

Ⅲ 大田区自転車等駐車場整備方針

1. 自転車等駐車場の整備・運営の課題

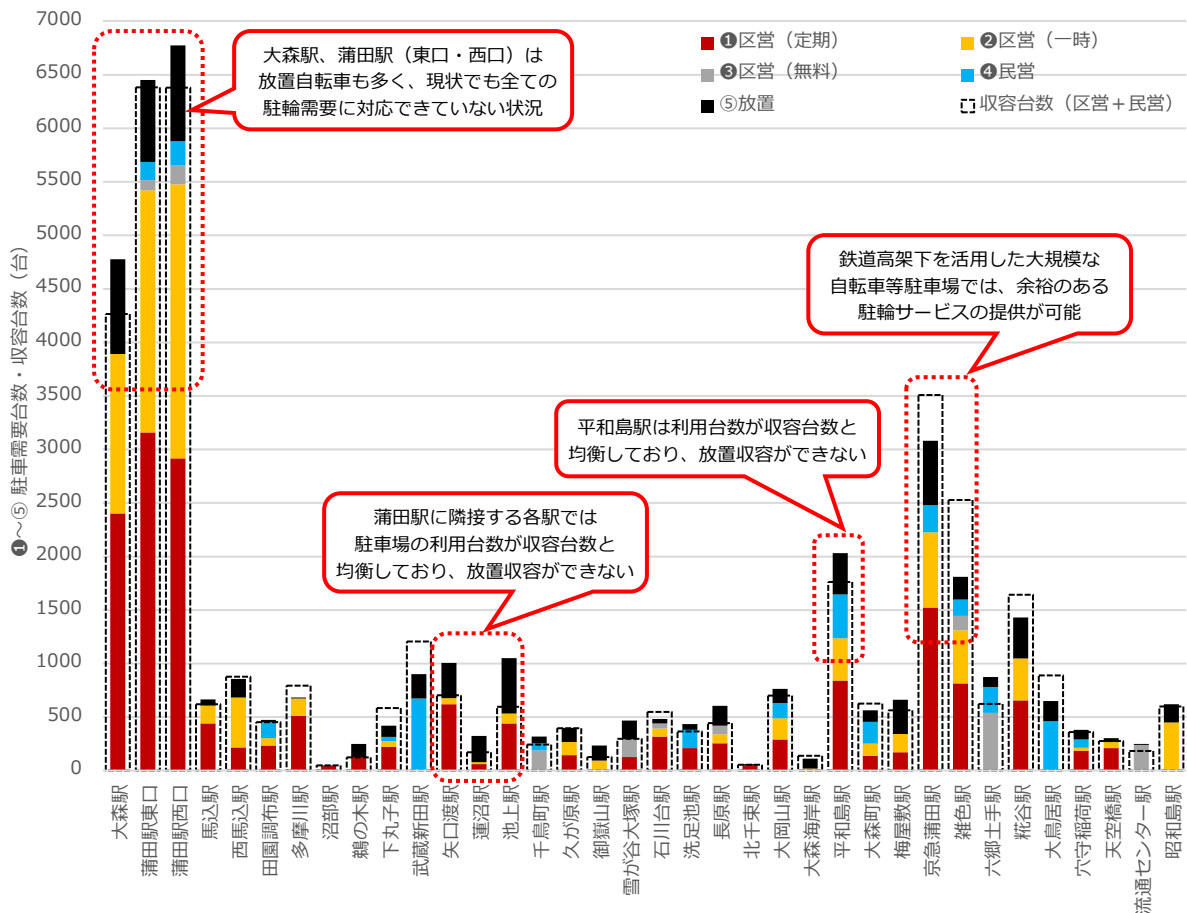
- 区では、自転車等駐車場の運営に対して以下の課題を抱えています。

自転車等駐車場の整備・運営に関する課題

- ①現状で**駐輪需要に対して既存施設での収容に限界**があり、今後の人口増加に対応しきれない駅がある。
- ②**管理運営の情報化が進んでおらず**、非効率な定期登録のために利用者の不便が発生している。
- ③**人手を介した事業運営方式**により、人件費を中心に行政負担が増大している。
- ④**施設の老朽化が進む**中で、施設の廃止、長寿命化等を含めた方針を定める必要がある。

- 現時点で明らかに自転車等駐車場が不足している駅や放置自転車問題の顕在化が見られる駅等、重点的に対策する必要がある駅を見極め、自転車等駐車場の整備や利便性・効率性の向上を図ることを目的とし、新たな自転車等駐車場整備方針を定めます。

■各駅の自転車等駐車場の需給バランス（需要：区営利用+民営利用+放置台数、供給：区営+民営収容台数）



出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査

将来の自転車等駐車場の需給バランス（基礎情報の整理）

- 大田区の人口は当面増加傾向を示しており、鉄道駅を利用する自転車利用も増加することが想定されます。一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出行動や移動手段の変化など、自転車等駐車場の将来需要にも影響があると考えられます。そのため、以下の考え方にに基づき、将来の自転車等駐車場の需給バランスの状況を確認した上で、今後も継続して新たな日常における利用状況の変化を把握しながら、自転車等駐車場の整備の在り方を検討します。
- 次ページ以降に、以下の考え方で算定した各駅の現状と将来の需給バランスの一覧図を掲載します。

■将来の自転車等駐車場需要の設定の考え方

令和12年(2030年)時点駐輪需要 = **各鉄道駅周辺の駐輪需要**(駐輪場利用台数 + 放置台数) × **駅周辺の人口増減率**(令和2年(2020年)→令和12年(2030年))

↑ 各施設の最大利用の合算値を代入

↑ 各駅勢力圏の人口増加率を代入

■駅周辺で発生している駐輪需要(統計的なデータの取得が可能なもの)

■区内駐輪場の種別

【区営】抽選方式 (取得可能なデータ：申込数、契約数、実利用台数(調査))

①登録制 年間契約(年間3,000円)
 【申請方法】所定の申請ハガキで申請
 【利用判定】募集台数を超えた場合、抽選により決定(継続利用は担保されない)

②有料制(抽選) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)
 【申請方法】所定の申請ハガキで申請
 【利用判定】募集台数を超えた場合、抽選により決定(継続利用は担保されない)

【区営】先着方式 (取得可能なデータ：申込数、契約数、実利用台数(調査))

③有料制(先着) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)
 【申請方法】所定の申請書で、駐輪場の各管理室で申請(受付)
 【利用判定】募集台数を超えた場合、先着により決定(申請により継続利用も可能)

定期利用に漏れた利用者、申込みをしなかった利用者は、一時利用等にも流れていくことがあるため…

【区営】一時利用方式 (取得可能なデータ：実利用台数(調査)、日平均利用者数)

④一時利用 日単位契約(日200円上限で施設ごとに設定)
 【申請方法】申請の必要なし
 【利用判定】駐輪場に空きがある場合、利用が可能

⑤無料制 駐輪料金なし
 【申請方法】申請の必要なし
 【利用判定】駐輪場に空きがある場合、利用が可能

一時利用・無料駐輪場が空いていない場合や、他の民間施設を利用しようと思わない場合

【民営】各事業者のサービス (取得可能なデータ：実利用台数(調査)、日平均利用者数)

⑥民間ビジネスによる専用の駐輪場 民間事業として運用

駐輪場が空いていない場合や、駐輪場利用を選択しない場合

⑦放置自転車 ※不適切な駐輪行為

通勤・通学の駐輪に対応する主な施設

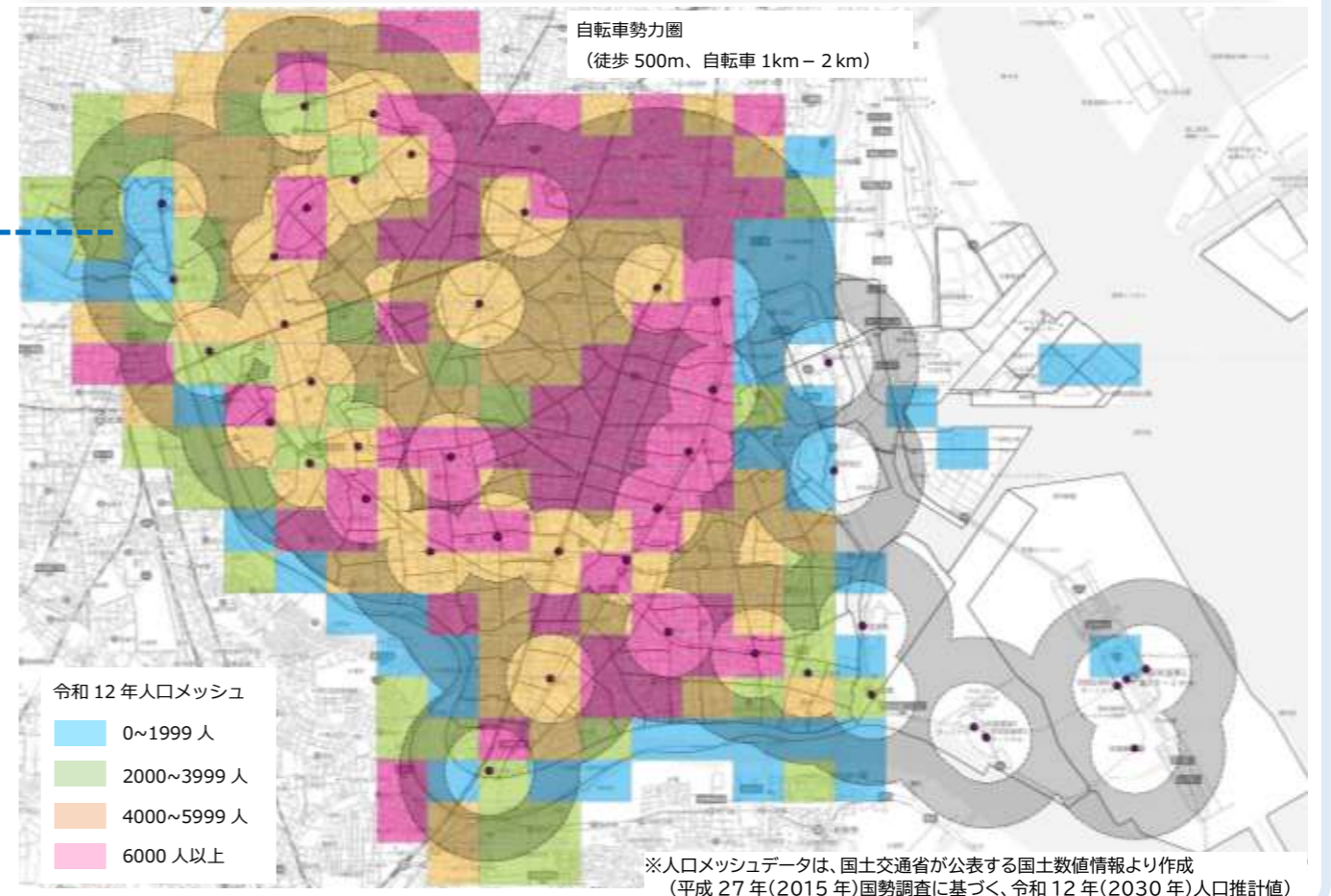
買い物等の駐輪に対応する主な施設

■駅周辺の人口増加率

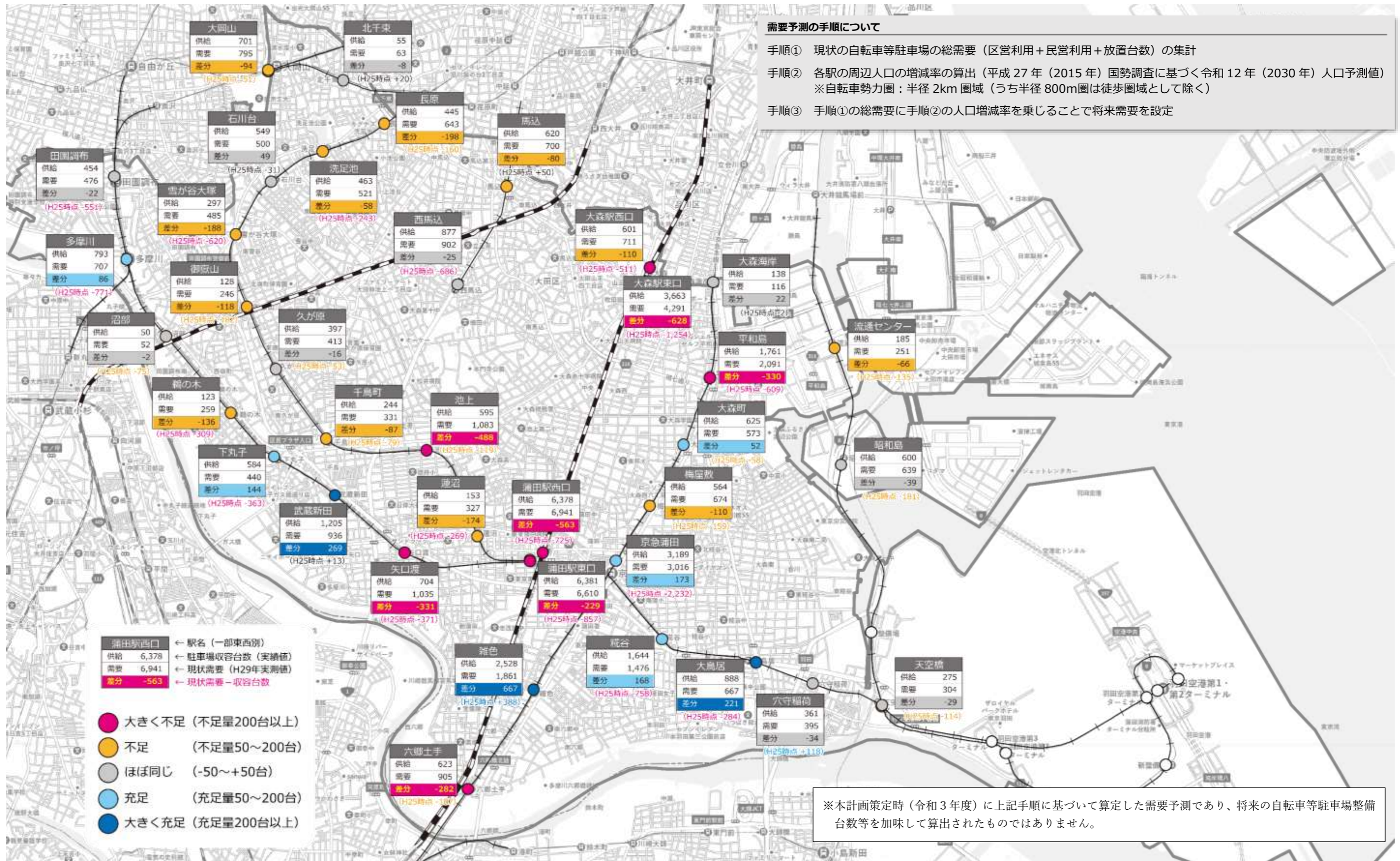
駅勢力圏の人口算出条件

【人口データ】 国土交通省公表の「国土数値情報」の平成27年国勢調査人口メッシュデータ
 (現状人口) 平成27年(2015年)時点 → (将来人口) 令和12年(2030年)時点
 →駅単位での人口集計後、増減率は「令和2年(2020年)→令和12年(2030年)」となるよう補正

【駅勢力圏】 徒歩圏を鉄道駅から半径500m(大田区交通政策基本計画の公共交通不便地域の設定より)、
 自転車圏を駅から半径1km・2km(下記条件に基づく)とし、
 自転車圏から徒歩圏を省いた自転車勢力圏で算定
 (自転車圏条件) J R 蒲田駅、J R 大森駅、京急蒲田駅：駅から2km
 その他駅(京急、東急等)：駅から1km



【将来】 各駅の自転車等駐車場需給バランスの分布



(2) 課題を踏まえた自転車等駐車場の整備・運営方針

- 現状の課題を解消するため、以下の整備・運営方針を設定します。

方針① 自転車等駐車場整備のための重点度合いの設定

■現状

区営自転車等駐車場の収容台数の確保については、基本的に既存施設の活用により進めます。

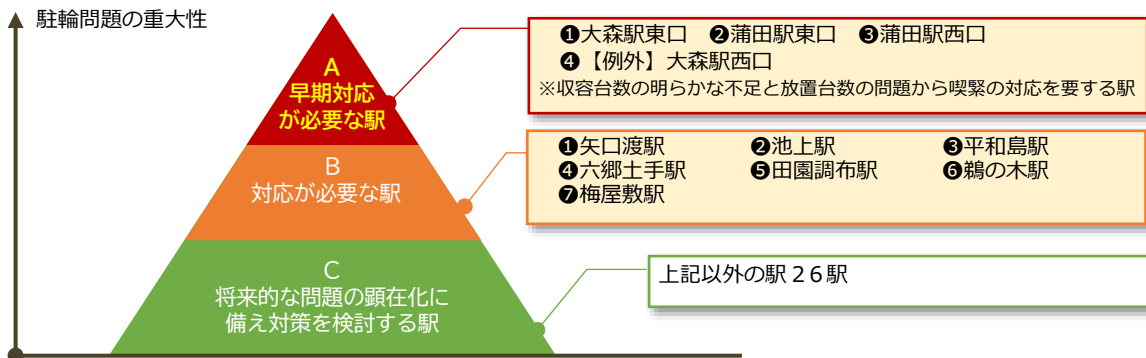
ただし、駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅など、現時点で明らかな駐輪問題が発生している駅周辺地域については、その問題の程度に合わせて段階的に対策を講じる必要があります。

■方針

各駅の将来需要予測や自転車等駐車場の駐車率等から重要度合いを設定し、このうち、蒲田駅、大森駅を重点整備駅とします。

蒲田駅、大森駅以外については、既存の自転車等駐車場の維持を前提に、機械化や指定管理者制度の導入等により利用者サービスの向上を図ります。また、駅前の用地確保の状況に応じて、適宜、収容台数の確保に努めます。

【将来】 各駅の自転車等駐車場整備の重要度合い



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

（参考）【駐輪問題の重大性】に基づく駅分類

	① 放置台数		② 区営自転車駐車場の駐車率		③ 将来の自転車駐車需給バランス				合計スコア	重要度合い
	台数	スコア	駐車率	スコア	駐車需要	供給量	過不足	スコア		
大森駅東口	794台	3点	104%	3点	3,663台	4,291台	628台不足	3点	9点	A
蒲田駅西口	892台	3点	89%	2点	6,378台	6,941台	563台不足	3点	8点	
蒲田駅東口	763台	3点	88%	2点	6,381台	6,610台	229台不足	2点	7点	
矢口渡駅	329台	2点	96%	2点	704台	1,035台	331台不足	2点	6点	B
池上駅	518台	2点	90%	2点	595台	1,083台	488台不足	2点	6点	
平和島駅	386台	2点	98%	2点	1,761台	2,091台	330台不足	2点	6点	
六郷土手駅	92台	1点	※ 100%	3点	623台	905台	282台不足	2点	6点	C
大森駅西口	90台	1点	107%	3点	601台	711台	110台不足	1点	5点	
田園調布駅	21台	1点	100%	3点	454台	476台	22台不足	1点	5点	
鶯の木駅	121台	1点	104%	3点	123台	259台	136台不足	1点	5点	
梅屋敷駅	318台	2点	71%	2点	564台	674台	110台不足	1点	5点	
馬込駅	59台	1点	98%	2点	620台	700台	80台不足	1点	4点	

放置 700 台以上	3 点	駐車率 100% 以上	3 点	需給バランス 500 台超不足	3 点
300~700 台	2 点	70~100%	2 点	200~500 台不足	2 点
300 台未満	1 点	70% 未満	1 点	200 台以下の不足	1 点
				不足なし・余剰有り	0 点

※六郷土手駅は無料の駐車場で駐車率は算出できませんが、多くの時間帯で駐車スペースに空きがないため 100%としています。

出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査

方針② 利便性・効率性の向上に向けた自転車等駐車場の機械化の促進

■現状

区営自転車等駐車場では、紙面での定期登録手続き、一時利用の現地での料金收受等、人の手を介した煩雑な管理、運営を行っており、近年の情報化社会の中で利用者の不便や事務作業の負担が発生しています。

■方針

定期登録のオンライン手続き化や駐輪器具の機械化を段階的に進め、利用者の利便性向上と効率化を両立します。また優先整備駅においては、入出庫が自動化された地下機械式自転車等駐車場の導入を含めて検討を進めます。

■応募申請・抽選結果等の情報化

WEBでの定期登録、更新等の各種手続きの利便性の向上を図る。

加えて、登録情報の電子化による抽選作業の効率化に向けて、自転車等駐車場管理の情報化を図る。

■情報化のメリット



今までは紙の申請書を書いていけど、WEBでどこからでも登録できる。



現在は手作業で実施している抽選事務を軽減できる。

■オンライン手続き・決済一括システム

オンラインで定期契約、更新、解約等が24時間無人で対応可能なシステム。

多様な料金支払いに対応しており、自治体での導入も増えている。

■WEB登録画面



■利用登録機



最新のオンライン手続きシステムでは登録、更新、キャンセル等の全ての手続きが24時間対応可能(参考：NCD社 エコプール)

■自転車等駐車場の入出庫管理の機械化

場内の駐輪ラックや入出庫口を機械化することで、利用者の利便性を向上するとともに、管理業務の軽減につながる。

電子マネー等、多様な決済方法への対応も可能。

■機械化のイメージ



■地下機械式駐車場(品川区 大森駅設置)

省スペースに大量の自転車を地下に収容する、機械式駐車場。

地上部は入出庫ゲートのみで、地下部分にある駐車スペースに自動収容される。

■品川区 大森駅水神口自転車駐車場



方針③ 指定管理者制度の導入など自転車等駐車場事業への民間活力導入の推進

■現状

区営自転車等駐車場の運営は、民間事業者に業務委託しており、施設の警備、保守点検など、年間で175業務を約60社に発注しています。

■方針

他自治体で導入が進む指定管理者制度や、民間事業者による公共駐車場の整備など、民間活力を活かした事業運営に向けて、自転車等駐車場事業の仕組みを見直します。

■業務統合の必要性

▼現在の発注業務

年間175業務を約60社に発注(令和元年度)

- ・機器の賃貸契約
- ・警備業務
- ・保守点検業務
- ・補修業務 …など

業務委託の発注手続き、業務履行監督等が複雑化しており、サービス向上にさらなる検討が必要

機械化とともに業務統合を図り、利便性向上に注力できる事業スキームへ改善

■指定管理者制度導入のメリット・デメリット

	管理委託制度(現行)	指定管理者制度
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○運営主体が行政であり、運営に意向を反映できる。 ○利用者と行政の接点があり、速やかな対応ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○民間ノウハウを活用した経費縮減が期待できる。 ○利用者ニーズに合った質の高いサービスが期待できる。 ○選定方法次第で機械化等の提案を受けられる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ×民間ノウハウが活用できる場面が少ない(経費縮減、利用者サービス等)。 	<ul style="list-style-type: none"> ×サービス提供者が民間事業者のため、行政の意向が反映されないことがある。

(3) 優先整備駅の整備方針

- 前途の「方針① 自転車等駐車場の段階的整備の実施」において重点整備駅と設定した蒲田駅（東口/西口）、大森駅について、具体的な整備方針を以下に示します。

【蒲田駅東口】の整備方針

【課題】

- ① 蒲田駅東口の放置自転車台数は763台であり、放置自転車を含めて駅周辺に集まる駐輪需要に対応できていない状況です。
- ② 駅前広場の地下を活用した収容台数2,800台の自走式（地下1階）+自動収納式（地下2階）の駐車場が整備されます。
- ③ 地下駐車場の整備に合わせ、道路区域や公園用地である等の理由から解消予定であった暫定自転車駐車が7か所あり、全てを廃止した場合の影響について検討しています。

■ 将来の駐車需給の想定

	供給		需要	
	既存	新規	利用台数	放置
現状 (H29)	6,381台	-	5,687台	763台
	6,381台		6,450台	
	暫定廃止 -2,656台 新規整備 +2,800台			
	↓減 ↑増			
将来	3,725台	2,800台	5,828台	782台
	6,525台		6,610台	

※人口増加率10.2.5%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

■ 蒲田駅東口周辺の運営状況と将来の方向性

【対応の考え方】

- 老朽化施設及び暫定自転車駐車場の改修・廃止の検討が必要です。
- 利便性が高い自転車等駐車場を持続的に運営していくために、機械化とそれによる管理コストの削減が必要です。
- 地下機械式自転車駐車場（自動収納式）の運営には複雑な管理が必要であり、指定管理者制度等の導入及び料金改定の検討が必要です。



【蒲田駅西口】の整備方針

【課題】

- ① 蒲田駅西口周辺の自転車等駐車場の収容能力は不足している状況にあります。
- ② 蒲田駅西口周辺での新規自転車等駐車場の用地確保は困難です。
- ③ 築年数が30年を越える自転車等駐車場があり、老朽化施設への対応が求められています。

■ 将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	6,378台	-		5,881台	892台
	6,378台			6,773台	
	↓				
将来	6,378台	-		6,027台	914台
	6,378台			6,941台	

※人口増加率102.5%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

■ 蒲田駅西口周辺の運営状況と将来の方向性

【対応の考え方】

- 既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

【検討例】

- ① 既設自転車等駐車場のうち、区が土地を所有している自転車等駐車場のスペースを活用
- ② 蒲田駅西口自転車駐車場の施設改修と合わせ、収容台数を確保



【大森駅】の整備方針

【課題】

- ①大森駅周辺の自転車等駐車場の収容能力は、蒲田駅西口周辺と同様に不足している状況です。
- ②大森駅周辺での新規自転車等駐車場の用地確保は困難です。
- ③築年数が30年を越える自転車等駐車場が少なくなく、老朽化施設への対応が求められています。

■将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	4,264台	-		3,893台	884台
	4,264台			4,777台	
	↓減	↓増			
将来	4,264台	0台		4,076台	926台
	4,264台			5,002台	

※人口増加率104.7%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

■大森駅周辺の運営状況と将来の方向性

【対応の考え方】

- 既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

【検討例】

- ①既設自転車等駐車場のうち、区が土地を所有している自転車等駐車場のスペースを活用
- ②入新井公園のスペースの有効活用や、大森駅東西自転車駐車場の施設改修と合わせ、収容台数を確保



