

令和7年度 第2回 大田区自転車等駐車対策協議会について

協議会の概要

【日程】 令和8年1月23日（金）
午後2時～4時

【会場】 入新井集会室 大集会室

【報告】 (1) 令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について

【議事】 (1) 【とめる】 令和7年度の実績について
(2) 【はしる】 令和7年度の実績について
(3) 【まもる】 令和7年度の実績について
(4) 後期アクションプランの策定について
(5) 令和8年度の年間スケジュール（案）について

【その他】 (1) 令和7年度第2回自転車走行環境委員会の開催について

(2) 次回の予定



主な意見

報告（1）令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について

1 意見なし。

議事（1）【とめる】令和7年度の実績について

1 蒲田駅東口地下自転車等駐車場の利用の仕組みはどうなっているのか。
→地下2階の機械式自転車駐車場は2層式になっており、地下1階で機械式の入口に自転車をセットすると、機械が自動で自転車を地下2階に移動し、2層式の上・下段に格納する仕組みです。

2 蒲田駅東口地下自転車等駐車場で導入する機械式はどこ会社の物か。
→JFE エンジニアリング（株）製の機械を導入する予定です。高輪ゲートウェイ駅（THE LINK PILLAR1 SOUTH、NORTH 駐輪場）に同様の機械が使用されています。

3 蒲田駅東口地下自転車等駐車場が大田区初の機械式自転車駐車場となるのか。
→機械式自転車駐車場の導入は今回が初となります。

4 自転車の大型化により、平置き駐輪スペースが狭く、出し入れの際に隣の自転車を破損するなど、利用しにくい状況となっているが、どのような対策を考えているか。
→電動アシストや子乗せなど自転車大型が進み、駐輪スペースの拡大が求められる一方で、スペースの拡大は収容台数の減少につながります。スペースを拡大した分の料金についても検討が必要であり、いろいろなご意見を承りながら検討していきたいと考えております。

5 自転車駐車場の利用料金の値上げは受益者負担の観点から良いと思うが、一気に値上げするのではなく、学割や障がい者割を設けたり、一時利用のみの料金を上げて、定期利用に誘導する、一部の料金を据え置くなど、柔軟な料金体系にしてもよいのではないか。
→料金改定については、まずは使用料金の上限額を変更します。実際の利用料金については利用実態を踏まえ、利用者にとって公平な料金体系となるよう検討していきます。

6 蒲田駅東口地下自転車等駐車場の指定管理者について、上述の柔軟な料金体系などのアイデアを持っている商店街の有志や企業経営者で団体を作って、新規参入することは可能か。
→今回が初めての指定管理者導入となるため、要綱を決定したうえで、最終的にはプロポーザル方式で選定します。主な目的は、安全に運用できる専門知識を持つ事業者の参入を確保することです。現状は、特別区で自転車等駐車場の指定管理実績がある企業にヒアリングを進めているところです。

7 大田区の自転車駐車場の定期利用と一時利用の見直しについて、現状定期利用に応募しても抽選となり、空きがない中で、実際の駐輪場では定期利用の空きスペースに一時利用の自転車を案内している現状がある。こうした現状を踏まえてどのような見直しを考えているのか。
→現状、定期利用登録者のうち実際に利用しているのは7～8割程度で、利用時間帯にも差があります。管理人が常駐する自転車等駐車場では、一時利用の自転車を定期利用の空きスペースに案内するケースや、放置自転車の削減を管理人の裁量で進めるケースが見られます。こうした点を踏まえ、施設の長寿命化・整備計画と整合させつつ、運用の方向性を今後検討します。

議事（2）【はしる】令和7年度の実績について

1 シェアサイクル事業者では、移動データを取っていると思う。例えば、近隣市区との往来が多いといった移動の実態が分かるのであれば、総合的なシェアサイクルポートの配置を検討する必要もあると思う。そうしたことをシェアサイクル事業者と協議しているのか。
→貸出・返却ポートの利用情報を毎月いただいております。ポートや自転車の配置の検討に役立てております。広域的な移動に関しては、川崎市への移動では、大田区コミュニティサイクルで移動できるのは、協定の関係上、大田区が設置している3か所のポートのみとなっています。その他の広域的な移動データについては、区内の自転車の再配置に役立てています。

2	<p>シェアサイクル事業者の貸出・返却場所のデータを分析して、自転車等駐車対策協議会や課内等で共有できるようにした方がよいと思う。</p> <p>→具体的な数値の公表については、シェアサイクル事業者の社内資料のため確認が必要ですが、課内で情報共有をはかり、効果的な配置や設置を進める際の重要なデータとして活用しております。</p>
3	<p>シェアサイクルポートのカバー圏域 500mは広すぎるのではないか。</p> <p>→シェアサイクルポートのカバー圏域については、後期アクションプランにおいて改めて適正範囲を検討いたします。</p>
4	<p>シェアサイクルポートが駅の近くにない駅がある。そうした場所の抽出やポート設置の検討はされているか。</p> <p>→近くにポートがない駅は全て把握しており、重点的に設置を検討しております</p>
議事（3）【まもる】令和7年度の実績について	
1	<p>自転車メーカーとの連携で「親子で学ぶ初めての自転車教室」を行われたとあったが、私もこういった教室に子どもと参加したいと考えており、区報も見ているがイベントが実施されることを知らなかった。どのような情報発信をしているのか教えてほしい。</p> <p>→「親子で学ぶ初めての自転車教室」は令和6年の12月に試行的な形で一度実施したあと、令和7年度に4月、5月、6月、10月、11月と、5回開催してます。4月、5月、6月の開催分は、区報の4月1日号に情報を掲載しました。10月、11月の開催分は区報の9月1日号に掲載したほか、区ホームページや公式Xでも配信しています。令和8年度実施分も区報等でお知らせする予定です。</p>
2	<p>大田区でヘルメットの助成をしていたが、都立高校でヘルメットの着用が義務化されるなど状況も変わっているので、高校生や未就学児童など一部の層を対象とした助成制度があるとよいと思った。</p> <p>→ヘルメットの助成については、令和5年度と令和6年度に自転車商の皆様にもご協力いただいて、2年間トータルで9000個弱を助成販売することができました。現在、都立高校の自転車通学にヘルメットの着用が必須となっていることは承知しています。すぐに高校生を対象にした助成を行うとは言えませんが、そういうご意見があるというような形で承りたいと思います。</p>
3	<p>蒲田駅前での押し歩きについて、自転車で走っている人も見受けられる。車いすの人は横に移動できないため、自転車を避けることが出来ず危険である。押し歩きの活動は今のままでよいのか。押し歩きの看板を見ずに駅の方に走っていく自転車も多いと思う。</p> <p>→駅前の押し歩きについては、自転車は車道が原則、歩道は歩行者優先というルールがあります。自転車の青切符制度を含めて自転車利用者にルールを改めて啓発したいと思います。</p>
4	<p>蒲田駅東口駅前の交通環境が激変しており、これまで来なかった自転車が駅前まで来るようになってきている。これまでは暫定駐輪場が廃止されて、まちから不法駐輪が一掃されるという期待が大きかったが、ウォーカブルなまちを目指すことと、蒲田駅東口に自転車が押し寄せてくることを上手く共存させることが出来るのか心配している。</p>
5	<p>最近自転車が多くなっており、自転車利用者も自転車が軽車両であることを忘れていていると感じる。特に高齢者にとって自転車は危険。交通ルールの教育を、幼少期から進めていっていただきたい。</p>
6	<p>大森東小学校の周辺は都立高校があることもあり、朝の通勤通学のラッシュ時は自転車が非常に多く走っている。小学校に通学することもとっても危険な状況にあるので、自転車の青切符制度によってどの程度危険な運転が取り締まれるのか知りたい。</p> <p>→青切符制度は4月1日から実施となりますが、実際にどの程度取締りを行うのかを、この場で申し上げることはできません。ただし、携帯使用は1万2000円といった反則金が決まっており、信号無視などの交通違反があれば切符が切られることとなります。</p>
議事（4）後期アクションプランの策定について	
1	<p>大田区自転車等総合計画の後期アクションプランの検討は、自転車等駐車対策協議会で行うのか。</p> <p>→自転車等駐車対策協議会でご議論、検討いただく予定です。</p>
2	<p>「たのしむ」の施策は自転車等駐車対策協議会で議論しないのか。</p> <p>→「たのしむ」に関しましては、自転車活用推進委員会でご議論いただき、自転車等駐車対策協議会に報告することになります。</p>
3	<p>自転車に乗る際にヘルメットを着用している人を見かけたことがほぼない現状で、交通安全教育の中でも、ヘルメットの着用に関してはあまり積極的でないと感じており、取組でも明記されていない。対応が必要ではないか。</p> <p>→自転車ヘルメットの着用について、現状、着用率が低い状況にあると認識しています。昨年11月の区内10地点での自転車交通量の調査に際して、ヘルメット着用率の調査も行ったところ、全地点の自転車交通量の総量に対する自転車ヘルメットの着用率は平均で3.9%でした。資料4-2にヘルメット購入助成の実績等を記載していますが、購入された方が着用しているかといわれると、あまり着用されていないのではないかと感じています。「努力義務化したのでかぶりましょう」と言っても行動には繋がらないので、「命を守るために必要」等のメッセージ性をもって啓発していきたいと考えています。</p>
4	<p>既存の安全教育については、保育園、小学校、中学校、そのあとは高齢者向けが多くなっている。その間の年齢層に対してはどういった対策をされているのか。</p> <p>→大学生、社会人などについては、これまではなかなか手が届きにくい状況にありましたので、保険会社、商店街などとの連携の中で、成人に対して伝えられる方法を工夫しながら、啓発に取り組んでいます</p>

令和7年度 第2回大田区自転車等駐車対策協議会 次第

日程：令和8年1月23日（金）午後2時から

会場：入新井集会室 大集会室

※WEB会議システムによるハイブリッド形式

1 開 会

委員の変更について

2 報 告

令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について

3 議 事

- (1) 【とめる】令和7年度の実績について
- (2) 【はしる】令和7年度の実績について
- (3) 【まもる】令和7年度の実績について
- (4) 後期アクションプランの策定について
- (5) 令和8年度の年間スケジュール（案）について

4 その他

- (1) 令和7年度第2回自転車走行環境委員会の開催について
開催日時：令和8年2月3日（火）14時～
場 所：大田区役所本庁舎 第五・第六委員会室
- (2) 次回の予定
令和8年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会：令和8年6月頃

5 閉 会

*配布資料

- 【資料1】令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について
- 【資料2-1】【とめる】令和7年度の実績
- 【資料2-2】【とめる】令和7年度事業詳細
- 【資料3-1】【はしる】令和7年度の実績
- 【資料3-2】【はしる】令和7年度事業詳細
- 【資料4-1】【まもる】令和7年度の実績
- 【資料4-2】【まもる】令和7年度事業詳細
- 【資料5】第3次自転車活用推進計画（国）と自転車等総合計画後期アクションプラン（区）の検討
- 【資料6】令和8年度の年間スケジュール（案）
- 【参考資料】令和7年度大田区自転車活用推進委員会【たのしむ】資料

令和7年度 第1回 大田区自転車等駐車対策協議会について

協議会の概要

<p>【日程】 令和7年7月22日（火） 午後2時～4時</p> <p>【会場】 大田区役所本庁舎 第五、第六委員会室</p>	<p>【報告】 (1) 令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について</p> <p>【議事】 (1) 【とめる】 令和6年度実績と令和7年度の実施予定について (2) 【はしる】 令和6年度実績と令和7年度の実施予定について (3) 【まもる】 令和6年度実績と令和7年度の実施予定について (4) 令和7年度の年間スケジュール（案）について (5) 後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（案）について</p>	<p>【その他】 (1) 自転車走行環境検討委員会の設置について (2) 委員の任期について (3) 次回の予定</p>
---------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------



主な意見

令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について	
1	意見なし
(1) 【とめる】 令和6年度実績と令和7年度の実施予定について	
1	自転車駐車場の指定管理者制度について令和10年度の導入を検討していくとあるが、区内の各自転車等駐車場、全体で1社と考えるのか、それとも複数社と考えるのか。 →指定管理者制度の導入は、大田区では初の導入となり、今回は令和10年度開業予定の蒲田駅東口地下自転車等駐車場1か所を検討しております。その他の自転車駐車場への指定管理者制度の導入については、蒲田駅東口地下自転車等駐車場の運用を鑑み、展開の可否を判断していきます。
2	資料2-2 自転車等駐車場の需要予測の全体傾向について、資料1 議事(1)7の前の協議会で「将来需要予測の整理方法」についての対応結果となっていると思われるが、その中で大森駅と平和島駅は、前回減少傾向と予測していたが、今回は増加するという予測となっているように感じる。前回と今回予測の変更した内容を教えていただきたい。また、前回と比較して令和17年度が増えているように感じるが、その認識でよいのか。 →前回の資料時点では、長期的、短期的な推移について、おもに長期的な変動のみを中心に予測をしていました。委員からの指摘を受けて、改めて、短期的な回復の推移を重ね合わせたうえで、将来の変動を予測する手法を提案させていただきました。大森駅、平和島駅に関して、長期的に減少しており、前回はこの減少傾向を中心にとらえていましたが、短期的には増加していたことから、減少傾向と増加傾向が相殺するとして横這い、伸び率1.0として設定しました。
3	自転車等駐車場の需要予測方法と、長期的、短期的を掛け合わせて1.0倍となる考え方について理解した。駅人口圏には従業員人口も含まれるのか。 →従業員人口については考慮できておりません。考慮するかどうかも含めて検討いたします。
4	夜間の駐輪需要の受け皿という視点から、蒲田駅東口地下自転車駐車場について、24時間対応の駐輪場として考えてよいか。できるだけ24時間対応を基本に進めていただきたい。 →今の段階では24時間対応で検討を進めていますが、指定管理者の運営方針もあるため確定してはいません。可能な限り対応していきたいと考えています。
5	自転車駐車場の需要予測は、駅周辺の自転車乗入台数に基づき、長期的変動、短期的変動の推移を考慮して設定されているが、この自転車乗入台数の調査方法について教えてほしい。 →東京都に毎年報告しております駐輪実績に関する調査に基づいた実績です。この調査は、毎年10月の特定日において各駅周辺の放置自転車、駐輪台数を調査しております。
6	増減率について、小数点以下の桁数に違いがあるが、そこに何か意味があるのか。 例えば矢口渡駅について、コロナ禍で減少した後、大幅に増加している状況となっている。一方で、予測の結果を見ると長期的には微減し、短期的には大幅に増加している状況でありながら、横這い、伸び率1.0と設定している。減少傾向にある駅については、0.99など細かな設定をしている場合もあるが、この違いは何か。 →長期的に減少し短期的に回復している駅については1.0倍としております。長期的・短期的ともに減少、または増加している駅については、傾向を考慮する意味で、細かな数字まで記載しております。矢口渡駅については、現状を鑑み、再度確認をさせていただきます。
7	駅の駐輪需要については、周辺にマンションができるなど、開発が進めば大きく変わる。推計を行う際には、周辺の開発等を踏まえながら精緻に予測してもらえればと思う。
8	【会長総括】 需要予測の件について色々な質問、発言をいただいている。基本的な結論としては、全体的な傾向として極端な増減は予測されておらず、現時点から大掛かりなことをする必要は低そうである、ということかと思う。数値的に見ると、小数点以下の桁数など有効数字のこともあるので、様子を見ながら検討を進めていただければと思う。
9	詳細②の駐輪場の図面内の民間の駐輪場A、イの料金体系について教えていただきたい。また、蒲田駅東口地下自転車駐車場の料金設定の検討は進んでいるが、他の区営駐輪施設の料金設定についても併せて検討するのか。 →今時点で既に検討が始まっているのが、日利用率¥200/日の上限の見直しです。民間駐輪場については資料を持ち合わせていないため、後日報告します（回答：1時間無料。その後5時間につき100円）。蒲田駅東口地下自転車駐車場以外に付きましてはその次、例えば屋根がある等、施設状況を勘案して利用者が分かりやすい形で、料金改定を検討していきたいと考えています。
10	詳細②の駐輪場A、D、Eで異なっている定期料金について、まずは条例の上限2,000円の見直しから検討していきたいということ理解しているが、最終的には個々の駐輪場の料金についても検討していくという認識でよいか。 →その認識で問題ございません。

（１）【とめる】令和６年度実績と令和７年度の実施予定について（続き）	
11	資料 2-2 の自転車等駐車場の料金改定について月額 2,000 円という上限額の改定を検討されているようだが、こういった経緯で改定するのか、区民に対しての説明をいつごろ、どのような形で行うのかについてお聞きしたい。 →料金については検討段階で、現在の上限は 2,000 円と比較的安い中、交通利便性や区外料金の設定なども視野に入れつつ、受益者負担という立ち位置から検討してまいります。説明については当然丁寧に粘り強く行っていきます。
12	撤去費用の収支に関しては過去の協議会資料にデータがあったが、区民の方々への周知は行っているか。区民に知っておいていただいたほうが良い話であると思う。 →撤去などの行政の取り組みのコストについて、区民に向けた PR をあまり実施していませんでした。撤去費用は 1 台あたり 3～4 万円かかるという試算があり、今年度、返還手数料を 3 千円から 5 千円への値上げを実施しました。税金の使い道を明かし、また、放置を減らす観点からもアピールすることは重要なことですので、今後検討いたします。
議事（２）【はしる】令和６年度実績と令和７年度の実施予定について	
1	大田区は自転車ネットワーク整備計画を定め、区道約 170km の整備が完了した。区内には国道、都道の他、港湾、空港、また河川もある。今後は、各道路管理者、交通管理者と一体となって、より安全で走りやすい走行空間の整備を目指して検討していただきたいと、自転車走行環境検討委員会を設置した。検討が始まるので、協議会委員の方も興味があればオブザーバーとして是非参加いただきたい。
2	大田区は大半が車道混在ではあるが整備を実施してきた結果、一定程度ルールを守っていただけられるようになったことは間違いない。その成果を、資料 3-2 の図 4、図 5 の様に、様々な基準を用いて事故傾向を示すことも大切。図 4 は整備延長と未整備延長を記載することで、より分かり易い表になる。
議事（３）【まもる】令和６年度実績と令和７年度の実施予定について	
1	自転車ナビマークの道路を、かなりのスピードで逆走していく人を見かけた。年齢による車道通行・歩道通行の分けや、自転車保険の加入、ヘルメットの着用等に関する理解が薄く、自転車は車両であるという認識がないまま自転車を利用している方が多いと思う。まずはルールを知ることが大切である。自転車の交通ルールに関する周知や指導について、現状と今後の展望を教えてください。 →自転車の最も基本的なルールとして、車道通行に切り替わる中学生をターゲットとしたスクエアドストレイト教育を実施しており、高校でも取組を進めています。このような教育の場で安全利用五則を周知しています。自転車利用者の意識として、車両であるという認識は薄く、徒歩に近いものと認識している可能性があるため、来年 4 月以降の自転車の交通ルール違反に対する青切符制度の開始を、指導の強化などの機会をチャンスととらえて啓発に努めていきたいと考えています。
2	多くの自転車利用者は、車道通行などの基本的なルールを知っているにも関わらず、その先で右に曲がりたいなど一応の私的な理由をつけてルール違反をする、知っているけれど守らない、という感じがあるのではないかと。ルールを知らないと言う人にはぜひルールを勉強してもらいたい。
3	自転車逆走は法的には罰則を伴う違反になるのか。 →自転車は車両であるので、逆走は「通行区分違反」となり、罰則もあります。ただし、現段階で全ての違反行為を取り締まっているわけではなく、より危険性の高いものについては現段階でも赤切符を適用した取締りを実施し、それ以外の軽微な違反については口頭警告や警告カード等で対応しています。
4	自転車安全利用五則や区の走行環境の整備実績を交えて自転車利用者に交通ルールの遵守を訴えるなど、これまでの取り組みに合わせた啓発方法は何か実施しているのか →自転車の交通ルールの啓発については、おおた区報で自転車交通ルールの啓発記事を掲載しています。例えば、自転車走行環境整備に関することを令和 7 年 5 月 21 日号で広報しています。新たな取組として、保険会社と連携して、保険会社のチラシの裏面を区からの情報発信として利用するなど、啓発ルートの確保を進めています。動画での発信では、（一財）トヨタモビリティ基金に所属するブリヂストンサイクル㈱と連携し、「子育て世代向け動画」を製作し、動画にアクセスできる QR コードを付けたチラシなどを、幼稚園、保育園等で配布しているほか、商店街と連携して、大型デジタルサイネージを通じて広く周知をするなど、民間と連携した取組を強化しているところです。
5	自転車は車両ではあるが、免許もないまま乗ることに不安があることも本音として感じている。小学生の今の交通ルールの順守の意識や状況などを教えてください。 →小学校での交通安全教育については、年に 1 回、3 年生を対象に実施しており、これを受講していない小学生は学区内でも一人で自転車に乗ってはいけないというルールがあるものの、実際には保護者の方の許可をもらって乗ってしまっています。小学校での交通安全教育は、低学年と高学年向けで、警察と大田区の方に実施していただいています。また、新 1 年生には 4 月の時点で道路の歩き方や下校の際の帰り方等を伝えるようにしています。
6	商業施設や保険会社との連携など、色々な連携を通じて発信しているが、もう少し踏み込んで、多くの区民の集まる区役所の待合室で自転車交通ルールや違反、罰則のことを発信してはどうか。また、3-1-2 事業の撤去自転車の活用方法の見直し（売却促進）は他の事業と違い「財源のプラス」になるものである。こうした取り組みを積極的に言い、他の事業の財源に充当する対応も考えられるのではないかと。
7	自転車に乗る際にヘルメットを着用している人を見かけたことがほぼない現状で、交通安全教育の中でも、ヘルメットの着用に関してはあまり積極的でないと感じており、取組でも明記されていない。対応が必要ではないか。 →自転車ヘルメットの着用について、現状、着用率が低い状況にあると認識しています。昨年 11 月の区内 10 地点での自転車交通量の調査に際して、ヘルメット着用率の調査も行ったところ、全地点の自転車交通量の総量に対する自転車ヘルメットの着用率は平均で 3.9% でした。資料 4-2 にヘルメット購入助成の実績等を記載していますが、購入された方が着用しているかといわれると、あまり着用されていないのではないかと感じています。「努力義務化したのでかぶりましょう」と言っても行動には繋がらないので、「命を守るために必要」等のメッセージ性をもって啓発していきたいと考えています。
8	既存の安全教育については、保育園、小学校、中学校、そのあとは高齢者向けが多くなっている。その間の年齢層に対してはどういった対策をされているのか。 →大学生、社会人などについては、これまではなかなか手が届きにくい状況にありましたので、保険会社、商店街などとの連携の中で、成人に対して伝えられる方法を工夫しながら、啓発に取り組んでいます
議事（４）令和 7 年度の年間スケジュール（案）について	
議事（５）後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（案）について	
1	→令和 8 年度は後期アクションプラン策定に伴い、駐車対策協議会を 3 回開催する予定です。
その他	
1	意見なし

【とめる】令和7年度実績

● 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7年度の実績を整理しました。

前期アクションプラン(令和4~8年度)			
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
			1-1-2 指定管理者制度等の導入検討
		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
			1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援
		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
		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
	2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応		
	2-2 自転車等駐車場使用料の適正化		2-2-1 サービス水準に応じた自転車等駐車場使用料の見直し
	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
			3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し
		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
	3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的な設定		

令和7年度の実施予定
蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場の改修 ※機械化の実施及び定期利用の廃止 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進 (R10 開業予定) 大森駅等周辺まちづくりによる駐輪場確保の具体化検討
指定管理者制度導入に向けた条例改正の検討 蒲田駅東口自転車駐車場の指定管理者公募に向けた準備 ※サウンディング、募集要項の作成等
鉄道事業者との連携を継続して推進
民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施
附置義務制度の継続実施
自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測の実施 →R6 提案の需要予測手法を用いた予測の実施 蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場の改修 ※蒲田五丁目44番自転車駐車場を代替施設として 指定管理者制度導入に向けた検討
R8 予定の新システム移行に向けた事業者募集の実施 ※R7 年度中に事業者選定、R8 年度初期から契約を想定
区営自転車等駐車場の適正な料金設定、基準見直しの実施 ※蒲田駅東口地下自転車駐車場の指定管理制度導入に合わせた条例改定(上限額の変更)を含めた検討
R8 予定の新システム移行に向けた準備・手続きの実施 新システム移行に合わせた効率的な撤去・保管・返還の仕組みの検討
条例に基づく適切な処分の実施(売却促進)
改正された撤去手数料額の周知・適用 データに基づく放置自転車に対する適切な指導方法の在り方検討
撤去データ等の活用可能性の検証と、放置の実態を踏まえた禁止区域の追加検討

令和7年度の実績(令和8年1月時点)
蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場の改修 (R8.3.31 完了予定) 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進 (R10 開業予定) 大森駅等周辺まちづくりによる駐輪場確保の具体化検討 ※大森駅周辺地区グランドデザイン計画事業での駐輪施設の整備調整 ※大森駅西口自転車駐車場の階層化等、暫定的な対策の検討調整
指定管理者制度導入に向けた条例改正の検討 蒲田駅東口自転車駐車場の指定管理者公募に向けた準備 ※令和8年度の公募要領作成及び市場調査(サウンディング)の検討
鉄道事業者との連携を継続して推進
民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施
附置義務制度の継続実施
自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測の実施 →R7.10 時点での最新の実績を活用した推計の実施 蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場の改修 (R8.3.31 完了予定) ※蒲田五丁目44番自転車駐車場を代替施設として 指定管理者制度導入に向けた検討
R8.10 時点での新システムへの完全移行に向けた事業者募集の実施 ※R8 年度に事業者選定及び契約
区営自転車等駐車場の適正な料金設定、基準見直しの実施 ※蒲田駅東口地下自転車駐車場の指定管理制度導入に合わせた条例改定(上限額の変更)を含めた検討
R8.10 時点での新システムへの完全移行に向けた事業者募集の実施 ※R8.1 に募集を実施、R8.3 に事業者決定を予定 新システム移行に合わせた効率的な撤去・保管・返還の仕組みの検討
条例に基づく適切な処分の実施(売却促進)
改正された撤去手数料額の周知・適用 データに基づく放置自転車に対する適切な指導方法の在り方検討 放置防止指導員運用の効果検証の実施及び令和8年度以降の運用見直し
撤去データ等の活用可能性の検証と、放置の実態を踏まえた禁止区域の追加検討

詳細資料で
内容を整理

※需要予測は
令和7年度に
別途業務で推
計中

令和8年度
第1回会議
で報告予定

詳細①
指定管理者制
度の導入及び
自転車等駐車
場の料金改定
に向けた検討

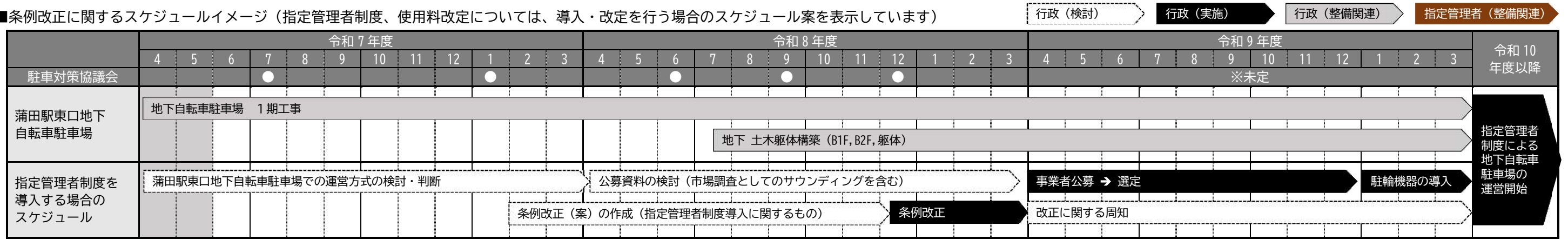
詳細②
使用料の改定
に関する方針

詳細③
放置自転車対
策のDX推進
及び業務効率
化について

詳細① 指定管理者制度の導入及び自転車等駐車場の料金改定に向けた検討

- 蒲田駅東口地下自転車等駐車場では、区内初の地下機械式自転車駐車場の導入や区内で最も利便性の高い施設となることを踏まえ、適切な料金制度や財政的な仕組み、指定管理者に提案を求めるサービス水準等について、検討を進めています。なお、地下自転車駐車場の開業までのスケジュールと、令和7年度の検討事項は以下の通りです。
- 令和8年度の公募資料の検討、令和9年度の公募実施（予定）に向けて、利用料金・使用料の設定や、指定管理料・納付金の設定、蒲田駅東口地下自転車駐車場の要求水準などを定めることが必要です。

■ 条例改正に関するスケジュールイメージ（指定管理者制度、使用料改定については、導入・改定を行う場合のスケジュール案を表示しています）



検討事項① 料金制度の決定と財政的仕組みの検討

1：料金制度の取り扱い

- 指定管理者制度では、利用者からの料金収受について「利用料金」または「使用料」を選択する必要があります。

(1)利用料金制（指定管理者が徴収）

- 指定管理者が条例に基づき利用料金を設定・徴収し、その収入を運営費に充当する方式。
- 収入不足分に対して行政が指定管理料を支払うことも可能で、民間の経営努力が反映されやすい。

(2)使用料制（行政が徴収）

- 料金（使用料）を行政が徴収し、指定管理者には行政から指定管理料を支払う方式。
- 公共施設としての料金コントロールを行政が主導できる。

2：指定管理料と納付金の取り扱い

- 指定管理者の収益性確保の観点から、指定管理料の支払いや、収益が生じた場合の納付金の納付等の検討が必要です。

(3)指定管理料（行政→指定管理者）

- 指定管理者に支払う運営費で、委託料に相当する。
- 適正なコスト算出が求められる。

(4)納付金（指定管理者→行政）

- 指定管理者が得た収益の一部を行政へ納付する仕組み。
- 収益超過時の公平性確保や財政効果の付与が目的。

3：料金制度と指定管理料・納付金の想定される組み合わせ

- 料金徴収の考え方（利用料金・使用料）の区分と、自転車駐車場の着実かつ効率的な運営を図るため、上記1、2については、各施設の特性を考慮し、以下の組み合わせで検討されます。
- 自転車等駐車場の事業運営の現状として、利用者からの料金徴収のみでは事業の成立が困難と考えられるため、指定管理料を一定額供出しながら、民間ノウハウを活かした収益確保を進めることが現実的と考えます。（下表のうち着色部分）

	1：料金制度の扱い	2：指定管理料・納付金の扱い		主な特徴 (黄色枠は区として期待する方向性)
		指定管理料	納付金	
A	利用料金 (指定管理者)	なし	なし	独立採算型。収益性が高い施設向け。
B		あり	なし	収支不足を行政が補う一般的な方式。
C		なし or 少額	あり	黒字が確実な施設で、行政への収益還元を行う方式。
D		あり	あり	公共性確保と財政効果を両立させるバランス型。
E	使用料 (行政)	あり	なし	行政が料金管理を重点化。公共性重視。
F			あり	付帯収益を行政へ還元する特殊型（駐輪場では稀）。

民間単独では収益性確保が困難でも、民間ノウハウを活かす方式

収益性が期待できない場合。ただし業務委託と大きな差異はない

検討事項② 蒲田駅東口地下自転車駐車場のサービス水準の設定

1：営業時間帯の要求水準

- 営業時間帯の設定について、大田区では24時間営業が基本であり、夜間等は管理人配置をしない施設も見られます。
- ただし、蒲田駅東口地下自転車駐車場は地下機械式駐輪場を設置するため、トラブル発生等に適切に対応可能な人員配置が前提となります。これらを考慮し、指定管理者への要求水準を設定していきます。

(1)24時間営業

※大田区施設は基本的に24時間

- 鉄道駅利用以外の利用を含めていつでも入出庫可能。
- シャッター開閉がないため、閉じ込め等のリスクがない
- × 複雑な機構、施設のためトラブル対応として、24時間の人員配置が基本となる（人件費面で課題）

(2)鉄道運行時間に合わせた営業

- 夜間の人員配置が不要（ただし、始発4時台、終発0時台のため時間外は3~4時間程度となる）
- × 営業時間外（例：1~3時台）は入出庫ができない
- × シャッター開閉による閉じ込め等のリスクが発生する

2：利用者の利便性を高める要求水準

- 蒲田駅東口地下自転車駐車場については、施設の維持管理・運営に加えて、指定管理者による【一時利用向け電磁ロック式駐輪ラック】の導入を予定しています。
- 当該施設は基本的に地下機械式+電磁ロック式駐輪ラックによる管理が可能な施設であることから、効率的な事業運営について、民間ノウハウを活かした提案を求めることを検討しています。

検討事項③ 指定管理者制度対象施設の段階的な範囲拡大のイメージ

- 区の指定管理者制度は、令和10年度予定の蒲田駅東口地下自転車駐車場の1施設より検討しますが、将来的には他施設での指定管理者制度の導入も視野に、段階的に拡大していく予定です。
- 指定管理者制度を、どのようなブロック分け（蒲田・大森・調布3ブロック制や数施設でのブロック制等）で進めるか、またどの程度の指定管理期間を設定するか定める必要があります。

自転車駐車場の種別	制度の段階的導入				備考	
	1期	2期	...	*期		
蒲田駅（東口）	東口地下機械式（新規）	指定	指定	...	指定	R10から暫定供用、R12から本供用
	その他 各自転車駐車場	委託	指定	...	指定	優先整備駅（早期に指定管理に移行）
蒲田駅（西口）	各自転車駐車場	委託	委託	...	指定	〃
大森駅	各自転車駐車場	委託	委託	...	指定	〃
その他鉄道駅	各自転車駐車場	委託	委託	...	指定	最終的に全区的に展開

詳細② 使用料の改定に関する方針

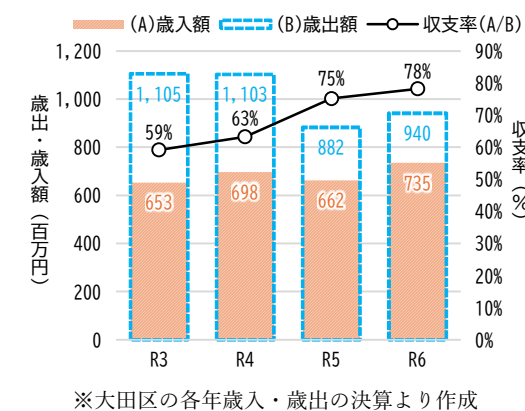
- 区営自転車等駐車場の使用料は、「大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例」に基づき使用料の上限額を、同条例の施行規則により各施設の使用料を規定しています。定期利用の使用料上限額については、一般的には「一時利用額×20日」で額を試算すべきところ、区条例においては2,000円/月上限となっており、**一時利用200円/日上限に対して10日分の設定となっています。**このため、**一時利用に比べて割安な金額として設定**されている定期利用の上限額を引き上げる必要があると考えます。(右枠)
- 自転車等駐車場の維持管理・運営については、人件費および光熱費等の高騰により歳出が増額していることから、一時・定期利用ともに使用料の改定を検討する必要がありますが、その際には民営駐輪場の利用料金に対しても考慮が必要です。
- これらのことから**受益者負担を基本とした使用料の改定**に向けて具体的な検討を進めます。

■使用料改定が必要な要因について

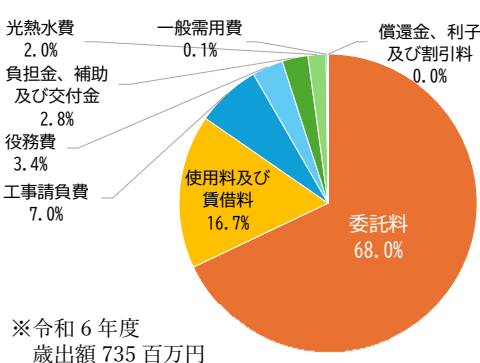
理由① 【受益者負担】の原則に則った料金設定の必要性

- 自転車等駐車場の維持管理・運営では、年間約10億円の歳出額に対して、年間約7億円の歳入額となっており、不足分約3億円/年について、公的負担を投入し実施しています。
※令和5年度より委託内容の見直しと業務再配置を実施し、一部の委託を放置自転車対策費へ付け替えた結果、歳出額が抑制されました。
- 使用料設定について、現状では全ての歳出額を歳入額で賄うことは困難であることも含めて、「受益者負担を促す範囲」を明確にし、それを補う適正価格の設定が必要と考えます。
- 令和6年度決算において、対前年比1.06倍と歳出額が増加している状況や、今後も更に人件費・光熱費等の高騰することが予想されることから、区の受益者負担の対象経費に基づく適正価格の算定および料金改定について検討を行います。

■区自転車等駐車場運用の歳入・歳出の推移



■令和6年度の歳出額の内訳



■大田区の公共施設の施設使用料算定時の【対象経費】

→ 個人利用施設使用料 = 対象経費合計 ÷ 利用者数 × 受益者負担割合

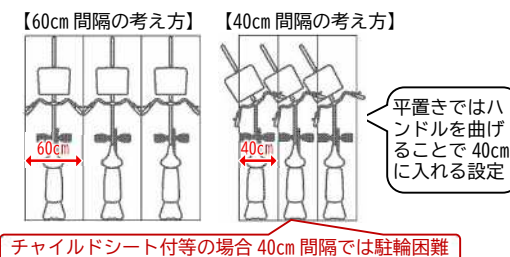
種別	内容	対象	対象外
人件費	施設サービスを定期的に提供するために直接支出した人件費のみを対象とし、施設内で行われる事業などに要する人件費や臨時的な人件費は対象としない。	直接人件費 (施設の受付、運営・維持管理業務に従事する職員に要する経費)	間接人経費 (臨時職員に要する経費など一時的な経費)
維持管理経費	維持管理費は、施設サービスの提供及び施設の運営・維持管理にかかる経常的な経費、維持補修工事費を対象とする。	経常的経費 (毎年度継続的・恒常的に支出される光熱水費、需用費、役員費、委託料、使用料及び賃借料等) 変動的経費 (備品購入費、維持補修工事費)	-
基本的経費	建物の減価償却費相当額及び設備・高価備品の減価償却費相当額を対象経費とし、土地については対象としません。	建物 (大規模改修工事費を含む) 設備・高価備品	土地

※大田区「施設使用料の基本的な考え方 (令和6年7月)」より引用

理由② 大型化等に合わせた使用料の見直し

- 平置き自転車等駐車場は、ハンドルを曲げて40cm間隔で収容台数を設定するケースが多く、チャイルドシート等を装着した大型自転車は駐輪困難です。
- 大型自転車は、一般の軽快車に比較して、駐輪する際の1台当たりの占有面積が広がる傾向があり、結果的に既存施設の収容台数の減少にもつながります。収容台数の見直しと適正な料金設定の検討が必要です。

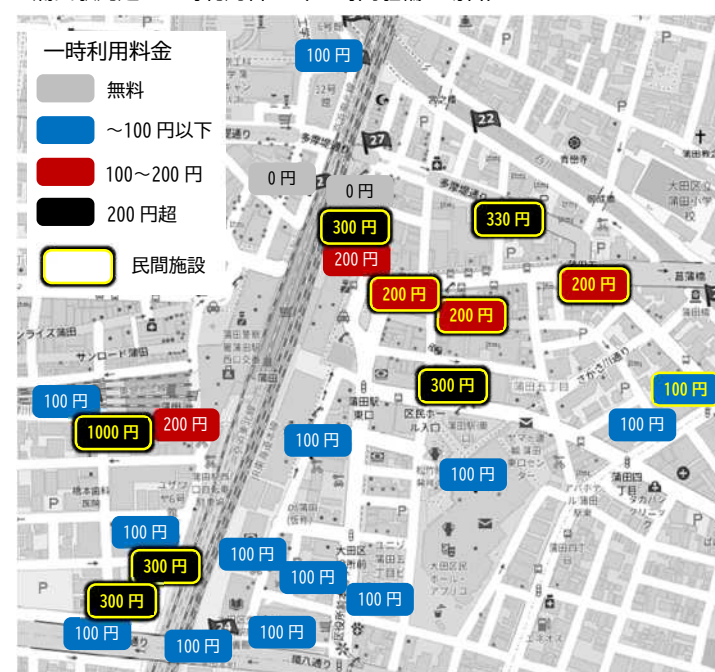
■平置き自転車駐車場の幅の考え方



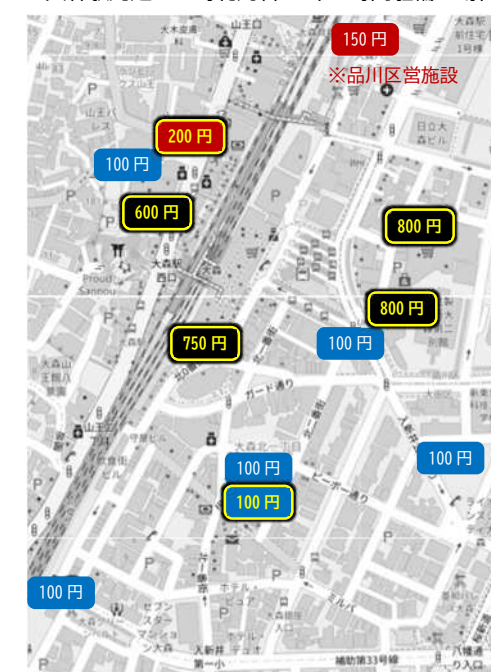
理由③ 民営駐輪場を考慮した料金設定の必要性

- 区営駐輪場の料金は「1日100円」が多い一方で、民営駐輪場の料金は2時間毎で課金する従量制が多くなっています。例えば、12時間駐輪 (朝の通勤時に入庫し、夜帰宅時に出庫など) を想定した場合、蒲田駅、大森駅での駐輪価格では下図の通り、区営と民営で大きな差が見られます。
- 基本的な住み分けとして、駅利用の長時間利用者を区営駐輪場が、商業施設の短時間利用者を民営駐輪場が対応する状況にあると考えられます。

■蒲田駅周辺の一時利用料金 (12時間駐輪の場合)



■大森駅周辺の一時利用料金 (12時間駐輪の場合)



【基本方針】受益者負担を基本とした料金改定

対応① 条例上の上限額の見直し

- 赤字分の補填、民間駐輪場との整合、人件費・光熱費の高騰を考慮した、適切な料金設定を可能とするよう、上限額の見直しを行います。

条例改正

対応② サービス水準に応じた個別の料金設定

- 大型自転車の普及による収容台数減少を含めて適正価格への見直しが必要です。
- サービス水準に合わせた料金改定に合わせて、自転車の占有面積の拡大も含めた適正価格の設定の検討を進めます。

規則改正

参考 サービス水準に応じた適切な使用料設定について

- 区営自転車駐車場の使用料金設定については、これまで各駐車場の利用状況等を踏まえ、利用の分散を図る観点から、現場の状況に応じて設定してきました。
- しかしながら、地域による料金差や長期間にわたり体系的な見直しを行ってこなかったことにより、使用料の不公平感が顕著になってきております。
- この課題に対しては、誰もが客観的に理解できる「サービス水準に応じた料金設定」への転換が求められています。
- 具体的には、①駅からの距離、②階層、③屋根の有無、④ラックの上下段といったサービス水準に応じて基本料金を設定し、各要素に基づく増減を加えることで、合理的な料金を決定する方式です。
- この基準に基づき「蒲田駅」「大森駅」の各施設・各階層の定期料金を試算したところ、いずれの施設においても現行より900～1,000円程度の使用料金増となる見込みです。
- 使用料の設定に当たっては、前述の受益者負担の原則に照らし、サービス水準を反映した適正な料金体系へ再構築していくことが必要であると考えます。
- また、他自治体における自転車駐車場使用料についても調査を行い参考といたします。

(参考) 他自治体における自転車駐車場使用料等の比較調査 (R7.12時点)

特別区	条例に基づく料金設定 (上限)		指定管理制度の導入状況
	自転車 (最大)	一時利用	
千代田区	年間 3,000 円/年	10h まで 100 円	
中央区	1,800 円/月	8h まで 150 円	
港区	1,800 円/月	150 円/日	●
新宿区	2,500 円/月	150 円/日	
文京区	2,000 円/月	10h まで 100 円	
台東区	2,000 円/月	150 円/日	
墨田区	1,500 円/月	100 円/日	
江東区	2,000 円/月	300 円/24h	●
品川区	2,500 円/月	150 円/日	●
目黒区	3,000 円/月	200 円/24h	●
大田区	2,000 円/月	200 円/24h	
世田谷区	3,000 円/月	300 円/24h	●
渋谷区	—	—	
中野区	2,500 円/月	200 円/日	
杉並区	2,600 円/月	100 円/日	
豊島区	2,500 円/月	150 円/日	●
北区	2,160 円/月	150 円/日	●
荒川区	2,000 円/月	200 円/日	●
板橋区	2,200 円/月	200 円/24h	●
練馬区	2,500 円/月	400 円/24h	●
足立区	2,100 円/月	300 円/24h	
葛飾区	2,700 円/月	150 円/日	●
江戸川区	1,880 円/月	100 円/日	●
川崎市	3,400 円/月	200 円/日	●
さいたま市	3,300 円/月	150 円/回	●

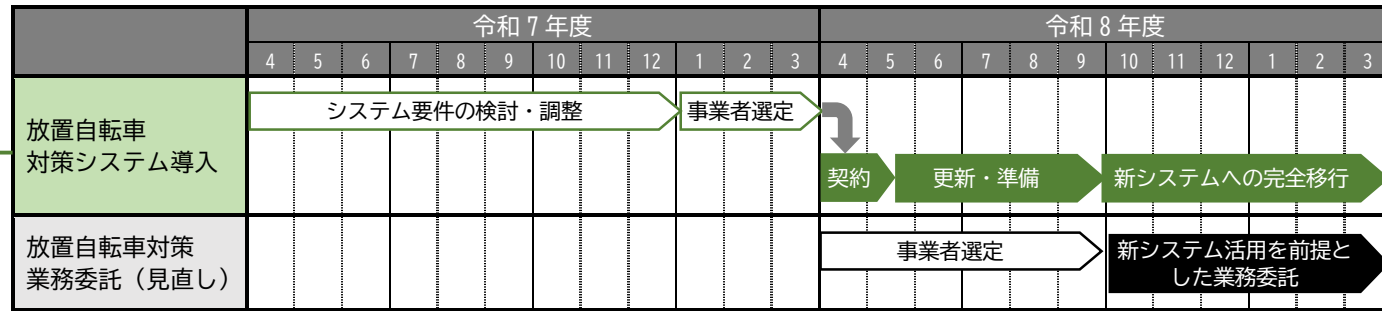
※赤字は、自転車 (最大) の1か月料金が、大田区 (2,000 円/月) より高額な自治体

詳細③ 放置自転車対策のDX推進及び業務効率化について

(1) 放置自転車対策のDX推進と業務委託の見直し

① 放置自転車対策システムの導入について

- 現行システムのサポート終了に伴い、令和8年10月から新システムの導入を目指しています。
- これまで紙媒体で記録していた警告、撤去に関する自転車の情報（時間、放置地点の位置情報、写真画像等）を保管、返還、処分の情報とともに新システム内で一元的に管理します。
- リアルタイムでの情報確認が可能な機能による区民サービスの向上とデータの集積・分析機能を活用し、コールセンターを始めとした今後の事業展開に役立つ仕組みを検討しています。



■ 放置自転車対策システムの要件

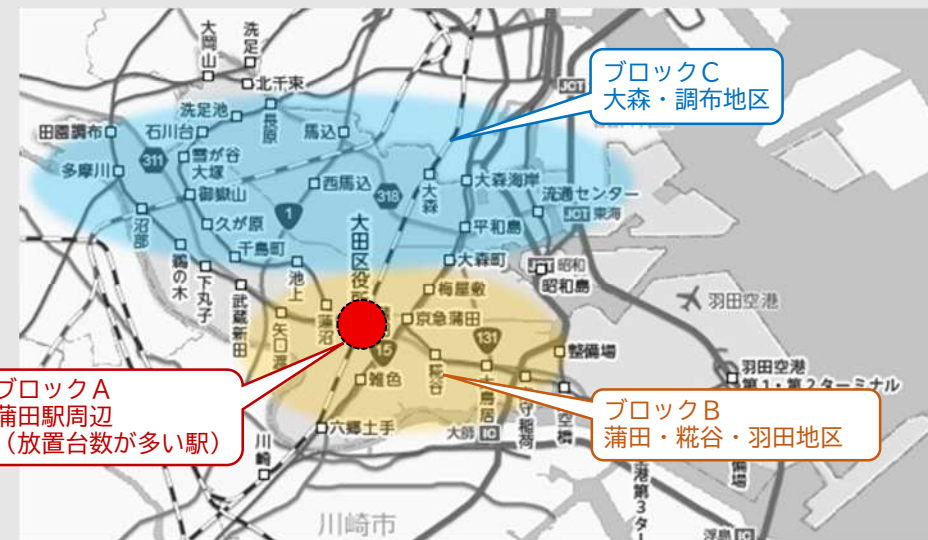
- ① 放置自転車等の移動保管、返還及び処分に至るまで管理可能なシステムを構築し、業務の効率化と迅速化を図る。
- ② 放置自転車等の画像をシステムで即時閲覧可能にし、所有者又は利用者からの問合せに対応可能とする。
- ③ 放置自転車等に関するデータを集積及び分析し、今後の放置自転車等対策事業の実施に活用する。

② 放置自転車対策システムの活用を想定した放置自転車対策業務委託の見直し

- 新システムを活用した業務の中で、より効率的・効果的な放置自転車対策を実施するため、業務委託のブロック分けの再設定を検討しています。

参考 ブロック分けの考え方(案)

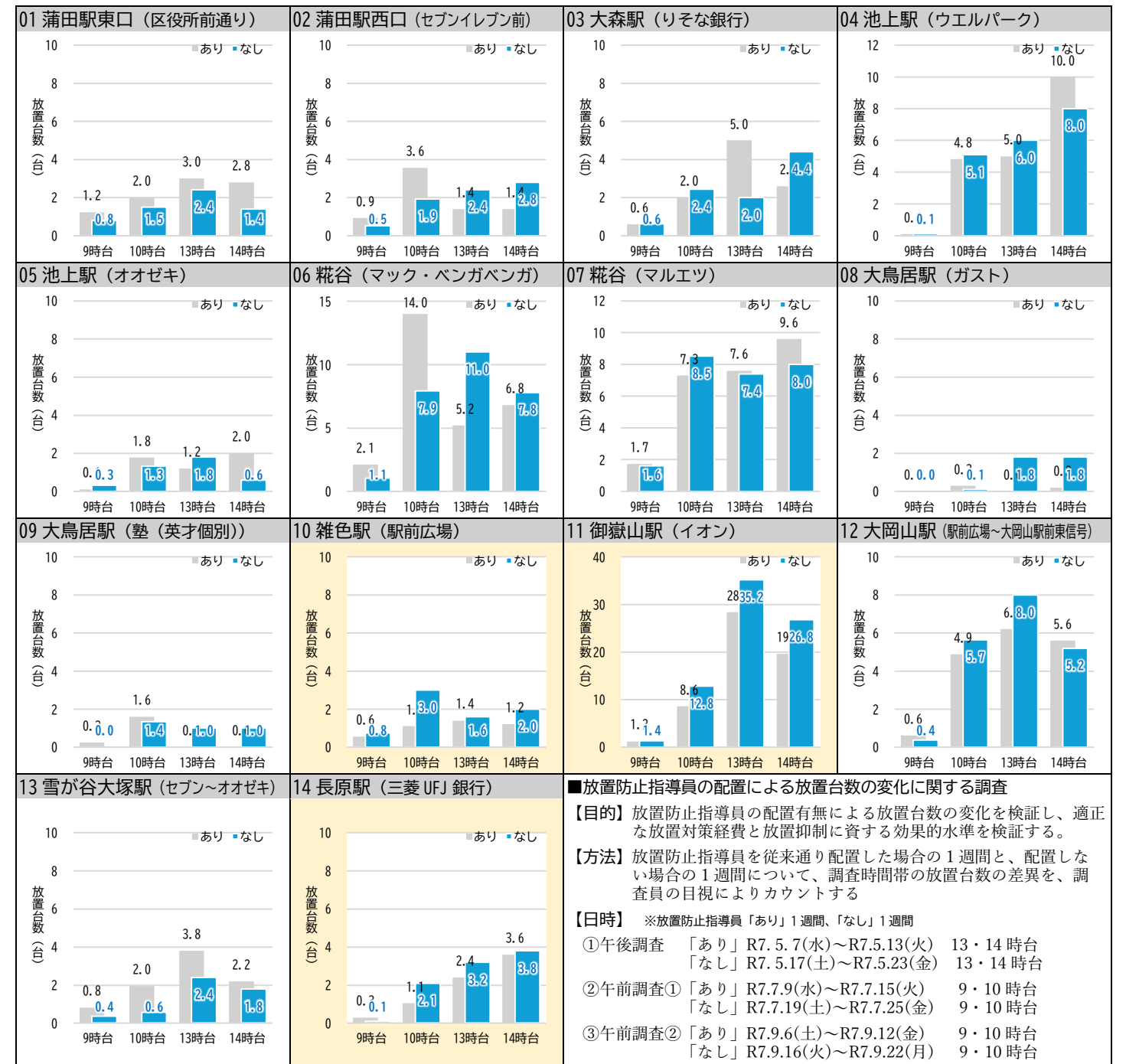
- 放置自転車対策業務は現在「蒲田・糀谷・羽田」「大森」「調布」の3地区に分けています。
- 現状、蒲田駅周辺は他の駅と比較して、特に放置自転車が多い傾向があります。
- これらを踏まえ、より効率的な業務と効果的な放置自転車対策を推進するため、業務委託のブロック分けを再設定する必要があります。
- 新たなブロックとして右図のA～Cブロックに分けることを検討しています。



(2) 放置防止指導員の運用見直しに向けた効果検証の実施

- 放置防止指導員の配置の「あり/なし」による放置自転車台数の変化を確認するため、放置自転車の多い10駅の一部14地点について、放置自転車の警告・撤去時に合わせた台数調査を実施しました。
- 調査は放置防止指導員の配置「あり」の1週間と「なし」の1週間で比較することを前提に、次の時間帯の調査を実施しました。
※【9・10時台】7月及び9月調査、【13・14時台】5月調査
- 調査結果から各時間帯の「平日(雨天以外)の平均放置台数」を見ると、多くの地点で**放置防止指導員のあり/なしによる大きな変化は見られない**結果となりました。御嶽山駅、長原駅、雑色駅では放置指導員「なし」のとき、全ての時間帯で放置自転車が若干増える傾向があるものの、最大でもその差は御嶽山駅の7台となっています。
- 効率的で適正な放置自転車対策を目指し、今後も効果検証を継続していきます。

■ 平日(雨天以外)の平均放置台数

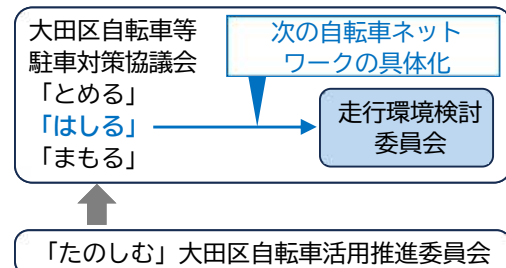


- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和7年度の実績を整理しました。

前期アクションプラン(令和4~8年度)					令和7年度の実施予定		令和7年度の実績(令和8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	→	走行環境検討委員会の設置 →次期自転車ネットワーク整備方針の検討が中心	→	走行環境検討委員会の開催 (第1回：R7.8.5開催、第2回：R8.2.3開催予定)	→ 詳細資料で内容を整理 詳細① 大田区自転車走行環境検討委員会の開催 ※令和7年度、8年度の中で、次期自転車ネットワーク整備方針を検討します。
		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	→	自転車ネットワークに位置付けた国道・都道の整備促進 →各道路管理者の既存計画に準じた整備促進 →既存計画に含まれない区間の位置づけ検討 既存整備区間の機能向上・維持管理方針の検討	→	自転車ネットワークに位置付けた国道・都道の整備促進 →各道路管理者への国道・都道の整備予定の調査の実施 →各道路管理者の既存計画に含まれない区間の位置づけ検討 既存整備区間の機能向上・維持管理方針の検討	
			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	→		→		
	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	→	「まもる」と連動した情報発信の実施 →区報掲載 →区設掲示板へのポスター掲示 →HPへの掲載を実施	→	「まもる」と連動した情報発信の実施 →区報掲載 →区設掲示板へのポスター掲示 →HPへの掲載を実施		
		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	→	区道への通行方法の啓発看板等の設置	→	区道への通行方法の啓発看板等の設置		
	はしる2 シェアサイクルの運用	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	→	令和4年12月15日から本格実施	→	令和4年12月15日から本格実施	→ 詳細資料で内容を整理 詳細② 大田区コミュニティサイクル事業について
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	→	未設置となっている交通不便地域・鉄道駅周辺へのシェアサイクルポートの設置検討 利用促進に向けた環境整備や広報の実施	→	大田市場花き棟にポートを設置(交通不便地域) 区報R8.3月11日号での利用促進実施予定		
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	→	散走イベント等での活用の継続実施	→	散走イベント等での活用の継続実施 ※区民スポーツまつり、春の大田自転車散歩などでの散走イベントで活用		

詳細① 大田区自転車走行環境検討委員会の開催

- 大田区の自転車走行環境整備は、大田区自転車ネットワーク整備実施計画（平成28年度～令和7年度）（以下、「区自転車ネットワーク計画」という。）に基づき整備を進めました。
- 区自転車ネットワーク計画では、広域的な移動を支える国道、都道の主要路線および、地域内の移動を支える区道約170kmを自転車ネットワーク路線に位置付けました。



次期の自転車ネットワークの在り方を検討するため、令和7年度から新たに【大田区自転車走行環境検討委員会】を設置し、大田区自転車等総合計画（後期アクションプラン R9～13）に内包する形で整備方針を概ね2か年かけて検討していきます。

■大田区自転車走行環境検討委員会の概要

- 当該委員会は右表に示す通り、学識経験者、交通管理者、道路管理者で構成しており、次期自転車ネットワーク整備方針の検討に向けた実務レベルの協議を行う協議体と位置付けます。
- 2か年で下表の決めごとを中心に4回の委員会開催を予定しており、令和7年8月に第1回委員会を開催しました。
- 当該検討委員会では最終的に「大田区自転車ネットワーク整備方針（案）」のとりまとめを行い、令和8年度の自転車等駐車対策協議会において報告する予定です。

学識経験者	東京科学大学 東京大学大学院	
交通管理者	警視庁 大森警察署 警視庁 田園調布警察署 警視庁 蒲田警察署 警視庁 池上警察署 警視庁 東京空港警察署 警視庁 東京湾岸警察署	
	道路管理者（国道・空港）	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 国土交通省 東京航空局 東京空港事務所
	道路管理者（都道・港湾）	東京都 建設局 第二建設事務所 東京都 港湾局 臨海開発部
	道路管理者（区道）	大田区 都市基盤整備部
	その他関係者	国土交通省 河川管理者

■開催スケジュールと各回の報告・協議事項（予定）

開催予定・開催時期		報告・協議事項など
令和7年度	第1回 R7.8.5 (火)	(実施済みの会議での主な議題) ・平成28年策定の区自転車ネットワーク計画の確認 ・区道の整備状況と未整備区間の報告、整備不可の区道路線の見直し ・区道整備に関する効果検証（交通量調査、アンケート調査等）の報告 ・各道路管理者の現状整備状況の報告
	第2回 R8.2.3 (火)	・国道・都道の整備予定のない路線を加味した新たな大田区自転車ネットワークの方向性の提案 ・現在の自転車ネットワークのうち国道・都道の各道路管理者ヒアリングの報告 ・国道・都道の「整備予定のない」区間の対応方針の検討（区道での代替路線の設定・整備など） ・国道・都道の横断で分断される区道自転車ネットワークの連続性確保に向けた検討（交差点処理等）
令和8年度	第3回 R8.7	・第2回委員会の協議を踏まえた新たな大田区自転車ネットワーク路線（案）の選定方法の提示 ・整備対象外路線を補完する新たな区道整備区間の設定及び整備形態の選定方法の検討 ・国道・都道の各道路管理者への整備促進区間等の要請（連続性確保のための横断構造の検討等）
	第4回 R8.10	・大田区自転車ネットワーク整備方針（案）の提示 → 自転車等駐車対策協議会報告 ・整備対象外路線を補完する区道での自転車走行環境整備方針を決定 ・国道・都道の整備対象外区間の補完の考え方の提案

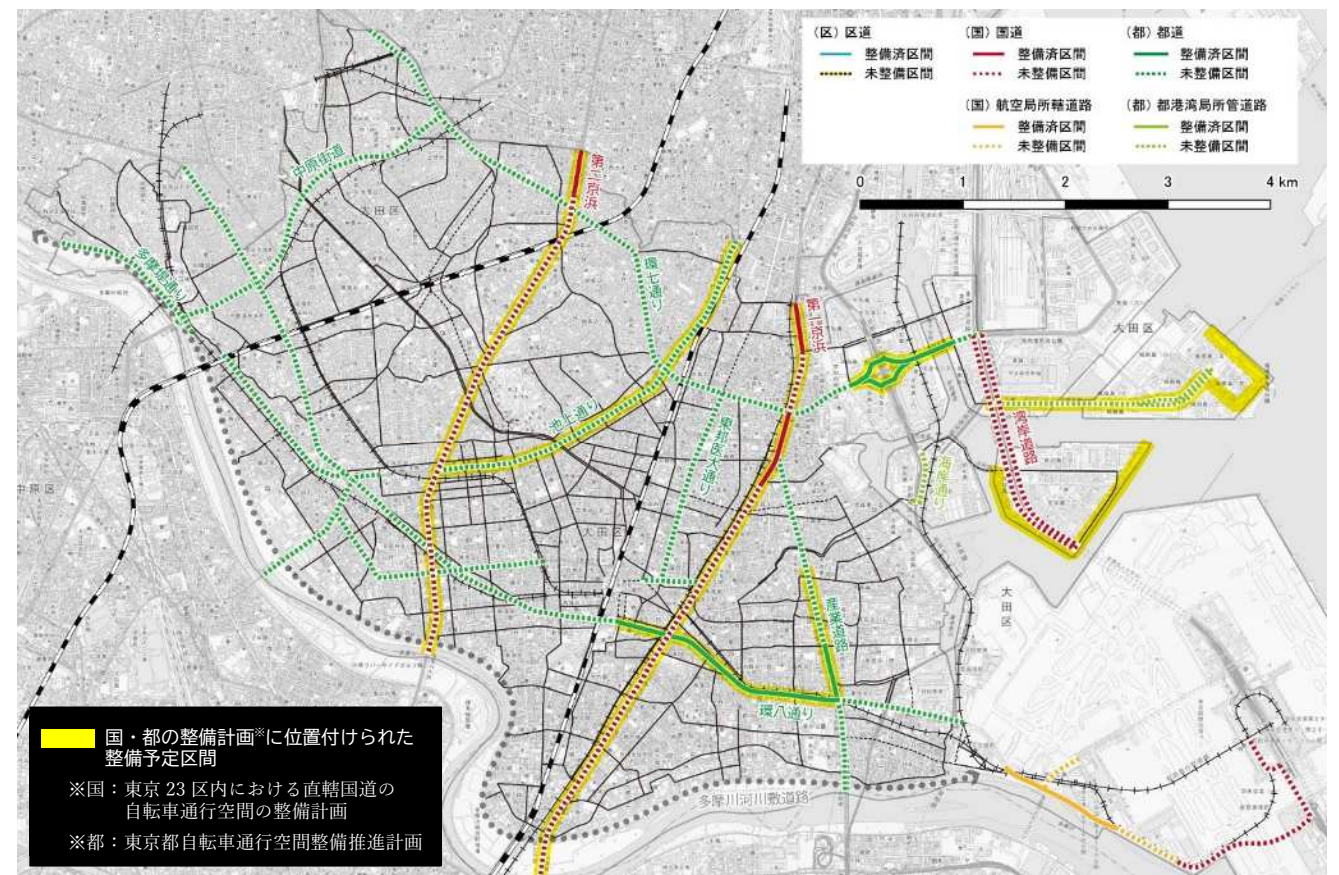
■第1回 大田区自転車走行環境検討委員会（令和7年8月5日（火））

- 第1回 大田区自転車走行環境検討委員会では、令和6年度実施の交通量調査等をもとに、次の2つの視点から整備効果の検証を行うとともに、次期整備方針において対応すべき課題を以下のように整理しました。

課題① 自転車ネットワークでの連続性の確保

- 区道約170kmの整備により「どこからでも」アクセスできる密度は確保できていますが、とくに広域的移動に関して区道のみでは「どこへでも行ける」状況ではなく、国道・都道を含めた連続性確保が必要です。

➡ 国道・都道の自転車走行環境の整備計画のある未整備区間の整備時期や、整備計画対象外の整備の可能性を把握するため、各道路管理者に対し個別にヒアリング調査を実施し検討することとしました。



課題② 自転車ネットワークの完成に合わせた取組の検討

- 効果検証の結果、自動車交通の多い道路等での車道混在型の整備のみでは車道通行の定着効果が薄いことや、路上駐停車による車道通行の制約等が発生している状況が見られたため、改善策の検討が必要です。

➡ ①車道通行ルールの順守率を高める整備形態の導入

新たに整備する都市計画道路での自転車専用通行帯の整備を進めながら、分離効果の高い整備形態の導入を検討します。

補助線街路第38号自転車専用通行帯（イメージ）
出典：区HP
「補助線街路第38号線の整備」
※糞谷二丁目から羽田旭町までの延長1,380mの都市計画道路

➕ ②路上駐停車の抑制に向けた対策の検討

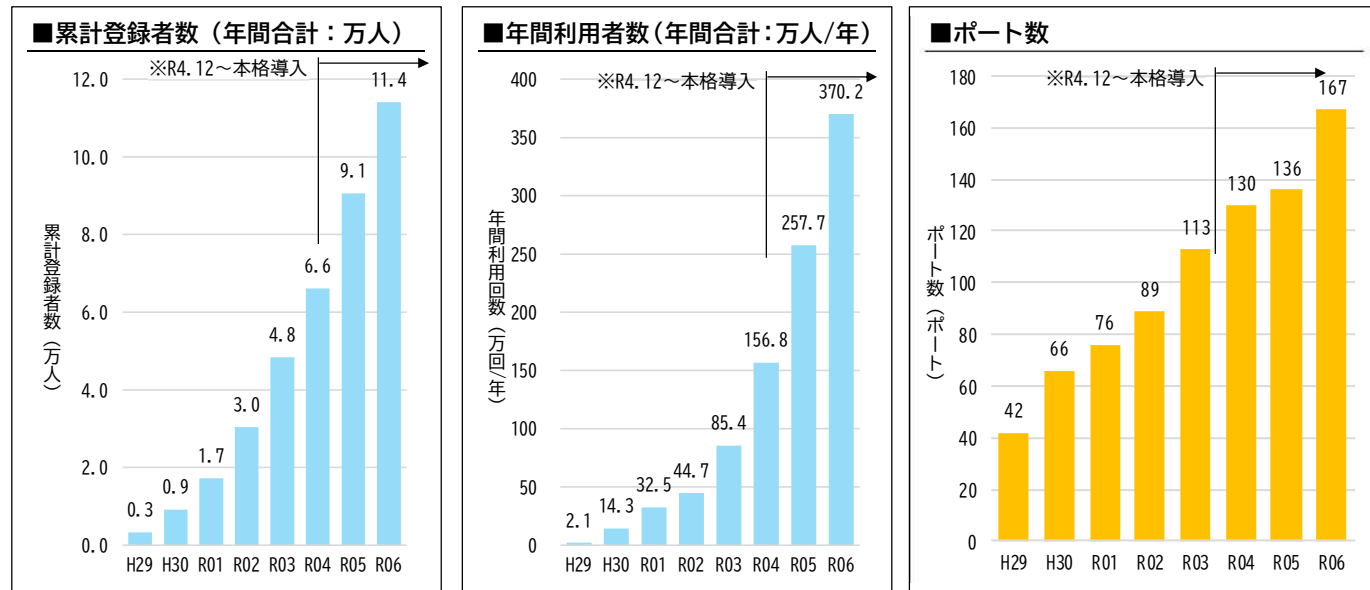
国のガイドラインの事例として挙げられる時間帯指定の駐停車禁止や駐車監視員取締り重点地域の指定等も含めて、区道の実情を踏まえた路上駐停車対策を検討します。

時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例
駐車監視員取締り重点地域に指定し注意喚起表示(幕)を設置した事例
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6改定）より引用

詳細② 大田区コミュニティサイクル事業（シェアサイクル）

(1) 大田区コミュニティサイクル事業の利用実績

- 大田区コミュニティサイクル事業は平成 29 年に実証実験として開始し、累計登録者数と共に年間利用者数が堅調に増加し、試行時に定めた本格実施の条件を満たしたことから令和 4 年 12 月 15 日に本格導入に移行しました。
- サイクルポートは、庁舎や公園等の公共用地への設置を、民間地と並行して進めたことにより、内陸では万遍なくポート設置が完了しています。
- サイクルポート数は、令和 6 年度には 32 所設置（1 箇所廃止）し、事業開始後最大の設置数となりました。令和 7 年度は 12 月末時点で 32 箇所（4 箇所廃止）となっております。しかし、登録者数、利用者数も増加しており、更なる利用環境向上に向けた検討が必要です。



(2) 都内市区町村のシェアサイクル事業の導入実績と官民協定の傾向について

■特別区のポート設置・協定締結状況（R7.12）

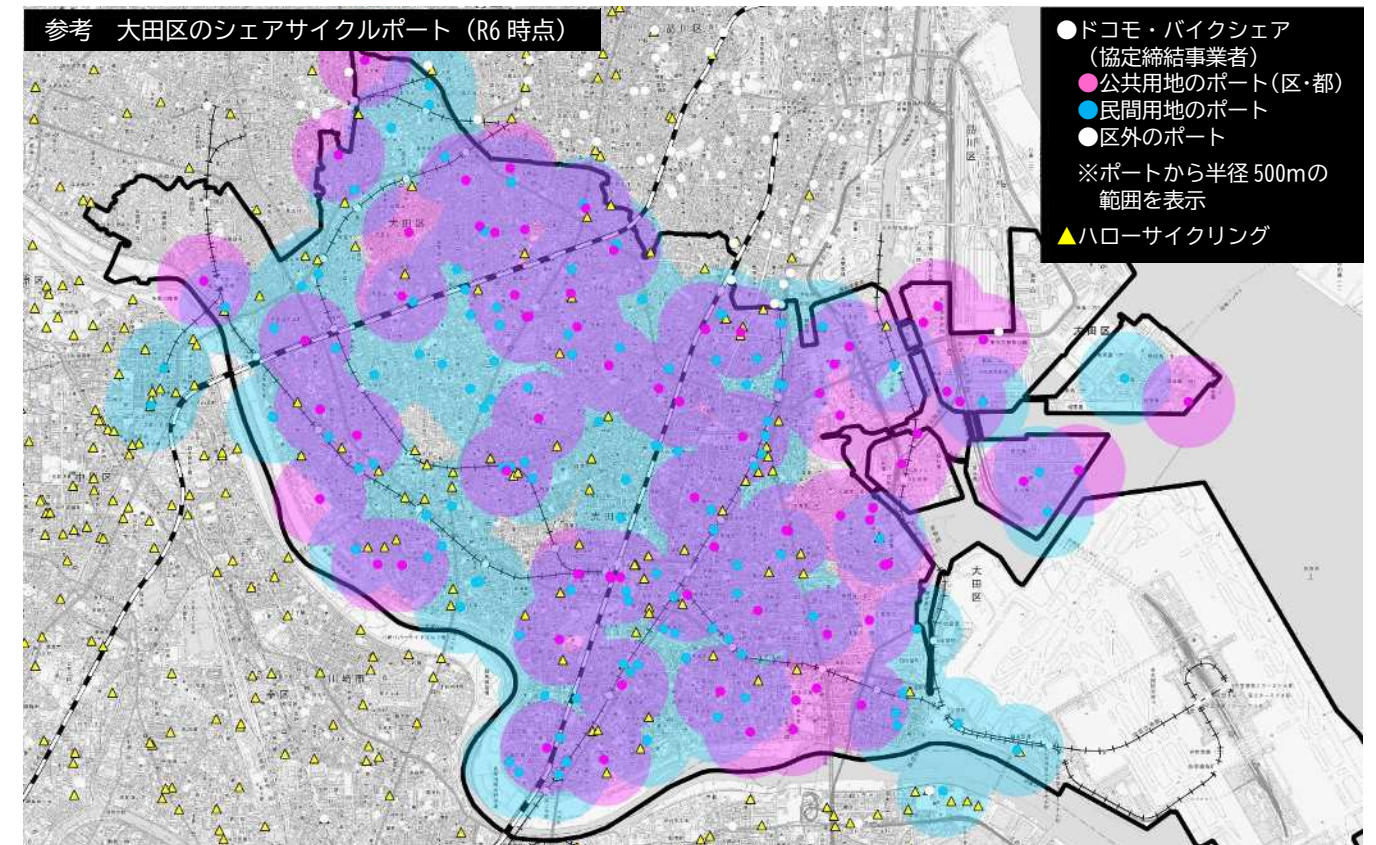
区名	ドコモ・バイクシェア	ハローサイクリング	Luup	Chari chari	ecobike
1 千代田区	◎	◎	○	○	
2 中央区	◎	○	○		
3 港区	◎	○	○		
4 新宿区	◎	○	○		
5 文京区	◎	◎	◎		
6 台東区	◎	◎	○	◎	○
7 墨田区	◎	○	○	○	
8 江東区	◎	○	○		
9 品川区	◎	○	○		
10 目黒区	◎	○	○		
11 大田区	◎	○	○		
12 世田谷区	◎	◎	○		
13 渋谷区	◎	○	○		○
14 中野区	◎	◎	◎		
15 杉並区	◎	◎	◎		
16 豊島区	○	○	○		
17 北区		◎	◎		
18 荒川区		◎	○		
19 板橋区		◎	◎		
20 練馬区	◎	◎	◎		
21 足立区		◎	○		
22 葛飾区		◎			
23 江戸川区		◎	○		

◎ ポート設置あり+自治体と協定締結 ※東京都環境局「自転車シェアリングHP」
 ○ ポート設置あり

- 大田区コミュニティサイクルは、平成 29 年の実証実験から運営は(株)ドコモ・バイクシェアと協定締結しております。現在都内 16 区と広域連携協定を締結し、豊島区を含む 17 区で相互利用が可能となっております。
- 都内では複数のシェアサイクル事業者の展開も進んでおり、複数の事業者と協定を結ぶ区も増えています。

(3) 公共用地を活用したコミュニティサイクルポート設置効果

- 大田区コミュニティサイクルは、令和 7 年度は 12 月末で区公園は 36 箇所、庁舎等の区の施設は 33 箇所になっており、区民他の自転車での移手段を提供しています。
- 令和 6 年時点に設置されているポートから半径 500m 圏域を設定した場合、その圏域に含まれる人口は 71.8 万人となり、全人口約 74.8 万人に対して約 96% がシェアサイクルを利用できる環境にあります。その内、公共ポートのみ利用できる勢力圏は 4.1 万人であり、シェアサイクルを利用できる人口 71.8 万人のうち約 6% となっています。



※令和 2 年国勢調査の人口等基本集計結果

(4) 大田区コミュニティサイクル事業の課題

- 大田区コミュニティサイクル事業は、堅調に利用者数とポートを増やしている一方で、ポートが近くにない地域もまだ多く、また広域連携区 16 区以外（隣接の川崎市含む）の広域的な相互利用ができません。移動範囲の枠をなくし、さらなる利便性の向上が求められます。
- ポート設置の適地も限られる中で、複数の事業者とポートの共同利用を図っている自治体もあります。
- 適正なポート設置数、設置場所、自転車数等に関しては目標を検討していく必要があります。自転車活用の促進にも効果が期待される事業として、子乗せ自転車やスポーツ車などの導入についても検討が必要です。

■今後の展開方針案

- ①適正なポート配置と自転車数の基準の見直し。（民間のポート設置を制限するものではない。）
 - ・需要に応じた増設または廃止、空白地の削減等
- ②利用できる地域の拡大。
- ③乗り換え、共同ポート等、利用者が事業者を自由に選択できる環境整備。

【まもる】令和7年度実績

● 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7年度の実績を整理しました。

前期アクションプラン(令和4~8年度)		令和7年度の実施予定 ※赤字は後期アクションプランを見据えた新たな動き		令和7年度の実績(令和7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	→	→	高校でのスクエアード・ストレイトを4校で実施 (令和8年度からヒヤリハット等を含めたWEB調査を検討)
			1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	→	→	包括連携に取り組む大学等と連携した大学生向け啓発ポスターの掲出(東京工科大学)
			1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供	→	→	包括連携を結ぶ保険会社を通じた顧客への情報発信の実施(新規事業として。保険会社の営業周り等での周知として)
			1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供	→	→	自転車安全利用TOKYOセミナーとの連携 商店街と連携した新たな周知・広報の実施(サイネージ活用等)
		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	→	→	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
			1-2-2 小学校での交通安全教育の実施	→	→	OTAふれあい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
			1-2-3 中学校での交通安全教育の実施	→	→	保育園での交通安全移動教室を100回実施 保育士、教職員等への交通安全教育に関するヒアリング調査を実施
			1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	→	→	小学校での交通安全巡回指導を277回実施(教育委員会)
	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	→	→	中学校でのスクエアード・ストレイトを9校で実施 (令和8年度からヒヤリハット等を含めたWEB調査を検討)
			2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	→	→	高齢者向け交通安全教育を継続 (高齢者との交通安全集会30回、高齢者交通安全体験教室1回)
			2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の実施	→	→	自転車安全利用啓発ポスターを学校内に掲示調整 (東京工科大学)
			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	→	→	自転車利用者への交通安全啓発リーフレット配布等の施策検討 包括連携企業の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓 ITSスマートボールを活用した個別安全対策の実証実験 保険会社からの要請を受けた講習会への講師派遣(区職員)
		2-2 既存の周 知・啓発事業 の継続	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	→	→	子乗せ自転車の安全利用チラシによる3歳児健診等で保護者への周知・啓発 ※保育園・幼稚園向けリーフレットは交通安全だより(幼・保向け)と統合
			2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施	→	→	包括協定を結ぶ保険会社と連携した周知啓発の実施 自転車保険加入義務化、盗難防止の周知の実施 各種イベントでのヘルメット着用啓発等の実施
			2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	→	→	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、HPへの掲載を実施
			2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	→	→	保育園等でのチラシ配布等を継続
		2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施	→	→	小学校でのチラシ配布等を継続	
			→	→	スクエアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布	
			→	→	高齢者施設等でのチラシ配布等を継続	

詳細
多様な主体と連携した新たな教育・啓発ルートの開拓
※大人、大学生等から順次

※過去の取組の振り返りと令和7年度の多様な取組の紹介

詳細 多様な主体と連携した新たな教育・啓発ルートの開拓

- 大田区では最初期としては昭和45年から主に子どもや高齢者に向けた自転車安全教育を行ってきました。平成23年度策定の大田区自転車等利用総合基本計画では、中学生・高校生に対するスクエアード・ストレイト教室、大人に対する情報発信を開始しました。
- 現行計画の中では、包括連携を結ぶ民間事業者や自転車安全教育等に取り組む自転車メーカーや地元商店街等と連携した、従来あまり充実できていなかった子育て世帯や企業に属する層、商店街に訪れる人等に対する情報発信を強化するとともに、東京都と連携した周知啓発等を開始しています。これらの**多様な主体と連携した新たな教育・啓発ルートを活かし、さらなる交通安全教育の機会の創出やコンテンツの充実等**につなげていきます。

→ 安全教育に関する取組 → 周知啓発に関する取組 ●印は新たにスタートした取組

年齢層	現計画に基づく交通安全教育事業	事業内容	時期	種別	連携主体（警察、学校以外）	計画策定以前	大田区自転車等利用総合基本計画					自転車等総合計画			
						～H22	H23～H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
未就学児	交通安全移動教室	保育園での安全教室	S58～	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	交通安全だより（未就学児）	保育園・幼稚園での配布	S45～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
小学生（低学年）	交通安全巡回指導（教育委員会）	全小学生（1～3年生）への安全教室	H9～	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	交通安全だより（低学年）	1～3年生へのチラシ配布	S45～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	親子で学ぶはじめての自転車教室	イベントとして教室を開催	R6～	安全教育	自転車メーカー								●	→	
小学生（高学年）	交通安全巡回指導	全小学生（4～6年生）への安全教室	H9～	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	交通安全だより（高学年）	4～6年生へのチラシ配布	S45～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	親子で学ぶはじめての自転車教室（再掲）	イベントとして教室を開催（再掲）	R6～	安全教育	自転車メーカー								●	→	
中学生	自転車安全教育（スクエアード・ストレイト方式）	中学生（各校3年に1度）の教室	H22～	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	啓発チラシ（スクエアード・ストレイト時）	上記教室時の参加者への配布	H22～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
高校生	自転車安全教育（スクエアード・ストレイト方式）	高校生（希望校）での教室	R2～	安全教育					●	→	→	→	→	→	
	啓発チラシ（スクエアード・ストレイト時）	上記教室時の参加者への配布	R1～	周知啓発				●	→	→	→	→	→	→	
大学生	啓発チラシ（構内掲示）	大学構内での情報発信	R5～	周知啓発								●	→	→	
大人	自転車安全利用 TOKYO セミナー	都セミナーの区内開催の誘致	R1～	安全教育	東京都				●	→	→	→	→	→	
	児童館での交通安全講話	子育て保護者向けの安全講話	R4～	安全教育								●	→	→	
	鉄道・バス利用者向けポスター	交通機関利用者への啓発	R1～	周知啓発	交通事業者				●	→	→	→	→	→	
	子ども乗せ電動アシスト付き自転車体験会	イベントとしての教室の開催	R7～	安全教育	自転車メーカー								●	→	
	3歳児検診リーフレット配布	子育てを始める世代向け啓発	H30～	周知啓発					●	→	→	→	→	→	
	保険会社を通じた啓発チラシ	保険会社から顧客への周知	R6～	周知啓発	包括連携企業（保険会社）								●	→	
	商業施設での安全教育イベント	商業施設内での区イベント開催	R6～	周知啓発	包括連携企業（商業施設）								●	→	
	子ども乗せ自転車向け安全教育	動画の公開	R7～	周知啓発	自転車メーカー									●	
高齢者	交通安全のつどい	高齢者向け地区毎の交通安全教育	H9～	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	高齢者交通安全体験教室（旧）	イベントとしての教室の開催	H7～R5	安全教育		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	高齢者交通安全体験教室（新）	保険会社と連携した教室の開催	R6～	安全教育	包括連携企業（保険会社）								●	→	
	高齢者との交通安全集会	高齢者向け地区毎の交通安全教育	S47～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	高齢者向け啓発チラシ配布	高齢者の集会時の配布	S47～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
全年齢	ふれあいフェスタチラシ配布	イベント時の周知	H28～	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	ふれあいフェスタでの安全教育	イベント時の安全教育（シミュレータ等）	R4～	安全教育									●	→	
	交通安全啓発チラシ	-	-	周知啓発		→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	商店街サイネージ動画掲出	商店街サイネージでの配信（都動画等）	R7～	周知啓発	商店街、東京都、自転車メーカー									●	
	ITS スマートボール実証実験	新技術を活用した実証実験	R7～	周知啓発	一般財団法人									●	
	ヘルメット購入費助成	自転車店と協定締結したヘルメット割引販売	R5・R6	周知啓発	自転車販売店								●	→	
	学習アプリ「輪トレ」周知	都学習アプリの情報発信	R6～	周知啓発	東京都								●	→	

現行計画に基づく「新たな民間事業者・地元団体などと連携した取組」の詳細は次頁を参照

■令和7年度に実施した多様な主体と連携した取組の一例

- 令和7年度はより多様な主体との連携に取組みました。従来の区からの要請による取組に加え、連携企業からの要請を受けて区職員を派遣する等の新たな動きも生まれています。

保険会社との連携

保険会社を通じた保険会社顧客への情報発信

【連携事業者】 あいおいニッセイ同和損保

- ・ 保険会社の顧客向け営業時に配布するチラシについて、区の交通安全関連情報を記載（裏面を活用）



保険会社の開催するセミナーでの区職員による講演

【連携事業者】 あいおいニッセイ同和損保

- ・ 保険会社からの要請を受けて、保険会社主催の関係者向けセミナーでの区職員による講演を実施。
- ・ 連携事業者からの要請を受けて対応する初めての取組。



大田区での自転車安全利用や連携企業との協働事業活用について講演

自転車シミュレータ等を活用した体験型安全教育の実施

【連携事業者】 あいおいニッセイ同和損保

- ・ 保険会社の協力を受けて、高齢者交通安全体験教室の内容の充実を図っています。
- ・ 令和7年12月11日開催の体験教室では、VR技術を活用した危険運転体験や脳トレーニングゲーム等を行っています。

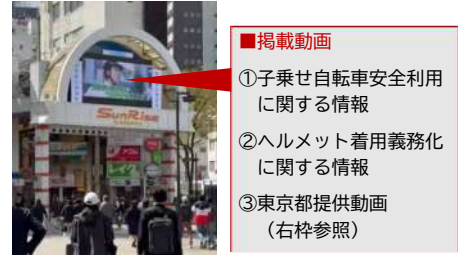


商店街との連携

商店街の大型サイネージでの行政情報の発信

【連携事業者】 蒲田西口商店街

- ・ 商店街の入口にある大型サイネージにおいて、自転車安全利用に関する情報発信を実施
- ・ 動画として区に加え、都の動画も活用し情報発信。



- 掲載動画
- ①子乗せ自転車安全利用に関する情報
 - ②ヘルメット着用義務化に関する情報
 - ③東京都提供動画（右枠参照）

商店街と連携したポスター掲出

【連携事業者】 区内の約130商店街

- ・ 区内の商店街と連携し、区制作の社会人向けの周知啓発ポスターを店舗等に掲出を予定しています。



大学との連携

包括連携を結ぶ大学構内でのポスター掲出

【連携事業者】 東京工科大学

- ・ 大学生に向けた自転車安全利用の周知のため、大学構内への周知啓発ポスターを掲出しました。

交通事業者との連携

鉄道駅、バス車内等でのポスター掲出

【連携事業者】 東急電鉄、東急バス、京浜電鉄、京急バス、大田区コミュニティバス

- ・ 交通事業者と連携し、鉄道駅やバス車内などに周知啓発ポスターを掲出し、多くの人が目にしやすい公共交通利用時の情報発信を行いました。

自転車メーカーとの連携

親子で学ぶはじめての自転車教室

【連携事業者】 (一財)トヨタ・モビリティ基金 (ブリヂストンサイクル (株))

- ・ 令和6年度から開始した「親子で学ぶはじめての自転車教室」については、令和7年度は実施回数を拡大（全6回）し、取組んでいます。



親子で学ぶはじめての自転車教室

東京都との連携

東京都制作の自転車安全教育関連動画の提供

【連携事業者】 東京都 都民安全総合対策本部

- ・ 東京都の制作する自転車安全教育関連動画の提供を受け、多様なメディアを通じた情報発信を実施。掲載場所として、商店街サイネージ等で発信。



東京都と連携したふれあいフェスタでの情報発信

【連携事業者】 東京都 都民安全総合対策本部

- ・ OTA ふれあいフェスタの開催に合わせて、東京都と連携してブースを設置し、自転車の安全利用に関する教育や周知啓発を行いました。
- ・ 都は自転車安全学習アプリ「輪トレ」を活用した安全教育、周知啓発に取り組んでいます。



自転車安全利用 TOKYO セミナー

【連携事業者】 東京都 生活文化スポーツ局

- ・ 東京都開催の自転車安全利用 TOKYO セミナーの区内開催の誘致・発信

子ども乗せ電動アシスト付き自転車体験会

【連携事業者】 ブリヂストンサイクル (株) (令和8年度は、パナソニックサイクルテック (株) と連携予定)

- ・ 令和7年度から自転車メーカーと連携して子ども乗せ電動アシスト自転車体験会を開催しています。令和8年度も継続して開催を予定しています。

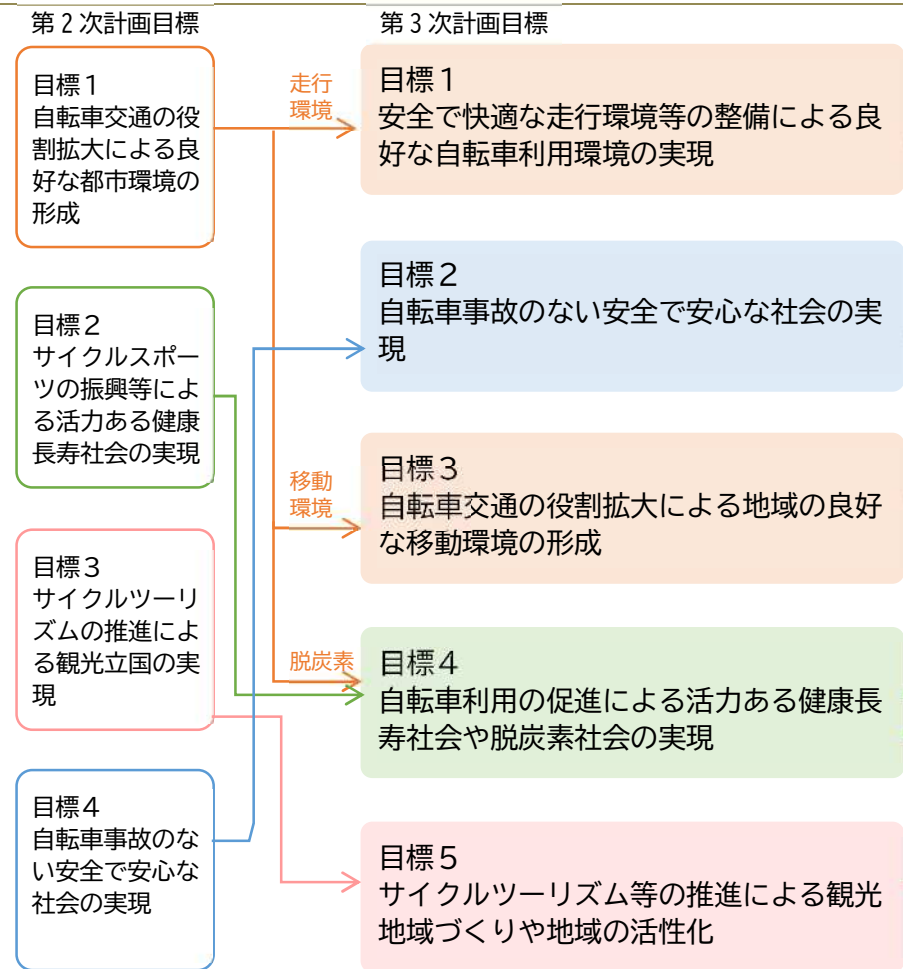


子ども乗せ電動自転車体験会

1. 国の自転車活用推進計画の改定への対応

- 大田区自転車等総合計画は国の第2次自転車活用推進計画を踏まえた計画としております。
- 令和8年度に国の第3次自転車活用推進計画が策定される中で、自転車交通を活かした移動環境の形成、脱炭素社会の実現が新たに目標に盛り込まれ、公共交通との連携強化、観光地域づくりや地域活性化等、強化すべき施策の観点が見られました。
- 後期アクションプラン（令和9年から令和13年度）では、国の第3次自転車活用推進計画を踏まえた施策を検討いたします。

■国の自転車活用推進計画の改定の概要



2. 前期アクションプランの実績と課題を踏まえた後期への対応

- 後期アクションプランは、前期アクションプランの成果と課題を踏まえたうえで方針を設定いたします。
- 国の自転車活用推進計画の目標に、大田区自転車等総合計画の4つの方針と、後期アクションプランの施策を位置付け、明確にいたします。

■大田区自転車等総合計画の基本方針と前期アクションプランの主な成果と課題

とめる 良質な自転車駐輪環境をつくる

■前期アクションプランでの主な成果

- ・蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業を契機とした区営自転車等駐車場の運営方法、料金設定等の見直しを進めた。
- ・指定管理者制度の導入検討、放置自転車対策のDX推進等を通じた駐輪関連業務の効率化を推進。
- ・業務効率化につながる駐輪関連条例の改定。

■主な課題

- ・大型・重量自転車の普及に対応できていない既存施設の存在（駐輪場不足等）
- ・受益者負担の原則に基づく料金改定の未実施
- ・自転車駐輪場運営、放置自転車対策業務の金銭的、人的負担の上昇

はしる 安全な自転車ネットワークをつくる

■前期アクションプランでの主な成果

- ・平成28年策定の区自転車ネットワークのうち、区道部分の自転車走行環境整備約170kmの完了（2年前倒しで実現）。
- ・新たな自転車走行環境の検討組織の立ち上げ・検討の実施。
- ・シェアサイクル事業の実証実験から本格実施への移行。（区民、来街者等の移動手段としての定着）

■主な課題

- ・国道・都道の区自転車ネットワーク対象区間での整備予定の無い区間の存在（理想的な整備の実現困難）
- ・シェアサイクルにおける特定事業者との協定による制約
- ・ドライバー等への周知の限界

まもる 自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

■前期アクションプランでの主な成果

- ・包括連携企業など、多様な主体と連携した新たな自転車交通安全教育ルートの構築と拡充。（企業等に属する大人、子育て世代など）
- ・子どもを中心とした体験型交通安全教育の実施。
- ・民間と連携した試験的な取組の横展開の実現。

■主な課題

- ・大学生、外国人など、既存の取組では充分周知できていない層の存在
- ・長期的に継続している交通安全教育のコンテンツの固定化
- ・交通安全教育の効果検証が困難

たのしむ 自転車を活用して楽しい毎日をつくる

■前期アクションプランで主な成果

- ・民間団体と連携した散走イベントの実施と、都内初となる行政主導の散走事業の実施
- ・おた自転車休憩所（サイクリスト受入施設）の設置。
- ・サイクリングステーションの設置に向けた調整
- ・イベントへの出展による自転車活用の啓発

■主な課題

- ・散走の普及・定着
- ・サイクリング拠点（サイクリングステーション）開設に向けた環境整備

国の第3次自転車活用推進計画や、前期の主な課題の改善を踏まえた「後期アクションプラン」を次年度から検討

		令和8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	大田区自転車等総合計画（時点修正）											
	決めごと	後期アクションプラン【第1稿】			後期アクションプラン【第2稿（素案）】			後期アクションプラン【第3稿（最終）】			後期アクションプラン ※事務局での最終調整		
	決めごと	【とめる】【はしる】【まもる】R8事業実施予定報告・後期取組の提案			※【とめる】【はしる】【まもる】R8事業の実施			R8事業の報告					
	会議			第1回 (6月予定)			第2回 (9月予定)			第3回 (12月予定)			
活用推進委員会	決めごと	【たのしむ】R8事業実施予定報告・後期取組の提案 ※R8「たのしむ」事業の実施											
	決めごと	R8事業の報告			次年度の取組目標の設定等								
	会議		第1回 (5月予定)						第2回 (11月予定)				
走行環境検討委員会	決めごと	国道・都道の整備対象外区間の対応方針の検討・提案											
	決めごと	次期自転車ネットワーク整備方針（案）の提案			※区道追加整備区間の調整、国・都への要請内容の調整等								
	会議				第1回 (7月予定)			第2回 (10月予定)					
実施する取組	とめる	蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備 及び 整備後の周辺自転車等駐車場のあり方検討（暫定施設の統廃合、老朽施設の改修、利用分散の取組実施など）											
	とめる	区営自転車等駐車場の需要予測に基づく、収容台数の見直し等の実施											
	とめる	次期自転車等駐車場整備方針（案）の検討											
	とめる	令和8年度条例改正に向けた指定管理者制度導入の検討 及び 自転車等駐車場使用料改定の具体化											
	とめる	システム更新（R8.10 予定）に合わせた効果的な放置自転車対策の推進（DX 推進、コールセンター導入など）											
	はしる	走行環境検討委員会での次期自転車ネットワーク整備方針の検討											
	はしる	次期自転車ネットワーク整備方針に基づく整備対象区間、整備形態等の関係機関調整（令和9年度も継続して実施）											
	はしる	シェアサイクル事業の運用（在り方整理・利用促進・活用推進）											
	まもる	従来型の交通安全教育の継続実施と発展（こども、保護者、高齢者など世代別安全教育）											
	まもる	民間事業者、民間団体等との連携による多面的な交通安全教育の実施（包括連携協定締結企業等との連携など） ※「たのしむ」運動事業											
まもる	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継続実施及びアンケート調査による効果の検証（WEB アンケート調査の本格導入など）												
たのしむ	自転車活用啓発等の実施（他イベント連携等）												
たのしむ	羽田空港跡地公園（仮）サイクリングステーションの整備調整、「おおた自転車休憩所」の指定施設調整（令和8年度 田園調布せせらぎ館登録予定）												
たのしむ	シェアサイクルの活用（イベントでのシェアサイクル活用の推進）												
たのしむ	散走を楽しむ仕組みづくり（散走事業4回実施）												
		散走事業1回目（5月）	散走事業2回目（6月）					散走事業3回目（10月）	散走事業4回目（1月）				
								自転車のあるまちづくり交流会（11月）	GRAND CYCLE TOKYO レインボーライド（12月）			エコフェスワンダーランド（3月）	
								区民スポーツまつり（10月）					

令和9年度 大田区自転車総合計画（時点修正）・後期アクションプランへの移行

令和7年度 大田区自転車活用推進委員会について

委員会の概要

【日程】	令和7年10月14日(火) 午後2時～4時	【報告】	(1) 令和6年度大田区自転車活用推進委員会について (2) 令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について	【その他】	(1) 大田区自転車等総合計画の主な指標について (2) 次回の予定
【会場】	大田区役所本庁舎2階 201・202会議室	【議事】	(1) 【たのしむ】令和6年度実績と令和7年度の実施内容について (2) 令和7年度の年間スケジュール(案)について (3) 後期アクションプランの策定に向けたスケジュール(案)について		



主な意見

報告(1) 令和6年度大田区自転車活用推進委員会について / (2) 令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について	
-	とくに意見なし
議事(1) 【たのしむ】 令和6年度実績と令和7年度の実施内容について	
1	羽田空港跡地公園のサイクルステーション(サイクリング拠点)進捗はどうなっているのか。 →公園の整備とともにサイクルステーションを含む施設についても現在設計を行っているところです。現状は公園整備を所管するまちづくり推進部と調整をしている段階です。
2	自転車活用推進委員会に、まちづくり推進部も参加してもらえるとよいと思う。
3	羽田空港跡地公園のサイクリング拠点に入るときに、自転車の入口、走行可能範囲や押し歩き範囲、駐輪場所など路面標示等でわかりやすく示すことが必要。公園整備を所管する部署と連携しよく検討してほしい。 →公園整備所管課からは、駐車場の左右に駐輪場が設けられ、そこに自転車を誘導すると聞いている。自転車の押し歩きや通行ルートの路面標示も検討しています。
4	自転車ラックはどこに設置するのか。自転車ラックを置く場所がポイントとなると思う。 →まだ、正確な位置は決まっていません。
5	羽田空港跡地公園内に計画されている飲食店には自転車でも利用することができるのか。 →詳細は提示されていません。自転車を使える施設となるように要望したいと考えています。
6	空港周辺の道路は、7機関の道路管理者がそれぞれに自転車通行空間を整備した結果、自転車歩行者道と自転車専用通行帯が混在しており、多くの人はわかりづらいと思う。車道走行も可能なので、自動車ドライバーからも問題視される懸念もある。自転車利用者の来場が多くなれば問題が顕在化するので、わかりやすく示す必要がある。羽田空港跡地公園整備を機に関係機関・部局と連携を強化して一体的に進めてもらいたい。
7	OTA サイクルフェスタについては、後期アクションプランスタートの節目となる令和9年度に、より集客が期待できる「OTA ふれあいフェスタ」と同時開催する形で調整を始めています。来年度からの自転車の青切符制度の開始に合わせて、面白く学ぶことのできるイベントなど、内容を検討し大田区と協議したいと考えている。
8	サイクリングルート上で「目的地まであと何キロ」といった看板など、サイクリングルートを紹介し、走るきっかけになるようなものがあるとよいと思う。そうした仕掛けをこれから作っていく予定はあるのか →現在、走行距離の目安となる看板などを整備する予定はありません。交通管理者や道路管理者の協力を得ないと整備が困難ですので、今後の検討課題としたいと思います。 また、現在実施している散走事業の成果としてサイクルステーションやおおた自転車休憩所の情報も掲載した「散走マップ」を作成し、自転車を活用するための情報提供を行っていきます。
9	六郷にある多摩川緑地事務所もサイクリングの拠点として検討できないか。
10	呑川沿いも自転車の交通量が多い場所なので、呑川沿いの池上会館周辺に自転車休憩所を設けると、寺町などの散策に良いと思う。 →後期アクションプランの見直しにおいて、池上会館周辺についても検討していきます。
11	「おおた自転車休憩所」には駐輪するスペースもあるのか。 →普通の自転車とともにサイクリスト向けのスタンドのない自転車も止められるサイクルラックを設置しています。

議事（１）【たのしむ】令和６年度実績と令和７年度の実施内容について	
12	呑川沿いの道の連続性を確保する取組は必要だと思う。国道で分断されてしまうルートの確保は難しいかもしれないが、安全に通行できる環境整備を継続して実施し、本門寺の近くなどに自転車休憩所の整備ができるとうい。
13	「散走マップ」については、都市基盤管理課だけの掲出でなく、より広く周知するために観光や広報の部署と連携することが考えられるが、現状どのように考えているのか。 ➡掲出場所に関してはまだ具体的には決まっておりませんが、観光や広報部署に連携を図っていきたいと考えております。
14	「散走」はサイクリストだけでなく、いわゆるママチャリのような自転車で参加できるのか。写真を見る限り主催者側の用意した自転車に乗っているように見える。 ➡ママチャリでの参加も可能ですが、普段乗らない自転車を使うことで楽しさが加わり、走れる距離も変わってきます。自転車メーカー様にご協力いただいて e-bike といわれる電動アシスト付きスポーツバイクにも乗れる機会も提供して、散走を楽しんでもらえるようにしています。
15	「おおたオープンファクトリー」に合わせたファクトリー散走を実施していただくことは、1日で工場を回り切れないというイベントの課題がある中でありがたい。一方で、駐輪場所をどのように確保されているのか、ガイドの方法、イヤホンなどで連絡などを取っているのかといったことを観光の点から教えていただきたい。 ➡駐輪場所については、オープンファクトリーの際は工場様に、また今後実施予定の散走では神社様などに駐輪場所の確保の協力をいただきました。ガイドは「散走伝道師講習」を受講し安全にガイドできる人が前後を走る形で、首掛けマイクとウエストに付けるスピーカーを用いて、参加者等に伝えています。また、自転車販売店様には自転車の点検やトラブル対応などのサポートをしていただいています。
16	「散走マップ」が作成できれば、観光協会でも周知などの協力をしたいと考えている。
17	多摩川沿いと海沿いの２ルートあるなかで、海沿いルートはつながっているのか、途切れている場所や海際から一回内陸に入って迂回しなければいけない場所などがあるのか。 ➡散策路のほか一般区道等を設定しており、案内がないとこのルートを走ることは難しいと思いますので、改善方法を検討して参ります。
18	最近、横浜市ではみなとみらい側から一筆書きで海岸線を行けるルートを作っている。川沿いだけでなく海際も一筆で行けるようになるとよいと思う。また、海際のルートは品川区につながっていくので、東京の中心部のほうまである程度真っすぐ行けるようになるとルートとしても非常に魅力的であると感じた。
19	散走について、参加者が10人程度となっているが、管理する人等も考慮すると、何名くらいのグループが理想なのか。 ➡参加者10人に対して前後と真ん中にスタッフ、また撮影する学生が先回りして、危険な場所は避けて撮影するといった形で実施しています。10人以上となると迷子や通行の妨げになったりするので、10人が限界であると感じています。
20	自転車に乗れない、例えば全盲の方等が、タンDEM自転車等を使つての散走の企画ができれば理想。
21	大田区では9月末現在で、1,209件の自転車事故が発生しており、うち自転車に関与する事故が半分以上となっている。その事故内訳は単独事故が最多で、次いで出会い頭の事故が多く、高齢者が35.2%を占めている。事故原因の多くが操作ミスや一時不停止によるものですので、高齢者をターゲットとした事故防止啓発のイベントなどを考えていただきたい。また、高齢者の単独事故が多いのは、膝を曲げることが難しいので、シートを高くしていることも原因にあると思う。自転車のシートは自分の足の長さに合わせていただいて、しっかり足を着けるということを啓発していただきたい。
22	モニュメントがある場所には、サイクリストが集まっている。羽田空港跡地公園でもモニュメントを設置すれば、サイクリスト含めいろいろな方々が写真撮影をするなどして、大田区のプロモーションにつながるのではないかと。
23	大鳥居も立派なモニュメントだと思う。大鳥居がたまりバーの起点となる場所ではないのか。 ➡多摩川の起点はさらに河口側にあり、ゼロキロポストの標が設置されています。ただし、サイクリストの方は大鳥居に集まることが圧倒的に多いです。
24	今年度、自転車走行環境検討委員会が設置されて、そこでは道路管理者が異なる国道、都道、区道の接続部分の整備等に関する協議が行われている。散走の観点から、走行環境ネットワークの整備に関して、区間の接続の提案などをしていただけるとよいと思う。
25	羽田空港跡地公園のサイクルステーションは、羽田イノベーションシティなどに来訪する人にとっても利用しやすい配置や施設となるよう検討いただきたい。来訪客が少しでも多く来てくれるような魅力的な施設を目指していただければと思う。
議事（２）令和７年度の年間スケジュール（案）について/（３）後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（案）について	
-	特に意見なし
その他（１）大田区自転車等総合計画の主な指標について	
1	事故件数がかなり増えている。事故形態などの分析をしながら、警察と連携して対策を進めることが重要だと思う。
2	指標のうち「自転車利用者の割合」の調査対象は、変えてはいけないものではないかと思う。なぜ変えたのか。 ➡区民意識調査では、調査の所管課が各部署からの要望に応じて、設問の対象者を区分します。全体の調整の中で、自転車の利用割合の設問がやむを得ず、当初とは違う調査対象者枠に組み込まれてしまった経緯があります。この点については、調査対象を変えないよう調査する方法を検討する必要があると感じています。