第43回練馬区自転車駐車対策協議会　会議録

1　日時　　令和８年８月18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	髙田　和幸（会長） 稲垣　具志（副会長）
公募区民		岩橋　栄子 上月　とし子 髙橋　潤一郎 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 練馬区議会国民民主党・ 無所属・都民ファーストの会	つじ　誠心 佐藤　じゅんや 西田　まちこ
鉄道 事業者	西武鉄道株式会社 東武鉄道株式会社 東京地下鉄株式会社	岩澤　貴顕 富田　耕二 廣田　和之
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 警視庁練馬警察署 警視庁光が丘警察署 警視庁石神井警察署	 稲垣　剛史 高橋　伸子 野中　学 須川　勉 金子　忠司

※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
⑴　開会
⑵　議事
⑶　その他
⑷　閉会

７　配付資料　　次第・委員名簿、資料１部（後期計画素案（たたき台））

８　議事概要と発言要旨

会長	**１　開会** 皆様本日はご多忙のところお集まりいただきましてありがとうございます。ただ今から第 43 回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。 それでは、事務局より委員の出席状況等についてご報告をお願いします。
事務局	それでは、委員の出席状況をご報告申し上げます。 ただ今の出席委員数は 17 人です。 当協議会の定足数は 11 人でございますので、本日の協議会は成立しております。 （ほか資料の確認など事務連絡）
会長	**２　議事** 第３次練馬区自転車利用総合計画中間見直しについて、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	それでは委員の皆様より、ご質問・ご意見をいただきたいと思います。 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ますので、順番に「まもる」について、ご質問・ご意見などございましたら、挙手の上ご発言をお願いします。
委員	私も毎日自転車を利用しているのでルールづくりは本当に大変だと思いますが、交通ルールについては、まだまだ区民への周知が足りないと思います。 １つ質問があります。例えばですが、大きな道路は整備が進んでいると思いますが、私達が利用する幅員※1４メートルぐらいしかないような生活道路での事故は結構多く、区民の方から、坂道で視野が悪く相手から見えないような所に看板を設置できないかという要望をよく受けます。もちろん警視庁と連携しなければできない話だと思いますが、事故抑止のため危ない所に簡単に看板は設置できるものなのでしょうか。

※1 「幅員（ふくいん）」とは、道路の幅の広さのことをいう。

事務局　看板につきましては、基本的には法定外表示となりますので、管轄する各警察署の規制内容を補完するような形で設置しているのが現状です。
また、看板を電柱等に設置することで通行に支障となるような事故も起きていますので、そのような点を考えつつ、また現地の状況を踏まえて警察署と協議していく中で、なかなか一気に増やすということはできません。
電柱に巻きつけるようなタイプの看板も考えていますが、設置可能な所で対応していくことになろうかと思います。

委員　区民から要望があったときには、しっかりと現地を確認し、必要であれば看板を設置していただけるという認識でよろしいですね。

事務局　はい。

委員　ありがとうございます。
もう 1 点あります。最近自転車で一時停止しない人が多いのですが、駅前の警察官がいるような場所でないと注意ができない状況です。
一時停止の道路標識は自動車のためにあるように感じますが、自転車も止まらなければいけないとの意味で自転車ストップマークを区内外いろいろな場所で見かけます。練馬区で促進に向けた方向性があるのか教えてください。

事務局　自転車は「車両」の一種になりますので、警察署が設置している止まれのマークと、停止線と止まれの文字に従い守らなければいけないことが原則になりますが、自動車に対する表示だという感覚があるようでなかなか守っていただけません。
自転車ストップマークは法定外表示となりますが、区でも自転車も止まるように設置について警察署と協議しながら、可能な所には表示しているのが現状でございます。

委員　信号がある所は大丈夫だと思いますが、信号がない所での自転車の横断が多いので、法定外表示かもしれませんが、自転車ストップマークを見て自転車も止まらなければいけないという意識付けは大切だと思います。是非お願いします。

委員　資料４ページ「２　計画改定のポイント（新規）」の「(1)自転車の安全利用に関する道路交通法等の改正」についてですが、時系列が新しい方から並べていますが、古い方から並べる方が自然だと感じ

ます。新しい方から並べることに、何か理由があるのでしょうか。

事務局　基本的には新しい方から並べました。
特に今回は「自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入」が、自転車事故抑止を図るという面で非常にインパクトのある重要な事柄だということがあります。それ以下に書いてある事項も当然必要なことではありますが、直接的な取締まりなど具体的な対応、対策が練られるというところで、この青切符導入が一番上の方が良いのではないかと考えております。

委員　資料９ページ「(2)計画前期の取組の評価」の「検証①　自転車事故の発生件数」についてです。以前にもお尋ねしたことがありますが、第１当事者と第２当事者の言葉の意味です。
この「第１当事者」は、自転車事故における自転車の過失割合が大きい当事者という意味なのでしょうか。
多分初めて読んだ人は分からないと思います。

事務局　分かりづらいというご指摘があるかと思い、同資料のただし書に記載しております。
「第１当事者は過失割合の大きい当事者」、「第２当事者は過失割合が小さい当事者」ということをただし書に加えて、皆さんに分かりやすいような形にしております。

委員　自転車事故には、自動車対自転車、自転車対自転車、自転車対歩行者と、いろいろなケースがあると思います。ここに書いてある「第１当事者」は、どの事故における過失割合が大きいのか分からないと思うのです。ここは重要なところなので、もう少し分かりやすく書いた方が良い気がしますが、いかがでしょうか。

事務局　ご指摘を踏まえまして、もう少し分かりやすい表現になるように検討したいと思います。

委員　資料５ページ「(3)国、警察庁等による計画やガイドライン等の公表」の「②自転車の交通安全教育ガイドラインの公表」で、「幼児から高齢者まで「ライフステージごとの心身の発達や利用実態」…」という文章があります。資料 23 ページ「まもる２　自転車の交通安全教育機会の充実」では、「高齢者」という言葉は出てきません。高齢者への再教育や再啓発について項目を設ける予定はないのでしょうか。

事務局	資料 21 ページ「まもる 1－1　年齢層の各段階に応じた周知・啓発の展開」の「④保護者や家族からの交通安全教育の必要性の周知・啓発」のところに、高齢者に対する施策も書いてあります。 高齢者に対しては身体能力や判断力に応じた自転車の使い方を伝えることも重要となりますので、警察等と連携して周知啓発を図って参りたいと考えております。
委員	もう１つ伺います。 高齢者に対しては、例えば老人クラブの総会のときに、その場へ出て行って啓発をするような取組は想定しているのでしょうか。
事務局	現在のところは、まだそのような施策は検討しておりませんが、広い周知・啓発を図るという意味もありますので、その必要性について、今後検討を進めて参りたいと思います。
事務局	老人クラブなどにおける周知・啓発については、各警察署において、老人クラブなどへ出向いて交通安全に係る周知・啓発を行っているということは聞いています。 また状況によっては区の方も警察と何か連携できることがないか検討していきたいと考えております。
委員	資料 39 ページ「２　計画の評価指指標」の表で、「まもる」の「計画開始」から「現状値」が５年間で、「❶自転車の事故件数を減らす」で増えてしまっている部分と、「❷児童・生徒世代への自転車事故を減らす」で小学生が増えて高校生が減っている状況について、区はどう考えているか教えてください。
事務局	まず自転車事故件数につきましては、やはり新型コロナウイルス感染症終息後に出歩く機会が増えたということも原因かもしれませんが、計画開始の令和４年度に比べるとかなり増えてきているので、減少させたいということで書かせていただいております。 児童・生徒世代の自転車事故を減らすことにつきましては、傾向として高校生が減っているように見えますが、全体としては総量的に小学生・高校生は大変多いという状況もありますので、両方とも減少させたいということで、このような記載になっております。
委員	もう１点伺います。 保育園等でも交通安全教育を推進していくということですが、具体的に、保護者であるお父さんお母さん達への安全教育について、区はどのように考えているのか教えてください。

事務局　今年度も昨年度も警察署のキャンペーンを通じて交通安全教育を実施していますが、区と警察で保育園へ一緒に出向き、保護者の皆様に対して、自転車の交通反則通告制度（青切符）のチラシ配布や自転車用ヘルメット購入助成金制度の案内等を行い、安全意識の向上と周知を図っているところです。

委員　最後にもう１点だけ伺います。
自転車利用者向け保険の加入についてです。練馬区の区民交通傷害保険のＷＥＢ申込みを開始したようですが、件数の増減等申込み状況を教えていただければと思います。

事務局　申込み件数については年々減少をしている状況ではありますが、練馬区の区民交通傷害保険ではなくて、損害保険会社等の一般的な傷害保険の方に加入しているのではないかと考えられます。
区全体の加入率に関する資料がないため、明確な数値は不明ですが、区民交通傷害保険の加入件数は減少しているものの、区全体としての加入促進は進んでいるのではないかと考えております。

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、ご発言をお願いします。

委員　資料 10 ページ「２　はしる　通行環境　の現状と評価」の下部「■路上駐停車対策と一体になった自転車専用通行帯整備」の写真についてです。
これは、光が丘駅前大通りを西から東に向けて撮影した写真で、写真左の地図で言いますと左から右に向かって写した写真です。
区内で発生した自転車事故件数を令和４年度と令和７年度で見ると 50 パーセントも増えており、この自転車専用通行帯整備は、通行区分を明確にして事故を減らす目的があると思います。
ある日の朝、私はこの自転車専用通行帯の運用がどうなっているか 10 分ぐらい見てみました。高松や土支田方面から光が丘駅に向かう広い歩道があるのですが、歩道上を走る自転車 20 台に対して青色に塗装された自転車専用通行帯を走る自転車は２台だけでした。また別の日には、歩道上を走る自転車 12 台に対して自転車専用通行帯を走る自転車は１台でした。
まだ自転車専用通行帯が普及していないことがあるのかもしれませんが、なぜ光が丘駅前大通りに自転車専用通行帯を設けたのかという話にもなりますので、所轄の光が丘警察署で何かご指導をされる予定があるのかと、区で周知させるための方策があるのかをお尋ねします。

事務局　こちらの自転車専用通行帯の整備についてですが、路上駐車対策と一体となった整備として、歩道寄りに自転車専用通行帯を整備した上で、元々あったパーキング・メーターを車道の中側に移設する形態にしたと、道路管理者の第四建設事務所に確認しております。
運用については、光が丘警察署へ確認したところ、ピーク時の通行量が多いということで、現段階では歩道についても自転車通行可としているとのことです。
近隣の方は自転車専用通行帯を通らないかもしれませんが、遠くの場所から駅前を通行するときには自転車専用通行帯を使用する方もいるのが現状です。

委員　路上駐車対策と言われましたが、パーキング・メーターは昔から大通りにあり、位置をずらしたというだけの話です。路上駐車対策とは何のことを言われているのか理解できませんでした。
要は今のお話では、現状はそのままで良いのだというお話をされているのですか。
自転車専用通行帯を走る自転車より歩道を走る自転車が多い現状として、歩道を自転車で走行する人は、自分の前に歩道を自転車で走っている人がいるから自分も良いだろうという感覚だと思います。
例えば警察の方で一定の場所に立ち、歩道を自転車で走行する人に対して自転車専用通行帯へ誘導することを何回か繰り返せば、周知はできると思います。
要は今の答弁は、現状のままで良いですという話ですか。
自転車は歩道を走るままで良い、新しく作った自転車専用通行帯を走らなくても良いという風に、私は理解しました。

事務局　今回整備をした光が丘駅前大通りの自転車専用通行帯につきましては、委員がおっしゃられた通り、自転車がほとんど走っていないのが現状だと思います。
所轄の光が丘警察署に確認したところ、自転車の交通量が多いので現状は歩道も通行可としているとのことで、自転車専用通行帯と歩道のどちらを走っても良い状態になっています。
実は東京ドームの北側に、かなり昔から同じ形態（パーキング・メーターの駐車スペースを自転車専用通行帯よりも車道側に設置）で整備をしている自転車専用通行帯がございます。私どもも事前に視察したところ、速度を出したい自転車は自転車専用通行帯を走り、子供乗せ自転車や高齢者が乗る自転車はゆっくりと歩道を走っており、上手く住み分け※2をしているような状態で定着しておりました。

※2 「住み分け（すみわけ）」とは、同じような領域や場所などで、直接的に対立したり競合したりしないようにして、お互いの利益をある程度まで守りながら、共存して行くことをいう。

光が丘駅前大通りの自転車専用通行帯につきましても、今後どのような使われ方をしていくかという話になると思います。
自転車による歩道での事故が多ければ、自転車専用通行帯の方に誘導しなければいけないので、道路管理者の第四建設事務所と所轄の光が丘警察署との協議の中で、どう運営していくかという話になると思います。
また、自転車ネットワーク※3の中で、この路線だけ自転車専用通行帯が抜けておりましたので、今回それをつなぐことができたことは非常に大きな意義があると思います。
なお、路上駐車対策ですが、現状あった駐車機能を担保しながら、自転車専用通行帯を整備するという形で今回のデザインになったと、私どもは捉えております。

会長　この件で、私の方から質問させてください。
資料 10 ページの写真に載っている場所は、自転車駐車場との接続にあたり道路構造上は上手くさばけるような工夫があるのでしょうか。

事務局　現状は、車道の端の構造が乗り上げられる状態にはなっていないので、道路が交差する歩道の巻き込み部分から侵入しないと自転車駐車場の方には入れない状況だと思います。

会長　自転車駐車場との接続がよくないことも、自転車が自転車専用通行帯ではなく歩道を走る理由としてあるのかなという気がします。

事務局　自転車専用通行帯を作る意味として最終的に求める形は、車道を走行していただくことなります。
現状として光が丘駅前を大量の自転車が通行している中で、一部で歩道通行可を認めつつ、歩道上の自転車の走り方について安全対策を講じていかなければいけません。
最終的には、自転車は自転車専用通行帯を走行いただけるようにしていきたいですが、やむを得ず歩道を走る場合には安全通行していただくための周知・啓発を含めて、今後取り組んで参りたいと考えております。

会長　私からもう１点だけ質問して良いですか。
資料 39 ページ「２　計画の評価指指標」の表で、「はしる」の「❸自転車通行空間の整備を進める」で、「計画開始」から「現状値」までの５年間で８キロメートルが整備され、今後５年間の「計画目標」でもまた８キロメートルを整備する計画となってます。

※3　「自転車ネットワーク」とは、自転車が安全で快適に通行できるようにするため、自転車の事故や自転車利用が多い道路などを対象として、自転車ナビマーク等を設置する路線整備を計画したものをいう。

加えて、「❹地域ネットワークの整備を進める」で地域ネットワーク整備を進めていく中で、展開していくスピードとして積極的に進めているとは受け取れないのですが、目標の数値は、どのように決めたのでしょうか。

事務局　基本的には道路整備事業に合わせて標示等も行っておりますので、進捗としては遅いかなというところです。
恐れ入りますが資料 27 ページ「練馬区自転車ネットワーク図（広域ネットワーク・地域ネットワーク）」をご覧ください。
図の青色の点線が、都市計画道路の事業整備中若しくは計画してる所です。こちらについては道路整備そのものなので進捗状況が遅いです。
赤色の点線は既設区道なので既に一定程度整備されているような所になります。歩道がある道路から選定しており、実質８キロメートル以上あります。
路面の改修状況を見ながら、できるだけ整備は進めていきたいと考えております。

事務局　今回は全体の計画延長として、前期８キロメートル、後期８キロメートルで計上しています。
実を言うと、自転車ナビマーク・ナビラインを整備できる路線の候補地は８キロメートル以上あります。
ただ、今施策として自転車通行空間整備については明確に計画化されておらず、明確な数字を上げることが現実的ではないので、前期と同程度の「８キロメートル」を載せています。
地域ネットワークについては、周辺のまちづくりの進捗に合わせて自転車通行空間のネットワークを形成していきます。周辺のまちづくりに合わせて整備する場合、「計画目標」の令和 13 年度以降も続く計画となります。令和 13 年度までの整備目標を持ちつつ、以降もまちづくりに合わせた整備を見据えていきたいと考えています。

委員　1 点だけよろしいですか。
自転車通行空間には、自転車専用通行帯の青色塗装と、名前が分からなくて申し訳ありませんが矢印だけの白色で自転車が通って良いような塗装（※自転車ナビマーク：白色の矢印と自転車のピクトグラム）の２種類があると思っています。
青色塗装で整備していくと、それなりに費用が掛かると思います。
練馬区としては、この青色塗装を増やしていこうと考えているのか教えてください。

事務局	青色で道路に塗装した「自転車専用通行帯（自転車レーン)」と、白色の「自転車ナビマーク」と青色矢印の「自転車ナビライン」があります。 自転車通行空間としては自転車専用通行帯を整備できれば良いのですが、車道の幅員もありますので、可能な場所には自転車専用通行帯を整備し、難しい場所には幅員に合わせて適宜自転車ナビマークや自転車ナビラインで対応することで、できるだけ自転車ネットワーク化していきたいと考えています。
会長	まだ質問されたい方もいらっしゃると思いますが、次の項目に進みたいと思います。 「とめる」にご意見ご質問等ございましたら、ご発言をお願いします。
委員	資料 13 ページ「(2)計画前期の取組の評価」の「検証①　自転車駐車場の整備台数と利用台数」についてです。 光が丘駅についてお尋ねします。「定期利用待機者が多い状況であり整備台数が不足しています。」と書かれていますが、その下にある「街路事業の事業用地等を利用した自転車駐車場では…」の内容に光が丘駅は該当しません。 光が丘駅周辺の場合は、何か整備台数を増やすための施策や計画はあるのでしょうか。
事務局	委員がおっしゃられた通り、都市計画事業として現在光が丘地域で特に行われている所はありませんので、なかなか事業に伴ってはできない状況であります。 光が丘駅については、我々としても自転車駐車場が足りないということは認識している中で、対策として例えばですが光が丘駅前の都市計画道路補助第230号線の道路の空間を使わせていただいた自転車駐輪場の整備を行っているところです。 引き続き公園や道路の空間を活用させていただく中で、検討はしていきたいと考えております。 現在、どこで、何台ぐらいの自転車駐車場用地を確保できるかという具体的な計画については、光が丘駅においてはない状況です。
委員	資料２「１　計画の背景・目的・位置付け」の「(1)計画の背景・目的」の２つ目の文章に「自転車等駐車対策に関する総合計画」とありますが、「自転車等」の「等」は何を指しているのかお伺いします。

事務局　「自転車等」は、自転車と原動機付自転車になります。

委員　私はバイクを止める場所が少ないと感じておりまして、区の自転車駐車場に原動機付自転車を必ず置ける場所を設けることは可能でしょうか。教えてください。

事務局　自転車駐車場によっては、現在も原動機付自転車が止められるように整備されています。
各自転車駐車場の利用実態など現状を踏まえながら、必要な場所には原動機付自転車も置けるような配置の検討を進めているところです。

委員　ありがとうございます。
今日は自転車駐車対策協議会なので、二輪車つながりで原動機付自転車についても駐車場を増やしていただけたらと思います。

事務局　補足します。
区の自転車駐車場では、これまで総排気量 50cc 以下の原付バイク（原動機付自転車）について「第一種原動機付自転車」として対応しており、全部の自転車駐車場ではなく、需要を見ながら必要な場所に設置してきました。
最近、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）の一部改正により、総排気量が 125cc 以下（であり、かつ、最高出力が 4.0kW 以下のもの）のバイクも「第一種原動機付自転車」となりましたので、125cc 以下までの車体サイズに対応できるよう自転車駐車場の整備を行いました。

委員　資料 32 ページ「とめる３　放置自転車対策の推進」の「とめる 3-2　放置自転車の撤去業務の効率化」についてです。
令和４年３月策定の「第３次練馬区自転車利用総合計画」では一文のみでした。今回の後期計画に向けた素案では「近年、他都市において放置対策業務のＤＸ※4推進による撤去活動の効率化や、…」という文章が追加されています。
この追加された文章について、具体的にはどのようなことを指しているのか教えてください。

事務局　現在、撤去した放置自転車を自転車集積所で保管・管理し返還する一連の「放置自転車の撤去業務」を、「放置自転車管理システム」というシステムで管理しております。
今後は減少傾向にある放置自転車の撤去台数を維持しながら、ＤＸ

※4 「ＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）」とは、企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズをもとに、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立することをいう。

によって業務に係る経費を抑えつつ効率的な業務方法等を研究したいと考え、掲載しました。

委員　資料 31 ページ「とめる２　区立自転車駐車場の利用促進」の「とめる 2-1　区立自転車駐車場の利便性向上」の「①定期利用の WEB 申請導入等の IT 化の推進」についてです。３つ目の文章に「また、機械化を進めることで得られる入出庫データ等のビッグデータを活用し、より効率的な自転車駐車場の管理に活用します。」と書かれています。
入出庫のデータを活用して、どのように効率的な管理に生かすということでしょうか。

事務局　区立自転車駐車場の利用状況等のビッグデータを活用することで、定期利用と一時利用の配分や、大型自転車と普通自転車の利用量や必要台数等に基づき各自転車駐車場における適正な配置の検討を進め、より利便性の向上を進めていきたいと考えています。

委員　これからやりますという話ではなく、現在やっているというお話ですか。

事務局　現在もデータの収集・分析は進めておりますが、これからますますデータを活用し自転車駐車場の管理を進めていきたいというお話です。

委員　資料 12 ページ「３　とめる　駐車環境　の現状と評価」の「(1)計画前期における取組実績」の「①公営自転車駐車場の整備の推進」の表についてです。
「新設」、「拡張」、「縮小」、「閉鎖」という縦軸に対して、東京地下鉄の駅では氷川台駅が載っていますが、その他の例えば小竹向原駅、平和台駅、地下鉄赤塚駅や練馬区内の駅に対する整備に関してはどうなっているのでしょうか。
また、氷川台駅に関して、新設・拡張・縮小・閉鎖のそれぞれの台数が書いてありますが、現在氷川台駅にどのくらいの自転車が駐車できるのでしょうか。総体としてどのくらいの自転車が駐車できるようになったのか、それとも駐車できなくなったのか、この表では分かりづらいので、分かる範囲で教えてください。

事務局　まず、東京地下鉄の駅周辺における今後の整備の予定ですが、現在予定しているのは氷川台駅周辺地区で、今年の練馬区議会で自転車駐車場の整備について議決をいただいたところです。氷川台の正久

保通りを少し南に下りた所にある、昔ＪＡ（農業協同組合）があった用地をお借りして、来年４月開設に向けて自転車駐車場の整備を進めていく予定です。
その他の東京地下鉄の駅である小竹向原駅や地下鉄赤塚駅においては、現在新しく自転車駐車場を開設する予定はありません。
次に、氷川台駅の自転車駐車場の状況ですが、現在駅周辺では東京都による放射第 36 号線の道路整備が行われているところです。それに伴い駅周辺にある自転車駐車場の一時閉鎖や廃止が今後も考えられる状況です。
今は具体的な数字を持ち合わせていないのですが、道路整備でかなり自転車駐車場が減ってしまう状況がありますので、引き続き氷川台駅周辺においては、用地の確保等を進めながら、新しい自転車駐車場の検討を進めていきたいと考えています。

事務局　若干補足します。
まず、氷川台駅と平和台駅については、現在整備している自転車駐車場でほぼ需要は満たしております。
ただし、氷川台駅については、先に説明がありましたように、現在道路整備を行っている所に一部の自転車駐車場がありますので、その分の駐車場所が足りなくなります。これについては既に用地を確保して、自転車駐車場を整備する予定がありますので、２駅に関しては大体需要は満たせると考えております。
小竹向原駅と地下鉄赤塚駅に関しては、現在自転車駐車場が非常に足りない状態です。私どもも現地周辺を調査し、新しい用地を探しておりますが、なかなか適地がなく苦慮しているところです。

委員　ありがとうございました。
総体的に自転車駐車場が減ってしまうと放置自転車が増えて、例えば駅の出入口付近に自転車が置かれてしまいお客様にご迷惑をお掛けしてしまうことになるので、できる範囲でなるべく自転車の駐車台数が減ることのないような形でお願いできればと思います。
よろしくお願いいたします。

事務局　私どもの方も、自転車駐車場が足りないと言っている小竹向原駅や地下鉄赤塚駅については、これからも整備をしていきたいと考えています。
小竹向原駅には東京地下鉄の施設がありまして、施設側の道路用地の一部を区がお借りして整備した自転車駐車場があります。今後東京地下鉄による小竹向原駅のエレベーター工事計画があると聞いておりますので、工事に伴う自転車駐車場所のやりくりではご相談

させていただきたいと思います。
各鉄道事業者の皆様におかれましても引き続きご協力いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

会長　では一旦ここで「とめる」は、終了したいと思います。
最後の「いかす」について、ご意見ご質問等ございましたら、ご発言をお願いします。

委員　資料 35 ページ「いかす２　ねりまタウンサイクルのあり方検討」についてです。
「(参考) ねりまタウンサイクル施設の概要」の一覧を見ると、ねりまタウンサイクルの利用率はかなり低いということが見受けられます。特に東武練馬は、利用率が 45 パーセントと低いのに、民地で賃料が発生してるので、喫緊※5 に見直しの必要があると思います。
一方で区民の足となる自転車は必要だと思いますので、資料 36 ページ「いかす３　シェアサイクルの活用」の「(参考) 練馬区シェアサイクル社会実験の連携事業者の概要」のポート数から、区ではシェアサイクルを推進していることが分かります。
同ページや資料 14 ページ「４　いかす　活用推進　の現状と評価」の「③複数事業者との連携を前提とした民間主体のシェアサイクル事業社会実験」のとおり、公共ポートや民間ポートが増えているのは分かりますが、今後も増やすにあたり公共ポートを無償提供で貸し出すのはどうかと思います。区としてはどのようにお考えなのか教えてください。

事務局　現在、「社会実験」ということで、シェアサイクルが公共交通の機能の補完に資するような形になるのか等、様々な検証をしているところです。
より一層シェアサイクルを利用いただきたいという中で、ポートの設置が利用率の上昇に非常に影響するところがあり、現在のところは無償という形で支援しています。
今後社会実験をどのように取り扱うかということにもつながりますが、今でも一部民設民営で事業運営をしている実態がある中で、区の支援について新たに検討すべき時期に来ていると思います。当然その中で使用料についても検討したいと考えています。

委員　今後無償提供から有料になる可能性もあるということで検討していくことは理解しました。
一方で、ねりまタウンサイクルがなくなることの懸念の１つとして

※5 「喫緊（きっきん)」とは、差し迫って重要なことをいう。

は、シェアサイクルには幾つかの事業者があると思いますが、シェアサイクルに使用する自転車を区内の自転車専門店で買ってくれるのか、故障した場合は区内の自転車専門店で修理してくれるのか等、区内事業者をどのように活用していくのかということが重要になると思います。
自転車利用者のヘルメット着用の努力義務が始まり、現在区でも購入費の一部助成事業を行っていると思いますが、区内事業者の協力なくしてはあり得ないと思います。
今後区としては、区内事業者とどのように関わっていこうとお考えなのかを教えてください。

事務局　シェアサイクルについては、各社独自の形と機能をした自転車を導入しており、一般の自転車専門店で販売してるような自転車ではないと聞いております。また、現在シェアサイクルの採算がとれているかというと、なかなか難しい状況だということも聞いています。
その中で、自転車のメンテナンスに関する部分については、各事業者が１か所なり何か所かに集めて一括処理することで、経費削減を図ってるということがあります。
一般の自転車専門店でどこまで対応できるのかというところもありますので、なかなかすぐには区内事業者を活用していくことには成り得ないのかなと考えます。

委員　シェアサイクル事業者としては、一括処理した方が経費削減になることは非常に理解できます。ただ、ねりまタウンサイクルがなくなったときのシェアサイクルのあり方もしっかり考えていただきたいなと思います。
シェアサイクルは、皆さんも分かると思いますが、利用者が着々と増えています。例えばですが、自転車利用者のヘルメット着用は努力義務ですが、シェアサイクル予約時に区内自転車専門店でのヘルメット購入を促進するような画面を表示させる取組があっても良いのではないかと思います。
是非そのような連携をやっていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

委員　２点あります。
まず１点目は、資料 33 ページ「いかす　活用推進－様々な場面で自転車が利用される将来－」についてです。
１行目に「国の第３次自転車活用推進計画では、自転車は単なる移動手段に留まらず、地域の課題解決や持続可能な社会を支える社会インフラとして位置付けられています。」とあります。「持続可能な

社会を支える社会インフラとして…」は、二酸化炭素削減に貢献しているということで分かりますが、自転車が「地域の課題解決」というのは、国が定めた「自転車活用推進計画」ではどのように位置付けているのでしょうか。

事務局　昨今バスの運転手不足で路線バスの減便や路線が廃止になるなど地域交通問題が起きている中で、自転車は単なる移動手段ではなく、自転車をもっと活用して地域における社会インフラという形で活用できないかというところを検討していくと私どもは理解しています。

委員　２点目です。先ほどねりまタウンサイクルの話が出ました。
以前にも聞いたかもしれませんが、ねりまタウンサイクルは稼働率が何パーセントぐらいになれば損益分岐点※6 として見ているのでしょうか。各施設により違うと思いますが、何パーセントから何パーセントぐらいなのでしょうか。

事務局　ねりまタウンサイクルについては、当初の目的としては、一方通行ではなくて、自宅から駅、駅から会社や学校など両方向に 1 台の自転車を利用していただくことを考えており、目標としては稼働率 200 パーセントを理想としていました。しかし、現状はなかなか 200 パーセントにたどり着くことはなく、多いところでも 100 パーセントを少し超えるぐらいでした。
実際に採算がとれるのは、140 パーセントから 150 パーセント以上の利用が必要だと、当時考えていました。

会長　その他いかがでしょうか。よろしいですか。
では、遡ってまもる・はしる・とめる・いかすの全ての項目について、何かありましたら副会長からご発言をお願いします。

副会長　全体として皆様の発言や議論を拝聴し、合理的なことをおっしゃっているなと思いました。
順番にお話しします。
委員から発言があった、資料４ページ「２　計画改定のポイント（新規）」の「(1)自転車の安全利用に関する道路交通法等の改正」の時系列が逆なのは違和感があるという点は、全くの同意です。
確かに「自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入」は相当話題になり、かなりのインパクトがあったことは事実ですが、それに至るまでの法改正がどのような順序で進み、最終的にインパクトのある青切符導入に至ったのか、文脈が重要だと思います。

※6 「損益分岐点（そんえきぶんきてん）」とは、事業において売上高と費用が等しくなり利益がゼロになる地点のことをいう。この点を超えれば黒字、下回れば赤字となる。

制度の変遷を受け取る区民目線からも、「自転車利用者のヘルメット着用の努力義務」があり、「ながらスマホの罰則強化」があって、「青切符導入」が来る流れの方が、背景として適切な表現なのかなと思いました。
資料９ページ「まもる」の「(2)計画前期の取組の評価」の「検証①自転車事故の発生件数」ですが、これも委員からご指摘があったとおり、事故の発生状況の最近のトレンドに関しては、もう少し詳細に精査をされた方が良いと思います。資料を体裁よく仕上げるのに、検証①だけを手厚くすると、ここだけ詰め込み過ぎになると理解できるところではあるのですが、協議会では別紙資料で事故に関する詳細な分析結果を出していただきたいと思います。
事故の発生を抑えなければいけないという点は、「まもる」の施策に限ったことではなく、次の「はしる」の自転車通行空間の整備でも一番の目的は事故の削減になります。
一体どのような事故が、どのような場所で、いつ、どのような人が、どのような目的で移動している時に起きてしまっているのかというところは、考察に資する話ですので、是非とも事故の発生状況の最新のトレンドを押さえて教えていただきたいです。
なぜ、このような話をしているのかというと、私が最近着目しているのが、東京都内で発生した自転車事故の昨年で一番多かった事故類型※7が出会い頭事故から単独事故になったことです。しかし、単独事故が増えている原因についての分析は、まだなかなか考察しきれていない現実があります。
相手がいない自転車が単独で起こしている事故は、一体何なのか。また、相手方がいる事故は完全に性質が違うので、単独事故を除いた残りの事故に関しては果たして交差点で多いのか、交差点ではない単路※8で多いのか。そして交差点の事故対策は生活道路と幹線道路で全然違うけれども、それを自転車ネットワーク計画にどう落とし込んでいくのか。
そのようなハード整備※9のところにも、かなり重要な知見がもたらされると思いますので、追って教えていただきたいと思います。
加えて区内のどの地域で自転車事故が多いのかです。今日の会議の中で何度も挙がった光が丘駅、他に石神井公園駅や大泉学園駅、そして土支田地区ではシェアサイクルが多いような話がありますので、その辺も気になるところです。

※7 「事故類型（じこるいけい）」とは、事故をまず当事者の種類（人又は車両等又は列車）によって４つに分類し、次いで当事者の事故時の行動等（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく分類したものをいう。

※8 「単路（たんろ）」とは、交差点、交差点付近、踏切、一般交通の場所以外の道路の部分をいう。トンネル、橋、カーブ・屈折などを含む。

※9 「ハード整備」とは、建物、設備、機器、道路など目に見える物理的環境の整備をいう。

資料 10 ページ「２　はしる　通行環境　の現状と評価」の「■練馬区自転車ネットワーク図」についてです。凡例のところに「整備済みの区間」と書いてありますが、「自転車専用通行帯」と「自転車歩行者道」を同じ色にしているのは、いささか疑問です。普通自転車が歩道を通れるような形態と、車道の一番左の通行帯を規制によって自転車専用通行帯にしている形態は、同種の部類とはならないと思います。恐らく前期計画の凡例を引き継いでいると思いますが、国のガイドラインが示すように、自転車通行空間の整備形態としては、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在が基本で、その他として自転車歩行者道があります。基本的な整備形態の分類に沿った形で、練馬区の自転車ネットワークをまとめた方が良いと思いました。
同ページ下部の「■路上駐停車対策と一体になった自転車専用通行帯整備」の光が丘駅前大通りの話です。
恐らく東京都第四建設事務所が整備した自転車専用通行帯を、自転車利用者に何の説明もなくただ使ってくださいでは、改善しないと思います。自転車利用者に対して整備した内容と基本的な利用方法を周知徹底することが重要だと思います。
会長からお話があった自転車専用通行帯と自転車駐車場との接続に係る道路構造上の課題について、どのように解決できるかは私もとても気になったところです。
次の資料 11 ページ「(2)計画前期の取組の評価」ですが、まず「検証③　安全な自転車通行環境の確保」で、交差点の対策について写真を掲載したことは、大きな前進だと思いました。
分かれば教えて欲しいのが、この矢羽根型路面表示を交差点内に入れたことによって、右折する自転車の挙動がどのように変わったのかという点です。例えば２段階目の横断を待つときに歩道で待つようになったのか、車道で待つようになったのかなどです。自転車の挙動の変化については、恐らく事前事後評価として求められてくるところだと思います。
後半部分ですが、資料 26 ページ「はしる１　自転車ネットワークの整備」の「はしる 1-2　地域ネットワークの整備」についてです。
前ページの資料 25 ページ「指標２　地域ネットワークの整備を進める」で、「将来目標」は「２箇所」と書かれていますが、この２箇所がどこになるのかが非常に気になったところです。
資料 27 ページ「地域ネットワーク図」で「石神井公園駅周辺整備イメージ図」が載っていますので、石神井公園駅がまず１箇所目だと察するところはありますが、今はまだ書けない事情があるのかもしれませんが気になりました。
したがって、資料 26 ページに書かれている「地域ネットワーク」

の言葉の定義が曖昧なところも感じました。「広域ネットワーク」と同じように、例えば車道混在としての法定外表示を整備していくのか、若しくは他のことをやるのか、地域ネットワークならではの求められる道路整備の視点があるのではないかと思ったところです。
次に資料 30 ページ「とめる１　自転車駐車場の確保」の「とめる 1-3　まちづくりの進捗に合わせた自転車駐車場の確保」の「②自転車駐車場の付置義務の適正運用および見直し」についてです。
小売店舗などの事業者に対して、大量の自転車需要を発生させる来客者が見込める場合は、施設に自転車駐車場を設置しなければならないという「自転車駐車場の付置義務」のことだと思います。
武蔵野市では吉祥寺駅周辺地区における付置義務について相当議論になっておりまして、その数や適正な運用について練馬区の実態を教えていただきたいと思います。
最後に資料 34 ページ「いかす１　様々な場面での自転車活用」の「いかす 1-1　健康づくりを目的とした自転車活用の推進」についてです。「①自転車通勤、余暇活動等での健康利用のきっかけ」の２つ目の箇条書きで、「子どもが安心して自転車の練習ができる施設（交通公園等）について、情報提供を進めるとともに、これらの施設を活用した乗り方教室など、新たな活用イベントを実施します。」と書かれていますが、これは健康づくりを目的とした自転車活用推進の内容ではありません。どちらかというと「まもる」の子どもの交通安全教育に資する話だと思います。
「健康づくり」について１つの提案ですが、余暇との組合せを書かれた方が良いと思います。例えば練馬区民は自転車を利用した余暇活動として区内の魅力的なスポットへ行くことで、このような健康づくりができますというモデルコースや、お年寄りであれば行きは頑張って自転車（シェアサイクル）を利用し、帰りはコミュニティバスを利用するというモデルコースも考えられます。区内の公共交通ネットワークと組み合わせた健康づくりの考え方やフレイル対策※10 と絡めた内容でご提案いただくと、「いかす」になると思います。

事務局　ご質問いただきました「自転車駐車場の付置義務」についてです。
付置義務につきましては、先ほど副会長が話されたとおり、百貨店や飲食店、銀行など人が集まるような施設を整備するときには、店舗面積に応じた規模の自転車駐車場を設置いただくものです。
実際の年間件数は今把握していないのですが、建物を建てる際若しくは開発行為等を行う際には、「練馬区自転車の適正利用に関する条例（昭和 60 年 12 月練馬区条例第 49 号）」に基づいた届出をいた

※10「フレイル対策」とは、加齢に伴い心身の活力（筋力や認知機能、社会とのつながりなど）が低下した健康と要介護の中間段階の状態を防ぎ、健康な状態に戻すための取組のことをいう。

だいています。

事務局　資料４ページ「２　計画改定のポイント（新規）」の「(1)自転車の安全利用に関する道路交通法等の改正」の時系列については、いただいたご意見を踏まえて検討します。
資料９ページ「まもる」の「(2)計画前期の取組の評価」の「検証①自転車事故の発生件数」については、先ほど担当係長からも話がありましたが表現についてはもう少し分かりやすくなるように検討し、副会長からあった話のところを整理したいと考えています。
資料 10 ページ「２　はしる　通行環境　の現状と評価」ですが、「■練馬区自転車ネットワーク図」の凡例の整理と、下部「■路上駐停車対策と一体になった自転車専用通行帯整備」については周知の話をどのくらいできるのかという点も含めて検討したいと思います。
資料 34 ページ「いかす１　様々な場面での自転車活用」の「いかす 1-1　健康づくりを目的とした自転車活用の推進」についてですが、子どもの交通安全教育に関する記述と、ご提案があった健康づくりと余暇活動を組み合わせたモデルコースなどの話を含めて検討してみたいと思います。

事務局　先ほどご質問いただいた資料 26 ページ「はしる１　自転車ネットワークの整備」の「はしる 1-2　地域ネットワークの整備」についてです。資料 25 ページ「指標２　地域ネットワークの整備を進める」の「将来目標」の「２箇所」は、資料 27 ページ「地域ネットワーク図」にあるピンクの円「都市計画マスタープランでの中心核・地域拠点」と黄色の円「新たな指定駅（生活拠点)」の計６箇所の中からの２箇所です。まだ選考の段階ですが、その中から２箇所を選定していきたいと考えています。「石神井公園駅周辺整備イメージ図」を載せたのは、現在石神井公園駅周辺のまちづくりが進んでおりますので、イメージ図として掲載しました。
資料 34 ページの「健康づくり」については、例えば自転車を活用したサイクリングコースなど、もう少し健康づくりに関わるようなものを記載できるよう検討してみます。

副会長　ありがとうございます。
最後から２つ目の「地域ネットワークの整備」ですが、「２箇所」が選定された暁には、その地域をこの協議会でご紹介いただいて、地域ネットワークの概念やアクションプラン（年度別取組計画）をどう考えるのかということは、協議会委員にご意見をもらいながら進めていくことを強く希望したいと思います。

	最後に１つ「自転車駐車場の付置義務」のことに関して質問です。開発行為等は大規模小売店舗のイメージがありました。例えば駅からすぐ近くの自転車の放置が発生しやすいようなところにある小規模店舗であっても、付置義務を課したりするような条例があるのか教えてください。
事務局	立地条件については、特に自転車駐車場の付置義務の中では求めていません。求めているものは、百貨店やスーパーマーケットなどの「施設の用途」に対して、それぞれの「施設の規模（店舗面積）」に合わせた「自転車駐車場の規模」により算定した台数の自転車駐車場の設置になります。 ただし、条例上不要な施設であっても相談に来ていただいた方には、あくまでもお願いにはなりますが、例えばマンションには付置義務はありませんが戸数掛ける２倍程度の自転車駐車場を設置いただくようご説明をしています。
副会長	ありがとうございます。 区立自転車駐車場の運営の中で、短時間の買物利用者の自転車に対応していくことも１つのやり方ですが、一部のスーパーマーケットなどでは、自転車駐車場をきちんと整備していないのに自転車を利用し大勢の買物客がやって来るといった、需要と供給が合っていない小売店もありますので、この附置義務で解決する方法もあるのではないかと思いました。 吉祥寺駅周辺では、条例で縛り過ぎて建て替えが進まないという話があり、防災上の懸念も示されていることから、「駐車場地域ルール」の自転車版の導入を考え始めたりしています。 練馬区の話を聞いていると、武蔵野市と比べてそこまで厳しくないと理解しました。ありがとうございます。
会長	大分時間も迫って参りましたので、私からも一言だけあります。 先ほど副会長からも「地域ネットワーク」という話が出ました。今後は、区民にパブリックコメントなどを求める形で計画の見直しを進めていかれると思いますが、やはり区民に情報提供をするときに、地域ネットワークが選定されるとまちがどう変わるのかというところを、少し詳しく載せないといけないと思います。 次回の協議会がパブリックコメントの前に開催されるかは分かりませんが、開催しない場合は、副会長が言われたように、どんな形で地域ネットワークというものを区民にお示しできるかという点を、協議会委員であらかじめ情報共有したいと思うところです。 もう１点パブコメを出すにあたり、やはり分かりやすいことが一番

大事だと思います。今回の資料では、初めて読んだ方では、何を言っているのか分からないところが何箇所か散見されています。また、誤植も多々残っているようなので、あわせてご修正いただければと思います。
時間の都合上、全てのご意見を提出いただけていないかと存じますので、この協議会終了後も、メールや電話等で事務局の方にご意見などをお寄せいただければと思います。

会長　**３　その他**
事務局から何かありますか。

事務局　２点あります。
今後の予定につきましては、今回いただいたご意見を踏まえまして更に庁内で検討し、素案を作成するような流れになります。
予定としては、本年 12 月上旬頃にパブリックコメントを実施する予定です。パブリックコメントでいただいたご意見等を踏まえまして、本年度中に中間見直しを行い、後期計画を策定する流れになっております。
次回の協議会は、来年以降の開催を予定しております。日程など決まりましたらご連絡を差し上げますので、よろしくお願いいたします。
最後になりましたが、協議会委員の任期満了についてです。
協議会委員の任期は２年ですので、現委員の任期は本年の 11 月 14 日までとなります。本日の協議会が、今期の会議の区切りということになります。
区民委員の皆様、この２年間、ご多忙の中ご出席いただきましてありがとうございました。貴重なご意見を賜りましたこと感謝申し上げます。
事務局からは以上です。

会長　**４　閉会**
以上をもちまして第 43 回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会いたします。皆様進行にご協力いただきありがとうございました。