

板橋区自転車活用推進計画

～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～

【原案】



板橋区

はじめに



区長あいさつ文が入ります

令和 4 年 月

板橋区長

坂本 健

目 次

第1章 総論	2
1 計画策定の目的	3
2 計画の位置づけ	3
3 計画対象	5
4 計画期間	5
第2章 現状と課題	8
1 安全な通行空間の確保	9
2 適切な駐輪環境の確保	15
3 公共交通の補完・移動環境の向上	17
4 多様化する自転車への対応	24
5 運動習慣と外出機会の創出	28
6 交通安全ルールとリスクへの対応	31
第3章 自転車+の活用推進に関する方針及び実施する取組	40
1 基本理念	41
2 基本方針	42
3 施策	43
4 取組	44
基本方針1 だれもが安心・安全に移動できる通行環境の創出	45
<施策①> 歩行者と自転車+を適切に分離する通行空間づくりの推進	46
<施策②> 自転車+とクルマが共存できる通行空間の確保	49
<施策③> 様々な変化を見据えた自転車+利用の推進	54
<施策④> まちの特性や利用者ニーズに応じた駐輪空間の確保	57
基本方針2 だれもが出かけたくなる自転車+利用環境の形成	61
<施策⑤> 公共交通を補完する自転車+利用の促進	62
<施策⑥> 情報通信技術の活用	65
<施策⑦> 新たなモビリティの導入促進	68
<施策⑧> 気軽に体験できる自転車+活用の推進	70
基本方針3 豊かな未来をはぐくむサイクルライフの創造	73
<施策⑨> 健康増進や生きがいにつながる自転車+利用の促進	74
<施策⑩> 環境に配慮した自転車+利用の促進	77
<施策⑪> 子どもをはぐくむ自転車+安全利用環境の形成	79
<施策⑫> 予防的な自転車+安全利用の推進	82
<施策⑬> 安全性を高める行動の促進	85
5 実施する取組と施策との関連	88
第4章 自転車ネットワーク	92
1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方	93
2 自転車ネットワーク路線の選定	102
3 整備形態の選定	107
4 優先整備路線の検討	114

5 整備の実施（整備の進め方）	119
第5章 計画の推進に向けて	122
1 計画推進体制	123
2 フォローアップ	123
3 進行管理	127
4 財政措置	127
5 計画の見直し	127
第6章 資料編	130
1 （第3章関連）SDGs と自転車施策との関わり	130
2 （第4章関連）自転車ネットワーク路線の選定	131
3 （第4章関連）整備形態の検討	134
4 （第4章関連）優先整備路線の検討	137
5 （第4章関連）設計の考え方	146
6 計画策定の検討体制	151
7 検討の経緯	152
8 板橋区自転車活用推進計画策定委員会の構成員	153
9 板橋区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱	154
10 用語解説	155

注1) 見やすさに配慮し、本文のフォントはメイリオ、サイズは12ポイント、コラム等のフォントは游ゴシック、サイズは11ポイントをそれぞれ基本として使用しています。

注2) 「自動車」については、表記が「自転車」と類似していることから、読み間違いを防ぐため、本文中では「クルマ」と表記しています。ただし、固有名詞や法律用語、図表などの一部では「自動車」を使用しています。

コンセプトアートを挿入予定（左）

コンセプトアートを挿入予定（右）



第 1 章



総論

- 1 計画策定の目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画対象
- 4 計画期間

自転車や電動小型モビリティの将来性を踏まえた利活用のあり方

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。また、電動キックボードなどの次世代型の電動小型モビリティが次々と登場しており、こうしたモビリティは、今後身近な足として普及していく可能性を秘めています。区は、これらの可能性や将来性を見据え、快適な利用を後押しする通行環境の整備や、様々な利活用のあり方などを示す「板橋区自転車活用推進計画」を策定しました。

計画策定の目的

自転車は、生活の様々な場面で利用されている一方、交通事故や路上放置といった問題も生じています。また、電動キックボードをはじめとする次世代型の電動小型モビリティが、今後、身近な足として普及していく可能性を秘めています。本計画は、これらを取り巻く現状や課題を踏まえつつ、様々な可能性や将来性を見据え、利便性や安全性を有効に引き出せるような施策の展開を図ることを目的とし、だれもが安心・安全、スマートに移動できるまちの実現をめざします。

計画の位置づけ

本計画は、「板橋区基本計画 2025」の施策を自転車活用の視点からより具現化していくとともに、上位計画と連携を図り、「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。なお、本計画を、自転車活用推進法第 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。

計画対象

本計画の対象区域は「板橋区全域」、計画対象車両は「自転車および電動小型モビリティ（自転車並みの速度で走行するものに限る）」とします。なお、本計画ではこれら計画対象となる車両の全てを包括する表現として、**自転車⁺**（自転車プラス）という用語で定義し、本文中で使用しています。

計画期間

本計画は、令和 4（2022）年度から、「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ます。また、長期的な視点として概ね 20 年後を目標に、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。

1 計画策定の目的

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、自転車に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、安全の確保等が課題となっています。

また近年は、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るとともに、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、密集空間を避ける傾向が「新しい日常」として意識されるようになり、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しやすさといった利便性をもたらし、移動手段の新たな変革へとつながる可能性があります。また近年は、電動キックボードなどに代表される自転車と走行速度が近い次世代型の電動小型モビリティが次々と登場しており、今後、区民の身近な足として普及が進む可能性を秘めています。

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を取り巻く現状や課題を踏まえつつ、これらが持つ様々な可能性や将来性を見据え、利便性や安全性を有効に引き出せるような施策の展開を図ることを目的とし、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の実現をめざします。

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」における基本政策Ⅲ－3「快適で魅力あるまち」の施策を自転車活用の視点から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。

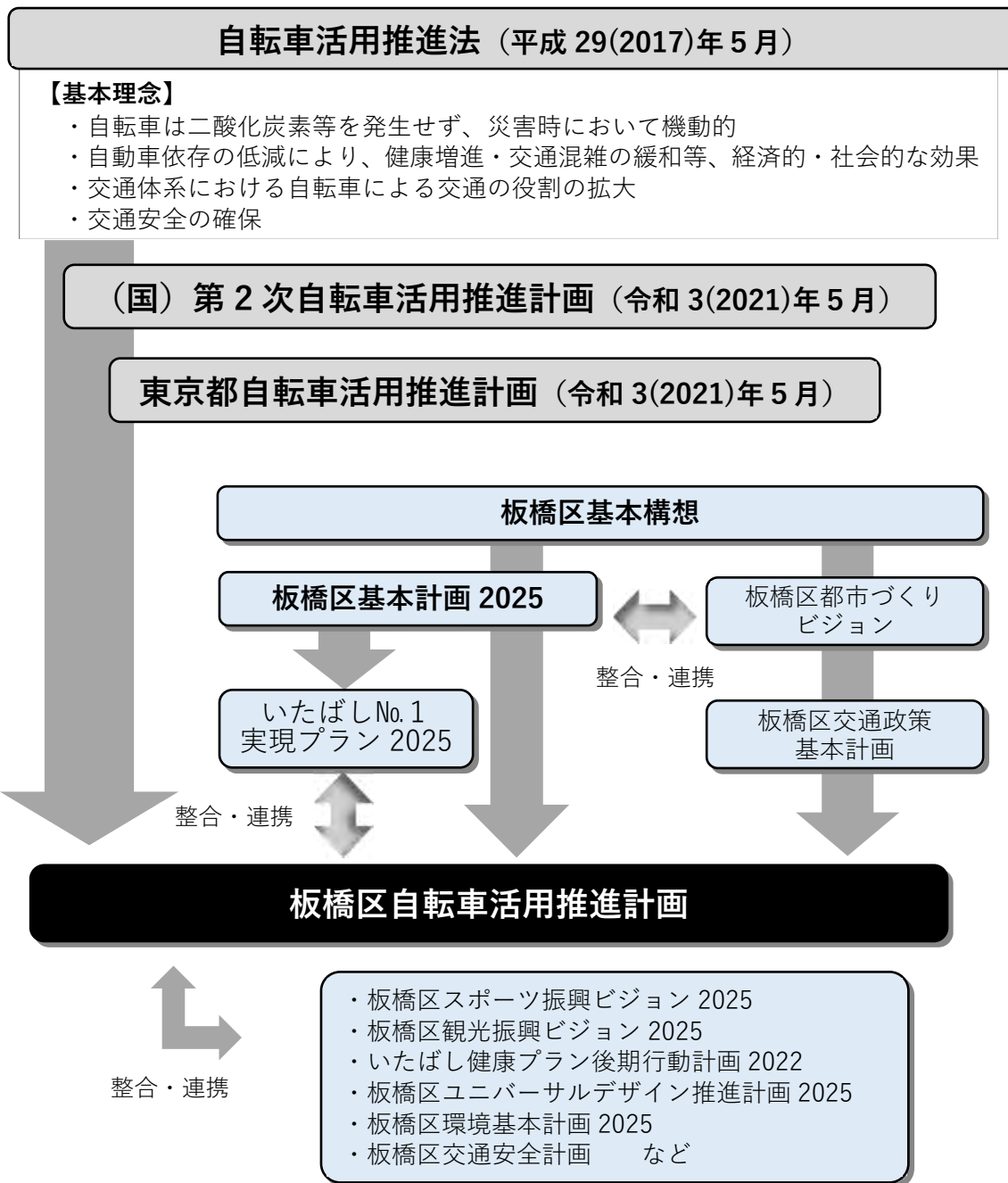


図 1-2-1 計画の位置づけイメージ

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・市との相互の移動も考慮した計画とします。

(2) 車両

本計画では、自転車と電動小型モビリティ（自転車並みの速度で走行するものに限る）を計画の対象とします。

自転車は、道路交通法で「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車」（例外あり）と定義されており、シティサイクルや軽快車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などが該当します。一方、電動小型モビリティは、電動キックボードなどのようにモーターの力で動く小型の車両で、近年、海外を中心に普及が拡大しています。国内においても、一部地域で電動小型モビリティを使用した実証実験が行われるなど、普及に向けた取組が始まっています。

電動小型モビリティについては、現在の法律（道路交通法）では自転車とは異なるものとして取り扱われている（電動キックボードの場合は原動機付自転車に区分されている）ことから、自転車と同じように扱ってしまうとルール違反になります。歩道内や自転車専用通行帯内の走行も認められていません（例外あり）。国内では、令和3（2021）年現在、電動小型モビリティの普及拡大を見据え、規制緩和や法律上の扱いをより明確化するため、国や関係機関等において様々な検討がなされています。

現段階では検討が行われている最中ですが、電動小型モビリティの利用形態や出せる速度などを勘案すれば、これらが走行する場所は、自転車の通行空間と多くが重なることが想定されます（ただし歩道は除く）。

こうしたことを踏まえ本計画では、自転車に加え、将来的に自転車と同じ通行空間を走行する可能性がある電動小型モビリティを、計画対象の車両とします（次頁図 1-3-1）。なお本計画では、計画対象となる車両の全てを包括する表現として、**自転車⁺**（自転車プラス）という用語で定義し、本文中で使用^{*}しています。

4 計画期間

本計画は、令和4（2022）年度から、「板橋区基本計画 2025」の計画期間が満了する令和7（2025）年度までを当面の計画期間とし、具体的な施策を示します。また、長期的な視点として概ね20年後を目標に、自転車⁺の利用環境整備やその活用のあり方についての方向性を定めます。

* 本文中では、法律用語や固有名詞、意味合いとして電動小型モビリティを含まない場合などには**自転車**と表記し、それ以外を**自転車⁺**としています。なお、自転車通行空間の整備に関する部分については、現行法で電動小型モビリティが原則として自転車通行帯を走行することが認められていないことから、**自転車**と表記しています。

	歩行速度 6km/h程度	中速度 6～25km/h程度	高速度 25km/h程度
電動無し	歩行者  ベबीカー  車椅子  出典: ガスキン	 三輪自転車 出典: プリチストンサイクル  自転車 出典: プリチストンサイクル  電動アシスト自転車 出典: 経済産業省  ロードバイク 出典: プリチストンサイクル	道路交通法で定義される 「自転車」の範囲 本計画の対象とする 「自転車+」
電動付き	電動車いす  出典: 経済産業省	 セグウェイ 出典: 国土交通省  電動キックボード 出典: 経済産業省  フル電動自転車 出典: 本田技研工業	オートバイ  出典: 経済産業省
自動	デリロ  出典: 株式会社ZMP	ラクロ  出典: 株式会社ZMP	自動車  出典: 経済産業省
		グリーンスローモビリティ  出典: 国土交通省	e-Palette (完全自動運転車)  出典: TOYOTA

図 1-3-1 計画対象車両の範囲

自転車
道路交通法 第2条第11の2号 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、 <u>内閣府令で定める基準</u> に該当するものを含む。）をいう。
「内閣府令で定める基準」に該当する原動機を用いた自転車 = アシスト自転車
道路交通法施行規則 第1条の3 （一部省略） （人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準） 一 人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。 イ 電動機であること。 ロ 二十四キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、（1）又は（2）に掲げる速度の区分に応じそれぞれ（1）又は（2）に定める数値以下であること。 （1） 十キロメートル毎時未満の速度 二 （2） 十キロメートル毎時以上二十四キロメートル毎時未満の速度 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から十を減じて得た数値を七で除したものを二から減じた数値 ハ 二十四キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。 ニ イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。 二 原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。

図 1-3-2 道路交通法における自転車の定義（令和3(2021)年9月現在）

第2章



現状と課題

- 1 安全な通行空間の確保
- 2 適切な駐輪環境の確保
- 3 公共交通の補完・移動環境の向上
- 4 多様化する自転車への対応
- 5 運動習慣と外出機会の創出
- 6 交通安全ルールとリスクへの対応

自転車⁺を取り巻く現状と課題の 6つの視点

自転車⁺を取り巻く現状を様々な視点から把握・整理し、そこから見えてくる課題を抽出しました。抽出した課題を踏まえ、それらの解決に向けたハード・ソフト両面からの施策の検討へとつなげています。

視点1 安全な通行空間の確保

区内における自転車利用の現状や通行空間の整備状況、区民アンケートなどのデータを基に、自転車が「走る」という機能に着目して課題を整理し、安全な通行空間の確保に向けた施策の検討へとつなげています。

視点2 適切な駐輪環境の確保

自転車駐車場の利用状況や放置自転車台数などのデータを基に、自転車を「とめる」という機能に着目して課題を整理し、ニーズを捉えた適切な駐輪環境の確保に向けた施策の検討へとつなげています。

視点3 公共交通の補完・ 移動環境の向上

公共交通のサービス水準や、シェアサイクルの利用状況などのデータを基に、自転車等を活用して人々が「移動する」という行動に着目して課題を整理し、既存の公共交通との連携をはじめとする移動環境の向上に向けた施策の検討へとつなげています。

視点4 多様化する自転車への 対応

次世代型の新たなモビリティの活用や規制等の動向などを基に課題を整理し、電動小型モビリティへの対応や活用に向けた施策の検討へとつなげています。

視点5 運動習慣と外出機会の 創出

日常の運動の実施状況や外出頻度と健康の関係性などのデータを基に課題を整理し、自転車⁺を活用した運動習慣や外出機会の創出に向けた施策の検討へとつなげています。

視点6 交通安全ルールと リスクへの対応

自転車関連事故の発生状況や災害発生時の自転車活用事例、自転車の点検・整備の実施状況などを基に、事故や故障、災害などの発生に着目して課題を整理し、交通ルールを守ることや様々なリスクに対する備えに向けた施策の検討へとつなげています。

1 安全な通行空間の確保

現状

- ・区北部の低地や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ます。
- ・通勤時における交通手段は、出発地と目的地がともに区内の移動の場合、自転車の利用が最も多くなっています。
- ・自転車の通行空間を確保するため、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）が合わせて約 5 km 整備されています。
- ・区民の 7 割が「自転車が利用しやすい道路環境の整備」を望んでいます。
- ・クルマの路上駐停車に対する不満が多く挙げられています。

課題

- ・歩行者と自転車が安全に通行できる空間づくりの推進が重要です。
- ・自転車が車道上を安全に通行できる空間を確保するため、クルマの路上駐停車車両への対策が課題です。

（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、概ね北部が低地、南部が高台となっています。

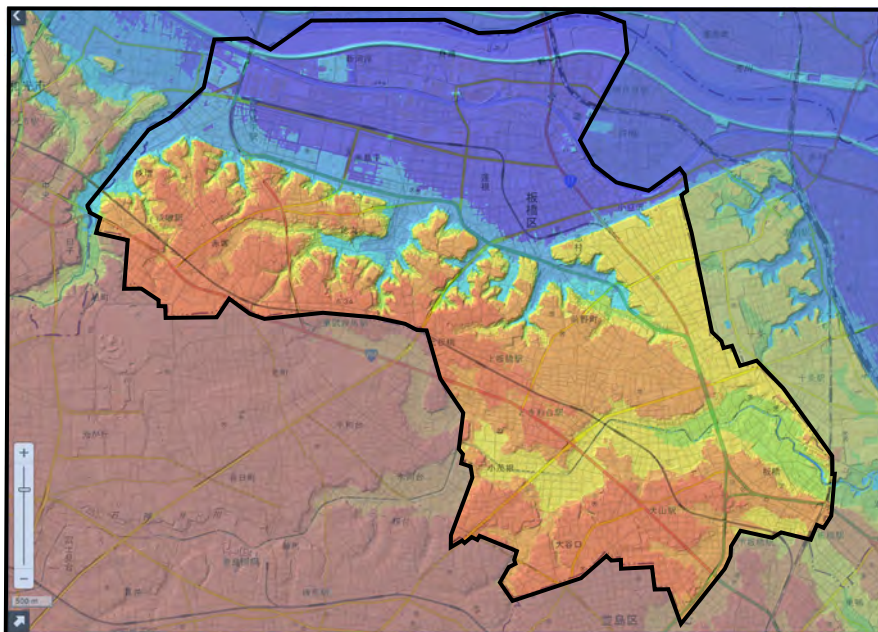


図 2-1-1 板橋区地形図

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特に盛んで、「板橋・ときわ台エリア」では豊島区方面への移動が多い傾向となっています（図 2-1-2）。

交通手段別の利用状況では、出発地と目的地がともに区内（以下「区内内」という。）の移動において特に自転車が多く利用されており、全交通手段の約 3 割を占めています（図 2-1-3）。また、通勤時に限って見てみると、区内内の移動では自転車の利用が 36.5% に上り、徒歩も含めた全交通手段の中で最も多くなっています（図 2-1-4）。

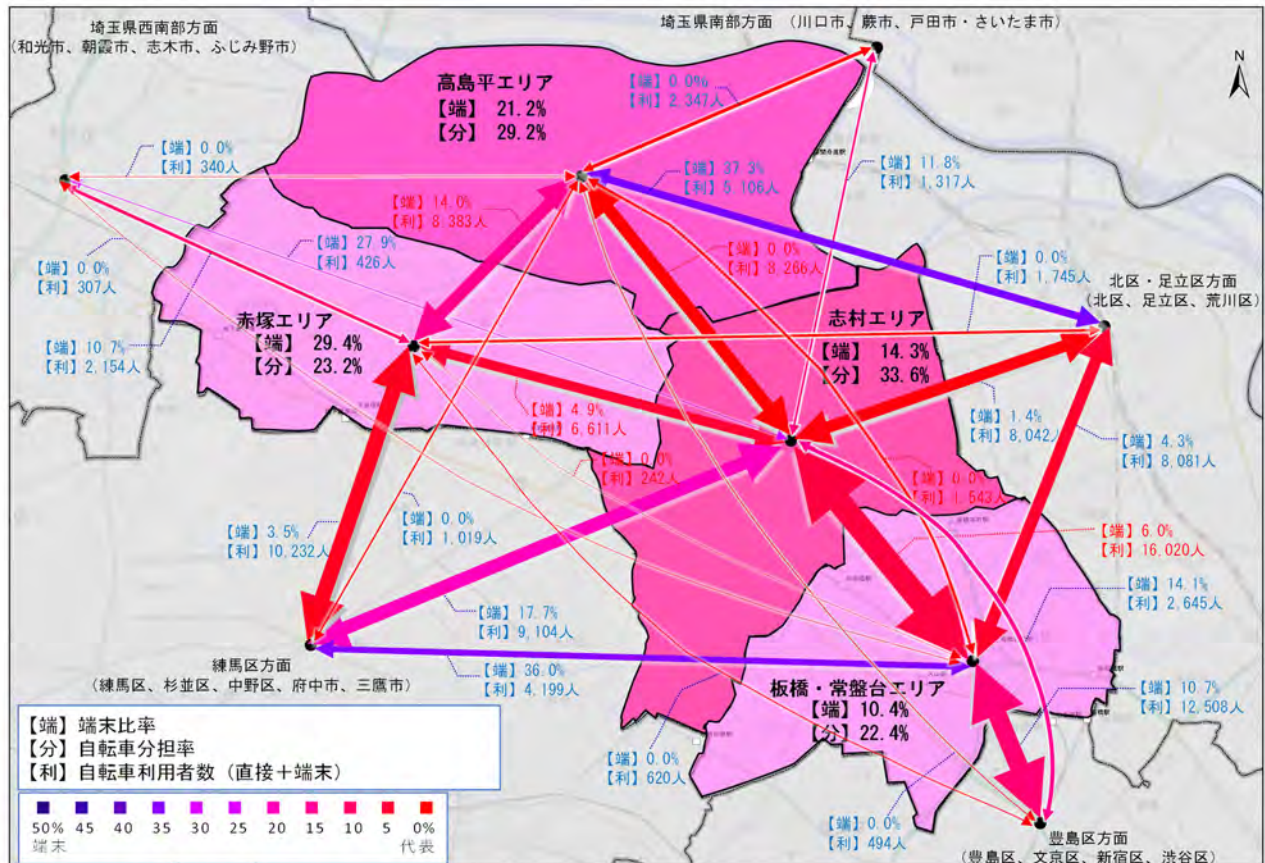


図 2-1-2 板橋区内エリア間自転車利用図

出典：平成 30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

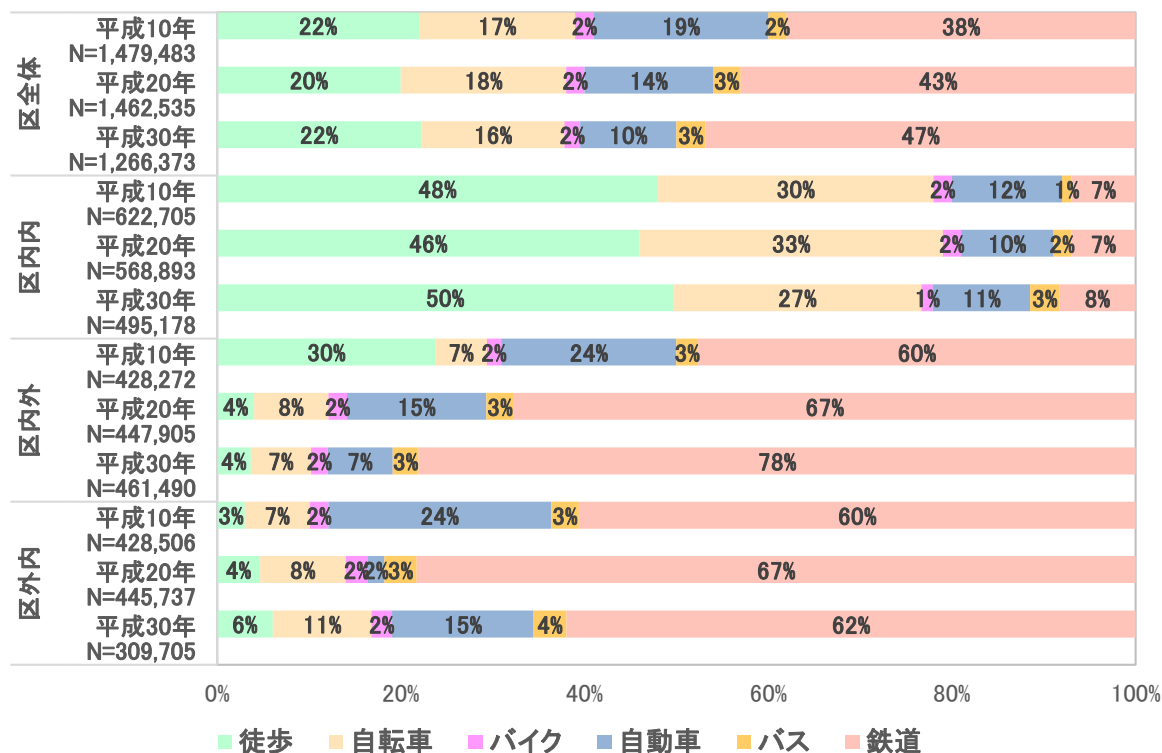


図 2-1-3 板橋区交通手段分担率（全目的）

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

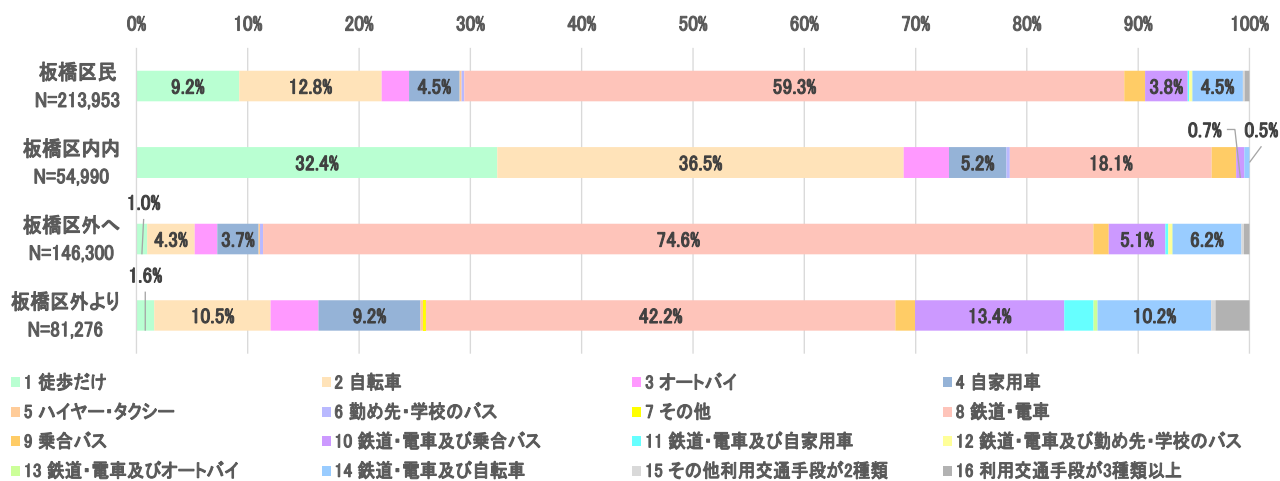


図 2-1-4 板橋区交通手段分担率（通勤時）

出典：平成 30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

(3) 自転車通行空間の整備状況

区は、豊島区と合同で「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)を策定し、コリドー路線*と定めた区間を中心に自転車通行空間の整備を行ってきました。これまでに、コリドー路線の計画延長約 25km(上下線の合計値)に対し、自転車専用通行帯や自転車歩行者道(歩道内で自転車と歩行者の通行帯を分離した道路)など約 5km を整備しています。しかし、当初計画した面的な自転車ネットワークの形成までには至っていない状況です。

なお、「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、国土交通省・警察庁。以下「ガイドライン」という。)では、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」と明記されており、これまで歩道内に整備してきた自転車歩行者道については、将来的にガイドラインの趣旨を踏まえた改良の検討などが必要です。

* コリドー路線：副都心「池袋」を中心とし、そこから放射状に伸びている幹線道路を主として、ネットワーク核拠点、商業業務拠点等を結ぶ、板橋区・豊島区を一体的な空間とした路線



図 2-1-5 板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画ネットワーク路線図

(4) 自転車ナビマーク、自転車ナビラインの整備状況

道路交通法等に規定されている自転車の通行方法を、自転車の運転者やクルマのドライバーに対して分かりやすく周知し、自転車が車道を通行することの実効性を高めるため、国道や都道、駅周辺の自転車交通量が多い道路等を対象に、警視庁において「自転車ナビマーク」及び「自転車ナビライン」の整備を行っています。区内では、国道・都道の大部分の区間と、一部の駅周辺等に整備されています。

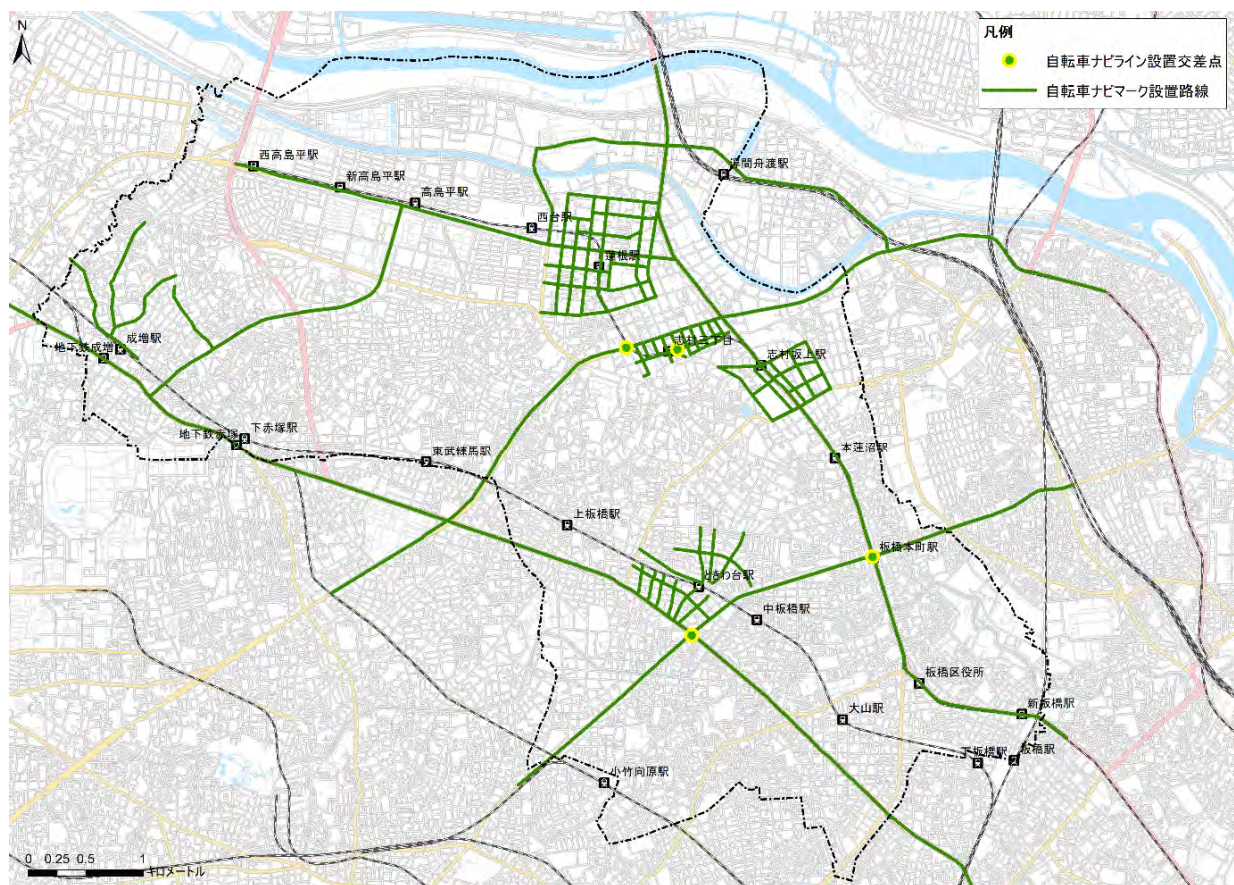


図 2-1-6 警視庁自転車ナビマーク・ナビライン設置済み路線



写真：自転車ナビマークの例



写真：自転車ナビラインの例

(出典：警視庁)

(5) 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）があったものが、「自転車が利用しやすい道路環境の整備」で、全体の 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」に多くの回答が集まりました（図 2-1-7）。また、国が自転車活用推進計画の改定にあたって公表した計画骨子についての Web アンケートによると、「自転車レーン（自転車専用通行帯）等の上に駐停車されないよう道路整備すべき」との意見に多くの回答が集まりました（図 2-1-8）。

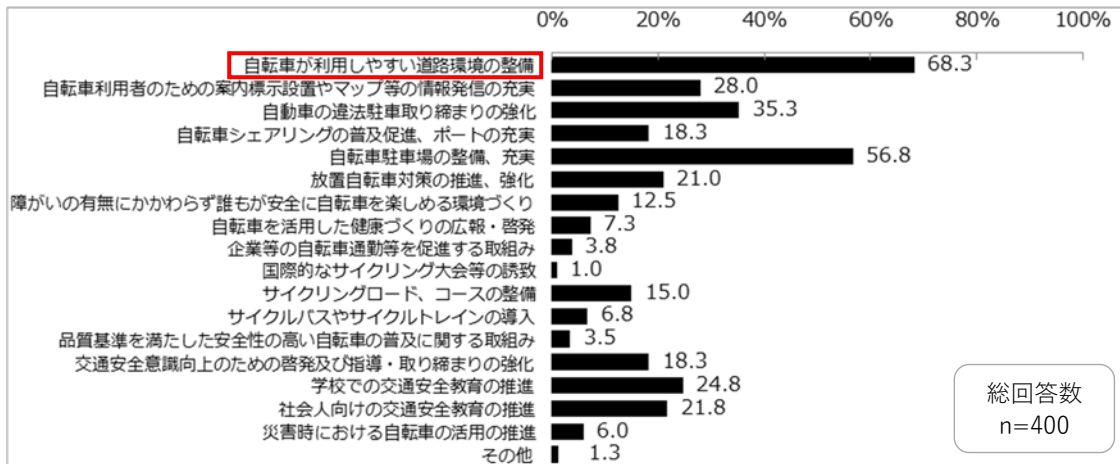


図 2-1-7 自転車活用推進のために注力すべき取組

出典：板橋区 Web アンケート調査（令和 2(2020)年 1 月実施）

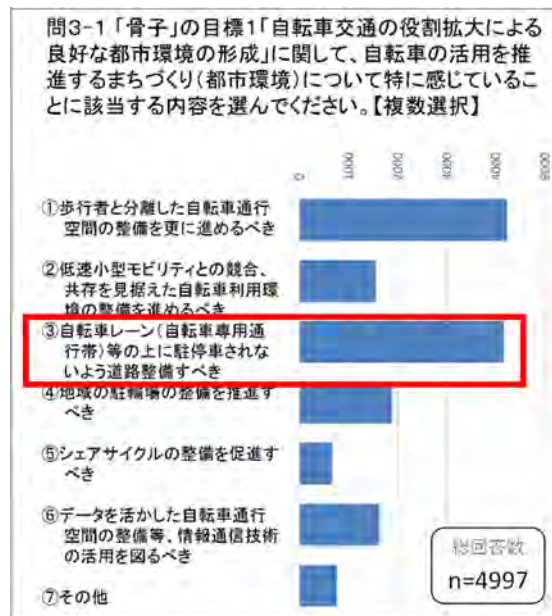


図 2-1-8 国の計画骨子に関する Web アンケート（令和 3(2021)年 2 月実施）

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

2 適切な駐輪環境の確保

現状

- 区内全ての鉄道駅周辺に自転車駐車が設置（一部民営を含む）されており、多くの駅で利用率が70%を超えています。
- 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りますが、一部の駅では令和2(2020)年度に増加へ転じています。
- 大型の子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車などの普及が拡大しています。

課題

- 多くの人や自転車が集まる鉄道駅周辺には駐輪環境が整っていますが、まちづくり事業の進展やライフスタイルの変化などにより、駐輪需要が大きく変わることも想定されることから、こうした変化を的確に捉えた駐輪空間の確保が必要です。
- 子ども乗せ自転車や電動小型モビリティなど、多様な自転車利用ニーズに対応した駐輪環境の整備が課題です。

(1) 自転車駐車場の現状

区内では、鉄道駅周辺を中心に自転車駐車場が設置され（民営を含む）、日々多くの人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、そのうち8駅では100%を上回っています。なお、区営の自転車駐車場は区内に71箇所設置されており、合計で21,000台以上の自転車を収容する能力を有しています。

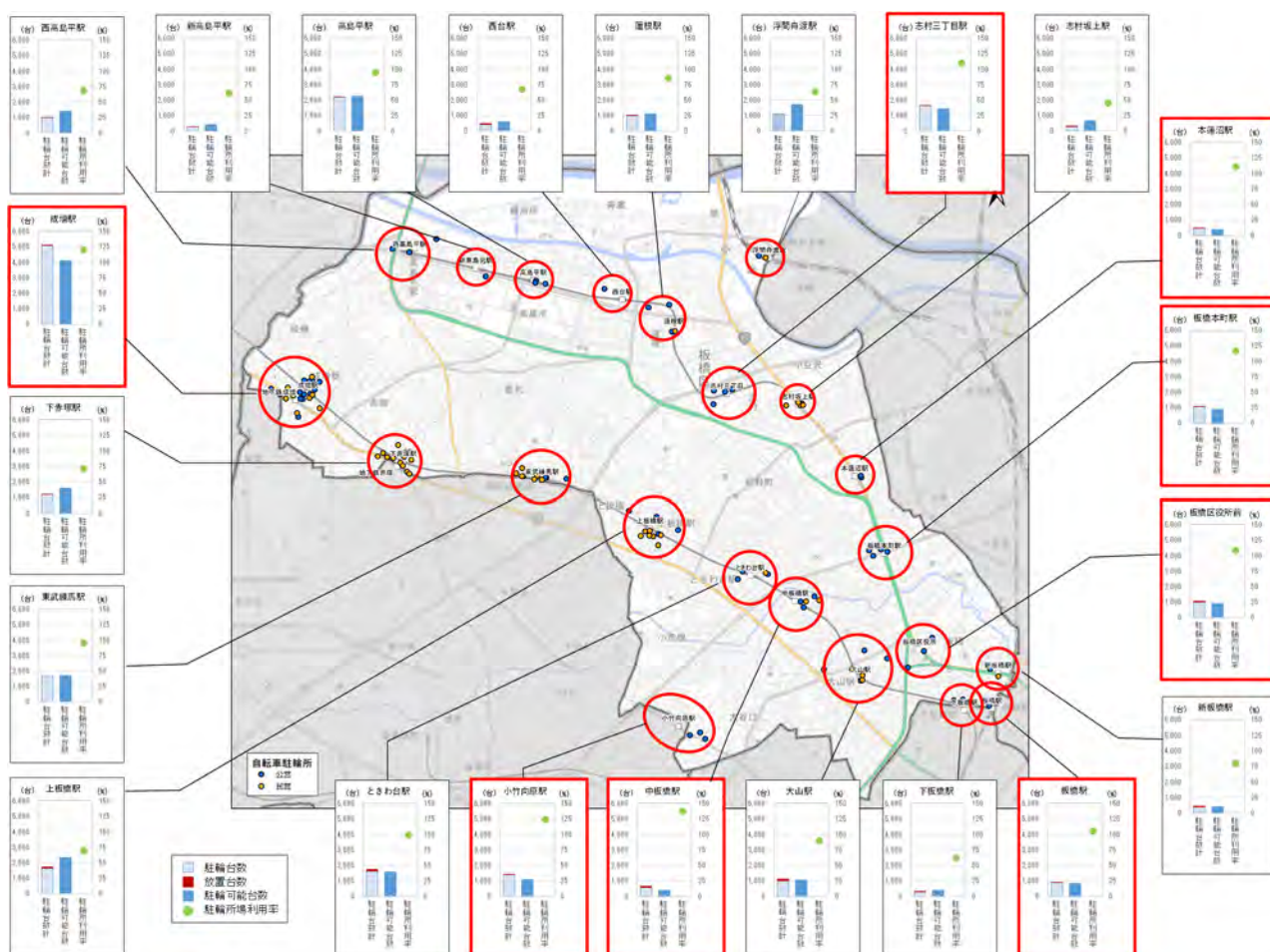


図 2-2-1 自転車駐輪場位置と駐輪場使用状況（赤囲いは利用率 100%以上）

(2) 放置自転車

区内の放置自転車は、平成 29（2017）年からの 4 年間の推移で見ると、多く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の実施、また、積極的な撤去活動による自転車利用者への放置に対する意識の変化など様々な要因が重なって減少したものと考えられます。しかしながら、依然として区内全ての駅において放置自転車は存在しており、令和 2（2020）年度には一部の駅で台数が増加に転じていることなどから、今後も放置自転車対策を継続して実施していく必要があります。

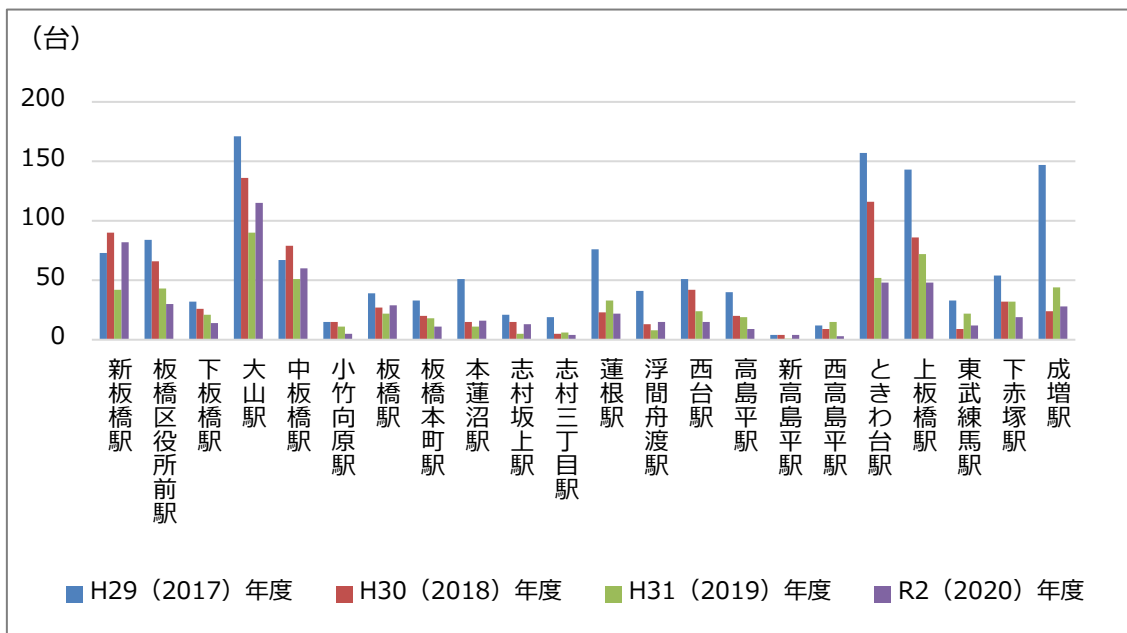


図 2-2-2 放置自転車台数

(3) 多様な自転車の駐輪ニーズ

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すること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。



写真：従来の規格では収めにくい大型の子ども乗せ自転車
(区営板橋駅自転車駐車場内専用スペース)

3 公共交通の補完・移動環境の向上

現状

- 区内には、鉄道やバスの公共交通路線網がほぼ全域にわたり整備されていますが、一部に、駅やバス停からの距離が遠いなど公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在しています。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うソーシャル・ディスタンスの意識の浸透により、通勤・通学時において混み合う電車やバスの利用を回避し、自転車で移動したいというニーズがあります。
- 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います。

課題

- 公共交通サービス水準が相対的に低い地域等への公共的な移動手段の確保が課題です。
- 「目的地と最寄りの駅・バス停からの距離が遠く、その間の移動手段が欲しい」「行きは自転車を使って帰りは歩いて帰りたい」などといった、様々な移動ニーズへの対応が重要です。

(1) 公共交通サービス水準

区内の公共交通は、鉄道が都心・副都心の方角に発達し、バスは区内のほぼ全域で運行されていますが、道路の幅が狭い等の理由から、前野町・中台、大谷口・桜川、仲宿・稲荷台などの地域では、公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在します。

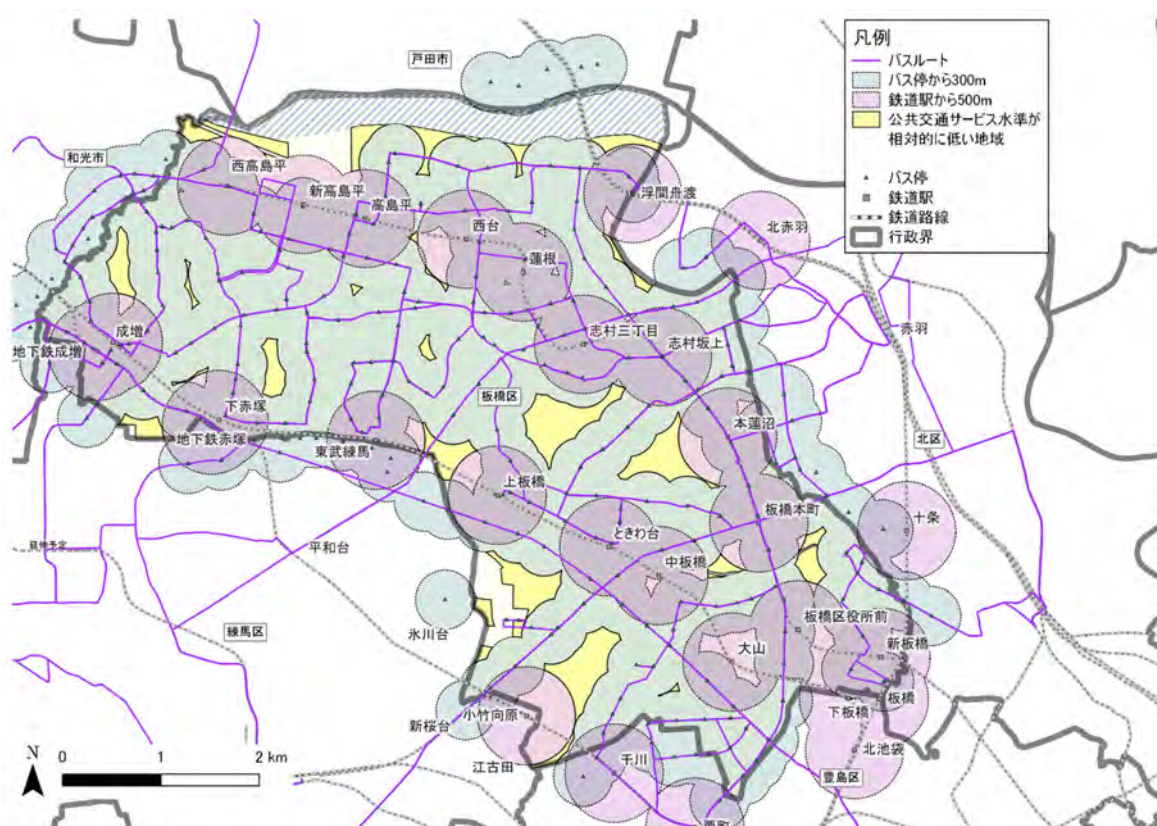


図 2-3-1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

(「板橋区交通政策基本計画」より引用 出典：国土数値情報、各バス事業者 HP を基に作成)

(2) シェアサイクル

区は、令和元(2019)年 10 月に、区内観光の振興や放置自転車対策、区内鉄道路線間移動及びその他公共交通との連携などを目的としたシェアサイクルの実証実験を開始しました。この実験は、公募により選定されたシェアサイクル事業者（OpenStreet 株式会社：東京都港区）と協定を結び連携して実施するもので、区は、公有地におけるシェアサイクルポート（自転車を貸し出し返す拠点。以下「ポート」という。）の設置スペースの確保や関係者との調整等を担い、事業者は、シェアサイクルポートや自転車等の設置と費用の負担、事業の運営、民間地へのポート設置拡大等を担っています。実験の概要や利用状況等は以下のとおりです。

① シェアサイクルとは

シェアサイクルは、自転車を他の人と共有（シェア）し利用する仕組みです。ポートに自転車があれば、乗りたいときに自転車を借りられ、目的地の最寄りのポートに返却することができます。

シェアサイクルを利用することのメリットは、レンタサイクルのように借りた場所（店）に自転車を返す必要がなく、ポートに空きがあればどこへでも返せる（片道移動ができる）こと、自転車を個人で所有しないためメンテナンス費用がかからないこと、利用料金が比較的安価なことなどです。一方、デメリットとしては、自転車の空きが無く必要なときに借りられない場合があること、ポートの空きが無く返したい場所に返せない場合があること、借りたい自転車の状態が利用するまでわからないことなどが挙げられます。



写真：区内の公園に設置されたシェアサイクル
（使用される自転車は全て電動アシスト自転車）

② 利用方法（OpenStreet 株式会社が展開する「HELLO CYCLING」の場合）

- ・スマートフォン等に専用アプリ「HELLO CYCLING」をダウンロード^{*1}
- ・新規会員登録でアカウントや支払い方法等を設定^{*1}
- ・アプリのマップ上から借りたいポートを検索し、自転車を予約
- ・予約したポートへ行き、予約時に発行された暗証番号を自転車の端末に入力して乗車
- ・返却したいポート^{*2}まで行き、ポートに空きがあれば返却（30 分前から予約可能）
- ・ラックに自転車を停めて施錠し、自転車の端末上で返却操作を行えば完了^{*3}

*1 初回のみ必要な操作

*2 「HELLO CYCLING」の看板があるポートであればどこでも返却が可能

*3 事前に登録した支払い方法で自動的に決済が完了

③ ポート等の設置状況

実験開始当初は、赤塚地域を中心にポート等の設置を進めましたが、その後設置場所を区内全域へと拡大させました。ポート等の設置数は、令和元(2019)年10月時点の36ポート329ラックから、令和3(2021)年9月には173ポート1,359ラックとなり、実験開始当初と比較して4～5倍に増えています。

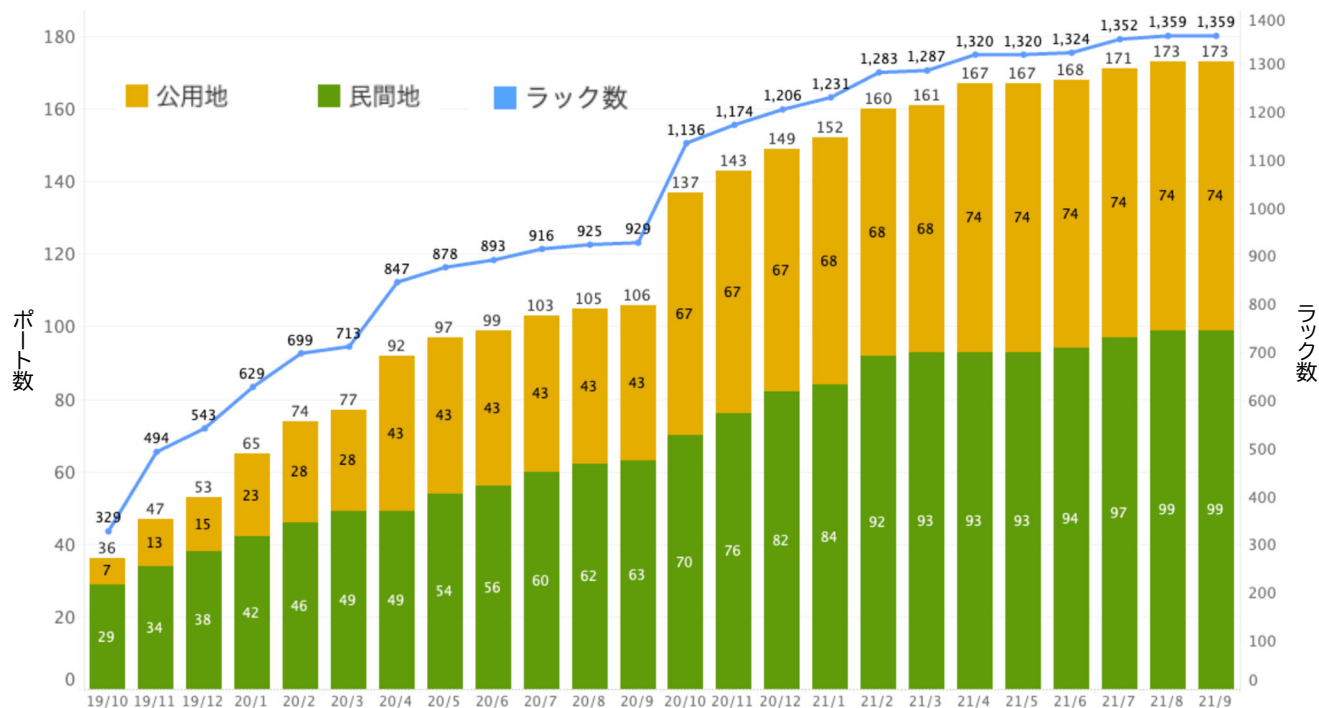


図 2-3-2 区内ポート・ラック設置数推移 (OpenStreet(株)提供)

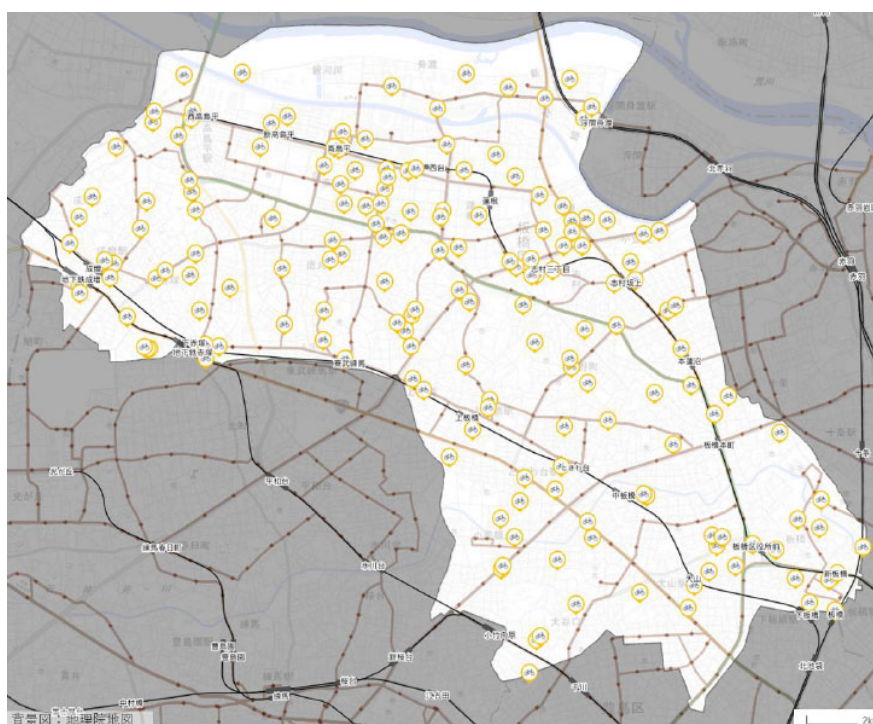


図 2-3-3 区内ポート設置箇所図 (令和3(2021)年9月時点。OpenStreet(株)提供)

④ 利用数の推移

ポート等の設置拡大に伴い、利用数も順調に増加しています。実験開始直後の令和元(2019)年10月と令和3(2021)年9月を比較すると、区内全ポートにおける月別利用回数は、5,064回から53,461回へと約10倍に増加し(図2-3-4)、利用者数も1,522人から11,815人へと約8倍に増加しています(図2-3-5)。

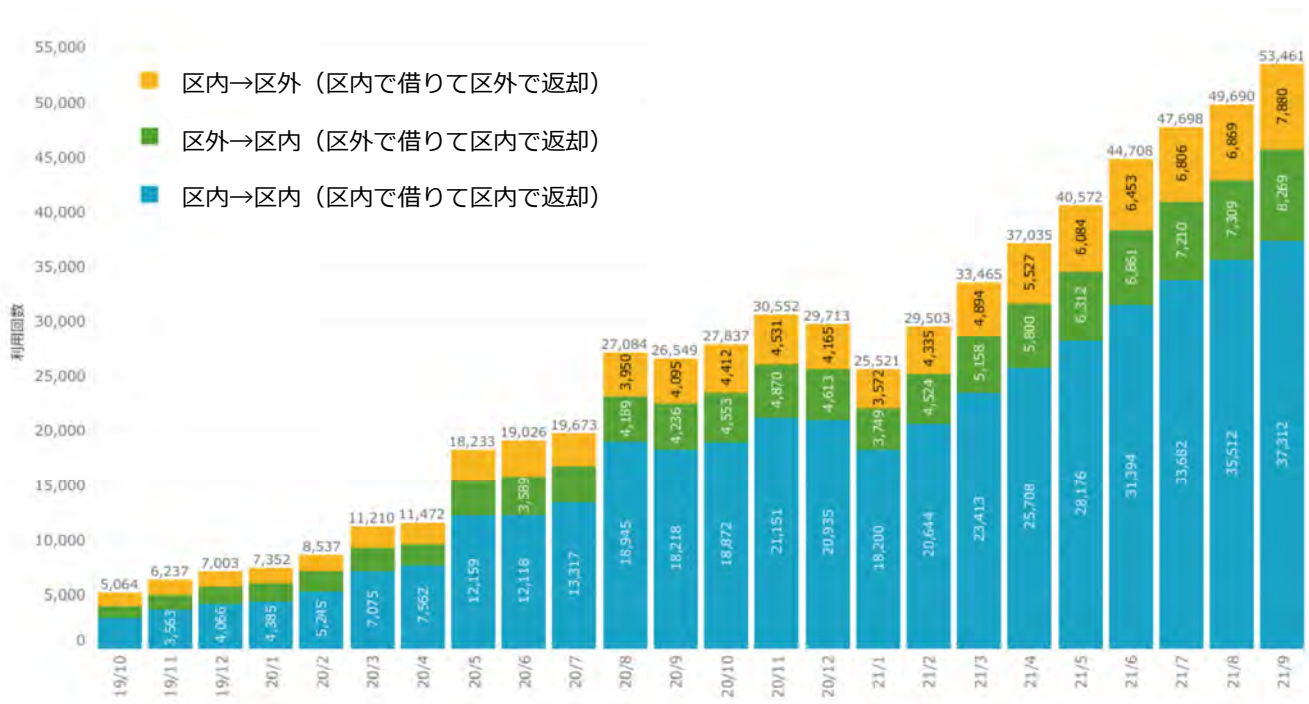


図2-3-4 月別利用回数の推移（区内全ポート合計）

(OpenStreet(株)提供の資料を一部加工)



図2-3-5 月別利用者数の推移 (OpenStreet(株)提供)

⑤ 走行場所

シェアサイクルで利用された自転車が内のどの場所を走行したのかについて、取得したデータを基に走行量を可視化しました（図 2-3-6, 2-3-7）。ポートの設置場所等にも左右されますが、全体としては生活道路よりも幹線道路が多く利用されている傾向にあります。こうしたデータも参考にしながら、効果的に自転車通行環境の整備を進めていく必要があります。

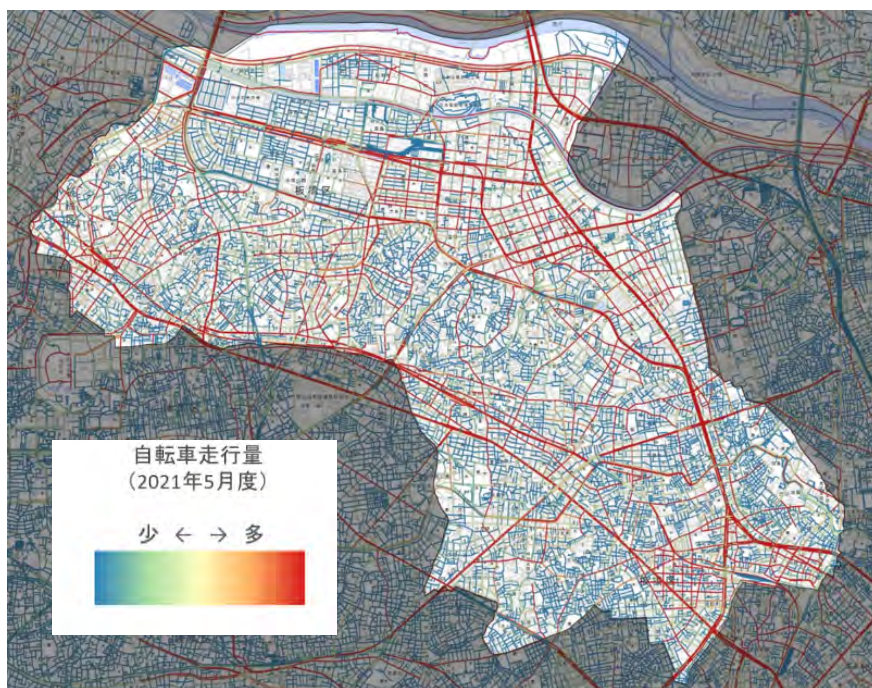


図 2-3-6 シェアサイクル走行量（令和 3（2021）年 5 月）（OpenStreet(株)提供）



図 2-3-7 シェアサイクル移動軌跡*（令和 3（2021）年 5 月）（OpenStreet(株)提供）

* 1 分ごとに収集される GPS 計測データを基に可視化したもの。青白く輝いている場所ほど数が多い。

⑥ 利用傾向

利用実績を曜日・時間帯別で見ると、平日は朝 8 時前後と夕方 18 時前後の利用が突出して多く、休日は朝から夕方にかけて緩やかに増加していく傾向です（図 2-3-8）。また、ポート間の移動では、平日の朝は鉄道駅から離れたポートで貸出が返却を上回り、鉄道駅周辺では逆に返却が貸出を上回っている状態であることから、区内各所から駅周辺へと向かう傾向が表れています（図 2-3-9）。一方、平日の夕方はその流れが逆転しており、シェアサイクルが通勤・通学の足として利用されていることが考えられます。このほか、曜日・時間帯を問わず、都営三田線沿線と東武東上線沿線との間を移動する利用が比較的多いことも利用実績データからわかりました。

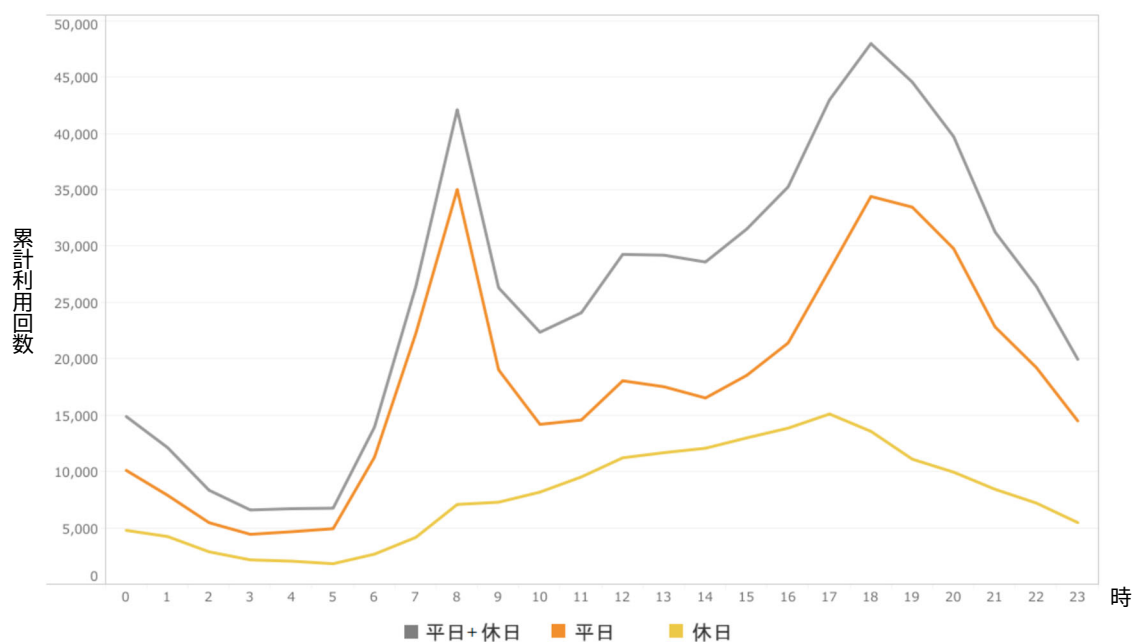


図 2-3-8 時間帯別累計利用回数（令和 3（2021）年 9 月時点）（OpenStreet(株)提供）

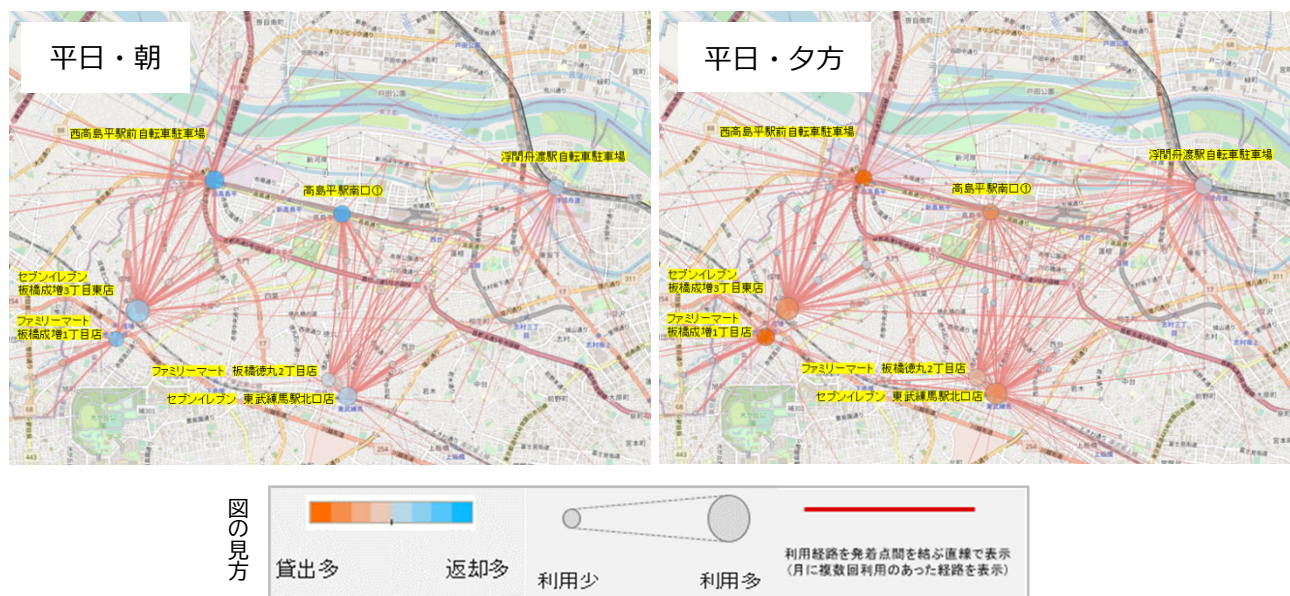


図 2-3-9 出発点・行き先マップ（令和 3（2021）年 5 月）（OpenStreet(株)提供）

⑦ 実証実験の検証と今後の展開

実証実験から得られる様々なデータや利用者の意見・要望等を基に、効果や課題等を検証・分析し、今後の事業展開について決定していきます。

⑧ シェアサイクルの認知度、利用意向

区が実施しているシェアサイクル実証実験について、実験開始から2年以上が経過した令和3(2021)年12月にアンケート調査*を実施しました。その結果、63.3%の人が実験を「知っていた」と回答しました(図2-3-10)。また、シェアサイクルを利用したことがあり「今後も利用したい」と回答した人は全体の9.8%、利用したことはないが「今後は利用したい」と回答した人は56.3%で、利用したい人の合計は66.1%に上り(図2-3-11)、シェアサイクルに一定のニーズがあることがわかりました。

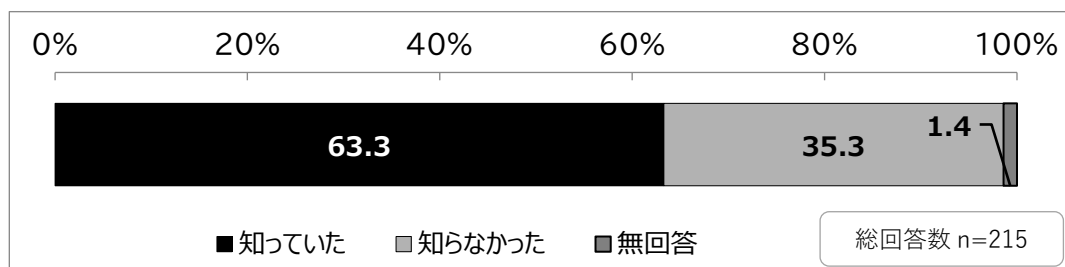


図 2-3-10 シェアサイクル実証実験の認知度

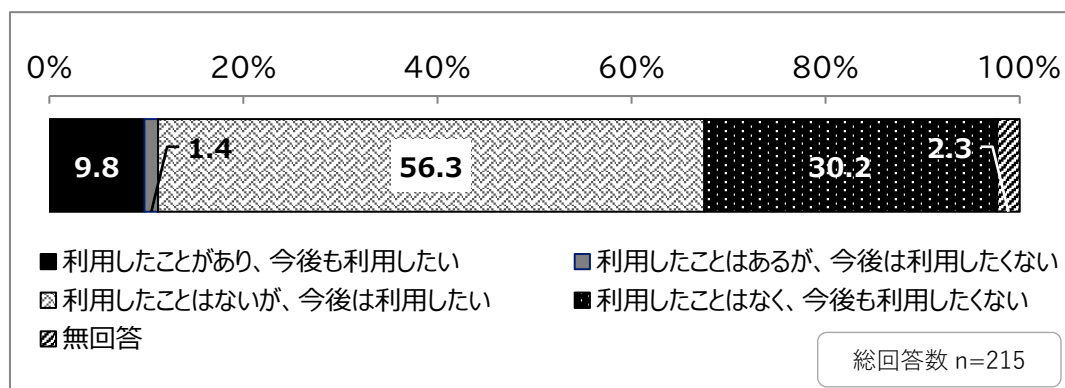


図 2-3-11 シェアサイクルの利用実績・意向

* 令和3(2021)年12月に区役所本庁舎において実施した「オープンハウス型説明会」の来場者を対象に行ったアンケート調査で、総回答数は215でした。

4 多様化する自転車への対応

現状

- ・自転車の多様化や新たな電動小型モビリティの開発が進み、普及が進んでいます。また、新たな電動小型モビリティに対応した道路交通法等の見直しが検討されています。
- ・区民や区外からの来訪者の観光・周遊ツールとして、自転車や新たな電動小型モビリティの活用が期待されています。

課題

- ・交通トラブルを防ぐため、新たな電動小型モビリティの利用者に対し、正しい交通ルール等の情報を的確に届けることが重要です。
- ・多様化する自転車や新たな電動小型モビリティが利用しやすい環境の整備と、これを活用した区内の回遊性・周遊性の向上が課題です。

(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進んだ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電動小型モビリティが次々と登場しています。



本計画が対象とする
電動小型モビリティ
(自転車+) の範囲

図 2-4-1 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）

(3) 新たなモビリティに対する交通規制の現状

自転車の定義に当てはまらない新たな電動小型モビリティの交通規制については、令和4(2022)年1月現在、国や関係機関等においてそのあり方が議論^{*1}されていますが、現状では主に原動機付自転車として取り扱われており、下表(表2-4-1)のようなルールが当てはめられています。

一方、海外では、こうした電動小型モビリティについて、自転車と同等に扱う動きがあり(表2-4-2)、日本でも、電動小型モビリティのシェア事業をめざす事業者から、産業競争力強化法に基づく特例申請が行われ、特例エリアにおいて普通自転車専用通行帯の通行が認められる等の規制緩和が試験的に行われています。ただし、海外ではもとも、自転車が歩道を通行できないことが標準となっているため、日本でも、こうした電動小型モビリティは歩道の通行を認めない方向で議論がされています^{*2}。

表 2-4-1 国内における立ち乗り電動スクーターの交通ルール

	通行場所							運転免許	ヘルメット	右折方法
	車道 (第二車線等)	車道 (第一車線)	普通自転車 専用通行帯	自転車道	路側帯	歩道	歩車道の区別 のない道路			
自動車 (小型特殊自動車 を除く)	○	○	×	×	×	×	○	必要	必要 (二輪車)	小回り右折
小型特殊自動車	×	○	×	×	×	×	○	必要	不要	小回り右折
原動機付自転車	×	○	×	×	×	×	○	必要	必要	一部 二段階右折
軽車両 (普通自転車を除く)	×	○	○	△ (自転車等 は可)	△ (徐行)	×	○	不要	不要 (一部努力義務)	二段階右折
普通自転車	×	○	○	○	△ (徐行)	△ (一部の歩道 は可、徐行)	○	不要	不要 (一部努力義務)	二段階右折
歩行者 (歩行補助車・身体障害 者用の車椅子を含む)	×	×	×	×	○	○	○	不要	不要	—

表 2-4-2 立ち乗り電動スクーターの海外の規約(例)

	走行場所	ヘルメット	運転免許	年齢制限
米国 (カリフォルニア州)	自転車レーン 車道	18歳未満は 必要	必要	16歳以上
英国	自転車レーン 車道	不要(推奨)	必要	16歳以上
フランス ドイツ	自転車レーン 車道	不要(推奨)	不要	独:14歳以上 仏:12歳以上
イタリア	自転車レーン 車道	18歳以下は 必要	不要	14歳以上

* 1 : 「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」などにおいて議論

* 2 : 「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」中間報告より(令和3(2021)年4月、警察庁)

(4) 新たなモビリティによる交通違反や事故

新たなモビリティの登場に伴い、電動キックボードなどが関連する交通事故が発生しています。歩道で電動キックボードを2人乗り走行し、歩行者と衝突しけがを負わせた運転手が逮捕されるなど、電動小型モビリティによる事故で運転手が検挙される事例が増加しています。

【電動キックボードによる事故】

令和3（2021）年6月、大阪市内の繁華街で、30代の男性が1人乗り電動キックボードの前方に知人を乗せて時速20キロで歩道を走行し、歩行中の女性をはねて首の骨を折るけがをさせ逃走する事故が発生しました。男性はヘルメットを着用しておらず、自動車運転死傷処罰法違反（過失運転致傷）と道路交通法違反（ひき逃げ）の罪で略式起訴され、罰金50万円の略式命令を受けました。

電動キックボードを公道で利用する際には、運転免許証の携帯やナンバープレートの設置等が必要となりますが、量販店や通信販売等でも比較的容易に購入できてしまうことから、正しいルールを知らないまま利用し、違反や交通事故を起こしてしまう例が増えています。

5 運動習慣と外出機会の創出

現状

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

課題

- ・体を動かす機会、外出を増やす機会の創出が課題です。
- ・子どもが安全に自転車で遊べる空間の提供が重要です。

(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。

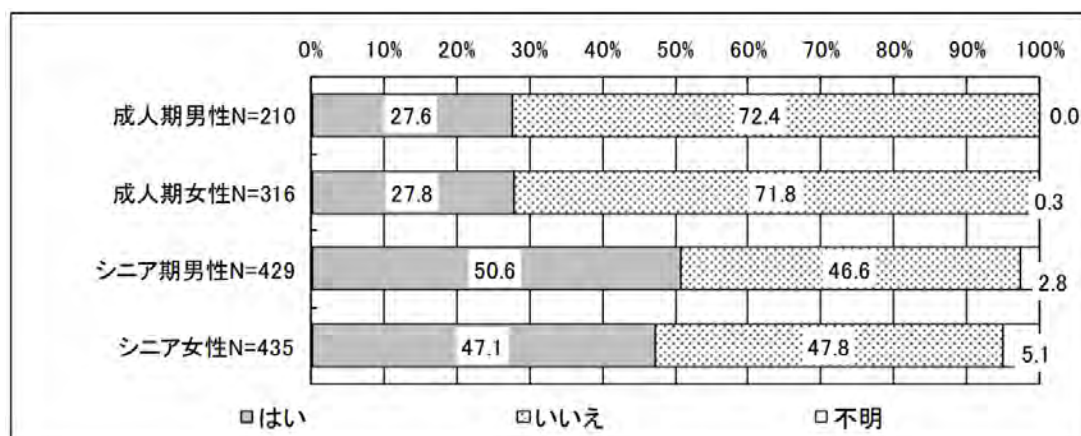


図 2-5-1 運動習慣のある人の割合（1回30分、週2回、1年以上の運動）

（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。

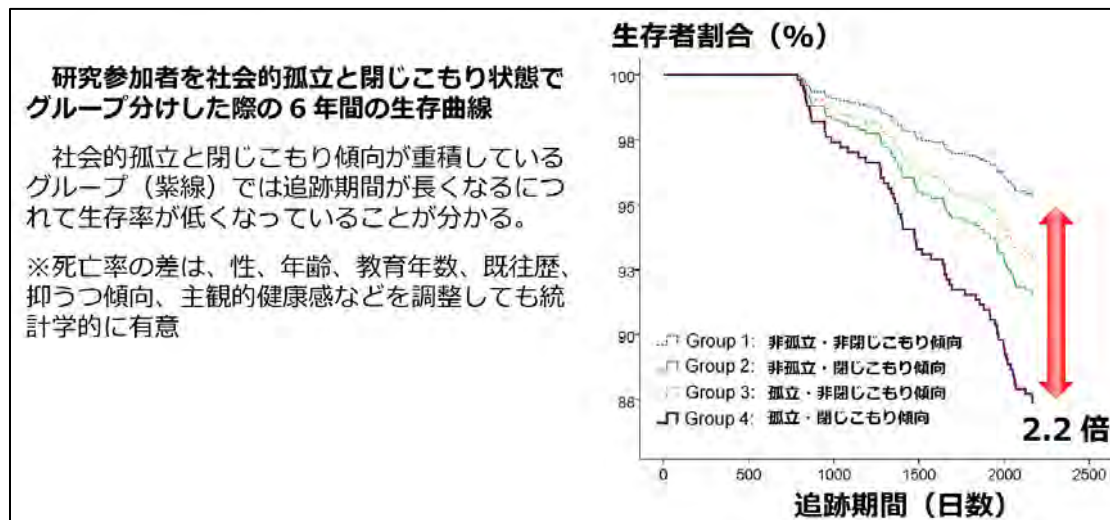


図 2-5-2 高齢期の社会的孤立と閉じこもり傾向による死亡リスク

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

新型コロナウイルス感染防止対策として、令和 2 (2020) 年 4 月に発出された緊急事態宣言の前後の交通手段を比較すると、人と接触する恐れのある公共交通機関の利用を避ける傾向が表れています。それに代わって自転車の利用や徒歩が増えましたが、それ以上に、クルマの利用が増える結果となりました。

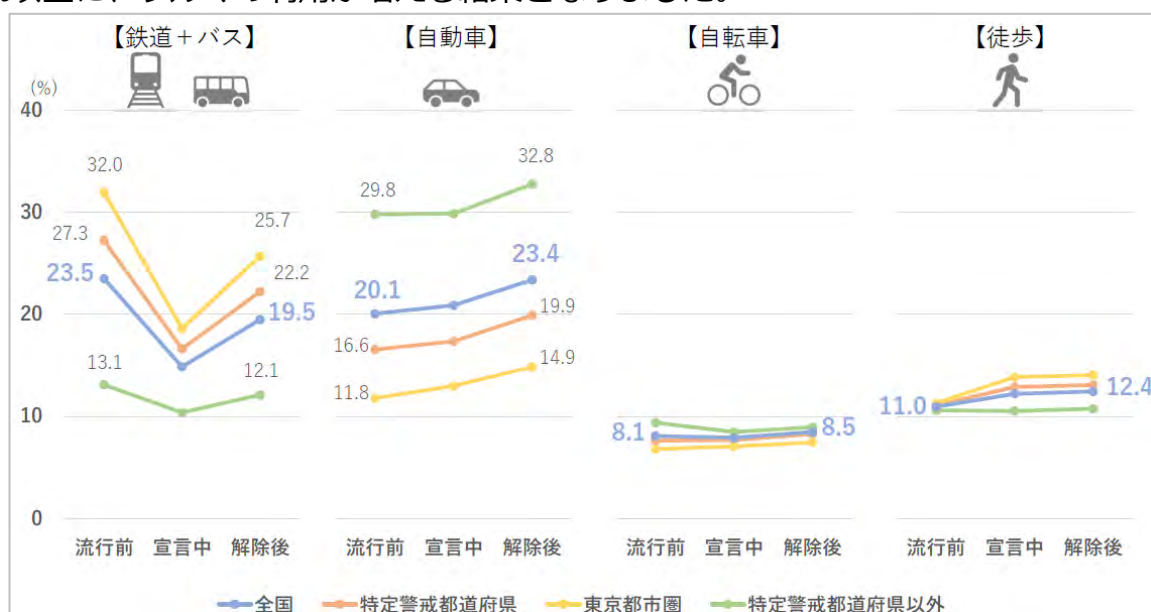


図 2-5-3 新型コロナ緊急事態宣言前後の交通手段分担率の変化

出典：全国の都市における生活・行動の変化—新型コロナ生活行動調査概要（第 2 編）

（国土交通省・令和 2 (2020) 年 8 月実施 Web アンケート）

また、新型コロナウイルス感染症流行前後の私生活における外出場所の変化を尋ねた問いでは、外食や趣味・娯楽のために自宅から離れた都心部に行くのを避けて、自宅周辺に行く頻度が増えるとの結果が得られており、この傾向が続いた場合、徒歩や自転車での移動機会も増加するものと考えられます。

活動種類	現在における、新型コロナ流行前からの外出場所の変化率 (+■：現在（調査時点）の方が訪れている、-■：新型コロナ流行前の方が訪れている)			
	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
① 食料品・日用品の買い物	1%	1%	-1%	-1%
② 食料品・日用品以外の買い物	4%	1%	-4%	-1%
③ 外食	11%	-2%	-12%	2%
④ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	5%	0%	-3%	-2%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	11%	3%	-15%	0%

図 2-5-4 新型コロナ流行前後の外出場所の変化

出典：全国の都市における生活・行動の変化—新型コロナ生活行動調査概要（第2編）

（国土交通省・令和2（2020）年8月実施 Web アンケート）

（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。

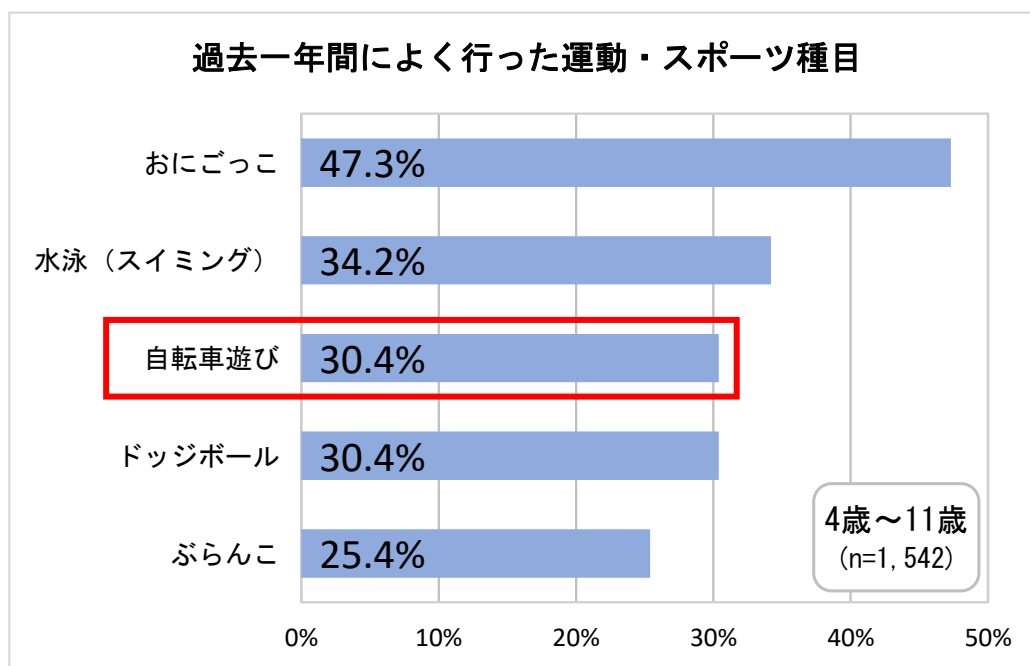


図 2-5-5 子ども・青少年の運動・スポーツ実施状況

出典：（公財）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」を基に作成

（平成30（2018）年3月）

6 交通安全ルールとリスクへの対応

現状

- ・子どもに初めて自転車を買与える時期は、3～6歳が最も多くなっています。
- ・自転車関連事故は、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割以上を占めています。
- ・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ります。
- ・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ります。また、クルマ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ります。
- ・自転車の点検整備の必要性に対する意識が低い状態です。

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が重要です。
- ・自転車利用者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促進が課題です。
- ・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が重要です。
- ・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が課題です。

(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。

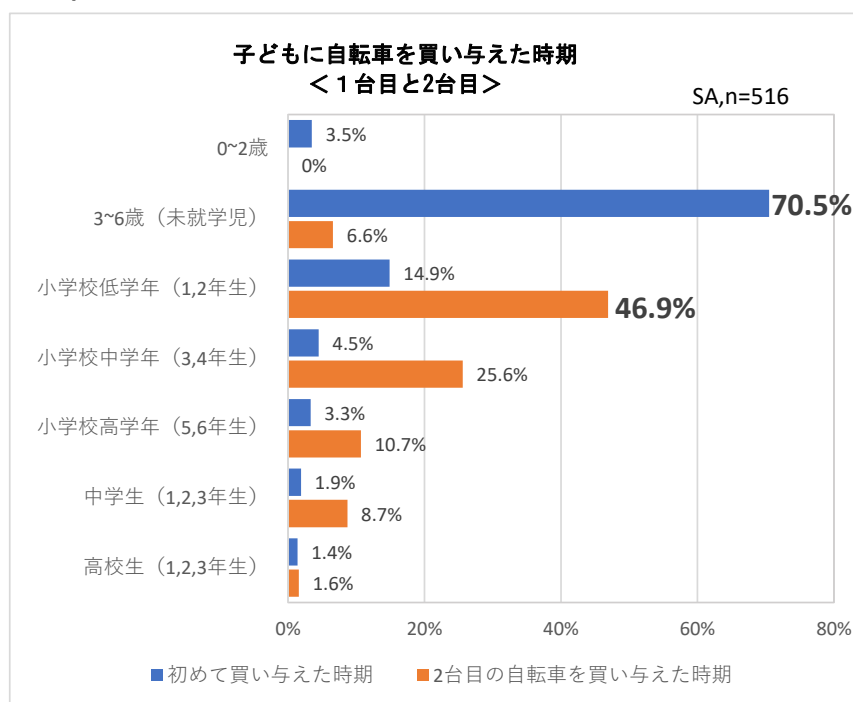


図 2-6-1 子どもの自転車購入実態・意識調査結果

出典：自転車の安全利用促進委員会（平成 26(2014)年 11 月）の資料を基に作成

(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クルマ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。

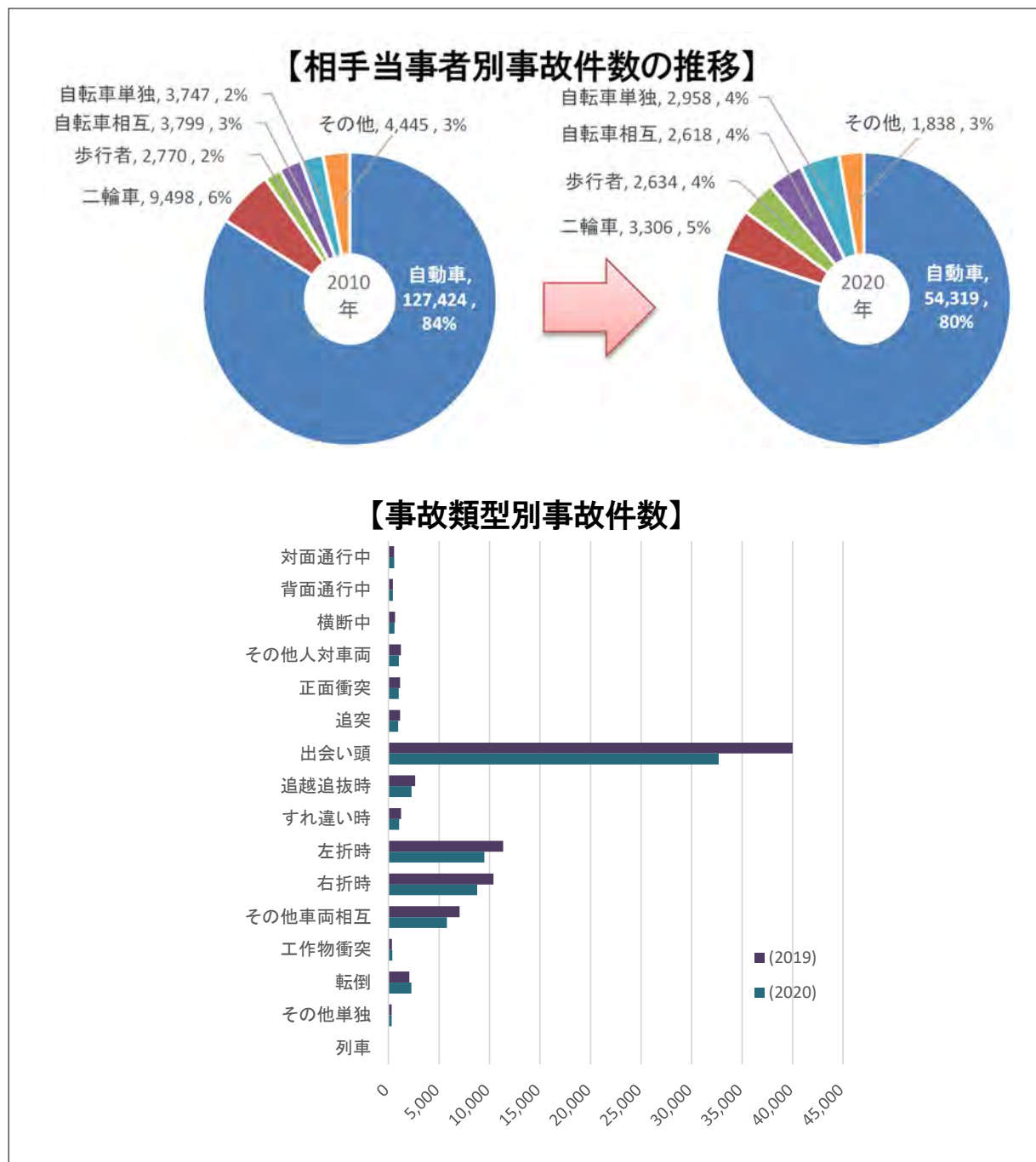


図 2-6-2 自転車関連事故の発生状況（全国）

出典：警察庁自転車関連事故（令和 2（2020）年）を基に作成

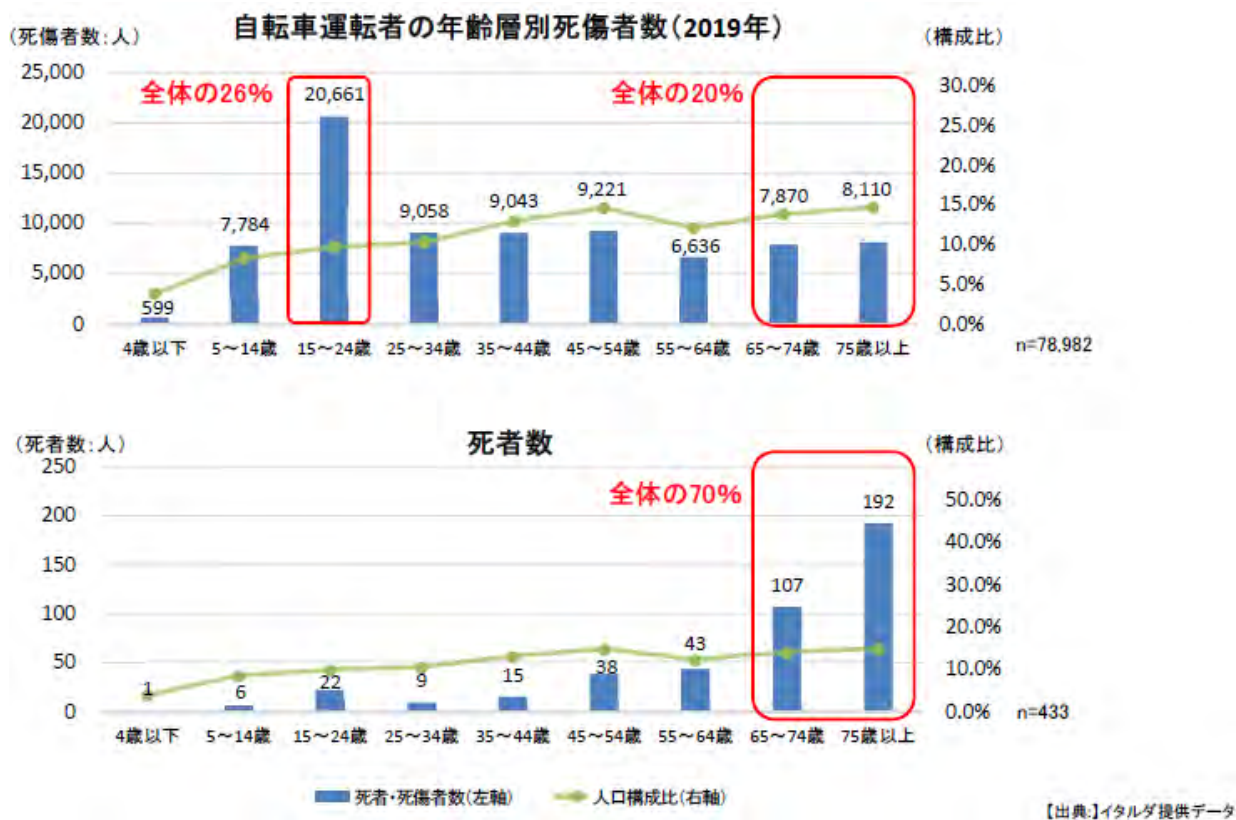


図 2-6-3 自転車事故の年齢層別死傷者数(全国)

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)

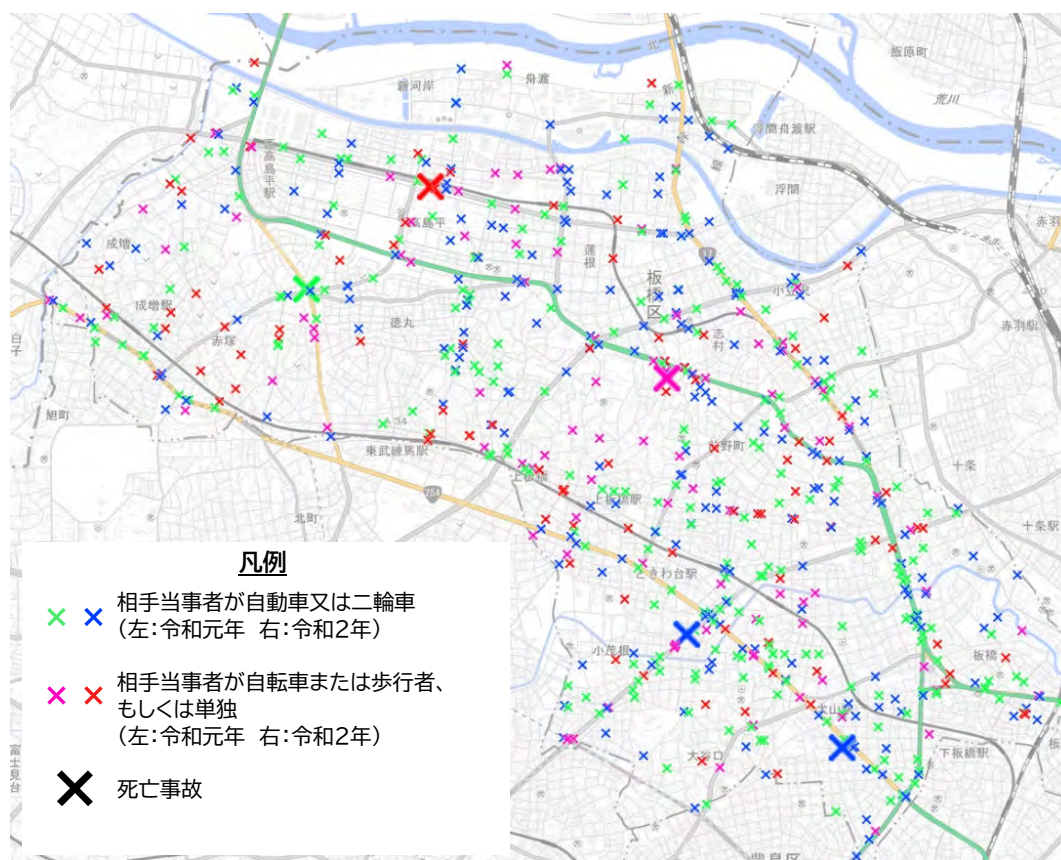


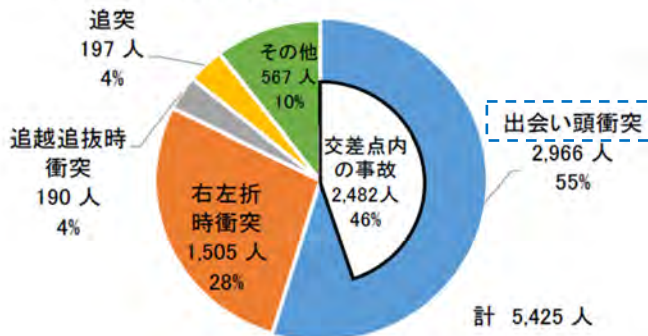
図 2-6-4 自転車事故発生密度(板橋区)

出典：交通事故統計情報オープンデータ(警察庁 令和元(2019)年・令和2(2020)年)を基に作成

(3) 法令違反の発生状況

自転車対クルマ（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、クルマ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。

【対四輪事故の事故類型】 （死者数＋重傷者数）



【対四輪出会い頭事故の法令違反】（死者数＋重傷者数） 〈自動車の法令違反〉 〈自転車の法令違反〉

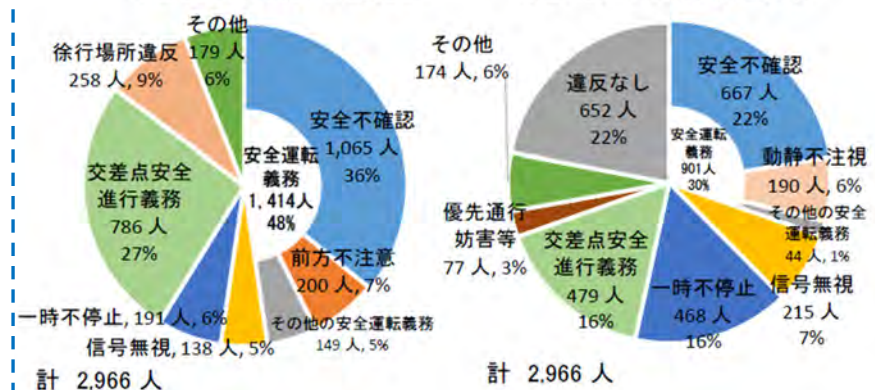


図 2-6-5 法令違反の発生状況

出典：警察庁自転車関連事故（令和2（2020）年）を基に作成

【フードデリバリーサービス配達中の事故】

新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、外出の差し控えや新しい生活様式が広がる中、飲食店等のデリバリーサービスの需要が一気に高まりました。こうした中、配達中の事故が各地で発生しており、事故の防止が課題となっています。

令和3（2021）年4月には、板橋区内においてフードデリバリーサービスの配達員が自転車で食品を配達中、横断歩道を渡っていた70代の男性をはね、2日後に死亡させる事故が起きています。事故の発生は午後7時過ぎで、雨も降っており、前方が見えにくい状況の中、自転車は無灯火で20キロ以上のスピードを出していました。

こうした悲惨な事故を防ぐため、都内では警視庁が中心となって、フードデリバリーサービス事業者を対象とした交通安全講習会を開催し、配達員への交通安全教育を行っています。

(4) 区民の要望

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。

【「ルール」と「マナー」】

- ・ 「**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。併せて、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**」とは、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じ方が異なるため、一概に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、相手への思いやりを持った行動を意識することが重要です。
- ・ 従来の自転車の交通安全施策において「ルール・マナーを順守する」のように、両者を同じものとして用いるケースも少なくありませんでした、本計画では、上記のように「ルール」と「マナー」の違いを意識して使い分けています。

(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 2-6-6）。令和 2(2020)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、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 2-6-7）。

【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がい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入し、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 2-6-6 自転車事故の高額損害賠償事例

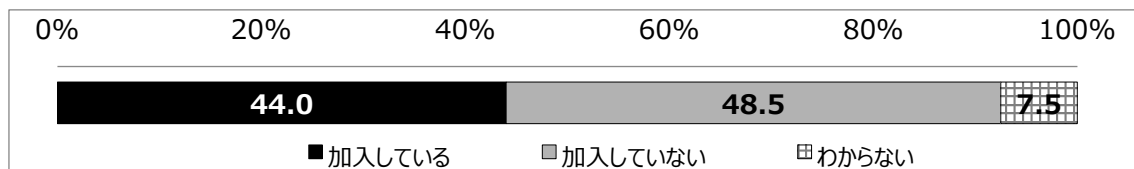


図 2-6-7 自転車保険加入状況

出典：板橋区 Web アンケート調査（令和 2(2020)年 1 月実施）

(6) 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 2-6-8）。

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

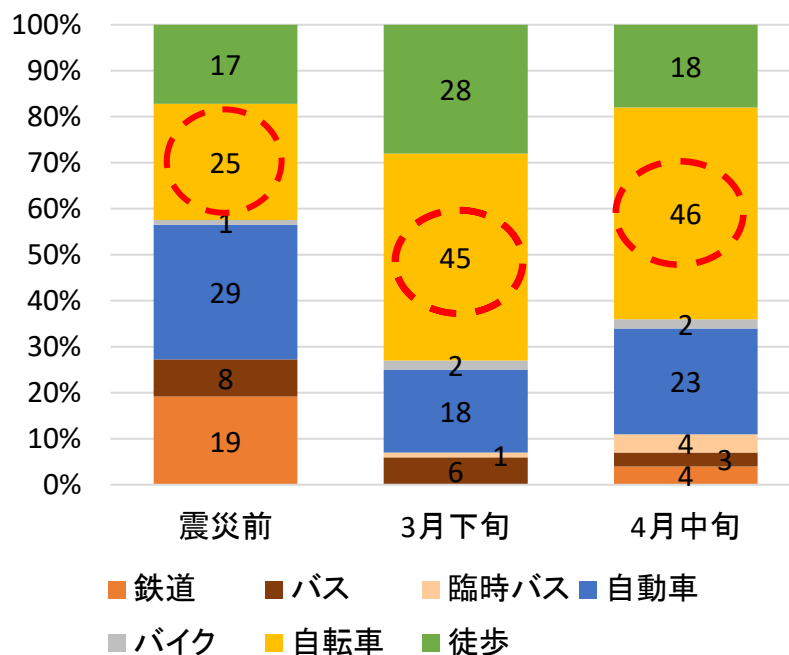


図 2-6-8 震災前後の利用交通手段構成（通勤通学、都心部を除く仙台駅から概ね 3 km 圏）

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」を基に作成

(7) 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。全体の 4 割未満にとどまっています。

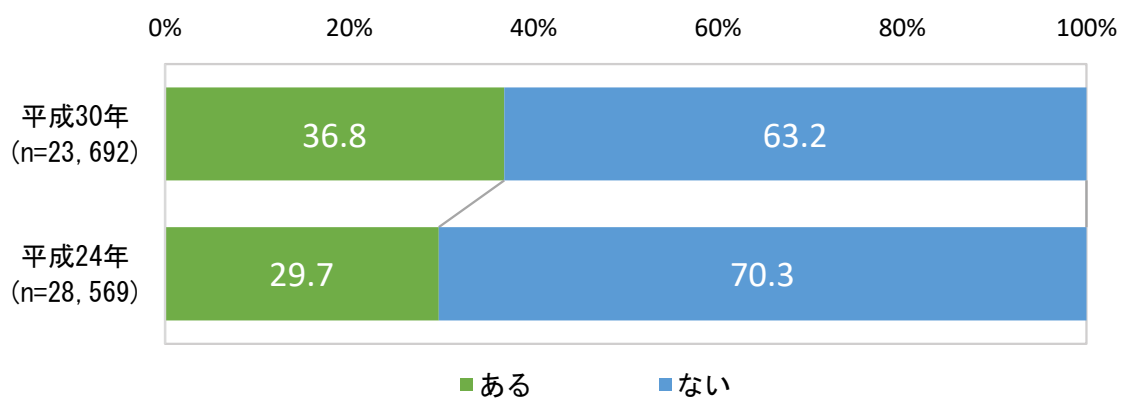


図 2-6-9 自転車の点検・整備の有無

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) を基に作成

第3章



自転車⁺の活用推進に関する方針 及び実施する取組

- 1 基本理念
- 2 基本方針
- 3 施策
- 4 取組
- 5 実施する取組と施策との関連

安心・安全 スマートなサイクルライフを実現する

本計画の上位計画となる「板橋区交通政策基本計画」が示す交通の将来イメージの“楽しく出かけられる”や、自転車を取り巻く現状及び課題などを踏まえ、安心・安全 スマートなサイクルライフの実現～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～を基本理念とし、3つの基本方針と13の施策を定めます。

基本方針1 だれもが安心・安全 に移動できる通行環 境の創出

通行環境を創出することにより、「人・自転車・クルマ」それぞれの安全性を向上させるとともに、まちづくりと連動した自転車⁺の活用をめざします。

基本方針2 だれもが出かけたくな る自転車⁺利用環境 の形成

自転車⁺の利用環境を形成することにより、自転車⁺の利便性や回遊性等を向上させるとともに、移動することを「楽しむ」機会を創出します。

基本方針3 豊かな未来をはぐくむ サイクルライフの創造

自転車⁺が身近にある生活を創造することにより、健康増進や脱炭素へとつなげていくとともに、豊かな未来を実現するために人々のルールを守る意識を醸成します。

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の“楽しく出かけられる”や、自転車⁺を取り巻く現状及び課題などを踏まえ、本計画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

～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～

この基本理念は、本計画が実現したいまちの姿や人の状態を表しています。それぞれの言葉に込めた理念は、以下のとおりです。

■安心・安全

自転車⁺の利用者のみならず、歩行者やクルマの運転手など自転車⁺を取り巻く全ての人々が、安心・安全に通行できる環境を実現します。

■スマート

今後、普及が進むと想定される電動小型モビリティの活用や自転車の機能向上・進化を見据え、人が自転車⁺を賢く(スマートに)活用し、また、自転車⁺そのものが賢く(スマートに)なることで、これまで移動が困難だった人が手軽に移動できるようになり、また、クルマから自転車⁺への転換が進んだ環境に優しいまちを実現します。

■サイクルライフ

自転車⁺がこれまで以上に身近な存在となり、生活の一部に溶け込むことで、サイクルライフ(自転車生活)の充実＝豊かな日常生活が実現します。

■自転車⁺で出かけたくなる

自転車⁺の通行環境を整えることで快適に移動できるまちを実現します。また、単なる移動手段としてだけでなく、リゾート列車やスポーツカーに乗る時のように、自転車⁺に乗ることや移動すること自体が楽しめるような利用環境を整え、出かけたくなるまちを実現します。

2 基本方針

第2章で整理した自転車⁺を取り巻く課題や、本計画の基本理念を踏まえて、以下のとおり3つの基本方針を定めます。

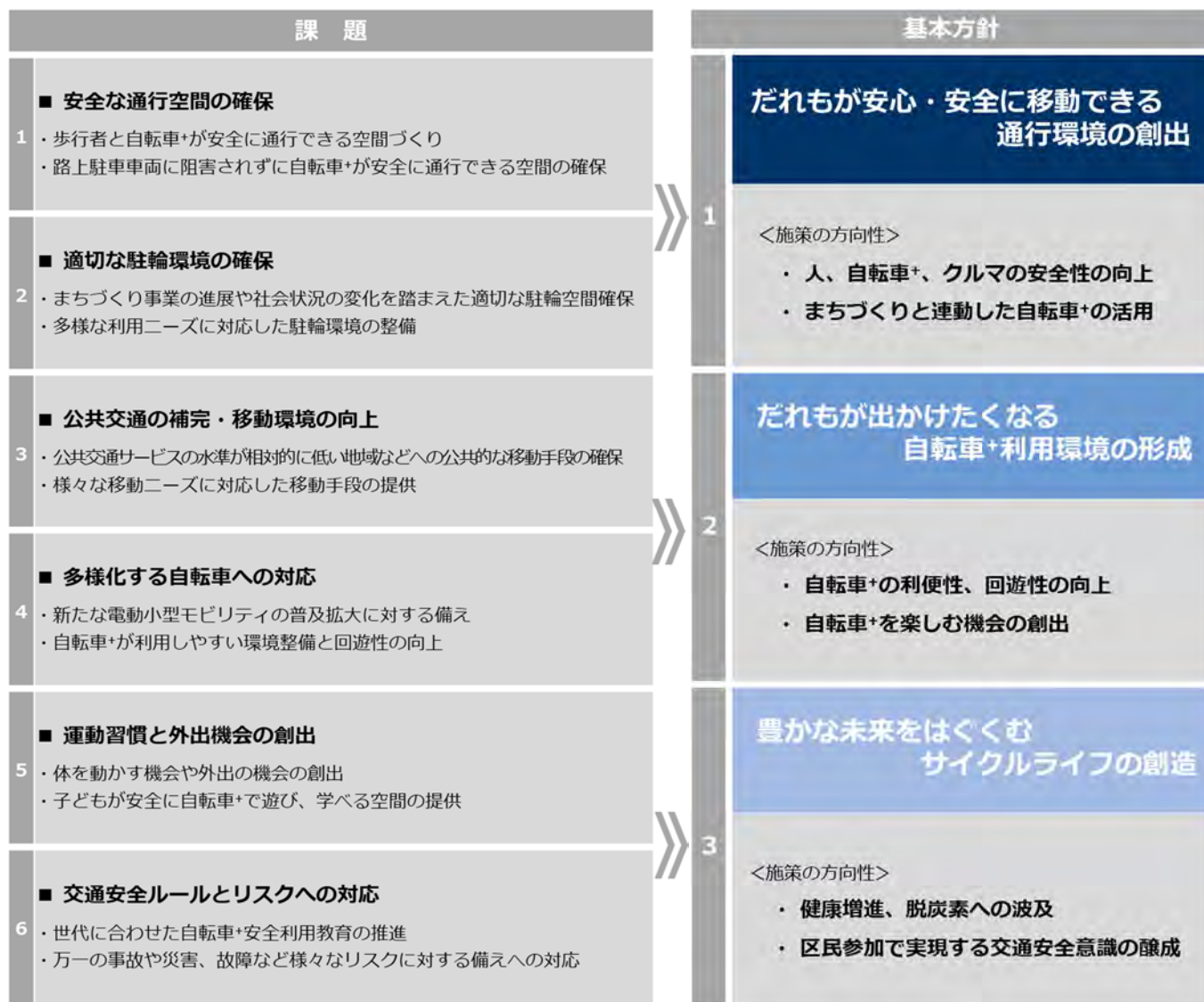


図 3-2-1 課題と基本方針の関係イメージ

基本理念

安心・安全 スマートなサイクルライフの実現

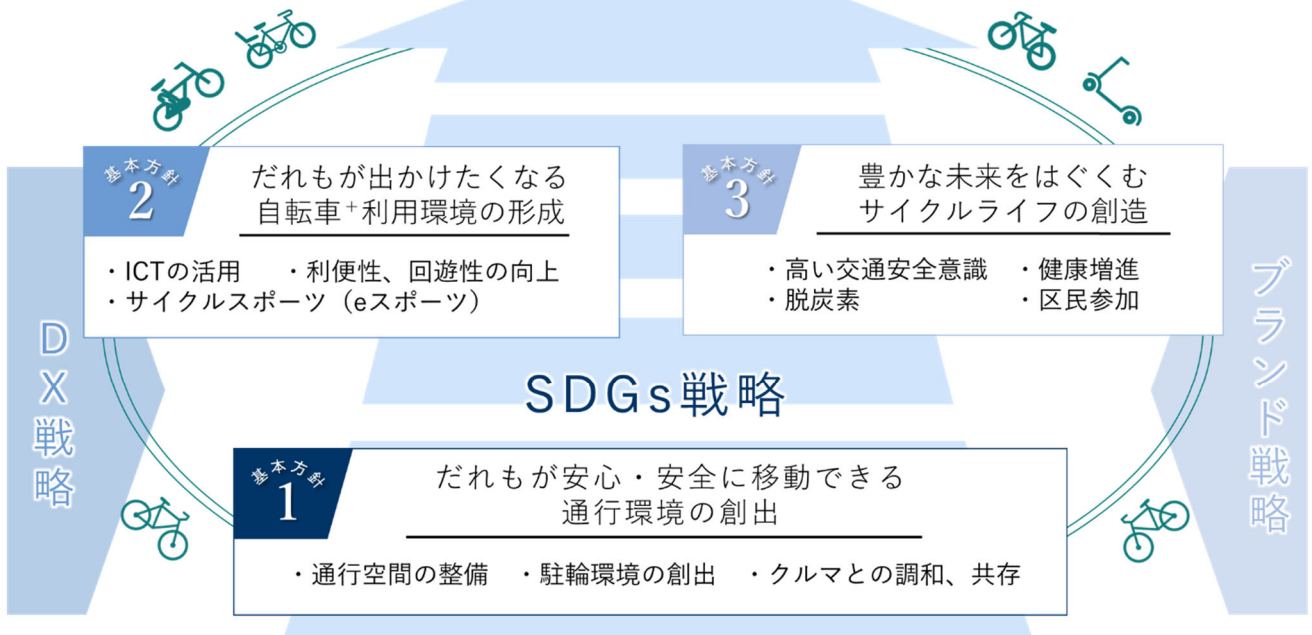
～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～

図 3-2-2 基本理念・基本方針のイメージ

3 施策

基本理念の実現に向けて、基本方針ごとに取組の指針となる「施策」を定めます。なお、施策に基づいて実施される取組には複数の施策に関連するものが多いことから、下の図はそれぞれが相互に関連する様子を表現しています。

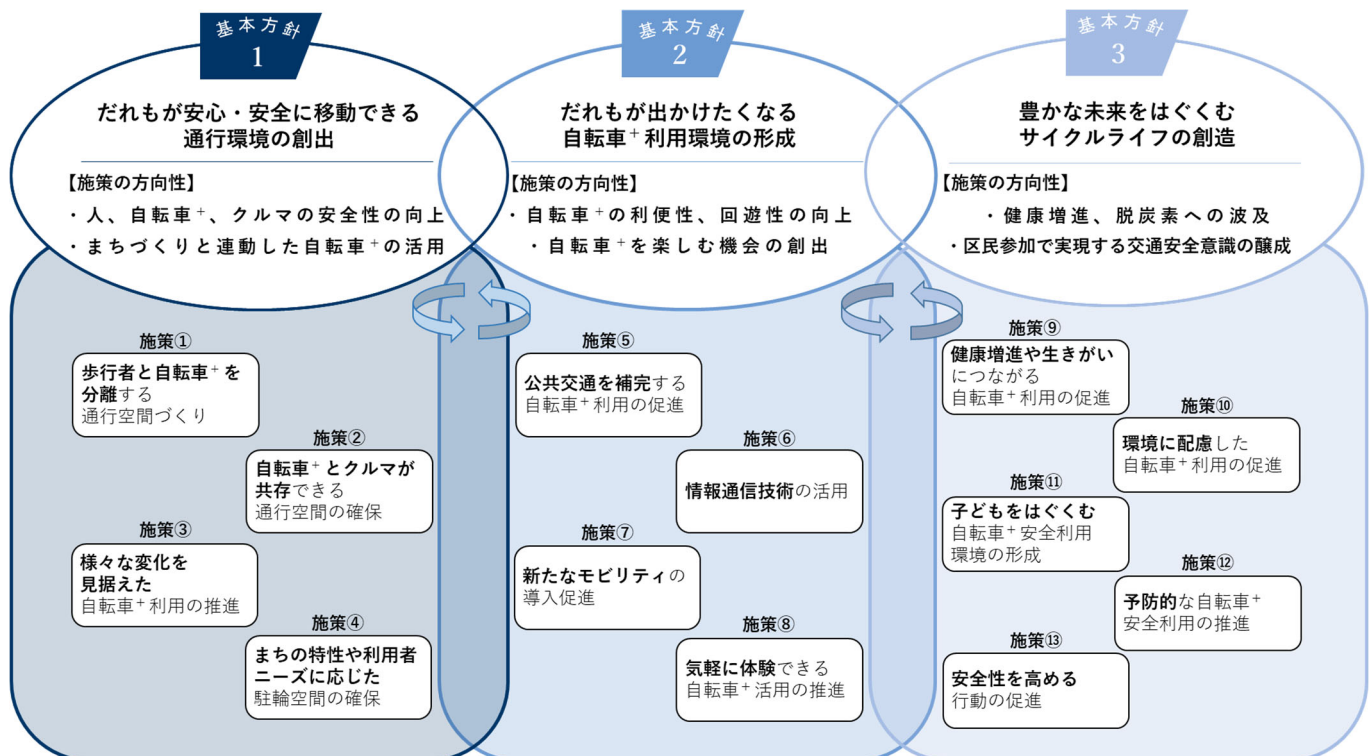


図 3-3-1 施策の方向性と施策の関係イメージ

4 取組

施策ごとに課題の解決に向けた具体的な取組を設定するとともに、展開の方向性を共有するため、取組ごとにスケジュールを示します。

■ 各ページの見方

<施策①> 歩行者と自転車を適切に分離する通行空間づくりの推進

自転車の活用を図る上で基本となる自転車通行空間の整備を推進することで、自転車、歩行者、クルマが、ともに安心・安全で快適に移動できる道路環境を実現します。

①-1 自転車ネットワーク路線の設定

「自転車は車道走行・左側通行が原則」の基本認識のもと、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離し、自転車が安心・安全で快適に走行できる通行空間を、車道上に連続的に整備することを目的とした「自転車ネットワーク路線」を設定します。なお、国道や都道を管理する国や東京都とも連携し、国道や都道も含めた路線を設定することで、面的なネットワークの形成をめざします。

①-2 自転車通行空間の整備

自転車、歩行者、クルマがともに安心・安全で快適に移動できる道路環境を実現するため、自転車ネットワーク路線に位置づけた道路において、自転車通行空間の整備を推進します。特に、地域の核となる施設等へのアクセスや交通事故の発生状況等を勘案し、整備効果を早期に発現させる必要性が高い道路を優先整備路線と位置づけ、期間を定めて優先的に整備を行います。

①-3 機会を捉えた整備の推進

道路補修や上・下水道、電気、ガス等の更新工事、無電柱化やまちづくり事業など、道路で行われる工事等の機会を捉え、関係機関と調整のうえ、効率的に自転車通行空間の整備を推進し、自転車通行環境の充実に図ります。

①-4 自転車歩行者道の改良

SDGs アイコン

施策のめざす方向性や取組と関連のある SDGs の目標を、施策ごとにアイコンで表示しています。

施策の方向性

施策のめざす方向性・ねらい等を示しています。

施策の具体的内容・取組

施策のめざす方向性に合致する取組など具体的な内容を示しています。また、施策や取組に関連する事例等をコラムとして掲載しています。

実施する取組とスケジュール

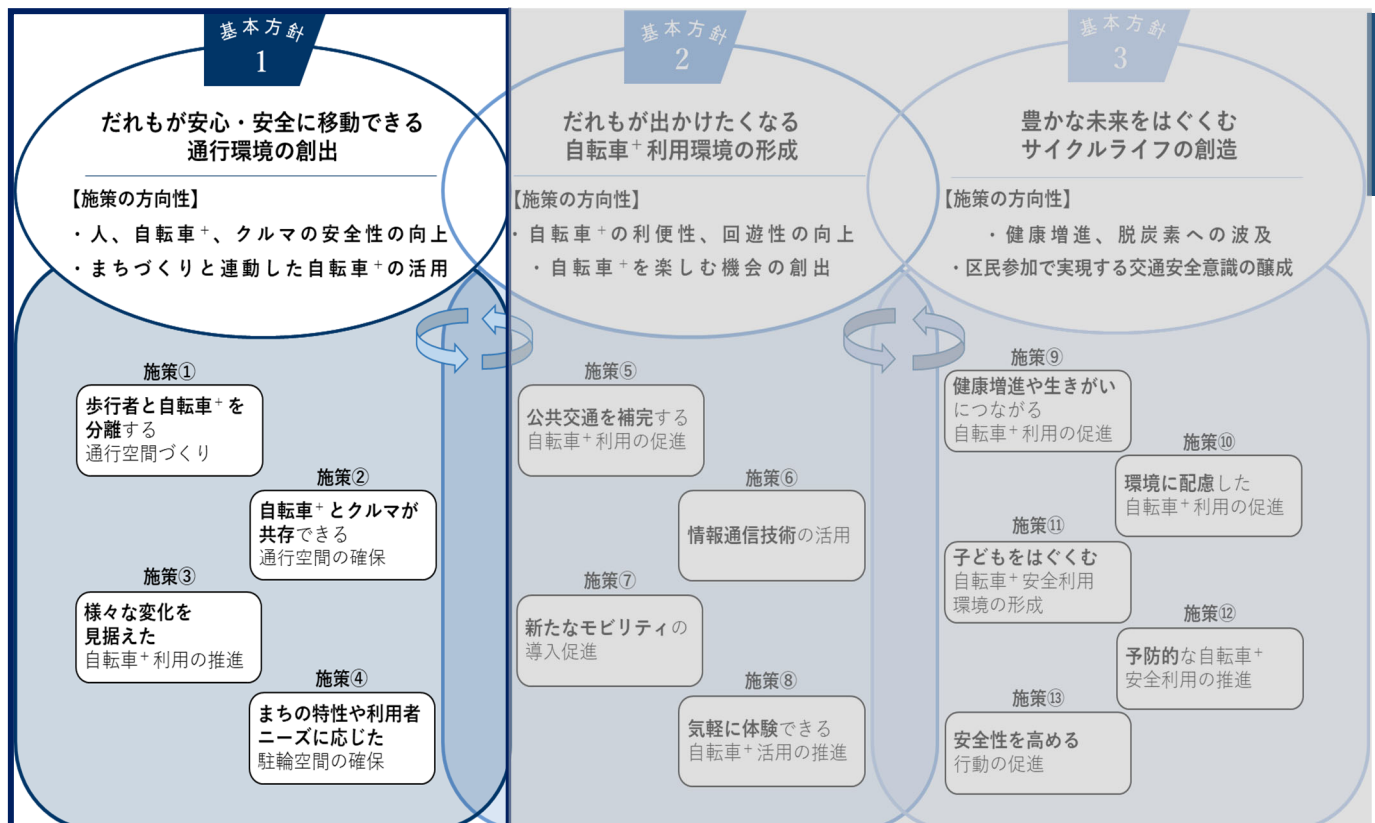
施策ごとに、関連する取組の実施項目と概ねの実施時期を示しています。なお、令和8(2026)年以降については、実施項目のみ示しています。

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
①-1 自転車ネットワーク路線の設定				
※本計画の策定時に路線を設定			検証・見直し・再設定	
①-2 自転車通行空間の整備				
準備・調整	優先整備路線(第Ⅰ期)の整備		優先整備路線(第Ⅱ期)の整備	
①-3 機会を捉えた整備の推進				
機会を捉えて実施			継続実施	
①-4 自転車歩行者道の改良				
機会を捉えて実施			継続実施	
①-5 将来を見据えた自転車通行空間の整備 (①-2に同じ)				
準備・調整	優先整備路線(第Ⅰ期)の整備		優先整備路線(第Ⅱ期)の整備	

基本方針1 だれもが安心・安全に移動できる通行環境の創出

「自転車は車道通行が原則」の視点に立ち、自転車通行空間の整備を進め、自転車⁺と歩行者の安全性を高めるとともに、自転車⁺とクルマが共存できる通行空間を確保します。また、まちの特性や利用ニーズの変化に応じた駐輪環境を整えることで、安全かつ円滑に自転車⁺で移動ができる環境を創出します。



基本方針1の趣旨に沿って、施策①から④の4つの施策を推進します。

なお、これらの施策は、基本方針2や3にも一部が関連するものとなります。

<施策①> 歩行者と自転車⁺を適切に分離する通行空間づくりの推進



自転車⁺の活用を図る上で基本となる自転車通行空間の整備を推進することで、自転車⁺、歩行者、クルマが、ともに安心・安全で快適に移動できる道路環境を実現します。

①- 1 自転車ネットワーク路線の設定

「自転車は車道走行・左側通行が原則」の基本認識のもと、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離し、自転車が安心・安全で快適に走行できる通行空間を、車道上に連続的に整備することを目的とした「自転車ネットワーク路線」を設定します。なお、国道や都道を管理する国や東京都とも連携し、国道や都道も含めた路線を設定することで、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。

①- 2 自転車通行空間の整備

自転車、歩行者、クルマがともに安心・安全で快適に移動できる通行環境を実現するため、自転車ネットワーク路線に位置づけた道路において、自転車通行空間の整備を推進します。特に、地域の核となる施設等へのアクセスや交通事故の発生状況等を勘案し、整備効果を早期に発現させる必要性が高い道路を優先整備路線と位置づけ、期間を定めて優先的に整備を行います。

①- 3 機会を捉えた整備の推進

道路補修や上・下水道、電気、ガス等の更新工事、無電柱化やまちづくり事業など、道路上で行われる工事等の機会を捉え、関係機関と調整のうえ、効率的に自転車通行空間の整備を推進し、自転車の通行環境の充実を図ります。

①- 4 自転車歩行者道の改良

歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道については、交差点付近で自転車と歩行者の動線が重なり接触等の危険性があることから、国道や都道の一部を除き、道路補修等の機会を捉えて必要な改良を行い、車道上に自転車通行空間を整備していきます。

①-5 将来を見据えた自転車通行空間の整備

自転車と同じような速さで走行する電動小型モビリティについては、現行法では原動機付自転車と同様、クルマと同じ場所を通行しなければなりません。将来的には、自転車と同様の通行空間（自転車専用通行帯など）を走行することが認められる可能性があるため、自転車ネットワーク路線における自転車通行環境の整備を推進することで、こうしたモビリティの将来的な通行空間の確保にも備えます。

【歩道内における自転車通行の問題点】

日本の交通ルールは、多くの場面で自転車の歩道通行を容認しています。1970年から始まったこのルールは、自転車とクルマとの関係において、お互いの通行空間が分離され安心して通行することができる一方、歩行者にとっては、時として安心・安全な通行が脅かされる通行形態であると言えます。

区内の一部の道路には、歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道があります。しかし、こうした自転車歩行者道は、交差点付近で信号待ちをする歩行者と自転車の進路が歩道上で交錯し接触等の危険が生じるなど、歩行者にとっても自転車利用者にとっても安全で円滑な通行が十分に確保できないことが分かってきました。

今後、自転車に加えて、電動キックボードをはじめとする電動小型モビリティの普及が進めば、歩道上の通行環境がさらに混乱することも懸念されます。

本計画では、自転車の通行空間を整備するにあたり、原則として歩道内への自転車通行空間の整備は行わず、車道上への整備を進めていきます。また、歩行者と自転車の通行位置を分離した既存の自転車歩行者道についても、国のガイドライン等を参考に、より安全な自転車通行空間として活用できるよう、道路補修等の機会を捉えて改良等を実施していきます。



写真：歩行者と自転車の通行帯を構造分離した歩道（高島平二丁目）



写真：交差点で信号待ちをする人と交錯しスムーズな通行が困難となる自転車通行帯

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
①－ 1 自転車ネットワーク路線の設定				
※本計画の策定時に路線を設定				検証・見直し・再設定
①－ 2 自転車通行空間の整備				
準備・調整	優先整備路線(第Ⅰ期)の整備			優先整備路線(第Ⅱ期)の整備
①－ 3 機会を捉えた整備の推進				
時機を捉えて実施				継続実施
①－ 4 自転車歩行者道の改良				
時機を捉えて実施				継続実施
①－ 5 将来を見据えた自転車通行空間の整備 (①－ 2 に同じ)				
準備・調整	優先整備路線(第Ⅰ期)の整備			優先整備路線(第Ⅱ期)の整備

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

＜施策②＞ 自転車⁺とクルマが共存できる通行空間の確保



自転車通行空間上における路上駐車への対策や、通行空間の適切な維持・管理等を図ることで、自転車通行空間の機能を十分に発揮し、自転車⁺が安心・安全に通行できる環境を確保します。

②-1 違法駐車車両に対する取締り等の対策実施

自転車通行空間上の違法駐車車両に対し、警察等の関係機関と連携して、交通取締りの強化やクルマのドライバーに対する啓発等を推進し、安心・安全に通行できる自転車通行空間を確保します。



写真：駐停車車両を避けて走る自転車（蓮根三丁目）

【自転車通行空間整備による違法駐車対策】

トラック等の違法駐車が日常的に発生していた高島平三丁目付近の区道では、自転車通行空間の整備に合わせ、一部区間に樹脂製のポールを設置し、物理的に違法駐車しにくい環境を作り出しました。事業の実施により、この付近における違法駐車は解消し、付近一帯の道路環境は大きく改善しました。



写真左：施工前（令和2（2020）年6月撮影）



写真右：施工後（令和3（2021）年5月撮影）



樹脂製ポールの設置区間(拡大写真)

【自転車通行空間上の駐停車車両の回避方法】

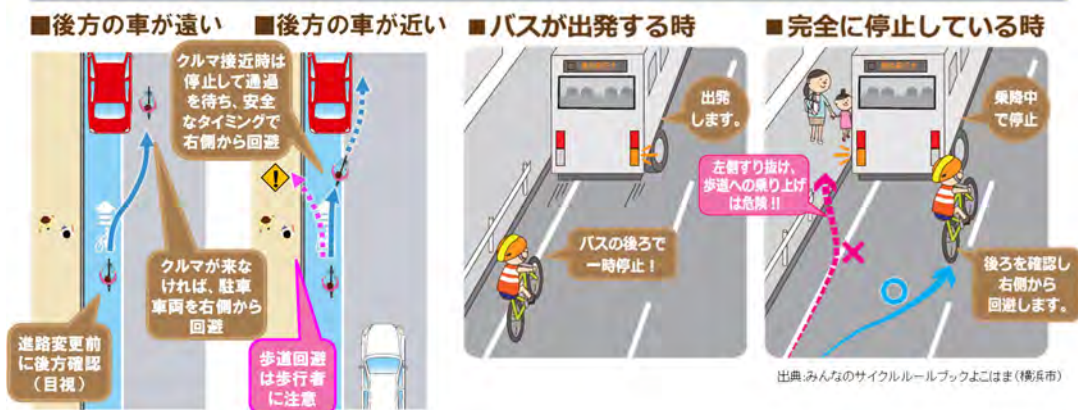
自転車が交通ルールの原則に従って車道を通行する上で大きな妨げとなるのが、クルマの路上駐停車です。長時間の駐車はもちろんのこと、たとえ停車時間が 30 秒程度であっても、その瞬間にその場所に差し掛かった自転車にとって、通行の妨げになることには変わりがありません。一方で、荷物の配達や人の送迎の効率化（＝ドライバーの労働時間短縮）、駐車場の門扉の開閉などのために、必要最小限の範囲で行われる駐停車まで否定することはできません。そのため、自転車利用者もクルマのドライバーも、双方が路上駐停車車両（以下「駐停車車両」という。）があった場合の正しい自転車通行の方法を理解しておく必要があります。

駐停車車両があった場合、自転車は右後方からクルマが来ていないかを確認し、駐停車車両の右側から回避します。その際、後方からクルマが接近している場合や、駐停車車両が右ウィンカーを出して発進の合図をしている場合には、一時停止して安全に進行できる状況となるのを待ちます。また、幅の狭い道路では対向車にも注意し、対向車がいる場合には一時停止して、安全に進行できる状況となるのを待ちます。後続のクルマのドライバーは、駐停車車両の手前に自転車がいた場合、自転車の進路変更を予測し、その進路変更を妨げないようにしなければなりません。

なお、自転車は安全に駐停車車両を回避できないと判断した場合、歩道を走行して回避することもできますが、車道から歩道に入る際は、歩行者との衝突や段差にハンドルを取られることによる転倒に十分注意するとともに、歩道内では必ず徐行してください。駐停車車両を回避し終えたら、速やかに通常の通行位置での走行に戻ります。

クルマのドライバーは、駐車場がある場合、駐停車は駐車場で行うことを徹底することが求められます。店舗に駐車場があるにも関わらず、路上駐停車で済ませようとする行動は慎みましょう。

車道通行中、前方に駐停車車両がいる場合は、後方から接近する自動車を目視で確認し、来なければ、駐停車車両を右側から回避します。
自動車のドライバーにも、自転車の行動予測と安全行動が求められます。



図：路上駐停車車両の回避方法（出典：みんなのサイクルルールブックよこはま（横浜市）より作成）

②-2 荷さばきスペースの周知と適正配置の検討

貨物車（荷さばき車両）が荷物の集配等で駐停車する際に自転車通行空間をふさいでしまわないようにするため、工場や事業所をはじめとする関係事業者等に対し、周辺の駐車場情報や駐車スペースの提供を行うよう協力を要請します。また、道路上に荷さばき車両用の駐停車スペースを確保するため、車道の幅を狭めたり歩道の植栽帯の一部を活用したりするなど、道路空間の再配分についても検討します。

【駐停車車両と自転車通行帯の適切な分離】

千代田区神保町にある靖国通りには、短時間の荷さばき用として、歩道の一部を切り欠いた駐車スペースが設けられています。また、同区霞が関の弁護士会館前には、タクシーの客待ち用として、同様の駐車スペースが確保されています。このほか、愛知県名古屋市の桜通において、警備車両用として、歩道の一部を切り欠いた駐車スペースが設けられている例もあります。

国のガイドラインでは、荷さばき用やパーキングメーターが設置された路上内駐車スペースなどと自転車専用通行帯を併設する際、駐車車両があっても自転車通行の妨げとならないような配置を行うよう推奨しています。区内では高島平三丁目にこのガイドラインの趣旨に沿った設置例があります。

なお、文京区の白山通りや港区港南では、高島平の事例とは逆に、自転車専用通行帯の右側にパーキングチケット専用の停車帯を設けています。

ここで紹介した事例は、いずれも短時間の荷さばきや乗降等を想定したものであり、貨物車等の搬入時間待ちや休憩、長時間の買物客のための駐車スペースは、荷主や施設管理者などが道路外に駐車場を設けることが基本となります。



写真：荷さばきスペースの例（千代田区神保町）



写真：自転車通行帯の右側に駐車スペースが設置された例（文京区内）



写真：区内の設置例（高島平三丁目）

②-3 自転車⁺・クルマ利用者双方の意識啓発と走行ルールの周知

クルマのドライバーに対し、自転車⁺に対するあおり運転の防止や左折時の自転車⁺巻き込み事故を防ぐため、車道通行の自転車⁺を常に意識してもらえよう、啓発を行います。また、自転車通行空間が整備された道路の走行方法を正しく理解してもらえよう、クルマのドライバーと自転車⁺利用者の双方に対して、走行ルールの周知・啓発を行います。

②-4 自転車通行空間の維持管理

整備した自転車通行空間を安心・安全で快適に利用できるよう、定期的に道路の点検を行い、道路上にはみ出した街路樹の剪定、標識・看板等の移設・撤去、路面の陥没補修など、適切な維持管理を行います。

②-5 案内表示等の設置

自転車ネットワーク路線に設定した道路のうち、特に事故の発生が心配される場所などに、案内表示や注意喚起表示等の設置を検討します。

【通行トラブル防止のための路面表示】

河川敷の道は、クルマと完全に切り離された連続した道であり、サイクリングやランニング、散歩など、多くの人々に利用されています。

このように歩行者と自転車⁺のみの利用であっても、それぞれの進行速度は異なり、進む方向もまちまちです。こうした場合に、安全な通行環境を確保するためには、それぞれが追越しやすれ違いのルールを理解し、守ることが重要です。

河川敷の道には歩道がないため、道路交通法の規定では、歩行者は道の右端を通行することになります。また、自転車は道の中央寄りの左側を通行することになります。

東京都府中市では、多摩川の堤防上の道路に、この通行方法を明示した路面標示が施されており、サイクリストやランナー、散歩する人とのトラブル防止に役立っています。



写真：堤防上の道における通行方法表示（府中市）

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
②－1 違法駐車車両に対する取締り等の対策実施				
	取締りの実施・強化			継続実施
②－2 荷さばきスペースの周知と適正配置の検討				
	関係機関への協力要請の実施			検証・見直し・実施
	道路空間再配分の検討			実施方針等作成・実施
②－3 自転車 ⁺ ・クルマ利用者双方の意識啓発と走行ルールの周知				
準備・調整	情報発信・啓発の実施			検証・見直し・実施
②－4 自転車通行空間の維持管理				
	継続実施			検証・見直し・実施
②－5 案内表示等の設置				
導入手法等の検討			準備・調整	実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策③> 様々な変化を見据えた自転車⁺利用の推進



まちづくり事業の進捗や交通環境の変化、自転車⁺利用ニーズの多様化などを見据え、それぞれの変化に応じた自転車⁺利用環境づくりを推進します。

③-1 駅周辺における自転車通行空間整備

駅周辺のまちづくり事業が進捗するエリアでは、道路や駅前広場などを整備するタイミングに合わせ効率的に自転車通行空間を整備するなど、自転車⁺の活用を想定したまちづくりを推進します。

③-2 駐輪需要やまちづくりを踏まえた自転車駐車場の設置

自転車駐車場の利用状況や放置自転車台数、まちづくり事業の進捗などを総合的に勘案し、設置の必要がある場合には、駅前広場の地下空間を活用するなどして新たな自転車駐車場を整備します。また、交通関係事業者等に対して、自転車駐車場の自主的な整備や運営などへの協力を要請します。なお、区が自転車駐車場を整備する際には、周辺の街並みに配慮したデザインや、利便性の向上に資する設備等を積極的に取り入れることを検討し、だれもが使いたくなる自転車駐車場づくりをめざします。

【駅周辺における自転車駐輪環境】

鉄道駅周辺は駐輪需要が高い場所の一つです。都内などでは、駅前広場の地下空間や既存駐輪場の上空を活用するなど、駅周辺の利便性の高い場所に大規模な駐輪場を整備した例があります。一方、生産年齢人口の減少やテレワークの推進等に伴い、今後、大規模な駐輪施設に「空き」が出てくる可能性があります。一部の自治体等では、こうした空間を活用して、従来の規格では駐輪が難しかった大型の子ども乗せ自転車用の駐輪場所を新たに確保したり、シェアサイクルポートに転用したりするなどの取組も行われています。



写真：駅周辺の道路空間を活用して設置された自転車駐車場（豊島区巣鴨）



写真：駅近くの建物内に駐輪施設を組み込んだ自転車駐車場（港区六本木）

③-3 自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置

自転車⁺から鉄道・バスなどへの乗り換えや利便性の向上を図るため、自転車駐車場の利用状況等に配慮しつつ、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を推進します。

【自転車と公共交通等との乗り換えをスムーズにつなぐ MaaS の取組】

東京都では、「Society 5.0」の実現に向け、新たなモビリティサービスとして注目されている MaaS を重点プロジェクトとして位置づけています。

これを受け、現在 MaaS の社会実装モデルの構築に向けた実証実験が行われています。

こうした仕組みが整うことで、電車やバス、シェアサイクルなどを組み合わせた目的地までの最適なルート検索と、シェアサイクルの予約機能を組み合わせたスマートフォンアプリ等の利用により、目的地までのスムーズな移動が実現します。



図：多摩エリアにおける実証実験「TAMa-GO」の例
(出典：京王電鉄)

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
③－1 駅周辺における自転車通行空間整備				
まちづくり事業との連携・情報交換				継続実施
③－2 駐輪需要やまちづくりを踏まえた自転車駐車場の設置				
駐輪需要等の把握・設置箇所の検討				時機を捉えた設置
③－3 自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置				
設置箇所検討	ポートの設置・運用			検証・追加設置の検討

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策④> まちの特性や利用者ニーズに応じた駐輪空間の確保

まちなかや集合住宅などに駐輪空間を確保することで、自転車⁺の利便性向上を図り、まちのにぎわい創出などにつなげます。また、多様な利用者ニーズに対応した駐輪環境を整えることで、利便性と快適性の向上を図ります。

④-1 多様な駐輪ニーズに対応した駐輪環境の整備

区営自転車駐車場については、設備等の老朽化に対応するため計画的な改修を進めます。また、子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車等の普及拡大を踏まえた専用駐車スペースの設置や、キャッシュレス・タッチレスで決済が可能な料金精算機の設置など、設備改善・機能向上を進めます。

【自転車駐車場内におけるキャッシュレス決済】

駐輪代金のような少額決済は、現金を扱うことによるリスクの低減や利用者の利便向上などのため、世界的にキャッシュレス決済が進んでいます。また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う「ソーシャル・ディスタンス」の意識の浸透で、近年、非接触での決済ニーズが急速に高まっています。

海外では、携帯電話でコードを読み取る方式が主流となっていますが、日本では交通系ICカードに代表される非接触IC(felica)を用いた決済が普及しています。

区では今後、区営自転車駐車場において、当日利用の料金精算機にキャッシュレス決済に対応した精算機*の導入を進めます。

* 現金、非接触IC、コード決済のいずれにも対応した精算機を導入予定。



写真：非接触ICに対応した精算機
(茨城県つくば市)

④-2 保育所周辺における送迎用駐輪スペースの設置促進

保育所等に通う子どもの送迎時に、多くの保護者が自転車を利用することから、事故や保育所近隣とのトラブルを防ぐため、保育所の設置事業者に対し、施設の敷地内等に一時駐輪のための空間を一定量確保することを要請します。

④-3 まちなか駐輪スポットの整備の検討

まちなかにある商店などに自転車⁺で気軽に立ち寄って用を済ませることができるよう、店舗の近くに短時間の駐輪が可能な「小規模短時間駐輪スポット」について、導入のあり方や整備手法等を検討し、商店街などへの来街者の呼び込み強化や地域のにぎわい創出をめざします。

【歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち）】

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築をめざして、歩行者の安全円滑な通行と利便の増進、快適な生活環境の確保、地域の活力の創造に資する道路を指定し、歩道上にテーブル等を並べる際の規制を緩和する制度（通称「ほこみち」）が令和2(2020)年にスタートしました。



図：歩行者利便増進道路のイメージ（出典：国土交通省）

この制度の活用に適した幅の広い歩道では、多くの場合、自転車の通行が許可されていますが、歩行者中心の空間としていくためには、歩行者専用の空間と自転車通行の空間を区分けすることが望ましいと言えます。

一方、「ほこみち」の活用により生み出されるにぎわい空間に、自転車⁺で多くの人々が来訪することも想定されることから、こうした来訪者に対応するため、まちなかに小規模短時間駐輪スポットのような駐輪施設を設置することも重要となります。

④-4 集合住宅等の各住戸における自転車⁺駐車空間の整備促進

自宅からスムーズに自転車⁺を出し入れすることができるよう、住宅関連事業者等に対して、集合住宅や高層住宅を建設する際などに、フロアごとや各住戸の玄関付近などに自転車⁺を駐輪することができる空間等を整備するよう促し、自転車⁺が利用しやすい住環境づくりを推進します。

【各住戸近くに駐輪することができるメリット】

■時間の節約を図ることができる

集合住宅の場合、自転車の駐輪場所が、居住スペースやエントランスなどから少し離れた場所にまとめて設置される場合が多く、自転車を出し入れする際に時間的な損失が生じます。

これを各住戸のすぐ近くで駐輪できるようにすれば、自宅から自転車を携えて出入口まで直接移動でき、時間の損失を減らすことができます。



写真：各階設置の自転車置き場の例
(リバブルアセットマネジメント株式会社)

■破損・盗難等のトラブル防止

顔認証システム等を導入すれば、自転車を押しながらの開錠も可能になります。スムーズに駐輪ができるだけでなく、本人確認による防犯性の向上にもつながります。



写真：顔認証によるロック解除システム
(リバブルアセットマネジメント株式会社)

■駐輪場不足の解消

大規模マンションなどの多くは、住戸数などの基準に沿って算出された台数分の駐輪場が敷地内に確保されますが、駐輪を希望する全ての人が利用できるとは限らず、抽選等により利用者数を制限しなければならないこともあります。

各住戸の玄関付近などに自転車を駐輪することができる空間等が整備されていれば、住戸間の不公平も無く、駐輪場が足りないという事態を招くこともありません。

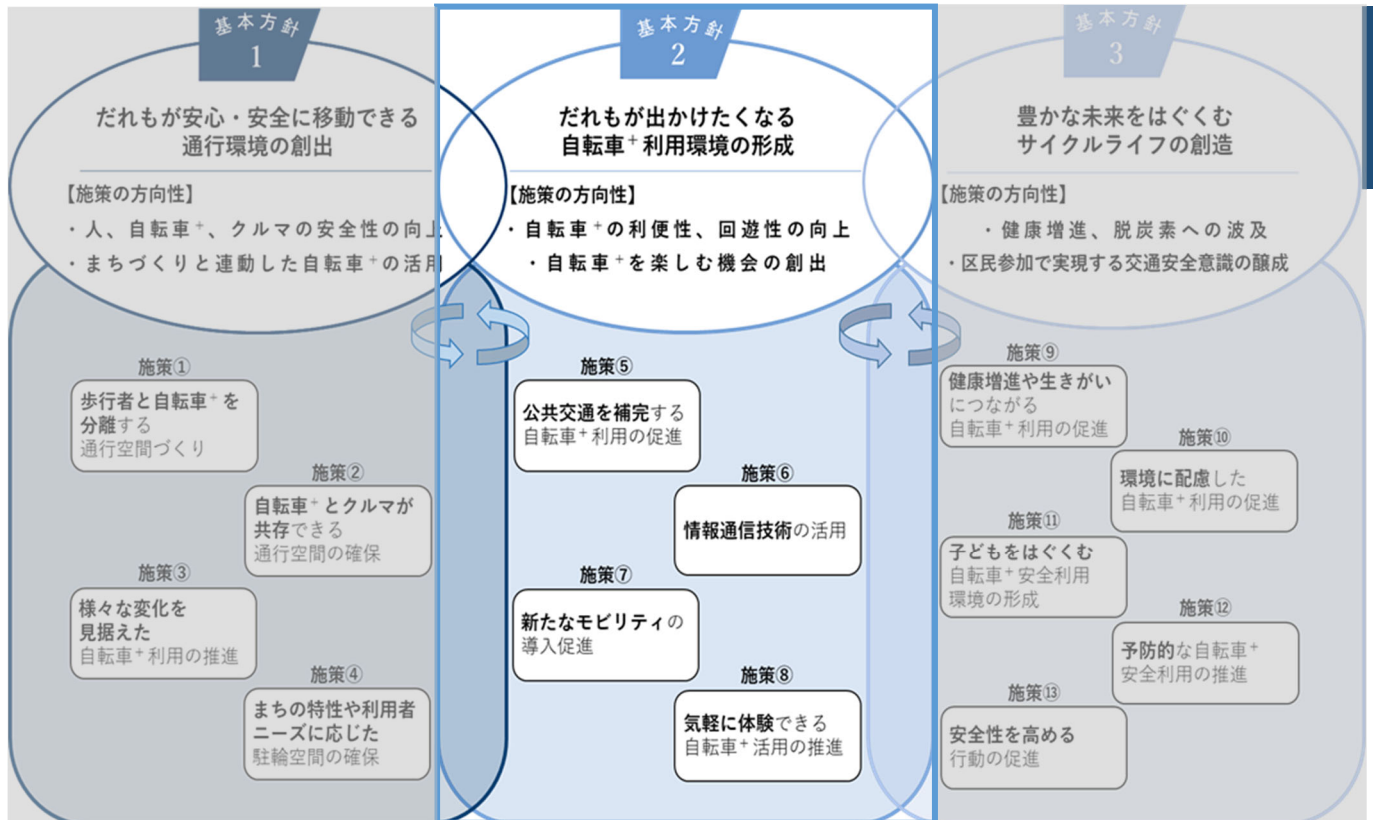
実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
④－ 1 多様な駐輪ニーズに対応した駐輪環境の整備				
	計画的な整備の実施			検証・見直し・実施
	自転車駐車場への新設備の導入・拡充			検証・見直し・実施
④－ 2 保育所周辺における送迎用駐輪スペースの設置促進				
準備・調整	事業者等への情報提供・事例等の把握			検証・見直し・実施
④－ 3 まちなか駐輪スポットの整備の検討				
導入手法等の検討		実証実験等の検討・実施		検証・準備・整備
④－ 4 集合住宅等の各住戸における自転車 ⁺ 駐車空間の整備促進				
準備・調整	事業者等への情報提供・事例等の把握			検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

基本方針2 だれもが出かけたくなる自転車⁺利用環境の形成

情報通信技術の活用やシェアサイクル事業の推進により、自転車⁺での移動に対する利便性や回遊性を高めます。また、自転車⁺に乗ることや移動することに楽しみや喜びを感じられるよう、新たな電動小型モビリティの活用や自転車⁺を気軽に体験できる環境を整える等により、快適な移動環境の形成をめざします。



基本方針2の趣旨に沿って、施策⑤から⑧の4つの施策を推進します。

なお、これらの施策は、基本方針1や3にも一部が関連するものとなります。

<施策⑤> 公共交通を補完する自転車⁺利用の促進



シェアサイクルの普及を促進し利便性を向上させることで、働き方や生活様式の多様化など「新しい日常」への対応を図ります。また、シェアサイクルが公共交通機関を補完する移動手段であると捉え、公共交通機関との連携や利便性を向上させ、自宅や目的地近くまでの公共的な移動手段を確保し、「ラストワンマイル」の移動の充実を図ります。

⑤- 1 シェアサイクル事業の推進

令和元（2019）年 10 月より実施している区のシェアサイクル実証実験の検証結果を踏まえ、適切なシェアサイクルポートの設置や運用等の改善を図りながら、より便利で利用しやすいシェアサイクル事業を推進します。

⑤- 2 シェアサイクルの広域利用に向けた検討

シェアサイクル事業者や近隣自治体、東京都等と連携し、シェアサイクルの広域利用・相互乗り入れについて検討します。

【シェアサイクルの広域相互利用】

都内では複数のシェアサイクル事業者がエリアをすみ分けて事業展開しています。

現状では、システム等の違いにより、異なる事業者間での相互利用（A 社のポートに B 社の自転車を返却することなど）ができませんが、今後、シェアサイクルをさらに充実させるためには、システムやポートの共有など、相互利用に向けた検討が必要となります。



図：自転車シェアリング実施自治体 MAP（出典：東京都環境局）

⑤-3 公共用地等へのシェアサイクルポート設置におけるあり方の検討

公共交通機関を補完する移動手段としてシェアサイクルの普及を促進するため、道路などの公共用地や民間空地などへのシェアサイクルポートの設置について、国や他自治体等の動向について情報を収集するなどし、課題の整理等から着手していきます。

⑤-4 多様な利用ニーズに対応できるシェアサイクルポートの活用検討

子ども乗せ自転車などの利用ニーズや、新たなモビリティを体験したいなどといった多様なニーズに対応できるよう、シェアサイクルポートの一部を活用した取組の展開を検討します。

【自転車以外のモビリティを利用したシェアリングサービス】

シェアサイクルのシステムを応用し、自転車以外の電動小型モビリティを貸し出す取組も始まっています。こうした車両の多くは、現行の道路交通法では、原動機付自転車又は小型特殊自動車に該当するため、これらを運転することができる免許を保有している必要があります。また、原動機付自転車の場合には、ヘルメットの着用が必要となる点にも注意が必要です。（道路交通法は令和4(2022)年1月現在）



写真：Digital Mobility GOGO！シェア
(出典：Future)

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
⑤－ 1 シェアサイクル事業の推進				
事業の実施・運用改善				検証・見直し・実施
⑤－ 2 シェアサイクルの広域利用に向けた検討				
検討・事業者等との情報交換				検討継続
⑤－ 3 公共用地等へのシェアサイクルポート設置におけるあり方の検討				
情報収集・課題等の整理				方向性の整理・検証
⑤－ 4 多様な利用ニーズに対応できるシェアサイクルポートの活用検討				
導入手法等の検討	試験導入の検討・実施			検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑥> 情報通信技術の活用



情報通信技術を活用することで、自転車駐車場やシェアサイクルの管理・運営等の効率化を図るとともに、情報を積極的に発信することで、自転車利用者の利便性や快適性を向上させます。

⑥- 1 自転車駐車場への情報通信技術の導入

区営自転車駐車場の設備に情報通信技術を導入することで、管理・運営の効率化を図り、持続可能な事業の推進を図ります。また、スマートフォンやパソコンなどから、インターネット上でリアルタイムに自転車駐車場の空き状況が把握できる満空情報 Web サイトや、定期利用者がオンライン上で更新やキャンセル待ちの手続きができるシステムなどを導入し、自転車駐車場利用者の利便性の向上を図ります。

【Web で確認できる自転車駐車場満空情報】

自転車駐車場の管理を機械化・情報化することにより、管理者が駐車場の空き状況を容易に把握することができるようになります。一部の自治体などでは、こうした情報を活用し、利用者が駐車場の空き情報を見ることができるサービスを提供しています。

このうち武蔵野市では、市内3駅（武蔵境駅、三鷹駅、吉祥寺駅）の一時利用公共駐輪場の利用状況を Web 上で確認できるサイトを開設しています。混雑状況や料金体系、電子マネーへの対応状況などがわかりやすく表示されるシステムになっています。

図：武蔵野市の Web 満空情報
（出典：武蔵野市）



⑥-2 コード決済に対応した料金精算機等の導入

「新しい日常」を踏まえ、区営自転車駐車場においてコード決済などに対応した料金精算機を導入し、機械に触れることなく精算が行えるようにしたり、日本語が不自由な外国人利用者などとの意思疎通を円滑に行うため、管理室等にポータブル翻訳機を配備したりするなど、多様な利用ニーズへの対応を推進します。

⑥-3 ビッグデータを活用した自転車⁺関連施策の検討

自転車のプローブデータ（走行した場所や速度などの情報）や、自転車駐車場における入出庫情報などのビッグデータを活用することで、道路上の危険箇所や自転車駐車場の利用ニーズ等を把握し、自転車通行空間の整備や交通安全、自転車駐車場の適切な運営などに活かすなど、従来のやり方に捉われない新しい手法を用いた自転車⁺関連施策の推進を検討します。

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
⑥－1 自転車駐車場への情報通信技術の導入				
自転車駐車場への新設備の導入・拡充				検証・見直し・実施
⑥－2 コード決済に対応した料金精算機等の導入				
自転車駐車場への新設備の導入・拡充				検証・見直し・実施
⑥－3 ビッグデータを活用した自転車 ⁺ 関連施策の検討				
データ入手・活用方法等の検討		データ入手・分析・活用		検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑦> 新たなモビリティの導入促進



移動ニーズの多様化や技術の革新、海外などでの事例から、新たな電動小型モビリティがこれからも登場してくることが想定されることから、法改正などの最新の動向や利用ニーズ等を的確に把握するとともに、自転車通行空間の整備を推進することで、こうしたモビリティにも柔軟に対応できるよう備えます。

⑦-1 新たなモビリティの実証実験等の検討

国や関係業界などにおける最新の動向や移動ニーズなどを把握し、機会を捉えて先駆的な電動小型モビリティの実証実験等を区内で展開できるよう検討します。また、区内事業者等と連携して、“ものづくりの板橋”の力を結集し、区民ニーズに応える自転車や新たなモビリティなどを作り出す環境を整えることで、区内産業の活性化や区民生活の向上を図ります。

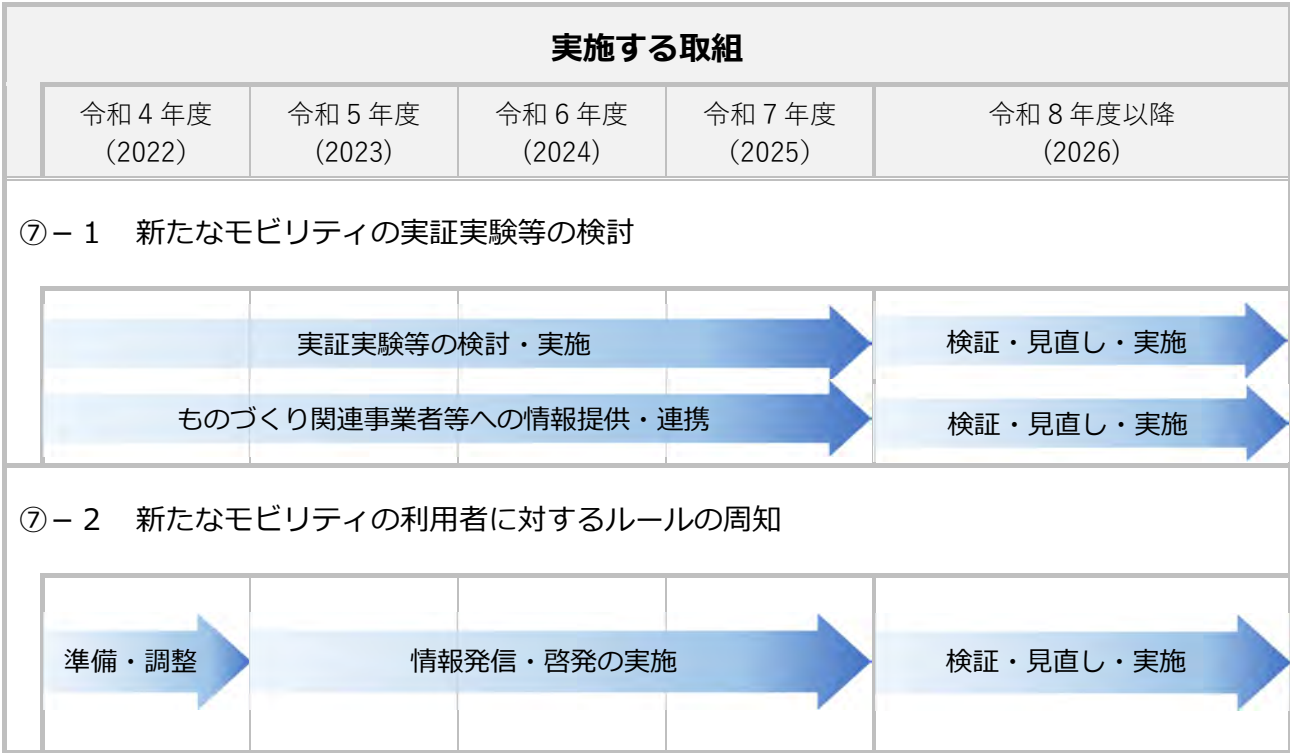
⑦-2 新たなモビリティの利用者に対する ルールの周知

警察や関係機関等と連携し、ヘルメットの着用促進や正しい交通ルールなどの情報を、電動小型モビリティの購入者や利用者に対して周知・啓発することを検討します。



電動キックボード販売会社が購入者へ配付しているチラシ
(SWALLOW 合同会社提供)
※チラシの一部を加工しています

実施する取組とスケジュール



※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑧> 気軽に体験できる自転車⁺活用の推進



区の魅力が感じられる場所を巡るサイクリングコースの設定や、電動小型モビリティなどの乗車体験ができる環境を整えることにより、区民や区への来訪者が、自転車⁺に乗って移動することの楽しみや喜びを感じられるよう、快適性や満足度の向上を図ります。

⑧-1 観光分野と連携した自転車の魅力発信の実施

関係機関等と連携して、区の歴史・文化関連施設などを自転車⁺で巡るサイクリングコースを設定し、観光いたばしガイドマップ等との連携や、スポーツ TOKYO インフォメーション（東京都のスポーツ情報ポータルサイト）への掲載、板橋区統合アプリ「ITA-Port」の活用などにより、観光と自転車⁺を結び付けた魅力ある情報の発信を図ります。

⑧-2 自転車⁺の乗車体験や e スポーツの実施検討

公園などの整備・改修等の機会を捉え、多様な自転車や電動小型モビリティなどの乗車体験ができる場の創出を検討します。また、民間事業者等と連携し、自転車競技やサイクリングにバーチャルで参加できる「自転車版 e スポーツ（エレクトロニック・スポーツ）」のイベント等を区内で展開できるよう検討します。

⑧-3 荒川河川敷を活用した身近なサイクルスポーツの推進

区内を流れる荒川の河川敷にある道路（荒川緊急用河川敷道路*）の活用を促進することで、スポーツやレクリエーション等を目的とした自転車の利用環境を整え、健康増進や自転車を楽しむ機会の創出につなげます。

* 荒川緊急用河川敷道路は、災害時の救助救命活動や緊急物資輸送を目的に整備された道路であり、自転車専用の道路ではありません。また、普段は歩行者やランナー、自転車等に利用されていますが、自転車利用者のマナーとして道路は徐行し、歩行者やランナーを優先して通行してください。

【多様な自転車体験】

■ 遊びながら学べる交通公園

自転車を通じて学び、楽しみ、交流する場及び市民の憩いの場となる公園として、京都市にある大宮交通公園が、令和3(2021)年4月にリニューアルオープンしました。

ここでは、模擬道路やコミュニティルーム等を活用して幅広い世代を対象とした自転車教室が開催されているほか、園内に設置されたサイクルショップでは、自転車の販売や修理、カスタムに加えて、自転車に関する幅広い相談等も行えるようになっていきます。このほかにも、緑や生物多様性を育むワークショップや地域の産品を販売するマルシェ、ユニークな形状の「おもしろ自転車」を楽しむイベントなどを通じて、地域の賑わいを創出しています。



絵：大宮交通公園イメージパース



写真左：未就学児を対象とした「キックバイク教室」
写真右：保護者等を対象とした「子乗せ自転車教室」



写真：自転車の販売・修理・点検・カスタムができる園内のサイクルショップ
(出典：大宮交通公園ホームページ)

■ 自転車 e スポーツ

コンピュータゲームなどを使った対戦をスポーツとして捉える「e スポーツ」と呼ばれる競技があります。これに自転車を活用したものが「自転車 e スポーツ」で、世界中の人々とコミュニケーションを取りながらバーチャル空間上でサイクリングを楽しんだり、世界トップクラスのアスリートと競争したりすることが可能です。



写真：自転車 e スポーツの利用シーン
(出典：国際自転車競技連合)

この仕組みを利用すれば、天候に左右されずに自転車を走らせることができ、事故に遭うこともなく安全です。また、健康づくりのための手軽な運動法として活用することもできます。

板橋区内にある高等学校でも、学内に専用の機器を設置し、学生の運動不足解消や心身のリフレッシュ等に自転車 e スポーツを活用しています。



写真：学内に設置された専用機器
(撮影協力：クラーク記念国際高等学校「クラークネクスト東京」・板橋四丁目)

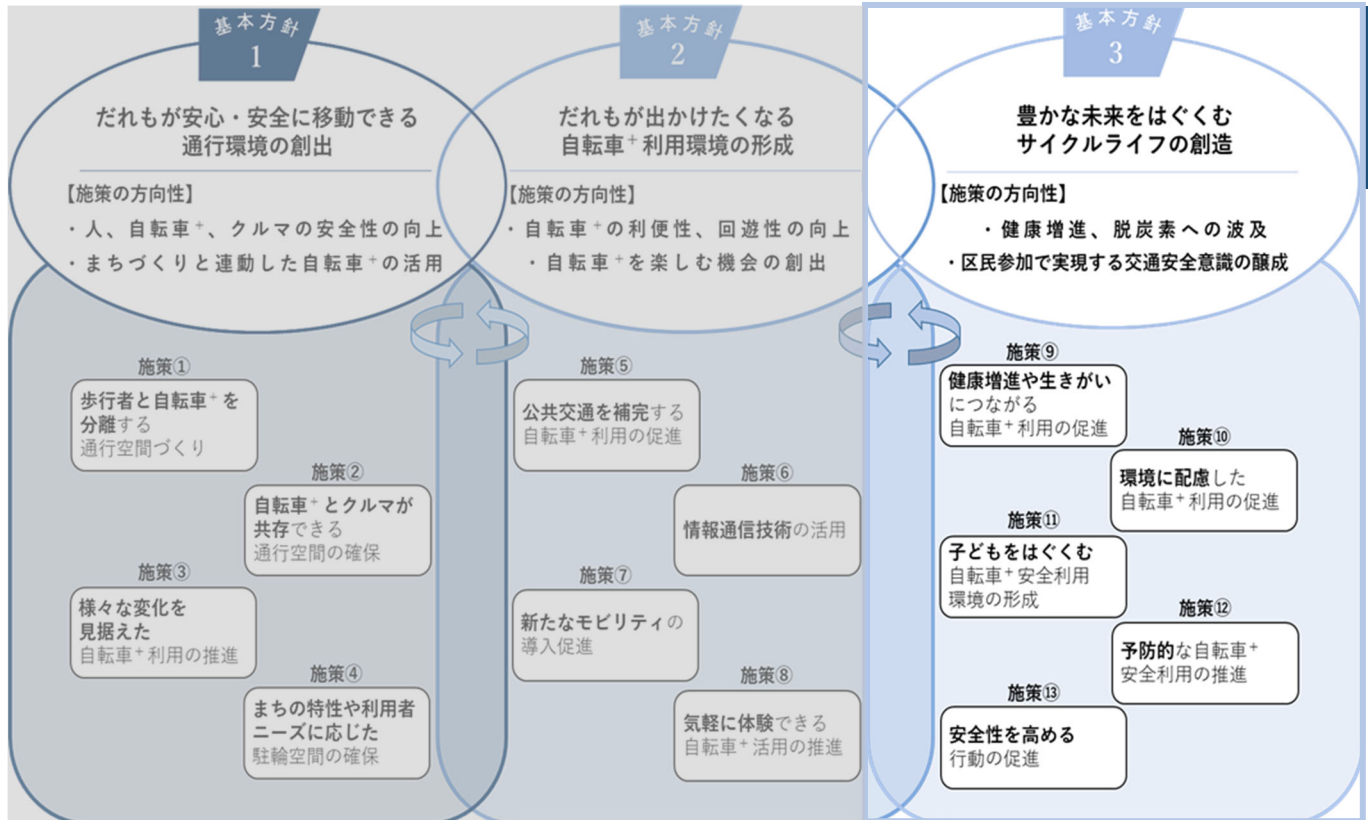
実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
⑧－ 1 観光分野と連携した自転車の魅力発信の実施				
準備・調整	コースの設定・情報発信の実施			検証・見直し・実施
⑧－ 2 自転車+の乗車体験や e スポーツの実施検討				
計画・設計・工事等（板橋交通公園）				実施
e スポーツ実施手法等検討・関係事業者等との情報交換・試行				検証・試行・実施
⑧－ 3 荒川河川敷を活用した身近なサイクルスポーツの推進				
準備・調整	啓発・情報発信の実施			検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

基本方針3 豊かな未来をはぐくむサイクルライフの創造

クルマでの移動を自転車⁺へ転換することや、健康増進の場に自転車⁺の利用を促進することで、地球環境の保全や健康で豊かな生活を実現します。また、自転車⁺の利用ルールやマナー、定期的な点検の周知・啓発を、子どもから高齢者までのあらゆる世代に対して推進し、みんなで共有することで、交通事故などのトラブルを軽減し、未来を担う子どもたちを育みながら、魅力的で持続可能な社会を創造します。



基本方針3の趣旨に沿って、施策⑨から⑬の5つの施策を推進します。

なお、これらの施策は、基本方針1や2にも一部が関連するものとなります。

<施策⑨> 健康増進や生きがいにつながる自転車⁺利用の促進



自転車⁺を利用することによる運動効果に着目し、通勤や健康づくりの場での自転車⁺利用を推奨することで、身体面や精神面の健康維持・増進を図り、活力や生きがいのある豊かな社会を実現します。

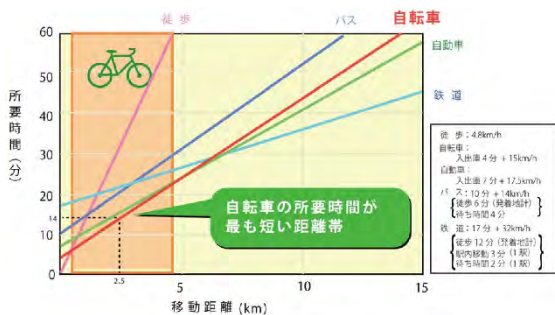
⑨-1 自転車通勤の導入に関する情報の提供

自転車通勤を導入することによる通勤者・事業者のメリットや、事業者が自転車通勤制度を設ける際に考慮すべき点などの情報を、区民・事業者に対し提供します。また、区内の主な道路におけるクルマと自転車の移動時間を調査して、具体的にどの程度の時間が短縮できるかを把握し、その情報を広く発信することを検討します。

【自転車通勤のメリット】

■通勤時間の短縮

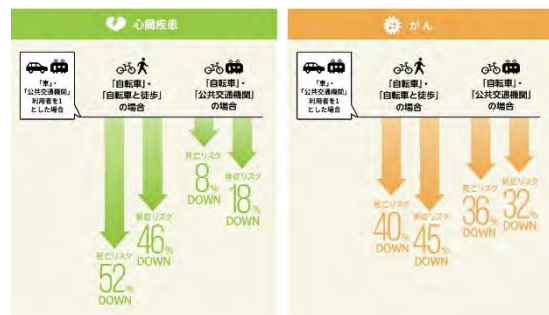
自転車通勤は、クルマの渋滞や鉄道・バス等の待ち時間に左右されず、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮に効果的です。



図：交通手段別の移動距離と所要時間の関係
(出典：自転車通勤導入に関する手引き)

■身体面の健康増進

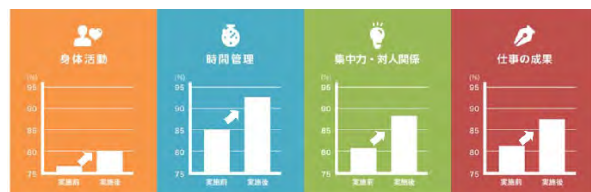
自転車による運動は、内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持や増進に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減も期待されます。



図：通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク (出典：株式会社シマノ作成)

■生産性の向上

自転車通勤によって、時間管理能力や集中力等が向上し、労働生産性がアップします。



図：労働生産性の変化 3カ月間の自転車通勤前後の比較
(出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ)

⑨-2 区役所職員による率先した自転車通勤の推進

区役所職員が率先して自転車通勤を行うことができるよう、利用環境等を整えます。

⑨-3 シニア世代に対する自転車利用の促進

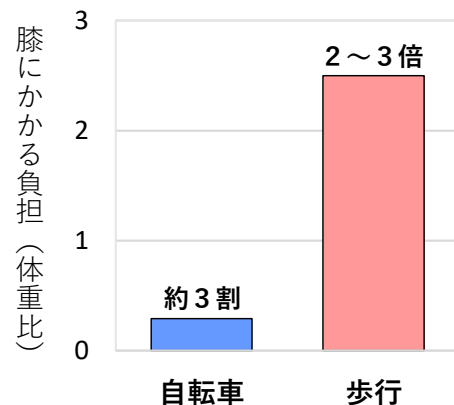
シニア世代（概ね 65 歳以上）に対し、足や膝への負担が比較的少ない自転車利用の特性に着目し、健康づくりや介護・認知症予防事業などと連携のうえ、安全に配慮しながら自転車の利用を推奨し、健康増進やフレイル（加齢に伴う筋力や認知機能、社会とのつながりなどの心身の活力が低下した状態）予防を図ります。また、高齢による自動車運転免許の自主返納によってクルマの運転を控えるシニア世代が増えていることから、代替移動手段の一つとして、電動アシスト自転車等の利用を推奨し、自転車販売店等と連携して、購入時に乗り方の指導を行うなど安全に利用するための支援を行います。

【足や膝への負担が少ない自転車運動】

生活習慣病などの予防には、継続して運動をすることが重要です。そのためには、日常生活の中に運動を取り込んでしまうことが効果的といわれています。

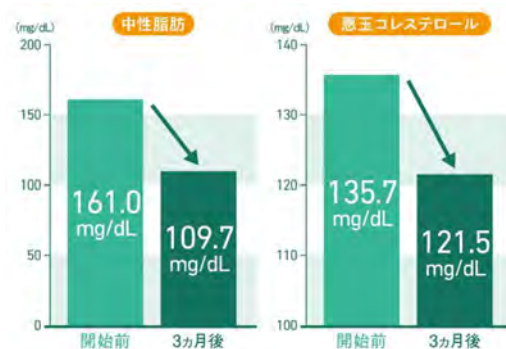
日常生活で手軽に行うことができる運動にはウォーキングやジョギングがあり、区としても歩くことを推奨していますが、自転車運動もまた、手軽に行うことができる運動の一つです。

自転車運動は他の運動に比べて足や膝にかかる負担が少なく、膝にかかる負担は、歩行では体重の 2～3 倍程度になりますが、自転車では体重の約 3 割に抑えることができます。また、歩行・自転車それぞれ同じ時間を運動した場合で比較すると、自転車運動のほうが血糖値の減少が大きくなるという結果も出ています。足や膝への不安、体力の有無などに応じて、運動の選択肢に「自転車」を加えてみてはいかがでしょうか。



図：膝にかかる負担の比較

（出典：自転車＝cycling ingland「Cycling&Health」、歩行＝山崎元ら「中高年のためのスポーツ医学」（世界文化社）



図：中性脂肪・悪玉コレステロールの変化
（出典：株式会社シマノ Health Data File）

※普段自転車に乗っていない人に、3ヵ月間自転車運動を行ってもらった実験のデータ

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
⑨－ 1 自転車通勤の導入に関する情報の提供				
準備・調整	情報発信の実施			検証・見直し・実施
移動時間調査の実施検討	準備・調整	調査実施	調査継続実施・情報の発信	
⑨－ 2 区役所職員による率先した自転車通勤の推進				
自転車通勤の庁内呼びかけ・駐輪スペースの確保				検証・見直し・実施
⑨－ 3 シニア世代に対する自転車利用の促進				
健康づくり、介護・認知症予防事業等との連携・啓発				検証・見直し・実施
自転車販売店等との連携・啓発の実施				検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑩> 環境に配慮した自転車⁺利用の促進

生活道路やまちなかなどにおいて、自転車⁺や歩行者が安心・安全で快適に移動できる環境を整え、クルマの短時間利用を抑制することなどにより、人にも環境にもやさしく、にぎわいのある持続可能なまちづくりを実現します。

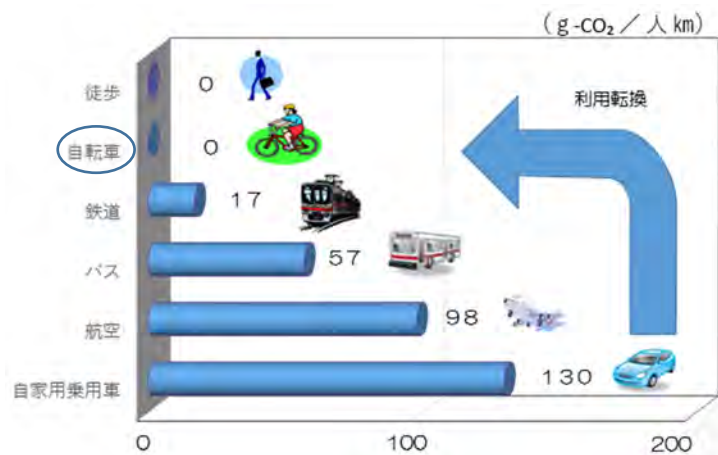
⑩-1 クルマから自転車⁺への利用の転換

生活道路を走行するクルマの速度や通り抜けの抑制を図るのに効果的な「ゾーン 30」などの交通安全対策を活用し、自転車⁺や歩行者が安心・安全に通行できる空間の整備を推進します。また、「板橋区地球温暖化対策実行計画（区域施策編）2025」などに基づき、近場への移動におけるクルマの短時間利用を抑制し、自転車⁺の活用を促すことで、温室効果ガスの排出削減や騒音の低減、事故の防止等を図ります。

【交通手段別の二酸化炭素(CO₂)排出量】

地球温暖化の主な原因とされる温室効果ガスの一つに二酸化炭素(CO₂)があります。右の図は、ヒト一人を1 km 運ぶのに排出されるCO₂の量を、交通手段別に比較したものです。例えば、自家用乗用車の場合は130 g-CO₂/人 kmですが、徒歩や自転車では、基本的にCO₂排出量はゼロとなります。

地球温暖化に伴う気候変動の影響を最小化するために、クルマから自転車への利用転換を図り、脱炭素を実現することが重要です。



図：交通手段別二酸化炭素排出量比較（令和元(2019)年度）
（出典：東京都ホームページ、数値は国土交通省資料）

⑩-2 自転車⁺の共有（シェア）の促進

環境負荷の低い自転車⁺を共有（シェア）して利用する「シェアリング」の取組を推進することで、自転車⁺を個人で所有しないことによる資源の効率的な活用や、温室効果ガスの排出削減へつなげます。

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
⑩－ 1 クルマから自転車 ⁺ への利用の転換				
「ゾーン 30」の継続実施・新規エリア追加				検証・見直し・実施
⑩－ 2 自転車 ⁺ の共有（シェア）の促進				
シェアサイクル事業の実施・情報発信				検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑪> 子どもをはぐくむ自転車⁺安全利用環境の形成

未就学児から大学生までを対象に、自転車⁺の安全利用に関する教育の機会を設け、大人も一緒になって教え・学びながら、未来を担う子どもたちをはぐくみます。また、子どもたちが自転車⁺を気軽に体験し、楽しみながら利用できる環境を整えることで、区に愛着を持ち、将来も住み続けたいと思えるような意識を醸成します。

⑪- 1 楽しみながら学べる自転車利用の実践

交通公園のみならず、公共施設の空きスペース等を活用して、子どもが気軽に自転車の練習をすることができる場や、自転車を走らせて遊ぶことができる場の確保を検討します。

⑪- 2 保育所等での自転車安全啓発の推進

警察署や保育所等と連携し、保護者が子どもの模範となれるよう、保護者に対して子どもの送迎に使用する自転車の安全利用に関する情報の提供や意識啓発を推進します。また、小学校への入学を控えた 5 歳児を対象に保育所等で行っている園児向け交通安全教室（げんきっ子トラフィックスクール）において、自転車⁺の安全利用に着目した指導も拡充します。

⑪- 3 学校における交通安全教室の推進

学校や警察署、区などが連携し実施している小学生自転車交通安全教室（自転車運転免許証交付事業）や、中学生体験型交通安全講習会（スケアード・ストレイト）を推進するとともに、その効果が保護者をはじめとする大人へも波及し、大人にも正しいルールやマナーを認識してもらえるよう、実施内容などについて様々な機会を捉えて情報を発信します。

⑪- 4 職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の意識啓発

中学生などが対象となっていて行われる職場体験学習の場に区営自転車駐車を提供し、自転車駐車の運営やルール・マナー向上を呼び掛ける啓発活動を体験してもらうことで、自転車を取り巻く現状や課題の把握、安全利用の理解促進などを図ることを検討します。

⑪- 5 安全な自転車通学のための情報提供と意識啓発

15～19 歳において重大な自転車事故の発生件数が多いことから、高等学校や大学、警察署などと連携し、生徒に対して、正しく安全に自転車⁺を利用するための情報提供や意識啓発を実施します。

【その運転、道路交通法違反です】

少しの気のゆるみから自転車で走行中に何気なくやっつけてしまっているその行為が、道路交通法に触れているかもしれません。一例として、

①片手（傘さし・スマホ見ながら）運転

②イヤホンをして走行

③ベルをしつこく鳴らすなどの妨害運転

などは違反行為であり、指導取締の対象です。また、もしも事故を起こせば、自転車側に重い責任が課せられます。

自転車も「車両」の仲間と認識し、自転車安全運転の知識を再確認して、安心して安全な走行を心がけましょう。



図：道路交通法違反イメージ

（出典：川崎市）

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
⑪－1 楽しみながら学べる自転車利用の実践				
導入手法・実施場所等の検討				試行・検証・実施
⑪－2 保育所等での自転車安全啓発の推進				
準備・調整	保護者への情報発信の実施			検証・見直し・実施
	園児向け交通安全教室の拡充			検証・見直し・実施
⑪－3 学校における交通安全教室の推進				
情報発信・啓発の実施				検証・見直し・実施
⑪－4 職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の意識啓発				
準備・調整	試行・検証		実施	検証・見直し・実施
⑪－5 安全な自転車通学のための情報提供と意識啓発				
準備・調整	情報提供・啓発の実施			検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑫> 予防的な自転車⁺安全利用の推進



交通事故や自転車盗難の防止のほか、地震などの災害時に備えるため、必要な情報の提供や設備を整えるなど、起こりうる様々なリスクに対し、予防的な視点に立った自転車⁺利用を推進します。

⑫- 1 自転車⁺安全利用ルール周知

交通安全協会やボランティア等の地域団体、警察署などと連携し、自転車⁺の利用者に対して、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車⁺の正しい乗り方や交通法規等について普及・啓発を図ります。また、クルマのドライバーに対して、「自転車⁺もクルマと同じ車両である」ことを踏まえた、ゆずりあいと思いやりのある運転の実践を周知・啓発し、自転車⁺とクルマがともに安全に車道を通行できるよう、交通安全意識の醸成を図ります。

【自転車安全利用五則について】

以下の5つの項目は、警察庁交通対策本部が決定した「自転車安全利用五則」と呼ばれるもので、自転車を利用する上で特に重要なルールが示されています。自転車を利用する方はぜひ覚えるようにしてください。

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る

飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

夜間はライトを点灯

交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

- ⑤子どもはヘルメットを着用

これ以外にも、安全を守るための交通ルールがたくさんあります。併せて確認しておきましょう。



図：自転車安全利用五則イメージ
(出典：警察庁)

⑫-2 大人への自転車⁺安全利用啓発の推進

交通安全啓発に触れる機会が少ない大人（主に 20～50 歳代）に対して自転車⁺安全利用の啓発を推進するため、区内事業者等に対し、警察署等と連携して従業者への研修や情報提供の実施を促進します。また、区職員が正しい自転車⁺利用の模範として行動できるよう、警察署等と連携し、区職員が参加する交通安全講習会の開催等を検討します。

⑫-3 自転車事故への備えに関する情報の提供

都内では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用中の対人賠償事故（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ることから、自転車販売店等と連携し、自転車の購入や修理・点検などで来店するお客に対して自転車損害賠償保険に関する情報の提供を行います。また、事業活動において自転車を利用する事業者も保険加入義務の対象となることから、警察署や交通安全協会等と連携し、区内事業者に対する情報提供を実施します。

⑫-4 災害時における自転車活用の検討

自転車の機動性に着目し、地震をはじめとする大規模災害が発生した際の職員の参集や被災状況等の把握に自転車を活用することができるよう、必要な配備や訓練の実施等を検討します。また、シェアサイクル事業者と協議の上、災害時にシェアサイクルを有効活用できる仕組みづくりを検討します。

⑫-5 自転車駐車場内への防犯カメラ等の設置

自転車駐車場内における窃盗などの犯罪を防止するため、防犯カメラの設置を進めるほか、出入口付近を照らす人感センサーライトなどの設置を検討し、利用者が安心して利用できる駐輪環境を整備します。また、自転車盗難などの軽犯罪が増えていくことによって、より重大な犯罪が誘発される可能性があることから、警察署等と連携して、自転車⁺利用者へ施錠の徹底を促し自転車盗難の防止を図るとともに、犯罪の少ない治安の良いまちの形成を図ります。

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)	令和 8 年度以降 (2026)
⑫－ 1 自転車+安全利用ルールの周知				
交通安全啓発キャンペーン等との連携・啓発の実施				検証・見直し・実施
⑫－ 2 大人への自転車+安全利用啓発の推進				
準備・調整	事業者等への情報提供・研修等の実施			検証・見直し・実施
⑫－ 3 自転車事故への備えに関する情報の提供				
準備・調整	情報発信・啓発の実施			検証・見直し・実施
⑫－ 4 災害時における自転車活用の検討				
区施設への災害対応自転車等配備、訓練の実施				検証・見直し・実施
シェアサイクル活用検討・協議		運用開始		検証・見直し・運用
⑫－ 5 自転車駐車場内への防犯カメラ等の設置				
自転車駐車場への防犯関連設備の導入				検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

<施策⑬> 安全性を高める行動の促進



利用者の適性に合った安全な自転車⁺選びや定期的な自転車⁺点検の実施、ヘルメットの着用など、安全性を高める自転車⁺利用や装備を導入する行動を促すことで、事故の減少や被害の軽減を図ります。

⑬- 1 安全な自転車⁺選びの支援

区内の自転車販売店等と連携し、電動アシスト自転車やスポーツタイプの自転車、電動小型モビリティなど一般の自転車とは特性が異なる車両を販売する際に、車両の特性を説明し、試乗する機会を設けるなどして、利用者がその特性をしっかりと理解した上で購入の判断ができるよう、安全な自転車⁺選びを支援する取組を推進します。

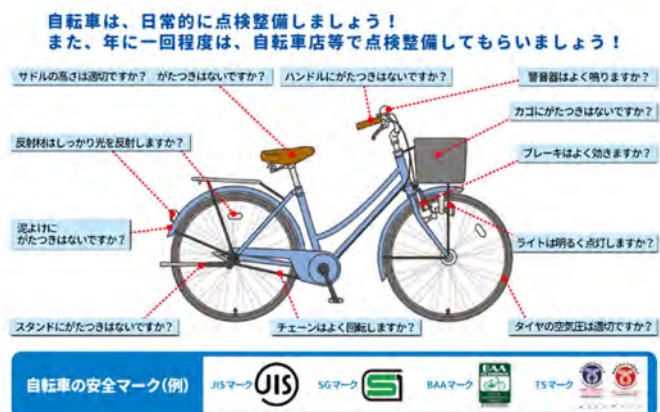
⑬- 2 自転車点検の促進と修理環境の整備

区内の自転車販売店や警察署等と連携して、公共施設や街頭などにおいて、自転車利用者を対象とした自転車点検キャンペーンを実施し、自転車の定期的な点検の必要性や安全利用の啓発を推進します。また、自転車駐車場の利用者が、自転車の不具合に気付いた際に応急的な対処ができるよう、空気入れやチェーン用のオイル、基本的な工具等を自由に使用できる設備の自転車駐車場内への設置を検討します。

【自転車を点検整備しましょう】

東京都では、自転車の安心・安全な利用のために自転車の点検整備を推奨しています。自転車の日常的な点検整備は、自転車利用者のみならず、歩行者など周りの人々の安全を守ることにもつながります。

日頃から、家庭でブレーキやタイヤの空気圧、ライトの点灯など自転車の部品が正しく作動するかをこまめにチェックしましょう。また、年に1回を目安に、自転車販売店などで点検整備をしてもらいましょう。



図：自転車点検整備のリーフレット（出典：東京都）

⑬-3 ヘルメット着用推進キャンペーンの実施

自転車⁺事故が発生した際の被害を少しでも軽減するため、警察署等と連携し、街頭キャンペーンなどを通じてヘルメットの着用による効果や重要性等を周知し、着用の促進を図ります。また、近年はデザイン性の高いおしゃれなヘルメットも数多く販売されていることから、こうした商品に関する情報を発信するなどして、だれもがヘルメットを着用したくなるよう、機運の醸成を図ります。

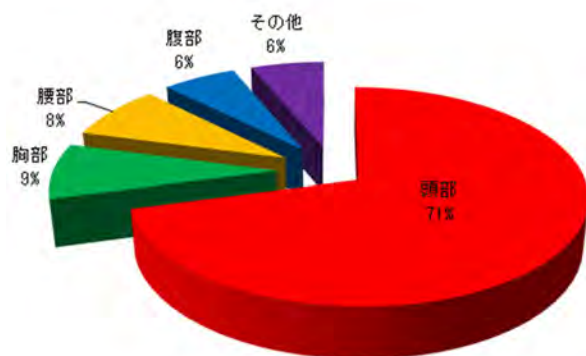
【ヘルメット着用の重要性】

自転車の利用時には、必ずヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

都内の自転車事故による死亡者（平成27～29年）の約7割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約3.0倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながる事が明らかになっています。

道路交通法第63条の11において、保護者の方は、13歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないと定められています。また、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第15条においても、児童・高齢者に対するヘルメットの着用努力義務が、また、同第19条では、成人を含む自転車利用者に対しても、ヘルメットを着用し交通事故防止に努めるものと規定されています。

大人が子どもにヘルメットを着用させることはもちろん、大人自身も、ヘルメットなど交通事故の被害を軽減する器具の利用は重要です。



図：都内の自転車事故死亡者の損傷部位の割合（平成27～29年）
（出典：警視庁）



図：ヘルメット着用状況別の致死率
（出典：政府広報オンライン）

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
⑬－1 安全な自転車 ⁺ 選びの支援				
自転車販売店等との連携・啓発の実施				検証・見直し・実施
⑬－2 自転車点検の促進と修理環境の整備				
点検キャンペーンの継続実施				検証・見直し・実施
自転車駐車場への修理関連設備の導入				検証・見直し・実施
⑬－3 ヘルメット着用推進キャンペーンの実施				
準備・調整	情報発信・啓発の実施			検証・見直し・実施

※上記のスケジュールは目安です。状況等に応じて時期や実施項目を修正することがあります。

5 実施する取組と施策との関連

実施する取組の中には、複数の施策と結びつきがあるものや取組の波及効果が複数の施策に及ぶものなどがあります。こうした関連性を、以下の表にまとめました。

取 組		施 策	① 通行	② 共存	③ 変化	④ 駐輪	⑤ シェア	⑥ 情報	⑦ 電動	⑧ 体験	⑨ 健康	⑩ 環境	⑪ 子ども	⑫ 予防	⑬ 安全性
① 通行	①-1	自転車ネットワーク路線の設定													
	①-2	自転車通行空間の整備													
	①-3	機会を捉えた整備の推進													
	①-4	自転車歩行者道の改良													
	①-5	将来を見据えた自転車通行空間の整備													
② 共存	②-1	違法駐車車両に対する取締り等の対策実施													
	②-2	荷さばきスペースの周知と適正配置の検討													
	②-3	自転車・クルマ利用者双方の意識啓発と走行ルールの周知													
	②-4	自転車通行空間の維持管理													
	②-5	案内表示等の設置													
③ 変化	③-1	駅周辺における自転車通行空間整備													
	③-2	駐輪需要やまちづくりを踏まえた自転車駐車場の設置													
	③-3	自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置													
④ 駐輪	④-1	多様な駐輪ニーズに対応した駐輪環境の整備													
	④-2	保育所周辺における送迎用駐輪スペースの設置促進													
	④-3	まちなか駐輪スポットの整備の検討													
	④-4	集合住宅等の各住戸における自転車駐車空間の整備促進													
⑤ シェア	⑤-1	シェアサイクル事業の推進													
	⑤-2	シェアサイクルの広域利用に向けた検討													
	⑤-3	公共用地等へのシェアサイクルポート設置におけるあり方の検討													
	⑤-4	多様な利用ニーズに対応できるシェアサイクルポートの活用検討													
⑥ 情報	⑥-1	自転車駐車場への情報通信技術の導入													
	⑥-2	コード決済に対応した料金精算機等の導入													
	⑥-3	ビッグデータを活用した自転車関連施策の検討													

施 策			① 通 行	② 共 存	③ 変 化	④ 駐 輪	⑤ シ ェ ア	⑥ 情 報	⑦ 電 動	⑧ 体 験	⑨ 健 康	⑩ 環 境	⑪ 子 ど も	⑫ 予 防	⑬ 安 全 性
取 組															
⑦ 電 動	⑦-1	新たなモビリティの実証実験等の検討													
	⑦-2	新たなモビリティの利用者に対する ルールの周知													
⑧ 体 験	⑧-1	観光分野と連携した自転車の魅力発信 の実施													
	⑧-2	自転車*の乗車体験やeスポーツの 実施検討													
	⑧-3	荒川河川敷を活用した身近なサイクル スポーツの推進													
⑨ 健 康	⑨-1	自転車通勤の導入に関する情報の提供													
	⑨-2	区役所職員による率先した自転車 通勤の推進													
	⑨-3	シニア世代に対する自転車利用の促進													
⑩ 環 境	⑩-1	クルマから自転車への利用の転換													
	⑩-2	自転車の共有（シェア）の促進													
⑪ 子 ど も	⑪-1	楽しみながら学べる自転車利用の実践													
	⑪-2	保育所等での自転車安全啓発の推進													
	⑪-3	学校における交通安全教室の推進													
	⑪-4	職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の 意識啓発													
	⑪-5	安全な自転車通学のための情報提供と 意識啓発													
⑫ 予 防	⑫-1	自転車安全利用ルールの周知													
	⑫-2	大人への自転車安全利用啓発の推進													
	⑫-3	自転車事故への備えに関する情報の 提供													
	⑫-4	災害時における自転車活用の検討													
	⑫-5	自転車駐車場内への防犯カメラ等の 設置													
⑬ 安 全 性	⑬-1	安全な自転車選びの支援													
	⑬-2	自転車点検の促進と修理環境の整備													
	⑬-3	ヘルメット着用推進キャンペーンの 実施													

【凡例】

その取組が位置づけ
られている施策

その取組の効果が大きく
波及または影響する施策

その取組と関連性がある施策

第4章



自転車ネットワーク

- 1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方
- 2 自転車ネットワーク路線の選定
- 3 整備形態の選定
- 4 優先整備路線の検討
- 5 整備の実施（整備の進め方）

「だれもが安心・安全に移動できる通行環境の創出」の実現に向けた「自転車ネットワーク路線」の選定

自転車が、安心・安全で快適に走行できる「自転車通行空間の計画的な整備」の実現に向けて、整備対象となる「自転車ネットワーク路線」を選定し、特に優先して整備する路線については、「優先整備路線」として位置づけ、早期整備をめざします。整備形態は、「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、国土交通省・警察庁）（以下「ガイドライン」という。）を基に、区内のクルマの速度や交通量等の状況を勘案し、選定します。

自転車ネットワーク路線

区内の全域を対象として、自転車が安心・安全で快適に走行できる空間を連続的に整備する「自転車ネットワーク路線」を選定します。完成すると区道の概ね 3 割にあたる約 200 km が自転車ネットワーク路線として整備されることになります。

整備形態の選定

「自転車ネットワーク路線」の整備形態として、ガイドラインに示されている「自転車道」「自転車専用通行帯」「矢羽根型表示（車道混在）」により、道路幅員等や通行空間の連続性を加味し、整備形態を選定します。

優先整備路線選定による整備

「自転車ネットワーク路線」の中から、区内の主要施設までのアクセス、公共交通サービス水準が相対的に低い地域等へのアクセス、周辺自治体のネットワークとの接続、事故の発生件数などを基に、優先的に整備を実施する「優先整備路線」を選定し、全体として令和 12 年（2030）年頃までの完成をめざします。

新たなモビリティ（電動小型モビリティ）への対応

自転車と同程度の速度で走行する電動小型モビリティは、今後、法改正などによって自転車と同様の通行空間を走行する可能性があるため、自転車ネットワーク路線における自転車通行環境の整備を推進することで、こうしたモビリティの普及拡大等に備えます。

1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方

(1) 基本方針、整備期間

本計画における「自転車ネットワーク路線」とは、「自転車は車道走行・左側通行」を原則とした『自転車が安心・安全で快適に走る空間を連続的に整備する路線』のことです。自転車ネットワーク路線については、ガイドラインに基づき、第3章の基本方針1「だれもが安心・安全に移動できる通行環境の創出」の実現に向けて路線を選定し、整備を進めます。

また、自転車通行空間の整備を進めることで、自転車が安全に車道を通行できるようになり、歩道上での自転車と歩行者等に関する事故減少に貢献し、歩行者、自転車、クルマがともに安心・安全で快適に移動できる交通環境の向上をめざします。

自転車ネットワーク路線全体の整備は概ね20年後の完了を目標とします。そのうち特に優先すべき路線（優先整備路線）を選定し、それらの路線については全体として令和12(2030)年頃までの完成をめざします。

(2) 計画対象の区域及び路線

自転車ネットワーク路線の整備対象範囲は、板橋区内全域とします。また、原則として板橋区が管理する区道以外の国道・都道についても、各道路管理者を含む各関係機関と連携しながら、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。

なお、都市計画道路については、現道がない未着手路線等についても、自転車通行を考慮した道路として整備が進められるよう、予め自転車ネットワーク路線として位置づけます。

また、都市計画道路の概成路線については、最終的な計画幅員等を考慮しつつも、都市計画道路の最終的な整備完了までは、長期間を要することから、現道の路線を自転車ネットワーク路線として位置づけます。

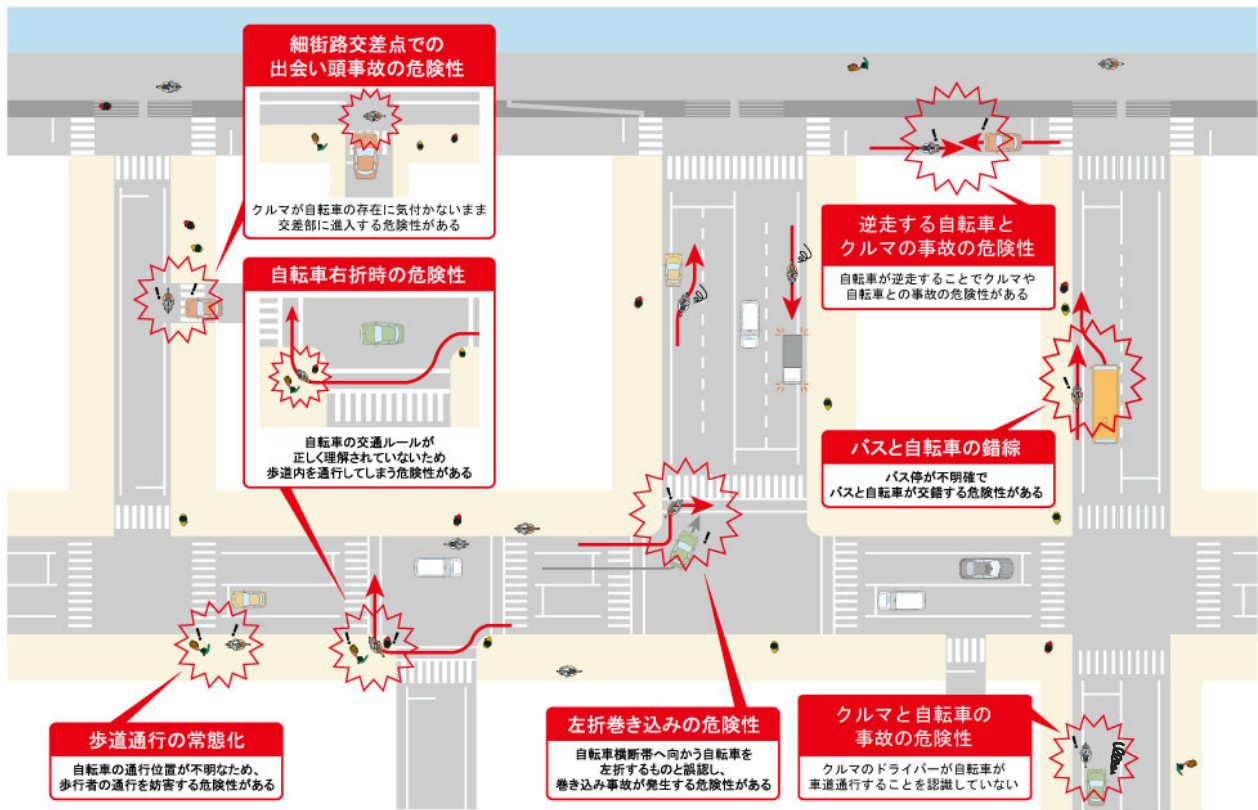


図 4-1-1 現況イメージ

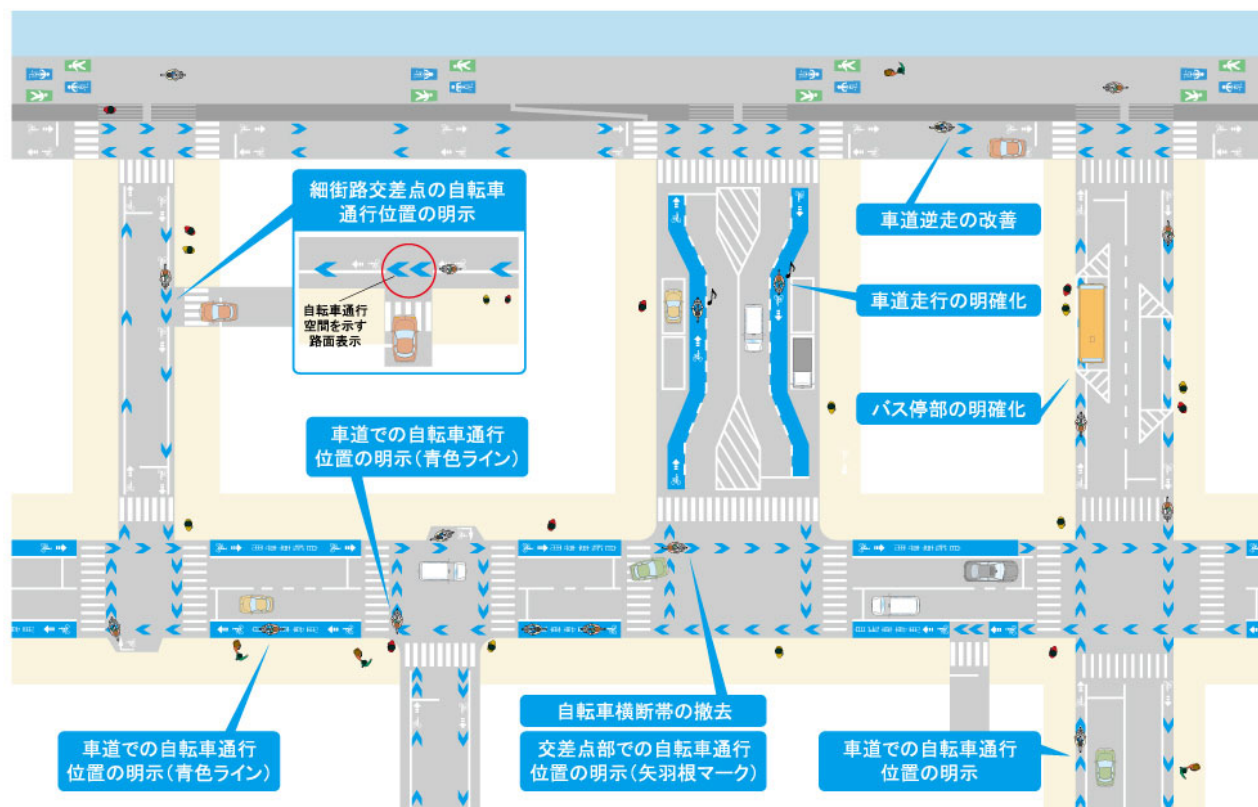


図 4-1-2 将来イメージ

（３）自転車ネットワークの整備に向けてのステップ

自転車ネットワーク路線の整備にあたって、図 4-1-3 の手順で自転車ネットワーク路線の選定から計画の評価・見直しを行っていきます。

なお、計画の評価・見直しにおいては、第5章で示されている「（仮称）板橋区自転車⁺（プラス）活用推進協議会」の中で、課題等を整理し、協議していきます。

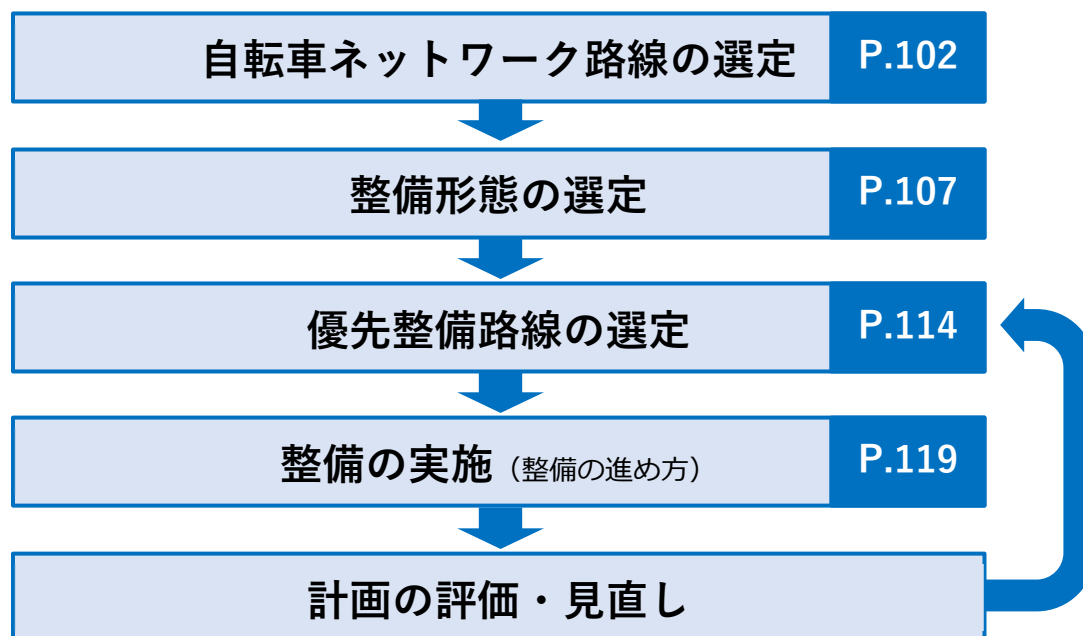


図 4-1-3 自転車ネットワークの整備に向けてのステップ

(4) 整備形態

(4-1) 整備形態について

自転車ネットワーク路線に選定した路線の整備形態は、ガイドラインで示された整備形態を原則とします。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部
矢羽根型表示(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる (2) 歩道のない道路における対策 ピクトグラム等を設置 [路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] [車線内の対策] [車線内の対策] 歩道 車道 歩道 車道 歩道 車道 路側帯 車道

図 4-1-4 整備形態イメージ

※ 電動小型モビリティについては、現行の道路交通法（令和4(2022)年1月現在）では自転車道及び自転車専用通行帯の通行は認められていません（一部を除く）。原則として、クルマが走行する車道を通行してください。

（４－２）歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道について

自転車歩行者道とは、道路構造令第２条第３号において、「専ら自転車及び歩行者の通行の用に供されている道路の部分をいう。」とされています。

自転車と歩行者との事故防止の観点から、今後、区道においては、地域の交通事情の変化や歩行者通行量や自転車、クルマの交通量等を把握した上で、車道上へ通行空間を整備することとし、原則として自転車歩行者道の新たな整備の検討は行いません。ただし、歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道が既に整備されている区間については、車道上への通行空間の整備を行うまでの間、利用することとします。

なお、板橋区内の国道、都道については、道路管理者の方針に基づきますが、地域の交通事情等に応じて、ガイドラインによる整備の可能性について、各道路管理者へ働きかけます。



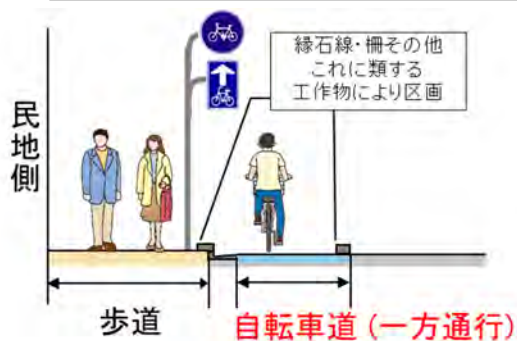
図 4-1-5 歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道の例（高島平一丁目）

① 自転車道（一方通行）

自転車道は、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路のことで、自動車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されことなく通行できる形態です。

- 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分指します。（道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3）
- 自転車道がある区間は、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、普通自転車は自転車道を通行しなければなりません。（道路交通法第63条の3）
- 自転車道の幅員は、道路構造令において双方向、一方通行のいずれも、2.0m以上（やむを得ない場合1.5m以上）とされています。
- ガイドラインでは、自転車道は一方通行とすることが推奨されています。

■整備イメージ



■幅員

2.0m 以上（やむを得ない場合 1.5m 以上）
〔道路構造令第10条第3項〕

■道路標識

自転車専用
(325 の 2)

自転車一方通行
(326 の 2-A,B)



■道路標示*

基準無し

■路面表示*

車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走（右側通行）を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置する（ガイドラインⅡ-14）

■他自治体での整備例（川崎市）



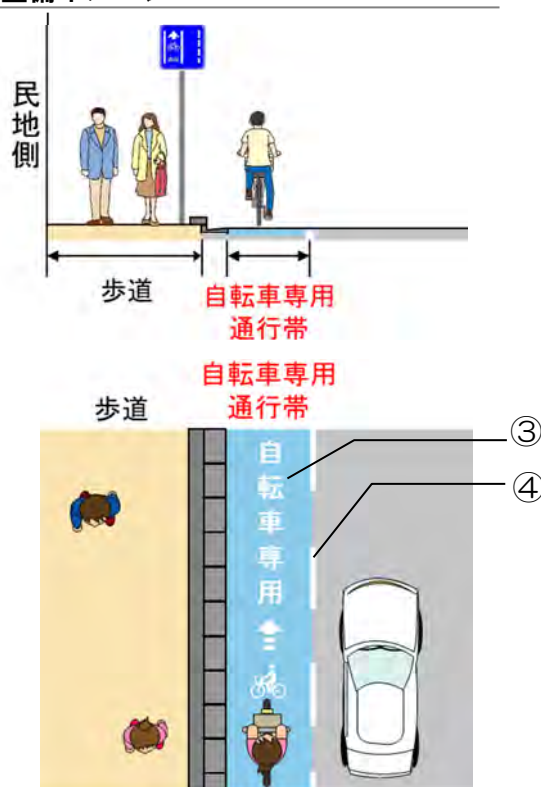
* 標識令に基づくものについては「標示」、それ以外については「表示」と記載しています。

② 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、車道に設けられる自転車専用の通行帯のことで、歩行者並びに、原付など軽車両以外の車両の双方から空間的に分離された形態です。

- 自転車専用通行帯は、道路構造上、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられた帯状の車道の部分（道路構造令第2条第15項）であって、道路交通法でこれを標識等で普通自転車専用の通行帯として指定したものを指します。（道路交通法第20条第2項）
- なお、自転車専用通行帯設置区間の歩道に普通自転車歩道通行可の標識がある場合、自転車は歩道を通行することができますが、あくまでも歩道通行は例外であり、通行する場合は車道寄りを徐行しなければなりません。
- 自転車通行帯の幅員は、道路構造令において1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m以上）とされています。

■整備イメージ



■幅員

1.5m 以上が望ましい
(やむを得ない場合は 1.0m 以上 1.5m 未満)
[道路構造令第2条第4号]

■道路標識

- ① 専用通行帯(327の4)
- ② 普通自転車専用通行帯(327の4の2)



■道路標示

- ③ 専用通行帯(109の6) (文字)
- ④ 車両通行帯(109) (白の破線)

■区内での整備例(前野町四丁目)

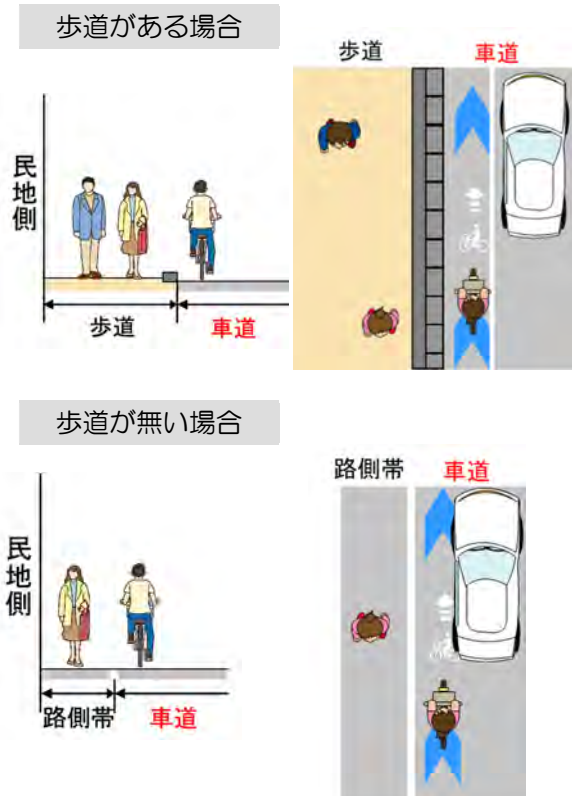


③ 矢羽根型表示（車道混在）

矢羽根型表示（車道混在）は、車道内を自転車と自動車縦列で混在しながら通行する、歩行者と空間的に分離された形態のことです。

- 矢羽根型表示（車道混在）とは、法律上、特に定義されたものではなく、自転車道も自転車専用通行帯もない道路において、道路交通法に従って自転車が通行する場合は、自ずと車道上で自転車と自動車は混在して、通行することになることを、矢羽根等の路面表示を用いて明示する整備形態を指します。
- 矢羽根型表示（車道混在）となる道路では、①車両通行帯のない道路（片側1車線又は中央線のない道路）においては、車道の左側端に寄って（道路交通法第18条）、②車両通行帯のある道路においては、第1通行帯内を（同法第20条）、自動車と通行空間を共用しながら通行します。
- 矢羽根等で明示しますが、自転車専用の通行空間ではないので、自動車も矢羽根の上を通過します。また、自動車が自転車を追い越すときは、車線変更やはみ出し追い越しが必要となります。

■整備イメージ



■幅員

歩道ありの場合は歩道側溝から 1.0m以上確保

歩道なしの場合は外側線から 1.0m以上（現地の交通状況に応じて、0.75m以上）を確保

■道路標識

基準無し

■道路標示

基準無し

■他自治体での整備例（路面表示済みの箇所）

歩道がある場合（バスレーンと共存）



(世田谷区)

歩道が無い場合



(宇都宮市)

【警視庁とガイドラインの自転車ピクトグラムの違い】

警視庁が設置を進めている“ナビマーク”は、幅 45 c m の自転車のピクトグラムのみが車道の脇に描かれています。一方、本計画に沿って整備を進める「矢羽根型表示（車道混在）」の場合は、幅 75 c m の自転車のピクトグラムと、青色の“矢羽根”と呼ばれる路面表示を連続的に整備します。どちらも自転車の車道通行について、自転車の運転者及びクルマのドライバーに対しわかりやすく周知している点で趣旨は同じです。路線が重複する場所などでは、今後警視庁と調整しながら整備を進めていきます。



警視庁設置のナビマーク



矢羽根型表示（車道混在）の路面表示

2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定方針

「自転車は車道走行・左側通行」であることや、『自転車が安心・安全で快適に走れる空間を連続的に整備していく』という考えに基づいて路線を結び、自転車ネットワーク路線を形成します。

ガイドラインでは、路線の選定にあたって、自転車によるアクセスが集中する駅や施設などのほか、自転車利用が見込める路線など、路線ごとの様々な状況を組み合わせて自転車ネットワーク路線を選定する手法が示され、一般的には主要な幹線道路が選定される結果となります。

本計画では、ガイドラインで示される主要な幹線道路だけでなく、将来的に区の骨格をなす道路として計画されている、都市計画道路（未着手や概成、現道のない路線）についても選定します。

なお、板橋区内では、概ね幅員 6 m 以上の中央線がない道路のうち、主要生活道路や主要生活アクセス道路は、地域内の拠点や駅へアクセスする道路として使われており、これらの道路については、自転車ネットワーク路線に含めていく必要があります。

一方で、自転車利用を積極的に誘導する必要性の低い生活道路（地先道路）については、自転車ネットワーク路線の対象外としています。

以上の選定方針に従い、具体には、以下の図 4-2-1 の手順により自転車ネットワーク路線を選定します。

自転車ネットワーク路線の選定

・ ①から⑥の指標に該当する路線を抽出し、自転車ネットワーク路線を選定

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

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

④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）*

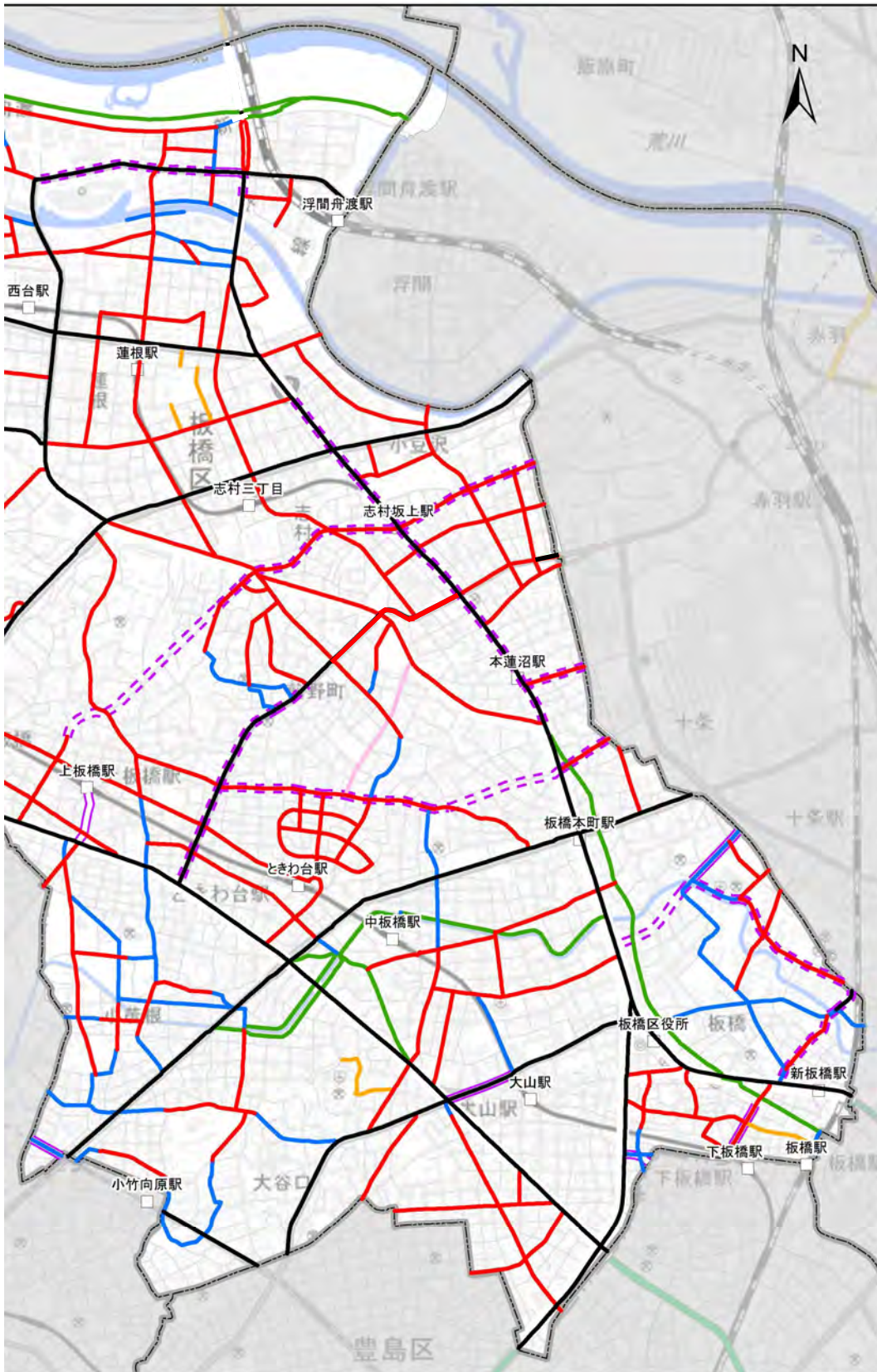
⑥その他（駅、病院、学校、公園、緑地までのアクセス道路）

図 4-2-1 板橋区における自転車ネットワーク路線の選定手順

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

(2) 自転車ネットワーク候補路線の選定結果

- 6つの指標で選定された路線を自転車ネットワーク路線とします（図 4-2-2）。
- 選定された自転車ネットワーク路線のうち、区道については令和 22（2040）年頃の完成をめざして、整備を推進していきます。
- 都市計画道路については、自転車通行を考慮した道路として整備が進められるよう自転車ネットワーク路線として位置づけます。
- 国道、都道についても、各道路管理者を含む各関係機関と連携しながら、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

【緑道をみんなで楽しみませんか？】

板橋区内には、桜の名称としても知られる石神井川沿いをはじめとした緑道がいくつかあります。緑道は公園とともに季節ごとに様々な表情を見せてくれます。

樹々の葉の動きや葉のこすれる音から風を感じたり、葉の色の変化を楽しんだり、色とりどりの草花や野鳥の鳴き声をとおして、季節の移り変わりを感じたりと、楽しみ方は様々です。

歩行者の通行が優先される緑道については、原則として自転車ネットワーク路線に位置づけていませんが、こうした緑道内は幅員が狭く、歩行者と自転車のすれ違いに危険が生じる場所もあります。そのような場所では、歩行者が安全に安心して緑道を通行できる環境を守るため、自転車は降りて押し歩き、ゆったりと緑道を通して自然を感じ、楽しんでみてはいかがでしょうか。普段、足早にとおり過ぎている場所であっても、ゆっくり通ることで、新たな発見や楽しみが待っているかもしれません。



写真：石神井川緑道

3 整備形態の選定

(1) 整備形態（選定フロー）の考え方

ガイドラインに示された目安（表 4-3-1）を参考に、板橋区内各道路における自動車の速度や交通量等の状況も勘案し、図 4-3-2（次頁）のフローで整備形態（完成形）を選定します。

表 4-3-1 国のガイドラインによる整備形態基準

交通状況	目安	整備形態
【C】自動車の速度が低く、かつ自動車交通量が少ない道路	自動車の速度 40km/h 以下 自動車交通量 4,000 台/日以下	混在* ・ 必要に応じて、車道左側の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムを設置
【B】A, C以外の道路	A, Cの条件に当てはまらない	自転車専用通行帯（自転車レーン）
【A】自動車の速度が高い道路	自動車の速度 50km/h 超	自転車道

* 「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。

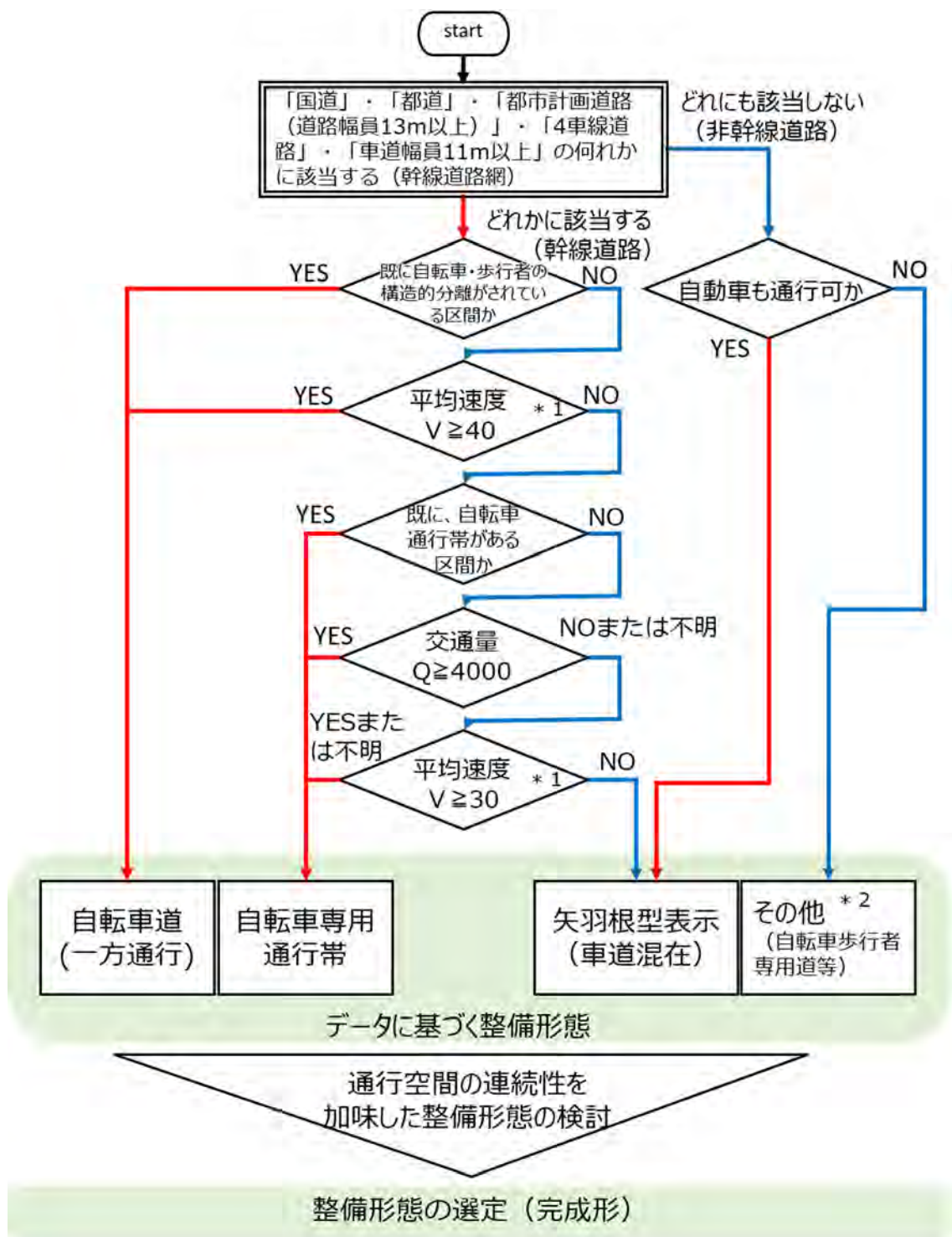


図 4-3-2 フローチャートによる整備形態選定

- * 1 平均速度は、平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（センサス）の速度を用いました。平均速度は、（移動）に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む速度を表します。
- * 2 整備形態が「その他」になる箇所については、クルマの通行ができない箇所であり歩行者と自転車のみが通行する空間となります。区内における整備事例は、現在のところありません。
- * 3 フローの各ステップで評価した、速度、交通量等の状況については、第 6 章資料編を参照してください。なお、速度、交通量が不明な場合は、現道や都市計画道路の幅員、周辺の幹線道路の状況等を勘案し、整備形態を選定します。
- * 4 整備形態については、関係各機関との協議により変更になる可能性があります。

* 2 【自転車歩行者専用道路の例】



自転車歩行者専用道路の例（府中市）

(2) 整備形態別の整備断面

ガイドラインに示された自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型表示（車道混在）について、整備断面（例）を図 4-3-3*のとおり示します。

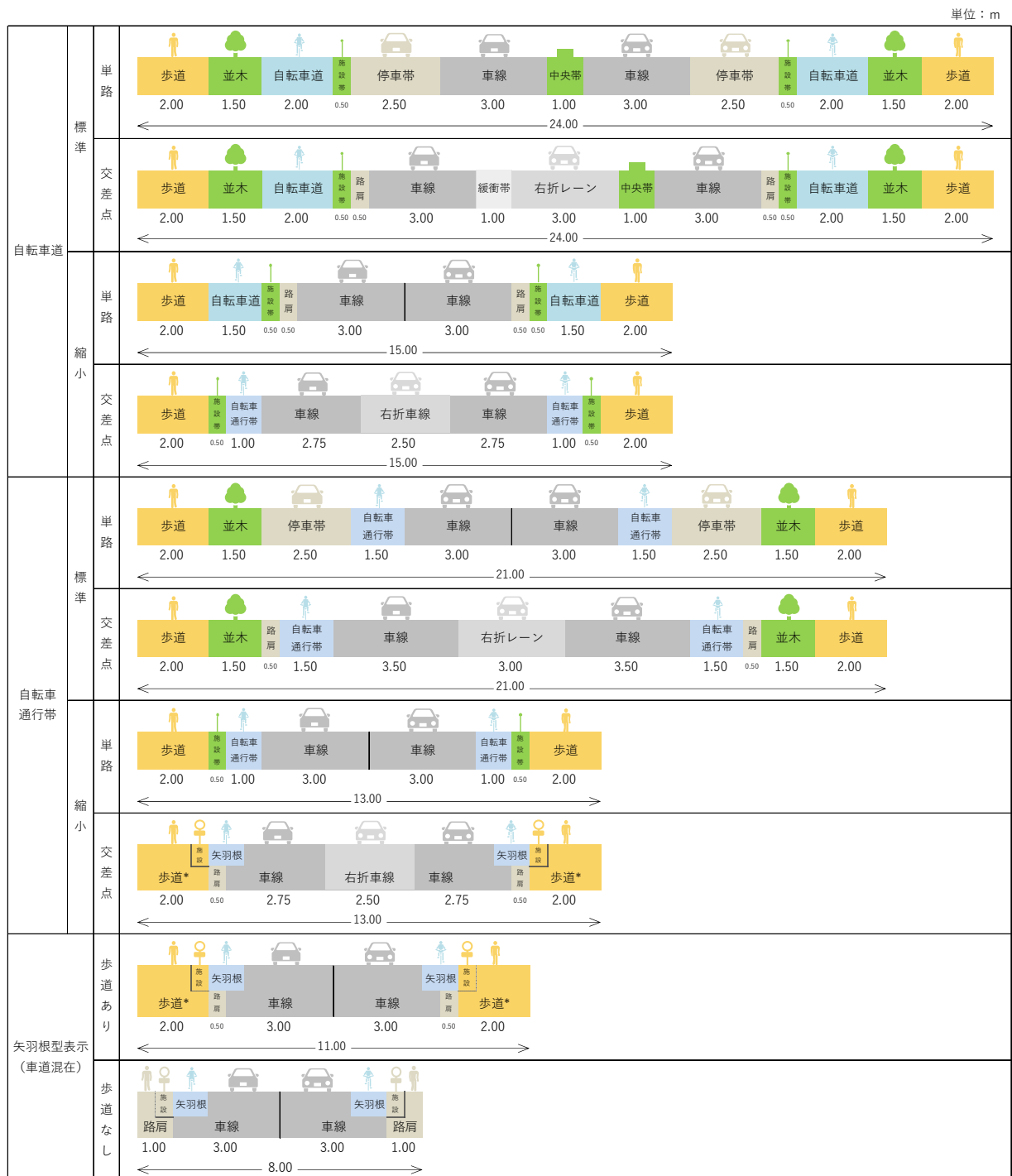


図 4-3-3 タイプ別整備形態標準図（例）

* 標準的な断面を示しており、実際の整備断面は、これに限定されるわけではありません。

(3) 整備形態の選定結果

- 図 4-3-2 のフローチャートに基づいて判定した整備形態に、通行空間の連続性や整備実現性等を加味して、各路線の整備形態を定めました（図 4-3-4 整備形態の選定結果）。
- 都市計画道路については、完成後の道路幅員を考慮して、整備形態を定めています。ただし、都市計画道路事業未着手路線上に現道がある区間については、都市計画道路の整備完了までに長期間を要することから、現道の道路幅員を考慮した暫定整備形態を合わせて定めています。
- 国道及び都道の整備形態については、各道路管理者が決定します。

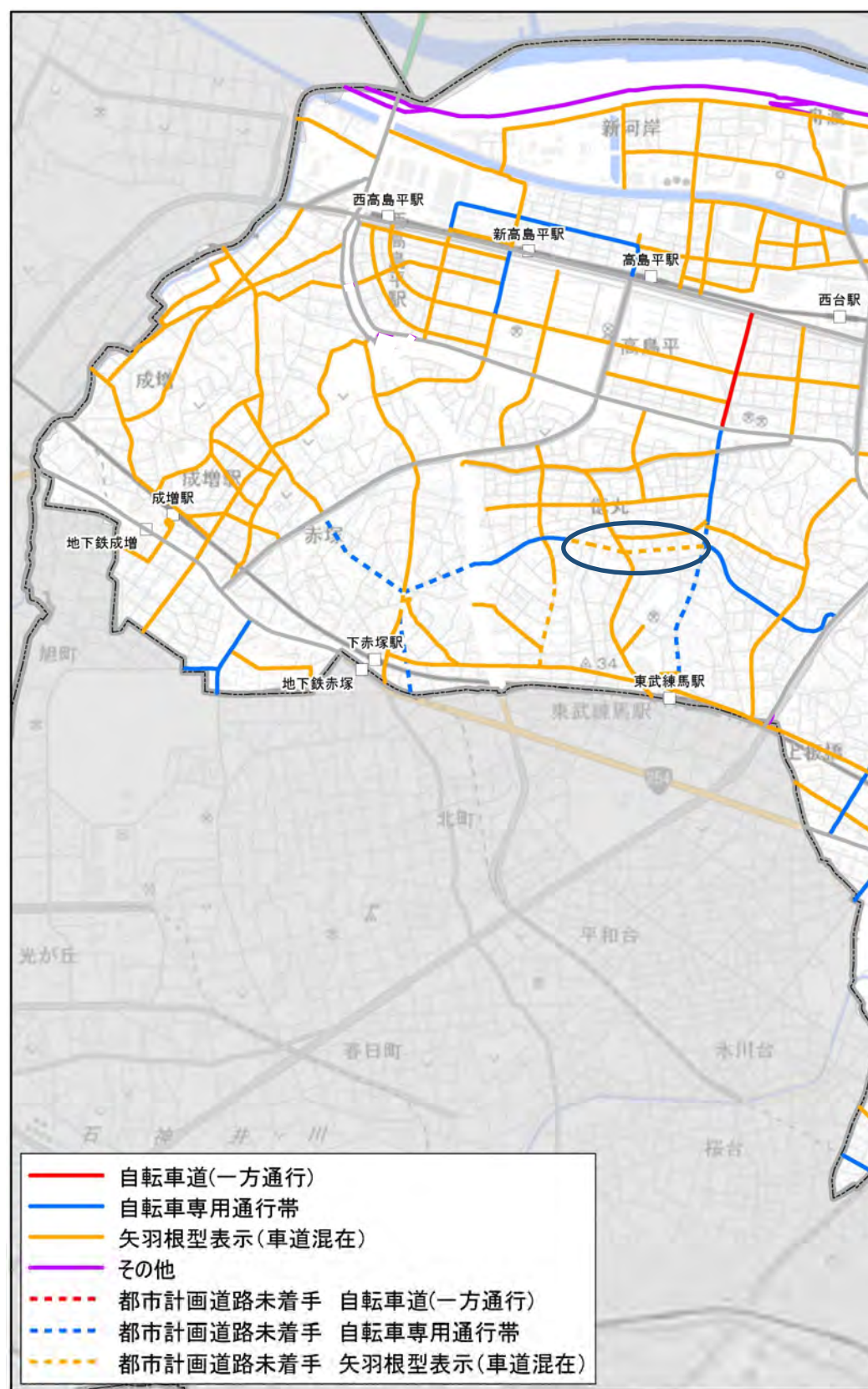
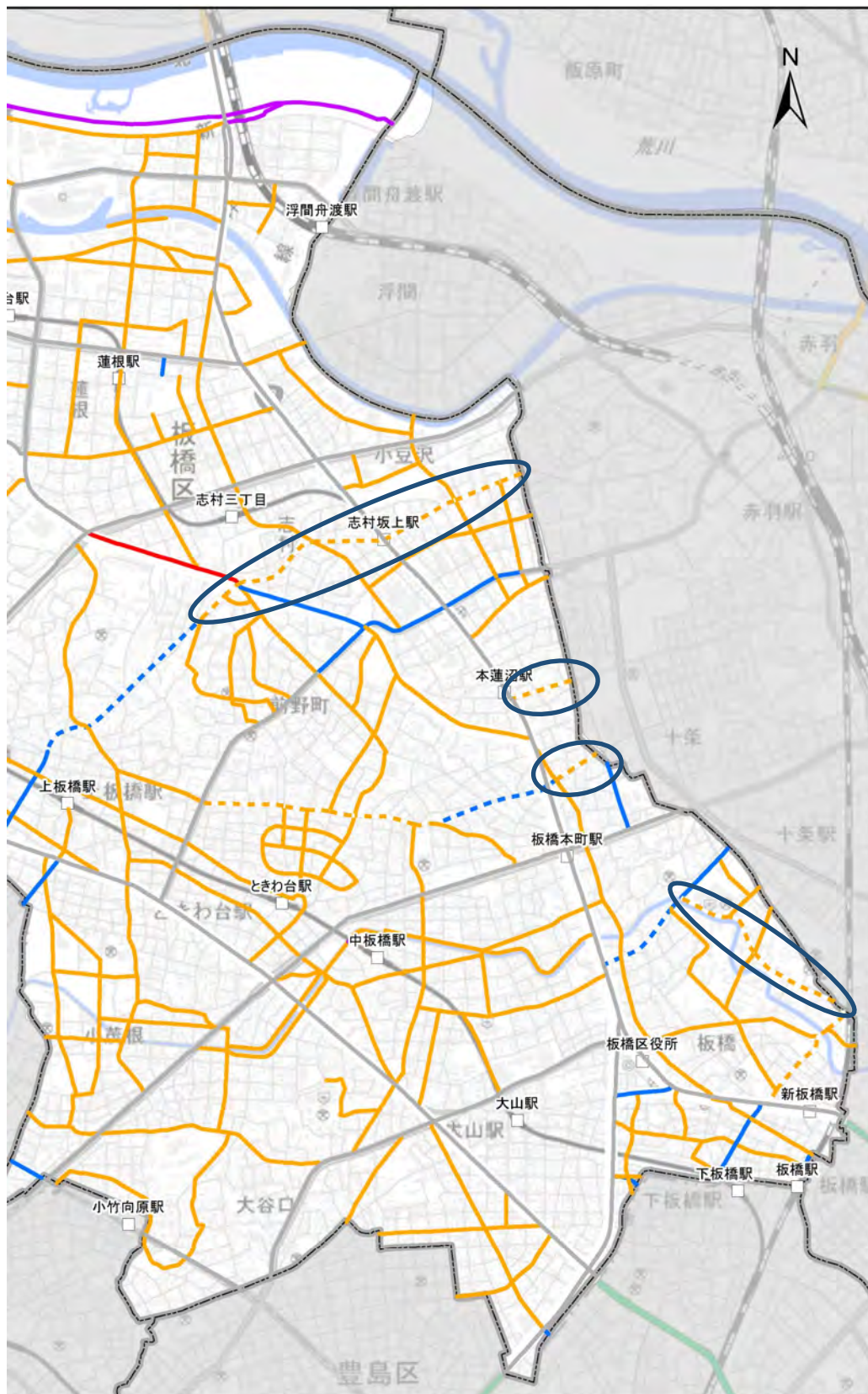


図 4-3-4 整備形態の選定結果



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

※  は、現時点の道路幅員においては矢羽根型表示（車道混在）ですが、都市計画道路の整備が行われる際は、自転車専用通行帯となる予定箇所です。

4 優先整備路線の検討

(1) 対象路線と整備期間

「2 自転車ネットワーク路線の選定」によって選定した自転車ネットワーク路線のうち、特に整備効果を早期に発現させる必要性が高い路線を「優先整備路線」として選定します。整備期間については、全体として令和 12 年（2030）年頃までの完成をめざします。

(2) 優先整備路線の選定の基本的な考え方

優先整備路線は、以下の考えに基づいて選定します。

- ① ガイドラインに示されている 7 つの項目を基に、区の実情や地域特性を踏まえた 15 の視点（表 4-4-2）を設定します。
- ② 自転車ネットワーク路線の中から、①の視点がより多く該当する路線を抽出します。なお、視点 8 については、事故の発生件数が多い路線に重みを持たせ、評価しています。
- ③ ②で抽出した路線に、区間の連続性や面的なネットワーク形成等の要素を加味して「優先整備路線」を選定します。

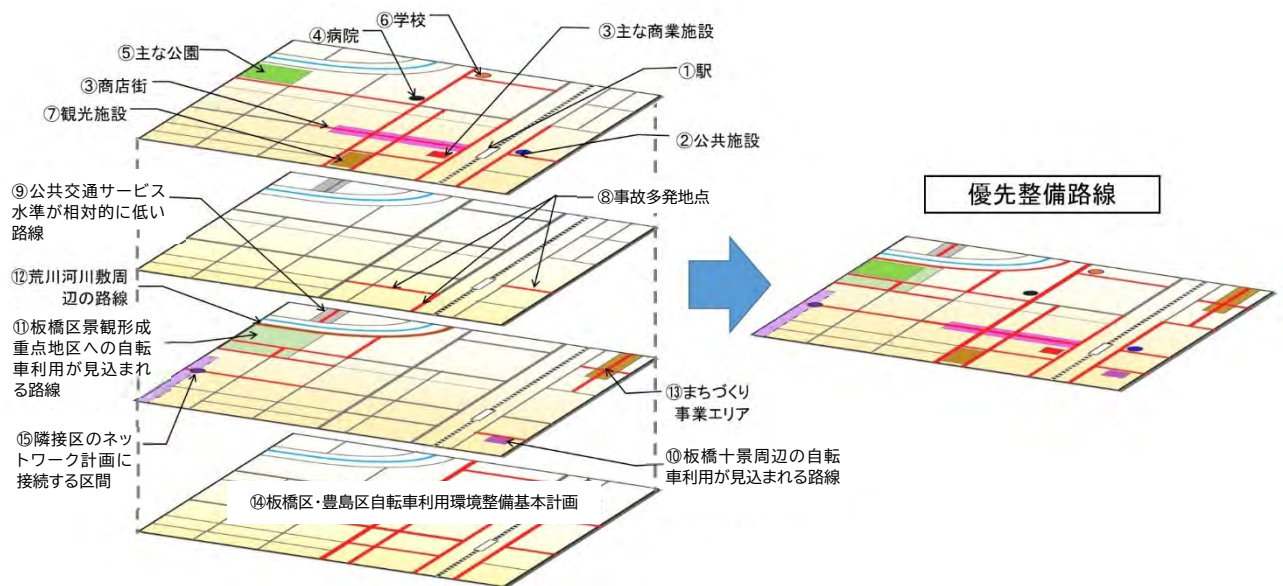


図 4-4-1 優先整備路線の選定の基本的な考え方

表 4-4-2 優先整備路線の基本的な考え方

項目・視点		
項目 1	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	
	視点 1	鉄道駅周辺の道路
	視点 2	公共施設周辺の道路
	視点 3	商店街・主な商業施設周辺の道路
	視点 4	主な病院周辺の道路
	視点 5	主な公園周辺の道路
	視点 6	大学・高校周辺の道路
	視点 7	主な観光施設周辺の道路
項目 2	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	
	視点 8	事故が多発している路線（「自転車」対「歩行者・自転車」、「自転車単独」事故の発生件数） ※ 1 件：1 点、2 件：2 点、3 件：3 点として計上
		事故が多発している路線（「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数） ※ 1 件：1 点、2～5 件：2 点、6 件以上：3 点として計上
項目 3	自転車通学路の対象路線	
	-	該当なし
項目 4	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	
	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
	視点 10	「板橋十景」周辺の自転車利用が見込まれる路線
	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
	視点 12	荒川河川敷周辺の道路
項目 5	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	
	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
項目 6	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線	
	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
項目 7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	
	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）

(3) 優先整備路線の選定結果

- 15 の視点による評価の結果に、通行空間の連続性等を加味して、優先整備路線を選定しました（図 4-4-3）。
- 優先整備路線は可能な限り早期に整備されるように努めるものとし、全体として令和 12(2030)年頃までの完成をめざします。
- 国道、都道についても、各道路管理者を含む各関係機関と連携しながら、区道と連続した自転車ネットワーク路線を検討していきます。

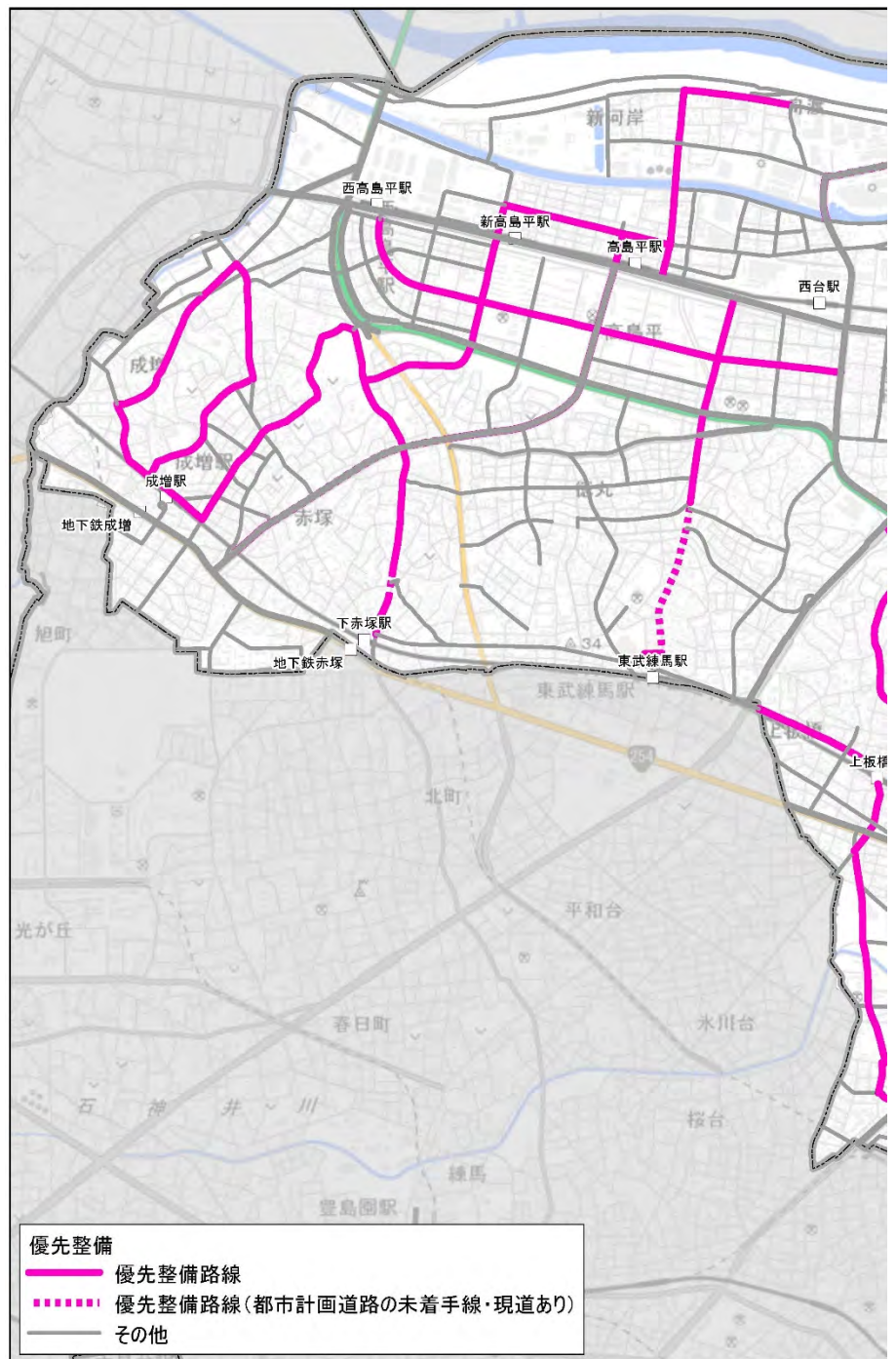
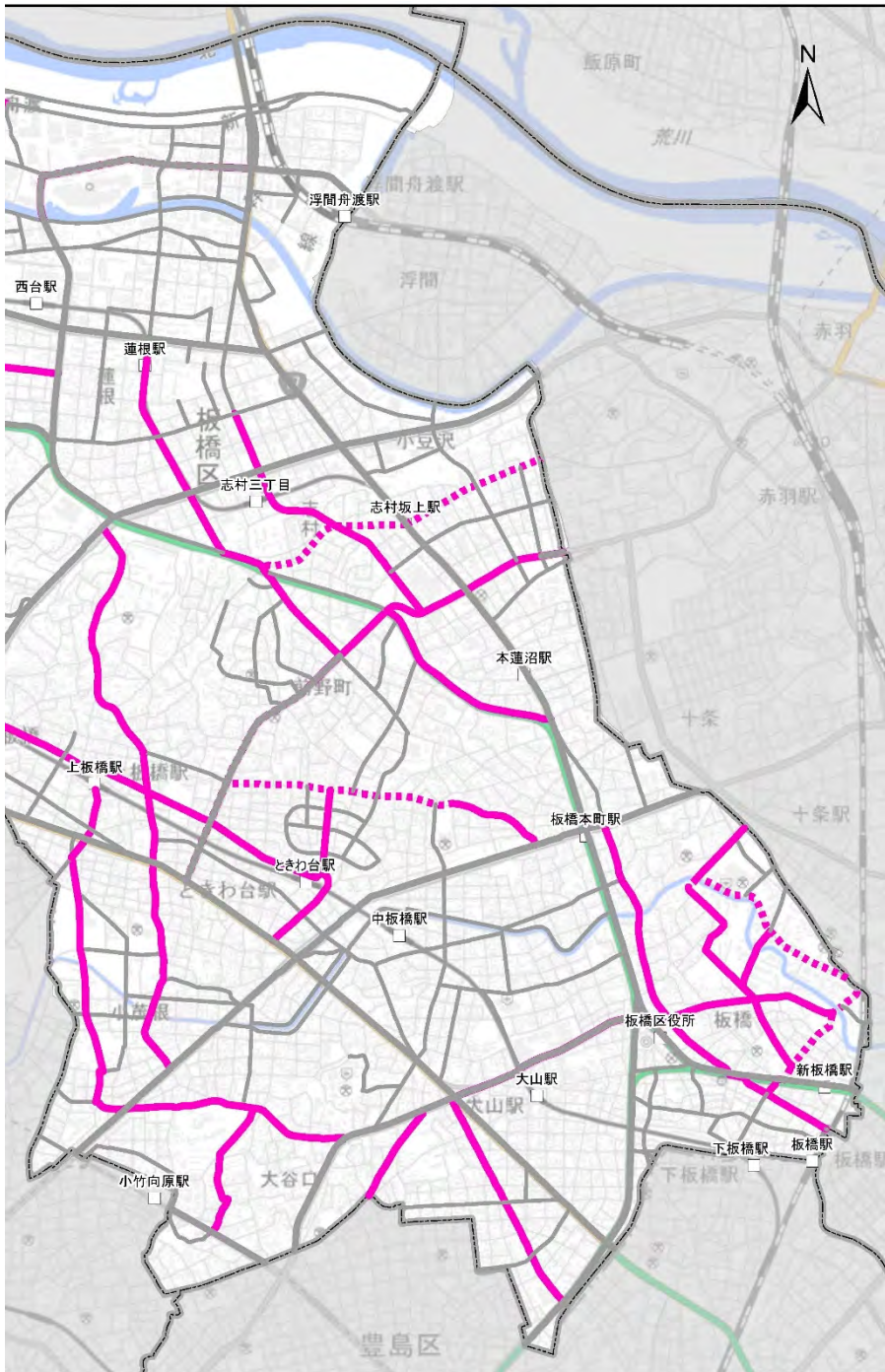


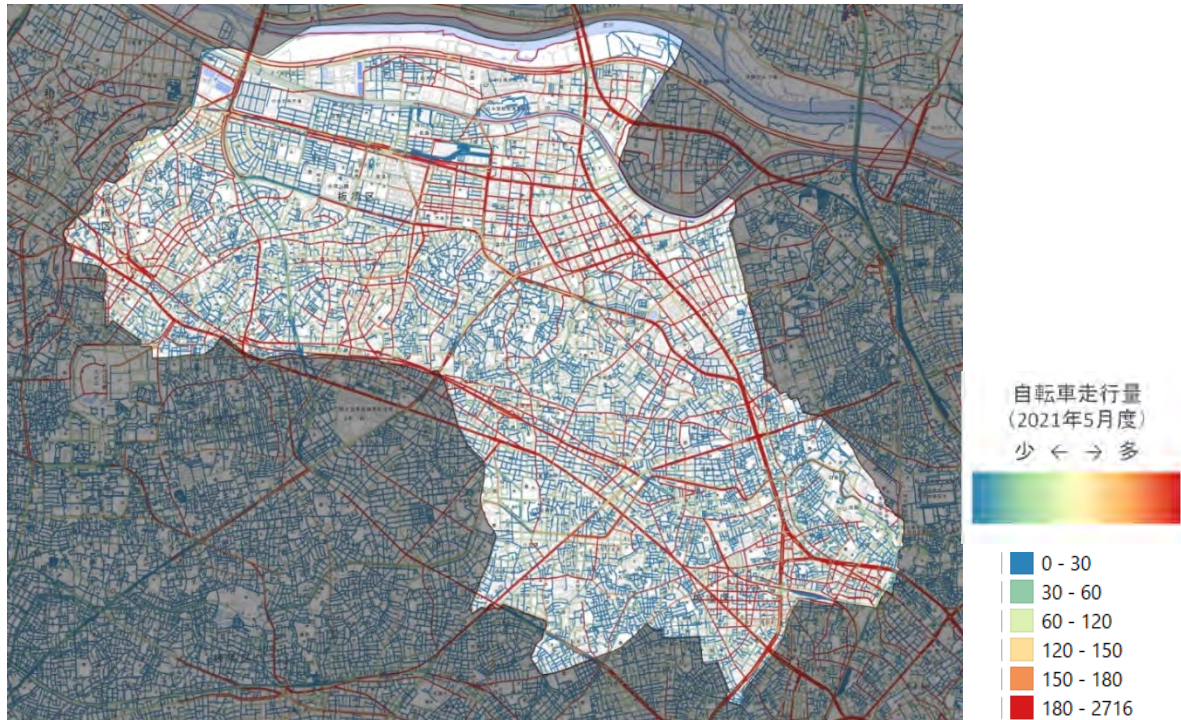
図 4-4-3 優先整備路線の選定結果



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

【シェアサイクルの高頻度利用区間との比較】

板橋区内におけるシェアサイクルの道路走行量を見ると、志村坂上、志村坂下、中山道、川越街道、板橋区役所駅付近などの利用頻度が高いことがわかります。そのうち、中山道、川越街道、板橋区役所駅付近などは優先的に整備される区間に選定されている傾向があります。



出典：OpenStreet(株)

5 整備の実施（整備の進め方）

（1）ライフライン工事の機会を捉えた整備

① 道路整備

区で行う道路補修工事に併せて、「1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方」の「（4）整備形態」に基づき、自転車通行空間を整備します。

② 上・下水道等の整備

上・下水道、電気、ガス等の道路掘削を伴う一連の占用工事の完了を契機として、自転車ネットワーク路線に基づき、自転車通行空間を整備します。

（2）まちづくり事業に合わせた整備

再開発事業や駅前広場整備等のまちづくり事業により、都市計画道路の整備や既存道路の拡幅整備を行う場合、関係機関と調整を行い、計画幅員や通行（車線）状況、自転車駐車場位置等の周辺施設を考慮した整備形態を選定し、自転車通行空間の整備を推進します。

（3）無電柱化事業に合わせた整備

無電柱化事業を契機として捉え、道路空間の再配分を行う際には、関係機関と協議し、自転車通行空間の確保を検討し、整備を推進します。

（4）矢羽根型表示（車道混在）による自転車通行空間整備の推進

（1）から（3）のような事業を伴わない場合であっても、優先整備路線を中心に、自転車通行空間の整備を推進します。

また、自転車道や自転車専用通行帯の整備ができない概ね幅員 6 m以上の中央線がない道路のうち、主要生活道路や主要生活アクセス道路については、矢羽根型表示（車道混在）による自転車通行空間の整備を推進し、自転車の左側通行を促し、自転車に関する事故防止に努めます。

（5）自転車通行空間の整備手法

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行います。今後、国においてガイドラインの見直しが行われた場合は、見直し以降の整備について、最新のガイドラインに準じて行います。

（6）だれもが利用しやすい通行空間の整備に向けて

自転車通行空間の整備にあたり、路面を平坦にすることや自転車のタイヤがはまりにくい細目のグレーチング蓋の採用、自転車の進行方向の明示による交通ルールの明確化等、ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、だれもが安心・安全で快適に利用できる通行空間の整備をめざします。

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⁺(プラス)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⁺（プラス）活用推進協議会」を設置し、計画推進体制の構築を図ります。

組織名称	(仮称)板橋区自転車 ⁺ （プラス）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、区が定期的に実施している「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、「(仮称)板橋区自転車⁺活用推進協議会」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进行评估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 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	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 %	東京都市圏パーソントリップ調査(10 年ごと)
	自転車通勤した人の割合	12.8 % 平成 22(2018)年	16 %	国勢調査(10 年ごと)
自転車交通事故	自転車対自動車、自転車対二輪車の事故件数	245 件 令和 2 (2020)年	120 件	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	
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	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 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交通量調査(2 年ごと)
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)
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 %	

* 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。

＜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「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、「（仮称）板橋区自転車⁺（プラス）活用推進協議会」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。

第6章



資料編

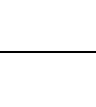
- 1 （第3章関連）SDGs と自転車施策との関わり
- 2 （第4章関連）自転車ネットワーク路線の選定
- 3 （第4章関連）整備形態の検討
- 4 （第4章関連）優先整備路線の検討
- 5 （第4章関連）設計の考え方
- 6 計画策定の検討体制
- 7 検討の経緯
- 8 板橋区自転車活用推進計画策定委員会の構成員
- 9 板橋区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱
- 10 用語解説

6 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4-6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

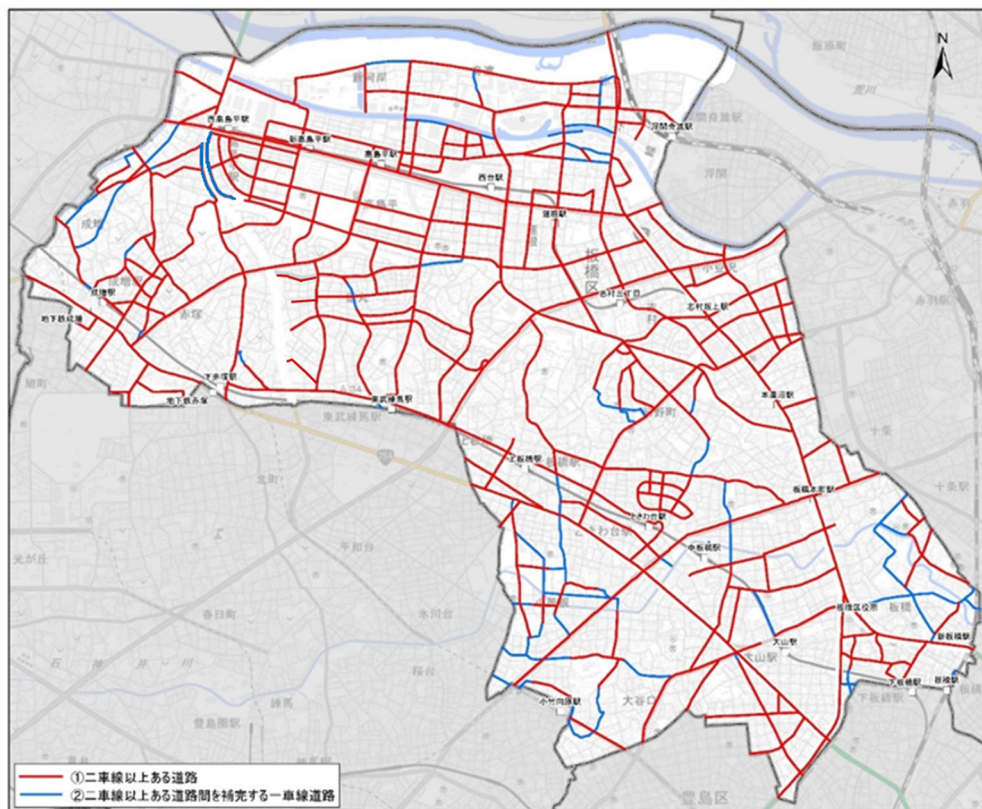


図 6-2-1 二車線以上ある道路・二車線以上ある道路間を補完する一車線道路

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

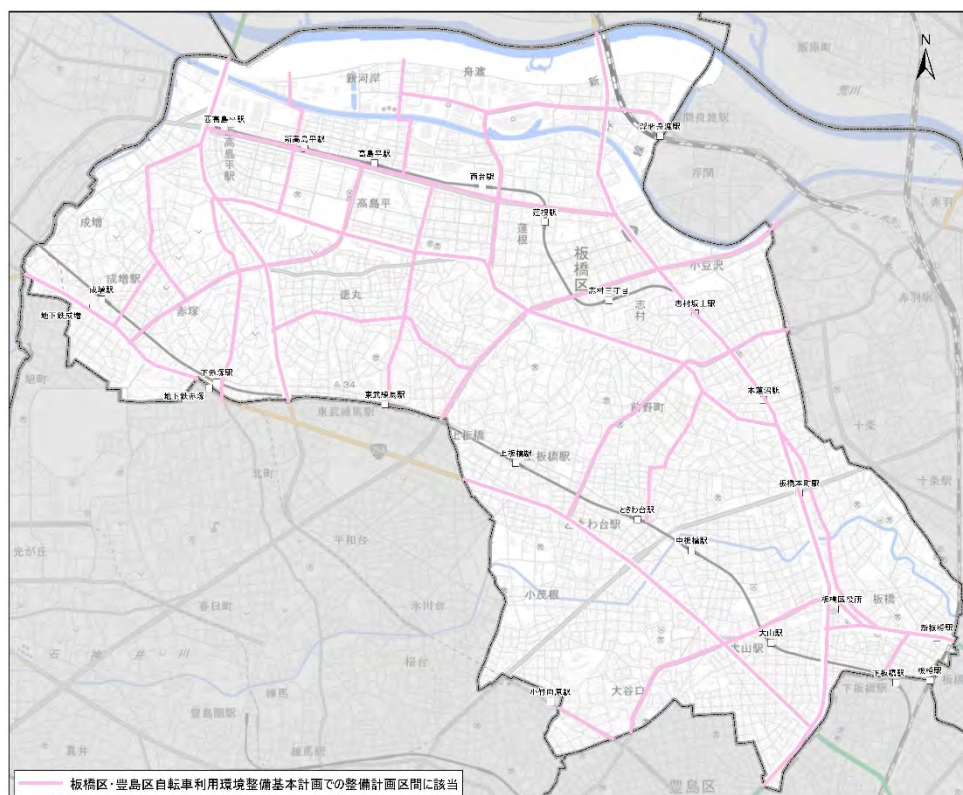


図 6-2-2 板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画での整備計画区間

④ 自然を感じながら走れる道、旧街道筋

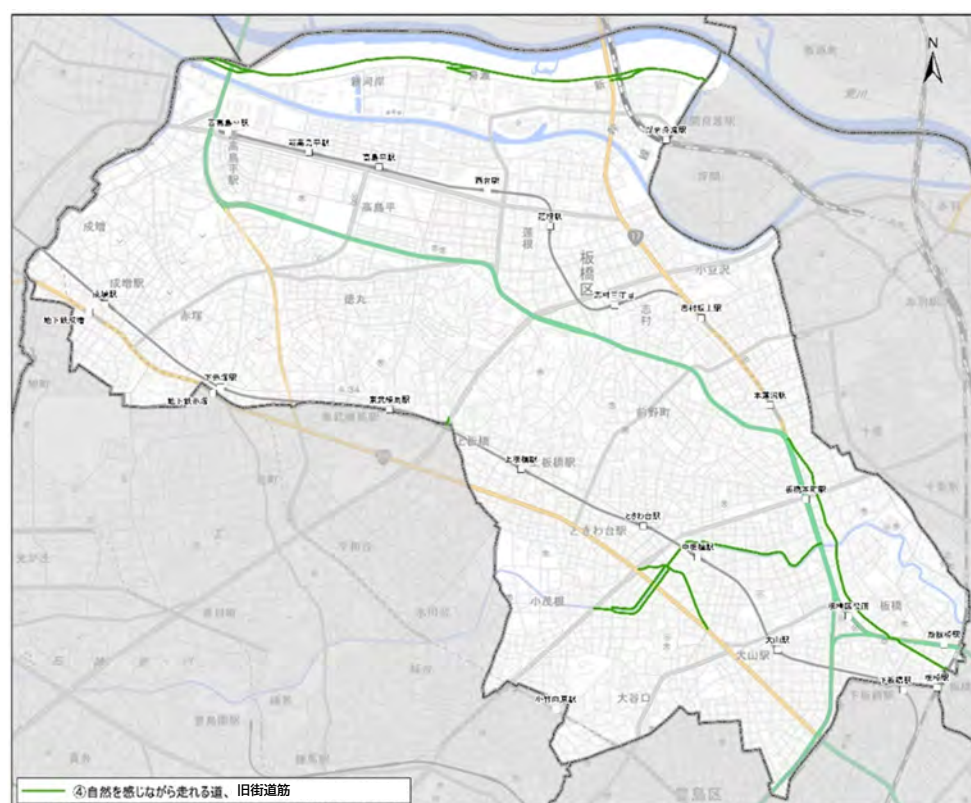


図 6-2-3 自然を感じながら走れる道、旧街道筋

⑤ 都市計画道路*（未着手や現道がない道路も含む）

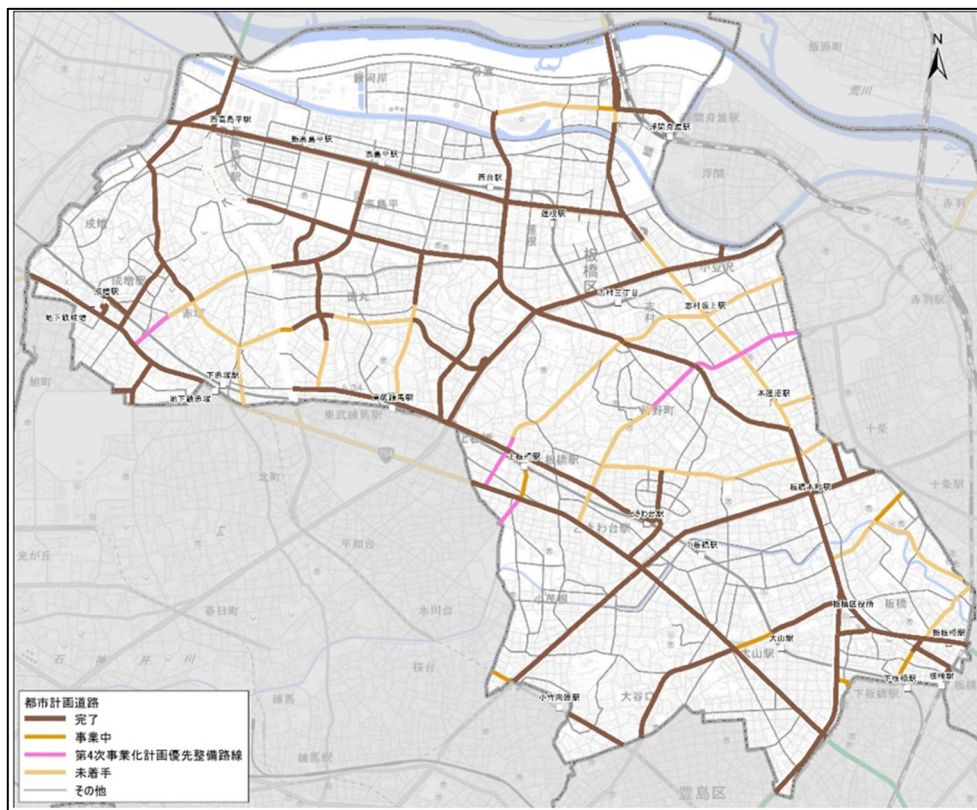


図 6-2-4 都市計画道路*（未着手や現道がない道路も含む）

*：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）

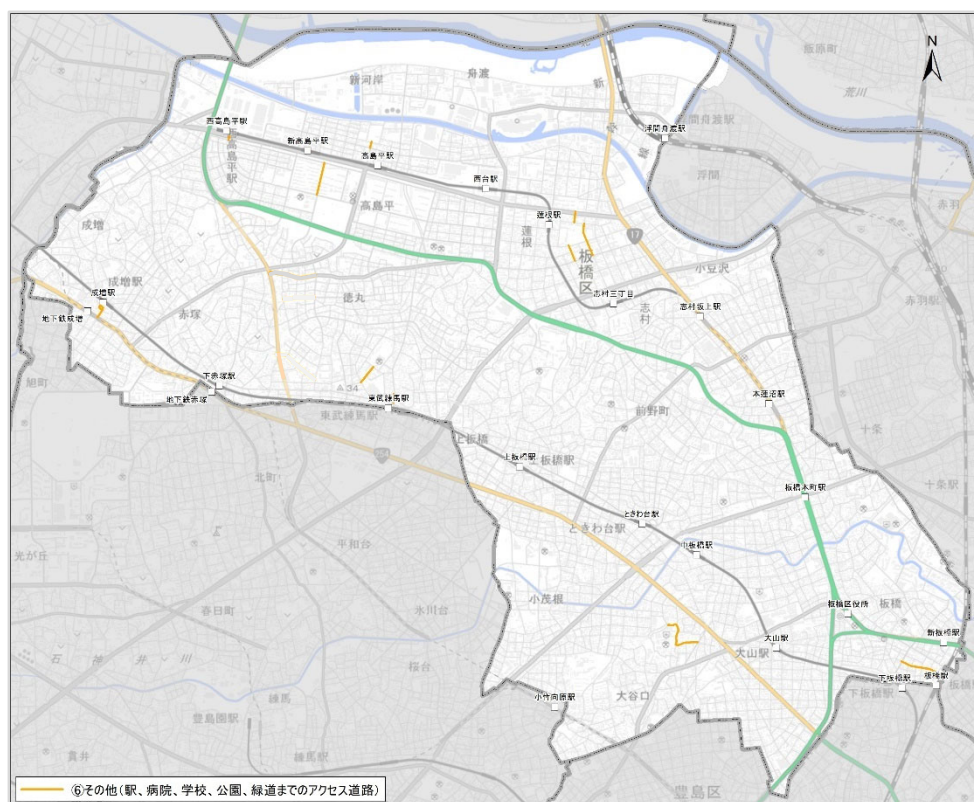


図 6-2-5 その他（駅、病院、学校、公園、緑地までのアクセス道路）

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4-8 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。

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

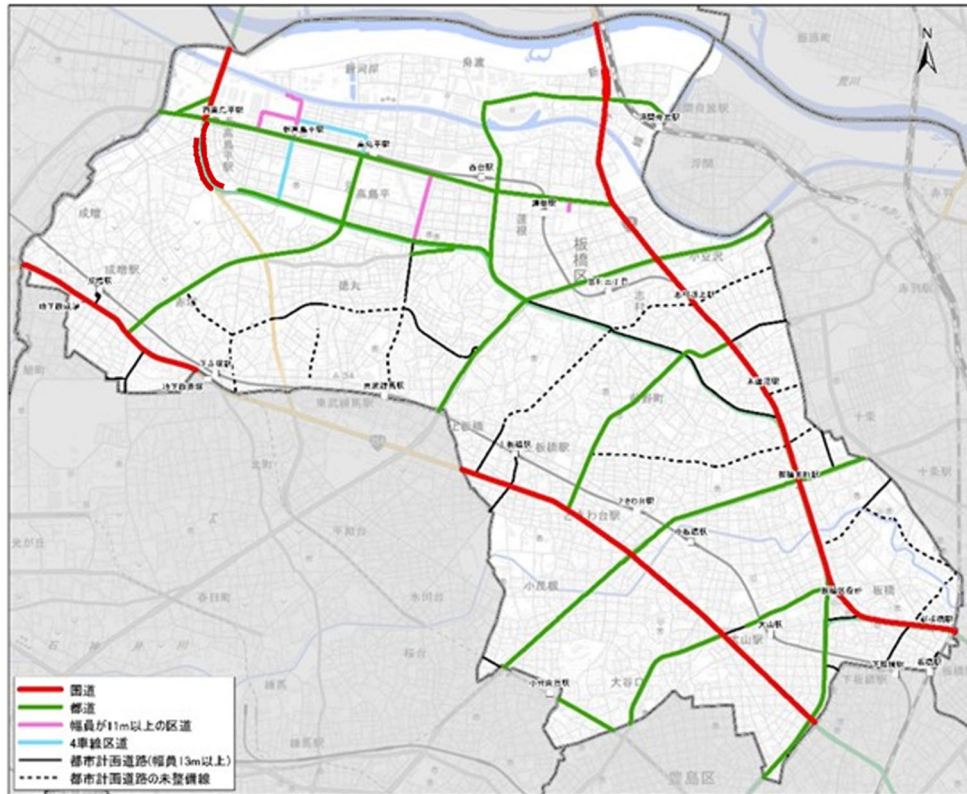


図 6-3-1 幹線道路網に該当する区間

- 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

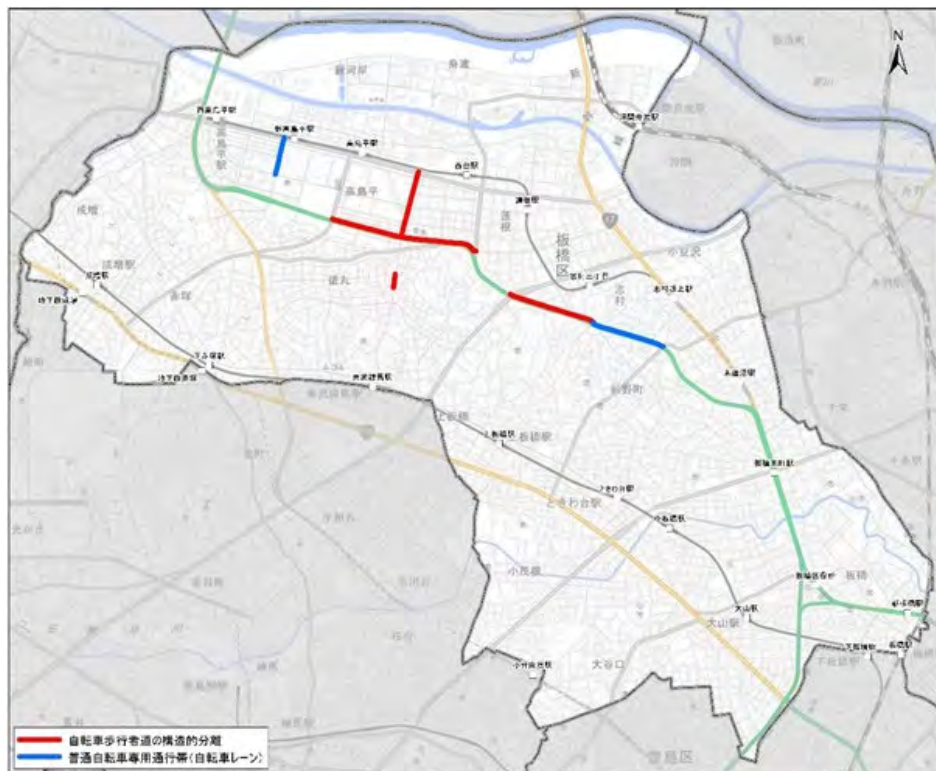


図 6-3-2 既に自転車・歩行者の構造的分離がされている区間

- 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

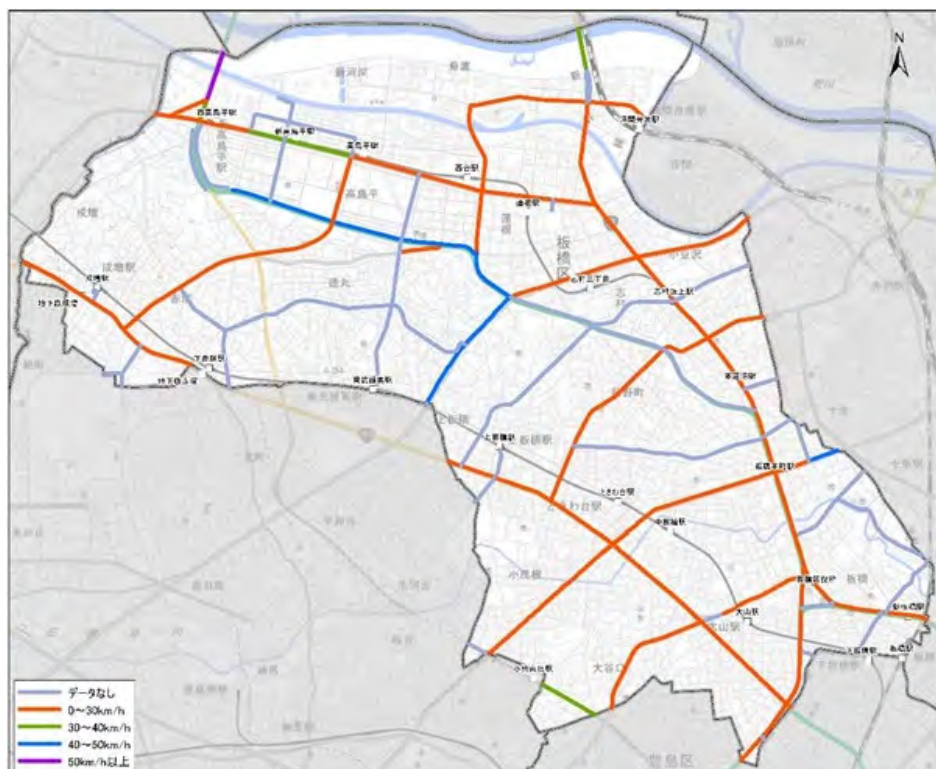


図 6-3-3 クルマの平均速度

⑥ 自動車交通量が 4000 台以上の区間

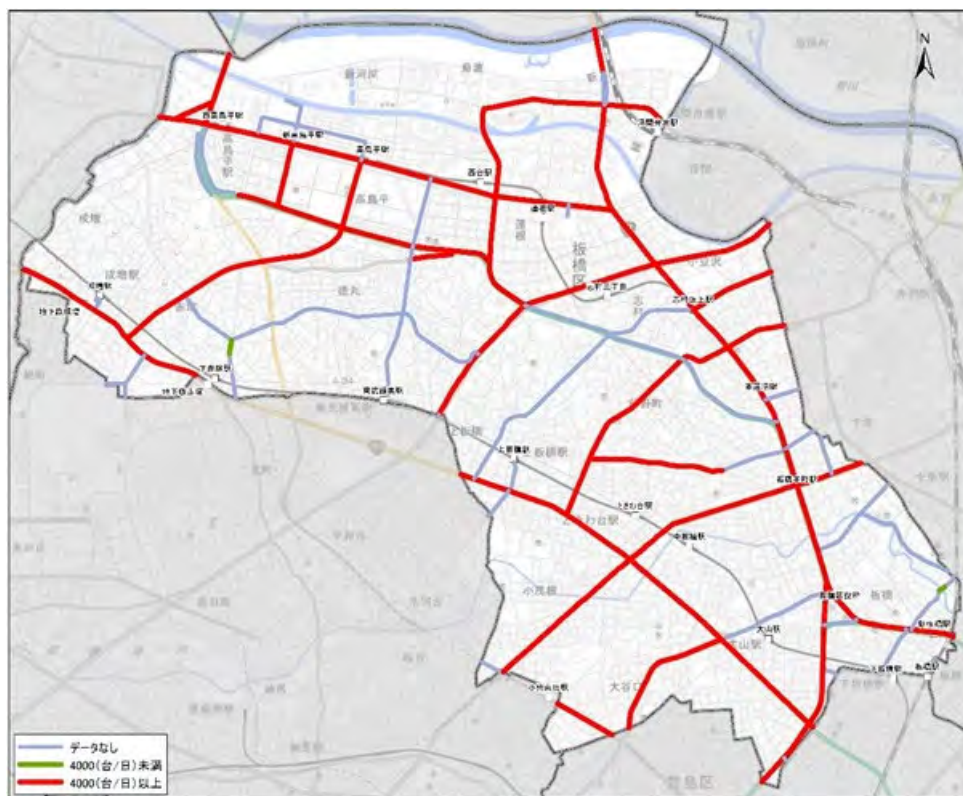


図 6-3-4 自動車交通量が 4000 台以上の区間

⑦ クルマが通行不可の区間

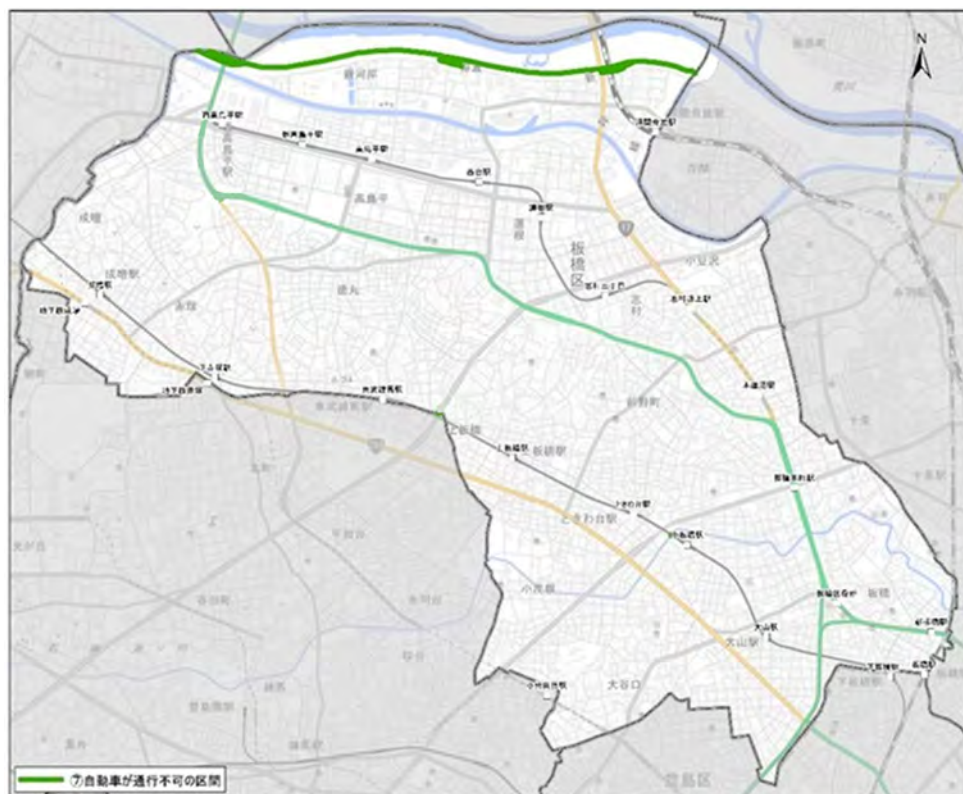
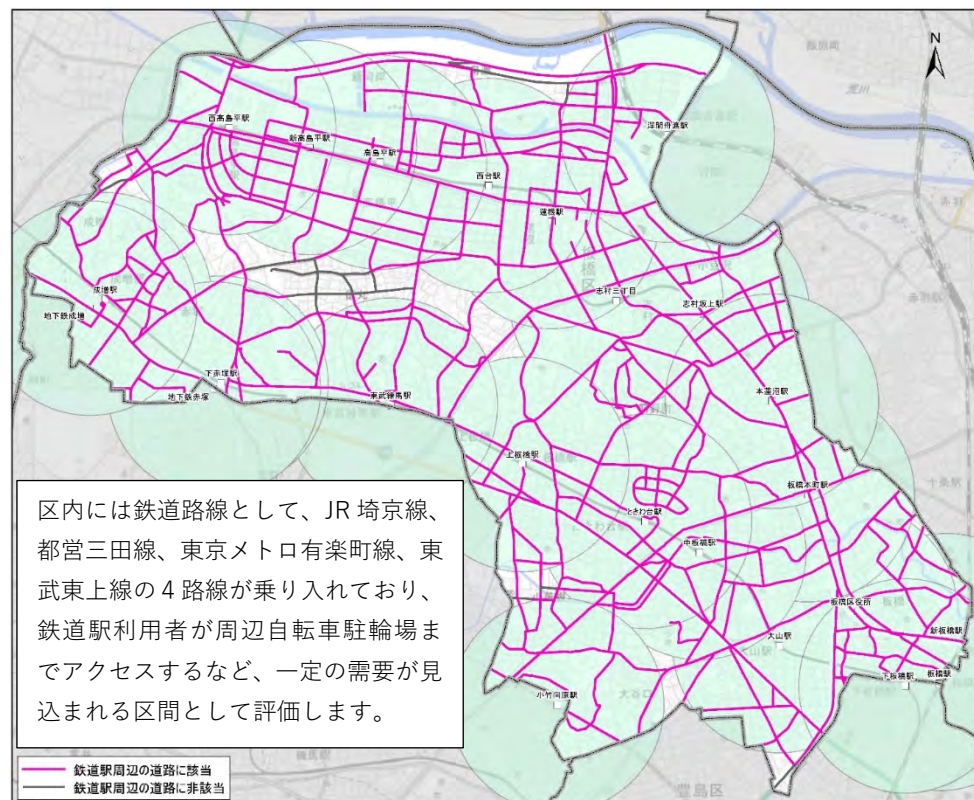


図 6-3-5 クルマが通行不可の区間

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 4-11 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。

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

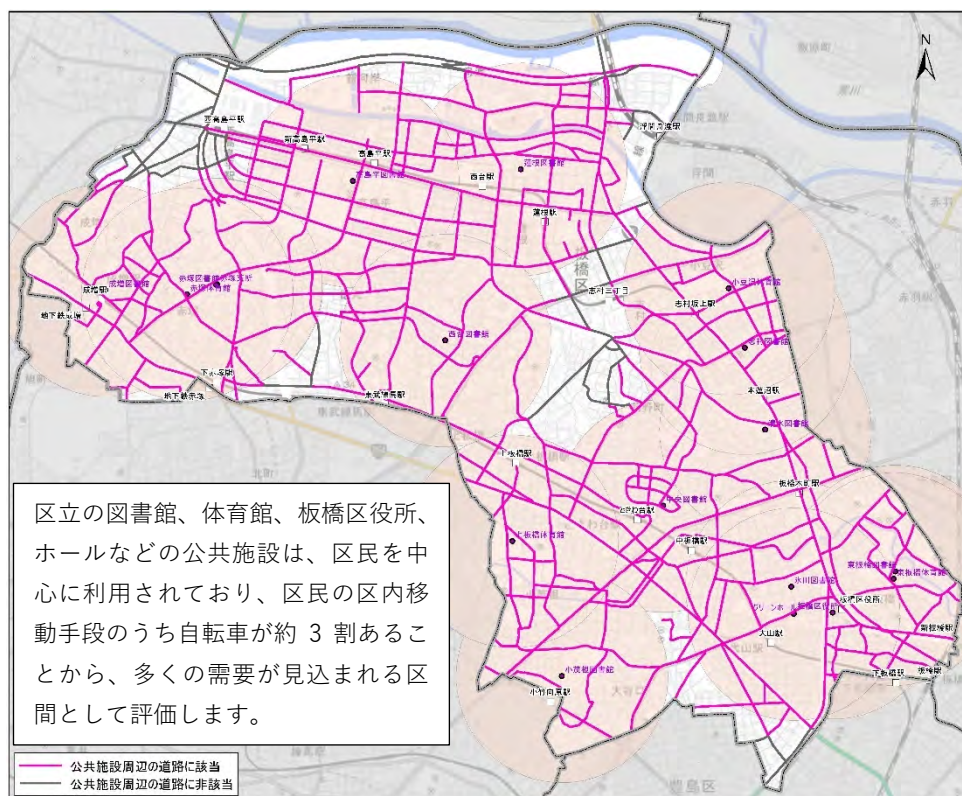


図 6-4-2 公共施設周辺の道路

③ 視点3 商店街・主な商業施設周辺の道路

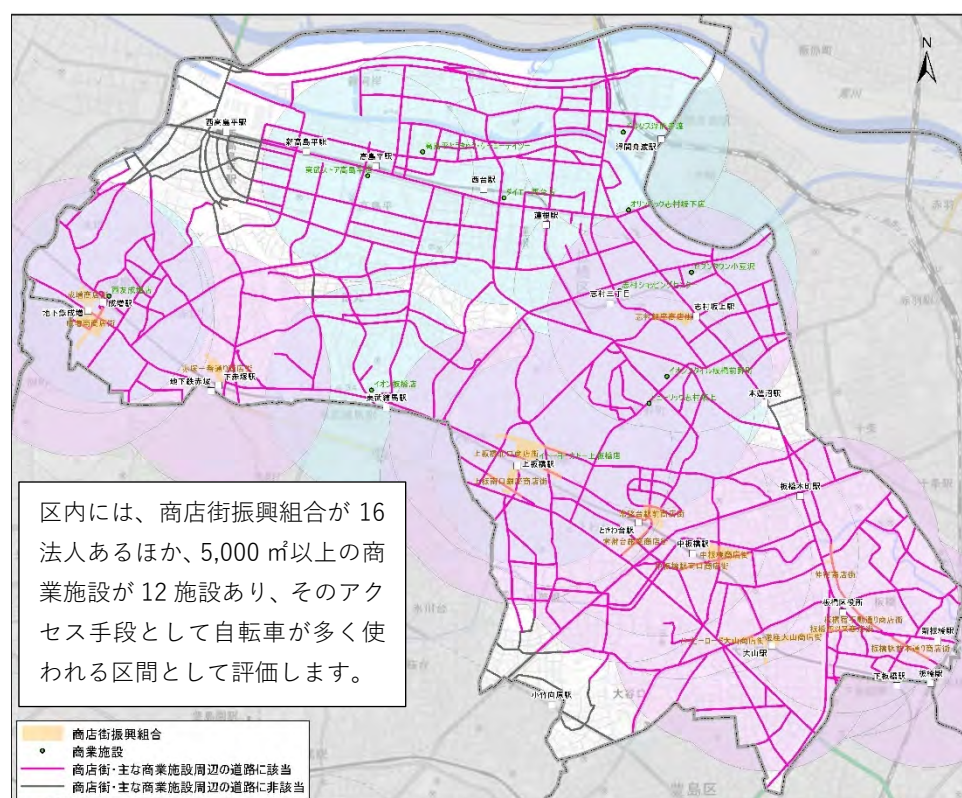


図 6-4-3 商店街・主な商業施設周辺の道路

④ 視点4 主な病院周辺の道路

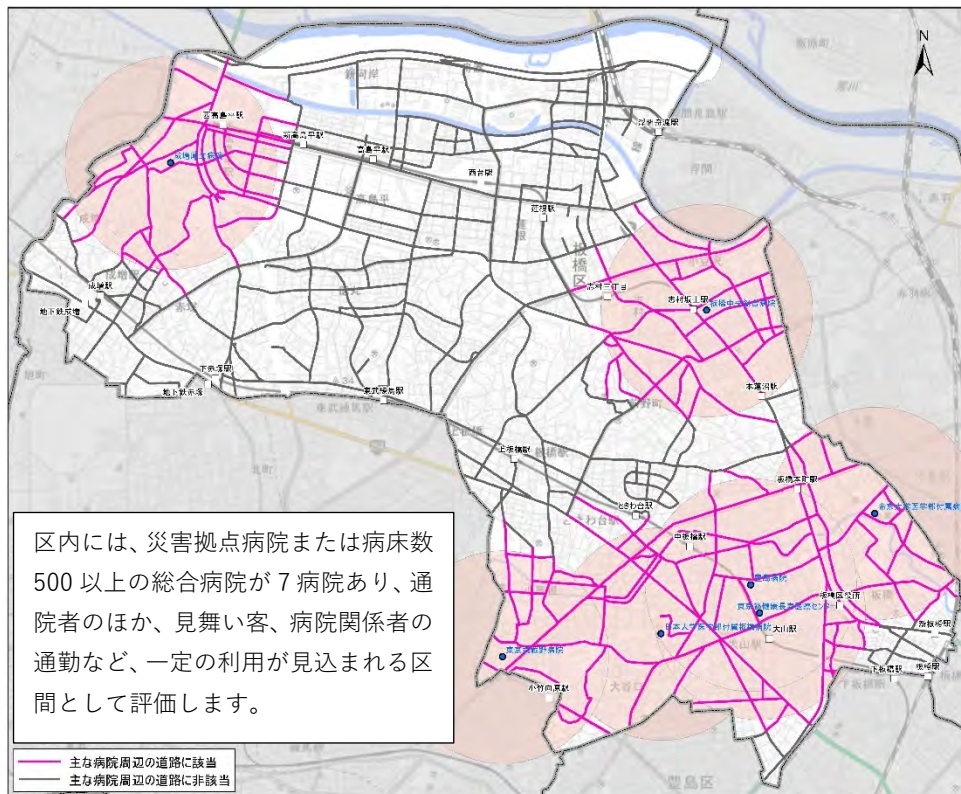


図 6-4-4 主な病院周辺の道路

⑤ 視点5 主な公園周辺の道路

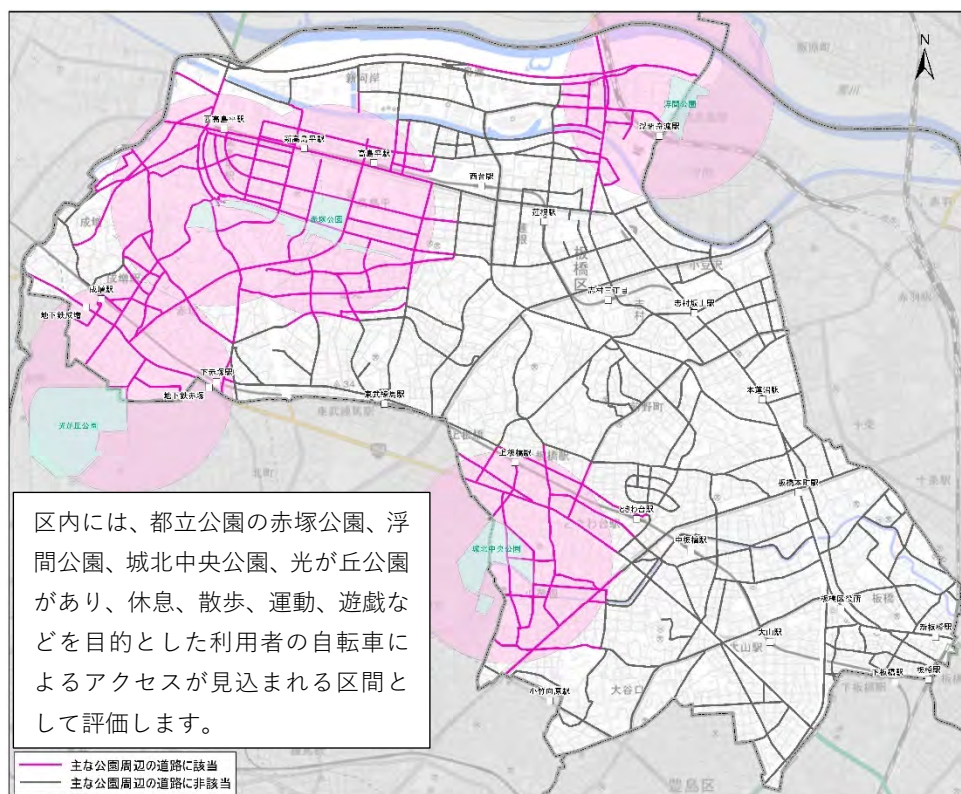


図 6-4-5 主な公園周辺の道路

⑥ 視点6 大学・高校周辺の道路

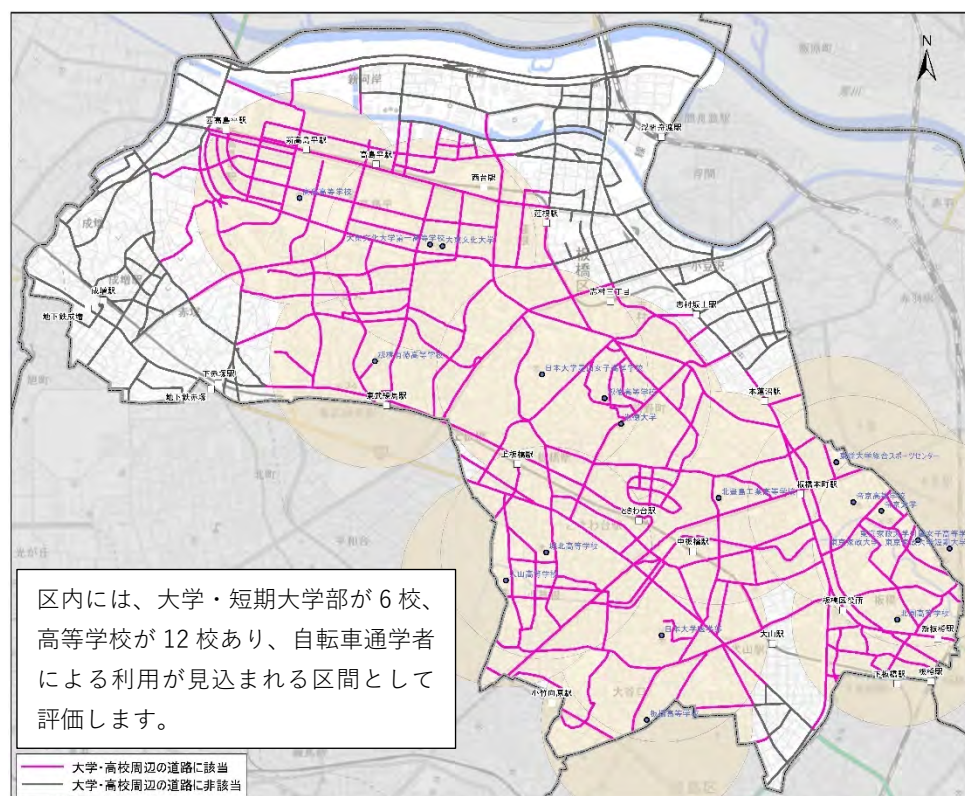


図 6-4-6 大学・高校周辺の道路

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

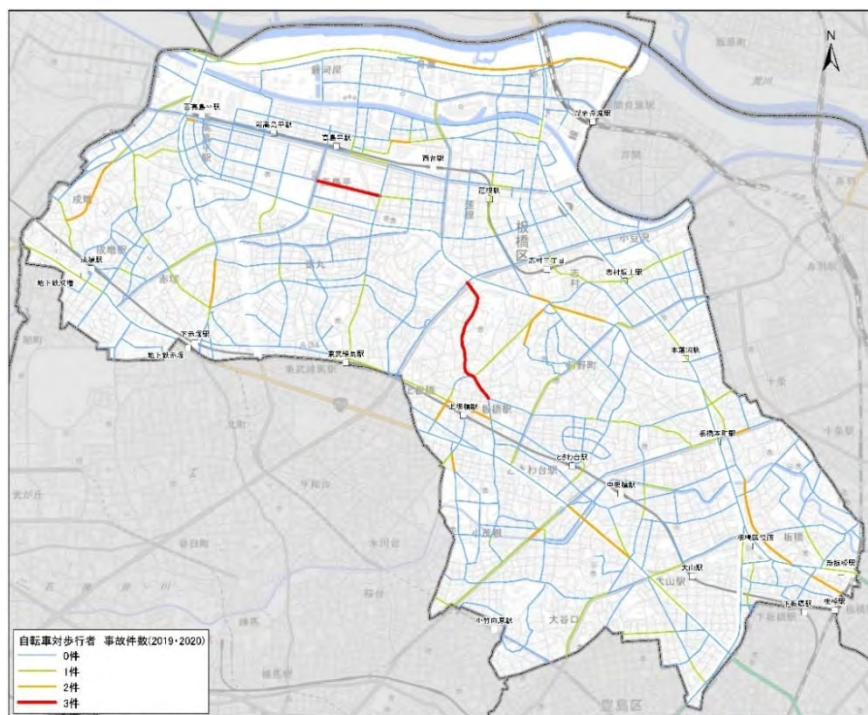


図 6-4-8 「自転車」対「歩行者・自転車」、「自転車単独」事故の発生件数

イ 「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数

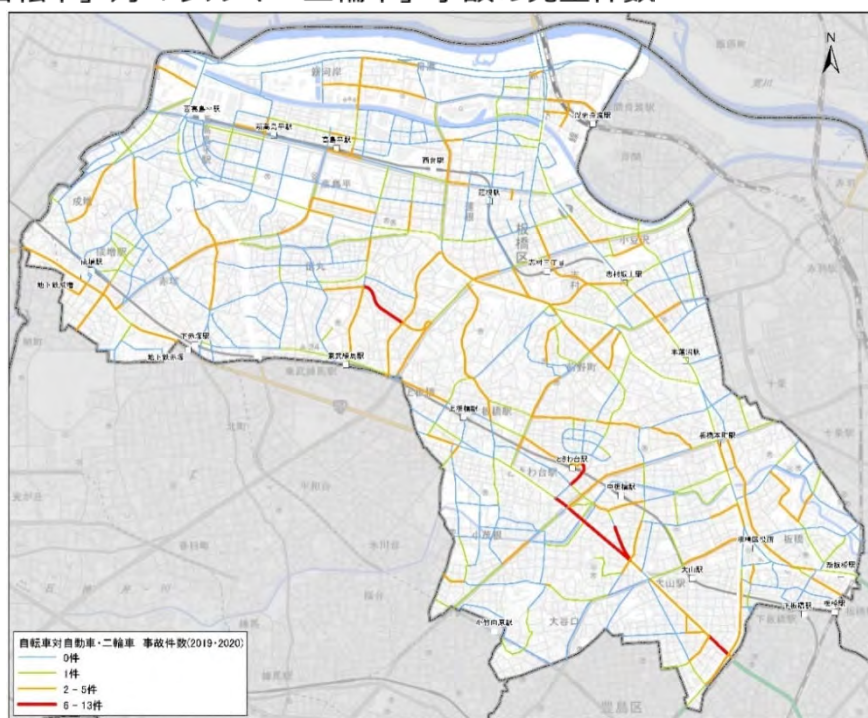


図 6-4-9 「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数

⑨ 視点9 公共交通サービス水準が相対的に低い地域の道路

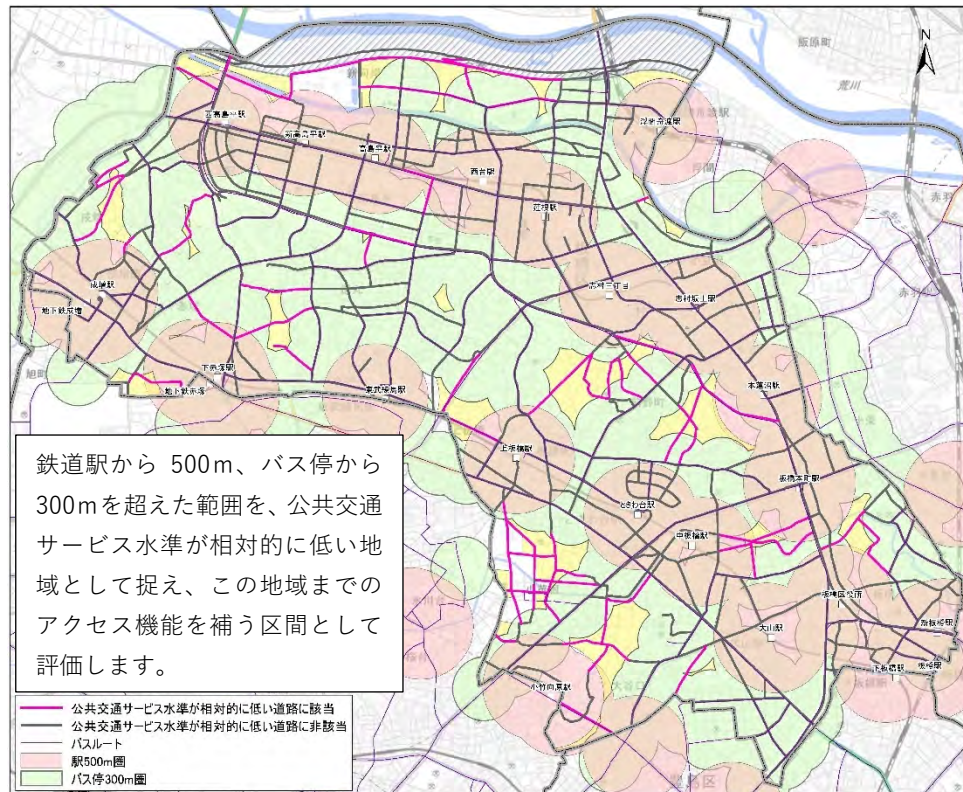


図 6-4-10 公共交通サービス水準が相対的に低い地域の道路

⑩ 視点10 「板橋十景」周辺の自転車利用が見込まれる路線

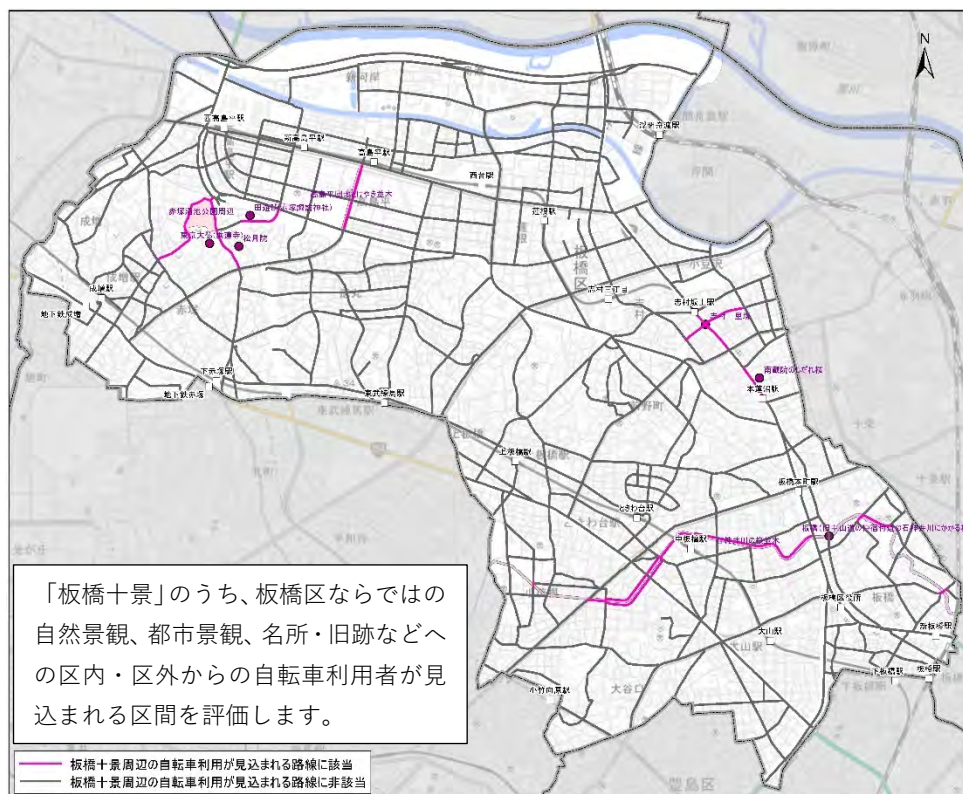


図 6-4-11 「板橋十景」周辺の自転車利用が見込まれる路線

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

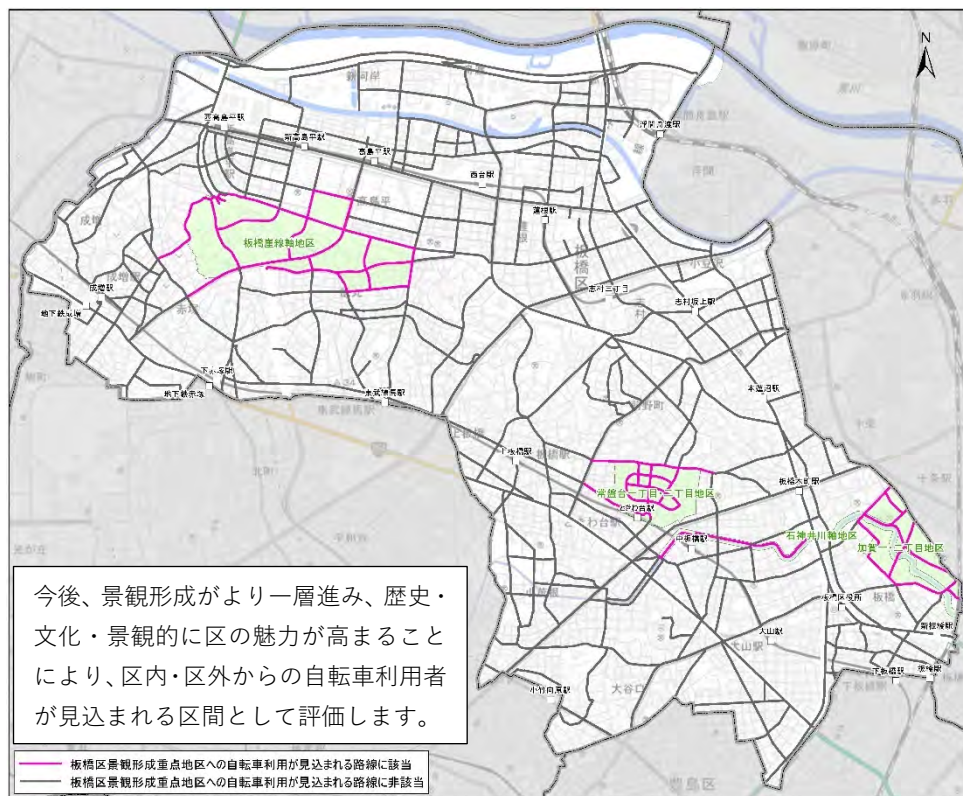


図 6-4-12 「板橋区景観形成重点地区」への自転車利用が見込まれる路線

⑫ 視点 12 荒川河川敷周辺の道路



図 6-4-13 荒川河川敷周辺の道路

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)

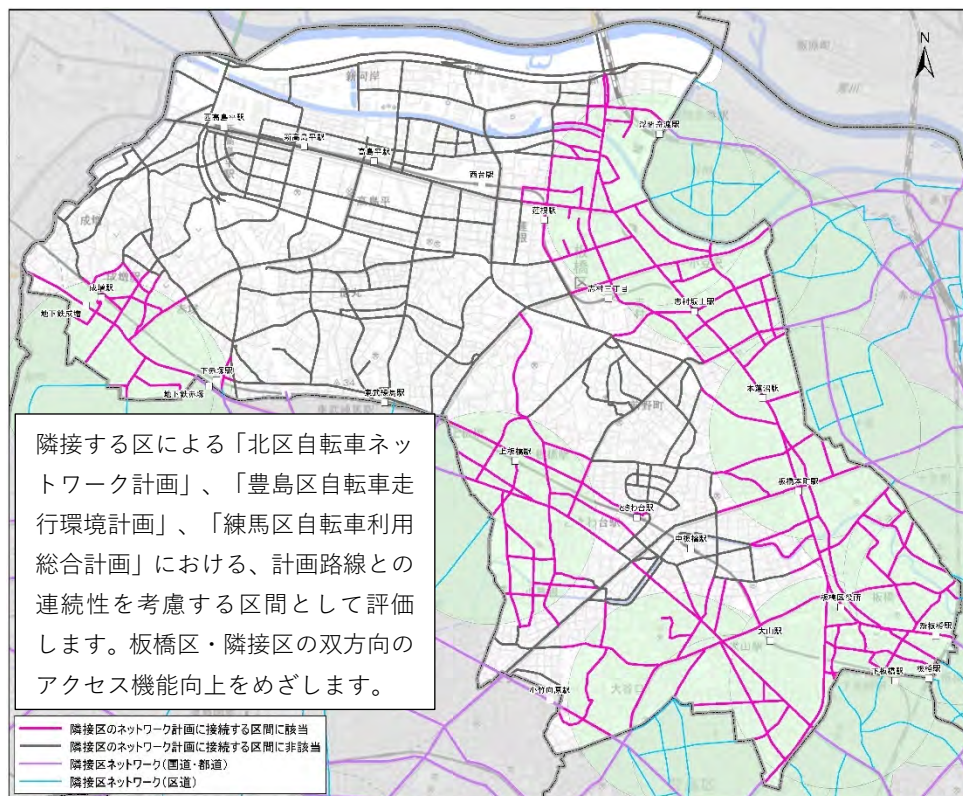


図 6-4-16 隣接区のネットワーク計画に接続する区間

⑯ 視点1～視点15の該当数

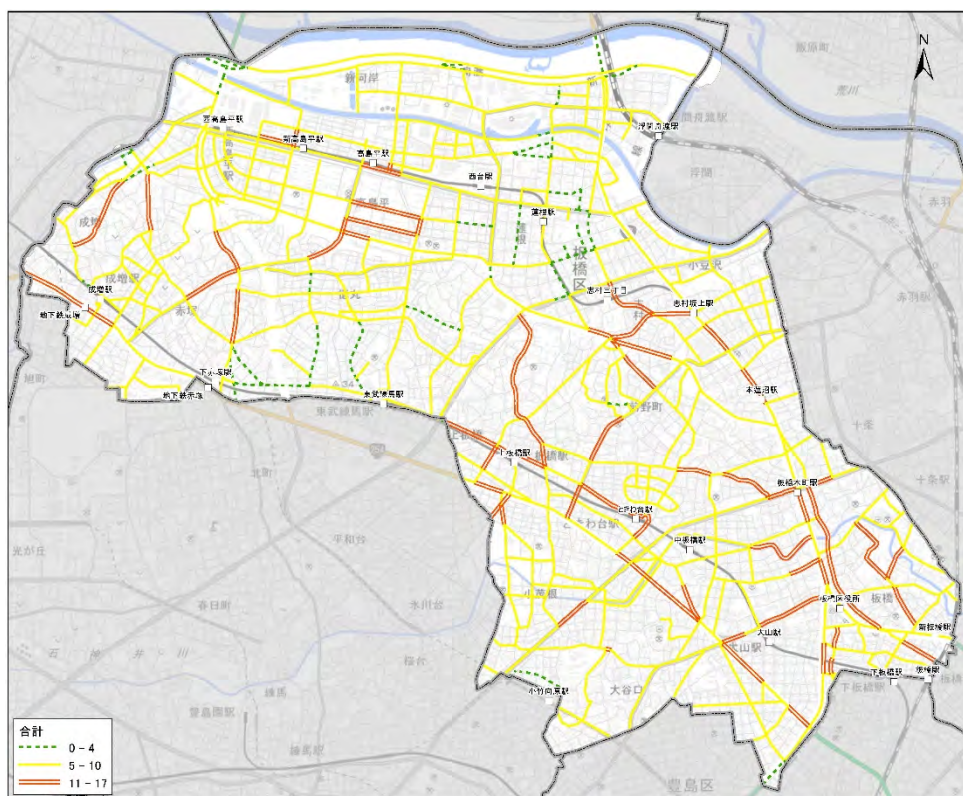


図 6-4-17 視点1～視点15の該当数

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

矢羽根型表示（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。

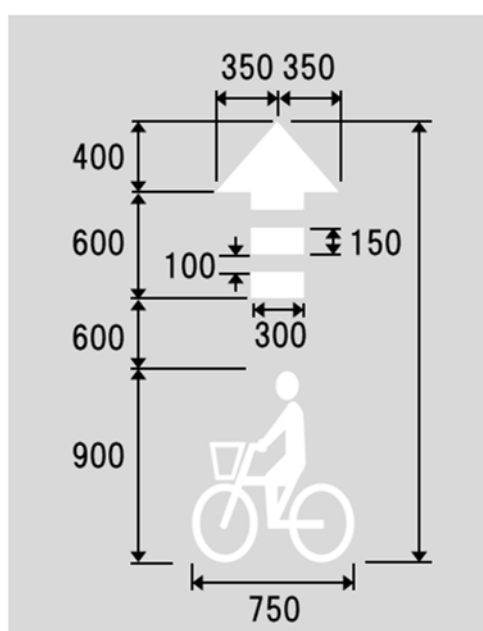
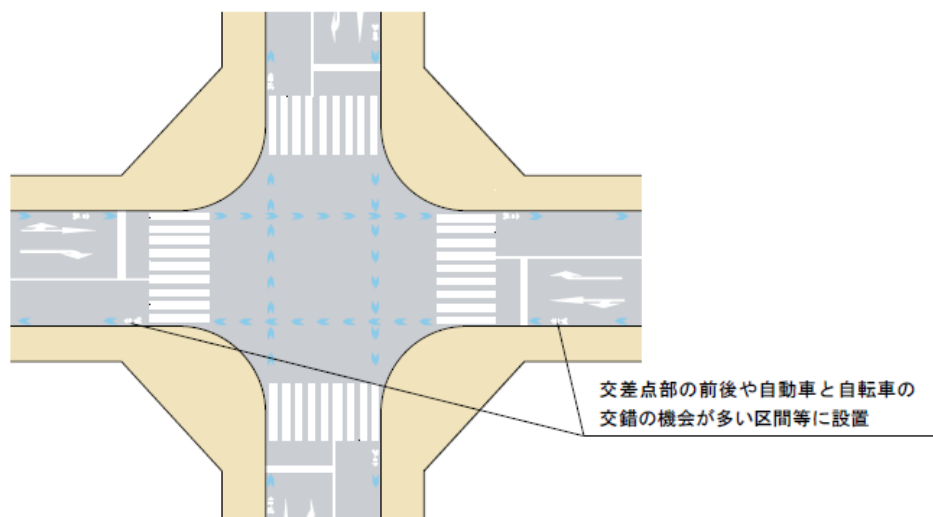


図 6-5-1 自転車ピクトグラム

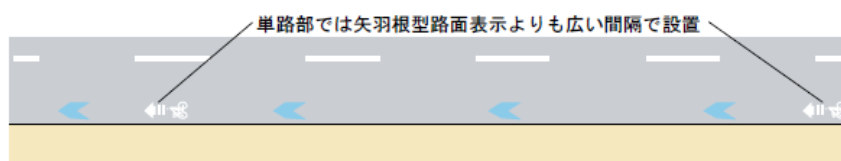
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28(2016)年 7 月）

* 「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

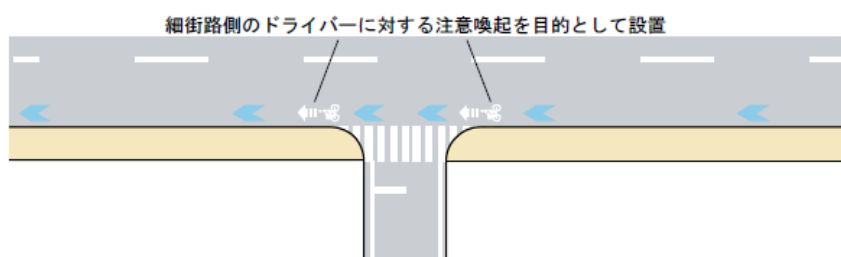


図 6-5-2 自転車ピクトグラムの設置例

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。

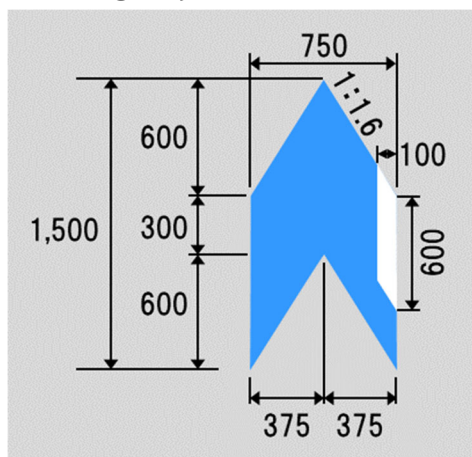


図 6-5-3 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策

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。

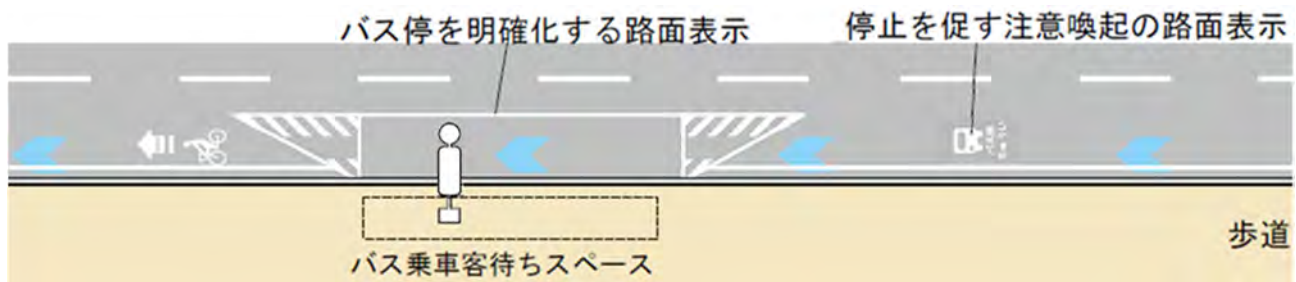


図 6-5-4 バス停付近の表示例

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）

(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。

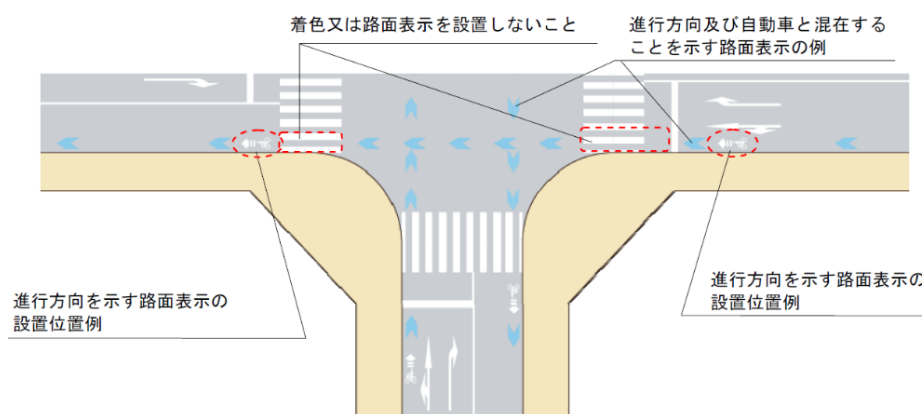


図 6-5-5 交差点隅角部の道路構造の例

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、従道路となる細街路側及び主道路の整備形態別に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。

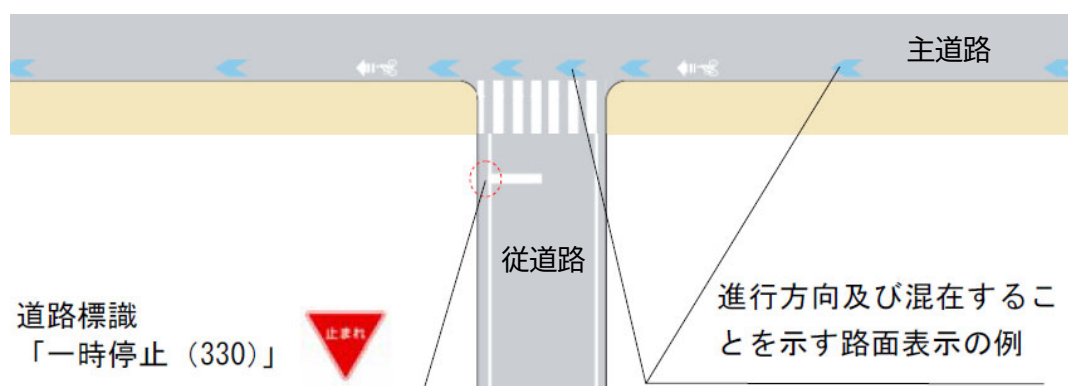


図 6-5-6 交差点イメージ

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）

6 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 6-6-1 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

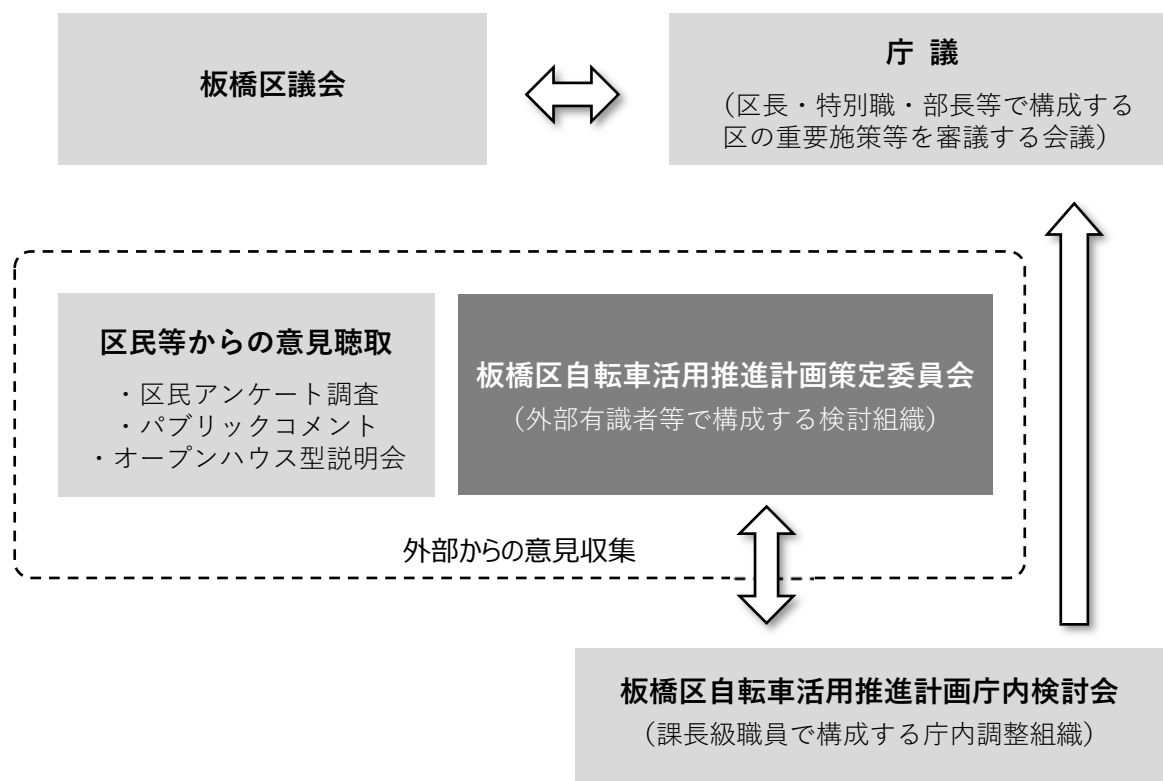


図 6-6-2 計画策定の検討体制イメージ

7 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	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。

8 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	区職員
	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

9 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)

(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、土木部交通安全課及び計画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。

10 用語解説

ーあー

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。

ーかー

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・路肩を車道と区画する線（白線）のこと。歩道が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「路側帯」となり、歩行者や自転車が通行できる一方、クルマやバイク、原動機付自転車は通行できない。歩道等がある道路の車道と歩道等との間に設けられたスペースは「路肩」となり、主に車道外側の構造部を走行中の車から保護する目的で設置される。

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。

ーさー

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して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 6 m 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 ～ 12 m 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。

バーチャルツーリズム

映像技術を駆使し、仮想空間(バーチャル)と現実空間の映像を組み合わせ、現地を訪れたかのように仮想現実の中を旅することができる観光コンテンツのこと。

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、SDG s 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 年〇月発行

刊行物番号 R〇〇-〇〇