

令和4年度 第2回 大田区自転車等駐車対策協議会について

会議の概要

- 【日程】** 令和5年2月2日（木） 14:00～15:40
- 【会場】** 大田区産業プラザ PiO 3階 特別会議室
※WEB 会議システムによるハイブリッド形式
- 【委員】** 出席 22 人（会場 16 人、WEB 6 人、欠席 2 人）
- 【報告】** (1) 令和4年度の年間スケジュールについて
(2) 令和4年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について
(3) 令和4年度第1回大田区自転車活用推進委員会について
(4) 自転車活用に関する WEB アンケート結果について
- 【その他】** (1) 計画の主な指標について
(2) 委員の任期について
(3) 次回の予定
- 【議事】** (1) 令和4年度の【とめる】の事業について
(2) 令和4年度の【はしる】の事業について
(3) 令和4年度の【まもる】の事業について
(4) 令和5年度の年間スケジュール（案）について



主な意見

議事（1）令和4年度の【とめる】の事業について	
1	蒲田駅東口での駐輪は大変不便である。令和8年度に蒲田駅東口に約2,800台分の地下自転車駐車場が新たに整備されるとあるが、地域の駐輪需要に対して収容台数がどのように配分されるのか。 → 東口の地下自転車駐車場を整備後は、道路上の自転車駐車場は廃止したいと考えている。消費者生活センター横や東口陸橋下、環八横の自転車駐車場は存続予定であるので、需給バランスについて、運用開始時点でしっかりと検証をした上で判断を行いたいと考えている。
2	放置禁止区域外の撤去について規則の改正が行われたとあるが、放置が行われている場所が個人の敷地内の場合はどういった対応になるのか。 → 個人宅は民地となるので、敷地の管理者が適切に警告し、処分していくという流れになる。
3	勝手に自転車を敷地外に動かして道路上に置くなど、個人の敷地内にある自転車を敷地の所有者が敷地外に動かすことは違反行為となるのか。 → 道路などに出したことにより交通への影響や自転車が倒れて誰かにケガをさせるといった問題が生じる可能性があるため、そのような状況が発生しないようにしていただきたい。そのため、自分の敷地内に自分が止めていないものがある場合、警告を行い、その警告に従わない場合は廃棄をするという形をとっていただきたい。
4	穴守稲荷駅前自転車駐車場での試験的な料金設定について、料金改定を行う前は下段ラックがほぼ100%埋まっていたが、改定後は上段ラックと同程度の40%程度に落ち込んでいる。全体の稼働率が下がったのではないのか。 → 料金を差別したことで上段が使われやすい状況にはなったが、利用者数が減少している可能性もあるので、引き続き動向を注視する。
5	蒲田駅付近の放置自転車の状況は、30～40年前のアーケードで歩ける場所がほとんど残っていない状況から比べると本当に歩きやすいまちになったと感じる。しかし、夜間の放置が問題となっているので、新しい地下自転車駐車場が終電まで利用できるようなれば、解消されるのではないかと期待している。
6	蒲田駅東口の駅前広場の整備は、レイアウトがかなり変わっているように感じるが、新たな地下自転車駐車場の出入口などの配置は、資料にある場所で確定しているということによいか。 → 整備スケジュールは事業認可ベースで示したものであり、今後の詳細については明確に決まっていない状況である。
7	蒲田駅の違法駐輪の台数はワースト何位になっているのか。ランク外になったのか。 → 令和3年は都内ワースト9位で、まだまだ減らす必要がある状況である。

議事（２）令和４年度の【はしる】の事業について	
1	川崎市に設置したコミュニティサイクルのポートは、どのように設置場所を確保したのか。 → 大田区から多摩川スカイブリッジを渡った先にある川崎 LiSE に 1 か所。東急電鉄の協力を得て、東急新丸子駅駐輪場内の 2 か所、計 3 か所に大田区のポートとして設置している。
2	国道 1 号線は 1 日 12 時間当たり 1,000 台を超える自転車が車道を走っている。港区や品川区はナビマーク・ナビラインがかなり引いてあるが、大田区はほとんど何もないという状況である。ナビマーク・ナビラインは最終的に目指すベストな形ではないが、現在、これだけの交通量があるのであれば、大田区のネットワーク計画にも国道 1 号線は含まれているので、国道事務所をお願いをしてナビマーク・ナビラインをできるだけ早い時期に整備出来たら良いと考える。
3	国道のナビラインの整備は、どこが費用を持っているのか。区との連携などはあるのか。 → 国道の整備については、国道事務所で行っている。交通量の多い場所や都心からのつながり・連続性を考慮して順次整備を進めているところである。
議事（３）令和４年度の【まもる】の事業について	
1	令和 3 年に歩行中の小学生が自転車事故に遭っているのが 1 件とあるが、5 年、10 年と見たときには一定程度の件数がある可能性があるのでは、これだけで判断するのは、課題がある。過去に遡って調べていただきたい。
2	自転車事故を起こした人が、保険に加入しているかどうかは行政には関係ないのか。これからの課題にした方がよいと思う。 → 自転車保険は東京都の条例で加入が義務化されており、年々、加入者は増えているというデータもあるので、浸透してきていると考えている。
議事（４）令和５年度の年間スケジュール（案）について	
1	シェアサイクルの本格実施について、他区ではどのような状況になっているのか。 → 現在、シェアサイクルの広域連携区は 14 区あり、10 区が本格実施、4 区が検証を行っている。
2	シェアサイクルのポートは、民地においてあるケースが大半だが、場所によっては逆走や歩道を走行しないと車道に出られないところもある。本格実施となったので、利用のしやすさ、ルールを守りやすさや、ルールを守るような誘導に適する環境に置いているかなどを改めてチェックできるようなタイミングではないか。
その他（１）計画の主な指標について	
1	放置自転車台数は、令和 3 年度が 514 台で、令和 13 年度指標値の 500 台にかなり近づいている。また、シェアサイクルの年間利用台数も約 53 万 8,000 台と指標値の 54 万 7,000 台に近づいている。より良い総合計画へ向けて、もっと高みを目指すのかなどを議論してもいいと思う。 → 前期アクションプランが終わり、後期のアクションプランに移行するときに、この数値の見直しも検討している。
2	電動キックボード系は道路交通法が改正されて、ヘルメット着用義務が努力義務に緩和される。マイクロモビリティ系の交通手段を今後どうしていくか、何かしらの指標を追加することを議論してもよいと思う。
3	自転車の左側通行の遵守状況の指標値 18% は、アンケートを元にしては低いと思う。アンケートとは別に、定点観測を何か所かで行うといった現状把握などが必要だと思う。

令和4年度の年間スケジュール

		令和4年度												令和5年度
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
駐車対策協議会	決めごと	【とめる】本年度の取組検討 ※事業の実施			※事業の実施			取組の進捗報告・次年度の取組検討			次年度の取組目標等の設定			
	会議			第1回 (6/29)								第2回 (2/2)		
活用推進委員会	決めごと	【たのしむ】本年度の取組検討 ※事業の実施			※事業の実施			取組の進捗報告・次年度の取組検討			次年度の取組目標等の設定			
	会議									第1回 (12/21)				
実施する取組み	とめる	蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備に伴う各種検討（周辺再整備、指定管理者制度導入、利用料金設定等）、旧蒲田清掃事務所跡地を活用した暫定駐輪場の整備、需給バランスを考慮した駐輪場配置見直し												
		改修駐輪場（穴守稲荷駅自転車駐車場）での試験的利用料金の検討						改修駐輪場（穴守稲荷駅自転車駐車場）での試験的利用料金の導入						
		附置義務制度・駐輪場定期利用者の障がい者優先枠等の見直しに関する条例改正、ムコーバ解散調整									条例改正（第4回定例会）		ムコーバ解散	
		雑色駅前無料駐輪場廃止												
	はしる	自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の継続実施（令和5年度末までに完成予定） ※交通量調査による基礎データ収集、自転車利用者等への周知・啓発は継続的に実施												
まもる		シェアサイクルの本格導入に向けた関係機関調整等の準備			シェアサイクルの本格導入に向けた関係機関調整等の実施						シェアサイクル本格実施			
		保育園、小中学校等での交通安全教育は継続的に実施												
		児童館での交通安全教育の実施												
たのしむ		大学や企業と連携した新たな交通安全教育等の検討												
		※【たのしむ】での新たな自転車イベントで交通安全啓発等も予定						区民スポーツまつり (10/10) 活用啓発等	OTAサイクルフェスタ (11/12,13) 試乗会、散走等	恒常的なイベント化に関する検討				
		企業連携による新たな自転車イベント、散走の区民展開等の検討												
備考		自転車活用の啓発等の実施（はねびよん健康ポイントアプリとの連携、他イベントとの連携等）												
		サイクリング環境の向上に関する取組の検討（公園整備の活用による拠点整備、シェアサイクルポートの設置推進等）												
		WEB アンケート (6/1~6/30) 自転車活用や駐輪基盤の状況把握等			とりまとめ・課題整理									

第1回協議会の概要

【日程】	令和4年6月29日(水) 14時～15時30分	【報告】	(1) 前回の振り返り (2) 令和4年度の年間スケジュールについて	【その他】	(1) 【たのしむ】の取組内容について (2) 次回の予定
【会場】	池上会館 第一会議室 ※WEB会議システムによるハイブリッド形式	【議事】	(1) 【とめる】の取組内容について (2) 【はしる】の取組内容について (3) 【まもる】の取組内容について		
【委員】	出席21名(会場12名、WEB9名)、欠席2名				



第1回協議会の主な意見

報告(1) 前回の振り返り / 報告(2) 令和4年度の年間スケジュールについて	
1	自転車活用に関するWEBアンケートはどういった人を対象に実施しているのか。 →区として対象者を抽出しておらず、はねびょん健康ポイントアプリの利用者等が任意で回答いただいている。
議事(1) 【とめる】の取組内容について	
1	蒲田駅東口に約2,800台分の地下自転車駐車を整備する予定であるとしているが、この台数はどういった考えで決めたのか。 →各駅の需要予測等を基礎資料として設定した。今後は道路上にあるような暫定駐車を廃止していきたい考えがあるが、改めて調査を行い、駐車場の利用状況や放置自転車の状況を踏まえ判断していく。
2	穴守稲荷駅自転車駐車で試験的に導入する新たな料金体系はどのように考えているか。 →上段ラックと下段ラックを設置するが、同じ料金では上段ラックが利用されにくい傾向があるので、料金格差を設けたいと考えている。また、無料で利用できる時間を設けることについても検討していく。
3	新たな料金体系の導入を蒲田駅東口地下自転車駐車の整備とともに行うのであれば、西口やその他の古くからある駐車場との料金差については注意し、公平性やサービスに見合った料金なのか議論する必要がある。
4	料金体系の検討については、試験的に新たな料金体系を導入する穴守稲荷駅の利用データが重要になるが、途中で料金体系を変更することも考えているのか。 →頻りに料金変更を行うと利用者にとって不便なので、年度単位で様子を見ながら、必要に応じて検討したいと考えている。
議事(2) 【はしる】の取組内容について	
1	シェアサイクルについて他区と比較すると、同時期に開始した渋谷区や品川区と比較して利用回数は少ない一方で、利便性に影響するポートの数は大田区の方が多いので、この数字だけで評価は難しいが、本格実施となった場合にこれまでと何がかわるのか。 →ドコモ・バイクシェアとの役割分担は大きく変わらないので、今までのサービスと基本的に変化はない。
2	ドコモ・バイクシェアの意向次第で利益の出ないポートが廃止されてしまう可能性があるのか。 →ドコモ・バイクシェアと大田区で協定を結んでいるため、公有地のポートについては維持していくという方針である。
3	シェアサイクルを本格実施するということは公共サービスの中での位置付けがはっきりしたということかもしれない。そうすると、安全に利用しやすい環境でポートを設置するということを区がもう少し主体的になって進めていく必要がある。ポート設置の考え方と自転車走行環境整備の考え方を整合させて、より安全性が高まるようにできれば、【はしる】の施策としてシェアサイクルを本格実施したということが明確になると考える。
4	シェアサイクルの相互乗り入れでは、隣接する品川区等と大田区との間での移動が増えているのか。 →令和元年の調査では、大田区から区外への乗り入れの要望が7割、区外から大田区への乗り入れの要望が3割程度あったので、そうした傾向があると考えられる。
5	日本の道路事情は非常に難しいと思うが、車道と自転車通行帯を完全に分離するような自転車走行環境の整備は計画しているのか。 →東京都の無電柱化事業等、都市計画の中で今後整備する道路については、自転車走行環境の検討も行っている。大田区としてはこの中で整備できるときは進めていくという考えである。
議事(3) 【まもる】の取組内容について	
1	小学生の自転車事故の内訳には、小学生が自転車に乗って起こした事故と歩行中に他の自転車が原因で起こった事故の両方が入っている。自転車は被害者だけでなく、加害者にもなるという観点もあるので、この内訳を提供していただき、データから問題が見えるようであれば、この協議会でも検討したいと考えている。 →歩行者が第2当事者となる自転車事故や自転車同士の事故もあるが、自転車と自動車の事故がとて多という状況である。
その他	
1	ソラムナード等で外国の方がよく自転車を利用しているのを見る。臨海部等で自転車利用者が休憩する場所や水を飲める場所の整備も必要だと思うが、どのように考えているのか。 →自転車活用を支える環境づくりとして、休憩所の整備等、サイクリング拠点の設置を推進していく。

会議の概要

【日程】	令和4年12月21日(水) 14時～15時45分	【報告】	(1) 令和4年度の年間スケジュールについて (2) 令和4年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について (3) 自転車活用に関するWEBアンケート結果について	【その他】	(1) 計画の主な指標について (2) 委員の任期について (3) 次回の予定
【会場】	六郷地域力推進センター5階 六郷集会室 ※WEB会議システムによるハイブリッド形式				
【委員】	出席23名(会場12名、WEB11名)、欠席1名	【議事】	(1) 令和4年度の【たのしむ】の事業について (2) 令和5年度の年間スケジュール(案)について		



主な意見

報告(1) 令和4年度の年間スケジュールについて / 報告(2) 令和4年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について / 報告(3) 自転車活用に関するWEBアンケート結果について	
1	道路交通法の改正により、自転車利用時のヘルメット着用の努力義務の年齢撤廃というニュースを聞いた。区として今後どのような対応を考えているか。 → 所管警察署と連携しながら啓発活動を行うことを考えている。また、区役所でも区職員の自転車利用時のヘルメット着用徹底を進めるほか、学校でのスクエアード・ストレイトでもヘルメットの大切さを伝えていきたい。
2	多くの区民に情報を伝えられる区報でもヘルメットの着用についての意識啓発の記事を掲載してほしい。
議事(1) 令和4年度の【たのしむ】の事業について / 議事(2) 令和5年度の年間スケジュール(案)について	
1	今回のOTAサイクルフェスタは、開催までの準備期間が非常に短く、出展企業も集まりづらい状況だったが、来場された方には喜んでいただけたイベントであったと感じている。今後は、当イベントのさらなる発展のため自転車活用推進委員会の協力を得られればありがたいと考えている。
2	OTAサイクルフェスタの散走は、参加者である区民の方にも喜んでいただけた。あえて多くの商店街を走ったのですが、商店街を通る時のルール・マナーも啓発しながら実施できたと考えている。このサイクルフェスタは、大手自転車販売店と区内の販売店とが連携できた素晴らしい取り組みであり、このような活動が続いていけるようになれば良いと感じている。
3	一年間かけて作ってきた素晴らしいイベントが来年度以降消滅することのないよう、ご尽力いただいた方への負担や区の関わり方を考えていただきたい。
4	アンケート調査結果からも走行環境やルール・マナーに関する課題がある中で、散走を行うことには、まだ問題があると感じる。本当に安全が確保された上で実施できているのか。 → 大田区自転車等総合計画では、「とめる」「はしる」「まもる」を土台として自転車活用を推進していくとしている。今回の散走等の取り組みを通して、交通ルール・マナーの啓発にもつながると考えている。
5	民間の方がこのような取り組みを行っていただけるのは素晴らしいことで、来年度以降も続いていくことは大田区における自転車活用推進を進める上で意味がある。一方で、大田区の関わり方について意見もあったが、このようなイベントで最初から行政が関わりすぎると、制約も多くなるため、現在は比較的自由的な立場で行えるという面もある。
6	OTAサイクルフェスタのようなイベントは大田区の中で沢山あり、今回これだけの人が集まったイベントで、一定の効果があってもかかわらず予算が厳しいというのは、参加者数や効果等がどうだったのか、他のイベントと比較したいと感じた。また、採算を取るのが難しい中で、一定程度の支援があり出展料も抑えられて開催できるということで支援の輪が広がり、持続可能になることがおそらく目指す方向性であると思う。
7	今回のような大規模なイベントを通じて、大田区と自転車利用者がつながっていく場をつくりたいというのが元々の目的である。自転車イベントは、継続的に開催することで、来場者や出展企業も増えていく傾向にあるため、来年度以降の継続的な開催に向けて、大田区からさらなる協力をお願いしたい。 → 今回は初めての試みであり、どういう形になるかわからない中であつたが、これだけの方に参加していただけるイベントになったことに感謝している。区として今後どのような関わり方ができるのか、考えなくてはならず、PR等のできるところをやっつけていかなくてはならないと思っている。
8	OTAサイクルフェスタは、来場者のアンケート結果でもほとんどの方が好意的であり、是非、継続していただきたいと思う。また、イベント内容も子供向け自転車教室、無料点検、大田区の共催、警察の協力等、非常に安心感のあるイベントであると感じる。周知方法でもTwitterやチラシ等で素晴らしい取り組みを行っていると思う。区民の方が自転車を楽しみながら安心・安全に取り組んでいただければと思う。
9	サイクリング拠点の整備については、ぜひ進めていただきたい。紹介されている小規模の事例は他の事例を見ても、空港の機能と併せて設置するというものなので、今回の整備場所には合わないと考えられる。中規模以上の拠点整備ができると良いと思う。
10	はねびん健康ポイントアプリとの連携について、自転車店にアプリを利用して修理等をお願いする人がどれだけいるかというデータを取ることができれば、自転車店としても協力するインセンティブになると思う。 → アンケートで、アプリをきっかけに自転車店を利用したことがある人や、逆に自転車店からアプリを知って始めた人がどれだけいるかを把握することを検討したい。
その他	
1	計画の主な指標のうち「シェアサイクルの認知度」は具体的にどのような内容か。また、毎年のモニタリングは負担もあり、どの程度の頻度でモニタリングするのも考えた方がいいのではないかと。 → 毎年行う区民意識調査の中で「あなたは区内でコミュニティサイクルが運営されていることを知っていますか。」という設問を設け、把握している。
2	計画の主な指標のうち、「左側通行を遵守していない人の割合」については、自転車ナビマーク・ナビラインの認知度も上がってきているので、その効果検証も兼ねて、アンケートで把握するだけでなく、区内のいくつかの場所で自転車の走行状況を定点観測しても良いのではないかと。

● 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和4年度に取り組んだことを整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)				令和4年度の取組予定(令和4年6月時点)		令和4年度に取り組んだこと(令和4年12月時点)		
総合計画の施策体系		個別事業						
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	1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進	1-1-1 大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進	→	ホームページ等で自転車活用に関する情報を発信	→	◎ 区ホームページで自転車活用の推進ページを作成、区役所本庁舎でパネル展の開催(令和4年6月13日～17日)	
			1-1-2 区民の環境意識の向上	→	自転車店等と連携した新たな自転車イベント等で自転車活用を推進	→	◎ OTA サイクルフェスタ 2022 の開催(令和4年11月12日、13日)	
		1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進	1-2-1 はねびょん健康ポイントアプリと連携した自転車活用の推進	→	「おおたクールアクション実践ハンドブック(改訂版)」に自転車情報を掲載	→	◎ おおたクールアクション実践ハンドブックに自転車による省エネ効果とコミュニティサイクルの紹介を掲載	
			1-2-2 スポーツ・健康イベントと連携した自転車活用の推進	→	環境関連イベントとの連携等を検討	→	○ エコフェスタワンダーランドとの連携に向けて調整中(令和5年2月12日)	
		1-3 自転車を活用した【観光】の推進	1-3-1 散走イベントの実施	→	お知らせ機能で自転車に関する情報配信等の継続	→	◎ 自転車活用に関するニュース配信(令和4年6月16日、10月28日配信)、区内自転車店(一部希望店舗)のスタンプスポット化を実施	
			1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり	→	自転車活用につながるアプリの機能拡充等について検討	→	△ 今後の改修に向けて検討	
	たのしむ2 自転車活用を 根付かせるた めの 支援	2-1 【暮らし】での自転車活用支援	2-1-1 新たな日常での自転車活用に関する周知・啓発の実施	→	区民スポーツまつりでのブース出展等を継続	→	◎ 区民スポーツまつりでブース出展(令和4年10月10日)	
		2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援	2-2-1 企業での自転車活用の支援	→	人生100年を見据えた健康寿命延伸プロジェクト(大田区・東邦大学の共同研究)との連携	→	◎ モデル地区の大森東地区で作成した「いつつのわ!健康ウォーキング&魅力再発見マップ」に自転車活用に関する情報を掲載	
		2-3 【観光】での自転車活用支援	2-3-1 余暇時間を楽しめる自転車観光の促進	→	自転車店等と連携して散走イベントの開催を検討	→	◎ OTA サイクルフェスタ 2022 で散走を実施(令和4年11月12日、13日)	
	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	3-1 サイクリング環境の向上	3-1-1 サイクリング環境に関する案内情報の提供	→	リーフレットやマップ作成等、区民が散走を楽しむための仕組みを検討	→	△ 今後、散走を展開していく中で検討	
		3-2 サイクリストの受入環境の充実	3-2-1 サイクリング拠点の設置推進	→	自転車活用普及啓発チラシ・パネルの作成	→	◎ 自転車活用普及啓発チラシ・パネルを作成し、OTAふれあいフェスタ(令和4年11月5日、6日開催)等のイベントで配布・掲出	
		3-3 シェアサイクルの推進	3-3-1 サイクルポートの設置推進	→	企業と連携した自転車活用による健康モニタリング等の検討	→	△ 今後、おおた健康経営事業所等との連携を検討	
					→	○ これまで掲載されていたルートを見直し、大田観光協会のホームページに掲載予定		
					→	◎ 羽田空港を中心としたサイクリング環境の情報整理等	→	◎ 区内のサイクリング環境の情報整理を実施
					→	公園整備等における公民連携手法の活用による拠点整備の可能性の検証等	→	◎ 他自治体の事例収集、必要設備の整理等を実施
				→	サイクルポートの拡充に向けて継続的に検討・調整を実施	→	◎ 運営事業者と連携し、サイクルポートを拡充(令和4年度は13か所設置。合計126か所)	

◎令和4年度に実施済み(継続中) ○令和4年度に実施予定 △令和5年度以降に実施検討

たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり

事業
1

大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進 (1-1-1)

■ホームページ作成

- 区ホームページに「自転車活用の推進」ページを作成



■パネル展の開催

- 大田区役所本庁舎 3階中央展示コーナーで自転車活用等に関するパネル展を開催 (令和4年6月13日~17日)



■OTA サイクルフェスタ 2022

- 安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち「大田区」を、地域住民、近隣エリアに向けて広くPRし、自転車を“たのしむ”ライフスタイルを理解・実感してもらうことを目的として初開催しました。
- 行政・販売事業者・メーカーがタッグを組んで盛り上げる全国的にも類を見ない自転車イベントとなりました。

【実施概要】

日時：令和4年11月12日(土)10時~17時、13日(日)10時~15時(雨天のため1時間早く終了)

会場：大森ふるさとの浜辺公園・大森東水辺スポーツ広場 ※メイン会場：多目的広場

主催：OTA サイクルフェスタ実行委員会 (構成：東京都自転車商協同組合大田区四支部連合会、株式会社オギヤマサイクル、グローブマーケティング株式会社、株式会社springpc)

共催：大田区 協力：警視庁 交通部、警視庁 大森警察署、大森交通安全協会、株式会社あさひ

◆BIKE TEST RIDE (各メーカーの自転車試乗会) [242名]

◆イベントステージ

日本のゲートウェイから自転車活用推進を語る (11/12)
【警視庁 交通部】ピーポくんの自転車安全教室
大田区長挨拶 (11/12)
ヘルメットの選び方とチャイルドシートの乗せ下ろし講座(11/12)
各メーカー イチオシ自転車紹介
Sky Circus by UMBER
【美原高校】和太鼓パフォーマンス
大森の海苔巻き紹介 (11/13)

◆e-BIKE TOUR 散走 (池上本門寺淑坂散走・羽田歴史散走) [26名]

※詳細はP3参照

◆Kids school [71名]

あさひキッズスクール 補助輪はずしてのってみよう!!
アイデス D-BIKE 乗り方キッズスクール

◆自転車無料点検 [245件]

◆その他

出展社ブース (自転車の展示・販売等)
警察ブース (交通安全啓発、ヘルメット展示等)
大田区ブース (国土交通省と連携した自転車活用啓発、保険会社による自転車損害賠償保険の説明、自転車盗難防止啓発等)
はねぴょん登場
パトカー・白バイ展示
Food Stand

▶【イベントステージ】



▶【Kids school】



▶【出展社ブース】



事業
2

区民の環境意識の向上 (1-1-2)

- 家庭における省エネ等の環境配慮行動を紹介する啓発冊子「おおたクールアクション実践ハンドブック」に自転車による省エネ効果とコミュニティサイクルの紹介を掲載しました。
- 区の環境啓発イベント「令和4年度エコフェスタワンダーランド」(令和5年2月12日開催予定)と連携して、自転車活用の周知・啓発に向けて調整しています。

「おおたクールアクション実践ハンドブック」



事業
3

はねぴょん健康ポイントアプリと連携した自転車活用の推進 (1-2-1)

健康ポイントアプリの登録者数

- 「はねぴょん健康ポイントアプリ」の登録者数は増加を続けており、令和4年3月末時点で、約3万人となりました。
- アプリ登録者のうち「自転車に乗ること」を毎日の目標にしている人も増加を続けています。

	令和2年度		令和3年度	
アプリ登録者数	7,111人 ※R2.5.13時点	21,266人 ※R3.4.1時点	29,606人 ※R4.3.31時点	
「自転車に乗ること」を毎日の目標にしている人の数	452人 (全体の約6%) ※R2.5.13時点	1,108人 (全体の約5%) ※R3.3.22時点	1,460人 (全体の約5%) ※R4.3.31時点	

取組内容

- アプリのニュース機能を活用して自転車に関する情報を配信しました(令和4年度は2回配信済み)。
 - ・6月16日配信「便利で快適! コミュニティサイクルを使ってみませんか?」
 - ・10月28日配信「運動の秋にはぜひ自転車を!」
- アプリを活用したWEBアンケートの実施(詳細は資料3参照)及びOTAサイクルフェスタ2022の周知を行いました。
- 自転車店への来店や点検整備等の促進のため、東京都自転車商協同組合大田区四支部連合会に加盟する一部店舗(希望店舗)のスタンプスポット化を行いました。



事業
4

スポーツ・健康イベントと連携した自転車活用の推進 (1-2-2)

第39回大田区区民スポーツまつり

- 区民スポーツまつり(令和4年10月10日開催)において、パネル展示やチラシ配布等で、自転車活用による健康効果、安全利用、コミュニティサイクル等の周知・啓発を行いました。



「人生100年を見据えた健康寿命延伸プロジェクト」との連携

- 大田区と東邦大学の共同研究「人生100年を見据えた健康寿命延伸プロジェクト」と連携し、令和4年度モデル地区に選定された大森東地区で作成した「いつつのわ!健康ウォーキング&魅力再発見マップ」に自転車活用に関する情報を掲載しました。



事業
5

散走イベントの実施 (1-3-1)

- OTAサイクルフェスタ(令和4年11月12日、13日開催)で「e-BIKE TOUR 散走」を実施しました。
 - ・午前ルート①池上本門寺激坂散走(約11km、約2時間):参加者10名(1日目3名、2日目7名)
 - ・午後ルート②羽田歴史散走(約14km、約3時間):参加者16名(1日目9名、2日目7名)
- 大田区内では、一般区民等を募集して実施した初めての散走となりました。 ※実施:株式会社springpc



たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

事業
6

新たな日常での自転車活用に関する周知・啓発の実施 (2-1-1)

■自転車活用普及啓発チラシの作成

- 自転車活用普及啓発チラシを作成し、区 HP への掲載やイベント等での配布を行いました。



■自転車活用普及啓発パネルの作成

- 自転車活用普及啓発パネルを作成し、区内イベント等において掲出しました。



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

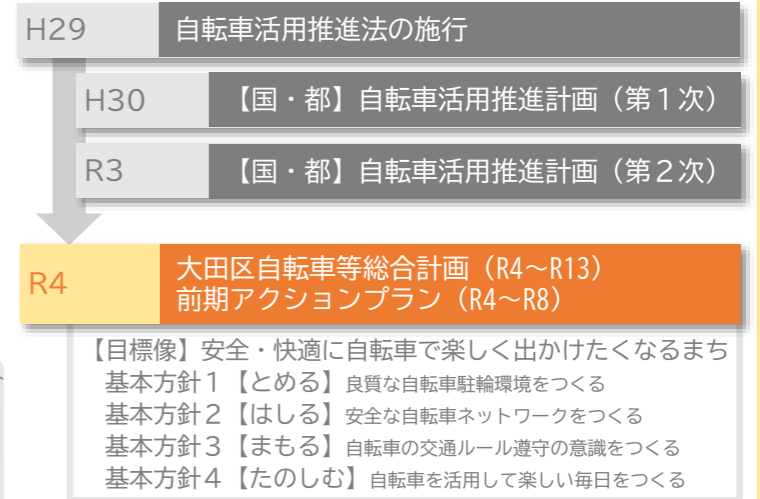
事業
7

サイクリング拠点の設置推進 (3-2-1)

サイクリング拠点の設置に向けて

(1) 背景・目的

- 平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、国の自転車活用推進計画で自転車の活用による良好な都市環境の形成、健康長寿社会の実現、観光立国の実現、安全で安心な社会の実現の4つの目標が示されました。
- これを受け、自転車活用の視点を新たに加えた「大田区自転車等総合計画」、「前期アクションプラン」を令和 4 年 3 月に策定しました。
- 計画では、区のサイクリスト受入環境を充実させ、自転車活用推進を図るため、「サイクリング拠点の設置推進」を位置付けています。



たのしむ3-2 サイクリストの受入環境の充実		
3-2-1 サイクリング拠点の設置 推進	自転車ラック、休憩所、自販機等を備えたサイクリング拠点について、区内に少なくとも1か所は確保することを目標に設置を推進します。	都市基盤管理課 道路課 公園課 地域基盤整備課 交通まちづくり課

(2) 場所・設備

- サイクリング拠点の設置場所は、大田区の玄関口であり、多摩川や臨海部へのサイクリングの起終点・中核となる羽田空港周辺が最適地と考えられます。当該地域にサイクルステーション等の拠点施設を整備することで、主な利用者と想定される区民や近隣地域のサイクリスト、羽田空港を利用する来訪者が楽しみながら気軽に立ち寄って休憩等ができ、利便性が高く魅力的な施設になる可能性が高いと考えられます。
- サイクリング拠点が自転車活用施策の中核としての役割を最大限発揮するためには、休憩・立ち寄り施設としての設備 (スポーツバイク対応の駐輪スペース等)が必要であることに加え、散歩等の自転車の魅力・価値を発信する事業を、地域団体・企業と連携しながら展開できることが重要となります。※P5 参照

(3) 展開イメージ

- サイクリング拠点では、休憩・立ち寄り機能だけでなく、自転車で楽しみながらまちを巡る散歩、自転車教室での安全啓発、観光客も楽しめるレンタサイクル等の展開を検討する必要があると考えています。
- サイクリング拠点の設置にあたっては、自転車ネットワークとも連動させ区内各所への周遊を促すとともに、サテライト施設として既存スポーツ施設等を活用した展開を検討していく必要があります。※P6 参照

■ (参考) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック

- 令和 4 年 4 月に策定された「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック」では、自転車で立ち寄ることが公園利用者のニーズの一つとして示されており、今後の公園整備・運営にあたり、どのような連携ができるか検討・調整を進めていきます。



サイクリング拠点の整備例

- サイクリング拠点の整備規模に応じて必要と考えられる主な設備を以下のとおり整理しました。

	① 施設規模【大】		② 施設規模【中】		③ 施設規模【小】	
受付	●		●		△（他施設を活用）	
空気入れ・工具レンタル	●		●		△（他施設を活用）	
トイレ	●		●		△（他施設を活用）	
更衣室・ロッカー	●		●		△（他施設を活用）	
シャワー室	●		●		△（他施設を活用）	
交流・休憩スペース	●（交流スペース）		●（イス・テーブルのみ）		●（ベンチのみ）	
飲料水・自動販売機	●		●		△（他施設を活用）	
駐輪スペース （スポーツバイク対応）	●（30台～）		●（10～30台）		●（～10台）	
組み立て・整備スペース	●		●		●	
自転車収納庫	●		●		×	
レンタサイクル	●（10台～）		●（～10台）		×	
想定する建築面積 （1階建てを想定）	50㎡～400㎡				0㎡（駐輪スペースのみ）～50㎡	
参考事例	今治駅前サイクリングターミナル 「i.i.imabari! Cycle Station」	ウズパーク サイクルステーション	丹波並木道中央公園 サイクルステーション	宮サイクルステーション	萩・石見空港 サイクルステーション	仙台国際空港 サイクリングポート
	【建築面積】約 320㎡	【建築面積】約 360㎡	【建築面積】約 150㎡	【建築面積】約 55㎡	【建築面積】約 40㎡	【建築面積】※駐輪場スペースのみ
	愛媛県今治市北宝来町二丁目甲 773	徳島県鳴門市撫養町大桑島字津岩浜 48	兵庫県丹波篠山市西古佐 90	栃木県宇都宮市川向町 1-48	島根県益田市内田町イ 597	宮城県名取市下増田字南原無番地
						
今治駅前に整備された、旧レンタサイクル施設の拡張に伴うサイクルステーション。受付、交流スペース等の複数施設を整備。	鳴門市に整備されたサイクルステーションであり、ウズパークには他にスケートパーク、バスケットコート、ホール等が整備。	兵庫丹波チャレンジ 200（サイクリングモデルルート）の拠点施設として整備。更衣室、シャワー室、休憩フリースペース等がある。	宇都宮駅前の施設で、トイレ、休憩スペース、観光情報等を提供。ロードサイクルのレンタサイクルを実施している。	萩・岩見空港に併設された更衣室と駐輪場、オープンスペースを確保。トイレ等は空港内施設を利用。	仙台国際空港屋外に設置されている駐輪場及び整備スペース。トイレ、更衣室、整備機材等のレンタルは空港内施設を利用。	

サイクリング拠点を活用した展開イメージ

■自転車ネットワークの整備

・大田区自転車ネットワーク整備実施計画に基づき、自転車ナビマーク・ナビラインを中心とした自転車走行環境整備を進めています。
 ※令和5年度末までに約170kmの整備が完了予定です。



凡例

- 自転車ネットワーク
- 🚲 たまりバー50キロ
- 🚲 海辺の散策路
- 🚲 多摩川河川敷
- 🚻 トイレ、シャワー室等を有する主な公共施設
- 🚲 コミュニティサイクルポート (令和4年12月時点)

■海辺の散策路の整備

・海辺の散策路は、東京都と大田区が平成18年度まで整備した「武蔵野の路」を継承する大田区臨海部ウォーターフロントをつなぐ散策路です。水門等により連続していない区間があり、整備が継続的に進められています。



■サイクリング拠点の設置検討

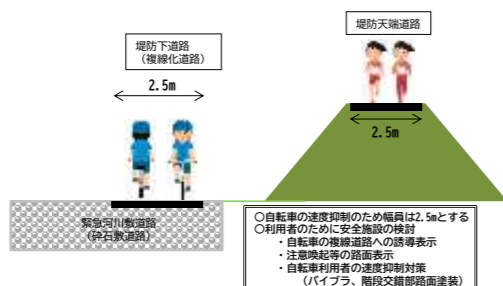
・大田区の玄関口であり、多摩川や臨海部へのサイクリングの起終点・中核となる羽田空港周辺に、自転車活用の拠点機能と立ち寄り機能を備えたサイクルステーション等の拠点施設の設置を検討します。

■既存施設等を活用した展開の検討 (サテライト施設)

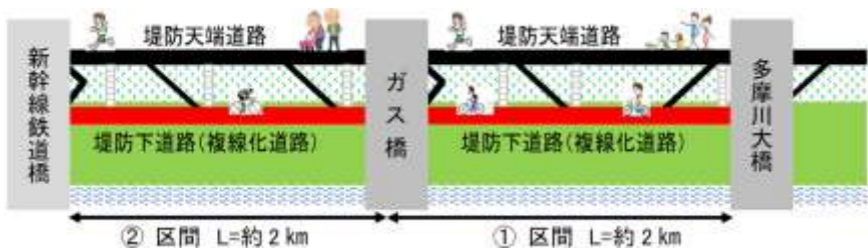
・自転車で立ち寄れるサテライト施設として、トイレやシャワー室等の機能を有する既存施設を活用した展開を検討します。
 (例) 多摩川緑地事務所、大森ふるさとの浜辺公園 など

■多摩川道路の複線化

・多摩川堤防天端の河川敷道路に一部幅員が狭小な区間があり、自転車と歩行者が交錯して危険な状況となっていたため、堤防天端道路の他に、堤防下に道路を整備し、自転車と歩行者の分散を図っています。



【実施区間】 新幹線鉄道橋～多摩川大橋間



■たまりバー50キロ

・東京都では、都民の健康づくりを目的として、羽村市(羽村取水堰付近)から大田区(大師橋緑地付近)に至る約53kmの連続したコースを「たまりバー50キロ」として定めています。

自転車活用に関するアンケート調査結果報告書

目 次

1. 調査の概要	1
2. 調査結果	1
Q1 自転車の利用頻度	1
Q2 自転車の利用目的	2
Q3 利用している自転車の車種	3
Q4 自転車の利用時に感じる問題	4
Q5 駐輪場が利用できず困った場所	5
Q5-1 駐輪場が利用できず困った具体的な鉄道駅	6
Q6 駐輪場が利用できない場合の駐輪場所	7
Q7 自転車ナビマーク・ナビラインの効果	8
Q8 自転車の交通安全教育の中で参加してみたいイベント	9
Q9 健康目的での自転車の利用意向	10
Q10 自転車利用で期待する健康効果	11
Q11 はねぴょん健康ポイントアプリの利用状況	12
Q12 新型コロナウイルスの自転車利用への影響	13
Q13~15 個人属性	14
自由意見	15

1. 調査の概要

- アンケート調査の概要は以下の通り。

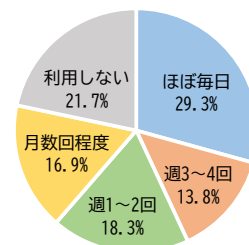
調査期間	令和4年6月1日～6月30日
調査対象	はねびよん健康ポイントアプリの登録者等
調査方法	WEB アンケート(東京共同電子申請・届出サービスにより任意で回答)
回答数	1,393件
その他	はねびよん健康ポイントアプリのポイント取得対象イベント等に設定 (回答した日付とアンケート画面に表示されるキーワードを入力することでポイント取得)

2. 調査結果

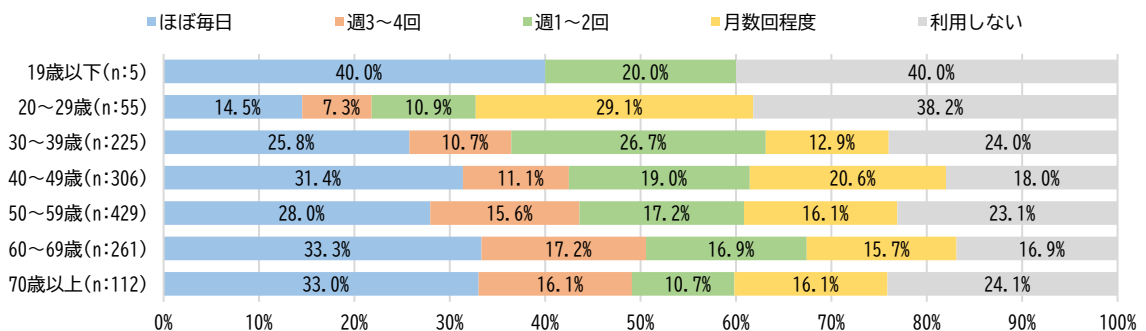
Q1 自転車の利用頻度

- 自転車の利用頻度は「ほぼ毎日」が29.3%で最も多く、「利用しない」は21.7%となっている。
- 年齢別では、20～29歳の利用頻度が低い傾向にあるが、それ以外の年齢層では20～30%程度が「ほぼ毎日」利用している。
- 居住地別では、糞谷・羽田地域の利用頻度が最も高く、調布地域の利用頻度が最も低い。

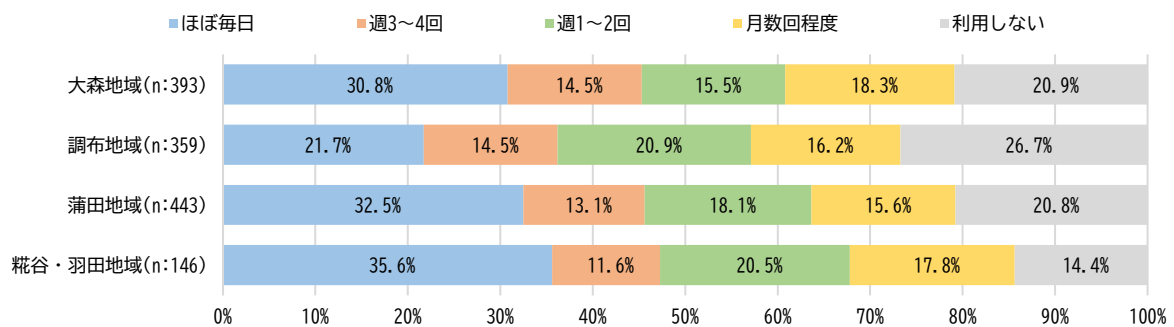
自転車を利用する頻度はどのくらいですか？(1つにチェック) (n:1,393)



年齢と自転車の利用頻度の関係



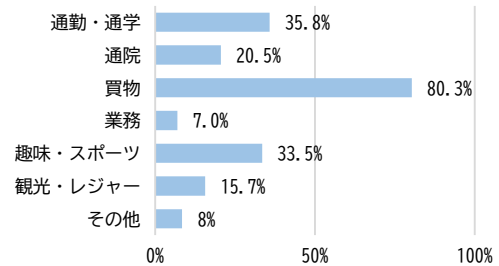
居住地と自転車の利用頻度の関係



Q2 自転車の利用目的

- 自転車の利用目的では、「買物」が 80.3%で最も高い。
- 「趣味・スポーツ」で自転車を利用する人が 33.5%いる。
- 年齢別では、30～59 歳の年齢層で「通勤・通学」の利用が多い。
- 60 歳以上の年齢層では、「趣味・スポーツ」で自転車を利用する人が他の年齢層に比べて多い。
- 居住地別では、調布地域が「通勤・通学」に利用する人が最も少ない。
- 利用頻度別では、利用頻度が高いほど「通勤・通学」「通院」で利用する人が多い傾向にある。

(Q1で1～4を選択した方にお伺いします。) どのようなときに自転車を利用していますか？(あてはまるものすべてにチェック) (n:1,091)



年齢と自転車の利用目的の関係

	19歳以下 (n:3)	20～29歳 (n:34)	30～39歳 (n:171)	40～49歳 (n:251)	50～59歳 (n:330)	60～69歳 (n:217)	70歳以上 (n:85)
通勤・通学	100.0%	26.5%	39.2%	41.4%	40.6%	29.5%	11.8%
通院	0.0%	5.9%	17.5%	17.9%	23.0%	23.0%	24.7%
買物	0.0%	64.7%	83.6%	78.1%	81.2%	83.4%	77.6%
業務	0.0%	2.9%	4.7%	6.0%	10.3%	7.8%	1.2%
趣味・スポーツ	0.0%	35.3%	25.1%	28.7%	34.8%	39.6%	43.5%
観光・レジャー	0.0%	26.5%	17.5%	15.1%	15.8%	14.7%	11.8%
その他	0.0%	8.8%	8.8%	10.4%	4.5%	7.8%	18.8%

居住地と自転車の利用目的の関係

	大森地域 (n:311)	調布地域 (n:263)	蒲田地域 (n:351)	糀谷・羽田地域 (n:125)
通勤・通学	39.5%	25.1%	39.9%	36.0%
通院	20.6%	16.0%	23.1%	23.2%
買物	80.4%	81.0%	80.1%	82.4%
業務	6.4%	4.6%	8.0%	6.4%
趣味・スポーツ	33.8%	34.2%	34.5%	31.2%
観光・レジャー	16.7%	13.7%	16.8%	15.2%
その他	9.3%	10.3%	7.4%	7.2%

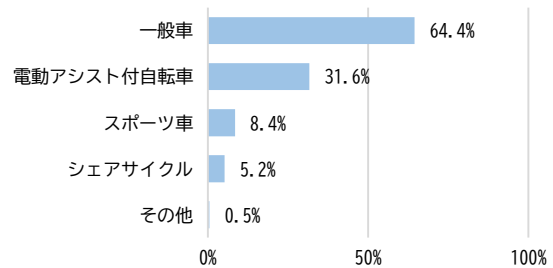
自転車の利用頻度と自転車の利用目的の関係

	ほぼ毎日 (n:408)	週3～4回 (n:192)	週1～2回 (n:255)	月数回程度 (n:236)
通勤・通学	68.6%	37.0%	11.0%	5.1%
通院	29.9%	21.9%	17.6%	6.4%
買物	81.1%	84.9%	83.5%	71.6%
業務	9.6%	4.7%	4.7%	6.8%
趣味・スポーツ	33.1%	38.0%	35.3%	28.4%
観光・レジャー	16.7%	18.8%	15.3%	11.9%
その他	9.1%	10.9%	6.7%	7.2%

Q3 利用している自転車の車種

- 普段利用している自転車の車種は、「一般車」が64.4%で最も多く、次いで「電動アシスト付自転車」が31.6%となっている。
- 年齢別では、年齢によらず「一般車」が最も多く利用されている。
- 30～49歳、70歳以上の年齢層では、「電動アシスト付自転車」を利用する人が、他の年齢層に比べて多い。
- 20～29歳の年齢層では、「スポーツ車」の利用者が多い。
- 居住地別では、大森地域と調布地域の「電動アシスト付自転車」を利用している人の割合が他の地域より高く、40%弱となっている。
- 利用頻度別では、利用頻度が高いほど「電動アシスト付自転車」の利用が多くなる傾向があり、利用頻度が低いほど「シェアサイクル」の利用が多くなる傾向がある。

(Q1で1～4を選択した方にお伺いします。) あなたが普段利用している自転車の種類を教えてください。(あてはまるものすべてにチェック) (n:1,091)



年齢と利用している自転車の車種の関係

	19歳以下 (n:3)	20～29歳 (n:34)	30～39歳 (n:171)	40～49歳 (n:251)	50～59歳 (n:330)	60～69歳 (n:217)	70歳以上 (n:85)
一般車	66.7%	67.6%	50.9%	59.0%	70.9%	71.9%	62.4%
電動アシスト付自転車	33.3%	11.8%	41.5%	36.7%	26.4%	26.7%	37.6%
スポーツ車	0.0%	23.5%	12.9%	7.6%	8.8%	5.5%	2.4%
シェアサイクル	0.0%	8.8%	8.8%	6.0%	5.8%	2.3%	0.0%
その他	0.0%	0.0%	0.6%	0.4%	0.3%	0.9%	0.0%

居住地と利用している自転車の車種の関係

	大森地域 (n:311)	調布地域 (n:263)	蒲田地域 (n:351)	糀谷・羽田地域 (n:125)
一般車	56.6%	55.1%	72.4%	75.2%
電動アシスト付自転車	37.9%	39.2%	25.1%	21.6%
スポーツ車	7.7%	10.3%	8.0%	7.2%
シェアサイクル	9.6%	4.2%	2.8%	4.8%
その他	1.0%	0.4%	0.3%	0.0%

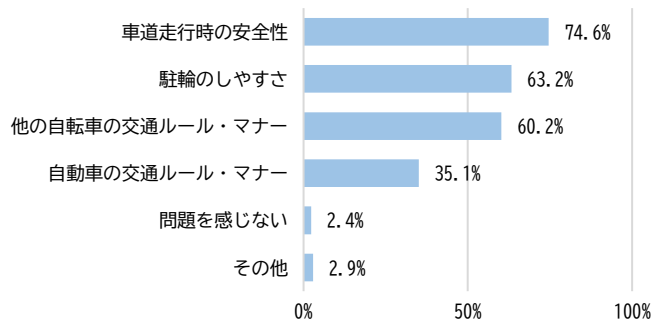
自転車の利用頻度と利用する自転車の車種の関係

	ほぼ毎日 (n:408)	週3～4回 (n:192)	週1～2回 (n:255)	月数回程度 (n:236)
一般車	55.6%	67.7%	71.4%	69.5%
電動アシスト付自転車	42.9%	28.6%	26.7%	19.9%
スポーツ車	8.3%	8.9%	8.6%	8.1%
シェアサイクル	3.4%	4.7%	5.9%	8.1%
その他	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%

Q 4 自転車の利用時に感じる問題

- 「車道走行時の安全性」に問題を感じる人が 74.6%と最も多く、次いで「駐輪のしやすさ」が 63.2%、「他の自転車の交通ルール・マナー」が 60.2%となっている。
- 年齢別では、50 歳以上の年齢層で「車道走行時の安全性」と「他の自転車の交通ルール・マナー」に問題を感じる人が、他の年齢層に比べて高い傾向がある。
- 居住地別では、糞谷・羽田地域の「駐輪のしやすさ」に問題を感じる人が他の地域より少ない一方で、「他の自転車の交通ルール・マナー」と「自動車の交通ルール・マナー」に問題を感じる人が多い。
- 車種別では、電動アシスト付自転車の利用者は「駐輪のしやすさ」に問題を感じる人が多く、スポーツ車の利用者は「自動車の交通ルール・マナー」に問題を感じる人が多い。

(Q1で1～4を選択した方にお伺いします。) 普段、自転車を利用する際にどのようなことに問題を感じますか？(あてはまるものすべてにチェック) (n:1,091)



年齢と自転車の利用時に感じる問題の関係

	19歳以下 (n:3)	20～29歳 (n:34)	30～39歳 (n:171)	40～49歳 (n:251)	50～59歳 (n:330)	60～69歳 (n:217)	70歳以上 (n:85)
車道走行時の安全性	0.0%	58.8%	70.2%	69.3%	77.6%	80.2%	82.4%
駐輪のしやすさ	66.7%	58.8%	66.7%	64.5%	63.3%	63.1%	54.1%
他の自転車の交通ルール・マナー	0.0%	35.3%	59.6%	55.0%	63.6%	63.6%	67.1%
自動車の交通ルール・マナー	0.0%	44.1%	33.3%	32.3%	40.9%	33.6%	25.9%
問題を感じない	33.3%	8.8%	2.3%	2.8%	1.8%	1.8%	1.2%
その他	0.0%	2.9%	2.9%	3.6%	3.0%	1.8%	3.5%

居住地と自転車の利用時に感じる問題の関係

	大森地域 (n:311)	調布地域 (n:263)	蒲田地域 (n:351)	糞谷・羽田地域 (n:125)
車道走行時の安全性	72.3%	76.0%	74.6%	77.6%
駐輪のしやすさ	65.3%	63.5%	64.7%	57.6%
他の自転車の交通ルール・マナー	62.4%	56.7%	59.8%	68.8%
自動車の交通ルール・マナー	35.7%	27.8%	37.0%	40.8%
問題を感じない	2.3%	2.7%	2.3%	1.6%
その他	3.9%	1.9%	3.4%	1.6%

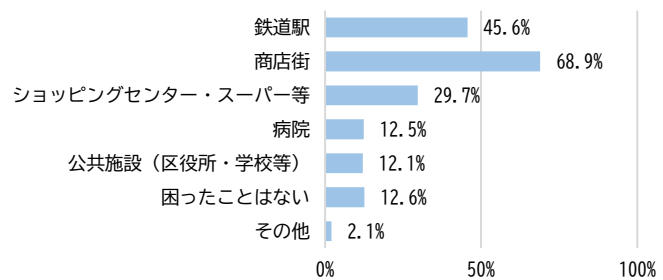
利用する自転車の車種と自転車の利用時に感じる問題の関係

	一般車 (n:703)	電動アシスト付 自転車 (n:345)	スポーツ車 (n:92)	シェアサイクル (n:57)	その他 (n:5)
車道走行時の安全性	74.3%	76.2%	81.5%	71.9%	60.0%
駐輪のしやすさ	61.7%	71.6%	63.0%	49.1%	60.0%
他の自転車の交通ルール・マナー	60.2%	61.7%	65.2%	63.2%	40.0%
自動車の交通ルール・マナー	34.3%	36.5%	47.8%	29.8%	20.0%
問題を感じない	2.6%	1.7%	0.0%	5.3%	20.0%
その他	2.7%	3.5%	1.1%	7.0%	0.0%

Q5 駐輪場が利用できず困った場所

- 駐輪場が利用できず困った場所は、「商店街」が68.9%と最も多く、次いで「鉄道駅」が45.6%となっている。
- 居住地別では、蒲田地域と糀谷・羽田地域の居住者の困った場所は大森地域と調布地域に比べて「商店街」が多い。
- 大森地域と調布地域の居住者の困った場所は、蒲田地域と糀谷・羽田地域に比べて「ショッピングセンター・スーパー等」が多い。
- 車種別では、電動アシスト付自転車の利用者が困った場所は他の車種に比べて「ショッピングセンター・スーパー等」が多く、スポーツ車を利用している人が困った場所は「公共施設（区役所・学校等）」が多い。

(Q1で1～4を選択した方にお伺いします。) 駐輪場が利用できず困った場所がありますか？ (あてはまるものすべてにチェック)
(n:1,091)



居住地と駐輪場が利用できず困った場所の関係

	大森地域 (n:311)	調布地域 (n:263)	蒲田地域 (n:351)	糀谷・羽田地域 (n:125)
鉄道駅	43.4%	47.5%	46.2%	47.2%
商店街	65.9%	65.8%	72.1%	79.2%
ショッピングセンター・スーパー等	32.2%	31.9%	27.1%	24.8%
病院	13.5%	9.5%	12.8%	15.2%
公共施設（区役所・学校等）	11.9%	11.4%	11.7%	16.0%
困ったことはない	14.1%	12.5%	10.8%	12.0%
その他	3.2%	2.3%	1.1%	1.6%

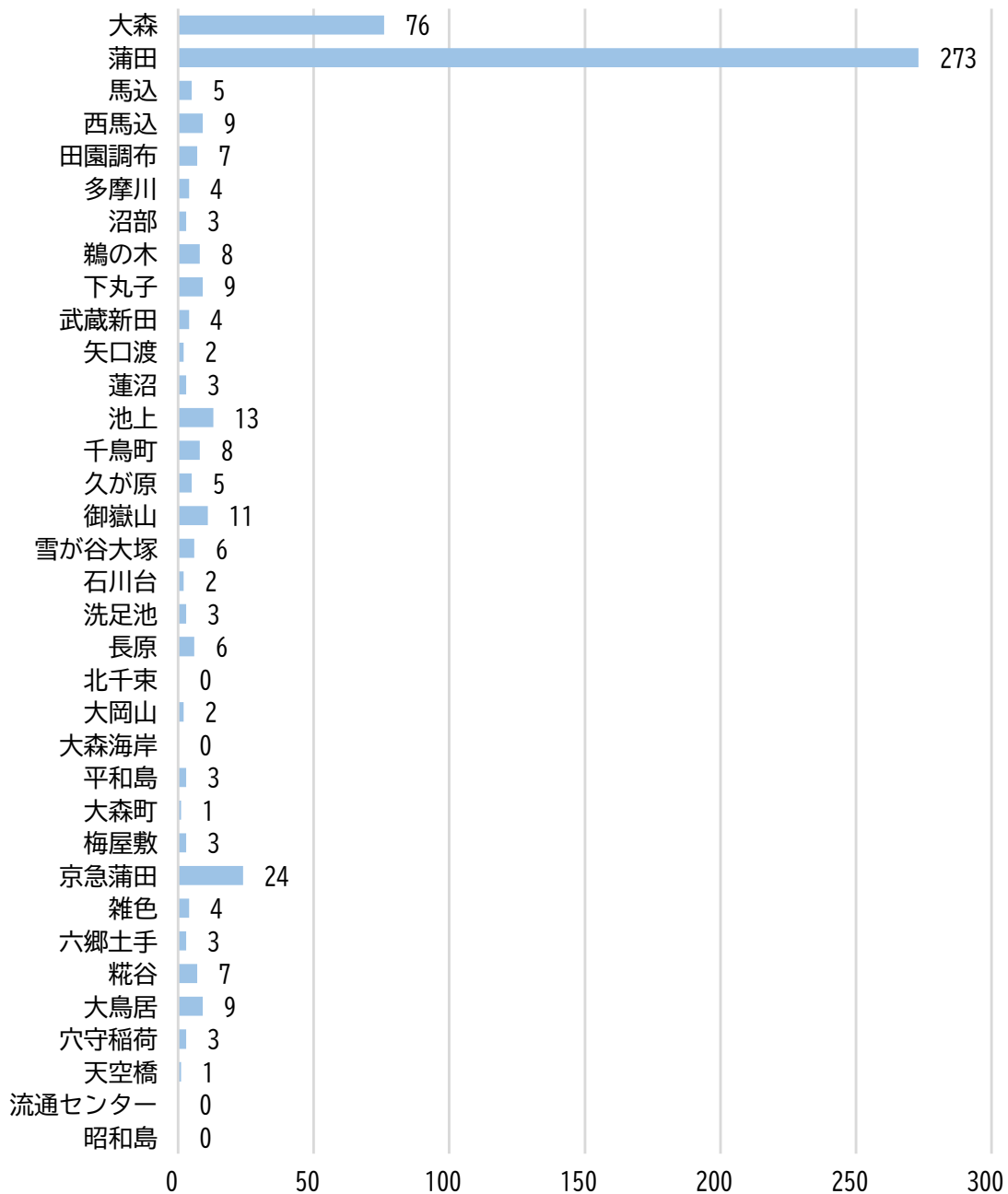
利用している自転車の車種と駐輪場が利用できず困った場所の関係

	一般車 (n:703)	電動アシスト付 自転車 (n:345)	スポーツ車 (n:92)	シェアサイクル (n:57)	その他 (n:5)
鉄道駅	45.2%	49.9%	46.7%	49.1%	20.0%
商店街	69.1%	70.1%	71.7%	56.1%	40.0%
ショッピングセンター・スーパー等	28.9%	35.7%	26.1%	22.8%	20.0%
病院	11.2%	16.8%	18.5%	12.3%	0.0%
公共施設（区役所・学校等）	11.7%	12.5%	23.9%	10.5%	0.0%
困ったことはない	13.9%	9.3%	10.9%	22.8%	40.0%
その他	1.7%	2.6%	3.3%	3.5%	20.0%

Q5-1 駐輪場が利用できず困った具体的な鉄道駅

- 駐輪場が利用できず困った場所として鉄道駅と回答した人の具体的な鉄道駅名では、「蒲田駅」が突出して多くなっている。

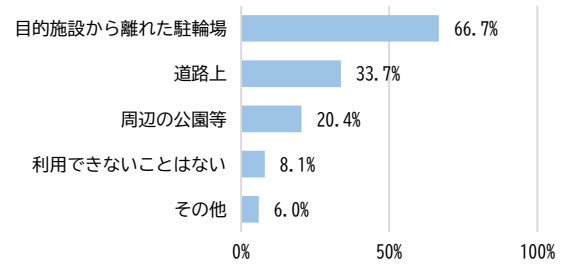
(Q5で「1.鉄道駅」を選択した方にお伺いします。) 具体的な駅名をご記入ください。



Q 6 駐輪場が利用できない場合の駐輪場所

- 目的施設付近で駐輪場が利用できない場合の駐輪場所では、「目的施設から離れた駐輪場」が66.7%と最も多く、次いで「道路上」が33.7%、「周辺の公園等」が20.4%となっている。
- 居住地別では、調布地域が他の地域に比べて「目的施設から離れた駐輪場」に駐輪する人が少なく、「道路上」と「周辺の公園等」に駐輪する人が多い。
- 利用頻度別では、利用頻度が高いほど「目的施設から離れた駐輪場」に駐車する傾向がある。

(Q1で1~4を選択した方にお伺いします。) 目的施設近辺で駐輪場が利用できない場合、どのような場所に駐輪していますか?(あてはまるものすべてにチェック) (n:1,091)



居住地と駐輪場が利用できない場合の駐輪場所の関係

	大森地域 (n:311)	調布地域 (n:263)	蒲田地域 (n:351)	糀谷・羽田地域 (n:125)
目的施設から離れた駐輪場	68.5%	55.1%	72.4%	68.8%
道路上	33.8%	36.5%	33.9%	28.8%
周辺の公園等	21.2%	24.3%	17.9%	17.6%
利用できないことはない	9.3%	9.1%	6.0%	8.0%
その他	4.2%	7.6%	7.4%	4.0%

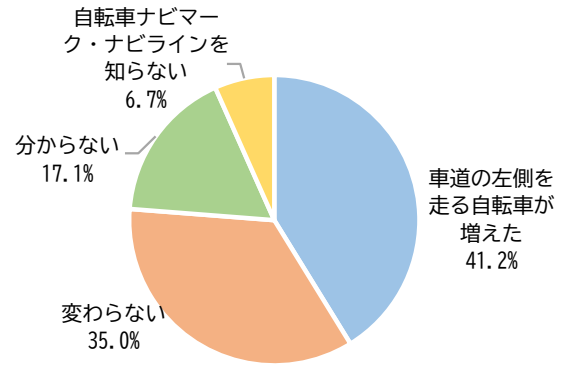
自転車の利用頻度と駐輪場が利用できない場合の駐輪場所の関係

	ほぼ毎日 (n:408)	週3~4回 (n:192)	週1~2回 (n:255)	月数回程度 (n:236)
目的施設から離れた駐輪場	72.1%	64.6%	64.7%	61.4%
道路上	33.1%	39.1%	30.6%	33.9%
周辺の公園等	22.1%	19.8%	20.0%	18.6%
利用できないことはない	5.6%	7.8%	9.4%	11.0%
その他	4.7%	8.9%	5.9%	5.9%

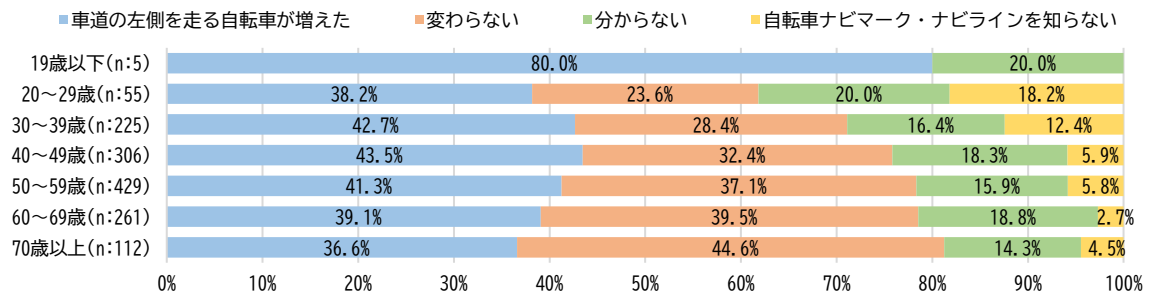
Q7 自転車ナビマーク・ナビラインの効果

- 自転車ナビマーク・ナビラインの効果では、「車道の左側を走る自転車が増えた」が 41.2%と最も多い。
- 年齢別では、30～59歳の年齢層で「車道の左側を走る自転車が増えた」と感じる人の割合が他の年齢に比べて高い。
- 居住地別では、蒲田地域が「車道の左側を走る自転車が増えた」と感じる人の割合が最も高く、大森地域が「自転車ナビマーク・ナビラインを知らない」人の割合が最も高い。
- 利用頻度別では、利用頻度が高いほど「車道の左側を走る自転車が増えた」と感じる人の割合が高い傾向がある。

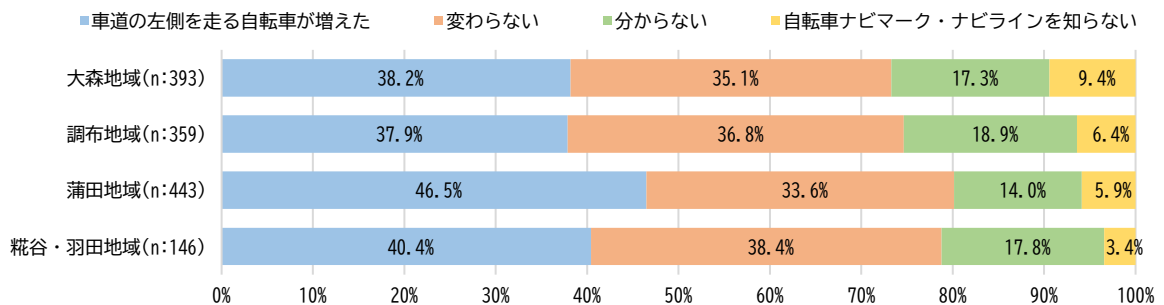
「自転車は、原則として車道の左側を走行する」というルールを浸透させるために、大田区では道路上へ自転車ナビマーク・ナビラインの整備を進めています。当事業による整備の効果を、どのように感じていますか？（1つにチェック）
（n:1,393）



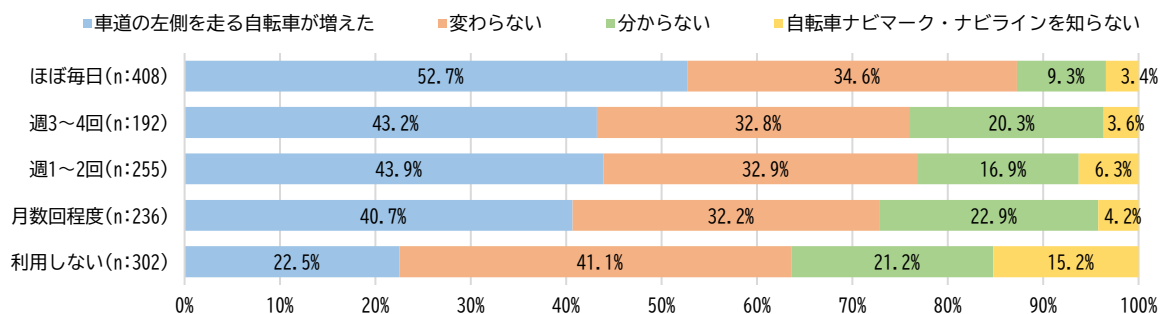
年齢と自転車ナビマーク・ナビラインの効果の関係



居住地と自転車ナビマーク・ナビラインの効果の関係



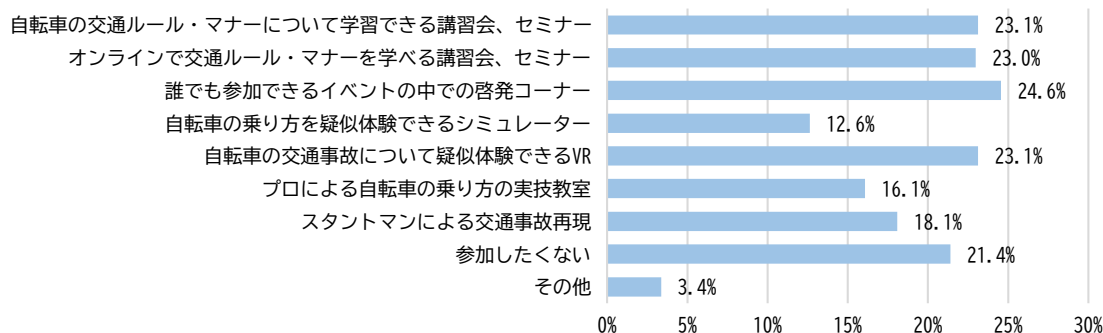
自転車の利用頻度と自転車ナビマーク・ナビラインの効果の関係



Q 8 自転車の交通安全教育の中で参加してみたいイベント

- 自転車の交通安全教育で参加してみたいイベントは、「誰でも参加できるイベントの中での啓発コーナー」が最も多く、次いで「自転車の交通ルール・マナーについて学習できる講習会、セミナー」「自転車の交通事故について疑似体験できる VR」となっている。
- 年齢別では、60 歳以上の年齢層で「誰でも参加できるイベントの中での啓発コーナー」が多い。
- 居住地別では、糀谷・羽田地域で「オンラインで交通ルール・マナーを学べる講習会、セミナー」が少ない。
- 利用頻度が高いほど、「自転車の交通ルール・マナーについて学習できる講習会、セミナー」が多い。

自転車の交通安全教育の中で、参加してみたいイベントはありますか？（あてはまるものすべてにチェック）（n:1,393）



年齢と自転車の交通安全教育の中で参加してみたいイベントの関係

	19歳以下 (n:5)	20～29歳 (n:55)	30～39歳 (n:225)	40～49歳 (n:306)	50～59歳 (n:429)	60～69歳 (n:261)	70歳以上 (n:112)
自転車の交通ルール・マナーについて学習できる講習会、セミナー	0.0%	23.6%	17.3%	23.2%	23.8%	26.1%	25.9%
オンラインで交通ルール・マナーを学べる講習会、セミナー	20.0%	25.5%	22.2%	23.2%	22.1%	22.6%	26.8%
誰でも参加できるイベントの中での啓発コーナー	80.0%	23.6%	20.0%	20.3%	24.2%	29.9%	32.1%
自転車の乗り方を疑似体験できるシミュレーター	20.0%	5.5%	10.7%	14.1%	13.3%	13.4%	11.6%
自転車の交通事故について疑似体験できるVR	20.0%	18.2%	25.8%	27.8%	23.1%	18.0%	19.6%
プロによる自転車の乗り方の実技教室	20.0%	14.5%	16.9%	19.3%	16.1%	14.2%	10.7%
スタントマンによる交通事故再現	20.0%	23.6%	26.2%	18.0%	18.6%	13.4%	8.0%
参加したくない	0.0%	30.9%	24.0%	23.2%	21.9%	16.9%	16.1%
その他	0.0%	0.0%	3.1%	2.3%	4.7%	3.4%	3.6%

居住地と自転車の交通安全教育の中で参加してみたいイベントの関係

	大森地域 (n:393)	調布地域 (n:359)	蒲田地域 (n:443)	糀谷・羽田地域 (n:146)
自転車の交通ルール・マナーについて学習できる講習会、セミナー	24.4%	22.8%	22.3%	21.9%
オンラインで交通ルール・マナーを学べる講習会、セミナー	23.4%	24.0%	24.4%	16.4%
誰でも参加できるイベントの中での啓発コーナー	21.1%	24.8%	26.2%	26.7%
自転車の乗り方を疑似体験できるシミュレーター	11.7%	9.5%	16.3%	9.6%
自転車の交通事故について疑似体験できるVR	22.6%	23.4%	25.5%	15.8%
プロによる自転車の乗り方の実技教室	15.3%	15.0%	18.3%	13.7%
スタントマンによる交通事故再現	17.3%	15.9%	19.9%	20.5%
参加したくない	20.9%	21.2%	20.8%	28.1%
その他	4.6%	2.8%	2.9%	3.4%

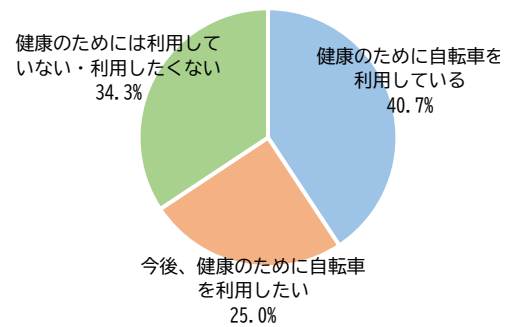
自転車の利用頻度と自転車の交通安全教育の中で参加してみたいイベントの関係

	ほぼ毎日 (n:408)	週3～4回 (n:192)	週1～2回 (n:255)	月数回程度 (n:236)	利用しない (n:302)
自転車の交通ルール・マナーについて学習できる講習会、セミナー	27.9%	27.1%	19.6%	18.2%	20.9%
オンラインで交通ルール・マナーを学べる講習会、セミナー	18.1%	29.2%	23.5%	22.0%	25.8%
誰でも参加できるイベントの中での啓発コーナー	26.5%	26.0%	23.5%	24.2%	22.2%
自転車の乗り方を疑似体験できるシミュレーター	13.0%	10.9%	9.8%	10.2%	17.5%
自転車の交通事故について疑似体験できるVR	22.5%	21.4%	23.1%	22.0%	25.8%
プロによる自転車の乗り方の実技教室	16.7%	11.5%	16.9%	19.1%	15.2%
スタントマンによる交通事故再現	23.8%	8.3%	15.3%	14.4%	21.9%
参加したくない	17.2%	21.4%	23.9%	25.8%	21.5%
その他	4.7%	3.6%	3.9%	0.8%	3.0%

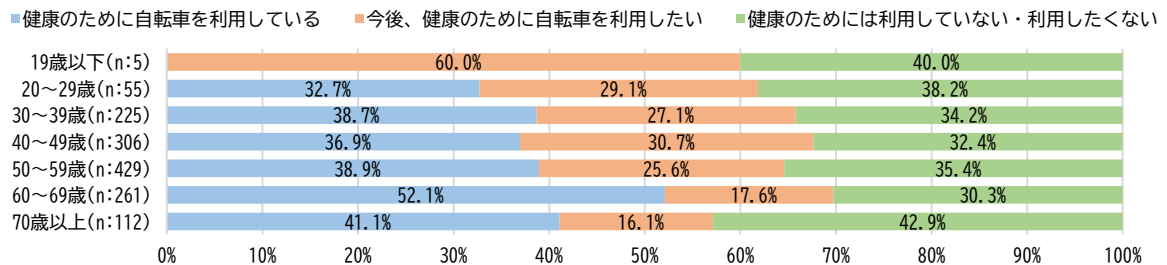
Q9 健康目的での自転車の利用意向

- 健康目的での自転車の利用意向では、「健康のために自転車を利用している」が40.7%、「今後、健康のために自転車を利用したい」が25.0%となっている。
- 年齢別では、60～69歳の「健康のために自転車を利用している」が他の年齢層に比べて多い。
- 居住地別では、糀谷・羽田地域の「健康のために自転車を利用している」が他の地域に比べて多い。
- 利用頻度が高いほど「健康のために自転車を利用している」割合が高く、利用しない人でも「今後、健康のために自転車を利用したい」が38.7%いる。
- 車種別では、スポーツ車の利用者が「健康のために自転車を利用している」割合が最も高い。

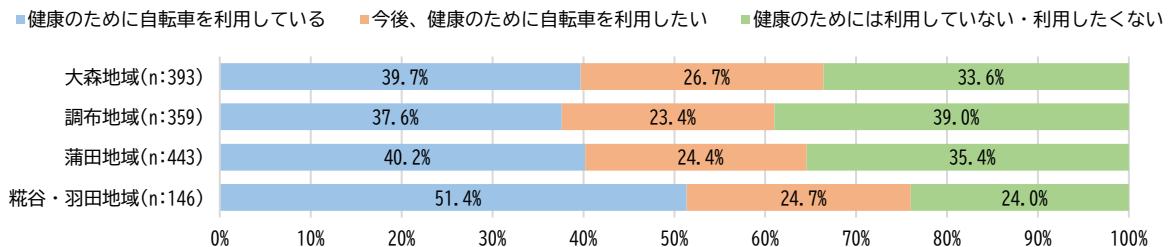
健康づくりのために自転車を利用していますか？
また今後利用したいと思いますか？（1つにチェック）
(n:1,393)



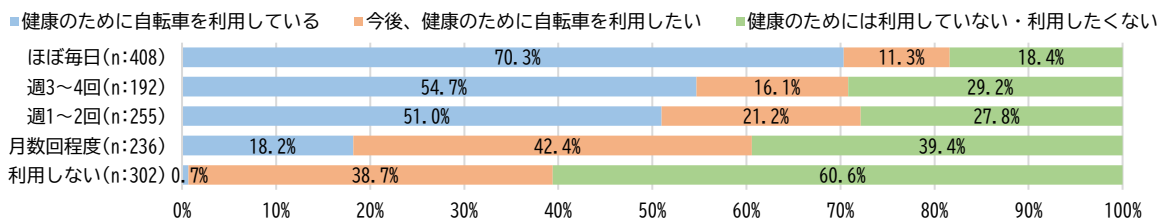
年齢と健康目的での自転車の利用意向の関係



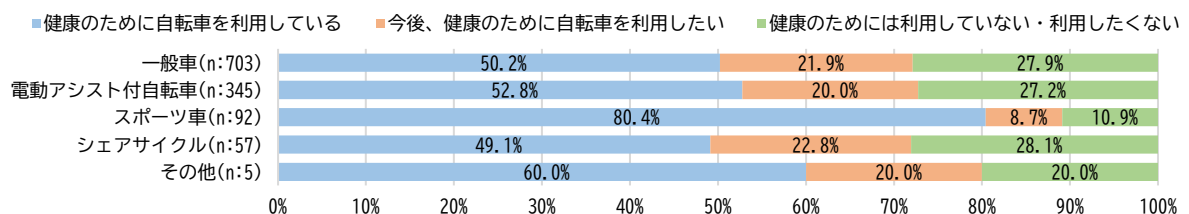
居住地と健康目的での自転車の利用意向の関係



自転車の利用頻度と健康目的での自転車の利用意向の関係



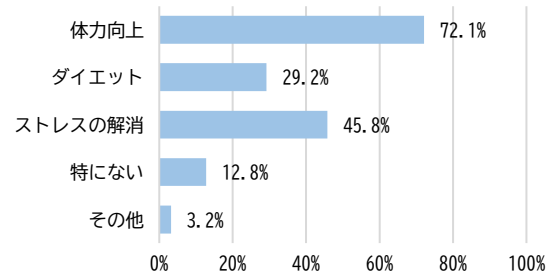
利用している自転車の車種と健康目的での自転車の利用意向の関係



Q10 自転車利用で期待する健康効果

- 自転車利用で期待する健康効果では、「体力向上」が72.1%と最も多く、次いで「ストレスの解消」が45.8%となっている。
- 年齢別では、30～49歳の年齢層が他の年齢層に比べて「ダイエット」の回答が多い。
- 居住地別では、蒲田地域と糎谷・羽田地域が大森地域と調布地域に比べて「ダイエット」の回答が多い。
- 利用頻度別では、利用頻度が高いほど「体力向上」の回答が多い傾向がある。
- 車種別では、「スポーツ車」の利用者は他の車種の利用者に比べて「ストレスの解消」の回答が多い。

自転車の利用にどのような健康効果があると思いますか？
(あてはまるものすべてにチェック) (n:1,393)



年齢と自転車利用で期待する健康効果の関係

	19歳以下 (n:5)	20～29歳 (n:55)	30～39歳 (n:225)	40～49歳 (n:306)	50～59歳 (n:429)	60～69歳 (n:261)	70歳以上 (n:112)
体力向上	80.0%	74.5%	67.6%	75.5%	71.6%	71.6%	73.2%
ダイエット	0.0%	30.9%	36.0%	35.9%	31.2%	21.1%	8.9%
ストレスの解消	80.0%	40.0%	53.8%	50.3%	43.4%	43.7%	33.0%
特にない	0.0%	16.4%	10.2%	9.8%	16.1%	11.9%	14.3%
その他	0.0%	0.0%	3.1%	1.6%	3.3%	5.0%	5.4%

居住地と自転車利用で期待する健康効果の関係

	大森地域 (n:393)	調布地域 (n:359)	蒲田地域 (n:443)	糎谷・羽田地域 (n:146)
体力向上	72.3%	71.6%	70.2%	74.7%
ダイエット	28.5%	27.0%	31.2%	33.6%
ストレスの解消	46.1%	46.8%	45.8%	43.8%
特にない	12.5%	13.1%	13.8%	12.3%
その他	3.6%	3.6%	3.2%	2.7%

自転車の利用頻度と自転車利用で期待する健康効果の関係

	ほぼ毎日 (n:408)	週3～4回 (n:192)	週1～2回 (n:255)	月数回程度 (n:236)	利用しない (n:302)
体力向上	74.8%	76.0%	74.1%	67.8%	67.5%
ダイエット	28.9%	31.3%	30.6%	26.7%	29.1%
ストレスの解消	47.3%	49.5%	52.2%	40.3%	40.4%
特にない	8.6%	9.9%	12.2%	17.8%	16.9%
その他	4.2%	3.6%	1.6%	1.7%	4.3%

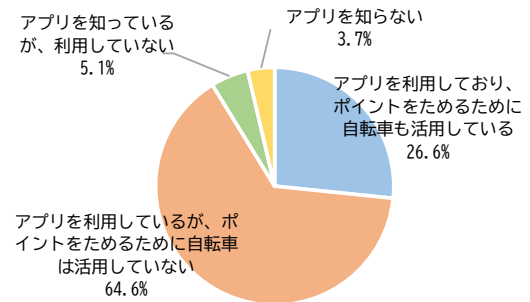
利用している自転車の車種と自転車利用で期待する健康効果の関係

	一般車 (n:703)	電動アシスト付 自転車 (n:345)	スポーツ車 (n:92)	シェアサイクル (n:57)	その他 (n:5)
体力向上	75.1%	70.1%	83.7%	70.2%	60.0%
ダイエット	29.2%	27.2%	50.0%	47.4%	60.0%
ストレスの解消	43.1%	51.0%	72.8%	59.6%	40.0%
特にない	12.5%	10.1%	2.2%	12.3%	20.0%
その他	3.0%	2.6%	7.6%	7.0%	0.0%

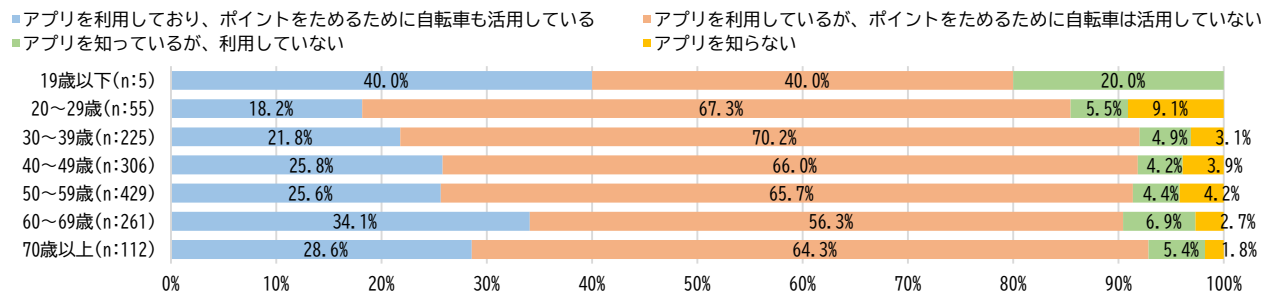
Q11 はねびょん健康ポイントアプリの利用状況

- 「アプリを利用しており、ポイントをためるために自転車も活用している」は26.6%となっている。
- 年齢別では、60～69歳の年齢層が他の年齢層に比べて「アプリを利用しており、ポイントをためるために自転車も活用している」の割合が大きい。
- 居住地別では、糀谷・羽田地域が他の地域に比べて「アプリを利用しており、ポイントをためるために自転車も活用している」の割合が大きい。
- 自転車の利用頻度が高いほど「アプリを利用しており、ポイントをためるために自転車も活用している」が多い傾向がある。

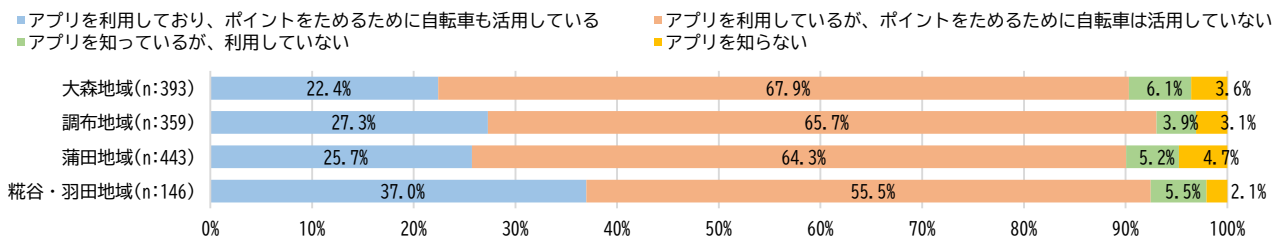
区では区民の皆様の健康づくりをサポートすることを目的にはねびょん健康ポイントアプリを配信しています。アプリを利用していますか？（1つにチェック）（n:1,393）



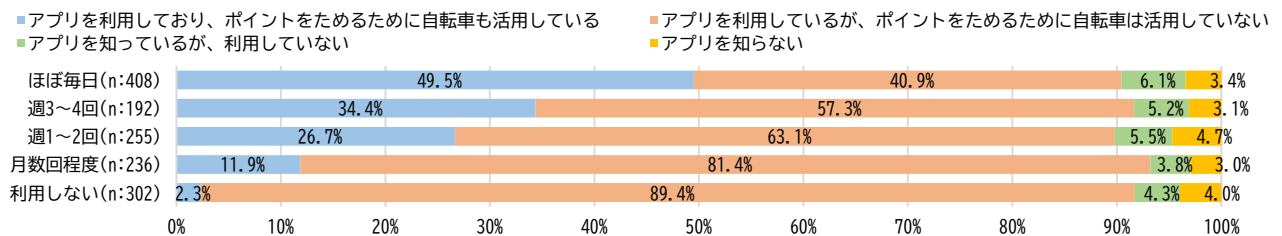
年齢とはねびょん健康ポイントアプリの利用状況の関係



居住地とはねびょん健康ポイントアプリの利用状況の関係



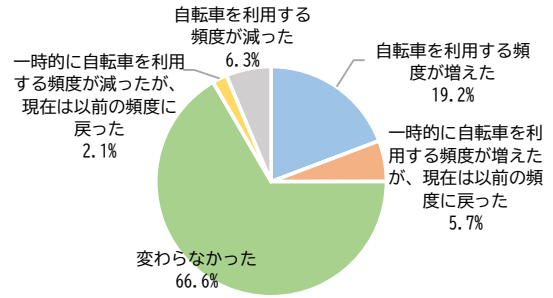
自転車の利用頻度とはねびょん健康ポイントアプリの利用状況の関係



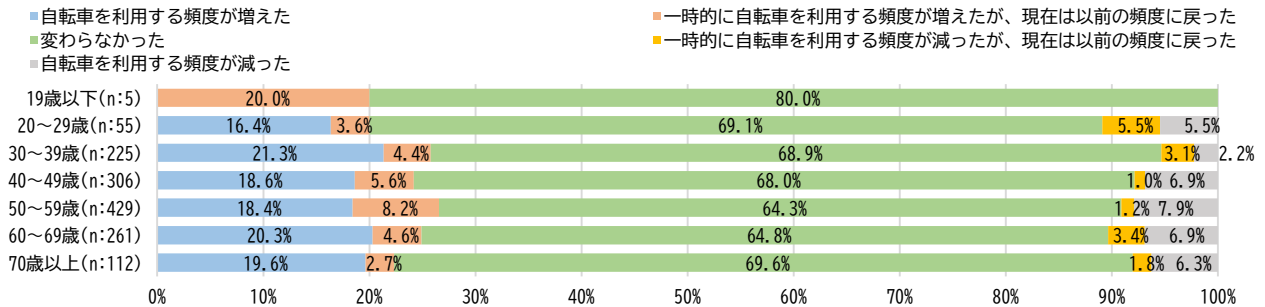
Q12 新型コロナウイルスの自転車利用への影響

- 新型コロナウイルスの拡大後、「自転車を利用する頻度が増えた」が19.2%、「一時的に自転車を利用する頻度が増えたが、現在は以前の頻度に戻った」が5.7%となっている。
- 年齢別では、30～59歳の年齢層で「自転車を利用する頻度が増えた」又は「一時的に自転車を利用する頻度が増えたが、現在は以前の頻度に戻った」の割合が高い。
- 居住地別では、大森地域と糶谷・羽田地域が調布地域と蒲田地域に比べて「自転車を利用する頻度が増えた」又は「一時的に自転車を利用する頻度が増えたが、現在は以前の頻度に戻った」の割合が高い。

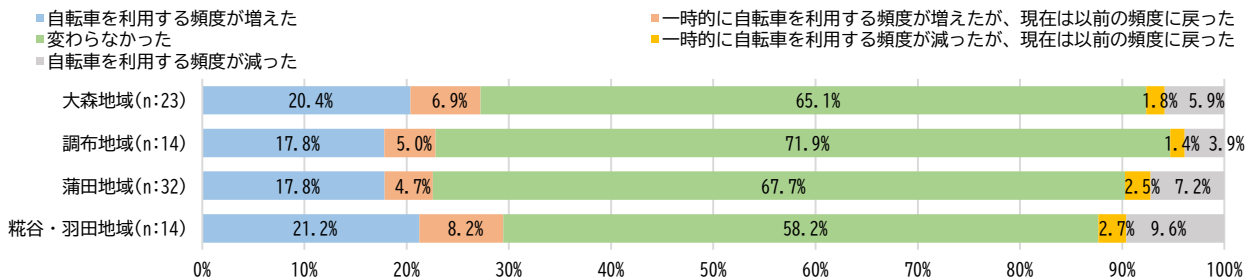
新型コロナウイルスの拡大後、自転車の利用頻度に変化はありましたか？ (n:1,393)



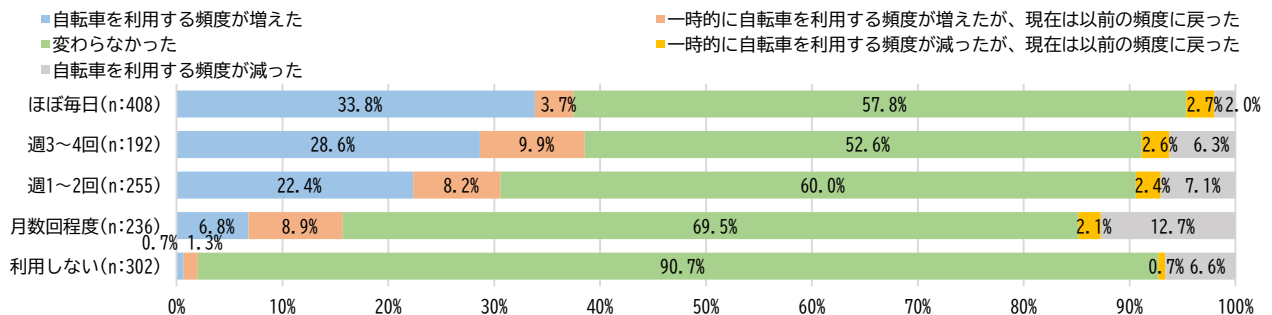
年齢と新型コロナウイルスの自転車利用への影響の関係



居住地と新型コロナウイルスの自転車利用への影響の関係



自転車の利用頻度と新型コロナウイルスの自転車利用への影響の関係



Q13～15 個人属性

- 回答者の性別は「男性」が 35.1%、「女性」が 64.0%となっている。
- 年齢は「50～59 歳」が 30.8%と最も多く、次いで「40～49 歳」が 22.0%、「60～69 歳」が 18.7%となっている。
- 居住地は、大田区内が 97.1%を占め、そのうち「大森地域」「調布地域」「蒲田地域」がそれぞれ 30%前後で、約 10%が「糎谷・羽田地域」となっている。

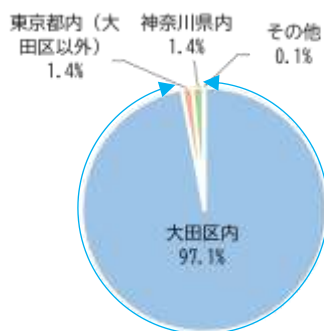
性別 (n:1,393)



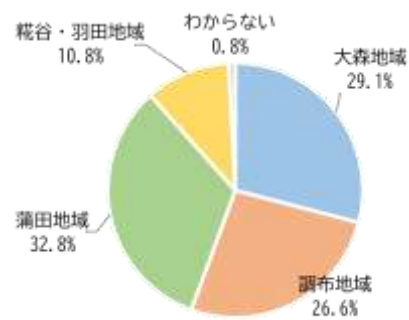
年齢 (n:1,393)



居住地 (n:1,393)



大田区内の居住地 (n:1,352)



自由意見

※自由意見については、原則として回答された文字のまま掲載しているため、誤字脱字と思われるものもそのまま表記しています。

【駐輪場に関すること】

- 電車代を節約して自転車で出かけても、駐輪場をさがしたり、2 時間迄は無料を利用して、買い物も食事も、時計を見ながら行動なので、自転車で出かけるとゆっくりできない。
- 駅近くに駐輪場を増やして欲しい。
- 駐輪場を増やして欲しい
- 置き場の充実と整備をお願いしたいです。
- 駐輪場を増やす事
- 駐輪場の設置場所を増やしてください。
- 駐輪場を多くもうける。
- 駐輪場をもっと増やしてほしい。サブスクのように、あちこち止め放題のサービスがほしい。
- 駐輪場を増やしてほしい。
- 駅周辺は特に止めづらく、すぐ駐輪場一杯になってしまう為、5分 10分の為にわざわざ駐輪場迄止めに行くのが面倒です。
- 小規模公園の駐輪場整備。
- 止める場所がないので、10年くらい前に自転車の利用をやめた。解決しない限り再開したくても出来ない。
- 駐輪場が高い。駅近くになく困る。
- 駐輪場の倍率が高過ぎて自転車を諦めました。
- 駅前の定期利用の駐輪場を増やしてもらいたいです。
- なるべく駅の近くに停められる一時駐輪場を増やして欲しい。
- 一時無料駐車場をもっと増えるといいと思います。(1時間以上有料になるなどで)
- 30分や1時間無料の場所を増やして欲しいです。料金設定も2時間程度では安く利用できると嬉しいです。駅周辺は買い物等用事も多い割に駐輪場がなかなか無いので増やしていただきたいです。よろしくをお願いします。
- 無料駐輪場を増やして欲しい。
- 駐輪場の整備は費用もかかるため難しい点もあるかと思えます。街中に駐輪が溢れることがないようにお願いしたい。
- 子供がいて移動が大変です。バス停のそばに小さな駐輪場を設置してください。
- とにかく大きな駐輪場は子供連れて移動が大変なので路駐されそうな歩道橋下とか全てちゃんとスタンドを設置してちょい利用にはお金がかからず長く置いたら駐車場並みに徴収するようなことをして欲しい。
- 駐輪場に悩み、バスで移動することがある。小さな子供がいると自転車が役立つので無料の駐輪場を増やしてほしい。
- 大田区に限らず、最近の電動自転車が大きすぎて駐輪場に止められないことも多く、できれば大型の自転車は専用の場所を設け、分けてほしい。
- 駐輪場のマナー悪すぎ。子供乗せの専用に普通の自転車が止まり、困る。管理してる方に話をすると触れないから無理ですと言われました。子供乗せ電動自転車はものすごく重いので何とかして欲しい。大田区役所前の駐輪場は特にすごく悪い。
- 蒲田駅周辺は、駐輪場を探すのが大変です。
- JR 蒲田駅に、駐輪場を増やして欲しい。

- 蒲田駅前などは圧倒的に駐輪場が少ないので思い切って超大型の駐輪場を作っても良いのではないか。高齢者、ファミリーに優しい街づくりを掲げているのなら抜本的な取り組みを期待しています。
- 駅周辺の駐輪場を増やしてほしい。蒲田近郊は少ないので買い物がとても不便。
- 蒲田駅周辺に無料駐輪場を増やして欲しい。
- 蒲田駅付近が駐輪しにくい。若い人は川崎へ買い物にいつている。ラックに乗せにくい、利用者どうしで助け合っている。蒲田駅前は一目きれいになったが使いにくい。カムカム！に駐輪場使いにくい。
- 蒲田駅に駐輪場を増やして欲しい。
- 蒲田駅周辺の駐輪場の増設をお願いしたい。
- 蒲田駅や東急線の駅近辺に区の駐輪場があり、便利で助かっている。
- 御園中横の駐輪場すぐにいっぱいになるので増やして欲しい。
- 西口のビルなどにある食べ物屋に入る時に自転車が止められず、右往左往したことがあります。改善できたらいいですね。
- お世話になっております。施設のご整備等、ありがとうございます。最寄り駅の大森駅は、駅周辺に利用できる駐輪場がたくさんあり、どこも駐輪しやすく、便利です。そして、駐輪場もきれいです。隣の蒲田駅前は、駅周辺に駐輪場はあるものの、いつも埋まっていて、全く利用できません。また、とめ方、施設もあまりきれいではありません。蒲田駅に行く際は、電車で行くことにしています。駅周辺にもっと自転車を止められるところがあると嬉しいですね。場所の確保は難しいかと存じますが、どうぞよろしくお願いいたします。
- 京急線の京急蒲田駅以外の各駅にも駐輪場を増やして欲しい。
- 大森駅周辺の駐輪場を増やして欲しい。
- 多摩川線駅前に数時間無料になる駐輪場が欲しい。
- 千鳥町のような無料の駐輪場を増やして欲しい。
- 小さな駐輪場を点在させて無料、30分過ぎたら500円などやって欲しい。長原商店街の活気を気に入って利用しています。
- 羽田イノベーションの駐輪場を無料にして欲しい。
- 駐輪マナーを守ってほしい。
- 駅前など多くの人が止めたい場所に、止められる場所の案内をわかりやすくだけいただけたら有難いです。
- 自転車を持っていても、駅前などに駐輪するとぐ撤去されてしまうので、駐輪施設に行くまでに時間かかるので、自転車は逆に不便だ。
- バイク駐輪場が大変少ない。
- 駅周辺は買い物等用事も多い割に駐輪場がなかなか無いので増やしていただきたいです。よろしくお願いいたします。
- 大森の商店街は自転車の路上駐輪で半分埋まる。
- 蒲田駅など駅前に駐輪場が少なくて停める場所がないので、増やしてほしいです。
- 各駅に利用しやすい駐輪場を増やして欲しい。
- 無料の開放駐輪場があると助かる。モラルや放置自転車、盗難などの問題があり困難だろうが、田舎では駐輪場は無料なので、不可能ではないと思う。何かしらの対策があれば、放置、盗難、モラルの問題は解決できると思う。
- 糎谷、蒲田駅周辺に駐輪場を増やして欲しい。
- 糎谷、蒲田地区に駐輪場を増やして欲しい。
- マイナンバーカードで解錠できるようにして、3年位タダで利用できるようにすれば、カードの普及もすすむんでない？タダの期間が過ぎたら、年間利用料に応じて税の軽減してあげるとか・・・。
- 商店街に駐輪所を用意し、買い物は徒歩で行きやすくしてほしい。

- 無料の駐輪場が増えると助かる。
- 商店街の自転車駐輪が難しいのでその確保。
- 駐輪マナーも悪すぎる。駐輪禁止の所に人を置いて綺麗に直してあげていたら、益々停める。無料で管理・見張りして貰っているようなもの。注意など聞いていない。
- 駐輪場は以前より整備されてきていると思うがまだ足りていない印象。
- 駅前見える範囲に駐輪場がない場合、わざわざ探すのが面倒で路上にとめがちになる。駐輪場までの表示がわかりやすいといい。また無人のラック式の駐輪場を増やしてほしい。
- 無人のラック式の駐輪場を増やしてほしい。
- 有料施設の電子マネー利便性の確保。
- 駅近の無料の駐輪場が欲しい。
- 駐輪場のおじさんで態度の悪い人がいる。
- 自転車置き場が増え、止めやすくなったけれど、場所により、難しい所もあります。池上線は、駅により駐輪場がなくこまる事も
- 蒲田工学院側の 2 時間無料や六郷橋下の 1 日無料などたくさん無料の場所があるけどみんな知らない！知ってたらみんなそっちに置くと思うって感じるのでも無料を増やしてくれるのも嬉しい。
- 丸 1 日だったらお金払うけど一時ならお金払いたくないからその辺に停めるって人多数だと思うので 2 時間だけ無料が増えると嬉しいです。
- 蒲田駅の駐輪場は駅から遠いが、昔道路にぎっしりだった頃に比べると良くなったと思います。
- 公共の駐輪場をもっと整備してほしい。
- 駐輪場の上段の上げ下ろしが大変だと思う
- 自転車利用を推進するなら、駅近の駐輪場もきちんと整備するべき
- 駐輪場がもう少し増えるとありがたいです。
- 雑色駅前の駐輪場が狭いので、止めにくい。場所も狭い。もっと数を増やして欲しい。
- 駐輪場に 電動自転車専用置き場を増やしてほしい
- 駅や商店街に駐輪場を設置して欲しい
- 店舗が敷地内に駐輪場を設置しておらず、店の前の道路に駐輪して買い物を終え、出てきたら駐輪禁止の紙が自転車についていた事があります。区営の駐輪場が近くに無い住宅街です。自転車で買い物に来た場合はどうすれば良かったのでしょうか。
- 放置自転車・路上駐輪は問題であるが、蒲田駅周辺は駐輪環境が良いとは言えず、自転車の利便性が損なわれる。
- 蒲田駅の無料駐輪場を増やして欲しい。
- 駐輪場が不足している。100 円でも払わない人がいるので、路上駐輪が見受けられる。
- 学生は駐輪場利用を無料にしていきたい。
- 蒲田駅周辺の駐輪場を申し込んだが外れてしまい毎日料金を払って止めています。もっと駐輪できる台数を増やしていただきたいです。よろしく願いいたします。
- 通勤のため、最寄りの昭和島駅を利用しています。週 5 日利用しているので月 12、3 回、金額として 1200 円から 1300 円の負担です。会社では距離の関係で交通費には含まれず自己負担です。通勤利用者が結構多い昭和島駅なので通勤割引システムが導入されるとありがたいのですが。検討お願いします。
- とにかく駅周辺の駐輪場が少ない。コロナ禍以降、出来るだけ蜜を避ける為になるべく公共の乗り物は使わず自転車で移動したいと思っていましたが、駐輪の問題に悩まされました。
- 自転車を利用するとおく場所に悩むので歩きで行きます。もっと簡単に短時間利用出来る駐輪場が増えれば利用者も増えるかもしれないです。
- 1.定期利用駐輪場の更新期間が短いので長くしてほしい。あるいは券売機など、人がいなくても更新

できるよう、機械化を進めてほしい。

- 2.御園駐輪場（蒲田西口）の定期利用のエリア区分け（A-D）は本当に必要でしょうか？エリアを撤廃しても良いと思う。
- 3.駐輪場の機械化（矢口渡駅や蒲田駅西口）と、精算機の増設（蒲田西口御園）を希望します。
- 自転車は、健康に良いので機会があれば利用したいが、停めるところを考えたらどこにでも止めれるわけでないので、駅まで10分で行けるため、現在は利用していません。
- スタンド式や2階建ての自転車駐輪場、上の階に停めなければならない場合、子どもがいると電動自転車かなり辛いです。スペースをたくさん確保出来るのは良いのですが、子ども乗せの場合の駐輪場所も確保して頂けると有り難いです。
- 有料でいいので駐輪場をできるだけ増やして欲しい。
- 主に駅周辺の駐輪場の詳しいマップなどを知りたい。
- 駅の近くは駐輪場の台数を増やしてほしい。
- 長原駅前の駐輪場について検討してほしいです。東急ストアの駐輪場は離れており、また狭く、なおかつ長時間駐輪してると思われる自転車で埋め尽くされていることがあり、駐輪できないことがよくあります。
- 駅前には整理員の方がいらっしゃることが多いですが、最近は駐輪禁止のためか、駐輪の仕方のマナー指導のためか、わかりません。
- 土曜日は、かなり人が出て居るため駐輪場も空いていない事もあります。
- 駐輪場の設置
- 低料金で利用できる駐輪場を整備してほしい
- 駐輪場の間隔が狭い場合に、無理やり隣に駐輪してきた人が、自分の自転車を傷つけてもお咎め無しで腹立たしいです。
- 自転車は多くの人の社会生活に欠かせないものです。従って、駐輪しやすい環境と場所を用意する事こそ肝要で、決められた場所に駐輪するのは当然ですが、もう少し便利な場所にしていただけませんか。
- 蒲田駅周辺の自転車置き場をもっと増やしてほしい。
- はねびよんを探しに自転車も使いますが、走りながらは危険も伴うので気をつけていると捕まえられず、自転車を止めて周辺を歩いたりしています。その場合の駐輪場探しに戸惑う事もあります。お勧めの方法がありましたらアナウンスしてほしいです。ホームページ上で。
- 駐輪場を無料で止めたい（下丸子）。
- 蒲田駅前の駐輪場増やして欲しい。
- 駐輪場を増やして下さい
- 無料の駐輪場を整備してほしい。
- 自転車よりも、ウォーキングをしたいと思っていますが、通勤時は荷物も多く、移動することも多いので、自転車を選びます。商店街、アーケードで気軽に止められるスペースがあるといいなと思います。
- 1日も早く蒲田駅駐輪場の改善、拡張を望みます。
- 駅の駐輪場をもう少し増やしてほしい。よろしく願いいたします。
- 自転車置き場を増やして欲しい
- 自転車置き場は、個々にしないでふらっとにして少しでも多く止められるのではないか？あまりお金をかけないでやれる方法でやってほしいです。
- 蒲田駅は今後地下駐輪場を計画しているようですが、平井駅のような地上から電動で自転車を回収してくれるシステムだと、とても便利だし、自転車も安心して預けられるのでいいと思います。
- 個人店での駐輪場。特に個人店 飲食店、迷惑駐輪多い

- 駐輪場の利便性
- 蒲田駅西口に駐輪場を増やして欲しい
- 無料の自転車置き場を増やして欲しい
- 駐輪場も管理人の方のその時の気分次第で止められたりそうでない時もあり、難しいです。
- 駐輪場が増えて嬉しい。
- 駅の駐輪場が整備されているので路上駐輪が少なくなり以前よりかなり良くなったと思います。ただ、もう少し駅に近いと助かります。蒲田駅の線路沿い一時駐輪場はとても便利です。
- 大森駅は駐輪場が少なく、遠く、利用しにくいです。
- 駅のそばにあっても どこも小さすぎます。商店街の空いている所にちょっと止められるところが欲しいです。戸越銀座商店街は止められる所があってビックリしました。
- 駐輪数が少ない。
- 交通、通行の邪魔にならない駐輪場に停めることへの過度な防止で、自転車利用を躊躇したり、自転車を利用することが楽しくない気分になる。日本特有の真面目さというか、やり過ぎ守らせ過ぎで、窮屈な社会にしないでください。公共駐輪場の 100 円は高いと思う。短時間が多いので 10 円単位にして欲しい。
- 蒲田駅西口駐輪場等の有人の駐輪場で交通系等の電子マネーを利用できるようにしてもらいたい。
- 商店街にも駐輪場があったら、安全に買い物ができると思う。
- もう少し安く駐輪場を増やしてほしい。ちょっとした買い物でも駐輪代を払うのはいかがなものか！
- 駐輪場を増やして下さい。
- 土日祝日や平日夕方以降は、無料になる駐輪場を増やして欲しい。
- 自転車置場が不便なところに多い、足が悪いが JR 蒲田東口は遠いところに止めさせられる。西口は三階まで上がるのが大変。
- 羽田空港第 1 第 2 ターミナルに自転車置き場がない。乗客だけでなく、ひとつのショッピングモールとして集客を望むのであれば、ファミリー向けに駐輪場が必要では？
- 池上駅にある駐輪場は、下段に置くとき子乗せ自転車のフロントの背もたれシートに上段のラックが引っかかり、出し入れするのにいちいち背もたれを低くしないとイケない。ラックは完全固定ではなく、二人少し遊びがあるとずらして出し入れできて助かる。
- 駅周辺の駐輪場確保
- 主要な駅などには、“その日だけ”でも利用できる駐輪場の整備をお願いしたい。
- 蒲田駅周辺の駐輪場を増やして欲しいです。子供乗せ電動アシスタントで重量が重いので、できれば 1 階に欲しいです。もし 2 階や 3 階建てにするようでしたら、2 階や 3 階にスムーズに移動できる設計だと嬉しいです。
- 商店街でお買い物する時止める時、一時的に止める場所を確保して欲しい。
- Q1 で月数回と回答したが、年数回である。とにかく買い物に行くのに止める場所がないし、あっても利用しにくいので、ほとんど利用しなくなった。
- 以前自転車を利用していただけに駐輪場が大変混雑して止められないケースに遭遇していたので、駐輪場に関して何かしらの工夫をもう一声入れてほしい。料金・時間規制等は既にやっただけで違反チケットをぶらさげたまま街中を走行しているケースも多々見受けられる。強制力を持たせるのは難しいかもしれないが何とかなればと思っています。しかし個人的に思いつくのは場所の拡張程度のレベルなので、何かいいアイデアがあれば検討してほしい。
- 大森駅の山王側に駐輪場が無く、本当に問題困っているので、早くなんとかしてほしいです。
- 駅前や商店街に駐輪場を増やしてほしい。離れた場所に大規模な駐輪場を作るのではなく、小規模でも商店街や駅に近い場所が助かる。
- 区役所に駐輪場があっても、ハローワークのみ利用者は利用できず困った事があった。(蒲田) 同じ公共施設で 2 つとも近いのに使えないのは不便です。

- 駅付近の屋根付き駐輪場を増やして欲しい。
- 池上駅も子供の通学利用で1年空きを待ちました。土地が必要なので難しいとは思いますが、今後ますます需要が増えると思います。

【放置自転車に関すること】

- 駐輪違反者をもっと処罰してほしい。
- もっと不法駐輪自転車を回収及び撤去を頻繁にして道路上の安全をはかって頂きたい 今以上に駐輪禁止区域を拡げて欲しい。
- まだまだ歩道に止められた自転車のせいで、歩きにくいところがあります。ひとどおりの多い歩道に關しては、施策を行なっていただけたらと思います。
- 商店街の路上駐輪の取り締まりをしないで欲しい。商店街に行くのに遠くの駐輪場に停めて百円払うとなったら行かなくなる。
- 商店街の迷惑駐輪、駅周辺外の迷惑駐輪、取り締まりしてほしい。
- 南大井から大田区に入ると途端に自転車への扱いが酷くなる。大森の商店街は自転車の路上駐輪で半分埋まる。
- 撤去自転車で、引取手のいない自転車を販売するなどして、資源の活用。
- 住んでいる地域では放置自転車もなくマナーが良いと感じます。
- 路上に駐車。歩く道も無くなる。自転車放置もあり、一年以上、放置されている。警察も知っていて放置したまま。
- 大森の商店街は自転車の路上駐輪で半分埋まる
- 撤去自転車で、引取手のいない自転車を販売するなどして、資源の活用。
- 放置自転車対策が手緩い。警告するヒマがあったら、とっとと回収してほしい。
- 蒲田駅の駐輪場は駅から遠いが、昔道路にぎっしりだった頃に比べると良くなったと思います。
- 蒲田駅周辺の違法駐輪が多過ぎる。違法駐輪に対する効果的な対策をお願いしたい。
- 昔から比べると、駅周りは違法駐輪が減って本当に綺麗になったと思います。ありがたいです。
- 違法駐輪の撤去を積極的をお願いしたい。
- 駅前には整理員の方がいらっしゃることが多いですが、最近は駐輪禁止のためか、駐輪の仕方のマナー指導のためか、わかりません。
- シェアサイクルはそのへんに停めてもお咎めなしなのに、普通の自転車は取り締まりきついの本当に納得できない
- 駅周囲の無断駐輪の取り締まり
- 路上駐輪が相変わらず減らない、無くなりませんが、よく対策トラックが回っていて有難いです。しかし、それも我々の血税が使われているのですから、路上駐輪は悪ですね。
- 路上駐輪が多く、歩道が狭くなり、自転車も人も通りづらくなり、事故につながるようなシーンを見かけます。危ないですし、駐輪場の場所もわからないため、わたしは自転車に乗らないようにしています。路上駐輪や放置自転車については、かねてから区でも対応されていると思います。いつもありがとうございます。

【自転車走行環境に関すること】

- 絵が書かれてから道の左側を走る自転車が殆どになった印象です！かなり効果があります。まだルールを教えられていなく、字も読めない年齢のうちの子供も自然と左側走行が定着しています。
- ナビライン増やしてください。
- 交通量の多い車道は、怖くて走れない。
- 車道を走るのが怖い。
- 狭いバス通りにある自転車専用道路は、ちょっと危険かなと思う事があります。
- 大田区は自転車施策が進んでいるとおもいます。ただ、細い道のバス通りは自転車は怖いです。
- 自転車ナビマークを走りたいと思っても交通量が多い所は自動車が怖いし路駐も多く無理。
- 歩道に自転車道を作るのではなく、車道に作ってほしい。歩行者と同じだと歩行者が危険なことがある為。
- 自転車用の青い印が出来てから、自転車だけではなく歩行者も左側通行になったと感じる。歩行者は右では？と思うがあまりに右側通行者が少なく自分だけ右側を歩行するとすれ違い頻度が多すぎて車も来ている時は危ない。どうすればいいのでしょうか？
- 自転車の車道を整備してもらっているのですが、狭かったり、はじっこ過ぎたりで危ないところもあります。できるだけ、歩行者、車のはしる道路と分けて頂き、走りやすいスペースがあるといいです。また、大きい道路だと、車道の隣の自転車の道路は怖かったりもするので、十分な幅があるといいです。
- 京急蒲田駅西口アーケードを抜けたメガネドラックがある交差点で、雨の日に赤信号で止まった時、交差点の黄色の視覚障害者の点字案内で滑り自転車ごと転倒した事があり、ズボンが破れました。朝の通勤時間帯ですぐそばに大勢の歩行者がいたのですが倒れた自転車で怪我した方がいなくて安心した事があります。雨の日は横断歩道のペイントを含めて滑りやすいように感じます。必要な表示ですが、転倒や怪我をするのでは安全目的と反するようにも感じますがペイントをザラザラにする工夫はできませんか？
- 京急が高架になったので、高架沿いの道が走りやすくて、好きです。
- 大森のバス通りの工事が早く終わって自転車と歩行者の棲み分けが進んでほしい
- 自転車ナビマーク・ナビラインを整備しているが、大きなバス通り（東邦医大通り）などは殆ど走っておらず歩道を走っている。路上駐車も多くあるためだと思うが、大田区は国や都からの要請によるとりあえず整備してますよと体裁を整えるアピールではなく現実に則した整備をしていただきたい。
- 自動車ナビラインがあっても第一京浜上を走るのは怖く、多くの人が幅広い歩道を自転車で走っています。歩行者の安全のためにも、ぜひ広い歩道上に自転車レーンの設置／色分けを行なって下さい。大森本町付近の第一京浜沿いの歩道では、朝夕の通勤時間、猛スピードの自転車が我が物顔で走っており、歩行者は危険を感じます。
- 車道に、自転車走行のマーク（ナビマーク）が書かれているが、道がせまく車がすれ違う時はとくにぶつかりそうでこわい。また路駐車が多すぎて結局ナビマークの上を走れないことが理由で、歩道を走ること多いです。特に中原街道なんて、接触がこわくて車道走れません。路駐めめちゃくちゃ多いです。乗せている子供の安全も考えて、自転車はどこを走るのが正解なのか、いつも悶々としています。
- 産業道路の歩道の歩車分離帯の色分けが薄く、特に夜は見分けにくいいため、歩行者が自転車側を歩いていることが多いので、整備を進めてほしい。
- ナビではなく、自転車専用レーンを増やすよう働いて欲しい。
- 車道に自転車レーンが欲しい。
- 自転車専用レーンを増やし欲しい。
- 車道の全てに自転車レーンがないことも問題なので、今後も継続して増やして行ってほしい。
- 自転車で車道の端を走りたくても車が危ない。歩道の自転車レーンを走りたくても歩行者が危ない。

- 子供を乗せたときや子供が運転する時、車道の左側はとても危ないし怖いです。自転車専用レーンなど設置出来る所は増やしてほしい。
- 自転車専用レーンの整備希望です。大通りの車道左側は路駐で使えません。また、車道が細いかつ車輛交通量が多い道にラインがあっても、怖くて通行できず、結局裏道を選んでしまいます。歩道と兼用の自転車道は、結局歩行者が歩いてしまいます。そしてレンガのような材質の自転車道は、ガタガタして走りづらいです。
- 車道のナビマークある所でも車の横を走るのが怖い道がある。幹線道路に完全な自転車通行帯を作って欲しい。
- 路側帯の舗装整備、自転車通行帯の拡充をお願いします。
- 管轄が違ってもいいかもしれませんが国道の側道の人車の分離のマークをして欲しい。車道側が自転車という事がわかって無いのか反対側を堂々と走って困ります。
- 都市部は路上駐車がが多く、また歩道も狭く人が多いため、自転車は使いにくいと感じています。シェアサイクルを仕事や趣味で利用していますが、大田区内ではほとんど使用していません。今後、環境が整備されることで、より走りやすい状況になると良いと思います。せっかく平らな土地なのに勿体ないです。
- 蒲田駅ロータリーの車道も、自転車で乗り入れできるようにしてもらいたい。タクシーだけのスペースではない。
- ガタガタの道路は走りにくいので、道路の舗装をしていてもらいたいです。
- 大田区、品川区内 中原街道沿いなどの歩道の舗装を進めてほしい。非常に道が悪く、自転車のネジが飛んだり、緩んだりして故障につながっています。今まで港区、品川駅近くに住んでいたのが道路の状態の差に驚いています。
- そういえば、道路に自転車が左側走行のマークを見かけるが幅3,4メートル位の道路にも描いてある。必要だろうか。
- 路駐対策もしない。車も自転車も怖すぎだし、交通の妨げにもなっている。正直、死人が出ないとわからないのかと。やってることが中途半端。
- 良く整備されていると思います。
- 自転車は歩道を走るべきではないですが、やむを得ない場合や子ども・高齢者は歩道を走ることが許されているため、歩道を自転車レーンと歩行者レーンに分けるなど車道を走らせる以外の対策もお願いしたいです。
- 特に中原街道なんて、接触がこわくて車道走れません。路駐もめちゃくちゃ多いです。乗せている子供の安全も考えて、自転車はどこを走るのが正解なのか、いつも悶々としています。
- 車道を走るのが怖い
- 車・バイクの運転手のマナーの問題かとも思いますが、もう少し見やすいマークにしては？あと見えかかっている所も、結構あります。
- 大通りの車道左側は路駐で使えません。
- 歩道と兼用の自転車道は、結局歩行者が歩いてしまいます。そしてレンガのような材質の自転車道は、ガタガタして走りづらいです。
- 自転車通行帯・路側帯は路駐に利用され、自転車は車道中央に出たり戻ったり蛇行するしかなくとても危険です。出来ればオランダのように自転車通行帯を完全に分離、路駐スペースはその内側に配置することが理想ですが、路駐は停めている本人以外の全通行者にとって危険なことには変わらないので、とりあえず自転車通行帯だけでも路駐や車の侵入（右折車を避けるためなどで）が出来ない様、ポールを置くなどしてほしいです車は車道も路側帯も歩道でさえも占有しています
- 自宅前の国道が自転車では危険なので、自転車は手放しました。安全に走れるなら再び活用したいです。
- バス通りに歩道もなく、電柱があったり、路駐の車があったりすると自転車の走行中はとても怖いです。

- 蒲田駅近くの環八の陸橋は、羽田方面に向かう時、左に歩道がありません。けれど、あの車道を自転車でするのは少し怖いんです。その為か右側の歩道では、両方向の自転車が行き交っており、実際自転車マークも両方向についているので、それでいいのかなと思いつつ、右側歩道を自転車を使っています。それでいいのでしょうか？
- 自転車専用レーンを歩く人がいて邪魔な時がある。広い歩道で線で分けてあるのにも関わらず2人で広がって自転車専用レーンを歩いている。
- 歩道と一緒にいる場所での通行方式の徹底をしてほしい。
- 路上駐車がが多く、道路の左側通行をしていると車道中央まで出ないといけなくて危険を感じる。
- 車道を走っていると路駐多くて走りにくいし、車やバイクが近くに寄ってきたりして怖い思いをよくしている。主要大通り全般。通りにくいから仕方なく歩道をより速度を落として走るが、電柱、歩道橋脇など狭すぎて通りにくい。環八西嶺町歩道橋付近。環八矢口渡駅付近。自分が注意して走っても他の自転車が勢いよく向かってきたりして怖い。中原街道雪谷駅付近から丸子橋手前くらいまで。本当に怖い。もう事故にあいたくない。
- 自転車は、車と歩行者の板挟みで、通り道に困る。自転車用のレーンがあっても、路上駐車など障害物があり、通れないことが多い。どうにかして欲しい。
- 細い道の左右に自転車のナビラインがひかかれているが、車とすれ違うのがギリギリで現実的でない。また、交通量の多い道だと、車道を自転車でするのは恐いので結局歩道を走っている。
- 自転車ナビラインが途中から無くなってしまうと、途中から走りにくくなってしまいますので、そのような箇所があったらなるべく早めにつきをつないでほしいです。
- 大田区は、走りやすい方だと思います。より走りやすい環境をお願い致します。
- 自転車ナビマークのある道路が増えましたが交通量の多い道では子供を乗せながらは怖くて通りづらいです。逆に運転手側からみても怖い。
- 自転車走行出来る道路がもう少し広いといいなと思います。
- 環七のような交通量の多い道路に自転車レーンがあっても怖くて走れません。
- 自転車専用道路を増やしてほしい。子供を連れたる車道通行は不安を感じる。
- 歩道での店舗営業の取り締まり。
- 歩道と自転車道がせっかくラインで分かれているのに、路駐の自転車や自動車などが邪魔で活用できていない。
- 車道の通行は駐車車両があり怖いから、歩道を走行しがち。
- 自転車と歩行者、また、自動車の双方の安全のために細い道路にも柵があった方がいいとよく感じます。小さい子がいつ道路に飛び出すかも分からないため、歩行者の保護が必要です。ひいては、自動車が安心して走ることに繋がるのではないのでしょうか。
- 自転車ナビラインは、しっかり道路の道幅がある所に設置して欲しいです。また基本的に道幅はしっかり広げて欲しいです。
- 路駐している車が多いので対応をお願いします。
- 私は子供でも安全に走れるくらいの道路の整備を優先してほしい。サイクリング自体を健康と考えている人は既に土手を走るなり利用していると思うし、大人が健康を維持する手段はたくさんありますが、子供は選択肢が少ない。少し離れた公園に向かう手段が自転車という事があるでしょうし、外での活動の幅が広がると思う。例えば我が家は子供が図書館に行く際は道が危ないので歩きにさせていますが、自転車で安全に行けるなら回数も増えるかもしれない。小学生の子供に車の真横の車道を走りなさいって、無理がありますよね。あと左端に車が停車している場合、右側へ追い越す形で車道側へ出る必要があるんです、大人でも怖いですよ。是非、私たち大田区には実用性を考慮した本当の意味での自転車施策を期待したい。宜しくお願い致します。
- 車道に自転車マークが増えてきてはいるけど、もともとの車道が広がったわけではないので、怖くて走れない。車に乗っているときに、自転車がちゃんと自転車マークのところを走っていても、こち

らが怖い。

- 自転車ナビマーク、ナビラインがありますが、車を運転していると危なく感じます。また、自転車を運転する時は危険と感ずるため歩道内をゆっくりと運転します。ナビマーク、ナビラインはありますが、実際には無理があるように感じます。
- 区内のどの車道も安全に自転車が走行できるのか検証していただきたい。私は実際に、国道や環八を走ってみました。余りにも自転車走行ラインが狭すぎたり、路上駐車が多い場所もあり怖くてずっと車道を走ることではできませんでした。
- 自転車ナビマークは良い取り組みだと思います。
- 環七の歩道に自転車走行レーンがあれば、怖い車道通らず安全に自転車に乗れます。是非ご検討頂きたいです。
- 自転車ナビマーク・ナビラインを引いてもその場所に駐停車する自動車があるため取締強化を望む。自動車が入れないようにポールを立ててほしい。大田区はナビマーク・ナビラインを設置することで満足しているだけなのではないかと疑問に思うことがよくある。
- 車道ではなく、できれば歩道に自転車専用スペースを作りたい。
- 気楽走れる道は、有りません。特に近所の大城通りは、段差あり歩行者にとっても、大変危険な道路です。大きなトラックが走行すれば、歩道に自転車が走り、歩行者はそれを避けなければなりません。自転車はエコですが、走る環境を整えれば、推進しなくても自然と増えるのではないですか？
- 自転車ナビマークが、道路の広い所はひいてあるのに、信号近くなると道路狭くなる為かひいて(かいて)ない場所がある、車とすれすれになるので怖い。ナビ途切れないうひいて欲しい。
- 自転車ナビマークの位置が良くない。歩行者が歩く位置に描いてある箇所があり、歩行者の歩くスペースが無いように感じる。
- 自転車ナビマーク、ナビラインがあっても、狭い歩道をあえて走る自転車がなくて気になる。
- 以前は自転車を乗っていたが車道を走るの怖くなったので今は利用していない。先週もバスから降りる時に歩道を自転車が近づいてきて危なかった。バス停付近での自転車の注意喚起をお願いしたい。バスが降車中のサインを出しているときは自転車は止まらなければいけないことをもっと広めてほしい。
- 信号待ちの時の自転車の待っている場所がなく、怖いと思う。
- 歩行者のためにも将来はサイクリングロードを区別充実してほしい。
- 蒲田周辺は車道を歩く人も多く反対に整備されたのに歩道を歩く人が少ないもって誰にでも分かる表示をしてほしい。
- 自転車専用レーン上に、駐車している自動車が多いため、なかなか自転車専用レーン上を走れないため、どうしても歩道を走るケースが多い。
- 自転車で左側を通行していても、歩行者が左側を歩く人が多過ぎる。道路交通法と鉄道法の区別をきちんと伝えて欲しい。
- 道路が狭いため、自転車が走りづらい。車が怖い。広くして欲しい。
- ナビマークやナビラインではなく、自転車レーンを増やすべき。センターラインからナビライン幅を引くと自動車の幅より狭いところが沢山あり、怖くてとても走れない。自動車とは、20から40キロの速度差があり、さらには路肩には、勾配や段差があるので、いつ車と接触してもおかしくない。
- 道路に自転車マークありますが危ないような気がします。
- JR 蒲田駅東西の自転車での行き来を楽にする施策の実行を切に願います。
- マークがあるが自転車を走る道路が狭いです。子供を乗せた場合は危険すぎます。車に轢かれそうになるため、歩道を走る必要があります。大通りにはマークがありますが、危険すぎるため、改善が必要だと思います。
- ナビラインに沿って道路左側を走行していても、バスが多く左側すり抜け禁止と書かれており、停留所のたびに止まって待ったり、右側から追い抜こうとすると車がきて危険な為(普段小さな子供を乗せている為切実です)、歩道と自転車と車道を完全に分けて整備して欲しい(特に駅前や池上通りなど)

- 自転車ナビマーク上を走りたくても、路上駐車が邪魔で、車道にはみ出さないと走れない時があります。後方確認しながら進みますが、路上駐車をもっと取り締まって頂きたいです。
- 自転車ナビマークがある車道でも、実際は自転車が走るスペースがないに等しく大変危険を感じる道路が多くあります。また、車道の端の道路補装が悪く、溝等にタイヤが取られ転倒したこともあり、そういう人を見かけたことがあります。車道側に倒れた時に車が走っていたら一瞬で大事故です。どうかナビマークをただ増やすのではなく、そういう点もきちんと整備して、自転車が走っても危険でない所にだけナビマークを記して頂きたいです。
- 大きい道路を通る時危ないので、安全な専用の通路があると、良いです。品川区は、ありました。
- 物理的に自転車が自然に車道を走行するような道路の整備をしていただけたらと思います。
- 自転車が歩道走行するには、もっと道路や歩道の整備が必要
- 道路に白い自転車通行ゾーンを示す印が付いていますが、雨で濡れると滑るので、滑らない素材があれば、そういう素材を使って欲しい。
- 狭い道や住宅街で自動車のマナーが悪く、自転車も歩行者も危ないので、自動車がスピードを出せない仕組みが必要かと。
- 自転車ナビマークがあっても、路駐が多かったり車幅が狭かったり、バス通りなどは非常に危険を感じます。もう少し考慮してからのの方が良かったのでは？
- 乗りやすい街づくりを、引き続きお願いします。とくに、歩行者、自動車、自転車のすみわけみたいなこと。
- 一般道でナビマークがあるものの、路面が悪くてかえって危険である。ナビマークだけでなく、自転車の細いタイヤでも安全に走れるよう整備してほしい。
- 歩道を堂々と走り抜ける又車の多い車道を走るなど、自転車は危険が多いとおもう 自転車道をもう少し増やす等道路を整備、車道にある優先の場所の駐車に対する罰則を強めたら良いと思う。
- 車道にある優先の場所の駐車に対する罰則を強めたら良いと思う
- 自転車ナビマークなるものが、左側通行を促進させる目的だと皆気づいてるのでしょうか？？？せつかくの取り組み…であれば左側通行とマークの下にでも記載したらいかかと思いました。
- 車道の左端に自転車が走る印はありますがそこに車が停まっていたりその位置ギリギリ車が走っていたり危ない事もあります。
- でも道路を走るのは怖いです。歩道が広くなり歩道内を自転車と歩道に分けるか道路を広くして車が自転車に迫ってこないように..をしないと危ないです。自転車で風を切りながら走るには人通りの少ないところがいいですね。
- 道路幅が狭い所の車道走行は危険な場合があるので長期的に道路整備をするか、広い歩道は通行を認める等、安全な走行と歩行者の安全を考えて欲しい。
- 自転車専用通路がほしい。車道だと自動車との距離感がなく、恐怖感を与える車が多い。一方歩道については自転車乗り入れは難しい段差が多い。
- 環八などの歩道を広くしてくれて、自転車レーンも作ってくれて感謝しています。歩行車が、自転車レーンを空けて歩いてくれると尚、嬉しいのですが。
- 自転車通行スペースでも、特にバス通りは車でスペースがなくなってしまうことが多いです。
- 歩道の上も自転車レーン歩行者レーンと分けてくれていても有効活用されていなかったり以前あった所も消えて無くなっていたり歩行者と自転車が混在していて危険を感じる
- 歩道の一部が自転車専用レーンになっているところはいいが、車道の端にある場合は怖くて走りづらいところがある。
- 道路上の専用の表示、歩道上の自転車通行表示は大変分かりやすくなって来ましたが、未だ浸透し切れず、歩行者、障害物、駐車したままの車等、移動に自転車を使うのに躊躇する場合も多くあります。
- 道路や広い歩道のナビマークは自転車も車も人も自転車の通り道として理解出来るのでとても良いと思います。

- 道路によっては、まだまだ自転車走行するには恐怖を感じる場所が多々ある。
- 自転車ナビマーク、レーンの話が出たが、正直やりました感しか感じない。必要性の感じない細い道でも設置。交通量もある狭い道でも設置。2 国や環八、環七など大型車が多い道でも設置。縁石も無い。
- 道路左側に自転車走行マークがあっても狭くて路中車もあり、走行に恐怖を感じます。本当にこんな危険なところを走ってほしいのですか？
- 呑川沿いを緑ヶ丘駅に向かって、通勤で毎日利用してありますが、自転車を車道の左側を走らせる為のマークがつけられてから、端の方を歩く人を考慮せず、スピードを上げて向かってくる自転車が増えました。自転車のマークがあるから、自分達が優先だと言った感じの人が増えて困ってます。交通量が多い車道だけにマークをつけるのは事故を防ぐ為に良いと思いますが、歩く人も通る道にはつけない方が安全なのでは？と思います。ずっと言いたかったことなので、自転車には乗らないのですが、このアンケートに参加しました。
- 道路に自転車ナビマークがあっても車が止まっていたりしてまっすぐ進めないから歩道を使ってしまおう。路上駐車があると利用したくても出来ない。
- 自転車専用の幅を広げてほしい。
- 歩道の自転車と歩行者の区別をもっとわかりやすくして欲しい。ロードバイクやクロスバイクなど、スピード全開で歩道を走り歩行者の横を通られると危険を感じる。
- 京急の線路沿いの通りに関して(特に雑色付近 OK ストアの裏)、自転車の交通量が多いにも関わらず車のスピードが速いので危険。学校等もあるので対策をしていただきたい。
- 駐車している車が自転車ナビマークを塞いでいることが多いためその度に車道の真ん中に寄らねばならず、車道走行で不安を感じる。
- 京急線高架下は車の通りが少ない上に道幅も広く、通勤に非常に便利で助かっている。京急蒲田駅や平和島駅付近は道路の横断のために一度高架下沿いルートから逸れて信号を待たなければならず、不便。
- 「自転車は、原則として車道の左側を走行する」というルールを浸透させるためには、何よりも安全な走行空間、自転車ネットワークが必要であり、そこが遅々として進まないのに、啓蒙的なイベントばかり行っても意味がない。
- 自転車用の車幅も無い国道都道の車道を、本当に子供や高齢者が走行することが安全だと考えられているのか納得出来ない。間隔の開いた信号から、又怖い車道を戻って走行して目的地に行く事が安全だと思えない。現在私は環八を怖くて歩道を走行していますが、ルール違反をしている罪悪感があります。
- 車道の左側にナビラインがあるときは走行するようにしているが、車道の路面が粗くて走りにくく感じる人が多い。
- 車道に自転車専用レーンのマークが書いてあってもとても狭いので使いづらい。また自動車が怖い。場所がないのは分かるけれど、もっと広い自転車レーンがあればなあと思う。
- 車道の自転車専用レーンを増やして欲しい。自転車専用レーン上に路上駐車している車をもっと取り締まり強化して欲しいです。
- 自転車専用レーン上に路上駐車している車をもっと取り締まり強化して欲しいです。
- 多くの車道は狭く、自転車と車の並走は危険と感じる。現状では自転車を歩道で押して歩くことも多く、大きめのベビーカーとすれ違うのにも余裕のある道幅を確保してほしい。
- 違法な駐輪、店舗ののぼり、植栽、電柱、バス停での行列を減らすなど対策できそうなところもあると思われる。

【シェアサイクルに関すること】

- シェアサイクルの整備、管理をもう少し丁寧にして欲しい。ポートの増設も希望しています。
- シェアサイクルはとても便利でエコだと思うので、スマホなしでも使えるなど、もっと活用しやすくなると良いと思います。
- 最近シェアサイクルが様々な所で活用されているが、収容台数を明らかに超えて道路などにはみ出して、通行の妨げになっていることが多いため、困る場面が増えています。
- シェアサイクルの在庫がネットの地図上で確認できるとよい。乗ろうと近くのスポットを探して行ったが一台もなかったことがあった。
- コミュニティサイクルで川崎市(川崎バイクシェア)とも連携して使えるようにしてほしい。大田区多摩川に住んでおり、川崎側に出かけることが多い。コミュニティサイクルを利用したいと思う時があるが、川崎市側には極一部を除き、コミュニティサイクルのポートがないため、利用せず、電車バスなどの公共機関を使っている。他市区町村との調整もあり難しいと思うが検討をお願いします。
- 駅の周りに駐輪場も必要ですが、キャパが限られているのだからシェアサイクルの駐輪ポートを増やしてほしい。商店街もシャッター商店が多いので空き店舗を利用したシェアサイクルのポート設置とかやってほしい。大型の商業施設やマンションの建設許可を出す際にシェアサイクルの駐輪場設置を義務付けてほしい。個人所有の自転車を前提とした街作りを描き続ける限り、自転車の駐輪問題は片付かない。思い切ったシェアサイクルの導入を期待します。
- シェアサイクルの田園調布、多摩川、雪が谷方面の拠点を増やしてほしいですね。
- シェアサイクルのスポットをさらに増やしてほしい。
- サイクルポートを増やす計画をしてほしい。公共機関の駐輪場などでもシェアサイクルできると良い。
- バイクシェアのポート設置をもっと民間と連携して増やしてもらいたい。
- シェアサイクルをもっと増やしてほしい。

【自転車の交通ルール・マナーに関すること】

- 先日歩道で信号待ちをしていると、子どもが運転する自転車に追突されました。普段から歩道を歩いていると自転車の危ない運転が目立ちます。現在妊娠中のため特に恐怖を感じます。自転車は歩道を走るべきではないですが、やむを得ない場合や子ども・高齢者は歩道を走ることが許されているため、歩道を自転車レーンと歩行者レーンに分けるなど車道を走らせる以外の対策もお願いしたいです。
- 本当にマナーの悪い人が多い。歩道を我が者顔で暴走するのはやめて欲しい。きつく罰する事が必要だと思う。以前子供が歩道でぶつかられて、サドルが眼に当たり失明の危機に晒された。その時のジジイは怒鳴って逃げていった。全く自分が悪いと思っていないみたいで腹が立つ。健康と自転車を紐つけるのは構わないが、自転車は凶器でもあることを強く啓蒙すべきだと思う。
- 歩道を自転車で走る人、歩道を自転車で走りスピード出す人、歩行者がいても止まらない人。マナーを守らない人が沢山います。
- 歩道を走る自転車のマナー向上が必要
- 住んでいる地域では放置自転車もなくマナーが良いと感じます。国道沿いは歩道を疾走する自転車と車道を走る自転車が混在します。歩道は徐行、を周知頂きたいです
- 歩道での走行に関する注意点を周知徹底する機会を増やしてほしい。
- 歩道を、人をぬうようにして走る自転車が多すぎる。まるで歩いているかのように、軽車両なのに何も考えずに走っていて大変不愉快。自転車利用者には道交法を徹底させるとか、年に一回講習参加を義務化させるとか、参加したら 200 ポイント付与とかして、「みんなやってるし〜」「知りませんでした〜」を早くなくしてほしい。
- 歩道をベルを鳴らしながら走る自転車がいまだにいないことと、車道を逆走する自転車があるので、これをなんとかして欲しいと思います。
- 国道一号(第二京浜国道)の歩道が狭く、スピードを出す自転車で何回か怖い思いをしました。改善お願いいたします。
- 第一京浜や環七といった自転車レーンが整備されている大きな道でもいまだに歩道を走行する自転車が多く、逆走も頻繁にみられる。ひどい者だと交差点で車道から歩道にスピードを出して侵入してきて衝突しそうになることもある。警察とも連携して区として自転車の交通マナーを今一度よく啓発してほしい。
- 人混みでも自転車を降りずに歩道を走る自転車がいて迷惑、やめてもらえるよう働きかけてほしい。まれにお子さんを乗せた方が混んだ歩道でスピードをだして走行する時はお子さんへの危険性を理解されているのか心配になる。
- もっと車道を走るように指導を強化して欲しい。歩道内で自転車とぶつかりそうになり怖いです。我が物顔で歩道を走られると恐怖を感じます。
- 平気で右側を走る人、後ろを確認せずすーっといきなり右折する人など、交通ルールの守れていない人がまだまだたくさんいて、守ってる者がヒヤヒヤさせられる場面がかなりあります。自転車も免許制にしてほしいくらいです。
- 道路の右側を走行する自転車が多すぎると日頃から感じています。自転車を利用する人が交通ルールを知っているのか知らないのかわかりませんが、自転車にも取り締まりを強化して、右側走行や無灯火などの違反に対して点数制度にした方が良いように思います。
- 自転車の走行が左側を知らない人が多いように感じます。右折するからと右側を走ったりと。
- 左側通行を知らない人が昔と比べて増えている気がする
- 車道の右側走行を何とかして止めさせてほしい。こちらが左折する際に非常に危険です。
- 道路に自転車のマークが増えたのはありがたいですが、それでも逆走している自転車が多いように感じます。裏道の交差点など、一時停止の標識があるにも関わらず止まらずにスピードを出して交差点進入してくる自転車が多いため、いつもヒヤッとする場所があります。自転車が軽車両であることや、交通ルールについて、改めて周知していただける機会などを設けていただければ嬉しいです。
- 自転車（特に電動式）が一時停止をせずに飛び出してくることが多い。自転車も車と同じということ

を周知させるか、購入時に簡単でいいので講習を受けるシステムを作った方がいいと思う。

- 電動自転車が歩道を歩行者の横スレスレを、すごいスピードで走っている奴がたくさんいるので、何とかしてほしい。
- 電動自転車の増加に伴い、前照灯がダイナモの優しい光から LED の強烈な灯りになり、照らす位置を確認せずに運転される方が多く、夜の道や多摩川土手などで対向車の灯りで目潰しをされ、危険に感じる。政策の一つとして、注意喚起出来ないものか。
- いい自転車やアシスト自転車の増加にともなって スピードは早すぎてぶつかりそうなことがよくあります。
- 電動アシスト自転車は加速がつきやすく、急発進をします。しばしば、危険を感じています。
- 細い道も左走行無視の電動自転車がスピードも出るため歩行者のみならず、普通自転車も怖い思いをします。マナー向上啓発に取り組んでいただきたいです。
- 子どもの、道路での自転車競走を見かけます。心配です。
- 子供をヘルメットなしに乗せている人が多くて怖い。自転車スピードも速いからハラハラする。子供を乗せたまま電動自転車を離れる大人が多過ぎて、大怪我を目撃した。啓蒙をお願いしたい。
- 子供を乗せた若いお母さんの自転車マナーを見直してもらいたい。一時停止無しで突っ込んで来る。
- 子乗せチャリを使ってる世代とウーバーのような配達員はどの人間もマナーが悪い。子供乗せてるのに右側通行、信号無視なんて当たり前。危ないと言えば「うるせー。そっちが危ない。こっちは子供乗せてるんだからね」とこっちが悪者扱い。
- 電動自転車は便利だか運転マナーが酷い事が多い特にスピードを出し過ぎている。お子さんに乗せて運転している意識が低いのかスピード出し過ぎている。
- 子育て世代に関係のある自転車に関する重要な法律、法改正について、要点を知りたい。努力義務と義務の違いや、どこまでが努力義務の範囲なのか知りたい。
- 商店街では大人も子供を乗せたママチャリも多く歩行者が多くても飛ばす人がいる。もっと張り紙を増やすなど高齢者の方に体が元気で仕事がしたい方に危険を促す様に声を出してもらおうなど工夫して欲しい。
- ご高齢の自転車が怖いです。
- 高齢者や免許を持ってない人は左側通行、左折は小回り右折は大回りを知らない人が多い。
- 小学校で「自転車の安全教育」がされているようですが、子どもの曲がり角等での安全確認がされていない事があります。
- 傘差し、ヘッドフォン、スマホでの走行は、取り締まり対象です。
- 違反の取り締まりも厳しくしてほしい
- 自転車に乗る人のマナーがとても悪く、危険です。商店街を蛇行運転したり、スピードが速い、左側走行しないなど。
- ルールを守らない人が多い。取り締まりを強化してほしい。
- 商店街、アーケードのゾーンを自転車に乗って走る方が散見されます。ひどいのはかなりのスピードで走る自転車がいることです。この点も施策対策として対応いただけると助かります。
- 自転車のマナー向上。一時停止違反、歩行者無視等危ないと思うことが多いから。
- 交通ルールを守らない自転車(信号無視、逆走、歩道の走行など)をもっと取り締まって欲しい。
- 自転車交通ルールを知らない、また知っても守らない人が多い。小、中学校でちゃんとルールを教えているのか疑問だ。それを親御さんにも伝える様に指導してもらいたい！
- 踏み切りが開いたとき凄いスピードで走ってくる自転車にぶかったことがある。本当に自転車に乗る人のマナーがわるい。マナー講習を受けないと自転車に乗らないような案があればいいと思います。
- とにかく自転車のマナーが悪い。右側傘さしスマホにイヤホンと、サーカスみたいなやつがいる。
- こちらのアンケートで初めて左側通行などの情報を知ることができました。ありがとうございます。

- ルールの徹底
- 自転車購入時、自転車交通ルールパンフレットを。誰でも参加できる 自転車交通ルール実習、自転車駐輪場などでも 自転車交通ルールパンフレットを。
- 交通ルールを守ってほしい。
- 車道を自転車が走るのではなく、歩行者優先でゆっくり歩道を走るタイプの自転車と、スポーツタイプでルールを分けて欲しい。車道は怖すぎる。怪我や死亡を知人の知人で何人が聞いた。
- 危険。法律を守ってない。免許制にすべき。
- 道路上にナビマーク等あっても交通ルールを知らない、守らない人が多くて歩行者にぶつかりそうになっても避けないし、謝らないし 我が物顔で走ってる。自転車に乗るには免許制にするくらい講習ありきにしてもっと指導を徹底して欲しいです。
- 自転車にも免許が必要だと思う。
- 自転車のマナーが悪く、まだまだ歩行者が怖い思いをしています。良い施策が浸透するよう、行政が努力してください。
- 私の個人的感想と体感ですが、自転車を利用をしている人の70%くらいの方々が基本的な道交法を理解していない様に感じてます。通行区分の問題が主に目立ちます。
- 自転車の運転マナーが悪い方がいて危険な目に合いそうになる事がしばしばある。自転車運転マナーの向上にむけてパトロール強化や教育をお願いしたい。
- 暴走自転車、ながらスマホ自転車が多すぎる。罰則を。
- 交通ルールを知らないか、守らない人が大変多いと感じています。啓発や取り締まりを期待します。
- 老若男女に関わらず、信号無視、一時停止無視、停止線無視、逆走、並走などのいわゆる「ローカルルール」や「自分本位な運転」の自転車が非常に多いため、道路交通法を守っているこちらが怪我をさせられそうになるケースが多々あります。
- 事故が怖いので、歩道も利用してほしい。
- 交差点などで一時停止を守らずに飛び出してくる自転車がなくて危ないと感じることが多いです。
- 自転車は、エコであるなど利点の多い乗り物だと思う。しかし、マナーを守って利用しないと事故につながるなどの危険を自覚しながら利用してほしい。
- 健康のため散歩を良くするが、自転車が勢いよく通過して怖い思いをすることがある。マナー向上は必要だと思います。
- 自転車専用レーンを走っているとき、逆走で来る自転車がなくて怖い。逆走で来ないでほしい。
- もっと歩道ではなく車道を走る自転車が増えればいいと思う
- スピードを出して乗っている人が多くて、怖い。速度制限等設けて欲しい。特に商店街など人の集まる場所に。
- 歩きタバコもそうだが、自転車やバイクに乗りながら煙と灰を撒き散らす人たちへのモラル向上と啓発。
- 危なくて歩道を歩行者に注意しながら走っても、歩行者から嫌がらせをされたことがある。歩行者も並んで歩き自転車を通さなくしたりする。中々歩道整備は難しいかと思うが、自転車も歩道を注意しながら走っていいと、看板などつけてほしい。
- お子さんを乗せて不安定な状態で複数台で並行して走行など、自転車を見ると避けています。個人のモラルとはいえ、ルールの徹底のために何かアイデアをいただけるとありがたいです。
- 狭い交差点などでは信号を守っているにも関わらず、車や他の自転車、歩行者に干渉される危険なケースが多いです。引き続き自転車ユーザーだけでなく自動車、歩行者にも自転車に関わる交通ルールの周知を続けていただけるようお願い致します。
- 子連れ向けセミナー等はよく行われてますよね？その際に自転車のマナーについて「左側」だけで良いので教えてやってほしい。子供を産むと自分のことしか考えなくなる母親が多くて勘弁してほしい。
- 大人もマナーを守らない乗り方や、高齢者の危なっかしい乗り方が心配です。知人から、自転車の鉢

合わせて転倒し怪我をした。と聞いた事もあります。自転車も走っていれば怖い乗り物、危険があるともっと周知して欲しいです。

- 未だにスマホを見ながら運転している人がいる。
- 子供だけではなくこのような人達に自転車安全講習はひつようだとおもいます。
- 自転車も例えば右折時に右側走行をしていたり、見通しの悪い路地の交差点を軽い減速のみで突っ切ったり、並列走行して対向車が来ても並列のまま走り続けたりなど何故事故が起きないのか不思議な状態がありふれています。警察官もいちいち注意はしていないようですが、例えば看板を立て、時々道路に立ちスピーカーで「横に並んで走るのは違法行為です」など呼びかけ注意をしてルールの浸透を図ってはいかがでしょうか。
- はねびよんで自転車を利用してとか言ってるけど大森駅前の池上通りは交通量も多くて歩道を自転車に乗ってる人は迷惑だと言う事がよくあります 人通りの少ないところならいいでしょうが。
- とにかく自転車は軽車両だと言うことを知らないものが多すぎる、一時停止も基本左側通行も全く守っている人がいないといっても大袈裟ではないレベル。
- 特に、子供を乗せた保護者のマナー、道交法違反は目に余る！電動自転車だけに子供を乗せて自転車自体の重量も重いものが信じられないスピードで交差点からノーブレーキで飛び出てくるので危険極まりない！
- とにかく、自転車の免許制に進んでもらいたい！
- 自転車走行、停止時のマナー向上が必要。後方に気を配らない方が多い。
- 自転車のマナーの悪さに驚く。歩行者としても、自転車運転者としても怖い。特に踏切で右側を来る自転車が多い。
- 自転車の交通ルール違反が多い。
- 歩道走行禁止
- スピードの出し過ぎ、ながら携帯、雨天の傘さし等、危険な運転の注意をしていただきたいです。
- 以前、蒲田駅前の東急ストア前で、子供が後ろに載せられたまま駐輪して、保護者が近くに居なかった現場に遭遇しました。倒れては危ないので、母親が出てくるまで、私の子供達と一緒に待っていました。出てきた母親は悪びれもせず、そのまま買い物を済ませて子供と帰って行きました。もっと見回りを強化して欲しいです。
- 自転車のマナーが悪い人が多すぎる。子どもを乗せているので危なくて困る。
- ウーバーイーツや子どもの自転車の無灯火や危険運転が多すぎる。見回りを強化してほしい。
- 自転車の飲酒運転を取り締まって欲しいです。
- 学生が横一列になり、困ったことがあります。
- スーパーの駐輪場から出て、反対の歩道を自転車走行してる人がいます。急に出たり、かなりの速度で逆走されると怖い思いをします。
- 自転車に乗っての右側通行、ながらスマホ、喫煙などマナー違反が目につく。自転車の多い場所で警察官と一緒に取り締まり、指導などを交通安全運動期間などに集中的に行ってください。
- 小学校の自転車教室が3年生で実施されるが、それ以前の1.2年生の保護者には周知されていないから、自転車教室で交通安全を学ぶ前の低学年が一人で自転車に乗っていて、見ていて怖い。低学年は保護者の付き添いの元、など周知して欲しい。
- 高齢者の自転車の乗り方がひどい。歩行者無視、信号無視、駐輪の仕方もひどい。ぐらぐらしてほぼ蛇行運転状態なのに、ルールを守ってる若者に危ないだの、おまえがどけだの文句を言うので、まわりが見えてない高齢者には自転車に乗らないよう注意喚起してほしい。事故になってからでは遅いと思う。
- 大田区に限りませんが、ルールを知らずに「こげる」というだけで乗っている人がなんと多いことか！交差点で徐行すらしらないので、歩いていても大変怖いです。
- 最近自宅界限では自転車ひき逃げの目撃者探しの看板が あちこちにあります。自転車にも免許証が

必要です。

- ウーバーイーツを取り締まって欲しい。マナーが悪すぎる。
- 自転車の交通ルールが徹底されていないと感じる。
- コロナの影響により、デリバリーが増えましたが、配達の方がスピードを出して運転している方が多い。
- 通勤、通学などでも急いでいる方が多いと常日頃感じます。マナー、ルールのセミナーなど、企画していただけると参加したいと思います。
- 自転車に乗る方はルールを守って欲しいです。
- 道路の右側を乗っていたり車道ではなく歩道でスピードを出して乗っていたりとても危険です。
- 傘をさして走行している人が減って欲しい
- 歩道を走行する人の取締をやってください。
- 特に電動自転車で、わが物顔で歩道を走行する子連れの主婦を取り締まって欲しい。
- わが物顔で歩道を走行する子連れの主婦の取締をお願いします。
- 車道の自転車逆走は、本当に危ない！車の運転をしていて、危険を感じます。自転車は車両ということをアピールして欲しい
- 危険運転を減らす為にも罰則を強化して欲しい。
- 高齢者のマナー講習会が必要。
- ルールを、守っていない自転車が多すぎます、車のときに感じます。
- 居酒屋に自転車で来ている人が多く、飲酒運転の取り締まり強化が望まれる。
- 電動自転車の若いお母さんの道路交通マナーがない。
- 高齢者の自転車（ふらつき・後方確認無しの横断や車線変更）が恐ろしい。
- 自転車の交通ルール・マナーの啓蒙活動を望みます。左側走行や一時停止しない自転車が多く、交通事故にあう危険性を感じています。
- 大森駅近くの池上通り沿いにお花屋さんがあります。四季折々のお花が見え綺麗で良いのですが、歩道にお花が溢れ、そこへ来るお客様方もたくさんいらっしゃって、ベビーカーを押している方、お体の不自由な方は危険な目に遭われないか、いつも心配になります。
- 車道の右側を通行する自転車がまだまだ多すぎると日頃から感じています。こちらが左側を通行していると、前から来る右側通行の自転車と正面衝突してしまう形になります。自動車に乗っている時も同じように危ないなあと感じます。
- 右側通行や無灯火など、自転車にも例えば罰金制を導入するなどの検討をしても良いのではないかと思います。
- 無灯火の自転車は輸入禁止にして欲しい。そして、無灯火の取り締まり。
- 左側通行は全然守られていない。マークの効果は、感じられない。守っているのが、馬鹿に思えるくらいです。
- 自転車マナーの向上
- 違反利用者への厳罰化、特に罰金徴収、免許制度化。
- 自転車は便利ですが、アシスト自転車が増えて、危険だと感じる事が多くなりました。自転車による死亡事故も、増えて居るのではないのでしょうか？
- もっと自転車の乗り方のルールを広めて欲しい。左側走行の自転車は増えて来たが、軽車両としての交通ルールを守らない。横断歩道を歩行している人がいるのに突っ込んで来る、右折する際に急に右側走行に変える、歩道を猛スピードで走る、スマートホンをしながらの運転等。
- 左側通行しない人があいかわらず、多い。曲がり角で、ぶつかりそうになることもある。幹線道路の車道を右側通行する人もいる。横に並んで、走っている人もいる。広報誌(区報に少し出していた事はあがるが、守らない人は、目にとめてない)やテレビ番組で取り上げるとか、学校の行事などで行うよう働

きかけてほしい。

- 商店街などで、自転車を押してあるくように言われる所があるが、足が悪かったり、荷物が重く、押して歩くのが難しい場合もある。人が広がって歩いている事も多く、押して歩くと通り抜けるのが難しい事もある。徐行すれば、よいのでは、ないかと思う。
- 歩道をベルを鳴らしながら走る自転車が多い。ルールを守ってもらえるような方策が欲しい。スマホを見ながら走る自転車が多い。特に若者と若いお母さんが目立つ。危ないのでやめてほしい。そういう啓発をしてほしい。車道を逆走する自転車を取り締まってほしい。
- わが物顔で歩道を走行する、二人乗りの電動自転車の指導、取り締まりをお願いします。
- 車道側を走るようにしたいのなら、道路の幅を広い道路限定やもっと広げるなりしてからじゃないと、自動車運転するほうとしては、ただただ自転車の走行は迷惑。ただでさえ、年配の方の自転車はフラフラしててこわいののに、車道側を走るように宣伝するようにやって、年配者のふらふらにヒヤヒヤする。
- 高齢者で歩くより自転車に乗った方がらくとか、乗っていてもフラフラしていたり、道路の真ん中を走っていたり、昨日は酔って足が千鳥足なのに自転車に乗ろうとしている高齢者を見ました。東京は自転車を乗らなくてもいいのでは？
- マナーが守れていない人が多くて危ない場面にいくつか遭遇したので、一律に講習等を受けるべきだと思う。
- 自転車マナーの悪い信号のところに、監視員が立って注意してほしい。特に大森駅西口の駅前の信号。信号が変わって横断歩道を渡ろうとすると、車道の自転車が信号を守らずに走っている。
- 前は中野に住んでいましたが、駅前の自転車マナーが悪く警察の方が定期的に立ってマナー向上に努めていました。大田区に来て、マナーが悪い自転車には、ほとんど出会っていない感じです。
- 公園前の歩道を我が物顔で走る自転車が多い
- 自転車のマナーの悪さが目立ちます。タバコを吸いながら、ながらスマホ、逆走、信号無視、毎日見かけます。こちらは普通免許を持っていますので当たり前交通ルールを守っていますが、免許のない方、学生や子供、老人はルール無視です。
- 車を運転している時にも、そういった自転車のせいで危ない目にあったことが何度もあります。区としての対応もそうですが、警察と連携して、そういった法律違反には厳しい対処をお願いしたいです。
- 特に商店街などの近くではいい加減な駐輪や運転が多くて、事故もよくあるので混み合う時間は交通パトロールなどしてもらおうと、少し安全になるかもしれない
- 自転車のマナーが悪い。老若男女の一時停止違反。年配者のヨロヨロ運転。通行人どけどけ運転等等。時間は掛かるが、幼稚園や小学校から、繰り返しルールの徹底講習が必要なのではないでしょうか。
- 歩道や右側通行する自転車も多く、道交法で厳しく指導していかななくては、事故が増えてしまう。
- 自転車マナーの悪いこと必要が多過ぎ。
- お年寄りの自転車利用は危ないです。安全教室も良いですが、身体の衰えは危険です。自転車運転をやめたほうが良い人がたくさんいます。
- まだまだマナーの悪い運転の方が多いので、もっとマナーを定着させてほしい。必要に応じてパトロールや取り締まりなどをして欲しい。
- 歩道を走る自転車が多い。歩行者を守るための自転車の乗り方を徹底させたい。
- 商店街は自転車を押し歩いて走らないようにしましょう。とのことで看板ぶら下げながら歩いている雇われさんがいますが、何も注意しないし意味ないと思います。
- 商店街にも止めて電車に乗って行く人も大勢いるしもっと厳しく取り締まってほしいです。
- 自転車に乗ってる方は、人や車を気にすることなく、自転車通路や信号も無視して、我が物顔で走行する人が多く見かけられます。自転車を活用していくのであれば、もっと、子供の頃から、教育面で指導するべきではないでしょうか。
- 自転車の原則左のルールは知らなかったけど、ルールを知らない人でもナビマークを見れば「ここを走れば良いんだな」と理解できるから、良いと思いました。住宅街の狭い道で、若い子が道いっぱい

に広がったり、凄いスピードで自転車に乗っていると、歩行者は歩き難いし怖い時があるので、これも何か防止できるようなマーク、表示ができると良いのですが。

- 最近電動自転車が増えました。子どもを乗せたお母さんが、すごいスピードで電動自転車を走らせています。ちょっと怖いです。
- 電動自転車講習とか、危険運転の罰則とか、対策があるといいと思います。
- 自転車に乗る人達がマナーを守り安全に使用できるように頑張ってください。
- マナーを守らない人が多くて、とても迷惑です。車と同様に明確な取締り(罰則強化)して頂きたいです。
- 子供の頃から自転車マナー、ルール教育が必要
- 信号を無視する自転車が多い、警察による取り締まりを強化してほしい。
- 自転車は子育てのために利用したいとかがえています、路上駐車や自転車のスピードを出した歩道走行などルール違反が目立ち怖くてまだ利用したいと思えません。しっかりルール違反はルール違反でグレーなものも取り締まっていただきたいと思います。
- もともと乗っていない。見ていて、マナーがひどすぎる！以前は10代の男子だったが、最近はママチャリが一番ひどい様に思います。赤信号無視は本当に困ります！免許制度にして欲しいくらいです。ライン引に費用掛けるより、実戦的に強いもので、弱い立場の人を守って欲しいです。
- 免許制度にして欲しいくらいです。ライン引に費用掛けるより、実戦的に強いもので、弱い立場の人を守って欲しいです。
- 子供を乗せている親のマナーが悪すぎるこう言う自転車を中心に取り締まりして欲しい
- 左側通行を含めて自転車マナーの徹底をお願いします。それから、特に、商店街を我が物の顔で突き進む、お母さんには、本当に困っています。子供と手を繋いだ歩いていて、本当に生命の危機感を感じます。
- 商店街を我が物の顔で突き進む、お母さんには、本当に困っています。子供と手を繋いだ歩いていて、本当に生命の危機感を感じます。
- 高齢者、子供を荷台に乗せる方の交通ルールを指導して欲しい。自転車ナビマークがあっても無視している。ものすごいスピードで歩道を走られると怖い。
- 狭い歩道なのに歩道上を平気な顔して自転車で通過していく方、逆走している方がまだまだいます。歩いていてすれ違う時、こちらが道を譲らなきゃいけない場面があり、嫌な思いをします。自転車は車道を走行するというルールを知らないだけかもしれないので、もっと浸透させたり。
- 自転車購入時に守りべきルールを渡すようにしてもいいのでは。
- ハンドルについているベルを鳴らす習慣がないので、なんとか浸透してほしいと思う。ベルを鳴らさずキキッとブレーキ音を発して「どいてくれ」と言わんばかりだったり、無言無音で無理やり歩行者の横をすり抜けようとするマナー違反運転が減ればいいと願う。私が育った神奈川県茅ヶ崎市では、ベルを鳴らすのが普通。遠め・早めから鳴らして、歩行者が余裕を持って避けられるようにする。逆に無音で近づいて来られると驚くし危険。反射板やライトとセットで、ベルも付いていないとダメ。
- 近所の歩道(環八、産業道路沿い)で自転車と歩行者を分けるラインがあるが、知られていないのか、自転車も歩行者もラインを気にせず入り乱れていて怖い。路面の表示も剥げてきて、分かりにくい。歩行者が多くてもスピードをだす自転車がが多く、安心して歩道を歩けるようにして欲しい。自動車より自転車が怖い。
- 大田区に限らず、小学校に上がる前のお子さんを自転車に乗せている親たちに交通安全ルールをもっと啓発してほしいです。危険な高齢者より、交通事故で犠牲になるのが子どもたちと自覚していない親御さんの行動を見かけることが多々あり残念です。自分も三人乗り自転車に、ルールをできる限り守って、ゆとりを持って乗っていましたが、それでもヒヤリする場面はありました。
- 安全な乗り方指導を、実際の道路上でおこなってほしい。違反している人をその場で注意するなど。(以前、大森のガード下で、大田区の人？と警察と一緒にやっているのをみかけました)
- 小学生を乗せている大人にルールを浸透させてほしい。あまりに当たり前後ろ座席に乗せているの

で、幼児までだと言う事を知らないのではないか？

- あいかわらず、雨の日の傘差し運転はどうかしてほしい。警察官と共に、違反行為というのを積極的に指導してほしい。
- 自転車を利用してでかける時もありますが、徒歩で買い物へ行く事もあります。糞谷から穴森稲荷(糞谷&萩中公園は、特にカオス)にかけて、ルールを守らず自転車を利用する人が多すぎて、本当に怖い思いをした事が何度もあります。自転車は歩道ではなく、車道を走るように、ルールを徹底していただけるように、警察と協力して、取り締まりを強化してください。歩道を歩いているのに、自転車の人は当たり前のように、ベルを鳴らしてきます。
- 自転車が原則車道の左側を通行するのは知っているが、例外が何なのか知りたい
- 自転車に乗る人のマナーが悪い。ぶつけられた事も有り。誤りもせず逃げるといった酷い人もいる。
- 大田区はもっと自転車に乗る人を取り締まるべき、自転車の走る道を限定して、守らない人には罰金をかすべき。そのぐらいいないと交通規則等を守らない人ばかりに思う。
- 歩道の道路側に自転車マークがあるので道路側を走るようにしていますがまだまだ定着しないようです。狭い歩道をベルを鳴らしながら走るのはほとんど老人です。松葉杖の方 車椅子の方 足に問題がありうまく歩けない(私も含めて)等 考えると歩道でベルを鳴らしながら走る自転車の対策が必要と考えます。
- 左側通行が守られていない、歩道の真ん中をスピードをだして走行するなど長い間の習慣が直らないので、大人は当然ですが自転車に乗り初める子供たちからきちんとルールを教えてほしい
- 雑色商店街は道幅が狭く、人も多いので、品川区の武蔵小山商店街のように自転車は降りて、押して歩くように徹底して欲しいです。年配の方々や小さな子供たちは特に危ないと思います。
- 自転車も直進が優先なはずですが、左側から出てきて、止まらず右に回る人によく遭遇するので怖いです。
- 電動アシスト自転車に乗る若いお母さん達は特にルール、マナー等頭に無い。幼稚園、保育園で自転車のルール、マナーを伝えて欲しい。
- 大人が小学生を乗せるのはルール違反である事を浸透させてほしい
- 派出所・交番が 減ってしまい、交通違反が多くなってしまった。上池台 3 丁目付近の学研通りは、夜間に電動スケートボードや自転車の携帯見ながらの走行・無灯火・信号無視等々、危険な走行が多くなっています。交通巡査の取り締まりや 交通指導をやって欲しいです。
- とにかく逆走する自転車が多くて困ります。子供も多いけど大人でも平気で国道を逆走してます。危険なので本当にやめてほしい。なんとか周知する方法はないのでしょうか。
- 歩道をスピードを出してる自転車やロープを引きずってる自転車、横並びで漕いでるマナーの悪い自転車が、歩くのが怖い。
- 依然として、右側通行、傘差し運転、信号無視、歩行者妨害等の自転車を見かける。運転マナーの更なる向上を願う。
- JR 大森駅前の池上通りでの自転車マナーが酷く感じ、危険も有る。ジャーマン通り辺りからの下り坂でスピードを緩めないまま横断歩道に突っ込んで来たり。危険地域、箇所を重点的に対策を講じて頂きたい。
- お金をかけてイベントやセミナーを開催したところで交通マナーに興味がない人は気にも止めない。特に子供を乗せた自転車や高齢者は自己中心的な人が多く、恐ろしいのでこういった人たちに響く政策をお願いしたい。
- 自転車の詳細な交通ルールがどこに明記されているのか教えてほしいです。中央分離帯があるような道路の交差点で右折して300メートル先の交差点(信号なし、中央分離帯あり)で右折する場合、車のように遠回りして左折することはできないのに、走行を注意されたことがあって不満でした。
- とにかくこわい。よくぶつかってる人を見る。自転車の利用率も高い感じがするのに自己ルールで走行してる人や、あおり自転車もいる。
- もし、事故があったときにこうする一みたいな一連のマニュアルを教えてもらえると 何かあった

ときに、落ち着ける気がする。

- 歩行者優先の歩道でスピードを上げていたり、停止せず強引に走るのを防ぐ対策をして欲しい。
- 避難橋を通勤で利用(徒歩)しているが、バイクが通行していてヒヤッとすることがある。車両進入禁止をわかりやすく表示して欲しい。
- 自転車ナビマークがあっても路駐の自動車が障害になったり、子乗せ自転車だとあまりスピードを出せず自動車と並走するのは逆に危なかったりする。人・自転車・自動車が混在する細い道もある。わかりやすいルールを定め、周知徹底が必要では。
- 毎日、池上通りを通っています。信号無視・歩道を我が物顔で爆走・車道を走ってはいるが逆走 などとにかくマナーが悪すぎるので、もっとキツく取り締まって欲しい。たまにシオカワビル前のガードの所に警察官がいてくれるのは、とても有難い。
- 区内での交通事故を無くすため、自転車の車道飛び出し進入や逆走、並走、など、事故に繋がる危険運転の防止を推進して欲しいです。どうかよろしくお願い申し上げます。
- 蒲田郵便局～蒲田警察署あたりの自転車マナーが悪い。色分けされてるのにも関わらず、知らない人が多いのか？知っててやっているのか？それは不明だが、歩行者道路を未だに自転車が普通に走っているし、自転車道路を歩行者がスマホをいじりながら歩いているのがとても目立つ。電動自転車での爆走や音楽聴いたりしながら突っ込んでくようとする輩も結構多いので…真面目守ろうとしている自分がバカみたいだと思えてなりません。ホント苛つきます。
- ながらスマホ自転車や暴走自転車を積極的に検挙、取り締まりをおこなってほしい。危険過ぎて街を歩けない。
- 他区と比べて、大田区の自転車、自動車マナー違反が多すぎると体感しています。健康のため、サイクリングを始めたいのですが、大田区民の危険運転、迷惑運転が怖くて始めることができません。一日も早く、マナーの改善と安全管理を宜しくお願いします。

【自動車の交通ルール・マナーに関すること】

- 車道表示がある道路を自転車で走りますが、車運転のマナーがとても悪くて、怖いです。困っています。
- 自転車ナビマークが増えて自転車で車道を走りやすくなったが、国道などは自動車のスピードが早く怖い思いもします。
- ナビマーク、ナビラインに車が停まっていたり、バイクがナビラインを走行し、後ろから速いスピードで自転車を追い抜いたり、危険な場面によく遭遇する。どの立場であっても安全に走行できる一人ひとりの意識啓蒙をしてほしい。
- 自転車で車道を走るときに配慮のない自動車のドライバーも多いです。マナーについて改善してもらいたいです。
- 車道(ナビマークの所)を走っていると(第一京浜)車が幅寄せして来たり、バイクが走っていたり、路駐の車が邪魔であったりと、車道を走ることが困難なところがあり、困っていることがある。
- 車道の左側と言っても幅寄せしてくる車と遭遇したこともあります。
- 狭い車道での左側のガイドラインはどうなんだろうと思う時がある。
- 専用レーンを走ってるときにドライバに邪魔と言われたことがある
- 日常自転車を利用してこの左側通行についてと、ライトの向きが気になっています。対向車のライトが眩しくて前方が見えないことがあります。運転される方は気づいてないのかしら？と歯痒く感じます。
- 自転車は車道を走らないといけないのは解っているが、車を運転している人の中には、わざと自転車に寄る車もいる。

【自転車の活用に関すること】

- 新しく出来た多摩川土手のサイクリング道、ばら撒かれる小石が多くてスポーツ車には不向き。夜は走れないかも。また、スピードを出さないようにするための凸凹のラインが、低速で通過すると非常に不快。ラインの位置も理解不能。階段やトイレなどとの合流地点近くにあると注意喚起にもなるが、必ずしもそうではないらしいので。
- フリーレンタルの自転車があるといいなと思います。
- はねびょんアプリ登録したが、自転車の距離が反映されていない。
- 自転車でポイント貯まるんですか？歩きだけかと。
- はねびょんのアプリでポイントの為に自転車を使用する方法は知らなかった。自転車に乗りながらポイントを取るの危険では？
- 自転車は骨を強くしないので、骨粗鬆症予防のために使っていない。
- 多摩川サイクリングロードなどは自転車道と歩道・マラソンコースを明確に分けてもいいと思います、自転車でスピードを出して軽快に爽快に安心して走れる場所は車が極端に少ない田舎道以外ではほとんど無いと思います。多摩川ロードは現状ではごちゃまぜで、しかも上がったり下がったりぐると回ったり突然途切れたりどこを走って良いのか分からなかったり、ちょっと複雑です。
- 購入する際のクーポンなどがあれば積極的に自転車に乗る機会が増えると思う。
- 他の区と比較して、レンタルサイクルはまだまだ普及してないと思います。駅を降りたら、どの駅から歩くと遠い場所にレンタルサイクルで行けるようになると思います。自転車だけだと遠すぎる場所に電車と併用できるレンタルサイクルがあると便利だと思います。
- はねびょんのスタンプの場所を自転車で巡ることで、車の移動では通らないような場所を巡ることができ、区内全域の各所の雰囲気分かって良いと思います。
- レンタル自転車に子供の椅子が付いているのを用意してもらいたい検討して下さい。使用期間が短いから購入しない人が利用すると思います
- はねびょん健康ポイントアプリのポイントに自転車を加えて欲しい。はねびょんは GPS を利用しているし、他のアプリからのデータ共有でも良い。
- 自転車奨励のための、購入補助又はメーカー、区内自転車店等の特約も良い。
- 健康な方は電動アシスト車ではなく、変速機付きを推奨するのもよい。
- 自転車施策の目的、対象者をどこまで具体的に考えている段階分かりませんが、車で移動する距離を自転車に置き換える人、どれだけいるのでしょうか。駐輪場が無い場所、駐車場も当然無いと思う。電車で行く距離を自転車へ置き換えも疑問。バスくらい？
- 自転車で区内を観光や周れる施策を考えてください。
- 区間で連携して都内のどこのポートでも乗り降りできるレンタサイクルがあればいいと思う。
- 大田区には素晴らしいサイクリングスポットがあります。自転車で巡り、グルメや歴史スポットも織り交ぜて楽しめる企画があればよろしいと思います。特に羽田空港周辺は素晴らしいですよ。
- ふるさと浜辺公園も品川区の大きな公園のように歩行者と自転車の道を分けて頂きたいです。何度も小さな子たちが自転車にぶつかりそうになっています。
- 子供が安心して自転車の練習が可能な場所を知りたいです。狭い道や交通量の多い道が多く、多摩川の河原くらいしか思いつきません、もっとあれば知るツールがほしいです。
- 自転車に健康効果があるなら教えてほしい
- 自転車より歩くほうが運動になると思い、あまり利用しなくなりました。はねびょんアプリのミッションをやるにも自転車だと危ないので歩くようにしています。
- はねびょんの散歩コースがあるのでサイクリングコースもあるといいですね。
- 自転車標識を守っている人を見た事がないです。守る人にはねびょんポイントを付与する等して、啓蒙してほしいです。
- 空気入れや、自転車の整備 自転車の困ったが手軽に相談出来るステーションの様なものがあると便

利だなあと思います

- 質問 11 について、はねびよんのアプリ内で、自転車走行時のポイントが加算される方法がわからないので知りたいです。上のアンケートに矛盾を感じる。
- 多摩川の土手にも自転車専用を作って欲しい。3 つの舗装された道があるが、どれも安心して歩けない。
- 荒川や府中の河川敷のように、多摩川を歩行者と自転車の距離が取れる安全な道路に改善して欲しいです。
- 昨日まで本庁舎で自転車活用等に関する展示が行われており、パネルを使い「自転車の所要時間が最も短い距離帯 5km」(自転車で毎日の移動を快適にのパネル)等説明があったが、一般論や漠然とした話ではなく、その距離を具体的に大田区に落とし込んだ説明が必要。5km と言えば、区役所から羽田空港、大森ふるさとの浜辺公園から池上本門寺の距離であり、いくらでも自転車活用の切り口で語れる、語るべきことがあるはずである。
- むしろ歩く方が健康にいいので、よく歩くようにしている。
- より暮らしやすい街にするために、他にも効果的な方法はないか、日頃考えている事を記載させていただきます。駐輪場の増設、駐輪場マップの掲載、駐輪禁止の看板などに駐輪場マップを併記、など
- 多摩川土手を整備してほしい。歩く人、ジョギングする人、自転車が混在していて、土手の幅が狭いところがあるので危ない。土手の幅を一定にするなどしてほしい。

【その他】

- 自転車の自主点検と整備方法は重要だと思います。
- 大人のヘルメット購入に助成金が欲しい。自転車全般を助成して欲しい。車を減らして欲しい。
- まだまだ使える不要な自転車を萩中公園など区で引き取っていただけるとありがたいです。
- 質問の 12 は、自転車に乗らない人の回答選択がない。
- 先程もアンケートに答えたがはねびょんアプリ用のポイントのためのキーワードが表示されない。
- 雨の日に傘を取り付けられるものがあると便利。
- ウインカー的なものが付くと便利。
- 時代は電動キックボード。
- 自転車は車道では自転車ナビマーク上を走っていても車に迷惑がられ傍スレスレを 60-70km/時で通過されて危険を感じるし、歩道では歩行者に迷惑がられ、行く先々では駐輪場所に困り、というのが現状。オランダのような自転車を利用しやすい街づくりを目指していただきたい。
- 大田区の自転車施策が、どんなものなのか知らない。
- 大田区の自転車のカゴカバーが欲しいです。
- 盗難が多いので一層の注意喚起をしてほしいです。
- 敷地内に自転車を停めていたのに盗難された事あり、マナー、ルールの守らないやからが多い

【とめる】に関する自由意見の内容

- 【とめる】に関する自由意見は 163 件あり、うち 142 件が駐輪場に関することでした。
- 自転車等駐車場の整備については、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を着実に進めるとともに、附置義務制度の見直しや、民間事業者への補助制度の活用等により、駐輪環境の向上に取り組んでいきます。

分類	件数
駐輪場に関すること	142
放置自転車に関すること	21
合計	163

【意見内容（抜粋）】

- 昔から比べると、駅周りは違法駐輪が減って本当に綺麗になったと思います。
 - 駅前の定期利用の駐輪場を増やしてもらいたいです。
 - 蒲田駅に駐輪場を増やして欲しい。
 - 商店街、アーケードで気軽に止められるスペースがあるといいなと思います。
 - 駐輪マナーを守ってほしい。
 - 今以上に駐輪禁止区域を拡げて欲しい。
- など

【はしる】に関する自由意見の内容

- 【はしる】に関する自由意見は 138 件あり、うち 127 件が自転車走行環境に関することでした。
- 区では、平成 28 年 3 月に策定した「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に基づき、約 170km の自転車走行環境整備を進めています（令和 5 年度末までに整備完了予定）。
- 区道においては十分な幅員の確保が難しい状況を鑑み、自転車は車道の左側走行というルールを明示するための整備形態である自転車ナビマーク・ナビラインを中心とした整備を進めていますが、新設道路や都市計画道路等については、自転車道や自転車レーンの整備を考慮して設計を進めており、今後も国や都と連携しながら、自転車ネットワークの連続性の確保と質の向上に取り組んでいきます。
- 車道での自転車の逆走や路上駐車等の交通ルール・マナーの問題に対しては、今後も継続して、自転車安全利用五則や自転車ナビマーク・ナビライン等の周知・啓発に取り組んでいきます。

分類	件数
自転車走行環境に関すること	127
シェアサイクルに関すること	11
合計	138

【意見内容（抜粋）】

- 絵が書かれてから道の左側を走る自転車が殆どになった印象です！
 - 車道の全てに自転車レーンがないことも問題なので、今後も継続して増やして欲しい。
 - 交通量の多い車道は、怖くて走れない。
 - 路駐している車が多いので対応をお願いします。
 - シェアサイクルのスポットをさらに増やしてほしい。
- など

【まもる】に関する自由意見の内容

- 【まもる】に関する自由意見は 202 件あり、うち 192 件が自転車の交通ルール・マナーに関することでした。
- 今後も警察等と協力しながら、子育て世代や高齢者をはじめとして、年齢や利用目的に合わせた自転車の交通安全ルール・マナーの啓発を進めていきます。

分類	件数
自転車の交通ルール・マナーに関すること	192
自動車の交通ルール・マナーに関すること	10
合計	202

【意見内容（抜粋）】

- 歩道での走行に関する注意点を周知徹底する機会を増やしてほしい。
 - 道路の右側を走行する自転車が多すぎると日頃から感じています。
 - 子供を乗せた若いお母さんの自転車マナーを見直してもらいたい。
 - 信号を無視する自転車が多い、警察による取り締まりを強化してほしい。
 - 自動車で車道を走るときに配慮のない自動車のドライバーも多いです。
- など

【たのしむ】に関する自由意見の内容

- 【たのしむ】に関する自由意見は 32 件ありました。
- はねびょん健康ポイントアプリとの連携した自転車活用の推進、シェアサイクルのポート拡充、羽田空港周辺のサイクリング拠点設置等に取り組んでいきます。

分類	件数
自転車の活用に関すること	32
合計	32

【意見内容（抜粋）】

- はねびょんアプリでポイントの為に自転車を使用する方法は知らなかった。
 - 自転車で区内を観光や周れる施策を考えてください。
 - はねびょんの散歩コースがあるのでサイクリングコースもあるといいですね。
 - 自転車の困ったが手軽に相談出来るステーションの様なものがあると便利だなあと思います
 - 多摩川を歩行者と自転車の距離が取れる安全な道路に改善して欲しいです。
- など

その他の自由意見の内容

- その他の自由意見は 13 件ありました。

分類	件数
その他	13
合計	13

【意見内容（抜粋）】

- 自転車の自主点検と整備方法は重要だと思います。
 - 盗難が多いので一層の注意喚起をしてほしいです。
 - 大人のヘルメット購入に助成金が欲しい。
 - オランダのような自転車を利用しやすい街づくりを目指していただきたい。
- など

令和4年度の【とめる】の事業について

1. 令和4年度の実施内容

● 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和4年度に取り組んだことを整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)				令和4年度の実施予定(令和4年6月時点)		令和4年度に取り組んだこと(令和5年1月時点)	
総合計画の施策体系		個別事業					
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	1-1 将来需要予測に基づ く自転車等駐車場の 整備促進	1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	→	浦田駅東口地下自転車駐車場整備に合わせた周辺 再整備を実施 旧浦田清掃事務所跡地を活用した暫定自転車駐車 場の整備及び老朽化自転車駐車場の改修	→	◎ 【事業①】 浦田駅東口周辺の老朽化した自転車駐車場の改修の代替施設と して活用するため、旧浦田清掃事務所跡地を暫定自転車駐車場として整備 【事業①②】 浦田駅東口地下自転車駐車場について、令和8年度供用開始に 向けた整備を継続的に推進
			1-1-2 指定管理者制度等の導入検討	→	浦田駅東口地下自転車駐車場での指定管理者制度 導入等に向けた検討を実施	→	◎ 【事業②】 浦田駅東口地下自転車駐車場の運営における指定管理者制度の 導入を検討
		1-2 民間事業者と連携し た自転車等駐車場の 確保	1-2-1 鉄道事業者と連携した自転車等駐 車場の整備・運営の促進	→	鉄道事業者が運営する自転車等駐車場の状況把握	→	△ 今後も継続して鉄道事業者との連携を推進
			1-2-2 民間事業者による自転車等駐車 場確保の支援	→	民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続	→	◎ 制度の継続的運用を実施（令和4年度申請数：1件）
		1-3 開発に伴う附置義務 自転車駐車場の確保	1-3-1 附置義務制度の運用・見直し	→	混合用途施設の附置義務該当基準見直しに関する 条例改正	→	◎ 【事業④】 附置義務自転車駐車場に関する問題に対する条例・規則を改正
		とめる2 適切な駐輪サー ビスの提供	2-1 自転車等駐車場の利 用者サービスの向上	2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態 の見直し	→	定期利用の障がい者優先枠の拡大に関する条例改正 需給バランスを考慮した自転車等駐車場の配置見 直し	→
	2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応			→	自転車等駐車場定期利用 WEB 申込みに関するシ ステムの拡張の検討	→	◎ 障がい者優先枠の方も WEB 申込みが可能となるよう書類のアップロード 機能を追加
	2-2 自転車等駐車場利用 料金の適正化		2-2-1 サービス水準に応じた自転車等駐 車場利用料金の見直し	→	浦田駅東口地下自転車駐車場開業に向けた新たな 料金基準の調整を実施 自転車等駐車場の改修工事に併せた試験的利用料 金の導入	→	◎ 【事業⑤】 穴守稲荷駅前自転車駐車場において、上段・下段ラックの料金格 差による利用分散に関する社会実験を実施
	とめる3 放置自転車の防 止対策	3-1 放置自転車対策業務 の効率化	3-1-1 コールセンターの設置推進	→	放置自転車関連のコールセンター設置を目指し検討	→	△ 区への放置自転車、自転車等駐車場に関する電話、メール等での要望、対応 時間等のデータを蓄積
			3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し	→	再生自転車海外譲与自治体協議会（ムコーバ）の解散	→	◎ 再生自転車海外譲与自治体協議会（ムコーバ）の解散を総会において決定 （令和4年度事業完了後解散予定）
		3-2 放置自転車に対する 指導の充実	3-2-1 放置自転車の抑制に向けた継続 的な指導の実施	→	従来の指導方法を継続しつつ、別途指導上の課題 等を整理・検討	→	◎ 【事業④⑥】 放置禁止区域外の撤去に関する規則の改正
			3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的 な設定	→	放置自転車発生情報等の電子データ化の実施と効果 的な対応方法の検討	→	◎ 【事業⑥】 放置禁止区域の拡大（西浦田七丁目）、撤去記録等の情報の電子 データによる効果的な管理について検討

◎令和4年度に実施済み(継続中) ○令和4年度に実施予定 △令和5年度以降に実施検討

2. 主な取り組みについて

事業① 旧蒲田清掃事務所跡地を活用した自転車駐車場整備【1-1-1】

- 蒲田駅東口周辺の老朽化の進む自転車駐車場3施設（下図E,F,G）の改修に伴う一時的な自転車駐車場の需要に対応するため、旧蒲田清掃事務所跡地を暫定自転車駐車場として整備します。

■ 蒲田駅東口の自転車等駐車場収容台数（現状、将来）



■ 蒲田駅東口周辺の自転車駐車場の改修スケジュール（予定）

	概要	R5	R6	R7	R8	R9
蒲田駅東口地下自転車駐車場	開業日： R8 予定	施工			供用開始	
旧蒲田清掃事務所跡地暫定自転車駐車場	開業日： R5.6.1 予定	供用開始	代替施設として運用			暫定利用
G 蒲田駅東口陸橋下	開設日： H5.4.1 築年数： 29年 収容数： 348台	実施設計	工事	運用		
E 蒲田駅消費者生活センター横	開設日： H2.4.1 築年数： 32年 収容数： 421台		実施設計	工事	運用	
F 蒲田駅東口環八横	開設日： H2.11.2 築年数： 32年 収容数： 835台			実施設計	工事	運用

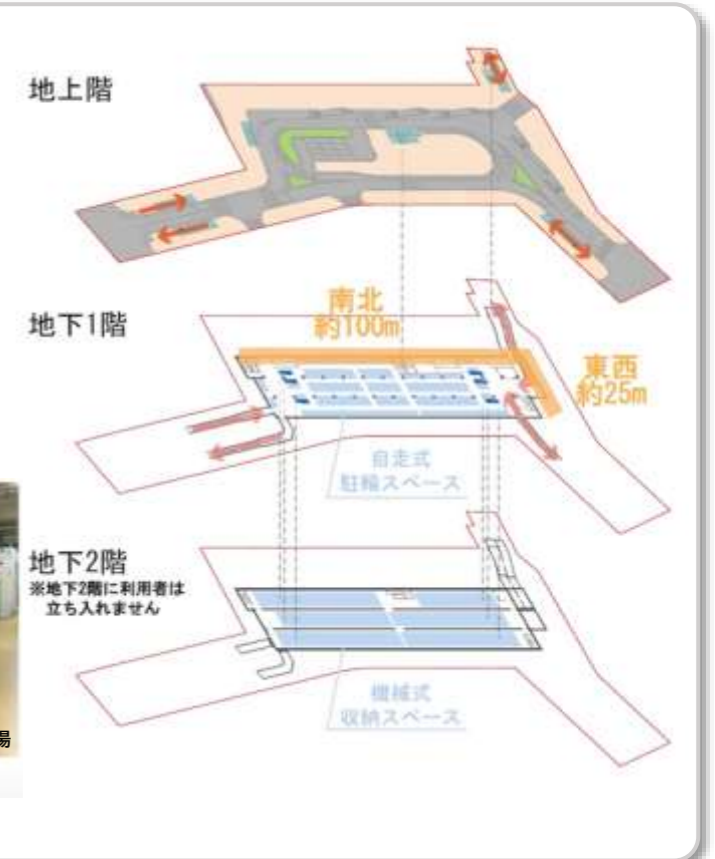
事業② 蒲田駅東口地下自転車駐車場での新たな運営方法導入の検討【1-1-1、1-1-2】

- 令和8年度に供用開始予定の蒲田駅東口地下自転車駐車場では、機械式自転車駐車場の高度な技術やトラブル対応等を要するため、民間ノウハウが活かしやすい運営方法を含めて検討を進めています。

【収容台数】 地下1階：一時利用（約1,100台）
 地下2階：定期利用（約1,700台）

【運用面における検討項目（一部）】

項目	導入例
開設時間	始発から終電まで等
営業日	年末年始は休業等
定期募集方法	抽選、先着
料金設定	上段下段格差、時間無料制等
多様な決済方法	交通系IC、QRコード等



■ 管理運営方式の違いによるメリット・デメリット

	業務委託（現行手法）	指定管理者制度
○メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○委託内容が過不足なく確定している場合には、委託費を抑えることができる。 ○これまでの管理運営方式と同じであるため、運用上の混乱は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○民間事業者からの新たな利用者サービス提案を受けられる。 ○民間事業者の経営努力による収益向上が期待できる。
×デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ×委託内容以上の対応を求められない。 ×民間ノウハウを活用できる場面が少ない（新たな利用者サービス等）。 	<ul style="list-style-type: none"> ×自転車駐車場の管理運営では新たな制度の導入となるため、運用上の混乱が起きる可能性がある。 ×地域雇用の創出等への対応が難しくなる（公募要領で明記し、民間事業者からの提案を促すことは可能）。

今後の検討

- ・専門的知識や技術を要する地下機械式自転車駐車場の管理運営が可能な事業者の選定手法等の検討
- ・自転車駐車場の効率的な管理運営と利用者サービス向上に向けた仕組みの検討（民間ノウハウの活用等）
- ・周辺の自転車等駐車場とのバランスを考慮した適切な料金設定の検討

【参考】蒲田駅東口駅前再整備に合わせた地下自転車駐車場の整備について【1-1-1、1-1-2、2-2-1】

1. 蒲田駅東口駅前再整備について

- 蒲田駅東口駅前再整備（整備イメージは右図）に合わせて、地下を活用した収容台数約 2,800 台（自走式・機械式併用）の新たな自転車駐車場の整備を進めています。
- 地下自転車駐車場を利用する自転車は、【南出入口】、【北出入口】、【東出入口】より出入りする経路を想定しています。
- 地下自転車駐車場については、令和 8 年度（2026 年度）開業を予定しており、地下空間は地上空間の施工に先行して整備を進める予定としています。



2. 新たな管理運営方式の導入等について

- 当該施設は、区営自転車駐車場初の機械式システム（自動収納式）を導入した施設とする予定のため、専門的技術を要するメンテナンス等に対応可能な民間事業者による運営が必要となります。
- 指定管理者制度等の民間活力を活用した新たな管理運営方式や、利便性の極めて高い施設としての新たな料金体系の導入を検討していきます。
- 地下自転車駐車場の整備に伴い、蒲田駅東口周辺にある暫定自転車駐車場の見直しを含め、東口エリア全体の適正配置を検討していきます。

■開業に付随し検討する事項

- ① 指定管理者制度等の導入検討
- ② 新たな料金体系の検討（利用料金制の検討を含む）
- ③ 蒲田駅東口エリア全体の自転車等駐車場配置の見直し

3. 地下自転車駐車場の開業に向けたスケジュール（予定）

- 地下自転車駐車場については令和 8 年度の開業を目標に工事を進めており、これに向けた運営体制や料金設定を検討していく予定です。

	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年度以降	
蒲田駅東口駅前広場全体 (主に地上部の整備)	設計（令和元年 初動期整備デザイン基本プランに基づき実施）				施工（駅前広場の開業予定は未定）		
地下自転車駐車場	地下自転車駐車場の設計 (平面自走式、機械式など)	施工（地上部整備前に完成）				供用開始（令和 8 年度を想定）	
指定管理者制度の導入 (試験的導入)	導入に向けた調整	制度内容の検討	条例等の改正 (指定管理者制度、 利用料金制、 料金上限の変更等)		事業者の公募（当該施設）	供用後に東口全体のバランスを見直し	
新たな利用料金体系 (試験的導入)	当該施設における 料金改定に関する検討	料金制度、料金設定方法 の決定・調整			料金の改定（当該施設）		
暫定自転車駐車場の 見直し(エリア全体の再調整)					暫定自転車駐車場の 統廃合検討	検討結果をもとに、蒲田駅東口地下自転車駐車場の 利用状況に応じて、暫定自転車駐車場の統廃合を判断	

事業③ 需給バランスを考慮した自転車駐車場配置見直し【2-1-1】

(1)京急蒲田呑川緑道自転車駐車場の廃止

- 京急蒲田呑川緑道自転車駐車場は、自転車駐車場の不足に対応するための暫定施設として整備し、1年間3,000円の登録制自転車駐車場として運用してきました。
- 近年、京急蒲田駅周辺の自転車等駐車場の整備が進み、京急蒲田駅周辺の自転車駐車場の需要に対応する環境が充実してきたことを受け、緊急車両の通行ができない、緑道としての通行環境が確保できない等の問題を改善するため、令和5年4月1日に廃止します。
- 廃止後は、呑川緑道として現状復旧を行い、区民が快適に通行できる環境に整えます。

■廃止する京急蒲田呑川緑道自転車駐車場

【自転車駐車場の種別】	登録制（年間）
【利用できる時間帯】	24時間利用可
【収容台数】	自転車100台
【利用料金】	年間3,000円
【敷地面積】	232㎡

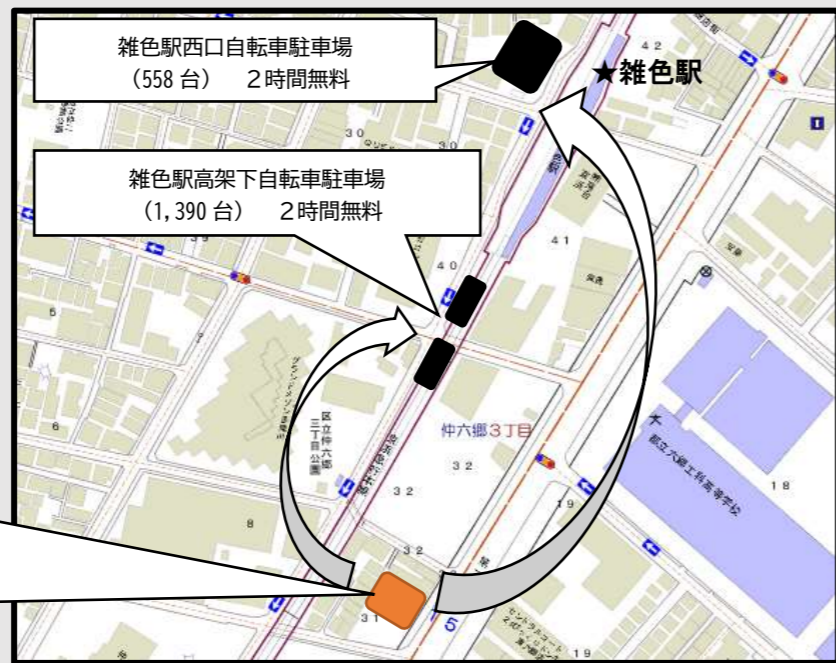


(2)雑色自転車駐車場の廃止

- 雑色駅西口自転車駐車場と雑色駅高架下自転車駐車場といった駅周辺における自転車駐車場の整備が進んだことから、令和4年8月1日に雑色自転車駐車場を廃止しました。

■廃止した雑色自転車駐車場

【自転車駐車場の種別】	無料制
【利用できる時間帯】	24時間利用可
【収容台数】	自転車200台
【敷地面積】	302㎡



事業④ 自転車に関する条例・規則の改正【1-3-1、2-1-1、3-2-1】

- 令和4年度に、附置義務自転車駐車場や放置自転車対策の充実等に関する条例・規則の改正を行いました。

■「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」の改正

改正内容	該当条文等
①スマートフォン等ながら運転の禁止（令和4年12月9日施行） 自転車への氏名及び住所の記載を削除し、自転車の携帯電話等を使用しながらの利用の禁止の文言を整理	第4条
②障がい者優先承認枠の拡大（令和4年12月9日施行） 身体以外の知的・精神障がいも含む規定とするよう文言を整理	第14条
③利用券再交付費用の徴収に関する事項の変更（令和4年12月9日施行） 利用券再交付費用を手数料として徴収するよう文言を整理 定期利用：200円 一時利用：100円	第15条、16条、17条
④実態に合わせた自転車駐車場附置義務制度の見直し（令和5年6月1日施行予定） 混合用途施設の場合は、単一用途施設の場合に適用される施設規模について適用されない旨の文言を追加	第24条、25条、26条
⑤原動機付自転車、自動二輪車の使用料算出の見直し（令和4年12月9日施行） 自転車と同様に原動機付自転車及び自動二輪車についても、「1日」換算ではなく、「24時間」換算で使用料を算出できるよう、条例の文言を追加	別表第2

■「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施行規則」の改正

改正内容	該当条文等
①禁止区域外の撤去（令和5年4月1日施行予定） 禁止区域外の放置自転車等の撤去について、原則として撤去する7日前までに警告することとし、例外的に放置自転車等が多数発生している場合には、前日までに警告することで撤去できるよう文言を変更	第3条
②自転車等駐車場の優先承認枠の拡大（令和4年12月9日施行） 条例第14条の改正に伴い、優先承認に該当する者を明記	第9条
③利用券再交付費用の徴収に関する事項の変更（令和4年12月9日施行） 条例第15条の改正に伴い、文言を整理し、手数料の一覧表を新設	第11条の2、12条、別表第1、第9号様式
④京急蒲田駅呑川緑道自転車駐車場の廃止に合わせた更新（令和5年4月1日施行予定） 京急蒲田駅呑川緑道自転車駐車場を4/1に廃止するのに伴い、規則から削除	別表第1の2、別表第2の2

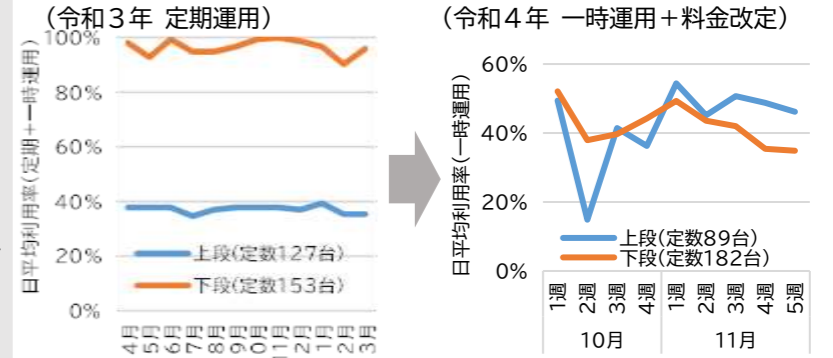
事業⑤ 穴守稲荷駅前自転車駐車場での試験的料金設定の導入【2-2-1】

- 機械式2段ラックは、利便性の低い上段部の利用率が低くなる傾向があり、上段/下段の料金設定を見直し、利用の分散効果を検証することが必要です。
- 改修工事に併せて、新たに機械式2段ラックを整備した「穴守稲荷駅前自転車駐車場」について、令和4年10月から上段の料金を下段の半額（上段50円/12h、下段100円/12h）とし、利用率等の検証を行っています。
- 2か月間の利用実績では、定期運用の令和3年同月と比べて、上段と下段の利用率の差がほぼ解消しており、40~50%で推移しています。

■穴守稲荷駅前自転車駐車場

【自転車駐車場の種別】	有料制
【利用できる時間帯】	24時間利用可
【収容台数】	自転車271台
【利用料金】	上段：50円/12h 下段：100円/12h ※最初の1時間無料

■上段ラック・下段ラックの利用率の推移



事業⑥ 放置自転車対策の充実に向けた取組み【3-2-1、3-2-2】

(1) 放置禁止区域の拡大

- 蒲田駅西口のうち、図中赤色の部分（西蒲田七丁目地先）について、放置自転車が慢性的に通行の障害となっていることが確認されたことから、令和5年4月1日より新たに放置禁止区域として指定する予定です。

■ 蒲田駅西口周辺の放置禁止区域の拡大

【指定年月日】 令和5年4月1日（予定）

【保管場所】 第3保管所 ※現在の西蒲田放置禁止区域と同じ

【拡大理由】 慢性的な放置の発生が通行の障害になっていることを確認したため。

■ 現状の放置自転車の状況



■ 放置禁止区域の拡大範囲



(2) 放置禁止区域外の撤去に関する規則改正

- 放置禁止区域外の放置自転車については、これまで2週間の警告期間を設け、移動されない自転車を撤去していました。
- 規則改正により令和5年4月1日（予定）から、撤去までの警告期間を7日間に短縮するとともに、放置禁止区域内自転車と同様に保管所での一時保管、返還を行う仕組みに移行します。

■ 放置禁止区域外の撤去に関する改正内容

	現行	変更後
警告	通告シールの貼付	警告札の貼付
警告期間	2週間	7日間
撤去時の措置	なし	放置現場に撤去先等を公示
撤去先	なし（即処分）	各保管所
保管期間	-	撤去した日から30日
所有者への通知	不可	条例12条に基づき返還通知書の発送
撤去手数料	なし	自転車：3,000円 原付：5,000円
処分	廃棄	売却、廃棄等



■ 規則改正後の放置禁止区域・区域外での撤去等

	放置禁止区域	放置禁止区域外
撤去の根拠	条例第9条	条例第10条
撤去の実施	計画的に実施	依頼に基づき実施
警告方法	警告札の貼付	警告札の貼付
警告期間	即日撤去	7日
撤去時の措置	区域内で公示	放置現場で公示
保管場所	各保管所	区域内と同様
保管期間	撤去した日から30日	区域内と同様
所有者への通知	返還通知書の送付	区域内と同様
撤去手数料	自転車：3,000円 原付：5,000円	区域内と同様

令和4年度の【はしる】の事業について

1. 令和4年度の実施内容

- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和4年度に取り組んだことを整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)				令和4年度の実施予定(令和4年6月時点)	令和4年度に取り組んだこと(令和5年1月時点)
総合計画の施策体系		個別事業			
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	1-1 自転車走行環境整備の早期実現	1-1-1 現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の推進	→ 令和5年度末の整備完了を目指し、継続整備を実施	→ ◎ 【事業①】 令和5年度末の全線約170kmの整備完了に向けて、令和4年度末までに約157km(整備率92%)を整備予定
		1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進	1-2-1 自転車走行環境整備による効果検証	→ 令和6年度以降に予定する効果検証の方針等検討	→ △ 令和8年度に予定する次期自転車ネットワーク計画の策定に向けた、令和6年度・7年度の効果検証方法について検討中
				→ 交通量調査等による基礎データの収集を継続的に実施	→ △ 令和5年度に整備を予定している路線について、整備形態を検討するための交通量調査を実施(効果検証のために必要な基礎データ収集も同時に実施)
			1-2-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の方針検討	→ △ 整備区間の交通状況についての調査を検討中	
		1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施	1-3-1 自転車利用者への通行方法の周知・啓発の実施	→ 区報、チラシ、ポスター等による周知・啓発を継続的に実施	→ ◎ 【事業①】 自転車走行環境について、区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示を実施
			1-3-2 ドライバーへの自転車利用特性の周知・啓発の実施	→ 区報、チラシ、ポスター等による周知・啓発を継続的に実施	→ △ ドライバーへの効果的な周知・啓発方法の検討
	2-1 シェアサイクルの在り方の整理			2-1-1 シェアサイクルの本格導入の検討	→ ◎ 【事業②】 本格実施への移行の可否を判断する条件が達成されたことから、令和4年12月より本格実施に移行
	はしる2 シェアサイクルの 運用	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	2-2-1 運営事業者と連携したシェアサイクルの利用促進	→ ◎ 【事業②】 川崎市内に東京広域エリアで利用可能なポートを設置し、相互乗り入れを継続実施	
		2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進	2-3-1 イベントでのシェアサイクル活用の推進	→ ◎ 【事業②】 区民スポーツまつり等のイベントでシェアサイクル利用を促進する取組み(広報紙にポート位置の掲載等)を実施	

◎令和4年度に実施済み(継続中) ○令和4年度に実施予定 △令和5年度以降に実施検討

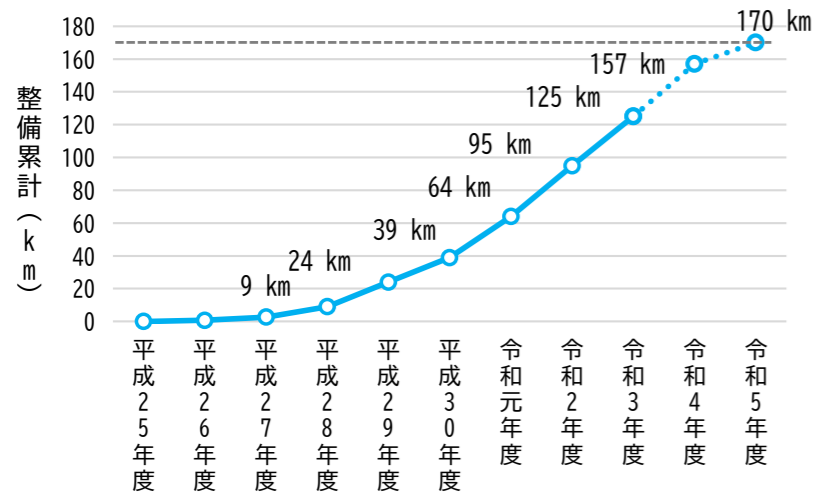
2. 主な取り組みについて

事業① 自転車走行環境整備 [1-1-1、1-3-1]

(1) 自転車走行環境の整備状況

- 大田区自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備を令和7年度から令和5年度に前倒しし、整備完了を目指しています。
- 今年度も整備を着実に進めるとともに(令和4年度は約32km整備予定)、令和12年目標の国道、都道の整備を見据えた連続性の確保等に取り組んでいきます。

■自転車走行環境整備の推移と今後の整備予定



整備箇所の例

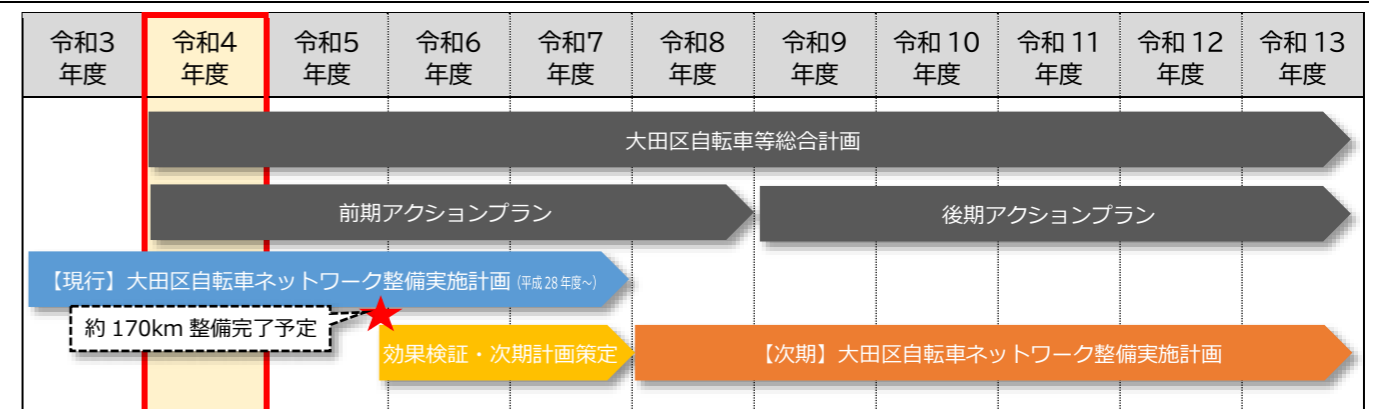


(2) 今後の自転車走行環境整備の進め方・区民への周知

- 令和5年度末までは、約170kmの自転車ネットワーク完成を目指し、確実な整備に努めます。令和6年度からは、これまでの整備効果を検証し、令和8年度以降に予定している次期計画策定に向けて、検討を重ねていく予定です。
- 次期計画では、現行計画で選定した自転車ネットワーク路線の国道や都道等の未整備路線に対して、区から積極的に調整を図りながら、区道との接続部の分断を解消することで、連続性のある自転車ネットワークの実現を目指していきます。
- また、今後は現行のネットワーク路線にとらわれず、利用者目線に立ち、実態交通に合わせた安全性の確保と自転車活用の考え方を加え、これまで培った自転車走行環境の質を高めていきます。
- 自転車走行環境について区民へのさらなる周知を図るため、区報掲載や区設掲示板へのポスター掲示を実施しています。今後も効果的な手法(HPの活用等)を検討しながら、自転車走行環境や適切な通行ルールについて周知を図っていきます。



■自転車ネットワーク整備実施計画のスケジュール



事業② シェアサイクルの運用【2-1-1、2-2-1、2-3-1】

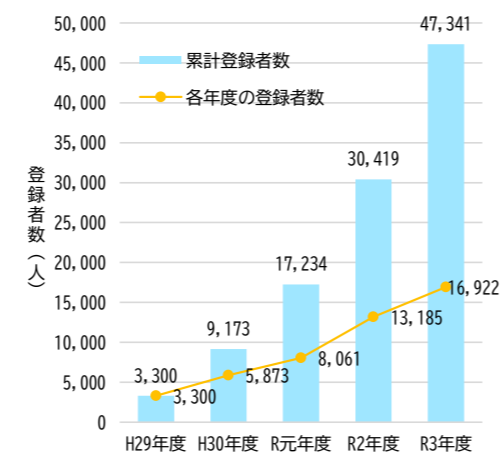
(1) シェアサイクルの本格導入

- 大田区コミュニティサイクル事業は、平成 23 年 3 月に策定した「大田区自転車等総合利用基本計画」に位置付けられ、平成 27 年度に導入基礎調査を実施しました。その結果をもとに導入施策を検討し、平成 29 年 3 月から 3 年間の試行事業を実施しました。
- 試行事業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た結果、今後の利用増加が見込まれました。その結果をもとに、本格事業の実施へ移行するための条件値を設定しました。
- 令和 2 年度からは、条件値への推移を管理するために、新たに検証期間を設けて、本格事業の実施への移行の可否を検討するための検証事業を実施しました。
- 令和 3 年度末で、本格実施へ移行するための条件が達成されたため、**令和 4 年 12 月 15 日に本格事業に移行**しました。
- 平成 30 年度からは自転車シェアリング「広域相互利用」に参加したことにより、令和 4 年 12 月末現在は大田区含め 14 の特別区（広域連携締結区）との相互乗り入れが可能となっています。

■ サイクルポート分布状況 全 123 ポート（令和 4 年 12 月末時点）

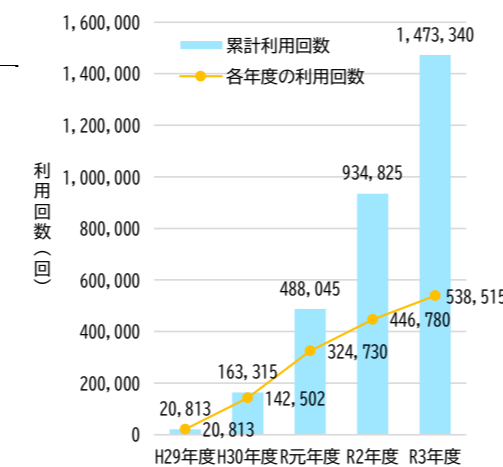


■ 累計登録者数と年度別登録者数の推移



出典：運営事業者提供データ

■ 累計利用回数と年度別利用回数の推移

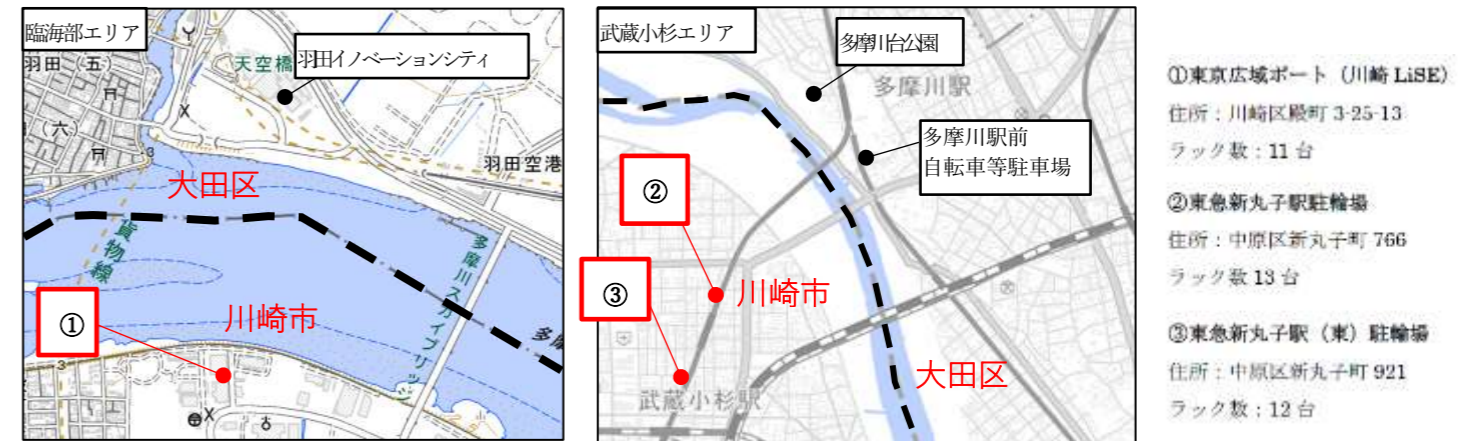


出典：運営事業者提供データ

(2) 川崎市への東京広域エリアのサイクルポート設置

- 大田区では、他自治体（大田区含め 14 の特別区）と自転車の乗り入れを可能にする広域連携に参画していますが、隣接する川崎市とは連携されておらず、利用者からは相互利用を希望する声が寄せられていました。
- この課題を改善するため、令和 4 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの実証実験の期間に大田区のサイクルポートとして、川崎市内へ以下 3 つのサイクルポートを設置しました。
- 今後については、実証実験の結果から一定の需要が確認できたため、継続して運用していきます。

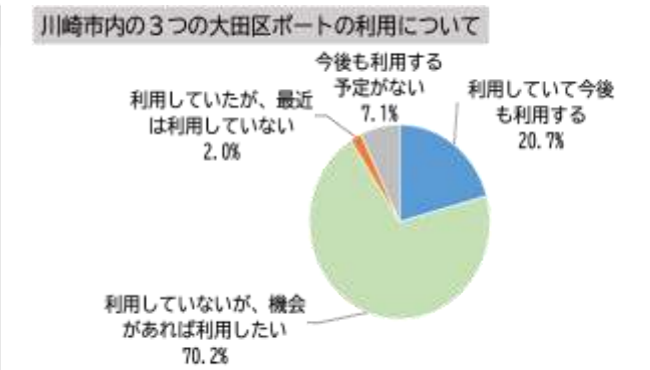
■ 川崎エリアのサイクルポート



■ 川崎エリアのサイクルポートの利用実績

エリア	ポート	利用回数	利用月					
			4月	5月	6月	7月	8月	9月
臨海部エリア	① 東京広域ポート（川崎 LiSE）	貸出	74	80	93	78	129	139
		返却	93	78	103	82	135	134
		合計	167	158	196	160	264	273
武蔵小杉エリア	② 東急新丸子駅駐輪場	貸出	93	183	197	209	210	211
		返却	94	189	206	222	247	249
		合計	187	372	403	431	457	460
武蔵小杉エリア	③ 東急新丸子駅（東）駐輪場	貸出	184	327	252	311	339	376
		返却	229	370	314	363	411	424
		合計	413	697	566	674	750	800

■ 利用者の意識調査（令和 4 年 9 月 5 日～11 日実施、回答数 449）



(3) イベント等での連携

- シェアサイクルの利用促進に向けて、イベント等と連携した取組みを実施しました。
- ① 「区民スポーツまつり」との連携（令和 4 年 10 月 10 日開催）
- ② 大森東地区で作成した「いつつのわ！健康ウォーキング&魅力再発見マップ」との連携
- ③ 「OTA ふれあいフェスタ」との連携（令和 4 年 11 月 5 日・6 日開催）

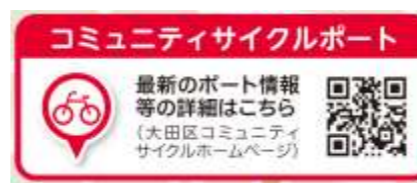
① 「区民スポーツまつり」との連携

プログラムに会場付近のポート位置や利用案内を記載



② 「いつつのわ！健康ウォーキング&魅力再発見マップ」との連携

マップ内のサイクルポートの位置を記載



③ 「OTA ふれあいフェスタ」との連携

都市基盤管理課出展のブースでシェアサイクル自転車の展示、リーフレット配布



令和4年度の【まもる】の事業について

1. 令和4年度の実施内容

- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和4年度に取り組んだことを整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)		令和4年度の実施予定(令和4年6月時点)	令和4年度に取り組んだこと(令和5年1月時点)	
総合計画の施策体系	個別事業			
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	1-1 新たな交通安全教育 機会の創出	1-1-1 高校・大学と連携した交通安全教育 機会の提供	→ ◎ 【事業①】高校でのスケアード・ストレイトを1校で実施し、令和5年度から令和7年度までの実施計画を策定中
			1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の 提供	→ △ 大学と連携した交通安全教育機会の検討
			1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機 会の提供	→ △ 企業と連携した交通安全教育機会の検討
			1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の 提供	→ ◎ 【事業②】児童館での乳幼児の保護者向け交通安全講話を16回実施
		1-2 既存の交通安全教育 の継続	1-2-1 保育園での交通安全教育の実施	→ ◎ OTA ふれあいフェスタ、OTA サイクルフェスタ等での自転車交通安全啓 発、警察と連携した安全教育の実施
			1-2-2 小学校での交通安全教育の実施	→ ◎ 【事業①】保育園での交通安全移動教室を70回実施
			1-2-3 中学校での交通安全教育の実施	→ ◎ 【事業①】小学校での交通安全巡回指導を211回実施
			1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	→ ◎ 【事業①】中学校でのスケアード・ストレイトを11校で実施
	まもる2 年齢層に合わせた 周知・啓発の 推進	2-1 自転車安全利用に関 する周知・啓発の 新たな展開	2-1-1 高校生・大学生向け周知・啓発の 実施	→ ◎ 【事業①】高齢者との交通安全集会を15回実施
			2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓 発の実施	→ △ 【事業①】社会人向け自転車安全利用啓発ポスターに学生向けの内容も追 加して作成
			2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の 実施	→ ◎ 企業・商店街と連携した周知・啓発の効果的な手法等を検討
			2-1-4 自転車の安全利用への備えに関 する周知・啓発の実施	→ ◎ 【事業①】子乗せ自転車の安全利用リーフレットの作成、乳幼児健診等で保 護者に周知・啓発を実施
			2-1-5 自転車走行環境整備に伴う適切 な通行ルールの周知・啓発の実施	→ ◎ 区営自転車等駐車場の定期登録時の自転車保険加入の確認、盗難防止のた めの啓発活動等を実施
		2-2 既存の周知・啓発事 業の継続	2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施	→ ○ 自転車走行環境に関する情報をHPに掲載準備中
2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	→ ◎ 【事業①】交通安全だよりを3回発行し、保育園・幼稚園に配布			
2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	→ ◎ 【事業①】交通安全だよりを発行し、小学校に配布(低学年向け3回、高学 年向け2回)			
2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・ 啓発の実施	→ ◎ 【事業①】スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布			
		→ ◎ 【事業①】高齢者との交通安全集会でチラシ配布		

◎令和4年度に実施済み(継続中) ○令和4年度に実施予定 △令和5年度以降に実施検討

2. 主な取り組みについて

事業① 交通安全事業（従前から継続する取り組み）【1-1-1、1-2、2-1-1、2-2】

- 令和4年度も新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けましたが、従前から取り組んでいる保育園での交通安全移動教室や高齢者との交通安全集会等を継続して実施しました。

■令和4年度に実施した主な事業

事業名	令和4年度の取組実績(令和5年1月時点)
①自転車安全教育 (スクエアド・ストレイト方式)	中学生を対象とした自転車安全教育を実施 【開催回数】11回(今後の実施予定:14回) 高校生を対象とした自転車安全教育を実施 【開催回数】1回(今後の実施予定:3回) ※交通ルール・マナーに関するリーフレットも配布
②交通安全移動教室	保育園児を対象に、交通安全講話、交通安全教育DVDの上映、歩行訓練等を実施 【開催回数】70回(今後の実施予定:17回)
③交通安全巡回指導	交通安全指導員が小学校を巡回し、交通ルール・マナーを指導 【開催回数】211回
④高齢者との交通安全集会	交通安全講話、交通安全教育DVDの上映等を実施 【開催回数】15回(今後の実施予定:15回) ※交通ルール・マナーに関するチラシも配布
⑤自転車安全利用啓発ポスター	社会人向け自転車安全利用啓発ポスターに学生向けの内容も追加して作成
⑥子乗せ自転車の安全啓発	子乗せ自転車の安全利用リーフレットを保育園に配布、3歳児健診で保護者に周知
⑦交通安全だより	交通安全だよりの発行 【幼稚園・保育園向け】3回 【小学校低学年向け】3回 【小学校高学年向け】2回



事業② 児童館での交通安全講話について（令和4年度の新たな取り組み）【1-1-3】

- 子ども乗せ自転車利用時や、家庭での子どもに対する交通安全の意識を高めることを目的として、令和4年度より児童館で乳幼児等の保護者向けに、交通安全講話を実施しました。

■令和4年度に交通安全講話を実施した児童館

警察署	施設名	警察署	施設名
大森	大森中児童館	蒲田	東糀谷児童館
	大森東一丁目児童館		西糀谷児童館
	大森南児童館		南六郷三丁目児童館
	大森本町児童館		蒲田児童館
田園調布	東嶺町児童館	池上	蓮沼児童館
	田園調布二丁目児童館		多摩川児童館
	鵜の木児童館		南馬込児童館
	南雪谷児童館		中央八丁目児童館

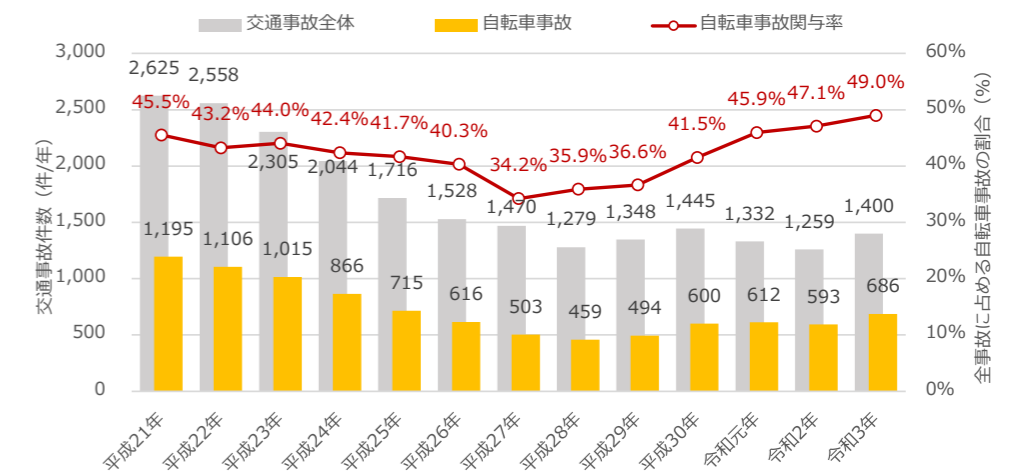


3. 自転車事故の概況

(1) 自転車事故の発生件数

- 区内で発生した自転車事故は平成28年以降増加に転じており、令和3年には686件発生しています。
- 区内の交通事故全体に占める割合は49%に達しています。

■自転車事故の発生件数（第1当事者・第2当事者合計件数から自転車同士の事故件数を除いたもの）

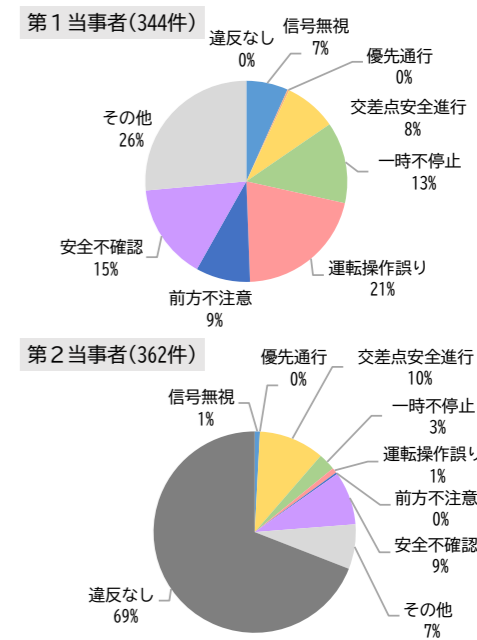
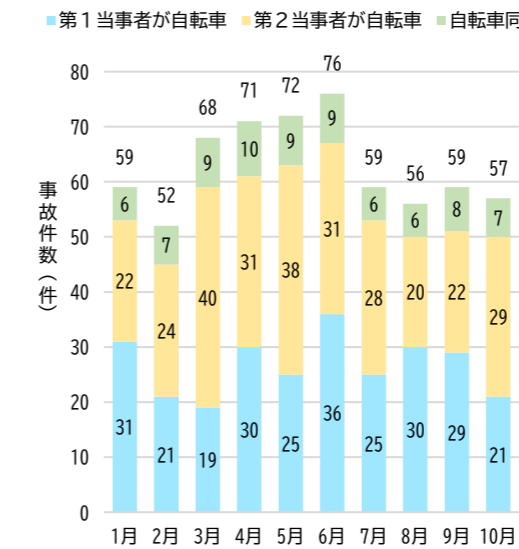


出典：警視庁提供資料を元に作成

(2) 令和4年の月別自転車事故件数の推移

- 自転車事故件数は令和4年3月から6月にかけて70件以上に増加しましたが、7月以降は減少し、60件程度で推移しています。

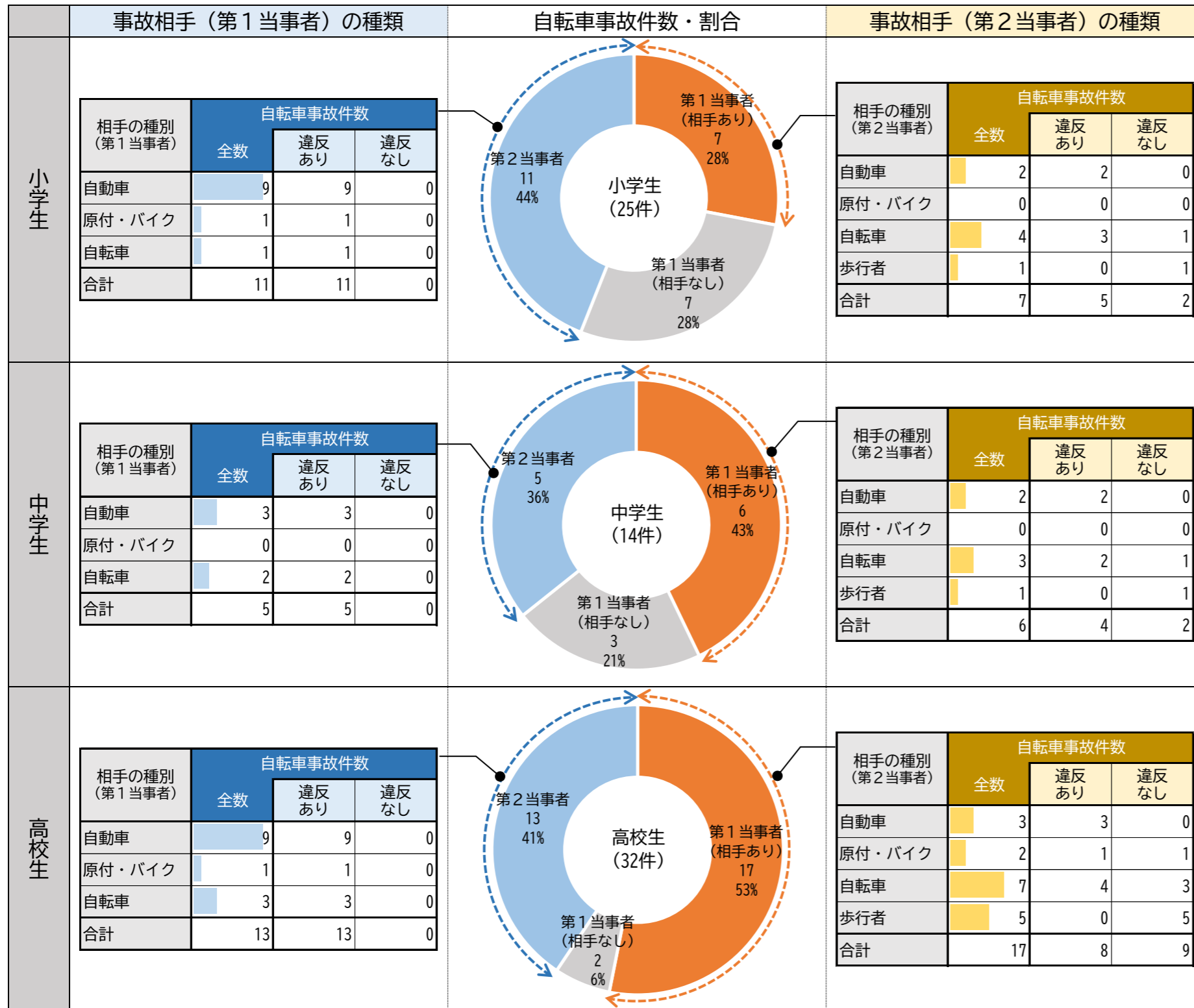
■自転車事故発生件数(令和4年1月~10月) ■自転車事故時の違反内容



出典：警視庁提供資料を元に作成

4. 令和3年の子どもの自転車事故の特性について

- 令和3年に発生した小学生（25件）、中学生（14件）、高校生（32件）の自転車事故について、自転車が第1当事者（相手あり・なし別）又は第2当事者の事故件数を整理しました。
- 小学生の場合、第1当事者（相手あり）が7件であり、相手（第2当事者）の内訳は、自転車4件、自動車2件、歩行者1件となっています。なお、相手の「違反なし」は、自転車、歩行者で各1件となっています。また、第2当事者が自転車の事故は11件であり、相手（第1当事者）の内訳は、自動車9件、原付・バイク1件、自転車1件となっています。第2当事者が自転車の事故では、第1当事者の大半が自動車となっています。
- 第1当事者（相手あり）と第2当事者の事故件数を各年齢層で比較すると、小学生では第2当事者としての事故の方が多いのに対し、中学生になるとほぼ同数、高校生になると第1当事者としての事故の方が多くなっています。
- 自転車が第1当事者の場合において、小学生が歩行者で第2当事者となったケースは1件ありましたが、中学生と高校生が歩行者で第2当事者となったケースはありませんでした。



※相手(第1当事者)の種類が自転車の場合の小学生、中学生、高校生(第2当事者)の種類は全て自転車です。

◆自転車が第1当事者の場合の事故件数

第2当事者		件数(件)
歩行者	小学生	1
	中学生	0
	高校生	0

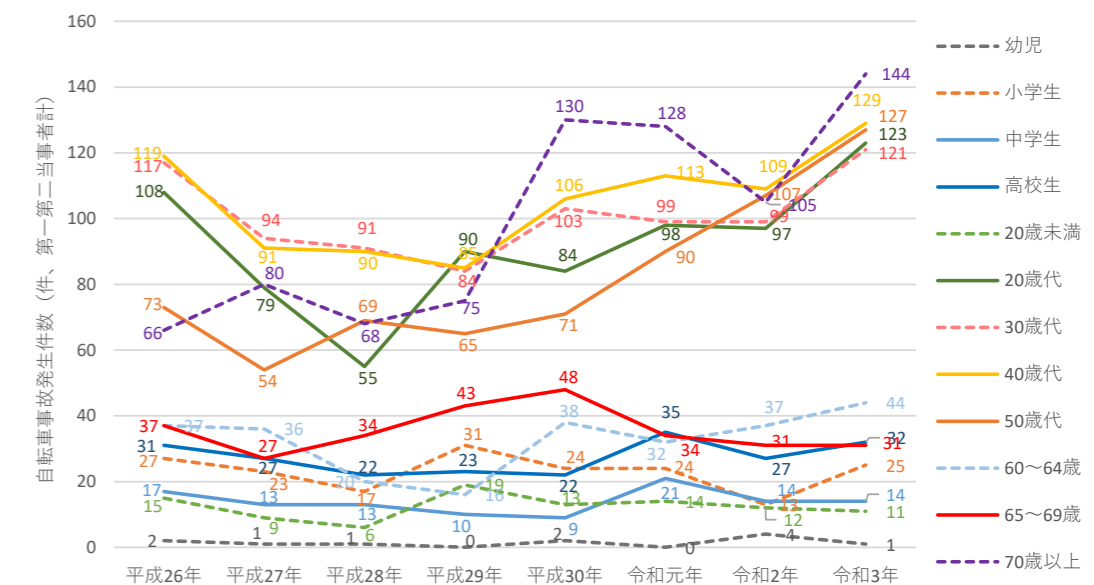
※自転車が第1当事者で、歩行者が第2当事者の場合の事故件数は、第1当事者側の年齢層の自転車事故件数と、第2当事者側の年齢層の歩行者事故件数で集計されています。

【用語解説】

「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいいます。

「第2当事者」とは、交通事故の当事者のうち、第1当事者以外の者であり、事故の原因となった過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には人身損傷程度の重い者をいいます。単独事故の場合には、常に車両等の運転者を第1当事者とし、その相手方となった物件等を第2当事者としています。

【参考】年齢層別の区内自転車発生件数(第1当事者・第2当事者合計)



出典：警視庁提供資料を元に作成

		令和5年度												令和6年度
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
駐車対策協議会	決めごと	【とめる】前年度の実績確認・本年度の取組検討 ※事業の実施		【はしる】前年度の実績確認・本年度の取組検討 ※事業の実施		【まもる】前年度の実績確認・本年度の取組検討 ※事業の実施		本年度の進捗報告・次年度の取組検討		次年度の取組目標の設定等				
	会議			第1回 (6月)							第2回 (1月)			
活用推進委員会	決めごと	【たのしむ】前年度の実績確認・本年度の取組検討 ※事業の実施		本年度の進捗報告・次年度の取組検討		次年度の取組目標の設定等								
	会議		第1回 (5月)						第2回 (12月)					
実施する取組み	とめる	蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備に伴う各種方針決定（運営形態、方法等）							蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備に向けた庁内調整					
		自転車条例改正に向けた検討（蒲田駅東口地下自転車駐車場に係わる運営形態・料金改定、附置義務制度における用途変更等）												
		旧蒲田清掃事務所跡地の整備		旧蒲田清掃事務所跡地を活用した暫定自転車駐車場の運用、蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場改修のための実施設計										
		需給バランスを考慮した自転車駐車場配置・運用見直し、放置自転車対策業務の効率化検討												
	はしる	区営自転車等駐車場への機械設備の導入												
		自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の継続実施（令和5年度末までに完成予定） ※交通量調査による基礎データ収集、自転車利用者等への周知・啓発は継続的に実施												
	まもる	シェアサイクルの運用（重点的かつ効果的にポートを拡充、イベントでのシェアサイクル活用の推進）												
		保育園や児童館、小中学校や高齢者等への交通安全教育等の事業見直し及び継続実施												
	たのしむ	新たな交通安全教育機会等の展開（高校生・大学生に向けた周知、啓発の検討及び実施 企業・商店街と連携した周知、啓発の検討及び実施）												
		都民のつと (4月)			交通安全協議会 (7月)									
自転車活用啓発等の実施（はねびん健康ポイントアプリとの連携、散走の区民展開の検討、他イベント連携等）							区民スポーツまつり (10月)	OTA ふれあいフェスタ (11月)	エコフェスタワンダーランド (2月)					
OTA サイクルフェスタ 2023 開催に向けた企画・調整等								OTA サイクルフェスタ (11月)	OTA サイクルフェスタ 2024 開催に向けた企画・調整等					
シェアサイクルポートの設置推進、羽田空港周辺へのサイクリング拠点設置の検討等														

大田区自転車等総合計画の主な指標について

項目		現状値 (計画策定時)		参考値	評価の目安 となる数値	出典
		元年度	2年度	3年度	13年度	
放置自転車台数	台	955	835	514	500	駅前放置自転車等の現況と対策 ※各年10月の任意の1日に調査した台数
(前回比)		+68	-120	-321	-	
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			50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※次回調査は令和7年度予定
(前回比)		-	-	-	-	
自転車ナビマーク・ナビライン の認知度	%	75.9		78.3	90.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「知っていて、通るようにしている」「知っていた が、意識して通ったことはない」の合計
(前回比)		-	-	+2.4	-	
車道左側通行を 遵守していない人の割合	%	24.0		21.9	18.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		-	-	-2.1	-	
自転車事故件数	件	612	593	686	340	大田区交通安全のあらまし ※各年1月～12月の件数
(前回比)		+12	-19	+93	-	
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		90.5	67.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よくある」「ときどきある」の合計
(前回比)		-	-	+1.6	-	
自転車利用者の割合	%	63.3	59.3	67.8	70.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よく使う」「たまに使う」の合計
(前回比)		+0.9	-4.0	+8.5	-	
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		16.1	24.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		-	-	+3.0	-	
シェアサイクルの認知度	%	36.5	33.9	37.0	50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		+6.4	-2.6	+3.1	-	
シェアサイクルの年間利用回数	回	324,730	446,780	538,515	547,500	運営事業者提供データ
(前回比)		+182,228	+122,050	+91,735	-	

※主な指標は、目標像にどれだけ近づいたかを評価するためにモニタリングする主なデータです。計画の評価に際しては、主な指標や関連データをモニタリングするとともに、施策の成果や外的要因を含めて総合的に行っていきます。