

(仮称)板橋区自転車活用推進計画

【骨子案】



板橋区



目次

第1章 総論	3
1 計画策定の背景と目的	5
2 計画の位置づけ	5
3 計画対象	7
4 計画期間	7
第2章 現状と課題	9
1 自転車の利用環境（自転車ネットワーク）	11
2 自転車駐車場（駐輪場）と放置自転車	16
3 シェアサイクル	18
4 多様化する自転車	20
5 運動習慣と外出機会	22
6 自転車運転に関するルール	25
第3章 自転車の活用推進に関する目標及び実施すべき施策・措置	32
1 基本理念	32
2 基本方針	32
3 目標・施策	34
第4章 計画の推進に向けて	44

第1章



総論

- 1 計画策定の背景と目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画対象
- 4 計画期間

第1章 総論

※第1章の概要及びコンセプトアートを掲載予定

1 計画策定の背景と目的

自転車は、手軽に速く移動できる手段として生活の様々な場面で利用されています。一方で、自転車が関与する交通事故や歩行者等とのトラブル、駅周辺等における放置自転車といった問題も生じており、安全の確保が課題となっています。

近年、人々の健康志向や環境意識の高まりを背景に自転車の利用ニーズが高まっています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたテレワークの推奨や、人々が密集する空間の回避といった「新しい日常」への対応としても、自転車の利用が注目されています。

19世紀に登場した自転車は、多くの人々の行動範囲を広げ、自由や変革をもたらしました。21世紀に入り普及が進んだシェアサイクルは、自転車を所有していない人や来訪者にも移動の自由を与え、新たな変革をもたらす可能性があります。また、電動キックボードなど自転車と走行速度が近い、デジタル技術を活用した電動小型モビリティが次々と登場しており、今後自転車とともに区民の身近な足として普及が進む可能性があります。

こうした背景から、(仮称)板橋区自転車活用推進計画(以下「本計画」という。)は、自転車や電動小型モビリティの将来性や可能性を見据え、利用しやすい通行環境の整備や利活用のあり方を見通した将来ビジョンと、様々な課題を解決するために区民生活の視点に立った具体的な施策を示し、持続可能な開発目標(SDGs)の要素を最大限反映させ、だれもが安心・安全、スマートに移動できるまちをめざします。

2 計画の位置づけ

区では、令和2(2020)年5月に、『歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市』を交通政策の基本理念とする「板橋区交通政策基本計画」を策定し、だれもが安心・安全・快適に移動できる持続可能な交通環境をめざしています。

本計画は、区の総合計画である「板橋区基本計画2025」を自転車活用の視点から施策をより具現化していくとともに、「板橋区都市づくりビジョン」や「板橋区交通政策基本計画」など区の上位計画と連携を図り、自転車を活用して、住んでみたい、住み続けたいと評価される「都市生活の質」を戦略的に高めていくことをめざすものです。また、自転車通行空間ネットワークの整備候補路線を本計画に定め、「板橋区交通政策基本計画」における自転車関係の施策について、具体的な取組を推進します。

なお、本計画を、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)第11条に基づく、区市町村自転車活用推進計画として位置づけます。

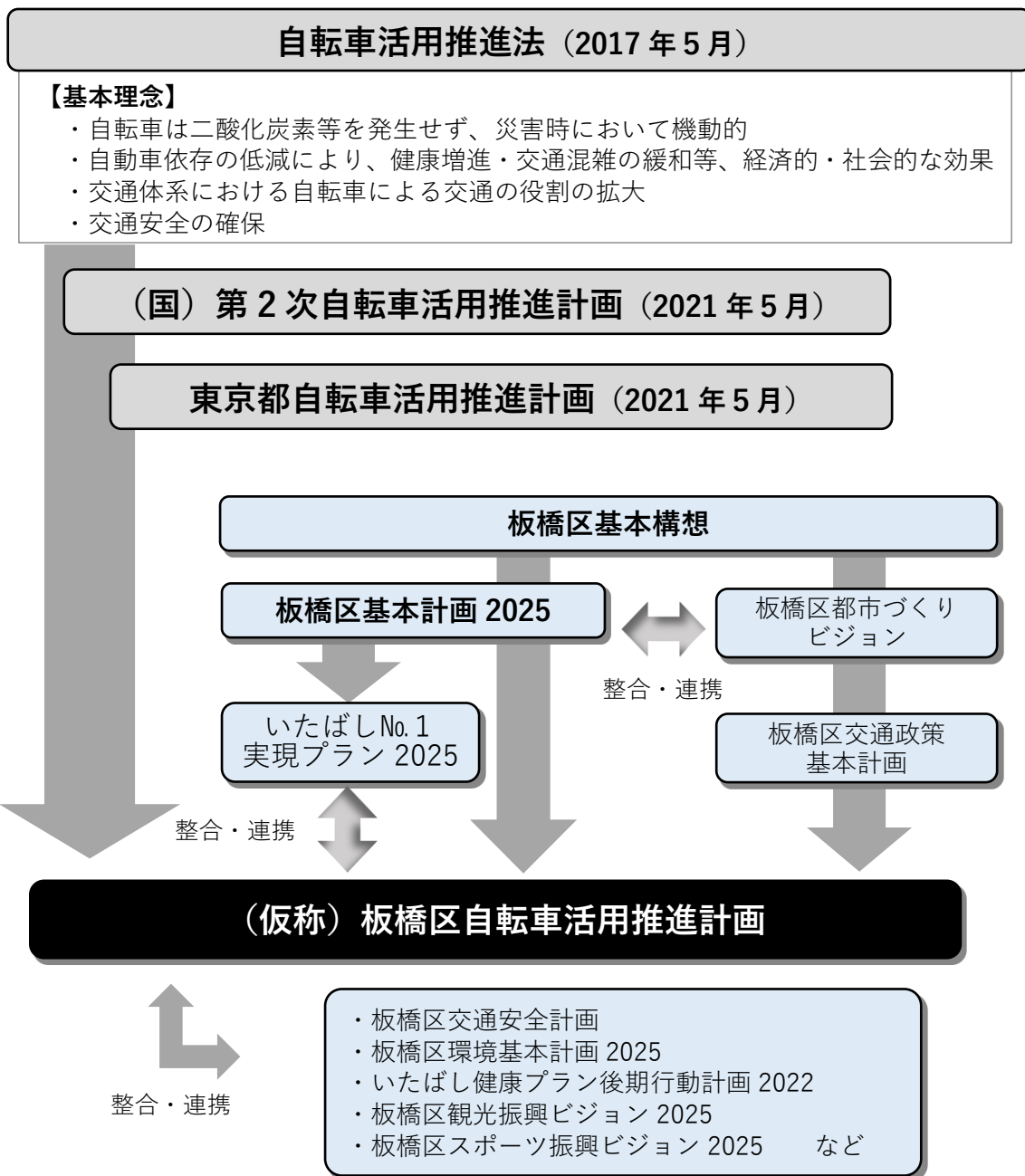


図1 計画の位置づけイメージ

3 計画対象

(1) 区域

本計画の対象区域は板橋区全域とします。なお、自転車の利用実態や移動範囲等を踏まえ、近隣区・市との移動も考慮した計画とします。

(2) 車両

本計画の対象車両は、シティサイクルなどと呼ばれる一般的な自転車のほか、近年利用ニーズが高まっている電動アシスト自転車やスポーツタイプの自転車等とします。これに加え、多様な自転車の開発や普及の可能性を見据え、電動キックボードなどの電動小型モビリティ（中速度のもの）も本計画の対象とします。なお、本計画ではこれら対象となる全ての車両の総称として、「スマートモビリティ」と表現します。



















	歩行速度 6km/h程度	中速度 6~25km/h程度	高速度 25km/h程度
非電動	<p>歩行者</p>  <p>ベビーカー</p>  <p>車椅子</p>  <p>出典: ガスケン</p> <p>出典: 日本育児</p>	<div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>三輪自転車</p>  <p>出典: プリチストンサイクル</p> <p>自転車</p>  <p>出典: プリチストンサイクル</p> <p>電動アシスト自転車</p>  <p>出典: 経済産業省</p> <p>ロードバイク</p>  <p>出典: プリチストンサイクル</p> </div>	<p>道路交通法で定義される「自転車」の範囲</p> <p>本計画の対象とする「スマートモビリティ」</p>
電動	<p>電動車いす</p>  <p>出典: 経済産業省</p> <p>ウィル</p>  <p>出典: 経済産業省</p>	<p>電動キックボード</p>  <p>出典: 経済産業省</p> <p>セグウェイ</p>  <p>出典: 国土交通省</p> <p>フル電動</p>  <p>出典: 本田技研工業</p>	<p>オートバイ</p>  <p>出典: 経済産業省</p> <p>自動車</p>  <p>出典: 経済産業省</p>
自動	<p>デリロ</p>  <p>出典: 株式会社ZMP</p> <p>ラクロ</p>  <p>出典: 株式会社ZMP</p>	<p>グリーンスローモビリティ</p>  <p>出典: 国土交通省</p>	<p>e-Palette (完全自動運転車)</p>  <p>出典: TOYOTA</p>

図2 計画対象車両の範囲

4 計画期間

本計画は、「板橋区基本計画 2025」の計画期間が満了する令和7（2025）年度までを計画期間とし、具体的な施策を示します。また、長期的には概ね20年後を目標として、自転車の利用環境整備や自転車活用のあり方についての方向性を定めます。なお、本計画に関連する上位計画の改定や自転車を取り巻く社会情勢の変化、まちづくりの動向等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うものとします。

第2章



現状と課題

- 1 自転車の利用環境（自転車ネットワーク）
- 2 自転車駐車場（駐輪場）と放置自転車
- 3 シェアサイクル
- 4 多様化する自転車
- 5 運動習慣と外出機会
- 6 自転車運転に関するルール

第2章 現状と課題

※第2章「現状と課題」の概要を掲載予定

1 自転車の利用環境（自転車ネットワーク）

現状

- ・板橋区北部の低地、武蔵野台地上の平坦なエリアを中心に自転車が多く使われている。特に区内々の通勤通学交通手段は、自転車（直接利用）が最も多い。➡（2）
- ・平成 12(2000)年に策定した「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」に基づき、自転車専用通行帯と自転車歩行者道（歩道内で自転車と歩行者の通行帯を分離した道路）を合わせて約 5km の整備を進めた。➡（3）
- ・区民の 7 割が「自転車が利用しやすい道路環境の整備」を望んでいる。➡（4）
- ・自動車の路上駐車に対する不満が多い。➡（4）
- ・大規模災害の発生時は、電車等の公共交通機関が運行を停止し、運休等の影響が長期間に及ぶ可能性がある。また、自動車は、大規模な通行規制の実施やガソリンの供給が滞るなどの影響により、利用が大きく制約される可能性がある。➡（5）

課題

- ・自転車利用者が安全に走行できる通行環境のさらなる整備
- ・将来の電動の小型低速車等の普及を見据えた、自転車とあわせたスマートモビリティの通行空間整備
- ・路上駐車が車道の自転車通行空間を塞いでしまわないよう、円滑な自転車通行環境の確保に向けた路上駐車車両の削減
- ・大規模災害時の交通手段として、自転車の利用を想定した備え

（1）板橋区の地形の特徴

板橋区は、東京 23 区の北西部に位置し、平均海拔 30 メートル前後の武蔵野台地と、荒川の沖積低地で形成され、おおむね北部が低地、南部が高台となっています。

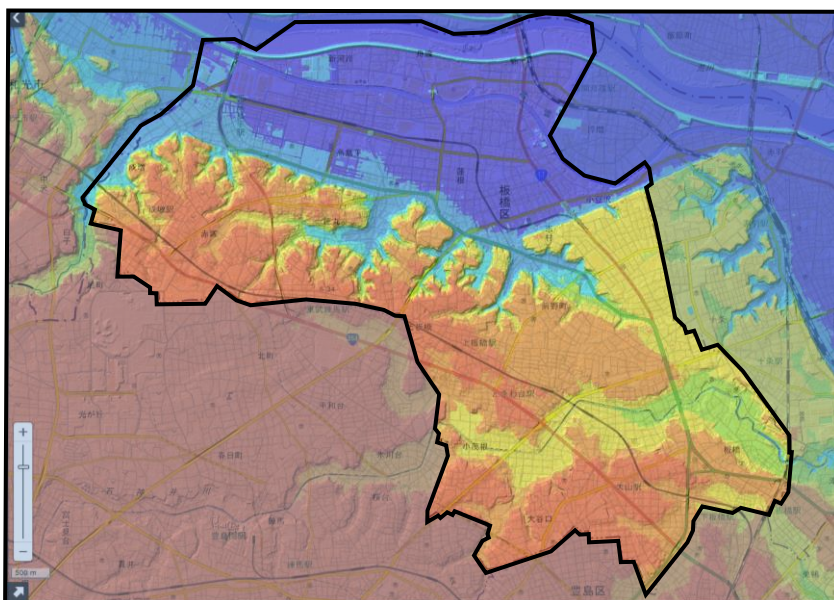


図 1-1-1 板橋区地形図

出典：地理院地図

(2) 自転車利用の現状

区内の自転車利用状況をエリア別に見ると、勾配の緩やかな武蔵野台地が広がる区南東部での利用が盛んで、豊島区方面への移動も多い傾向です（図 1-2-1）。また、区内の移動には自転車が多く使われており、全交通手段の約 3 割を占めています（図 1-2-2）。さらに、通勤時における区内々での自転車の交通手段分担率は 36.5% に上り、各交通手段の中で自転車が最も多く利用されています（図 1-2-3）。

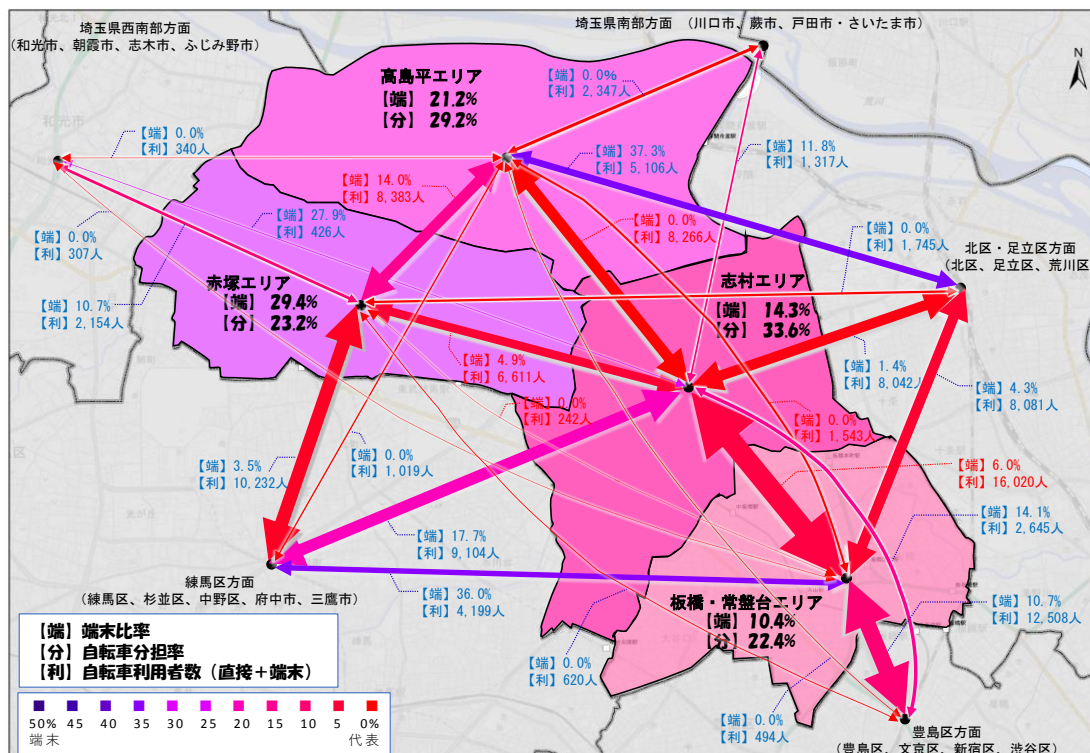


図 1-2-1 板橋区内エリア間自転車利用図

出典：平成 30(2018) 年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

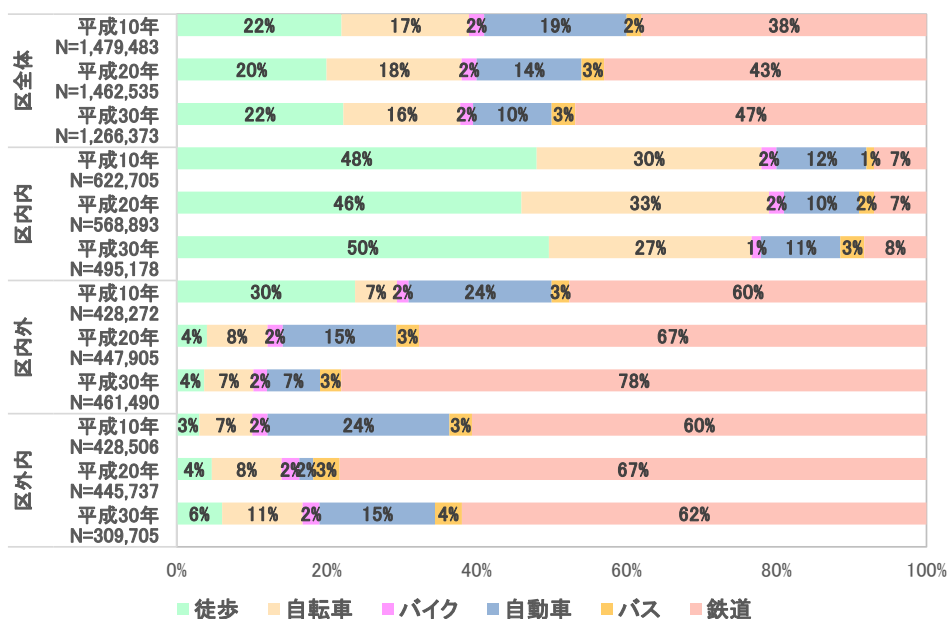


図 1-2-2 板橋区交通手段分担率（全目的）

出典：平成 10(1998),20(2008),30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

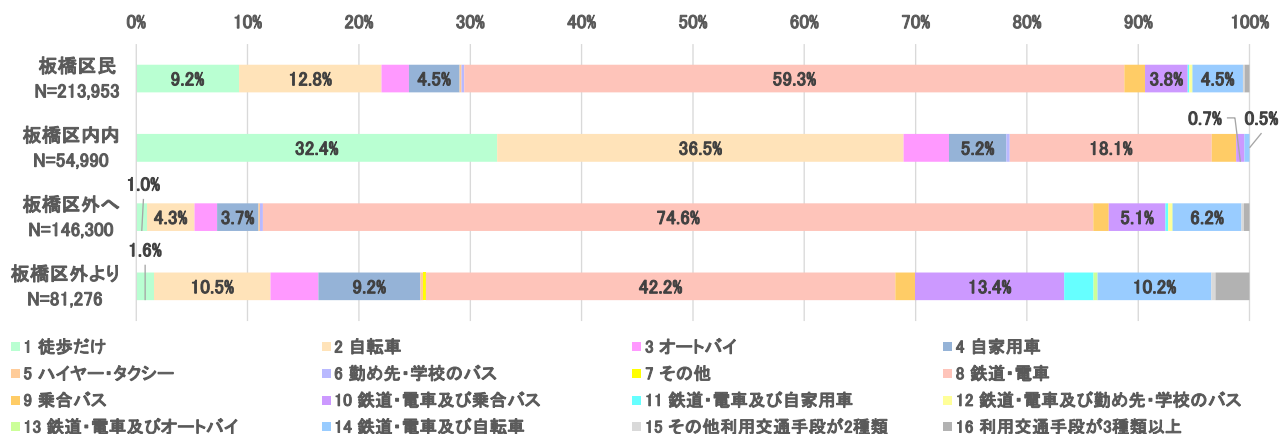


図 1-2-3 板橋区交通手段分担率（通勤時）

出典：平成 30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

(3) 自転車ネットワーク

板橋区では、平成 12(2000)年に、自転車が快適かつ安全に走行できる空間の整備に向けた基本計画となる「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」を策定し、自転車通行環境の整備を進めてきました。区道においては、車道の左側に自転車専用の通行帯を設ける「普通自転車専用通行帯」を、これまでに約 0.7 km 整備したほか、歩道内において歩行者と自転車の通行部分を構造的に分離する「自転車歩行者道」などを含め、合計約 5 km の自転車走行空間を整備しました。

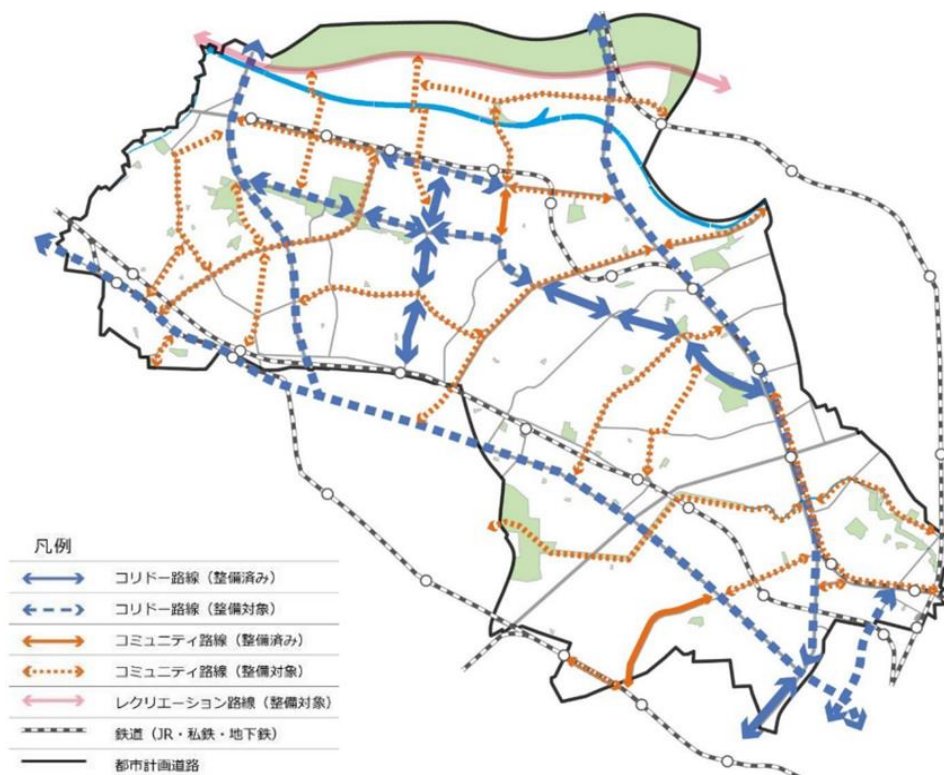


図 1-3 自転車ネットワーク路線図

出典：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画（平成 12(2000)年度）

(4) 自転車の活用を推進するまちづくりに関する要望

本計画の策定にあたり区内在住者を対象として板橋区が実施したWEBアンケート調査（令和2(2020)年1月実施）によると、自転車の活用を推進していくために力を入れるべき取組についての設問で最も多くの回答（複数回答可）を得た取組が、「自転車を利用しやすい道路環境の整備」で7割近い区民の方が力を入れるべきだと回答しています。このほか、「自転車駐車場の整備、充実」、「自動車の違法駐車取り締まりの強化」にも多くの回答が集まりました（図1-4-1）。また、国が自転車活用推進計画の改定にあたり公表した計画骨子についてのWEBアンケートでは、「自転車レーン（自転車専用通行帯）の上に駐停車されないよう道路整備すべき」との意見が多く集まりました（図1-4-2）。

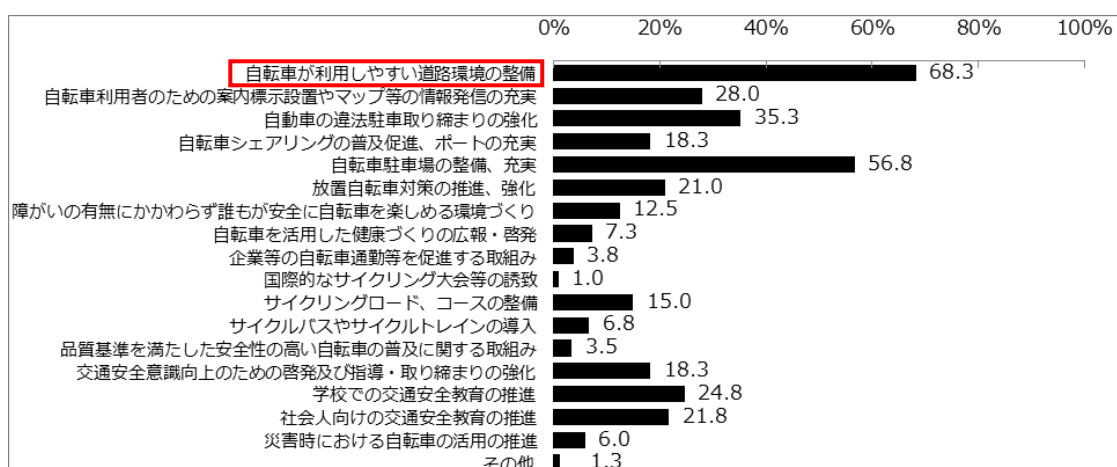


図 1-4-1 自転車活用推進のために注力すべき取組

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和2(2020)年1月実施）

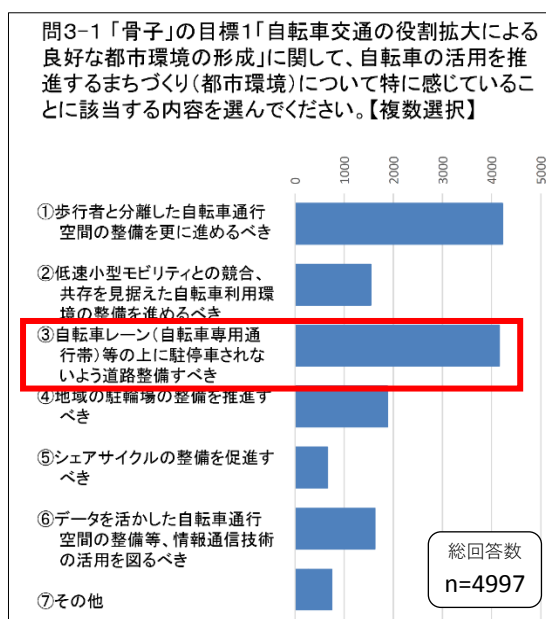


図 1-4-2 国の計画骨子に関する WEB アンケート（令和3(2021)年2月実施）

出典：国土交通省「自転車の活用推進に向けた有識者会議」第5回資料

(5) 災害時の交通手段

平成 23(2011)年 3月に発生した東日本大震災では、鉄道をはじめとする公共交通機関が大きく乱れ、計画停電の実施や燃料供給の問題などにより、運休や大幅な減便等の影響が長期間にわたり続きました。宮城県仙台市内で行われた震災前後における利用交通手段構成の調査では、利用不能となった交通手段に代わって自転車の利用が大幅に増えたという結果が出ています(図 1-5)。

板橋区内においても、大規模災害の発生時には公共交通機関が長期にわたり利用できない状態となることも想定されることから、これに代わる移動手段の一つとして自転車の活用を想定した備え等が必要です。

写真掲載予定(著作権処理中)

交通機関の運休とガソリン不足で自転車通勤する人たち
(平成 23(2011)年 3月 25 日午前、仙台市宮城野区)

出典：時事通信社

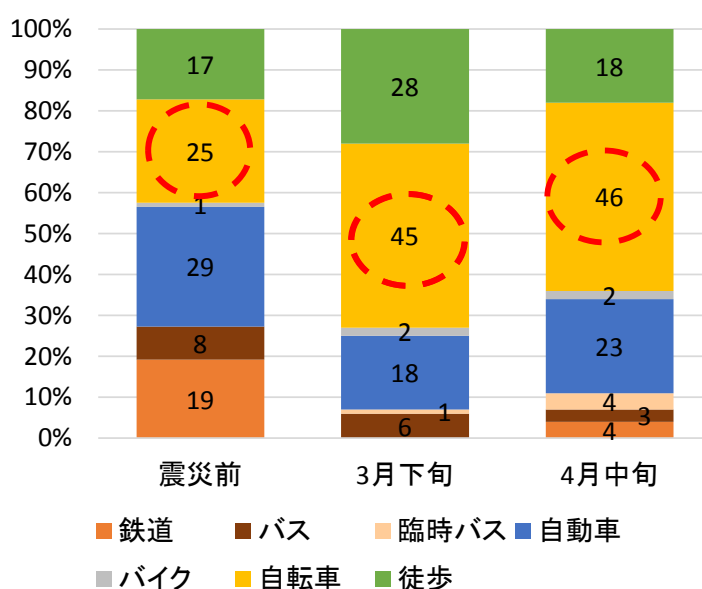


図 1-5 震災前後の利用交通手段構成(通勤通学、都心部を除く仙台駅から概ね 3km 圏)

出典：IBS Annual Report 研究活動報告 2012 小島 浩 ほか
「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」より再構成

2 自転車駐車場（駐輪場）と放置自転車

現状

- ・板橋区内の全ての鉄道駅周辺に自転車駐車場があり、利用率は多くの駅で70%を超えている。➡（1）
- ・区内の駅周辺における放置自転車台数は、全体としてここ数年横ばいか減少傾向にあるものの、一部の駅では令和2年度に増加へ転じている。➡（2）
- ・一部の自転車駐車場では、子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車専用の駐輪スペースを設けている。➡（3）

課題

- ・鉄道を利用せずに、職場や商業施設まで自宅から直接自転車で移動する利用形態もあることを踏まえた、鉄道駅周辺以外における自転車駐輪環境の確保
- ・子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車、三輪自転車など、多様な形式の自転車や地域のニーズなどに応じた自転車駐輪環境の整備

（1）自転車駐車場の状況

区内全ての鉄道駅周辺に自転車駐車場が整備（民営を含む）されており、毎日多くの人々に利用されています。利用率は22駅中18駅で70%を上回っており、うち8駅では100%を上回っています。なお、区営自転車駐車場は71箇所が整備されており、駐輪可能台数は21,897台となっています（令和3（2021）年2月時点）。

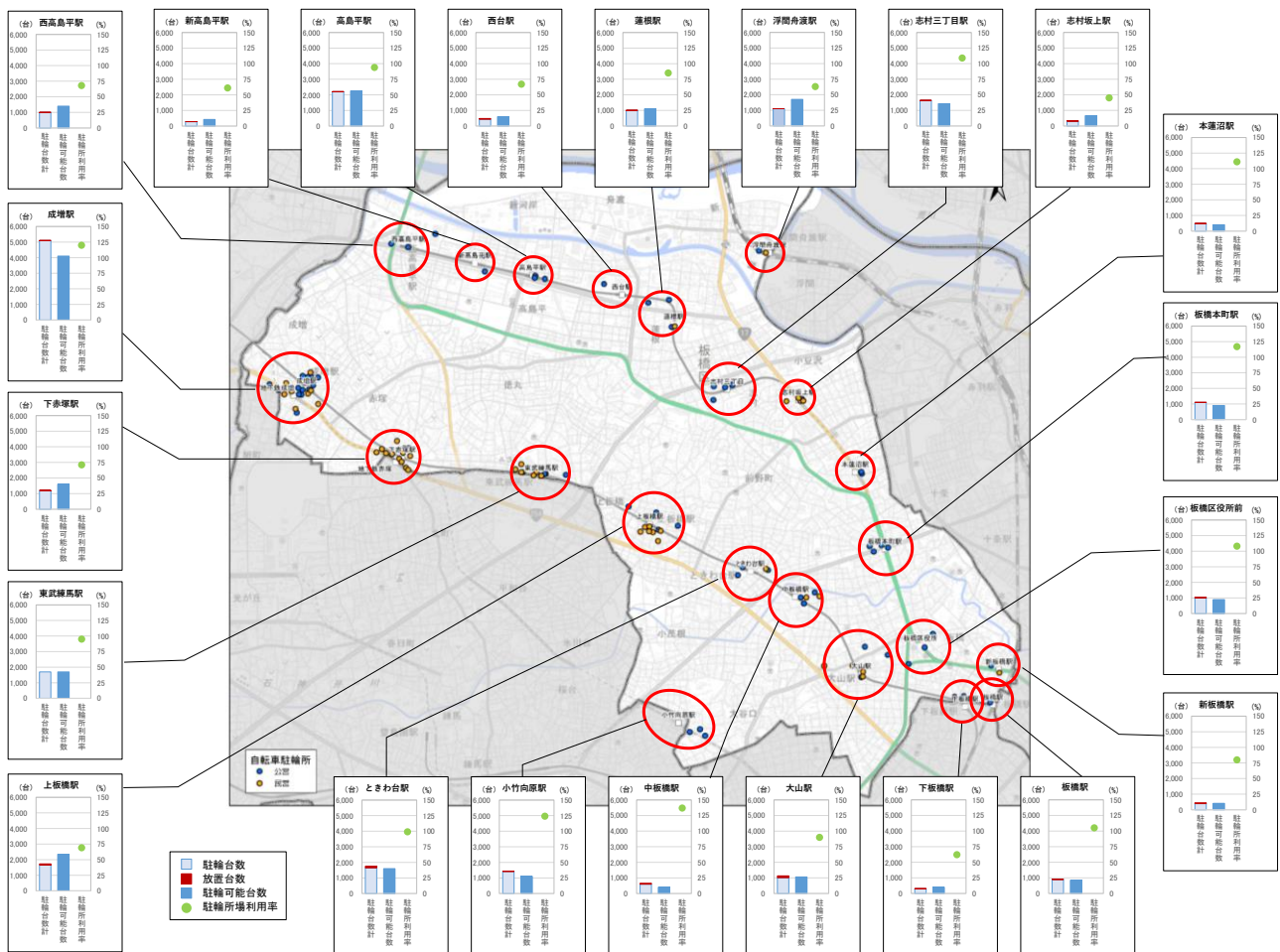


図 2-1 駐輪台数・駐輪可能台数・利用率（区営・民営の合計）

(2) 放置自転車台数

放置自転車台数は、平成29年以降の4年間の推移を見ると、ほとんどの駅で減少傾向となっています。これは、自転車駐車場関連業務（放置防止指導、撤去・集積、保管・返還）の一括委託化に伴う業務の効率化や、駅前における放置自転車の積極的な撤去活動が区民に浸透してきたことなどが要因の一つにあると考えられます。ただ、依然として放置自転車は区内全ての駅で存在しており、また、令和2年度には一部の駅で再び台数が増加に転じていることなどから、放置自転車対策は今後も継続して実施していく必要があります。

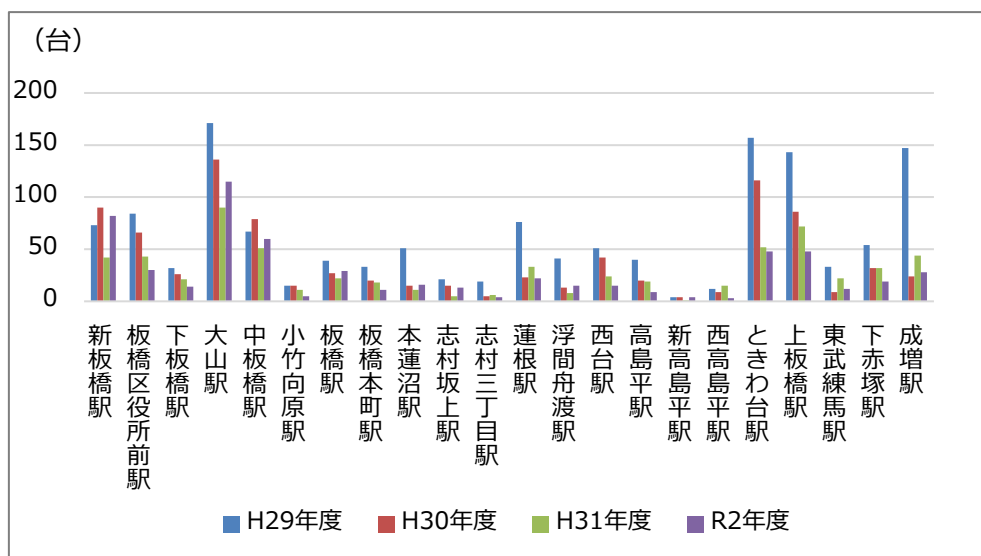


図 2-2 放置自転車台数

(3) 多様な自転車の普及

大型の幼児用座席を備えた自転車や重量のある電動アシスト自転車など、従来の自転車駐車場の規格では駐輪が難しい自転車の普及が進んでいます。こうした自転車の駐輪ニーズに対応するため、一部の自転車駐車場では専用のスペースを設けています。



自転車駐車場内に設けられた大型自転車専用駐輪スペース
(区営板橋駅自転車駐車場にて撮影)

3 シェアサイクル

現状
<ul style="list-style-type: none"> 板橋区では、令和元(2019)年10月からシェアサイクルの実証実験を実施しており、展開されているポート数は169箇所、ラック数は1,322台となっている。➡(1) 6割以上の区民が、「シェアサイクルを利用したい」と回答している。➡(2)
課題
<ul style="list-style-type: none"> 利用状況に応じた適切なポートの配置や自転車駐車場の利用状況を踏まえた駐車場内へのポート設置、近隣区・市への乗り入れを円滑にするための利用環境の向上

(1) シェアサイクルの取組状況

板橋区では、令和元(2019)年10月から、観光政策、交通・自転車対策、環境政策の推進を目的とした、シェアサイクルの実証実験を区内全域で行っています。シェアサイクルポート(自転車を貸し出し返す場所)は、令和3(2021)年5月時点で169箇所1,322台分(うち、公有地は75箇所732台分)が設置されており、区内全体でひと月あたり約37,000回利用されています。

表3-1 区内シェアサイクル設置箇所一覧(公有地のみ)

設置場所名称	住所	ラック	設置場所名称	住所	ラック		
1	上板橋駅南口P	上板橋1-13-23	84	39	日暮台公園	前野町5-20-15	7
2	浮間舟渡駅P	舟渡1-15-2	38	40	若木公園	若木2-31-16	7
3	西高島平駅前P	高島平6-1-1	34	41	舟渡三丁目公園	舟渡3-19-9	7
4	高島平駅南口①	高島平8-2	28	42	やよい防災広場	弥生町82-5	7
5	成増東歩道橋高架下	成増3-1-7	23	43	板橋大山公園北	栄町35-1	7
6	ときわ台駅南口P	南常盤台2-4-10	20	44	前野ホール	前野町2-43-15	6
7	赤塚土木事務所西	新河岸1-9-8	16	45	高島平二丁目公園	高島平2-17-1	6
8	赤塚七丁目集会所	赤塚7-15-12	16	46	赤塚新町公園	赤塚新町3-35-1	6
9	リサイクルプラザ	舟渡4-16-6	15	47	徳丸ヶ丘公園	徳丸6-27	6
10	南板橋公園	板橋1-39-1	13	48	赤塚しのがやと公園	赤塚6-30-7	6
11	板橋駅Pバイク置場奥	板橋1-1-2	12	49	若木三丁目貝塚公園	若木3-4-4	6
12	リサイクル作業所	志村3-17	12	50	志村三丁目駅第4P	志村3-15	6
13	板橋区役所	板橋2-66-4	10	51	下板橋駅第1P	板橋1-4-13	5
14	下赤塚駅前集会所	赤塚1-7-2	10	52	郷土芸能伝承館	徳丸6-29-13	5
15	赤塚庁舎	赤塚6-38-1	10	53	富士見地域センター	富士見町3-1	5
16	大山駅前P	大山町2-2	10	54	大谷口地域センター	大谷口2-12-5	5
17	溝下公園	三園1-41-17	10	55	おとしより保健福祉センター	前野町4-16-1	5
18	成増北第一公園	成増5-19-1	10	56	蓮根ねっば公園	蓮根1-14-16	5
19	赤塚六丁目公園	赤塚6-4-28	10	57	板橋三丁目児童遊園	板橋3-47-1	5
20	新河岸公園	新河岸3-9-1	10	58	美術館前	赤塚5-35-27	4
21	板谷公園	板橋4-55-21	10	59	向原ホール	向原1-18-17	4
22	郷土資料館前	赤塚5-35-27	9	60	清水地域センター	泉町16-16	4
23	新板橋駅前高架下P	板橋4-4	9	61	出井の泉公園	泉町24-6	4
24	西徳第一公園	徳丸1-42-1	9	62	宮前公園	赤塚4-16-2	4
25	向口公園	四葉2-29-5	9	63	舟渡水辺公園	舟渡4-4-1	4
26	高島平緑地(西台駅西)	高島平9-1	9	64	石川橋公園	徳丸5-14-1	4
27	若木一丁目公園	若木1-27-45	9	65	天神下公園	成増4-5-8	4
28	中台二丁目児童遊園	中台2-43-15	9	66	常盤台北口公園	常盤台2-20-20	4
29	出井川緑道東	坂下1-27	9	67	高島平駅南口②	高島平8-2	3
30	西台駅東P	蓮根3-6-10	8	68	前野公園	前野町5-1	3
31	小豆沢公園	小豆沢4-20-1	8	69	板橋大山公園南	栄町35-1	3
32	志村公園	坂下1-5-18	8	70	向原児童遊園	向原1-17-1	6
33	南ときわ台公園	南常盤台2-8-6	8	71	小豆沢球場西南口	小豆沢3-1-1	7
34	加賀第二公園	加賀1-16-1	8	72	稻荷台第二児童遊園	稻荷台15-1	7
35	出井川緑道西	坂下1-23	8	73	板橋東いこいの森	板橋4-45-6	4
36	高島陸橋交差点P	高島平5-55	7	74	桜川地域センター	東新町2-45-6	3
37	西徳第二公園	西台3-42-1	7	75	桜川いこいの家	東新町2-36-5	6
38	見次公園	前野町4-59-1	7				

※「P」は自転車駐車場の略

(2) シェアサイクルの認知度、利用意向

本計画の策定にあたり、区内在住者を対象とした WEB アンケート調査（令和2（2020）年1月実施）を実施しました。これによると、板橋区で実施しているシェアサイクルの実証実験を「知っている」と回答した区民は23.5%（図3-2-1）、「今後は（も）利用したい」と回答した区民が61.6%にのぼりました（図3-2-2）。

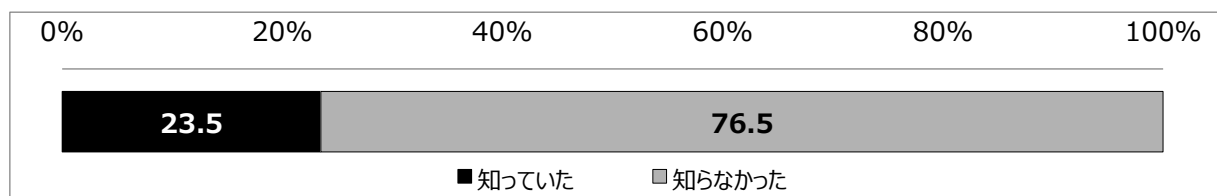


図 3-2-1 シェアサイクル実証実験の認知度

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和2（2020）年1月実施）

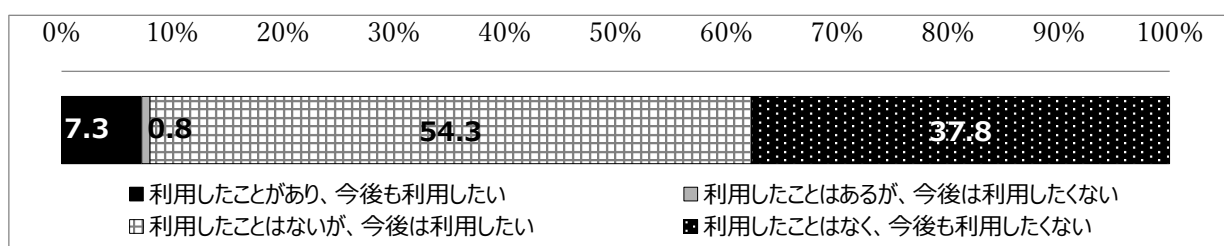


図 3-2-2 シェアサイクルの利用実績・意向

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和2（2020）年1月実施）

4 多様化する自転車

現状

- ・自転車の多様化や新たなモビリティの開発が進み、これらに対応した道路交通法の見直し検討も行われている。➡ (1)
- ・区外からの来訪者の観光・周遊ツールとして、自転車や小型モビリティの活用が期待されている。➡ (2)

課題

- ・自分の身体能力や用途に合わせた自転車や新たなモビリティの活用
- ・多様化する自転車や新たなモビリティが利用しやすい環境の整備とブランド力の向上を目的とした情報の発信

(1) 新たなモビリティの台頭

近年、利用ニーズが高まり普及が拡大した電動アシスト自転車に加え、電動キックボードなどの新しいモビリティも次々と登場しています。



図 4-1 多様な電動モビリティ

出典：経済産業省ホームページ

(2) 新たなモビリティの活用

新たな電動小型モビリティは、渋滞等の社会課題の解決や新しいビジネスの創出、地域の活性化といった観点からも期待されるツールであるとともに、シニア層を中心として、交通の安全と生活に必要な移動手段の確保を同時に実現する有効なツールとして注目されています。



電動モビリティ公道実験の様子

出典：つくば市資料（平成 25(2013)年）



電動キックボード実証実験の様子

出典：千葉市資料（令和 2(2020)年）

5 運動習慣と外出機会

現状

- ・成人期の運動習慣が低い傾向にある。➡（１）
- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、多くの人々が外出を控える事態となったが、社会的孤立と閉じこもり傾向は死亡リスクを高め、外出の減少は健康に悪影響を及ぼすと言われている。➡（２）
- ・小学生の運動・スポーツ種目において「自転車遊び」が上位に入っている。➡（４）

課題

- ・体を動かす機会、外出を増やす機会の創出
- ・子どもが安全に自転車で遊べる空間の提供

（１）運動実施状況

「いたばし健康プラン区民健康意識調査等報告書」によると、区内在住で運動習慣のある人の割合（１回 30 分、週 2 回、1 年以上の運動）は、成人期（20-64 歳）の男性が 27.6%、同女性が 27.8%、シニア期（65 歳以上）の男性が 50.6%、同女性が 47.1%となっており、成人期の運動習慣が低い傾向になっています。

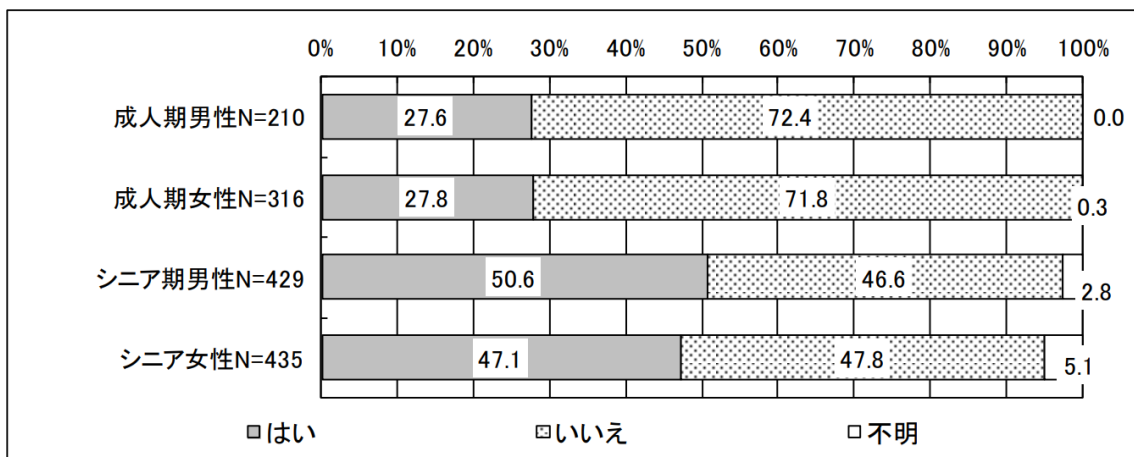


図 5-1 運動習慣のある人の割合（１回 30 分、週 2 回、1 年以上の運動）

（調査時期：平成 29（2017）年 4 月～6 月）

出典：いたばし健康プラン区民健康意識調査等報告書（平成 30(2018)年 3 月）

(2) 外出頻度と健康の関係

社会的孤立と閉じこもり傾向にある高齢者は、そうではない高齢者と比較すると、約2倍の死亡リスクがあります。

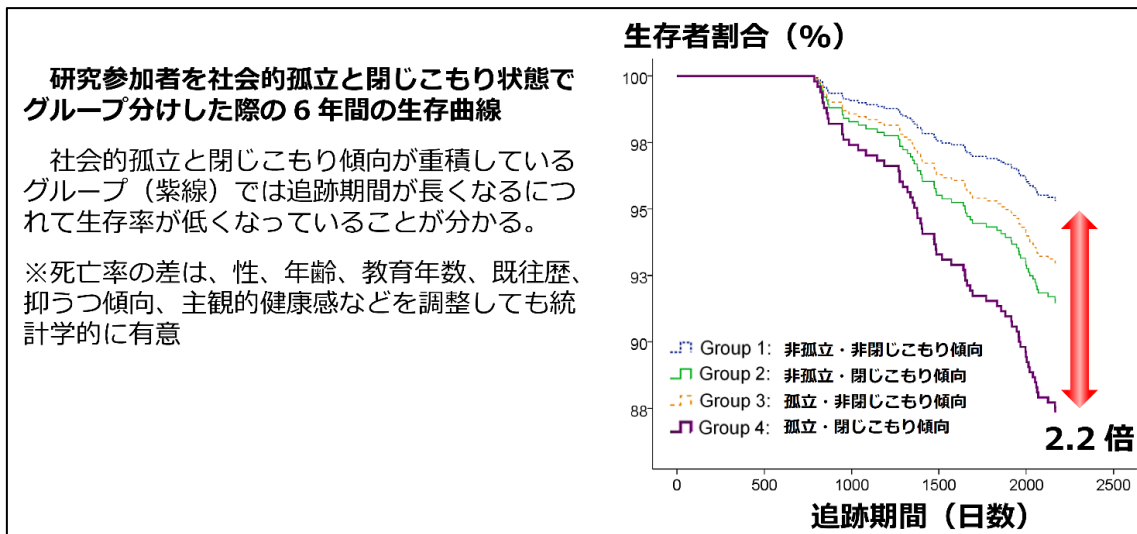


図 5-2-1 高齢期の社会的孤立と閉じこもり傾向による死亡リスク

出典：東京都健康長寿医療センター（平成 30(2018)年 7 月 27 日）

(3) 新型コロナウイルス（COVID-19）の影響

COVID-19 に関する表記については素案・原案の段階で掲載

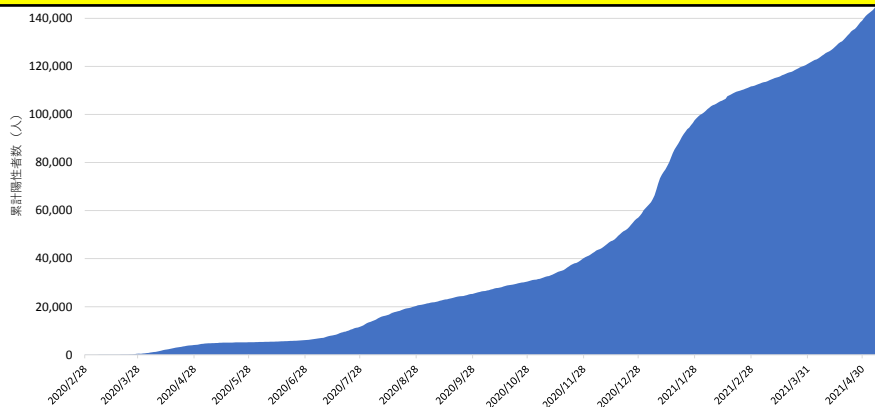


図 5-3-1 新型コロナウイルス感染症検査陽性者数（東京都）

出典：東京都福祉保健局公表データより集計（令和 3(2021)年 5 月 15 日時点）

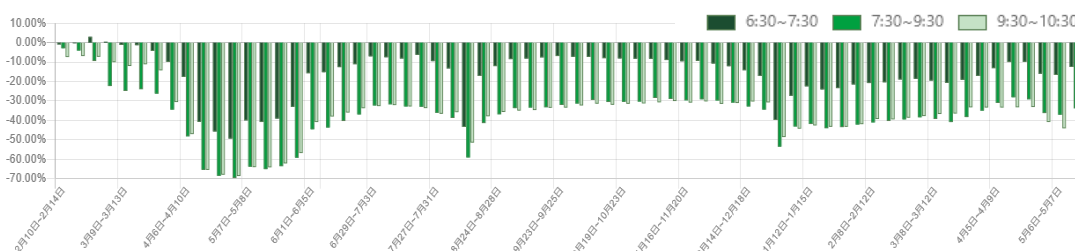


図 5-3-2 都営地下鉄の利用者数の推移

出典：東京都新型コロナウイルス対策サイト（令和 3(2021)年 5 月 15 日時点）

(4) 子どもの運動と自転車

小学生がよく行う運動・スポーツの実施状況調査によると、「おにごっこ」や「水泳」に次ぐ第3位に、「自転車遊び」が挙がっています。

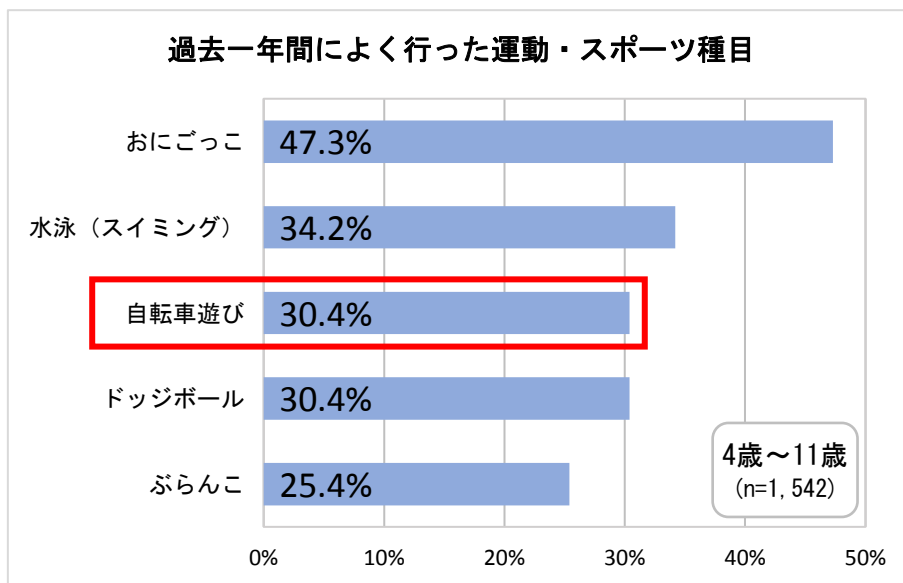


図 5-4 子ども・青少年の運動・スポーツ実施状況

出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年のスポーツライフ・データ」（平成 30(2018)年 3 月）

6 自転車運転に関するルール

現状

- ・子どもに初めて自転車を買与える時期は、3～6歳が最も多い。➡（1）
- ・自転車関連事故においては、中高生と高齢者で発生数が多く、死亡者数は高齢者が全体の7割以上を占めている。➡（2）
- ・自転車運転者が加害者となる事故も発生しており、高額な損害賠償を求められるケースもある。➡（5）
- ・自転車の点検整備の必要性に対する意識が低い。➡（6）

課題

- ・ライフステージの各段階に応じた自転車安全利用教育
- ・自転車が加害者となる事故の撲滅と、事故発生時への備えである賠償責任保険への加入
- ・全ての自転車利用者への点検整備の必要性に対する意識の醸成
- ・身近で気軽に点検整備が行える環境の整備

（1）子どもの自転車購入時期

子どもの自転車購入実態・意識調査によると、子どもに初めて自転車を買与えた時期は、3～6歳（未就学児）が70.5%で最も多く、2台目の購入時期は、小学校低学年（1，2年生）が46.9%で最も多くなっています。

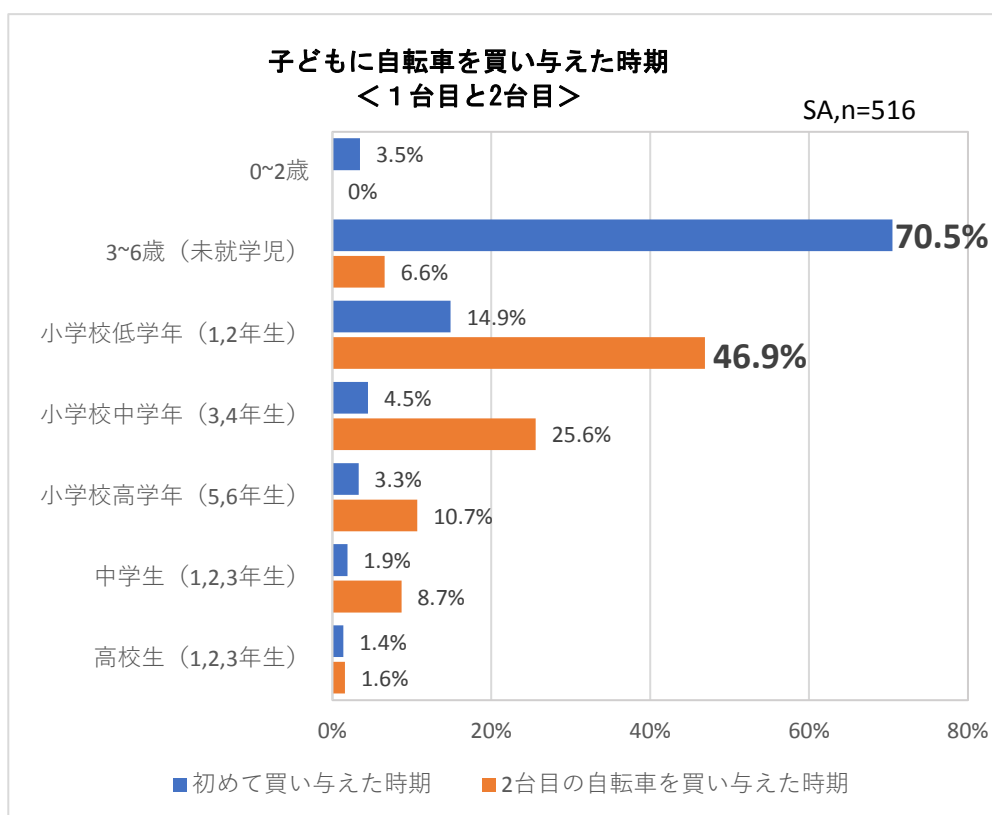


図 6-1 子どもの自転車購入実態・意識調査結果

出典：自転車の安全利用促進委員会（平成 26(2014)年 11 月）

(2) 自転車関連事故の現状

自転車が関係する事故の相手方は自動車が大半を占めていますが、自転車同士の事故や、歩行者が相手方となる事故も一定数発生しています。また、事故の類型別では、「出会い頭」や「右折時・左折時」が多くを占め、そのほとんどが交差点で発生しています。

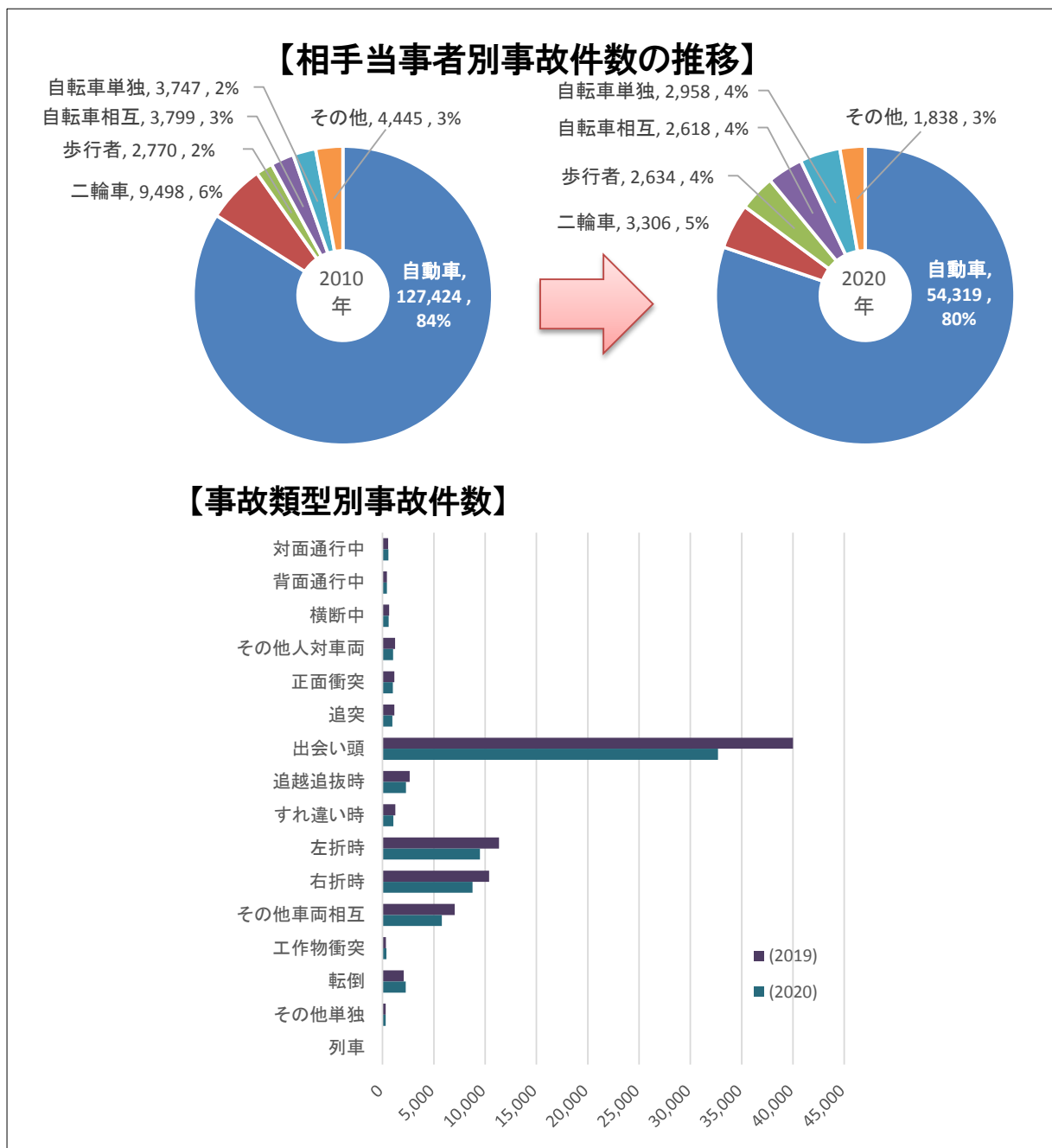


図 6-2-1 自転車関連事故の発生状況

出典：警察庁自転車関連事故（令和2(2020)年）

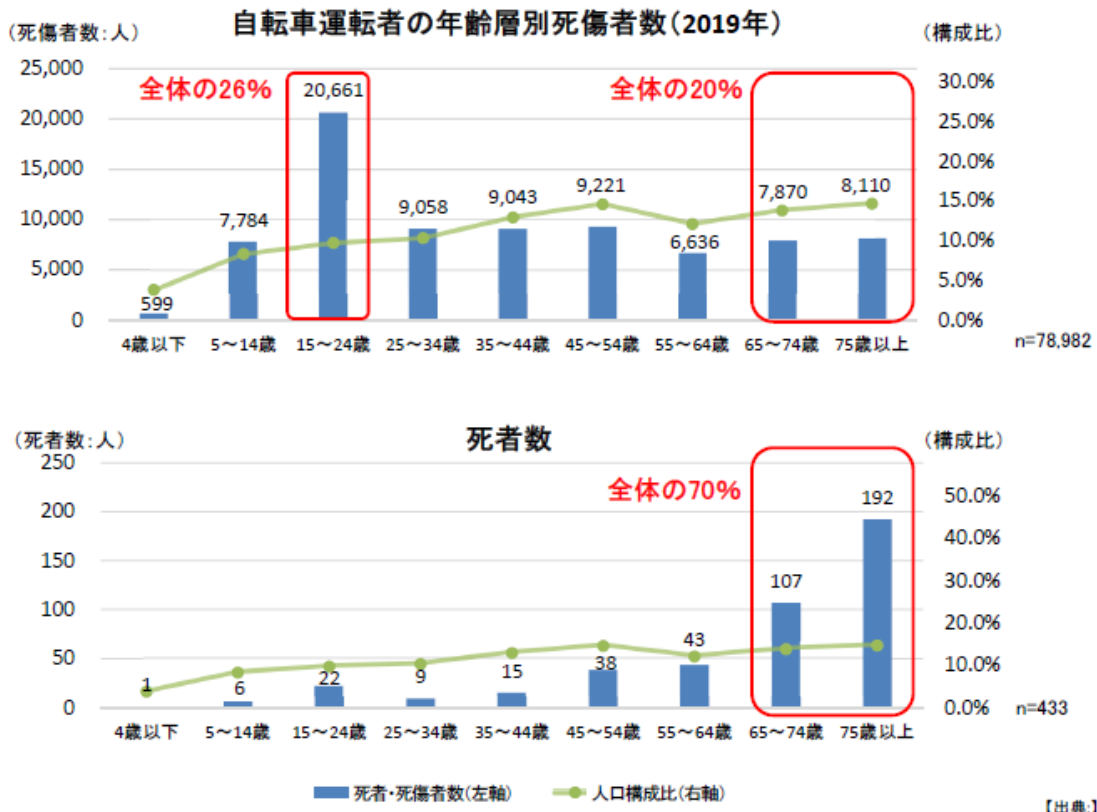


図 6-2-2 自転車事故の年齢層別死傷者数

出典：国土交通省「自転車の活用推進に向けた有識者会議」第2回資料（令和2(2020)年10月）

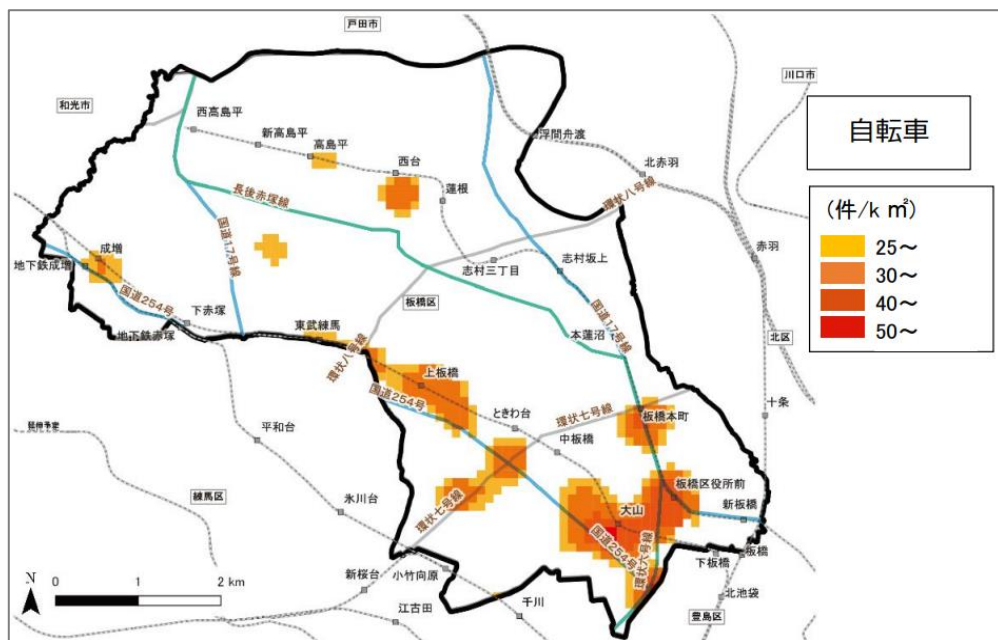


図 6-2-3 自転車事故発生密度

出典：板橋区交通政策基本計画（令和2(2020)年5月）

(3) 法令違反の発生状況

自転車対自動車（四輪）の出会い頭事故における法令違反の発生状況を見ると、自動車のみならず自転車にも多くの法令違反が発生しており、悲惨な交通事故を減らすためには、自転車に乗る側も交通ルールの遵守を徹底することが求められます。

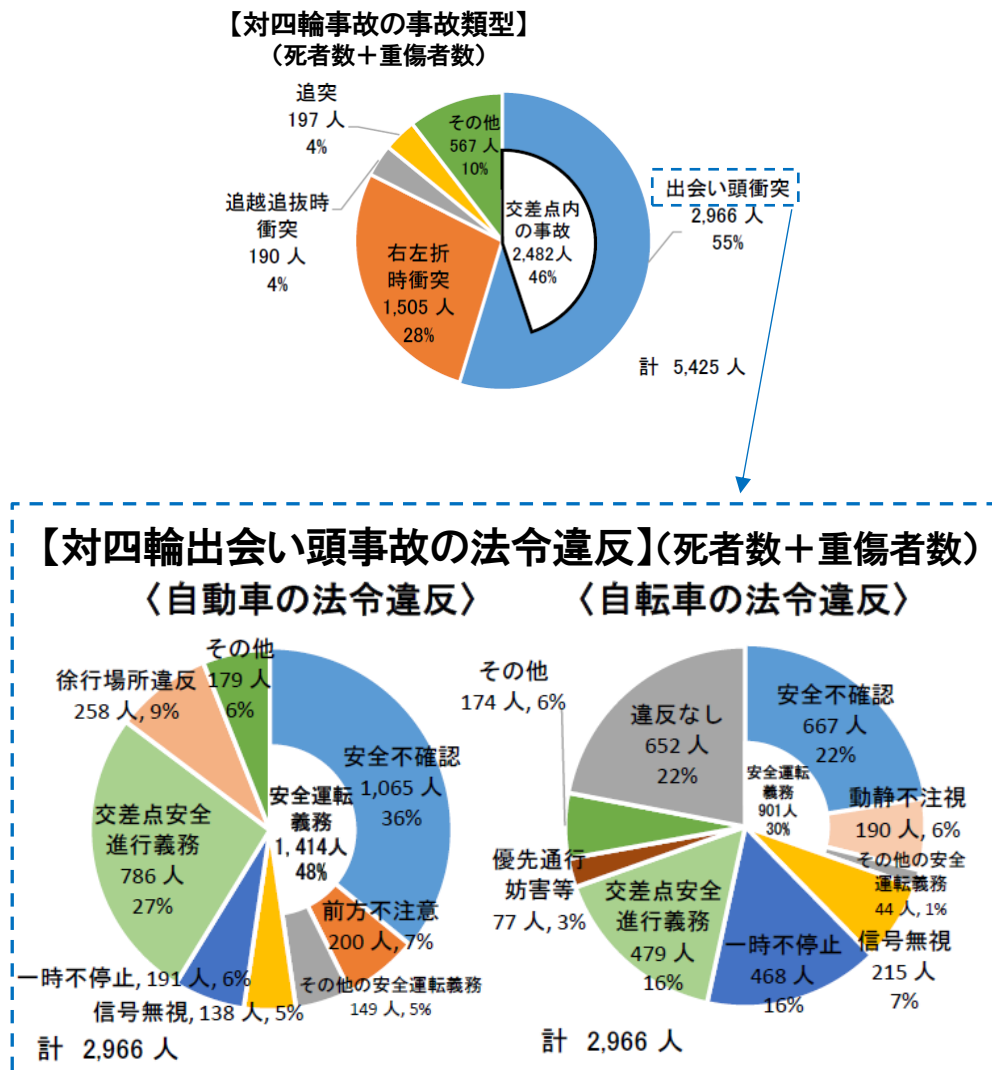


図 6-3 法令違反の発生状況

出典：警察庁自転車関連事故（令和2（2020）年）

(4) 区民の要望

板橋区が実施した WEB アンケート調査（令和2(2020)年1月実施）によると、区民の自転車利用における要望として、「マナーの向上」、「自転車通行空間の整備」、「駐輪場の確保」が多く挙がりました。

(5) 自転車賠償責任保険

近年、自転車利用者が加害者となった交通事故で、被害者から高額な損害賠償を求められるケースが全国で発生しています（図6-5-1）。令和2(2021)年4月には、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車利用中の対人賠償事故（事故の相手方へ損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されています。なお、板橋区が実施した WEB アンケート調査（令和2(2020)年1月実施）によると、「自転車保険に加入している」と回答した区民は半数以下にとどまっています（図6-5-2）。

【自転車事故の高額損害賠償事例】

- 賠償金 約 9,500 万円
当時小学5年生だった少年が乗った自転車が、坂道を高速度で下っていたところ、散歩中の女性と衝突し、女性が頭の骨を折り意識の戻らない状態となった事故。少年の母親に賠償を命じた。
- 賠償金 約 5,000 万円
女子高生が、無灯火の上、携帯電話を操作しながら自転車乗車中に、歩行中の女性に追突し、被害者女性に歩行困難などの後遺障害が残る怪我を負わせた。
- 賠償金 約 4,700 万円
成人男性が自転車で走行中、赤信号を無視して交差点に進出し、横断歩道を歩行中の女性に接触。女性が転倒して頭を強打し、5日後に死亡した。

図 6-5-1 自転車事故の高額損害賠償事例

出典：板橋区調べ

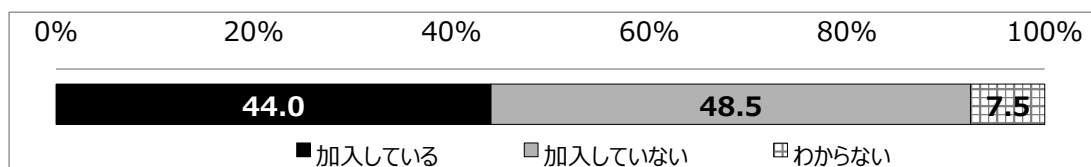


図 6-5-2 自転車保険加入状況

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和2(2020)年1月実施）

(6) 自転車の点検・整備

自転車保有実態に関する調査報告書（自転車産業振興協会）によると、自転車を販売している店舗で自転車の点検・整備を受けたことがあると回答した人は、平成 24（2012）年から平成 30（2018）年にかけて増加傾向にありますが、全体の 4 割未満にとどまっています。

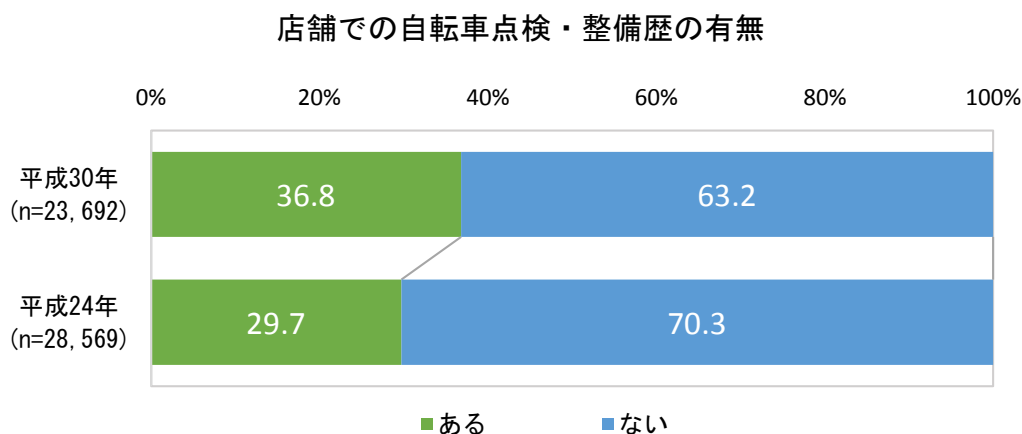


図 6-6 自転車の点検・整備の有無

出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（平成 30(2018)年 10 月）

コラム：「ルール」と「マナー」について

・「ルール」とは法律・規則等で定められた、必ず実施すべき行動です。道路を通行し交通社会に参画する以上、本来、だれもが最低限のルールを理解し、そのルールに従って行動（運転）する必要があります。自転車は免許を必要としない乗り物であり、だれもが気軽に利用できるという利点がある反面、正しいルールを知らないまま利用できてしまうという弱点も持ち合わせています。必ず実施しなければならない「ルール」を、だれもが理解できるよう周知を徹底し定着させることが何より重要となります。あわせて、ルール違反に対し適切な指導・取締りの実施も必要です。

・「マナー」はルールに上乗せして行う相手への思いやりの行動です。だれもが快適に通行できるよう、状況に応じて道を譲りあう行動などがマナーに該当すると言えます。どのような行動が良いマナーに該当するのかについては個人により感覚が異なるため、全ての行動をマナーとして定義することは難しいですが、より快適な通行環境を実現するためには、ルールに加えて「マナー」の呼びかけを行うことが重要です。

・従来の自転車の交通安全施策においては「ルール・マナーを順守する」のように、両者を混同して用いるケースも多くみられましたが、本計画では、上記のように「ルール」と「マナー」の違いを意識的に使い分けて記載しています。

第3章



自転車の活用推進に関する目標 及び実施すべき施策・措置

1 基本理念（案）・基本方針

2 目標（案）・施策（案）

第3章 自転車の活用推進に関する目標及び実施すべき施策・措置

1 基本理念

本計画の上位計画である「板橋区交通政策基本計画」が示す交通の将来イメージである“楽しく出かけられる”や、自転車を取り巻く現状や課題などを踏まえ、本計画では自転車活用の基本理念を以下のとおりに設定します。

安心・安全 スマートなサイクルライフの実現
～スマートモビリティで出かけたくなるまち いたばし～

2 基本方針

自転車を取り巻く課題や自転車活用の基本理念を踏まえ、以下の3つの基本方針を定めます。



<基本方針1> だれもが安心・安全に移動できる

人が主役の交通都市をめざし、歩行者の安全性を確保するために「自転車は車道走行が原則」との視点に立ち、まちづくり事業と連携を図りながら自転車通行空間の整備を進めます。また、自転車の利用実態に沿った駐輪環境を整えることで、放置自転車などの課題に対処するとともに、安全かつ円滑に「スマートモビリティ」での移動ができる環境を創出します。

<基本方針2> 新しい技術によりだれもが快適に出かけられる

スマートモビリティに乗車することや、移動すること自体に楽しみや喜びを感じられるよう、シェアサイクル事業の充実や新しいモビリティへの乗車体験機会を設けるなどして区内の回遊性を高め、移動における快適性や満足度の向上を図ります。

<基本方針3> 未来へつなぐ利用環境を育む

自動車での移動をスマートモビリティに転換して脱炭素化を図ることや、その使用を促して健康増進を図ることなどにより、地球環境の向上や健康長寿社会の構築に貢献します。また、自転車の使用ルールやマナー、定期的な点検の周知・啓発を推進することで、将来の交通トラブルを防ぐなど、魅力的で持続可能な社会を育みます。

基本理念

安心・安全 スマートなサイクルライフの実現

～スマートモビリティで出かけたくなるまちいたばし～



基本理念・基本方針のイメージ図

3 目標・施策

3つの基本方針の実現に向けて、それぞれに目標（施策の方向性）を定め、施策を展開します。

【基本方針1】だれもが安心・安全に移動できる

<目標①> 自転車通勤環境の整備と推進

- ①-1 自転車通勤を行うことで通勤時間の短縮が図られることや健康増進につながる可能性を調査し、その情報を広く提供することで、区民生活の利便性向上と身体活動量の増加を同時に推進します。
- ①-2 住宅関連事業者等と連携し、集合住宅においてフロアごとや各住戸の玄関付近などに自転車が止められる空間等の整備を促進することで、駐輪場内での破損、盗難等のトラブルや駐輪場不足といった問題を解消し、利便性を向上することで自転車通勤への転換がしやすい環境づくりを推進します。
- ①-3 企業・事業者等が適切かつ円滑に自転車通勤制度を導入することができるよう、活用できる制度などについての情報提供を行います。
- ①-4 区役所職員が率先して自転車通勤が行えるよう、利用環境を整えます。
- ①-5 鉄道やバスなどの公共交通機関への乗り換え、利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺の自転車駐車場や公共施設等を活用したシェアサイクルポートの設置・運用を推進します。

<目標②> 地域ニーズを捉えた自転車駐車空間の確保

- ②-1 区の自転車駐車場改修・改築計画に基づき、自転車駐車場の整備や改修を計画的に推進します。また、子ども2人乗せ自転車や三輪自転車など多様な自転車利用ニーズに対応した整備もあわせて推進します。
- ②-2 保育所の設置者等と協力し、保育所周辺の道路や公共空間等を活用した、送迎用の駐輪スペースの整備を検討します。
- ②-3 住宅関連事業者等と連携し、集合住宅においてフロアごとや各住戸の玄関付近などに自転車が止められる空間等の整備を促進することで、駐輪場内での破損、盗難等のトラブルや駐輪場不足といった問題を解消し、利便性を向上することで自転車通勤への転換がしやすい環境づくりを推進します。【再掲】

- ②-4 企業・事業者等が適切かつ円滑に自転車通勤制度を導入することができるよう、活用できる制度などについての情報提供を行います。【再掲】
- ②-5 区役所職員が率先して自転車通勤が行えるよう、利用環境を整えます。【再掲】
- ②-6 商店街や魅力ある店舗等に気軽に立ち寄れるよう、短時間路上駐輪のあり方や小規模駐輪スポットの整備等を検討します。

＜目標③＞ まちづくりと連動した自転車活用の推進

- ③-1 まちづくり事業が進捗するエリアにおいては、自転車の活用を想定した適切な通行空間の確保に重点的に取り組みます。
- ③-2 商店街や魅力ある店舗等に気軽に立ち寄れるよう、短時間路上駐輪のあり方やまちなか駐輪スポットの整備等を検討します。【再掲】
- ③-3 商業・産業振興政策と自転車利用を連動させ、区内の商店等に自転車で訪れやすい環境を整えることで、1km生活圏の経済活性化を図ります。
- ③-4 東京都や電気・ガス・通信事業者等と連携し、無電柱化や街路樹の更新、上下水道や道路排水設備の更新など、歩道と車道の境界付近の工事を伴う事業の実施機会等を捉えて、車道上の自転車通行空間の整備を推進します。

＜目標④＞ 自転車通行空間の計画的な整備

- ④-1 本計画が定める自転車ネットワーク路線について、歩行者、自転車、自動車がともに安心・安全に通行できる道路空間を実現するため、基準に沿った自転車専用通行帯等の整備を進めます。
- ④-2 既に整備されている歩道内の自転車通行空間についても、「自転車は車両」との基本認識のもと、ルールに沿ってより安全な通行ができるよう、必要な改良工事の実施を検討します。
- ④-3 車道の幅員に十分な余裕が無い道路などでは、車道上で自転車と自動車が通行空間を共有する「車道混在」道路と位置づけ、お互いにゆずりあうことで安全を確保することができるよう、矢羽根型路面標示の整備を進めます。

- ④-4 自転車専用通行帯等の整備に際しては、「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき、国や東京都と連携して、自転車ネットワークとしての成立をめざします。
- ④-5 東京都や電気・ガス・通信事業者等と連携し、無電柱化や街路樹の更新、上下水道や道路排水設備の更新など、歩道と車道の境界付近の工事を伴う事業の実施機会等を捉えて、車道上の自転車通行空間の整備を推進します。【再掲】

＜目標⑤＞ 安全な自転車通行のための路上駐車対策

- ⑤-1 路上駐車により自転車専用通行帯等の通行空間が阻害されないよう、平成 31（2019）年 4 月に改正された道路構造令を踏まえつつ、歩道内の植樹帯の空間を活用するなどの整備方法を検討します。
- ⑤-2 商店街等においては、東京都と連携し、駐車場事業者の協力を得て、コインパーキングを活用した「荷捌き可能駐車場」の確保を検討します。
- ⑤-3 工場や物流ターミナル周辺においては、休憩や荷待ち・荷下ろし待ちのトラック等の路上駐車を防止するため、駐車場の提供等を行うよう関係機関等に協力を要請します。
- ⑤-4 近隣への用務における自動車利用の抑制を呼びかけ、自動車需要そのものを抑制し、路上駐車を減らします。
- ⑤-5 自転車専用通行帯への違法駐車については、所轄警察署に対し、取締りの強化を要請します。

【基本方針2】新しい技術によりだれもが快適に出かけられる**<目標⑥> シェアサイクル等の普及促進**

- ⑥-1 シェアサイクルの実証実験において得られた各種データや知見等をもとに、区民が利用しやすいシェアサイクルの運用を推進します。
- ⑥-2 国や東京都等と連携し、公有地等を活用する際のシェアサイクルポートの設置・運用ルールを定め、スムーズなシェアサイクル事業の推進をめざします。
- ⑥-3 鉄道やバスなどの公共交通機関への乗り換え、利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺の自転車駐車場や公共施設等を活用したシェアサイクルポートの設置・運用を推進します。【再掲】
- ⑥-4 東京都や近隣自治体、シェアサイクル事業者等と連携し、シェアサイクル事業の広域相互利用エリアの拡大に取り組みます。
- ⑥-5 子ども2人乗せ自転車など短期間の利用ニーズに対し、気軽に自転車が利用できるよう、区民に対する貸出サービスの実施について検討します。

<目標⑦> 利用者のニーズを捉えた安全なスマートモビリティの普及促進

- ⑦-1 安心して継続的に使える自転車の普及を推進するため、区内の自転車小売店等と連携し、国などが定める品質基準を満たす自転車の中から、使用者のニーズや体型等に適した自転車を選定・推奨できる販売スキルの強化支援を検討します。
- ⑦-2 区内の自転車小売店の組合等と連携し、スポーツタイプや電動アシスト自転車など一般的な自転車と特性が異なる自転車を販売する際には、事前に試乗する機会を設けて特性を理解してもらうなど、安全に使用するための販売時教育を推進します。
- ⑦-3 「ものづくりの板橋」の力を結集し、区民のニーズにマッチした新しい自転車や、新たな小型モビリティの開発支援を検討します。

<目標⑧> 自転車利用者の利便性向上に向けた情報発信

- ⑧-1 区営自転車駐車場の利用者に対し、オンラインでの定期利用手続きや、キャッシュレス決済、リアルタイムで空車状況がわかる仕組みなどの導入を検討します。
- ⑧-2 区が保有するデータをオープンデータ化するなどして、自転車利用者の利便性向上のための新たな情報発信の方法を検討します。

＜目標⑨＞ スマートモビリティによるお出かけツアーの創設

- ⑨- 1 区立美術館や板橋区史跡公園(仮称)など区内の関連施設を自転車で巡るツアーコースを設定し、東京都が運営する「スポーツTOKYOインフォメーション」等のホームページへ掲載を依頼するなどしてPR活動を展開します。
- ⑨- 2 ツアーコースの安全を確保しながら参加者を先導し、見どころなどの解説を行える「サイクルツアーガイド」の養成を検討します。また、案内誘導や解説の多言語化を進め、国外からの来訪者にも対応可能なガイドの養成を検討します。
- ⑨- 3 「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」に則り、ツアーコース上の必要な場所に案内標識等の設置を検討します。

＜目標⑩＞ 新たなモビリティへの挑戦と環境整備

- ⑩- 1 本計画が定める自転車ネットワーク路線について、歩行者、自転車、自動車とともに安全・安心に通行できる道路空間を実現するため、基準に沿った自転車専用通行帯等の整備を進めます。【再掲】
- ⑩- 2 既に整備されている歩道内の自転車通行空間についても、「自転車は車両」との基本認識のもと、ルールに沿ってより安全な通行ができるよう、必要な改良工事の実施を検討します。【再掲】
- ⑩- 3 国や関係業界の動向、ニーズ等を把握し、時機を捉えて先駆的な小型モビリティなどの実証実験を区内で展開できるよう検討します。

【基本方針3】 未来へつなく利用環境を育む**<目標⑪> 自転車遊び空間の創出**

- ⑪-1 公共施設の空きスペース等を活用し、自転車を練習するためのエリアや子ども同士が安全に自転車で遊ぶことができる空間の確保を検討します。
- ⑪-2 使用しなくなった子ども用の自転車を回収し、練習エリアでの貸出しができるような仕組みづくりを検討します。

<目標⑫> 子どもを育む自転車安全教育の促進

- ⑫-1 保育所等と連携し、自転車による送迎において、親が子どもたちの模範となるよう、自転車を正しく安全に利用するための情報提供や啓発活動を推進します。
- ⑫-2 警察や専門家等の協力を得て、親が子どもに自転車の乗り方を教える際のコツや、子どもが一人で乗れるようになってからの安全利用のポイントなどが学べる講座等の開催を検討します。
- ⑫-3 学校において実施している自転車安全教育の内容を広く区民に情報提供し、地域の大人が子どもたちにルールを教えられる環境を整えます。
- ⑫-4 中学生の職業体験学習などを通じて、自転車駐車場内における自転車の整理や自転車運転のルール・マナーを呼び掛ける街頭活動など、現状を改善していくことの重要性が体験できるような場の提供を検討します。
- ⑫-5 区内の高校や大学と連携し、生徒を対象として通学時等に自転車を正しく安全に利用するための情報提供や自主的な学習を促進します。
- ⑫-6 東京都や警察・道路管理者等と連携し、通学路点検を行う際、自動車だけでなく自転車が関係する事故を念頭に置いた点検も実施するよう検討します。また、自転車で通学する学生の通行が多い区間では、学校やPTA等と連携して、自転車がルール違反を犯しやすい箇所等の点検と対策の実施を検討します。

<目標⑬> 自転車損害賠償保険への加入促進

- ⑬-1 令和2(2020)年4月に改正された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づいて、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険への加入等を推進します。

＜目標⑭＞ 健康づくりのための自転車利用の推進

- ⑭-1 健康を脅かす生活習慣病やメタボリックシンドローム、ロコモティブシンドローム（運動器の障害のために移動機能の低下をきたした状態）などを予防し、又は改善するために必要な日常の運動・身体活動を習慣づけるため、関係機関等と連携し、歩くことと同様に自転車で移動することを推奨する啓発を行います。
- ⑭-2 区民に対し、自転車による身体活動量を把握できるスマートフォンアプリの導入を推奨するなど、効果的なヘルスプロモーション活動を推進します。
- ⑭-3 民生委員や町会・自治会等の地域資源の強みを活かし、シニア層の自転車同好会の結成を促したり、高齢者が安全にサイクリングを楽しむための知識取得や実技指導の機会を設けたりするなどし、趣味を通じた生きがいづくりにつなげます。

＜目標⑮＞ 予防的な自転車安全利用の啓発

- ⑮-1 警察や（一財）東京都交通安全協会と連携して、退職した高齢者等を対象とした講座等を開催し、「自転車安全利用五則」をはじめとした自転車の正しい交通ルールや、発生しやすい交通事故の特性を熟知し指導できる人材の育成を検討します。また、講座修了者の継続的な学習の場を設け、法改正等にも対応できるよう人材の質を維持する仕組みづくりもあわせて検討します。
- ⑮-2 自転車の交通ルール講座修了者の協力を得て、特に死亡事故につながりやすい高齢者を対象とした交通安全教室を区内各所で定期的を開催することや、区内事業者や学校等へ講師として派遣するなどにより、自転車を安全に利用するための知識や運転技術の普及促進が図れる仕組みづくりを検討します。
- ⑮-3 区役所職員が正しい自転車利用の模範として行動できるようにします。
- ⑮-4 大規模災害時には、電車等の公共交通機関の運転見合わせや、交通規制の実施に伴って自動車を利用できなくなることを想定し、区職員による自転車を活用した参集訓練を行うなど、災害への備えを推進します。
- ⑮-5 大規模災害の発生時に、普段自転車を利用しない人が正しい交通ルールを理解しないまま自転車を使用することで、思わぬ事故を発生させることも想定されることから、日常的な自転車利用を推進するとともに、自転車を正しく安全に利用するための情報提供・啓発活動を推進します。

<目標⑩> 自転車の点検整備の促進

- ⑩-1 区内の自転車小売店などと連携し、自転車の整備不良に伴う事故の発生を未然に防ぐ目的で自転車駐車場内に駐輪中の自転車の点検を行い、修理が必要であると認められる自転車に「お知らせ札」を取り付けて、所有者に注意喚起を図る仕組みを検討します。また、自転車駐車場内又はその近辺に修理工房を設置し、所有者が希望すれば駐輪中に修理を終えることができるような拠点づくりを検討します。
- ⑩-2 退職した高齢者等を対象に、自転車修理技術を習得する機会を設けるとともに、技術習得者を修理工房で雇い入れるなどして、高齢者が活躍できる場の創出を検討します。
- ⑩-3 東京都と連携し、「東京都自転車点検整備指針」で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材の周知を行います。
- ⑩-4 「ものづくりの板橋」の力を結集し、季節や服装・年齢に応じて被りたくなるヘルメットの開発などに対する支援を検討します。



第4章



計画の推進に向けて

- (1) 計画推進に向けた各主体の役割
- (2) 定期的な計画管理と見直し

第4章 計画の推進に向けて

(1) 計画推進に向けた各主体の役割

本計画の推進にあたり、区民・事業者・行政のそれぞれが基本理念や基本方針等を共有し、役割分担を明確にして主体的に行動することが重要です。

(2) 定期的な計画管理と見直し

区は、本計画の進捗状況等についてフォローアップ調査を実施し、結果として公表します。また、計画最終年度には、フォローアップ結果及び社会情勢の変化等を踏まえて計画の見直しを行い、次期計画を策定します。