



第3次練馬区自転車利用総合計画

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

Contents

計画の基本事項	1
1 計画の背景・目的・位置づけ	2
2 関連する計画	4
これまでの取組状況	7
1 第2次計画での取組状況	8
2 新たな自転車利用の状況	18
3 新型コロナの影響	20
4 現状課題のまとめ	22
目指すべき将来像と施策	25
1 目指すべき将来像と施策の柱	26
2 具体的な推進施策	28
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 -	28
はしる 通行環境 - 快適に自転車で移動できる将来 -	32
とめる 駐車環境 - 適切に自転車が利用される将来 -	34
いかす 活用推進 - 様々な場面で自転車が利用される将来 -	38
計画の推進	41
1 計画の進捗管理	42
2 計画の評価指標	42
参考資料1 委員名簿・計画策定の審議経過	43

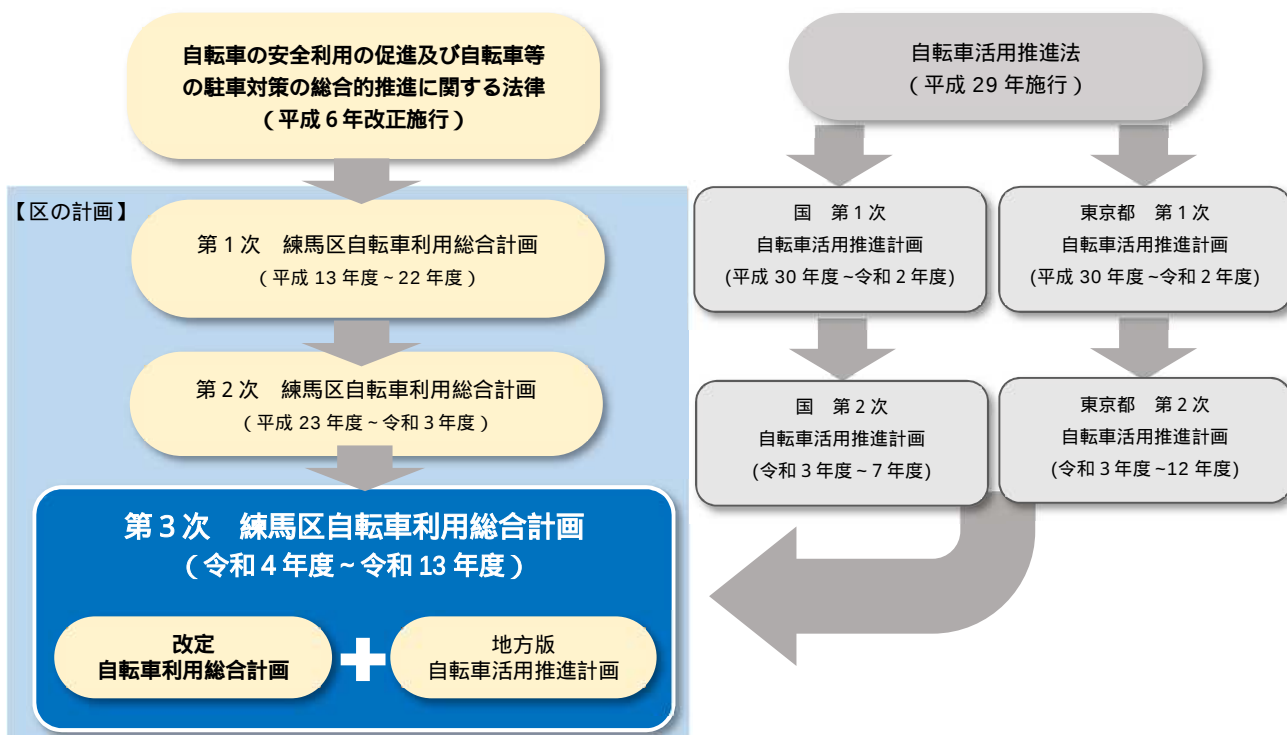
計画の基本事項

1 計画の背景・目的・位置づけ

(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。

2 関連する計画

自転車活用推進計画			国
策定年月	令和 3 年 5 月	計画期間	令和 3 年度～令和 7 年度
概要	● 平成 30 年に策定された第 1 次自転車活用推進計画から、社会情勢の変化や今後の動向を踏まえ、策定された第 2 次計画。 ● 下記の 4 つの目標について、具体的に取り組む施策を示している。		
	目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成		目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
	1 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2 自転車通行空間の計画的な整備		12 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
	3 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4 シェアサイクルの普及促進 5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 6 情報通信技術の活用の推進		目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
	7 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施		14 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15 多様な自転車の開発・普及の促進 16 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
	目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現		17 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 18 学校等における交通安全教室の開催等の推進
	8 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 9 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 10 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11 自転車通勤等の促進		19 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲） 20 自転車通行空間の計画的な整備（再掲） 21 災害時における自転車の活用の推進 22 損害賠償責任保険等への加入促進

東京都自転車活用推進計画			東京都
策定年月	令和 3 年 5 月	計画期間	令和 3 年度～令和 12 年度
概要	● 国の第 2 次計画を踏まえて策定された都市づくりや交通、健康、環境、観光等、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画。 ● 下記の 4 つのめざすべき将来像に対して、実施すべき施策を示している。		

グランドデザイン構想				練馬区
策定年月	平成 30 年 6 月	計画期間	—	
概要	● おおむね 10 年後から 30 年後の区政の目指す将来像を「暮らし」「都市」「区民参加と協働」の 3 つの分野で示したもの。 ● 「都市」のグランドデザインでは「魅力にあふれ利便性に富んだ駅前と周辺のまち」、「みどり豊かで快適な空間を演出する道路」、「生きた農と共存するまち」、「みどりあふれる中で多彩な活動が展開されるまち」の 4 つのテーマに沿って、まちの将来像を示している。 ● 「みどり豊かで快適な空間を演出する道路」において、自転車等の移動手段に応じた走行レーンづくりを進めることとしている。			



3 多様な交通を支える道路

【目指す将来の姿】

技術革新と超高齢社会の到来により、人の移動を支える交通手段も大きく変わっています。自動車や定時運行が確保されたバス等の交通と、小型EV、自転車、車椅子などパーソナルな交通が共存し、円滑に通行しています。

【取組の方向性】

人々の移動を支える公共交通を充実します

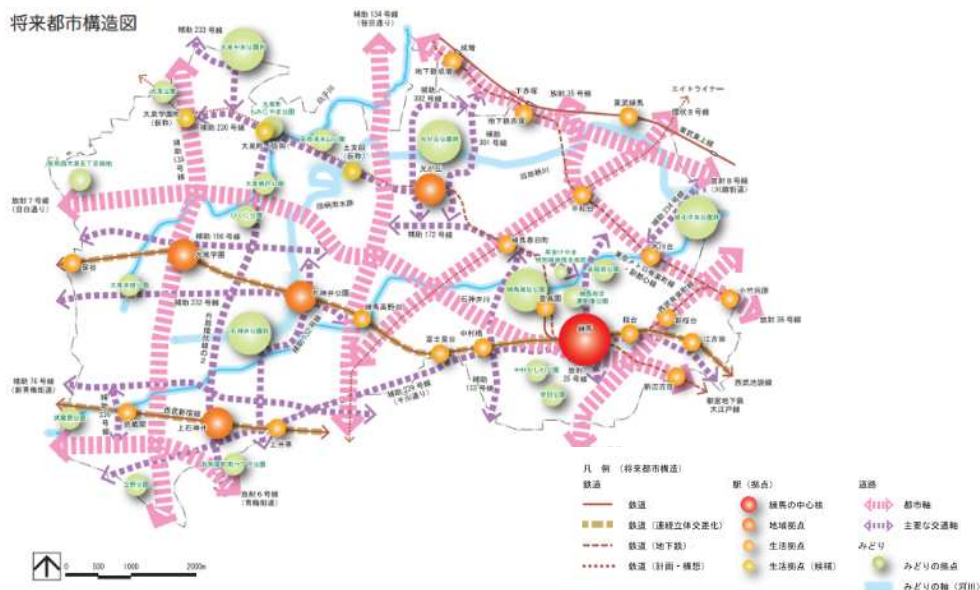
- 幹線道路の整備を進め、道路のネットワークを形成し、公共交通を充実します。
- バスの専用レーン等を整備し、公共交通の定時運行を確保します。

多様な乗り物や歩行者が安全に通行できる道路にします

- 自動車、自転車、小型EVなど移動手段に応じた走行レーンづくりを進めます。
- 買い物カート、車椅子、ベビーカーを利用している人などが安全で歩きやすい歩道にします。

練馬区都市計画マスタープラン				練馬区
策定年月	平成 27 年 12 月	目標年次	平成 30 年代中頃	
概要	● 「みどりの風 吹くまちビジョン」を上位計画とするまちづくり分野の基本計画として、目標とするまちの将来像と実現に向けた考え方等を示したもの。 ● 将来都市像として、駅を中心として都市の核や拠点を示すとともに、それらを結ぶネットワークや土地利用のあり方を示している。 ● 中心核として練馬駅周辺が、地域拠点として石神井公園駅、大泉学園駅、光が丘駅、上石神井駅周辺が位置付けられており、核・地域拠点それぞれを結ぶネットワーク（都市軸）として都市計画道路が位置付けられている。			

将来都市構造図



練馬区自転車走行環境整備指針			練馬区
策定年月	平成 25 年 3 月	計画期間	—
概要 - 第 2 次計画を踏まえ、自転車走行環境の整備を進めるために、整備についての基本的な考え方を示したもの。 - 自転車走行空間の整備と安全・快適な自転車走行環境づくりのハード・ソフト両面での対策を示している。 練馬区自転車走行環境整備構想			

これまでの取組状況等

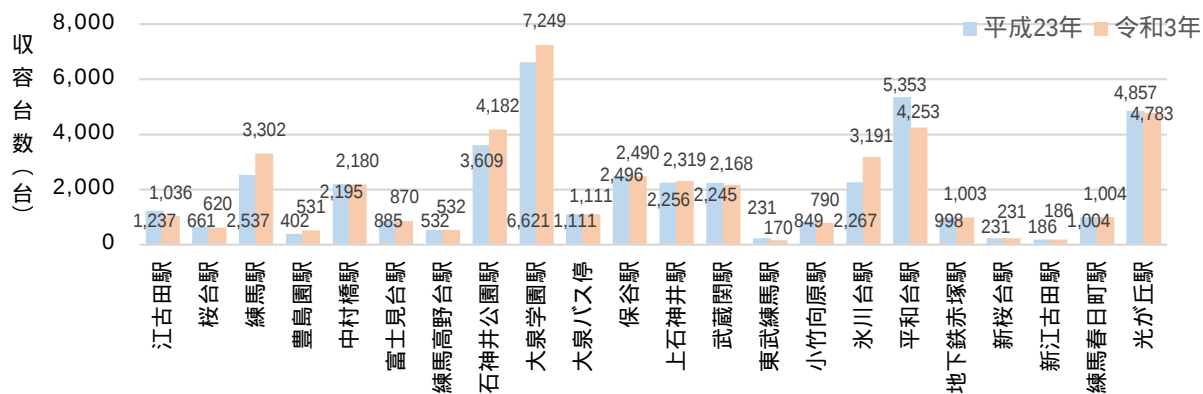
1 第2次計画での取組状況

(1) 自転車駐車環境の現状

公営自転車駐車場の整備状況

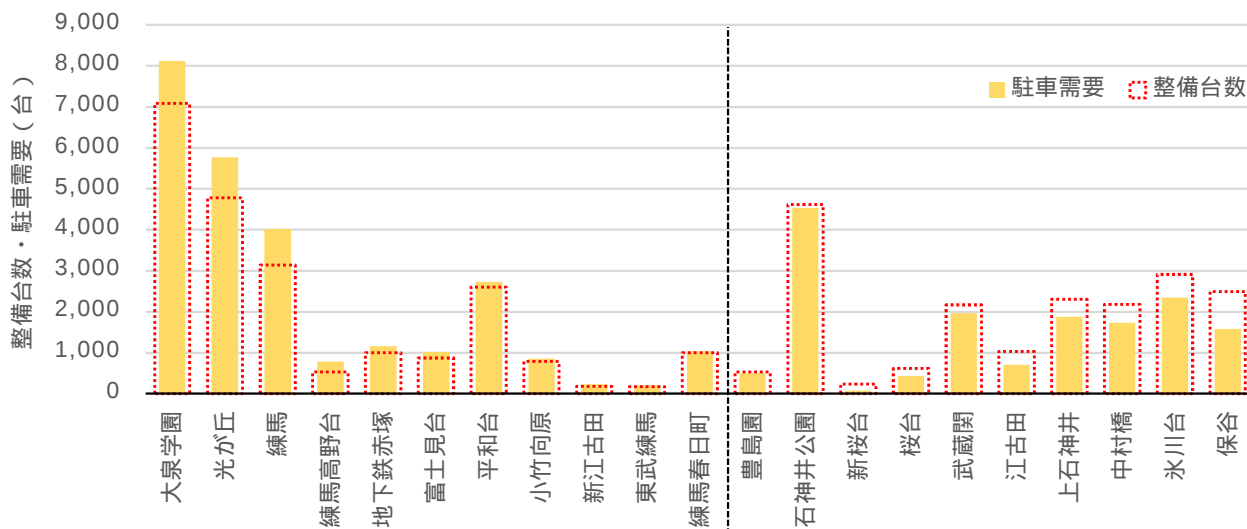
- 公営自転車駐車場の収容台数は、平成23年から1,438台増加しています。
- 駐車場整備台数が駐車需要を満たした駅でも放置自転車があります。

■ 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



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。

■ 各駅の整備台数と駐車需要の状況（令和元年5月）



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

まちづくりに合わせた自転車駐車場の整備実績

- 連続立体交差事業や駅前再開発などのまちづくりに合わせ、石神井公園駅など5施設を整備しています。

■ まちづくりに合わせた自転車駐車場の整備実績

駅名	施設名	開設年月	収容台数(台)
石神井公園駅	石神井公園駅東自転車駐車場	H26.3	896
石神井公園駅	石神井公園駅西自転車駐車場	H26.3	848
練馬駅	練馬駅北地下自転車駐車場	H26.4	700
大泉学園駅	東大泉自転車駐車場	H27.4	440
大泉学園駅	大泉学園駅南第一(拡張部)自転車駐車場	H31.4	30

(参考) 石神井公園駅東自転車駐車場



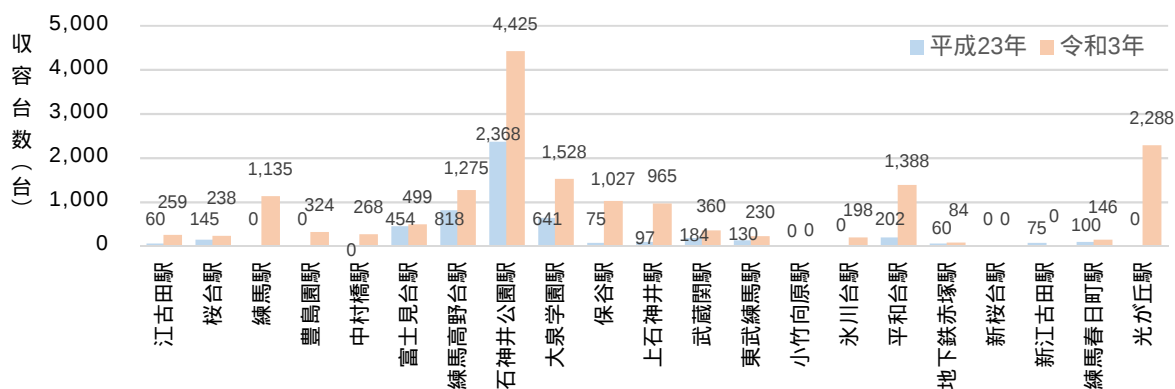
(参考) 東大泉自転車駐車場



民営自転車駐車場の整備状況

- 民営自転車駐車場の収容台数は、平成23年から11,228台増加しています。

■ 各駅の平成23年度・令和3年度の民営自転車駐車場収容台数状況



(1) 自転車駐車環境の現状課題

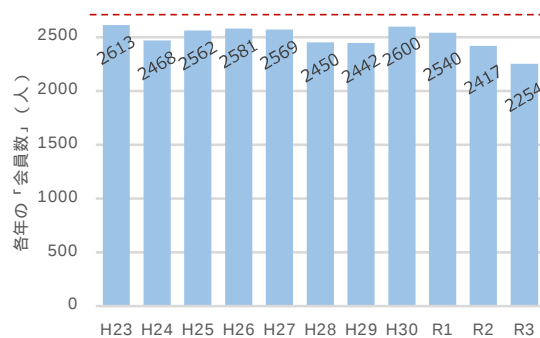
多くの駅で自転車駐車場は確保されたが、一部の駅は依然不足の状況

(2) ねりまタウンサイクル事業の現状

ねりまタウンサイクルの利用状況

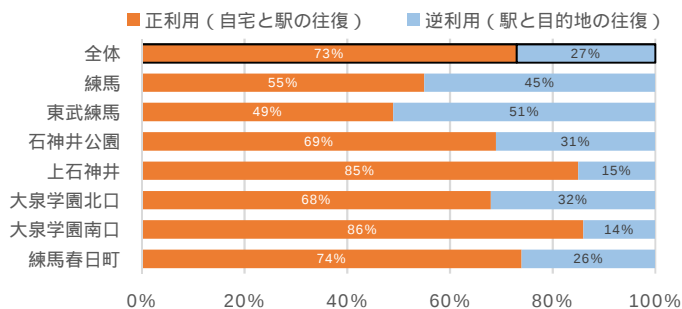
- 定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている状況です。
- ねりまタウンサイクルの定期利用者の利用形態は、夜間帯に貸出し、通勤時に施設に返却される（自宅と駅の往復と思われる）「正利用」の割合が高い状況です。貸出自転車付き自転車駐車場として利用されていると考えられます。
- 当日利用は、多い施設でも 30 人/日に達しておらず、3 施設合計で約 46 人/日と、定期利用に比べて少ない状況です。
- シェアサイクル事業の社会実験の効果検証のため、平成 29 年 10 月から大泉学園駅北口・南口、石神井公園、上石神井の 4 つの施設において、当日利用を休止しています。

■ ねりまタウンサイクルの「定期利用者数」

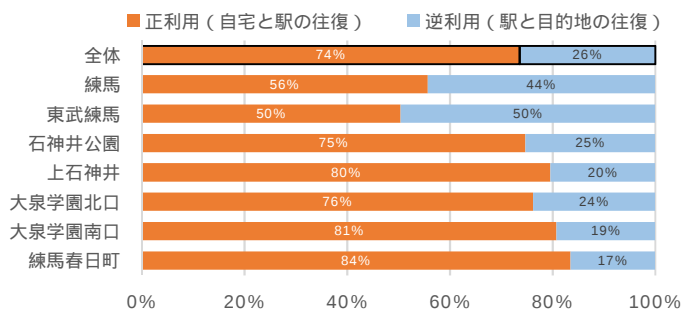


■ 定期利用者の利用形態（平成 23 年・令和元年）

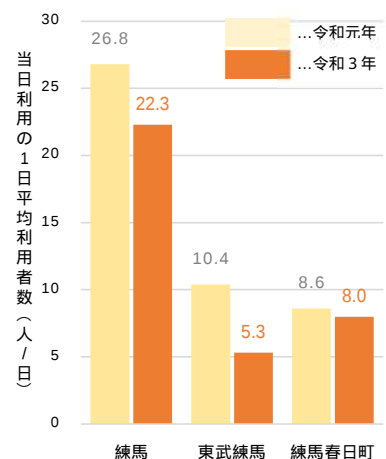
【平成 23 年】



【令和元年】



■ 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施設の概要

名称（開設年月）	練馬（H4.4）	東武練馬（H4.4）	大泉学園駅北口（H4.8）
外観			
収容方式	立体機械式	立体機械式	自走ゲート式
経過年数（R3時点）	29年	29年	29年
定期利用	○	○	○
当日利用	○	○	（休止中）
構造	施設単独	マンション地下（建物一体型）	マンション地下（建物一体型）
土地所有	区有地	民地（賃料が発生）	民地（賃料が発生）
供用台数（令和元年度）	400台（利用率90％）	200台（利用率72％）	600台（利用率126％）
上石神井（H5.8）	石神井公園（H6.7）	練馬春日町（H8.8）	大泉学園駅南口（H14.11）
			
立体機械式	立体機械式	立体機械式	立体機械式
28年	27年	25年	19年
○	○	○	○
（休止中）	（休止中）	○	（休止中）
施設単独 （区立自転車駐車場併設）	区立自転車駐車場 （建物一体型）	再開発ビル併用 （地下）	再開発ビル併用 （地下）
区有地	区有地	区有床	区有床
400台（利用率70％）	400台（利用率96％）	200台（利用率69％）	500台（利用率104％）

利用率：各施設の自転車1台当たりの実利用回数（日平均）により試算したもので、自転車1台の稼働状況を示す指標。
 100％を超えると、自転車1台が1日1回以上利用される状況となる。ただし、利用率100％は、自転車1台
 1回利用に相当するため、本来の「自転車の共有利用」が達成されていない状況に留まる。
 施設・設備の老朽化（経過年数参照）に加え、自転車の老朽化も懸念されます。

（２）ねりまタウンサイクル事業の現状課題

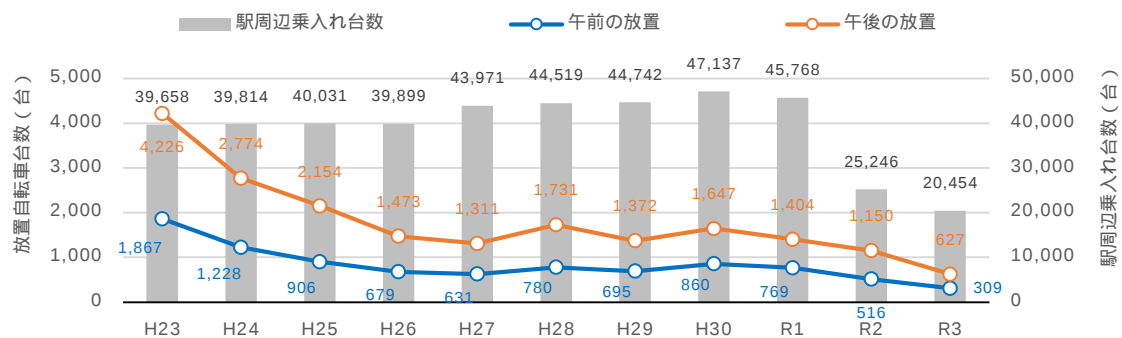
定期利用者は横ばいであり、目標とする利用率を下回っている

(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。

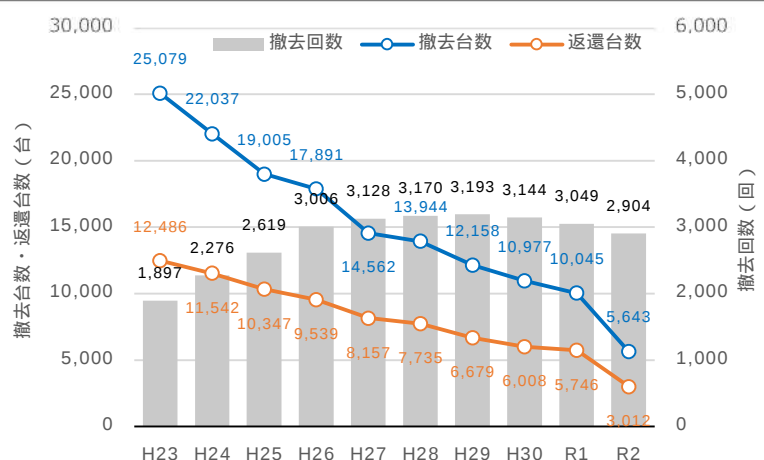
■ 放置自転車台数等（各年 5 月午前・午後）



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

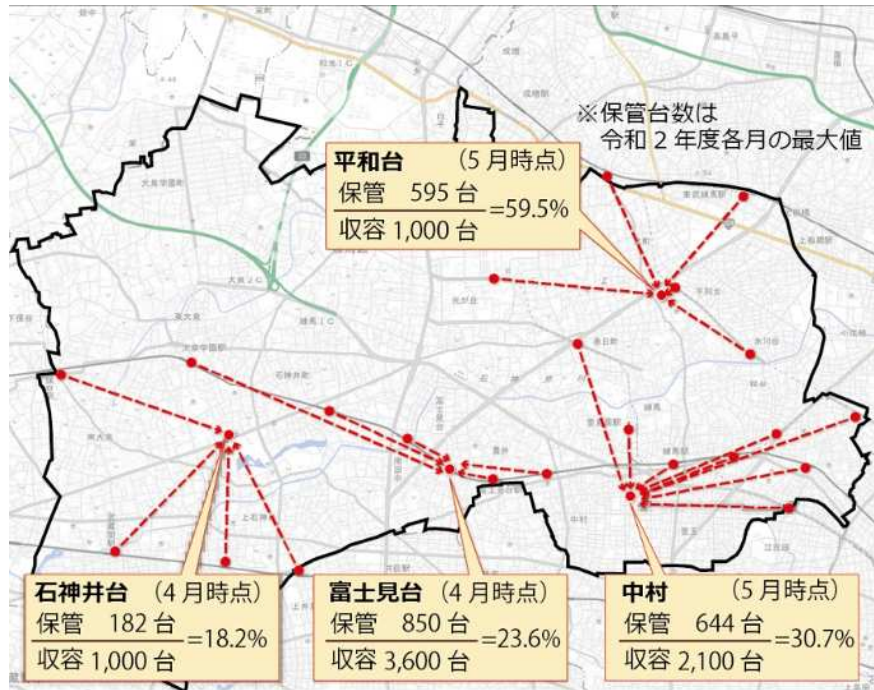


各図の出典：区資料（各年の事業報告資料等）

撤去台数 1 年間の放置自転車の撤去業務において撤去された自転車の総台数

- 撤去台数の減少に伴い、自転車集積所の稼働率は低い状況となっています。

■ 自転車集積所の稼働状況（令和２年）



各図の出典：区資料（各年の事業報告資料等）

（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

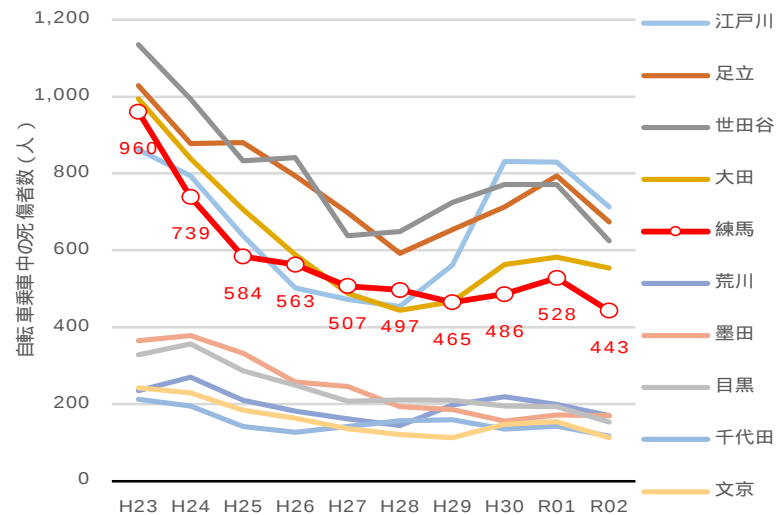
１台あたりの撤去等に要する費用は増加している

(4) 自転車の安全利用の現状

自転車事故の状況

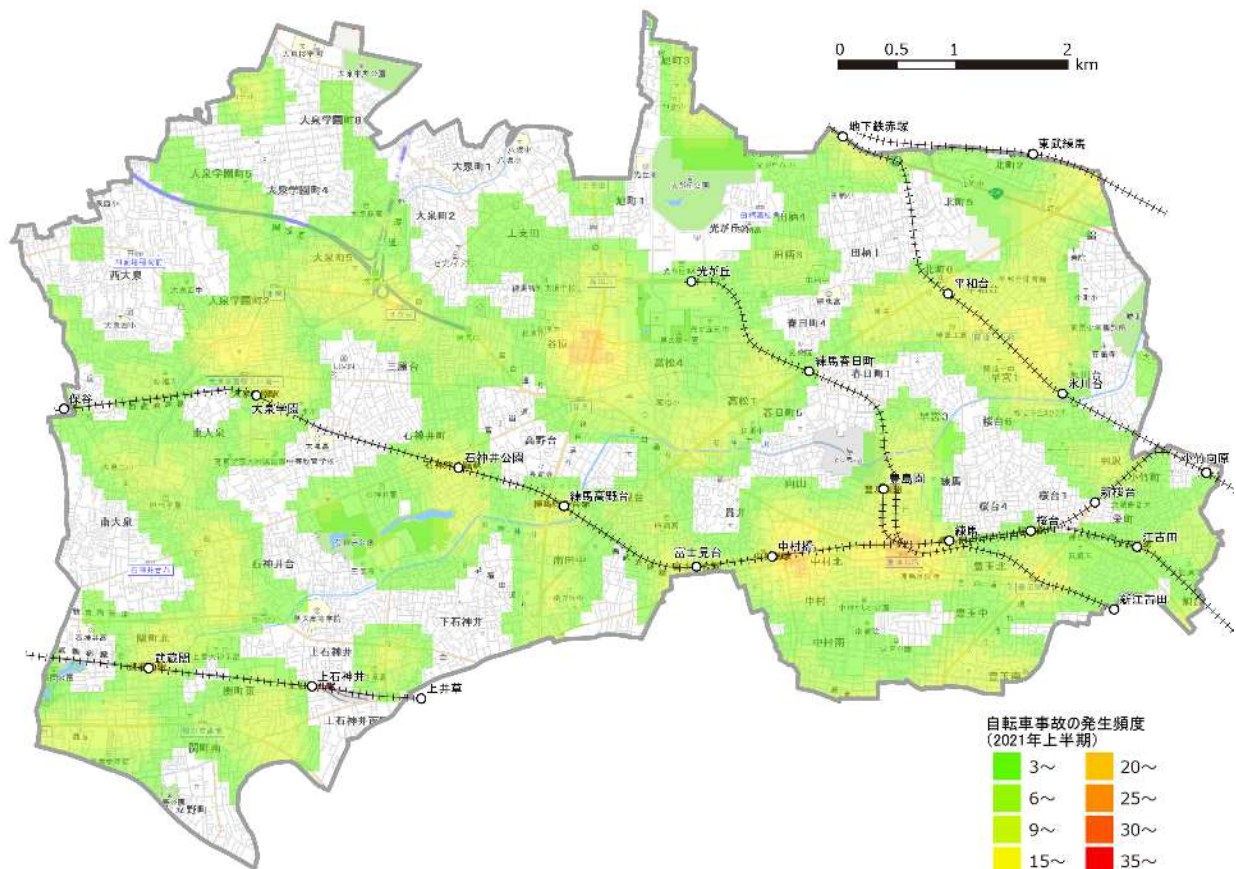
- 区内の自転車事故死傷者数は、平成 23 年は 960 人でしたが、平成 29 年は 465 人とほぼ半減しました。その後は、横ばいの状況にあります。

■ 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）

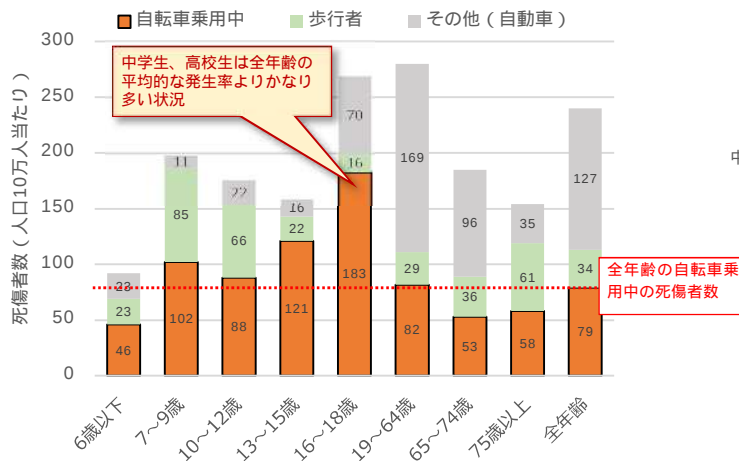
(参考) 令和 2 年上半期の区内の自転車事故の発生状況



年齢層別の自転車事故の特徴

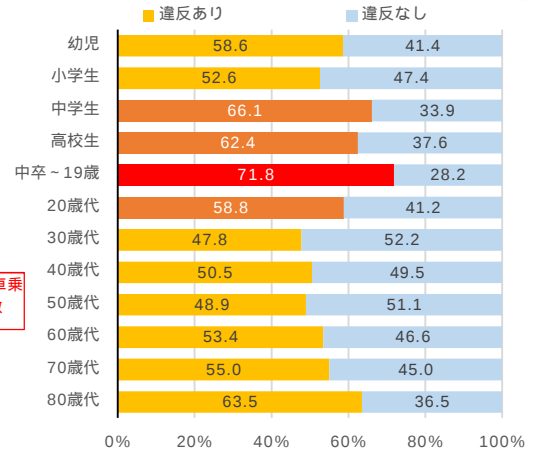
- 16～18歳（高校生） 13～15歳（中学生）で自転車乗用中の事故が多くなっています。
- 「違反行為」は中学生、高校生、中卒～19歳、20歳代と若い世代で多くなっています。

■ 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）

交通ルールの認知率・遵守率

- 交通ルールは、認知率が高いものの遵守率が低い傾向となっています。

■ 交通ルールの認知率と遵守率

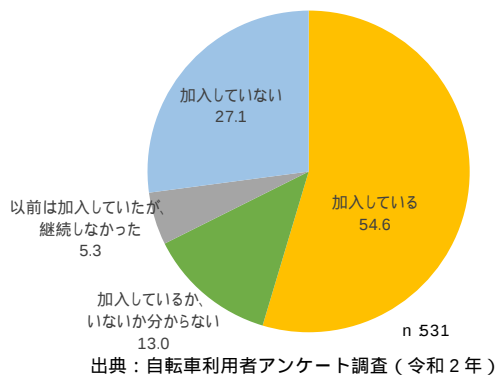


出典：区民アンケート調査（令和2年）

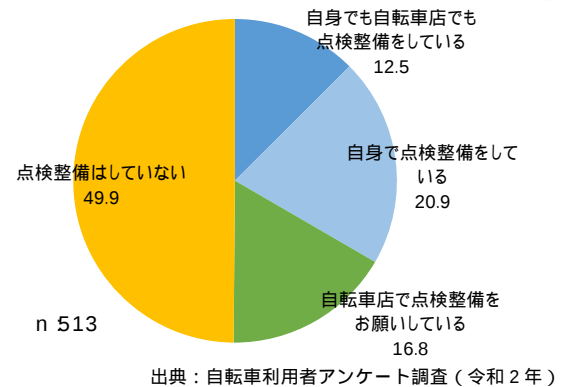
保険の加入状況・点検整備の実施状況

- 自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等の加入率は、6割弱です。また、区民の半数が自転車の点検整備を行っていません。
- 過去においては、自転車乗用中に起こした事故により、相手の歩行者等に甚大な被害を与え、1億円近い高額賠償額が生じた事例もあります。

■ 自転車損害賠償保険の加入状況（区民）



■ 自転車利用者の「点検整備」の実施率（区民）



■ 参考 自転車事故の高額賠償事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神 戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東 京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東 京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行
5,438	東 京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者 死亡	男性 信号無視
4,746	東 京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者 死亡	男性 信号無視

【出典：一般社団法人日本損害保険協会】

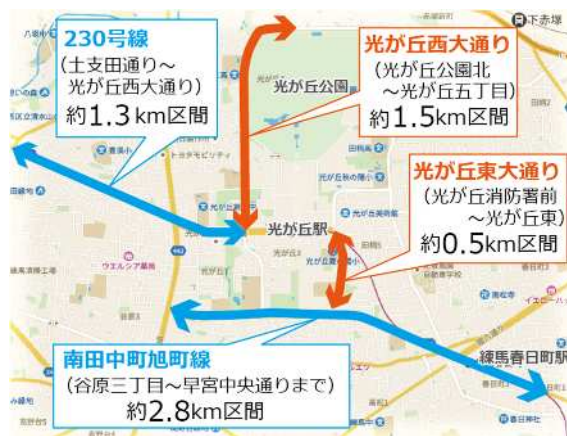
（４）自転車の安全利用の現状課題

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

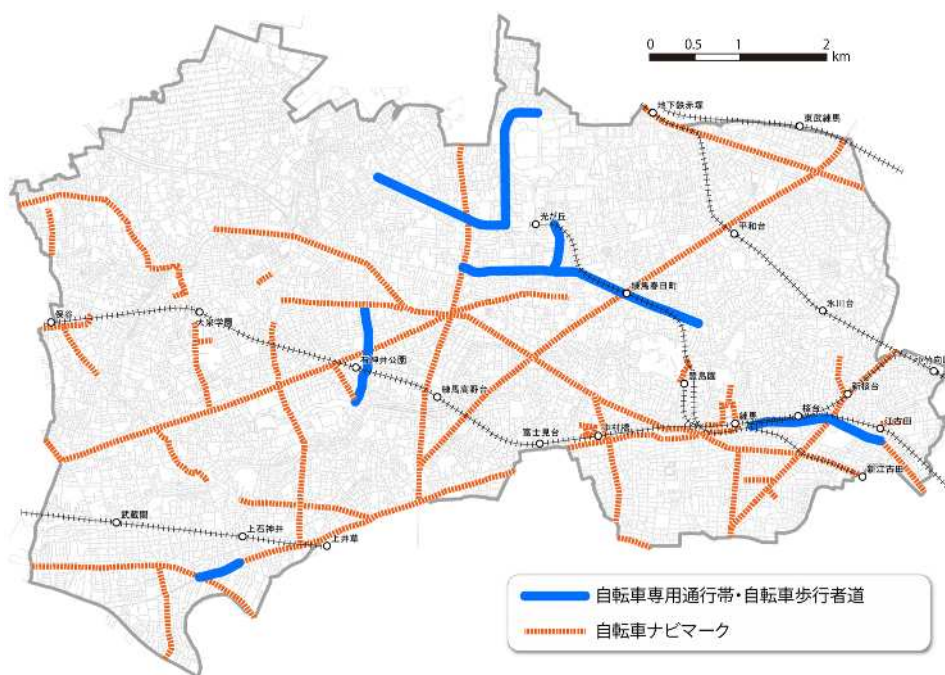
(5) 自転車走行環境の現状

自転車走行空間の整備

- 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

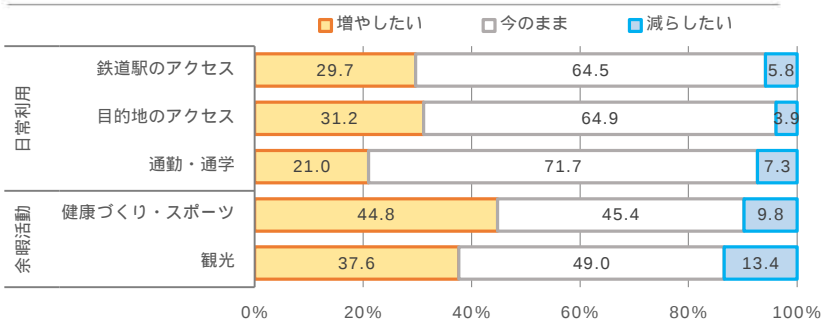
走行空間がネットワーク化されていない

2 新たな自転車利用の状況

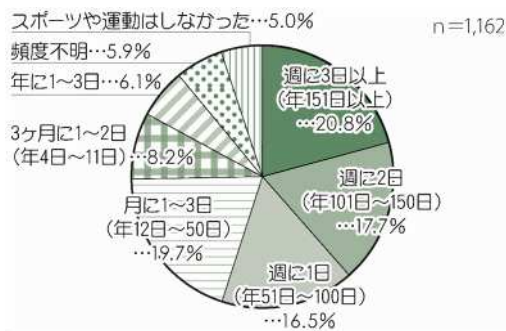
余暇活動での自転車活用

- 令和2年に実施した自転車利用者アンケートでは、余暇活動で自転車の利用を増やしたいと回答した人の割合が高くなっています。
- 平成25年度の運動・スポーツに関する意向調査では、週に1日以上運動する人の割合は5割を超えています。

■ 今より増やしたい自転車の活用方法



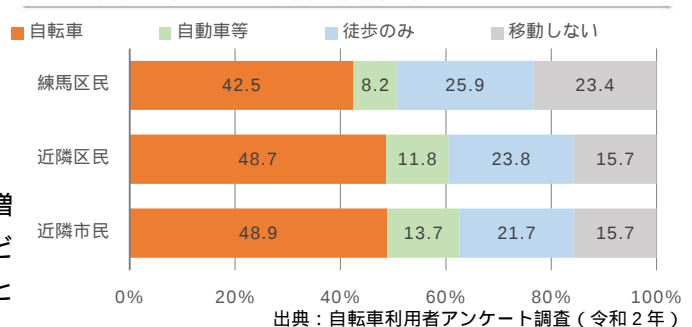
■ 区民の運動・スポーツに関する意向（運動・スポーツの実施頻度）



災害時の自転車活用

- 令和2年に実施した自転車利用者アンケートでは、災害時に公共交通が使えない場合は「自転車を利用するつもりだ」と回答した人が4割を超えています。
- 過去の地震等の際に、自転車の販売台数が増える、シェアサイクルの利用が急増するなどの状況も発生しており、災害時の移動手段としての有用性が考えられます。

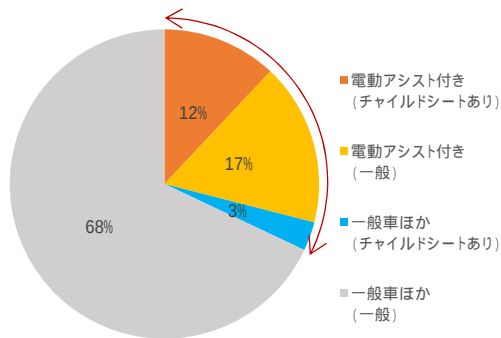
■ 公共交通が使えない場合の代替手段



自転車の大型化

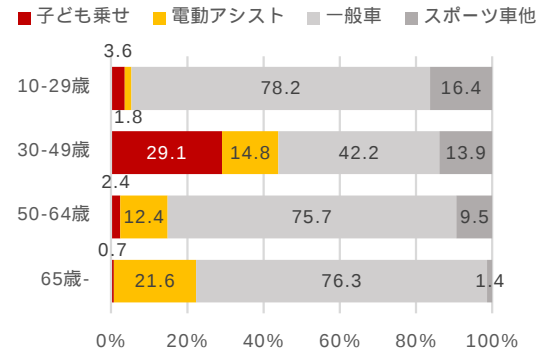
- 区営自転車駐車場では電動アシスト付き、チャイルドシート付き自転車が増え、大型化した自転車が全体の約3分の1を占めるようになり、従来の駐車スペースの一部を改良し専用のスペースを設ける等の対応が必要になってきました。しかし、駐車需要の多い施設ではスペースの確保が困難な状況です。

■ 区営自転車駐車場を利用している自転車種別



出典：指定管理者による調査（令和2年）

■ 区民の自転車利用車種



出典：区民アンケート調査（令和2年）

（参考）令和2年度に実施したアンケート調査の概要

区民自転車利用に関するアンケート調査について

【調査対象】	練馬区民
【配布数】	2,000 通（無作為抽出）
【回収数】	720 サンプル回収（回収率 36%）
【調査方法】	郵送配布 / 郵送回収
【実施期間】	令和2年3月3日（火）～3月17日（日）
【備考】	設問数 25 問（分岐設問除く）

自転車利用者アンケート調査について

【調査対象】	練馬区および練馬区周辺の市区に居住する 最近1年間区で自転車を利用したことがある人
【調査方法】	Web アンケート調査
【サンプル数】	1,455 サンプル（うち区外 942 サンプル）
【実施期間】	令和2年3月26日（木）～3月29日（日）
【備考】	設問数 29 問（分岐設問除く）

シェアサイクル事業の概要

- 都心では、平成24年頃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。
- シェアサイクルのポートの利用は、駅直近ポートが約8割を占めており、ねりまタウンサイクルの当日利用の代替としても機能しています。
- 会員登録者数は、令和3年11月現在19,714人となっており、年々堅調に増加しています。しかし、令和2年度に実施した会員登録者アンケート調査では、「区全域での実施」に対しては92%がそう思うと回答しており、隣接自治体との往来に対するニーズが高くなっています。
- 月間利用回数がほぼ横ばい傾向の中で、社会実験エリアが限定されていること、他自治体との相互乗入ができないことなどにより、利用ニーズに十分対応できていない状況となっています。



3 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

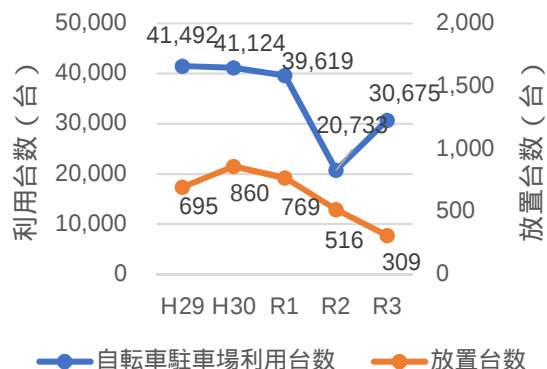
● 【自転車駐車場利用台数】

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）



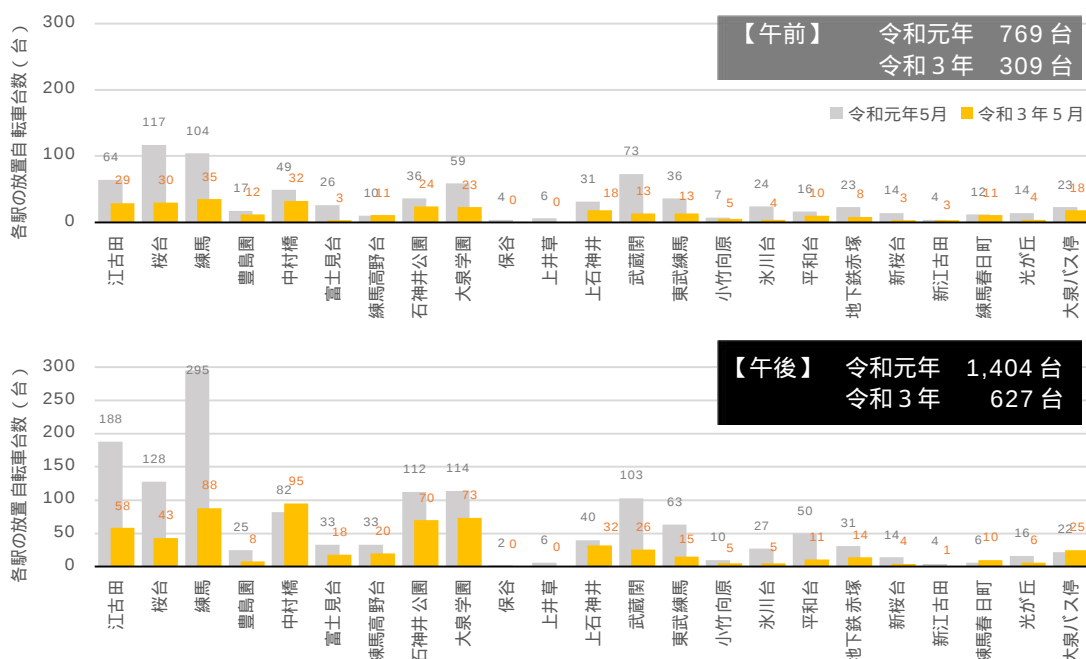
各年 5 月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前 11 時頃

- 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

- 駅周辺の自転車駐車場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。

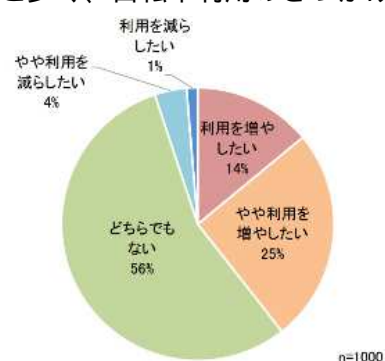
自転車販売台数（同月比較）

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。

4 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、新型コロナウイルス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

1 目指すべき将来像と施策の柱

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、新たに取り組む施策を加えました。
- 新型コロナの状況を踏まえ、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

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

自転車活用推進法に基づく新たな取組・・・印

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	

2 具体的な推進施策

まもる

安全・安心 - ルールを守り、安全に自転車を利用される将来 -

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

- 区が進めてきた自転車に関する交通安全教育を継続しつつ、幼少期から高齢期まで、成長段階に応じた安全教育を進めます。
- これらの取組は、区や警察だけでなく、地域の自治会等の組織や企業、子育て施設や学校等との連携が重要となることから、これらの組織等や警察との連携強化を図ります。

子どもたちへの安全教育の推進

- 乳幼児に対しては、幼稚園・保育園全園での基礎的な交通安全教育の中で、自転車に関するルールも周知するとともに、これらの教育が子どもを育てる保護者にも伝わるよう、周知・啓発の手法を検討します。
- 小学生に対しては、全小学校が実施する安全教育を、より子どもたちの印象に残る内容となるよう充実を図るとともに、これらの教育が子どもを育てる保護者にも伝わるよう周知・啓発の手法を検討します。
- 中学生に対しては、在学3年間に一度、全中学生がスクエアード・ストレイト方式による教育を受講できる環境を継続しながら、大人と同じ自転車の交通ルール、事故時の責任等を持つ世代として、安全を遵守する意識づくりを進めます。

学校や企業など組織を通じた安全教育の実施

- 高校生、大学生等に対しては、自転車通学が増える年齢層として、情報メディアを活用した周知・啓発を強化します。また、実施要請のあった学校に限定されるスクエアード・ストレイト方式による教育等をより多くの学校で開催できるよう連携を強化します。
- 成人のうち企業等の組織に属する層に対しては、東京都が開催するセミナー等と連携し、所属する組織から個々人への周知・啓発に繋がる新たな教育手法と機会の検討を進めます。

保護者や家族からの安全教育の必要性の周知・啓発

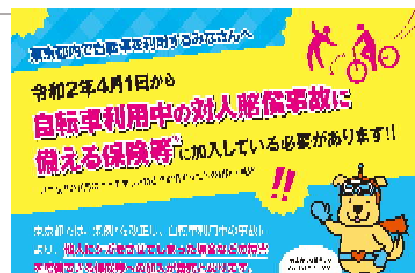
- 子育て世帯に対しては、保護者自身の「子どもに教える立場」としての意識付けが重要となるため、通園時や子育て支援施設の来場時など、様々な機会を通じて周知・啓発を図ります。
- 高齢者に対しては、身体能力や判断力に応じた自転車の使い方を伝えることも重要となるため、警察と連携して自動車運転免許証の返納時に周知・啓発を図ります。また、家庭を通じて安全に対する注意喚起が図られる仕組みについても検討します。

スクエアード・ストレイト 自転車等の事故をスタントマンが実践し、事故の衝撃や状況を実体験を通じて伝える教育手法のこと

(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

- 公営自転車駐車場の定期利用登録時に「自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等」への加入の有無を確認し、管理窓口等で保険加入の必要性を周知します。



区立施設での加入促進

- 周知ポスター・チラシ等について、配布する区立施設を拡大し、更なる周知を図っていきます。
- また、対人賠償が付帯されている保険に既に参加しているかどうか確認できるフローチャート等を配布することで確認する機会を増やし、加入促進を図ります。

高等学校、大学などと連携した加入促進

- 自転車通学が増える高校生等に対し、都立高校との連携に加え、更に私立高校、大学、専門学校を対象を広げて保険加入の必要性を周知します。

自転車購入時での加入促進

- 自転車商協同組合等と連携し、自転車購入時等の機会に保険加入を促進します。

(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

- 自転車利用者等による日常点検や、自転車店等での定期点検など、点検整備に関する情報を提供します。



東京都「自転車点検整備等普及啓発リーフレット」より引用

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

- 義務教育期の安全教育については、小学校、中学校と連携し、小学 3～4 年生への交通安全教育および中学生へのスケアード・ストレイト方式による教育の継続的な実施に加え、一過性の安全教育に留まることが無いようフォローアップ調査を実施します。

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

- 安全教室等のタイミング以外でも、日々の中で交通ルールの遵守意識を高めるため、新たに、ホームルーム等の時間を活用した学校での教育だけに留まらず、家庭や地域においても様々なタイミングで情報発信の機会を確保し、自転車ルールの周知を図ります。

(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

- 幼稚園・保育園の送迎に利用する子ども乗せ電動アシスト付き自転車の交通安全ルールや利用の仕方について、各園との連携を通じて保護者に対する周知を図ります。

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

- 幼稚園・保育園、小学校で開催する交通安全教育へ子どもと一緒に保護者も参加するなど、教育委員会や各園、各学校との連携を通じて、子どもへの教育機会を活用した保護者もともに学べる仕組みを検討します。

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

- 子育てに関わる区の窓口や、子ども家庭支援センター等の子育て施設に来訪する機会を通じて、子育て世帯向けのリーフレットを配布します。

(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

- 大学、専門学校等においては、学校との連携により都のツール等を活用した安全教育に関する情報提供や指導者の派遣等の検討を進めます。
- 高等学校においては、通学を目的とした新たな自転車利用が見られるため、安全教育を受けられる機会を増やしていきます。

スケアード・ストレイト方式による教育の実施

- 学校・警察署との連携により、スケアード・ストレイト方式による教育を、区内全高等学校（14 校）で実施します。

(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

- 自転車通勤者や食品デリバリー等の配達事業者に対して、安全な自転車利用を促すために、企業を通じた安全教育を要請するとともに、ツールの提供、支援を実施します。

都の企業向けセミナーの誘致・周知

- 区内事業者がセミナーを受講できる機会を増やすため、都が実施する「自転車安全利用 TOKYO セミナー」を区内で開催するよう、都に積極的に働きかけていきます。

はしる

通行環境

- 快適に自転車で移動できる将来 -

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

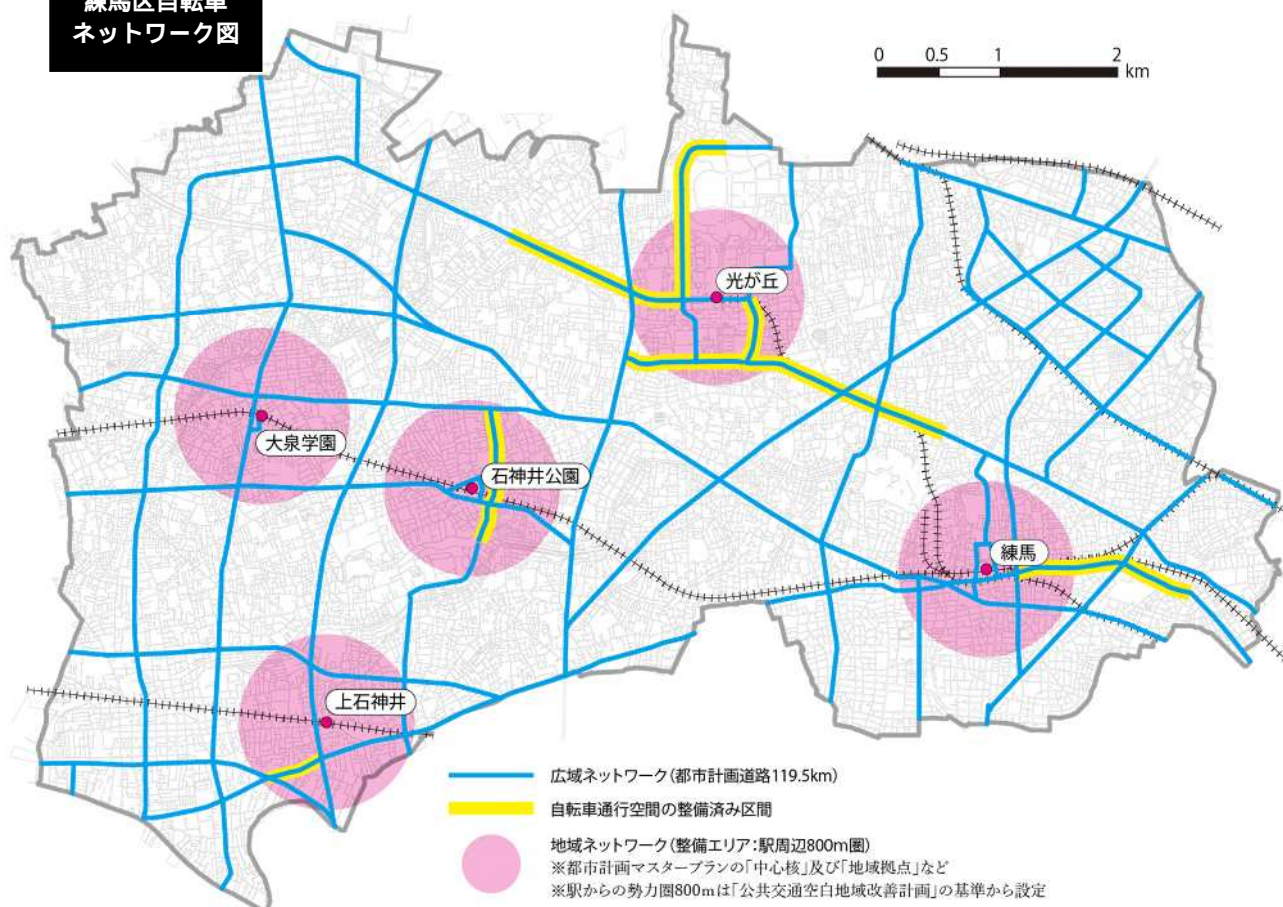
国道、都道での自転車通行環境整備の要請

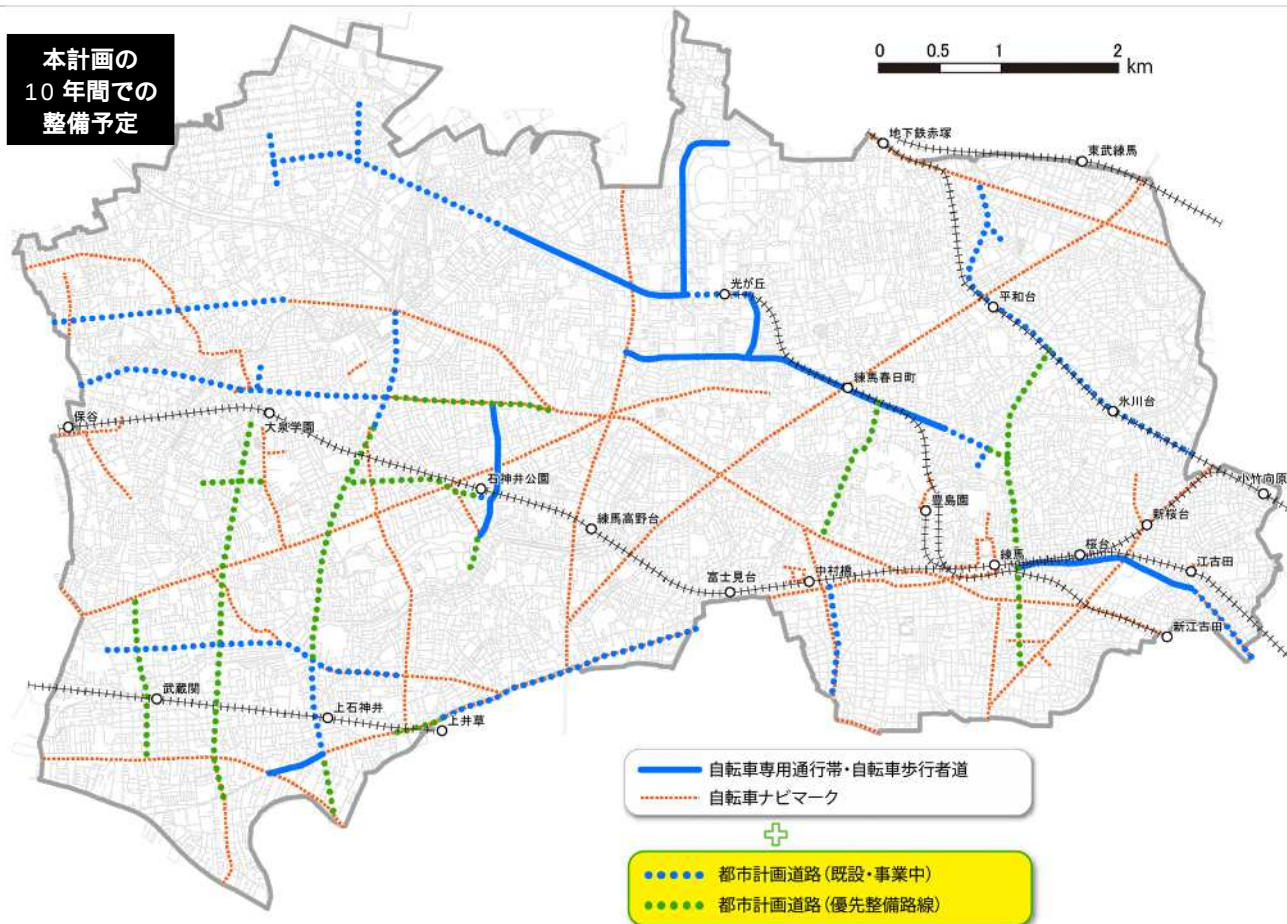
- 広域ネットワークのうち、国道、都道については、令和3年に策定された国及び都の早期整備の方針に合わせて、国、都に対し積極的な整備を働きかけます。

区施行の都市計画道路での自転車通行空間の整備

- 都市計画道路の整備に合わせて自転車通行空間を整備し、広域ネットワークの形成を推進します。
- 国道、都道との連続性の確保を想定し、一体的なネットワーク形成を進めます。
- とくに、自転車や歩行者、自動車との交錯が生じる交差点部や事故発生頻度が高い箇所については、道路管理者や警察等と協議しながら安全対策に配慮した構造を検討します。

練馬区自転車
ネットワーク図





(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

- 練馬区都市計画マスタープランで中心核、地域拠点に位置付けられた駅などの周辺で自転車通行空間等を整備し、地域ネットワークの形成を推進します。都市計画道路以外のネットワーク対象路線についても、安全・快適な通行環境を確保するため、自転車事故の発生頻度等をふまえて整備を検討していきます。

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

- 自転車通行空間の整備路線では、路上駐停車車両により通行空間が占有され、整備した自転車通行空間の機能が阻害される状況があることから、警察と連携し、路上駐停車の抑制に関する周知・啓発などを図ります。

経年劣化等での機能低下を抑制するための維持管理

- 早期の段階で整備された自転車通行空間については、車両通行による摩耗など、経年劣化による本来機能が十分に発揮できない通行環境の増加が想定されることから、適切な維持管理（清掃、修繕等）を行います。

とめる

駐車環境 - 適切に自転車が利用される将来 -

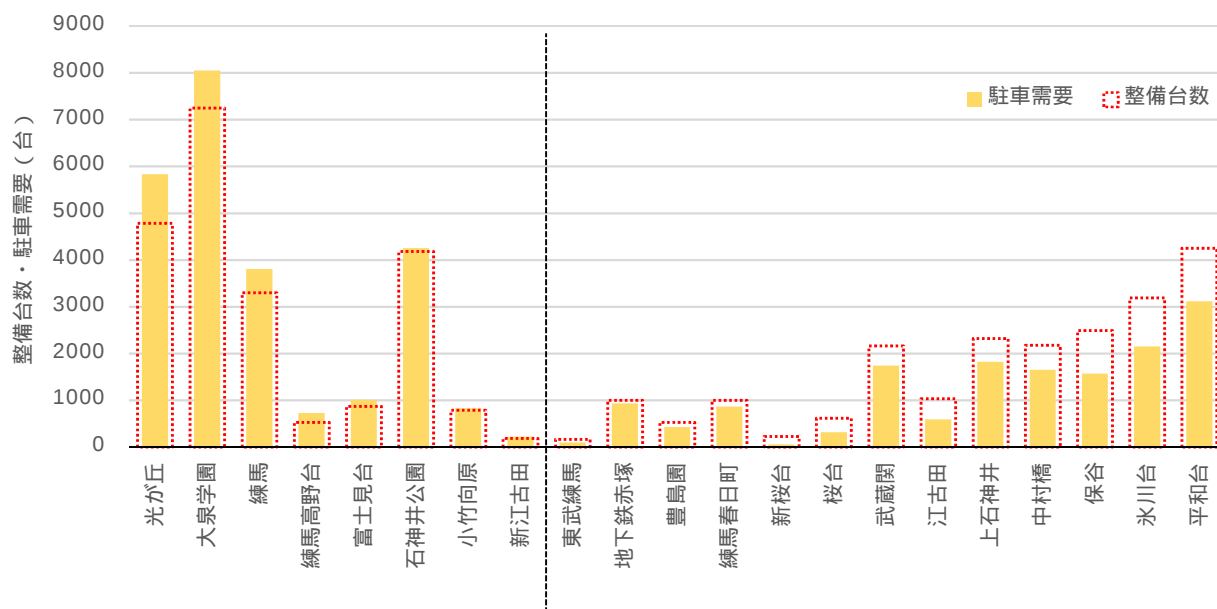
とめる 1 自転車駐車場の確保

(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

- テレワークの普及等により、自転車の利用状況が変化する中で、今後も継続して自転車駐車場利用の変化を見極め、駅ごとの特性を踏まえ鉄道事業者、民間事業者と連携し必要収容台数の確保を図っていきます。
- 電動アシスト付き自転車の普及に伴う自転車の大型化に合わせた収容台数の確保の必要性なども考慮し、適正な自転車駐車場の確保を進めます。

■ 各駅の整備台数と駐車需要の状況（令和3年5月）



(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

- 買物利用者の多い区立自転車駐車場では、定期・一時利用の割合を見直し、実態に合わせた運営を行っています。

自転車駐車場への利用誘導に向けた周知・啓発

- 買物等の短時間利用の自転車を適切に収容するため、商店会等と連携し、自転車駐車場への利用誘導などを行います。
- 商店街等で発生している放置自転車問題に対して、他都市事例を参考に商店街等と連携しながら改善を図ります
- 区ホームページ等で、買物客用の自転車駐車場の情報提供を行います。

(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

- 西武新宿線の連続立体交差事業やそれに伴う駅周辺開発等の進捗に合わせ、新たな高架下の自転車駐車場を確保し、近隣の自転車駐車場との統廃合を進めていきます。
- 都営大江戸線の延伸に伴い、新駅についてはまちづくりも含め、自転車駐車場の整備について検討していきます。その際、既存駅の駐車需要についても見直しを図ります。

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

- 区立自転車駐車場については、指定管理者制度に基づく民間のノウハウを活用した管理運営を継続します。また、コロナ禍における非接触対応を進めるとともに、利用者の利便性を高めるために、自転車駐車場の定期利用の Web 申請導入などを推進し、施設の利便性向上を図ります。

自転車駐車場の付加的機能の向上によるサービス改善

- 一層の利便性の向上に向けて、満空状況の情報提供・電子マネー支払い等の対応や、管理事務所への自転車整備ツールの常備等、指定管理者の民間の能力を活かしたサービス改善を実施します。

車種の多様化に対応した自転車駐車スペースの確保

- 子ども乗せ自転車や電動アシスト付き自転車等の大型自転車が止めやすい専用または優先置場を増設していきます。
- また、スタンドの無いスポーツタイプ車に対応できる簡易ラックの設置を進めます。

(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

- 区立自転車駐車場の利用料金について、一部の自転車駐車場へ過度に集中しないよう、指定管理者と連携し、利用料金の適正化を図ります。
- 必要に応じて、テレワークの普及等による通勤、通学回数の低下など、自転車利用の変化に対応した利用料金への見直しを検討します。

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

- 通勤・通学および買物客等による放置自転車に対応するため、自転車駐車場の整備状況に合わせて撤去を強化します。

商店会等と連携した啓発キャンペーンの実施

- 商店会等と連携し、放置自転車クリーンキャンペーン等を行うことにより、買物客等に自転車駐車場の利用を訴えかけるなど、啓発活動を行います。

実態に応じた放置禁止区域の見直し

- 毎年実施している放置自転車等の実態調査や、地域等からの放置自転車に対する要望等を踏まえ、引き続き放置禁止区域の見直しを行います。

(17) 放置自転車の撤去業務の効率化

撤去業務の効率化

- 効果的かつ効率的な放置自転車対策を実現するため、引き続き撤去業務全体の見直しを検討していきます。

自転車集積所の規模の適正化

- 撤去自転車台数、返還台数に応じた自転車集積所の規模の適正化を図ります。

いかす 活用推進

- 様々な場面で自転車が利用される将来 -

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

- 区の健康アプリ「ねりまちてくてくサプリ」上で、自転車活用と健康づくりに関するコラムやシェアサイクルの案内について積極的に発信します。

自転車通勤、余暇活動等での健康利用のきっかけづくり

- 日常生活での自転車利用を健康づくりに活かすため、適切な自転車の使い方や、自転車通勤等の推進について、区広報メディアを活用したきっかけづくりを進めます。
- 子どもや高齢者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、情報提供を進めます。

(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

- 区の観光やまち巡りで自転車を積極的に活用できるよう、ねりま観光センター等と連携し、民間企業や地域団体等の自転車を活用したマイクロツーリズム等の支援を検討します。
- 加えて、観光利用等に際して、区の進めるシェアサイクル社会実験等を活用し、観光客が気軽に自転車を利用できるような取組を検討します。

コラム 練馬区で始まった新たなマイクロツーリズムの動き

【事業名】

石神井・大泉学園エリア
マイクロツーリズムクロスバイクツアー

【マイクロツーリズムの具体的な内容】

ガイドと一緒に石神井公園を中心にクロスバイクで区内を周遊・散策し、みどり豊かな地域の観光資源に触れることができる。



©ねりま観光センター

観光マップ等での情報発信

- 平坦で走りやすく、農、アニメ、公園などの様々な観光資源が点在する区の特性を活かし、観光と自転車を組み合わせた新たな観光マップ等の情報発信を行います。

(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

- 災害時に、自転車の機動力が最大限に発揮できるよう、練馬区業務継続計画（地震編）等を踏まえて、区保有自転車の適切な運用ルールの検討を進めます。

災害時の自転車利用の周知・啓発

- 紙媒体等の広報メディアを活用し、災害時における自転車の適切な使い方の周知・啓発を図ります。

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

- 駅周辺の自転車駐車場や、新たなシェアサイクル社会実験 の利用状況によるねりまタウンサイクル各施設の利用の変化を踏まえ、事業の見直しについて検討していきます。

新たなシェアサイクル社会実験

令和4年度から5年間、区全域での実施と隣接自治体との相互乗入を可能とする新たな社会実験のこと。

民設民営を基本とし、区は用地の確保が難しい駅前などの公共用地を無償貸与する。

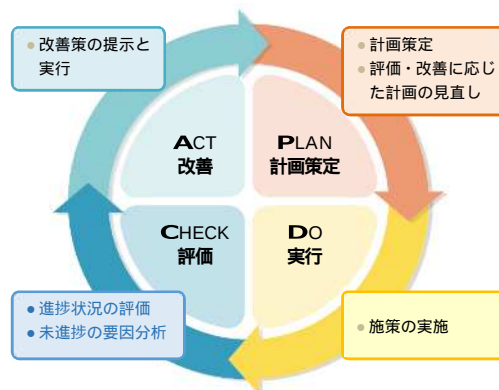
事業者から走行軌跡等のデータ提供を受け、交通安全対策に活用する。

練馬駅、東武練馬駅、練馬春日町駅の3施設の当日利用についても、シェアサイクルの代替機能が確保でき次第、休止する。

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、PDCA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 年を前後 5 年に区分し設定します。ただし、新型コロナウイルスの状況を踏まえ、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

参考資料 1

委員名簿・計画策定の審議経過

練馬区自転車駐車対策協議会委員名簿（順不同）

氏 名	役 職 等	備考(検討期間)
岩橋 栄子	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
小林 光	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
高橋 司郎	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
中川 理絵	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
宮本 悦男	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
若林 信弘	公募区民	諮問日(令和2年1月30日)～
かしわざき 強	練馬区議会議員	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年6月2日
うすい 民男	練馬区議会議員	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年6月2日
富田 けんじ	練馬区議会議員	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年6月2日
小川 けいこ	練馬区議会議員	令和2年6月3日 ～令和3年6月3日
鈴木 たかし	練馬区議会議員	令和2年6月3日 ～令和3年6月3日
倉田 れいか	練馬区議会議員	令和2年6月3日 ～令和3年6月3日
つじ 誠心	練馬区議会議員	令和3年6月4日～
小川 こうじ	練馬区議会議員	令和3年6月4日～
やない 克子	練馬区議会議員	令和3年6月4日～
高田 和幸	東京電機大学理工学部教授 【協議会会長】	諮問日(令和2年1月30日)～
稲垣 具志	東京都市大学建築都市デザイン学部准教授 【協議会副会長】	諮問日(令和2年1月30日)～
長田 裕太郎	西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道計画課長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年9月1日

氏 名	役 職 等	備考(検討期間)
齊原 潤	西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道計画課長	令和2年9月2日～
岩崎 正明	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部営業部東上営業支社 支社長	諮問日(令和2年1月30日)～
木津 和久	東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部開発連携・工事調整担当課長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和3年8月29日
藤沼 愛	東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部開発連携・工事調整担当課長	令和3年8月30日～
渡貫 貴浩	東京都交通局 総務部企画調整課長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年9月1日
大谷 賢司	東京都交通局 総務部企画調整課長	令和2年9月2日～
五味 康真	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所交通対策課長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和3年8月29日
大野 貴史	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所交通対策課長	令和3年8月30日～
平林 俊実	東京都建設局 第四建設事務所管理課長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和3年8月29日
松村 一秀	東京都建設局 第四建設事務所管理課長	令和3年8月30日～
古郷 氏郎	警視庁 練馬警察署長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年8月30日
舘川 紀之	警視庁 練馬警察署長	令和2年8月31日 ～令和3年9月16日
河西 隆浩	警視庁 練馬警察署長	令和3年9月17日～
鳥越 誘治	警視庁 光が丘警察署長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和3年8月29日
木原 茂	警視庁 光が丘警察署長	令和3年8月30日～
鈴木 秀樹	警視庁 石神井警察署長	諮問日(令和2年1月30日) ～令和2年9月1日
山下 伸二	警視庁 石神井警察署長	令和2年9月2日～

[備考]任期途中に交代している協議会委員は、諮問日以降の委員在任期間を記載しています。なお、役職等は委員在任中のものです。

練馬区自転車駐車対策協議会等の審議経過（令和４年３月現在）

会議名（開催日）	報告・審議内容等
第１回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討委員会・専門部会 （令和２年１月２３日）	・検討委員会、専門部会について ・次期計画について
第３３回練馬区自転車駐車対策協議会 （令和２年１月３０日）	・次期計画策定に関する諮問 ・次期計画の策定について ・次期計画の策定に向けたスケジュールについて ・現行計画の施策の進捗状況等について ・アンケート調査について
第３４回練馬区自転車駐車対策協議会 （令和２年９月２日）	・パーソントリップ調査およびアンケート調査の結果について ・次期計画策定スケジュールの変更等について
第２回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討専門部会 （令和３年１月１３日）	・次期計画策定スケジュールの変更等について ・次期計画の策定について
第３５回練馬区自転車駐車対策協議会 （令和３年１月２９日）	・次期計画の策定に向けた施策検討について
第３回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討専門部会 （令和３年７月２６日）	・国および都の「自転車活用推進計画」について ・次期計画素案（案）について
第２回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討委員会 （令和３年８月５日）	・国および都の「自転車活用推進計画」について ・次期計画素案（案）について
第３６回練馬区自転車駐車対策協議会 （令和３年８月３０日）	・国および都の「自転車活用推進計画」について ・策定スケジュールについて ・次期計画素案（案）について
第４回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討専門部会 （令和３年１０月１５日）	・次期計画素案について
第３回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討委員会 （令和３年１０月２８日）	・次期計画素案について
第３７回練馬区自転車駐車対策協議会 （令和３年１１月９日）	・次期計画素案について ・次期計画策定に関する答申について
第４回 練馬区自転車利用総合計画 策定検討委員会 （令和４年１月２７日）	・計画素案に寄せられた意見と区の考え方（案）について

第3次練馬区自転車利用総合計画
令和4年度(2022年度)～令和13年度(2031年度)

発行 練馬区

編集 練馬区 土木部 交通安全課
〒176-8501 東京都練馬区豊玉北6丁目12-1
TEL 03-5984-1993