

委員会の概要

【日程】	令和 8 年 6 月 29 日（月） 午後 2 時～ 4 時	【報告】	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	【その他】	（ 1 ）計画の主な指標について
【会場】	大田区立消費者生活センター 大集会室	【議事】	（ 1 ）【とめる】令和 7 年度実績と令和 8 年度の実施予定について （ 2 ）【はしる】令和 7 年度実績と令和 8 年度の実施予定について （ 3 ）【まもる】令和 7 年度実績と令和 8 年度の実施予定について （ 4 ）後期アクションプランについて ア 後期アクションプラン骨子・施策（案） イ 自転車等駐車場整備方針（案） （ 5 ）令和 8 年度の年間スケジュール（案）について		（ 2 ）次回の予定



主な意見

報告（ 1 ）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	
-	意見なし
議事（ 1 ）【とめる】令和 7 年度実績と令和 8 年度の実施予定について	
1	自転車等駐車場の料金は見直しにより今後値上げになると思われるが、それによる放置自転車の発生について検討はされたか。 ➡料金の改定の具体的な内容は現在検討中ですが、受益者負担の考え方基本として見直しを進める予定です。まずは近隣自治体の状況等を参考に使用料の利用料の上限額を見直し、その後の放置自転車の状況なども踏まえながら、利用者にとって分かりやすい料金体系となるよう検討を進めてまいります。
2	料金の見直しは上限金額であり、実際の使用料は駅からの距離や屋根の有無などで施設ごとに金額に差が発生するという認識でよいか。 ➡駅からの距離や、屋根の有無、階層など施設条件を踏まえ、施設ごとの差を設ける方向で、利用者にとって分かりやすい料金体系を検討しております。なお、需要予測では必要な収容台数を満たす結果となっていますが、自転車の大型化や重量化などの実態については、今後の料金設定にあたり、反映方法を検討してまいります。
3	蒲田駅東口の将来需要予測で 2 割ほど空きがあるとの結果だが、これは周辺の駐輪場の統廃合も考慮されているのか。 ➡周辺駐輪場については、将来的な統廃合も視野に入れていますが、今後の利用状況や需要動向を踏まえながら、具体的な検討を進めてまいります。
4	自転車の大型化により駐輪ラックのスペースが狭く止められないという声が多く、大田区としてしっかり対応してほしい。その対策と共に定期利用の料金上限が倍（2,000 円から 4,000 円）になると考えているが、学割等や子育て世代への負担軽減は検討しているか。 ➡現時点では制度上、学割等は設けていませんが、使用料の見直しに当たっては、急激な負担増とならないような激変緩和策や、子育て世代等への配慮の必要性について、今後検討してまいります。
5	自転車等駐車場の利用料金の上限が 4,000 円となると、1 か月分の一時利用と定期利用の金額が拮抗する。一時利用と定期利用の比率が重要となるのではないか。例えば、令和 11 年度開業予定の蒲田駅東口地下駐輪場など需要が高いところは全て定期利用として稼働率 100%にする考えとなるが、何か検討しているのか。 ➡一時利用と定期利用の割合については、施設ごとの需要や利用実態を踏まえながら検討しており、現時点で一律の基準を設ける予定はありません。一方で、区の基本的な考え方として、駅周辺に複数の自転車駐車場がある場合は、駅から離れた施設を定期利用、駅に近い施設を一時利用とすることで、通勤・通学利用と買い物利用などの短時間利用の双方に対応できるよう整備・運営を進めていきます。なお、蒲田駅東口周辺については、地下 1 階を一時利用、機械式駐輪場となる地下 2 階を定期利用とする方向で検討しています。

議事（２）【はしる】令和７年度実績と令和８年度の実施予定について	
１	蒲田駅周辺のコミュニティサイクルのポートは、配置に関してマネジメントされているのか。また、蒲田駅東口地下自転車駐車場ができた際、中にポートを設置する計画はあるか。 ➡駅の東西口にポートは、土地の広さや利用状況の関係で台数制限（大田区役所前 10 台など）があり利用者にはご不便をおかけしております。地下には電波が届かないため、蒲田駅東口地下駐輪場内にポートを設置する予定はございません。
２	コミュニティサイクルについて、クレジットカードを持てない世代のために、他のキャッシュレス決済や現金で購入できるような検討が必要ではないか。 ➡現在のところ基本はクレジット決済となっております。ドコモバイクシェアに関してはコンビニでの 1 日券の販売を行っており、現金での取り扱いも可能です。キャッシュレス決済につきましては、今後、運営事業者に対し、対応を要望していきます。
３	臨海部は大型車両が多く危険であるため、ナビマークなどで車道走行を推奨することが必ずしも良いとは限らない。安全第一で慎重に検討してほしい。 ➡自転車ネットワークの最終的な整備形態は警察や各道路管理者が安全性も考慮して決めるものであり、区としては安全性を重視して整備するよう要望していきます。
４	国道・都道と区道が交差する点での段差解消やナビライン整備にあたり、国や都との費用負担はどう分担するのか。 ➡詳細な費用負担はケースバイケースであり、今後、個別に道路管理者間で決めていく形になると思われます。
議事（３）【まもる】令和７年度実績と令和８年度の実施予定について	
１	４月からの青切符導入について、警察は率先して自転車の違反の取り締まりを行っているのか。 また、保護者の危険な自転車走行を見かける。安全対策のためにルールを守るよう力を合わせてほしい。 ➡違反自転車に対しては以前から指導取締りが基本であり、青切符導入により切符処理が速やかにできるようになりました。制度導入による混乱はなく、自転車利用者が安全に乗るようになり、地域からの意見は概ね良好です。今後も啓発活動や必要な取締りを強化していきます。
２	青切符導入のおかげか、一時停止などのルールを守る方が多くなった気がする。
議事（４）後期アクションプランについて	
－	意見については後日書面にて事務局に提出
議事（５）令和８年度の年間スケジュール（案）について	
－	意見なし
その他	
１	蒲田駅東口地下自転車駐車場の出入り口のスロープへの進入について。蒲田駅東口地下自転車駐車場は自転車が車道から直接地下駐輪場に入れる先進的な構造となっている。駐輪場への出入口手前がバス降車場となっており、出入口手前にバスが停車していたら、自転車は一旦歩道を走って、再度、車道に出て駐輪場に入る変則的な運用になってしまうのはいかがか。改良余地はあるのか。整備によって事故が増えることがないように検討していただきたい。 ➡バス降車場の位置はまだ決定事項ではないため、将来的に危険が発生しないよう、区としてもしっかり調整しながら取り組んでいきたいと考えています。進捗がありましたらご報告いたします。
２	蒲田駅東口地下自転車駐車場に関する地上整備は、自転車単体だけでなく、自動車や歩行者を含めた走行環境全体をどうしていくか（ナビマークの一方通行化など）という大きい方針も盛り込んでほしい。

令和8年度 第1回大田区自転車等駐車対策協議会 次第

日時：令和8年6月29日（月）午後2時から

会場：大田区立消費者生活センター大集会室

※WEB会議システムによるハイブリッド形式

1 開 会

新規委員の紹介

2 報 告

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

3 議 事

(1) 【とめる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定について

(2) 【はしる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定について

(3) 【まもる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定について

(4) 後期アクションプランについて

ア 後期アクションプラン骨子・施策（案）

イ 自転車等駐車場整備方針（案）

(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) 計画の主な指標について

(2) 令和8年度第1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7月28日（火）14時～

場 所：大田区役所本庁舎 201・202 会議室

(3) 次回の予定

令和8年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会

開催日時：令和8年9月4日（金）14時～

場 所：大田区立消費者生活センター大集会室

5 閉 会

*配布資料

【資料1】 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

【資料2-1】 【とめる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定

【資料2-2】 【とめる】 事業詳細

【資料3-1】 【はしる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定

【資料3-2】 【はしる】 事業詳細

【資料4-1】 【まもる】 令和7年度実績と令和8年度の実施予定

【資料4-2】 【まもる】 事業詳細

【資料5-1 ①～③】 後期アクションプラン骨子・施策（案）

【資料5-2】 後期アクションプラン骨子・施策（冊子案）

【資料6】 令和8年度の年間スケジュール（案）

【参考資料】 大田区自転車等総合計画の主な指標について

【参考資料】 令和8年度第1回大田区自転車活用推進委員会「たのしむ」資料

協議会の概要

【日程】	令和8年1月23日（金） 午後2時～4時	【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	【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
【会場】	入新井集会室 大集会室	【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		



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の会社の物か。 →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業者について、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	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。 ➔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。
3	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。 ➔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の策定過程において改めて適正範囲を検討いたします。
4	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。 ➔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
議事（3）【まもる】令和7年度の実績について	
1	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こ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。 ➔「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。
2	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。 ➔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。
3	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。 ➔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と押し歩きを改めて啓発したいと思います。
4	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。
5	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。
6	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どもに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。 ➔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になります。
議事（4）後期アクションプランの策定について	
1	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。 ➔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。
2	「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。 ➔「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。
3	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。
4	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

【とめる】令和 7 年度実績と令和 8 年度の実施予定

- 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 年度に取り組んだこと、令和 8 年度の実施予定を整理しました。

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	2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態の見直し
			2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応
		2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化	2-2-1 サービス水準に応じた自転車等駐車場利用料金の見直し
	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年度に取り組んだこと(令和8年3月末時点)
→ 蒲田駅消費者生活センター横の改修（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（開業予定：R10 年度→R11 年年度に延期） 大森駅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への反映等の調整）
→ 指定管理者制度導入に向けた条例改正の検討 ※開業予定延期に伴う制度導入スケジュールを再調整
→ 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 ※実証の結果、収容台数の見直しの必要性が生じており、再検討中 蒲田駅消費者生活センター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 ※蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業延期に伴う再検討が必要
→ 自転車駐車場の抽選システム等の更新 ※R7 年度中に事業者選定、R8 年度後期より契約を想定
→ 区営自転車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せた条例改定（上限額の変更）を含めた検討
→ 放置対策業務 DX 推進に関する新システム導入のプロポーザルの実施 新システム活用を前提としたコールセンター機能の導入を含む業務委託の 庁内調整（R8.10 導入予定）
→ 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 放置防止指導員の適正配置に関する効果検証の実施（放置防止指導員の配置有無による影響の検証）
→ 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8年度の実施予定
→ 蒲田駅東口環八横自転車駐車場の改修 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進（R11 年度開業予定） 大森駅周辺まちづくりと連動した暫定駐車場の整備検討
→ 指定管理者制度導入に関する再検討 ※蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業延期による影響
→ 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 適切な附置義務駐輪場の整備・確保に向けた庁内検討 ※大型自転車の普及に合わせた必要面積・台数の設定等
→ R7 年度に実施した将来需要予測の更新 適切な収容台数の再設定（大型自転車対応等） 蒲田駅東口環八横自転車駐車場の改修（再掲 1-1-1） ※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 年度後期より契約を想定
→ 区営自転車等駐車場の料金設定に関する条例改正（定期・一時の上限料金の再設定）
→ 放置対策業務 DX 推進（新システムの導入・移行） 新システム活用での放置対策業務委託（R8.10 予定） コールセンターの運用開始（R8.10 予定）
→ 条例に基づく適切な処分の実施（売却促進）
→ 放置防止指導員の適正配置に関する効果検証の実施 放置防止指導員の適正配置（業務委託内容への反映） 放置対策の新システムに基づくデータを活用した業務効率化の検討
→ 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

詳細資料で
内容を整理

→ 詳細①
自転車駐車場の将来需要予測の実施
①収容台数の見直しについて
②駅・施設の需要予測結果について

→ 詳細③
優先整備対象駅（蒲田駅・大森駅）での駐輪対策

→ 詳細②
駐輪料金の適正化に向けた条例改正について

→ 詳細④
放置対策業務の効率化

詳細① 自転車駐車場の将来需要予測について

(1) 自転車駐車場の収容台数の見直しの必要性について

①収容台数の見直しを行う理由について

- 収容台数は施設設置当時、もしくは駐輪ラック設置・改修等の図面をもとに設定しています。
- ただし、駐輪ラックがなく、利用者が駐輪間隔を調整できる平置き区画については、図面に反映していない現地改修が行われている状況や、駐輪間隔に不均等が生じている等、公表している収容台数と実際の収容台数に不整合が生じています。
- 近年、電動アシスト付き自転車、こども乗せ自転車などの大型化が進む中で、大型自転車でも駐輪しやすい駐輪間隔の確保なども含めて、収容台数の適正化を進めることが必要です。

①図面・収容台数に反映されていない平置き区画の追加・変更

- 駐輪ラック等の無い平置き区画では、駐輪台数の増加に合わせて区画線を引き直す、通路横の空きスペースを暫定的に使用するなどの状況があります。（とくに大型自転車用）
- その際、収容台数の見直しが行われていないケースが見られます。



②平置き区画での不均等な車両間隔の状況

- 平置き区画では、隣接する自転車との間隔は施設利用者自身の判断で決まります。
- そのため、管理人等が調整する場合は大型自転車でも 40cm 間隔での収容も可能ですが、利用者に委ねた場合は混雑する区画でも 50cm 間隔の余裕のある間隔となります。
- 設計図面から平置き区画の「幅に対する収容台数」を読み取ると、車両間隔は 35～40cm で設定するケースが多く、公表する収容台数より、実際の収容台数が小さくなっています。



②平面平置き自転車駐車場の収容台数の見直し案について

- 公表している収容台数と実態の乖離は主に平面平置き駐輪スペースで顕著であるため、下記の平置き式を有する施設について、現地での区角割、区画幅等の調査を行いました。
- 図面上の区角割、区画幅等から設定される収容台数は 35～40cm 間隔が多い一方で、現地確認の結果、高密度に自転車が並ぶ区画のピッチ幅は実寸で 50cm 間隔が多くなっています。
- そのため、収容台数の公表値のピッチ幅を 35cm、実際のピッチ幅を 50cm と仮定し、実態に即した収容台数を試算すると、公表する収容台数約 9,200 台に対して、3 割減の約 6,500 台と試算されます。大型自転車の増加も踏まえると、旧設計ピッチ幅これらの減少分を考慮した対応を検討する必要があります。

■ 平面平置き自転車駐車場の収容台数の補正（自転車のみ。原付、自動二輪台数含まず）

※総数：現状合計 9,233 台、補正後合計 6,465 台

大森駅周辺	現状	補正後	備考
大森駅西口	310 台	217 台	定期平置きのみ
大森駅東口	259 台	181 台	屋上のみ
大森駅入新井公園	130 台	91 台	全て
大森駅入新井	1,401 台	981 台	屋内・屋外全て

JR 西側の駅周辺	現状	補正後	備考
蓮沼駅前	138 台	97 台	全て
池上駅前	210 台	147 台	屋外のみ
久が原駅前第2	160 台	112 台	ゲート式
久が原駅前第3	95 台	67 台	ゲート式
下丸子駅前	369 台	258 台	全て
多摩川駅前	313 台	219 台	駅側・線路側のみ
馬込駅前	620 台	434 台	全て

蒲田駅周辺	現状	補正後	備考
蒲田駅東口	117 台	82 台	屋上のみ（定期・一時）
蒲田駅西口	307 台	215 台	屋上のみ（定期）
蒲田駅東口環八下	835 台	585 台	全て
蒲田駅西口環八下	2,046 台	1,432 台	全て
区役所本庁舎前	837 台	586 台	全て

JR 東側の駅周辺	現状	補正後	備考
平和島駅前国道下	56 台	39 台	2 段ラック含まず
流通センター駅前	185 台	130 台	ゲート式
雑色駅西口	585 台	410 台	ゲート式
天空橋駅前	260 台	182 台	ゲート式

(2) 自転車駐車場の駐輪需要の現状

- 令和 6 年度の自転車等駐車場の施設ごとの利用実績について、定期契約率（＝月平均定期契約者数÷定期利用の収容台数）、一時利用率（＝1 日平均利用台数÷一時利用の収容台数）を試算し、各比率の高い順に 20 位まで整理すると、以下の通りとなります。
- 【定期契約率】は、定期契約の仕組みとして収容台数が上限であり、基本的には 100%が上限となります。月間平均であるため若干余裕が見られる試算となりますが、実際には上位 20 位までに挙げられた施設の多くは定期キャンセル待ち等が発生する状況となっています。
- 【一時利用率】は、上位 20 位までの施設では 1 台の駐輪区画が複数回利用されている状態であり、満車状態が常態化する施設となっており、ピーク時にはほぼ 100%の利用率となっています。
- これらの施設のある駅周辺では、定期・一時利用ともに収容台数の不足が懸念され状況であり、区の人口が増加傾向にある中で将来的な駐輪需要の増加への対応が求められるものと考えます。
- なお、定期・一時の利用の多い施設は、従来の早期対応が必要な駅とした蒲田駅、大森駅以外でも高い水準になっているほか、区民意識調査での「駐輪場が不足していると思う駅」では、居住する地区によって不足を感じる駅が異なる状況にあり、JR 駅以外での対策の重要性も高くなっています。

■定期契約率（上位 20 位）

順位	施設名	定期契約率
1	下丸子駅前	101.6%
2	平和島駅前国道下	99.1%
3	大岡山駅前地下	96.4%
4	蒲田駅消費者生活センター横	96.4%
5	雪谷大塚町	95.2%
6	蒲田駅東口環八横	94.6%
7	アロマ地下(蒲田駅)	92.8%
8	大森駅西口	91.6%
9	馬込駅前	90.2%
10	西馬込駅前	88.5%
11	田園調布駅南	88.5%
12	多摩川駅前	85.6%
13	大森駅東口	84.4%
14	矢口渡駅前	84.2%
15	久が原駅前第二	83.8%
16	蒲田駅西口	82.5%
17	京急蒲田駅本線高架下	82.1%
18	大森町駅	81.8%
19	西馬込駅前第二	80.0%
20	鵜の木駅前	77.8%

■一時契約率（上位 20 位まで）

順位	名称	一時利用率
1	矢口渡駅前	301.8%
2	蒲田駅西口御園	258.4%
3	雑色駅西口	257.9%
4	六守稲荷駅前	237.6%
5	田園調布駅南	230.4%
6	石川台駅前	212.0%
7	大森複合施設ビル地下	178.0%
8	サイクルプラザ千鳥町(民間)	175.4%
9	大森駅東口	160.9%
10	大森駅西口臨時	132.6%
11	大森町駅	128.9%
12	池上駅前	127.5%
13	久が原駅前	124.6%
14	下丸子駅前	121.4%
15	蒲田駅西口呑川横	120.4%
16	梅屋敷駅	118.8%
17	京急蒲田駅空港線高架下	118.6%
18	西馬込駅前	115.6%
19	大森駅西口	113.1%
20	御嶽山駅前第一	112.9%

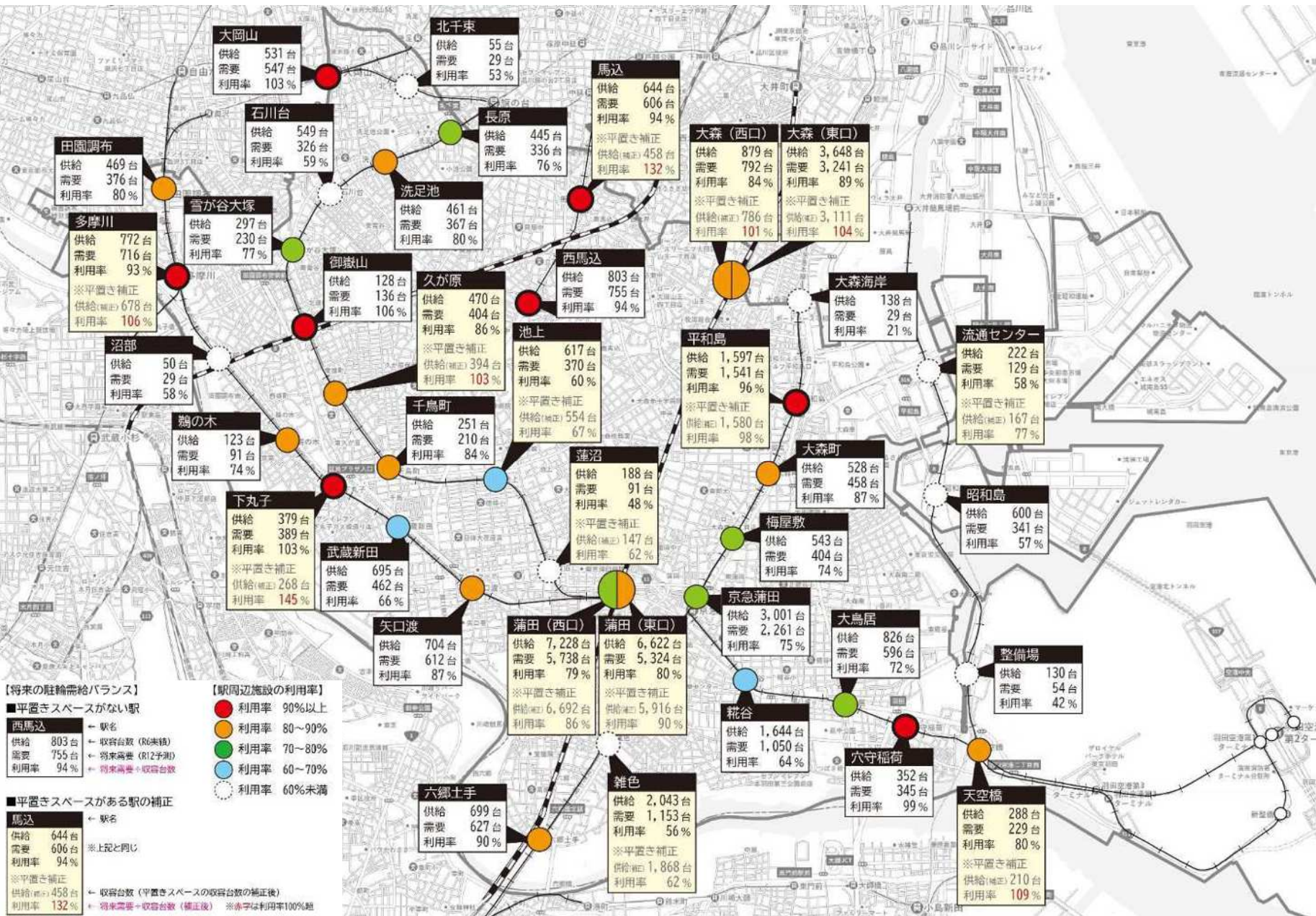
■地区別の「駐輪場が不足していると思う駅（自由記入）」の特徴【令和 7 年度調査】

地区	駐輪場が不足していると思う駅（地区毎に上位3位、回答3件以上のみ）				
01大森東(n=50)	蒲田駅(17)	大森駅(14)	大森町駅(4)	京急蒲田駅(4)	
02大森西(n=52)	蒲田駅(20)	大森駅(14)	大森町駅(7)		
03大森西(n=48)	大森駅(20)	蒲田駅(13)	平和島駅(6)		
04馬込(n=27)	大森駅(5)	西馬込駅(5)	馬込駅(5)	長原駅(4)	
05池上(n=63)	蒲田駅(23)	池上駅(15)	大森駅(12)		
06新井宿(n=14)	大森駅(6)	蒲田駅(5)			
07鶴町(n=12)	御嶽山駅(3)	雪が谷大塚駅(3)			
08田園調布(n=24)	田園調布駅(9)	多摩川駅(4)	御嶽山駅(4)		
09鵜の木(n=23)	蒲田駅(6)	鵜の木駅(4)	下丸子駅(3)		
10久が原(n=40)	蒲田駅(10)	久が原駅(7)	御嶽山駅(5)		
11雪谷(n=46)	蒲田駅(9)	洗足池駅(9)	雪が谷大塚駅(7)	御嶽山駅(4)	長原駅(4)
12千束(n=11)	大岡山駅(4)	北千束駅(3)			
13六郷(n=51)	蒲田駅(27)	雑色駅(12)	六郷土手駅(5)		
14矢口(n=35)	蒲田駅(16)	下丸子駅(6)	池上駅(3)		
15蒲田西(n=34)	蒲田駅(25)	京急蒲田駅(3)	池上駅(3)		
16蒲田東(n=23)	蒲田駅(12)	京急蒲田駅(6)			
17雑谷(n=65)	蒲田駅(20)	京急蒲田駅(19)	大鳥居駅(10)		
18羽田(n=11)	蒲田駅(3)	大鳥居駅(3)	天空橋駅(3)		

(3) 将来需要予測の結果について

- 将来需要予測は、令和 6 年度の駐輪台数に、駅周辺の将来人口と、長期的もしくは短期的な駐輪需要の変動を考慮して推計を行いました。なお、定期契約率、一時利用率が 100%を超える施設については、上限 100%（収容台数相当分）を駐輪台数として設定し、試算しています。
- 駅周辺の将来人口の増加から、多くの施設で令和 6 年度に比べて 1～2%程度の利用率の増加が見られており、下丸子駅や大岡山駅、御嶽山駅、馬込駅、西馬込駅など、現時点で利用率の高い施設を中心に、引き続きの混雑が予想されます。
- なお、(1) に示した「平面平置き自転車駐車場の収容台数の見直し案」での実態に即した平置き収容台数減少分を反映した場合の利用率を、参考として下図に記載しています。平置きのある施設を含む駅では大幅な収容台数の減少が見られ、大森駅や久が原駅、天空橋駅では利用率が 100%を超える試算となります。
- 今後、大型自転車の対応等を含めた平置きの見直しを検討する上では、収容台数の減少も考慮した考え方が求められます。

■駅ごとの将来需要予測結果（施設の対象となっている駅ごとの合計値。駐輪需要の予測は各施設ごとに実施しています。）【令和 6 年度データにつき参考】



【施設ごと】将来の駐輪需要

＝ ①令和 6 年度の駐輪台数

× ②駅周辺の将来人口

× ③駅周辺の将来駐輪需要

詳細② 駐車料金の適正化に向けた条例改正

(1) 他都市での最近の自転車駐車場の料金改定事例

- 大田区の自転車駐車場の使用料の上限額は条例により一時利用 1 日 200 円、定期利用 1 か月 2,000 円と定められています。
- 他区の事例として、近年の物価高騰に伴う運営環境の圧迫や、受益者負担の原則に則った運営への移行などを理由とした公営の自転車駐車場の料金改定が行われています。
- 本区でも、定期利用が一時利用に対して割安な状況にあることや、受益者負担割合が歳出の約 7 割に留まっていること等から、本年度中に条例の上限額の見直しを行い、次年度以降、各施設の段階的な適正料金への改定を検討します。

■最近の自転車駐車場の料金改定の事例

目黒区 → 物価高騰による運営経費上昇分の反映		
①料金改定の概要		
[実施] 令和 8 年 4 月 1 日から		
[形態] 指定管理者制度		
[内容] 条例での利用料金の上限額の改定		
②改定前（例）	③改定後	
[一時] 1 日ごと 100 円	[一時] 1 日ごと 200 円	
[定期] 1 か月 2,000 円 から 2,600 円	[定期] 1 か月 3,000 円 ※激変緩和措置として 2 年間は 1 日 150 円等に対応	

板橋区 → 受益者負担割合を原則 80%とする改定		
①料金改定の概要		
[実施] 令和 7 年 4 月 1 日から		
[形態] 指定管理者制度		
[内容] 利用料金の改定（条例等規定なし）		
②改定前（例）	③改定後	
[一時] 1 日 1 回 100 円(平置) 24 時間 100 円(コイン式)	[一時] 1 日 1 回 150 円 (平置) 24 時間 150 円 (コイン式)	
[定期] 1 か月 2,000 円 1 か月 1,500 円 1 か月 1,000 円	[定期] 1 か月 2,200 円 1 か月 1,700 円 1 か月 1,100 円	

江戸川区 → 物価高騰による運営経費上昇分の反映		
①料金改定の概要		
[実施] 令和 8 年 4 月 1 日から		
[形態] 指定管理者制度		
[内容] 利用料金の改定（条例等規定なし）		
②改定前（例）	③改定後	
[一時] 1 日ごと 100 円	[一時] 1 日ごと 130 円	
[定期] 1 か月 1,880 円	[定期] 1 か月 2,280 円 ※物価高騰上昇分 30%(上限) 平成 11 年基準に対する割合	

(2) 駐車料金の上限の見直し

- 区営自転車駐車場の料金上限額は、条例が制定された昭和 63 年度の時点で一時利用 1 日 100 円、定期利用 1 か月 2,000 円として規定され、平成 16 年度の改定で一時利用のみ上限額 1 日 200 円に見直されました。
- 現行条例では、定期利用と一時利用の料金上限の設定に不均衡が生じており、1 か月 10 日以上利用する利用者は定期利用に集中しやすい状況となります。
- 受益者負担の原則や、近年の物価高騰等の外的要因も加味しながら、適正な自転車駐車場の料金改定を可能とするため、今後、使用料上限に関する条例改正を行うものとします。
- なお、各施設の料金設定の際には、料金値上げに対する激変緩和措置や社会的弱者への料金減免等の付加的な事項についても検討してまいります。

■条例での使用料上限の見直し理由

①利用形態間の公平性確保（一時利用と定期利用のバランス是正）

- 現行の 1 か月定期 2,000 円は、一時利用（200 円/日）の 10 日分に相当し、定期利用者の割引率が極めて高い状態にあります。
- この不均衡は平成 16 年の条例改正の時点から生じており、現在の定期利用への過度な集中を分散する観点から公平な状態への適正化を進める必要があります。

■想定する料金上限の改定（案）

	一時利用	定期利用
昭和 63 年 条例制定当初	1 日 100 円	1 か月 2,000 円 (月間 20 日相当)
	↓	↓
平成 16 年 条例改正	1 日 200 円	↓
	↓	↓
令和 7 年時点（現在）	1 日 200 円	1 か月 2,000 円 (月間 10 日相当)

③物価高騰、人件費の上昇等に伴う料金の改定

- 近年の物価高騰、人件費の上昇など、施設の維持管理コストは増大しています。都の最低賃金や電気料金の令和元年時点からの上昇幅では、約 2 割の上昇となっています。
- 歳出額の増加に対して駐輪料金を維持した場合、公費負担の割合が増えていく形となります。

	令和元年		令和 7 年	変動	出典
最低賃金	1,013 円	→	1,226 円	213 円 (+21%)	厚生労働省・東京労働局 「地域別最低賃金の推移」
電気料金	7,353 円		8,821 円	1,468 円 (+20%)	東京電力ホールディングス 公表データ

➡付加的な検討事項

① 激変緩和措置の検討

② 社会的弱者への減免措置

③ 大型自転車用スペース確保

：条例の料金上限改正に対して、実際の駐輪料金では**急激な変動を抑えるための緩和措置**の検討が必要

：子育て中の保護者、高齢者、学生などの利用に対する**料金上昇に対する減免措置**の検討が必要

：大型自転車専用料金等を検討する際に、**一般自転車との混在が無いよう専用スペース確保**が必要

区営自転車駐車場の使用料上限の見直し（案）

- 一時利用の上限 1 日 200 円は、蒲田駅東口・西口など一部の施設を除き 24 時間 100 円の施設が多いため、今回の改定では現状を維持します。ただし、大型車区画の設定に伴う収容台数減少等を考慮した見直しを可能とする制度設計とします。
- 定期利用の上限 1 日 2,000 円については、一般的な平日日数 1 か月 20 日の通勤・通学利用を想定し、1 日 200 円×20 日換算で上限 1 か月 4,000 円と設定します。

■想定する料金上限の改定（案）

	現行条例の上限		改定後の上限金額（案）	
一時利用	1 日 200 円	➡	1 日 200 円	※一時利用の上限は維持 ※上限額の見直しを可能とする 自由度の高い制度設計を検討
定期利用	1 か月 2,000 円	➡	1 か月 4,000 円	出勤 20 日 （平日毎日出勤）

②受益者負担の原則に基づく適正料金への改定

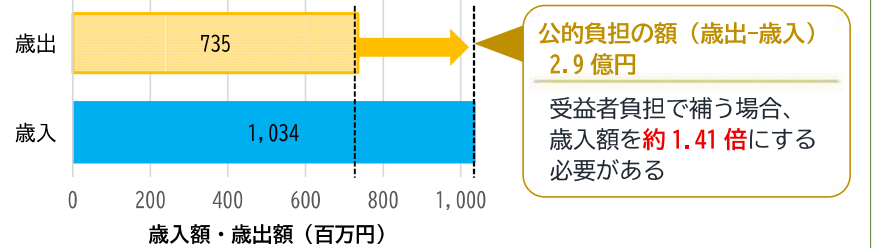
- 令和 6 年 7 月に策定された【施設使用料の基本的な考え方】では、駐車場は「選択性があり市場性が高い」施設として、受益者負担 100%を想定した運用が望ましい方針とされています。
- 一方で、令和 6 年度決算での自転車駐車場の建物・工作物の取得費用（単年度経費）、維持管理及び施設修繕等の歳出と、使用料・登録手数料からの歳入を比較すると、**歳出 10.3 億円に対して歳入 7.35 億円であり、約 2.9 億円の公的負担を投入**している試算です。
- 受益者負担割合 100%を達成する場合、令和 6 年度の歳入額約 7.35 億円を **1.41 倍まで増収**できるよう、使用料の見直しを含めて検討する必要があります。

■令和 6 年度決算等に基づく歳入・歳出額の内訳

歳出種別		(千円)
建物（取得価格）※		86,237
工作物（取得価格）※		7,656
光熱水費		18,445
一般需用費		1,380
役務費		31,700
委託料		639,126
使用料及び賃借料		156,997
工事請負費		65,857
負担金、補助及び交付金		26,512
地方債償還金等		417
歳出額		1,034,326

※建物、工作物の取得価格は、区の施設使用料対象経費の考え方に基づき、単年度当りの経費として試算している。なお、建物の耐用年数 50 年、工作物は各設備により 10～50 年とし、令和 6 年時点で耐用年数期間内のもののみ集計した。
【建物】取得価格等×0.9×1/50
【工作物】設備・高額備品×0.9×1/耐用年数

歳入種別		(千円)
使用料		727,271
登録手数料		7,760
歳入額		735,031



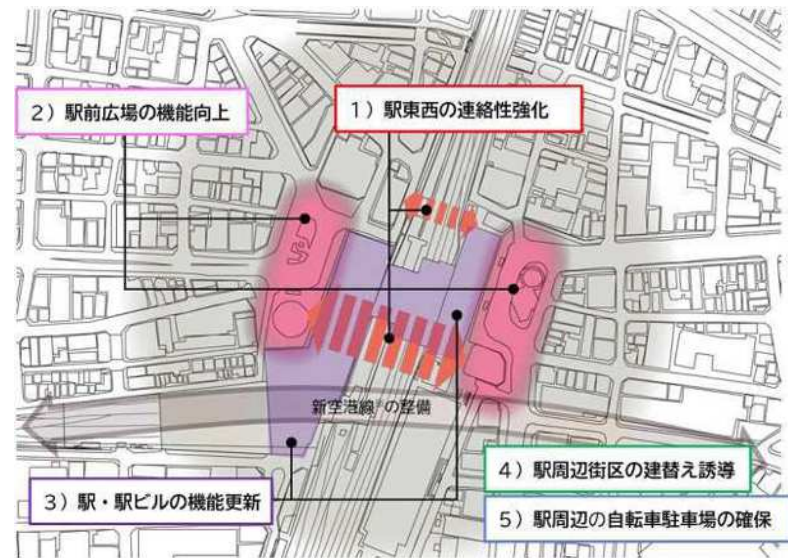
詳細③ 優先整備対象駅での駐輪対策

(1) 蒲田駅での駐輪対策

- 駐輪対策の中心である蒲田駅東口地下自転車駐車場は、令和10年度開業から、令和11年度開業に延期となりました。
- 引き続き整備進捗を注視しつつ、蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業後に速やかに暫定施設の廃止や改修等を進められるよう、計画・調整を進めます。

■蒲田駅周辺地区グランドデザインでの自転車駐車場の整備について

自転車駐車場の整備（アクション7-①）	
JR・東急蒲田駅東口地下自転車駐車場など大田区自転車等総合計画 [※] に基づき整備を進めるとともに、民間施設に対する整備を促進します。	
【整備に向けて】	
・第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備促進	
・東口暫定駐車場のあり方等の検討	
・老朽化した西口自転車駐車場など既存駐車場の整備と合わせた収容台数確保の検討	



■蒲田駅東口地下自転車駐車場 開業予定

【変更前】 令和10年度 開業予定

【変更後】 **令和11年 開業予定**

※工期の延長により、自転車駐車場の営業開始時期が延期になりました。



(2) 大森駅での新たな自転車駐車場の整備調整

- 駅周辺の混雑が著しい大森駅において、特に自転車駐車場の収容台数が少ない西口について、グランドデザイン構想の「快適・安全な自転車環境」の整備に向けて、駐輪環境の改善に取り組めます。
- 具体的には、大田区マイナンバーカードセンター跡地を活用した200台程度の施設を暫定的に整備するとともに、将来的な民間再開発に合わせた常設施設の整備を目指します。

■大森駅周辺地区グランドデザインのうち「目標4 快適・安全な自転車環境」

目標4 快適・安全な自転車環境

●アクションプラン4-① 自転車走行環境と駐車環境の整備・充実

自転車で訪れやすく、安全で快適に移動できる回遊性の高いまちを実現するため、鉄道事業者や行政、事業者等が中心となり、地域のまちづくりにあわせた自転車等駐車場の整備を進め、放置自転車の撤去なども強化して、安全な歩行空間や自転車走行環境を確保します。また、自転車で目的地まで安全に走れる自転車走行ルートを計画し、これらをつなぐ自転車ネットワークを検討します。

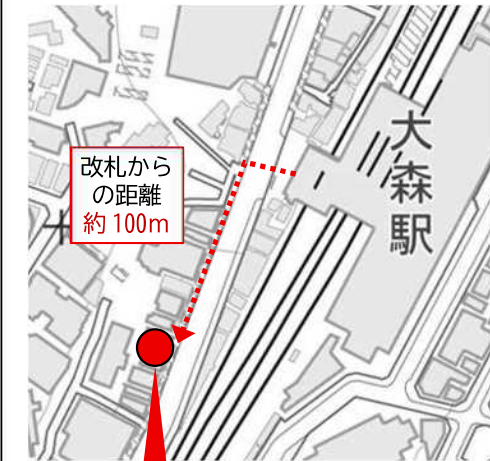
●区内の取組み

- 検討 ・自転車等駐車場の拡充(区・事業者)
- ・自転車走行空間の整備(区)

●取組みアイデア

- 啓発 ・商店街共通自転車等駐車場の設置
- ・駅周辺整備にあわせた自転車等駐車場の確保

■新たな自転車駐車場の整備予定地点



詳細④ 放置対策業務の効率化

- 現行システムのサポート終了に伴い、令和7年度よりシステム導入に向けた事業者選定等を行い、システム更新・準備を進めています。
- なお、現在の委託事業は令和8年9月に終了し、同年10月から当該システムを活用した放置自転車対策の一括委託による業務遂行（コールセンター導入含む）に移行する予定です。

	令和 7 年度												令和 8 年度														
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
放置自転車 対策システム導入	システム要件の検討・調整												事業者選定			契約・システム更新準備			新システムへの完全移行								
放置自転車対策 業務委託（見直し）													事業者選定			新システム活用を前提と した業務委託											

■放置自転車対策システムについて

- 放置自転車対策システムの事業者選定はプロポーザル形式で実施し、令和8年3月に、足立区、新宿区、川崎市などで導入実績のある【芝園開発株式会社】を選定しました。
- 従来、紙の帳票によるアナログ主体の運用であったため、現地での記入の手間やデータ化の困難さ、リアルタイムな情報提供の限界などの問題がありましたが、システム導入に伴いこれらの問題の解消が図られる予定です。
- 今後は、新システムの導入やコールセンター機能を含む一括委託に移行し、効果の検証を行っていきます。

■システム導入事業者の選定（プロポーザル）

【件名】	放置自転車対策システム更新業務
【募集】	募集開始 令和8年1月30日 結果通知 令和8年3月25日以降
【内容】	(1) システムの導入 (2) 機器の調達 (3) サービスの提供 (4) 運用保守 (5) 研修・運用サポート
【選定】	芝園開発株式会社 (東京都足立区千住 3-66-16)

放置対策業務等の項目	【導入前】現在の大田区の一般的な運用	【導入後】DXシステム導入による変化
(1) 事前告知	撤去作業員が巡回し、警告札を貼付。 放置自転車の情報を紙の帳票に手書き記入。 (データ化は、必要に応じて手入力が必要)	モバイル端末で自転車情報（写真、GPS、防犯登録）をその場でクラウド登録。 警告札とデータが即時連携し、警告札を出力。
(2) 撤去・移送	紙の野帳を確認しながら、再度巡回。 警告札を目視確認し、撤去すべき自転車を撤去。 撤去した記録を紙の帳票に再度記録。	端末で警告データを参照し、撤去対象を正確に判断。 「撤去完了」ステータスをクラウドへ即時反映。
(3) 保管	保管所に搬入後、現物を確認し、システムに入力。 ※事前告知、撤去・移送とのデータ連動はなし。	撤去直後からデータが共有されるため、コールセンターで「撤去済みか」即答可能。照会データの作成も自動化。
(4) データ整理	撤去場所のデータの蓄積は困難で、地図データと整合し活用するには別途作業が必要。 (現状では、一部のデータ化にとどまっている)	蓄積されたデータと位置情報を地図上で「見える化」。 放置多発エリアを特定し、ピンポイントで効果的な対応が可能となる。

全てクラウド上でデータ管理

【はしる】令和7年度実績と令和8年度の実施予定

● 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年度に取り組んだこと、令和8年度の実施予定を整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)					令和7年度に取り組んだこと(令和8年3月末時点)		令和8年度の実施予定		詳細資料で 内容を整理
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) 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	→	走行環境 検討委員 会の開催 (2回)	広域的ネットワークの整備推進 (国道、都道の整備要請及び 区道代替経路の検討など)	詳細① 令和7年度第2回 走行環境検討委員 会の報告
		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	→		→		次期自転車ネットワーク整備方針の策定	
			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 (区報への掲載、区設掲示板へのポスター掲示、 区HPへの掲載を実施) 自転車走行環境の通行方法を示す啓発看板等の設置	→	「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 区道への通行方法の啓発看板等の設置		
			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	→		→			
	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日から本格実施に移行済み	→	令和4年12月15日から本格実施		詳細② 大田区コミュニ ティサイクル事業の 本格導入後の実績 と今後の方向性
		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	→	ポートの設置推進 (令和7年度：新設51箇所、廃止5箇所、合計213箇所) 区報(3月11日号)で利用促進 コミュニティサイクルを利用した公民連携イベントの後援。 (春、秋の2回実施)	→	令和8年4月27日 OpenStreet 株式会社と協定締結 新規参入した運営事業者と2社選択利用できるポートの設置推進 公共用地等を活用したポートの設置推進 ※利用促進に向けた環境整備、広報については「たのしむ」施策と連携して取り組む		
				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	→	区民スポーツまつりプログラムの「散走」で、コミュニティサイクルを活用。 区民スポーツまつり(令和7年10月13日)の大会プログラムにサイクルポートの位置を掲載。 おおたランニングフェスティバル(令和8年1月25日)会場の大田スタジアムに自転車増車配置	→	

詳細① 自転車ネットワーク整備方針の検討（令和7年度 第2回走行環境検討委員会の報告）

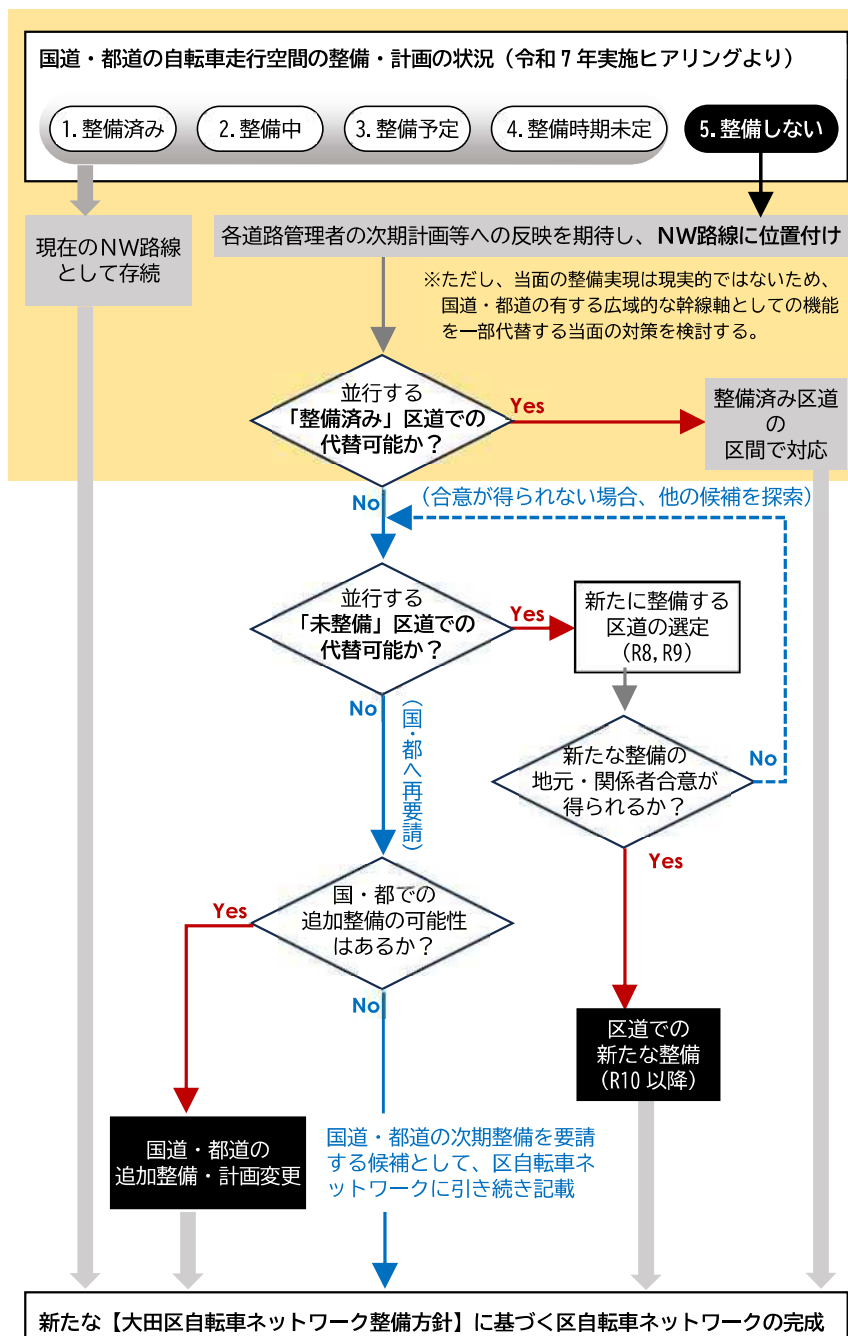
（1）自転車ネットワークの完成に向けた国道・都道の「当面整備予定の無い区間」の取扱いの方針について

- 平成28年度に策定の「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に位置付けた整備対象区間のうち区道約170kmが概成したことを受け、残る国道・都道の自転車ネットワークの整備の促進に向けて、新たに「自転車走行環境検討委員会」を設置し、協議を進めています。
- 令和8年2月の第2回自転車走行環境検討委員会では、国道、都道の各道路管理者へのヒアリングを通じて、2040年代までの長期的観点を含めて【整備予定の無い区間】が明確になったことを受けて、引き続き整備を要請する一方で、当面の広域的ネットワークを支える観点から、区道での代替整備を新たに提案（下図、フロー図及び対応方針の図）しました。令和8年7月、10月の自転車走行環境検討委員会の中で整備方針（案）を提示します。

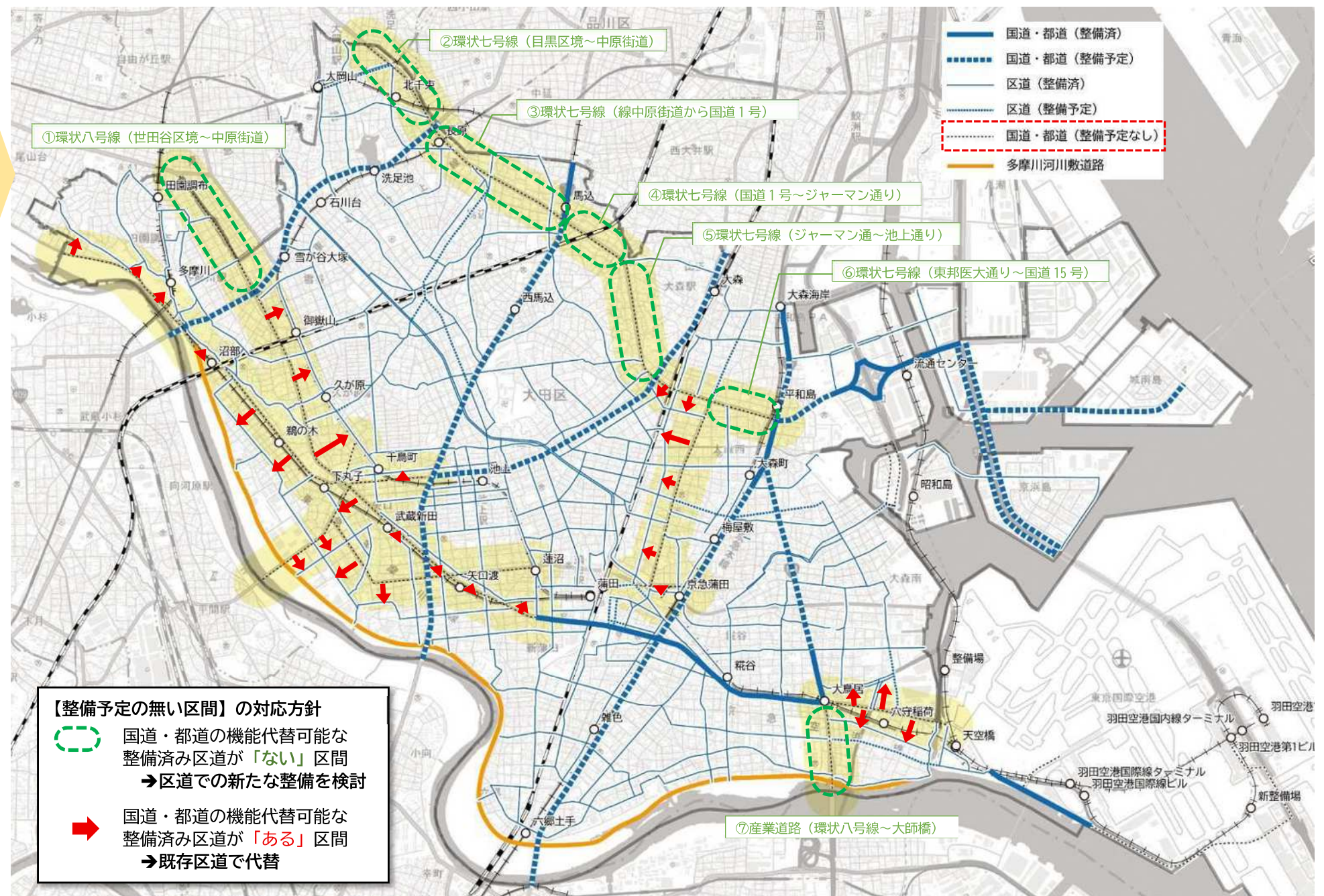
■自転車走行環境検討委員会の開催

開催時期			議事・協議事項など
R7	第1回	R7.8.5 (火)	・国道、都道、区道の各道路管理者による現状整備状況の報告とヒアリング調査の周知
	第2回	R8.2.3 (火)	・国道・都道の「整備予定の無い区間」を含めた 新たな大田区自転車ネットワークの方向性 の提案
R8	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
	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 → 大田区自転車等駐車対策協議会へ報告

■ 国道・都道の「整備予定の無い区間」の対応方針



■ 国道・都道の「整備予定の無い区間」の対応方針

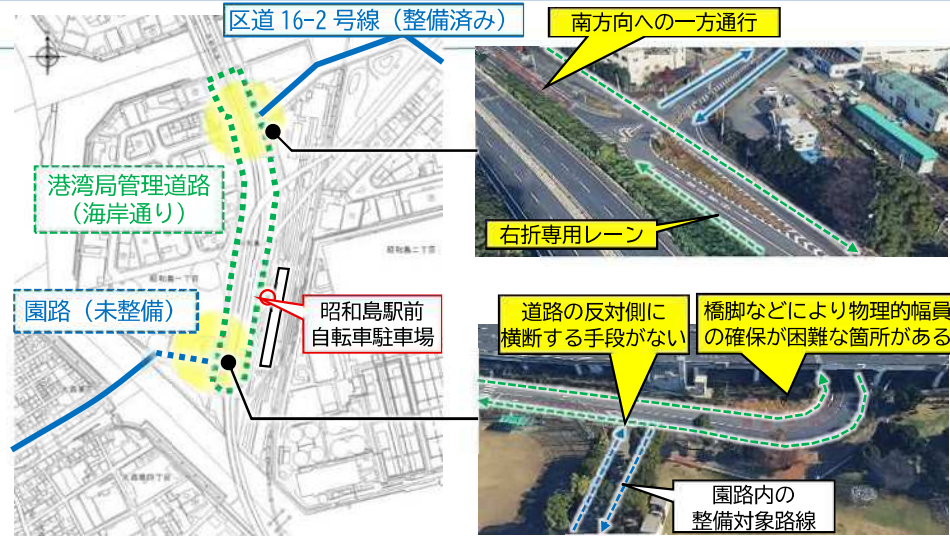


(2) 臨海部での自転車走行環境整備の課題について

- 昭和島、京浜島、羽田空港第一・第二ターミナル周辺の臨海部での自転車ネットワークの対象と位置付ける区間について、区道での代替区間の確保が困難であるため、個別に港湾局、航空局等との調整を進めます。

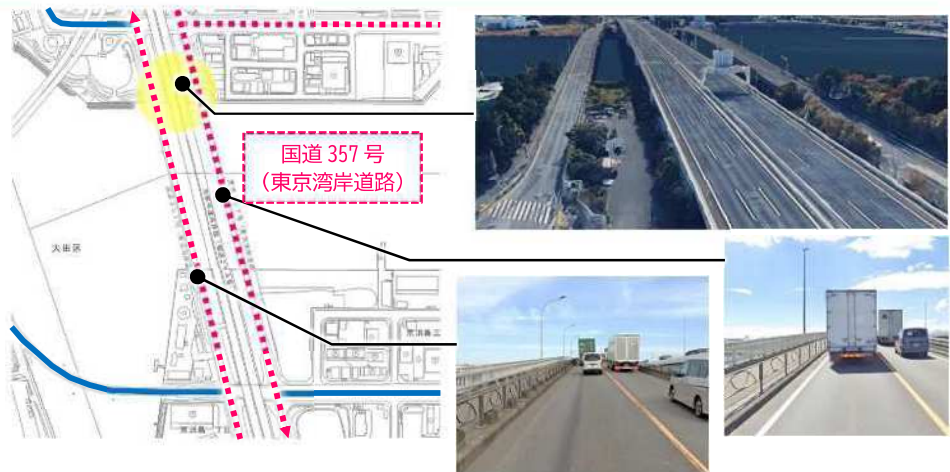
昭和島における課題

- 昭和島周辺や自転車駐車場への自転車利用が見込まれる一方、道路形状や首都高橋脚など物理的な制限が多く、車道での自転車通行空間整備が困難な状態です。
- 自転車利用者が安全に通行できる環境確保に向けて、今後港湾局と調整を図ります。



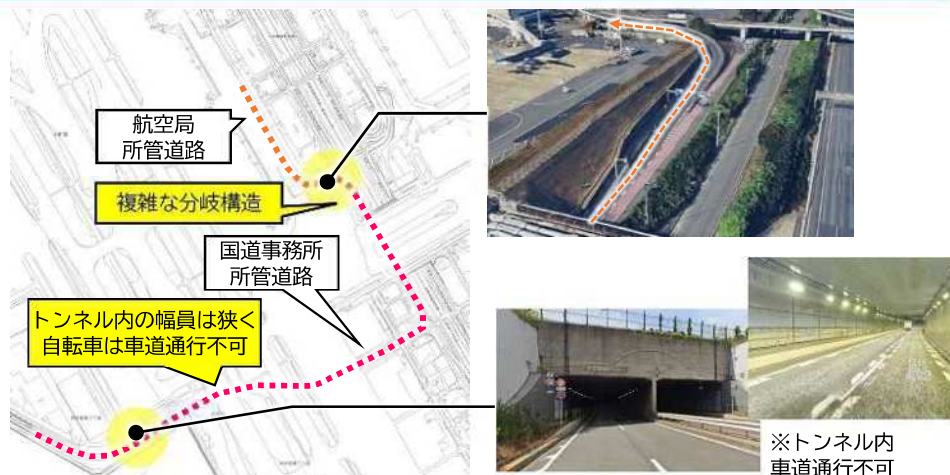
京浜島（京浜大橋区間）における課題

- 京浜大橋は京浜島への数少ない路線ですが、大型車両の交通量が多いうえ橋梁で幅員に限りがあることから、自転車走行空間整備の可否について十分な検討が必要です。



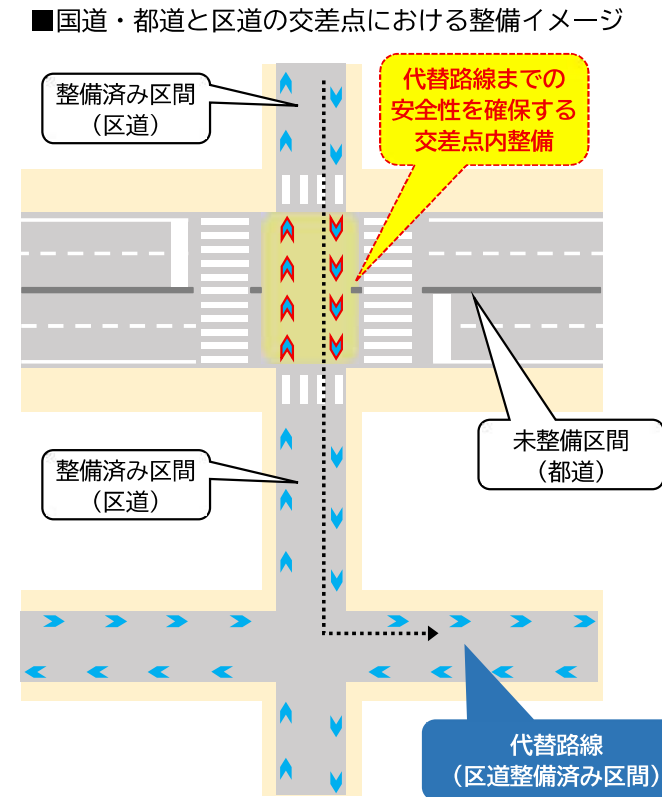
羽田空港第一・第二ターミナル周辺道路における課題

- 空港事務所の管理道路である羽田空港第一・第二ターミナル周辺道路は、羽田空港滑走路の地下を通る環状八号線や国道 357 号からつながる区間です。
- ただし、自転車通行規制区間もあり、自転車が安全に通行できる空間の確保が困難な状況です。

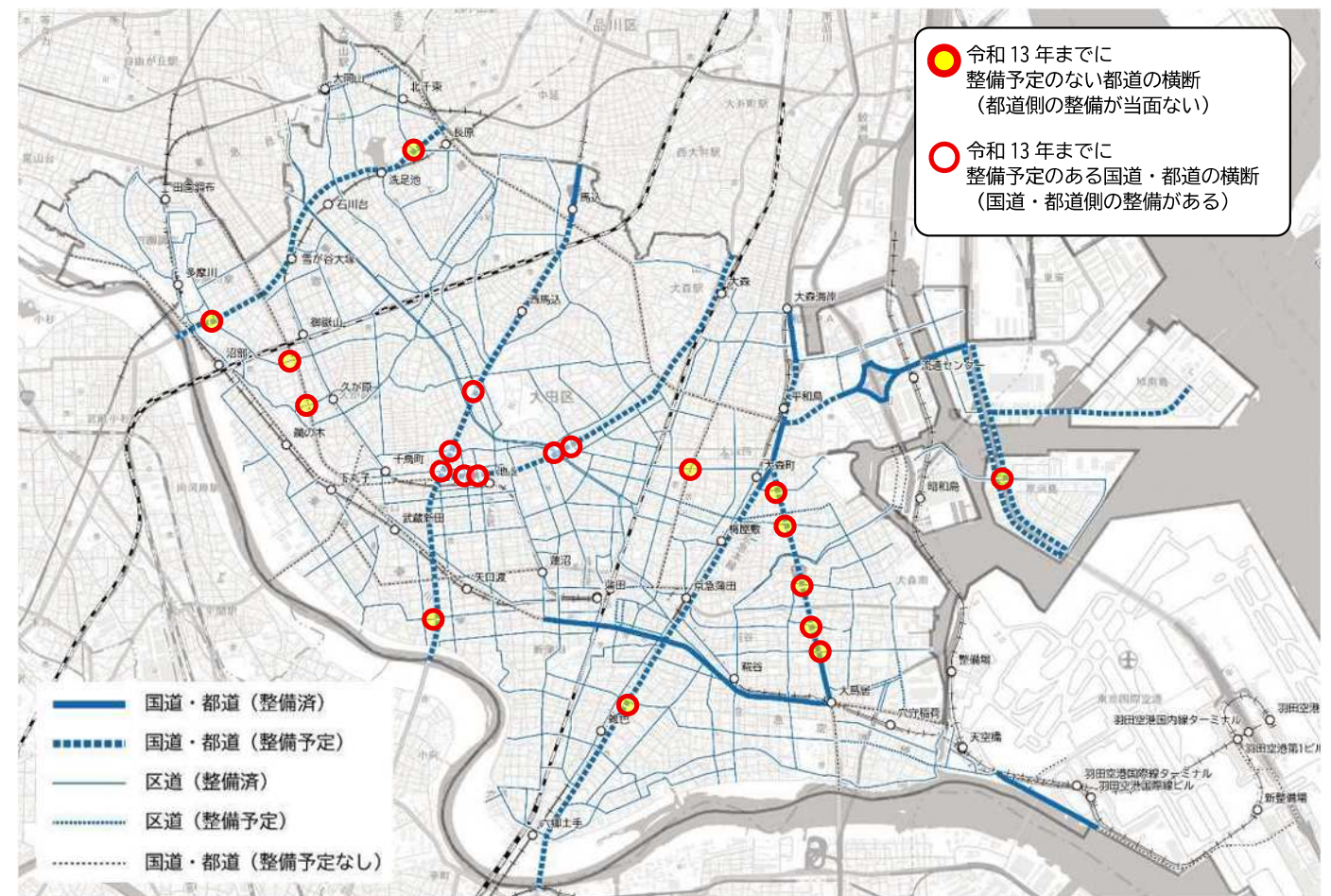


(3) 自転車ネットワークの安全性及び連続性確保に向けた国道・都道の横断のための交差点整備

- 国道・都道の整備予定区間もしくは整備予定のない区間のうち、区道の自転車ネットワークが同一交差点で接続している場合について、道路横断時の安全性の確保のため、国道・都道と区道自転車ネットワークが交差する場合の「横断方向の優先整備」を各道路管理者に対して要請します。
- 整備イメージとしては、国道・都道を横断する交差点について、国道・都道の横断方向に自転車ナビラインを設置する形です。
- 現時点では、①信号交差点であり、②交差点内の自転車ナビラインが整備されていない地点として、下図の赤丸印（うち黄色は令和 13 年度までに整備予定のない道路）の交差点を候補に挙げており、なかでも安全性の観点から優先順位をつけて対応する必要があります。



■ 国道・都道の横断のための交差点整備の候補地点（案）



詳細② 大田区コミュニティサイクル事業の現状と今後の方向性

1. 大田区コミュニティサイクル事業の現状

- 大田区コミュニティサイクルの運営事業者は平成 28 年度の事業開始以来、株式会社ドコモ・バイクシェアの 1 社でしたが、令和 8 年 4 月 27 日に「HELLO CYCLING（ハローサイクリング）」の名称でシェアサイクル事業を展開する OpenStreet 株式会社と新たに協定を締結しました。

- 大田区コミュニティサイクルの区内 500m 圏内※¹のカバー状況(図 1)は、田園調布駅西側と令和島他臨海部でポートがない空白地(図 1 中の破線赤円)がありますが、人口カバー率※²は 99%を達成しています。

※1：「大田区におけるコミュニティサイクル実施に関する基礎調査」にてシェアサイクル導入にあたり、ポート間距離を初期段階として 500mに設定しています。

※2：人口カバー率は、国勢調査人口 250m メッシュ（令和 2 年度調査、令和 7 年度時点予測値）に基づき、GBFS（シェアサイクルの世界共通データフォーマット）に登録されている各社のポート情報から算出しています。

- 大田区近隣区市では、株式会社ドコモ・バイクシェアは都心部に、OpenStreet 株式会社においては、川崎市等の神奈川県に数多くポートを有しています。

図 1 大田区コミュニティサイクル 区内カバー状況（令和 8 年 5 月時点）

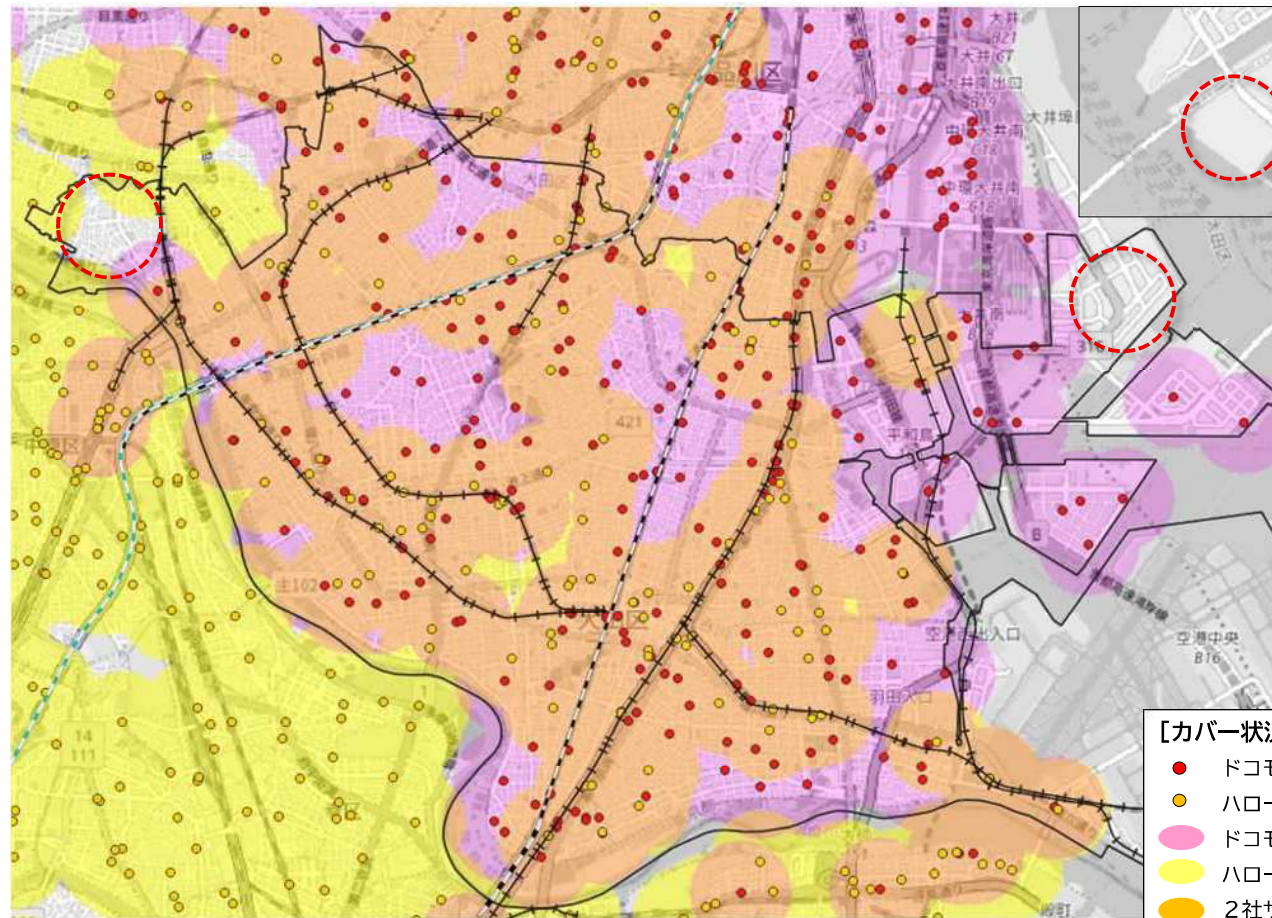
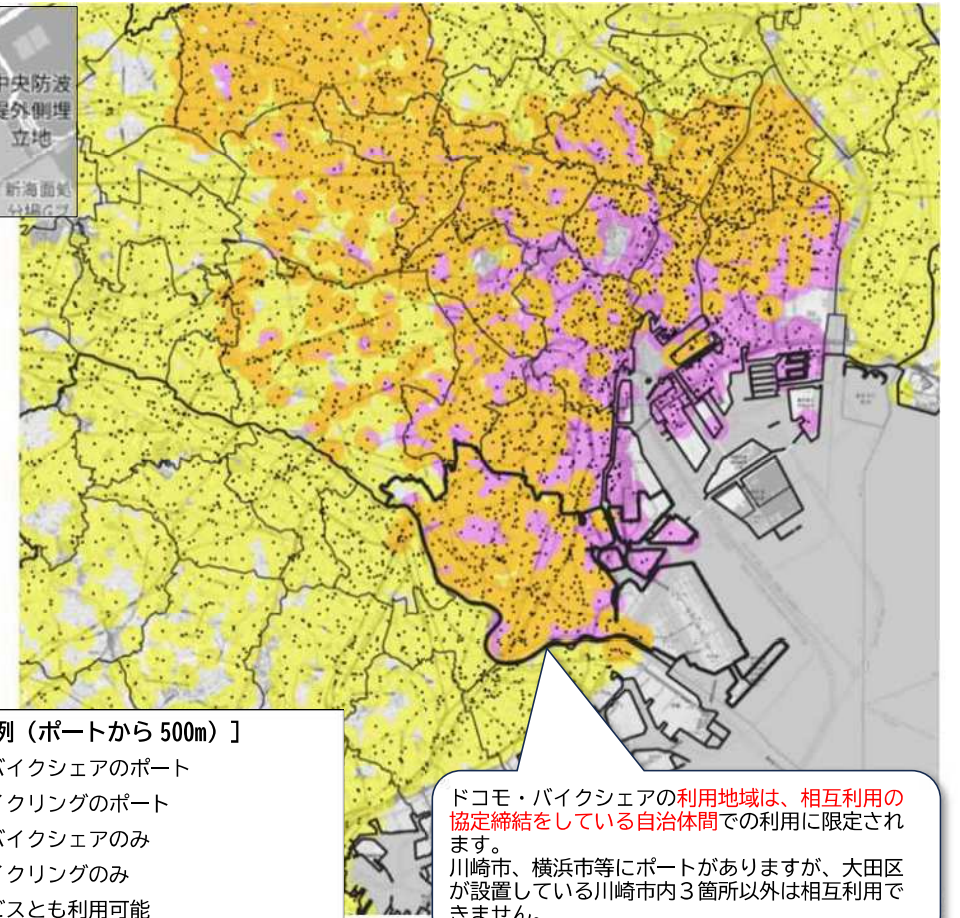


図 2 大田区外(近隣区市)のカバー状況状況（令和 8 年 5 月時点）



2. 大田区コミュニティサイクル事業の今後の方向性

- 大田区コミュニティサイクルは、「自宅からの利用」を想定した徒歩 5 分程度を目安に 500mの間隔でポート設置を進めてきました。令和 8 年度から運営事業者が 2 社となり、500m 圏の人口カバー率はほぼ 100%を達成し、当初の設置目標は概ね達成できました。
- シェアサイクルポートのうち、駅周辺の民間単独での用地確保が困難な地域を中心に、公共用地を活用したポート（公共ポート）を設置しており、ポート密度の上昇と利便性の向上につながっていることから、引き続き公共ポートの運用を継続していきます。
- 大田区コミュニティサイクルの認知度は、区民、区民以外合わせても低い状況にあり、更なる利用促進をする上でも認知度の向上が必要です。
- 上記を踏まえ、右に示す 3 つの視点から大田区コミュニティサイクル事業の今後の方針を検討し、運営事業者と連携し取り組んでいきます。

視点① ポート密度の維持・拡充（公共ポートの運用の継続）

- ポートの密度は、500m間隔では人口カバー率で概ね 100%となりました。
- 現在設置しているポートの一部は、公共施設や駅周辺の自転車駐車場などの公共用地を活用した「公共ポート」であり、民間単独では用地確保が困難な駅周辺を中心にポート密度の向上に寄与しています。
- 引き続き公共ポートの運用を継続し、現在の 500m 圏内でシェアサイクルが利用できるポート密度の維持を前提に、引き続き利便性向上に官民連携で取り組みます。

視点② 優先設置区域の再検討

人口カバー率（R7 人口ベース）
2社を含む場合

勢力圏 500m	勢力圏 300m
99%	88%

- 蒲田駅、大森駅他の主要駅では、公共用地と民間用地でポートの高密度の設置が進んでいますが、利用者の増加によりポート不足が生じています。
- 主要駅以外においても、ポートに自転車がない、また、満車などにより、貸出・返却に制限が生じるなどの課題があり、需要に応じたポート設置が必要です。
- ポートの設置については、移動データ等を活用するなどし、効果的なポート配置を検討する必要があります。

視点③ 利用促進策の検討

- 複数事業者との協定締結により、利用可能な地域が拡大しました。公有地において複数の事業者から選択できるポートを優先的に設置します。
- 区報、ホームページでの広報や、イベント等でシェアサイクルの利用促進に加え、効果の高い広報を検討します。
- パンク等の整備不良やバッテリー切れ等により利用できない自転車を削減し、利用者数に応じた稼働自転車の確保が必要です。

【まもる】令和7年度実績と令和8年度の実施予定

● 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年度に取り組んだこと、令和8年度の実施予定を整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)					令和7年度に取り組んだこと(令和8年3月末時点)			令和8年度の実施予定			
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	➔	高校でのスケアード・ストレイトの実施（4校） 学校教員への交通安全教育に関するヒアリング調査の実施	➔	高校でのスケアード・ストレイトの実施（内容再検討を含む） 学校教員への交通安全教育に関するヒアリング調査の実施		➔	詳細① 子ども及び保護 者に向けた交通 安全教育の場の 充実 ①親子で学ばは じめての自転 車教室 ②子ども乗せ自 転車体験イベ ント	
			1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	➔	大学と連携した大学生向けポスターの掲出（試験的実施）	➔	包括連携に取組む大学等と連携した大学生向け教育ルートの開拓				
			1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供	➔	包括連携協定を結ぶ企業と連携した企業への啓発ルートの強化 自転車安全利用 TOKYO セミナーの開催 商店街と連携した新たな周知・広報の実施	➔	包括連携協定を結ぶ企業との連携の強化 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				
			1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供	➔	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 自転車メーカーと連携した子ども乗せ自転車体験イベントの開催（新規事業） 自転車メーカー等と連携した子ども乗り方教室の開催（新規事業）	➔	児童館での乳幼児の保護者向け交通安全講話の実施（年8回予定） 自転車メーカーと連携した子ども乗せ自転車体験イベントの開催（年1回予定） 自転車メーカー等と連携した子ども乗り方教室の開催（年7回予定）				
		1-2 既存の交通 安全教育の 継続	1-2-1 保育園での交通安全教育の実施	➔	OTA ふれあいフェスタ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	➔	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		➔	詳細② 自転車の交通安 全周知に関する 取組 ※ライフステージ毎 の取組実績 ※青切符導入に伴う 新たな周知啓発	
			1-2-2 小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				
			1-2-3 中学校での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）	➔	小学校での交通安全巡回指導を277回実施（教育委員会）				
			1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	➔	中学校でのスケアード・ストレイトを9校で実施	➔	中学校でのスケアード・ストレイトを7校で実施				
	まもる2 年齢層に合 わせた周知・ 啓発の推進	2-1 自転車安全 利用に関す る周知・啓発 の新たな展 開	2-1-1 高校生・大学生向け周知・啓発の実施	➔	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）	➔	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）		➔		
			2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	➔	大学と連携した大学生向けポスターの掲出（再掲1-1-1）	➔	自転車安全利用啓発ポスターを学校内に掲示調整 高校向けスケアード・ストレイト教育時の周知啓発				
			2-1-3 子育て世帯に対する周知・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 包括連携協定を結ぶ企業と連携した企業への啓発ルートの強化（再掲1-1-2） ITS スマートボールを活用した個別安全対策の実証実験	➔	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 包括連携を結ぶ保険会社との連携の強化（再掲1-1-2）				
			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	➔	子乗せ自転車の安全利用チラシによる3歳児健診等での保護者への周知・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	➔	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に周知・啓発				
			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	➔	包括連携協定を結ぶ企業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	➔	包括連携協定を結ぶ企業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 既存の周 知・啓発事業 の継続	2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施	➔	自転車走行環境について、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	➔	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		➔		
			2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	➔	保育園等での「交通安全だより」配布等を継続	➔	保育園等での「交通安全だより」配布等を継続				
			2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	➔	小学校での「交通安全だより」配布等を継続	➔	小学校での「交通安全だより」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	➔	スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布	➔	スケアード・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	➔	高齢者施設等でのチラシ配布等を継続				

詳細① こども及び保護者に向けた交通安全教育の場の充実

- 区では次代を担うこどもたちが成長する過程の中でも自転車の交通ルールを順守し、大人になっても自転車の安全利用が続けられるように、令和7年度よりこどもへの交通安全教育を推進しています。
- 令和8年度については、自転車メーカーや自転車販売店等との協力を得ながら、「親子で学ぶ初めての自転車教室」の開催回数を増やすとともに、「こども乗せ電動アシスト付き自転車体験会」の開催や開催場所の提供による企業との連携など、後期アクションプランにつながる先行的な事業に取り組んでいきます。

■こどもと保護者に向けた体験型の交通安全教育の実績と予定

親子で学ぶはじめての自転車教室

【目的】

自転車に乗ったことがない、上手に乗れないこどもを対象に、安全な乗り方を指導する教室を開催。教室の中で交通安全に関する情報提供を行います。

【令和7年度実績】

全6回開催

【令和8年度予定】

全7回開催（右表のとおり）
※事業者3社との連携事業として



■令和8年度の開催概要（全7回）

回数	日付	対象年齢	連携事業者
第1回	4月25日(土) ※1日2回開催	小学生 (保護者伴走)	ブリヂストン サイクル株式会社
第2回	5月16日(土) ※1日2回開催	小学生 (保護者伴走)	ブリヂストン サイクル株式会社
第3回	5月31日(日) ※1日2回開催	4歳～小学生	株式会社あさひ
第4回	10月3日(土) ※1日2回開催	小学生 (保護者伴走)	ブリヂストン サイクル株式会社
第5回	10月24日(土) ※1日4回開催	3歳6か月から 7歳6か月 (保護者伴走)	アイデス株式会社
第6回	11月15日(日) ※1日2回開催	4歳～小学生	株式会社あさひ
第7回	12月12日(土) ※1日2回開催	小学生 (保護者伴走)	ブリヂストン サイクル株式会社

区ホームページでの募集開始後
先着30組の定員が数日で
埋まる人気となっています。

■ブリヂストンサイクル株式会社による自転車教室の主な流れ

- ①警察からの交通安全講話（こどもと保護者に向けた交通安全教育）
- ②ストレッチ体操
- ③自転車に乗るための練習（保護者からこどもへの「教え方」も伝達）

【YOUTUBEでの広報】

・区公式チャンネルに、
区職員が現地映像等を
活用し作成したショー
ト動画を公開中です。



こども乗せ電動アシスト付き自転車体験会

【目的】

こどもを産み、育てる保護者に対して、こども乗せ電動アシスト自転車の安全な利用の仕方や、購入時の留意点などを学ぶ場を提供しています。

【令和7年度実績】

全1回開催

【令和8年度】

1回開催（右図のとおり）

今後の開催については検討中

■商業施設での開催概要

【開催】令和8年4月11日

【会場】イトーヨーカドー
大森店3階スペース

【協力】パナソニック・サイ
クルテック株式会社



詳細② 自転車の交通安全周知に関する取組

- 区では区民のライフステージごとに、自転車の交通ルールを教育、周知するための取組を、法制度の改正等を受けて見直ししながら継続しています。
- 前期において、安全教育、周知啓発ともに既存の取組の充実や、企業を通じた情報発信などの新たな取組を進めてきました。青切符の導入など、法改正に合わせた新たな情報提供を行いながら、こどもや保護者を中心としたライフステージごとの周知啓発に取り組んでいきます。

	安全教育（対面型教育等）	周知啓発（チラシ配布等）
未就学児 (園児等)	・交通安全移動教室（保育園） ・親子で学ぶはじめての自転車教室（3～5歳）	・交通安全だより（未就学児）
小学生	1～3年生 ・交通安全巡回指導（教育委員会） ・親子で学ぶはじめての自転車教室（低学年） 4～6年生 ・交通安全巡回指導（教育委員会） ・親子で学ぶはじめての自転車教室（高学年）	・交通安全だより（低学年） ・交通安全だより（高学年）
中学生 高校生	・スケアード・ストレイト自転車安全教育 ・スケアード・ストレイト自転車安全教育	[全年齢（こども除く）] ・自転車交通安全チラシ ・東京都制作チラシ（輪トレなど） [特定年齢層専用チラシ] ・保険会社配布の専用チラシ（事業者向け） ・3歳児検診専用リーフレット（子育て世帯向け） ・高齢者向け専用チラシ [青切符に関する新たな情報発信] ※令和8年3月より実施。 詳細は下記コラム参照
成人	大学生等 (現時点では実施なし) 社会人・子育て世帯等 ・自転車安全利用TOKYOセミナー ・児童館での安全講話 ・こども乗せ電動アシスト付自転車体験会	
高齢者	・交通安全のつどい ・高齢者交通安全体験教室 ・高齢者との交通安全集会	
全年齢	・イベントでの交通安全教室 (自転車シミュレータ体験など)	

■交通安全だより（未就学児）（小学生1～3年生）（小学生4～6年生）



■コラム 青切符導入の周知・啓発

【リーフレット（右図）】

行政から区民を中心に配布する専用チラシを作成し、区役所や特別出張所等での配架、交通安全教育やイベント時等での配布を行っています。

【おおた区報 令和8年3月11日号】

区広報の特集記事「ご自身の大事な自転車と交通ルール、そしてマナーを守りましょう」として記事を掲載しています。

【区ホームページ】

区「交通安全」「交通ルール・マナーについて」ページに情報を掲載しています。

リーフレット：自転車の違反にも青切符が導入！



後期アクションプラン骨子・施策（案）【とめる】

- 区では、大田区自転車等総合計画の前期アクションプランに基づき、自転車等駐車場の整備、改修や、大型自転車対応スペースの確保、キャッシュレス決済への対応など、利便性の高い自転車等駐車場の整備を推進しています。また、放置自転車対策の効率化に向けて、放置対策の基幹システムの移行に伴う放置対策業務の DX 推進に取り組んでいます。前期アクションプランでの「とめる」の実績を踏まえ、後期アクションプランでは、特にこども乗せ自転車など、大型自転車の普及を踏まえた使いやすい自転車等駐車場の拡充や、新たな放置対策への移行による業務効率化の取り組みを進めていきます。
- 「とめる」では、国の第3次自転車活用推進計画の主に目標1及び目標3に沿った施策を推進していきます。

■前期アクションプランの主な取組（令和4～7年度の実績）

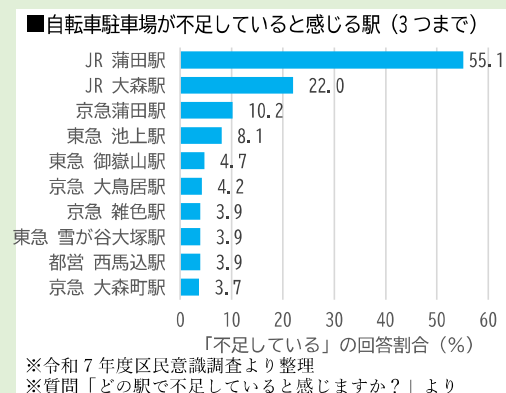
施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備	1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進	・蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備（当初の R8 開業から R11 に延期） ・優先整備対象駅（大森駅、蒲田駅）でのまちづくりと連動した整備調整 ・蒲田駅東口地下自転車駐車場での指定管理者制度の導入検討
	1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保	・鉄道事業者と連携した駐輪場の確保（平和島駅等での検討推進） ・補助金を活用した民営自転車等駐車場の整備支援
	1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保	・附置義務制度に関する条例改正（混合用途建物の台数緩和） ・現行基準に基づく適切な附置義務自転車駐車場の整備指導
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	・施設の現状に合わせた定期・一時利用の区分見直し ・区営自転車等駐車場の日曜・休日の自由利用の試行 ・大型自転車対応スペース、障がい者優先枠の確保 ・抽選申込 WEB 手続き、キャッシュレス決済等への対応
	2-3 自転車等駐車場利用料金の適正化	・将来的な料金改定に向けた条例改正の検討（料金上限の見直し等） ・料金格差の設定による利用の分散化の実証実験（穴守稲荷等） ・サービス水準に応じた料金設定に関する検討
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	・放置対策業務の基幹システムの新システムへの移行（R8 導入） ・新システムを活用した放置対策業務全般の DX 推進 ・放置対策業務と連動したコールセンター機能の導入 ・条例に基づく適正処分の実施
	3-2 放置自転車に対する指導の充実	・撤去手数料の見直しに関する条例改正（R7.3 可決、R7.7 施行） ・放置防止指導員の配置見直しに関する効果検証 ・放置自転車クリーンキャンペーン等の周知・啓発

■後期アクションプランの方向性（案）

方向性① 既存施設を最大限活用した収容台数の確保

- 令和7年度の区民意識調査で自転車駐車が不足していると感じる駅を聞いたところ、「JR 蒲田駅」が約55%でした。

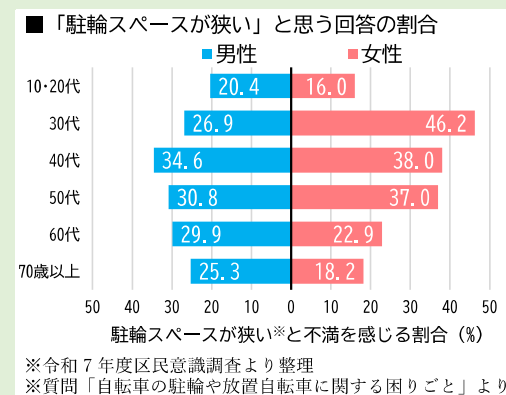
- 区では蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備による抜本的対策を進めていますが、その他の駅周辺での新規整備は困難な状況にあることから、既存施設の空間を有効活用しながら「不足」を感じない台数の確保を進めます。



方向性② こども乗せ自転車等でも便利に使える機能の強化

- 区民意識調査で「駐輪スペースが狭い」と不満を感じる割合を性別・年齢層別に見ると、とくに子育て世代の女性で不満を感じている状況です。

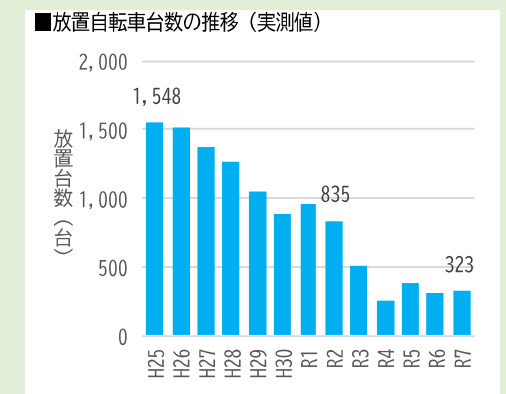
- こども乗せ自転車の利用が多いと考えられる層で「駐輪スペースが狭い」としている中で、前期に進めてきた大型自転車への対応を含めた利便性の向上に取り組めます。



方向性③ 放置対策の効率化の推進

- 放置自転車台数は令和4年度以降で計画の目標（令和12年度500台以下）を達成し、区民意識調査における「駐輪や放置等に関する困りごと」の設問では、放置自転車の割合は比較的低めとなっています。

- 放置自転車台数は大幅に減少しましたが、今後も放置対策は継続する必要があります、DX 推進による放置対策の効率化を進めます。



■後期アクションプランでの方針（案）

【駐輪対策】
大型自転車対応などニーズに応じた駐輪機能の拡充

- 子育て世帯に定着しつつあるこども乗せ大型自転車への対応が求められています。
- 電動アシスト自転車は一般的な軽快車に比べて駐輪時の占有面積が大きく、また高重量のため上段ラックの使用が難しい等の問題もあります。
- 自転車の多様な駐輪ニーズに対応するため、既存施設の収容台数の見直しや、駐輪機器の改善等、駐輪施策の根幹を成す考え方の見直しも含めて検討を進めます。

【放置対策】
放置自転車対策における DX 推進による業務効率化

- 令和8年度より放置対策の基幹システムの更新とそれを活用した放置対策業務の DX 推進が進み、放置された場所や車両の特徴等がデータ化されるようになります。
- これらのデータを活用し、コールセンター運営や、効率的な撤去・周知啓発等を展開します。

第3次自転車活用推進計画のうち目標1及び目標3の施策 ※赤字は特に関係する施策

目標	施策
目標1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現	1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 自転車通行空間確保に向けた路外駐車場整備、停車抑制対策、違法駐車取締りの推進 4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進 5. 計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成	16. 自転車と地域の公共交通等との連携の促進（★新規） 17. シェアサイクルの普及促進 18. 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進（★新規） 19. 自転車通勤等の促進 20. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 21. 多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進

■後期アクションプラン骨子 とめる施策（案）

- 前述の「とめる」の方向性を踏まえ、前期アクションプランの実績と後期に向けた課題を整理し、後期アクションプランの施策案を以下のように整理しました。

前期アクションプラン 実績と課題								
施策	個別事業		事業名および事業内容		令和7年度までの主な実績	後期アクションプランに向けた主な課題	方針	
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	新たな日常における利用状況の変化、用地取得、土地開発 の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車 場の適正な整備を図ります。	・蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備 ・蒲田駅周辺の老朽施設の改修 ・大森駅再開発に合わせた駐輪場整備の調整 ・駐輪場個別の課題の対応（スライドラック導入等） ・駐輪場の利便性向上（キャッシュレス化等） ・将来需要予測の実施	・蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業延期 （R8→R11に移行） ・開業延期に伴う蒲田駅東口の暫定駐輪場の統廃合 ・将来需要予測に基づく適正配置の検討	◎拡充
			1-1-2	指定管理者制度等 の導入検討	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向け て、民間事業者のノウハウを活用する指定管理者制度等の 導入検討を進めます。	・指定管理者制度導入の検討 （料金制度、公募要領等） ・事業者ヒアリングの実施	・蒲田駅東口地下自転車駐車場の公募 （開業延期に伴い実施日を移行） ・公募要領等の確定	◎拡充
	1-2	民間事業者と連携 した自転車等駐車 場の確保	1-2-1	鉄道事業者と連携 した自転車等駐車 場の整備・運営の 促進	鉄道事業者と連携し、鉄道駅周辺における自転車等駐車場 の整備促進を図ります。	・鉄道事業者と連携した駐輪場用地の確保 ・平和島駅での新規駐輪場整備の検討	・自転車から鉄道への乗り換え利便の向上	○継続
			1-2-2	民間事業者による 自転車等駐車場確 保の支援	民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経 費の一部補助する大田区民営自転車等駐車場育成補助金制 度を継続するとともに、実態に即した制度の見直しを行いま す。	・補助金を活用した民営自転車等駐車場の整備 設置費補助 1件（R7 三井不動産） 運営費補助 4件 （芝園R4～R7の各年度の申請1件ずつあり）	・補助金を活用した民間整備の一層の活用推進	○継続
	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	附置義務制度に基づき、一定の面積規模を超える小売店 舗、飲食店等の新設・増築に際し、自転車駐車場の設置を 義務付けるとともに、実態に即した制度の見直しを行いま す。	・条例改正の実施 （混合用途建物の付置義務台数の緩和 ：R4.12可決、R5.6施行） ・現行基準に基づく適切な付置義務自転車駐車場の 整備指導	・付置義務駐輪場制度の見直し（必要に応じて）	○継続
とめる2 適切な駐輪 サービスの提 供	2-1	自転車等駐車場の 利用者サービスの 向上	2-1-1	区営自転車等駐車 場の利用形態の見 直し	公平性の確保に向けて、区営自転車等駐車場における一 時・定期利用、先着・抽選方式等の契約体系の見直しを行 います。	・将来需要予測の実施 ・施設ごとの満空状況に応じた定期・一時利用の見直し ・蒲田駅東口など日曜・休日の自由利用の実施・見直し	・将来需要予測に基づく統一的基準の設定 ・定期・一時利用の見直し基準の設定 ・契約体系の見直し（登録制、無料制の見直し等）	○継続
			2-1-2	多様化した駐輪 ニーズへの対応	WEB上で契約、更新、解約等の一元管理ができるシステム の導入、キャッシュレス化の推進、電動アシスト付き自転 車等の特殊車両用スペースの確保、盗難防止機能付き駐輪 ラックの導入など、多様化した駐輪ニーズに対応し、利用 者サービスの向上を図ります。	・障がい者優先枠の設定 ・特殊車両用スペースの確保 ・定期登録等のWEB手続きへの対応 ・キャッシュレス決済への対応	・実態に即した収容台数の見直し ・盗難防止機能付き駐輪ラックの導入 ・自転車駐車場管理のDX推進	◎拡充
	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 場利用料金の見直 し	受益者負担の原則に従い、駅へのアクセス、屋根の有無 等、サービス水準に応じて料金設定の基準を見直し、料金 改定を検討します。	・穴守稲荷駅等での試験的料金体系への変更と効果検証 ・料金上限の緩和に向けた協議 ・料金上限緩和後のサービス水準に応じた料金設定の 検討 ・大型自転車などの料金	・料金上限の緩和に関する条例改正 ・個別施設の料金設定の見直し ・受益者負担を求める支出の検証	◎拡充
とめる3 放置自転車 の防止対策	3-1	放置自転車対策業 務の効率化	3-1-1	コールセンターの 設置推進	放置自転車対策業務を効率化するため、放置自転車の撤 去・返還等の問合せに対応するコールセンターの設置を推 進します。	・システム導入と運動したコールセンター導入の検討 ・放置対策業務全般のDX推進（R8.10システム更新）	・コールセンター機能の導入（R8実現予定） ・放置対策DXによる業務全般の効率化	◎拡充
			3-1-2	撤去自転車の活用 方法の見直し	返還期限を過ぎた撤去自転車の有効活用と国際貢 献を目的 とした再生自転車海外譲与事業について、費用負担軽減の 観点から見直しを検討します。	・再生自転車海外譲与自治体協議会の解散決議 ・条例に基づく適正処分の実施 ・自転車売却に関する調整	・行政負担の軽減や環境へ配慮した撤去自転車の処理・活 用	○継続
	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	放置防止指導員を配置した声掛け指導、駅前放置自転車ク リーンキャンペーンによる周知・啓発活動等、放置自転車 の抑制に向けて、継続的に取り組みます。	・放置防止指導員の配置見直しに関する効果検証 ・撤去手数料の見直しに関する条例改正 （R7.3可決、R7.7施行） ・放置自転車クリーンキャンペーン等の周知、啓発	・放置防止指導員の事業見直し（縮小・廃止含む）	○継続
			3-2-2	自転車等放置禁止 区域の効果的な設 定	駅周辺に自転車等放置禁止区域を引き続き効果的に設定 し、放置自転車を抑制します。	・実情に即した放置禁止区域指定の見直し	・放置禁止区域外の放置車両への対応（必要に応じて）	○継続

後期アクションプラン		
事業名および事業内容（案）		
1-1-1	区営自転車等駐車 場の整備	利用状況の変化、用地取得、土地開発の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車場の適正な整備を図ります。また、大型自転車の普及に伴い、既存施設で収容できる台数の減少等も生じることを踏まえながら、適切な収容台数の確保に努めます。
1-1-2	指定管理者制度等 の導入	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向けて、蒲田駅東口地下自転車駐車場での指定管理者制度等の導入を進めるとともに、将来的な対象施設の拡大について継続して検討を進めます。
1-2-1	鉄道事業者と連携 した自転車等駐車 場の整備・運営の 促進	鉄道事業者と連携し、鉄道駅周辺における自転車等駐車場の整備促進を図ります。
1-2-2	民間事業者による 自転車等駐車場確 保の支援	民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経費の一部補助する大田区民営自転車等駐車場育成補助金制度を継続するとともに、実態に即した制度の見直しを行います。
1-3-1	附置義務制度の運 用・見直し	附置義務制度に基づき、一定の面積規模を超える小売店舗、飲食店等の新設・増築に際し、自転車駐車場の設置を義務付けるとともに、実態に即した制度の見直しを行います。
2-1-1	区営自転車等駐車 場の利用形態の見 直し	公平性の確保に向けて、区営自転車等駐車場における一時・定期利用、先着・抽選方式等の利用形態の見直しを行います。
2-1-2	多様化した駐輪 ニーズへの対応	WEB申請システムの定着・発展、キャッシュレス化の推進など、駐輪事業のデジタル化を推進し、多様化する駐輪ニーズに対応するとともに、大型自転車への対応など、状況に応じた駐輪環境の確保に努めます。
2-2-1	サービス水準に応 じた自転車等駐車 場利用料金の見直 し	今後の条例改正（施設使用料の上限見直し）を踏まえ、受益者負担の原則に従い、駅へのアクセス、屋根の有無等、サービス水準に応じて料金設定の基準を見直し、料金改定を実施します。また、大型自転車等の専用スペースの確保に合わせた適切な料金設定や、必要な減免制度の仕組み等の検討を進めます。
3-1-1	放置対策業務のDX 推進による業務効 率化の推進	令和8年度に実施した放置対策の基幹システムの更新及び、システムを活用した放置対策業務及びコールセンター機能の一括委託の運用を進めるとともに、データ等を活用した業務効率化を推進します。
3-1-2	撤去自転車の活用 方法の見直し	返還期限を過ぎた撤去自転車の有効活用として、引き続き車両の再生や売却など、行政負担の軽減や環境への配慮を考慮した効率的な活用方法を検討し、実践します。
3-2-1	放置自転車の抑制 に向けた継続的な 指導の実施	放置防止指導員を配置した声掛け指導、駅前放置自転車クリーンキャンペーンによる周知・啓発活動等について、費用対効果に考慮しつつ見直しを行い、より効果的な対策を継続します。
3-2-2	自転車等放置禁止 区域の効果的な設 定	駅周辺において自転車等放置禁止区域を引き続き効果的に設定し、放置自転車を抑制します。

※【前期 AP→後期 AP の方針分類】 ◎拡充：規模や数量などが大きく増えるもの、新たな取組を始めるもの、重点的に取組むもの
○継続：変化ないもの、規模や数量などを概ね維持しながら継続するもの
△廃止・変更：目的を達成したもの、継続が困難になったもの、そのままでの継続ができないもの

後期アクションプラン骨子・施策（案）【はしる】

- 区では、大田区自転車等総合計画の前期アクションプラン及び当該プランに位置付けた大田区自転車ネットワーク整備計画に基づき、主に地域内ネットワークを構成する区道の全区間約 170km を概成しました。また、広域的ネットワークを構成する国道・都道を含めた整備の方向性を定めるための「走行環境検討委員会」を新設し、協議を進めています。
- 大田区のシェアサイクル事業である「大田区コミュニティサイクル」は、前期アクションプランで本格実施に移行しました。令和 8 年度からは 2 社と運営協定を締結し、シェアサイクルでの広域な移動を可能としております。利用者は増加傾向が続いておりますが、その需要に応じたポートの設置が急務となっている他、「大田区コミュニティサイクル」の認知度の向上には、前期クションプランの施策を踏まえた更なる対策が必要です。
- 「はしる」では、国の第 3 次自転車活用推進計画の目標 1 および目標 3 を踏まえた施策を推進していきます。

■前期アクションプランの主な取組（令和 4～7 年度の実績）

施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
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	・地域内ネットワークを支える区道約 170km の整備が概ね完了 ・広域的ネットワークを支える国道・都道の一部区間の整備 ・国道・都道の整備状況、整備予定等に関する調査の実施
	1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進	・自転車走行環境検討委員会の新設及び協議 ・自転車走行環境の整備効果の検証（事前・事後交通量調査、アンケート調査、事故発生状況検証等）
	1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施	・「まもる」事業と連動した区メディアを活用した情報発信 ・自動車のドライバーに対する自転車車道通行の周知・啓発（路上駐停車の抑制に向けた看板設置、保険会社を通じた情報発信等）
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	・シェアサイクルの本格導入（令和 4 年度に達成） ※協定を締結する（株）ドコモ・バイクシェア主導の事業展開の実現
	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	・公共用地を活用したシェアサイクルポートの設置 ・川崎市内への「大田区コミュニティサイクル」の区外ポート設置（都県境を越えた相互利用に向けた取組として） ・区メディアを活用したシェアサイクル情報の発信
	2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進	・区民スポーツまつりの会場アクセス・会場間移動手段としての情報提供 ・散走イベントでのシェアサイクル車両の活用

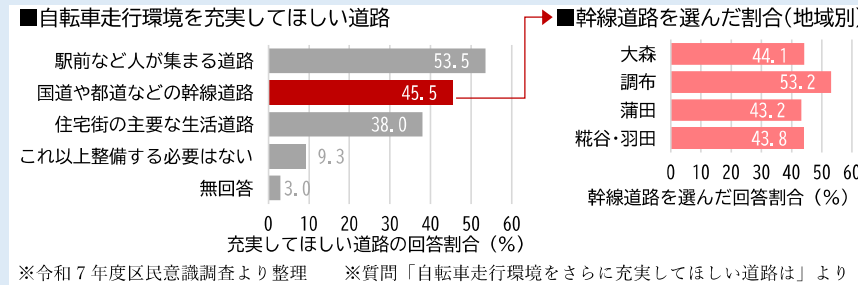
第 3 次自転車活用推進計画のうち目標 1 および目標 3 の施策 ※赤字は特に関係する施策

目標	施策
目標 1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現	1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 自転車通行空間確保に向けた路外駐車場整備、停車抑制対策、違法駐車取締りの推進 4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進 5. 計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用の推進 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
目標 3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成	16. 自転車と地域の公共交通等との連携の促進（★新規） 17. シェアサイクルの普及促進 18. 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進（★新規） 19. 自転車通勤等の促進 20. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 21. 多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進

■後期アクションプランの方向性（案）

方向性① 広域的ネットワーク形成に向けた整備促進

- ・区の想定する自転車ネットワークのうち、現時点で地域内ネットワークである区道部は概ね整備が完了しています。一方、区民アンケートでは依然として駅前等での整備とともに、幹線道路の整備についても期待されています。

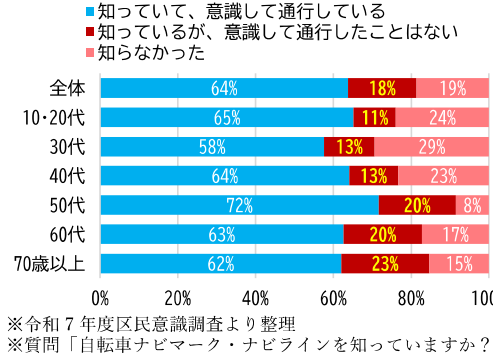


方向性② 走行環境を適切に通行してもらうための対策

- ・自転車利用者のナビライン等の認知度については、全体で約 8 割が認知していますが、その中で「意識して通行したことはない」との意見も一定数含まれています。
- ・ナビライン等を知っている人が整備済箇所を適切に通行するように改善※を図ることが必要です。

※走行空間をふさぐ路上駐停車への対応や経年劣化による機能低下への対策など

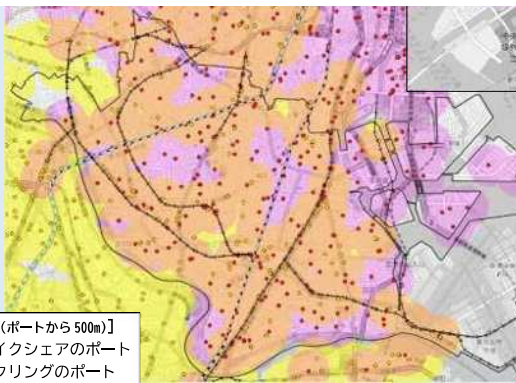
■自転車ナビマーク・ナビラインの認知度・遵守状況



方向性③ シェアサイクルの利便性向上

- ・利用者の多い駅や羽田空港近辺のポートを増設し、公共交通と連携した利便性の向上を図っていきます。
- ・複数事業者のシェアサイクルを利用できるポートや、他事業者への乗換拠点となるポートを設置するとともに、交通不便地域へのポート設置を推進し、更なる利用促進を図ります。

■大田区コミュニティサイクル区内カバー状況



■後期アクションプランの方針（案）

【走行環境】
広域的ネットワークを含む
大田区自転車ネットワークの整備
推進

- ・大田区自転車ネットワークのうち主に地域内ネットワークを構成する区道約 170km は概成した一方、広域的ネットワークである国道・都道部の整備は一部に留まり、整備予定の無い区間も存在します。
- ・国道・都道は各道路管理者の計画に準拠する一方で、区の自転車活用を支える基盤であることも考慮し、区道での代替経路の検討や各道路管理者との連携強化等、区の理想的な自転車ネットワークの完成に向けた取り組みを進めていきます。



【シェアサイクル】
自由に移動できるシェアサイクル
環境の整備

- ・利用範囲の制限なく「どこでも行ける」、目的地の「近くまで行ける」シェアサイクルを目指した環境の整備を推進します。
- ・利用ニーズの多い駅や、羽田空港近辺のポートを増設し、公共交通機関に接続できるシェアサイクル環境の整備を行います。

■後期アクションプラン「はしる」骨子・施策（案）

- 前述の「はしる」の方向性を踏まえ、前期アクションプランの実績と後期に向けた課題を整理し、後期アクションプランの施策案を以下のように整理しました。

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										
前期アクションプラン 実績と課題										
施策		個別事業		事業名および事業内容		令和7年度までの主な実績		後期アクションプランに向けた主な課題		方針
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	現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく全長約170kmの自転車走行環境整備について、当初の令和7年度整備完了から短縮し、令和5年度末の整備完了を目標に取り組みます。	・区道での自転車走行環境整備の概成（約170km） ・国道・都道の一部区間の整備		・都道の整備予定のない区間の対応（区道での代替、都道での整備要請など） ・経年劣化等に対する維持管理方針の決定 ・国道・都道で分断される区道ネットワークの連続性の確保（国道・都道交差点の改良）		◎拡充
	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	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の整備完了後、整備効果を検証します。	・自転車走行環境の整備効果の検証 ※交通量調査、事故発生状況の検証など		・順守率の低い区間での率の向上		○継続
	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	学校や公営施設でのチラシ・パンフレット配布、ポスター掲出等、自転車利用者に対し、自転車交通ルールの周知・啓発を図ります。	・区広報での周知・啓発 ・区ホームページでの周知・啓発 ・その他「まもる」と連動した周知・啓発		・「まもる」での通行方法の周知・啓発の強化（安全利用五則の周知に合わせた通行方法の明記）		○継続
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	平成29年3月から試行実施し、令和2年度から検証事業として進めているシェアサイクルの本格導入に向けて検討します。	・シェアサイクルの本格導入の実現（R4） ・公共用地を活用したポート設置の実施 ・川崎市との都県を跨ぐ相互乗り入れの実現（川崎市側への大田区ポートの設置）		・重点設置エリアおよびポート設置間隔の妥当性。 ・都県境を跨ぐ相互乗り入れの一般化（現状は大田区専用ポートでの利用のみに限定） ・シェアサイクルポート外への車両のあふれ ・充電切れ、整備不良等の対応（民間への要請等）		△廃止・変更	
はしる2 シェアサイクルの運用	2-2	持続的な事業運営に向けたシェアサイクルの利用促進	2-2-1	運営事業者と連携したシェアサイクルの利用促進	シェアサイクルの利用促進に向けて、運営事業者と連携した広報を展開します。	・区広報での周知・啓発 ・区ホームページでの周知・啓発		・民間による区シェアサイクル情報の発信		◎拡充
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	大田区区民スポーツまつりをはじめとしたイベント等でのシェアサイクル活用を推進します。	・区民スポーツまつりの会場アクセス、会場間の移動手段としての情報提供 ・散走イベントでのシェアサイクル車両の活用		・他イベントでのアクセス手段としての情報発信		△廃止・変更	
後期アクションプラン										
事業名および事業内容（案）										

※【前期 AP→後期 AP の方針分類】 ◎拡充：規模や数量などが大きく増えるもの、新たな取組を始めるもの、重点的に取組むもの
○継続：変化ないもの、規模や数量などを概ね維持しながら継続するもの
△廃止・変更：目的を達成したもの、継続が困難になったもの、そのままの継続ができないもの

後期アクションプラン骨子・施策（案）【まもる】

資料 5-1 ③

- 区では、大田区自転車等総合計画の前期アクションプランに基づき自転車の交通安全教育に取り組んでおり、令和6年度からは包括連携に関する協定を結ぶ団体との連携を強化し、新たな交通安全教育のルート開拓を進めるとともに、自転車メーカーとの連携によるこども自転車乗り方教室、こども乗せ自転車体験会など、体験を通じたより訴求力のある交通安全教育を開始しています。一方で、自転車の交通事故は近年増加傾向にあることから、令和7年12月に公表された「自転車の交通安全教育ガイドライン」の教育内容等を参考に、ライフステージごとに訴求力のある交通安全教育を検討していきます。
- 「まもる」では、国の第3次自転車活用推進計画の目標2に踏まえた施策を推進していきます。

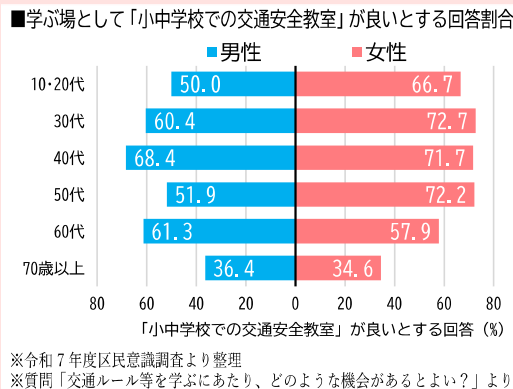
■前期アクションプランの主な取組（令和4～7年度の実績）

施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
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	・実施希望の高校でのスクエアード・ストレイト教育の実施（新規） ・都主催企業向け TOKYO セミナーの区内開催の誘致、周知・啓発 ・自転車メーカー等と連携したこども自転車乗り方教室の開催（教室の中で基本的な交通ルールの教育を実施） ・自転車メーカーと連携した子育て世帯向けこども乗せ自転車体験会（体験会の中で、こどもとともに自転車を使うときの安全利用を周知） ・自転車関連イベントでの自転車交通ルールの周知
	1-2 既存の交通安全教育の継続	・保育園交通安全移動教室の継続開催 ・区立小学校での交通安全巡回指導の継続実施 ・区立中学校でのスクエアード・ストレイト教育の実施 ・高齢者向け交通安全教室の継続実施 ・区立小学校・中学校での教育実施後の調査手法の更新（紙面→WEB）
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	・包括連携協定を結ぶ企業と連携した社会人向け周知ルートの開拓 ・大学での学生に向けた周知・啓発ポスターの掲出 ・鉄道駅等での周知・啓発ポスターの掲出 ・商店街の大型デジタルサイネージ等での動画配信 ・自転車メーカー等による自転車安全利用等に関する動画制作 ・児童館、子育て施設等での情報発信
	2-2 既存の周知・啓発事業の継続	・保育園・幼稚園から保護者への周知・啓発の継続 ・小学校から保護者への周知・啓発の継続 ・中学校から保護者への周知・啓発の継続 ・自転車乗り方教室等での体験型教育の実施

■後期アクションプランの方向性（案）

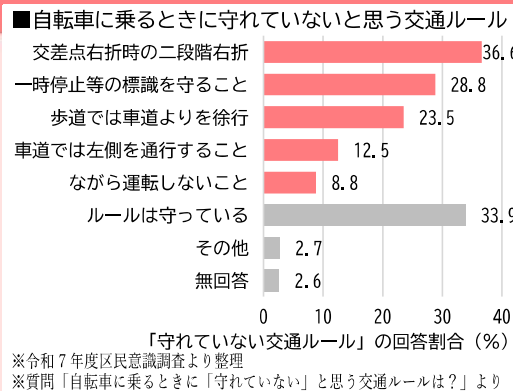
方向性① こどもへの教育強化による未来の安全意識の定着

- ・学ぶ場として「小中学校での交通安全教室が良い」と回答した割合を性別・年齢層別にみると、特に幅広い世代の女性で7割前後となっています。
- ・こどもへの教育強化は、こどもを見守る大人への啓発にもつながることや、将来の自転車ルールを当たり前にする大人の育成にもつながることから、積極的に取り組んでいきます。



方向性② 自転車乗車時の交通ルールを当たり前にする意識の向上

- ・区民意識調査の「守れていないと思う交通ルール」では、交差点の二段階右折や一時停止が挙げられています。
- ・区では民間団体と連携しながら交通安全教育を展開しており、これらの課題等の情報を共有し、教育内容に反映していきます。



方向性③ 区内の自転車事故データの活用と発信

- ・区では『大田区交通安全のあらまし』を毎年発行するとともに、毎月ホームページで『大田区内の交通事故発生状況』を更新し、区内の自転車事故に関する情報発信を行っています。
- ・これらを今後も継続するとともに、交通安全教育の場でのこれらデータの効果的な活用を検討していきます。

■区内自転車事故の「交通違反」の種類（上位5位）

第1当事者	全611件	第2当事者	全447件
ハンドル操作	250件	違反なし	222件
安全不確認	86件	交差点安全進行	100件
一時不停止	65件	安全不確認	57件
前方不注意	53件	動静不注視	25件
交差点安全進行	45件	一時不停止	18件
(他)	112件	(他)	25件

※区内での自転車事故のうち、過失割合の高い1当、低い2当別に集計。第2当事者では違反なしが約5割。

■後期アクションプランでの方針（案）

方針 ライフステージごとに訴求力のある教育機会の提供

- ・前期アクションプランでは、従来安全教育が難しかったこどもの保護者や社会人等に対する安全教育の充実を進めてきました。
- ・区ではこどもを中心とした安全教育の強化を図りながら、警察庁のガイドラインを踏まえたライフステージ毎の教育を強化していきます。

■自転車の交通安全教育ガイドライン（R7.12）におけるライフステージごとの教育内容

教育内容の基本的な考え方（一部抜粋）	
未就学児	・事故に遭わないために 周りをよく確認 することが大切であることを理解する。
小学生（1～3年生）	・ 安全不確認 による事故に遭わないための交通ルールの習得とその実践に重点を置く。 ・ 自転車の通行場所や通行方法 の基本を理解し歩道は歩行者が優先であることを意識付け。
小学生（4～6年生）	・ 道路に潜む危険を正しく理解 できるようになる教育に重点を置く。
中学生	・ 車道通行や事故要因 として急増する 携帯電話使用等の禁止 に関する事項に重点を置く。 ・自分が事故に遭わないことに加え、 他者に配慮した安全な運転の実践 に重点を置く。
高校生	・ 自らの死傷や対歩行者事故に直結 するような 違反 に関する交通ルールに重点を置く。 ・危険運転で生じ得る結果を理解し行動変容につなげ、 社会的責任の理解 に重点を置く。
成人	・ 飲酒運転等の悪質な違反行為 について、 民事・刑事・社会的責任 と関連付けて教育する。 ・自らが模範となり こどもに対する交通安全教育を行うことの重要性 の理解を促す。 ・在留外国人に対し、一般成人と同様の交通ルールを教育する。
高齢者	・ 歩道通行のルール を中心に、これまで習得した交通ルールを確認する。 ・加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解する。 ・ ヘルメットを着用 するなど、 自分を守るための教育 にも重点を置く。

第3次自転車活用推進計画のうち目標2の施策 ※赤字は特に関係する施策

目標	施策
目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	7. 道路利用者全体の安全意識醸成 8. 通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進 9. 通学環境をはじめ自転車通学の更なる安全確保 10. 自転車の点検整備の促進 11. 自転車利用者に対する指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進 12. 公園等の活用によるこども等が安全に自転車に乗れる環境の創出の促進 13. 情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減の推進 14. 災害時における自転車の活用推進 15. 損害賠償責任保険等への加入の促進

■後期アクションプラン【まもる】骨子・施策（案）

- 前述の「まもる」の方向性を踏まえ、前期アクションプランの実績と後期に向けた課題を整理し、後期アクションプランの施策案を以下のように整理しました。

前期アクションプラン 実績と課題						後期アクションプラン			
施策	個別事業		事業名および事業内容		令和7年度までの主な実績	後期アクションプランに向けた主な課題	方針		
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	東京都・警察と連携し、高校における自転車交通安全教室の実施校の拡充、大学への展開等に取り組みます。	・実施志望校へのスクエアード・ストレイト教育の実施（新規事業）	・ガイドライン※に基づく教育内容への見直し ※自転車の交通安全教育ガイドライン：R7.12警察庁 ・大学での安全教育機会の提供（現状は一部大学でのポスター掲出のみ）	○継続	
			1-1-2	企業と連携した交通安全教育機会の提供	東京都主催の企業向けセミナーへの区内企業の参加促進、社員研修実施のための情報提供等、企業の自発的な交通安全教育の実施に協力します。	・都主催の企業向けTOKY0セミナーの区内開催の誘致 ・包括連携企業と連携した情報発信の試験的実施 ・包括連携企業の要請を受けた区職員の講師派遣の実施	・包括連携企業による恒常的な情報発信の実現（現状は一部の事業者との試験的実施に留まる）	○継続	
			1-1-3	子育て世帯への交通安全教育機会の提供	児童館における交通安全教室の実施等、乳幼児から小学生までの保護者を対象とした交通安全教育に取り組みます。	・児童館での交通安全教室の開催 ・子乗せ自転車体験会の実施（自転車メーカー等との連携事業）	・公民連携による自転車教室の継続実施	◎拡充	
			1-1-4	イベントでの交通安全教育機会の提供	区内の各種イベントの開催時にブース出展、チラシ配布等を行います。	・複数のイベントでのブース出展の実施（都主催のグランドサイクル東京等）	・自転車に関係のないイベント等での情報発信	○継続	
	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	区内の保育園における交通安全移動教室を継続して実施します。	・交通安全移動教室の継続実施	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し	○継続	
			1-2-2	小学校での交通安全教育の実施	区立小学校における交通安全巡回指導を継続して実施します。	・交通安全巡回指導の継続実施 ・教育実施後の調査手法の更新（紙面→WEB）	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し ・教育内容の更新につながる調査の実施	○継続	
			1-2-3	中学校での交通安全教育の実施	区立中学校における交通事故再現による体験学習（スクエアード・ストレイト方式）について、3年間で全区立中学校が行うサイクルを継続して実施します。	・スクエアード・ストレイト教育の実施 ・教育実施後の調査手法の更新（紙面→WEB）	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し ・教育内容の更新につながる調査の実施	○継続	
			1-2-4	高齢者向け交通安全教育の実施	老人いこいの家、区民センター等の利用者に対する交通安全集会を継続して実施します。	・高齢者向け交通安全教室の継続実施 ・包括連携企業による体験型教育の実施	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し ・体験型教育の定期開催の実施 ・教育内容の更新につながる調査の実施	○継続	
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	高校生・大学生の事故特性を踏まえた周知・啓発ツールの作成、学校を通じた周知チラシの配布等に取り組みます。	・学校から学生に向けた周知・啓発ポスターの掲出 ・鉄道駅等での周知・啓発ポスターの掲出 ・デジタルサイネージ等での情報発信	・試験的取組みの効果検証や継続実施に向けた仕組みの構築	※構成変更	
			2-1-2	企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	企業・商店街と連携し、従業員や利用客への周知チラシの配布等に取り組みます。	・企業を通じた周知・啓発チラシの配布 ・商店街を通じた周知・啓発ポスターの掲出 ・鉄道駅等での周知・啓発ポスターの掲出 ・デジタルサイネージ等での情報発信	・試験的取組みの効果検証や継続実施に向けた仕組みの構築	※構成変更	
			2-1-3	子育て世帯に対する周知・啓発の実施	子ども乗せ自転車利用者への周知・啓発ツールの作成、子育て関連施設や乳幼児健診での保護者への配布等に取り組みます。	・児童館など子育て施設での周知・啓発の実施 ・三歳児健診等の機会を通じた周知・啓発の実施	・試験的取組みの効果検証や継続実施に向けた仕組みの構築 ・教育内容の更新につながる調査の実施	※構成変更	
			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	都の条例で定められている自転車保険の加入義務の周知、区の条例で定める自転車の盗難防止措置義務の周知等に取り組みます。	・区営自転車等駐車場利用者への周知・啓発の実施（自転車保険、盗難防止対策）	・試験的取組みの効果検証や継続実施に向けた仕組みの構築	※構成変更	
			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	自転車走行環境の整備に伴い、学校等での周知チラシ配布など、自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発に取り組みます。	※「はしる」1-3-1との連動 ・区広報での周知・啓発 ・区ホームページでの周知・啓発	・自転車走行環境に関する適切な通行ルールの認知率向上	※構成変更	
	2-2	既存の周知・啓発事業の継続	2-2-1	未就学児向け周知・啓発の実施	保育園・幼稚園で周知チラシを配布する等、保護者も含めた未就学児への周知・啓発を継続して実施します。	・保育園・幼稚園から保護者への周知・啓発の継続	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し ・試験的取組を本格化する仕組みの構築	※構成変更	
			2-2-2	小学生向け周知・啓発の実施	小学校で周知チラシを配布する等、保護者も含めた学生への周知・啓発を継続して実施します。	・小学校から保護者への周知・啓発の継続 ・自転車乗り方教室等での体験型教育の実施	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し ・試験的取組を本格化する仕組みの構築	※構成変更	
			2-2-3	中学生向け周知・啓発の実施	中学校で周知チラシを配布する等、中学生への周知・啓発を継続して実施します。	・中学校から保護者への周知・啓発の継続	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し	※構成変更	
			2-2-4	高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施	老人いこいの家、区民センターで高齢者向けの周知チラシを配布する等、高齢者とその家族への周知・啓発を継続して実施します。	・高齢者とその家族向けの周知・啓発の実施の継続	・ガイドラインを踏まえた内容の見直し	※構成変更	
	2-1	特定の年齢層に合わせた周知・啓発	2-1-1	子どもへの周知・啓発	園児、小学校低学年、高学年向けに発行している交通安全だよりについて、子ども自身と保護者に向けて、 発達段階に応じた情報発信 に取り組みます。				
			2-1-2	子育て世帯に対する周知・啓発	自転車メーカー等と連携し、子ども乗せ自転車の安全利用など、子育て世帯が必要とする情報を適切に周知・啓発するための情報発信に取組みます。				
			2-1-3	高齢者とその家族に対する周知・啓発	高齢者の自転車事故の減少や事故被害の低減を図るため、自身の身を守る安全利用や、認知や身体機能の低下の状況の把握など、適切な情報発信に取組みます。				
			2-2-1	自転車の交通ルール遵守意識の向上	令和8年4月からの自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入を踏まえ、自転車の交通ルールを周知するだけでなく、遵守する意識の向上に資する情報提供に取組みます。				
			2-2-2	ヘルメット着用、自転車保険加入義務等に関する周知・啓発	義務化された自転車乗用中のヘルメット着用の努力義務、自転車保険の加入義務化など、自転車利用者の義務の徹底について、周知・啓発に取組みます。				
	2-2	全年齢層を対象としたテーマに合わせた周知・啓発	2-2-3	SNS、動画配信などの区メディアを活用した情報発信の充実	SNSや動画配信、アプリを活用した情報発信などの個人情報端末の普及を前提とした情報発信について、区公式アカウントの活用や都や民間事業者との連携を通じて充実していきます。				

※【前期 AP→後期 AP の方針分類】 ◎拡充：規模や数量などが大きく増えるもの、新たな取組を始めるもの、重点的に取組むもの
○継続：変化しないもの、規模や数量などを概ね維持しながら継続するもの
△廃止・変更：目的を達成したもの、継続が困難になったもの、そのままでの継続ができないもの

【まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進】の構成見直しについて

前期アクションプランでは、各年齢層に対して事業内容を設定し周知・啓発に取り組んできました。

後期アクションプランでは前述の方向性や方針を踏まえ、特定の年齢層に対する取組みや全年齢層を対象とするテーマごとの取組みに構成を見直すものとしました。

資料 5 - 2

大田区自転車等総合計画

後期アクションプラン

令和 9 年度
～13 年度

安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち



©大田区

骨子・施策（冊子案）

令和 9 年 3 月

大 田 区

Contents

I	後期アクションプランについて.....	1
1.	後期アクションプランの目的と位置づけ.....	1
2.	計画の期間.....	1
3.	国の第3次自転車活用推進計画への対応.....	2
II	前期の取組と後期の方針.....	3
1.	とめる 前期の取組と後期の方針.....	3
2.	はしる 前期の取組と後期の方針.....	6
3.	まもる 前期の取組と後期の方針.....	9
4.	たのしむ 前期の取組と後期の方針.....	12
5.	大田区自転車等総合計画の主な指標の前期達成状況.....	15
6.	後期アクションプランでの主な指標.....	18
II	個別事業の展開.....	19
1.	個別事業一覧.....	19
2.	「自転車利用環境」の取組み.....	22
	基本方針1【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる.....	23
	とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備.....	23
	とめる2 適切な駐輪サービスの提供.....	25
	とめる3 放置自転車の防止対策.....	26
	基本方針2【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる.....	27
	はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開.....	27
	はしる2 シェアサイクルの運用.....	28
	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.....	29
	まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実.....	29
	まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進.....	30
	3.「自転車活用」の取組み.....	32
	基本方針4【たのしむ】自転車を活用して楽しい毎日をつくる.....	33
	たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり.....	33
	たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援.....	34
	たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり.....	35

※後期アクションプランに位置付ける大田区自転車等駐車場整備方針および大田区自転車ネットワーク整備方針の目次構成は以下の通りです。

■大田区自転車等駐車場整備方針（案）

I. 自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組	38
II. 自転車等駐車場の現状課題	43
III. 自転車等駐車場整備方針	46
IV. 個別方針に基づく具体的な取組	48
参考 自転車等駐車場 個別カルテ（案）	52

■大田区自転車ネットワーク整備方針（案）

I. 大田区自転車ネットワークの目的	〇〇
II. 区の自転車ネットワーク整備の現状と課題	〇〇
III. 自転車ネットワーク整備方針	〇〇
IV. 個別方針に基づく具体的な取組	〇〇
V. 自転車ネットワーク路線の選定	〇〇
VI. 整備形態	〇〇

I 後期アクションプランについて

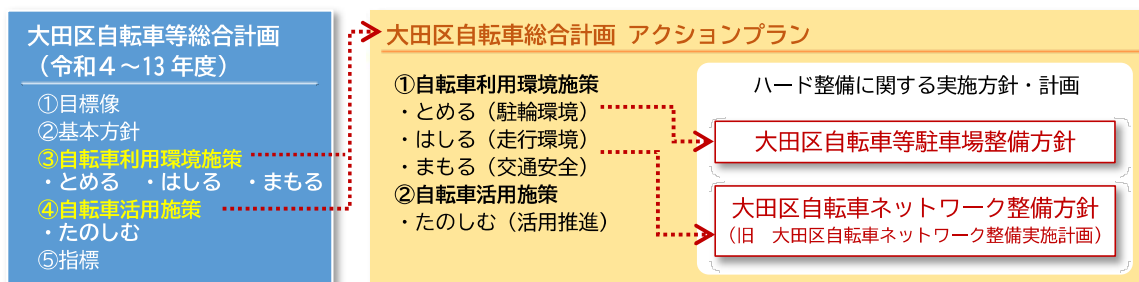
1. 後期アクションプランの目的と位置づけ

(1) 後期アクションプランの目的

前期アクションプラン期間においては、新型コロナウイルス感染症の収束や国の第3次自転車活用推進計画の策定、自転車の交通反則通告制度（青切符）導入など、自転車を取り巻く社会環境が大きく変化しました。一方、区においては、自転車ネットワークの区道約170kmの概成、シェアサイクルの本格導入、散走事業の開始など、自転車活用の環境が大きく前進しました。こうした変化に柔軟に対応しながら大田区自転車等総合計画を着実に推進することを目的に、前期アクションプランでの実績と課題を精査し、施策をより発展させた後期5年間の実施計画として後期アクションプランを定めます。

(2) 後期アクションプランの位置づけ

- 後期アクションプランは「大田区自転車等総合計画」の施策を具体化する後期5年間の実施計画であり、大田区自転車等総合計画の「とめる」「はしる」「まもる」「たのしむ」を基本方針として、具体的な施策を定めています。
- 後期アクションプランでは、前期アクションプランに内包されている「大田区自転車等駐車場整備方針」を改訂するとともに、新たに「大田区自転車ネットワーク整備方針」を加え、2つの整備方針を内包しています。



【大田区自転車等駐車場整備方針】「とめる」のハード整備に関する実施方針であり、区内の自転車等駐車場の整備・運営の方向性を定めたもの

【大田区自転車ネットワーク整備方針】「はしる」のハード整備に関する実施方針として、国、都、区の各道路管理者による広域的、地域的な自転車ネットワークの完成を目指す方針を示したもの

2. 計画の期間

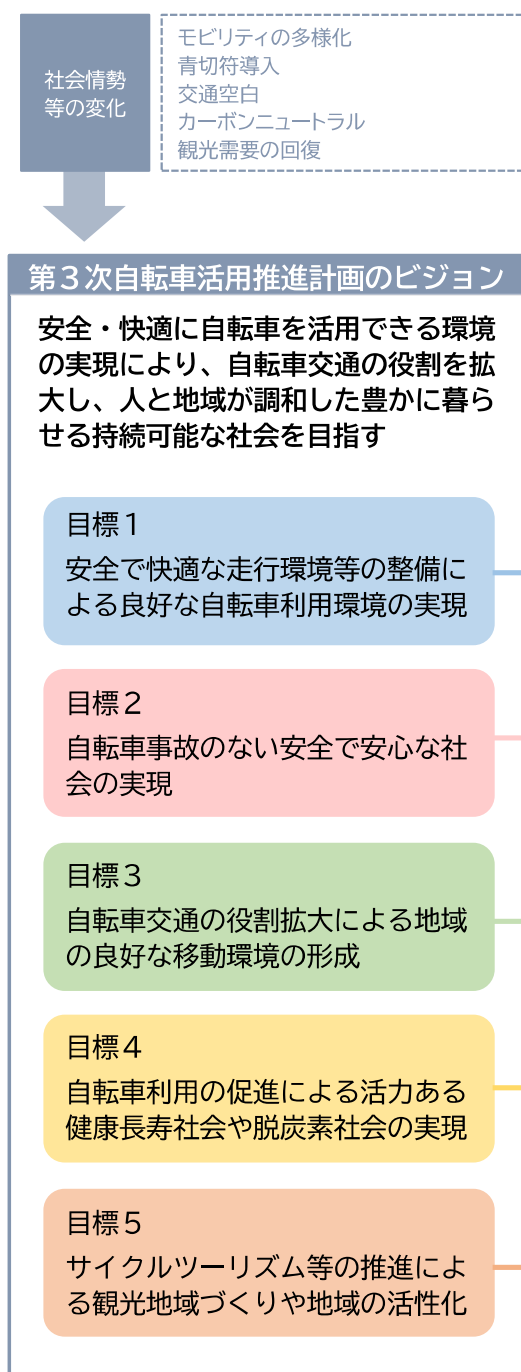
- 後期アクションプランの計画期間は、令和9年度から13年度までの5年間とします。

年度（令和）														
元年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度以降	
大田区基本構想						大田区基本構想（令和 6 年 3 月改定） ※令和 22 年頃まで								
新おおた重点プログラム						大田区基本計画（令和 7 年 3 月策定）								
大田区自転車等 総合基本計画	大田区自転車等総合計画 ※自転車等の駐車対策に関する総合計画、自転車活用推進計画の法廷計画として位置づけ													次期自転車 等総合計画 に移行
	前期アクションプラン						後期アクションプラン							
	大田区自転車ネットワーク整備実施計画						大田区自転車ネットワーク整備方針							
大田区自転車駐車場整備方針						大田区自転車駐車場整備方針								

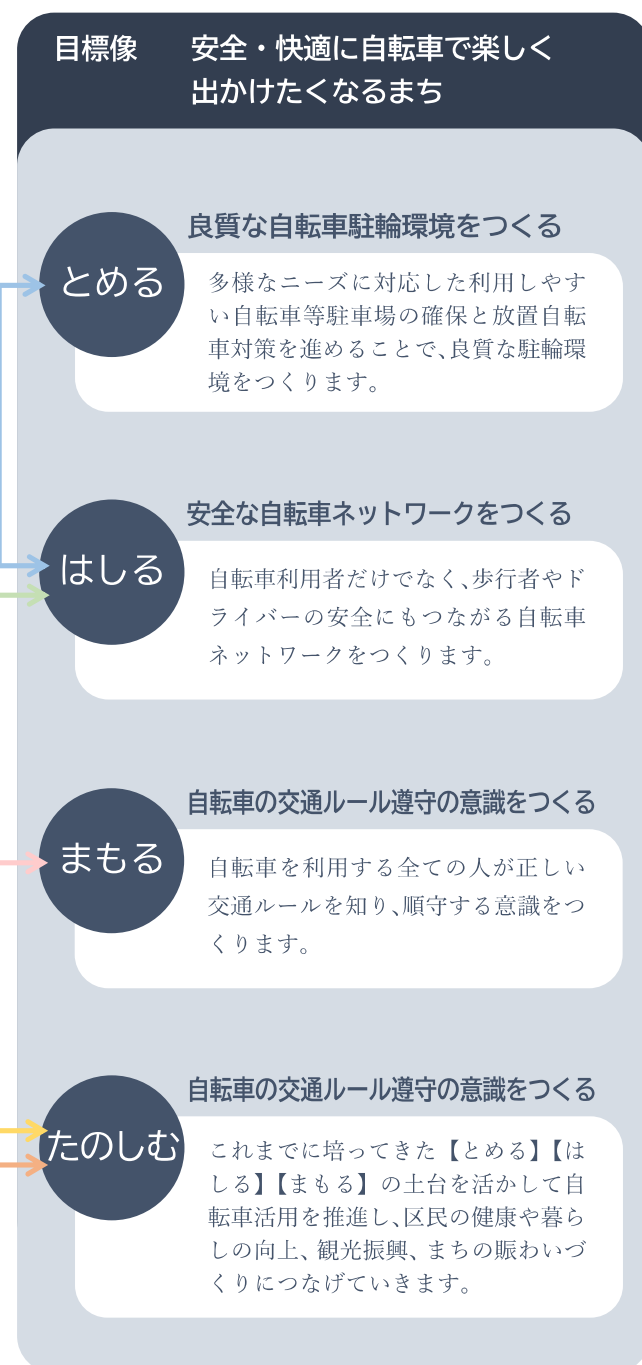
3. 国の第3次自転車活用推進計画への対応

- 後期アクションプランは、令和8年5月に国が策定した第3次自転車活用推進計画に則した内容としています。
- 第3次自転車活用推進計画では、「自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通による持続可能な社会の実現」がビジョンとして掲げられ、実現に向けて5つの目標が整理されました。これら5つの目標と大田区自転車等総合計画に位置付ける4つの基本方針の整合を図り、後期アクションプランに反映しています。

国の第3次自転車活用推進計画（概要）



大田区自転車等総合計画基本方針



Ⅱ 前期の取組と後期の方針

1. とめる 前期の取組と後期の方針

(1) 前期アクションプランの実績（令和 4～8 年度の取組）

- 前期アクションプランでは、蒲田駅、大森駅など駐輪課題の多い優先整備駅を中心に施設整備等を進めるとともに、自転車駐車場や放置自転車対策の受益者、原因者負担を重視した料金改定の検討等に努めてきました。
- これらの取組は、目標指標である放置自転車の減少の実現に寄与しています。

施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
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	・ 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備（R11 年度開業予定） ・ 優先整備対象駅（大森駅、蒲田駅）でのまちづくりと連動した整備調整 ・ 蒲田駅東口地下自転車駐車場での指定管理者制度の導入検討
	1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保	・ 鉄道事業者と連携した駐輪場の確保（平和島駅等での検討推進） ・ 補助金を活用した民営自転車等駐車場の整備支援
	1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保	・ 附置義務制度に関する条例改正（混合用途建物の台数緩和） ・ 現行基準に基づく適切な附置義務自転車駐車場の整備指導
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	・ 施設の現状に合わせた定期・一時利用の区分見直し ・ 区営自転車等駐車場の日曜・休日の自由利用の試行 ・ 大型自転車対応スペース、障がい者優先枠の確保 ・ 抽選申込 WEB 手続き、キャッシュレス決済等への対応
	2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化	・ 将来的な料金改定に向けた条例改正の検討（料金上限の見直し等） ・ 料金格差の設定による利用の分散化の実証実験（穴守稲荷等） ・ サービス水準に応じた料金設定に関する検討
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	・ 放置対策業務の基幹システムの新システムへの移行（R8 導入） ・ 新システムを活用した放置対策業務全般の DX 推進 ・ 放置対策業務と連動したコールセンター機能の導入 ・ 条例に基づく適正処分の実施
	3-2 放置自転車に対する指導の充実	・ 撤去手数料の見直しに関する条例改正（R7.7 施行） ・ 放置防止指導員の配置見直しに関する効果検証 ・ 放置自転車クリーンキャンペーン等の周知・啓発

■ 自転車等駐車場の整備・拡充・老朽化対策



蒲田駅周辺の収容台数の不足や、老朽施設の改修の代替施設の確保のため、清掃事務所跡地を活用した蒲田五丁目 44 番地自転車駐車場を整備しました。

■ 放置防止指導員の巡回業務

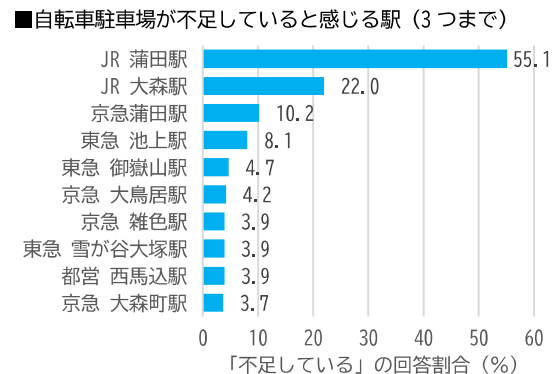


商店街や商業施設周辺など、放置自転車の発生しやすい地域に指導員を配置しています。効果的な人員配置等に向けた効果検証に取り組んでいます。

(2) 後期アクションプランの方向性

方向性① 既存施設を最大限活用した収容台数の確保

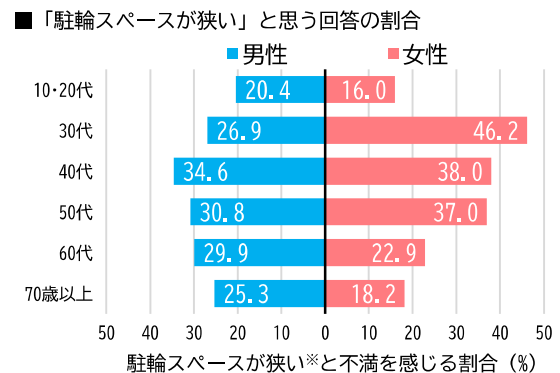
- 令和7年度の区民意識調査で自転車駐車が不足していると感じる駅を聞いたところ、「JR 蒲田駅」が約55%でした。
- 区では蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備による抜本的対策を進めていますが、その他の駅周辺での新規整備は困難な状況にあることから、既存施設の空間を有効活用しながら「不足」を感じない台数の確保を進めます。



※令和7年度区民意識調査より整理
※質問「どの駅で不足していると感じますか？」より

方向性② こども乗せ自転車等でも便利に使える機能の強化

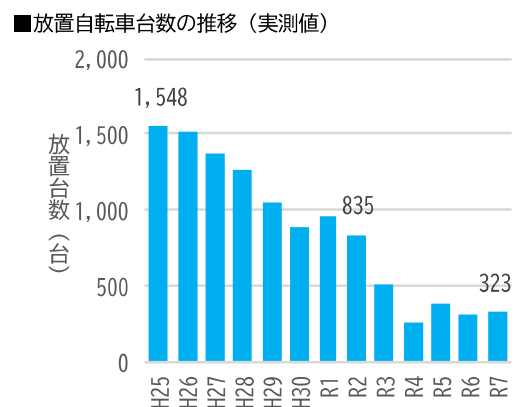
- 区民意識調査で「駐輪スペースが狭い」と不満を感じる割合を性別・年齢層別に見ると、とくに子育て世代の女性で不満を感じている状況です。
- こども乗せ自転車の利用が多いと考えられる層では、「駐輪スペースが狭い」との意見がみられることから、前期に進めてきた大型自転車への対応を継続し、利用環境の改善とた利便性の向上に取り組めます。



※令和7年度区民意識調査より整理
※質問「自転車の駐輪や放置自転車に関する困りごと」より

方向性③ 放置対策の効率化の推進

- 放置自転車台数は令和4年度以降で計画の目標（令和12年度500台以下）を達成し、区民意識調査における「駐輪や放置等に関する困りごと」の設問では、放置自転車の割合は比較的低めとなっています。
- 放置自転車台数は大幅に減少しましたが、今後も放置対策は継続する必要があり、DX推進による放置対策の効率化を進めます。



(3) 後期アクションプランでの方針

〔駐輪対策〕 大型自転車対応などニーズに応じた駐輪機能の拡充

- 子育て世帯に定着しつつあるこども乗せ大型自転車への対応が求められています。
- 電動アシスト自転車は一般的な軽快車に比べて駐輪時の占有面積が大きいほか、重量があるため上段ラックの利用が困難であるなどの課題があります。
- 多様化する自転車利用者の駐輪ニーズに対応するため、既存施設の収容台数の見直しや駐輪機器の改善を進めるとともに、大型自転車の普及などを踏まえ、駐輪施策の基本的な考え方についても検討を進めます。



自走式平置き型の駐輪区画は、利用者の判断で隣接車両との間隔を調整するため、駐輪ラックのある区画より幅が広くなる傾向があります。駐輪ラックの設置間隔が 35～40cm に対して、比較的密に入っている平置き施設では 50cm 間隔が多くなっています。

〔放置対策〕 前期の放置対策の DX 推進による業務効率化

- 令和 8 年度からの放置対策の基幹システムの更新とそれを活用した放置対策業務の DX 推進により、放置された場所や車両の特徴等がデータ化されるようになりました。
- これらのデータを活用し、コールセンター運営や、効率的な撤去業務の推進及び周知啓発等を展開します。

2. はしる 前期の取組と後期の方針

(1) 前期アクションプランの実績（令和4～8年度の取組）

- 前期アクションプランでは、区自転車ネットワークの対象区間のうち区道約170kmを概成するとともに、国や都の管理する道路について整備進捗を確認するなど、環境整備に取り組みました。
- 大田区コミュニティサイクル事業は、運営事業者と共に利便性の向上を推進してきました。

施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
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	・地域内ネットワークを支える区道約170kmの整備が概ね完了 ・広域的ネットワークを支える国道・都道の一部区間の整備 ・国道・都道の整備状況、整備予定等に関する調査の実施
	1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進	・自転車走行環境検討委員会の新設及び協議 ・自転車走行環境の整備効果の検証 (事前・事後交通量調査、アンケート調査、事故発生状況検証等)
	1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施	・「まもる」事業と連動した区メディアを活用した情報発信 ・自動車のドライバーに対する自転車車道通行の周知・啓発 (路上駐停車の抑制に向けた看板設置、保険会社を通じた情報発信等)
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	・大田区コミュニティサイクルを本格実施に移行 ※令和8年度、新規運営事業者と協定締結(計2社)
	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	・公共用地を活用したシェアサイクルポートの設置 ・川崎市内に「大田区コミュニティサイクル」のポート設置 (都内限定であった相互利用を川崎市内でも可能とするため)
	2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進	・区民スポーツまつりの会場アクセス・会場間移動手段としての活用推進 ・散走、イベントでの大田区コミュニティサイクルの活用

■矢羽根型路面表示による区道整備



大田区道では、矢羽根型路面表示（写真）による車道混在型での自転車ネットワークの整備を進めています。令和5年度の時点で当初計画していた約170kmの整備を完了しています。

■大田区コミュニティサイクル事業

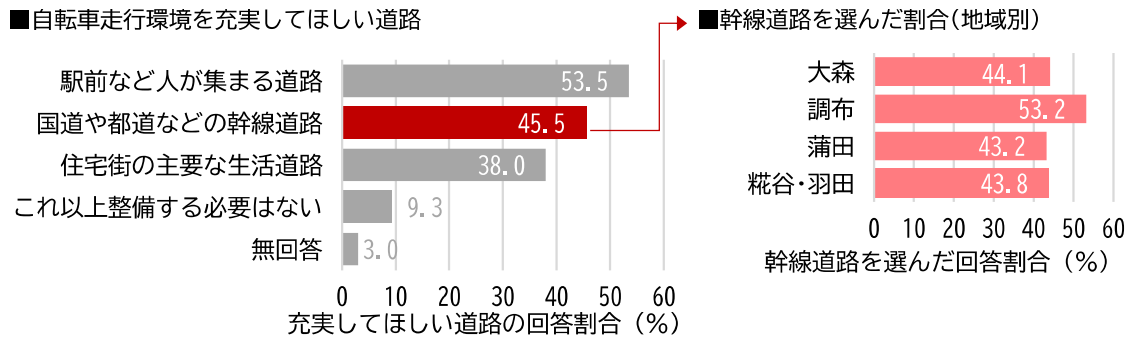


大田区のシェアサイクル事業「大田区コミュニティサイクル事業」は、令和8年度から㈱ドコモ・バイクシェア（写真左）に加え OpenStreet(株)（写真右）と運営協定締結しています。

(2) 後期アクションプランの方向性

方向性① 広域的ネットワーク形成に向けた整備促進

- 区の想定する自転車ネットワークのうち、現時点で地域内ネットワークである区道部は概ね整備が完了しています。一方、区民アンケートでは依然として駅前等での整備とともに、幹線道路の整備についても期待されています。

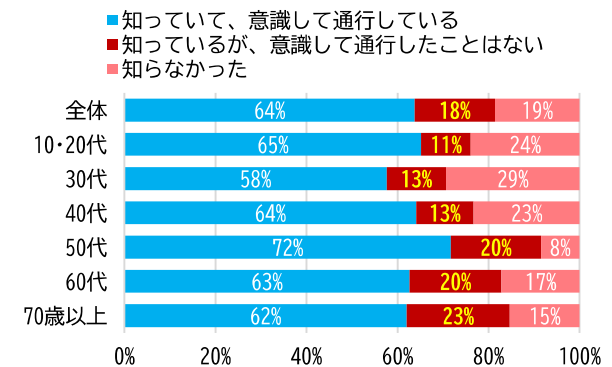


方向性② 走行環境を適切に通行してもらうための対策

- 自転車利用者の自転車ナビライン等の認知度は、全体で約8割ですが、その中で「意識して通行したことはない」との意見も一定数残っています。
- ナビマーク等を知っている人に整備箇所を適切に通行してもらえるように改善※を図ることが必要です。

※走行空間をふさぐ路上駐停車への対応や
経年劣化による機能低下への対策など

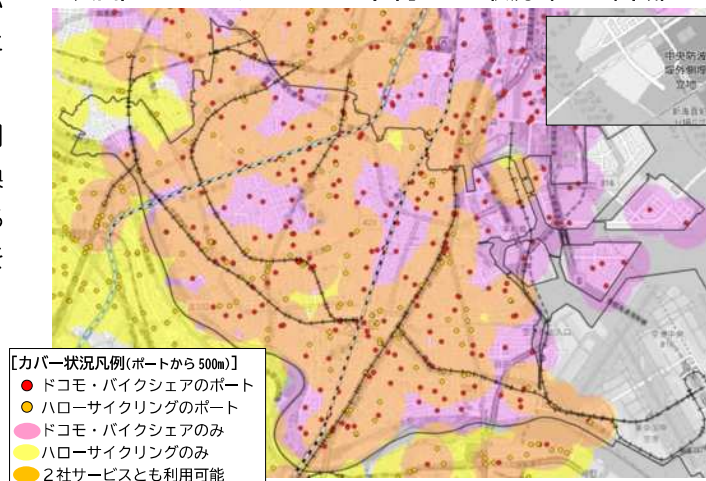
■自転車ナビマーク・ナビラインの認知度・遵守状況



方向性③ シェアサイクルの利便性向上

- 利用者の多い駅や羽田空港近辺のポートを増設し、公共交通と連携した利便性の向上を図っていきます。
- 複数事業者のシェアサイクルを利用できるポートや、他事業者への乗換拠点となるポートを設置するとともに、交通不便地域へのポート設置を推進し、更なる利用促進を図ります。

■大田区コミュニティサイクル区内カバー状況(500m圏域)

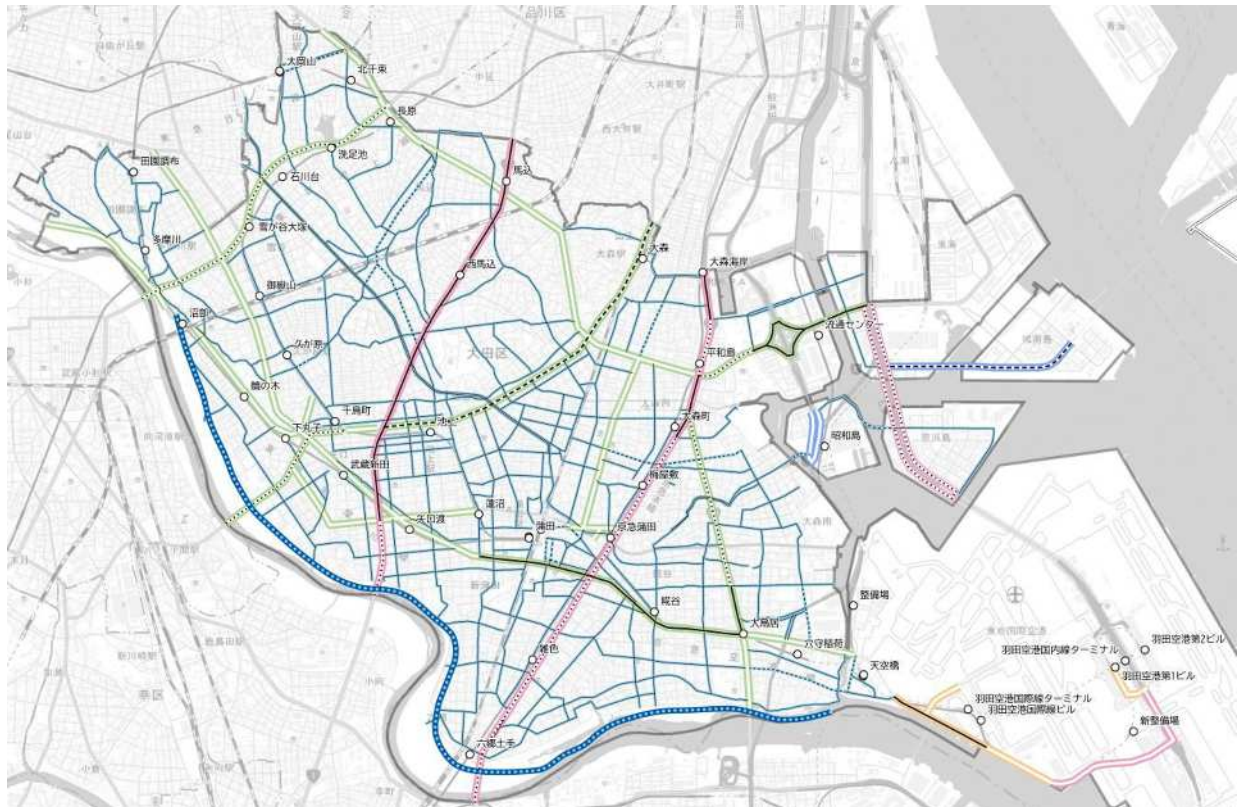


(3) 後期アクションプランの方針

[走行環境] 広域的ネットワークを含む大田区自転車ネットワークの整備推進

- 大田区自転車ネットワークのうち主に地域内ネットワークを構成する区道約 170km は概成した一方、広域的ネットワークである国道・都道の整備は一部に留まり、整備予定が無い区間も存在します。
- 国道・都道は各道路管理者の計画に準拠する一方で、区の自転車活用を支える基盤であることも考慮し、区道での代替経路の検討や各道路管理者との連携強化等、区の理想的な自転車ネットワークの完成に向けた取り組みを進めていきます。

■大田区自転車ネットワークの整備状況（令和 8 年 6 月時点）



■国道・都道の整備状況

令和7年9月 時点整備済	—— 整備済
令和13年時点 整備予定	----- 整備予定あり
	 整備予定あり（時期未定）
	—— 整備予定なし

■大田区自転車ネットワーク路線

—— 国道事務所所管道路
—— 都建設局所管道路
—— 空港事務所所管道路
—— 都港湾局所管道路
—— 区道

■多摩川河川敷道路

—— 多摩川河川敷道路

[シェアサイクル] 自由に移動できるシェアサイクル環境の整備

- 利用範囲の制限がなく「どこでも行ける」、目的地の「近くまで行ける」シェアサイクルを目指した環境の整備を推進します。
- 利用ニーズの多い駅や、羽田空港近辺のポートを増設し、公共交通機関に接続できるシェアサイクル環境の整備を行います。

3. まもる 前期の取組と後期の方針

(1) 前期アクションプランの実績（令和 4～8 年度の取組）

- 前期アクションプランでは、園児や小学生、高齢者などへの既存の交通安全教育を着実に実施するとともに、自転車メーカーや保険会社等の民間事業者と連携した取組にチャレンジするなど、新たな交通安全教育の仕組みを開拓してきました。
- この動きを、大田区での自転車安全教育のスタンダードとして定着させることで、安全意識の向上に努めていきます。

施策体系	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
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	・実施希望の高校でのスケアード・スト레이트教育の実施（新規） ・都主催企業向け TOKYO セミナーの区内開催の誘致、周知・啓発 ・自転車メーカー等と連携した子ども自転車乗り方教室の開催（教室の中で基本的な交通ルールの教育を実施） ・自転車メーカーと連携した子育て世帯向け子ども乗せ自転車体験会（体験会の中で、子どもとともに自転車を使うときの安全利用を周知） ・自転車関連イベントでの自転車交通ルールの周知
	1-2 既存の交通安全教育の継続	・保育園交通安全移動教室の継続開催 ・区立小学校での交通安全巡回指導の継続実施 ・区立中学校でのスケアード・スト레이트教育の実施 ・高齢者向け交通安全教室の継続実施 ・区立小学校・中学校での教育実施後の調査手法の更新（紙面→WEB）
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	・包括連携協定を結ぶ企業と連携した社会人向け周知ルートの開拓 ・大学での学生に向けた周知・啓発ポスターの掲出 ・鉄道駅等での周知・啓発ポスターの掲出 ・商店街の大型デジタルサイネージ等での動画配信 ・自転車メーカー等による自転車安全利用等に関する動画制作 ・児童館、子育て施設等での情報発信
	2-3 既存の周知・啓発事業の継続	・保育園・幼稚園から保護者への周知・啓発の継続 ・小学校から保護者への周知・啓発の継続 ・中学校から保護者への周知・啓発の継続 ・自転車乗り方教室等での体験型教育の実施

■親子で学ぶはじめての自転車教室



[概要]

自転車に乗ったことがない、上手に乗れないこどもを対象に、安全な乗り方を指導する教室を、令和 6 年度に初開催し、令和 7 年度、8 年度と開催回数や内容を充実しながら継続しています。

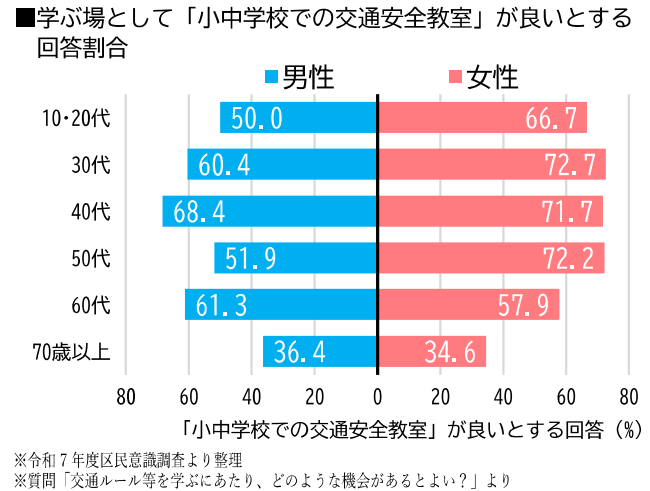
[特徴]

- ・自転車メーカー、地元自転車店等との連携事業として実施
- ・こどもとともに保護者に対する安全教育の場としても活用
- ・開催回数、参加事業者ともに年々拡充

(2) 後期アクションプランの方向性

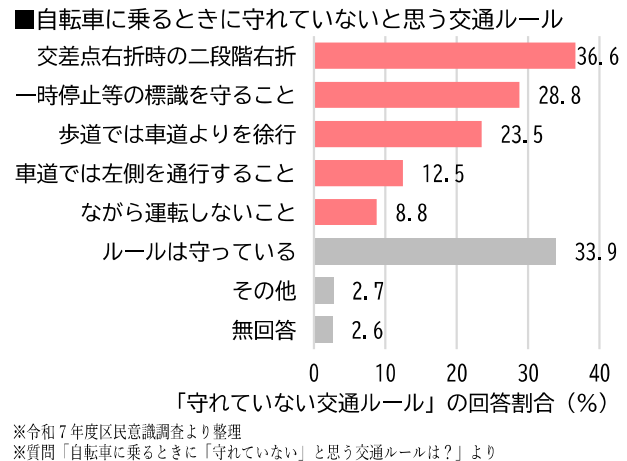
方向性① こどもへの教育強化による未来の安全意識の定着

- 学ぶ場として「小中学校での交通安全教室が良い」と回答した割合を性別・年齢層別にみると、特に幅広い世代の女性で7割前後となっています。
- こどもへの教育強化は、こどもを見守る大人への啓発にもつながることや、将来の自転車ルールを当たり前にする大人の育成にもつながることから、積極的に取り組んでいきます。



方向性② 自転車乗車時の交通ルールを当たり前にする意識の向上

- 区民意識調査の「守れていないと思う交通ルール」では、交差点の二段階右折や一時停止が挙げられています。
- 区では民間団体と連携しながら交通安全教育を展開しており、これらの課題等の情報を共有し、教育内容に反映していきます。



方向性③ 区内の自転車事故データの活用と発信

- 区では『大田区交通安全のあらまし』を毎年発行するとともに、毎月ホームページで『大田区内の交通事故発生状況』を更新し、区内の自転車事故に関する情報発信を行っています。
- これらを今後も継続するとともに、交通安全教育の場でのこれらデータの効果的な活用を検討していきます。

■区内自転車事故の「交通違反」の種類（上位5位）

第1当事者	全 611 件	第2当事者	全 447 件
ハンドル操作	250 件	違反なし	222 件
安全不確認	86 件	交差点安全進行	100 件
一時不停止	65 件	安全不確認	57 件
前方不注意	53 件	動静不注視	25 件
交差点安全進行	45 件	一時不停止	18 件
(他)	112 件	(他)	25 件

※区内での自転車事故のうち、過失割合の高い1当、低い2当別に集計。
第2当事者では違反なしが約5割。

(3) 後期アクションプランでの方針

[交通安全教育] ライフステージごとに訴求力のある教育機会の提供

- 前期アクションプランでは、従来安全教育が難しかったこどもの保護者や社会人等に対する交通安全教育の充実を進めてきました。
- 区ではこどもを中心とした交通安全教育の強化を図りながら、警察庁のガイドラインを踏まえたライフステージ毎の教育を強化していきます。

■自転車の交通安全教育ガイドライン（R7.12）におけるライフステージごとの教育内容

教育内容の基本的な考え方（一部抜粋）	
未就学児	・ 事故に遭わないために 周りをよく確認 することが大切であることを理解する。
小学生(1～3年生)	・ 安全不確認 による事故に遭わないための交通ルールの習得とその実践に重点を置く。 ・ 自転車の通行場所や通行方法 の基本を理解し 歩道は歩行者が優先 であることを意識付け。
小学生(4～6年生)	・ 道路に潜む危険 を正しく理解できるようになる教育に重点を置く。
中学生	・ 車道通行 や事故要因として急増する 携帯電話使用等の禁止 に関する事項に重点を置く。 ・ 自分が事故に遭わないことに加え、 他者に配慮した安全な運転の実践 に重点を置く。
高校生	・ 自らの死傷や対歩行者事故に直結 するような違反に関する交通ルールに重点を置く。 ・ 危険運転で生じ得る結果を理解し行動変容につなげ、 社会的責任の理解 に重点を置く。
成人	・ 飲酒運転等の悪質な違反行為 について、 民事・刑事・社会的責任 と関連付けて教育する。 ・ 自らが模範となり こどもに対する交通安全教育を行うことの重要性 の理解を促す。 ・ 在留外国人に対し、一般成人と同様の交通ルールを教育する。
高齢者	・ 歩道通行のルール を中心に、これまで習得した交通ルールを確認する。 ・ 加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解する。 ・ ヘルメットを着用 するなど、 自分を守るための教育 にも重点を置く。

4. たのしむ 前期の取組と後期の方針

(1) 前期アクションプランの実績（令和4～8年度の取組）

- 前期アクションプランでは、都内初となる自治体(大田区)主催の散走事業の実施や、OTA サイクルフェスタを共催したほか、区外においても多様なイベントに出展し、自転車活用のPRを進めてきました。
- 大田区コミュニティサイクルは本格実施に移行後、2社目となる運営事業者と協定を締結し、2社のシェアサイクルが利用可能なポートを設置しました。

施策体	前期 AP の事業	前期アクションプランの主な取組
たのしむ1 自転車を活用するためのきつかけづくり	1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進	・区報やホームページを活用した自転車活用のPR ・商業施設と連携した啓発イベントの開催 ・区役所本庁舎等での自転車活用パネルの展示
	1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進	・はねびょん健康ポイントアプリとの連動（当該アプリはサービス終了） ・スポーツイベントへのブース出展・体験型企画実施 ・都が共催する自転車イベントでのおおた散走の啓発
	1-3 自転車を活用した【観光】の推進	・区主催の散走事業の実施 ・民間団体による散走イベント等の後援 ・区メディアを通じた散走イベントの情報発信
たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援	2-1 【暮らし】での自転車活用支援	・区報一面への自転車活用記事の掲載 ・自転車月間ポスターの区施設への掲出 ・セミナー等での自転車活用の講演実施
	2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援	・公民連携を活用した自転車の健康効果に関するチラシ配布 ・健康経営事業所への自転車の健康効果に関するチラシ配布
	2-3 【観光】での自転車活用支援	・シティプロモーションサイトとの連動 ・観光情報センターでのコミュニティサイクル1日券販売 ・散走マップの作成（4エリア）
たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり	3-1 サイクリング環境の向上	・多摩川河川敷譲り合いルール関係者協議の実施 ・たまりバー交通安全啓発運動の実施
	3-2 サイクリストの受入環境の充実	・おおた自転車休憩所の設置 ・（仮称）羽田空港公園のサイクリング拠点の検討（事業者調整）
	3-2 シェアサイクルの推進	・交通不便地域、需要の多い地域へのサイクルポートの設置推進 ・区有地等へのサイクルポートの設置推進（本格導入後も継続して実施）

■大田区主催「おおた散走」の実施



区の魅力を自転車で再発見する「おおた散走」を、都内初の自治体主催の散走として実施しました。

令和7年度に実施した途中のお店で購入したパンをみんなで食べて楽しむピクニック散走（写真左）や、区制80周年の令和8年度は、大田区長と共に散走を楽しむ記念事業（写真右）など、多彩なテーマで散走を実施しました。

(2) 後期アクションプランの方向性

方向性① 散走やサイクリングを楽しめる自転車活用環境の整備

- 大田区ならではのサイクリングルートである「羽田空港や平和島などの臨海部を楽しめるルート」と、「多摩川の景色を眺めながら走れるルート」は、サイクリング拠点の設置を予定している(仮称)羽田空港公園から区内や隣接自治体に繋がるルートとなっています。
- 後期アクションプランでは、両ルートをさらに活かすため、(仮称)羽田空港公園のサイクリング拠点の整備と、自転車で気軽に立寄れる施設「おおた自転車休憩所」の設置を推進し、それらを活用、発展させていきます。
- 大田区コミュニティサイクルは、自転車を活用した区内の回遊を向上させる事業として、引き続きポートの設置を推進し、利便性の向上及び利用の促進を図っていきます。

■(仮称)羽田空港公園のサイクリング拠点



方向性② 大田区にあるいろいろな魅力を楽しむ「おおた散走」の定着

- 前期アクションプランでは「おおた散走（大田区の魅力を楽しむ散走）」の取組を通じて、実施体制づくり、情報発信ツールの作成などを行ってきました。
- 後期アクションプランでは、散走の楽しみ方を伝える人材の発掘や、様々なイベントと連携して情報発信を行い、自転車を楽しむライフスタイルのきっかけとなる「おおた散走」の定着を目指します。

■おおた散走オリジナルマーク



方向性③ 自転車活用推進に関する発信力の強化

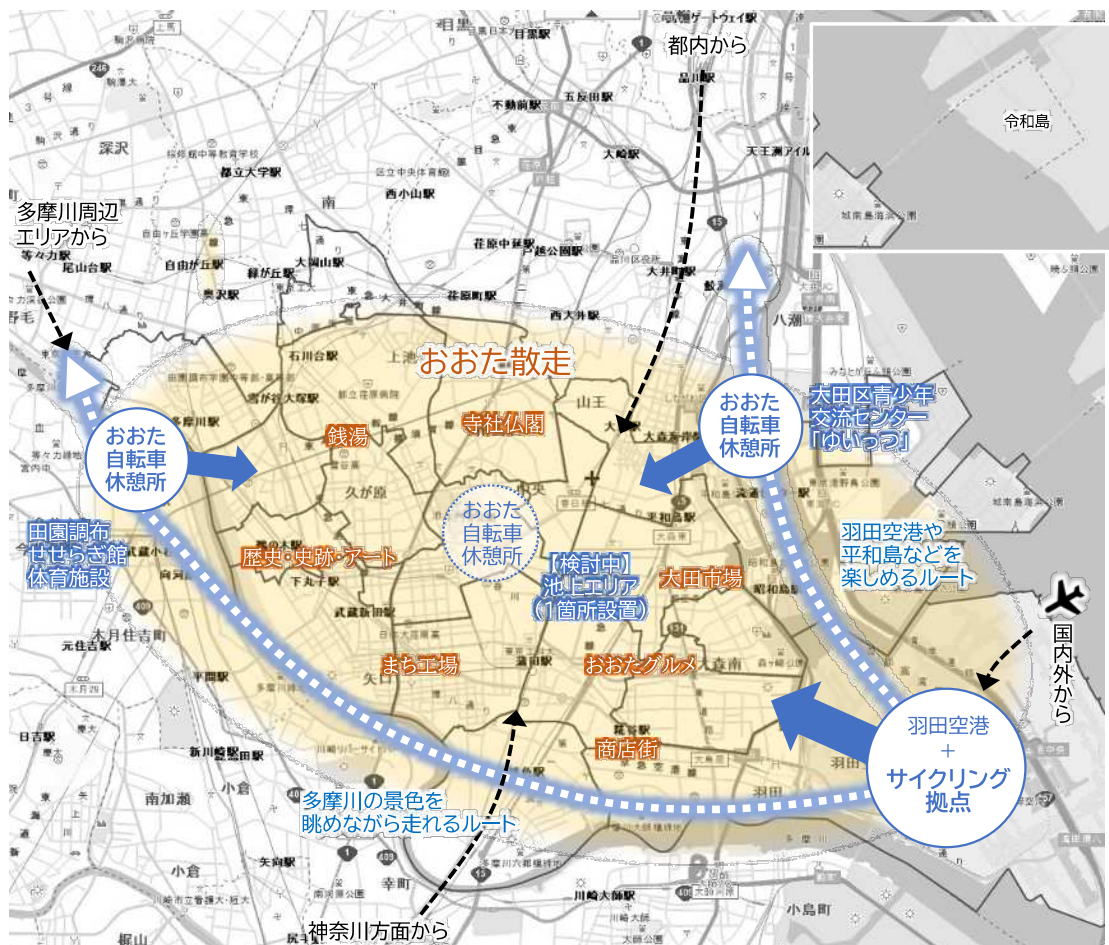
- イベントへの出展や、自転車活用に関する講演など、対面での周知と共に、ホームページや様々なデジタル媒体での広報を活用し、大田区の自転車の活用を広く周知します。
- 国・都・他自治体との連携や関係団体との協力、公民連携協定の活用等により、自転車活用に関する情報発信を強化していきます。

(3) 後期アクションプランでの方針

【活用推進】 サイクリング環境の整備・活用と、おおた散走による自転車活用推進

- 大田区には、多摩川や海岸沿いのサイクリングに適したルートがあり、サイクリングを楽しむための環境整備として、サイクリング拠点やおおた自転車休憩所の設置を進めています。
- 後期アクションプランではサイクリング拠点やおおた自転車休憩所の周知を図るとともに、イベント等で施設を積極的に活用していきます。
- 区民や国内外の来訪者が、大田区の魅力スポットを自転車で散歩する「おおた散走」を気軽に楽しめるように、散走マップの活用や、散走の楽しみ方を伝える人材の育成を推進します。

■後期アクションプランの方針のイメージマップ

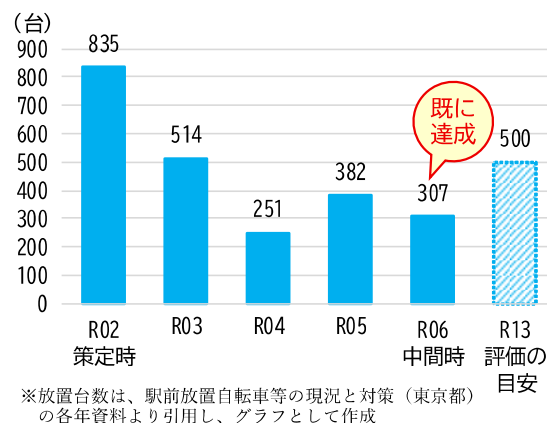


5. 大田区自転車等総合計画の主な指標の前期達成状況

- 大田区自転車等総合計画に位置付けた 10 指標については、計画策定当初の令和 2 年度の現状値と、令和 13 年度の目標値を設定しており、前期アクションプランの中で目標の達成を想定した取組を推進してきました。以下に、中間年での達成状況について整理します。

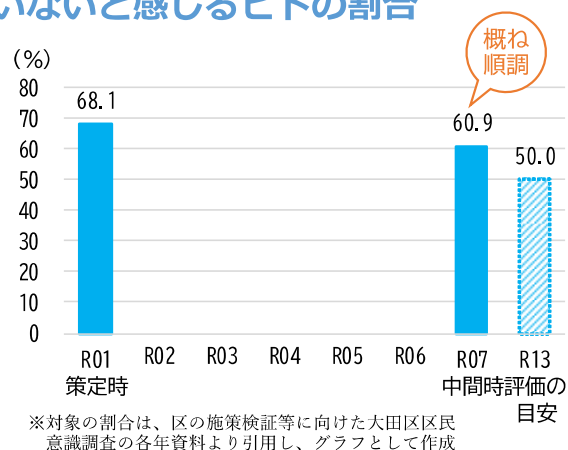
(1) 放置自転車台数

- 放置自転車台数は、自転車駐車場の整備や放置対策の徹底とともに、コロナ禍での外出規制などの影響により自転車需要が減少したことを受けて、既に計画目標の 500 台を大きく下回る状態で概ね 300 台前後で安定しています。
- 理想的な放置自転車台数ゼロに向けて、常に前年に対する減少を目標に取り組むことが必要です。



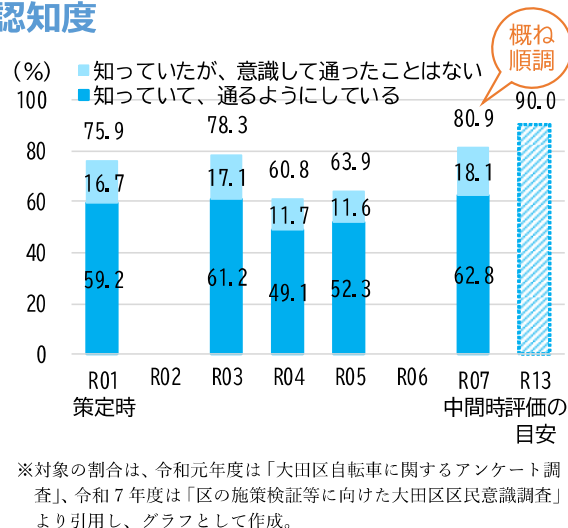
(2) 駅周辺の自転車等駐車場が足りていないと感じるヒトの割合

- 周辺の自転車駐車場が足りていないと感じる人の割合は、計画当初の令和元年度の 68.1% から 60.9% へ低下しており、改善がみられる。
- 区では関係事業者との連携や既存施設の有効活用を通じ、利便性と快適性の向上を図ります。



(3) 自転車ナビマーク・ナビラインの認知度

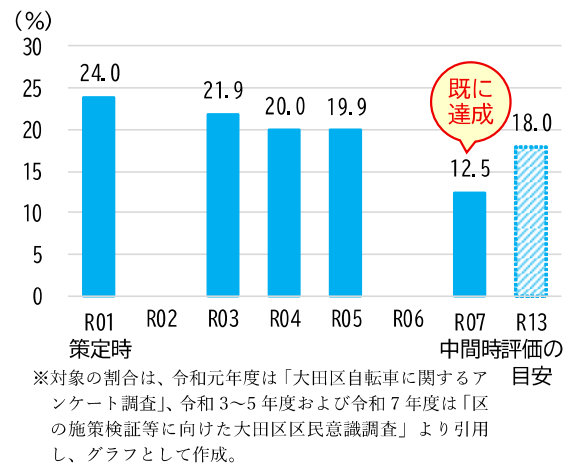
- 自転車ナビマーク・ナビラインを「知っていて、意識して通行している」及び「知っているが、意識して通行したことはない」を合わせた認知度では、令和元年度の 75.9% から令和 7 年度には 80.9% に増加しており、令和 13 年度目標 90% に対しては概ね順調に推移しています。
- 自転車乗車時のマナーやルールの周知・啓発を通じて認知度を高めていきます。



(4) 車道左側通行を遵守していない人の割合

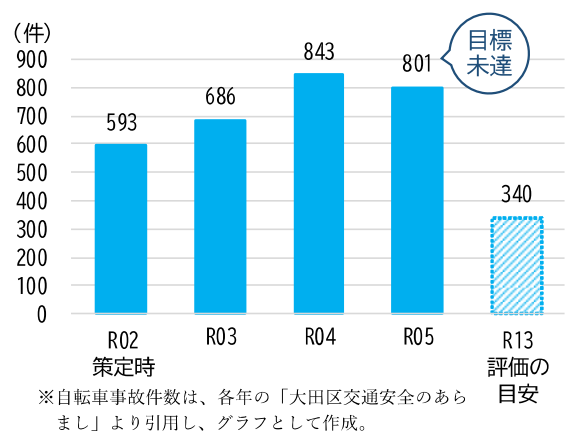
- 守ることができていないルールとして「車道では左側を通行すること」に回答した割合は、計画策定当時の令和元年の 24.0%から令和 7 年度は 12.5%と大きく減少し、既に目標の 18.0%を達成しています。
- 青切符導入に合わせた交通ルール等の周知・啓発を行い、令和 13 年度の目標として遵守していない割合ゼロを目指します。

出典：大田区交通安全のあらまし



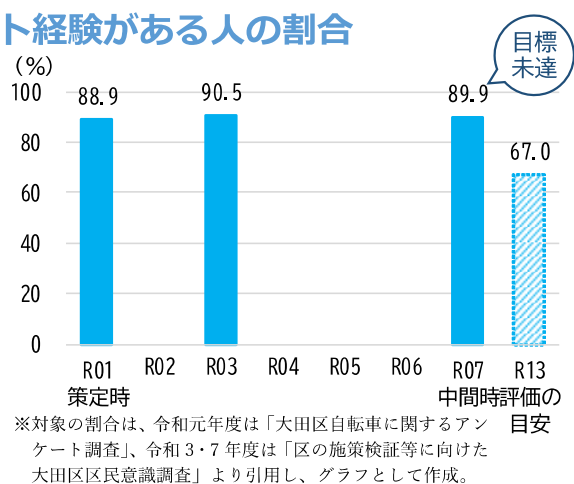
(5) 自転車事故件数

- 自転車事故件数は、令和 2 年の 593 台から令和 6 年の 801 台へと大きく増加しており、自転車の単独事故件数の増加がみられます。
- 走行空間整備、交通安全教育など「はしる」「まもる」の取組を通じて削減する必要があります。



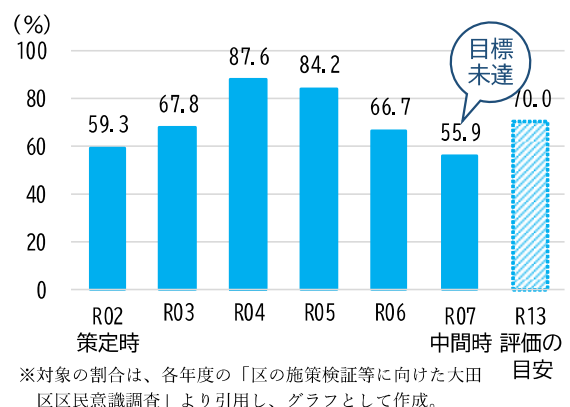
(6) 他の自転車から受けるヒヤリハット経験がある人の割合

- 他の自転車からのヒヤリハット経験がある人の割合は、令和元年 88.9%から令和 7 年 89.9%と増加しています。
- 交通ルール等の周知・啓発や警察と連携した取組を通じて削減していく必要があります。



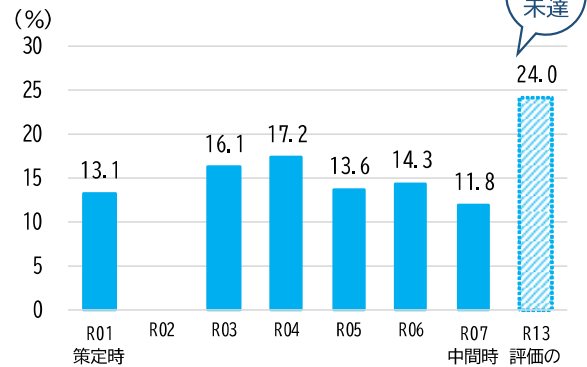
(7) 自転車利用者の割合

- 自転車を「よく使う」「たまに使う」の合計の割合では、令和 2 年 59.3%に対して令和 7 年 55.9%と減少しています。
- ヘルメットの着用努力義務化や交通反則通告制度（青切符）の導入などの影響による減少考えられます。脱炭素社会の実現や健康増進に役立つ自転車の活用推進に向け、引き続きの普及啓発に取り組んでいきます。



(8) 余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合

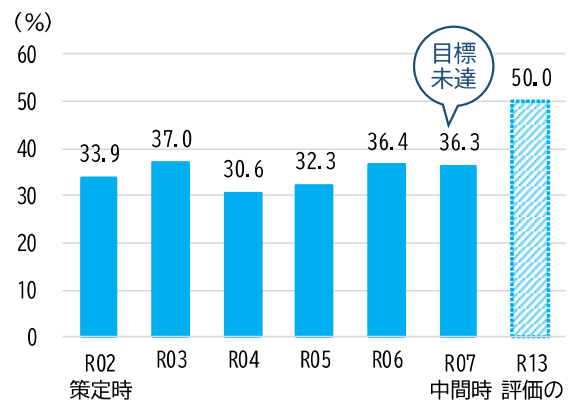
- 余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合は、令和元年の13.1%に対して令和7年は11.8%とほぼ横ばいで推移しています。
- 散走マップ等の活用や「おおた散走」の促進を図り、余暇時間で自転車を楽しめるきっかけを提供するとともに、シェアサイクルと組み合わせたまち巡りの楽しみ方等の発信を検討をします。



※対象の割合は、令和元年度は「大田区自転車に関するアンケート調査」、令和3～7年度は「区の施策検証等に向けた大田区民意識調査」より引用し、グラフとして作成。

(9) シェアサイクルの認知度

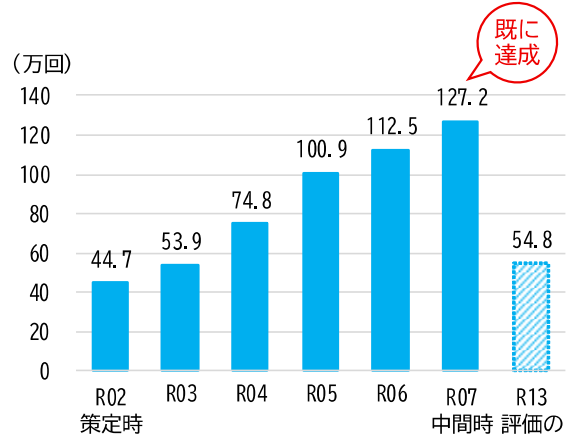
- 大田区コミュニティサイクルとして、区でシェアサイクル事業を展開していることの認知度は、令和2年の33.9%に対して、令和7年は36.3%と微増に留まっています。
- 大田区コミュニティサイクルの運営事業は令和8年度から2社となり、区のシェアサイクル利用環境が向上しました。今後は更なる周知啓発と活用推進に取り組んでいきます



※対象の割合は、各年度の「区の施策検証等に向けた大田区民意識調査」より引用し、グラフとして作成。

(10) シェアサイクルの年間利用回数

- シェアサイクルの年間利用回数は、令和2年度の44.7万回、計画目標の令和13年度54.8万回を大幅に超える約112.5万回に達しています。
- 令和6年度の実績は、協定締結1社の実績であり、令和8年度に2社と協定を締結したことに伴い、更に利用回数は増加します。
- 後期アクションプランにおいては、新たな指標の検討が必要です。



※利用回数は、(株)ドコモ・バイクシェア社提供の資料より引用し、グラフとして作成。

後期アクションプラン以降のシェアサイクルの目標設定の見直しについて

- 前期計画の目標であった「シェアサイクルの年間利用回数」は当初の目標値を大幅に超え、「実証実験」から「本格導入」の段階に移行し、新たな交通手段としての定着は概ね達成されました。
- 令和8年度からは、新たに複数事業者との協定に基づく事業に移行するため、評価指標及び目標値を見直す必要があります。
- 年間利用回数は、後期アクションプラン策定時点では、新たな事業者の年間利用回数等の実績が不明であることから、当面の目標として【シェアサイクル事業者2社の年間利用回数合計が対前年比で増加すること】と設定します。

6. 後期アクションプランでの主な指標

- 大田区自転車等総合計画に位置付けた 10 指標のうち、前期時点で既に目標を達成している指標（①及び④）や、目標の達成に加えて設定当初から環境が大きく変化し指標自体の見直しが必要な指標（⑩）を更新し、以下の 10 指標を後期アクションプラン以降の目標値とします。

項目		計画策定時	7 年度	評価の目安となる数値 13 年度
★目標の再設定		835	323	250
①放置自転車台数	台	(令和 2 年度)	(既に目標達成)	(再設定)
	(前回比)	—	+16	—
②駅周辺の自転車等駐車場が足りていないと感じる人の割合	%	68.1	60.9	50.0
	(前回比)	(令和元年度)	(順調に推移)	(継続)
	(前回比)	—	-7	—
③自転車ナビマーク・ナビラインの認知度	%	75.9	80.9	90.0
	(前回比)	(令和元年度)	(順調に推移)	(継続)
	(前回比)	—	+17	—
★目標の再設定		24.0	12.5	0.0
④車道左側通行を遵守していない人の割合	%	(令和元年度)	(既に目標達成)	(目標再設定)
	(前回比)	—	-7	—
⑤自転車事故件数	件	593	860	340
	(前回比)	(令和 2 年度)	(達成困難)	(継続)
	(前回比)	—	+59.0	—
⑥他の自転車から受けるヒヤリハット経験がある人の割合	%	88.9	89.9	67.0
	(前回比)	(令和元年度)	(達成困難)	(継続)
	(前回比)	—	+1.0	—
⑦自転車利用者の割合	%	59.3	55.9	70.0
	(前回比)	(令和 2 年度)	(達成困難)	(継続)
	(前回比)	—	-10.8	—
⑧余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合	%	13.1	11.8	24.0
	(前回比)	(令和元年度)	(達成困難)	(継続)
	(前回比)	—	-2.5	—
⑨シェアサイクルの認知度	%	33.9	36.3	50.0
	(前回比)	(令和 2 年度)	(達成困難)	(継続)
	(前回比)	—	-0.1	—
★目標の再設定		—	※2 社体制は令和 8 年度より	対前年で増加
⑩シェアサイクルの年間利用回数（協定締結 2 社合計）	回	—	—	(目標値新設)
	(前回比)	—	—	—

出典 ①駅前放置自転車等の現況と対策 ※各年 10 月の晴天の平日のうち任意の 1 日に調査した台数

②区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

③【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査、【令和 7 年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
※「知っていて、通るようにしている」「知っていた が、意識して通ったことはない」の合計

④【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査、【令和 7 年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

⑤大田区交通安全のあらまし ※各年 1 月～12 月の件数

⑥【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査、【令和 7 年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
※「よくある」「ときどきある」の合計

⑦区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よく使う」「たまに使う」の合計

⑧【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査、【令和 7 年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査

⑨区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「知っていて利用したことがある」「知っているが利用したことはない」の合計

⑩シェアサイクルの年間利用回数：大田区コミュニティサイクル事業の運営に関する協定を締結するシェアサイクル事業者
2 社から提供される情報に基づき集計

Ⅱ 個別事業の展開



1. 個別事業一覧

大田区自転車等総合計画の施策体系		前期アクションプランの個別事業
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
	とめる2 適切な駐輪サービスの提供	1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保
	とめる3 放置自転車の防止対策	1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保
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	2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上
	はしる2 シェアサイクルの運用	2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化
		3-1 放置自転車対策業務の効率化
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	3-2 放置自転車に対する指導の充実
	まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進	1-1 自転車走行環境整備の早期実現
		1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進
基本方針4 【たのしむ】 自転車を 活用して 楽しい毎日 をつくる	たのしむ1 自転車を活用するための きっかけづくり	1-3 自転車走行環境に関する周知・啓発の実施
	たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援	2-1 シェアサイクルの在り方の整理
	たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の 自転車活用を支える環境づくり	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
		2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進
		1-1 新たな交通安全教育機会の創出
		1-2 既存の交通安全教育の継続
		2-1 特定の年齢層に合わせた周知・啓発
		2-2 全年齢層を対象としたテーマに合わせた周知・啓発
		1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進
		1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進
		1-3 自転車を活用した【観光】の推進
		2-1 【暮らし】での自転車活用支援
		2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援
		2-3 【観光】での自転車活用支援
		3-1 サイクリング環境の向上
		3-2 サイクリストの受入環境の充実
		3-3 シェアサイクルの推進

1-1-1	区営自転車等駐車場の整備（P26）
1-1-2	指定管理者制度等の導入（P26）
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（P26）
1-2-2	民間事業者による自転車等駐車場確保の支援（P26）
1-3-1	附置義務制度の運用・見直し（P26）
2-1-1	区営自転車等駐車場の利用形態の見直し（P28）
2-1-2	多様化した駐輪ニーズへの対応（P28）
2-2-1	サービス水準に応じた区営自転車等駐車場使用料の見直し（P28）
3-1-1	放置対策業務のDX推進による業務効率化の推進（P29）
3-1-2	撤去自転車の活用方法の見直し（P29）
3-2-1	放置自転車の抑制に向けた継続的な指導の実施（P29）
3-2-2	自転車等放置禁止区域の効果的な設定（P29）
1-1-1	自転車ネットワーク整備方針に基づく自転車走行環境整備の推進（P30）
1-2-1	自転車走行環境整備による効果検証（P30）
1-2-2	次期自転車ネットワーク整備方針の方針検討（P30）
1-3-1	自転車利用者への通行方法の周知・啓発の実施（P30）
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（P30）
2-1-1	シェアサイクルの利便性向上の検討（P31）
2-2-1	民間シェアサイクル事業者と連携した広域的なシェアサイクル利用の促進（P31）
2-3-1	サイクルポートの設置推進（P31）
1-1-1	高校・大学と連携した交通安全教育機会の提供（P32）
1-1-2	企業と連携した交通安全教育機会の提供（P32）
1-1-3	こどもと保護者への交通安全教育機会の提供（P32）
1-1-4	イベントでの交通安全教育機会の提供（P32）
1-2-1	保育園での交通安全教育の実施（P33）
1-2-2	小学校での交通安全教育の実施（P32）
1-2-3	中学校での交通安全教育の実施（P32）
1-2-4	高齢者向け交通安全教育の実施（P32）
2-1-1	こどもへの周知・啓発（P33）
2-1-2	子育て世帯に対する周知・啓発（P33）
2-1-3	高齢者とその家族に対する周知・啓発（P33）
2-2-1	自転車の交通ルール遵守意識の向上（P33）
2-2-2	ヘルメット着用、自転車保険加入義務等に関する周知・啓発（P33）
2-2-3	SNS、動画配信などの区メディアを活用した情報発信の充実（P33）
1-1-1	大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進（P36）
1-1-2	区民の環境意識の向上（P36）
1-2-1	健康に役立つ自転車活用情報の発信（P36）
1-2-2	スポーツ・健康イベントと連携した自転車活用の推進（P36）
1-3-1	散走イベントの実施（P36）
1-3-2	散走を楽しむための仕組みづくり（P36）
2-1-1	日常での自転車活用に関する周知・啓発の実施（P37）
2-2-1	企業での自転車活用の支援（P37）
2-3-1	余暇時間を楽しめる自転車観光の促進（P37）
3-1-1	サイクリング環境に関する案内情報の提供（P38）
3-2-1	サイクリング環境の整備と活用（P38）
3-3-1	シェアサイクルの活用推進（P38）

参考 個別事業ページの見方

※施策番号の見方（左から）

- ①基本方針（とめる、はしる、まもる、たのしむ）
- ②施策（とめる1、とめる2…）
- ③個別事業の枠組み（とめる2-1、1-2、1-3…）
- ④個別事業（とめる1-1-1、1-1-2…）

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

- 将来需要予測に基づき、区営自転車等駐車場の整備を進めるとともに、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を含めた区営自転車駐車場全体の管理運営のあり方について検討し、指定管理者制度等の導入に向けた取組を進めていきます。
- 電動アシスト付自転車等の普及に伴い、大型自転車の駐輪需要が増えていることを踏まえ、区営自転車駐車場の収容台数の見直しや料金改定、民間附置義務自転車駐車場の台数設定の考え方等を含めて、見直しを進めていきます。
- 区営自転車駐車場の整備は、「大田区自転車等駐車場整備方針」に基づき、各駅周辺の駐輪特性や再開発等の計画も考慮しながら、柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進			
1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	利用状況の変化、用地取得、土地開発の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車場の適正な整備を図ります。また、大型自転車の普及に伴い、既存施設で収容できる台数の減少等も顕著なことを踏まえながら、適切な収容台数の確保に努めます。	都市基盤管理課 建設工事課 鉄道・都市づくり課	—
1-1-2 指定管理者制度等の導入	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向けて、蒲田駅東口地下自転車駐車場の管理運営の指定管理者制度等の導入を進めるとともに、将来的な対象施設の拡大について継続して検討を進めます。	都市基盤管理課	—
とめる1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保			
1-2-1 鉄道事業者と連携した自転車等駐車場の整備・運営の促進	鉄道事業者と連携し、鉄道駅周辺における自転車等駐車場の整備促進を図ります。	都市基盤管理課	鉄道事業者
1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援	民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経費の一部補助する大田区民営自転車等駐車場育成補助金制度を継続するとともに、実態に即した制度の見直しを行います。	都市基盤管理課	民間自転車等駐車場運営事業者
とめる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	附置義務制度に基づき、一定の面積規模を超える小売店舗、飲食店等の新設・増築に際し、自転車駐車場の設置を義務付けるとともに、実態に即した見直しを行います。	都市基盤管理課	開発事業者

■事業内容

個別事業の具体的な取組内容を記載しています。

■所管課

個別事業を中心となって推進又は連携する部署名を記載しています。

■主な関係機関

個別事業の推進にあたり関係する主な機関名を記載しています。

2.「自転車利用環境」の取組み

- 全ての人にとって住みよいまちづくりに向けて、自転車駐輪環境の向上、自転車走行環境の整備、交通ルール・マナーの啓発など、【とめる】【はしる】【まもる】の取組みを継続・発展させていきます。
- 日々の暮らしや健康づくり、観光等の場面で自転車活用を推進していくための土台として、自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と適正な利用の促進を図っていきます。

とめる

良質な自転車駐輪環境をつくる

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



とめる 1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

自転車等駐車場の利用状況等に応じ、指定管理者制度等の導入検討を含め効率的・効果的な整備を進めるとともに、鉄道事業者・民間事業者への整備支援などにより駐輪需要に対応していきます。

とめる 2 適切な駐輪サービスの提供

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

とめる 3 放置自転車の防止対策

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

はしる

安全な自転車ネットワークをつくる

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



はしる 1 自転車走行環境整備のさらなる展開

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

はしる 2 シェアサイクルの運用

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

まもる

自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

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



まもる 1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

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

まもる 2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

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

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

- 将来需要予測に基づき、区営自転車等駐車場の整備を進めるとともに、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を含めた区営自転車駐車場全体の管理運営のあり方について検討し、指定管理者制度等の導入に向けた取組を進めていきます。
- 電動アシスト付自転車等の普及に伴い、大型自転車の駐輪需要が増えていることを踏まえ、区営自転車駐車場の収容台数の見直しや料金改定、民間附置義務自転車駐車場の台数設定の考え方等を含めて、見直しを進めていきます。
- 区営自転車駐車場の整備は、「大田区自転車等駐車場整備方針」に基づき、各駅周辺の駐輪特性や再開発等の計画も考慮しながら、柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。

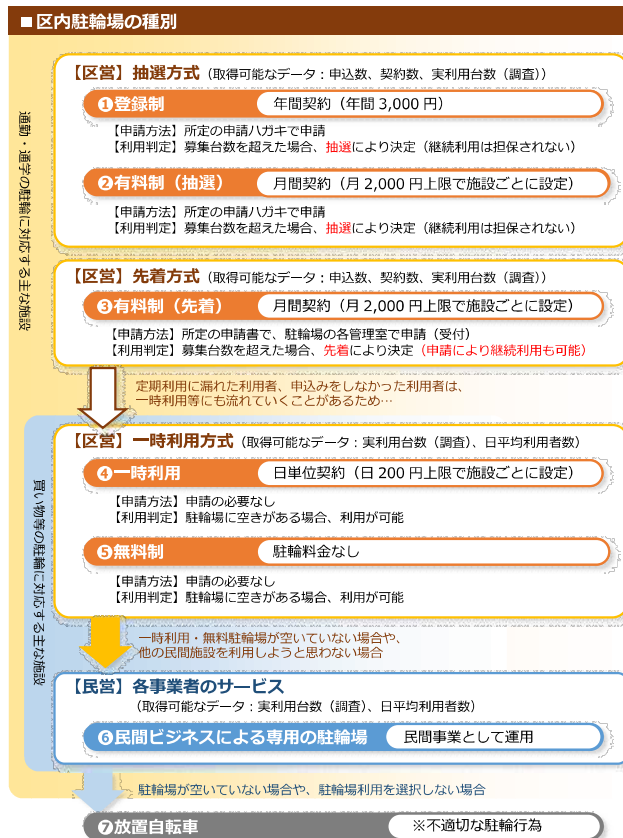
事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる 1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進			
1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	利用状況の変化、用地取得、土地開発の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車場の適正な整備を図ります。また、大型自転車の普及に伴い、既存施設で収容できる台数の減少等も顕著なことを踏まえながら、適切な収容台数の確保に努めます。	都市基盤管理課 建設工事課 鉄道・都市づくり課	—
1-1-2 指定管理者制度等の導入	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向けて、蒲田駅東口地下自転車駐車場の管理運営の指定管理者制度等の導入を進めるとともに、将来的な対象施設の拡大について継続して検討を進めます。	都市基盤管理課	—
とめる 1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保			
1-2-1 鉄道事業者と連携した自転車等駐車場の整備・運営の促進	鉄道事業者と連携し、鉄道駅周辺における自転車等駐車場の整備促進を図ります。	都市基盤管理課	鉄道事業者
1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援	民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経費の一部補助する大田区民営自転車等駐車場育成補助金制度を継続するとともに、実態に即した制度の見直しを行います。	都市基盤管理課	民間自転車等駐車場運営事業者
とめる 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	附置義務制度に基づき、一定の面積規模を超える小売店舗、飲食店等の新設・増築に際し、自転車駐車場の設置を義務付けるとともに、実態に即した制度の見直しを行います。	都市基盤管理課	開発事業者

■自転車等駐車場の将来需要予測の概要

- 自転車等駐車場の将来需要予測では、現状の各鉄道駅周辺の自転車等駐車場の駐輪需要に、駅周辺の人口の増減率を乗じることで、将来需要を推計し、将来の鉄道駅周辺の自転車等の駐車需要と供給量（自転車等駐車場の整備台数）のバランスを検証し、将来の自転車等駐車場の整備について検討しています。

令和12年(2030年)時点駐輪需要 = ①各鉄道駅周辺の駐輪需要(駐車場利用台数+放置台数)
 × ②駅周辺の人口増減率(令和2年(2020年)→令和12年(2030年))
 × ③駅周辺の将来駐輪需要の変動率
 (コロナ禍以前の長期的変動、コロナ禍以降の短期的変動を考慮)

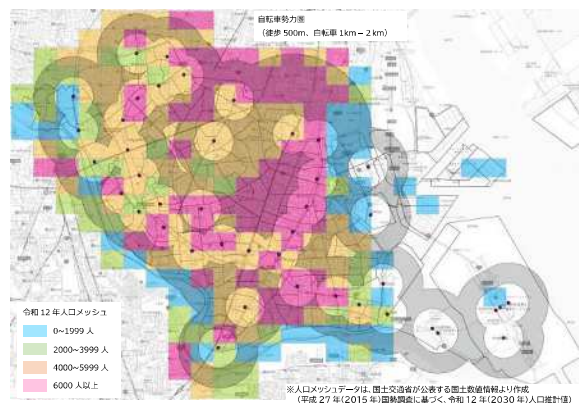
①鉄道駅周辺の駐輪需要(駐車場利用台数+放置台数)



②駅周辺の人口増減率

鉄道駅への主なアクセス手段が自転車となる2km圏域を「駅勢圏」として設定し、各道駅の「駅勢圏」内の現状人口と将来人口を集計し、増減率を算出しています。

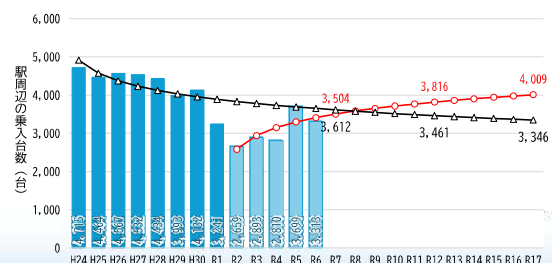
なお、駅から500mの範囲は、自転車ではなく徒歩が中心と想定し、人口の集計から取り除いています。



③駅周辺の将来駐輪需要変動率

新型コロナウイルス感染拡大に伴う駐輪需要の激減とその後の短期的な回復傾向と、コロナ禍以前の長期的な駐輪需要の変化を考慮するため、平成24(2012)年度～令和元(2019)年までを長期的変動、令和2(2022)年度～令和6(2024)年までを短期的変動とし、それぞれ将来需要予測を行い、両変動パターンを考慮し予測をしています。

(参考)長期的・短期的な駐輪需要の変動(例:大森駅)



各自転車等駐車場の将来需要(令和12年(2030年))

※詳細は「大田区自転車等駐車場整備方針」(P23～P31)を参照

自転車等駐車場の将来需要予測の推計方法と推計結果はP23～P26に記載

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

- 区営自転車等駐車場における利用形態を踏まえ、WEB 管理システムの導入、キャッシュレス化の推進、自転車の大型化への対応など、サービス向上と公平性の確保に取り組んでいきます。
- 区営自転車等駐車場の運営コストの増加や特定施設に利用の偏りがある状況を踏まえ、受益者負担の観点から、使用料の上限額の改定や各施設のサービス水準に基づく適正料金への見直しを進めていきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上			
2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態の見直し	公平性の確保に向けて、区営自転車等駐車場における一時・定期利用、先着・抽選方式等の利用形態の見直しを行います。	都市基盤管理課	—
2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応	WEB 申請システムの定着、キャッシュレス化の推進など、駐輪事業のデジタル化を推進し、多様化する駐輪ニーズに対応するとともに、大型自転車への対応など、状況に応じた駐輪環境の確保に努めます。	都市基盤管理課	—
とめる2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化			
2-2-1 サービス水準に応じた区営自転車等駐車場使用料の見直し	今後の条例改正（施設使用料の上限見直し）を踏まえ、受益者負担の原則に従い、駅へのアクセス、屋根の有無等、サービス水準に応じて料金設定の基準を見直し、料金改定を実施します。また、大型自転車等の専用スペースの確保に合わせた適切な料金設定や、必要な減免制度の仕組み等の検討を進めます。	都市基盤管理課	—

■契約体系の枠組みの見直しの方向性

現在の枠組み	今後の方向性
①登録制	① 有料制 ・必要に応じて先着制から抽選制への変更を検討 ・用地取得の状況に応じて登録制から有料制への整備を検討
②有料制（抽選）	
③有料制（先着）	
④一時利用	② 一時利用 ・無料制自転車駐車場の有料化を検討
⑤無料制	

とめる3 放置自転車の防止対策

- 放置対策の基幹システムを活用し、放置対策業務およびコールセンター業務などの主要業務の効率化を推進します。
- 撤去自転車について、再生利用、売却などの有効活用を検討します。
- 自転車等放置禁止区域における自転車利用者への効果的な指導、および、啓発活動を検討します。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる3-1 放置自転車対策業務の効率化			
3-1-1 放置対策業務のDX推進による業務効率化の推進	令和8年度に実施した放置対策の基幹システムの更新及び、システムを活用した放置対策業務及びコールセンター機能の一括委託の運用を進めるとともに、データ等を活用した業務効率化を推進します。	都市基盤管理課	—
3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し	返還期限を過ぎた撤去自転車の有効活用として、引き続き車両の再生や売却など、行政負担の軽減や環境への配慮を想定した効率的な活用方法を検討し、実践します。	都市基盤管理課	
とめる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	放置防止指導員を配置した声掛け指導、駅前放置自転車クリーンキャンペーンによる周知・啓発活動等について、費用対効果に配慮して見直し、より効果的な対策を継続します。	都市基盤管理課	警察 鉄道事業者 自治会・町会
3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的な設定	駅周辺に自転車等放置禁止区域を引き続き効果的に設定し、放置自転車を抑制します。	都市基盤管理課	自治会・町会 商店街

■放置対策業務のDX推進

令和8年度より放置対策システムの更新を行い、アナログ主体の運用からクラウド上で情報を収集、活用できるようになりました。今後はより効率的な放置対策業務に向けた取組を進めていきます。

業務項目	【導入前】現在の大田区の一般的な運用	【導入後】DXシステム導入による変化
(1) 事前告知	撤去作業員が巡回し、警告札を貼付。 放置自転車の情報を紙の帳票に 手書き記入 。 (データ化は、必要に応じて手入力が必要)	モバイル端末で自転車情報(写真、GPS、防犯登録)を その場でクラウド登録 。 警告札とデータが即時連携 し、警告札を出力。
(2) 撤去・移送	紙の野帳を確認しながら、再度巡回。 警告札を 目視確認し、撤去すべき自転車を撤去 。 撤去した記録を紙の帳票に再度記録。	端末で 警告データを参照し、撤去対象を正確に判断 。「撤去完了」ステータスをクラウドへ即時反映。
(3) 保管	保管所に搬入後、紙の帳票と現物を照合し確認。 保管情報を紙の帳票に 再度記録 。	撤去直後からデータが共有されるため、コールセンターで「撤去済みか」即答可能 。照会データの作成も自動化。
(4) データ整理	撤去場所のデータの蓄積は困難で、地図データと整合し活用するには別途作業が必要。	蓄積されたデータと位置情報を地図上で「見える化」。放置多発エリアを特定し、ピンポイントで効果的な対応が可能となる。

■駅前放置自転車クリーンキャンペーン

年1回、秋に東京都が都内全域で実施する駅前放置自転車クリーンキャンペーンに併せて、関係機関と連携・協力し、啓発活動を実施しています。自転車利用のルールや交通マナー向上のための啓発を通して、自転車等駐車場の利用の促進を図り、今後も継続的に放置自転車の防止に努めてまいります。



東京都作成「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」ポスター

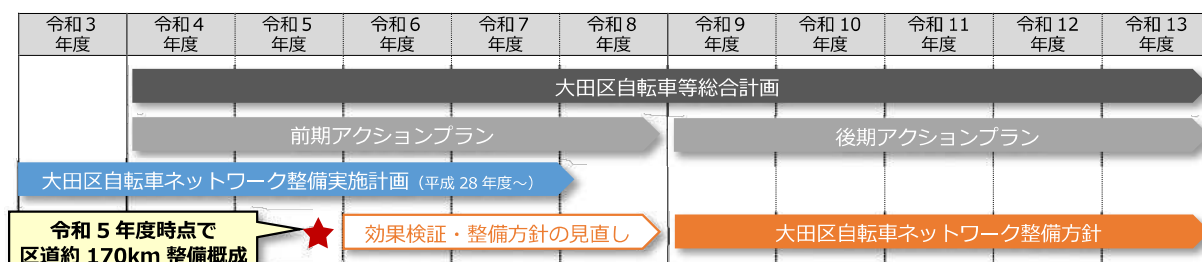
基本方針2【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる

はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開

- 自転車ネットワーク整備方針に基づいて、国道・都道と連携したネットワークの構築や自転車走行環境の機能向上を進めます。
- 自転車利用者やドライバーに対し、自転車走行環境の通行方法や交通反則通告制度（青切符制度）等の周知・啓発を行っていきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
はしる1-1 自転車走行環境整備の早期実現			
1-1-1 自転車ネットワーク整備方針に基づく自転車走行環境整備の推進	令和8年度策定の「自転車ネットワーク整備方針」に基づき、国・都と連携した広域的な自転車ネットワークの構築や、都市計画道路等の整備に合わせた自転車走行環境の機能向上を図ります。また、整備後経年劣化の進む区間について、修繕などの維持管理を行います。	都市基盤管理課 建設工事課 地域基盤整備課	警察
はしる1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進			
1-2-1 自転車走行環境整備による効果検証	令和8年度策定の「自転車ネットワーク整備実施方針」に基づき自転車走行環境の整備を推進しながら、整備方針の予定期間満了時を基本として整備効果の検証を行います。	都市基盤管理課	—
1-2-2 次期自転車ネットワーク整備方針の方針検討	令和8年度策定の「自転車ネットワーク整備方針」に基づく自転車走行環境整備の効果検証を踏まえ、国道・都道の2030年度以降の整備方針の情報収集を図りながら、次期自転車ネットワーク整備方針を検討します。	都市基盤管理課	道路管理者 警察
はしる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	学校や公営施設、包括連携事業者を通じた民間施設等でのチラシ・パンフレット配布、ポスター掲出等、自転車利用者に対し、自転車交通ルール等の周知・啓発を図ります。法令改正等に合わせた配布物の制作、広報等に努めます。	都市基盤管理課	—
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	交通安全イベントや企業などでのチラシ・パンフレット配布、ポスター掲出等、ドライバーに対し、自転車特性の周知・啓発を図ります。	都市基盤管理課	—

■自転車ネットワーク整備実施計画のスケジュール



はしる2 シェアサイクルの運用

- 大田区では、シェアサイクル事業を「大田区コミュニティサイクル」として、令和4年12月から本格実施しています。
- 「どこでも借りて、どこでも返せる」シェアサイクルの利便性の向上に向けた取組を進めます。
- 「たのしむ」施策と連携し、シェアサイクルの活用と利用促進を図ります。

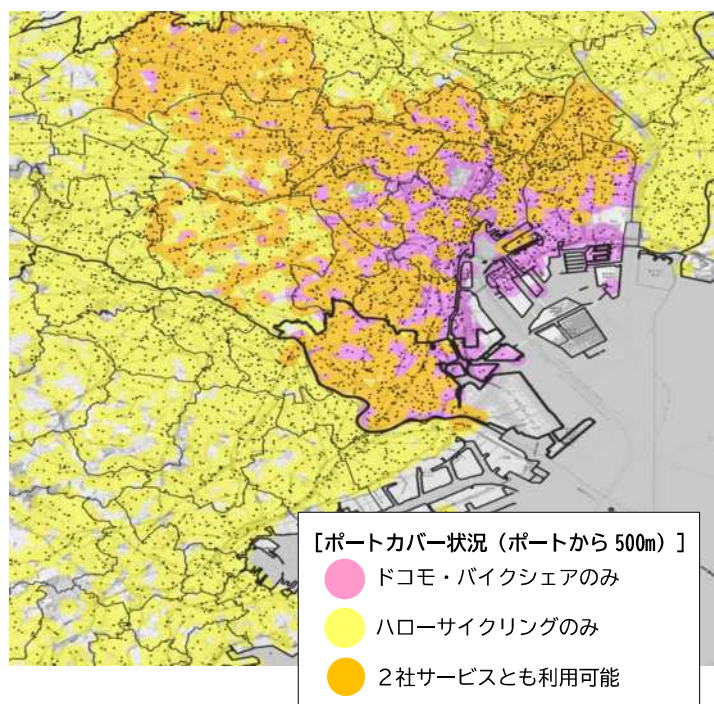
事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
はしる2-1 シェアサイクルの在り方の整理			
2-1-1 シェアサイクルの利便性向上の検討	ポート数、ポート設置場所、自転車台数他、区民や区に適したシェアサイクルの展開を推進します。 自転車の移動データの有効活用を検討します。	都市基盤管理課	シェアサイクル運営事業者
はしる2-2 持続的な事業運営に向けたシェアサイクルの利用促進			
2-2-1 運営事業者と連携したシェアサイクルの利用促進	移動データ等を活用し、民間事業者を主体としたポート設置を推進、利便性向上と利用促進を図ります。	都市基盤管理課	シェアサイクル運営事業者
はしる2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進			
2-3-1 サイクルポートの設置推進	複数事業者のシェアサイクルが利用できるポートの設置を推進します。	都市基盤管理課	シェアサイクル運営事業者

■シェアサイクルのポートカバー状況（令和8年5月現在）

大田区コミュニティサイクルは平成28年度の事業開始以来、株式会社ドコモ・バイクシェアの1社でしたが、令和8年4月27日に「HELLO CYCLING」の名称でシェアサイクル事業を展開する OpenStreet 株式会社と協定締結を実施しました。

これまで、ドコモ・バイクシェアの相互利用は、相互利用の協定締結している自治体間（都内17区）に限られていました。

OpenStreet 株式会社との協定締結によって、ポートのない「空白地」の減少と隣接する川崎市をはじめ、神奈川県内へシェアサイクルの相互利用ができるようになりました。



基本方針3【まもる】自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

- 自転車の交通安全教育では、年齢層ごとに学ぶべき交通ルールが異なりますが、高校生から社会人においては十分な環境が整っていないことから、こうした年齢層にも新たに交通安全教育を受ける機会を提供していきます。
- すでに取り組んでいる保育園や小学校等での交通安全教育については、指導教材やコンテンツの充実を図りながら、今後も継続していきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
まもる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	東京都・警察と連携し、高校における自転車交通安全教室の実施の継続、大学への周知啓発の展開等に取り組めます。	都市基盤管理課	高校 大学 東京都・警察
1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	都主宰の企業向け TOKYO セミナーへの区内企業の参加促進、社員研修実施のための情報提供等、企業の自発的な交通安全教育の実施に協力します。	都市基盤管理課	企業 東京都警察
1-1-3 こどもと保護者への交通安全教育機会の提供	前期で先行的に取り組んだ公民連携によるこどもと保護者への新たな交通安全教育が定着できるよう連携を強化するとともに、区民に対する開催情報の提供等に取り組めます。	都市基盤管理課 子育て支援課 保育サービス課 教育総務課	警察
1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供	区内の各種イベントの開催時にブース出展、チラシ配布等を行います。		
まもる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	区内の保育園における交通安全移動教室を継続して実施します。 [参考] 交通安全移動教室実施回数： 100回（令和7年度）	都市基盤管理課	保育園 警察
1-2-2 小学校での交通安全教育の実施	区立小学校における交通安全巡回指導を継続して実施します。	教育総務課	小学校 警察
1-2-3 中学校での交通安全教育の実施	区立中学校における交通事故再現による体験学習を継続して実施します。 [参考] 交通事故再現による体験学習の実施回数： 9回（令和7年度）	都市基盤管理課	中学校 警察
1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	老人いこいの家、区民センター等の利用者に対する交通安全集会を継続して実施します。 [参考] 高齢者との交通安全集会実施回数： 30回（令和7年度）	都市基盤管理課	高齢者施設 警察

まもる２ 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

- こども、子育て世帯、高齢者など、自転車事故の件数や事故による死亡・重傷リスクの高い世代に対して、対象に合わせた自転車の安全な利用に関する情報発信や啓発を行います。
- あらゆる年齢層を対象として、自転車の交通ルールやヘルメット着用義務、保険加入義務等の周知・啓発を、SNS や動画等の多様なメディアを通して行っていきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
まもる２-１ 特定の年齢層に合わせた周知・啓発			
2-1-1 こどもへの周知・啓発	園児、小学校低学年、高学年向けに発行している交通安全だよりについて、こども自身と保護者に向けて、発達段階に応じた情報発信に取り組みます。	都市基盤管理課	保育園 小学校 警察
2-1-2 子育て世帯に対する周知・啓発	自転車メーカー等と連携し、こども乗せ自転車の安全利用など、子育て世帯が必要とする情報を適切に周知・啓発するための情報発信に取り組みます。	都市基盤管理課	企業 警察
2-1-3 高齢者とその家族に対する周知・啓発	高齢者の自転車事故の減少や事故被害の低減を図るため、自身の身を守る安全利用や、認知や身体機能の低下の状況の把握など、適切な情報発信に取り組みます。	都市基盤管理課	高齢者施設 警察
まもる２-２ 全年齢層を対象としたテーマに合わせた周知・啓発			
2-2-1 自転車の交通ルール遵守意識の向上	令和８年４月からの自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入を踏まえ、自転車の交通ルールを周知するだけでなく、遵守する意識の向上に資する情報提供に取り組みます。	都市基盤管理課	警察
2-2-2 ヘルメット着用、自転車保険加入義務等に関する周知・啓発	義務化された自転車乗用中のヘルメット着用の努力義務、自転車保険の加入義務化など、自転車利用者の義務の徹底について、周知・啓発に取り組みます。	都市基盤管理課	警察
2-2-3 SNS、動画配信などの区メディアを活用した情報発信の充実	SNS や動画配信、アプリを活用した情報発信などの個人情報端末の普及を前提とした情報発信について、区公式アカウントの活用や都や民間事業者との連携を通じて充実していきます。	都市基盤管理課	警察 東京都

■年齢層別の交通安全教育の方向性

	未就学児 	小学生 (低学年) 	小学生 (高学年) 	中学生 	高校生 	大学生 	大人 	高齢者
主な関わり方 自転車との	親の自転車 に同乗する	親と 一緒に 自転車に 乗り始める	自分 一人で 自転車に 乗り始める	遊び、 塾等の 主な移動 手段として 自転車を利用し 始める	通学等で自転車を利用する		通勤、買物、趣味等で 自転車を利用する 子どもと 一緒にお出かけ	運転免許証 返納後の 移動手段
基本となる 交通ルール	【自転車安全利用五則】 ①車道が原則、左側を通行歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用							
学がべき交通ルールや意識するべきこと		自転車に乗 るときの 交通ルール を知る	自転車での 安全な通行 方法を身に つける	自転車の交通違反にも罰則があることを理解し、遵守する 自転車は車道通行が原則であることを理解し、安全に通行する		自転車の交通事故の危険性を認識する 携帯電話・スマートフォン、イヤホン、傘等を使用しながら運転しない※ 万一のときのためにヘルメットを着用する※		
				未成年の子どもが自転車を利用するときは、保護者が自転車保険に加入する		自転車保険の必要性を理解し、加入する 子どもの見本となる立場を自覚し、正しい交通ルールを教える 子どもを同乗させる安全な方法を知る 車のドライバーとしても自転車が車道を安全に通行できるよう注意する		

※関連性の高い年齢層の色を濃くしています。

→ 交通安全移動教室等、既存の交通安全教育の取組みを活用しながら、より効果的な手法を検討（体験型教育の充実、楽しみながら学ぶ新手法の検討等）

3. 「自転車活用」の取組み

- 日常生活に不可欠な乗り物として利用されている自転車について、【たのしむ】の視点で「暮らし」「健康」「観光」の3つのシーンにおける活用を推進していきます。
- 日々の暮らしでの移動自体を楽しんだり、通勤の時間を心身のリフレッシュの時間にしたり、余暇時間に自転車でゆっくりまちを楽しんだり、自転車の利点を活かし、一人ひとりが自転車の新しい可能性に気づき、自身にあった楽しみ方を見つけられるように、情報の発信やイベントなどに多様な主体と連携して取り組んでいきます。
- 令和8年度に改定された国の第3次自転車活用推進計画では、自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現、サイクルツーリズム等の推進による環境地域づくりや地域の活性化等の視点が強化されました。本計画における「健康」や「観光」のシーンでの対応を一層強化していくことが期待されます。

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の自転車活用の施策をさらに推進し、区民の健康や暮らしの向上、観光振興、まちの賑わいづくり、環境への貢献につなげていきます

■ 目標像の実現に向けた【たのしむ】の目指す姿



Scene1 暮らし

日々の暮らしで楽しむ

- ・日々の移動で当たり前自転車を使う暮らしが根付いています。
- ・環境にやさしい交通が実現しています。



Scene2 健康

健康づくりで楽しむ

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



Scene3 観光

観光・レジャーで楽しむ

- ・区民自身がまちの魅力を発見し、大田区への愛着が高まっています。
- ・散走などの自転車を楽しむライフスタイルが定着しています。



たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり

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

たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

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

たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり

自転車を積極的に活用するためには、安全で快適に楽しめるサイクリングルートの紹介、散走やサイクリングの途中に気軽に立ち寄れる施設の整備、シェアサイクルの利便性向上などが必要であり、ハード・ソフト両面から自転車活用の環境づくりを行います。

基本方針 4 【たのしむ】 自転車を活用して楽しい毎日をつくる

たのしむ 1 自転車を活用するためのきっかけづくり

- 移動手段としての利便性だけでなく、自転車が有する健康面でのメリット、走りやすい道、自然環境に与える良い影響など、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等を行います。
- 自転車を活用した健康づくりのきっかけとなるように、自転車の活用に適したアプリ等の紹介や、自転車を使った健康づくりに関係したイベント情報の提供などを行います。
- 大田区のまちの魅力を新たに発見し、自転車で散歩をするように気軽にまち巡りを楽しむことのできる「散走」など、自転車を活用した観光を普及する取組みを行います。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ 1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進			
1-1-1 大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進	多様な媒体を活用し、区民が自転車を楽しみたいくなるような、多様な情報を提供します。	都市基盤管理課	—
1-1-2 区民の環境意識の向上	自転車の活用による環境保護への貢献などの情報提供等をおこない、区民の環境意識の向上を図ります。	都市基盤管理課 環境政策課	—
たのしむ 1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進			
1-2-1 健康に役立つ自転車活用情報の発信	関係部局と連携し、区民に対し健康増進に役立つ自転車活用の情報提供を行います。	都市基盤管理課 健康づくり課	—
1-2-2 スポーツ・健康イベントと連携した自転車活用の推進	大田区区民スポーツまつり等のスポーツ・健康イベントと連携し、会場間の移動手段としてのシェアサイクル活用など、自転車活用を促進します。	都市基盤管理課 スポーツ推進課	大田区スポーツ協会
たのしむ 1-3 自転車を活用した【観光】の推進			
1-3-1 散走イベントの実施	大田区の魅力を発見し気軽に自転車を楽しむことができる散走を、区民や来訪者に普及するため、散走イベントの実施を推進します	都市基盤管理課 産業振興課	大田観光協会
1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり	散走を楽しむための情報提供の仕組みを作ります。 散走の楽しみ方を伝える人材の確保・育成に努め、自転車活用の契機となる情報を提供します。	都市基盤管理課 産業振興課	大田観光協会

たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

- 普段の暮らしの中での移動に自転車を使うことによる心身のリフレッシュの効果や、自動車から転換することによる環境への効果など、自転車のメリットを周知していきます。
- 企業に勤める方を対象に健康に役立つ自転車情報の提供等を行います。
- 空港、駅、宿泊施設等を起点とした、余暇時間に楽しめる自転車観光を促進します。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ2-1 【暮らし】での自転車活用支援			
2-1-1 自転車活用に関する周知・啓発の実施	SNS 等のデジタル媒体や、リーフレット等の啓発品を活用し、様々な機会において自転車活用のメリットの周知・啓発を行います。	都市基盤管理課	—
たのしむ2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援			
2-2-1 企業での自転車活用の支援	おおた健康経営事業所等の区内企業等を対象に、公民連携手法を活用して自転車活用に適した情報の提供を行います。	都市基盤管理課 健康医療政策課	企業
たのしむ2-3 【観光】での自転車活用支援			
2-3-1 余暇時間に楽しめる自転車観光の促進	空港、駅、宿泊施設等を起点とする短時間の自転車観光ルートのご案内や、散走マップの活用など、余暇時間に楽しめる自転車観光を促進します。また、サイクリング拠点での情報発信や散走イベント等の推進に努めます。	都市基盤管理課 産業振興課	大田観光協会

■「おおた散走」普及に向けた取組み

「散走」とは、自転車の楽しみ方の一つで、自転車で散歩するように、まちの歴史、文化、自然、食などを楽しむものです。

区では、大田区の多様な魅力を楽しむ散走を「おおた散走」として普及に努めています。

区主催の散走では、多摩川沿いのピクニックやまちの歴史の探訪、まち工場での産業体験、七福いなり巡りなど、大田区ならではのテーマで散走事業を展開しました。

区では、区内の自転車店や自転車メーカー、教育機関と連携し、自転車利用者が自ら散走を楽しむことができる仕組みづくりを推進しています。

おおた散走マップ

実際に散走を楽しんだ経路や立寄りスポットの情報等を「おおた散走マップ」として作成し、公表しています。



たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり

- 多摩川河川敷、空港臨海部、区内内陸方面など、サイクリストに人気のある区の大切な資源を活かし、安全にサイクリングを楽しむことができる情報を提供していきます。
- サイクリストの受入環境を充実させるため、サイクリング拠点の整備や自転車で立ち寄れる施設の指定を行うとともに、それらの施設の活用を推進していきます。
- 区民や来街者の自転車観光をさらに促進するため、シェアサイクルの活用を推進していきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ3-1 サイクリング環境の向上			
3-1-1 サイクリング環境に関する案内情報の提供	多摩川河川敷・空港臨海部・区内内陸など、区内で安全にサイクリングを楽しむことができるルート等の案内情報を提供します。サイクリング拠点やおおた自転車休憩所の活用を推進します。	都市基盤管理課 道路課 公園課 地域基盤整備各課	—
たのしむ3-2 サイクリストの受入環境の充実			
3-2-1 サイクリング環境の整備と活用	サイクリング拠点及びおおた自転車休憩所の整備とそれらの施設を活用した定期的な自転車イベント等の開催を推進します。	都市基盤管理課 道路課 公園課 地域基盤整備各課 空港まちづくり課	—
たのしむ3-3 シェアサイクルの推進			
3-3-1 シェアサイクルの活用推進	大田区区民スポーツまつりをはじめとしたイベント等でのシェアサイクル活用を推進します。	都市基盤管理課	シェアサイクル運営事業者

■「おおた自転車休憩所」の展開

令和10年度開業予定の(仮称)羽田空港公園に設置するサイクリング拠点を中心に、多摩川や海岸沿いのサイクリングに適したルート付近に、自転車利用者が気軽に立ち寄り、休憩や自転車の整備等ができる「おおた自転車休憩所」を設置しています。



おおた
自転車休憩所
タペストリー

おおた自転車休憩所の指定施設（令和8年度時点）

おおた自転車休憩所は令和8年時点で2施設を指定しています。トイレや更衣室、シャワーなど施設常設の設備を使うことができます。

設置施設	大田区青少年交流センター ゆいっつ	田園調布せせらぎ館 体育施設
施設イメージ		
住所	平和島四丁目2番15号	田園調布1丁目53番8号
対象	臨海部ルート（品川区境付近）	多摩川ルート（世田谷区境付近）
利用時間	9:00～20:00	9:00～22:00
トイレ	○	○
更衣室	○	○
シャワー	5分以内 100円	5分 100円
駐車場	30分 100円	30分 100円
指定年度	令和7年度	令和8年度

大田区自転車等駐車場整備方針 (案)

令和8年6月29日時点

■ 目次構成

I. 自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組	38
(1) 大田区自転車等駐車場整備方針の目的	38
(2) これまでの自転車等駐車場整備方針について	38
(3) 自転車等駐車場整備方針に基づくこれまでの主な取組	39
II. 自転車等駐車場の現状課題	43
III. 自転車等駐車場整備方針	46
(1) 大田区での自転車の駐輪需要への対応の考え方	46
(2) 現状の課題に対応する方針	47
IV. 個別方針に基づく具体的な取組	48
方針1 収容台数不足が明らかな駅での優先的整備・拡充	48
方針2 自転車利用の多様化に対する収容台数の見直し	50
方針3 効率的な事業運営に向けた民間活用の推進	51
参考 自転車等駐車場 個別カルテ（案）	52

※現在、個別カルテの内容について精査中です。

I. 自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組

(1) 大田区自転車等駐車場整備方針の目的

- 大田区では、主に鉄道を利用する長時間の駐輪需要に対して、駅周辺に約4万台（うち区営約3.5万台、民営約0.5万台）の自転車等駐車場を整備しており、実際の利用状況や放置状況、周辺の開発動向等に応じて自転車等駐車場の新設、拡充に取り組んできました。
- 自転車等駐車場整備方針（以後、整備方針）は、駅周辺の人口推移や過去の駐輪需要の長期的な変動、コロナ禍を経た短期的な変動等を勘案した将来の駐輪需要に基づき、またこれまでの駐輪事業運営の取組からの課題を踏まえて、計画的な自転車等駐車場の整備の方向性を示すものです。

※長期的変動・短期的変動は、コロナ禍での影響を考慮するために自転車等駐車場の年間利用実績を2つの期間に分けて変動状況を設定したもの。詳細は p11 で整理。

長期的変動：平成24年度（2012年度）から令和元年度（2019年度＝コロナ前）までの約7～8年間。

短期的変動：コロナ禍以降（令和2年度～令和6年度）のライフスタイルの変化に伴う。

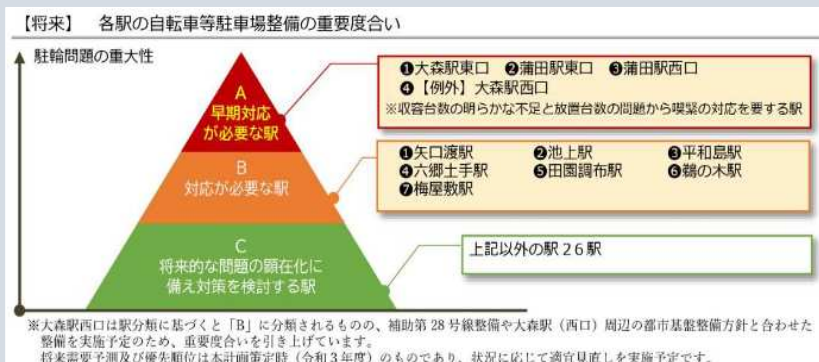
(2) これまでの自転車等駐車場整備方針について

- 整備方針は区の自転車等総合計画のアクションプランに内包しており、計画前期の令和4～8年度は下記の3つの整備方針に基づき取組を進めました。次頁以降にこれまでの取組を整理します。

■前期アクションプラン期間の大田区自転車等駐車場整備方針

方針① 自転車等駐車場のための重点度合いの設定

- 自転車等駐車場の重要度を、①駅周辺の放置台数、②区営自転車等駐車場の駐車率、③将来の駐輪需給バランスの視点で駅ごとの度合いを設定。
- 特に重要度の高いA早期対応が必要な駅（蒲田駅、大森駅）を中心に対策を展開。



➡ 主な取組：「A早期対応が必要な駅」を中心とした、**一部施設での収容台数確保の実現**（p2～4）

方針② 利便性・効率性の向上に向けた自転車等駐車場の機械化の促進

- 定期登録時の紙面での手続きや一時利用の管理人による現金徴収等、人手を介した仕組みに対して、駐輪事業の電子化、機械化を推進。

■具体的な取組例

- ・応募申請・抽選結果等の情報化の推進
- ・オンライン手続き・決済一括システムの導入
- ・自転車等駐車場の入出庫管理の機械化
- ・地下機械式駐車場の整備

➡ 主な取組：**施設に応じた機械化**（ゲート式、電磁ロック式）の導入および、**WEB での登録システム**の導入の実現

方針③ 指定管理者制度の導入など自転車等駐車場事業への民間活力導入の推進

- 自転車等駐車場の管理運営に約60社に175業務（策定当時）を委託している状況に対して、指定管理者制度等での民間活力導入を推進。

■民間委託175業務の主な種別（策定当時）

- ・機器の賃貸借契約
 - ・警備業務
 - ・保守点検業務
 - ・補修業務 …など
- 指定管理者制度等を活用し業務統合を図る

➡ 主な取組：蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業に合わせた**指定管理者制度導入の具体化の調整**（開業延期に伴い未実現）

(3) 自転車等駐車場整備方針に基づくこれまでの主な取組

- 整備方針に基づき、主に「早期対応が必要な駅」に位置付けた蒲田駅、大森駅において、新たな自転車等駐車場の整備や施設改修による収容台数の確保を進めるとともに、収容台数の不足が懸念される駅周辺についても個別に対策を講じてきました。主な取組内容を整理します。

① 早期対応駅【蒲田駅】での取組

ア：蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備（令和11年度開業予定）

- 蒲田駅周辺における自転車等駐車場の不足を抜本的に改善するとともに、駅周辺に点在する都市計画道路用地等を活用した暫定施設の集約・再編を図るため、蒲田駅東口駅前広場の再整備に合わせて、収容台数約2,800台の地下機械式自転車駐車場の整備を進めています。
- なお、蒲田駅東口地下自転車駐車場は令和11年度の開業を予定しています。

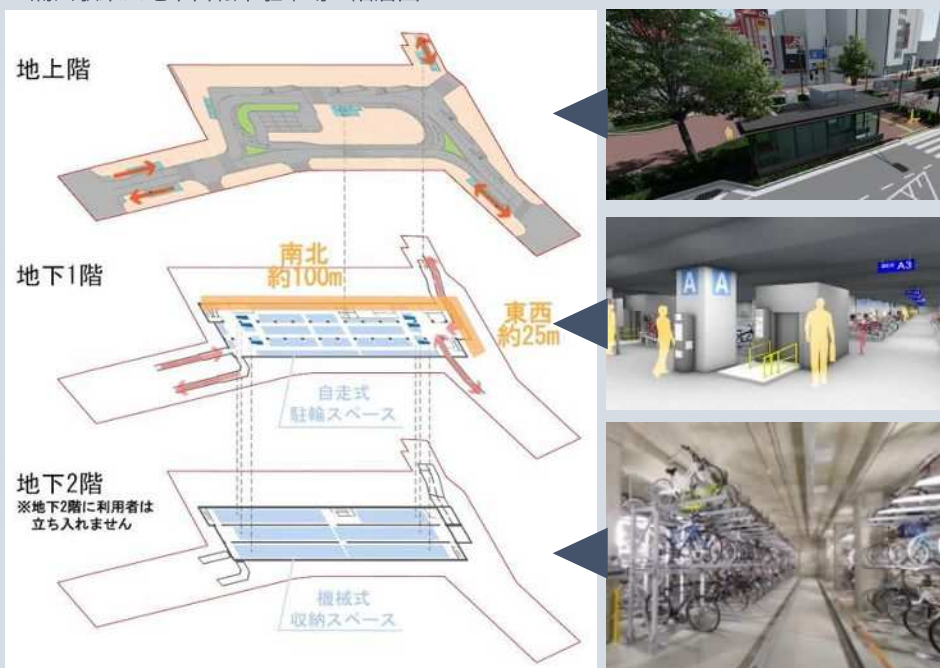
蒲田駅東口地下自転車駐車場（有料制）

- 【構造・対象】 地下自走式（地下1階）
地下機械式（地下2階）
駅前広場地下
- 【収容台数】 収容台数 2,800 台
うち一時利用 1,000 台（自走式）
うち定期利用 1,800 台（機械式）
※機械式が利用できない車両のための自走式定期スペースを検討しています。
- 【開業予定】 令和11年度

■蒲田駅東口地下自転車駐車場の出入口



■蒲田駅東口地下自転車駐車場の階層図



新たな駅前広場の4つの出入口から地下自転車駐車場に入ることができます。

定期利用専用の機械式自転車駐車場の他、一時利用の自走式駐輪ラックが設置されます。

地下1階の出入庫口に投入した自転車は、機械により地下2階に移送され収納されます。

イ：老朽施設の長寿命化改修と機械化の推進

- 平成初期に整備された蒲田駅東口の3施設について、長寿命化及び利便性向上を図るため、改修工事に先行して蒲田五丁目44番自転車駐車場（蒲田清掃事務所跡地）を整備しました。
- 同施設を改修工事期間中の代替施設として活用しながら、令和8年度中に3施設の改修を完了します。なお、蒲田五丁目44番自転車駐車場については、令和9年度以降も当面の間、暫定利用を継続する予定です。

■ 対策を講じる3施設と代替1施設の位置関係

【更新する順】

- 1 蒲田駅東口陸橋下
- 2 蒲田駅消費者生活センター横
- 3 蒲田駅東口環八横



A 蒲田五丁目44番

【構造・対象】

- ・平面式（無人）
- ・自転車（一時のみ）
- ・公有地（延床 562 m²）

【収容台数】

- ・収容台数 **419 台**

継続
(R10以降、継続判断)



■ 蒲田駅東口周辺の自転車駐車場の改修スケジュール

	概要	R5	R6	R7	R8	R9
A 蒲田五丁目44番 (下記更新時の代替施設)	開業日：R5.6.1	供用開始	代替施設として運用			暫定利用
1 蒲田駅東口陸橋下 (改修前348台収容)	開設日：H5.4.1 築年数：33年	実施設計	工事	運用		
2 蒲田駅消費者生活センター横 (改修前421台収容)	開設日：H2.4.1 築年数：36年		実施設計	工事	運用	
3 蒲田駅東口環八横 (改修前835台収容)	開設日：H2.11.2 築年数：35年			実施設計	工事	運用

※築年数は、令和8年4月時点とする

ウ：蒲田駅西口御園自転車駐車場での料金改定による利用分散実証実験

- 蒲田駅西口御園自転車駐車場では、駅から離れた区画への利用分散を図るため、料金格差の設定に関する実証実験を行いました。
- 使用料改定（手前24時間100円、奥24時間50円）および電磁ラック導入による利用分散実証実験により、現在はほぼ満車状態を維持している。



エ：蒲田駅東口地下自転車駐車場の供用に伴う暫定供用施設の廃止の検討

- 蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業に合わせて、都市計画道路用地等を活用した暫定供用施設については、統廃合を踏まえた廃止を検討しています。



② 早期対応駅【大森駅】での取組

ア：大森駅西口自転車等駐車場の収容台数増加の取組（2段式スライドラックの導入）

- 大森駅の西口では、地形や土地利用等の制約により、東口と比較して自転車等駐車場の施設数や収容台数が少なく、慢性的な混雑が続いています。
- このため、大森駅西口自転車等駐車場の一時利用スペースに2段式スライドラックを導入し、限られたスペースの有効活用等に取組んでいます。

■ 2段式スライドラック（一時利用での運用）



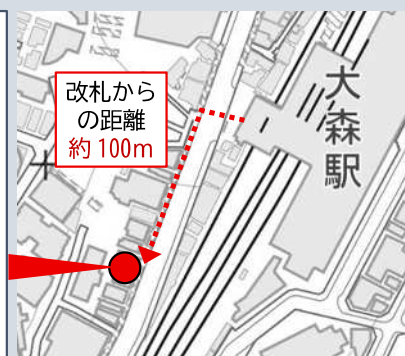
イ：新たな自転車駐車場の整備の具体化

- 新たな自転車駐車場の整備に向けて、大森駅西口改札から約100mに位置する大田区マイナンバーカードセンター跡地を活用した暫定施設の整備に向けて調整を進めています。

■新たな自転車駐車場の整備予定地点

- 現在使用していない建物の跡地を活用し、暫定的な自転車駐車場を整備する予定です。
- 定期・一時等の利用形態については大森駅西口全体の駐輪特性を考慮し検討します。

大田区マイナンバーカードセンター



ウ：大型自転車への暫定的な対応

- 大森駅東口自転車駐車場では、こども乗せ電動自転車などの大型自転車が増加しており、上層階への移動が困難なことや、既設の駐輪ラック幅では収容できない車両があることから、施設内の余剰空間を活用し、暫定的な駐輪スペースを確保しています。

■大型自転車への暫定的な対応



③ その他鉄道駅周辺での自転車等駐車場の改修等

ア：既存施設の場内改修による収容台数増加の実現（平和島駅、雑色駅等）

- 収容台数の不足が顕著となっていた駅では、施設の拡充や周辺での新設が困難な状況を踏まえ、最新の2段式スライドラック等の導入や利用区画の見直しなど、既存施設の有効活用による収容台数の増加に取り組んでいます。
- 例えば雑色駅では、比較的余裕のあった定期利用区画の一部を、一時利用区画へ転換するなど、利用実態に応じた柔軟な運用を行っています。

■平和島駅2段式スライドラック導入



イ：民間による自転車等駐車場の新設（久が原駅）

- 久が原駅では、三施設の区営自転車駐車場（うち第二、第三は民間借地）を整備してきましたが、これに加え、新たに民間事業者による自転車等駐車場が整備されました。
- これにより、駅周辺の各方面から利用しやすい位置に自転車等駐車場が配置され、駐輪需要への対応や利用者の利便性向上につながっています。

■久が原駅周辺自転車駐車場の民間施設の新設



ウ：新たな自転車等駐車場の整備・施設拡充（整備場駅、下丸子駅）

- 区内で唯一、自転車等駐車場が整備されていなかった東京モノレールの整備場駅について、首都高速1号線高架下を活用した無料の自転車等駐車場を令和7年度に新設し、駅利用者の駐輪需要への対応を図りました。
- また、慢性的に混雑する下丸子駅周辺における収容台数の確保に向けて、令和8年度に下丸子駅南側へ14台分の小規模な自転車等駐車場を新設するなど、地域の実情に応じた施設整備を進めています。

■整備場駅（南前堀自転車駐車場（130 台/無料））



エ：余剰スペースや駐輪区分の見直しによるスペースの確保

- 電動アシスト付き自転車やこども乗せ電動自転車などの大型自転車の普及に伴い、既設施設や駐輪ラックでは駐輪が困難な車両が増加していることから、施設内外の余剰スペースを活用した暫定的な駐輪スペースの確保に取り組んでいます。
- これらのスペースは正式な収容台数には算入しておらず、大型自転車への対応を含めた施設改修等による対応が必要となっています。

■馬込駅（施設内の大型自転車の駐車区画）



Ⅱ. 自転車等駐車場の現状課題

- 自転車等駐車場の利用実態や区民アンケート等を踏まえ、次の4つの課題の改善に取り組むこととします。

課題① 利用が集中する施設での収容台数の不足

- 蒲田駅や大森駅などの区内主要駅では、多数の定期利用待機者や一時利用の満車状態の慢性化が生じており、特に駅に近いなど利便性の高い施設に利用が集中しています。
- 定期収容台数に対する定期契約数から求める「定期契約率（定期契約数÷定期収容台数）」は、下丸子駅や平和島駅、大岡山駅などの施設で高くなっています。また、大型自転車の普及により、従来の基準による収容台数どおりに契約すると場内に収まりきれない施設もあることから、実際の契約数は収容台数の8～9割程度に抑えて運用しています。
- 一時利用の収容台数に対する1日平均の一時利用者数から求める「一時利用率（1日平均一時利用回数÷一時収容台数）」は、一時利用の収容台数が57台と少ない矢口渡駅が最も高くなっています。また、200～300台規模の一時利用に対応する蒲田駅西口御園、雑色駅西口、穴守稲荷駅においても一時利用率が200%を大きく超え、駐輪ラックが1日複数回利用される状況となっています。さらに、利用率上位20施設はいずれも100%を超える状況となっています。
- 令和6年度区民意識調査によると、全体では居住地区ごとに「自転車等駐車場が不足していると思う駅」は異なっており、蒲田駅、大森駅以外の駅周辺においても不足感を感じている状況が見られます。（次頁表）
- 蒲田駅、大森駅での対策に加え、駐輪需要の高い駅を含めた計画的な対策を進めていく必要があります。

■施設毎の定期契約率（高い順から上位20位まで）
※月間の定期契約者数÷定期利用の収容台数（R6）

順位	施設名	定期契約率
1	下丸子駅前	101.6%
2	平和島駅前国道下	99.1%
3	大岡山駅前地下	96.4%
4	蒲田駅消費者生活センター横	96.4%
5	雪谷大塚町	95.2%
6	蒲田駅東口環八横	94.6%
7	アロマ地下(蒲田駅)	92.8%
8	大森駅西口	91.6%
9	馬込駅前	90.2%
10	西馬込駅前	88.5%
11	田園調布駅南	88.5%
12	多摩川駅前	85.6%
13	大森駅東口	84.4%
14	矢口渡駅前	84.2%
15	久が原駅前第二	83.8%
16	蒲田駅西口	82.5%
17	京急蒲田駅本線高架下	82.1%
18	大森町駅	81.8%
19	西馬込駅前第二	80.0%
20	鵜の木駅前	77.8%

■施設毎の一時利用率（高い順から上位20位まで）
※1日平均利用台数÷一時利用の収容台数（R6）

順位	名称	一時利用率
1	矢口渡駅前	301.8%
2	蒲田駅西口御園	258.4%
3	雑色駅西口	257.9%
4	穴守稲荷駅前	237.6%
5	田園調布駅南	230.4%
6	石川台駅前	212.0%
7	大森複合施設ビル地下	178.0%
8	サイクルプラザ千鳥町(民間)	175.4%
9	大森駅東口	160.9%
10	大森駅西口臨時	132.6%
11	大森町駅	128.9%
12	池上駅前	127.5%
13	久が原駅前	124.6%
14	下丸子駅前	121.4%
15	蒲田駅西口呑川横	120.4%
16	梅屋敷駅	118.8%
17	京急蒲田駅空港線高架下	118.6%
18	西馬込駅前	115.6%
19	大森駅西口	113.1%
20	御嶽山駅前第一	112.9%

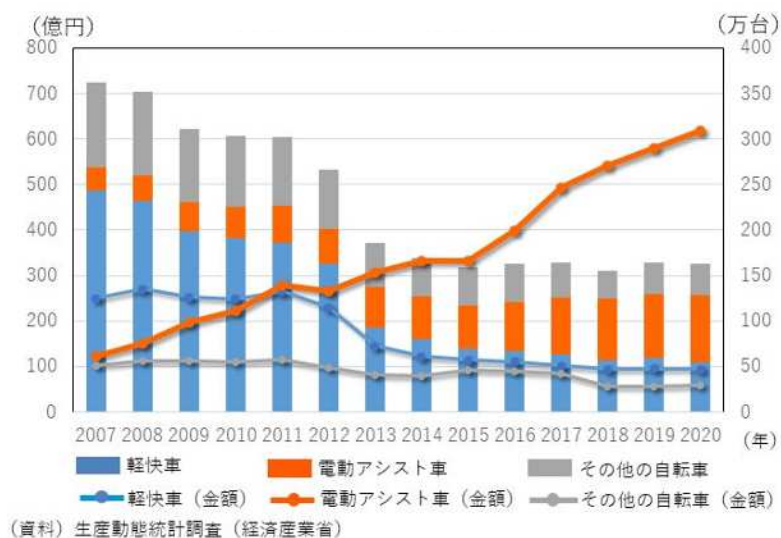
■令和7年度区民意識調査「駐輪場が不足していると思う駅（自由記入）」の地区別の整理

地区	駐輪場が不足していると思う駅（地区毎に上位3位、回答3件以上のみ）				
01大森東(n=50)	蒲田駅(17)	大森駅(14)	大森町駅(4)	京急蒲田駅(4)	
02大森西(n=52)	蒲田駅(20)	大森駅(14)	大森町駅(7)		
03入新井(n=48)	大森駅(20)	蒲田駅(13)	平和島駅(6)		
04馬込(n=27)	大森駅(5)	西馬込駅(5)	馬込駅(5)	長原駅(4)	
05池上(n=63)	蒲田駅(23)	池上駅(15)	大森駅(12)		
06新井宿(n=14)	大森駅(6)	蒲田駅(5)			
07嶺町(n=12)	御嶽山駅(3)	雪が谷大塚駅(3)			
08田園調布(n=24)	田園調布駅(9)	多摩川駅(4)	御嶽山駅(4)		
09鵜の木(n=23)	蒲田駅(6)	鵜の木駅(4)	下丸子駅(3)		
10久が原(n=40)	蒲田駅(10)	久が原駅(7)	御嶽山駅(5)		
11雪谷(n=46)	蒲田駅(9)	洗足池駅(9)	雪が谷大塚駅(7)	御嶽山駅(4)	長原駅(4)
12千束(n=11)	大岡山駅(4)	北千束駅(3)			
13六郷(n=51)	蒲田駅(27)	雑色駅(12)	六郷土手駅(5)		
14矢口(n=35)	蒲田駅(16)	下丸子駅(6)	池上駅(3)		
15蒲田西(n=34)	蒲田駅(25)	京急蒲田駅(3)	池上駅(3)		
16蒲田東(n=23)	蒲田駅(12)	京急蒲田駅(6)			
17糀谷(n=65)	蒲田駅(20)	京急蒲田駅(19)	大鳥居駅(10)		
18羽田(n=11)	蒲田駅(3)	大鳥居駅(3)	天空橋駅(3)		

課題② 自転車の大型化に対する対応の必要性

- 近年、電動アシスト付き自転車の販売台数が一般的な自転車（軽快車）を上回り、今後もこの傾向が続くことが見込まれます。
- 一方、区の自転車等駐車場には古い設計基準・規格の建物や駐輪機器を使用している施設も多く、電動アシスト自転車等の大型化が進む中、現行の利用実態と乖離が生じています。従来の企画では自転車を適切に配置できず、本来の収容台数を確保できないため、安全性や利用性を確保する観点から契約台数を抑制せざるを得ないなど、施設の収容力低下が課題となっています。
- 今後、老朽施設の改修等の機会を捉え、駐輪スペースの見直しや適正な収容台数の再設定など、自転車の大型化・多様化に対応した施設整備を進めていく必要があります。

■全国の自転車販売台数・金額の推移



課題③ 自転車駐車場事業への受益者負担割合の再検討

- 区が令和6年7月に策定した【施設使用料の基本的な考え方】では、駐車場は「選択性があり市場性が高い」施設に位置付けられておりとして、受益者負担割合100%を基本とした運用が望ましいとされています。
- 一方で、令和6年度決算ベースで自転車等駐車場事業の収支を算出すると、建物・工作物の取得費用（減価償却費）、維持管理及び施設修繕等の歳出が71.1%、使用料・登録手数料による歳入が28.9%となっており、受益者負担割合は低い状況にあります。
- 今後、受益者負担割合100%を目指すためには、管理運営コストの縮減を図るとともに、使用料水準のあり方についても検討していく必要があります。

令和6年度の自転車等駐車場にかかる歳出額・歳入額

歳出種別	(千円)
建物（取得価格）※	86,237
工作物（取得価格）※	7,656
光熱水費	18,445
一般需用費	1,380
役務費	31,700
委託料	639,126
使用料及び賃借料	156,997
工事請負費	65,857
負担金、補助及び交付金	26,512
地方債償還金等	417
歳出額	1,034,326

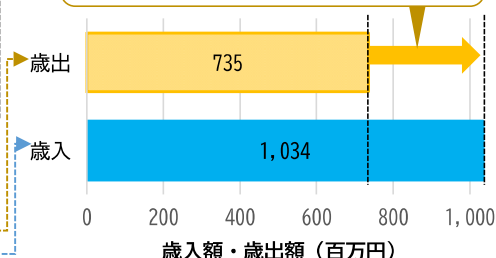
※建物、工作物の取得価格は、区の施設使用料対象経費の考え方に基づき、単年度当りの経費として試算している。なお、建物の耐用年数50年、工作物は各設備により10～50年とし、令和6年時点で耐用年数期間内のもののみ集計した。

【建物】取得価格等×0.9×1/50
 【工作物】設備・高額備品×0.9×1/耐用年数

歳入種別	(千円)
使用料	727,271
登録手数料	7,760
歳入額	735,031

公的負担の額（歳出-歳入） 2.9 億円

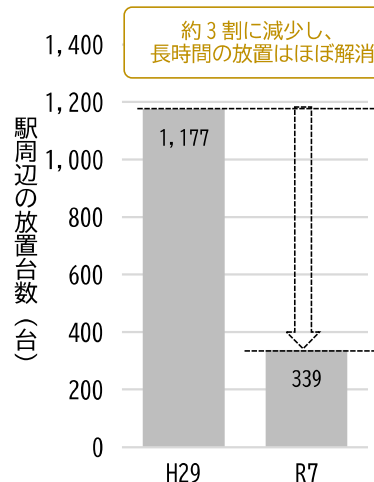
受益者負担で補う場合、
歳入額を約 1.41 倍にする必要がある



課題④ 短時間の放置自転車に対する区営自転車駐車場での対応の見直し

- 放置自転車台数は、計画策定当時の平成29年調査時点では1,177台でしたが、令和7年調査時点では339台となりました。その多くが商業施設、飲食店等の付近歩道であり、店舗利用目的の短時間の放置と考えられます。
- これらの短時間駐輪は本来、原因者となる建物側での附置義務で対応することが期待されます。多くの区営自転車等駐車場の一時利用が満車状態にある中で、現在の放置台数の収容を加味した自転車等駐車場の整備を区のみで進めることは現実的でなく、整備の考え方について見直しが必要です。今後は、地域住民や商店街、事業者等と連携しながら、地域全体で短時間駐輪対策を推進していく必要があります。

駅周辺の放置台数の変化

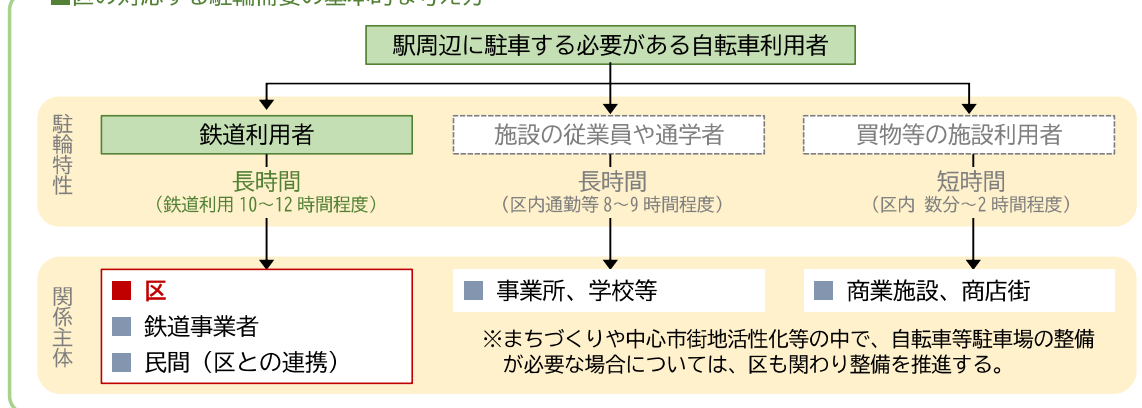


Ⅲ. 自転車等駐車場整備方針

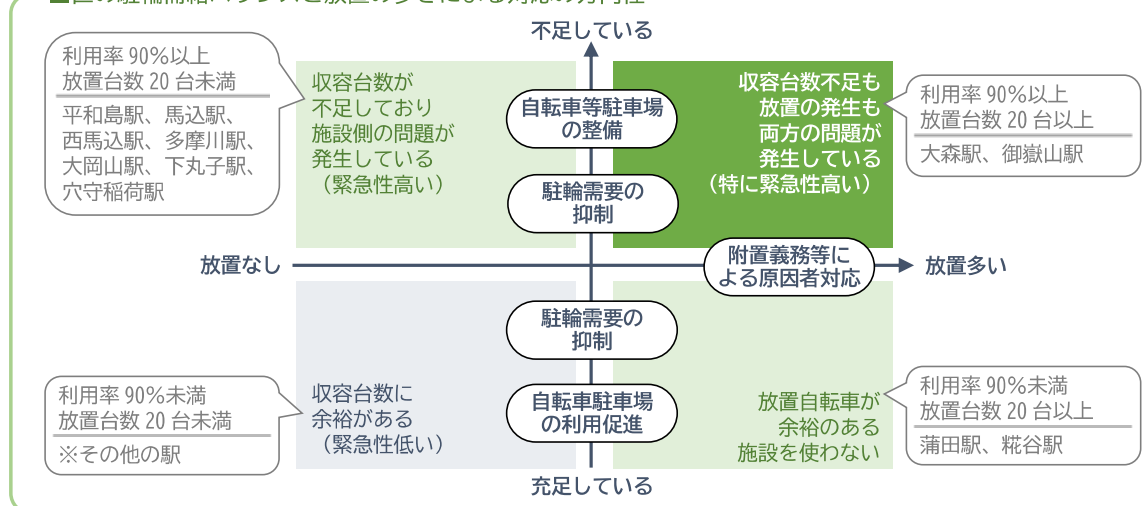
(1) 大田区での自転車の駐輪需要への対応の考え方

- 前期アクションプラン期間において各種取組を進めてきたものの、依然として自転車等駐車場の不足が課題として残る駅が多数あります。また、電動アシスト自転車をはじめとする大型自転車の普及に伴い、既存施設における収容可能な台数の見直しも必要となっています。このような状況から、短時間の放置自転車を含む全ての駐輪需要に対して、区営自転車等駐車場のみで対応することは困難な現状にあります。
- このため、区営自転車等駐車場については、令和7年3月に国土交通省が示した「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第3版）」の考え方を踏まえ、鉄道利用などに伴う長時間の駐輪需要への対応を基本とします。また、特定施設に起因する買物等の駐輪需要については、第一義的には附置義務制度等による民間主導での対応を基本とし、まちづくりの観点から自転車等駐車場の整備が特に必要な場合には、区も整備に関与するものとします。
- 以上のことから、自転車等駐車場の収容台数が不足している駅や、放置自転車が他駅と比べて集中している駅などを中心に、対策の優先順位を定め、限られた財源や用地を効果的に活用しながら、計画的に取り組むものとします。

■ 区の対応する駐輪需要の基本的な考え方

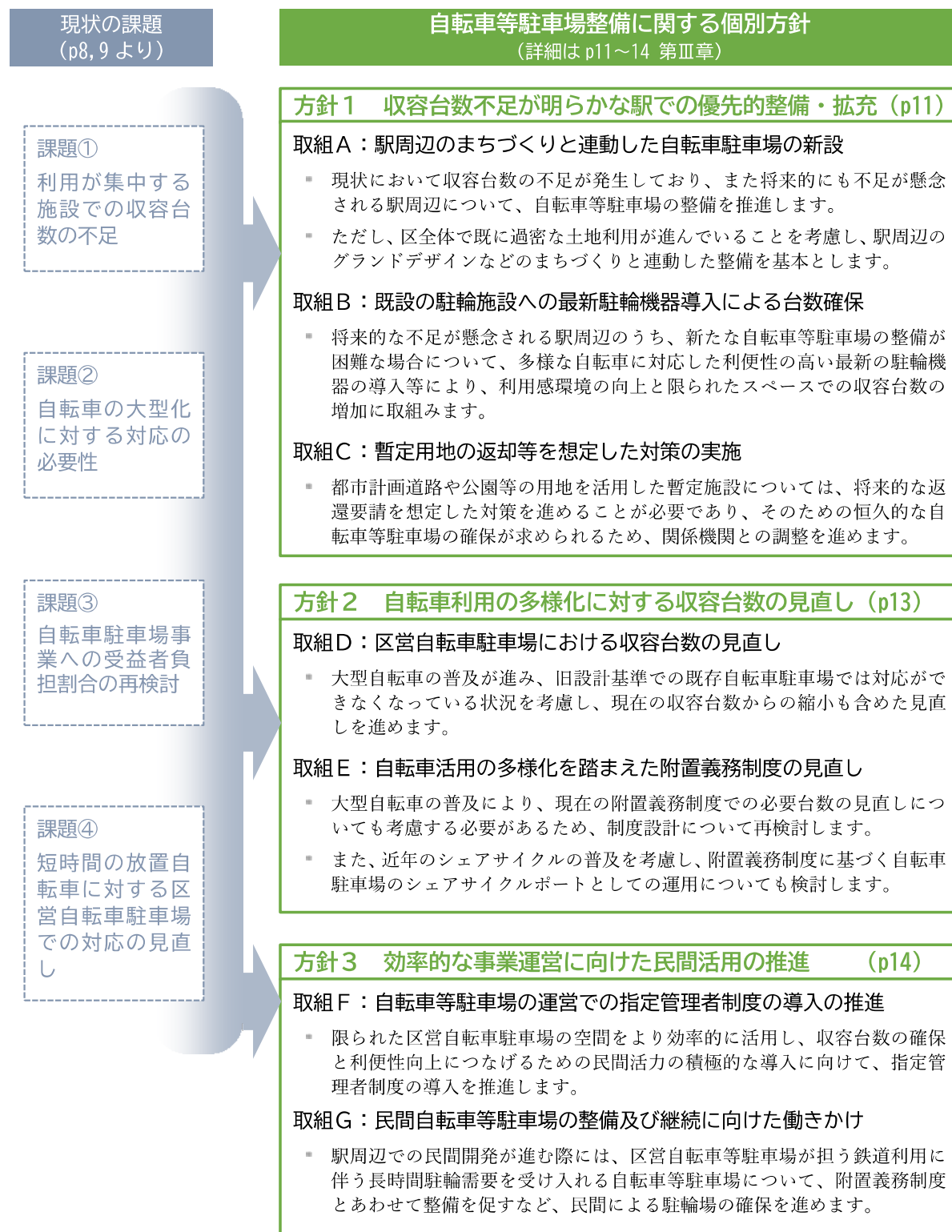


■ 区の駐輪需給バランスと放置の多さによる対応の方向性



(2) 現状の課題に対応する方針

- 前章で整理した現状の課題の解消を図り、(1)の自転車の駐輪需要への対応の考え方に基づいた個別方針とその取組については以下の通りです。



IV. 個別方針に基づく具体的な取組

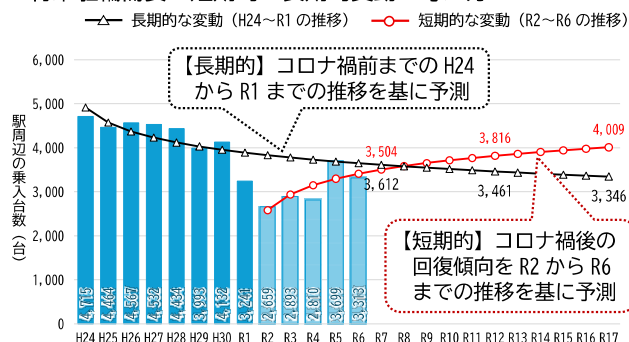
方針1 収容台数不足が明らかな駅での優先的整備・拡充

- 令和6年度の駐輪台数に、駅周辺の将来人口と、長期的もしくは短期的な駐輪需要の変動※を考慮し、令和12年度を予測年度として推計を行いました。
- 駅周辺の将来人口の増加に伴い、多くの施設で令和6年度比1~2%程度の駐輪台数増加が見込まれており、特に下丸子駅、大岡山駅、御嶽山駅など、現在利用率の高い施設を中心に引き続き高い需要が予想されます。
- 当面の対策として、将来時点で利用率90%以上が見込まれる駅周辺を中心に、必要な収容台数の確保に向けた取組を推進していきます。

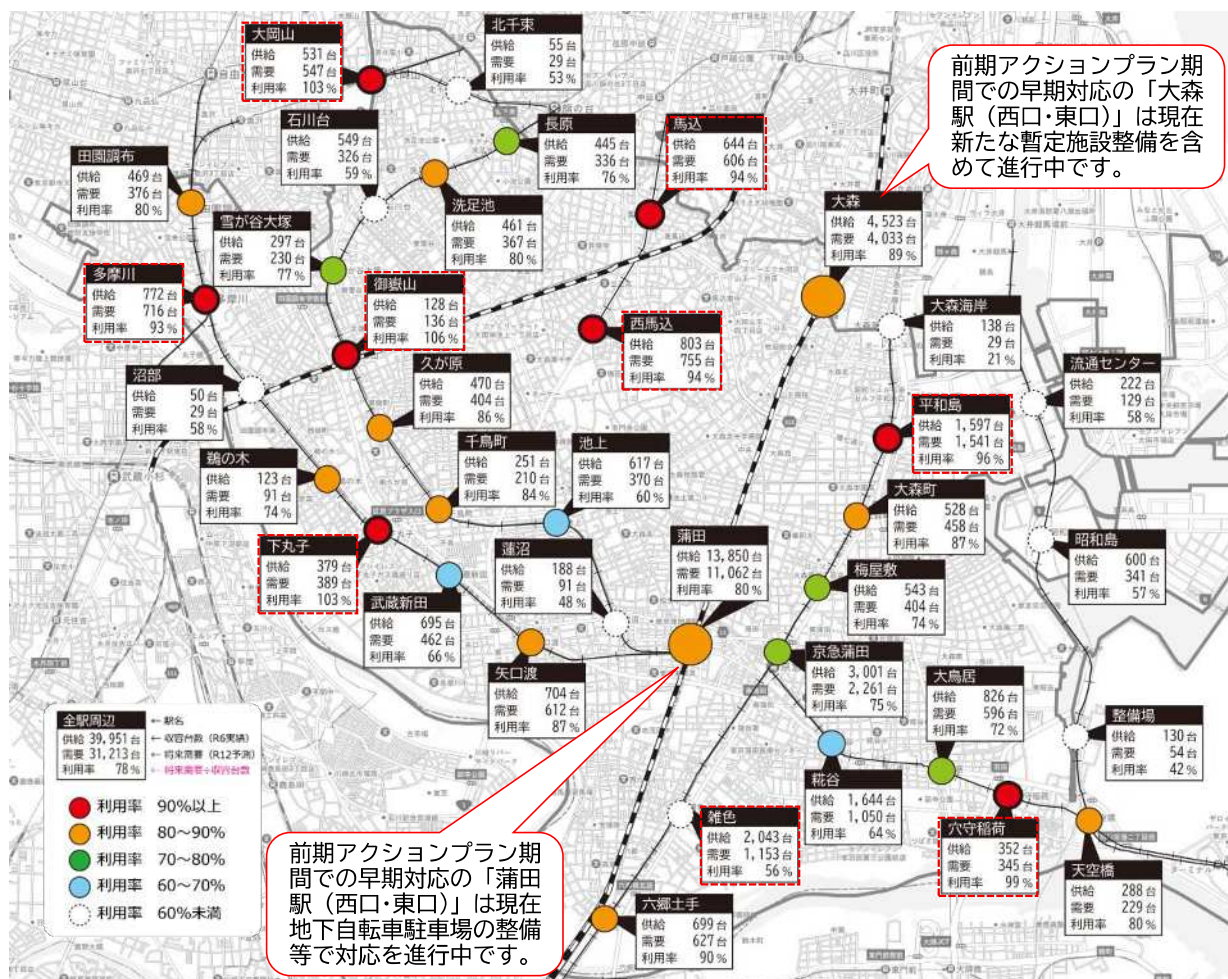
■将来需要の計算方法

$$\begin{array}{c} \text{将来の} \\ \text{駐輪需要} \\ \text{(令和12年度)} \end{array} = \begin{array}{c} \text{①令和6年度の} \\ \text{駐輪台数} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{②駅周辺の将来人口} \\ \text{(国勢調査の予測値)} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{③駅周辺の将来駐輪需要(短期的・長期的)*} \end{array}$$

※将来駐輪需要の短期的・長期的変動の考え方



■駅ごとの将来需要予測結果（駐輪需要の予測は施設ごとに実施。下図は所属する駅ごとに集計した合計値である）



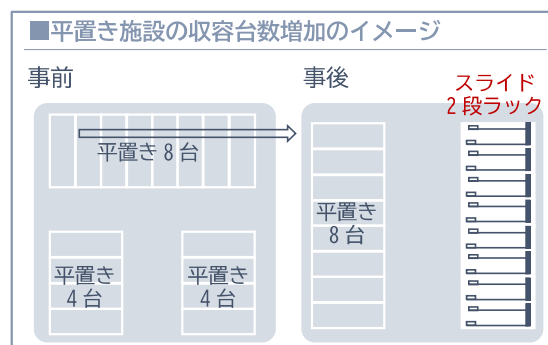
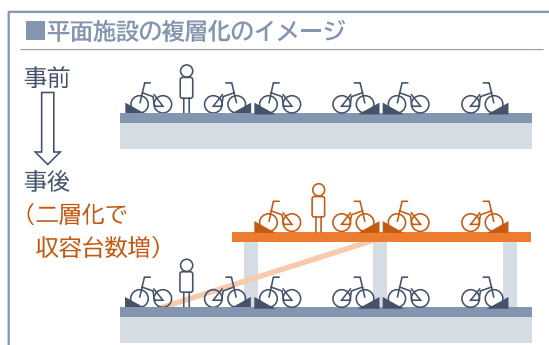
取組A 駅周辺のまちづくりと連動した自転車駐車場の新設

- 大田区では、大森駅や蒲田駅、下丸子駅、平和島駅など、駅周辺の自転車等駐車場の収容台数不足が懸念される駅周辺において、地区グランドデザインや再編プロジェクトなどのまちづくりが進められています。
- 新たな自転車等駐車場の整備が難しい状況を踏まえ、これらのまちづくりと連動し、区による再整備や民間による再開発の機会を捉えながら、必要な自転車等駐車場の確保を図ります。
- まちづくりの進展に伴い、自転車の駐輪が新たな地域課題とならないよう、計画段階から必要な駐輪環境の整備を働きかけていきます。



取組B 既設の駐輪施設への最新駐輪機器導入による台数確保

- 新たな整備が困難な場合や、まちづくりの計画が進むまでの当面の対策が必要場合などでは、上段利用でも多様な自転車に対応した利便性の高い駐輪機器の導入や、平面施設の複層化、平置き施設のレイアウト変更による効率的な空間活用など、様々な方式を検討し、必要台数の確保に努めます。
- これらの施設改良に民間ノウハウを導入するため、現在は蒲田駅東口地下自転車駐車場で導入予定の「指定管理者制度」を他駅周辺施設にも適用することを検討します。



取組C：暫定用地の返却等を想定した対策の実施

- 蒲田駅周辺等、不足する自転車等駐車場の需要に対応するため、一部の施設では道路用地、公園用地等を暫定的に自転車等駐車場として整備し運用しています。
- これらの施設は最終的には各管理者・所有者への返還が求められるものであり、代替地の確保を含めた検討を進めます。
- 特に蒲田駅東口地下自転車駐車場が供用開始される令和11年度に向けて、蒲田駅周辺に複数存在する暫定施設の廃止を含めた検討を進めます。

方針2 自転車利用の多様化に対する収容台数の見直し

取組D 区営自転車駐車場における収容台数の見直し

- 区営自転車駐車場では、大型自転車の増加に対して既存の駐輪ラックでは対応できない状況があり、車両間隔が調整可能な平置き式での対応を余儀なくされています。
- 今後、定期契約時の車両サイズの確認や、駐輪台数調査時の車両サイズ別の台数把握等を通じて、各施設の一般車と大型車の割合を分析し、収容台数に反映する等の対応を進めます。

■大田区の主な駐輪環境の種類と大型自転車への対応の状況

	平置き式	垂直2段式	上下2段式	電磁ロック式
				
駐輪間隔	調整可能 (実測で50～60cm)	上段：50cm固定 下段：20cm～70cm可変	固定 (実測で35～40cm)	固定 (実測で35～40cm)
大型自転車 対応	○対応可能	上段：×重量による 下段：△高さによる	△隣接車の間隔による	△隣接車の大きさによる
駐輪時の 負担	特になし	上段利用時は自転車を 持ち上げる労力が発生	上段利用時は若干労力 が発生	上段利用時は若干労力 が発生
収容台数の 適正確保	×収容可能な台数が利 用者に委ねられる	○他に比べて多くの駐輪 が可能	△ハンドル幅の間隔に よるが高密駐輪可能	△ハンドル幅の間隔に よるが高密駐輪可能

※垂直2段式の場合、上段は柱間隔で固定、下段は左右にスライドしハンドル間隔が調整可能な場合が多い

※収容台数の適正確保は、設計時点での台数通りに駐輪可能かを判断したもので、大型自転車への対応は想定していない

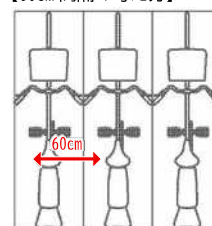
取組E 自転車活用の多様化を踏まえた附置義務制度の見直し

【大型自転車に対応した附置義務自転車駐車場の面積基準の検討】

- 区では条例に基づき商業施設や遊戯施設、銀行、学習塾、学校、病院など、自転車利用を誘因する一定規模以上の施設に対して、附置義務による自転車駐車場の整備を義務付けています。
- 条例では自転車1台あたりの駐車スペースを「面積1㎡以上※」と設定していますが、この基準の場合、大型自転車が余裕をもって駐輪できる60cm幅には対応できないことから、附置義務制度の大きさの基準についても見直しを進めます。

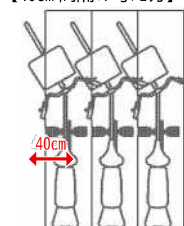
■平置き自転車駐車場の幅の考え方

【60cm 間隔の考え方】



60cm 間隔では、
条例の「1台1㎡
以上」を超える

【40cm 間隔の考え方】



幼児用座席付自転
車等の場合、40cm
間隔では駐輪困難

【附置義務自転車駐車場のシェアサイクルポートとしての運用の検討】

- 附置義務自転車駐車場の運用に際して、附置義務対象施設の周辺地域の住民及び事業者の利便性向上に資する場合には、シェアサイクルポートを設置し、その一部を附置義務に基づく必要台数として参入することができる一仕組みについて検討します。

方針3 効率的な事業運営に向けた民間活用の推進

取組F 自転車等駐車場の運営での指定管理者制度の導入の推進

- 区営自転車駐車場の運営においては、行政の管理監督のもと、多様化する利用ニーズへの対応や、限られた施設・用地スペースの中での収容台数確保、大型自転車への対応など、より効率的かつ柔軟な運営が求められています。
- このため、施設・用地スペースの有効活用や利用者サービスの向上に向けて、民間事業者のノウハウや創意工夫を最大限活用する手法として、指定管理者制度の導入を軸とした民間活用を推進します。
- 今後は、蒲田駅東口地下自転車駐車場における指定管理者制度の導入に向けた取組を進めるとともに、他施設への展開も視野に入れながら、指定管理者制度による民間活用の段階的な拡大について検討を進めます。

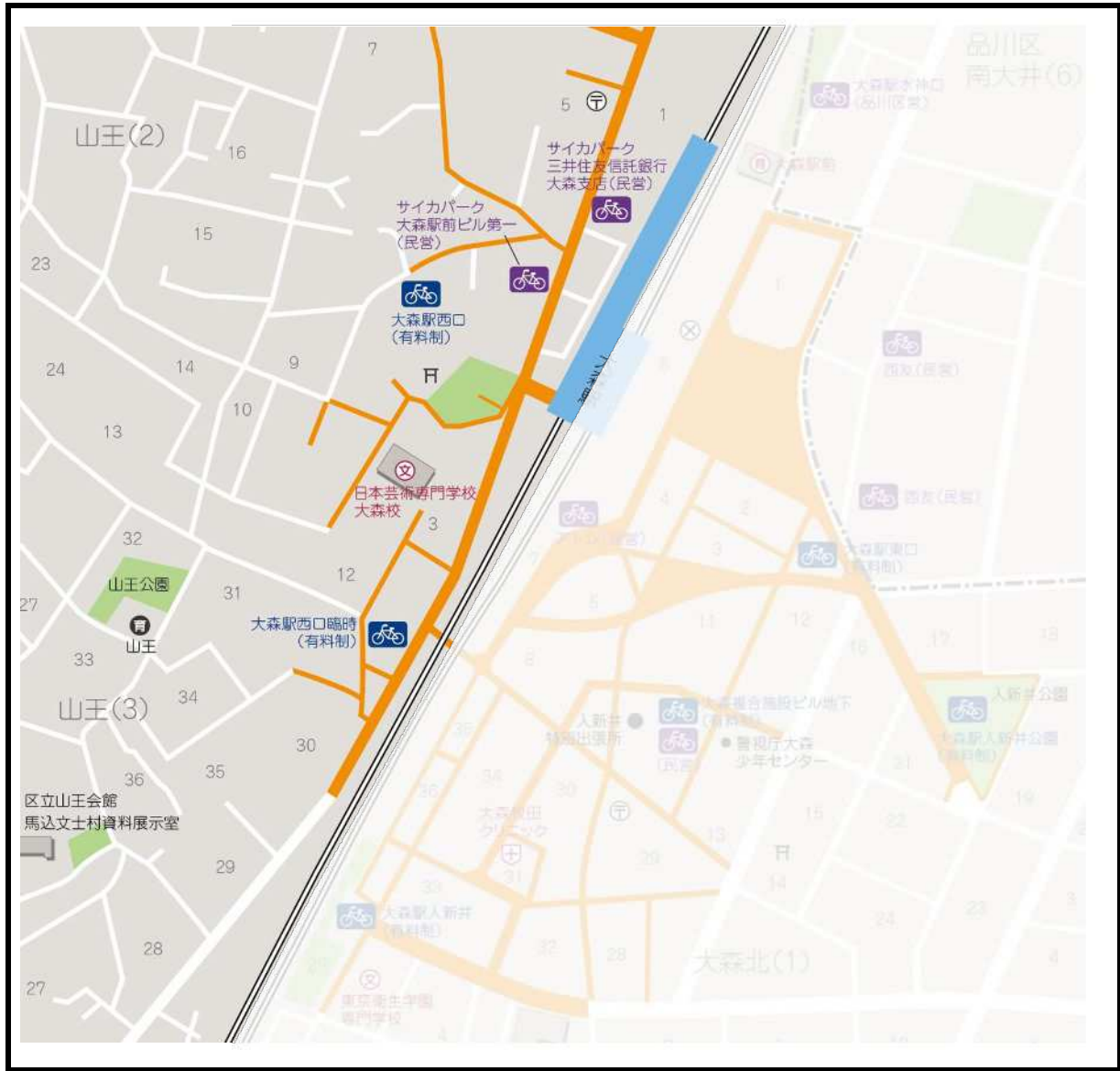
取組G 民間自転車等駐車場の整備及び継続に向けた働きかけ

- 区では「大田区民営自転車等駐車場育成補助金」に基づき、一定規模以上の鉄道利用を想定した民間自転車等駐車場の整備及び維持管理に対する支援を実施しています。
- また、当該支援制度の活用の有無に関わらず、平和島駅や大森駅、蒲田駅などでは、主に一時利用の受け皿として民営自転車駐車場が機能しており、区と連携しながら地域の駐輪需要に対応しています。
- このため、特に将来的な自転車等駐車場の不足が懸念される鉄道駅周辺については、重点的な民間自転車等駐車場の整備を促進するための取組や支援制度のあり方を検討するとともに、既設の民間自転車等駐車場についても、縮小や廃止の動向を早期に把握できるよう情報交換を密に行うなど、民間自転車等駐車場の整備及び継続に向け事業者との連携を図ります。

参考 自転車等駐車場 個別カルテ（案）

※現在、個別カルテの内容について精査中です。

01 大森駅（西口）



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状（令和6年）						将来（令和13年）				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	879	39	309	403	751	85%	→	40	313	406	759	86%
原付・自二	62	1	2	30	33	53%	→	1	2	30	33	53%
合計	941	40	311	433	784	83%	→	41	315	436	792	84%

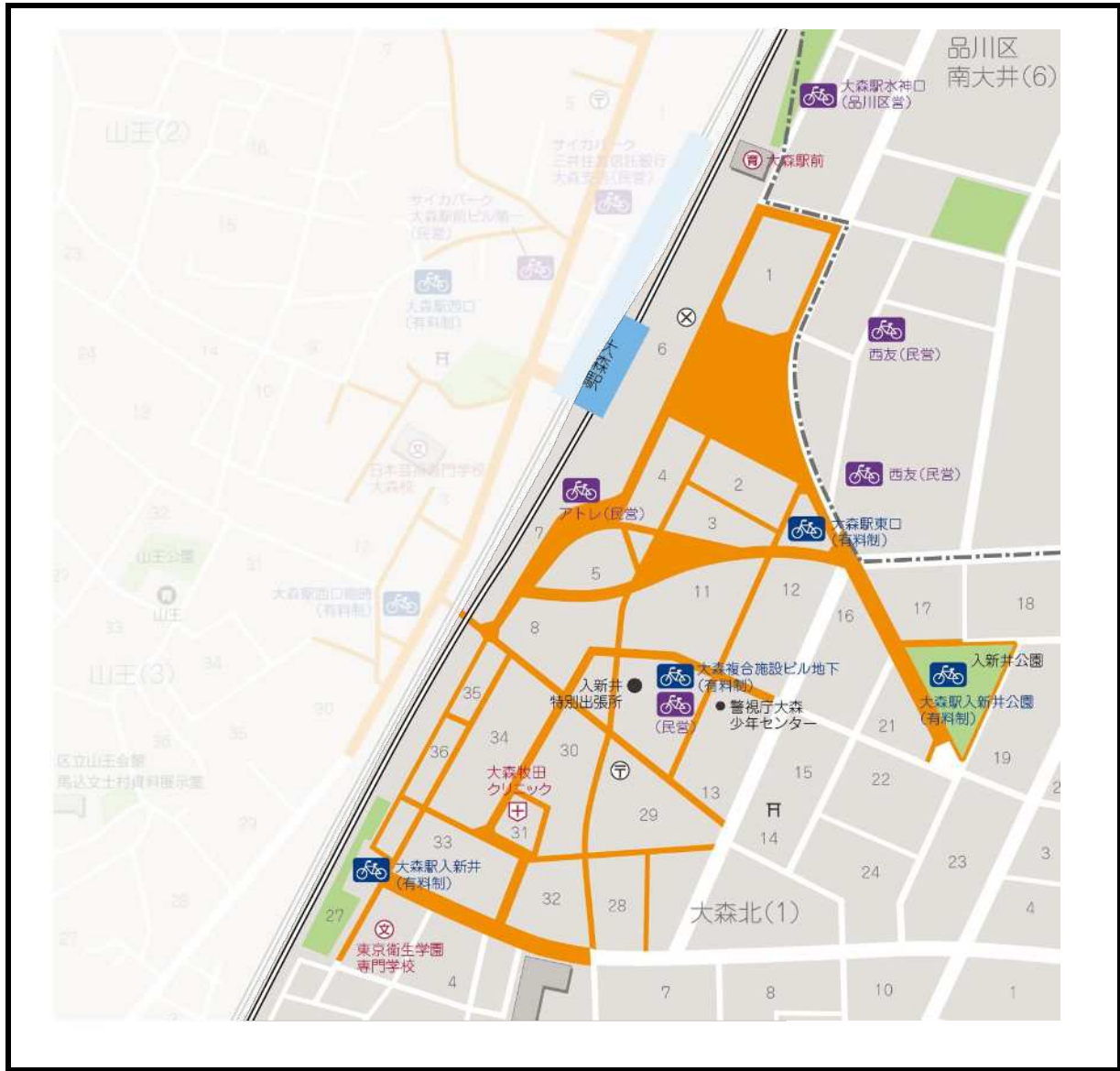
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 西口は駅前にロータリーなどがなく、全体的に自転車等駐車場における収容可能台数が少ない状況となっている。また、西口側は地形的に南北・東西に大きな高低差があるほか、駅前の池上通りは幅員が狭く、自転車が比較的通行しにくいという特徴がある。 平成29年検討時点では、平日9時頃の乗り入れ台数694台に対し、通勤・通学のための自転車等駐車場は400台程度と下回っている。近年、東口において自転車等駐車場を拡充し、大森駅全体の収容可能台数が増加しているが、今後は西口においても自転車等駐車場を確保していく必要がある。
第2回調査（令和2年10月時点） 収容台数は増加傾向にあるものの周辺人口の増加率も104.7%と増加傾向であり、将来的には110台の不足となる。東口を含めて現時点で多くの定期駐車場の契約率が高く、定期利用の待機者が発生している状況にあり、一時利用の回転率も高い状況である。民営自転車等駐車場の活用も視野にいれて対応を検討する。
第3回調査（令和7年10月時点） 令和6年10月時点の現状値で、収容台数562台に対して、利用台数は557台、利用率は99%となっており、計画最終年度の令和13年時点では、人口増加や自転車需要の変動から若干増加すると予測している。そのため、現時点で満車状態にある状態に対して、今後一層の不足が懸念される状況にある。大森駅西口では今後「大森駅周辺地区ランドデザイン計画事業」が予定されており、開発に合わせた自転車駐車場の整備が期待されるが、当面の収容台数の確保が必要であり、既存自転車駐車場での最大限の収容台数の確保（平置きスペースへの駐輪ラック設置、定期・一時利用枠の見直しなど）が期待される。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
将来的には「大森駅周辺地区ランドデザイン計画事業」に伴う自転車駐車場の整備が期待されるが、当面の対応が必要であることを踏まえ、定期利用の実態としての空きスペースの活用や、平置きスペースへのスライドラックの設置など、既存施設を活用した収容台数の確保を検討する。	1 既存自転車駐車場の収容台数の確保 （平置きスペースの駐輪ラックの設置など） 2 定期利用の空きスペースでの一時利用の収容の検討 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 大森駅西口臨時	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	46	61	0	61	62	0	62	101～300m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
B 大森駅山王小前	区	41	5	46	25	2	27	25	2	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	無人
C 大森駅西口	区	310	0	310	284	0	284	288	0	288	160	0	160	181	0	181	184	0	184	～100m	公有地	平面式	常駐
D エコステーション21TSUTAYA大森駅前店駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	0	97	0	0	0	0	0	0	～100m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
E サイカパーク 大森駅前ビル第一駐車場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	193	8	201	178	0	178	181	0	181	～100m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
F サイカパーク 大森駅前ビル第二バイク駐車場駐車場	民間	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	49	49	0	30.00	30	0	30	30	～100m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
G サイカパーク 三井住友信託銀行大森支店駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	32	19	0	19	19	0	19	～100m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

01 大森駅（東口）



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	3,607	39	1,627	1,499	3,165	88%	→	40	1,651	1,503	3,194	89%
原付・自二	41	1	19	6	26	63%	→	1	19	6	26	63%
合計	3,648	40	1,646	1,526	3,212	88%	→	41	1,670	1,530	3,241	89%

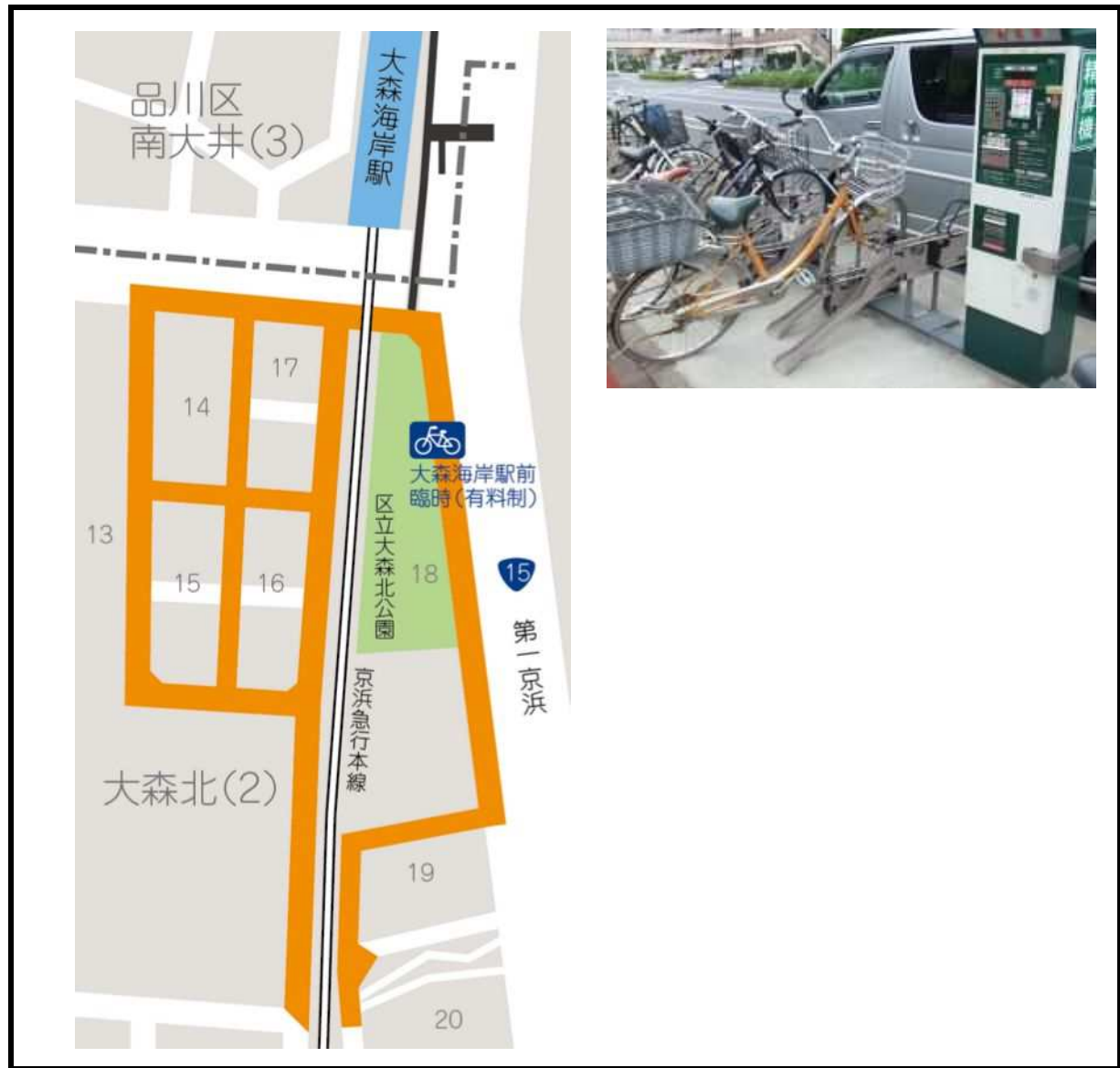
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
東口には区営自転車等駐車場が4か所存在する。東口の自転車等駐車場は、収容台数が少ない大森駅西口方面から来る自転車の受け皿としての役割も担っていると考えられるが、平成23年4月に大森駅入新井自転車駐車場の増設したほか、民営自転車等駐輪場が新設されたこともあり、収容台数は拡大傾向にある。その結果、駅周辺並びに放置禁止区域外で放置自転車等は以前に比べ減少している。ただし、大森銀座商店街などの一部地域では放置自転車が集中している状況である。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
収容台数は増加傾向にあるものの、依然として駐輪需要は不足となっている。周辺人口の増加率は104.7%と増加傾向であり、将来的には628台の不足となる。現時点で多くの定期駐車場の契約率が高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。 なお放置自転車が794台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車場での対応検討も重要となる。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
令和6年10月時点の現状値で、収容台数4,184台に対して、利用台数は3,677台、利用率は88%となっており、計画最終年度の令和13年時点では、人口増加や自転車需要の変動から若干増加すると予測している。現状として定期利用の契約状況では大森駅入新井、大森駅東口、大森駅入新井公園で空きがある状態にあり、約500台の余裕があると試算される。ただし、大森駅東口、大森複合施設ビル地下では、一時利用の収容台数を大幅に超えており、実態としても満車状態となっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
将来的には「大森駅周辺地区ランドデザイン計画事業」に伴う自転車駐車場の整備が期待されるが、当面の対応が必要であることを踏まえ、定期利用の実態としての空きスペースの活用や、平置きスペースへのスライドラックの設置など、既存施設を活用した収容台数の確保を検討する。	1 既存自転車駐車場の収容台数の確保 （平置きスペースの駐輪ラックの設置など） 2 定期利用の空きスペースでの一時利用の収容の検討 3 大森駅周辺地区ランドデザイン等に合わせた新たな自転車駐車場の整備検討

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 大森駅入新井	区	1,103	10	1,113	818	13	831	830	13	843	298	10	308	283	6	289	287	6	293	101～300m	道路	立体自走式	常駐
B 大森駅東口	区	860	0	860	726	0	726	737	0	737	220	0	220	354	0	354	359	0	359	～100m	道路	立体自走式	常駐
C 大森駅入新井公園	区	130	0	130	83	0	83	84	0	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	公有地	平面式	適宜派遣
D 大森複合施設ビル地下	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	536	0	536	954	0	954	968	0	968	101～300m	鉄道用地以外の民有地	地下式自走式	適宜派遣
E Luz大森駐輪場	民間	0	0	0	0	6	6	0	6	6	460	21	481	946	0	946	960	0	960	101～300m	鉄道用地以外の民有地	地下式自走式	無人
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

02 大森海岸駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	138	0	0	29	29	21%	→	0	0	29	29	21%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	138	0	0	29	29	21%	→	0	0	29	29	21%

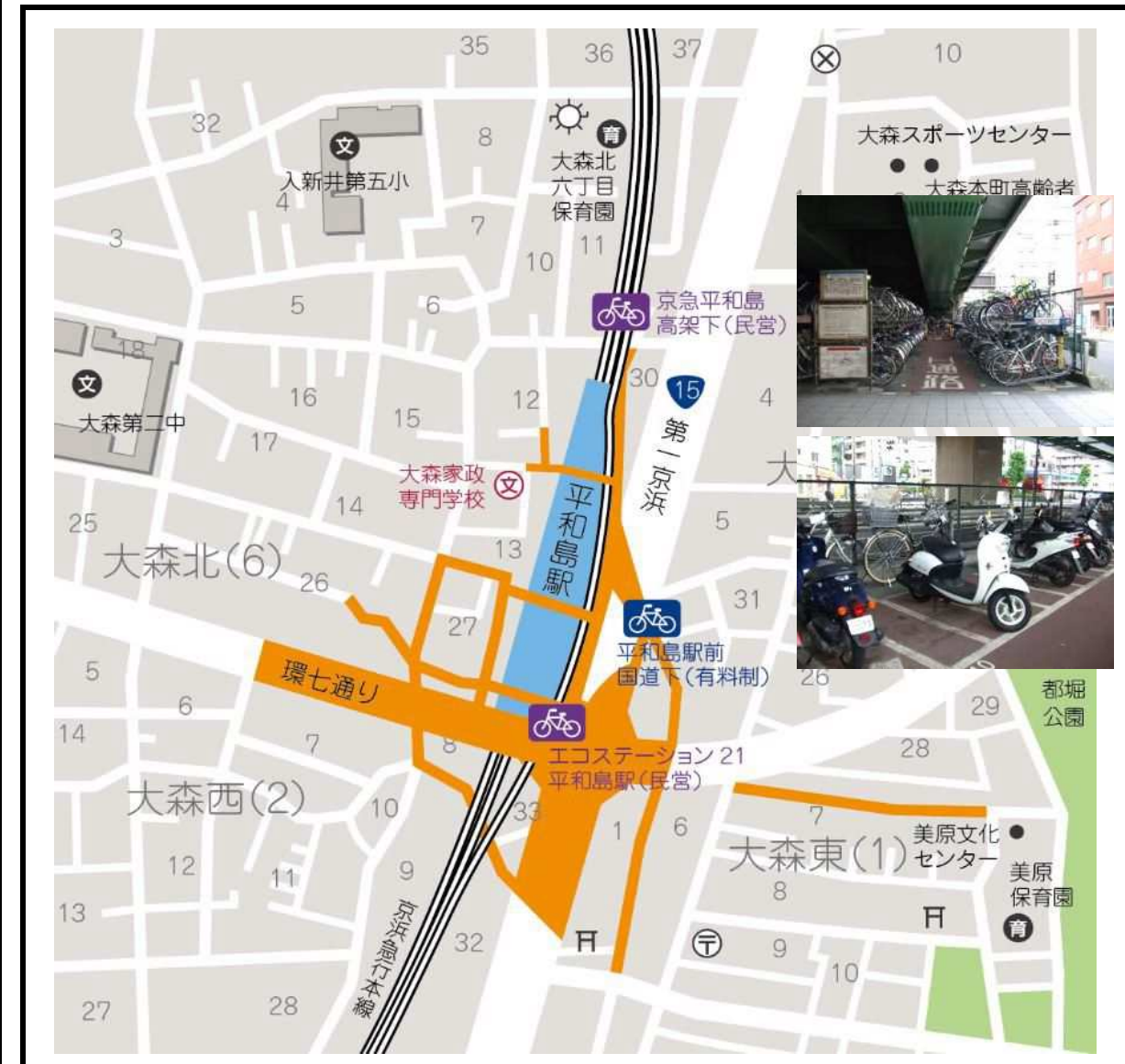
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点） 区営自転車等駐車場が1か所あるが、最大利用率は平日14%、休日9%と極めて低くなっている。それに対して、放置禁止区域外での放置自転車の台数が増えている。	
第2回調査（令和2年10月時点） 現状で区営自転車駐車場138台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は112台と需要を上回る供給が提供できているが、区営駐車場の利用率は低く、一方で放置自転車は94台と大半を占める状況にある。 将来の人口増加は103.5%と高いが、それを加味し、放置自転車を全て収容したとしても比較的余裕がある。	
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅は一時利用の電磁ロック式駐輪ラックのみの自転車駐車場のみであり、収容台数138台に対して利用台数約30台と十分な余裕がある状態である。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車場の利用促進 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
					現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
		自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 大森海岸駅前臨時	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	138	0	138	29	0	29	29	0	29	~100m	道路	平面式	無人
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

03 平和島駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	1,581	5	774	701	1,480	94%	→	5	800	725	1,530	97%
原付・自二	16	0	9	2	11	69%	→	0	9	2	11	69%
合計	1,597	5	783	703	1,491	93%	→	5	809	727	1,541	96%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

区営自転車等駐車場が1か所と、民営自転車等駐車場が1か所ある。
平日ピーク時の乗り入れ台数は1,800台以上となるが、自転車等駐車場の利用率は区営自転車等駐車場で76%、民営自転車等駐車場
81%と利用率に若干余裕がある。前回調査時より自転車の放置台数は改善傾向であるが、放置禁止区域外での放置自転車等が目立つ状況
である。

第2回調査（令和2年10月時点）

区営自転車等駐車場の収容台数1,260台、民営自転車等駐車場501台に対して、総台数が2,032台と大幅な需要過多となっており、加えて将来の人口増加率102.9%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は386台と多く、買物等の利用も想定されるが、駐車場の不足による可能性もある。

第3回調査（令和7年10月時点）

令和6年10月時点の現状値で、収容台数1,597台に対して、利用台数は1,491台、利用率は93%となっており、計画最終年度の令和13年時点では、人口増加や自転車需要の変動から若干増加すると予測している。現状として定期利用の契約状況、一時利用の利用率ともに満車に近い状態である。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

駐輪ラック設置済みの施設であり、現状では当該施設のスペースでの収容台数の増加は難しい状態にある。民間施設についても利用率が高い状態であるため、新たな施設の整備も含めた検討が必要である。

区内でもとくに自転車駐車場の不足が顕著な状況にあるため、平和島駅周辺ランドデザインによるまちづくりに合わせた新たな自転車駐車場の整備を目指すとともに、暫定的な措置としての民営自転車駐車場の設置要請を継続する。

■ 対応のポイント

- 1 平和島駅周辺ランドデザインと連携した自転車駐車場の整備要請
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 自転車駐輪需要の抑制（他手段、他駅施設への誘導）
※隣接する大森町駅、大森海岸駅等への誘導や、シェアサイクル、バス等他交通手段への誘導）

[illegible]

04 大森町駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	528	12	171	245	428	81%	→	13	187	258	458	87%
原付・自二	0	0	0	0	0	#DIV/0!	→	0	0	0	0	#DIV/0!
合計	528	12	171	245	428	81%	→	13	187	258	458	87%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 区営自転車等駐車場が1か所、民営自転車等駐車場が3か所ある。 平成28年に大森町駅自転車駐車場を新設したことで、収容可能台数が大幅に増加している。同自転車等駐車場の最大利用率は平日46%、休日20%となっており、余裕が見られる。 一方、前回調査時より自転車の放置台数に大きな変化がなく、駅を中心に東西に商店街があり、放置禁止区域の内外に、放置自転車が見られる。
第2回調査（令和2年10月時点） 現状で区営自転車駐車場323台、民営自転車等駐車場302台の合計625台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は放置自転車を含めても563台と需要を上回る供給が提供できており、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加は101.7%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。 放置自転車は商業施設付近に集中しており、買物等の利用が想定される。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、定期利用・一時利用のゲート式施設の自転車駐車場であり、収容台数907台に対して利用台数約655台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車場の利用促進 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 大森町駅	区	209	0	209	171	0	171	187	0	187	114	0	114	147	0	147	161	0	161	～100m	高架下鉄道用地	立体自走式	常駐
B サイクルプラザ大森町駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137	0	137	102	0	102	112	0	112	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
C エコステーション21大森町駅前駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	68	29	0	29	32	0	32	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



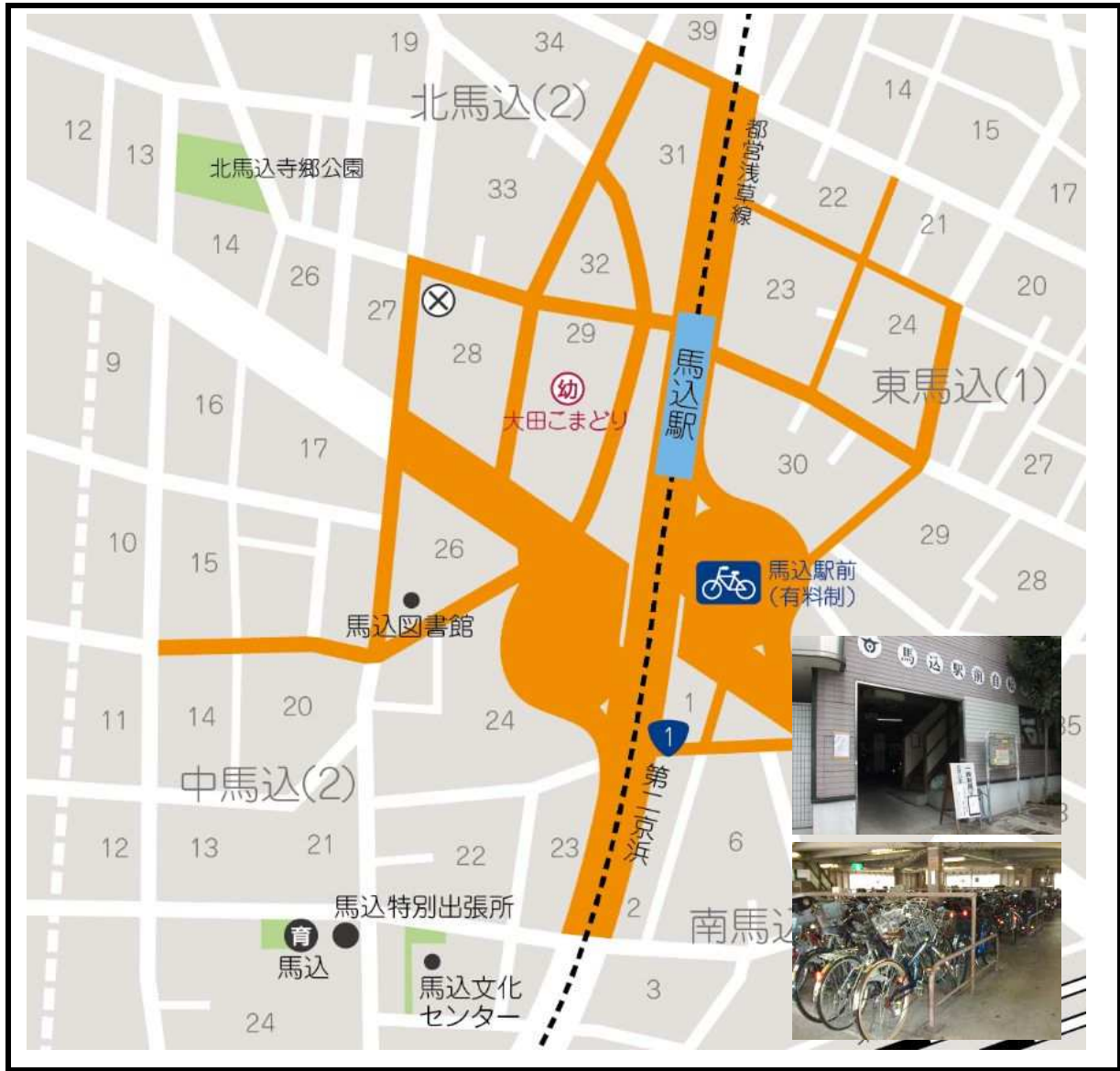
駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	534	0	175	205	380	71%	→	0	190	208	398	75%
原付・自二	9	0	0	6	6	67%	→	0	0	6	6	67%
合計	543	0	175	211	386	71%	→	0	190	214	404	74%

※一時利用について、利用台数が収容台数を越える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車駐車場が1か所ある。平成29年6月、高架下に自転車等駐車場を新設したこともあり、収容可能台数は大幅に増加している。318台が放置自転車となっている点は問題である。現在、放置禁止区域は駅付近の一部の範囲となっているため、駅直近には商店街があり、区域以外の場所に自転車が放置されている。一方、区営自転車等駐車場の最大利用率は平日50%、休日38%と余裕が見られる。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営自転車駐車場1か所の収容台数481台、民営駐車場83台の合計564台に対して、総台数が661台と需要過多となっており、加えて将来の人口増加率102.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は318台と非常に多く、多くが梅屋敷通り沿いに分散して長い区間に広がっている状況にある。また駅東側も基本的には商店街内の通りに多く、主な放置は買物等利用と想定される。 商店街等での放置が常態化している中で、商店街の協力をえながら顧客向け駐車サービスの検討を図ることが必要である。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、定期利用・一時利用のゲート式施設の自転車駐車場であり、収容台数543台に対して利用台数404台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車場の利用促進 2 一時利用可能な新たな自転車等駐車場整備の検討 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 梅屋敷駅	区	311	0	311	175	0	175	190	0	190	170	0	170	202	0	202	219	0	219	～100m	高架下鉄道用地	立体自走式	常駐
B ニイノパーキング梅屋敷駅前	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	9	62	35	6	41	38	6	44	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



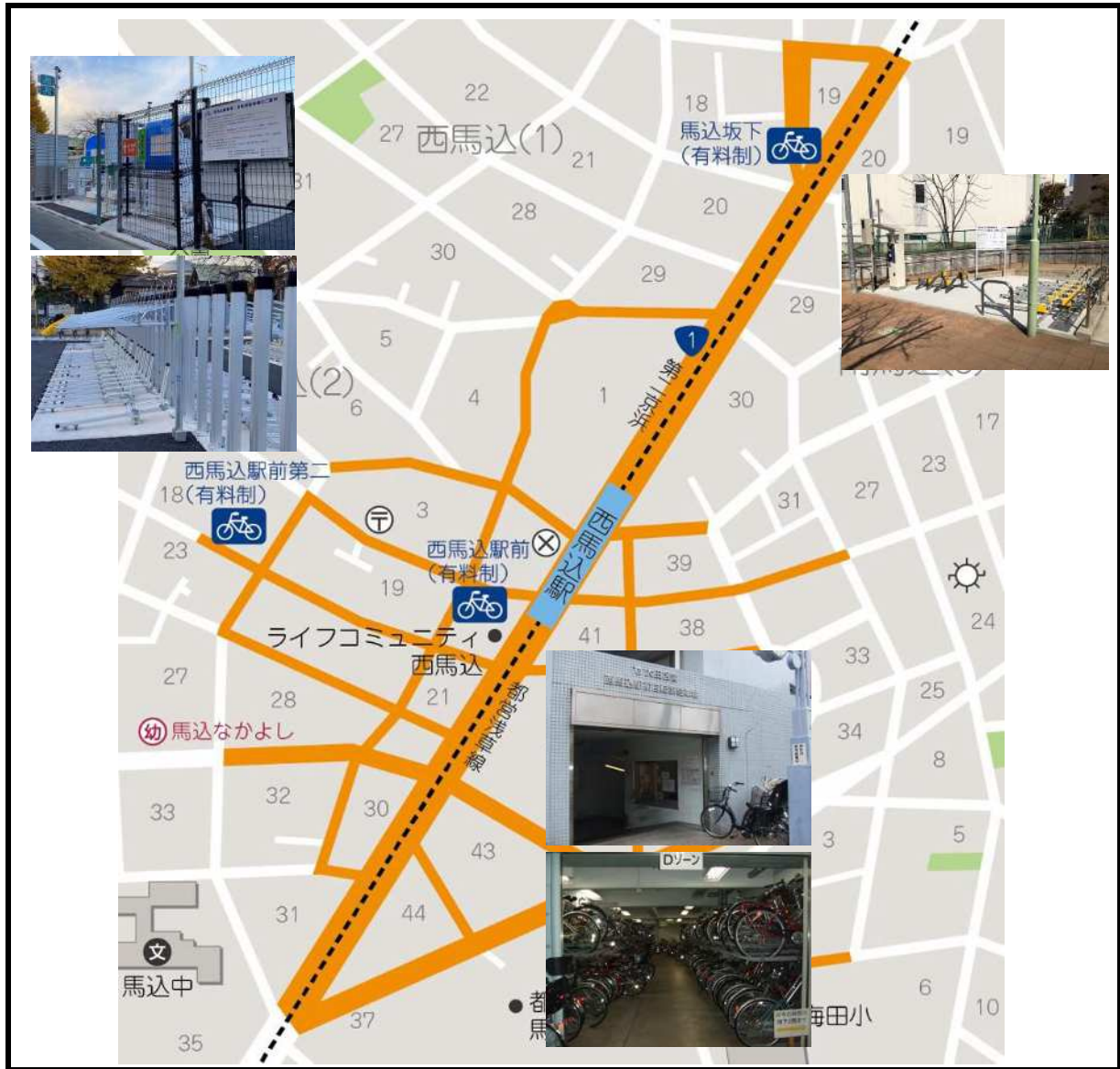
駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	620	2	400	152	554	89%	→	2	426	162	590	95%
原付・自二	24	0	13	2	15	63%	→	0	14	2	16	67%
合計	644	2	413	154	569	88%	→	2	440	164	606	94%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車駐車場が1か所ある。最大利用率は平日で83%、休日で31%と若干ながら余裕がある。また、以前は放置禁止区域内外ともに相当数が放置されている状況となっていたが、駐輪マナーの啓発等の成果もあり近年における放置台数は平成24年時と比べおよそ半数程度まで減少している。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現状で620台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は666台と若干不足する傾向にあり、将来の人口増加率は105.1%と区内でも高めではあるため、将来的にも不足傾向が続くものと考えられる。 駐輪需要のうち59台は放置自転車であるが、その発生場所は放置禁止区域縁辺部の環状七号線沿いである。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、定期利用・一時利用のゲート式施設の自転車駐車場であり、収容台数644台に対して利用台数569台と利用率は89%と高く、人口増加等から将来的には利用率が95%と非常に高くなっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
馬込駅周辺では自転車等駐車場が当該施設のみであり、現時点で周辺に新たな整備の予定がない。場内の駐輪実態として、定期利用スペースには余裕がある状態であり、また平置きスペースは駐輪車両の間隔が比較的広い区画もみられる。 そのため、平置きスペースでのスライドラックの設置や定期・一時利用枠の台数調整などの検討が必要である。ただし、古い施設であるため、設置可能な重量等の検証が必要である。	1 施設内での収容台数増加に資する施設改修（スライドラック式2段ラックの設置など） 2 民営自転車等駐車場の育成・支援 3 自転車駐輪需要の抑制（他手段への誘導） ※バス、シェアサイクル等他交通手段への誘導 ※隣接する西馬込駅も混雑する施設であるため、他施設への分散は不可と想定

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 馬込駅前	区	438	20	458	400	13	413	426	14	440	182	4	186	152	2	154	162	2	164	～100m	道路	立体自走式	常駐
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



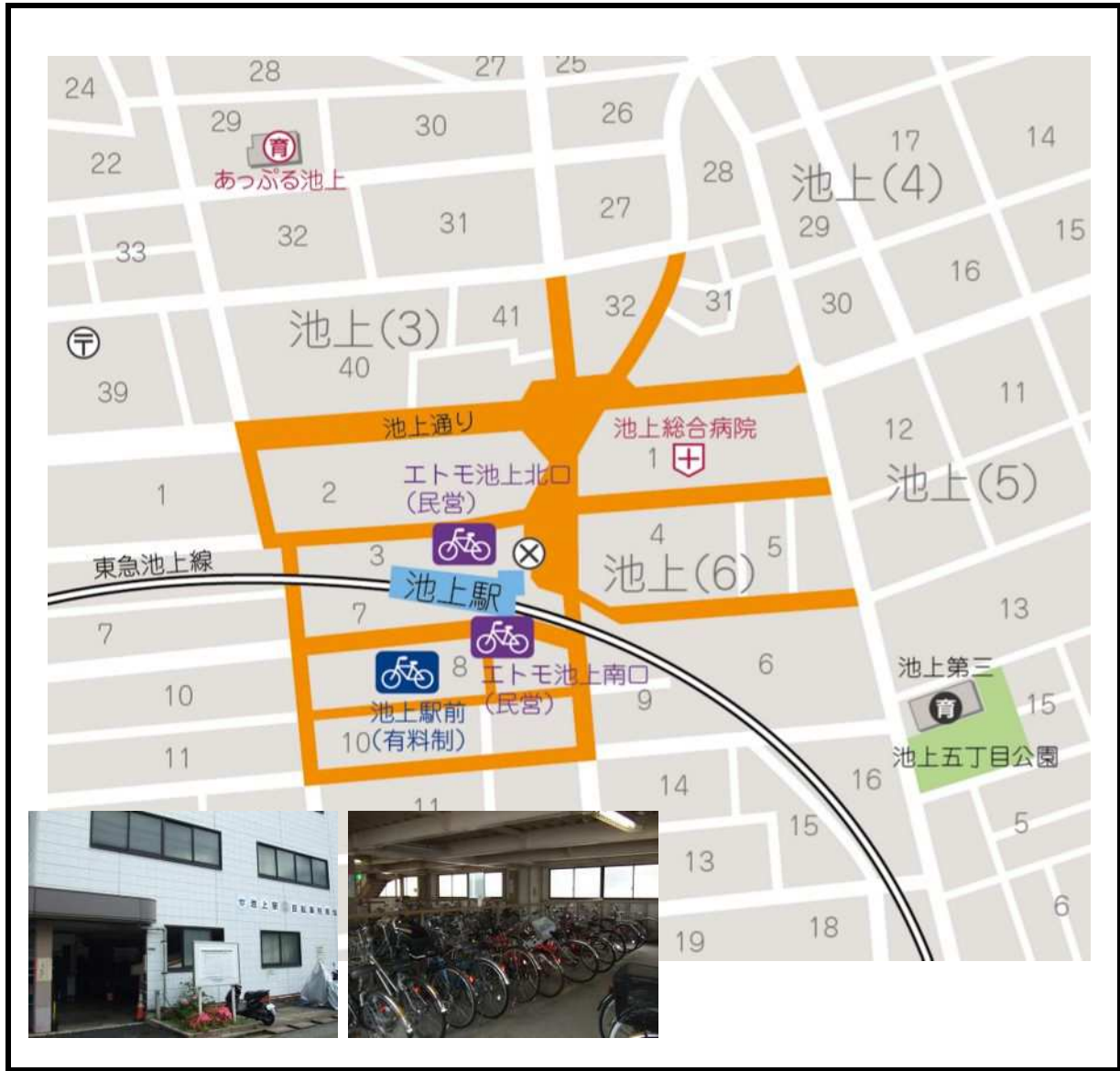
駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	803	2	288	458	748	93%	→	2	295	458	755	94%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	803	2	288	458	748	93%	→	2	295	458	755	94%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車駐車場の収容台数に対して、平成29年検討時点のピーク時の乗り入れ台数は1,000台以上である。自転車等駐車場の最大利用率は平日で177%と高く、所定の収容可能台数以上に駐車を受け入れる等運用で不足分をカバーしている状況である。 また、第二京浜を挟んで東側のエリアは、施設の自転車等駐車場以外の駐輪スペースがないため、自転車を放置しやすい状況であると考えられる。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営自転車駐車場3か所の収容台数877台に対して、総台数が855台と需要と供給のバランスが概ねとれている状況にあり、将来的にも区内で人口増加率が105.5%と高いものの、不足分は25台程度と若干の不足傾向に留まると予想される。 需要のうち放置自転車は173台と多く、この一部は周辺の商店街等の買物等利用と想定される。 ただし、住宅前等にも多くの放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保の求められる駅である。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
西馬込駅周辺の自転車駐車場について、スライドラック式2段ラックなど、既存施設のスペースを最大限活用して収容台数の確保に取り組んでいるが、現時点で収容台数803台、利用台数748台で利用率93%となっている。将来においては周辺の人口増加等から微増の傾向にある。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
西馬込駅周辺では西馬込駅前自転車等駐車場の混雑から新たに西馬込駅前第二、馬込坂下の整備が行われ、収容台数の確保が進められたが、依然として利用率9割超となっている。 現状では既に新たな施設の新設やスライドラック式2段ラックへの改修など、収容台数の確保に向けた必要な対策を講じている状況であり、引き続き当該施設の効率的な運用を進める。	1 西馬込駅前自転車駐車場に集中する定期・一時利用の他施設への分散促進 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 3 自転車駐輪需要の抑制(他手段への誘導) ※バス、シェアサイクル等他交通手段への誘導 ※隣接する馬込駅も混雑する施設であるため、他施設への分散は不可と想定

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 西馬込駅前	区	217	0	217	192	0	192	197	0	197	288	0	288	333	0	333	341	0	341	～100m	公有地	立体自走式	常駐
B 西馬込駅前第二	区	120	0	120	96	0	96	98	0	98	163	0	163	169	0	169	173	0	173	301～500m	鉄道用地以外の私有地	平面式	適宜派遣
C 馬込坂下	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	15	7	0	7	7	0	7	101～300m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	605	11	258	86	355	59%	→	11	260	86	357	59%
原付・自二	12	0	8	2	10	83%	→	0	8	2	10	83%
合計	617	11	266	91	368	60%	→	11	268	91	370	60%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 現在は駅南側に区営自転車等駐車場が1か所となっている。最大利用率は平日で62%、休日で22%となる。駅の北側には区営の自転車等駐車場はなく、施設等自転車等駐車場が点在している。 平成29年検討時点では、ピーク時の乗り入れ台数は平日で約1,200台、休日で800台になるが、放置禁止区域内外に多くの放置自転車がある状況となっている。駅周辺には商店街をはじめ小売店舗が多く、池上地区の商業集積地となり、自転車等が集まる条件を兼ね備えている。引き続き買い物客などが一時利用できる自転車等駐車場の確保が課題である。
第2回調査（令和2年10月時点） 区営自転車等駐車場1か所の収容台数595台に対して、需要総台数が1,052台と大幅な需要過多となっており、加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は518台と非常に多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。商業施設前以外にも放置自転車が見られることから、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保の求められる駅である。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、収容台数617台に対して利用台数368台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車場の利用促進 2 一時利用可能な新たな自転車等駐車場整備の検討 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 池上駅前	区	519	7	526	258	8	266	260	8	268	86	5	91	114	2	116	115	2	117	～100m	公有地	立体自走式	常駐
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	600	0	0	319	319	53%	→	0	0	341	341	57%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	600	0	0	319	319	53%	→	0	0	341	341	57%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

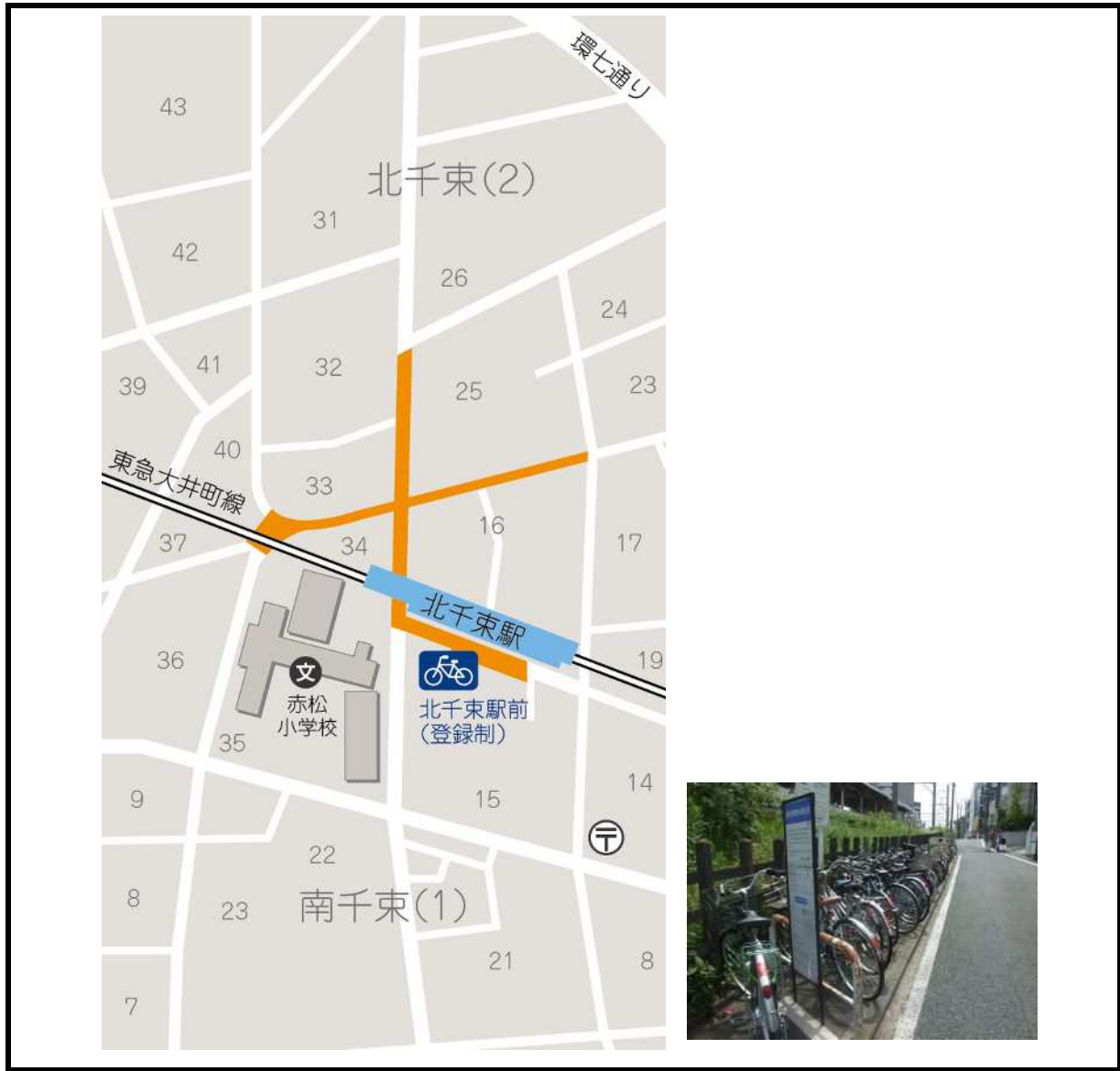
調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車が1か所ある。平成29年検討時点では、ピーク時の自転車の乗り入れ台数は平日が555台、休日が328台となる。最大利用率は平日145%、休日100%と現状では収容可能台数以上に駐車を受け入れている。一方、平日ピーク時には、自転車等駐場に収容しきれないことが影響し、駅前に自転車が放置されていると考えられる。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
収容台数600台に対して、駐車需要は620台（うち170台は放置）と供給量をわずかに上回る需要が発生しており、将来の人口増加率は103.1%を加味しても若干の不足に留まると想定される。区営駐車が有料化されたため、道路上に放置する利用が増えている。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数600台に対して利用台数319台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

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

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 昭和島駅前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	600	0	600	319	0	319	341	0	341	～100m	公有地	平面式	無人
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

10 北千束駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	55	2	26	0	28	51%	→	2	27	0	29	53%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	55	2	26	0	28	51%	→	2	27	0	29	53%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 登録制の区営自転車等駐車場が1か所ある。この数年間で自転車等駐車場数ほか収容可能台数に変化はない。 自転車の乗り入れ台数自体が少ない駅のため、放置台数はほとんどない状況である。なお、区営自転車等駐車場の最大利用率は前回調査時（平成24年）で平日70%、休日50%であったが、平日で47%、休日で36%と低下している。
第2回調査（令和2年10月時点） 現状で55台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は51台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加105.1%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。 ただし、登録制のみの駅であるため利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、収容台数55台に対して利用台数28台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 登録制自転車駐車場の有料制への転換 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
A 北千束駅前	区	55	0	55	26	0	26	27	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

11 大岡山駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	521	2	276	241	519	100%
原付・自二	10	0	10	0	10	100%
合計	531	2	286	241	529	100%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合(利用率100%超)には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

将来 (令和13年)				
放置	定期	一時	全体	利用率
2	293	241	536	103%
0	11	0	11	110%
2	304	241	547	103%

調査時点での現状評価

第1回調査 (平成29年10月時点)

大岡山駅は東急大井町線と目黒線が乗り入れ、1日の乗車人員が多い駅である。エリア内には区営自転車等駐車場が1か所ある。この区営自転車等駐車場は、駅前にある地下式自転車等駐車場であり、平日の最大利用率は100%を超える。
平成29年検討時点では、平日ピーク時の自転車の乗り入れ台数は848台と、収容可能台数を上回る結果となっている。また、放置自転車は放置禁止区域外で目立っている。

第2回調査 (令和2年10月時点)

区営駐車場で収容台数534台を確保しており、民営自転車等駐車場(目黒区内 商業施設2施設)を含めて701台の駐車場が確保される一方で、放置を含む需要総台数は764台と、需要過多の需給バランスにある。今後の人口増加率を加味すると、不足の傾向は助長されると想定される。
また、放置自転車の発生場所と区営自転車駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

第3回調査 (令和7年10月時点)

大岡山駅周辺の自転車駐車場について、区外の民営自転車等駐車場(目黒区内 商業施設2施設)は、基本的には商業施設利用者向けであるため計上しないものとした場合、将来的に不足する状態となる。駐輪ラックなど既存施設のスペースを最大限活用して収容台数の確保に取り組んでいるが、現時点で収容台数531台、利用台数531台で利用率100%となっており、将来的に周辺の人口増等を考慮すると収容台数不足が一層懸念される。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

大岡山駅周辺では利用率が高いが、現状では他の施設の整備の予定がない状況である。定期契約率の高さに対して、場内の定期スペースには若干の余裕がある状態であるため、定期と一時的割合を見直すなど、既存施設での可能な範囲での対応を図る。

■ 対応のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 駐輪機器の更新による収容台数確保野検討

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 大岡山駅前地下	区	280	10	290	276	10	286	293	11	304	241	0	241	328	0	328	348	0	348	～100m	公有地	地下式自走式	常駐
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	435	7	234	80	321	74%	→	7	239	80	326	75%
原付・自二	10	1	5	1	7	70%	→	1	5	1	7	70%
合計	445	8	239	84	331	74%	→	8	244	84	336	76%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車場が3か所ある。区営自転車駐車場の利用率は、有料制と登録制の自転車駐車場が平日90%程度、休日40～50%で、無料制の自転車駐車場は平日100%超、休日80%程度となっている。また、駐輪マナーの啓発等による効果もあってピーク時の放置台数は減少傾向にあるが、未だ多くの放置自転車等が散見される。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営自転車駐車場3か所で収容台数445台を確保するが、ほぼ満車の状況にあり、加えて将来の人口増加率106.2%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。 放置自転車が186台と多く、銀行前等に放置が常態化している可能性がある。また中原街道沿いの商業施設前に放置が集中する他、マンション前等にも放置が発生している。 収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高い施設と考えられる。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数445台に対して利用台数295台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 新たな自転車等駐車場整備の検討 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 長原駅前	区	226	6	232	145	5	150	148	5	153	80	4	84	106	1	107	108	1	109	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	常駐
B 長原駅交番横	区	70	0	70	50	0	50	51	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	～100m	道路	平面式	無人
C 長原駅北側	区	59	0	59	39	0	39	40	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

13 洗足池駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	461	5	117	229	351	76%	→	5	125	235	365	79%
原付・自二	0	2	0	0	2	-	→	2	0	0	2	-
合計	461	7	117	229	353	77%	→	7	125	235	367	80%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐輪場が2か所、民営自転車等駐輪場が2か所ある。区営自転車等駐輪場の利用は若干ながら余裕が見られる状況である。前回調査時より、放置自転車の台数は平日、休日ともに改善傾向である。ただし、駅前では、放置禁止区域であるが、放置自転車が集中する場所がある。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営自転車等駐輪場2か所の収容台数は296台であるが、需要総台数が497台となっており、加えて将来の人口増加率104.8%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。 駅周辺に放置自転車が見られることから、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、用地取得の状況に合わせて収容台数確保の求められる駅である。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅は公園前の一時的利用と、駅前の登録制施設、民間の一時利用で構成され、収容台数461台に対して利用台数353台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。ただし、登録制については年間契約であり公共の用に供する施設としては利用が制限されている状況にあるため、見直しを検討する。	1 新たな自転車等駐車場整備の検討 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 洗足池公園前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	0	96	65	0	65	70	0	70	～100m	道路	平面式	無人
B 洗足池駅前	区	200	0	200	117	0	117	125	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	～100m	道路	平面式	無人
C 東急洗足池駅駐輪場	鉄道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165	0	165	164	0	164	176	0	176	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

14 石川台駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	539	0	236	75	311	58%	→	0	241	75	316	59%
原付・自二	10	0	10	0	10	100%	→	0	10	0	10	100%
合計	549	0	246	75	321	58%	→	0	251	75	326	59%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車場は4か所ある。平成29年検討時点では、ピーク時の自転車の乗り入れ台数は平日が646台、休日は351台となる。全ての区営自転車等駐車場において平日の最大利用率が100%を下回り、休日では最大利用率が50%以下となる。また、放置禁止区域は駅周辺の広い範囲が設定されており、目立った放置自転車が見られない。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現状で区営自転車駐車場549台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は放置自転車を含めても483台と需要を上回る供給が提供できており、さらに民営自転車等駐車場も確保されていることから、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加は103.6%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。放置自転車は特定の箇所に集中する傾向はなく、地域内に分散して発生している状況にある。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数549台に対して利用台数321台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。 なお、原付・自二定期の利用率が高い中で、石川台駅一の橋の登録制の転換など、対応を検討する。	1 無料制自転車駐車場の機械化・有料化 2 区営自転車等駐車場の利用促進 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 石川台駅前	区	175	0	175	109	0	109	111	0	111	75	0	75	159	0	159	162	0	162	～100m	公有地	立体自走式	常駐
B 石川台駅線路脇	区	165	10	175	96	10	106	98	10	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	適宜派遣
C 石川台駅一の橋	区	55	0	55	31	0	31	32	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	無人
D 石川台駅柳橋	区	69	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	301～500m	道路	平面式	無人
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

15 雪が谷大塚駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	297	4	217	0	221	74%
原付・自二	0	0	0	0	0	-
合計	297	4	217	0	221	74%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

将来 (令和13年)				
放置	定期	一時	全体	利用率
4	226	0	230	77%
0	0	0	0	-
4	226	0	230	77%

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

区営自転車等駐車場が2か所ある。平成24年に調査を行った時点から、自転車の乗り入れ台数が大幅に減少している。近年では放置禁止区域を拡大したこともあって、放置台数は平日ピーク時で172台、休日ピーク時で151台と改善傾向にある。ただし、放置自転車は駅の南側の商店街等に集中している。また、中原街道沿いの大型の小売店舗前での買い物客による放置自転車がある。

第2回調査（令和2年10月時点）

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

第3回調査（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は、収容台数297台に対して利用台数221台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。なお当該駅は第1回、第2回時点での放置自転車は大幅に減少しているため、十分な余裕がある状況と判断する。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

■ 対応のポイント

- 施設等自転車等駐車場の整備促進
- 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性								
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人					
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）											
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計									
A 雪が谷大塚駅前	区	150	0	150	77	0	77	80	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B 雪谷大塚町	区	147	0	147	140	0	140	146	0	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C																												
D																												
E																												
F																												
G																												
H																												
I																												
J																												
K																												
L																												
M																												
N																												
O																												
P																												
Q																												

16 御嶽山駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	128	28	0	105	133	104%	→	29	0	106	135	105%
原付・自二	0	1	0	0	1	-	→	1	0	0	1	-
合計	128	29	0	105	134	105%	→	30	0	106	136	106%

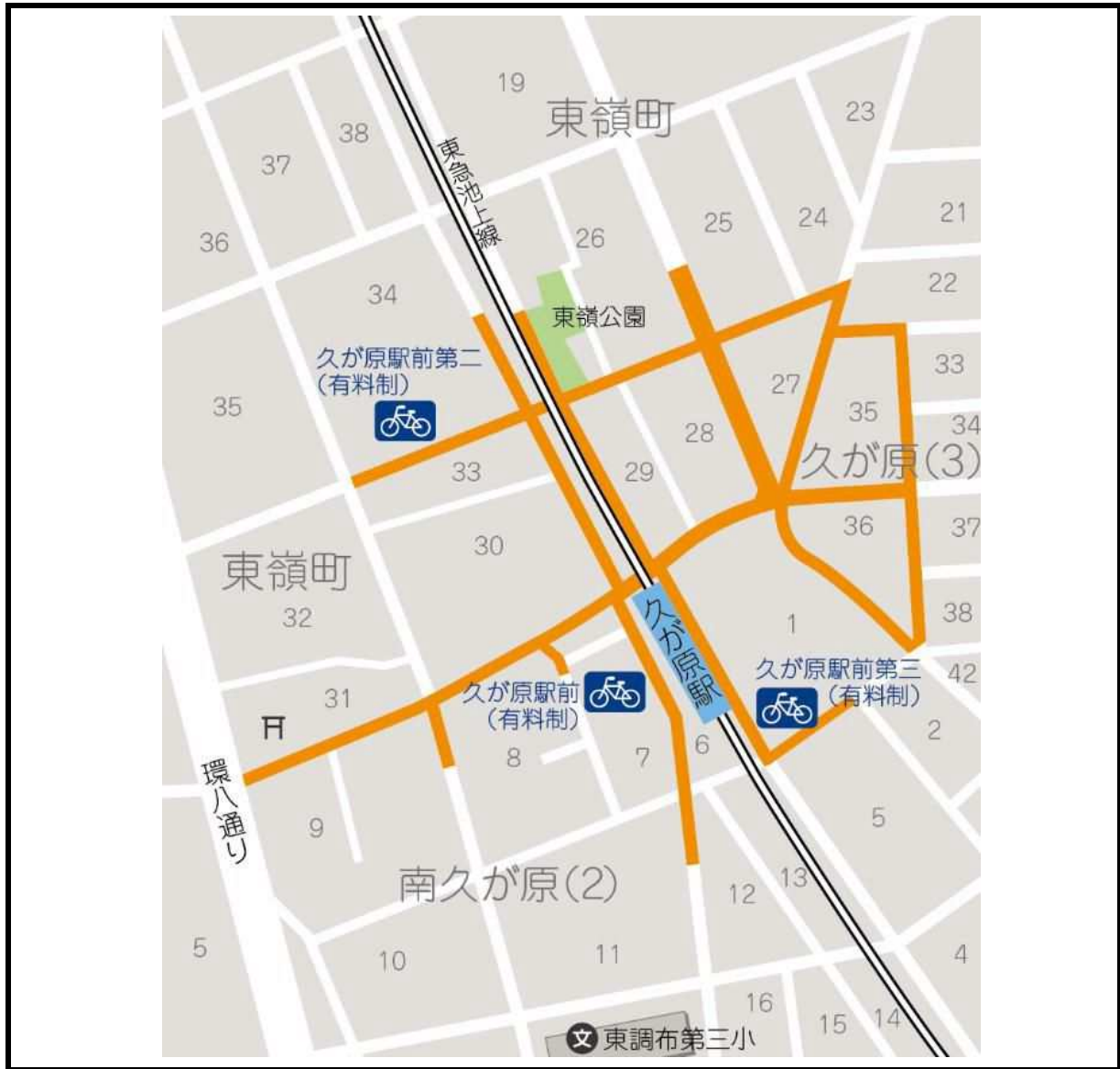
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
自転車の乗り入れ台数は、区営自転車駐車場のみでは、93台であるが、周辺施設の駐輪状況は放置自転車が発生するほど利用率が非常に高い状況である。平成25年に御嶽山駅前第一自転車駐車場と御嶽山駅前第二自転車駐車場を新設したため、収容可能台数が増加した。一方、駅を中心に東西にある駅前の商店街等では放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営駐車場で収容台数128台を確保するが、駐車需要の総台数235台のうち駐車場利用は93台、放置自転車は142台と、大量の放置自転車等の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が104.5%のため、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は142台と多く、民営自転車等駐車場がある店舗前にもかかわらず大量の放置自転車が発生しており、収容しきれない買い物等の需要により放置されていると考えられる。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
駅最寄りの大規模商業施設周辺を中心に、区内でもとくに多くの放置自転車が発生している駅である。 電磁ロック式自転車駐車場として整備された一時利用のみの駅駐輪場で利用率が高い状況にあるが、現状で収容台数128台に対して一時利用の日平均で105台となっているため、全ての放置自転車を区営自転車駐車場に対応すると仮定した場合について不足が懸念される特異な状況である。 なお、施設毎では、駅に近い第一の回転率が高い一方で、第二には余裕がある状況である。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
不足すると判断される要因が、①商業施設周辺に放置自転車が多いこと、②1日平均では駐輪ラック1台あたり一回転以下である。 本来は周辺商業施設の駐輪対応は、基本的には放置を誘発する側での対応が基本となるため、継続的に経過を観察し、必要に応じて区施設への誘導や拡充を検討する。	1 施設等自転車等駐車場の整備促進 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計									
A 御嶽山駅前第一	区	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	62	70	0	70	71	0	71	～100m	公有地	平面式	無人	
B 御嶽山駅前第二	区	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	66	43	0	43	44	0	44	101～300m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人	
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

17 久が原駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	470	12	134	238	384	82%	→	13	143	246	402	86%
原付・自二	0	2	0	0	2	-	→	2	0	0	2	-
合計	470	14	134	238	386	82%	→	15	143	246	404	86%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 自転車の乗り入れ台数は、区営自転車駐車場のみでは、93台であるが、周辺施設の駐輪状況は放置自転車が発生するほど利用率が非常に高い状況である。平成25年に御嶽山駅前第一自転車駐車場と御嶽山駅前第二自転車駐車場を新設したため、収容可能台数が増加した。 一方、駅を中心に東西にある駅前の商店街等では放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。
第2回調査（令和2年10月時点） 区営駐車場で収容台数128台を確保するが、駐車需要の総台数235台のうち駐車場利用は93台、放置自転車は142台と、大量の放置自転車等の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が104.5%のため、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は142台と多く、民営自転車等駐車場がある店舗前にもかかわらず大量の放置自転車が発生しており、収容しきれない買い物等の需要により放置されていると考えられる。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、収容台数470台に対して利用台数386台と若干であるが余裕のある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。 なお当該駅は第1回、第2回時点での放置自転車は大幅に減少しているため、十分な余裕がある状況と判断する。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較적余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 施設等自転車等駐車場の整備促進 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 久が原駅前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122	0	122	152	0	152	162	0	162	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	常駐
B 久が原駅前第二	区	160	0	160	134	0	134	143	0	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	鉄道用地以外の私有地	平面式	適宜派遣
C 久が原駅前第三	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	0	95	72	0	72	77	0	77	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	適宜派遣
D 三井のリパーク 久が原駅前駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	93	0	93	44	0	44	47	0	47	101～300m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

18 千鳥町駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	251	4	0	204	208	83%
原付・自二	0	0	0	0	0	-
合計	251	4	0	204	208	83%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

将来 (令和13年)				
放置	定期	一時	全体	利用率
4	0	206	210	84%
0	0	0	0	-
4	0	206	210	84%

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

区営自転車等駐車が1か所と、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車駐車場は駅から若干距離があるが、無料制ということもあり、最大利用率は平日で99%となる。また、民営自転車等駐車場は駅に近く、平日の最大利用率は100%を超えている。平成29年検討時点では、ピーク時の乗り入れ台数は、平日で300台以上、休日で約250台になる。また、乗り入れ台数に対し、放置自転車の数は減少傾向にある。ただし、駅の東側には自転車等駐車場がないため、一部の道路で放置自転車等が集中することがある。

第2回調査（令和2年10月時点）

区営自転車駐車場1か所で収容台数190台を確保し、民営自転車等駐車場を含めて244台の駐車場を確保するが、一時利用の駐車場はほぼ満車の状況にあり、民営施設もほぼ満車のため、放置自転車の染み出しが懸念される。将来的な人口増加率103.7%を加味すると、供給不足が懸念される。放置自転車は公園協の公園自転車置き場を中心に発生（放置禁止区域外）しており、公園規模以上の利用（主に駅利用）の放置が発生しているものと推測される。一時利用駐車場が満車状態となっている中で、公園自転車置き場の占有を解消するため、駐車場整備が必要な駅である。

第3回調査（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は、収容台数445台に対して利用台数295台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

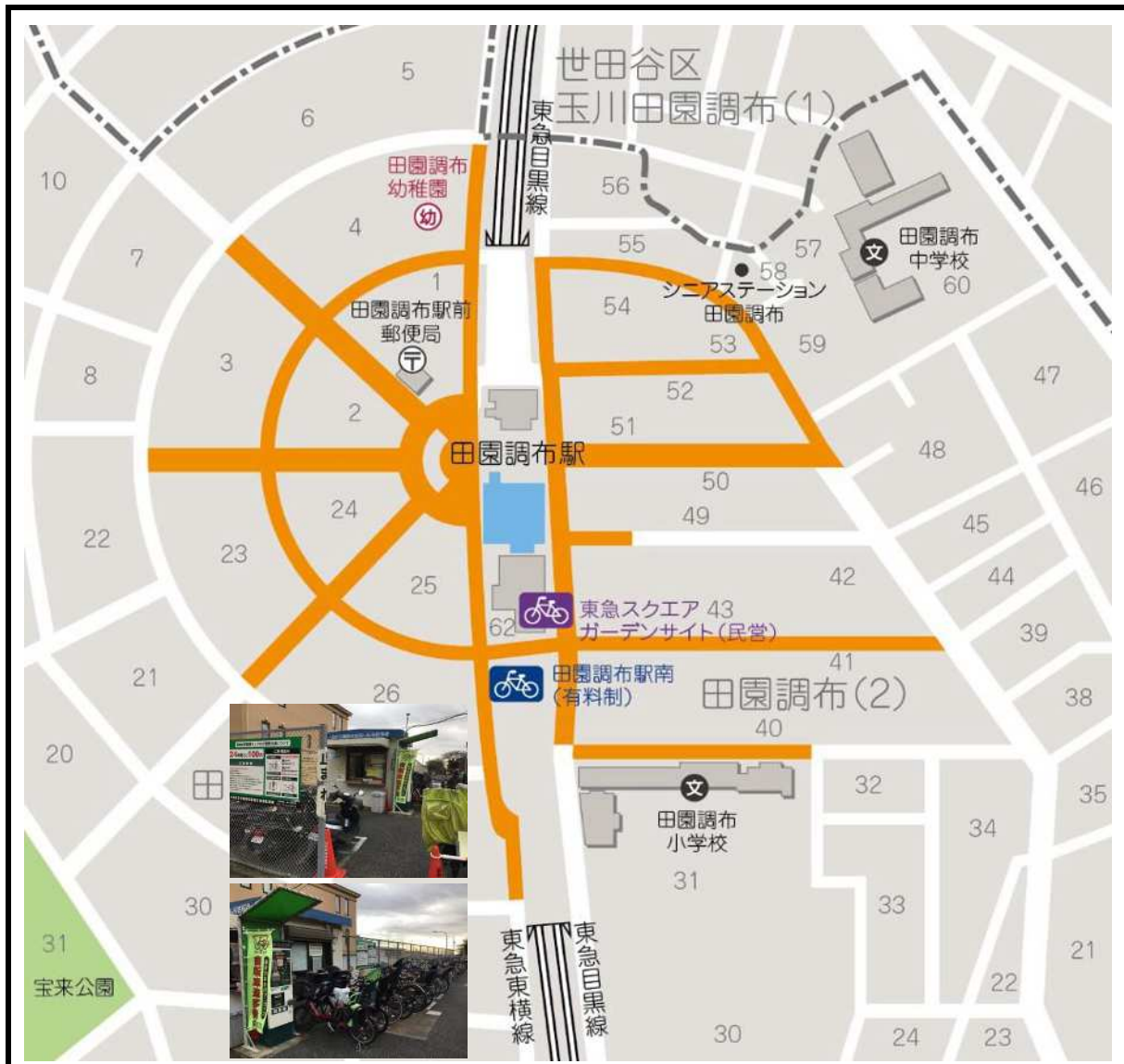
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

■ 対応のポイント

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

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 千鳥町駅前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	190	0	190	143	0	143	145	0	145	101～300m	公有地	地下式自走式	無人
B 三井のリパーク千鳥町駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
C サイクルプラザ千鳥町	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	61	107	0	107	109	0	109	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

19 田園調布駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状(令和6年)					→	将来(令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	440	4	187	154	345	78%	→	4	189	155	348	79%
原付・自二	29	1	20	6	27	93%	→	1	20	6	27	93%
合計	469	5	207	161	373	80%	→	5	209	162	376	80%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合(利用率100%超)には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査(平成29年10月時点)	
区営自転車等駐車が1か所ある。また、駅の南側に、商業施設の民営自転車等駐車が1か所(151台収容)ある。区営自転車等駐車の最大利用率は平日で104%となっている。また、商業施設の自転車等駐車の最大利用率は平日で238%となっており、収容可能台数以上に駐輪されている状況である。	
第2回調査(令和2年10月時点)	
現状で民営施設を含めて454台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は474台と概ね需給バランスがとれている状況となっており、将来の人口増加率は100.5%とほぼ横ばいのため、現状から大幅な悪化は考えにくい。 駐輪需要のうち21台は放置自転車であるが、とくに特定の箇所に集中する等の状況はなく、目的施設前に発生する状況となっている。ただし、定期利用自転車駐車場の空きを確認する問い合わせが多いことから、計測できない潜在的な駐輪需要があると見込まれる。	
第3回調査(令和7年10月時点)	
当該駅のうち区営施設は、収容台数469台に対して利用台数373台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策 3 潜在的な駐輪需要の把握方法の検討 4 新たな自転車等駐車場整備の検討

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 田園調布駅南	区	214	20	234	187	20	207	189	20	209	63	6	69	154	5	159	156	5	161	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	常駐
B エコステーション21東急スクエアガーデンサイト駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163	3	166	91	1	92	92	1	93	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	745	1	442	200	643	86%	→	1	485	214	700	94%
原付・自二	27	2	13	0	15	56%	→	2	14	0	16	59%
合計	772	3	455	200	658	85%	→	3	499	214	716	93%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合(利用率100%超)には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査 (平成29年10月時点)	
多摩川駅は東急多摩川線と東横線、目黒線と複数の路線が行き交っており、乗車人数も過去数年間と見比べると増加傾向である。区営自転車等駐車場は有料制と登録制の2か所あるが、駅から離れた位置に立地しているものもある。放置自転車はほとんど見られず、各種施策の効果が現れているものと考えられる。	
第2回調査 (令和2年10月時点)	
現状で793台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は684台と需要を上回る供給が提供できており、将来の人口増加率は103.4%を加味しても比較的余裕がある。放置自転車は少なく、収容も可能であるため収容台数の増強に関する必要性は低い。今後は、電動アシスト付き自転車等の大型自転車に対応した施設の整備等の検討余地がある。	
第3回調査 (令和7年10月時点)	
当該駅では、収容台数772台に対して利用台数658台と余裕がある状態である。ただし、人口増加が進んでいる地域であり、将来予測としては現状より増加傾向にあり、利用率が94%まで高くなっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
若干の余裕しかない状態であり、当面は現状の運用を継続しながら、登録制(多摩川台公園下)の利用転換など、より多くの利用者が使いやすい仕組みを検討する必要がある。 なお、公園施設側は別途自転車駐車場が整備されているため、駅利用者の公園専用駐輪場の利用や、公園利用者の区営自転車駐車場の利用など、不適切な利用が生じないよう配慮が必要である。	1 登録制自転車駐車場の有料制への転換 2 定期利用・一時利用、駅利用・後援利用の適正管理

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 多摩川駅前	区	451	27	478	396	13	409	435	14	449	214	0	214	200	0	200	219	0	219	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	常駐
B 多摩川台公園下	区	80	0	80	46	0	46	50	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	その他	平面式	無人
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	50	0	29	0	29	58%	→	0	29	0	29	58%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	50	0	29	0	29	58%	→	0	29	0	29	58%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価												
第1回調査（平成29年10月時点）												
区営の登録制自転車等駐車が1か所ある。駅周辺には大型小売店舗や商店街などはないが、休日に乗り入れ台数が増える特徴がある。こうした背景もあり、利用形態としては駅周辺に自転車等を置いて電車で出かけるパターンが想定される。また、最大利用率は平日で86%、休日で60%と余裕があるが、休日ピーク時には放置自転車が散見される。駅の周辺には区営の登録制自転車等駐車場しかないため、一時利用のための駐輪スペースが不足していることが想定される。												
第2回調査（令和2年10月時点）												
現状で50台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は50台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加103.9%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。ただし、登録制のみの駅であるため利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。												
第3回調査（令和7年10月時点）												
当該駅のうち区営施設は、収容台数50台に対して利用台数29台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。												

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

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

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	定 期									一 時									施設特性			
			収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
			自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計							
A	沼部駅前	区	50	0	50	29	0	29	29	0	29	0	0	0	0	0	0	0	~100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人		
B																								
C																								
D																								
E																								
F																								
G																								
H																								
I																								
J																								
K																								
L																								
M																								
N																								
O																								
P																								
Q																								

22 鵜の木駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	123	5	85	0	90	73%	→	5	85	0	90	73%
原付・自二	0	1	0	0	1	-	→	1	0	0	1	-
合計	123	6	85	0	91	74%	→	6	85	0	91	74%

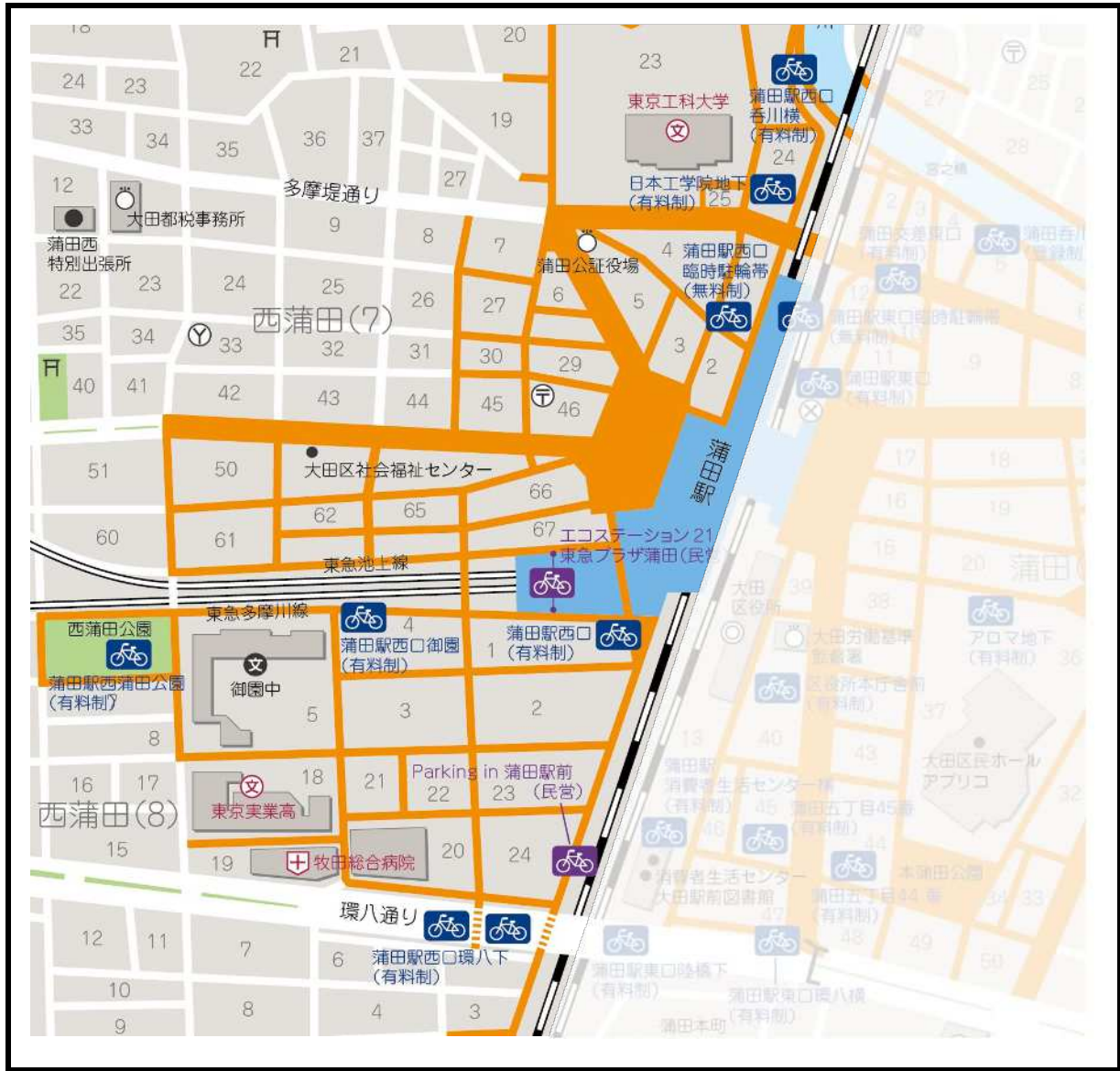
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営の登録制自転車等駐車が2か所ある。平成29年検討時点では、ピーク時の乗り入れ台数は平日で251台、休日には268台となり、多くの自転車が放置されている状況である。幅員が狭い道路に商店が連なる駅の西側に放置自転車等が多く発生しており、対策が必要と考えられる。なお、放置される自転車等の多くは買い物客の自転車等と考えられるが、附置義務の生じない施設が多く、商業施設用の自転車等駐車が少ないことが要因と考えられる。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営の登録制自転車等駐車場2か所で収容台数123台を確保するが、ほぼ満車の状況にあり、加えて将来の人口増加率が103.9%であり、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は121台と多く、駅前の商業施設等の買物等利用に加えて、駅利用の放置も常態化している可能性がある。収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅の区営施設はともに登録制であり、収容台数123台に対して利用台数91台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。ただし、登録制については公共の用に供する施設としては公平性にかける部分があるため、定期利用、一時利用への転換についても検討を進める。	1 新たな自転車等駐車場整備の検討 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
A 鶏の木駅前	区	45	0	45	35	0	35	35	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

23 蒲田駅（西口）



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	7,181	107	1,631	3,923	5,661	79%	→	108	1,644	3,939	5,691	79%
原付・自二	47	2	16	14	32	68%	→	2	16	14	32	68%
合計	7,228	109	1,647	3,952	5,708	79%	→	110	1,660	3,968	5,738	79%

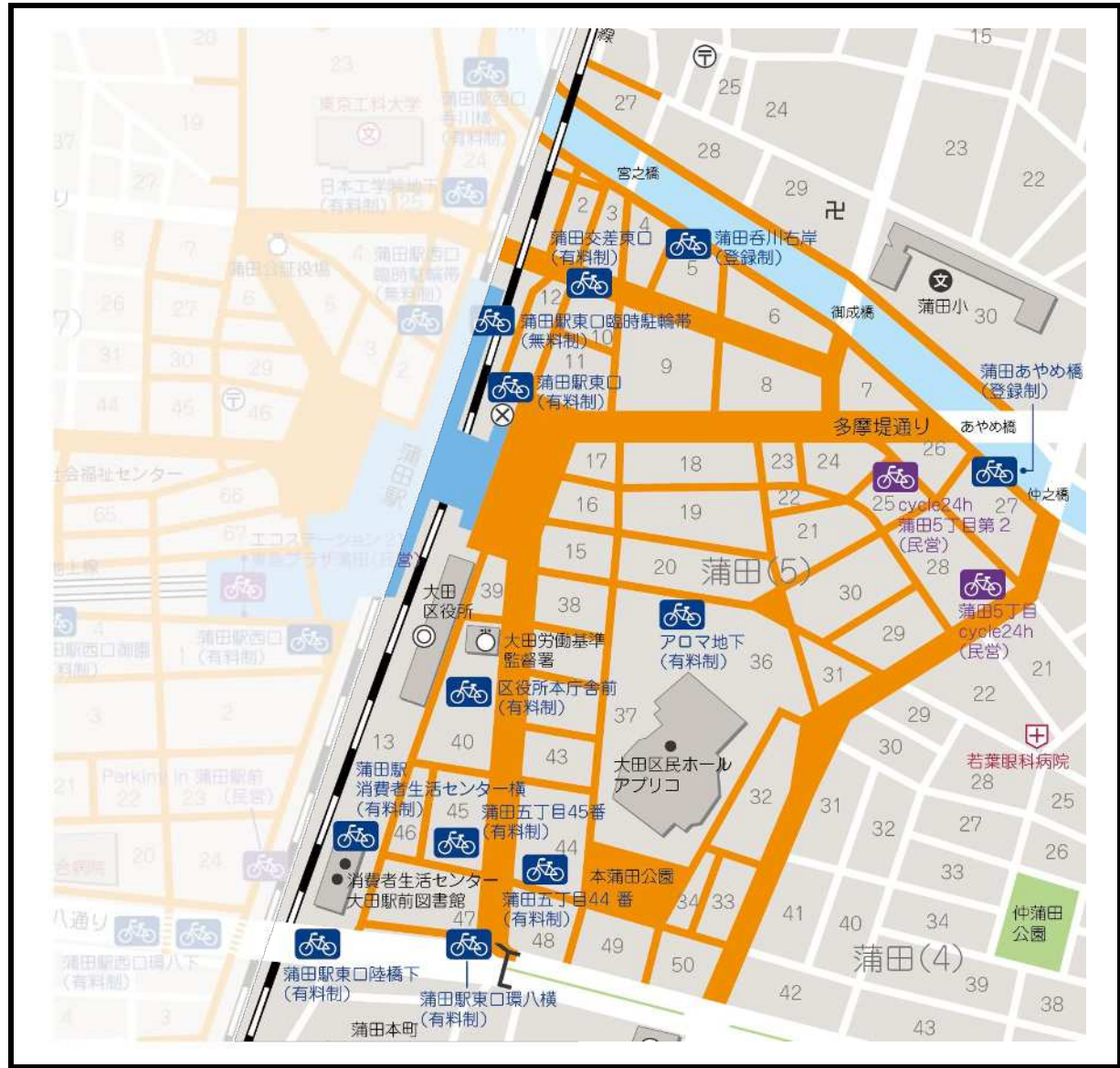
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
平成29年検討時点の乗り入れ台数が平日ピーク時に東口6,280台、西口6,583台となっており、東口、西口で同程度の乗り入れがある。区営自転車等駐車場は、西口には6か所配置されている。自転車の需給バランスを見ると、買い物目的には臨時駐輪帯等で対応しているものの駐輪スペースが不足している状況である。放置台数については、駐輪マナーの啓発等による効果もあり、前回調査時から大幅に減少しているが、一部の地域では100台近くの放置自転車が集中しているなど、区内でも特に放置自転車対策が必要なエリアといえる。 また、西口における自転車等駐車場の利用率は、平日で29～117%、休日で18～112%と自転車等駐車場によりばらつきが見られる。自転車等駐車場から駅までの距離や施設の設備等により、利用のしやすさに差が生じているものと考えられる。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現時点の駐車需要6,773台（民営、放置含む）に対して収容台数は不足状態となっている。その多くは放置自転車（892台）であり、商店街アーケード等に発生している。周辺人口の増加率は102.5%と増加傾向であり、将来的には563台の不足（放置含む）となる。現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
令和6年10月時点の現状値で、収容台数7,194台に対して利用台数は5,691台、利用率は79%となっており、計画最終年度の令和13年時点では、人口増加や自転車需要の変動から若干増加すると予測している。現状として定期利用の契約状況では蒲田駅西口、西蒲田公園、日本工学院地下で空きがある状態にある。ただし、一時利用の収容台数については1日の利用台数が大幅に超えており、実態としても満車状態となっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
将来需要に対し、目的別に内訳を見ると通勤・通学目的の台数は不足している。今後は、買い物用の自転車等駐車場スペースについて機械化や利用料金体系の見直しにより、長時間利用の通勤・通学目的へ対応できるよう転換を図っていく。 また、商店街等の協力による駐車スペースの確保や補助金を活用した民間自転車等駐車場の整備を促進するほか、地域の要望や放置状況を勘案し、多様な整備手法を組み合わせながら放置の抑制を図る	1 自転車駐車場の機械化の促進・活用 2 新たな自転車等駐車場の整備 3 区営自転車等駐車場の利用促進 4 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 5 施設等自転車等駐車場の整備促進 6 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計						
A 蒲田駅西口環八下	区	0	0	0	0	0	0	0	0	2,046	13	2,059	1,618	28	1,646	1,631	28	1,659	101～300m	道路	立体自走式	常駐	
B 蒲田駅西口	区	360	0	360	297	0	297	299	0	299	847	0	847	902	0	902	909	0	909	～100m	道路	立体自走式	常駐
C 蒲田駅西口御園	区	0	0	0	0	0	0	0	0	262	0	262	677	0	677	682	0	682	101～300m	道路	平面式	適宜派遣	
D 蒲田駅西蒲田公園	区	1,200	29	1,229	514	16	530	518	16	534	109	5	114	38	1	39	38	1	39	301～500m	公有地	地下式自走式	常駐
E 日本工学院地下	区	1,154	0	1,154	820	0	820	827	0	827	370	0	370	381	0	381	384	0	384	101～300m	鉄道用地以外の民有地	地下式自走式	常駐
F 蒲田駅西口呑川横	区	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	206	0	206	248	0.00	248	250	0	250	101～300m	公有地	平面式	適宜派遣
G 蒲田駅西口臨時駐輪帯	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226	0	226	194	0	194	196	0	196	～100m	道路	平面式	常駐
H 暫定西蒲田	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300	0	300	302	0	302	304	0	304	101～300m	鉄道用地以外の民有地	平面式	適宜派遣
I Parking in 蒲田駅前駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	101	88	0	88	89	0	89	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

23 蒲田駅（東口）



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	6,552	107	2,386	2,726	5,219	80%	→	108	2,405	2,747	5,260	80%
原付・自二	70	2	41	15	58	83%	→	2	41	15	58	83%
合計	6,622	109	2,427	2,747	5,283	80%	→	110	2,446	2,768	5,324	80%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
東口の区営自転車等駐車場は、区内では最多の11か所（臨時駐輪帯を含む）である。近年では駐輪マナーの啓発等による効果もあり、放置自転車台数は減少傾向にある。また、広域的に平坦な地形であり、自転車利用の非常に多い地域である。ここ数年間では、民営自転車等駐車場の展開などにより買い物等における収容可能台数の底上げにつながっている。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現時点の駐車需要6,450台（民営、放置含む）に対して、収容台数は若干の不足状況となっている。周辺人口は102.5%と増加傾向であり、将来的には229台の不足となる。現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。なお放置自転車が763台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車場での対応検討も重要となる。 蒲田駅東口には、公園用地である等の事由から解消が検討されている暫定自転車駐車場と呼ばれる7つの自転車駐車場（区役所本庁舎前、蒲田五丁目45番、蒲田呑川右岸、蒲田あやめ橋、蒲田駅東口臨時駐輪帯、蒲田交差東口、蒲田駅東口）があり、今後の検討が必要である。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
令和6年10月時点の現状値で、収容台数6,558台に対して利用台数は5,233台、利用率は80%となっており、計画最終年度の令和13年時点では、人口増加や自転車需要の変動から若干増加すると予測している。現状として定期利用の契約状況としては空きがある状態にある。ただし、一時利用の収容台数については1日の利用台数が大幅に超えており、実態としても満車状態となっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
「蒲田駅周辺再編プロジェクト」の東口駅前広場整備に合わせて、令和10年度供用を目指す「蒲田駅東口地下自転車駐車場」の整備が進んでいる。定期利用・一時利用の合計で2,800台の整備を計画となっている。 この整備に合わせて、現在の暫定施設の統廃合を含めた、東口エリア全体の見直しを図る必要がある。	1 自転車駐車場の機械化の促進・活用 2 新たな自転車等駐車場の整備 3 区営自転車等駐車場の利用促進 4 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 5 施設等自転車等駐車場の整備促進 6 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	将来合計						
A 蒲田駅東口	区	130	0	130	88	0	88	89	0	89	374	0	374	318	0	318	321	0	321	～100m	道路	立体自走式	常駐
B 蒲田交差東口	区	450	0	450	282	0	282	284	0	284	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	公有地	平面式	適宜派遣
C アロマ地下	区	872	50	922	809	41	850	815	41	856	986	14	1,000	770	9	779	776	9	785	101～300m	公有地	地下式自走式	常駐
D 区役所本庁舎前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	837	0	837	808	0	808	814	0	814	101～300m	公有地	立体自走式	適宜派遣
E 蒲田駅消費者生活センター横	区	221	0	221	213	0	213	215	0	215	200	0	200	136	0	136	137	0	137	101～300m	公有地	立体自走式	常駐
F 蒲田駅東口環八横	区	610	0	610	577	0.00	577	582	0	582	225	0	225	171	0.00	171	172	0	172	101～300m	道路	立体自走式	常駐
G 蒲田駅東口陸橋下	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	常駐
H 蒲田五丁目45番	区	200	0	200	130	0	130	131	0	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	公有地	平面式	適宜派遣
I 蒲田五丁目44番	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	419	0	419	196	0	196	198	0	198	101～300m	公有地	平面式	無人
J 蒲田呑川右岸	区	450	0	450	238	0	238	240	0	240	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	無人
K 蒲田あやめ橋	区	90	0	90	49	0	49	49	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	301～500m	道路	平面式	無人
L 蒲田駅東口臨時駐輪帯	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	178	0	178	110	0	110	111	0	111	～100m	道路	平面式	常駐
M CCP蒲田5丁目駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	51	13	0	13	13	0	13	301～500m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
N TOBU PARK ヒューリック蒲田ビル駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	33	32	1	33	32	1	33	～100m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
O 蒲田5丁目サイクル24h	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143	5	148	118	11	129	119	11	130	301～500m	鉄道用地以外の民有地	地下式自走式	無人
P cycle24h蒲田5丁目第2	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	47	25	0	25	25	0	25	301～500m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人
Q エコステーション21アスレチック蒲田駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	37	29	0	29	29	0	29	101～300m	鉄道用地以外の民有地	平面式	無人

24 京急蒲田駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	2,999	11	1,091	1,105	2,207	74%	→	11	1,126	1,124	2,261	75%
原付・自二	2	0	0	0	0	0%	→	0	0	0	0	0%
合計	3,001	11	1,091	1,105	2,207	74%	→	11	1,126	1,124	2,261	75%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

有料制の区営自転車等駐車場が3か所、登録制の区営自転車等駐車場が1か所、民営自転車等駐車場が3か所ある。また、施設等自転車等駐車場が7か所あり、収容可能台数は平日ピーク時の自転車の乗り入れ台数を大きく上回っている。なお、区営自転車等駐車場および民営自転車等駐車場の最大利用率は場所により差はあるが100%には達していない。

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

第2回調査（令和2年10月時点）

区営駐車場（有料＋登録制）は2,556台、民営自転車等駐車場633台と放置自転車599台を含めても需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても充分な供給体制となっている。ただし、放置自転車に関しては発生箇所が商店街等に分散しており、放置自転車の発生箇所の近くには区営駐車場、民間駐車場がない状態にある。

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

第3回調査（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は、収容台数3,001台に対して利用台数2,207台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

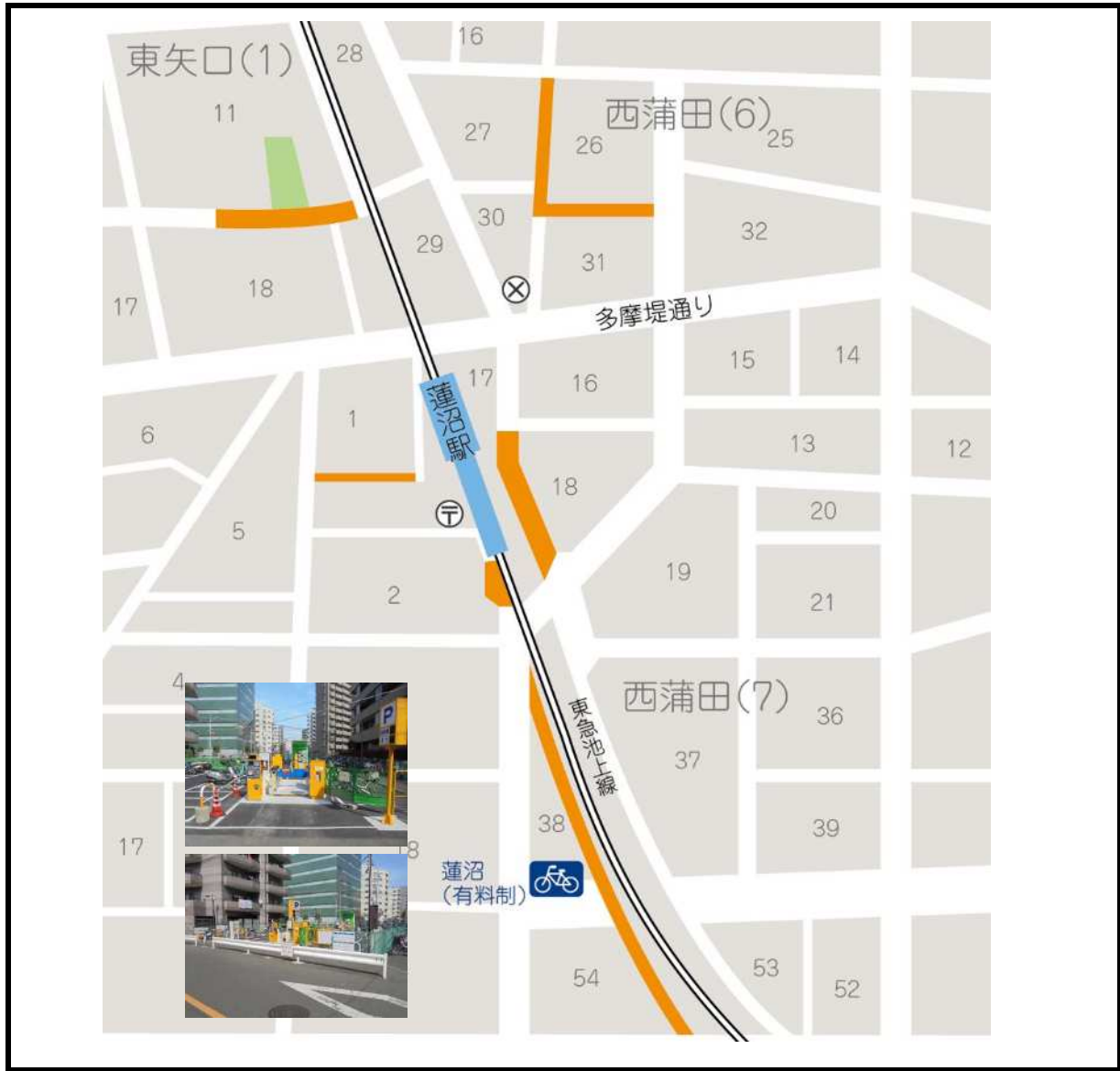
■ 自転車等駐車場の整備の考え方

現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

■ 対応のポイント

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

[illegible]



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	138	1	31	33	65	47%	→	1	31	33	65	47%
原付・自二	50	0	18	8	26	-	→	0	18	8	26	-
合計	188	1	49	41	91	48%	→	1	49	41	91	48%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 区営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車場は、駅から200メートルほどの距離の道路沿いに設置されているが、最大利用率は50%に満たない状況である。以前は、ピーク時の乗り入れ台数は平日・休日ともに600台を超えていたが、現在の乗り入れ台数は半数程度にとどまっているのが特徴的である。 また、放置自転車の台数が多く、放置禁止区域外の放置自転車が散見される。区営自転車等駐車場が十分に利用されず、自転車の放置につながっている状況である。
第2回調査（令和2年10月時点） 区営駐車で収容台数153台を確保するが、駐車需要の総台数320台のうち駐車場利用は76台、放置自転車は244台と、放置自転車等の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が102.3%のため、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は244台と多いが、住宅地前や細街路脇にも止められている状況から、買物等の利用だけでなく、駅利用の駐車も発生している可能性がある。 収容台数の不足による放置発生も想定されることから、収容台数の増強に関する優先度が高い施設と考えられる。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、収容台数20台に対して利用台数15台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車の利用促進 2 新たな自転車等駐車場整備の検討 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 蓮沼	区	100	35	135	31	18	49	31	18	49	38	15	53	33	8	41	33	8	41	101～300m	道路	平面式	適宜派遣
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	704	4	545	57	606	86%	→	4	549	57	610	87%
原付・自二	0	2	0	0	2	-	→	2	0	0	2	-
合計	704	6	545	57	608	86%	→	6	549	57	612	87%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 区営自転車駐車場は1か所だが、平成29年検討時点では、平日ピーク時の自転車の乗り入れ台数は1,000台を超える。一方、休日ピーク時の乗り入れ台数は収容可能台数を下回るものとなっている。 以前より放置自転車が多い状況であるが、現状でも放置禁止区域内外に放置自転車が存在している。
第2回調査（令和2年10月時点） 区営自転車駐車場1か所の収容台数704台に対して、総台数が1005台と需要過多となっており、加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。 需要のうち放置自転車は329台と多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。 ただし、商業施設前以外にも放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保の求められる駅である。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅では、スライド式2段ラックの整備を進め、収容台数704台を確保しており、利用台数608台と若干の余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの若干の余裕がある状態と予想している。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 新たな自転車等駐車場整備の検討 2 区営自転車等駐車場の利用促進 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 矢口渡駅前	区	647	0	647	545	0	545	549	0	549	57	0	57	172	0	172	173	0	173	~100m	道路	平面式	常駐
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

27 武蔵新田駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	664	8	0	427	435	66%	→	8	0	442	450	68%
原付・自二	31	1	0	11	12	39%	→	1	0	11	12	39%
合計	695	9	0	438	447	64%	→	9	0	453	462	66%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車場は駅から離れていることの影響からか、最大利用率は平日で12%、休日で6%にとどまっている。駅前にある民営自転車等駐車場は、最大利用率は平日61%、休日48%となっている。既存の自転車等駐車場でピーク時の乗り入れ台数を十分に収容できるが、放置自転車が以前と同様に存在している。放置禁止区域内外に、自転車が放置されている状況である。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現状で区営自転車等駐車の収容台数は100台であるが、民営自転車等駐車が1,105台と非常に多くの収容台数を有するため、駅周辺の駐車需要902台を十分に収容できている状況にあり、将来の人口増加103.8%を加味しても比較的余裕がある。駐車場が有料であるため、それを避ける利用が放置に流れている他、商店街等の放置もあいまって、放置台数が228台と多くなっている。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅では東急武蔵新田駅の民営駐輪場に対応しており、現状では余裕のある状態にある。	

■ 自転車等駐車の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車の利用促進 2 無料制自転車駐車の機械化・有料化 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計									
A 武蔵新田（土手側）	区	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	100	0	0	0	0	0	0	101～300m	道路	平面式	無人	
B 東急武蔵新田駅駐輪場	鉄道	0	0	0	0	0	0	0	0	564	31	595	427	11	438	442	11	453	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	常駐	
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	369	3	177	196	376	102%	→	3	181	196	380	103%
原付・自二	10	0	9	0	9	90%	→	0	9	0	9	90%
合計	379	3	186	196	385	102%	→	3	190	196	389	103%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

区営自転車等駐車場は1か所で、線路を挟んで北側に位置している。
全体の乗り入れ台数はやや減少傾向にあるほか、放置台数についてはこれまでの施策による効果により減少傾向にある。一方、多摩川沿いの大規模高層集合住宅等の建設に応じて、自転車等利用者の増加が考えられることから、引き続き動向について確認が必要である。

第2回調査（令和2年10月時点）

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

第3回調査（令和7年10月時点）

区営施設は、収容台数379台に対して利用台数385台と利用率が非常に高い状態にあり、将来予測でも増加傾向にあり不足が進行する可能性がある。第2回調査までは、最寄りの商業施設の民営自転車駐車場（店舗利用者以外の利用も可）を位置付けていたが、駅利用の長時間駐輪での利用の対応を求めることが現実的でないため、区営施設での対応となった。
そのため、収容台数が減少したことから不足状態がより顕著となっている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

新たな施設の整備予定がない状況の中で、既存施設での収容台数の確保に向けて、同じスペースでも収容台数を増やすための取組（スライドラック式2段ラックの導入など）についても検討を進める必要がある。
ただし、当該施設は本来、大田区民プラザの通路としての運用が想定された空間であり、大型の設備設置は困難な状況も想定されるため、施設管理者との調整を進める必要がある。
また、下丸子グランドデザインによる再開発が期待できる場合は、まちづくりの中での新たな施設整備について検討する。

■ 対応のポイント

- 1 スライドラック式2段ラック導入等の検討（既存施設活用）
- 2 下丸子グランドデザインに基づく新規整備（新設）
- 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 4 自転車駐輪需要の抑制（他手段、他駅施設への誘導）
※隣接する鷯の木駅、武蔵新田駅への誘導、シェアサイクル、バス等への移行など）

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 下丸子駅前	区	173	10	183	177	9	186	181	9	190	196	0	196	238	0	238	243	0	243	~100m	道路	平面式	常駐
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	2,021	3	493	608	1,104	55%	→	3	515	621	1,139	56%
原付・自二	22	0	2	12	14	64%	→	0	2	12	14	64%
合計	2,043	3	495	620	1,118	55%	→	3	517	633	1,153	56%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車場が3か所、民営自転車等駐車場が1か所ある。自転車の乗り入れ台数は平日ピーク時で1,738台、休日ピーク時で1,460台となっている。また、現在の収容可能台数は3,000台程度となり、需要を賄えている状況である。ただし、前回調査時より改善傾向であるが、放置禁止区域内外に放置自転車が依然として存在する。区営自転車等駐車場は最大利用率に余裕がある中、自転車の放置が発生している。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営駐車場は2,255台、民営駐車場273台と放置自転車211台を含めても需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。放置自転車は雑色商店街を中心に発生している状況にある。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数2,043台に対して利用台数1,118台と余裕がある状態である。将来予測でも増加傾向にあるものの十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

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

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 雑色駅高架下	区	965	0	965	432	0	432	451	0	451	425	0	425	235	0	235	245	0	245	～100m	高架下鉄道用地	立体自走式	常駐
B 雑色駅西口	区	254	10	264	61	2	63	64	2	66	304	12	316	802	13	815	838	13	851	～100m	公有地	平面式	適宜派遣
C サイクルスペース雑色駅前24時間駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	73	69	0	69	72	0	72	～100m	鉄道用地以外の私有地	平面式	無人
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	693	1	0	619	620	89%	→	1	0	622	623	90%
原付・自二	6	0	0	4	4	67%	→	0	0	4	4	67%
合計	699	1	0	623	624	89%	→	1	0	626	627	90%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合(利用率100%超)には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査 (平成29年10月時点)	
区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は区営で平日160%、休日137%、民営で平日86%、休日46%となっており、収容可能台数以上に駐車されている場合がある。 自転車の乗り入れ台数に対し、収容可能台数が下回っていることから駐輪スペースの確保が必要である。なお、駅の西側の放置禁止区域外に放置自転車が見られる。駅の西側に自転車等駐車場がないことが自転車を放置しやすい原因と推察される。	
第2回調査 (令和2年10月時点)	
区営無料自転車駐車場343台と、民営自転車駐車場280台の合計623台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は873台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率103.7%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。 区営駐車場は無料のため、収容台数343台に対して540台(表では「一時利用」扱いで処理)と収容台数を大きく上回る状況となっている。	
第3回調査 (令和7年10月時点)	
当該駅のうち区営施設は「無料」で運用している施設であり、利用率は比較的高い状態である。ただし、無料であるため利用が集中しやすい状態であることや、駅近くの民間駐輪場には比較的余裕がある状態となっている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
無料施設であるため、より利便性の高い民間施設の駐輪事業を圧迫している可能性があり、適正料金での運用に転換することの検討が必要である。	1 無料制自転車駐車場の機械化・有料化 2 新たな自転車等駐車場整備の検討 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 4 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 六郷土手（高架下）	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	431	0	431	431	0	431	438	0	438	～100m	道路	平面式	無人
B エコステーション21京急六郷土手駐輪場	鉄道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	262	6	268	188	4	192	191	4	195	～100m	高架下鉄道用地	平面式	無人
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	1,644	25	490	441	956	58%	→	28	557	465	1,050	64%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	1,644	25	490	441	956	58%	→	28	557	465	1,050	64%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車駐車場が2か所ある。平日ピーク時の自転車の乗り入れ台数は1,258台で、収容可能台数を下回っている。区営自転車等駐車場の最大利用率は平日で70%に達しておらず余裕がある。ただし、駅の西部に自転車等駐車場が集まっており、自転車等駐車場から離れた駅の北部や東部では放置自転車が点在している状態である。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営自転車駐車場は収容台数1,644台と平成19年より若干減少したが大きな変化はなく、放置自転車381台を含めても需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。 ただし、放置自転車に関しては発生箇所が商店街や環八通り歩道部等に分散しており、放置自転車の発生箇所の近くには区営自転車駐車場、民営自転車等駐車場がない状態にある。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数1,644台に対して利用台数956台と余裕がある状態である。将来予測では人口増加が進む地域であり他駅に比べても増加傾向があるものの、十分な台数が確保されている。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。

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

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二				合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二				合計	自転車	原付・自二	将来合計						
A 糀谷駅	区	473	0	473	333	0	333	379	0	379	371	0	371	358	0	358	407	0	407	～100m	高架下鉄道用地	立体自走式	常駐
B 糀谷駅前地下	区	600	0	600	157	0	157	178	0	178	200	0	200	83	0	83	94	0	94	～100m	公有地	地下式自走式	適宜派遣
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	800	13	0	499	512	64%	→	15	0	561	576	72%
原付・自二	26	0	0	18	18	69%	→	0	0	20	20	77%
合計	826	13	0	517	530	64%	→	15	0	581	596	72%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 民営自転車等駐車場が2か所あり、区営自転車等駐車場は整備されていない。 過去には700台を超える放置自転車があったが、放置禁止区域の見直しや駐輪マナーの啓発等により、現在では大幅に改善している。 ただし、現在でも駅前の交差点付近には放置自転車があるほか、放置禁止区域外の北側や西側など一部に放置自転車が点在している状態である。
第2回調査（令和2年10月時点） 鉄道事業者による民営自転車等駐車場のみで地域の駐車需要に対応している駅であり、民営自転車等駐車場888台の供給に対して、需要は放置自転車を含めて651台と、比較的余裕のある状況にある。将来の人口の伸び102.5%を加味しても、十分に駐車需要に対応可能である。 ただし、放置自転車は188台と比較的多く、環八通り沿い等に発生しており、駐車場から離れている状況にある。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅の駐輪施設は民間駐輪場のみであり、収容台数826台に対して利用台数530台と余裕がある状態である。将来予測では人口増加が進む地域であり他駅に比べても増加傾向があるものの、十分な台数が確保されている。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに比較的余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A	エコステーション21京急大鳥居駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	800	26	826	499	18	517	561	20	581	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

33 穴守稲荷駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	352	2	0	346	348	99%	→	2	0	345	347	99%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	352	2	0	346	348	99%	→	2	0	345	347	99%

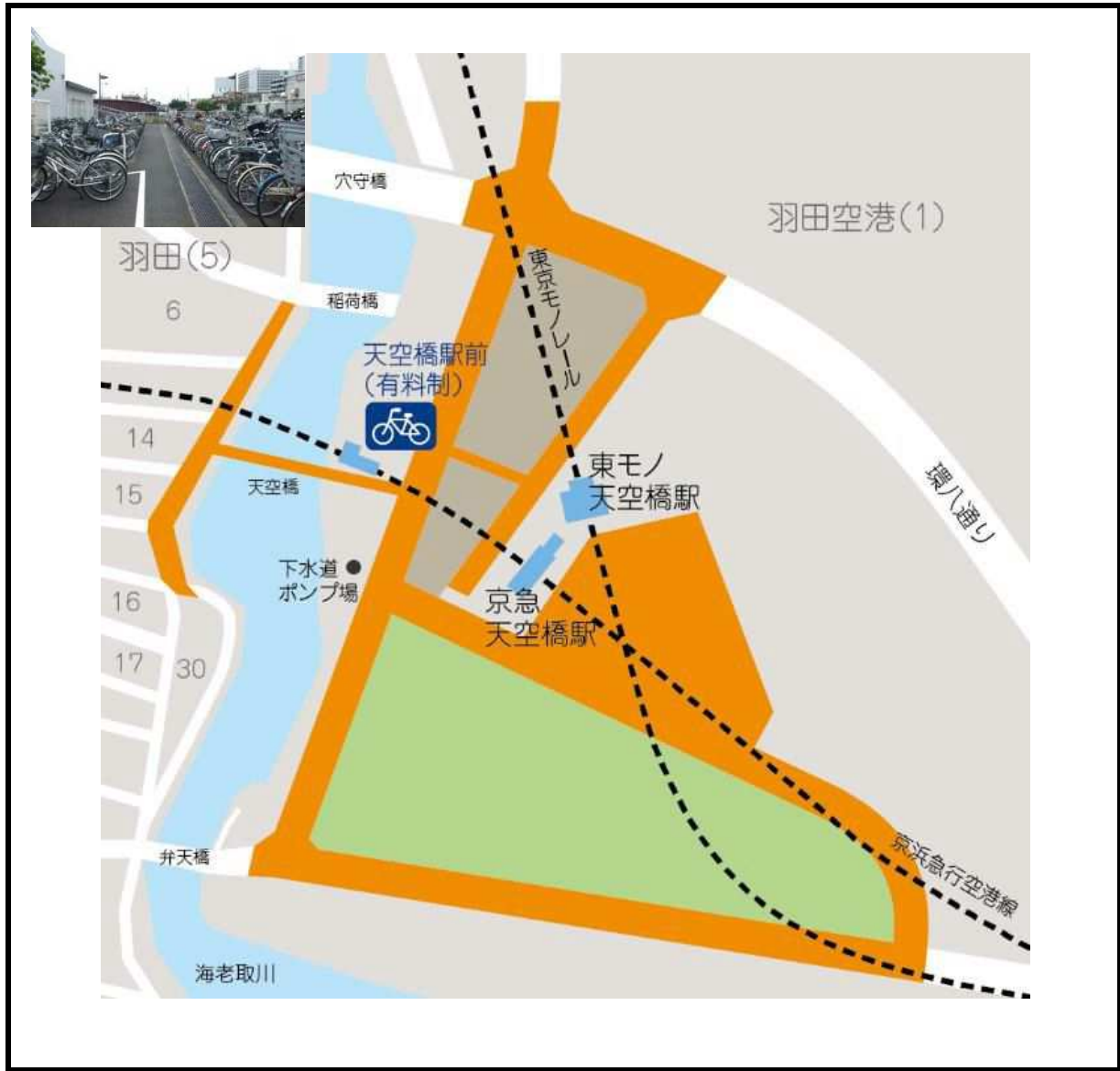
※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価
第1回調査（平成29年10月時点） 区営自転車等駐車場1か所と、民営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年検討時点では、ピーク時の自転車の乗り入れ台数は平日が413台、休日が253台で、若干ながら収容可能台数が上回る状況にある。 一方、駅の北側では放置自転車が点在している。また、放置自転車は放置禁止区域内に集中する傾向である。
第2回調査（令和2年10月時点） 区営自転車駐車場で収容台数280台、民営自転車等駐車場81台の合計361台を確保するが、駐車需要の総台数380台で、若干の不足に留まっており、人口の伸び率103.9%を加味しても大幅な不足にならないと想定される。 駐車場利用は292台、放置自転車は88台であり、放置自転車の適正利用が期待される。 ただし、放置自転車の発生場所と区営自転車駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民間駐車場での対応が期待される。
第3回調査（令和7年10月時点） 当該駅のうち区営施設は、スライド式2段ラックを導入しているが、利用台数については1日平均644台と利用率が極めて高い状況である。将来予測では若干減少傾向と予想しているが、利用率が高い状況と予測している。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
数値としては利用率が極めて高い状況となっている一方で、実際の利用状況としては上段に比較的空きが多い状況も見られ、上段利用の活用促進のための上段／下段の料金格差の実証を実施している。 このような状況にあるため、引き続き状況を確認する。	1 上段／下段での適正な利用の継続把握 2 満車時の民営施設への誘導 3 民営自転車等駐車場整備の育成・支援

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 穴守稲荷駅前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	271	0	271	644	0	644	637	0	637	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人
B エコステーション21京急穴守稲荷駐輪場	民間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0	81	75	0	75	74	0	74	～100m	高架下以外の鉄道用地	平面式	無人
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							

34 天空橋駅



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)					→	将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	260	0	147	60	207	80%	→	0	149	60	209	80%
原付・自二	28	0	14	2	16	57%	→	0	14	2	16	57%
合計	288	0	161	66	227	79%	→	0	163	66	229	80%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
区営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年検討時点では、ピーク時の自転車の乗り入れ台数は平日が約260台、休日が約290台となる。平日の放置台数は減少傾向にあるが、休日の放置台数は増加している。なお、休日の調査日は駅周辺にてイベントが開催されていたため、放置自転車が多い状況であった。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
現状で区営自転車等駐車場275台の収容台数に対して、駅周辺の駐車需要は304台と若干の不足傾向にあるが、将来の人口の伸び率はほぼ横ばいであり、将来的にも若干の不足傾向が維持されると想定される。 放置自転車は38台発生しているが、特定の箇所に集中するのではなく数台ずつが分散して発生している状況にある。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数288台に対して利用台数227台と若干の余裕がある。将来予測では若干の増加はするものの依然として若干の余裕があると予測している。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに若干の余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 区営自転車等駐車場の利用促進 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
					自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計				
A 天空橋駅前	区	200	22	222	147	14	161	149	14	163	60	6	66	67	2	69	68	2	70	~100m	公有地	平面式	無人
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	185	0	0	115	115	62%	→	0	0	114	114	62%
原付・自二	37	0	0	15	15	41%	→	0	0	15	15	41%
合計	222	0	0	130	130	59%	→	0	0	129	129	58%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価	
第1回調査（平成29年10月時点）	
東京モノレール高架下に区営自転車等駐車場が1か所ある。ピーク時の自転車の乗り入れ台数が平日254台、休日315台あり、収容可能台数は不足している。区営の自転車等駐車場の最大利用率は平日128%、休日153%となっており、収容可能台数以上に駐車している状況である。 また、放置禁止区域の設定がされていない地域であるが、放置自転車はほとんど見られない。	
第2回調査（令和2年10月時点）	
区営駐車場185台に対して、駅周辺の駐車需要は248台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率は101.1%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。	
第3回調査（令和7年10月時点）	
当該駅のうち区営施設は、収容台数222台に対して利用台数130台と比較的余裕がある。将来予測では若干の減少するがほぼ横ばいで、現在と同様の余裕があると予測している。	

■ 自転車等駐車場の整備の考え方	■ 対応のポイント
現状、将来ともに若干の余裕がある状態のため、当面は現状の運用を継続する。	1 民営自転車等駐車場整備の育成・支援 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	定 期									一 時									施設特性			
		収容台数（台）			利用台数（台）						収容台数（台）			利用台数（台）						駅距離	敷地区分	構造区分	管理人
		自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）			自転車	原付・自二	合計	現状値（2025年10月）			将来予測値（2031年度）						
自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	合計	自転車	原付・自二	将来合計	自転車	原付・自二	将来合計						
A 流通センター駅前	区	0	0	0	0	0	0	0	0	185	37	222	115	15	130	114	15	129	～100m	道路	平面式	無人	
B																							
C																							
D																							
E																							
F																							
G																							
H																							
I																							
J																							
K																							
L																							
M																							
N																							
O																							
P																							
Q																							



駐輪需給バランス (現状→将来)	収容台数 (台)	現状 (令和6年)						将来 (令和13年)				
		放置	定期	一時	全体	利用率		放置	定期	一時	全体	利用率
自転車	130	0	0	54	54	42%	→	0	0	54	54	42%
原付・自二	0	0	0	0	0	-	→	0	0	0	0	-
合計	130	0	0	54	54	42%	→	0	0	54	54	42%

※一時利用について、利用台数が収容台数を超える場合（利用率100%超）には、ピーク時に全駐輪スペースが埋まる満車状態として収容台数上限で設定した。

調査時点での現状評価

第1回調査（平成29年10月時点）

--

第2回調査（令和2年10月時点）

--

第3回調査（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は「無料」で運用している施設であり、利用率は現状では高くない状態である。将来についても周辺に自転車駐輪を誘引する施設の立地が予定されていない場合には、不足が生じるとは考えにくい予測である。

■ 自転車等駐車場の整備の考え方

無料施設であり、明らかに不足するような状況としない範囲では、現状を維持する。

■ 対応のポイント

--

[illegible]

大田区自転車等駐車場整備方針（案）

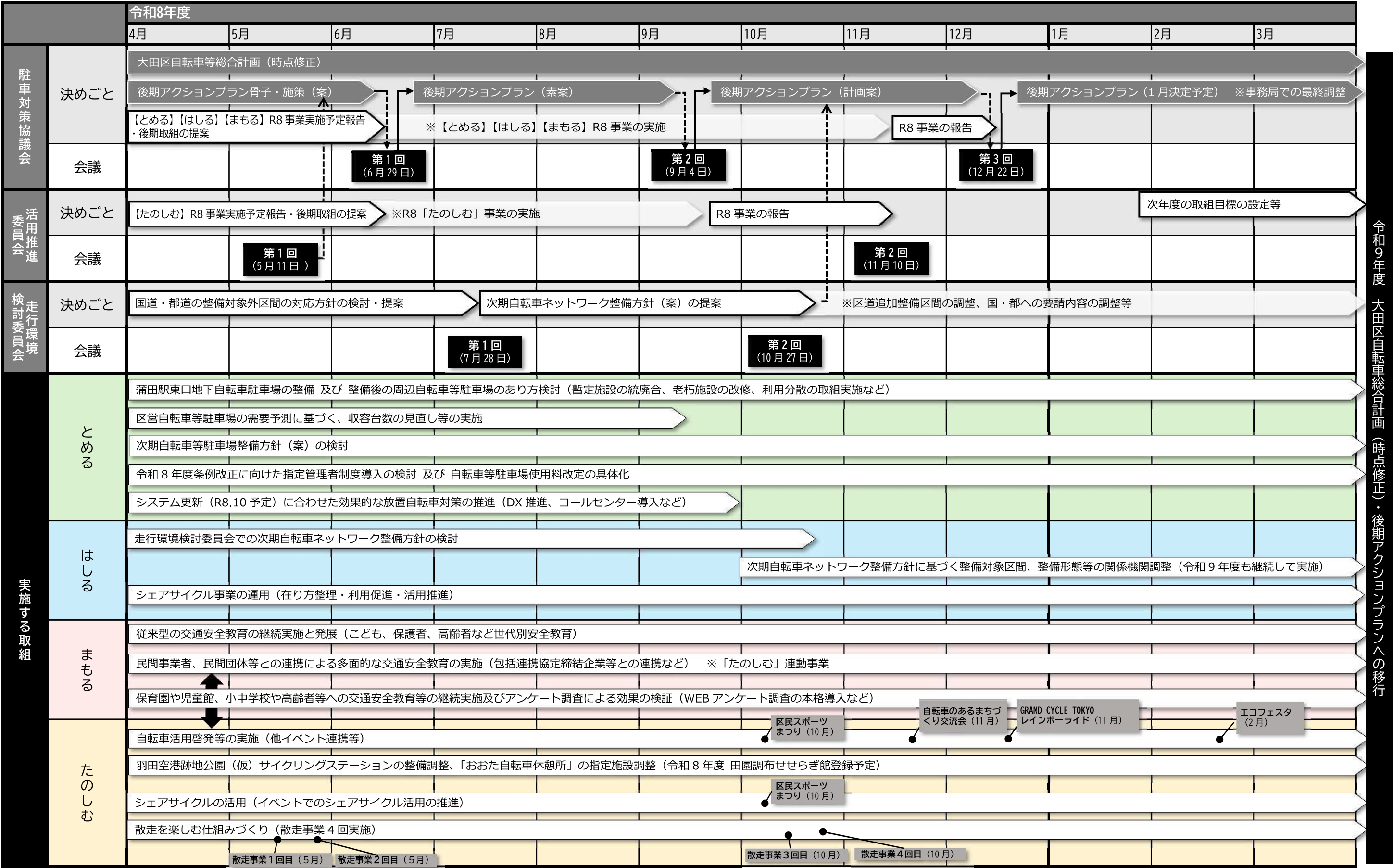
[発 行] 大田区 都市基盤管理課

[策 定] 令和 9 年〇月

[連絡先] 〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目 13 番 14 号
電 話：03-5744-1111（代表）
メー ル：toshikan@city.ota.tokyo.jp

令和8年度の年間スケジュール（案）

資料6



大田区自転車等総合計画の主な指標について

項目		計画策定時	計画期間中			評価の目安 となる数値	出典
			5年度	6年度	7年度	13年度	
放置自転車台数	台	835 (令和2年度)	382	307	323	500	駅前放置自転車等の現状と対策 ※各年10月の晴天の平日のうち任意の1日に調査した台数
(前回比)		—	-453	-75	+16	—	
駅周辺の自転車等駐車が足り ていないと感じる人の割合	%	68.1 (令和元年)			60.9	50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※次回調査は令和7年度予定
(前回比)		—	—	—	-7	—	
自転車ナビマーク・ナビライン の認知度	%	75.9 (令和元年)	63.9		80.9	90.0	【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3-5,7年度】区の施策検証等に向けた大田区区民 意識調査 ※「知っていて、通るようにしている」「知っていたが、意識し て通ったことはない」の合計
(前回比)		—	-12.0	—	+17	—	
車道左側通行を遵守していない 人の割合	%	24.0 (令和元年)	19.9		12.5	18.0	【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3-5,7年度】区の施策検証等に向けた大田区区民 意識調査
(前回比)		—	-4.1	—	-7	—	
自転車事故件数	件	593 (令和2年)	843	801	860	340	大田区交通安全のあらまし ※各年1月～12月の件数
(前回比)		—	+250.0	-42.0	+59.0	—	
他の自転車から受けるヒヤリ ハット経験がある人の割合	%	88.9 (令和元年)			89.9	67.0	【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査 【令和7年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意識 調査 ※「よくある」「ときどきある」の合計
(前回比)		—	—	—	+1.0	—	
自転車利用者の割合	%	59.3 (令和2年度)	84.2	66.7	55.9	70.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よく使う」「たまに使う」の合計
(前回比)		—	+24.9	-17.5	-10.8	—	
余暇時間にサイクリング等を実 施している人の割合	%	13.1 (令和元年)	13.6	14.3	11.8	24.0	【令和元年度】大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3-7年度】区の施策検証等に向けた大田区区民意 識調査
(前回比)		—	+0.5	+0.7	-2.5	—	
シェアサイクルの認知度	%	33.9 (令和2年度)	32.3	36.4	36.3	50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「知っていて利用したことがある」「知っているが利用したこ とはない」の合計
(前回比)		—	-1.6	+4.1	-0.1	—	
シェアサイクルの年間利用回数	回	446,780 (令和2年度)	1,008,522	1,124,935	1,271,647	547,500	運営事業者提供データ
(前回比)		—	+561,742	+116,413	+146,712	—	

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

【たのしむ】令和 7 年度実績と令和 8 年度の予定

- 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 年度に取り組んだこと、令和 8 年度の実施予定を整理しました。
- 令和 7 年度は、都内初の区主催の散走を実施し、散走マップを作成しました。また、羽田空港跡地公園のサイクリング拠点設置に向けた調整や、自転車で気軽に立ち寄れる施設として『おおた自転車休憩所』を指定しました。
- 東京都事業の「GRAND CYCLE TOKYO」への出展や、外部イベントでの講話を実施するなど、区の自転車活用の施策を区外にも発信しました。

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4 【たのしむ】 自転車を 活用して 楽しい毎 日をつくる	たのしむ1 自転車を活 用するた めのきっか けづくり	1-1 自転車を活 用した【暮 らし】の推進	1-1-1 大田区での暮らしを楽しむた めの自転車活用の推進
			1-1-2 区民の環境意識の向上
		1-2 自転車を活 用した【健 康】づくりの 推進	1-2-1 はねびょん健康ポイントアプリと 連携した自転車活用の推進
			1-2-2 スポーツ・健康イベントと連携し た自転車活用の推進
		1-3 自転車を活 用した【観 光】の推進	1-3-1 散走イベントの実施
			1-3-2 散走を楽しむための仕組みづく り
	たのしむ2 自転車活用 を根付かせ るた めの 支援	2-1 【暮らし】で の自転車活 用支援	2-1-1 新たな日常での自転車活用に 関する周知・啓発の実施
		2-2 【健康】づく りでの自転 車活用支援	2-2-1 企業での自転車活用の支援
		2-3 【観光】で の自転車活 用支援	2-3-1 余暇時間を楽しめる自転車観光 の促進
	たのしむ3 【暮らし】【健 康】【観光】 の自転車活 用を支える 環境づくり	3-1 サイクリング 環境の向上	3-1-1 サイクリング環境に関する 案内情報の提供

令和 7 年度に取り組んだこと(令和 8 年 3 月末時点)
→ ・自転車活用「たのしむ」のホームページ刷新
→ ・エコフェスタで自転車活用パネル展示と散走のチラシ配布 (令和 8 年 3 月 7 日)
→ ・アプリでの自転車関連スタンプスポットの継続運用 ・包括連携協定締結企業等との協力による自転車活用の周知・啓発 → 保険会社の顧客営業時に健康メリットに関する情報発信を実施
→ ・区民スポーツまつりの散走プログラムで(株)ドコモバイクシェア協力による コミュニティサイクル提供(令和 7 年 10 月 13 日) ・GRAND CYCLE TOKYO で自転車活用啓発の実施 (令和 7 年 12 月 7 日)
→ ・区主催の散走事業の実施(下記 4 事業について業務委託を実施) ①多摩川ピクニック散走 ②大森・羽田歴史散走 ③おおたファクトリー散走 ④羽田七福いなりめぐり散走 ・区報で散走の記事を特集(4 月 21 日号、1 面) ・「春のおおた自転車さんぽ」の後援(令和 7 年 3 月 21 日～5 月 31 日) ・「2025 秋の散走めぐり」の後援(令和 7 年 9 月 13 日～11 月 8 日)
→ ・区主催の散走事業の実施(再掲)
→ ・包括連携協定締結企業等との協力による自転車活用の周知・啓発(再掲)
→ ・企業で活用できる健康づくりに対する有益な自転車情報の提供
→ ・観光スポット等を記載した散走マップの作成(4 エリア) ・観光情報センターでコミュニティサイクルの 1 日券の継続販売(R6 開始)
→ ・自転車で気軽に立ち寄れる施設の名称を「おおた自転車休憩所」とし、タペ ストリー等設置 ・多摩川河川敷のゆずり合いルール継続検討
→ ・おおた自転車休憩所の設置(大田区青少年交流センター「ゆいっつ」) ・おおた自転車休憩所の設置調整(田園調布せせらぎ館体育施設。R8 予定) ・羽田空港公園(仮)でのサイクルステーションの設置調整 (公園管理棟内に設置する方向で調整。必要機能等について担当課と調整。
→ ・利用者や設置要望の多いエリアへの設置推進 (令和 7 年度 ポート新設 51 か所、廃止 4 か所、計 214 箇所) ・「はしる」と連携した活用推進

令和 8 年度の実施予定
→ ・自転車活用「たのしむ」ホームページの継続更新 ・民間連携による情報発信の強化 ・自転車月間に関する周知強化 駐輪場、保育園等へのポスター掲出
→ ・エコフェスタでのパネル展示等の実施 ・包括連携協定締結企業等を通じた環境情報発信
→ ・継承事業の検討 ※はねびょん健康アプリは令和 8 年 3 月 30 日をもって提供 終了
→ ・区民スポーツまつりでのコミュニティサイクル活用 ・GRAND CYCLE TOKYO での自転車活用啓発の継続 ・他イベントの情報収集と積極参加 ・OTA サイクルフェスタ開催に向けた調整
→ ・区主催の散走事業の実施 (下記 4 事業について業務委託を実施) ①大田市場に行こう！モーニング散走(R8.5.1*開催済) ②区制 80 周年記念 大田区長とおすすめスポットを 巡る散走(R8.5.23 予定) ③馬込文士村の歴史とアート散走 (R8.10.10 予定) ④ゆるっと、パン活。大田区もぐもぐ散走 (R8.10.18 予定) ・区報、区ホームページ等での散走情報の発信 ・民間団体主催の散走イベントの開催支援
→ ・包括連携協定締結企業等との協力による自転車活用の周 知・啓発(上記散走マップ等の配布含め)
→ ・企業で活用できる健康づくりに対する有益な自転車情報 の提供
→ ・観光スポット等を記載した散走マップの作成(4 エリア) ・散走マップを活用した自転車活用の情報発信 (公共施設、イベント時の配布等)
→ ・『おおた自転車休憩所』に関する情報発信 ・多摩川河川敷譲り合いルールの継続検討
→ ・『おおた自転車休憩所』の設置調整 (令和 8 年予定：田園調布せせらぎ館体育施設) ・羽田空港公園サイクルステーションの設置及び 運営に関する自転車活用視点での調整の継続
→ ・広域的な相互乗り入れの検討 ・複数シェアリングサービス事業者との協定締結 令和 8 年 4 月 27 日 OpenStreet 株式会社と協定締結 ・公有地ポートの設置促進及び 2 社共有ポートの設置推進

「おおた散走」
の定着

詳細①
大田区の魅力を
楽しむ「おおた
散走」の定着に
向けた取組

詳細②
散走やサイクリ
ングの定着に向
けた環境の整備

区外への大田区
の取組の発信

詳細③
都事業【GRAND
CYCLE TOKYO】
での大田区自転
車活用ブースの
出展