

# 第4章 「自転車利用環境」の取組み

## 1. 施策体系

### とめる

#### 良質な自転車 駐輪環境を つくる

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



とめる1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備

とめる2 適切な駐輪サービスの提供

とめる3 放置自転車の防止対策

### はしる

#### 安全な自転車 ネットワーク をつくる

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



はしる1 自転車走行環境整備のさらなる展開

はしる2 シェアサイクルの運用

### まもる

#### 自転車の交通 ルール遵守の 意識をつくる

自転車を利用する全て  
の人が正しい交通ルー  
ルを知り、  
遵守する意識  
をつくります。



まもる1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

まもる2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進



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

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

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

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

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

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

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

【とめる】【はしる】【まもる】を土台に自転車を【たのしむ】

## たのしむ

### Scene1 暮らし



### Scene2 健康



### Scene3 観光



## 2. 施策の展開

### 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

新たな生活様式の浸透により、自転車利用状況が変動することが予想される中で、受け皿としての適正量を確保しつつ、駐輪特性に応じた自転車等駐車場を整備する必要があります。

これからは、鉄道駅周辺等、自転車の駐輪需要が発生する場所を中心に、効率的・効果的に整備していきます。



#### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 日常での「とめる」



日常の様々な場面で駐輪する場所がなくて困ることがないようにしていきます。

#### ■ 個別事業（例）

- 指定管理者等による区営自転車等駐車場の運営
- 補助金交付による民間事業者の自転車等駐車場整備支援
- 附置義務制度の運用による自転車駐車場の整備促進

・・・など

とめる  
2

## 適切な駐輪サービスの提供

電動アシスト付き自転車や子ども乗せ自転車の増加など、駐輪サービスに求められることが変化しています。

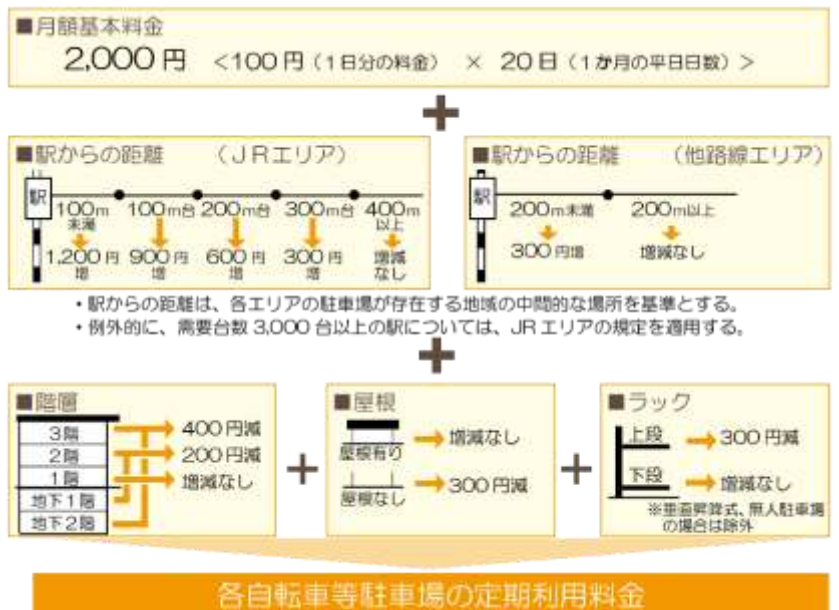
区民ニーズの変化に柔軟に対応し、サービス向上と見直しを進めることで、適切な駐輪サービスを提供できるようにしていきます。



### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 料金の見直しイメージ



### ■ 個別事業 (例)

- 一時・定期利用等の契約体系の見直し
- WEB上で定期利用の申請等を管理することができるシステムの導入
- 入出庫管理の機械化による交通系ICカード等での支払いへの対応

・・・など

## 放置自転車の防止対策

放置自転車は長年の取組みによって大幅に減少している一方、依然として商業施設、娯楽施設前を中心に短時間の放置自転車が散見される状況です。

放置自転車が歩行者やまちの景観を阻害している状況を鑑み、放置抑制の指導・啓発、監視体制の強化等を行っていきます。



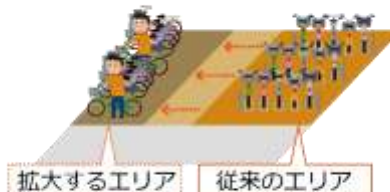
### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 自転車等放置禁止区域見直しの主な要因

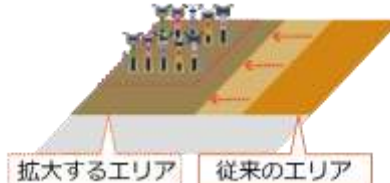
・ 放置禁止区域の境界で、大量の放置自転車が集まってしまう場所がある場合

放置禁止区域外 (無料で止めてしまう) 有料駐輪場があり 放置禁止のエリア



・ 新しい駐輪場が整備されたことで、駐輪利用の適正化が図れるようになった場合

新しく駐輪場が整備され 放置自転車の収容が可能に



### ■ 個別事業 (例)

- 都が主催する駅前放置自転車クリーンキャンペーンにあわせた撤去活動の強化
- 放置自転車関連の問合せに対応するコールセンターの設置
- 再生自転車海外譲与事業の見直し

・・・など

## 大田区自転車等駐車場整備方針の概要

### (1) 自転車等駐車場の整備・運営の課題

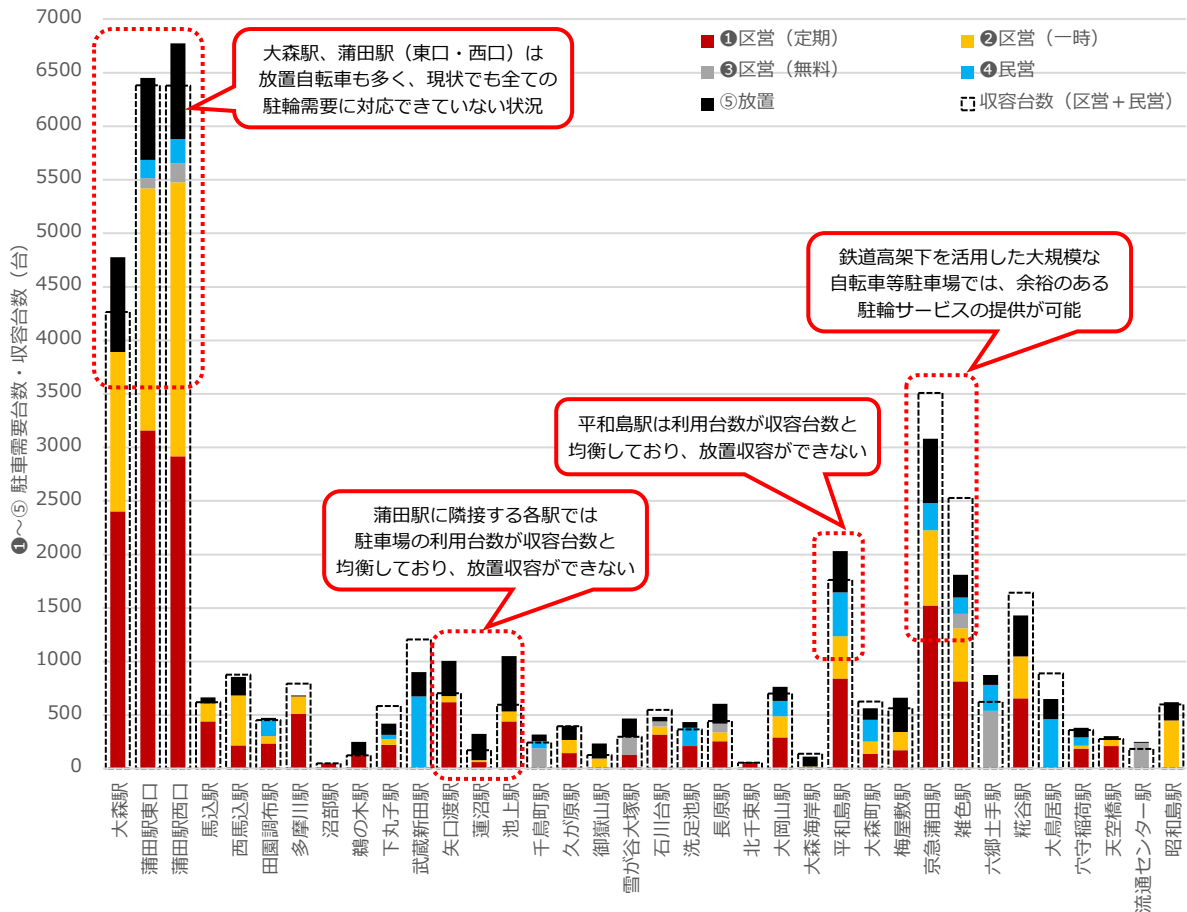
- 区では、自転車等駐車場の運営に対して以下の課題を抱えています。

#### 自転車等駐車場の整備・運営に関する課題

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

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

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



出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査



将来の自転車等駐車場の需給バランス（基礎情報の整理）

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

■将来の自転車等駐車場需要の設定の考え方

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

↑ 各施設の最大利用の合算値を代入

↑ 各駅勢圏の人口増加率を代入

■駅周辺で発生している駐輪需要(統計的なデータの取得が可能なもの)

■区内駐輪場の種別

【区営】抽選方式(取得可能なデータ:申込数、契約数、実利用台数(調査))

①登録制 年間契約(年間3,000円)

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

②有料制(抽選) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)

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

【区営】先着方式(取得可能なデータ:申込数、契約数、実利用台数(調査))

③有料制(先着) 月間契約(月2,000円上限で施設ごとに設定)

【申請方法】 所定の申請書で、駐輪場の各管理室で申請(受付)  
【利用判定】 募集台数を超えた場合、先着により決定(申請により継続利用も可能)

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

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

④一時利用 日単位契約(日200円上限で施設ごとに設定)

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

⑤無料制 駐輪料金なし

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

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

【民営】各事業者のサービス

(取得可能なデータ:実利用台数(調査)、日平均利用者数)

⑥民間ビジネスによる専用の駐輪場 民間事業として運用

駐輪場が空いていない場合や、駐輪場利用を選択しない場合

⑦放置自転車

※不適切な駐輪行為

通勤・通学の駐輪に対応する主な施設

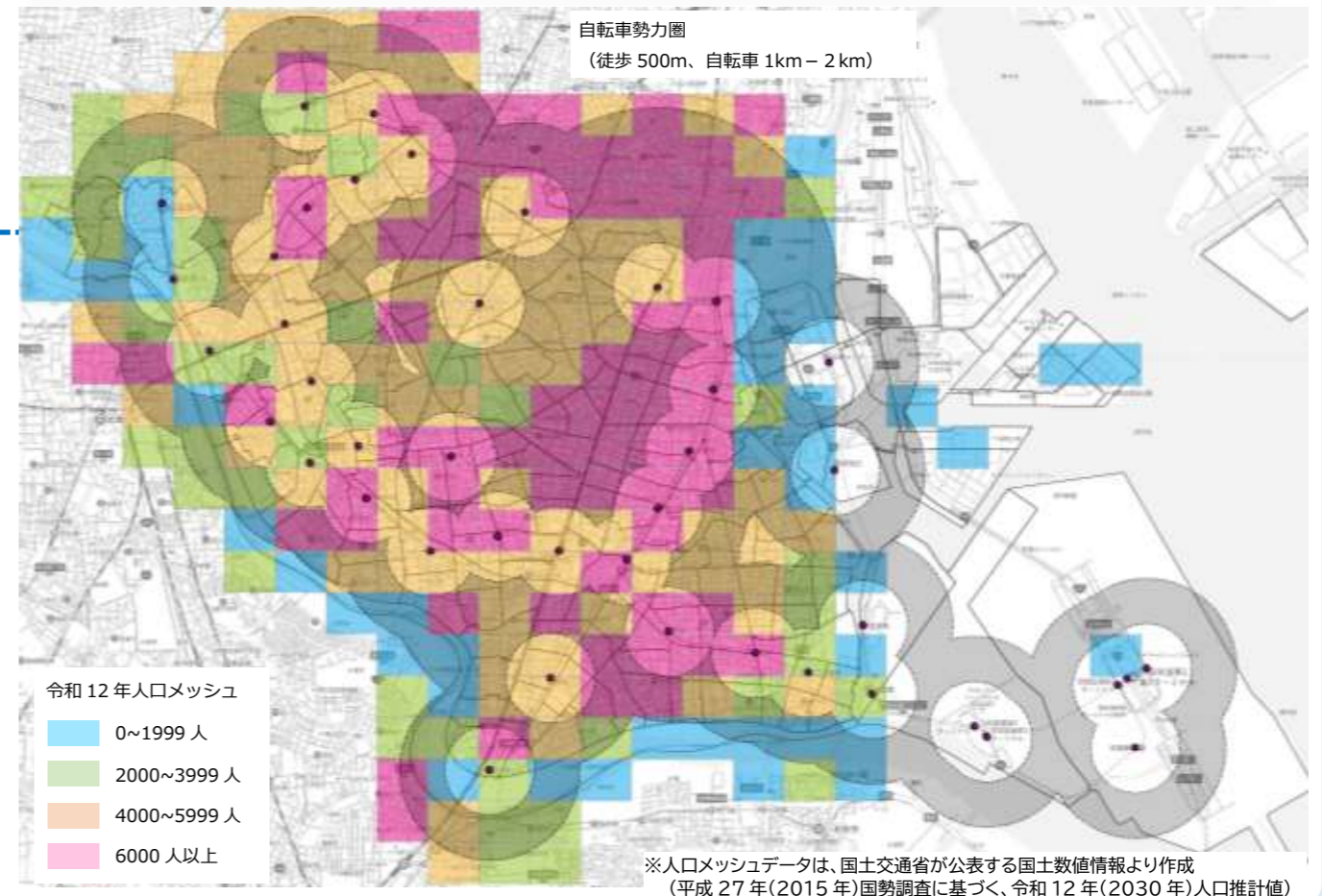
買い物等の駐輪に対応する主な施設

■駅周辺の人口増加率

駅勢圏の人口算出条件

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

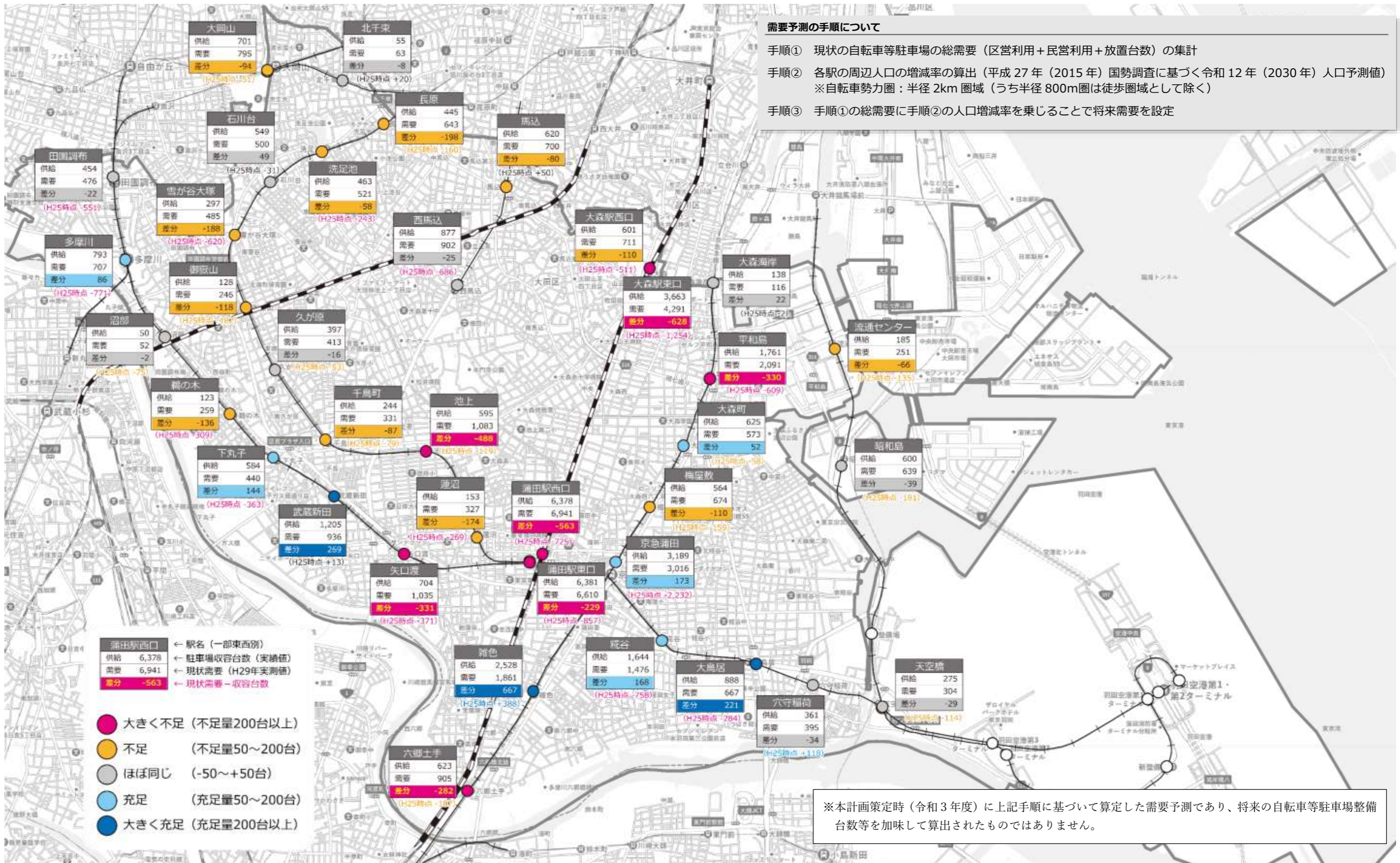
【駅勢圏】 徒歩圏を鉄道駅から半径500m(大田区交通政策基本計画の公共交通不便地域の設定より)、自転車圏を駅から半径1km・2km(下記条件に基づく)とし、自転車圏から徒歩圏を省いた自転車勢力圏で算定  
(自転車圏条件) J R 蒲田駅、J R 大森駅、京急蒲田駅: 駅から2km  
その他駅(京急、東急等) : 駅から1km







【将来】 各駅の自転車等駐車場需給バランスの分布





## (2) 課題を踏まえた自転車等駐車場の整備・運営方針

- 現状の課題を解消するため、以下の整備・運営方針を設定します。

### 方針① 自転車等駐車場整備のための重点度合いの設定

#### ■現状

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

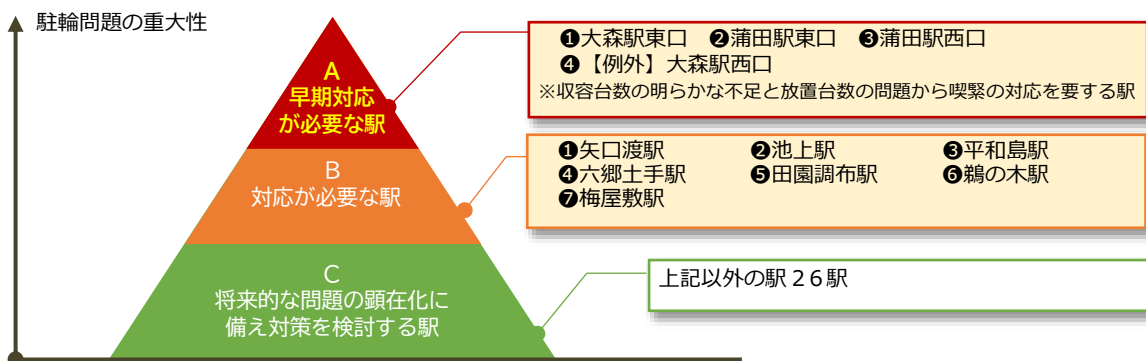
ただし、駐輪需要の高い駅や放置自転車が集中している駅など、現時点で明らかな駐輪問題が発生している駅周辺地域については、その問題の程度に合わせて段階的に対策を講じる必要があります。

#### ■方針

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

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

【将来】 各駅の自転車等駐車場整備の重要度合い



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

(参考) 【駐輪問題の重大性】に基づく駅分類

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

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

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

出典：平成 29 年大田区自転車等駐車場に関する調査

## 方針② 利便性・効率性の向上に向けた自転車等駐車場の機械化の促進

### ■現状

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

### ■方針

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

#### ■応募申請・抽選結果等の情報化

WEBでの定期登録、更新等の各種手続きの利便性の向上を図る。

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

#### ■情報化のメリット



今までは紙の申請書を書いていただけど、WEBでどこからでも登録できる。



現在は手作業で実施している抽選事務を軽減できる。

#### ■オンライン手続き・決済一括システム

オンラインで定期契約、更新、解約等が24時間無人で対応可能なシステム。

多様な料金支払いに対応しており、自治体での導入も増えている。

#### ■WEB登録画面



#### ■利用登録機



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

#### ■自転車等駐車場の入出庫管理の機械化

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

電子マネー等、多様な決済方法への対応も可能。

#### ■機械化のイメージ



#### ■地下機械式駐車場（品川区 大森駅設置）

省スペースに大量の自転車を地下に収容する、機械式駐車場。

地上部は入出庫ゲートのみで、地下部分にある駐車スペースに自動収容される。

#### ■品川区 大森駅水神口自転車駐車場



## 方針③ 指定管理者制度の導入など自転車等駐車場事業への民間活力導入の推進

### ■現状

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

### ■方針

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

#### ■業務統合の必要性

##### ▼現在の発注業務

年間175業務を約60社に発注（令和元年度）

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

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

機械化とともに業務統合を図り、利便性向上に注力できる事業スキームへ改善

#### ■指定管理者制度導入のメリット・デメリット

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

### (3) 優先整備駅の整備方針

- 前途の「方針① 自転車等駐車場整備のための重点度合いの設定」において重点整備駅と設定した蒲田駅（東口/西口）、大森駅について、具体的な整備方針を以下に示します。

#### 【蒲田駅東口】の整備方針

##### 【課題】

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

##### ■ 将来の駐車需給の想定

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
現状 (H29)	6,381台	-		5,687台	763台
	6,381台			6,450台	

暫定廃止 -2,656台  
新規整備 +2,800台

	供給		<	需要	
	既存	新規		利用台数	放置
将来	3,725台	2,800台		5,828台	782台
	6,525台			6,610台	

※人口増加率102.5%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

#### ■ 蒲田駅東口周辺の運営状況と将来の方向性



## 【蒲田駅西口】の整備方針

### 【課題】

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

→既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

### 【検討例】

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

### ■ 将来の駐車需給の想定

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

※人口増加率102.5%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

### ■ 蒲田駅西口自転車駐車場概要

#### ▽ 定期利用

- 【収容台数】 360 台
- 【実利用数】 334 台
- 【築年数】 35 年
- 【使用料金】 1,000・2,000 円/月



#### ▽ 一時利用

- 【収容台数】 897 台
- 【実利用数】 806 台
- 【築年数】 35 年
- 【使用料金】 200 円/日



## 【大森駅】の整備方針

### 【課題】

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

→既存施設の改修と合わせて、収容台数の見直しを検討します。

### 【検討例】

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

### ■ 将来の駐車需給の想定

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

※人口増加率104.7%を現状の需要に乘じ、将来需要を推計しました。

### ■ 入新井公園自転車駐車場概要

- 【収容台数】 130 台
- 【実利用数】 130 台 (待機：不明)
- 【築年数】 16 年
- 【使用料金】 1,400 円/月



## 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

自転車の安全利用を支える自転車走行環境整備について、当初の予定を短縮して進めている一方、整備済み箇所の経年劣化や十分な効果が得られていないなどの課題が見えてきました。

次期ネットワーク計画を見据えつつ、ルール・マナーの周知・啓発も継続しながら、区内約 170km の自転車走行環境整備を着実に進めていきます。



### ■ 施策の方向性

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

### ■ 整備効果検証のイメージ

#### ■ 自転車走行環境の整備区間での自転車事故統計データの分析

右図は試験的に実施している大森駅周辺の事故データに基づく分析例



#### ■ 自転車・歩行者・自動車交通量調査

自転車の車道通行の割合等を観測し、他交通の影響等を検証

#### ■ 道路利用者アンケート調査

道路利用者へのアンケート調査等により、使いやすさの変化等を検証

#### ■ 交差点での自転車挙動調査

ビデオカメラ等の設置・観測により、交差点内のナビラインによる誘導効果を検証



### ■ 個別事業（例）

- 現行のネットワーク計画による自転車走行環境整備の効果検証の実施
- 令和9年度以降に向けた次期ネットワーク計画の策定
- 自転車の通行方法や自転車の特性に関するチラシ等の作成・配布

・・・など



## 大田区自転車ネットワーク整備実施計画の概要

- 区では、自転車が安全かつ快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるよう、平成 28 年にネットワーク計画を策定しました。
- 現行のネットワーク計画に基づき、全長約 170km の自転車走行環境整備を進めており、令和 2 年度末時点で約 95km の整備が完了しています。
- 当初は、令和 7 年度までの 3 期に分けた整備を予定していましたが、I 期整備完了後に、ネットワークの連続性確保等に向けて整備スピードを加速し、令和 5 年度末までの整備完了を目指しています。
- 国の自転車活用推進計画においても、自転車走行環境の計画的な整備の重要性が示されており、今後も着実に計画を進めていきます。

### 計画のスケジュール



### ■ 整備後の主な検証項目

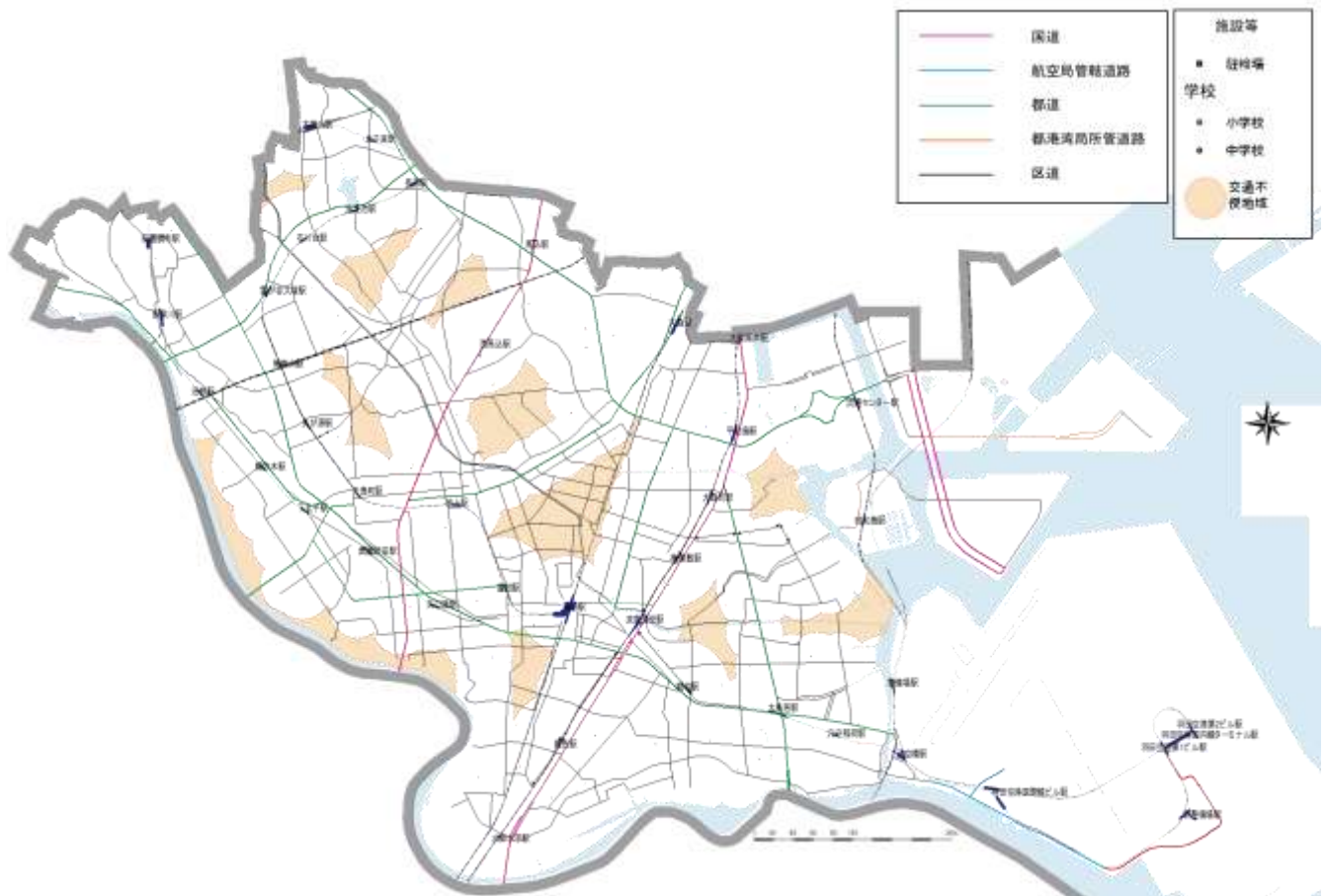
- ① 自転車ナビマーク・ナビラインをはじめとする自転車走行環境の認知度
- ② 自転車の走行位置の遵守状況
- ③ 自転車走行環境整備後の自転車事故の発生状況
- ④ 路面標示の摩耗状況

現行ネットワーク計画による自転車走行環境整備完了後（予定）の令和 6 年度から 8 年度までの 3 年間で効果検証を実施し、そこで**見えてきた効果や課題を踏まえ**、令和 9 年度以降に向けた次期ネットワーク計画を検討していきます。

また、特別区内の国道と主要都道において、国が自転車活用推進計画に基づき、自転車専用通行帯等の整備を進めている中、道路管理者、河川管理者、港湾管理者等の様々な主体が連携し、自転車ネットワークの範囲と連続性をさらに高めていきます。

## ■参考「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」 P 28～39

### ■自転車ネットワーク路線図



#### 自転車ネットワーク路線選定の考え方

- ① 自転車交通量の多い路線
- ② 交通不便地域とのアクセス路線
- ③ 拠点施設間を結ぶ路線
- ④ 自転車駐車場へのアクセス路線
- ⑤ 広域移動の軸となる路線
- ⑥ 近隣自治体との連携路線
- ⑦ 都市計画道路等その他関連計画に準じた路線 → これらの7項目を重ね合わせ、連続性を確保するための路線を追加し、課題のある路線を除外

## シェアサイクルの運用

平成 29 年から試行事業として3年間実施し、令和2年度から検証事業として進める「大田区コミュニティサイクル事業」は、年々利用回数が増加しており、区民や来街者の移動手段として根付きつつあります。

今後のシェアサイクルの本格導入を見据え、さらなる認知度の向上、サイクルポート密度の向上、サービス改善等に取り組んでいきます。



### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 大田区コミュニティサイクル事業導入当初に期待された6つの事業効果

##### ① 観光振興

- ・ 鉄道駅から遠い、観光施設への移動利便性が向上する。
- ・ 訪日外国人の観光施設への移動手段として利用が見込める。

##### ② 回遊性の向上

- ・ 目的地までの間、様々な場所を巡るなど回遊性が向上する。
- ・ 立ち寄り箇所も増加し、地域振興効果も期待できる。

##### ③ 公共交通の補完

- ・ 異なる鉄道路線間を乗り換えることなく移動できる。
- ・ 交通不便地域等でのポート設置で移動時間の短縮につながる。
- ・ 公共交通機関不通時等の代替として機能する。

##### ④ 放置自転車の削減

- ・ 指定されたポート場所が返却条件のため、ポート外の路上設置が極めて少なくなる。

##### ⑤ 環境負荷の低減

- ・ 自家用車やバイクの利用から転換することにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減に寄与する。

##### ⑥ 健康増進

- ・ 日常的に運動機会を増やし、生活習慣病の予防につながる。
- ・ ストレス解消など、精神的に良好な状態となる。

### ■ 個別事業（例）

- 回遊性向上を目指した適地へのポート開拓
- 運営事業者と連携した広報の実施
- スポーツイベントでシェアサイクルをPR

・・・など

# 基本方針3【まもる】自転車の交通ルール遵守の意識をつくる

## まもる 1

### 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

自転車は誰もが利用できる一方で、十分な交通安全教育を受ける機会が少ない交通手段です。

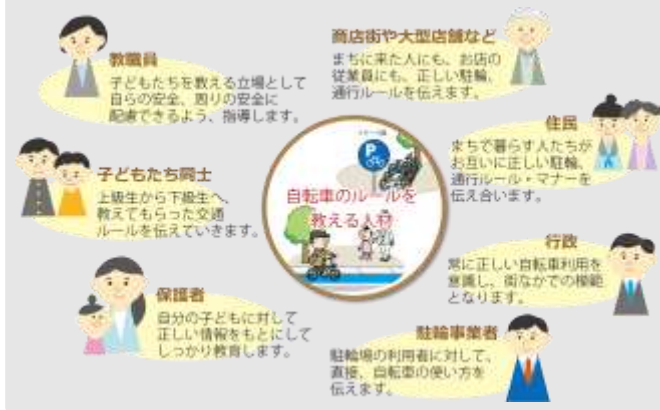
幼児から中学生や高齢者だけでなく、交通ルール等を学ぶ機会が少ない高校生から社会人も含めた各年齢層が適切なタイミングで学べるよう、交通安全教育を受ける機会を充実させていきます。



### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 交通安全教育の「場」と「人材」づくり



#### ■ 様々な年齢層への交通安全教育

区では、自転車交通安全教室を交通公園で実施するなど、様々な年齢層に向けた取組みを継続して行っています。



### ■ 個別事業（例）

- 子育て世帯を対象にした親子自転車セミナーの開催
- 保育園における交通安全移動教室の実施
- 中学校におけるスケアード・ストレイトの実施

・・・など

## 年齢層に合わせた周知・啓発の推進

交通安全教育機会だけでなく、区報、ホームページ等の様々な媒体を活用して、自転車保険加入や盗難防止のための鍵かけ義務等、交通安全を含めた自転車の安全利用に関する周知・啓発を行っています。

自転車の安全利用への備え、自転車走行環境の周知等、新たな事業も含め効果的な周知・啓発活動を展開していきます。



### ■ 施策の方向性

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

#### ■ 周知・啓発ツールの多言語化

訪日外国人や外国人住民が増えている中、区や警視庁でも多言語による日本の自転車ルールの周知を行っています。











### ■ 個別事業（例）

- 企業を通じた従業員への周知・啓発の実施
- 子ども乗せ自転車利用者を対象とした周知・啓発ツールの作成
- 自転車保険加入義務の周知
- 自転車の盗難防止のための鍵かけ推進
- 保護者を意識した小学生への周知チラシの配布

・・・など

■年齢層別の交通安全教育の方向性

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

※関連性の高い年齢層の色を濃くしています。