の向上のため補助線等の検討

自転車が走行する空間を確保する等の効果的な整備形態を、区画線を用いて設置する路線を検討する。



認知度の向上

自転車非利用者の認知度向上のため啓発活動の実施



事故情報

効果検証のための継続的な事故情報の収集

- 【事故情報】
- ・継続的な事故情報の収集
 - ・事故分析の手法検討
 - ・データの蓄積
- 【交通量】
- ・継続的な交通量調査
 - ・効果検証の手法検討
 - ・データの蓄積

自動車への配慮

自動車への圧迫感を抑制するための小型ナビライン等の実施

車線幅の狭い道路については、ナビラインの機能を維持しつつ、ドライバーへの圧迫感を緩和する。



5. 路線の見直しについて（令和 3 年度整備から）

- ・地域的なまとまりの中で、ネットワークの連続性を確保する路線を優先的に確保する。
- ・自転車の実際の交通量を考慮して、代替の路線を選定する。

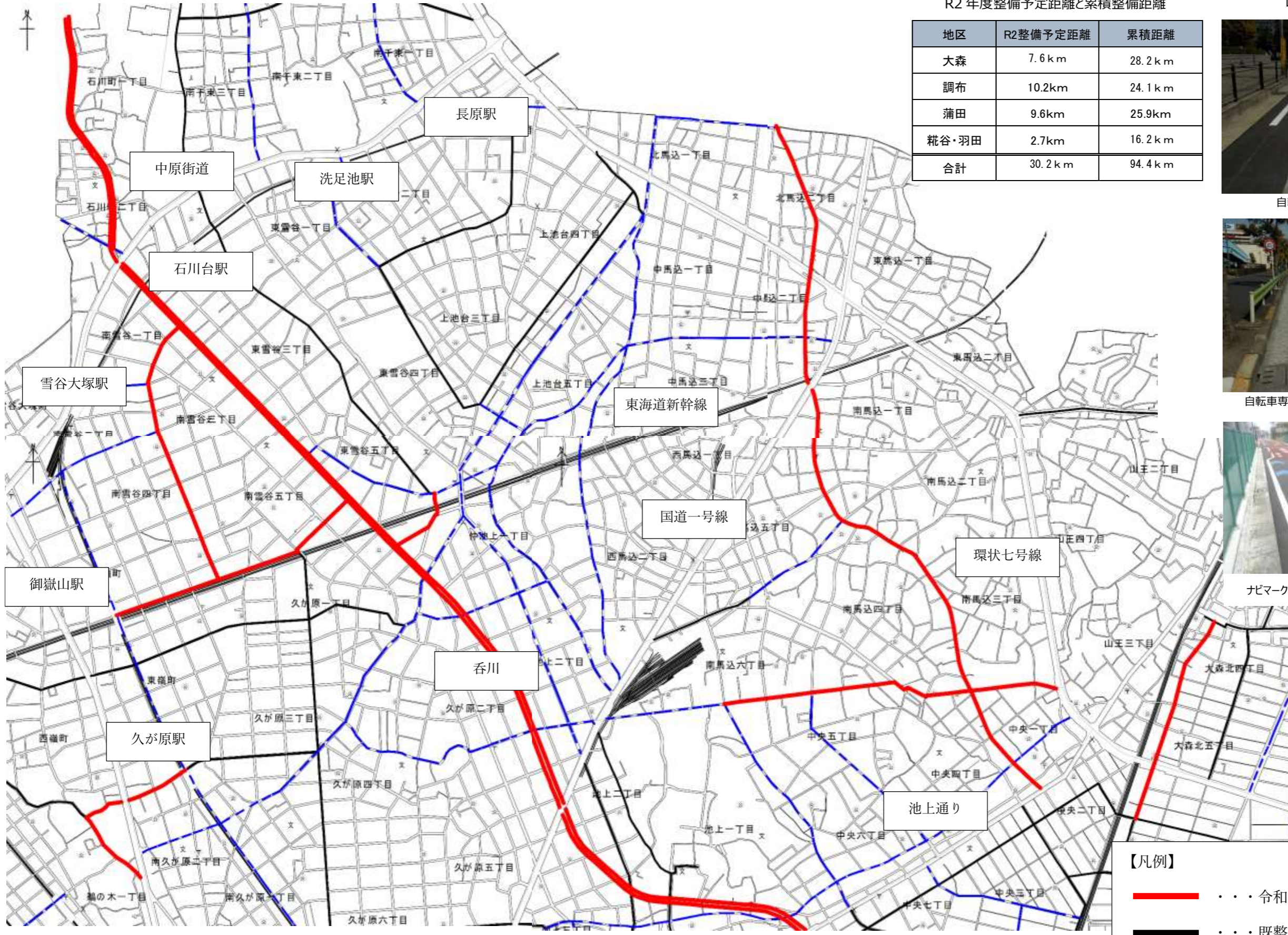
【まとめ】

今回の見直しでは、自転車交通量、自転車及び自動車の通行位置、交通事故について整備前後の比較を行い、ネットワーク整備の効果を検討しました。整備効果の検証方法は多様に考えられ、継続的に調査するなど、計画的に行っていくことが重要と考えられます。

6. 今後について

今後は整備完了に向けて、完了後の将来を考慮した内容に実施計画を見直ししていくことが必要となります。

令和2年度自転車走行環境整備路線について（その1）



R2 年度整備予定距離と累積整備距離

地区	R2整備予定距離	累積距離
大森	7.6 km	28.2 km
調布	10.2 km	24.1 km
蒲田	9.6 km	25.9 km
糞谷・羽田	2.7 km	16.2 km
合計	30.2 km	94.4 km

区の整備形態の例



自転車道（東海一丁目）



自転車専用通行帯（大森本町一丁目）

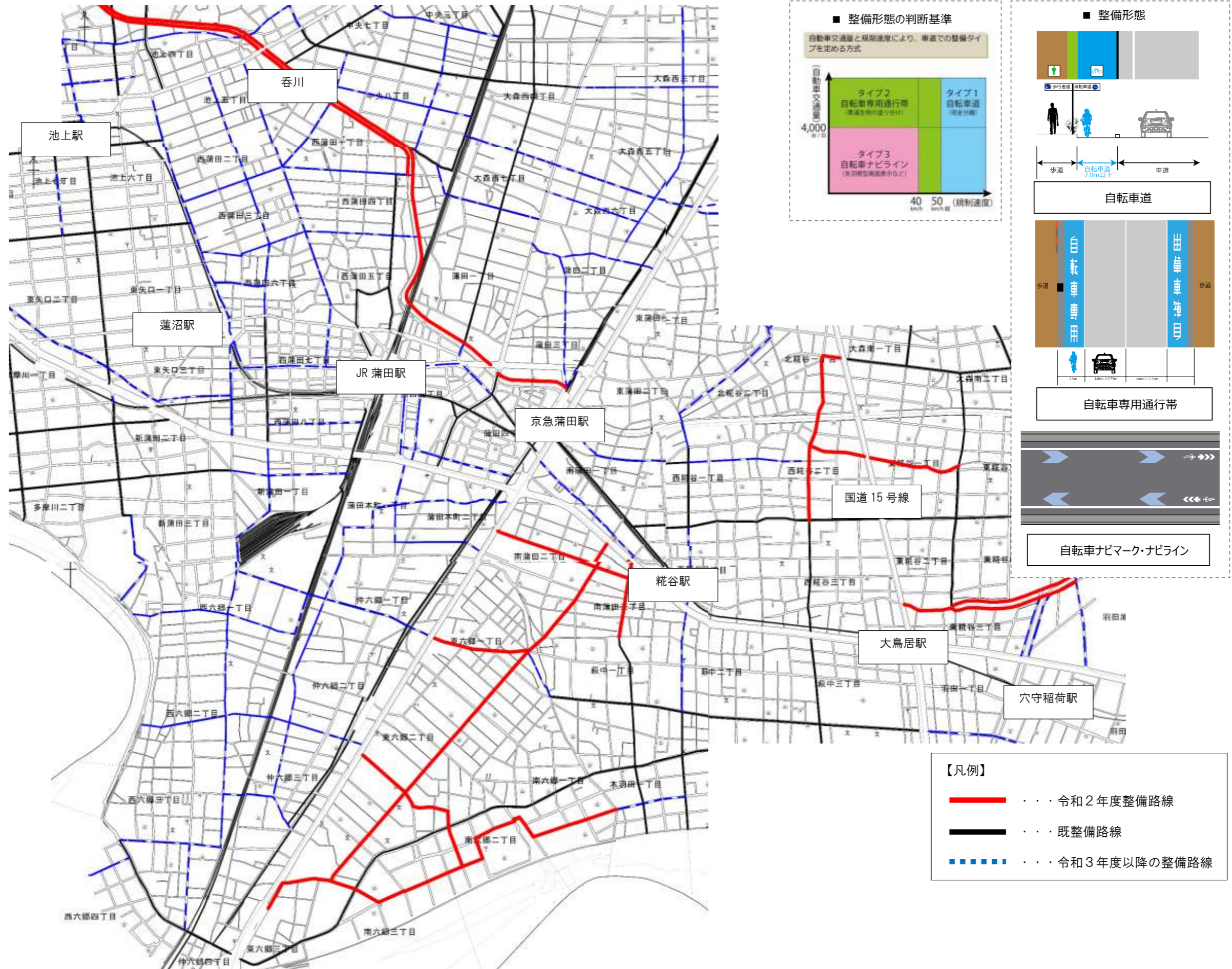


ナビマーク・ナビライン（蒲田本町二丁目）

【凡例】

- . . . 令和2年度整備路線
- . . . 既整備路線
- - - . . . 令和3年度以降の整備路線

令和2年度自転車走行環境整備路線について（その2）



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

発行年月 令和4年3月

発行 大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課

〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

TEL 03-5744-1315 FAX 03-5744-1527



©大田区