

## 第40回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時 令和6年8月27日(火)午後2時～4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 17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	練馬区議会自由民主党 練馬区議会公明党 練馬区議会インクルーシブな 練馬をめざす会	かしわざき 強 酒井 妙子 岩瀬 たけし
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) 稲垣 具志(副会長)
鉄道 事業者	西武鉄道株式会社 東京地下鉄株式会社	岩澤 貴顕 古澤 茂明
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 東京都建設局第四建設事務所 警視庁光が丘警察署 警視庁石神井警察署	関 肖 羽石 幸一 栗原 和美 山上 嘉人

※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 2名

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2枚

8 議事概要と発言要旨

会長	1 開会 2 委員委嘱
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	3 議事 第3次練馬区自転車利用総合計画令和5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	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ますので、まずはまもるからご意見を伺いたいと思います。
委員	資料：まもるの「1 自転車事故件数の年次推移（毎年1月1日～12月31日）」について、令和元年542件をピークにおそらくコロナの影響で令和2年457件に減少しています。昨年の協議会で、練馬区では令和3年から4年にかけて483件から428件に減少したということで議論があったと思います。令和5年は100件ほど増えている状況ですが、背景は何かということと、電動キックボードの事故はこの中に含まれるのかご説明いただけますでしょうか。
事務局	令和元年から減少傾向でしたが、令和4年から5年にかけて件数が428件から530件に増えた背景につきましては、コロナ禍による外出抑制が解除されたものだと認識をしています。 電動キックボードの件数は、件数に含まれておりません。
委員	コロナによる自粛で控えられていたのが少しずつ自転車の利用が増加して、自転車事故が増加傾向にあるかと思います。そのうえで資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当※件数）（令和5年1月1日～12月31日）」を拝見すると、50代が一番多く97件、続いて40代、30代というように、特に壮年層と呼ばれる方が多い印象を受けます。区としての分析は理由も含めて何かございますか。

※1・2当とは第1当事者と第2当事者をいう。

第1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。

第2当事者とは、交通事故に関係した人で、過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

事務局	<p>50代が97人、40代が89人、30代が85人ということで、30から50代が多くなっています。全体のうち約27%になります。</p> <p>分析を行う上で実際にどのくらいの方が自転車を利用して起きた事故の件数なのかといったところに着目しました。しかし、自転車の利用総数を測ることができなかつたため、練馬区の人口の構成率に着目したところ、概ね練馬区の人口構成比率に相對していました。</p> <p>事故件数だけを見ると、30から50代の事故件数が多いため何か対策をするべきだと少し頭によぎりましたが、特別に事故件数が多いことではなく、練馬区の人口比率にほとんど合致していました。</p>
事務局	<p>練馬区の人口の構成比率ですが、30代、40代、50代を足すと約47%になります。年齢層別自転車事故発生件数の比率を練馬区の人口の構成比率と比較したところ概ね一致してました。また、60代以上と20代以下についても概ね練馬区の人口の構成比率と一致してました。</p> <p>ただ、過去5年間を比較すると、高齢者については増加傾向が見られ、20歳以下については減少傾向が見えると把握しています。</p> <p>高齢者については、敬老館等で安全講習会や安全啓発グッズの配布を行い、交通安全の周知・啓発を図りました。</p> <p>20代以下については、学校での交通安全教室、中高生のスケアード・ストレイト、区内施設による自転車シミュレーターということで、教育が十分にできていると考えています。</p>
委員	<p>最後に自転車事故と一言で言われますが、具体的にどういった事故が多いのか、自転車同士、自転車と人あるいは自転車と車なのか、その傾向として、あるいは割合としてどういった事故があるのか教えてください。</p>
事務局	<p>毎年警察から練馬区の交通安全に関する資料をご提供いただいています。色々な指標がありますが、まず事故の車種種別の割合について、自転車以外のものも含めて発表させていただきます。</p> <p>警察からの資料によると、交通事故当時者数が区内で約2000人ございました。</p> <p>そのうち自家用車・乗用車に乗車していた人が650人、貨物車に乗車していた人が280人、二輪車に乗車していた人が205人、自転車に乗車していた人が530人でした。</p> <p>また、どういった場所で交通事故が発生しているのかについては、事故発生件数、約1000件に対し、交差点が500件、交差点付近が70</p>

件、踏切が3件でした。  
その他にも時間帯別や道路の幅員状況など色々な指標がございますが、主だったところを発表させていただきました。

委員 資料の中の1が自転車事故件数の年次推移、2が年齢層別自転車事故発生件数ということですがけれども、1の自転車事故件数が530、2の年齢層別自転車事故発生件数が580と、数字が相違していますがこの相違はどういう理由でしょうか。

事務局 事故当事者は、第1当事者と第2当事者に分けることができ、第1当事者は加害者、第2当事者は被害者となります。  
一つの事故に対して、例えば自動車と自転車、自転車と自転車、自転車と歩行者というように関わる人が複数人いますので、その差となります。

事務局 1の自転車事故件数530と2の年齢層別自転車事故発生件数580の差については、自転車同士の事故が50件あったとご理解いただけるとわかりやすいと思います。

委員 ここ9年の自転車事故の発生件数が420件から530件の間に大体網羅されています。これを見て感じたことが、なぜ300件台ではなくて、420件から530件なのか、300台でもなければ600台でもなくこの420件から530件の間にこの9年間、毎年のようにこの中に含まれているというのは、これだけの事故が起きる原因、例えば特定の場所、道路など何か仮説があってもいいような気がします。  
どういう事故が起きているのか、なぜ毎年同じような数字になるのか不思議ですが、現場としてはどのように考えていますか。警察の方でも構いませんが、なぜ毎年似たような数字になるのか、なぜこの数字の中に網羅されるのでしょうか。

事務局 我々も色々なデータを基に検討してみたところですが、これという傾向が取れておりません。  
また、去年は副会長から令和4年の自転車事故件数について、他の自治体では前年と比べ事故が増えているが練馬だけ減少しているのご発言があり、どういう理由で減少したのかとのご指摘もございました。我々も色々なデータを見ながら検討しましたが、大きな項目としては、交差点部での事故が多いなどの傾向はあまり変わりませんでした。  
ただ令和元年から4年については、コロナ禍で自転車の利用が抑制されたこともあり、事故件数が減少したのではないかと感じていま

す。令和5年については、コロナ禍前の社会状況に戻りつつある中で、今までの自転車事故件数の平均程度までに件数が上がってきたのだと思います。我々も原因を特定することができれば、それを基に安全啓発や道路の向上を図ることができると思っていますので、引き続き検討して参りたいと考えています。

委員 資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」について、75歳以上で区切っています。75歳というのは後期高齢者の仲間入りをする年齢になるので、例えば75歳から10年刻みでいけば85歳ということになるのですが、高齢化が進んでいる現状から考えると、年代の区切りをもう少し細かくしていく方向にされたらいかがかと思いますが、区のご見解をお願いします。

事務局 資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」の年代の区切り方については、警察からご提供いただいた資料の区切り方が、幼児・小学・中学・高校、19歳まで、20代、30代、60歳から64歳、その後65歳から74歳、75歳以上となっています。75歳以上の属性についても警察と確認しながら、どのような特徴が見えてくるのかと実際に何歳くらいまでが自転車の適正年齢なのか、そこも踏まえて検討してみたいと思います。

委員 自転車事故は色々なケースがありますが、特に雨上がり等の道路事情から自分が転倒して怪我をした場合は、自分が悪かったということで警察にも届け出ないと思います。保険に加入している人は別ですけれども、保険に加入していても本当に自分が入っているのかどうか、それすら忘れてしまっているケースも非常に多いと思いますので、そういったところにももう少し細かい配慮をしていかないと、実態とかけ離れた統計の数字だけが独り歩きしてしまう、そういう懸念があるかと思いますが、区の見解をお願いします。

事務局 資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」は事故件数のため、自分が転倒して怪我をした件数は入っていませんが、自分が転倒して怪我をした事象に対して、保険会社から事故に関するデータを取得することができないかということかと思いますが、区としても区民の方に自転車の保険の加入を進めていますので、区の自転車保険の引き受け会社である損害保険ジャパン株式会社とどのような事故データをご提

供いただけるか相談をし、どのくらいの人はどういった状況でどの程度の怪我があるのかどうかが見えてくるのであれば調べてみたいと思います。

委員

自転車のルールを守れない理由は何ですかという警察の調査がありまして、一番多かった回答はルールを知らないからの回答で、40.4%ありました。交通安全教育、警察が主体でやっていらっしゃるわけですが、平成22年度の受講者、小学生で38.8%、中学生で24.6%、高校生で23.5%となっています。これが多いのか少ないのか何とも言えませんが、今後電動キックボードが増えてくると、それに対するルール作りも真剣に考えていかなければいけないと思います。実際に事故も起きているようです。

小学生・中学生・高校生などへの交通安全教育については、区としてどう考えていますでしょうか。実際、どのくらいの頻度で交通安全教育を行っているのか教えてください。

事務局

小学生と中学生に対しての交通安全教育は毎年実施しています。小学生に対しては、3年生以上を対象に自転車の正しい乗り方や交通安全の基礎的な教育を行っています。

中学生に対してはスタントマンを使用し実際に自転車と自動車がぶつかるような状況をリアルに再現したスケアード・ストレイト方式の交通安全教室を実施しています。また、スケアード・ストレイト方式の交通安全教室は、区内の中学校全33校ある中から毎年11校ずつ実施し、3年に1回の頻度で実施することにより、中学校の在学期間中いずれかの学年の時にスケアード・ストレイト方式の交通安全教室を受けられるようになっています。

この実施回数は警察と調整をしながら行ってきたものですが、委員がおっしゃった自転車の交通安全教室の受講割合とも比較しながら、区の交通安全教室の適正回数の検討や効果検証が必要と考えています。

事務局

第3次練馬区自転車利用総合計画15ページをご覧ください。

この計画を作る際に、色々なアンケートや事故の状況等を把握しながら計画を立てて参りました。

第3次練馬区自転車利用総合計画15ページ「②年齢層別の自転車事故の特徴」に記載のある「■年齢別人口10万人あたり自転車事故死傷者数【練馬区】」および「参考 【都】の年齢層別の違反行為の有無比率」のデータから、高校生・中学生の自転車乗車中の事故が多いことが見て取れました。また、違反行為については、中学生・高校生の違反行為が多くなっていることがこのデータの中で示されて

います。さらに、第3次練馬区自転車利用総合計画15ページ「③交通ルールの認知率・遵守率」に記載のある「■交通ルールの認知率と遵守率」のデータからは、交通ルールの認知度についてはある程度認知されているが、交通ルールを守らないことが一つの特徴ではないかということが見て取れました。その中で区としては各年代層、特に20歳以下についての交通安全教育の充実を進めて参りました。昨年度の傾向から見て、20歳以下の自転車事故件数が若干減少してきた、少しずつでも効果が出てきていると考えています。

委員 資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」の年齢の区切り方が65歳から74歳になっているのは、高齢者の医療の確保に関する法律で64歳から74歳を前期高齢者、75歳以上を後期高齢者としているためだと思います。  
また、スケアード・ストレイト方式による交通安全教育についてですが、どのような筋書きで行われるのでしょうか。

事務局 いくつかのストーリーがあります。  
自転車同士の衝突事故や、出会い頭による自転車と歩行者との事故、停車している自動車の横を自転車が通り抜ける際に、自動車のドアが開いて自転車が巻き込まれる事故など、そういったいくつかのストーリーを使用して中学生へ注意を促しています。  
また、スケアード・ストレイトという言葉は恐怖を直視させるという意味であり、受講者に恐怖を直視させることにより社会通念上好ましくない行為をさせないようにする教育方法の一つです。こういったところに死角が生じる、こういったところに危険性が潜んでいる、自転車で並走するとこんな危険がある、通行ルールを守らないとこんな危険があることをストーリー仕立てで中学生に教えるものです。

委員 資料：まもるの「令和5年度実績」について、敬老館等への交通安全啓発グッズの配布とありますが、敬老館等とはどのような施設で何施設に配布したのでしょうか。また、交通安全啓発グッズの配布だけでなく、講話のようなものもあったのでしょうか。

事務局 敬老館10館、他にはつらつセンターと4ヶ所あり、全14カ所で交通安全啓発グッズを配布しました。  
配布したグッズは、夜間でも光を発する首にかけるもので、自動車等から歩行者を認識できるよう身に付けられる物となります。

委員 高齢者に対しては交通安全啓発グッズの配布のみで、交通ルールの再教育、再周知というようなことは行っていないということでしょうか。

事務局 講習会を開催し交通ルールなど交通安全啓発を行った後、グッズを配布しました。

委員 どのような講習内容だったのでしょうか。

事務局 先ほど申し上げたスケアード・ストレイト方式による交通安全教室と似ていますが、映像や画像を使用し注意喚起を行うことなどを中心に講習を実施しました。また、講習後に交通安全啓発グッズを配布し、改めて交通安全啓発・周知をしました。

会長 副会長からもコメントがあると思いますが、一旦まもる、はしる、とめる、いかすについて、それぞれ委員からご意見をいただいて、最後にまとめる形で、副会長と私から意見を申し上げます。では、はしるに移りたいと思います。

委員 自転車専用通行帯を作っていただくと、自転車に乗る側としては安全なのですが、自転車専用通行帯に自動車が停車しているときは危ないと思います。だからと言って車を排除するわけにもいきないうし、自転車に乗る方も我慢しなければいけないということでもないと思います。そこで提案ですが、ある時間帯を決めて、その時間帯は自転車専用通行帯に自動車を駐停車しないということをしていただけたら、とても安全ではないかなと思いますがいかがでしょうか。

事務局 自転車専用通行帯を走行中に自動車が停車していて、その自動車を避けて走行しなければいけないという状況かと思います。自転車専用通行帯は基本路上駐車禁止の道路になっていますので、まずは警察で取り締まりを強化していただければと思います。また、自転車専用通行帯に自動車を駐停車させてはいけないというルールは法令の話になりますので、ルールの改定に関しては区からご提案申し上げることはできませんが、実態としては把握しているところです。

委員 自転車専用通行帯は駐停車禁止ということについて私は知らなかったのですが、だからと言ってコンビニの前での業者による荷下ろしなど、駐停車禁止だからと言って自転車専用通行帯に停めてはいけないということまでは言えないのではないかなと思うので、時間



帯を区切って、その時間帯だけはちょっと通行帯には止めないで欲しいっていうことは可能なのでしょうか。

事務局

自転車専用通行帯は、駐車は禁止ですが、停車は禁止ではないとの認識です。例えば荷積み荷下ろしなど、そういった短時間での停車はあろうかと思えます。ある時間帯は許容して、ある時間帯は駐停車禁止という交通ルールを行政が決めることは、全国的な交通、道路交通法の中では難しいと考えています。

特に光が丘では自転車専用通行帯が整備されているところに業務の車両が停まっています。光が丘警察署の職員が巡回して、停車した自動車に対し積極的に指導しているところをたびたび見ますが、これ以上の対応については、これから警察と相談をしながら調整を図って参りたいと考えています。

委員

私は、道路が元来、何のために作られているのかということを考えなければいけないと思いました。道路の目的は、大量の物資や大勢の人間を安全に迅速に、ある地点からある地点に移動させるために作られているものだと思います。そういった観点からいたしますと自転車専用通行帯、自転車に乗ることだけを考えれば非常にありがたい施設、設備ですけれども、自転車の利便性だけをあまりに追求しすぎると道路が持っている本来の目的の円滑な道路交通というものを妨げることになっていかないと若干思っています。

事務局

区が自転車専用通行帯を設置する際には円滑な車両の交通が確保されて道路幅員に余裕があるところに自転車専用通行帯を設置していますので、委員からご発言がございました内容については阻害をしていないと考えています。

また、道路の幅員が狭く、自動車同士がすれ違うことも簡単ではないような場所に自転車ナビマークが整備されているところもあります。これは、法定外の標示にはなりますが自転車の走行場所および走行方向を道路上に表したものです。だからと言って自転車ナビマーク上を自動車が走行してはいけないのかというと、当然幅員も狭いですし、自動車同士がすれ違う際にはどうしても左側に寄ってしまいます。基本の考えとして、自転車の走行場所と走行方向を明示するために整備しています。区内全域で自転車走行不可の歩道を自転車が走行していて歩行者が非常に危ない思いをしているという声もいただきます。そういったところに積極的に車道の左側に自転車ナビマークを整備することで、自転車の走行場所および走行方向を明示したいと考えています。

副会長

資料：はしるの「1 練馬区自転車ネットワーク図」で掲載されている図中の青ラインですけれども、広域ネットワークを構成する道路というのは都市計画道路で比較的幅員が確保されているような幹線的な道路なので、管理者が国や都であることがほとんどではないのかなと思います。幹線的な道路の中には一部区道もあると思いますが。

一方で、この協議会は、第3次練馬区自転車利用総合計画を進める中でPDCAサイクルが回っているのかを、委員の皆様と確認する場です。改善が必要であれば、計画の進め方の見直しを図らなければいけないというようなことを議論する場だと思います。

そこを踏まえて今回の資料を見たときに、練馬区が自転車通行空間を整備するにあたってどこで汗をかくのかというようなところを考えるならば、この広域ネットワークにかかる自転車通行空間の整備は国や都が行い、区道の多くが構成する自転車のもっとミクロなネットワークは、区がやらなくてはならない割合がかなり高くなってくると思います。今回の資料では、例えば光が丘周辺の小さなネットワークをどうやっているのかわかりません。加えて練馬区は本当に色々な地域がありますので、練馬駅の周辺、石神井公園、大泉学園であるとか、上石神井、光が丘、平和台など地域特性が異なっていますので、それぞれの地域の方々の自転車の乗り方や道路ネットワークを鑑みたときの道路整備の課題であるとか、先程まもるでも言いたかったのですが、事故の特性などを踏まえたうえで、どの地域はどのような通行空間整備が求められてくるのか、区が努力できるところは努力するけれども、例えば国道や都道と接続する交差点のような、道路管理者が異なる場合にどのように協議を図っていくのかなど、もう少しレベルを上げて議論をできればいいなと思っています。前回は申し上げましたが、地域ネットワークというのが資料：はしるの「1 練馬区自転車ネットワーク図」の中にピンク色で丸く表現されています。第3次練馬区自転車利用総合計画で、地域ネットワークは新たに取るものとされています。その取り組み内容について、毎年協議会で確認しないといけないと思います。したがって次回以降は少なくとも、この練馬、光が丘、石神井公園、大泉学園、上石神井この5つのエリアが指定されていますが、この中のどこで何やったのかという報告があると、委員の方々もご自身の地域の中で自転車に乗っている立場でご発言できると思いますし、区議の先生方も区民の代表としていらっしゃると思いますので、それぞれの地域の中でどういう声が上がっているのかといったようなことを突き合わせてですね、もう少し区道のネットワークを考えた方がいいのではないかなというようなことを議論出来たらいいと思っています。

事務局

昨年も、会長・副会長から、進み具合が遅い、区の何らかの成果が出てないにご指摘を頂きました。

自転車通行空間の整備について、ある程度幅員がある道路に路面補修工事に併せて自転車通行空間を整備していきたいと思っています。少しずつ整備を進めていく中で整備済の道路と繋がることによってネットワークが広がっていくと思っています。都市計画道路の整備に際して自転車通行空間を整備していくこととなると、10年単位の整備期間となり、なかなか実現が見えないというところがあります。資料：はしるの「2 本計画期間での整備予定」でも、都市計画道路の事業中で区施工のものがありますが、やはり5年10年単位の整備期間となります。しかし、既設道路の路面補修工事であれば、毎年ある一定の距離で補修をしていますので、その中で自転車通行空間の整備が可能なところに自転車専用通行帯や自転車ナビマークを整備したいと思います。令和6年度は予算化されていないので7年度の予算には自転車通行空間の整備費用を計上し、7年度の協議会において整備箇所をご報告できればと考えています。

また地域ネットワークについては考え方の整理を進めているところです。例えば石神井公園駅周辺については石神井公園駅西口で再開発事業が、権利返還計画が認可されて実際に工事が着手されています。こういった再開発事業に併せて都市計画道路が整備され、周辺の区立施設、それから石神井公園など色々なポテンシャルのある施設がありますので、そういった施設などのネットワークをどう繋いでいくか、通常歩道がついていないような狭い道路でもある程度自転車ナビマークを入れる中で、回遊性をどうやって確保していくか考えていきたいと思っています。上石神井駅周辺につきましては連続立体交差事業、鉄道の高架化事業がはいつており、関連側道や自転車歩行者道が連続立体交差事業に伴って周辺に出来てきます。鉄道の高架を跨ぐように整備される都市計画道路も数本あります。こういったところのネットワークを繋ぐことで、何らかの方向性を示すことができればと考えています。

事務局

自転車通行空間整備の考え方の補足ですが、主要区道のうち、歩車道が分かれている区道を対象に、路面補修工事が行われるタイミングで自転車通行空間の整備を考えています。区としては予算を確保したうえで路面補修工事を行う部署と調整を図って計画的に進めていきたいと考えています。

副会長	<p>補修工事に併せて自転車通行空間の整備を行っていくというのは理解できますが、特に地域ネットワークというのは、地域のまちづくりに合わせて、その地元団体との協議や合意形成の中で、自転車の矢羽根型路面表示はこういう意味でつけられているといったような理解促進であるとか、第3次練馬区自転車利用総合計画のはしるの内容だけではなく、まもるの内容にかなり通ずるところがあります。例えば矢羽根型路面表示が道路に整備されることで、うちの学校は矢羽根型路面表示が整備された道路を自転車で通行するときには左側通行を特に守らないといけないなどといった、自転車通行空間整備のハード整備と教育のソフト対策をいかに連動させていくかなど、何かこの計画が進められているような上手い見せ方があるとレベルの高い進捗確認ができてよいと思います。実際にどこに白羽の矢が立ってモデル対象となるかというのは、別の道路関連部署との調整が必要というのは、重々承知の上で申し上げますが、出来るところからやりました、矢羽根型路面表示を何キロつけただけではなく、自転車ネットワーク整備推進の、区民の安全意識醸成との親和性をいかに高めていけるのかといったところに関して、もう少し考えていただけるといい議論ができるのではないかと思います。</p>
事務局	<p>ご指摘の内容をよく理解しました。自転車通行環境については、様々な施策をしていますけれども、それについてこの協議会では、その方向性がどうなのか、要するに実績に対してご議論いただく場というところで、副会長からそれがわかるような資料作りをというご提案だと思います。これは真摯に受け止めて、次回に生かして参りたいと思います。</p>
委員	<p>資料：はしるの「1 練馬区自転車ネットワーク図」というのは、ピンク色の丸で囲われた、地域ネットワークの5箇所を重点的に整備しますよという意味ではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>練馬区の中での中心核であるだとか、そういった主要な駅をまずはターゲットとして考えるというのがこの地域ネットワークです。将来的には区内全域を考えていきますが、その発端としてそもそもの在り方ややり方を、まずはこの5箇所の拠点から組みたいという区の方針となります。</p>
会長	<p>では、とめるに移りたいと思います。</p>

委員	資料：とめるの「放置自転車等の台数（各年5月午前・午後）」について、放置自転車の台数が極端に減ってきているのですが、例えば放置自転車を撤去する費用に対して効果よりもコストが高いなど、どういうことか教えていただけたら幸いです。
事務局	撤去自転車1台あたりのコストに関する算出資料については持ち合わせていません。申し訳ございません。
会長	撤去費用が足りないため、放置自転車の台数が極端に減少しているというご質問でしょうか。
事務局	撤去自転車1台あたりのコストについては算出資料を持ち合わせていませんが、撤去自転車を返還する場合は4000円、原付は7000円の撤去手数料をご負担いただいています。また、この撤去手数料では撤去にかかる費用を賄いきれない状況にあります。
委員	自転車駐車場は毎年整備をしている一方で、まだ需要が追いついていない、特にこの大泉学園駅は資料：とめる「需要に対する不足台数上位3駅」によると999台が不足しているということで、私も大泉学園駅をよく利用していますが、定期利用と一時利用、それぞれあるかと思います。例えば私の個人的なケースを申し上げますと、定期利用を申し込んだ時点から実際に利用できるようになるまで約3年かかりました。現在、定期利用で申し込んだ場合、大泉学園駅の近くの定期駐輪場の場合ですと、大体どれくらい待つことになるのか、数値があれば教えていただけますでしょうか。
事務局	指定管理者からその都度確認はしていませんが、最近のヒアリングの中では、大泉学園駅周辺の定期利用の待機については最大でも6ヶ月程度と聞いています。
委員	6ヶ月まで短縮されたということでだいぶ短縮されていると感じました。他方で、非常に足りないと感じるのは一時利用の自転車駐車場、私たちも買い物の際になかなか停める場所がないというお声をいただきます。今、自転車駐車場は定期利用と一時利用はそれぞれあって今後整備に重点的に取り組むということでお答えはいただいています。具体的にどのような形で対応していくつもりなのか、あるいは現在どのように対応されているのか教えていただけますでしょうか。

事務局 自転車駐車を整備していくためには、場所を確保していかなければいけません。

区としては、職員が懸命に確保できる、これが買い上げなのか、買い上げは不可能であっても借りることができるところはないのかということで、日々探しているところです。

その中で、既存の自転車駐車をどのように有効活用していくのかということも考えていかなければいけないと思っています。自転車駐車の定期利用と一時利用の設置割合、また、最近では自転車が大型化しているため、一般の自転車と比べ横幅が若干広がっているチャイルドシート付自転車、電動アシスト付自転車の利用者からは横幅がとても狭くて停められない、もう少し幅広の自転車駐車を整備して欲しいというような声も寄せられています。

そういった自転車の種別、自転車の利用形態、定期利用時間利用によって、新規で自転車駐車を整備していくことは念頭に置きつつも、今ある喫緊の課題にどう対処していくのかは、現場の職員が一番わかっていると思いますので、現場の職員と調整を図りながら、できるところは進めていきたいと思っています。令和5年度も、幅広のチャイルドシート付や電動アシスト付自転車が止められるように改良した自転車駐車場もあります。

また、需要に合わせて自転車の駐車台数を変更するなど、その時の状況に合わせて工夫してなるべく多くの方に自転車駐車場をご利用いただけるように努めています。

事務局 駅から近い自転車駐車場は常に満車であることが多いですが、駅から少し離れた自転車駐車場は空いています。大泉学園駅周辺についても常に満車になっていない自転車駐車場もあります。そういったところをご案内することや、料金や一時利用と定期利用の数をどのように設定していくか。一時利用の駐車枠を設けていても、常に満車にならないため、定期利用申請者から待機しているのにどうして空いている駐車枠を利用できないのかとの苦情もあります。そこは実態と比べながら、料金設定と利用の割合を日頃から指定管理者と検討している状況です。資料：とめる「需要に対する不足台数上位3駅」に記載した大泉学園駅の999台足りないという駐車需要に対しても、現在そういった対応で賄っていると考えています。

委員 もう一点、例えば一時利用の場合だと空いているところがインターネット上で公開されているとこの前私も勉強したのですが、多くの人は知らないと思います。インターネット上で一時利用の駐車情報

が公開されていることが周知されてもいいのではないかなと思います  
すがいかがでしょうか。

事務局 ねりま区報やX（エックス：旧 Twitter）を活用するなど、周知を図  
って参ります。

委員 一時利用が満車の場合、どういう手段で他を見つけるかということ  
については、パブリックコメント、第3次練馬区自転車利用総合計  
画の素案に寄せられた意見の中にあつたと思います。この意見に対  
して、区側の考え方としては指定管理者のホームページを見てくだ  
さい、とあるのですが、事務局からのお話を聞いていても、そうい  
う手段があっても一般の人はわかりづらい。もっとわかりやすい見  
つけ方はないのでしょうか。既に計画策定時から3年目迎えている  
わけです。区は他の手段で行う考えがあるのか教えてください。

事務局 区内の駅周辺に放置禁止区域の看板など違法駐輪に対する看板を設  
置しており、その看板に指定管理者のホームページに繋がるQRコー  
ドを貼付し、そこから駐車情報を確認できるような案内をしていま  
す。しかし、そういった受け身の体制で利用者へ周知できるのかと  
いうところが問題だと感じています。  
本来であれば、駅周辺に配置している誘導員がタブレット等で自転  
車駐車場の空き状況をご案内できるのが一番いいかと考えていま  
すが、機材の手配や誘導員の教育など、難しい部分もあると思いま  
す。しかし、使いやすくわかりやすい案内は必要と考えています。

副会長 先程まもる、はしるの質問の中で、練馬区の中でも色々な地域があ  
るため、地域特性で状況・課題や取るべき施策が異なるという話を  
させていただきました。自転車駐車場もそれが当てはまるだろうと  
思いながらこの資料を拝見しました。一つは感想で一つは質問です  
が、感想については、資料：とめる「整備台数※無料駐車場を除く」  
のグラフでは令和6年の整備台数が4万1991台、資料：とめる「駐  
車需要（令和6年5月時点）」では駐車需要が4万2933台との記載  
があり、約1000台足りないことがわかります。  
区全体で見たとき約1000台足りないですが、資料：とめる「需要に  
対する不足台数上位3駅」の記載では、大泉学園駅、光が丘駅、石  
神井公園駅、この3駅の不足台数を合計すると2000台以上となるた  
め、マイナスの駅と非常に余っている駅があるだろうと思います。  
それを全部合算すると約1000台の不足という話になっているのだ  
なというのが感想です。そのため、限られた駅に集中的に不足して  
いる状況が起きているといったことを察するところであります。

続いて質問についてですが、先程委員から資料：とめる「放置自転車等の台数（各年5月午前・午後）」のグラフで、放置自転車等の台数がかかり減少しているというようなご指摘がありました。私が気になるのは令和6年の午後の放置343台とあります。これが区全体に分散しているのか、特定の地域に顕在化しているかによって、対策がだいぶ変わってくると思いますが、何か詳細情報があれば教えてください。

事務局 特徴としては駅前に商店街があると午後は買い物をする方もいますので、午後の放置台数が増えるという傾向は見られます。また、具体的な駅別の放置台数の数値については、区全体に満遍なく自転車が放置されているというよりも駅ごとで差が出ているということは区も認識しています。

副会長 練馬区と同様に面積の広い世田谷区の状況ですと、少し前までは通勤通学での利用者による鉄道乗り換えの自転車が駅周辺に長時間放置されているような状況が結構ありました。最近では、例えば日常的な買い物利用による短時間の放置や、撤去の業務時間外である夕方時間帯などの放置などが目立つようになりました。あるいは、バイクが私有地に放置されるような、警察も区もなかなか対策を打ちにくいところもあると思います。これらのような放置自転車のバックグラウンドは、この協議会が発足したころとはだいぶ様変わりしているような気がしますので、時間的・空間的そして放置の理由といったところの情報がもう少しあると、知恵を出し合いながら協議会の議論になると思いました。個別具体の苦情はたくさん交通安全課に来ている、大変な思いをされているということは察しますが、有効な対策として協議会の場で議論できることがあれば載せていただけるといいのかなと思いました。

事務局 練馬区も世田谷区と同様色々な課題が出てきています。例えば、通勤通学の朝の放置はかなり減っています。ここでいう朝の放置は、例えば急用で置いていかざるを得ないというような人が放置としてカウントされていると思います。朝はある程度自転車駐車場の定期利用などで対策はとれたと思います。

ただ、午後の買い物の放置自転車については、私有地にまたがって道路上に放置されており非常に難しい問題を抱えています。また、道路上でも例えば銀行のATM前の歩道上に1日に何十回転もするような、延べ台数としてはかなり多くの台数が放置されるという状況も見えています。

加えて、夕方・夜間の買い物利用客の放置についても苦情をいただ



いています。

そういったところに対しては、どのように周知徹底するか、夕方・夜間の時間帯についても撤去していくなどできる限りのことは考えていこうと放置自転車対策業務の委託事業者である環境まちづくり公社と、現在色々と研究をしているところです。

事務局 民有地に放置された自転車については、区で対応することができません。例えば閉店した店舗の敷地内に前輪だけ入れて駐輪している自転車が十数台あるケースなどがあります。そのため、区としては、民有地の所有者・管理者に放置自転車について相談させていただき、土地所有者・管理者の了解のもと、自転車の放置禁止を周知する看板の設置や、民有地に放置されている自転車に対し、警告のチラシを自転車のカゴへ配布、さらに状況の改善が見られない場合は、土地の所有者・管理者と合意を取り交わして放置禁止区域を指定するという対応を行っています。放置禁止区域に指定すると、民有地であっても撤去対象となります。

副会長 多角的な視点で見た場合に、従来と比べ性質が変わってきているような対応が難しい放置自転車が駅前の歩道上などに放置されることで、例えば白杖を持った視覚障害者ですとか、車いすの円滑な通行ですとか、インクルーシブな歩道環境の構築というようなことが言われている中で、放置自転車はかなり阻害要因になっている可能性もあるといったところです。自転車が悪者扱いみたいな議論になっていますが、有効な方策が出てまいりましたら他の自治体にも話は持ち帰って紹介したいと思いますのでよろしくお願いいたします。

会長 それでは、4項目、いかすに入ります。

委員 シェアサイクルの利用者数が増えているのは、先程の駐車環境等を含めても望ましいことと思います。しかし、シェアサイクルにおける事故なども併せて増えているのではないかと危惧しています。シェアサイクルにおける事故の件数は把握されているのでしょうか。

事務局 ドコモ・バイクシェアは、事業展開地区（16区）内において令和6年7月中に36件事故が発生し、練馬区内では1件発生しています。具体的な事例については、車道に停車していたタクシーの後方に接触してしまった、電動アシスト自転車の最初の漕ぎ出し時に勢いづいて転倒してしまったなどの報告を受けています。死亡事故の報告は上がってきておらず、どちらかと言うと軽微なものが大多数を占めていると認識しています。

委員	<p>今回なぜシェアサイクルにおける事故の状況について質問させていただいたかという、先程まもるの説明でヘルメットの話がありました。現在約 12%の方はヘルメットを着用していますが、シェアサイクルに関しては、ほとんどヘルメットをされている方はいないのではと感じています。区としてシェアサイクルを推進している中、安全対策、特にヘルメットの対策は非常に難しいと思いますが、どのように考えていますか。</p>
事務局	<p>自分の自転車であれば自転車のかごに乗せるなどできますが、シェアサイクルはシェアサイクルポートに自転車を駐輪しそこから歩いていくこととなりますと、どうしてもヘルメットが邪魔になってしまいます。我々も現場調査でシェアサイクルを使用しますが、区内の一般のシェアサイクル利用者はあまりヘルメットを着用している人は少ないと感じます。しかし各事業者において、アプリ上でヘルメットの必要性や着用の促進といった周知は行っており、例えば株式会社 Luup については、折り畳み式の携帯用ヘルメットを開発してそれを PR するといった工夫もしています。引き続きどのような啓発ができるかも含めて考えていきます。</p>
委員	<p>携帯用ヘルメットも普及していくといいなと思います。 もう一点ご質問です。電動キックボードについて令和 6 年 3 月に株式会社 Luup と安全利用普及啓発に関する協定を締結されたというお話がありました。株式会社 Luup は電動キックボードのシェアリングサービスも拡大しているところだと思いますが、練馬区では現在、電動キックボードを利用できるシェアサイクルポートは何か所なのかということと、電動キックボードの事故件数が現在どういう状況なのかかわかれば教えていただけますか。</p>
事務局	<p>令和 6 年 8 月 27 日現在では株式会社 Luup のシェアサイクルポートは 119 か所となります。また、1 年間でシェアサイクルポート数が約 9 倍、利用回数については約 23 倍に増加していると聞いています。加えて、株式会社 Luup のシェアサイクルポートの電動キックボードと電動アシスト自転車の設置台数の内訳についてですが、基本的には半々ぐらいの置き方をしていると聞いています。 事故については、事故件数はまだ増加していないと聞いていますが、これから利用者が増加していく段階で電動キックボードの事故の増加の可能性は高いため、動向を注視していきながら株式会社 Luup と安全啓発を協力して実施したいと考えています。</p>

委員	この1年間でシェアサイクルポート数が9倍、利用回数が23倍増加したというのは非常に急激に増加しており、当然事故も増えていく中で、啓発活動もますます必要になっていくとのお話もありました。歩道を走行している電動キックボードについても対策が必要だと思いますし、第3次練馬区自転車利用総合計画の中には電動キックボードの記載がありませんが、今後の計画の見直しの中で電動キックボードに対する対策を含めたほうがいいのではないかと思います。最後にそれだけ伺って終わります。
事務局	第3次練馬区自転車利用総合計画については、タイトルのとおり自転車と銘打っていますため、必要であれば株式会社Luupと締結した安全利用普及啓発に関する協定などの範囲内で、ある程度のものを策定していきたいと考えています。
会長	資料：いかす「【参考】シェアサイクルポート配置図」によると、公共ポートは令和4年4月1日時点で21ヶ所、令和5年度末時点で67ヶ所とありますが、公共ポートは設置できるところにはほとんど設置したという感じでしょうか。まだ公共用地で新規にシェアサイクルポートを増設できるような状況にありますか。
事務局	練馬区には700ヶ所近い公園・緑地・児童遊園があり、そういったところを徹底的に調査し公園等の管理者と協議をした中で、公園利用者等にご迷惑をかけないようなかたちでシェアサイクルポートを設置して参りました。公園・緑地・児童遊園へのシェアサイクルポートの設置については一定数を確保できたため、これ以上増設することは難しいと考えています。それ以外の場所、例えば図書館や体育館などの公共施設につきましても、管理者と協議の上、順次設置しています。また、シェアサイクルポートを設置できそうな公共施設が他にもあるので、そういったところは管理者に相談していきたいと考えています。 加えて道路へのシェアサイクルポートの設置については、警視庁などの関係機関との協議に時間がかかることや道路の状況等を含めて、今後も調査しながらシェアサイクルポートを設置する方向で考えていきたいと思えます。
会長	シェアサイクルの利用者が徐々に定着してきていると思いますが、現状、シェアサイクル事業者の経営状況は赤字の状態ですか。

事務局	<p>株式会社ドコモ・バイクシェアは、練馬区単独の利用状況ですと赤字になりますが、事業展開地区（16区）全体で見ると足し引きゼロ程度になると聞いています。</p> <p>OpenStreet 株式会社は、広範囲で事業を展開していますので、まだ全体での利益が上がっているかというとなかなか苦しい状況だと聞いています。しかし、区内の利用に限れば採算が取れているという話は聞いています。株式会社 Luup についてはまだ細かいデータをいただけていません。</p>
会長	<p>それでは、いかすについてここで終了させていただいて、その他全体を通じて何かございましたらご発言お願いいたします。</p>
副会長	<p>委員から自転車事故の発生件数が例年同じくらいなのは何ですかという話がありました。確かに事故の件数で言えばその認識で間違いないと思いますが、事故の当事者の属性や、発生した事故の形態はだいぶ変化してきていると思います。内容がずっと同じということはないと思います。</p> <p>少なくともコロナ禍前と現在では状況がだいぶ変わってきていますし、ここ数年自転車は車道通行しなさいと指導されてきています。道路の路面上にも車道通行の原則を受容しやすくなるような表示がされ、10年前と比べて自転車の通行方法はだいぶ変わってきているのではないかと思います。自転車保険がクローズアップされたことによって今まで無かった事故が顕在化されて人身事故扱いになってきているといったようなこともあると思いますので、事故件数が横ばいだから内容も同じということではないと思っています。</p> <p>今回の議論で色々な視点からご質問があったかと思いますが、特に私が気になっているのは地域別です。どの地域でどのようなタイプの事故が多く、どの地域で特に高齢者が事故当事者になってしまっているのかといったようなこと。全部の地域が平均的に同じ特性だとは思えません。地域別に道路ネットワークの状況との関連を見るなど、その辺りは気になるところです。また、歩道のない生活道路と幹線道路系の事故は、どういう違いがあるのかなど、少し分析があると良いと思いました。</p> <p>先程事務局のご発言の中で、練馬区は自転車の事故が令和3年と比べて令和4年は減少したとありました。23区の中で減少したのは3区だけで、その中でも練馬区が一番減少しました。しかしさらに1年後、23区の中でワースト3に事故件数が増加しています。</p> <p>事故件数増加のトップは大田区、次が杉並区で、3位が練馬区となります。プラス100件以上ととても増えているため、やはり事故の詳細がどうなっているのかとても気になりますし、武蔵野市では単</p>

独事故がとても増えているという話も出てきているので、単独事故が増えているということはどうすればいいのか、それは例えばスクエアード・ストレイトで解決するものなのか、いろいろな議論につながっていくと思いました。

一つ質問があります。資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」について、年齢層別で統計を出すときは発生件数ではなく、通常は死傷者数で出すと思います。死者数や重傷者数がどうなっているのか気になるとは思いますが、今回示されているのは自転車事故の件数です。例えば自転車が絡む人身事故ですと、相手が歩行者の時には歩行者だけが怪我をしていて、自転車側は怪我が無いというケースが多々あります。そのようなケースは件数としてカウントはされているのでしょうか。質問の意図としては、資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」に記載の小学生29、中学生14というのは、全員が怪我人というわけではなく、怪我をしていない人数もカウントされているのかというようなところです。

事務局

第1当事者と第2当事者の事故件数のため、怪我の有無の区別はありません。当事者として事故を起こした人を年齢層別にカウントしています。昨年資料では死傷者数を掲載していました。副会長からのご発言を受けて、年齢構成別の死傷者数というのも一つ指標として必要になるのではないかと感じましたので、来年に向けて検討して参ります。

副会長

死傷者数の掲載がないことに対する批判ではありません。死傷者数の情報は重要な指標なので、プラスで資料に掲載すれば良いのではないかと思います。

資料：まもるの「2 年齢層別自転車事故発生件数（1・2当件数）（令和5年1月1日～12月31日）」の表は、無傷の当事者も含まれているという点においては非常に興味深いものです。ただ、自転車事故の当事者で、自転車に乗車していた人達の年齢を第1当事者と第2当事者を混ぜて表現されています。可能であれば、第1当事者と第2当事者に分けたうえで年齢層別に事故件数を表現すると、人口比率と関係ない分布が出てくると思います。高齢者は被害者になりやすいというようなことを事務局はおっしゃっていましたが、本当にそうなのか？ということを見ることができるとは思えません。第1当事者と第2当事者の細かい数字など何かわかれば教えてください。

事務局 今の件に関する明確な資料は持ち合わせていません。しかし、年代別に死傷者を出してみる、第1当事者と第2当事者で分けてみるなど色々な指標があります。委員から先ほど説明ございましたが、どういう場所で事故が起こっているのか、どういった幅員の道路で事故が起きているのか、生活道路なのか幹線道路なのか、そういった色々な指標がありますので、より議論が深められるように、委員の皆様からお知恵をお借りしながら資料を作成して参ります。

会長 まもるについては、先程副会長、他の委員からもご発言があったように、何処でどのような事故が起きているのかということを見ることできると思います。協議会の事前打ち合わせの際に見させていただいた警視庁からの統計だけだと分析は厳しいので、事故原票、事故統計の原本から分析しないと、細かい分析は難しいかと思えます。

以前はなかなか入手できませんでしたが、今は公開されているはずですし、行政であれば容易に入手できると思いますので、少し踏み込んで分析していただけたらと思えます。

それから、副会長からも、この協議会はPDCAによる進捗の管理という話がありましたが、進んでいるところはスルーでいいと思えます。むしろ進められないところ、こういったところに課題を抱えているところをオープンにさせていただいて、この場で色々なアイデア、お知恵を拝借する、そういうことができれば、この協議会の意義がより高まるのかと思っています。

幸い、今年度はもう一度開かれる予定だと伺っていますので、その際には少し資料を違う観点から報告していただきと思えます。

例えば、今回は第3次練馬区自転車利用総合計画の冊子42ページの評価指標、ここについてターゲットを置いて資料を作成していただきました。ただ各施策につきましては、26ページから39ページまで、色々な施策が用意されていますので、この施策に対しうまくいっているのかいないのかというようなところをご報告いただければ、より良い協議会になるのではないかと感じました。

事務局 第3次練馬区自転車利用総合計画42ページの評価指標というのは評価の考え方ということで、これに限って評価するというようなことではありません。本計画の中にはそれぞれの項目で色々な施策を記載しています。そのようなことも踏まえて、資料の作り方を考えて参ります。

会長 4 その他  
事務局から何かございますか。

事務局 (次回開催予定等事務連絡)

会長 それでは、以上をもちまして、第40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。