

# 令和6年度 第1回 大田区自転車等駐車対策協議会について

## 協議会の概要

- 【日程】 令和6年7月23日(火) 午後2時~4時
- 【会場】 六郷地域力推進センター5階 六郷集会室
- 【報告】 (1) 令和5年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について
- 【議事】 (1) 令和5年度【とめる】実績と令和6年度の実施予定について  
(2) 令和5年度【はしる】実績と令和6年度の実施予定について  
(3) 令和5年度【まもる】実績と令和6年度の実施予定について  
(4) 令和6年度の年間スケジュール(案)について
- 【その他】 (1) 計画の主な指標について  
(2) 次回の予定



## 主な意見

### 報告(1) 令和5年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について

— 意見なし

### 議事(1) 令和5年度【とめる】実績と令和6年度の実施予定について

- 1 自転車駐車場の駐輪ラックによっては、大型自転車の横にはスペースがなく駐輪できないことや、2段ラックだと女性や子ども、高齢者には出し入れが難しいといったことが問題となっている。十分な収容台数を整備するだけでなく、ラックの形状などにも考慮して整備することは考えているのか。  
→平置きの自転車駐車場では、乱雑な駐輪に対して人力で対処する必要があるため、駐輪ラックを導入しております。利便性や安全性なども考慮し、2段ラックでも段違いのものにすることや高さを調節できるものにするなどの工夫に努めています。
- 2 隣に駐輪した自転車ハンドルの形状によっては、前かがみが破壊されるケースもある。自転車の大型化が進む中で、そうした被害について自己責任となっていることについてどう考えているのか。  
→現状では大型自転車専用の駐輪スペースを設けるなどの工夫で対応しています。しかしながら全ての駐輪場で対応できておりません。また、大型自転車は大きなスペースを必要としますので、受益者負担の考えから、料金見直しにおいて大型自転車の差別化を検討したいと考えています。
- 3 自転車駐車場の将来需要予測において、長期的な自転車需要の変化を考慮するために、自転車等駐車場別に、東京都市圏パーソントリップ調査の自転車のトリップ数について平成20年から平成30年までの変化を整理しているが、東京都市圏パーソントリップ調査では駅ごとのアクセストリップ数のレベルでは統計的な精度が十分でないとする。  
そのため、平成20年から平成30年まででトリップ数が減少しているからといって、それが今後も続くという見方には問題があると思う。

### 議事(2) 令和5年度【はしる】実績と令和6年度の実施予定について

- 1 今後の自転車走行空間整備による効果検証のための調査に向けて、関係する方に必要に応じて相談して、よりよい内容になるように進めていただきたい。区で整備現状をまとめもらうためにも、国道や都道の状況把握に各関係機関のご協力をお願いします。また、区内全体の自転車ネットワークの完成に向け、今後、国道や都道に連携等お願いしていくことになると思う。
- 2 区道の走行環境は、一層、安全に配慮した使いやすいネットワークになるよう改善を図っていただきたい。
- 3 シェアサイクルが大田区内でも活躍していることはよいことだと思うが、一方で、一部のサイクルポートでシェアサイクルがあふれて歩道や車道にはみ出している状況も見られる。何か対策を考えているのか。  
→サイクルポートに返却できるシェアサイクルの台数に制限をかけることで対応しています。また、あふれが発生しているサイクルポートの周辺でポートの用地を探していますが、ポート設置条件に見合った用地が見つからない状況です。
- 4 あふれているサイクルポートに、近隣のポートを案内する掲示などもないので、野放図な状態になっていると思う。掲示などの対策を区として考えているのか。  
→シェアサイクルの運営事業者とともに、周辺ポートの案内の設置を検討する。
- 5 大田区のまちづくりとして、今後の道路の使い方をどのように考えているのか。ヨーロッパだと駅前に自動車を入れないようにして、歩行者と自転車だけを通行させるといったことも行っている。  
→現状では、既存の道路でスペースを確保するのが難しいため、主に区道では車道混在形式で走行環境の整備を行っている状況です。他の自治体では、道路再編等で車道のある程度減らし、歩行者道路の整備を行っているところもあります。そうした手法も含め、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが利用しやすい通行空間を想定してまちづくりということを検討することは、大田区としても理想であると考えています。
- 6 日本の自転車行政全般として、走行環境の整備は非常に遅れており、30、40年前には道路空間がないまま車社会になってしまったので、仕方なく自転車は歩行者と一緒に場所を通行しようということになった。ただ、高齢化の進行もあり、歩道上での事故を防ぐため、15年程前から自転車には車道を走行させる方針で取り組みを進めてきた。  
大田区においてパリでやっているような道路空間の再配分を行うことは、幅員の狭い区道では難しく、都道や国道の方が実施の可能性はあると思う。東京都や国道事務所に任せるとすることも重要ではあるが、大田区としても区民や自転車利用者の立場から、どういう姿が望ましいのかを議論できるようになるとよいと思う。

議事（３）令和５年度【まもる】実績と令和６年度の実施予定について	
1	<p>電動キックボードについては、いろいろ検討されているようだが、交通安全教育など、どのような状況なのか。</p> <p>→現在、ホームページや区報で周知啓発を実施しております。今後も引き続き関係する警察署、運営事業者との協力のもと啓発を行っていきたいと考えます。また、対象は16歳（高校生）以上となるため、高校でのスクエアード・ストレイトでは電動キックボードを使った実演なども行っています。内容についても更新を行いながら進めていきたいと考えます。</p>
2	<p>交通安全移動教室は保育園で実施とあるが、なぜ幼稚園ではやっていないのか。小学校に入学する7歳の事故が最も多いと聞いている。入学前に交通安全教室を受けることができるように幼稚園でも教育を行っていただきたい。</p> <p>→幼稚園での実施については、実施していない理由を整理したうえで検討していきます。なお現在の幼稚園に対する取組みとしては、年3回交通安全だよりというお子さまが楽しんで学べるリーフレットを発行しております。</p>
3	<p>昨年からヘルメットの購入助成を行っていますが、大田区のヘルメットの着用率はどの程度か。他と比較してどうなのか。自転車事故による死亡者の死亡原因の70パーセントが頭部による打撃であると記憶している。ヘルメットの着用については、ぜひとも推進していただきたい。</p> <p>→令和5年の区民意識調査では、「ヘルメットを着用している」が18.8%となっています。全国的な調査と比較すると大田区の使用率は低いと感じております。</p>
4	<p>蒲田駅の東口・西口で自転車の押し歩きを呼び掛けているが、障害を持った方からは、まだ駅前を自転車で走ってくる人がいて怖いといった話も聞いている。押し歩きの順守状況などのデータは把握しているか。</p> <p>→週に1回の頻度で、自転車の押し歩きの状況調査を実施しています。次回協議会でお示しします。</p>
議事（４）令和６年度の年間スケジュール（案）について	
—	意見なし
その他（１）計画の主な指標について	
1	<p>大田区の自転車事故件数がこの2年間で増加を続けている。コロナ禍以降で自転車の利用が増えたことも影響していると考えられ、大田区固有の問題ではないと思うが、警察で事故の状況などを把握されているのか。</p> <p>→大田区だけではなく、都全体として自転車の事故件数及び人身事故に占める自転車関連事故の割合が増えている現状です。警察としては、安全教育の他、取り締まりを強化することによって事故の抑止を図っています。ただ都内における事故率の平均と比べて、大田区内は高い傾向にあります。</p>
2	<p>こういった種類の自転車事故が増えている印象があるか。</p> <p>→基本的に車両との事故が多く、自転車同士、また自転車対歩行者で、自転車側がルールを守らないことによって起きる事故が増えている印象を受けています。</p>
3	<p>昨年から、タンDEM自転車は皇居周辺以外の場所でも利用可能となった。タンDEM自転車であれば、障害を持った人でも自転車を楽しむことができると思う。ソラムナードや臨海部、多摩川のサイクリングロードや公園などで整備を進めていくことも考えられるが、どのように考えるか。</p> <p>→タンDEM自転車については、いろいろな活用の可能性があると思います。情報を収集して安全性や整備する場所、活用の方向性などを検討していきたいと考えています。</p>
4	<p>指標について、現時点で達成しているものもあるが、それらの今後の扱いをどのように考えているのか。達成したのもう十分と考えるのか、さらなる目標値の向上を目指すのか。シェアサイクルの整備状況や認知度などはもう十分だと思うので、別の視点からの評価を行うことも考えた方がよいと思う。</p> <p>→指標の数字につきましては、後期アクションプラン策定の際に見直しや新たな指標の設定も含めて検討を行いたいと考えています。</p>
その他（２）次回の予定	
—	意見なし

## 令和6年度 第1回大田区自転車等駐車対策協議会 次第

日程：令和6年7月23日（火）午後2時から  
会場：六郷地域力推進センター5階 六郷集会室  
※WEB会議システムによるハイブリッド形式

### 1 開 会

- (1) 新規委員の紹介

### 2 報 告

- (1) 令和5年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について

### 3 議 事

- (1) 令和5年度【とめる】実績と令和6年度の実施予定について
- (2) 令和5年度【はしる】実績と令和6年度の実施予定について
- (3) 令和5年度【まもる】実績と令和6年度の実施予定について
- (4) 令和6年度の年間スケジュール（案）について

### 4 その他

- (1) 計画の主な指標について
- (2) 次回の予定

令和6年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会：令和7年1月頃

### 5 閉 会

#### \*配布資料

【資料1】令和5年度第2回大田区自転車等駐車対策協議会について

【資料2-1】令和5年度【とめる】実績と令和6年度の実施予定

【資料2-2】令和6年度【とめる】事業詳細

【資料3-1】令和5年度【はしる】実績と令和6年度の実施予定

【資料3-2】令和6年度【はしる】事業詳細

【資料4-1】令和5年度【まもる】実績と令和6年度の実施予定

【資料4-2】令和6年度【まもる】事業詳細

【資料5】令和6年度の年間スケジュール（案）

【参考資料1】大田区自転車等総合計画の主な指標について

【参考資料2】令和5年度【たのしむ】実績と令和6年度の実施予定

### 協議会の概要

<b>【日程】</b>	令和6年1月19日(金) 午後2時~4時	<b>【報告】</b>	(1) 令和5年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について (2) 令和5年度第2回大田区自転車活用推進委員会について	<b>【その他】</b>	(1) 次回の予定 令和6年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会：令和6年7月頃
<b>【会場】</b>	大田区役所本庁舎 第五、第六委員会室	<b>【議事】</b>	(1) 令和5年度【とめる】実績について (2) 令和5年度【はしる】実績について (3) 令和5年度【まもる】実績について (4) 令和6年度の年間スケジュール(案)について		



### 主な意見

報告(1) 令和5年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について/ (2) 令和5年度第2回大田区自転車活用推進委員会について	
—	意見なし
議事(1) 令和5年度【とめる】実績について	
1	蒲田駅東口地下自転車駐車場の図面のうち、機械式の利用口はどこにあるのか。 →地下一階にあります。詳細な場所は調べて後日報告します。
2	蒲田駅東口地下自転車駐車場について、出入口から入ってくる自転車と出ていく自転車の動線が重ならないこと、また、駐輪場内の見通しが良いことは重要なので、ぜひその点を配慮して整備を進めていただきたい。
3	穴守稲荷駅前自転車駐車場の利用料金について、2段ラックの上段と下段で料金に差を設ける形に変更された。 今回は、上段と下段の料金格差の導入に合わせて定期利用を一時利用に変更したため、利用状況の変化にはそちらの影響が大きいと考えられるが、上段ラックの利用が増えているという効果も出てきているように思う。
4	蒲田駅西口御園自転車駐車場について、駅から遠い場所の利用料金を安くしたことについて効果が分かりにくい、蒲田駅西口周辺の駐輪場が全体として稼働率が上昇したならば、効果があったといえるのではないかと思う。 そうした情報が分かれば教えていただきたい。 →蒲田駅西口御園自転車駐車場の利用料金の変更は今年度の10月から行っており、利用状況のデータは11月中旬までのものしか得られていませんが、今後継続して利用状況を把握し、効果を確認していきます。
5	蒲田駅西口御園自転車駐車場の利用料金が12時間で100円となったが、利用時間が12時間以内に収まっている利用者の割合を把握できているのか。 →蒲田駅西口御園自転車駐車場については11月1日(水)の利用者250人のうち、有料の利用者と3時間以内の無料の利用者が約半数ずつとなっています。
議事(2) 令和4年度【はしる】実績と令和5年度の実施予定について	
1	道路走りやすさ点検試走会は雨天により中止となったものの、職員による実施時の状況が記載されている。これは自転車施策に全く関りのない職員の意見を一般の人からの意見として整理したものか。 →いいえ、自転車の施策に関わりのある職員の意見です。
2	今後は自転車走行環境整備の効果検証を行っていくということで、検証の計画を説明いただいたが、今年度は検証のための調査などを実施するのか。 →自転車走行環境整備の効果検証に向けた調査は令和6年度の実施を予定しています。
3	令和6年度に効果検証の調査を行う前に自転車等駐車対策協議会で再度、検証内容の説明は行わないのか。今回の協議会が調査を実施する前の最後の協議会となるのか。 →来年度の8月に調査委託の契約を行い、秋頃に交通量調査を実施する予定です。契約前の7月に第1回の自転車等駐車対策協議会で発注内容が固まった効果検証内容等の計画について説明し、ご意見をいただく機会があります。

議事（２）令和４年度【はしる】実績と令和５年度の実施予定について	
4	区内全域でネットワークが概成しつつある中で、整備されたネットワークがサイクルルートとして利用されているかといったことや出発地から目的地までの走行距離のうち何割程度でネットワークの区間を走行しているかといったことなどの視点で評価をしていくと良いと思う。 ドコモのシェアサイクルのデータから移動の軌跡が分かるかもしれないし、スマホのGPSのデータなどからも移動経路を把握できると思うので、そうした検証方法についてもぜひ検討いただきたい。
5	環八や国道には、車道にも歩道にも自転車の走行場所が示してあるが、どちらを走ればよいのかなど、国道、都道、区道の情報を共有していただきたい。区や都、国がそれぞれ整備をしているため分かりづらいところがある。 →国や都の整備方針を次期計画に盛り込んでいきます。また、車道と歩道のどちらを走るのかということについての啓発は、道路管理者とも連携しながら進めていきたいと思っております。
6	国道15号を自転車で走行することは怖さを感じる。また、自動車側からも自転車が車道を走行していることが危なく感じる。自転車が車道を走行する状況で、自転車の事故率や事故件数の傾向などについて教えていただきたい。 →ある路線でどれくらいの自転車事故件数が変化したかといったことは、来年度、警察庁の事故データを元に分析・検証をしていく予定です。 ただし、大田区全域ですと自転車の事故の関与率が令和4年1月から12月までは51.3%だったものが、令和5年の1月から12月までで53.3パーセントと2ポイントほど上がっているという状況になっています。
7	国道・都道については警察によって自転車ナビマークの整備が行われたもののナビマークは自転車の通行場所を指すものではない。そのためナビマークがあっても、自転車は怖くて走れない状況になっていると思う。大田区は自転車走行環境の整備を実施してきており、今後は都や国道事務所に整備をお願いする立場になるため、国道1号や国道15号の整備が今後の課題になると思う。 現時点で、国道事務所で自転車走行環境の整備について考えていることはあるか。 →安全に自転車で車道を通行するために、ナビラインを整備し、自動車側からもその空間が自転車の走行する空間であると、はっきりわかるようにすることが重要だと思います。そのため、自転車走行環境整備を早く進めていくことが、安全性にも寄与すると考えており整備に向けた設計協議を進めているところです。 東京都が整備進めている区間との連続性を担保できるように、国道でも整備を進めていきたいと思っております。
議事（３）令和５年度【まもる】実績について	
1	児童館と高齢者の安全集会は警察と区と一緒に開催しているのか。 →所轄の警察官の方や交通安全協会の方に参加いただいています。また区の職員も参加しています。
2	高齢者の安全集会は毎年実施しているのか。また、全30回とあるが同じ場所で開催しているのか。 →毎年ほぼ同じような場所で開催しています。
3	ヘルメット助成の件について、せっかく大田区から助成金を出してもらっているのにも関わらず、販売個数で見ると増えていない状況にある。 一番ヘルメットを被ってほしい中学生、高校生は被っておらず、自分の子どもにはヘルメットを被せても、自分は被っていないお母さんやお父さんが非常に多い状況が見受けられる。 そうした人にヘルメットを被ってもらうために何をすればよいのか。 →ヘルメット助成制度を区報に掲載するとヘルメットの売り上げが良くなるというデータもありますので、区報などで引き続きヘルメット助成の啓発をし、着用推進に努めていきたいと考えています。
4	ヘルメット助成制度について、路上や駐輪場でチラシなどを配ることなどの取組みは行っているのか。 →自転車店や鉄道駅、バスの車内、大学キャンパスでポスター掲示を行っています。また、イベントや安全講座などでのヘルメット助成のチラシを配布しています。
5	駐輪場にヘルメットを置いていけると良いと思う。そのためにヘルメットの紛失を防ぐためのカギの設置など、出来ることはまだある。ヘルメットを被ることを周知するだけではだめだと思う。 →駐輪場での啓発チラシの配布やヘルメットを置いていける仕組みについては今後の課題となりますが、検討させていただきたいと思っております。
6	なぜ、ヘルメットを買わないのかという原因を突き詰めたうえで施策を行う方が良いと思う。安全上必要ないと考えていることや区の助成制度があることを知らなかったことといった理由を把握できると効果的な施策が行えると思う。
7	自転車店ではヘルメットを購入しない理由として、地域の人から販売している店舗が少ないことや気に入ったヘルメットがないといった意見をいただいている。 ヘルメットを購入について、どういった経路でどういった店舗を利用してもらえるのかについて自転車店としても引き続き検討していきたい。
8	今は商品の評判をインターネットで見てネットショッピングで購入する時代なので、その商品を購入して区に持っていったら助成等のリターンを得られるぐらいの簡単な制度ならば、制度がより活用されると思う。 →大田区のヘルメット助成は販売店で保険等の説明など、自転車関連啓発も行うパッケージとして助成を行っており、インターネットで購入したヘルメットには助成金を交付していません。 そのため、引き続きヘルメットの販売店の拡大に向けて検討してまいります。
9	単純にヘルメットの販売数を増やすための助成ではなく、販売店に来た人へヘルメット助成の目的を伝え、啓発と合わせて助成を行うということならば非常に意味がある。 そうした目的や取組についてみなさんに理解いただいたうえで施策を推進したほうがよい。
10	ヘルメット助成の件について、せっかく大田区から助成金を出してもらっているのにも関わらず、販売個数で見ると増えていない状況にある。 一番ヘルメットを被ってほしい中学生、高校生は被っておらず、自分の子どもにはヘルメットを被せても、自分は被っていないお母さんやお父さんが非常に多い状況が見受けられる。 そうした人にヘルメットを被ってもらうために何をすればよいのか。 →ヘルメット助成制度を区報に掲載するとヘルメットの売り上げが良くなるというデータもありますので、区報などで引き続きヘルメット助成の啓発をし、着用推進に努めていきたいと考えています。
議事（４）令和６年度の年間スケジュール（案）について	
—	意見なし

# 令和5年度【とめる】実績と令和6年度の実施予定

● 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和5年度に取り組んだこと、令和6年度の実施予定を整理しました。

前期アクションプラン(令和4~8年度)				令和5年度に取り組んだこと(令和6年3月末時点)		令和6年度の実施予定		詳細資料で内容を整理
総合計画の施策体系		個別事業						
基本方針1 【とめる】 良質な自転車 駐輪環境 をつくる	とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備	1-1 将来需要予測に基づく自転車等駐車場の整備促進	1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	→	浦田駅東口地下自転車駐車場の整備推進 (R10 開業への延期) ※指定管理者制度、料金改定のスケジュールを見直し 浦田五丁目44番自転車駐車場の運用開始 (R5.8.1~) ※上記に伴い、周辺老朽施設改修の具体化検討を実施	→	浦田駅東口陸橋下自転車等駐車場の改修 ※機械化の実施及び定期利用の廃止 浦田駅東口地下自転車駐車場の整備推進 (R10 開業予定) 大森駅周辺での自転車駐車場整備に関する検討	詳細① 優先整備駅 (浦田・大森)での駐輪対策
			1-1-2 指定管理者制度等の導入検討	→	浦田駅東口地下自転車駐車場の開業延期に伴う指定管理者制度導入スケジュールを再検討 (R9 条例改正→公募を予定)	→	浦田駅東口地下自転車駐車場での指定管理者制度導入に関する事業者ヒアリングの実施	
		1-2 民間事業者と連携した自転車等駐車場の確保	1-2-1 鉄道事業者と連携した自転車等駐車場の整備・運営の促進	→	鉄道事業者との連携を継続して推進	→	鉄道事業者との連携を継続して推進	
			1-2-2 民間事業者による自転車等駐車場確保の支援	→	民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施 (令和5年度交付数: 1件)	→	民営自転車等駐車場育成補助金制度の継続実施	
		1-3 開発に伴う附置義務自転車駐車場の確保	1-3-1 附置義務制度の運用・見直し	→	R5.6.1 施行の附置義務制度※の改正後の検証 (R5 時点の適用件数 1件) ※単一用途施設に適用される施設規模が混合用途施設には適用されない旨の追加	→	附置義務制度の継続実施	
		とめる2 適切な駐輪サービスの提供	2-1 自転車等駐車場の利用者サービスの向上	2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形態の見直し	→	浦田駅西口御園自転車駐車場の利用形態の見直し →定期利用を廃止し、一時利用に切り替え 浦田駅西口自転車駐車場の機械ゲート設置に伴う利用形態の見直し →日曜・休日等の自由使用の廃止 浦田駅西浦田公園自転車駐車場の日曜・休日等の自由使用の開始	→	自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測の検討 →R7 実態調査及び需要予測のための先行調査等を実施 改修に伴う浦田駅東口陸橋下自転車等駐車場の使用停止 →代替施設として浦田五丁目44番自転車駐車場の運用 指定管理者制度導入に向けた事前準備
	2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対応			→	抽選申込等の自転車駐車場関連システムの更新に向けた検討 学生割引、障がい者割引等の導入検討	→	定期利用の抽選申込システムの更新 (R8 予定) に合わせた自転車駐車場管理のDX化の推進検討	
	2-2 自転車等駐車場利用料金の適正化		2-2-1 サービス水準に応じた自転車等駐車場利用料金の見直し	→	浦田駅西口御園自転車駐車場での利便性(距離)に応じた料金格差による利用分散の社会実験の実施及び検証	→	区営自転車等駐車場の適正な料金設定、基準見直しに向けた事業者ヒアリングの実施 浦田駅西口等で実施する料金改定の社会実験の効果検証	
	とめる3 放置自転車の防止対策	3-1 放置自転車対策業務の効率化	3-1-1 コールセンターの設置推進	→	放置自転車対策のDX化 (R8) と連動したシステム導入の検討 ※撤去・保管・返還業務との総合的な業務委託形式の検討を含む	→	放置自転車対策に関するシステムの更新 (R8 予定) に合わせた放置自転車対策のDX化の推進検討	詳細④ DXによる放置自転車対策業務の効率化
			3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直し	→	R4 末時点での再生自転車海外譲与自治体協議会 (ムコーバ) 解散後の撤去自転車の取扱状況の検証	→	条例に基づく適切な処分の実施 (売却促進)	
		3-2 放置自転車に対する指導の充実	3-2-1 放置自転車の抑制に向けた継続的な指導の実施	→	放置自転車返還時の撤去手数料の改定の検討 (R6 条例改正を予定) 駅周辺における放置自転車防止のための指導員の配置や啓発等、撤去活動以外の放置防止・抑制活動も継続実施	→	放置自転車返還時の撤去手数料改定の条例改正	詳細⑤ 放置自転車の撤去手数料の見直し
	3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果的な設定		→	浦田駅西口放置禁止区域の拡大 (R5.4.1) に伴う放置自転車減少効果検証	→	放置の実態を踏まえ、禁止区域の追加検討		

詳細① 優先整備駅（蒲田・大森）での駐輪対策

- 現行計画では蒲田駅、大森駅を優先整備対象駅と設定し、とくに放置自転車を含む駐輪需要の収容に向けた供給量の整備について検討しています。
- ただし、自転車等総合計画の期間満了時（令和13年度）では、地下自転車駐車が令和10年度に開業予定の蒲田駅東口を除き、蒲田駅西口、大森駅西口、大森駅東口では新たな自転車等駐車場の整備が困難な状況にあります。
- 今後、次年度実施予定の需要予測結果に基づき整備方針を検討しますが、当面の対策として、駐車料金の差別化による駐輪需要の分散を図るなど、既存施設の有効活用を進めていきます。
- なお、蒲田駅、大森駅ともに「周辺地区のランドデザイン」等に基づくまちづくりが位置づけられているため、長期的にはこれらの計画事業において自転車利用の在り方を検討するよう、所管課との調整を図ります。

(1) 蒲田駅西口の利用状況と駐輪対策の方向性

- 蒲田駅西口の区営自転車等駐車場は7施設（うち駅以南は下表4施設）ありますが、駅から500m程度の①西蒲田公園、②西口環八下を除き、定期利用の契約率、一時利用の利用率からみて、収容台数の余剰がない状態となっています。
- 比較的余剰のある①西蒲田公園、②蒲田駅西口環八下から蒲田駅西口への経路に重なる、③蒲田駅西口御園、④蒲田駅西口と比べると、**12時間以内の駐輪\*の料金は100円であり、実質的な料金格差はほぼない状態**と考えられます。  
※一般的な8時間勤務の場合、往復の鉄道乗車時間計1時間としても、駐輪時間が12時間を超えることは少ないため、実質100円での駐輪と想定されます。
- 定期利用は、①西蒲田公園、④蒲田駅西口にありますが、駅に近い④蒲田駅西口に利用が集中しています。



■蒲田駅西口での駐輪対策の方向性

- ① 西蒲田公園、蒲田駅西口環八下の「空き」への利用分散のための料金設定の見直し  
※例えば、蒲田駅西口の料金を12時間100円から8時間100円（1日上限200円）とすると、西蒲田公園等との料金差が設定できます。  
 ※将来的には、料金格差を設定しやすくするための条例改正（料金上限の引上げ）についても検討の余地があります。
- ② 蒲田駅周辺地区ランドデザインと連動した自転車等駐車場整備の検討（まちづくりと連動した整備の要請）

■蒲田駅西口のうち駅以南の自転車等駐車場の料金体系と利用実績（令和6年度5月実績より）

		①西蒲田公園	②蒲田駅西口環八下	③蒲田駅西口御園（駅近・駅遠）	④蒲田駅西口	
駅までの距離		500m（施設出入口から）	500m（施設出入口から）	駅近 250m～350m 駅遠 350m～450m	180m（施設出入口から）	
定期	料金体系（定期）	上段 500円 下段 1,200円	-	-	1,000円/月（屋上） 2,000円/月（1階）	
	収容台数（定期）	1,200台（上段534台、下段666台）	-	-	360台（屋上307台、1階53台）	
	契約者数	544台（上段281台、下段263台）	-	-	302台（屋上250台、1階52台）	
	定期契約率	45%（約600台空きあり）	-	-	83%	
一時	料金体系（一時）	24時間100円	1日（24時間）100円	駅近 12時間100円（1時間以内無料） 駅遠 12時間50円（3時間以内無料）	12時間100円（4時間以内50円）	
	時間毎支払い料金	1時間以内	100円	100円	0円（駅近）	50円
		1～4時間			100円（駅近）	100円
		4～8時間				
		8～12時間				
	12～24時間	200円（駅近）	200円			
収容台数（一時）	109台	2,046台	262台	876台		
1日利用台数	32台	1,484台	631台	904台		
一時利用率	29%（約80台空きあり）	72%（約560台空きあり）	240%	103%		

## (2) 大森駅（西口・東口）の利用状況と駐輪対策の方向性

- 大森駅（西口・東口）は、地形や建物の状況から区営自転車等駐車場の整備用地が少なく、平成29年度、令和5年度ともに、定期・一時ともに収容台数の余剰が少ない状態です。
- 駅周辺は区有地が少なく、大森駅西口自転車駐車場、大森駅入新井公園自転車駐車場は、本来公園としての用地を暫定利用しているため、施設整備に制限がかかっている状態です。
- その結果、周辺の民間施設等を含めて、駅周辺の駐車需要に対応している状態です。

### ■大森駅での駐輪対策の方向性

#### ① 既存自転車駐車場の施設改修に合わせた収容台数増加の検討

※例えば、諸条件により平置き以外が認められない自転車駐車場への、簡易的な上下段駐輪ラックの設置による収容台数の確保等（右図）

#### ② 大森駅周辺地区ランドデザインと連動した自転車等駐車場整備の検討（まちづくりと連動した整備の要請）



### ■大森駅東口の各区営自転車駐車場の定期契約率・一時利用率（平成29年度・令和5年度実績の比較）

#### ■大森駅東口

【現状】 定期に若干空きがあるが総じて定期・一時ともにほぼ満車の状況

#### ③ 大森駅東口（R5 収容台数 定期 860 台／一時 220 台）



#### ④ 大森駅入新井（R5 収容台数 定期 1,103 台／一時 298 台）



#### ⑤ 大森駅複合施設ビル地下（R5 収容台数 定期設定なし／一時 536 台）



#### ⑥ 大森駅入新井公園（R5 収容台数 定期 130 台／一時設定なし）



### ■大森駅西口の各区営自転車駐車場の定期契約率・一時利用率（平成29年度・令和5年度実績の比較）

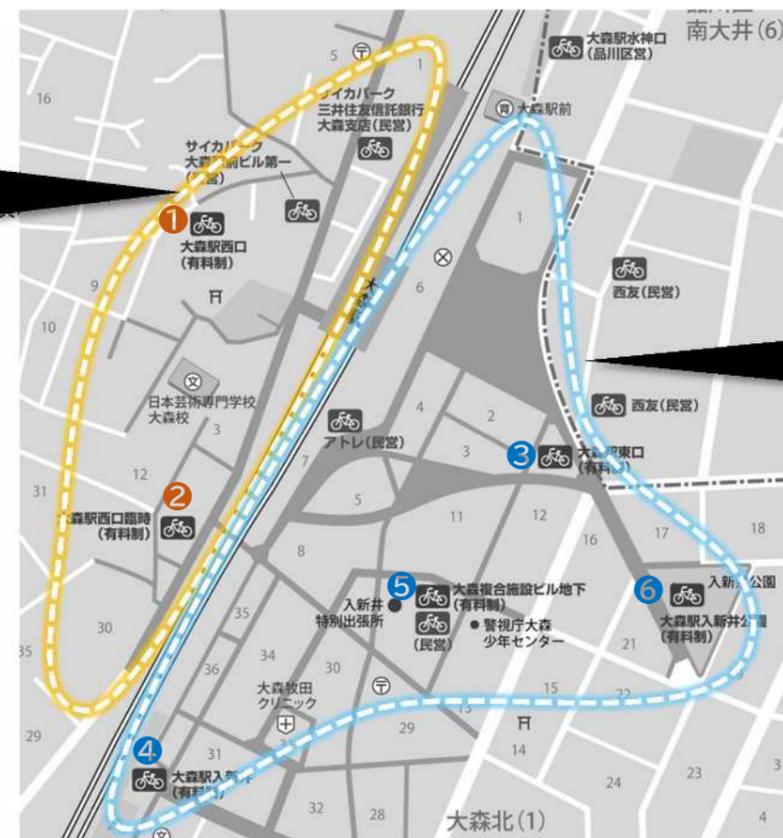
#### ■大森駅西口

【現状】 大規模施設が2施設で、定期・一時ともにほぼ満車の状況

#### ① 大森駅西口（R5 収容台数 定期 310 台／一時 160 台）



#### ② 大森駅西口臨時（R5 収容台数 定期設定なし／一時 46 台）



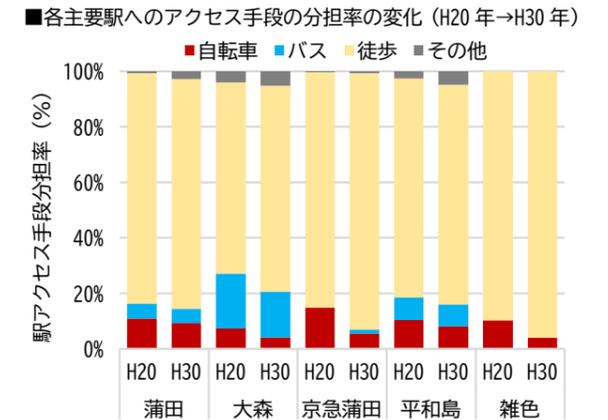
1. 自転車駐車場の需要予測に関する現状

(1) 駅ごとの駐輪需要の「需要」と「供給」の実態把握

- 令和5年度の自転車駐車場ごとの定期契約率（図A緑グラフ）では、優先整備駅である蒲田駅、大森駅の周辺施設を除き、多くの自転車駐車場で余剰が見られます。
- 一時利用率（図A青グラフ）では、一部の施設で1日平均収容台数が100%を超えています。
- ただし、一時利用について機械式自転車駐車場の入出庫ログデータから、各時間帯の場内台数を推計（図B）したところ、一時利用率187%の施設（R5.12.22大森複合地下）での実際のピーク利用率は98%でした。
- 区営自転車駐車場の機械化が進んだことを踏まえ、定期・一時ともに**入出庫ログデータに基づき、ピーク時の正確な利用実績**を把握し、推計に反映する必要があります。

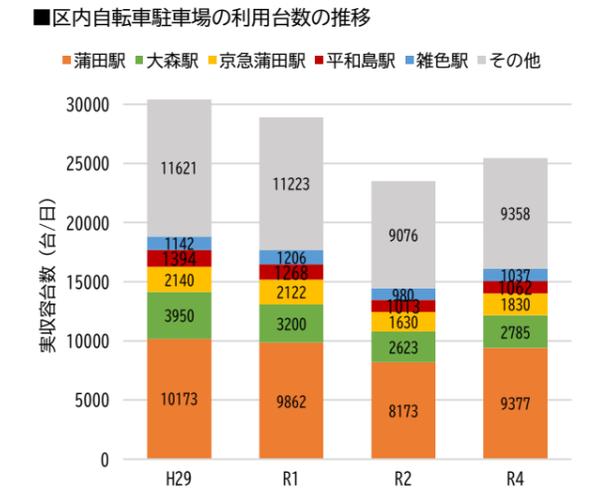
(2) 長期的な自転車需要の変動の把握

- 平成20年、平成30年に実施された東京都市圏パーソナルトリップ調査から、10年間の長期的な自転車需要の傾向を整理します。
- 区内主要駅へのアクセス交通手段の分担率を見ると、徒歩での利用が大半であるとともに、**自転車の利用割合はどの駅でも減少傾向**にあります。
- 需要予測では、この**長期的な変動を考慮**する必要があります。

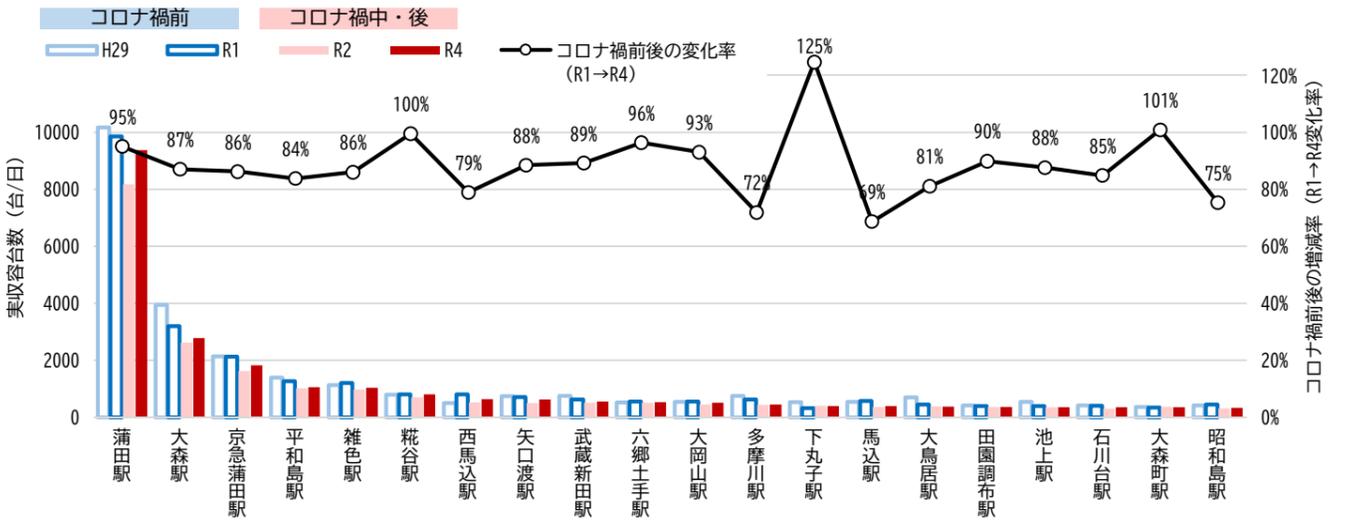


(3) コロナ禍を受けた短期的な自転車需要の変動の把握

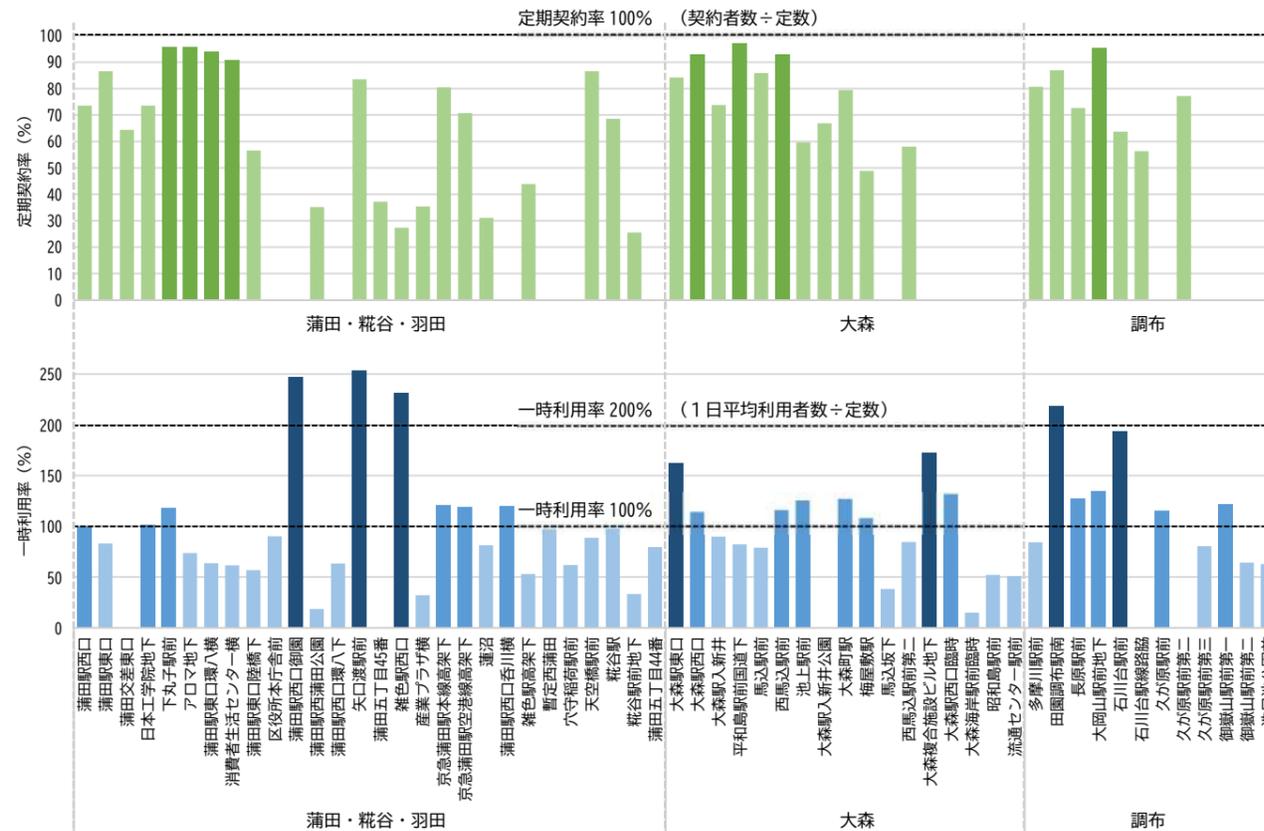
- 区営自転車駐車場の全施設の利用率は、コロナ禍を受けて令和2年度に対前年比で8割程度まで落ち込み、令和4年度の時点でも回復していません。（右図）
- 各駅別（下図。利用率の多い上位20駅。）では、糞谷駅、下丸子駅、大森町駅を除きコロナ禍前に比べて減少している状況です。
- コロナ禍を経て、テレワークやオンライン通販等による外出行動の変化が想定される中で、自転車駐車場の利用についても、昨今の**短期的な変動を考慮**する必要があります。



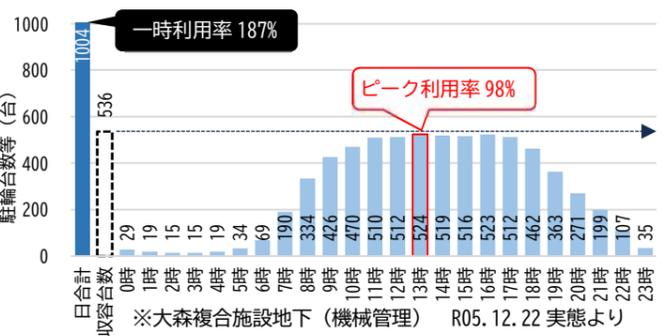
■自転車駐車場のコロナ禍の利用台数の推移（利用率の多い上位20駅まで）



図A 定期・一時自転車駐車場の利用状況（自転車のみ。原付、自動二輪除く） ※令和5年時点実績より



図B (参考) 一時利用の【利用率】と【ピーク利用率】の関係



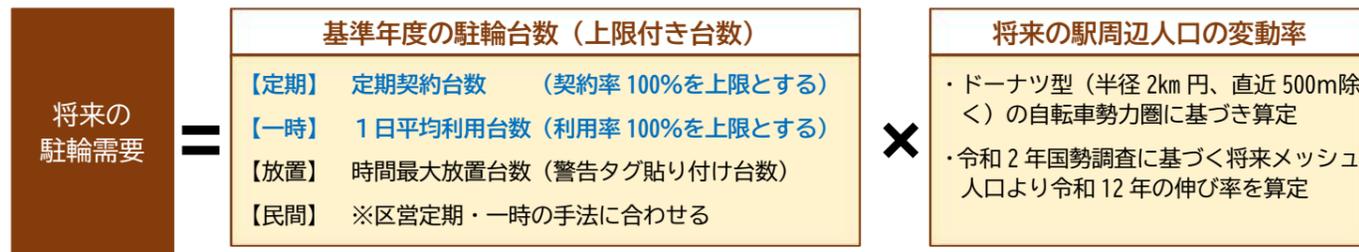
大森複合施設地下（機械管理）

- ・駐輪ラックごとに入庫時間・出庫時間が記録されます。
- ・各自転車の入庫時間→出庫時間から、「どの時間帯に自転車が何台残っているか」を集計し、ピーク率を算定します。

## 2. 需要予測手法の考え方

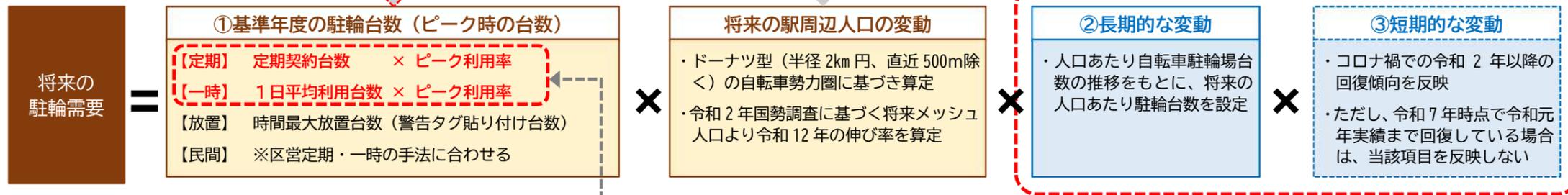
- 次年度に行う需要予測については、以下の事項を反映することを前提とします
  - ①現状の駐輪需要の総量の正確な把握
  - ②長期的な自転車需要の減少
  - ③短期的な自転車需要の減少
- ①は、機械式自転車駐車場の入出庫ログデータに基づき、**定期契約率／一時利用率と実際のピーク時の利用台数との関係性**を整理し、推計に反映します。  
※機械化されていない施設は、最寄の機械化施設のピーク時利用状況を反映する予定です。
- ②及び③は、長期的、短期的な自転車駐車需要の推移を踏まえて、駅毎に設定を行い推計に反映します。
- 前回と今回の需要予測の方法の違いを整理すると、下図の通りです。
- この手法の妥当性を検証するため、本年度において、機械化の導入／未導入が混在する東急池上線、東急多摩川線の駅を中心に、**先行的な検証**を行うものとする。

### ■前回の需要予測の方法（イメージ）

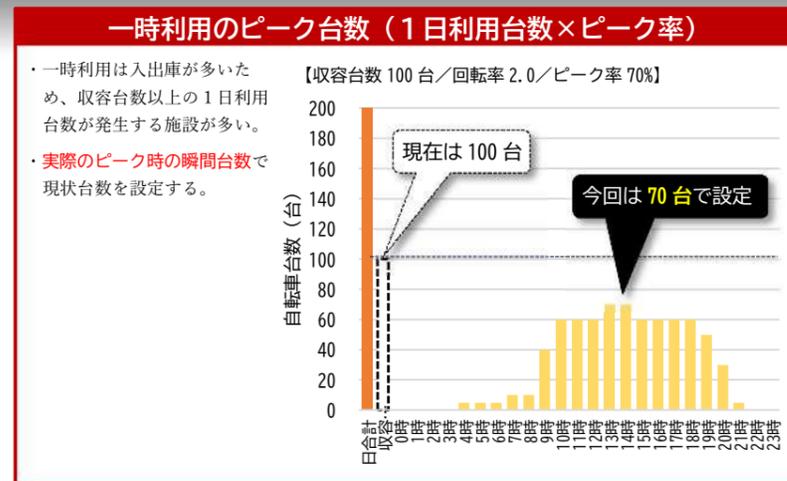
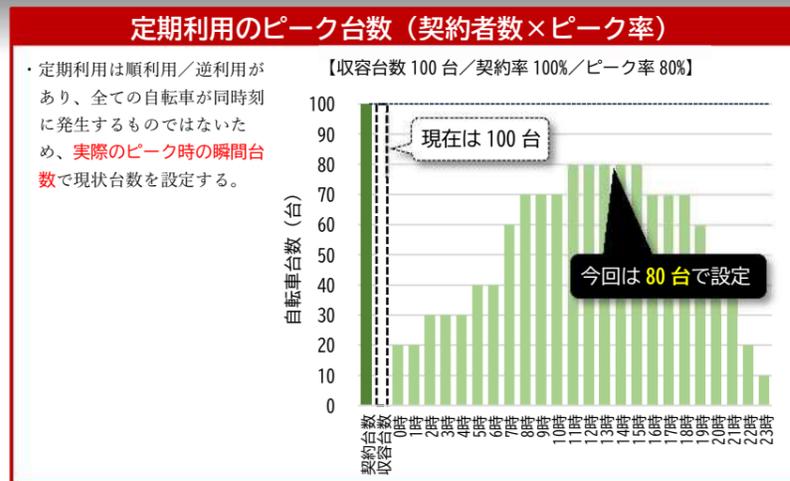


機械式自転車駐車場の入出庫ログデータによる正確なピーク台数を設定します。

### ■今回の需要予測の方法（イメージ）

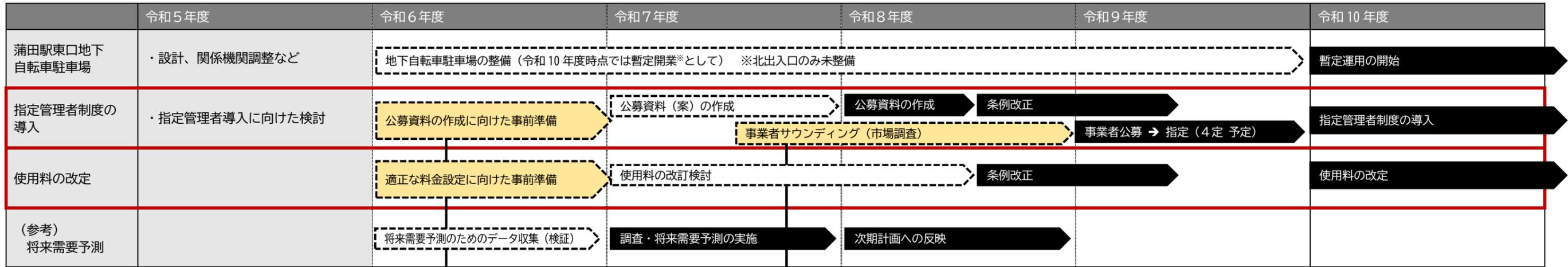


### ■駐輪需要の総量設定の考え方



### 詳細③ 指定管理者制度の導入と使用料の改定の検討

- 自転車駐車場の利便性向上と効率化を図るため、①**指定管理者制度の導入**（区営自転車駐車場の管理運営方式の見直し）と、②**適正な自転車駐車場の料金設定**を検討します。
- 指定管理者制度の導入は、令和10年度の蒲田駅東口地下自転車駐車場の運用に合わせた導入を予定し、これに向けた民間事業者への市場調査を含めて、下表のスケジュールを想定します。（令和9年度に条例改正を予定）
- これに先立ち本年度において、民間事業者に対して、**大田区での指定管理者制度導入に対する民間としての考え**や、現在の**条例に基づく駐輪料金設定に対する問題点等**を把握するヒアリング調査を実施します。



#### 【令和6年度】事業者ヒアリングについて

- 区としては、令和10年度の蒲田駅東口地下自転車駐車場の開業に合わせて、**指定管理者制度の導入**や、**現行条例を超えた料金設定**（定期2,000円上限、一時200円上限）の必要性を検証します。

#### ■ヒアリング調査での確認項目（案）

- ① 区営自転車等駐車場への指定管理者制度導入の必要性について
- ② 適切な区営自転車等駐車場の料金設定に対する考え方について

#### ■段階的な指定管理者制度対象施設の範囲拡大の検討

- ・導入の初期段階として、蒲田駅東口地下自転車駐車場等での指定管理者制度を導入
- ・蒲田駅東口地下自転車駐車場等での導入効果を検証したうえで、必要に応じて周辺自転車駐車場で導入を検討
- ・将来的には全区的な指定管理者制度の導入に向けた検証を継続

#### 【令和7年度（予定）】指定管理者公募に向けたサウンディングについて

- 指定管理者公募に際してサウンディング型市場調査を行う予定です。広く公平・公正に募集する観点から、オープン方式のサウンディング調査を予定しますが、令和6年度の事業者ヒアリングを踏まえて適切な方式を検討するものとします。

#### ■サウンディング型市場調査の種類

方式	主な方法	メリット	デメリット
オープン方式	複数の事業者等からの意見聴取を公開の場で行う	複数の事業者等の意見を比較し、場合によっては共に議論をしながら、意見を聴くことが可能	競合相手等が同席している場合もあるため、具体的なアイデア、ノウハウを開示して貰えない可能性あり
クローズ方式	事業者からの意見聴取等を個別に行う	事業者から、より具体的・積極的なアイデアやノウハウを聴くことが可能	公平性、透明性等の担保について、一層の留意が必要（特に公募条件等の検討時の場合）
アンケート方式	事業者等からの意見聴取を書面やWeb等を通じて行う	短時間により多くの事業者から意見を聴くことが可能	直接対話を行わないため、双方の意図が十分に伝わらない可能性がある

## 詳細④ DXによる放置自転車対策業務の効率化

- 放置自転車の撤去・保管・返還業務についてデータベース化が進んでおらず、**リアルタイムでの情報共有や効率的な撤去活動が難しい状況**です。
- 足立区や新宿区などでは、**放置自転車対策におけるDX**が進められ、データに基づく事業効率化やコールセンターの導入が進められています。
- 現在の放置自転車保管所管理システムの**運用停止が令和8年9月末に予定**されていることを受けて、この切り替えタイミングに合わせた**放置自転車対策におけるDX**を検討していきます。

### 1. 現在の放置自転車対策の状況について

- 放置自転車対策業務は、基本的には【撤去】と【保管・返還】に区分し業務委託を行っています。
- 現状、【撤去】の現場作業では、事前警告、撤去を行う中で、放置自転車についての情報などを紙面に記入し、後日データ化を行う方式です。
- 【保管・返還】では、放置自転車保管所管理システムで、搬入された自転車の情報をデータ化しています。
- そのため、現場での紙面記録に伴うリアルタイムな情報管理の欠如や、撤去と保管・返還でのデータの未共有による手間の発生など、問題点も生じています。

#### ■現在の放置自転車業務の実態

項目	撤去	保管	返還
業務委託事業者	A社（撤去業務）	B社（保管・返還業務）	
主な業務内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車への事前警告</li> <li>・放置自転車の撤去</li> <li>・撤去状況の記録（紙面）</li> <li>・撤去車両の写真撮影 …など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保管所の管理運営</li> <li>・保管所入庫車両の整理</li> <li>・入庫時の自転車情報の記録（デジタルデータ入力）</li> <li>…など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の返還対応</li> <li>・返還時の自転車情報の記録（デジタルデータ入力）</li> <li>・保管期間超過時の処分 …など</li> </ul>
データ管理	紙面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場で「紙面」に記録 ※撤去日、撤去駅、車両情報 等</li> </ul>	
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・紙面情報をもとにデータ化し、月単位で区に報告 ※撤去日、撤去駅ごとの自転車台数</li> <li>※撤去した区間単位の位置情報</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車保管所管理システム（R8.9未終了）でデータ化 ※保管所への入庫時に必要情報を入力</li> </ul>

#### ■現在の業務委託方式で発生している問題点

- 1 撤去場所や防犯登録番号等の現場情報は【紙面】記入のためリアルタイムの情報管理ができない
- 2 撤去データと保管・返還データが連動せず、情報管理の齟齬やデータ入力の業務量が増える
- 3 結果的に、区職員による電話対応時の情報確認作業に時間を有する（職員の業務量増に繋がる）

放置自転車の撤去・保管・返還業務でのデータの一元管理を行うことで、以下の効果の発現に繋げる。

- 1 撤去自転車の状態をリアルタイムに更新・提供することで、区民サービスの向上を図る。
- 2 放置自転車のデジタルデータ化により、効率的な撤去活動と返還業務の運用を図る。

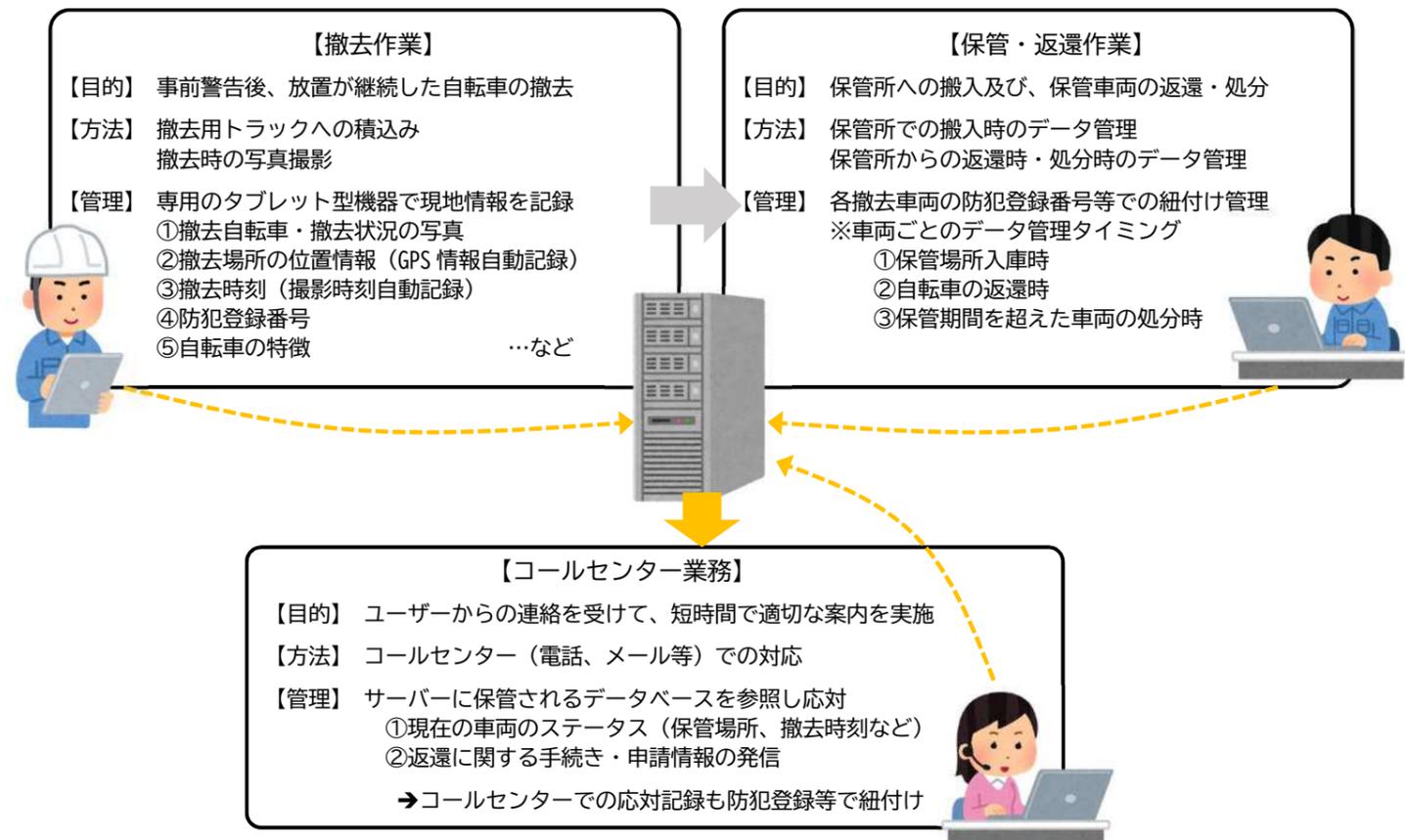
### 2. 放置自転車対策業務の効率化について

- 放置自転車管理運営の現行システムは、令和8年9月時点で終了する予定です。
- 近年の動向として、放置自転車の**撤去・保管・返還の一連の動きをデータベース化し、管理システムと放置自転車業務にコールセンターを加えた一括発注**を導入する自治体もあります。
- 本区でもこれらの事例を研究し、令和8年度でのシステム及び運営方式の移行に向けて検討を進めます。

#### ■システム更新スケジュール（イメージ）

	R6	R7	R8	R9～
放置対応	保管・返還	X社システムでの運用継続（R8.9終了予定）		
	警告・撤去 ※現在は手作業	現地作業（システム管理なし） システム化の検討（保管・返還と統合）	（新）放置自転車管理システムに移行 ※R8.4導入で調整期間を設定	
コールセンター（民間）への意向	コールセンター機能の導入検討	システムと統合した業務委託の実施準備	コールセンター（民間）への移行 ※R8.4導入で調整期間を設定	

#### ■放置自転車の撤去・保管・返還業務に関するDXのイメージ

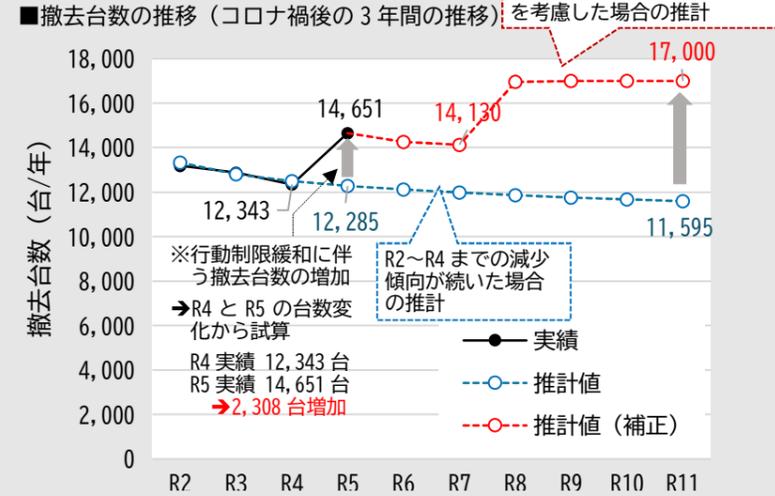




## 補足 行政負担割合の試算の考え方について

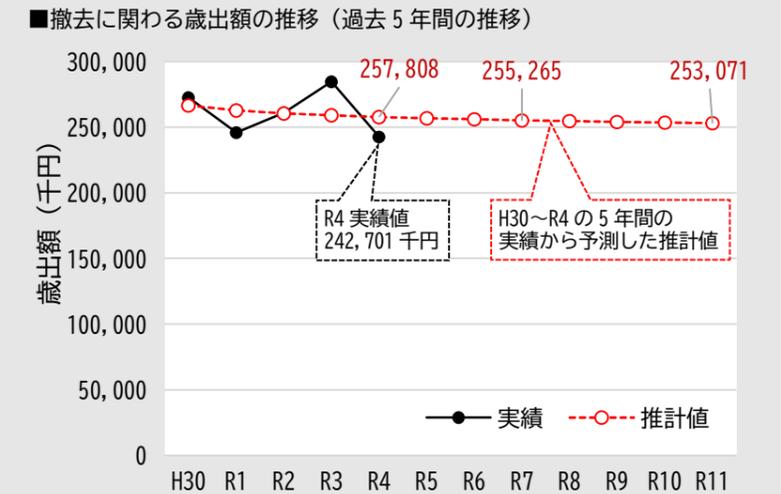
### 【撤去台数の推移】

- 将来の撤去台数の推計にあたり、①令和2年度→令和4年度の減少傾向が続くものとし、一方で②コロナ禍の影響緩和に伴う撤去台数の増加(約2,300台と試算)も加味します。
- ③DXによる業務効率化により、撤去台数が20%増加することを想定します。
- 将来の撤去台数については、上記①②③の考え方を反映し、令和7年度14,130台、令和11年度17,000台と設定します。



### 【撤去費用(歳出額)の推移】

- 年間歳出額は年度により大きく変動していますが、過去5年間の実績から平均的な推移をあてはめると、令和7年度2.55億円、令和11年度2.53億円と微減傾向にあると設定します。



### 【行政負担割合の試算】

- 撤去手数料を令和7年度から5,000円に変更する場合を想定し、3,000円を維持する場合のCase1と、5,000円に変更する場合のCase2で試算します。
- 令和8年度予定のDXにより、更に行政負担割合が下がることが期待されます。
- 現状維持のCase1の場合の行政負担割合は、84%となります。
- 3,000円から5,000円に引き上げたCase2の場合、行政負担割合が76%まで減少すると試算されます。

### ■撤去手数料を変更した場合の将来予測(令和8年度にDXを実施)

#### 【令和7年度以降、3,000円を維持した場合】

Case1 返還手数料 3,000円を維持+DX	現状値	予測値						
		手数料 3,000円			手数料 3,000円			
	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
撤去台数(R5以降 予測:台)	12,300	14,651	14,267	14,130	17,000	17,000	17,000	17,000
返還条件	手数料(円)	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
	返還率	68%	68%	68%	68%	78%	78%	78%
返還台数(撤去台数×返還率)	8,400	10,000	9,700	9,608	13,260	13,260	13,260	13,260
事業費等	歳出(千円)	242,701	256,822	255,988	255,265	254,628	254,058	253,542
	歳入(千円)	25,200	30,000	29,100	28,800	39,780	39,780	39,780
行政負担割合	90%	88%	89%	89%	84%	84%	84%	84%

#### 【令和7年度以降、3,000円を5,000円とした場合】

Case2 返還手数料 5,000円に変更+DX	現状値	予測値						
		手数料 3,000円			手数料 5,000円			
	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
撤去台数(R5以降 予測:台)	12,300	14,651	14,267	14,130	17,000	17,000	17,000	17,000
返還条件	手数料(円)	3,000	3,000	3,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	返還率	68%	68%	68%	60%	70%	70%	70%
返還台数(撤去台数×返還率)	8,400	10,000	9,700	8,478	11,900	11,900	11,900	11,900
事業費等	歳出(千円)	242,701	256,822	255,988	255,265	254,628	254,058	253,542
	歳入(千円)	25,200	30,000	29,100	42,390	59,500	59,500	59,500
行政負担割合	90%	88%	89%	83%	77%	77%	77%	76%

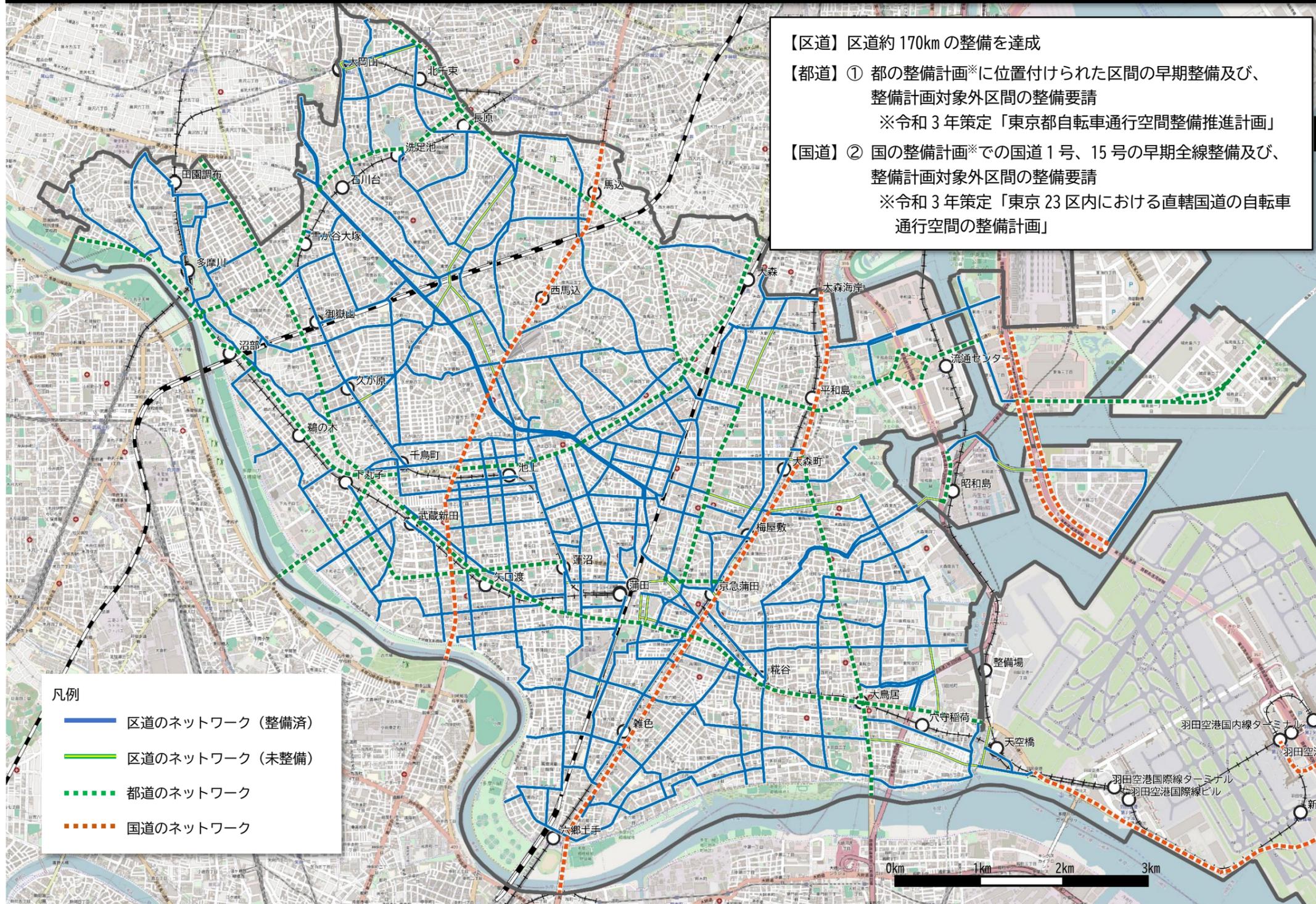
- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和5年度に取り組んだこと、令和6年度の実施予定を整理しました。

前期アクションプラン(令和4~8年度)				→	令和5年度に取り組んだこと(令和6年3月末時点)	→	令和6年度の実施予定	→	詳細資料で 内容を整理					
総合計画の施策体系		個別事業												
基本方針2 【はしる】 安全な自転車 ネットワークを つくる	はしる1 自転車走行環境 整備のさらなる 展開	1-1	自転車走行環境整備の早期実現	1-1-1 現行の自転車ネットワーク整備実施計画に基づく自転車走行環境整備の推進	→	約13kmの自転車走行環境整備を実施 (累計約170kmの自転車走行環境整備を達成)	→	自転車ネットワーク(区道約170km)概成による整備効果の検証 ①交通ルールの遵守状況調査(交通量等) ②通行者の意識調査(歩行者、自転車) ③警察庁の交通事故オープンデータ等に基づく整備前後の事故発生状況の変化の検証	→	詳細① 次期自転車ネットワーク整備方針の検討に向けて ※「まもる」と連動した現地啓発を含む				
		1-2	次期自転車ネットワーク整備実施計画の策定・推進	1-2-1	自転車走行環境整備による効果検証	→	令和8年度の次期自転車ネットワーク計画策定を見据えた効果検証方法の検討	→			次期整備方針の方向性の検討(下記は案) ①国道・都道を含めた幹線軸の形成について ②既存整備区間の機能向上、維持管理について			
				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	→	連続性の確保や既存整備路線に対する方針を検討	→						
		はしる2 シェアサイクルの 運用	2-1	シェアサイクルの在り方の整理	2-1-1	シェアサイクルの本格導入の検討	→	令和4年12月15日より本格実施	→	令和4年12月15日より本格実施	→	★実証実験から本格実施への移行を受けて、自転車等総合計画の中間見直し及び後期アクションプラン策定に合わせて、「たのしむ」への移行を検討します。		
					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	→	自転車の再配置地域割見直しによる再配置強化 矢口特別出張所、中馬込貝塚公園等の車両溢れの多いポート周辺へのポート設置 シェアサイクルポートの新設(13か所増設)(計:136か所)			→	未設置となっている交通不便地域・鉄道駅周辺へのシェアサイクルポートの設置検討
					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	→	ソラムナード試走会、道路走りやすさ点検試走会でのコミュニティサイクルを用いたイベントを実施			→	散走イベント等での活用の継続実施
	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	→	自転車走行環境について、区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HPへの掲載を実施	→	「まもる」と連動した区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HPへの掲載を実施 区道への通行方法の啓発看板等の設置						
			1-3-2	ドライバーへの自転車利用特性の周知・啓発の実施	→	ドライバーへの効果的な周知・啓発方法の検討	→							
			→	→	→	→								

詳細① 次期自転車ネットワーク整備方針の検討に向けて

- 平成28年策定の大田区自転車ネットワーク整備実施計画では、区管理道路に加えて、国、都管理道路を含む全240kmを整備対象路線に位置付けました。
- このうち区道は、都市計画道路等で整備を行う一部を除き、全区間約170kmの整備が令和5年度時点で完了しました。
- 令和6年度は、区道の整備効果の検証を行うとともに、ネットワークとしての機能を発揮するための国道・都道の整備促進や、既存整備区間の維持管理方針を検討します。

■自転車走行環境の整備対象路線の現状（令和6年6月）



本年度に検討すべき課題

課題① 区内の自転走行環境の改善効果の検証

- 区道の整備対象区間の概成により、地域内ネットワーク（次頁参照）としての機能はほぼ完成しました。
- 整備前、整備直後の調査地点を中心に、区道整備後の現状を調査し、効果検証や追加の対応の必要性を検討する必要があります。

課題② 国道・都道の整備促進と連続性の確保に向けた検討

- 区道の整備が概ね完了した一方で、主に広域的ネットワークを担う国道・都道との連続性が十分でない状況です。
- 自転車ネットワークの機能を最大限発揮するため、国道・都道の整備促進の要請の一方で、区道との接続について検討する必要があります。

課題③ 区道自転車走行環境の機能確保に向けた維持管理手法の検討

- 早期に整備した区間や、交通量や駐車停車の多い区間では、路面標示の経年劣化等により、本来機能を損なった路面標示も散見されます。
- 既存区間の機能低下状況の把握や、その機能確保のための修繕についての維持管理手法の検討が必要です。

## 基本的な考え方と今後の方向性について

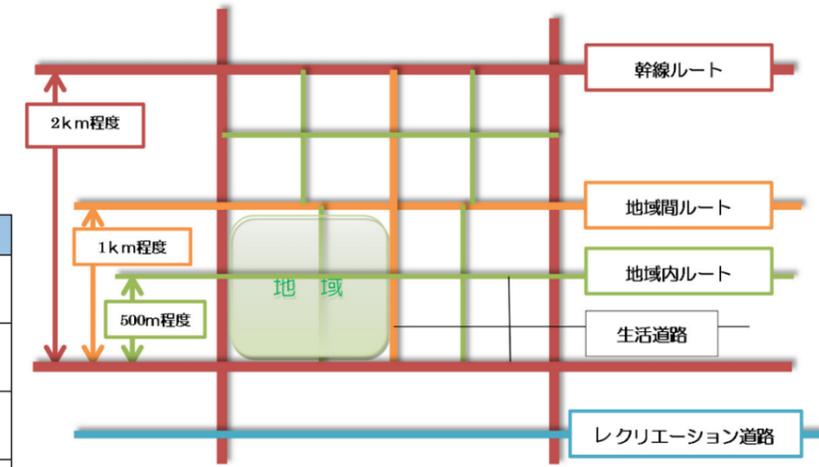
### A 基本的な考え方

- 区の自転車ネットワークは、広域的ネットワーク+地域内ネットワークの連動により完成するものと考えます。
- 現状は主に地域内ネットワークを形成する区道が概ね完成したものの、広域的ネットワークを形成する国道・都道の整備が十分でない状況です。
- そのため、国道・都道区間の整備が完了するまでの期間において、区道との交差点部での暫定的な接続方法を検討することで、国道・都道の道路管理者との連携を図ります。
- 並行して、国道・都道区間の完成時点で、区道区間の機能を損なうことが無いように、機能低下状況の把握方法や、維持補修に関するマニュアル化を検討していきます。

#### ■自転車ネットワーク整備候補路線（整備/未整備延長）

- 平成 28 年の整備実施計画では、移動距離 3km 以上/以内で、自転車ネットワークを広域的/地域内と位置付け、下表を及び右図のように仕分けしています。
- 整備実施計画では、国道、都道を含めた区内の道路が連動することで、広域的/地域内の自転車ネットワークの機能が発揮できるものとして位置付けられています。

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 一定の表定速度を確保できるルートを設定
		レクリエーション道路	呑川、内川、六郷用水、海辺の散策路など
地域内ネットワーク	主に区域内移動のためのルート (3km以内の移動)	地域間ルート	地域間を結ぶルートを設定 駅までの速達性を確保できるルートを設定
		地域内ルート	買い物等日常生活の利用に対しては、区域内交通の利便性を確保できるルートを設定



※ 大田区自転車ネットワーク整備実施計画より抜粋

### B 今後の方向性

- 整備実施計画策定時に定めた自転車ネットワークのうち、区道区間の整備が概ね完成した現状は、主に地域内ネットワークが形成された段階と評価しています。今後、国道・都道が中心となる広域的ネットワーク（とくに幹線ルート）の整備が進むことで、区の自転車ネットワークが完成すると認識しています。
- そのため、①区道について、地域内ネットワークとしての効果検証に基づく機能保全及び機能向上を図るとともに、②国道・都道の自転車通行空間の整備促進と、整備前であることを前提とした暫定的な連続性の確保のあり方の検討を図ります。今後の区道、国道・都道の方向性について、以下に整理します。

国ガイドラインで想定される自転車ネットワークに関する計画※に記載すべき事項	① 区道（大田区による整備）	② 国道・都道（各道路管理者による整備）
(1) 基本方針・計画目標の設定	<b>■原則として、平成 28 年策定の整備実施計画を踏襲</b> → 主に地域内ネットワーク（3km 以内の移動）を形成し、とくに買い物等日常生活を支える利便性が確保できるルートとして位置づけ → 令和 6 年度実施の効果検証を踏まえ、当該機能が支え切れていない場合（交通ルール遵守の不足、老朽化、新たな目的地の発生等）について、追加整備や維持補修等を検討する	<b>■原則として、平成 28 年策定の整備実施計画を踏襲</b> → 主に広域的ネットワーク（3km 以上の移動）を形成し、区内外の長距離移動（自転車通勤・通学、観光・レジャー等）を支える連続性が確保できるルートとして位置づけ → 令和 6 年度時点で未整備区間が多い現状を踏まえ、国・都の道路管理者への整備要請を図るとともに、整備までの暫定的な区道との接続方法等を検討する
(2) 自転車ネットワークの選定	<b>■原則として、平成 28 年策定の整備実施計画の区間（前頁参照）を踏襲</b>	
(3) 整備形態選定	<b>■国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、交通管理者及び道路管理者の判断により整備形態を選定</b>	
(4) 個別路線の詳細な構造等の検討	<b>■著しく道路幅員が狭い場合などについて、ナビラインの小型化などのカスタマイズを実施</b> <b>■事故多発地点、路上駐停車多発区間など、特殊な状況がある場合は追加整備を検討</b>	<b>■交通管理者及び道路管理者の判断による</b> <b>■必要に応じて、区道整備区間との交差点部での暫定的整備を検討</b>
(5) 自転車ネットワーク計画の決定 (6) 計画の再評価・見直し	<b>■広域的ネットワークの形成の完了まで、平成 28 年策定の自転車ネットワーク整備の計画を継続する</b> → ただし、自転車事故の多発、新たな自転車誘発施設の立地などの問題が生じた場合については、随時、補完するための自転車通行空間整備の個別対策を図る → 広域ネットワーク形成完了までの期間において、路面標示の経年劣化等で著しい機能低下が見られる場合の維持管理・補修の考え方については、新たな位置づけを行う	

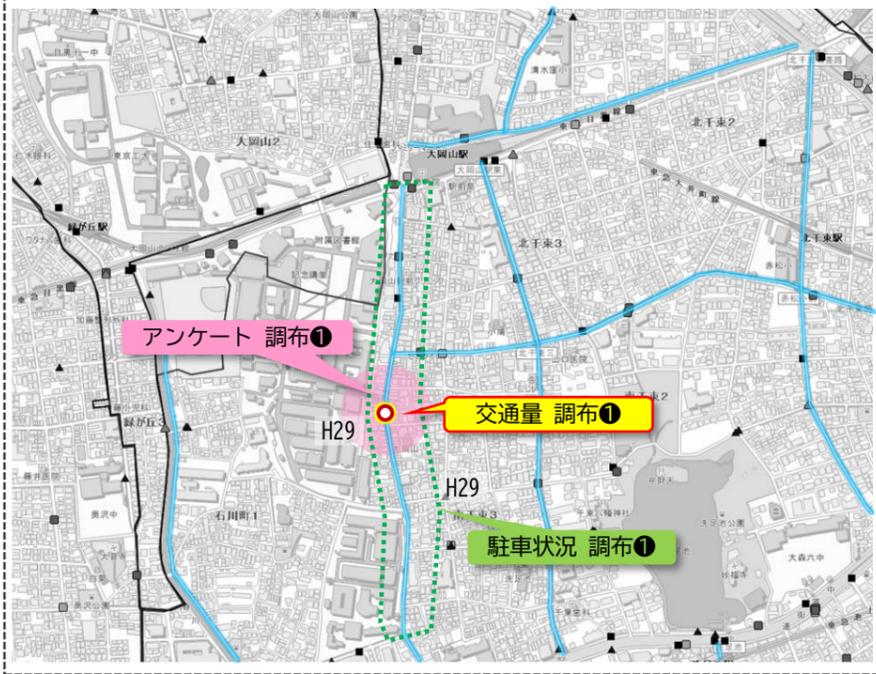
※国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月）において、地方自治体が自転車ネットワークに関する計画を策定する際に検討すべき項目として示している事項

## 詳細② 自転車ネットワーク整備の効果検証に向けて

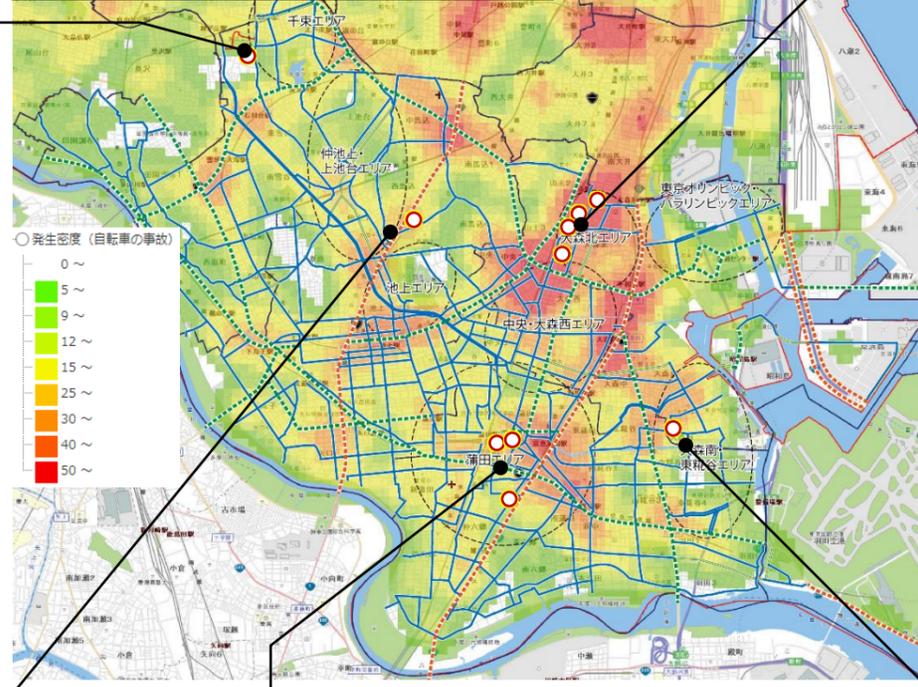
- 区道の整備対象区間の概成に伴い、平成 28,29 年度において整備前／整備直後に実施した地点での、**整備後長期を経た状況との比較を前提とした効果検証**を行います。
- 調査は、右枠のスケジュールでの実施（調査は 10～11 月）を予定しており、具体的な調査方法については次頁参考に記載しています。
- 調査地点は、整備前／整備直後に交通量調査、駐輪・駐車状況調査、アンケート調査を実施した地点とし、調査結果を比較することで、整備効果の検証を行うものとし、調査対象地点の候補は下図の通りです。

想定する効果検証のスケジュール		
8月	業務発注、業者選定、契約	
9月	調査計画書の作成、各種調整	
10～11月	調査の実施	
12月	調査結果（速報）の整理	
翌1～2月	駐車対策協議会報告	…など

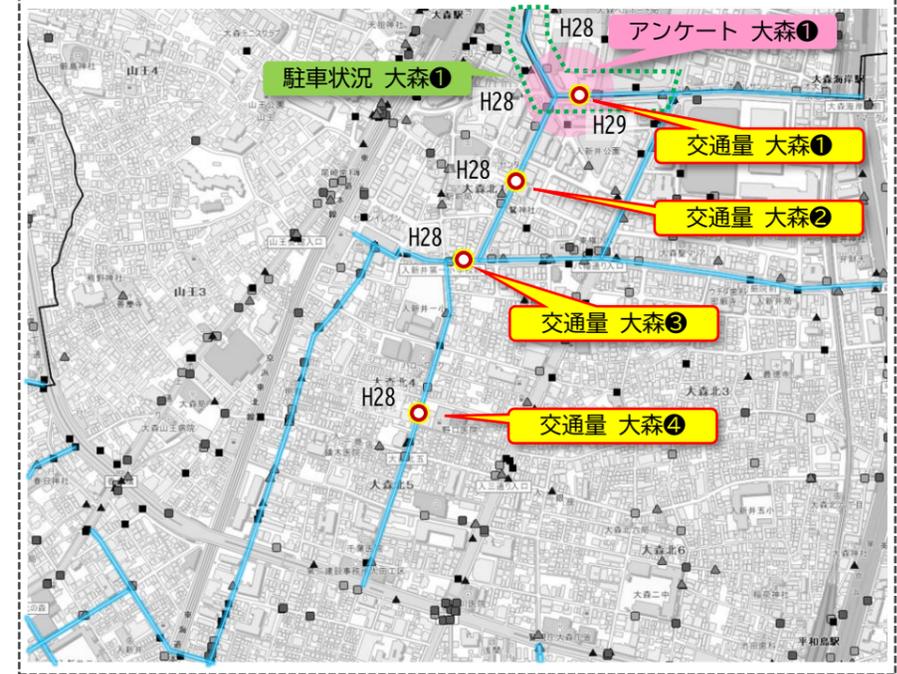
■調布周辺（交通量1地点、駐輪・駐車1区間、アンケート1地点）



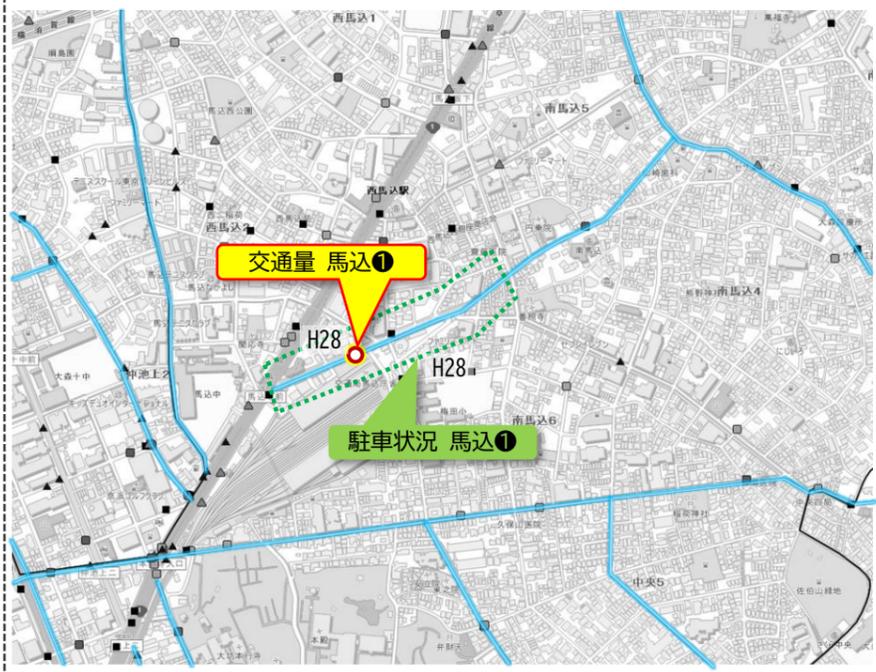
自転車ネットワークと自転車関連事故の発生状況



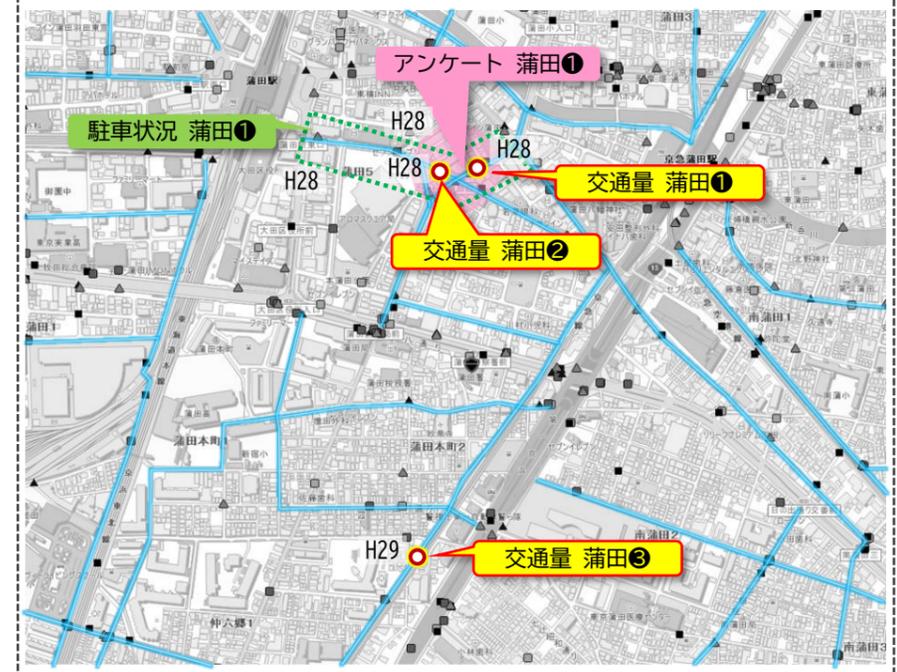
■大森駅周辺（交通量4地点、駐輪・駐車1区間、アンケート1地点）



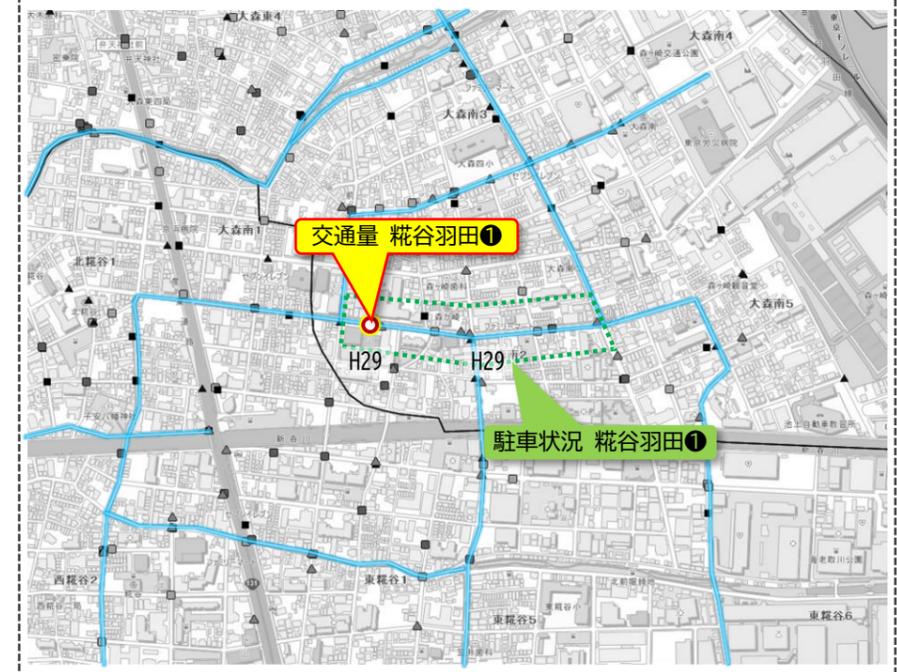
■馬込周辺（交通量1地点、駐輪・駐車1区間）



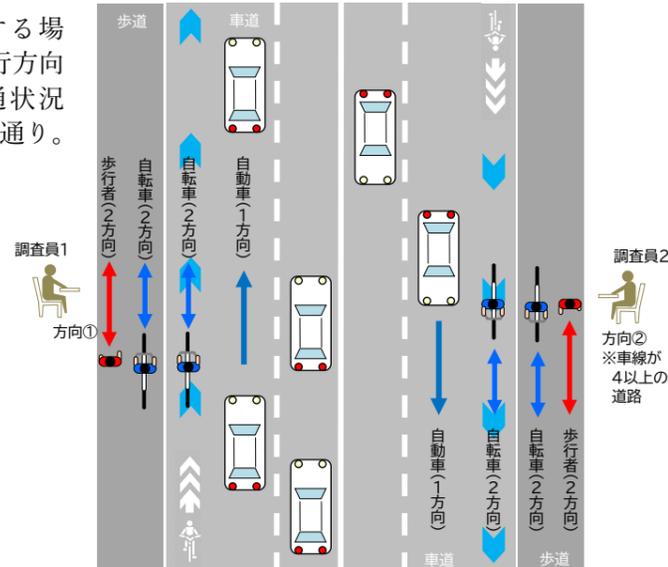
■蒲田駅周辺（交通量3地点、駐輪・駐車1区間、アンケート1地点）



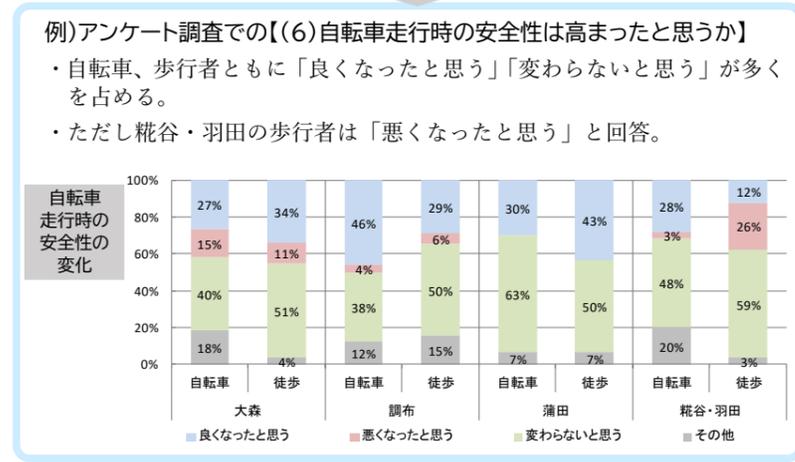
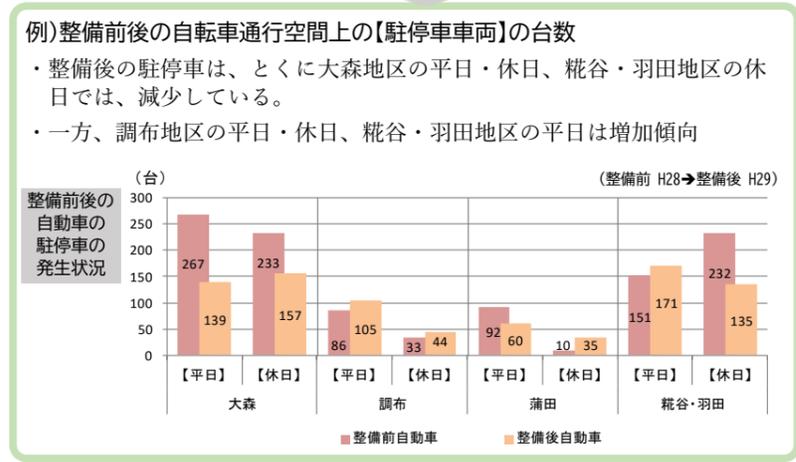
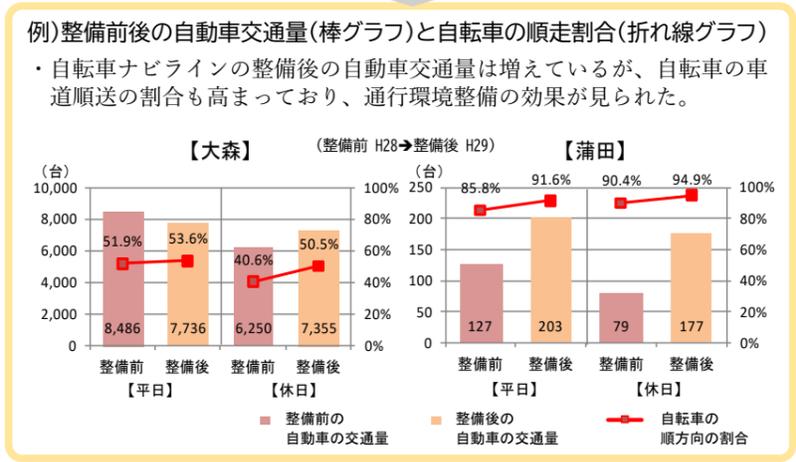
■糞谷・羽田周辺（交通量1地点、駐輪・駐車1区間）



【参考A】 自転車走行環境の効果検証調査について

	① 自転車・歩行者交通量調査	② 駐車・駐輪状況調査	③ 街頭アンケート調査	
調査の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存整備区間のうち、整備前、整備直後（H28,29 調査）の調査実績のある区間を中心に検証</li> <li>主に「車道通行の順走」などの交通ルールの遵守率を検証する</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存整備区間のうち、車道通行の遵守率の高低の要因を把握</li> <li>過去の状況から想定される要因として、自転車通行空間上の路上駐車、歩道内の放置自転車など</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通行空間を整備したことでの経年的な自転車利用時、歩行時の安全性の変化を把握</li> <li>経過年数による路面標示の劣化等についても把握</li> </ul> 	
調査の方法	調査員の目視によるカウント調査（歩道、車道の歩行者、自転車を方向別に取得）	調査員の目視による場所、車両特性等の記録による調査（交通量調査地点の前後 100m程度。前述の通り。）	調査員によるヒアリング調査	
調査の日時	平日・休日各1日 7～19時（12時間）	平日・休日各1日 7～19時（12時間）	平日1日 13～16時（4時間）	
調査箇所	平成 28～29 年度に実施した【整備前】【整備直後】の調査結果と同地点を想定			
箇所数	大森	4 地点（H28 3 地点、H29 1 地点）	1 地点（H28）	1 地点（H28）
	糎谷・羽田	1 地点（H29）	1 地点（H29）	—
	蒲田	3 地点（H28 2 地点、H29 1 地点）	1 地点（H28）	1 地点（H28）
	馬込	1 地点（H28）	1 地点（H28）	—
	調布	1 地点（H29）	1 地点（H29）	1 地点（H29）
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象とする場所別・進行方向別の交通状況は右図の通り。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回調査時に設定された検証事項は以下の通り。</li> <li>(1) 自転車通行空間ができたことによる自動車・バイクの駐停車の誘発</li> <li>(2) 自転車の集中に伴う放置自転車の誘発</li> <li>(3) 車道通行が守られていない場合の路上駐停車との因果関係の検証</li> <li>(4) 車道通行が守られている場合の歩道内放置自転車との因果関係の検証</li> <li>※ (3) (4) は、不適切な駐停車による自転車の回避行動を検証する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回調査時のアンケート調査項目は下記の通り。</li> <li>(1) 個人属性（調査場所、性別、年齢層、調査時間帯、通行手段）</li> <li>(2) この区間の利用頻度はどの程度ですか？</li> <li>(3) 自転車ナビラインの設置前・設置後、それぞれで自転車では、どこを走行していましたか？</li> <li>(4) 自転車ナビラインの上に駐輪・駐停車されている場合、どこを走行しますか？</li> <li>(5) 自転車ナビラインの設置された通りにおける自転車の走りやすさは、設置前と比べてどうなったと感じますか？</li> <li>(6) 自転車ナビラインの設置箇所の周辺における自転車走行時の安全性は、設置前と比べてどうなったと感じますか？</li> <li>(7) 自転車ナビラインの見やすさはどうお感じですか？</li> <li>(8) 自転車ナビラインの設置によって、自転車のマナーはどうなったと思いますか？</li> </ul>	

過去の調査時のアウトプット例



【参考B】 自転車走行環境の整備前後の自転車関連事故の発生状況の変化の検証

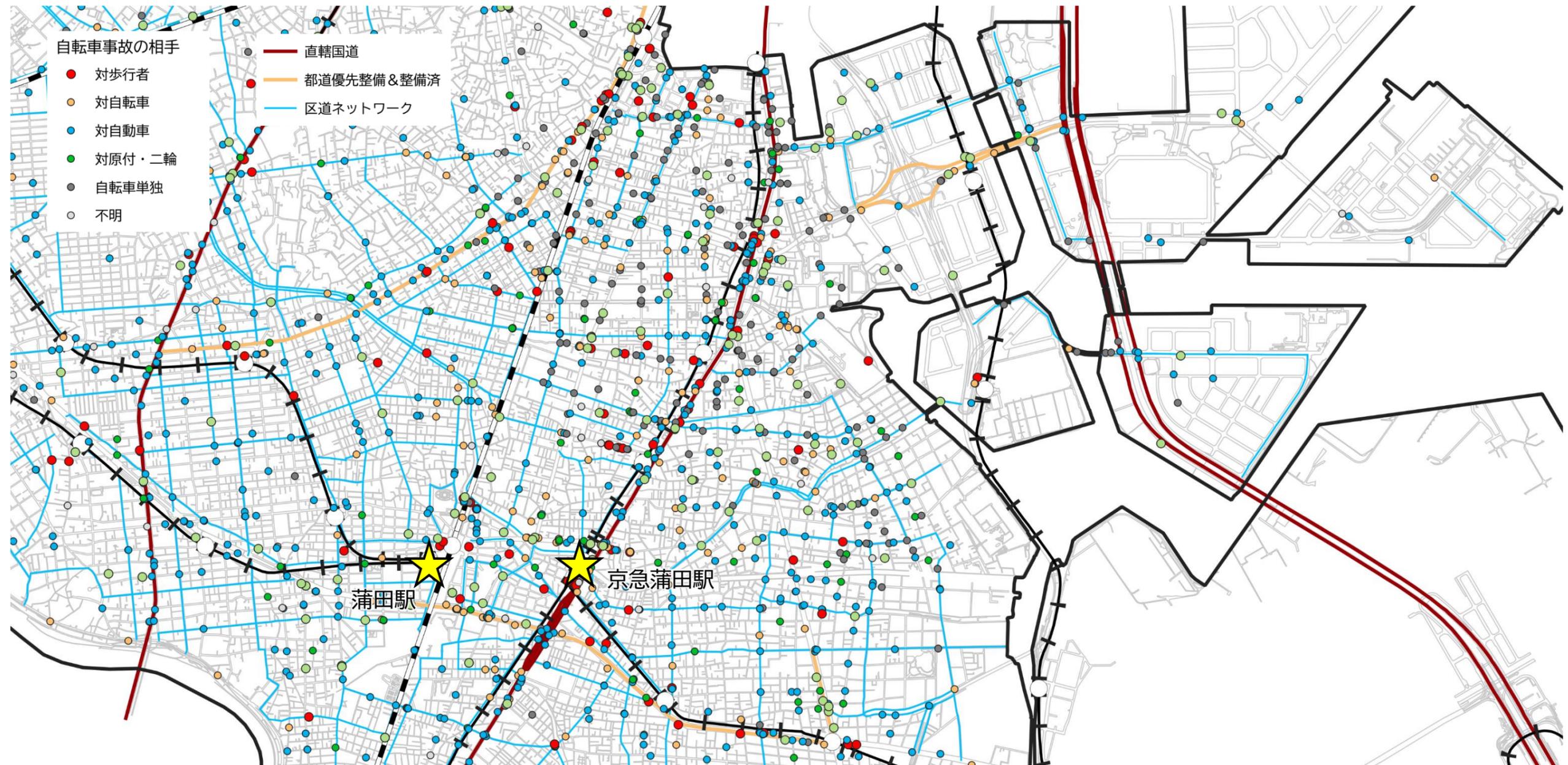
【目的】 警察庁公表の交通事故 GIS データ（下図参考例）をもとに、走行環境整備前後の交通事故の軽減効果を検証します。

【現状】 ○ 交通事故データのオープン化が進み、自転車関連事故の分析ができる環境が整いました。

○ 自転車事故は、自転車が集中しやすく、未整備の国道・都道に集中する印象はありますが、区道でも発生しています。

○ 自転車走行環境の整備による交通事故件数の影響について、マクロ、ミクロ両面での検証が進んでいない状況です。

■警察庁公表の交通事故 GIS データ（参考例）



出典：交通事故統計データ（警察庁）を元に作成

■検証する事項

- ①（マクロ視点）区内の自転車走行環境整備と自転車事故発生件数の関係性の明確化
  - 区道での自転車走行環境の整備に伴い、整備前後での事故発生件数を比較し、総量としての変化を検証
- ②（ミクロ視点）自転車事故の多発する区間の事故形態の変化
  - 整備前後で交通事故の発生傾向が異なる区間を中心に、事故状況と走行位置の関連性を検証

■走行環境整備により想定される変化

- ① 歩道から車道への走行場所の転換による歩道での事故の減少
  - ② 車道での自動車と同じ進行方向の整合による車道での事故の減少
  - ③ 自転車ネットワークへの自転車の誘導による生活道路での歩行者通行の安全性の向上
  - ④ 交差点の走行位置の明示による交差点交通事故の減少
- …など

# 令和5年度【まもる】実績と令和6年度の実施予定

- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和5年度に取り組んだこと、令和6年度の実施予定を整理しました。
- 後期アクションプランでの「まもる」取組の深度化に向けて、包括連携に取組む民間団体等との協力を通じて、社会人層や主夫主婦層、大学生等への新たな教育・啓発ルートの開拓を図ります。

前期アクションプラン(令和4~8年度)		令和5年度に取り組んだこと(令和6年3月末時点)		令和6年度の実施予定 ※赤字は後期アクションプランを見据えた新たな動き	
総合計画の施策体系		個別事業			
基本方針3 【まもる】 自転車の 交通ルール 遵守の意識 をつくる	まもる1 年齢層に合 わせた交通 安全教育機 会の充実	1-1 新たな交通 安全教育機 会の創出	1-1-1 高校・大学と連携した交通安全教育機会の提供	→ 高校でのスケアード・ストレイトを4校で実施 → 受講者へのアンケート調査を実施	→ 高校でのスケアード・ストレイトを5校で実施 → 学校教員への交通安全教育に関するヒアリング調査を実施
			1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	→ 大学と連携した交通安全教育機会の検討	→ 包括連携に取組む大学等と連携した大学生向け教育ルートの開拓
			1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供	→ 企業と連携した交通安全教育機会の検討 → 自転車安全利用 TOKYO セミナーとの連携	→ 包括連携の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓 → 自転車安全利用 TOKYO セミナーとの連携
			1-1-4 イベントでの交通安全教育機会の提供	→ 児童館での乳幼児の保護者向け交通安全講話を16回実施 → 受講者へのアンケート調査を実施(新規)	→ 児童館での乳幼児の保護者向け交通安全講話を16回実施 → 受講者への講座内容改善に向けた調査の実施(WEB調査の活用等の検討)
		1-2 既存の交通 安全教育の 継続	1-2-1 保育園での交通安全教育の実施	→ OTA ふれあいフェスタ、OTA サイクルフェスタ等での自転車交通安全啓発、警察と連携した安全教育の実施	→ OTA ふれあいフェスタ等での自転車交通安全啓発、警察と連携した安全教育の実施
			1-2-2 小学校での交通安全教育の実施	→ 保育園での交通安全移動教室を99回実施	→ 保育園での交通安全移動教室を100回実施
			1-2-3 中学校での交通安全教育の実施	→ 小学校での交通安全巡回指導を277回実施(教育委員会)	→ 小学校での交通安全巡回指導を277回実施(教育委員会)
			1-2-4 高齢者向け交通安全教育の実施	→ 中学校でのスケアード・ストレイトを8校で実施 → 受講者へのアンケート調査を実施	→ 中学校でのスケアード・ストレイトを10校で実施
	まもる2 年齢層に合 わせた周知・ 啓発の推進	2-1 自転車安全 利用に関す る周知・啓 発の新たな展 開	2-1-1 高校生・大学生向け周知・啓発の実施	→ 高齢者向け交通安全教育を継続(高齢者交通安全集会30回、交通安全体験教室1回) → 受講者へのアンケート調査を実施(新規)	→ 高齢者向け交通安全教育を継続 (高齢者との交通安全集会30回、高齢者交通安全体験教室1回)
			2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	→ 学生向け自転車安全利用啓発ポスターの掲示(東京工科大学)	→ 学生向けの内容を記載した自転車安全利用啓発ポスターを効果的に掲示できるよう調整
			2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の実施	→ 自転車安全対策助成制度(ヘルメット助成)対象店を通じた交通安全啓発、保険加入、盗難防止を配布(配布枚数各2,318枚)	→ 自転車利用者への交通安全啓発リーフレット配布等の施策検討 → 包括連携企業の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓(R6.5.25,26に包括連携企業と連携しナナハト学校での啓発を実施)
			2-1-4 自転車の安全利用への備えに関する周知・啓発の実施	→ 子乗せ自転車の安全利用リーフレットの配布(配布枚数25,924枚:保育園、3歳児健診で配布)	→ 子乗せ自転車の安全利用リーフレットによる保育園、3歳児健診等で保護者に周知・啓発
			2-1-5 自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発の実施	→ 自転車安全対策助成制度(ヘルメット助成)による自転車保険加入、自転車盗難防止啓発の実施、各種イベントでのヘルメット着用等の啓発を実施	→ 自転車安全対策助成制度(ヘルメット助成)による自転車保険加入義務化、盗難防止の周知を実施。各種イベントでの大田区自転車安全対策助成制度の周知、ヘルメット着用啓発等を実施
		2-2 既存の周 知・啓発事業 の継続	2-2-1 未就学児向け周知・啓発の実施	→ 自転車走行環境について、区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HPへの掲載を実施	→ 自転車走行環境について、区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HPへの掲載を実施
2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	→ 交通安全だよりを3回発行し、保育園・幼稚園に配布(配布枚数73,900枚)		→ 保育園等でのチラシ配布等を継続		
2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	→ 交通安全だよりを発行し、小学校に配布(配布枚数81,800枚:低学年向け3回、高学年向け2回)		→ 小学校でのチラシ配布等を継続		
2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施	→ スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布(配布枚数3,590枚)		→ スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布		
			→ 高齢者との交通安全集会で交通安全啓発チラシ配布(配布枚数553枚)	→ 高齢者施設等でのチラシ配布等を継続	

詳細①  
包括連携を結ぶ民間団体等と連携した新たな教育・啓発ルートの開拓  
※大人、大学生等から順次

詳細②  
交通安全教育の課題抽出と見直しに繋がる調査の実施

**詳細① 包括連携を結ぶ民間団体等と連携した新たな教育・啓発ルートの開拓**

- 区では、令和5年度に右図Aに示す交通安全教育を実施しています。令和4年度から、子育て世代への交通安全教育を新たに開始しました。
- 一方で、社会人などの大人世代に対する教育機会が少ない状況でした。
- この解消に向けて、図Bに示す区と包括連携協定を締結した企業等（以後、包括連携企業等）のうち、交通安全に関する内容として連携・協力が可能な企業等とともに、大人世代への新たな教育・啓発ルートの構築を進めます。
- 令和6年度は、下記の事例① 商業施設と連携したイベント（5月25,26日先行実施）や、事例② 保険会社と連携した情報発信等に取り組めます。

■令和6年度から先行的に進める事業の例

**事例① 商業施設等でのイベントと連携した情報発信【5月25,26日先行実施】**

- ・5月25日、26日に、イトーヨーカドー大森店で開催された包括連携に基づくイベント「第4回ナナハト学校」において自転車啓発ブースを開設し、交通安全や散走等に関する情報発信。
- ・ヘルメット着用義務化に合わせた区助成制度の紹介（参考1）や、交通ルール遵守に関する情報発信を行うとともに、来場者へのアンケート調査を実施しました。

**■ナナハト学校での情報発信**

- (1) ヘルメット着用義務化・区購入助成制度
- (2) 交通ルールの遵守に関する情報発信
- (3) 散走など自転車活用に関する情報発信
- (4) 「おすすめスポット」に関するアンケート調査
- (5) 交通ルールに関するアンケート調査



**事例② 包括連携を結ぶ保険会社による情報発信**

- ・保険会社との連携について協議し、保険会社の営業回りの際に顧客への啓発ツール配布の可能性があるので、具体的な取り組みについて調整しています。
- ・啓発チラシにWEBアンケートの回答ページに繋がるQRコードを付け、情報発信・情報収集を両立する方法を検討しています。

**■アンケート調査イメージ（WEB調査ページを開設）**

- ①自転車事故時に活用できる保険に加入していますか？
- ②加入した理由/加入していない理由は何ですか？
- ③ヘルメット着用義務化について知っていましたか？
- ④所属組織内で交通安全教室があれば参加したいですか？ …など

**A 令和5年度の主な交通安全教育の実施状況**

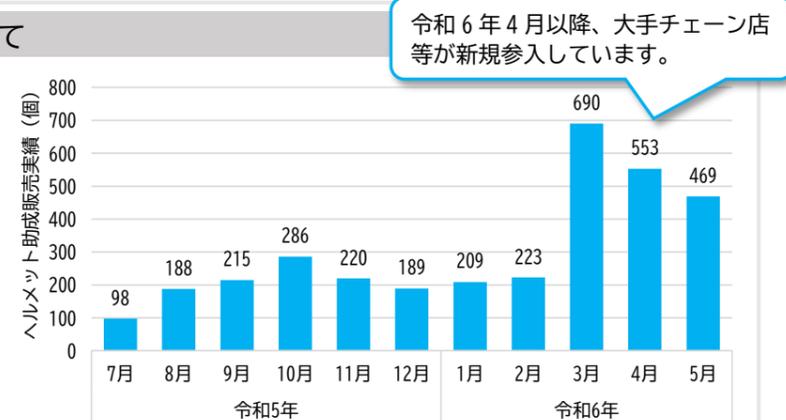
交通安全教育	対象	回数	備考
交通安全移動教室	保育園	99回	
交通安全巡回指導	小学生	277回	教育委員会
スクアード・ストレイト（中学）	中学生	8回	3年で全校を巡回
スクアード・ストレイト（高校）	高校生	4回	希望校のみ
児童館等交通安全教室	子育て世代	16回	令和4年新規事業
高齢者との交通安全集会	高齢者	30回	
高齢者交通安全大田区民のつどい	高齢者	1回	R5は「都民のつどい」として開催
高齢者交通安全体験教室	高齢者	1回	
交通安全指導者研修会	指導者	2回	

**B 包括連携企業等（19企業等）の一覧（令和6年6月末現在）**

東京工業大学	片柳学園（日本工学院専門学校、東京工科大学）
東邦大学	東京労災病院
(株)セブン-イレブン・ジャパン	(株)イトーヨーカ堂
(株)セブン&アイ・フードシステムズ	マチノマ大森
東急(株)	日本生命保険相互会社
明治安田生命保険相互会社	キャノン(株)
キャノンマーケティングジャパン(株)	京浜急行電鉄(株)
京急開発(株)	東京ガス(株)、東京ガスネットワーク(株)
(株)東京きらぼしフィナンシャルグループ	(株)東京きらぼし銀行
さわやか信用金庫	大塚製薬(株)
あいおいニッセイ同和損害保険(株)	

**【参考1】 大田区ヘルメット助成について**

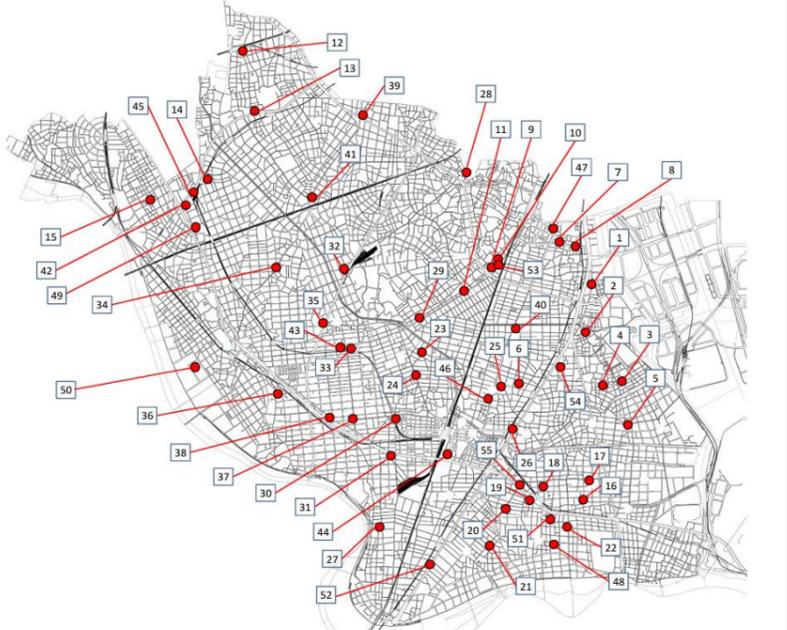
- ・全年齢への自転車乗用中のヘルメット着用の努力義務化に伴い、自転車安全対策助成（ヘルメット助成）を令和5年7月から開始しました。
- ・年度の切り替わる3月、4月に助成制度による販売実績が大きく伸びています。
- ・令和6年4月からは、全国チェーン店等も参加しています。



**■自転車安全対策助成の概要**

- 【助成期間】 令和7年3月31日まで  
※予定数に達した場合等、年度途中でも終了することがあります。
- 【助成対象】 大田区内在住の方（全年齢対象）
- 【販売店】 助成対象販売店 55店舗（R.6.6.21時点）
- 【助成金額】 1人につき1個2,000円（1回）  
※販売店での販売時点で2,000円割引価格で販売
- 【助成対象】 SGマークまたは同等の安全基準を満たすヘルメットで税込み2,001円以上のもの
- 【購入方法】 販売店にある申込書に記載し、販売店に提示（その場で割引購入可能）
- 【その他】 購入時に自転車店による無料安全点検、自転車保険加入義務化、鍵かけの必要性等の説明を実施

**■ヘルメット助成対象販売店一覧（令和6年6月21日現在）**



## 詳細② 交通安全教育の課題抽出と見直しに繋がる調査の実施

- 令和5年度に引き続き、令和6年度の前期(4~6月中)実施の交通安全教育でも、受講者への開催効果の調査を実施し、開催自体の全体評価としては、好意的な結果(右枠 参考2)をいただいています。
- 開催自体の評価は得られたため、次の段階として教育内容や手法に関する充実を目指し、新たな調査を検討しています。
  - 指導者の立場から見たときの、今の交通安全教育に対する課題や改善点を把握するための聞き取り調査
  - 子どもへの教育を通じた、家庭での交通安全意識の共有、保護者への波及等を把握するアンケート調査
- また、これまでに実施してきた受講者へのアンケート調査内容を見直し(③)、より効果的な交通安全教育に展開するための情報取得を進めます。

### ① 指導者への聞き取り調査(新たな取組として)

調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>未就学児、小学生、中学生、高校生向けの既存教育の指導者</li> </ul> <p><b>※事前に調査にご協力いただけるかを確認し、対応いただける指導者に調査を実施</b></p>
実施手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>内容を見た保育士、教員等に、改善点をヒアリング(保育園、小学校、中学校、高等学校)</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年10月以降の後期交通安全教育の開催時に実施予定</li> </ul>
調査項目(案)	<ol style="list-style-type: none"> <li>現在の交通安全教育を通じて、子どもたちの安全意識、興味、関心の向上は見られるか?</li> <li>より良い形に改善するとしたら、どのような視点で見直すといいか?</li> <li>区主導の交通安全教育から、学校主導での交通安全教育に切替えることは可能か? …など</li> </ol>

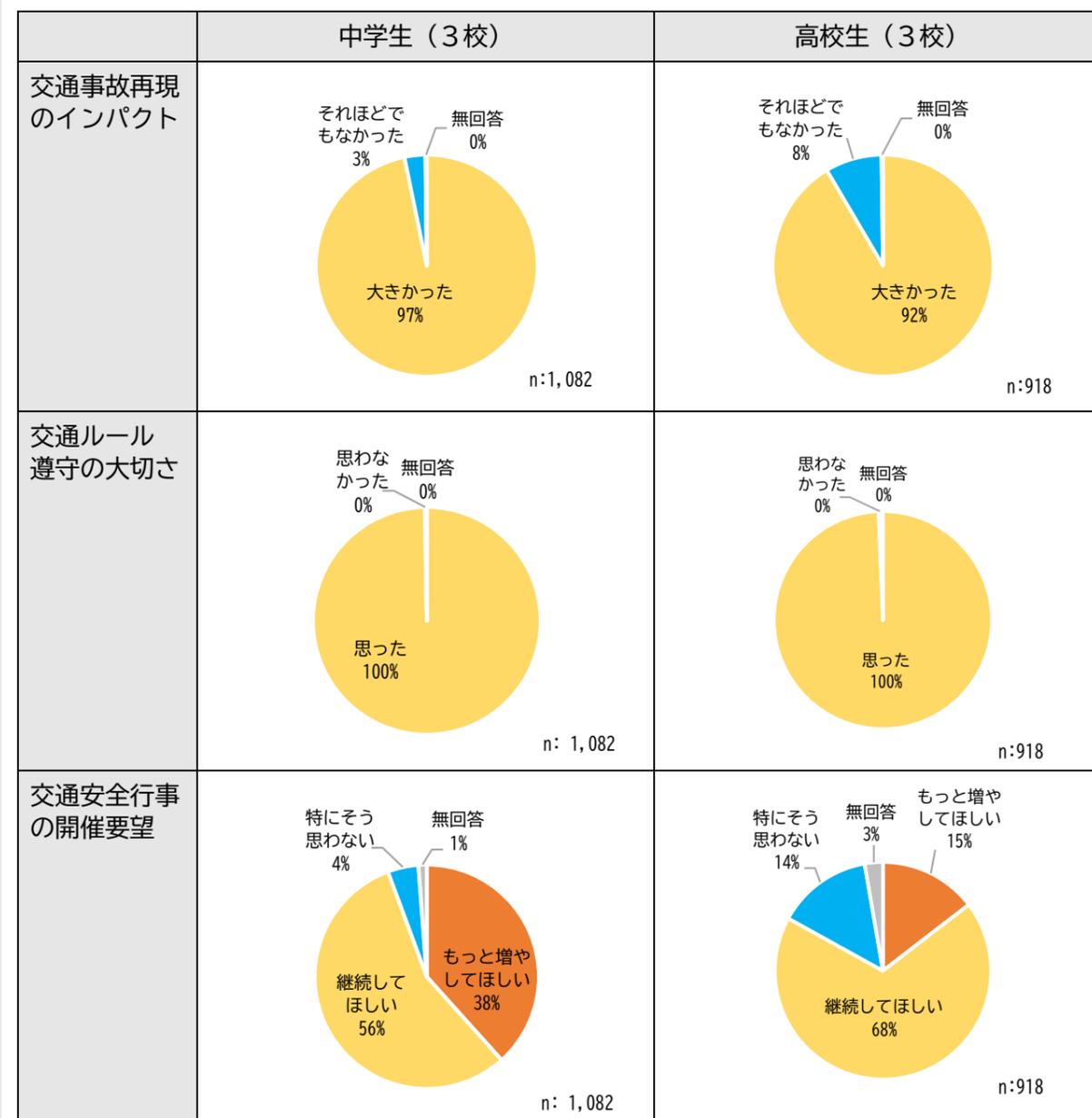
### ② 保護者へのアンケート調査(新たな取組として)

調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>未就学児、小学生、中学生、高校生の保護者</li> </ul>
実施手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>保育園や学校の交通安全教育時に【保護者向け交通安全チラシ(QRコード付き)]を配布</li> <li>QRコードから、アンケート調査フォームにアクセスいただき回答いただく方式を想定</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>保育園、学校、教育委員会等との調整後に実施(令和6年10月以降、調整次第、可能な施設から実施)</li> </ul>
調査項目(案)	<ol style="list-style-type: none"> <li>保育園・学校での交通安全教育があったことについて、家庭でなにか話していたか?</li> <li>家庭での交通安全教育を行っているか?行っている場合、どのようなタイミングで行なっているか?</li> <li>子どもに自転車の乗り方や交通安全を教えるときに、苦労していることはあるか?</li> <li>例えば交通公園等で自転車安全教室等が行われるとしたら、参加したいか? …など</li> </ol>

### ③ 受講者へのアンケート調査(既存の取組内容の見直しとして)

調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育の受講者(中学校、高等学校、子育て世帯、高齢者を想定)</li> </ul>
実施手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来のアンケート設問を、改善点の把握に繋がる内容に変更</li> <li>従来通りの紙面調査で実施予定</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年10月以降の後期交通安全教育の開催時に実施予定</li> </ul>
調査項目(案)	<ol style="list-style-type: none"> <li>実際に交通安全教育を受けた感想はどうか?</li> <li>自転車の車道通行について、実際に車道を通行できそうか?できない場合はなぜか?</li> <li>受講した交通ルールの中で、最低限これだけは守らなければいけないと感じたものはどれか?</li> <li>本日の安全教育の時間は長いと感じたか?短いと感じたか?</li> <li>本日の内容として、「同年代の他の人にも受講して欲しい」と思ったものはどれか?</li> <li>一方で内容として、「無くて良い、あまり意味がなさそう」と思ったものはどれか?…など</li> </ol>

## 【参考2】 スケアード・ストレイト教育 アンケート調査結果(令和6年度前期)



## 【参考3】 指導者・参観者からの主な自由意見

- コースが実際の道にはないような設定だった。
- 昔やっていた再現を知っているのでそれに比べたらそれほどでもなかったと感じたが、今回の内容で十分インパクトはあったと思います。
- 乗りなれない自転車で傘さし運転などを実演させるのはやめた方がいいと思いました。危険だと思う場面もありました。
- 残念ながら見ることはできませんでしたが、こども達には、とても心に残ったようでした。(交通事故の恐ろしさ等)
- 実際目でみるとインパクトがある。
- 「目の前で車と人がぶつかる」ということはとても衝撃的だった。
- 実際に体験させることで身近な問題であることを実感できたと思います。

…など

		令和6年度											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
駐車対策協議会	決めごと	【とめる】前年度の実績確認・本年度の取組検討		事業の実施			事業の実施			本年度の進捗報告・次年度の取組検討		次年度の取組目標の設定等	
	会議				第1回 (7月)						第2回 (1月)		
活用推進委員会	決めごと	【たのしむ】前年度の実績確認・本年度の取組検討		※事業の実施			事業の実施			本年度の進捗報告・次年度の取組検討		次年度の取組目標の設定等	
	会議							第1回 (10月)					
実施する取組	とめる	蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場改修工事、蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場改修工事の実施設計											
		蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備・指定管理者制度等の管理運営方法検討											
		穴守稲荷駅前自転車駐車場・蒲田駅西口御園自転車駐車場における試験的料金設定の継続、料金改定の検討											
		自転車等駐車場将来需要予測の方針検討、需給バランスを考慮した自転車駐車場整備・運用見直しの検討											
		新システム導入やコールセンター業務を含めた放置自転車対策の見直し検討・調整											
	はしる	R6 実施の道路改良工事等に合わせた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継続実施											
		次期自転車ネットワーク策定に向けた効果検証の実施											
		シェアサイクルの運用（効果的にポートを拡充）											
	まもる	道路交通法改正に合わせた交通安全啓発の実施											
		大田区自転車安全対策助成制度（ヘルメット助成）の推進											
		保育園や児童館、小中学校や高齢者等への交通安全教育等の継続実施及びアンケート調査による効果の検証											
	たのしむ	自転車活用啓発等の実施（包括連携協定を締結している民間団体との連携、他イベント連携等）											
サイクリング拠点関連（サイクリング拠点の具体化に向けて調整、サテライト施設の設定に向けて調整）													
シェアサイクルの活用（イベントでのシェアサイクル活用の推進）													

※上記の内容は予定である

大田区自転車等総合計画の主な指標について

項目		計画策定時			計画期間中		評価の目安となる数値	出典
		元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	13年度	
放置自転車台数	台	955	835	514	251	382	500	駅前放置自転車等の現況と対策 ※各年10月の任意の1日に調査した台数
(前回比)		+68	-120	-321	-263	+131	-	
駅周辺の自転車等駐車が 足りないと感じる人の割合	%	68.1	/	/	/	/	50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※次回調査は令和7年度予定
(前回比)		-	-	-	-	-	-	
自転車ナビマーク・ナビライン の認知度	%	75.9	/	78.3	60.8	63.9	90.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3,4年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「知っている、通るようにしている」「知っていたが、意識して通ったことはない」の合計
(前回比)		-	-	+2.4	-17.5	+3.1	-	
車道左側通行を 遵守していない人の割合	%	24.0	/	21.9	20.0	19.9	18.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3,4年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		-	-	-2.1	-1.9	-0.1	-	
自転車事故件数	件	612	593	686	732	843	340	大田区交通安全のあらまし ※各年1月～12月の件数
(前回比)		+12	-19	+93	+46	+111.0	-	
他の自転車から受ける ヒヤリハット経験がある人の割合	%	88.9	/	90.5	/	/	67.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よくある」「ときどきある」の合計
(前回比)		-	-	+1.6	-	-	-	
自転車利用者の割合	%	63.3	59.3	67.8	87.6	84.2	70.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査 ※「よく使う」「たまに使う」の合計
(前回比)		+0.9	-4.0	+8.5	+19.8	-3.4	-	
余暇時間にサイクリング等を 実施している人の割合	%	13.1	/	16.1	17.2	13.6	24.0	【令和元年度】 大田区自転車に関するアンケート調査 【令和3,4年度】 区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		-	-	+3.0	+1.1	-3.6	-	
シェアサイクルの認知度	%	36.5	33.9	37.0	30.6	32.3	50.0	区の施策検証等に向けた大田区区民意識調査
(前回比)		+6.4	-2.6	+3.1	-6.4	+1.7	-	
シェアサイクルの年間利用回数	回	324,730	446,780	538,515	747,799	1,008,522	547,500	運営事業者提供データ
(前回比)		+182,228	+122,050	+91,735	+209,284	+260,723	-	

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

- 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和5年度に取り組んだこと、令和6年度の実施予定を整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8年度)		令和5年度に取り組んだこと(令和6年3月末時点)		令和6年度の実施予定	
総合計画の施策体系		個別事業			
基本方針4 【たのしむ】 自転車を活用して楽しい毎日をつくる	たのしむ1 自転車を活用するためのきっかけづくり	1-1 自転車を活用した【暮らし】の推進	1-1-1 大田区での暮らしを楽しむための自転車活用の推進	→ 区ホームページで自転車活用の推進ページを作成 区役所本庁舎でパネル展の開催(令和5年6月13日～17日) 散走年間スケジュールと実績を区HPに掲載 OTA サイクルフェスタ共催(令和6年2月24日) 大田区シティプロモーションサイトとの連携 →OTA サイクルフェスタの情報発信	→ 区ホームページでの情報発信 大田区シティプロモーションサイトとの連携 包括連携協定を締結している民間団体と連携した周知啓発の実施 →大田区ナナハト学校での周知啓発を実施 (令和6年5月25日～26日)
			1-1-2 区民の環境意識の向上	→ OTA サイクルフェスタ 2024 の共催(令和6年2月24日) ・「OTA サイクルフェスタ 2024」の広報(大田区報(12月11日号、2月11日号は1面掲載)、プレスリリース、NTT 東日本 ドローンを活用したライブ映像配信、J-com(OTA シティニュース)(R6.2.25)、イツコム(R6)、朝日新聞(R6.2.25)) ・ライブ配信等実施 ・東京都の「GRAND CYCLE TOKYO」プロジェクトとの連携	→ OTA サイクルフェスタの開催に向けた調整
		1-2 自転車を活用した【健康】づくりの推進	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	→ アプリでの自転車活用に関するニュース配信(全1回) 自転車店のスタンプスポットの6店舗(計11か所追加)	→ アプリでの自転車活用に関するニュース配信 新システムへの移行に伴う主管課との調整
			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	→ 区民スポーツまつり(令和5年10月9日)における「散走」イベントへの協力と、「まもる」事業と連携した啓発ブース出展。 →「身体をトトノエル散走」が雨天のため中止	→ 区民スポーツまつり(令和6年10月14日)における「散走ワークショップ・散走体験」への協力
		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	→ ・HANEDA オアシスの実施協力(令和5年4月29日、30日) <small>(空港まちづくり課主催)</small> ・散走スタンプラリーへの実施協力(令和5年4月1日～30日) ・ソラムナード試走会の実施(令和5年6月30日) ・『散走』イベントへの協力(11種13日間計画)	→ 散走フォーラム試走会の協力 区民スポーツまつり散走のプログラム化 区主催の散走に向けた調整
			1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり	→ 全国散走フォーラムの協賛(令和5年6月30日) 散走年間スケジュールの作成	
	たのしむ2 自転車活用を根付かせるための支援	2-1 【暮らし】での自転車活用支援	→ 区民スポーツまつり(令和5年10月9日) OTA ふれあいフェスタ(令和5年11月4日、5日) チラシ配布・パネル展示で周知啓発	→ 区民スポーツまつり、OTA ふれあいフェスタ等のイベントでのチラシ配布・パネル掲出の継続 包括連携協定を活用した民間団体との連携による周知・啓発の実施 区施設(18特別出張所)への自転車月間ポスター掲出依頼	
		2-2 【健康】づくりでの自転車活用支援	→ おおた健康経営事業所等との連携を検討	→ 包括連携の企業等と連携した企業及び従業員等への情報発信 (保険会社の営業周りでのチラシ配布、連携企業の従業員への発信等)	
		2-3 【観光】での自転車活用支援	→ 大田区シティプロモーションHP「ユニークおおた」への自転車観光記事の掲載 →SNSでの情報発信、イベントでのOTA サイクルフェスタの紹介等	→ 大田区シティプロモーションHP「ユニークおおた」等のSNSを活用した情報発信 外国人観光客向けにコミュニティサイクルの1日券の取り扱いについて観光情報センターと調整中	
	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	→ たまりバー交通安全啓発運動(令和5年10月29日 雨天のため中止) 多摩川河川敷のゆずり合いルールの検討	→ たまりバー交通安全啓発運動の開催 多摩川河川敷のゆずり合いルールの継続検討	
		3-2 サイクリストの受入環境の充実	→ 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園でのサイクリング拠点整備に関する調整 道路走りやすさ点検試走会の実施(令和5年11月17日 雨天中止) サイクリング拠点視察(霞ヶ浦りんりんロード) サテライト施設視察(区内6か所)	→ 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園でのサイクリング拠点整備に関する調整(R6公園全体のパークPFI事業として公募開始) サテライト施設指定にかかる関係部署との調整	
		3-3 シェアサイクルの推進	→ 運営事業者との連携によるサイクルポート増設と自転車増車(令和5年度は13か所設置。合計136か所、241台増車。合計646台)	→ 需要に応じたサイクルポートの検討	