

令和6年度 第2回 大田区自転車等駐車対策協議会について

協議会の概要

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



主な意見

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

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

令和6年度 第2回大田区自転車等駐車対策協議会 次第

日程：令和7年1月17日（金）午後2時から

会場：大田区役所本庁舎第五、第六委員会室

※WEB会議システムによるハイブリッド形式

1 開 会

2 報 告

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

3 議 事

- （1）令和6年度【とめる】実績について
- （2）令和6年度【はしる】実績について
- （3）令和6年度【まもる】実績について
- （4）令和7年度の年間スケジュール（案）について

4 その他

- （1）自転車走行環境検討委員会の設置について
- （2）委員の任期について
- （3）次回の予定

令和7年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会：令和7年7月頃

5 閉 会

*配布資料

【資料1】令和6年度第1回大田区自転車等駐車対策協議会について

【資料2-1】令和6年度【とめる】実績

【資料2-2】令和6年度【とめる】事業詳細

【資料3-1】令和6年度【はしる】実績

【資料3-2】令和6年度【はしる】事業詳細

【資料4-1】令和6年度【まもる】実績

【資料4-2】令和6年度【まもる】事業詳細

【資料5】令和7年度の年間スケジュール（案）

【参考資料】令和6年度大田区自転車活用推進委員会【たのしむ】資料

協議会の概要

【日程】	令和6年7月23日（火） 午後2時～4時	【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	【その他】	（1）計画の主な指標について （2）次回の予定
【会場】	六郷地域力推進センター5階 六郷集会室	【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		



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こと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ができておりません。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思う。 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っていない状況です。
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いたします。
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いう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	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。 →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。
２	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。 →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。
３	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。 →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。
４	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。 →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。
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	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。 →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。
２	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。 →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。
３	昨年から、タンDEM自転車が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。 →タンDEM自転車については、いろいろな活用があると思います。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。
４	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。達成したので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。 →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。
その他（２）次回の予定	
—	意見なし

● 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和6年度の実績を整理しました。

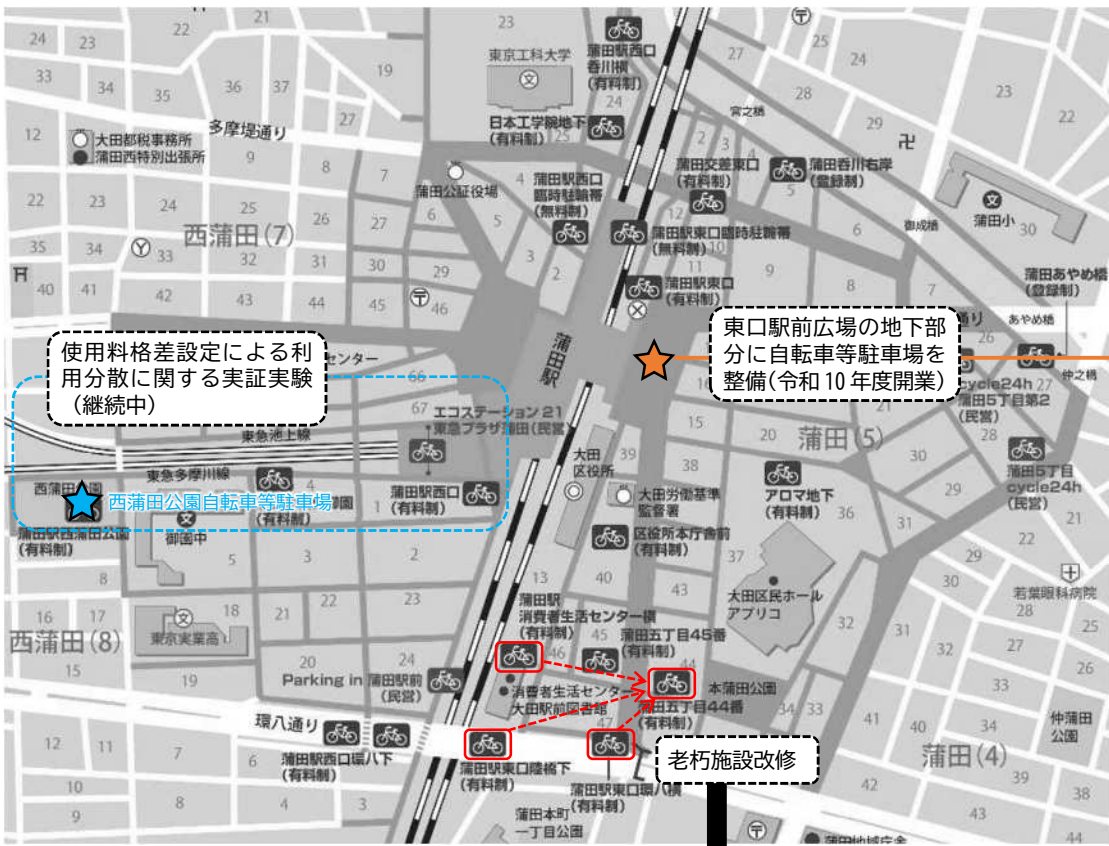
前期アクションプラン(令和4～8年度)						令和6年度の実績(令和7年1月時点)		内容を整理
総合計画の施策体系		個別事業		令和6年度の実施予定				
基本方針1 【とめる】 良質な 自転車 駐輪環境 をつくる	とめる1 自転車等駐 車場の効率的・効 果的な整備	1-1 将来需要予測 に基づく自転 車等駐車場の 整備促進	1-1-1 区営自転車等駐車場の整備	➡	蒲田駅東口陸橋下自転車等駐車場の改修 ※機械化の実施及び定期利用の廃止 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進（R10 開業予定） 大森駅周辺での自転車駐車場整備に関する検討	➡	蒲田駅東口陸橋下自転車等駐車場の改修（R7.2 末 完了予定） 蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備推進（継続中、R10 開業予定） 大森駅周辺での整備余地の検討を進めているが具体化が困難な状況	詳細① 優先整備駅 （蒲田・大 森）での駐 輪対策
			1-1-2 指定管理者制度等の導入検討	➡	蒲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	➡	平和島駅周辺地区グランドデザインの中で自転車等駐車場の整備に 向けた調整を実施	詳細② 自転車駐車 場の将来需 要予測に向 けた検討
			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	➡	民営自転車等駐車場育成補助金制度を継続して実施	
		1-3 開発に伴う附 置義務自転車 駐車場の確保	1-3-1 附置義務制度の運用・見直し	➡	附置義務制度の継続実施	➡	昨年度改正した混合用途施設の附置義務基準等の運用を含め、制度を継 続的に実施	
	とめる2 適切な駐輪サ ービスの提供	2-1 自転車等駐車 場の利用者サ ービスの向上	2-1-1 区営自転車等駐車場の利用形 態の見直し	➡	自転車駐車場整備方針の見直しに向けた需要予測の検討 改修に伴う蒲田駅東口陸橋下自転車等駐車場の使用停止 指定管理者制度導入に向けた事前準備	➡	自転車等駐車場に関する需要予測を検証中（今回報告） 東口陸橋下の使用停止、蒲田五丁目 44 番の代替施設運用を適切に実施 指定管理者に関する事業者ヒアリング結果を反映し検証	詳細③ 指定管理者 制度の導入 と使用料の 改定の検討
			2-1-2 多様化した駐輪ニーズへの対 応	➡	定期利用の抽選申込システムの更新（R8 予定）に合わせ た自転車駐車場管理の DX 化の推進検討	➡	抽選システムの更新に合わせた自転車駐車場管理の DX 推進の検討	
	とめる3 放置自転車の 防止対策	2-2 自転車等駐車 場利用料金の 適正化	2-2-1 サービス水準に応じた自転車 等駐車場利用料金の見直し	➡	区営自転車等駐車場の適正な料金設定、基準見直しに向 けた事業者ヒアリングの実施 蒲田駅西口等で実施する料金改定の社会実験の効果検証	➡	事業者ヒアリングの実施（R6.10～11 に 5 社実施、今回報告） 社会実験の結果として一時 200 円/日の上限の中での料金格差では利用 分散効果に限界があるため、上限見直しを含めた料金改定を検討	詳細④ DXによる 放置自転車 対策業務の 効率化
		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	➡	R8.10 新システムとコールセンター導入の継続検討 DX を取り入れた包括的な業務委託へ移行するため、関係各所調整	詳細⑤ 放置自転車 の撤去手数 料の見直し
			3-1-2 撤去自転車の活用方法の見直 し	➡	条例に基づく適切な処分の実施（売却促進）	➡	条例に基づく適切な処分の実施（継続実施） ※売却台数 2,867 台（12 月末時点）（R5 年度 3,523 台）	
		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改定の条例改正	➡	撤去手数料の改正に向けて関係各所と協議・調整 適正な撤去手数料を定め R7.7 施行予定	
			3-2-2 自転車等放置禁止区域の効果 的な設定	➡	放置の実態を踏まえ、禁止区域の追加検討	➡	蒲田駅東口の放置禁止区域を一部拡大（R6.4.1 より）	

詳細① 優先整備駅（蒲田・大森）での駐輪対策

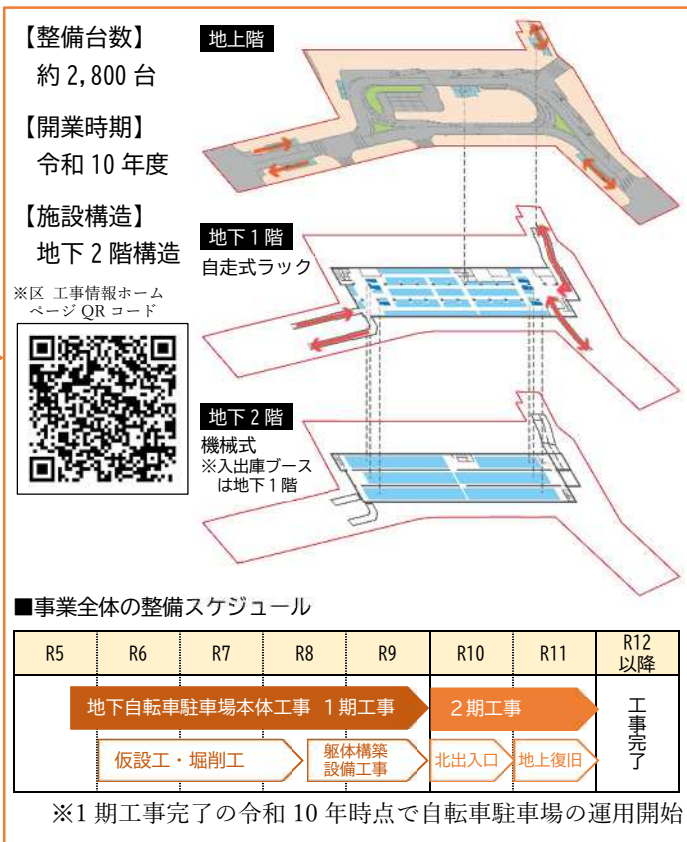
(1) 蒲田駅（東口・西口）

- 蒲田駅東口の自転車等駐車場の不足に対する対応として、蒲田駅東口地下自転車駐車場（令和10年度開業）の開業後の状況を想定しながら、対策を検討することが基本となります。
- また、老朽化が進む蒲田駅東口陸橋下等の施設（下図中赤枠）について、長寿命化や定期・一時利用の割合変更等を含めた施設改修を段階的に進めています。これらの改修は蒲田清掃事務所跡地を暫定利用した「蒲田五丁目44番地」の一時利用施設の台数確保に伴い実現したものであり、将来的には総収容台数は微減、内訳として一時利用が増える構成となります。
- なお、蒲田駅西口の対策として、比較的余裕のある西蒲田公園自転車等駐車場への利用分散に資する使用料の格差の設定等について、検討を進めています。

■蒲田駅周辺の自転車等駐車場整備等の動き



■地下自転車等駐車場イメージ



■蒲田駅東口 老朽施設改修に伴う収容台数の推移（※東口陸橋下は復旧後、定期中心から一時中心にシフト）

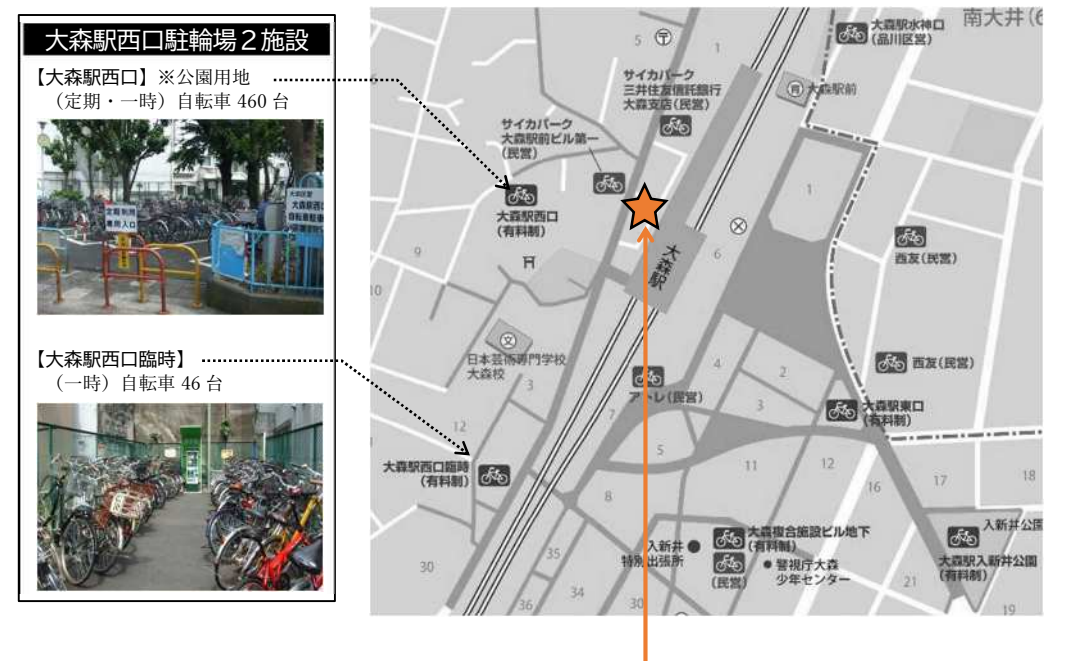
		令和5年												令和6年												令和7年												令和8年																																			
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																											
蒲田駅 東口陸橋下		既存施設 継続運用（定期 338 台・一時 10 台）												改修工事												改修後 継続運用（一時 174 台）																																															
蒲田駅消費者 生活センター		既存施設 継続運用（定期 221 台＋一時 200 台）												改修工事												改修後 継続運用（一時 290 台）																																															
蒲田駅 東口環八横		既存施設 継続運用（定期 610 台＋一時 225 台）												改修工事																																																											
蒲田五丁目 44番地		新規施設 継続運用（一時 419 台）																																																																							
収容 台数	定期	1,169 台												831 台												610 台												835 台																																			
	一時	435 台												854 台												844 台												1,038 台												838 台												903 台											
	合計	1,604 台												2,023 台												1,675 台												1,869 台												1,448 台												1,738 台											

※東口環八横自転車駐車場は、改修後、定期利用のみ（収容台数835台）で運用予定

(2) 大森駅（東口・西口）

- 大森駅の自転車等駐車場の実態として、密集した建物立地等により自転車等駐車場の用地確保が困難な状況に加えて、西口については急こう配の地形も影響し、将来においても十分な収容台数の確保が困難な状況です。
- 大森駅西口については、現在、都の都市計画道路・交通広場整備に関する事業検討が進められており、整備が進む段階で民営の自転車等駐車場整備について協力を求めています。
- 大森駅東口については、既存の区内施設の収容台数不足が顕著な一方で、過密な建物立地により区営自転車等駐車場の整備余地がない状況から、比較的余裕のある品川区営施設（地下機械式）や民間施設を含めた施設への分散が期待されます。

■大森駅周辺の自転車等駐車場整備等の動き

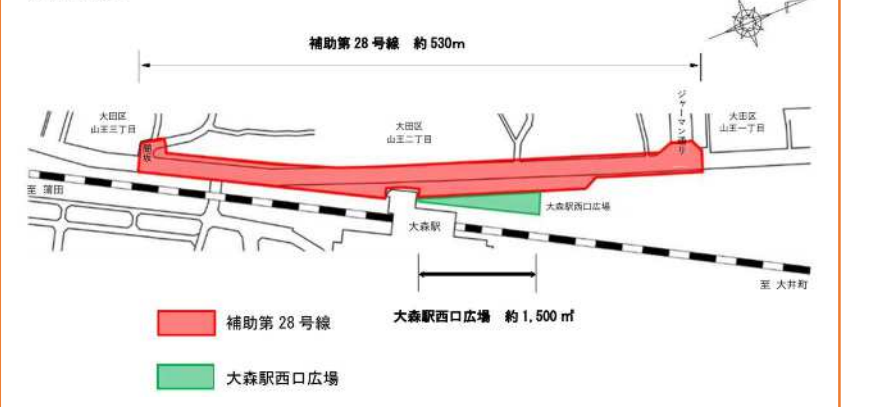


- 【事業名】
 - ・東京都市計画道路事業補助線街路第28号線（大森駅）
 - ・東京都市計画交通広場事業第12号大森駅西口広場

【事業認定期間】 令和6年2月19日から令和15年3月31日

【事業展開】 今後、用地取得→工事説明→工事着手→事業完了

整備箇所図



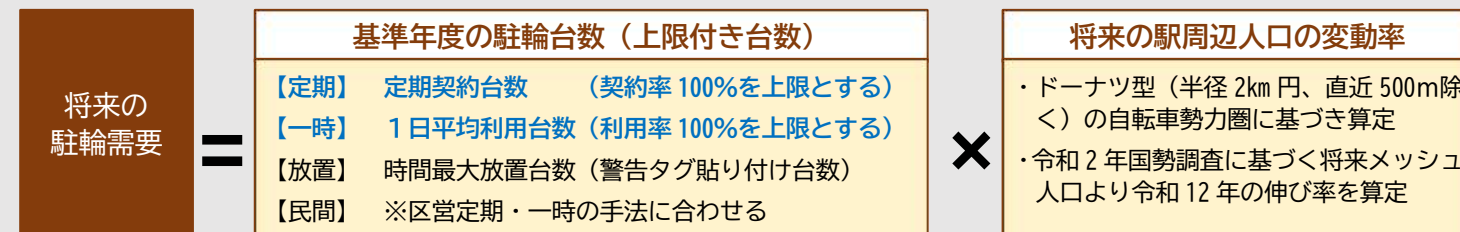
詳細② 自転車駐車場の将来需要予測に向けた検討

(1) 将来需要予測の基本的な考え方について

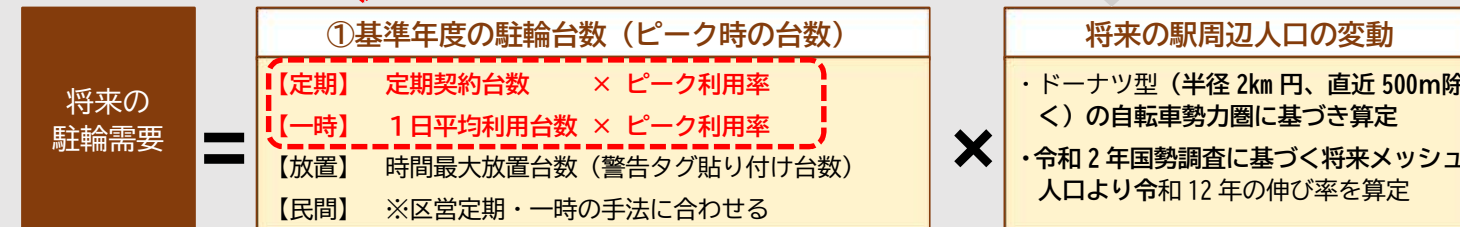
- 令和3年度実施の将来需要予測では、平成29年度実態調査を基準年度の駐輪台数とし、駅周辺の人口変動より将来の需要予測を行いました。この方法では、長期的な自転車利用の増減や、コロナ禍での短期的な駐輪需要の変化は反映できない問題があります。これを受けて新たに「自転車駐車需要の変動」を反映するため、長期的、短期的な需要の変化を加味できる方式を提案します。
- 長期的な変動については、【方法A 10年毎のパーソントリップ調査に基づくもの】【方法B 各駅周辺の総駐車台数（放置台数＋実収容台数）に基づくもの】の2つのデータを確認し検証を行いました。駐車需要の実態データに基づく【方法B 各駅周辺の総駐車台数に基づくもの】を基本として需要予測を行うものとしします。
- なお、区全体もしくは、区内での駅周辺の乗入台数の推移では、長期的、短期的な変動において各駅で異なる特性を示しています。そのため、自転車駐車需要の変動については、次頁に示す長期的・短期的な変動の組合せに基づき検討することを提案します。

【将来需要予測の基本的な考え方の提案】（前回の第1回駐車対策協議会資料より引用）

■令和3年度実施時の需要予測の考え方（イメージ） ※基準年度の駐輪台数は平成29年度調査より

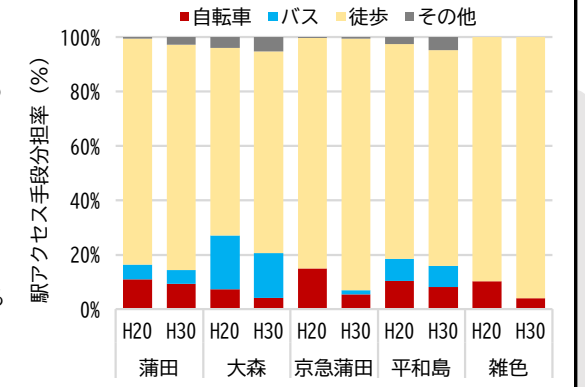


■新たな予測方法

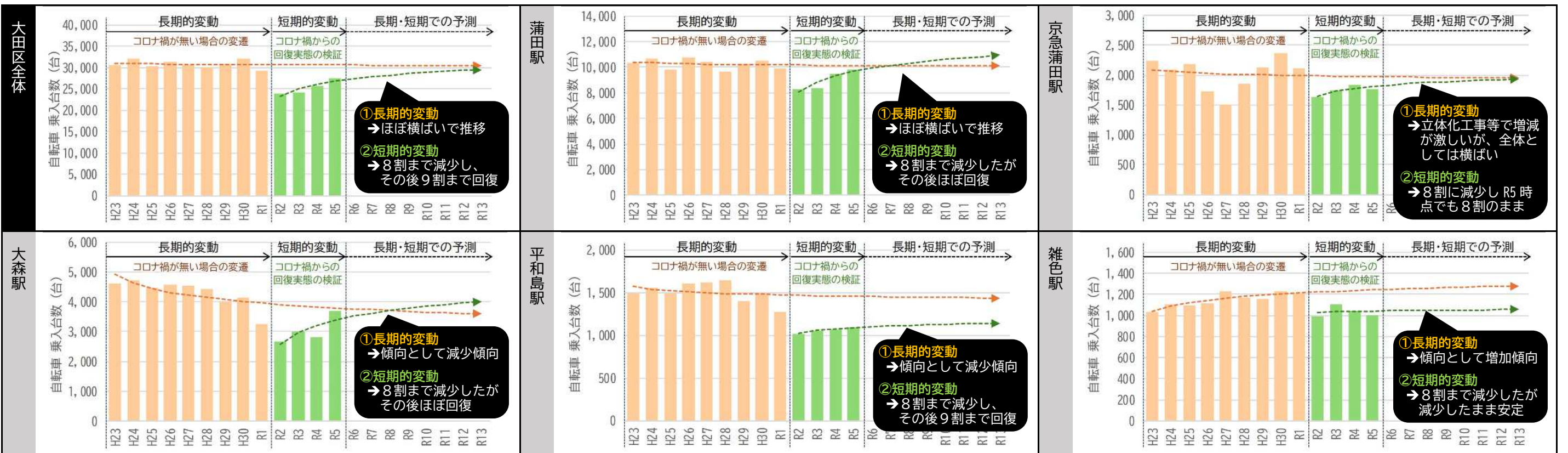


（参考）パーソントリップ調査（PT調査）での長期的な駅駐輪需要傾向の問題

- ・PT調査では各駅へのアクセス交通手段をもとに自転車の分担率を算定することが可能です。
- ・これによれば、各駅の平成20年→平成30年の長期的推移として主要駅では大幅な減少が見られます。
- ・一方で、各駅の自転車乗入台数（放置台数＋実収容台数）の推移（下グラフ）では、減少傾向を示さない駅も存在しています。
- ・PT調査は対象人口のうち抽出率3%程度であることなど、統計的な信頼性の問題があるため、実態を表現していない可能性があります。



※新たに加える「自転車駐車需要の変動」を反映する考え方



(2) 長期的・短期的な駐車需要の変動を加味した将来需要予測の基本的な考え方（需要予測のパターン化）

- 前述の区全体及び主要駅の長期的（平成 23 年度～令和元年度）・短期的（令和 2 年度～令和 5 年度）な変動には、各駅の特徴が異なる状況にあることから、長期的・短期的な変動の増加・横ばい・減少の各傾向に合わせて下記のパターンを設定します。
- 次年度の需要予測時には、令和 6 年度の実績も考慮したうえで、区内全駅の自転車乗入台数より長期的・短期的変動の実態を整理し、下記パターンに当てはめながら需要推計を行うことを提案します。
 なお、各駅の実態分析を進めた際に下記条件に沿わないケース（例えば、コロナ禍での減少が全く見られない等）については、個別に適切な予測パターンを検討することとなります。

		長期的な変動（平成 23 年度→令和元年度） ※コロナ禍以前の増減傾向を整理するもの			凡例	
		増加	横ばい	減少	★：現状の基準値	★：R13 年度の将来想定値
短期的な変動（令和 2 年度→令和 5 年度） ※コロナ禍での回復傾向を整理するもの	増加	【方針】 コロナ禍以前から増加傾向にあり、一旦減少しても回復しているため、<u>長期的変動・短期的変動のうち、より高い増加率で増加傾向が続く</u>ものとして設定	【方針】 コロナ禍以前より駐輪需要が安定しており、コロナ禍後も堅調に回復しているため、<u>平成 28 年度～令和元年度の水準が維持</u>されると設定	【方針】 コロナ禍以前の減少と、コロナ禍後の増加が相殺するものとして、<u>平成 28 年度～令和元年度の水準が維持</u>されると設定		
	横ばい	【方針】 コロナ禍以前には増加傾向であったものの、一旦減少して横ばいとなっているため、<u>令和 2 年度～令和 5 年度の乗入台数平均値を基準に、長期的変動の増加率で増加傾向が続く</u>ものとして設定	【方針】 コロナ禍で駐輪特性が変わり、令和 2 年度時点で減少した状況が定着したものとして、<u>令和 2 年度～令和 5 年度の乗入台数平均値</u>を設定	【方針】 コロナ禍で駐輪特性が変わり、令和 2 年度時点で減少した状況が定着したものとして、<u>令和 2 年度～令和 5 年度の乗入台数平均値</u>を設定		
	減少	【方針】 コロナ禍以前の増加傾向と、コロナ禍中の減少傾向が相互に相殺するものとして、<u>令和 2 年度～令和 5 年度の乗入台数平均値</u>を設定	【方針】 コロナ禍で駐輪特性が変わったため、令和 2 年度～令和 5 年度で減少した状況が定着し、<u>短期的な減少傾向が継続する</u>ものとして設定	【方針】 コロナ禍以前から減少傾向にあり、コロナ禍で大きく減少したのち、令和 2 年度～令和 5 年度も減少傾向が続いていることから、<u>短期的な減少傾向が継続する</u>ものとして設定		

出典：令和 5 年度調査 駅前放置自転車等の現状と対策（東京都）
 ※ 乗入台数とは調査時における放置台数と実収容台数を合わせた台数をいう。

詳細③ 指定管理者制度の導入と使用料の改定の検討

(1) 特別区内での指定管理者制度導入実績のある事業者へのヒアリング調査からの知見

- 区では蒲田駅東口の地下駐車場の整備に合わせた指定管理者制度の導入、使用料設定の見直しを検討しています。これに先立ち、令和6年11月に特別区内で指定管理者制度に基づく自転車等駐車場事業に取り組んでいる事業者5社に対してヒアリング調査を行いました。
- ヒアリング調査では、大田区営自転車等駐車場の指定管理者制度導入に対する前向きな意見をいただく一方で、新規施設としての収益確保の可能性や、導入する駐輪ラック等による事業運営への影響、使用料設定等の課題の意見もいただきました。これらを踏まえ、次年度に継続して検討を進めていきます。

■指定管理者制度・使用料の改定に関するスケジュールイメージ（第1回協議会資料 再掲）

	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
蒲田駅東口地下自転車駐車場	・設計、関係機関調整など	地下自転車駐車場の整備（令和10年度時点では暫定開業※） ※北出入口のみ未整備				暫定運用の開始
指定管理者制度の導入	・指定管理者導入に向けた検討	公募資料の作成に向けた事前準備	公募資料（案）の作成	公募資料の作成	条例改正	指定管理者制度の導入
使用料の改定		適正な使用料設定に向けた事前準備	使用料の改訂検討	条例改正		使用料の改定
（参考）将来需要予測		将来需要予測のためのデータ収集（検証）	調査・将来需要予測の実施	次期計画への反映		

■事業者ヒアリング各社の特徴的な意見の整理

■事業者ヒアリング調査について

【目的】

- 蒲田駅東口地下自転車駐車場での先行的な指定管理者制度導入に先立ち、事業者が指定管理者として参入するための条件等を把握します。
- 民間事業者の参加判断の1条件として、収益性の確保に必要な使用料設定の自由度があることから、現在の区営自転車等駐車場の使用料設定に対する民間ビジネスとしての課題等を把握します。

【調査実施時期】

- 令和6年10月下旬から11月下旬

【調査対象事業者】

- 自転車等駐車場運営事業者5社※
※特別区内での自転車等駐車場の指定管理業務の実績のある事業者

【調査項目】

- 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
 - 自転車関連業務の受注実績
 - 指定管理事業実績での生じた課題
 - 蒲田駅東口地下自転車駐車場の指定管理者公募への参加意向
 - 区全域での指定管理者制度導入の期待
- 適切な区営自転車等駐車場の使用料設定に対する考え方について
 - 区営施設の現行使用料設定に対する考え
 - 区の駐輪料体系の問題点

1. 区営自転車等駐車場への指定管理者制度導入にあたっての条件

- 指定管理制度の導入については、将来の全区展開を含めて、以下の条件によっては比較的前向きで、参加意向があった。
- 使用料設定については事業者提案を求めて、提案額を採用することが前提となる
- 東口地下のB1階部の個別ロック式スライドラック駐輪機は、採用機種によっては他事業者が使用できない（運営に支障が発生する）場合があるため、提案内容の公平性の視点から慎重に検討すべき
- 新たな施設で過去の利用率等の実績が不明なため、収支計算をする際の区としての稼働率、使用料設定等の想定水準の提供が必要（収支計算の基礎的情報の提示。可能であれば区想定収支計算書）
- 区と提案事業者との役割分担や、事業者に起因しない予測不能な状況（コロナ禍、人件費高騰等）に対するリスク分散の明確化が必要

2. 適切な使用料設定に対する考え方について

- 使用料の上限は、現在の1日200円、1か月2,000円の上限枠を拡大し、提案時の自由度を高めることが必要（例：一時300円/日、定期5,000円/月とすれば8時間100円等の提案幅が広がる）
- 現在の定期使用料の設定について、一般的には「一日利用の使用料×20日（平日日数分）」で想定することが多く、大田区の場合4,000円/月が相当するが、現状では2,000円上限と安い状況
- 無料時間の設定の必要性について、駅周辺まちづくり（商業的な賑わい創出の必要性）の観点に照らし、設定を判断することが必要。
- 他都市を含めて区営自転車等駐車場の使用料は民間駐輪場に対して低い場合が多く、民間として駐輪場を整備することが難しい場合がある（金額差が付きすぎるため収益確保が困難となる）

早急に検討すべき事項

- 行政視点での蒲田駅東口自転車駐車場の収支計算の提示
（区としての利用率、使用料設定等の基準の提案）
- 地下1層部分の電磁ロック式駐輪ラックの導入方法の決定
（区が設置するか、事業者提案・設置を求めるか）
- 区としての使用料設定の考え方の明示（金額、利用料金制の移行等）
…など

次年度のサウンディングに向けて公募要件、必要な情報提供の検討を実施

- 利用分散に資する使用料設定が可能な上限額の見直し
- 民間駐輪場が進出できる適正な使用料への見直し
※現状は区営施設が安価なため民間駐輪場が整備しにくい状況
- 定期使用料の適正化
…など

適正な使用料の検討と条例等の改正
（次頁に検討事項を整理）

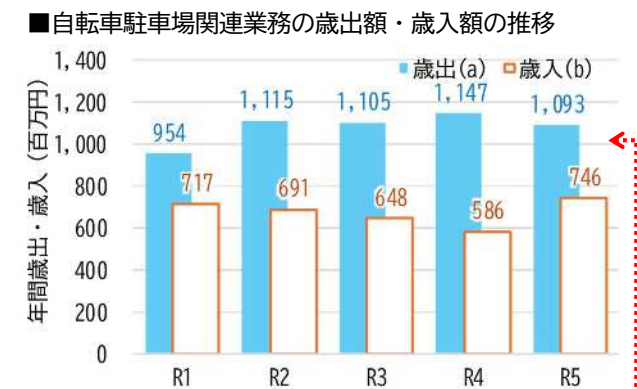
(2) 適正な使用料の検討と条例等の改正

- 前述した各事業者へのヒアリングのうち、使用料設定の見直しについて、過去の検討経緯を踏まえて改めて現状課題と今後の方向性を整理します。

A：使用料設定に関する現状課題

課題① 自転車駐車場関連業務の赤字の発生（公的負担による補填を行っている実態）

- 区営自転車等駐車場 76 施設の管理運営には毎年約 11 億円の歳出が発生し、うち利用収入は 6～7 億円に留まるため、毎年約 3～4 億円の赤字（＝公的負担）が発生しています。
- 区の自転車等駐車場の収容台数約 4 万台に対して、1 日の利用率は約 70%※であるため、毎日約 2.8 万台分の駐輪ラックが使用されている計算となります。
- この約 1 日 2.8 万台の利用で赤字額を補填するとした場合、一時利用換算で1 日 1 台当たり 30～50 円の追加の使用料が必要と試算されます。



各年度の自転車等駐車場の赤字額	R1	R2	R3	R4	R5
歳出(a)	954百万円/年	1,115百万円/年	1,105百万円/年	1,147百万円/年	1,093百万円/年
歳入(b)	717百万円/年	691百万円/年	648百万円/年	586百万円/年	746百万円/年
赤字額(b-a)	-238百万円/年	-423百万円/年	-457百万円/年	-561百万円/年	-347百万円/年
日利用台数	28,000台/日（＝収容台数40,000台×利用率70%）※				
年間利用台数	10,220,000台/年（日利用台数28,000台×年間365日）				
赤字補填に必要な1台当たり補填額	23.3円/台	41.4円/台	44.7円/台	54.9円/台	34.0円/台

※ 「令和5年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）」調査による

課題② 大田区条例・規則での使用料設定の制限

- 区営自転車等駐車場の使用料設定は、区条例※で上限額（右表）を位置付けたうえで、この上限内で各施設、各階層等の詳細な金額を条例規則で定められています。
※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
- そのため、使用料の改定には条例及び条例規則の改正が必要となり、利用分散や民業圧迫の解消等の目的での自由度の高い使用料設定が難しくなっています。

■区条例の使用料上限額（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）

種別	車種区分	設定金額
一時	自転車	1日につき 200 円を限度
	原付	1日につき 200 円を限度
	自動二輪	1日につき 400 円を限度
定期	自転車	1月につき 2,000 円を限度
	原付	1日につき 3,000 円を限度
	自動二輪	1日につき 6,000 円を限度

■区条例施行規則での位置づけ
※自転車駐車場の各施設・階層ごとに使用料設定（金額見直しの場合、規則の変更が必要な状況）

課題③ 自転車の大型化・重量化に伴う既存自転車駐車場での対応の限界

- 近年の新たな課題として、電動アシスト付自転車や子ども乗せ自転車の普及に伴う自転車の大型化、重量化により、既存自転車等駐車場の利用が困難な車両の普及があげられます。
- 実際に大型化・重量化に伴い、2 段ラック上段が利用できないこと、35～40cm 間隔のラックではチャイルドシート等が干渉し利用できないことなどの問題が生じています。
- 専用の駐輪スペースを確保することで、従来の収容台数が大幅に減少する状況があります。

■普通自転車・電動アシスト付自転車の比較

車種	重量	ラック間隔	価格
普通自転車（ママチャリ）	15～20 kg	35～40 cm	2～3 万円
電動アシスト付自転車	20～30 kg	50～60 cm	8～10 万円
軽快車に対する倍率	1.5 倍	1.5 倍	4.0 倍

B：今後の使用料の改定に向けた方向性

方向性① 受益者負担の原則に基づく使用料設定

- 現状、区営自転車等駐車場の管理運営に赤字が生じている中で、受益者負担の原則に基づく場合、不足分を可能な限り駐輪場利用者で賄っていく必要があります。
- 今後、区の自転車駐車場の管理運営に対して受益者負担の原則を踏まえた使用料の改定を検討していきます。

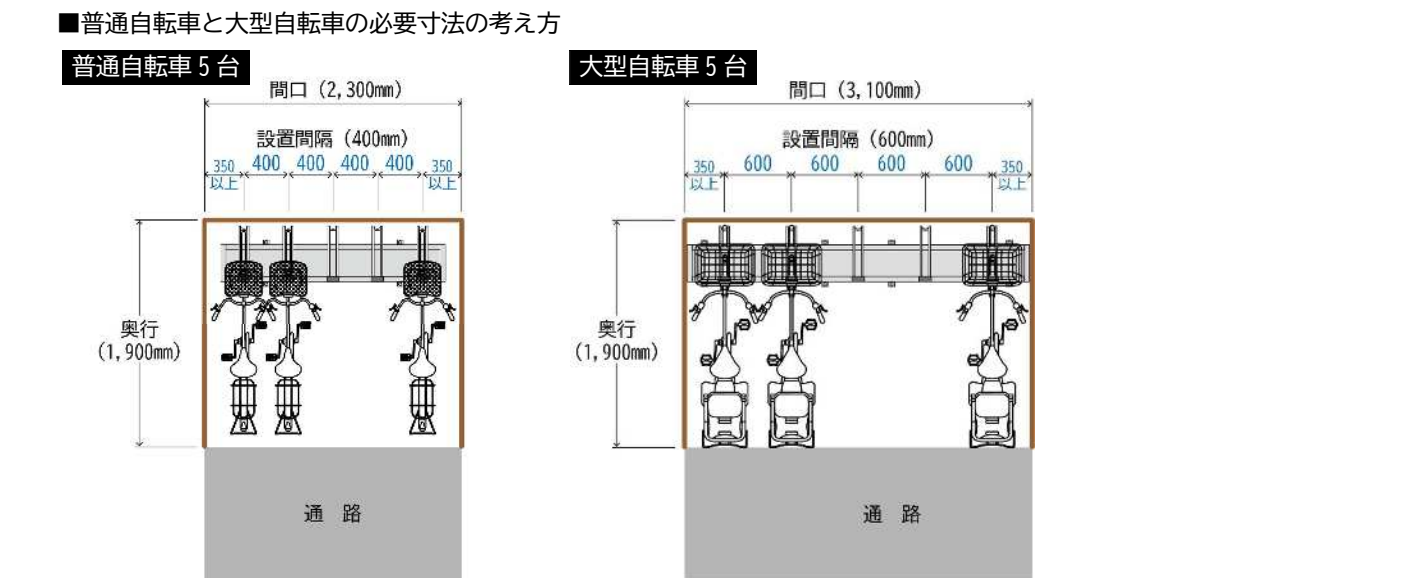
方向性② 民間事業が展開しやすい適正価格への見直し

- 方向性①に示した受益者負担の原則とともに、現状において民間駐輪事業が進出しにくい環境の改善を図ります。
- 蒲田駅周辺の一時利用施設を 12 時間駐輪した場合の金額（右図）で整理すると、多くの区営自転車駐車場が 12 時間 100 円の中で民間施設の事業が成立しにくい状況にあります。
- 使用料の見直しを進める中で、民間駐輪事業が成立しやすい金額設定についても併せて検討を進めます。



方向性③ 自転車の大型化に伴う収容台数の減少への対応

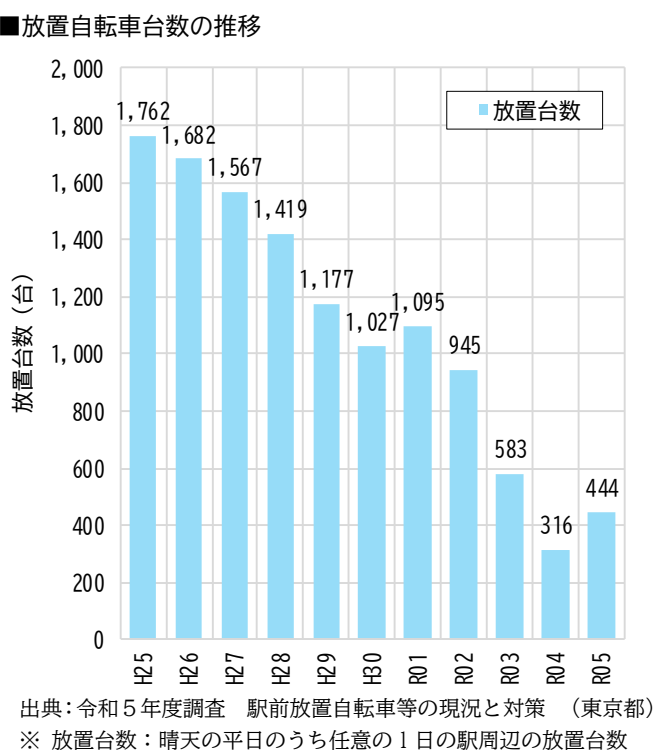
- 自転車の大型化・重量化による駐輪台数の縮減に伴い、これまでの収容台数を前提とした収益環境の確保が困難となります。
- 次年度に予定する将来需要予測とともに、自転車の大型化等を想定した収容台数の縮減を前提とし、車両の占有面積等に合わせた使用料設定を行う等、サービスと使用料設定の自由度の高い仕組みを検討します。



詳細④ DXによる放置自転車対策業務の効率化

(1) 放置自転車対策業務の現状について

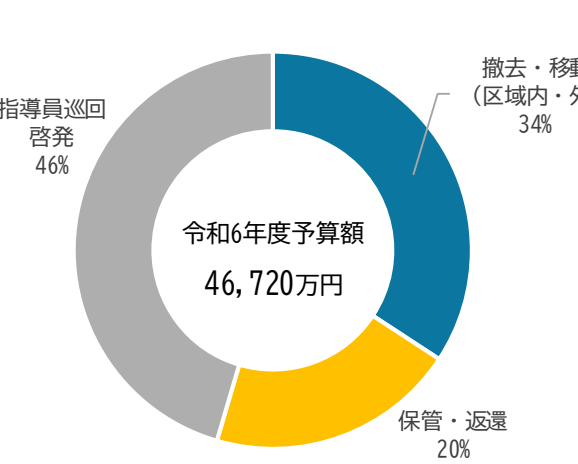
- 区の放置自転車対策は、主に撤去・移動、保管・返還及び指導員巡回・啓発を実施しています。
- 放置台数は 10 年前と比べ大幅に減少してきました（右表）。一方、委託業務全般の見直しには至っておりません。
- 令和 6 年度の委託契約数と予算額は、13 契約 4.7 億円です（下表）。
- それぞれの委託業務で作業データが蓄積されているものの、紙面での記録が主流で委託事業者間の情報共有もされていません。
- 紙面の記録では、放置対策の分析・検討、計画的な業務立案も困難となっています。
- 区民からの問い合わせでは、区職員が委託事業者へのヒアリングに時間を要し区民サービスの低下を招いています。



■放置自転車関連業務の委託状況（令和 6 年度予算額）

業務委託項目	撤去・移動		保管・返還	指導員巡回・啓発	合計金額 合計契約者数
備考	放置禁止区域内 (即日撤去)	放置禁止区域外 (警告期間 7 日間)	4 施設管理運営	(タ・夜間含む)	
委託契約数	3 契約	1 契約	2 契約	7 契約	13 契約
令和 6 年度予算額	14,906 万円	1,092 万円	9,487 万円	21,235 万円	46,720 万円

■令和 6 年度予算額の内訳



(参考) 指導員巡回業務について

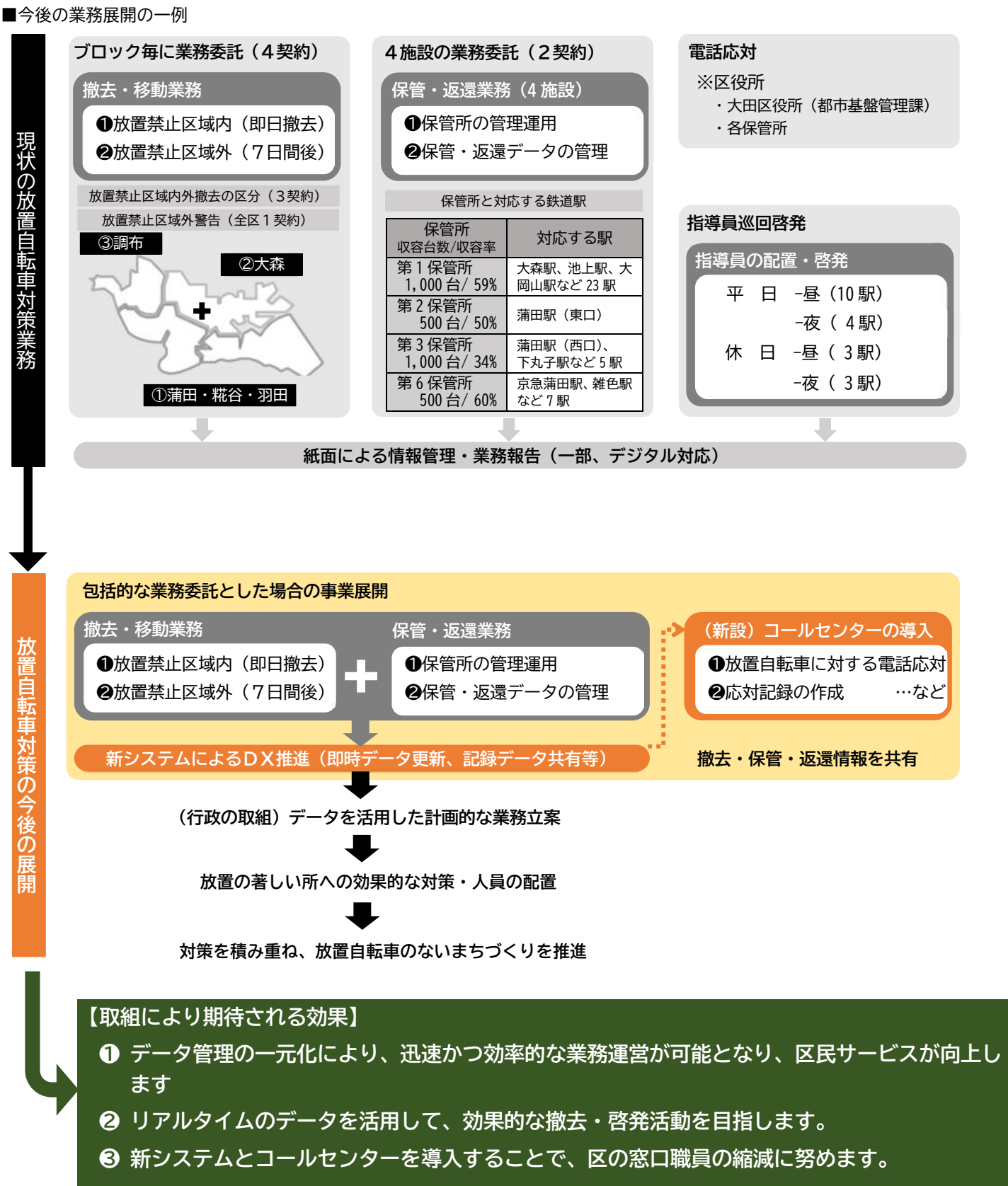
- 自転車の放置による道路の不適正利用を抑制するための業務。
- 令和 6 年度の実績として、大森駅、蒲田駅では平日・休日の夜間を含むほぼ毎日、その他駅では平日を中心に巡回業務を実施。



地区名	駅	年間 日数	配置人数			
			昼		夜	
			平日	祝休日	平日	祝休日
大森	大森駅	339日	4人	4人	2人	2人
	池上駅	339日	2人		2人	
蒲田	蒲田駅 (東口)	359日	6人	6人	4人	4人
	蒲田駅 (西口)	359日	6人	6人	4人	4人
調布	大岡山駅	280日	2人	2人		
	長原駅	233日	2人			
	雪谷大塚駅	233日	1人			
	御嶽山駅	233日	2人			
糀谷・羽田	糀谷駅	280日	2人		2人	2人
	大鳥居駅	233日	2人			
	雑色駅	233日	2人			

(2) 放置自転車対策業務の今後の展開

- 放置対策業務では、これまでの課題を解消するための手法として、令和 8 年度のシステム更新に合わせた DX による業務の効率化を検討しております。
- 今後の展開の一例として、個別的な業務発注のほか、包括的な業務委託の可能性も模索しております。また、新たにコールセンターを導入して、問い合わせのワンストップ対応も見据えております。

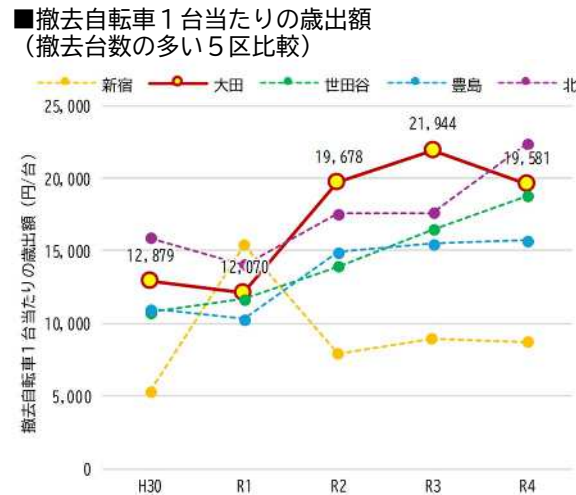


詳細⑤ 放置自転車の撤去手数料の見直し

（１）放置自転車対策の現状

①対策費の負担者の基本的な考え方

- 対策費については、自転車法 第六条の 5 において放置自転車等の利用者の負担とすることができ、各自治体の条例で負担金額を定めることができます。
- 大田区では、撤去手数料として自転車の場合 1 台 3,000 円と定めており、返還時に利用者等からの徴収を行っています。
- 一方で、撤去自転車 1 台当たりの歳出額の推移（右図）を見ると、令和 4 年度は約 2 万円となっています。
- そのため、現状の撤去手数料では、対策費における行政が負担する割合が極めて高い状況となっています。



根拠法 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）

第五条の 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等の撤去等に努めるものとする。

第六条の 5 第一項の条例で定めるところによる 放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して 条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

根拠条例 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

（自転車等の放置禁止）

第 8 条 自転車等の利用者等は、禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

…第 9 条（禁止区域内の放置自転車等に対する措置）

～第 12 条（撤去した自転車等に対する措置）は省略…

（費用の徴収）

第 12 条の 2 区長は、第 9 条又は第 10 条の規定により自転車等を撤去したときは、撤去に要した費用として、別表第 1 に定める額を当該自転車等を引き取りにきた利用者等から徴収することができる。

別表第 1 撤去に要した費用の額

【自転車】	1 台につき 3,000 円
【原付】	1 台につき 5,000 円
【自動二輪車】	1 台につき 10,000 円

②行政負担割合の比較

- 原則、対策費は原因者に負担させることができますが、1 台につき約 2 万円の撤去手数料を設定した場合は、ほぼ返還を求められない状況が想定されます。
- 原因者の負担をある程度確保しつつ、返還率を維持するため、どの自治体でも大きな負担が発生しています。
- 大田区の対策費における負担割合は約 88.6%であり、隣接区に比べて、高くなっています。
- そのため、撤去手数料を見直すにあたり、隣接区の行政負担割合（約 75%）を目標値として設定しました。



（２）撤去手数料の見直し案

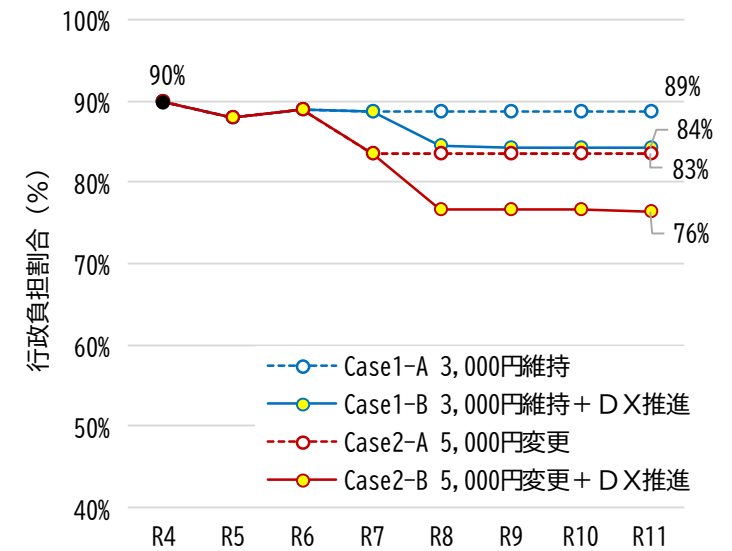
①撤去手数料の見直しによる行政負担割合の検証シミュレーション

- 撤去手数料の見直しによる行政負担割合の適正化について、①撤去手数料の見直し（3,000 円／5,000 円）、②DX 推進による業務の効率化 を組み合わせた 4 つのケースに基づき、シミュレーションを行いました。
- 現状を維持した場合（1-A）は大きな変動はなく、約 89%になります。
- DX 推進による業務の効率化のみ（1-B）、または、撤去手数料の引き上げのみ（2-A）を行う場合は、約 83～84%となり、減少するものの、目標値（約 75%）にはまだまだ到達しません。
- したがって、【撤去手数料の見直し（5,000 円に引き上げ）】と【DX 推進による業務の効率化】を併用した展開が必要であると判断しました。

■シミュレーションの条件と結果

条件		シミュレーション結果（R11 時点）				
Case	手数料	DX	歳出額	歳入額	返還率	行政負担
1-A	3,000 円	×	253 百万円	29 百万円	68%	89%
1-B		○	253 百万円	40 百万円	78%	84%
2-A	5,000 円	×	253 百万円	43 百万円	60%	83%
2-B		○	253 百万円	60 百万円	70%	76%

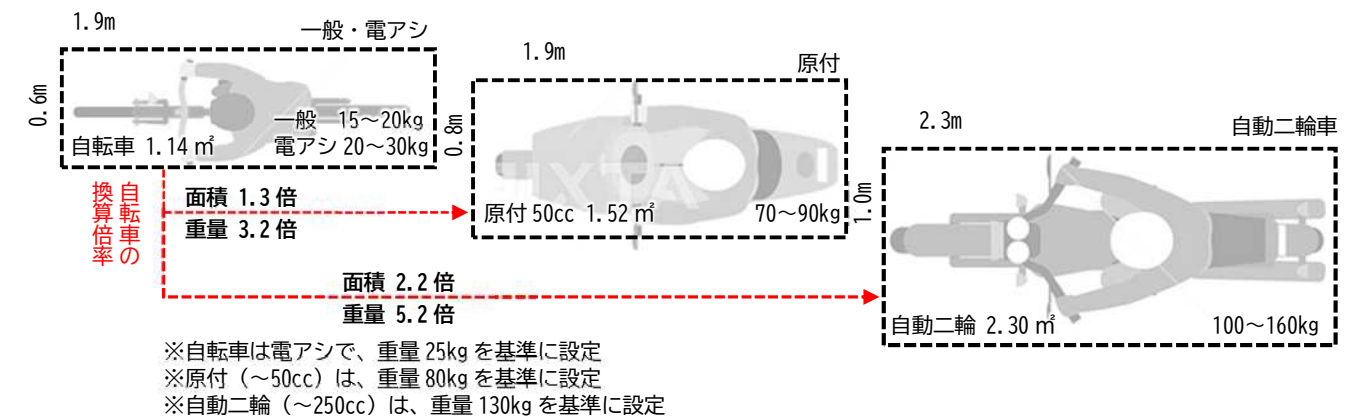
■撤去手数料の見直しと DX 推進による行政負担割合の変化



②バイクの撤去手数料と今後のスケジュール

- 自転車の撤去手数料を 1 台 5,000 円に引き上げるとともに、原付と自動二輪車の撤去手数料も見直し、車体の大きさや重さを考慮して、それぞれ自転車の 2 倍、3 倍※の金額を設定しました。
- 今後のスケジュールについては、本案を令和 7 年 2 月頃の議会（第 1 回定例会）で提出し、議決を受けた後に区民へ周知を行い、令和 7 年 7 月に引き上げを実施します。

※（参考）自転車・原付・自動二輪車の一般的な大きさ・重さの検証



【撤去手数料の引き上げ（案）】

自転車	3,000 円	→	5,000 円
原付	5,000 円	→	10,000 円
自動二輪車	10,000 円	→	15,000 円

【今後のスケジュール】

令和 7 年 2 月頃 条例改正案の提出（第 1 回定例会）

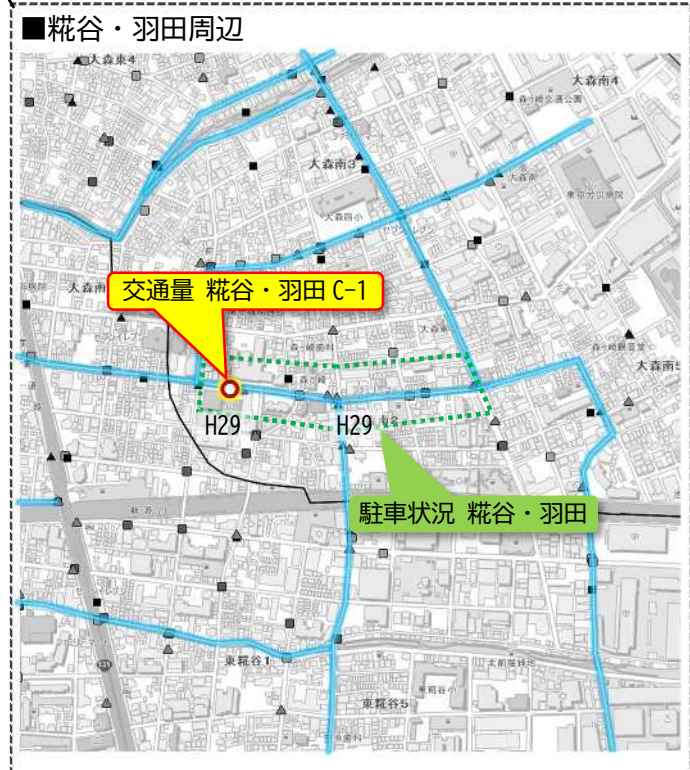
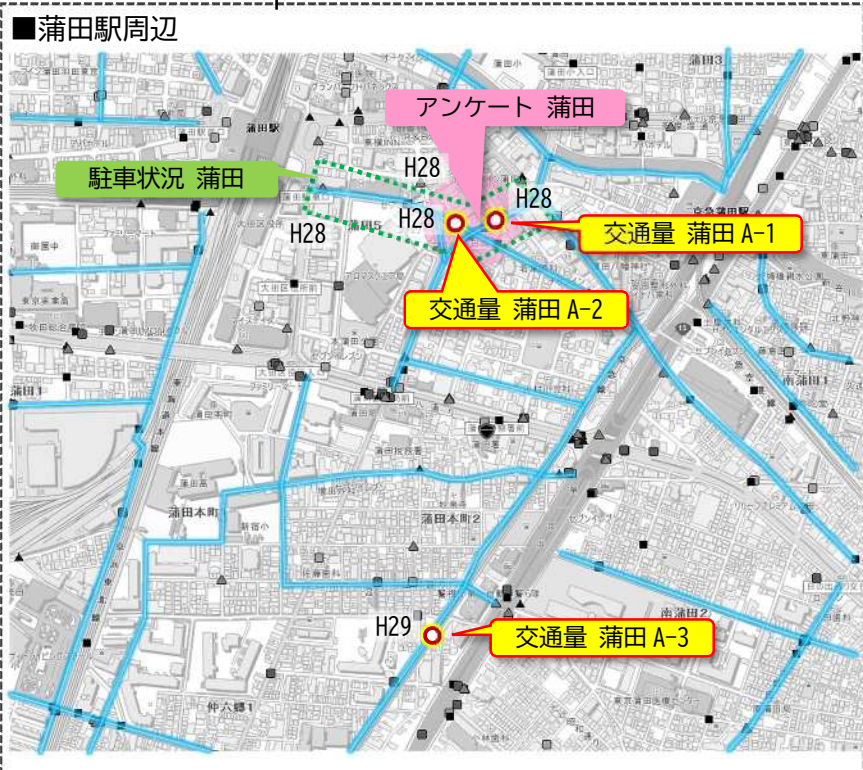
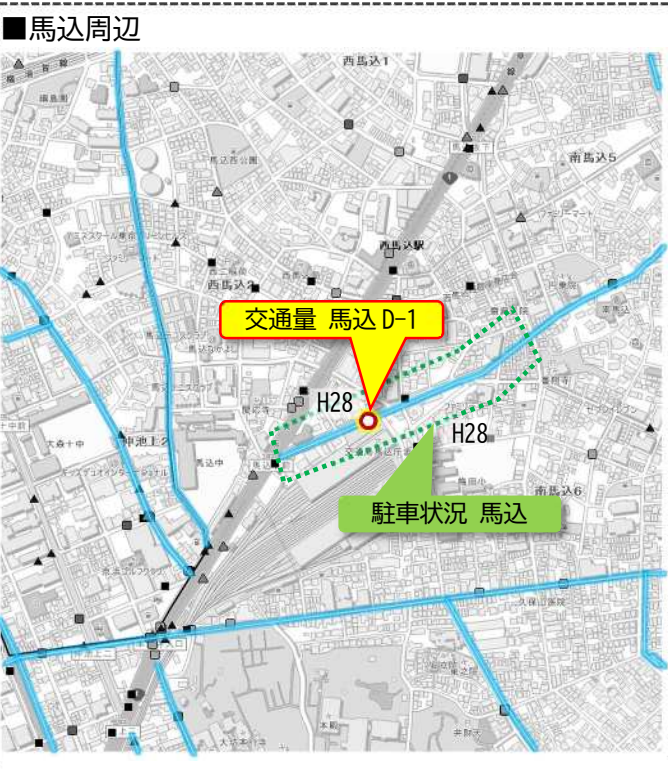
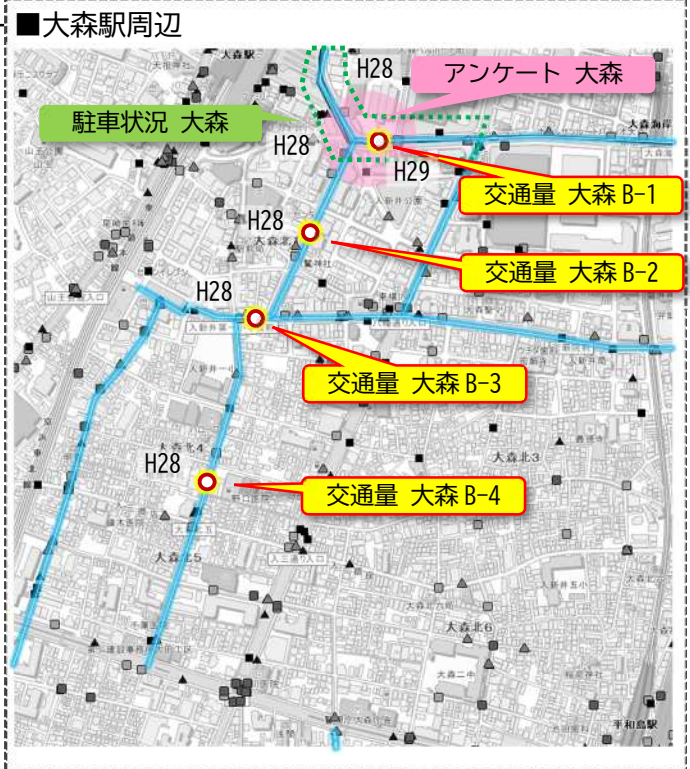
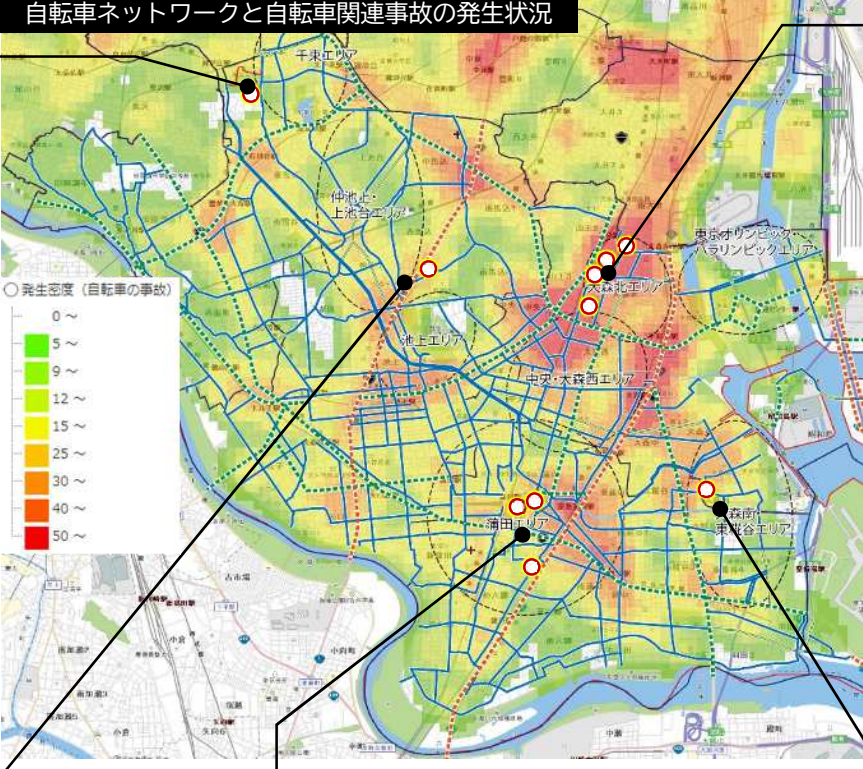
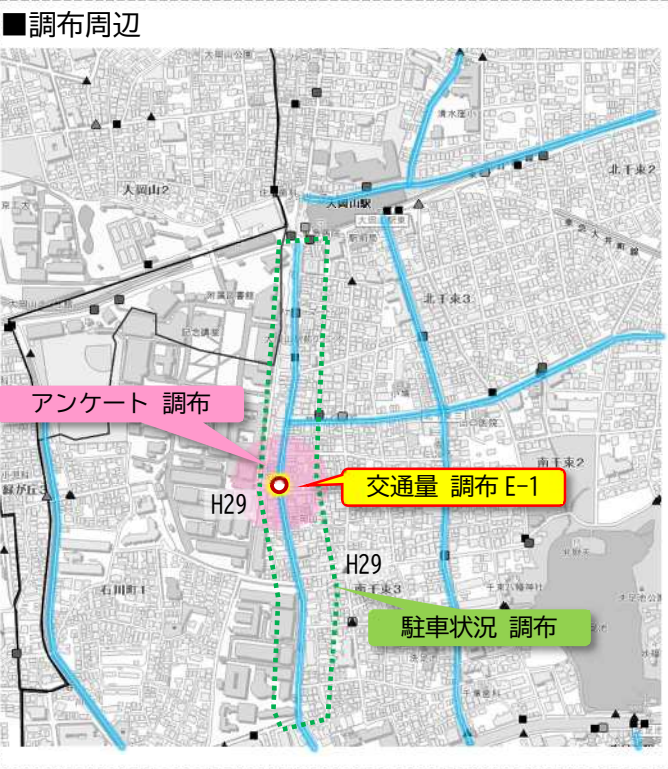
↓ ※議決後、区民へ周知（3 か月程度）

令和 7 年 7 月頃 施行（撤去手数料の引き上げ）

詳細① 自転車ネットワーク整備の効果検証について（速報）

■ 交通量調査・アンケート調査地点について

- 交通量調査、アンケート調査については、平成 28,29 年度の調査結果との比較を想定し、過年度調査実施地点を中心に設定しています。
- 交通量調査・駐車状況調査はともに 11 月 3 日（月・祝、曇のち晴）、11 月 4 日（火、晴）の 7～19 時（12 時間）に実施しました。
- アンケート調査は 11 月 4 日（火、晴）の 13～17 時（4 時間）に実施しました。

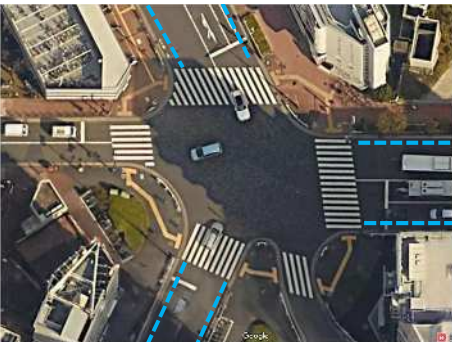


■ アンケート調査地点

アンケート 大森

【調査地点】大森駅東口自転車駐車場前

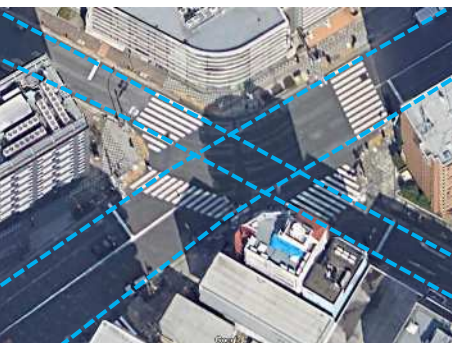
【整備状況】単 路：○自転車ナビライン
交差点：－整備なし



アンケート 蒲田

【調査地点】蒲田四丁目交差点

【整備状況】単 路：○自転車ナビライン
交差点：○自転車ナビライン



アンケート 調布

【調査地点】大岡山南口商店会

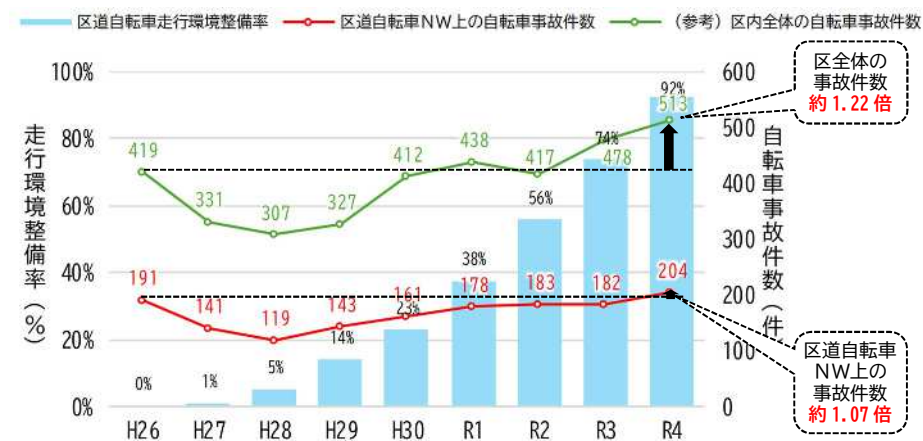
【整備状況】単 路：○自転車ナビライン
交差点：－整備なし



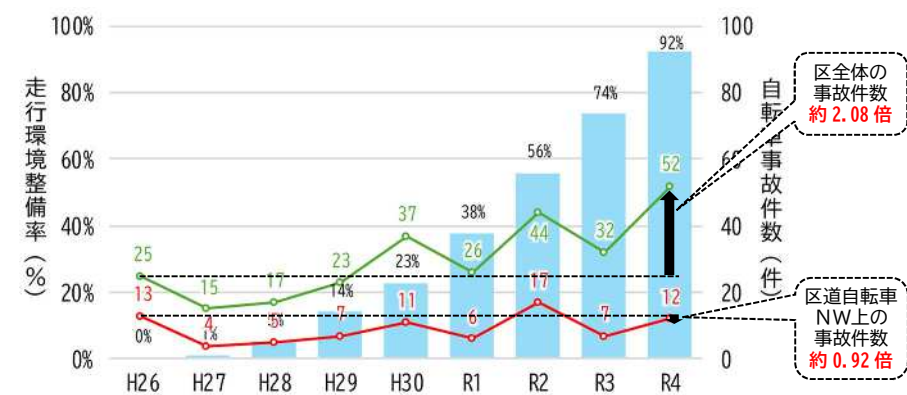
(1) 自転車走行環境整備と自転車関連事故の発生状況の関係性

- 区内の自転車関連事故のうち、自転車走行環境整備区間（約 170km、図中水色区間）で発生した自転車事故（図中●印）を抽出しました。なお、それ以外の自転車事故については、区道など生活道路での事故（図中○印）、生活道路以外の事故（図中●印）として示しています。
- 区道の自転車走行環境の整備進捗に対する、生活道路での自転車事故の推移（図 1）をみると、約 170km の整備区間での自転車事故件数（赤色）は H26 から R4 にかけて 1.07 倍、生活道路全ての自転車事故件数（緑色）は 1.22 倍と、増加率が大きく抑えられています。とくに 対 歩行者の事故（図 2）は、整備区間が 0.92 倍に対して、生活道路全体が 2.08 倍と抑えられています。
- 区内の自転車関連事故が増加傾向にある中で、自転車走行環境整備を行った道路に限定するとその増加率は大幅に抑えられており、走行環境整備による交通事故発生の抑制に寄与しているものと考えます。ただし、対 自動車事故件数の減少幅は整備区間で小さくなっており、整備区間での対 自動車事故の対策を講じていくことが求められます。

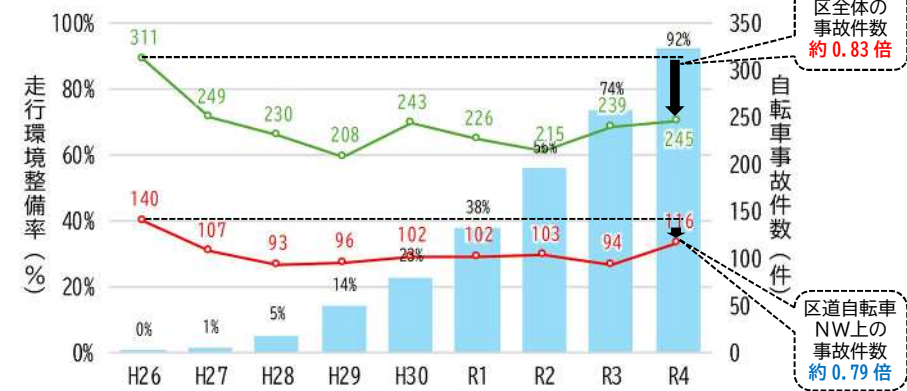
■区道の自転車走行環境整備率と生活道路※の自転車事故件数の推移（図 1）



□うち、対 歩行者事故（図 2）



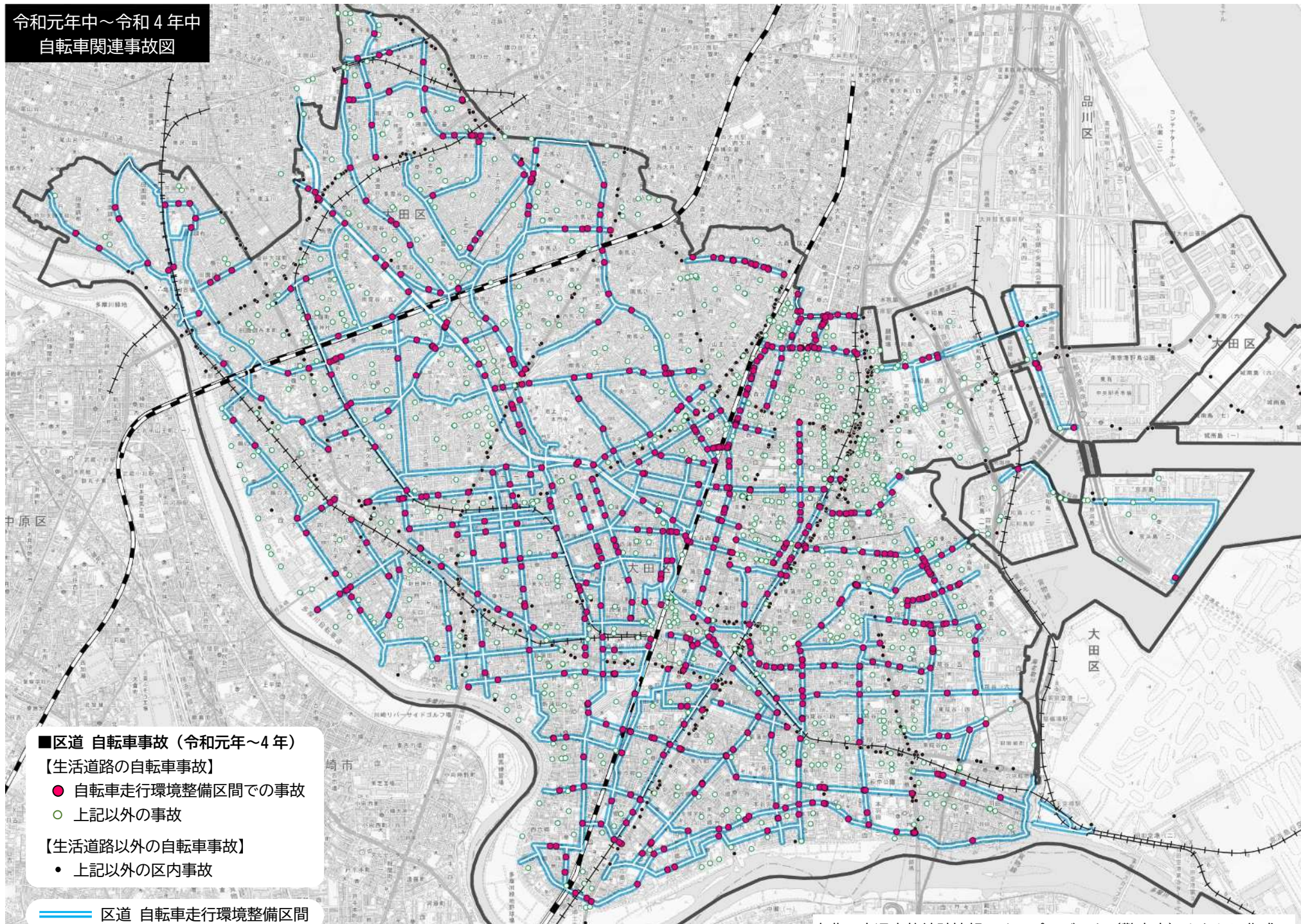
□うち、対 自動車事故（図 3）



出典：交通事故・道路統合DB（生活道路版）を元に集計

※生活道路とは一般市町村道、道路運送法上の道路、農（免）道、林道、港湾道、私道、その他の道路を指す

※区内の主要な所轄警察署 4 署（大森、蒲田、池上、田園調布）での集計

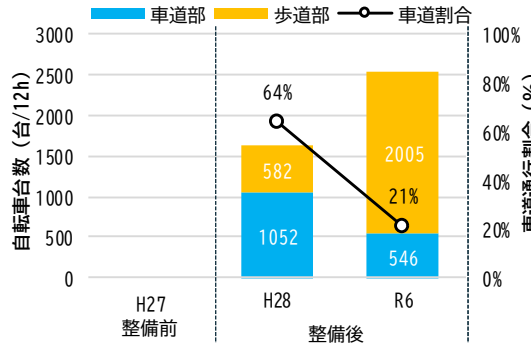
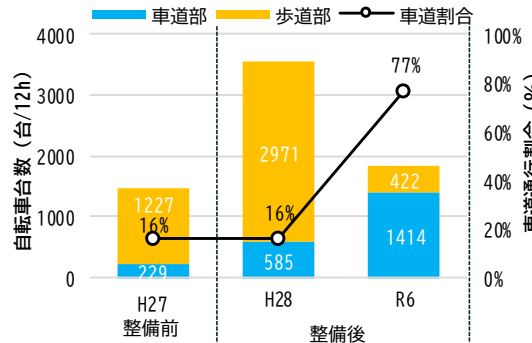
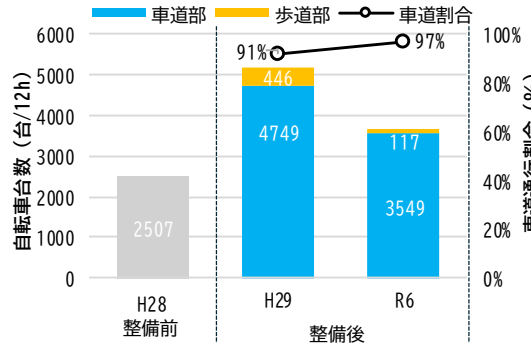
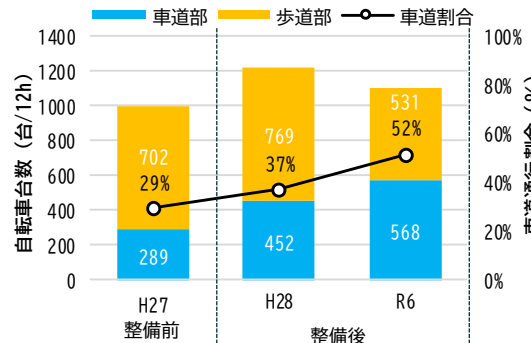
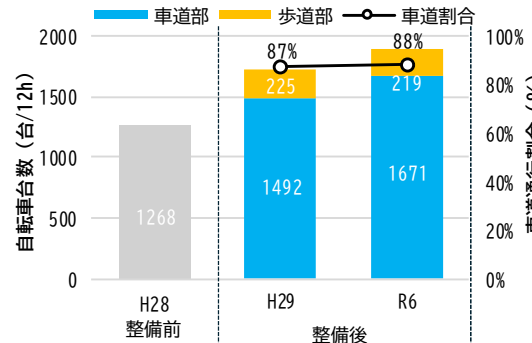
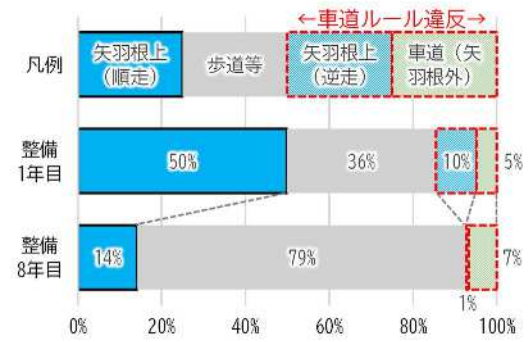
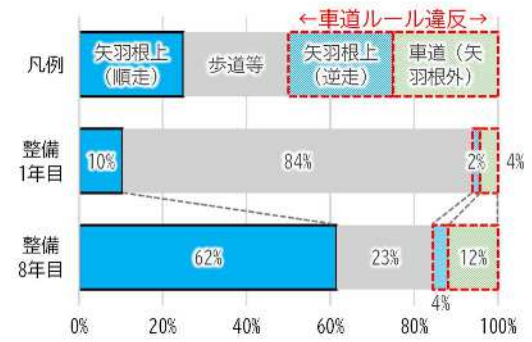
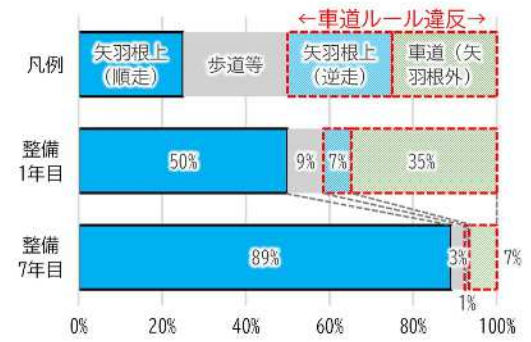
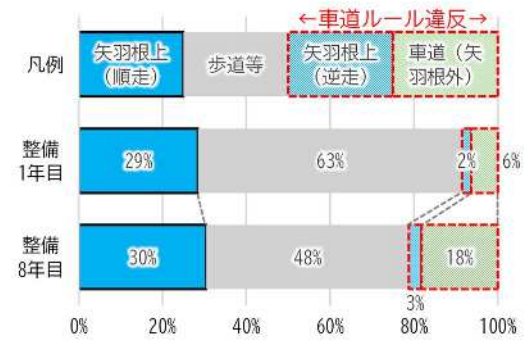
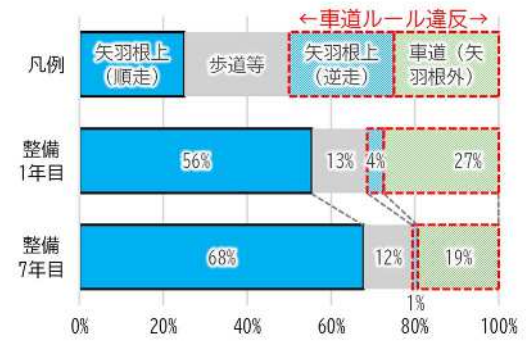
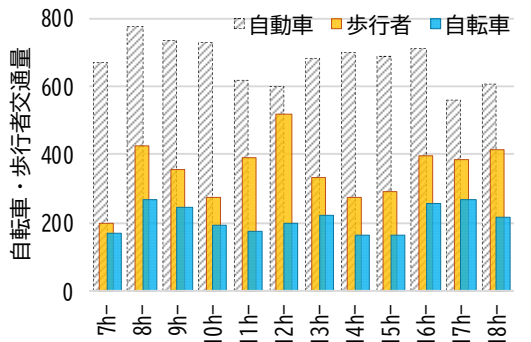
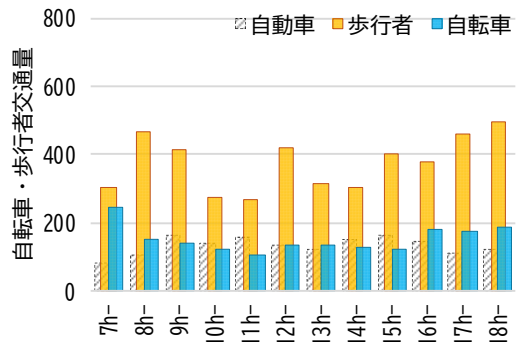
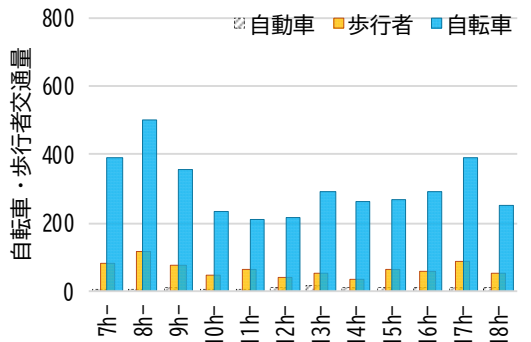
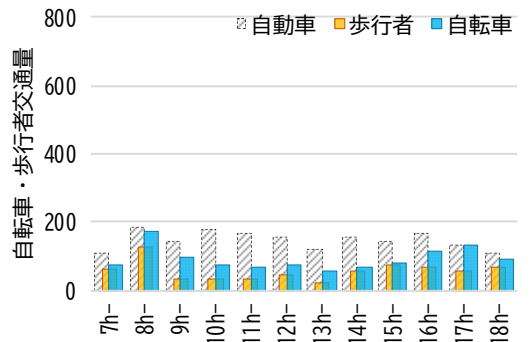
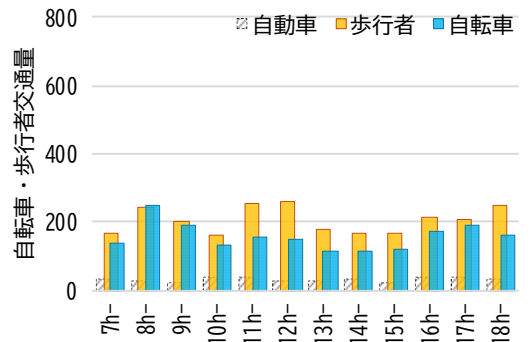


出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）をもとに作成

(2) 区内 10 地点での自転車・歩行者交通量調査結果（速報値）について

- 各調査地点の自転車・歩行者の交通量や自転車走行ルールの順守状況の調査結果を以下に示します。
- 自転車交通ルールの状況として、蒲田 A-3、調布 E-1 など歩道のない細街路を中心に車道通行ルールの定着が見られる一方で、自動車交通量や路上駐車が多い区間では、歩道通行が多くなる傾向が見られます。これらの調査結果は本年度において引き続き整備効果の検証を進めるとともに、別途会議体を設置することを検討します。

■自転車・歩行者交通量調査結果（蒲田 3 地点、馬込 1 地点、調布 1 地点）

	蒲田 A-1 (H27 整備)	蒲田 A-2 (H27 整備)	蒲田 A-3 (H28 整備)	馬込 D-1 (H27 整備)	調布 E-1 (H28 整備)
①調査地点					
①自転車走行位置	・整備 1 年目に対して歩道通行の割合が高くなった 	・車道を通行する割合が 2 割→8 割に増加している 	・整備 1 年目以上に車道通行割合が増加している 	・整備 1 年目に対して車道通行の割合が高くなった 	・整備 1 年目に対して車道通行の割合が高くなった 
②通行ルール順守率	・ルール違反は減っているが歩道を通る人が多い 	・矢羽根型路面標示上を通行する割合が大きく増えた 	・矢羽根（順走）9 割と高くルール違反はごく少数 	・矢羽根（順走）も増えているがルール違反も増加 	・矢羽根（順走）6→7 割と増え、ルール違反も減少 
③時間帯別の交通量	・自動車がとくに多く、歩行者も多い 	・自動車は少ないが、歩行者が多い 	・自転車がとくに多く、歩行者は少ない 	・交通量全般が他区間に比べて少ない 	・自動車は少なく、歩行者、自転車がが多い 

※②通行ルール順守率のグラフうち、【車道（矢羽根外）】は、矢羽根外の車道部分を順走・逆走した自転車の合算した割合

■自転車・歩行者交通量調査結果（大森4地点、糀谷・羽田1地点）

	大森 B-1 (H28 整備)	大森 B-2 (H27 整備)	大森 B-3 (H27 整備)	大森 B-4 (H27 整備)	糀谷・羽田 C-1 (H28 整備)
①調査地点					
①自転車走行位置	・整備1年目から7年目で変化が見られない	・徐々に車道通行に移行しつつあり2割→3割になった	・徐々に車道通行に移行しつつある	・整備1年目に対して車道通行の割合が高くなった	・整備1年目から7年目でほぼ変化が見られない
②通行ルール順守率	・整備1年目から7年目で変化が見られない	・車道（矢羽根外）にはみ出て通行する割合が増加	・整備1年目から8年目で変化が見られない	・車道（矢羽根外）にはみ出て通行する割合が増加	・整備1年目から7年目で変化が見られない
③時間帯別の交通量	・歩行者がとくに多いが、自動車も多い	・歩行者がとくに多く、自動車、自転車も同程度	・自動車、歩行者、自転車が同程度	・自動車、歩行者、自転車が同程度で、朝の交通が多い	・自動車、歩行者、自転車が同程度

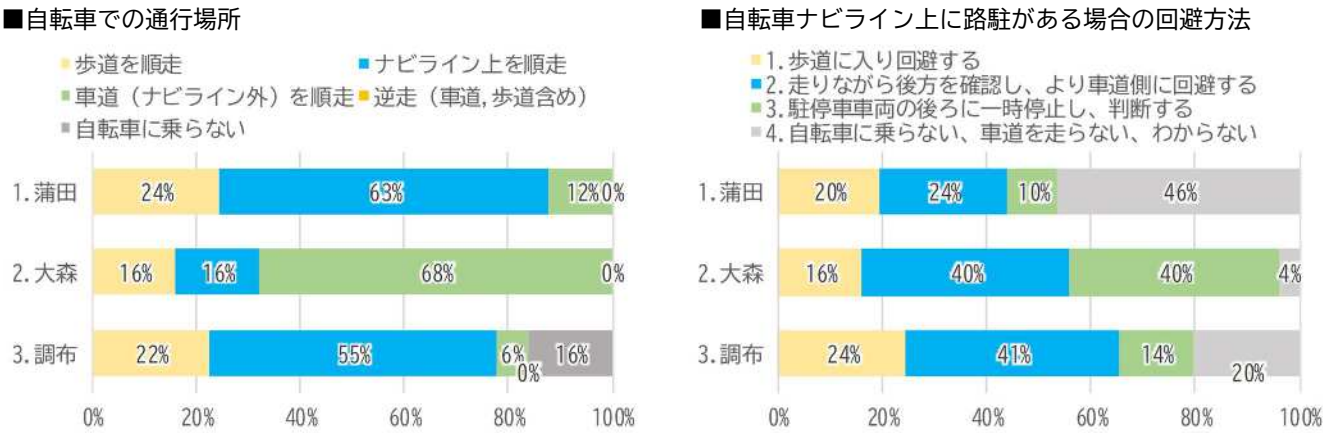
※②通行ルール順守率のグラフうち、【車道（矢羽根外）】は、矢羽根外の車道部分を順走・逆走した自転車の合算した割合

(3) アンケート調査結果からみた整備前後の走行環境の変化について

- アンケート調査から明らかになった、各調査地点の自転車走行ルールの順守や自転車環境の変化等に関する区民の意識や自転車走行環境の課題について以下に示します。

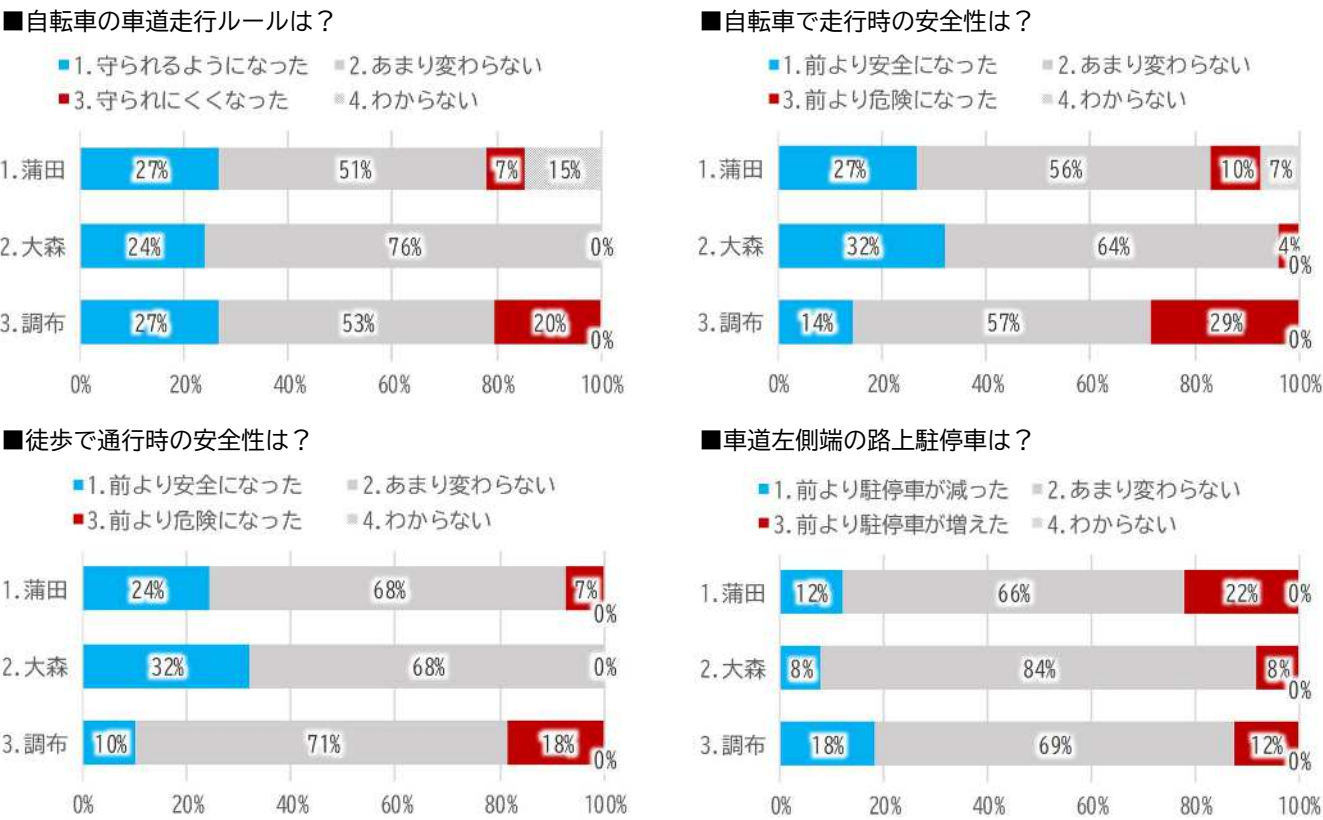
(A) 自転車ナビライン（矢羽根型路面標示）のある区間での自転車での通行場所

- 自転車ナビラインのある区間での自転車での通行場所を聞いたところ、基本的には矢羽根上を順走する人が多いものの、一部に歩道、車道（ナビライン外）を選択する人も見られます。また、路上駐車のある場合の回避方法については、車道側の回避が多いものの、歩道に入る人も一定数見られます。



(B) 区内の自転車環境の変化（概ね5年程度を想定した場合）

- 概ね5年前と今を比較してもらい、区内の自転車環境の変化について聞いたところ、どの項目、どの地点でも「あまり変わらない」が多く、次いで「守られるようになった」など良い評価（図中水色）が多い傾向があります。一方で、調布地区の自転車走行時の安全性、徒歩通行時の安全性や、蒲田地区での路上駐停車の増加など、問題点の指摘も見られます。



(C) 自転車ナビライン（矢羽根型路面標示）に関する課題・方向性

①自転車ナビラインを自転車で通行するときに困ったこと

- 自転車ナビラインを自転車で通行する際に困ったことについて、大森地区の車両回避時の危険 84%、調布地区の他自転車のルール違反 41% 及び自動車の幅寄せでの危険 33%が多くなっています。
- 広幅員道路での路上駐車や、細街路での自動車や他自転車の危険運転など、場所によっての特色がみられます。

■自転車通行時に「困ったこと」として挙げられた割合（複数回答）

	1.蒲田 n=41	2.大森 n=25	3.調布 n=49
A車両回避時に危険を感じた	29%	84%	14%
B歩行者が歩いていて困った	0%	4%	6%
C他自転車のルール違反	7%	8%	41%
D自転車が集中しすぎる	2%	0%	8%
E汚れ、かすれで見えにくい	15%	4%	12%
F自動車の幅寄せでの危険	12%	12%	33%
G左折自動車の巻き込みの危険	2%	0%	6%
Hわからない	15%	8%	18%

②自転車ナビラインを通らない人、ルールを守らない人

- 自転車ナビラインの整備区間でも車道通行等のルールを守らない人の特色については、中学生・高校生、子ども乗せ自転車、高齢者が多くなっています。

■「通らない人、ルールを守らない人」として挙げられた割合（複数回答）

	1.蒲田 n=41	2.大森 n=25	3.調布 n=49
A小学生（塾通い、遊び等）	12%	16%	6%
B中学生、高校生（塾通い、遊び等）	24%	32%	27%
C通学で駅に向かう学生	10%	12%	12%
D通勤で駅に向かう社会人	20%	8%	14%
E子どもを乗せて送迎する人	7%	24%	29%
F商店街等買い物に来る人	15%	12%	8%
G高齢者	20%	32%	6%
Hわからない	32%	12%	31%

③今後、区内の自転車走行環境を「さらに充実してほしい道路」

- 今後の自転車走行環境整備について、区道約170kmの整備が進んだ現状を踏まえて「さらに充実してほしい道路」を聞いたところ、大森地区、調布地区では「これ以上の整備は不要」の意見が多くみられました。
- また、蒲田地区では駅前、商店街など人が集まる場所での環境整備への期待が見られます。

■「さらに充実してほしい道路」として挙げられた割合（複数回答）

	1.蒲田 n=41	2.大森 n=25	3.調布 n=49
A国道・都道	20%	16%	16%
B駅前、商店街など	46%	24%	33%
C住宅街内の中心的な道路	15%	4%	22%
Dこれ以上整備は不要	34%	44%	39%

把握できた主な変化について

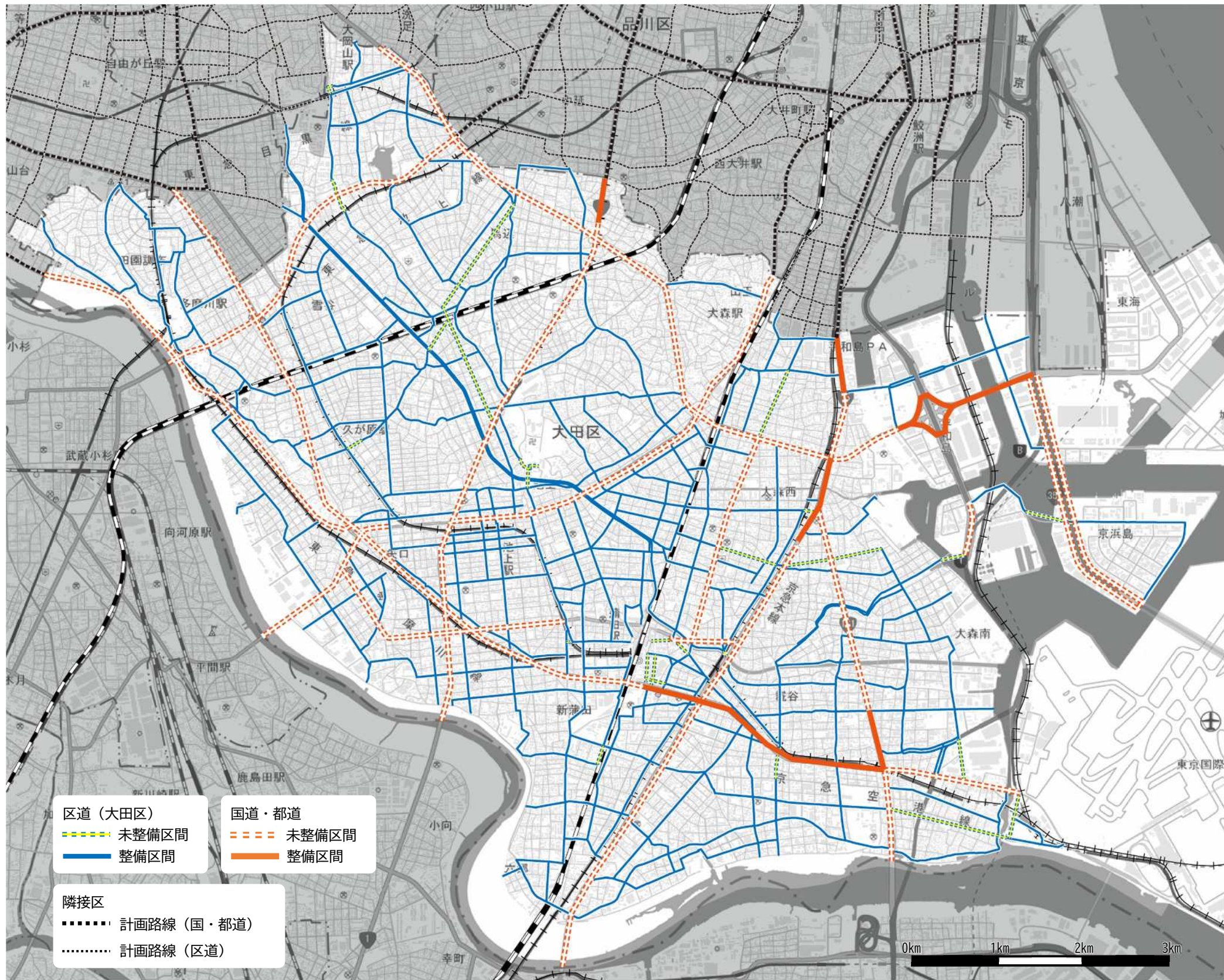
- (1) ルール順守や安全性等の改善を感じている人もいるが、半数は実感していない状況にある
- (2) 困りごととして、路上駐停車や他自転車のルール違反など、不適切な運転者の問題が見られる
- (3) 走行環境整備は、人の集まる場所の整備要望がある一方、これ以上の整備は不要との意見も多い

詳細② 区内自転車ネットワークの整備現況について

- 平成 28 年に策定した「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」では、自転車交通量の多い路線や交通不便地域の解消、拠点施設間を結ぶ路線等の条件に基づき、国道、都道も含めて整備路線を選定し、自転車ネットワークとして位置付けました。
- このうち区道については、令和 5 年度末時点で特別な事由を除く約 170 km について整備を完了しました。国道、都道については、各道路管理者の自転車走行環境整備に関する計画に基づき整備が進められていますが、大田区内に限れば整備済み区間は一部に限定されているため、今後も引き続き国、都との協議を図りながら、早期整備の可能性を模索していきます。

■ 大田区自転車ネットワーク整備実施計画での自転車ネットワーク図（令和 6 年 12 月時点）

※国道・都道整備区間、隣接区自転車ネットワーク対象路線を明示



自転車ネットワーク完成に至らない要素

【区道】ネットワーク

→個別課題による未整備区間の対応

- ・区道の自転車ネットワーク対象区間約 170km に対して、未整備区間が残存しています。
- ・未整備の主な要因として、以下の 2 点があげられます。
 - ①都市計画道路の整備に合わせた整備を予定していること
 - ②関係者との調整の結果として整備が困難であること
- ・今後、各路線の固有の未整備理由と交通実態を踏まえながら、当面の代替区間整備の必要性の検証や、ネットワークからの除外を含めた検討を進めます。

【国道・都道】ネットワーク

→道路管理者の未整備・予定なし区間の整備の要請

- ・国道のうち 1 号、15 号については整備が予定されている一方、357 号の整備は予定がない状態です。
- ・都道については、2030 年度までの整備予定に区内の都道が一部を除き含まれていない状況であり、2040 年度の整備目標でも多くの区内都道が含まれていません。
- ・そのため、各道路を管理する国・都に対して継続的に整備を要請する必要があります。

■自転車ネットワーク図について

※図は、平成 28 年策定「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に位置付けた国道、都道、区道を明示したものです。このうち、整備済み区間については、各道路管理者への調査調査により確認したものです。

【国道】
国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」（令和 3 年 2 月）では、整備検討対象区間の自転車走行環境整備を予定。
整備現状は、国土交通省に対する調査調査に基づき整理しています。

【都道】
東京都 建設局「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和 3 年 5 月）では、2030 年度までの優先整備区間を選定し、整備を進めています。
整備現状は、東京都に対する調査調査に基づき整理しています。

【隣接区】
「世田谷区自転車ネットワーク計画」（平成 27 年）、「目黒区自転車走行環境整備計画」（平成 30 年）、「品川区自転車ネットワーク計画」（令和 6 年、品川区自転車活用推進計画に内包）より整備路線を表記しています。
※整備状況については記載していません。

● 令和4年3月に策定した大田区自転車等総合計画及び前期アクションプランに基づき、令和6年度の実績を整理しました。

前期アクションプラン(令和4～8 年度)										
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	→	高校でのスケアード・ストレイトを5校で実施 ※WEBを活用したアンケートに調査方法を移行（試行中）	→	詳細① 包括連携協定を 結ぶ民間団体等 と連携した新た な教育・啓発ル ートの開拓 ※大人、大学生 等から順次	
			1-1-2 企業と連携した交通安全教育機会の提供	→	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	→	大学等へ啓発ポスター掲出依頼予定			
			1-1-3 子育て世帯への交通安全教育機会の提供	→	包括連携の企業等と連携した大人への啓発ルートの開拓 自転車安全利用 TOKYO セミナーとの連携	→	包括連携の保険会社と連携した情報発信を実施 自転車安全利用 TOKYO セミナーを誘致（R6.12 開催）			
			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）	→	児童館での保護者向け交通安全講話を16回実施			
		1-2 既存の交通 安全教育の 継続	1-2-1 保育園での交通安全教育の実施	→	OTA ふれあいフェスタ等での自転車交通安全啓発、警察と連携した安全教育の実施	→	OTA ふれあいフェスタでの安全教育を実施 ナナハト学校（大森 商業施設）でのイベントを実施			
			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100回実施 保育士、教職員等への交通安全教育に関するヒアリング調査を実施	→	保育園での交通安全移動教室を99回実施 ※ヒアリング調査については例年通りの実施にとどまる			
			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回実施見込み （教育委員会）	→			小学校での交通安全巡回指導を271回実施見込み （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10校で実施	→			中学校でのスケアード・ストレイトを11校で実施 ※10月以降の調査は、WEBを活用した方式に移行し実施
	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 （高齢者との交通安全集会30回、高齢者交通安全体験教室1回）	→	高齢者との交通安全集会29回実施 高齢者交通安全体験教室1回実施（包括連携）			
			2-1-2 企業・商店街と連携した周知・啓発の実施	→	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	→	大学等へ啓発ポスター掲出依頼予定			
				→	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）	→	ナナハト学校（大森 商業施設）でのイベントを実施（再掲） 包括連携の保険会社と連携した情報発信を実施（再掲） 包括協定の保険会社と高齢者事故低減対策などに関するディスカッションを実施 自転車店や保険会社を通して、自転車利用者向けリーフレットを配布 一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金との連携体制の構築			
				→		→				
				→		→				
		→	→							
		2-2 既存の周知・啓発事業の継続	2-1-3 子育て世帯に対する周知・啓発の実施	→	子乗せ自転車の安全利用リーフレットによる保育園、3歳児健診等で保護者に周知・啓発	→	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			
			2-1-4 自転車の安全利用への備えに関する周知・啓発の実施	→	自転車安全対策助成制度（ヘルメット助成）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	→	ナナハト学校（大森 商業施設）でのイベントを実施（再掲） 「はしる」での交通量調査に合わせたヘルメット着用率の実態調査を実施			
2-1-5 自転車走行環境整備に伴う適切な通行ルールの周知・啓発の実施	→		自転車走行環境について、区報掲載、区設掲示板へのポスター掲示、HP への掲載を実施	→	自転車走行環境に関する情報発信を実施 ※詳細は【はしる】資料に記載					
	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	→	保育園等でのチラシ配布等を継続	→	交通安全だよりを3回発行。保育園・幼稚園に配布				
		2-2-2 小学生向け周知・啓発の実施	→	小学校でのチラシ配布等を継続	→	交通安全だよりを発行し、小学校に配布 （低学年向け年3回、高学年向け2回）				
		2-2-3 中学生向け周知・啓発の実施	→	スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布	→	スケアード・ストレイト実施校へのリーフレット配布 （中学校11校、高等学校5校）				
		2-2-4 高齢者とその家族に対する周知・啓発の実施	→	高齢者施設等でのチラシ配布等を継続	→	高齢者との交通安全集会でのチラシ配布 （集会29回で実施）				

詳細① 包括連携協定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

(1) 従来型の交通安全教育の継続実施と発展

- 令和6年度については、従来実施してきたこども、保護者、高齢者など多様な年齢層に対する交通安全教室等を継続して実施しました。また、区報やホームページ、保育園・幼稚園や3歳児健診での保護者向けチラシ配布など、区メディアを活用した情報発信（取組①）に取り組んでいます。
- 加えて、企業向けの取組として過年度より継続して取り組んでいる、東京都の取組と連動した事業（取組②）について継続して実施しています。

取組① 子ども、保護者、高齢者への交通安全教室等の開催、情報発信

・令和6年度においても右に示す交通安全教室等を開催し、こども、保護者、高齢者の交通安全意識の向上を図っています。また、自転車安全利用五則を区報1面に大きく掲載して周知するなど、区民の交通安全意識の向上に努めています。

■令和6年度の主な交通安全教育の実施予定

交通安全教育	対象	回数
交通安全移動教室	保育園	99回
交通安全巡回指導	小学生	271回
スクアード・ストレイト（中学）	中学生	11回
スクアード・ストレイト（高校）	高校生	5回
児童館での交通安全講話	子育て世代	16回
高齢者との交通安全集会	高齢者	29回
高齢者交通安全大田区民のつどい	高齢者	1回
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	1回

児童館での交通安全講話



高齢者との交通安全集会



■区報による自転車安全利用五則の周知



■保護者向け自転車安全利用啓発チラシの配布（幼稚園・保育園向け）



幼稚園・保育園の保護者にリーフレットを配布し、自転車に子どもを乗せる方に情報発信を実施しています。

おあた区報 8月1日号の1面に自転車安全利用五則をまとめ、全戸配布しました。

取組② 都の事業所従業員向け自転車安全利用セミナーの周知

- 都では平成29年度から事業所内の自転車安全利用を推進するリーダーの育成と所(社)内研修の活性化を図るため、都内の市区町村で「自転車安全利用 TOKYO セミナー」を開催しています。
- 大田区においても令和6年12月19日（木）に大田区産業プラザで「自転車安全利用 TOKYO セミナー」を誘致し、開催されました。区内での開催であることから、区は開催前に区報を通して、セミナーの開催を周知しました。

◆自転車安全利用 TOKYO セミナーの概要

【カリキュラム】

- ・自転車事故の当事者とさせないために伝えるべきことは？
- ・自転車安全利用研修の実施方法について
- ・自転車事故に備える保険～自転車を取り巻くリスクと経済的備え



■区報を利用した自転車安全利用セミナーの周知（11/21号）

交通安全のお知らせ

区内の事故件数の総数は、昨年から減少していますが、死者数・重傷者数が増えています。交通事故のうち、自転車に関与した事故の割合も年々増えて、半分を超えています。運転者も歩行者も、交通ルールやマナーを守り、交通事故を防止しましょう。

◆TOKYO交通安全キャンペーン（12月1～7日）

1～9月の区内交通事故発生状況（前年同期比）

事故件数	令和5年	令和6年	増減
	1,176	1,083	-93
死者数	7	8	+1
重傷者	56	88	+32
軽傷者	1,220	1,100	-120
合計	1,283	1,196	-87

※自転車関与率
=54.8%、
高齢者関与率
=34.7%

- 重点
- ①高齢者を始めとする歩行者の安全の確保
 - ②夕暮れ時と夜間の交通事故防止
 - ③二輪車の交通事故防止
 - ④自転車と特定小型原動機付自転車など利用時の交通ルール遵守の徹底
 - ⑤飲酒運転の根絶
 - ⑥違法駐車対策の推進

▶問合せ先 都市基盤管理課交通安全・自転車総合計画担当
☎5744-1315 ☎5744-1527

◆自転車安全利用TOKYOセミナー

事業者が、従業員の自転車利用のルール・マナーの向上をめざす交通安全教育に役立つセミナーです。

- ▶対象 都内の事業者など
- ▶日時 12月19日(木)午後2時～4時40分
- ▶会場 産業プラザ ※オンラインでも参加可
- ▶定員 先着50名
- ▶申込方法 問合せ先へ申込書(問合せ先HPから出力)をEメールか郵送。11月下旬から受け付け
- ▶問合せ先 東京都生活文化スポーツ局総合推進課
☎5388-3123
✉S1120301@section.metro.tokyo.jp



詳細はコチラ

(2) 自転車交通安全教育に関する新たな民間連携の動き

- 本年度より、区との包括連携協定を締結した企業等（以後、包括連携企業等）とともに、新しい自転車交通安全教育について検討を開始し、令和6年5月に商業施設（イトーヨーカドー大森店）で開催したナナハト学校での自転車活用・安全利用ブース出展に加えて、保険会社（あいおいニッセイ同和損保、日本生命保険相互会社）との連携により高齢者向け、企業向け、ドライバー向けの情報発信・啓発に取り組んでいます。（取組③）
- また、包括連携企業等に限らず、新たな民間団体、企業等と連携し、民間団体等の有する技術や知見を活用した社会実験や自転車教室の実施につなげています。
- 今後、これらの民間連携の動きをさらに加速できるよう、これらの事業者との取り組みの情報発信や、新たな企業等との連携の可能性を模索していきます。

取組③ 包括連携企業と連携した交通安全啓発や情報発信

■高齢者向け安全教室での自転車シミュレータ等の教育内容の充実

- ・包括連携企業等の1つである「あいおいニッセイ同和損保」との連携により、令和6年11月14日（木）、11月15日（金）に、大田区民プラザで「高齢者交通安全体験教室」を開催し、自転車シミュレータ等の持ち込みにより、従来より教育内容を充実することができました。

【シミュレータでの安全運転チェック】



【VRによる危険運転の体験】



【脳トレゲームによる判断・瞬発力測定】



■保険会社と人脈を活用した情報発信

- ・日本生命保険相互会社の協力のもと、区のヘルメット購入費用助成制度の紹介チラシを社内外に配布しました。
- ・保険会社の顧客、保険会社従業員に対して約300枚のチラシを配布し、企業に対する新たな広報ルートを開拓していただきました。
- ・また、あいおいニッセイ同和損保の中期経営計画の柱となる取組み（事故を起こした後の保険ではなく未然防止サービスの提供を通じて地域課題をサポートする）のために立ち上げられた会議体に参加し、高齢者の事故低減対策やヘルメット着用推進策についてディスカッションを行うなど、今後の連携につながる動きが生まれています。

■保険会社主催「セーフティドライブコンテスト」との連動検討

- ・「あいおいニッセイ同和損保」が主催する、区内の企業等が参加しチームとしてセーフティドライブを競うコンテストに、大田区も後援し交通安全に取り組む動きが生まれています。
- ・自動車ドライバーの安全運転技術の向上は、自転車の安全確保にもつながるだけでなく、先端技術を用いて走行データが取得されることから、地域の交通安全マップを踏まえた安全教育につながるものが期待されます。

■ヘルメット助成のチラシ配布



■保険会社主催、区後援の新たな取組



取組④ 一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金との協力体制の構築

■新技術活用による社会実験の実施

- ・新たな連携として、一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金と連携し、当該団体が進める ITS スマートボールを活用した法令順守率の向上・定着化を目指す社会実験を区内で実施いたします。
- ・社会実験では、自転車の接近をセンサーで検知し、法令順守に関する情報（一時停止、減速行動等）を可視化することでの遵守を図るものです。これらのデータは蓄積され、今後の施策に展開していくことも想定されます。
- ・社会実験は、令和6年度中に ITS スマートボールを設置し、令和7年度にかけて実証、データ検証を実施します。

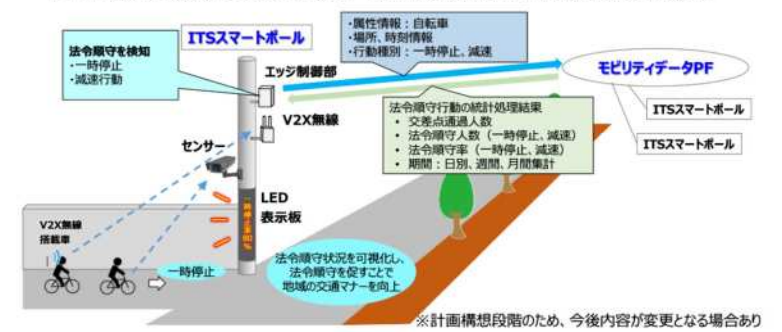
【締結式のプレス記事】



法令順守率の向上・定着化：構想概要

仮説：法令順守状況を可視化し、地域住民にフィードバックすることで順守行動が増える

一時停止・減速行動の検知と、ポジティブなフィードバックによる法令順守率向上の効果検証を検討中



■こども向け自転車教室の開催、子育て世代向け動画コンテンツの制作

- ・本年度において、一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金に参加するブリヂストンサイクル（株）によるこども向けの自転車教室が開催されました。区では会場の提供や区ホームページ等を活用した情報発信として協力しています。
- ・また、ブリヂストンサイクル（株）による子育て世代向け動画コンテンツ作成や、区では会場の提供や動画コンテンツの区民に向けた情報発信等に取り組んでいます。

親子で学ぶはじめての自転車教室

【開催日】
12月7日（土）
午前の部 10:00～11:30
午後の部 13:00～14:30

【参加募集数】
各15組、先着順
（親子2人1組参加）

※自転車に乗ったことがない、
上手に乘れない小学生を対象に
安全な乗り方を指導。



子育て世代向け動画

【主なコンテンツ】
・自転車のルールマナー
・こども乗せ自転車の乗せ方、降ろし方 など

【公開媒体】
Youtube ブリヂストンサイクル公式チャンネル
（動画作成中、2月公開予定）

【備考】
区内全幼稚園・保育園に
QRコード付きチラシ配布

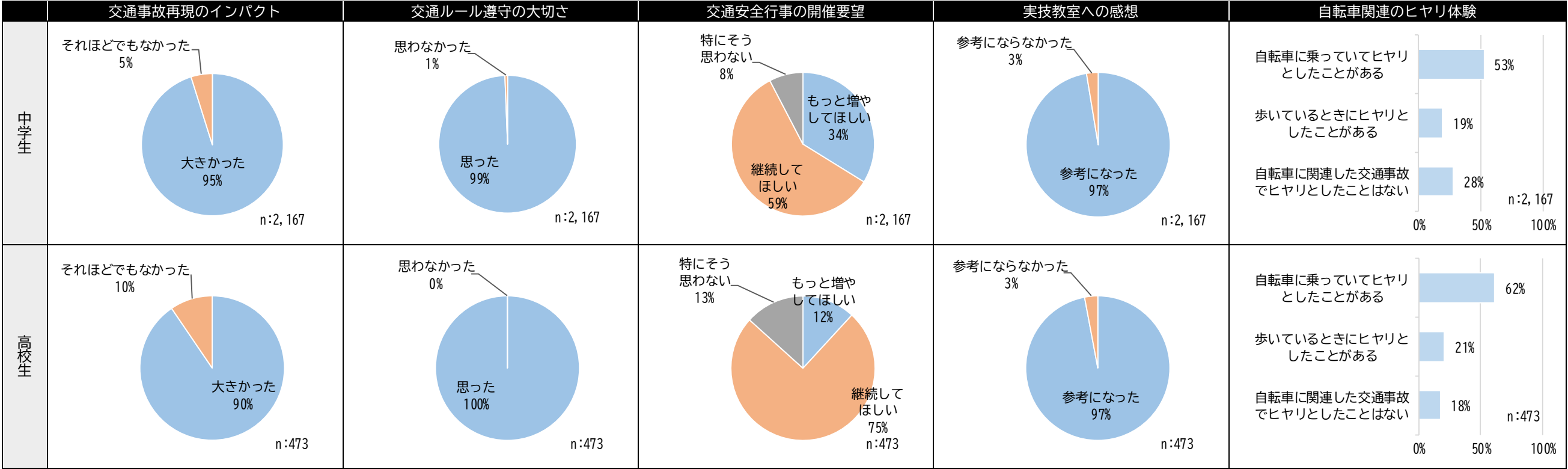


出典：ブリヂストンサイクル公式チャンネル

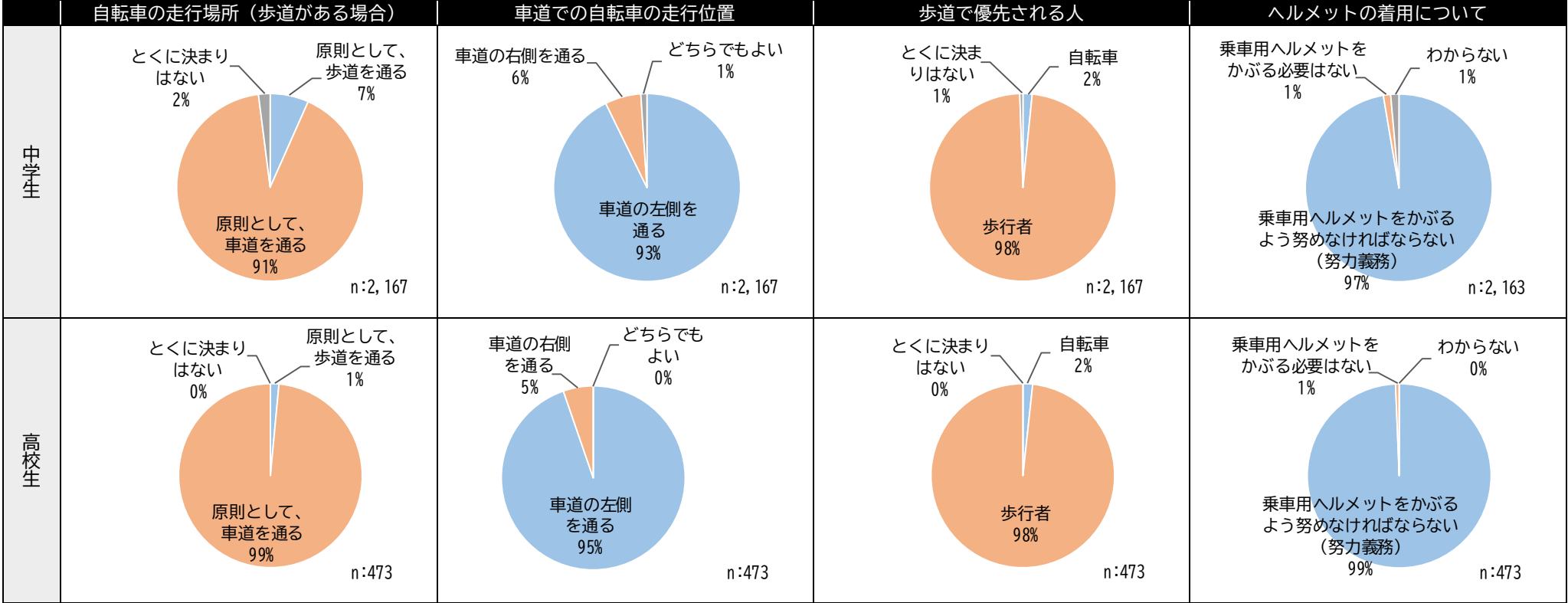
詳細② 交通安全教育の課題抽出と見直しに繋がる調査の実施

- スケアード・ストレイト実施後のアンケート調査について、学生の回答のしやすさ、回収・分析の負担軽減の観点から、本年度後半より紙面アンケートに加えて、WEB アンケートでの回答も選択できるよう、中学校、高等学校に打診しました。結果、全ての学校が WEB アンケートを選択していただいたことから、次年度以降は原則 WEB アンケートで実施する予定です。
- アンケート調査では、これまでに実施している①スケアード・ストレイトの感想に加えて、新たに②主要な交通ルールに関するクイズを加えて理解度を把握しています。基本的には交通ルールとして正しい回答をしている一方で、自転車の走行場所や、車道での自転車の走行位置では、全体の 1 割程度が適切でない回答をしています。今後も継続して理解度の検証を図るとともに、調査内容自体の見直しを含めて検討を進めていきます。

①スケアード・ストレイトの感想（R6. 12. 17 時点）

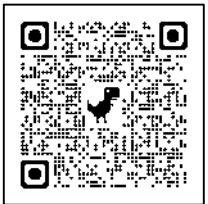


②自転車の交通ルールの内容についてクイズ（R6. 12. 17 時点）



参考 WEB アンケートの QR コードと画面

・全ての公立中学校、高等学校では、授業用タブレット端末が支給されていることから、専用の QR コードを読み込むことで、タブレット端末で回答できる仕組みを用意し、WEB アンケート形式で実施しています。



スケアード・ストレイトについてのアンケート

sugio@soken.co.jp アカウントを切り替える

共有なし

* 必須の質問です

問 1 スタントマンによる交通事故再現への感想

交通事故再現のインパクトについて*
(いずれか 1 つを選択)

☒ 大きかった

☐ それほどでもなかった

上の選択肢を選んだ理由を教えてください。
(自由回答)

回答を入力

戻る 次へ 2/10 ページ フォームをクリア

Google フォームでパスワードを送信しないでください。
このフォームは株式会社 新達 内部で作成されました。
Does this form look suspicious? レポート

Google フォーム

		令和7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										
		【はしる】前年度の実績確認・本年度の取組検討			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				
		【まもる】前年度の実績確認・本年度の取組検討			事業の実施										
	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			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 (8月)									
検 討 委 員 会	決 め ご と	整備効果の検証・委員会協議、区道の自転車通行環境整備の方針、国道・都道の整備要請の具体化、次期自転車ネットワーク整備方針の検討													
	会 議	令和7年度2回実施予定													
実 施 す る 取 組	と め る	蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備 及び 整備後の周辺自転車等駐車場のあり方検討（暫定施設の統廃合、老朽施設の改修、利用分散の取組実施など）													
		区営自転車等駐車場の需要予測の実施 及び 次期自転車等駐車場整備方針の検討													
		令和8年度条例改正に向けた指定管理者制度導入 及び 自転車等駐車場使用料改定の具体化													
		システム更新（R8 予定）に合わせた放置対策の効率化の検討（DX 推進、コールセンター導入など）													
		条例改正・周知期間			■改正条例の施行										
	は し る	次期自転車ネットワーク整備方針の検討（走行環境検討委員会と連動）													
		令和6年度 調査結果に基づく効果検証・関係機関との調整													
		シェアサイクル事業の支援（本格実施を受けた民間主導事業への移行）													
	ま も る	従来型の交通安全教育の継続実施と発展（子ども、保護者、高齢者など世代別安全教育）													
		民間事業者、民間団体等との連携による多面的な交通安全教育の実施（包括連携協定締結企業等との連携など） ※「たのしむ」運動事業													
		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（WEB アンケート調査の本格導入など）													
	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） ※「まもる」運動事業							区民スポーツまつり（10月）		OTA ふれあいフェスタ（11月）		エコフェスワンダーランド（3月）		
		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）													
					散走フォーラム（6月）					区民スポーツまつり（10月）		ランニングフェスティバル（2月）			
		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）													
	散走を楽しむ仕組みづくり（散走事業4 階実施）														

【たのしむ】令和 5 年度実績と令和 6 年度の実施内容

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)							
総合計画の施策体系		個別事業		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 年度の実施内容	
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 ・散走年間スケジュールと実績を区 HP に掲載 ・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 ・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 25～26 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)
		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	→	・エコフェスタワンダーランドとの連携 (令和 6 年 2 月 17 日) →パネル展示、チラシ配布	→	・エコフェスタワンダーランドとの連携 (令和 7 年 3 月 8 日予定)
			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		→		・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 店舗追加 (計 11 か所)
		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	→	・区民スポーツまつり (令和 5 年 10 月 9 日) での散走イベントへの協力 ・バイシクルタウン Tokyo2023 秋の散走スタンプラリー、散走企画への協力 ・「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
			1-3-2 散走を楽しむための仕組みづくり		→		・HANEDA オアシスの実施協力 (令和 5 年 4 月 29 日、30 日) (空港まちづくり課主催) ・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)
	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	→	・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	→	・令和 7 年度区主催の散走実施に向けた調整 (複数回 実施予定)	
		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		→	・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 ・全 18 特別出張所への自転車月間ポスター掲出依頼 ・区役所本庁舎でのパネル展示 (令和 6 年 10 月 7 日 ～11 日)
		2-3 【観光】での 自転車活用 支援	2-3-1 余暇時間を楽しめる自転車観光 の促進	→	・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	→	・外国人観光客への対応として、観光情報センターで 1日券を販売 (令和6年8月10日開始)
	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		3-2-1 サイクリング拠点の設置推進		→	・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 ・サイクリング拠点視察 (霞ヶ浦リンリンロード) ・サテライト施設視察 (区内 6 カ所)
		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	→	・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。)	→	・「たのしむ」としての活用推進
							実績 OTAサイクル フェスタ 2024 の共催
							詳細② 散走フォーラム 及び試走会の協 力
							詳細③ 令和 6 年度の散 走イベントの支 援
							詳細④ サテライト施設 指定にかかる関 係部署との調整
							詳細⑤ 「たのしむ」と しての大田区コ ミュニティサイ クル事業の活用 推進