

令和7年度 第1回 大田区自転車等駐車対策協議会について

協議会の概要

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



主な意見

令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について

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

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

令和7年度 第1回大田区自転車等駐車対策協議会 次第

日程：令和7年7月22日（火）午後2時から

会場：大田区役所本庁舎第五、第六委員会室

※WEB会議システムによるハイブリッド形式

1 開 会

- (1) 委員の委嘱・紹介
- (2) 会長・副会長の選任

2 報 告

令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について

3 議 事

- (1) 【とめる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定について
- (2) 【はしる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定について
- (3) 【まもる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定について
- (4) 令和7年度の年間スケジュール（案）について
- (5) 後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（案）について

4 その他

- (1) 計画の主な指標について
- (2) 令和7年度第1回自転車走行環境委員会の開催と委員(案)について
開催日時：令和7年8月5日（火）14時～
場 所：六郷地域力推進センター5階 第一・第二集会室
- (3) 次回の予定
令和7年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会：令和8年1月頃

5 閉 会

*配布資料

- 【資料1】令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について
- 【資料2-1】【とめる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定
- 【資料2-2】【とめる】令和7年度事業詳細
- 【資料3-1】【はしる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定
- 【資料3-2】【はしる】令和7年度事業詳細
- 【資料4-1】【まもる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定
- 【資料4-2】【まもる】令和7年度事業詳細
- 【資料5】令和7年度の年間スケジュール（案）
- 【資料6】後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（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

協議会の概要

【日程】	令和7年1月17日（金） 午後2時～4時	【報告】	（1）令和6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）自転車走行環境検討委員会の設置について （2）委員の任期について （3）次回の予定
【会場】	大田区役所本庁舎 第五、第六委員会室	【議事】	（1）令和6年度【とめる】実績について （2）令和6年度【はしる】実績について （3）令和6年度【まもる】実績について （4）令和7年度の年間スケジュール（案）について		



主な意見

令和6年度第1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）令和6年度【とめる】実績について	
1	大岡山の商店街では、モペットの利用者からモペットを自転車駐車場に駐輪したいという強い要望が来ている。モペットと自転車と同じ扱いであると考えている利用者の方が多いので、そうした方にはどのような対応をすればよいのか。 →モペットは道路交通法上、ペダル付きの原動付自転車という位置付けになっています。区ではモペット利用者の方に、モペットと電動アシスト付き自転車との違いをその場でご説明し、自転車としての自転車等駐車場のご利用はお断りをするよう管理人に指導しております。ご理解をいただかず、強引に駐輪する方に対しては、自転車利用者の支障になりますので、警察に協力を仰ぐことも考えております。区でもあらためてモペットへの対応について周知いたします。
2	撤去自転車の返還率のシミュレーションでは、DXを実施することで返還率が高まり、歳入も増加するとあるが、具体的にどのような取組を実施するのか。 →撤去に関する業務のDX推進については、撤去業務の電子化やコールセンターの導入により、撤去に対する問い合わせ等への対応の迅速化を図ります今どこに自転車があるかなど、お問い合わせに対して的確な回答ができることにより返還率が向上することを想定しています。また、DX推進に合わせて撤去手数料の引き上げも検討しております。
3	返還率のシミュレーションでは、撤去手数料の引き上げをしてもDX推進によって返還率は向上すると予測しているが、具体的にはDXで何が違って返還率の向上につながるのか？ →現放置自転車の撤去時点からデータとして登録することにより、自転車が保管所に收容される前でも、所有者からの問い合わせに対して回答が可能になります。コールセンター導入も検討しており、DX推進によって所有者への情報提供の基盤が整備され、よりスムーズな返還が可能となります。また、他区の実績から返還率が向上するものと考えています。
4	民間事業が展開しやすい適正価格への見直しについては、料金の見直しは必要だと思うが、12時間100円という料金設定はいつからされているのか。 →資料が手元にありませんので調べたうえで回答をいたします。
5	受益者負担という考え方において、自転車等駐車場の利用者がそれなりの負担をすることは当然だと思う。一方で、区の施設としては、物価の高騰などの情勢の変化を踏まえたうえで、区民サービスの一環であるという視点においても納得できる料金体系となることが重要だと思う。
6	民間の駐輪場の料金の図に12時間で1000円という料金の駐輪場があるが、これは何なのか。 →スーパーでの短時間の買い物客向けの駐輪場で、90分間無料で、以降1時間ごとに100円料金が加算される料金体系となっている民間の駐輪場です。
7	自転車等駐車場の将来需要予測について、結果としてはコロナ禍の短期影響は考慮せず、コロナ前からの長期の需要状況がそのまま推移するという整理で問題ないか確認する必要がある。また、大森駅と平和島駅では利用が減少傾向にあるが、その推移状況が本当に継続するのか検討が必要である。今回のデータは予測となっている。令和7年度に実施予定の将来需要予測に基づいた判断は区に委ねるが、判断が難しい結果については協議会に報告すること。
8	撤去手数料は労務単価の高騰も考慮して見直した方が良い。 →撤去作業や保管所運営の労務費のほか、ガソリン等の高騰による運搬経費の上昇も把握しております。

9	自転車の大型化に伴う収容台数の減少への対応について、電動アシスト付き自転車など大型の自転車が増えており、女性や高齢の方にとって出し入れで苦労するという話も聞いている。広さだけでなく、出し入れのしやすさなども考慮すべきだと思う。 大型車が2台以上重なって駐車すると、駐車できないといった状況が発生している。自転車等駐車場の収容台数がどれだけ駐車できる状況になっているのか実地調査を要望する。 →要望について検討します。今後はラックの見直しや、車種によるゾーニングを検討し、優先順位を決めて、順次、改良や改修を進めたいと考えています。
議事（2）令和6年度【はしる】実績について	
1	蒲田のA-1では自転車の歩道通行が増えているが、自動車の交通量がかなり多い区間なので、結局歩道に自転車が追いやられてしまっているのではないかと推察する。 →資料は速報としてお示ししたもので、詳細については今後検証し、別の機会に報告をさせていただきたいと考えています。
2	走行環境整備完了と報告しているが、ほとんど車道混在方式。日本の狭い道路事情では仕方がなかったが、走行環境の車道混在方式は、自動車に対し、自転車も車道を通ることを認識してもらう形式である。海外では、危ないの で車道混在の考えはなく、自転車走行レーンが基本となる。今後この課題に、モベットの様な様々なモビリティが出現する中で、安全をどのように高めてゆくかが課題。
3	将来的に様々なモビリティの利用が想定される中で、安全が確保されない現在のような方式ならば「走行環境整備はもう必要ない」というアンケート結果が出るのも理解できる。
4	呑川の両側に沿った整備区間は上りも下りも自転車にとって走りやすい区間だと思う。事故の件数でもこの区間は事故が少ない。これが今後の自転車ネットワーク整備のヒントになるのではないと思う。蒲田から東側の自転車ネットワークにつながっていないのが残念だと思うが、そういった点も含めて今後の展開を考えてはどうか。 →呑川の両側の整備区間で事故が少ない理由などの分析を行って、今後のネットワーク整備の参考にしたいと思います。
議事（3）令和6年度【まもる】実績について	
1	スケアード・ストレイトアンケート『自転車関連のヒヤリ体験』は回答割合が100%となっている。自転車に乗っていた時と歩いている時、両方ヒヤリとした人は、どちらかにしか答えられなかったという理解でよいか。 →回答は1つしか選択できない仕様となっております。スケアードストレイト後のアンケートなので、自転車に乗っていた時のヒヤリが多くなってしまった可能性があります。 来年度以降にスケアードストレイトのアンケートを実施する際はどちらにも回答できるような調整を検討したいと思います。
2	昨年の11月に改正道路交通法が施行され、自転車の「酒気帯び運転」や「運転中のながらスマホ」の厳罰化が始まった。また、モベットについても、スロットルだけで走行できるものについては原付以上の乗り物というところで定義がなされている。また仮に電源を切ってペダルをこいで走行していたとしても、バイクの運転として定義されるようになった。 昨年の12月6日に都内一斉に1〜2時間程度の飲酒検問を実施した際、都内では26件の酒気帯びの検挙のうち、20件が自転車の検挙であった。検挙した中には缶チューハイ片手に自転車に乗っていた人もいたが、本人は「お酒を飲みながらの自転車運転はいけない」と分かっていた。自転車の交通ルールはまだ軽く見られているところがあり、ルールを守らないところで事故が頻発している現状があるのではないかと考える。
議事（4）令和7年度の年間スケジュール（案）について	
1	→令和7年度の駐車対策協議会は2回開催を予定しています。また、自転車走行環境を検討する委員会を新たに設けます。
その他	
1	電動キックボードが一方通行の区間を逆走しているものを見かけるが、交通ルールの違反ではないのか。 →電動キックボードには、「原動機付自転車」と「特定小型原動機付自転車」の大きく2種類があり、特定小型原動機付自転車は一部、自転車のようなルールが適用されており、「自転車を除く」と表示されている一方通行を逆走しても違反になりません。Luupの電動キックボードは特定小型原動機付自転車にあたるため、その場合は違反になりません。
2	電動キックボードについて、原付と特定小型原動機付自転車の見分け方はあるのか。 →特定小型原動機付自転車は緑色のランプがついています。緑のランプがついていないものは一般の原付と認識していただければと思います。
3	電動キックボードの見分け方について知らない人も多いと思うので、大田区と警察とで一般の人たちにも周知をお願いしたい。 →周知方法等、警察と相談し、実施を検討いたします。

【とめる】令和6年度実績と令和7年度の実施予定

資料2-1

● 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6年度に取り組んだこと、令和7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6年度に取り組んだこと(令和7年3月末時点)		令和7年度の実施予定	
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	➡	蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場の改修 蒲田駅東口地下自転車駐車場の着実な整備推進（R10 開業予定） 大森駅周辺地区ランドデザイン計画事業と連動した駐輪場確保の調整	➡	蒲田駅消費者生活センターの改修 ※機械化の実施及び定期利用の廃止 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進（R10 開業予定） 大森駅等周辺まちづくりによる駐輪場確保の具体化検討
			1-1-2 指定管理者制度等の導入検討	➡	指定管理者制度導入に向けた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指定管理制度による実現性が高いことを確認。ただし、収支予測に資する情報提供等の要望を受けている。	➡	指定管理者制度導入に向けた条例改正の検討 蒲田駅東口自転車駐車場の指定管理者公募に向けた準備 ※サウンディング、募集要項の作成等
		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	➡	鉄道事業者との連携を継続して推進	➡	鉄道事業者との連携を継続して推進
			1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援	➡	民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施 （令和6年度交付数：0件（令和6年度相談1件、令和7年度交付予定））	➡	民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施
		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	➡	附置義務制度の継続実施（令和6年度適用件数6件）	➡	附置義務制度の継続実施
	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	➡	自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測手法の提案 ➡長期的・短期的駐輪需要の変動を踏まえた予測手法の提案 蒲田五丁目44番自転車駐車場を代替施設とした老朽施設の改修の実施 ➡令和6年度は蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場を実施 蒲田駅東口地下自転車駐車場開業後の暫定駐車場の廃止に向けた検討	➡	自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測の実施 ➡R6提案の需要予測手法を用いた予測の実施 蒲田駅消費者生活センター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
			2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応	➡	定期利用の抽選申込システムの更新に向けた事業者ヒアリングの実施 ※他都市での駐輪事業DX事例の実施事業者へのヒアリング	➡	R8 予定の新システム移行に向けた事業者募集の実施 ※R7 年度中に事業者選定、R8 年度初期より契約を想定
	とめる3 放置自転車の防止対策	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	➡	区営自転車等駐車場の適正な料金設定に向けた事業者ヒアリングの実施 料金改定の社会実験（蒲田駅西口等）の効果検証	➡	区営自転車等駐車場の適正な料金設定、基準見直しの実施 ※蒲田駅東口地下自転車駐車場の指定管理制度導入に合わせた条例改定（上限額の変更）を含めた検討
		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	➡	R8.10 新システムとコールセンター導入の検討 DXを取り入れた包括的な業務委託へ移行するため、関係各所調整	➡	R8 予定の新システム移行に向けた準備・手続きの実施 新システム移行に合わせた効率的な撤去・保管・返還の仕組みの検討
			3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し	➡	条例に基づく適切な処分の実施（売却促進）	➡	条例に基づく適切な処分の実施（売却促進）
		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	➡	撤去手数料額の改定のための条例改正（R7.7.1 施行）	➡	改正された撤去手数料額の周知・適用 データに基づく放置自転車に対する適切な指導方法の在り方検討
			3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的な設定	➡	蒲田駅東口の放置禁止区域を一部拡大（R6.4.1 より）	➡	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

詳細②
蒲田駅東口地下自転車駐車場整備に伴う暫定施設の廃止等に関する検討

詳細③
指定管理者制度の導入及び自転車等駐車場の料金改定に向けた検討
※条例改正、公募要項作成等

詳細① 自転車駐車場の将来需要予測の実施

- 令和7年度は、後期アクションプラン策定に向け、自転車等駐車場整備方針検討の基礎資料とするため、令和6年度に検討した将来の駐輪需要予測の手法により、駅ごとの駐輪需要の特性を整理していきます。
- 今回はまず、令和6年時点の最新情報を①将来の駅周辺の人口変動及び、②・③駅周辺駐輪需要の長期的・短期的変動に反映し、早期対応が必要とされている駅等の傾向を以下に整理しました。

■将来の駐輪需要の予測手法

$$\text{将来の駐輪需要} = \text{基準年度の駐輪台数※1 (ピーク時の台数)} \times \text{①将来の駅周辺人口の変動} \times \text{②長期的・③短期的な自転車利用の変動 (コロナ禍前後の自転車利用傾向を反映)}$$

※1 区営自転車等駐車場（一時、定期）、民間自転車等駐車場の駐輪台数及び駅周辺の放置自転車台数

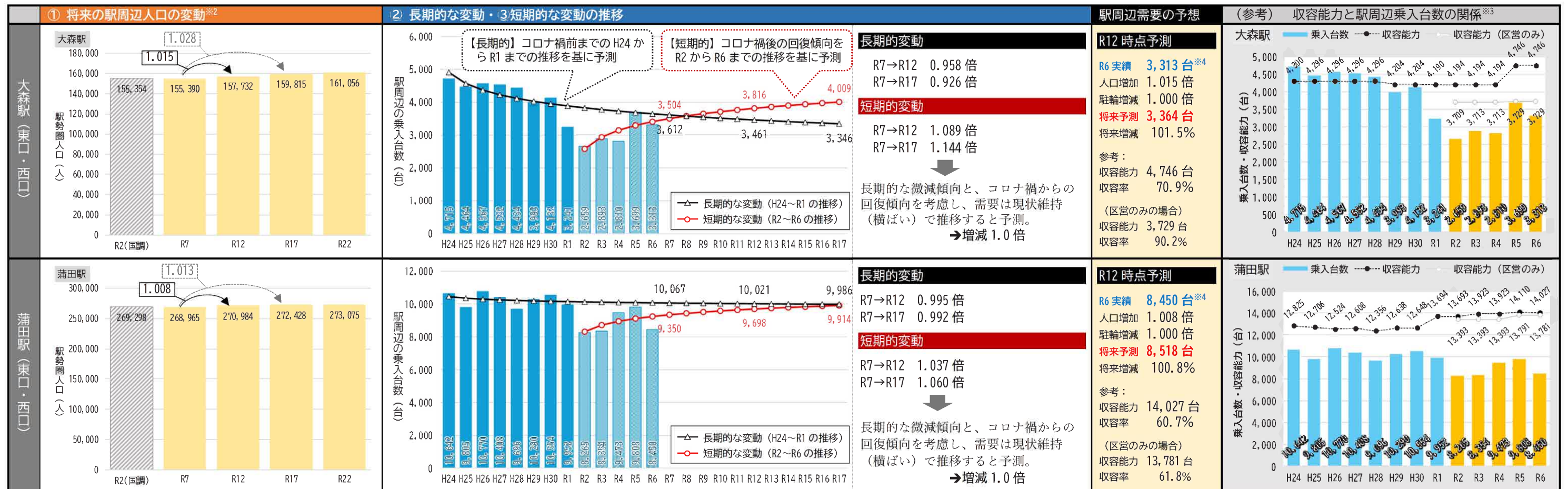
（1）将来の駅周辺人口変動および駐輪需要の変動の傾向

- ①将来の駅周辺人口の変動について：今回の分析対象駅では、令和22年にかけて駅周辺人口が増加（平和島駅のみ令和17年をピークに減少）しています。それに伴い、将来的な駐輪需要の増加が想定されます。
- ②・③駅周辺駐輪需要の長期的・短期的変動について：実際の駅周辺駐輪台数をみると、コロナ禍前後で大きく傾向が異なり、需要に変化が見られます。その傾向は「長期的変動」と「短期的変動」の組み合わせによる考え方を踏まえ、各駅周辺施設の将来的な需要設定を行っています。これについては、下表及び次頁以降の表・グラフをご参照ください。

（2）将来の駐輪需要の試算結果および今後の進め方

- 参考として、令和6年時点の実績に対して、各駅周辺人口の変動、駅周辺の乗入台数（自転車等駐車場利用台数＋放置自転車台数）の長期的・短期的変動を加味した場合の、令和12年時点の予測を試算しました。駐輪需要を試算したところ、鶴の木駅と田園調布駅を除き増加傾向と予測されます。各駅周辺の増加量は、区営自転車等駐車場のみで収容しきれない可能性もありますが、民営施設との連携により対応できる量となっています。今後は各自転車等駐車場の実績を踏まえた需要推計を行います。

■【A 早期対応が必要な駅】での自転車駐輪需要の予測（例）



※2 国土数値情報 250mメッシュ別将来推計人口データの予測値 (R2 国勢調査人口を基準に R12、R17、R22 時点を予測) より作成。

※3 東京都「都内における駅前放置自転車の現況」の各年度の乗入台数 (自転車等駐車場利用台数＋放置自転車台数)・収容能力より作成。

※4 現時点の予測の基準値は、令和6年10月時点の実績で試算。令和7年10月時点で実績を更新する予定。

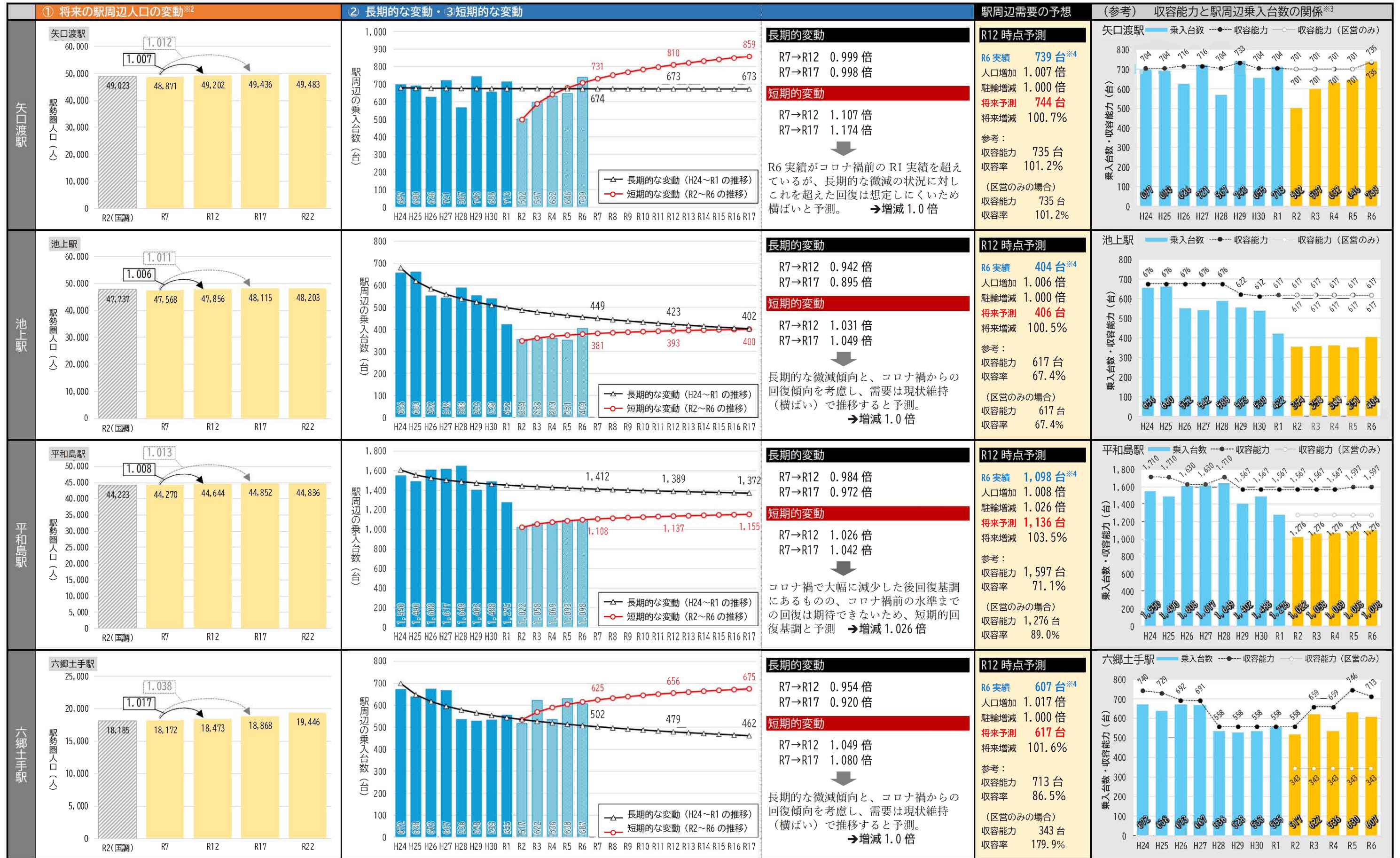
■前期アクションプラン（現自転車等駐車場整備方針）での早期対応駅等

【将来】 各駅の自転車等駐車場整備の重要度合い



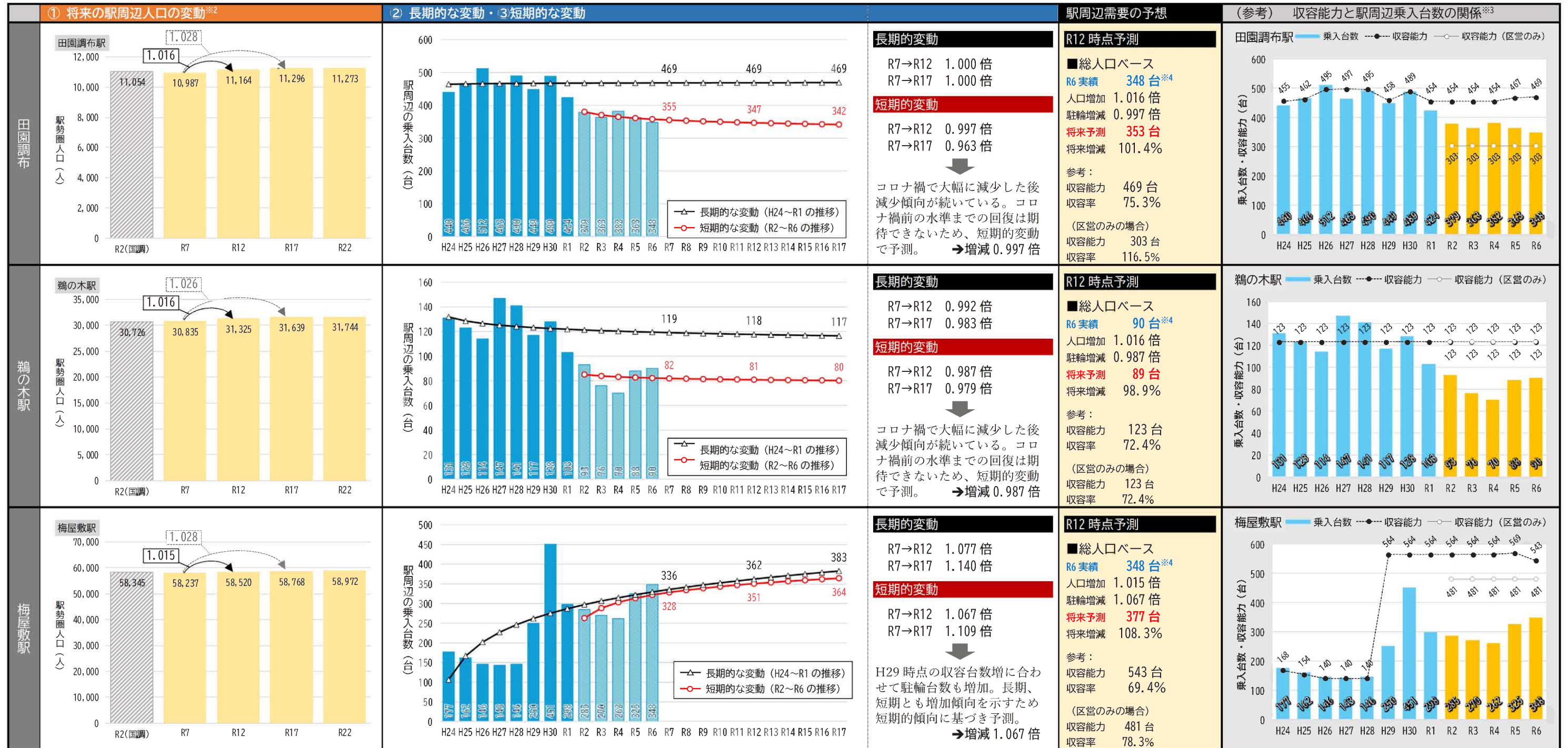
※大森駅西口は駅分類に基づく「B」に分類されるものの、補助第28号線整備や大森駅（西口）周辺の都市基盤整備方針と合わせた整備を実施予定のため、重要度合いを引き上げています。
将来需要予測及び優先順位は本計画策定時（令和3年度）のものであり、状況に応じて適宜見直しを実施予定です。

■【B 対応が必要な駅】での自転車駐輪需要の予測（例）



※2 国土数値情報 250mメッシュ別将来推計人口データの予測値(R2 国勢調査人口を基準にR12、R17、R22 時点を予測)より作成。
※3 東京都「都内における駅前放置自転車の現況」の各年度の乗入台数(自転車駐輪場利用台数+放置自転車台数)・収容能力より作成。
※4 現時点の予測の基準値は、令和6年10月時点の実績で試算。令和7年10月時点で実績を更新する予定。

■【B 対応が必要な駅】での自転車駐輪需要の予測（例）



※2 国土数値情報 250mメッシュ別将来推計人口データの予測値(R2 国勢調査人口を基準に R12、R17、R22 時点を予測)より作成。
※3 東京都「都内における駅前放置自転車の現況」の各年度の乗入台数(自転車駐車場利用台数+放置自転車台数)・収容能力より作成。
※4 現時点の予測の基準値は、令和6年10月時点の実績で試算。令和7年10月時点で実績を更新する予定。

詳細② 蒲田駅東口地下自転車駐車場整備に伴う暫定施設の廃止等に関する検討

- 蒲田駅東口にある自転車駐車場のうち、地下自転車駐車場の出入口部となる①東口自転車駐車場を廃止するほか、②～⑤の暫定施設も順次廃止する予定です。また、⑥⑦の暫定施設は運用を継続しながら、廃止を含めた検討をしてまいります。これに伴い最大2,656台が減少する一方、地下自転車駐車場の運用開始に伴い約2,800台増加するため、蒲田駅東口全体では令和6年度6,517台に対して、令和10年度6,341台と、176台の減少にとどまります。
- なお、収容台数については民間施設を含めて十分な台数の確保が可能となりますが、廃止される暫定駐車場の多くは駐輪料金が安価であるため、新たな地下自転車駐車場の適切な駐車料金の検討や新たな地下自転車駐車場の利用に移行が進むよう、廃止時期の検討や事前の周知等に取り組む必要があります。

■ 蒲田駅東口の自転車等駐車場（令和10年度以降） ※民間施設除く

【収容台数】 令和6年度時点 総台数6,517台（C～Eの改修前台数で集計）
令和10年度以降 総台数6,341台

（①～⑤を廃止し、⑥、⑦は廃止を含めた見直しを検討（C～Eを改修後、地下駐輪場整備後として集計））



廃止（504台分）

① 蒲田駅東口（定:2,000円/月、一:200円/日）

【構造・対象】

- ・立体自走式（常駐）
- ・自転車（一時・定期）
- ・道路敷地内（延床466㎡）

【収容台数】

- ・収容台数504台（廃止後0台）

R10時点で廃止

全て廃止：2,656台減少（①～⑦まで）
一部廃止：1,619台減少（①～⑥まで）

★ 蒲田駅東口地下（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

R10開業予定

廃止（1,115台分） ※道路用地等を活用した暫定施設のため

② 蒲田交差東口（定:1,200円/月、一:なし）

【構造・対象】

- ・平面式（適宜派遣）
- ・自転車（定期のみ）
- ・公有地（敷地411㎡）

【収容台数】

- ・収容台数450台（廃止後0台）

廃止を予定

暫定施設

③ 蒲田呑川右岸（登録:3,000円/年、一:なし）

【構造・対象】

- ・平面式（無人）
- ・自転車（定期のみ）
- ・道路（敷地160㎡）

【収容台数】

- ・収容台数450台（廃止後0台）

廃止を予定

暫定施設

④ 蒲田駅東口臨時駐輪帯（無料）

【構造・対象】

- ・平面式（常駐）
- ・自転車（2時間以内）
- ・公有地（敷地80㎡）

【収容台数】

- ・収容台数125台（廃止後0台）

廃止を予定

暫定施設

⑤ 蒲田あやめ橋（登録:3,000円/年、一:なし）

【構造・対象】

- ・平面式（無人）
- ・自転車（定期のみ）
- ・道路（敷地60㎡）

【収容台数】

- ・収容台数90台（廃止後0台）

廃止を予定

暫定施設

暫定運用の継続（廃止を含めた見直し検討）（1,037台分）

⑥ 区役所本庁舎前（定:なし、一:100円/日）

【構造・対象】

- ・立体自走式（適宜派遣）
- ・自転車（一時のみ）
- ・公有地（延床943㎡）

【収容台数】

- ・収容台数837台（廃止した場合：0台）

⑦ 蒲田五丁目45番（定:1,600円/月、一:なし）

【構造・対象】

- ・平面式（適宜派遣）
- ・自転車（定期）
- ・道路（敷地166㎡）

【収容台数】

- ・収容台数200台（廃止した場合：0台）

A アロマ地下（定:1,700円/月、一:100円/日）

【構造・対象】

- ・地下自走式（常駐）
- ・自転車（一時・定期）
- ・公有地（延床2,280㎡）

【収容台数】

- ・収容台数1,858台

継続

B 蒲田五丁目44番（定:なし、一:200円/日）

【構造・対象】

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

【収容台数】

- ・収容台数419台

継続（R10以降、継続判断）

改修時の代替施設として運用

C 蒲田駅東口陸橋下（定:なし、一:200円/日）

【構造・対象】

- ・平面式（無人）
- ・自転車・原付
- ・道路（敷地340㎡）

【収容台数】

- ・収容台数328台（改修後174台）

継続（一時特化で改修）（R7.4開業）

D 消費者生活センター（定:1,200円/月、一:100円/日）

【構造・対象】

- ・立体自走式（常駐）
- ・自転車
- ・公有地（延床607㎡）

【収容台数】

- ・収容台数421台（改修後290台）

継続（一時特化で改修）（R8.4開業予定）

E 蒲田駅東口環八横（定:1,800円/月、一:100円/日）

【構造・対象】

- ・立体自走式（常駐）
- ・自転車（一時）
- ・道路（延床933㎡）

【収容台数】

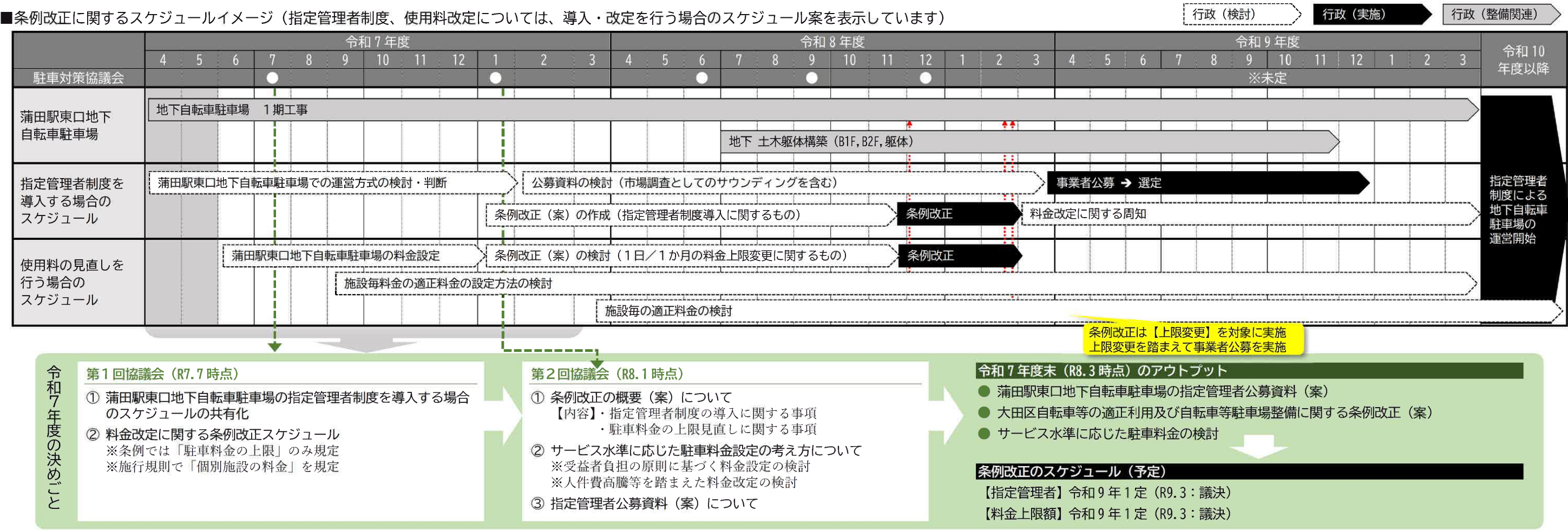
- ・収容台数835台（改修後800台）

継続（定期特化で改修）（R9.4開業予定）

詳細③ 指定管理者制度の導入及び自転車等駐車場の料金改定に向けた検討

(1) 条例改正を伴う指定管理者制度導入・自転車等駐車場料金改定に関するスケジュール

- 蒲田駅東口地下自転車駐車場では、区内初の地下機械式自転車駐車場の導入や、区内で最も利便性の高い施設としての運用等を含めて、指定管理者制度の導入の検討や、条例に規定された料金上限（1日200円、1か月2,000円）の改正等、これまでの制度や仕組みを見直すため、引き続き検討を進めていきます。地下自転車駐車場の開業までのスケジュールと、本年度の駐車対策協議会での検討事項は以下の通りです。
- ①蒲田駅東口地下自転車駐車場の運営方式の検討（指定管理者制度への移行等）、②駐車料金の上限額の見直しに関する条例改正（案）及び指定管理者公募資料の概要（案）を提示するとともに、③サービス水準に応じた駐輪料金見直しに関する方向性をまとめることを目標とします。



(2) 自転車等駐車場の料金改定に向けて

- 令和6年度の第2回自転車等駐車対策協議会で示した課題及び他区の実績を踏まえ、自転車等駐車場の料金改定に関して、引き続き検討を進めていきます。

■参考 他区の自転車料金について（条例に基づく記載等）

- 他区の条例等における定期料金（1か月の料金を基本に整理）および一時利用（1日換算料金を基本に整理）を整理すると右表のとおりです。
- 本区の料金上限額（定期：2,000円/月、一時：200円/日）は、23区内では標準的もしくは比較的安価な水準にあることが分かります。今後、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備によるサービス水準の向上などを踏まえ、受益者負担の原則に基づき、適切な料金水準に近づけるよう料金改定を検討する必要があります。

■他区の条例等における定期料金・一時料金				
区	定期料金（自転車）	一時利用（自転車）	（参考）1日換算	
千代田区	定期利用の使用料（6か月ごと）、区民12,000円（月換算2,000円/月）、区民以外24,000円	2時間まで0円、10時間まで100円、10時間を超えて5時間毎100円	400円/日	
中央区	区民・一般1,500円/月、区民・学生1,000円/月、区外2,000円/月	最初の2時間まで無料、以後8時間ごとに100円加算	300円/日	
港区	承認制（有料）として、定期利用使用料一般1,800円/月、学生1,300円/月	1日利用150円 ※回数券（十一回分）1,500円/11回	150円/日	
新宿区	※定期利用なし	※民間に委託	-	
文京区	2,000円/月	2時間まで無料、2時間後以降10時間ごと100円	300円/日	
台東区	区内一般2,000円/月、区内高校生以下1,500円/月、区外一般3,000円/月（隅田公園等の4施設除く）	1日150円 ※時間制の場合30分毎100円を限度	150円/日	
墨田区	使用料上限額として、区民・一般1,500円/月、区民・学生1,000円/月、区民以外・一般1,800円/月等	1回100円	100円/日	
江東区	2,000円/月	1日150円	150円/日	
品川区	2,500円/月	1日150円	150円/日	
目黒区	一般3,000円/月、学生1,500円/月	24時間当たり200円	200円/日	
大田区	2,000円/月（上限）	1日200円を限度 ※機械式の場合24時間につき200円を限度	200円/日	
世田谷区	一般・屋根有2,000円/月、一般・屋根無1,800円/月ほか	日ぎめ 1回100円、時間ぎめ300円/24時間	300円/日	
渋谷区	※定期利用なし	※民間に委託	-	
中野区	登録の有効期間6か月超9,600円、登録の有効期間6か月以下4,800円（規則で施設毎規定）	1日100円	100円/日	
杉並区	個別施設・フロア毎に規定（1階・屋根有2,600円/月～3階・屋根無1,000円/月）	1日1回100円	100円/日	
豊島区	個別施設毎に規定（区内利用者3,750円/月、学生の場合2,500円）	1日1回150円～100円	150円/日	
北区	※条例に金額指定なし（区民770～2,160円/月、その他1,150～3,240円/月）	1日100～500円	※施設による	
荒川区	区民・一般2,000円/月、その他・一般3,000円/月	2時間以内無料、2～8時間100円、8時間超200円	200円/日	
板橋区	区民2,000円/月	1日100円	100円/日	
練馬区	区民・屋根有1,000～2,200円/月、屋根無1,000～1,700円	1回100円	100円/日	
足立区	2,100円/日	1日120円	120円/日	
葛飾区	個別施設毎に規定：区民・一般900～2,700円/月	1日100～150円	150円/日	
江戸川区	普通自転車2,100円/月、電動アシスト自転車4,380円/月	普通自転車1日210円、電動アシスト自転車1日340円	210～340円/月	

【はしる】令和6年度実績と令和7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6年度に取り組んだこと、令和7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6年度に取り組んだこと(令和7年3月末時点)		令和7年度の実施予定	
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	→	自転車ネットワークのうち区道未整備区間の整備方針の検討 →整備可能な区間はR7整備実施予定 →現時点で整備困難な区間は計画からの廃止を検討	→	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
		1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進	1-2-1 自転車走行環境整備による効果検証	→	自転車ネットワークの連続性の確保状況の検証 交通量調査等に基づく交通ルール順守等の効果検証 交通事故オープンデータ等に基づく安全性向上の効果検証	→	自転車ネットワークに位置付けた国道・都道の整備促進 →各道路管理者の既存計画に準じた整備促進 →既存計画に含まれない区間の位置づけ検討
			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	→	次期整備方針の方向性の検討 ①国道・都道を含めた幹線軸の形成について ②既存整備区間の機能向上、維持管理について 走行環境整備の新たな検討部会の調整（R7 設立予定）	→	既存整備区間の機能向上・維持管理方針の検討
		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	→	区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HP への掲載を実施（「まもる」と連動した取組として） 区道への通行方法の啓発看板等の設置	→	「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日より本格実施	→	令和4年12月15日より本格実施
		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	→	交通不便地域の東海エリアおよび大森南エリアにポート増設（臨海斎場、ふ頭公園、大森南5区営アパート、大森東特別出張所、他） ポート設置実績：新設32箇所、廃止1箇所、合計167箇所 観光課と連携し、観光情報センターで1日券販売開始 区報での利用促進 区民スポーツまつりの大会プログラムにサイクルポートの位置情報を掲載 おおたランニングフェスティバル開催時、会場の大田スタジアムポートに増車配置	→	未設置となっている交通不便地域・鉄道駅周辺へのシェアサイクルポートの設置検討 利用促進に向けた環境整備や広報の実施
				→	大田区自転車活用推進委員の（一社）散走ネットワークが実施した、区民スポーツまつりプログラムの「散走」にコミュニティサイクルを提供 コミュニティサイクルを利用した公民連携イベント「春のおおた自転車さんぽ」の実施	→	散走イベント等での活用の継続実施
		2-3 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進	2-3-1 イベントでのシェアサイクル活用の推進	→		→	

詳細資料で
内容を整理

詳細①
走行環境検討委員会の設置

詳細②
次期自転車ネットワーク整備方針の検討

※ただし、具体的検討は新たに設置する走行環境検討委員会を実施予定

■方針（案）

①国道・都道の指定区間の整備促進

②区道未整備区間の整備方針

③区道整備区間の機能向上の方針

④区道整備区間の維持管理の方針

詳細① 走行環境検討委員会の設置

- 平成28年策定の大田区自転車ネットワーク整備実施計画では、広域的な移動を支える国道、都道の主要路線および、地域内の移動を支える区道約170kmを自転車ネットワーク路線に位置付けました。
- 区道約170kmの自転車ネットワークは、都市計画道路等を除き概成しました。
- 国道と都道について、一部を除いて未整備の状態です。
- 次代の自転車ネットワークの在り方を検討するため、自転車等駐車対策協議会のうち自転車走行環境に関する専門部会として、令和7年度から新たに【大田区自転車走行環境検討委員会】を設置します。

■大田区自転車走行環境検討委員会の概要

大田区自転車等駐車対策協議会

【目的】 自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議

【構成】 学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、交通管理者、教育関係者、区民、区議会議員の23名

大田区自転車走行環境検討委員会（令和7年8月設立）

【目的】 自転車ネットワークの整備方針の検討及び自転車走行環境整備・維持管理に関する調査審議

【委員（案）】

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

【開催スケジュール】

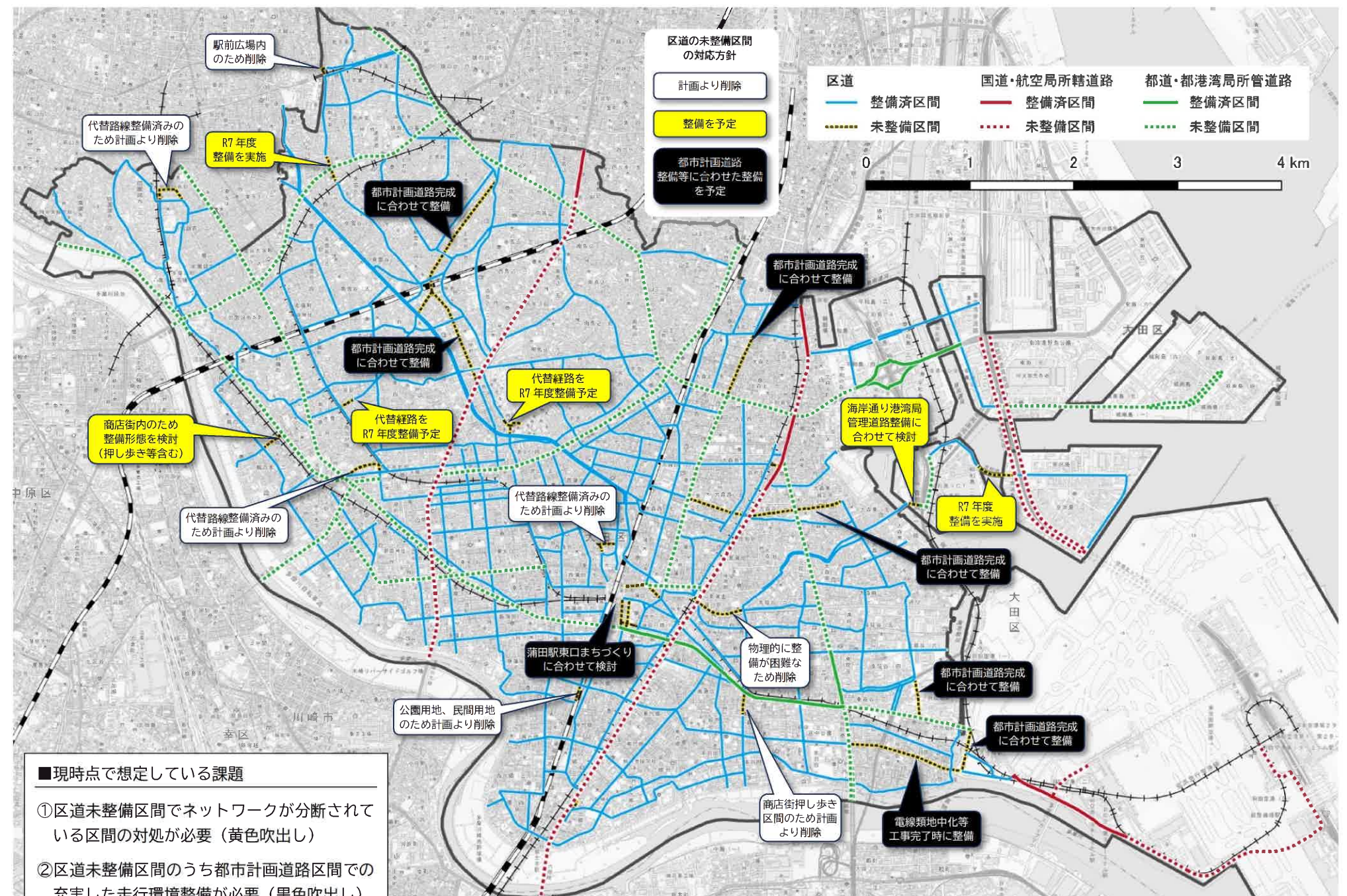
開催予定	開催予定時期
第1回	令和7年8月5日（火）
第2回	令和8年2月予定
第3回	令和8年7月予定
第4回	令和8年10月予定

詳細② 次期自転車ネットワーク整備方針の検討

（1）自転車走行環境の整備状況と区道の未整備区間の取扱い

- 平成28年策定の大田区自転車ネットワーク整備実施計画では、「区内のどこからでも自転車で1～2分（約250m）で到達できる」ことを基本に、地域内の移動を支える区道、広域的な移動を支える国道、都道を含めて自転車ネットワーク路線に位置付けました。
- 区道の自転車ネットワーク路線のうち、下図に示す未整備区間（図1、黒点線）を除き、現時点で約170kmの整備が完了しています。
- ただし、以下の課題は残るため、重点的な対応を図る必要があります。
- とくに、国道、都道は、区の自転車ネットワーク計画と、各道路管理者の整備計画には差異があることから、令和7年度から新たに【大田区自転車走行環境検討委員会】を設置し、協議を開始します。

図1 現ネットワーク計画での整備対象路線と整備状況（令和7年4月時点） ※国道・都道区間含む。区道の未整備区間は今後の対応の方向性（案）を吹き出しで記載



(2) 効果検証：区道自転車ネットワークを通じてアクセス可能な地域・施設

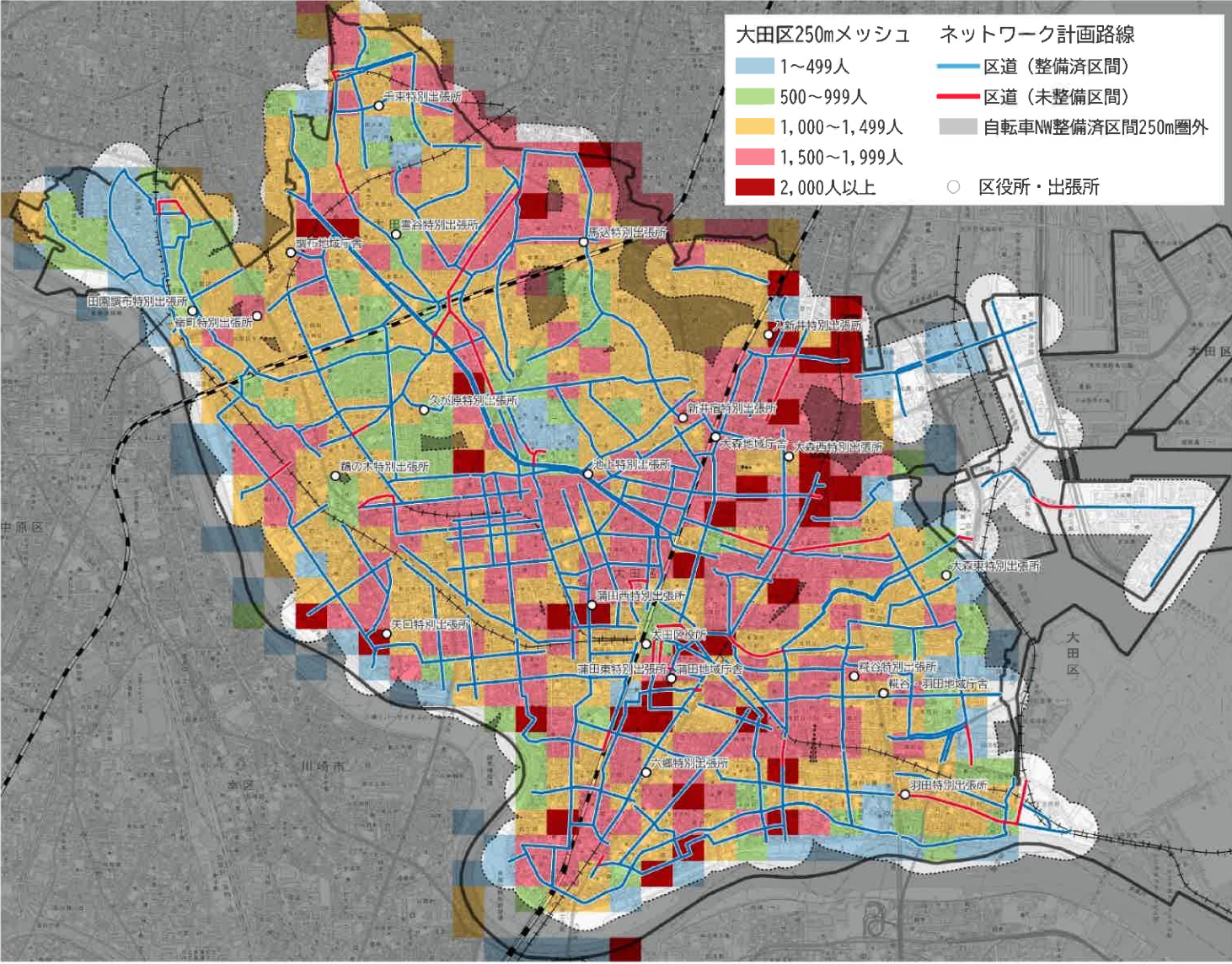
- 自転車ネットワークは区内のどこからでも約 250m で利用可能な密度を想定しています。
- 一部未整備区間を除く約 170km によりカバーされる範囲は、人口割合で 95%、右表の施設割合で 93～100%となっており、自転車ネットワークの密度は一定程度の水準にあります。

図 2 約 250m範囲でカバーできる人口・施設等

	総数	圏内数	カバー率
人口	748, 291 人	711, 494 人	95%
区役所・出張所	23 施設	23 施設	100%
高校	14 施設	13 施設	93%
幼稚園	47 施設	47 施設	100%
病院・診療所	652 施設	619 施設	95%
公園・緑地	569 施設	527 施設	93%

※データ出典：人口及び各施設の位置情報等は、国土数値情報ダウンロードサイトに基づき

図 3 区道整備時点の約 250m人口カバー状況図（R7. 4. 時点） ※施設の例として「区役所・出張所」の位置を表記



(3) 効果検証：自転車走行環境の整備による交通事故軽減の検証

- 区道上での自転車事故を、自転車ネットワーク上とそれ以外に区分した事故件数（図 4）では、自転車ネットワーク上では平成 26 年の 189 件から令和 4 年は 174 件に減少し 0.92 倍となっていますが、自転車ネットワーク以外では平成 26 年の 225 件から令和 4 年は 230 件に増加し 1.02 倍となっています。整備による事故軽減効果がみられます。
- 令和 4 年度の国道・都道、区道の単位距離当たり自転車事故件数（図 5）を見ると、区道に比べて道路幅員があり、幹線道路として自動車、自転車の集まりやすい国道・都道の件数は区道を大きく上回っています。
- 以上から、国道・都道の走行環境整備も重要と考えられます。

図 4 【相手あり事故】※の自転車事故件数の推移

※相手あり事故：自転車事故のうち「車両単独事故」除く、対車両事故+対人事故の合計値

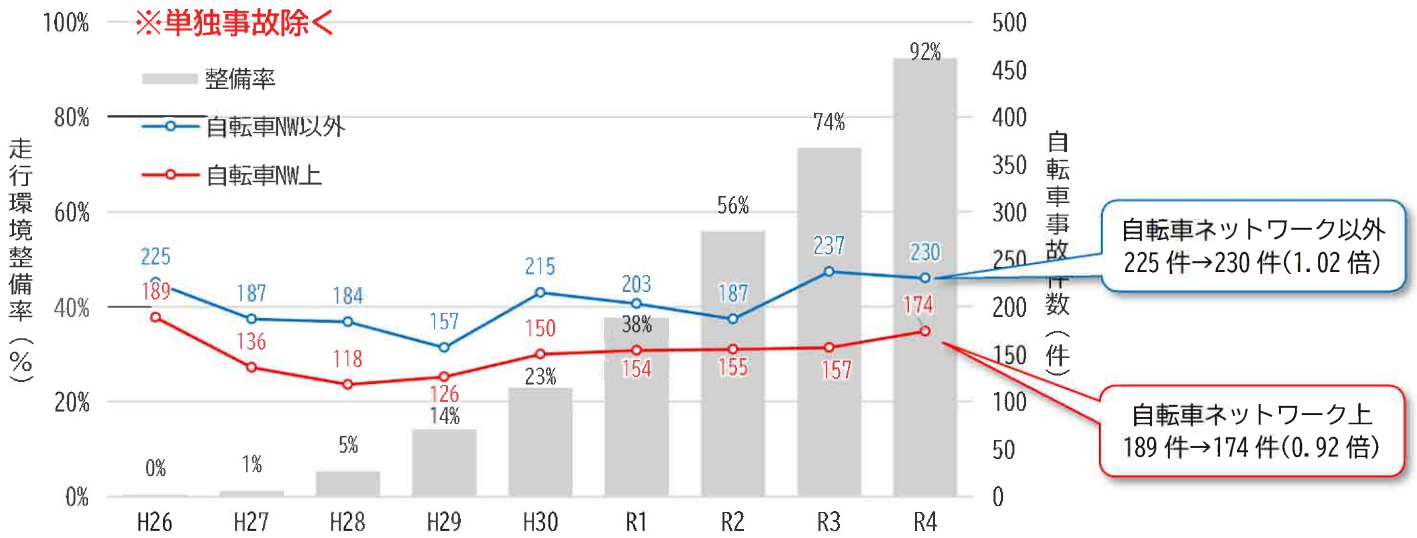


図 5 令和 4 年時点 単位距離当たり自転車事故件数

	道路延長	自転車事故	1km 当たり 自転車事故件数
国道	21. 2km	219 件	3. 6 件/km
都道	39. 6km		
区道	774. 7km	513 件	0. 7 件/km

(4) 効果検証：道路の構造と車道通行ルールの順守率の関係

- 平成 28、29 年度の整備区間を対象に整備前、整備直後、整備後の段階で走行位置毎の自転車交通量を観測したところ細街路では車道通行が定着した一方、広幅員道路では車道通行が1～2割に留まる状態です。(図 6)
- 区内 10 地点の調査結果から、①自動車交通量と車道通行割合 (図 7)、②車道幅員と車道通行割合 (図 8) の関係を見ると、車道幅員が狭いほど車道通行割合が高くなるという相関がみられます。
- 車道幅員 9～10m の時点で、車道通行割合 50% を下回る傾向にあること等を踏まえながら、自転車専用通行帯、自転車道など法的、物理的な分離効果の高い整備形態の導入を实践していく必要があります。
- 歩道走行や矢羽根上の逆走などルール違反の理由として、路面表示の意味や自転車の交通ルールを知らないことが要因として考えられることから、自転車走行ルールのさらなる周知啓発が必要です。

図 6 自転車の通行場所別交通量及び車道通行の割合



図 7 自動車交通量と自転車の車道通行割合の関係

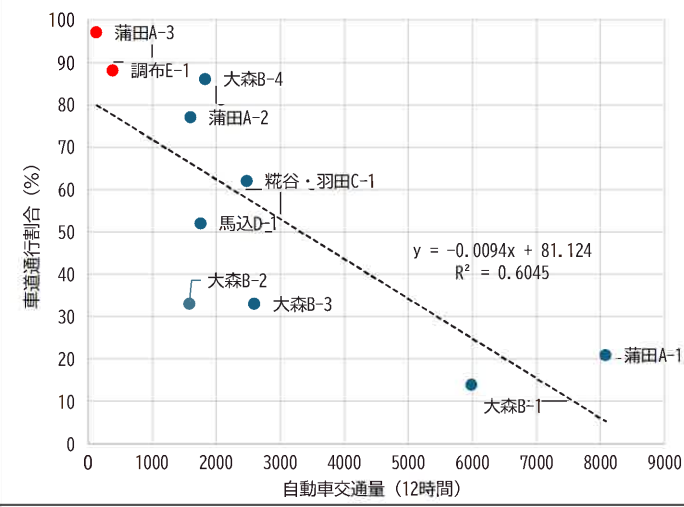
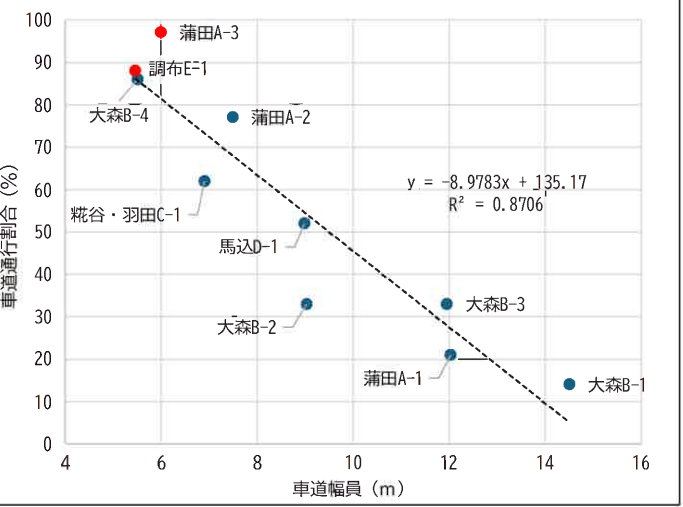
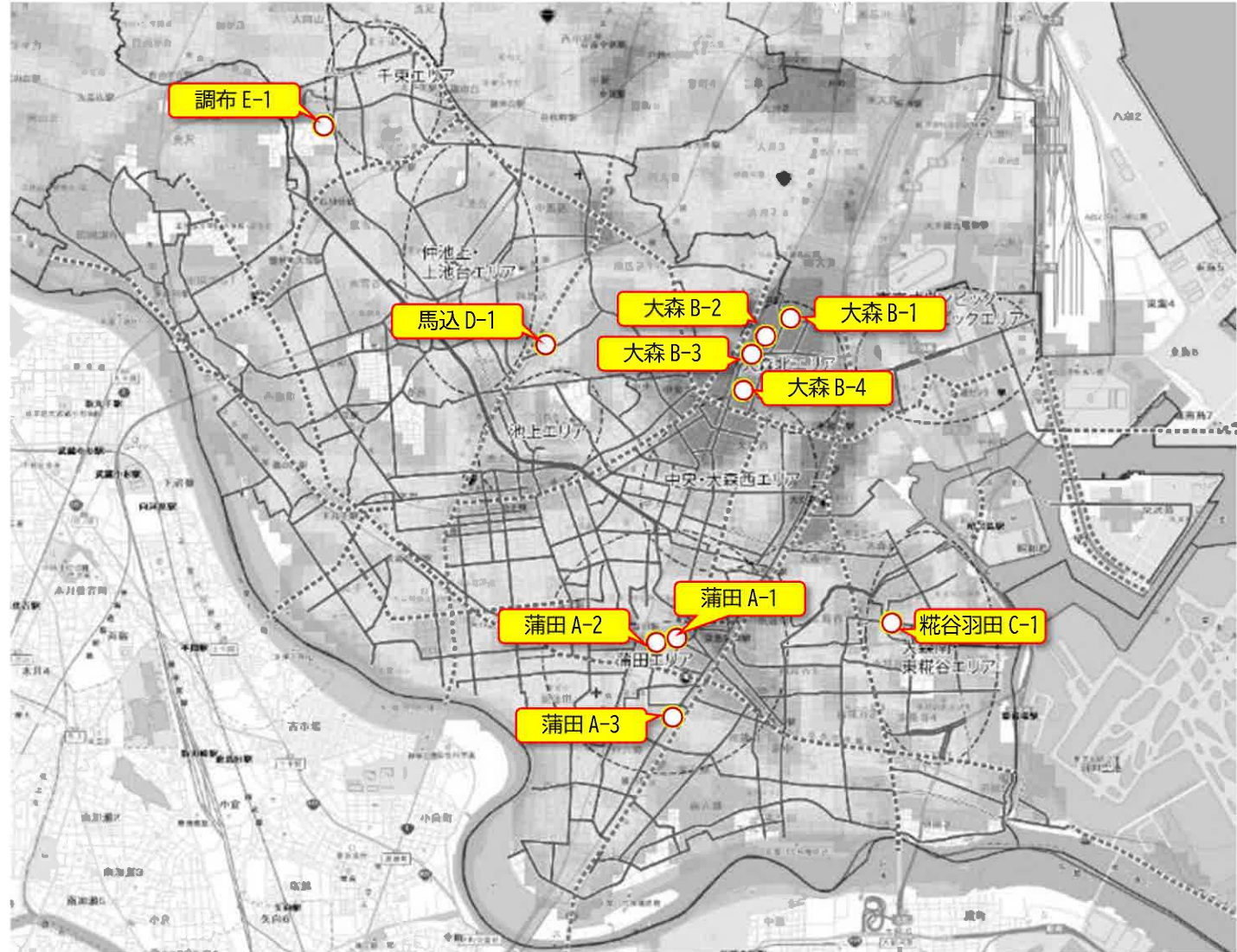


図 8 車道幅員と自転車の車道通行割合の関係



【参考】各調査地点の場所



- | 前期アクションプラン(令和4～8 年度) | | | | | | 令和 7 年度の実施予定 | | | | | |
|--|---|--|---|------------------------------|--|--------------------------|--|--|---|--|---|
| 総合計画の施策体系 | | 個別事業 | | 令和6年度に取り組んだこと(令和 7 年 3 月末時点) | | ※赤字は後期アクションプランを見据えた新たな動き | | | | | |
| 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・ストレイトを 5 校で実施
→WEB アンケート 調査の実施 | → | 高校でのスケアード・ストレイトを 4 校で実施 (調査内容の再検討)
学校教員への交通安全教育に関するヒアリング調査を実施 | | → | 詳細①
包括連携を結ぶ
民間団体等と連
携した新たな教
育・啓発ルート
の開拓
※大人、大学生
等から順次 | |
| | | | 1-1-2 企業と連携した交通安全教育機
会の提供 | → | 大学と連携した交通安全教育機会の検討 | → | 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 | → | 包括連携の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓
→商業施設での情報発信、保険会社を通じたチラシ配布
自転車安全利用 TOKYO セミナーとの連携 | → | 包括連携の企業等と連携した大人への啓発ルートの強化
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 (サイネージ活用等) | | | | |
| | | | 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 | → | 児童館での乳幼児の保護者向け交通安全講話を 16 回実施 | | | | |
| | | 1-2 既存の交通
安全教育の
継続 | 1-2-1 保育園での交通安全教育の実施 | → | OTA ふれあいフェスタ等での自転車交通安全啓
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
警察と連携した安全教育の実施 | | | | |
| | | | 1-2-2 小学校での交通安全教育の実施 | → | 保育園での交通安全移動教室を 99 回実施 | → | 保育園での交通安全移動教室を 100 回実施 | | | | |
| | | | 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 11 校で実施
→WEB アンケート 調査の実施 | → | 中学校でのスケアード・ストレイトを 9 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 | → | 大学構内に自転車安全利用ポスターの掲示 (東京工科大学) | → | 自転車安全利用啓発ポスターを学校内に掲示調整 | | → | → | 詳細②
交通安全教育の
課題抽出と見直
しに繋がる調査
の実施 |
| | | | 2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓
発の実施 | → | 区包括連携に基づくモデル事業の実施
→商業施設でのナナハト学校事業の連携
ITS スマートポールを活用した個別安全対策の実証実験の
調整 (一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金) | → | 自転車利用者への交通安全啓発リーフレット配布等の施策検討
包括連携企業の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓
ITS スマートポールを活用した個別安全対策の実証実験 | | | | |
| | | | 2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓
発の実施 | → | 子乗せ自転車の安全利用リーフレット (24,274 枚: 保育園、
幼稚園の配布、チラシ (5,450 枚: 3 歳児健診) の配布 | → | 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
※保育園・幼稚園向けリーフレットは交通安全だより (幼・保向け)
と統合 | | | | |
| | | | 2-1-4 自転車の安全利用への備えに関
する周知・啓発の実施 | → | 自転車安全対策助成制度 (ヘルメット助成) と連動した自転
車安全利用五則・自転車保険加入義務化・鍵かけ義務化の周
知啓発 | → | 包括協定を結ぶ保険会社と連携した周知啓発の実施
自転車保険加入義務化、盗難防止の周知の実施
各種イベントでのヘルメット着用啓発等の実施 | | | | |
| | | | 2-1-5 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 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 | → | 交通安全だよりを 3 回発行し、保育園・幼稚園に配布
(配布枚数 71,800 枚) | → | 保育園等でのチラシ配布等を継続 | | | | |
| | | | 2-2-2 小学生向け周知・啓
発の実施 | → | 交通安全だよりを発行し、小学校に配布
(配布枚数 81,300 枚: 低学年向け 3 回、高学年向け 2 回) | → | 小学校でのチラシ配布等を継続 | | | | |
| | | | 2-2-3 中学生向け周知・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
(配布数: 中学生 4,650 枚、高校生 3,100 枚) | → | スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布 | | | | |
| | | | 2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・
啓発の実施 | → | 高齢者との交通安全集会で交通安全啓発チラシ配布
(配布数 552 枚) | → | 高齢者施設等でのチラシ配布等を継続 | | | | |

詳細① 包括連携を結ぶ民間団体等と連携した新たな教育・啓発ルートの開拓

- 現行計画では年齢層別の交通安全教育の充実を図る方針を示していましたが、計画策定当時、とくに社会人や子育て世帯等の【大人】に対する交通安全教育の機会が十分でない状況でした。
- これを受けて、令和4年度から子育て世帯向けの安全教育等の充実に取り組むとともに、令和6年度からは区との包括連携を結ぶ民間事業者等との連携を強化し、それぞれの民間企業、団体の有する人脈や技術・ノウハウ等の強みを生かした官民連携に基づく新たな取り組み（次頁 参考①）を進めています。令和7年度においてもこれらの連携を継続・強化しながら、より多くの民間への横展開を模索していきます。

■令和6年度の【官民連携】による主な取り組みと令和7年度の展開（予定）

保険会社との連携

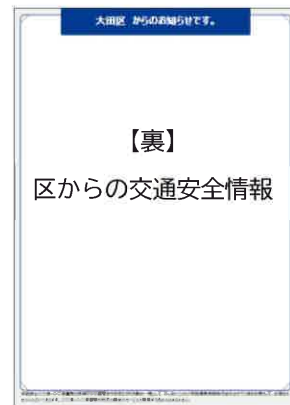
保険会社の人脈を活用した情報発信

■令和6年度の主な取組

- ・日本生命保険相互会社の協力のもと、区のヘルメット購入費用助成制度の紹介チラシを社内外に配布しました。
 - ・保険会社の顧客、保険会社従業員に対して約300枚のチラシを配布し、企業に対する新たな広報ルートを開拓していただきました。
- ※ヘルメット助成制度の実績は次頁 参考を参照

令和7年度の取組予定

- ・保険会社の顧客向け営業時に配布するチラシについて、区の交通安全関連情報を記載（裏面を活用）
- ・保険会社の社員に対する周知啓発の実施



商業施設との連携

ナナハト学校での情報発信

■令和6年度の主な取組

- ・包括連携を結ぶイトーヨーカドー大森店において令和6年5月に開催された「ナナハト学校」においてブースの出店を行いました。
- ・ヘルメット着用義務化等を受けた交通安全ルールの周知とともに自転車活用に関する取組を行いました。



令和7年度の取組予定

- ・商店街等と連携した自転車関連チラシの配布・啓発
- ・商店街のデジタルサイネージを活用した自転車安全利用動画による情報発信



一財 トヨタ・モビリティ基金（TMF）との連携

新技術活用による社会実験の実施

■令和6年度の主な取組

- ・TMFが進めるITSスマートボールを活用した法令順守率の向上・定着化を目指す社会実験を区内で実施します。

令和7年度の取組予定

- ・社会実験の実施・検証（R7.4～R8.2 予定）



【ITSスマートボールの設置状況】

親子で学ばはじめての自転車教室の開催

■令和6年度の主な取組

- ・自転車に乗ったことがない、上手に乗れない小学生を対象に安全な乗り方を指導する教室を開催しました。教室の中で交通安全に関する情報提供を行っています。

令和7年度の取組予定

- ・小学生向けの自転車乗り方教室（5回開催予定）
※区から開催場所として公園等の会場を提供
※区メディア等を活用した広報や申込受付を実施
- ・こども乗せ電動アシスト付き自転車体験会（1回開催予定）

■小学生向け自転車乗り方教室

令和7年5月11日に、産業プラザでこどもの乗り方教室を開催。

■こども乗せ電動アシスト付き自転車体験会

令和7年5月27日に、みどり保育園こども乗せ電動自転車体験会を開催。

子育て世帯向け動画の制作・公開（ブリヂストンサイクル㈱）

■令和6年度の主な取組

- ・TMFに参加するブリヂストンサイクル㈱により、子育て世帯向け動画を作成いただきました。全幼稚園・保育園に対してQRコード付きチラシの配布を行いました。

令和7年度の取組予定

- ・動画コンテンツを活用した情報発信の継続実施（多様な広報物等へのQRコードの掲出等）

■子育て世帯向け動画



※ブリヂストンサイクル公式チャンネル
ママ・パパ向け自転車の交通ルールと安全な乗り方

- 令和7年度の展開
- 方針① 令和6年度に実現した連携事業の継続実施と他団体等への横展開の可能性の検討
 - 方針② 商業施設と連携した来店者に対する情報発信の機会の提供
 - 方針③ 民間団体・企業が持つ特別な技術、ノウハウを活用した新たな取組の検討

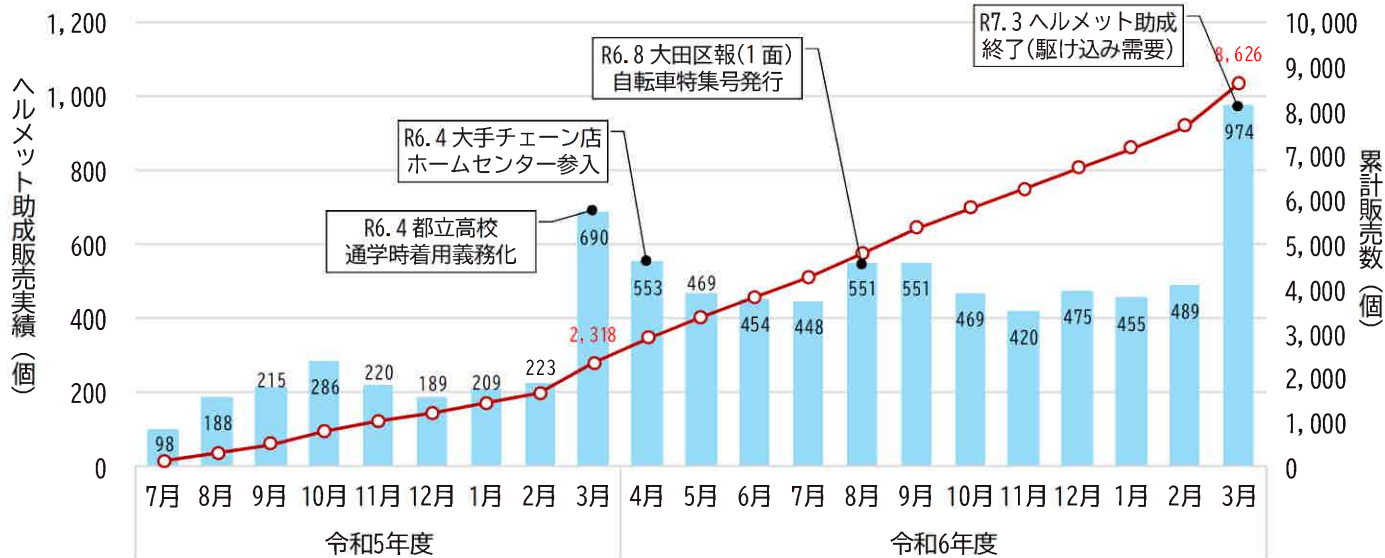
【後期アクションプランに向けて】

- ① 官民連携の取組での民間と行政の役割分担と計画的な行政支援の具体化の検討が必要です。

参考 自転車安全対策助成（ヘルメット助成）の実績

- 改正道路交通法での自転車ヘルメット着用の努力義務化を受けて、令和5年7月からヘルメットの購入費の一部を助成する取組を開始しました。令和6年3月以降、助成制度を活用した販売実績が増加しています。
- 令和7年3月の時点で助成件数は8,626件となり、自転車ヘルメットの着用が期待される幼児から高齢者に該当する年齢層の人口74.2万人に対して約1.2%の普及に寄与した形となります。
- なお、年齢層ごとの人口に対する助成制度の活用割合では、幼児相当の0～6歳児の人口数に対して6.9%の割合となっています。
- なお、本助成制度に関しては、都の補助制度と連動した取組であったため、令和7年3月末をもって一定の役割を果たしたものとし、助成によらない新たなヘルメット着用推進の取組を検討します。

■ヘルメット助成販売実績（開始：令和5年7月～終了：令和7年3月）



■ヘルメット助成販売実績（開始：令和5年7月～終了：令和7年3月）

ヘルメット購入助成件数（件）				（参考）年齢層別人口に対する助成割合		
年齢構成	令和5年度	令和6年度	合計	年齢層別人口（R7.4）	人口割合	
幼児	260	1,953	2,213	0～6歳	32,124	6.9%
小学生	145	1,227	1,372	7～12歳	31,236	4.4%
中学生	49	129	178	13～15歳	15,805	1.1%
その他10代	33	332	365	16～19歳	21,804	1.7%
20～40歳代	598	954	1,552	20～49歳	320,669	0.5%
50～60歳代	516	868	1,384	50～69歳	191,290	0.7%
70歳代以上	717	776	1,493	70歳代以上	129,914	1.1%
不明	0	69	69	—	—	—
合計	2,318	6,308	8,626	合計	742,842	1.2%

※参考として、令和7年4月時点の、ヘルメット助成件数の年齢構成に応じた年齢層別人口からの割合を試算
人口は大田区 HP の年齢別人口（令和7年4月1日現在）を元に整理

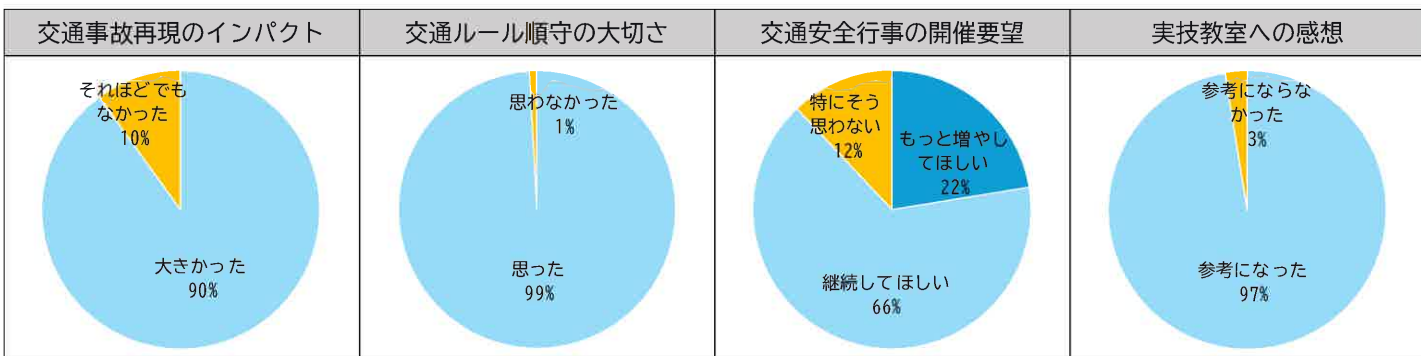
詳細② 交通安全教育の課題抽出と見直しに繋がる調査の実施

- 中学校、高校で実施しているスクアード・ストレイト交通安全教育について、効果検証と交通ルールの理解度を把握するためのアンケート調査を実施しています。令和7年度は令和7年7月時点で中学生591人、高校生341人に対するアンケート調査を実施しています。
- なお、令和6年度後半からは WEB での回答形式に移行しており、とくに調査上の支障もないことから、新たにヒヤリ体験の位置情報を地図上で記入するなど、WEB 回答のメリットを活かした新たな調査項目の検討に取り組んでいます。

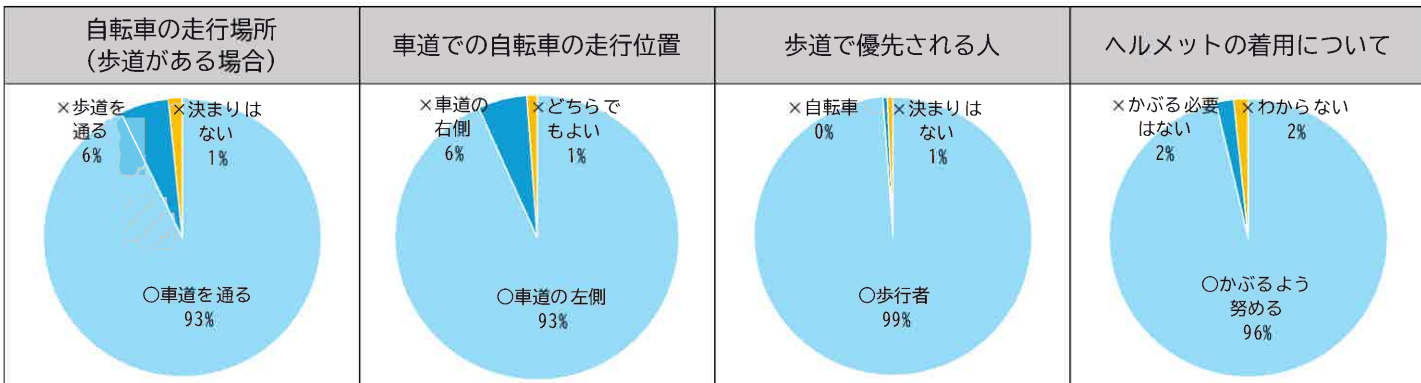
【スクアード・ストレイトについてのアンケート結果（調査対象：中学生・高校生）】

- 交通事故再現のインパクトは大きく、今後の交通安全行事への継続・拡充要望も多く見られました。
- 交通ルール順守の大切さを感じていることから、中高生に自転車の交通ルールを周知する効果はあったと考えられます。

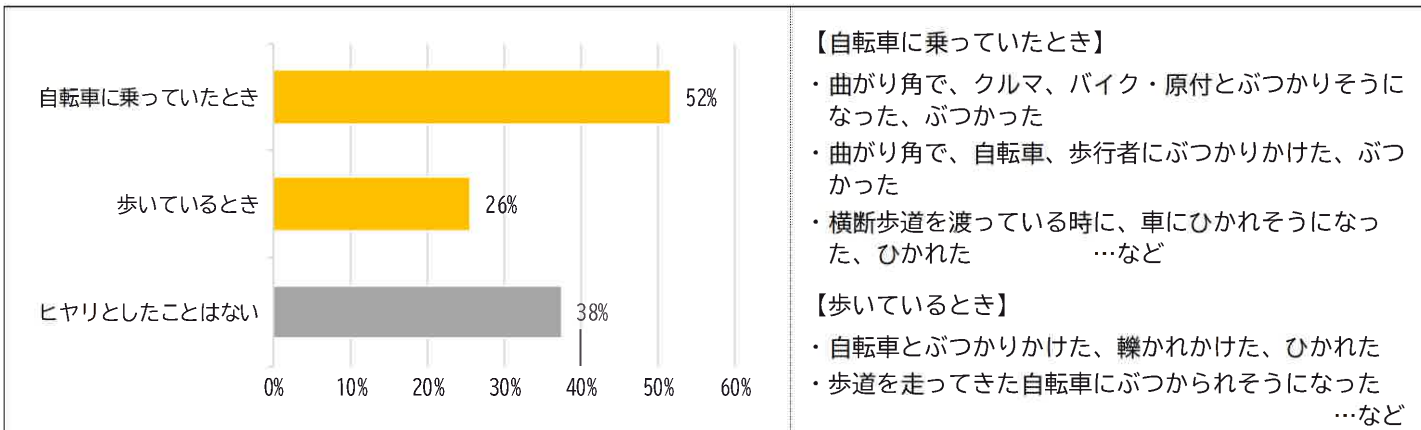
① スクアード・ストレイトの感想



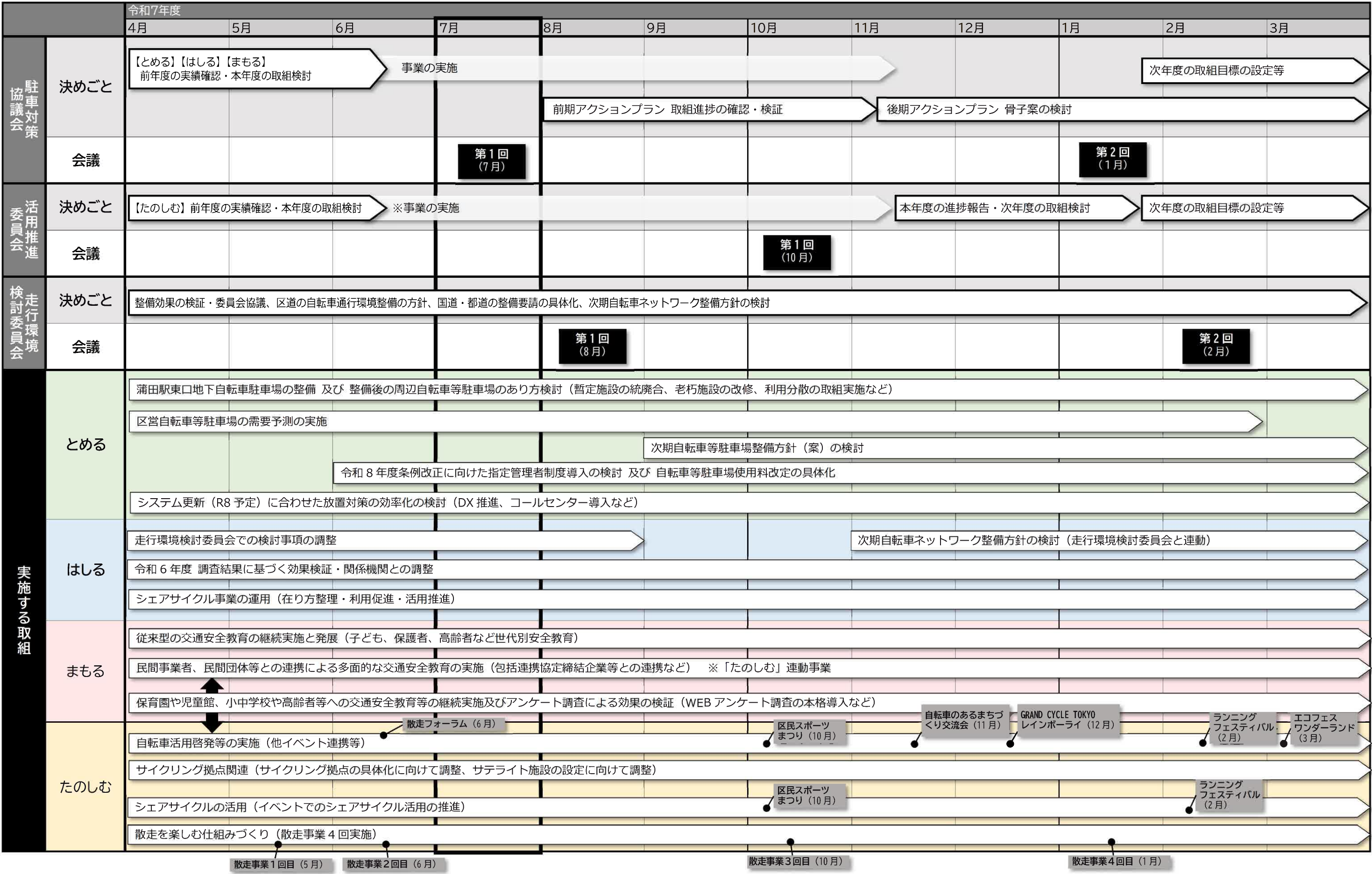
② 自転車の交通ルールの内容についてクイズ



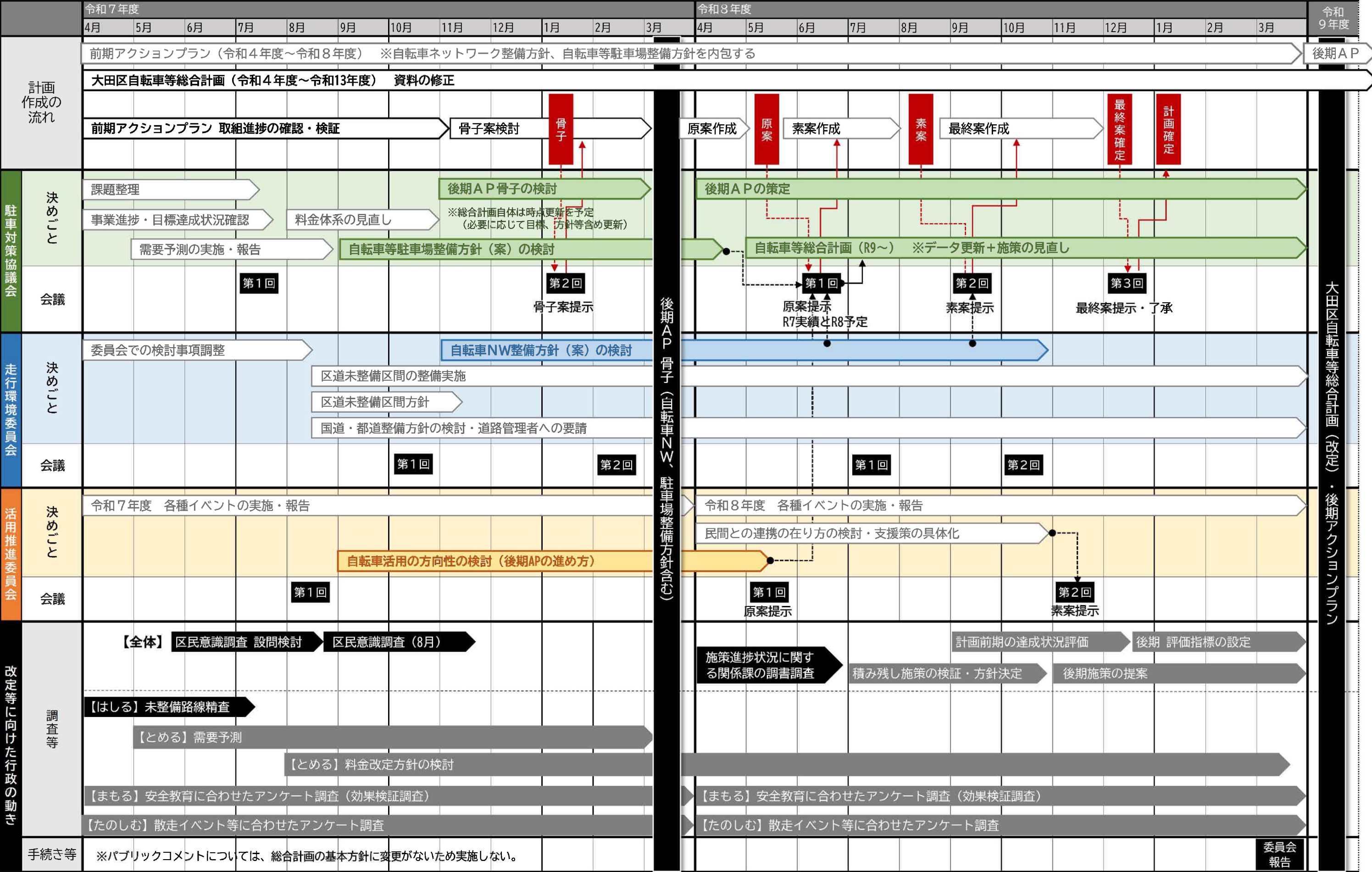
③ 自転車関連のヒヤリ体験



※ヒヤリ体験について、従来の方法ではヒヤリ体験した場所が分かりにくいことから、今後、タブレットを活用した WEB アンケートのメリットをいかし、地図上で場所を回答してもらう等の工夫を予定しています。



後期アクションプランの策定に向けたスケジュール（案）



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
			4年度	5年度	6年度	13年度	
放置自転車台数	台	835 (令和2年度)	251	382	307	500	駅前放置自転車等の現況と対策 ※各年10月の任意の1日に調査した台数
(前回比)		—	-584	+131	-75	—	
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 (令和元年)				50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※次回調査は令和7年度予定
(前回比)		—	—	—	—	—	
自転車ナビマーク・ナビライン の認知度	%	75.9 (令和元年)	60.8	63.9		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)		—	-15	+3.1	—	—	
車道左側通行を遵守していない 人の割合	%	24.0 (令和元年)	20.0	19.9		18.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3-5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	-0.1	—	—	
自転車事故件数	件	593 (令和2年)	732	843	801	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)		—	+139	+111.0	-42.0	—	
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)				67.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よくある」「ときどきある」の合計
(前回比)		—	—	—	—	—	
自転車利用者の割合	%	59.3 (令和2年度)	87.6	84.2	66.7	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)		—	+28	-3.4	-17.5	—	
余暇時間にサイクリング等を実 施している人の割合	%	13.1 (令和元年)	17.2	13.6	14.3	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3-6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	-3.6	+0.7	—	
シェアサイクルの認知度	%	33.9 (令和2年度)	30.6	32.3	36.4	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)		—	-3	+1.7	+4.1	—	
シェアサイクルの年間利用回数	回	446,780 (令和2年度)	747,799	1,008,522	1,124,935	547,500	運営事業者提供データ
(前回比)		—	+301,019	+260,723	+116,413	—	

※主な指標は、目標像にどれだけ近づける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。