令和８年度 第２回大田区自転車等駐車対策協議会について

委員会の概要

【日程】 令和８年９月４日（金）
午後２時～４時

【会場】 大田区立消費者生活センター
大集会室

【報告】 令和８年度第１回大田区自転車等駐車対策協議会について

【議事】 （１）後期アクションプラン素案について
（２）大田区自転車等駐車場整備方針の概要について
（３）大田区自転車ネットワーク整備方針の概要について

【その他】 次回の予定



主な意見

報告（１）令和８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）後期アクションプラン素案について	
1	アクションプランの駐輪料金改定について、生活困窮や家計への圧迫を懸念する区民の不安に寄り添う必要がある。急激な値上げを避け、激変緩和等の生活に配慮する丁寧な姿勢を担保する具体的な文言を、計画の中に明確に記載しておくべきではないか。 ➡素案８ページの「駐輪料金の適正化」項目において、料金改定に伴う区民生活等への影響を抑えるための、段階的な料金改定や学生割引等の激変緩和措置をあわせて検討する旨をすでに記載しています。過度な負担が生じないよう最大限配慮し見直しを進めます。
2	電動アシスト自転車はバッテリー等で重く、高齢者が上段ラックに持ち上げて押し込むのは骨の折れる重労働であり非常に危険が伴う。昇降機能付きの最新ラック導入など、利用者の身体的負担を和らげる工夫を機能拡充の中に盛り込んでいただけないか。 ➡安全上の観点から既存の上下 2 段式ラックの上段への重量車駐輪は原則お断りしています。今後はラックのピッチ幅を広げるレイアウト変更等を行い、無理に持ち上げなくても隣とぶつからず平置きに近い形で安全に出し入れできるよう物理的な環境整備を図ります。
3	自転車ネットワーク整備方針について、区道整備が完了したという実績だけでなく、消えかかった路面表示の継続的な修繕に取り組む能動的姿勢を書いてほしい。また、他道路管理者や国などと知恵を出し合い連携してきた前向きなプロセスもしっかりと記載すべき。 ➡本方針は大田区単体の計画ではなくエリア全体の整備方針であるため、区としても継続的に改善していくというスタンスを明記します。また、国や関係団体と協議しながら進めているプロセスが正しく伝わるよう、表現方法や各事業者の名前を書き込めるような工夫について検討します。
4	青切符が導入され小学生の自転車同乗も取締りの対象となっているが、急病時に自力で運転できない子どもを病院へ連れて行く移動手段がなく、子育て世代の大きな不安となっている。タクシー利用券補助など、セーフティネットとなる福祉・サポート施策を検討してほしい。 ➡子育て世代の切実な声として、区の子育て支援を担当する関連部署へお伝えし、何らかのサポートができるかどうか検討いただけるように話をしていきます。
議事（２）大田区自転車等駐車場整備方針の概要について	
1	店舗の附置義務駐輪場の一部をシェアサイクルポートに算入できる緩和措置は、マイ自転車で買い物に来るお客様の一般駐輪スペースを削り、結果的に放置自転車を減らそうとする目的と矛盾するのではないか。 ➡近年はシェアサイクルに乗って買い物に行く方もおり、大きな駅の周辺等に集まる傾向があります。自転車で来たのにシェアサイクルの返却ポートがなく止められないという意見もあるため、シェアサイクルのポートを増やしたい意図もあり、総合的に判断して検討していきます。
2	（上記に対して）マイ自転車が確実に停められる安心感が損なわれると短時間放置が別の形で増える。マイ自転車の駐輪環境を圧迫しないよう、シェアサイクル推進との優先順位を明確にし、どういった判断で置き換えを認めるのか、次回の協議会で詳細を示してほしい。 ➡ 必ずしもシェアサイクルを良しとしているわけではないため、近隣の状況を判断した上で、シェアサイクルに置き換えても地域的に問題ないだろうという判断をした上で検討を進めます。

3	駐輪場不足の主要駅において、鉄道事業者への敷地提供等の働きかけを具体的にどう行うのか。 ➡条例の協力義務に基づき、建設費の半額を助成する制度も PR しながら鉄道事業者に整備拡充を求めていきます。
4	昭和島駅では鳥のフン害が酷く、屋根の設置や近隣のモノレール操車場敷地の一部借用など、快適性向上に向けた事業者との交渉をさらに進めていただけないか。 ➡ 昭和島駅は、昨年度東京電力にお願いし、鳥よけ対策を実施しており軽減されたものと認識しています。現状では屋根の設置は難しい状況です。
5	区民の理解を深めるため、大田区が単独で悩むのではなく鉄道事業者と協力している実態や実績を方針に記載してはどうか。 （鉄道各社の委員へ）現場での実態や大田区との協力関係、今後の取り組みについて具体的なお話を伺いたい。 ➡（京急より回答）高架下を駐輪場用地として提供・賃貸し、平和島駅周辺の再開発でも附置義務を含め整備を進める計画である。 ➡（東急より回答）高架下や狭小地を利用し、多摩川駅周辺等ではシェアサイクル用の土地も確保するなど、区と協力して取り組んでいる。
6	私鉄の協力姿勢は理解したが、蒲田駅や大森駅を運営する JR 東日本は、通勤・通学客のための駐輪場整備において自ら敷地を提供するなどの協力実績があまりないように感じる。JR 東日本における大田区内の駐輪環境整備に対する具体的な取り組みの実態を教えてほしい。 ➡区が JR から土地を借りて整備した区営駐輪場は現在 1 箇所もありませんが、大森のルミネの下や蒲田の西口線路沿いなどで JR 直営の駐輪施設が 2 箇所稼働しています。今後の蒲田駅の開発においてはご協力いただけるというお話がいっている段階です。
議事（３）大田区自転車ネットワーク整備方針の概要について	
1	自転車ネットワーク整備方針の多摩川沿い道路へのアクセスや連続性の確保について、一般道路から堤防上の自転車空間へとアプローチするにあたって、区として具体的にどのような個別対策、ハードの整備や案内誘導を想定しているのか、代表的な事例を教えてほしい。 ➡既存の自転車ナビラインから堤防へ登れるルートに自転車ナビライン・ナビマークを追加して誘導する形や、堤防道路に行き当たるための案内サインなどを設置することを想定しています。今後、河川管理者と協議してまいります。
2	方針内の他道路管理者への「要請」という言葉は、大田区が一方的に主張しているように見え合意形成が伝わらない。 課題認識を共有した上で、協力して解決する前向きなスタンスが伝わる表現にすべきではないか。
その他議事　後期アクションプラン全体に対する追加の意見等について	
1	駐輪場で高額なチャイルドシートが破損されたり盗まれたりするトラブルが多発している。防犯カメラの設置状況や区の対応スタンスはどうなっているのか。また、被害に遭った利用者に対して、どのようにアドバイスするのが正しい対処の手順となるのか教えてほしい。 ➡防犯カメラは 100%ではないが基本的には設置する方向で進めています。トラブルについて基本的には区は関与が難しく、プライバシーのため映像の直接開示はしていません。 各警察へ被害届を出し、警察からの捜査上の照会を通じて映像を提供する手順をご案内しています。
2	多発する水害への対策として、地下駐輪場における止水板などの具体的な設備設置や避難指示の運用ルールはどうなっているか。また、大雨や冠水時には自転車の利用を自粛するといった、命を守るための積極的な安全教育や周知・啓発もさらに強化すべきではないか。 ➡止水板は全地下施設に配備済みまたは更新予定であり、警戒レベル 3 で準備、レベル 4 で即時設置するというルールを設けています。 大雨時の自転車使用についても、交通安全啓発の一環として区民への告知を検討していきます。
3	現在整備中の蒲田駅地下自転車駐車場については、大雨の際に手動でセットするものではなく、水圧や浮力等で自動的に作動するような止水設備の導入を検討してほしい。 ➡具体的な仕様や最新設備になるか等は現時点で確定していません。しかし、浸水対策としての止水板等の設置は予定しております。

令和８年度　第２回大田区自転車等駐車対策協議会　次第

日時：令和８年９月４日（金）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
　委員の変更について

２　報　告
　令和８年度第１回大田区自転車等駐車対策協議会について

３　議　事
（１）後期アクションプラン素案について
（２）大田区自転車等駐車場整備方針の概要について
（３）大田区自転車ネットワーク整備方針の概要について

４　その他
　次回の予定
　　令和８年度第３回大田区自転車等駐車対策協議会
　　開催日時：令和８年 12 月 22 日（火）14 時～
　　場　　所：大田区役所本庁舎　201・202 会議室

５　閉　会

＊配布資料
　【資料１】令和８年度第１回大田区自転車等駐車対策協議会について
　【資料２－１】後期アクションプラン骨子・施策に対する意見
　【資料２－２】後期アクションプラン素案
　【資料３】大田区自転車等駐車場整備方針（案）概要版
　【資料４】大田区自転車ネットワーク整備方針（案）概要版

令和８年度 第１回大田区自転車等駐車対策協議会について

資料１

委員会の概要

【日程】 令和８年６月 29 日（月）
午後２時～４時

【会場】 大田区立消費者生活センター
大集会室

【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

【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

【その他】 （１）計画の主な指標について
（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。

大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン骨子・施策に対する意見

資料2-1

- 大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン（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含む）骨子・施策の意見募集を実施しました。
  （1）期間　令和８年６月29日から７月21日
  （2）対象　大田区自転車等駐車対策協議会委員、大田区自転車活用推進委員会委員
- ４名の委員から、10項目（とめる３件、はしる３件、まもる３件、たのしむ１件）の意見を頂き、これまでの協議会での議論を踏まえ、下表に整理しました。いただいたご意見は、各施策の推進・検討に活かしていきます。

No.	後期アクションプラン			ご意見	回答	意見提出者
	分野	施策	該当頁			
1	とめる	1-1-1 1-2-1	26	大森駅周辺では放置自転車の台数は減少してきていると思われるが、西口における駐輪場の整備が不十分だと思うので、東口、西口の通行が不便であることから、西口の駐輪場の整備が急務であると思っている。	大森駅西口をはじめとして、自転車等駐車場の不足に関しては、大田区自転車等駐車場整備方針においても課題の一つと認識しています。 区では、大森駅西口の収容台数の不足の対策として、大田区マイナンバーカードセンターの跡地を活用し、暫定的に自転車等駐車場（約200台）として整備する予定です。引き続き、地域のまちづくりの進展や駐輪需要の変化を捉えながら、関係機関と調整を進め、自転車駐車場の確保に努めてまいります。	警視庁大森警察署
2	とめる	1-1-1	26	オールラウンダーハンドル（トンボハンドル）が前後チャイルドシート付の大型車両の隣に駐輪してあった場合、引き出す時にハンドルが前のシートに引っかかって出庫が困難です。高低差有のラックだと高い方にしか空きがないとき、大型車両自体、30kg近い重量で、オールダウンダーハンドルに引っかからないよう持ち上げて押し込む必要があり、子供をおろして駐輪すると、その間に子どもが道路へ出てしまう可能性があり、結局、駐輪をあきらめてしまいます。タイプ別で最大駐輪可能台数を確保できるようお願いしたいです。	大型自転車や多様な車種への対応については、区としても重要な課題と認識しています。今後、既存施設の改修や設備更新の機会を捉え、自転車の大型化やハンドル形状等による出し入れのしやすさにも配慮しながら、適切な駐輪間隔の確保や大型自転車用スペースの整備など、安全で利用しやすい駐輪環境の整備に取り組んでまいります。	区民委員
3	とめる	3-2-1	29	放置自転車に対する指導の充実 大田区独自資料「おおたの未来づくり」において、各学校の５・６年生に区からオファーする。 東調布第一小学校では、日本生命と協力して、放置自転車ゼロ対策としてのティッシュ作成・配布・街頭駅でのティッシュ配り、青パトにこどもの言葉・声で住民に訴える（毎日16:00～）。 こどもたちと各町会が協力して取り組むことで、こどもの意識を高める。 こどものプレゼンにより、保護者の意識も高まる。	こどもと保護者への啓発は放置自転車対策においても重要であると考えます。 いただいた啓発事例等を参考に今後の取組を検討してまいります。	大田区立小学校長会
4	はしる	1-1-1 1-3-1 1-3-2	30	自転車が車道を走行することが増えたことから、「自転車ナビライン」の設置を進めることにより、車両との接触事故が減ってくることが予想される。	安全で快適な自転車走行空間の実現に向け、引き続き所轄警察署や各道路管理者などとの連携を継続してまいります。	警視庁大森警察署
5	はしる	1-1-1	30	臨海道路付近同様、朝の通勤時間帯は自転車ナビラインに沿って走行していると、路肩に大型トラックや車両が停車していて、さらに右側は走行車両があると、車道側をナビライン状に自転車で走行することが困難です。時間帯別にナビラインの誘導を変更したり、時間帯を限定して歩道の利用も検討が必要な気がします。	道路交通法上、自転車は車道通行が原則ですが、車道通行に著しく危険が生じる場合は歩行者優先という前提で歩道の通行が認められています。自転車走行空間をふさぐ路上駐停車については、区としても自転車走行空間の機能を著しく低下させる行為として問題視しており、警察等と連携した指導・啓発に取組んでまいります。	区民委員
6	はしる	2-1-1 2-3-1	31	シェアサイクルですが、事業者によっては川崎市⇔大田区での返却が不可であったので、利用促進というユーザー観点でみると、改善余地があると思いました。	大田区コミュニティサイクルの運営事業者は令和８年４月に㈱ドコモバイクシェアとOpen Street㈱の２社となり、川崎市を含む神奈川県との往来が可能になりました。２社が利用できるポートの設置を推進し、更なる利便性の向上に取り組みます。	ヤマハ発動機販売株式会社

No.	後期アクションプラン			ご意見	回答	意見提出者
	分野	施策	該当頁			
7	まもる	1-2-3 2-2-1	32～33	学ぶ場として、特に中学３年生向けに対しての実施は必要と感じます。 16 歳以上は交通反則通告制度の対象者となり、また高校や就職など人生の大きな転換期でもありますし、心身ともに大きく成長している段階での講習は意味があると思います。	区では、区立中学校において自転車安全教育（交通事故再現による体験学習等）を実施し、中学生が 3 年間の在校中に 1 度は受講できるように取組んでいます。今後は、自転車安全教育において交通反則通告制度等の新たな法令への対応等、学校と連携した取組を検討してまいります。	ヤマハ発動機販売株式会社
8	まもる	2-1-1 2-1-2	33	こどもへの周知・啓発は学校公開において、保護者とこどもをセットにした安全教育を企画する。	後期アクションプランでは、こどもと保護者ターゲットとした安全教育が重要であると認識しています。 学校での安全教育に関して適宜情報共有をいただきながら、連携や協力施策などを検討してまいります。	大田区立小学校長会
9	まもる	2-2-2	33	どの世代にも再度、自分を守るための行動として自転車乗車時のヘルメット着用や重要性を伝える必要があると考えます。自転車事故でなくなった方の致命傷は頭部が最も多いこと、ヘルメット非着用により致死率が 1.8 倍に上がることなど、リスクを積極的に訴えていくべきだと思います。	全年齢に対するヘルメット着用の努力義務化に合わせて、ヘルメット着用の必要性や未装着でのリスクについて、都、警察等と連携して取り組んでまいりました。 引き続き、効果的な情報発信に取り組んでまいります。	区民委員
10	たのしむ	2-1-1 3-1-1 3-2-1	37～38	サイクリングの街「大田区」としての認知を高める必要性があると思います。羽田に向けた「多摩川サイクリングルート」は有名でありますが、大田区というイメージが少ないようです。大田区のネーミングを使ったものが必要なので「おおた自転車休憩所」は大変良いと思います。	サイクリングに適したルートとして総合計画において多摩川沿いと海岸沿いを推奨しています。多摩川沿いルートには、令和 10 年に（仮称）羽田空港公園内にサイクリング拠点の設置を予定しております。サイクリング拠点の名称に「おおた」を付す等の調整、検討をしていきます。 また、サイクリングの環境整備において「おおた自転車休憩所」を推進するとともに、様々な媒体や機会を利用し周知を行います。	ヤマハ発動機販売株式会社

資料２－２

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

大田区自転車等駐車場整備方針
大田区自転車ネットワーク整備方針



計画及び後期アクションプランと強い関連性を持つハード整備方針を、合冊し、表紙にも明記しています。

素案

令和９年３月

大　田　区

後期アクションプラン

前期から後期への改定において考慮すべき事項を追記しています。

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 2
2．後期アクションプランと関連整備方針 2
3．計画の期間 2
4．国の第３次自転車活用推進計画への対応 3

Ⅱ　前期の取組と後期の方針 5

1．とめる　前期の取組と後期の方針 6
2．はしる　前期の取組と後期の方針 9
3．まもる　前期の取組と後期の方針 12
4．たのしむ　前期の取組と後期の方針 15
5．大田区自転車等総合計画の主な指標の前期達成状況 18
6．後期アクションプランでの主な指標 21

改定に当たり、前期終了時点の取組実績や評価指標の達成状況を追記しています。

Ⅲ　個別事業の展開 22

1．個別事業一覧 22
2．「自転車利用環境」の取組 25
基本方針１【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる 26
　とめる１　自転車等駐車場の効率的・効果的な整備 26
　とめる２　適切な駐輪サービスの提供 28
　とめる３　放置自転車の防止対策 29
基本方針２【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる 30
　はしる１　自転車走行環境整備のさらなる展開 30
　はしる２　シェアサイクルの運用 31
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 32
　まもる１　年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実 32
　まもる２　年齢層に合わせた周知・啓発の推進 33
3．「自転車活用」の取組 35
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 36
　たのしむ１　自転車を活用するためのきっかけづくり 36
　たのしむ２　自転車活用を根付かせるための支援 37
　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 38

自転車等駐車場、自転車走行空間のハード整備に関する方針を後期アクションプラン策定に合わせて見直しました。
関連する整備方針として合冊しています。

■ 大田区自転車等駐車場整備方針

1．自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組 …… 駐-1

2．自転車等駐車場の現状課題 …… 駐-6

3．自転車等駐車場整備方針 …… 駐-9

4．個別方針に基づく具体的な取組 …… 駐-11

5．駅ごとの自転車等駐車場カルテ …… 駐-16

■ 大田区自転車ネットワーク整備方針

1．大田区自転車ネットワークの目的 …… 走-1

2．区の自転車ネットワーク整備の現状と課題 …… 走-6

3．自転車ネットワーク整備方針 …… 走-10

4．個別方針に基づく具体的な取組 …… 走-12

5．区間ごとの具体的な整備の考え方 …… 走-17

6．整備形態 …… 走-21

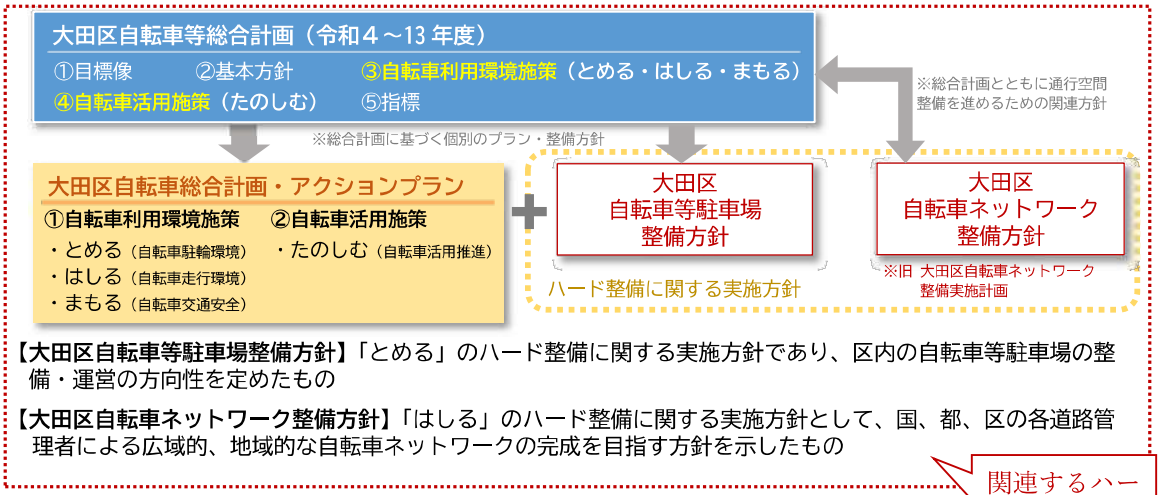
Ⅰ　後期アクションプランについて

1．後期アクションプランの目的

前期アクションプラン期間では、新型コロナウイルス感染症の収束や自転車ヘルメット着用の努力義務化、自転車の交通反則通告制度（以下「青切符」という。）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、区では、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、自転車ヘルメット購入助成の実施、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と関連整備方針

- 後期アクションプランは、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している「大田区自転車等駐車場整備方針」を改訂するとともに、新たに策定した「大田区自転車ネットワーク整備方針」を加え、２つの整備方針との整合を図っています。



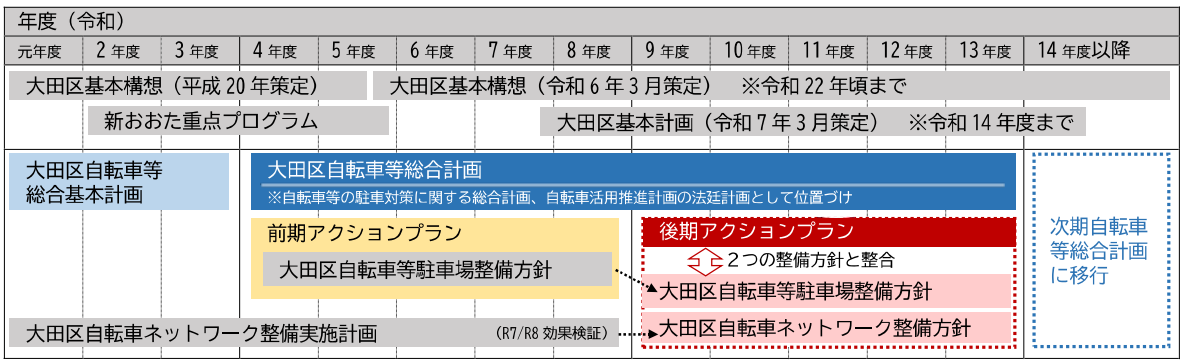
【大田区自転車等駐車場整備方針】「とめる」のハード整備に関する実施方針であり、区内の自転車等駐車場の整備・運営の方向性を定めたもの

【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

関連するハード整備の方針として明記

3．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。合わせて、関連する２つの整備方針は大田区自転車等総合計画との整合を図り見直しを行います。



新たな国の自転車活用推進のビジョンと目標を計画に反映することを明記しています。

4．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、「安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す」ことがビジョンとして提示され、実現に向けて５つの目標が掲げられました。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

社会情勢等の変化

- モビリティの多様化
- 青切符導入
- 交通空白
- カーボンニュートラル
- 観光需要の回復

第３次自転車活用推進計画のビジョン

安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

- 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
- 目標２　自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- 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
- 目標４　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
- 目標５　サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

大田区自転車等総合計画基本方針

目標像　安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち

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。

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。

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が正しい交通ルールを知り、遵守する意識をつくります。

たのしむ　自転車を活用して楽しい毎日をつくる

これまでに培ってきた【とめる】【はしる】【まもる】の土台を活かして自転車活用を推進し、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につなげていきます。

前期アクションプランでの取組実績の検証と、それを踏まえた後期アクションプランの方針を記載する必要があるため、本章全体を追加しています。

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

- 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取組んできました。
- これらの取組の成果として、放置自転車が大幅に減少いたしました。

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
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（令和 11 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（令和 8 年度導入） ・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（令和 7 年 7 月施行） ・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

※大型自転車：本計画では、電動アシスト自転車や幼児用座席を装着した幅広の長い自転車等を総称して「大型自転車」とします。

■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



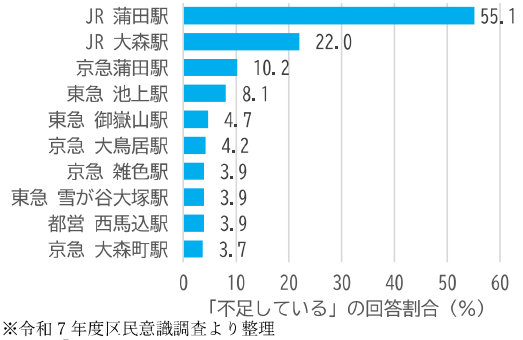
商店街や商業施設周辺など、放置自転車の発生しやすい地域に指導員を配置しています。効率的な人員配置等に向けた効果検証に取組んでいます。

（２）後期アクションプランの方向性

方向性①　既存施設の有効活用による収容台数の確保と大型自転車等の利用環境の改善

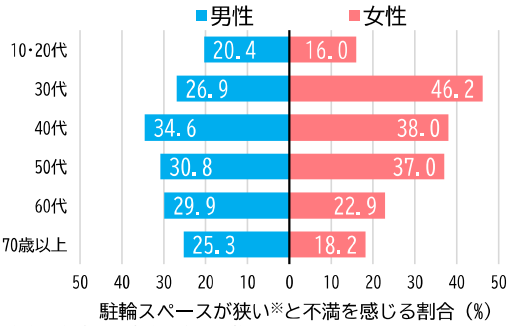
- 令和７年度の区民意識調査で自転車駐車場が不足していると感じる駅を聞いたところ、「JR 蒲田駅」が約 55%でした。
- 蒲田駅では蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備による抜本的対策を進めています。その他の駅周辺で既存施設の空間を有効活用しながら台数の確保を進めます。
- 区営自転車等駐車場では限られた空間に多くの自転車を収容できるよう、上下２段式のラックや狭い車両間隔での対応が多く見られますが、大型自転車の普及に伴い、「上段ラックの使用が困難」「駐輪スペースが狭い」等、利便性低下への不満が目立つ状況です。区民意識調査では「駐輪スペースが狭い」と不満を感じている割合が、特に 30～50 代（とりわけ女性）で多くなっています。引き続き大型自転車への対応を推進し、更なる利用環境の改善と利便性の向上に取組みます。

■自転車駐車場が不足していると感じる駅（3 つまで）



※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

■「駐輪スペースが狭い」と思う回答の割合

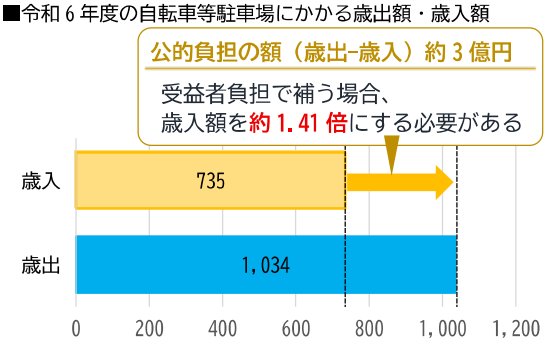


※令和７年度区民意識調査より整理
※質問「自転車の駐輪や放置自転車に関する困りごと」より

方向性②　自転車等駐車場事業における受益者負担割合の再検討

- 区の施設使用料の基本的な考え方では、自転車等駐車場は受益者負担割合 100%を基本とした運用が望ましいとしています。
- 令和６年度決算額おける自転車等駐車場事業の収支は、歳入額 735 百万円に対し、歳出額は 1,034 百万円であり、受益者負担割合は 71.1%にとどまり、約３億円（歳出の約３割）を公費で補填している状況です。
- 受益者負担の適正化に向け、管理運営コストの削減を図るとともに、使用料水準のあり方についても検討を進めます。

■令和６年度の自転車等駐車場にかかる歳出額・歳入額



※歳入額は、施設の使用料及び登録手数料より算出
※歳出額は、建物や工作物の取得費用、光熱費、運営に係る業務委託料、土地の使用料・賃借料、工事請負費用等より算出

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、既に計画の目標（令和 12 年度 500 台以下）を前倒しで達成している状態にあります。また、区民意識調査における「駐輪や放置等に関する困りごと」の設問でも、放置自転車を挙げる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、良好な街頭環境をいじするため今後も対策の継続が必要です。今後は DX 推進等による放置対策業務の更なる効率化・高度化を進めます。

（３）後期アクションプランの方針

［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

- 電動アシスト自転車の増加：電動アシスト自転車は、重量があるため上段ラックの利用が困難であり、占有面積の大きさも課題となっています。
- 幼児用座席を装着した幅広の長い自転車（以下「子乗せ大型自転車」という。）の増加：子乗せ大型自転車は、従来設計で想定した車両間隔（35～40cm）では駐輪しづらく、実際には 50cm 程度の間隔で駐輪される事例が多くみられます。
- 多様化する利用ニーズに対応するため、容易に上段へ駐輪できる機器・最新ラックの採用や、車両間隔拡張に伴う収容台数・配置設計の見直しなどの施策を含めた大型自転車の普及に対応する駐輪施策の基本方針を検討します。



自走式平置きの駐車区画では、利用者自身が隣接車両との間隔を調整するため、ラック設置施設（35～40cm 間隔）に比べて、間隔が広くなる傾向（約 50cm）があります。

［駐輪対策］　駐輪料金の適正化

- 区営自転車等駐車場の使用料金は、大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例により、一時利用「１日 200 円以内」、定期利用は１ヶ月につき 2,000 円以内」と限度額が定められています。
- 一方で、施設の維持管理・運営コストは歳入を大きく上回っており、受益者負担の割合は７割にとどまっています。
- 自転車等駐車場を利用していない区民との負担の公平性を確保するため、駐輪使用料の適正化を図ります。検討に当たっては、昨今の人件費・エネルギー価格の高騰や、周辺の民間自転車駐車場との料金格差の是正を踏まえ、条例上の上限額および各施設の使用料の見直しを進めます。
- また、料金改定に伴う区民生活等への影響を抑えるための段階的な料金改定や学生割引等の激変緩和措置についても併せて検討します。

［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基幹システムの更新に合わせ、放置対策業務の DX を推進します。これにより、放置場所や車両特徴等のデータをリアルタイムで蓄積・活用する体制を構築します。
- 蓄積したデータを活用し、コールセンター運営の最適化、効率的な撤去業務の推進及び周知啓発等の展開を図ります。

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

- 前期アクションプランでは、区自転車ネットワークの整備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。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事業を本格実施に移行 ・令和８年度　２社目の運営事業者と協定締結
	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

■区道での矢羽根型路面表示による整備





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 の整備を概ね完了しています。

■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（写真上）に加えOpenStreet㈱（写真下）と運営協定締結しています。

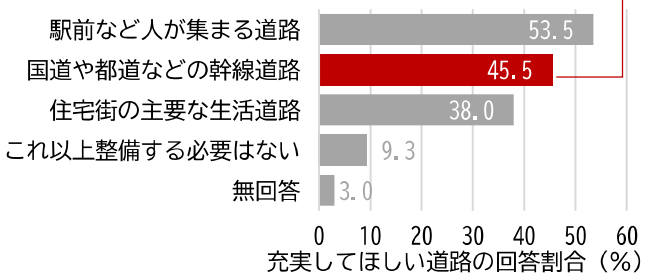
（２）後期アクションプランの方向性

方向性①　広域的ネットワーク形成に向けた整備促進

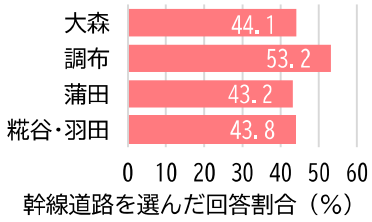
- 区の想定する自転車ネットワークのうち、現時点で地域内ネットワークである区道部は概ね整備が完了しています。一方、区民アンケートでは依然として駅前等での整備とともに、幹線道路の整備についても期待されています。

※大田区の自転車ネットワークは、主に国道や都道などの幹線道路による区外との広域的な移動を支える骨格的な「広域的ネットワーク」と、区内から最寄り鉄道駅へのアクセスなど主に住民の日常生活での地域的な移動を支える「地域内ネットワーク」により構成しています。令和５年度時点で区道を中心とした地域内ネットワークは概成しました。

■自転車走行環境を充実してほしい道路



■幹線道路を選んだ割合（地域別）

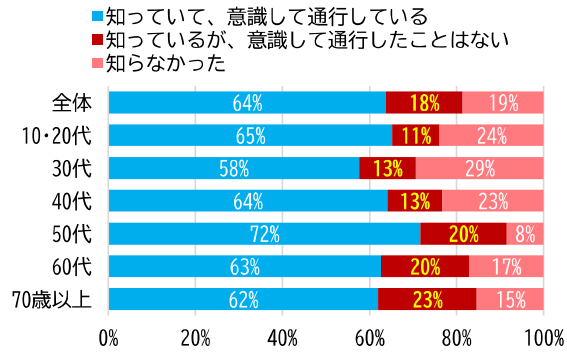


※令和７年度区民意識調査より整理　　※質問「自転車走行環境をさらに充実してほしい道路は」より

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。
- 走行空間をふさぐ路上駐停車や経年劣化による機能低下などナビマーク等の整備箇所を適切に通行してもらえるよう対策を検討していきます。

■自転車ナビマーク・ナビラインの認知度・遵守状況



※令和７年度区民意識調査より整理
※質問「自転車ナビマーク・ナビラインを知っていますか？」

方向性③　シェアサイクルの利便性向上

- 利用者の多い駅や主要施設等のポートを増設し、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。

■複数事業者の利用できる共有ポート

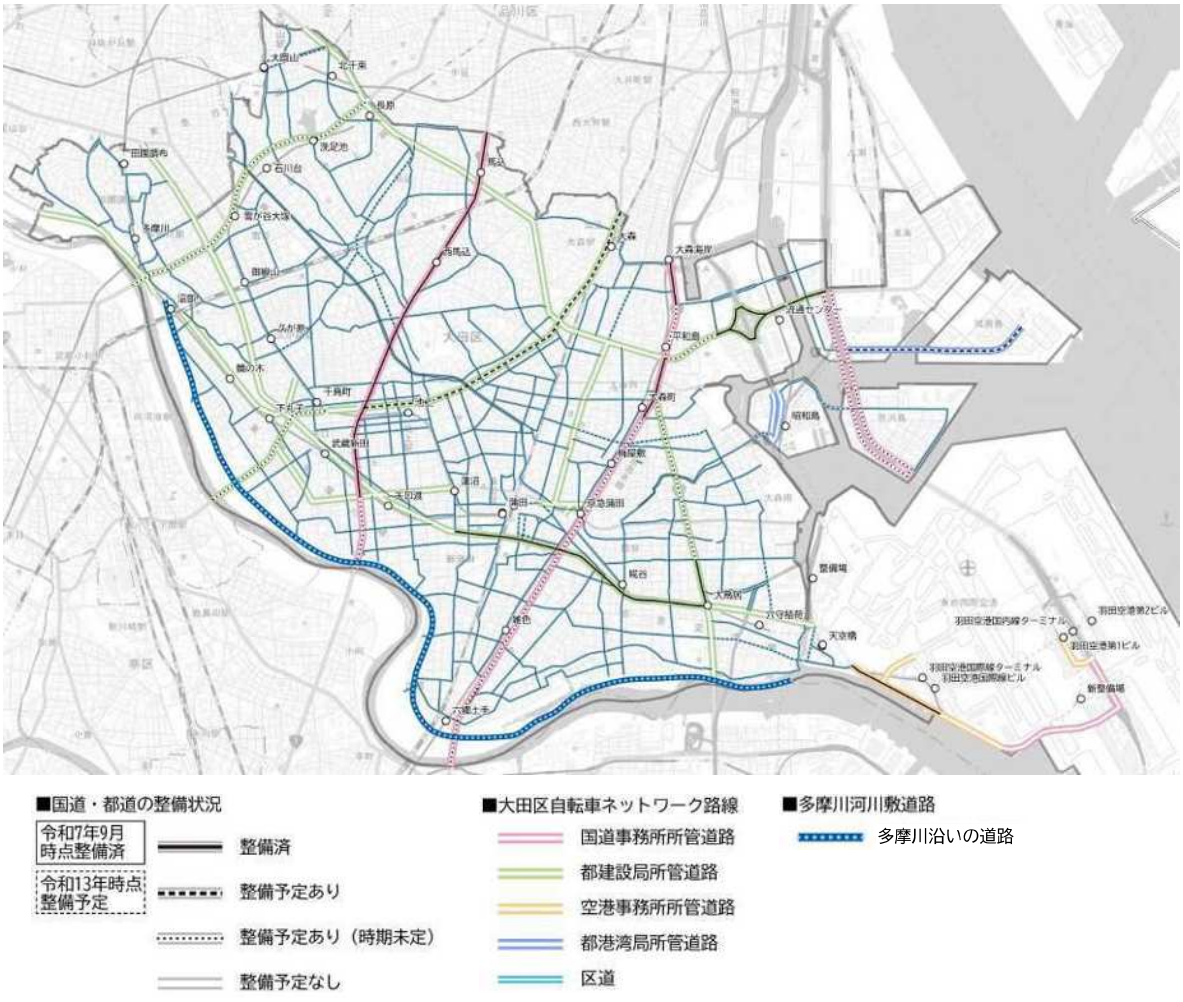


（3）後期アクションプランの方針

［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組を進めていきます。

■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）



［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

- 移動範囲の制限をなくし、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等にポートを増設し、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推進します。

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

- 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 ・区立中学校でのスケアード・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
	2-3 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。

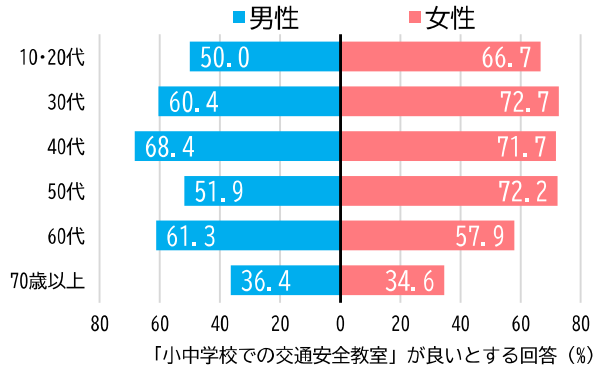
[特徴]
・自転車メーカー、地元自転車店等との連携事業として実施
・こどもとともに保護者に対する安全教育の場としても活用

（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。
- 将来大人となったときに、自転車のルールを当たり前に守ることができるよう、こどもへの安全教育強化に積極的に取り組んでいきます。また、こどもへの安全教育を、こどもを見守る大人への啓発につなげていきます。

■学ぶ場として「小中学校での交通安全教室」が良いとする回答割合

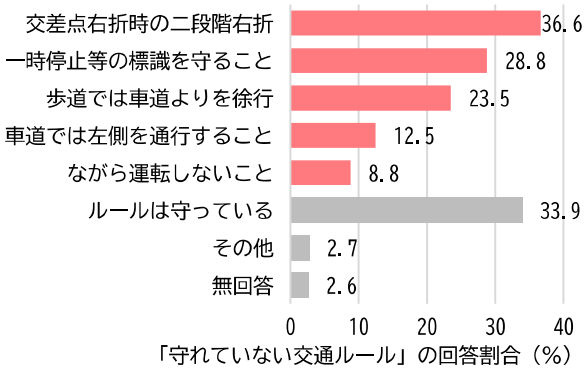


※令和７年度区民意識調査より整理
※質問「交通ルール等を学ぶにあたり、どのような機会があるとよい？」より

方向性②　自転車乗車時の交通ルールを当たり前に守る意識の向上

- 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。

■自転車に乗るときに守れていないと思う交通ルール



※令和７年度区民意識調査より整理
※質問「自転車に乗るときに「守れていない」と思う交通ルールは？」より

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。
- 今後も情報提供を継続するとともに、交通安全教育の場で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
ハンドル操作	250 件
安全不確認	86 件
一時不停止	65 件
前方不注意	53 件
交差点安全進行	45 件
（他）	112 件

第２当事者	全 447 件
違反なし	222 件
交差点安全進行	100 件
安全不確認	57 件
動静不注視	25 件
一時不停止	18 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。
※令和７年中の交通事故件数。自転車と電動アシスト付き自転車の事故の合計値。

（３）後期アクションプランの方針

［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。
- こどもを中心とした交通安全教育の強化を図るとともに、「自転車の交通安全教育ガイドライン」※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。

※令和７年 12 月に自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会（事務局：警察庁交通局交通企画課）により策定

■自転車の交通安全教育ガイドライン（令和７年 12 月）におけるライフステージごとの教育内容

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。

■区でのライフステージごとの交通安全教育の例

【未就学児】
全園での交通安全移動教室

3～4 歳児を中心とした未就学児の交通安全への意識を高める取組として、所轄警察と連携し、全保育園・幼稚園での交通安全移動教室を開催しています。



【中学生・高校生】
スケアード・ストレイト教室

交通事故防止と自転車の重大事故防止のため、スタントマンによる自転車事故再現によるスケアード・ストレイト教室を、中学生、高校生向けに開催しています。



【高齢者】
高齢者交通安全集会

高齢者の交通事故防止を図るため、交通安全動画の上映や警察官による交通安全講話などを春と秋に実施しています。



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

- 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っかけづくり	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 ・公民連携を活用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	・はねぴょん健康ポイントアプリとの連動（サービス終了） ・スポーツイベントでのブース出展・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 ・区報やホームページを活用し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	・区報一面で自転車活用の特集ページ掲載 ・特別出張所等で自転車月間ポスターの掲出 ・外部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情報提供
	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「ユニークおおた」と連携 ・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（閉鎖） ・散走マップの作成（4 エリア）および区政情報コーナー他で配布
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 ・たまリ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
	3-3 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

■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年度に実施した多摩川河川敷を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

- 「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、羽田空港付近から隣接自治体へつながる大田区ならではの景色が楽しめるのサイクリングルートとなっています。両ルートをさらに活かすため、(仮称)羽田空港公園に整備するサイクリング拠点及び自転車で気軽に立寄れる施設である「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。
- サイクリング拠点の周辺で気軽に自転車が活用できる環境の創出に向け、ソラムナード羽田緑地など、多摩川沿いの自転車利用環境の整備を推進します。
- 大田区コミュニティサイクル事業は引き続きポートの設置を推進し、区内の回遊と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（令和 10 年春開設予定）



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散走を「おおた散走（大田区の魅力を楽しむ散走)」と称して、オリジナルマークを用いたリーフレットの作成や、区内の自転車販売店、教育機関、自転車メーカーと共に実施体制づくり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

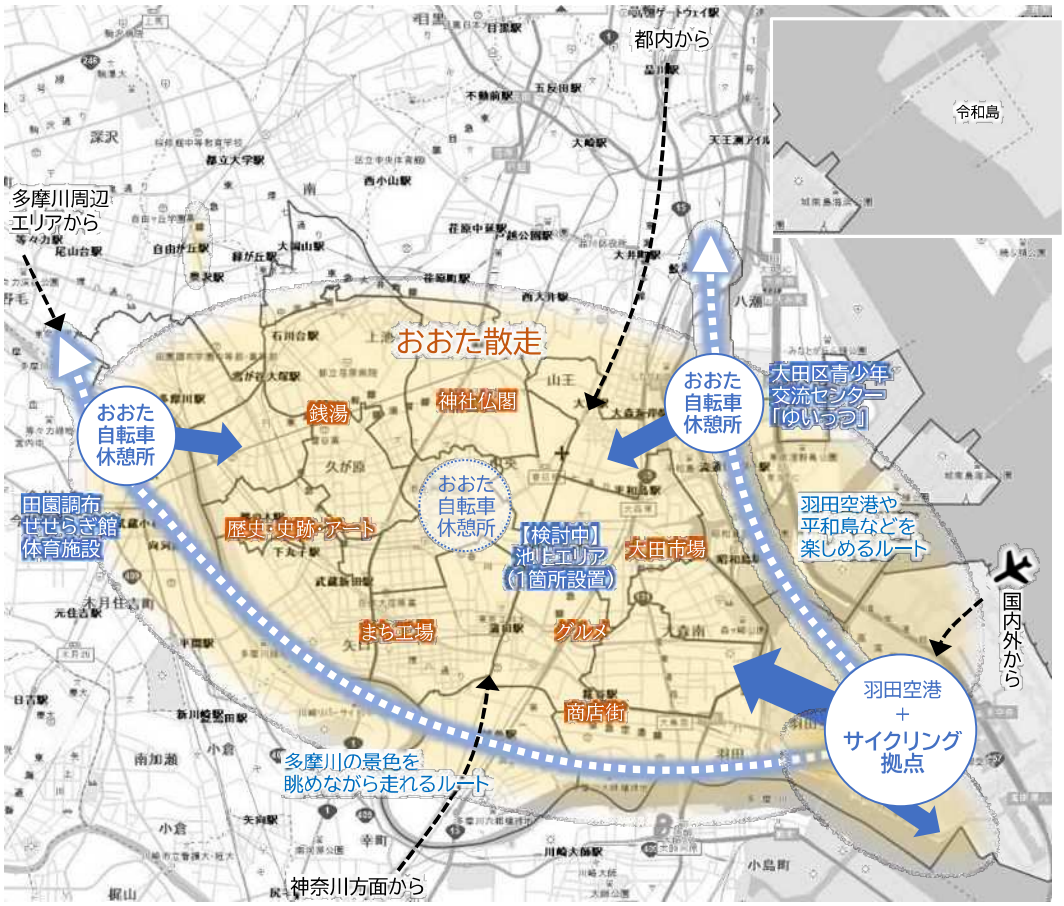
- イベントへの出展や、自転車活用に関する講演など、対面での周知と共に、ホームページや様々なデジタル媒体での広報を活用し、大田区の自転車の活用を広く周知します。
- 国・都・他自治体との連携や関係団体との協力、公民連携協定の活用等により、自転車活用に関する情報発信を強化していきます。

（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。
- サイクリング拠点周辺の自転車利用環境の整備を推進していきます。
- 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



計画の目標指標に対しての現時点の状況を整理しています。

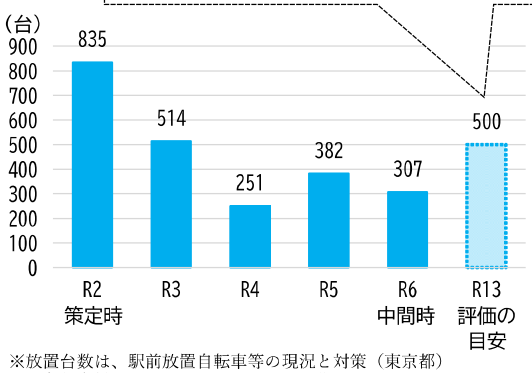
5．大田区自転車等総合計画の主な指標の前期達成状況

- 大田区自転車等総合計画においては、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指標を定めています。以下に前期アクションプランの施策による各指標の達成状況を整理しました。

※令和 13 年度の評価の目安について
令和 4 年 3 月の大田区自転車等総合計画の策定時に設定した、計画最終年度（令和 13 年度）における各指標の評価の目安となる数値を示しています。（以下、全指標について同じ）

（1）放置自転車台数

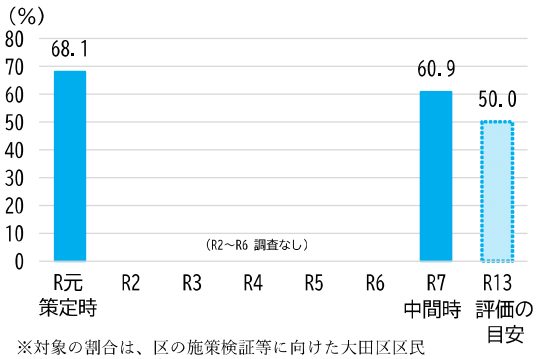
- 放置自転車台数は、自転車駐車場の整備や放置対策の徹底とともに、コロナ禍での外出規制などの影響により自転車需要が減少したことを受けて、既に計画目標の 500 台を大きく下回る状態で概ね 300 台前後で推移しています。
- 令和 13 年度の評価の目安となる数値を新たに「250 台」とし、前年比での継続的な減少を目指します。



※放置台数は、駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）の各年資料より引用し、グラフとして作成

（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

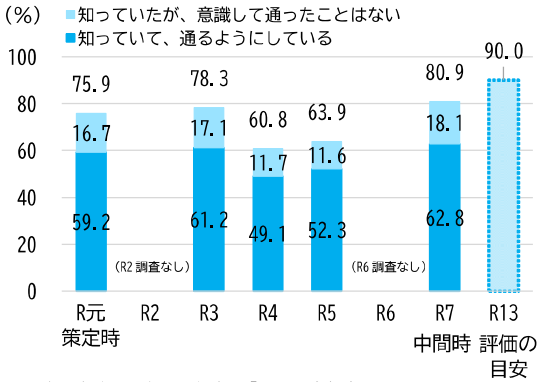
- 周辺の自転車駐車場が足りていないと感じる人の割合は、計画当初の令和元年度の 68.1%から 60.9%に低下しており、改善がみられます。
- 区では関係事業者との連携や既存施設の有効活用を通じ、利便性と快適性の向上を図ります。



※対象の割合は、区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査の各年資料より引用し、グラフとして作成

（3）自転車ナビマーク・ナビラインの認知度

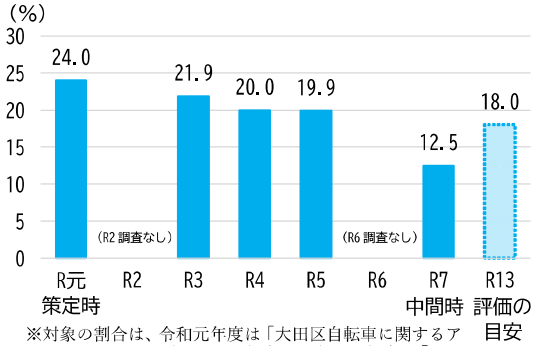
- 自転車ナビマーク・ナビラインを「知っていて、意識して通行している」及び「知っているが、意識して通行したことはない」を合わせた認知度では、令和元年度の 75.9%から令和 7 年度には 80.9%に増加しており、令和 13 年度目標 90%に対しては概ね順調に推移しています。
- 自転車乗車時のマナーやルールの周知・啓発を通じて認知度を高めていきます。



※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 7 年度は「区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査」より引用し、グラフとして作成。

（4）車道左側通行を遵守していない人の割合

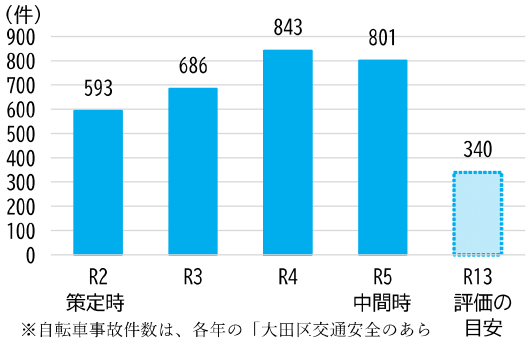
- 守ることができていないルールとして「車道では左側を通行すること」に回答した割合は、計画策定当時の令和元年の 24.0%から令和７年度は 12.5%と大きく減少し、既に目標の 18.0%を達成しています。
- 青切符導入に合わせた交通ルール等の周知・啓発を行い、令和 13 年度の評価の目安となる数値を新たに「ゼロ」といたします。



※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 3～5 年度及び令和 7 年度は「区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査」より引用し、グラフとして作成。

（5）自転車事故件数

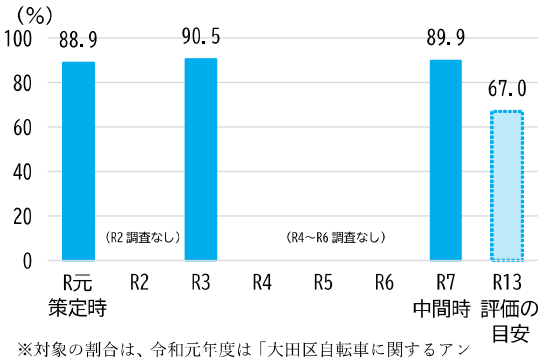
- 自転車事故件数は、令和 2 年の 593 台から令和６年の 801 台へと大きく増加しており、傾向としては自転車の単独事故件数の増加がみられます。
- 自転車走行環境整備、交通安全教育など「はしる」「まもる」の取組を通じて確実な削減を目指します。



※自転車事故件数は、各年の「大田区交通安全のあらまし」より引用し、グラフとして作成。

（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

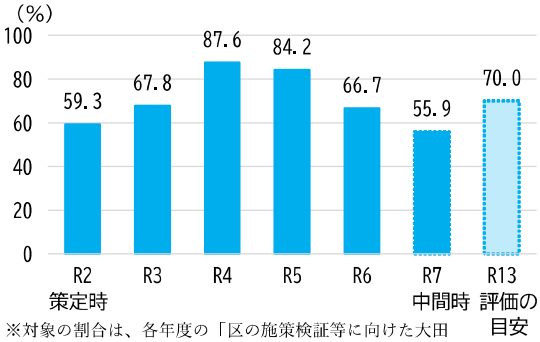
- 他の自転車からのヒヤリハット経験がある人の割合は、令和元年 88.9%から令和７年 89.9%と増加しています。
- 交通ルール等の周知・啓発や警察と連携した取組を通じて、特に自転車から受けるヒヤリハットを削減していきます。



※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区民意識調査」より引用し、グラフとして作成。

（7）自転車利用者の割合

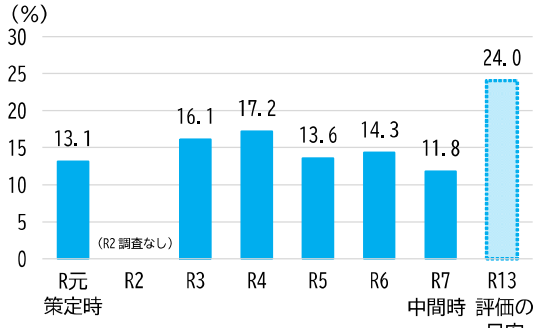
- 自転車を「よく使う」「たまに使う」の合計の割合では、令和 2 年 59.3%に対して令和 7 年 55.9%と減少しています。
- ヘルメットの着用努力義務化や青切符の導入など自転車の利用環境が厳しくなった影響が考えられます。引き続き健康や自転車の活用推進に取り組んでいきます。



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

（8）余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合

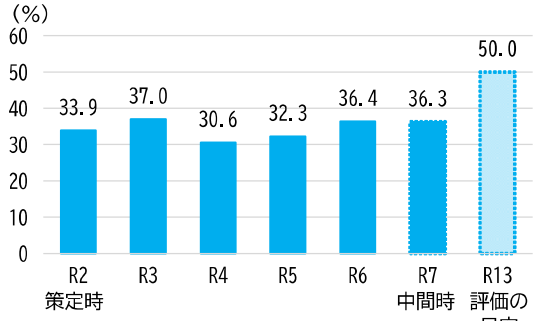
- 余暇時間にサイクリング等を実施している人の割合は、令和元年の 13.1%に対して令和７年は 11.8%とほぼ横ばいで推移しています。
- 散走マップ等の活用や「おおた散走」の促進を図り、余暇時間で自転車を楽しめるきっかけを提供するとともに、シェアサイクルと組み合わせたまち巡りの楽しみ方等の発信を検討していきます。



※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

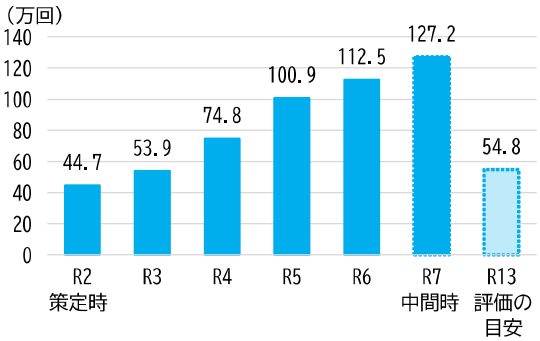
- 大田区コミュニティサイクルとして、区でシェアサイクル事業を展開していることの認知度は、令和２年の 33.9%に対して、令和７年は 36.3%と微増に留まっています。
- 大田区コミュニティサイクルの運営事業は令和８年度から２社となり、区のシェアサイクル利用環境が向上しました。今後は更なる周知啓発と活用推進に取り組んでいきます



※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 127.2 万回に達しています。
- 令和８年度から運営事業者が２社となったことに伴い、利用回数は更に増加すると想定されます。
- 令和 13 年度の評価の目安となる数値は、各運営事業者の年間利用回数の合計数とし「対前年度比で増加とします。



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で定めている主な指標のうち、前期アクションプランで目標を達成した、①放置自転車台数指標、④車道左側通行を遵守していない人の割合、⑩シェアサイクルの年間利用回数の３つの指標については、令和 13 年度の評価の目安となる数値を見直しました。後期アクションプランでは、以下を主な指標として計画を評価していきます。

■主な指標（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）

目標値をすでに達成しているなど見直しが必要な項目は修正しています。

項目		計画策定時	7 年度	評価の目安となる数値 13 年度
★評価の目安となる数値の再設定 ①放置自転車台数	台	835 （令和 2 年度）	323	250
（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 （令和元年度）	60.9	50.0
（前回比）		－	-7	－
③自転車ナビマーク・ナビラインの認知度	%	75.9 （令和元年度）	80.9	90.0
（前回比）		－	+17	－
★評価の目安となる数値の再設定 ④車道左側通行を遵守していない人の割合	%	24.0 （令和元年度）	12.5	0.0
（前回比）		－	-7	－
⑤自転車事故件数	件	593 （令和 2 年度）	860	340
（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 （令和元年度）	89.9	67.0
（前回比）		－	+1.0	－
⑦自転車利用者の割合	%	59.3 （令和 2 年度）	55.9	70.0
（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 （令和元年度）	11.8	24.0
（前回比）		－	-2.5	－
⑨シェアサイクルの認知度	%	33.9 （令和 2 年度）	36.3	50.0
（前回比）		－	-0.1	－
★評価の目安となる数値の再設定 ⑩シェアサイクルの年間利用回数（運営事業者の合計数）	回	-	※2 社体制は令和 8 年度より	対前年度比で増加
（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の運営協定を締結している事業者から提供されたデータ

Ⅲ　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		後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
		1-2	民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保
		1-3	開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保
	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
		2-2	自転車等駐車場利用料金の適正化
	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
		3-2	放置自転車に対する指導の充実
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
		1-2	次期自転車ネットワーク整備実施方針の策定・推進
		1-3	自転車走行環境に関する周知・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
		2-2	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	シェアサイクルの推進
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
		1-2	既存の交通安全教育の継続
	まもる２ 年齢層に合わせた周知・啓発の推進	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
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
		1-2	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
	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
		2-2	【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
	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
		3-2	サイクリストの受入環境の充実
		3-3	様々な場面でのシェアサイクル活用の推進

前期の「1 新たな取組」「2 既存の取組」の構成を全体的に見直しています。

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（P29）
3-1-2	撤去自転車の活用（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	運営事業者と連携したシェアサイクルの利用促進（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（P32）
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	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	余暇時間に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）

前期の取組や今の社会情勢を踏まえた見直しを実施した項目です。

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

- 自転車等駐車場の不足が指摘される蒲田駅、大森駅等の駅を中心に、将来の駐輪需要予測に基づいた適切な施設整備を進めます。
- 子育て世帯に普及している子乗せ大型自転車が利用しやすいよう、駐輪間隔の拡大や設備改善など、多様な駐輪ニーズに対応した環境づくりを推進します。
- 加えて、民間事業者や鉄道事業者との連携、指定管理者制度の導入等により、効率的かつ効果的な管理運営を目指します。

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考慮し、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

■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。

前期アクションプランでの取組実績を踏まえた内容に文章を更新しています。

2.「自転車利用環境」の取組

- 自転車を利用しやすい環境づくりに向けて、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、前期アクションプランの【とめる】【はしる】【まもる】の取組を継続・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

将来需要や大型自転車の増加を見据え、多様な駐輪ニーズに対応した施設整備と、指定管理者制度等の導入による効率的な管理運営を推進します。

とめる２　適切な駐輪サービスの提供

WEB 申請やキャッシュレス決済などのデジタル化を推進するとともに、サービス水準に応じた適正な料金設定等、公平で利便性の高い駐輪サービスを提供します。

とめる３　放置自転車の防止対策

新システムの導入により実現したコールセンターの運用で効率化を図るとともに、放置対策業務の DX 推進や継続的な指導・啓発等により対策を強化します。

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

自転車ネットワーク整備方針に基づき、国や都と連携した広域的な自転車ネットワークの構築を進めるとともに、既存路線の修繕等の維持管理や、整備効果の検証を通じた次期方針の検討を行います。

はしる２　シェアサイクルの運用

駅周辺などニーズの高い場所や乗換拠点となるポート設置を中心に複数事業者と連携した取組を推進し、日常から観光まで多様な場面での利用を促進します。

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

既存の小中学校等での教育を充実させるとともに、高校生から社会人、子育て世代まで、前期の試験的な取組の定着を進めながら、ライフステージに応じた実践的な交通安全教育の機会を提供します。

まもる２　年齢層に合わせた周知・啓発の推進

ルールの遵守意識向上やヘルメット着用等の義務について、SNS や動画など多様なメディアを活用し、年齢層やターゲットに合わせた効果的な啓発を行います。

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

- 自転車等駐車場の不足が指摘される蒲田駅、大森駅等の駅を中心に、将来の駐輪需要予測に基づいた適切な施設整備を進めます。
- 子育て世帯に普及している子乗せ大型自転車が利用しやすいよう、駐輪間隔の拡大や設備改善など、多様な駐輪ニーズに対応した環境づくりを推進します。
- 加えて、民間事業者や鉄道事業者との連携、指定管理者制度の導入等により、効率的かつ効果的な管理運営を目指します。

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考慮し、適切な収容台数の確保に努めます。	都市基盤管理課 鉄道・都市づくり課 建設工事課	－
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

大型自転車の普及を踏まえた収容台数の見直しを明記しています。

蒲田駅東口地下自転車駐車場に関連する記載を追加しています。

■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における駐輪需要に、駅周辺の人口（夜間人口）の増減率を掛け合わせて推計を行います。この結果をもとに駐輪需要と供給量（自転車等駐車場の整備台数）のバランスを検証し、今後の自転車等駐車場の整備計画検討に役立てます。

令和 12 年(2030 年)時点駐輪需要 ＝①各鉄道駅周辺の駐輪需要(自転車等駐車場利用台数＋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)

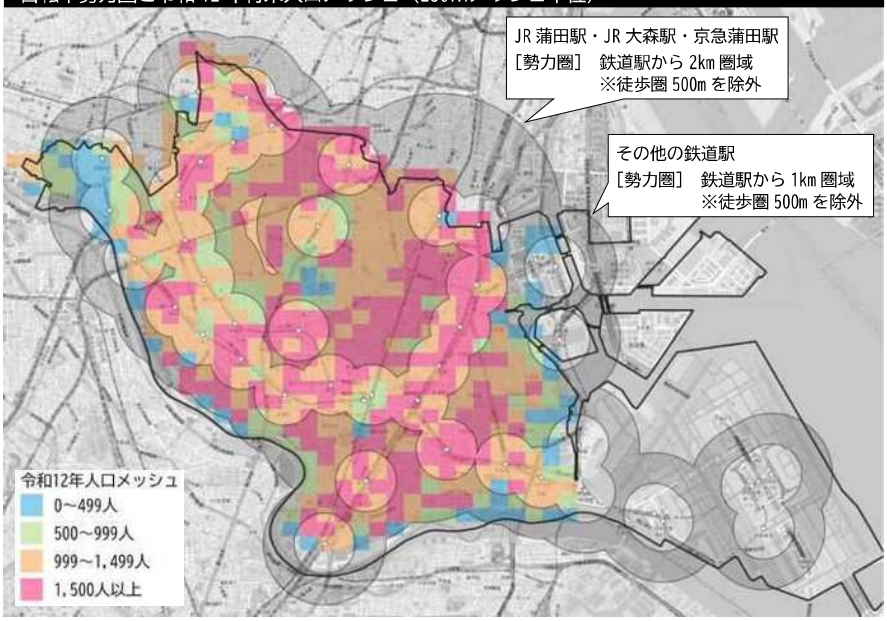
①鉄道駅周辺の駐輪需要(自転車等駐車場利用台数＋放置台数)

【自転車等駐車場の利用台数】　令和 7 年 10 月の月間の各施設の定期／一時別の利用台数の日平均台数より設定しています。
【放置台数】　令和 7 年 10 月の平日晴天日の放置禁止区域内の駅ごとの放置台数より設定しています。

②駅周辺の人口増減率

鉄道駅まで自転車で移動し、鉄道に乗り換える駐輪需要の増減を予測するため、駅まで自転車を利用するドーナツ型の範囲を自転車勢力圏として設定し、自転車勢力圏内に含まれる令和 7（2025）年と令和 12（2030）年の夜間人口の増減から増減率を設定しました。

自転車勢力圏と令和 12 年将来人口メッシュ（250mメッシュ単位）

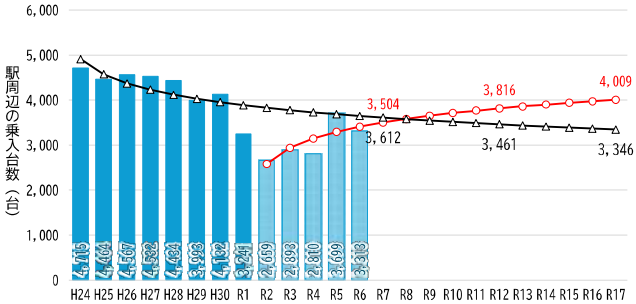


【人口データ】 国土交通省公表の国土数値情報のうち令和 2（2020）年国勢調査に基づく令和 7（2025）年、令和 12（2030）年の人口予測データ（250m メッシュ）より設定。
【自転車勢力圏】 JR 蒲田駅・大森駅及び京急蒲田駅から半径 2km、その他鉄道駅から半径 1km の圏域を、自転車による駅アクセスが発生しやすい範囲と設定。
ただし、駅直近 500m（区の公共交通不便地域の徒歩による駅勢力圏の設定より）は徒歩での利用が多いと想定し、上記の 1～2km 圏から、徒歩圏 500m を省いたドーナツ型の勢力圏を「自転車勢力圏」として設定。

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)



とめる２　適切な駐輪サービスの提供

- 利用者にとってより利便性の高い駐輪環境を提供するため、区営自転車等駐車場の利用形態を見直し、一時利用や定期利用、先着・抽選方式の公平な運用を図ります。とくに現在の複雑な登録制、有料制（抽選／先着）による定期契約について、有料制（抽選）を軸とした分かりやすく公平な契約形態への見直しを進めます。
- 駐輪事業のデジタル化（WEB 申請システムやキャッシュレス決済等）を推進し、多様化するニーズに対応します。
- 施設の運営コストや利用の偏りを踏まえ、駅からの距離や屋根の有無等のサービス水準に応じた適正な料金設定や、大型自転車専用スペースの確保に伴う料金改定等、受益者負担の原則※に基づいた見直しを進めます。

※受益者負担の原則：自転車等駐車場の利用者からの使用料を原資として、駐輪サービスの提供、施設の維持管理等の費用を充当する考え方。

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 申請システムやキャッシュレス化など、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	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	－

WEB 申請システム導入等の実績を踏まえた内容に見直しています。

今後行う使用料の見直しについて検討内容を明記しました。

■契約体系の枠組みの見直しの方向性

区分	現在の枠組み	今後の方向性
定期	❶登録制 ❷有料制（抽選） ❸有料制（先着）	**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
一時	❹一時利用	**②一時利用** ・無料制自転車駐車場の有料化を検討
無料	❺無料制	

とめる３　放置自転車の防止対策

- 前期の取組により放置自転車台数は大幅に減少しましたが、引き続き良好な景観と安全な通行空間を維持するため、放置防止対策を継続します。
- 令和８年度に導入した放置対策の基幹システムを活用し、警告札とデータの即時連携や放置多発エリアの特定など、業務全般の DX 推進とコールセンター機能の一括運用による効率化を推進します。
- 放置防止指導員による声掛け指導やクリーンキャンペーンを通じた啓発活動を行うとともに、撤去自転車の再生や売却など有効活用にも取り組みます。

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	令和 8 年度に新たに導入した放置対策システムを活用し、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	返還期限を過ぎた撤去自転車の有効活用として、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必要に応じて検討し、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、費用対効果の観点から見直し、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

放置対策の DX 推進を前提とした業務効率化を明記しています。

コラムとして放置対策 DX、クリーンキャンペーン情報を掲載

■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須）	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あわせ、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

- 区道を中心とした地域内ネットワークが概ね完成したことを受け、今後は国や東京都と連携し、幹線道路における広域的な自転車ネットワークの構築を推進します。
- 同時に、既存路線の修繕等の維持管理や、整備効果の検証を通じた次期方針の検討を行います。
- 自転車ナビマーク等の認知度は向上しているものの、正しい通行方法の遵守を徹底するため、自転車利用者に対する交通ルールの周知を図るとともに、ドライバーに対しても自転車の利用特性への理解を促す啓発活動を展開します。

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	「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方針の策定・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検討	「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	－

新たに策定する整備方針に基づく国・都と連携した取組推進について明記しています。

はしる２　シェアサイクルの運用

- 「どこでも借りて、どこでも返せる」環境の実現を目指し、複数の運営事業者と連携しながら、大田区コミュニティサイクル事業のさらなる利便性向上に取り組みます。
- シェアサイクルの移動データの分析を通じて、駅周辺や交通不便地域などニーズの高い場所への効果的なポート設置を推進します。
- 複数事業者が利用できるポートを整備することで、隣接自治体との広域的な利用の促進や公共交通機関との連携を深め、日常の移動や観光等、多様な場面でのシェアサイクル利用を促進します。

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、大田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	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。	都市基盤管理課	シェアサイクル運営事業者
はしる２-３　シェアサイクルの推進			
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

本格導入後であることを前提に記載を見直しています。

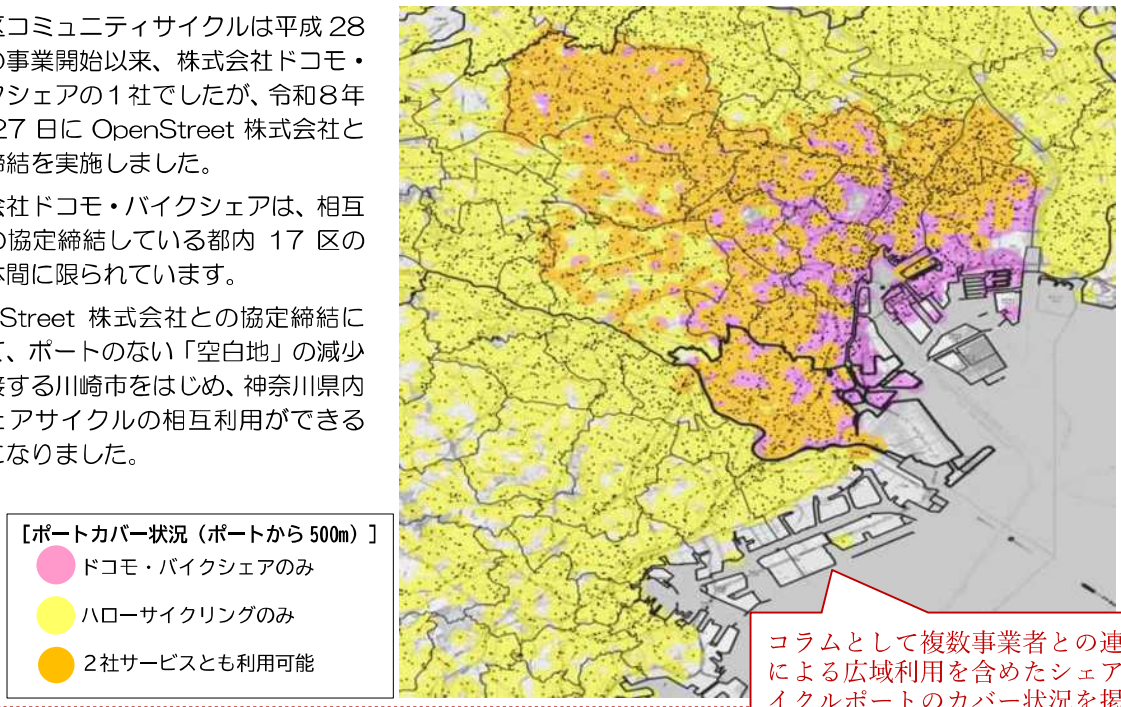
令和８年度より開始した複数事業者との連携に基づく事業推進を明記しています。

■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 OpenStreet 株式会社と協定締結を実施しました。

株式会社ドコモ・バイクシェアは、相互利用の協定締結している都内 17 区の自治体間に限られています。

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。



コラムとして複数事業者との連携による広域利用を含めたシェアサイクルポートのカバー状況を掲載

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

- 将来にわたる安全意識の定着を目指し、小学校での交通安全教室や、中学校でのスケアード・ストレイト教育など、こどもを中心とした交通安全教育を充実・継続させます。
- 自転車の交通安全教育ガイドラインを踏まえ、これまで教育機会が限られていた高校生や大学生、企業の従業員、子育て世代の保護者に対しても、前期アクションプランで取り組んできた新たな教育機会の取組の定着を目指します。
- ライフステージに応じた実践的な安全教育を展開します。

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みます。	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	都主催の企業向け 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みます。	都市基盤管理課	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。	都市基盤管理課	
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。	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。	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。	都市基盤管理課	高齢者施設 警察

今後強化していく「子どもと保護者」への取組を明記しています。

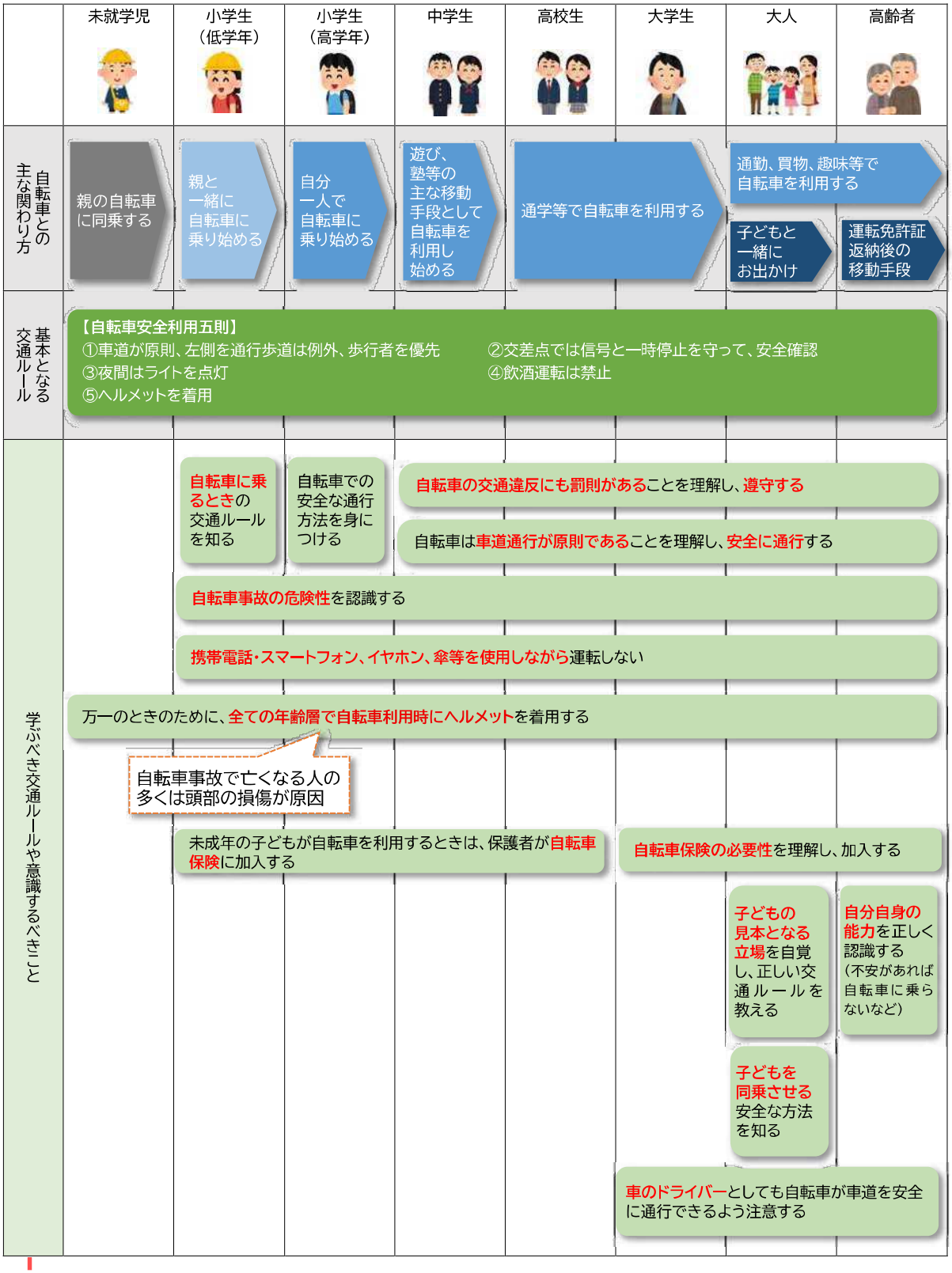
「特定の年齢層に合わせた周知・啓発」と「全年齢層に対する周知・啓発」の分類とし、構成を見直しました。

まもる２　年齢層に合わせた周知・啓発の推進

- 自転車事故の削減と被害の軽減に向けて、こどもや子育て世帯、事故リスクの高い高齢者など、特定の年齢層やターゲットに合わせた効果的な情報発信を行います。
- ヘルメット着用の努力義務や自転車保険加入義務について、SNS や動画配信など多様なメディアを積極的に活用し、幅広い世代へ周知します。

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・幼稚園 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、子乗せ大型自転車等の安全利用など、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	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	区公式アカウントを活用するとともに、東京都や民間事業者と連携し、SNS や動画配信などによる交通安全情報の発信の充実を図ります。	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



交通安全移動教室等、既存の交通安全教育の取組みを継続しながら、新たな交通安全教育（子育て世帯向け、社会人向けなど）の定着に取組みます。

前期アクションプランでの取組実績を踏まえた内容に文章を更新しています。

3．「自転車活用」の取組

- 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年度に策定された国の第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。後期アクションプランでは「健康」や「観光」のシーンでの対応を一層強化していきます。

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に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変わり、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

- 日々の生活や健康づくり、観光など、様々なシーンで自転車を楽しみながら活用できるよう、区民のライフスタイルに合わせたきっかけづくりを提供します。
- 日常の移動における環境負荷低減の意識啓発や、健康増進に役立つ自転車活用情報の発信を行うとともに、区民スポーツまつり等と連携したシェアサイクルの利用促進を図ります。
- 大田区の魅力を自転車で巡る「おおた散走」について、散走イベントの実施や楽しみ方を伝える人材の育成など、自転車観光の普及に向けた仕組みづくりを推進します。

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行い、区民の環境意識の向上及び行動変容の促進を図ります。	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 産業経済課	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 産業経済課	大田観光協会

はねぴょん健康ポイントアプリの終了に伴い取組内容を見直しています。

たのしむ２　自転車活用を根付かせるための支援

- 自転車の日常的な利用を文化として根付かせるため、心身のリフレッシュ効果や環境への配慮など、自転車を活用するメリットを多様な媒体を通じて幅広く周知します。
- 区内の企業等に対して公民連携の手法を用いた自転車活用の情報提供を行い、健康経営に資する取組を支援します。
- 空港や駅、宿泊施設を起点とした短時間の自転車観光ルートの提案や「おおた散走マップ」の活用を促進し、余暇時間を活用した自転車観光の広がりを後押しします。

事業名	事業内容		
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 産業経済課	大田観光協会

前期でのコロナ禍に対する「新たな日常」の記載を見直しています。

都内初の自治体主催の散走とその成果である「おおた散走マップ」をコラムとして記載。

■「おおた散走」普及に向けた取組

「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。

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。





前期でのサイクリング環境を向上するための施設・環境整備の実績を踏まえ、記載内容を見直しています。

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

- 多摩川河川敷や空港臨海部など、大田区ならではの魅力的な資源を活かし、誰もが安全で快適にサイクリングを楽しめる環境を整備します。
- (仮称)羽田空港公園に設置予定のサイクリング拠点や、気軽に立ち寄れる「おおた自転車休憩所」の周知と活用を進め、サイクリストの受入体制を強化します。
- これらの施設を活用したイベントの開催や、スポーツまつり等の各種イベントでのシェアサイクルの利用を推進し、区民や来訪者が自転車でまちを回遊しやすい環境づくりに取り組みます。

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・区の内陸など、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 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自転車イベント等の開催、および、サイクリング拠点周辺の自転車利用環境の整備を推進します。	都市基盤管理課 地域力推進課　他 空港まちづくり課 地域基盤整備各課	－
たのしむ３-３　様々な場面でのシェアサイクル活用の推進			
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、休憩場所の提供や空気入れの貸し出し等を行う、「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

設備を分かり易くマークで表示し、おおた自転車休憩所に掲示しています。

※右のイラストは一例です。



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	大田区田園調布せせらぎ館 体育施設
施設 イメージ		
所在地	平和島四丁目 2 番 15 号	田園調布一丁目 53 番 12 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

目次

１．自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組 1

２．自転車等駐車場の現状課題 6

課題①　利用が集中する施設での収容台数の不足 6
課題②　自転車の大型化に対する対応の必要性 7
課題③　短時間の放置自転車等に対する区営自転車等駐車場での対応の見直し 8

３．自転車等駐車場整備方針 9

４．個別方針に基づく具体的な取組 11

方針１　収容台数不足が明らかな駅での優先的整備・拡充 11
方針２　自転車利用の多様化に対する収容台数の見直し 14
方針３　効率的な事業運営に向けた民間活用の推進 15

５．駅ごとの自転車等駐車場カルテ 16

自転車等駐車場カルテの見方について 17

1．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は、これまでの課題を踏まえ、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、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。

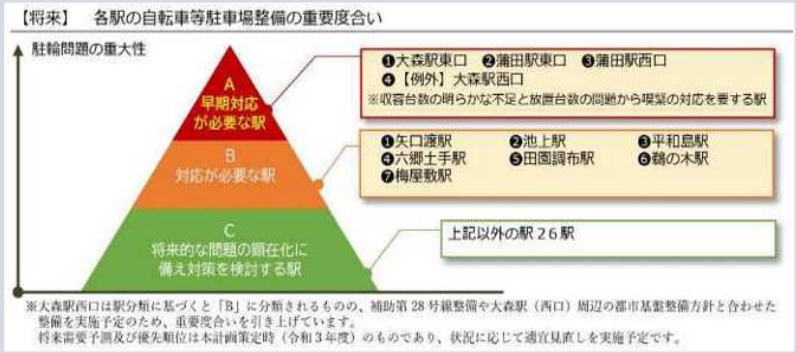
（2）前期アクションプランの自転車等駐車場整備方針

- 前期アクションプランの大田区自転車等駐車場整備方針では、以下の３つの整備方針に基づき取組を進めました。

■前期アクションプランの大田区自転車等駐車場整備方針

方針❶　自転車等駐車場整備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

方針❷　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：機械化（ゲート式、電磁ロック式）の導入及び、WEB での登録システムの導入の実現

方針❸　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 175 業務を約 60 社に委託（令和元年度）していた状況に対し、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
- 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調整

（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

- （２）の整備方針に基づき、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　早期対応が必要な駅【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。
- 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・仕様】　駅前広場地下２階
地下１階　自走式
地下２階　機械式

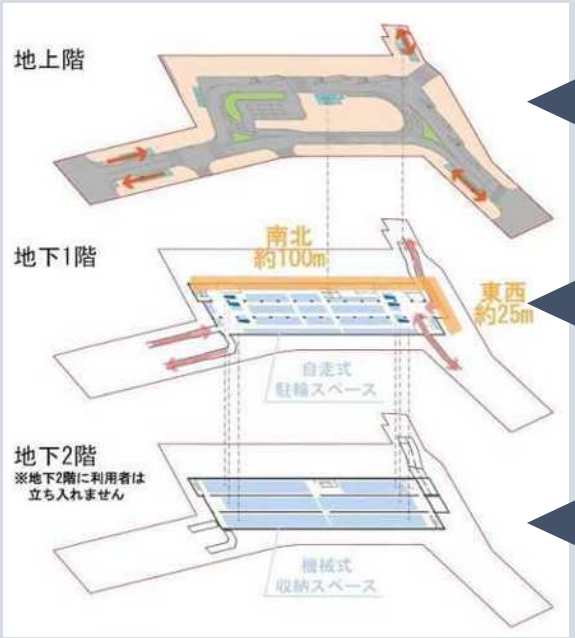
【収容台数】　約 2,800 台
うち一時利用約 1,000 台（自走式）
うち定期利用約 1,800 台（機械式）

【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階の入出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と機械化の推進

- 平成２年度～５年度にかけて整備された蒲田駅東口の３施設の長寿命化及び利便性向上を図る改修工事のため、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、順次改修を実施し、令和８年度に３施設目の改修が完了します。
- 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



■ 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	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
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使用料格差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、使用料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）による利用分散実証実験と電磁ラックの導入により、現在はほぼ満車状態を維持しています。



■使用料格差　※各区画は約 100m
駅から遠い区画　12 時間 50 円
駅から近い区画　12 時間 100 円

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、統廃合を検討しています。
- 区役所本庁舎前及び蒲田五丁目45番自転車駐車場については、今後のまちづくり政策の中で見直しを検討します。



②　早期対応が必要な駅【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り組んでいます。

■２段式スライドラック（一時利用での運用）



イ：新たな自転車等駐車場の整備の具体化

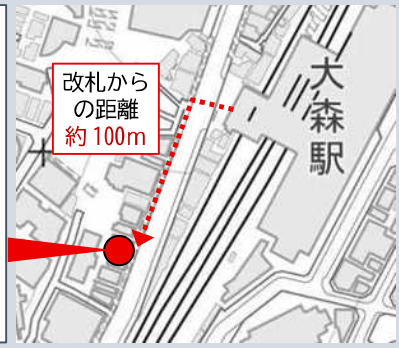
- 新たな自転車等駐車場の整備に向けて、大森駅西口改札から約100ｍに位置する大田区マイナンバーカードセンター跡地を活用した暫定施設の整備に向けて調整を進めています。

■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、子乗せ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で、施設の拡充や施設の新設が困難な駅では、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等駐車場（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。
- 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子乗せ大型自転車などの普及に伴い、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）



2．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、以下の４つの課題の改善に取り組みます。

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らない施設もあることから、多くの駅では契約数を収容台数の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７年度 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査（以下、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、大森駅に加え、駐輪需要の高い駅において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（令和6年度）

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（令和6年度）

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)		

※赤字の駅は、蒲田駅、大森駅以外の「駐輪場が不足していると思う駅」
※（　）内の数字は、区民意識調査での自由記入の回答駅の件数

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、今後もこの傾向続くことが見込まれます。
- 大田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、電動アシスト付き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。従来の規格では自転車を適切に駐輪できず、本来の収容台数を確保できないため、安全性の確保や利用し易さの観点から契約台数を抑制せざるを得ず、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

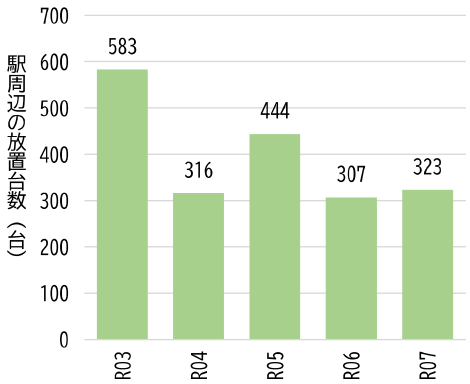


（資料）生産動態統計調査（経済産業省）

課題③　短時間の放置自転車等に対する区営自転車等駐車場での対応の見直し

- 放置禁止区域内の放置自転車等台数は、大田区自転車等総合計画策定当時の令和 3（2021）年時点では 583 台でしたが、令和 7 年時点では 323 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理想とされます。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、現在の放置自転車等の台数の収容まで含め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。

■駅周辺の放置禁止区域内の放置台数の変化

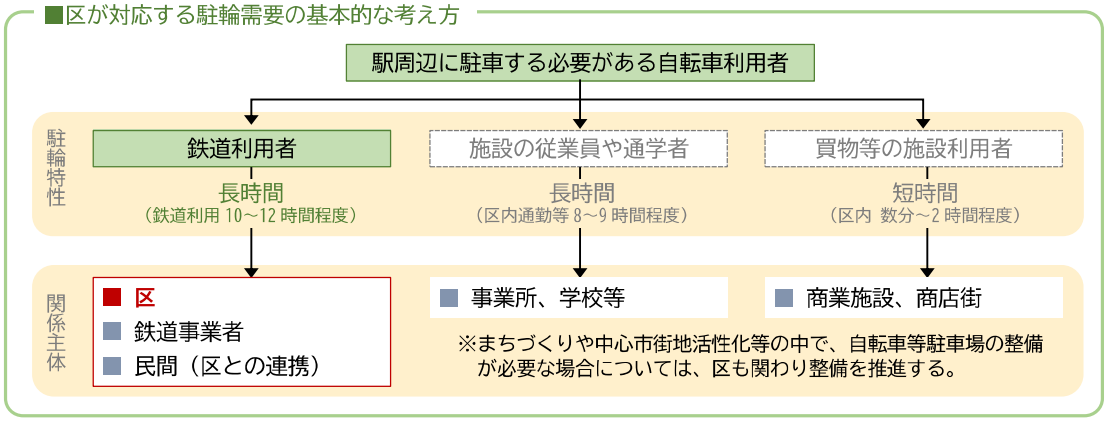


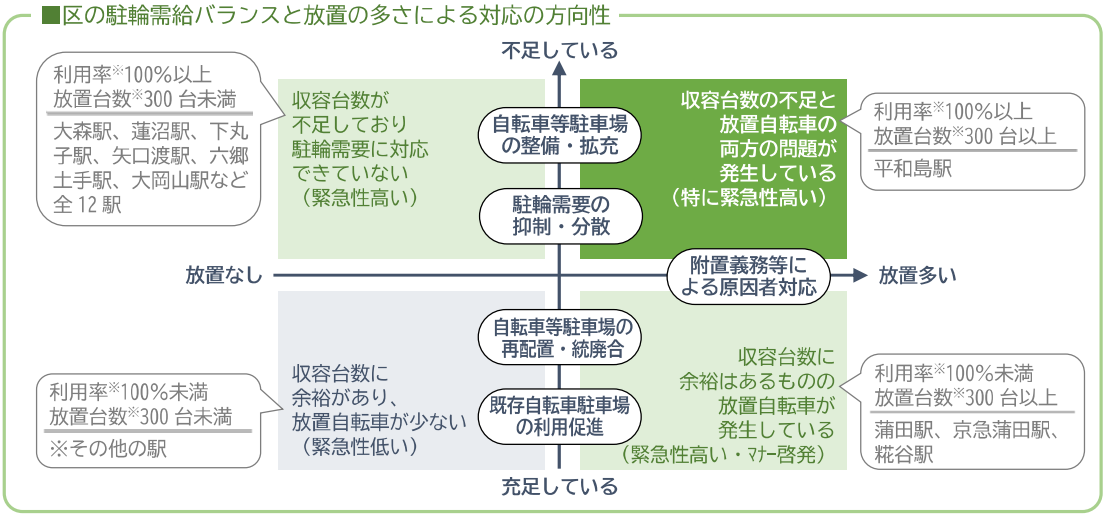
出典：駅前放置自転車等の現況と対策（各年資料より）

3．自転車等駐車場整備方針

（1）自転車等の駐輪需要への対応の考え方

- 前期アクションプランにおいて各種の取組を進めてきましたが、依然として多数の駅で自転車等駐車場の不足が課題となっています。さらに、電動アシスト自転車等の大型化に伴う収容台数の見直しも必要であり、短時間の放置自転車を含む全ての駐輪需要に区営自転車等駐車場のみで対応することは困難な状況です。
- このため、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）」の考え方を参考に、区営自転車等駐車場は「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。
- 一方、商業施設などの買物に伴う短時間駐輪需要については、原則として附置義務制度等に基づく民間主導での対応を求めます。ただし、中心市街地活性化やまちづくりの観点から特に必要と認められる場合には、区も自転車等駐車場の整備へ関与を検討いたします。
- これらを推進するため、駐輪需要の充足状況や放置自転車の状況に応じた優先順位を設定し、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みます。





※利用率（利用台数÷収容台数）、駅周辺放置台数は、後述の各駅周辺の放置自転車台数の将来予測値で整理している。

（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。

現状の課題	自転車等駐車場整備に関する個別方針
課題① 利用が集中する施設での収容台数の不足 課題② 自転車の大型化に対する対応の必要性	**方針１　収容台数不足が明らかな駅での優先的整備・拡充** 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 ▪ 現状において収容台数の不足が発生しており、また将来的にも不足が懸念される駅周辺について、自転車等駐車場の整備を推進します。 ▪ 新たな自転車等駐車場の整備が難しい状況を踏まえ、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、自転車等駐車場の確保を図ります。 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 ▪ 将来的な不足が懸念される駅周辺のうち、新たな自転車等駐車場の整備が困難な場合について、多様な自転車に対応した利便性の高い最新の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。 取組Ｃ：暫定用地の返却等を想定した対策の実施 ▪ 都市計画道路や公園等の用地を活用した暫定施設については、将来的な返還要請を想定した対策を進めることが必要です。恒久的な自転車等駐車場の確保に向け、関係機関との調整を進めます。
課題③ 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	**方針２　自転車利用の多様化に対する駐輪環境・制度の見直し** 取組Ｄ：区営自転車駐車場における収容台数の見直し ▪ 旧設計基準の既存自転車駐車場では自転車の大型化への対応が困難となっている状況を考慮し、現在の収容台数の削減も含めた見直しを進めます。 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 ▪ 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、面積基準のみの規定では、大型車の駐輪しやすい十分な幅 60cm を確保できず、要台数の収容が難しい状況が想定されるため、制度設計について再検討します。 ▪ また、近年のシェアサイクルの普及を考慮し、附置義務対象施設にシェアサイクルポートを設置した場合、その一部を附置義務に基づく必要台数として算入することができる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における指定管理者制度導入の推進 ▪ 施設・用地スペースの有効活用や利用者サービスの向上を図るため、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。 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 ▪ 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します。また、民間自転車等駐車場の整備及び運営継続に向けた働きかけを行います。

4．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

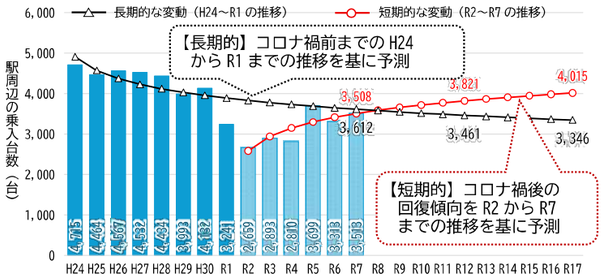
- 令和7年度の駐輪台数を基礎データとして、駅周辺の将来人口及び長期的・短期的な駐輪需要の変動を考慮し、令和12年度を予測年度とする推計を実施しました。
- 駅周辺の将来人口の増加に伴い、令和７年度比で１～２%程度の駐輪台数の増加が見込まれます。特に下丸子駅・大岡山駅・平和島駅など、利用率の高い施設を中心に需要が高まると見込まれます。
- 将来時点で利用率が100%以上と見込まれる駅周辺を中心に、必要な収容台数の確保に向けた取組を推進します。

■将来需要の計算方法について

将来の駐輪需要（令和 12 年度）＝
①各鉄道駅周辺の駐輪需要（自転車等駐車場利用台数＋放置台数※1）
×
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※2

※1 放置台数は、前回整備方針の考え方に合わせて、放置禁止区域及びその周辺の放置自転車の多い範囲を含めた台数に補正し集計。

※2 将来駐輪需要の変動率は、コロナ禍以前の長期的変動、コロナ禍以降の短期的変動に区分し、以下の考え方で整理した。



■収容台数（供給量）の補正について

将来の収容台数は、大型自転車への対応を考慮するため、次の条件で補正を行った。

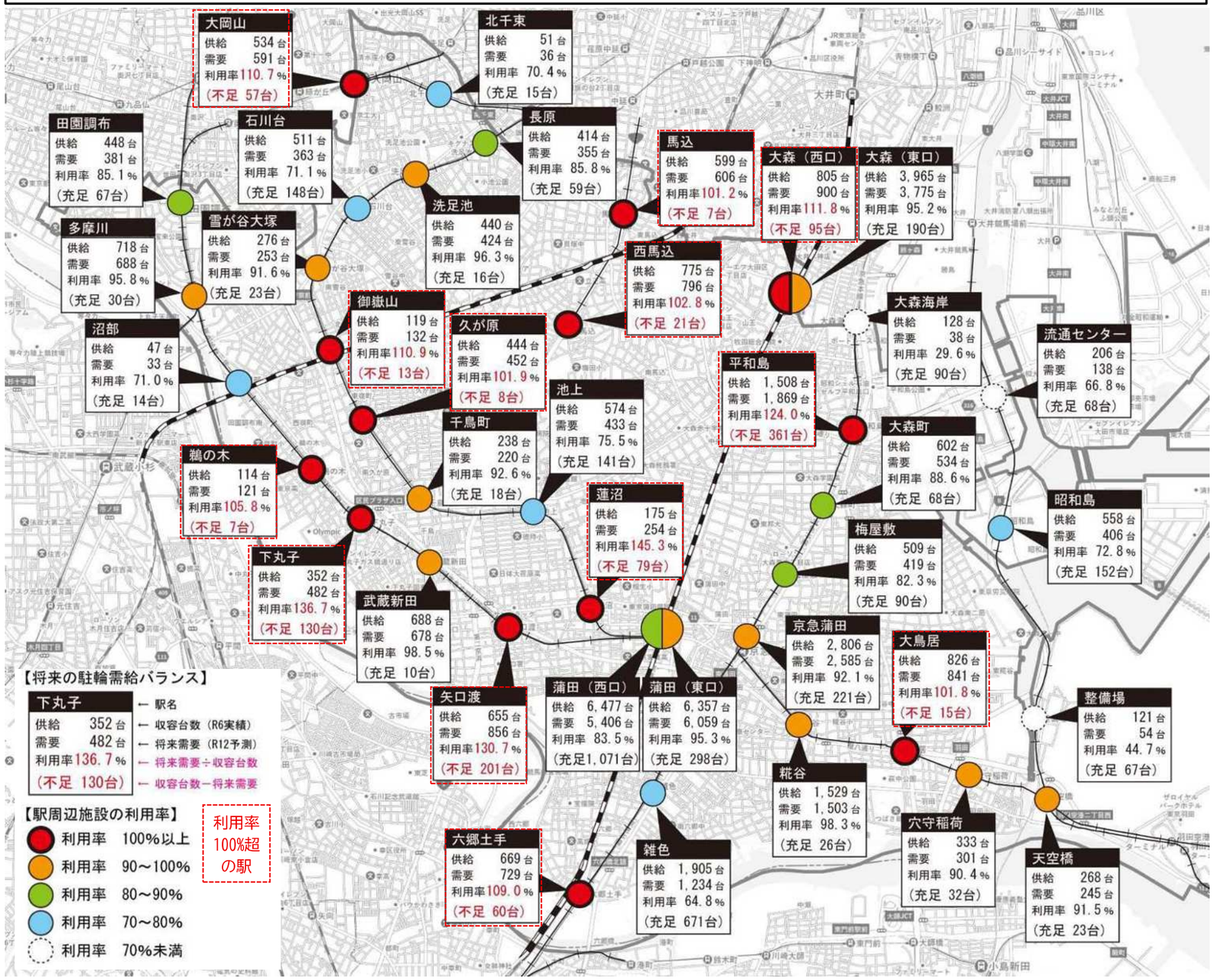
条件①　将来的に大型自転車駐車場を全体の３割確保する。
（他区での自転車利用アンケート調査結果等より設定）

条件②　大型自転車駐車場の間隔は 50cm 間隔を確保する。
（現在の自転車駐車場の収容台数は 40cm 間隔で試算）

■放置自転車台数の補正について

放置自転車台数は、平成 29 年度に実施した放置自転車台数の調査範囲（放置禁止区域及び区域外の放置自転車の多いエリア含む広域）に合わせて、平成 29 年時点と令和７年時点の放置禁止区域内の台数の増減率をもとに補正を行っている。

■ 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等駐車場の新設

- 大田区では、大森駅・蒲田駅・下丸子駅・平和島駅など、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を進めています。
- 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、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、自転車等の駐輪が新たな地域課題とならないよう、計画段階から駐輪環境の整備を働きかけていきます。

■下丸子駅周辺地区グランドデザイン

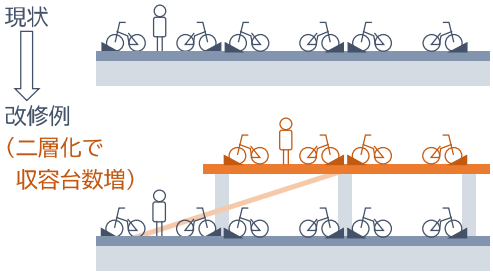


※「地域のモビリティ（移動のしやすさ）の向上」の具体的取組として「自転車駐車場の整備」が位置付けられています。

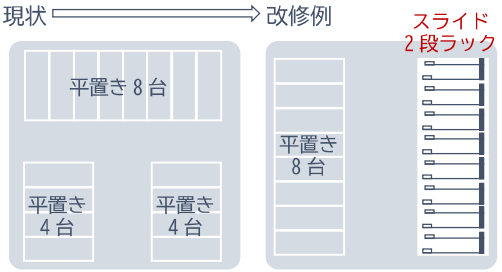
取組Ｂ　既設の駐輪施設への最新駐輪機器導入による台数確保

- 新たな施設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な場合などは、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。

■平面施設の複層化のイメージ



■平置き施設の収容台数増加のイメージ



取組Ｃ：暫定用地の返却等を想定した対策の実施

- 蒲田駅周辺等では、自転車等駐車場の需要に対応するため、一部の施設で道路用地、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。
- これらの用地は最終的には各管理者・所有者へ返還することを基本としているため、代替地の確保を含めた検討を進めます。
- 令和11年度の蒲田駅東口地下自転車駐車場の供用開始に向けて、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　区営自転車等駐車場における収容台数の見直し

- 区営自転車等駐車場では、大型自転車の増加に対して従来の駐輪ラックでは対応が困難な状況が生じており、臨時的に車両間隔が調整可能な平置き式で対応をしています。
- 今後、各施設の一般車と大型車の割合を把握・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

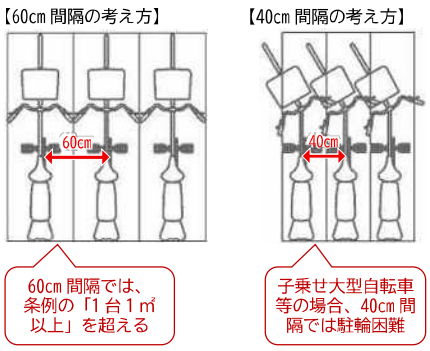
※垂直2段式の場合、上段は柱間隔で固定、下段は左右にスライドしハンドル間隔が調整可能の場合が多い
※収容台数の適正確保は、設計時点での台数通りに駐輪可能かを判断したもので、大型自転車への対応は想定していない

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、自転車利用を誘引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、面積基準のみの規定に合わせるため、奥行きに対して幅を狭く設計せざるを得ず、大型車の駐輪しやすい十分な幅60cmを確保できない状況もあることを踏まえ、形状や寸法の基準を明確化するなど、条例の改正について検討します。

■平置き自転車駐車場の幅の考え方



【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算入することができる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における指定管理者制度導入の推進

- 区営自転車等駐車場においては、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。
- 施設・用地スペースの有効活用や利用者サービスの向上を図るため、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。
- 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、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

- 大田区では「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。
- 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。
- 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、民間自転車等駐車場の整備を促進するための重点的な取組や支援制度のあり方を検討します。また、既設の民間自転車等駐車場の縮小や廃止の動向を早期に把握できるよう、事業者との連携を図り、民間自転車等駐車場の整備及び運営継続に向けた働きかけを行います。

5．駅ごとの自転車等駐車場カルテ

- 大田区の全自転車等駐車場の収容台数と利用台数、そして、その駅周辺の将来需要と共に考え方・対応のポイントについて、駅ごとに「自転車等駐車場カルテ」として取りまとめました。

■自転車等駐車場カルテ 目次

鉄道駅名		該当ページ
01	大森駅（西口）	駐-18
	大森駅（東口）	駐-19
02	大森海岸駅	駐-20
03	平和島駅	駐-21
04	大森町駅	駐-22
05	梅屋敷駅	駐-23
06	馬込駅	駐-24
07	西馬込駅	駐-25
08	池上駅	駐-26
09	昭和島駅	駐-27
10	北千束駅	駐-28
11	大岡山駅	駐-29
12	長原駅	駐-30
13	洗足池駅	駐-31
14	石川台駅	駐-32
15	雪が谷大塚駅	駐-33
16	御嶽山駅	駐-34
17	久が原駅	駐-35
18	千鳥町駅	駐-36
19	田園調布駅	駐-37
20	多摩川駅	駐-38
21	沼部駅	駐-39
22	鵜の木駅	駐-40
23	蒲田駅（西口）	駐-41
	蒲田駅（東口）	駐-42
24	京急蒲田駅	駐-43
25	蓮沼駅	駐-44
26	矢口渡駅	駐-45
27	武蔵新田駅	駐-46
28	下丸子駅	駐-47
29	雑色駅	駐-48
30	六郷土手駅	駐-49
31	糀谷駅	駐-50
32	大鳥居駅	駐-51
33	穴守稲荷駅	駐-52
34	天空橋駅	駐-53
35	流通センター駅	駐-54
36	整備場駅	駐-55

※鉄道駅の掲載順は、東京都「都内における駅前放置自転車の現況」における鉄道駅別駐車台数の一覧表に準じている

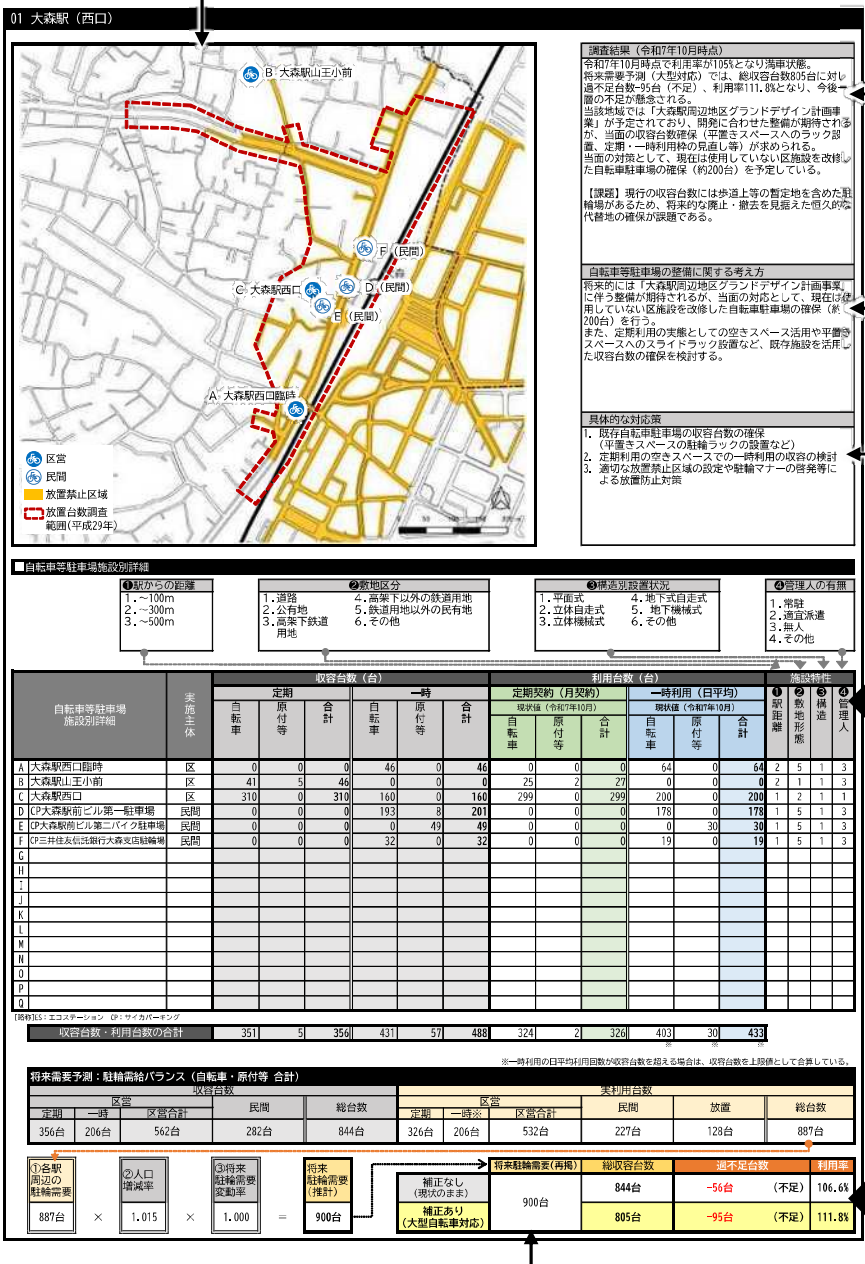
自転車等駐車場カルテの見方について

■駅周辺地図

対象とする駅周辺の放置禁止区域と、区営、民営の自転車等駐車場の位置（A,B など）を示す。また、赤点線枠は、平成 29 年度に調査した放置禁止区域外を含めた放置自転車が多いエリアを示している。

■調査に基づく今後の整備の考え方・具体的な対応策

令和 7 年 10 月時点の利用実績や、当該駅周辺での現状について整理するとともに、現状を踏まえた今後の対応のポイントについて整理したもの。



自転車等駐車場施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大森駅西口臨時	区	0	0	0	46	0	46	0	0	0	64	0	64	2	5	1	3
B	大森駅山王小前	区	41	5	46	0	0	0	25	2	27	0	0	0	2	1	1	3
C	大森駅西口	区	310	0	310	160	0	160	299	0	299	200	0	200	1	2	1	1
D	CP大森駅前ビル第一駐車場	民間	0	0	0	193	8	201	0	0	0	178	0	178	1	5	1	3
E	CP大森駅前ビル第二バイク駐車場	民間	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0	30	30	1	5	1	3
F	CP三井住友信託銀行大森支店駐輪場	民間	0	0	0	32	0	32	0	0	0	19	0	19	1	5	1	3
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
【略称】ES：エコステーション CP：サイカパーキング																		
収容台数・利用台数の合計			351	5	356	431	57	488	324	2	326	403※	30※	433※				

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計） 収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
		356台	206台	562台	282台	844台	326台	206台	532台	227台	128台	887台

将来駐輪需要（再掲）		総収容台数	過不足台数		利用率
900台	補正なし（現状のまま）	844台	-56台	（不足）	106.6%
	補正あり（大型自転車対応）	805台	-95台	（不足）	111.8%

■自転車等駐車場施設詳細

令和 7 年 10 月時点の駅周辺に整備された区営及び民営の自転車等駐車場の収容台数、利用台数及び施設特性を記載。

［収容台数］

区営：区が管理する自転車等駐車場の台帳より、定期・一時別に整理

民間：都「都内における駅前放置自転車の現況」に報告する民営自転車等駐車場の収容台数より整理

［利用台数］

区営：区が管理する自転車等駐車場の台帳より以下の考え方で設定。

①定期：令和 7 年 10 月の 1 か月間の定期契約台数より設定

②一時：令和 7 年 10 月の 1 か月間の一時利用台数合計を日数で割り戻して設定

民間：都「都内における駅前放置自転車の現況」に報告する特定調査日（平日性天日）の駐輪台数より設定。民間施設は全て一時利用のため、一時利用台数として取り扱う。

■総収容台数

自転車等駐車場施設詳細に記載する区営及び民間の自転車等駐車場の収容台数の合計値。なお、将来的に大型自転車の収容を想定し、大型自転車の駐輪に対応したハンドル幅での補正を行った「補正あり」の収容台数についても併記している。

［大型自転車の補正について］

現在の収容台数の試算は、駐輪スペースの幅に対してハンドル幅 40cm 間隔で設定している。
これに対して、大型自転車の収容を想定し、①ハンドル幅 50cm 間隔、②大型自転車用駐輪スペースを全体の 30%確保を算出の条件として、現在と同じ駐輪スペースの幅で収容可能な台数を再計算し「補正あり」の総収容台数を設定。

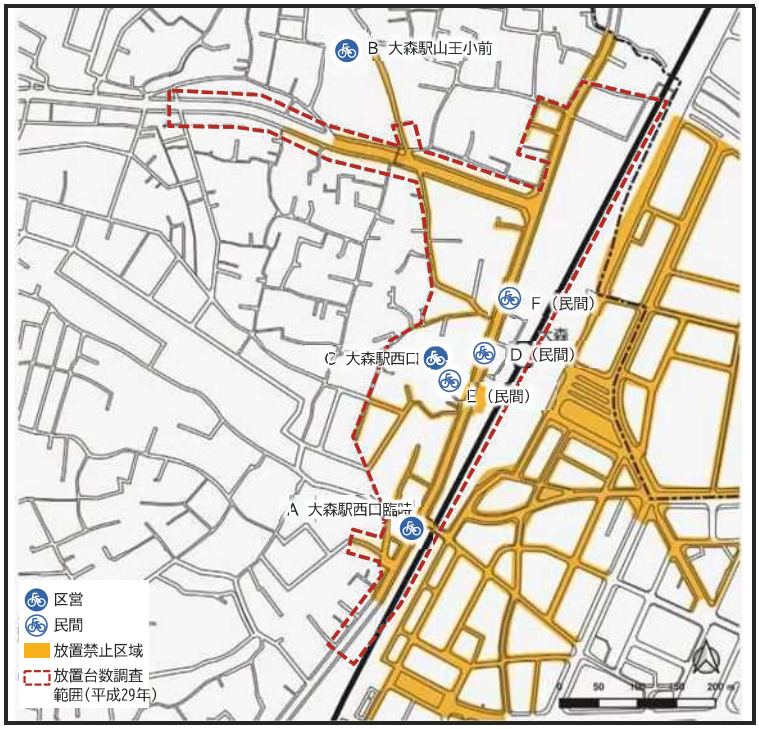
■将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等合計）

令和 7 年 10 月時点の実利用台数（定期・一時、民間の総台数。自転車・原付等の合算値）をもとに、人口増減率、将来駐輪需要変動率を乗じることで、令和 13 年度の将来需要の予測を整理。

▼将来推計に用いる令和 7 年 10 月時点の実利用台数の考え方

［定期利用］　定期契約台数を計上（基本的に収容台数以上の契約を受けていないが、一部 100%を超える場合がある）
［一時利用］　基本は 1 日平均利用台数を計上するが、収容台数以上に 1 日平均利用台数が多い場合は収容台数を上限に計上
［放置台数］　放置禁止区域外の放置自転車を計上するため、平成 29 年度の放置禁止区域外を含む調査範囲全域（地図上の赤点線枠）の放置自転車台数を、放置禁止区域内の平成 29 年度及び令和 7 年度の放置自転車台数の増減分で割り戻して算定。

01 大森駅（西口）



調査結果（令和7年10月時点）

令和7年10月時点で利用率が105%となり満車状態。
将来需要予測（大型対応）では、総収容台数805台に対し過不足台数-95台（不足）、利用率111.8%となり、今後一層の不足が懸念される。
当該地域では「大森駅周辺地区グランドデザイン計画事業」が予定されており、開発に合わせた整備が期待されるが、当面の収容台数確保（平置きスペースへのラック設置、定期・一時利用枠の見直し等）が求められる。
当面の対策として、現在は使用していない区施設を改修した自転車駐車場の確保（約200台）を予定している。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

将来的には「大森駅周辺地区グランドデザイン計画事業」に伴う整備が期待されるが、当面の対応として、現在は使用していない区施設を改修した自転車駐車場の確保（約200台）を行う。
また、定期利用の実態としての空きスペース活用や平置きスペースへのスライドラック設置など、既存施設を活用した収容台数の確保を検討する。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大森駅西口臨時	区	0	0	**0**	46	0	**46**	0	0	0	64	0	**64**	2	5	1	3
B	大森駅山王小前	区	41	5	**46**	0	0	**0**	25	2	27	0	0	**0**	2	1	1	3
C	大森駅西口	区	310	0	**310**	160	0	**160**	299	0	299	200	0	**200**	1	2	1	1
D	CP大森駅前ビル第一駐車場	民間	0	0	**0**	193	8	**201**	0	0	0	178	0	**178**	1	5	1	3
E	CP大森駅前ビル第二バイク駐車場	民間	0	0	**0**	0	49	**49**	0	0	0	0	30	**30**	1	5	1	3
F	CP三井住友信託銀行大森支店駐輪場	民間	0	0	**0**	32	0	**32**	0	0	0	19	0	**19**	1	5	1	3
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			351	5	**356**	431	57	**488**	324	2	326	403※	30※	**433**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

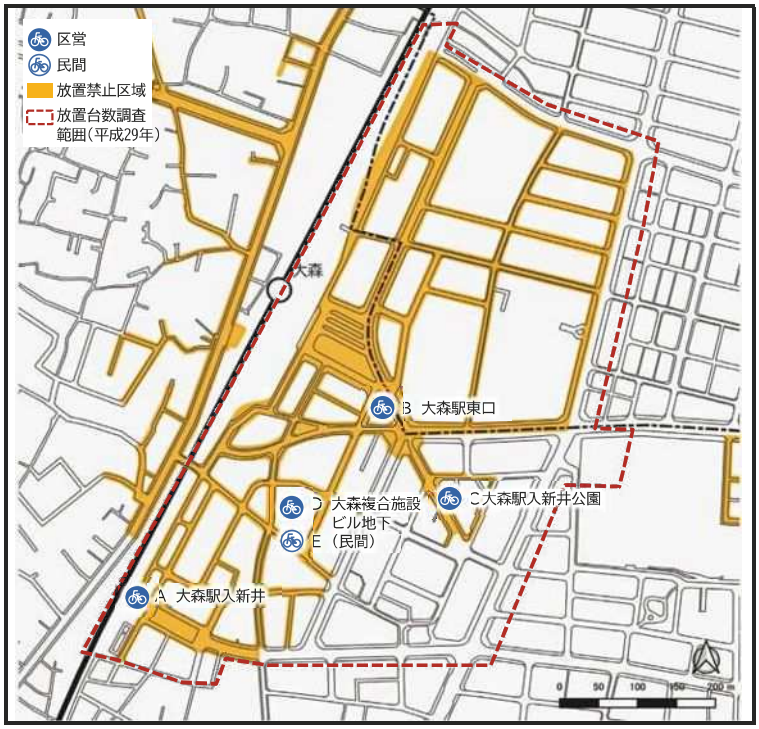
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
356台	206台	562台	282台	844台	326台	206台	532台	227台	128台	887台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
887台	×	1.015	×	1.000	＝	900台	補正なし（現状のまま）	900台	844台	-56台	（不足）	106.6%
							補正あり（大型自転車対応）		805台	-95台	（不足）	111.8%

01 大森駅（東口）



調査結果（令和7年10月時点）

令和7年10月時点で利用率は88%。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数3,965台に対し過不足台数190台（充足）、利用率95.2%と予測。
定期利用の契約状況では大森駅入新井等で空きがある状態だが、大森駅東口や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、実態としても満車状態となっている。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

将来的には「大森駅周辺地区グランドデザイン計画事業」に伴う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活用や平置きスペースへのスライドラック設置など、既存施設を活用した収容台数の確保を検討する。

具体的な対応策

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. 大森駅周辺地区グ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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大森駅入新井	区	1,103	13	**1,116**	298	10	**308**	818	13	831	268	5	**273**	2	1	2	1
B	大森駅東口	区	860	0	**860**	220	0	**220**	674	0	674	356	0	**356**	1	1	2	1
C	大森駅入新井公園	区	130	0	**130**	0	0	**0**	79	0	79	0	0	**0**	2	2	1	2
D	大森複合施設ビル地下	区	0	0	**0**	536	0	**536**	0	0	0	966	0	**966**	2	5	4	2
E	Luz大森駐輪場	民間	0	0	**0**	996	21	**1,017**	0	6	6	946	0	**946**	2	5	4	3
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			2,093	13	**2,106**	2,050	31	**2,081**	1,571	19	1,590	1,970※	5※	**1,975**※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

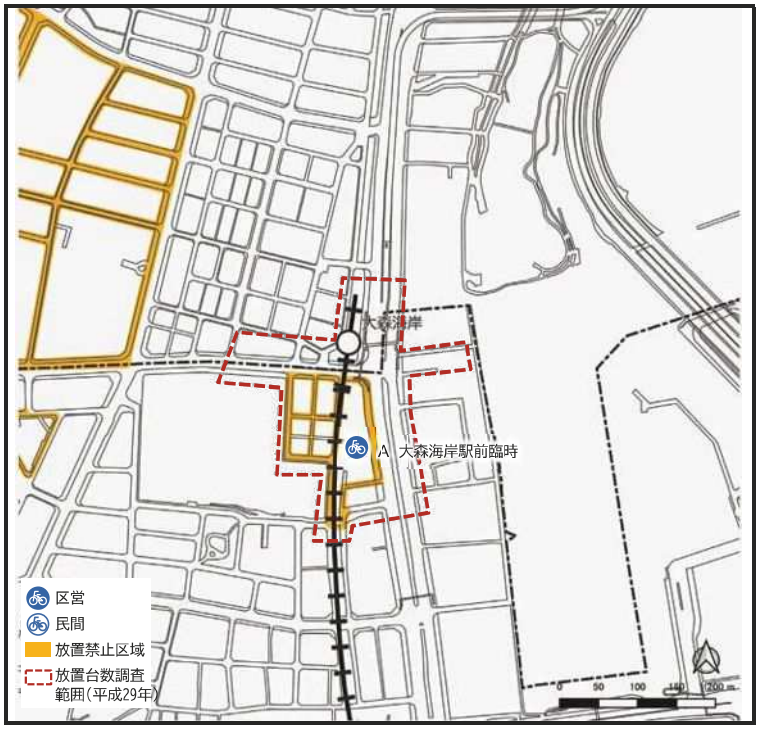
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
2,106台	1,064台	3,170台	1,017台	4,187台	1,584台	1,029台	2,613台	952台	154台	3,719台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
3,719台	×	1.015	×	1.000	=	3,775台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	3,775台	4,187台	412台	（充足）	90.2%
補正あり（大型自転車対応）		3,965台	190台	（充足）	95.2%

02 大森海岸駅



調査結果（令和7年10月時点）

一時利用の電磁ロック式駐輪ラックのみの施設であり、現状十分な余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも総収容台数128台に対し過不足台数90台（充足）、利用率29.6%と引き続き十分な余裕がある状態である。

なお、平成29年の放置台数は、放置禁止区域内13台に対して、放置台数調査範囲内（図中赤枠）では94台となっている。令和7年時点の放置禁止区域内の台数は0台であるため、補正計算の仕組み上0台と推計した。引き続き放置状況を注視する必要がある。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大森海岸駅前臨時	区	0	0	0	138	0	138	0	0	0	38	0	38	1	1	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	0	0	0	138	0	138	0	0	0	38※	0※	38※

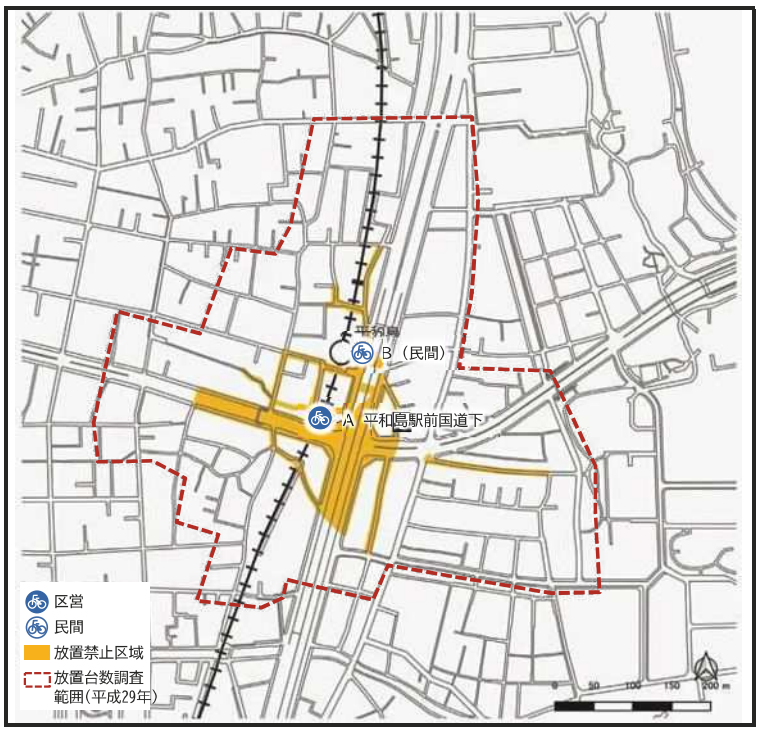
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	138台	138台	0台	138台	0台	38台	38台	0台	（大幅減と推計）	38台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
38台	×	1.008	×	1.000	＝	38台	補正なし（現状のまま）	38台	138台	100台	（充足）	27.5%
							補正あり（大型自転車対応）		128台	90台	（充足）	29.6%

03 平和島駅



調査結果（令和7年10月時点）

現状で定期・一時ともに満車状態。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数1,508台に対し、過不足台数-361台（不足）、利用率124.0%となり、一層の不足が懸念される。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

既存施設での収容台数増加は難しい状態にあり、民間施設も利用率が高い。
区内でも特に不足が顕著なため、平和島駅周辺グランドデザインによるまちづくりに合わせた新たな整備を目指すとともに、暫定的な民営自転車駐車場の設置要請を継続する。

具体的な対応策

1. 平和島駅周辺グ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（隣接駅やシェアサイクル、バス等他交通手段への誘導）

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	平和島駅前国道下	区	780	10	**790**	480	6	**486**	778	10	788	442	4	**446**	1	1	1	1
B	ES21平和島駅駐輪場	鉄道	0	0	**0**	321	0	**321**	0	0	0	295	0	**295**	1	3	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			780	10	**790**	801	6	**807**	778	10	788	737※	4※	**741**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

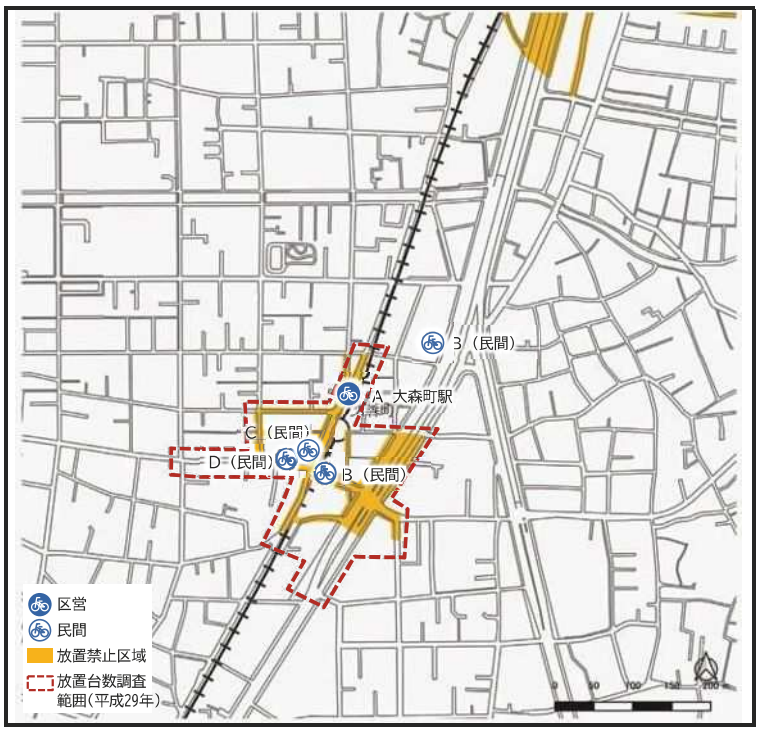
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
790台	486台	1,276台	321台	1,597台	788台	446台	1,234台	295台	325台	1,854台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
1,854台	×	1.008	×	1.000	=	1,869台	補正なし（現状のまま）	1,869台	1,597台	-272台	（不足）	117.0%
							補正あり（大型自転車対応）		1,508台	-361台	（不足）	124.0%

04 大森町駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設は定期・一時利用のゲート式施設で、現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では増加傾向にあるものの、総収容台数602台に対し過不足台数68台（充足）、利用率88.6%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大森町駅	区	209	0	**209**	114	0	**114**	161	0	161	195	0	**195**	1	3	2	1
B	サイクルプラザ大森町駐輪場	民間	0	0	**0**	137	0	**137**	0	0	0	102	0	**102**	1	5	1	3
C	ES21大森町駅前駐輪場	民間	0	0	**0**	68	0	**68**	0	0	0	29	0	**29**	1	5	1	3
D	ES21TSUTAYA大森町駅前店駐輪場	民間	0	0	**0**	97	0	**97**	0	0	0	0	0	**0**	1	5	1	3
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			209	0	**209**	416	0	**416**	161	0	161	245※	0※	**245**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

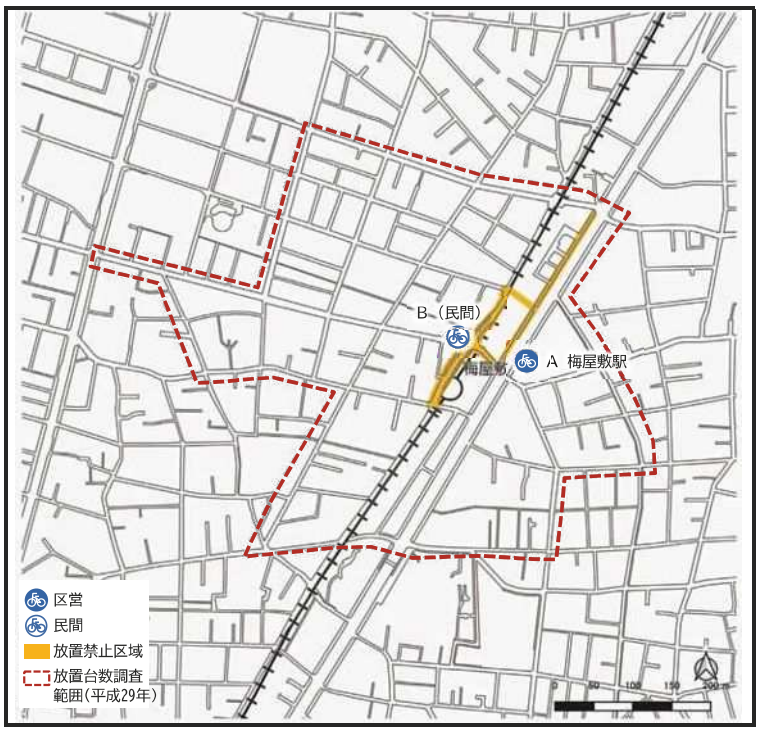
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
209台	114台	323台	302台	625台	161台	114台	275台	131台	82台	488台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
488台	×	1.003	×	1.091	＝	534台	補正なし（現状のまま）	534台	625台	91台	（充足）	85.4%
							補正あり（大型自転車対応）		602台	68台	（充足）	88.6%

05 梅屋敷駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設は定期・一時利用のゲート式施設で、現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では増加傾向にあるものの、総収容台数509台に対し過不足台数90台（充足）、利用率82.3%と若干の余裕のある台数が確保されている。

なお、平成29年の放置台数は、放置禁止区域内3台に対して、放置台数調査範囲内（図中赤枠）では318台となっている。令和7年時点の放置禁止区域内の台数は0台であるため、補正計算の仕組み上0台と推計した。
ただし、当該駅周辺は商店街内などに放置自転車が散見されるため、引き続き放置状況を注視する必要がある。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	梅屋敷駅	区	311	0	311	170	0	170	187	0	187	248	0	248	1	3	2	1
B	ニイノパーキング梅屋敷駅前	民間	0	0	0	53	9	62	0	0	0	35	6	41	1	5	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			311	0	311	223	9	232	187	0	187	205※	6※	211※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

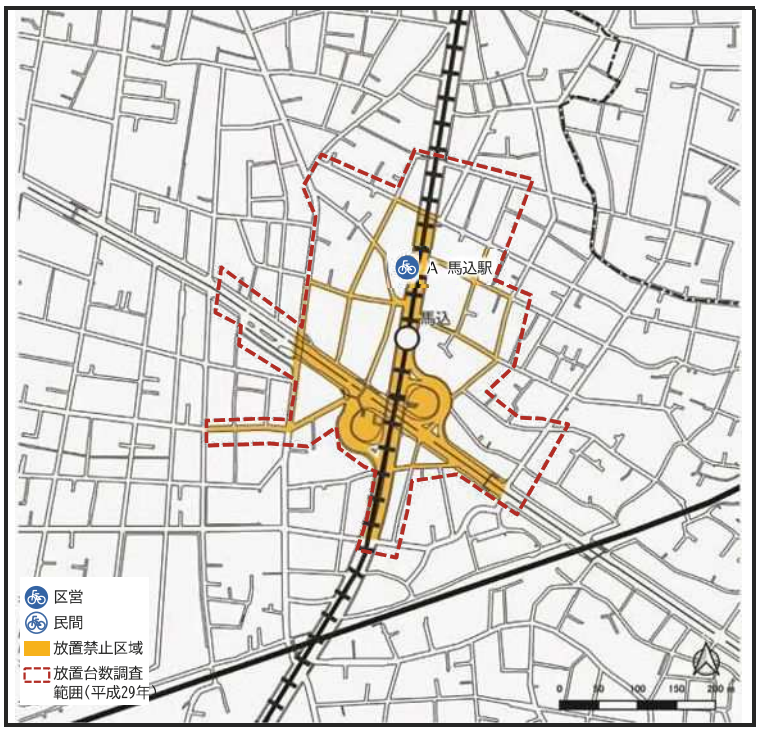
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
311台	170台	481台	62台	543台	187台	170台	357台	41台	（大幅減と推計）	398台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
398台	×	1.005	×	1.048	＝	419台	補正なし（現状のまま）	419台	543台	124台	（充足）	77.2%
							補正あり（大型自転車対応）		509台	90台	（充足）	82.3%

06 馬込駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設は定期・一時のゲート式施設で利用率が高い。将来需要予測（大型対応）では総収容台数599台に対し過不足台数-7台（不足）、利用率101.2%と非常に高くなる予測である。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

現時点で周辺に新たな整備予定がない。
場内の定期利用スペースには余裕があり、平置きスペースも間隔が広い区画が見られるため、平置きへのスライドラック設置や定期・一時利用枠の調整を検討する（施設が古いため重量等の検証が必要）。

具体的な対応策

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
   （バス、シェアサイクル等への誘導。
   西馬込駅への分散は不可）

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	馬込駅前	区	438	20	458	182	4	186	385	15	400	157	2	159	1	1	2	1
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			438	20	458	182	4	186	385	15	400	157※	2※	159※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

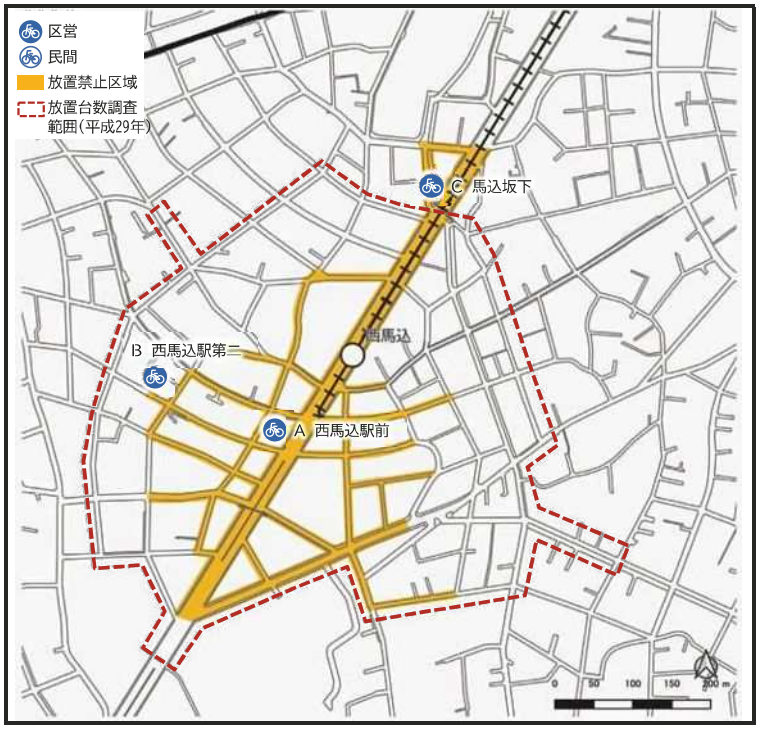
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
458台	186台	644台	0台	644台	400台	159台	559台	0台	7台	566台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
566台	×	1.024	×	1.046	=	606台	補正なし（現状のまま）	606台	644台	38台	（充足）	94.1%
							補正あり（大型自転車対応）		599台	-7台	（不足）	101.2%

07 西馬込駅



調査結果（令和7年10月時点）

既存施設のスペースを最大限活用して収容台数確保に取り組んでいるが、現状利用率が高い。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数775台に対し過不足台数-21台（不足）、利用率102.8%となり、微増傾向にある。

【課題】現行の収容台数には賃貸借用地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

西馬込駅前第二や馬込坂下の整備が行われたが、依然利用率が9割を超えている。
既に新設やスライドラック化などの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。

具体的な対応策

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
（バス、シェアサイクル等への誘導。馬込駅への分散は当該駅周辺も混雑しているため不可）

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	西馬込駅前	区	217	0	217	288	0	288	213	0	213	376	0	376	1	2	2	1
B	西馬込駅前第二	区	150	0	150	163	0	163	101	0	101	141	0	141	3	5	1	2
C	馬込坂下	区	0	0	0	15	0	15	0	0	0	8	0	8	2	5	1	3
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			367	0	367	466	0	466	314	0	314	437※	0※	437※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

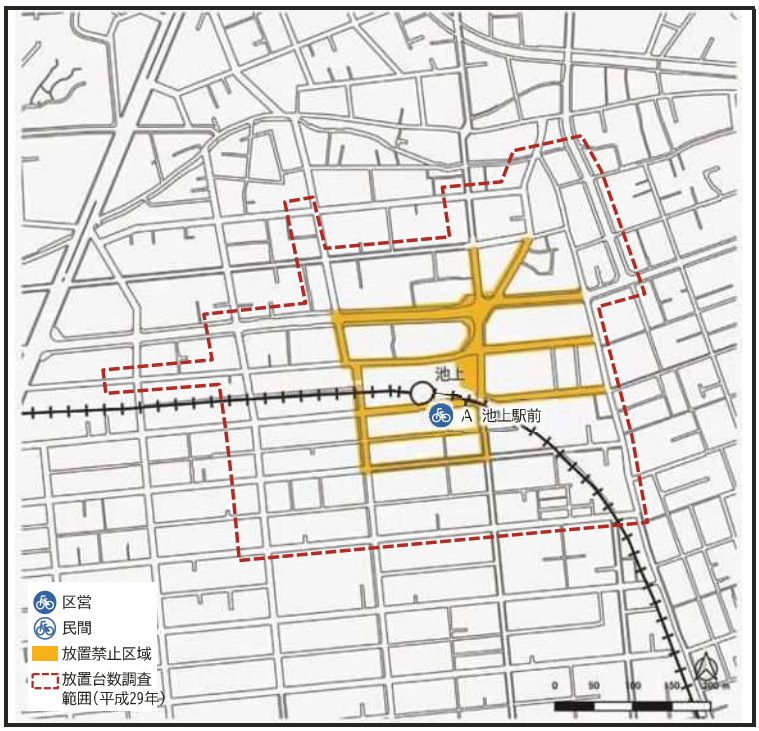
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
367台	466台	833台	0台	833台	314台	437台	751台	0台	26台	777台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
777台	×	1.025	×	1.000	=	796台	補正なし（現状のまま）	796台	833台	37台	（充足）	95.6%
							補正あり（大型自転車対応）		775台	-21台	（不足）	102.8%

08 池上駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数574台に対し過不足台数141台（充足）、利用率75.5%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	池上駅前	区	519	7	526	86	5	91	265	8	273	142	2	144	1	2	2	1
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			519	7	526	86	5	91	265	8	273	86※	2※	88※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

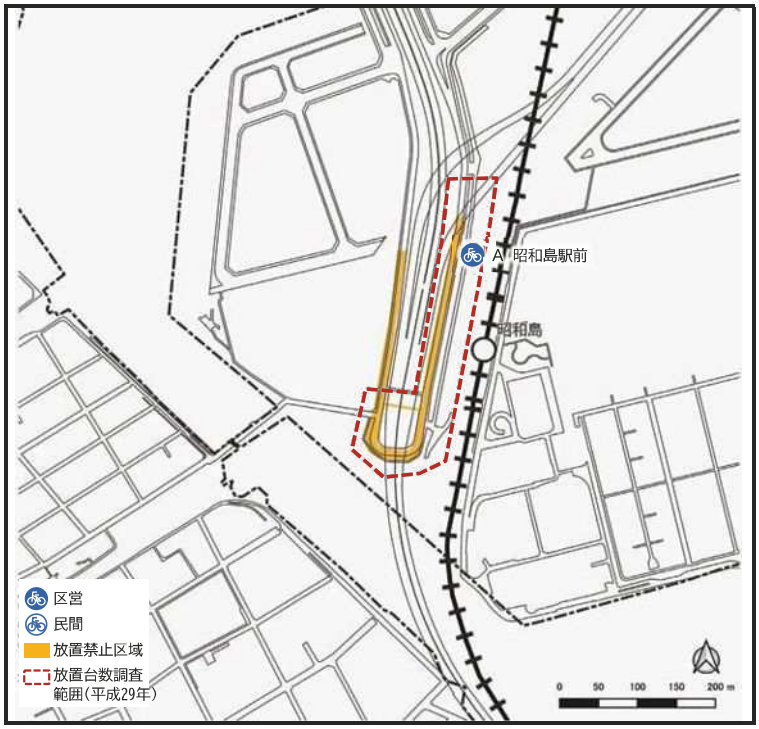
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
526台	91台	617台	0台	617台	273台	88台	361台	0台	69台	430台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
430台	×	1.006	×	1.000	=	433台	補正なし（現状のまま）	433台	617台	184台	（充足）	70.2%
							補正あり（大型自転車対応）		574台	141台	（充足）	75.5%

09 昭和島駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数558台に対し過不足台数152台（充足）、利用率72.8%と十分な台数が確保されている。

なお、平成29年の放置台数は、放置禁止区域内131台に対して、放置台数調査範囲内（図中赤枠）では170台となっている。
令和7年時点の放置禁止区域内の台数は0台であるため、補正計算の仕組み上0台と推計した。基本的に当該駅周辺の放置台数は自転車駐車場の整備とともに減少しているため、残存の放置自転車について引き続き注視する。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	昭和島駅前	区	0	0	0	600	0	600	0	0	0	380	0	380	1	2	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			0	0	0	600	0	600	0	0	0	380※	0※	380※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

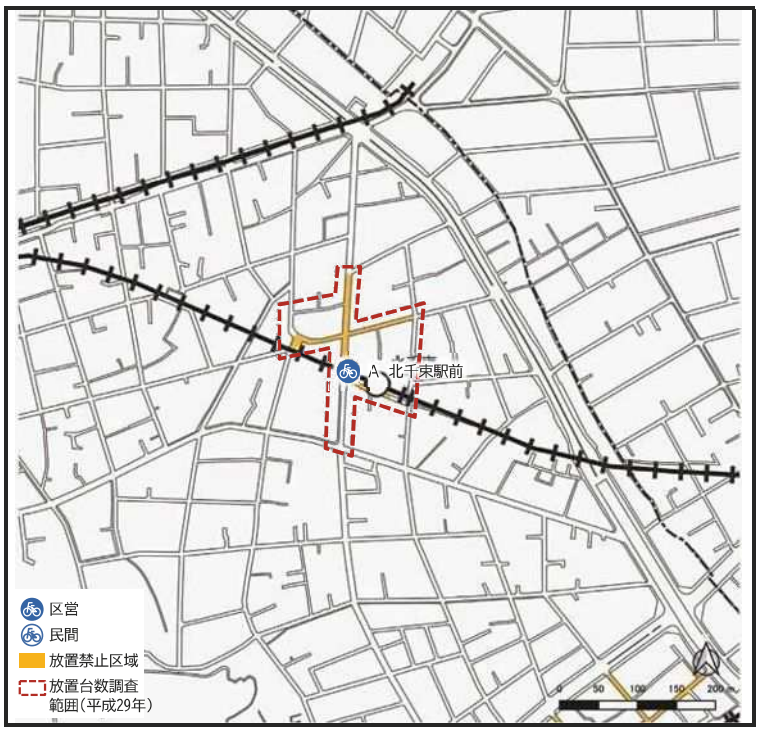
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	600台	600台	0台	600台	0台	380台	380台	0台	（大幅減と推計）	380台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
380台	×	1.007	×	1.060	=	406台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	406台	600台	194台	（充足）	67.7%
補正あり（大型自転車対応）		558台	152台	（充足）	72.8%

10 北千束駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数51台に対し過不足台数15台（充足）、利用率70.4%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	北千束駅前	区	55	0	55	0	0	0	26	0	26	0	0	0	1	1	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			55	0	55	0	0	0	26	0	26	0※	0※	0※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

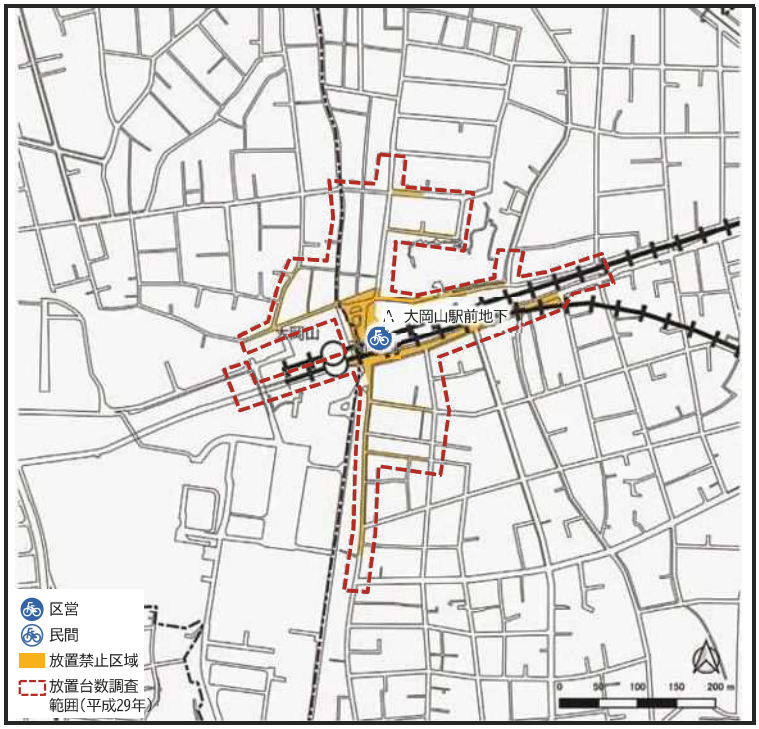
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
55台	0台	55台	0台	55台	26台	0台	26台	0台	9台	35台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
35台	×	1.016	×	1.000	=	36台	補正なし（現状のまま）	36台	55台	19台	（充足）	65.5%
							補正あり（大型自転車対応）		51台	15台	（充足）	70.4%

11 大岡山駅



調査結果（令和7年10月時点）

区外の民営駐輪場を計上しない場合、将来的に不足する。
ラック等既存スペースを最大限活用しているが、現状利用率は100%。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数534台に対し過不足台数-57台（不足）、利用率110.7%となり一層の不足が懸念される。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

利用率が高いが、現状では他施設の整備予定がない状況。
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のため、定期と一時の割合を見直すなど、既存施設での可能な範囲での対応を図る。

具体的な対応策

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の検討

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	大岡山駅前地下	区	323	10	333	241	0	241	319	7	326	303	0	303	1	2	4	1
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	323	10	333	241	0	241	319	7	326	241※	0※	241※

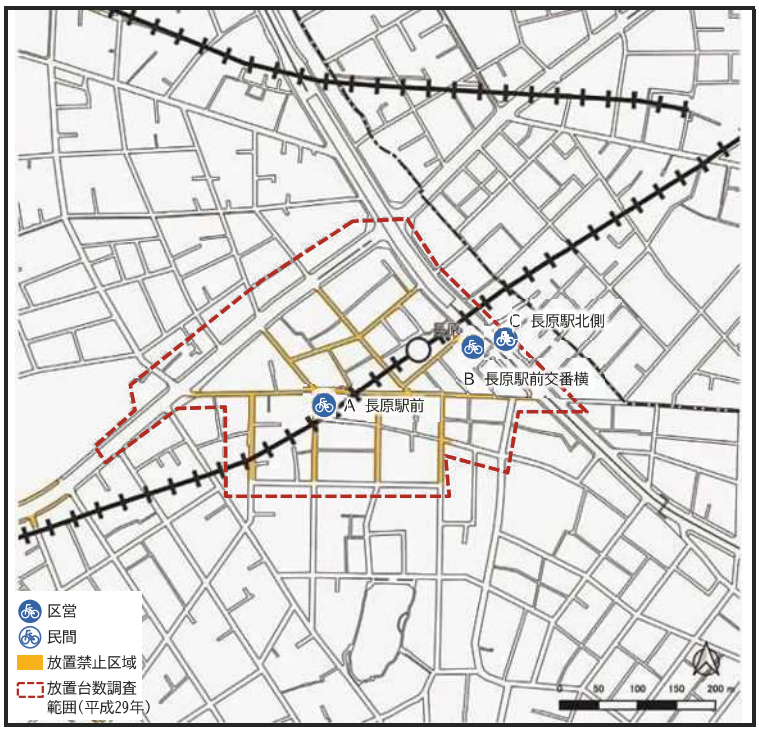
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
333台	241台	574台	0台	574台	326台	241台	567台	0台	15台	582台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
582台	×	1.015	×	1.000	=	591台	補正なし（現状のまま）	591台	574台	-17台	（不足）	103.0%
							補正あり（大型自転車対応）		534台	-57台	（不足）	110.7%

12 長原駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数414台に対し過不足台数59台（充足）、利用率85.8%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	長原駅前	区	226	6	**232**	80	4	**84**	128	4	132	114	1	**115**	1	4	1	1
B	長原駅交番横	区	70	0	**70**	0	0	**0**	50	0	50	0	0	**0**	1	1	1	3
C	長原駅北側	区	59	0	**59**	0	0	**0**	39	0	39	0	0	**0**	2	1	1	3
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			355	6	361	80	4	84	217	4	221	80※	1※	81※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

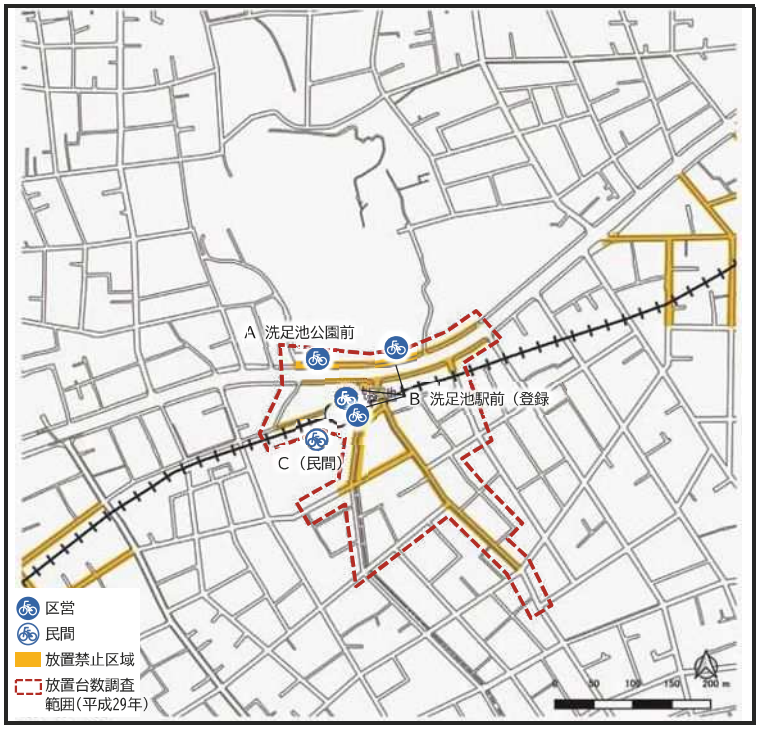
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
361台	84台	445台	0台	445台	221台	81台	302台	0台	53台	355台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
355台	×	1.021	×	0.979	＝	**355台**	補正なし（現状のまま）	355台	**445台**	**90台**	（充足）	**79.8%**
							補正あり（大型自転車対応）		**414台**	**59台**	（充足）	**85.8%**

13 洗足池駅



調査結果（令和7年10月時点）

公園前一時、駅前登録制、民間一時で構成され現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも総収容台数440台に対し過不足台数16台（充足）、利用率96.3%となるため、収容台数不足の可能性に注視する必要がある。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

現状、将来ともにわずかにであるが余裕がある状態のため当面は現状運用を継続する。
ただし、登録制については年間契約であり公共施設として利用が制限されているため、見直しを検討する。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

	自転車等駐車場施設別詳細	実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	洗足池公園前	区	0	0	**0**	96	0	**96**	0	0	0	65	0	**65**	1	1	1	3
B	洗足池駅前	区	200	0	**200**	0	0	**0**	117	0	117	0	0	**0**	1	1	1	3
C	東急洗足池駅駐輪場	鉄道	0	0	**0**	165	0	**165**	0	0	0	164	0	**164**	1	4	1	3
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			200	0	**200**	261	0	**261**	117	0	117	229※	0※	**229**※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

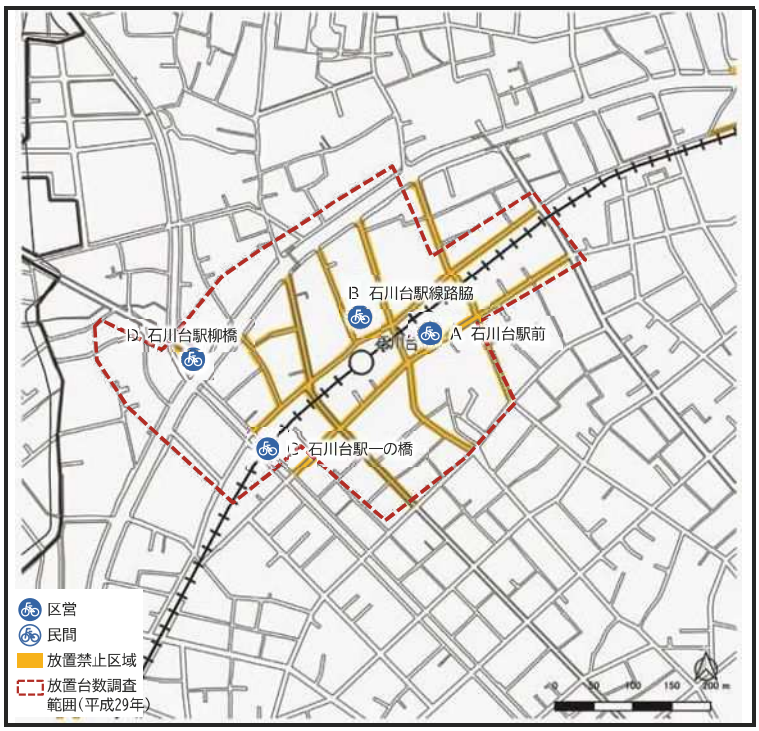
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
200台	96台	296台	165台	461台	117台	65台	182台	164台	50台	396台

①各駅周辺の駐輪需要 396台 × ②人口増減率 1.02 × ③将来駐輪需要変動率 1.050 = 将来駐輪需要（推計） 424台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	424台	461台	37台	（充足）	92.0%
補正あり（大型自転車対応）		440台	16台	（充足）	96.3%

14 石川台駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数511台に対し過不足台数148台（充足）、利用率71.1%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	石川台駅前	区	175	0	**175**	75	0	**75**	109	0	109	153	0	**153**	1	2	2	1
B	石川台駅線路脇	区	165	10	**175**	0	0	**0**	88	10	98	0	0	**0**	1	4	1	2
C	石川台駅一の橋	区	55	0	**55**	0	0	**0**	31	0	31	0	0	**0**	2	1	1	3
D	石川台駅柳橋	区	69	0	**69**	0	0	**0**	0	0	0	0	0	**0**	3	1	1	3
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			464	10	**474**	75	0	**75**	228	10	238	75※	0※	**75**※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

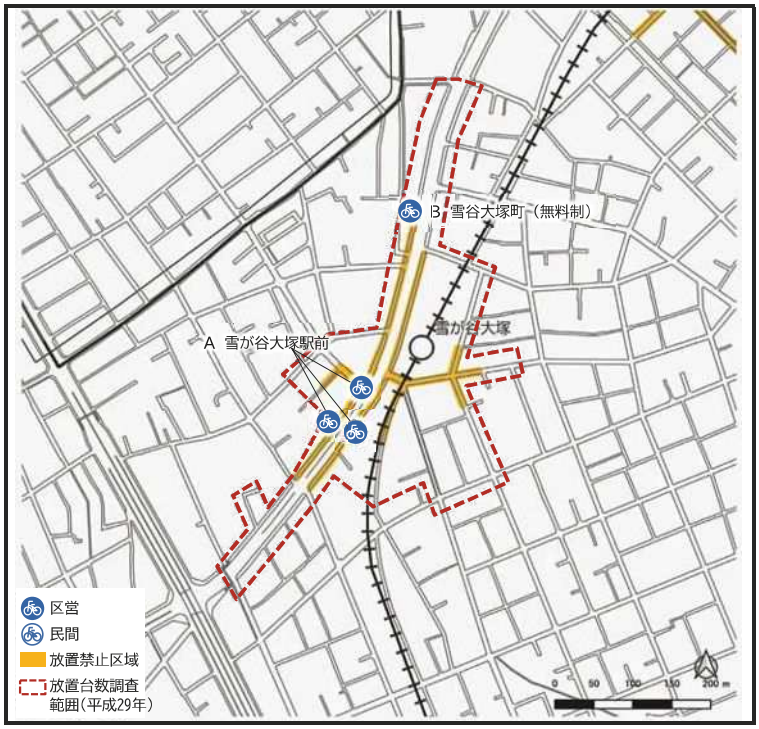
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
474台	75台	549台	0台	549台	238台	75台	313台	0台	43台	356台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
356台	×	1.02	×	1.000	＝	363台	補正なし（現状のまま）	363台	549台	186台	（充足）	66.1%
							補正あり（大型自転車対応）		511台	148台	（充足）	71.1%

15 雪が谷大塚駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は若干余裕がある。
放置自転車も大幅に減少し、将来需要予測（大型対応）では総収容台数276台に対し過不足台数23台（充足）、利用率91.6%と収容台数不足の可能性に注視する必要がある。

【課題】現行の収容台数には歩道上等の暫定地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離：1.～100m　2.～300m　3.～500m

❷敷地区分：1.道路　2.公有地　3.高架下鉄道用地　4.高架下以外の鉄道用地　5.鉄道用地以外の民有地　6.その他

❸構造別設置状況：1.平面式　2.立体自走式　3.立体機械式　4.地下式自走式　5.地下機械式　6.その他

❹管理人の有無：1.常駐　2.適宜派遣　3.無人　4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	雪が谷大塚駅前	区	150	0	150	0	0	0	77	0	77	0	0	0	1	1	1	3
B	雪谷大塚町	区	147	0	147	0	0	0	140	0	140	0	0	0	2	2	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング																		
収容台数・利用台数の合計			297	0	297	0	0	0	217	0	217	0※	0※	0※				

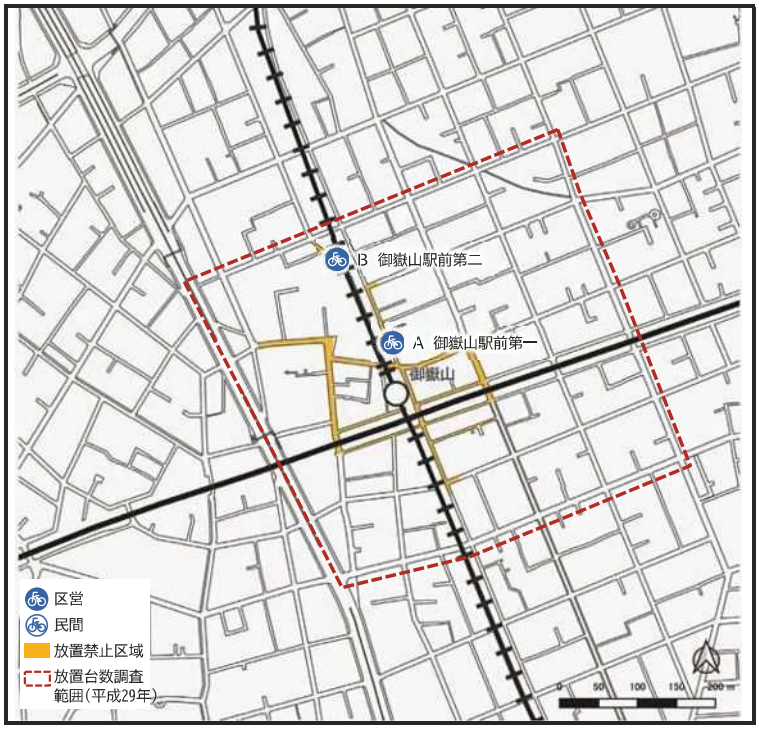
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
297台	0台	297台	0台	297台	217台	0台	217台	0台	31台	248台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
248台	×	1.02	×	1.000	＝	253台	補正なし（現状のまま）	253台	297台	44台	（充足）	85.2%
							補正あり（大型自転車対応）		276台	23台	（充足）	91.6%

16 御嶽山駅



調査結果（令和7年10月時点）

大規模商業施設周辺を中心に放置自転車が多い特異な駅。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数119台に対し、過不足台数-13台（不足）、利用率110.9%となる。
施設毎では第一の回転率が高い一方、第二には余裕がある。

【課題】現行の収容台数には賃貸借用地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

不足と判断される要因が「商業施設周辺の放置」と「1日平均の回転率の低さ」にある。
本来周辺商業施設の対応は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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A 御嶽山駅前第一	区	0	0	**0**	62	0	**62**	0	0	0	82	0	**82**	1	2	1	3
B 御嶽山駅前第二	区	0	0	**0**	66	0	**66**	0	0	0	38	0	**38**	2	5	1	3
C																	
D																	
E																	
F																	
G																	
H																	
I																	
J																	
K																	
L																	
M																	
N																	
O																	
P																	
Q																	
収容台数・利用台数の合計		0	0	**0**	128	0	**128**	0	0	0	100※	0※	**100**※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

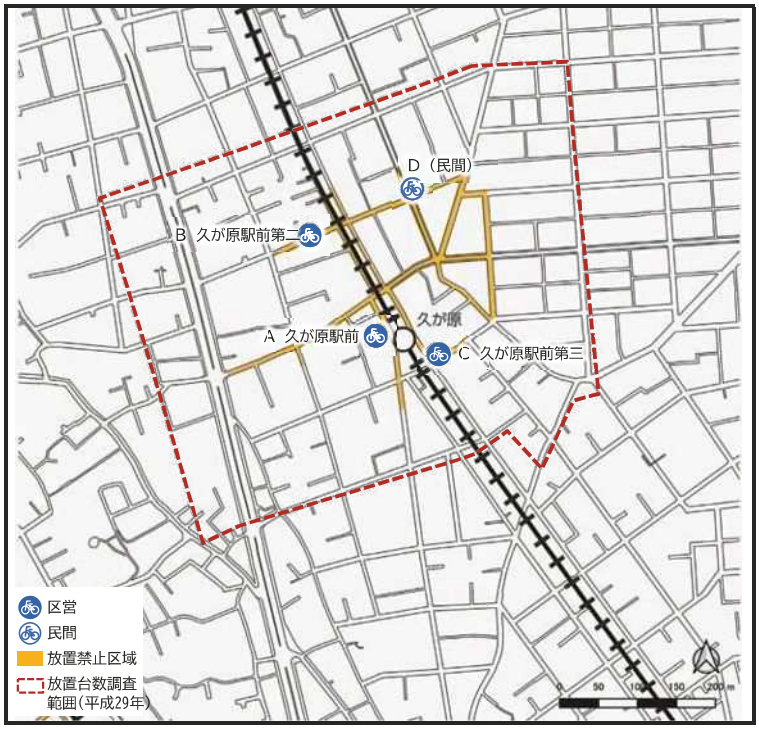
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	128台	128台	0台	128台	0台	100台	100台	0台	30台	130台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
130台	×	1.019	×	0.997	=	132台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	132台	128台	-4台	（不足）	103.1%
補正あり（大型自転車対応）		119台	-13台	（不足）	110.9%

17 久が原駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設はわずかに余裕がある。
放置自転車は大幅に減少し、将来需要予測（大型対応）では総収容台数444台に対し過不足台数-8台（不足）、利用率101.9%となるが、ほぼ均衡状態である。

【課題】現行の収容台数には賃貸借用地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	久が原駅前	区	0	0	**0**	122	0	**122**	0	0	0	142	0	**142**	1	5	1	1
B	久が原駅前第二	区	160	0	**160**	0	0	**0**	129	0	129	0	0	**0**	2	5	1	2
C	久が原駅前第三	区	0	0	**0**	95	0	**95**	0	0	0	75	0	**75**	1	5	1	2
D	三井P久が原駅前駐輪場	民間	0	0	**0**	93	0	**93**	0	0	0	44	0	**44**	2	5	1	3
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			160	0	160	310	0	310	129	0	129	241※	0※	241※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

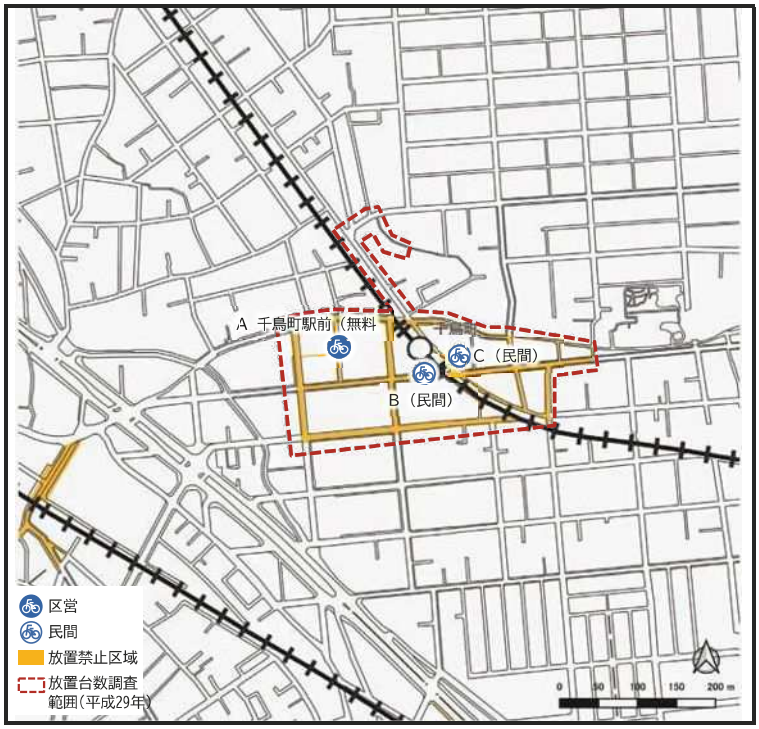
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
160台	217台	377台	93台	470台	129台	197台	326台	44台	62台	432台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
432台	×	1.016	×	1.029	=	452台	補正なし（現状のまま）	452台	470台	18台	（充足）	96.2%
							補正あり（大型自転車対応）		444台	-8台	（不足）	101.9%

18 千鳥町駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数238台に対し過不足台数18台（充足）、利用率92.6%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	千鳥町駅前	区	0	0	**0**	190	0	**190**	0	0	0	143	0	**143**	2	2	4	3
B	三井P千鳥町駐輪場	民間	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	0	0	0	**0**	1	5	1	3
C	サイクルプラザ千鳥町	民間	0	0	**0**	61	0	**61**	0	0	0	107	0	**107**	1	5	1	3
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	0	0	0	251	0	251	0	0	0	204※	0※	204※				

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

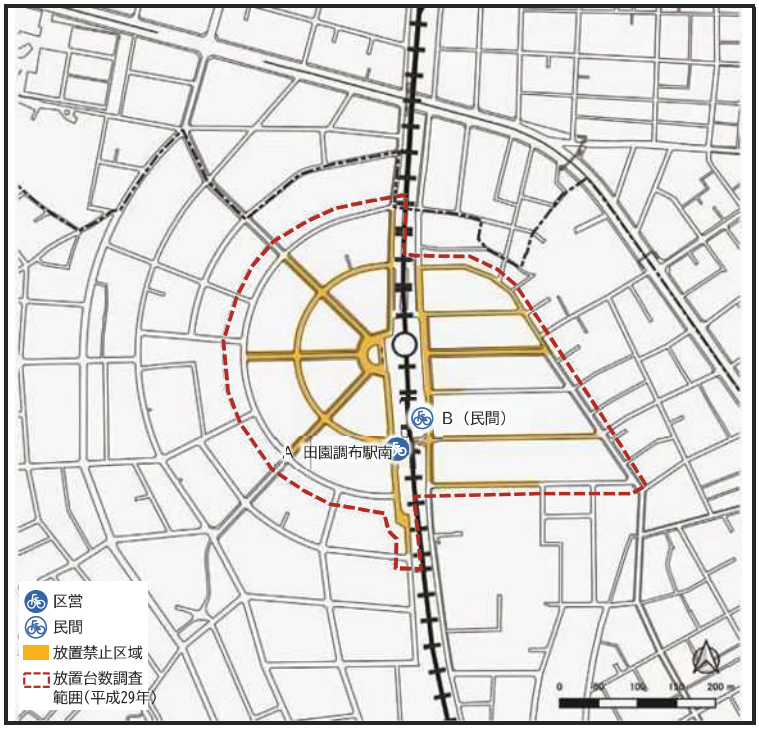
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	190台	190台	61台	251台	0台	143台	143台	61台	13台	217台

①各駅周辺の駐輪需要 217台 × ②人口増減率 1.013 × ③将来駐輪需要変動率 1.002 ＝ 将来駐輪需要（推計） 220台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	220台	251台	31台	（充足）	87.6%
補正あり（大型自転車対応）		238台	18台	（充足）	92.6%

19 田園調布駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数448台に対し過不足台数67台（充足）、利用率85.1%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	田園調布駅南	区	214	20	234	63	6	69	177	20	197	160	3	163	1	4	1	1
B	ES21東急SGS駐輪場	民間	0	0	0	163	3	166	0	0	0	91	1	92	1	5	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			214	20	234	226	9	235	177	20	197	154※	4※	158※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

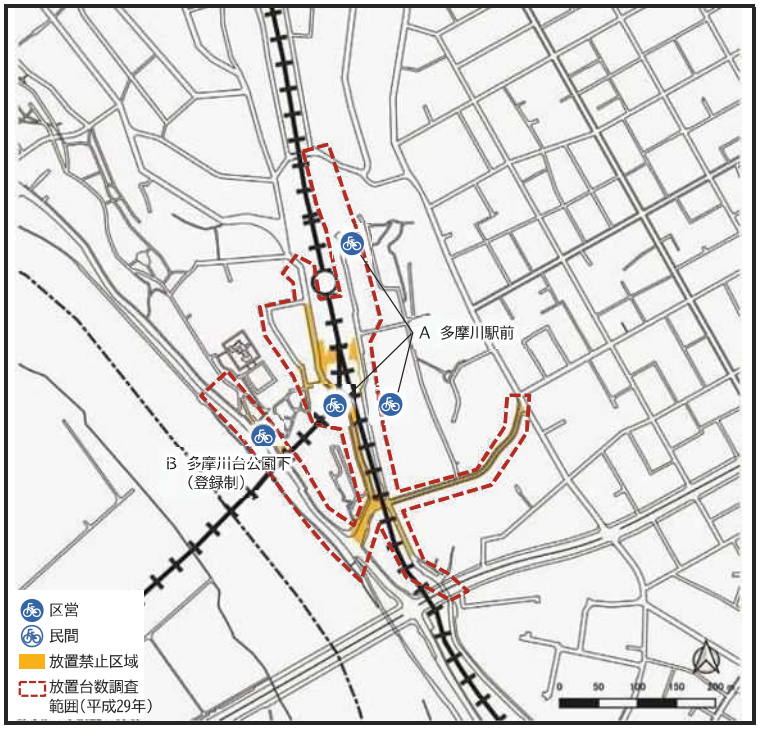
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
234台	69台	303台	166台	469台	197台	66台	263台	92台	21台	376台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
376台	×	1.016	×	0.998	=	381台	補正なし（現状のまま）	381台	469台	88台	（充足）	81.2%
							補正あり（大型自転車対応）		448台	67台	（充足）	85.1%

20 多摩川駅



調査結果（令和7年10月時点）

現状で若干の余裕がある状態。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数718台に対し過不足台数30台（充足）、利用率95.8%と利用率が高くなる予測である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

将来的には若干の余裕しかないため、当面は現状運用を継続しつつ、登録制（多摩川台公園下）の利用転換など使いやすい仕組みを検討する。
公園施設側の専用駐輪場と区営施設の不適切な相互利用が生じないよう配慮が必要である。

具体的な対応策

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・公園利用の適正管理

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	多摩川駅前	区	451	27	478	214	0	214	395	13	408	199	0	199	1	4	1	1
B	多摩川台公園下	区	80	0	80	0	0	0	46	0	46	0	0	0	2	6	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			531	27	558	214	0	214	441	13	454	199※	0※	199※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

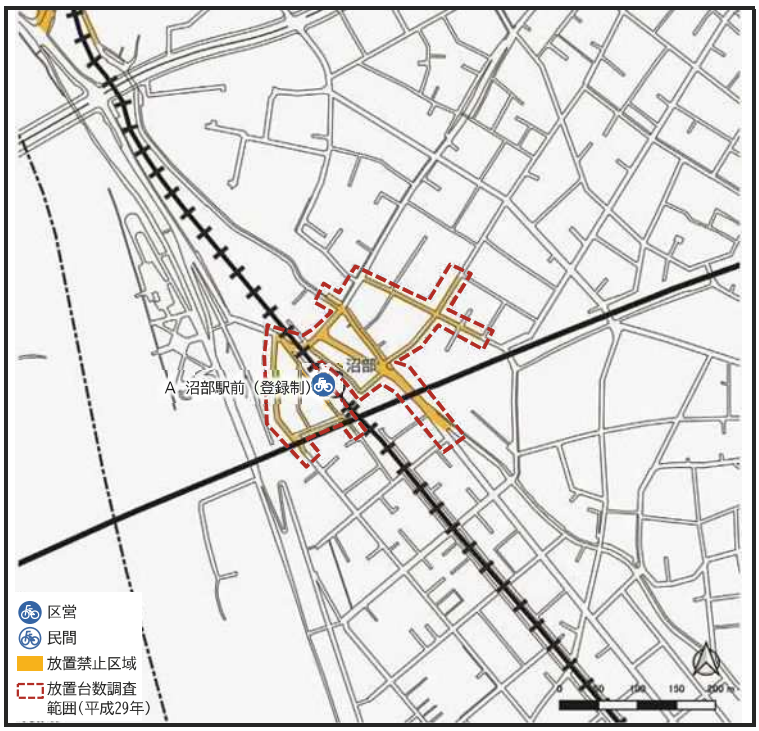
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
558台	214台	772台	0台	772台	454台	199台	653台	0台	7台	660台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
660台	×	1.018	×	1.024	＝	688台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	688台	772台	84台	（充足）	89.1%
補正あり（大型自転車対応）		718台	30台	（充足）	95.8%

21 沼部駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数47台に対し過不足台数14台（充足）、利用率71.0%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	沼部駅前	区	50	0	**50**	0	0	**0**	29	0	29	0	0	**0**	1	4	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			50	0	**50**	0	0	**0**	29	0	29	0※	0※	**0**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

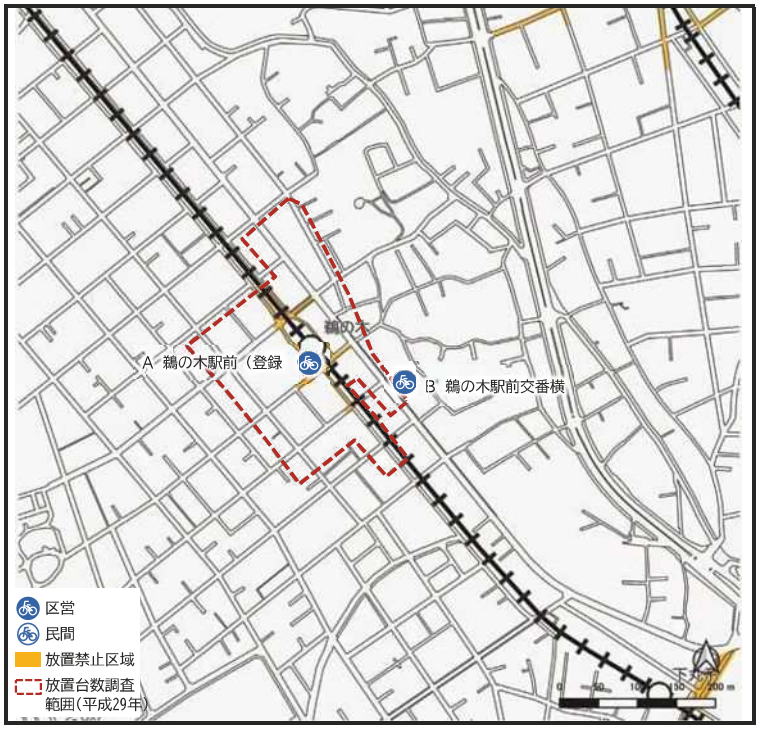
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
50台	0台	50台	0台	50台	29台	0台	29台	0台	3台	32台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
32台	×	1.016	×	1.000	＝	33台	補正なし（現状のまま）	33台	50台	17台	（充足）	66.0%
							補正あり（大型自転車対応）		47台	14台	（充足）	71.0%

22 鵜の木駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設はともに登録制であり、わずかに余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数114台に対し過不足台数-7台（不足）、利用率105.8%となる予測である。

【課題】現行の収容台数には賃貸借用地を含めた駐輪場があるため、将来的な廃止・撤去を見据えた恒久的な代替地の確保が課題である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

現状はわずかに余裕があるが、将来的には不足する可能性がある状態のため当面は現状運用を継続しつつ、引き続き状況を注視する。
ただし、登録制につい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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A 鵜の木駅前	区	45	0	**45**	0	0	**0**	35	0	35	0	0	**0**	1	4	1	3
B 鵜の木駅前交番横	区	78	0	**78**	0	0	**0**	50	0	50	0	0	**0**	1	5	1	3
C																	
D																	
E																	
F																	
G																	
H																	
I																	
J																	
K																	
L																	
M																	
N																	
O																	
P																	
Q																	
［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング																	
収容台数・利用台数の合計		123	0	123	0	0	0	85	0	85	0※	0※	0※				

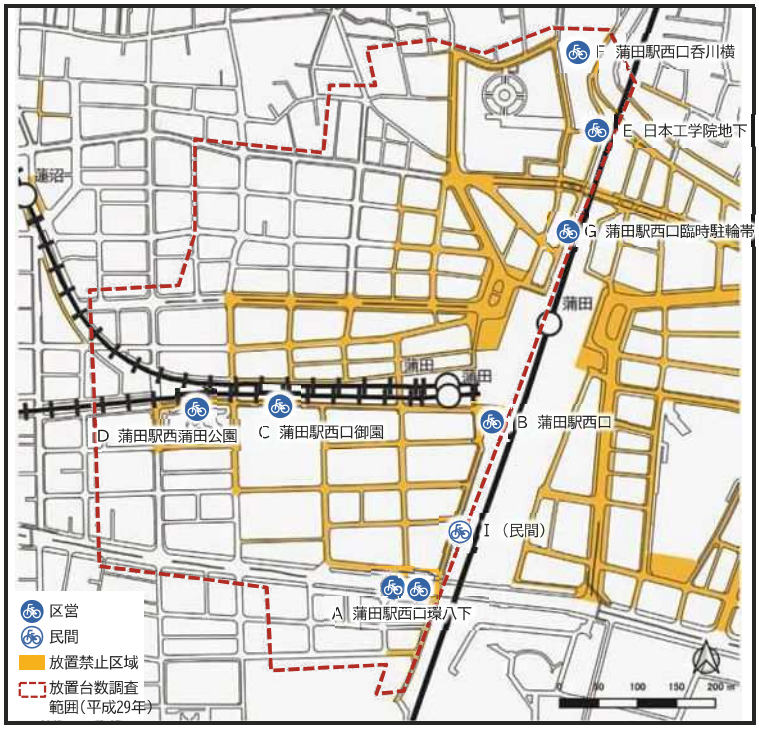
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
123台	0台	123台	0台	123台	85台	0台	85台	0台	34台	119台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
119台	×	1.016	×	1.000	=	121台	補正なし（現状のまま）	121台	123台	2台	（充足）	98.4%
							補正あり（大型自転車対応）		114台	-7台	（不足）	105.8%

23 蒲田駅（西口）



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅の総収容台数に対する利用率は77%となっており、若干余裕が見られる。とくに定期契利用に余裕があるが、蒲田駅西蒲田公園など駅からの利便性が低い大規模施設での余裕が見られる。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数6,477台に対し過不足台数1,071台（充足）、利用率83.5%となる見込み。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

駅近くの利便性の高い施設での利用率が高い一方で、利便性の低い施設の利用率が著しく低い状態にあるため、過度な利用集中が見られる場合について利用分散を講じる必要がある。
繁華街であり短時間の放置自転車も多い駅であることを踏まえ、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

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等の設定等

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路　4.高架下以外の鉄道用地
2.公有地　5.鉄道用地以外の民有地
3.高架下鉄道用地　6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式　4.地下式自走式
2.立体自走式　5.地下機械式
3.立体機械式　6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	蒲田駅西口環八下	区	0	0	**0**	2,046	13	**2,059**	0	0	0	1,662	18	**1,680**	2	1	2	1
B	蒲田駅西口	区	360	0	**360**	876	0	**876**	298	0	298	658	0	**658**	1	1	2	1
C	蒲田駅西口御園	区	0	0	**0**	262	0	**262**	0	0	0	405	0	**405**	2	1	1	2
D	蒲田駅西蒲田公園	区	1,200	29	**1,229**	109	5	**114**	347	10	357	42	2	**44**	3	2	4	1
E	日本工学院地下	区	1,154	0	**1,154**	370	0	**370**	816	0	816	378	0	**378**	2	5	4	1
F	蒲田駅西口呑川横	区	0	0	**0**	206	0	**206**	0	0	0	260	0	**260**	2	2	1	2
G	蒲田駅西口臨時駐輪帯	区	0	0	**0**	226	0	**226**	0	0	0	194	0	**194**	1	1	1	1
H	~~暫定西蒲田~~	~~区~~	~~0~~	~~0~~	~~**0**~~	~~0~~	~~0~~	~~**0**~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~**0**~~	~~2~~	~~5~~	~~1~~	~~2~~
I	Parking in 蒲田駅前駐輪場	民間	0	0	**0**	101	0	**101**	0	0	0	88	0	**88**	1	4	1	3
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			2,714	29	**2,743**	4,196	18	**4,214**	1,461	10	**1,471**	3,482※	15※	**3,497**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

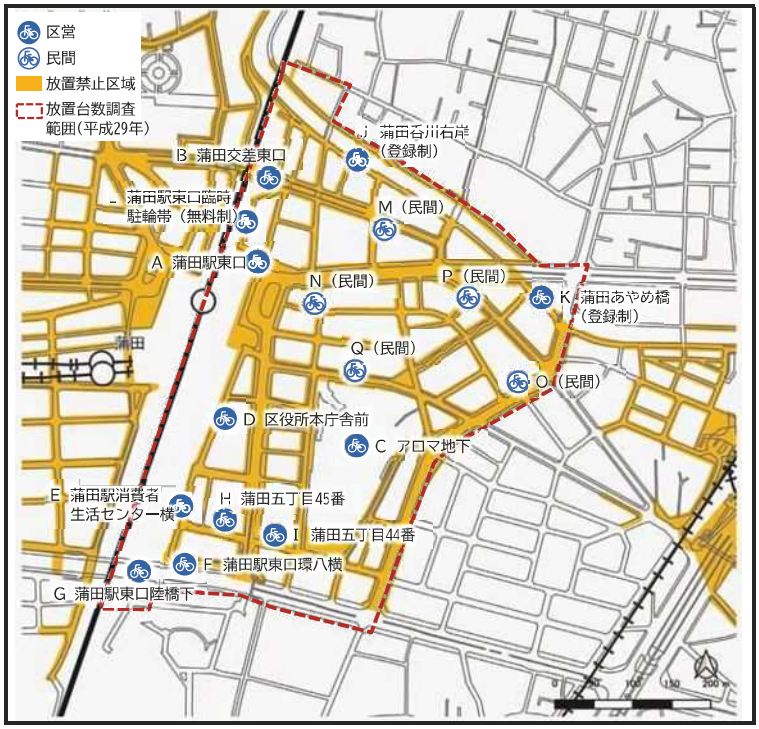
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
2,743台	4,113台	6,856台	101台	6,957台	1,471台	3,409台	4,880台	88台	395台	5,363台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
5,363台	×	1.008	×	1.000	=	5,406台	補正なし（現状のまま）	5,406台	6,957台	1,551台	（充足）	77.7%
							補正あり（大型自転車対応）		6,477台	1,071台	（充足）	83.5%

23 蒲田駅（東口）



調査結果（令和7年10月時点）

現状で一時利用の収容台数を大幅に超え、実態として満車状態。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数6,357台に対し過不足台数298台（充足）、利用率95.3%と予測されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

「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、令和10年度供用を目指す「蒲田駅東口地下自転車駐車場（2,800台）」の整備が進んでいる。
この整備に合わせ、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。
繁華街であり短時間の放置自転車も多い駅であることを踏まえ、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

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等の設定等

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	蒲田駅東口	区	130	0	130	374	0	374	119	0	119	322	0	322	1	1	2	1
B	蒲田交差東口	区	450	0	450	0	0	0	320	0	320	0	0	0	2	2	1	2
C	アロマ地下	区	872	50	922	986	14	1,000	800	34	834	864	12	876	2	2	4	1
D	区役所本庁舎前	区	0	0	0	837	0	837	0	0	0	849	0	849	2	2	2	2
E	蒲田駅消費者生活センター横	区	221	0	221	200	0	200	216	0	216	135	0	135	2	2	2	1
F	蒲田駅東口環八横	区	610	0	610	225	0	225	512	0	512	196	0	196	2	1	2	1
G	蒲田駅東口陸橋下	区	0	0	0	174	16	190	0	0	0	164	5	169	2	1	1	1
H	蒲田五丁目45番	区	200	0	200	0	0	0	171	0	171	0	0	0	2	2	1	2
I	蒲田五丁目44番	区	0	0	0	419	0	419	0	0	0	346	0	346	2	2	1	3
J	蒲田呑川右岸	区	450	0	450	0	0	0	238	0	238	0	0	0	2	1	1	3
K	蒲田あやめ橋	区	90	0	90	0	0	0	49	0	49	0	0	0	3	1	1	3
L	蒲田駅東口臨時駐輪帯	区	0	0	0	178	0	178	0	0	0	110	0	110	1	1	1	1
M	CCP蒲田5丁目駐輪場	民間	0	0	0	51	0	51	0	0	0	13	0	13	3	5	1	3
N	TPヒューリック蒲田ビル駐輪場	民間	0	0	0	32	1	33	0	0	0	32	1	33	1	5	1	3
O	蒲田5丁目サイクル24h	民間	0	0	0	143	5	148	0	0	0	118	11	129	3	5	4	3
P	cycle24h蒲田5丁目第2	民間	0	0	0	47	0	47	0	0	0	25	0	25	3	5	1	3
Q	ES21アスレチッタ蒲田駐輪場	民間	0	0	0	37	0	37	0	0	0	29	0	29	2	5	1	3
収容台数・利用台数の合計			3,023	50	3,073	3,703	36	3,739	2,425	34	2,459	3,191※	23※	3,214※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

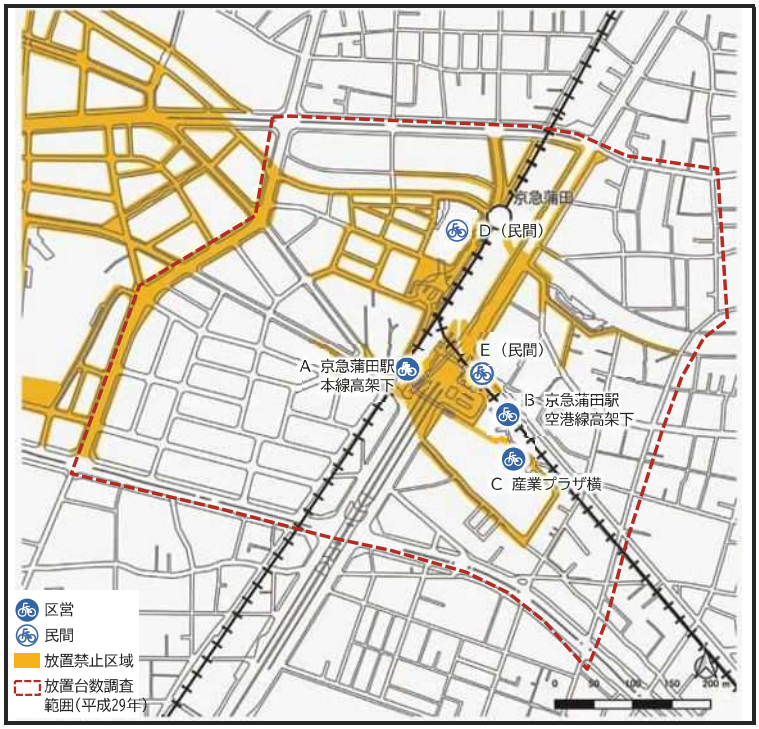
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
3,073台	3,423台	6,496台	316台	6,812台	2,459台	2,991台	5,450台	223台	338台	6,011台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
6,011台	×	1.008	×	1.000	=	6,059台	補正なし（現状のまま） 6,059台	6,812台	753台	（充足）	88.9%
							補正あり（大型自転車対応）	6,357台	298台	（充足）	95.3%

24 京急蒲田駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数2,806台に対し過不足台数221台（充足）、利用率92.1%と若干の台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	京急蒲田駅本線高架下	区	397	0	397	316	0	316	296	0	296	332	0	332	1	3	2	2
B	京急蒲田駅空港線高架下	区	826	0	826	215	0	215	603	0	603	255	0	255	1	3	2	1
C	産業プラザ横	区	450	0	450	252	0	252	159	0	159	104	0	104	2	2	1	2
D	あすとウィズ公共自転車駐車場	区	0	0	0	332	0	332	0	0	0	306	0	306	1	2	4	3
E	Kパーキング京急蒲田駅前駐輪場	鉄道	0	0	0	211	2	213	0	0	0	179	0	179	1	3	2	3
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			1,673	0	1,673	1,326	2	1,328	1,058	0	1,058	1,120※	0※	1,120※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
1,673台	1,115台	2,788台	213台	3,001台	1,058台	941台	1,999台	179台	354台	2,532台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
2,532台	×	1.008	×	1.013	=	2,585台	補正なし（現状のまま）	2,585台	3,001台	416台	（充足）	86.1%
							補正あり（大型自転車対応）		2,806台	221台	（充足）	92.1%

25 蓮沼駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅の周辺は放置台数が多く、区営施設には余裕があるが、放置台数を収容する場合には不足に転じる。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数175台に対し過不足台数-79台（不足）、利用率145.3%となる予測である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

放置台数を区営施設で対応すると想定する場合、駐輪需要に対して収容台数が不足する状況にある。
放置自転車が多い駅であることを踏まえ、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

1. 区営自転車等駐車場の利用促進
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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	蓮沼	区	100	35	135	38	15	53	20	22	42	16	5	21	2	1	1	2
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			100	35	135	38	15	53	20	22	42	16※	5※	21※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

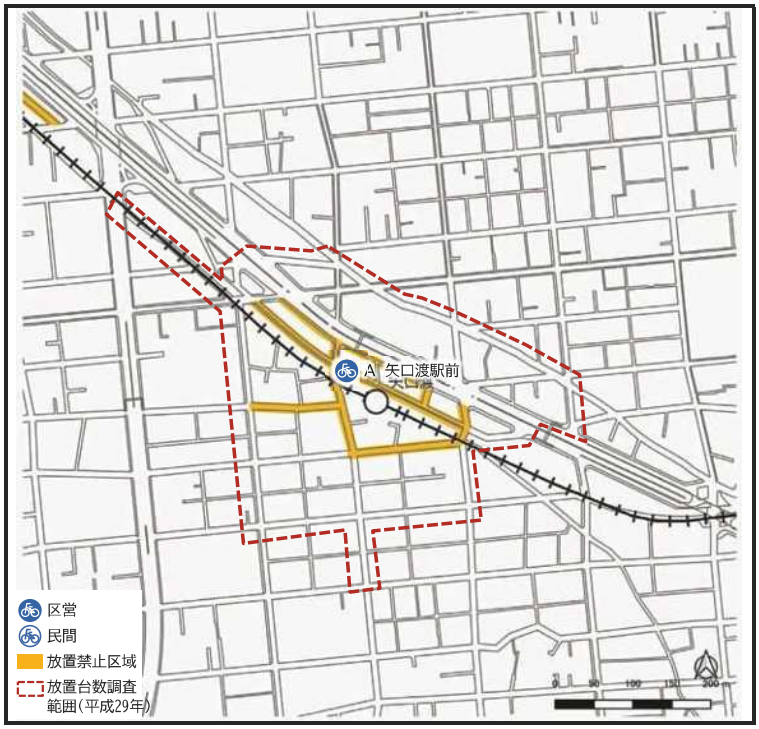
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
135台	53台	188台	0台	188台	42台	21台	63台	0台	219台	282台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
282台	×	1.007	×	0.893	=	254台	補正なし（現状のまま）	254台	188台	-66台	（不足）	135.1%
							補正あり（大型自転車対応）		175台	-79台	（不足）	145.3%

26 矢口渡駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅の周辺は放置台数が多く、区営施設には若干余裕があるが、放置台数を収容する場合には不足に転じる。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数655台に対し、過不足台数-201台（不足）、利用率130.7%となり不足が生じる予測である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

放置台数を区営施設で対応すると想定する場合、駐輪需要に対して収容台数が不足する状況にある。
放置自転車が多い駅であることを踏まえ、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	矢口渡駅前	区	647	0	647	57	0	57	595	0	595	169	0	169	1	1	1	1
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	647	0	647	57	0	57	595	0	595	57※	0※	57※

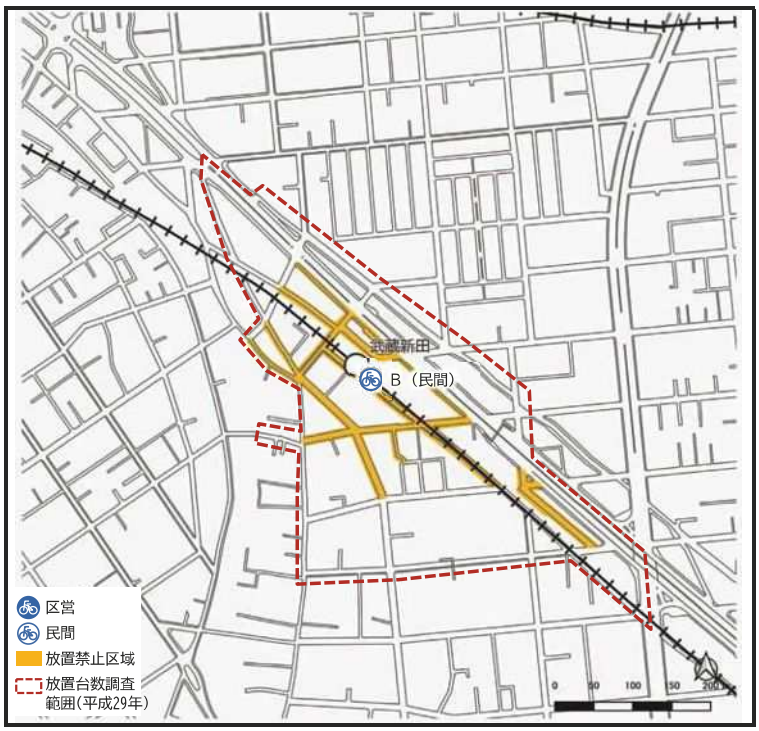
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
647台	57台	704台	0台	704台	595台	57台	652台	0台	198台	850台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
850台	×	1.007	×	1.000	=	856台	補正なし（現状のまま）	856台	704台	-152台	（不足）	121.6%
							補正あり（大型自転車対応）		655台	-201台	（不足）	130.7%

27 武蔵新田駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅の周辺は放置台数が多く、区営施設が廃止されているため、放置台数を収容する場合には不足に転じる。
当該駅は民営駐輪場で対応しており、現状は若干余裕がある状態。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数688台に対し過不足台数10台（充足）、利用率98.5%と均衡状態が予測される。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

放置台数を区営施設で対応すると想定する場合、駐輪需要に対して収容台数が不足する状況にある。
放置自転車が多い駅であることを踏まえ、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

1. 区営自転車等駐車場の利用促進
2. 無料制自転車駐車場の機械化、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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細	実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A ~~武蔵新田（土手側）~~	~~区~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~100~~	~~0~~	~~100~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~2~~	~~1~~	~~1~~	~~3~~
B 東急武蔵新田駅駐輪場	鉄道	0	0	0	564	31	595	0	0	0	427	11	438	1	4	1	1
C																	
D																	
E																	
F																	
G																	
H																	
I																	
J																	
K																	
L																	
M																	
N																	
O																	
P																	
Q																	
収容台数・利用台数の合計		0	0	0	664	31	695	0	0	0	427※	11※	438※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

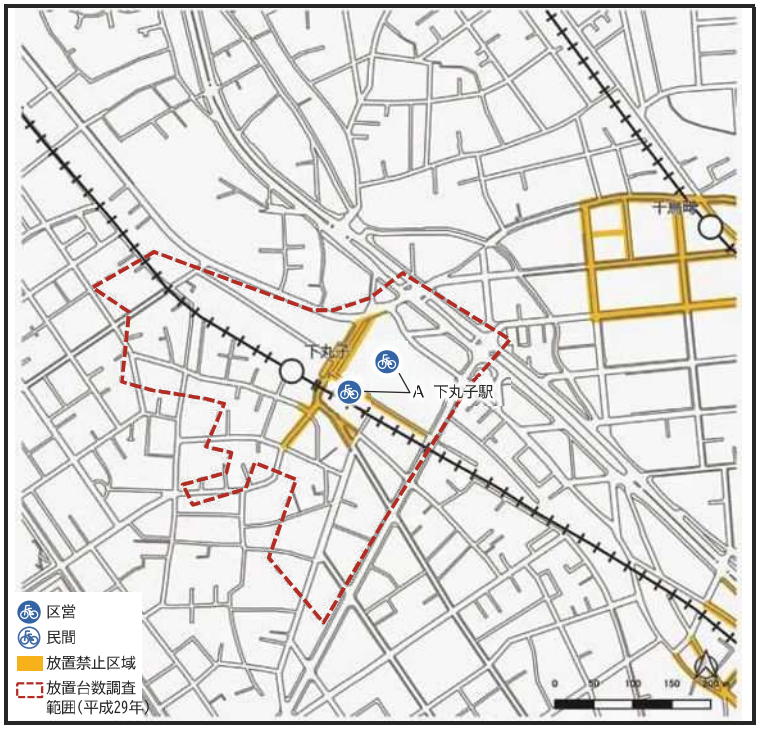
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	100台	100台	595台	695台	0台	0台	0台	438台	231台	669台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
669台	×	1.013	×	1.000	=	678台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	678台	695台	17台	（充足）	97.6%
補正あり（大型自転車対応）		688台	10台	（充足）	98.5%

28 下丸子駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設の利用率が非常に高く、民営施設（商業施設）の計上を取りやめたことで不足状態がより顕著になっている。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数352台に対し過不足台数-130台（不足）、利用率136.7%となり不足の進行が懸念される。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

新たな整備予定がない中、大田区民プラザの通路空間であるため制約はあるものの、スライドラック式2段ラックの導入等を検討・調整する。
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規整備を検討する。

具体的な対応策

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
（隣接駅やシェアサイクル、バス等への移行）

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	下丸子駅前	区	173	10	183	196	0	196	201	10	211	239	0	239	1	1	1	1
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			173	10	183	196	0	196	201	10	211	196※	0※	196※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

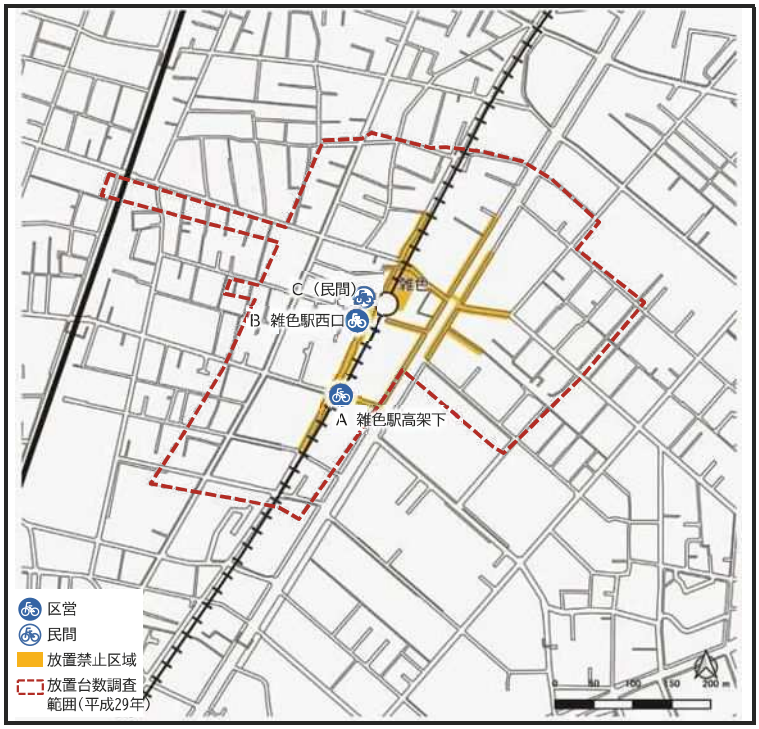
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
183台	196台	379台	0台	379台	211台	196台	407台	0台	100台	507台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
507台	×	1.022	×	0.930	=	482台	補正なし（現状のまま）	482台	379台	-103台	（不足）	127.2%
							補正あり（大型自転車対応）		352台	-130台	（不足）	136.7%

29 雑色駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）でも増加傾向にあるものの、総収容台数1,905台に対し過不足台数671台（充足）、利用率64.8%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	雑色駅高架下	区	965	0	**965**	425	0	**425**	428	0	428	265	0	**265**	1	3	2	1
B	雑色駅西口	区	254	10	**264**	304	12	**316**	54	2	56	792	14	**806**	1	2	1	2
C	CS雑色駅前24時間駐輪場	民間	0	0	**0**	73	0	**73**	0	0	0	69	0	**69**	1	5	1	3
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング																		
収容台数・利用台数の合計			1,219	10	**1,229**	802	12	**814**	482	2	484	638※	12※	**650**※				

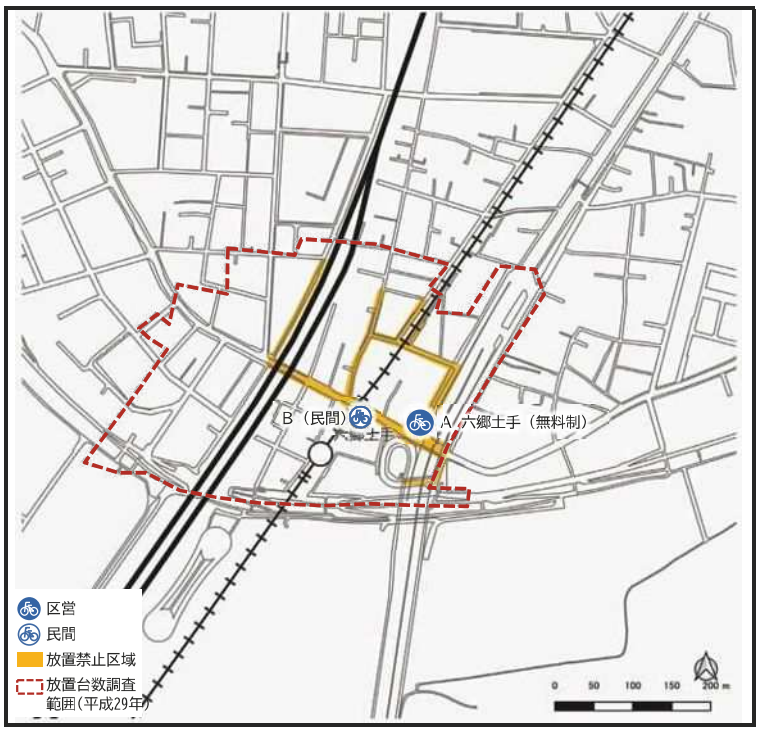
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
1,229台	741台	1,970台	73台	2,043台	484台	581台	1,065台	69台	51台	1,185台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
1,185台	×	1.013	×	1.028	＝	1,234台	補正なし（現状のまま）	1,234台	2,043台	809台	（充足）	60.4%
							補正あり（大型自転車対応）		1,905台	671台	（充足）	64.8%

30 六郷土手駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設は無料制であるため利用率が高い一方、民間駐輪場には余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数669台に対し過不足台数-60台（不足）、利用率109.0%と不足が予測される。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

無料制の区営施設が、利便性の高い民間施設の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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	六郷土手（高架下）	区	0	0	0	431	0	431	0	0	0	431	0	431	1	1	1	3
B	ES21京急六郷土手駐輪場	鉄道	0	0	0	262	6	268	0	0	0	188	4	192	1	3	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			0	0	0	693	6	699	0	0	0	619※	4※	623※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

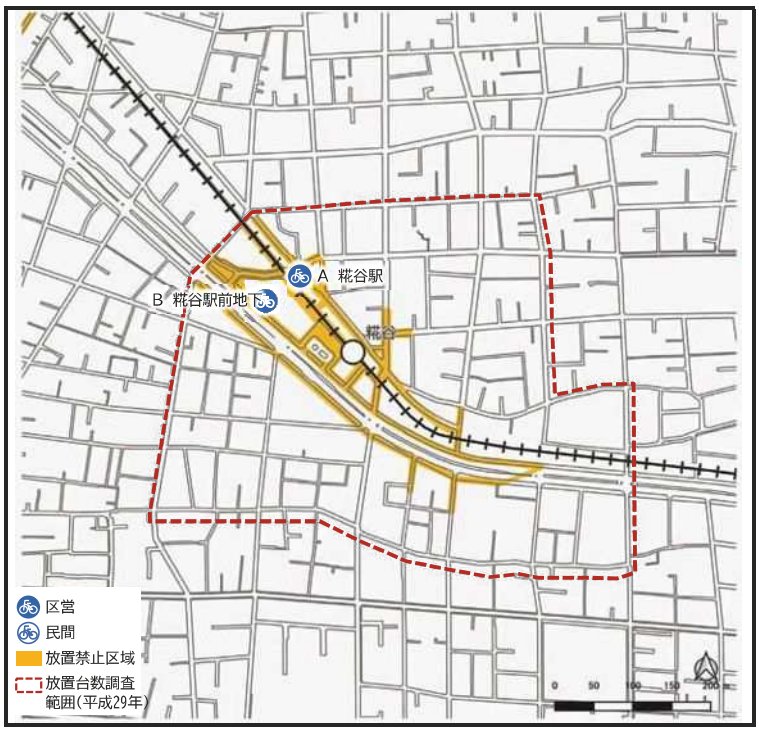
収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数
0台	431台	431台	268台	699台

実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	431台	431台	192台	94台	717台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
717台	×	1.017	×	1.000	=	729台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	729台	699台	-30台	（不足）	104.3%
補正あり（大型自転車対応）		669台	-60台	（不足）	109.0%

31 糀谷駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では人口増加に伴い増加傾向にあるものの、総収容台数1,529台に対し過不足台数26台（充足）、利用率98.3%と十分な台数が確保されている。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	糀谷駅	区	473	0	**473**	371	0	**371**	335	0	335	338	0	**338**	1	3	2	1
B	糀谷駅前地下	区	600	0	**600**	200	0	**200**	163	0	163	123	0	**123**	1	2	4	2
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	1,073	0	**1,073**	571	0	**571**	498	0	498	461※	0※	**461**※

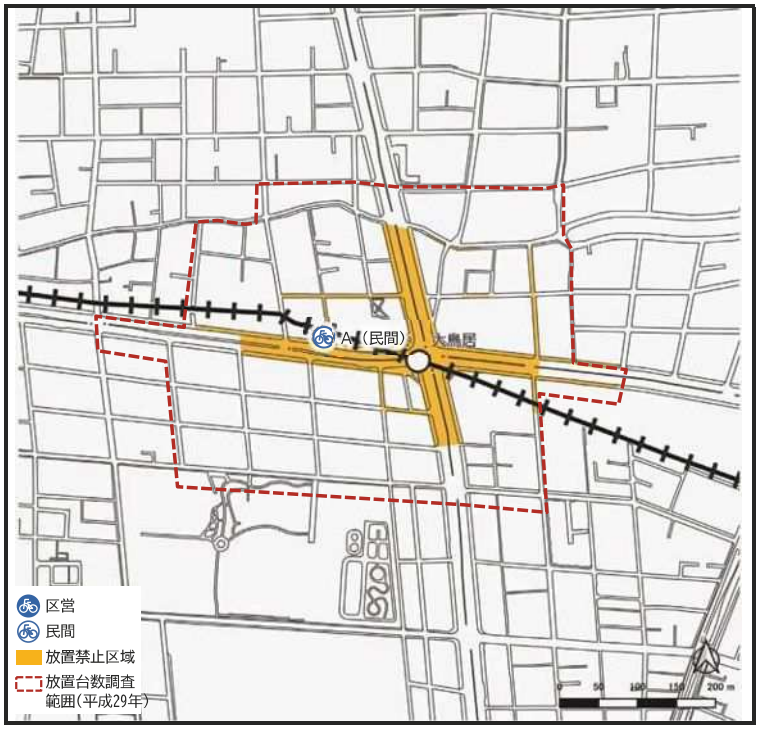
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
1,073台	571台	1,644台	0台	1,644台	498台	461台	959台	0台	416台	1,375台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需給（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
1,375台	×	1.012	×	1.080	=	1,503台	補正なし（現状のまま）	1,503台	1,644台	141台	（充足）	91.4%
							補正あり（大型自転車対応）		1,529台	26台	（充足）	98.3%

32 大鳥居駅



調査結果（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、現状余裕がある。ただし、放置台数が多いため放置自転車の収容を想定した場合は不足に転じる。
将来需要予測（大型対応）では人口増加に伴い増加傾向にあり、放置を含めて総収容台数826台に対し過不足台数-15台（不足）、利用率101.8%となる予測である。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

現状は民間施設で対応しており、施設としては余裕がある状態であるが、放置台数の収容を考える場合は不足する。
現状の施設のみで放置自転車を収容することは現実的でないため、買い物用の駐輪スペースについて、商店街等の協力や民間整備を促進し、多様な手法で放置抑制を図る。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	ES21京急大鳥居駐輪場	民間	0	0	0	800	26	826	0	0	0	499	18	517	1	4	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	0	0	0	800	26	826	0	0	0	499	18	517
										※	※	※

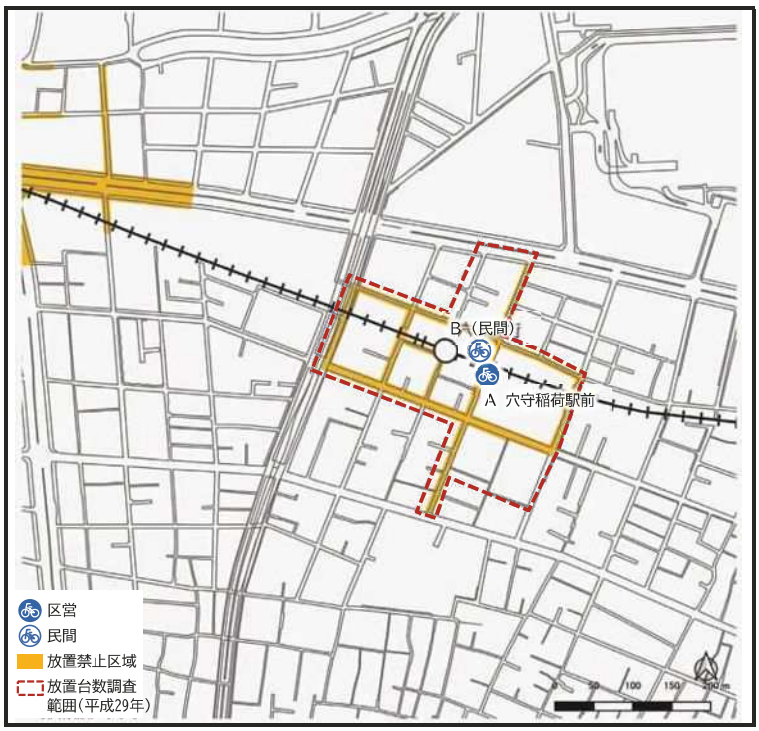
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	0台	0台	826台	826台	0台	0台	0台	517台	216台	733台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
733台	×	1.006	×	1.140	=	841台	補正なし（現状のまま）	841台	826台	-15台	（不足）	101.8%
							補正あり（大型自転車対応）		826台	-15台	（不足）	101.8%

33 穴守稲荷駅



調査結果（令和7年10月時点）

区営施設はスライド式2段ラックを導入しているが、利用率が高い状況。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数333台に対し過不足台数32台（充足）、利用率90.4%と予測している。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

利用率が極めて高い状況だが、上段に空きが多い状況も見られ、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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	原付等	合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	穴守稲荷駅前	区	0	0	**0**	271	0	**271**	0	0	0	144	0	**144**	1	4	1	3
B	ES21京急穴守稲荷駐輪場	民間	0	0	**0**	81	0	**81**	0	0	0	75	0	**75**	1	4	1	3
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			0	0	**0**	352	0	**352**	0	0	0	219※	0※	**219**※				

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

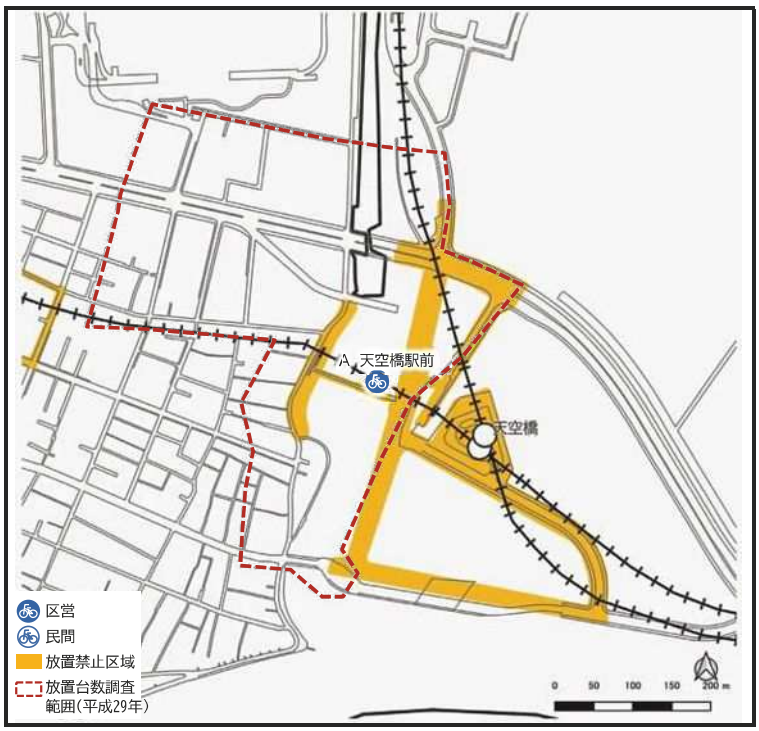
※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	271台	271台	81台	352台	0台	144台	144台	75台	87台	306台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
306台	×	1.01	×	0.975	=	301台	補正なし（現状のまま）	301台	352台	51台	（充足）	85.5%
							補正あり（大型自転車対応）		333台	32台	（充足）	90.4%

34 天空橋駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状若干の余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数268台に対し過不足台数23台（充足）、利用率91.5%と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に関する考え方

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。

具体的な対応策

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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	天空橋駅前	区	200	23	223	60	5	65	141	5	146	64	3	67	1	2	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		
収容台数・利用台数の合計			200	23	223	60	5	65	141	5	146	60※	3※	63※				

[略称]ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
223台	65台	288台	0台	288台	146台	63台	209台	0台	38台	247台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
247台	×	0.993	×	1.000	=	245台	補正なし（現状のまま）	245台	288台	43台	（充足）	85.1%
							補正あり（大型自転車対応）		268台	23台	（充足）	91.5%

35 流通センター駅



調査結果（令和7年10月時点）

当該駅のうち区営施設は現状比較的余裕がある。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数206台に対し過不足台数68台（充足）、利用率66.8%と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に関する考え方

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。

具体的な対応策

1. 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

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5. 地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

	自転車等駐車場施設別詳細	実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	流通センター駅前	区	0	0	0	185	37	222	0	0	0	113	18	131	1	1	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	0	0	0	185	37	222	0	0	0	113※	18※	131※

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

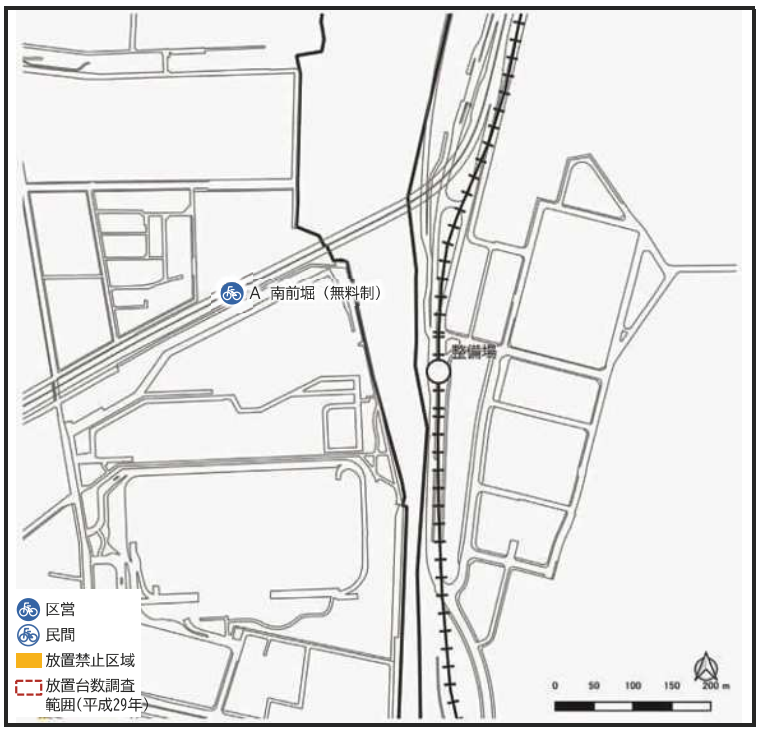
将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	222台	222台	0台	222台	0台	131台	131台	0台	8台	139台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）
139台	×	0.993	×	1.000	=	138台

	将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
補正なし（現状のまま）	138台	222台	84台	（充足）	62.2%
補正あり（大型自転車対応）		206台	68台	（充足）	66.8%

36 整備場駅



調査結果（令和7年10月時点）

「無料」で運用している区営施設であり、現状利用率は高くない。
将来需要予測（大型対応）では総収容台数121台に対し過不足台数67台（充足）、利用率44.7%となり、不足が生じるとは考えにくい。

なお、放置禁止区域を指定しておらず、また過去の放置台数調査も行われていないため、放置台数は0台とした。

自転車等駐車場の整備に関する考え方

（記載なし：現状維持と推察される）

具体的な対応策

（記載なし）

■自転車等駐車場施設別詳細

❶駅からの距離
1.～100m
2.～300m
3.～500m

❷敷地区分
1.道路
2.公有地
3.高架下鉄道用地
4.高架下以外の鉄道用地
5.鉄道用地以外の民有地
6.その他

❸構造別設置状況
1.平面式
2.立体自走式
3.立体機械式
4.地下式自走式
5.地下機械式
6.その他

❹管理人の有無
1.常駐
2.適宜派遣
3.無人
4.その他

自転車等駐車場 施設別詳細		実施主体	収容台数（台） 定期 自転車	定期 原付等	定期 合計	一時 自転車	一時 原付等	一時 合計	利用台数（台） 定期契約（月契約） 現状値（令和7年10月） 自転車	定期契約 原付等	定期契約 合計	一時利用（日平均） 現状値（令和7年10月） 自転車	一時利用 原付等	一時利用 合計	施設特性 ❶駅距離	❷敷地形態	❸構造	❹管理人
A	南前堀	区	0	0	0	130	0	130	0	0	0	54	0	54	3	2	1	3
B																		
C																		
D																		
E																		
F																		
G																		
H																		
I																		
J																		
K																		
L																		
M																		
N																		
O																		
P																		
Q																		

［略称］ES：エコステーション　CP：サイカパーキング

収容台数・利用台数の合計	0	0	0	130	0	130	0	0	0	54※	0※	54※

※一時利用の日平均利用回数が収容台数を超える場合は、収容台数を上限値として合算している。

将来需要予測：駐輪需給バランス（自転車・原付等 合計）

収容台数 区営 定期	区営 一時	区営 区営合計	民間	総台数	実利用台数 区営 定期	区営 一時※	区営 区営合計	民間	放置	総台数
0台	130台	130台	0台	130台	0台	54台	54台	0台	0台	54台

①各駅周辺の駐輪需要		②人口増減率		③将来駐輪需要変動率		将来駐輪需要（推計）		将来駐輪需要（再掲）	総収容台数	過不足台数		利用率
54台	×	1	×	1.000	=	54台	補正なし（現状のまま）	54台	130台	76台	（充足）	41.5%
							補正あり（大型自転車対応）		121台	67台	（充足）	44.7%

大田区自転車ネットワーク整備方針

目次

はじめに　これまでの協議の経緯 1

１．大田区自転車ネットワークの目的 2

（１）大田区自転車ネットワーク整備の背景と目的 2
（２）大田区自転車ネットワーク整備状況 5

２．区の自転車ネットワーク整備の現状と課題 7

（１）自転車走行環境整備に対する社会的要請 7
（２）自転車走行空間整備の現状の課題 9

３．自転車ネットワーク整備方針 11

（１）自転車ネットワーク整備の全体方針 11
（２）現状の課題に対応する個別方針 12

４．個別方針に基づく具体的な取組 13

方針１　新たな整備区間・除外区間の路線の選定 13
方針２　ネットワークの連続性を確保する個別対策 16
方針３　自転車ネットワークの機能維持・向上の対策 17

５．区間ごとの具体的な整備の考え方 18

（１）自転車走行空間の整備済み区間 18
（２）新たに自転車走行空間を追加する整備区間 18
（３）国道・都道の「整備時期未定」区間 19
（４）国道・都道の「整備予定なし」区間 19

６．整備形態 22

（１）区道での整備形態 22
（２）国及び都の管理道路の整備形態 24

はじめに　これまでの協議の経緯

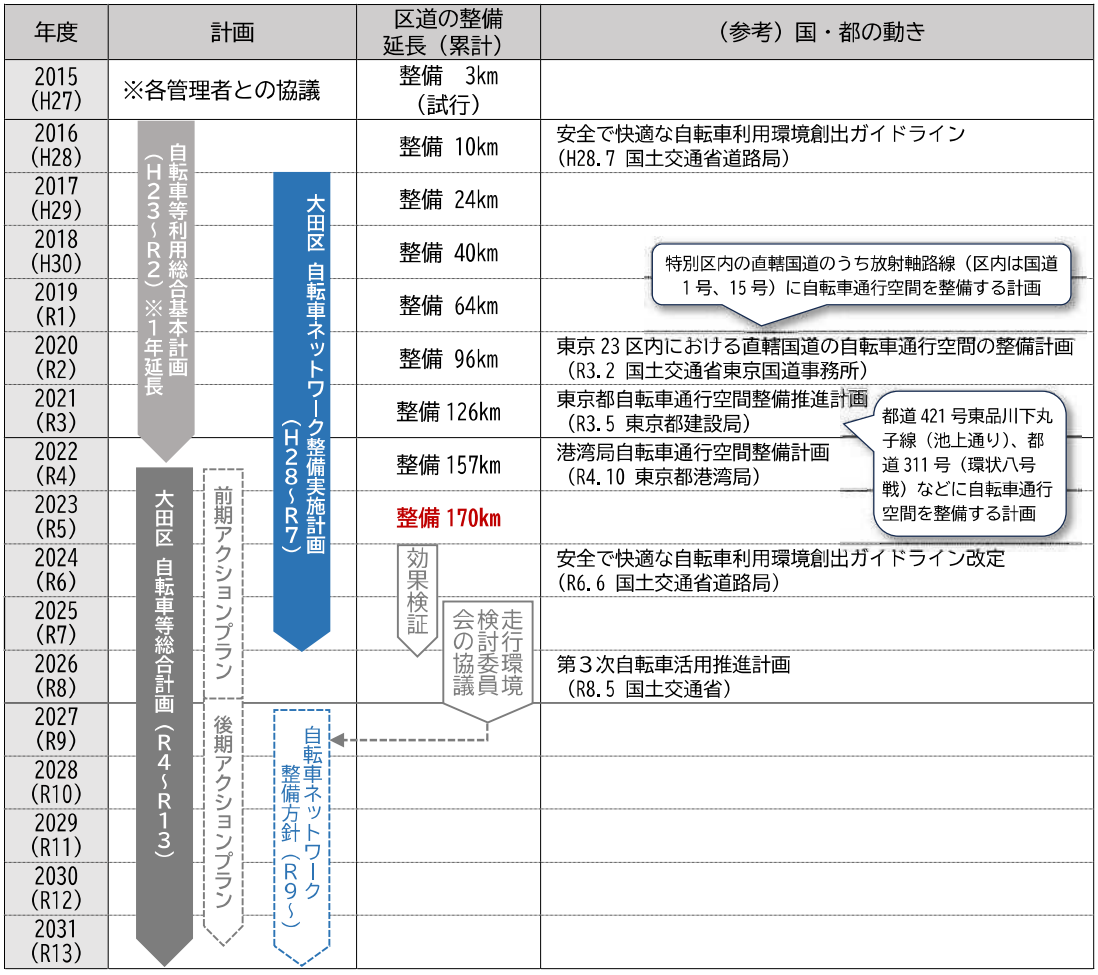
調　整　中

1．大田区自転車ネットワークの目的

（1）大田区自転車ネットワーク整備の背景と目的

- 大田区の自転車走行環境の整備は、大田区自転車ネットワーク整備実施計画（平成 28 年度～令和 7 年度）（以下、「区自転車ネットワーク計画」という。概要は次頁）に基づき進めています。
- 区自転車ネットワークは、自転車の安全な走行環境を確保するとともに、駅周辺の自転車等駐車場や商業施設などへのアクセス性を高めることを目的として対象区間を選定しています。
- 整備対象区間は、広域的な移動を支える国道、都道の主要路線と、地域内の移動を支える区道を含めて構成しています。区道の対象区間については、令和 5 年度の時点で約 170km の整備を概成しており、国道、都道の対象区間は各道路管理者の計画に準じて整備が進められています。
- 区自転車ネットワーク計画の期間終了に合わせて効果検証を実施し、計画で設定した理想的な自転車ネットワークの完成を目指して、令和 9 年度より新たな自転車ネットワーク整備方針（本方針）に移行することとなります。

■大田区における自転車走行環境整備の経緯と今後の予定

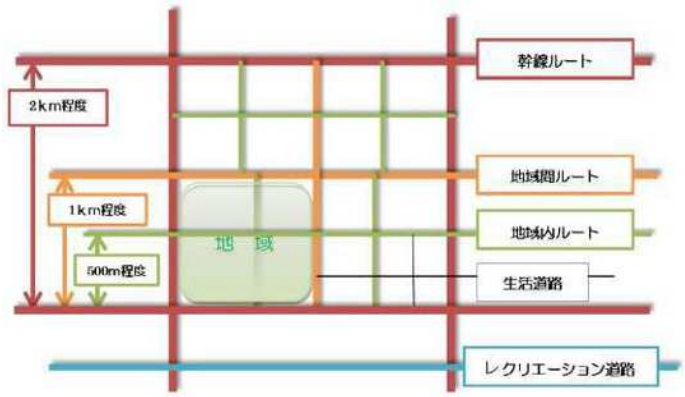


参考　大田区自転車ネットワーク整備実施計画（平成 28 年度～令和 7 年度）の概要

① 自転車ネットワークの構成

- 想定する利用シーンとして、日常利用、非日常利用を想定し、概ね 3km 以上の移動を支える広域ネットワークと、広域ネットワークにつながる地域内ネットワークを位置付けます。
- 最小単位である地域内ルートは、500m 間隔（出発地から 250m で利用可能な密度）を想定し選定しています。

■自転車ネットワークの構成イメージ



■ネットワークの位置づけと特徴

利用シーン			
広域ネットワーク	主に大田区をまたがるルート（3km 以上の移動）	幹線ルート	自転車専用空間の確保／一定の表定速度を確保できるルートを設定
		レクリエーション道路	呑川、内川、六郷用水、海辺の散策路など
地域内ネットワーク	主に区域内移動のためのルート（3km 以内の移動）	地域間ルート	地域間を結ぶルートを設定／駅までの速達性を確保できるルートを設定
		地域内ルート	買い物等日常生活の利用に対しては、区域内交通の利便性を確保できるルートを設定

② 区自転車ネットワーク計画に位置付ける整備対象路線（理想的なネットワーク図）

- 自転車ネットワーク路線は、自転車交通量の多い路線や交通不便地域とのアクセス路線など、右の①から⑦の視点で路線を抽出し重ね合わせて複数の役割をもつ路線を中心に選定しています。

自転車ネットワーク路線の選定条件

① 自転車交通量の多い路線
② 交通不便地域とのアクセス路線
③ 拠点施設間を結ぶ路線
（商業施設、公共施設、余暇･観光施設）
④ 自転車駐車場へのアクセス路線
⑤ 広域移動の軸となる路線
⑥ 近隣自治体との連携路線
⑦ 都計道等その他関連計画に準じた路線



③ 自転車走行環境の整備形態

- 自転車ネットワークの対象区間のうち、区道の自転車走行環境の整備形態については、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「国ガイドライン」という。）を踏まえて、道路の規制速度や 12 時間自動車交通量の基準に照らし整備形態を設定します。
- 区道では、完成形として自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽根）が設定されますが、道路幅員等の実際の状況に合わせて、完成形が自転車専用通行帯である場合でも、暫定形として矢羽根型路面表示を採用することも可能としています。

■自転車ネットワークの構成イメージ

区道の整備形態は、国のガイドラインに準じて、道路の規制速度や 12 時間自動車交通量の基準に基づき、A：自転車道、B：普通自転車専用通行帯、C：車道混在型（矢羽根）を選択します。

区道では、完成形態で自転車道に該当する区間はなく、普通自転車専用通行帯もしくは車道混在型となります。ただし、普通自転車専用通行帯での完成が困難な場合、暫定的に車道混在型の選択も可能とします。

規制速度	12時間自動車交通量	
	2800台以上	2800台未満
60km/h以上	A.自転車道 （橙色）	
50km/h	B.普通自転車専用通行帯 （緑色）	C. 車道混在型（矢羽根） （青色）
40km/h		
30km/h以下		

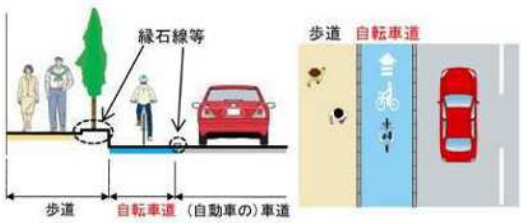
A．自転車道

[構造] 自転車と自動車を構造的に分離

[規制] 自転車専用

[通行] 自転車は自転車道を通行する
※歩道通行は禁止

[概要] 基本的に一方通行で整備
自転車道の幅員は 2m以上
（特例で 1.5m まで縮小）



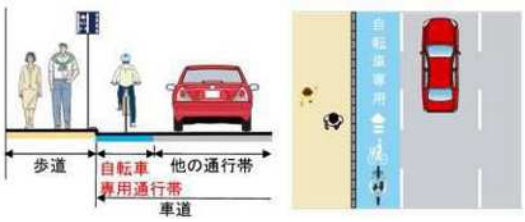
B．普通自転車専用通行帯

[構造] 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離（構造分離なし）

[規制] 普通自転車専用通行帯

[通行] 自転車は自転車専用通行帯を通行する
※歩道通行は禁止

[概要] 車道左側に整備
自転車専用通行帯の幅員は 1m以上
（街渠含めて 1.5m 以上）



C．車道混在型（矢羽根）

[構造] 車道の左側での注意喚起

[規制] とくになし

[通行] 道路交通法の基本に則り通行
※通行場所と進行方向の明示のみ

[概要] 車道左側に整備
矢羽根型路面表示の幅員は 0.75m を基準（区では小型標示あり）



（2）大田区自転車ネットワーク整備状況

① 令和７年９月時点の整備済み・整備予定区間

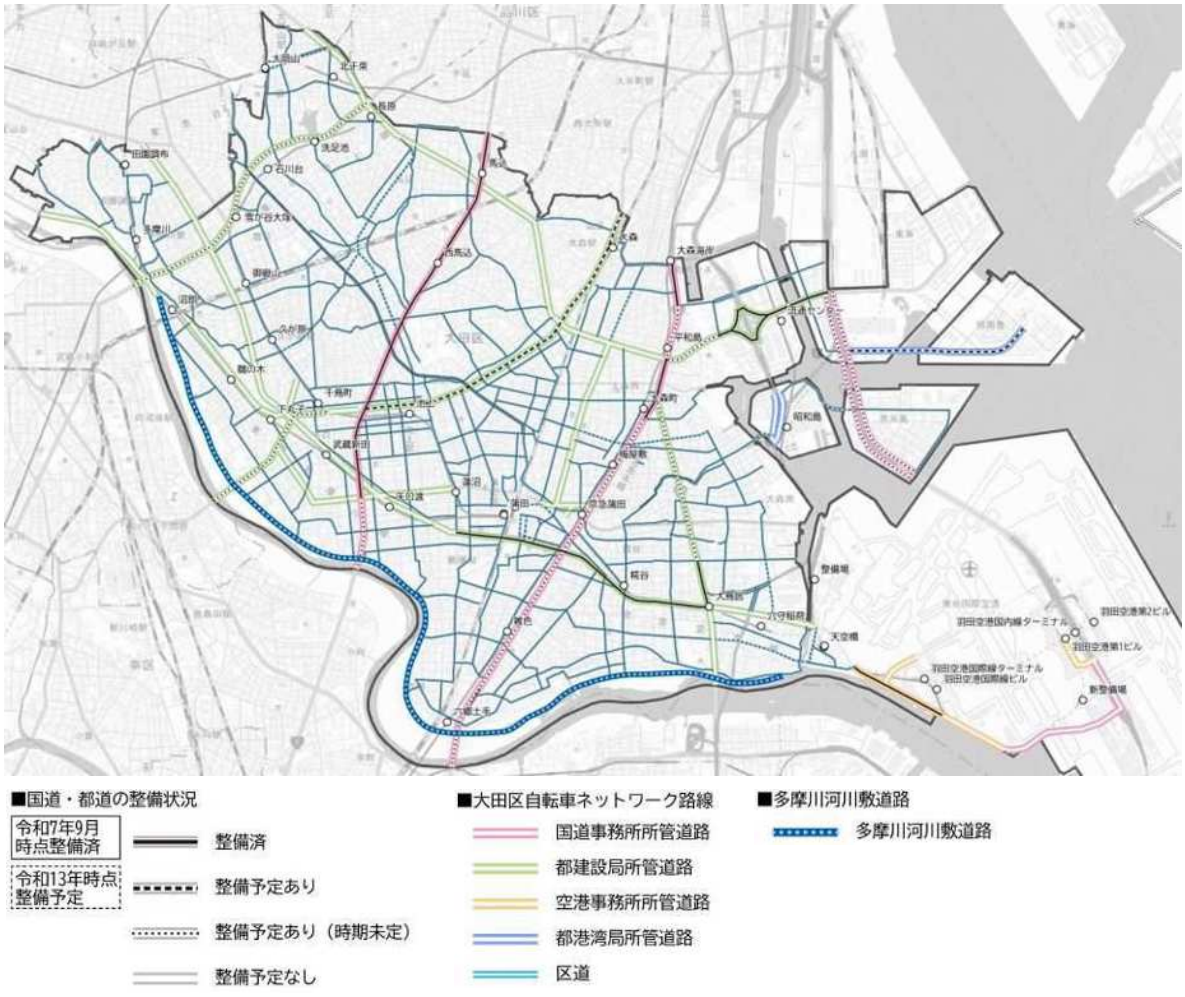
- 区自転車ネットワーク計画に位置付けた整備対象区間のうち、区道に設定した約 170km については、計画当初の令和７年度の完成に対して、令和５年度時点で概成※しました。

  ※計画に位置付けた区間のうち、事業中の都市計画道路区間を除くとともに、連続性の確保や地域要望等に対して追加整備した延長を含む。最終的に令和５年度末時点での整備延長は計画の約 170km に相当する延長となった。

- 広域ネットワークを構成する国道・都道の指定区間については、令和２年度から４年度に策定された各道路管理者の計画に基づき整備を推進しており、区が指定する対象区間に対して一部区間の整備に留まっています。

- 各道路管理者の計画との整合を確認するため、令和７年９月に各道路管理者に対するヒアリング調査を実施し、令和 13 年度までの整備の可能性を検証したところ、主に南北方向に区を縦断する道路の整備が予定されている一方で、東西方向（主に環状七号線、八号線）の当面整備予定がないことがわかっています。

■大田区自転車ネットワーク整備実施計画　国道・都道候補路線の整備状況・整備予定図



■道路種別の整備状況・整備概要

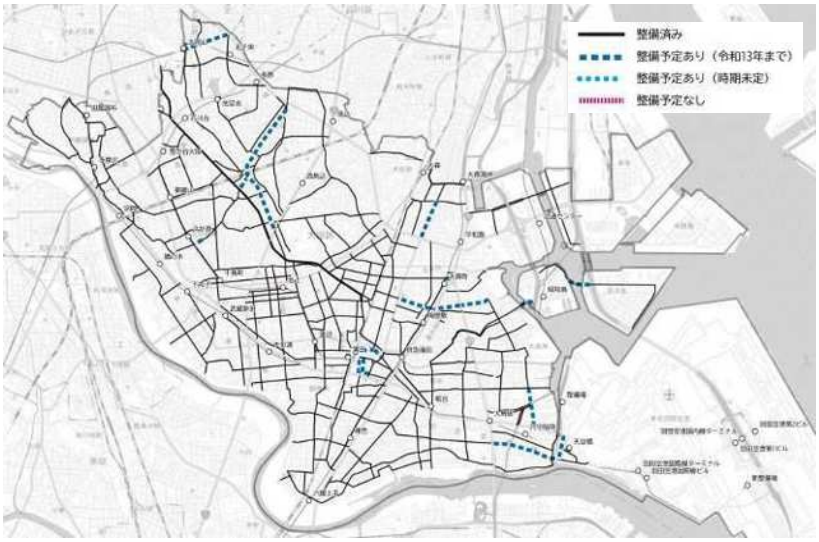
区道

[道路管理者]
大田区

[根拠となる計画]
大田区自転車ネットワーク整備計画

[計画延長]　170km
　うち整備済み　170km
　うち整備予定あり　0km
　うち整備予定なし　0km

[主な整備形態]　※延長の長い順
①車道混在型（矢羽根規定サイズ）
②車道混在型（矢羽根ミニサイズ）
③普通自転車専用通行帯

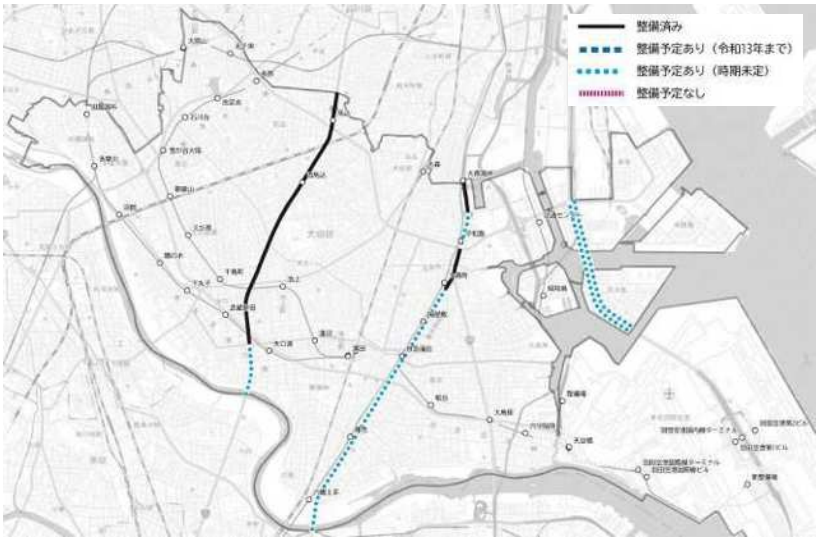


国道及び空港道路

[道路管理者]
　東京国道事務所、東京空港事務所

[根拠となる計画]
（国道）東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画
（空港道路）とくになし

[計画延長]　17km
　うち整備済み　6km
　うち整備予定あり　11km
　うち整備予定なし　0km

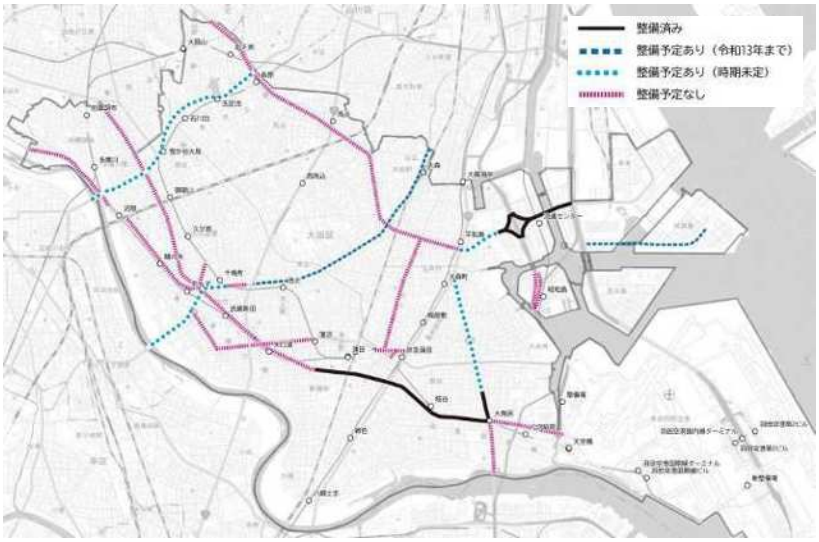


都道及び港湾道路

[道路管理者]
　都建設局、都港湾局

[根拠となる計画]
（都道）東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画
（港湾道路）港湾局自転車通行空間整備計画

[計画延長]　44km
　うち整備済み　6km
　うち整備予定あり　14km
　うち整備予定なし　24km



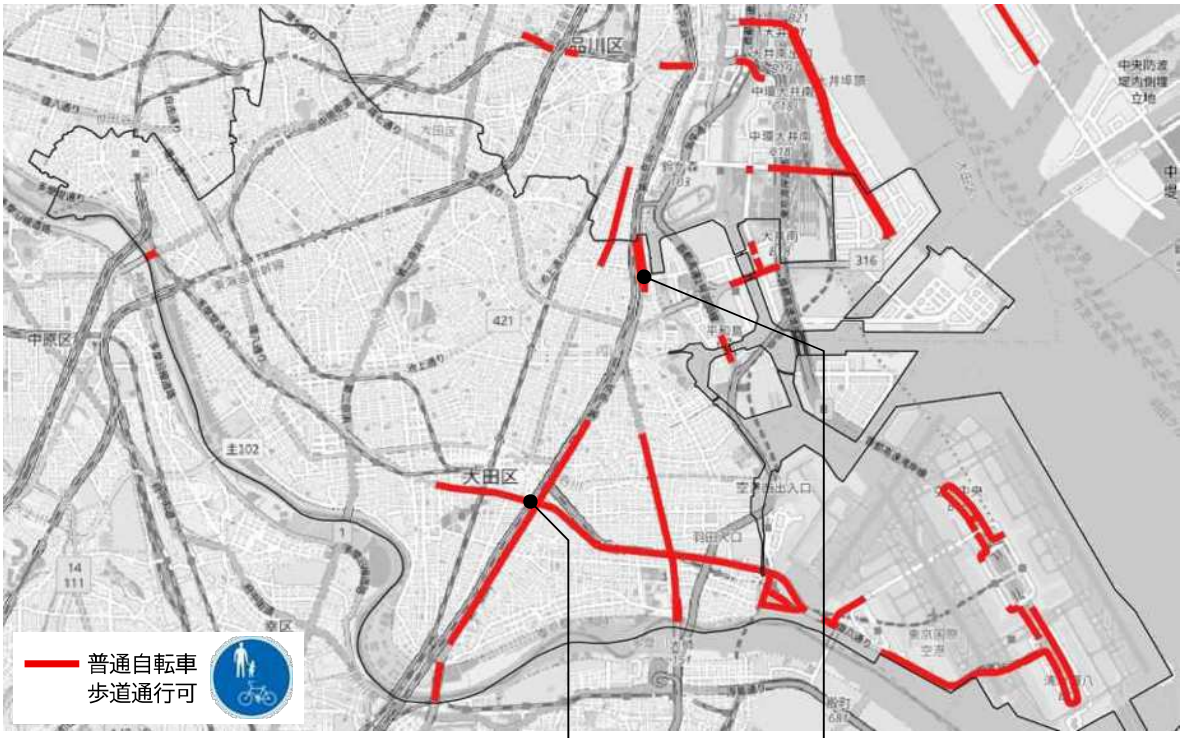
2．区の自転車ネットワーク整備の現状と課題

（1）自転車走行環境整備に対する社会的要請

①車道通行の徹底

- 自転車は道路交通法上の「軽車両」として、車道左側の通行が義務付けられており、「普通自転車通行可」の交通規制がある場合や、自転車の運転者が 13 歳未満のこども、70 歳以上の高齢者、身体に障害がある場合、車道や交通の状況からみて車道通行が危険な場合を除き、歩道を通行することが認められていません。
- 「普通自転車通行可」の交通規制は、都内では規制解除が進められており、区内では国道 15 号線、国道 131 号（産業道路）、環状八号線及び空港島内などの国道、都道に限定されています。
- 令和 8 年 4 月から青切符が導入され、厳密には「普通自転車通行可」の交通規制のない歩道通行は原則として反則通告を受けることとなる中で、車道通行の徹底がこれまで以上に求められるようになり、安全な車道通行環境の整備が一層求められる情勢です。

■【普通自転車通行可】の交通規制の区間（令和 8 年 3 月時点）　※写真は歩道内視覚的分離の区間例



歩道内の自転車通行空間の形状

歩道内を歩行者と自転車の通行空間に、視覚的に分離した形状となっています。

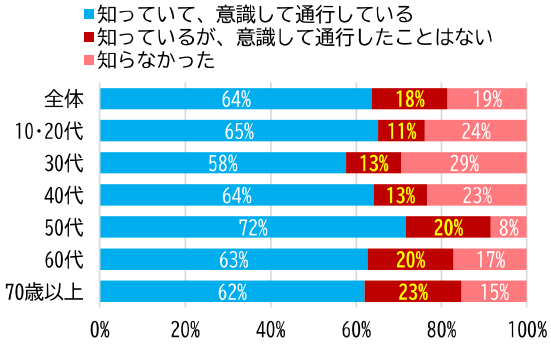

環状八号線（京急高架付近）


国道 15 号（八幡通り付近）

②矢羽根型路面表示の認知度と遵守率の向上

- 区民意識調査で矢羽根型路面表示等の認知度を聞いたところ、認知度は全体の約 8 割と高い一方で、全体の約 2 割は「知っているが、意識して通行したことはない」と回答しています。
- 認知度を高める情報発信に加えて、実際に遵守できる自転車走行環境の整備や、路上駐停車等で歩道に回避しなくてよい環境を整えていくことが求められます。

■自転車ナビマーク・ナビラインの認知度・遵守状況

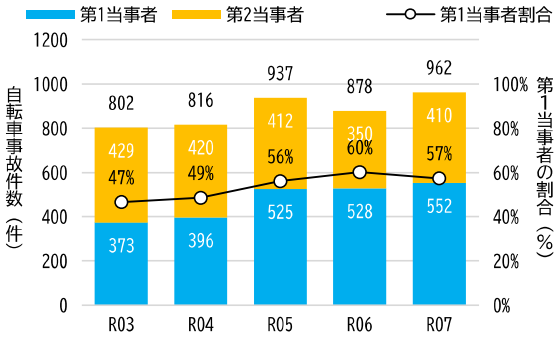


※令和 7 年度区民意識調査より整理
※質問「自転車ナビマーク・ナビラインを知っていますか？」

③自転車が第 1 当事者となる事故の軽減

- 区内の自転車交通事故は年々増加傾向にあり、中でも自転車側の過失割合が高い第 1 当事者の自転車事故が増加しており、自転車事故の約 6 割となっています。
- 自転車自身の安全確保とともに、周りの歩行者の安全確保の観点からも、歩道から車道への自転車走行位置の転換を推進していくことが求められます。

■第 1 当事者・第 2 当事者別自転車事故件数の推移

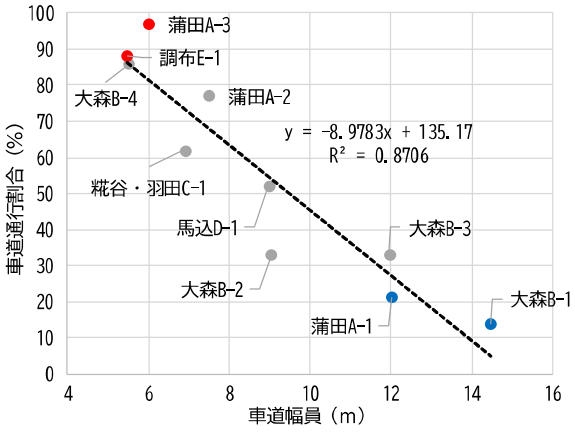


※各年「大田区の交通事故」データのうち、第 1 当事者、第 2 当事者別の自転車事故件数より作成

④広幅員道路での遵守率の向上

- 令和 5 年度に区道約 170km の整備が概成したことから、令和 6 年度に自転車走行環境整備の効果検証を行い、整備後の車道通行割合と車道幅員との関係を整理しました。
- 対象とした 10 箇所は全て車道混在型（矢羽根）による整備であり、当該箇所では車道幅員が広いほど、車道通行の割合が低くなる関係が明確となっています。
- 車道幅員が広い道路は歩道幅員も広い傾向があり、車道混在型（矢羽根）では車道への走行位置の転換に限界がある可能性が示唆されます。

■車道幅員と車道通行割合の関係図（R6 効果検証より）



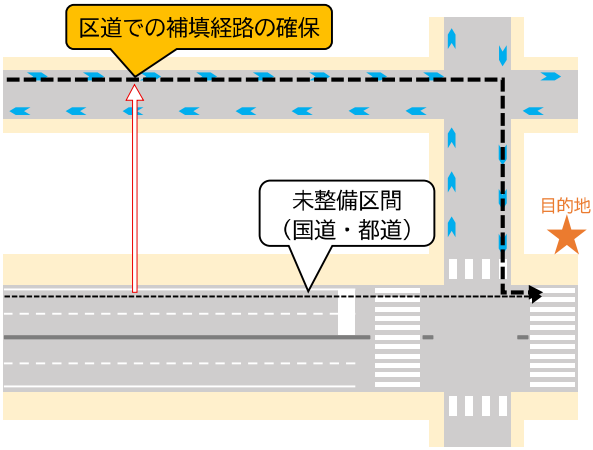
※令和 6 年に実施した、区内自転車走行空間整備 10 箇所の自転車通行場所別交通量より検証。車道幅員と車道通行割合の関係を分析。

（2）自転車走行空間整備の現状の課題

- これまでの区自転車ネットワーク整備を通じて、現時点での整備状況や維持管理等で生じた現状の課題について、以下に整理します。

課題①　広域ネットワークとしての機能の確保

- 広域ネットワークに位置付ける都道を中心として、令和 13 年度までの整備予定がない区間がある中で、広域的に移動する自転車利用者の走行環境の確保が必要です。
- 当面整備予定の無い区間に対して、区道により広域ネットワークとしての機能を補填することで、自転車利用者が移動する際の安全な走行環境の確保を進めていくことが求められます。



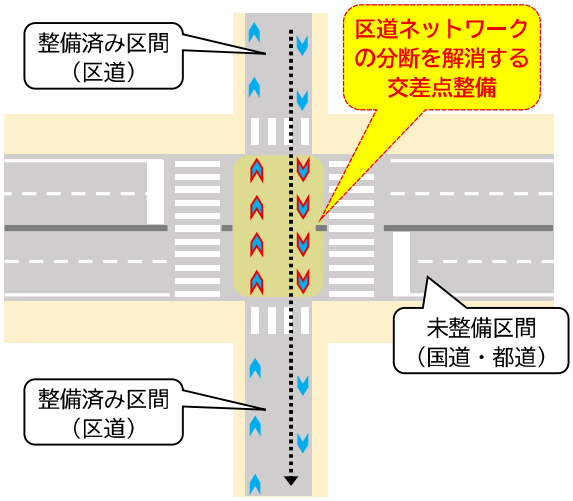
課題②　臨海部における整備困難な区間の対応

- 羽田空港の第１、第２ターミナルにつながる空港道路では、安全面からトンネル内の自転車の車道通行が禁止されているなど、現時点の道路構造、交通規制の面から対応が困難な区間が、自転車ネットワークに位置付けられています。（詳細は後述）
- これらの区間の整備の実現性、必要性等を検証し、関係する道路管理者との調整を図る必要があります。



課題③　区道の自転車ネットワークの国道・都道での分断の解消

- 区自転車ネットワークに位置付ける国道、都道のうち、当面整備予定が無い、もしくは整備時期未定の区間では、区道の自転車ネットワークが分断される状態が発生しており、連続性が確保できていない状況です。
- 概成している区道ネットワークの本来の機能を適切に発揮させるため、国道や都道の交差点におけるナビライン整備による連続性の確保を進める必要があります。



課題④　多摩川沿いの道路への連続性の確保

- 多摩川沿いの道路は、区の自転車活用の重要なルートの一つですが、区自転車ネットワークがつながる交差部では、直接は堤防道路につながっておらず、自転車を押して階段を上がったり、堤防下の道路を経由して遠回りをするなどの状況にあります。
- 多摩川沿いの道路にスムーズにつながる区自転車ネットワークの経路表示などの対応が必要です。




大田区本羽田１丁目付近


大田区本羽田２丁目付近

課題⑤　都市計画道路の整備に合わせた自転車走行環境の整備推進

- 幅員が広い道路では車道混在型（矢羽根）での車道通行率が低くなることから、自転車専用通行帯での整備が期待されますが、区の既存道路では道路拡幅等の大幅な道路改良が必要となります。
- そのため、現在事業中の都市計画道路において自転車専用通行帯での整備を推進し、車道通行の遵守率の向上を図ることが必要です。

■補助街路第 38 号線 自転車専用通行帯整備イメージ



※東糀谷二丁目から羽田旭町までの延長 1,380m の都市計画道路。
出典：大田区ホームページ「補助線街路第 38 号線の整備」より

課題⑥　経年劣化、路上駐停車などによる自転車走行空間の機能低下への対応

- 区の自転車走行環境整備は平成 27 年度より整備を開始しており、最初期の整備区間では 10 年超が経過し、経年劣化や車両のタイヤによる摩耗などで、路面表示の内容が判別しにくい状況が見られます。
- 加えて、路上駐停車により整備済み区間での車道走行に支障がでる状態もある中で、整備した自転車走行空間が利用しやすい状態を維持していくことが必要です。

■駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和６年度改定）

3．自転車ネットワーク整備方針

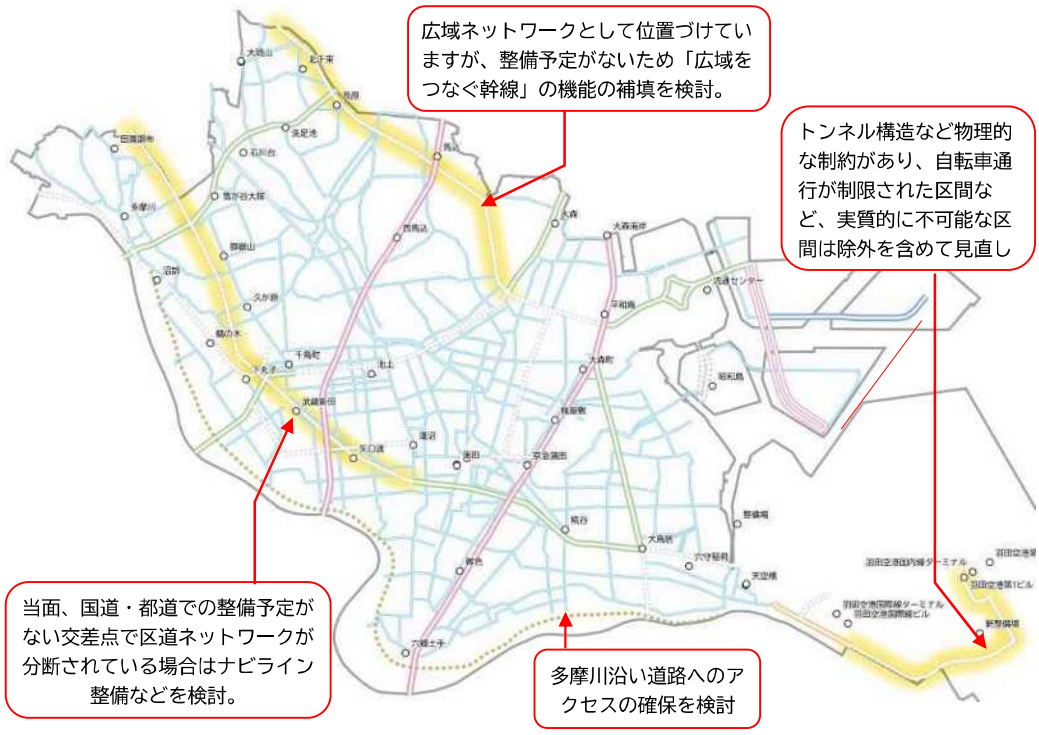
（1）自転車ネットワーク整備の全体方針

- 区では平成 28 年策定の自転車ネットワーク整備計画に基づき、道路管理者として主に区道での整備を着実に進め、主に地域内ネットワークについては概ね整備が完了できました。
- 一方で、主に広域ネットワークについては、整備計画に位置付けた自転車ネットワークの完成に到達していないことから、引き続き各道路管理者への要請を続けるとともに、必要に応じて広域ネットワークとしての機能の補填をするなどの取組により、当面のネットワークとしての【機能】を確保することが求められます。
- そのため、今後の自転車ネットワーク整備の全体方針として、自転車ネットワークが完成するまでの間、当面の機能を補填するとともに、適切に維持・向上を図っていくことを位置付けます。

全体方針　自転車ネットワーク完成までの機能の補填・維持・向上をめざす

- 令和 5 年度の時点で区道約 170km の自転車ネットワークが概成し、地域内の移動環境ができた一方で、特に区西側の地域では広域的に移動するためのルートが十分でない状態です。
- これらの区間については、国や都への早期整備を要請していくとともに、並行する区道による広域ネットワークの機能補填の可能性を検討し、既存の整備区間については車道通行を支える機能の維持・向上を図ることで、自転車ネットワークが完成するまでの期間に対応していきます。

■区の自転車ネットワークの「機能の補填」の考え方



（２）現状の課題に対応する個別方針

- 区の自転車ネットワークに対する機能の補填などについては、基本的には前述の課題への対応を進めることになります。
- ６つの課題は大きく自転車ネットワークの整備区間の設定に関するもの（方針１）、連続性の確保のための個別対策に関するもの（方針２）、整備区間の機能の維持と向上に関するもの（方針３）に整理することができるため、以下の３つの方針と、６つの取組に分けて今後の整備を進めるものとします。

現状の課題	自転車ネットワーク整備に関する個別方針
課題① 広域ネットワークとしての機能の確保 課題② 臨海部における整備困難な区間の対応	**方針１　機能補填区間・除外区間の路線の選定** 取組Ａ：広域ネットワークの機能を補填する区道整備区間の設定 ▪ 主に国道、都道で構成する広域ネットワークのうち、環状七号線など現時点で整備予定の無い区間があることを踏まえ、将来的な整備の要請を前提としながら、並行する区道での機能補填に取り組んでいきます。 取組Ｂ：臨海部を中心とする整備困難な区間の対応の検討 ▪ 昭和島、京浜島、羽田空港などの臨海部の道路では、道路構造や交通規制の面で当該区間の整備が困難な一方、区道による補填経路の確保ができないことから、これらを踏まえ当該区間の対応について各道路管理者と個別に調整を進めていきます。
課題③ 区道の自転車ネットワークの国道･都道での分断の解消 課題② 多摩川沿いの道路への連続性の確保	**方針２　ネットワークの連続性を確保する個別対策** 取組Ｃ：国道・都道を跨ぐ区道ネットワークの連続性の確保 ▪ 国道、都道の未整備区間を横断する区道ネットワークについて、現状では国道、都道の交差点部で区道ネットワークが分断されている状況のため、区道ネットワークの連続性確保に向けて、国道、都道の横断方向の交差点内の自転車総区空間を優先的に整備するなど、個別対策に取り組んでいきます。 取組Ｄ：多摩川沿いの道路への連続性の確保 ▪ 多摩川沿いの道路は自転車活用の観点から価値が高い一方、自転車ネットワークとの接続状況が十分でないことから、アクセス性の向上に向けた個別対策に取り組みます。
課題⑤ 都市計画道路の整備に合わせた自転車走行環境の整備推進 課題⑥ 経年劣化、路上駐停車などによる自転車走行空間の機能低下への対応	**方針３　自転車ネットワークの機能維持・向上の対策** 取組Ｅ：都市計画道路の整備に合わせた自転車専用通行帯の整備 ▪ 現在事業中の都市計画道路は、複数の整備区間を段階的に整備しており、この時点では車道混在で整備しています。自動車交通量の集中する都市計画道路の特性を考慮し、全区間の供用時に自転車専用通行帯に切り替えるなど、自転車走行環境のグレードアップを図ります。 取組Ｆ：車道通行を支える適切な維持管理の対応 ▪ 路面表示の経年劣化や、路上駐停車などによる走行環境の機能低下に対して、適切な維持管理や道路改修時に合わせた修繕、路上駐停車対策に取り組みながら、本来の機能を発揮させるための対策を展開します。

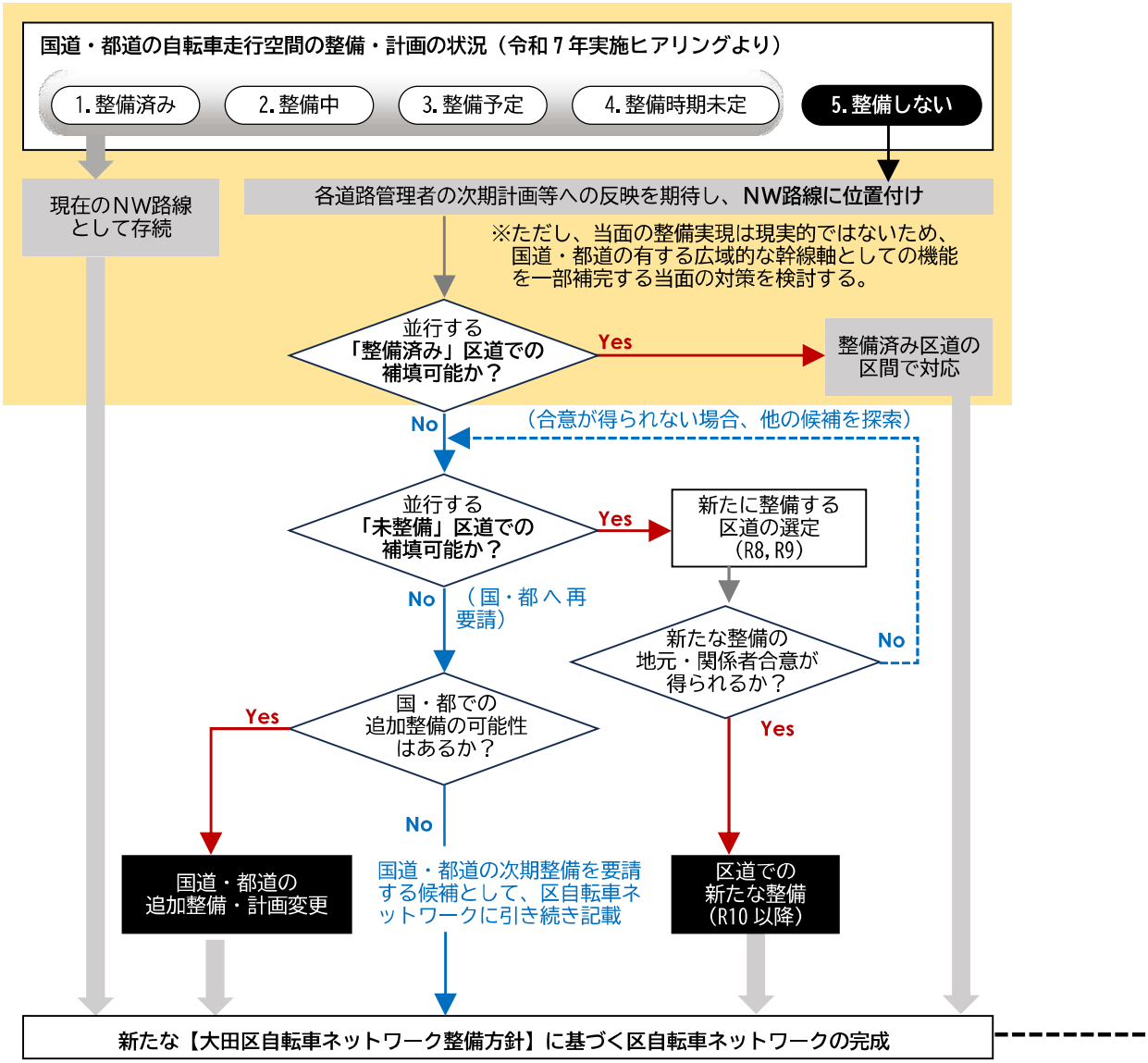
4．個別方針に基づく具体的な取組

方針１　新たな整備区間・除外区間の路線の選定

取組Ａ　広域ネットワークの機能を補填する区道整備区間の設定

- 国道、都道は各道路管理者の計画に基づき整備が進められますが、現時点で整備予定はあるものの整備時期が未定の区間について、区内区間の優先整備を要請します。また、現時点では「整備予定なし」と判明した区間に対して、区自転車ネットワークの完成に向けて引き続き整備の要請を行う一方で、広域ネットワークとしての機能を補填する仕組みをつくる必要があります。
- 区では、以下のフローに準拠し、当面整備予定の無い区間の機能を補填するための並行する区道のネットワーク整備を含めて、新たな区道整備区間の抽出と調整、整備に取り組んでいきます。

■ 国道・都道の「整備予定の無い区間」の対応方針



【参考】広域ネットワークの機能を補填する【並行する区道】の考え方

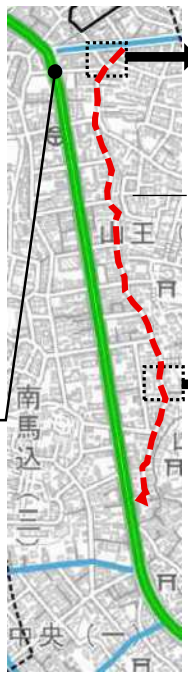
■環状七号線と並行する区道の例

広域ネットワークの機能を補填する場合の隣接する区道の例として、隣接する区道の現状を整理します。

環状七号線の並行区間は幅員 4m程度の道路が中心であり、線形も直線的でなく、幹線としての機能は低くなります。

補填区間として整備した場合でも引き続き国道、都道区間の整備を要請していくことが必要です。

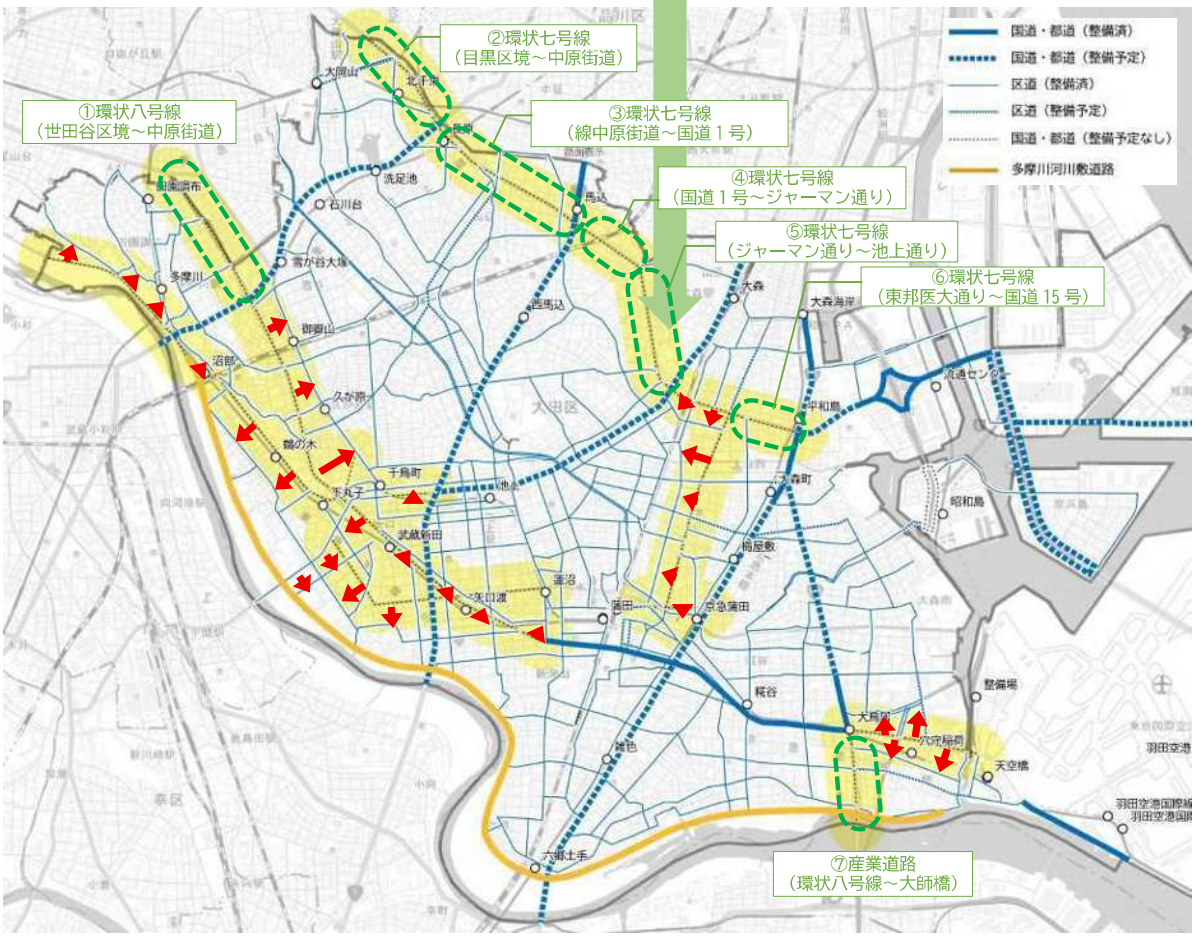








■整備予定のない区間の対応イメージ

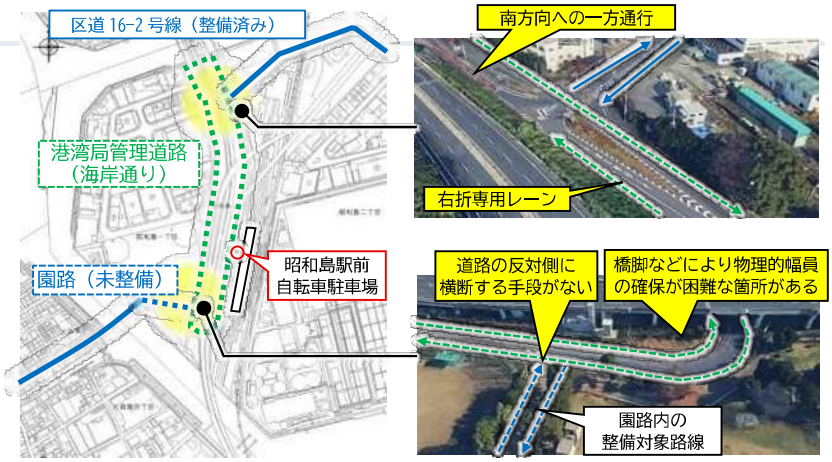


取組Ｂ：臨海部を中心とする整備困難な区間の対応の検討

- 昭和島、京浜島、羽田空港などの臨海部の道路では、道路構造や交通規制の面で当該区間の整備が困難な一方、区道による補填経路の確保ができないことから、これらを踏まえ当該区間の対応について各道路管理者と個別に調整を進めていきます。

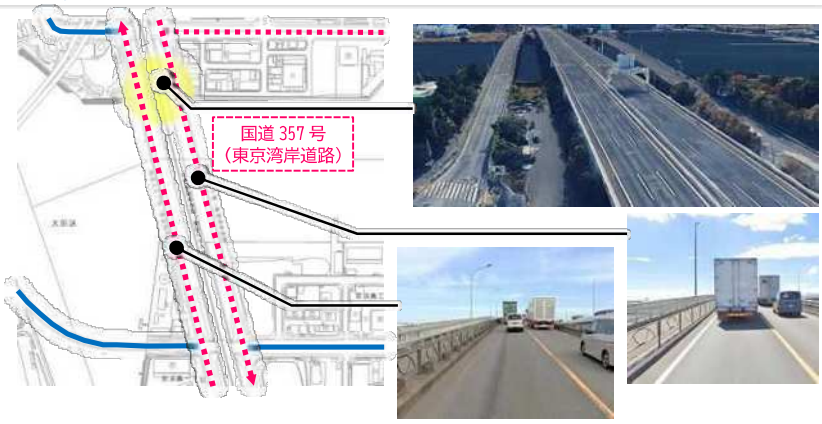
昭和島における課題

- 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い区間です。
- 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。



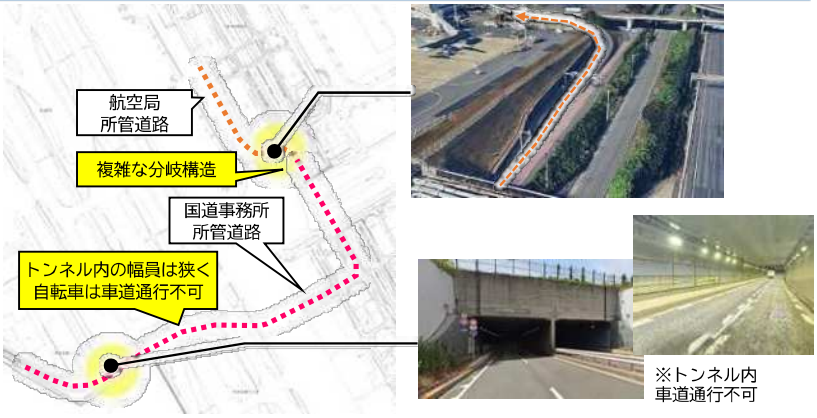
京浜島（京浜大橋区間）における課題

- 京浜大橋は京浜島をつなぐ数少ない路線ですが、大型車両の交通量が多いうえ橋梁のため幅員に限りがあります。
- 島部の区道ネットワークとの接続も多く、橋梁部での自転車通行空間整備の在り方について、調整を進めることが必要です。



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、トンネル構造であることから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。



方針２　ネットワークの連続性を確保する個別対策

取組Ｃ：国道・都道を跨ぐ区道ネットワークの連続性の確保

- 国道、都道の未整備区間を横断する区道ネットワークについては、現状では国道、都道の交差点部で区道ネットワークが分断されている状況です。区道ネットワークの連続性の確保に向けて、国道、都道の横断方向の交差点内の自転車走行空間を優先的に整備するなど、個別対策に取り組んでいきます。



取組Ｄ：多摩川沿いの道路への連続性の確保

- 多摩川につながる区道自転車ネットワークと多摩川沿いの道路との接続については、現状として階段や歩道橋などを利用せざるを得ない箇所や、自転車ネットワークに位置付けていない堤防下の道路を大きく迂回が必要となっているなど、連続性が確保されていない状況です。
- アクセスしやすい経路への誘導や、堤防下の道路のネットワーク整備などの対応を行います。

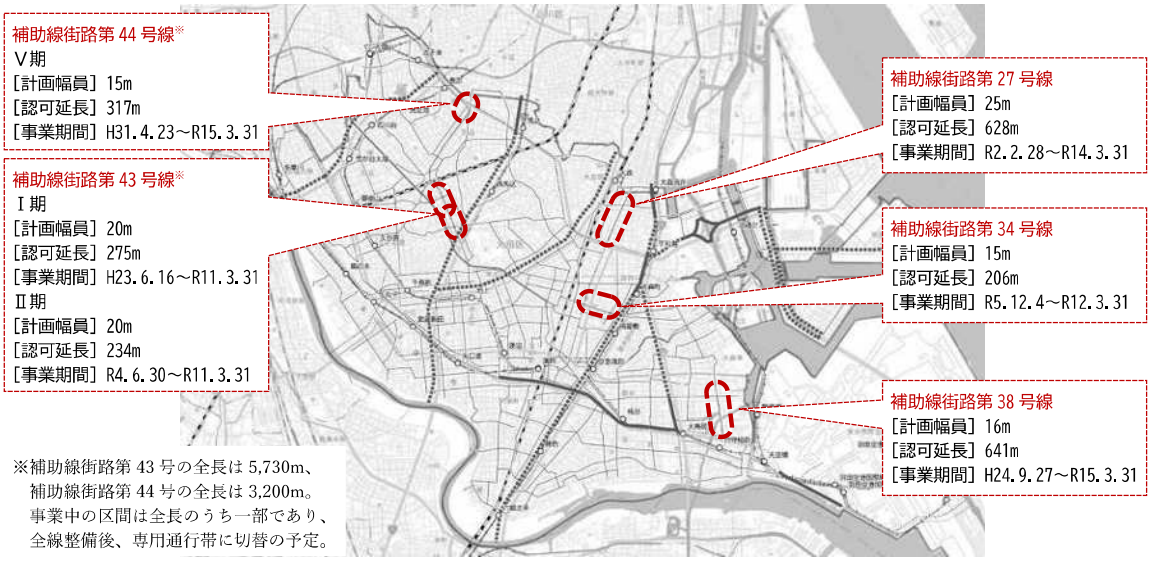


方針３　自転車ネットワークの機能維持・向上の対策

取組Ｅ　都市計画道路の整備に合わせた自転車専用通行帯の整備

- 現在事業中の都市計画道路については、全区間完成時の自転車専用通行帯による整備を視野に検討を進めており、補助線街路第 38 号線より整備を進める予定です。
- 補助線街路第 44 号、第 43 号など、最終的には全線での自転車専用通行帯の整備を予定しながら、一部区間の整備段階では連続性の確保の観点から当面の車道混在型での運用となっていますが、これらについても引き続き自転車専用通行帯整備に向けて関係部署と調整を図っていきます。

■事業中の都市計画道路の一覧



※補助線街路第 43 号の全長は 5,730m、
補助線街路第 44 号の全長は 3,200m。
事業中の区間は全長のうち一部であり、
全線整備後、専用通行帯に切替の予定。

取組Ｆ　車道通行を支える適切な維持管理の対応

【路上駐停車対策】

- 自転車走行環境の整備を実施できる道路では、路肩を含めて車道左側に一定の幅員が確保できる場合が多く、結果的に路上駐停車を呼びこむ状況があります。
- 路上駐停車車両への注意喚起や自転車通行への配慮を求める周知啓発に取り組みます。



駐車監視員取締重点地域に指定した注意喚起表示（幕）の設置事例
出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

【経年劣化等による機能低下への対応】

- 経年劣化や車両駐停車による路面表示の摩耗等による機能低下に対して、道路の通常の維持管理業務に合わせて、交通規制線等の路面表示の改修時に合わせて改修を行うなど、道路管理を行う関係部署と連携し、機能回復に取り組みます。



5．区間ごとの具体的な整備の考え方

- 第Ⅳ章での方針と具体の取組を踏まえ、自転車ネットワーク路線の選定の考え方をまとめます。

（1）自転車走行空間の整備済み区間　➔機能保全

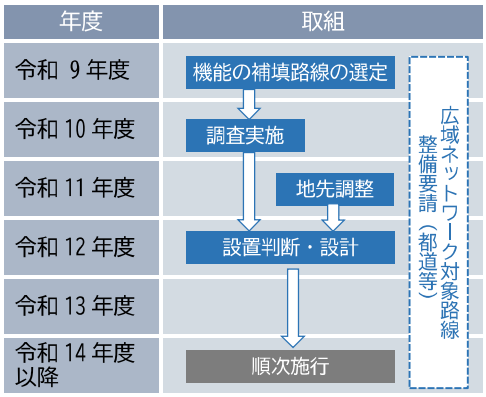
- 自転車走行空間の整備済み区間については、引き続き自転車ネットワーク路線としての位置づけを継続し、経年劣化等の機能低下に対する保全に取り組みます。

（2）新たに自転車走行空間を追加する整備区間　➔計画期間中に選定

①広域ネットワークの機能を補填する区道整備区間

- 環状七号線、環状八号線及び産業道路の一部区間は都による整備予定が当面ないことから、区道での補填を行うものとし、下記の条件に基づき新たな区道整備区間の選定を行います。
- 令和９年度から順次候補路線を選定し、調査、地元調整を経て、最終的な設置判断を行い、設計に取り組むものとします。

■整備に向けた基本的なスケジュール

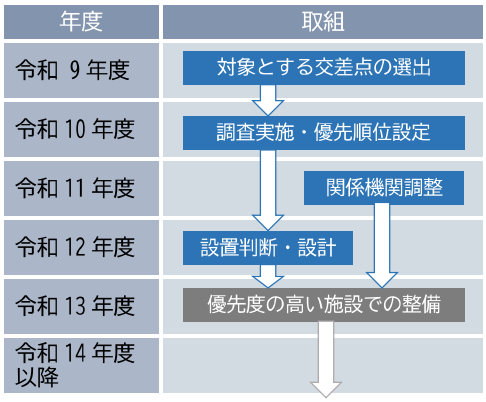


補填する区道の選定条件	条件①　広域ネットワーク対象路線（未整備区間）の概ね 250m以内にあること 条件②　広域ネットワークの機能を補填できる連続した延長が確保できること 条件③　候補となる区道区間には、事故が多発する等危険箇所がないこと　…など

②区道自転車ネットワークの連続性確保のための国道・都道の交差点整備箇所

- 当面の整備予定の無い国道、都道により、区道自転車ネットワークの連続性が確保できない交差点部については、自転車事故の発生状況や、駅や商業施設など目的地へのアクセス向上などの観点から優先順位を定めたうえで、各道路管理者との個別調整を図り、整備を進めていきます。

■整備に向けた基本的なスケジュール

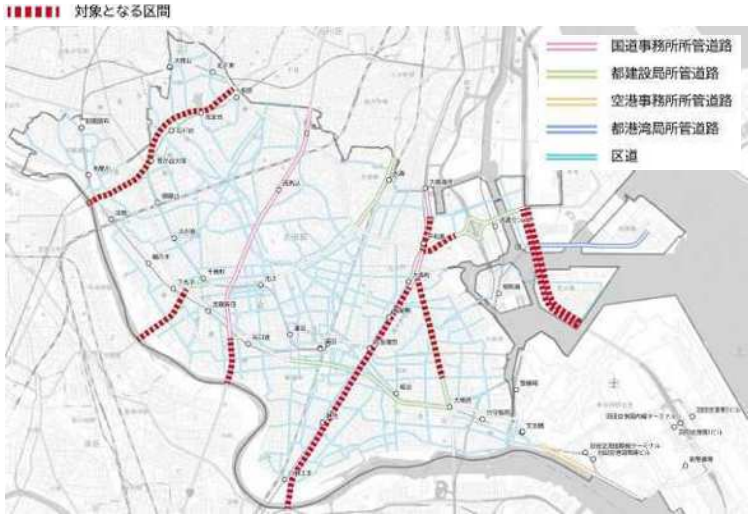


優先順位の条件	条件①　自転車事故を中心に、自転車ナビライン整備により事故軽減が期待される 条件②　接続することで駅や商業施設などの目的地へのアクセス向上が期待される　…など

（3）国道・都道の「整備時期未定」区間 ➔各道路管理者への早期整備要請

- 国、都が道路管理者となる国道、都道及び空港道路(国)、港湾道路（都）のうち、整備する予定はあるものの、令和13 年度以降の整備として「整備時期未定」の区間が存在します。
- 将来的に整備予定があるものの、区道区間の全線の概成している状態に対して、可能な限り早期での整備を要請し、区道との連動による広域的ネットワークの早期実現を目指します。

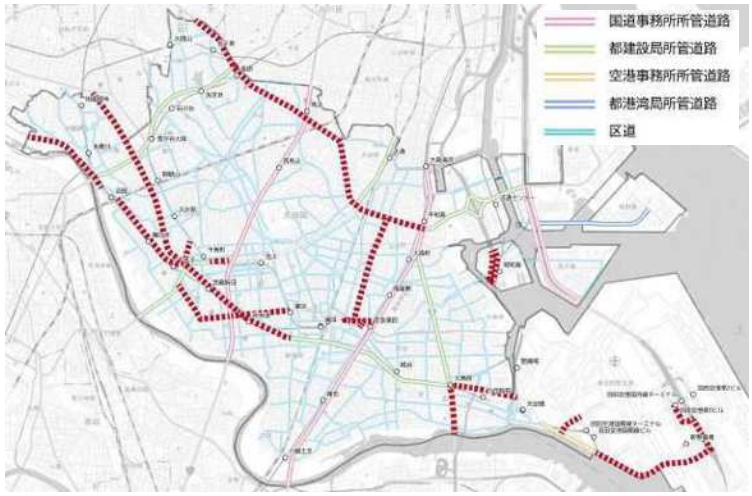
［整備時期未定］区間　（令和 13 年度以降の整備で時期未定の区間）



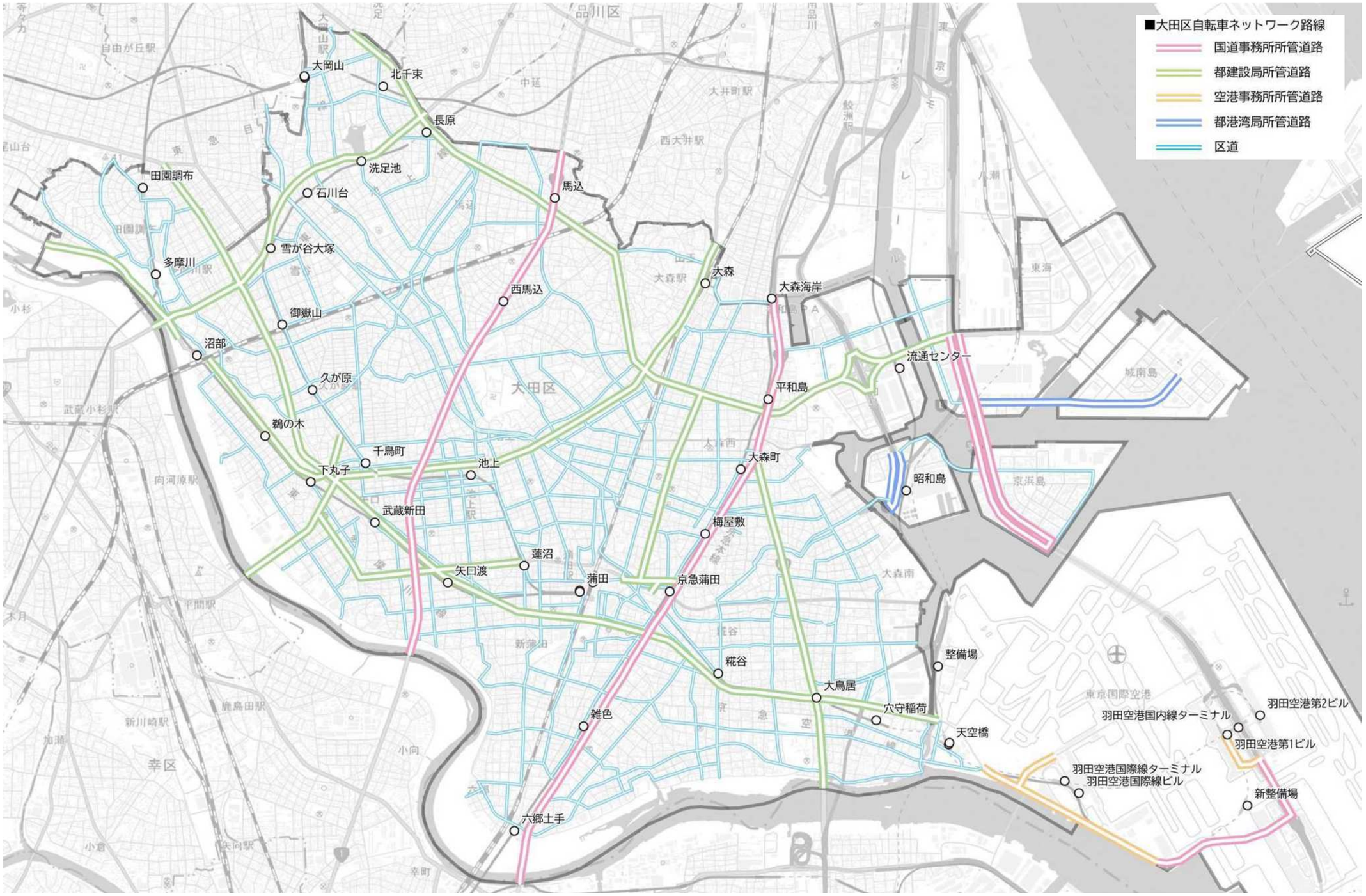
（4）国道・都道の「整備予定なし」区間　➔各道路管理者への整備要請

- 国が道路管理者となる羽田空港周辺の航空局管轄の道路（トンネル部等）や、都が道路管理者となる環状七号線、八号線等の都道や、都港湾局管轄の道路（橋梁部、高架下等）など、令和 13 年度以降についても「整備予定なし」の区間が存在します。
- これらの「整備予定なし」区間については、並行する区道での広域ネットワークの機能の補填など、区民、来街者の安全利用のための整備を検討しますが、一方で、国及び都の道路管理者に対する整備（将来的な整備計画への反映）を要請していきます。

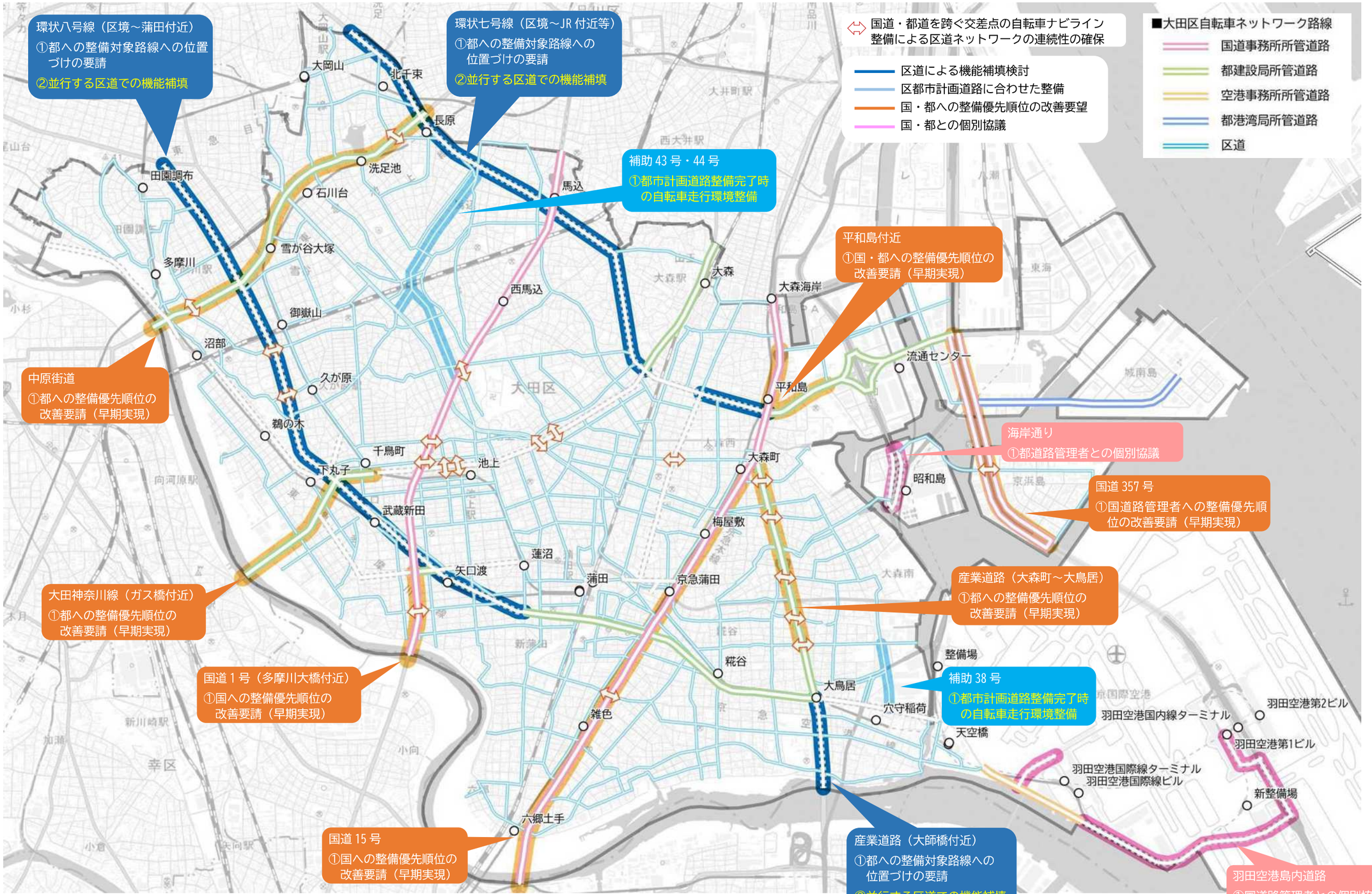
［整備予定なし］区間　（令和 13 年度以降も整備計画自体がない区間）



■大田区自転車ネットワーク路線図（広域ネットワーク＋地域ネットワーク完成時）



■大田区自転車ネットワーク路線図（機能補填等の検討区間）



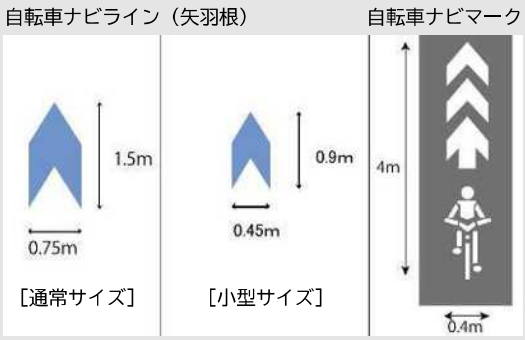
6．整備形態

（1）区道での整備形態

- 区道については既に自転車走行環境の整備を概成しているため、整備形態の検討については広域ネットワークの機能補填となる新たな区道整備区間に対応するものとなります。
- 当該区道については現時点で、国ガイドラインにおける自動車交通量、規制速度の区分として「車道混在型（矢羽根）」に該当する区間であることが判断できています。
- なお、区道での車道混在型（矢羽根）の整備形態は、区自転車ネットワーク計画において下記の整備パターンを想定しており、新たな区道整備区間についてもこの整備パターンを踏襲し、整備を行うものとします。

■大田区での車道混在型（矢羽根）の形状

- 区の車道混在型（矢羽根）の形状は２種類設定しており、国ガイドラインに準拠した通常サイズと、区独自の小型サイズとなっています。
- 区独自の小型サイズは、一方通行かつ車道部が原則 3.00m 未満の狭い道路区間での設置を想定したものです。
- なお、実際の整備では、自転車ナビライン（矢羽根）と自転車ナビマークを併用することで、整備効果を高めています。

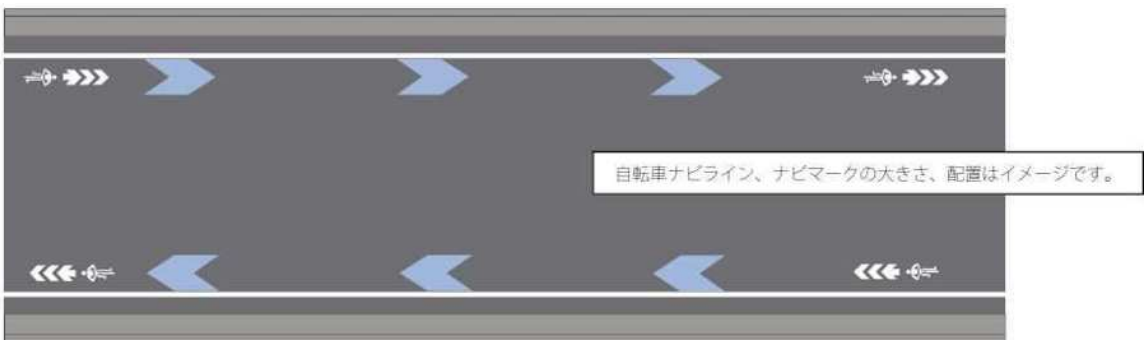


整備パターン例① 自転車・自動車の混在（路側帯設置＋自転車ナビライン、ナビマーク）

＜自動車相互通行で、総幅員 7.0m以上の場合＞

- 自転車ナビライン、ナビマークを自転車通行空間の中心に設置します。
- 自転車ナビライン、ナビマークの大きさは、状況に応じて検討します。

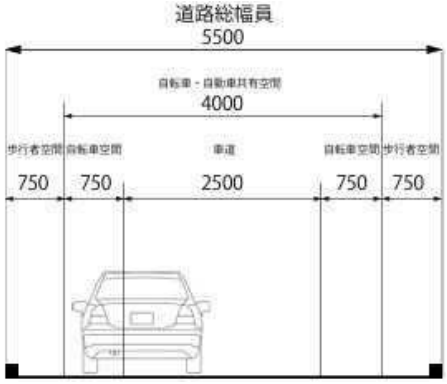


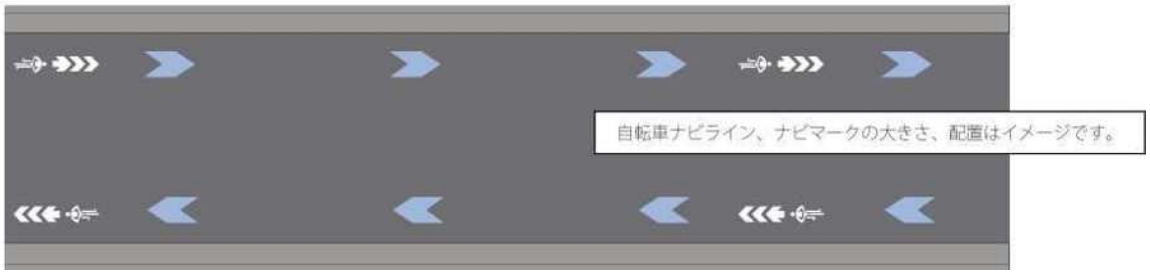


整備パターン例② 自転車・自動車の混在（歩行者空間＋自転車ナビライン、ナビマーク）

＜自動車相互通行で総幅員 5.5m以上 7.0m未満の場合＞

- 自転車ナビライン、ナビマークを自転車通行空間の中心に設置します。
- 歩行者空間と自転車通行空間の幅員は、歩行者と自転車の交通量等を踏まえて検討します。
- 幅員 1.0m未満の路側帯を設置すると歩行者通行の安全性・円滑性に支障がでることが考えられるため、原則として幅員 1.0m未満の路側帯は設置しません。

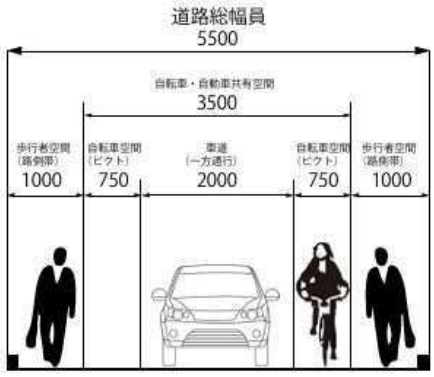


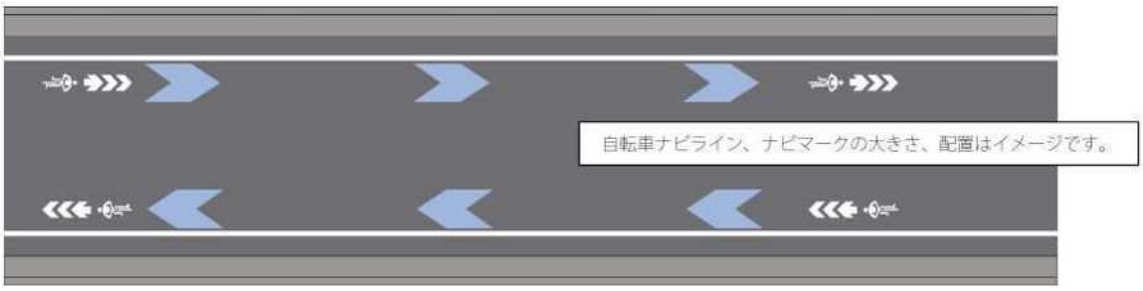


整備パターン例③ 自転車・自動車の混在（路側帯設置＋自転車ナビライン、ナビマーク）

＜自動車一方通行で、総幅員 5.5m以上の場合＞

- 自転車ナビライン、ナビマークを自転車通行空間の中心に設置します。
- 自転車ナビライン、ナビマークの大きさは、状況に応じて検討します。





（２）国及び都の管理道路の整備形態

- 国道、都道及び、都港湾局や国空港局の管理道路の整備形態については、基本的に各道路管理者の計画に準じた整備形態での整備を尊重するものとします。
- なお、交差点部など、区道ネットワークとの接続が想定される場合には、適宜、各道路管理者との協議を行い、安全性、連続性が確保されるように配慮するものとします。

大田区自転車等駐車場整備方針（案）　概要版

資料３

Ⅰ．自転車等駐車場整備方針の目的とこれまでの取組　（本編 p 駐-1～駐-5）

- 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・短期的な変動等を勘案した将来の駐輪需要予測に基づき、これまでの課題を踏まえて、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。

Ⅱ．自転車等駐車場の現状課題　（本編 p 駐-6～駐-8）

- 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。

課題①　利用が集中する施設での収容台数の不足

蒲田駅や大森駅等の区内主要駅では、駐輪場の定期待機や一時利用の満車が慢性化し、駅近の施設に利用が集中しています。大型自転車の普及で定期契約を収容台数の 8～9 割に抑える駅もある一方、一時利用率は上位 20 施設で 100％を超える状況です。

居住地によって不足を感じる駅は異なっており、蒲田や大森だけでなく、駐輪需要の高い駅を含め計画的な対策を進める必要があります。



限られたスペースに最新の 2 段ラック等を導入し台数を確保

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など大型化が進み、今後もこの傾向が続くと見込まれます。一方、区の駐輪場は古い基準の施設も多く、大型自転車を適切に配置できないため、安全性確保の観点から契約台数を抑制せざるを得ず、収容力の低下が課題です。

今後は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が必要です。



止められない大型自転車を暫定スペースで対応している例

課題③　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

放置自転車は令和 3 年の 583 台から令和 7 年に 339 台へ減少し、主に買物等の短時間放置が残っているものと考えられます。これらは本来、建物側の附置義務による対応が期待されます。

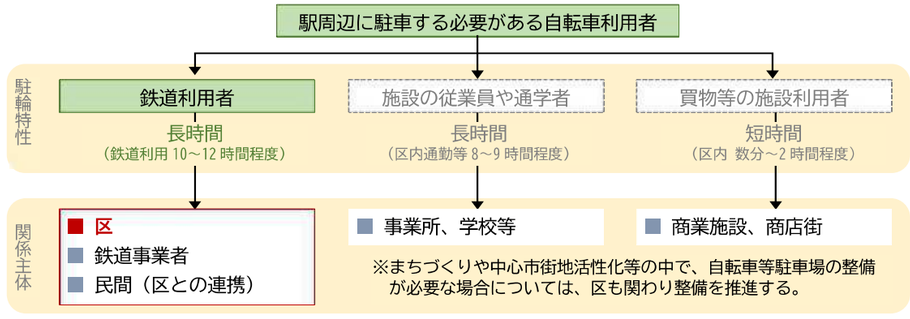
区営駐輪場の一時利用が満車状態の中、放置分を加味した施設整備を区単独で進めるのは困難であり、整備の考え方の見直しが必要です。今後は駅周辺における大型集客施設の更新等に合わせ、地域住民や商店街、事業者等と連携し、地域全体で短時間駐輪対策を推進する必要があります。

Ⅲ．自転車等駐車場整備方針と具体的な取組　（本編 p 駐-9～駐-15）

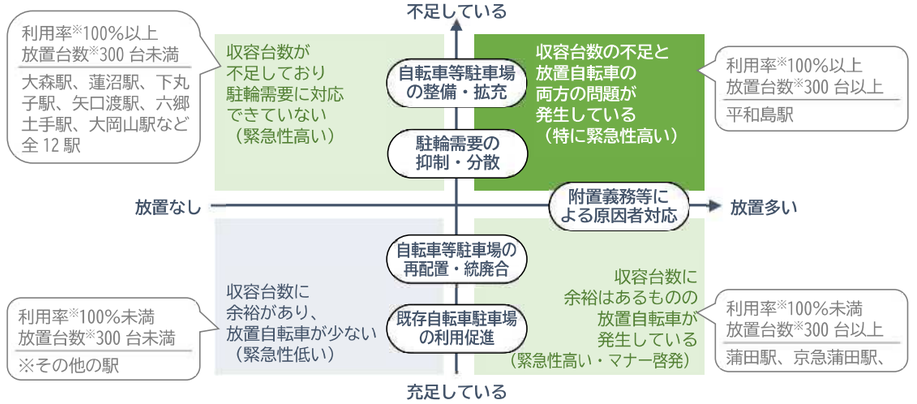
（１）自転車等駐車場整備に対する社会的要請事項（全国的な動向）

- 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。
- 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）」の考え方を参考に、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。
- 特定施設に起因する買物等の駐輪需要については、原則として附置義務制度等に基づく民間主導での対応を求めますが、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と認められる場合には、区も自転車等駐車場の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



※利用率（利用台数÷収容台数）、駅周辺放置台数は、後述の各駅周辺の放置自転車台数の将来予測値で整理している。

（２）現状の課題に対応する方針

- 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。
- 大田区では自転車等駐車場整備方針の策定にあたり、令和７年度の駐輪台数を基礎データとして、駅周辺の将来人口及び長期的・短期的な駐輪需要の変動を考慮し、令和 12 年度を予測年度とする推計を実施しました。（図 1）

現状の課題）

- 課題①　利用が集中する施設での収容台数の不足
- 課題②　自転車の大型化に対する対応の必要性
- 課題③　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

自転車等駐車場整備に関する個別方針

方針１　収容台数不足が明らかな駅での優先的整備・拡充

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

- 現状において収容台数の不足が発生しており、また将来的にも不足が懸念される駅周辺について、自転車等駐車場の整備を推進します。
- 新たな自転車等駐車場の整備が難しい状況を踏まえ、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、自転車等駐車場の確保を図ります。

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

- 将来的な不足が懸念される駅周辺のうち、新たな自転車等駐車場の整備が困難な場合について、多様な自転車に対応した利便性の高い最新の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。

取組Ｃ：暫定用地の返却等を想定した対策の実施

- 都市計画道路や公園等の用地を活用した暫定施設については、将来的な返還要請を想定した対策を進めることが必要です。恒久的な自転車等駐車場の確保に向け、関係機関との調整を進めます。

方針２　自転車利用の多様化に対する駐輪環境・制度の見直し

取組Ｄ：区営自転車駐車場における収容台数の見直し

- 旧設計基準の既存自転車駐車場では自転車の大型化への対応が困難となっている状況を考慮し、現在の収容台数の削減も含めた見直しを進めます。

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

- 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、面積基準のみの規定では、大型車の駐輪しやすい十分な幅 60cm を確保できず、必要台数の収容が難しい状況が想定されるため、制度設計について再検討します。
- また、近年のシェアサイクルの普及を考慮し、附置義務対象施設にシェアサイクルポートを設置した場合、その一部を附置義務に基づく必要台数として算入することができる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における指定管理者制度導入の推進

- 施設・用地スペースの有効活用や利用者サービスの向上を図るため、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。

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

- 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します。また、民間自転車等駐車場の整備及び運営継続に向けた働きかけを行います。

図１　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）

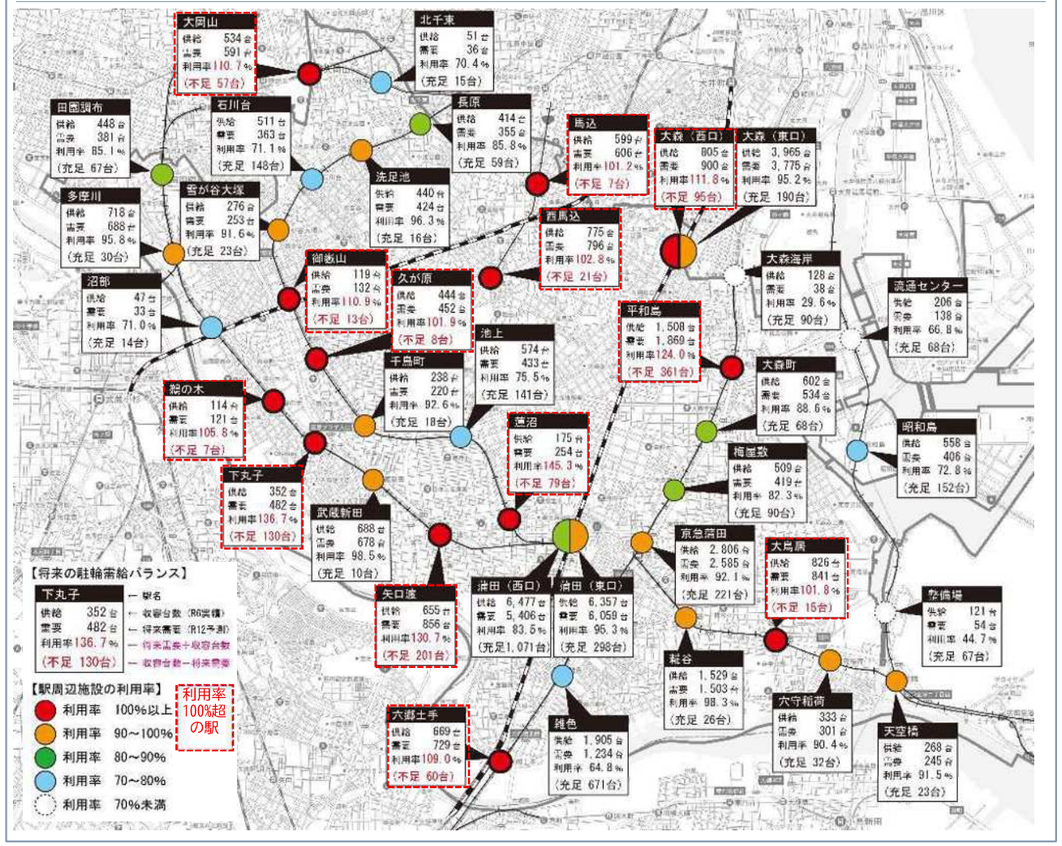


図２　場内の工夫による台数確保のイメージ例

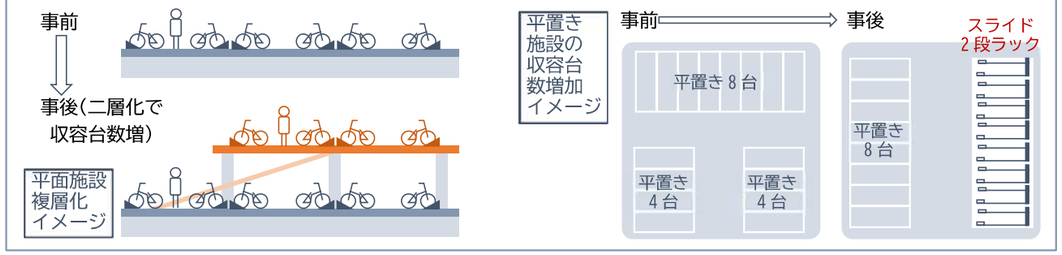
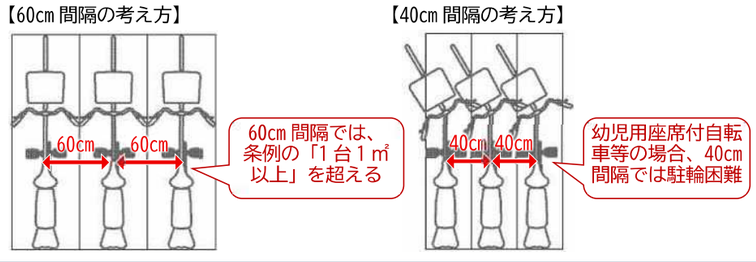


図３　平置き自転車駐車場の幅の考え方



大田区自転車ネットワーク整備方針（案）　概要版

資料４

Ⅰ．大田区自転車ネットワークの目的　（本編 p 走-2～走-6）

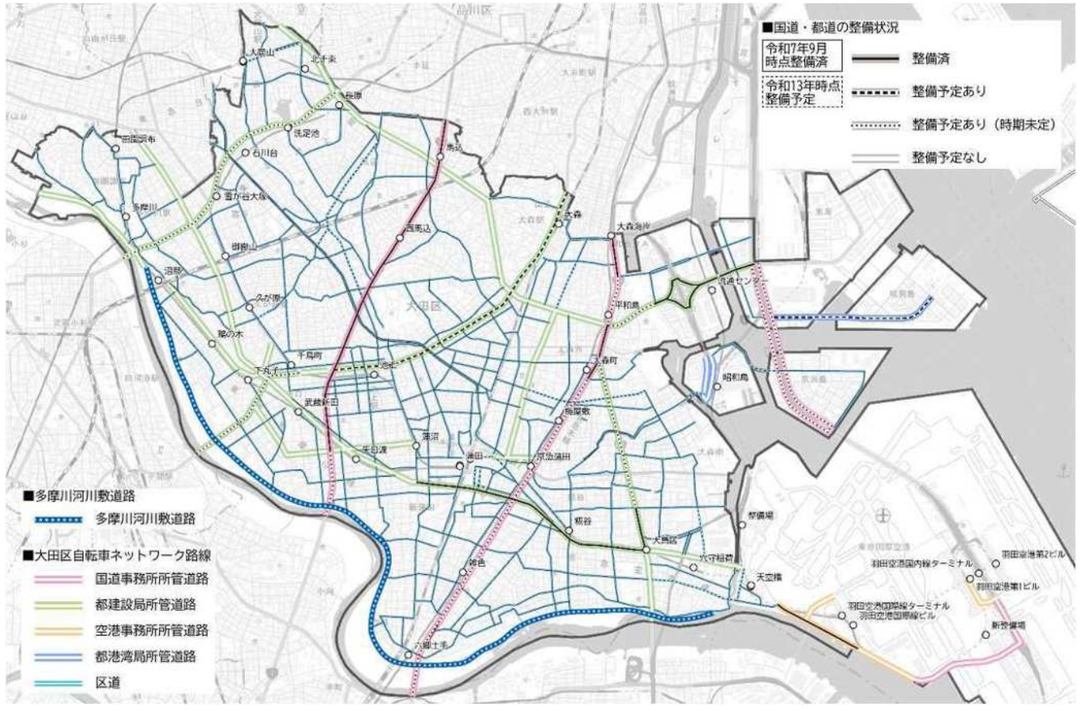
（１）整備方針の目的

- 区の自転車走行環境の整備は、平成 28 年度の自転車ネットワーク整備実施計画に基づき整備を進めており、自転車の安全な走行環境を確保するとともに、駅周辺の自転車駐車場や商業施設などへのアクセス性を高めることを目的として対象区間を選定しています。
- 整備対象区間のうち区道は、令和 5 年度に約 170km の整備を概成していますが、国道、都道等の対象区間は、それぞれの計画に準じて整備が進められるため、令和 8 年度時点では一部の整備に留まっています。
- 本整備方針は、現状、2040 年代での整備予定のない区間も多い現状を踏まえ、広域ネットワークを構成する国道や都道に関する対応方針や自転車ネットワーク完成までの機能補填、整備済み区間の維持・機能向上を目指すための方針を明確にするものです。

（２）大田区自転車ネットワークの整備状況

- 令和 7 年 9 月に、国及び都が道路管理者となる道路に対してヒアリング調査を実施し、整備済み／整備予定あり／整備予定あり（時期未定）／整備予定なしの区分で、整備状況や予定を把握しています。
- 令和 13（2031）年時点での整備予定のない区間として、都道の環状七号線、環状八号線や、国の空港道路等があるほか、整備予定があっても時期未定な区間も各所に見られます。
- 現状として整備予定のない、整備時期が未定の区間は、当面の整備の実現性が低いことから、区道による機能の補填も含めた対策の検討が必要な状態です。

■大田区自転車ネットワーク整備実施計画　国道・都道候補路線の整備状況・整備予定図

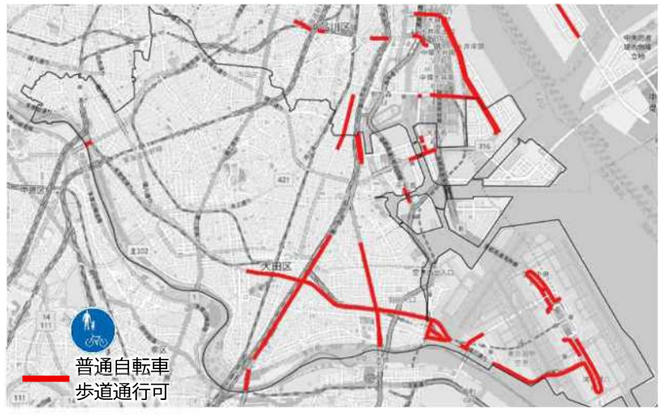


Ⅱ．区自転車ネットワークの整備の現状と課題　（本編 p 走-7～走-10）

（１）自転車走行環境整備に対する社会的要請事項（全国的な動向）

- 区内の国道・都道の一部を除き、歩道での普通自転車通行可の規制がない状況の中で、自転車交通反則通告制度（青切符）導入に伴い、車道通行の徹底が求められています。
- 一方、自転車ナビライン等の認知度は高いものの遵守していない人も多く、また車道混在型での整備済み区間でも、幅員の広い自動車交通の多い道路では順守率が低い傾向がある中で、安全に車道通行ができる環境整備は急務です。

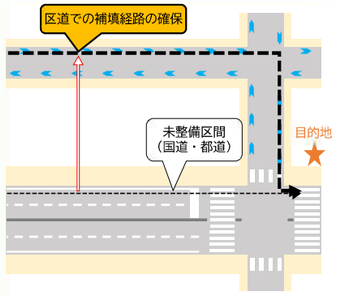
■【普通自転車通行可】の交通規制の区間（令和 8 年 3 月時点）



（２）自転車走行空間整備の現状の課題（区内での動向）

- 区道の整備が概成し、効果検証や各種調査を実施した結果として、広域ネットワーク完成が当面困難なことや、区道ネットワークの連続性確保のための追加の取組等、以下の課題への対応が必要です。

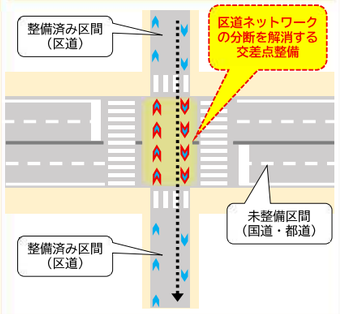
課題①　広域ネットワークとしての機能の確保



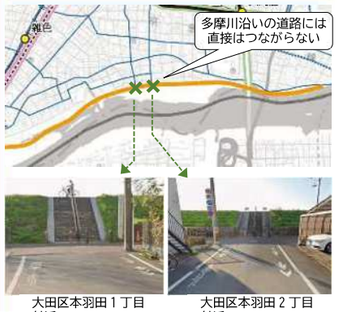
課題②　臨海部における整備困難な区間の対応



課題③　区道の自転車ネットワークの国道・都道での分断の解消



課題④　多摩川沿いの道路への連続性の確保



課題⑤　都市計画道路の整備に合わせた自転車走行環境の整備推進

補助街路第 38 号線　自転車専用通行帯整備イメージ



※東糀谷二丁目から羽田旭町までの延長 1,380m の都市計画道路。
出典：大田区ホームページ「補助線街路第 38 号線の整備」より

課題⑥　経年劣化、路上駐停車などによる自転車走行空間の機能低下への対応

駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年度改定）より引用

課題に対応した整備方針

Ⅲ．自転車ネットワーク整備方針　（本編 p 走-11～走-12）
Ⅳ．個別方針に基づく具体的な取組　（本編 p 走-13～走-17）

- 区では平成 28 年策定の自転車ネットワーク整備計画に基づき、道路管理者として区道での整備を着実に進め、主に地域内ネットワークについては概ね整備が完了できました。
- 一方で、主に広域ネットワークについては、整備計画に位置付けた自転車ネットワークの完成に到達しておらず、引き続き各道路管理者への要請を続けるとともに、必要に応じて広域ネットワークとしての機能を補填するなどの取組により、当面のネットワークとしての【機能】を確保することが求められます。
- そのため、今後の自転車ネットワーク整備の全体方針として、自転車ネットワークが完成するまでの間、当面の機能を補填するとともに、整備済みの区間は適切に維持・機能向上を図っていくことを位置付けます。

全体方針　**自転車ネットワーク完成までの機能の補填・維持・向上をめざす**

自転車ネットワーク整備に関する個別方針

方針１　機能補填区間・除外区間の路線の選定

取組Ａ：広域ネットワークの機能を補填する区道整備区間の設定 ➔

- 主に国道、都道で構成する広域ネットワークのうち、環状七号線など現時点で整備予定の無い区間があることを踏まえ、将来的な整備の要請を前提としながら、並行する区道での機能補填に取り組んでいきます。

取組Ｂ：臨海部を中心とする整備困難な区間の対応の検討

- 昭和島、京浜島、羽田空港などの臨海部の道路では、道路構造や交通規制の面で当該区間の整備が困難な一方、区道による補填経路の確保ができないことから、これらを踏まえ当該区間の対応について各道路管理者と個別に調整を進めていきます。



方針２　ネットワークの連続性を確保する個別対策

取組Ｃ：国道・都道を跨ぐ区道ネットワークの連続性の確保

- 国道、都道の未整備区間を横断する区道ネットワークについては、現状では国道、都道の交差点部で区道ネットワークが分断されている状況です。区道ネットワークの連続性の確保に向けて、国道、都道の横断方向の交差点内の自転車走行空間を優先的に整備するなど、個別対策に取り組んでいきます。

取組Ｄ：多摩川沿いの道路への連続性の確保

- 多摩川沿いの道路は自転車活用の観点から価値が高い一方、自転車ネットワークとの接続状況が十分でないことから、アクセス性の向上に向けた個別対策に取り組みます。



方針３　自転車ネットワークの機能維持・向上の対策

取組Ｅ：都市計画道路の整備に合わせた自転車専用通行帯の整備

- 現在事業中の都市計画道路は、複数の整備区間を段階的に整備しており、この時点では車道混在で整備しています。自動車交通量の集中する都市計画道路の特性を考慮し、全区間の供用時に自転車専用通行帯に切り替えるなど、自転車走行環境のグレードアップを図ります。

取組Ｆ：車道通行を支える適切な維持管理の対応 ➔

- 路面表示の経年劣化や、路上駐停車などによる走行環境の機能低下に対して、適切な維持管理や道路改修時に合わせた修繕、路上駐停車対策に取組みながら、本来の機能を発揮させるための対策を展開します。

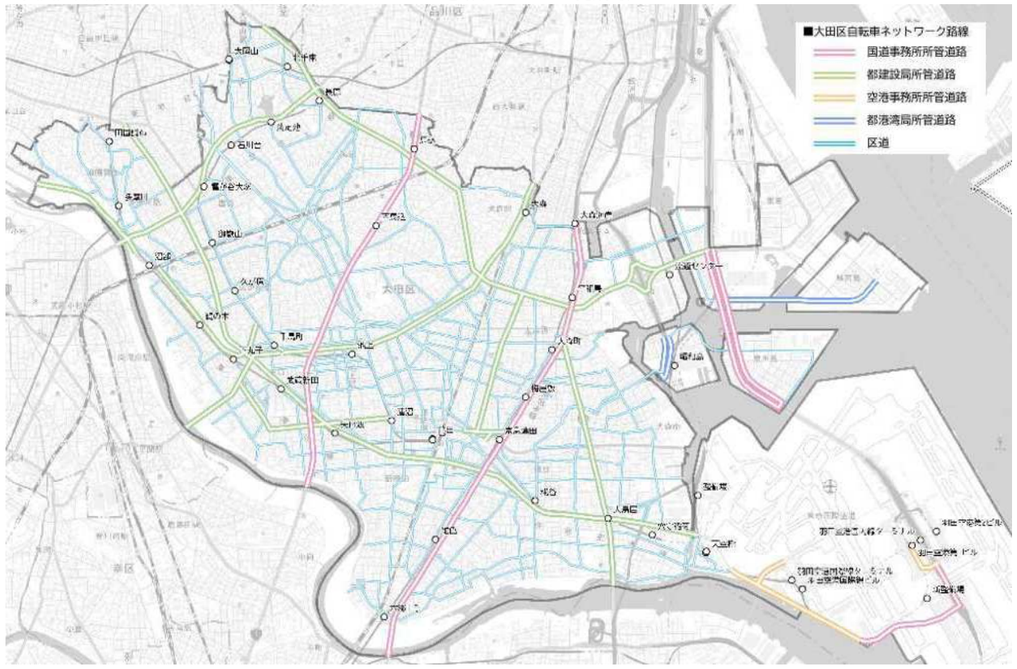




Ⅴ．区間ごとの具体的な整備の考え方　（本編 p 走-18～走-21）

- 自転車ネットワーク路線は、主に広域ネットワーク部分で当初計画に位置付けた完成形に至っていないことから引き続きその完成を目指します。一方で国道、都道等では令和 13 年度時点でも多くの区間の整備予定がない、整備時期が未定、という状況を踏まえ、区道での機能補填も含めて路線選定等を行います。

■大田区自転車ネットワーク路線図（広域ネットワーク＋地域ネットワーク完成時）



■大田区自転車ネットワーク路線図（機能補填等の検討区間）

