

第42回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時 令和7年8月29日(金)午後3時30分～5時

2 会場 練馬区役所西庁舎4階全員協議会室

3 出席委員 15人(委員数20人、定足数11人)

構成	所属等	氏名
学識 経験者	東京電機大学 教授 東京都市大学 准教授	高田 和幸(会長) 稻垣 具志(副会長)
公募区民		石原 秀男 岩橋 栄子 上月 とし子 高橋 潤一郎 矢ヶ崎 郁雄 若林 信弘
区議会 議員	練馬区議会自由民主党 練馬区議会公明党 練馬区議会立憲民主党	田中 よしゆき 佐藤 じゅんや たかはし 純
鉄道 事業者	東武鉄道株式会社	落合 卓也
関係 行政機関	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所 警視庁練馬警察署 警視庁光が丘警察署	稻垣 剛史 佐々木 泰志 藏谷 吉喜

※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 土木部長事務取扱技監、交通安全課長ほか

5 傍聴者 1人

6 次第

- (1) 開会
- (2) 委員委嘱
- (3) 議事
- (4) その他
- (5) 閉会

7	配付資料 次第・委員名簿、資料1部 (全5ページ)
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)
会長	2 委員委嘱
事務局	(変更があった委員の委嘱および事務局自己紹介)
会長	3 議事 第3次練馬区自転車利用総合計画令和6年度進捗状況報告について、事務局よりご説明をお願いします。
事務局	(配付資料に沿って説明)
会長	説明資料は、まもる・はしる・とめる・いかすという項目で分けられており、順番にまず資料1ページの「まもる」からご意見を伺いたいと思います。
委員	自転車と自動車を比較し、どちらが社会にとって大事かと言えば自動車の方が大事だと思います。大昔両側に輪のついた荷車がありましたが、自転車よりも前から存在しており、一人乗りの自転車が出たのはそのずっと後です。自転車が健康の保持に良いからと言って、社会全体で自動車よりも価値が高いものだと捉え過ぎるのは自転車に偏り過ぎた考え方ではないかと以前から思っていました。また、自転車と歩行者を比べてみても同じようなことが言えると考えています。 自転車に乗る人というのは自動車よりも使い勝手が良いからであり、駐車場の心配がない、細い道を動けるなどの利得があるから自動車を運転される方も自転車を運転されると思います。 ただセンターラインがあるような道路で考えると、バスやトラックなどの業務上走行する自動車が自転車より優先して便宜を図るべきではないかと思っています。業務上走行する自動車がいる道路で自転車が右側通行や信号無視などすることによって、バスや収集運搬者の運転手が、気持ちの集中が途切れないだろうかと常々考えます。また、細い路地では歩行者を最優先するべきところ、速度を上げて通り抜ける自転車に対して歩行者は非常に悪い感情を持つだろうと思います。

	<p>つまり何が言いたいかと言えば、自転車が最優先される道路環境はないのではないかと思っております。自転車に乗る人は自分優先な考えで運転するのではなく、歩行者や業務上走行する運転手に対して謙虚な態度で運転する必要があるのではないかと考えます。</p> <p>そのような観点から考えて、小中高生に対するスクエアード・ストレートについて、事故現場の再現により驚かせることで交通ルールの遵守を学ばせる教育は小学生には良いと思いますが、高校生だと予測の範囲内であるので、自分達の自転車の乗り方により自動車の運転手などに対して悪い印象を与えることになることを、もっと教育・指導すべきではないかと意見を述べさせていただきます。</p>
事務局	<p>区としては自転車を最優先に扱うとは考えておらず、自転車も一つの交通手段であり、歩行者、自転車、自動車がそれぞれ適正に利用されて交通安全を図るということが主眼にあります。</p> <p>その一つの方策として、近年自転車の交通事故が増加傾向にあることから、まずは事故を減らすための取組としてスクエアード・ストレート方式によるリアルな交通事故再現を体験させることで危険行為への意識を高める教育を行っているところです。</p>
委員	<p>質問です。道路交通法が来年改正・施行されます。自転車で雨の日に傘を差す行為は非常に危険な行為ですが、道路交通法の禁止条項には入っていません。来年の改正時に青切符の対象となるのかお答えください。</p>
副会長	<p>当該行為は道路交通法に明確な定めはありませんが、練馬区の在る東京都の規則としては違反行為に定められています。</p> <p>来年4月から道路交通法だけでなく各地域で定められている交通規則の違反に対しても、傘差し運転は5,000円。自転車に傘を器具で固定していても罰則対象となります。</p>
委員	<p>資料1ページ左側の「■自転車事故の状況」の「1 令和4年から6年までの区内での自転車事故の発生件数等の推移」の「① 第一当事者(※)(年齢別件数)」で、令和4年から6年までありますが、赤色に該当する16~19歳の増加原因について、区はどう考えていらっしゃいますか。</p>
事務局	<p>令和4年から5年にかけて事故の件数が増えていますが、主に新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言による自粛が解除されたものと考えています。</p> <p>あわせて令和5年から6年も増えていますが、緊急事態宣言の解除</p>

※ 「第一当事者」とは、交通事故に関係した人で、過失(違反)がより重いか又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

	が令和5年春頃でしたので、自粛が完全に解除されたところで増えているという形です。
事務局	<p>補足します。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言解除により活動が活発になったこともあります、中学生・高校生のうち特に高校生は、非常に活動が活発になったところでルール・マナーを守らない状況が増えているのではないかと考えています。</p> <p>その点を含めまして区では今後何らかの対応を打っていきたいと考えているところです。</p>
委員	<p>同資料について、次に年代別というところに注目しているのですが、実際40歳代から70歳代は人口が多いはずなので、ある程度事故件数が増えるのは仕方ないと思えますが、若い世代は人口分布としては少ないのに事故件数が増えていることは問題かと思います。</p> <p>車社会で、自動車は安全装置が発達し障害物に対してブレーキをかける機能により事故は減ってきてているのかと考えていますが、自転車に関しては安全装置がないのでルールの徹底が重要だと思います。</p> <p>その点を区はどう考えていらっしゃいますか。</p>
事務局	<p>資料1ページ左側の「■自転車事故の状況」の「1 令和4年から6年までの区内での自転車事故の発生件数等の推移」の「③令和6年の第一当事者（年齢別割合（%））」と「④令和7年4月1日時点の人口分布（%）」をご覧ください。</p> <p>特に赤色の16～19歳は、人口分布では3.4%と少ない人口にもかかわらず、第一当事者として多くの事故を起こしていることから、ルール・マナーを守らずに自転車を利用していることが多いと考えられますので、今後の取組の筆頭に挙げています。あわせて70歳代から80歳代の高齢者も人口分布と比較して事故の発生が多い状況がありますから、この点も引き続き取り組みます。</p> <p>また、30歳代から50歳代というのは活動する人も人口も多い中で、事故もそれなりに多いと考えられますので、引き続き対策を講じたいと考えています。</p>
委員	<p>質問は電動キックボードについてです。</p> <p>練馬区ではそんなに見かけることはないのですが、都内では電動キックボードの事故が自転車事故の5倍に達している所があるらしいと聞きました。区での電動キックボードの事故件数や累計について、本日出席の警察の方にお聞きできればと思います。</p>

委員	練馬警察署管内では、電動キックボードの事故はまだ発生しておりません。
委員	光が丘警察署も同様に、電動キックボードの事故は今のところ認知しておりません。事故は発生しているかもしれません、警察での取扱いは今のところありません。
委員	資料1ページ右側の「■自転車安全利用の啓発・自転車の安全教育機会の充実」の「3 今後の取組」で、電動モビリティについて都立高校を中心に安全講習会を実施するとのことです、私立高校に対しても予定はあるのでしょうか。
事務局	私立高校についても、これから働きかけていきたいと考えています。
委員	<p>警察の方から区内では電動キックボードの事故は発生していないとありました、私が自動車を運転したところ株式会社L u u pの電動キックボードに乗車している方が脇をふらふらと運転していて非常に危ないなと感じました。自転車利用者にもいますが、車道から歩道へ、歩道から車道へ移動しながら運転する方がいて、特に電動キックボードは車輪の径が小さいので乗り上げの体制が低く、バランスを崩し転倒してしまうことがよくあるそうです。先日も新宿の大ガード下の前で赤信号を突っ切って自動車とぶつかった動画をX（旧Twittter）で見ました。</p> <p>電動キックボードは新しい乗り物であり、複合交通の中で今後どうなるかは難しい問題ですが、個人的には非常に危ない乗り物だと思っていますので、しっかりと啓発の方を区としても取り組んでいただきたいと思います。</p>
会長	時間の制限もあるので、次の項目に進みたいと思います。「はしる」にご意見等ございましたら、挙手の上ご発言をお願いします。
委員	資料2ページ右側の「【参考】光が丘駅前大通り（東京都道443号南田中町旭町線）の自転車通行空間の整備について」で、光が丘地区の整備区間600メートルだけを施行する理由は何ですか。
事務局	都市計画道路補助第230号線の交通状況として、元々歩道を自転車が通行可である状態の中で、非常に輻輳（※）している600メートル区間について、まずは正規の自転車通行帯である車道の方に整備し

※ 「輻輳（ふくそう）」とは、多くの人や物体、情報が一箇所に集中し、混み合うことをいう。

	いくこととし、この区間でパーキングメーターがあった箇所は中に移設した形で整備がされていると聞いております。
委員	<p>動線を考えた時、北側車線で考えると、朝7時半から9時くらいは大通りに面する北側の高松地区や光が丘五丁目地区、土支田地区の人達が光が丘駅を使うために自転車で光が丘駅の駐輪場へ来ますが、現在は歩道を通っています。</p> <p>この自転車通行帯ができると、行きは良いですが帰りは、大通りは一方通行で対面通行ができませんので、北側の人が南側の30メートル道路を横断することになります。運用としてどうなのでしょうか。</p>
事務局	<p>交通規制の絡みになりますが、基本的に左側車線については車線の左側を進行方向に向かって自転車も自動車と同様に同じ方向にしか走れません。帰り道は、南側に渡って逆向きに走ります。どうしても車道の幅が大きいので不便さは出てくることになります。</p> <p>所轄の方に規制の話を聞いたところ、現在の歩道の通行可は、基本自転車専用レーンを付けると一緒に廃止するのですが、状況を踏まえながら今後検討していきたいと聞いています。</p>
委員	<p>今の運用方法は、どのような形で周知するのでしょうか。</p> <p>朝は監視員を付けての注意や信号前に警備員等を配置して自転車専用レーンを通るよう注意し、夕方の帰りの時間には歩道を走らず南側に渡るよう周知活動をするのでしょうか。</p>
事務局	<p>基本的に自転車専用レーンが整備されると標識が付きます。</p> <p>自転車専用レーンの標識が付き自転車の歩道の通行可が解除された場合は、今付いている自転車の通行可の看板が外されます。</p> <p>現地で表示された規制の看板に従って皆さんは走っていただく状況になると考えています。</p>
委員	<p>「はしる」について意見を申し上げたいと思います。基本的な観点は、先ほどの「まもる」と同じです。</p> <p>資料2ページ左側の「■自転車通行空間の整備区間」の「1 練馬区自転車ネットワーク図 (本計画期間での整備予定)」で、新しく作られる都市計画道路に関する計画については良いのではないかと思います。</p> <p>既設区道に新たな自転車通行空間を整備することについて、私は常々運転する者は抑制的に運転しなければならないと考えていますので、規制する側に回れば、できるだけ抑制的な対応も取ってもらいたいと考えます。</p>

	<p>例えば、新青梅街道のような既設のセンターラインのある道に新たに自転車専用レーンを設けると、トラックが道路両脇にある大型店等へ輸送物資を搬入しようとする際や、みどりバスが乗降で左側に寄せる際に、自転車が業務上の通行の邪魔をしていることが現実です。</p> <p>そして自転車専用レーンができた暁に何が起こるかと言うと、目分量で時速 35 キロメートルから 40 キロメートルで、我が物顔で飛ばしていく自転車が見受けられることになります。先の将来、自転車は 15 キロメートル以上速度を出してはいけないということが、法律まではいかなくとも社会ルールとしてできれば良いのにと考えるところです。以上が意見となります。</p>
委員	<p>私の理解では、自転車専用レーンというのはサイクリスト（※）を守るために優遇するためではなく、事故を防ぐためのものと考えているのですが、違うのでしょうか。</p>
事務局	<p>基本的な部分で、事故を防ぐためのものだと思っています。</p> <p>自転車は道路の左側を通行することが基本ですので、歩行者、自動車それぞれの通行区分の中で考えられているものと理解しております。</p>
事務局	<p>先ほどの資料 2 ページ左側の「■自転車通行空間の整備区間」の「1 練馬区自転車ネットワーク図（本計画期間での整備予定）」の中の既設区道の通行帯の話ですが、狭い区道の中で自転車は適切に左側通行をしていくというルールの周知とともに、左側通行を図ることで自転車の事故が減ります。</p> <p>自動車も歩行者も同じ断面の中で通行する中で、事故が減っていくことも含めて、単に通行帯を造るのではなく、自転車のルール・マナーの周知・啓発をあわせて行っていくものです。</p>
会長	<p>では一旦、次の項目資料 3 ページの「とめる」に参ります。こちらもご意見・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。</p>
会長	<p>ご意見等ないので、私の方から一点あります。光が丘駅、石神井公園駅、大泉学園駅、練馬駅と駐車場が不足しているとのことですが、民設の駐輪場を入れてもまだまだ不足している状況なのでですか。</p>

※ 「サイクリスト」とは、自転車に乗る人のことをいう。

事務局	<p>大泉学園駅、石神井公園駅については、民間の駐輪場が充実しており、実際に放置台数の数字として表れているので、それほど自転車の需要が溢れている状況ではないとの認識です。</p> <p>一方、光が丘駅については、商業施設の民営駐輪場とのことで時間単価が高いなどの影響があり、通勤・通学で利用される方がその民営駐輪場を利用している状況はないようです。</p>
会長	区が目指す整備台数というのは、どの辺までを想定されていらっしゃいますか。
事務局	<p>資料3ページ左側の「自転車駐車場の整備台数」の「1 駅乗入れ台数および整備台数の推移（各年5月調査）」のグラフのとおり、駅の乗入れ台数に係る整備台数は充足しているので、これから区全域について駐輪場を確保・増設していく考えはありません。</p> <p>練馬駅、大泉学園駅、石神井公園駅、光が丘駅等の主要な鉄道駅については、駅ごとの特性がありますので、その特性に応じた駐輪台数の確保に引き続き取り組んでいきたいと思っています。</p>
事務局	<p>補足です。</p> <p>公営の自転車駐車場とはいえる民地で足りている所が相当数ありますので、地権者のご意向により無くなっていくことも考えられます。</p> <p>資料3ページ右側の「■自転車駐車場の確保・利用促進」の「1 公営自転車駐車場の恒久化」でも少し書いていますが、今後恒久化ということを目指して、それぞれの鉄道駅の借地の状況等を捉えながら必要な台数を確保していかなければと考えているところです。</p>
委員	<p>今事務局から民有地の確保について話がありましたが、去年か一昨年に上石神井駅や武蔵関駅で駐輪場の部分を購入し、区有地になっていると思います。</p> <p>資料3ページ右側の「■自転車駐車場の確保・利用促進」の「1 公営自転車駐車場の恒久化」の「連続立体交差事業の進捗に合わせた整備」で、鉄道高架になれば当然高架下を活用してもらえるが、米印で「※高架下が利用できるまでの間は、事業用地等による暫定利用を検討する」とあります。</p> <p>収用をかけて北側側道を造る時に、工事が始まる前に事業用地等を利用することになると思いますが、収用をかけた所はフェンス等で閉鎖管理します。また、鉄道駅から離れた場所を一時的に使うといっても誰も駐輪しません。また収用をかけた所の事業が始まると、駐輪場所が変わり区民の使い勝手が悪いと思います。</p> <p>「暫定利用を検討する」は勿論検討いただきたいが、どのようなイ</p>

	メージを考えているのか教えてください。
事務局	<p>この「事業用地」というのは、様々な部分があると思います。例えば、都市計画道路の本線の買収が終わっている鉄道駅に比較的近い所や駅前広場の用地などを事業用地と考えますと、遠い所はなかなか使っていただけませんが、ただ近い所も度々使えなくなるような所は望ましくありません。</p> <p>事業者の方と相談しながら、今在る自転車駐車場が無くなっていく時に合わせて、例えば追加で造る、充足するという形を踏まえながら整備ができればと考えています。</p>
委員	収用をかける部分も、区がやる部分と東京都がやる部分があると思いますので、連携しながら使い勝手が悪くならないように上手く調整してください。よろしくお願ひします。
委員	資料3ページ右側の「■自転車駐車場の確保・利用促進」の「2 電動アシスト付き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への対応」で、既存の駐輪場は狭い状況にあります。大型の自転車が止められないのをよく見受けるのですが、この点について区の考え方を教えてください。
事務局	<p>資料のとおり、区内公営自転車駐車場全利用台数に占める大型車の割合は35%ですが、今年の調査の中では38%と更に上がっています。その中で、第3次練馬区自転車利用総合計画の中でも記載がございますが、大型車の置場について確保していくことに今後も変わりはありません。</p> <p>ただ、資料に記載のとおり35%を目指して確保していくのかというと、そうではないと考えております。大型自転車は住宅地周辺の鉄道駅が一番利用されるというところで、駅ごとの利用状況を睨みながら、本当にその場所を専用置場として確保しなければいけないのかを正確に図りつつ、今後も確保していくことを思っております。</p>
委員	子育て用の自転車が多くなることは、全体的に考えて良いことなのではないかと思っています。光が丘駅は大型車を一杯止めて平置きにしているスペースもございますので、利用状況を検討いただきながら増やしていただければと思います。
会長	<p>では私からもう一点あります。</p> <p>今日配付された資料ではなく、事前配付資料「第3次練馬区自転車</p>

	利用総合計画」の37ページ「(17) 放置自転車の撤去業務の効率化」で、「①撤去業務の効率化」や「②自転車集積所の規模の適正化」について見直していくとありますが、この点について着手していることはありますか。
事務局	現在放置自転車の台数については、年々減少の傾向になっています。次の第3次練馬区自転車利用総合計画の中間見直しの中で、今後の自転車の放置台数の見込や集積所の地域ごとの今の収容台数に対しての保管台数の見込などを検討しながら、集積所の統合等を含めて検討してまいりたいと思っております。
事務局	撤去業務については、練馬区で放置自転車が多かった時代に比べるとかなり減ってきています。一方では、買い物時間の放置自転車が増えているということもあるので、全体の撤去のやり方や、土日や夕方に撤去できるか等を検討しているところです。 場所によっては土日撤去を一部行っていますが、効率的な撤去業務についても少しずつ検討しているところです。
会長	一旦、次の項目「いかす」に移りたいと思います。
委員	使い勝手が良いことからレンタサイクルよりもシェアサイクルの利用の方が増えていることは、その通りだと思います。 資料4ページ左側の「■他区のレンタサイクル事業」で、現在レンタサイクル事業を実施している区は5区で、練馬区も入っていますが、縮小および廃止を予定している区が4区あります。 シェアサイクル事業を進めていく中で、なぜ練馬区は廃止する方向にないのでしょうか。
事務局	現在、第3次練馬区自転車利用総合計画の中で打ち出したように、シェアサイクルの動向を踏まえた中で、ねりまタウンサイクルについては自転車が付いてくる定期利用の形で運用されています。 ねりまタウンサイクルを廃止するとした場合、当然ねりまタウンサイクル定期利用台数分の空間を鉄道駅前に作らないといけないことになりますので、状況を踏まえながら第3次練馬区自転車利用総合計画の中間見直しの中で方向性を出すことを考えています。 更にねりまタウンサイクルについては、ビルの中の空間に機械式で運用している状況がございますので、廃止した後の施設の活用方法について検討しないといけませんし、機械の入替が可能なのかという点も検討しなければいけません。 来年度、本格的に検討を考えています。

委員	<p>ねりまタウンサイクルについて、何年か前に自転車商協同組合の方に聞いたら、既存のポートに上手くはまる自転車を今はメーカーが作っていないと言われました。</p> <p>以前は定期的に何百台かずつ入替えをしていたと思いますが、今はどのような状況ですか。</p>
事務局	<p>令和4年度に、ある一定の台数を入替えました。その時はメーカーに1つの生産システムの1ラインをねりまタウンサイクル用に変更して必要台数を製造いただきましたが、かなり割高で1台あたりの単価が上がることになりました。</p> <p>今の機械式のねりまタウンサイクルのシステムでは、フックが付いている決められた形の自転車しか出し入れができない状況があります。</p> <p>かなり機械式も進化していることを踏まえながら、先程発言したように、機械の入替も含めた施設の活用について、今後検討していきます。</p>
委員	<p>かなり割高で作ってもらったとのことだが、自転車商協同組合の肩を持つつもりはないが、ねりまタウンサイクルをやってもらった方が定期的に整備等の仕事が増えることになるので有難いとの話があった。</p> <p>ねりまタウンサイクルの当日利用を休止しているので、その分シェアサイクルの利用が伸びている。シェアサイクルはまだ社会実験の扱いだが、何年も更新し地域に根付いてきている中で、ねりまタウンサイクルとシェアサイクルを将来的にどのようにしようと考えているのかを教えてください。</p>
事務局	<p>現状と検討状況は、今事務局で説明させていただいた内容になります。</p> <p>ねりまタウンサイクルは、現在定期利用で使用している方が非常に多い地域もありますので、多い所をどういう形で解消していくのかということを、まず考えなければいけないことが大きいと思います。一方でシェアサイクルはかなり広く普及されており、今区で行っている社会実験の中で、本当に区民の足として完全に変わっていくのかということを踏まえた上で、今のねりまタウンサイクルは同じポートに返さなければいけないとの制限がありますので、もうもろの活用の仕方等を考えた上で、今後の在り方を検討したいと考えています。</p>

委員	最終的な方向性や新たな考えが出た時には、区民に周知するなり議会に報告なりしていただけるということでおろしいですか。
事務局	今後の在り方等を含めまして一定程度内容が決まりましたら、議会への報告と区民への周知をしていきたいと考えています。
委員	今の議論を聞いていて疑問に思ったのですが、資料4ページ左側の「■ねりまタウンサイクルの利用状況」で、ねりまタウンサイクルの定期利用者が1,856人とありますが、この利用者がシェアサイクルを利用しない理由、シェアサイクルより定期利用をする優越性はどのようなことがあると見てていますか。
事務局	まず基本的にねりまタウンサイクルの定期利用料金が、通常の自転車駐車場の定期利用料金と比較的変わらないというところがあります。シェアサイクルを1か月間、通勤・通学で使用するよりは、かなり安く使えるところがあると考えています。
委員	株式会社LuuuPについて質問いたします。 株式会社LuuuPのキックボードでない方、跨って乗る方の機種は、免許がいる電動機付自転車という規格なのでしょうか。
事務局	株式会社LuuuPにつきましては、電動キックボードと電動アシスト自転車の二機種が配置されています。 今おっしゃったのは電動アシスト自転車だと思いますので、免許はいらない、あくまでも自転車です。
会長	話を聞いていて、ねりまタウンサイクルの利用料金は、かなり過剰サービスの形になっているということですか。本来はもっと利用料金を高くしても良いぐらいのサービスということでしょうか。
事務局	ねりまタウンサイクルについては、利用率を上げたい、普及させたいという考えの中で、かなり料金を低額に設定してきたところがあります。 ただ料金が安い中でも一定のところで頭打ちから下降気味になっている状況で、当然自転車も径が小さくて電動アシストも付いていませんので、一般的に今の自転車環境の中では少し乗り難い自転車になってきたところもあります。

会長	時間も過ぎて参りましたが、副会長から全体を通してお願いします。
副会長	<p>全体を通してのことですので、一つひとつの視点ごとにコメントさせていただきます。</p> <p>資料1ページの「まもる」のところで、皆様おっしゃるとおり若年者と高齢者の事故が多く、人口に対する事故率も高いですが、ただ全体の事故のうちの多くは一般成人も含まれているので、一般成人に対する啓発をどうするかが、どの自治体でも問われているところです。</p> <p>子供たちはヘルメットを被りますが、大人になると脱いでしまう。皆様が自転車に乗る時にどれだけヘルメットを被っているのか、周りを見ていただくとヘルメットの着用率は低いのではないかというところがあります。</p> <p>東京都が非常に力を入れているのは、一般成人に関しては企業、事業所に向けてのアプローチを強めている点です。通勤や営業で従業員が自転車を使っている場合は、自転車の安全啓発をきちんとやるということを条例で努力義務として定めています。</p> <p>ただ総務や人事関係の方はどうすれば良いのか、ノウハウがないので、事業所の方向けのセミナーを開催しています。私もそのセミナーで講師をしていますが、今年は練馬区でも1回実施されます。</p> <p>人集めは、東京都ではなく自治体だと思っていますので、商工会議所などを通じて一社でも多くの受講者を集めていただきたいところです。</p> <p>資料2ページの「はしる」の自転車通行空間の整備の話ですが、委員がおっしゃっていた「なぜ光が丘駅前大通りの600メートルなのか」というところは、今回非常に印象的なご発言だと思っています。光が丘駅前大通りの600メートルの部分が完成すると光が丘駅界隈の自転車通行空間ネットワークの観点からどのような効果が期待されるのか、それぞれのご自宅から光が丘駅までのルートをいろいろ考えた時にどのようにつながって光が丘駅までやってくるのか、この600メートルだけを見ていても不十分だと思うのです。</p> <p>北に帰りたい人が、帰りはわざわざ南側を渡るのかと考えた時になかなか渡りません。それも基本的に主観的な合理性が卓越する自転車ですので、自動車であれば確実にUターン等して回りますが、自転車は縦横無尽に動きますので、先ほど事務局がおっしゃった標識を立てれば規制を守ってくれるのかという点は疑問が残ります。</p> <p>規制を守りたくなるような道路の設え・見せ方・デザインの方法を考えないと、今の光が丘駅のとても広い歩道では自転車が高速度で通行することになります。自転車は歩道を「走ったら」違反です。</p>

基本的に徐行義務なので、それを徹底するにはどうするかというところがあると思います。

光が丘駅の自転車通行空間の区間は、まだ色は付いていないのでしょうか。道路の利用者にとって不明確な空間が長期間に渡って続いてしまうのはあまり良くないというところが個人的な見解です。きちんと駐車マス（※）に自動車を止めている人もいれば、よく分からぬ駐車マスと歩道の間の空間に平然と止めている人もいます。

資料2ページ「はしる」の右側下「〇現場写真および整備イメージ」にある現場写真から更に奥の光が丘駅の方へ近づいて行くと駐車マスが消える所があります。駐車マスが消えている所は、光が丘駅に近く送迎したい人が頻繁に自動車を止めています。

光が丘駅の自転車通行空間に色が塗られて専用通行帯の規制をかけたとして、自転車がそのまま駐車車両と歩道の間を走って行っても、その先の駐車マスが無くなつた所によく分からぬ状態で自動車が止まつていれば、最初から歩道を通つてしまひます。

自転車専用通行帯の通行や駐停車の管理についても所轄の警察署の力を借りながら対策していかないといけません。駐停車との関連はどうしても残つてくると思いました。

後は、事前事後の検証もきちんとなさつた方が良いと思います。整備する前は、自転車はこのような通行位置の選択をしていたが、規制が入り、色が塗られてデザインが変わつたら、自転車の通行方法がどのように変わつたのかというところは事前にやっておかないと事後の検証ができません。今のうちに現状を把握された方が良いと思いました。

資料3ページの「とめる」ですが、今回の議論の中で他の区市と比べて議論の強さが弱いと思いました。どういうところかというと、データをどう集めるのか、DXをどう推進するのかという話題が先進的な区市では展開されています。

武藏野市で言えば、市内の鉄道駅が3駅だけですが、公共駐輪場の利用料金は全て自動で徴収しているので、全ての利用データが集まつきます。どの駐輪場で何時に利用していて、入庫より2時間無料なので無料が何人くらいいたのか、利用したのは2階のラックなのか1階のラックなのか、全部分かるわけです。例えば料金設定の考え方、あるいは定期利用と一時利用の駐車数のマネジメントでは、定期利用の駐車スペースがかなり余っているのに一時利用が満車になつてゐるから一時利用で使いたいということが現場ではたくさんありますので、データが集まつてると駐輪場の空間的な位置関係との関係などをもっと精緻にみることができます。

練馬区内は鉄道駅がたくさんありますから、一気に全ては無理なので、モデルとして大泉学園駅や石神井公園駅など需要が溢れてしま

※ 「駐車マス」とは、車両を置くための空間のことをいう。

っている所に関して細かく駐輪場の位置と定期利用と一時利用の駐車台数のシェアの割合が需要に見合っているのか、動的に料金を変え得るのかというところは、もう少し細かい議論ができたらと思うところです。

資料4ページの「いかす」のところですが、基本的にはシェアサイクルの話があります。練馬区は他の自治体と比べて圧倒的に民営のシェアサイクル事業に寄り添っている自治体ですので、都市公園の中の区の土地を提供するようなことを、かなり強力に進めているところです。

民営とのシェアサイクル事業について区民への説明責任を果たすのであれば、ここまで公共的な色合いが強まっているシェアサイクルという乗り物は、区民の一つのモビリティサービスと捉えるべきです。

区の基本的な都市交通計画の中にシェアサイクルをどのように位置付け、公共交通機関との関係をどう考えていくのかということは検証項目に書いてあるところですので、是非とも収集したシェアサイクルのデータの分析というところは、私もお手伝いしながら進めたいと思います。

会長 その他、どの観点からでも結構です。何かございますか。

委員 今副会長から全体的なお話がありましたが、それに関連するのですが、事前配付資料「第3次練馬区自転車利用総合計画」の42ページのところです。事務局から冒頭説明もありましたが、「2 計画の評価指標」で各指標を評価するとあるのですが、これは何を基準に高いか低いかを評価されることになるのでしょうか。基準があれば教えていただきたいです。

事務局 4つの方針それぞれの項目に対して評価の指標を決めて、今の実態を分析した上で、どの程度その方向に向かったかというところを評価していくという形になります。

委員 現時点では、具体的な評価基準はないということでよろしいでしょうか。

事務局 数値的な部分でしっかりと数字を押さえてというところでいうと、当初の中で数字を押さえるところまでやっていなかった部分もあるので、表現的な部分での評価にし、数字で押さえているところは数値で示しながら考えていきたいと思っています。

委員	<p>是非評価指標を具体的に設けていただきたいと思っています。</p> <p>例えばねりまタウンサイクルの定期利用が減っている状況があり、どこまで減れば練馬区として許容できるかは、具体的な指標がないと判断ができないと思うのです。豊島区がやめたから練馬区もタウンサイクルをやめますではないです。ここまで減ったら練馬区もタウンサイクルをやめますということは事前に決めておかないと、ずっと現状を見るだけで終わってしまいます。是非早く各指標の評価基準を定めていただきたいというのがあります。</p> <p>もう一点聞きたいのが、同事前配付資料の42ページ「1 計画の進捗管理」の一覧表に、附属機関での評価・検証とあります、R4からR7まで毎年評価をやっている、少なくともR4からR6まで評価が終わっていると読めるのですが、これは何を基準に評価が終わっているとなるのでしょうか。</p>
事務局	基本的には、この自転車駐車対策協議会という所で客観的に見てもらっているというところになります。
委員	つまり評価が高いか低いかというのは出ていないということでしょうか。
事務局	評価が高いか低いかというよりは、実際にどのくらい当初の計画で位置付けたものが出来ているかといったところを、各年度で状況を説明しています。ただ数値化していないといったところは、若干できていないかなと思っています。
会長	その他いかがでしょうか。
委員	<p>会長がこれまで開催した練馬区自転車駐車対策協議会で再三言っていたとおり、事前配付資料「第3次練馬区自転車利用総合計画」の42ページ「1 計画の進捗管理」のイラストにある行政のP D C Aサイクルについてです。私も以前役所にいたことがあるのですが、どうも役所というのは「A C T 改善前」の「C H E C K 評価」で終わってしまいます。端的に言ってしまえば改善は面倒だということなのでしょうが、それでは物事は進みません。</p> <p>使い勝手が悪い施策等があるのであれば即見直して、区民サービスにつなげるのが本当ではないかと経験上思います。</p>
事務局	P D C Aサイクルという形で私どもが考えているのは、令和4年度から8年度に向けては各年度の進捗状況を報告する中で、今後の取組としてできる改善についてはその都度行っています。今回、令和

	8年度という区切りを付けて大きな全体的な見直しをかけていくというところで、ある程度の対策は講じていきたいと考えています。個々の年度の取組についても、不要なものというまでいくか分かりませんが、やれることはやって、また新たなこともやるのであれば今後の取組としてやっていければと考えています。
委員	しつこくてすみません。資料2ページ右側の「【参考】光が丘駅前大通り（東京都道443号南田中町旭町線）の自転車通行空間の整備について」の光が丘駅前大通りの自転車通行空間について、去年からやられているとのことですが、工事を実施するにあたって地元説明会や意見聴取の機会は設けたのでしょうか。
事務局	こちらの事業は東京都で実施している事業で、都道であり、二か年で整備するようになっています。 説明会については具体的なところを聞いておりませんので、確認したいと思います
委員	やっていないと仮定して、東京都から練馬区に意見等を聞かれないのですか。
事務局	練馬区には、工事の前に東京都から話がありました。我々が現地を確認した上で、区道との接続について支障がないことを了解し、回答を返したところです。
事務局	補足です。 おそらく光が丘駅については光が丘地区連合協議会という団体がありますので、最低限その団体には説明はしていると思います。その後どのような形で説明会を開いたかは私どもはまだ承知していないところですが、光が丘地区連合協議会には確実にしていると思います。
会長	私から二点あります。 全体を通してなのですが、資料1ページの「まもる」のところで、80歳代の事故が結構多くて、人口比で見ても多いので、是非80歳代の自転車の事故を無くす工夫・取組を進めていただきたいです。練馬区が23区で一番80歳代の事故が少ない区になって欲しいと思います。 もう一点は、資料2ページの「はしる」の地域ネットワークについてです。地域ネットワークについては今後取り組んでいくとのことですですが、地域ネットワークはそれこそアイデア勝負のところなので、

練馬区すごいねと言われる地域ネットワークを作っていただきたい
と思います。

今後皆さんで検討していきましょう。

会長 **4 その他**

事務局から何かございますか。

事務局 (次回開催予定事務連絡)

会長 **5 閉会**

以上を持ちまして、第 42 回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会いた
します。ご協力ありがとうございました。