

第5章



計画の推進に向けて

- 1 計画推進体制
- 2 フォローアップ
- 3 進行管理
- 4 財政措置
- 5 計画の見直し

計画に定めた取組の着実な推進に向けた推進体制の構築

本計画の基本理念「安心・安全 スマートなサイクルライフの実現」を踏まえ、「自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし」を具現化するためには、区民・事業者・関係団体・行政などの各主体が、協調・連携しながら行動していくことが重要です。また、フォローアップ指標等の進捗を定期的に確認し、本計画に定めた取組の着実な推進をめざしていきます。

計画推進体制

区民・事業者・関係団体・行政などの各主体が連携し、最新情報やノウハウ等を共有しながら取組の着実な推進を支援する組織として、「(仮称)板橋区自転車⁺活用推進協議会」を設置し、本計画に定めた取組の着実な推進に向けた推進体制の構築を図ります。

フォローアップ

本計画を推進したことによる数値等の変化を把握し、取組のさらなる推進や改善等の必要性を判断するため、フォローアップ（追跡調査）指標の案を設定します。

1 計画推進体制

本計画の基本理念「安心・安全 スマートなサイクルライフの実現」を踏まえ、「自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし」を具現化するためには、区民・事業者・関係団体・行政などの各主体が、本計画の基本理念等を共有し、協調・連携しながら行動していくことが重要です。

本計画に位置づけた取組のうち、行政が既に実施している事業等については、引き続き行政が主体的に推進していくものですが、行政の持つ資源やノウハウ等には限りがあることから、本計画に位置づけた取組の多くは、区民・事業者・関係団体などと行政が相互に協調・連携して推進することが必要です。

区は、各主体が連携し、最新情報やノウハウ等を共有しながら、計画に位置づけた取組の着実な推進を支援する組織として、学識経験者や交通関係団体、企業・事業者、交通管理者等で構成される「(仮称)板橋区自転車⁺活用推進協議会」(以下「協議会」という。)を設置し、計画推進体制の構築を図ります。

表 5-1-1 協議会の構成員・検討内容等

組織名称	(仮称)板橋区自転車 ⁺ 活用推進協議会
構成員	学識経験者、交通関係団体、企業・事業者、交通管理者、区民委員等
検討内容	フォローアップ指標の設定、自転車通行空間の整備の評価・見直し、シェアサイクル事業等

2 フォローアップ

本計画に定めた取組を推進したことなどによる数値等の変化を把握し、取組のさらなる推進や改善の必要性等を判断するため、本計画においてフォローアップ(追跡調査)指標の案を設定します(表 5-2-1)。指標は、客観的なデータから把握することが可能なものを中心に設定していますが、こうした指標からでは把握しきれない部分を補うため、区が定期的実施している「区民意識意向調査」の施策満足度を指標の対象に加えています。なお、本計画で設定するフォローアップ指標は、現時点の「案」としての位置づけであり、本計画の策定後に、協議会等において指標や目標値等を再度精査します。また、概ね5年ごとに目標の達成状況を評価することができるよう、計画期間(20年間)の途中段階における目標値の設定等も検討します。

表 5-2-1 フォローアップ指標（案）一覧

指 標		現状値	目標値* ² 令和 22 (2040) 年	出典・調査間隔		
自転車通行空間整備	自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型表示(車道混在)で整備した区道の延長	5 km 令和 3(2021)年	200 km	現状値よりも数値を上げることをめざす指標	区道における自転車通行空間整備状況(毎年)	
	自転車分担率	外出をした人のうち自転車 ⁺ を使った人の割合	16 % 平成 30(2018)年		20 %	東京都市圏パーソナリティ調査(10年ごと)
自転車通勤した人の割合		12.8 % 平成 22(2010)年	16 %		国勢調査(10年ごと)	
シェアサイクル	年間利用総回数	23.7 万回 令和 2 (2020)年	50 万回		現状値よりも数値を上げることをめざす指標	シェアサイクル事業者より提供(毎年)
	回転率 (1台1日あたりの利用回数)	0.5 回転 令和 3(2021)年	1.0 回転			
整備した自転車通行空間の利用	自転車通行帯を正しく通行した自転車の割合	88.5 % 令和 3(2021)年	90 %以上		前野町四丁目における定点交通量調査(2年ごと)	
自転車交通事故	自転車対クルマ、自転車対二輪車の事故件数	245 件 令和 2 (2020)年	120 件	現状値よりも数値を下げることをめざす指標	警視庁事故統計(毎年)	
	自転車対歩行者、自転車相互、自転車単独事故の件数	95 件 令和 2 (2020)年	45 件			
放置自転車	区内主要駅周辺の放置自転車台数	602 台 令和 2 (2020)年	300 台		放置自転車等台数調査(毎年)	
* ¹ 施策別区民満足度	自転車通行空間整備	71 %	51 %		板橋区 区民意識意向調査(2年ごと)	
	自転車駐輪環境整備	55 %	35 %			
	シェアサイクル利用環境	17 %	0 %			
	次世代型モビリティの利用推進	7 %	0 %			
	運動習慣と外出機会の創出	15 %	0 %			
	自転車安全運転ルールの徹底	54 %	34 %			

* 1 施策別区民満足度は、板橋区区民意識意向調査において「自転車に乗って出かけたいまちの実現に向けて何が不足していると思いますか」との問いに回答した区民の割合（複数回答あり）。現状値は令和 3(2021)年調査。

* 2 本計画の当面の計画期間である令和 7(2025)年時点の目標値を、参考として巻末の資料編に掲載しています。

<指標設定の考え方>

本計画のフォローアップ指標（案）について、設定の考え方を以下に整理しました。

■ 自転車通行空間整備

「自転車ネットワーク路線」に位置づけた優先整備路線から順次整備を進め、約 20 年後までの目標として、自転車ネットワーク路線に位置づけた区道約 200km の自転車通行空間の整備を完成させます。

■ 自転車分担率

1) 外出した人のうち自転車⁺で目的地まで行った人の割合

過去 3 回の東京都市圏パーソントリップ調査の中で、板橋区を発着したトリップ（外出）のうち、代表交通手段が自転車であった人の割合（＝自転車分担率）が最も高かった平成 20(2008)年調査の 18%を基準として、この水準を維持しつつ、電動小型モビリティの普及により、クルマやバイクからの利用転換として、バイクの分担率である 2%程度を上乗せできると見込み、両者を合計して、自転車⁺全体で 20%をめざします。

2) 自転車通勤した人の割合

平成 30(2018)年の東京都市圏パーソントリップ調査における、板橋区内の通勤時の自転車分担率 12.8%を基準として、国の自転車活用推進計画（令和 3(2021)年 5 月）における通勤目的の自転車分担率目標（15.2%→18.2%(10 年間)、3 ポイント増）を参考に、10 年後までに約 3 ポイント増の 16%をめざし、その後は令和 22(2040)年までその水準を維持することをめざします。

■ 自転車交通事故

都内の交通事故発生件数は、過去 20 年間（平成 12(2000)年→令和元(2019)年）で 91,380 件から 30,467 件へと約 3 分の 1 に減少しています。一方、交通事故全体に占める自転車に関与する割合（自転車関与率）は近年上昇を続けており、平成 29(2017)年の 36.0%から令和 3(2021)年の 45.7%と、5 年間で 9.7 ポイント上昇（板橋区）しています。これらを踏まえ、約 20 年後には交通事故発生件数が現在の概ね 3 分の 1 にまで減少すると仮定する一方、自転車関与率の上昇を直近 5 年間平均の年約 2 ポイント増から、本計画を推進することで 1 ポイント増に抑え、約 20 年後に 65.7%になると仮定して目標値を設定しています。

なお、自転車事故件数の推移を相手当事者別にみると、近年は、自転車が主に第一当事者（当事者の中で最も過失が重い人）となる対歩行者、自転車相互、自転車単独事故の減少割合が、自転車が主に第二当事者（当事者の中で「第一当事者」の次に過失が重い人）となる対自動車・対二輪車事故に比べて低くなっていることを踏まえ、相手当事者別に指標を分けて施策効果を確認していくこととします。

■シェアサイクル

シェアサイクルについては、現在実証実験を続けている最中であるため、現状の数値を倍増させることとして目標値を設定しました。

■整備した自転車通行空間の利用

自転車専用通行帯が既に整備されている前野町四丁目の区道（首都高速高架下・北側の上り線）において、令和4(2022)年1月に朝の通勤通学時間帯（7時～9時）に行った調査では、2時間で通過した計182台の自転車のうち、車道上の自転車専用通行帯を正しい進行方向（＝自動車と同じく左側）に通行していた自転車が161台(88%)、逆方向に通行していた自転車が6台(3%)、歩道を通行していた自転車が15台(9%)という結果でした。歩道通行については、道路交通法で認められている規定（高齢者や子どもなど）もあることから、今後も一定数存在することを考慮しつつ、それ以外の自転車はルールを順守することをめざし、調査結果も踏まえて、自転車専用通行帯を正しく通行した自転車の割合として90%以上を維持することをめざします。

■放置自転車

放置自転車台数は近年減少傾向ではあるものの、駅の改札口や用事のある商業施設等のより近い場所に駐輪したいという考えから、最寄りの自転車駐車場に空きがあっても路上に駐輪してしまう人も一定数おり、大規模な自転車駐車場を単に増やすだけでは放置自転車の解消にまで至らないのが実情です。今後は、本計画に基づいて、駅周辺の商店等の利用者を念頭にした「小規模短時間駐輪スポット」等の導入のあり方や整備手法等を検討することとしており、既存の自転車駐車場の効率化やシェアサイクルの普及促進等の施策との組み合わせにより、令和22(2040)年までに放置自転車を半減させることをめざします。

■施策別区民満足度

本計画が定めた施策をおおまかに6つのカテゴリーに分類（自転車通行空間の整備、駐輪環境の整備、シェアサイクルの推進、次世代型モビリティの利用推進、運動習慣と外出機会の創出、自転車安全運転ルールの徹底）して、それぞれの施策について区民の満足度を把握し、施策のさらなる推進や見直しなどを行う際の判断材料とします。

設問は「自転車に乗って出かけたくなるまちの実現に向けて何が不足していると思いますか」としているため、数値が低いほど「不足していない＝満足度が高い」と判断します。目標値は、約20年後までに現状値から20ポイント下げる（満足度を上げる）ことを基本とし、現状値が20ポイント以下の項目については0%を目標値に設定しています。なお、本調査は、原則として区が2年ごとに実施している「板橋区区民意識意向調査」の活用を想定しています。

3 進行管理

本計画の進捗を確認するため、区は、フォローアップ指標や各取組の実施状況等を把握し、取りまとめて結果を公表します。また、協議会において、フォローアップ指標や個別の取組状況を共有し、課題や対応策等を協議して改善につなげるなど、本計画の着実な推進をめざします。

4 財政措置

各施策の推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などによる厳しい財政状況を踏まえ、国や都の補助金の活用や施設運営等の効率化による経費縮減、民間事業者との協働による民間資金の活用など、最少の経費で最大の効果を上げられるよう工夫しつつ、必要な予算措置が講じられるよう財源の確保を図っていきます。

5 計画の見直し

本計画は、「板橋区基本計画 2025」の期間が満了する令和7(2025)年度までを当面の計画期間としており、この段階でフォローアップ指標や個別の取組状況の進捗を踏まえた検証・評価を行います。この結果を踏まえ、施策単位で必要な見直しを行い、令和8(2026)年度以降の取組を展開していきます。なお、社会情勢の変化や上位計画等の改定などを踏まえ、計画全体の見直しが必要となった場合には、次期計画の策定に着手します。



資料編

1 (第3章関連) SDGs と自転車施策との関わり

SDGs と本計画における自転車施策との関わりを以下に整理します。

表 6-1-1 SDGs と自転車施策との関わり

タイトル	アイコン	SDGsの目標	自転車施策との関わり	関連する 施策番号
目標3 保健		あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	自転車を利用して体を動かし、健康増進を図る	__②③__ _____ ⑨⑩⑪⑫ ⑬
目標4 教育		すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	自転車 ⁺ に乗車することの楽しさやメリット、正しい利用方法等を学ぶ機会を提供する	_____ _____ ⑧ ⑨⑩⑪⑫ ⑬
目標7 エネルギー		すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する	化石燃料や電力の使用を抑え、効率的に移動できる手段として、自転車 ⁺ が利用しやすい環境を整える	____③④ ____⑧ _____ —
目標8 経済成長と 雇用		包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する	自転車通行環境の整備、シェアサイクルや自転車利用に関連したICT [*] 技術などの産業拡大、自転車関連事業の継続的な展開により、新たな雇用の創出を図る	①__③④ ⑤⑥____ __⑩⑪⑫ ⑬
目標9 インフラ、産業化、 イノベーション		強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	自転車 ⁺ を安全に使用できるように道路インフラを整備する。安全なインフラ整備を基に、自転車 ⁺ の販売や自転車 ⁺ を活用した観光、新サービス等の産業化を促進する	①②____ ⑤⑥⑦⑧ ⑨⑩____ ⑬
目標11 持続可能な 都市		包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	自転車 ⁺ の利用推進により、だれもが安心・安全、快適に暮らせる持続可能なまちを実現する	①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨⑩⑪⑫ ⑬
目標13 気候変動		気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	クルマから自転車への転換を促し、温室効果ガスの排出削減および脱炭素社会の実現をめざす	①②③④ __⑥__⑧ __⑩⑪⑫ —
目標17 パートナー シップ		持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	区民・事業者・関係団体などと行政が相互に協調・連携して計画を推進する	①②③④ ⑤__⑦⑧ ⑨⑩____ —

2 (第4章関連) 自転車ネットワーク路線の選定

「第4章 2 (1) 自転車ネットワーク路線の選定方針」の図4-2-1に示した6つの指標それぞれに該当する路線は以下のとおりです。

- ① 二車線以上ある道路
- ② 二車線以上ある道路間を補完する一車線道路

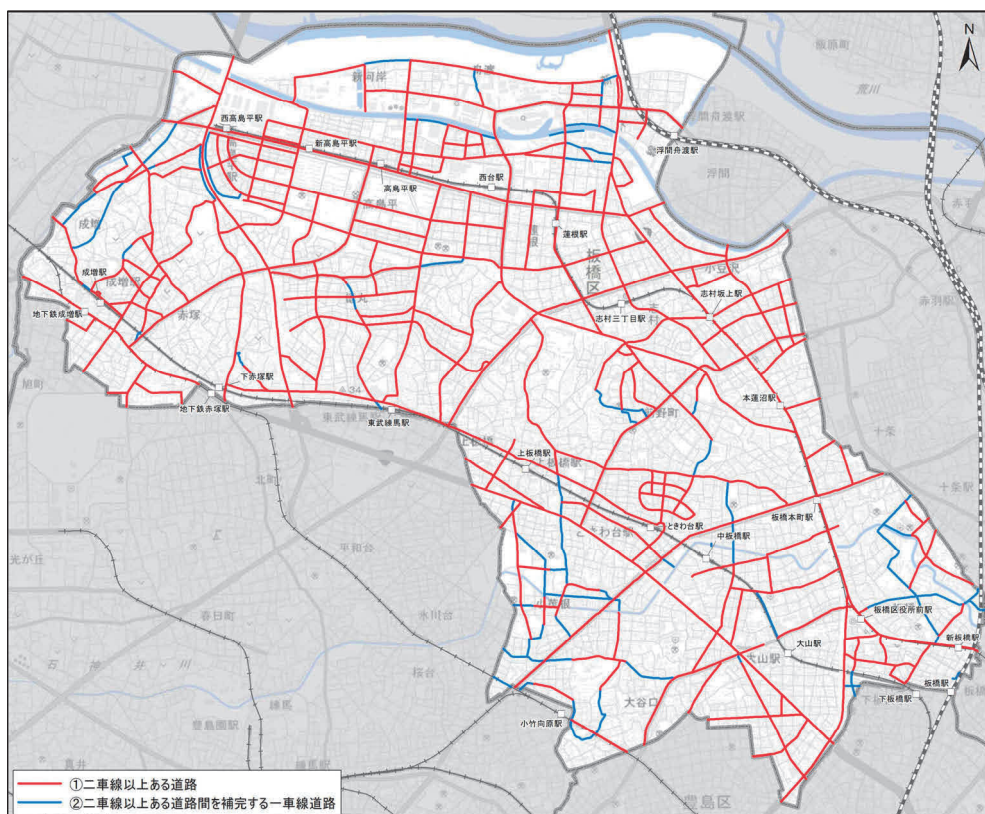


図 6-2-1 二車線以上ある道路・二車線以上ある道路間を補完する一車線道路

③ 板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画での整備計画区間

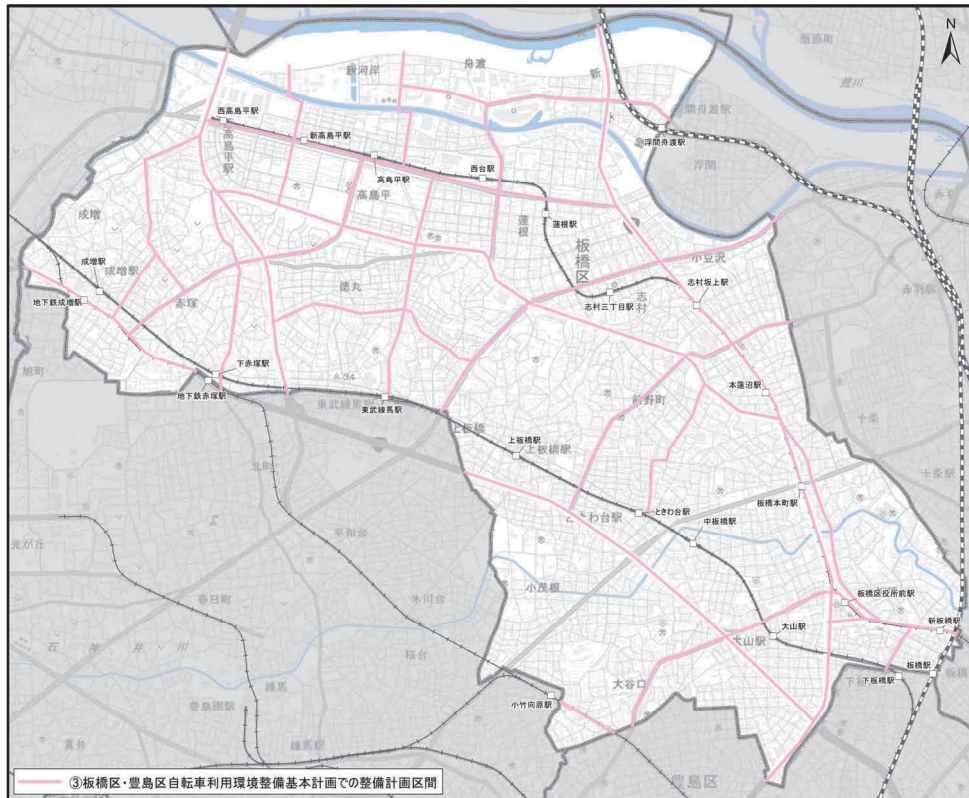


図 6-2-2 板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画での整備計画区間

④ 自然を感じながら走れる道、旧街道筋

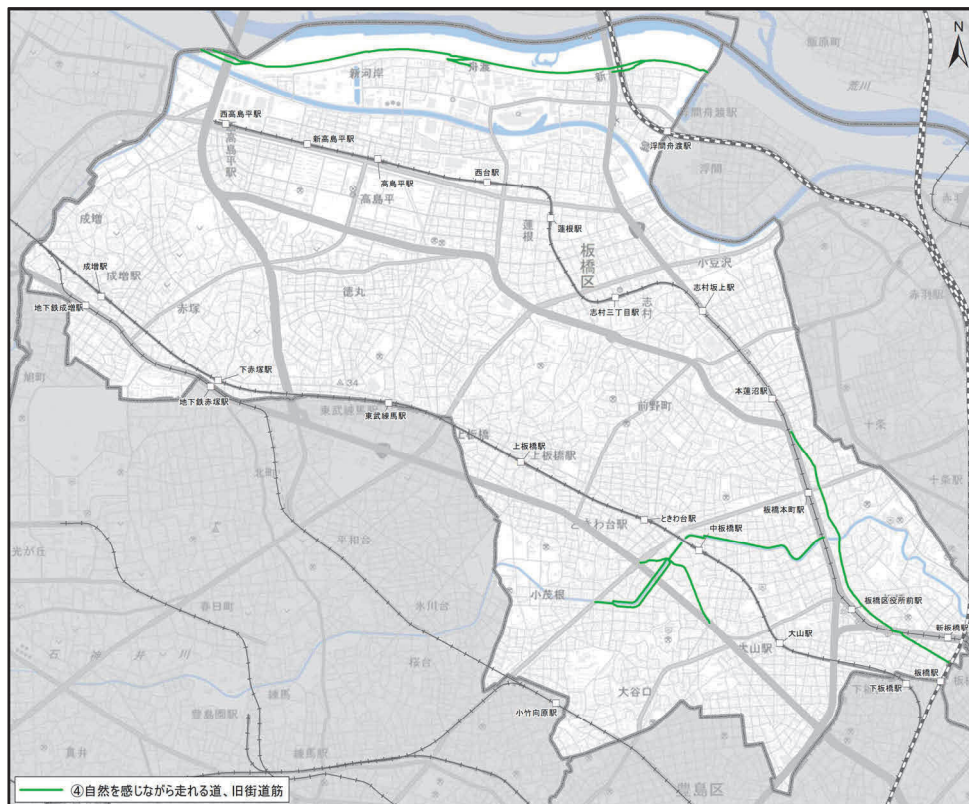


図 6-2-3 自然を感じながら走れる道、旧街道筋

⑤ 都市計画道路（未着手や現道がない道路も含む）*

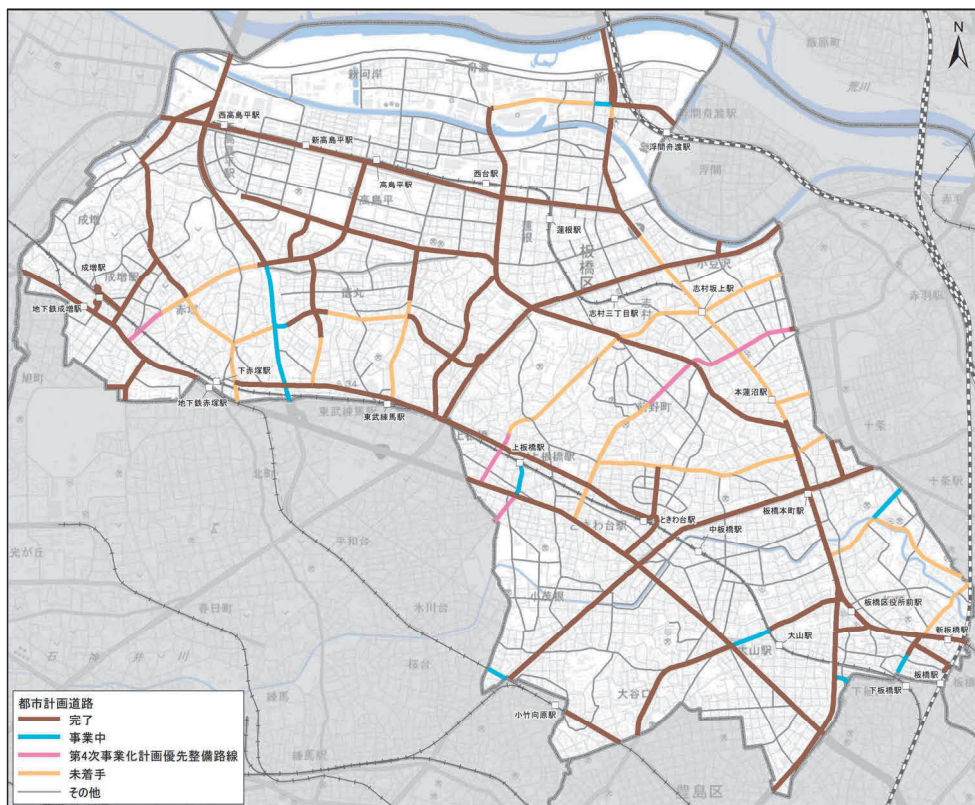


図 6-2-4 都市計画道路（未着手や現道がない道路も含む）*

*：自転車ネットワーク路線として連続性を踏まえ選定しているため、全ての都市計画道路が該当するものではありません

⑥ その他（駅、病院、学校、公園、緑地までのアクセス道路）

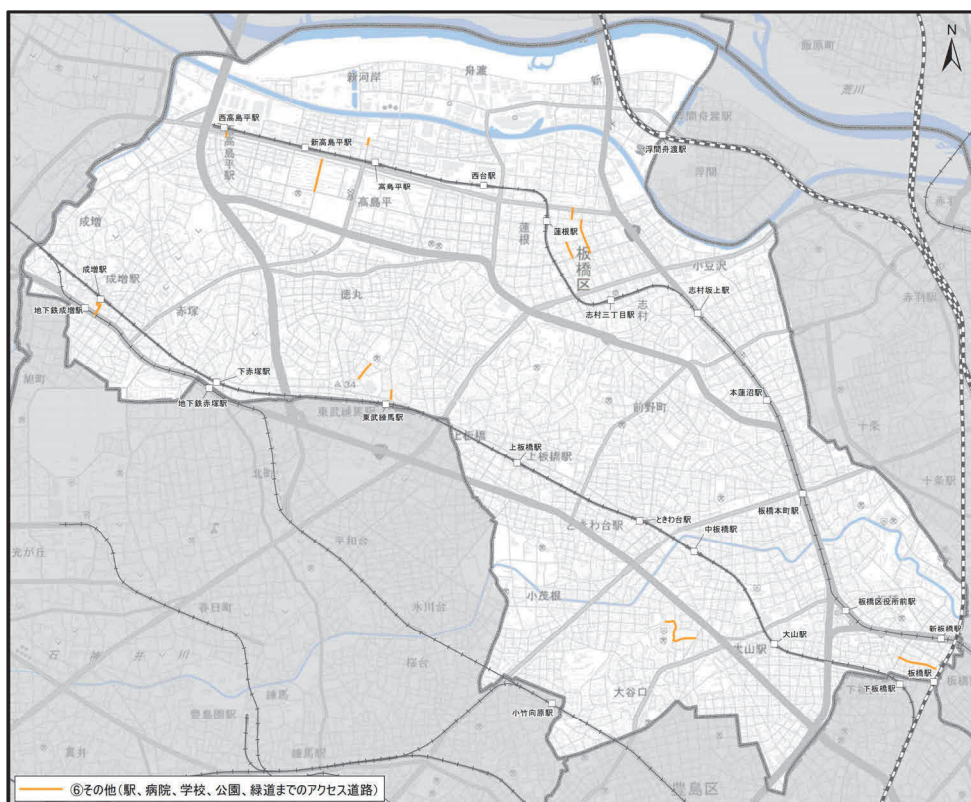


図 6-2-5 その他（駅、病院、学校、公園、緑地までのアクセス道路）

3 (第4章関連) 整備形態の検討

「第4章 3 (1) 整備形態 (選定フロー) の考え方」の図4-3-2 欄外*3において参照することとしている、フローの各ステップの評価は以下のとおりです。

※各評価図面については、「区道」以外の「国道」「都道」も含まれています。

- ① 「都市計画道路 (道路幅員 13m以上)」・「4車線道路」・「車道幅員 11m以上」の何れかに該当する区間 (幹線道路網)

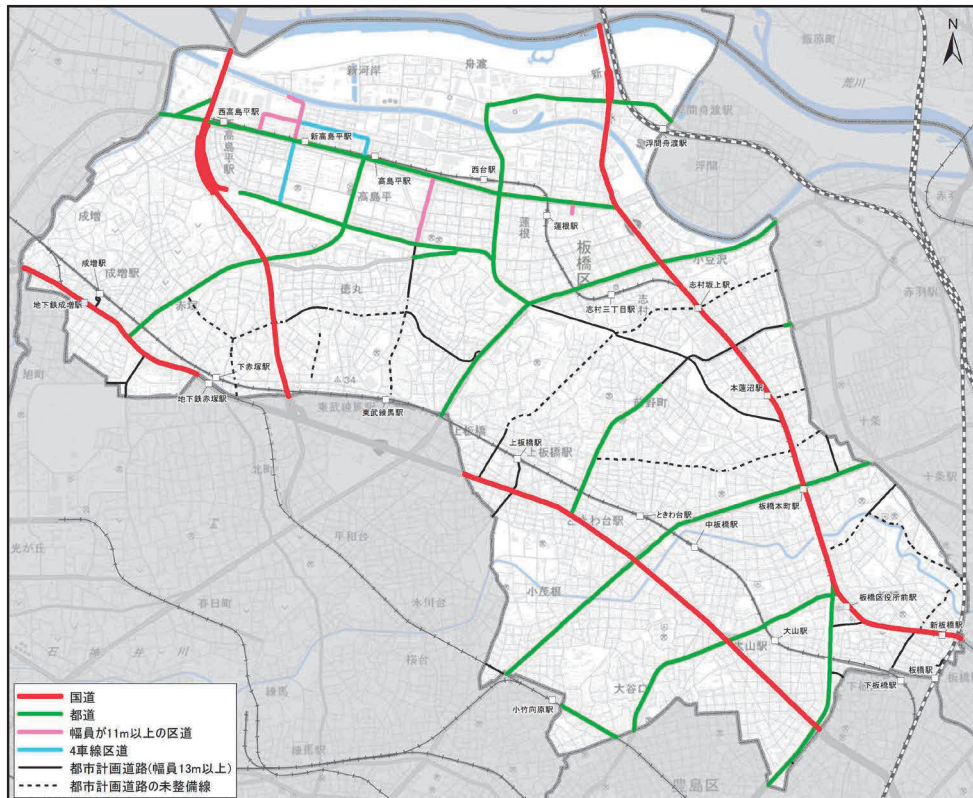


図 6-3-1 幹線道路網に該当する区間

- ② 既に自転車・歩行者の構造的分離がされている区間
- ③ 既に自転車専用通行帯がある区間

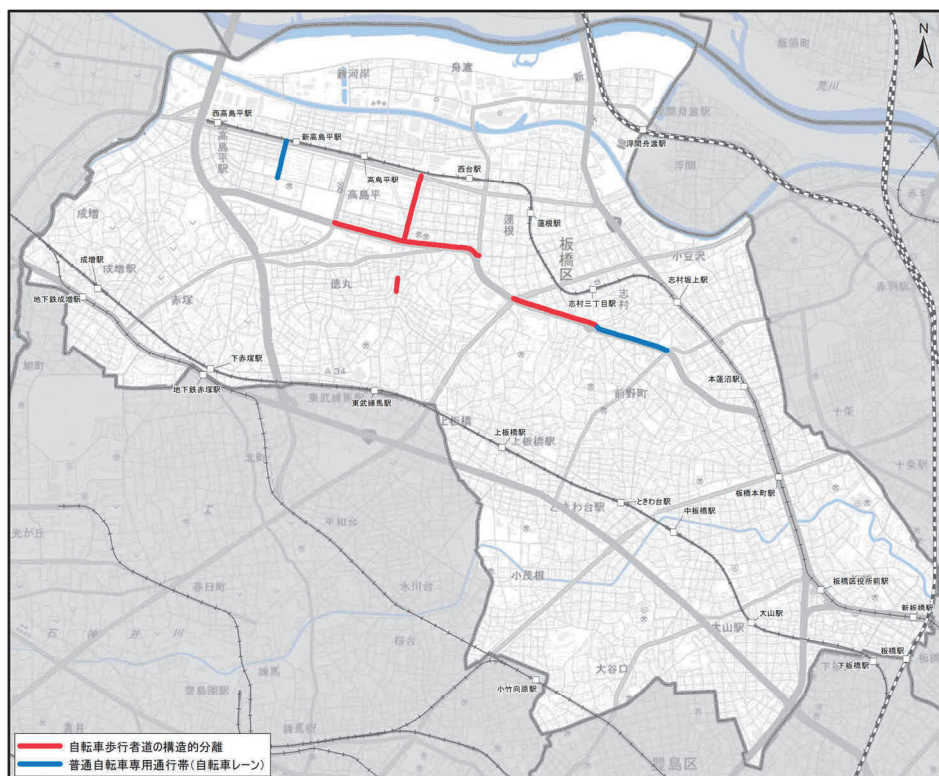


図 6-3-2 既に自転車・歩行者の構造的分離がされている区間、既に自転車専用通行帯がある区間

- ④ クルマの平均速度が 40km/h 以上の区間
- ⑤ クルマの平均速度が 30km/h 以上の区間

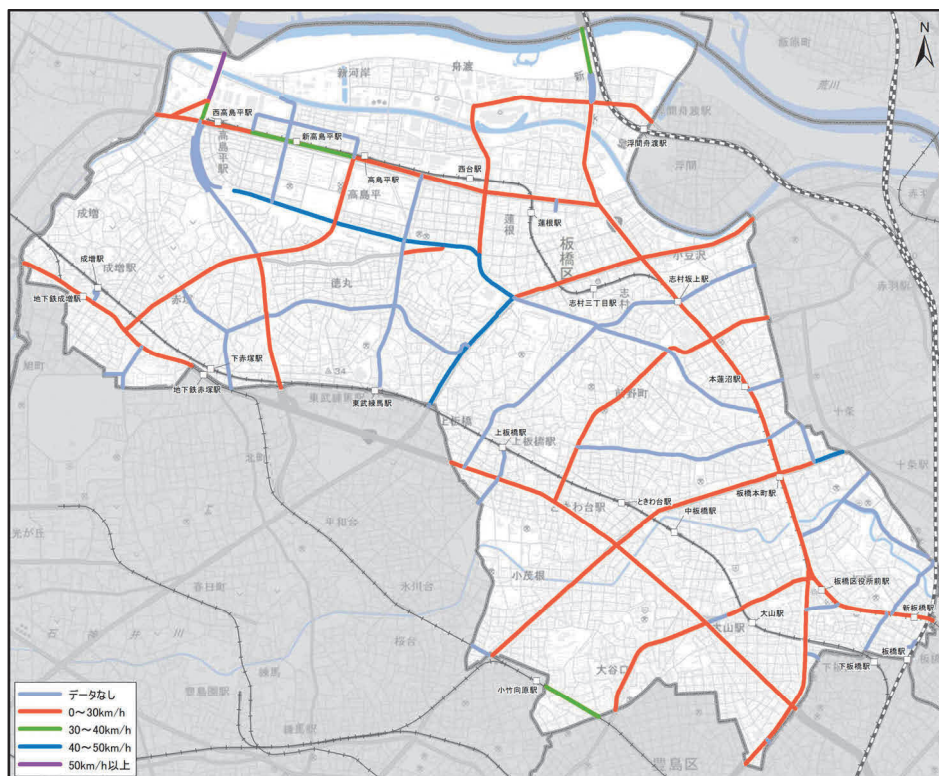


図 6-3-3 クルマの平均速度

⑥ クルマの交通量が 4000 台以上の区間

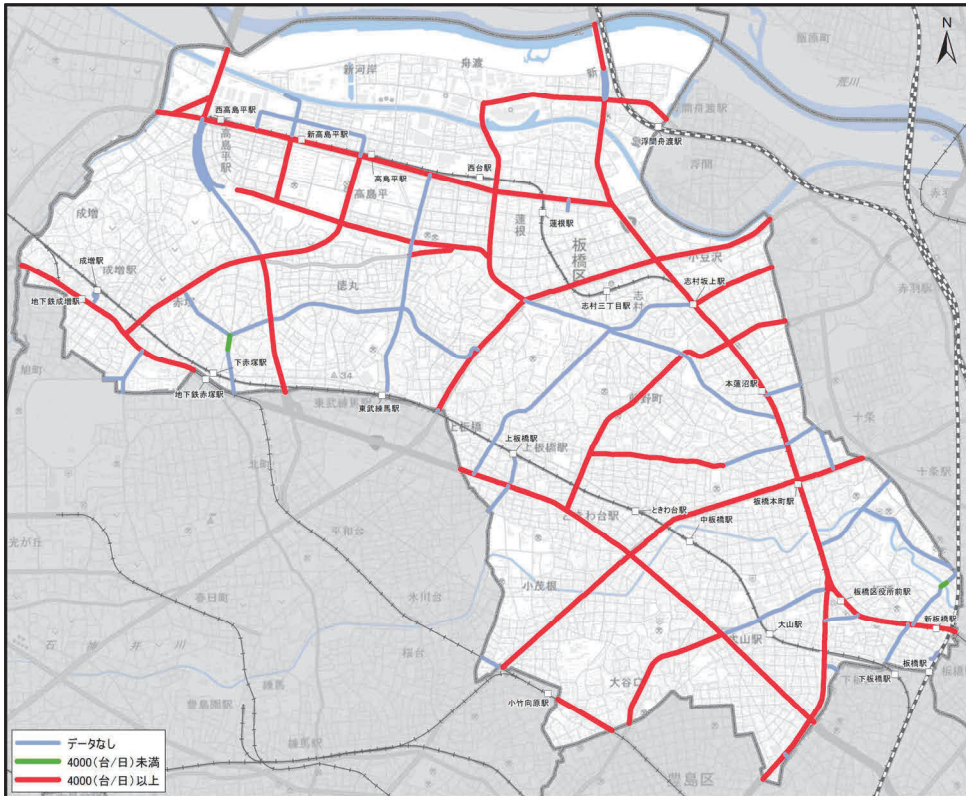


図 6-3-4 自動車交通量が 4000 台以上の区間

⑦ クルマが通行不可の区間

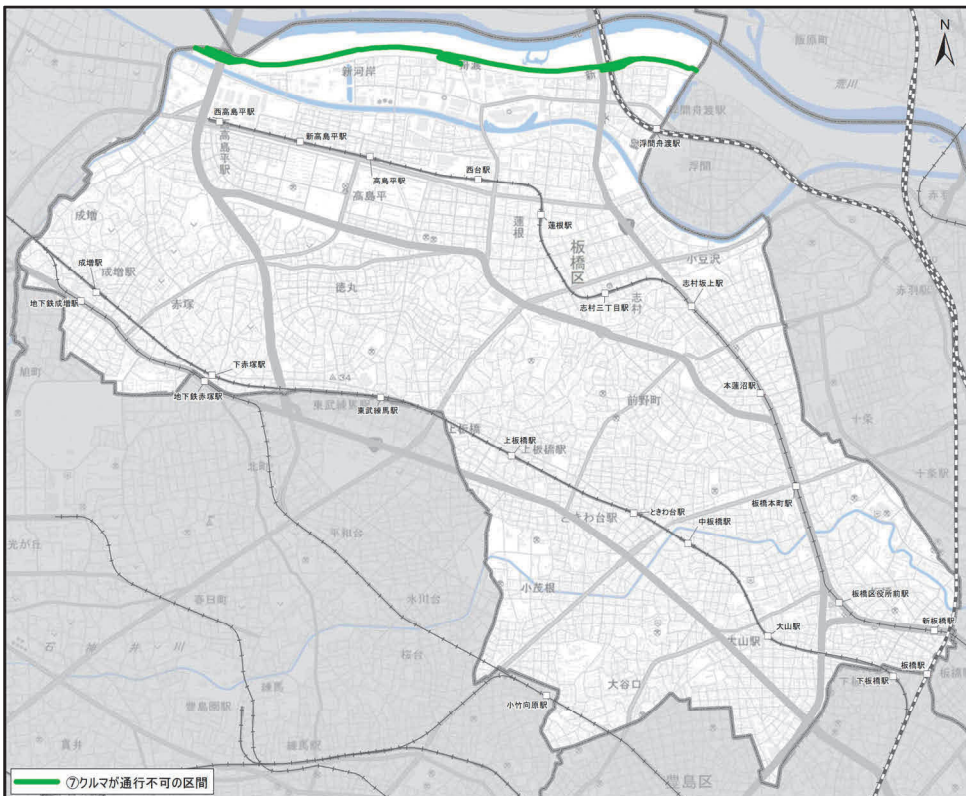
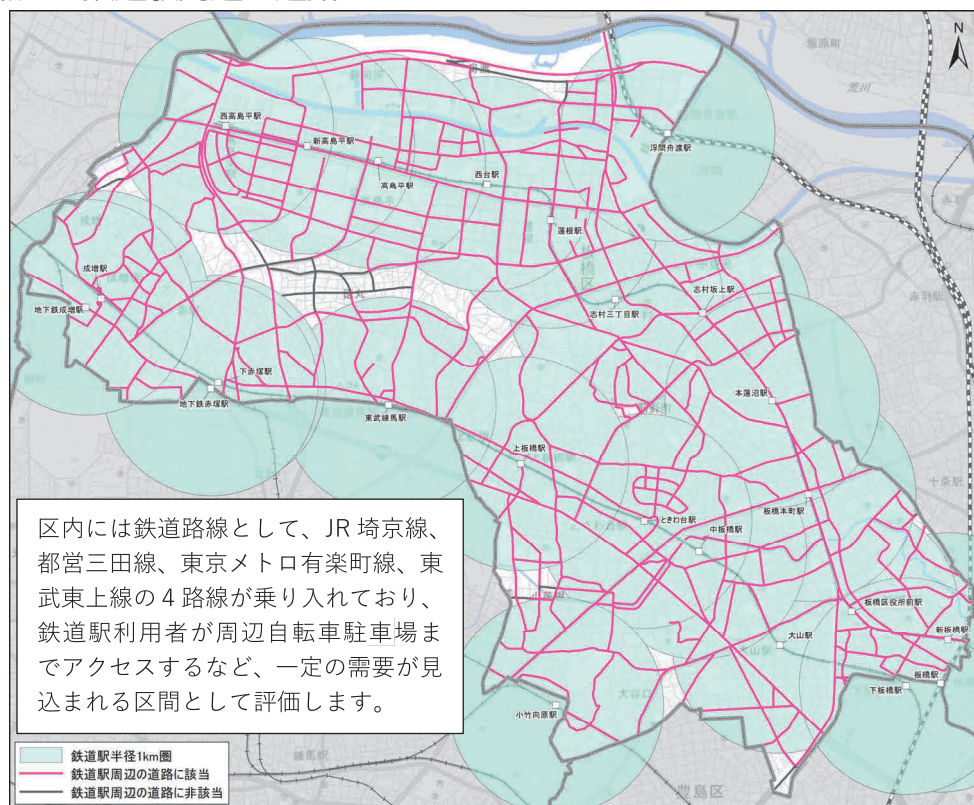


図 6-3-5 クルマが通行不可の区間

4 (第4章関連) 優先整備路線の検討

「第4章 4 (2) 優先整備路線の選定の基本的な考え方」の表 4-4-2 に示した視点それぞれに該当する路線は以下のとおりです。なお、自転車ネットワーク路線のうち、対象施設を中心とした半径 1 km に重なる路線や、対象エリアに接する路線等を交差点単位で抽出しています。

① 視点1 鉄道駅周辺の道路



※円は半径 1km を示す。

図 6-4-1 鉄道駅周辺の道路

② 視点2 公共施設周辺の道路

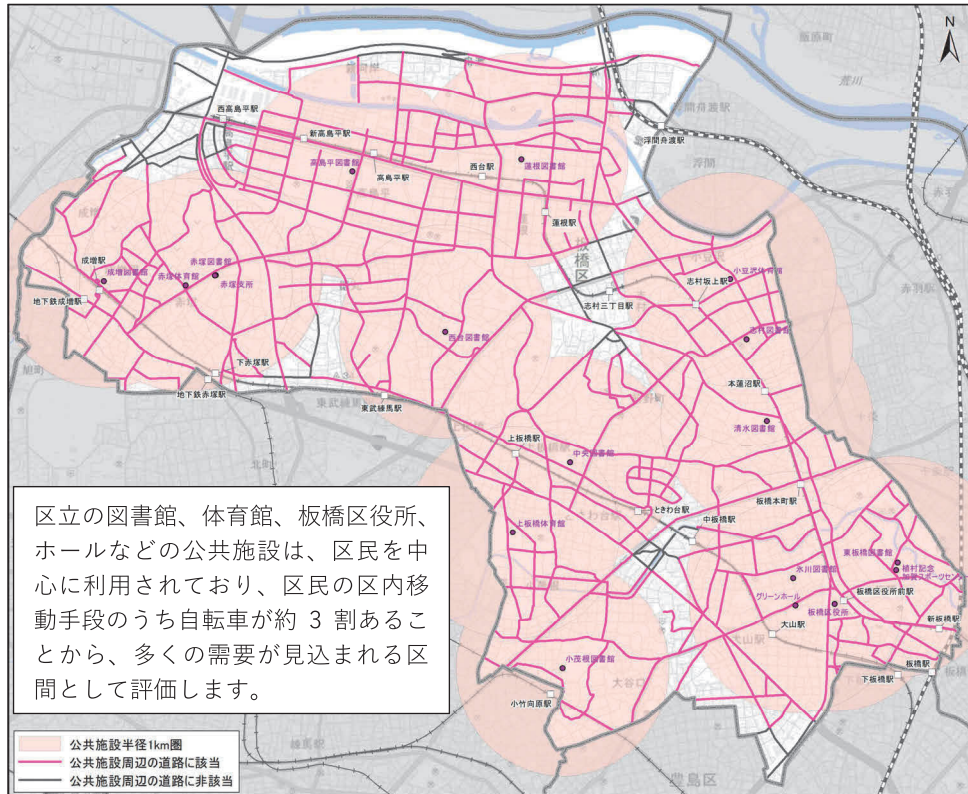


図 6-4-2 公共施設周辺の道路

③ 視点3 商店街・主な商業施設周辺の道路

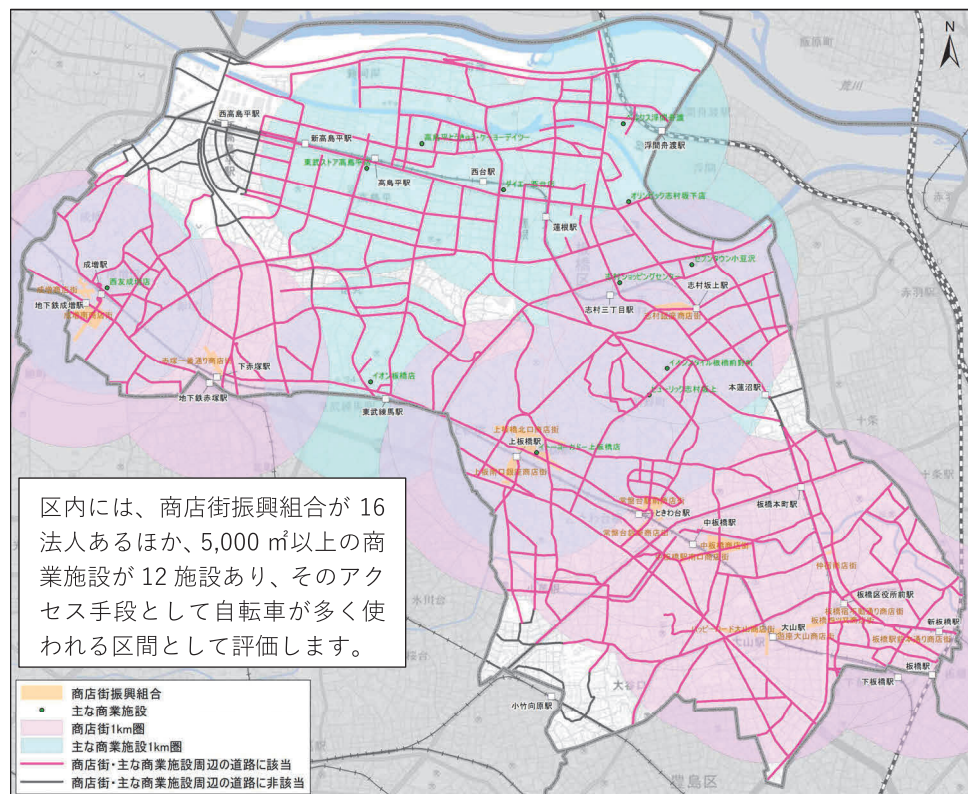


図 6-4-3 商店街・主な商業施設周辺の道路

④ 視点4 主な病院周辺の道路

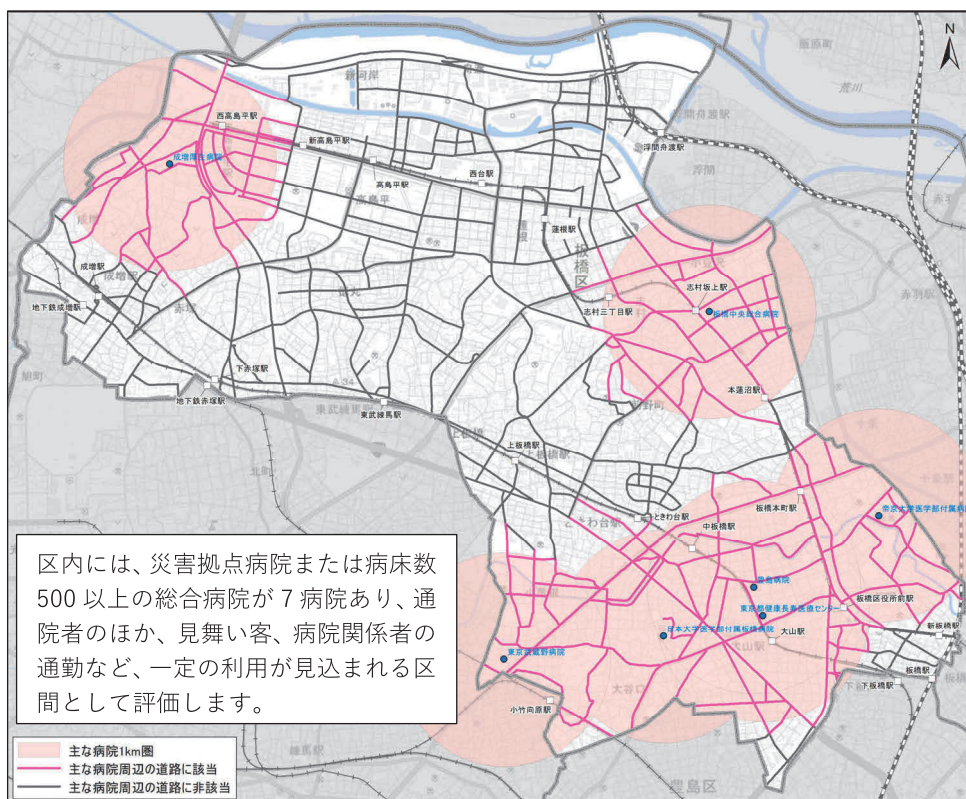


図 6-4-4 主な病院周辺の道路

⑤ 視点5 主な公園周辺の道路

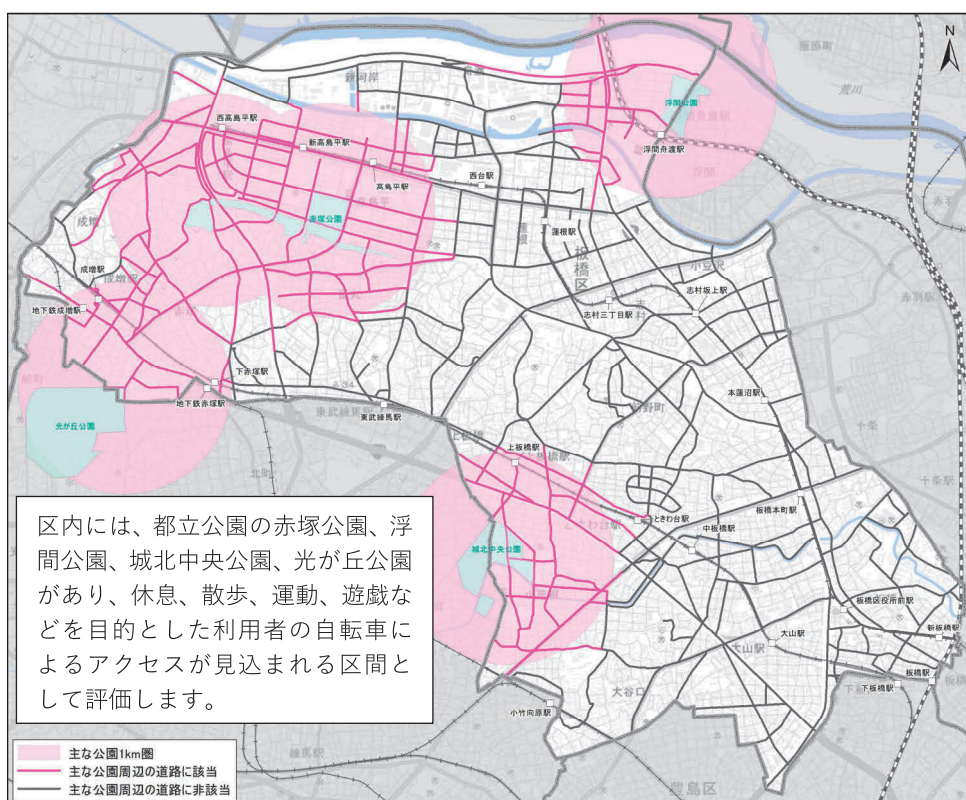


図 6-4-5 主な公園周辺の道路

⑥ 視点6 大学・高校周辺の道路

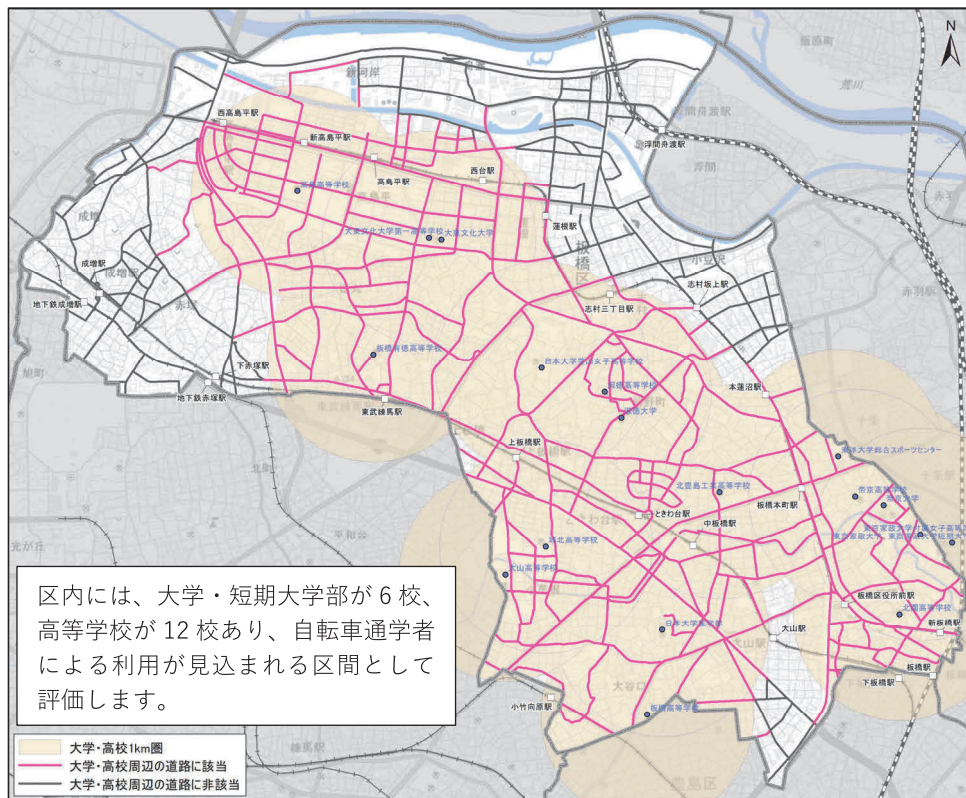


図 6-4-6 大学・高校周辺の道路

⑦ 視点7 主な観光施設周辺の道路



図 6-4-7 主な観光施設周辺の道路

⑧ 視点8 事故が多発している路線

板橋区内で発生した交通事故のうち、「自転車」対「歩行者・自転車」及び「自転車単独」の事故と、「自転車」対「クルマ・二輪車」の事故をそれぞれ抽出し評価します。

ア 「自転車」対「歩行者・自転車」、「自転車単独」事故の発生件数

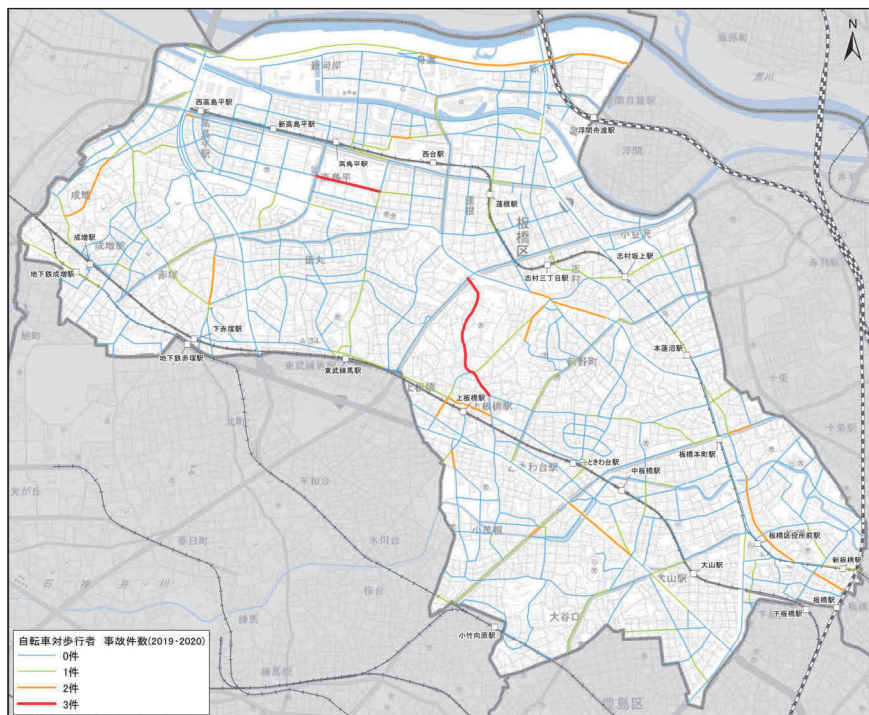


図 6-4-8 「自転車」対「歩行者・自転車」、「自転車単独」事故の発生件数

イ 「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数

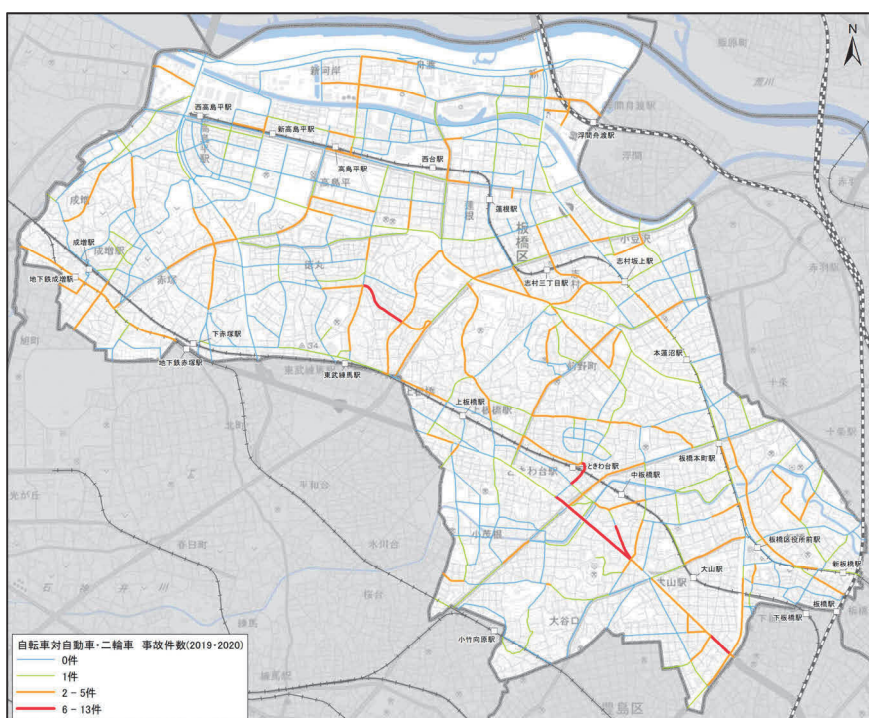


図 6-4-9 「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数

⑨ 視点9 公共交通サービス水準が相対的に低い地域における最寄り駅周辺道路までのアクセスルート

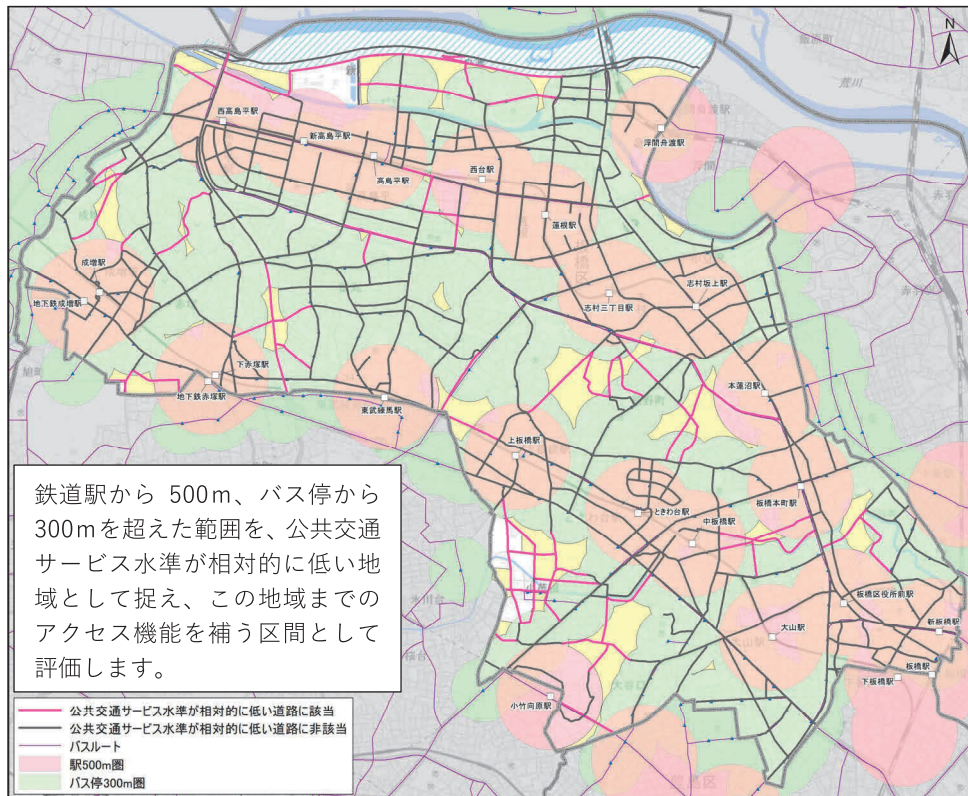


図 6-4-10 公共交通サービス水準が相対的に低い地域における最寄り駅周辺道路までのアクセスルート

⑩ 視点10 「板橋十景」周辺の自転車利用が見込まれる路線

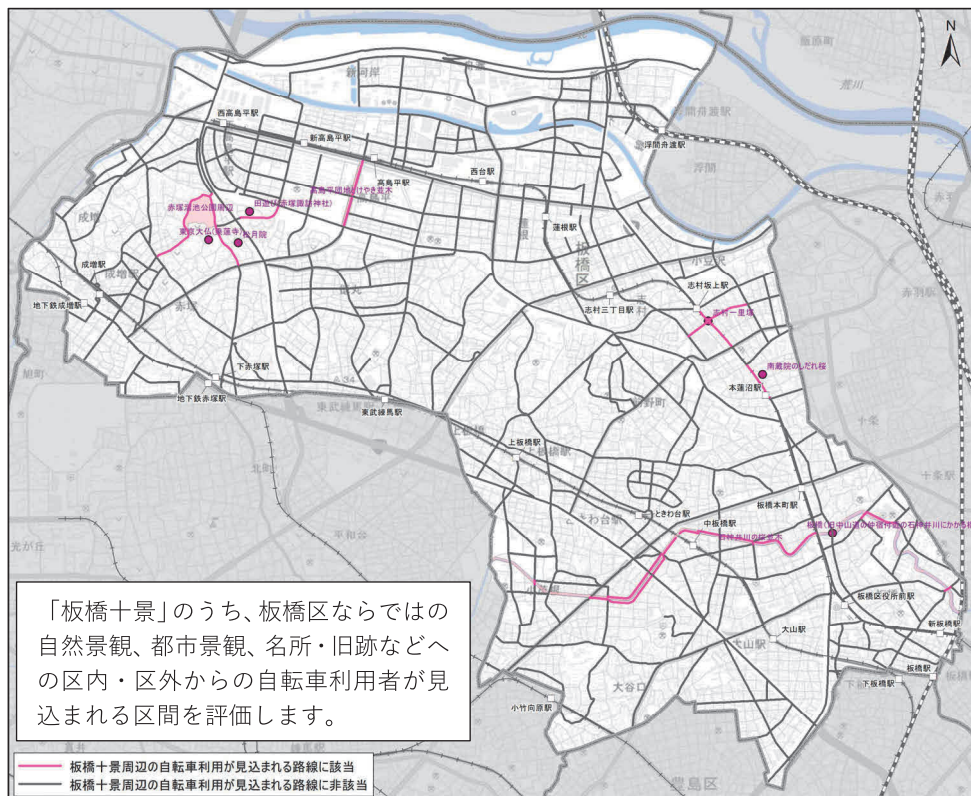


図 6-4-11 「板橋十景」周辺の自転車利用が見込まれる路線

⑪ 視点 11 「板橋区景観形成重点地区」への自転車利用が見込まれる路線

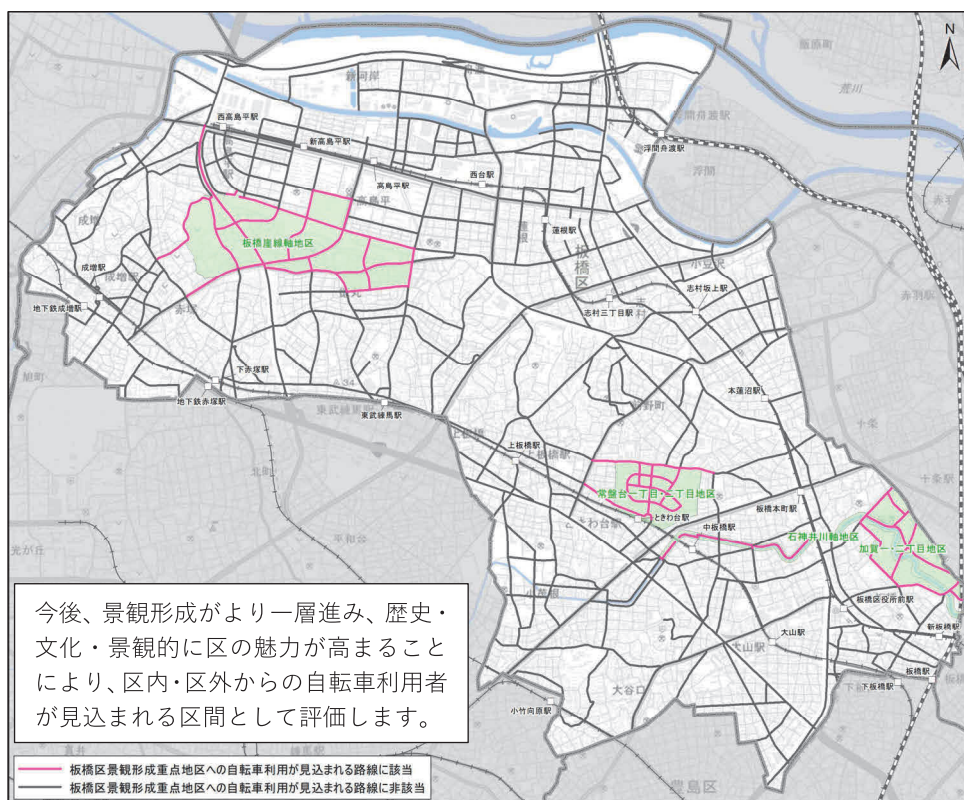


図 6-4-12 「板橋区景観形成重点地区」への自転車利用が見込まれる路線

⑫ 視点 12 荒川河川敷周辺の路線



図 6-4-13 荒川河川敷周辺の路線

⑬ 視点 13 まちづくり事業エリアへの自転車利用が見込まれる路線



図 6-4-14 まちづくり事業エリアへの自転車利用が見込まれる路線

⑭ 視点 14 「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」での整備計画区間



図 6-4-15 「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」での整備計画区間

⑮ 視点15 隣接区のネットワーク計画に接続する区間(区を跨いだ広域利用を考慮)

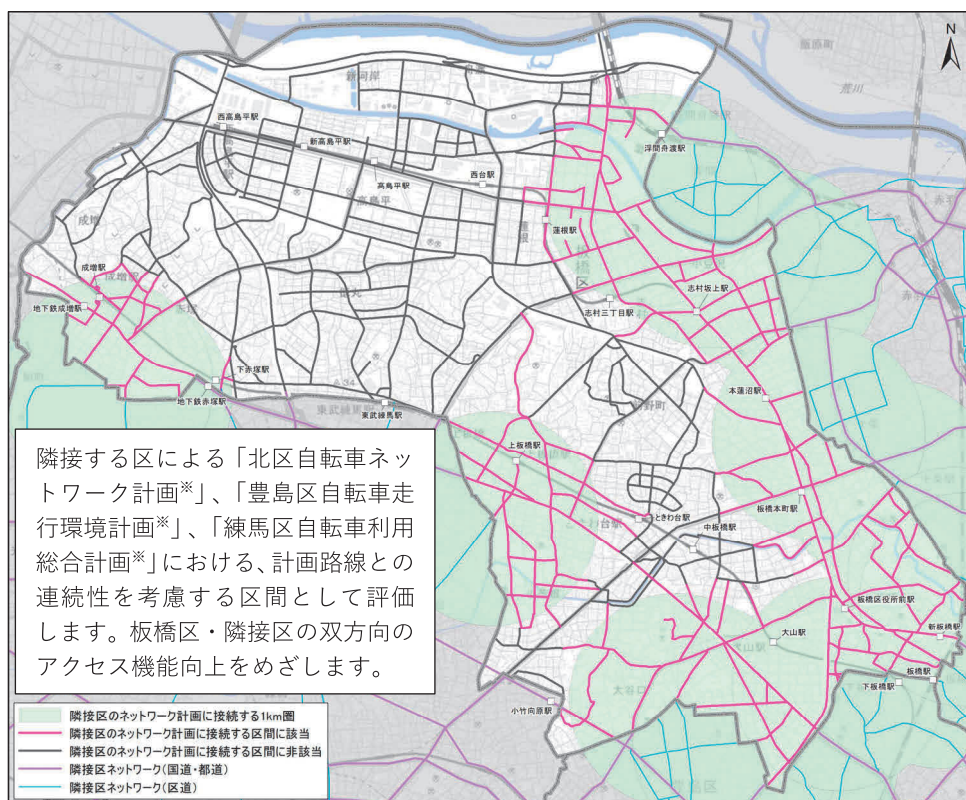


図 6-4-16 隣接区のネットワーク計画に接続する区間(区を跨いだ広域利用を考慮)

⑯ 視点1～視点15の該当数

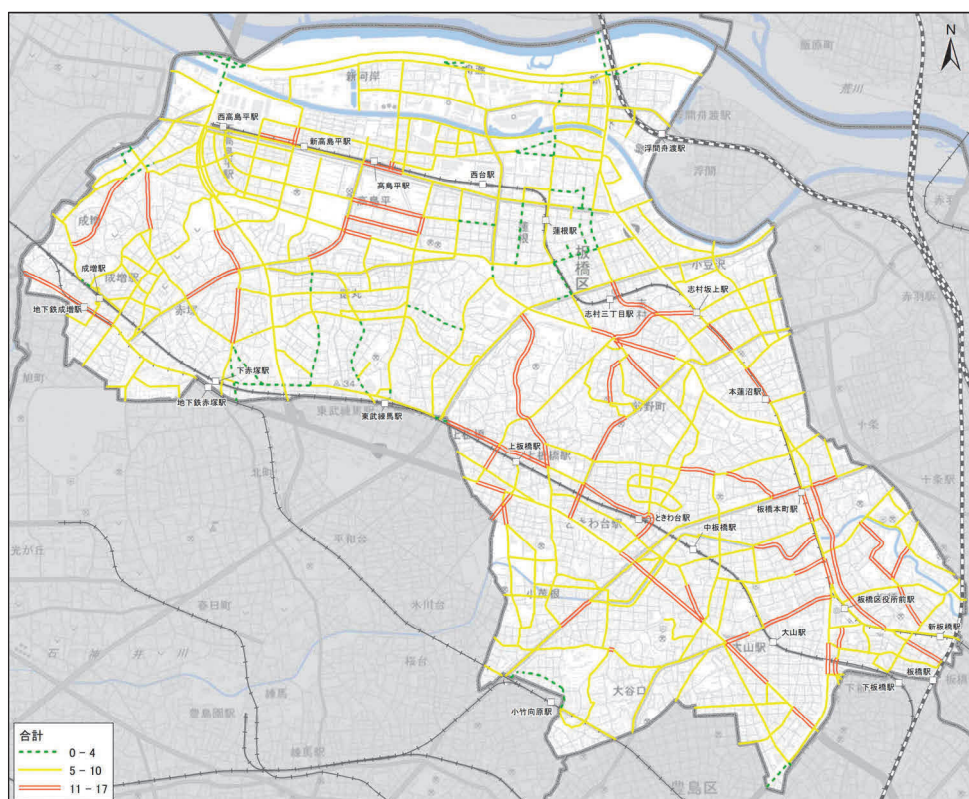


図 6-4-17 視点1～視点15の該当数

5 (第4章関連) 設計の考え方

自転車通行空間の整備は、ガイドラインに示された設計方法に準じて整備を行います。

なお、区道の整備形態は、主に「矢羽根型表示(車道混在)」に分類されるため、ガイドラインに示された設計の考え方のうち、矢羽根型表示(車道混在)による整備に該当する部分を以下に示します。

(1) 自転車ピクトグラム

車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置するものとします。自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとして、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白色とします。

交差点部の前後や自動車と自転車の交錯機会が多い区間等に設置することを基本とし、矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置するものとします。

幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるよう、ピクトグラムを回転させたものも使用します。

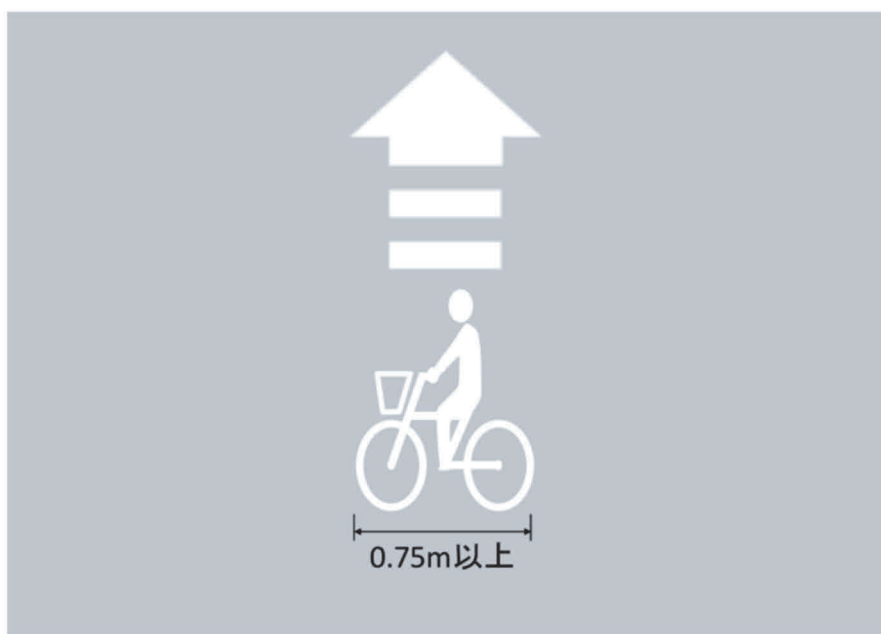
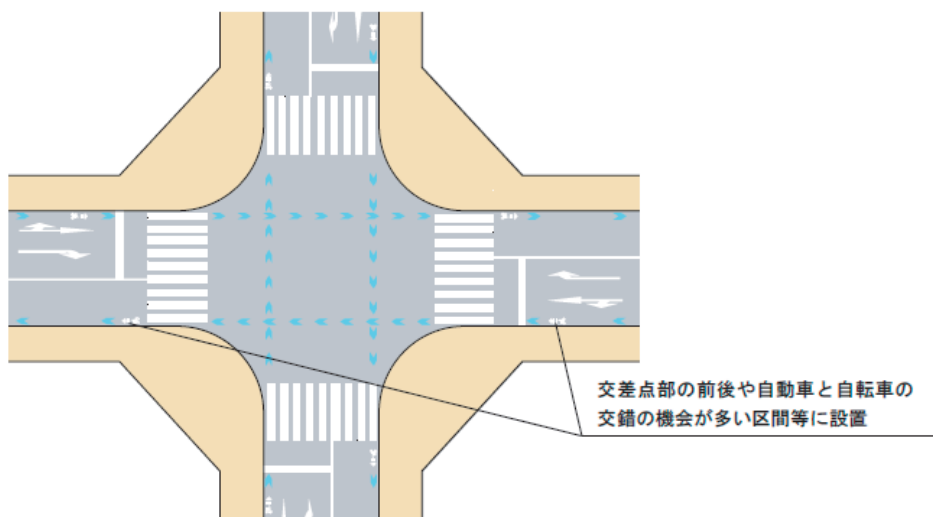


図 6-5-1 自転車ピクトグラム

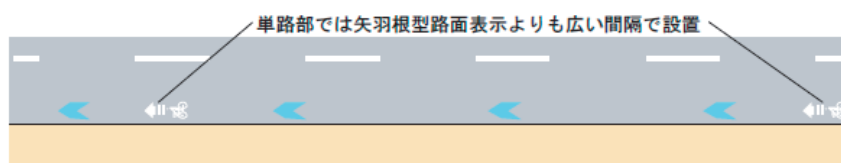
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28(2016)年7月)

* 「車道混在」とは、本計画の「矢羽根型表示(車道混在)」と同一の整備形態です。

■一般的な交差点



■単路部



■細街路

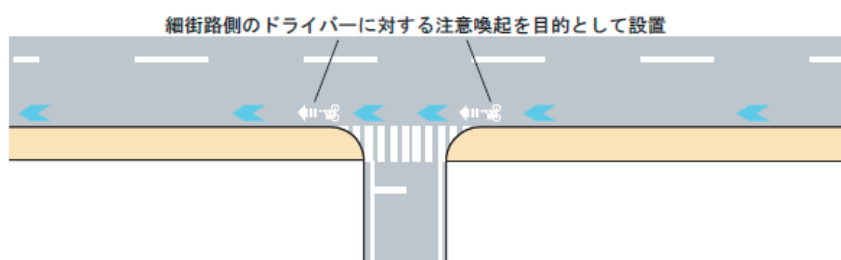
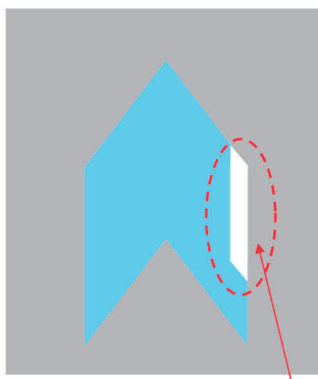


図 6-5-2 自転車ピクトグラムの設置例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7月）

(2) 夜間視認性の向上

夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置するなどの対応をとるものとします。



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

図 6-5-3 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7月）

(3) 概成区間の暫定整備

都市計画道路の未整備区間に並行して、幅の狭い現道がある区間など、最終的には自転車専用通行帯を整備すべきものの、直ちに完成形態の整備が困難であり、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、暫定的に矢羽根型路面表示を採用することにより、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとします。

(4) バス停部の設計

バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意し、バスの発進までバス後方での停止を促すなどの注意喚起を行いつつ、矢羽根型路面表示としては、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとします。

また必要に応じ、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化させます。



図 6-5-4 バス停付近の表示例

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7 月）を基に作成

(5) 交差点部の設計

交差点部においては、次の点に特に注意して設計します。

1) 分離形態の連続性

歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を断ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置するなど適切な交差点処理を行うことを基本とします。

2) 通行空間の直線的な接続

自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続することを基本とします。

3) 自転車動線の明確化

交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置します。信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とします。

4) 左折巻き込み対策

自転車の停止位置を自動車よりも前出しすること等を検討します。

5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知します。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保します。

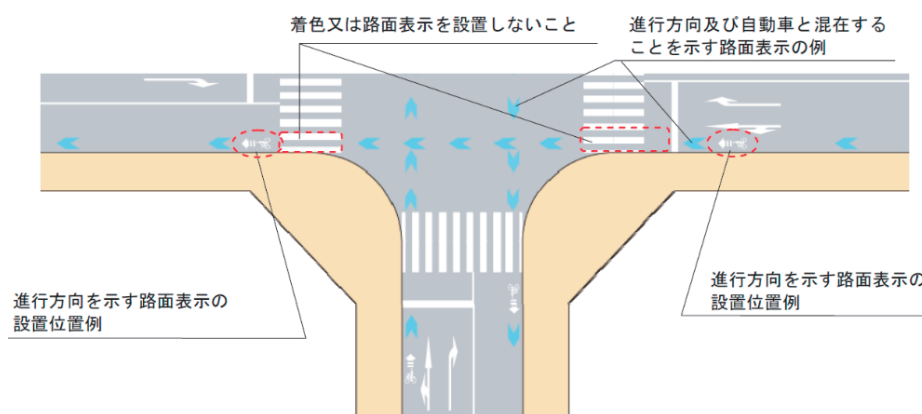


図 6-5-5 交差点隅角部の道路構造の例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7月）

(6) 細街路交差点の設計

主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路交差点」として、設計上の留意事項を示します。なお、細街路の従道路は歩道のない道路の場合を示します。

「細街路交差点」において、基本的な考え方は「交差点部の設計」と同様であることから、それらを参考に設計するものとします。

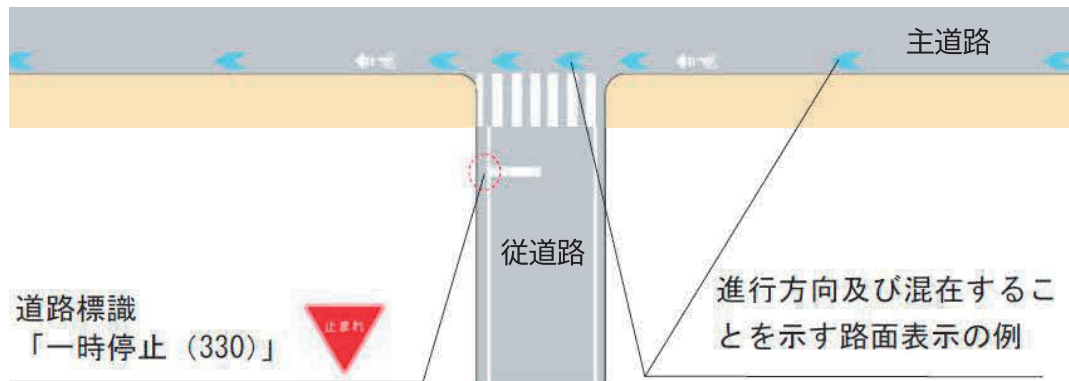


図 6-5-6 交差点イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7 月）を基に作成

6 (第5章関連) フォローアップ指標(案)の途中段階の目標値について

フォローアップ指標(案)については、令和 22(2040)年時点の目標値(案)を設定していますが、本計画の当面の計画期間である令和 7(2025)年段階の達成状況を図るための参考として、令和 7(2025)年時点の目標値(参考値)を設定し、以下の表にまとめました。

表 6-6-1 フォローアップ指標(案)の途中段階における目標値(参考値)

指 標	現状値	目標値		
		令和 7(2025)年 【参考値】	令和 22(2040)年	
自転車通行空間整備	自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型表示(車道混在)で整備した区道の延長	5 km	45 km	200 km
自転車分担率	外出をした人のうち自転車 ⁺ を使った人の割合	16 %	—	20 %
	自転車通勤した人の割合	12.8 %	—	16 %
シェアサイクル	年間利用総回数	23.7 万回	29 万回	50 万回
	回転率 (1台1日あたりの利用回数)	0.5 回転	0.6 回転	1.0 回転
整備した自転車通行空間の利用	自転車通行帯を正しく通行した自転車の割合	88.5 %	88.8 %	90 %以上
自転車交通事故	自転車対クルマ、自転車対二輪車の事故件数	245 件	220 件	120 件
	自転車対歩行者、自転車相互、自転車単独事故の件数	95 件	85 件	45 件
放置自転車	区内主要駅周辺の放置自転車台数	602 台	540 台	300 台
施策別区民満足度	自転車通行空間整備	71 %	67 %	51 %
	自転車駐輪環境整備	55 %	51 %	35 %
	シェアサイクル利用環境	17 %	13 %	0 %
	次世代型モビリティの利用推進	7 %	5 %	0 %
	運動習慣と外出機会の創出	15 %	11 %	0 %
	自転車安全運転ルールの徹底	54 %	50 %	34 %

- 令和 7(2025)年の目標値は、現状値から令和 22(2040)年時点の目標値に至るまで毎年均等に推移するものと仮定し、その 4 年目に当たる数値を算出して設定した参考値です。
- 現状値の基準年は指標によって異なりますが、便宜的に全ての指標を令和 3(2021)年時点と仮定して算出しています。
- 自転車分担率は、調査間隔が 10 年ごとのため参考値を設定していません。
- 端数処理を行っているため、単純計算で算出した数値とは異なります。
- 指標および目標値の設定については、本計画の策定後、協議会等において再度精査します。

7 各車両の通行場所について

自転車をはじめとする主な車両・モビリティについて、道路交通法に基づく通行場所を以下の表に整理しました。

表 6-7-1 車両別の通行場所一覧

		通行場所				
		車道	自転車道	自転車専用通行帯	矢羽根型表示(車道混在)	歩道
本計画の対象とする車両例	普通自転車 (軽快車)	○	○	○	○	△ 条件付きで可
	電動アシスト自転車	○	○	○	○	△ 条件付きで可
	タンデム自転車  *2	東京都内では一部の指定道路を除き公道は走行できません (埼玉県や千葉県など公道を走行できる道府県があります)				
	カーゴバイク  *2	○	○ 規格等により ×もあり	○	○	×
	ハンドサイクル  *3	○	○ 規格等により ×もあり	○	○	×
	セグウェイ (電動立ち乗り二輪車)  *4	原則として公道は走行できません				
	電動キックボード (特定小型原動機付 自転車*1)  *5	○	※	※	○	△ 歩道走行 モードのみ可
本計画の対象外	原動機付自転車	○	×	×	○	×
	ペダル無し 二輪遊具  *6	道路交通法で規定する「自転車」には当てはまりません 公道での使用は避け、安全な場所で使用してください				

●表中の「○」は走行可、「×」は走行不可を表しています。なお、一部の例外規定等については省略しています。

*1 特定小型原動機付自転車は、令和4(2022)年3月に国会に提出された「道路交通法の一部を改正する法律案」における名称で、本記事はこの法律案に基づいて作成しています。本計画の策定後、名称や内容に変更が生じる場合があります。なお、表中の「※」部分は、現行法では原則として走行不可ですが、法改正後は走行可となる予定です。

*2 写真：国土交通省ホームページ

*3 写真：東京都政策企画局ホームページ

*4 写真：国土交通省ホームページ

*5 写真：警察庁ホームページ

*6 写真：警視庁ホームページ

8 計画策定の検討体制

以下の表に示した検討体制により、本計画を策定しました。

表 6-8-1 検討体制組織の構成・役割

組織名	構成	役割
板橋区自転車活用推進計画策定委員会	学識経験者、地域団体等の代表者、関係事業者、関係行政機関の職員、区職員	計画の策定に関する事項について様々な分野の立場から意見を出しながら検討を重ね、計画を取りまとめる
庁議	区長、特別職、各部長	板橋区自転車活用推進計画の策定について、区政全般の観点から総合的に審議する
板橋区自転車活用推進計画庁内検討会	関係各課の課長	自転車を取り巻く現状や課題、施策の方向性等について検討する。また、板橋区自転車活用推進計画策定委員会での検討に必要な事項について、調査及び調整を行う

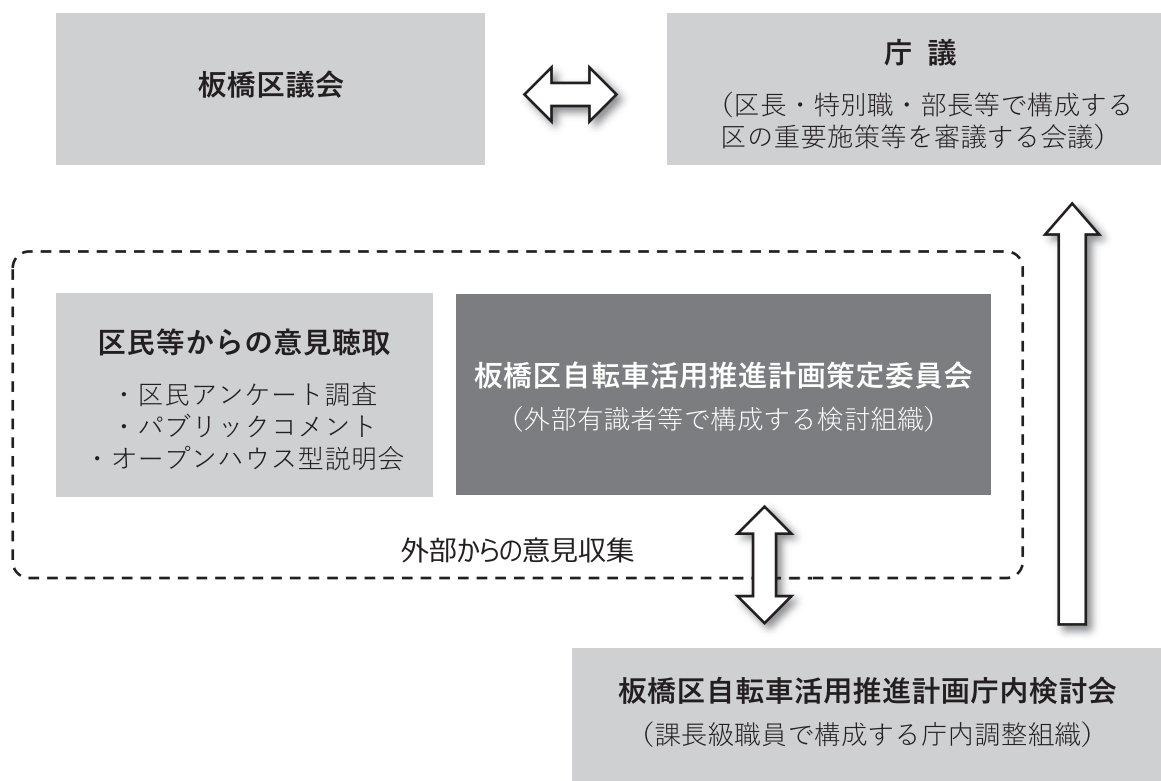


図 6-8-2 計画策定の検討体制イメージ

9 検討の経緯

本計画の策定に関する主な検討経過は、以下のとおりです。

日付	会議名等	備考（内容など）
令和2(2020)年度		
11月16日	庁議	計画策定の趣旨、スケジュール、策定体制等について
12月2日	都市建設委員会（区議会）	
3月24日	第1回計画策定委員会	
令和3(2021)年度		
6月22日	庁議	計画骨子案について
7月14日	第2回計画策定委員会	
8月26日	都市建設委員会（区議会）	
10月28日	庁議	計画素案について、パブリックコメント等実施予定の報告
11月9日	第3回計画策定委員会	
11月30日	都市建設委員会（区議会）	
12月4～18日	パブリックコメントの募集	
12月14～17日	オープンハウス型説明会の実施	赤塚支所ギャラリーにてパネル展示を同時開催
2月4日	庁議	計画原案について
2月21日	第4回計画策定委員会	
令和4(2022)年度		
4月14日 （予定）	都市建設委員会（区議会）	計画原案について

上記のほか、庁内検討会を計4回実施しました。

10 板橋区自転車活用推進計画策定委員会の構成員

	氏名	所属等	区分
	福田 大輔	東京大学大学院 教授	知識経験を有する者
	中島 直人	東京大学大学院 准教授	
	榎本 進	板橋区町会連合会 副会長	地域関係団体
	大島 隆夫	(一社)板橋産業連合会 会長	
	吉田 和雄	板橋区商店街連合会 副会長	
	別府 明雄	板橋区観光協会 会長	
◆	金山 隆之	板橋区立小学校 P T A 連合会 会長	社会教育関係団体
○	野田 義博		
	山倉 和彦	(一社)東京ヴェルディクラブ G M	関係事業者
◆	五味 康真	国交省東京国道事務所 交通対策課長	関係行政機関
○	大野 貴史		
◆	室井 豊	東京都第四建設事務所 副所長兼庶務課長	
○	片岡 正英		
	三嶋 純治	警視庁第十方面本部管理官 警視	
	松本 香澄	板橋区 都市整備部長	
	糸久 英則	板橋区 土木部長	

◆ = 第 1 回計画策定委員会までの構成員 ○ = 第 2 回計画策定委員会からの構成員

11 板橋区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱 (令和3年1月22日 区長決定)
(令和4年4月1日 一部改正)

(設置)

第1条 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)第11条の規定に基づく、(仮称)板橋区自転車活用推進計画(以下「計画」という。)の策定を円滑に進めることを目的として、板橋区自転車活用推進計画策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 計画の策定に関する事項
- (2) その他計画の策定に必要な事項

(委員)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから区長が委嘱又は任命する者をもって構成する。

- (1) 知識経験を有する者
- (2) 地域関係団体を代表する者
- (3) 社会教育関係団体を代表する者
- (4) 関係事業者を代表する者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 板橋区職員
- (7) その他区長が必要と認める者

(任期)

第4条 前条に掲げる委員の任期は、2年以内とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 委員会に、会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選によって定める。
- 3 会長は、委員会を代表し、会務を総括する。
- 4 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、会長が招集する。

- 2 委員会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。
- 3 会長が必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて、説明又は意見を聴くことができる。

(庁内検討会)

第7条 委員会の審議に必要な事項について、調査及び調整を行うため、板橋区自転車活用推進計画策定庁内検討会(以下「庁内検討会」という。)を設置する。

- 2 庁内検討会の構成及び運営に関して必要な事項は、土木部長が別に定める。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、土木部土木計画・交通安全課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項については、土木部長が別に定める。

付 則

この要綱は、区長決定の日から施行する。

12 用語解説

—あ—

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成28(2016)年3月、国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した自転車通行空間の計画と設計に関するガイドラインのこと。「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づいて、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の策定手法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、クルマが適切に分離された道路空間設計の考え方等について示している。

板橋区景観形成重点地区

地区特性を生かした良好な景観の形成を図る必要があると認める区域のこと。その区域においては、地区独自の景観に関するルールを定め、地区ごとの特性を生かした、良好な景観の形成を図る。

板橋十景

板橋区の区制施行70周年を記念して、平成15(2003)年2月、板橋ならではの自然景観、都市景観、名所・旧跡、イベントを、「板橋十景」として選定したもの。

—か—

概成路線（区間）

都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの現道がある区間。区部においては、次の幅員を満たす道路をいう。

- ① 計画幅員15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上または18m以上の道路
- ② 計画幅員15m未満の場合、現況幅員が8m以上の道路

なお、概成区間の中には、都市計画道路に求められる機能を概ね満たしている区間もあれば、車道部や歩道部が狭く、課題が生じている区間も存在している。

外側線

路側帯等を車道と区画する線（白線）のこと。歩道が設けられていない道路の路端寄りに白線1本で区画されている場合には、道路交通法で「路側帯」と定義され、主に歩行者が通行するためのスペースとなる。自転車（軽車両）は、道路の左側に設けられた路側帯については通行することができるが、白線2本で区画された「歩行者用路側帯」や、著しく歩行者の通行を妨げる恐れがある場合には除外される。

北区自転車ネットワーク計画

国のガイドラインに基づき、平成31(2019)年度に東京都北区が定めた自転車ネットワーク計画のこと。

公共交通サービス水準が相対的に低い地域

鉄道駅から500m、バス停留所から300mの範囲を超えた地域について、公共交通サービス水準が相対的に低い地域と設定している。他の地域と比較して公共交通が利用しにくい地域を指す。

— さ —

産業競争力強化法

産業競争力の強化に関する施策として、産業活動における新陳代謝を促進するための措置を講じ、その一環として事業再編の円滑化を図るもの。我が国の産業における生産性の向上をめざして、事業再編を行う取り組みを事業再編計画として認定し、認定を受けた取組に対して、税制優遇や金融支援等の支援措置を講じることで当該取組を後押ししている。

自動車運転死傷処罰法

クルマによる重大交通事故の増加に伴い、国民による厳罰化への関心が高まったことなどを背景に、平成26(2014)年5月20日に施行された法律。危険運転致死傷罪に新たな類型を追加するなどして、悪質・危険な運転者に対する罰則が強化されている。正式名称は「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」。

自転車通行空間ネットワーク

自転車と歩行者の分離により安全性を高めることを念頭に置き、自転車専用レーンを設ける区域や車道混在で路面表示等を設ける区域など様々な整備形態を用い、自転車通行空間を連続させたネットワークのこと。

(自転車)分担率

分担率は全交通手段のトリップ数に占める、ある交通手段の割合のこと。自転車分担率は自転車によるトリップ数の割合をさす。日本全国における自転車分担率は13% (板橋区は16%) で、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準となっている。

自転車歩行者専用道路

クルマの通行を常時全面的に禁止している道路。クルマが通行しないため、一般的には歩道と車道を区分していないことが多い。

自転車歩行者道

自転車・歩行者兼用の通行空間として、車道と縁石や柵等で区画された道路の部分のこと。

主要生活アクセス道路

板橋区交通政策基本計画において定義した道路で、主要生活道路（幅員6m以上で、地区内の生活利便性・防災性の向上に資する道路）のうち、地区外の拠点や駅へのアクセス等の向上に資する、幅員8～12m程度の道路をいう。

—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

自転車利用者が守るべき事項を明らかにするとともに、行政、事業者、家庭といった関係者の役割を明らかにし、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的に制定された条例で、平成25(2013)年7月に施行された。令和2(2020)年4月の改正では、自転車損害賠償保険等への加入義務などの規定が新たに盛り込まれた。

道路空間の再配分

道路全体の幅員を変更することなく、現状の車道や歩道、植樹帯、停車帯、中央分離帯等の幅の割り振りを見直したり、道路空間の利活用を図ったりするなど、限られた道路空間を地域社会に関わる多様な主体が連携し、良好な景観形成、エリア価値の向上等を実現するための手法。

都市計画道路

都市計画法に基づき都市施設として定められた道路のこと。都市施設は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設をいう。事業中の都市計画道路とは、都市施設として都市計画決定した道路のうち、事業者が事業認可を取得し、事業を実施している道路をいう。

豊島区自転車走行環境計画

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」の後継計画として、国のガイドラインに基づき、平成30(2018)年度に豊島区が定めた自転車ネットワーク計画のこと。

—な—

ナビマーク

車道における自転車の安全な通行を促すために路面に表示されている目印。自転車を運転している人型のピクトグラムと矢印が組み合わさった形状をした表示で、道路交通法の原則に従った自転車の通行位置を明示している。ナビマークの設置により、自転車利用者だけでなく、クルマのドライバーに対しても、車道上の自転車通行空間を認識しやすいという効果がある。

ナビライン

主として交差点内における自転車の安全な通行を促すために路面に表示されている目印。交差点内に青色の矢羽根を連続的に表示することで、自転車の走行すべき位置と方向が明示されている。

練馬区自転車利用総合計画

国のガイドラインに基づき、平成23(2011)年度に練馬区が定めた自転車ネットワーク計画のこと。

ハンド・クランク

クランク（自転車チェーンの近くにある部品で漕ぐたびに回転する部分）を手で回して前進する自転車のこと。英語圏ではハンドサイクル(hand-cycle)、日本では手漕ぎ式自転車ともいわれている。

ビッグデータ

従来のシステムでは、記録や保管、解析といった作業が難しい巨大なデータ群のこと。近年の情報通信技術の進展等により、シェアサイクルなどの自転車に搭載されたGPSデータや、自転車を運転している人が所持するスマートフォン等を通じて得られる位置情報・走行履歴などのビッグデータから、交通量や走行速度、人気スポット等の把握・分析などが可能になっている。

ブランド戦略（DX戦略、SDGs戦略）

区の基本計画のアクションプログラムとして、令和3(2021)年1月に定めた「いたばしNo1実現プラン2025」において、かつてない危機を乗り越えながら、限られた経営資源を重点的に投入するという基本的な考え方に基づいて設定した「重点戦略」の一つ。ブランド戦略のほかに、DX戦略とSDGs戦略の2つがある。同プランでは、重点戦略のめざすビジョンを掲げており、ブランド戦略は“板橋の魅力が定住と交流を促すまち”、DX戦略は“新しい技術や価値が暮らしを豊かにするまち”、SDGs戦略は“誰一人取り残さない安心・安全なまち”としている。

未着手路線（区間）

都市計画道路のうち、完了または事業中、及び第四次事業化計画において優先的に整備を進める路線以外の道路をいう。

ラストワンマイル

交通、物流、通信などの分野において、幹線から分岐し最後の需要地までの区間をいう。距離は短いものの数が多く、インフラの整備維持やサービスの提供コストが大きくなるといわれ、これらの分野で使用されることが多い。なお、その距離は必ずしも1マイル(約1.6km)ではなく、距離が短い様子を例えてこのように呼ばれている。本計画では、「幹線」となる鉄道駅やバス停などから、「最後の需要地」である自宅や職場、買い物先、病院等の施設までの区間を、ラストワンマイルと表現している。

— D —

DX 戦略

→「ブランド戦略」を参照。

— I —

ICT

Information and Communication Technologyの略で、情報通信技術のこと。

— M —

MaaS

Mobility as a Serviceの略で、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレス（途切れない・継ぎ目のない）に提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念のこと。

— S —

SDG s 戦略

→「ブランド戦略」を参照。

Society 5.0

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムによって、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）のこと。狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画において我が国がめざすべき未来社会の姿として提唱された。

板橋区自転車活用推進計画

編集 板橋区土木部土木計画・交通安全課

〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号

TEL 03-3579-2296 FAX 03-3579-2547

d-keikaku@city.itabashi.tokyo.jp

令和 4 年 7 月発行

刊行物番号 R04-21



板橋区 〒173-8501 東京都板橋区板橋二丁目66番1号 URL <https://www.city.itabashi.tokyo.jp/>