

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(現状の課題等について)

まもる 安全・安心

ールールを守り、安全に自転車が利用される将来ー

【前回の協議会での意見】

- 自転車事故件数の年次推移、年齢層別発生件数だけではなく、より細かい交通事故のデータを提示してほしい。

1 令和5年区内での自転車事故

令和5年区内での自転車事故発生件数は530件あり、このうち警視庁から提供を受けた自転車事故データ519件をもとに当事者別事故の発生状況を分析しました。

※データは年齢や事故発生時間が不明なものを除外

(1) 令和5年、自転車事故の発生件数(519件)の内訳

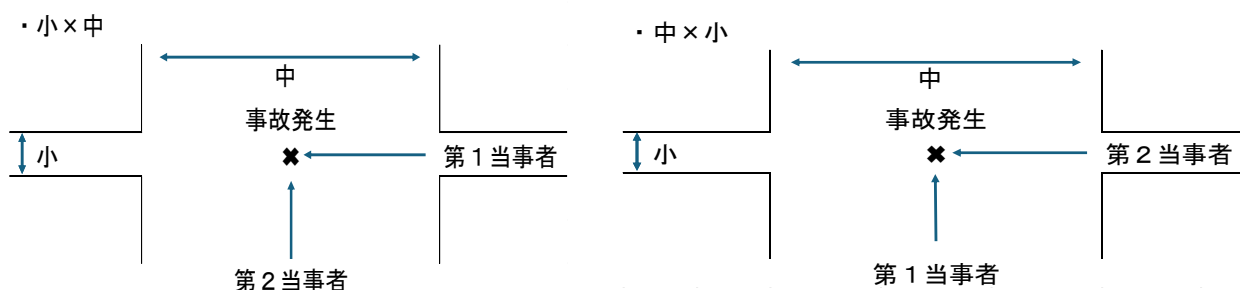
第1当事者	第2当事者	
自転車(194件) ※P2 2(1)	「あり」(90件) ※P3 2(1)-1	自動車・バイク(42件)
		歩行者(28件)
		その他(20件)
	「なし(単独)」(104件) ※P3 2(1)-2	
乗用車(245件)	自転車(276件) ※P4 2(2)	
その他(31件)		
自転車(49件) ※ P5 2(3)		

※ 第1当事者とは、過失(違反)がより重いかまたは過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者

※ 第2当事者とは、過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者

2 当事者別の事故発生状況

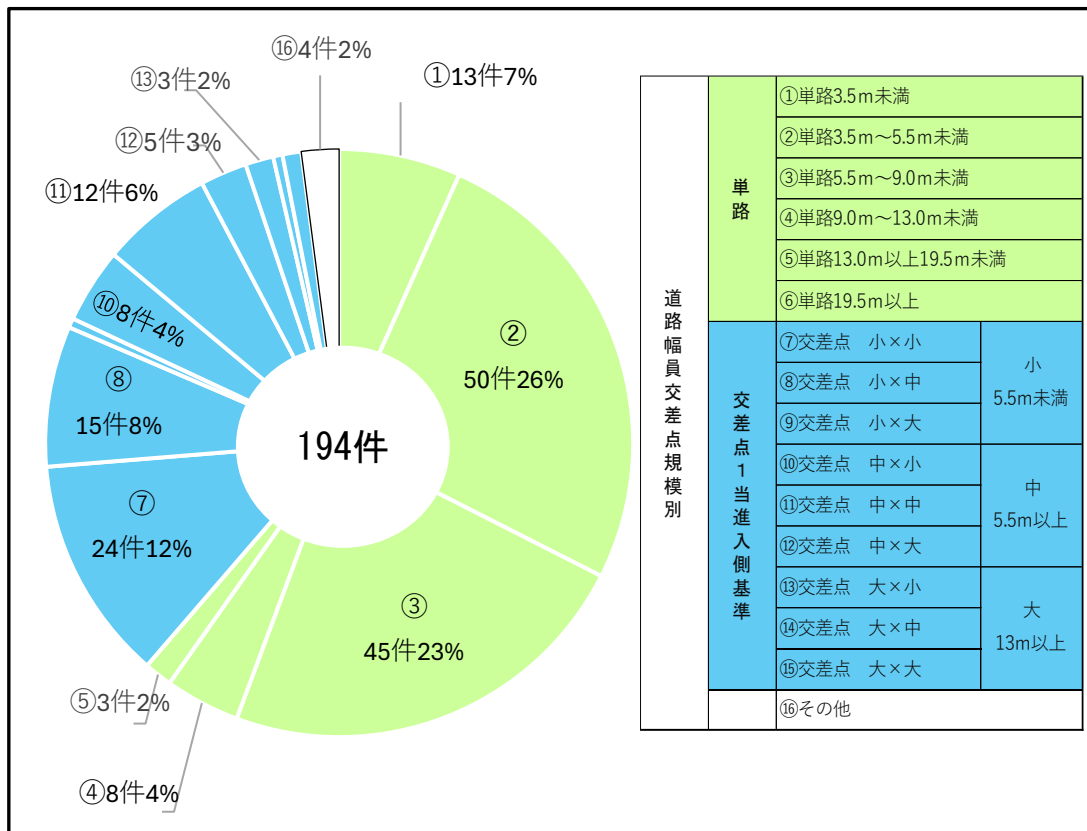
交差点について



(1) 第1当事者が自転車である事故の発生状況

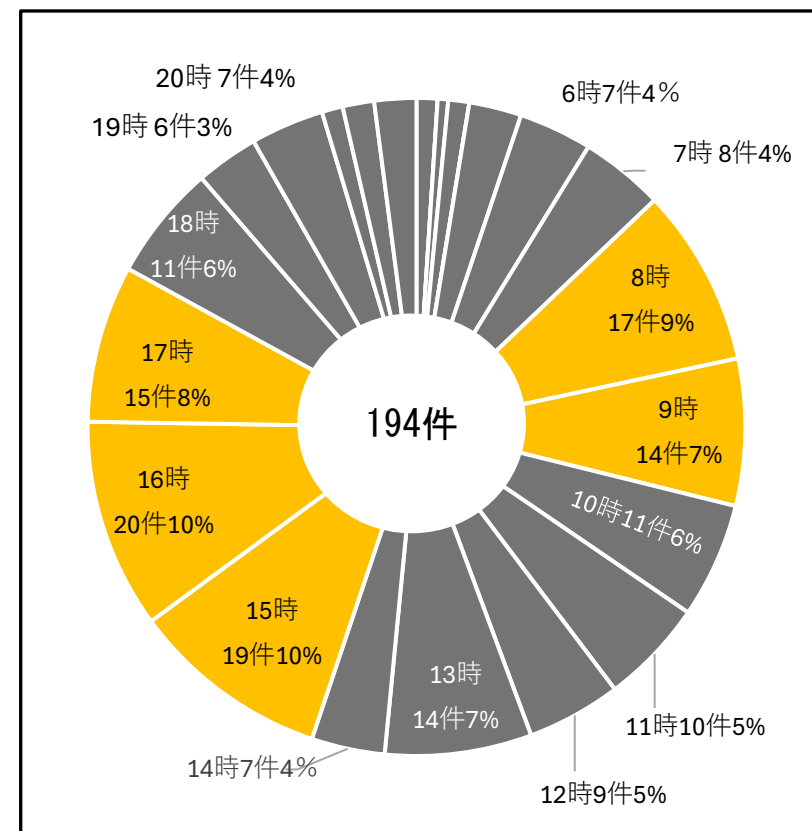
令和5年の区内での自転車事故で第1当事者が自転車である事故は194件あり、第2当事者（相手方）が、「あり」90件（自動車・バイク42件、歩行者28件、その他20件）、「なし（単独）」は104件となっています。第1当事者が自転車である事故の発生状況は次のとおりです。

① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況



👉 自転車事故の道路幅員・交差点規模種別発生状況では、単路①、②、③、交差点⑦、⑧で全体の76%を占めています。
大きい交差点⑪、⑫、⑬では11%です。

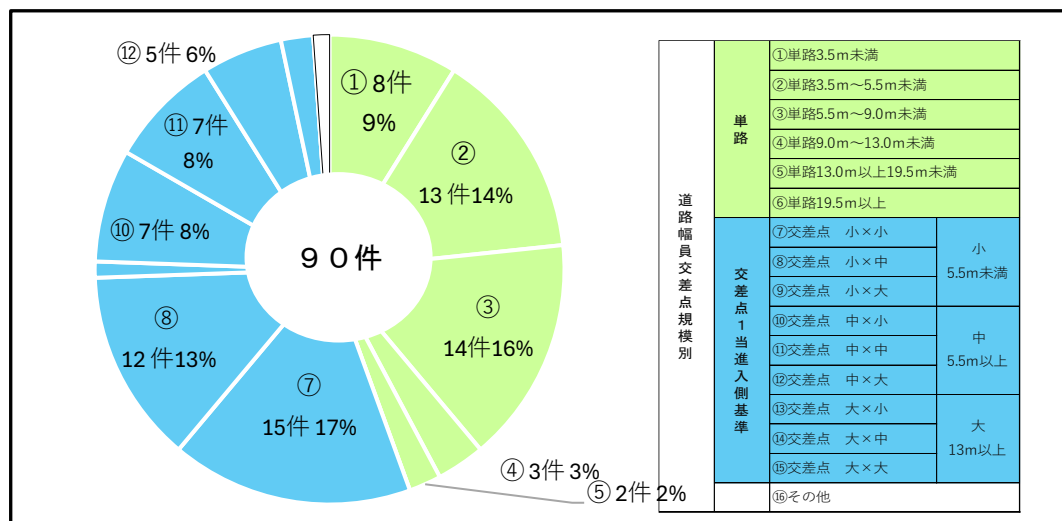
② 時間帯別の事故発生状況



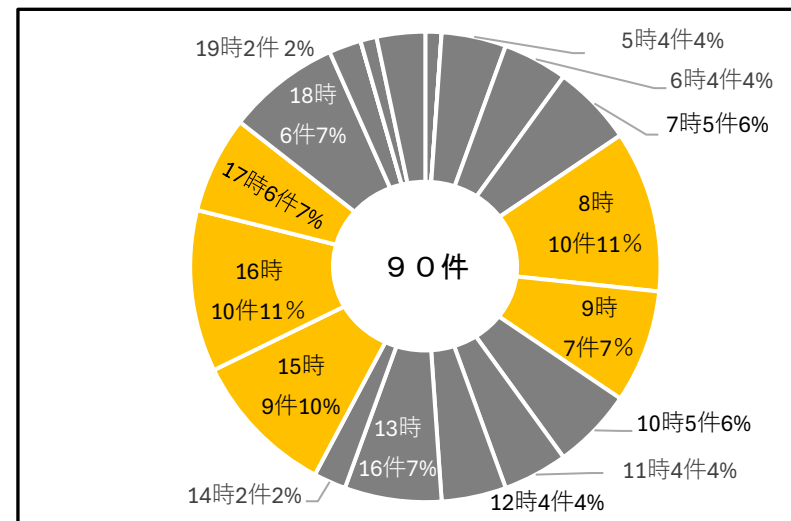
👉 時間帯別事故発生状況では、夕方近くの15時から18時の3時間で全体の28%を占めています。これに、朝の通勤時間（8時から10時）を加えると5時間で44%の事故が発生しています。

(1)ー1 第1当事者が自転車である事故194件のうち、第2当事者が「あり」90件の事故発生状況は次のとおりです。

① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況（90件）

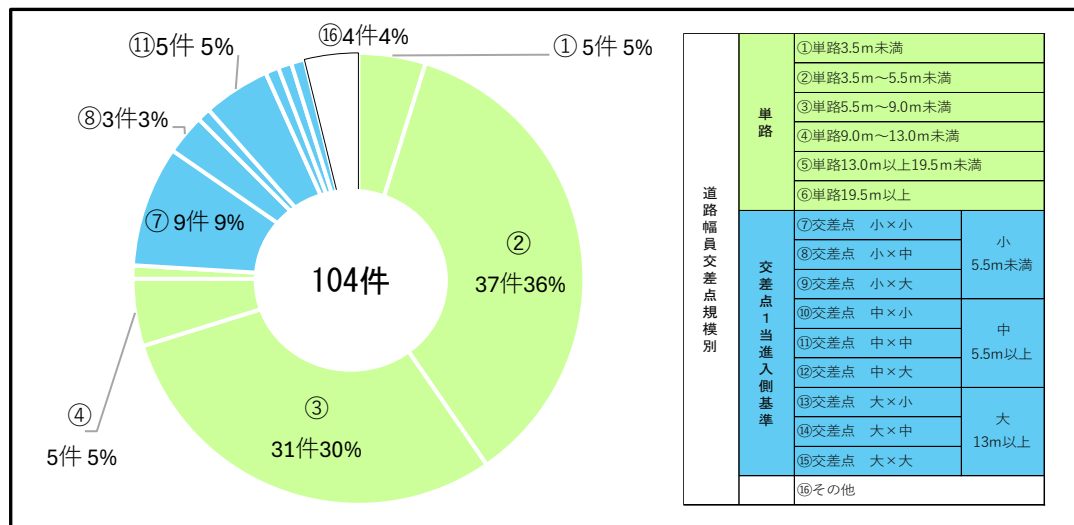


② 時間帯別の事故発生状況（90件）

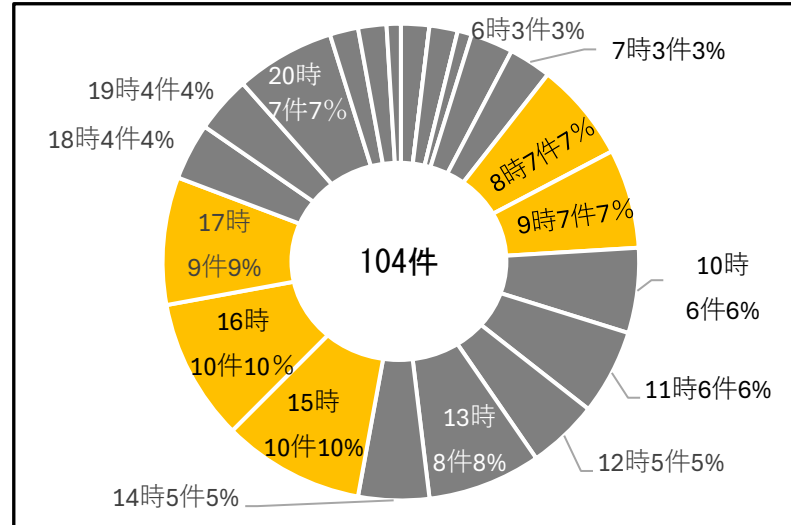


(1)ー2 第2当事者が「なし(単独)」104件の事故発生状況は次のとおりです。

① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況（104件）



② 時間帯別の事故発生状況（104件）



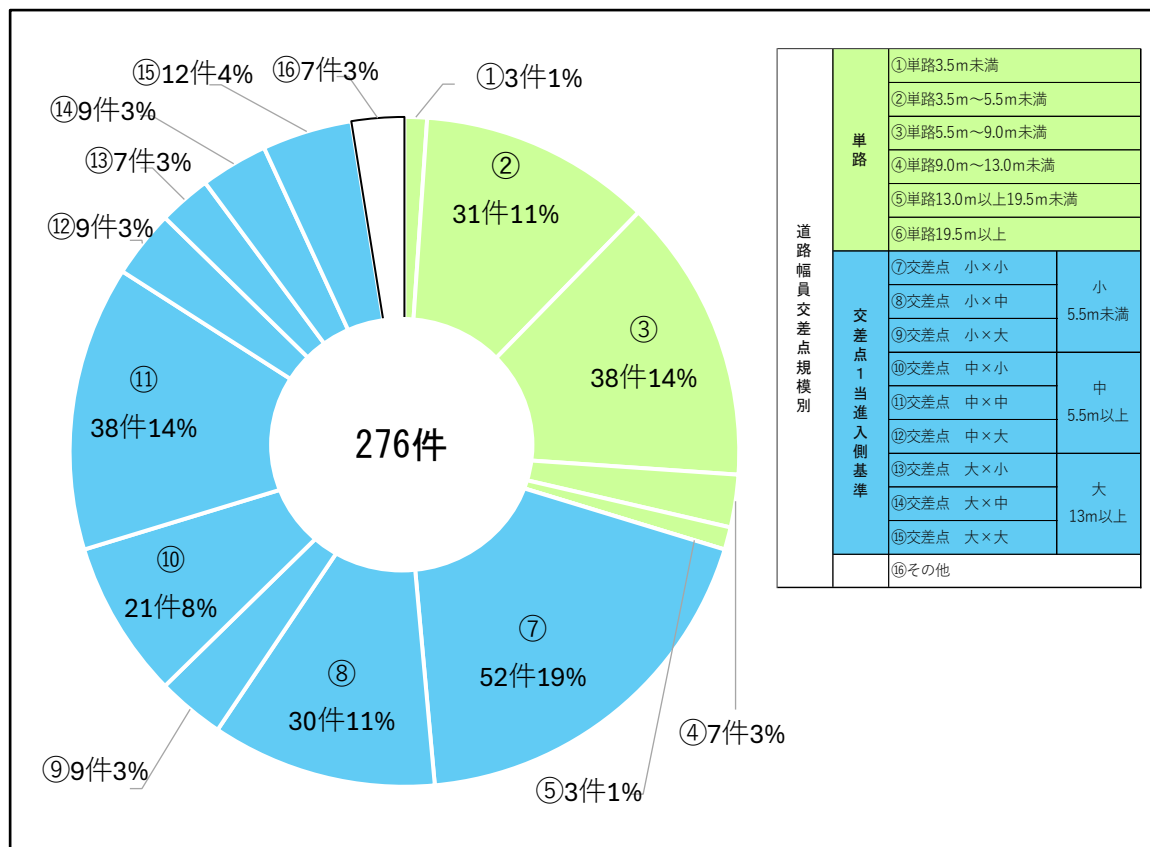
第2当事者が「なし(単独)」は、第2当事者が「あり」と比較すると単路②、③で全体の7割弱となっています。

時間帯別の事故発生状況では、大きな違いがみられませんでした。

(2) 第2当事者が自転車である事故の発生状況

令和5年の区内での自転車事故発生で第2当事者が自転車である事故は276件あり、第1当事者（相手方）は乗用車などの車が245件(89%)、その他（11%）でした。第2当事者が自転車である事故の発生状況は次のとおりです。

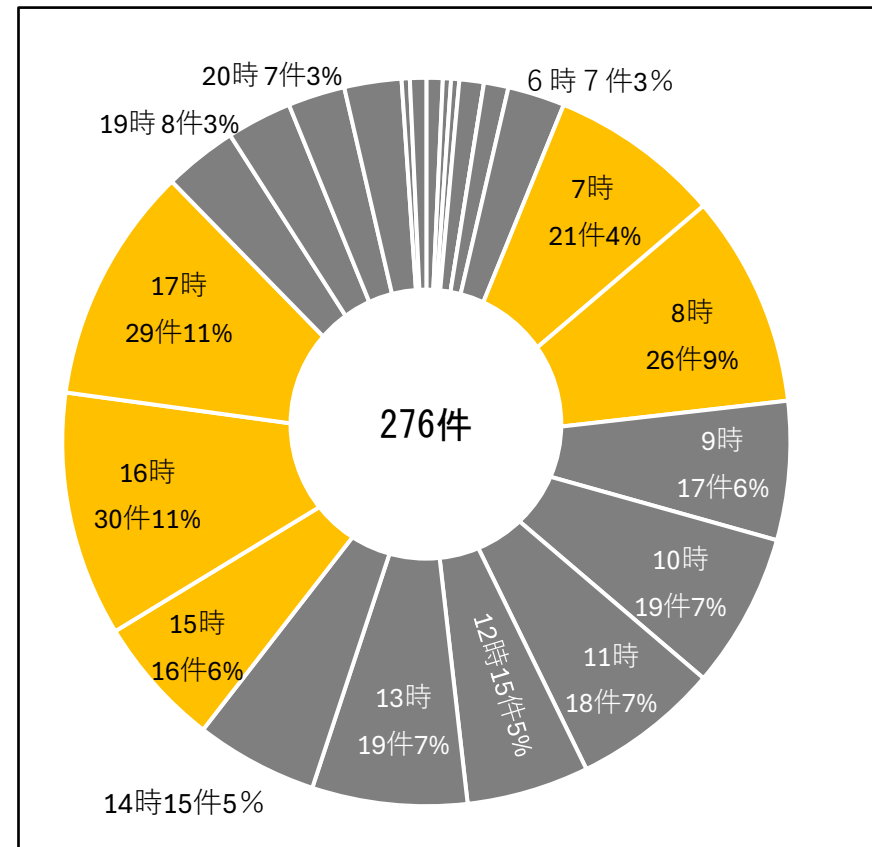
① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況



☞ 自転車事故の道路幅員・交差点規模種別発生状況では、単路①、②、③、交差点⑦、⑧、⑩で全体の64%です。

大きい交差点⑨、⑪、⑫、⑬、⑭、⑮では30%です。

② 時間帯別の事故発生状況

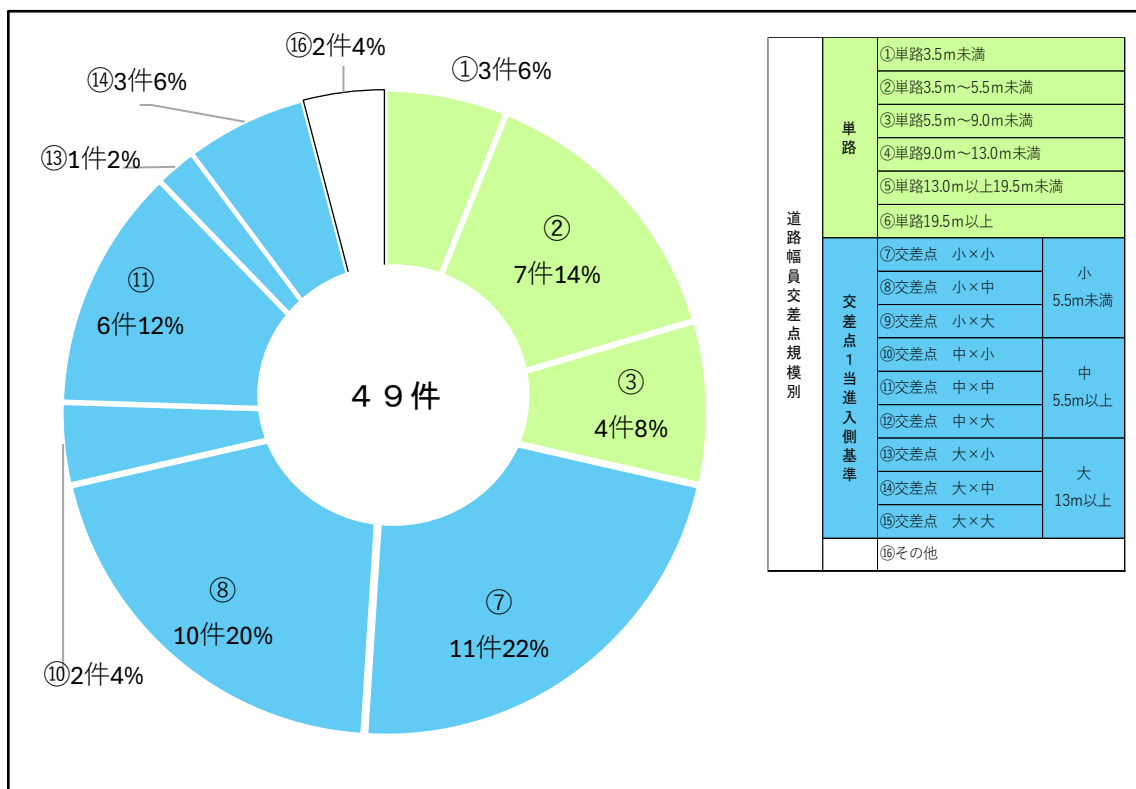


☞ 時間帯別事故発生状況では、夕方の15時から18時までの3時間で全体の28%を占めており、朝の通勤を含む7時から9時を加えると5時間で41%の事故が発生しています。

(3) 第1、第2当事者が自転車である事故の発生状況

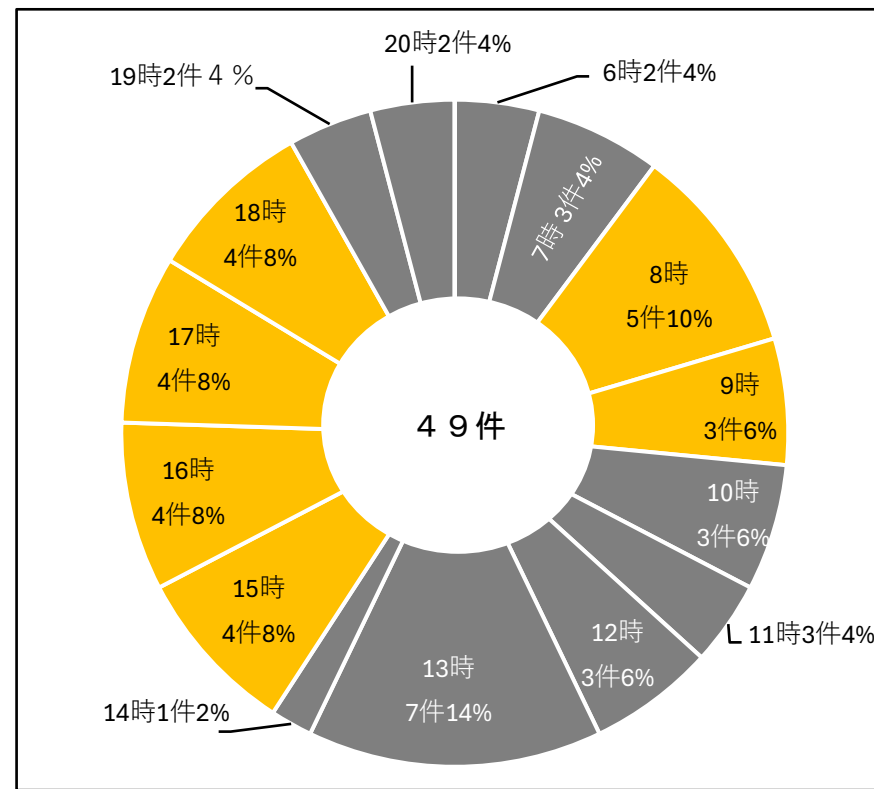
令和5年の区内での自転車事故発生で第1、2当事者が自転車である事故の発生は49件あり、道路幅員・交差点規模種別と時間帯別の事故発生状況は次のとおりです。

① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況



➡ 自転車事故の道路幅員・交差点規模種別発生状況では、単路①、②、③、交差点⑦、⑧、⑩で全体の74%を占めています。
大きい交差点では、⑪、⑬、⑭で20%です。

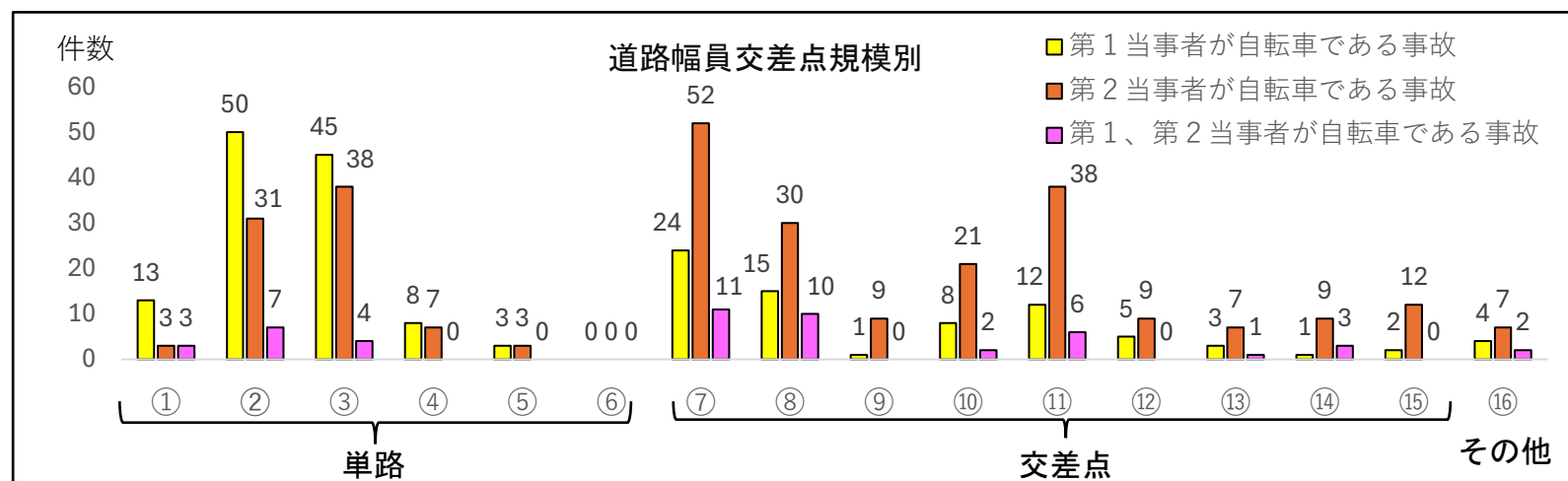
② 時間帯別の事故発生状況



➡ 時間帯別事故発生状況では、夕方の15時から18時、16時から19時までの3時間で全体の24%を占めており、朝の通勤を含む8時から10時を加えると40%の事故が発生しています。

(4) 区内における自転車事故の当事者別発生状況の比較

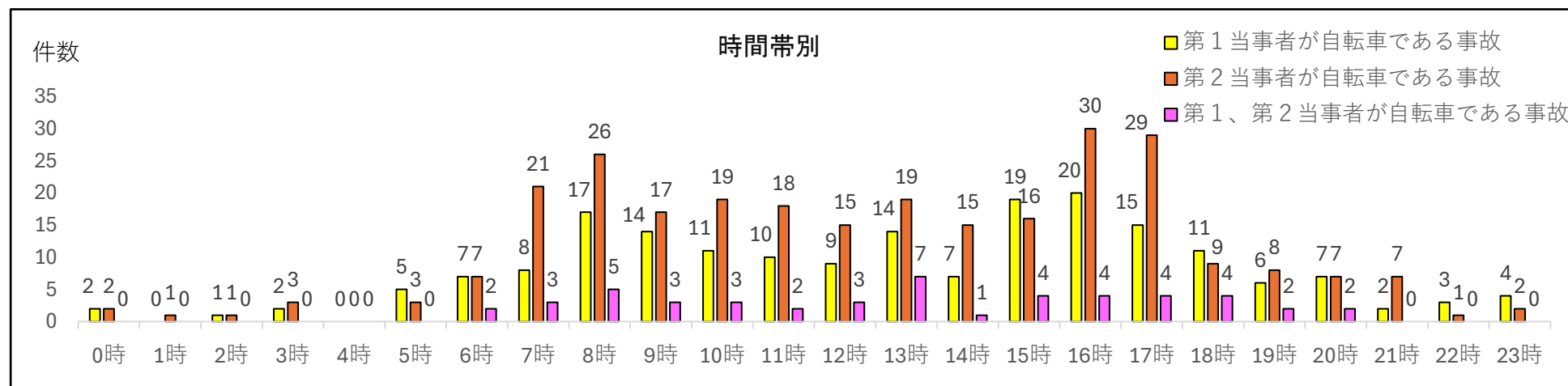
① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況比較



道路幅員交差点規模別	単路	①単路3.5m未満	
		②単路3.5m～5.5m未満	
		③単路5.5m～9.0m未満	
		④単路9.0m～13.0m未満	
		⑤単路13.0m以上19.5m未満	
		⑥単路19.5m以上	
	交差点1当進入側基準	⑦交差点 小×小	小
		⑧交差点 小×中	5.5m未満
		⑨交差点 小×大	
		⑩交差点 中×小	
		⑪交差点 中×中	中
		⑫交差点 中×大	5.5m以上
		⑬交差点 大×小	
		⑭交差点 大×中	大
		⑮交差点 大×大	13m以上
		⑯その他	

☞ 第1当事者が自転車である事故は単路②、③の狭い道路で多く発生しています。第2当事者が自転車である事故は単路②、③の狭い道路に加えて交差点⑦、⑧、⑩、⑪などの比較的小さい交差点で多く発生しています。

② 時間帯別の事故発生状況比較



☞ 時間帯別の事故発生状況では、大きな違いはみられませんでした。

2 令和4、5年の区内での自転車事故発生状況（第1当事者）の年齢別件数

警視庁から提供を受けた自転車事故データをもとに令和4、5年の区内での自転車事故の年齢別発生件数の増減率をまとめました。

(1) 第1当事者が自転車である事故の年齢別発生件数と増減率 単位：件

年齢	0～5	6～12	13～15	16～18	19～22	23～30	31～40	41～50	51～60	61～70	71～80	81～90	91以上	合計
R 4 年	0	14	3	6	7	17	18	13	13	17	16	9	1	134
R 5 年	0	11	9	11	9	12	22	18	31	22	33	14	2	194
増減率	100.0%	78.6%	300.0%	183.3%	128.6%	70.6%	122.2%	138.5%	238.5%	129.4%	206.3%	155.6%	200.0%	144.8%

👉 令和4、5年を比較すると51～60歳と71～80歳、81～90歳までの事故が大幅に増加しました。

① 大幅に増加した51～60歳、71～80歳、81～90歳を道路幅員・交差点規模種別、年月、時間帯別に分析しました。

ア 51～60歳の事故

単位：件

交差点 幅員		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯
	R 4	3	1	5	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	R 5	0	11	8	1	1	0	1	5	0	1	2	0	0	0	0	1
年月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月				
	R 4	3	2	1	1	0	1	0	0	1	1	2	1				
	R 5	1	0	0	5	3	2	3	1	3	4	2	7				
時間帯		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時
	R 4	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0
	R 5	1	0	0	1	0	1	0	0	5	2	1	3	0	2	2	4
		16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時								
	R 4	2	1	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	R 5	2	1	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	2

道路幅員 交差点規模別	単路	①単路3.5m未満	小 5.5m未満
		②単路3.5m～5.5m未満	
		③単路5.5m～9.0m未満	
		④単路9.0m～13.0m未満	
		⑤単路13.0m以上19.5m未満	
		⑥単路19.5m以上	
	交差点1当進入側基準	⑦交差点 小×小	中 5.5m以上
		⑧交差点 小×中	
		⑨交差点 小×大	
		⑩交差点 中×小	大 13m以上
		⑪交差点 中×中	
		⑫交差点 中×大	
		⑬交差点 大×小	
		⑭交差点 大×中	
		⑮交差点 大×大	
		⑯その他	

👉 狭い道路や小さい交差点で事故が増えています。また、朝の通勤時間帯や昼過ぎの買い物時間帯で事故が増えています。

イ 71～80歳の事故

単位：件

交差点 幅員		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯
	R 4	1	6	5	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	R 5	2	12	6	1	0	0	2	2	0	1	2	3	0	0	1	1
年月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月				
	R 4	1	0	2	0	2	1	1	0	2	4	2	1				
	R 5	1	1	3	1	5	4	0	2	2	7	3	4				
時間帯		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時
	R 4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	2	1	1	0	0
	R 5	0	0	1	0	0	0	1	2	3	2	1	3	4	6	1	4
		16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時								
	R 4	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

👉 狭い道路や小さい交差点で事故が増えています。また、朝方、昼頃、夕方など外出しやすい時間帯で事故が増えています。

ウ 81～90歳の事故

単位：件

交差点 幅員		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯
	R 4	1	4	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R 5	3	1	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
年月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月				
	R 4	1	0	1	2	0	0	1	1	1	0	1	1				
	R 5	0	3	2	0	1	1	0	1	1	2	0	3				
時間帯		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時
	R 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	1	1
	R 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2
		16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時								
	R 4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R 5	3	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

👉 狭い道路で事故が増えています。昼前の午前と夕方など外出しやすい時間帯で事故が増えています。

(2) 第2当事者が自転車である事故の年齢別発生件数と増減率

年齢	0～5	6～12	13～15	16～18	19～22	23～30	31～40	41～50	51～60	61～70	71～80	81～90	91以上	合計
R 4 年	0	16	10	10	7	24	40	48	37	30	21	8	0	251
R 5 年	0	14	5	11	11	28	47	53	49	30	17	11	0	276
増減率	100.0%	87.5%	50.0%	110.0%	157.1%	116.7%	117.5%	110.4%	132.4%	100.0%	81.0%	137.5%	100.0%	110.0%

👉令和4、5年を比較すると51～60歳と81～90歳の事故が増加しました。

① 51～60歳と81～90歳の道路幅員・交差点規模種別、月、時間帯別に分析しました。

ア 51～60歳

単位：件

交差点 幅員		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	模 別 当 進 入 側 基 準 ①交差点 中×中 ②交差点 中×大 ③交差点 大×小 ④交差点 大×中 ⑤交差点 大×大 ⑥その他 中 5.5m以上 大 13m以上									
	R 4	1	1	7	0	0	1	9	3	2	4	4	1	1	0	3	0										
	R 5	1	7	10	1	0	0	10	2	1	2	7	1	1	2	4	0										
年月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月														
	R 4	4	2	4	1	2	3	1	3	3	4	8	2														
	R 5	5	8	5	5	3	3	5	3	5	2	3	2														
時間帯		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	R 4	0	1	0	0	0	0	0	3	2	3	4	1	3	2	6	1	3	2	1	0	3	2	0	0		
	R 5	1	0	0	0	0	1	1	3	3	4	5	4	2	2	3	4	4	2	3	3	2	1	1	0		

👉令和4、5年を比較したところ、大きな変化の傾向はみられませんでした。

イ <81～90歳>

単位：件

交差点 幅員		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯								
	R 4	0	1	0	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0								
	R 5	0	2	0	0	0	0	2	1	0	2	0	2	0	0	2	0								
年月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月												
	R 4	1	0	3	2	1	1	0	0	0	0	0	0												
	R 5	1	0	0	3	0	2	1	1	0	2	0	1												
時間帯		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
	R 4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	R 5	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0

👉令和4、5年を比較したところ、大きな変化の傾向はみられませんでした。

道路幅員 交差点規模別	単路	①単路3.5m未満	小 5.5m未満
		②単路3.5m～5.5m未満	
		③単路5.5m～9.0m未満	
		④単路9.0m～13.0m未満	
		⑤単路13.0m以上19.5m未満	
		⑥単路19.5m以上	
	交差点1当進入側基準	⑦交差点 小×小	中 5.5m以上
		⑧交差点 小×中	
		⑨交差点 小×大	
		⑩交差点 中×小	大 13m以上
		⑪交差点 中×中	
		⑫交差点 中×大	
		⑬交差点 大×小	
		⑭交差点 大×中	
		⑮交差点 大×大	
	⑯その他		

3 東京都における令和元年と令和5年の自転車事故の推移

(1) 交通事故の総数と自転車事故の年齢層別における事故類型

単位：件

				子供			高校生	中卒～ 19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～ 64歳	65～ 69歳	70～ 74歳	75～ 79歳	80歳 以上	合計	
				幼児	小学生	中学生													
交通事故総数 ※年齢不明：R元年456名を除く ※年齢不明：R5年463名を除く		R元		427			530	344	4,386	4,193	5,911	5,585	2,126	2,266	2,111	1,301	831	30,011	
		R5		805			678	362	4,540	3,925	4,907	6,187	2,374	1,934	2,064	1,616	1,530	30,922	
		増減率		189%			127.9%	105.2%	103.5%	93.6%	83.0%	110.8%	111.7%	85.3%	97.8%	124.2%	184.1%	103.0%	
自転車 事故	① 自転車事故(全体)	R元		29	553	327	787	312	1,813	2,114	2,207	1,710	628	700	699	626	589	13,094	
		R5		36	747	450	883	378	2,013	2,162	2,417	2,363	822	672	927	865	1,191	15,926	
		増減率		124.1%	135.1%	137.6%	112.2%	121.2%	111.0%	102.3%	109.5%	138.2%	130.9%	96.0%	132.6%	138.2%	202.2%	121.6%	
	② 対歩行者事故	R元		2	31	37	95	48	205	176	162	96	48	39	40	26	19	1,024	
		R5		9	55	52	118	52	236	182	221	174	45	34	63	35	24	1,300	
		増減率		450.0%	177.4%	140.5%	124.2%	108.3%	115.1%	103.4%	136.4%	181.3%	93.8%	87.2%	157.5%	134.6%	126.3%	127.0%	
	③ 対車両事故	総数	R元		19	474	266	652	244	1,501	1,817	1,862	1,430	494	560	536	470	379	10,704
			R5		16	501	293	607	253	1,447	1,610	1,773	1,589	540	381	504	411	441	10,366
			増減率		84.2%	105.7%	110.2%	93.1%	103.7%	96.4%	88.6%	95.2%	111.1%	109.3%	68.0%	94.0%	87.4%	116.4%	96.8%
		出合頭	R元		7	319	172	385	148	765	831	877	672	251	316	263	251	209	5,466
			R5		7	320	159	359	136	738	785	846	790	268	196	263	230	242	5,339
			増減率		100.0%	100.3%	92.4%	93.2%	91.9%	96.5%	94.5%	96.5%	117.6%	106.8%	62.0%	100.0%	91.6%	115.8%	97.7%
	④ 自転車単独事故	R元		8	48	24	40	20	107	121	183	184	86	101	123	130	191	1,366	
		R5		11	191	105	158	73	329	369	423	600	237	257	360	419	726	4,258	
		増減率		137.5%	397.9%	437.5%	395.0%	365.0%	307.5%	305.0%	231.1%	326.1%	275.6%	254.5%	292.7%	322.3%	380.1%	311.7%	

※ は増加率が130～150%未満。 は増加率が150～200%未満。 は増加率が200%以上。

☞ ①自転車事故(全体)では、80歳以上の高齢者が大幅に増えました。一方、④自転車単独事故は、全ての年代で増加しました。

(2) 自転車事故の月別と時間帯別の発生状況は次のとおりです。

単位：件

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
① 月 別	R元	1,082	972	1,221	1,241	1,175	1,091	1,070	968	1,008	1,067	1,113	1,086	13,094
	R5	1,083	1,074	1,290	1,249	1,268	1,459	1,474	1,346	1,275	1,531	1,374	1,503	15,926
	増減率	100.1%	110.5%	105.7%	100.6%	107.9%	133.7%	137.8%	139.0%	126.5%	143.5%	123.5%	138.4%	121.6%
		0～2時	2～4時	4～6時	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時	計
② 時間帯別	R元	203	97	175	989	2,458	1,793	1,496	1,531	1,858	1,411	681	402	13,094
	R5	276	117	220	1,103	2,646	2,172	2,030	1,980	2,462	1,667	832	421	15,926
	増減率	136.0%	120.6%	125.7%	111.5%	107.6%	121.1%	135.7%	129.3%	132.5%	118.1%	122.2%	104.7%	121.6%

※ は増加率が130%以上。

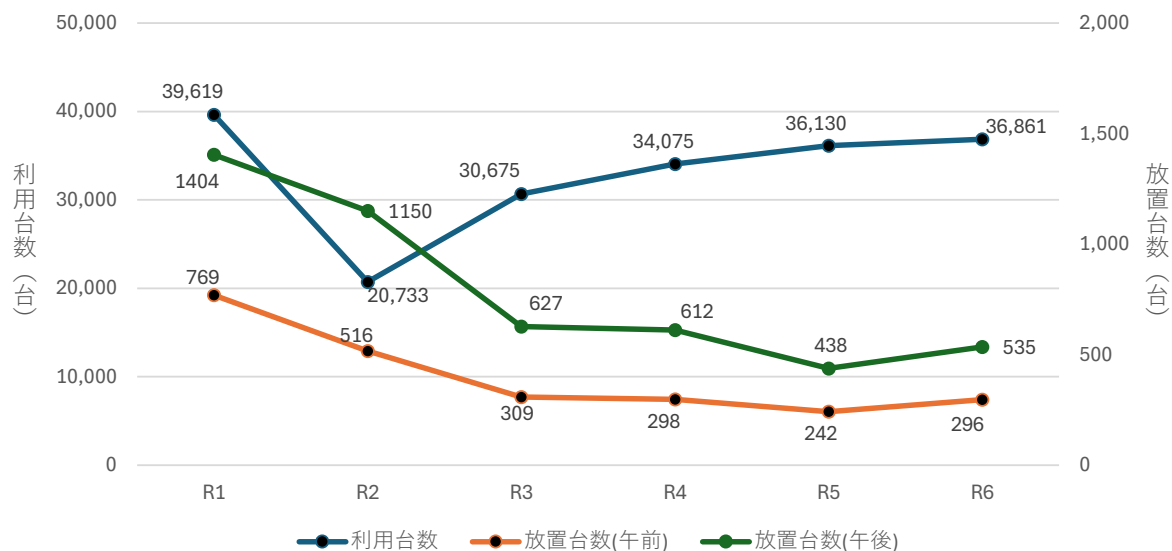
☞ ①月別では、6月、7月、8月、10月、12月で増加しています。②時間帯別では、午後から夕方に増加しています。

とめる 駐車環境 —適切に自転車が利用される将来—

【前回の協議会での意見】

- 自転車駐車場の整備台数、放置自転車等の台数は区全体の数値が示されているが、地域によって状況や特徴の違いがあるのではないか。

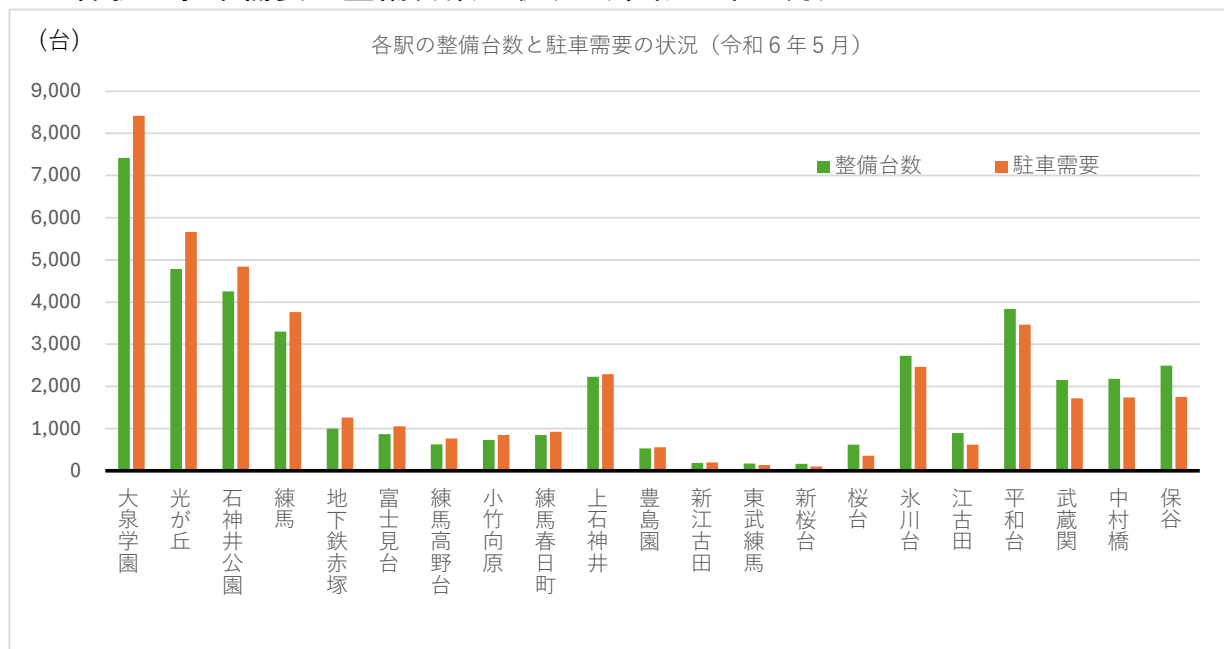
1 自転車駐車場利用台数および放置台数の推移



●【利用状況の変化】

- ・自転車駐車場利用台数
新型コロナの影響により令和2年度には20,733台まで減少しました。その後、令和6年には36,861台まで増えました。
- ・放置台数
午前・午後ともに、令和元年からコロナ禍を経て令和5年まで減少傾向で推移してきましたが、令和6年は上昇しています。

2 各駅の駐車需要・整備台数の状況（令和6年5月）



●【各駅の特徴にあわせた自転車駐車場の整備課題】

・大泉学園駅

特性：駅北方約2.5kmにまで駅勢圏が及びます。路線バス利用促進のため、バス停付近に無料自転車駐車場を整備しています。大泉学園通りが渋滞するため自転車の方が駅までの移動時間が短いです。

対策：都市計画道路(補助135号線)の整備
大江戸線延伸に伴う新駅周辺の自転車駐車場整備

・光が丘駅

特性：大江戸線始発駅。同線延伸地域も駅勢に含まれます。建築基準法の一団地認定により駅周辺の駐輪場用地の確保が困難です。

対策：道路・公園等の空地の積極的な活用
定期・時間利用の割合見直し
大江戸線延伸に伴う駐車需要の見直し

・氷川台駅

特性：整備台数は需要を満たしています。しかし道路用地や借地の返還による自転車駐車場の再配置が必要です。

対策：恒久施設の整備に向けた用地折衝

・武蔵関駅

特性：整備台数は需要を満たしています。道路や河川の公共事業の進捗により駐輪場が減少します。西武新宿線連立事業による高架下の活用を考慮し、必要な収容台数を確保します。

対策：各事業の進捗に合わせた駐輪場の代替整備

いかす 活用推進 —様々な場面で自転車が利用される将来—

【前回の協議会での意見】

- 健康や観光の観点からの自転車利用を区はどのように考えているか見えてこない。

1 健康・観光利用等について

(1) 健康

区の健康アプリ「ねりまちてくてくサプリ」上に自転車利用のコラムを掲載しました。

今後も様々な媒体を通じて、健康づくりの側面から自転車利用を推進していきます。

〈コラムの掲載内容〉



自転車で健康に

現代社会では、健康維持や生活習慣病の予防が重要視されています。健康のためウォーキングや筋トレをしている方も多いと思います。自転車に乗ることも、健康的なライフスタイルを送る上で非常に有効な手段です。

通勤・通学などの日常的な利用から、週末のサイクリングまで、様々な形で私たちの心身に良い影響を与えてくれます。

以下、自転車が健康に与える良い影響をご紹介します。

良い影響1 有酸素運動で心肺機能を向上

自転車をこぐことは、ウォーキングやランニングと同様に有酸素運動の一種です。有酸素運動は、心肺機能を向上させ、血液循環を促進します。心臓病や高血圧の予防に効果的です。

良い影響2 生活習慣病の予防

自転車を利用することで、日常的に運動を取り入れることができます。糖尿病や高脂血症などの生活習慣病の予防に役立ちます。特に、通勤や買い物などの移動手段として利用することで、無理なく運動習慣を身につけることができます。



良い影響3 筋力アップと持久力の向上

自転車をこぐことで、特に下半身の筋力が鍛えられます。太ももやふくらはぎの筋肉が強化されることで、加齢による筋力低下を防ぐ効果も期待できます。また、持久力の向上にもつながり、日常生活での疲れにくさを実感できるでしょう。

良い影響4 メンタルヘルスの改善

運動は、ストレス解消やメンタルヘルスの改善に効果があります。自転車に乗ることで、自然の中を走る爽快感や達成感を味わうことができ、気分転換にもなります。

自転車は、有酸素運動による心肺機能の向上や生活習慣病の予防、筋力アップ、メンタルヘルスの改善など、多くのメリットがあります。ぜひ、日常生活に自転車を取り入れて、心身ともに健康的なライフスタイル、を目指しましょう。

★シェアサイクルを利用しましょう！

シェアサイクルは、スマートフォンを使って簡単に利用できます。アプリをダウンロードし、近くのサイクルポートを検索して自転車を予約します。利用後は、目的地近くのサイクルポートに返却するだけです。

シェアサイクルを利用して、健康的な毎日を楽しんでください！

(2) 観光

観光客が気軽に自転車を利用できるよう、観光関連の広報媒体にシェアサイクルの情報を掲載するなどの取り組みを行いました。

今後も観光関連部署を連携しながらさらなる自転車利用の促進を図ります。

〈事例1：ねりま観光センターと連携〉

練馬のお出かけが楽しくなる?!
ツールとツアーのご紹介

広い練馬区。最近ではすっかり定着したシェアサイクルと、
大人気のツアーをご紹介します!これで練馬愛UPは間違いなし?!

その1
練馬シェア
サイクル

人にも地球にもスマートな自転車を、
専用ICカード&アプリでらくらくレンタル!

遊びに来ているなら、気になるねりコレ店や少し離れた
話題のスポットまで景色を楽しみながら移動!練馬区に
住んでいる人は、職場や学校が最寄駅から遠いな、な
なんて感じる時に。シェアサイクルならスマートフォンとク
レジットカード、またはICカード[※]で、最短5分程度で
利用できちゃうから、行動範囲がグンと広がります。
※カードキーとして登録の場合

電動アシスト自転車だから、
坂道も長距離もラクラク!

区内&近郊どのポイントでも気軽に利用
できて、とっても便利!24時間365日
専用アプリより登録可能だからお出か
け前に登録しちゃう!
※詳細は右のQRの規約をご覧ください。
※本サービスは、OpenStreet(株)(ハロー
サイクリング)および(株)ドコモ・バイク
シェアが運営しています。

利用できるのは、いずれも
電動アシスト付き自転車!
坂道や長距離の移動だって
へっちゃら!アプリのダウン
ロードでさらにお得に[※]!
※コンビニエンスストアで1日
パスが購入できる、など。

その2
練馬
観光ツアー

まち歩きが面白い!農業にグルメ、個性的な店舗や歴史・自然を
ガイドとともに歩いてみよう!

ねりま
観光ツアー
Nerima Sightseeing Tour

ねりま観光センターでは、不定期に「ねりま観光ツアー」
を催行しています。練馬区の豊かな都市農業の実りやど
こか牧歌的な風景を巡ったり、街中でキウイ狩りを楽し
みながらホテルランチを味わったり、都内唯一の味噌蔵
を見学したり、文豪たちの知られざる接点を紐解くツ
アーなど、個性的なツアーが盛りだくさん。ホームページ
や区報で募集をしているから、チェックしてね!
登録番号:東京都知事登録旅行業 第地域-8347号

P45

【引用】

一般社団法人練馬区産業振興公社 ねりま観光センター
「ねりコレ ねりまのおすすめコレクション」

サイクリングコースを紹介!

問合せ 広報課 環境まちづくり室 0393-8011

大宮学園コース 約40分

- 大宮公園
- 大宮駅南口
- 大宮公園南口
- 大宮公園北口
- 大宮公園東口

大宮公園 約40分

緑島コース 約40分

- 緑島公園
- 緑島公園南口
- 緑島公園北口
- 緑島公園東口
- 緑島公園西口

緑島公園 約40分

江宮コース 約40分

- 江宮公園
- 江宮公園南口
- 江宮公園北口
- 江宮公園東口
- 江宮公園西口

江宮公園 約40分

石神井公園コース 約40分

- 石神井公園
- 石神井公園南口
- 石神井公園北口
- 石神井公園東口
- 石神井公園西口

石神井公園 約40分

石神井公園(石神井池)・石神井松の風文化広場

石神井公園 約40分

石神井公園(三芳寺池)

石神井公園 約40分

石神井公園ふるさと文化館

石神井公園 約40分

JA農家あはれとれたて村石神井 (石神井駅西口徒歩1分)

石神井公園(三芳寺池)

石神井公園 約40分

石神井公園(石神井池)・石神井松の風文化広場

石神井公園 約40分

石神井公園ふるさと文化館

石神井公園 約40分

サイクリングコース

石神井公園(石神井池)・石神井松の風文化広場

石神井公園 約40分

石神井公園(三芳寺池)

石神井公園 約40分

石神井公園ふるさと文化館

石神井公園 約40分

2 シェアサイクル社会実験の実施状況について

(1) 社会実験の概要

↓クレールロジュマンポート

↓石神井庁舎ポート

【実施期間】 令和4年4月1日～令和9年3月31日
 【実施区域】 区内全域 ※他自治体との相互乗入も可能
 【実施方法】 民設民営 ※区は公共用地を提供

事業者（2社）

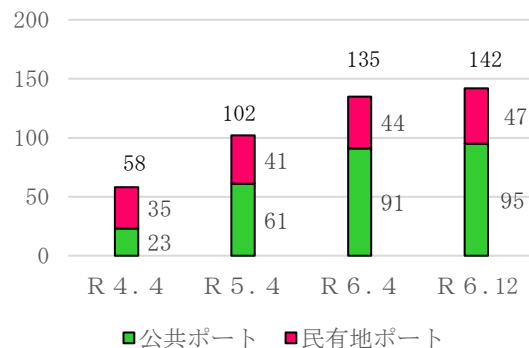
- ドコモ・バイクシェア
- オープン・ストリート
- 株式会社Luup（令和6年6月から加入）



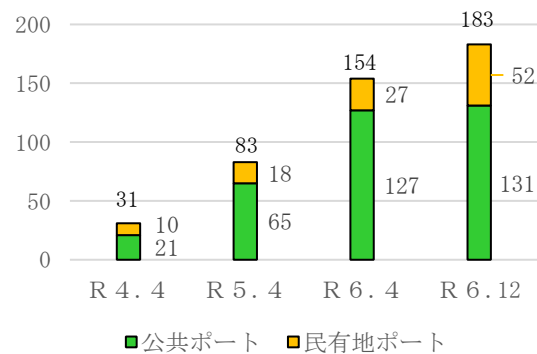
(2) ポート数の推移

↑練馬区高松ポート

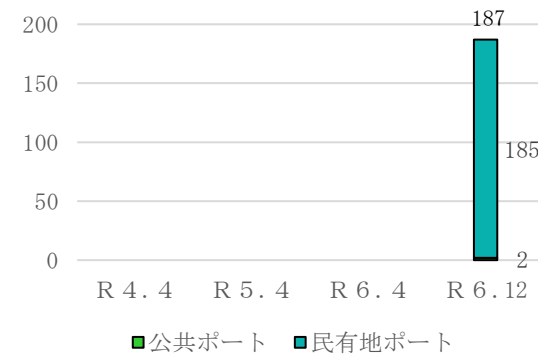
ドコモ



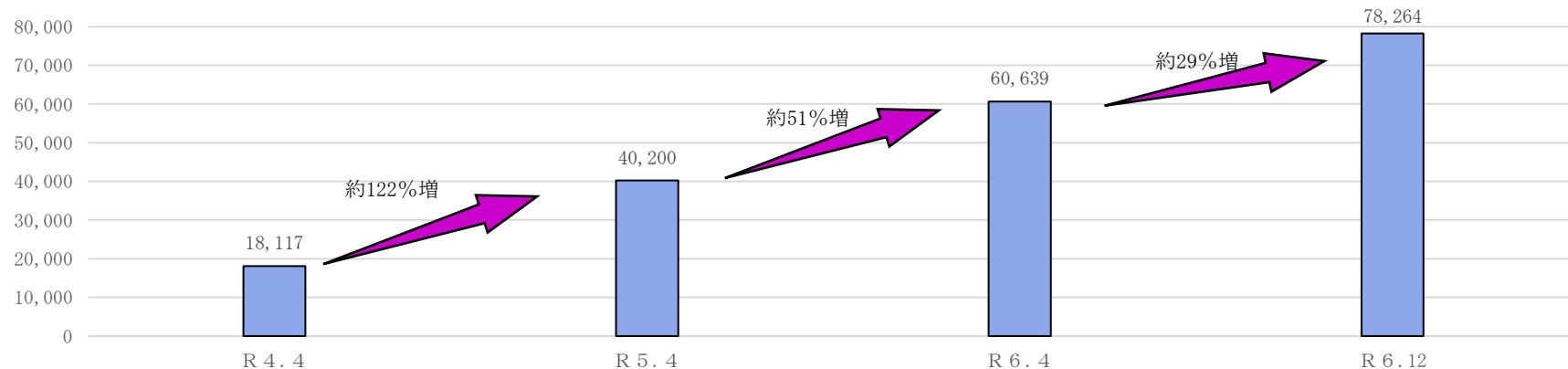
オープン



ループ

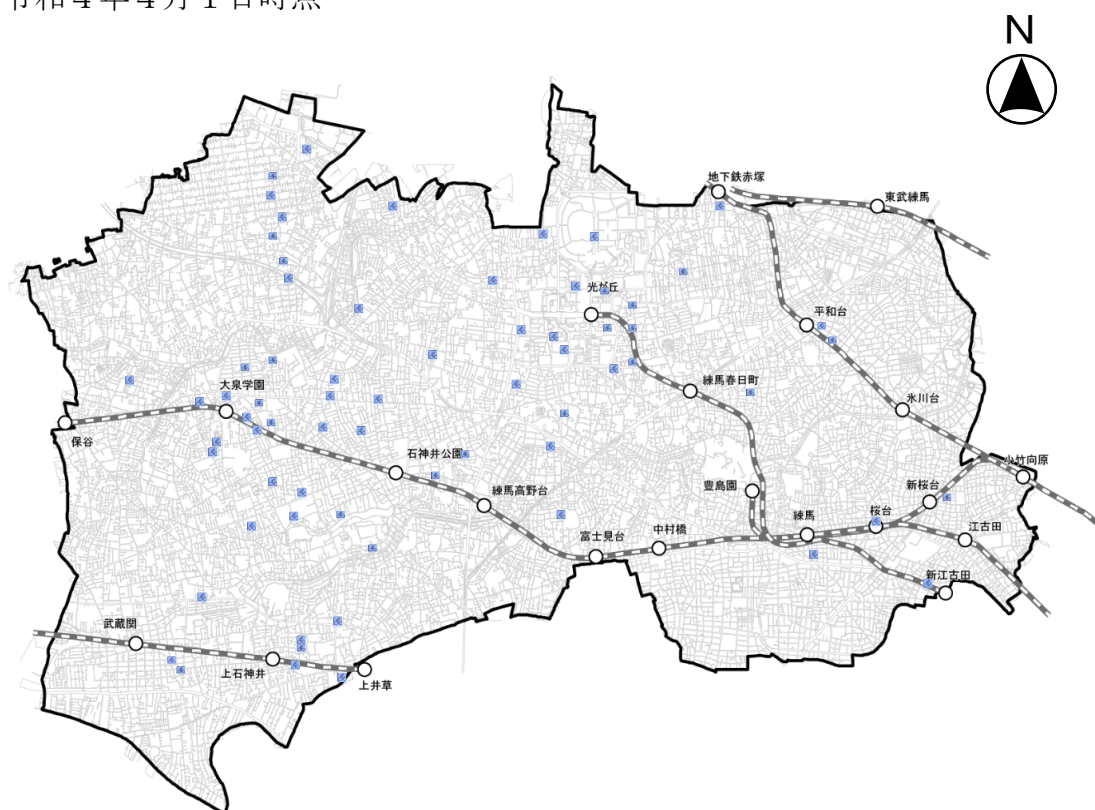


(3) 利用回数の推移

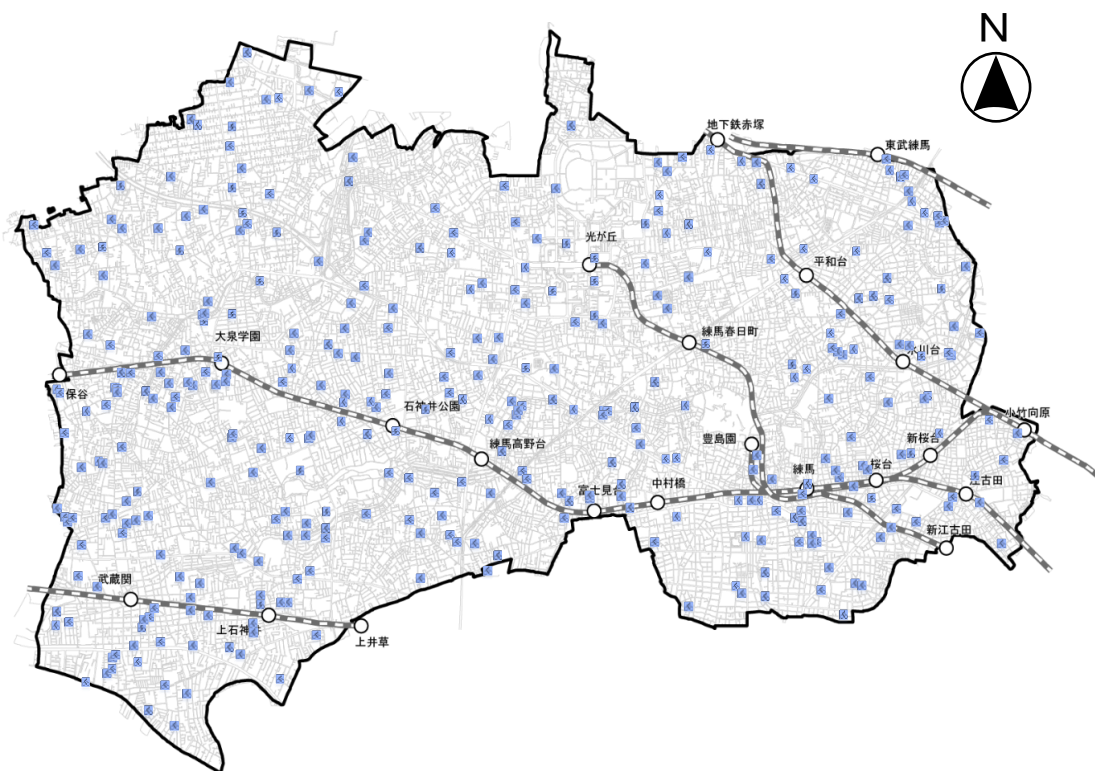


(4) ポート配置

令和4年4月1日時点



令和6年12月31日時点



【参考】安全啓発にかかる協定の締結

区は電動マイクロモビリティの安全利用普及啓発に関する協定を令和6年4月に株式会社 Luup と、同年12月に OpenStreet 株式会社と締結し、事業者の知見やノウハウを活用しながら、車両の正しい操作方法、適用される交通ルール の周知・啓発を実施している。

〈区内でサービス展開されている電動マクロモビリティ〉

- ・電動キックボード（特定小型原動機付自転車）

株式会社 Luup がサービス展開



- ・電動サイクル（特定小型原動機付自転車）

OpenStreet 株式会社がサービス展開

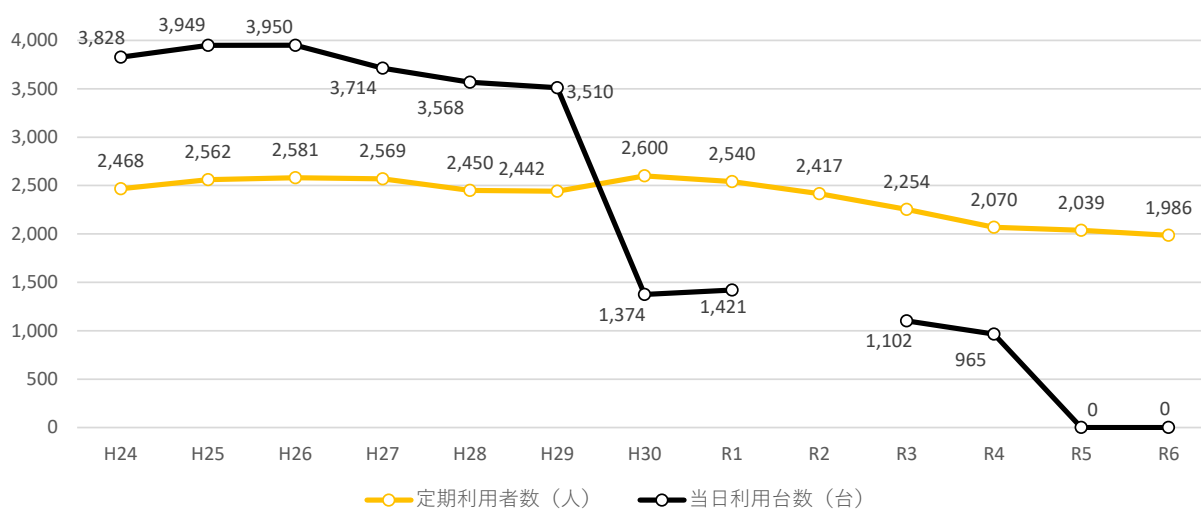


〈区の取組〉

- ・交通安全イベント（安全講習会等）を協力して開催
- ・交通ルール等を周知するリーフレット等の配布
- ・ホームページや SNS での情報発信

3 ねりまタウンサイクルの利用状況

定期利用者数と当日利用台数（各年5月調査）



注：(1) 当日利用台数は月間の延べ台数です。

(2) 大泉学園駅北口、大泉学園駅南口、上石神井、石神井公園は平成29年10月から、東武練馬、練馬、練馬春日町は令和5年4月から当日利用を休止しています。

(3) 令和2年は新型コロナウイルス感染拡大防止により、5月の当日利用の貸出を中止しました。