

第39回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時 令和5年8月3日(木)午前10時～正午

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
		上月 とし子
		高橋 潤一郎
		高橋 司郎
		若林 信弘
区議会 議員	練馬区議会自由民主党	高橋 しんご
	練馬区議会公明党	星野 あつし
	練馬区議会立憲民主党	富田 けんじ
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	廣元 勝志
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 1名

6 次第
開会
議事
その他
閉会

7 配付資料 次第・委員名簿、資料2枚、チラシ3種

8 議事概要と発言要旨

会長	1 開会
事務局	(資料の確認ほか事務連絡) (変更があった委員の委嘱および事務局自己紹介)
会長	それでは次第に従い進行します。 2 議事 第3次練馬区自転車利用総合計画 令和4年度進捗状況報告について、事務局から説明をお願いします。
事務局	(配付資料に沿って説明)
会長	それでは質疑等に入りたいと思います。 今回は、計画初年度の振り返りということで、今後も毎年進捗状況を確認していく、或いは遅れているところはどうしたらいいかを委員の皆さまからご意見を伺うということだと思えます。まずは、今報告があった内容に加えて、例えば他にどんなチェックが必要かなど、色々な意見をいただければと思います。 ご意見、ご質問等ございましたら、挙手の上ご発言をお願いします。いかがでしょうか。
委員	第3次練馬区自転車利用総合計画の冊子について、標題をめくったところにコンテンツの記載があるが、例えば放置自転車の対策や自転車レーンの整備状況など、全ページめくらないとわからない。この次作る際は、もう少し求める情報が探しやすい目次にすると良いのでは。
事務局	委員がおっしゃる通り、もう少し目的のページがすぐに関けるように意識した目次の作成、或いは可能であれば巻末に索引を載せるといった方法があるかと思えます。現状計画の本編の方で、目次をA4、1枚にまとめており、裏面は白紙になっておりますし、様々工夫改善の余地があったと思えます。次回こういった冊子を作る際など、今のご意見を踏まえて対応したいと思えます。
委員	電動キックボードについて、この7月1日から新しい制度が導入され約1カ月経過したが、ナンバープレートをつけた電動キックボードをまだ一度も見えていない。この1カ月間の登録台数などのデータをわかる範囲で教えてほしい。

- 事務局 ナンバープレートの交付は税務課で行っており、具体的なデータは今手元にありません。後ほど担当課へ確認し、情報提供できればと思います。ただ、事前に聞いている話では、今回の改正法施行に合わせてのお問い合わせ、ご相談数は多くはなかったと聞いております。
- 委員 電動キックボードについて、一定の速度以下であれば歩道走行可能ということだが、歩道にはベビーカーを押す方や車いすの方、当然歩行者もいる。誰もが規則を守って通行するのであれば交通事故は起きないが、現状なかなか難しいだろう。警視庁が2022年から自転車の悪質な交通違反に赤切符を交付するという話があったが、事故が起きてからでは遅いので、予防の方法は何か考えているか。例えばヨーロッパでは、フランスは歩道走行禁止、イタリアはヘルメット着用の義務化が検討されていると聞いている。海外で色々な事故が起き、死亡事故もある中でスタートしたにしては甘いと思うが、国が法律を作るにもそれを進めるのにも時間がかかる。区は、国に先んじて何か考えあるかどうかお聞きしたい。
- 事務局 電動キックボードについては、確かに交通事故の懸念、特に歩道走行の危険性についての声をお聞きします。また、フランスの住民投票で反対票がかなり多かったという報道も記憶しています。しかし、法律自体は全国的に適用がされるものであり、現段階で区が独自に何かを定めるといったところではありません。区としては、新しいルールを皆さんに正しく知っていただくことがルールを守るスタート地点と考えており、7月の改正法施行に先んじて、6月に区報等で周知を行いました。なお、大阪では、電動キックボードの取り締まりを強化しているとの報道もありましたので、今後警視庁においても適切な取り締まり等が行われるのではないかと思います。
- 会長 どんな対策をしても事故が起きる可能性はあると思いますが、その事故が起きた際に、今までは統計上の区分に電動キックボードはなかったものが、今後どう区分されるのでしょうか。現状の自転車か何かのところに区分されるのでしょうか。後で振り返った時に、電動キックボードの事故だとわかると良いのですが、そのあたりについて警察は検討されているのでしょうか。
- 委員 詳細は確認が必要ですが、新しい車両区分に応じて統計上も区分することになると思います。
- 会長 練馬区内ではまだ電動キックボードの事故は起きていないですか。

委員	当署管内ではまだ起きておりません。
会長	まだそういう感じですね、わかりました。今後増えてくる可能性があると思います。
事務局	<p>電動キックボードは原動機付自転車のうちの区分とされましたので、現状の区分で考えると原付の区分だと思えます。ただ、会長がおっしゃるように、事故を分析して対策にいかすといったときには、そのような区分がある方がよいとの意見もあるかと思えます。その際には、我々も警察の方と話をしながらやっていきたいと思えます。</p> <p>続きまして、先ほどのご質問にも関連しますが、練馬区道には歩道が狭いところが多くあります。これは国道、都道などの広幅員の道路と比べて練馬区では元々幅員がない中でもなんとか歩道を造っているため、道路構造令に合わせた形でできているところと、まだそうではないところもあります。そのため、電動キックボードの歩道走行による事故増加の懸念については、他自治体と違った形で出てくる可能性もあります。それも含め色々な経過を踏まえて、区は交通管理者である警察の方とも連携をしながら迅速に取り組んでいきたいと考えております。</p>
副会長	<p>電動キックボードについて、歩道通行するときには利用者がスイッチを操作して速度の抑制装置を働かせることでその車両には『私は今配慮して歩道を通らせてもらいます』っていうランプが光ります。この立て付けが極めて性善説に基づいている仕組みだと思えます。先ほどご説明の中で、自転車と電動キックボードの通れるところが似ているというようなご説明がありました。しかし、今の自転車がいかに交通ルールを守っていないか、歩道通行する自転車が今どれだけ歩道で人々に迷惑を掛けているか、を考えたときに自転車という便利で健康増進にも寄与するとても良い乗り物である一方、他者を脅かす存在でもあるところが否めない中で、その自転車の延長上として電動キックボードの歩道通行が認められている、それも性善説に基づいて、といったところに非常に違和感を覚えています。公道における電動キックボード利用の法のたてつけの意図と、これから繰り広げられる電動キックボードの安全上の問題・課題が、どれほど乖離してしまうのかに私は非常に懸念を抱いています。それをモニタリングする指標の一つに事故件数がありますが、事故件数だけでは表されないような自転車の道路上の脅威は非常に多くあります。例えば通行空間整備をしたときに、自転車だけではなく電動キックボードにはどのような行動変容が起きたのか、交通行動の変容が起きたのか、またどのようなヒヤリ</p>

ハットが起きたのか電動キックボードは自転車とは少し違う走行特性を持っている乗り物ですから、新たな切り口が必ず出てくるので、私も専門家の立場として注視していきたいと思っておりますので、ぜひ現場で一体何が起きているのか、現場での泥臭い話も含めもう少し情報提供いただければと思います。

委員 今の副会長のご意見ご提案の関連で、新宿では既に電動キックボードに乗っている人を非常によく見掛ける。歩くスピードと同じぐらいと法令で決まっているが、守っている人はまずいない。少し前に路上駐車した車を避けようと歩道に乗り上げたところ、歩いていた子どもに接触したという事故が報道されていた。練馬ではまだ乗っている人を殆ど見ないが、これから普及してきた場合には、そういう事故も必ず起きると思う。練馬区独自で条例などである程度制限を加えるようなことはできないか。乗れないようにはできなくても、効果を上げているタバコのポイ捨てと同じように何かできないかなど。普及すれば悲惨な事故は起きると思いますので、検討いただければ。

事務局 委員のお話、副会長のお話にもありましたが、車道から歩道に移動する際に必要な時速20キロと時速6キロのモード切替えの操作は、止まった状態でないとできない構造だと聞いております。20キロで車道を走っていて、そのまま歩道に乗り上げる、そんな時に事故が起きやすいのではないかと懸念しています。条例につきましては、行政だけで自由に決められるものではなく、区議会の議決が必要なものですし、内容も罰則規定の必要性や、道路交通法令との関係なども含めて、種々検討しなければならない事項がありますので、今この場での可否のご回答は差し控えさせていただきます。

会長 その他にはいかがでしょうか。
では私からも何点かお話しさせていただきます。
今回は1年目の振り返りということですが、2年目、さらに翌年度以降もこの定量的な評価指標4点のみでは、計画全体のボリュームに対して少ないかなと思いますので、例えば顕著に事業が進められたところ、あるいは進められなかったところ、といったものをハイライト的に紹介していただくと、この1年間の振り返りがより良いものになるのかなと思います。
個別の内容について、まず「まもる」のところで、もう少し掘り下げていただきたいと思います。事故が起きた年齢層、相手当事者、対人/対自転車/対自動車といったところは見た方が良くと思います。それから場所について、先ほど区道が狭いという話がありましたが、そうい

ったところで事故が起きているのか、あるいは例えばナビマークを入れたところで起きているのかなど、どこで事故が起きているかは検証されると良いと思います。

次に、「はしる」について、去年は1.4キロの整備ということですが、もう少し頑張っていたきたいと思います。計画に載っているネットワークを進めるのは前提として、それ以外にも重点的に例えば歩道ではなく車道を走ってほしいと感じるような、歩行者が多いところ、あるいは保育園や幼稚園の周りといったところを重点的に整備すると、自転車は歩道ではなく車道という意識付けや啓発にも繋がりますので、計画された区間以外でも進めていただければと思います。

それから、「とめる」について、放置駐輪はかなりなくなってきたということだったと思いますが、それでも撤去等が行われていると思いますので、撤去状況などは推移経過を見ていければ良いと思います。

この5つの評価指標以外でも確認すると良いのではというところはあると思いますので、そういうところも含めてぜひ委員の皆さまからご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

委員 今いろいろなご意見を聞いておりまして、自転車の安全対策であるとか、電動キックボードといった新たな乗り物に対する懸念・心配のお声を聞いて、警察として、それを反映したような取り組みをしていかなければいけないと思っております。資料でお示しいただいているところで我々が日常携わっているところをいくつかご説明したいと思います。

自転車ルールの啓発は、先ほど課長からもご説明がありました中高生にスケアード・ストレイトによって実際に危険性を体験していただいて、意識向上を図っていくというところがあるかと思います。

それから、自転車走行空間の整備について区で推進されていますが、常に情報交換し、現場で実際にどこにどのような整備するのが道路形状的に最善かとお互いに検討した上で、現在までの整備を進めています。

次に、電動キックボードの普及に伴い、自転車の歩道通行についても、区が道路環境を整えた一部のところを除いて、現状は大半を規制していく方向で作業を進めているところです。道路幅などすぐには対応できない部分もあるかと思いますが、ナビマーク・ナビラインの存在も伴って一昔前よりは左側端を走るという意識はできてきているのかなと感じています。車のドライバーがある程度きちんと運転されている一方で、自転車は今後さらに事故を抑止していくため、指導・取り締まりをしていかなければいけないというのが実情です。自転車の取り締まりは、自転車の絶対数と比較すればまだまだ不足していますが、

引き続き迷惑性・危険性等の高い違反を優先して行っていきたいところ
です。

また、通報を受けて事故現場に行くこともありますから、現場ではや
はり事故は減らしてしていきたいと強く感じます。特に重大事故につ
いては、以後発生しないよう取組みを並行して進めております。

色々なご意見、ご心配の声を受けまして、一端ではありますがご紹介
させていただきました。よろしく申し上げます。

副会長

警察の交通管理者の立場からのご発言ありがとうございます。

いくつかお伺いしたいことがあります。まず、今お話しいただいた
自転車の歩道通行に関して、今後規制を進めていく方向で検討されて
いるとのことでしたが、これは具体的には“普通自転車歩道通行可”
の規制をなくしていくということでしょうかというのがまず1点目。

2点目が、練馬区全体で令和3年と4年の自転車の事故件数を比べた
ときに1割以上減っている。他に23区内で減っている区は3区しか
ない中、軒並み事故件数が増えているにもかかわらず、練馬区は結構事
故件数が減っています。先程会長からもお話があったように、年齢層
や事故類型などで切り分けてクロスで見たときに、どういった事故が
減って、実はどういう事故は減ってないのかというようなところが気
になっています。ただ、警視庁のホームページなどを検索しても、練
馬区内に限定して、あるいは所轄の警察署ごとに、自転車事故が具
体的にどんな状況で変わっているのかがわからないものですから、今回
この協議会の場をお借りしてお伺いしたいのですが、石神井署管内、
光が丘署管内で、令和3年から4年にかけて、自転車事故の傾向がど
う変わっていたのか、今お話しできる範囲で構わないので情報提供頂
ければと思いますが、いかがでしょうか。

委員

交通規制に関しては、警察署が変更申請を上げ、道路幅など様々な要
因を元に一定の基準に基づき審査し、公安委員会で最終決定されます。
ただちに全てが変わるわけではないですが、全体的にはそのような流
れとなっています。自転車横断帯も全部はなくなっていますが一般的
には消す方向で、合わせて自転車は左側端を通る乗り物と周知を行
っています。高齢者、年少者といった例外事項はありますが、自転車
ナビラインなど“自転車はここを通るんですよ”という目印を道路管
理者である区に示していただいて、左側端通行へ誘導するというのが
全体的な流れです。歩道通行可も一部残るかと思いますが、大まかに
言うとそういう形です。

事故分析については、担当部署で年齢、日時・曜日など、分析を加え
て、我々の警察車両で出る時間帯などに活かしたり、夕暮れの時間帯

に事故が増える傾向にあることをトワイライト・オン運動として一般の方に周知したりといった事を行っています。詳細なデータは、今持っていないのでお答えできません。

委員 具体的な数字は私も手元に資料がないので、間違った情報を出せませんので、ここでは割愛させていただきますが、日頃から警視庁を上げて自転車の取り締まりの強化を行っていることはニュースなどでもご覧になったことがあると思います。練馬にお住まいの方々はルールを守って運転される傾向が強くなってきているのかなと思います。管内の自転車事故だけでなく、電動キックボードの話もあり、交通事故減少に向けて積極的な取り組みを継続していきたいと思います。

副会長 ありがとうございます。やはり区が持つ情報だけではこの資料ぐらいが限界だと思います。自転車通行空間整備にも関係しますが、練馬区は広いので、その中で例えば光が丘、練馬駅前、石神井、あるいは大泉学園など地域特性が大きく変わってきますし、ひょっとすると住民の価値観やそれに基づく交通行動もちょっとずつ違うかもしれない。街路のネットワーク状況も違うと思うので、地域ごとの事故の発生傾向など、そういったことを押さえていかないと不十分かなと思います。そのためにはやはり警察から区へ情報提供いただけないとなかなか難しいかなと思いましたので、ぜひお願いできればと思います。

事務局 前回の協議会におきましても、他の区市が増加している中で練馬だけ減少しているのはきっと何か理由があって、それを分析することで今後の自転車安全利用推進のヒントになるといったご意見を頂いたかと思います。令和3年と4年で比較すると、先ほど副会長からもご紹介いただきましたとおり、都内全体で2,000ほど自転車事故件数が増加しています。23区の中では、19区で増加している一方で、練馬区を含む4区では減少しています。何が功を奏したのかはなかなか一言では申し上げられませんが、様々な取り組みや状況が複雑に絡み合った結果かと思っています。警察の皆さまによる交通違反の取締りや地域の自治会等の活動などご尽力・ご協力いただいておりますから、日頃の積み重ねが減少効果として現れていると受けとめています。詳しい分析に関しては、年齢別、場所別、類型別といった更に詳細な分析が必要かと感じておりますので、区内3警察署のご協力をいただきながら、練馬区全域よりの絞った細かいデータを用いて検討分析を進めたいと考えているところです。

遡りますが、会長からご指摘いただきました「はしる 自転車通行空間整備」について、確かに今は都市計画道路の整備に合わせて実施す

る、既存道についてはまだこれからという部分でスピード感についてのご指摘かと思えます。既存道において、現在実施していない新たな取り組みを始めるときには、ベースとなる考え方が必要になると思えますので、今後検討していきたいと思えます。

続いて「とめる」の部分で、放置自転車の状況についてお話がございました。計画本文12ページ上段の部分で令和3年度までの数値を掲載しておりますが、その後の状況を口頭で恐縮ですが、ご紹介いたします。午前の放置について、令和3年309台まで記載しておりますが、令和4年298台、令和5年242台ということで、更に減少しています。それから午後の放置台数ですが、令和3年627台に続き、令和4年612台、令和5年438台と、こちらも同様に減少しています。

会長 ありがとうございます。

放置自転車も減少傾向ということですね。

委員 質問の前に、以前にも発言したが、“自転車駐車対策協議会”という名称は、実際の協議内容が自転車の交通安全なので、議会や条例などの問題もあるとは思いますが、再考いただければ。

質問は、自転車ヘルメットの助成について、1人1個までと聞いているが、例えば私が昨日1個買って、買った後なくした・壊れたという場合にもう1個買うときには助成はないという意味か。

もう1点、こういう助成事業などをやるときに町会自治会に案内などがあるかと思っていたが見掛けていない。町会自治会に対する周知は行っていないのか。

事務局 まず1点目の名称の変更について、実質的にご審議いただいている内容に合ったものかどうか検討が必要と認識しています。ただ、委員もおっしゃる通り、条例の改正が必要となりますので、今後の課題とさせていただきますと思っています。

もう1点ヘルメット助成については、今回1人1個としておりますので、今おっしゃる通り、もう一つというときには2個目ということで助成の適用はないと御理解いただければと思います。周知方法につきましては先ほど申し上げました通り、区報、区ホームページ、一部の区立駐輪場で展開しました。

委員 ヘルメットの助成は大変結構だが、4月以降ヘルメット着用と言われてもう数カ月経ったが、着用している姿を殆ど見たことがない。せっかく助成制度を行うのであれば、もっと効果的な周知をお願いしたい。そのためには町会掲示板や、区報でのPRが一番効果的。もっと積極的

なPRを機会があるごとをお願いしたい。また、警察でも機会を捉えて積極的にヘルメットをかぶっていない人をみつけたら注意することをお願いしたい。これは練馬区管内3署だけの問題ではなく、警視庁全体の問題としてとらえていただきたい。協議会でそういう意見が出たと、本庁でも共有していただきたい。

事務局 委員がおっしゃる通り、ヘルメットをかぶって自転車を運転している人を見かけることはまだまだ少ないと私も実感しています。7月から助成事業を始めたばかりですので、今後さらに積極的な周知を行い、1人でも多くの方にヘルメットを着用していただけるように努めていきたいと考えております。

委員 ヘルメットは命を守るために非常に大切なことだと思うが、持ち運びや置き場などを考えると面倒くさいという気持ちもわかる。値段は高くなるかもしれないが、折りたたみのヘルメットもあるようなので、そういった細かいところを工夫すれば、かぶる人も増えてくるのではないか。

事務局 おっしゃる通り、ただヘルメットをかぶってくださいと購入費助成を行うだけではなく、ヘルメットをよりかぶりやすい環境を整えていくということも大事な部分と捉えております。折りたたみのヘルメットは携帯性には優れているけれども安全性が折りたたみでないものに劣るものもあるようですので、携帯性と安全性の兼ね合いは重要な点かと思っています。ヘルメット置き場に関して、区立駐輪場の指定管理者との間で設置できないかと話もしております。ただ、ヘルメット置き場を設置することで駐輪スペースが減ってしまうと本末転倒ですので、やはりこちらも兼ね合いで対応していくといった考え方になります。

委員 ヘルメットを購入しない理由の一つに、駐輪している間に盗まれてしまうというものがある。そこで、100円ショップでも売っている鍵を購入すれば、自転車のカゴにヘルメットを置いておいても取られない。購入助成の際にそういったことを併せてPRすれば良い。

事務局 よりヘルメットを利用しやすい環境を作っていく条件整備にも今後取り組んでいきたいと思っております。5月に警察と一緒にいった交通安全週間のイベントでは、啓発グッズとして委員のおっしゃるようなヘルメット盗難防止の鍵を配布されていきました。今後、そういった観点からも区民の皆さまに情報をお届けできるよう取り組んでいきたい

- と考えております。
- 会長 その他いかがでしょうか。
では私の方から、「とめる 駐車環境」、区が設置する自転車駐車場の他に鉄道事業者にも多く設置していただいていると思いますが、鉄道事業者の方から少しここ最近の練馬区内の自転車駐車場の利用状況などを情報提供いただければと思いますが、いかがでしょうか。
- 委員 具体的な数字は今手元にはないのでお答えできないですが、本来の駐輪スペースではないところにとめられているような話も聞きますので、そういうところは駐輪禁止区域に含めていただくなど、練馬区とも連携取っていただければと考えております。
駐輪状況について、正確なところはお答えできませんが、大きな話題には上がっていないので、何か変化があるとは認識していません。
- 委員 詳細については数字を持ち合わせておりませんのでご回答は差し控えますが、各駅各区さまとご協力させていただいております。駅によって駐輪場が不足している、十分足りているといった様々な傾向がある中で、私どもの敷地内でグループ会社等が駐輪場を運営し、少しでも違法駐輪を減らすというような取り組みをしている駅があります。引き続き各自治体と協力しながら、違法駐輪排除に努めていきたいと考えています。
- 委員 練馬区内の駅に関しましては、地下の駅ですのでなかなか土地がないということもあり自社での駐輪スペースの整備というものはないですが、違法駐車等が駅出入口周辺などにあれば、駅員が確認して区や駅周辺の方々と協力しながら事業を行っている状況です。引き続きよろしくお願いたします。
- 事務局 現在区が鉄道事業者と連携して取り組んでいる駅に富士見台駅があります。南側のエリアで、買い物などで駅の施設を利用される方等が放置している状況があり、今年度継続して協議しているところです。
- 会長 ありがとうございます。せっかくご参加いただいておりますので、区民委員の方でまだご発言がない方からも何かご意見等あればいかがでしょうか。
- 委員 石神井公園駅の放置自転車が本当に少なくなり、駅の周りがすっきりして障害のある方にとって本当によくなったと感じている。撤去業務

もどんどん少なくなっているということは、区民が所定の自転車駐輪場にとめているということ。良いことだ。

委員 資料の令和4年度実績のところを見ると、小学生・中学生・高校生に向けた交通安全教育について、計画30ページに「子育て世帯への安全教育の充実 保育園の保護者への安全教育の展開」とあるが、資料の令和4年度実績ではこの保護者への働きかけは記載がない。例えば保育園のお迎えの時間に担当の職員などが保育園に出向いて保護者に対する啓発チラシを配ってはどうか。

事務局 保育園の保護者向けについては、令和4年度に子ども乗せ電動アシスト自転車に特化したパンフレットを作成し、今年度順次全保護者に対して配布しているところです。

会長 今年度動きがあるということですね。

委員 国道事務所としては、自転車ネットワーク整備を一緒に進めていきたいと思っております。練馬区内については、環境整備が追いついていないところがありますが、先ほどの安全という面では、ネットワークを繋げることによって自転車は歩道ではなく車道を通るものと周知する面でもネットワークの整備は重要であり、引き続き進めていきたいと思えます。

委員 電動キックボードについて、先ほど条例を制定して区独自でもやってみてはどうかという意見があったが、23区長会から国へ要望するのはどうか。ぜひ区長に頑張ってください。

事務局 区長会とのお話でしたが、まずは23区の交通安全を所管する主管課長会で他区と情報交換しながら検討していくということがスタートかと思えます。

副会長 先ほど国道の自転車ネットワークの話がありました。東京国道事務所は直轄国道に関して都心から外縁部に向けてかなり計画的にネットワークを繋いできていることを存じ上げています。計画の26、27ページの一番右に“自転車活用推進法に基づく新たな取組”として「はしる通行環境」では、“施策 地域ネットワークの整備”に印が付いています。区内のネットワークについて、国道・都道が担うところはどちらかというところ“施策 広域ネットワークの整備”で、まさに国道・都道を中心とした都市計画道路かと思えます。一方で、練馬区が管理す

る道路の中で整備に尽力しなければならないのは施策 ですよ。計画の32、33ページ左下のネットワーク図に、石神井公園、大泉学園、上石神井などの駅を中心とした地域が示されています。駅ごとの比較的小さな地域の中で、区道が多くを占める生活道路のネットワークに区がどのように取組んでいくかが、この「はしる」の中では目玉だと思います。今回の資料では練馬区全域の地図が載っていて、どれが都道で区道なのかもわからない。それぞれの地域の中で、どんな特性があって、どんな街路特性に基づく課題があって、通行空間整備を計画の10年間でどう進めていく必要があるのか、そういったところが見えるといいなという願望です。これについてお答えいただきたいのが1点目です。

もう一つは、資料によると令和4年度の実績で1.4キロ整備したとのことですが、この整備によって期待される効果は何か。この場所にどのような課題があって自転車通行空間整備をし、それによって一体どのような効果が期待できるのか、それに対する考察が求められるのではないかと思いますのでお伺いします。

事務局 ご指摘の通り、計画26、27ページには具体の施策を四つの柱に区分し掲載しております。この目指すべき将来像を実現させるために、具体の施策を最終的には全て達成していく中で、現状では実施状況にまだ濃淡があるというところです。

その中でも施策 に関して、副会長のおっしゃる通り、区は基礎的自治体として地域ネットワークに優先して取り組んでいくべきと認識しております。具体的には、計画32ページに記載の練馬、光が丘、石神井公園、大泉学園、上石神井の5つのエリアを整備エリアとして定めたというところに留まっている状況です。現在計画2年度目ですが、中間年度には見直しを予定している区切りの年となりますので、地域ネットワークに関して考え方を整理していかなければならないと考えております。

2点目の、昨年度の整備区間は、距離としては少し短いとご指摘のあったところですが、基本的に期待される効果はやはり自転車通行を歩道から車道への誘導が挙げられます。また、それが達成されているかの検証については、こういった協議会の場などをお借りして今後行っていければと考えております。

副会長 区全体のマクロ的な方向性は昨年までかなり議論してきて、自転車は区民の生活のすごく近いところで活躍しているので、そのレベルの視野で計画を進めているといった説明があると、この協議会でもっと議論が活性化すると思います。なので、地域別のネットワークを羅列し

たときに、例えば今やっているのは課題整理で、今後のそれぞれのネットワークの進むべき方向や安全啓発などはこういったもので、そしてこれから1年2年3年4年と経って振り返るときに、これだけ進みましたと実感できる議論があると良いと思いますコメントさせていただいた次第です。

続けて申し訳ないですが、あまり話題に上がっていないシェアサイクルについてもコメントさせていただきます。区外からの乗り入れが増えて来たとのこと説明がありましたが、大体の数字で構わないので、どの区からどれくらい来ているのか、おそらく都心に近い側の隣接自治体との行き来されているのではないかと察するところですが、その辺りの状況をお伺いできればと思います。

2点目は区内の話です。シェアサイクルポートの分布の資料を見ると、練馬区は鉄道がかなり充実している地域がある一方で、北西部は鉄道駅から結構遠い地域でバスが活躍している。公共交通で移動するといった前提がある中で、なかなか移動しづらい地域の方々の公共的な乗り物として、シェアサイクルや電動キックボードなど新たなシェアモビリティは可能性が高いのか、それを行政としてどのように交通計画の中で位置づけていくのか、お考えをお教えいただきたいと思います。民間の企業活動ですから民間が頑張るところではありますが、民間が頑張ってくれるからいいやというのは違うと思います。区民の足として一つの担い手になりつつあるので、行政としては、様々な末端交通の中での自転車の位置付けを見張っていかないといけない。このあたりのお話をお答えいただけることがあればお願いします。

事務局 まず周辺地域との乗り入れ状況等です。ドコモ・バイクシェアについては、区内利用が非常に進んでいます。例えば令和5年6月に19,177回の利用があったうち、区内間での移動が17,700回くらい、それ以外は練馬区から他区へ、または他区から練馬区への移動 という状況です。オープン・ストリートにつきましては、データソースが違うので一概に比較はできませんが、同じく6月の全体のトリップ数が24,700回くらい、そのうち練馬区から他区への移動が8,500回くらい、他区から練馬区への移動が8,800回くらい、区内間での移動が7,400回くらいということで、周辺地区との乗り入れが非常に盛んという状況です。次に、公共交通の補完として新たなモビリティへの考え方について、このシェアサイクルの軌跡を分析したところ、ポートが充実している主要駅から幹線道路を使って1.5~2キロくらいの位置にあるポートがよく使われているという状況がわかりました。駅まである程度距離がある方が、通行しやすい道路を通過して、停めやすい駅へ集まってくる。そういうところは当然主要バスが走っていますが、道路が渋滞し

てなかなか着かないから代替でシェアを使っている、という方が多いのではないかと考えています。

副会長 具体的な数字もありがとうございます。基本的なところで大変恐縮ですが、練馬区には公共交通の不便地域はありますか。

事務局 はい、特に大泉方面でバス停から距離がある地域があります。練馬区は東西方向に西武池袋線・新宿線と東武東上線が走っていますが、路線間を繋ぐ南北方向の多くはバス交通が担っています。しかし、やはりバス停から遠い部分で公共交通空白地域ができてしまう。そこに今計画している都営大江戸線が延伸できればかなりの解消になる事が見込まれています。この補完すべきエリアが今のところ困難地域ということになります。

副会長 世田谷や三鷹でも議論していますが、自転車とバスなどの公共交通との乗り継ぎポイントの充実、ハード対策など、他にも色々あると思います。ただシェアサイクルポートがどんどん増えてきましたというだけではなく、他のモードとの関わりについて、まだ議論の余地があるのかなと思いました。

委員 今年9月関東大震災100周年。地震はいつ起きても、今起きてもおかしくない。そして大混乱が起きる。でも車は走れないという中であって、自転車が唯一有効な移動手段である。そこでぜひ、土木部と危機管理室で、地震が発生したときの区民の移動手段としての自転車の利用はどうあるべきか、あるいは、日頃からどう取り組むべきか、プロジェクトを立ち上げて、避難拠点も巻き込んで検討する機会を作ってはどうかと。計画39ページに少し大災害時の云々と書いてありますけれども、提案させていただく。

事務局 ご指摘の通り、災害時の自転車活用の推進として盛り込んでいるものです。今後どのような形で進めていくのか検討が必要ですが、危機管理室とも連携しながら進めていきたいと考えております。

会長 それではまもなく時間となりますので、この辺で質疑を締めたいと思います。

色々な見地からご意見を頂きましたので、令和5年度の検証のときにはもう少し情報を詳しく提示されると良いかなと感じました。あとは電動キックボードに対する懸念が見られましたので、新しい社会環境変化に迅速に対応することも必要かなと感じた次第です。

4 その他
事務局お願いします

事務局 (次回開催予定等事務連絡)

会長 それでは、以上をもちまして、第39回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会します。ありがとうございました。