



第3次練馬区自転車利用総合計画 概要版

令和4年度(2022年度)～令和13年度(2031年度)

ルールを守り、安全・快適に自転車を利用
できるまち ねりま

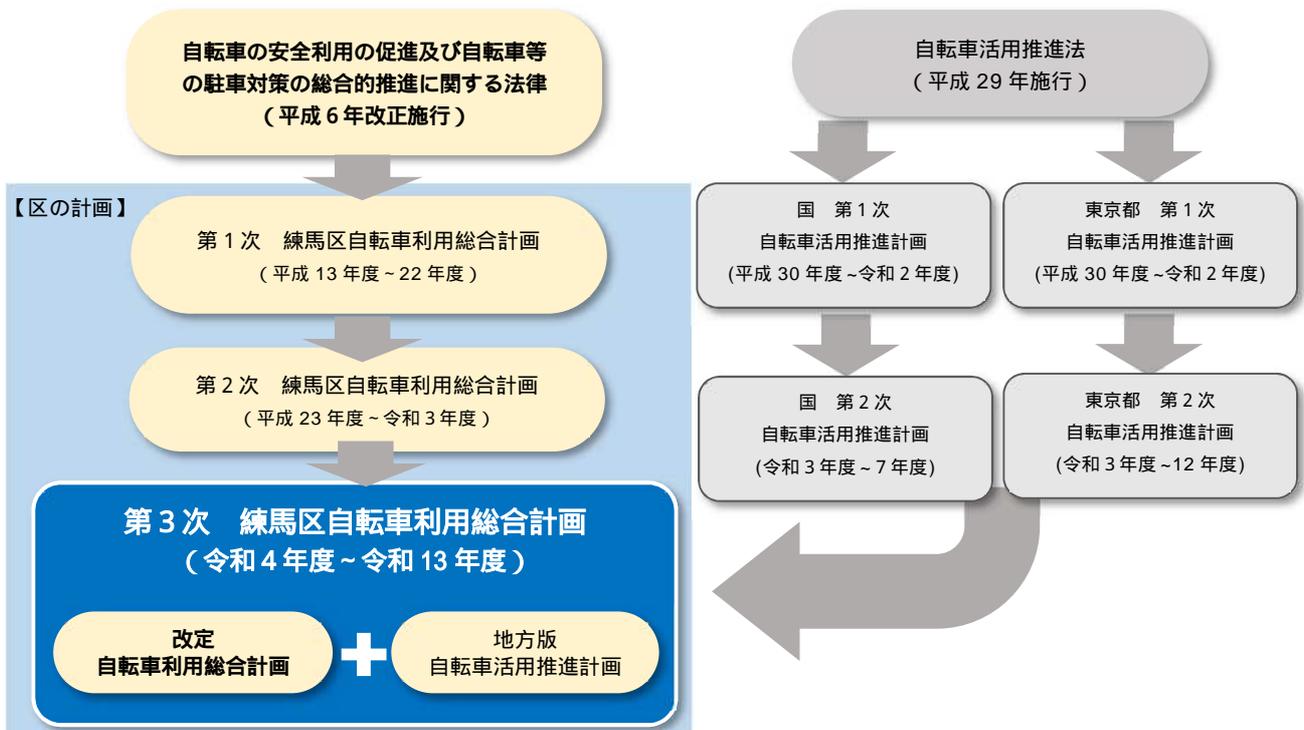
練馬区

計画の基本事項

(1) 計画の背景・目的

- 放置自転車や自転車交通事故など、自転車に関わる様々な問題に対して、区では平成3年に「練馬区自転車利用基本計画」を策定し、様々な対策を実施してきました。
- 平成6年には自転車法の改正によって、各市区町村が「自転車等駐車対策に関する総合計画」を策定できることとなりました。
- 平成12年度には「第1次練馬区自転車利用総合計画」、平成22年度には「第2次練馬区自転車利用総合計画」(以下「第2次計画」という。)を策定し、自転車の適正利用、自転車駐車場環境の整備に重点を置いた施策を推進したことにより、駅周辺の通勤、通学による放置自転車問題は大幅に改善されました。
- 一方、「買物客等による午後の自転車利用による放置自転車問題」や「自転車の交通事故」が新たな課題として顕在化してきています。また、電動アシスト付き自転車の普及やシェアサイクルの浸透、新型コロナウイルスによる行動の変化など、自転車を取り巻く環境は大きく変化し、これに対する対応も求められています。
- 今回策定する「第3次練馬区自転車利用総合計画」では、「第2次計画」での取組と実績を踏まえ、継続して取り組むべき課題と「自転車活用推進法」に基づく施策内容を合わせた区の自転車に関する総合計画を策定するものです。

計画の背景・目的 (イメージ図)



(2) 計画の位置づけ

- 本計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく自転車の総合計画、ならびに「自転車活用推進法」に基づく地方版自転車活用推進計画として位置づけます。
- また本計画は、区の将来の方針を定める「グランドデザイン構想」や「みどりの風吹くまちビジョン」の実現に向けた、自転車ネットワークを含む自転車に関する総合的な個別計画として位置づけます。

区の上位・関連計画との位置づけ



(3) 計画の期間

- 計画の期間は、令和4年度(2022年度)から令和13年度(2031年度)までの10年間とします。

(4) 計画の対象区域

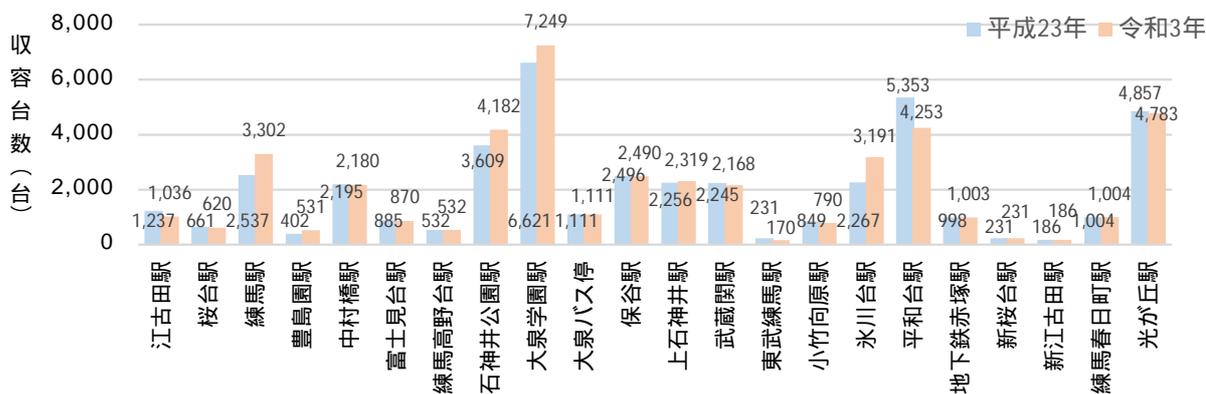
- 計画の対象区域は、練馬区全域とします。

これまでの取組状況等

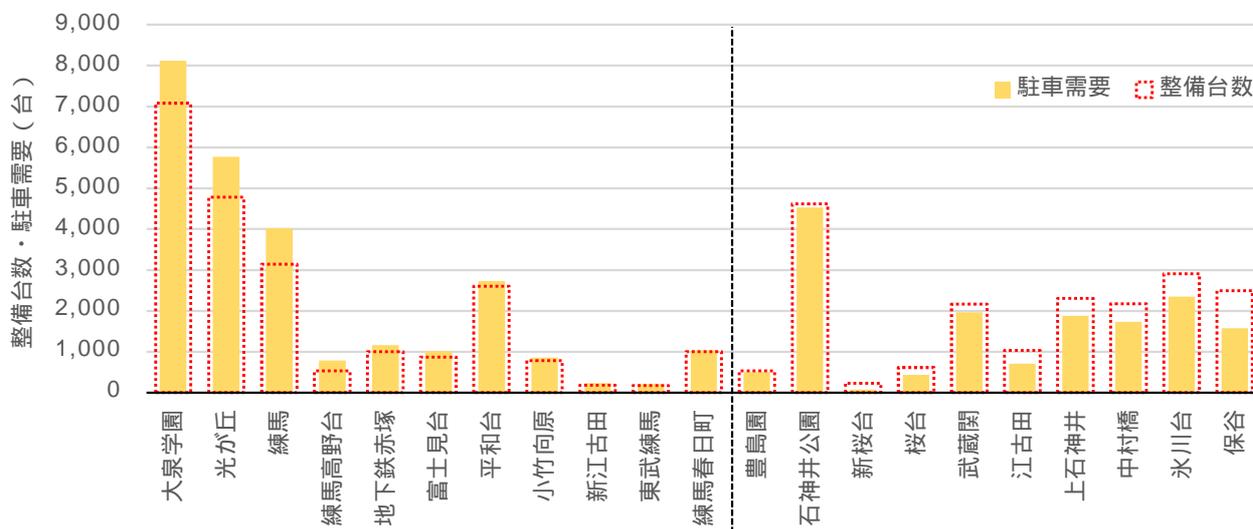
(1) 自転車駐車環境の現状

- 公営自転車駐車場の収容台数は、平成23年から1,438台増加しています。
- 駐車場整備台数が駐車需要を満たした駅でも放置自転車があります。

各駅の平成23年度・令和3年度の公営自転車駐車場収容台数状況



各駅の整備台数と駐車需要の状況（令和元年5月）



(1) 自転車駐車環境の現状課題

多くの駅で自転車駐車場は確保されたが、一部の駅は依然不足の状況

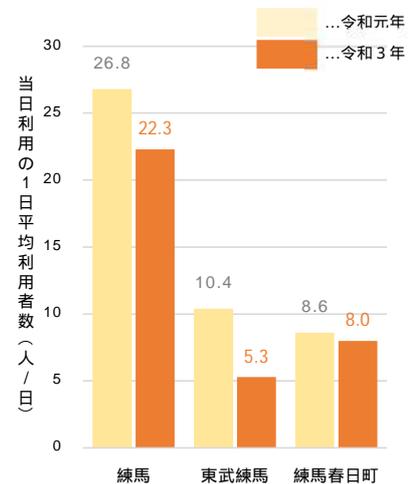
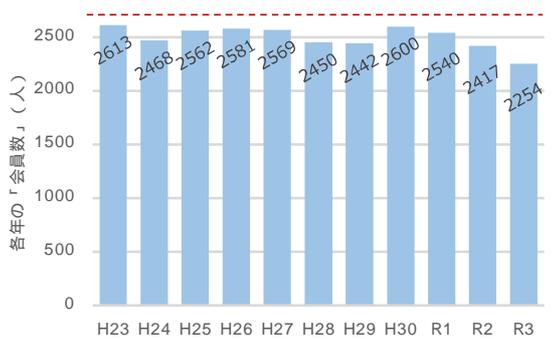
駐車需要 定期利用者数、時間利用者数、定期利用待機者数、放置自転車台数等により算出

(2) ねりまタウンサイクル事業の現状

- 定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている状況です。
- ねりまタウンサイクルの定期利用者の利用形態は、夜間帯に貸出し、通勤時に施設に返却される（自宅と駅の往復と思われる）「正利用」の割合が高い状況です。貸出自転車付き自転車駐車場として利用されていると考えられます。
- 当日利用は、多い施設でも30人/日に達しておらず、3施設合計で約46人/日と、定期利用に比べて少ない状況です。
- シェアサイクル事業の社会実験の効果検証のため、平成29年10月から大泉学園駅北口・南口、石神井公園、上石神井の4つの施設において、当日利用を休止しています。

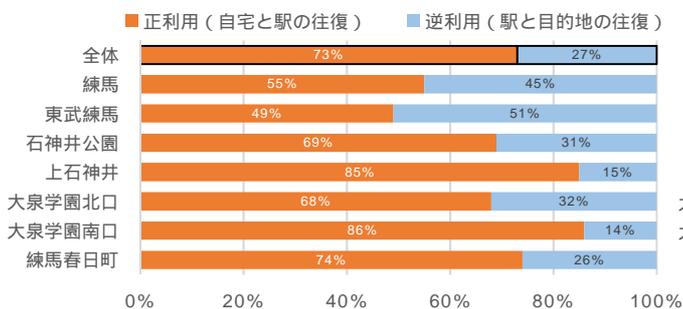
ねりまタウンサイクル施設別
「当日利用」の1日平均利用者数

ねりまタウンサイクルの「定期利用者数」

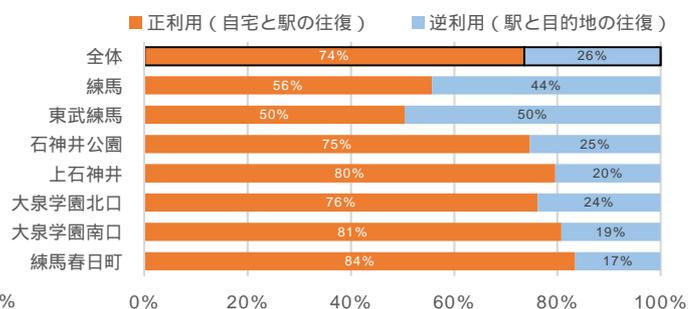


定期利用者の利用形態（平成23年・令和元年）

【平成23年】



【令和元年】



(2) ねりまタウンサイクル事業の現状課題

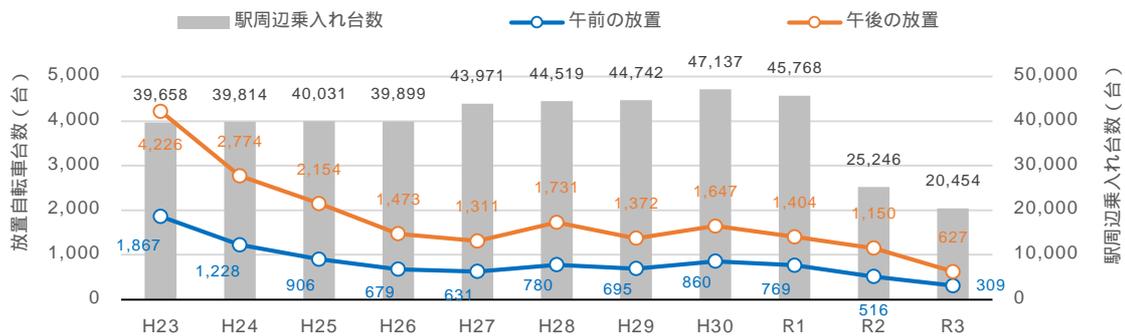
定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている

(3) 放置自転車対策の現状

放置自転車の状況

- 自転車駐車場の整備や放置禁止区域の拡大、撤去活動の強化などにより、放置自転車の台数は減少傾向となっています。
- 駅周辺における通勤・通学による午前の自転車の放置台数、買物客等による午後の自転車の放置台数は、共に減少しており、午前は平成 23 年の 1,867 台から令和元年の 769 台に、午後は平成 23 年の 4,226 台から令和元年の 1,404 台に大幅に減少しています。

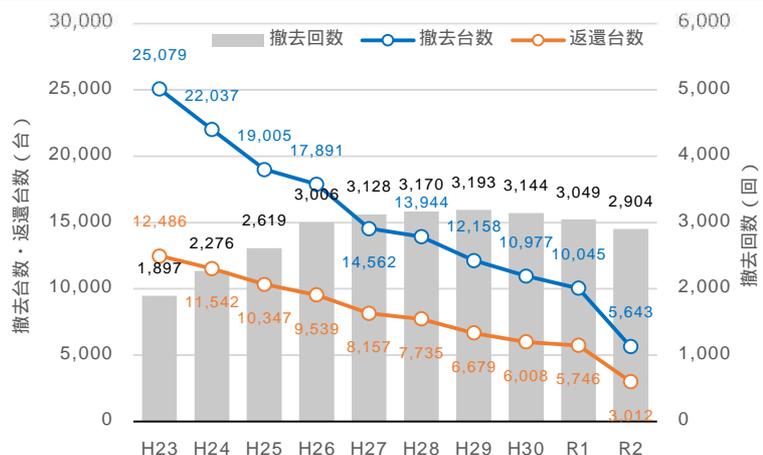
放置自転車台数等（各年 5 月午前・午後）



撤去業務の状況

- 撤去 1 回あたりの撤去台数は、平成 23 年度は約 13 台/回でしたが、令和元年度は約 3 台/回と減少しています。
- 放置自転車の撤去業務（移送・保管・返還を含む。）や自転車誘導業務などの放置自転車対策に要する費用は、約 4 億円（令和元年度）となっています。
- 放置自転車 1 台あたりの撤去・移送・保管に要する費用は、平成 23 年度は 9,678 円でしたが、令和元年度は 23,099 円と増加しています。

撤去回数・撤去台数・返還台数の推移



(3) 放置自転車対策の現状課題

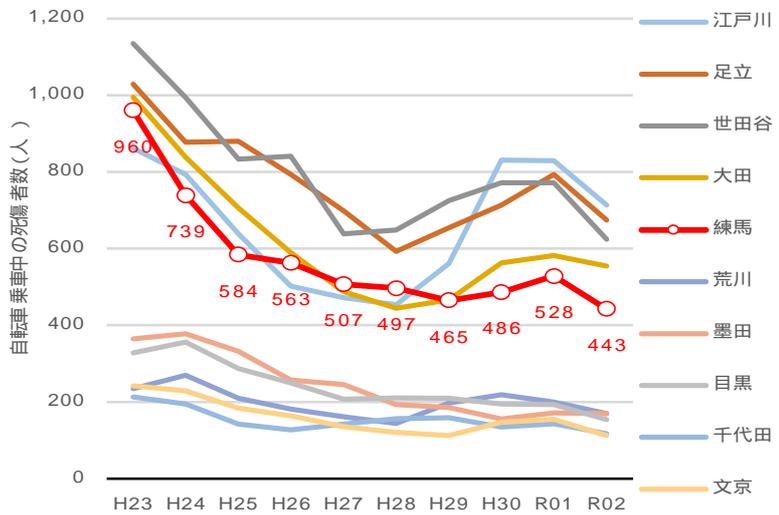
- 放置自転車は大幅に減少するも、午前に比べ午後の放置が多い
- 撤去 1 回あたりの撤去台数は減少している
- 1 台あたりの撤去等に要する費用は増加している

(4) 自転車の安全利用の現状

自転車事故の状況

- 区内の自転車事故死傷者数は、平成 23 年は 960 人でしたが、平成 29 年は 465 人とほぼ半減しました。その後は、横ばいの状況にあります。

自転車事故死傷者数の推移



出典：東京都の交通事故（各年データ）

年齢層別の自転車事故の特徴

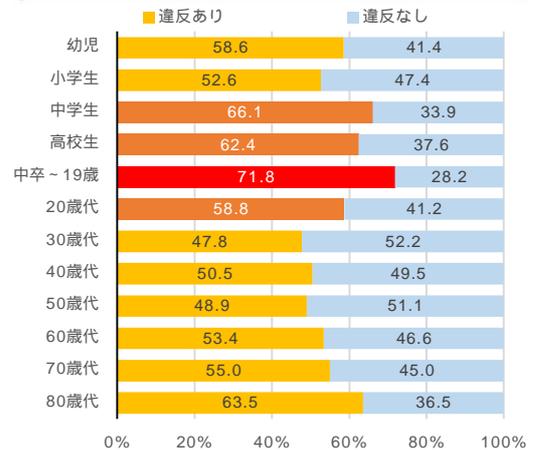
- 6～18 歳（高校生）、13～15 歳（中学生）で自転車乗用中の事故が多くなっています。
- 「違反行為」は中学生、高校生、中卒～19 歳、20 歳代と若い世代で多くなっています。

年齢別人口 10 万人あたり自転車事故死傷者数【練馬区】



出典：市区町村別交通事故分析データ（H26 時点、ITARDA 公表資料）
死傷者数は、幼児同乗用自転車の同乗中の子どもの死傷者を含む

参考 【都】の年齢層別の違反行為の有無比率



幼児同乗用自転車の同乗中の子どもについては、運転者（保護者等）の違反行為が含まれる

出典：東京都の交通事故（警視庁、令和元年中）

(4) 自転車の安全利用の現状課題

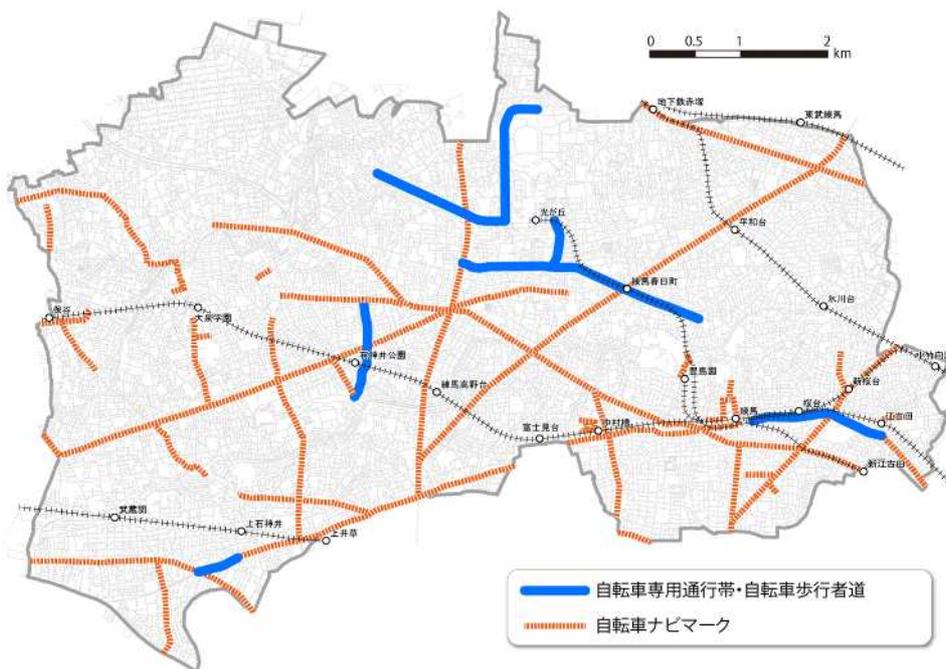
自転車事故死傷者数は横ばいの状況となっている
交通ルールの違反行為は中学生・高校生、20 歳代に多い状況

(5) 自転車走行環境の現状

- 区内の自転車走行空間等は、主に都道において【自転車専用通行帯】【自転車ナビマーク】【自転車歩行者道】による整備が行われています。
- 光が丘周辺では、都が、230号線、南田中旭町線の約2.8kmについて、整備を行いました。
- また、区は光が丘西大通り、東大通りの約2kmについて、練馬区自転車走行環境整備指針に位置付け整備を行いました。
- さらに、区は、石神井公園駅周辺で、132号線の約1.1kmについて、都市計画道路の整備等に合わせて整備を行いました。
- 一方、ネットワーク化には至っていない現状です。



自転車走行空間等の整備状況 (令和3年10月)



(参考)自転車専用通行帯(都道 南田中旭町線)



(参考)自転車歩行者道(都道 千川通り)



(参考)自転車ナビマーク(都道 千川通り)

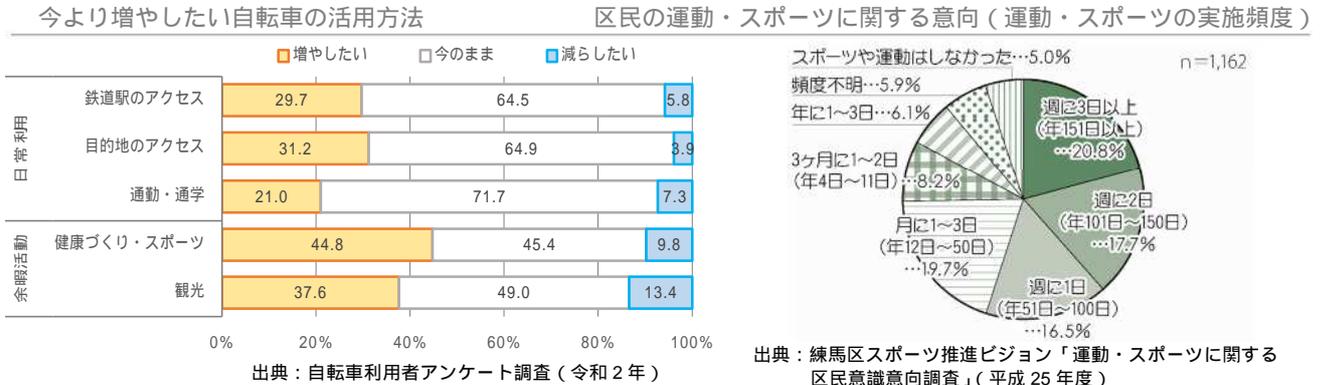


(5) 自転車走行環境の現状課題

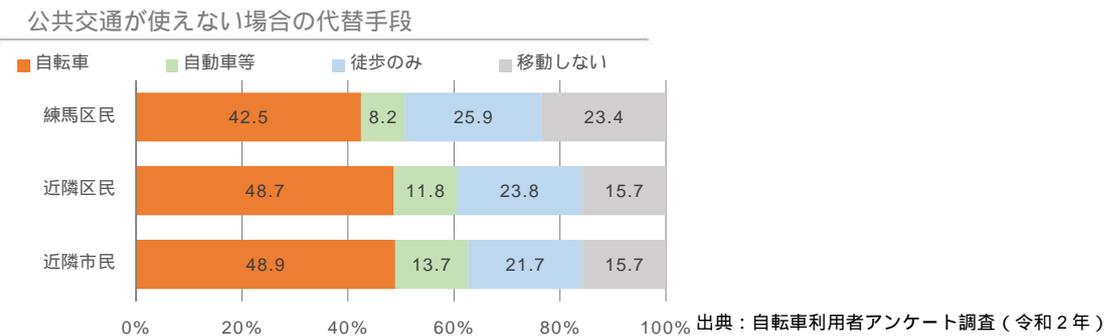
走行空間がネットワーク化されていない

(6) 新たな自転車利用の状況

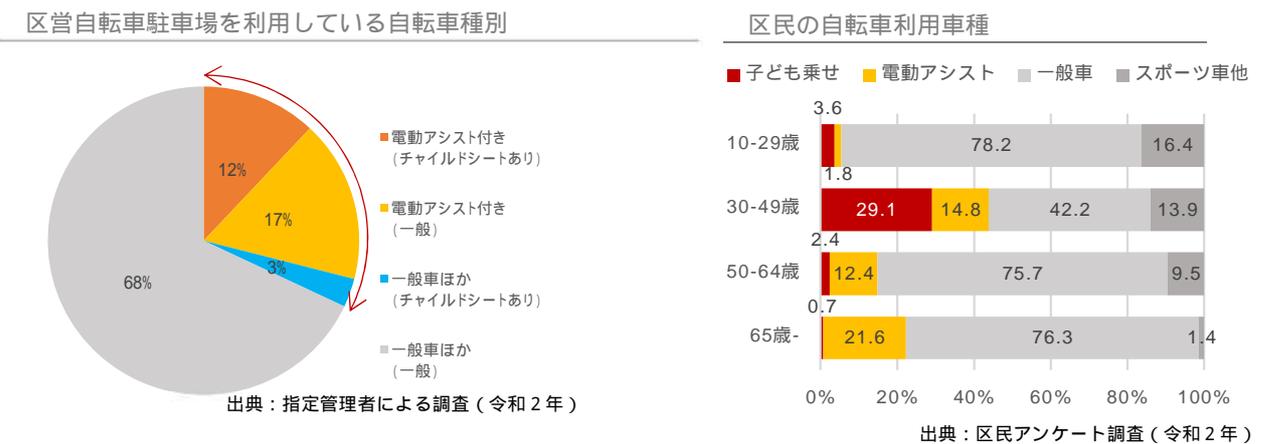
余暇活動での自転車活用



災害時の自転車活用



自転車の大型化



シェアサイクル事業の概要

- 都心では、平成24年ごろからシェアサイクルが利用され始めてきました。区でも平成29年10月1日から令和4年3月31日までの間、光が丘地区、大泉・石神井・上石神井地区において、自転車台数200台、サイクルポート数50か所の規模で、社会実験を実施しています。

(7) 新型コロナの影響

駐車需要の変化

① 自転車駐車場利用台数・放置台数

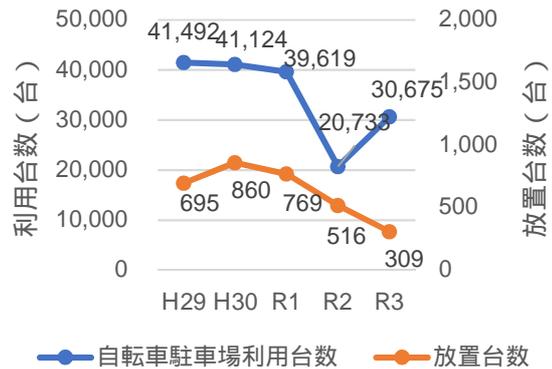
● 【自転車駐車場利用台数】

令和元年は 39,619 台でしたが、新型コロナの拡大による第 1 回緊急事態宣言期間中の令和 2 年は、20,733 台と約 48% 減少しました。その後、令和 3 年には、30,675 台に増えています。

● 【放置台数】

令和元年は 769 台でしたが、令和 2 年は 516 台と約 33% 減少しました。令和 3 年は 309 台に減っています。

自転車駐車場利用台数および放置台数の推移（各年 5 月）



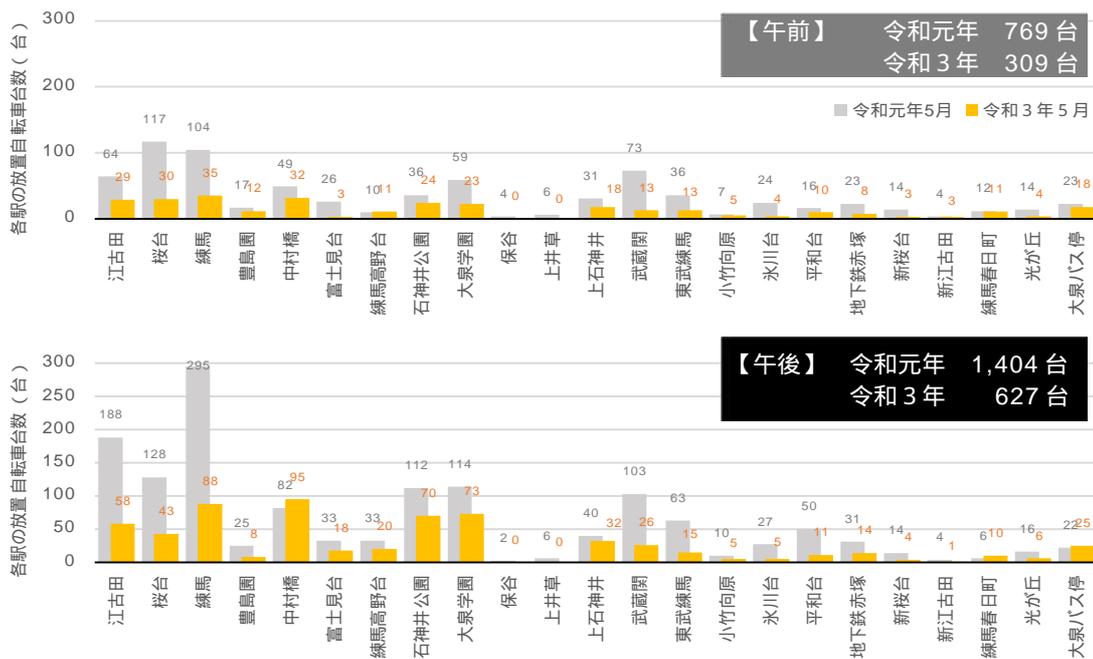
各年 5 月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前 11 時頃

- 今後、テレワークや web 授業の利用状況が予測できず、自転車の駐車需要の見通しが困難です。

各駅の放置台数

- 新型コロナの拡大前の令和元年と、その影響下にある令和 3 年を比較すると、ほぼ全ての駅で、午前、午後ともに自転車の放置台数は減少しています。

各駅における放置自転車等の状況（各年 5 月午前・午後）



大泉バス停とは、西武バスの都民農園・大泉風致地区・大泉郵便局前バス停を指す。

自転車利用の変化

東京都自転車活用推進計画「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい日常」より

- 駅の自転車駐車を使わない自転車通勤・通学などの新たな自転車利用が見られます。
- 外食デリバリーの2020年の市場規模は、前年と比べ4割以上増加が見込まれ、それに伴う自転車による宅配も増加が考えられます。配達員による交通違反や事故の苦情も寄せられている状況です。
- 自転車販売台数が増加傾向にあることに加え、「自転車利用を増やしたい」と「やや利用を増やしたい」の合計が約4割と多く、自転車利用のきっかけにつながっています。

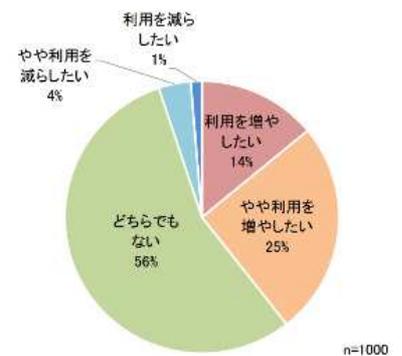
自転車販売台数（同月比較）

自転車販売台数は増加傾向にあり、12月で比較すると販売台数数は1.5倍になっています。



自転車利用拡大の意識

「自転車利用を増やしたい」と「やや利用を増やしたい」の合計が約4割と多く、自転車利用のきっかけにつながっています。



新型コロナの影響のまとめ

駅を利用しない自転車通勤・通学等の新たな自転車利用が見られる。

外食デリバリーサービス等の一部の自転車が、交通ルールを守らず事故が発生する等、新たな問題となっている。

今後の利用状況が予測できないため、駅ごとの自転車駐車需要の見通しが困難である。

現状課題のまとめ

- 練馬区の自転車を取り巻く現状と課題は以下のとおりです。本計画では、これらの課題の改善・解決に向けた取組を進める必要があります。
- あわせて、新型コロナの影響を踏まえた取組が必要です。

(1) 自転車駐車環境

- 計画的な公営自転車駐車場の整備に加え、民営自転車駐車場が整備されたことにより、多くの駅の駐輪問題は解消しつつありますが、依然として自転車駐車場が不足している駅もあります。
- 大型化した自転車の普及により、大きな専用スペースを確保するために、既存の収容台数を減らしています。

現状課題

多くの駅で自転車駐車場は確保されたが、一部の駅は依然不足の状況
大型化に対応するために減らした収容台数の、確保が必要

(2) ねりまタウンサイクル事業

- 利用促進を図ってきましたが、定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている状況です。
- ねりまタウンサイクルについては、新たにシェアサイクルが展開されてきたことから、その役割や事業の見直しが必要です。

現状課題

定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている

(3) 放置自転車対策

- 自転車撤去業務は、撤去1回あたりの撤去台数が減少している中、より効率的な事業形態への転換が期待されます。

現状課題

放置自転車は大幅に減少するも、午前に比べ午後の放置が多い
撤去1回あたりの撤去台数は減少している
1台あたりの撤去等に要する費用は増加している

(4) 自転車の安全利用

- 練馬区内での自転車事故は、過去 10 年で大幅に減少してきましたが、近年は横ばいの状況となっています。
- とくに学生や若い世代について、交通ルールの違反行為が目立つ状況にあるため、交通安全教育の充実が求められます。

現状課題

自転車事故死傷者数は横ばいの状況となっている
交通ルールの違反行為は中学生・高校生、20 歳代に多い状況

(5) 自転車走行環境

- 走行空間は、継続的かつ計画的な整備が求められます。

現状課題

走行空間がネットワーク化されていない

新型コロナの影響

- 駅を利用しない自転車通勤・通学等の新たな自転車利用が見られます。
- 外食デリバリーサービス等の一部の自転車が、交通ルールを守らず事故が発生する等、新たな問題となっています。
- 今後の利用状況が予測できないため、駅ごとの自転車駐車需要の見通しが困難な状況です。

目指すべき将来像と施策

将来像 ルールを守り、安全・快適に自転車を利用できるまち ねりま

- 自転車利用に関するさまざまな課題の改善・解決を図り、安全・快適に自転車を利用できる環境づくりを進めるために、以下の4つの施策の柱を位置付けます。
- 第2次計画での取組と実績を踏まえ、継続して取組むべき施策を4つの柱に位置付けました。
- あわせて、「自転車活用推進法」に基づき、新たに取組む施策を加えました。
- 新型コロナウイルスの状況を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

4つの施策の柱

施策の枠組み

まもる 安全・安心

誰もが知っている、当たり前自転車の交通ルールを、当たり前前に守る意識を醸成するため、様々なツール、様々な機会を通じて教育環境づくりを推進します。

まもる1
自転車安全利用の周知・啓発

まもる2
自転車の安全教育機会の充実

はしる 通行環境

歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の整備を推進します。

はしる1
自転車ネットワークの整備

はしる2
安全・快適な自転車通行環境づくり

とめる 駐車環境

通勤・通学や買物等、様々な自転車利用に対応する駐車環境の整備を推進します。

とめる1
自転車駐車場の確保

とめる2
区立自転車駐車場の利用促進

とめる3
放置自転車対策の推進

いかす 活用推進

健康づくり等の余暇活動や、災害発生時等の場面で、環境にやさしい自転車を積極的に活用できる仕組みづくりを推進します。

いかす1
様々な場面での自転車活用

いかす2
ねりまタウンサイクル等の活用

具体の施策

施策(1)	年齢層の各段階に応じた周知・啓発の展開
施策(2)	自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等の加入促進
施策(3)	自転車の点検整備の促進
施策(4)	義務教育期の安全教育の充実
施策(5)	子育て世帯への安全教育の充実
施策(6)	高等学校、大学、専門学校での安全教育の充実
施策(7)	自転車通勤者や配達事業者に対する安全教育の充実
施策(8)	広域ネットワークの整備
施策(9)	地域ネットワークの整備
施策(10)	安全な自転車通行環境の確保
施策(11)	駅ごとの駐車需要に応じた自転車駐車場の確保
施策(12)	買物利用対応自転車駐車場の運営
施策(13)	まちづくりの進捗に合わせた自転車駐車場の確保
施策(14)	区立自転車駐車場の利便性向上
施策(15)	区立自転車駐車場の利用料金の見直し
施策(16)	放置自転車対策の強化
施策(17)	放置自転車の撤去業務の効率化
施策(18)	健康づくりを目的とした自転車活用の推進
施策(19)	観光振興を目的とした自転車活用の推進
施策(20)	災害時のための自転車活用の推進
施策(21)	ねりまタウンサイクル等の見直し

まもる（安全・安心）

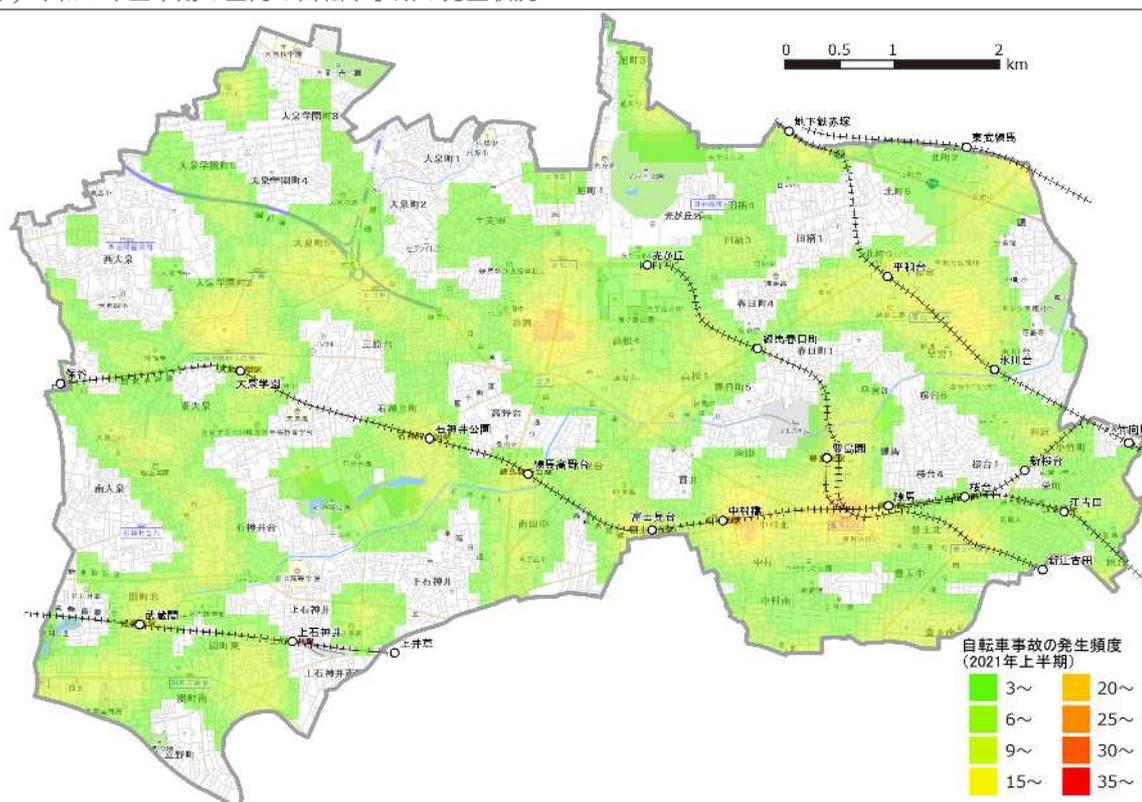
～ルールを守り、安全に自転車が利用される将来～

取組内容

- 誰もが知っている、当たり前前の自転車交通ルールを、当たり前前に守る意識を醸成するため、様々なツール、様々な機会を通じて教育環境づくりを推進します。

まもる 1 自転車安全利用の周知・啓発	
(1) 年齢層の各段階に応じた周知・啓発の展開	成長段階に応じた安全教育の継続実施
	子どもたちへの安全教育の推進
	学校や企業など組織を通じた安全教育の実施
	保護者や家族からの安全教育の必要性の周知・啓発
(2) 自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等の加入促進	公営自転車駐車場の定期登録時の加入促進
	区立施設での加入促進
	高等学校、大学などと連携した加入促進
	自転車購入時での加入促進
(3) 自転車の点検整備の促進	「自分でできる」点検整備の情報提供
まもる 2 自転車の安全教育機会の充実	
(4) 義務教育期の安全教育の充実	小学校・中学校での安全教育の継続展開
	ホームルームなどの時間を活用した新たな周知方法の導入
(5) 子育て世帯への安全教育の充実	幼稚園・保育園と連携した保護者への安全教育の展開
	子どもの安全教育機会を活用した保護者教育の仕組みの検討
	子育てに関わる手続き等の機会を活用した安全教育の展開
(6) 高等学校、大学、専門学校での安全教育の充実	高等学校、大学、専門学校等と連携した安全教育の実施検討
	スクエアード・ストレイト方式による教育の実施
(7) 自転車通勤者や配達事業者に対する安全教育の充実	企業から自転車通勤者・配達事業者への安全教育ツールの提供
	都の企業向けセミナーの誘致・周知

（参考）令和2年上半期の区内の自転車事故の発生状況



はしる（通行環境）

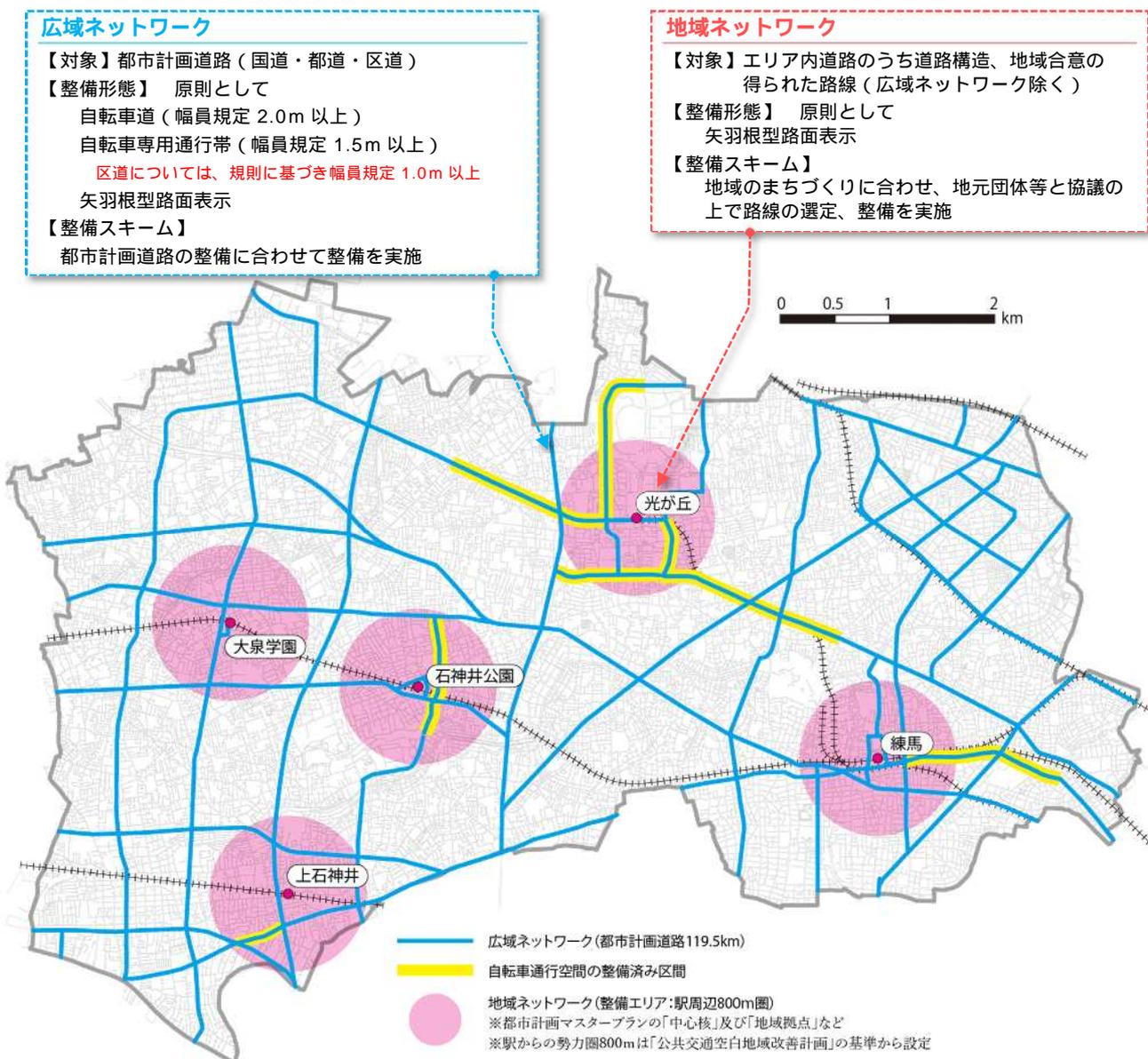
～ 快適に自転車で移動できる将来～

取組内容

- 歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の整備を推進します。

はしる 1 自転車ネットワークの整備	
(8) 広域ネットワークの整備	国道、都道での自転車通行環境整備の要請
	区施行の都市計画道路での自転車通行空間の整備
(9) 地域ネットワークの整備	地域ネットワーク対象路線の選定と整備
はしる 2 安全・快適な自転車通行環境づくり	
(10) 安全な自転車通行環境の確保	警察と連携した路上駐停車車両に対する安全指導の徹底
	経年劣化等での機能低下を抑制するための維持管理

練馬区自転車ネットワーク図



とめる（駐車環境）

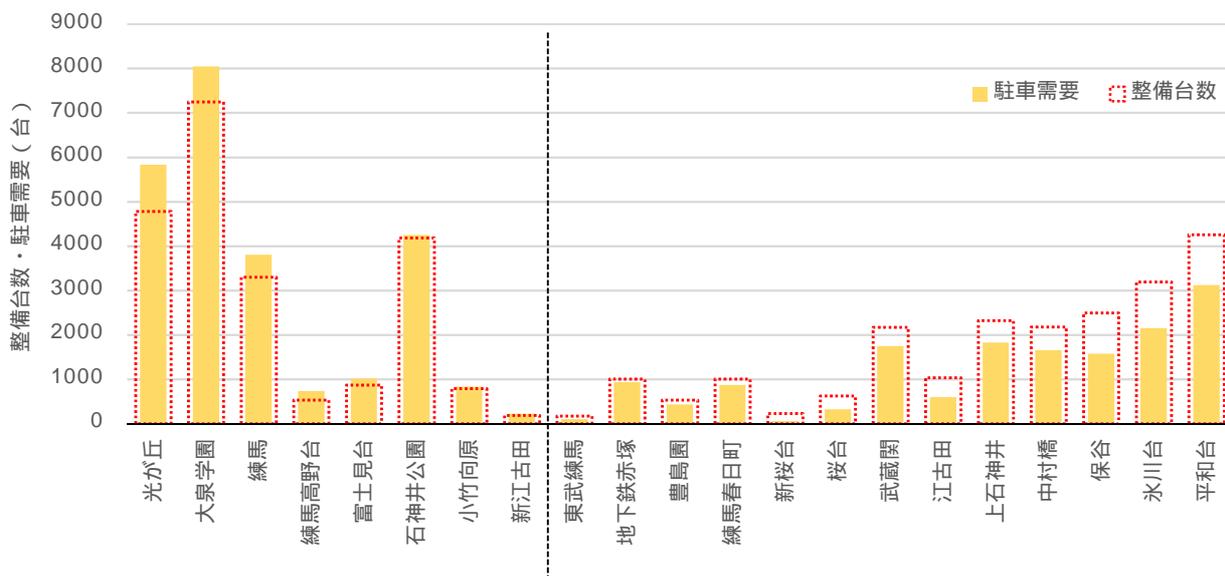
～ 適切に自転車が利用される将来～

取組内容

- 通勤・通学や買物等、様々な自転車利用に対応する駐車環境の整備を推進します。

とめる1 自転車駐車場の確保		
(11)	駅ごとの駐車需要に応じた自転車駐車場の確保	駐車需要を踏まえた自転車駐車場の必要収容台数の確保
(12)	買物利用対応自転車駐車場の運営	利用実態に合わせた自転車駐車場の定期・一時利用の見直し
		自転車駐車場への利用誘導に向けた周知・啓発
(13)	まちづくりの進捗に合わせた自転車駐車場の確保	今後の鉄道事業および駅周辺開発に合わせた自転車駐車場の確保
とめる2 区立自転車駐車場の利用促進		
(14)	区立自転車駐車場の利便性向上	定期利用のWEB申請導入等のIT化の推進
		自転車駐車場の付加的機能の向上によるサービス改善
		車種の多様化に対応した自転車駐車スペースの確保
(15)	区立自転車駐車場の利用料金の見直し	区立自転車駐車場の利用料金の適正化
とめる3 放置自転車対策の推進		
(16)	放置自転車対策の強化	放置自転車撤去の強化
		商店会等と連携した啓発キャンペーンの実施
		実態に応じた放置禁止区域の見直し
(17)	放置自転車の撤去業務の効率化	撤去業務の効率化
		自転車集積所の規模の適正化

各駅の整備台数と駐車需要の状況（令和3年5月）



いかす（活用推進）

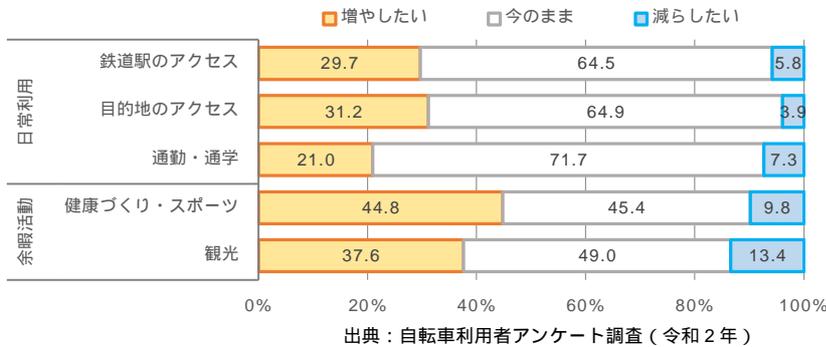
～ 様々な場面で自転車が利用される将来～

取組内容

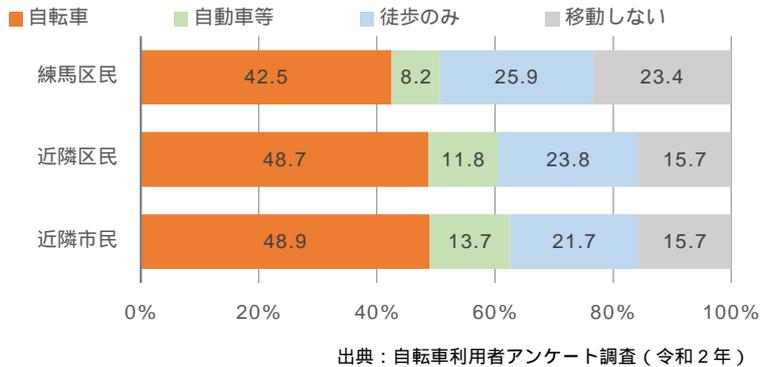
- 健康づくり等の余暇活動や、災害発生時等の場面で、環境にやさしい自転車を積極的に活用できる仕組みづくりを推進します。

いかす1 様々な場面での自転車活用		
(18)	健康づくりを目的とした自転車活用の推進	健康アプリと連動した自転車による健康づくりの発信
		自転車通勤、余暇活動等での健康利用のきっかけづくり
(19)	観光振興を目的とした自転車活用の推進	自転車観光の振興に向けた支援策の検討・実施
		観光マップ等での情報発信
(20)	災害時のための自転車活用の推進	区保有自転車等の適切な運用ルールの検討
		災害時の自転車利用の周知・啓発
いかす2 ねりまタウンサイクル等の活用		
(21)	ねりまタウンサイクル等の見直し	ねりまタウンサイクル事業の見直し

「今より増やしたい自転車の活用方法」についてのアンケート



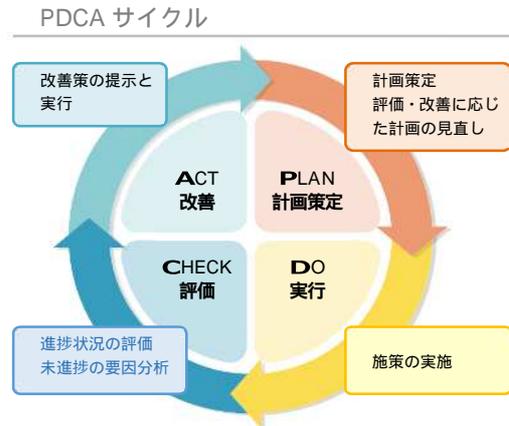
「公共交通が使えない場合の代替手段」についてのアンケート



計画の推進

(1) 計画の進捗管理

- 本計画の施策(事業)を推進するため、P D C Aサイクルによる点検と見直しを行います。
- 毎年進捗状況の評価を行い、評価結果を踏まえて中間年度に計画の見直しを行います。
- 中間見直しについては、計画期間 10 年間で前後 5 年に区分し設定します。ただし、新型コロナの状況を踏まえ、必要に応じて見直し時期の前倒しを行います。



	本計画の期間											次期計画
	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14以降	
自転車利用総合計画	第3次練馬区自転車利用総合計画											第4次計画
計画の実施効果評価				調査・評価					調査・評価			
附属機関での評価・検証	評価	評価	評価	評価	検証	評価	評価	評価	評価	検証		

(2) 計画の評価指標

- 本計画での「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の進捗を管理し実施していくことで、本計画の目指す「ルールを守り、安全・快適に自転車を利用できるまち ねりま」を実現していきます。
- 計画に位置付けた基本方針及び実現のための施策の達成状況を評価するため、以下の評価の考え方に基づき、定期的なフォローアップ調査を進めます。

基本方針に合わせた評価の考え方

4つの方針	評価の考え方
【まもる】安全・安心	自転車事故の減少 警視庁の事故統計等に基づき、自転車交通事故当事者数などから評価
【はしる】通行環境	自転車通行空間の整備区間 自転車通行空間の整備距離から評価
【とめる】駐車環境	自転車駐車場の整備台数 自転車駐車場の整備台数から評価
【いかす】活用推進	ねりまタウンサイクルの利用回数 ねりまタウンサイクルの利用回数から評価
	シェアサイクルの利用回数 シェアサイクルの利用回数から評価