

大田区自転車等総合計画

前期アクションプラン

令和4年度
～8年度

安全・快適に自転車で楽しく出かけたいなるまち



©大田区

令和4年3月
大田区

Contents

I	アクションプランについて	1
1.	計画の位置づけ	1
2.	計画の期間	2
3.	課題を踏まえた計画の方向性	3
4.	計画の目標像と4つの基本方針	4
II	個別事業の展開	6
1.	個別事業一覧	6
2.	「自転車利用環境」の取組み	9
	基本方針1【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる	10
	とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備	10
	とめる2 適切な駐輪サービスの提供	12
	とめる3 放置自転車の防止対策	13
	基本方針2【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる	14
	はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開	14
	はしる2 シェアサイクルの運用	15
	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	16
	まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実	16
	まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進	17
3.	「自転車活用」の取組み	19
	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	20
	たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり	20
	たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援	21
	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	22
III	大田区自転車等駐車場整備方針	23
1.	自転車等駐車場の整備・運営の課題	23
2.	課題を踏まえた自転車等駐車場の整備・運営方針	27
3.	優先整備駅の整備方針	29
	資料編	33
1.	区営自転車等駐車場及び駅周辺の放置自転車の状況	34
2.	大田区自転車ネットワーク整備実施計画（抜粋）	108
3.	大田区自転車ネットワーク整備実施計画の見直しについて	135

I アクションプランについて

1. 計画の位置づけ

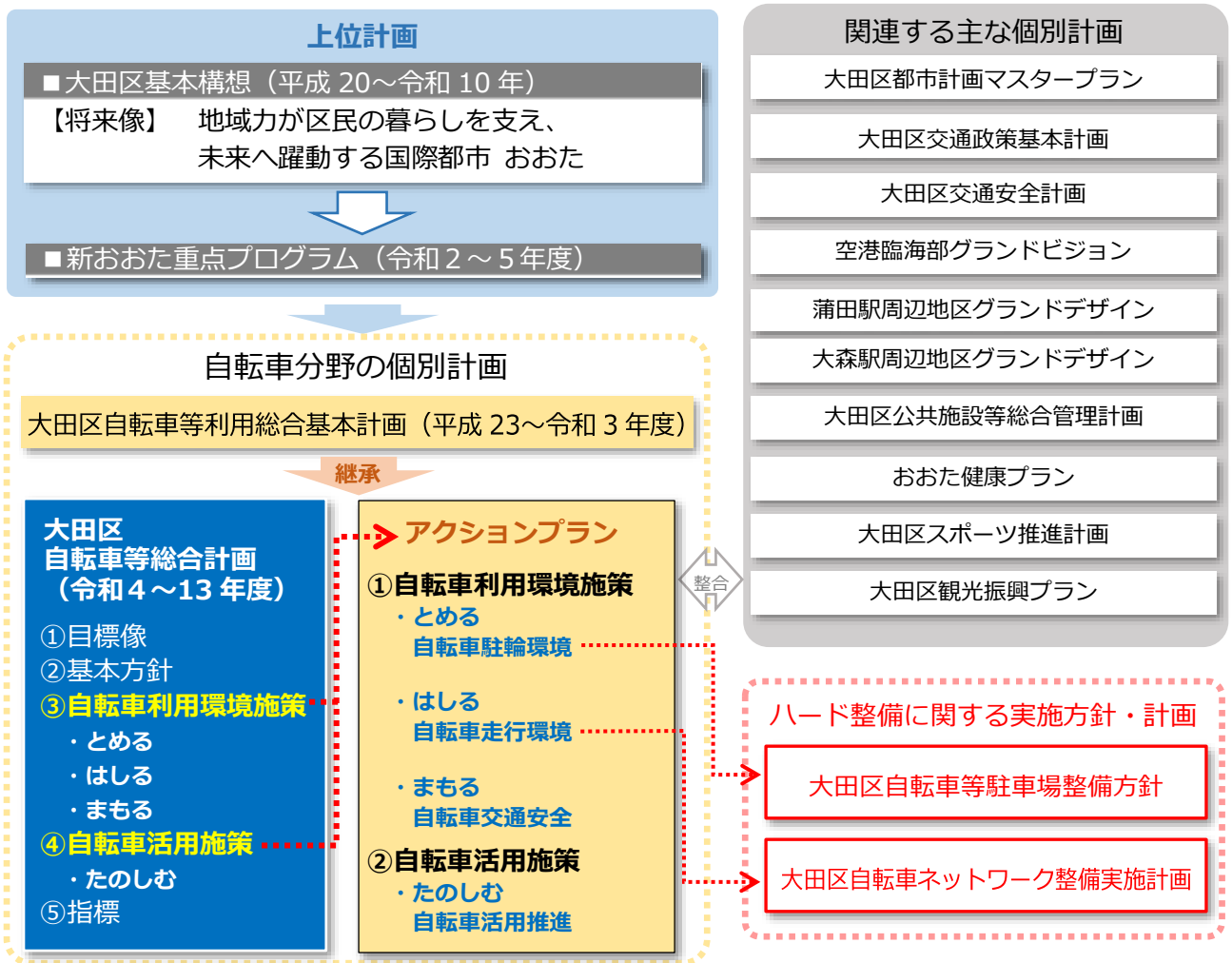
(1) アクションプランの位置づけ

- 本アクションプランは、「大田区自転車等総合計画」の施策を具体化する前期5年間の実施計画です。社会状況の変化に柔軟に対応しながら、施策を着実に推進していきます。



(2) 自転車等駐車場整備方針・自転車ネットワーク整備実施計画の位置づけ

- 「大田区自転車等駐車場整備方針」は、【とめる】のハード整備に関する実施方針として本アクションプランに内包し、区内の自転車等駐車場の整備・運営の方向性を定めています。
- 「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」は、自転車走行環境整備を円滑に進めることを主な目的として平成28年に策定し、令和5年度末の整備完了を目指しています。【はしる】のハード整備に関する実施計画と位置づけ、本アクションプランと整合を図っています。



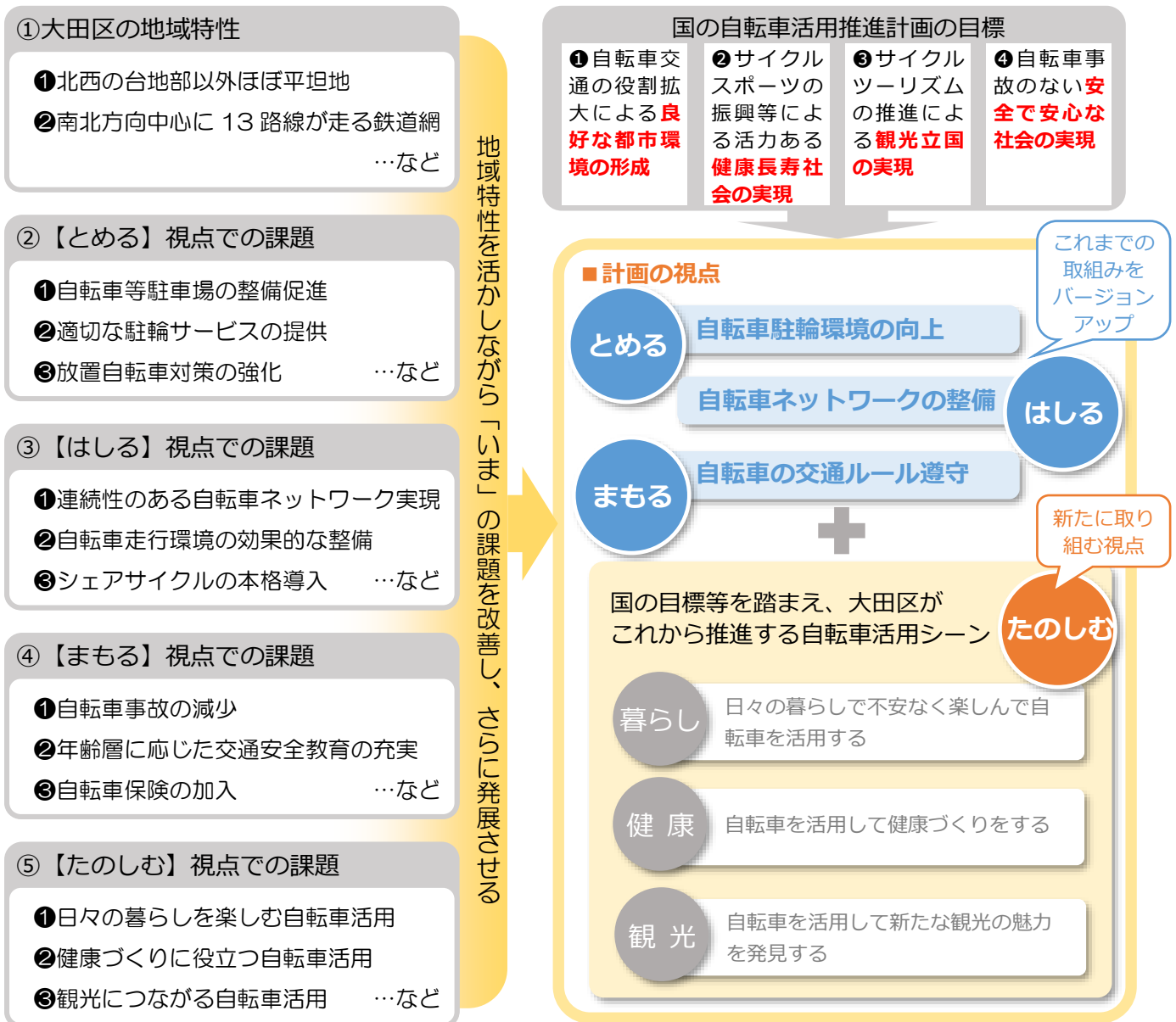
2. 計画の期間

- 本アクションプランの計画期間は、令和4年度から8年度までの5年間とします。

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	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	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度					
大田区基本構想																									
おおた未来プラン 10年								新おおた重点プログラム																	
大田区自転車等利用総合基本計画 ※新型コロナウイルス感染症拡大に伴い計画期間を1年延長										大田区自転車等総合計画 (自転車等の駐車対策に関する総合計画+自転車活用推進計画)															
大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備実施計画										前期アクションプラン					後期アクションプラン										
大田区自転車ネットワーク整備実施計画																									

3. 課題を踏まえた計画の方向性

- 区では、歩行者、自転車利用者等の全ての人が安全・快適に出かけられるまちを実現することを旨し、【とめる】【はしる】【まもる】の視点で自転車利用環境向上に向けた取り組みを進めてきました。
- 自転車活用推進法の施行に伴い、様々なシーンで自転車を活用する方向性が示された中、本計画では、区民のニーズやこれまでに欠けていた視点を踏まえ、「暮らし」、「健康」、「観光」での自転車活用を推進することとしました。自転車を単に生活のツールとして使用するだけでなく、心身の健康づくりや観光等の場面で楽しく活用できるようにしていきます。
- 次代に向けた様々な課題を踏まえ、【とめる】【はしる】【まもる】の施策を継承・発展させるとともに、それらを土台として新たな視点である【たのしむ】の施策を推進していきます。



4. 計画の目標像と4つの基本方針

- 本アクションプランでは、大田区自転車等総合計画で定めた4つの基本方針に基づき、具体的な個別事業を展開していきます。

目標像

安全・快適に自転車で楽しく出かけた

継承・発展

「自転車利用環境」の取組み（土台づくり）

と
め
る

■基本方針1 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

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

とめる3 放置自転車の防止対策

は
し
る

■基本方針2 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

はしる2 シェアサイクルの運用

ま
も
る

■基本方針3 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

まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

連

新たな視点

「自転車活用」の取組み

社会的な自転車活用の動き

余暇での自転車活用ニーズの高まり

- ・通勤、通学、買物など、日常生活の移動手段として自転車が積極的に活用される
- ・健康志向が高まり、生活習慣病の予防、QOLの向上などのために自転車が積極的に活用される
- ・サイクルツーリズムが普及し、地域の魅力的なスポットを巡るために自転車が積極的に活用される

■大田区で推進する自転車活用シーン

Scene1 暮らし

日々の暮らしで活用する

Scene2 健康

健康づくりで活用する

Scene3 観光

観光・レジャーで活用する

■基本方針4 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

たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

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

動

た
の
し
む

Ⅱ 個別事業の展開

1. 個別事業一覧

大田区自転車等総合計画の施策体系		前期アクションプランの個別事業
基本方針1 【とめる】 良質な 自転車 駐輪環境 をつくる	とめる1 自転車等駐車場の 効率的・効果的な整備	1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進 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計画の策定・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 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進
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 自転車安全利用に関する周知・啓発の新たな展開 2-2 既存の周知・啓発事業の継続
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 シェアサイクルの推進



- 1-1-1 区営自転車等駐車場の整備 (P10)
- 1-1-2 指定管理者制度等の導入検討 (P10)
- 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 (P10)
- 1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援 (P10)
- 1-3-1 附置義務制度の運用・見直し (P10)
- 2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態の見直し (P12)
- 2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応 (P12)
- 2-2-1 サービス水準に応じた自転車等駐車場利用料金の見直し (P12)
- 3-1-1 コールセンターの設置推進 (P13)
- 3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し (P13)
- 3-2-1 放置自転車の抑制に向けた継続的な指導の実施 (P13)
- 3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的な設定 (P13)
- 1-1-1 現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の推進 (P14)
- 1-2-1 自転車走行環境整備による効果検証 (P14)
- 1-2-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の方針検討 (P14)
- 1-3-1 自転車利用者への通行方法の周知・啓発の実施 (P14)
- 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 (P14)
- 2-1-1 シェアサイクルの本格導入の検討 (P15)
- 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 (P15)
- 2-3-1 イベントでのシェアサイクル活用の推進 (P15)
- 1-1-1 高校・大学と連携した交通安全教育機会の提供 (P16)
- 1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供 (P16)
- 1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供 (P16)
- 1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供 (P16)
- 1-2-1 保育園での交通安全教育の実施 (P16)
- 1-2-2 小学校での交通安全教育の実施 (P16)
- 1-2-3 中学校での交通安全教育の実施 (P16)
- 1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施 (P16)
- 2-1-1 高校生・大学生向け周知・啓発の実施 (P17)
- 2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施 (P17)
- 2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の実施 (P17)
- 2-1-4 自転車の安全利用への備えに関する周知・啓発の実施 (P17)
- 2-1-5 自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発の実施 (P17)
- 2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施 (P17)
- 2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施 (P17)
- 2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施 (P17)
- 2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施 (P17)
- 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 (P20)
- 1-1-2 区民の環境意識の向上 (P20)
- 1-2-1 はねびよん健康ポイントアプリと連携した自転車活用の推進 (P20)
- 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 (P20)
- 1-3-1 散走イベントの実施 (P20)
- 1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり (P20)
- 2-1-1 新たな日常での自転車活用に関する周知・啓発の実施 (P21)
- 2-2-1 企業での自転車活用の支援 (P21)
- 2-3-1 余暇時間を楽しめる自転車観光の促進 (P21)
- 3-1-1 サイクリング環境に関する案内情報の提供 (P22)
- 3-2-1 サイクリング拠点の設置推進 (P22)
- 3-3-1 サイクルポートの設置推進 (P22)

※施策番号の見方（左から）

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

基本方針1【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる

とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

- 将来需要予測に基づき、区営自転車等駐車場の整備を進めるとともに、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を契機とした、指定管理者制度等の導入の検討を進めていきます。
- 鉄道高架下の活用等での鉄道事業者との連携、大田区民営自転車等駐車場育成補助金の継続など、民間事業者による自転車等駐車場の整備を促進していきます。
- 「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」の附置義務制度に基づき、一定規模を有する施設の新設・増設の際に自転車駐車場の設置を求めています。
- 「大田区自転車等駐車場整備方針」により、時代の移り変わりに適切に対応した柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進			
1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	新たな日常における利用状況の変化、用地取得、土地開発の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車場の適正な整備を図ります。 [参考] 区営自転車等駐車場収容台数： 34,935台（令和2年4月1日現在）	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検討	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向けて、民間事業者のノウハウを活用する指定管理者制度等の導入検討を進めます。	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け、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、実際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、実際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。

2. 「自転車利用環境」の取組み

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

とめる

良質な 自転車駐輪 環境をつくる

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



とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

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

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

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

とめる3 放置自転車の防止対策

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

はしる

安全な自転車 ネットワーク をつくる

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



はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開

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

はしる2 シェアサイクルの運用

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

まもる

自転車の交通 ルール遵守の 意識をつくる

自転車を利用する全ての人が正しい交通ルールを知り、遵守する意識をつくりま



まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

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

まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

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

基本方針1 【とめる】良質な自転車駐輪環境をつくる

とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

- 将来需要予測に基づき、区営自転車等駐車場の整備を進めるとともに、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を契機とした、指定管理者制度等の導入の検討を進めていきます。
- 鉄道高架下の活用等での鉄道事業者との連携、大田区民営自転車等駐車場育成補助金の継続など、民間事業者による自転車等駐車場の整備を促進していきます。
- 「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」の附置義務制度に基づき、一定規模を有する施設の新設・増設の際に自転車駐車場の設置を求めています。
- 「大田区自転車等駐車場整備方針」により、時代の移り変わりに適切に対応した柔軟性のある自転車駐輪環境の整備を進めます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進			
1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	新たな日常における利用状況の変化、用地取得、土地開発の状況を踏まえ、将来需要予測に基づく区営自転車等駐車場の適正な整備を図ります。 [参考] 区営自転車等駐車場収容台数： 34,935台（令和2年4月1日現在）	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検討	機械化によるサービスの向上と運営業務の効率化に向けて、民間事業者のノウハウを活用する指定管理者制度等の導入検討を進めます。	都市基盤管理課	—
とめる1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保			
1-2-1 鉄道事業者と連携した自転車等駐車場の整備・運営の促進	鉄道事業者と連携し、鉄道駅周辺における自転車等駐車場の整備促進を図ります。	都市基盤管理課	鉄道事業者
1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援	民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経費の一部補助する大田区民営自転車等駐車場育成補助金制度を継続するとともに、実態に即した制度の見直しを行います。	都市基盤管理課	民間自転車等駐車場運営事業者
とめる1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保			
1-3-1 附置義務制度の運用・見直し	附置義務制度に基づき、一定の面積規模を超える小売店舗、飲食店等の新設・増築に際し、自転車駐車場の設置を義務付けるとともに、実態に即した制度の見直しを行います。	都市基盤管理課	開発事業者

■ 自転車等駐車場の将来需要予測の概要

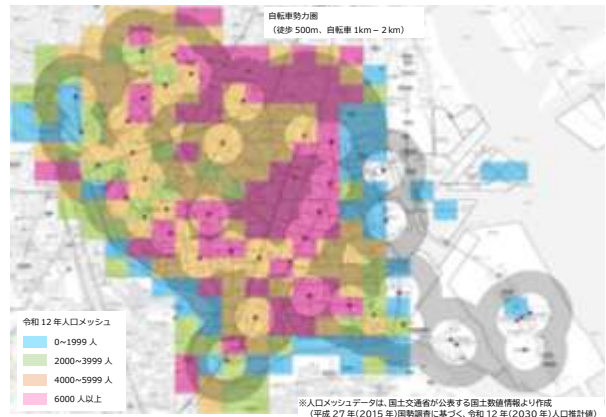
- 自転車等駐車場の将来需要予測では、現状の各鉄道駅周辺の自転車等駐車場の駐輪需要に、駅周辺の人口の増減率を乗じることで、将来需要を推計し、将来の鉄道駅周辺の自転車等の駐車需要と供給量（自転車等駐車場の整備台数）のバランスを検証し、将来の自転車等駐車場の整備について検討しています。

$$\text{令和12年(2030年)時点駐輪需要} = \text{①各鉄道駅周辺の駐輪需要(駐車場利用台数+放置台数)} \\ \times \text{②駅周辺の人口増減率(令和2年(2020年)→令和12年(2030年))}$$

① 鉄道駅周辺の駐輪需要(駐車場利用台数+放置台数)

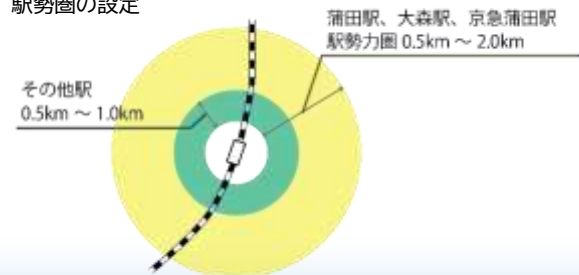


② 駅周辺の人口増減率



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

駅勢圏の設定



各自転車等駐車場の将来需要(令和12年(2030年))

※詳細は「大田区自転車等駐車場整備方針」(P23~P31)を参照

自転車等駐車場の将来需要予測の推計方法と推計結果は P23~P26 に記載

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

- 区営自転車等駐車場における利用形態を踏まえ、WEB 管理システムの導入、キャッシュレス化の推進、特殊車両スペースの確保など、サービス向上と公平性の確保に取り組んでいきます。
- 区営自転車等駐車場の運営コストの増加や利用に偏りがある状況を踏まえ、各地のサービス水準に応じた料金の見直しを行っていきます。


事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上			
2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態の見直し	公平性の確保に向けて、区営自転車等駐車場における一時・定期利用、先着・抽選方式等の契約体系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 上で契約、更新、解約等の一元管理ができるシステムの導入、キャッシュレス化の推進、電動アシスト付き自転車等の特殊車両スペースの確保、盗難防止機能付き駐輪ラックの導入など、多様化した駐輪ニーズに対応し、利用者サービスの向上を図ります。	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利用料金の見直し	受益者負担の原則に従い、駅へのアクセス、屋根の有無等、サービス水準に応じて料金設定の基準を見直し、料金改定を検討します。	都市基盤管理課	-

■ 契約体系の枠組みの見直しの方向性

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


■ 機械化・情報化による利便性の向上

(参考例) WEB 手続きシステムを先行導入する戸田市の手続きの流れ



戸田市等では定期利用の利便性向上に向けて専用の登録機でも WEB 上でも手続き可能なシステムを導入しています。他自治体の事例を参考に区でも導入を進めていきます。

(参考例) コード決済に対応した精算機



交通系 IC カードだけでなく、コード決済に対応した精算機が開発、運用されており、区でも順次設置を進めていきます。

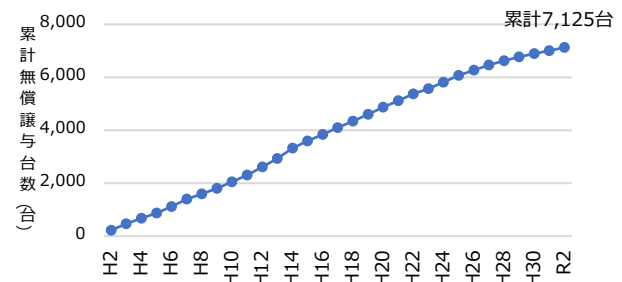
とめる3 放置自転車の防止対策

- 放置自転車対策業務の効率化に取り組むとともに、撤去自転車の活用方法についても見直しを行っていきます。
- これまで取り組んできた放置自転車の撤去活動、自転車放置防止指導員の配置等を継続して実施するほか、放置自転車の発生特性の分析を進め、効果的な指導・啓発を行っていきます。
- 放置自転車の即時撤去を可能とする自転車等放置禁止区域については、今後の区内での開発等の動向を注視しつつ、引き続き効果的に設定します。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
とめる3-1 放置自転車対策業務の効率化			
3-1-1 コールセンターの設置 推進	放置自転車対策業務を効率化するため、放置自転車の撤去・返還等の問合せに対応するコールセンターの設置を推進します。	都市基盤管理課	—
3-1-2 撤去自転車の活用方法の 見直し	返還期限を過ぎた撤去自転車の有効活用と国際貢献を目的とした再生自転車海外譲与事業について、費用負担軽減の観点から見直しを検討します。	都市基盤管理課	再生自転車海外譲与自治体協議会
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、放置自転車の抑制に向けて、継続的に取り組めます。	都市基盤管理課	警察 鉄道事業者 自治会・町会
3-2-2 自転車等放置禁止区域の 効果的な設定	駅周辺に自転車等放置禁止区域を引き続き効果的に設定し、放置自転車を抑制します。	都市基盤管理課	自治会・町会 商店街

■ MCCOBA を通じた再生自転車の開発途上国への無償譲与

区では、撤去自転車のうち引き取りのなかった自転車の有効活用を図るとともに、国際協力に寄与するため、これらの自転車を整備し「再生自転車海外譲与自治体協議会（Municipal Coordinating Committee for Overseas Bicycle Assistance（略称：MCCOBA（ムコーバ））」を通じて、開発途上国へ無償譲与する活動を行っています。これまでに一定の役割を果たしてきた中、再生費用の負担等の問題もあるため、今後の事業の在り方を検討してまいります。



※平成2～30年までは「再生自転車海外譲与自治体連絡会」を通じて海外譲与を実施していました。連絡会は令和元年に参加自治体を縮小して「再生自転車海外譲与自治体協議会」へと再編成され、事業を継続しています。令和元年以降は協議会としての譲与実績となります。

■ 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

年1回、秋に東京都が都内全域で実施する駅前放置自転車クリーンキャンペーンに併せて、自治会・町会等の関係機関と連携・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

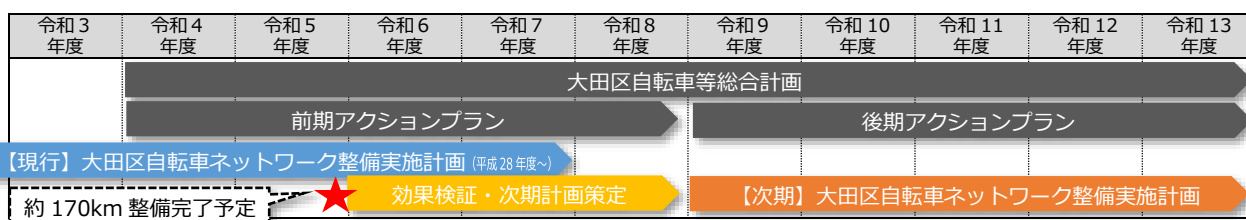
基本方針2【はしる】安全な自転車ネットワークをつくる

はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開

- 現行の「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に基づく自転車走行環境整備を早期に完了させるとともに、整備効果や課題の検証を行い、国・東京都と連携しながら、さらなる事業展開を図ります。
- 区道における自転車走行環境の整備については、十分な幅員の確保が難しい状況を鑑み、矢羽根型路面標示の形態で基本的に進めていますが、道路構造、交通状況等に合わせた区独自の整備形式（小型自転車ナビライン等）も含めた検討を継続して進めていきます。
- 自転車利用者やドライバーに対し、自転車走行環境の通行方法等の周知・啓発を行っています。

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 現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の推進	現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく全長約170kmの自転車走行環境整備について、当初の令和7年度整備完了から短縮し、令和5年度末の整備完了を目標に取り組みます。 [参考] 自転車走行環境整備距離： 約95km（令和3年4月1日現在）	都市基盤管理課 建設工事課 地域基盤整備課	警察
はしる1-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進			
1-2-1 自転車走行環境整備による効果検証	現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境の整備完了後、整備効果を検証します。	都市基盤管理課	—
1-2-2 次期自転車ネットワーク整備実施計画の方針検討	効果検証の結果に基づき、整備路線の精査、経年劣化に対する補修の方向性等、次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定方針を検討します。	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。	都市基盤管理課	—
1-3-2 ドライバーへの自転車利用特性の周知・啓発の実施	交通安全イベントや企業などでのチラシ・パンフレット配布、ポスター掲出等、ドライバーに対し、自転車特性の周知・啓発を図ります。	都市基盤管理課	—

■自転車ネットワーク整備実施計画のスケジュール



はしる2 シェアサイクルの運用

- 「大田区コミュニティサイクル事業」は、平成30年4月から他自治体との相互乗り入れも行い、隣接する自治体との移動手段としても浸透している中、効果検証の結果や区としてのシェアサイクルの在り方を踏まえて、本格導入を検討していきます。
- シェアサイクルの持続的な事業運営に向けて、協定を結ぶ運営事業者と連携しながら、利用促進を図っていきます。
- シェアサイクルは自転車活用推進の重要な基盤の一つであり、イベント等の様々な場面でシェアサイクル活用を推進していきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
はしる2-1 シェアサイクルの在り方の整理			
2-1-1 シェアサイクルの本格導入の検討	平成29年3月から試行実施し、令和2年度から検証事業として進めているシェアサイクルの本格導入に向けて検討します。	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 様々な場面でのシェアサイクル活用の推進			
2-3-1 イベントでのシェアサイクル活用の推進	大田区区民スポーツまつりをはじめとしたイベント等でのシェアサイクル活用を推進します。	都市基盤管理課	シェアサイクル 運営事業者

■シェアサイクルの広報展開・イベント等でのシェアサイクルの活用

区では、(株)ドコモ・バイクシェアと協定を結び、「大田区コミュニティサイクル事業」を平成29年3月から3年間試行事業として実施し、令和2年度からは、本格事業への移行可否を判断するための条件値を管理するため、新たに検証期間を設けて事業を実施しています。

シェアサイクルのさらなる認知度向上や利用促進のため、今後も継続して広報を行うとともに、様々なイベント等で活用していきます。



シェアサイクルの登録会



シェアサイクルの試乗会



区民スポーツまつりでパネル展示
(令和2年10月12日)



散走の試行実施
(令和2年11月12日)

基本方針3 【まもる】自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

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









事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
まもる1-1 新たな交通安全教育機会の創出			
1-1-1 高校・大学と連携した交通安全教育機会の提供	東京都・警察と連携し、高校における自転車交通安全教室の実施校の拡充、大学への展開等に取り組みます。	都市基盤管理課	高校 大学 警察
1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	東京都主催の企業向けセミナーへの区内企業の参加促進、社員研修実施のための情報提供等、企業の自発的な交通安全教育の実施に協力します。	都市基盤管理課	企業 警察
1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供	学校における自転車交通安全教室への保護者参加の促進、児童館における交通安全教室の実施、親子自転車セミナーの開催等、乳幼児から小学生までの保護者を対象とした交通安全教育に取り組みます。	都市基盤管理課 子育て支援課 保育サービス課 教育総務課	警察
1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供	区内の各種イベントの開催時にブース出展、チラシ配布等を行います。	都市基盤管理課	警察 自治会・町会
まもる1-2 既存の交通安全教育の継続			
1-2-1 保育園での交通安全教育の実施	区内の保育園における交通安全移動教室を継続して実施します。 [参考] 交通安全移動教室実施回数： 53回（令和2年度）	都市基盤管理課	保育園 警察
1-2-2 小学校での交通安全教育の実施	区立小学校における交通安全巡回指導を継続して実施します。	教育総務課	小学校 警察
1-2-3 中学校での交通安全教育の実施	区立中学校における交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）について、3年間で全区立中学校が行うサイクルを継続して実施します。 [参考] 交通事故再現による体験学習の実施回数： 2回（令和2年度）	都市基盤管理課	中学校 警察
1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	老人いこいの家、区民センター等の利用者に対する交通安全集会を継続して実施します。 [参考] 高齢者との交通安全集会実施回数： 14回（令和2年度）	都市基盤管理課	高齢者施設 警察

まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

- これまでにあまり繋がりのなかった高校、大学、企業とも連携を図りながら、適切なタイミングで基本的な交通ルールを周知するためのツール作成などを進めていきます。
- 未就学児、小学生、中学生、高齢者については、すでに周知チラシの配布等に取り組んでおり、引き続き様々なメディアを活用しながら周知・啓発に取り組んでいきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
まもる2-1 自転車安全利用に関する周知・啓発の新たな展開			
2-1-1 高校生・大学生向け周知・啓発の実施	高校生・大学生の事故特性を踏まえた周知・啓発ツールの作成、学校を通じた周知チラシの配布等に取り組みます。	都市基盤管理課	高校 大学 警察
2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	企業・商店街と連携し、従業員や利用客への周知チラシの配布等に取り組みます。	都市基盤管理課	企業 商店街 警察
2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の実施	子ども乗せ自転車利用者への周知・啓発ツールの作成、子育て関連施設や乳幼児健診での保護者への配布等に取り組みます。	都市基盤管理課	警察
2-1-4 自転車の安全利用への備えに関する周知・啓発の実施	都の条例で定められている自転車保険の加入義務の周知、区の条例で定める自転車の盗難防止措置義務の周知等に取り組みます。	都市基盤管理課 防災危機管理課	保険会社 警察
2-1-5 自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発の実施	自転車走行環境の整備に伴い、学校等での周知チラシ配布など、自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発に取り組みます。	都市基盤管理課	警察
まもる2-2 既存の周知・啓発事業の継続			
2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施	保育園・幼稚園で周知チラシを配布する等、保護者も含めた未就学児への周知・啓発を継続して実施します。	都市基盤管理課	保育園 幼稚園 警察
2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	小学校で周知チラシを配布する等、保護者も含めた学生への周知・啓発を継続して実施します。	都市基盤管理課	小学校 警察
2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	中学校で周知チラシを配布する等、中学生への周知・啓発を継続して実施します。	都市基盤管理課	中学校 警察
2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施	老人いこいの家、区民センターで高齢者向けの周知チラシを配布する等、高齢者とその家族への周知・啓発を継続して実施します。	都市基盤管理課	高齢者施設 警察

■年齢層別の交通安全教育の方向性

	未就学児 	小学生 (低学年) 	小学生 (高学年) 	中学生 	高校生 	大学生 	大人 	高齢者 
主な関わり方 自転車との	親の自転車に同乗する	親と一緒に自転車に乗り始める	自分一人で自転車に乗り始める	遊び、塾等の主な移動手段として自転車を利用し始める	通学等で自転車を利用する		通勤、買物、趣味等で自転車を利用する 子どもと一緒に出かけ	運転免許証返納後の移動手段
基本となる交通ルール	<p>【自転車安全利用五則】</p> <p>①自転車は車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行(右側通行は禁止) ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間のライト点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) ⑤子どもはヘルメットを着用</p>							
学びべき交通ルールや意識するべきこと	自転車に乗るときの交通ルールを知る		自転車での安全な通行方法を身につける	自転車の交通違反にも罰則があることを理解し、遵守する		自転車は車道通行が原則であることを理解し、安全に通行する		
	自転車事故の危険性を認識する							
	携帯電話・スマートフォン、イヤホン、傘等を使用しながら運転しない※							
	万一のときのためにヘルメットを着用する※							
	自転車事故で亡くなる人の多くは頭部の損傷が原因			未成年の子どもが自転車を利用するときは、保護者が自転車保険に加入する		自転車保険の必要性を理解し、加入する		
					子育て世代には、子どもの安全を守るための交通安全教育が必要		子どもの見本となる立場を自覚し、正しい交通ルールを教える	自分自身の能力を正しく認識する(不安があれば自転車に乗らないなど)
							子どもを同乗させる安全な方法を知る	
	車のドライバーとしても自転車が車道を安全に通行できるよう注意する							

※関連性の高い年齢層の色を濃くしています。

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

3. 「自転車活用」の取組み

- すでに日常生活に不可欠な乗り物として区民に利用されている自転車について、新たに【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。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした新たな日常において、自転車は3密回避などの感染拡大防止にもつながるツールであり、一人でも多くの区民が自転車を楽しんで活用できるよう、裾野を広げる取組みを中心に進めていきます。

たのしむ

自転車を活用して楽しい毎日をつくる

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



■目標像の実現に向けた【たのしむ】の目指す姿



Scene1 暮らし

日々の暮らしで楽しむ

- ・日々の移動で当たり前自転車を使う暮らしが根付いています。
- ・社会状況の変化にも対応し、新たな日常で活用されています。



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。
- ・自転車を使ってまち巡りを楽しむ人が増えています。



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走行環境、サイクリストが気軽に立ち寄れる場所の整備、シェアサイクルの利便性向上などが必要であり、主にハード面の自転車活用を支える環境づくりを行います。

基本方針4 【たのしむ】 自転車を活用して楽しい毎日をつくる

たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり

- 移動手段としての利便性だけでなく、自転車が有する健康面でのメリット、走りやすい道、自然環境に与える良い影響など、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等を行います。
- 新たな健康づくりのきっかけとして進める「はねびょん健康ポイントアプリ」との連携、「大田区区民スポーツまつり」をはじめとしたスポーツ・健康イベントと連携した取組みなどを行います。
- まちの魅力を新たに発見し、気軽に楽しむことのできる「散走」など、自転車を活用した観光を普及する取組みを行います。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進			
1-1-1 大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進	区民に対し、ホームページ等を活用して、走りやすい道、安全な乗り方など、自転車を楽しく活用するための情報を提供します。	都市基盤管理課	—
1-1-2 区民の環境意識の向上	自転車活用により、環境保護に対する区民の意識向上を図ります。 [参考] SDGsの温室効果ガス削減目標： 2030年までに26%削減(2013年比)	都市基盤管理課	—
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 はねびょん健康ポイントアプリと連携した自転車活用の推進	はねびょん健康ポイントアプリにおいて、自転車活用のメリットや安全利用に関する情報配信、スタンプスポット設置等を行うとともに、自転車活用を踏まえたアプリの機能拡充を研究します。 [参考] はねびょん健康ポイントアプリ登録者数： 27,801人(令和3年12月31日現在)	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。 [参考] 大田区区民スポーツまつり参加者数： 16,600人(令和元年度)	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	自分たちのまちの魅力を発見し、気軽に自転車を楽しむことができる散走を区民に普及するためのイベントを実施します。	都市基盤管理課 観光課	大田観光協会
1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり	区民が散走を楽しむための情報提供の仕組みをつくれます。	都市基盤管理課 観光課	大田観光協会

たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援

- 新型コロナウイルス感染症が拡大する中、3密回避やソーシャルディスタンスの確保等、これまでとは違う新たな日常でも利用できる自転車のメリットなどを周知していきます。
- 区が社員の健康づくりに積極的に取り組む企業として認定している「おおた健康経営事業所」などの協力を得ながら、自転車活用を推進していきます。
- 空港、駅、宿泊施設等を起点とする、ちょっとした余暇時間に楽しめる自転車観光を促進します。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ2-1 【暮らし】での自転車活用支援			
2-1-1 新たな日常での自転車活用に関する周知・啓発の実施	チラシなど、自転車活用のメリットを周知するためのツールをつくります。	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など、区内の企業と連携し、自転車活用による健康効果のモニタリング等を行います。 [参考] おおた健康経営事業所認定数： 19事業所（令和3年4月1日現在）	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を案内するなど、ちょっとした余暇時間に楽しめる自転車観光を促進します。	都市基盤管理課 観光課	大田観光協会

■ おおた健康経営事業所認定制度

区では、従業員の健康づくりを経営的視点から戦略的に取り組む区内事業所を「おおた健康経営事業所」として認定・表彰し、従業員の多くにあたる働き盛り世代の健康増進を進めています。事業所の健康経営の取組状況に応じて、ゴールド・シルバー・ブロンズの3区分で認定を行っており、現在（認定期間：令和2年4月1日～令和4年3月31日）は、計19事業所が認定されています。区内企業の連携先としておおた健康経営事業所に、健康増進の一つの手段として自転車もあるということの浸透を図り、自転車通勤の促進等につなげるとともに、適宜協力を得ながら、自転車による健康効果の把握等の取組みを検討していきます。

認定区分	概要	認定事業所数
ゴールド	シルバーの要件に加え、健康経営の取組結果を評価し、次の取組につなげているほか、職場における労働者の安全と健康を確保し、快適な職場環境を形成するための取組が行われているもの	1事業所
シルバー	ブロンズの要件に加え、健康経営の推進体制の整備、従業員の健康課題の把握及び具体的な取組を実施しているもの	9事業所
ブロンズ	法令遵守等を前提に、健康経営の概念を理解し、経営者自らが健康経営宣言や発信を行っているもの	9事業所



たのしむ3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり

- 多摩川河川敷、空港臨海部など、サイクリストに人気のある区の大切な資源を活かし、安全にサイクリングを楽しむことができるような情報を提供していきます。
- サイクリストの受入環境を充実させるため、サイクリング拠点の設置を推進していきます。
- 区民や来街者の自転車観光をさらに促進するため、シェアサイクルポートの整備を推進していきます。

事業名	事業内容	所管課	主な関係機関
たのしむ3-1 サイクリング環境の向上			
3-1-1 サイクリング環境に関する案内情報の提供	多摩川河川敷・空港臨海部など、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。	都市基盤管理課 道路課 公園課 地域基盤整備課	—
たのしむ3-2 サイクリストの受入環境の充実			
3-2-1 サイクリング拠点の設置推進	自転車ラック、休憩所、自販機等を備えたサイクリング拠点について、区内に少なくとも1か所は確保することを目標に設置を推進します。	都市基盤管理課 道路課 公園課 地域基盤整備課 空港まちづくり課	—
たのしむ3-3 シェアサイクルの推進			
3-3-1 サイクルポートの設置推進	自転車観光等におけるシェアサイクルの利用促進に向けて、125か所以上を目標にさらなるサイクルポートの設置を推進します。 [参考] 大田区内サイクルポート数： 89か所（令和3年4月1日現在）	都市基盤管理課 地域基盤整備課	シェアサイクル 運営事業者

■たまりバー50キロ

都では、都民の健康づくりを目的として、羽村市（羽村取水堰付近）から大田区（大師橋緑地付近）に至る約53kmの連続したコースを「たまりバー50キロ」として定めています。豊かな自然と美しい景観を持つ多摩川で安全にサイクリング等を楽しむことができるよう、交通ルールの啓発等に取組んでいきます。

■たまりバー50（丸子橋—大師橋区間 約11km）



■羽田空港跡地第1ゾーン整備事業

HANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）第1ゾーンは、土地区画整理事業により道路や上下水道などのインフラ施設、公園整備など、まちづくりを進めています。

公園づくりの一環で、区民から公園の使い方に関する意見や要望をいただき、そのうち自転車活用に関する意見もありました。この公園は、河川敷や臨海部を楽しむルートの中継地点の活用に向けて、サイクリング拠点の設置検討など連携を進めていきます。



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

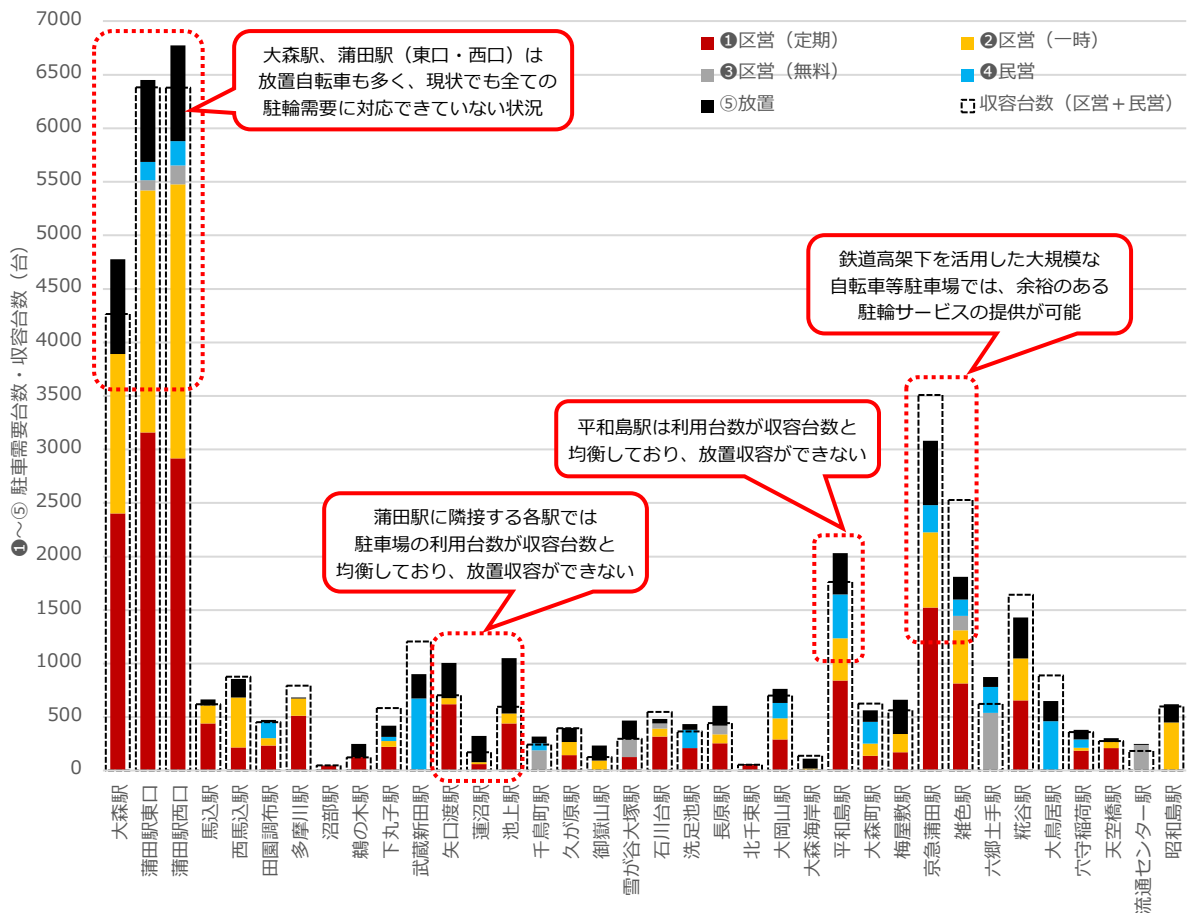
- 区では、自転車等駐車場の運営に対して以下の課題を抱えています。

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

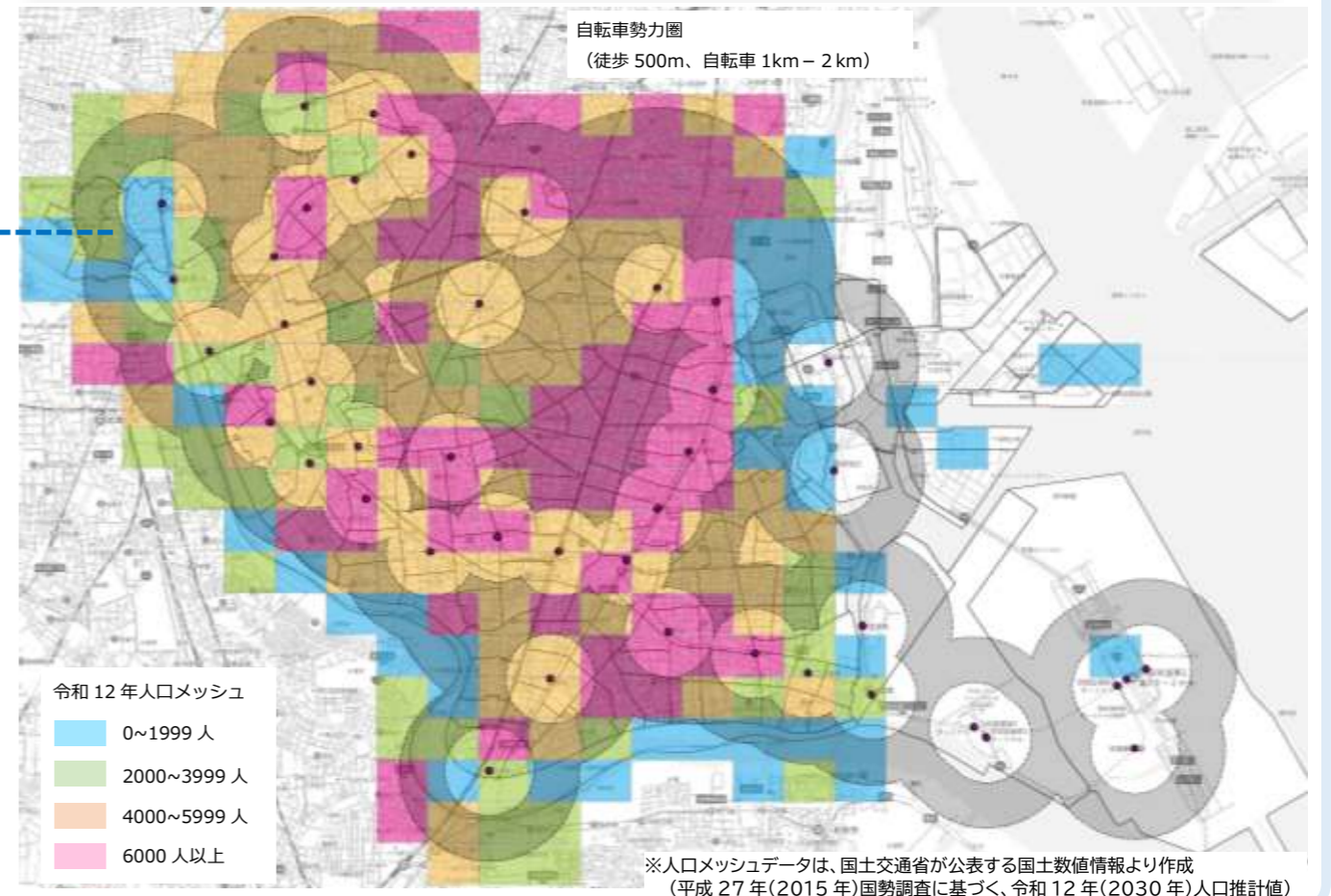
買い物等の駐輪に対応する主な施設

■駅周辺の人口増加率

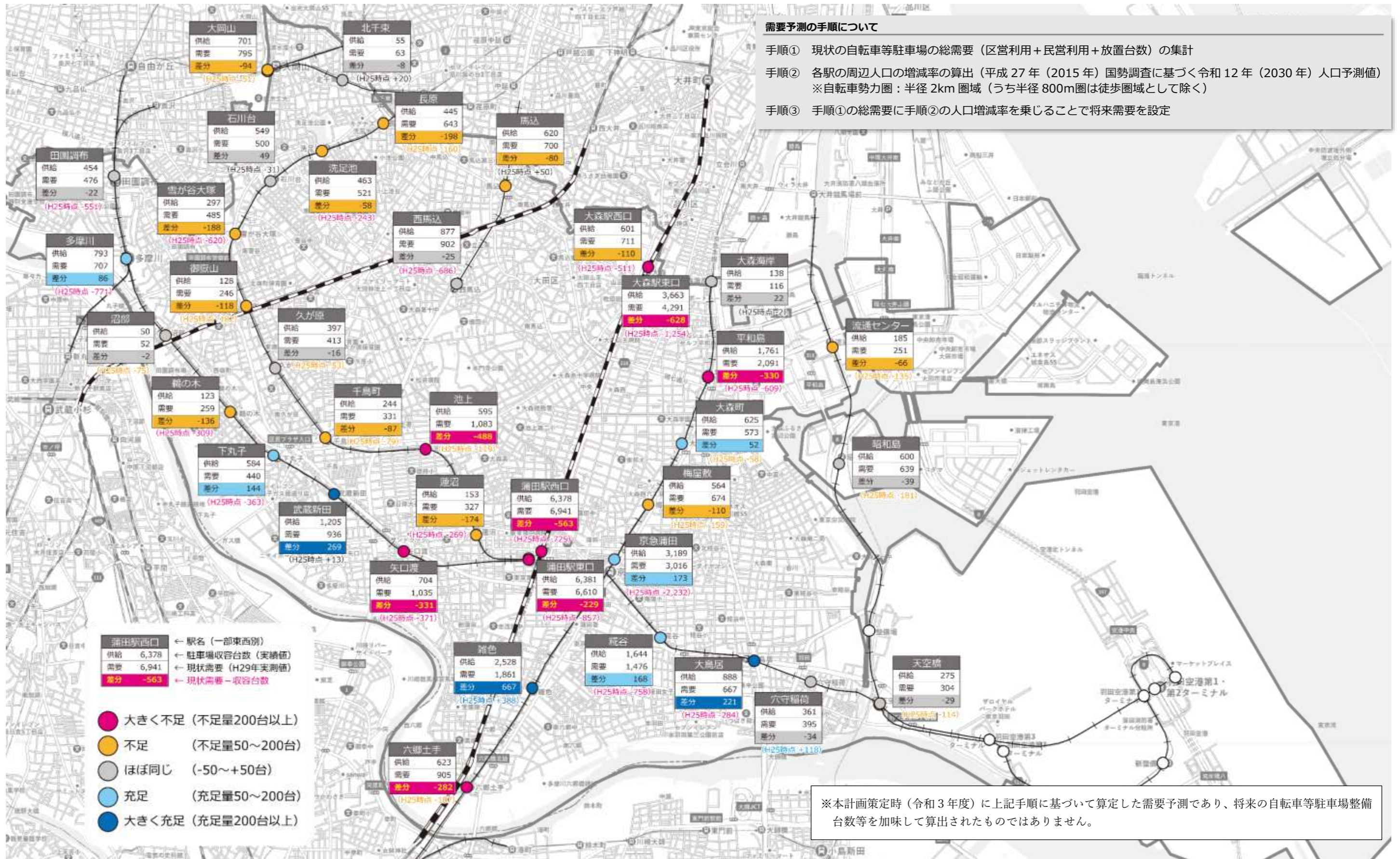
駅勢力圏の人口算出条件

【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。

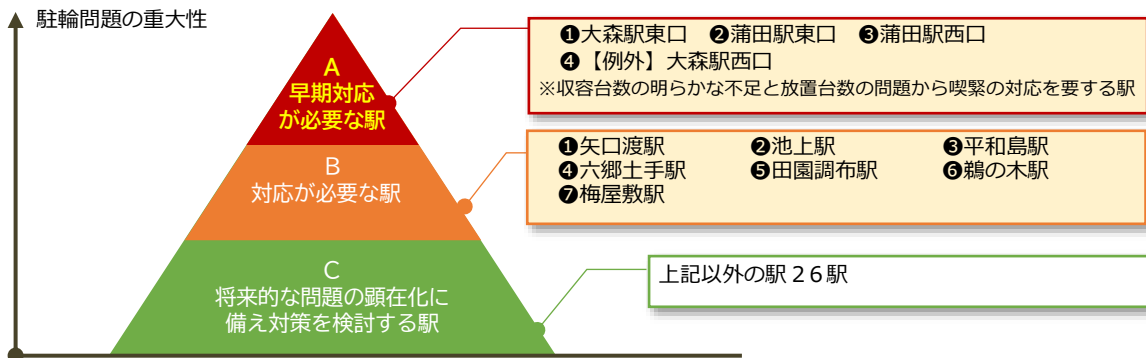
ただし、駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅など、現時点で明らかな駐輪問題が発生している駅周辺地域については、その問題の程度に合わせて段階的に対策を講じる必要があります。

■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	
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	
鵜の木駅	121台	1点	104%	3点	123台	259台	136台不足	1点	5点	C
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

現状 (H29)	供給		需要	
	既存	新規	利用台数	放置
6,381台	6,381台	-	5,687台	763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】

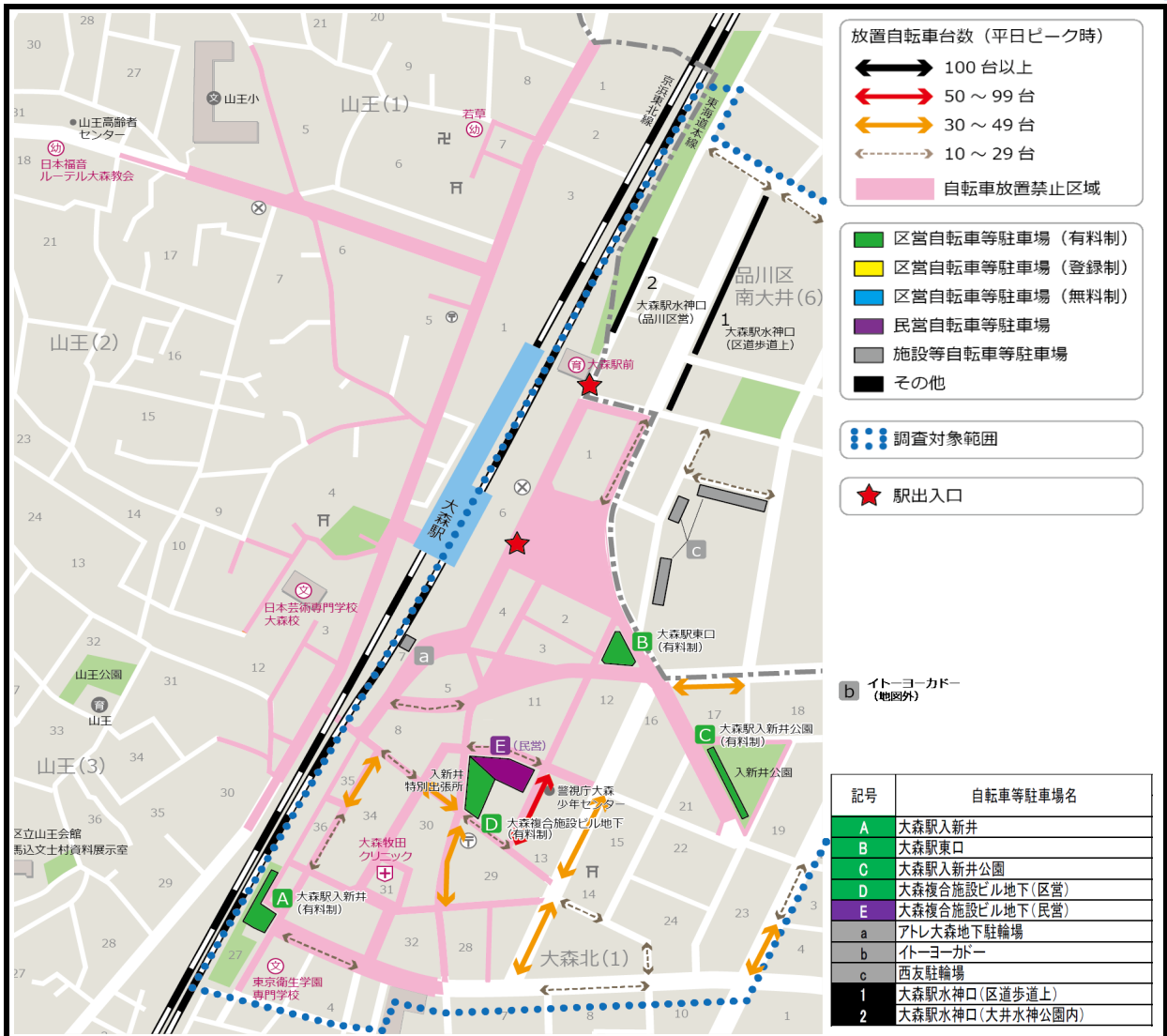
- ①既設自転車等駐車場のうち、区が土地を所有している自転車等駐車場のスペースを活用
- ②入新井公園のスペースの有効活用や、大森駅東西自転車駐車場の施設改修と合わせ、収容台数を確保



資料編

1. 区営自転車等駐車場及び駅周辺の放置自転車の状況

(1) 大森駅東口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (不足)
区営	民営	総台数	現状			将来				
定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要				
3,182台	481台	3,663台	2,017台	1,287台	0台	794台	4,098台	104.7%	4,291台	-628台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森駅入新井	1,700円	290m	1階1月につき	あり	なし
"	1,200円	290m	2階1月につき	なし	なし
"	1,400円	290m	上記以外1月につき	なし	なし
B 大森駅東口	2,000円	140m	地下1階1月につき	あり	なし
"	2,000円	140m	1階1月につき	あり	なし
"	1,800円	140m	2階1月につき	あり	なし
"	1,000円	140m	3階1月につき	なし	なし
"	1,400円	140m	上記以外1月につき	なし	なし
C 大森駅入新井公園	1,400円	260m	1月につき	なし	なし
D 大森複合施設ビル地下	200円	200m	一日最大200円	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森駅東口には区営自転車等駐車が4か所存在する。東口の自転車等駐車場は、収容台数の少ない西口方面から来る自転車の受け皿としての役割も担っていると考えられるが、平成23年4月に大森駅入新井自転車駐車を増設したほか、民営自転車等駐車が新設されたこともあり、収容台数は拡大傾向にある。

その結果、駅周辺及び放置禁止区域外の放置自転車は以前に比べ減少している。ただし、大森銀座商店街等の一部地域では放置自転車が集中している状況である。

将来需要予測

収容台数は増加傾向にあるものの、依然として駐輪需要は不足している。周辺人口の増加率は104.7%と増加傾向であり、将来的には628台の不足となる。

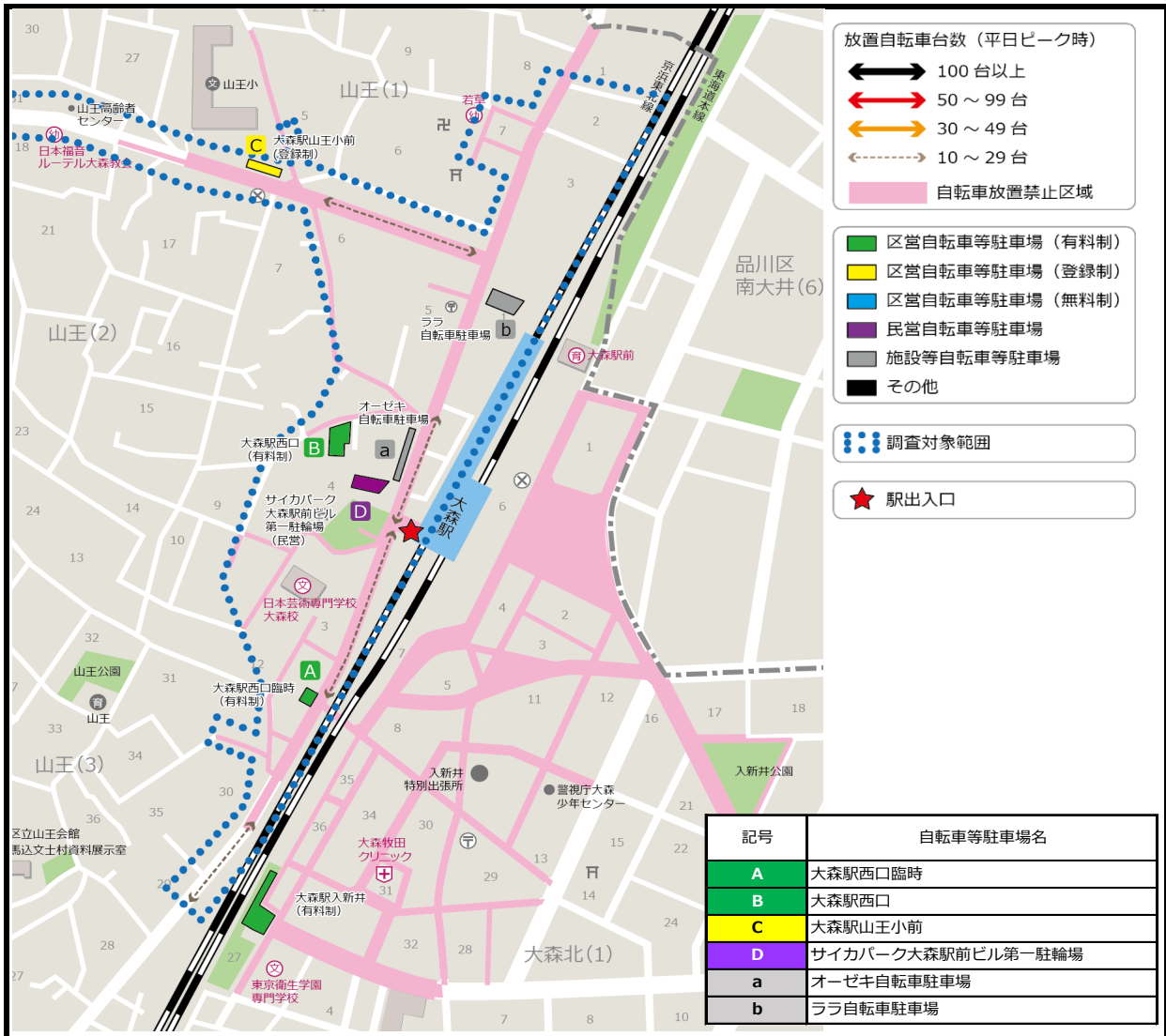
現時点で多くの定期駐車の契約率が高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。なお、放置自転車が794台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車で対応検討も重要となる。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 新たな自転車等駐車整備の検討
- 3 民営自転車等駐車の育成・支援

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森駅入新井	1,436台	-	0台	1,158台	278台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 大森駅東口	1,080台	-	860台	0台	220台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 大森駅入新井公園	130台	-	0台	130台	0台
D 大森複合施設ビル地下	536台	-	0台	0台	536台
合計	3,182台	-	860台	1,288台	1,034台

(2) 大森駅西口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
552台	49台	601台	385台	204台	0台	90台	679台	104.7%	711台	-110台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森駅西口臨時	200円	220m	一日最大200円	なし	なし
B 大森駅西口	1,200円	200m	1月につき	なし	なし
C 大森駅山王小前	3,000円	290m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森駅西口は駅前にロータリー等がなく、全体的に自転車等駐車場における収容台数が少ない状況となっている。

また、西口側は地形的に南北・東西に大きな高低差があるほか、駅前の池上通りは幅員が狭く、自転車が比較的通行しにくいという特徴がある。

平成29年時点では、平日9時頃の乗入台数が694台となっているのに対し、通勤・通学のための自転車等駐車場の収容台数は400台程度と下回っている。近年、東口において自転車等駐車場を拡充し、大森駅全体の収容可能台数が増加しているが、今後は西口においても自転車等駐車場を確保していくことが必要である。

将来需要予測

収容台数は増加傾向にあるものの、周辺人口の増加率も104.7%と増加傾向であり、将来的には110台の不足となる。

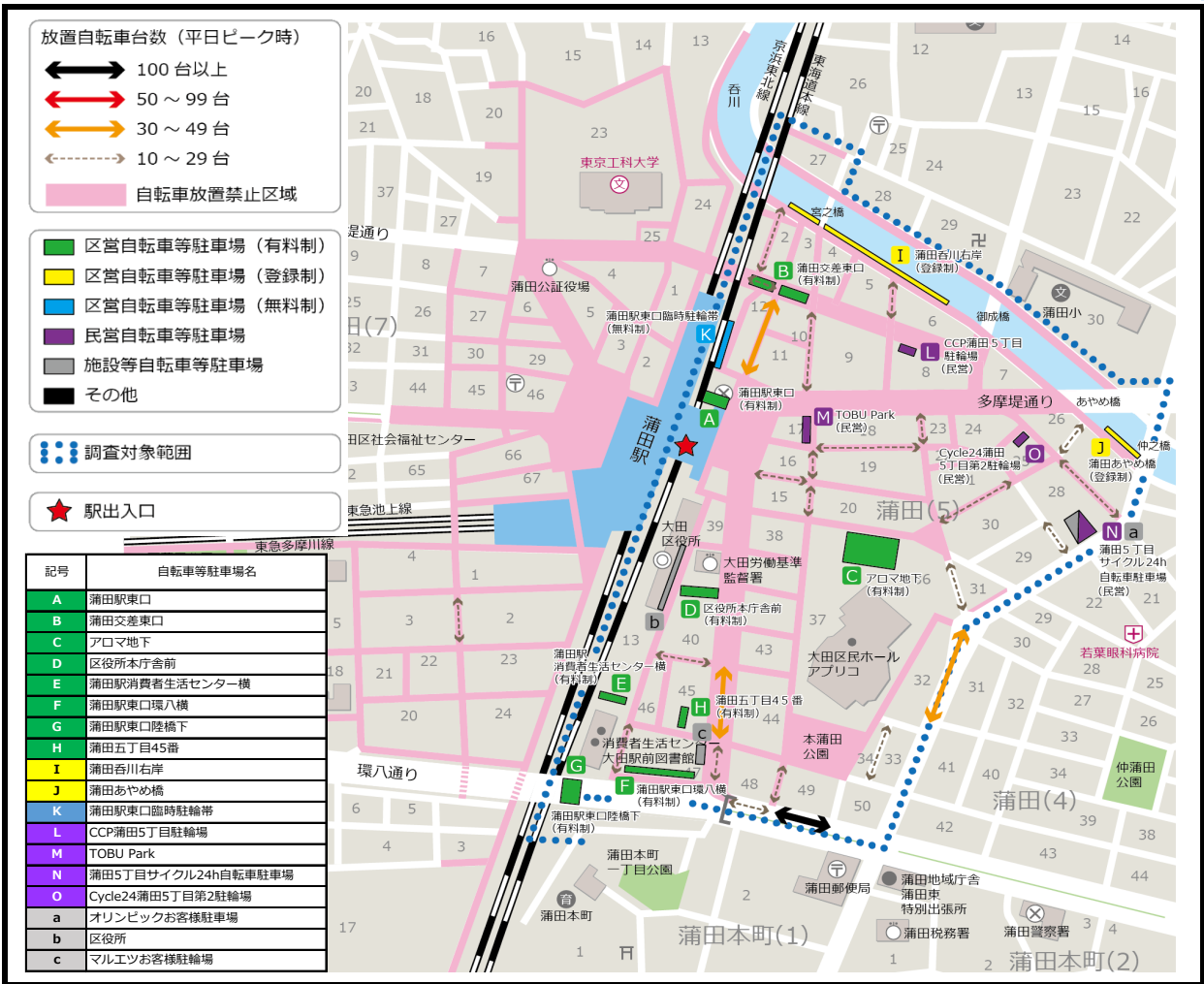
東口を含めて現時点で多くの定期駐車場の契約率が高く、定期利用の待機者が発生している状況にあり、一時利用の回転率も高い状況である。民営自転車等駐車場の活用も視野に入れて対応を検討する必要がある。

◆施策のポイント

- 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の育成・支援

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森駅西口臨時	46台	-	0台	0台	46台
B 大森駅西口	460台	-	310台	0台	150台
C 大森駅山王小前	46台	46台	0台	0台	0台
合計	552台	46台	310台	0台	196台

(3) 蒲田駅東口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
区営	民営	総台数	現状			将来				
			定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
6,132台	249台	6,381台	3,160台	2,356台	171台	763台	6,450台	102.5%	6,610台	-229台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蒲田駅東口	2,000円	70m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,000円	70m	3階 1月につき	なし	なし
B 蒲田交差東口	1,200円	210m	1月につき	なし	なし
C アロマ地下	1,700円	260m	下段 1月につき	あり	なし
〃	1,200円	260m	上段 1月につき	あり	あり
D 区役所本庁舎前	100円	190m	24時間100円	なし	なし
E 蒲田駅消費者生活センター横	1,200円	350m	2階 1月につき	あり	なし
〃	700円	350m	3階 1月につき	なし	なし
F 蒲田駅東口環八横	1,800円	400m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,200円	400m	2階 1月につき	あり	なし
〃	600円	400m	3階 1月につき	あり	なし
G 蒲田駅東口陸橋下	1,200円	550m	下段 1月につき	あり	なし
〃	700円	550m	上段 1月につき	あり	あり
H 蒲田五丁目45番	1,600円	400m	下段 1月につき	なし	あり
I 蒲田呑川右岸	3,000円	200m	年額	なし	なし
J 蒲田あやめ橋	3,000円	400m	年額	なし	なし
K 蒲田駅東口臨時駐輪帯 (無料)	0円	110m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

蒲田駅東口の区営自転車等駐車場は、区内最多の11か所（臨時駐輪帯を含む。）である。近年では駐輪マナーの啓発等による効果もあり、放置自転車台数は減少傾向にある。

また、広域的に平坦な地形であり、自転車利用の非常に多い地域である。ここ数年間では、民営自転車等駐車場の展開等により、買物利用等における収容台数の底上げにつながっている。

将来需要予測

現時点の駐輪需要6,450台（民営、放置含む。）に対して、収容台数は若干の不足となっている。周辺人口増加率は102.5%と増加傾向であり、将来的には229台の不足となる。

現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。放置自転車が763台と多い駅でもあり、民営自転車等駐車場での対応検討も重要となる。

蒲田駅東口には、公園用地である等の理由から解消が検討されている暫定自転車駐車場と呼ばれる7つの自転車駐車場（区役所本庁舎前、蒲田五丁目45番、蒲田呑川右岸、蒲田あやめ橋、蒲田駅東口臨時駐輪帯、蒲田交差東口、蒲田駅東口）があり、今後の検討が必要である。

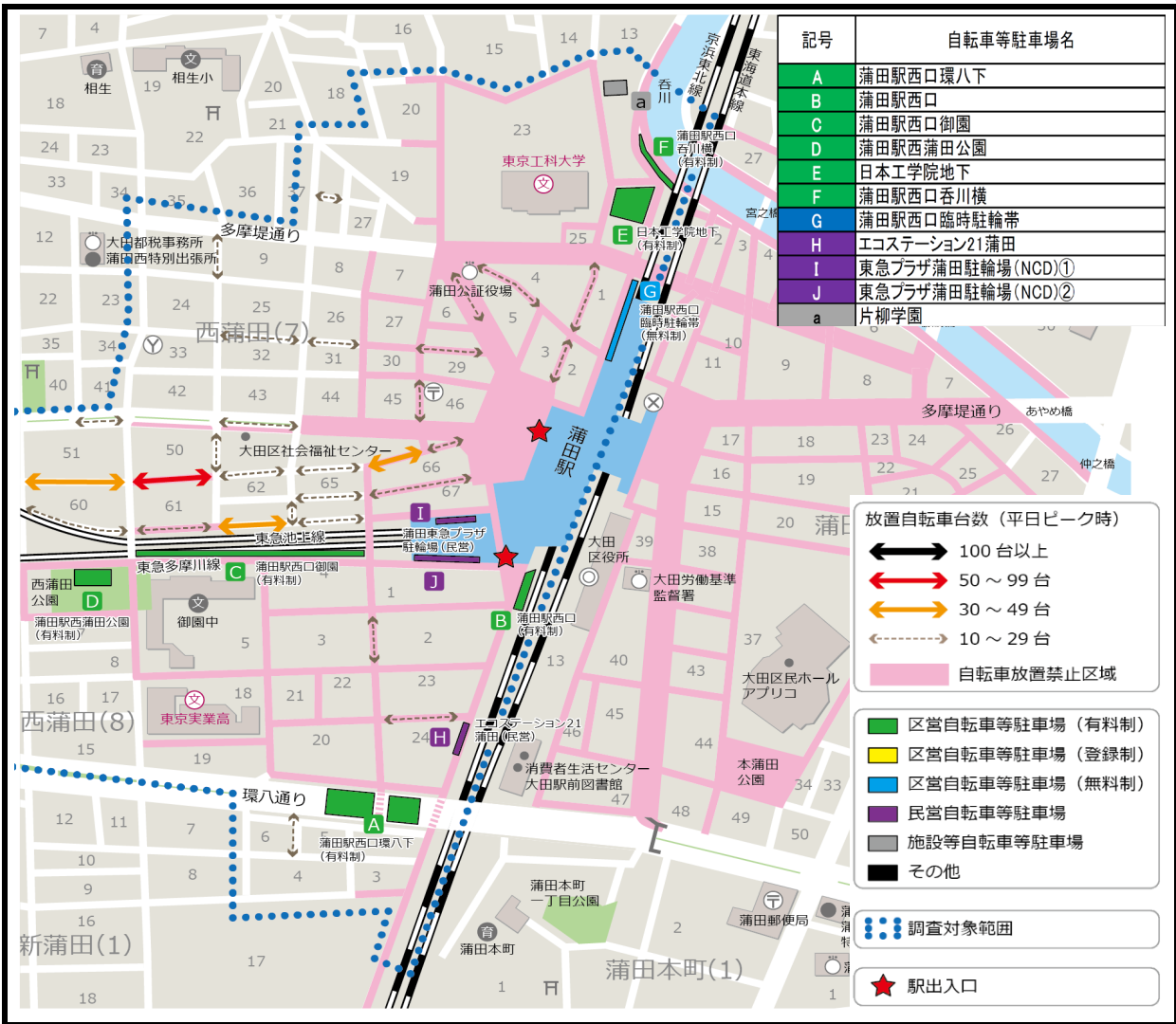
◆施策のポイント

- 1 自転車等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 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 蒲田駅東口	504台	-	130台	0台	374台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 蒲田交差東口	450台	-	450台	0台	0台
C アロマ地下	1,912台	-	0台	880台	1,032台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
D 区役所本庁舎前	837台	-	0台	0台	837台
E 蒲田駅消費者生活センター横	381台	-	0台	221台	160台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
F 蒲田駅東口環八横	835台	-	0台	610台	225台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
G 蒲田駅東口陸橋下	348台	-	0台	338台	10台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
H 蒲田五丁目45番	200台	-	0台	200台	0台
I 蒲田呑川右岸	450台	450台	0台	0台	0台
J 蒲田あやめ橋	90台	90台	0台	0台	0台
K 蒲田駅東口臨時駐輪帯（無料）	125台	-	0台	0台	125台
合計	6,132台	540台	580台	2,249台	2,763台

※一時には無料駐車場を含む。

(4) 蒲田駅西口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
6,166台	212台	6,378台	2,916台	2,738台	227台	892台	6,773台	102.5%	6,941台	-563台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蒲田駅西口環八下	100円	550m	24時間100円	あり	なし
B 蒲田駅西口	2,000円	100m	1階1月につき	あり	なし
〃	1,000円	100m	3階1月につき	なし	なし
C 蒲田駅西口御園	1,200円	350m	1月につき	なし	なし
D 蒲田駅西蒲田公園	1,200円	600m	下段1月につき	あり	なし
〃	500円	600m	上段1月につき	あり	あり
E 日本工学院地下	1,200円	300m	地下1階1月につき	あり	なし
〃	1,000円	300m	地下2階下段1月につき	あり	なし
〃	600円	300m	地下2階上段1月につき	あり	あり
F 蒲田駅西口呑川横	100円	350m	12時間100円	なし	なし
G 蒲田駅西口臨時駐輪帯 (無料)	0円	130m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平成29年の蒲田駅への平日ピーク時の乗入台数は、東口が6,280台、西口が6,583台となっており、東口と西口で同程度の乗り入れがある。

区営自転車等駐車場は、西口に7か所配置されている。自転車の需給バランスを見ると、買物目的には臨時駐輪帯等に対応しているものの、駐輪スペースが不足している状況である。

放置台数については、駐輪マナーの啓発等による効果もあり、前回調査時（平成25年）から大幅に減少しているが、一部の地域では100台近くの放置自転車が集中しているなど、区内でも特に放置自転車対策が必要なエリアといえる。

また、西口における自転車等駐車場の利用率は、平日で29～117%、休日で18～112%と自転車等駐車場によりばらつきが見られる。自転車等駐車場から駅までの距離や施設の設備等により、利用のしやすさに差が生じているものと考えられる。

将来需要予測

現時点の駐輪需要6,773台（民営、放置含む。）に対して、収容台数は不足状態となっている。その多くは放置自転車（892台）であり、商店街アーケード等に発生している。

周辺人口の増加率は102.5%と増加傾向であり、将来的には563台の不足（放置含む。）となる。現時点でほぼ全ての定期駐車場の契約率が非常に高い状況にあり、一時利用の回転率も高い状況にある。

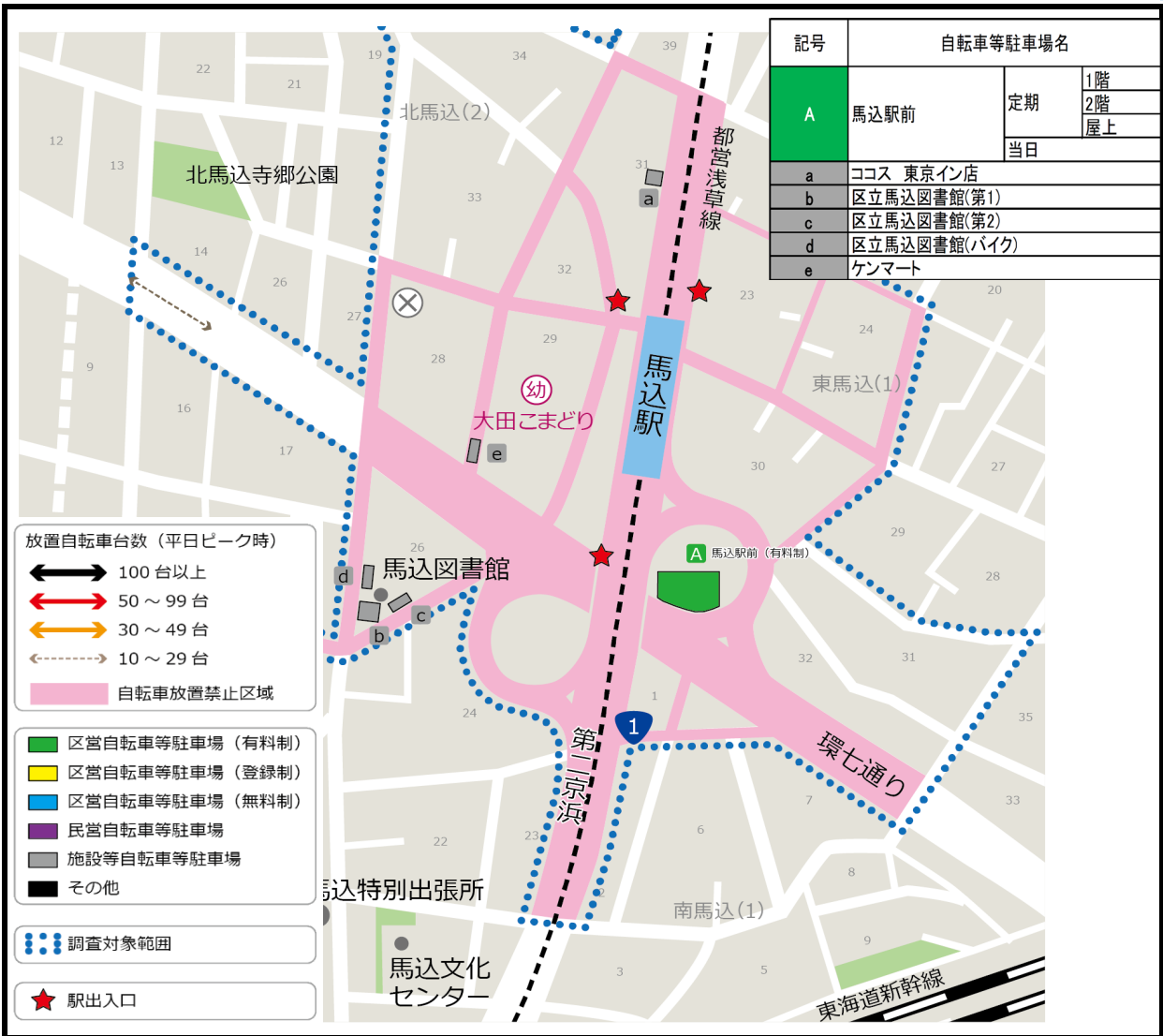
◆施策のポイント

- 1 自転車等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 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 蒲田駅西口環八下	2,059台	-	1,020台	0台	1,039台
B 蒲田駅西口	1,257台	-	360台	0台	897台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 蒲田駅西口御園	297台	-	155台	0台	142台
D 蒲田駅西蒲田公園	598台	-	0台	532台	66台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
E 日本工学院地下	1,524台	-	0台	1,154台	370台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
F 蒲田駅西口呑川横	206台	-	0台	0台	206台
G 蒲田駅西口臨時駐輪帯（無料）	225台	-	0台	0台	225台
合計	6,166台	0台	1,535台	1,686台	2,945台

※一時には無料駐車場を含む。

(5) 馬込駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
620台	0台	620台	442台	165台	0台	59台	666台	105.1%	700台	-80台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 馬込駅前	2,000円	50m	1階 1月につき	あり	なし
〃	1,600円	50m	2階 1月につき	あり	なし
〃	800円	50m	3階 1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

馬込駅には区営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は平日で83%、休日で31%と若干ながら余裕がある。
 また、以前は放置禁止区域内外ともに相当数の自転車が放置されている状況となっていたが、駐輪マナーの啓発等の成果もあり、近年の放置台数は平成25年と比べ、おおよそ半数程度まで減少している。

将来需要予測

現状で620台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は666台と若干不足する傾向にあり、将来の人口増加率が105.1%と区内でも高めであるため、将来的にも不足傾向が続くものと考えられる。
 駐輪需要のうち59台は放置自転車であるが、その発生場所は放置禁止区域縁辺部の環状七号線沿いである。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場の育成・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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 馬込駅前	620台	-	0台	438台	182台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	620台	-	0台	438台	182台

(6) 西馬込駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
877台	0台	877台	217台	465台	0台	173台	855台	105.5%	902台	-25台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 西馬込駅前	1,800円	50m	地下1階下段1月につき	あり	なし
A "	1,500円	50m	上記以外1月につき	あり	あり
B 西馬込駅前第二	1,400円	320m	1月につき	なし	あり
C 馬込坂下	100円	240m	24時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

西馬込駅の平成29年時点のピーク時の乗入台数は1,000台以上である。自転車等駐車場の最大利用率は平日で177%と高く、所定の収容可能台数以上に駐車を受け入れる等の運用で不足分をカバーしている状況である。

また、第二京浜を挟んで東側のエリアは、施設の自転車等駐車場以外の駐輪スペースがないため、自転車を放置しやすい状況であると考えられる。

将来需要予測

区営自転車駐車場3か所の収容台数877台に対して、駐輪需要が855台と需給バランスが概ねとれている状況にある。

人口増加率が105.5%と高いものの、将来の不足分は25台程度と若干の不足傾向に留まると予想される。

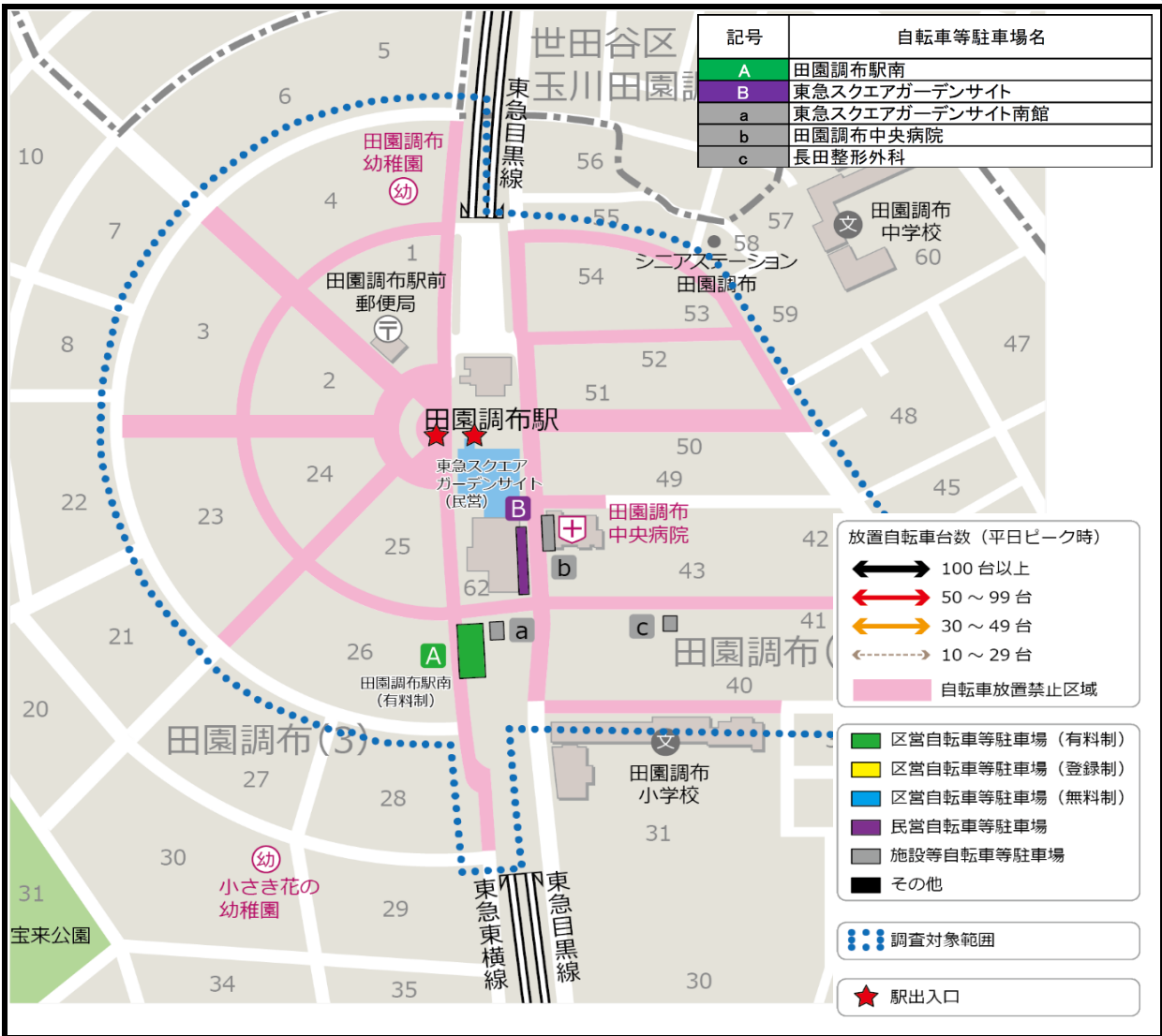
需要のうち放置自転車は173台と多く、一部は周辺の商店街等での買物利用等と想定される。ただし、住宅前等にも多くの放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保が求められる駅である。

◆施策のポイント

- 1 駅の東側への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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 西馬込駅前	505台	-	217台	0台	288台
A "	"	"	"	"	"
B 西馬込駅前第二	357台	-	0台	0台	357台
C 馬込坂下	15台	-	0台	0台	15台
合計	877台	-	217台	0台	660台

(7) 田園調布駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
303台	151台	454台	234台	69台	150台	21台	474台	100.5%	476台	-22台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 田園調布駅南	1,700円	110m	1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

田園調布駅には区営自転車等駐車が1か所あり、駅の南側には商業施設の民営自転車等駐車が1か所（151台収容）ある。

また、区営自転車等駐車の最大利用率は平日で104%となっている。商業施設の自転車等駐車の最大利用率は平日で238%となっており、収容可能台数以上に駐車されている状況である。

将来需要予測

現状で民営施設を含めて454台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は474台と概ね需給バランスがとれている状況となっており、将来の人口増加率は100.5%とほぼ横ばいのため、現状から大幅な悪化は考えにくい。

駐輪需要のうち21台は放置自転車であるが、特定の場所に集中する等の状況はなく、目的施設前に発生する状況となっている。ただし、定期利用自転車等駐車の空きを確認する問合せが多いことから、計測できない潜在的な駐輪需要があると見込まれる。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 田園調布駅南	303台	-	0台	234台	69台
合計	303台	-	0台	234台	69台

(8) 多摩川駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
793台	0台	793台	513台	160台	0台	11台	684台	103.4%	707台	86台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
C-D 多摩川駅前	1,700円	40m	上段1月につき	あり	あり
C-D "	2,000円	40m	下段1月につき	あり	なし
A "	1,000円	70m	53番先北側については、1月につ	なし	なし
B "	1,700円	70m	上記以外1月につき	なし	なし
E 多摩川台公園下	3,000円	200m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

多摩川駅は東急多摩川線と東横線、目黒線と複数の路線が行き交っており、乗車人数も増加傾向である。

区営自転車等駐車場は有料制と登録制の2か所あるが、駅から離れた位置に立地しているものもある。

放置自転車はほとんど見られず、各種施策の効果が現れているものと考えられる。

将来需要予測

現状で793台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は684台と需要を上回る供給が提供できており、将来の人口増加率103.4%を加味しても比較的余裕がある。放置自転車は少なく、収容台数の増強に関する必要性は低い。

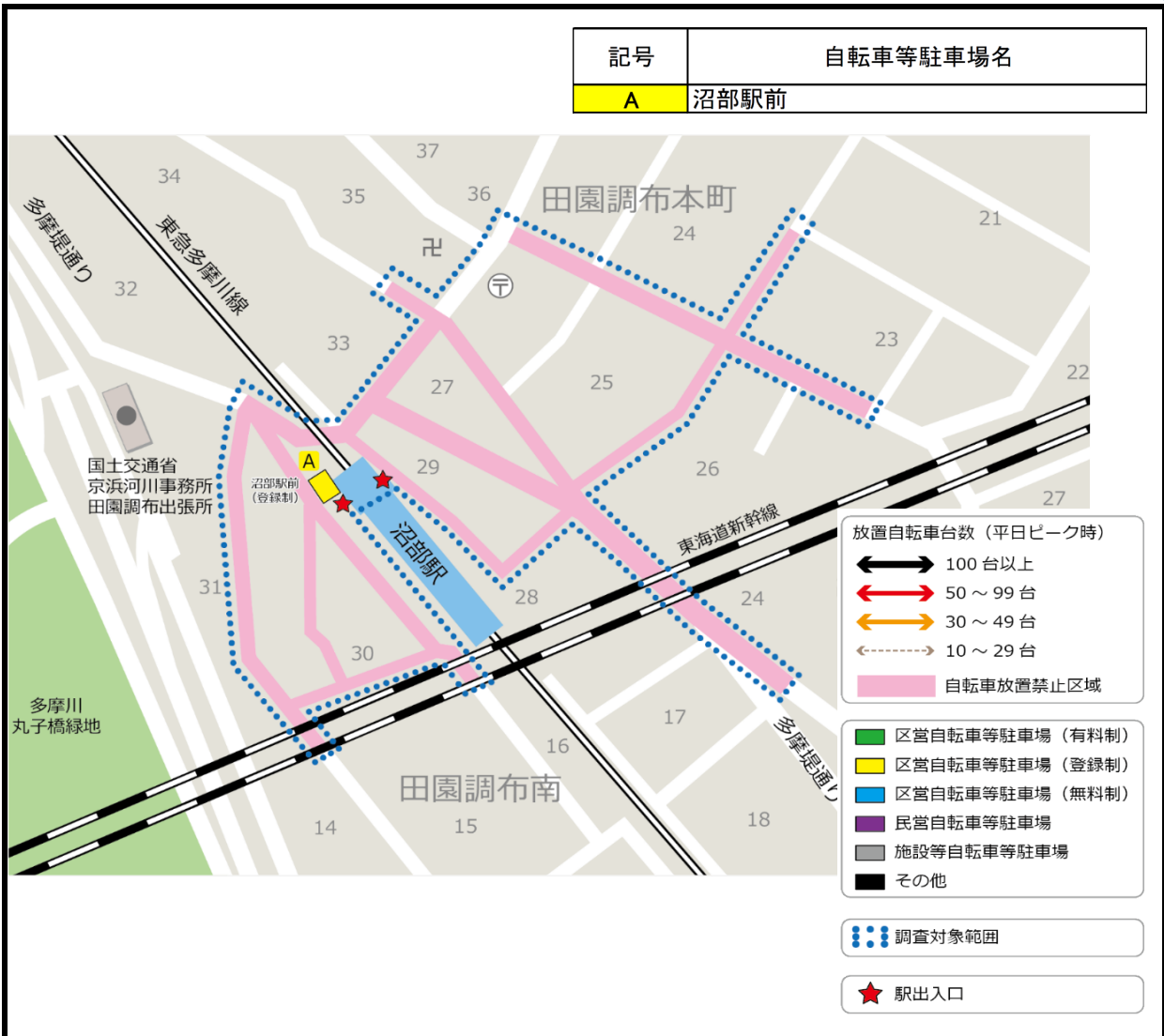
今後は、電動アシスト付き自転車等の大型自転車に対応した施設整備等の検討余地がある。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
C-D 多摩川駅前	713台	-	0台	499台	214台
C-D "	"	"	"	"	"
A "	"	"	"	"	"
B "	"	"	"	"	"
E 多摩川台公園下	80台	80台	0台	0台	0台
合計	793台	80台	0台	499台	214台

(9) 沼部駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (不足)
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
50台	0台	50台	47台	0台	0台	3台	50台	103.9%	52台	-2台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 沼部駅前	3,000円	30m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

沼部駅には区営の登録制自転車等駐車が1か所ある。駅周辺には大型小売店舗や商店街等はないが、休日に乗入台数が多くなる特徴がある。こうした背景もあり、利用形態としては駅周辺に自転車等を置いて電車で出かけるパターンが想定される。

また、最大利用率は平日で86%、休日で60%と余裕があるが、休日ピーク時には放置自転車が散見される。駅の周辺には区営の登録制自転車等駐車場しかないため、一時利用のための駐車スペースが不足していることが想定される。

将来需要予測

現状で50台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は50台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加103.9%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。

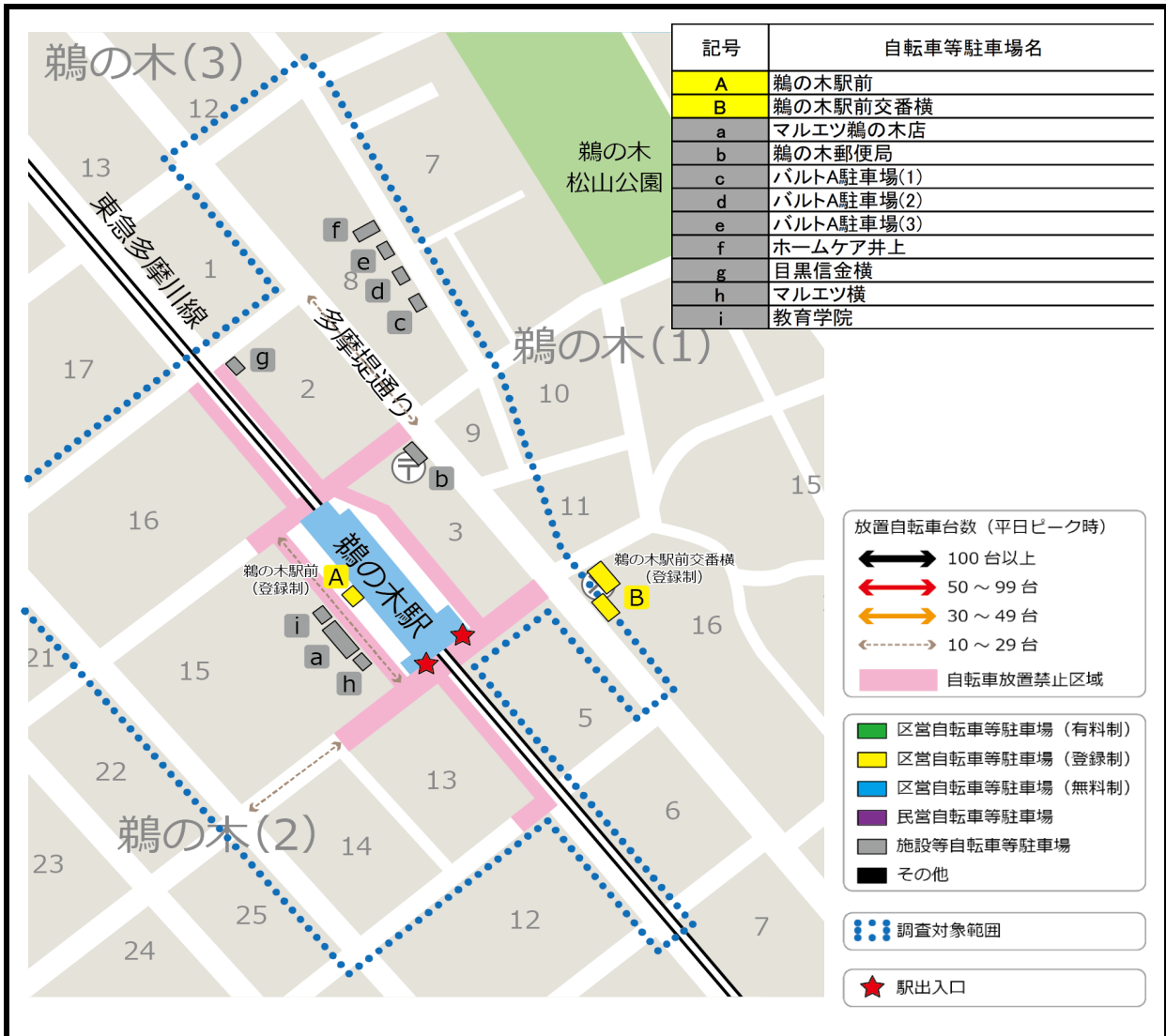
放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。ただし、登録制のみの駅であるため利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等駐車の有料制への転換
- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 沼部駅前	50台	50台	0台	0台	0台
合計	50台	50台	0台	0台	0台

(10) 鶺鴒の木駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
123台	0台	123台	128台	0台	0台	121台	249台	103.9%	259台	-136台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 鶺鴒の木駅前	3,000円	60m	年額	なし	なし
B 鶺鴒の木駅前交番横	3,000円	70m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

鶺の木駅は区営の登録制自転車等駐車が2か所ある。平成29年時点では、ピーク時の乗入台数が平日で251台、休日には268台となり、多くの自転車が放置されている状況である。

幅員が狭い道路に商店が連なっている駅の西側に放置自転車が多く発生しており、対策が必要と考えられる。なお、放置される自転車の多くは、買い物客のものと考えられるが、附置義務の生じない施設が多く、商業施設用の自転車等駐車が少ないことも放置の要因と考えられる。

将来需要予測

区営の登録制自転車駐車場2か所で収容台数123台を確保するが、ほぼ満車の状況にある。加えて、将来の人口増加率が103.9%であり、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は121台と多く、駅前の商業施設等での買物利用等に加えて、駅利用の放置も常態化している可能性がある。

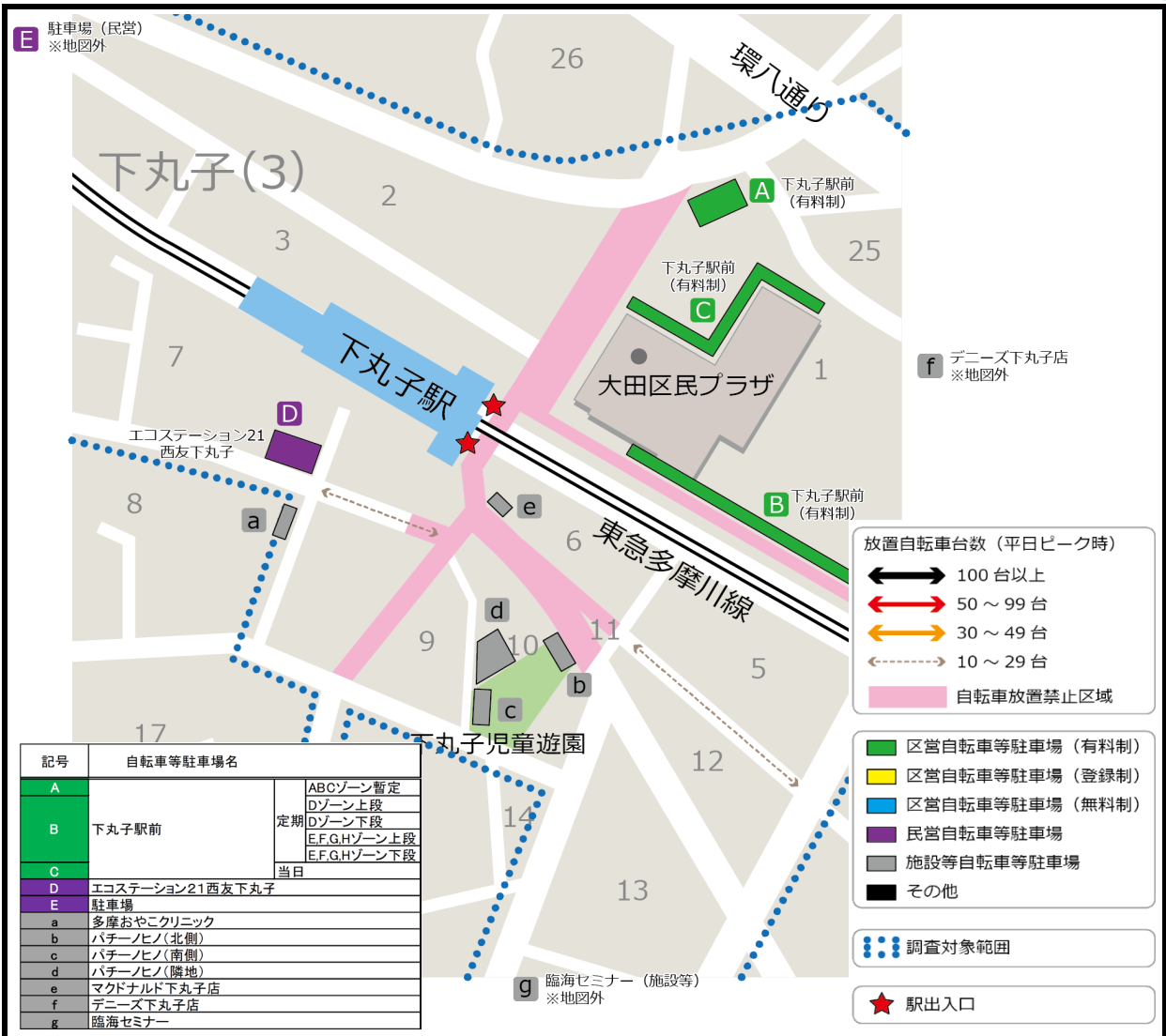
収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 鶺の木駅前	45台	45台	0台	0台	0台
B 鶺の木駅前交番横	78台	78台	0台	0台	0台
合計	123台	123台	0台	0台	0台

(11) 下丸子駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
491台	93台	584台	222台	55台	37台	105台	419台	105.1%	440台	144台

■区営駐輪場の料金設定と収容台数

駐輪場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-C 下丸子駅前	1,700円	100m	下段 1月につき	あり	なし
〃	1,700円	100m	上記以外 1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

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

将来需要予測

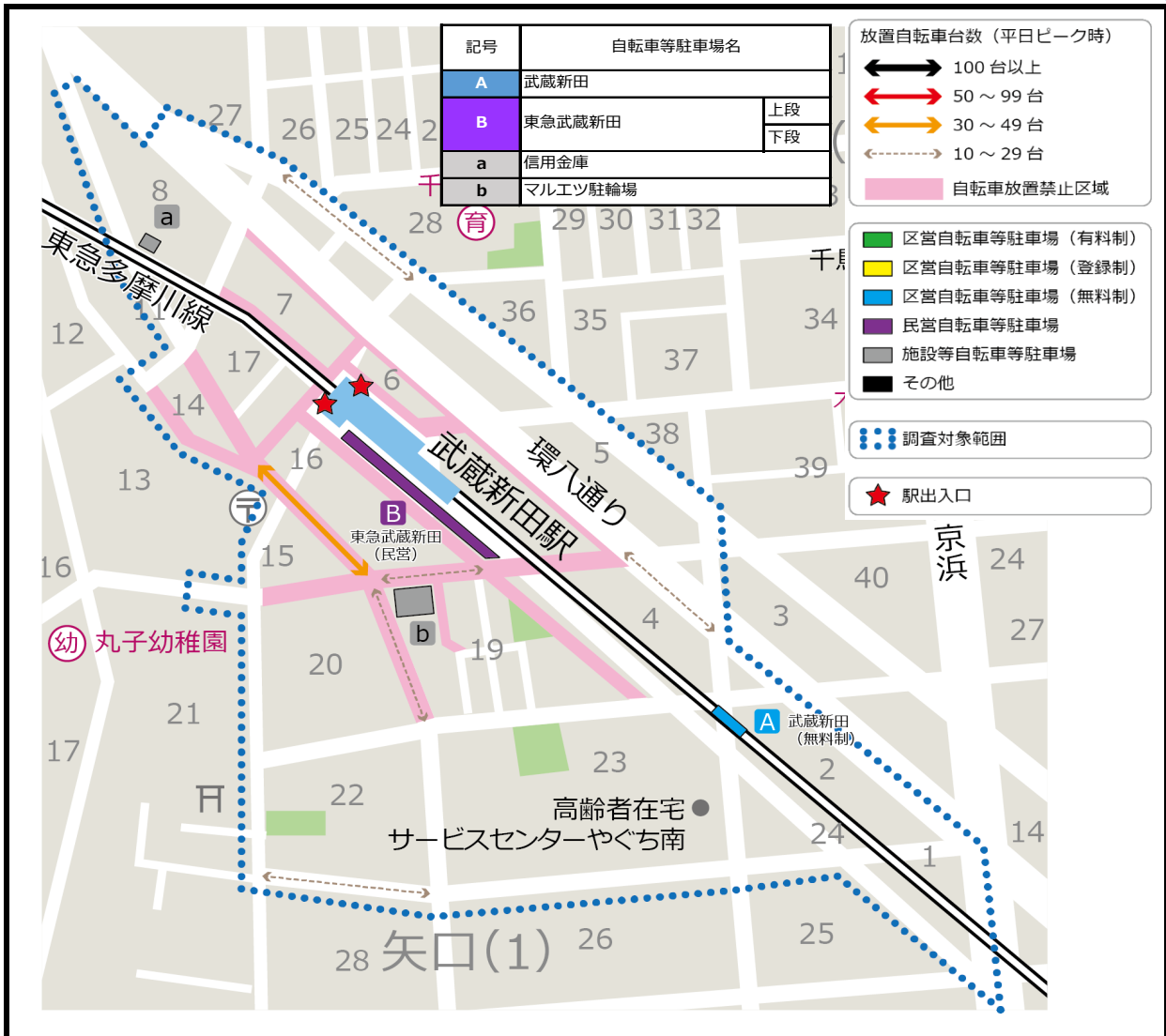
区営自転車等駐車場491台の収容台数があり、駅周辺の駐輪需要は419台と現在の収容台数で需要に対応できている。
さらに、民営自転車等駐車場も確保されていることから、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加率は105.1%と区内でも比較的高いが、それを加味しても余裕がある。
周辺の商業施設前を中心に放置自転車は105台と多いが、それらの収容も可能な台数が確保されている。ただし、放置自転車が集中する場所は区営駐車場より遠い問題があるため、民営自転車等駐車場等との連携が重要である。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-C 下丸子駅前	491台	-	0台	436台	55台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	491台	-	0台	436台	55台

(12) 武蔵新田駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
100台	1,105台	1,205台	0台	9台	665台	228台	902台	103.8%	936台	269台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 武蔵新田 (無料)	0円	90m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

武蔵新田駅には区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車が駅から離れている影響から、最大利用率は平日で12%、休日で6%にとどまっている。駅前にある民営自転車等駐車場は、最大利用率は平日61%、休日48%となっている。

既存の自転車等駐車場でピーク時の乗入台数を十分に収容できるが、放置自転車が以前と同様に存在しており、放置禁止区域内外に自転車が放置されている状況である。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車の収容台数は100台であるが、民営自転車等駐車が1,105台と非常に多くの収容台数を有するため、駅周辺の駐輪需要902台を十分に収容できている状況にあり、将来の人口増加率103.8%を加味しても比較的余裕がある。

民営自転車等駐車場が有料であるため、それを避ける利用者が放置に流れているほか、商店街等での放置も相まって、放置台数が228台と多くなっている。

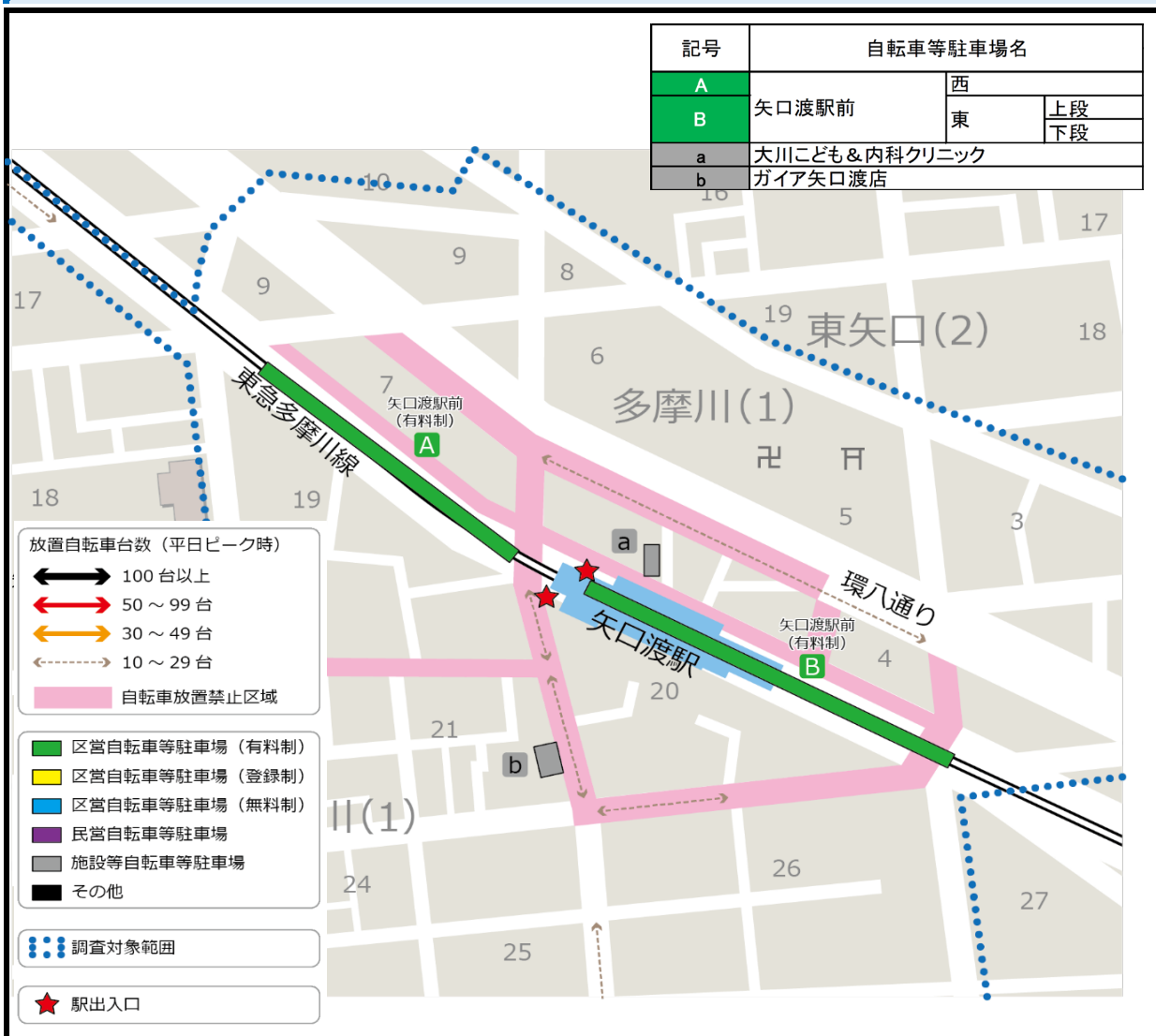
◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 無料制自転車駐車の機械化・有料化
- 3 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 武蔵新田（無料）	100台	-	0台	0台	100台
合計	100台	-	0台	0台	100台

※一時には無料駐車場を含む。

(13) 矢口渡駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
704台	0台	704台	619台	57台	0台	329台	1,005台	103.0%	1,035台	-331台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 矢口渡駅前	1,500円	60m	下段 1月につき	なし	なし
"	900円	60m	上段 1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

矢口渡駅の区営自転車等駐車場は1か所だが、平成29年時点では、平日ピーク時の自転車の乗入台数は1,000台を超えている。一方、休日ピーク時の乗入台数は収容台数を下回るものとなっている。

以前より放置自転車が多い状況であるが、現状でも放置禁止区域内外に放置自転車が存在している。

将来需要予測

区営自転車等駐車場1か所の収容台数704台に対して、総台数が1,005台と需要過多となっており、加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は329台と多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。ただし、商業施設前以外にも放置自転車がある中で、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保が求められる駅である。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 矢口渡駅前	704台	-	0台	647台	57台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	704台	-	0台	647台	57台

(14) 蓮沼駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
153台	0台	153台	58台	18台	0台	244台	320台	102.3%	327台	-174台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 蓮沼	1,400円	250m	1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

蓮沼駅には区営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車等駐車場は、駅から200メートルほどの距離の道路沿いに設置されているが、最大利用率は50%に満たない状況である。以前は、ピーク時の乗入台数が平日・休日ともに600台を超えていたが、現在の乗入台数は半数程度にとどまっているのが特徴的である。

また、放置自転車が多く、放置禁止区域外の放置自転車が散見される。区営自転車等駐車場が十分に利用されず、自転車の放置につながっている状況である。

将来需要予測

区営自転車等駐車で収容台数153台を確保するが、駐輪需要の総台数320台のうち駐車場利用は76台、放置自転車は244台と、放置自転車の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が102.3%のため、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は244台と多いが、住宅地前や細街路脇にも止められている状況から、買物等の利用だけでなく、駅利用の駐車も発生している可能性がある。収容台数の不足による放置発生も想定されることから、収容台数の増強に関する優先度が高いと考えられる。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 蓮沼	153台	-	0台	100台	53台
合計	153台	-	0台	100台	53台

(15) 池上駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
595台	0台	595台	442台	92台	0台	518台	1,052台	103.0%	1,083台	-488台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 池上駅前	1,600円	180m	1階1月につき	あり	なし
〃	1,300円	180m	2階1月につき	あり	なし
〃	600円	180m	3階1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

現在は池上駅南側に区営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は平日で62%、休日で22%となる。駅の北側には区営の自転車等駐車場はなく、施設等自転車等駐車場が点在している。

平成29年時点では、ピーク時の乗入台数が平日で約1,200台、休日で約800台になるが、放置禁止区域内外に多くの放置自転車がある状況となっている。

駅周辺には商店街をはじめ小売店舗が多く、池上地区の商業集積地となり、自転車が集まる条件を兼ね備えている。引き続き、買い物客等が一時利用できる自転車等駐車場の確保が課題である。

将来需要予測

区営自転車等駐車場1か所の収容台数595台に対して、駐輪需要が1,052台と大幅な需要過多となっている。加えて将来の人口増加率103.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。

需要のうち放置自転車は518台と非常に多く、この多くは周辺の商店街等の買物等利用と想定される。商業施設前以外にも放置自転車が見られることから、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、収容台数確保の求められる駅である。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 池上駅前	595台	-	0台	509台	86台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	595台	-	0台	509台	86台

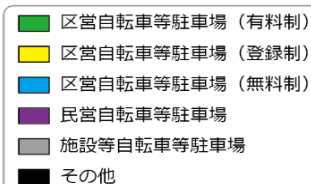
(16) 千鳥町駅

記号	自転車等駐車場名
A	千鳥町駅前
B	三井のリパーク千鳥町
a	サミットストア 大田千鳥町店(西側)
b	サミットストア 大田千鳥町店(北側)
c	サミットストア 大田千鳥町店(東側)
d	サミットストア 大田千鳥町店(従業員用)
e	わかばの家

放置自転車台数（平日ピーク時）

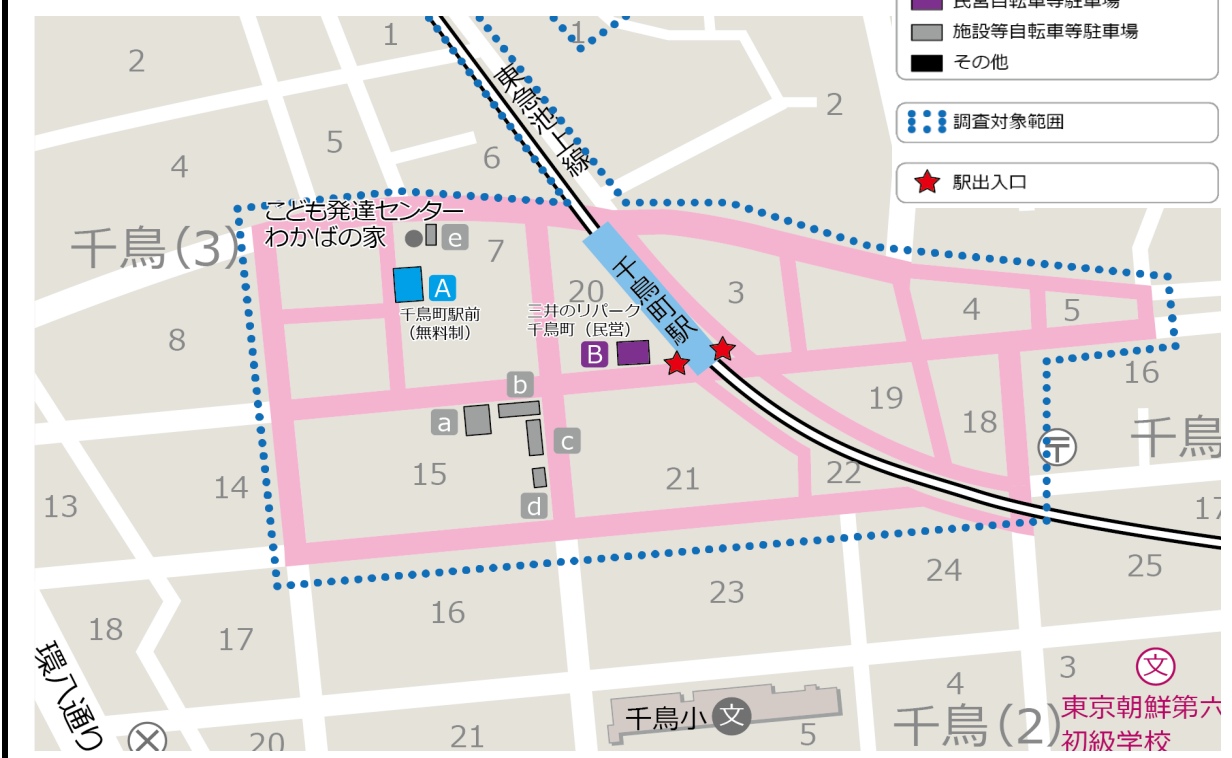


自転車放置禁止区域



調査対象範囲

駅出入口



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
190台	54台	244台	0台	189台	67台	63台	319台	103.7%	331台	-87台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 千鳥町駅前（無料）	0円	160m		あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

千鳥町駅には区営自転車等駐車が1か所と、民営自転車等駐車が1か所ある。区営自転車駐車場は駅から若干距離があるが、無料制ということもあり、最大利用率は平日で99%となる。民営自転車等駐車場は駅に近く、平日の最大利用率は100%を超えている。

平成29年時点のピーク時の乗入台数は、平日で300台以上、休日で約250台になる。

また、乗入台数に対し、放置自転車の数は減少傾向にある。ただし、駅の東側には自転車等駐車場がないため、一部の道路で放置自転車が集中することがある。

将来需要予測

区営自転車駐車場1か所で収容台数190台を確保し、民営自転車等駐車場を含めて244台の駐車場を確保するが、一時利用の駐車場はほぼ満車の状況にあり、民営施設もほぼ満車のため、放置自転車の染み出しが懸念される。将来的な人口増加率103.7%を加味すると、供給不足が懸念される。

放置自転車は公園脇の自転車置き場（放置禁止区域外）を中心に発生しており、公園規模以上の利用（主に駅利用）の放置が発生しているものと推測される。

一時利用駐車場が満車状態となっている中で、公園自転車置き場の占有を解消するため、駐車場整備が必要な駅である。

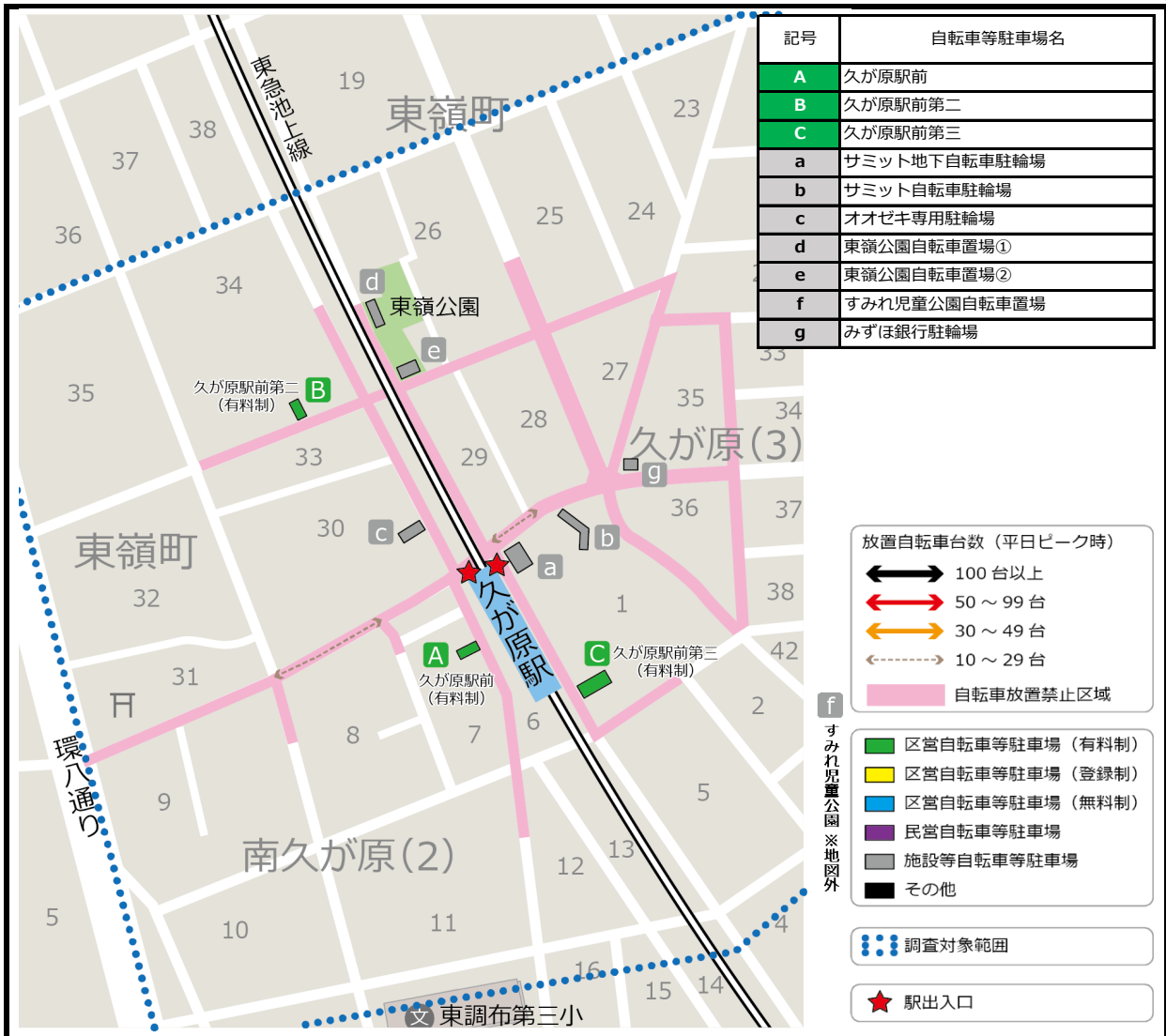
◆施策のポイント

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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 千鳥町駅前（無料）	190台	-	0台	0台	190台
合計	190台	-	0台	0台	190台

※一時には無料駐車場を含む。

(17) 久が原駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
397台	0台	397台	146台	122台	0台	130台	398台	103.8%	413台	-16台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 久が原駅前	100円	40m	12時間100円	なし	なし
B 久が原駅前第二	1,700円	150m	1月につき	なし	なし
C 久が原駅前第三	100円	70m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平成24年4月に久が原駅西側の区営自転車等駐車を整備したこともあり、ここ数年間の収容台数は大幅な増加傾向にある。この自転車等駐車の整備により、周辺の放置自転車等は減少した。

利用状況を見ると、平日ピーク時では100%を超える自転車等駐車場がある。また、駅前の商店街等は放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。

将来需要予測

区営自転車駐車で収容台数397台を確保するが、駐輪需要398台のうち駐車場利用は268台、放置自転車は130台と、放置自転車が適切に駐車場を利用することで需給バランスをとることができる。

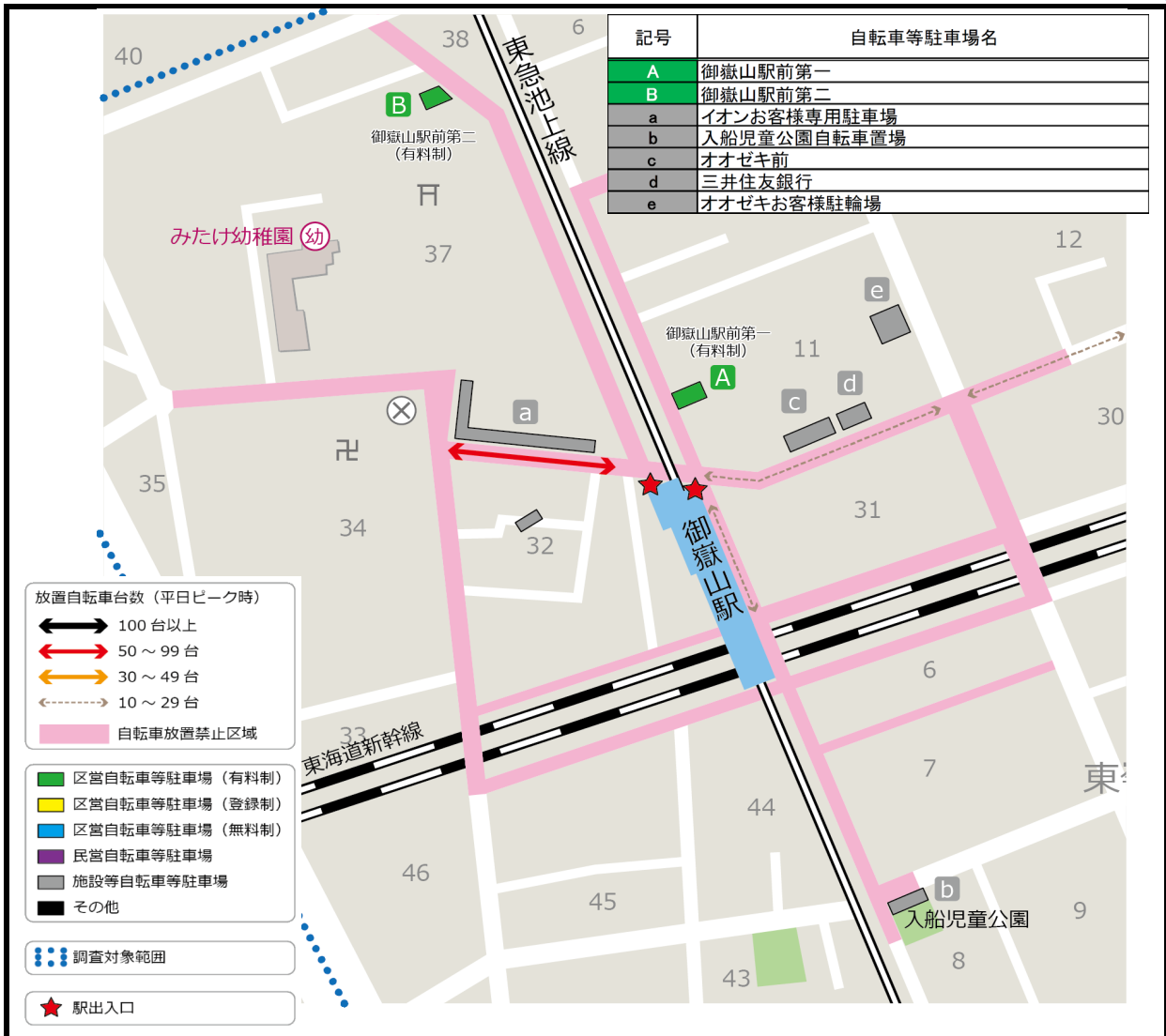
将来の人口増加率103.8%を加味しても若干の不足に留まると想定されるが、放置自転車の発生場所と区営自転車駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して区営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 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 区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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 久が原駅前	122台	-	0台	0台	122台
B 久が原駅前第二	180台	-	0台	180台	0台
C 久が原駅前第三	95台	-	0台	0台	95台
合計	397台	-	0台	180台	217台

(18) 御嶽山駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
128台	0台	128台	0台	93台	0台	142台	235台	104.5%	246台	-118台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 御嶽山駅前第一	100円	50m	12時間100円	なし	なし
B 御嶽山駅前第二	100円	170m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

御嶽山駅の自転車の乗入台数は、区営自転車駐車場のみでは93台であるが、周辺施設の駐輪状況は放置自転車が発生するほど利用率が非常に高い状況である。

平成25年に御嶽山駅前第一自転車駐車場と御嶽山駅前第二自転車駐車場を新設したため、収容台数が増加した。

また、東西にある駅前の商店街等は放置禁止区域内であるが、放置自転車が目立っている。

将来需要予測

区営自転車等駐車場で収容台数128台を確保するが、駐輪需要235台のうち駐車場利用は93台、放置自転車は142台と、大量の放置自転車の問題から駐車場不足と判定される駅であり、将来の人口増加率が104.5%のため、一層の供給不足が懸念される。

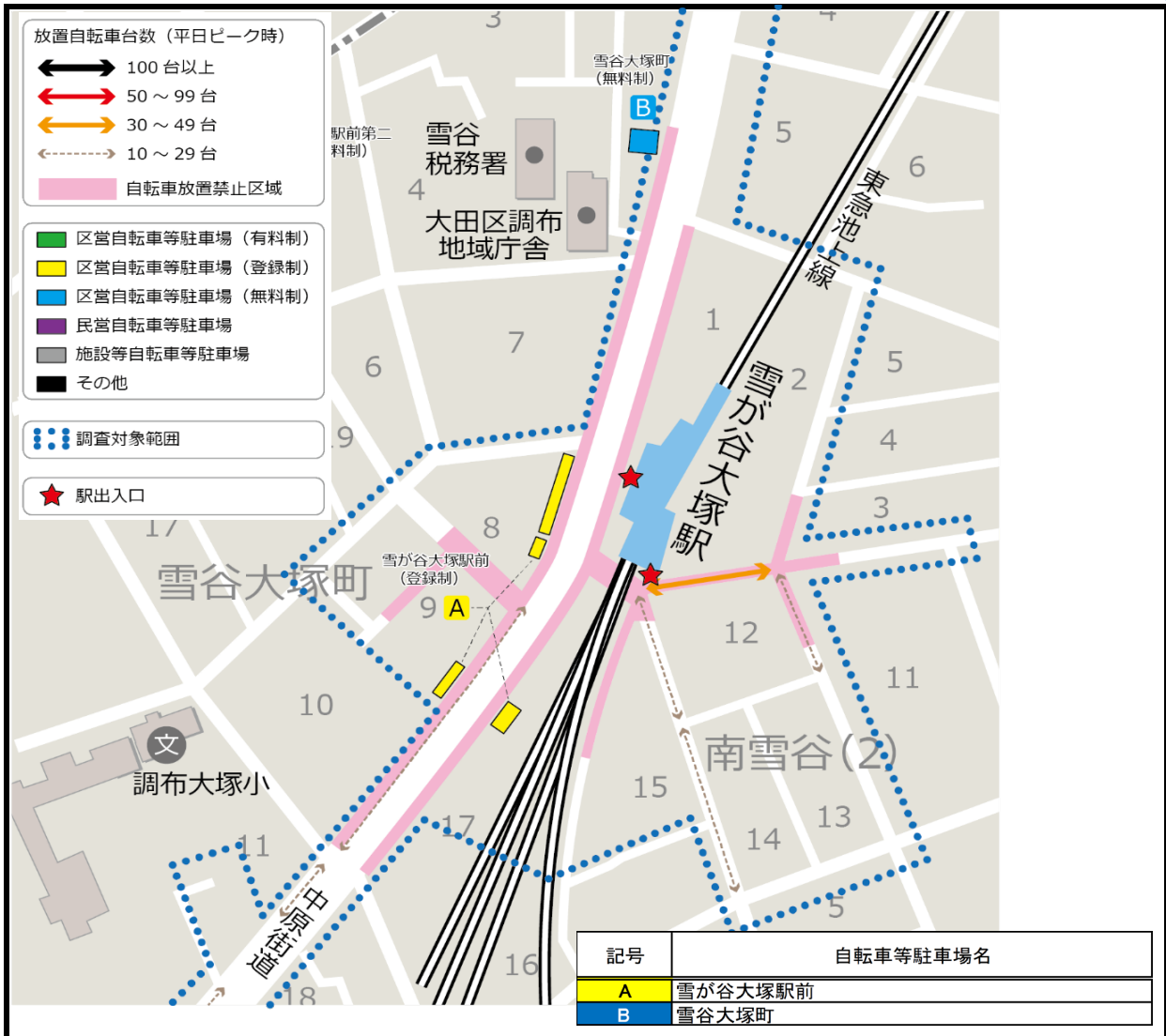
民営自転車等駐車場がある店舗前にもかかわらず、大量の放置自転車が発生しており、収容しきれない買物等の需要により放置されていると考えられる。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 御嶽山駅前第一	62台	-	0台	0台	62台
B 御嶽山駅前第二	66台	-	0台	0台	66台
合計	128台	-	0台	0台	128台

(19) 雪が谷大塚駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
297台	0台	297台	128台	167台	0台	172台	467台	103.8%	485台	-188台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 雪が谷大塚駅前	3,000円	130m	年額	なし	なし
B 雪が谷大塚町 [無料]	0円	230m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

雪が谷大塚駅は区営自転車等駐車が2か所ある。平成25年に調査を行った時点から、自転車の乗入台数が大幅に減少している。
 近年では放置禁止区域を拡大したこともあり、放置台数は平日ピーク時で172台、休日ピーク時で151台と改善傾向にある。放置自転車は駅の南側の商店街等に集中しており、中原街道沿いの大型の小売店舗前には買い物客による放置自転車がある。

将来需要予測

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

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 雪が谷大塚駅前	150台	150台	0台	0台	0台
B 雪谷大塚町 [無料]	147台	-	0台	0台	147台
合計	297台	150台	0台	0台	147台

※一時には無料駐車場を含む。

(20) 石川台駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
549台	0台	549台	319台	122台	0台	42台	483台	103.6%	500台	49台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 石川台駅前	2,000円	30m	1階1月につき	あり	あり
〃	2,000円	40m	2階1月につき	あり	あり
〃	2,000円	40m	3階1月につき	なし	なし
B 石川台駅線路脇	1,700円	50m	1月につき	なし	なし
C 石川台駅一の橋	3,000円	240m	年額	なし	なし
D 石川台駅柳橋(無料)	0円	400m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

石川台駅は区営自転車等駐車が4か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が646台、休日は351台となる。

全ての区営自転車等駐車場において平日の最大利用率が100%を下回り、休日では最大利用率が50%以下となる。

また、放置禁止区域は駅周辺の広い範囲が設定されており、目立った放置自転車は見られない。

将来需要予測

現状で区営自転車駐車場549台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は放置自転車を含めても483台であり、需要を上回る供給が提供できている。さらに民営自転車等駐車場も確保されていることから、比較的余裕のある駅となっている。将来の人口増加は103.6%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。

放置自転車は特定の箇所に集中する傾向はなく、地域内に分散して発生している状況にある。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 石川台駅前	250台	-	175台	0台	75台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 石川台駅線路脇	175台	-	175台	0台	0台
C 石川台駅一の橋	55台	55台	0台	0台	0台
D 石川台駅柳橋（無料）	69台	-	0台	0台	69台
合計	549台	55台	350台	0台	144台

※一時には無料駐車場を含む。

(21) 洗足池駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
296台	167台	463台	210台	61台	172台	54台	497台	104.8%	521台	-58台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 洗足池公園前	100円	70m	12時間100円	なし	なし
B 洗足池駅前	3,000円	50m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

洗足池駅は区営自転車等駐車が2か所、民営自転車等駐車が2か所ある。区営自転車等駐車の利用は若干ながら余裕が見られる状況である。

前回調査時（平成25年）より、放置自転車の台数は平日、休日ともに改善傾向である。ただし、駅前には放置禁止区域であるが、放置自転車が集中する場所がある。

将来需要予測

区営自転車等駐車場2か所の収容台数は296台であるが、需要総台数が497台となっており、将来の人口増加率104.8%も加味すると、一層の供給不足が懸念される。

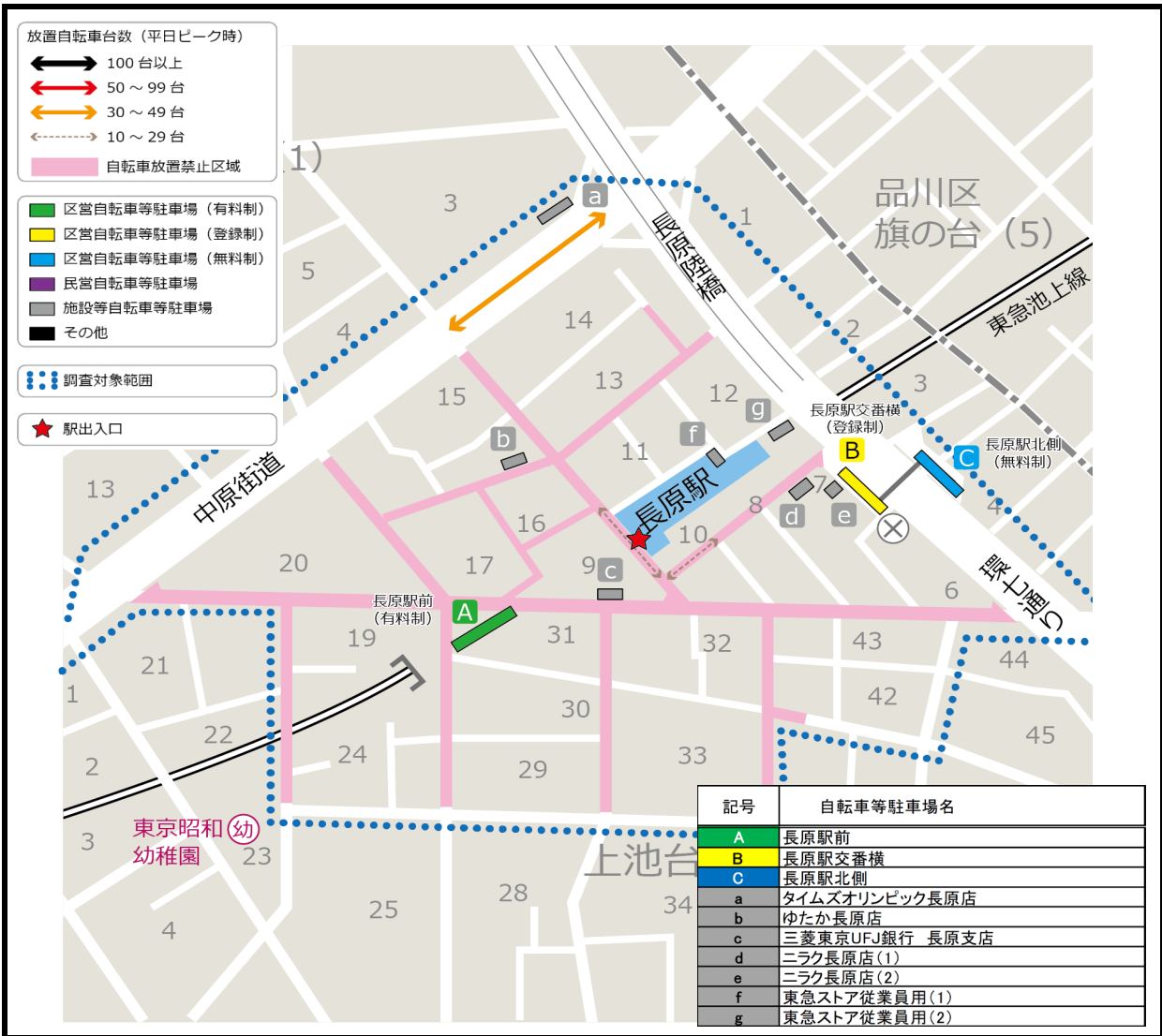
駅周辺に放置自転車が見られることから、駐車場の不足により放置が発生している状況も考えられるため、用地取得の状況に合わせて収容台数確保の求められる駅である。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 洗足池公園前	96台	-	0台	0台	96台
B 洗足池駅前	200台	200台	0台	0台	0台
合計	296台	200台	0台	0台	96台

(22) 長原駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
445台	0台	445台	254台	165台	0台	186台	605台	106.2%	643台	-198台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 長原駅前	1,300円	120m	1月につき	なし	なし
B 長原駅交番横	3,000円	180m	年額	なし	なし
C 長原駅北側 (無料)	0円	270m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

長原駅は区営自転車等駐車が3か所ある。平成29年時点の区営自転車等駐車の利用率は、有料制と登録制の自転車駐車が平日90%程度、休日40~50%で、無料制の自転車駐車は平日100%超、休日80%程度となっている。

また、駐輪マナーの啓発等による効果もあり、ピーク時の放置台数は減少傾向にあるが、未だ多くの放置自転車が散見される。

将来需要予測

区営自転車等駐車場3か所で収容台数445台を確保するが、ほぼ満車の状況にあり、加えて将来の人口増加率106.2%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。放置自転車が186台と多く、銀行前等に放置が常態化している可能性がある。また中原街道沿いの商業施設前に放置が集中しているほか、マンション前等にも放置が発生している。

収容台数の不足による放置発生も懸念されることから、収容台数の増強に関する優先度が高い施設と考えられる。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 長原駅前	316台	-	0台	232台	84台
B 長原駅交番横	70台	70台	0台	0台	0台
C 長原駅北側（無料）	59台	-	0台	0台	59台
合計	445台	70台	0台	232台	143台

※一時には無料駐車場を含む。

(23) 北千束駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (不足)
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
55台	0台	55台	51台	0台	0台	9台	60台	105.1%	63台	-8台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 北千束駅前	3,000円	40m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

北千束駅は登録制の区営自転車等駐車が1か所あるが、この数年間で自転車等駐車数や収容台数等に変化はない。

自転車の乗入台数自体が少ない駅のため、放置台数はほとんどない状況である。なお、区営自転車等駐車の最大利用率は前回調査時（平成25年）で平日70%、休日50%であったが、平成29年には平日47%、休日36%と低下している。

将来需要予測

現状で55台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は60台と需給バランスがとれた状態となっており、将来の人口増加率105.1%を加味しても大幅な収容台数の不足は懸念されない。

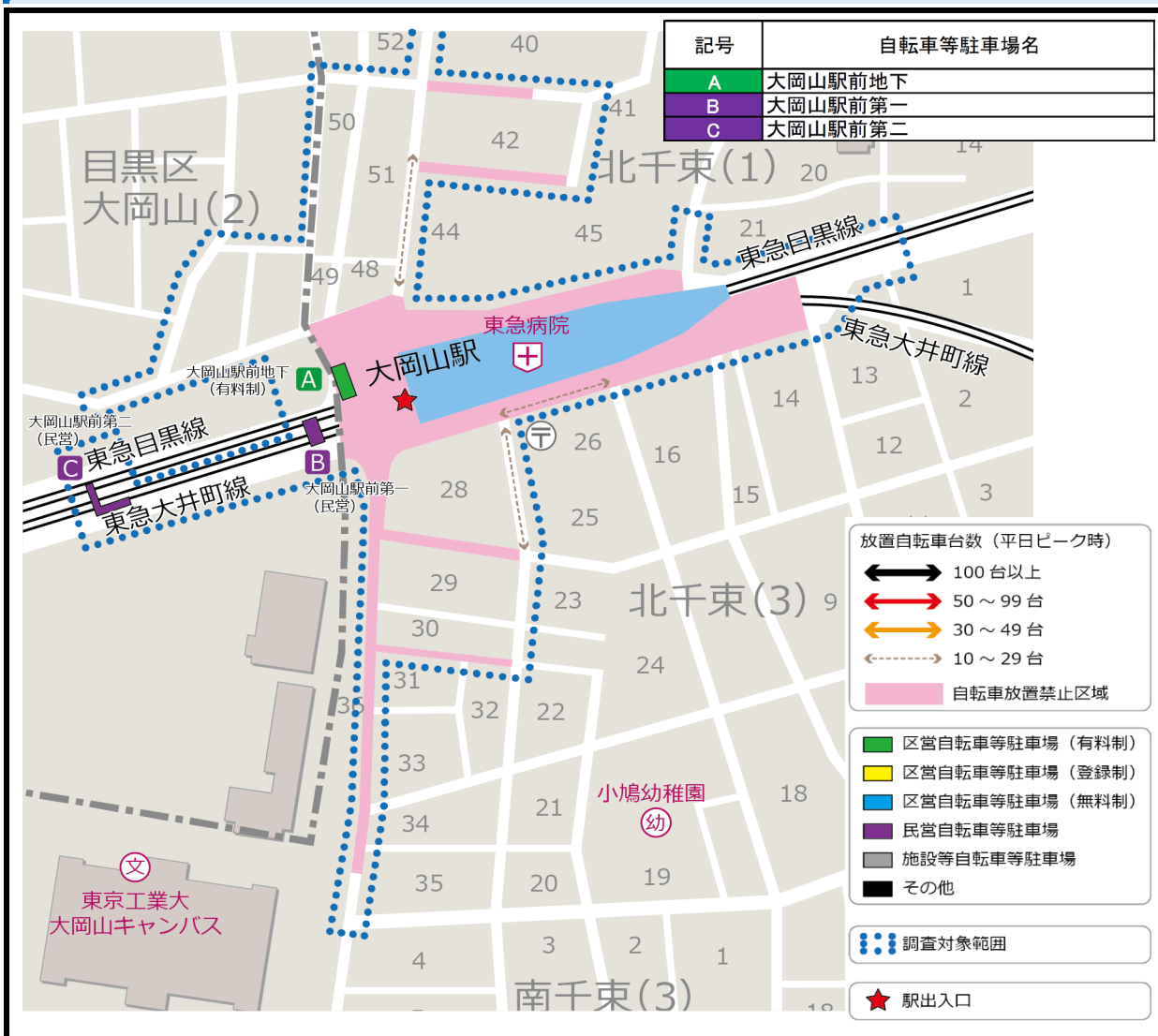
放置自転車も少なく、収容台数の増強に関する緊急性は低い。ただし、登録制のみの駅であり、利用可能な対象が限定されることから、一時利用等の需要に対応できていない。

◆施策のポイント

- 1 登録制自転車等駐車の有料制への転換
- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 北千束駅前	55台	55台	0台	0台	0台
合計	55台	55台	0台	0台	0台

(24) 大岡山駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
534台	167台	701台	292台	198台	142台	132台	764台	104.0%	795台	-94台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大岡山駅前地下	2,000円	40m	1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

大岡山駅は東急大井町線と目黒線が乗り入れ、1日の乗車人員が多い駅である。エリア内には区営自転車等駐車が1か所あるが、駅前にある地下式自転車等駐車場であり、平日の最大利用率は100%を超えている。

平成29年時点では、平日ピーク時の自転車の乗入台数が848台と、収容可能台数を上回る結果となっている。また、放置自転車は放置禁止区域外で目立っている。

将来需要予測

区営自転車等駐車で収容台数534台を確保しており、民営自転車等駐車場を含めて701台の駐車が確保されている一方で、放置を含む駐輪需要は764台と、需要過多の需給バランスにある。今後の人口増加率も加味すると、不足の傾向は助長されると想定される。

また、放置自転車の発生場所と区営自転車等駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大岡山駅前地下	534台	-	336台	0台	198台
合計	534台	-	336台	0台	198台

(25) 大森海岸駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
138台	0台	138台	0台	18台	0台	94台	112台	103.5%	116台	22台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森海岸駅前臨時	100円	50m	12時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大森海岸駅は区営自転車等駐車が1か所あるが、最大利用率は平日14%、休日9%と極めて低くなっている。それに対して、放置禁止区域外での放置自転車の台数が多くなっている。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車場138台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は112台と需要を上回る供給が提供できているが、区営自転車等駐車場の利用率は低く、放置自転車は94台と駐輪需要の大半を占める状況にある。

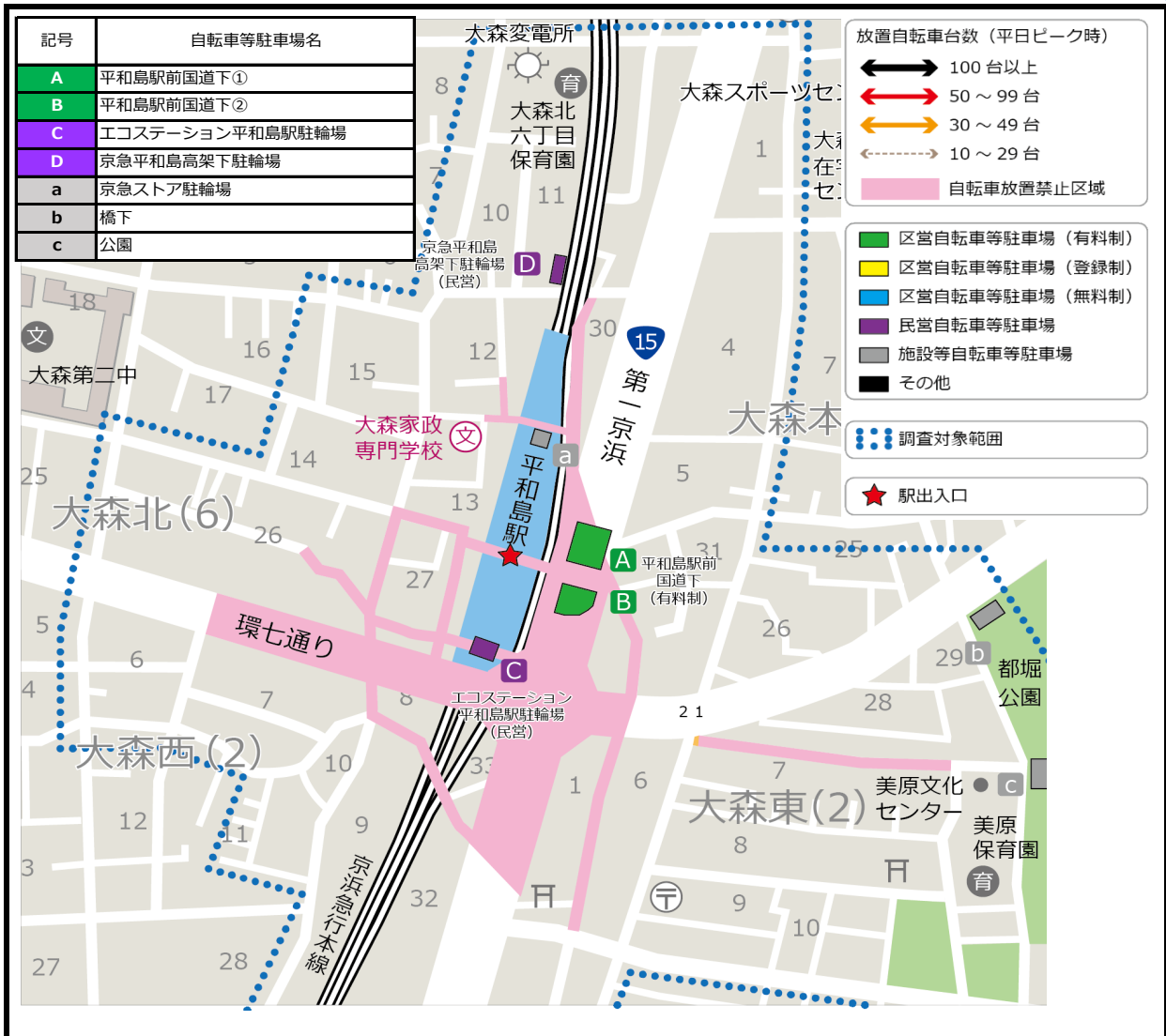
将来の人口増加率は103.5%と高いが、それを加味したとしても比較的余裕がある。

◆施策のポイント

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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森海岸駅前臨時	138台	-	0台	0台	138台
合計	138台	-	0台	0台	138台

(26) 平和島駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
1,260台	501台	1,761台	841台	396台	409台	386台	2,032台	102.9%	2,091台	-330台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 平和島駅前国道下	1,500円	20m	上段 1月につき	あり	あり
"	1,900円	20m	上記以外 1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

平和島駅は区営自転車等駐車が1か所と、民営自転車等駐車が1か所ある。平日ピーク時の乗入台数は1,800台以上となるが、自転車等駐車の利用率は区営自転車等駐車で76%、民営自転車等駐車で81%と若干余裕がある。前回調査時（平成25年）と比べ、自転車の放置台数は改善傾向であるが、放置禁止区域外での放置自転車が目立つ状況である。

将来需要予測

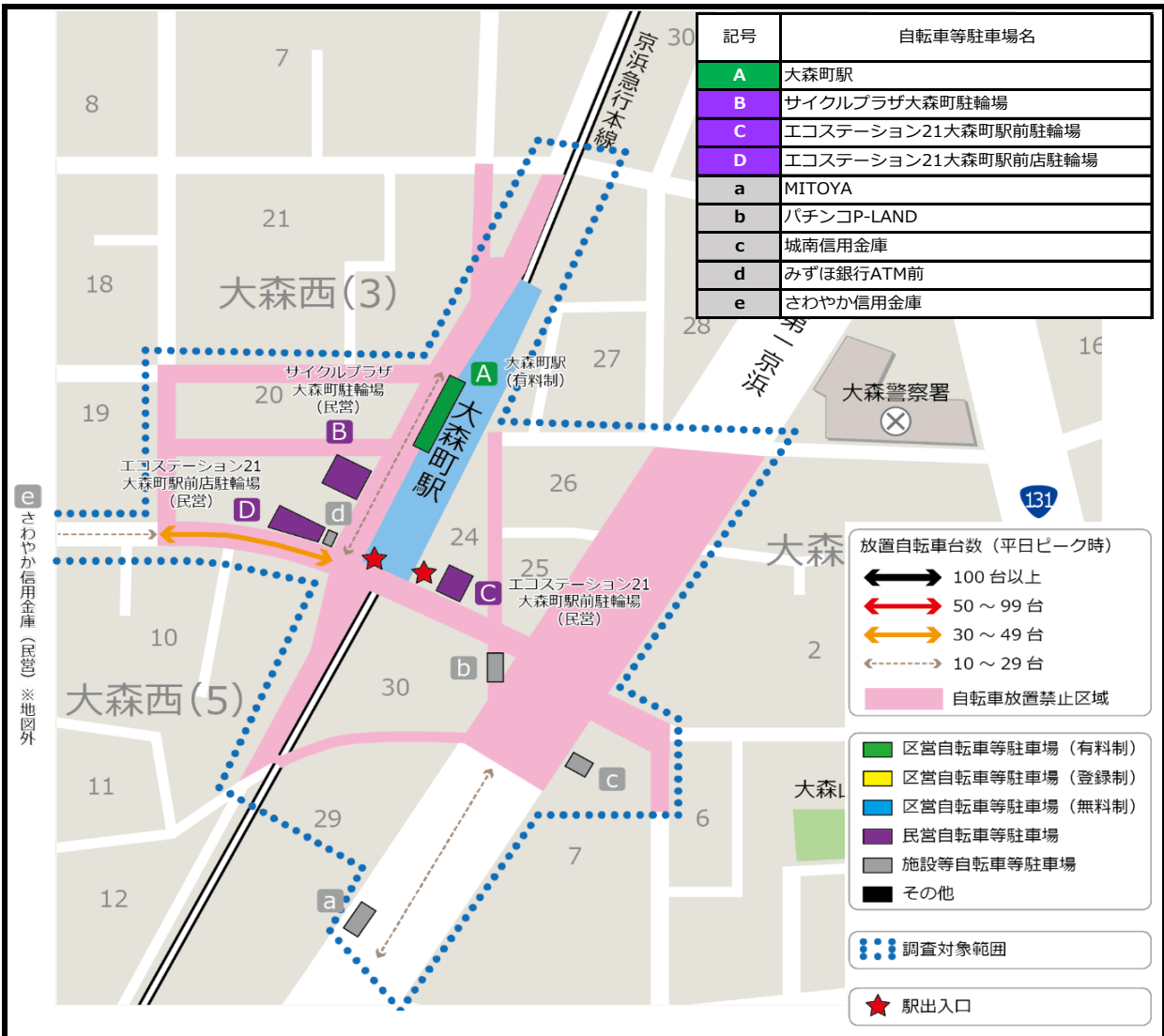
区営自転車等駐車の収容台数1,260台、民営自転車等駐車501台に対して、総台数が2,032台と大幅な需要過多となっており、将来の人口増加率102.9%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。需要のうち放置自転車は386台と多く、買物等の利用も想定されるが、駐車場の不足による放置の可能性がある。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車整備の検討
- 2 区営自転車等駐車の利用促進
- 3 民営自転車等駐車整備の育成・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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 平和島駅前国道下	1,260台	-	0台	780台	480台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	1,260台	-	0台	780台	480台

(27) 大森町駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
323台	302台	625台	138台	114台	205台	106台	563台	101.7%	573台	52台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 大森町駅	2,000円	110m	1階1月につき	あり	あり
〃	1,800円	110m	2階1月につき	あり	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

大森町駅は区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が3か所ある。
 平成28年に大森町駅自転車駐車を新設したことで、収容台数が大幅に増加している。同駐車の最大利用率は平日46%、休日20%となっており、余裕が見られる。
 前回調査時（平成25年）と比べ、自転車の放置台数に大きな変化がない。駅を中心に東西に商店街があり、放置禁止区域の内外に、放置自転車が見られる。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車323台、民営自転車等駐車302台の合計625台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は放置自転車を含めても563台と需要を上回る供給が提供できており、比較的余裕のある駅となっている。
 将来の人口増加は101.7%であるが、それを加味しても若干の余裕がある。放置自転車は商業施設付近に集中しており、買物等の利用が想定される。

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 大森町駅	323台	-	0台	209台	114台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	323台	-	0台	209台	114台

(28) 梅屋敷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
481台	83台	564台	173台	170台	0台	318台	661台	102.0%	674台	-110台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 梅屋敷駅	2,000円	60m	1階1月につき	あり	あり
〃	1,800円	60m	2階1月につき	あり	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

梅屋敷駅は区営自転車等駐車が1か所ある。平成29年6月に京急線の高架下に自転車等駐車を新設したこともあり、収容可能台数は大幅に増加している。
 現在、放置禁止区域は駅付近の一部の範囲となっているため、駅直近の商店街等、区域以外の場所に自転車が放置されている。なお、区営自転車等駐車の最大利用率は平日50%、休日38%と余裕が見られる。

将来需要予測

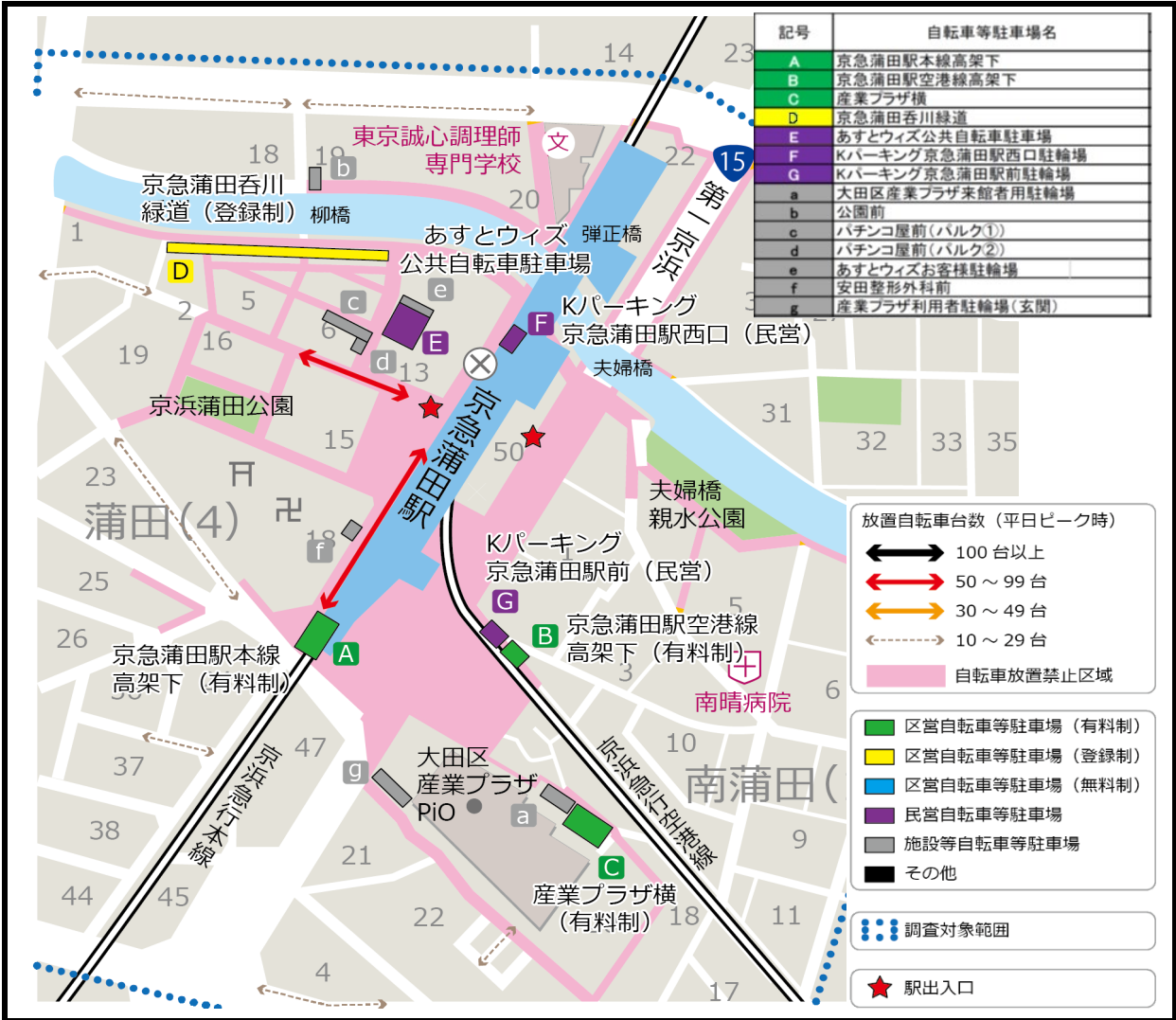
区営自転車駐車場1か所の収容台数481台、民営駐車場83台の合計564台に対して、総台数が661台と需要過多となっており、将来の人口増加率102.0%を加味すると、一層の供給不足が懸念される。
 放置自転車が318台と非常に多く、多くが梅屋敷通り沿いに分散して長い区間に広がっている状況にある。また駅東側では商店街内の通りに多く、主な放置は買物利用等と想定される。
 商店街等での放置が常態化している中で、商店街の協力を得ながら、顧客向け駐車サービスの検討を図ることが必要である。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 梅屋敷駅	481台	-	0台	311台	170台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	481台	-	0台	311台	170台

(29) 京急蒲田駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
2,556台	633台	3,189台	1,524台	588台	255台	599台	2,966台	101.7%	3,016台	173台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 京急蒲田駅本線高架下	2,000円	140m	1月につき	あり	なし
B 京急蒲田駅空港線高架下	2,000円	120m	1月につき	あり	なし
C 産業プラザ横	1,200円	550m	1月につき	なし	あり
D 京急蒲田呑川緑道	3,000円	270m	年額	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

京急蒲田駅は有料制の区営自転車等駐車が3か所、登録制の区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が3か所ある。また、施設等自転車等駐車が7か所あり、収容可能台数は平日ピーク時の自転車の乗入台数を大きく上回っている。なお、区営自転車等駐車及び民営自転車等駐車の最大利用率は場所により差はあるが、100%には達していない。

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

将来需要予測

区営自転車等駐車は2,556台、民営自転車等駐車633台と需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。ただし、放置自転車に関しては発生箇所が商店街等に分散しており、放置自転車の発生箇所の近くには区営自転車等駐車、民営自転車等駐車がない状態にある。

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

◆施策のポイント

- 1 区営自転車等駐車の利用促進
- 2 民営自転車等駐車の育成・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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 京急蒲田駅本線高架下	713台	-	0台	397台	316台
B 京急蒲田駅空港線高架下	1,041台	-	0台	826台	215台
C 産業プラザ横	702台	-	0台	450台	252台
D 京急蒲田呑川緑道	100台	100台	0台	0台	0台
合計	2,556台	100台	0台	1,673台	783台

(30) 雑色駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(充足)
2,255台	273台	2,528台	813台	632台	153台	211台	1,809台	102.8%	1,861台	667台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 雑色駅高架下	2,000円	20m	1月につき	あり	あり
〃	1,800円	20m	1月につき	あり	あり
〃	1,700円	210m	1月につき	あり	あり
〃	1,500円	210m	1月につき	あり	あり
C 雑色駅西口	1,600円	10m	1月につき	なし	なし
D 雑色（無料）	0円	350m		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

雑色駅は区営自転車等駐車が3か所、民営自転車等駐車が1か所ある。平成29年時点では、自転車の乗入台数が平日ピーク時で1,738台、休日ピーク時で1,460台となっている。また、現在の収容可能台数は3,000台程度となり、需要を賅っている状況である。

放置自転車は、前回調査時（平成25年）と比べ、改善傾向であるが、放置禁止区域内外に依然として存在する。区営自転車等駐場に余裕がある中、自転車の放置が発生している。

将来需要予測

区営自転車等駐車場は2,255台、民営自転車等駐車場273台と需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。なお、放置自転車は雑色商店街を中心に発生している状況にある。

◆施策のポイント

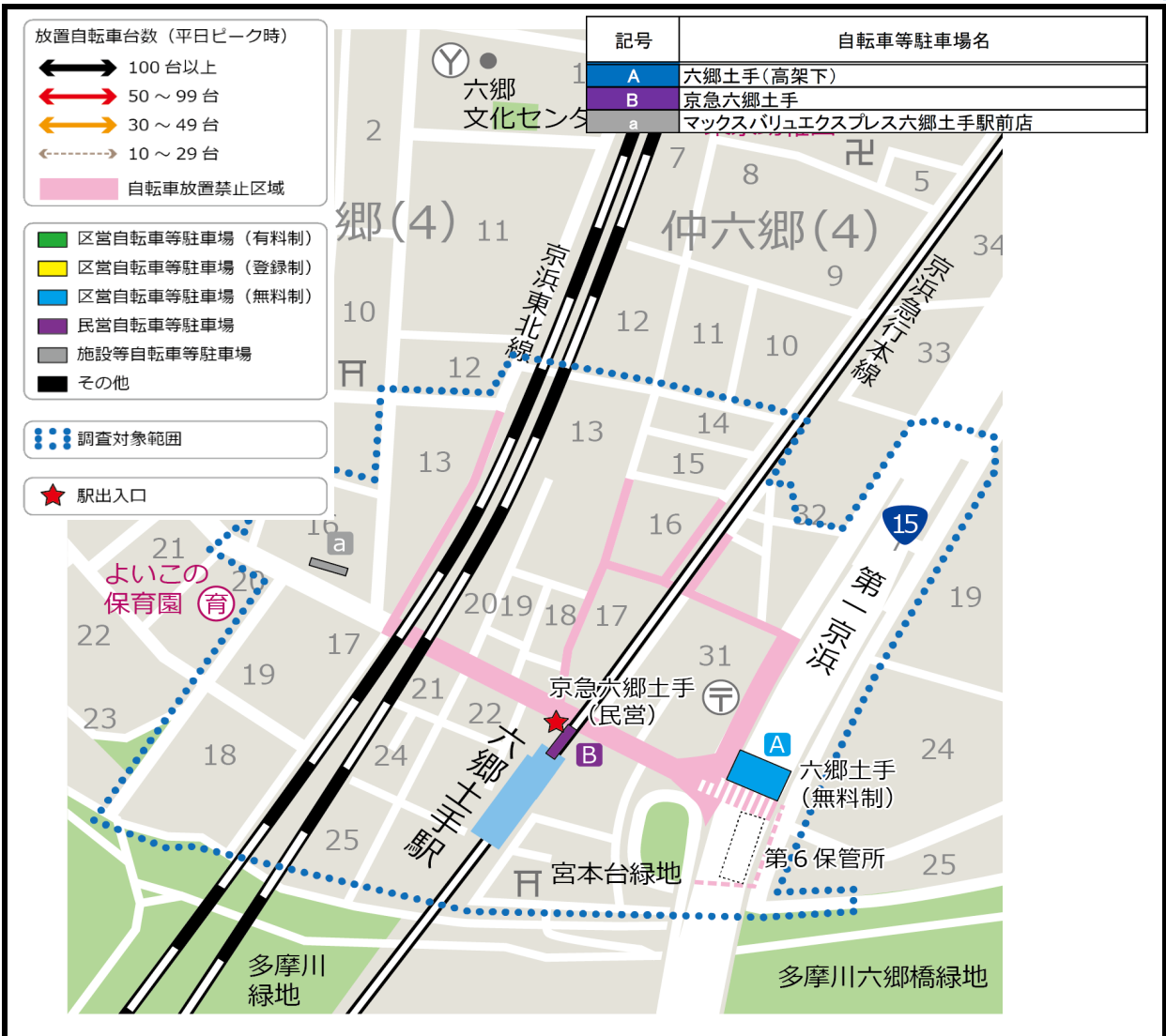
- 1 区営自転車等駐車場の利用促進
- 2 適切な放置禁止区域の設定や駐輪マナーの啓発等による放置防止対策

■区営駐車場の収容台数

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A-B 雑色駅高架下	1,390台	-	0台	965台	425台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃
C 雑色駅西口	665台	-	0台	307台	358台
D 雑色（無料）	200台	-	0台	0台	200台
合計	2,255台	-	0台	1,272台	983台

※一時には無料駐車場を含む。

(31) 六郷土手駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時※	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
343台	280台	623台	0台	540台	241台	92台	873台	103.7%	905台	-282台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 六郷土手(高架下)(無料)	0円	5m		あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

六郷土手駅は区営自転車等駐車が1か所、民営自転車等駐車が1か所ある。最大利用率は区営が平日160%、休日137%、民営が平日86%、休日46%となっており、収容台数以上に駐車されている場合がある。

自転車の乗入台数に対し、収容台数が下回っていることから駐車スペースの確保が必要である。なお、駅の西側の放置禁止区域外に放置自転車が見られるが、駅の西側に自転車等駐車場がないことが自転車を放置しやすい原因と推察される。

将来需要予測

区営自転車等駐車場343台と、民営自転車等駐車場280台の合計623台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は873台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率103.7%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。

区営自転車等駐車場は無料のため、収容台数343台に対して540台（表では「一時利用」扱いで処理）と収容台数を大きく上回る状況となっている。

◆施策のポイント

- 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

駐車場	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時※
A 六郷土手（高架下）（無料）	343台	-	0台	0台	343台
合計	343台	-	0台	0台	343台

※一時には無料駐車場を含む。

(32) 糀谷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要							過不足 (充足)
			現状				将来			
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
1,644台	0台	1,644台	655台	393台	0台	381台	1,429台	103.3%	1,476台	168台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 糀谷駅	2,000円	90m	1階1月につき	あり	なし
”	1,800円	90m	2階1月につき	あり	なし
B 糀谷駅前地下	1,800円	160m	1月につき	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

糞谷駅は区営自転車駐車が2か所ある。平日ピーク時の自転車の乗入台数は1,258台で、収容台数を下回っている。
 区営自転車等駐車の最大利用率は平日で70%に達しておらず余裕がある。ただし、駅の西部に自転車等駐車が集まっており、自転車等駐車場から離れた駅の北部や東部では放置自転車が点在している状態である。

将来需要予測

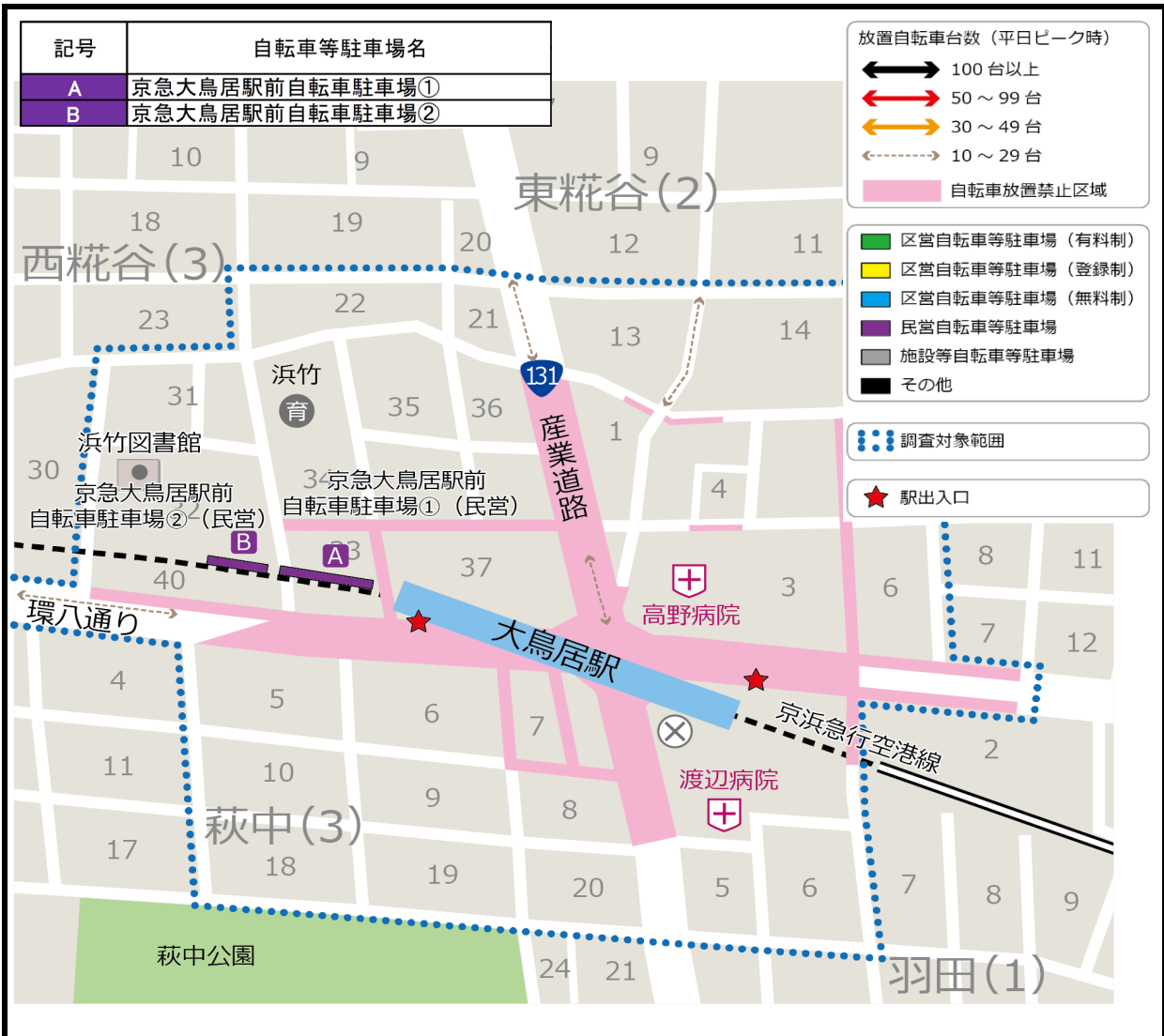
区営自転車等駐車場は収容台数1,644台と平成19年より若干減少したが大きな変化はなく、放置自転車381台を含めても需要に対して十分な供給量が提供されており、将来においても十分な供給体制となっている。
 放置自転車に関しては、発生箇所が商店街や環八通り歩道部等に分散しており、発生箇所の近くには区営自転車等駐車場、民営自転車等駐車場がない状態にある。

◆施策のポイント

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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 糞谷駅	844台	-	0台	473台	371台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
B 糞谷駅前地下	800台	-	0台	600台	200台
合計	1,644台	-	0台	1,073台	571台

(33) 大鳥居駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (充足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
0台	888台	888台	0台	0台	463台	188台	651台	102.5%	667台	221台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
なし	0円	—		なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

大鳥居駅は民営自転車等駐車場が2か所あり、区営自転車等駐車場は整備されていない。

過去には700台を超える放置自転車があったが、放置禁止区域の見直しや駐輪マナーの啓発等により、現在では大幅に改善している。ただし、現在でも駅前の交差点付近には放置自転車があるほか、放置禁止区域外の北側や西側等、一部に放置自転車が点在している状態である。

将来需要予測

鉄道事業者による民営自転車等駐車場のみで地域の駐輪需要に対応している駅であり、民営自転車等駐車場888台の供給に対して、需要は放置自転車を含めて651台と、比較的余裕のある状況にある。将来の人口の伸び102.5%を加味しても、十分に駐輪需要に対応可能である。

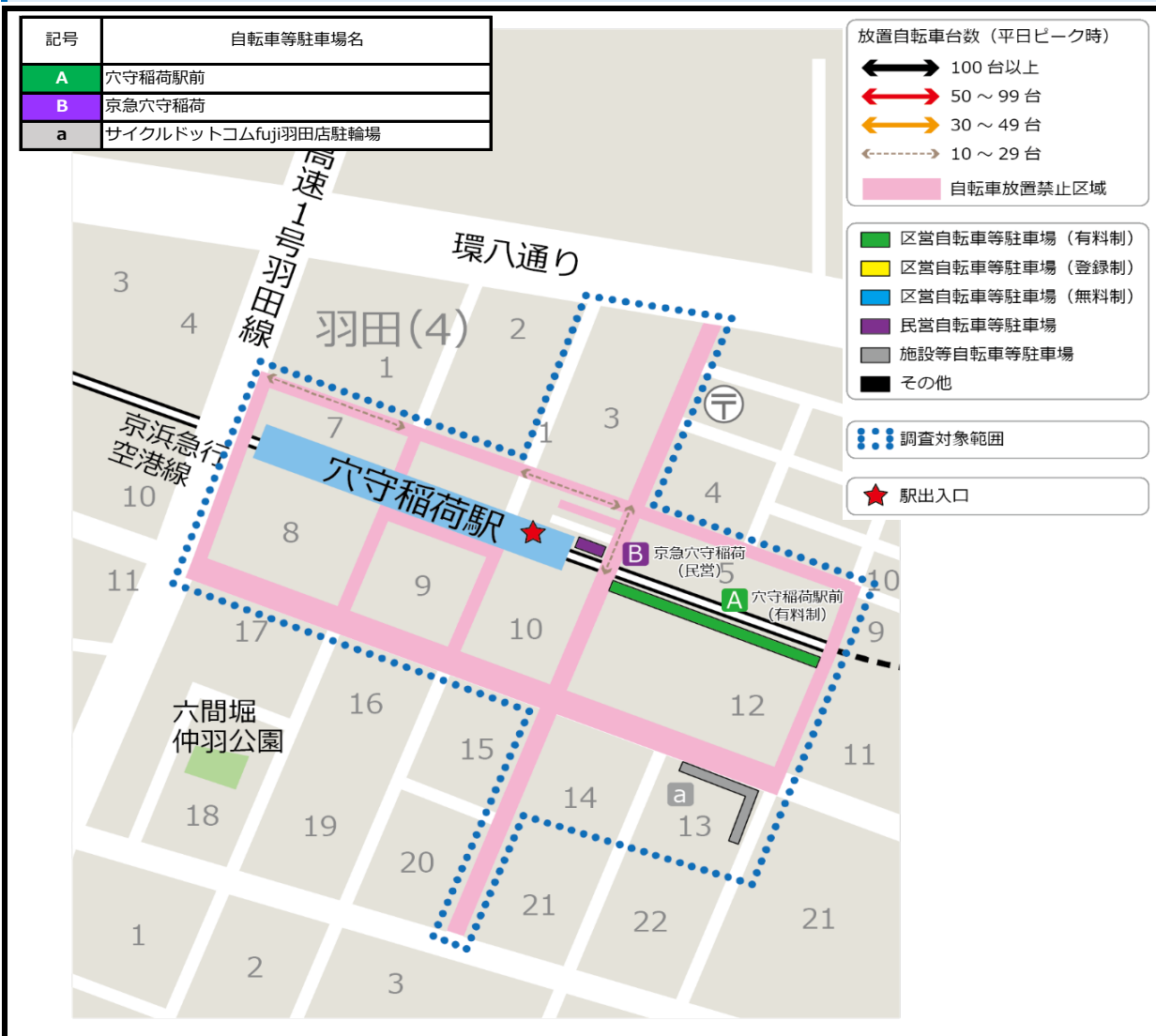
放置自転車は188台と比較的多く、環八通り沿い等に発生しており、民営自転車等駐車場から離れている場所に放置されている状況にある。

◆施策のポイント

- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
なし	0台	-	0台	0台	0台
合計	0台	-	0台	0台	0台

(34) 穴守稲荷駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
280台	81台	361台	188台	26台	78台	88台	380台	103.9%	395台	-34台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 穴守稲荷駅前	2,000円	110m	下段 1月につき	なし	なし
〃	1,200円	110m	上段 1月につき	なし	あり
合計					

◆現状

平成29年時点

穴守稲荷駅は区営自転車等駐車場1か所と、民営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が413台、休日が253台となっている。

駅の北側に放置自転車が点在しており、放置禁止区域内に集中する傾向である。

将来需要予測

区営自転車等駐車場で収容台数280台、民営自転車等駐車場で81台の合計361台を確保する。駐輪需要380台に対して若干の不足に留まっており、人口の伸び率103.9%を加味しても大幅な不足にならないと想定される。

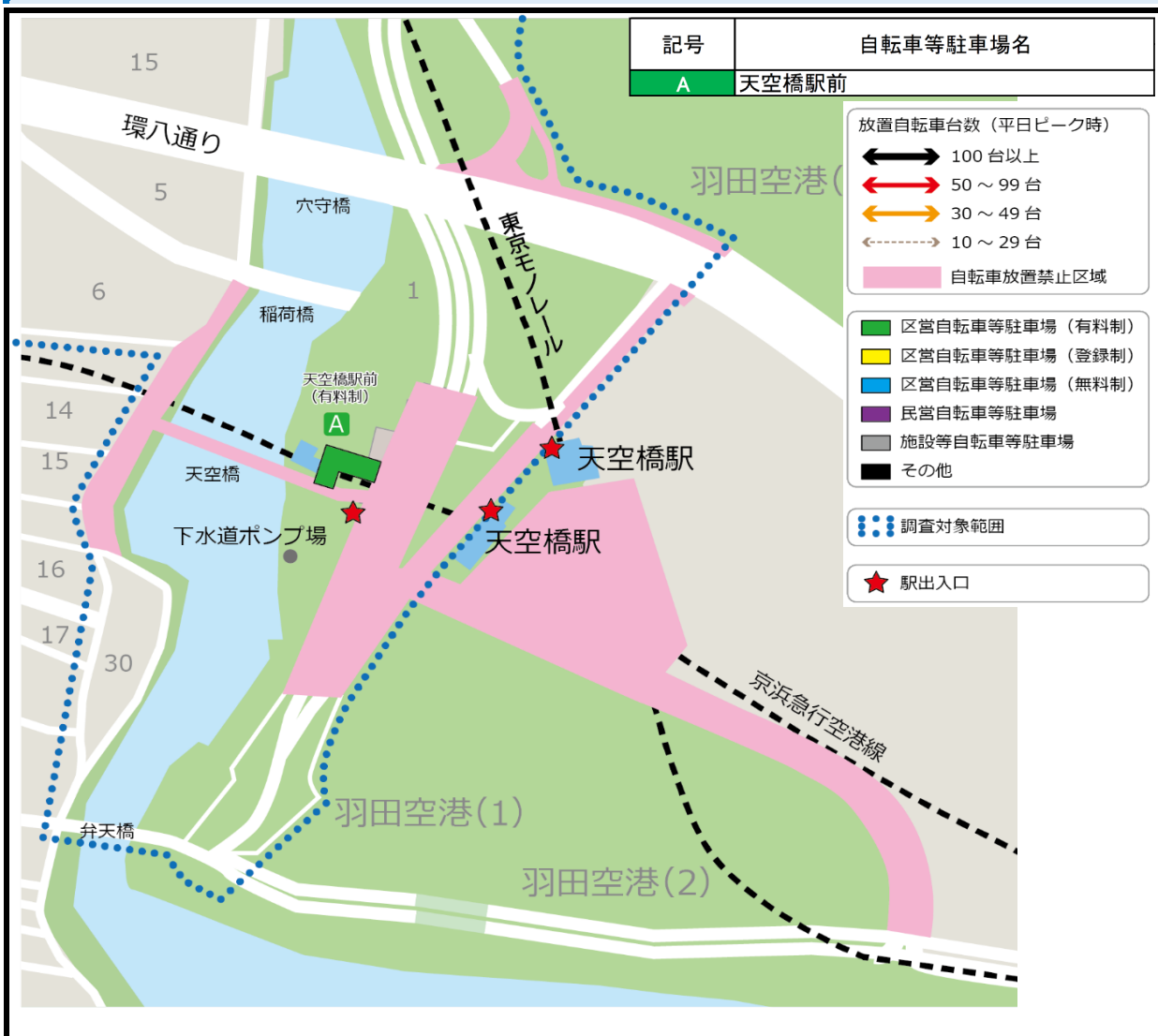
放置自転車は88台であり、自転車等駐車場の適正利用が期待されるが、放置自転車の発生場所と区営自転車等駐車場は距離が離れており、買物等の需要に対して民営自転車等駐車場での対応が期待される。

◆施策のポイント

- 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
- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 穴守稲荷駅前	280台	-	0台	254台	26台
〃	〃	〃	〃	〃	〃
合計	280台	-	0台	254台	26台

(35) 天空橋駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
275台	0台	275台	210台	56台	0台	38台	304台	99.9%	304台	-29台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 天空橋駅前	1,400円	60m	1月につき	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

天空橋駅は区営自転車等駐車場が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が260台、休日が290台となる。

平日の放置台数は減少傾向にあるが、休日の放置台数は増加している。なお、休日の調査日は駅周辺にてイベントが開催されていたため、放置自転車が多い状況であった。

将来需要予測

現状で区営自転車等駐車場275台の収容台数に対して、駅周辺の駐輪需要は304台と若干の不足傾向にあるが、将来の人口の増加率はほぼ横ばいであり、将来的にも若干の不足傾向が維持されると想定される。

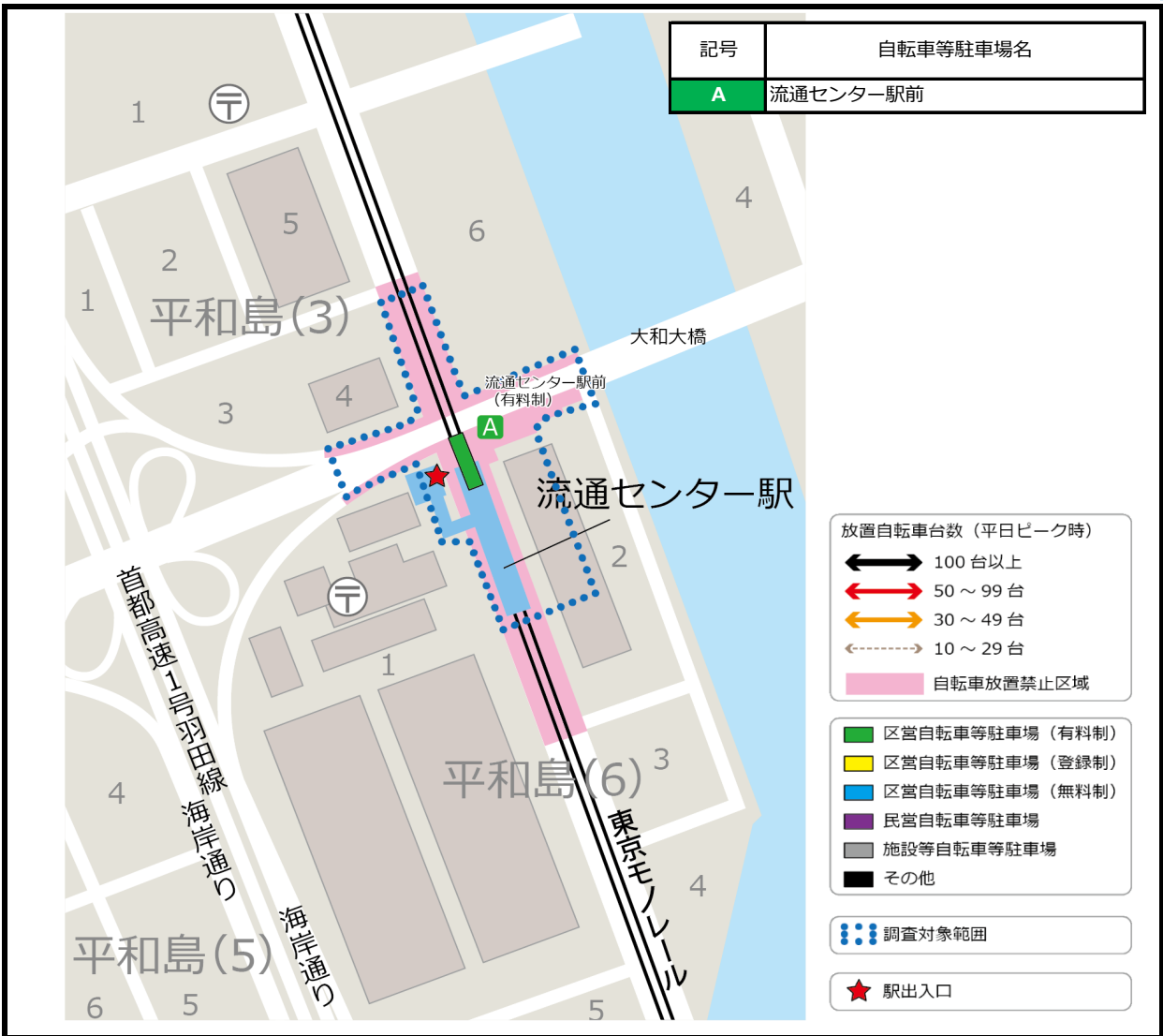
放置自転車は38台発生しているが、特定の箇所に集中するのではなく、数台ずつが分散して発生している状況にある。

◆施策のポイント

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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 天空橋駅前	275台	-	0台	210台	65台
合計	275台	-	0台	210台	65台

(36) 流通センター駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	(不足)
185台	0台	185台	0台	240台	0台	8台	248台	101.1%	251台	-66台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A 流通センター駅前	100円	70m	24時間100円	あり	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

流通センター駅は東京モノレール高架下に区営自転車等駐車が1か所ある。ピーク時の自転車の乗入台数が平日254台、休日315台であり、収容台数は不足している。区営の自転車等駐車の最大利用率は平日128%、休日153%となっており、収容台数以上に駐車している状況である。

また、放置禁止区域の設定がされていない地域であるが、放置自転車はほとんど見られない。

将来需要予測

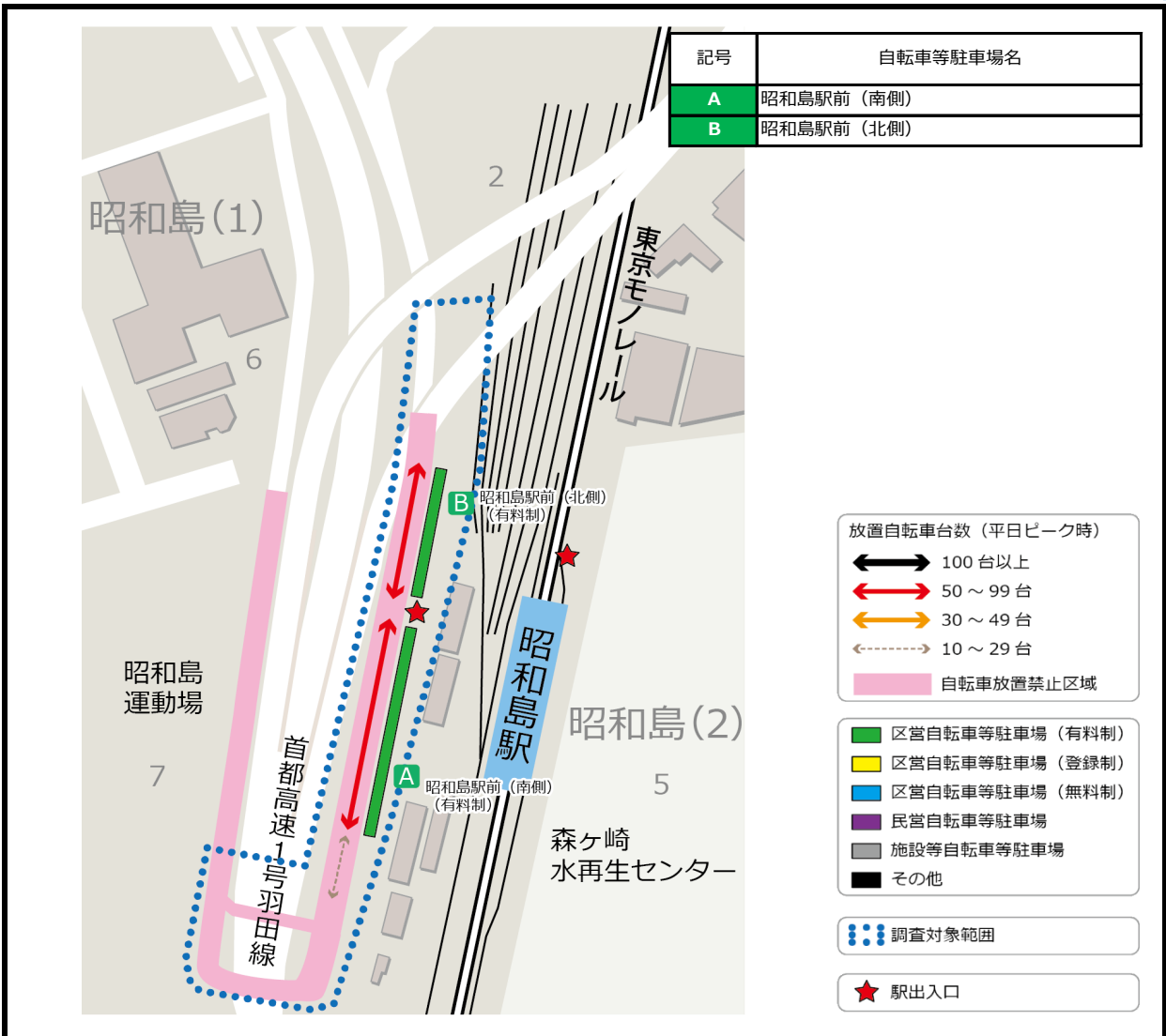
区営自転車等駐車場185台に対して、駅周辺の駐車需要は248台と供給量を上回る需要が発生しており、将来の人口増加率は101.1%を加味すると、収容台数不足に一層の拍車がかかる駅である。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐車場整備の検討
- 2 民営自転車等駐車場整備の育成・支援
- 3 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A 流通センター駅前	192台	-	0台	0台	192台
合計	192台	-	0台	0台	192台

(37) 昭和島駅



■エリア単位の需給実態及び将来の状況

収容台数			需要						過不足 (不足)	
			現状			将来				
区営	民営	総台数	定期	一時	民営	放置	総台数	人口増加率	将来需要	
600台	0台	600台	0台	450台	0台	170台	620台	103.1%	639台	-39台

■区営駐車場の料金設定と収容台数

駐車場名	料金	駅間距離	料金設定の条件	屋根の有無	上段ラック
A-B 昭和島駅前	100円	0m	24時間100円	なし	なし
合計					

◆現状

平成29年時点

昭和島駅は区営自転車等駐車が1か所ある。平成29年時点のピーク時の自転車の乗入台数は平日が555台、休日が328台となっている。

最大利用率は平日145%、休日100%と現状では収容可能台数以上に駐車を受け入れている。一方、平日ピーク時には、自転車等駐場に収容しきれないことが影響し、駅前に自転車が放置されていると考えられる。

将来需要予測

収容台数600台に対して、駐輪需要は620台（うち170台は放置）と供給量をわずかに上回る需要が発生しており、将来の人口増加率103.1%を加味しても若干の不足に留まると想定される。

区営自転車等駐場が有料化されたため、道路上への放置が増えている。

◆施策のポイント

- 1 新たな自転車等駐場整備の検討
- 2 区営自転車等駐場の利用促進
- 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

駐車場名	収容台数				
	合計	登録制	有料制（抽選）	有料制（先着）	一時
A-B 昭和島駅前	893台	-	0台	0台	893台
合計	893台	-	0台	0台	893台

2. 大田区自転車等ネットワーク整備実施計画（抜粋）

I. 計画の概要

1. 計画の目的

現在、自転車の利用拡大が見込まれている一方で、自転車に関わる交通事故の割合が増加しています。このため、交通ルール・マナーの徹底とともに、自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるような自転車走行空間の整備が喫緊の課題となっています。

大田区では、平成 22 年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」、同 24 年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」（以下、「整備計画」という。）を策定し、自転車通行環境整備の基本的な考え方を示しました。また、平成 24 年度には国土交通省および警察庁により「安心で安全な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）が策定されました。

このような背景のもとで、大田区では平成 26 年度に、「整備計画」に示された自転車ネットワーク候補路線における自転車走行空間整備形態の選定手順を定め、「大田区における自転車通行空間の整備方針について（案）」（以下、「整備方針（案）」という。）を試案としてまとめ、これに基づき、候補路線の実際の道路状況、交通状況をあてはめ、整備形態を選定することとしています。

本計画は、上記整備計画及び整備方針（案）の内容をより具体化した実施計画で、大田区が自転車走行空間の整備を円滑かつ統一的に進めることを主な目的として策定します。

2. 自転車走行空間整備に関する検討の経過

区では、自転車走行空間の整備に関し、以下の検討を行ってきました。

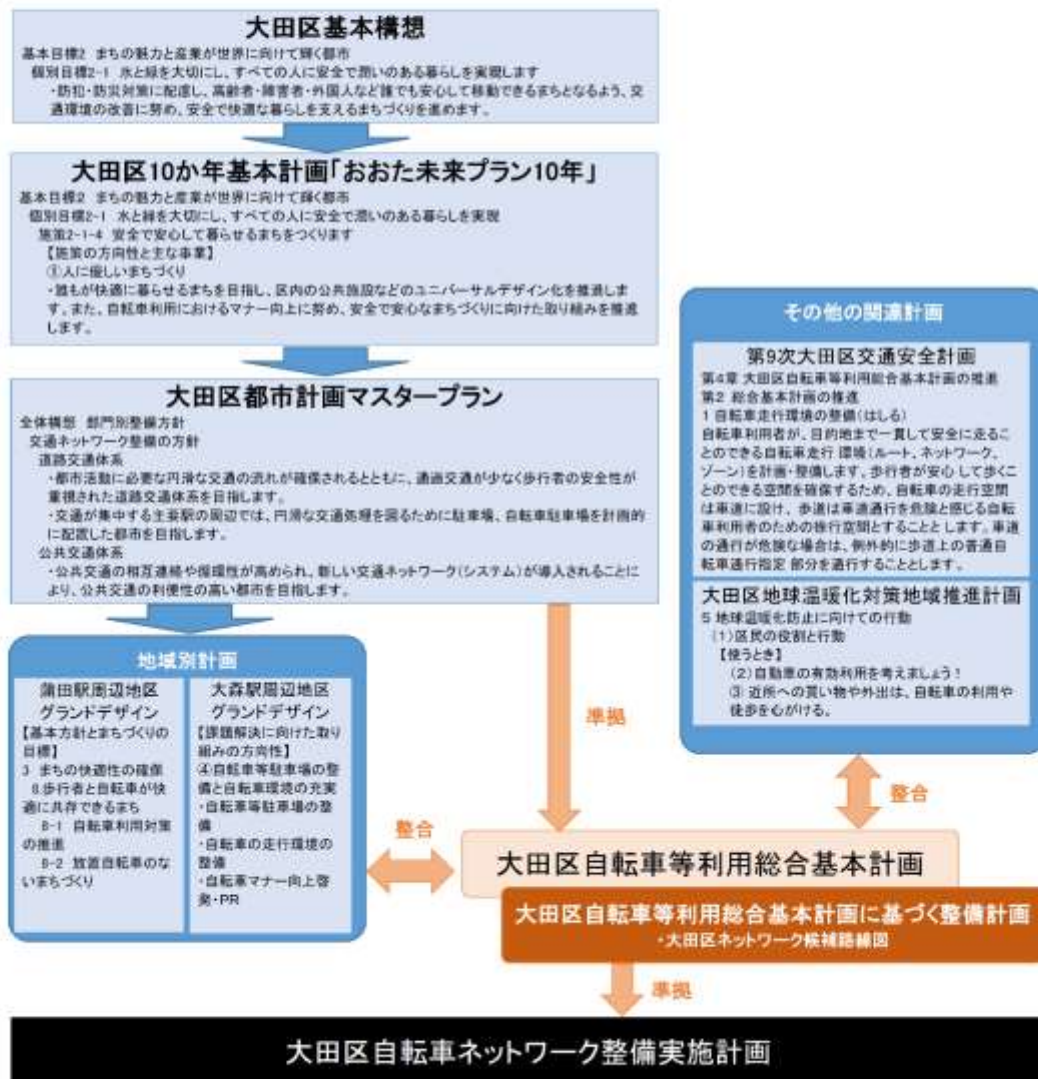
年度	計画等	概要
平成 22年度	大田区自転車等利用総合基本計画 策定	自転車ネットワーク計画を策定していく方針を打ち出しました
23年度	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画策定に向けた考え方	自転車ネットワーク候補路線を抽出
24年度	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画 策定 安心で安全な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）	整備方針と先行整備路線等の検討 池上通り等における自転車走行空間社会実験
25年度	「大田区における自転車通行空間の整備方針（案）」	ネットワーク候補路線における整備形態について検討 池上地区において 650m を先行整備
26年度	「大田区における自転車通行空間の整備方針（案）」	当面の試行案として策定しました

3. 計画の位置づけ

大田区は、20年後の区の日指すべき将来像を提示する「大田区基本構想」を平成20年10月に策定しました。そして、この基本構想を実現するために具体的な施策を体系的にまとめた大田区10か年基本計画「おおた未来プラン10年」において、「人に優しいまちづくり」を目標として定めています。

また、区内全体の都市計画分野の基本計画である「大田区都市計画マスタープラン」においては、「円滑な交通処理を図るために自転車駐車を計画的に配置した都市を目指す」としています。

本計画は、これら上位計画に準拠し、また各関連計画と整合を図るものとし、自転車利用者や道路交通体系のみならず、区民生活の向上やまちづくりに寄与することを前提としたものとします。



I. 計画の概要

4. 対象区域

大田区全域を対象とします。また、以下の4地域に区分します。

大田区道を対象とすることを基本としますが、ネットワークの形成上必要に応じて区道や都道と協議を行い、連携を図ります。

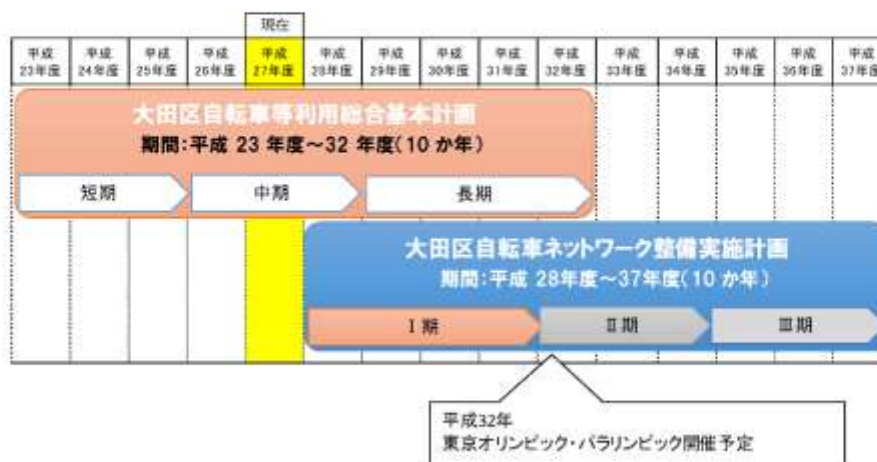


5. 計画の期間

本計画は平成28年度から平成37年度までの10年間の計画です。

平成32年夏に東京オリンピック・パラリンピックが開催され、早期かつできる限り長距離の整備が要請されることから、開催前年となる平成31年度までの4か年を「Ⅰ期」と設定し、平成32～34年度（3か年）を「Ⅱ期」、平成35～37年度（3か年）を「Ⅲ期」として計画します。

なお、各期末において、計画の見直しを行います。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

1. 自転車ネットワーク候補路線選定の考え方

(1) ネットワーク候補路線選定の視点

◆ 区民のための日常利用ルート

大田区内の自転車交通の目的は、約半数が買い物・私用であり、次いで直行型の通勤（自宅から直接会社まで行く）、鉄道利用（駅への端末交通）の順に多くなっています。

また、鉄道を利用しない自転車利用者の目的地は、区内が 91% と多くを占めることから、住居地域（発生地）と拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワークを構築します。

◆ 非日常ルート

区民だけでなく、来訪者のために観光拠点やレクリエーション施設を結び、回遊性をもったルートを整備します。

ネットワーク路線の想定利用シーン

自転車利用目的	出発地		目的地	区内ネットワーク路線
通勤	自宅	⇔	鉄道駅	蒲田駅、大森駅など自転車乗り入れ台数の多い駅
	自宅	⇔	会社	町工場集積エリアや工場地帯 オフィスが多いエリア
業務	会社	⇔	目的施設	業務目的で訪れる施設
通学	自宅	⇔	鉄道駅	蒲田駅、大森駅など自転車乗入台数の多い駅
	自宅	⇔	学校	自転車通学者の多い大学、高校周辺
買い物・私用	自宅	⇔	目的施設	大規模商業施設、銀行、公共施設等
	目的施設	⇔	目的施設	
レクリエーション	自宅	⇔	レクリエーション施設	公園
	自宅	⇔	観光施設	来訪者の多い観光施設
	観光施設	⇔	観光施設	

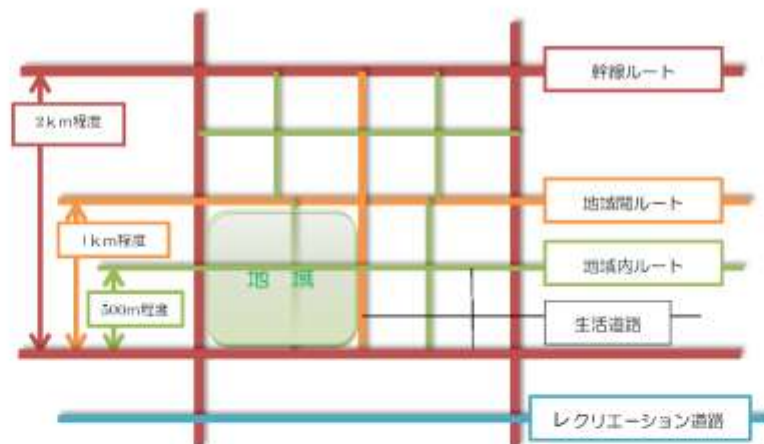
Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

(2) ネットワークの位置づけと特徴

位置づけ		構成	備考
広域的ネットワーク	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(自転車道、自転車レーン)の確保 一定の法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、六郷川、海浜の散策路など
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 駅までの到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

<ネットワーク路線の道路延長(片側)の目安>

地域	面積	人口0地区を除く面積	500m間隔道路延長
大森	18.39 k㎡	14.05 k㎡	56.20 km
調布	11.43 k㎡	11.43 k㎡	45.72 km
蒲田	11.24 k㎡	11.24 k㎡	44.96 km
荏谷・羽田	17.75 k㎡	4.97 k㎡	19.88 km
大田区全体	58.81 k㎡	41.69 k㎡	166.76 km



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

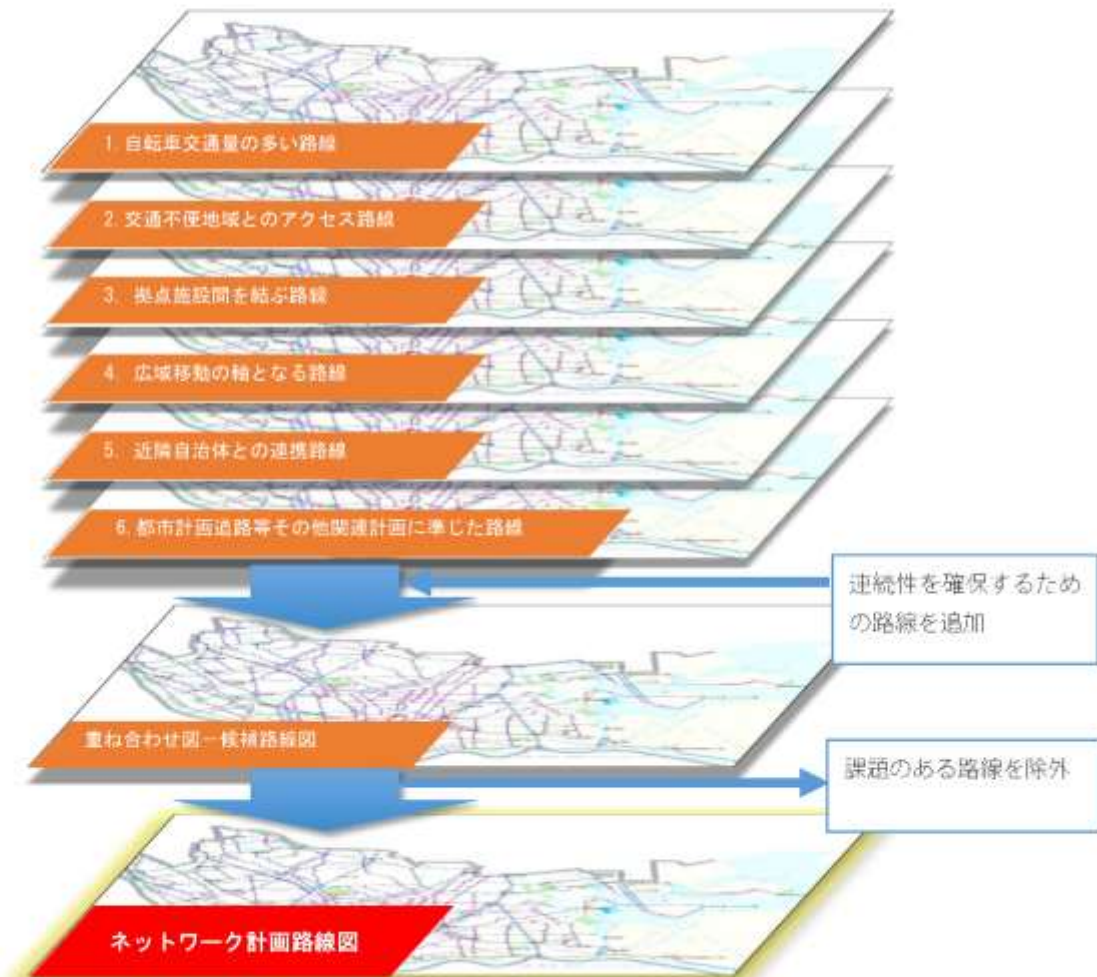
2. 自転車ネットワーク候補路線の選定

(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定フロー

自転車ネットワーク形成の目的や考え方に応じて、以下に示す選定の考え方に従って、自転車ネットワークの候補路線を抽出します。

抽出するネットワーク路線の量の目安として、区内のどこから自転車を利用し始めても 1～2分(距離では約 250m)でネットワーク路線に到達でき、移動距離の半分以上をネットワーク上で安全に移動できることを目指します。そのため、概ね 500m 間隔でネットワークにアクセスできるよう、路線を抽出します。

以下の個別 6 項目を重ね合わせ、さらに連続性確保のための路線を追加して、候補路線図を作成します。次に、課題のある路線を除外し、自転車ネットワーク路線図を選定します。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

(2) 自転車ネットワーク候補路線の抽出項目

① 自転車交通の多い路線

各種交通量調査の結果から、自転車交通量の多い路線を抽出します。



※参考とした交通量データ

- ・平成12年道路網整備基礎調査（平日昼12時間交通量）
- ・平成17年道路交通センサス（24時間交通量）
※12時間交通量への変換係数（昼夜率）を0.7に設定し計算した値
- ・平成22年道路交通センサス（12時間交通量）
- ・平成27年大田区調査（平日昼12時間交通量）

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

② 交通不便地域とのアクセス路線

交通不便地域（鉄道駅から800mを超え、かつバス停から300mを超える地域）では、自転車での分担率が高く、重要な交通手段となっています。

そのため、交通不便地域とのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

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²については、区民が自転車で多く利用する施設であるため、区民の各施設へのアクセス性を高める目的として評価します。

そのため、施設間を結ぶ路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。



² 区民施設、区の出張所、図書館、博物館、保育園、公園・運動施設、病院

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

④ 自転車駐車場へのアクセス路線

駅周辺の自転車駐車場は多くの自転車が集中する施設であり、その接続路線は自転車交通が集中し、自転車や歩行者の交錯が発生する恐れがあります。一方、駅周辺における放置自転車削減の観点からは自転車駐車場への誘導を促進する必要があります。

そのため、自転車駐車場へのアクセス路線は、ネットワーク候補路線として抽出します。



Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

⑤ 広域移動の軸となる路線

広域移動の軸となる路線については、区域をまたがる比較的長距離（3km以上）の自転車交通を推進する目的から評価します。

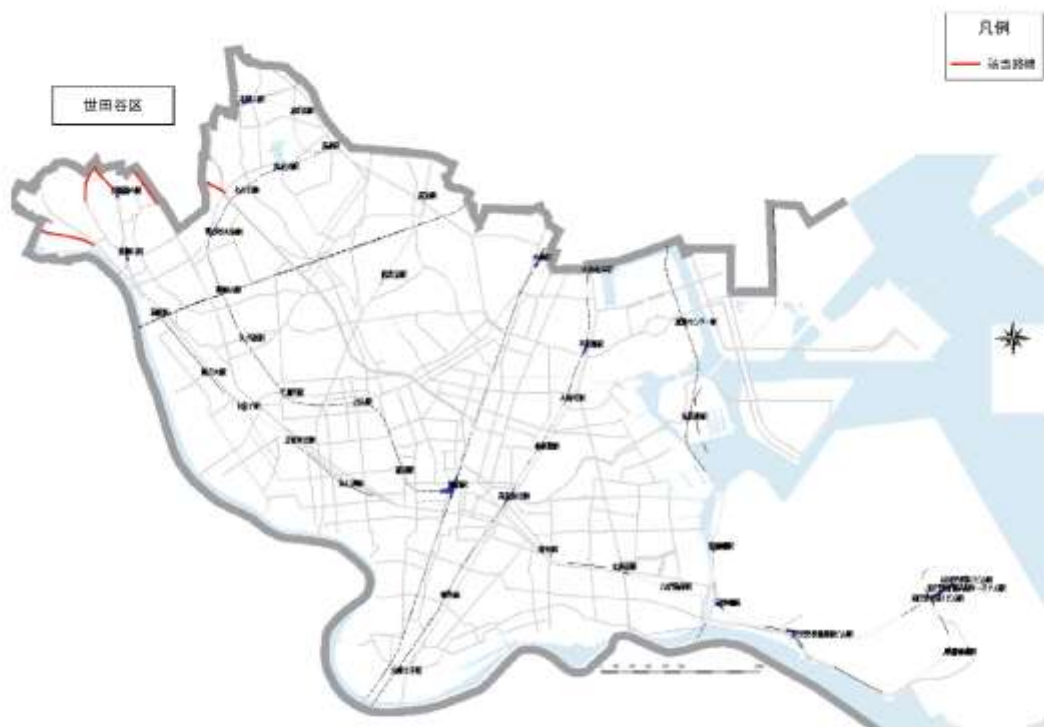


Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

⑥ 近隣自治体との連携路線

近隣自治体とのネットワークについては、世田谷区において「世田谷区自転車ネットワーク計画」が策定されており、連続性確保の観点から、大田区内においても世田谷区で指定された路線との接続を考慮する必要があります。

そのため、近隣自治体との連携路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。



Ⅲ.自転車ネットワーク路線の選定

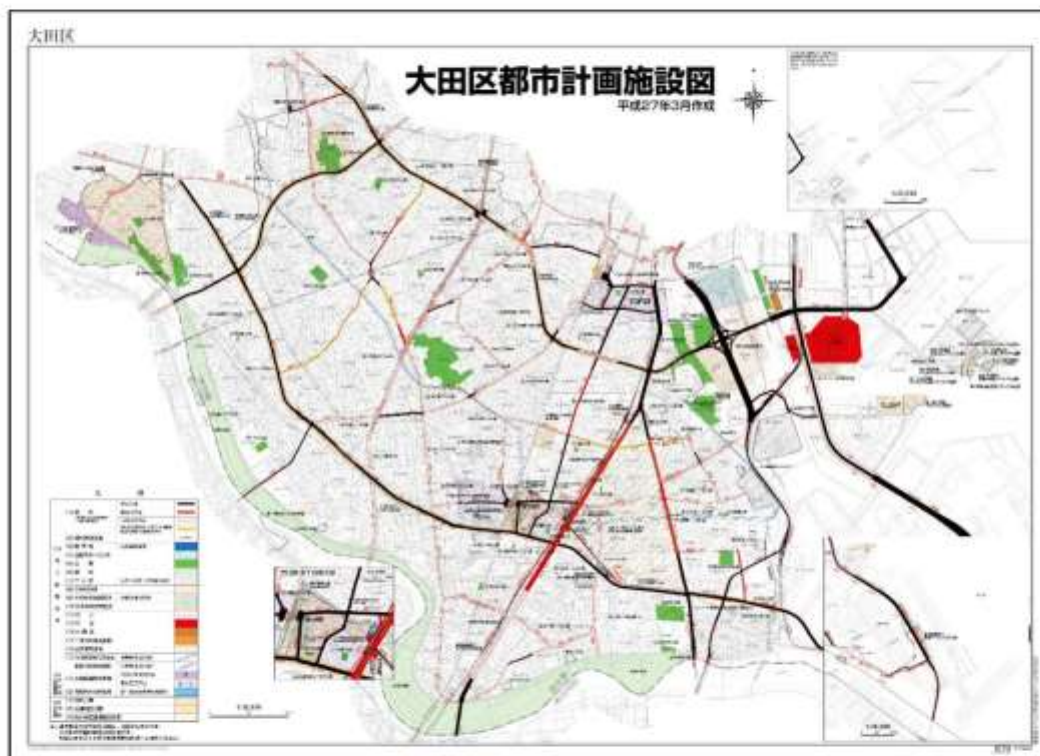
⑦ 都市計画道路等その他関連計画に準じた路線

都市計画道路は、既存の区道と比較し、連続性が高く線形も良いことから、整備にあわせて自転車走行空間の整備を進めていくことで、ネットワーク全体の連続性の形成に寄与できます。

特に、これから事業が進捗する路線については、当該路線に自転車走行空間を計画的に取り込むことが可能であるため、整備水準の高い自転車走行空間の確保が期待できます。

そのため、都市計画道路のうち、これから事業が進捗する路線については、ネットワーク候補路線として抽出します。

また都市計画や産業振興、観光に関するプランなどにもできる限り配慮してネットワーク候補路線を抽出します。



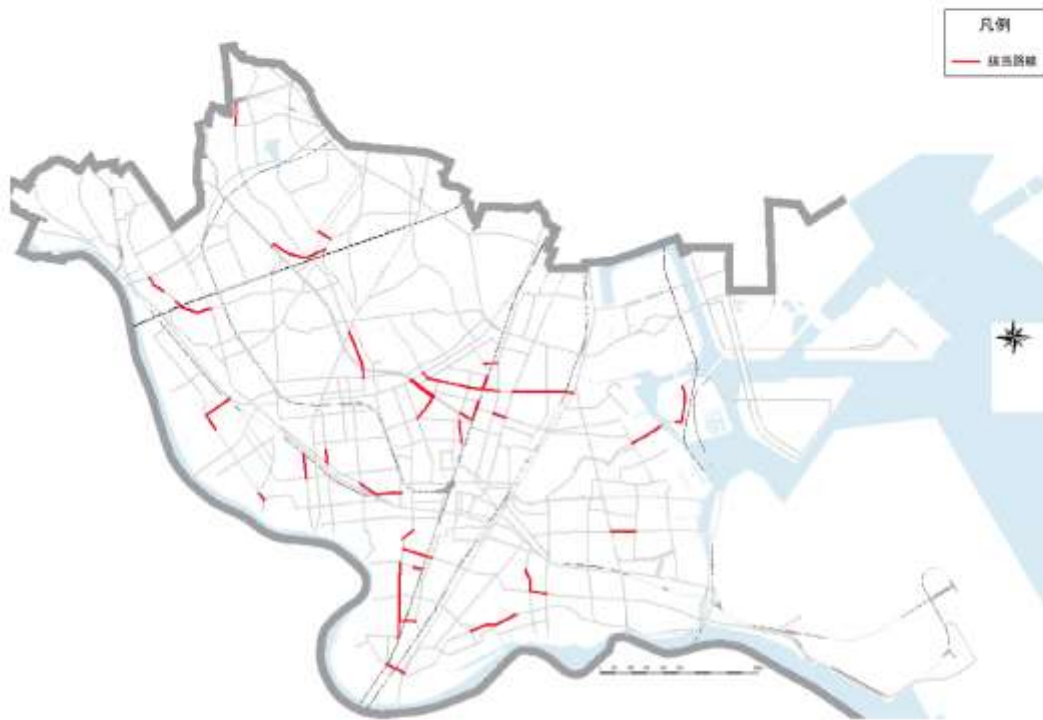
大田区都市計画施設図（平成27年3月作成）

Ⅲ. 自転車ネットワーク路線の選定

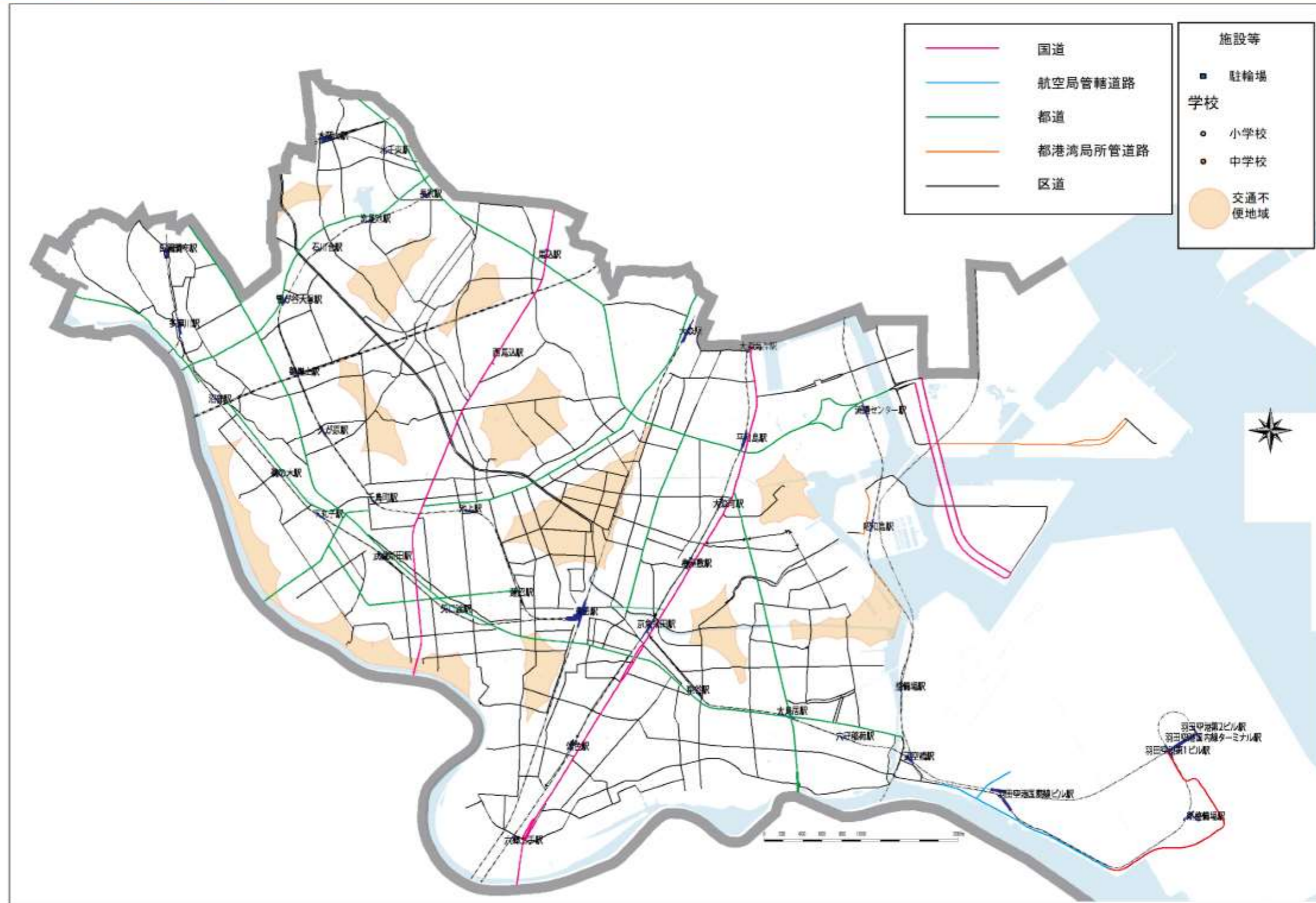
⑧ ネットワークの連続性確保に必要な路線

前頁までの①～⑦で抽出された路線のみでは、一部が途切れになるなどして、連続性の確保が不十分となります。

そのため、①～⑦の評価で選ばれた路線間をつなぐために必要な路線を、ネットワーク候補路線として抽出します。



3. 自転車ネットワーク候補路線図



1. 基本的な考え方

(1) 自転車走行空間整備に関する基準等の整理

① 基準等の整理

道路状況により、普通自転車専用通行帯、自転車道、自転車走行指導帯、自転車歩行車道等を整備する場合には、以下の各種法令及び基準類に則ることとします。

- ・ 道路法及び関係法令（道路構造令）
- ・ 道路交通法及び関係法令
- ・ 自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集（平成 20 年 11 月：国土交通省、警察庁）
- ・ 自転車走行空間の設計のポイント（平成 21 年 7 月：国土交通省、警察庁）
- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）

② 用語

(ア)自転車走行空間

- ・ 自転車が走行（通行）するための道路、又は道路の部分をいう。

(イ)自転車

- ・ 道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。
- ・ なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けん引）していないものをいう。
- ・ 「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。

車体の大きさは、次に掲げる長さ及び重を超えないこと。

- イ 長さ 190 センチメートル
- ロ 幅 60 センチメートル

車体の構造は、次に掲げるものであること。

- イ 側面を付していないこと。
- ロ の運転者座以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
- ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
- ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

(ウ)自転車道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。
- ・ なお道路交通法においても、自転車道として扱われる（第 2 条第 1 項第 3 号の 3）。

Ⅳ.自転車走行空間の整備形態

(工)自転車専用通行帯（普通自転車専用通行帯）

- ・ 道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

(オ)自転車歩行者道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。
- ・ なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。
- ・ 本計画では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

(カ)歩道

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。
- ・ なお、道路交通法上も、歩道として扱われる（第 2 条第 1 項第 2 号）。

(キ)路肩

- ・ 道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

(ク)路側帯

- ・ 道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4 に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

Ⅳ. 自転車走行空間の整備形態

(2) 通行位置の考え方

整備にあたっては、自転車は「車両」としての大原則に基づき、車道左側に走行空間を設けることを前提とします。

一定の幅員が確保できず、普通自転車専用通行帯など道路交通法に則った整備ができない狭い道路においても、歩行者、自転車、自動車の安全が確保できる整備形態を設定します。

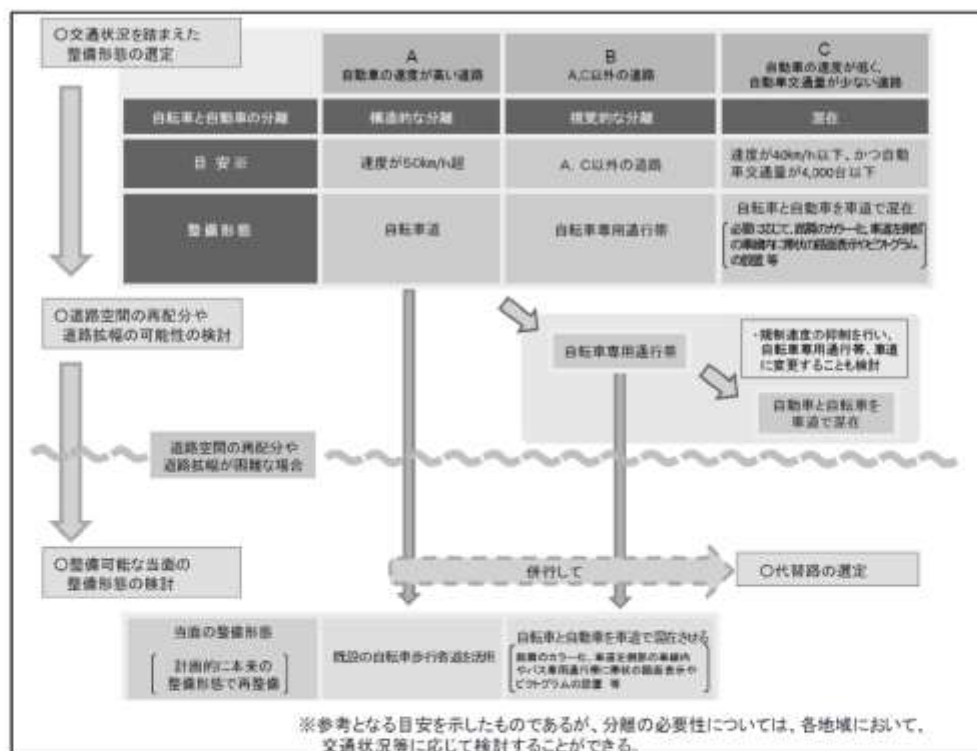
また、自転車の走行空間を明示することにより、歩行者や自動車運転者には、自転車が通行することを認識しやすくし、自転車利用者には通行位置の明確化や車道左側通行の徹底を促すことができる整備形態やサインとします。

なお、国道・都道については、道路管理者である国、東京都と、整備についての連携を図っていきます。

2. 整備形態の選定

(1) 整備形態フロー

整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）に基づき、以下のフローを用いることとします。



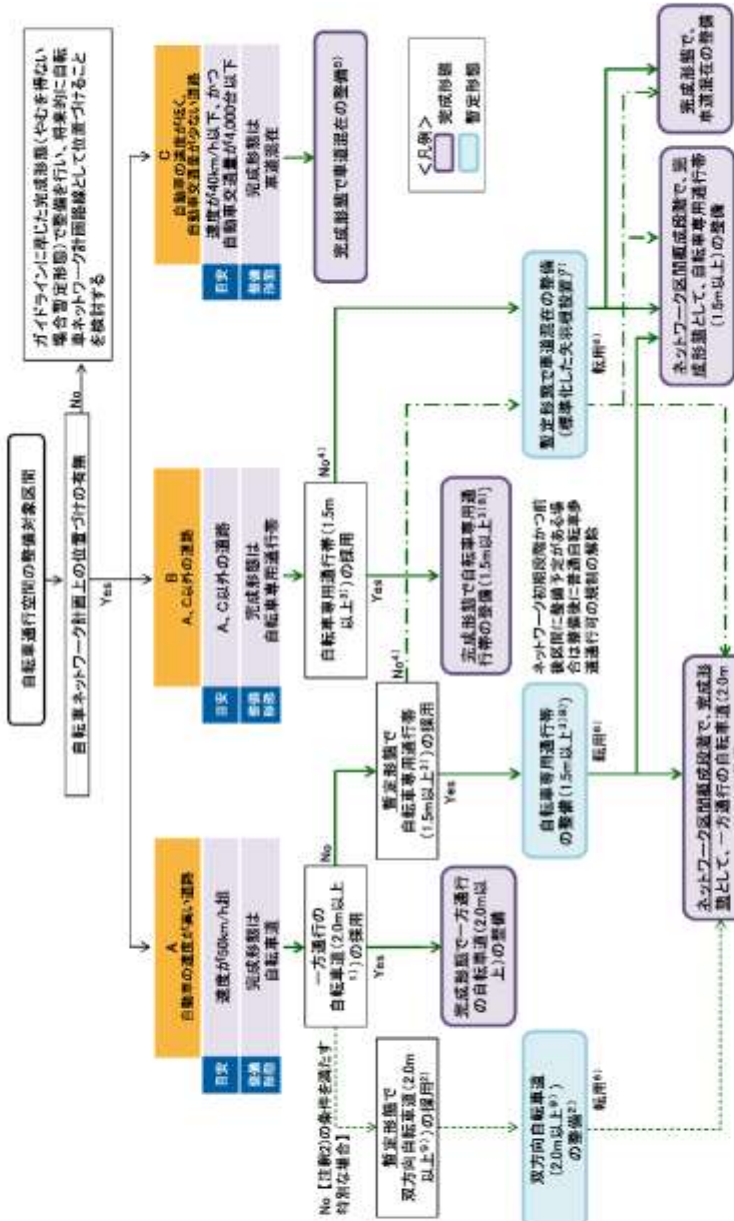
交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（P. I-10 図 I-3. 平成 24 年 11 月：国土交通省・警察庁）

※平成 28 年 7 月に、上記ガイドラインの改訂が行われています。（次ページ掲載）

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

1. 自転車ネットワーク形成の進め方



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方側の自転車道については、自転車道以外の安全性能を確保し、2.0mよりも余裕をもった幅員を確保することが望ましい。
 2) 双方側の自転車道が確保できる条件は次の条件を満たすこと。①一定の区間内で連続性が確保されていること。②区間内・外に双方側の自転車道が交差しないこと。③区間内の所轄管轄が連続的に自転車道の通行を確保していること。④ネットワーク区間内・外に双方側の自転車道が交差しないこと。⑤区間内・外に双方側の自転車道が交差しないこと。⑥区間内・外に双方側の自転車道が交差しないこと。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は交差部分の通行帯幅員を確保すること。この限りではない。
 4) 自転車専用通行帯に幅員可能な1.5m以上の幅員を確保すること。また、やむを得ない場合は交差部分の右折専用通行帯幅員を確保すること。この限りではない。
 5) 1.0m以上の幅員を確保し、ネットワーク区間の外側に確保すること。この限りではない。
 6) 自転車専用通行帯に幅員可能な1.5m以上の幅員を確保すること。また、やむを得ない場合は交差部分の右折専用通行帯幅員を確保すること。この限りではない。
 7) 自転車専用通行帯が確保できない場合は、自転車専用通行帯の幅員を確保すること。また、やむを得ない場合は交差部分の右折専用通行帯幅員を確保すること。この限りではない。
 8) 自転車専用通行帯が確保できない場合は、自転車専用通行帯の幅員を確保すること。また、やむを得ない場合は交差部分の右折専用通行帯幅員を確保すること。この限りではない。
 9) 幅員は、2.5mが確保できる場合は、幅員1.5m、車道幅1.0mの幅員に中央線を設けるなど道幅に対する余裕を確保すること。この限りではない。
 ※ 自転車道の通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車との境界線は、道路状況に応じて、設置する場合は幅員を確保することとする。

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

Ⅳ.自転車走行空間の整備形態

① 自動車の速度

自動車の速度は、実勢速度を考慮して決定することが望ましいですが、データに乏しいことから規制速度を基準として、上記の分類を行います。

② 自動車交通量の目安

自動車交通量の目安として、自動車速度が 40 km/h 以下で自動車交通量が 4,000 台/日以下の場合、車道混在型の整備となっています。

区における交通量調査はほとんどが昼 12 時間交通量(7 時～19 時)のものであることから、昼夜率を「0.7」として判断します。また、一方通行路においては半分の交通量を基準と設定します。

空間分離の目安	相互通行路	一方通行路
自動車交通量 (24 時間)	4,000 台/日以下	2,000 台/日以下
自動車交通量 (12 時間)	2,800 台/日以下	1,400 台/日以下

③ 大型車交通量

上記のフローにおいては、大型車混入率に関する分類はありませんが、大型車の混入率が相当の割合である場合には、自転車の走行空間が安全に確保できるように配慮します。

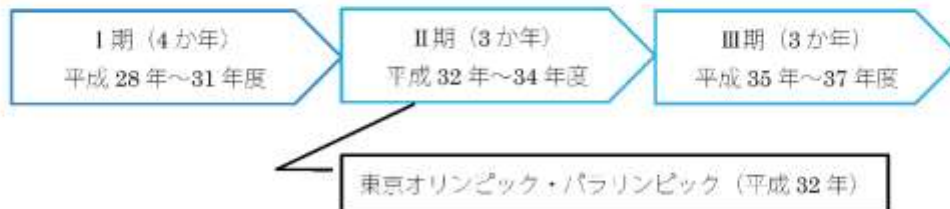
1. 整備の進め方

(1) 整備の進め方

区民の自転車利用における交通安全の確保をさらに図り、また平成32年夏に東京オリンピック・パラリンピックが開催されるため、来訪者の交通安全にも配慮し、早期かつできる限り長距離の自転車走行空間整備を目指します。

そこで平成31年度までの4か年をⅠ期と設定し、平成32年度から34年度（3か年）をⅡ期、平成35年度から37年度（3か年）をⅢ期として計画します。

なお、各期の終わりに見直しを図ります。



(2) 優先整備路線・重点整備エリア（Ⅰ期）

① 管理者別の整備方針

本計画は、大田区内の各道路等管理者（国道、都道等）の道路における自転車走行環境整備と区道による自転車走行環境整備を連携させて施工できるように調整する役割を果たす計画でもあります。

しかし、各道路管理者の整備方針や整備時期など、自転車走行空間整備に関する計画が異なることから、本計画では区道における整備の進め方を中心に整理します。

② 区道における優先整備路線

区道は、幹線道路が少なく、生活道路が多いため、歩行者と自転車の交錯や自転車同士の事故などが多くなっています。また、自転車の交通事故は朝夕の通勤通学時間帯に多くなっています。このことから、区道においては通学路の歩行者が多い小・中学校周辺における整備を最優先項目とします。

その他に、自転車利用が多い交通不便地域の交通を補完する目的で、交通不便地域と最寄駅へのアクセス路線、自転車利用者が集中する自転車駐車場周辺や拠点施設周辺を、優先項目として設定します。

また、観光拠点へのアクセス路線かどうか、近隣自治体のネットワーク路線かどうかなどを総合的に判断し、該当項目が多い路線を中心として、優先整備路線に設定します。

なお、1期整備においてもネットワークの連続性確保を考慮しながら、整備を進めていきます。

<優先整備路線の考え方>

優先整備路線		
1	小学校、中学校周辺	朝夕の通学時間帯に歩行者交通が多く、交通の渋滞が増えることと、小中学生への啓発効果を考慮し、最優先整備路線として評価します。
2	交通不便地域	駅、バス停から離れた地域である交通不便地域については、自転車の分担率が高く、自転車が重要な交通手段となっていることから優先路線として評価します。
3	自転車駐車場へのアクセス路線	自転車等駐車場については、自転車交通が集中し、歩行者との交錯も多くなることから、優先路線として評価します。また、自転車駐車場への誘導を促進し、放置自転車を削減する効果も期待できることから、優先路線として評価します。
4	拠点施設間を結ぶ路線	区民が自転車でよく利用する施設であり、区民のアクセス性を高める目的で評価します。
5	広域移動の軸となる路線	区域をまたがる比較的長距離(3km以上)の自転車交通を推進する目的から評価します。
6	観光拠点へのアクセス路線	来訪者が多い観光拠点へのアクセス性を向上する目的で優先路線として評価します。観光拠点間などを結ぶことで自転車による回遊性を促す効果も期待できます。
7	近隣自治体ネットワークとの接続	現在、世田谷区にネットワーク計画があるため、これと接続する路線を連続性確保の観点から評価します。
8	連続性確保のための路線	上記の視点で評価が低い路線であっても、評価の高い路線間をつなぐ路線などについては、連続性確保の観点で優先路線として評価します。

③ 区道における重点整備エリア

I期では、優先整備路線を中心に整備を実施してまいります。下記の重点整備エリアについては、I期整備路線でないネットワーク路線に関しても、合わせて早期の整備を実施します。

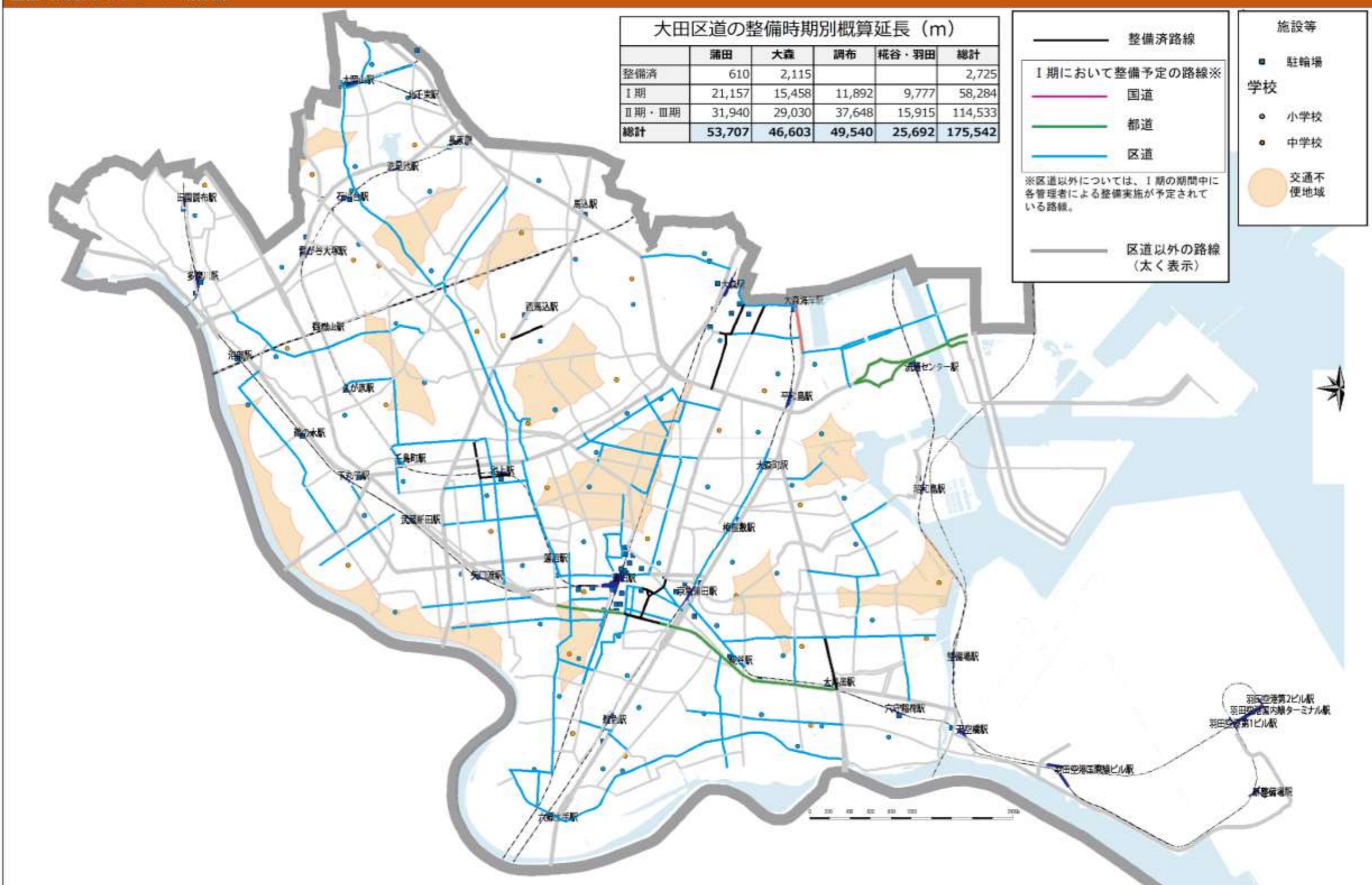
	重点整備 エリア名	エリア設定理由
1	東京オリンピック・パラリンピックエリア	大田スタジアムの隣にホッケー競技会場が造られる予定であり、またエリア内には公園等のレクリエーション施設も点在するため、来訪者や観光客の自転車利用における安全性や回遊性を高めることを目的として、自転車走行空間整備の重点エリアとします。
2	蒲田エリア	JR 蒲田駅は、区内で最も自転車集中台数が多い駅であり、ピーク時で約 15,000 台が集中しています。区役所が駅前にあり、また商業施設などが多く集積しています。さらに京急蒲田駅周辺は、京急線連続立体化事業や再開発により道路環境が向上する等で自転車利用が増加しているエリアです。 交通事故も多数発生している状況にあり、安全性を高めるためにも重点エリアとして整備を進めます。
3	大森北エリア	中央・大森西エリアなどの交通不便地域などから自転車アクセスが集中し、乗降客が多い拠点駅の JR 大森駅東口をエリア内に含めています。 オリンピック・パラリンピックエリアやその周辺の臨海部に接し、様々な交通手段の結節点エリアであるため、重点エリアとして整備を進めます。
4	中央・大森西エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域もあるエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点エリアとして整備を進めます。
5	大森南・東荏谷エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域もあるエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点地区として整備を進めます。 工場や事務所間の移動に自転車を活用しやすくするため、利用環境の向上を目指す目的もあります。
6	池上エリア	丘陵地区により自転車による南北移動ルートが少ない池上北部において、交通安全面に配慮しつつ自転車利用環境を向上させるため、重点エリアとして整備を進めます。 本門寺や池上梅園などへの周遊に、自転車の活用を進める目的もあります。
7	仲池上・上池台エリア	鉄道駅が至近に少なく交通不便地域が点在しているエリアで、端末交通手段としての自転車の利用環境を向上させるため、重点地区として整備を進めます。 都市計画道路補助線第 43 号、44 号における自転車走行空間整備に合せネットワークを形成させつつ整備するよう努め、連続した走行環境の創出を目指します。
8	千原エリア	エリア内の自転車利用において南北間移動等で環境向上を図るため、重点地区として整備を進めます。 大田区画街路第 1 号線における自転車走行空間整備に合せネットワークを形成させつつ整備するよう努め、連続した走行環境の創出を目指します。 洗足池周辺の周遊に、自転車の活用を進める目的もあります。

(3) 総合的な走行環境の整備

自転車走行空間の利用方法を自転車利用者及び他の通行者に十分理解してもらえるよう、啓発活動に努めます。

例えば、現地における案内看板や注意喚起看板の設置、区報や区ホームページを活用し、周知に努めます。

整備時期別ネットワーク路線図



3. 大田区自転車ネットワーク整備実施計画の見直しについて

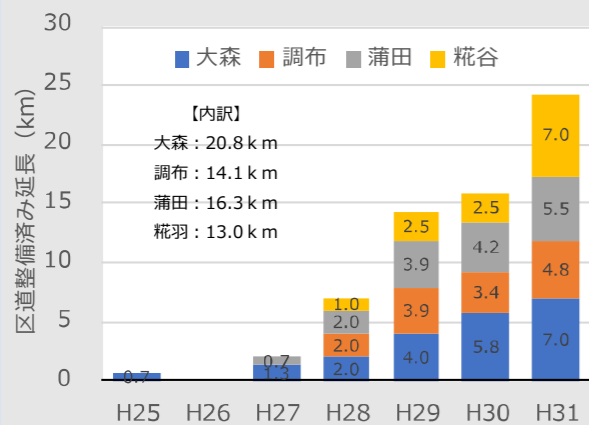
1. 背景・目的

- ・平成 27 年度に策定した「自転車ネットワーク整備実施計画」に基づき、自転車走行環境整備を進めてきました。
- ・第 I 期においては、区内の合計約 170 km のうち約 64 km の整備が完成しました。
- ・自転車ナビマーク・ナビラインの認知度や車道左側走行の遵守率は向上しました。

自転車の非利用者への認知度が低い、歩道の広い道路は遵守率が低い等の様々な課題

2. 整備実績

約 170km のうち、約 64km の整備を進めました。



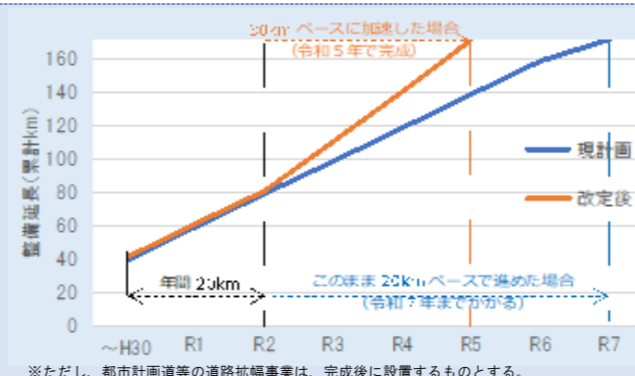
3. 成果と課題

<p><自転車交通量> 整備済み路線で自転車交通量が約 60% 増えており、自転車交通の集約化が進んでいる。</p>	➡	増加する自転車交通を円滑に誘導するためには、 ネットワークの分断 が障害となる。
<p><遵守率> 車道走行の遵守率が増加している。補助線（白破線）設置の実証実験で、車道走行率向上の効果がみられた。（2 か所測定：4%、12% 増加）</p>	➡	歩道を設置している路線の より多くの箇所 で効果の確認が必要。
<p><認知度> 自転車の利用者は、ナビライン等の認知度が比較的高い。（令和元年実施の「大田区自転車に関するアンケート調査」で 88% が知っていると回答）</p>	➡	自転車の非利用者（ドライバー等）はナビライン等の 認知度が利用者と比べて低い 。（令和元年実施の「大田区自転車に関するアンケート調査」で 49% が知っていると回答）
<p><事故> 整備前後を比較すると、対歩行者事故が減少する等の効果がみえる。（3 件⇒1 件）</p>	➡	整備済み路線が少ないため、該当する 自転車関連事故の数が少ない 。
<p><自動車の走行位置> ナビラインを避けて、走行する傾向がある。</p>	➡	幅員の狭い道路では、 自動車が圧迫感を感じ、センターラインを越える 可能性もある。

4. 課題解決に向けて

自転車交通の円滑化

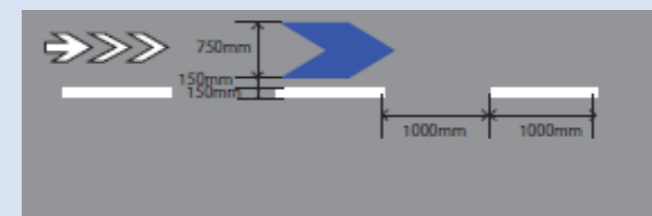
早期実現にむけて、整備距離の延伸



遵守率の向上

車道遵守率の向上のため補助線等の検討

自転車が走行する空間を確保する等の効果的な整備形態を、区画線を用いて設置する路線を検討する。



認知度の向上

自転車非利用者の認知度向上のため啓発活動の実施



事故情報

効果検証のための継続的な事故情報の収集

- 【事故情報】
- ・継続的な事故情報の収集
 - ・事故分析の手法検討
 - ・データの蓄積
- 【交通量】
- ・継続的な交通量調査
 - ・効果検証の手法検討
 - ・データの蓄積

自動車への配慮

自動車への圧迫感を抑制するための小型ナビライン等の実施

車線幅の狭い道路については、ナビラインの機能を維持しつつ、ドライバーへの圧迫感を緩和する。



5. 路線の見直しについて（令和 3 年度整備から）

- ・地域的なまとまりの中で、ネットワークの連続性を確保する路線を優先的に確保する。
- ・自転車の実際の交通量を考慮して、代替の路線を選定する。

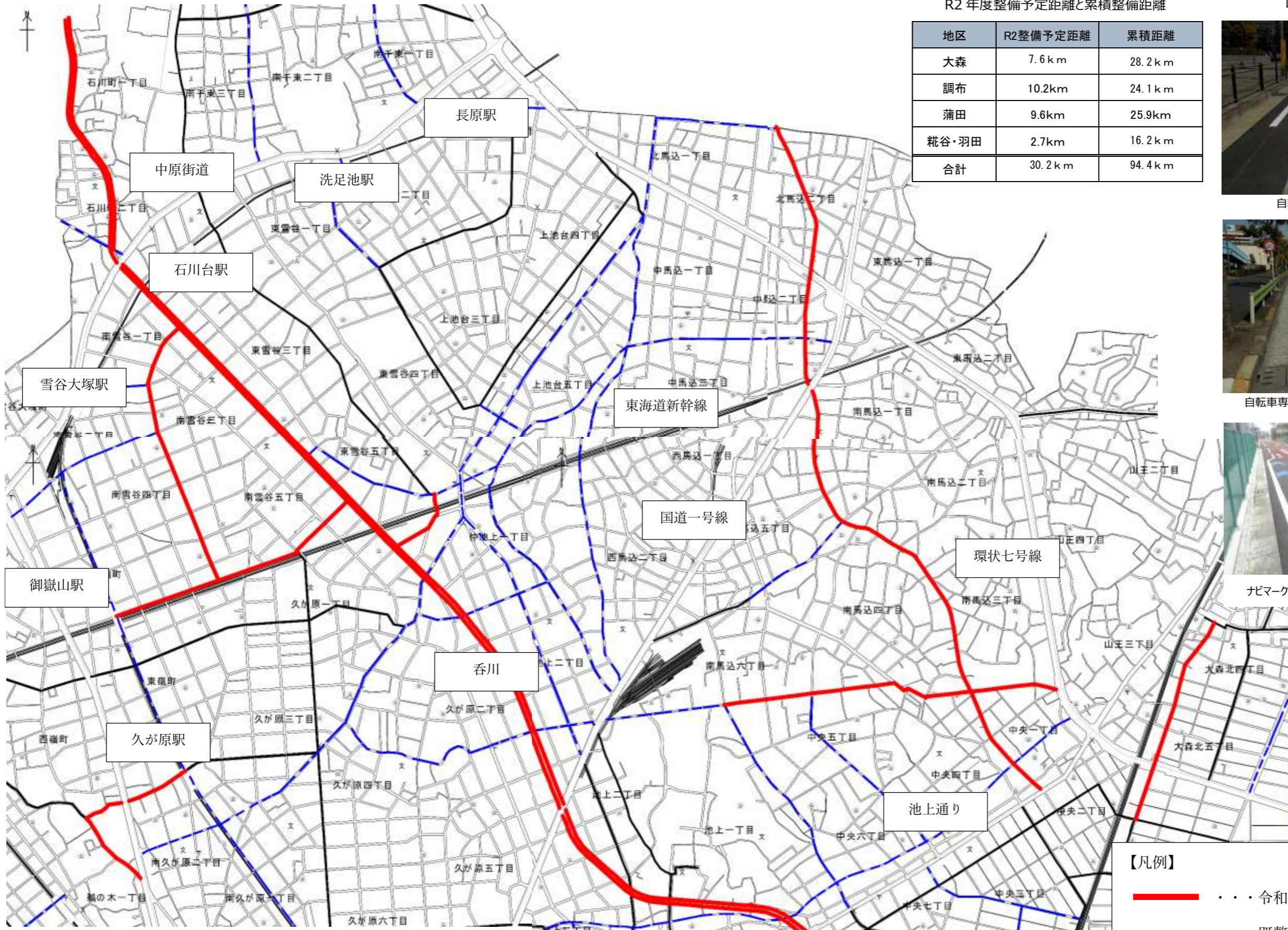
【まとめ】

今回の見直しでは、自転車交通量、自転車及び自動車の通行位置、交通事故について整備前後の比較を行い、ネットワーク整備の効果を検討しました。整備効果の検証方法は多様に考えられ、継続的に調査するなど、計画的に行っていくことが重要と考えられます。

6. 今後について

今後は整備完了に向けて、完了後の将来を考慮した内容に実施計画を見直ししていくことが必要となります。

令和2年度自転車走行環境整備路線について（その1）



R2 年度整備予定距離と累積整備距離

地区	R2整備予定距離	累積距離
大森	7.6 km	28.2 km
調布	10.2 km	24.1 km
蒲田	9.6 km	25.9 km
糞谷・羽田	2.7 km	16.2 km
合計	30.2 km	94.4 km

区の整備形態の例



自転車道（東海一丁目）



自転車専用通行帯（大森本町一丁目）

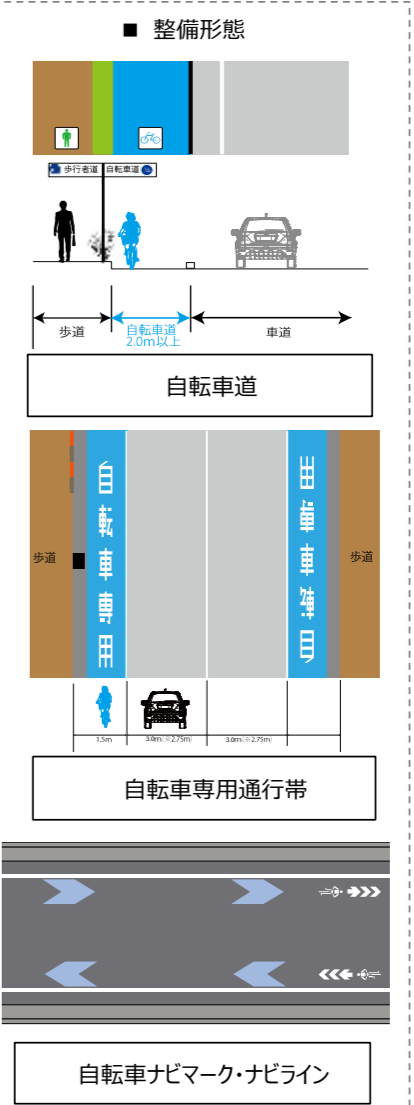
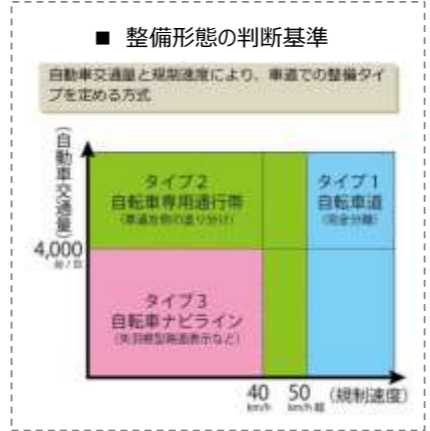
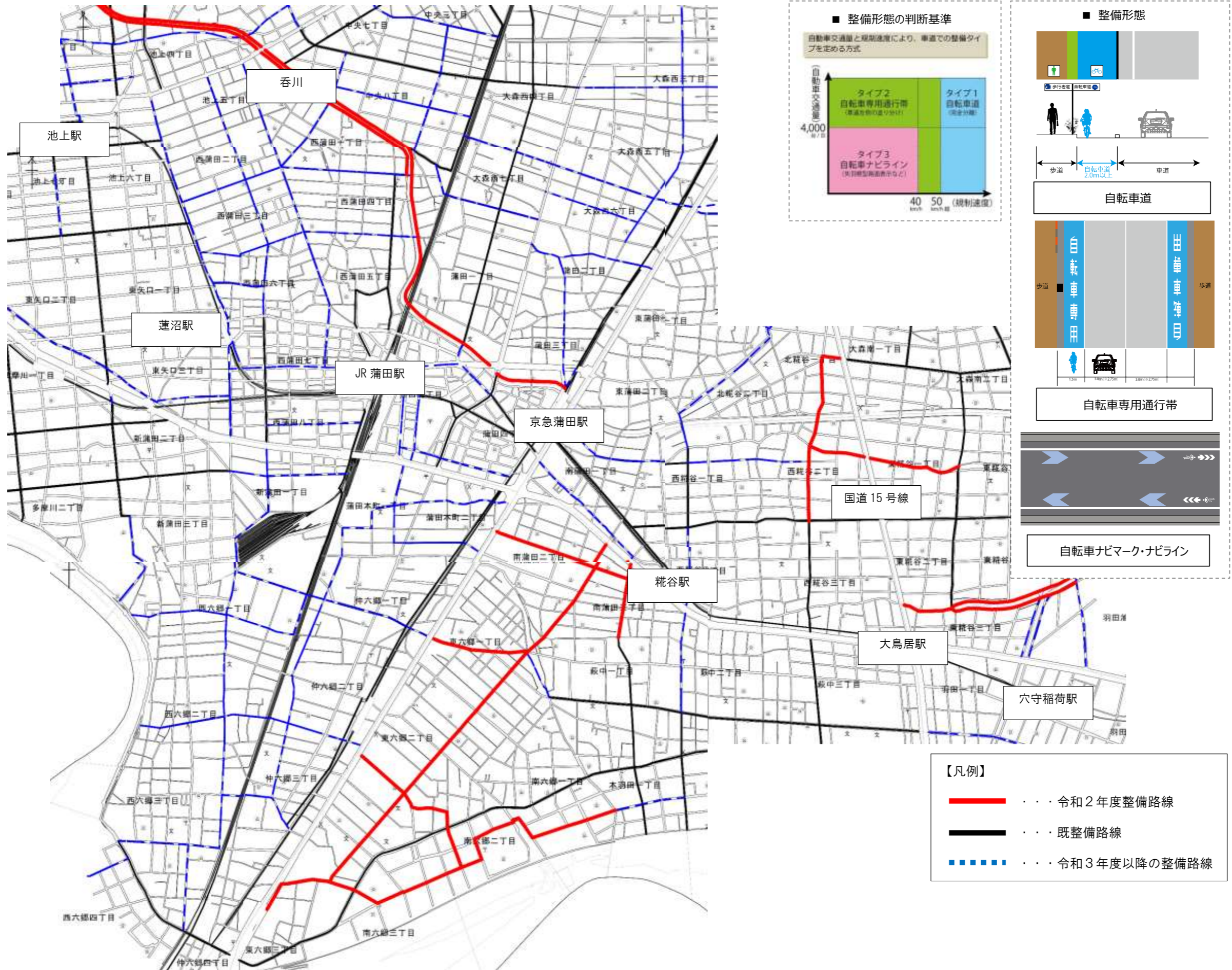


ナビマーク・ナビライン（蒲田本町二丁目）

【凡例】

- . . . 令和2年度整備路線
- . . . 既整備路線
- - - . . . 令和3年度以降の整備路線

令和2年度自転車走行環境整備路線について（その2）



- 【凡例】
- . . . 令和2年度整備路線
 - . . . 既整備路線
 - - - . . . 令和3年度以降の整備路線

大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン
令和4年度～8年度

発行年月 令和4年3月

発行 大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課

〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目13番14号

TEL 03-5744-1315 FAX 03-5744-1527



©大田区