

## (仮称)板橋区自転車活用推進計画の策定について

### 1 計画策定の背景

#### 区内交通と自転車

板橋区は、幹線道路をはじめとする自動車道路網や鉄道の開通によって「まち」が拡大し、工場の集積や大規模な住宅地の形成などにより都市化が進みました。都市化とともに道路網や鉄道網が発達し、自動車や鉄道を利用して都心や副都心などとの往来を行う区民も増加していきました。その一方、近距離の移動については現在でも自転車が多く利用され、手軽に速く移動できる交通手段として自転車は日常生活に欠かせない移動手段となっています。

#### 社会状況の変化

昨今の健康志向や環境意識の高まりなどを背景に自転車利用へのニーズは高まっています。また、商品やサービスに対する人々の意識が「所有」から「利用」・「共有（＝シェア）」へと変化しつつあり、シェアサイクルなどの利用も拡大しています。さらには、新型コロナウイルス感染症を契機としたテレワークの実施や、人々が密集する空間を回避するといった新しい日常（New Normal）への対応として、自転車による移動が今注目されています。こうしたことから、自転車の果たす役割は今後ますます重要になるものと想定されます。

#### 国や東京都等のうごき

平成 29（2017）年 5 月、「自転車による交通は二酸化炭素等を発生させず、災害時においても機動的であること、また、自動車への依存の低減により健康増進や交通混雑の緩和といった経済的・社会的な効果が得られるなど、自転車の活用が公共の利益の増進に資する」ことなどを基本理念とする自転車活用推進法が施行されました。これを受けて、国が平成 30（2018）年 6 月に「自転車活用推進計画」を、東京都が平成 31（2019）年 3 月に「東京都自転車活用推進計画」をそれぞれ策定しています。また、東京 23 区内では、渋谷区が令和 2 年 4 月に計画を策定しているほか、葛飾区や大田区、文京区、世田谷区などで計画の策定を進めています。

### 2 計画策定の趣旨

自転車は今後も身近な移動手段として利用されていくものと考えられます。自転車の利用環境を向上し区内での移動をより便利にすることで、区民の消費行動が区外から区内へ向けられたり、自転車を利用した区外からの来訪者が増加したりするなど、地域経済やまちの活性化へつながる可能性があります。また、自転車の利用機会を増やすことで、運動不足の解消や心身のリフレッシュ効果なども期待できます。一方、自転車の利用促進が自転車事故や放置自転車の増加に結び付かないよう、適切な措置を図ることも重要です。

こうしたことを踏まえ、すべての人々が交通ルールやマナーを理解し尊重する社会環境をつくり出すとともに、安全かつ快適に自転車が利用できる環境を整え、自転車の利活用を推進し、環境負荷の軽減や健康増進、経済やまちの活性化等を図りながら、自転車利用者の利便性とQOL（生活の質）の向上をめざす、(仮称)板橋区自転車活用推進計画を策定します。

### 3 計画策定の基本方針

#### (1) 位置付け

- ・ 自転車政策を通じて実現をめざすまちの姿とその実現に向けた、中長期的な政策の方向性を示すビジョンと、短期的に取り組み可能な施策を示す実施計画の両面を盛り込んだ計画とします。(この趣旨に沿った計画名称を定めます。)
- ・ 区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計画とします。
- ・ 自転車活用推進法第 11 条に定める区市町村自転車活用推進計画とします。

#### (2) 既存計画等との関連

- ・ 国及び都の自転車活用推進計画を勘案するとともに、板橋区基本計画 2025 や板橋区都市づくりビジョン、板橋区交通政策基本計画など区の上位計画等との関連を整理し、整合を図ります。また、持続可能な開発目標 (SDGs) の要素を最大限反映させます。
- ・ 平成 12 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」を取り込みつつ新たな自転車ネットワーク計画として発展させ、本計画へ反映させます。

#### (3) 計画期間

- ・ 板橋区基本構想の改定までを計画期間として設定します。ただし、安全で快適な自転車の利用環境整備や交通安全の確保等の課題は、短期的な取り組みのみで達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取り組みが必要であることから、長期的な展望として概ね 20 年後を目標とします。

### 4 策定体制

本計画の策定を円滑に進めるため、外部の有識者等で構成する計画策定委員会を設置します。また、行政内部での意見調整等を図るため、同委員会の下に、課長級職員から構成される庁内検討会を設置します。

