

# 交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和8年4月21日開催分)

## ○所管事務報告 3件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者(所管課長名等)
まちづくり推進部	1	交通不便地域における日常の移動や公共交通に関するアンケート結果等について	11	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
都市基盤整備部	2	蒲田駅東口環八横自転車駐車場改修工事について	9	厚川 都市基盤計画調整担当課長
	3	大田区コミュニティサイクル事業について	10	厚川 都市基盤計画調整担当課長

## 交通不便地域における日常の移動や公共交通に関するアンケート結果等について

## 1 調査目的

交通不便地域内への交通導入検討にあたり、地域の移動実態や交通ニーズを把握するため

## 2 対象範囲

区内の交通不便地域のうち田園調布地域と中馬込地域

## 3 実施期間

田園調布地域 令和7年10月28日～12月26日

中馬込地域 令和7年11月21日～12月26日

## 4 実施方法

Web アンケートおよび紙アンケート

## 5 回収数

761 票（田園調布地域:461 票、中馬込地域 191 票、その他地域:109 票）

## 6 集計結果

別紙参照

## 7 今後の予定

令和8年5月18日(予定): 地域公共交通会議(交通不便地域の取組状況等を報告)

令和8年5月下旬以降 : 地域が主体となった検討会(協議会)で運行計画等を検討

※検討の結果、導入見送りの場合もあり

令和9年度以降 : 実証運行

日常の移動や公共交通に関するアンケート  
集計結果（概要版）

令和8年3月  
大田区

---

## 目 次

---

第1節 アンケートの概要.....	1
1. 調査目的.....	1
2. 調査方法.....	1
3. 調査結果.....	1
第2節 アンケートの結果.....	2
1. 年齢.....	2
2. 住まい.....	2
3. 運転免許証の保有状況.....	3
4. 公共交通以外で普段利用可能な交通手段.....	3
5. 最寄り駅・バス停の状況.....	4
6. 買物（生鮮食品）で最も利用するお店.....	6
7. 最も利用するお店への移動手段.....	8
8. 最も通院頻度が高い医療機関.....	9
9. 医療機関への移動手段.....	11
10. 買物（生鮮食品）、通院以外の外出目的と移動手段.....	12
11. 地域で外出時（買物、通院、その他の用事）に困っていることや不便に感じていること.....	13
12. 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え.....	14
13. 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件.....	15
14. 問6-2で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用する頻度.....	16
15. 自由意見.....	17
第3節 総括.....	19
1. アンケート結果から得られた主な知見.....	19
2. 各地域の考察.....	19

## 第1節 アンケートの概要

### 1. 調査目的

大田区では、駅やバス停から離れた交通不便地域の改善を図るため、特に高齢者や子育て世帯など移動支援が必要な方を対象とした交通サービスの導入を検討している。本アンケートは、導入検討にあたり、地域住民の移動実態や交通ニーズを把握することを目的として実施したものである。

### 2. 調査方法

#### 1) 調査対象

区内の公共交通不便地域（鉄道駅から 500m 以上かつバス停から 300m 以上離れている地域）のうち、田園調布地域及び中馬込地域在住の住民

- ・田園調布地域：田園調布三丁目、田園調布四丁目、田園調布五丁目
- ・中馬込地域：中馬込一丁目、中馬込二丁目、中馬込三丁目、西馬込一丁目、西馬込二丁目、上池台五丁目、仲池上一丁目、仲池上二丁目

#### 2) 集計期間

田園調布地域：令和 7 年 10 月 28 日（火）～12 月 26 日（金）

中馬込地域：令和 7 年 11 月 21 日（金）～12 月 26 日（金）

#### 3) 回答方法

Web アンケートと紙アンケートの二通りで実施

- ・Web アンケート（二次元コード読込）
- ・紙アンケート（特別出張所などの公共施設に設置したアンケート回収箱にて回収）

### 3. 調査結果

#### 1) 回収票数

761 票

##### 【内訳】

- ・田園調布地域：461 票（Web：363 票、紙：98 票）
- ・中馬込地域：191 票（Web：88 票、紙：103 票）
- ・その他地域※：109 票（Web：21 票、紙：88 票）

※調査対象地域外の在住者からの回答は、「その他地域」として集約した。

※本資料内の図表等は、端数処理の影響により、パーセント等の構成比の合計が 100 にならない場合がある。

※本資料は、体裁の都合上、集計結果報告書の詳細版の掲載順と一部異なる場合がある。

## 第2節 アンケートの結果

### 1. 年齢

<田園調布地域>

- ・60歳以上が62.1%を占めている。

<中馬込地域>

- ・60歳以上が73.3%を占めている。
- ・30歳代が11.0%を占め、田園調布地域（3.7%）よりも多い。

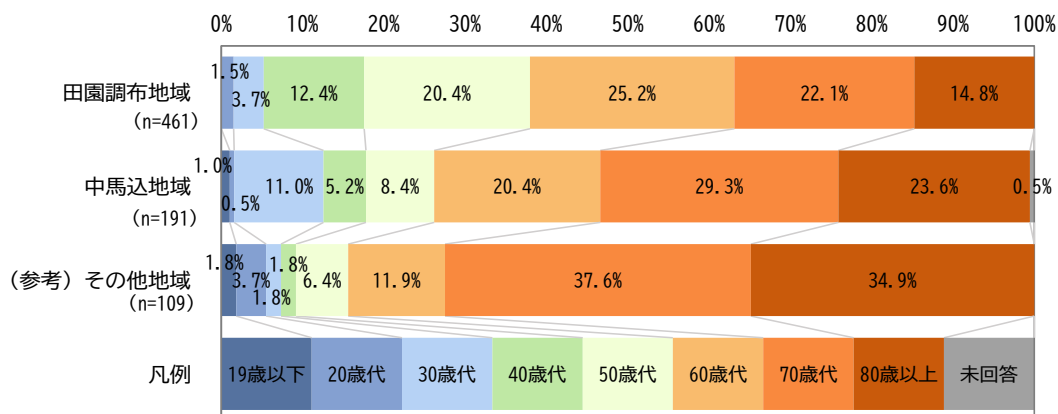


図 1 年齢 (問 1-1)

### 2. 住まい

<田園調布地域>

- ・「田園調布五丁目」の住者が77.4%と多数を占めている。

<中馬込地域>

- ・各町丁目に分散して回答が得られている。

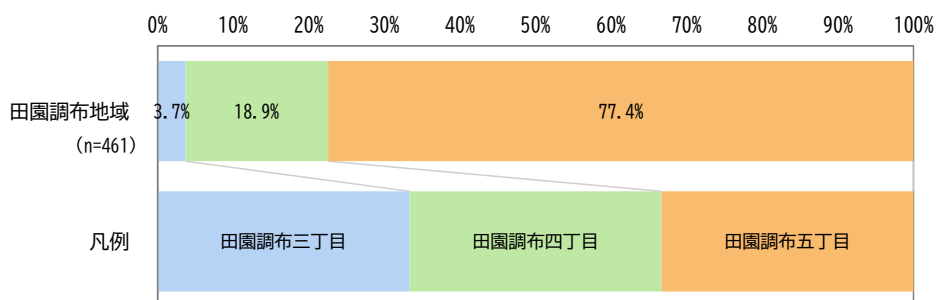


図 2 住まい (田園調布地域) (問 1-3)

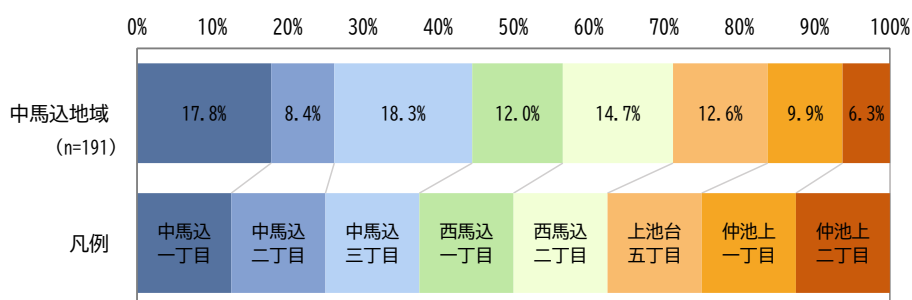


図 3 住まい (中馬込地域) (問 1-3)

### 3. 運転免許証の保有状況

<田園調布地域>

・「免許あり」と回答した方が72.5%と、多数を占めている。

<中馬込地域>

・「免許あり」と回答した方は47.1%に留まる。また、「自主返納者(18.8%)」と「非保有者(30.4%)」を合わせると49.2%と半数近くに達する。

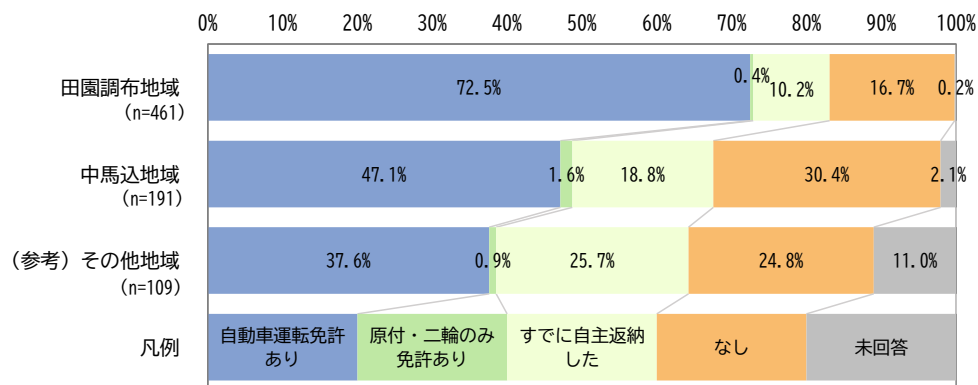


図 4 運転免許の保有状況 (問 1-5)

### 4. 公共交通以外で普段利用可能な交通手段

<田園調布地域>

・「自家用車(自分の運転)」(52.7%)が最多の回答である。

<中馬込地域>

・「自転車」(48.7%)が最多の回答であり、地域間で主要な交通手段が異なる。

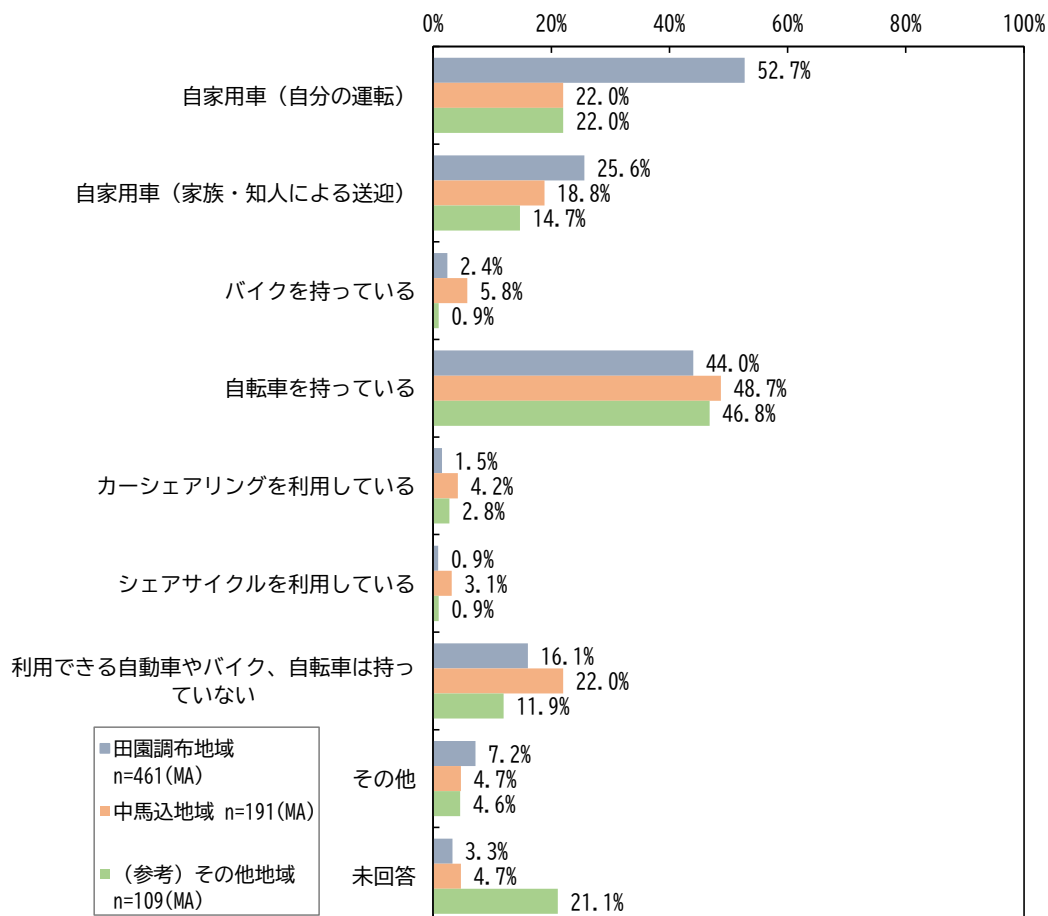


図 5 公共交通以外で普段利用可能な交通手段 (問 1-9)

## 5. 最寄り駅・バス停の状況

### <田園調布地域>

- ・最寄りの駅については、「田園調布駅」と答えた回答者の割合が82.6%と高い。
- ・最寄りのバス停については、多摩堤通りにあり、多摩川駅と二子玉川駅を結ぶ路線が通る「玉川温室村」(28.9%)と「田園調布五丁目」(24.1%)が、回答の半数を占めている。

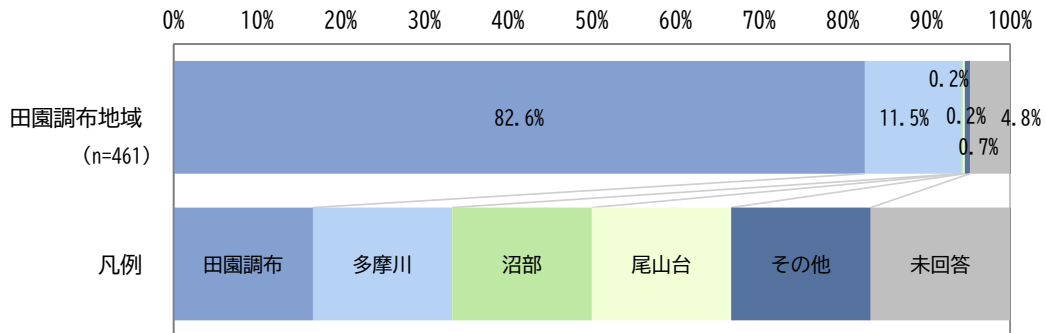


図 6 最寄り駅 (田園調布地域) (問 1-8)

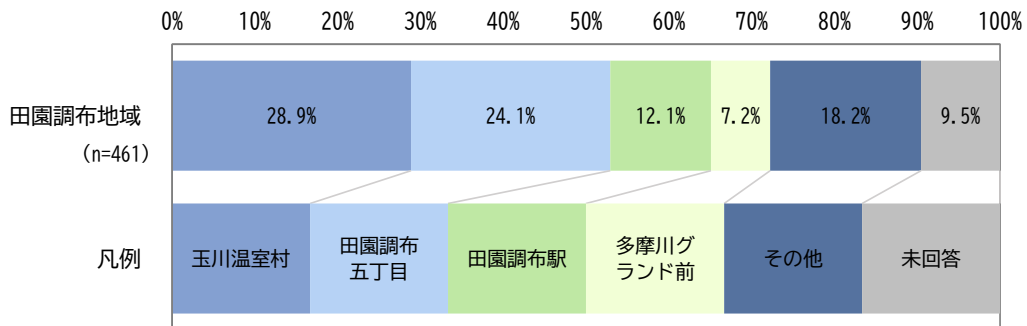


図 7 最寄りバス停 (田園調布地域) (問 1-8)

### <中馬込地域>

- ・最寄りの駅については、「西馬込駅」(52.4%)や「馬込駅」(38.2%)の回答が他の駅と比較して多い。
- ・最寄りのバス停については、回答者の居住地と同様、分散傾向にある。

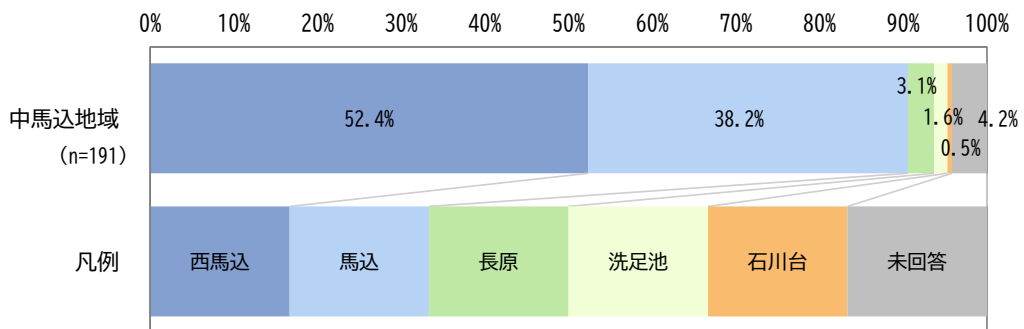


図 8 最寄り駅 (中馬込地域) (問 1-8)

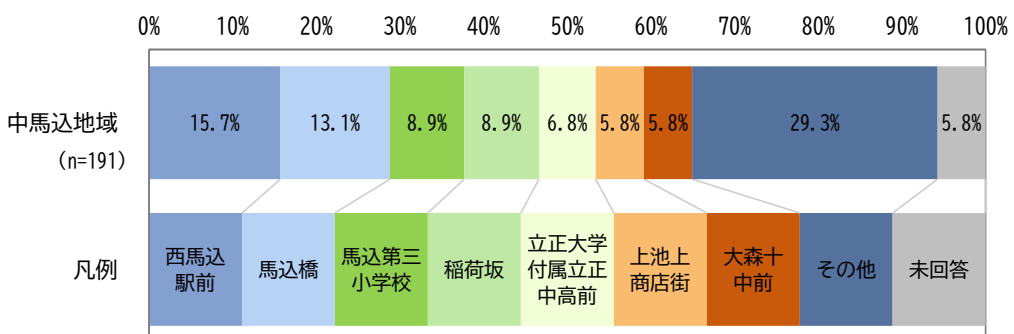


図 9 最寄りバス停 (中馬込地域) (問 1-8)

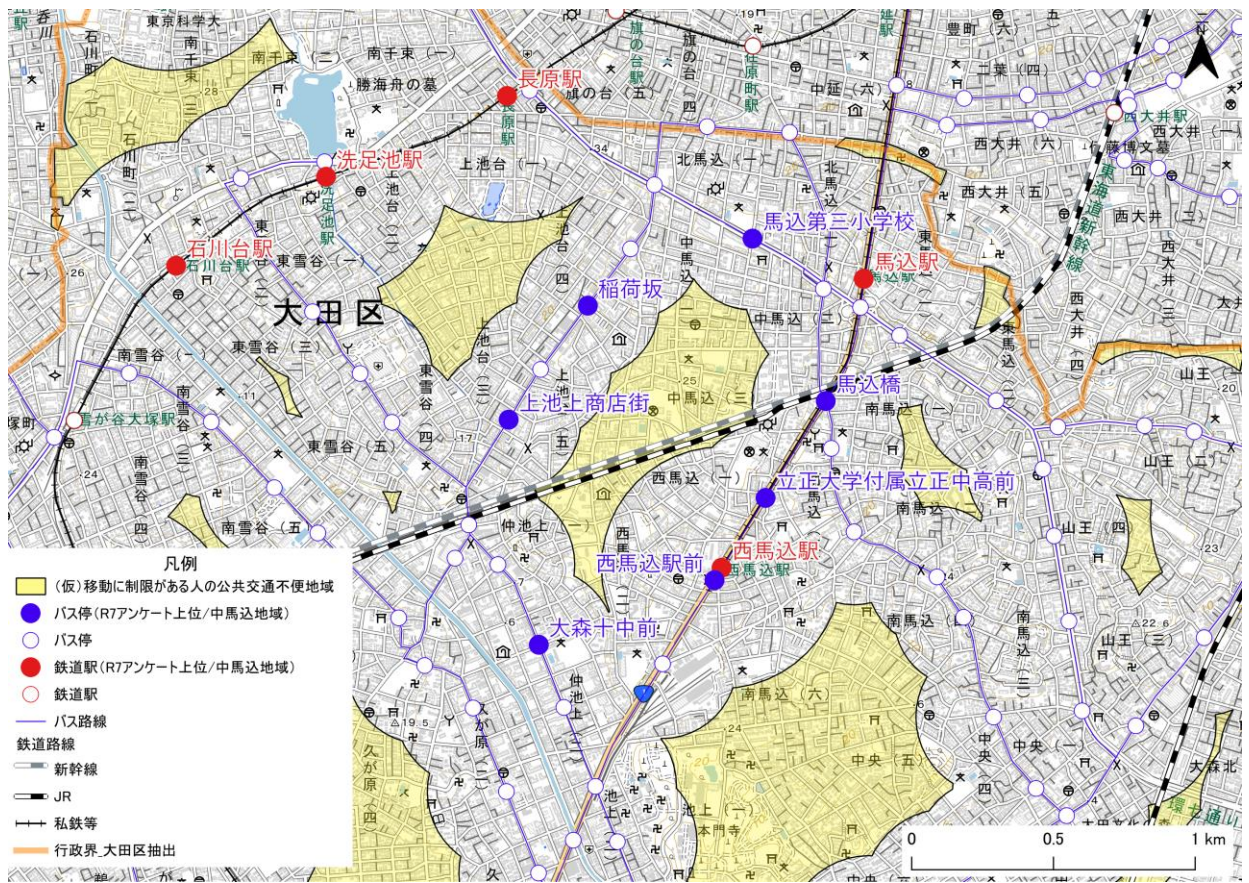
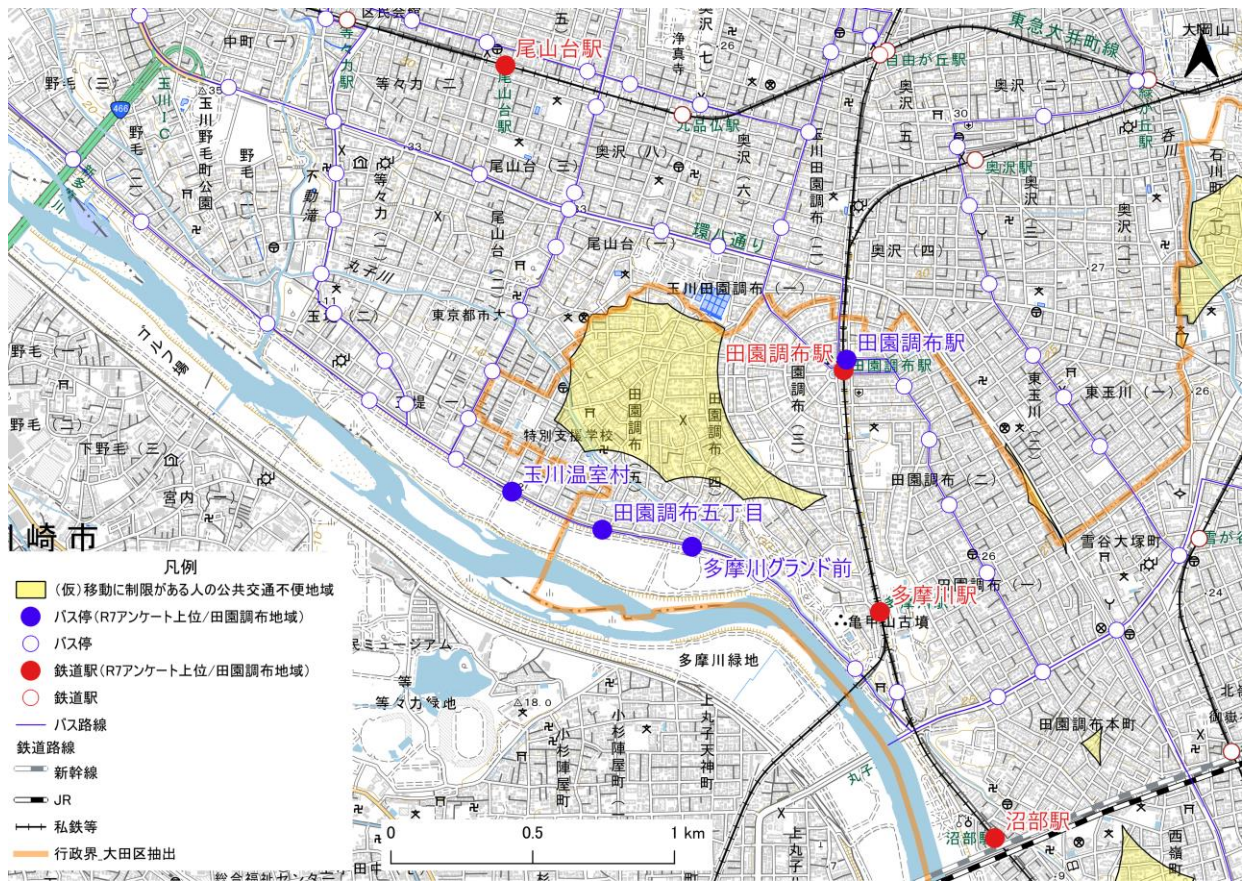


図 10 アンケート上位回答の駅・バス停（上：田園調布地域、下：中馬込地域）

資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

## 6. 買物（生鮮食品）で最も利用するお店

<田園調布地域>

- ・「東急ストア プレッセ田園調布店」（30.8%）の利用が、他の店舗と比べて突出して多い。

<中馬込地域>

- ・ライフ、オーケー、東急ストアなど、複数の店舗に分散している。
- ・店舗名まで記載がある回答を見ると、ライフは「ライフ上池台店」、オーケーは「オーケー仲池上店」、東急ストアは「東急ストア上池台店」の回答が多いことから、店舗名不明の回答についても、これらの店舗を意図して回答している可能性が高い。

表 1 買物（生鮮食品）で最も利用するお店（左：田園調布地域、右：中馬込地域）（問 2-1）

区分	人数	構成比	区分	人数	構成比
東急ストア プレッセ田園調布店	142	30.8%	ライフ（店舗名不明）	25	13.1%
オーケー田園調布店	35	7.6%	オーケー（店舗名不明）	24	12.6%
オーケー（店舗名不明）	28	6.1%	ライフ上池台店	23	12.0%
東急ストア（店舗名不明）	25	5.4%	オーケー仲池上店	15	7.9%
オオゼキ（店舗名不明）	21	4.6%	東急ストア（店舗名不明）	15	7.9%
まいばすけっと（店舗名不明）	21	4.6%	東急ストア上池台店	14	7.3%
オオゼキ尾山台店	18	3.9%	オオゼキ（店舗名不明）	11	5.8%
東急ストア二子玉川ライズ店	17	3.7%	コンフォートマーケット西馬込店	10	5.2%
食品館あおば自由が丘店	12	2.6%	まいばすけっと（店舗名不明）	5	2.6%
ピーコックストア 自由が丘 デュ アオーネ店	10	2.2%	オオゼキ旗の台店	4	2.1%
ライフ（店舗名不明）	9	2.0%	スーパーキタムラ	4	2.1%
まいばすけっと玉堤2丁目店	8	1.7%	マルエツプチ馬込駅前店	4	2.1%
二子玉川ライズ	8	1.7%	東急ストア大森店	3	1.6%
オリンピック下丸子店	7	1.5%	東急ストア池上店	3	1.6%
スーパーバリュー等々力店	7	1.5%	オーケー戸越店	2	1.0%
ナショナル田園	5	1.1%	コンビニ	2	1.0%
生協（宅配を含む）	5	1.1%	生協（宅配を含む）	2	1.0%
ライフ鶴の木店	5	1.1%	その他	15	7.9%
イトーヨーカドーグランツリー武蔵小杉店	4	0.9%	未回答	10	5.2%
東急ストアフレル・ウィズ自由が丘店	4	0.9%	合計	191	100.0%
foodium武蔵小杉	2	0.4%			
イオンスタイル御嶽山駅前	2	0.4%			
オーケー新用賀店	2	0.4%			
オオゼキ御嶽山店	2	0.4%			
オオゼキ雪が谷店	2	0.4%			
オリンピック（店舗名不明）	2	0.4%			
サミットストア（店舗名不明）	2	0.4%			
西友（店舗名不明）	2	0.4%			
その他ネットスーパー、宅配等	2	0.4%			
ヒルママーケットプレイス大岡山店	2	0.4%			
まいばすけっと奥沢8丁目店	2	0.4%			
ライフ目黒八雲店	2	0.4%			
ロピア港北インター店	2	0.4%			
笹屋	2	0.4%			
マルエツ（店舗名不明）	2	0.4%			
ローソン多摩川駅前	2	0.4%			
地産マルシェ田園調布店	2	0.4%			
その他	23	5.0%			
未回答	13	2.8%			
合計	461	100.0%			

※回答者が2名以上の店舗を抽出している（回答者が1名の店舗は「その他」に集約）

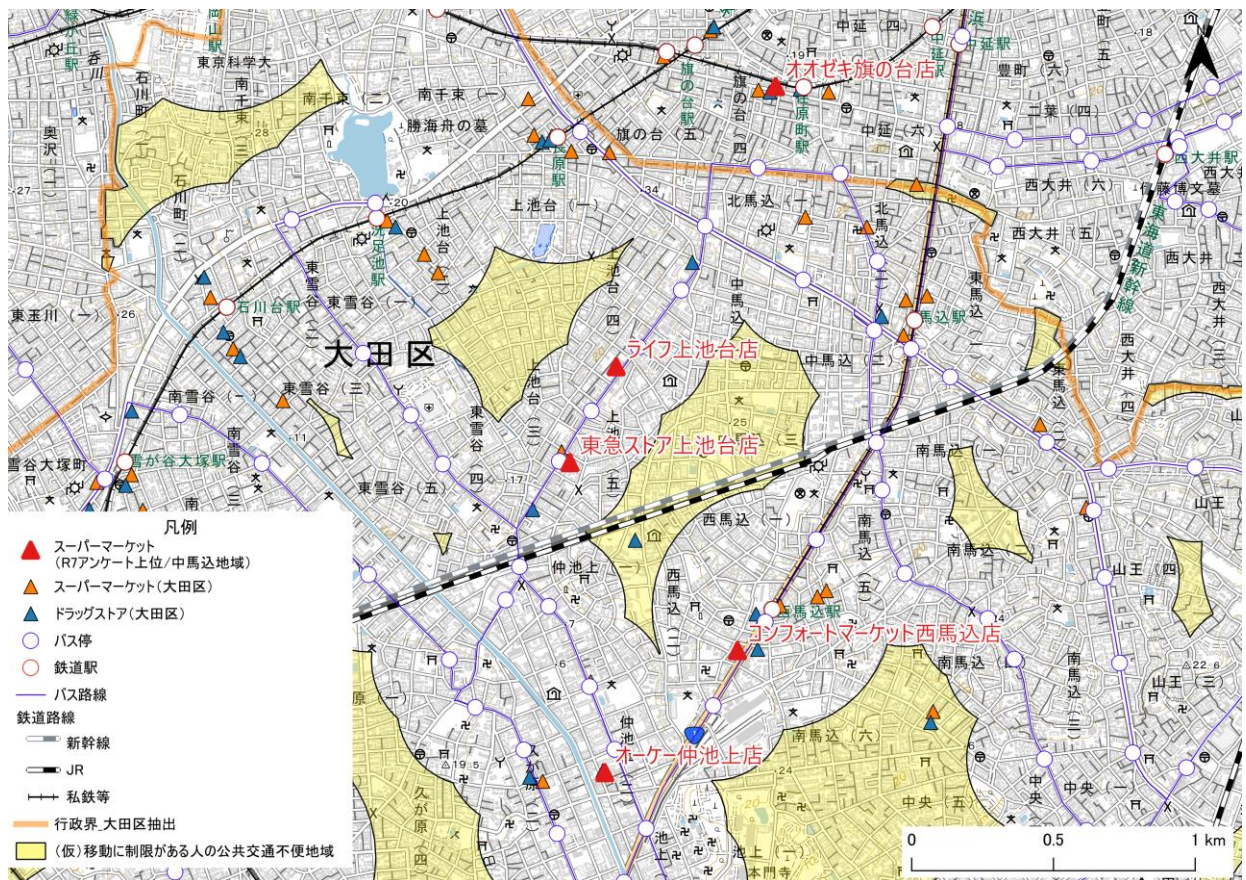
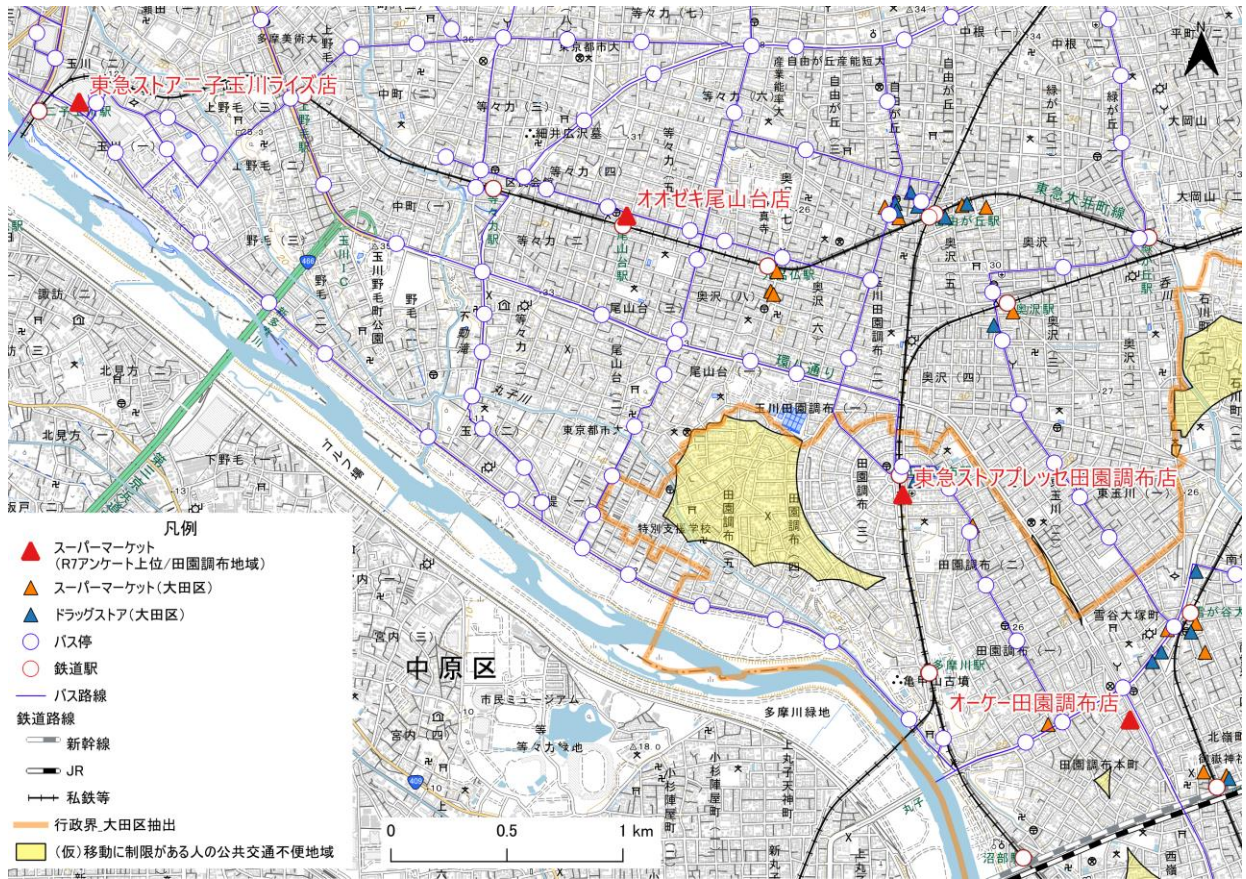


図 11 アンケート上位回答のスーパーマーケット等 (上：田園調布地域、下：中馬込地域)

資料：地理院タイル (淡色地図) を加工して作成

## 7. 最も利用するお店への移動手段

<田園調布地域>

・「自家用車（自分の運転）」（37.5%）が最多であり、「自家用車（家族や知人による送迎）」（13.7%）も他地域と比較して多い。

・「その他」（自由記述）の回答として、「宅配」を利用している回答もみられた。

<中馬込地域>

・「徒歩のみ」（33.0%）と「自転車」（35.1%）が主な移動手段となっている。

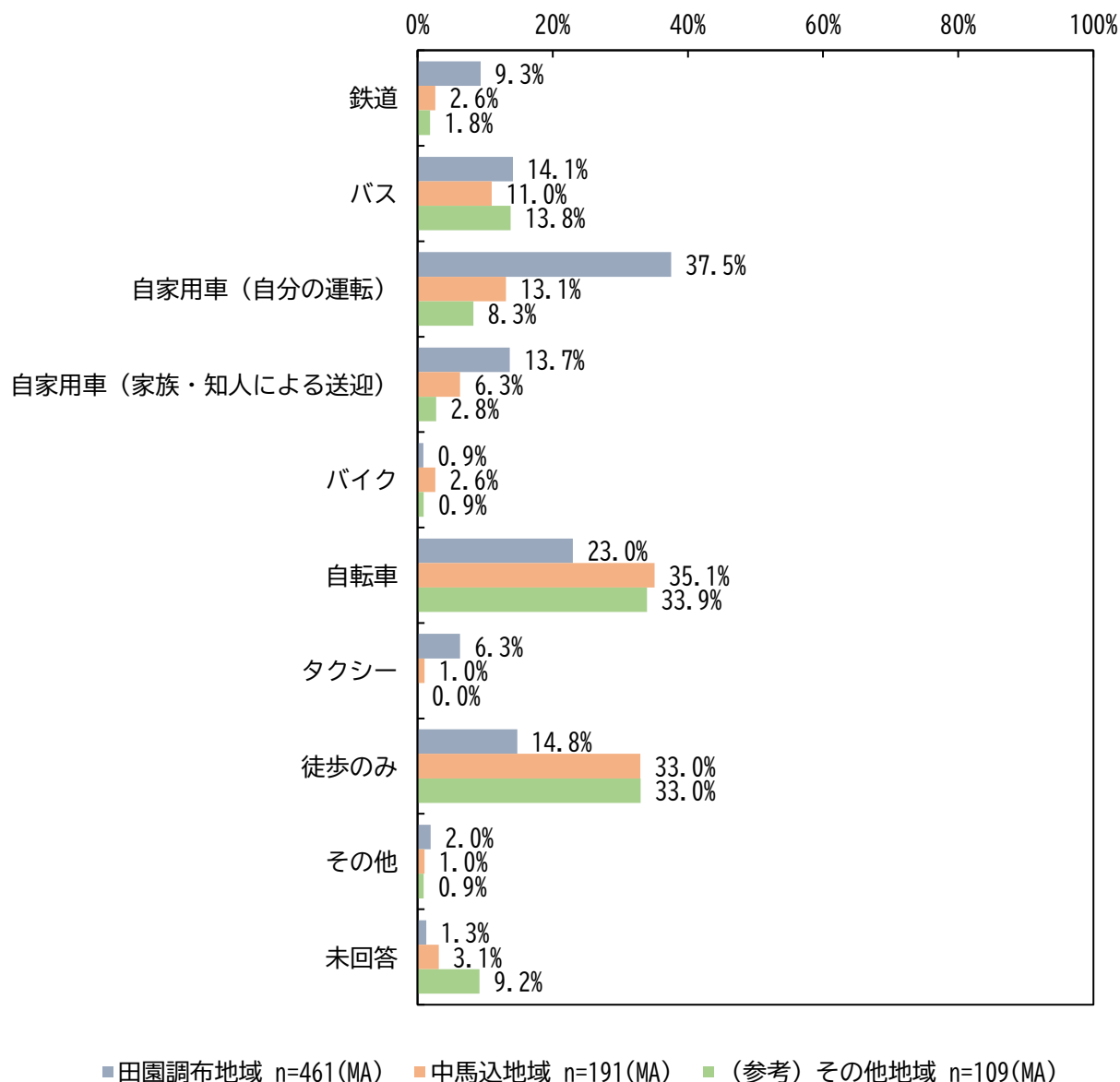


図 12 最も利用するお店への移動手段（問 2-2）

※「徒歩のみ」については、徒歩以外の移動手段を選択していない回答のみを抽出している（以降同様）。

## 8. 最も通院頻度が高い医療機関

### <田園調布地域>

- ・田園調布一丁目の「田園調布中央病院」に通院している方からの回答が、ほかの医療機関と比較して多く寄せられている。

### <中馬込地域>

- ・中馬込一丁目の「馬込中央診療所」に通院している方からの回答が最も多いが、田園調布地域と比べて通院頻度の高い医療機関は、分散傾向にある。

表 2 最も通院頻度が高い医療機関（左：田園調布地域、右：中馬込地域）（問 3-2）

区分	人数	構成比	区分	人数	構成比
田園調布中央病院	40	15.0%	馬込中央診療所	10	7.6%
柳澤博愛医院	15	5.6%	藤井内科クリニック	8	6.1%
国立病院機構東京医療センター	14	5.3%	うえの内科外科医院	7	5.3%
昭和医科大学病院	11	4.1%	昭和医科大学病院	6	4.5%
東急病院	10	3.8%	東京都立荏原病院	5	3.8%
田園小児科クリニック	8	3.0%	大森赤十字病院	5	3.8%
東京田園調布駅前呼吸器内科・内科クリニック	7	2.6%	東邦大学医療センター大森病院	4	3.0%
東邦大学医療センター大森病院	6	2.3%	もろおか整形外科	4	3.0%
田園調布ファミリークリニック	6	2.3%	池上総合病院	4	3.0%
慶應義塾大学病院	5	1.9%	須藤メディカルクリニック	4	3.0%
ふくろうクリニック自由が丘	5	1.9%	中馬込おがわ内科	3	2.3%
東京都立荏原病院	4	1.5%	まごめ内科・腎クリニック	3	2.3%
藤田記念耳鼻咽喉科	4	1.5%	まごめクリニック	3	2.3%
久富医院	4	1.5%	青木医院	2	1.5%
田園調布長田整形外科	4	1.5%	西馬込あくつ耳鼻咽喉科	2	1.5%
田園調布呼吸器・内科クリニック	4	1.5%	東京慈恵会医科大学附属病院	2	1.5%
AR-Ex尾山台整形外科	3	1.1%	つきのわクリニック	2	1.5%
東京医科大学病院	2	0.8%	NTT東日本関東病院	2	1.5%
自由が丘みきブレストクリニック	2	0.8%	千束呼吸器アレルギークリニック	2	1.5%
藤田医院	2	0.8%	田中整形外科	2	1.5%
日本医科大学武蔵小杉病院	2	0.8%	上池上診療所	2	1.5%
東京慈恵会医科大学附属病院	2	0.8%	その他	43	32.6%
竹内内科小児科医院	2	0.8%	未回答	7	5.3%
NTT東日本関東病院	2	0.8%	合計	132	100.0%
柳沢医院	2	0.8%			
池上総合病院	2	0.8%			
その他	90	33.8%			
未回答	8	3.0%			
合計	266	100.0%			

※回答者が2名以上の医療機関を抽出している（回答者が1名の医療機関は「その他」に集約）

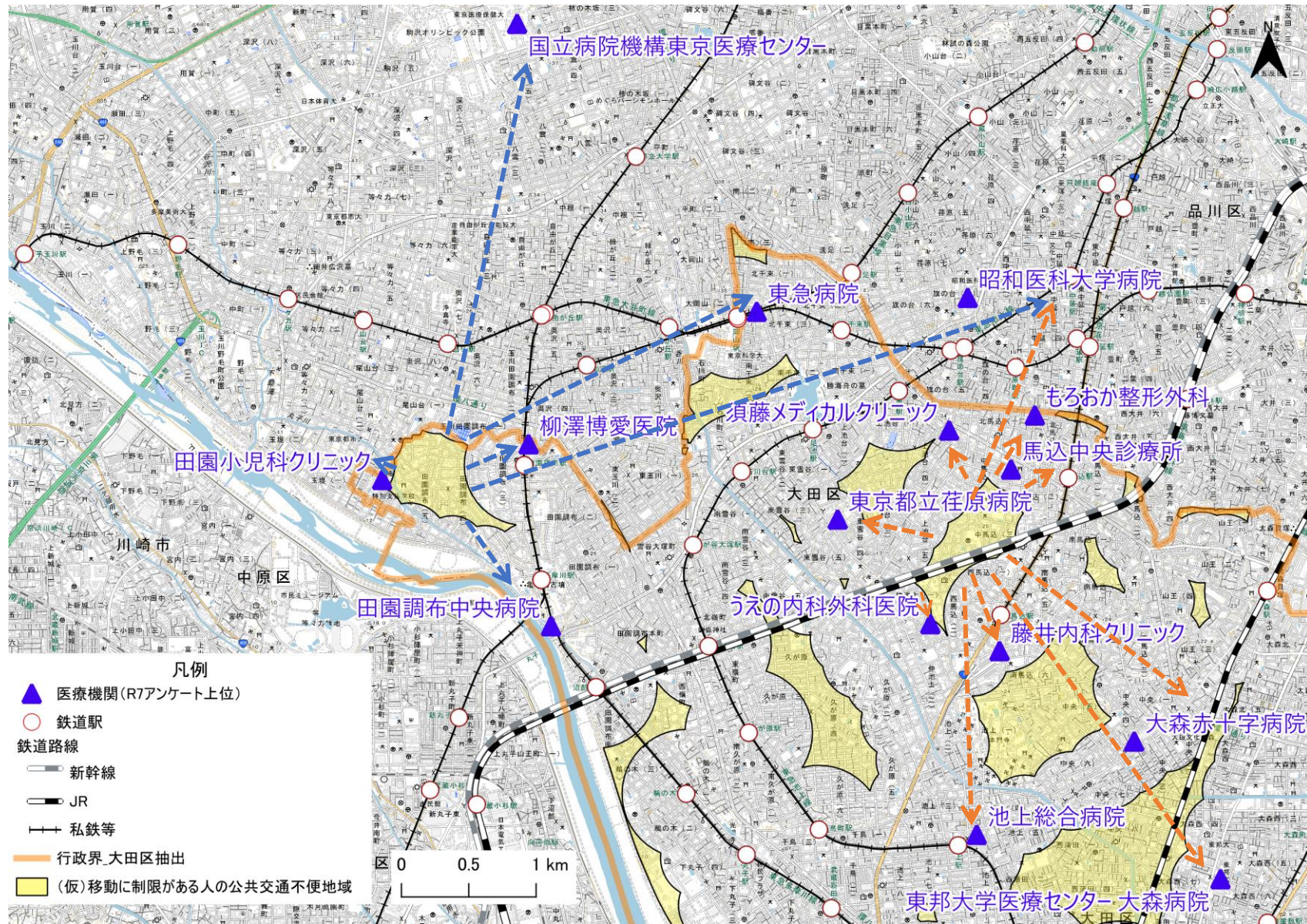


図 13 アンケート上位回答 (上位 3%) の医療機関 (青矢印: 田園調布地域、橙矢印: 中馬込地域)

※医療機関の場所が広範囲に分散しているため、田園調布・中馬込両地域の上位回答を一つの地図にまとめて掲載した。各地域から選ばれた主な行き先を矢印で示している。

資料: 地理院タイル (淡色地図) を加工して作成

## 9. 医療機関への移動手段

<田園調布地域>

・「鉄道」(42.1%)、「路線バス」(28.9%)、「自家用車(自分の運転)」(20.3%)が主に利用されている。

<中馬込地域>

・「徒歩のみ」(35.6%)、「自転車」(26.5%)、「路線バス」(22.0%)が主に利用されている。

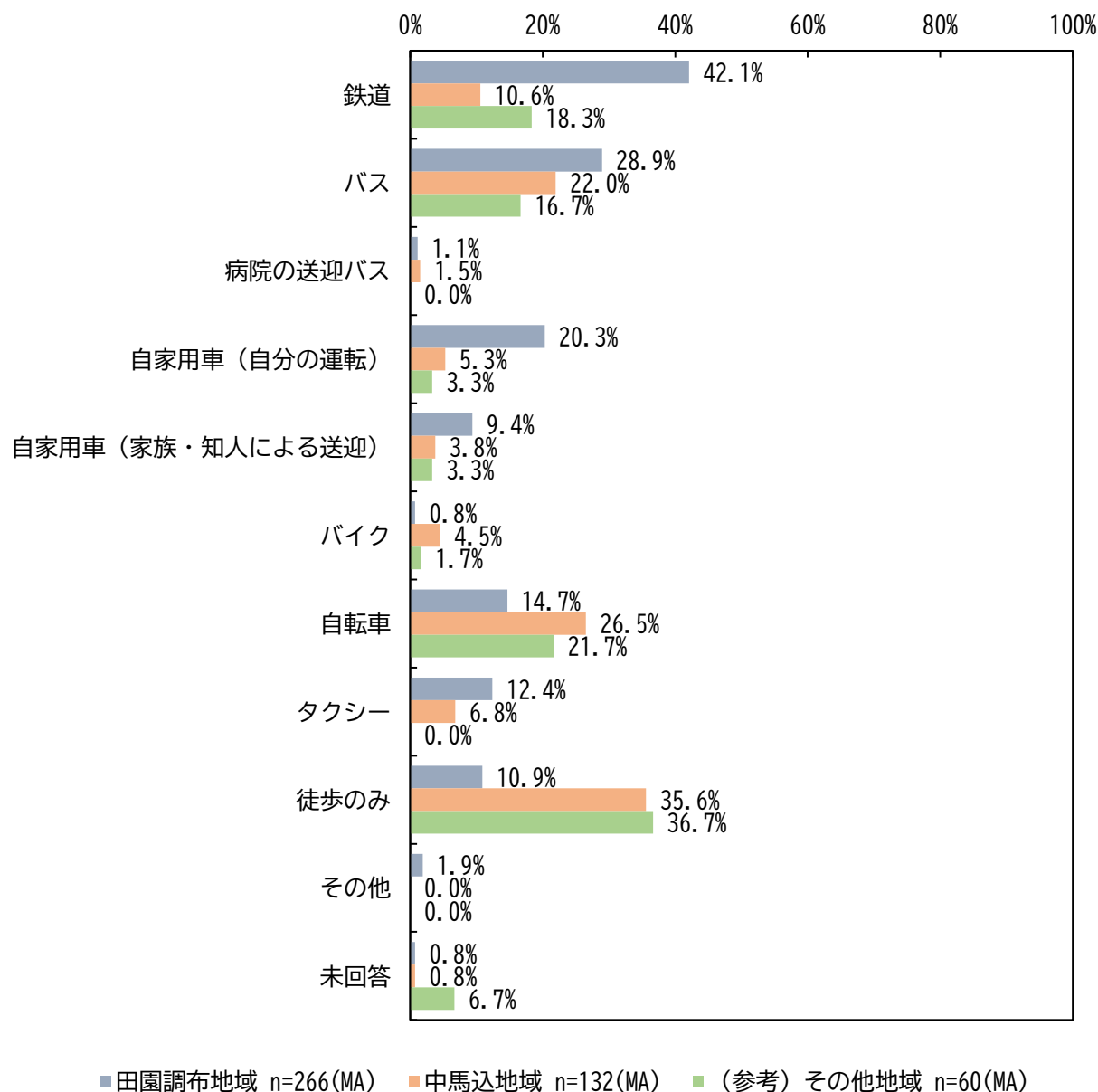


図 14 医療機関への移動手段(問3-3)

※医療機関への移動手段のn数は、問3-1で「定期的な通院をしている」と回答した者

## 10. 買物（生鮮食品）、通院以外の外出目的と移動手段

<共通>

- ・「通勤・通学」（約3割）や「趣味・習い事」（約2割強）が主な外出目的となっている。
- ・移動手段は、「鉄道」利用が最大（田園調布地域 52.9%、中馬込地域 39.3%）、次点で「バス」（田園調布地域 31.2%、中馬込地域 37.7%）が利用されており、主に「通勤・通学」等の広域移動の需要が反映されていると考えられる。

<田園調布地域>

- ・「自家用車（自分の運転、家族・知人による送迎）」の利用が、中馬込地域と比べて特に多い。

<中馬込地域>

- ・「徒歩のみ」や「自転車」での移動が、田園調布地域と比べて特に多い。

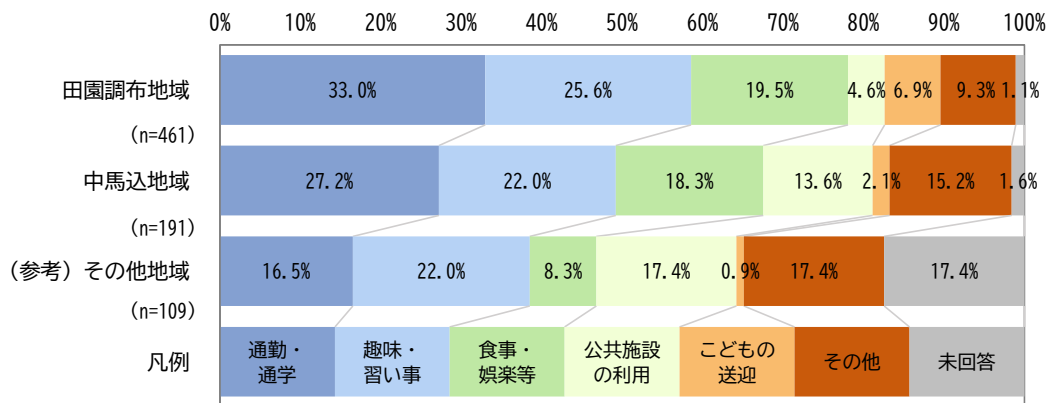


図 15 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（問4-1）

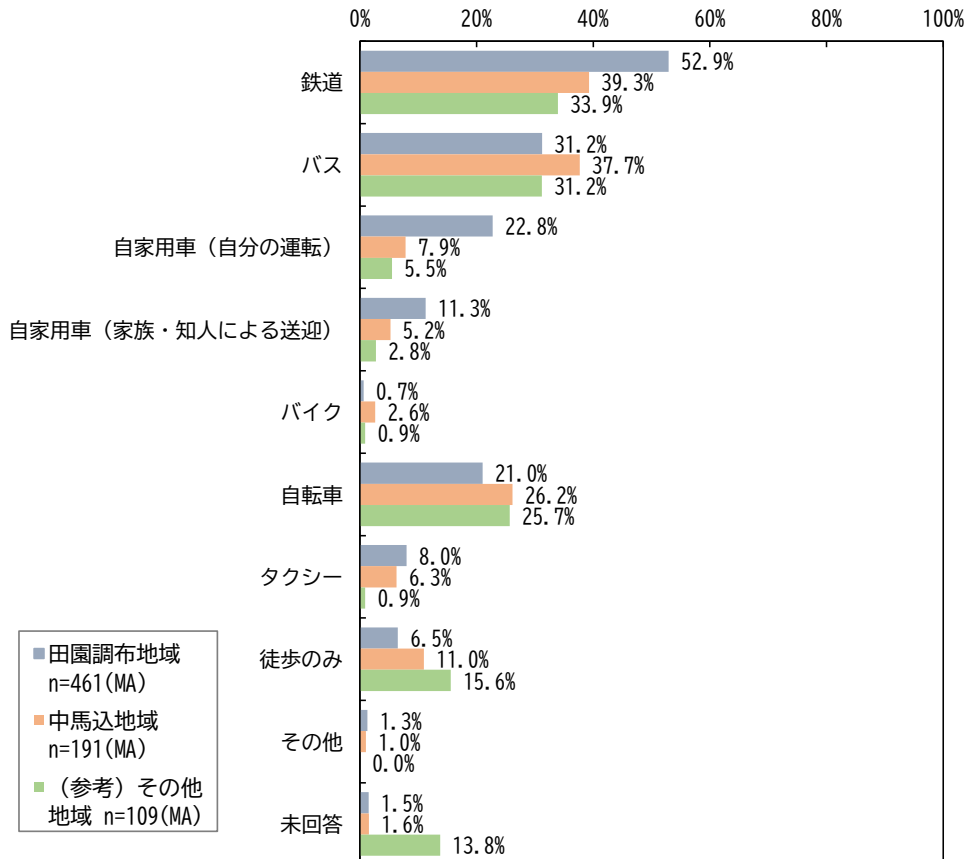


図 16 買物（生鮮食品）、通院以外の外出先への移動手段（問4-2）

11. 地域で外出時（買物、通院、その他の用事）に困っていることや不便に感じていること  
 <共通>

・「階段や坂道が多く、移動が大変」（田園調布地域 64.0%、中馬込地域 45.0%）が最大課題である。

<田園調布地域>

・「その他」（自由記述）の回答では、「タクシーが少ない」や「将来的な不安（免許返納後、年を取ってからの健康に対する不安）」などの回答が挙げられている。

<中馬込地域>

・「特に困っていることはない」（23.0%）が、「利用できる交通手段が少ない」（22.0%）や「天候による影響を受けやすい」（24.6%）と同水準となっている。

・「その他」（自由記述）の回答では、「大森・蒲田方面へのアクセスが不便」といった回答が複数寄せられている。

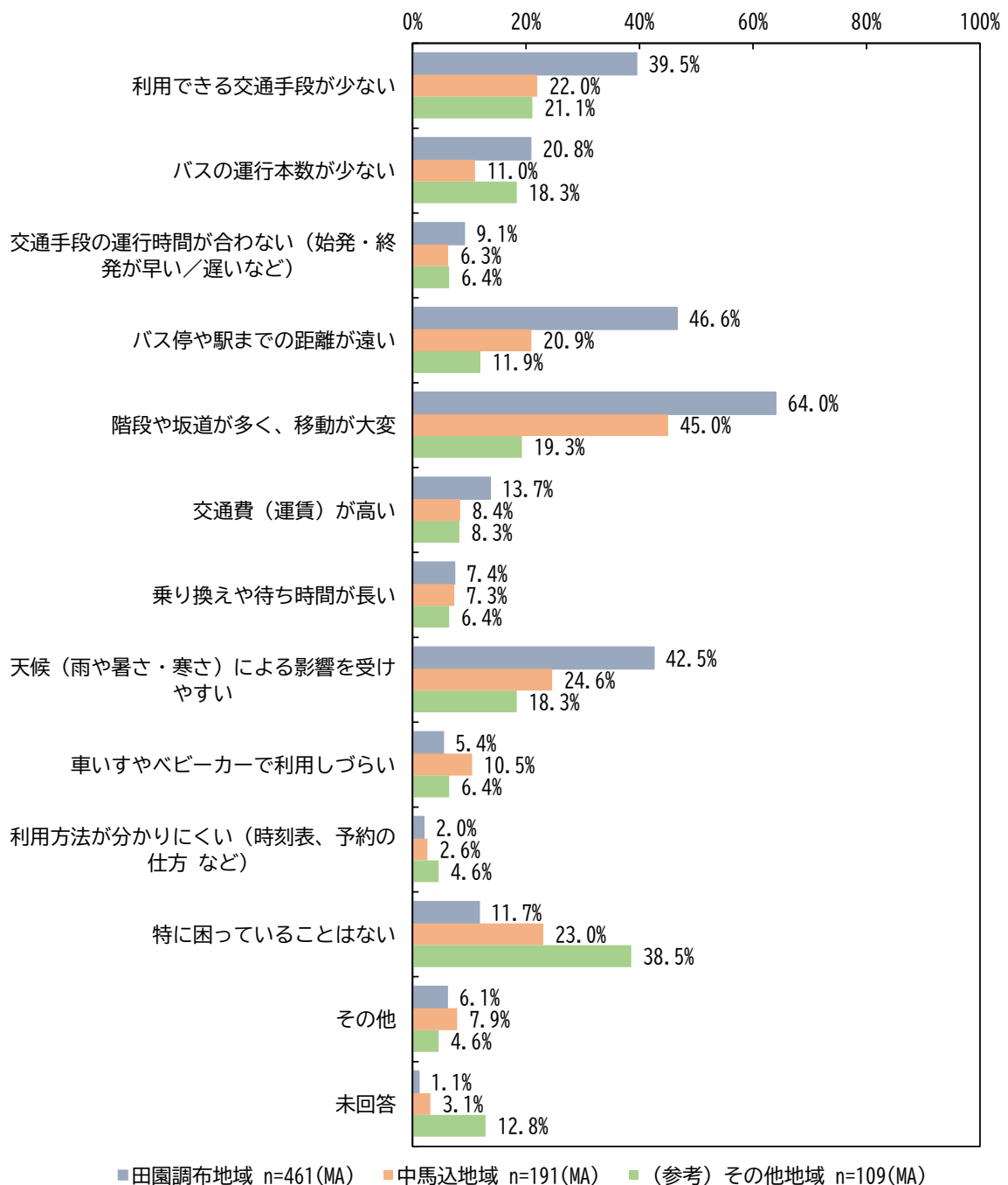
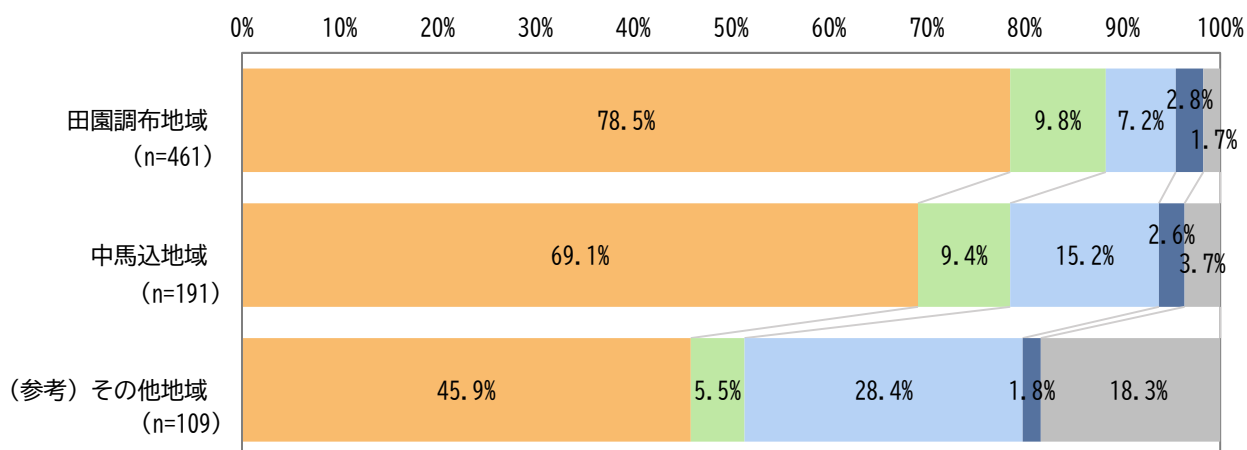


図 17 外出時の困りごとや不便に感じること（問 5-1）

## 12. 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え

<共通>

- ・「住民主体の計画・導入に賛成する」について、田園調布地域 78.5%、中馬込地域 69.1%と、その他地域 (45.9%) と比較して、関心の高さがうかがえる。
- ・一方、「新しい交通手段は必要だが、住民主体の計画・導入に反対する」(約1割) や、「新たな交通手段は必要ない」(約1~1.5割) という意見も各地域ともにみられることから、地域交通を検討する上では、住民の意見を丁寧に聞きながら進めていく必要がある。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 18 交通手段の導入のための取組に対する考え (問 6-1)

### 13. 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件

<共通>

- ・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」（田園調布地域 68.8%、中馬込地域 53.4%）や、「利用料金の手ごろさ」（田園調布地域 42.7%、中馬込地域 41.4%）を求める意見が多い。

<田園調布地域>

- ・上に挙げた意見のほか、「運行頻度が十分で待ち時間が無い」、「予約なしでも利用できる」ことへの要望も多い。
- ・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」、「運行頻度が十分で待ち時間が短い」、「予約なしでも利用できる」などは、田園調布地域の回答割合が中馬込地域より多い。

<中馬込地域>

- ・上に挙げた意見のほか、「予約なしでも利用できる」ことへの要望も多い。
- ・「車いすやベビーカーでも利用しやすい」、「曜日・時間帯の希望に合った運行がある」、「他の交通機関や既存サービス（JR・バスなど）への乗り継ぎがしやすい」、「スタッフや運転手の対応が親切で安心できる」などは、中馬込地域の回答割合が田園調布地域より多い。

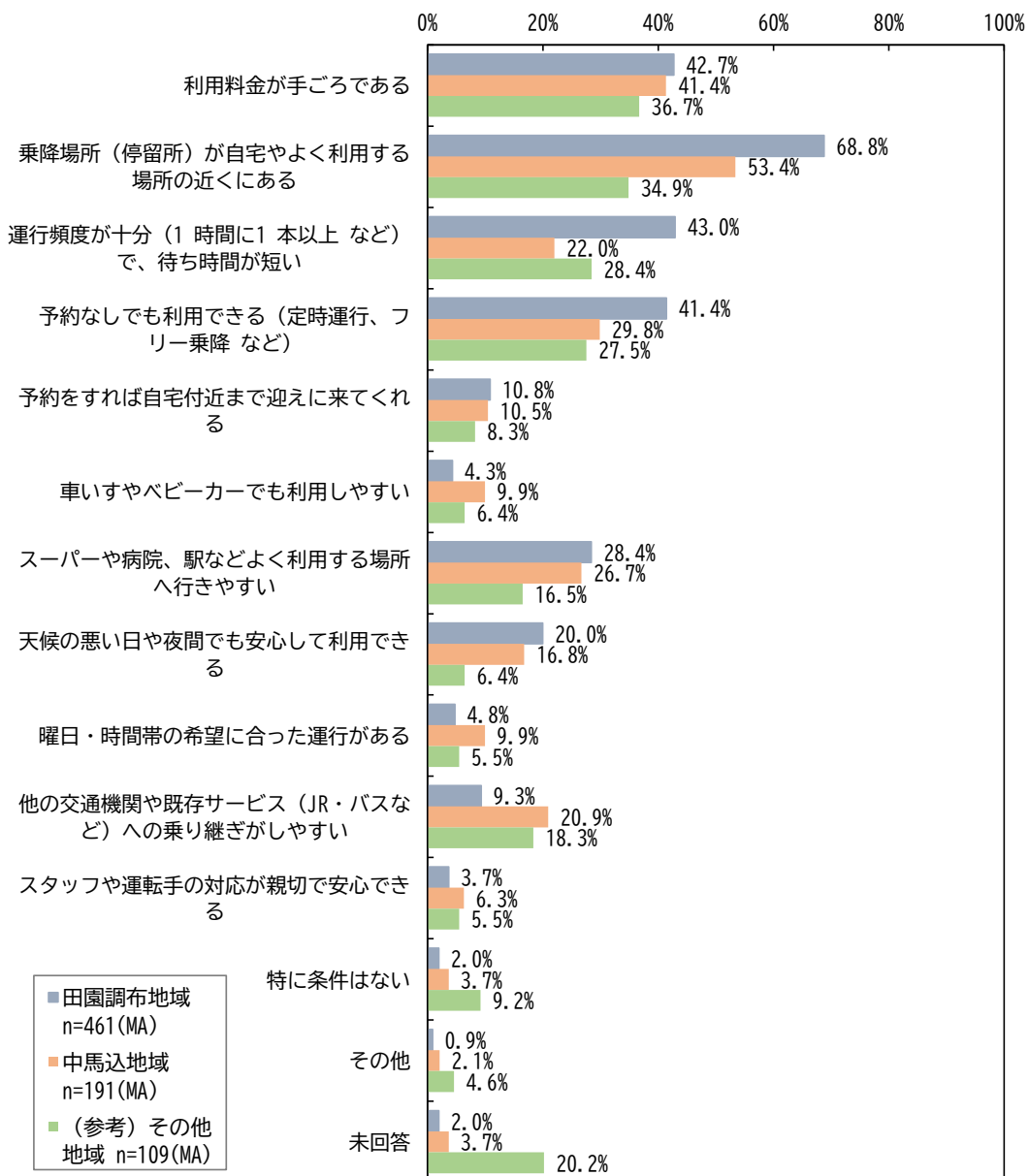


図 19 利用したい条件（問 6-2）

<共通>

- ・問 6-2 で「利用料金が手ごろである」と回答した方について、具体的な金額を尋ねたところ、「100円～299円」の回答が田園調布地域で70.0%、中馬込地域で65.8%と、半数以上を占めている。

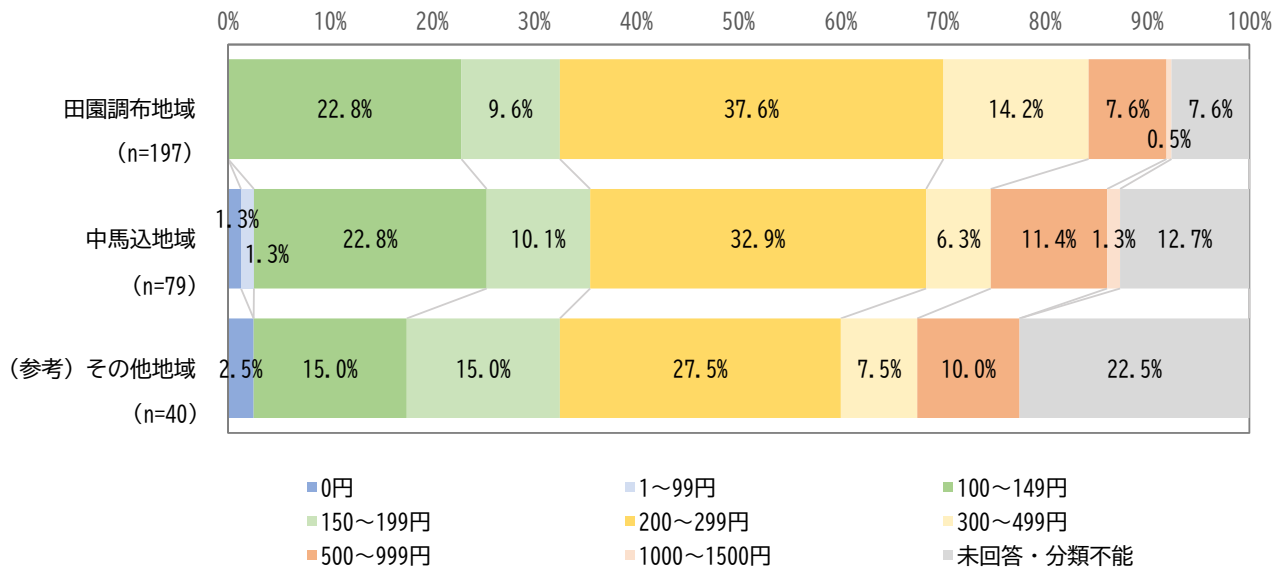


図 20 「利用料金が手ごろである」の具体的な金額（問 6-2）

※n 数は、問 6-2 で「利用料金が手ごろである」と回答した者

14. 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用する頻度

<田園調布地域>

- ・「週 3 日以上」利用したいと答えた回答者が 58.6%と、実用的な交通手段としての期待感がうかがえる。

<中馬込地域>

- ・「週 3 日以上」利用したいと答えた回答者が 42.9%と、田園調布地域と比べると使用頻度の想定が低い。

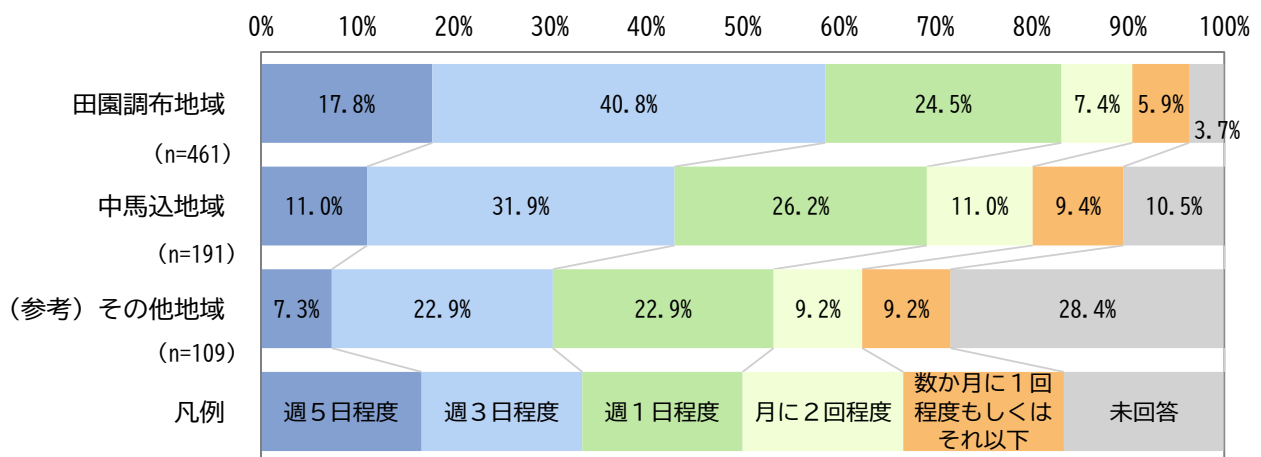


図 21 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度（問 6-3）

## 15. 自由意見

<田園調布地域>

- ・田園調布駅へのアクセス改善に関する意見が特に多い。タクシーの利便性向上、免許返納後の不安、坂道による移動負担、買物環境の不便さ等に関する意見も多く寄せられた。

表 3 自由意見（田園調布地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセスの改善	田園調布駅へのアクセス改善	90
		多摩川駅へのアクセス改善	4
		田園調布駅・多摩川駅以外へのアクセス改善(九品仏駅・尾山台駅・自由が丘駅・雪が谷大塚駅・武蔵小杉駅・臨海部等)	8
	運行形態、運賃、頻度等	車両の様式、運行時間帯、頻度、乗降場所(自宅近く等)に関する要望	10
		タクシーアプリ等を使えない高齢者等への配慮、予約が必要な場合の電話予約への対応	5
		100円バス等の安価な料金設定	5
		使いやすい、多様な用途に利用できる移動手段(高齢者や障がい者、子の送迎等)	4
		その他運行形態等に関する要望(定時定路線型、サブスク(定期)、福祉タクシー等の拡充、ライドシェア反対等)	4
	タクシー	円滑なタクシー利用に関する要望(駅での待ち時間の解消、混雑緩和、乗場の整備、タクシーの割引等)	16
路線バス(既存路線)	バスの始発・最終時間に関する要望	4	
自転車	駐輪場の増設、コミュニティサイクルのポート設置	5	
地形・生活基盤・安全	坂道負担	急な坂道による身体的・心理的な移動負担の解消	15
	買物困難	近くにスーパーや商店がなく不便	15
	将来不安	運転免許返納後等の将来の移動手段消失に対する不安、将来的な必要性	19
	安全面	安全な運行への要望、車両通行量増大への不安	6
その他	現状満足	現状のままで不自由なく暮らせている	4
	その他	導入への期待	8
		導入への疑問、慎重な姿勢、難しい問題	3
		地域外の交通に対する要望、アンケート実施への感謝・激励、意見等	11
		特になし	7
計			243

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している(以降同様)。

※田園調布地域：自由意見の回答者数は208人、意見数は243件

<中馬込地域>

・蒲田駅へのアクセス改善や、小型バス等の導入、坂道による移動負担に関する意見が多く寄せられた。

表 4 自由意見（中馬込地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセス改善	蒲田駅（区役所）への直通路線の新設・改善	14
		大森駅へのバス路線の増便・改善	5
		蒲田駅・大森駅以外へのアクセス改善（臨海部・大岡山駅・洗足池駅等）	6
		図書館や乳児健診等の公共施設や銀行等へのアクセス性向上	3
	運行形態、運賃、頻度等	小型バス・コミュニティバスの導入	10
		安価なバス制度、チケット制度等の導入、高頻度な運行	3
	路線バス（既存）	バス本数の増強、運行時間の延長、バス乗り換え時の同一会社割引制度	3
鉄道（駅）	浅草線（馬込駅・西馬込駅）のエレベーター増設、エスカレーター改善	2	
自転車	駐輪場に関する要望	1	
地形・生活基盤・安全	坂道負担	坂による移動負担の解消	9
	待合・アクセス環境	バス停・乗車場所への椅子の設置や、坂の途中の休憩場所の設置	2
	将来不安	免許返納後の生活への不安、閉じこもりへの対策	8
	買物困難	スーパー・コンビニの不足による不便	4
	危険運転への対策	自転車・電動キックボード等の危険運転への対策	2
その他	その他	地域外の交通に対する要望、アンケート実施への感謝・激励・意見、施策の早期実現の希望等	10
計			82

※中馬込地域：自由意見の回答者数は 73 人、意見数は 82 件

表 5 自由意見（その他地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセス改善	アクセス改善に関する意見（蒲田駅・西大井駅）	2
	運行形態、運賃、頻度等	小型バス・コミュニティバスの導入	2
	自転車	駐輪場の増設	1
地形・生活基盤・安全	買物困難	スーパー・コンビニの不足による不便	1
	将来不安	将来的な必要性	1
その他	現状満足	現状のままで不自由なく暮らせている	4
	その他	その他・特になし等	6
計			17

※その他地域：自由意見の回答者数は 17 人、意見数は 17 件

## 第3節 総括

### 1. アンケート結果から得られた主な知見

#### 1) 移動における最大課題

外出時の最大の課題は「階段や坂道が多く、移動が大変」である点であり、田園調布地域では64.0%、中馬込地域では45.0%の回答者が困りごととして挙げている。また、坂道等の地形的な影響に加えて、「買物の荷物を持ちながら」「ベビーカー等を押しながら」「子どもを連れて」「悪天候」といった条件が重なることで、移動の難易度はさらに上昇する。

以上のことから、特に移動の制約を受けやすい高齢者や子育て世帯にとって、坂道等の地形的要因が、外出を妨げる主な要因となっている。

#### 2) 新たな交通手段への期待と受容性

地域主体で行政と連携して新たな交通手段を導入することに対し、両地域とも約7~8割が賛成しており、導入への関心の高さがうかがえる。特に、現在自家用車を利用している層も、将来の免許返納後を見据えて新たな手段を必要としている状況が浮き彫りとなった。こうした潜在的な需要を早期に把握し、対応していくことは、住民の生活の質を維持しつつ、移動手段の転換を円滑に進めるうえで重要である。

一方で、「新しい交通手段は必要だが、住民主体には反対」「必要とは思わない」という意見も一定数見られ、住民主体の取組に対する受け止め方には幅がある。以上のことから、住民主体の取組を進める際には、地域の実情や住民の声を踏まえ、丁寧に検討していく必要がある。

#### 3) 利用者の求める具体的なサービス条件

新たな交通手段に求める条件として、両地域とも「乗降場所（停留所）が自宅やよく利用する場所の近くにある」「利用料金が手ごろである」「予約なしでも利用できる」といった、日常的な使いやすさに直結する要素が多く挙げられている。これらは、買物や通院などの短距離移動を中心とする地域の生活実態を反映していると考えられ、利用者が負担なく継続的に利用できる環境整備が重要であることを示している。

今後の検討にあたっては、住民のニーズや利用場面を把握しつつ、地域や生活圏の特性を踏まえた導入形態や運行方式の具体化を進めていくことが求められる。

### 2. 各地域の考察

#### 1) 田園調布地域

田園調布地域は、現在「自家用車（自分の運転）」による移動が約5割を占める、自家用車への依存度が比較的高い地域である。一方で、70歳以降は運転免許の保有率が急激に低下し、80歳以上では「自ら運転しない層」が7割を超える。

以上を踏まえると、本地域は「自家用車への依存が高い一方で、加齢によりその手段を失う」というリスクを抱えており、アンケートでも「免許返納後の不安」を訴える回答が確認されている。

特に、買物（生鮮食品）の目的地が「田園調布駅周辺（プレッセ）」に集中していることから、自宅と駅・商業拠点を結ぶ「ラストワンマイル」をいかに確保するかが、高齢期の生活の質を維持するうえで重要となる。条件を整えば週3日以上の利用を希望する声が約6割に達しており、実用性と日常性を重視したサービス設計が求められる。

## 2) 中馬込地域

中馬込地域は、自転車や徒歩が主要な移動手段となっている。町丁目別にみると、多くの住民は自宅から比較的近い施設を利用している一方、不便地域の中心に位置する中馬込三丁目では、いずれの目的地も相対的に距離があり、徒歩・自転車での移動負担が大きい状況にある。

以上を踏まえると、本地域は「徒歩・自転車圏内での生活が基本である一方、坂道が行動範囲を制限している」状況にあり、特に中馬込三丁目では強い傾向にある。

一方で、一定の距離を歩けばバス停やスーパーが存在するため、歩行可能な住民は徒歩で移動している状況でもあり、単純に特定の地点間を結ぶだけでは利用されない可能性がある。そのため、公共交通で補完すべき範囲や役割については、地域の生活圏や住民の移動実態を踏まえ、地域内で合意形成を図りながら検討していくことが求められる。

日常の移動や公共交通に関するアンケート  
集計結果

令和8年3月  
大田区

---

## 目次

---

第1節 アンケートの概要.....	1
1. 調査目的.....	1
2. 調査方法.....	1
3. 調査結果.....	1
第2節 アンケートの結果.....	2
1. あなた自身のことを教えてください。.....	2
2. あなたの買物（生鮮食品）のための外出について教えてください。.....	13
3. あなたの通院のための外出について教えてください。.....	20
4. あなたの買物（生鮮食品）、通院以外の外出について教えてください。.....	30
5. 外出の問題点について教えてください。.....	34
6. 新たな交通手段について教えてください。.....	35
7. 自由意見.....	38
第3節 詳細分析（属性別クロス集計）.....	40
1. 年代別の分析.....	41
2. 未就学児の有無による分析.....	56
第4節 総括.....	69
1. アンケート結果から得られた主な知見.....	69
2. 各地域の考察.....	69

## 第1節 アンケートの概要

### 1. 調査目的

大田区では、駅やバス停から離れた交通不便地域の改善を図るため、特に高齢者や子育て世帯など移動支援が必要な方を対象とした交通サービスの導入を検討している。本アンケートは、導入検討にあたり、地域住民の移動実態や交通ニーズを把握することを目的として実施したものである。

### 2. 調査方法

#### 1) 調査対象

区内の公共交通不便地域（鉄道駅から 500m 以上かつバス停から 300m 以上離れている地域）のうち、田園調布地域及び中馬込地域在住の住民

- ・田園調布地域：田園調布三丁目、田園調布四丁目、田園調布五丁目
- ・中馬込地域：中馬込一丁目、中馬込二丁目、中馬込三丁目、西馬込一丁目、西馬込二丁目、上池台五丁目、仲池上一丁目、仲池上二丁目

#### 2) 集計期間

田園調布地域：令和 7 年 10 月 28 日（火）～12 月 26 日（金）

中馬込地域：令和 7 年 11 月 21 日（金）～12 月 26 日（金）

#### 3) 回答方法

Web アンケートと紙アンケートの二通りで実施

- ・Web アンケート（二次元コード読込）
- ・紙アンケート（特別出張所などの公共施設に設置したアンケート回収箱にて回収）

### 3. 調査結果

#### 1) 回収票数

761 票

##### 【内訳】

- ・田園調布地域：461 票（Web：363 票、紙：98 票）
- ・中馬込地域：191 票（Web：88 票、紙：103 票）
- ・その他地域※：109 票（Web：21 票、紙：88 票）

※調査対象地域外の在住者からの回答は、「その他地域」として集約した。

※本資料内の図表等は、端数処理の影響により、パーセント等の構成比の合計が 100 にならない場合がある。

## 第2節 アンケートの結果

### 1. あなた自身のことを教えてください。

#### (問1-1) 年齢

<田園調布地域>

- ・ 60歳以上が62.1%を占めている。

<中馬込地域>

- ・ 60歳以上が73.3%を占めている。
- ・ 30歳代が11.0%を占め、田園調布地域（3.7%）よりも多い。

<その他地域>

- ・ 田園調布地域・中馬込地域と比較して、70歳代と80歳以上からの回答の割合が高い。

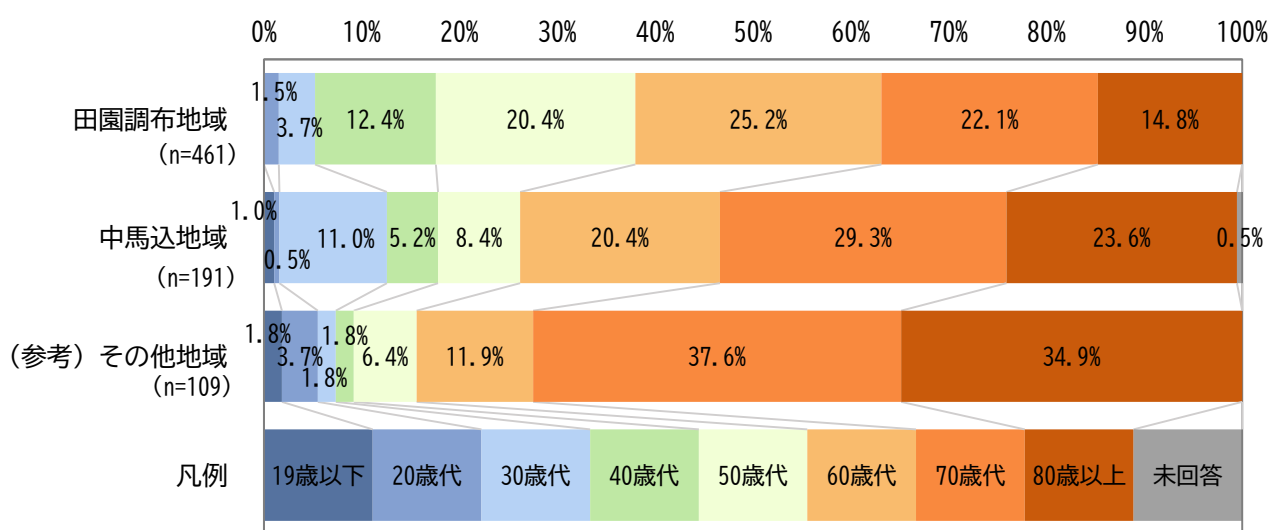


図 1 年齢

#### (問1-2) 性別

<共通>

- ・ 女性からの回答が6割以上を占めている。

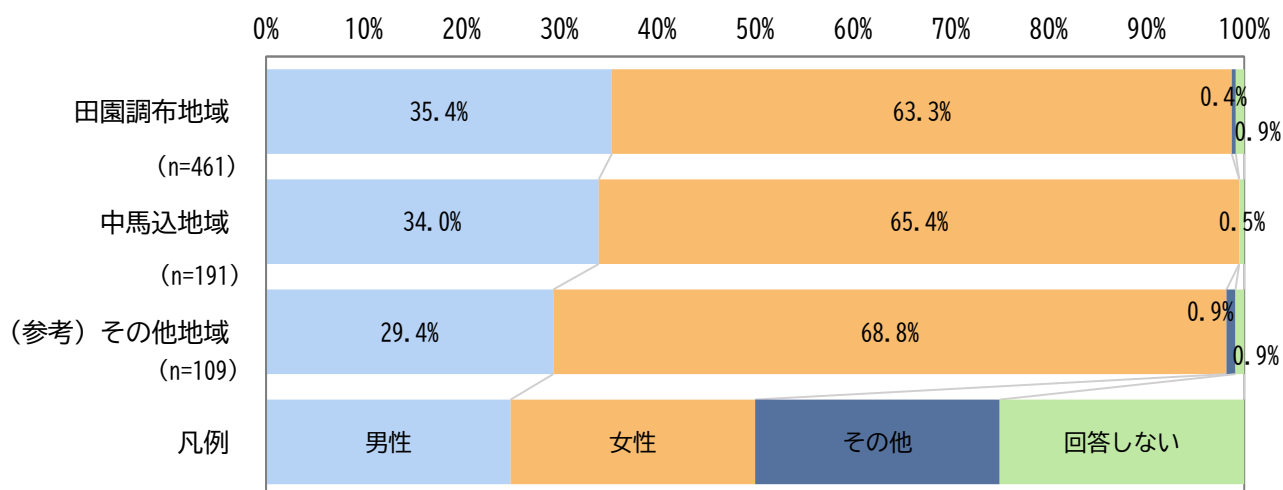


図 2 性別

## (問1-3) 住まい

### < 田園調布地域 >

- ・「田園調布五丁目」の在住者が77.4%と多数を占めている。

### < 中馬込地域 >

- ・各町丁目に分散して回答が得られている。

### < その他地域 >

- ・「田園調布一丁目・二丁目」、「北馬込一丁目、二丁目」、「南馬込五丁目」、「上池台一丁目、三丁目」など、本アンケートの調査対象地域周辺部の、公共交通が比較的充実している地域にお住まいの方からの回答が多数みられた。

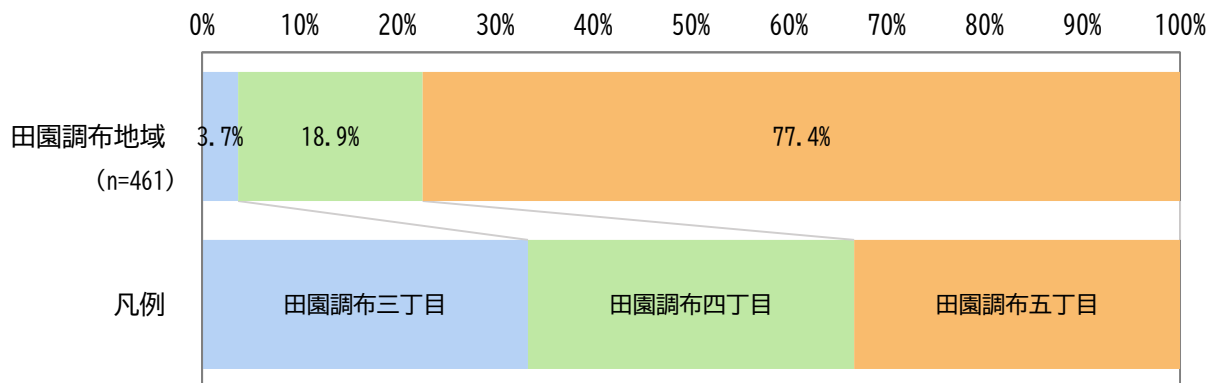


図 3 住まい (田園調布地域)

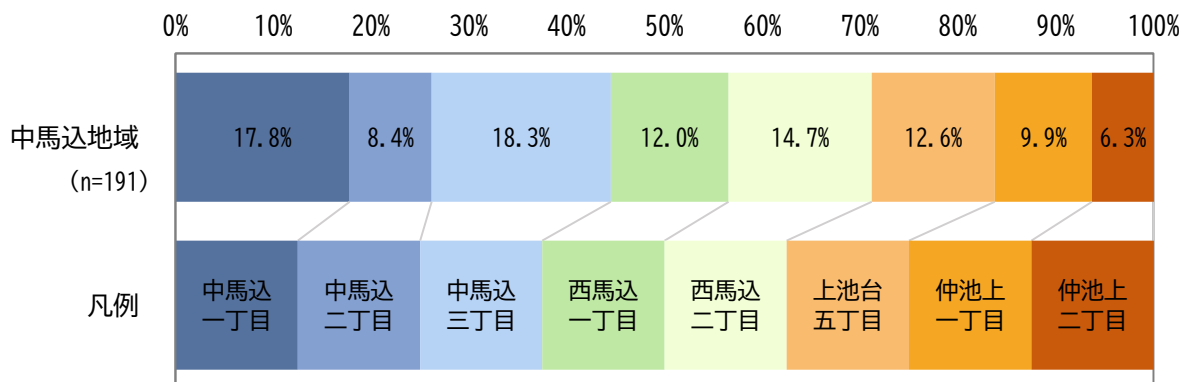


図 4 住まい (中馬込地域)

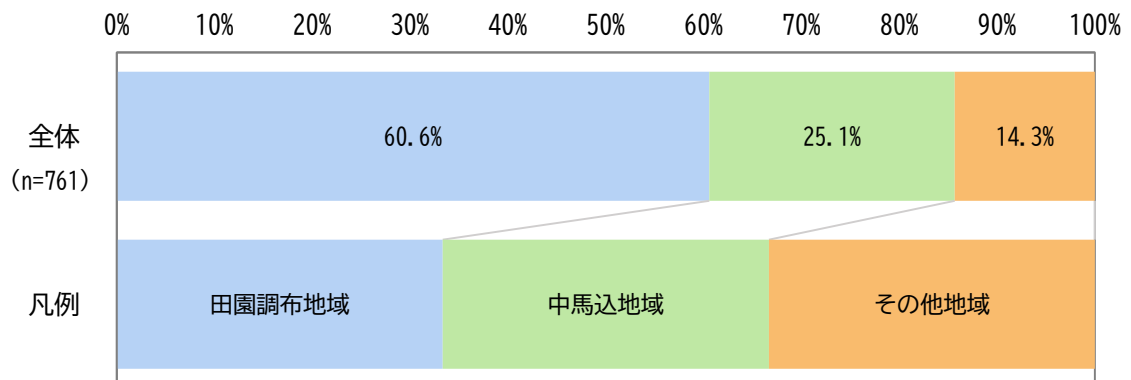


図 5 住まい (全体)

## (問1-4) 職業

<共通>

・「会社員・公務員、自営業、パート・アルバイト」等の就業者と、「専業主婦・専業主夫および無職」の構成比は、田園調布地域・中馬込地域とも同程度であり、概ね5対5の割合となっている。

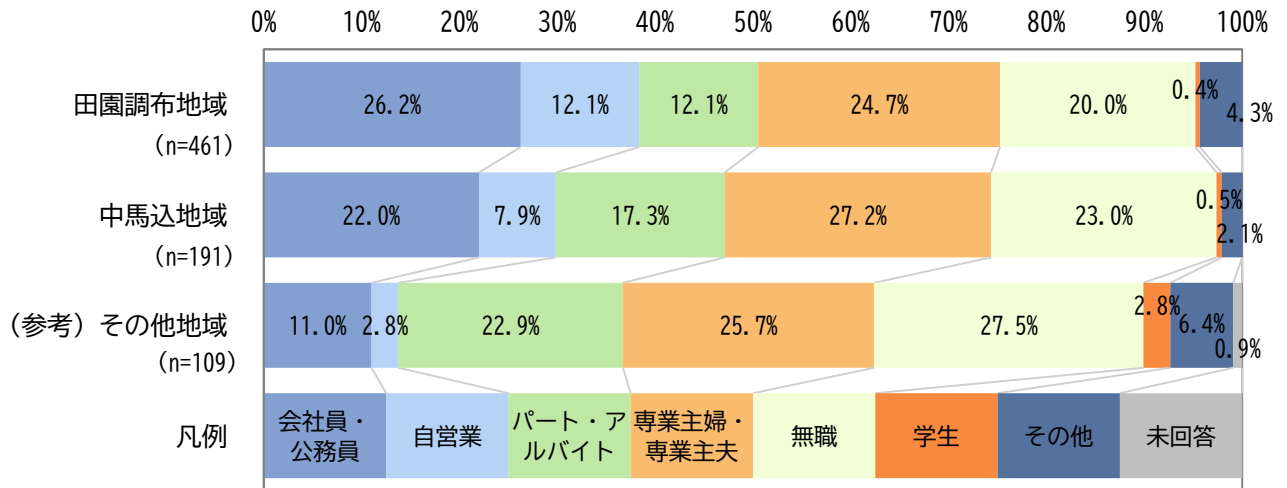


図 6 職業

## (問1-5) 運転免許証の保有状況

<田園調布地域>

・「免許あり」と回答した方が72.5%と、多数を占めている。

<中馬込地域>

・「免許あり」と回答した方は47.1%に留まる。また、「自主返納者 (18.8%)」と「非保有者 (30.4%)」を合わせると49.2%と半数近くに達する。

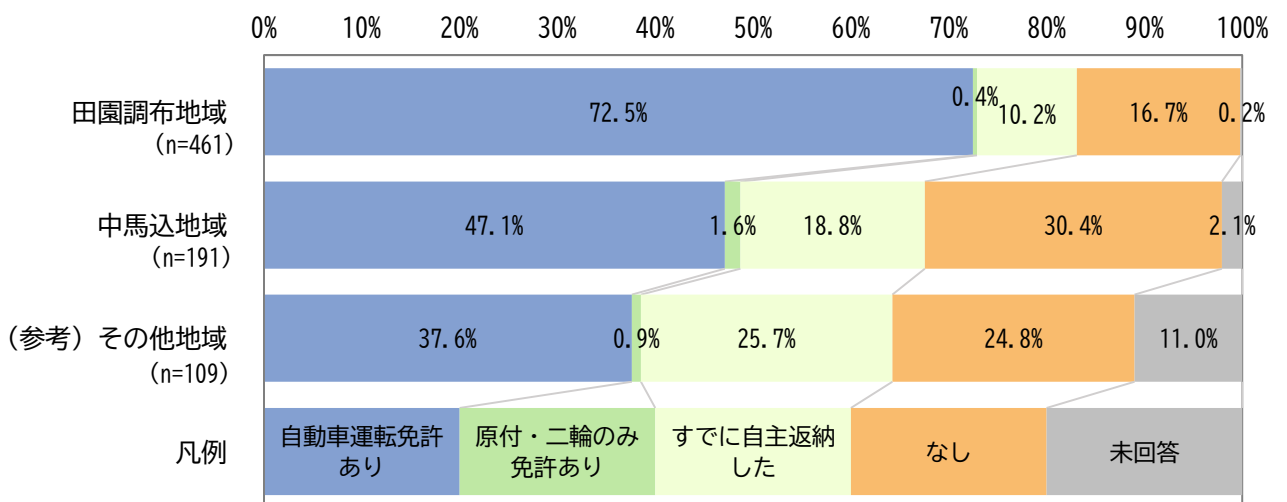


図 7 運転免許の保有状況

## (問1-6) 世帯構成

<共通>

- ・「夫婦世帯」や「親子世帯」など、複数名の世帯構成の割合が高い。

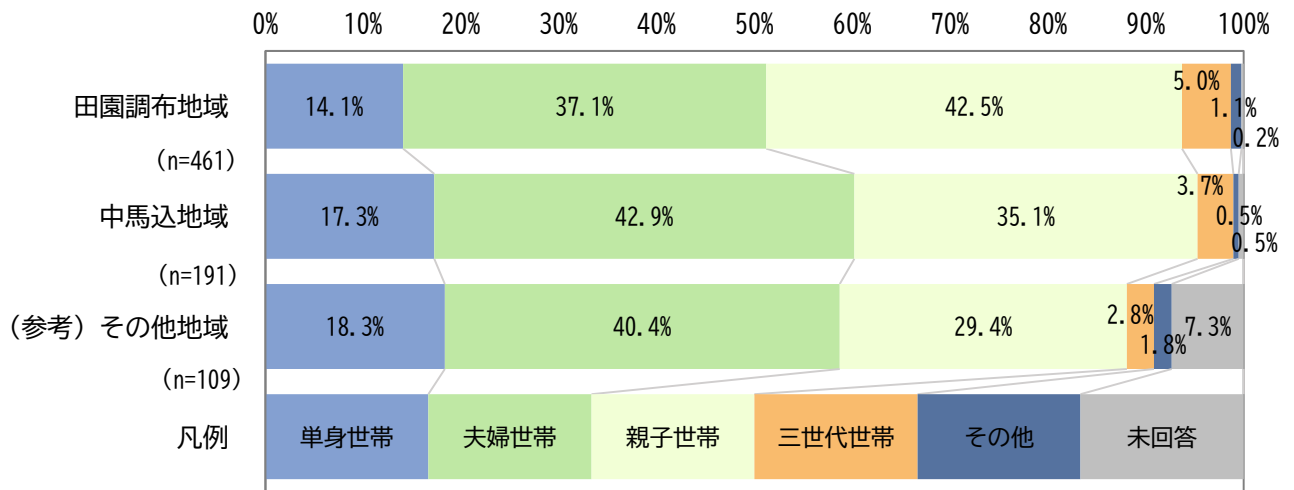


図 8 世帯構成

## (問1-7) 未就学児の有無

<田園調布地域>

- ・未就学児が「いる」と答えた回答者は 7.6%である。

<中馬込地域>

- ・未就学児が「いる」と答えた回答者は 12.6%であり、田園調布地域の約 1.6 倍である。

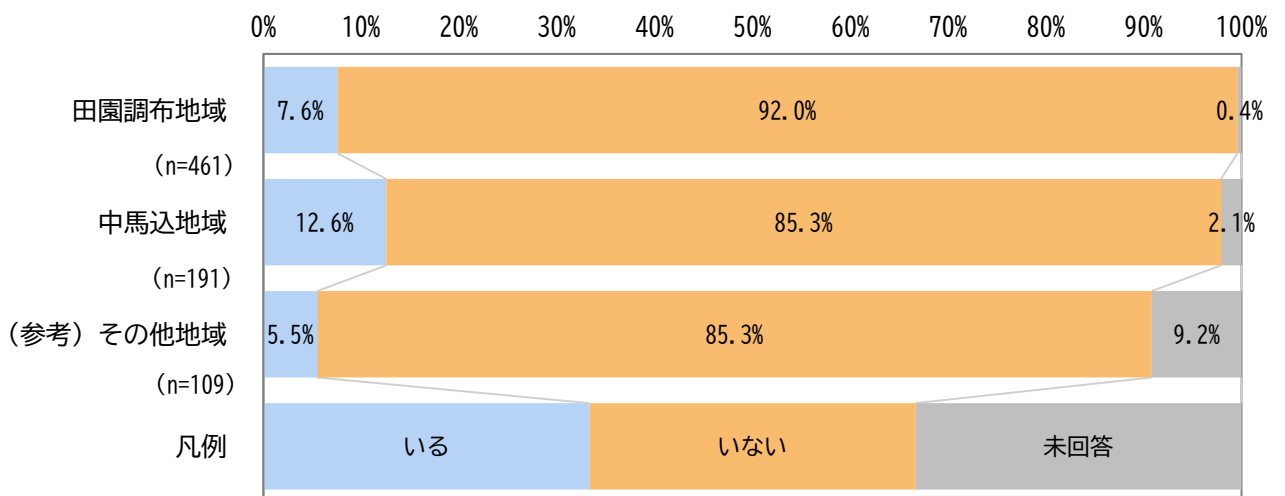


図 9 未就学児の有無

## (問1-8) 最寄り駅・バス停の状況

### ■最寄り駅

#### <田園調布地域>

・「田園調布駅」と答えた回答者の割合が82.6%と高い。

#### <中馬込地域>

・「西馬込駅」(52.4%) や「馬込駅」(38.2%) の回答が他の駅と比較して多い。

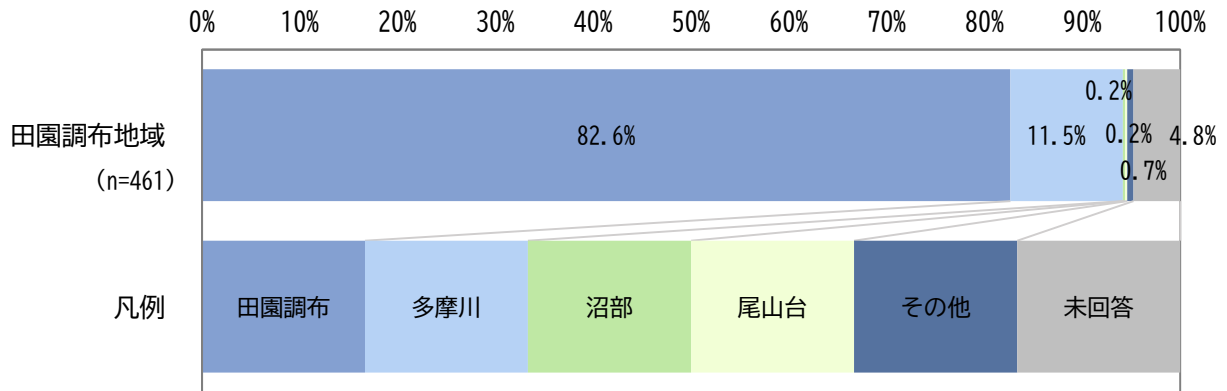


図 10 最寄り駅 (田園調布地域)

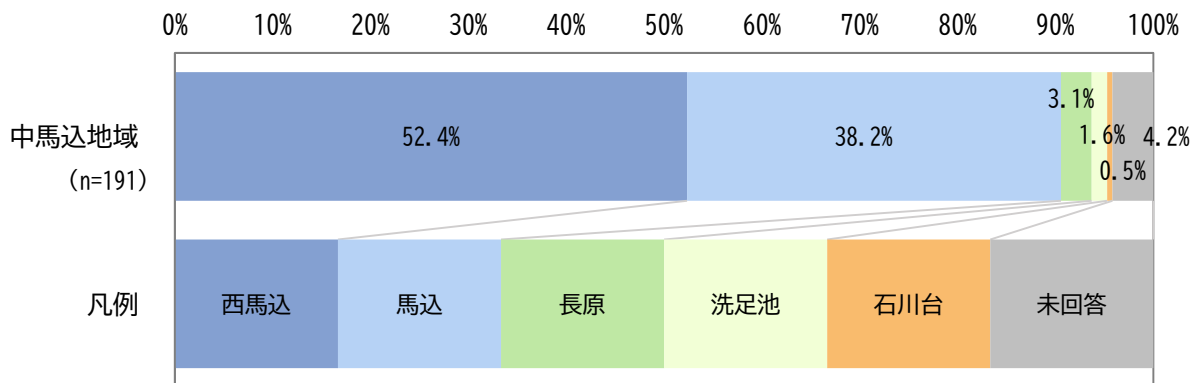


図 11 最寄り駅 (中馬込地域)

■最寄り駅までの徒歩分数

<共通>

- ・地域から駅までの間に高低差がある区間が多いため、移動実態の把握にあたっては単純な徒歩分数だけでなく、身体的負担も考慮する必要がある。

<田園調布地域>

- ・「10～20分」(51.2%)が最多の所要時間帯となっている。

<中馬込地域>

- ・「6～15分」(67.5%)が最多の所要時間帯となっている。

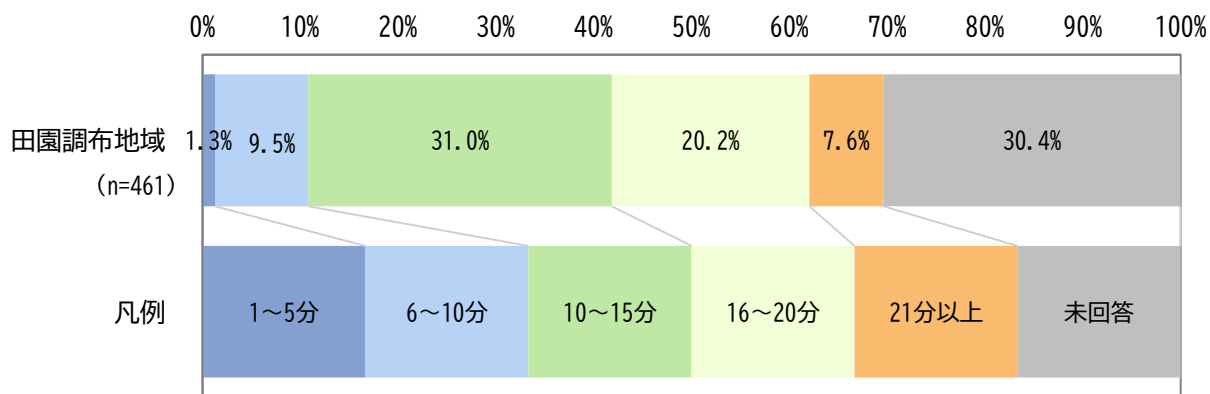


図 12 最寄り駅までの徒歩分数（田園調布地域）

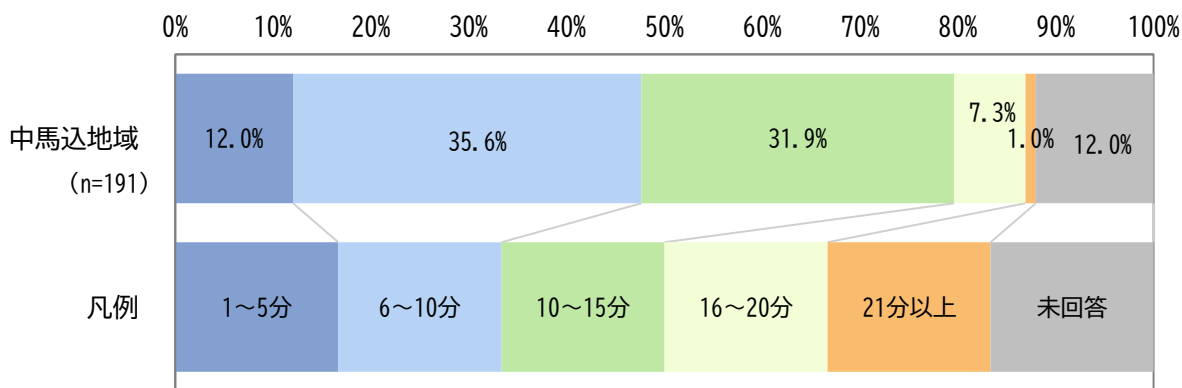


図 13 最寄り駅までの徒歩分数（中馬込地域）

■最寄りバス停

<田園調布地域>

・多摩堤通りにあり、多摩川駅と二子玉川駅を結ぶ路線が通る「玉川温室村」(28.9%)と「田園調布五丁目」(24.1%)が、回答の半数を占めている。

<中馬込地域>

・回答者の居住地と同様、分散傾向にある。

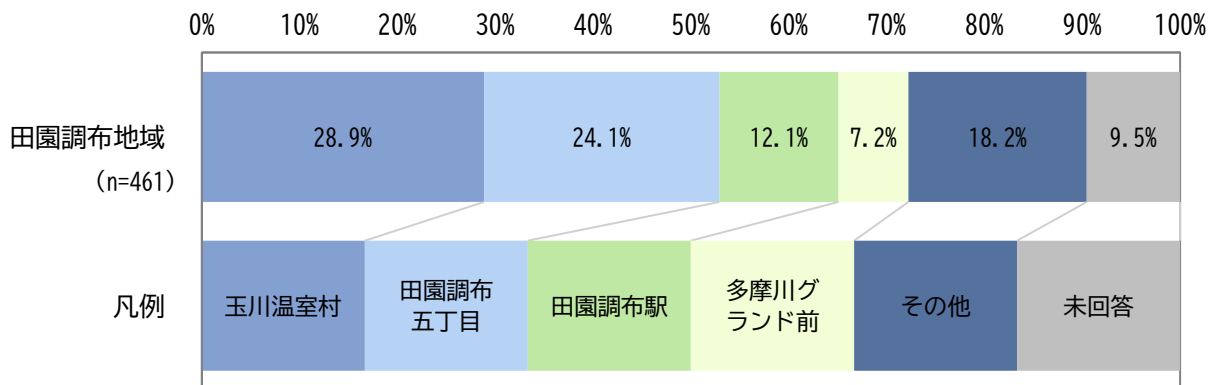


図 14 最寄りバス停 (田園調布地域)

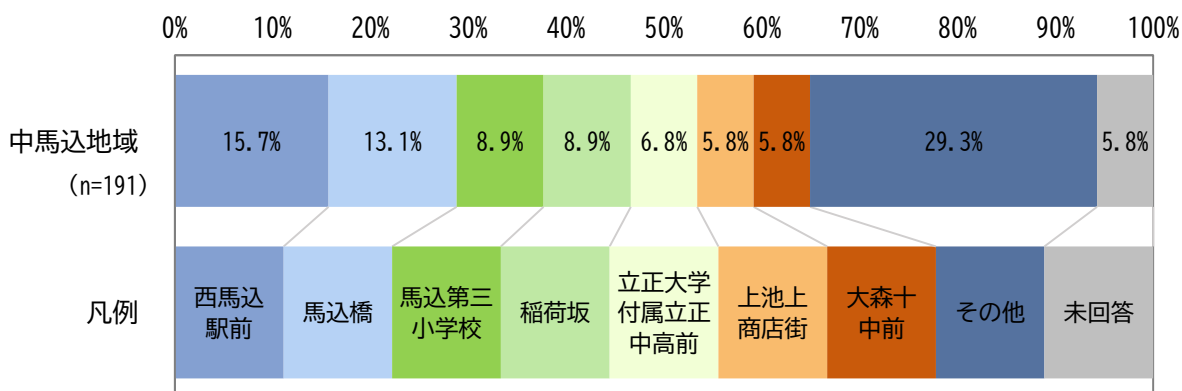


図 15 最寄りバス停 (中馬込地域)

※主要な傾向を把握しやすくするため、構成比 5%以上の項目を示し、それ以外の回答は「その他」として集約した。

■最寄りバス停までの徒歩分数

<共通>

- ・「1～10分」が最多の所要時間帯となっている（田園調布地域：52.5%、中馬込地域：74.9%）。
- ・最寄り駅までの徒歩分数の回答と比べて、「未回答」の回答者も多く、特に田園調布地域では「未回答」が最多の割合となっている。理由としては、「普段路線バスを使わないため、最寄りバス停を把握していない」などが考えられる。

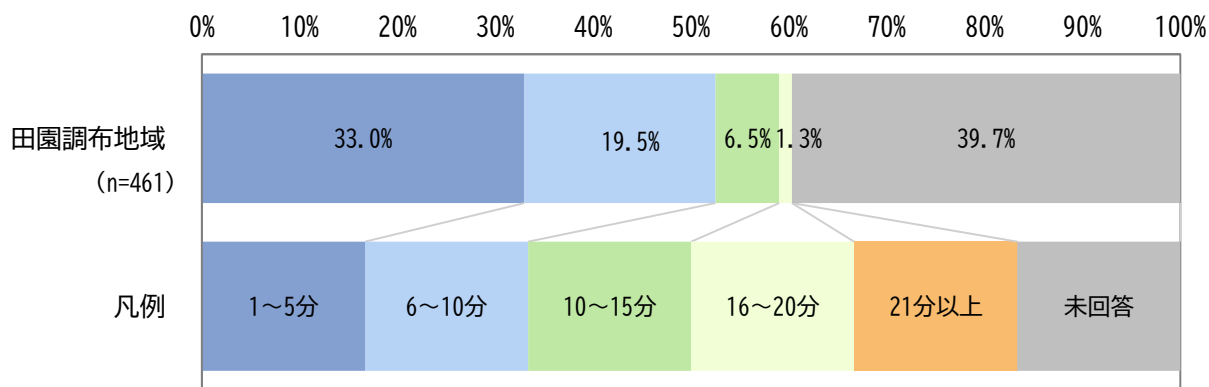


図 16 最寄りバス停までの徒歩分数（田園調布地域）

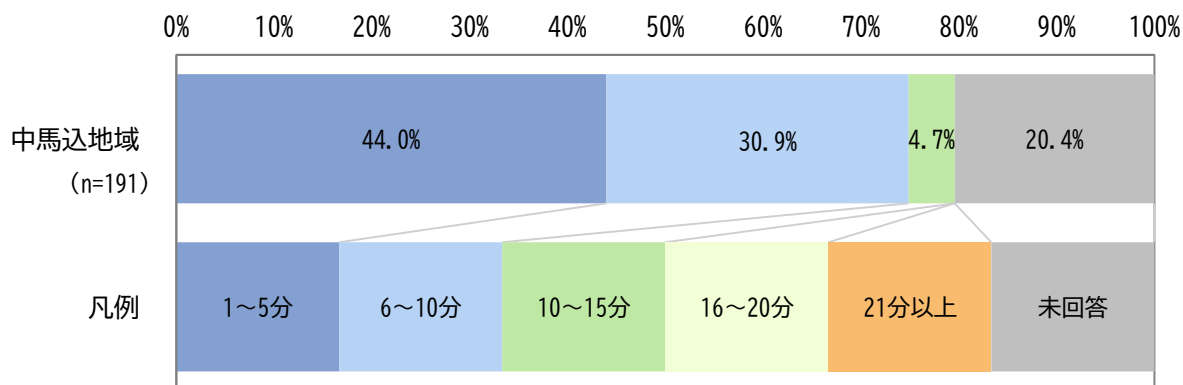


図 17 最寄りバス停までの徒歩分数（中馬込地域）

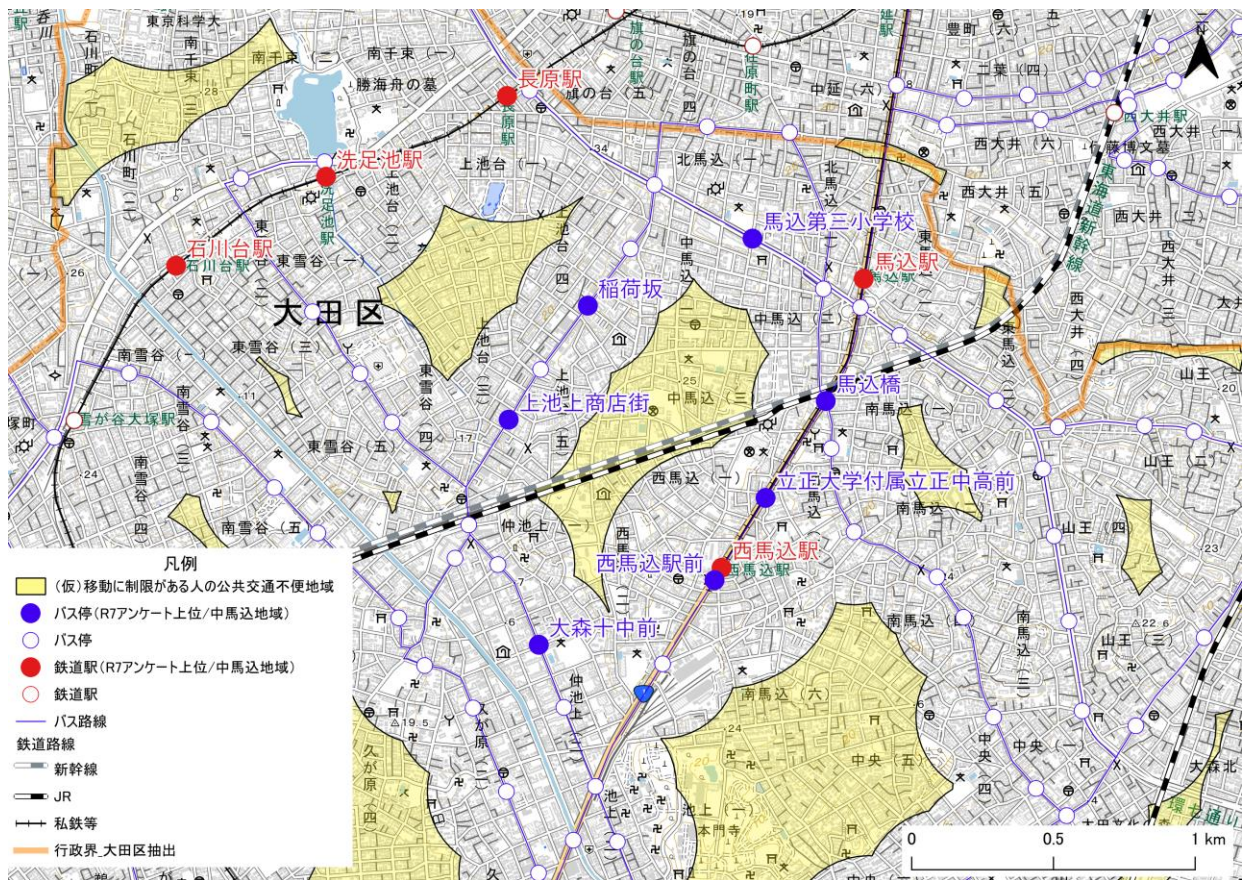
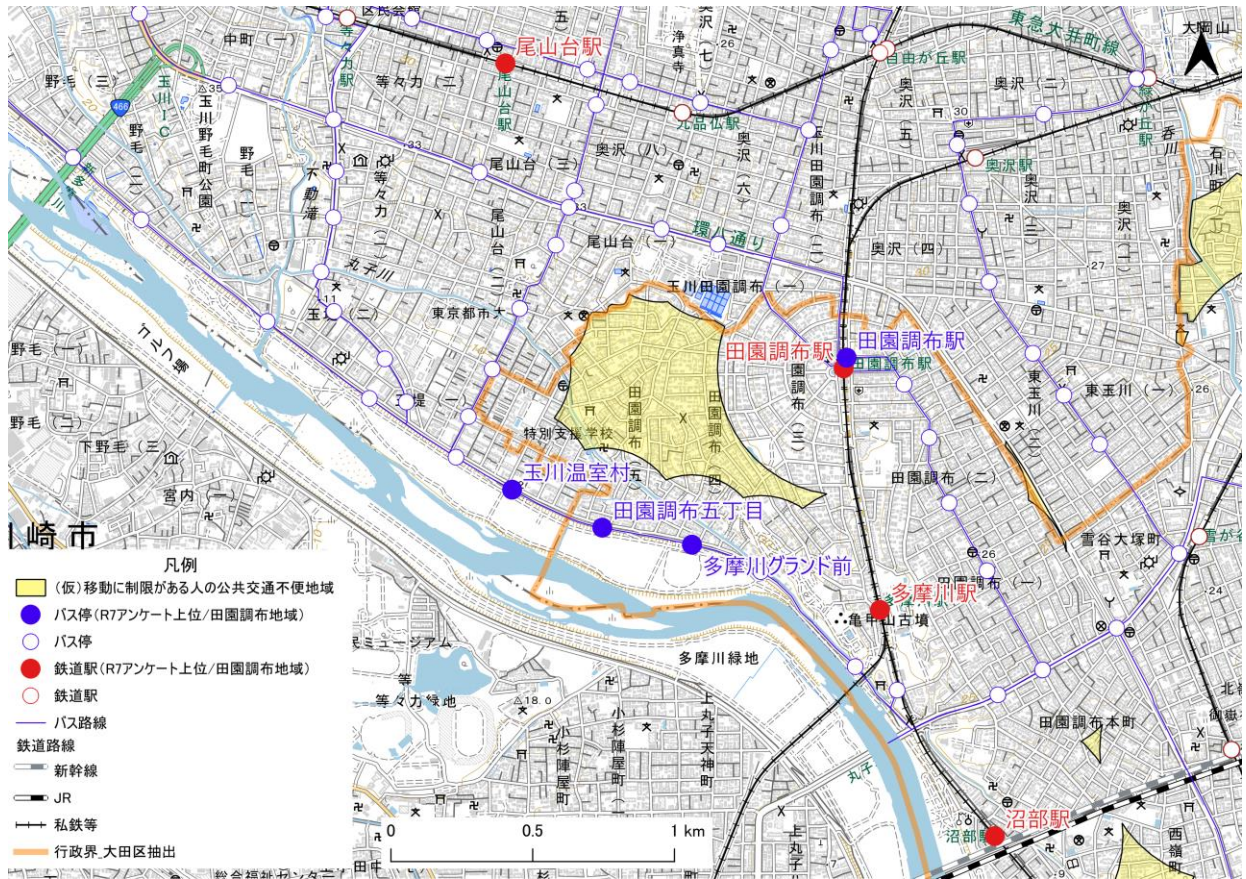


図 18 アンケート上位回答の駅・バス停（上：田園調布地域、下：中馬込地域）

資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

## (問1-9) 公共交通以外で普段利用可能な交通手段

### <共通>

・「その他」(自由記述)の回答では、「タクシー」や「徒歩」といった回答があった。タクシーについては、「アプリで呼ぶ」との意見があった一方で、「空車のタクシーになかなか乗れない」との意見も寄せられている。

### <田園調布地域>

・「自家用車(自分の運転)」(52.7%)が最多の回答である。

### <中馬込地域>

・「自転車」(48.7%)が最多の回答であり、地域間で主要な交通手段が異なる。

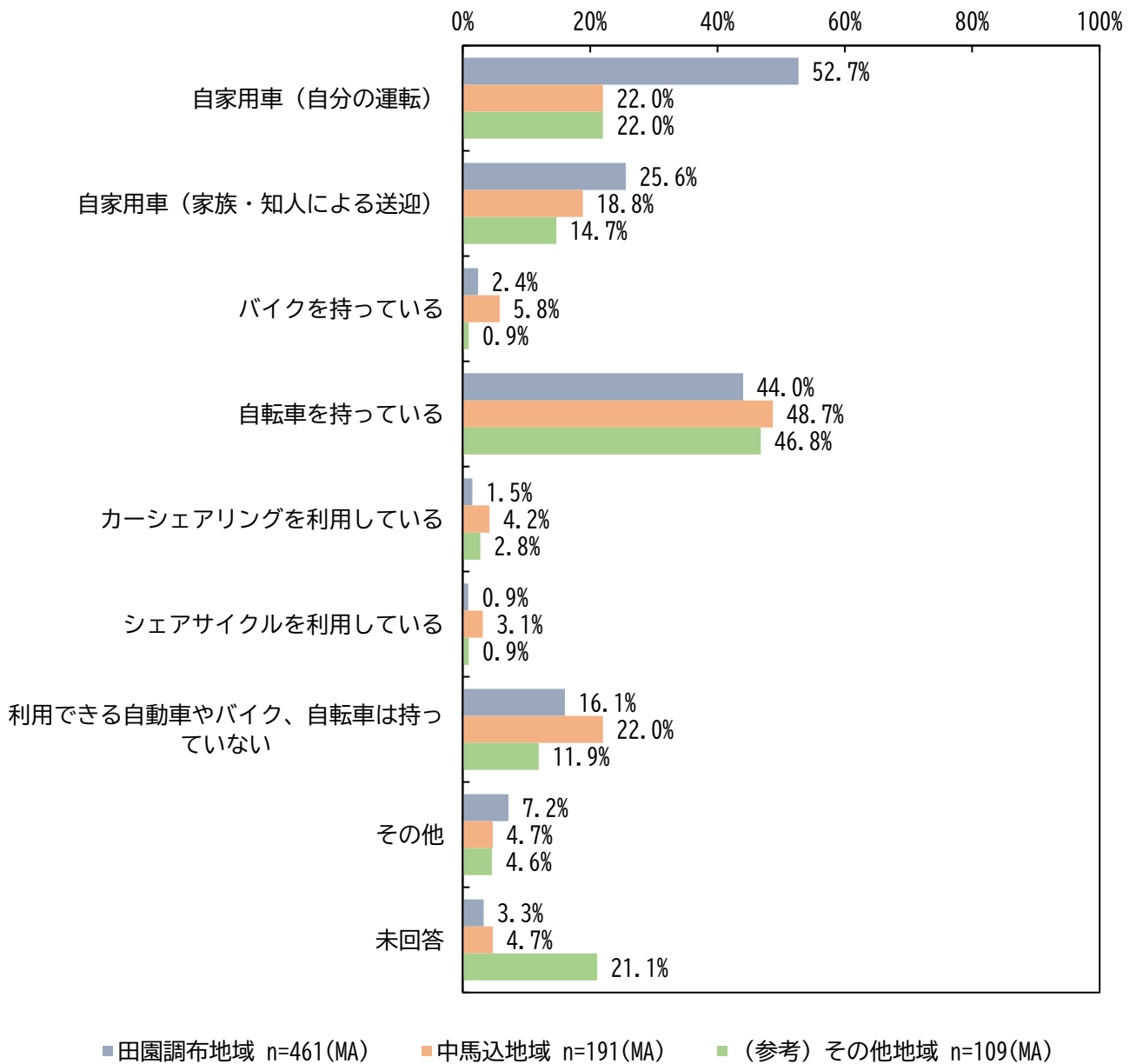


図 19 公共交通以外で普段利用可能な交通手段

## (問1-10) 歩行の状況

<共通>

- ・約7割は問題なく歩行可能だが、約2割は「バス停やスーパーまでなら行ける」という一定の制限下にある。
- ・「その他」(自由記述)の回答には、「バス停までは歩けるが、スーパーまでは歩けない」、「行きは歩けるが、帰りは荷物があるので大変」といった意見がみられた。

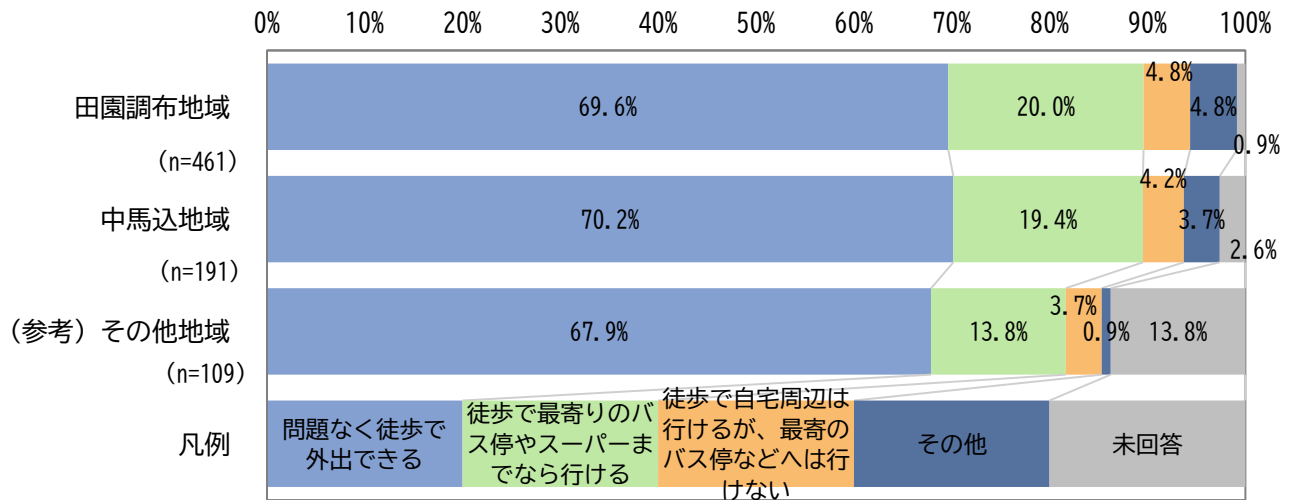


図 20 歩行の状況

## 2. あなたの買物（生鮮食品）のための外出について教えてください。

### （問2-1）買物（生鮮食品）で最も利用するお店

住民の多様な移動目的地を網羅的に把握するため、回答のあった全店舗を回答数順に掲載している。

※本設問は、自由記述形式で回答を得た結果、店舗名まで記載されたものと、チェーン名称のみの記載が混在している。分析の公平性を確保するため、店舗名が特定できない記述は、「店舗名不明」として整理した。

#### <田園調布地域>

・「東急ストア プレッセ田園調布店」（30.8%）の利用が、他の店舗と比べて突出して多い。

表 1 買物（生鮮食品）で最も利用するお店（田園調布地域）（1/2）

区分	人数	構成比
東急ストア プレッセ田園調布店	142	30.8%
オーケー田園調布店	35	7.6%
オーケー（店舗名不明）	28	6.1%
東急ストア（店舗名不明）	25	5.4%
オオゼキ（店舗名不明）	21	4.6%
まいばすけっと（店舗名不明）	21	4.6%
オオゼキ尾山台店	18	3.9%
東急ストア二子玉川ライズ店	17	3.7%
食品館あおば自由が丘店	12	2.6%
ピーコックストア 自由が丘 デュ アオーネ店	10	2.2%
ライフ（店舗名不明）	9	2.0%
まいばすけっと玉堤2丁目店	8	1.7%
二子玉川ライズ	8	1.7%
オリンピック下丸子店	7	1.5%
スーパーバリュー等々力店	7	1.5%
ナショナル田園	5	1.1%
生協（宅配を含む）	5	1.1%
ライフ鶴の木店	5	1.1%
イトーヨーカドーグランツリー武蔵小杉店	4	0.9%
東急ストアフレル・ウィズ自由が丘店	4	0.9%
foodium武蔵小杉	2	0.4%
イオンスタイル御嶽山駅前	2	0.4%
オーケー新用賀店	2	0.4%
オオゼキ御嶽山店	2	0.4%
オオゼキ雪が谷店	2	0.4%
オリンピック（店舗名不明）	2	0.4%
サミットストア（店舗名不明）	2	0.4%
西友（店舗名不明）	2	0.4%
その他ネットスーパー、宅配等	2	0.4%
ヒルママーケットプレイス大岡山店	2	0.4%
まいばすけっと奥沢8丁目店	2	0.4%
ライフ目黒八雲店	2	0.4%
ロピア港北インター店	2	0.4%
笹屋	2	0.4%
マルエツ（店舗名不明）	2	0.4%
ローソン多摩川駅前	2	0.4%
地産マルシェ田園調布店	2	0.4%

表 2 買物（生鮮食品）で最も利用するお店（田園調布地域）（2/2）

区分	人数	構成比
JIIYUGAOKA de aone（自由が丘 デュ アオーネ）	1	0.2%
オーケー野川店	1	0.2%
オオゼキ碑文谷店	1	0.2%
業務スーパー武蔵新城店	1	0.2%
サミットストア大田千鳥町店	1	0.2%
スーパー三和川崎遠藤店	1	0.2%
電鉄系スーパー	1	0.2%
東急ストア武蔵小杉店	1	0.2%
明治屋玉川ストア	1	0.2%
プチマルシェFUJI九品仏駅前店	1	0.2%
フレル・ウィズ自由が丘	1	0.2%
ヤマナカヤ	1	0.2%
ライフ宮内二丁目店	1	0.2%
ライフ溝口店	1	0.2%
ローソン（店舗名不明）	1	0.2%
ローソン世田谷玉堤一丁目店	1	0.2%
成城石井等々力店	1	0.2%
二子玉川東急フードショー	1	0.2%
東急ストア 新丸子店	1	0.2%
イトーヨーカドー（店舗名不明）	1	0.2%
成城石井九品仏店	1	0.2%
イオン（店舗名不明）	1	0.2%
特になし	1	0.2%
未回答	13	2.8%
合計	461	100.0%

<中馬込地域>

- ・ライフ、オーケー、東急ストアなど、複数の店舗に分散している。
- ・店舗名まで記載がある回答を見ると、ライフは「ライフ上池台店」、オーケーは「オーケー仲池上店」、東急ストアは「東急ストア上池台店」の回答が多いことから、店舗名不明の回答についても、これらの店舗を意図して回答している可能性が高い。

表 3 買物（生鮮食品）で最も利用するお店（中馬込地域）

区分	人数	構成比
ライフ（店舗名不明）	25	13.1%
オーケー（店舗名不明）	24	12.6%
ライフ上池台店	23	12.0%
オーケー仲池上店	15	7.9%
東急ストア（店舗名不明）	15	7.9%
東急ストア上池台店	14	7.3%
オオゼキ（店舗名不明）	11	5.8%
コンフォートマーケット西馬込店	10	5.2%
まいばすけっと（店舗名不明）	5	2.6%
オオゼキ旗の台店	4	2.1%
スーパーキタムラ	4	2.1%
マルエツプチ馬込駅前店	4	2.1%
東急ストア大森店	3	1.6%
東急ストア池上店	3	1.6%
オーケー戸越店	2	1.0%
コンビニ	2	1.0%
生協（宅配を含む）	2	1.0%
イトーヨーカドー大森店	1	0.5%
ウエルシア大田上池台店	1	0.5%
どらっぐぱぱす西馬込店	1	0.5%
プロデュース馬込	1	0.5%
ミニコープ奥沢店	1	0.5%
文化堂西馬込店	1	0.5%
ライフ東馬込店	1	0.5%
オオゼキ大森北店	1	0.5%
パルシステム（宅配）	1	0.5%
東急ストア長原店	1	0.5%
イトーヨーカドー（店舗名不明）	1	0.5%
ファミリーマート大田仲池上一丁目店	1	0.5%
サミットストア大田中央店	1	0.5%
その他	1	0.5%
買い物はできない	1	0.5%
未回答	10	5.2%
合計	191	100.0%

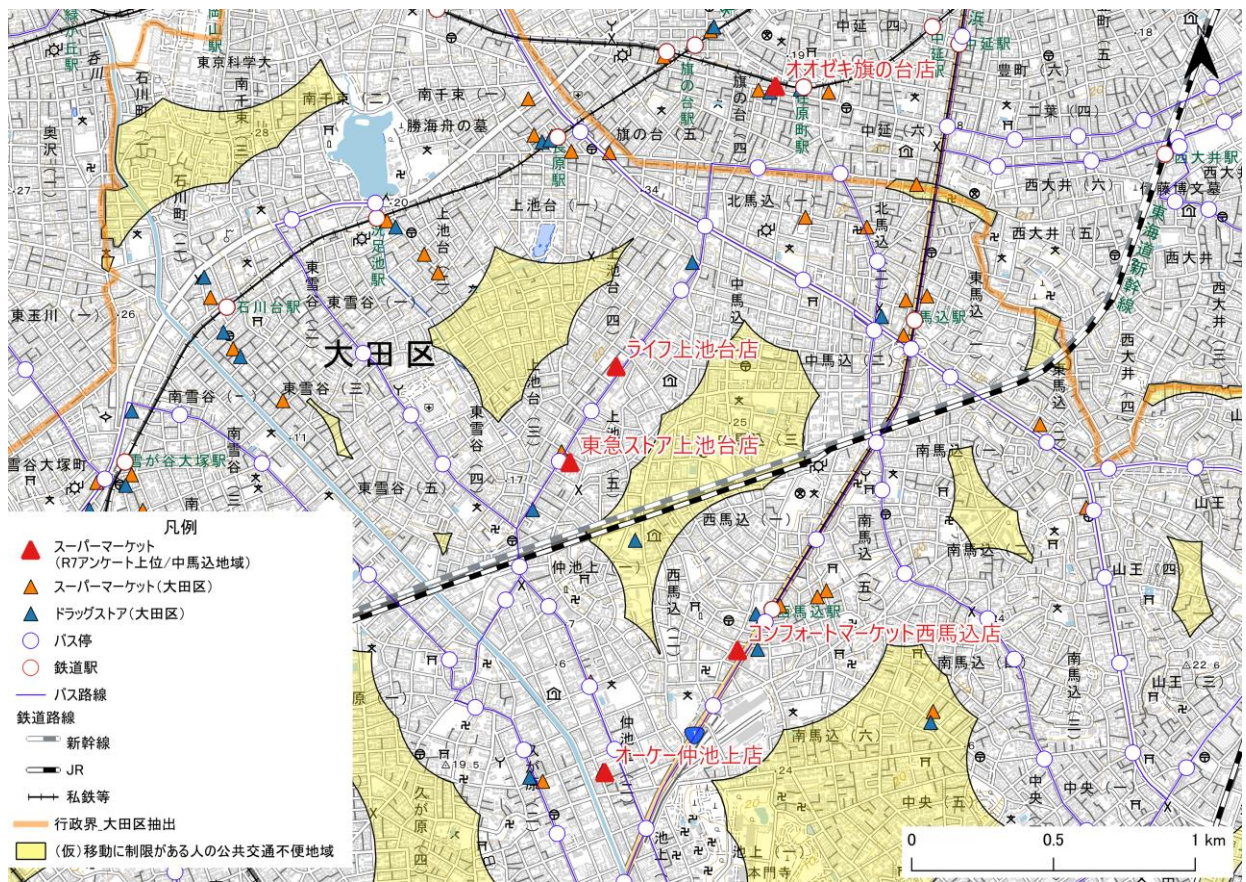


図 21 アンケート上位回答のスーパーマーケット等 (上: 田園調布地域、下: 中馬込地域)

資料: 地理院タイル (淡色地図) を加工して作成

## (問2-2) 最も利用するお店への移動手段

<田園調布地域>

- ・「自家用車（自分の運転）」(37.5%)が最多であり、「自家用車（家族や知人による送迎）」(13.7%)も他地域と比較して多い。
- ・「その他」（自由記述）の回答として、「宅配」を利用している回答もみられた。

<中馬込地域>

- ・「徒歩のみ」(33.0%)と「自転車」(35.1%)が主な移動手段となっている。

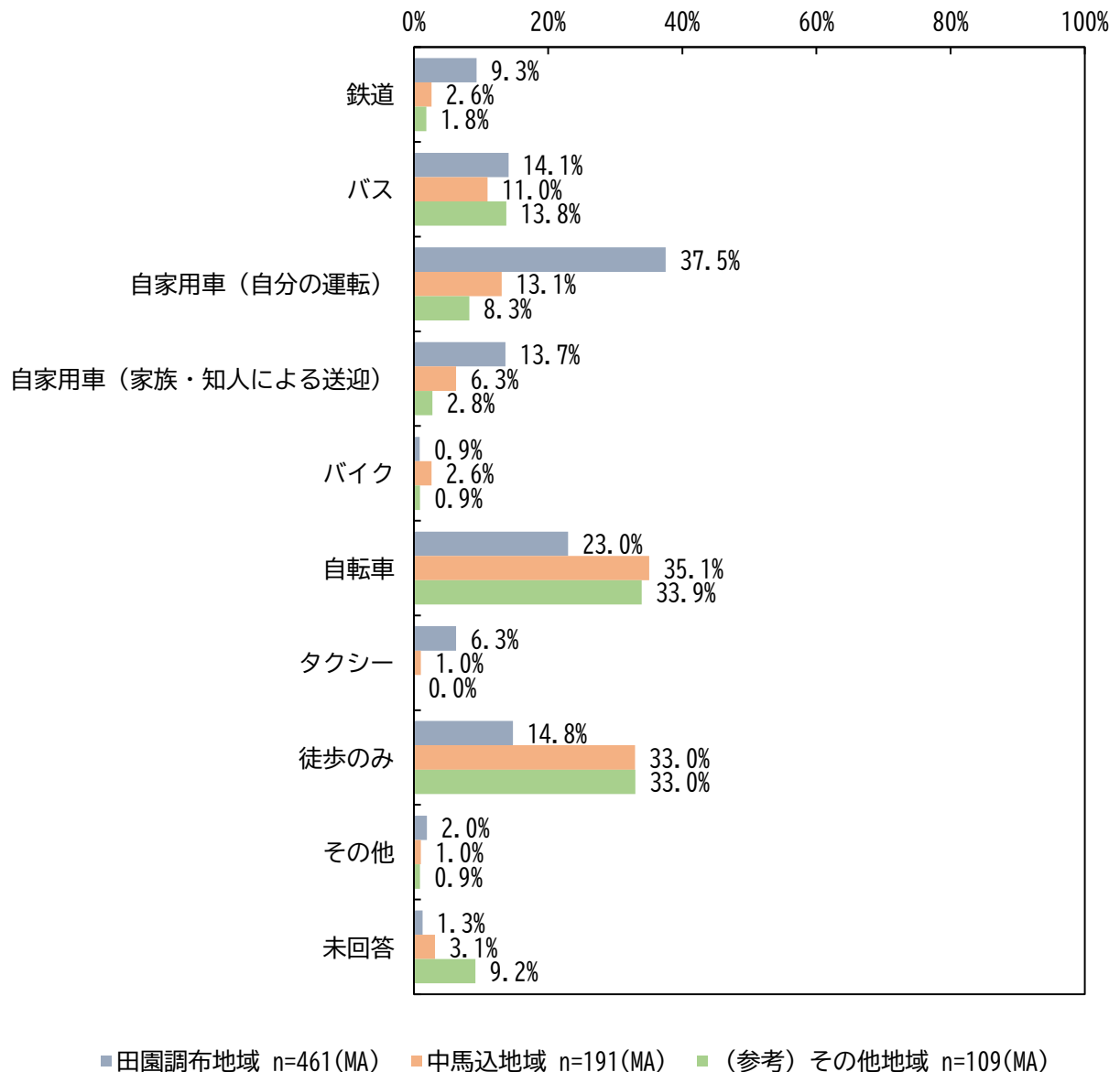


図 22 最も利用するお店への移動手段

※「徒歩のみ」については、徒歩以外の移動手段を選択していない回答のみを抽出している（以降同様）。

### (問2-3) 最も利用するお店に行く頻度

<共通>

- ・「週2~4日」が最多（約4~5割）であり、「週5日以上」と合わせると半数を超える回答者が、「週2~4日以上」の頻度で生鮮食品の買物に赴いている。

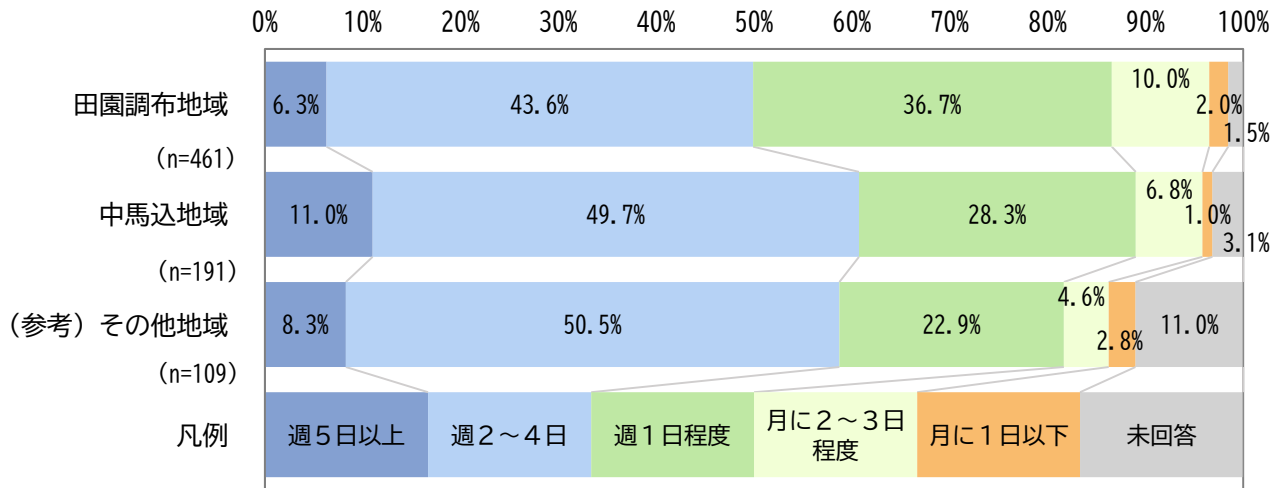


図 23 最も利用するお店に行く頻度

### (問2-4) 最も利用するお店に行く主な曜日

<共通>

- ・「平日」の利用が約7~8割を占める。

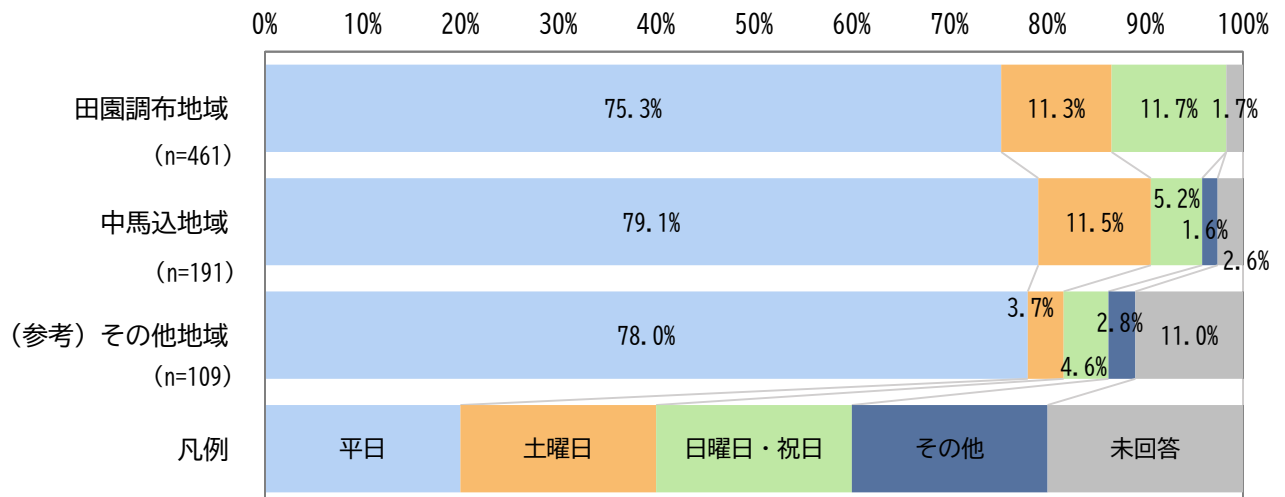


図 24 最も利用するお店に行く主な曜日

## (問2-5) 買物に出発する時刻と帰宅する時刻

<共通>

- ・ 10 時台から正午にかけてと、16 時台から 17 時台の買物移動需要がみられる。

(人)

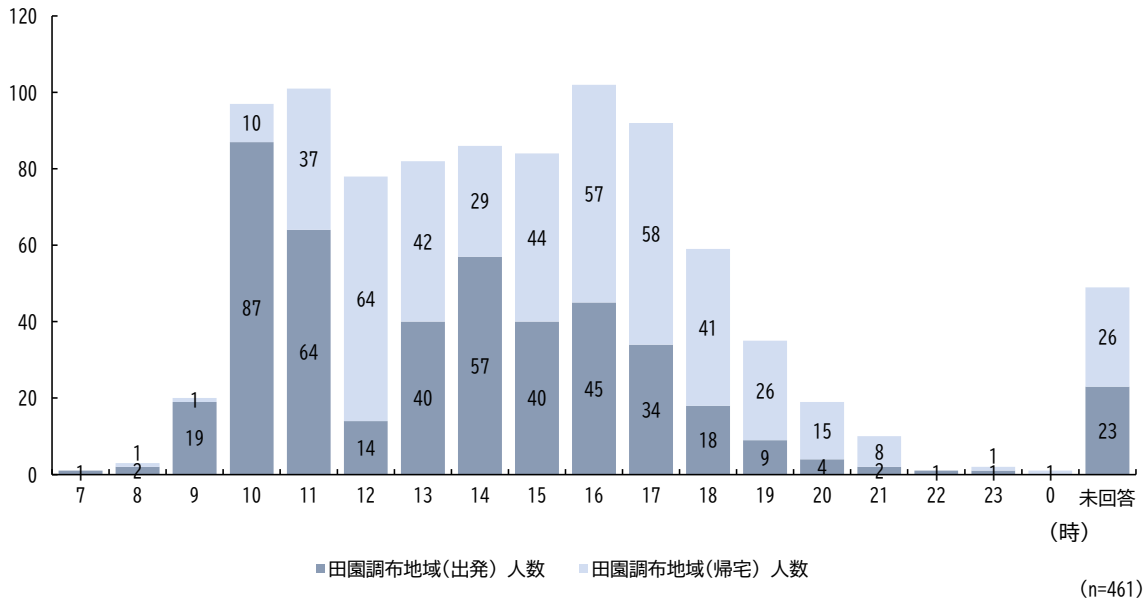


図 25 買物の出発時刻と帰宅時刻 (田園調布地域)

(人)

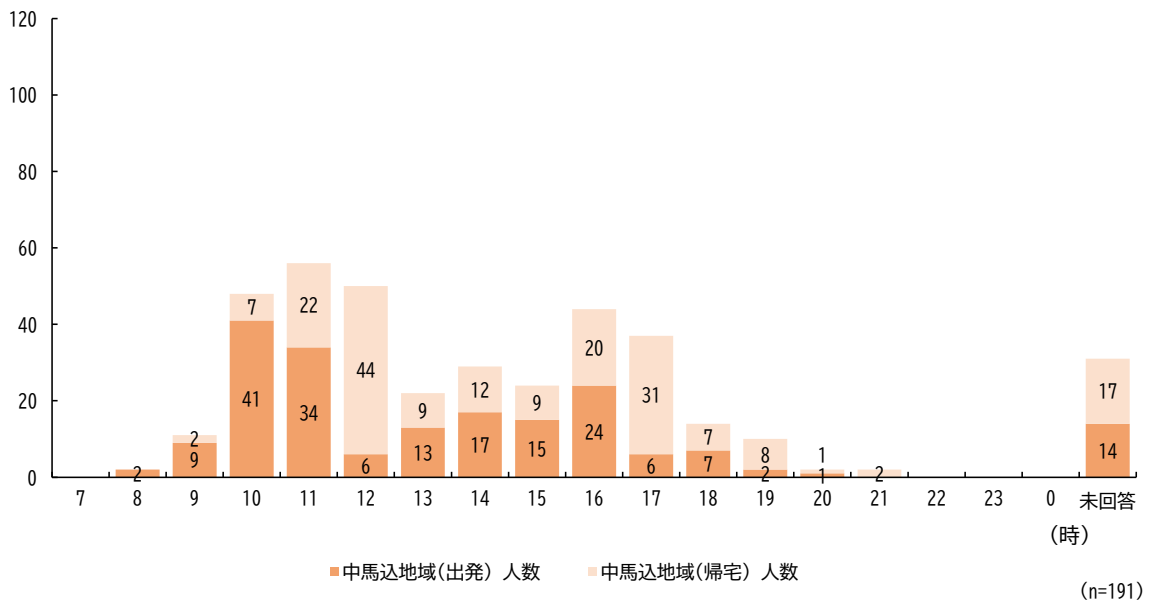


図 26 買物の出発時刻と帰宅時刻 (中馬込地域)

※1時から6時までの時間帯は回答者がいないため、グラフ表示を省略した。

※「0時」は24時台の回答を示す。また、時刻の記載がない回答は「未回答」として集計した(以降同様)。

※紙回答における分単位の記載は、Web回答形式(1~0時(24時)の整数)との整合性を図るため、以下のルールで丸め処理を行った(以降同様)。

- ・ 出発時刻：記載時刻以前の直近の整数時刻に切り下げ(例：10時30分→10時)
- ・ 帰宅時刻：記載時刻以後の直近の整数時刻に切り上げ(例：11時15分→12時)

### 3. あなたの通院のための外出について教えてください。

#### (問3-1) 定期的な通院について

<田園調布地域>

- ・回答者の 57.7%が定期的な通院をしている。

<中馬込地域>

- ・回答者の 69.1%が定期的な通院をしている。

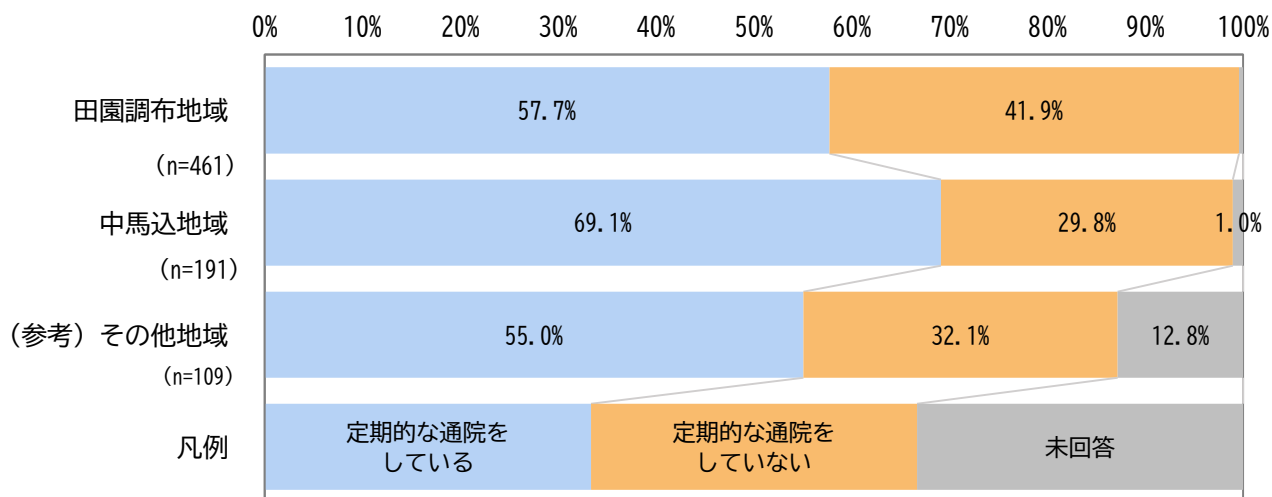


図 27 定期的な通院について

### (問3-2) 最も通院頻度が高い医療機関

住民の多様な移動目的地を網羅的に把握するため、回答のあった全医療機関を回答数順に掲載している。

#### <田園調布地域>

- ・田園調布一丁目の「田園調布中央病院」に通院している方からの回答が、ほかの医療機関と比較して多く寄せられている。

表 4 最も通院頻度が高い医療機関（田園調布地域）(1/3)

区分	人数	構成比
田園調布中央病院	40	15.0%
柳澤博愛医院	15	5.6%
国立病院機構東京医療センター	14	5.3%
昭和医科大学病院	11	4.1%
東急病院	10	3.8%
田園小児科クリニック	8	3.0%
東京田園調布駅前呼吸器内科・内科クリニック	7	2.6%
東邦大学医療センター大森病院	6	2.3%
田園調布ファミリークリニック	6	2.3%
慶應義塾大学病院	5	1.9%
ふくろうクリニック自由が丘	5	1.9%
東京都立荏原病院	4	1.5%
藤田記念耳鼻咽喉科	4	1.5%
久富医院	4	1.5%
田園調布長田整形外科	4	1.5%
田園調布呼吸器・内科クリニック	4	1.5%
AR-Ex尾山台整形外科	3	1.1%
東京医科大学病院	2	0.8%
自由が丘みきブレストクリニック	2	0.8%
藤田医院	2	0.8%
日本医科大学武蔵小杉病院	2	0.8%
東京慈恵会医科大学附属病院	2	0.8%
竹内内科小児科医院	2	0.8%
NTT東日本関東病院	2	0.8%
柳沢医院	2	0.8%
池上総合病院	2	0.8%
北里大学北里研究所病院	1	0.4%
碑文谷病院	1	0.4%
日本赤十字社医療センター	1	0.4%
等々力皮フ科形成外科	1	0.4%
等々力眼科	1	0.4%
東馬込しば整形外科	1	0.4%
東京蒲田医療センター	1	0.4%
東京リウマチクリニック	1	0.4%
東京城南整形外科	1	0.4%
田園調布オーリーブレディースクリニック	1	0.4%
田園アイクリニック	1	0.4%
蔵前かとう内科クリニック	1	0.4%
洗足池歯科	1	0.4%
川崎幸病院	1	0.4%

表 5 最も通院頻度が高い医療機関（田園調布地域）（2/3）

区分	人数	構成比
千束呼吸器アレルギークリニック	1	0.4%
石川眼科自由が丘	1	0.4%
西島クリニック	1	0.4%
西村内科循環器内科クリニック	1	0.4%
聖路加国際病院	1	0.4%
清智会記念病院	1	0.4%
神楽坂医院	1	0.4%
森医院	1	0.4%
新宿つるかめクリニック	1	0.4%
上野毛皮膚科クリニック	1	0.4%
昭和医科大学病院附属東病院	1	0.4%
小口整形外科	1	0.4%
順天堂大学医学部附属順天堂医院	1	0.4%
渋谷済生クリニック	1	0.4%
山中クリニック	1	0.4%
山下歯科クリニック	1	0.4%
三田クリニック	1	0.4%
三好クリニック	1	0.4%
三楽病院生活習慣病クリニック	1	0.4%
榊原記念病院	1	0.4%
虎の門病院 分院	1	0.4%
虎の門病院	1	0.4%
健 内科クリニック	1	0.4%
玉川クリニック	1	0.4%
吉祥寺藤田クリニック	1	0.4%
海老名総合病院	1	0.4%
海上ビル診療所	1	0.4%
奥沢病院	1	0.4%
奥沢やまなかクリニック	1	0.4%
稲波脊椎・関節病院	1	0.4%
ワキタ眼科	1	0.4%
やぎ歯科医院	1	0.4%
まつもとクリニック	1	0.4%
二子玉川ライズひろ内科クリニック	1	0.4%
フェニックスメディカルクリニック	1	0.4%
ニコこどもクリニック	1	0.4%
難波メディカルクリニック	1	0.4%
ななこレディースクリニック	1	0.4%
中野医院	1	0.4%
どんぐり皮膚科	1	0.4%
デンタルクリニック	1	0.4%
テレーズ脳神経・頭痛クリニック	1	0.4%
たいようデンタルオフィス	1	0.4%
順天堂医院	1	0.4%
自由が丘メディカルプラザ	1	0.4%

表 6 最も通院頻度が高い医療機関（田園調布地域）（3/3）

区分	人数	構成比
自由が丘歯科オーラルケア	1	0.4%
しみず内科クリニック	1	0.4%
さかい医院	1	0.4%
くろいわ歯科医院	1	0.4%
京橋クリニック	1	0.4%
かまた内科糖尿病クリニック	1	0.4%
お茶の水・井上眼科クリニック	1	0.4%
オーラルクリニック自由が丘	1	0.4%
イルカ整骨院 御嶽山	1	0.4%
井上眼科	1	0.4%
あいわクリニック	1	0.4%
ALOHAさおり自由が丘クリニック	1	0.4%
大森整形外科	1	0.4%
吉田医院	1	0.4%
大崎病院東京ハートセンター	1	0.4%
和田循環器科内科	1	0.4%
東京歯科大学水道橋病院	1	0.4%
さかもとクリニック	1	0.4%
新田町ビル診療所	1	0.4%
日高デンタルクリニック	1	0.4%
くろおかクリニック	1	0.4%
氏家脳神経外科内科クリニック	1	0.4%
こうかんクリニック	1	0.4%
片山歯科医院	1	0.4%
自由が丘整形外科リウマチ科	1	0.4%
東京労災病院	1	0.4%
その他	5	1.9%
未回答	8	3.0%
合計	266	100.0%

<中馬込地域>

- ・中馬込一丁目の「馬込中央診療所」に通院している方からの回答が最も多いが、田園調布地域と比べて通院頻度の高い医療機関は、分散傾向にある。

表 7 最も通院頻度が高い医療機関（中馬込地域）(1/2)

区分	人数	構成比
馬込中央診療所	10	7.6%
藤井内科クリニック	8	6.1%
うへの内科外科医院	7	5.3%
昭和医科大学病院	6	4.5%
東京都立荏原病院	5	3.8%
大森赤十字病院	5	3.8%
東邦大学医療センター大森病院	4	3.0%
もろおか整形外科	4	3.0%
池上総合病院	4	3.0%
須藤メディカルクリニック	4	3.0%
中馬込おがわ内科	3	2.3%
まごめ内科・腎クリニック	3	2.3%
まごめクリニック	3	2.3%
青木医院	2	1.5%
西馬込あくつ耳鼻咽喉科	2	1.5%
東京慈恵会医科大学附属病院	2	1.5%
つきのわクリニック	2	1.5%
NTT東日本関東病院	2	1.5%
千束呼吸器アレルギークリニック	2	1.5%
田中整形外科	2	1.5%
上池上診療所	2	1.5%
齋藤医院	1	0.8%
脳外科西馬込クリニック	1	0.8%
東京御嶽山呼吸器内科・内科クリニック	1	0.8%
築地リウマチ膠原病クリニック	1	0.8%
池上総合病院付属クリニック	1	0.8%
足と歩行の診療所	1	0.8%
石川整形外科	1	0.8%
西馬込皮フ科	1	0.8%
西馬込りゅう眼科	1	0.8%
小川クリニック	1	0.8%
三光クリニック	1	0.8%
旗の台病院	1	0.8%
ワキタ眼科	1	0.8%
ひめのともみクリニック	1	0.8%
はなおかレディースクリニック	1	0.8%
どうどうクリニック	1	0.8%
自由が丘八木クリニック	1	0.8%
こみね循環器科・内科クリニック	1	0.8%

表 8 最も通院頻度が高い医療機関（中馬込地域）（2/2）

区分	人数	構成比
上池台おおつか歯科	1	0.8%
かぶらきクリニック	1	0.8%
オクムラ整形外科	1	0.8%
えばらまち皮膚科	1	0.8%
MOA高輪クリニック	1	0.8%
Kクリニック山王	1	0.8%
はせがわクリニック	1	0.8%
あきた内科クリニック	1	0.8%
馬込橋医院	1	0.8%
大森ふかの整形外科クリニック	1	0.8%
馬込駅前あくつ小児科耳鼻咽喉科	1	0.8%
虎の門病院	1	0.8%
あくつ	1	0.8%
まさご眼科	1	0.8%
大森眼科	1	0.8%
持田医院	1	0.8%
大森内科ハートクリニック	1	0.8%
牧田総合病院	1	0.8%
まつもとクリニック	1	0.8%
馬込内科	1	0.8%
池上みなみ内科クリニック	1	0.8%
東京都立広尾病院	1	0.8%
東馬込しば整形外科	1	0.8%
その他	2	1.5%
未回答	7	5.3%
合計	132	100.0%

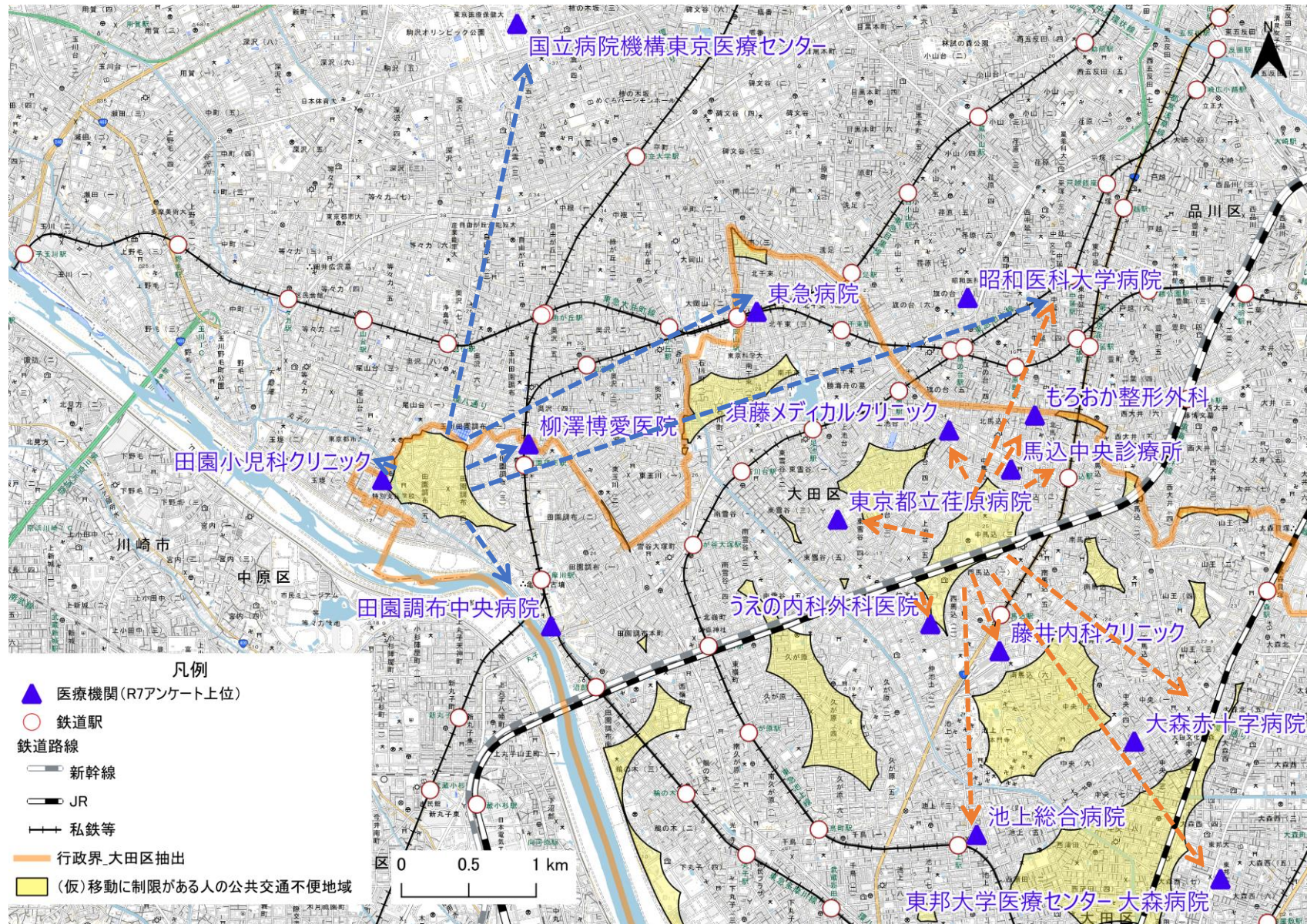


図 28 アンケート上位回答（上位 3%）の医療機関（青矢印：田園調布地域、橙矢印：中馬込地域）

※医療機関の場所が広範囲に分散しているため、田園調布・中馬込両地域の上位回答を一つの地図にまとめて掲載した。各地域から選ばれた主な行き先を矢印で示している。

資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

### (問3-3) 医療機関への移動手段

<田園調布地域>

・「鉄道」(42.1%)、「路線バス」(28.9%)、「自家用車(自分の運転)」(20.3%)が主に利用されている。

<中馬込地域>

・「徒歩のみ」(35.6%)、「自転車」(26.5%)、「路線バス」(22.0%)が主に利用されている。

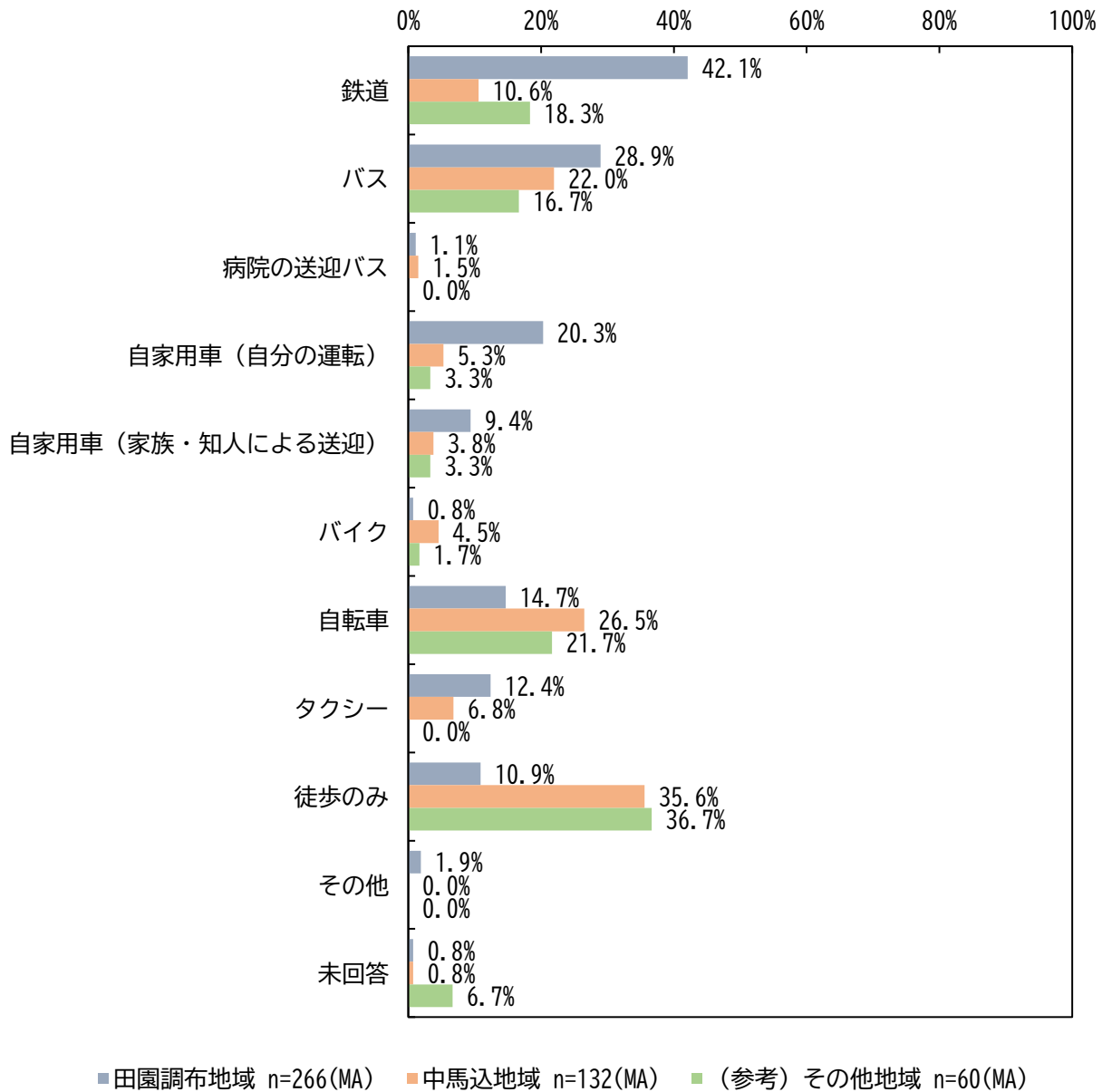


図 29 医療機関への移動手段

※n数は、問3-1で「定期的な通院をしている」と回答した者(問3-4~3-6も同様)

### (問3-4) 医療機関への通院頻度

<共通>

- ・「月に1日程度」の通院が約7割と大半を占めている。

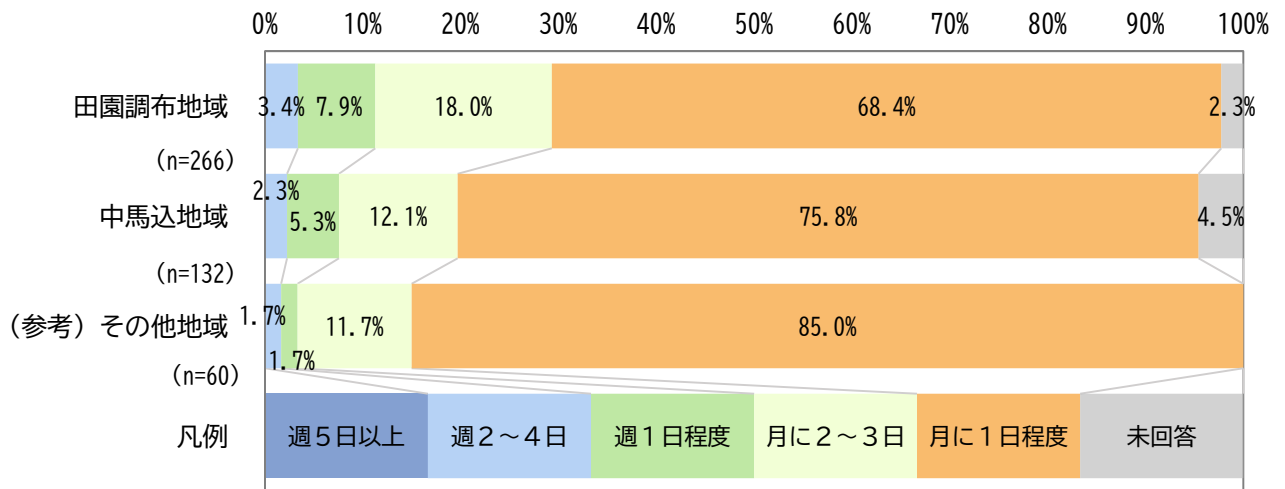


図 30 医療機関への通院頻度

### (問3-5) 医療機関へ通院する主な曜日

<共通>

- ・医療機関の特性上、9割以上が平日に通院している。

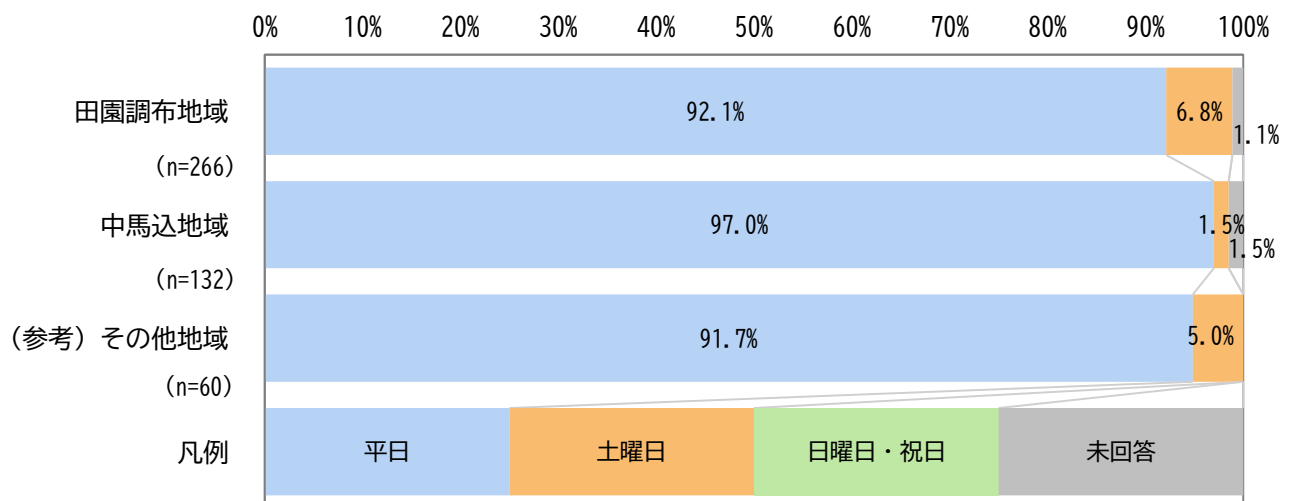


図 31 医療機関へ通院する主な曜日

### (問3-6) 医療機関へ出発する時刻と帰宅する時刻

<共通>

・9～10 時台に出発し、正午前後までに帰宅する傾向にある。

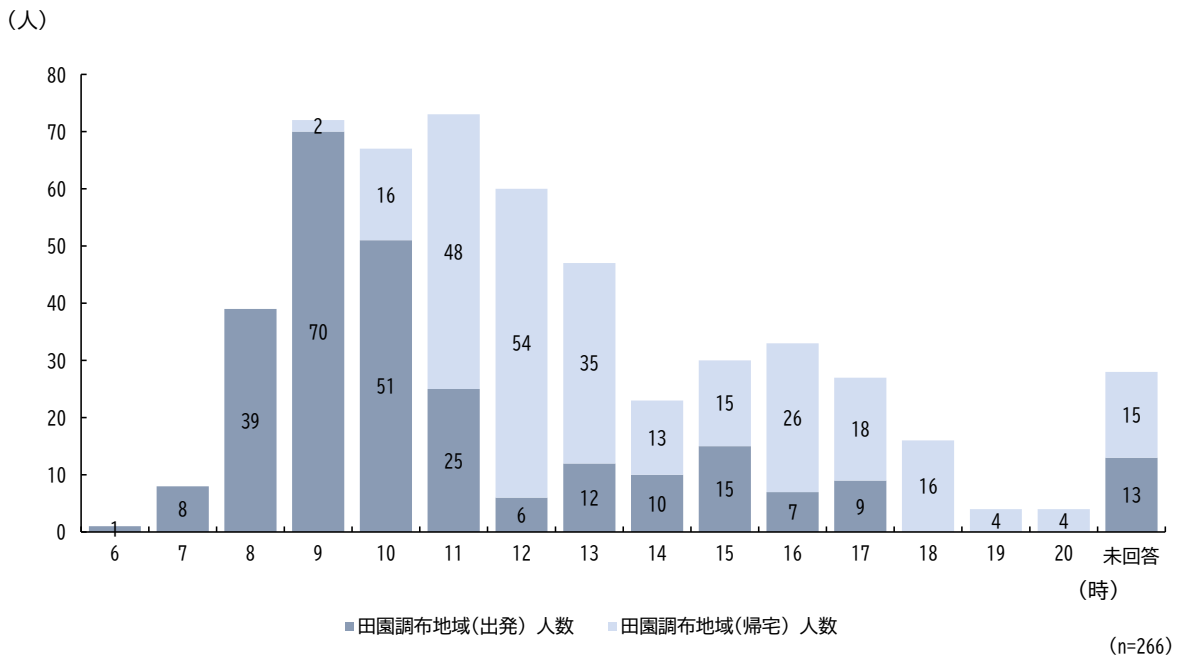


図 32 医療機関への出発時刻と帰宅時刻（田園調布地域）

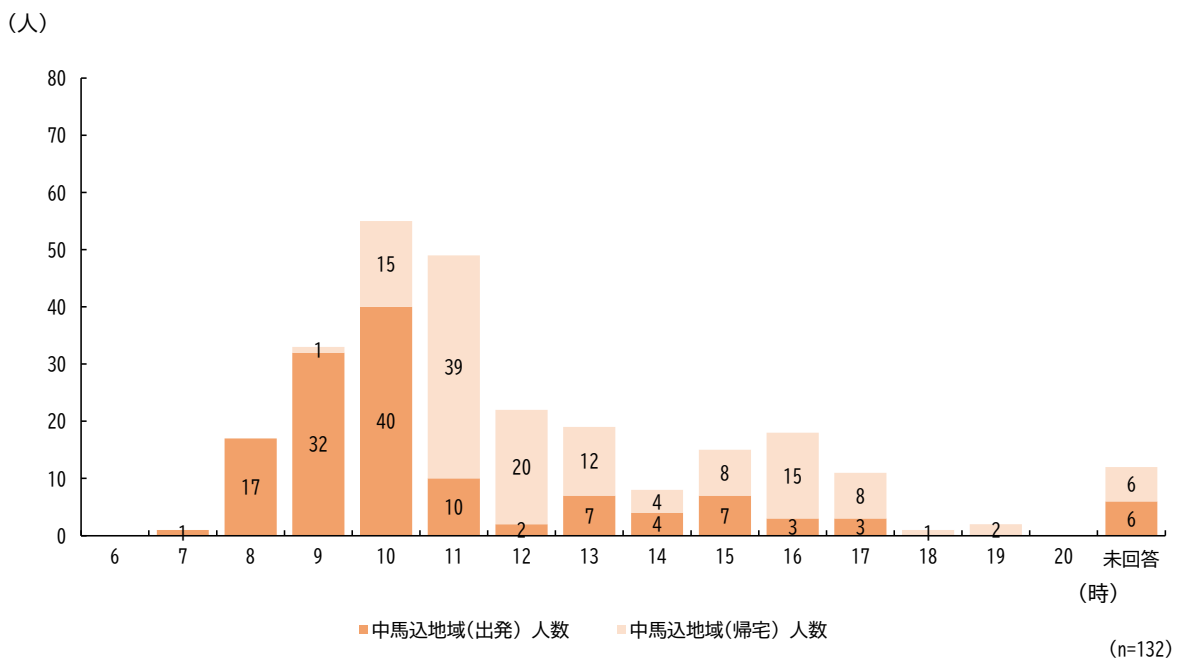


図 33 医療機関への出発時刻と帰宅時刻（中馬込地域）

※21時から翌5時までの時間帯は回答者がいないため、グラフ表示を省略した。

4. あなたの買物（生鮮食品）、通院以外の外出について教えてください。

(問4-1) 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的

<共通>

・「通勤・通学」（約3割）や「趣味・習い事」（約2割強）が主な外出目的となっている。

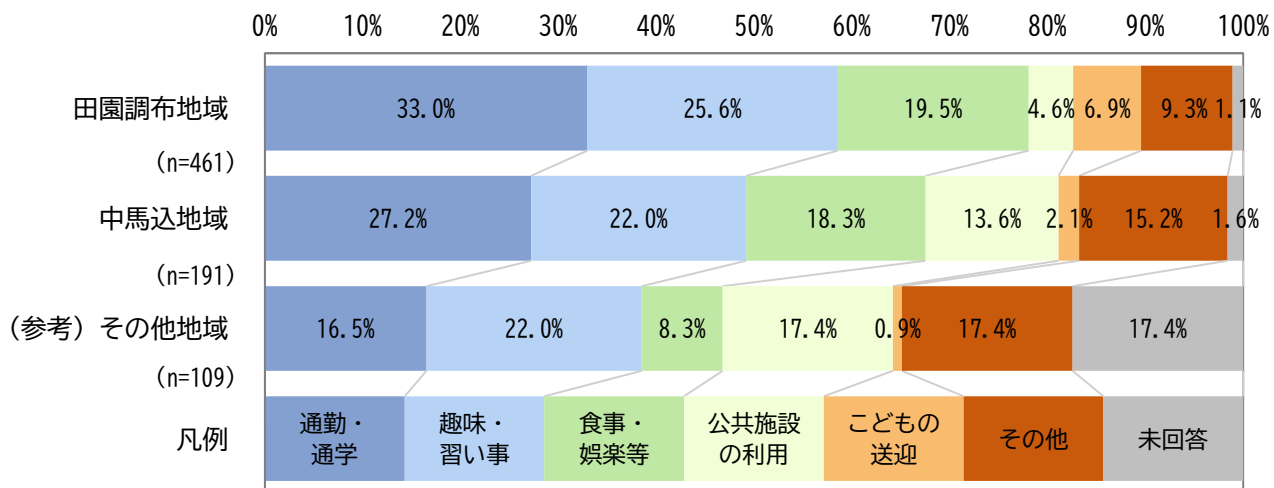


図 34 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的

## (問4-2) 問 4-1 の外出先への移動手段

<共通>

- ・「鉄道」利用が最大（田園調布地域 52.9%、中馬込地域 39.3%）、次点で「バス」（田園調布地域 31.2%、中馬込地域 37.7%）が利用されており、主に「通勤・通学」等の広域移動の需要が反映されていると考えられる。

<田園調布地域>

- ・「自家用車（自分の運転、家族・知人による送迎）」の利用が、中馬込地域と比べて特に多い。

<中馬込地域>

- ・「徒歩のみ」や「自転車」での移動が、田園調布地域と比べて特に多い。

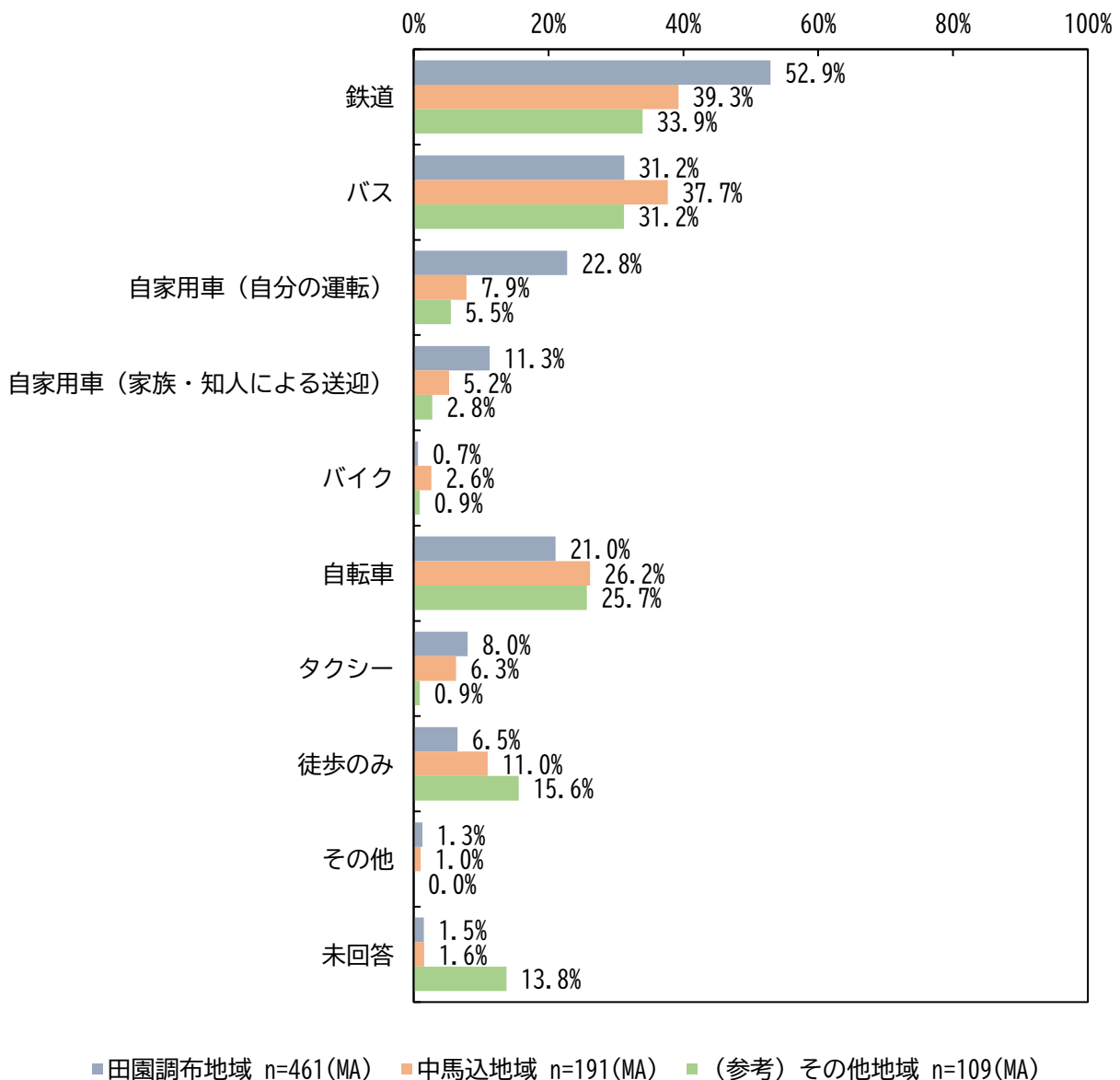


図 35 問 4-1 の外出先への移動手段

### (問4-3) 問 4-1 の外出先に行く頻度

<共通>

- ・「週2～4日」が約3割と最も多く、「週5日以上」と合わせると半数以上を占める。
- ・なお、本アンケートでは、買物・通院・その他の外出を同日に行うか、別日に行うかについて尋ねる問は設けていない。そのため、外出先の所在地によっては、これらの外出を同日にまとめて行う場合と、別日に分けて行う場合の双方が想定される。

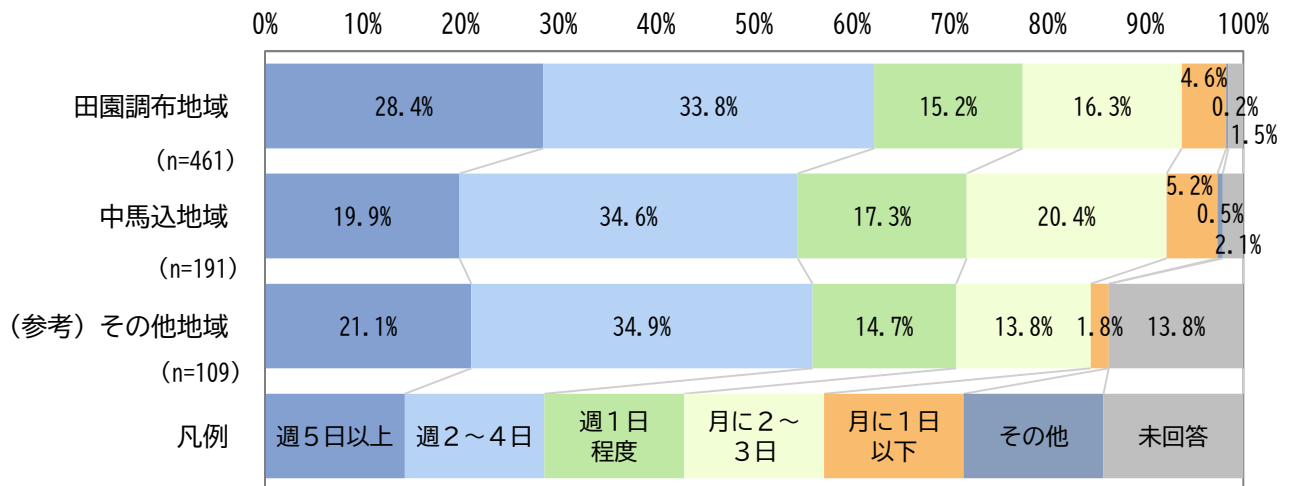


図 36 問 4-1 の外出先に行く頻度

### (問4-4) 問 4-1 の外出先に行く主な曜日

<共通>

- ・「平日」の外出が8割以上を占める。

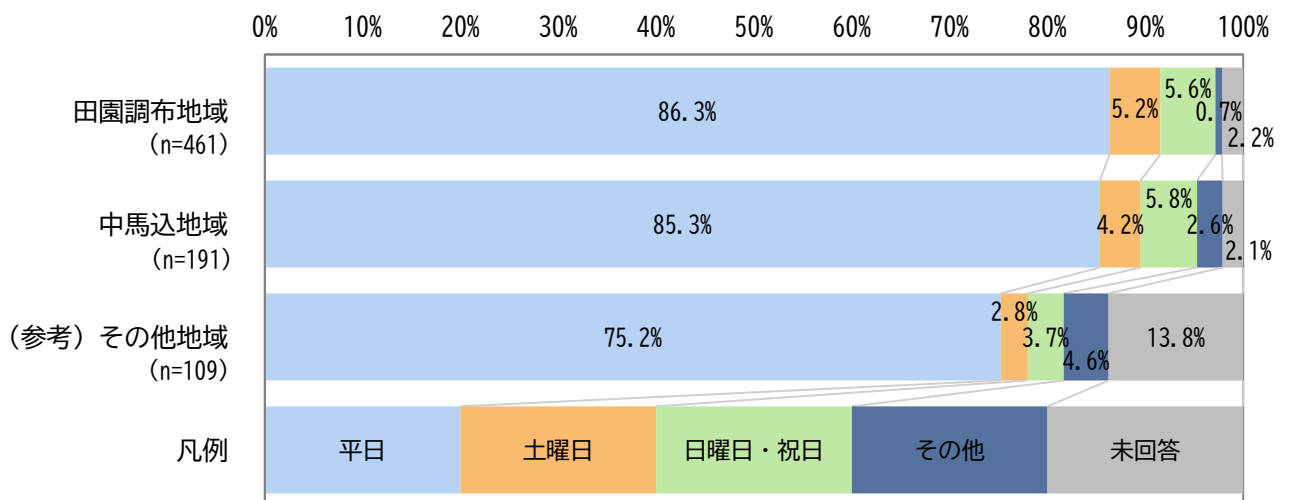


図 37 問 4-1 の外出先に行く主な曜日

(問4-5) 問 4-1 の外出先へ出発する時刻と帰宅する時刻

<共通>

- ・買物（生鮮食品）や通院の時刻と比較して、時間帯が分散している。
- ・通勤・通学時間帯である「7時以降の午前中」に出発のピークがあり、「16時～19時」に帰宅のピークを迎える。
- ・10時の出発ピークは、商業施設等の開店時間やイベントの開始時間、昼食等に向けた移動が想定される。

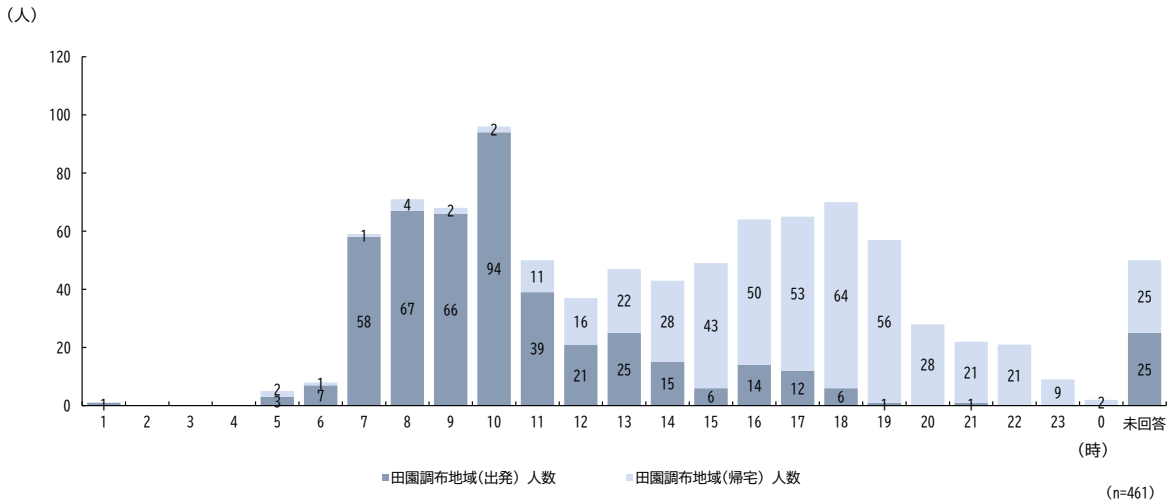


図 38 (4-1) の外出先への出発時刻と帰宅時刻 (田園調布地域)

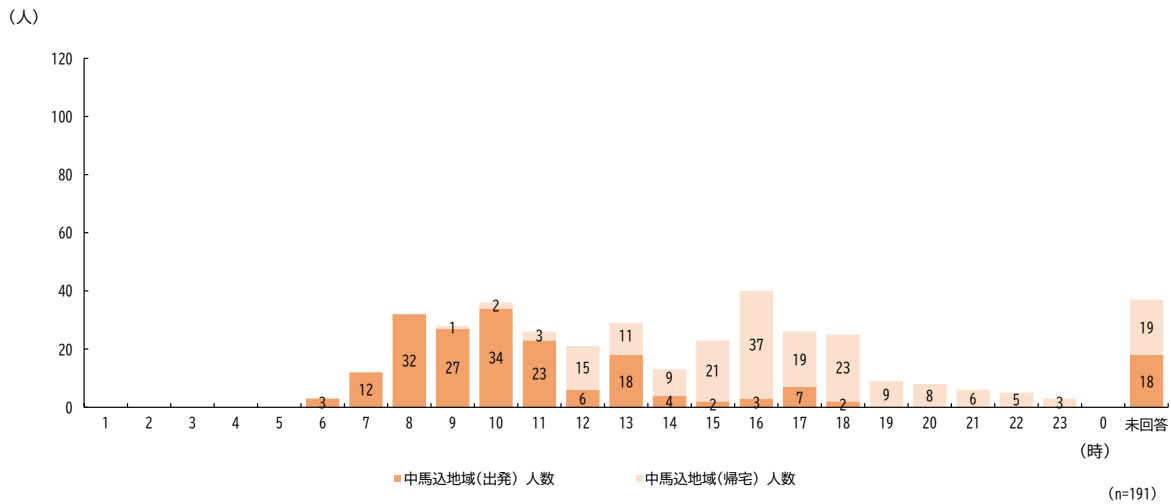


図 39 問 4-1 の外出先への出発時刻と帰宅時刻 (中馬込地域)

## 5. 外出の問題点について教えてください。

(問5-1) 地域で外出（買物、通院、その他の用事）をする際に、現在困っていることや不便に感じていること

<共通>

- ・「階段や坂道が多く、移動が大変」（田園調布地域 64.0%、中馬込地域 45.0%）が最大課題である。

<田園調布地域>

- ・「その他」（自由記述）の回答では、「タクシーが少ない」や「将来的な不安（免許返納後、年を取ってからの健康に対する不安）」などの回答が挙げられている。

<中馬込地域>

- ・「特に困っていることはない」（23.0%）が、「利用できる交通手段が少ない」（22.0%）や「天候による影響を受けやすい」（24.6%）と同水準となっている。
- ・「その他」（自由記述）の回答では、「大森・蒲田方面へのアクセスが不便」といった回答が複数寄せられている。

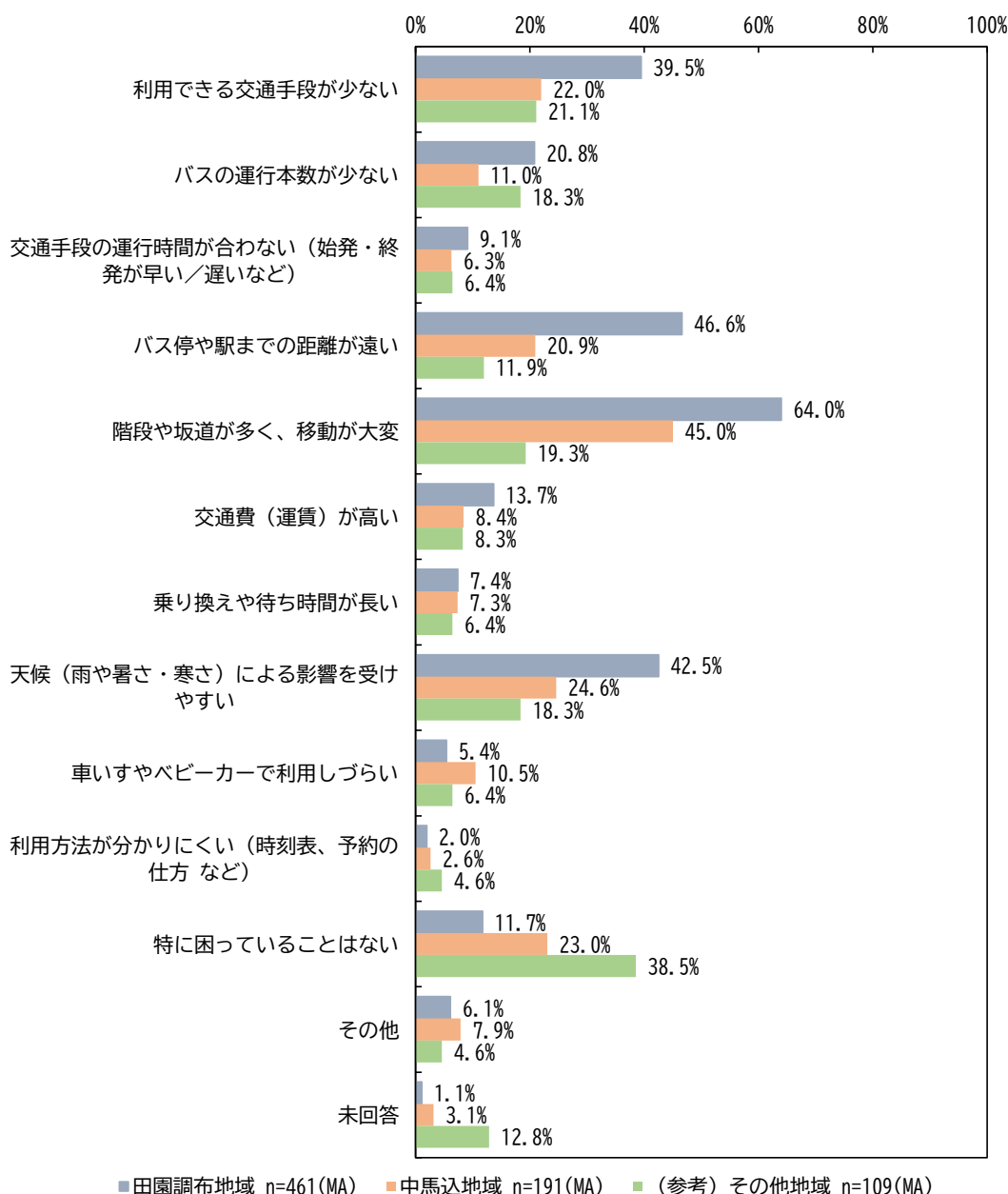


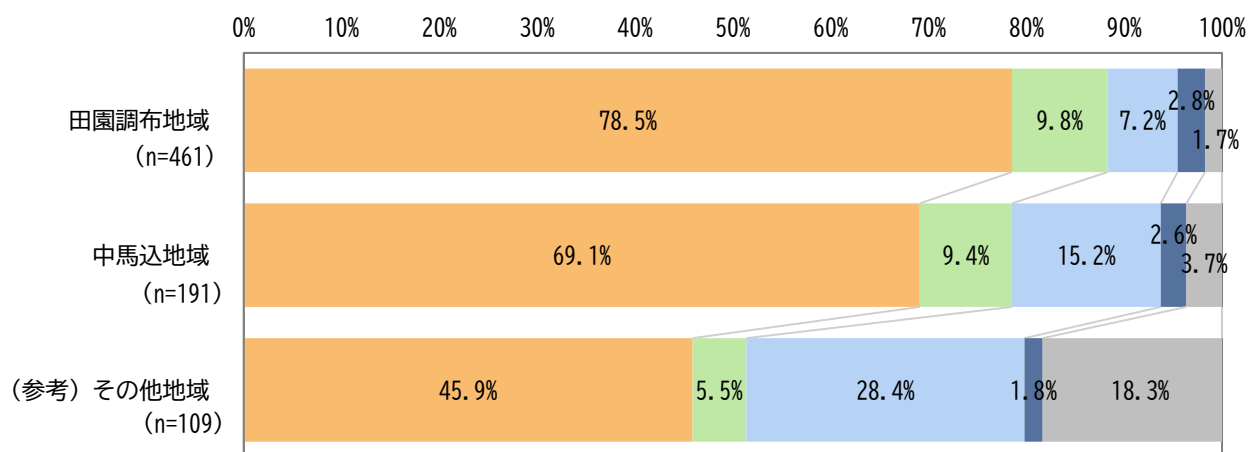
図 40 外出時の困りごとや不便に感じること

## 6. 新たな交通手段について教えてください。

### (問6-1) 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え

<共通>

- ・「住民主体の計画・導入に賛成する」について、田園調布地域 78.5%、中馬込地域 69.1%と、その他地域 (45.9%)と比較して、関心の高さがうかがえる。
- ・一方、「新しい交通手段は必要だが、住民主体の計画・導入に反対する」(約1割)や、「新たな交通手段は必要ない」(約1~1.5割)という意見もみられることから、地域交通を検討する上では、住民の意見を丁寧に聞きながら進めていく必要がある。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 41 交通手段の導入のための取組に対する考え

(問6-2) 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件

<共通>

- ・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」(田園調布地域 68.8%、中馬込地域 53.4%) や、「利用料金の手ごろさ」(田園調布地域 42.7%、中馬込地域 41.4%) を求める意見が多い。

<田園調布地域>

- ・上に挙げた意見のほか、「運行頻度が十分で待ち時間が無い」、「予約なしでも利用できる」ことへの要望も多い。
- ・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」、「運行頻度が十分で待ち時間が短い」、「予約なしでも利用できる」などは、田園調布地域の回答割合が中馬込地域より多い。

<中馬込地域>

- ・上に挙げた意見のほか、「予約なしでも利用できる」ことへの要望も多い。
- ・「車いすやベビーカーでも利用しやすい」、「曜日・時間帯の希望に合った運行がある」、「他の交通機関や既存サービス(JR・バスなど)への乗り継ぎがしやすい」、「スタッフや運転手の対応が親切で安心できる」などは、中馬込地域の回答割合が田園調布地域より多い。

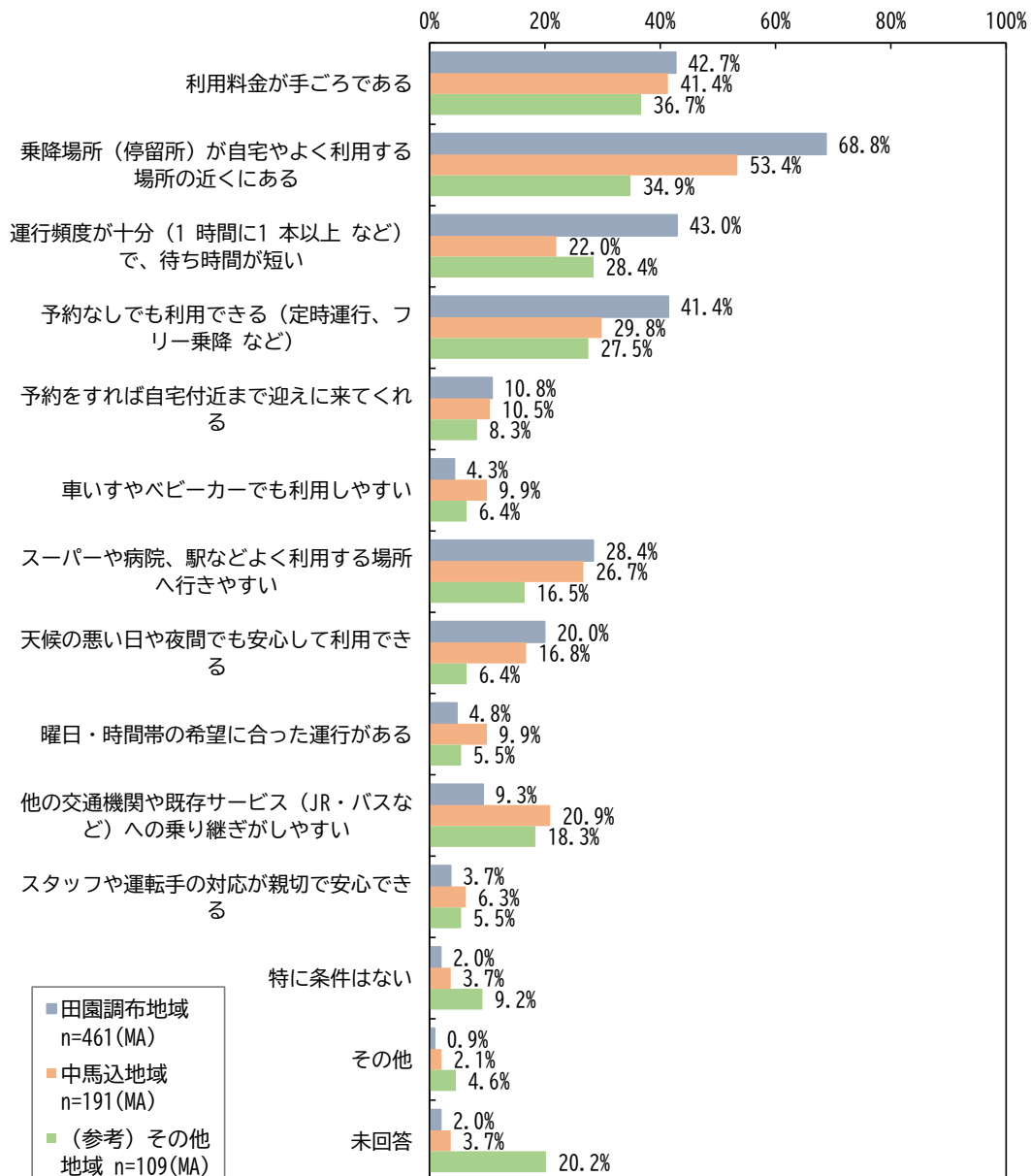


図 42 利用したい条件

<共通>

・問 6-2 で「利用料金が手ごろである」と回答した方について、具体的な金額を尋ねたところ、「100 円～299 円」の回答が田園調布地域で 70.0%、中馬込地域で 65.8%と、半数以上を占めている。

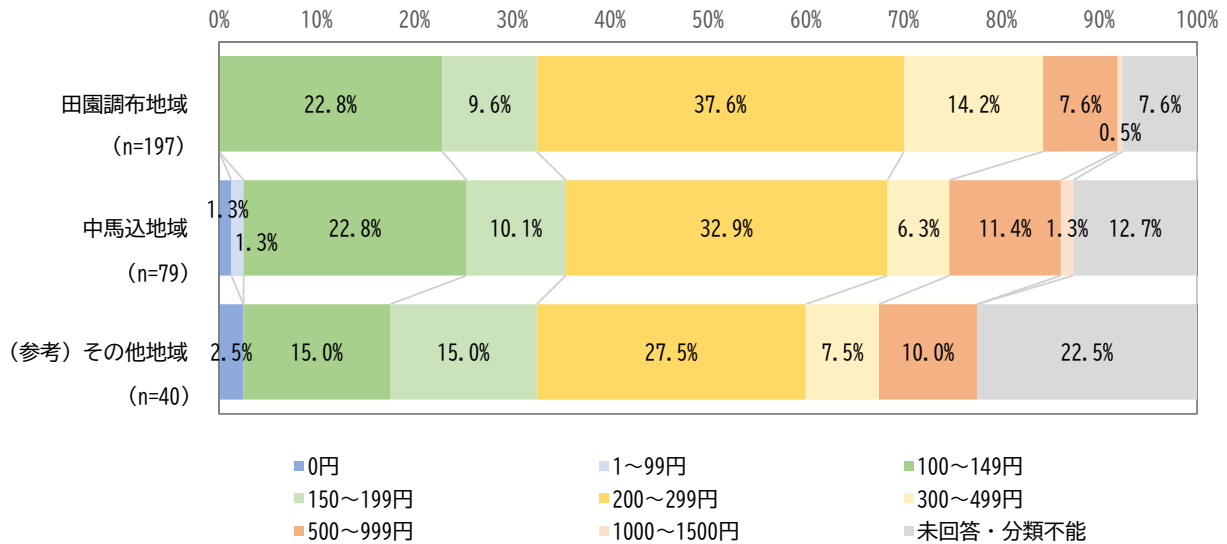


図 43 「利用料金が手ごろである」の具体的な金額

※n 数は、問 6-2 で「利用料金が手ごろである」と回答した者

(問6-3) 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用する頻度

<田園調布地域>

・「週 3 日以上」利用したいと答えた回答者が 58.6%と、実用的な交通手段としての期待感がうかがえる。

<中馬込地域>

・「週 3 日以上」利用したいと答えた回答者が 42.9%と、田園調布地域と比べると使用頻度の想定が低い。

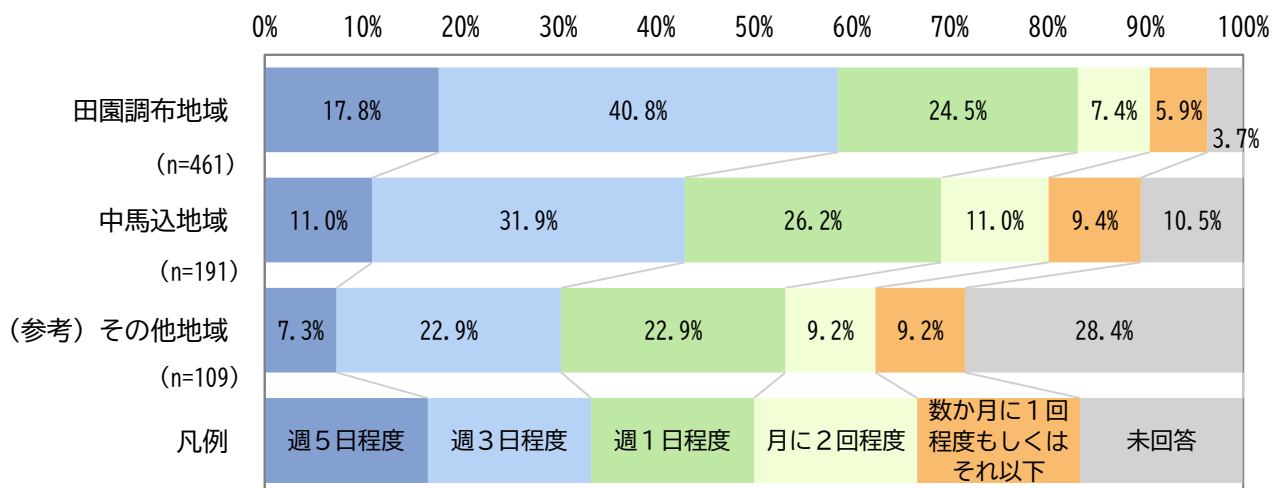


図 44 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度

## 7. 自由意見

<田園調布地域>

- ・田園調布駅へのアクセス改善に関する意見が特に多い。タクシーの利便性向上、免許返納後の不安、坂道による移動負担、買物環境の不便さ等に関する意見も多く寄せられた。

表 9 自由意見（田園調布地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセスの改善	田園調布駅へのアクセス改善	90
		多摩川駅へのアクセス改善	4
		田園調布駅・多摩川駅以外へのアクセス改善(九品仏駅・尾山台駅・自由が丘駅・雪が谷大塚駅・武蔵小杉駅・臨海部等)	8
	運行形態、運賃、頻度等	車両の様式、運行時間帯、頻度、乗降場所(自宅近く等)に関する要望	10
		タクシーアプリ等を使えない高齢者等への配慮、予約が必要な場合の電話予約への対応	5
		100円バス等の安価な料金設定	5
		使いやすい、多様な用途に利用できる移動手段(高齢者や障がい者、子の送迎等)	4
		その他運行形態等に関する要望(定時定路線型、サブスク(定期)、福祉タクシー等の拡充、ライドシェア反対等)	4
	タクシー	円滑なタクシー利用に関する要望(駅での待ち時間の解消、混雑緩和、乗場の整備、タクシーの割引等)	16
路線バス(既存路線)	バスの始発・最終時間に関する要望	4	
自転車	駐輪場の増設、コミュニティサイクルのポート設置	5	
地形・生活基盤・安全	坂道負担	急な坂道による身体的・心理的な移動負担の解消	15
	買物困難	近くにスーパーや商店がなく不便	15
	将来不安	運転免許返納後等の将来の移動手段消失に対する不安、将来的な必要性	19
	安全面	安全な運行への要望、車両通行量増大への不安	6
その他	現状満足	現状のままで不自由なく暮らせている	4
	その他	導入への期待	8
		導入への疑問、慎重な姿勢、難しい問題	3
		地域外の交通に対する要望、アンケート実施への感謝・激励、意見等	11
		特になし	7
計			243

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している(以降同様)。

※田園調布地域：自由意見の回答者数は208人、意見数は243件

<中馬込地域>

・蒲田駅へのアクセス改善や、小型バス等の導入、坂道による移動負担に関する意見が多く寄せられた。

表 10 自由意見（中馬込地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセス改善	蒲田駅（区役所）への直通路線の 신설・改善	14
		大森駅へのバス路線の増便・改善	5
		蒲田駅・大森駅以外へのアクセス改善（臨海部・大岡山駅・洗足池駅等）	6
		図書館や乳児健診等の公共施設や銀行等へのアクセス性向上	3
	運行形態、運賃、頻度等	小型バス・コミュニティバスの導入	10
		安価なバス制度、チケット制度等の導入、高頻度な運行	3
	路線バス（既存）	バス本数の増強、運行時間の延長、バス乗り換え時の同一会社割引制度	3
鉄道（駅）	浅草線（馬込駅・西馬込駅）のエレベーター増設、エスカレーター改善	2	
自転車	駐輪場に関する要望	1	
地形・生活基盤・安全	坂道負担	坂による移動負担の解消	9
	待合・アクセス環境	バス停・乗車場所への椅子の設置や、坂の途中の休憩場所の設置	2
	将来不安	免許返納後の生活への不安、閉じこもりへの対策	8
	買物困難	スーパー・コンビニの不足による不便	4
	危険運転への対策	自転車・電動キックボード等の危険運転への対策	2
その他	その他	地域外の交通に対する要望、アンケート実施への感謝・激励・意見、施策の早期実現の希望等	10
計			82

※中馬込地域：自由意見の回答者数は 73 人、意見数は 82 件

表 11 自由意見（その他地域）

分類		意見の内容	意見数
大項目	小項目		
交通手段	ルート、アクセス改善	アクセス改善に関する意見（蒲田駅・西大井駅）	2
	運行形態、運賃、頻度等	小型バス・コミュニティバスの導入	2
	自転車	駐輪場の増設	1
地形・生活基盤・安全	買物困難	スーパー・コンビニの不足による不便	1
	将来不安	将来的な必要性	1
その他	現状満足	現状のままで不自由なく暮らせている	4
	その他	その他・特になし等	6
計			17

※その他地域：自由意見の回答者数は 17 人、意見数は 17 件

### 第3節 詳細分析（属性別クロス集計）

本節では、第2節の単純集計結果をさらに深掘りするため、田園調布地域と中馬込地域の住民の中でも特に移動支援の必要性が高いと考えられる「高齢者層」および「子育て世帯」に着目し、属性別のクロス集計を行った。

「年代」および「未就学児の有無」と各設問を掛け合わせることで、ライフステージごとの移動実態や、既存の公共交通では充足されていない固有のニーズを浮き彫りにすることを目的とする。

#### 【集計に関する注釈】

- ・属性の定義：本分析における「高齢者層」は主に70歳以上、「子育て世帯」は同居する未就学児が「いる」と回答した世帯を指す。
- ・比較対象：傾向を明確にするため、高齢者層については60歳以下の回答と、子育て世帯については未就学児のいない世帯の回答と比較を行っている。
- ・回答割合の算出方法：択一回答の設問については、「未回答」を含めた回答数を分母として割合を算出している。複数回答の設問については、「未回答」を除いた回答者数を分母として割合を算出している。
- ・年代別クロス集計の掲載範囲：複数回答設問では年代によって回答者数に差があり、20歳代など一部の年代は母数が小さいため、比較の妥当性を確保する観点から、高齢者層のニーズ把握を目的として60歳以上の結果を中心に掲載している。
- ・端数処理：構成比(%)は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。
- ・n数：グラフ内の「n」は、当該設問に対する有効回答者数(分母)を示している。なお、n数が極端に少ない年代(19歳以下等)については、比率の解釈に留意が必要である。

# 1. 年代別の分析

## 1) 運転免許証の保有状況 (問 1-5)

<共通>  
 ・高齢期の免許返納に伴い、移動手段に不安を抱える人が多い。特に田園調布地域では、自家用車による移動に依存している住民も多く、返納後に日常的な移動を代替できる交通手段の確保が喫緊の課題となっている。

<田園調布地域>  
 ・20歳代から60歳代までの8割以上が運転免許証を保有しているが、70歳代の保有率は59.8%に低下し、16.7%が自主返納している。80歳以上では免許保有率が27.9%まで低下する一方、自主返納と非保有を合わせた「自ら運転しない層」が7割を超えている(70.6%)。

<中馬込地域>  
 ・60歳代の79.5%が運転免許を保有している一方、70歳代で30.4%、80歳以上では11.1%と、70歳以上の高齢者層で保有率が急激に低下している。

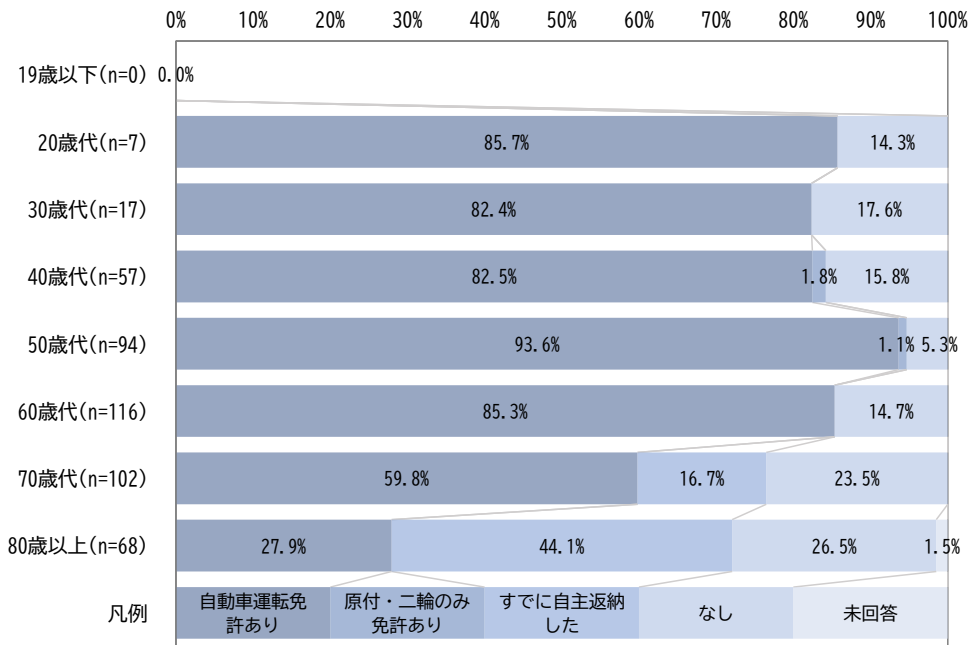


図 45 【田園調布地域】運転免許証の保有状況 (年代別)

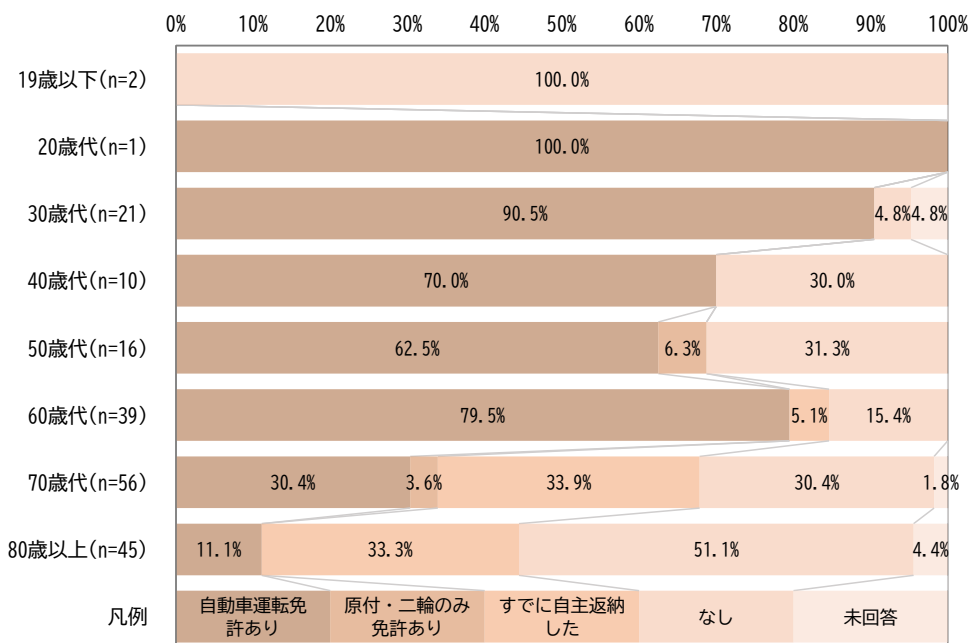


図 46 【中馬込地域】運転免許証の保有状況 (年代別)

2) 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（問 1-9）

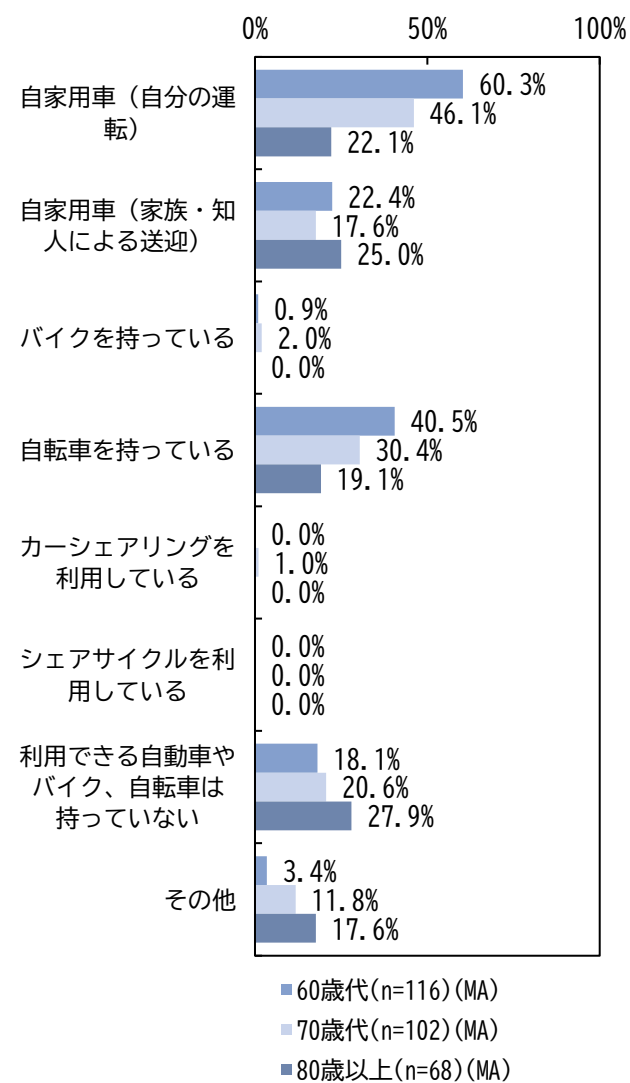
<田園調布地域>

・70 歳代までは「自家用車（自分の運転）」が主要な移動手段となっているが、80 歳以上ではその割合が大きく低下し、「利用できる交通手段は持っていない」が最多となっている。また、「家族・知人による送迎」や「タクシー」（※「その他」の記述より抜粋）など、自力運転から代替手段へ移行している状況がみられる。

<中馬込地域>

・高齢者層でも「自転車」の利用が一定程度みられるものの、田園調布地域の傾向と同様に、80 歳以上では「利用できる交通手段は持っていない」の割合が最多となり、年代が上がるにつれて利用可能な交通手段が限定されていく状況がうかがえる。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

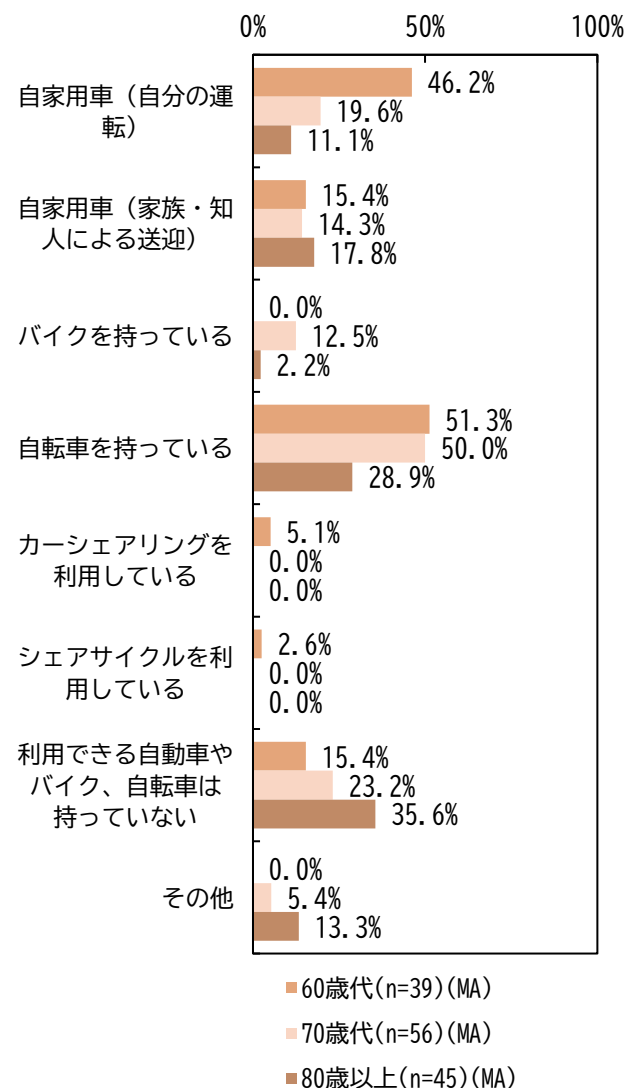


図 47 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（年代別※60 歳以上を抜粋）

### 3) 歩行の状況（問 1-10）

<共通>

- ・年代が上がるにつれて、「問題なく徒歩で外出できる」の割合が減少し、「バス停やスーパーまでなら行ける」といった一定の制限を感じる回答者が増加している。
- ・歩行が可能な住民が無理なく歩ける環境を維持することが重要である一方で、歩行が難しくなる場面を補う移動の支援が必要であると考えられる。

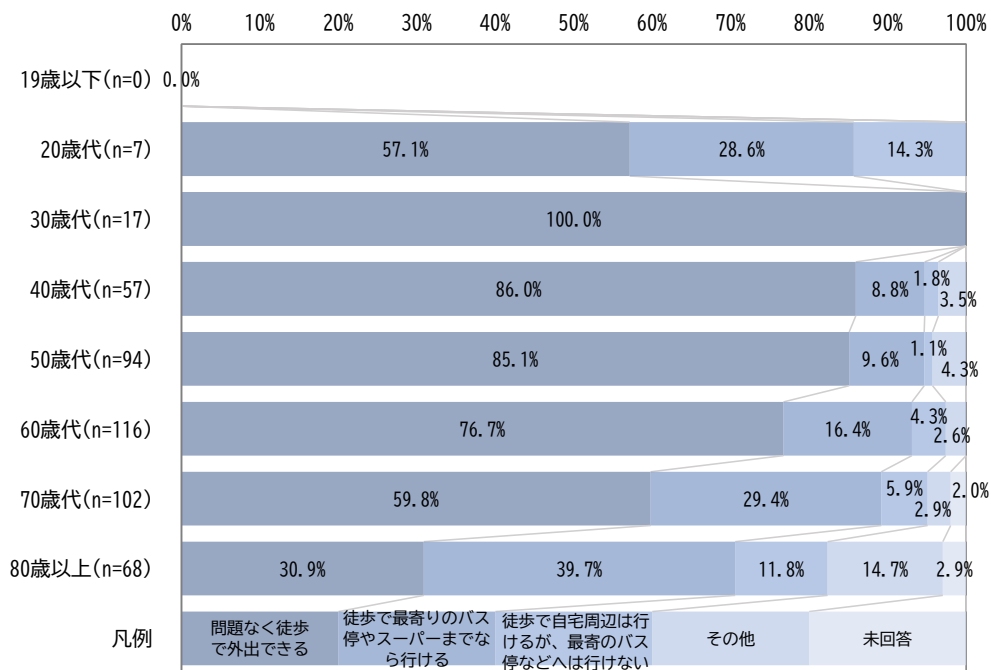


図 48 【田園調布地域】歩行の状況（年代別）

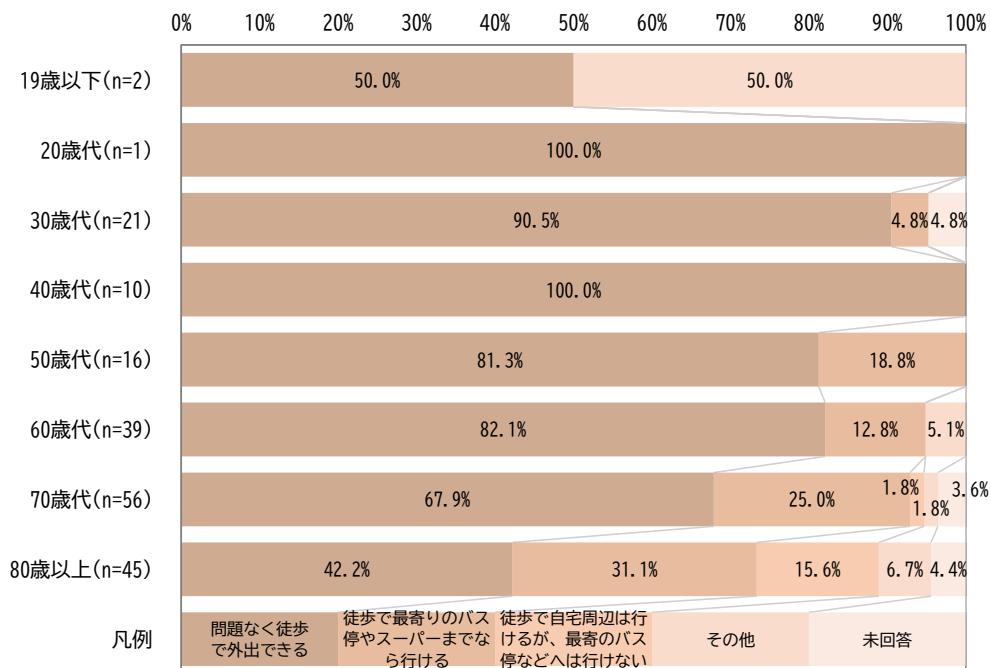


図 49 【中馬込地域】歩行の状況（年代別）

4) 買物（生鮮食品）で最も利用するお店への移動手段（問 2-2）と、買物頻度（問 2-3）

<田園調布地域>

- ・買物の移動手段のうち「徒歩のみ」に着目すると、年代が上がるにつれてその割合が減少している。
- ・買物の頻度について、60歳代と70歳代の「週2～4日以上（週5日+週2～4日）」の割合に着目すると、70歳代の頻度は、60歳代の頻度よりも3.5%低くなっている。
- ・70歳代の買物頻度がわずかに低下する背景には、自家用車から家族の送迎などへの移行により、外出の自由度が縮小し始めている可能性が考えられる。

<中馬込地域>

- ・買物の移動手段のうち「徒歩のみ」に着目すると、年代が上がるにつれてその割合は増加している。
- ・買物の頻度について、60歳代と70歳代の「週2～4日以上（週5日+週2～4日）」の割合に着目すると、70歳代の頻度は、60歳代の頻度よりも7.3%高くなっている。
- ・70歳代の買物頻度が高まる背景には、「徒歩」での外出が増えていることが影響していると考えられる。徒歩での買物は一度に運べる量が限られるため、こまめな買い出しを行っている状況などが想定される。

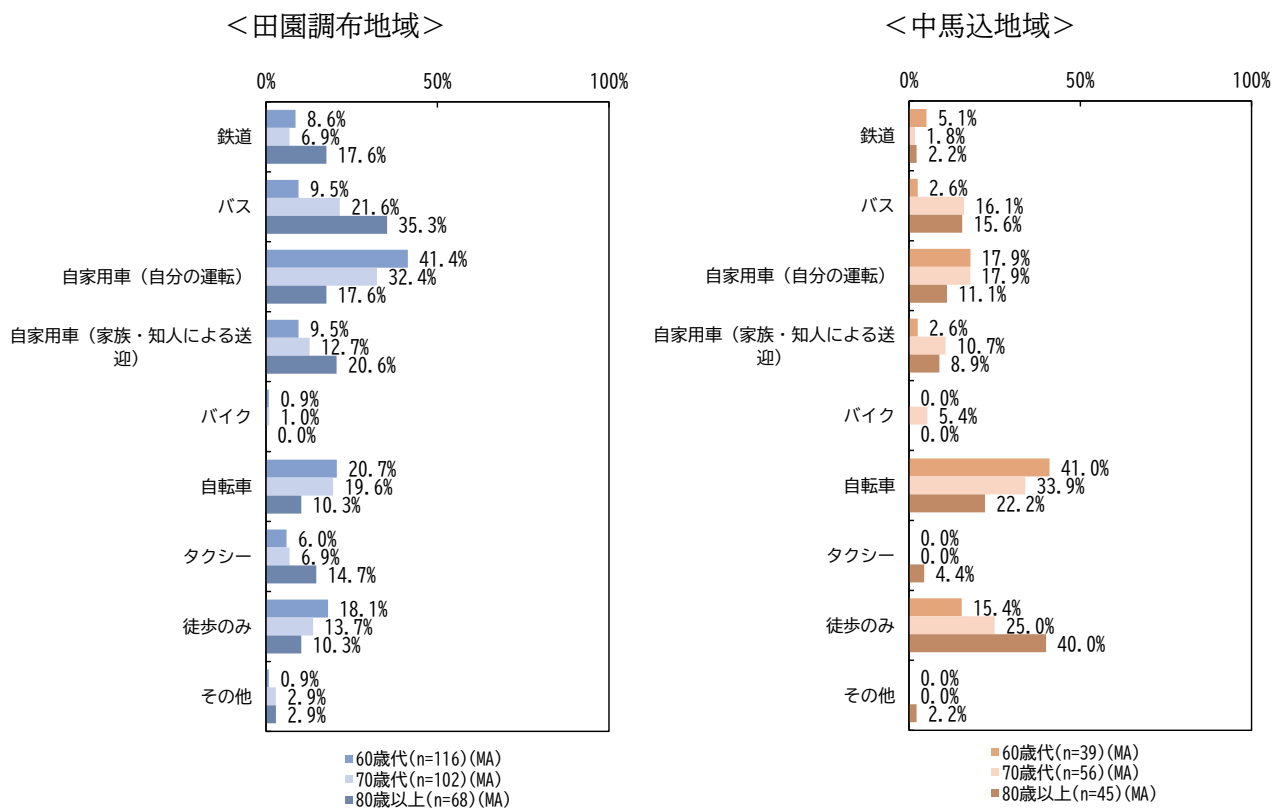


図 50 最も利用するお店への移動手段（年代別※60歳以上を抜粋）

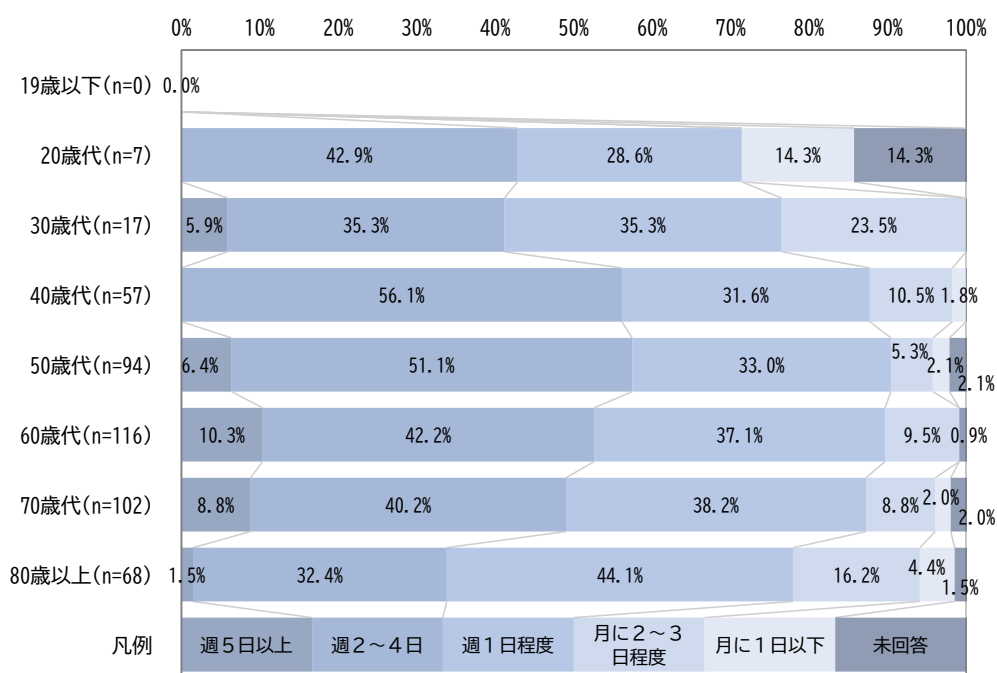


図 51 【田園調布地域】最も利用するお店に行く頻度（年代別）

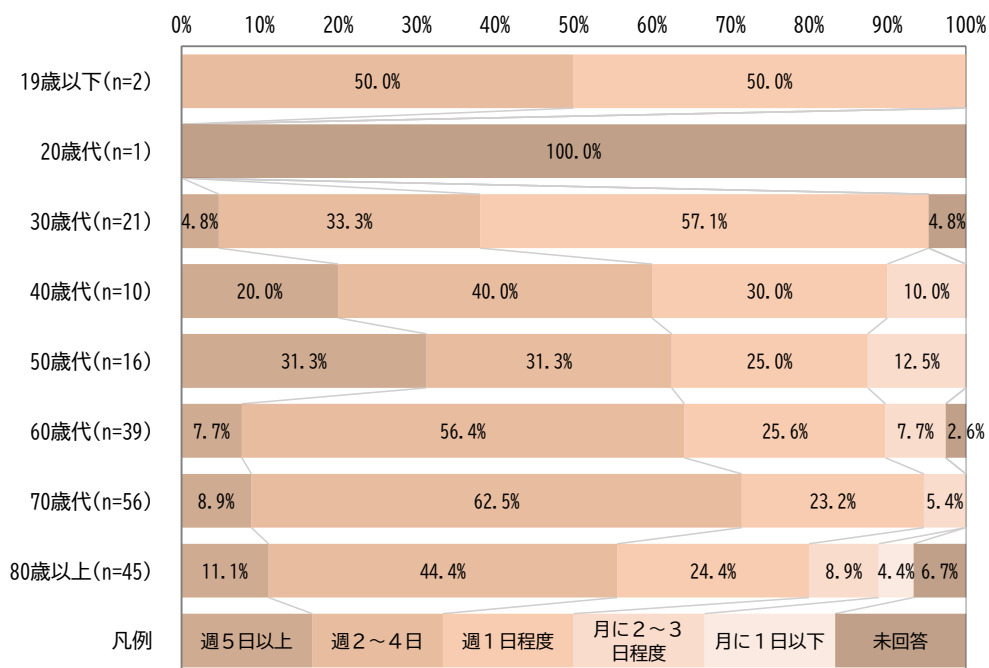


図 52 【中馬込地域】最も利用するお店に行く頻度（年代別）

5) 最も通院頻度が高い医療機関への移動手手段（問 3-3）と、通院頻度（問 3-4）

<共通>

・通院頻度は、各年代で「月に1日以下」が過半数を占めているが、80歳以上では通院頻度が上昇する傾向がみられる。

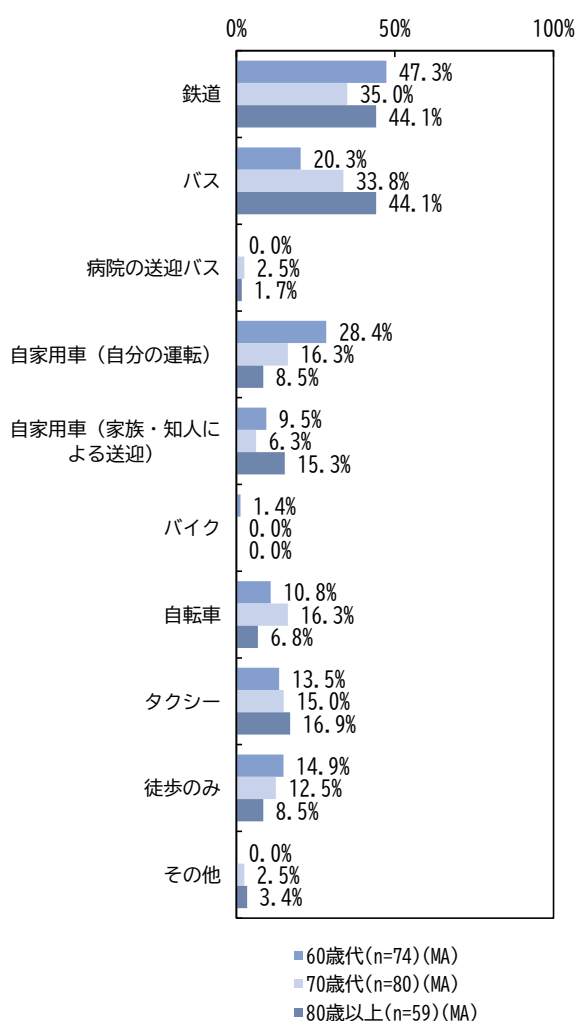
<田園調布地域>

・医療機関への移動手手段は、年代が上がるにつれて「自家用車（自分の運転）」から他の手段への転換が進んでいる。特に「バス」の利用は、60歳代では20.3%と、「自家用車（自分の運転）」（28.4%）より少ないが、80歳以上では44.1%と、主要な移動手手段になっている。

<中馬込地域>

・医療機関への移動手手段は、年代が上がるにつれて「徒歩のみ」で移動する割合が高まっている。徒歩圏内に通院先がある場合には、徒歩での移動が多いとみられる。一方で、60歳代では利用がみられない「タクシー」については、80歳以上で17.1%と、自転車（12.2%）を上回る移動手手段となっている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

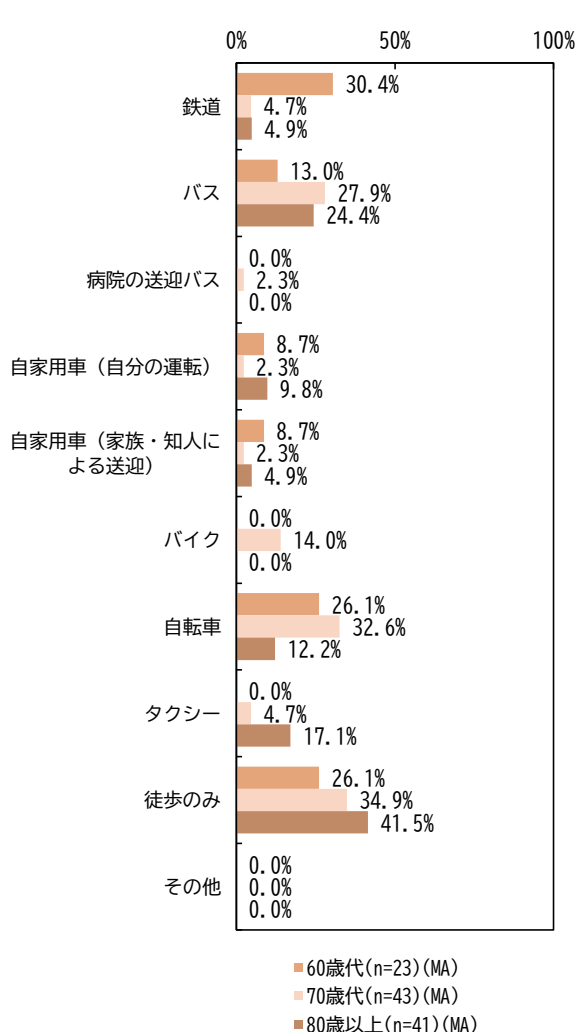


図 53 最も通院頻度が高い医療機関への移動手手段（年代別※60歳以上を抜粋）

※n数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

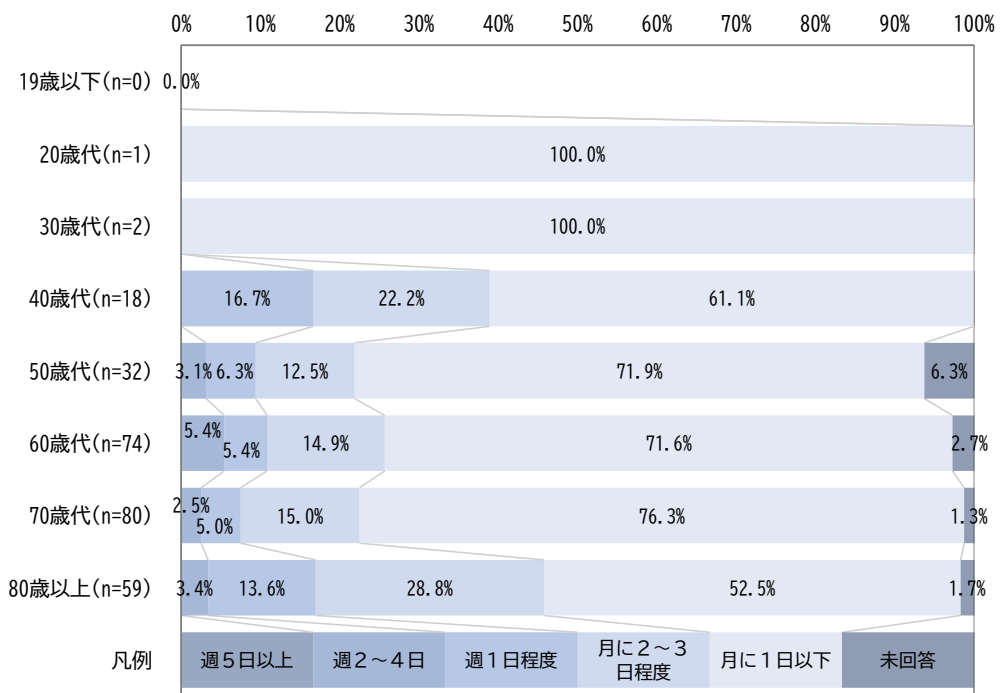


図 54 【田園調布地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（年代別）

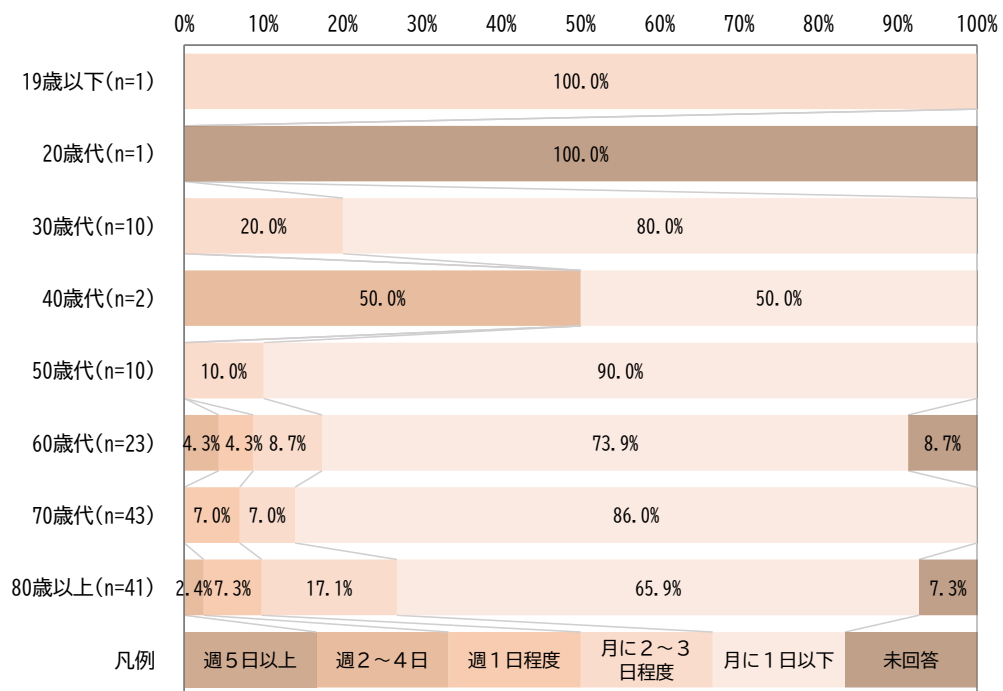


図 55 【中馬込地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（年代別）

※n 数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

6) 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（問 4-1）

<共通>  
 ・70歳以上の高齢者層では、60歳以下に多い「通勤・通学」に代わり、「趣味・習い事」が外出目的の最多となっている。  
 ・高齢者層においては、社会参加や健康維持を目的とした地域内での活動等が、外出の大きな動機となっていることが考えられる。

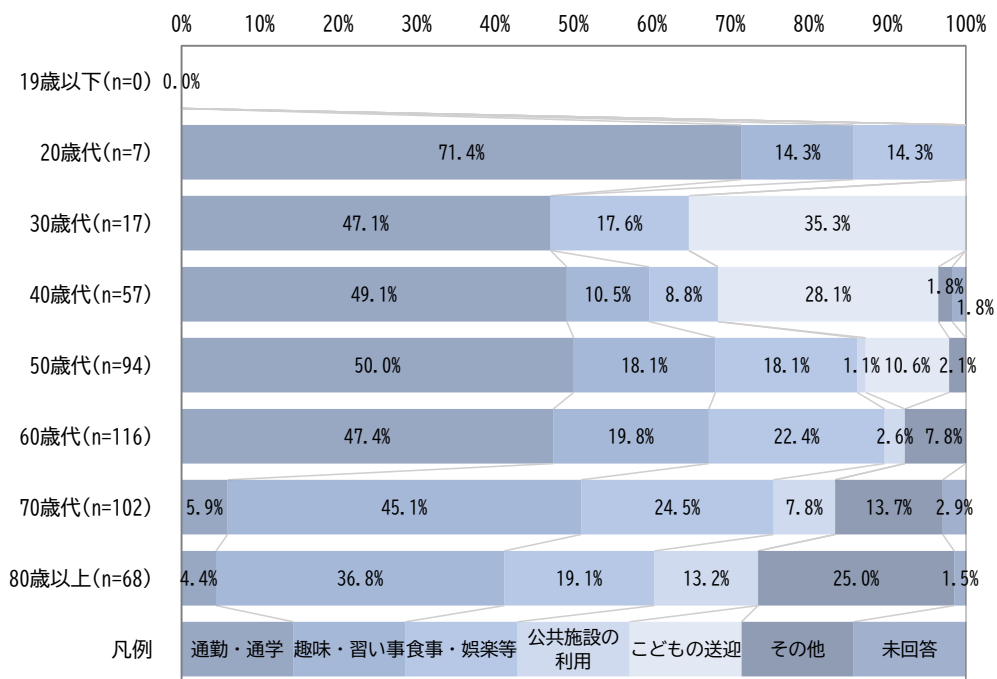


図 56 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（年代別）

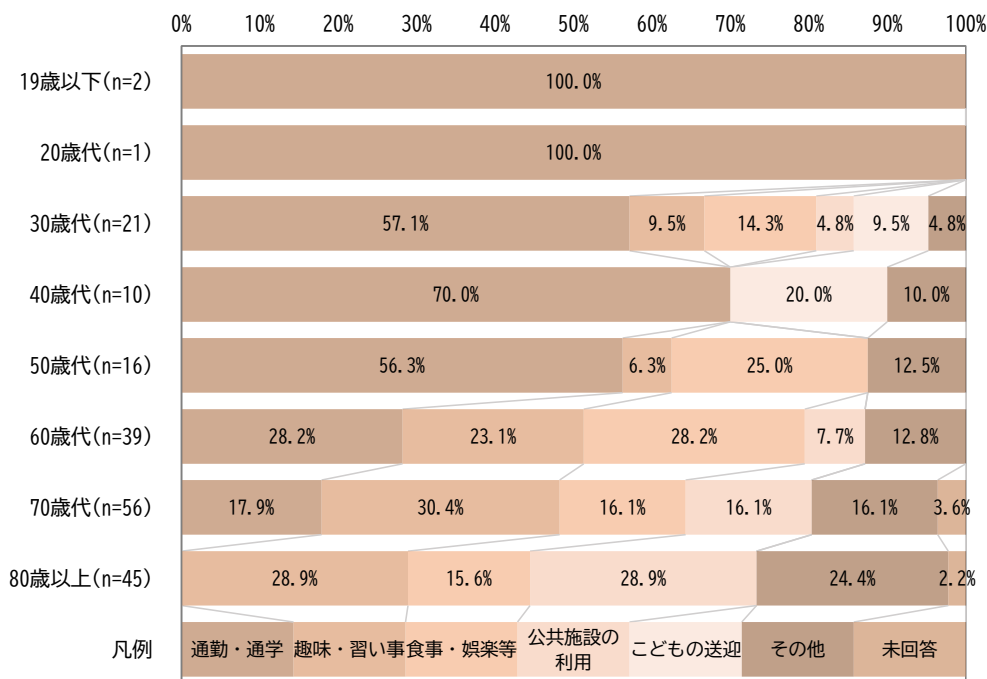


図 57 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（年代別）

7) 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（問 4-2）と、その外出頻度（問 4-3）

<共通>

- ・主な外出先への移動手段は、年代が上がるにつれて「鉄道」の利用が減少し、「バス」の利用が増加する傾向にある。これは、通勤等の広域移動から、より近距離の移動へと外出行動が変化していることが考えられる。
- ・主な外出先への外出頻度は、年代が上がるにつれて減少する傾向にある。移動手段の選択肢が限られることが外出頻度の低下に影響している可能性があり、新たな移動手段の導入により外出しやすい環境を整えば、外出頻度の維持・向上につながることを期待される。

<田園調布地域>

- ・「自家用車（自分の運転）」と「家族・知人による送迎」の割合が、80歳以上で逆転している。また、買物や通院の移動手段では、「徒歩のみ」の回答は年代が上がるにつれて減少する傾向にあったが、本設問では唯一増加する傾向がみられる。これは、「徒歩」そのものを目的とした「散歩」等を意図した回答が影響していることが考えられる。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

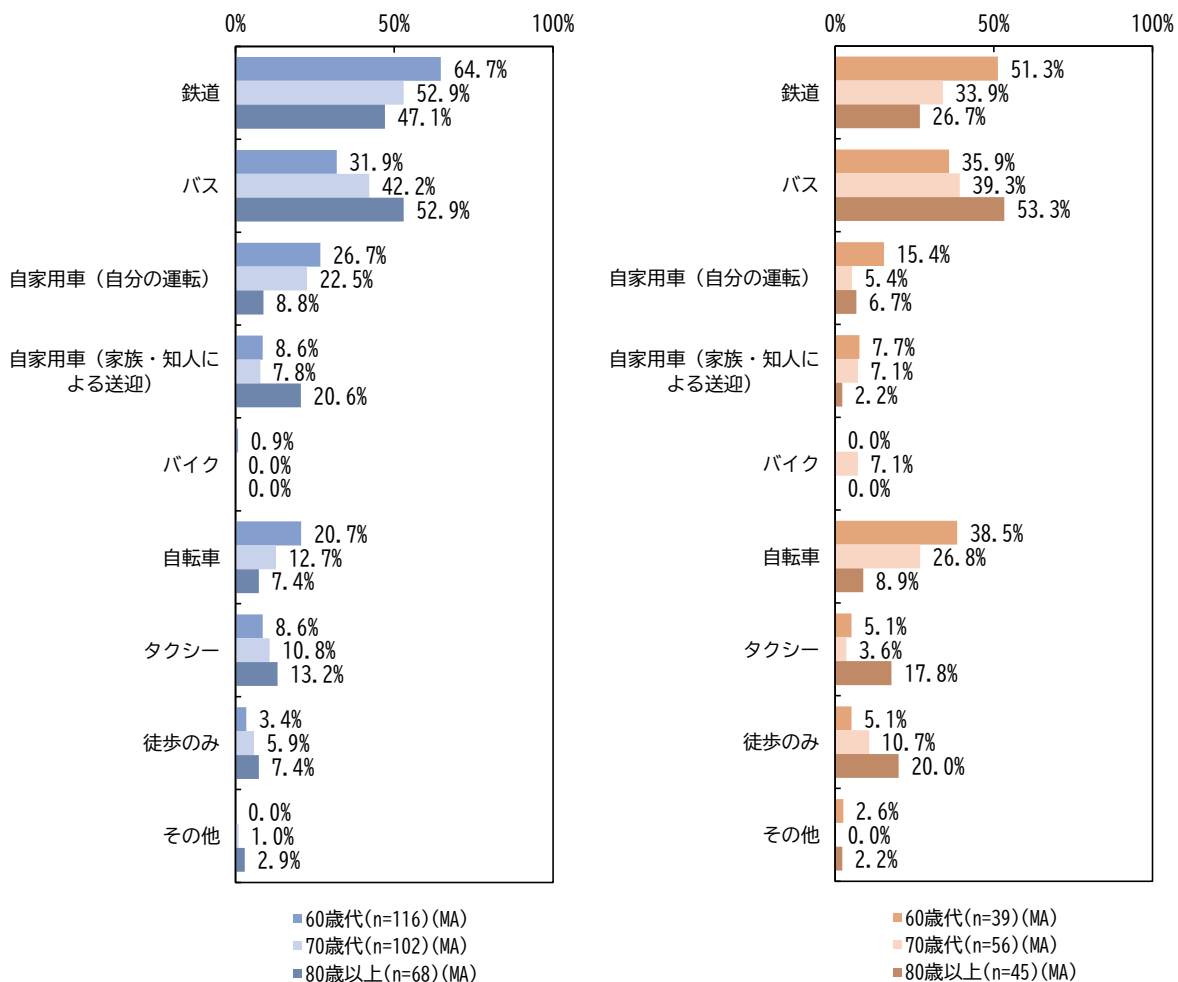


図 58 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（年代別※60歳以上を抜粋）

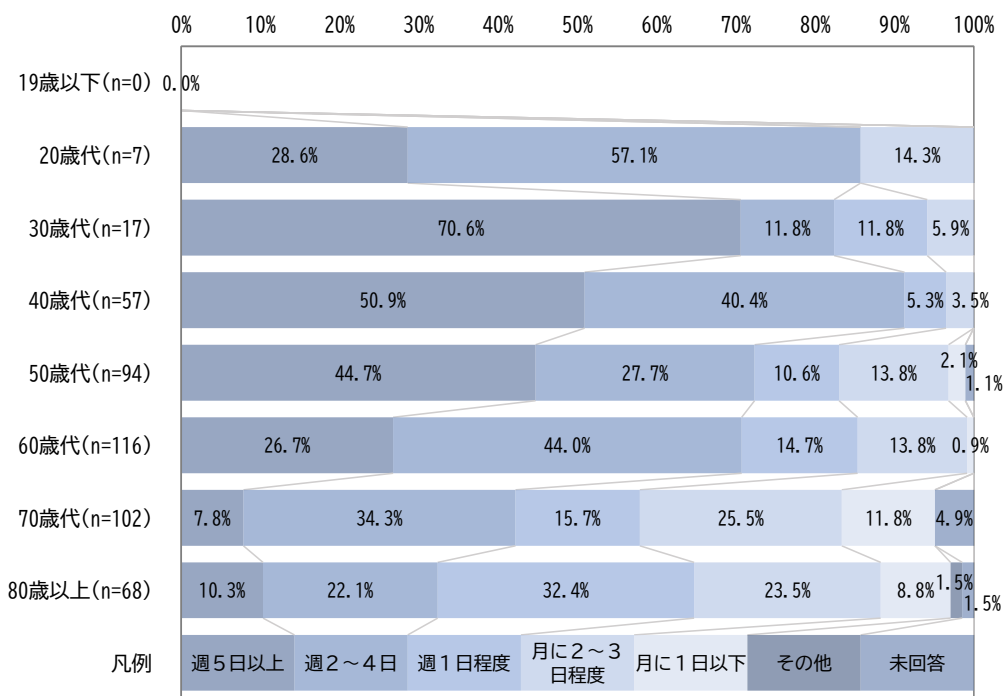


図 59 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（年代別）

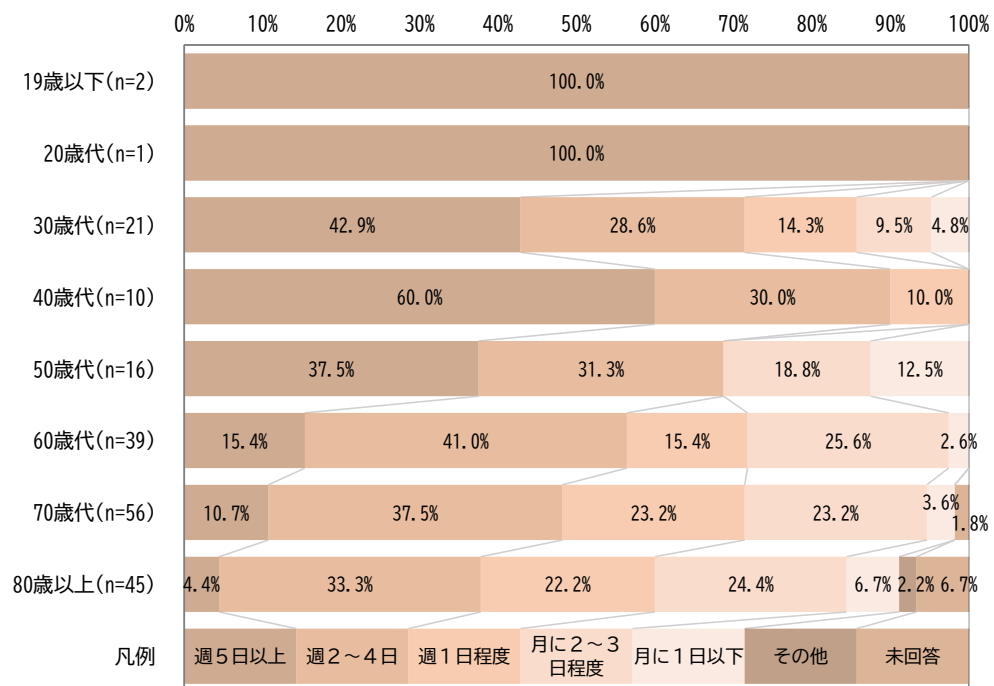


図 60 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（年代別）

8) 地域で外出（買物、通院、その他の用事）をする際に、現在困っていることや不便に感じていること  
（問 5-1）

<共通>  
・「階段や坂道が多く、移動が大変」が年代を問わず最も多い回答となっており、高齢者層に特有の問題ではなく、地域全体に共通する構造的な課題として捉える必要がある。

<田園調布地域>  
・特に運転免許の自主返納が進む 80 歳以上で、「天候による影響を受けやすい」や「利用できる交通手段が少ない」などの意見が多くみられる。

<中馬込地域>  
・70 歳代において「特に困っていることはない」の回答が 37.5%と、「階段や坂道が多く、移動が大変」（42.9%）に次ぐ割合となっている。こうした回答も地域の実情として踏まえたうえで、課題の把握と検討を進める必要がある。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

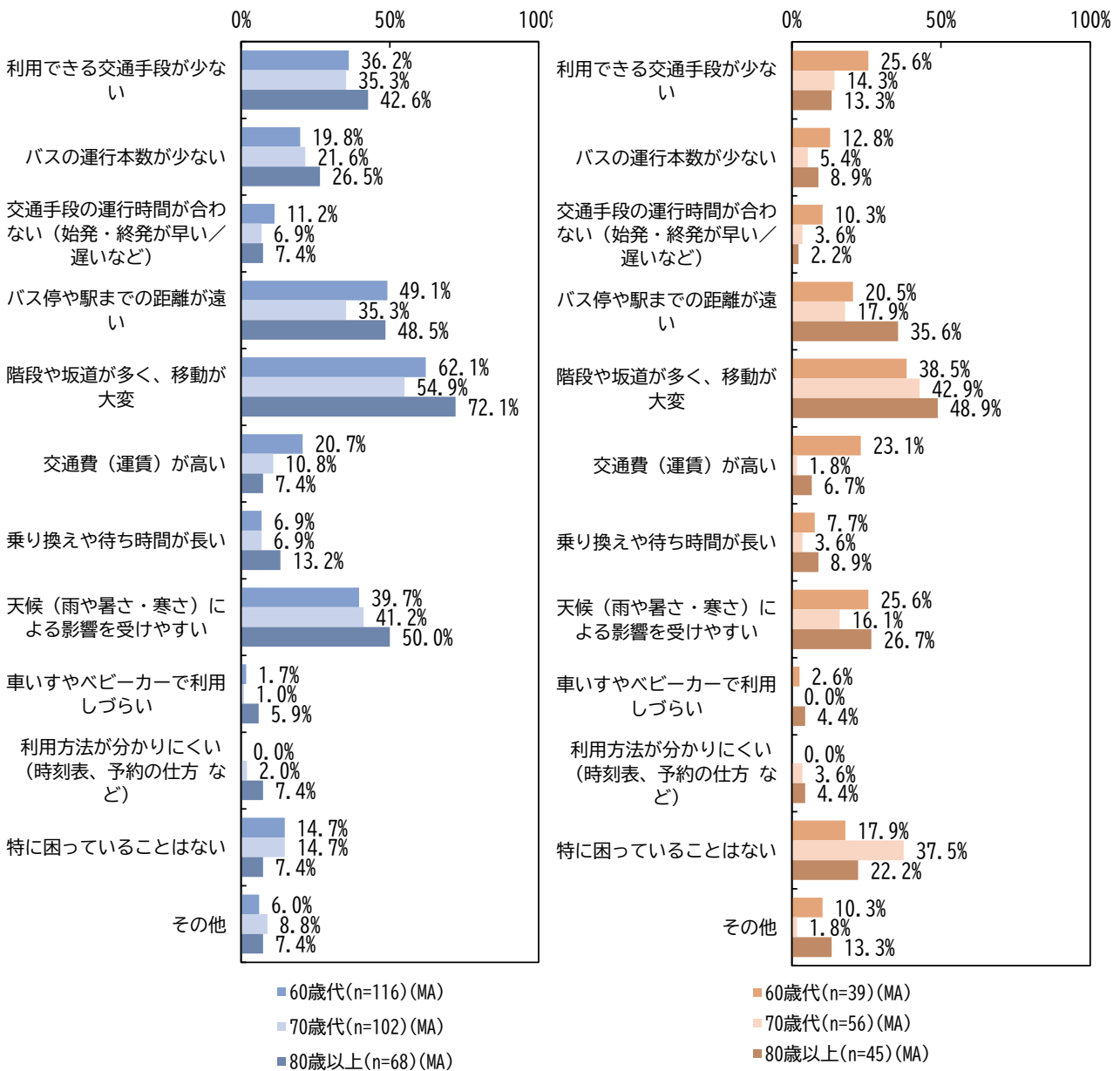


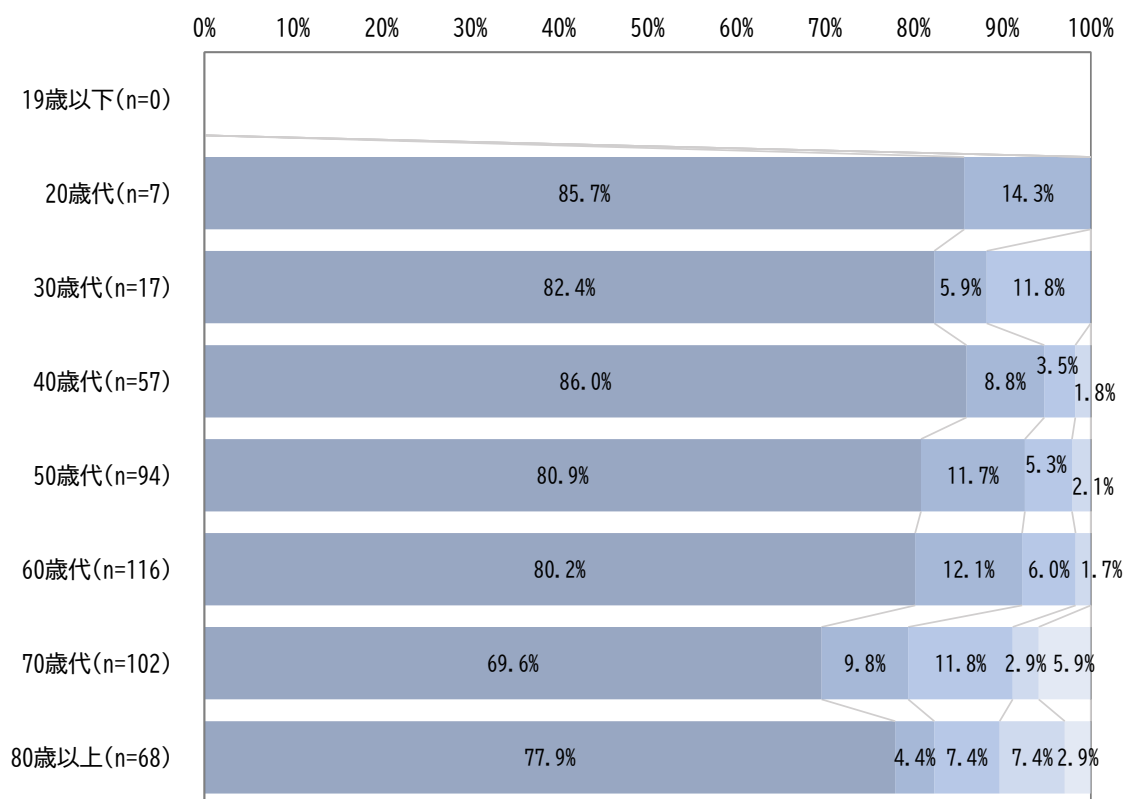
図 61 外出時の困りごとや不便に感じる事 (年代別※60歳以上を抜粋)

9) 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え（問 6-1）

<共通>  
 ・「新しい交通手段は賛成するが、住民主体には反対」という意見が一定数見られ、住民主体の取組に対する受け止め方には幅がある。  
 ・こうした年代差や地域特性を踏まえ、住民主体の取組を進める際には、地域の実情や住民の声を反映しながら、取組のあり方を検討していく必要がある。

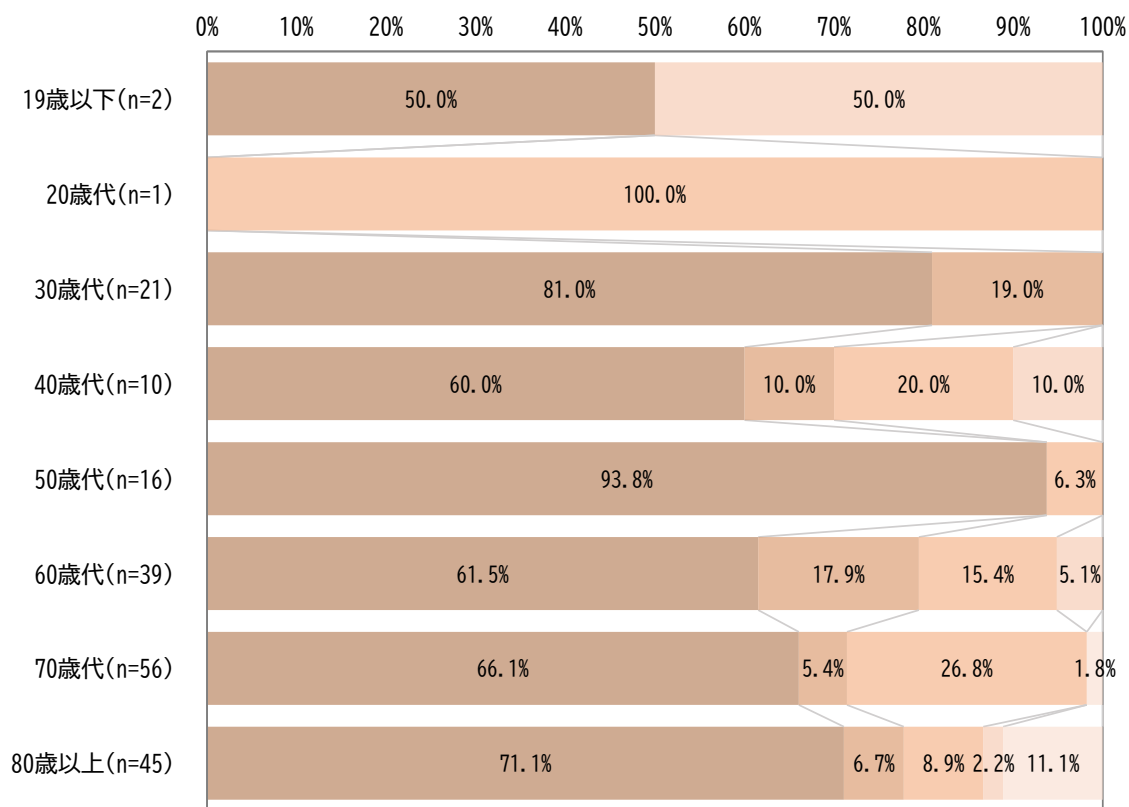
<田園調布地域>  
 ・「住民が主体となり、行政と連携して新しい交通手段を導入することに賛成」する意見が最も多く、地域として主体的な取組に対する受容性が高いことがうかがえる。

<中馬込地域>  
 ・「賛成」が多数を占める一方、70歳代では「不要」が26.8%と相対的に高く、徒歩圏で生活が完結する場合など、新たな交通手段の必要性を感じにくい層が存在している。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 62 【田園調布地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（年代別）



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 63 【中馬込地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（年代別）

10) 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件（問6-2）

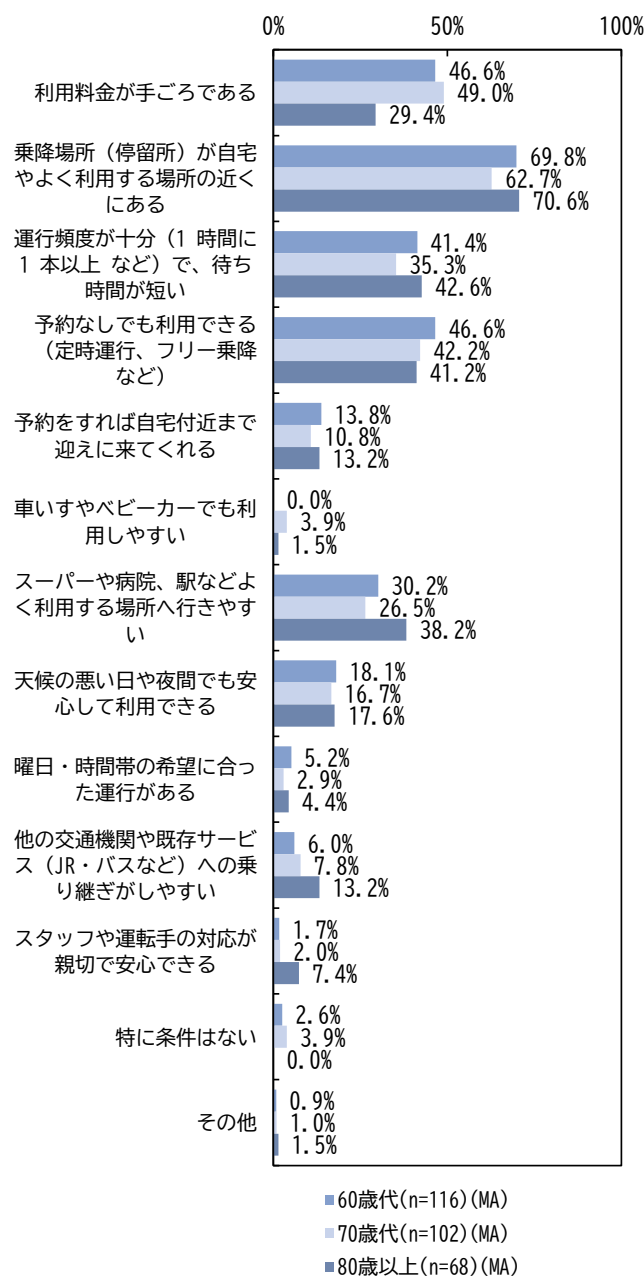
<田園調布地域>

・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、70歳代で62.7%、80歳以上で70.6%が条件として挙げている。そのほか、70歳代では「料金が手ごろである」(49.0%)、「予約なしでも利用できる」(42.2%)、80歳以上では「運行頻度が十分で、待ち時間が短い」(42.6%)、「予約なしでも利用できる」(41.2%)などが上位の条件となっている。

<中馬込地域>

・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、70歳代で53.6%、80歳以上で55.6%が条件として挙げている。そのほか、70歳代では「料金が手ごろである」(35.7%)、「予約なしでも利用できる」(28.6%)、80歳以上では「スーパーや病院、駅などよく利用する場所へ行きやすい」(40.0%)、「料金が手ごろである」(28.9%)などが上位の条件となっている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

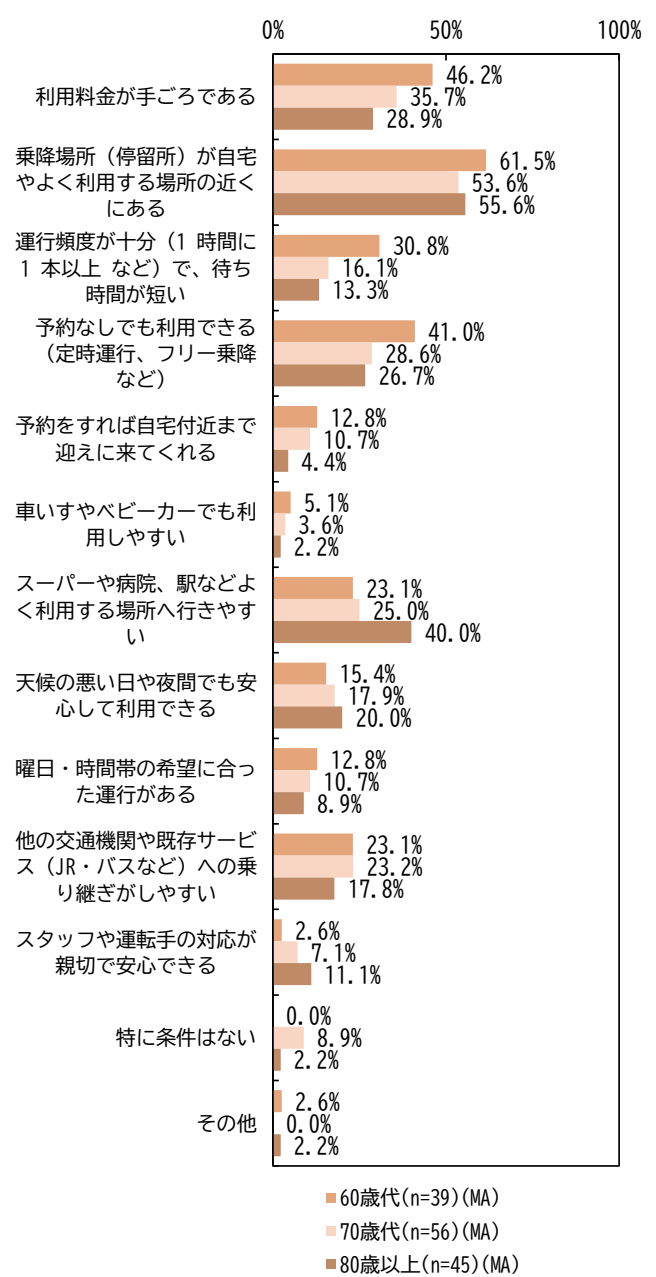


図 64 利用したい条件（年代別※60歳以上を抜粋）

11) 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用頻度 (問 6-3)

< 共通 >

- ・新たな交通手段の利用頻度は、問 6-2 で回答した条件が満たされることを前提としているため、「利用条件が合えば使いたい」という意向を把握する設問となっている。そのうえで、70 歳以上に着目すると、田園調布地域、中馬込地域とも、一定の利用意向が確認できる。
- ・こうした結果を踏まえて、今後の検討にあたっては、住民のニーズや利用場面を丁寧に把握しつつ、地域に適した導入のあり方を明確にしていくことが重要である。

< 田園調布地域 >

- ・70 歳代の 85.3%、80 歳以上の 86.8%が「週 1 日以上」と回答している。

< 中馬込地域 >

- ・70 歳代の 73.2%、80 歳以上の 64.4%が「週 1 日以上」と回答している。

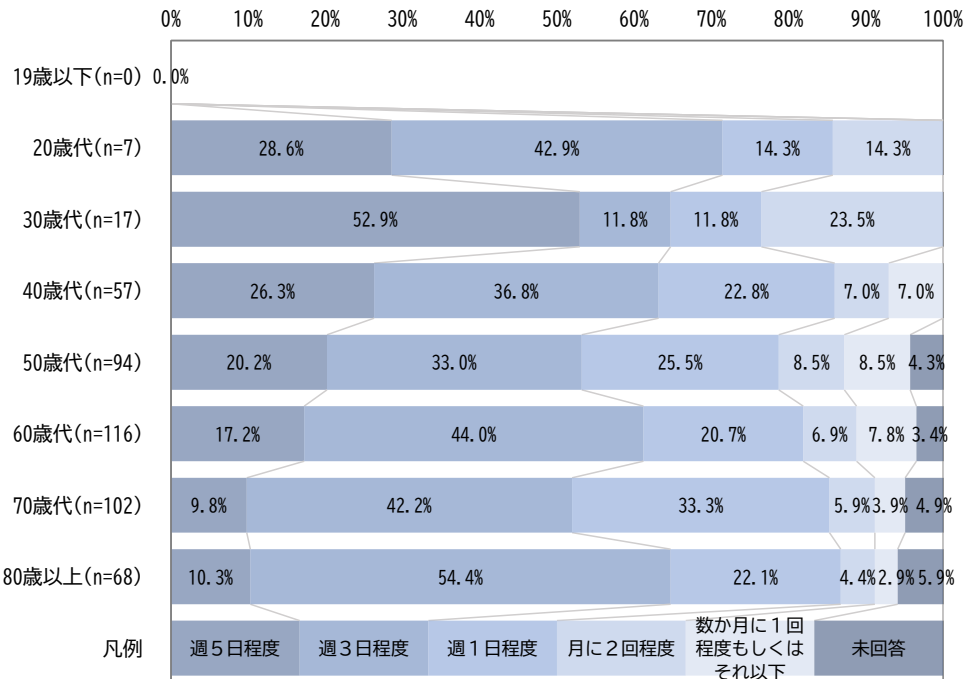


図 65 【田園調布地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (年代別)

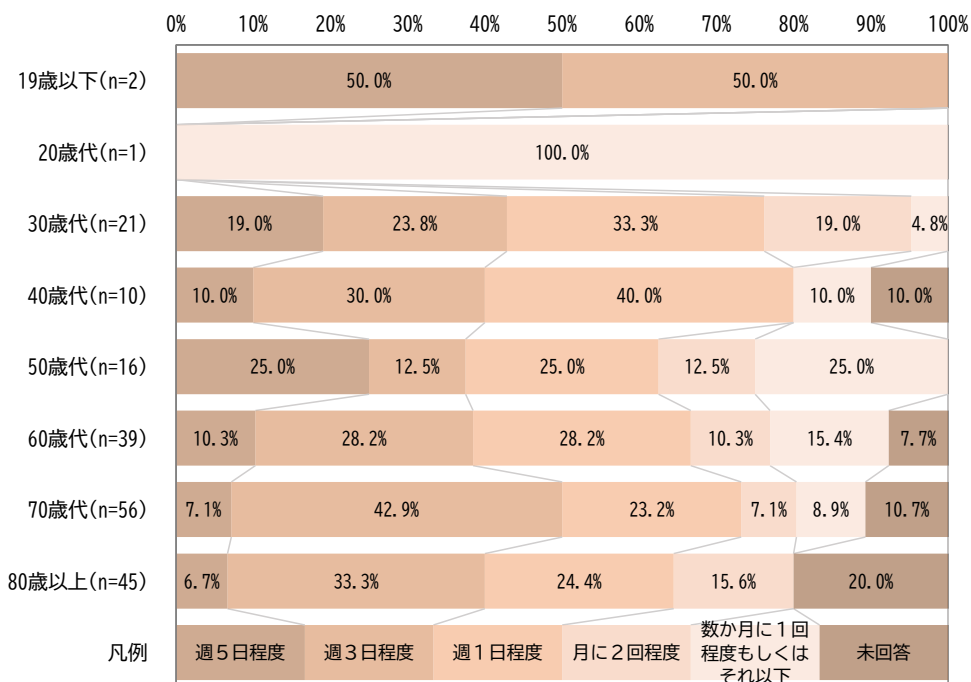


図 66 【中馬込地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (年代別)

## 2. 未就学児の有無による分析

### 1) 運転免許証の保有状況（問 1-5）

<共通>

- ・未就学児がいると回答した世帯は、未就学児がいない世帯と比べて、運転免許証の保有率が高い傾向にある。
- ・一方で、田園調布地域では約 1 割、中馬込地域では約 2 割の回答者が運転免許証を保有していない。また、次頁の問 1-9（公共交通以外で普段利用可能な交通手段）の結果を見ると、特に中馬込地域では「自家用車（自分の運転）」を利用できると回答した割合が、未就学児がいる世帯よりも、いない世帯で高くなっている。
- ・これらの結果から、自家用車を所持していない、あるいは所持していても日常的に自分で運転できる状況にない住民が、地域に一定数存在することが確認できる。

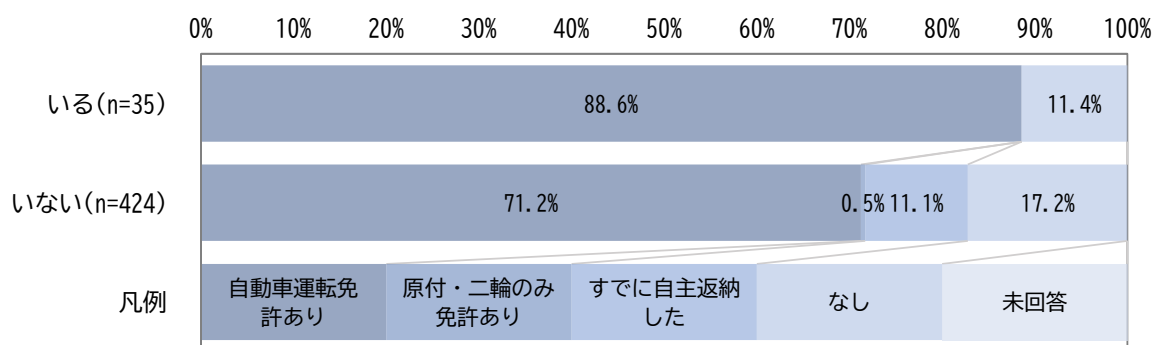


図 67 【田園調布地域】運転免許証の保有状況（未就学児の有無）

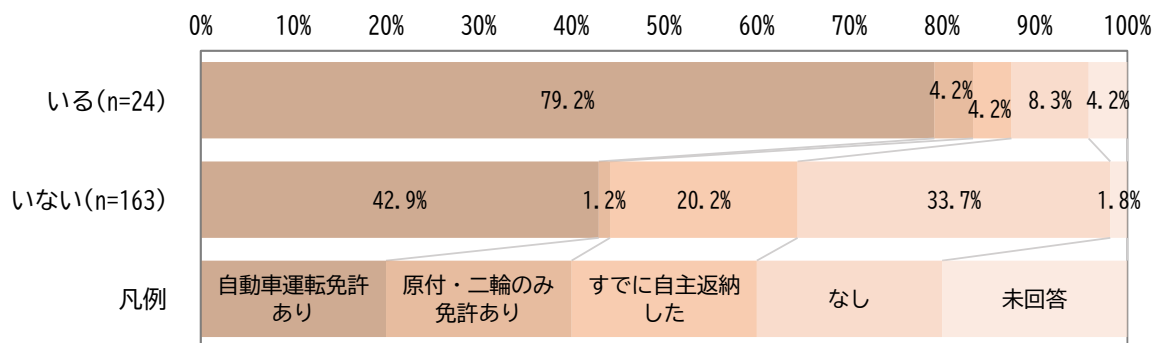


図 68 【中馬込地域】運転免許証の保有状況（未就学児の有無）

2) 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（問 1-9）

<共通>

- ・未就学児がいる世帯では 6 割以上が自転車を利用しており、特に幼児用座席付きの電動アシスト自転車の利用が多いことが想定される。
- ・未就学児がいる世帯では、こどもを連れての移動が日常的に必要なことから、自転車や自家用車が重要な移動手段として機能している。また、自転車や自家用車よりも割合は少ないものの、カーシェアリングやシェアサイクルなどのシェアリングサービスを利用する層も、未就学児がいない世帯と比べて多い。
- ・これらの結果から、未就学児の有無によって移動手段の選択に一定の差がみられ、子育て世帯では多様な移動手段を組み合わせながら、日常の移動を確保している実態が確認できる。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

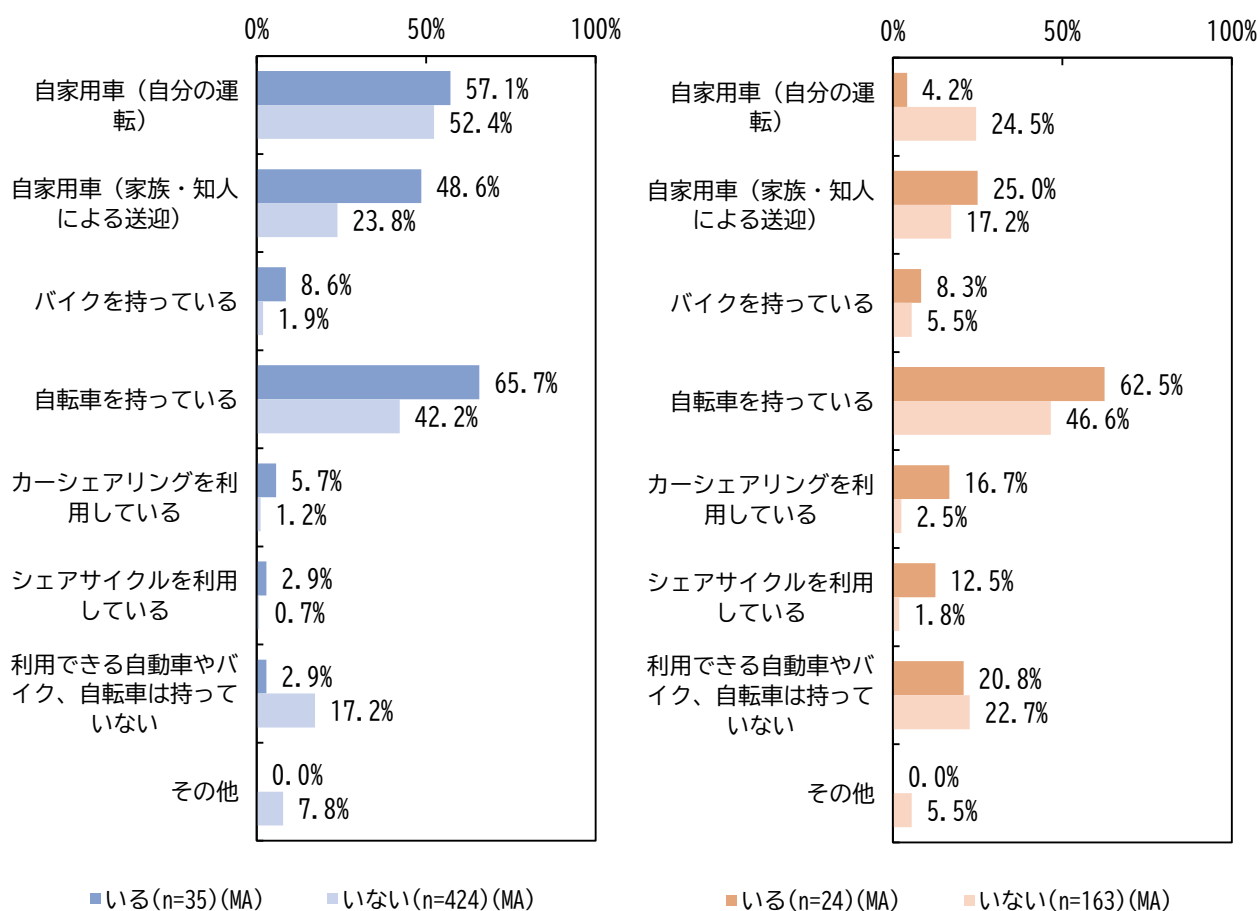


図 69 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（未就学児の有無）

### 3) 買物（生鮮食品）で最も利用するお店への移動手段（問 2-2）と、買物頻度（問 2-3）

#### <共通>

- ・「バス」や「徒歩のみ」の利用割合は、未就学児がいない世帯と比べて低く、子どもを連れながら買物の荷物を持って移動する負担が、徒歩やバスの利用を控える要因となっている可能性がある。
- ・買物頻度については、未就学児がいる世帯では「週5日以上」の割合が低く、週1~4日程度でまとめ買いをする傾向がみられる。子育てに伴う時間的制約や移動負担を踏まえ、効率的な買物行動が選択されていると考えられる。

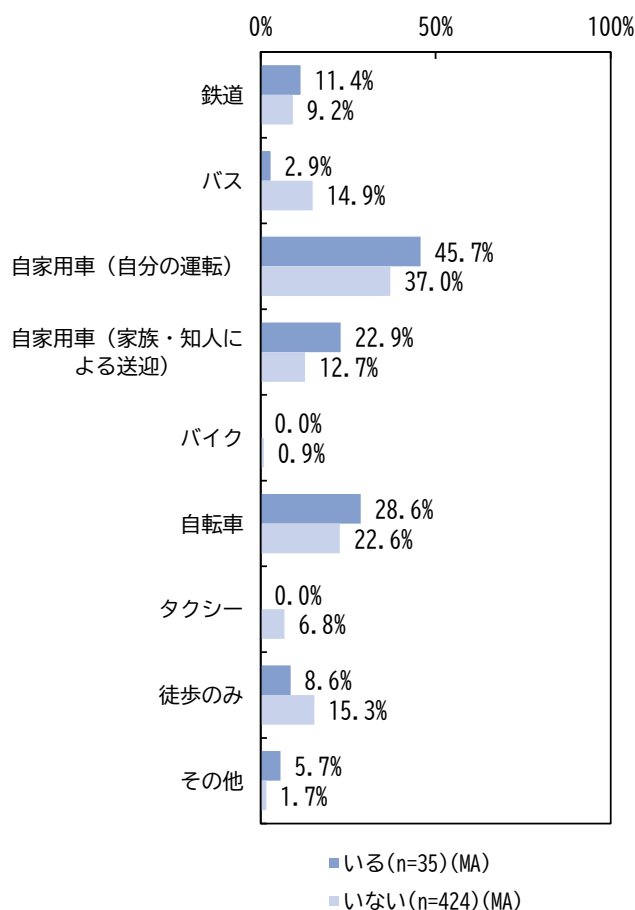
#### <田園調布地域>

- ・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が45.7%と最も多く、次いで自転車（28.6%）、「家族・知人による送迎」（22.9%）と続いている。子どもを連れての移動負担を考慮し、自家用車を中心とした移動手段が選択されている様子がうかがえる。

#### <中馬込地域>

- ・未就学児がいる世帯では、自転車（58.3%）が主要な移動手段として確立しており、次いで「徒歩のみ」（29.2%）、バイク（8.3%）が続く。また、田園調布地域で上位に挙げた「自家用車（自分の運転、家族・知人による送迎）」は、中馬込地域では0%であり、地域特性や自家用車の保有状況の違いが反映されていると考えられる。

#### <田園調布地域>



#### <中馬込地域>

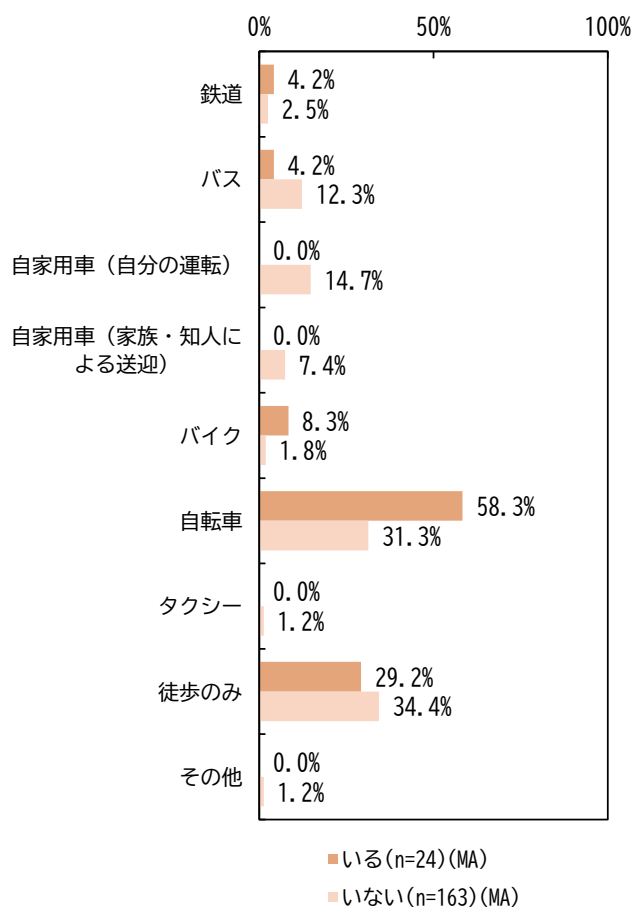


図 70 最も利用するお店への移動手段（未就学児の有無）

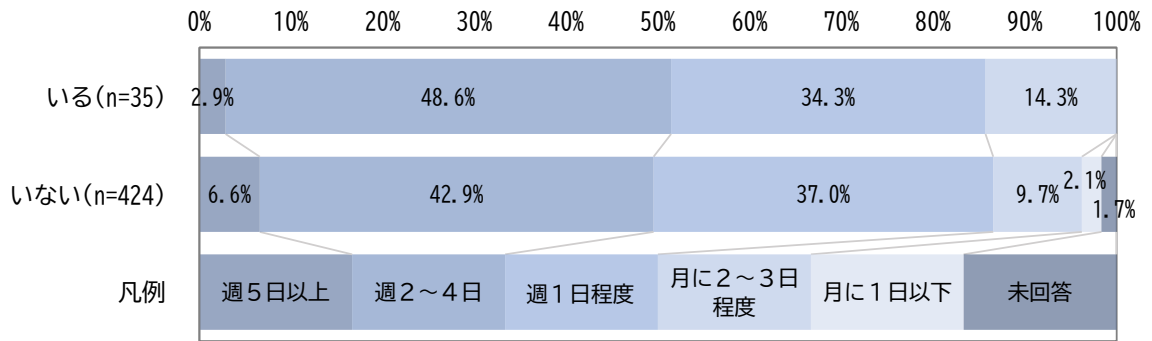


図 71 【田園調布地域】最も利用するお店に行く頻度（未就学児の有無）

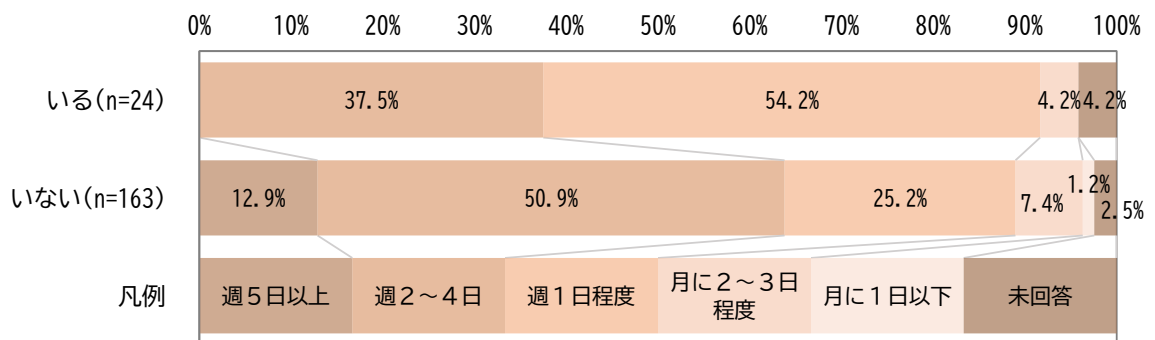


図 72 【中馬込地域】最も利用するお店に行く頻度（未就学児の有無）

#### 4) 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（問 3-3）と、通院頻度（問 3-4）

##### <共通>

・未就学児がいる世帯では、回答者自身の通院に加えて、子どもの通院（健診や予防接種等を含む）を想定した回答が含まれる可能性がある。そのため、通院頻度は「月に1日以下」が最多である点は未就学児の有無で共通しているものの、「月に2~3日程度」の割合は、未就学児がいない世帯より高く、子育て期特有の通院ニーズが反映されていると考えられる。

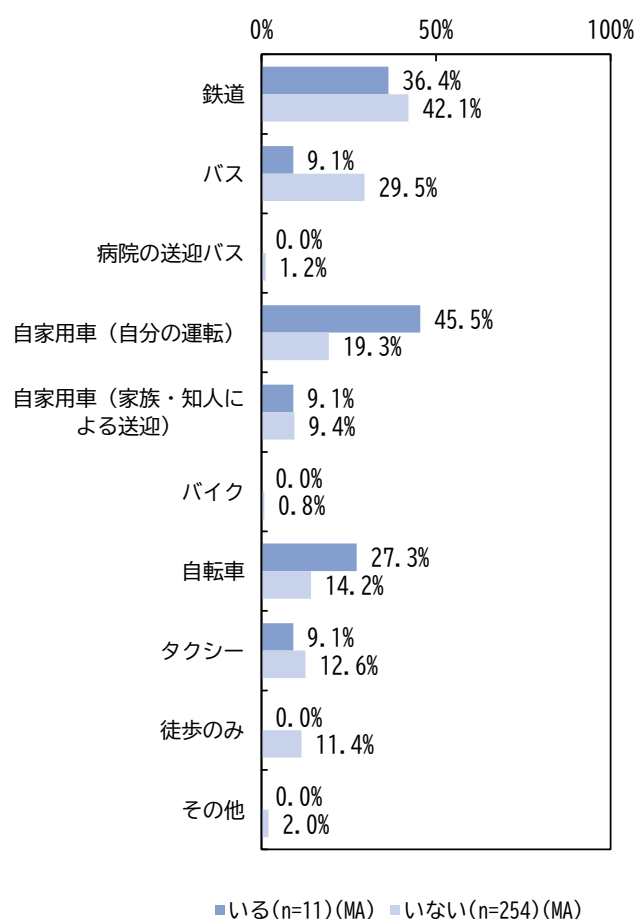
##### <田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が45.5%と最も多く、次いで「鉄道」（36.4%）、「自転車」（27.3%）が続いている。また、「徒歩のみ」を選択した回答者はいなかった。

##### <中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「自転車」が53.8%と最も多く、次いで「徒歩のみ」（23.1%）、「鉄道」「バス」「病院の送迎バス」（各7.7%）が続いている。

##### <田園調布地域>



##### <中馬込地域>

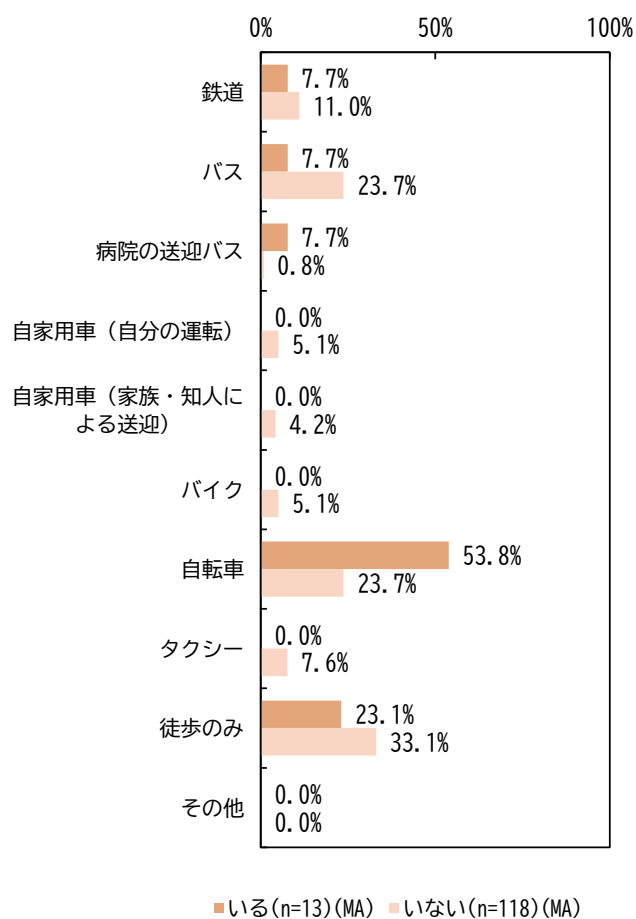


図 73 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（未就学児の有無）

※n数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

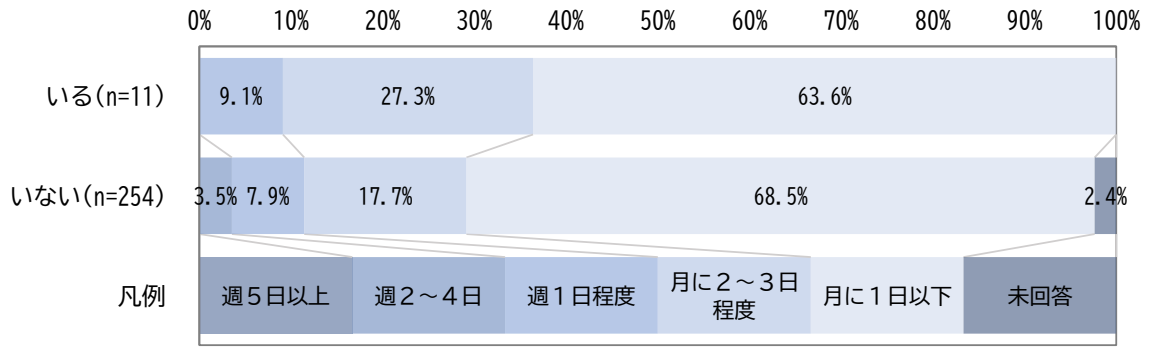


図 74 【田園調布地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（未就学児の有無）

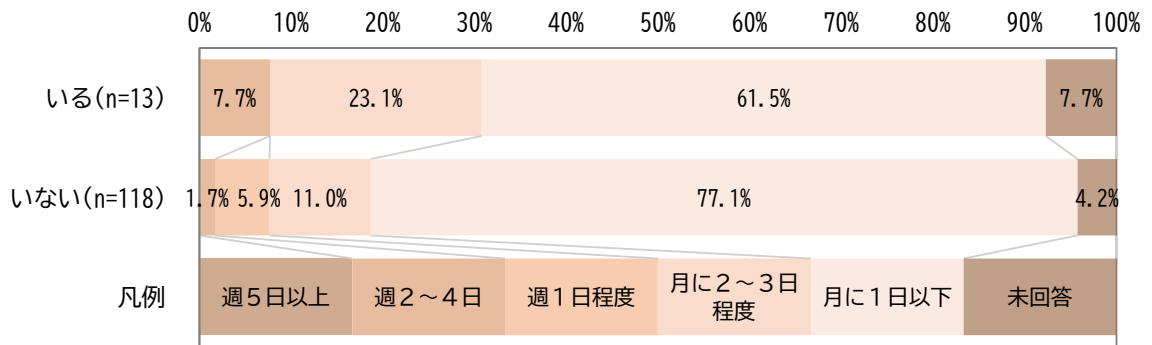


図 75 【中馬込地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（未就学児の有無）

※n 数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

5) 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（問 4-1）

<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、「こどもの送迎」が外出目的として最も特徴的であり、未就学児がいない世帯と比べて高い割合となっている。  
 ・「こどもの送迎」は、幼稚園・保育施設や習い事などへの短距離・多頻度の移動が中心で、子育て期に特有の外出ニーズが反映されている。

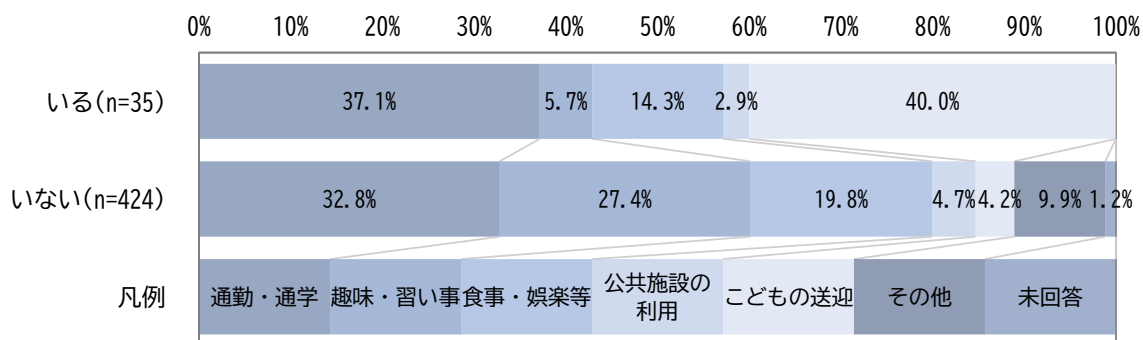


図 76 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（未就学児の有無）

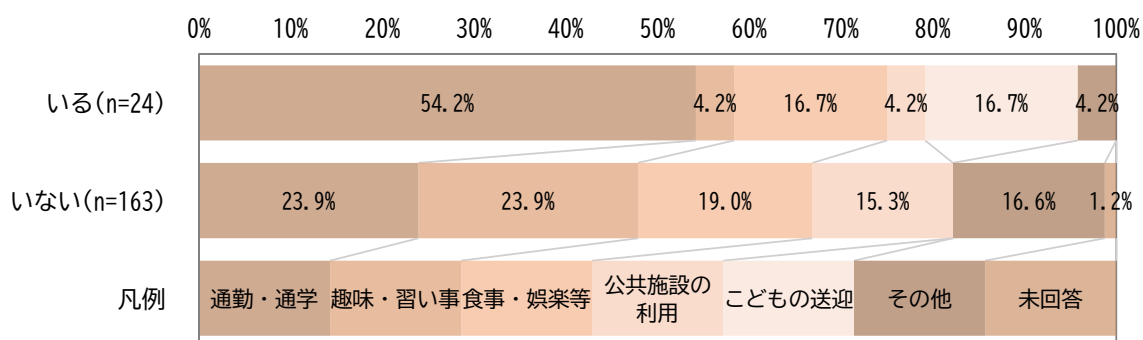


図 77 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（未就学児の有無）

6) 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（問 4-2）と、その外出頻度（問 4-3）

<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、買物（生鮮食品）や通院以外の外出頻度が、未就学児がいない世帯と比べて高い傾向にある。これは、通勤者層が一定程度含まれることに加え、こどもの送迎や日常的な用事に伴う短距離・多頻度の移動が日常的に発生しているためと考えられる。

<田園調布地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が40.0%と最多であり、次点は「鉄道」と「自転車」が37.1%と同率となっている。

<中馬込地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「鉄道」と「自転車」が最多であり、37.5%と同率となっている。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

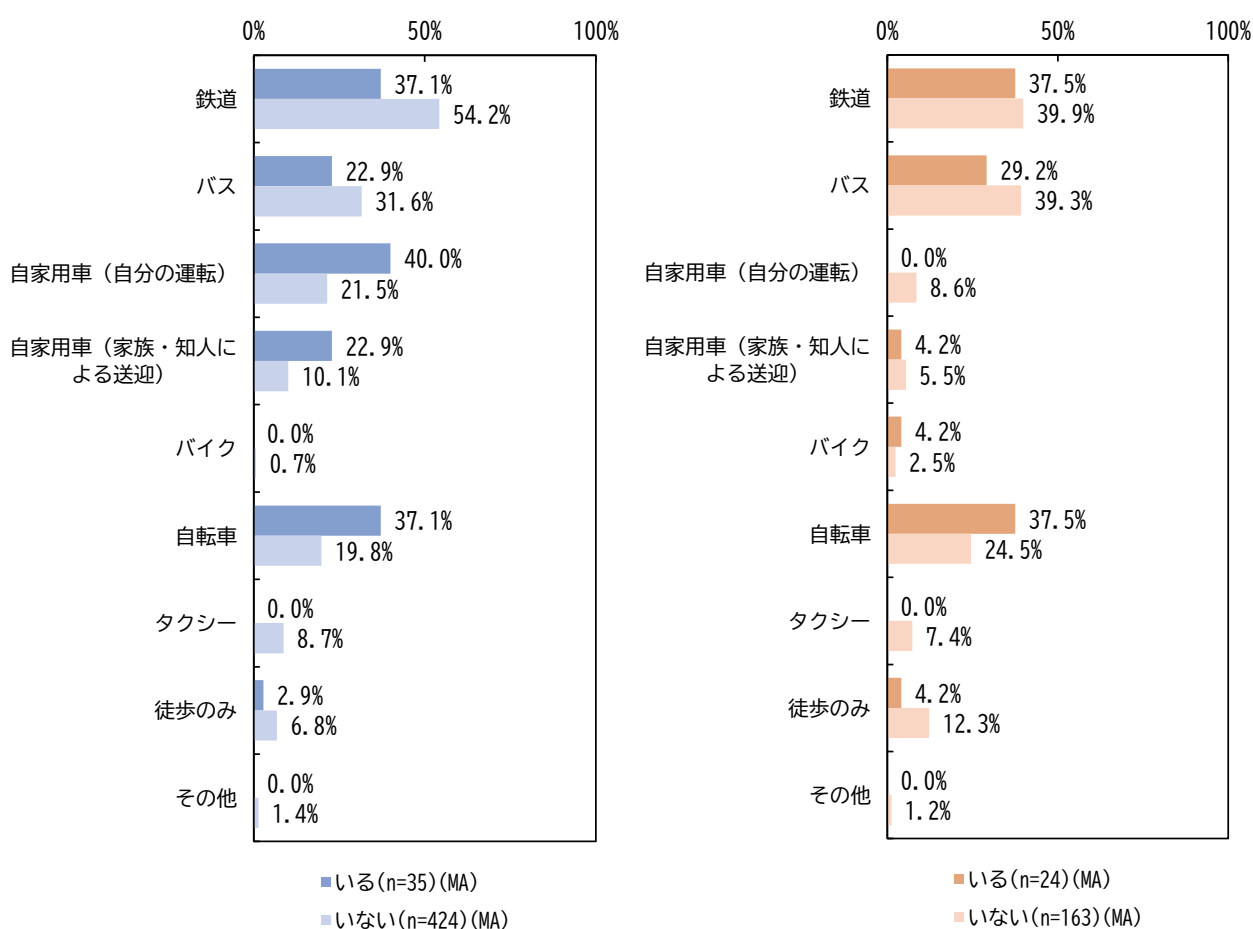


図 78 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（未就学児の有無）

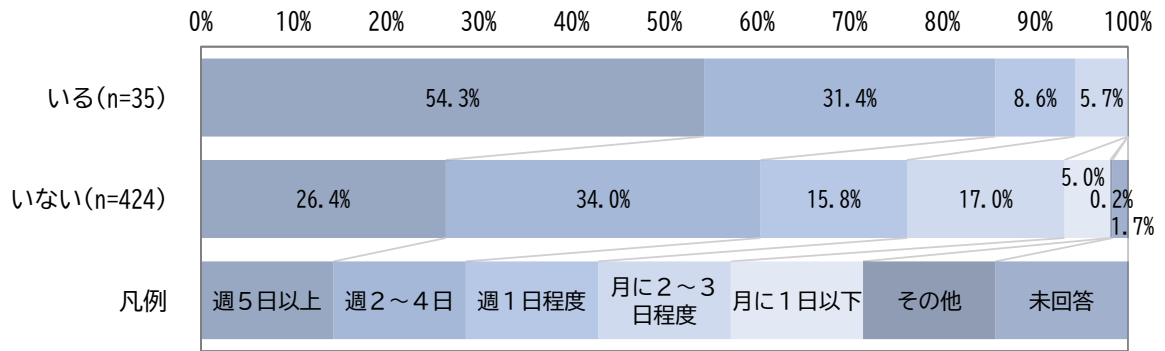


図 79 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（未就学児の有無）

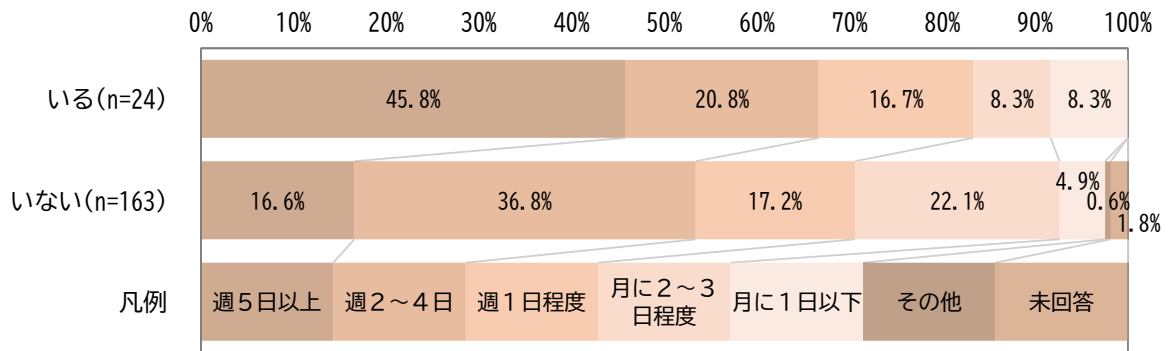


図 80 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（未就学児の有無）

7) 地域で外出（買物、通院、その他の用事）をする際に、現在困っていることや不便に感じていること（問5-1）

<共通>

・「階段や坂道が多く、移動が大変」が最も多い回答となっており、未就学児がいる世帯ではその割合が特に高い（田園調布地域：82.9%、中馬込地域：75.0%）。子どもを連れての移動やベビーカー利用が多い子育て世帯にとって、地形的な負担がより大きく影響していることがうかがえる。

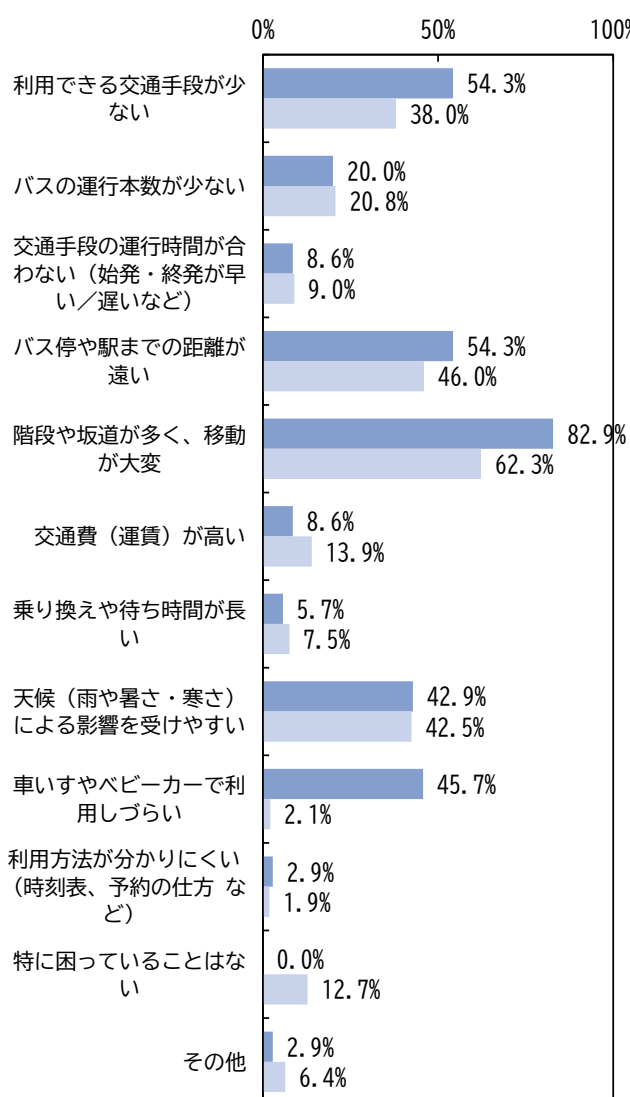
<田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「利用できる交通手段が少ない」「バス停までの距離が遠い」「車いすやベビーカーで利用しづらい」など意見が多く、交通手段の選択肢の少なさやアクセス性の課題が移動負担を高めている。

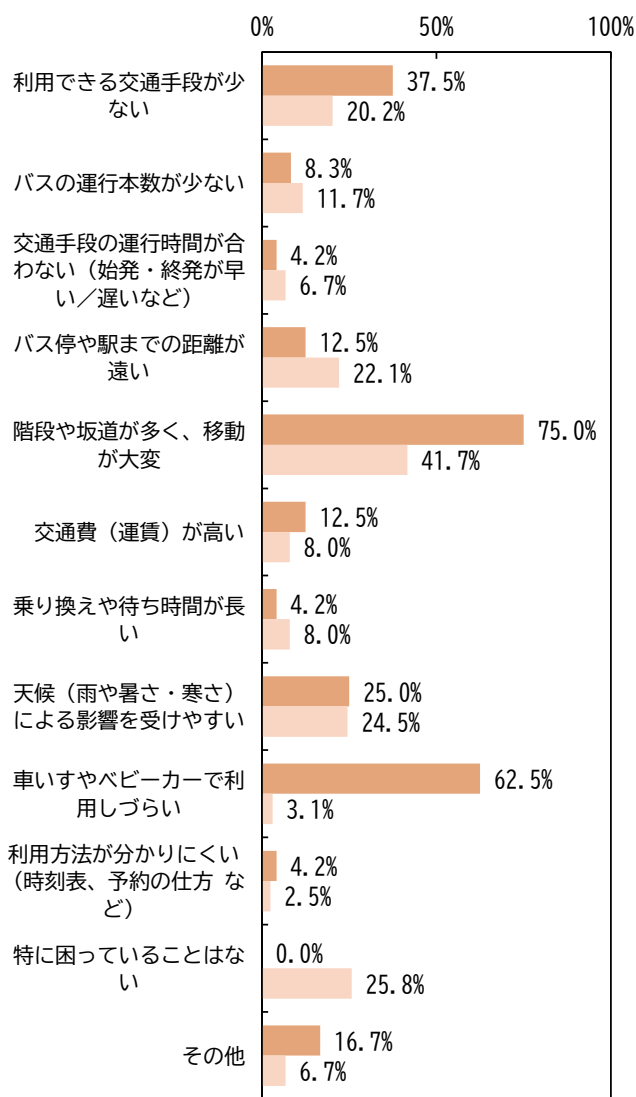
<中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「車いすやベビーカーで利用しづらい」「利用できる交通手段が少ない」「天候の影響を受けやすい」などの意見が多く、既存交通の不便さや、徒歩・自転車移動における天候の影響が移動のしやすさにつながっていることが示されている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>



■ いる(n=35)(MA) ■ いない(n=424)(MA)

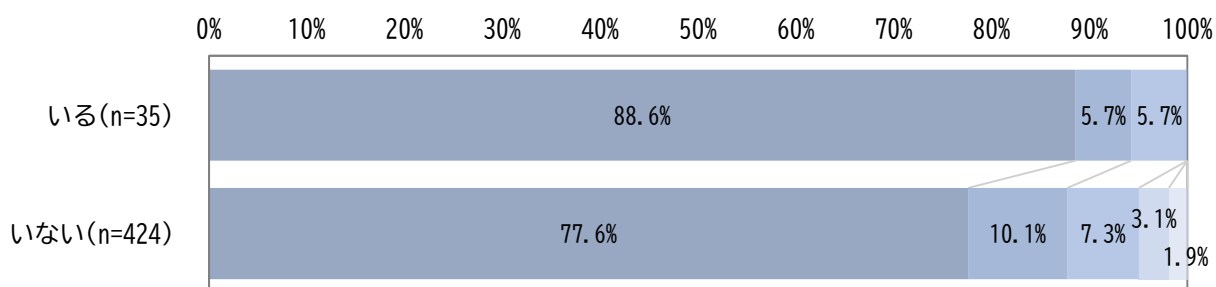
■ いる(n=24)(MA) ■ いない(n=163)(MA)

図 81 外出時の困りごとや不便に感じる事（未就学児の有無）

8) 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え（問 6-1）

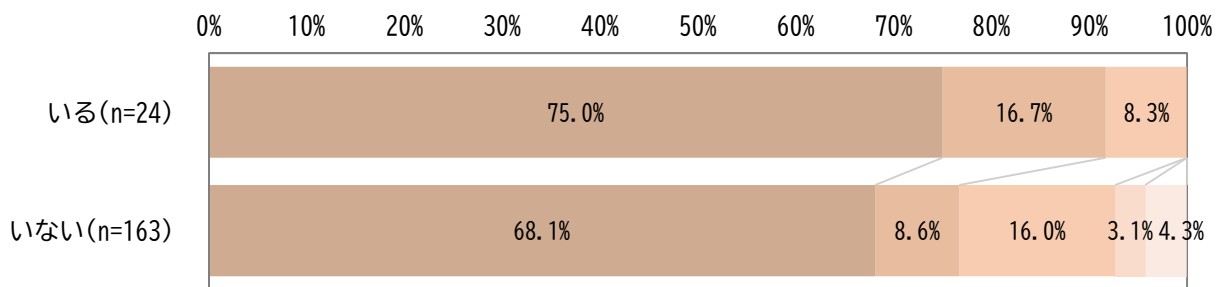
<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、「住民が主体となり、行政と連携して新しい交通手段を導入することに賛成」とする割合が高い。田園調布地域では 88.6%、中馬込地域では 75.0%が賛成しており、いずれも未就学児がいない世帯より高い水準となっている。  
 ・子育て世帯では、日常的な移動負担が大きいことから、地域の移動環境改善に対する期待が相対的に強いと考えられる。

<中馬込地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「新しい交通手段は必要だが、住民主体には反対」とする回答が、未就学児がいない世帯よりも高く、約 2 倍の割合となっている。新しい交通手段の必要性には賛同しつつも、住民主体での運営・計画に対しては負担感や役割分担への懸念が一定程度存在していることがうかがえる。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 82 【田園調布地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（未就学児の有無）



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 83 【中馬込地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（未就学児の有無）

9) 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件（問 6-2）

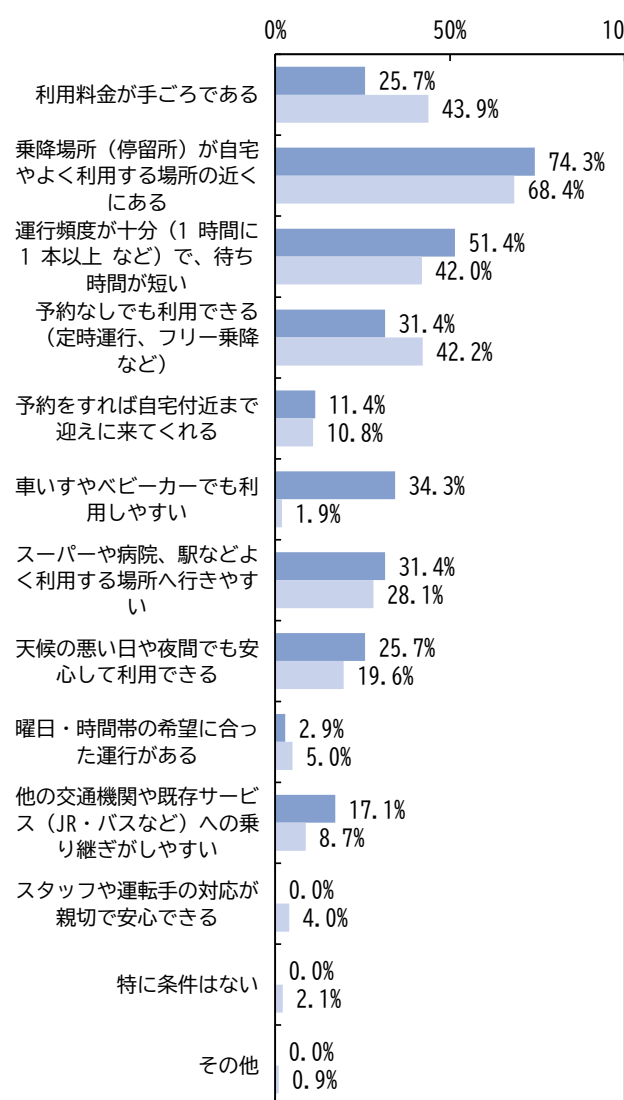
<田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、74.3%が回答している。次点で、「運行頻度が十分で、待ち時間が短い」(51.4%)、「車いすやベビーカーでも利用しやすい」(34.3%)が上位の条件となっており、アクセス性や利便性の高さなどが重視されている。

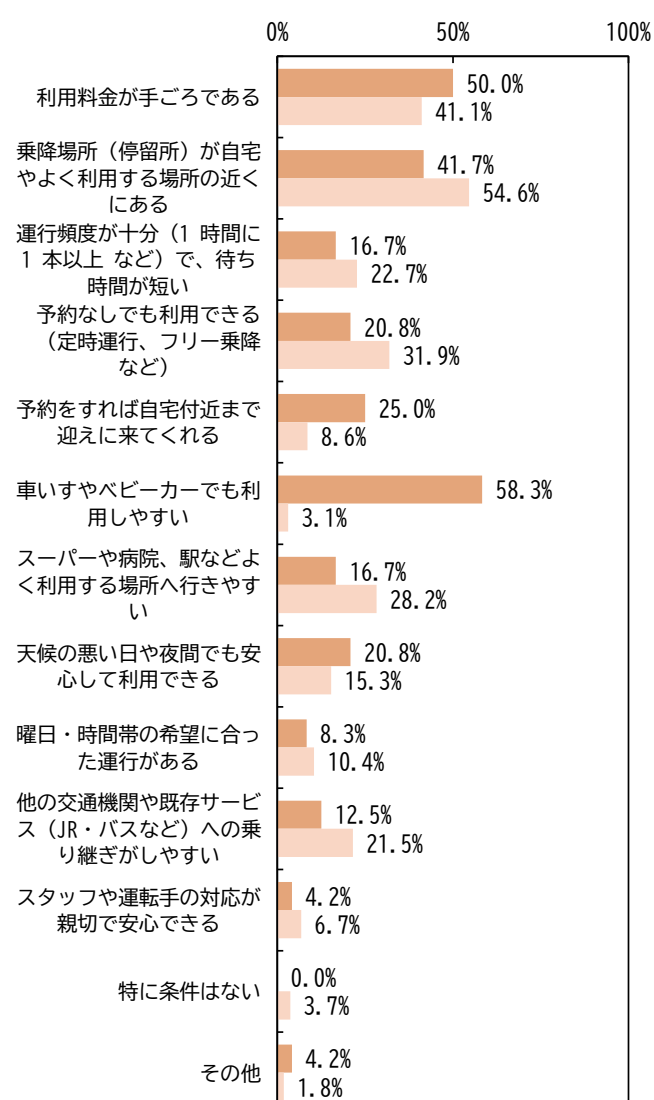
<中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「車いすやベビーカーでも利用しやすい」が最も多い回答であり、58.3%が回答している。次点で、「利用料金が手ごろである」(50.0%)、「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」(41.7%)が上位の条件となっており、利用のしやすさや費用負担の軽さなどが重視されている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>



■ いる (n=35) (MA) ■ いない (n=424) (MA)

■ いる (n=24) (MA) ■ いない (n=163) (MA)

図 84 利用したい条件（未就学児の有無）

10) 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用頻度 (問 6-3)

<共通>

- ・未就学児がいる世帯では、未就学児がいない世帯と比べて新たな交通手段の使用頻度が高くなる傾向がみられ、「利用条件が合えば使いたい」という意向が相対的に強い。特に田園調布地域では、「週 5 日程度」と回答した割合が 45.7%と比較的高く、日常的な移動手段としての利用を想定する層が一定程度存在することがうかがえる。
- ・今後の検討にあたっては、利用意向や移動ニーズの具体的な内容を丁寧に把握することが重要となる。そのうえで、地域ごとの移動環境や生活圏の違いなどを踏まえて、導入可能性を検討していくことが求められる。

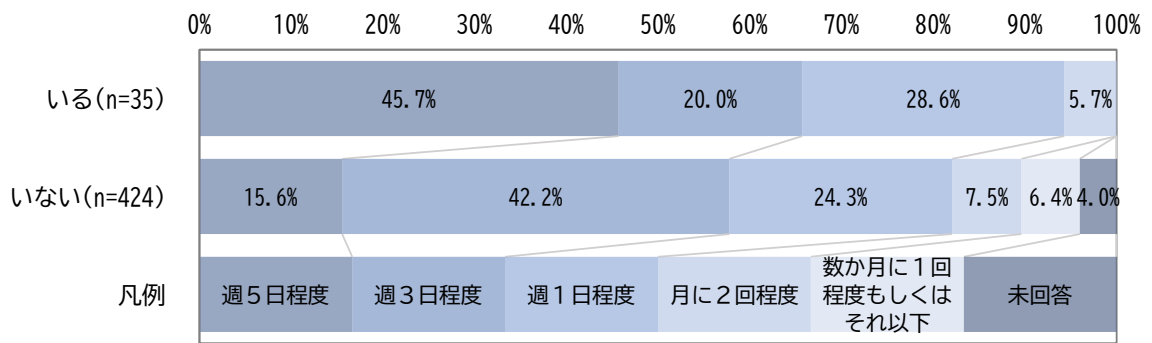


図 85 【田園調布地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (未就学児の有無)

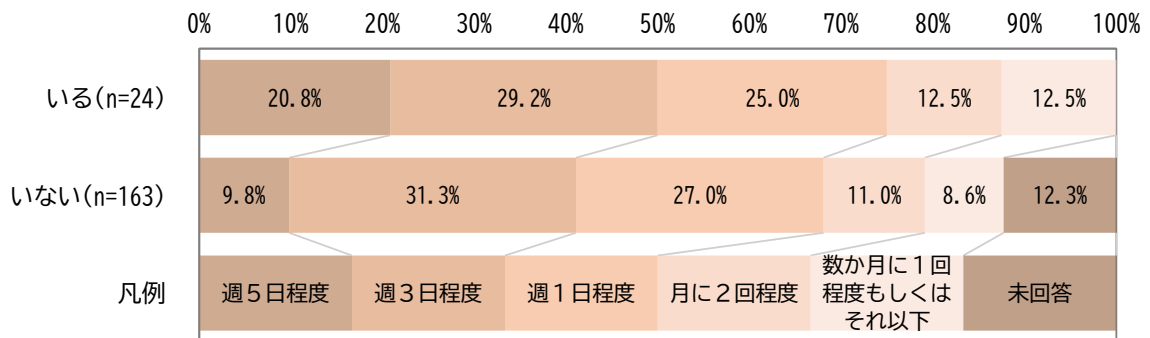


図 86 【中馬込地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (未就学児の有無)

## 第4節 総括

### 1. アンケート結果から得られた主な知見

#### 1) 移動における最大課題

外出時の最大の課題は「階段や坂道が多く、移動が大変」である点であり、田園調布地域では 64.0%、中馬込地域では 45.0%の回答者が困りごととして挙げている。また、坂道等の地形的な影響に加えて、「買物の荷物を持ちながら」「ベビーカー等を押しながら」「子どもを連れて」「悪天候」といった条件が重なることで、移動の難易度はさらに上昇する。

以上のことから、特に移動の制約を受けやすい高齢者や子育て世帯にとって、坂道等の地形的要因が、外出を妨げる主な要因となっている。

#### 2) 新たな交通手段への期待と受容性

地域主体で行政と連携して新たな交通手段を導入することに対し、両地域とも約 7~8 割が賛成しており、導入への関心の高さがうかがえる。特に、現在自家用車を利用している層も、将来の免許返納後を見据えて新たな手段を必要としている状況が浮き彫りとなった。こうした潜在的な需要を早期に把握し、対応していくことは、住民の生活の質を維持しつつ、移動手段の転換を円滑に進めるうえで重要である。

一方で、「新しい交通手段は必要だが、住民主体には反対」「必要とは思わない」という意見も一定数見られ、住民主体の取組に対する受け止め方には幅がある。以上のことから、住民主体の取組を進める際には、地域の実情や住民の声を踏まえ、丁寧に検討していく必要がある。

#### 3) 利用者の求める具体的なサービス条件

新たな交通手段に求める条件として、両地域とも「乗降場所（停留所）が自宅やよく利用する場所の近くにある」「利用料金が手ごろである」「予約なしでも利用できる」といった、日常的な使いやすさに直結する要素が多く挙げられている。これらは、買物や通院などの短距離移動を中心とする地域の生活実態を反映していると考えられ、利用者が負担なく継続的に利用できる環境整備が重要であることを示している。

今後の検討にあたっては、住民のニーズや利用場面を把握しつつ、地域や生活圏の特性を踏まえた導入形態や運行方式の具体化を進めていくことが求められる。

### 2. 各地域の考察

#### 1) 田園調布地域

田園調布地域は、現在「自家用車（自分の運転）」による移動が約 5 割を占める、自家用車への依存度が比較的高い地域である。一方で、70 歳以降は運転免許の保有率が急激に低下し、80 歳以上では「自ら運転しない層」が 7 割を超える。

以上を踏まえると、本地域は「自家用車への依存が高い一方で、加齢によりその手段を失う」というリスクを抱えており、アンケートでも「免許返納後の不安」を訴える回答が確認されている。

特に、買物（生鮮食品）の目的地が「田園調布駅周辺（プレッセ）」に集中していることから、自宅と駅・商業拠点を結ぶ「ラストワンマイル」をいかに確保するかが、高齢期の生活の質を維持するうえで重要となる。条件を整えば週 3 日以上の利用を希望する声が約 6 割に達しており、実用性と日常性を重視したサービス設計が求められる。

## 2) 中馬込地域

中馬込地域は、自転車や徒歩が主要な移動手段となっている。町丁目別にみると、多くの住民は自宅から比較的近い施設を利用している一方、不便地域の中心に位置する中馬込三丁目では、いずれの目的地も相対的に距離があり、徒歩・自転車での移動負担が大きい状況にある。

以上を踏まえると、本地域は「徒歩・自転車圏内での生活が基本である一方、坂道が行動範囲を制限している」状況にあり、特に中馬込三丁目では強い傾向にある。

一方で、一定の距離を歩けばバス停やスーパーが存在するため、歩行可能な住民は徒歩で移動している状況でもあり、単純に特定の地点間を結ぶだけでは利用されない可能性がある。そのため、公共交通で補完すべき範囲や役割については、地域の生活圏や住民の移動実態を踏まえ、地域内で合意形成を図りながら検討していくことが求められる。

## 蒲田駅東口環八横自転車駐車場改修工事について

蒲田駅東口周辺では、蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場、蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場、蒲田駅東口環八横自転車駐車場の3施設の老朽化が進んでいたことから、蒲田清掃事務所跡地を活用して令和5年8月に新設した蒲田五丁目44番自転車駐車場を主たる代替地とし、令和6年度から8年度にかけて順次、改修工事を行うこととした。最終年度の令和8年度は、以下のとおり蒲田駅東口環八横自転車駐車場の改修工事を行う。

### 1 施設概要

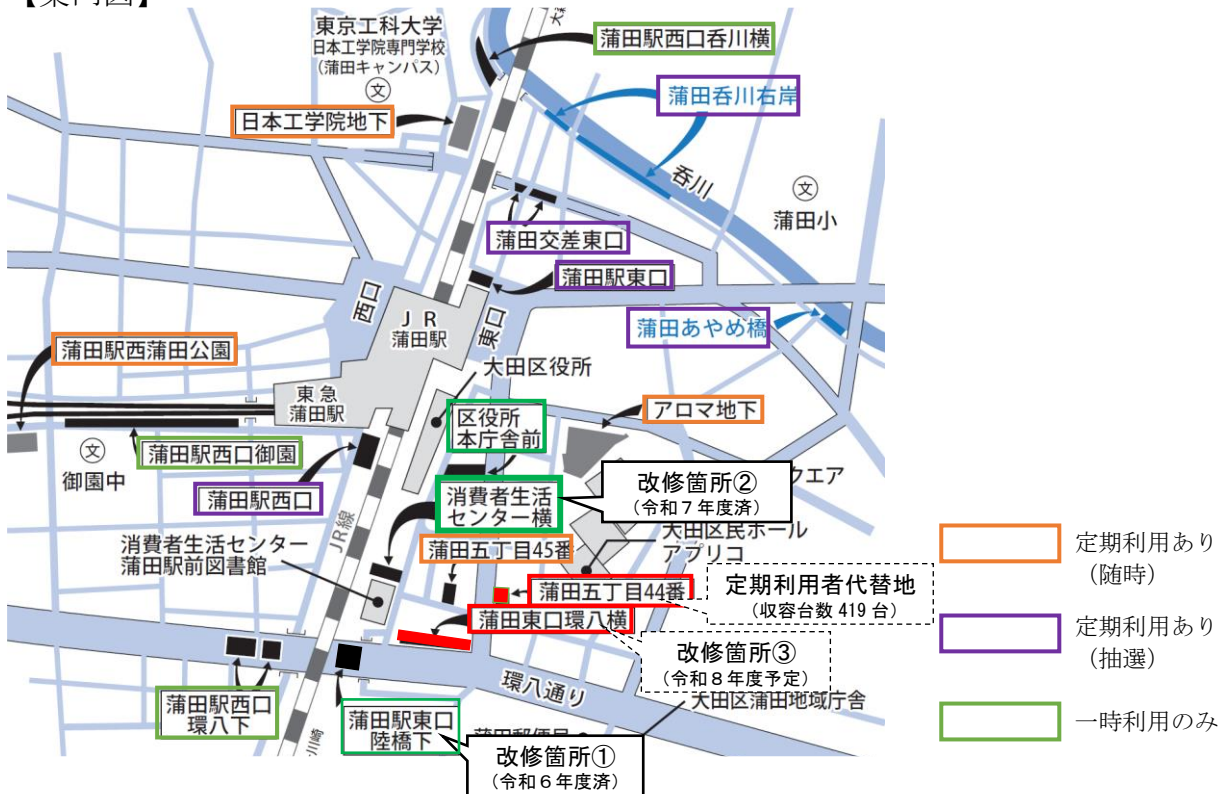
- (1) 開設日 平成2年11月1日（築36年）
- (2) 住所 大田区蒲田五丁目47番先
- (3) 敷地面積 933 m<sup>2</sup>

### 2 工事概要

- (1) 工事・休止期間 令和8年7月1日から令和9年3月31日まで（予定）
- (2) 運用開始日 令和9年4月1日から（予定）
- (3) 変更内容

	現在	改修工事後（予定）
収容台数	自転車 835台	自転車 800台（35台減）
構造	鉄骨3層式	鉄骨3層式
管理方法	有人管理	有人管理
利用形態	定期利用・一時利用	定期利用のみ

### 【案内図】



交通政策調査特別委員会

令和8年4月 21 日

都市基盤整備部 資料 10 番

所管 都市基盤管理課

## 大田区コミュニティサイクル事業について

大田区コミュニティサイクル事業は、株式会社ドコモ・バイクシェアを共同事業主体として選定し、平成 29 年度に試行を開始。令和 4 年 12 月には本格実施へと移行し、現在に至っている。

従来 of 共同事業主体である、株式会社ドコモ・バイクシェアに加え、この度、新たな事業者からの参入希望があったため、下記のとおり新たに協定締結する。

### 記

#### 1 新規事業者参入について

大田区内には令和 7 年度末時点で 214 箇所のポートがあり、都内 16 区及び東京都と締結する協定により、隣接区である品川区、目黒区、世田谷区を含む都内 17 区との間で相互乗入れが可能となっているが、かねてより川崎市との往来が課題となっていた。

今般、「HELLO CYCLING」の名称でコミュニティサイクル事業を展開する OpenStreet 株式会社より、大田区コミュニティサイクル事業への参画を希望する旨の申し出があったことを受け、「HELLO CYCLING」事業の目的や内容、今後の事業展開等に関する確認・協議を行った結果、既に一定程度、区民や来街者が利活用できる基盤が整っていること、また、課題であった川崎市との往来の円滑化が図られることから、新たに OpenStreet 株式会社を共同事業主体に加えることとし、別紙 1 のとおり 4 月 27 日に協定締結する。

協定締結により、「HELLO CYCLING」の既存ポート及び自転車が大田区コミュニティサイクル事業に加わるとともに、新たに区有地へのポート設置が可能となる。

なお、区有地ポート第 1 号は、京急蒲田駅隣接地に開設し、本年 5 月 1 日より利用開始予定である。

#### 2 その他

別紙 2 のとおり本年 2 月 27 日付でお知らせ済みの株式会社ドコモ・バイクシェアのサービス内容および名称変更について、同社内における事情により実施日が延期となる。

(1) 当初予定 令和 8 年 5 月 1 日

(2) 変更後 令和 8 年 9 月 1 日

以上

大田区コミュニティサイクル事業に関する基本協定書（案）

大田区（以下「甲」という。）と **Open Street** 株式会社（以下「乙」という。）とは、甲と乙が協働して実施する大田区コミュニティサイクル事業（以下「本事業」という。）について、「大田区コミュニティサイクル事業実施要綱」（以下「実施要綱」という。）に基づき、次のとおり基本協定（以下「本協定」という。）を締結する。

（目的）

第1条 本協定は、本事業におけるサービス（以下「本サービス」という。）の安全かつ快適な利用環境の維持向上を図るため、甲及び乙の役割分担、最低限度のサービス水準その他の必要な基本的事項に関して定めることを目的とする。

（定義）

第2条 本協定における用語の意義は、次の各号に定めるところによる。

- （1）コミュニティサイクル事業 運営事業者が設置するサイクルポート等において、どこにでも貸出し・返却ができる自転車の貸出事業をいう。
- （2）サイクルポート等 サイクルポート、サイクルステーション等の自転車を貸出し、又は返却する駐輪場所をいう。
- （3）サイクルポート等設備 サイクルラック（自転車を整理して駐輪するための設備のことをいう。）、自転車の返却装置その他これらに付随するもの一式をいう。
- （4）サイクルポート等用地 サイクルポート等に使用するための用地をいう。

（役割分担）

第3条 甲は、本事業の実施主体となり、次に掲げる事項について役割を担う。

- （1）本事業の統括
- （2）公有地（公共施設、公園及び公道等）のサイクルポート等用地の確保の支援
- （3）サイクルポート等の設置等の乙が担う役割への協力
- （4）本サービスの快適な利用環境の維持及び向上を図るための改善策等に関する検討
- （5）本サービスの広報・利用促進
- （6）各種安全対策の啓発に関する検討
- （7）利用者アンケート等を含めた効果検証・改善策に関する乙との共同検討等の実施

2 乙は、本サービスの運営主体となり、次に掲げる事項について役割を担う。

- （1）民有地を中心とするサイクルポート等を設置するための用地の確保
- （2）甲が担う役割への協力
- （3）本サービスの管理運営業務全般の構築、運用、保守、改善等

- (4) 本サービスの快適な利用環境の維持及び向上を図るための改善策等に関する検討及び実施
  - (5) 苦情及び事故を含むトラブル等の処理
  - (6) 各種安全対策の検討及び啓発活動
  - (7) 甲が提示する適正自転車台数以上の確保。なお、適正自転車台数を定めるため「大田区コミュニティサイクル事業における自転車台数に関する覚書」を別途締結するものとする。
  - (8) 甲が求めるGPSデータ等（GPSデータの解析・加工を除く。）の提供。ただし、守秘義務の関係等により提供が困難なものについては除く。
  - (9) 利用者アンケート等を含めた本サービスの効果検証・改善策に関する甲との共同検討等の実施
  - (10) 「自転車活用推進法」（平成28年12月16日法律第113号）に基づき、甲が行うコミュニティサイクル事業に関する取組みとの連携
  - (11) 地域団体や公共交通機関、商業・観光・産業施設等との共同施策や連携に向けた取組み
  - (12) 事業採算性の確保やサービスの質の向上及び事業の将来性・継続性の向上を目的として、本サービスと関連して乙が自主的に行う事業（以下「自主事業」という。）の実施検討。なお、実施に当たっては、甲乙協議の上、決定するものとする。
  - (13) 甲が出展等を求めるイベント及び乙の自主事業における、自転車の確保及び臨時のサイクルポート等の設置。ただし、実施の有無や内容等については、甲乙協議の上、決定するものとする。
  - (14) 地域との交流・連携及び地域への還元等良好な関係づくりの推進
  - (15) 本サービスの利用者に対し、道路交通法（昭和35年法律第105号）、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成25年東京都条例第14号）及び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（昭和63年条例第12号）等自転車による交通安全を遵守させること。
- 3 前2項に規定のないものについては、甲及び乙で別途協議するものとする。
  - 4 乙は、第2項による役割の一部を、適切に履行ができる第三者に対し、委託することができる。
  - 5 乙は、前項の規定により、第三者に委託する場合は、当該第三者の名称及び委託内容等の必要な事項を、甲に書面又は電磁的記録等により事前に報告するものとする。  
(最低限度のサービス水準)
- 第4条 乙は、本サービスの安全かつ快適な利用環境の維持向上を図るため、次に掲げる事項を最低限度のサービス水準として、本事業を実施するものとする。

- (1) 本サービスは、原則として24時間365日利用可能なものとする。
- (2) 本サービスに使用する自転車は、電動アシスト機能付き自転車とする。
- (3) サイクルポート等は、利用状況、地域バランス等に配慮しつつ、適正規模に設置するよう努めること。なお、既設のサイクルポート等の運用を停止する場合において、その周辺地区にサイクルポート等が配置されていないときは、新たな設置場所の確保を原則とすること。
- (4) 自転車、サイクルポート等の設備、及びサイクルポート等用地の用意、設置、管理及びメンテナンス（点検、修繕及び清掃を含む。）を行うこと。
- (5) 故障、損傷その他の理由により、利用できなくなった又は利用上危険な自転車及びサイクルポート等設備は速やかに更新すること。
- (6) 会員登録、利用方法、事故等緊急連絡その他の利用者からの問合せ又は要望に24時間365日対応すること。
- (7) 本サービスに起因する利用者及び第三者の怪我等の補償及び損害賠償のため、各種損害保険を付保すること。なお、各種損害保険の取扱いについては、損害保険に関する法令、条例、規則その他の規程を遵守するものとする。
- (8) リーフレット、ホームページその他の各種案内媒体を含む本サービスの利用に必要な事項について、海外からの来訪者でも容易に利用できるような環境整備（多言語対応を含む。）を行うこと。
- (9) 自転車の防犯対策及び盗難対策、放置された自転車の回収並びに自転車の放置防止に向けた対策を行うこと。

2 乙は、前項のサービス水準について、継続して向上させるよう努めるものとする。

（料金体系等）

第5条 本サービスの利用料金（会員プラン、基本料金、延長料金、決済方法その他の料金体系をいう。）及び会員登録の方法は、乙が指定する。ただし、その決定及び改定については、事前に甲と乙が協議するものとする。

（収入）

第6条 本サービスの提供の対価として得た収入については、乙に帰属する。

2 乙は、利益の一部について、本サービス向上を図るための財源として活用するよう努める。

（費用負担）

第7条 本事業を実施するに当たり、甲及び乙が負担する費用は次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 甲が負担する費用は、第3条第1項に規定する甲が行う業務に要する費用とする。

(2) 乙が負担する費用は、第3条第2項並びに第4条第1項及び第2項に規定する乙が行う業務に要する費用とする。

(公有地の取扱い)

第8条 甲の保有する公有地は、乙が本事業の用途としてのサイクルポート等用地として使用することができる。

2 前項のサイクルポート等用地として使用するための行政上の手続は、原則乙にて申請するものとし、甲は乙の手続について必要に応じた範囲内で協力するものとする。

3 前項の申請手続に伴う使用料等及び占用料等については、乙の負担とする。

(サイクルポート等の取扱い)

第9条 サイクルポート等の設置に伴う地権者及び地域住民等との調整及び、利用、整備その他の管理は、乙が法令等を遵守して誠実に行うものとし、乙の責めに帰すべき事由により当該事項に伴う紛争が発生した場合については、乙の費用及び責任において解決する。ただし、サイクルポート等が公有地にある場合、地権者及び地域住民等との調整については甲も協力するものとする。

2 甲がサイクルポート等用地を目的とする使用申請等の手続を行った公有地を乙が使用する場合、別途甲及び乙で協議をするものとする。

3 サイクルポート等用地については、甲乙協議し、現地状況や各種条件等を検討したうえで、決定する。

(事業計画)

第10条 乙は、翌年度の方針を定めた単年度の事業計画書（以下「計画書」という。）を作成し、甲に提出するものとする。

2 乙は、計画書を作成するに当たり、サイクルポート等の設置方針について、事前に甲と協議するものとする。

3 甲及び乙は、計画書に基づき、相互に協力し、誠意をもって本事業を遂行するものとする。

4 第1項に規定する計画書の提出期限は、当年度の3月31日までとする。

5 計画書を変更する必要があるときは、その都度、甲乙協議の上、決定するものとする。

(報告)

第11条 乙は、次の各号に掲げる報告を書面又は電磁的記録等にて甲に行うものとする。

(1) 毎月の報告

ア 各サイクルポート等、自転車のメンテナンス及び清掃状況並びに事故発生状況を含む実施状況

- イ 登録者数、利用者数及び利用者の移動データを含む利用状況
- (2) 3か月（年度の四半期）毎の報告
  - ア 収支状況
- (3) 6か月（年度の半期）毎の報告
  - ア 個人情報等の管理状況や本業務で利用する情報処理端末の保守・管理状況
- (4) 年1回（年度終了後）の報告
  - ア 当年度の事業実績報告書
  - イ 交通ルールやマナー啓発の実施や地域貢献等の取組状況
  - ウ 環境負荷の低減状況など、事業効果を確認するデータ

2 前項に規定する報告書の提出期限は、第1号の報告については当月の翌月末、第2号の報告については各四半期最終月の翌月15日、第3号の報告については各半期最終月の翌月15日、第4号の報告については翌年度の4月25日とする。ただし、当該報告日が大田区の休日を定める条例（平成元年条例第1号）第1条第1項に規定する休日（以下「休日」という。）に当たるときは、その日後のその日に最も近い休日でない日をもって提出期限とする。

（損害の賠償責任）

第12条 本サービスに起因して、利用者及び第三者が損害を被った場合、乙が誠実に対応するものとする。この場合において、当該損害が乙の責めに帰すべき事由による場合は、乙はその責任の範囲内にて賠償する。ただし、利用者又は第三者の故意又は過失による場合は、乙からそれらの者に対する損害賠償請求を妨げない。

（守秘義務）

第13条 乙は、本事業の遂行に伴う利用者等の個人情報の取扱いについては、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）、大田区個人情報の保護に関する法律施行条例（令和4年条例第64号）、及び別添「個人情報、特定個人情報及び機密情報の取扱いに関する付帯条項」を遵守しなければならない。

2 甲及び乙は、本事業の遂行に伴い業務上知り得た秘密を、本サービスの利用者の事前の承諾なしに第三者に公表し、又は漏洩してはならない。ただし、第3条第4項に基づき委託先に自己の役割の一部を委託する場合、当該委託の目的に必要な範囲において委託先に開示、提供等を行うことはこの限りではない。

3 前2項については、本事業終了後も遵守しなければならない。

（本事業の停止等）

第14条 本サービスにおける設備の保守のために必要なとき、乙は、甲と協議のうえ、本サービスの提供の全部又は一部を停止することができる。この場合において、緊急を要するときは、乙は、甲との協議を経ないで本サービスを停止することができ、停止し

たことを直ちに甲に事後報告するものとする。

2 地震、風水害、火災その他の災害等やむを得ない事由により、本サービスの提供が困難なときも、前項と同じとする。

3 甲は、前2項の場合のほか、真にやむを得ない事由により、本事業を中止する必要があると認められるときは、乙に対しその旨を伝え、本サービスの全部又は一部を停止させることができる。

(本協定の取消し等)

第15条 甲及び乙は、次の各号のいずれかに該当するときは、本協定を取り消し、又は期間を定めて本事業の全部又は一部の停止を相手方に申し入れることができる。この場合において、甲及び乙は正当な理由なく当該申入れを断ることはできない。

(1) 相手方が正当な理由なく、第3条で定める業務に着手しないとき。

(2) 相手方の責に帰すべき事由により、第3条に定める自己の業務の適正な遂行が困難であることが明らかに認められるとき。

(3) 本協定の締結又は履行について、相手方に不正な行為があったとき。

(4) 相手方が本協定等の規定に基づく協力依頼に応じず、本事業の継続が困難であることが明らかに認められるとき。

(5) その他、相手方が本協定に定める事項に違反し、相当の期間を定めて催告しても当該期間内に是正されないとき。

(本事業の終了に伴う措置)

第16条 乙は、本事業終了後、本事業のために甲に借り受けた土地又は施設等（以下「土地等」という。）を借受け当初の原状に復し、甲に返還するものとする。

2 第1項の規定に伴う撤去、修復及び原状回復に要する費用は、乙が全額負担する。ただし、事業の停止を理由として、第1項の規定に伴う撤去、修復及び原状回復を要する場合は、責めある当事者が費用を負担する。

3 第1項の場合において、乙が正当な理由なく、相当の期間内に当該設備を撤去せず、又は修復若しくは原状回復を行わないときは、甲は、乙に代わって当該設備の処分又はポート等の修復若しくは原状回復を行うことができる。この場合においては、乙は甲の処分又は修復若しくは原状回復について異議を申し出ることができず、甲が支出した撤去費用等を全額負担しなければならない。

(権利義務の譲渡等の禁止)

第17条 甲及び乙は、本協定に基づき生じる権利又は義務を相手方の許可なく第三者に譲渡し、若しくは承継させ、又はその権利を担保に供してはならない。

(有効期間)

第18条 本協定の有効期間は、協定締結日から当年度の3月31日とする。ただし、本協

定の有効期間満了の日の3か月前までに、甲及び乙のいずれからも改廃の申し入れがない場合は、同一の内容をもってさらに1年間自動的に更新するものとし、以降も同様とする。

(その他)

第19条 本協定に定めのない事項又は本協定に関する疑義については、甲及び乙で協議して定める。

2 本協定の内容を変更する必要があるときは、その都度、甲及び乙で協議して定めるものとする。

甲及び乙は本書を2通作成し、それぞれ記名押印の上、各自その1通を保有する。

令和8年〇月〇日

甲 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

大田区

大田区長 鈴木 晶雅

乙 東京都港区海岸一丁目7番1号

東京ポートシティ竹芝オフィスタワー35階

Open Street 株式会社

代表取締役社長 工藤 智彰

## 大田区コミュニティサイクルのプラン変更(料金改定)等について

令和8年2月27日

交通政策調査特別委員会委員 各位

都市基盤整備部長

大田区コミュニティサイクルについて、運営事業者の(株)ドコモ・バイクシェアが、下記のとおり料金プランとサービス名称を変更いたしますので、参考までにお知らせいたします。

1	件名	大田区コミュニティサイクル新料金プランおよびサービス名称変更												
	実施日	令和8年5月1日（金）時間は調整中です。 ※遅延の可能性あり												
	理由	利用は順調に拡大していますが、サービスの磨き上げによる利便性向上へ投資が必要な中、原価高騰により3期連続の減益となっています。データに基づき、利用者ニーズや実態に即したプラン内容に見直すとともに、持続可能な運営となるよう適切な収入確保を目指し、新料金プランに変更すると共に、更なるサービスの認知向上を図るため、サービス名称を変更いたします。												
	内容	(変更点1) 現行と新料金プランの比較 (税込)												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>プラン種別</th> <th>現行料金プラン</th> <th>新料金プラン</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1回会員</td> <td>30分まで165円 以降165円/30分</td> <td>10分まで99円 以降99円/10分</td> </tr> <tr> <td>月極会員</td> <td>3,300円 1回利用30分まで。 回数無制限</td> <td>3,300円 1日利用30分まで。 以降99円/10分。</td> </tr> <tr> <td>1日パス ⇒n時間パス</td> <td>1,650円 当日23:59まで</td> <td>3時間パス 900円 6時間パス 1,500円 12時間パス 2,500円 いずれも使用開始からの時間。 3時間パスと6時間パスは延長99円/10分。 12時間はカード販売となるため延長不可。</td> </tr> </tbody> </table>	プラン種別	現行料金プラン	新料金プラン	1回会員	30分まで165円 以降165円/30分	10分まで99円 以降99円/10分	月極会員	3,300円 1回利用30分まで。 回数無制限	3,300円 1日利用30分まで。 以降99円/10分。	1日パス ⇒n時間パス	1,650円 当日23:59まで	3時間パス 900円 6時間パス 1,500円 12時間パス 2,500円 いずれも使用開始からの時間。 3時間パスと6時間パスは延長99円/10分。 12時間はカード販売となるため延長不可。
プラン種別	現行料金プラン	新料金プラン												
1回会員	30分まで165円 以降165円/30分	10分まで99円 以降99円/10分												
月極会員	3,300円 1回利用30分まで。 回数無制限	3,300円 1日利用30分まで。 以降99円/10分。												
1日パス ⇒n時間パス	1,650円 当日23:59まで	3時間パス 900円 6時間パス 1,500円 12時間パス 2,500円 いずれも使用開始からの時間。 3時間パスと6時間パスは延長99円/10分。 12時間はカード販売となるため延長不可。												
		※法人会員プランの変更はございません。												
		(変更点2) 新たなサービス名称 「NOLL(ノル)」に変更。												
		○対象エリア 相互利用可能な都内17区全て。順次全国展開。												
		○会員等への周知方法 ホームページでのお知らせ及びアプリによるプッシュ通知。※会員へのお知らせ及び記者発表は3月3日(火)予定。												
		○問合せ先及び窓口 株式会社ドコモ・バイクシェア 0570-783-677 (24h対応・有料) <a href="https://docomo-cycle.jp/tokyo/">https://docomo-cycle.jp/tokyo/</a>												
	担当	都市基盤整備部都市基盤計画調整担当課長 厚川 内線3150												