

第38回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時 令和4年12月20日(火)午前10時～11時30分

2 会場 練馬区役所西庁舎4階全員協議会室

3 出席委員 16名(委員数20名、定足数11名)

構成	所属等	氏名
公募区民		石原 秀男
		岩橋 栄子
		上月 とし子
		高橋 潤一郎
		高橋 司郎
		若林 信弘
区議会 議員		宮原 よしひこ
		小松 あゆみ
学識 経験者	東京電機大学 教授	高田 和幸(会長)
	東京都市大学 准教授	稲垣 具志(副会長)
鉄道 事業者	西武鉄道株式会社	岩澤 貴顕
	東武鉄道株式会社	落合 卓也
	東京地下鉄株式会社	藤沼 愛
関係 行政機関	警視庁練馬警察署	佐藤 高志
	警視庁光が丘警察署	木原 茂
	警視庁石神井警察署	五島 信仁

※代理出席の場合は、代理出席者ではなく委員名で記載。

4 事務局 練馬区土木部交通安全課
出席者 土木部長、交通安全課長ほか

5 傍聴者 なし

6 次第

- (1) 開会
- (2) 議事
- (3) その他
- (4) 閉会

7 配付資料 次第、委員名簿(令和4年11月15日現在)

8 議事概要と発言要旨

事務局	1 開会
土木部長	(挨拶)
事務局	(資料の確認ほか事務連絡)
事務局	2 委員委嘱
	(委員紹介および事務局自己紹介)
事務局	3 会長および副会長の選出
	続きまして会長および副会長の選出です。 協議会の会長および副会長は、委員の互選により定めることとして おります。 事務局からは、改選前に引き続き、会長を高田委員に、副会長を稲 垣委員にお願いしたいと考えておりますがいかがでしょうか。 (異議なし) (拍手) (高田委員、稲垣委員了承)
事務局	ありがとうございます。 それでは、高田委員に会長を、稲垣委員に副会長をお願いしたいと 思います。 早速ですが、これから進行を会長にお願いします。
会長	それでは次第に従い進行します。
	4 議事
	自転車利用総合計画について、事務局から説明をお願いします。
事務局	(第3次練馬区自転車利用総合計画について説明)
会長	委員の皆さまから何かご質問、ご意見などありましたら、挙手の上、 ご発言をお願いします。
委員	タウンサイクルとシェアサイクルは、利用方法等、競合する部分 が多いと思いますが、タウンサイクルについては将来どうなさる予 定でしょうか。 もし決まっていたら教えていただけますか。
事務局	タウンサイクルにつきましては、定期利用者は昨年に比べて約200人 減り、現在約2,000人が利用されています。

タウンサイクルが自転車付きの駐車場のようないき方をされている現状を踏まえ、現定期利用者分の自転車駐車を確保できるという前提で、将来的には縮小の流れとできるよう考えております。ただ、今はまだ新型コロナの動向がはっきりしておりませんので、状況を見極めたいというところです。

事務局

多少補足をいたします。

ねりまタウンサイクルにつきましては、現在、当日利用と定期利用の2つの利用形態があります。

先ほどご紹介したとおり、平成29年からシェアサイクルの社会実験を始めた大泉地区・石神井地区・上石神井地区のタウンサイクルについては、シェアサイクルがタウンサイクルの当日利用の機能を代替するというので、現在は当日利用を休止しております。

残る練馬・練馬春日町・東武練馬につきましては、シェアサイクル事業の区内全域での実施および近隣自治体への相互乗り入れを可能とした新たな社会実験を本年4月から開始しましたので、シェアサイクルポートの充実が確認できた段階で、この3施設につきましても当日利用は休止をしていく方向で考えております。

定期利用ですが、要は駐車場付きの自転車貸し事業という形で利用されていますが、シェアサイクル事業がある程度それを補完できると考えております。

また、現在タウンサイクルを定期利用している方が区立の駐車場の定期利用が可能な状況が確保できましたら、その段階でタウンサイクルをどう縮小していくのか、今後検討していきたいと考えております。

委員

現在タウンサイクルの定期利用をされている方は理由があって利用していると思いますが、シェアサイクルと比較してどういった点が強みなのでしょうか。

価格なのか、あるいはその場所にあるからこのタウンサイクルを利用しているのか、どういった点が強みなのでしょうか。

事務局

現在定期利用をされている方は、区立駐車を定期利用したいけれども空きがないためタウンサイクルを利用している方、自転車をお持ちでないため自転車も一緒に借りたいという方、と考えられます。料金が非常に安いので、利用される方にとっては利便性が高いかと思えます。

ただ、自転車自体は古いタイプで少し小型のものです。

一方、シェアサイクルにつきましては、電動アシスト付きで非常に

軽快に走れるという利便があります。
そのあたりの比較で、タウンサイクルかシェアサイクルかを選ばれているのかなと考えております。

委員 総合計画の中の28ページ、「まもる」の「子どもたちへの安全教育の推進」とのことですが、小中学生・高校生といった子どもたちに対して、早い時期にマナーを教える、経験させる、というのが大切だと思います。
練馬区で行っている練馬子ども議会というのがありますが、平成29年度の記録に、放置自転車を減らす取り組みについて、というものがありません。
中学生24名が実態調査をしたり、聞き取り調査をしたりしてまとめた提言へ、最後に区長が講評する。
そしてそれを区の計画などに反映していくという非常に良い取組だと思います。
その中に面白い提言があったのですが、駐輪場の稼働率を上げるにはどうしたら良いか、というものです。
利用の少ない時間帯は利用料金を下げてはどうかという意見です。
子ども目線だと色々な意見が出てくるのですね。
私も経験がありますが、往々にして資料や報告書を作り分析するというのが目的になってしまう。
そこでお聞きしたいのが、区民意識意向調査や小中学校のアンケート、パブリックコメントなどの膨大なデータは、区内でどういったシステムで活用されているのかをお聞きしたい。

会長 自転車に関わる情報をどこで参照できるか、公開されているか、ということで良いですか。

事務局 区は、区民の皆さまから日々さまざまなご意見を頂いており、交通安全課でも放置自転車や自転車駐車場などについて、対応するとともにデータとして集積しております。
計画策定においては、パブリックコメント等のいただいたご意見を反映し、さらにブラッシュアップしております。
個別のデータの全体は公開しておりませんが、例えば練馬区公式ホームページ上では総合計画の形でグラフ化したり分析したりしたものを公開しております。

事務局 シェアサイクルの情報についてお答えします。
シェアサイクルは、平成29年から社会実験を始めまして、アンケー

ト調査等も含めてさまざまなご意見をいただきました。
非常にお声が大きかったのは、区内全域で、あるいは他自治体で、好きなところから好きなところへ移動したい、というものでした。それを受けて本年4月から、区内全域にシェアサイクルポートの設置および近隣自治体に相互乗入ができるよう環境を整備しました。その結果、4月以降の利用が非常に増え、区内のポート増加数もかなり良い状況です。
さらに、シェアサイクルにはGPS機能を搭載しており、どのぐらいの台数がどこを通過して移動しているかを全て把握することが可能です。
そのデータを各事業者から練馬区にいただきまして、どの道路が一番使われているのか、どの経路を通過して行き来しているのか、というデータに基づき、今後例えば自転車走行帯の整備、ナビマークの設置、その他の交通安全対策をできればと考えております。

- 委員 先程は説明が足りなかったかもしれませんが、私が聞いたかったのは、部署を超えて、例えば土木部で集積したデータを教育委員会の職員が見られるのか。
例えば駐輪対策で検索すると、土木部はもちろん、教育委員会や総務部で持っている情報が見られるのか、一元化されているのか、これからするのか、そこをお聞きしたい。
- 事務局 データの共有ということですが、データの内容等にもよりますが、例えば今回の計画策定において必要としたデータは、当然ながら庁内で共有しております。
ただ、例えばホームページで皆さまが広くそれを見られる状況とはしておりません。
- 事務局 委員から子ども議会の意見の反映というお話をいただきました。子ども議会からはさまざまなご意見をいただいております。
それを毎年度冊子にまとめ、なおかつデータとしてもまとめ、庁内でそれぞれ自転車でしたら交通安全課、学校でしたら教育委員会など、全員がその関連する内容を確認できます。
そして、いただいたご意見に対して区が今何をできるか、それぞれの所管で検討してきているところです。
実際にすぐできるものとできないものがあります。
中学生の皆さんの意見というのは、シンプルですが的を射ている部分もありまして、参考にできるものは活用していきたいと考えております。

事務局	<p>今回第3次練馬区自転車利用総合計画の策定に当たりまして、庁内の各所管からの意見も集約しております。</p> <p>子ども議会の所管、教育委員会、その他関係するさまざまな部署から区全体の施策の中で自転車利用について意見を集め、さらにこの自転車駐車対策協議会からもご意見をいただいて、まとめ上げたのがこの第3次計画ということで理解いただければと思います。</p>
委員	<p>この資料を見ると平成23年から29年においては、自転車事故が半減してきたということですが、最近については横ばいであるという分析が出ております。</p> <p>最近特に、自転車と自転車がぶつかる事故とか、かなり大きな事故が発生していると思いますし、本当に危ないと思うことがたくさんあります。</p> <p>イヤホンをつけて走ったり、スマホを見ながら走ったり、マナーの問題もあるのかなと思います。</p> <p>安全対策というか、安全教育、交通安全教室みたいなものにしっかり取り組むべきじゃないかなと思います。</p> <p>現実は何のぐらい安全教室を行っているのでしょうか。</p>
事務局	<p>自転車安全教室につきましては、全練馬区立小学校の3年生を対象に毎年実施し、受講した児童には名前入りの自転車運転免許証を交付しております。</p> <p>また、練馬区立中学校において、スケアードストレイト方式のスタントマンを活用した安全教育を実施しております。</p> <p>先ほどご指摘がありましたとおり自転車事故数が注目されているということで、今年10月からは交通管理者である警察で、自転車の利用に関して悪質な違反については赤切符の交付による取り締まりを行っているとのことですが。</p> <p>こういったものを複合して、更に自転車の安全利用を目指していきたいと考えております。</p>
委員	<p>小学3年生と中学生を対象にとのことですが、それ以外の方への交通安全教室は行われていないのでしょうか。</p> <p>当然その際には警察との連携になると思いますが。</p>
事務局	<p>警察と連携してさまざまなキャンペーンにおいて、例えば春と秋の交通安全運動や練馬区民のつどいなどにおいて、区民の方に対する交通安全の啓発を実施しております。</p> <p>またこの計画の中でもお示ししたとおり、最近は外食デリバリーで</p>

の自転車利用が非常に増えておりますので、そういった企業に対する自転車利用の安全周知ということで、セミナーの開催等も活用し安全をさらに高めていけるよう施策を今後行っていきたいと考えております。

委員 私は地域ごとにといいか、自分の本当に身近なところで開かれたらいいのかなと思います。
小中学生だけではなく、高齢者も一般の方も、交通ルールを守るということをしっかりやっついていかないと。
運転免許証を持っている人は、止まれの標識等があれば必ず止まる。しかし、持っていない人は止まらない。
止まれっていうところで止まらなければ必ずぶつかるわけですから、そして自転車は車と同じ車両扱いですから、本当に大きな事故になってしまうと思います。
ぜひ今後、地域ごとの交通安全教室という形で実施していただきたいと思いますが、どうでしょうか。

事務局 先ほど中学生を対象にスケアードストレイト方式の交通安全啓発を行っているご紹介しました。
これをさらに地域に拡大ということで、例えば町会などからの要請に基づき、警察と連携しまして、やれる場所が限られてはおりますが例えば教習所をお借りするなどして、交通安全教室とともにこのスケアードを行っております。
さらに、先ほどこの計画で大型化した電動アシスト付き自転車の扱い方について触れましたが、電動アシストで簡単にスピードが出る、また大型化により車体が重く非常に転倒しやすい、これらの自転車の安全利用についても、今専門のパンフレットを作成しております。
これらを活用しまして、あらゆる世代に対して交通安全啓発をしていきたいと考えております。

委員 教習所などを活用してということですが、教習所は限られたところにしかないので、例えば学校の校庭を活用するなど、広く地域の方に呼びかけてもっと身近な場所で安全教室をぜひ開いていただきたいなと思います。

委員 自転車レーンで一番の問題は、そこに路上駐車をしている自動車だと思います。
せっかく自転車レーンを走っていても、一度歩道に戻るか、あるいは車道へ大きく出るかしなければならぬ。

自転車レーンでの事故件数を把握しておりませんが、ゼロということはないのではないのでしょうか。

今日は警察の方もいらっしゃいますが、事故をなくすには徹底的な取り締まり以外にないと思います。

取り締まりをしながら、教育をしていく。これが一番効果的です。この自転車レーンでの路上駐車問題においても、徹底的に取り締まりをしていただきたい。

次に、小学生に対する教育はそれなりに行われて、そして効果を上げております。

ところが、親子でちょっとした間、買い物の間、駐輪している。お子さんが親御さんに注意しているのに、「いいのよ買い物の間すぐだから」、これが現状です。

中学生高校生は走行中も含めて徹底的に取り締まる。

取り締まりによって、遠慮なく罰金を取る。

これが一番効果的で、昨今、警視庁もそういう方針に切り替えたと報道されておりますが、警察3署、それぞれご回答いただきたい。

しっかりと取り締まりをすると、ぜひ確約をお願いしたい。

まず、取り締まりを強化することによって事故を無くすということが一番の根幹かと思いますが、いかがでしょうか。

委員 今お話しのとおり、自転車の悪質な運転に対する取り締まりへの要望は非常に強いものがあり、警視庁でも取り締まりを強化していこうということになっております。

ただ、それとあわせて、知らなかったという方もおられるので、安全教育のほか、当署では裏路地対策として、一時停止しない方、裏路地を飛び出してくる方に対して、飛び出すことによってあなたも周りも危ないということの広報啓発を行っているところです。

なかなか自転車の違反で取り締まられるということの周知が進んでおりませんが、実際に取り締まりを進めておりますので、これからの効果は見ていただければと思います。

委員 同じく当署でも各警察署同様に自転車の取り締まりを進めております。

体制的な問題および自転車の違反者の絶対数の問題がありますので、より悪質性・迷惑性・危険性の高い違反から取り締まっていくという方針でおります。

また、まだ自転車の取り締まりということ自体の周知が十分ではありませんが、昨今さまざまな広報等によって、自転車事故の問題が認識されつつあると感じております。

当署でも、主に車の交通整理にあたる街頭配置と、主に自転車対策に特化した配置の両面から、自転車利用者が、自分が取り締まりをされるという認識を持って交通ルールを遵守していただく、そういう啓発の両面から推進していきたいと考えております。

- 委員 当署管内でも、人身事故の約4割が自転車の関与しているものとなっております。
- 自転車側に責任があるもの、また責任が取れないものを合わせて、約4割が自転車が関与している現状です。
- 自転車は非常に便利で欠かすことができないものである一方、自分自身が大きな怪我をする可能性もあれば、誰かを怪我させてしまう可能性もある、非常に危険な乗り物だということを子どもから大人まで、高齢者も含めて安全教育をしております。
- この安全教育につきましては、学校での子どもたちへのものだけでなく、土日に街頭で安全キャンペーンも行っております。
- また、指導教養と同時に、自転車に対する取り締まり、当署では白バイを4～5台動員しまして推進しております。
- 今後も指導教養を含め、取り締まりも進めて参りたいと思います。
- 委員 自転車専用通行帯、自転車歩行者道などの自転車通行空間についてお聞きします。
- 計画の14ページ、令和2年度上半期の自転車事故の発生状況とこのことですが、赤くなっているところと、33ページの自転車ネットワークの整備予定、自転車通行空間とそうでないところの事故発生率などの分析をされているか、まずお聞きしたいと思います。
- 事務局 自転車通行空間のネットワーク化はまだ不十分な状況です。
- 今後環境整備が進んだときに事故の発生状況がどれだけ変化するか、進捗に合わせて情報収集し分析していきたいと考えております。
- 委員 事故の要因というのはさまざまだと思いますけれども、現在、レーンなどが整備されているところでも、実際に大きな事故が起きていないとしても、危ないところがあるという話も聞いています。
- ぜひそういった検証も行いながら新たな整備計画だけではなく、整備済み部分の見直し・改善も検討の中に入れていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。
- 事務局 自転車通行環境の整備につきましては、交通管理者である警察と協力しながら、事故の状況等も踏まえまして対策等を講じていきたい

と考えております。

- 委員 以前、自転車専用通行帯などがなくて、歩道を自転車で行くのは、70歳を過ぎると許されるというのを聞いたことがあるのですが、正しいのでしょうか。
- 事務局 委員のおっしゃるとおり、道路交通法において、70歳以上の方もしくは13歳未満の児童等については、歩道走行も認められております。
- 委員 つい先日、私が車で青信号を進んでいたら、交差点で右から自転車が飛び出してきました。
こちらは青信号を直進中で、発進ではないのでゆっくりでもなくそのままの速度で、自転車がぶつかるぐらいのタイミングで急ブレーキを掛けたということがありました。
30代ぐらいの男性でしたが、そっちが止まるんだらうみたいな顔をして行ってしまいました。
でもこれが例えば彼が歩いていたとしたら絶対に行かないと思います、かなり広い道路でしたから。
車が来ても自転車なら先に行けるだろう大丈夫だろうと思って行ったのかもしれませんが。
これは自転車のマナーとか交通安全教室とかいう問題じゃなくて、何らかの厳罰に処さないと駄目じゃないかと私は思います。
そこでお聞きしたかったのは、例えばタバコのポイ捨てなんかは条例でやっていて、今は歩きタバコやポイ捨てをする人を殆ど見掛けないですね。
法律でも規制があると思いますが、各行政でも条例を定めてやっている。
もしかしたら議員の皆さんにお聞きした方がいいかもしれないですが、この自転車の信号無視や逆走などは、何か条例で規制することはできないのでしょうか。
- 委員 条例というかこれは道路交通法ですね。
法律で既に規制されていますから、新たに条例を作るのではなく、道路交通法できちんと取り締まるしかない、私は思います。
- 委員 やはり歩きタバコとかポイ捨てのように、周りの目がすごく重要だと思います。
今は歩きタバコは恥ずかしいって思う人が多いでしょうし、歩きタバコしている人がいたら周りも見ますよね、みんながあれ？って。

だから自転車でも、信号無視したらあの人何してるのって皆が思うような社会にした方が良くと思いますし、その人自身も良くないことだと気付けるのではないのでしょうか。

この自転車駐車対策協議会は駐車対策がメインテーマではありますが、交通安全対策についても何らかの提言をできないかと思います。提言はできないにしても、そういう何らかの施策を行ってほしいと思います。

委員 今罰則についてのご意見がありました。反対という訳ではないですが、放置自転車もそうですけれども、罰金を掛ければ良いというものなのかと思います。

確かに減ることは減ると思います。

ただ自治体でやるとしたら過料ということになると思いますが、条例で規定すれば、もちろん議会で承認されなければ条例はできませんけれども、それでいいかどうか法律的にお答え願いたい。

事務局 自転車の違反につきましては、警視庁は10月から悪質運転の取り締まりを強化し、赤切符の交付、つまり刑事罰に該当することになれば、道路交通法による罰金や、場合によっては懲役という非常に重い刑罰が加わることは、報道等でご存じのところかと思います。まずはその動向を見極めながら、警察と連携して安全教育の実施と取り締まりの両面で対策を進めていきたいと考えております。

会長 それでは、副会長から何かありますか。

副会長 委員の皆さまのご意見を拝聴して、いくつかコメントさせていただきたいと思います。

まず、最初の方にあったタウンサイクルとシェアサイクルの位置づけの話ですが、先ほど事務局からの明瞭なお答えをいただき、今後のタウンサイクルの見通し等も含めて、動向を見ながら運用を考えていくというお答えで納得したところです。

一方で、民間主導で台頭してきているシェアサイクル事業者2社を、練馬では他の自治体にはあまり例のない、どちらも受け入れた混在型でシェアサイクルポートが展開されていることと存じます。

それによって、利用者視点から考えたときに、分かりやすさや使いやすさに問題はないか、精査が必要と考えます。

区内の交通体系をモニタリングすべき行政の立場から、交通の計画を俯瞰的に見て区民の移動の質の向上に資するものになっているかチェックが必要かなというところです。

また、シェアサイクルにはGPSも搭載されていますので、利用者がどこで借りてどこで返したのか、どこを通ったのか、どれぐらいのスピードだったのかということが概ねわかるわけですが、そのデータの集積をそのまま区民の自転車利用の代表的なものとして捉えることには慎重にならなければなりません。

事務局の方々も十分ご留意されているかと思いますが、このデータだけで自転車通行空間整備の形態を決めたり、安全対策箇所のプライオリティを設定したりしてしまうことにはちょっと気をつけなければならない。

というのは、自己所有の自転車で駐輪場に停める人や買い物に利用する人が圧倒的に多い、タウンサイクルの利用者も減少傾向にはあるけれどもまだまだいる、それらの方々の利用も含めた上でのさまざまな自転車政策を考えないといけませんので、ビッグデータの取り扱いや分析結果の解釈にはちょっと注意が必要だと思います。

ただ、シェアサイクルを使う人たちが、例えばある区間A、区間B、区間Cといったそれぞれの道路区間の通行状況を比較したときに、どの区間がよりスピードが出ているのか、より危ない行動を起こしている可能性があるのか、そういった比較分析であれば、十分意義がある例だと思います。

あとはネットワークで考えたときの経路選択がどのようになっているのかといったビッグデータならではの分析の仕方がありますので、そのあたりは専門的な知見を持って分析を進めていただきたいと思います。

シェアサイクル利用者のビッグデータだけをもって、区民の自転車利用全体とみなして単純な分析をするのは危険ですよといったところですね。

安全の話も議論に上がってございましたけれども、区も警察も各々の立場として今まで継続的にご尽力されていて、最近警視庁は取り締まりもかなり強化しておられます。

そのうえでやっぱり重要なのは交通安全を推進しなければならない、自転車の安全利用を進めなければならない、と責任感を持つ人をいかに増やすのかということだと思います。

先ほどの委員のご発言は非常に興味深く聞かせていただきましたが、信号を守っていない人を見てあの人変な人だねって思うような意識をソーシャルデザインとしてどれだけ構築できるのかという話は、かなり地域力が試される場所だと思います。

行政や警察に任せるだけではない、日常生活の中で自転車利用に関わる区民をいかに巻き込んでいくのか、やる気のある区民のポテンシャルをいかに生かしていくのかだと思います。

あと先ほど事務局の回答にもありましたように、いかに企業を巻き込むかというところもあります。

私は東京都主催の事業者向けのセミナーで講演を毎年5、6回担当していますが、年明けにまた練馬で開催されますので、一社でも多くの会社のご参加をいただくことが重要だと思います。

企業の総務・人事関連の部署の方々が、どうやって自社社員に対して自転車安全利用を推進するのかというところで、相当マンパワーを増やすことができると思います。

自転車の安全利用のために必要なステークホルダーをいかに巻き込んでいくかを戦略的に考えるときに、行政はどのような役割を担うべきなのか。

街頭でティッシュを配ったり、スタントマンが吹っ飛んだり、シミュレーターを導入したりということは確かに行政がメインでやることですが、ではステークホルダーを増やすという観点で行政が頑張るところは何なのか、具体的な動きが少し鈍いなというのが正直な意見です。

最後に自転車の事故件数ですが、2022年上半期のデータによると、23区の中では練馬が一番減少しています。

東京都内の区市町村は、前年と比べて軒並み100%を超えている中、練馬は17%減、83%です。

事故件数の増加の要因としては、保険加入が義務化されたことによって事故が顕在化しやすくなったからという見解もあり、自転車を運転しながらスマートフォンを操作しているような方が単独事故を起こしているという話もあります。

そもそも自転車の分担率が高まっている現状にあって、さまざまな状況で自転車事故が増える要因がある中で、なぜ練馬は今年こんなに減ったのか、練馬区交通安全課や警視庁の皆さまの、現場を見ておられる立場からのご意見をお聞かせいただきたいと思います。

それでも関与率は45%なので非常に高いですが、前年の同時期と比べて10%以上減少している理由として考えていることを教えていただきたいと思います。

他にもお話ししたいところではありますが、長くなりましたのでここまでとさせていただきます。

事務局

まずシェアサイクルにつきまして、練馬区ではオープンストリートとドコモの2社が実施しております。

オープンストリートは埼玉県方面にポート数が多く、練馬区から北側への行き来が多いのが強みと考えております。

一方でドコモは都心方面への移動、というような移動の形態が見え

てきています。

そこに対するデメリットというのはあまり見受けられず、むしろ利用者がその2社を行先に応じて使い分けていると考えております。ビッグデータの活用につきましては、両者から軌跡データ等を提供していただき、有識者の先生方からお知恵を拝借しながら活用・検討したいと考えております。

続いて、人身事故が昨年度比17%減少していることについてです。具体的な分析は行っておりませんが、一つは警察の皆さまのご尽力による取り締まりや、区と警察の連携によるさまざまな交通安全啓発など、そういった積み重ねが減少の効果に表れているのであれば望ましいと考えるところです。

副会長 交通事故件数の増減といったものは、何が功を奏したと一言では言えないさまざまな視点が複雑に絡み合った結果だと承知の上で先ほどこの質問をしましたが、他区市が増加している中で練馬だけ減少しているのは何か特筆すべき理由があるわけで、それは今後の自転車安全利用推進のヒントにもなり得るかと思っておりますので、もう少し分析されるとよろしいかと思っております。

分析の結果が明確に出るかはわかりませんが、トライする価値はあるのかなと思いましたので発言させていただきました。

警察の皆さまも、現場で起きていることで何か知見をお持ちでしたら教えていただけますでしょうか。

委員 具体的なデータなどの持ち合わせはないですが、やはり昨今、自転車に関する違反や悪質運転がいろいろと報道されることによって、警察官が街頭で指導・取り締まりしたときの反応はだいぶ理解してもらえるようになったと言いましょいか、浸透してきている印象はあります。

また、例えば横断歩道を渡ろうとした人がいたときに止まる車が増えてきたことでもわかるように、自転車の方も一時停止など、少しずつ改善しているようには見えます。

ただ副会長が言われたとおり、練馬だけ何故かというとな非常に難しいですが、体感的にはそのような変化があります。

会長 時間もありますので、この議題についてはそろそろ閉じたいところですが、私から一点だけお伝えしたいと思っております。

計画42ページに進捗管理ということで、PDCAを回していきますよという記載があります。

具体的な評価指標としては、4つの方針について下の表の5項目を

定量的な評価をしようということです。

少なくともこの5つの評価指標につきましては、まずある程度数値目標を設けて、これを実現していくような具体策をぜひご検討いただきたいと思います。

あとは毎年評価をするということになっていますが、具体的にこの協議会で評価結果は報告されていく予定ですか。

事務局 今ご指摘いただきましたとおり、この5つの指標や実際に取り組んだ施策等を当協議会で報告し、ご評価いただきたいと考えております。

会長 はい、分かりました。

それでは議事はここで終了とし、次に進みたいと思います。

5 その他

事務局から何かありますか。

事務局 次回協議会の開催予定です。

先ほど会長からもコメントがありましたが、本協議会では毎年度、計画の進捗状況の評価・検証を行います。

今年度の施策の実施状況を取りまとめ、夏ごろを目途に協議会を開催し皆さまにお諮りする予定です。

日程等につきましては、改めましてご連絡いたします。

会長 委員の皆さまから何かご質問などありますか。

6 閉会

それでは以上をもちまして、第38回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会といたします。

皆さまご協力ありがとうございました。