

(仮称)板橋区自転車活用推進計画

【素案】



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 計画策定の背景と目的	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	16
3 公共交通の補完・移動環境の向上	18
4 多様化する自転車への対応	25
5 運動習慣と外出機会の創出	29
6 交通安全ルールとリスクへの対応	32
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	42
1 基本理念	43
2 基本方針	44
3 施策	45
4 取組	46
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	47
<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	48
<施策②> 自転車とクルマが共存できる通行空間の確保	51
<施策③> 様々な変化を見据えた自転車利用の推進	56
<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	59
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	63
<施策⑤> 公共交通を補完する自転車利用の促進	64
<施策⑥> 情報通信技術の活用	67
<施策⑦> 新たなモビリティの導入促進	70
<施策⑧> 気軽に体験できる自転車活用の推進	72
基本方針3 豊かなサイクルライフをはぐくむ自転車利用の促進	75
<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	76
<施策⑩> 環境に配慮した自転車利用の促進	79
<施策⑪> 子どもをはぐくむ自転車安全利用環境の形成	81
<施策⑫> 予防的な自転車安全利用の推進	84
<施策⑬> 安全性を高める行動の促進	87
5 実施する取組と施策との関連	90
第4章 自転車ネットワーク	94
1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方	95
2 自転車ネットワーク路線の選定	103
3 整備形態の選定	106
4 優先整備路線の検討	111

5 整備の実施（整備の進め方）	131
第5章 計画の推進に向けて	148
1 フォローアップ	149
2 計画推進体制	150
3 進行管理	150
4 財政措置	150
5 計画の見直し	150

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、自転車と表記が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）

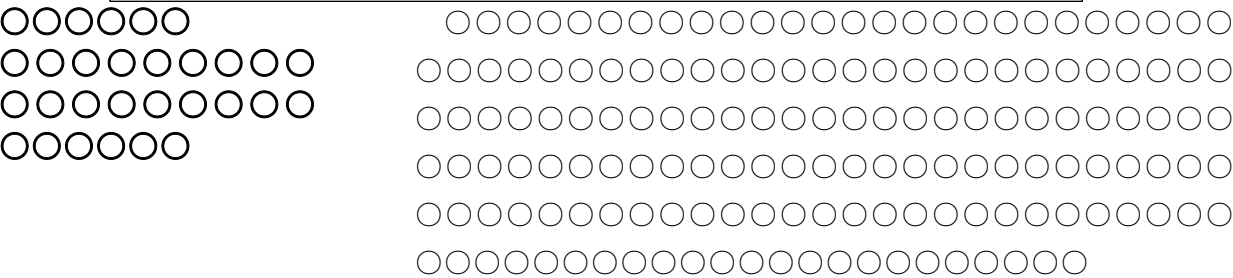
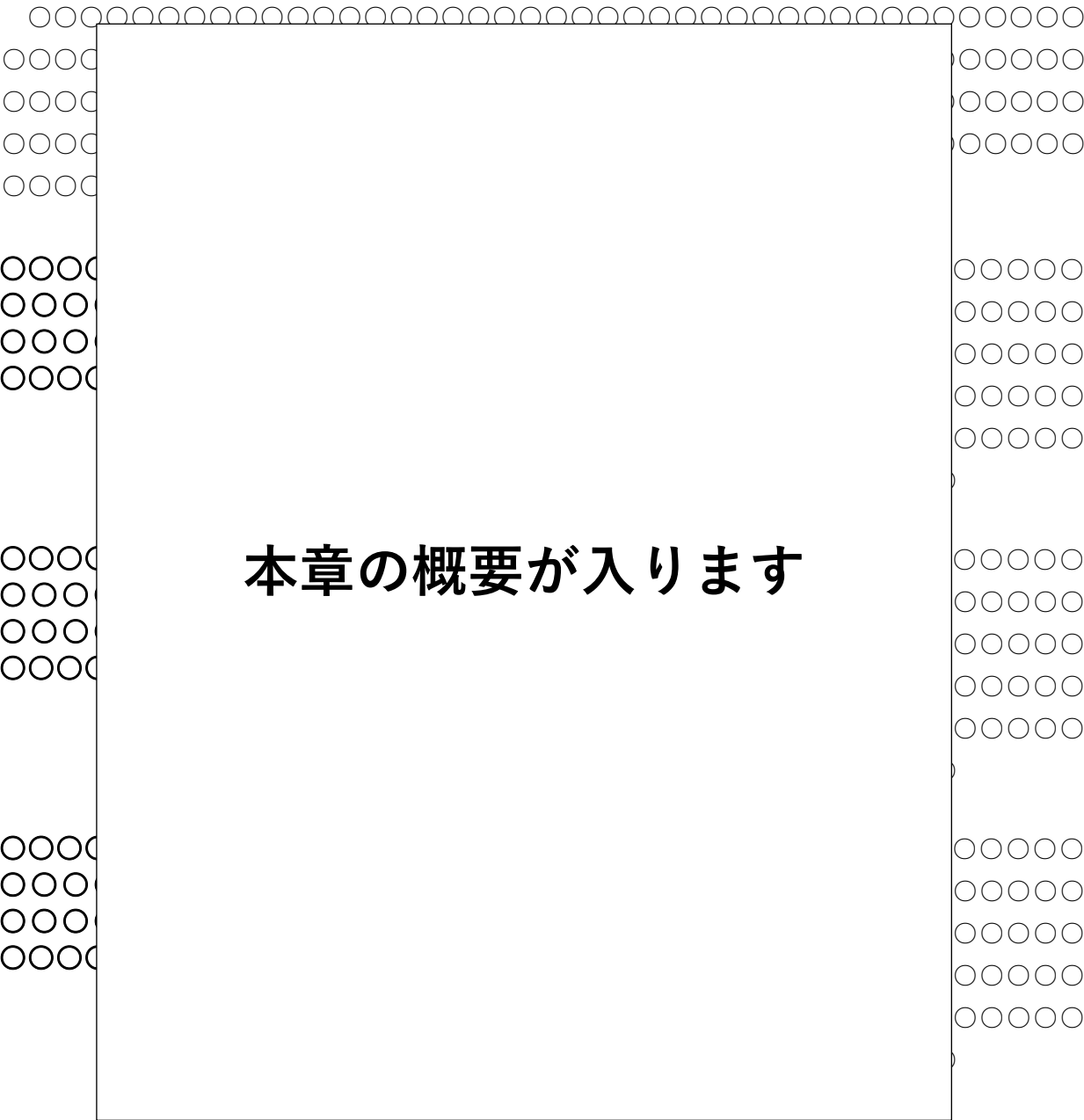


第 1 章



総論

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



1 計画策定の背景と目的

自転車は、手軽に速く移動できる手段として生活の様々な場面で利用されています。一方で、自転車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、安全の確保が課題となっています。

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

19 世紀に登場した自転車は、多くの人々の行動範囲を広げ、自由や変革をもたらしました。21 世紀に入り普及が進んだシェアサイクルは、自転車を所有していない人や来訪者にも移動の自由を与え、新たな変革をもたらす可能性があります。また、電動キックボードなど自転車と走行速度が近い、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があります。

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

2 計画の位置づけ

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

本計画は、区の総合計画である「板橋区基本計画 2025」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。

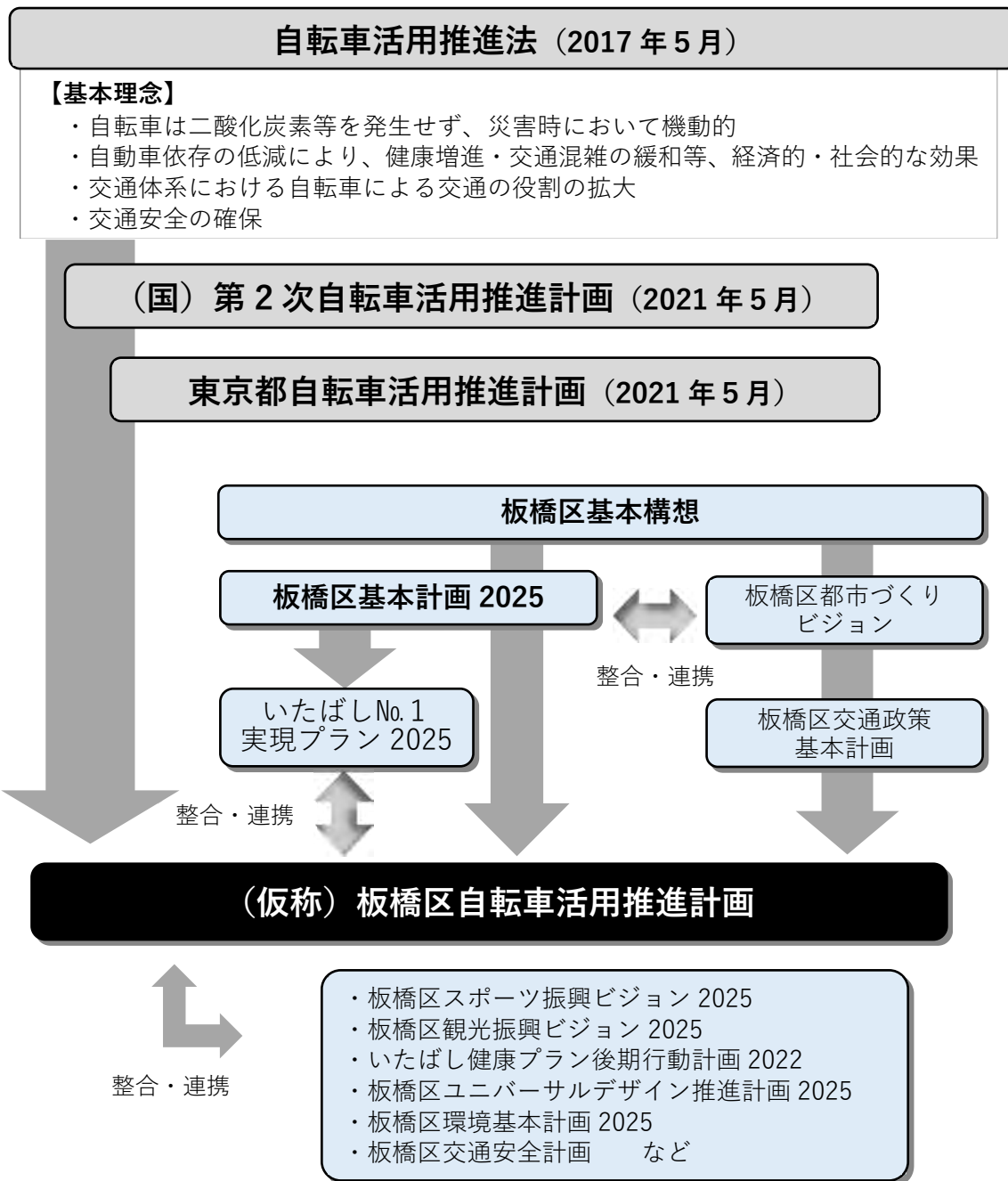


図1 計画の位置づけイメージ

3 計画対象

(1) 区域

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

(2) 車両

自転車とは、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」（一部例外あり）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当てはまります。

一方で近年、電動キックボードなど、モーターの力で動き、自転車程度の速度（中速度）で走行する次世代型の一人乗り車両（電動小型モビリティ）の普及が海外を中心に進んでいます。国内の一部地域においても、こうした電動小型モビリティを使用した実証実験が行われ始めていますが、こうした車両の多くは、現在の法律（道路交通法）において自転車の定義に合致しないことから、自転車と同様に扱うとルール違反になってしまいます。国内では、こうした電動小型モビリティの法律上の扱いが不明確であるため、令和3（2021）年9月現在、国や関係機関等において、日本での本格的な普及を見据えたルール等の整備が検討されています。

法律上の扱いが今後どのようなようになるか現段階では見通せませんが、電動小型モビリティの利用形態や速度などを勘案すると、将来、こうした車両が走行する場所は、その多くが自転車の通行空間と重複するものと想定されます（ただし歩道は除く）。

本計画では、自転車に加え、こうした電動小型モビリティが、将来的に自転車と同様の通行空間を走行する可能性があることを踏まえ、次頁の図2に示すとおり、計画対象の車両に加えることとします。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）という用語を定義し、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⁺の利用環境整備や自転車活用のあり方についての方向性を定めるものです。

	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  ベビーカー  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	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2 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、内閣府令で定める基準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。

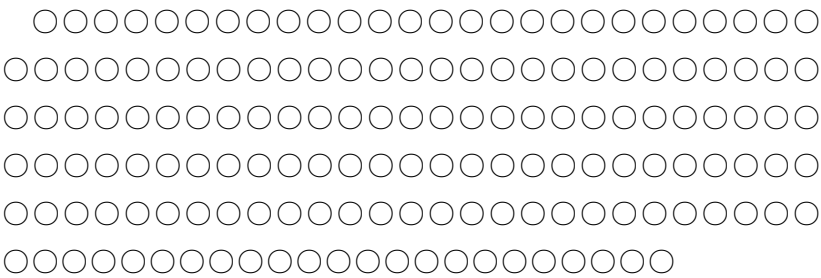
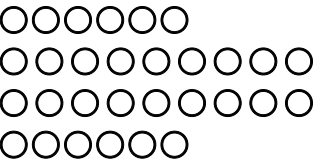
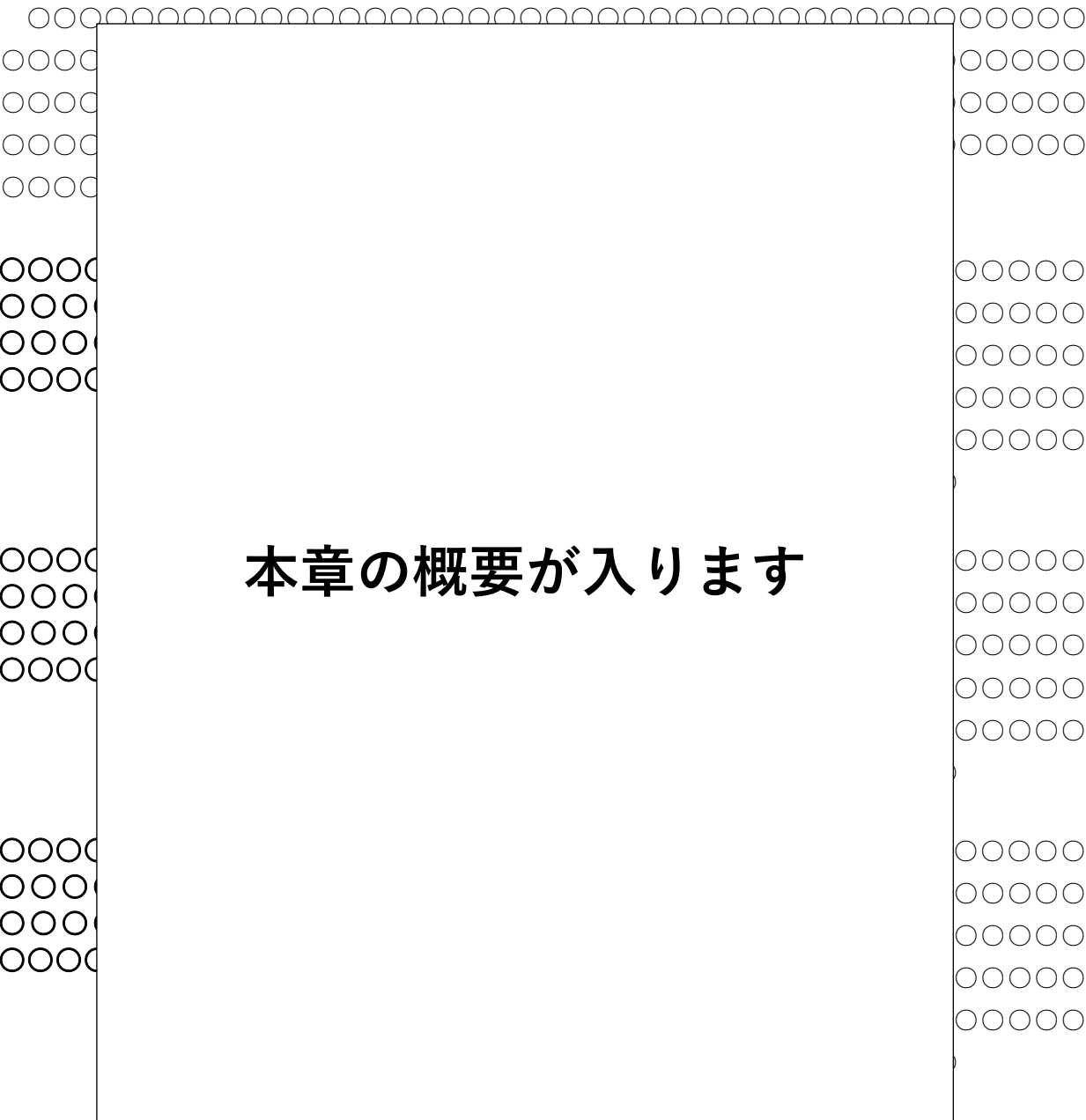
図3 道路交通法における自転車の定義（令和3(2021)年9月現在）

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



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。

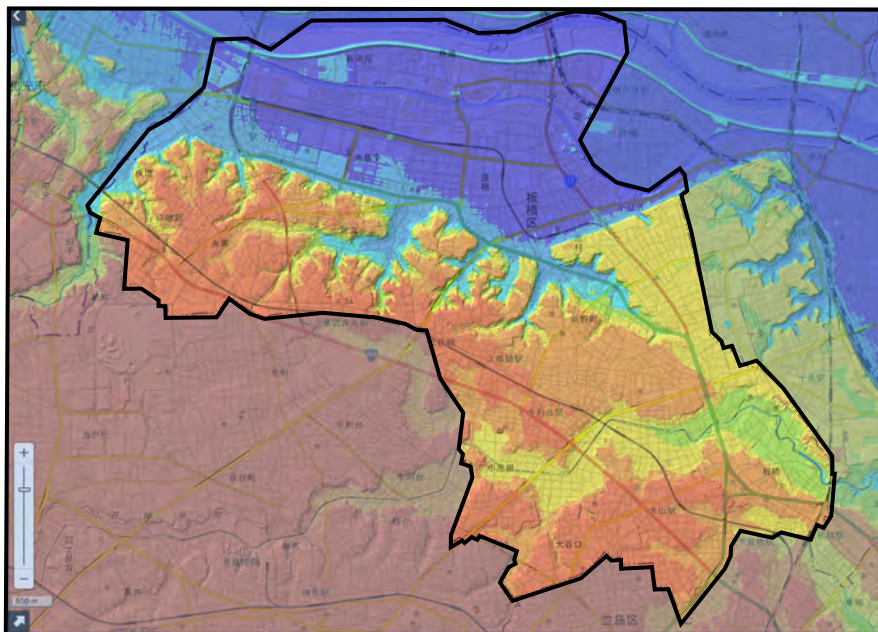


図 1-1-1 板橋区地形図

出典：地理院地図

(2) 自転車利用の現状

区内の自転車利用状況をエリア別に見ると、勾配の緩やかな武蔵野台地が広がる区南東部での利用が特に盛んで、「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 1-2-1）。

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 1-2-2）。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 1-2-3）。

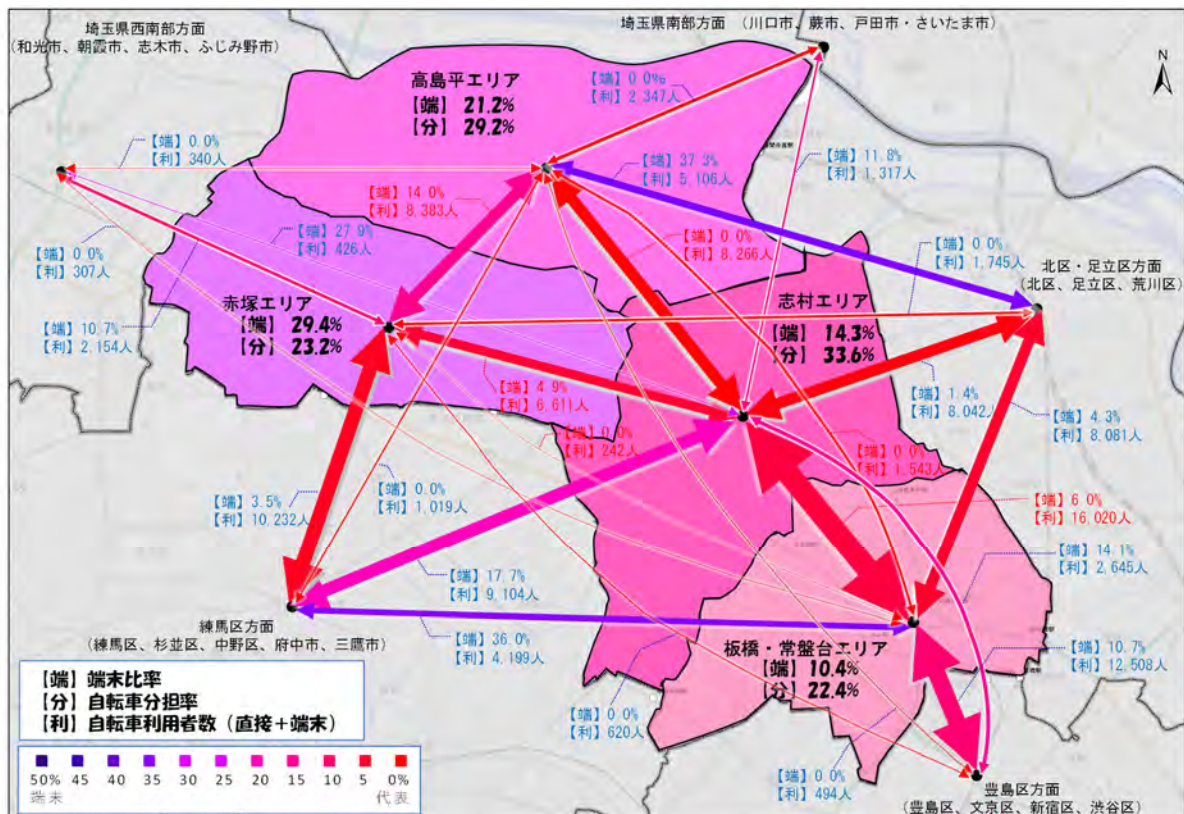


図 1-2-1 板橋区内エリア間自転車利用図

出典：平成 30(2018) 年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

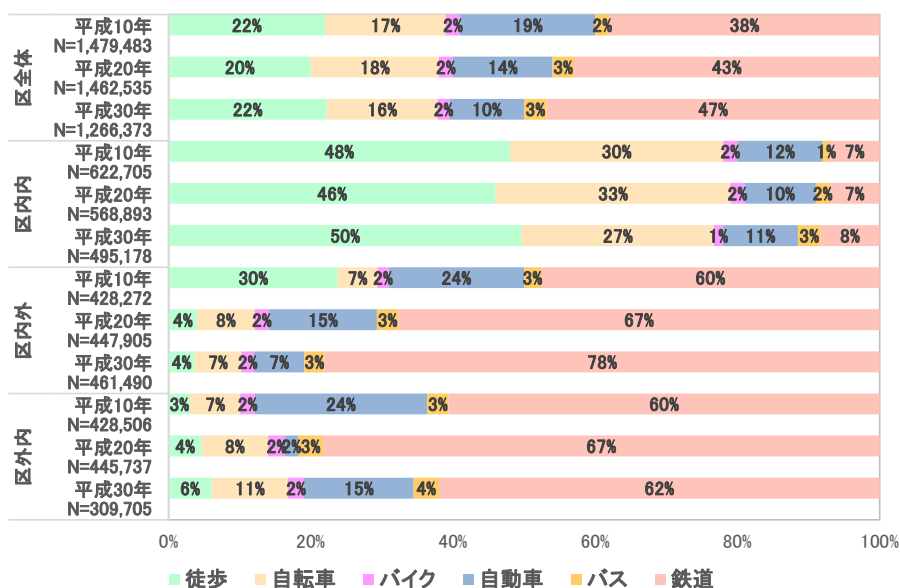


図 1-2-2 板橋区交通手段分担率（全目的）

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

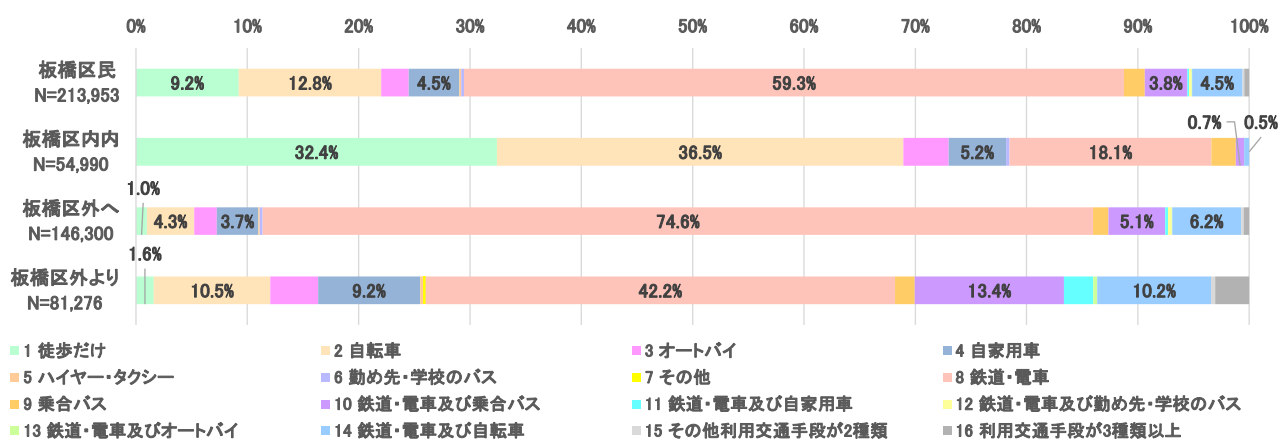


図 1-2-3 板橋区交通手段分担率（通勤時）

出典：平成 30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

(3) 自転車通行空間の整備状況

区内では、「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。）に準拠した形で車道上に自転車通行空間が整備されている区間は、首都高速道路 5 号池袋線高架下の区道の一部区間と、新高島平駅付近から都立高島高校付近にかけての区道の一部区間の 2 か所となっています。

その他の区間については、歩道上での視覚的分離、構造的分離（自転車歩道車道）の形態で整備されています。

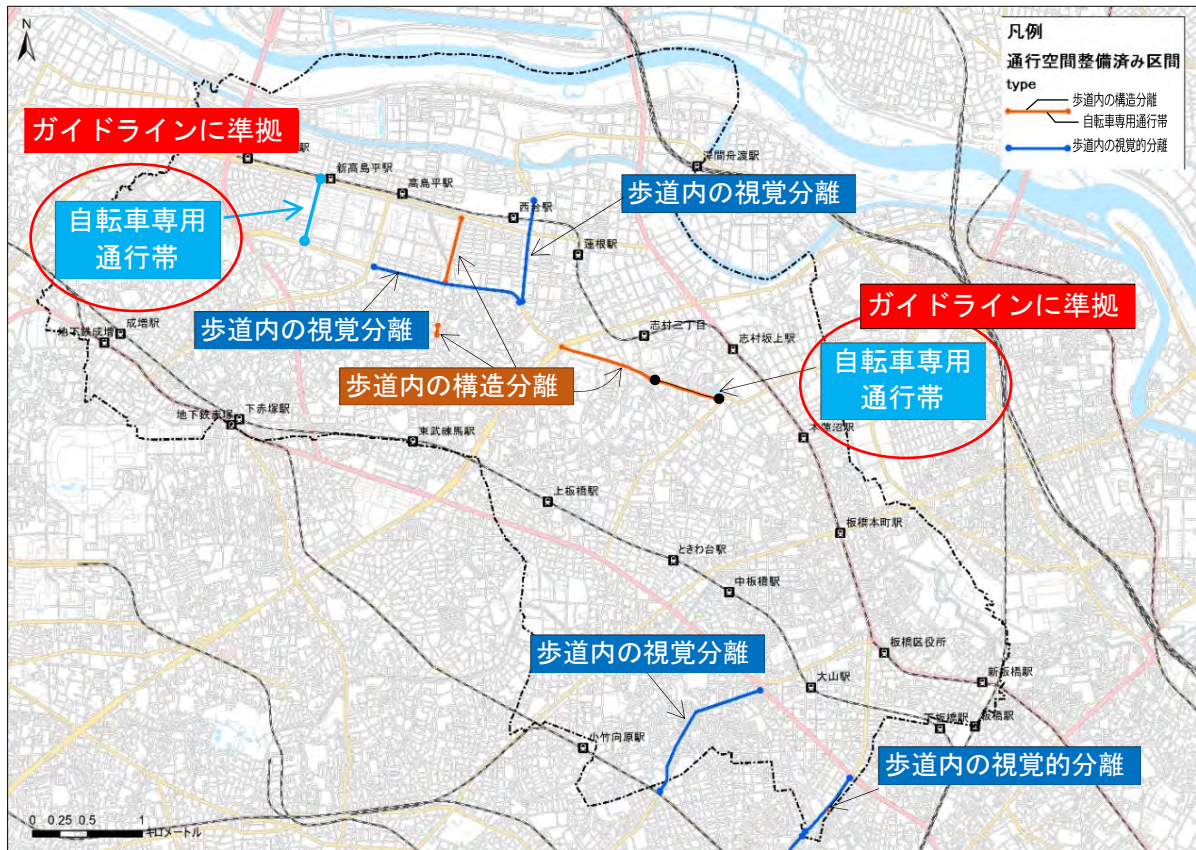


図 1-3 自転車通行空間整備済み区間

(4) 自転車ナビマーク、自転車ナビラインの整備状況

警視庁では、道路交通法等に規定されている自転車の通行方法について、自転車運転者及びクルマのドライバーに対し分かりやすく周知し、実効性を高めることを目的として、一般国道や都道、駅周辺の自転車交通量が多い道路等を対象に、「自転車ナビマーク」及び「自転車ナビライン」の整備を進めています。区内では、国道及び都道での整備はほぼ完了し、一部の駅周辺において面的に整備が進められています。

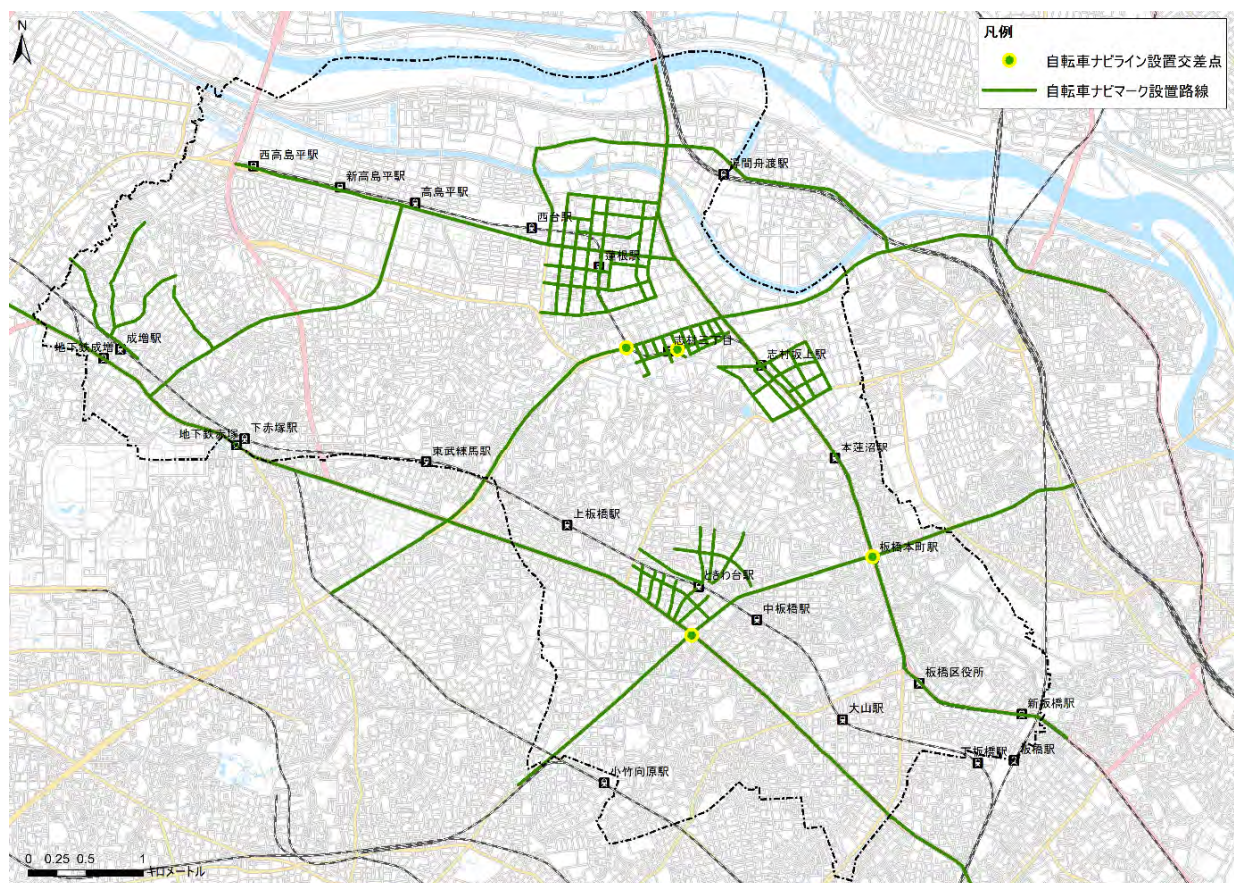


図 1-4 警視庁自転車ナビマーク・ナビライン設置済み路線



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：いずれも警視庁)

(5) 自転車通行空間整備に関する課題

区と豊島区は合同で、平成 12(2000)年度に「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」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。

計画に定めたコリドー路線の全長約 25km（上下線の合計値）に対し、自転車専用通行帯と自転車歩行者道（歩道内で自転車と歩行者の通行帯を分離した道路）を合わせて、約 5km の整備を進めました。しかしながら、当初計画した面的な自転車ネットワークの形成には至っていない状況です。

なお、平成 24(2012)年と同 28(2016)年に示されたガイドラインでは、「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等の検討が必要です。

※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 1-5 自転車ネットワーク路線図

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

(6) 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1-6-1）。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1-6-2）。

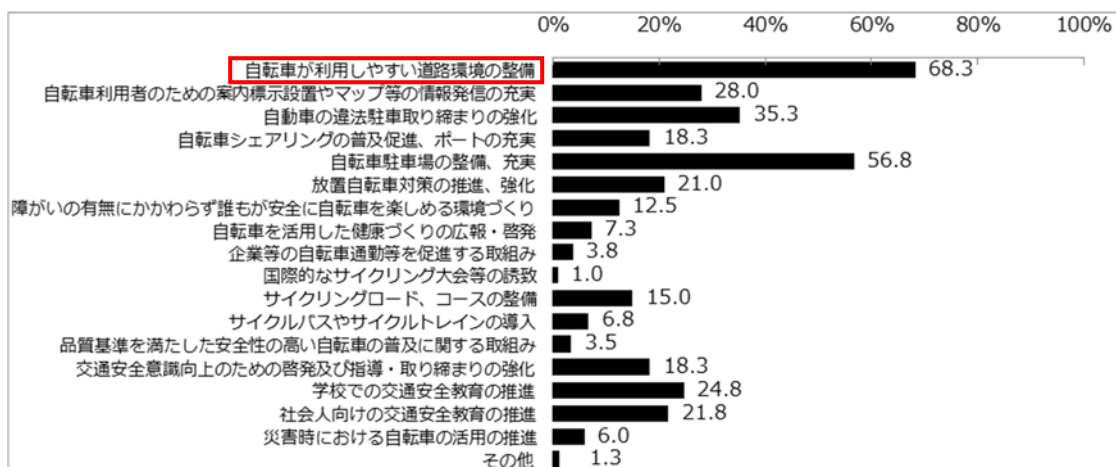


図 1-6-1 自転車活用推進のために注力すべき取組

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和2(2020)年1月実施）



図 1-6-2 国の計画骨子に関する WEB アンケート（令和3(2021)年2月実施）

出典：国土交通省「自転車の活用推進に向けた有識者会議」第5回資料

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場が設置されており、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整備されており（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合計71箇所設置されており、全体で21,000台以上の自転車を収容する能力を有しています。

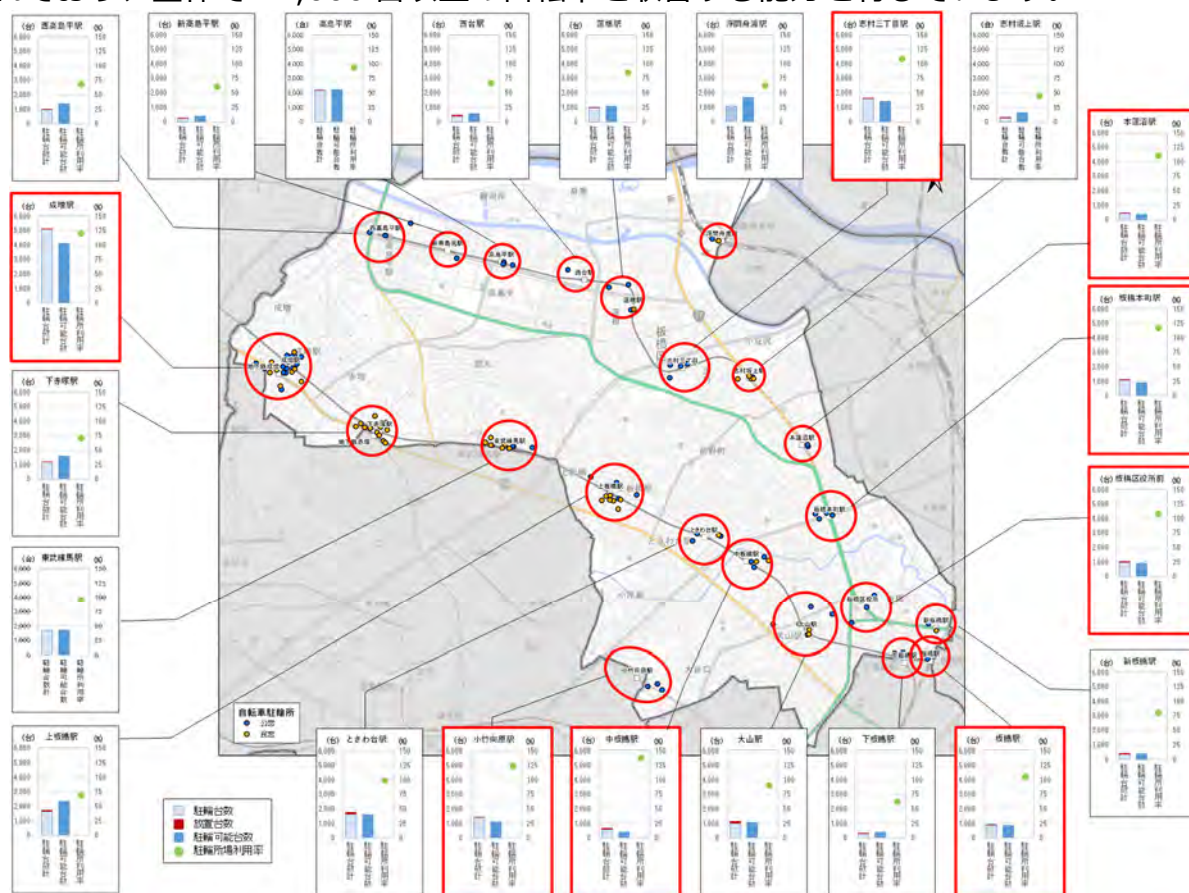


図 2-1 自転車駐輪場位置と駐輪場使用状況（赤囲いは利用率100%以上）

(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、放置自転車が完全に解消された駅は無く、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。

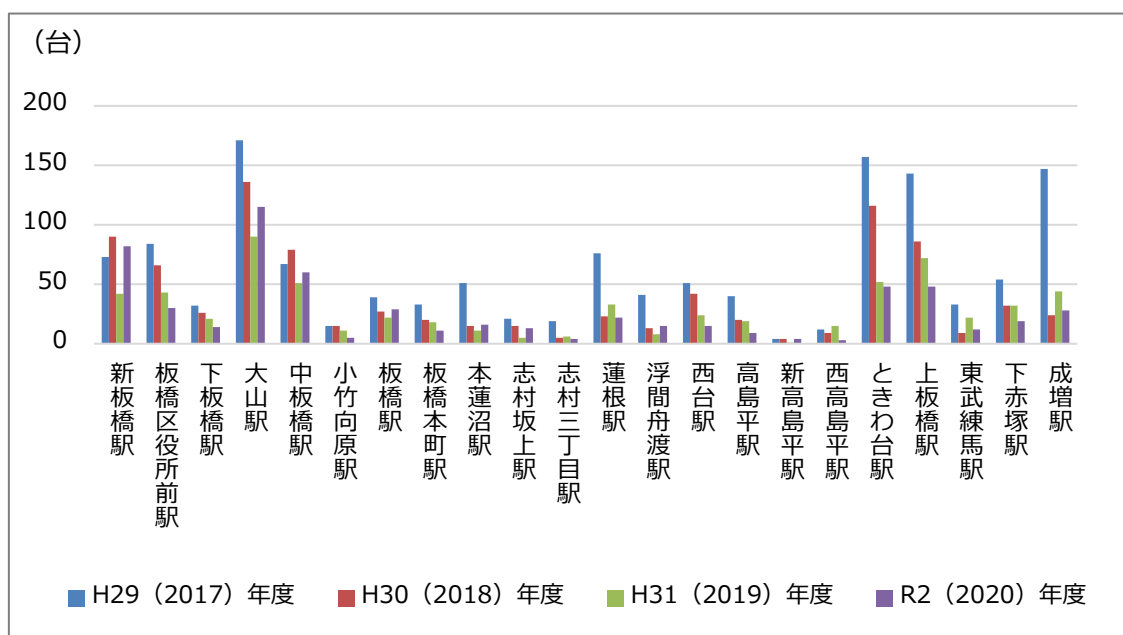


図 2-2 放置自転車台数

(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：従来の規格に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、自転車を利用して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・副都心に方向に発達し、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3-1)。

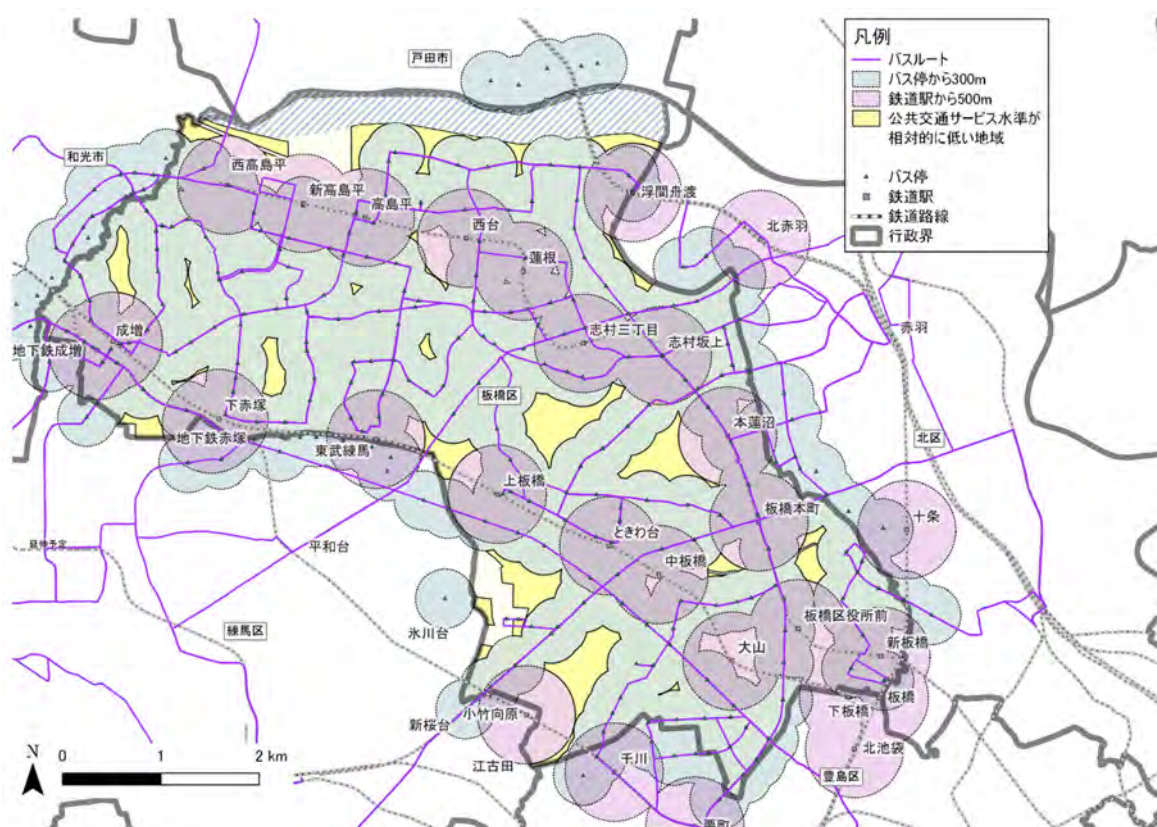


図 3-1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

(「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 をもとに作成)

(2) シェアサイクル

区では、令和元(2019)年10月から令和4(2022)年3月にかけて、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実施しました。この実証実験は、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したもので、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、民有地へのポート設置拡大等を担いました。実証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いことなどです。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」の例）

- ・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

実証実験開始当初、赤塚地域への設置を中心に進め、その後区内全域へと拡大しました。ポートの設置数は、令和元(2019)年10月時点の35ポート265ラックから、令和3(2021)年9月には174ポート1,357ラック(うち、公有地は75ポート732ラック)へ拡大しています。

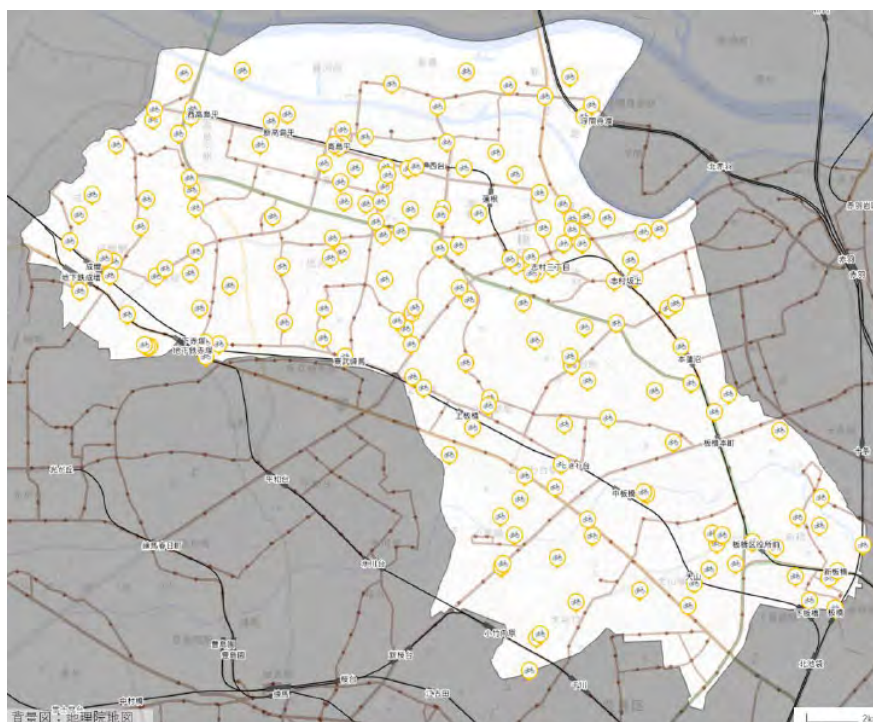


図 3-2-1 区内ポート設置箇所図 (OpenStreet 株式会社提供資料)

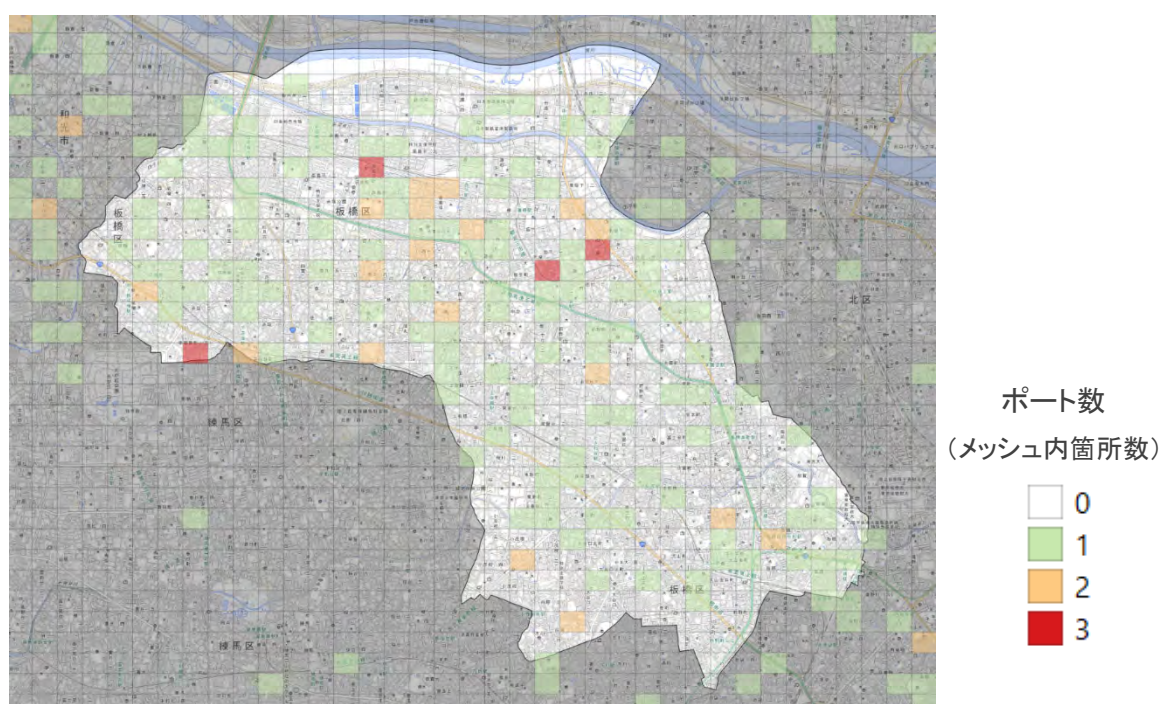


図 3-2-2 ポート設置密度(250mメッシュ) (OpenStreet 株式会社提供資料)

④ 利用数の推移

区内全ポートの利用回数は実験開始時の令和元(2019)年10月が5,000回/月ほどでしたが、その後のポートの設置拡大に伴い利用数も増加し、令和3(2021)年7月には48,000回/月近くにまで達しています。これは、毎日区内で1,500回以上利用されている計算になります。なお、利用全体の約7割は区内利用（区内で借りて区内で返却）となっており、区をまたぐ利用は3割程度となっています。

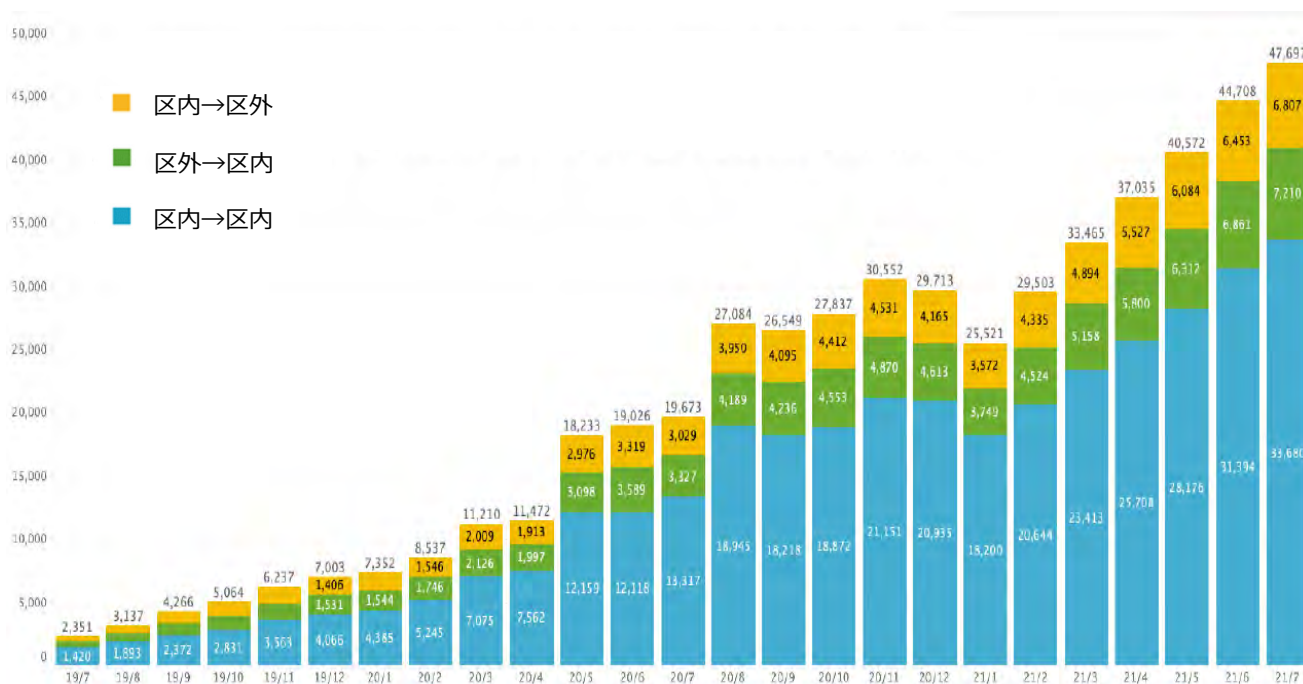


図 3-2-3 月別利用回数の推移（区内全ポート合計）

(OpenStreet 株式会社提供資料)

⑤ 利用実績（走行場所）

シェアサイクルで使用された自転車が、区内のどの道路を走行したのかについてデータを基に走行量を可視化しました（下図）。ポートの設置場所等にも左右されますが、全体として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。こうしたデータなどを基にして、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。

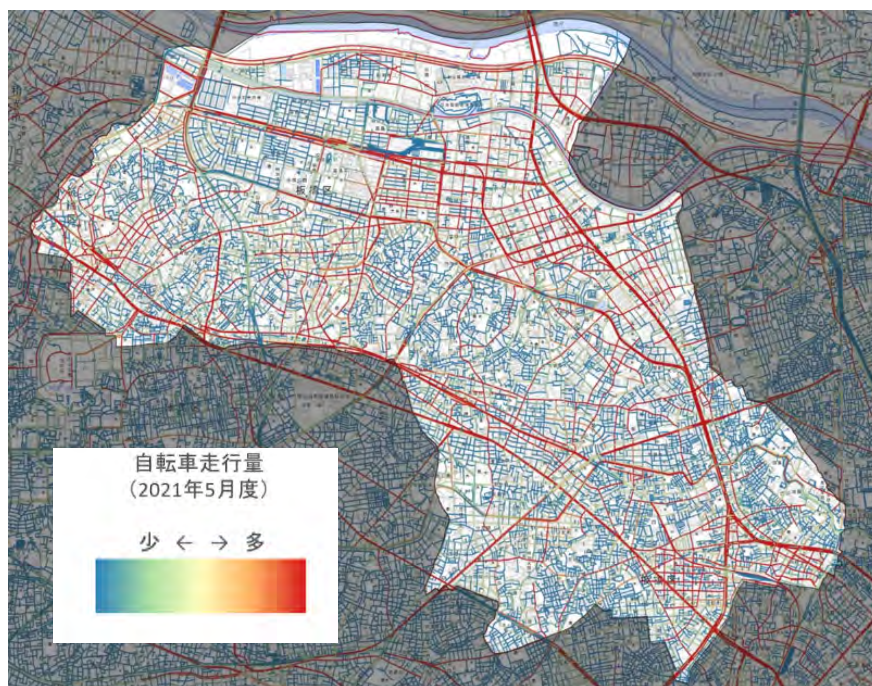


図 3-2-4 シェアサイクル走行量（令和 3 (2021) 年 5 月）（OpenStreet 株式会社提供資料）



図 3-2-5 シェアサイクル移動軌跡※（令和 3 (2021) 年 5 月）

※1 分ごとに収集される GPS 計測データをもとに可視化。青白く輝いている場所ほど数が多い。

（OpenStreet 株式会社提供資料）

⑥ 利用実績（出発地と目的地）

平日の朝は、鉄道駅から離れた場所のポートで貸出が返却を上回っている一方、鉄道駅周辺のポートでは返却が貸出を上回っており、区内各所から駅周辺へと向かう移動が多いことがわかりました。一方、夕方になると、その流れが逆転していることから、シェアサイクルが通勤・通学の足として日常利用されていることが想定されます。このほか、利用実績データから、曜日・時間帯を問わず、都営三田線方面と東武東上線方面との間を移動する利用が多いことがわかりました。

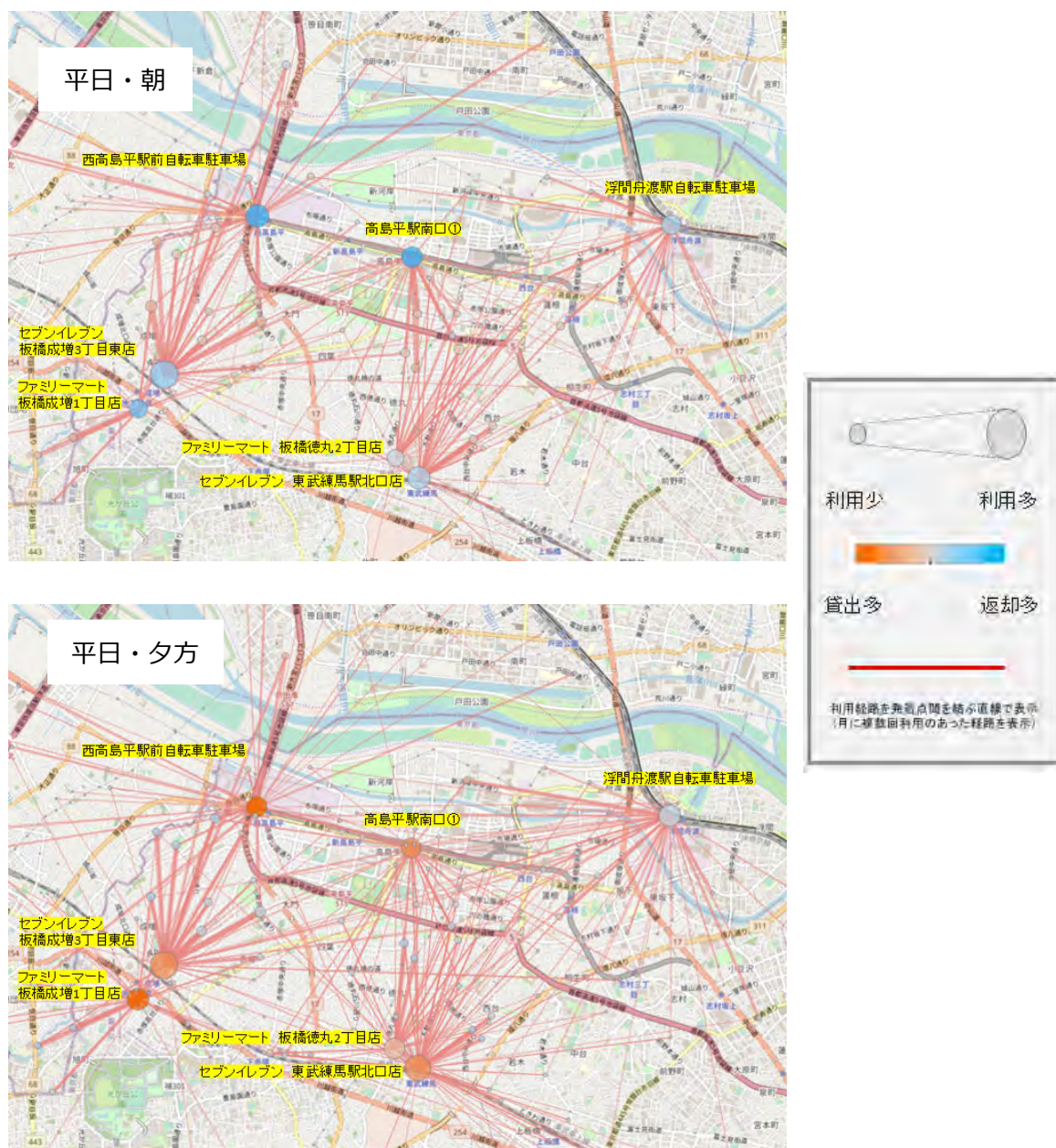


図 3-2-6 出発点・行き先マップ（令和 3 (2021) 年 5 月）

(OpenStreet 株式会社提供資料)

⑦ 実証実験の検証と今後の展開

実証実験期間中（令和元(2019)年 10 月～令和 4 (2022)年 3 月末）に得られた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、今後の展開について決定していきます。

（3）シェアサイクルの認知度、利用意向

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

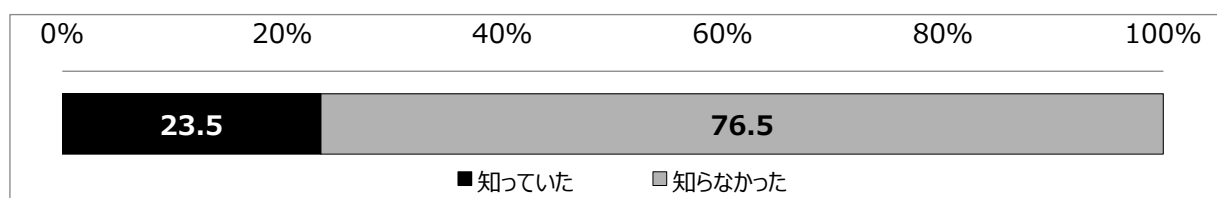


図 3-3-1 シェアサイクル実証実験の認知度

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和 2(2020)年 1 月実施）

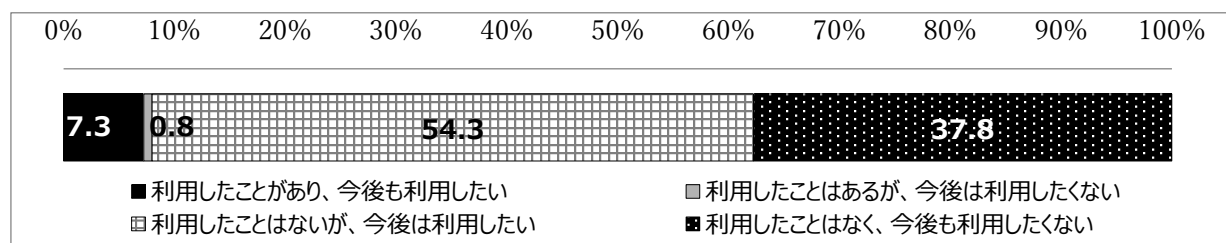


図 3-3-2 シェアサイクルの利用実績・意向

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和 2(2020)年 1 月実施）

4 多様化する自転車への対応

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も検討されています。
- ・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。



本計画の対象とする
電動小型モビリティ
(自転車⁺)

図 4-1 多様な電動モビリティ

出典：経済産業省ホームページ

(2) 新たなモビリティの活用

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



電動モビリティ公道実験の様子

出典：つくば市資料（平成 25(2013)年）



電動キックボード実証実験の様子

出典：千葉市資料（令和 2(2020)年）

(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、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（令和3(2021)年10月現在）が、現状では原動機付自転車又は小型特殊自動車として扱うこととなっており、下表（表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なされています^{※2}。

※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」

※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

（令和3(2021)年4月、警察庁）

表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

(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対歩行者事故の事例】

令和3（2021）年6月、大阪市中央区の繁華街・ミナミで、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、時速20キロで歩道を走行し、歩行者の女性をはねて首の骨を折るけがをさせて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。

電動キックボードは、公道での利用には運転免許やナンバープレートが必要となりますが、量販店や通信販売等で容易に購入できることから、利用者が増加する一方で、このような交通違反や事故が発生しています。

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。

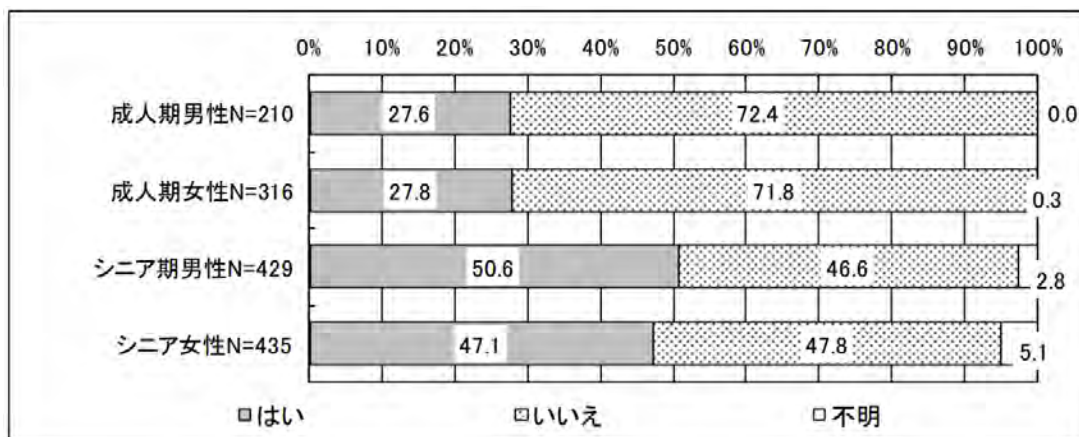


図 5-1 運動習慣のある人の割合（1回30分、週2回、1年以上の運動）

（調査時期：平成 29（2017）年 4 月～6 月）

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

(2) 外出頻度と健康の関係

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

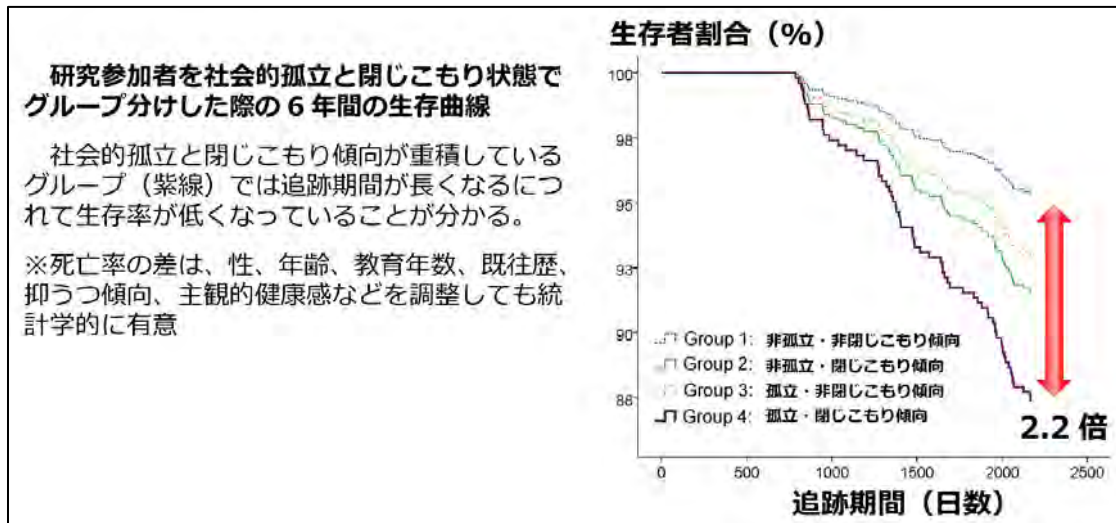


図 5-2 高齢期の社会的孤立と閉じこもり傾向による死亡リスク

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、人と接触するおそれのある公共交通機関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は増えていますが、それ以上に、自動車の利用が増える傾向が表れています。

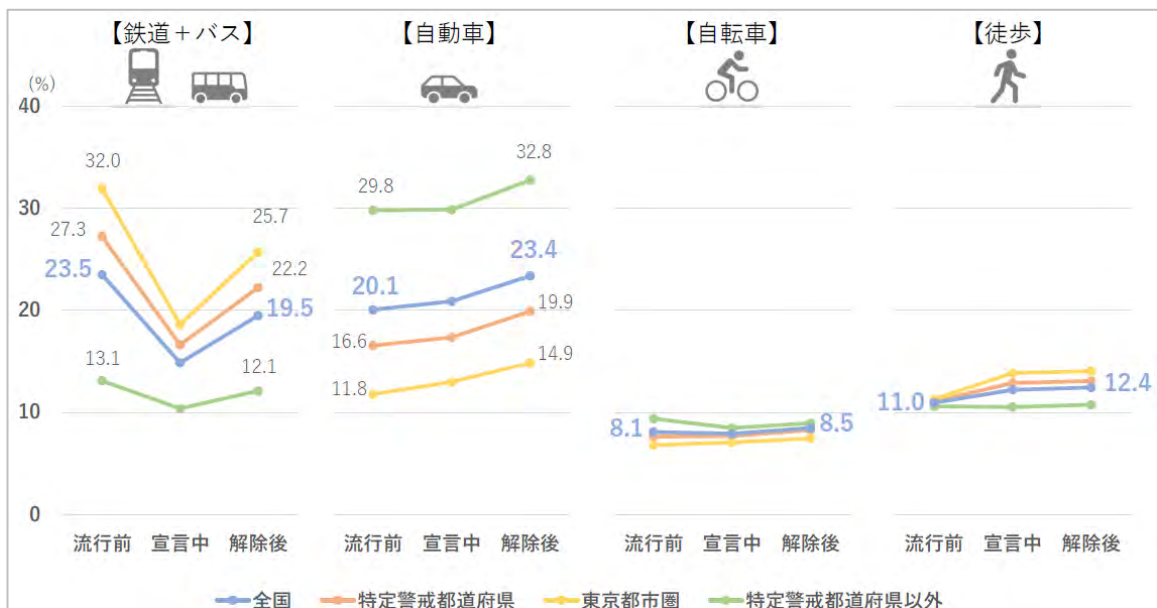


図 5-3-1 新型コロナ緊急事態宣言前後の交通手段分担率の変化

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 5-3-2 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。

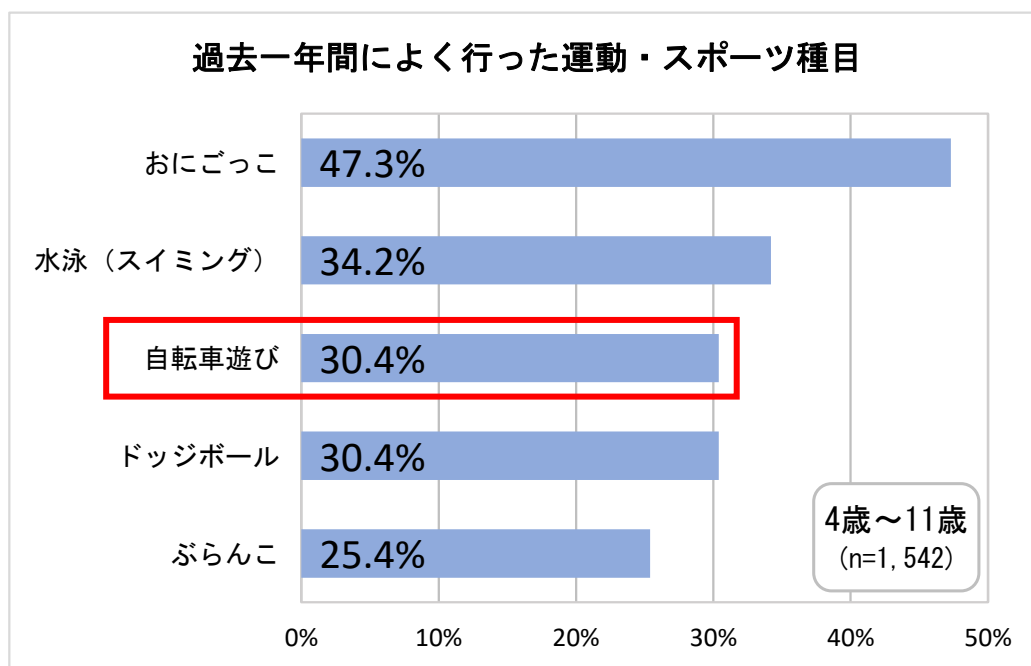


図 5-4 子ども・青少年の運動・スポーツ実施状況

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」

（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。

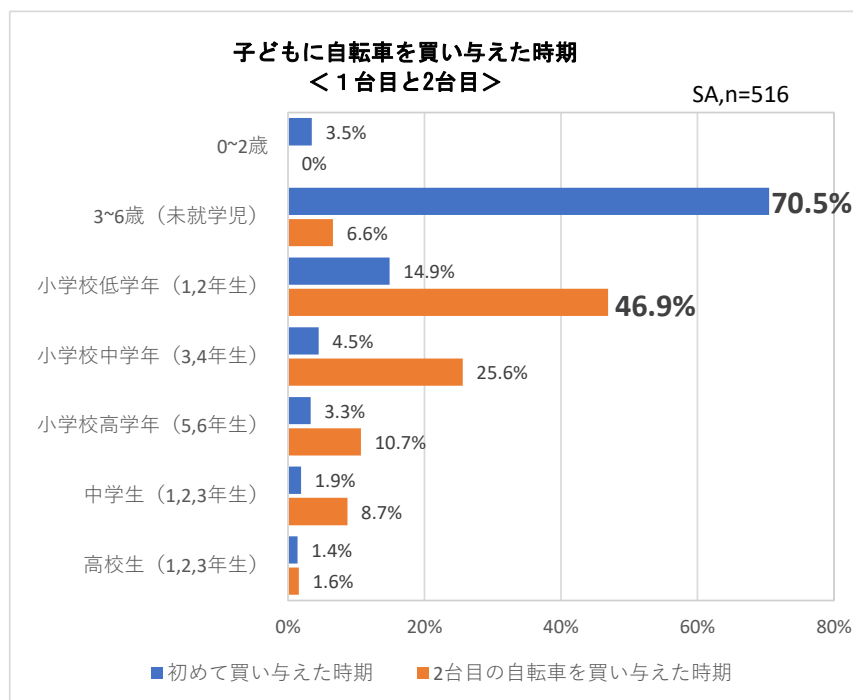


図 6-1 子どもの自転車購入実態・意識調査結果

出典：自転車の安全利用促進委員会（平成 26（2014）年 11 月）

(2) 自転車関連事故の現状

自転車が関係する事故の相手方は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。

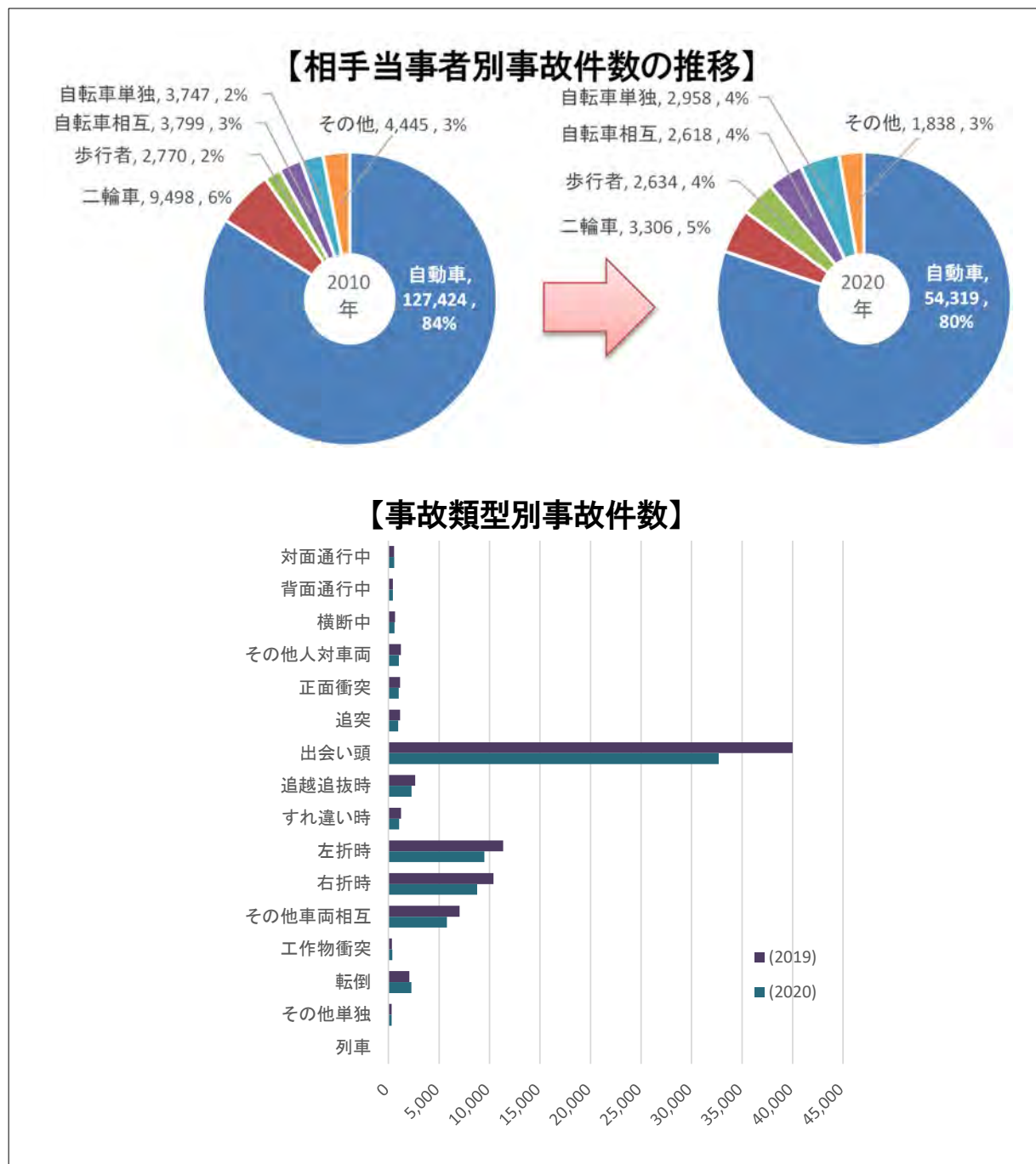


図 6-2-1 自転車関連事故の発生状況

出典：警察庁自転車関連事故（令和2（2020）年）



図 6-2-2 自転車事故の年齢層別死傷者数

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



図 6-2-3 自転車事故発生密度

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁 令和1（2019）年・令和2（2020）年）

(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、自動車のみならず自転車にも多くの法令違反が発生しており、悲惨な交通事故を減らすためには、自転車に乗る側も交通ルールの遵守を徹底することが求められます

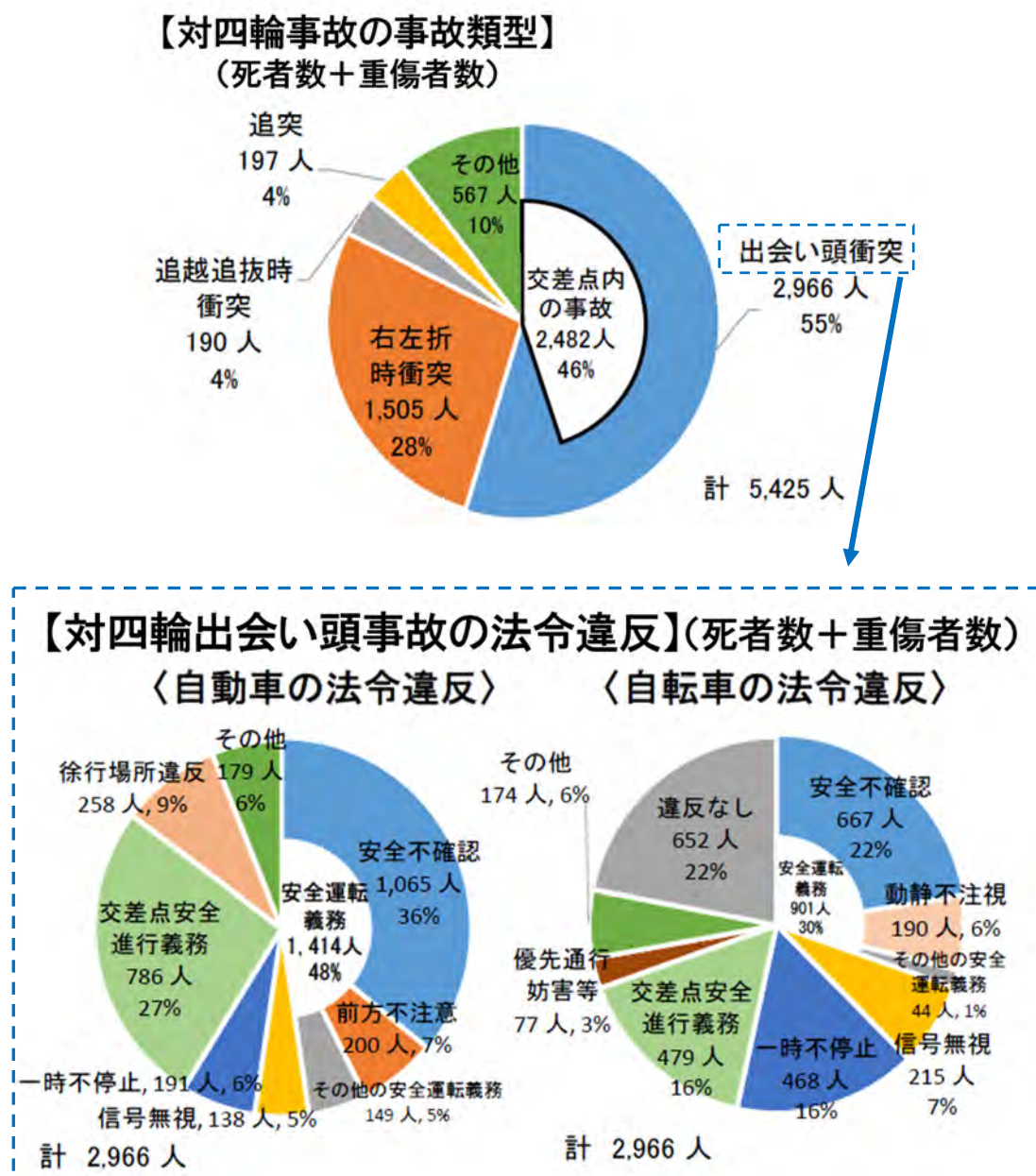


図 6-3 法令違反の発生状況

出典：警察庁自転車関連事故（令和 2（2020）年）

(4) 区民の要望

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

【「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。あわせて、ルール違反に対し適切な指導・取締りの実施も必要です。
- ・ 「**マナー**」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」の違いを意識的に使い分けて使用しています。

(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 6-5-1）。令和 2（2021）年 4 月には、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車利用中の対人賠償事故（事故の相手方へ損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されています。なお、板橋区が実施した WEB アンケート調査（令和 2（2020）年 1 月実施）によると、「自転車保険に加入している」と回答した区民は半数以下にとどまっています（図 6-5-2）。

【自転車事故の高額損害賠償事例】

○賠償金 約 9,500 万円

当時小学 5 年生だった少年が乗った自転車が、坂道を高速度で下っていたところ、散歩中の女性と衝突し、女性が頭の骨を折り意識の戻らない状態となった事故。少年の母親に賠償を命じた。

○賠償金 約 5,000 万円

女子高生が、無灯火の上、携帯電話を操作しながら自転車乗車中に、歩行中の女性に追突し、被害者女性に歩行困難などの後遺障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 6-5-1 自転車事故の高額損害賠償事例

出典：板橋区調べ

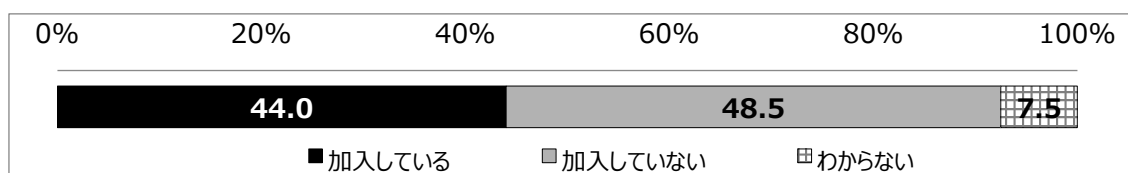


図 6-5-2 自転車保険加入状況

出典：板橋区 WEB アンケート調査（令和 2（2020）年 1 月実施）

(6) 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 6-6）。

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

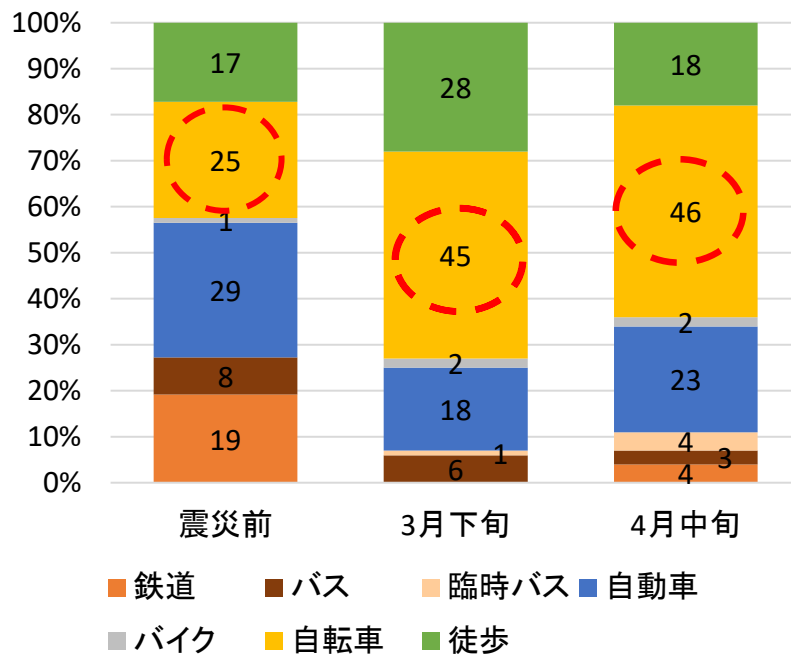


図 6-6 震災前後の利用交通手段構成（通勤通学、都心部を除く仙台駅から概ね 3 km 圏）

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」より再構成

(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が、全体の 4 割未満にとどまっています。

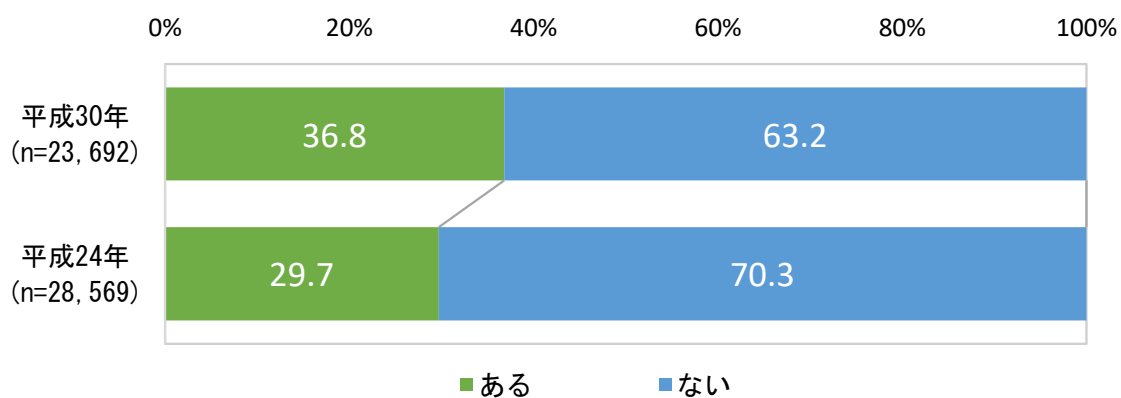


図 6-7 自転車の点検・整備の有無

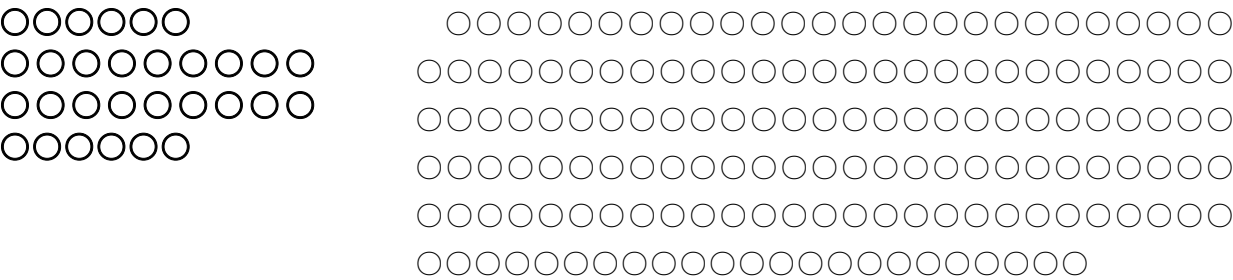
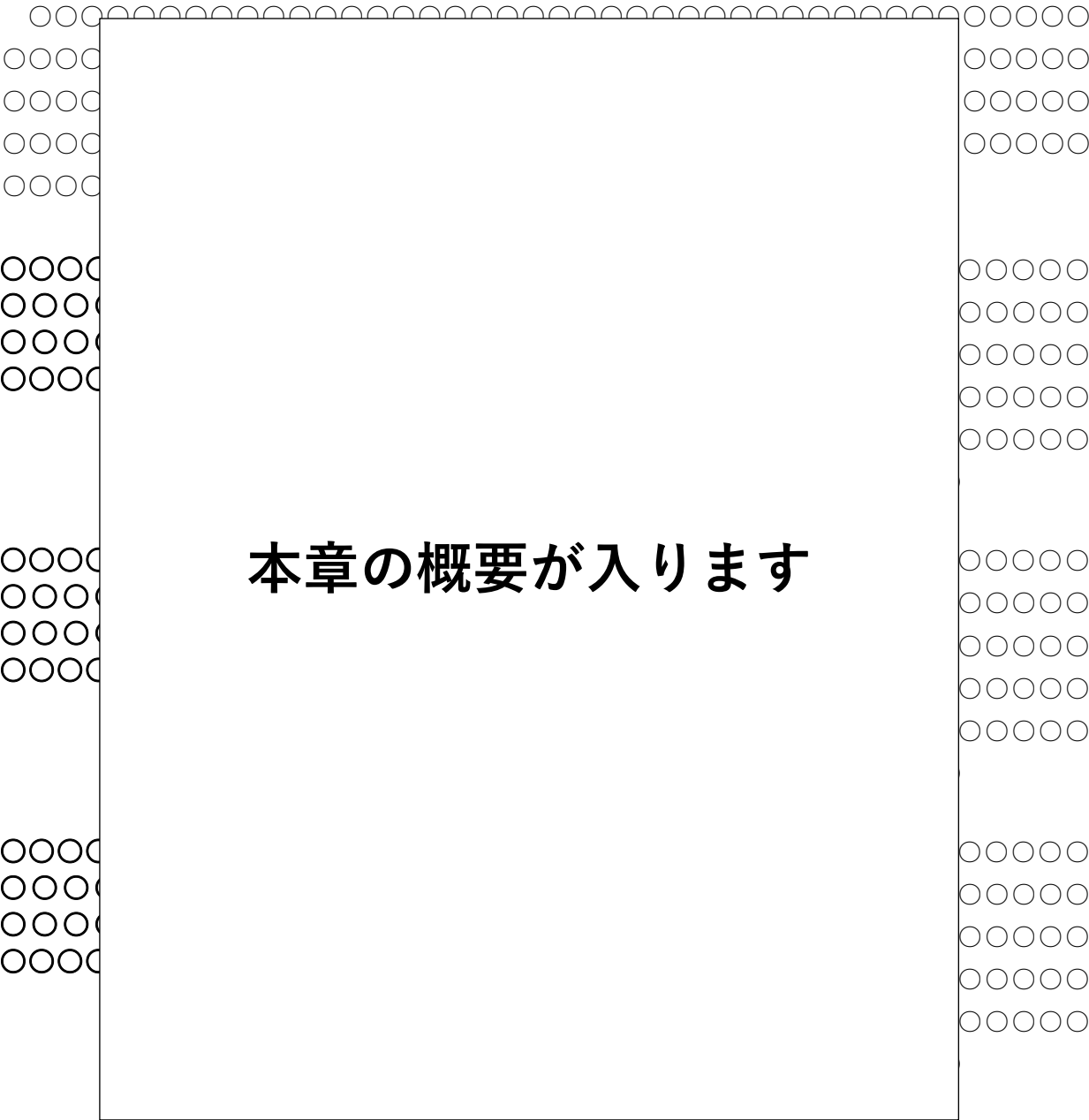
出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（平成 30(2018)年 10 月）

第 3 章



自転車を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



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

自転車を取り巻く課題や本計画の基本理念を踏まえ、3つの基本方針を定めます。

課題	基本方針
■ 安全な通行空間の確保 1. 歩行者と自転車が安全に通行できる空間づくり ・路上駐車車両に阻害されずに自転車が安全に通行できる空間の確保	だれもが安心・安全に移動できる 通行環境の創出 1. <施策の方向性> ・人、自転車、クルマの安全性の向上 ・まちづくりと連動した自転車の活用
■ 適切な駐輪環境の確保 2. まちづくり事業の進展や社会状況の変化を踏まえた適切な駐輪空間確保 ・多様な自転車利用ニーズに対応した駐輪環境の整備	
■ 公共交通の補完・移動環境の向上 3. 公共交通サービスの水準が低い地域などへの公共的な移動手段の確保 ・様々な移動ニーズに対応した移動手段の提供	だれもが出かけたくなる 自転車利用環境の形成 2. <施策の方向性> ・自転車の利便性、回遊性の向上 ・自転車を楽しむ機会の創出
■ 多様化する自転車への対応 4. 新たな電動小型モビリティの普及拡大に対する備え ・自転車+が利用しやすい環境整備と回遊性の向上	
■ 運動習慣と外出機会の創出 5. 体を動かす機会や外出の機会の創出 ・子どもが安全に自転車で遊べる空間の提供	豊かなサイクルライフをはぐくむ 自転車利用の促進 3. <施策の方向性> ・健康増進、脱炭素への波及 ・区民参加で実現する交通安全意識の醸成
■ 交通安全ルールとリスクへの対応 6. 世代に合わせた自転車安全利用教育の推進 ・万一の事故や災害、故障など様々なリスクに対する備えへの対応	

<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て、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自転車駐輪環境を整えることで、安全かつ円滑に自転車+での移動ができる環境を創出します。

<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

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などして、快適な移動環境の形成をめざします。

<基本方針3> 豊かなサイクルライフをはぐくむ自転車利用の促進

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、地球環境の向上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、魅力的で持続可能な社会をはぐくみます。

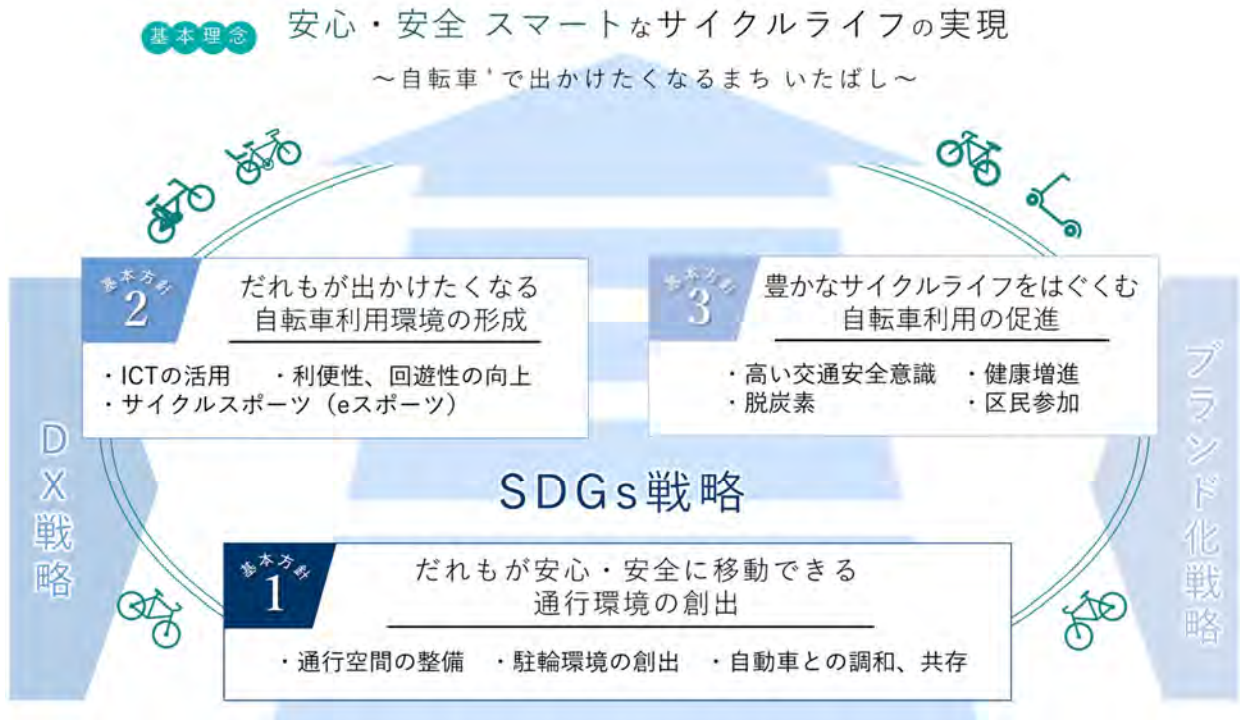


図 基本理念・基本方針のイメージ

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、下の図ではそれぞれが相互に関連する姿を表現しています。

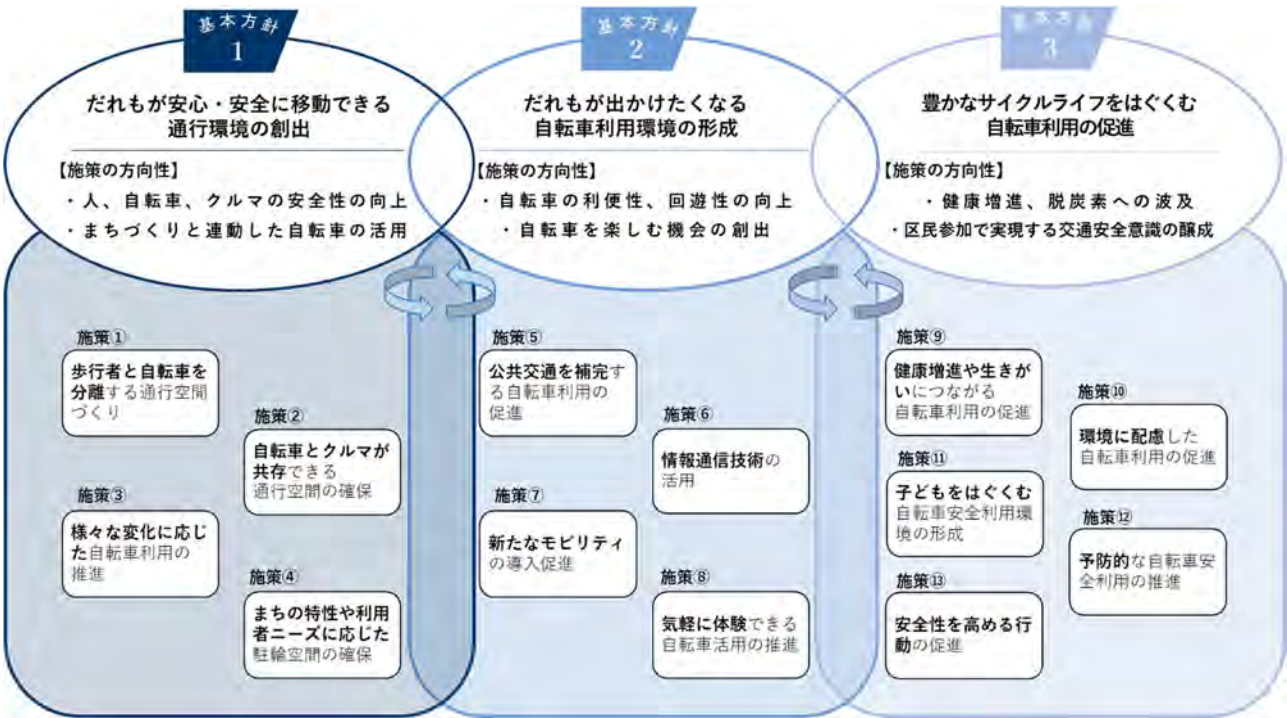


図 施策の方向性と施策の関係イメージ

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＞ 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する 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。

施策の具体的な内容・取組

施策のめざす方向性に合致する取組などの具体的な内容を示しています。また、施策に関連するコラムや他自治体等での事例を掲載しています。

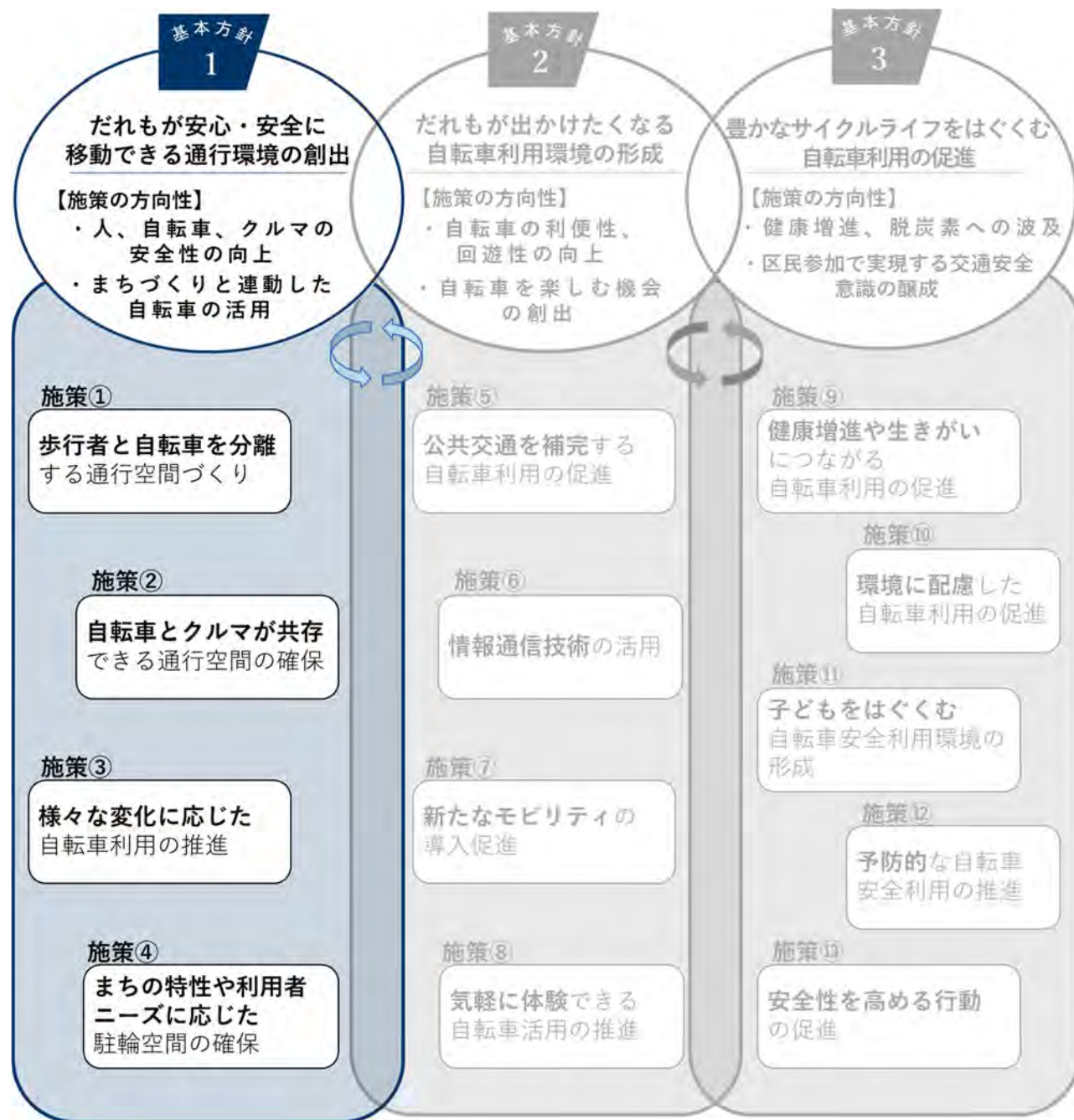
実施する取組とスケジュール

施策単位で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

	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



基本方針 1 に従って、4 つの施策を推進します。

これらは、基本方針 2 及び基本方針 3 にも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、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

自転車と同程度の速さで走行する電動小型モビリティは、将来、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位置づけた道路において自転車通行環境の整備を推進し、こうしたモビリティの普及拡大等に備えます。

【歩道内の自転車通行】

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、自転車とクルマにとっては、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、この自転車歩行者道は、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・自転車利用者ともに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、電動キックボードのような電動小型モビリティの普及が進んでいけば、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歩行者道の整備は行わず、**車道上への整備**を進めていきます。また、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：自転車通行空間上の駐停車車両を避けて走る自転車（板橋区蓮根三丁目）

【自転車通行空間上の駐停車車両の回避方法】

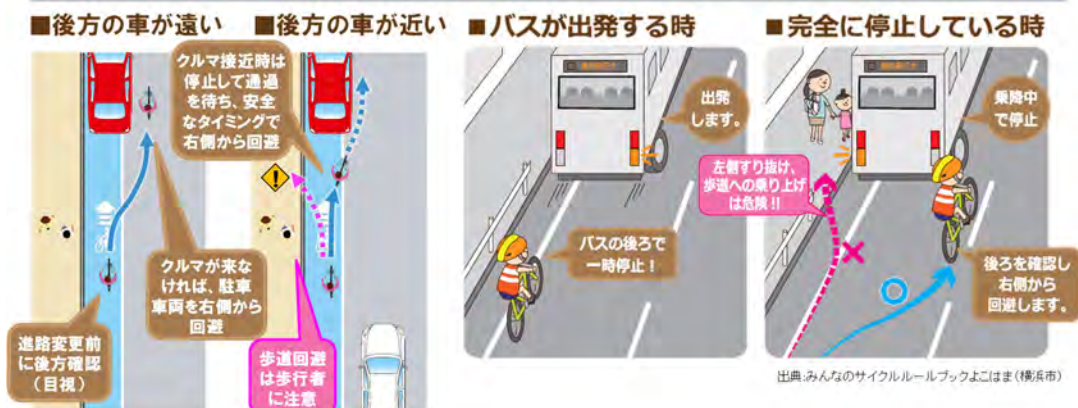
自転車は交通ルールの原則に従って車道を通行する上で大きな妨げとなるのが、クルマの路上駐停車です。長時間の駐車はもちろんのこと、たとえ停車時間が30秒程度であっても、その瞬間にその場所に差し掛かった自転車にとって、通行の妨げになることには変わりがありません。一方で、荷物の配達や人の送迎の効率化（＝ドライバーの労働時間短縮）、駐車場の門扉の開閉などのために、必要最小限の範囲で行われる駐停車まで否定することはできません。そのため、自転車利用者もクルマのドライバーも、双方が路上駐停車車両（以下「駐停車車両」という。）があった場合の正しい自転車通行の方法を理解しておく必要があります。

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、可能であれば右手を水平に出して進路変更することを合図しながら、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（板橋区高島平三丁目）

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るよう、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うよう、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など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

既存の自転車駐車場の利用状況や放置自転車の台数、まちづくり事業の進捗やニーズの変化などを総合的に勘案し、設置の必要性がある場合には、新たな自転車駐車場を整備します。また、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新たに整備した例もあります。

一方、生産年齢人口の減少やテレワークの推進等に伴い、今後は、大規模な駐輪施設に空きが出てくる可能性もあります。一部の自治体などでは、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スペース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。

これを受けて、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：東京臨海副都心エリアの MaaS 実証実験アプリ「モビリティパス」（出典：JapanTaxi）



図：多摩エリアの実証実験「TAMa-GO」（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できるよう整備する「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(2022)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。

【各住戸近くに自転車が停められることのメリット】

■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。

写真掲載許可確認中



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)

写真掲載許可確認中



写真：各階設置の自転車置き場の例
(仙台市「フェザンコート星陵」)

■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。

写真掲載許可確認中



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。

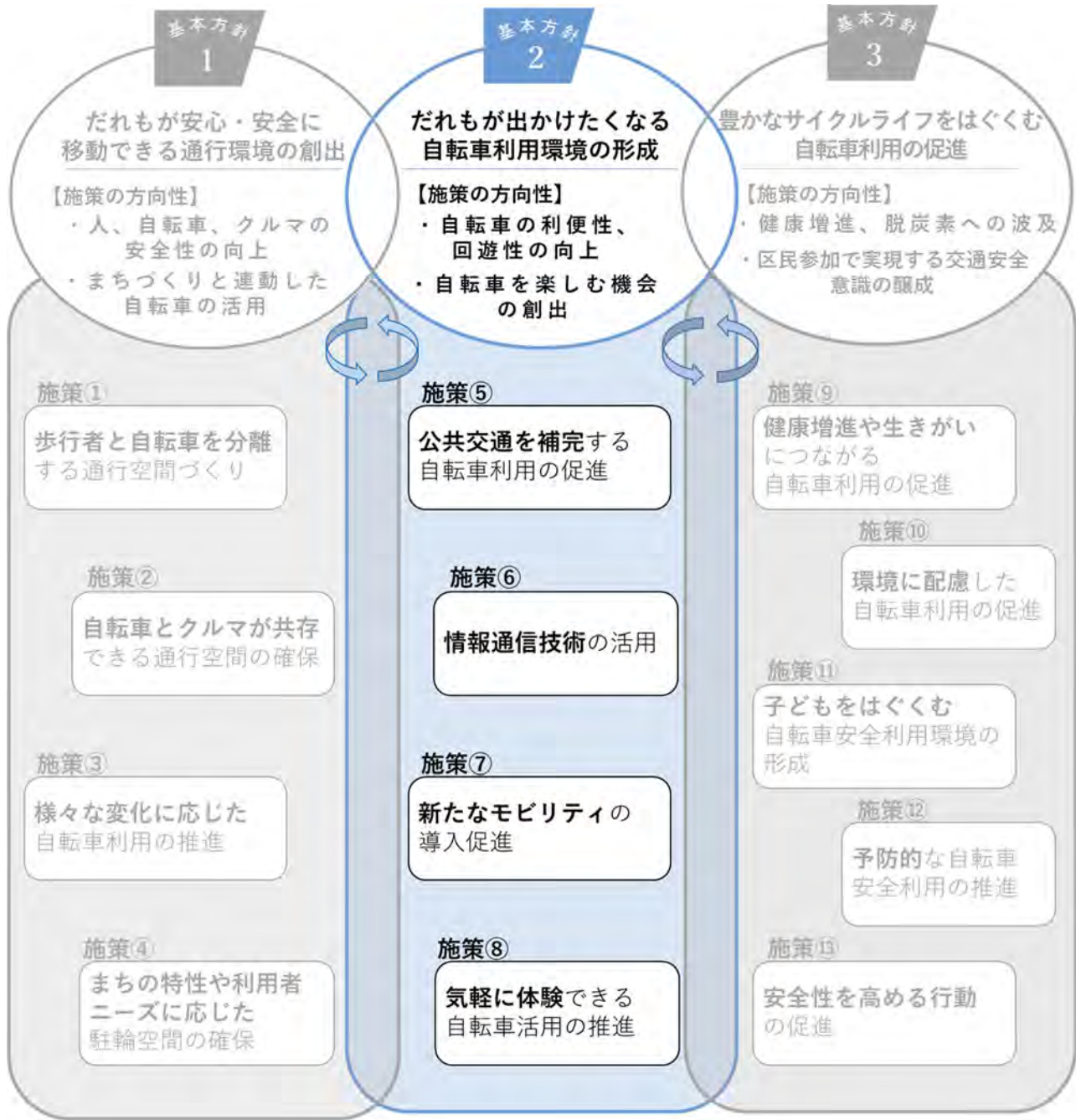
各住戸の玄関付近などに自転車を駐輪することができる空間等が整備されていれば、住戸間の不公平も無く、駐輪場が足りないという事態を招くこともありません。

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



基本方針 2 に従って、4 つの施策を推進します。
これらは、基本方針 1 及び基本方針 3 にも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 月より実施した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 自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置

自転車と鉄道・バスとの乗り換えなど、移動の利便性や観光スポットなどへの回遊性向上を図るため、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。

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3(2021)年10月現在）



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



図：バイクシェアサービス (出典：株式会社 NTT ドコモ)

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 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
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 QR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（QR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 QR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へ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。

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)
⑦－1 新たなモビリティの実証実験等の検討				
実証実験等の検討・実施				検証・見直し・実施
ものづくり関連事業者等への情報提供・連携				検証・見直し・実施
⑦－2 新たなモビリティの利用者に対するルールの周知				
準備・調整	情報発信・啓発の実施			検証・見直し・実施

※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。

【多様な自転車体験】

■遊びながら学べる交通公園

京都市にある大宮交通公園は、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、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、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、地域の賑わいも創出しています。



絵：大宮交通公園イメージパース



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



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

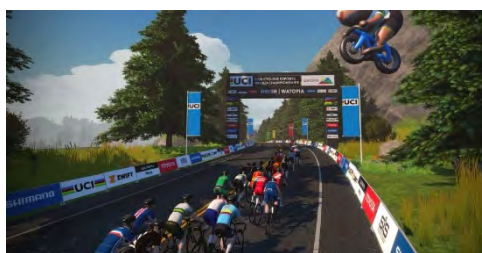
(出典：大宮交通公園)

■自転車版eスポーツ

専用の通信機器等を使用し、バーチャル空間上でサイクリングスポーツを楽しめる「eスポーツ」と呼ばれる仕組みがあります。

この仕組みを利用して、世界中の人々とコミュニケーションを取りながら、サイクリングなどを楽しむことができます。時には世界トップクラスのアスリートとバーチャル空間上で競争できることもあります。

また、レース以外にも、自治体などとの連携により、観光名所をコースとして再現するなどして、バーチャルツーリズムを体験することも可能です。



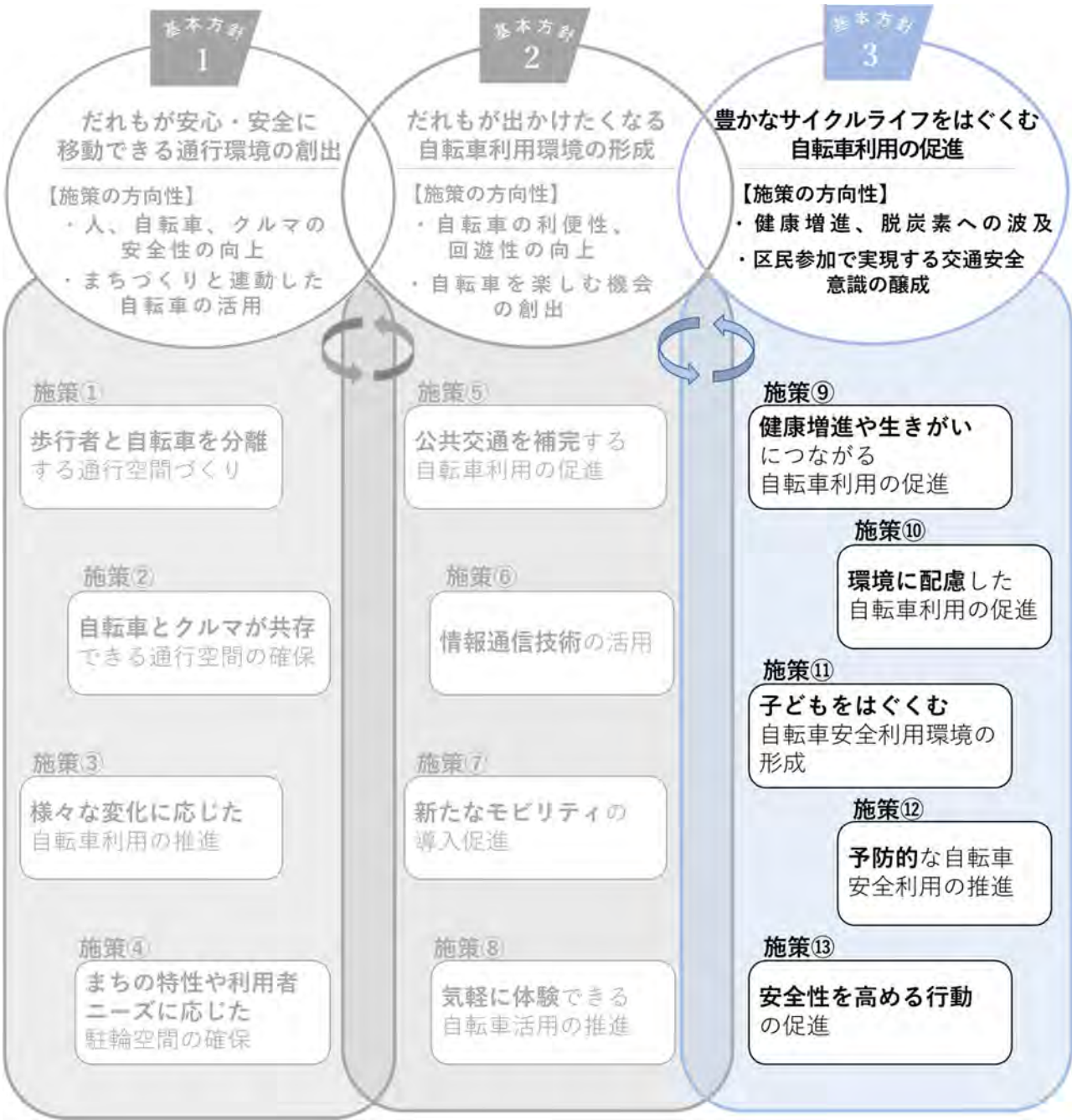
写真：自転車eスポーツの例
(出典：国際自転車競技連合)

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				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

※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 豊かなサイクルライフをはぐくむ自転車利用の促進



基本方針 3 に従って、5 つの施策を推進します。
これらは、基本方針 1 及び基本方針 2 にも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。

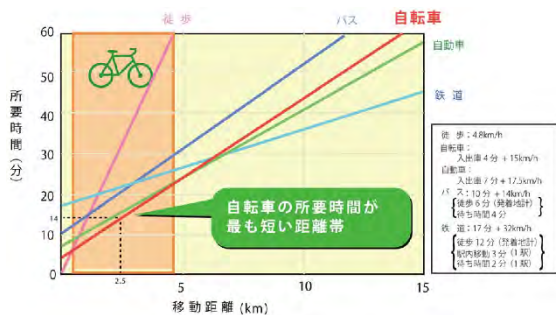
⑨-1 自転車通勤の導入に関する情報の提供

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

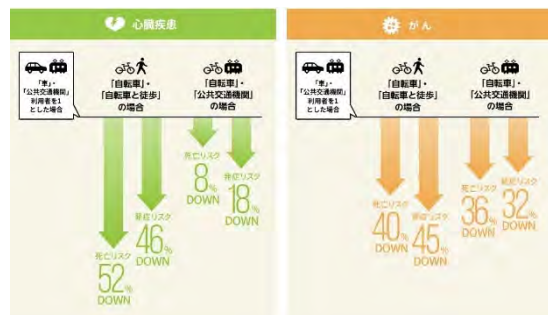
自転車通勤は、クルマの渋滞や鉄道・バス等の待ち時間に左右されず、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮に効果的です。



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

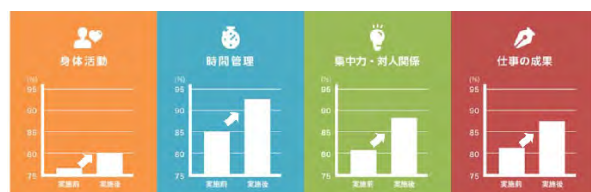
自転車による運動は、内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持や増進に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減も期待されます。



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

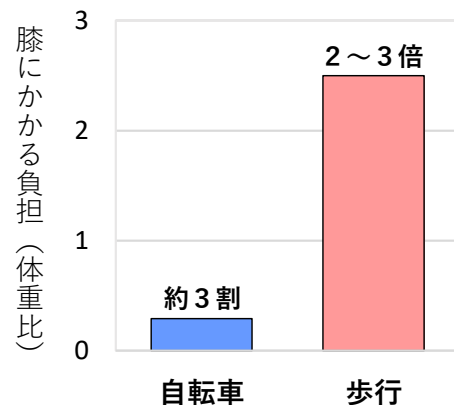
シニア世代（概ね 65 歳以上）に対し、足や膝への負担が比較的少ない自転車利用の特性に着目し、健康づくりや介護・認知症予防事業などと連携のうえ、安全に配慮しつつ自転車の利用を推奨し、健康増進やフレイル（加齢に伴う筋力や認知機能、社会とのつながりなどの心身の活力が低下した状態）予防を図ります。また、高齢による自動車運転免許の自主返納によってクルマの運転を控えるシニア世代が増えていることから、代替移動手段の一つとして、電動アシスト自転車等の利用を推奨し、自転車販売店等と連携して、購入時に乗り方の指導を行うなど安全に利用するための支援を行います。

【足や膝への負担が少ない自転車運動】

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いため、足や膝を痛めてしまった場合でも、継続して行うことができる運動としてお勧めです。

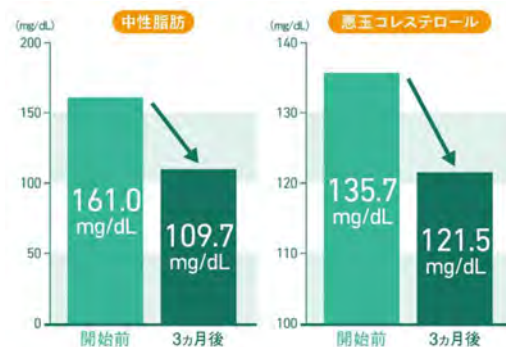
膝にかかる負担で比較すると、歩行は体重の 2～3 倍程度になりますが、自転車は体重の約 3 割の負担に抑えられます。また、歩行と自転車それぞれ同じ長さの時間を運動した場合、自転車運動を行ったほうが血糖値の減少が大きくなると言われています。

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が、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です。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ますが、体力や持病の有無などに応じて、運動の選択肢の一つに自転車を取り入れ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 inland「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、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。

【「ゾーン 30」について】

「ゾーン 30」は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロ／時の速度規制を実施するとともに、必要に応じてその他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

区内では、平成 25(2013)年度に導入された前野町三丁目や高島平五丁目をはじめ、令和元(2019)年度までに合計 13 地区に導入されています。



写真：ゾーン 30 の事例（板橋区高島平五丁目）

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「自転車シェアリング」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。

⑪- 1 楽しみながら学べる自転車利用の実践

交通公園や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、地震などの災害時の対応に備えるため、必要な情報の提供や設備を整えるなど、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、「自転車もクルマも同じ車両である」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など一般の自転車とは特性が異なる自転車を販売する際に、自転車の特性を説明したり、試乗する機会を設けたりするなどして、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。

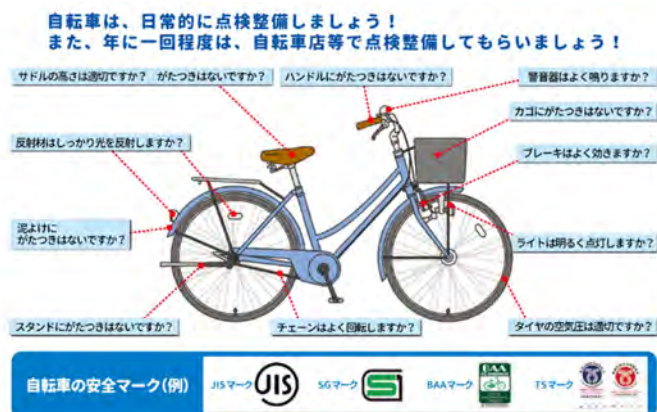
⑬- 2 自転車点検の促進と修理環境の整備

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。

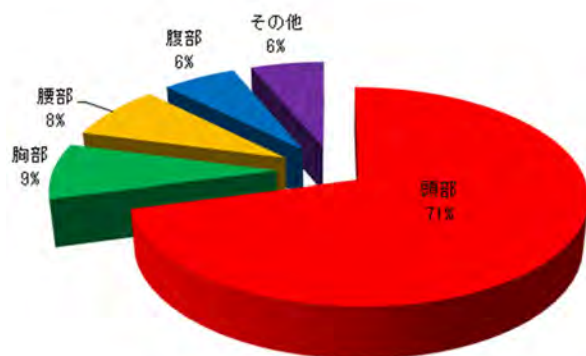
【ヘルメット着用の重要性】

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。

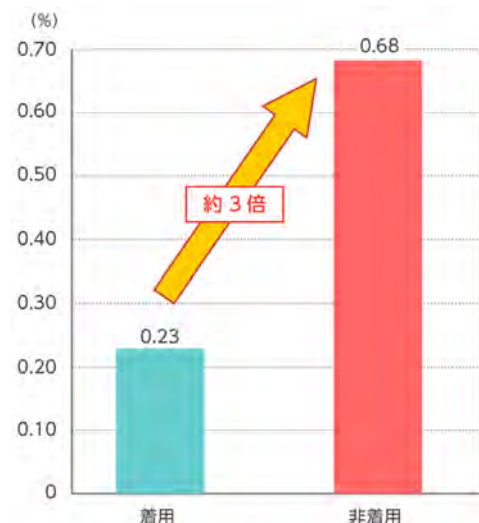
都内の自転車事故による死亡者（平成27～29年）の約7割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約3.0倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながる事が明らかになっています。

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、複数の施策に関連するものや取組の波及効果が複数の施策に及ぶものがあります。こうした関連性について、以下の表にまとめました。

取組		施策												
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
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													
②-1	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													
③-1	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													
④-1	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													
⑤-1	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	自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置													
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													
⑥-1	自転車駐車場への情報通信技術の導入													
⑥-2	QR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													

取組 \ 施策		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
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													
⑧-1	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													
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													
⑩-1	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													
⑪-1	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													
⑫-1	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													
⑬-1	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



取組が属する施策

取組に関連性のある施策

第4章



自転車ネットワーク

- 1 自転車ネットワーク整備計画の基本的な考え方
- 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・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・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。

整備形態の決定

「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」「車道混在」により、通行空間の連続性や実現性を加味し、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、概ね 5 年から 10 年後の早期整備をめざします。

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通行空間を共用する可能性があるため、将来、こうしたモビリティの通行空間を容易に確保するためにも、自転車ネットワーク路線に位置づけた道路において、自転車通行環境の整備を推進します。

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・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、自転車、歩行者、クルマがともに安心・安全・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早期（5年～10年）の整備をめざします。

(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、道路管理者である国や東京都と連携し、連続的な自転車ネットワーク路線の整備をめざします。

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、予め自転車ネットワーク路線として位置づけておき、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、計画対象とします。

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、ガイドラインに基づいて、現時点で実施可能な整備を進めるため、計画対象とします。



図 4-1 現況イメージ



図 4-2 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 4-3 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、課題や対応策等を協議していきます。

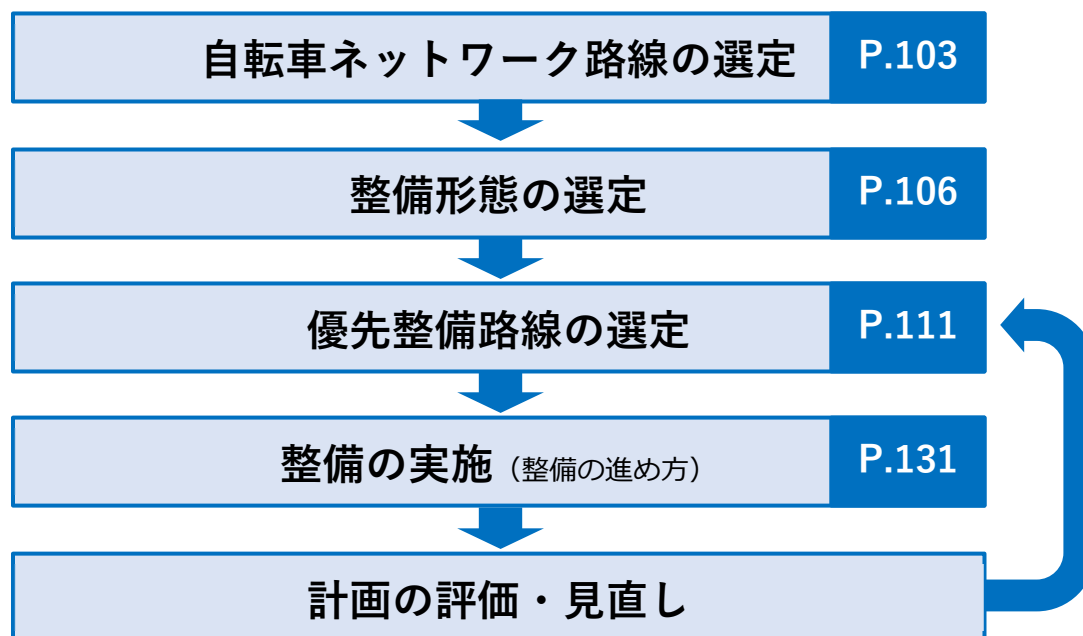
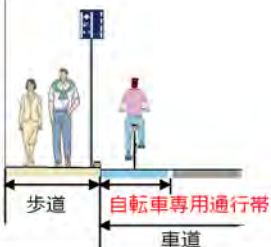
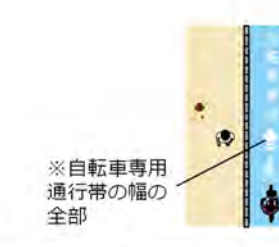


図 4-3 自転車ネットワークの整備に向けてのステップ

(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	  
自転車と自動車を混在通行とする道路（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 ※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] (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策] 路側帯 車道

（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、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、各管理者へ働きかけます。



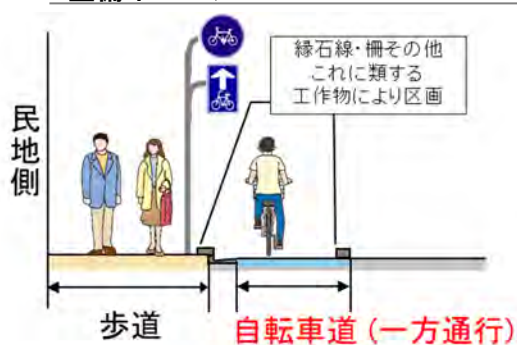
図 4-4 歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道の例

① 自転車道（一方通行）

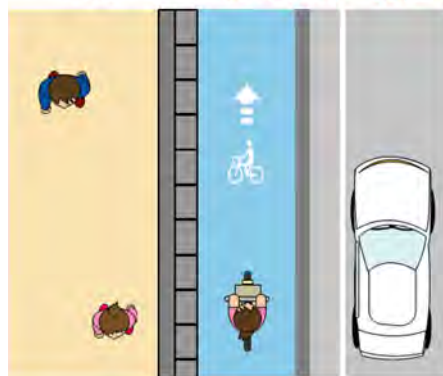
自転車道は、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路のことで、自動車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されることなく通行できる形態です。

- 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



歩道 自転車道（一方通行）



■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）

■他自治体の事例（川崎市）



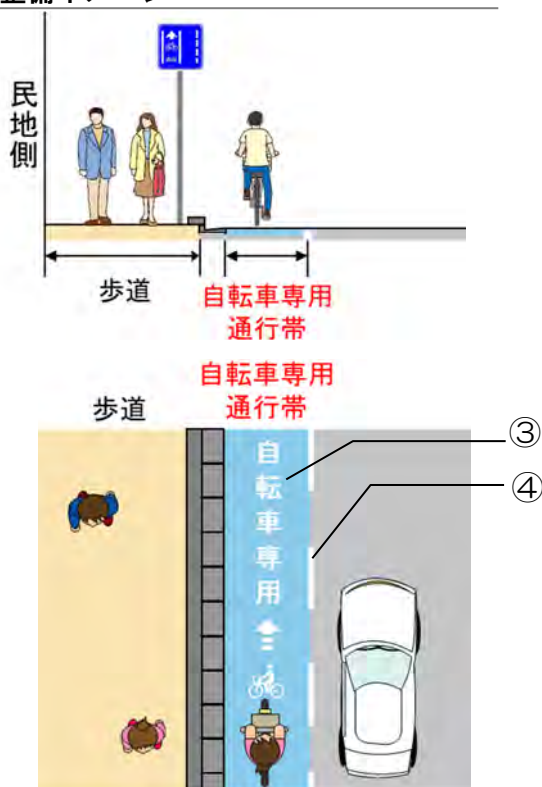
自転車道（一方通行）

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)

■前野町四丁目の事例



自転車専用通行帯

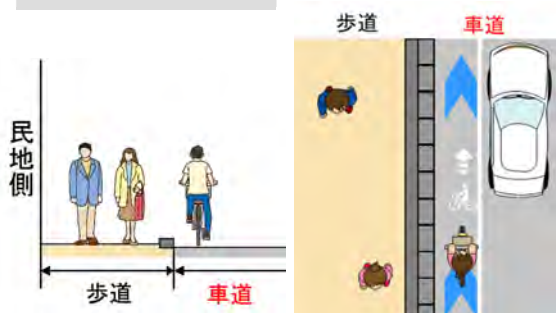
③ 車道混在

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。

- 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。
- 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有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

歩道がある場合



歩道が無い場合



■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

■他自治体の事例（路面表示済みの箇所）

歩道がある場合（バスレーンと共存）



（世田谷区の事例）

歩道が無い場合



（宇都宮市の事例）

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・快適に走れる空間を連続的に整備していく』ことに基づいて、路線を結んでいき、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、路線の様々な状況を組み合わせて、自転車ネットワーク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 4-5 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候補路線の選定

・以下の選定指標に該当する路線を重ねて、自転車ネットワーク候補路線を選定

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自然や歴史を感じながら走れる道、自動車が通れない近道

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

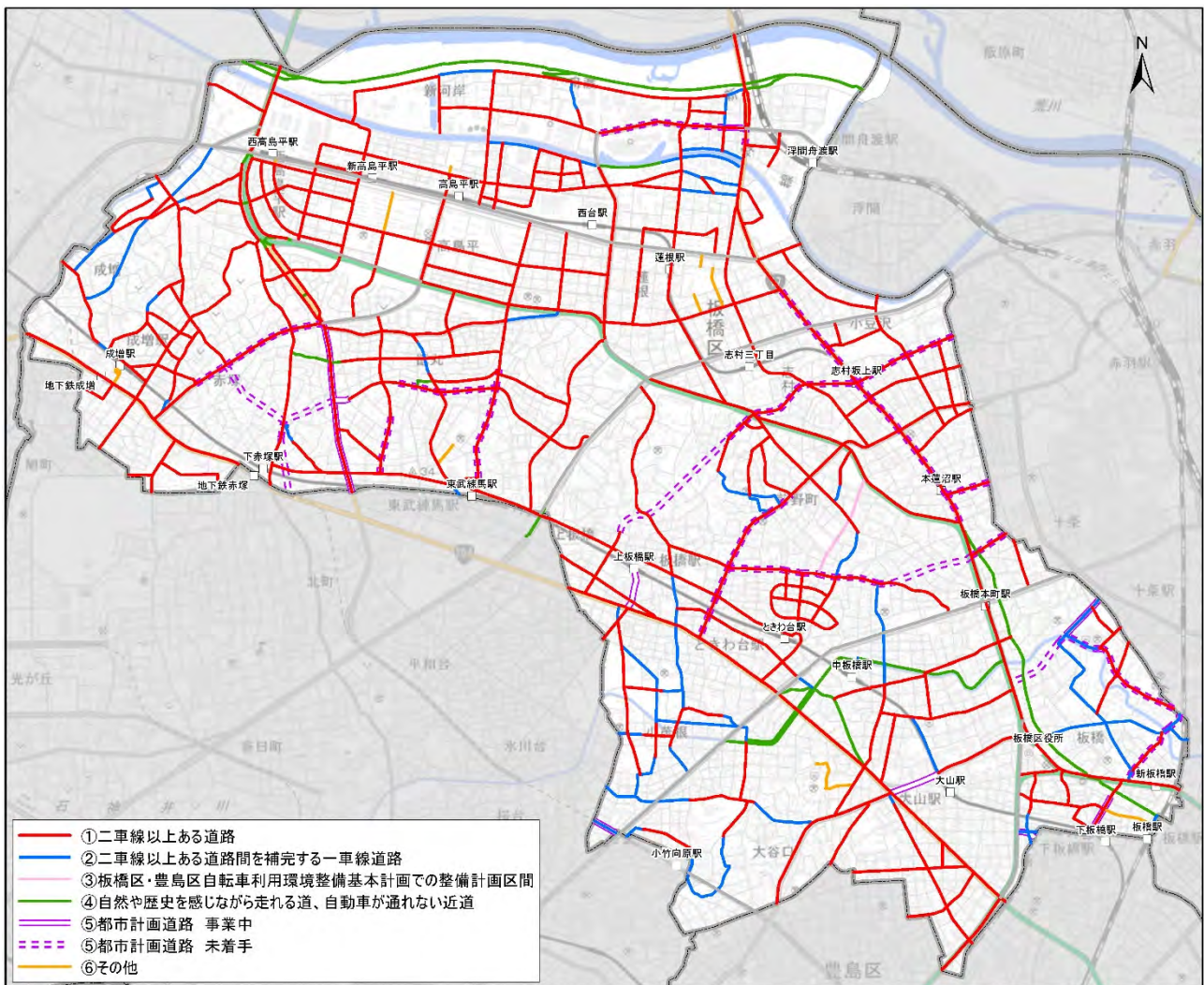


自転車ネットワーク路線の選定

図 4-5 板橋区における自転車ネットワーク路線の選定手順

(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。
- 6つの指標から選定された路線は、下図のとおりとなります。この路線については、概ね20年後の完成をめざし、整備を推進していきます。
- 未着手路線等の都市計画道路は、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。



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

図 4-6 自転車ネットワーク路線の選定結果

【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。

緑道沿いは、場所によっては車道が併設されており、車道を自転車で通り抜けることができるところもありますが、幅員が狭く、歩行者と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、自転車は引いて歩き、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、足早に通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 4-1）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 4-7 のフローで整備形態を選定します。

表 4-1 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

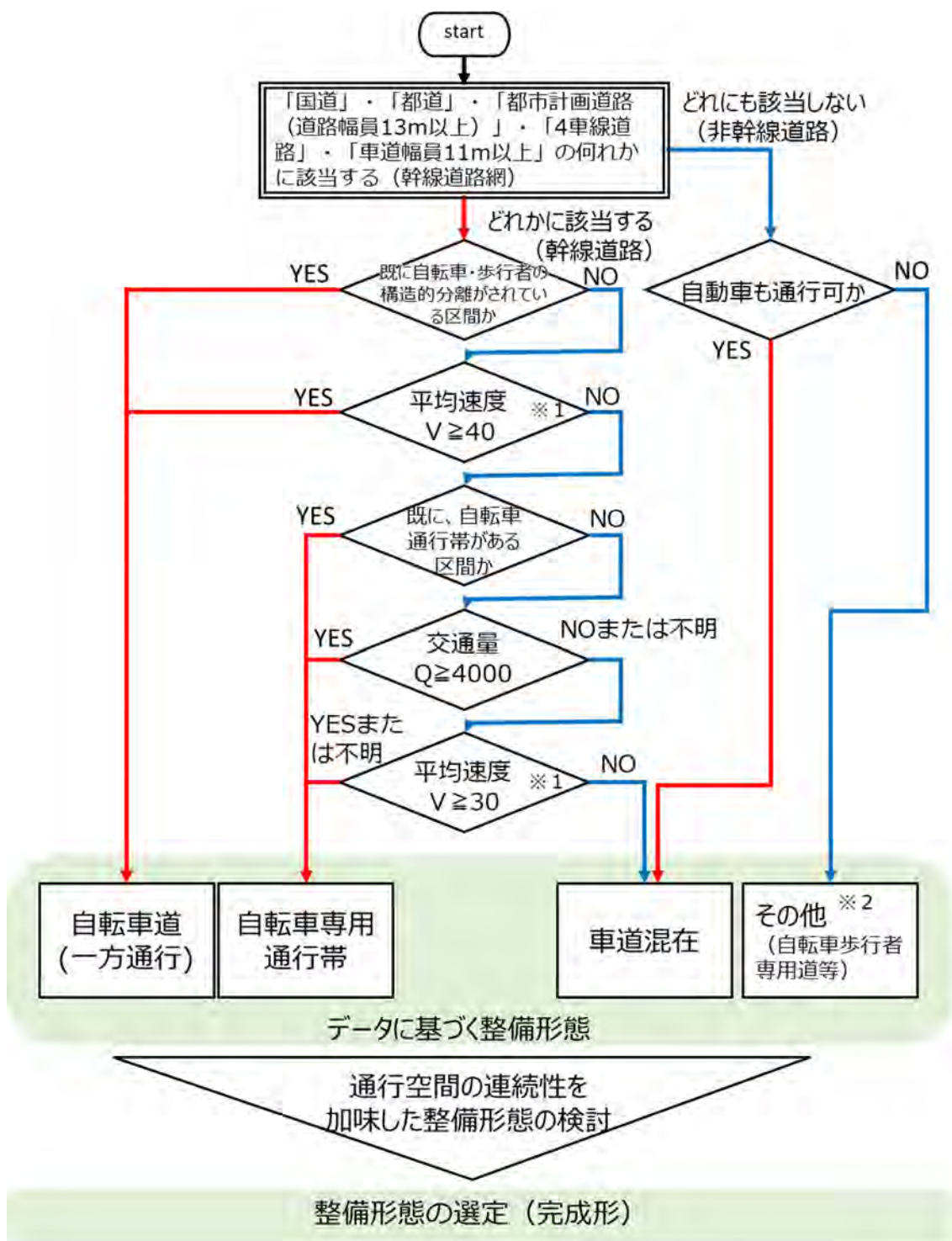


図 4-7 フローチャートによる整備形態選定

※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、自動車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。

【自転車歩行者専用道路の整備例】



自転車歩行者専用道路の整備例（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、車道混在について、整備断面(例)を図 4-8 のとおり示します。

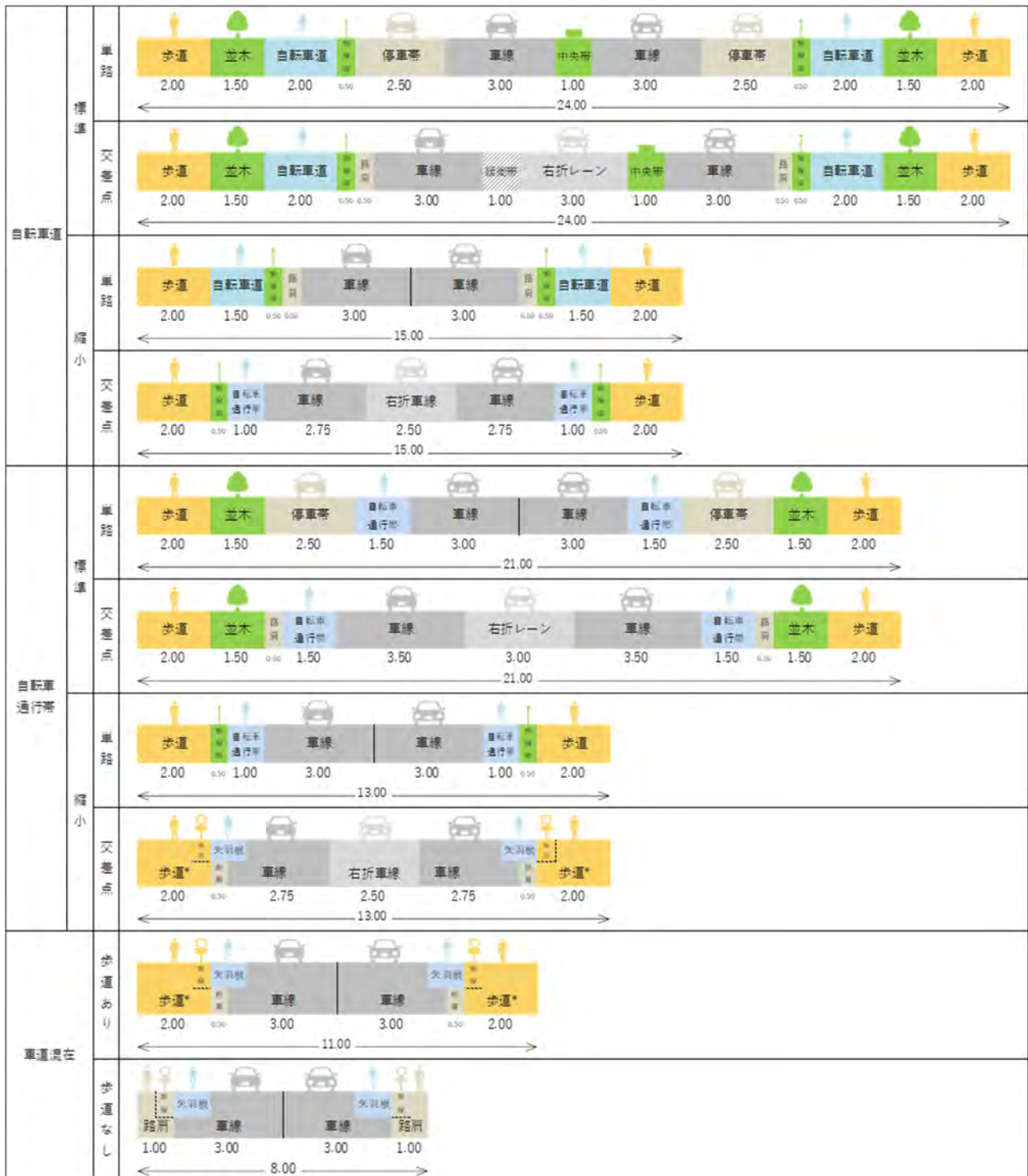
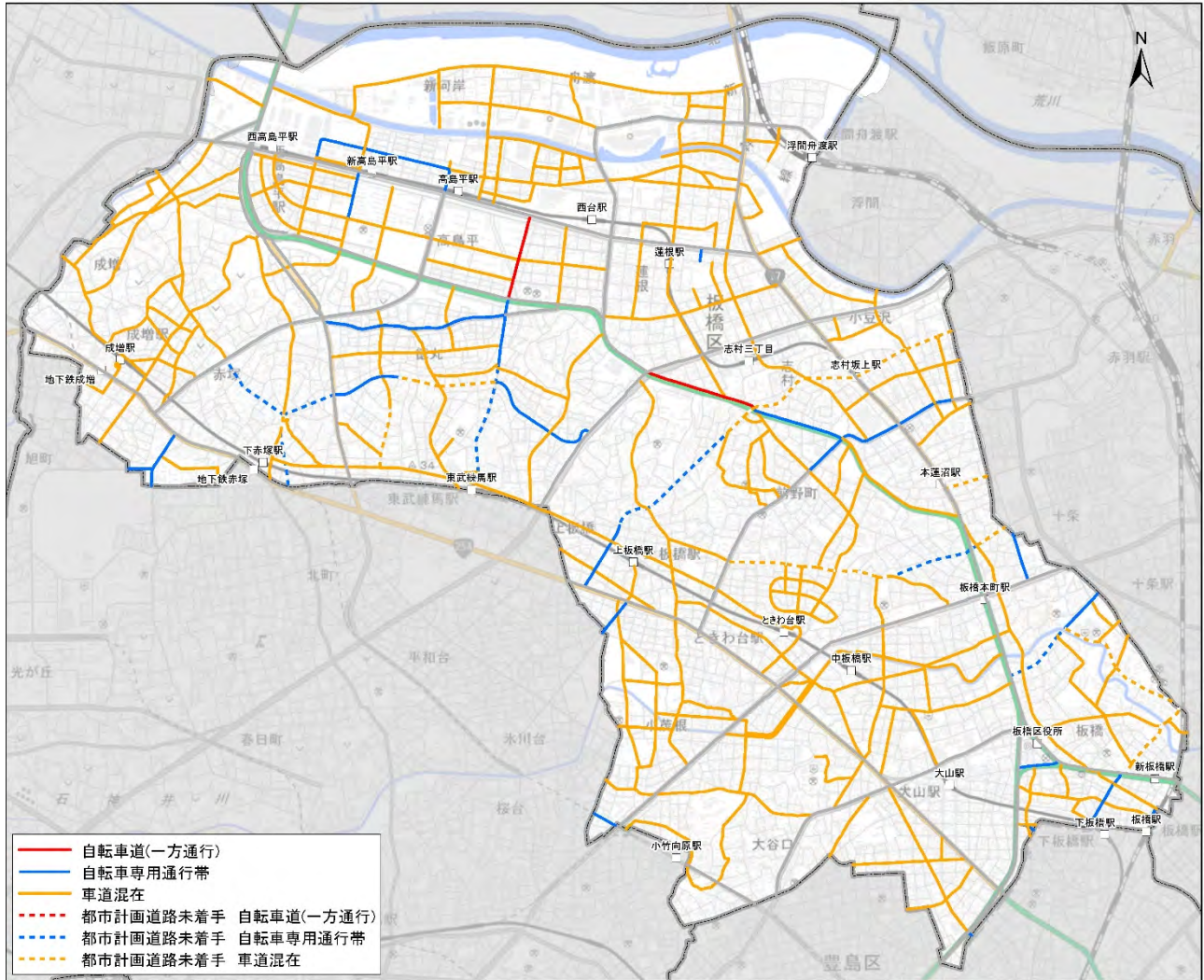


図 4-8 タイプ別整備形態標準図

(3) 整備形態の選定結果

図 4-7 のフローチャートに基づき、整備形態を判定した結果を踏まえ、通行空間の連続性や整備実現性を加味し、整備形態を選定した結果が図 4-9 となります。

また、都市計画道路の未着手路線のうち現道がある路線については、最終的な計画幅員を考慮しつつも、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、現時点で実施可能な整備形態としています。



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

図 4-9 整備形態の選定結果

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、概ね5年～10年後の整備をめざします。

(2) 優先整備の基本的な考え方

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4-2）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。

表 4-2 優先整備の基本的な考え方

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」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「自動車・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）

① 鉄道駅周辺の道路

区内には鉄道路線として、JR 埼京線、都営地下鉄三田線、東京メトロ有楽町線・副都心線、東武東上線の4路線が乗り入れており、鉄道駅利用者が周辺の自転車駐輪場までアクセスするため、一定の需要が見込まれる区間として評価します。

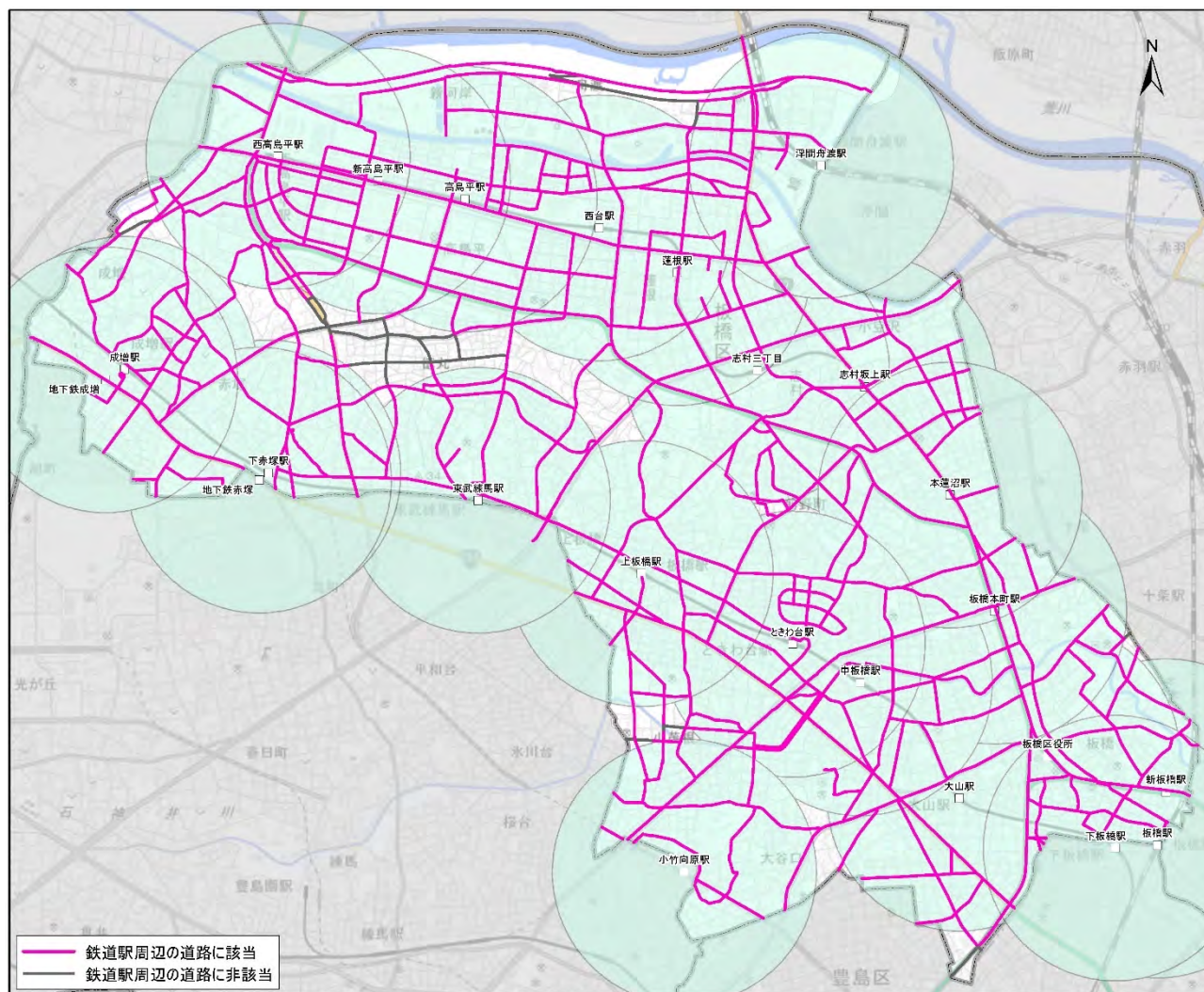


図 4-10 鉄道駅周辺の道路

② 公共施設周辺の道路

区立の図書館、体育館、板橋区役所、グリーンホールなどの公共施設は、区民を中心に利用されており、区民の区内移動手段のうち自転車移動が約 3 割であることから、多くの需要が見込まれる区間として評価します。

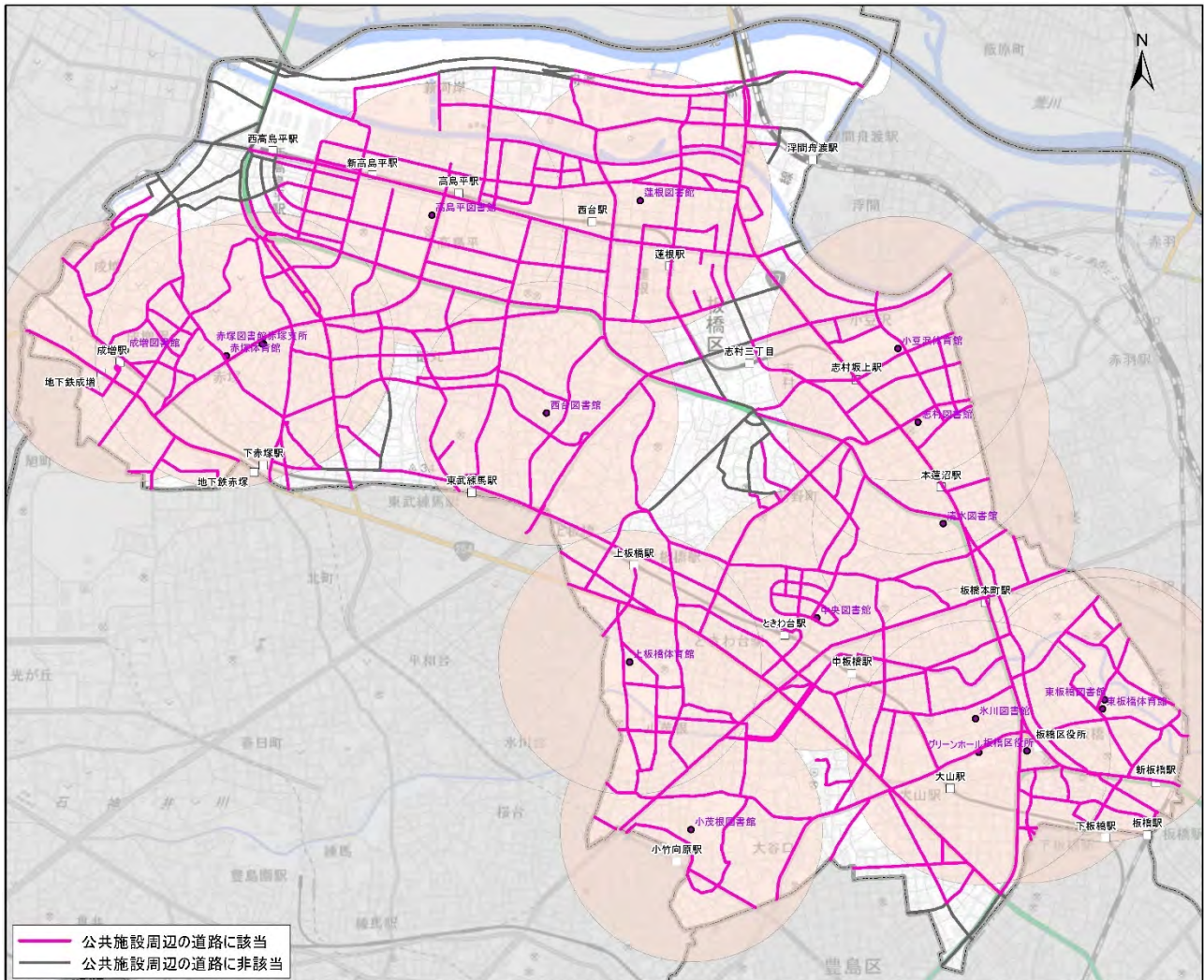
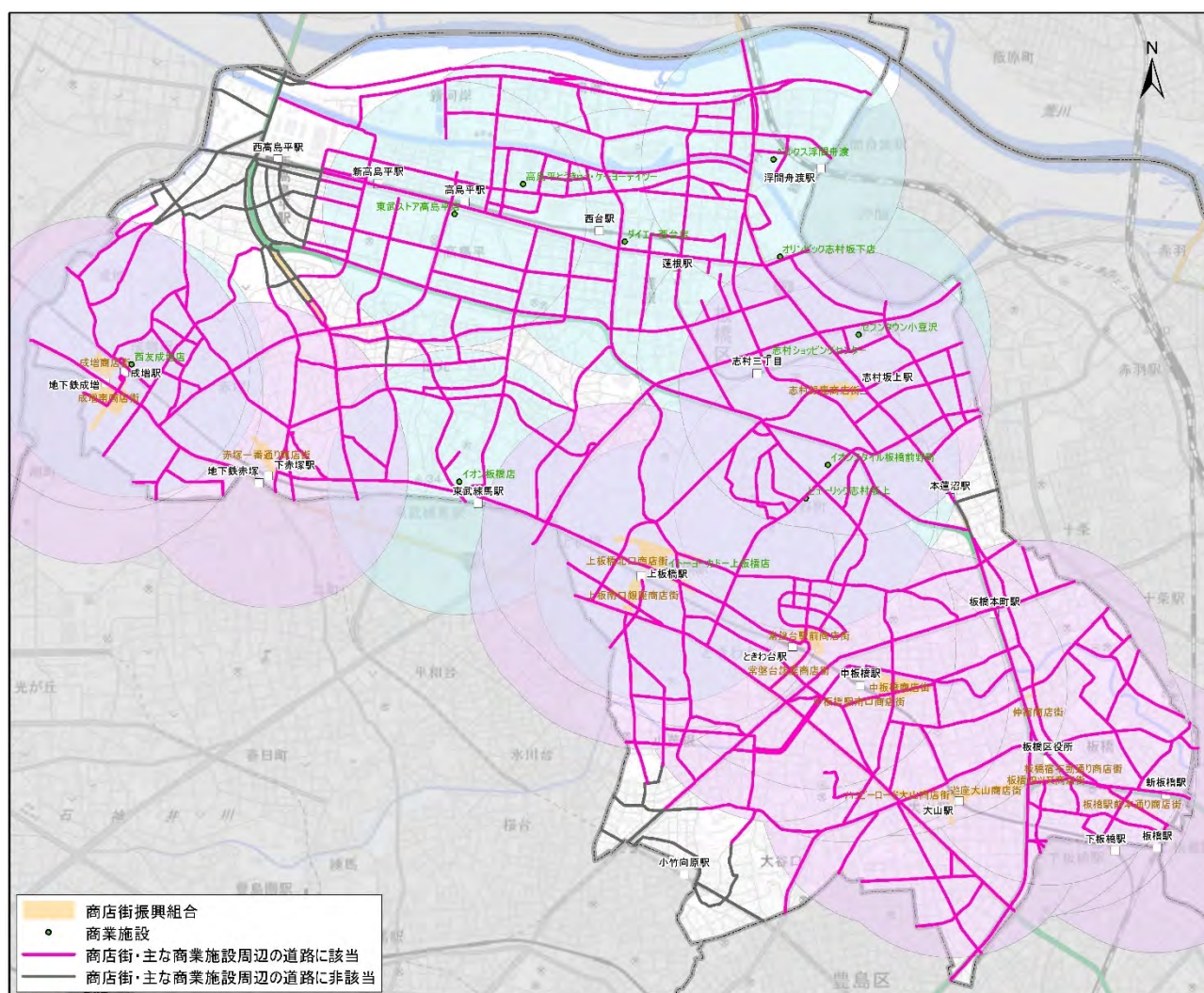


図 4-11 公共施設周辺の道路

③ 商店街・主な商業施設周辺の道路

区内には、商店街振興組合が 16 法人あるほか、5,000 m²以上の商業施設が 12 施設あり、そのアクセス手段として自転車が多く使われる区間として評価します。

なお、商店街内については歩行者との交錯を防ぐため、時間帯による通行規制や、商店街の外側を通行し、商店街内への自転車の通行を禁止するなど、歩行者の安全・安心を確保する対策が必要となります。



※円は半径 1km を示す。

図 4-12 商店街・主な商業施設周辺の道路

④ 主な病院周辺の道路

区内には、災害拠点病院または病床数 500 床以上の総合病院が 7 病院あり、通院者のほか、見舞い客、病院関係者の通勤など、一定の利用が見込まれる区間として評価します。

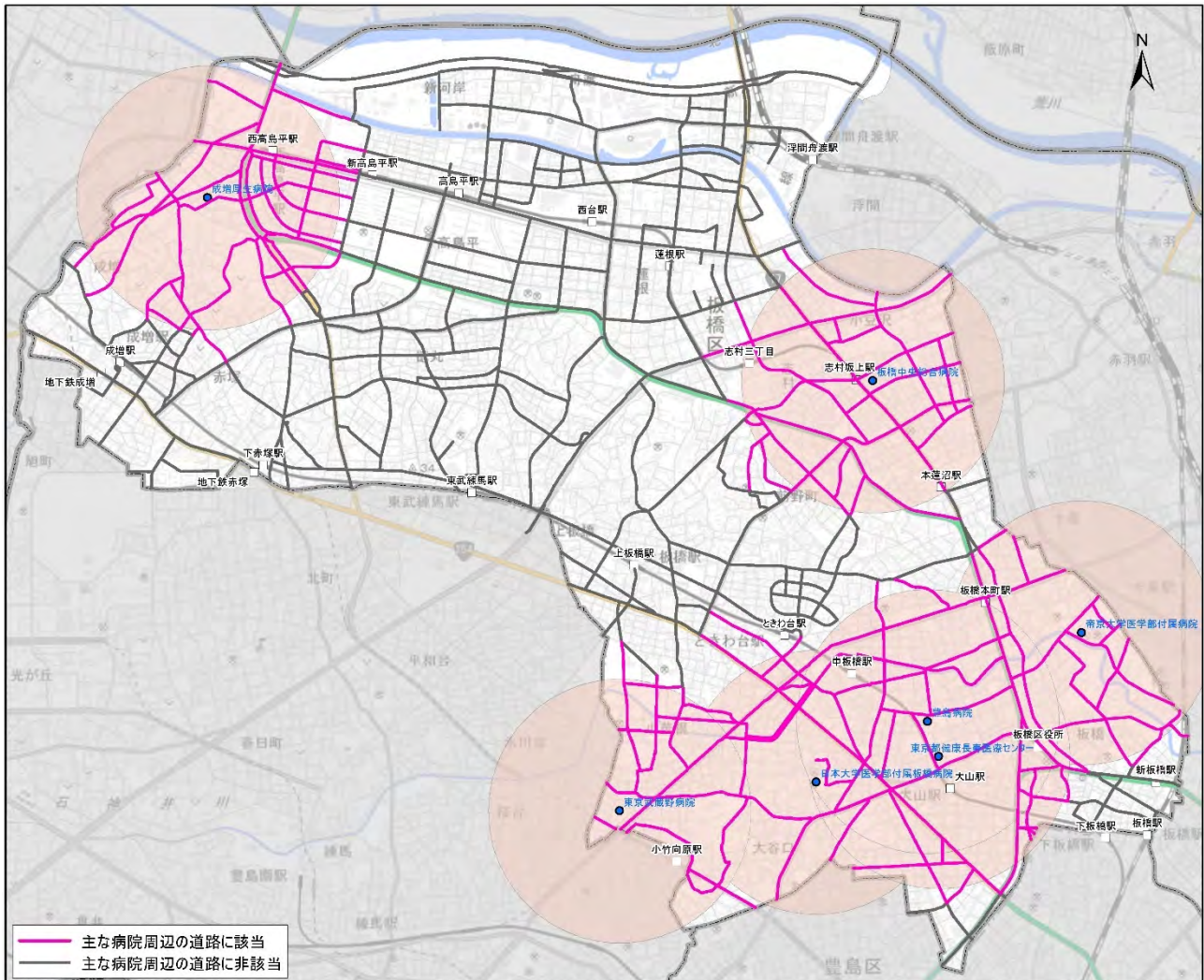
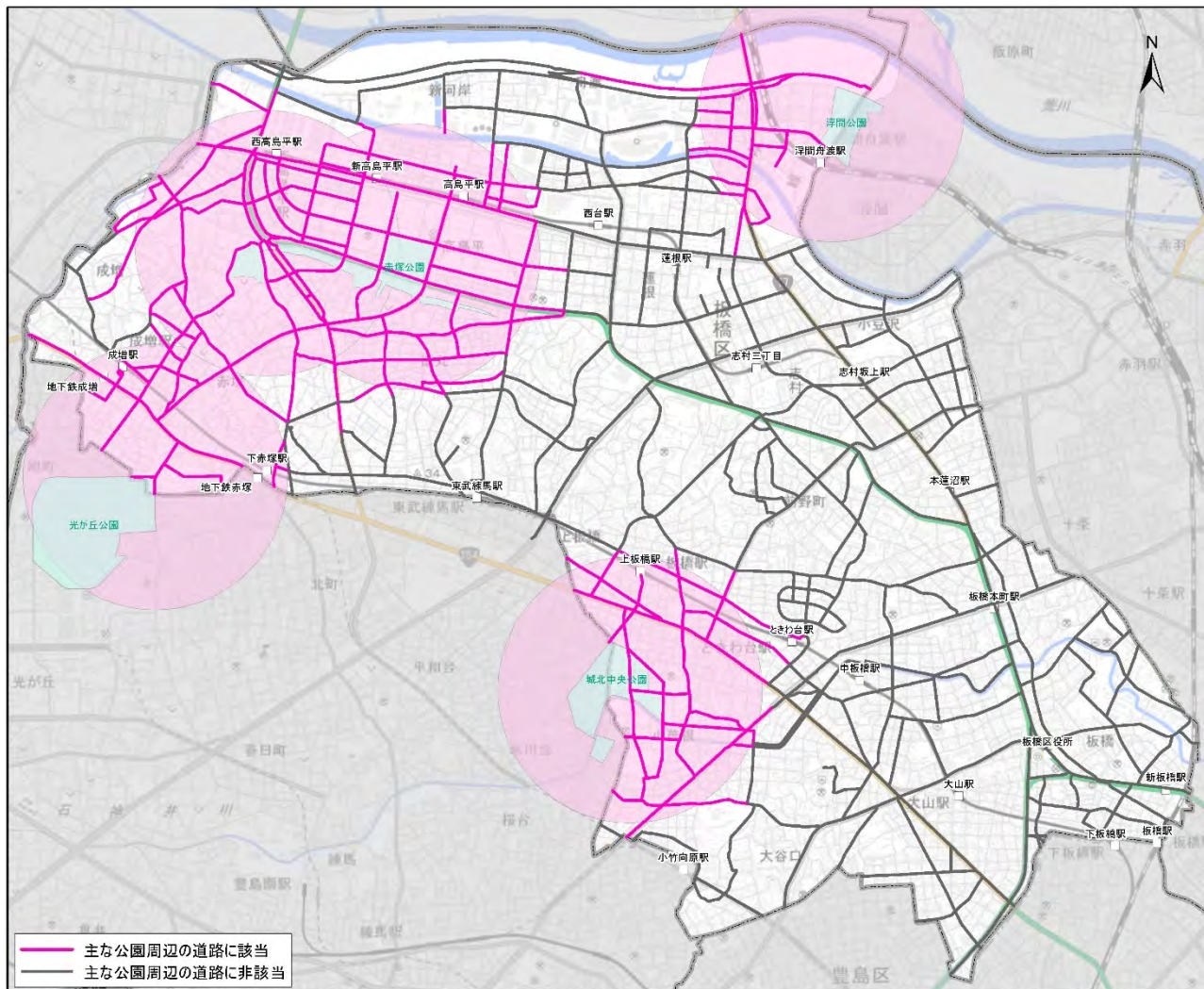


図 4-13 主な病院周辺の道路

⑤ 主な公園周辺の道路

区内には、赤塚公園、浮間公園、城北中央公園、光が丘公園の都立公園が4公園あり、休息、散歩、運動、遊戯などを目的とした利用者の自転車によるアクセスが見込まれる区間として評価します。

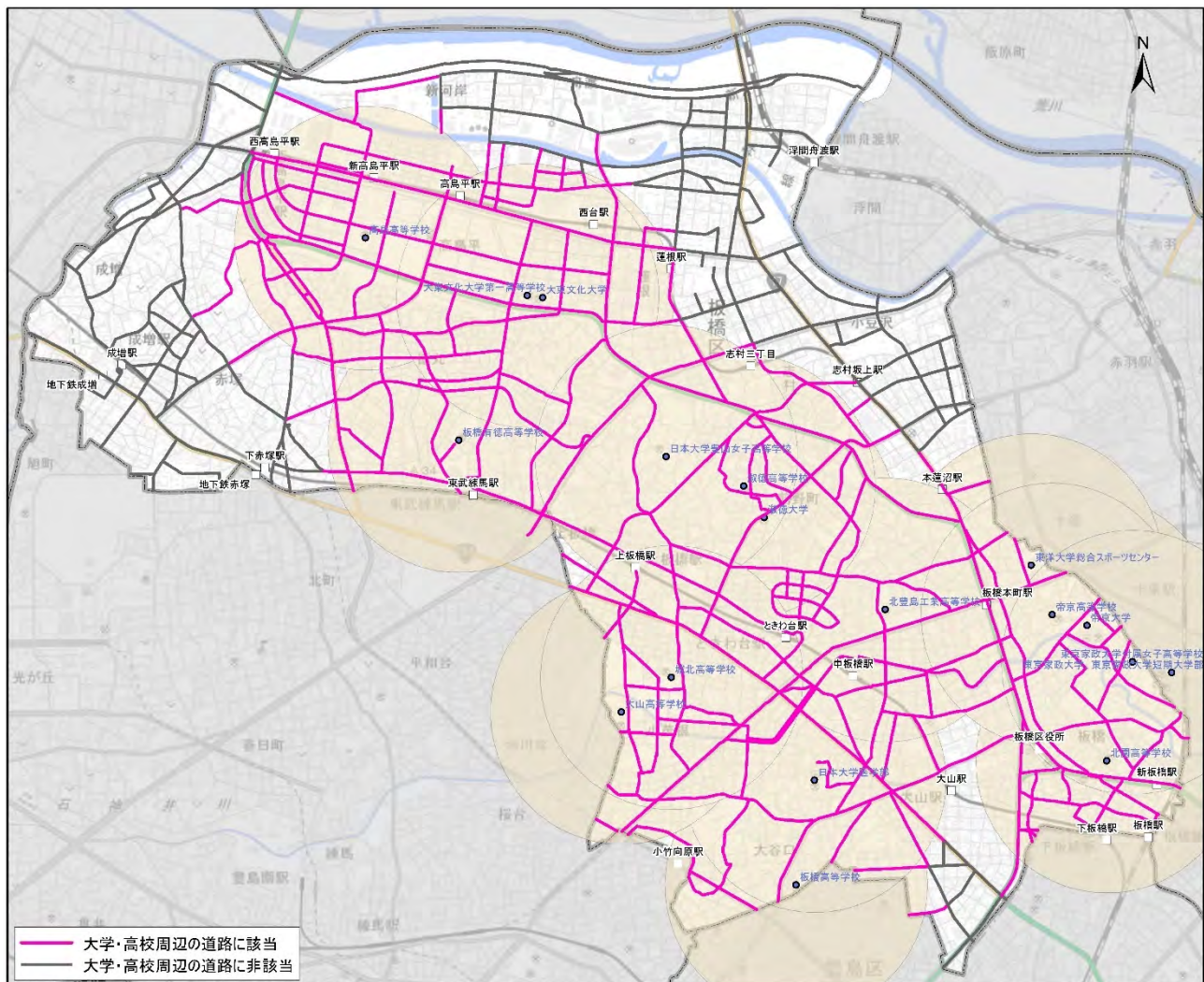


※円は半径 1km を示す。

図 4-14 主な公園周辺の道路

⑥ 大学・高校周辺の道路

区内には、大学・短期大学部が 6 校、高等学校が 12 校あり、自転車通学者による利用が見込まれる区間として評価します。



※円は半径 1km を示す。

図 4-15 大学・高校周辺の道路

⑦ 主な観光施設周辺の道路

美術館や郷土資料館、板橋こども動物園や熱帯環境植物館などをはじめ、区内には文化・歴史・公園などの観光資源が多くあります。観光いたばしガイドマップに記載のある観光スポットを中心に、来訪者の自転車利用が見込まれる区間として評価します。

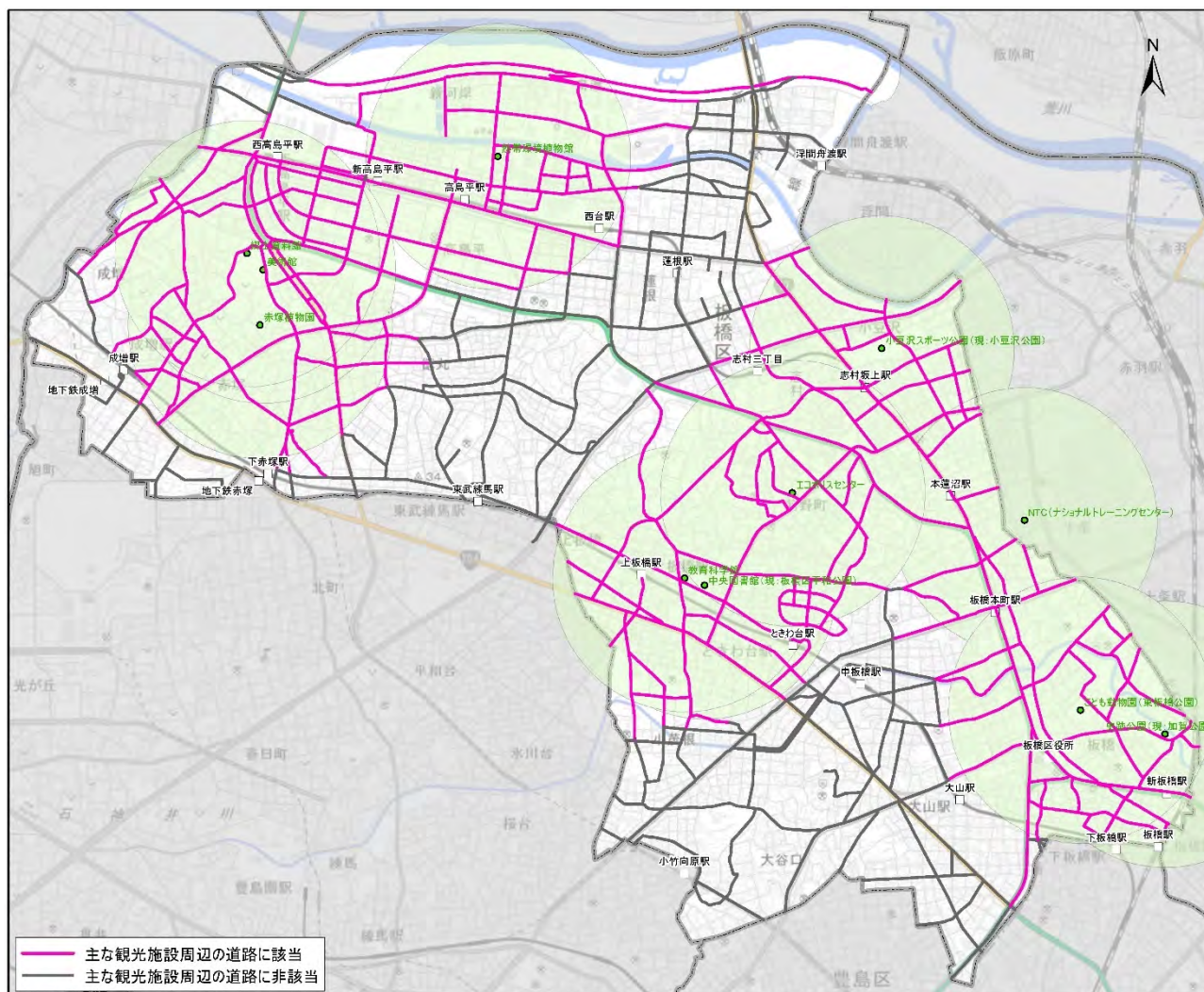


図 4-16 主な観光施設周辺の道路

⑧ 事故が多発している路線

板橋区内の事故の状況に鑑みると、自転車加害者となる対歩行者・対自転車事故が多く発生しています。この点には、自転車が主に被害者となる対自動車・対二輪車事故とは別に、特に着目する必要があるので、両者は分けて評価します。

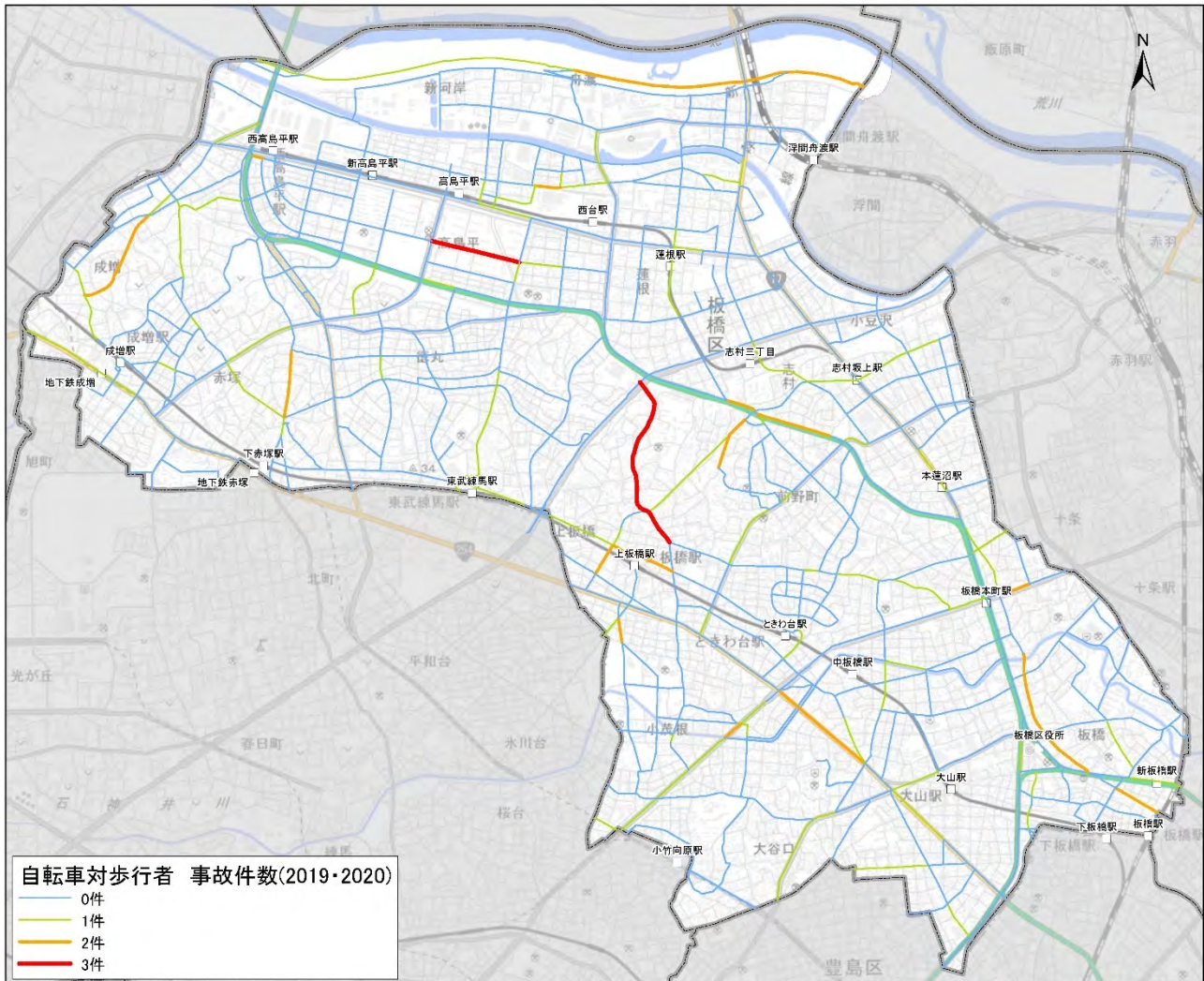


図 4-17 自転車対歩行者事故の発生件数（2019～2020）

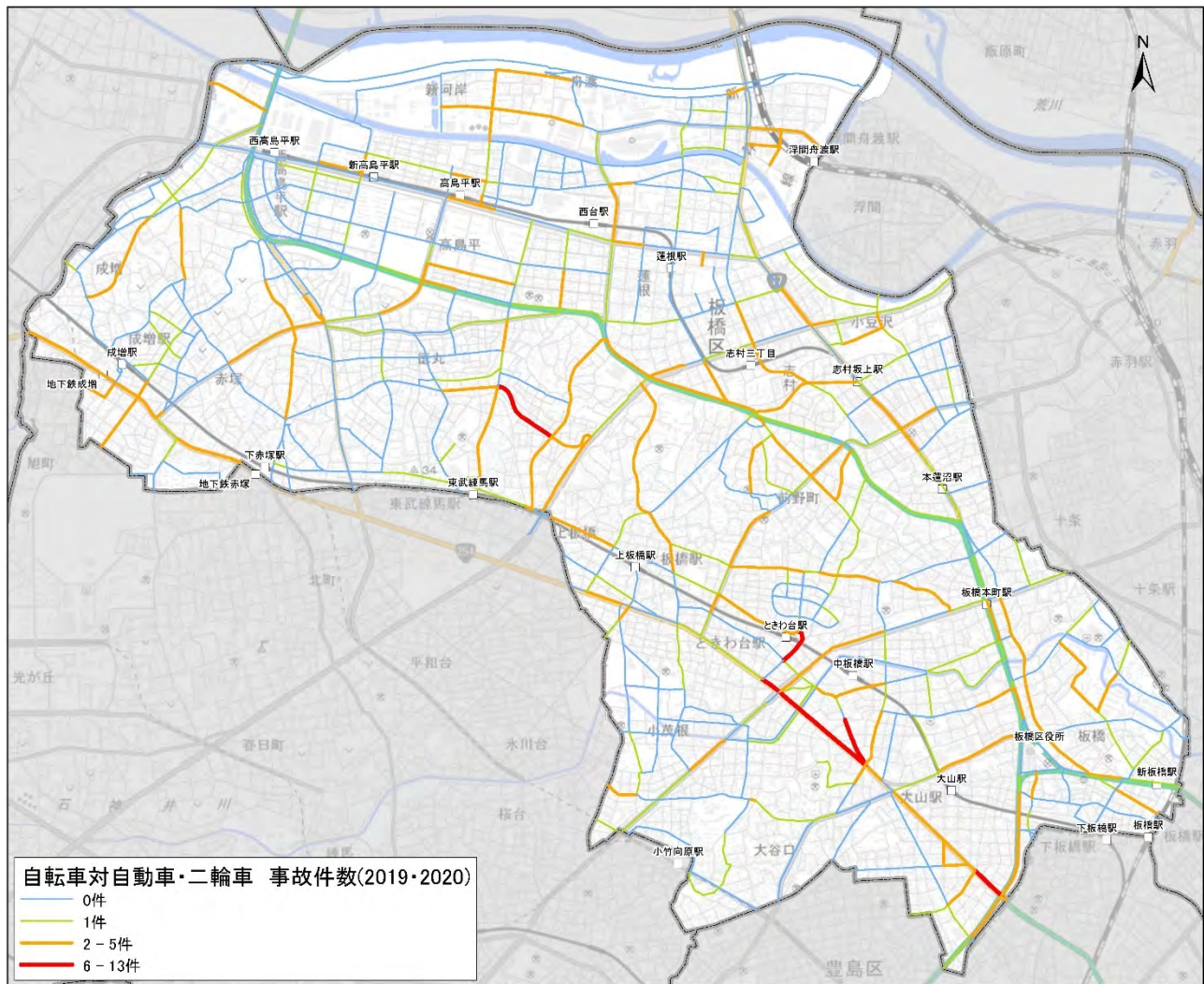


図 4-18 自転車対自動車・二輪車事故の発生件数（2019～2020）

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

鉄道駅から 500m・バス停から 300mを超えた範囲を、公共交通サービス水準が相対的に低い地域として考えます。公共交通が利用しにくいエリアにおいて、自転車を利用しやすくすることで、この地域へのアクセス性を補う区間として評価します。

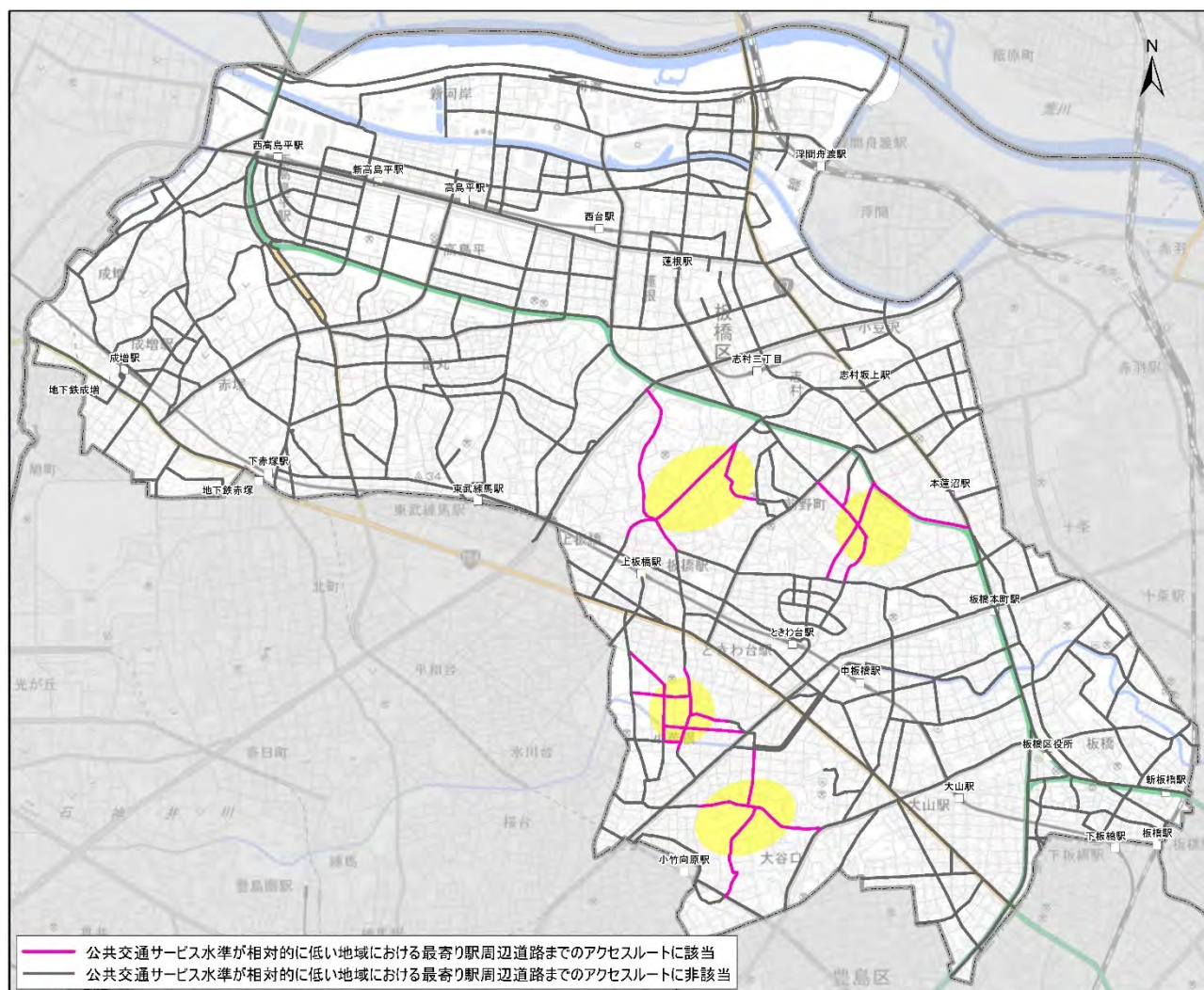


図 4-19 公共交通サービス水準が相対的に低い地域における最寄り駅周辺道路までのアクセスルート

⑩ 板橋十景周辺の自転車利用が見込まれる路線

「板橋十景」のうち、板橋区ならではの自然景観、都市景観、名所・旧跡などへの区内・区外からの自転車利用が見込まれる区間を評価します。

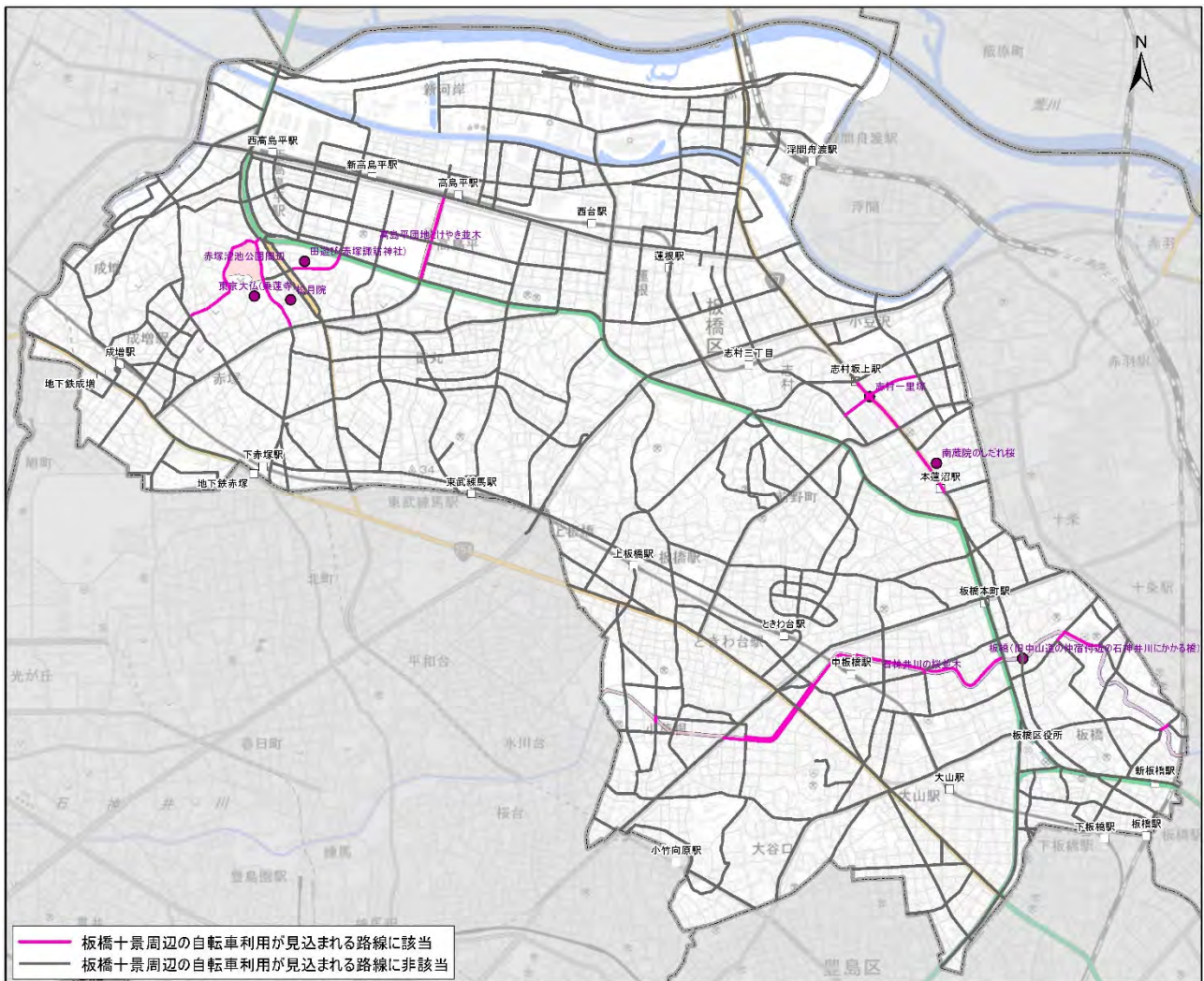


図 4-20 板橋十景周辺の自転車利用が見込まれる路線

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

今後、景観形成がより一層進み、歴史・文化・景観的に区の魅力が高まることにより、区内・区外からの自転車利用者が見込まれる区間として評価します。

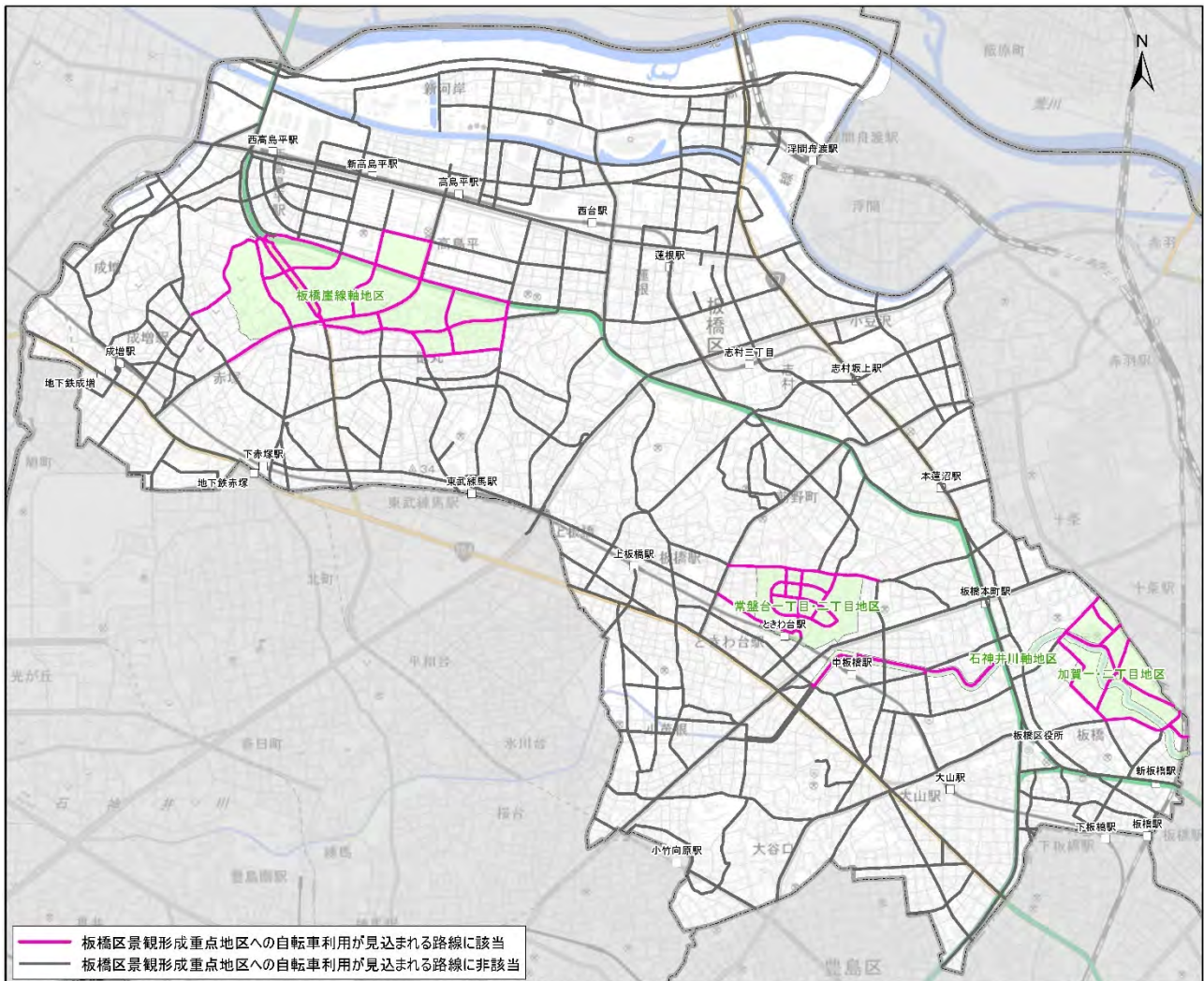
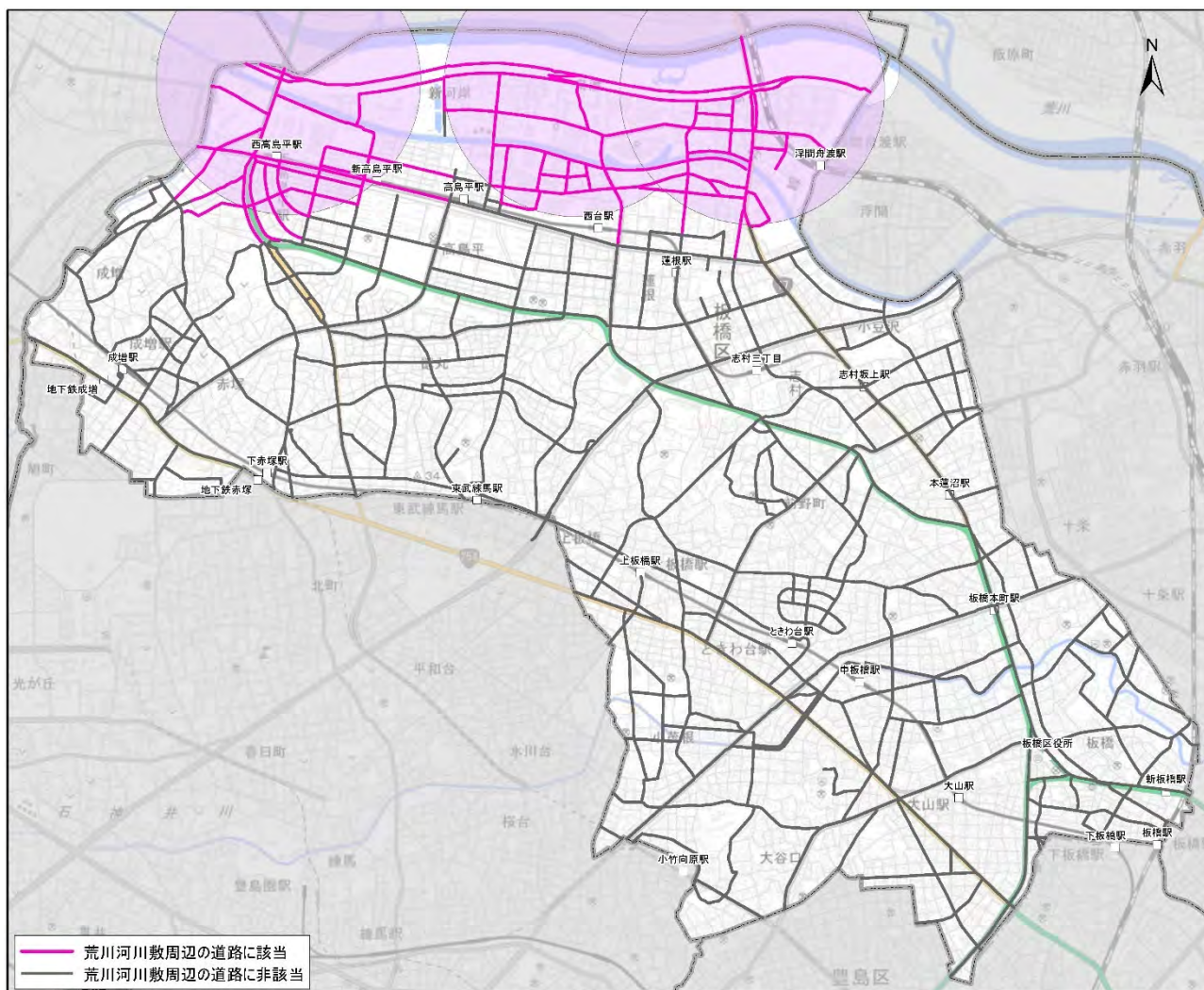


図 4-21 板橋区景観形成重点地区への自転車利用が見込まれる路線

⑫ 荒川河川敷周辺の道路

荒川河川敷は、平日・休日ともに休息、散歩、ランニング、遊戯、サイクリングなどの利用者が賑わいを創出しているエリアです。また、自治体間を連続的に結ぶことで広域的な移動を可能にする機能もあり、アクセス機能を向上させることで、より多くの区内・区外からの自転車利用者が見込まれる区間として評価します。

また、荒川河川敷は、令和3年（2021年度）に策定された「東京都自転車通行空間整備推進計画」において「サイクリングコース等」と位置づけられています。



※円は半径 1km を示す。

図 4-22 荒川河川敷周辺の道路

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

区内には、再開発事業を実施した成増駅北口地区や成増北口第二地区、浮間舟渡地区のほか、現在、上板橋南口駅前地区、大山町ピッコロ・スクエア周辺地区、大山町クロスポイント周辺地区、板橋駅周辺など駅周辺の再開発事業や、高島平地地域のまちづくり事業が実施されています。まちづくり地区を含めたネットワーク路線を検討することにより、それぞれの事業の相乗効果が期待できる区間として評価します。

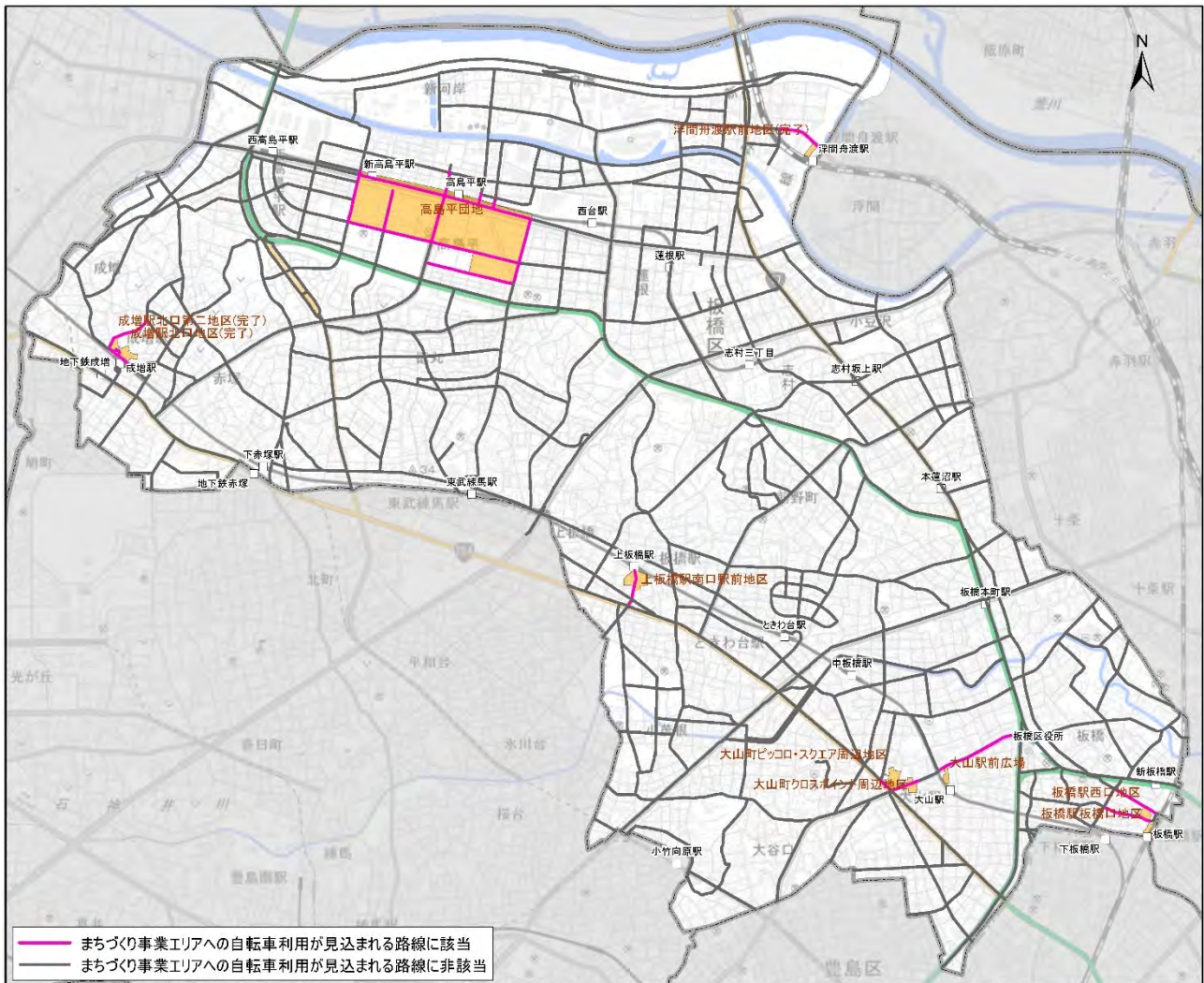


図 4-23 まちづくり事業エリアへの自転車利用が見込まれる路線

⑭ 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

「2 自転車ネットワーク路線の選定」の「(2) 自転車ネットワーク候補路線の選定結果」において、概ね 20 年後の完成をめざす路線の指標としているものと同じ内容となります。平成 12 (2000) 年の策定当初から計画路線は重要視されており、現在でもこの路線の整備は続けられています。

引き続き重要路線として整備を推進していく区間として評価します。

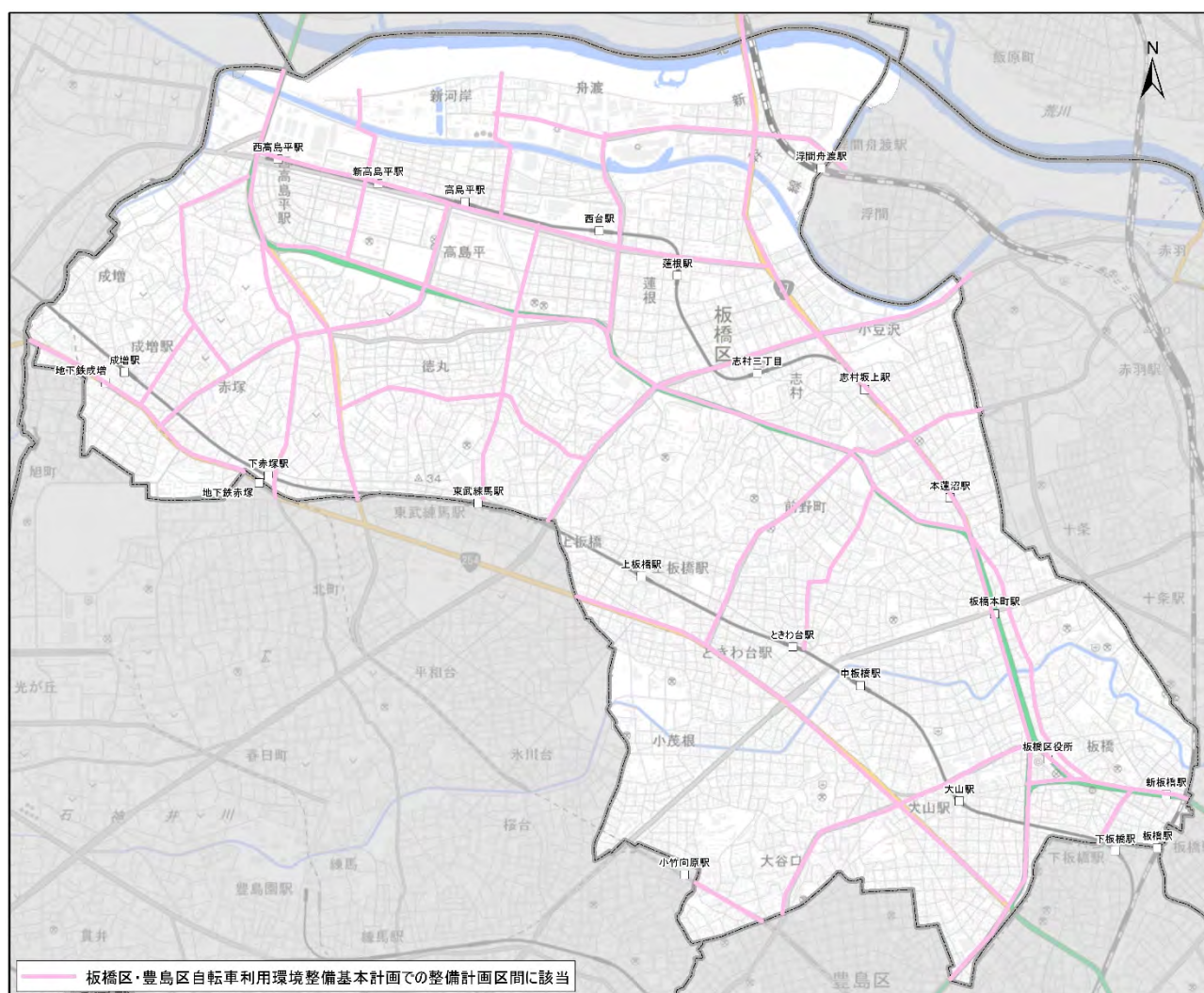
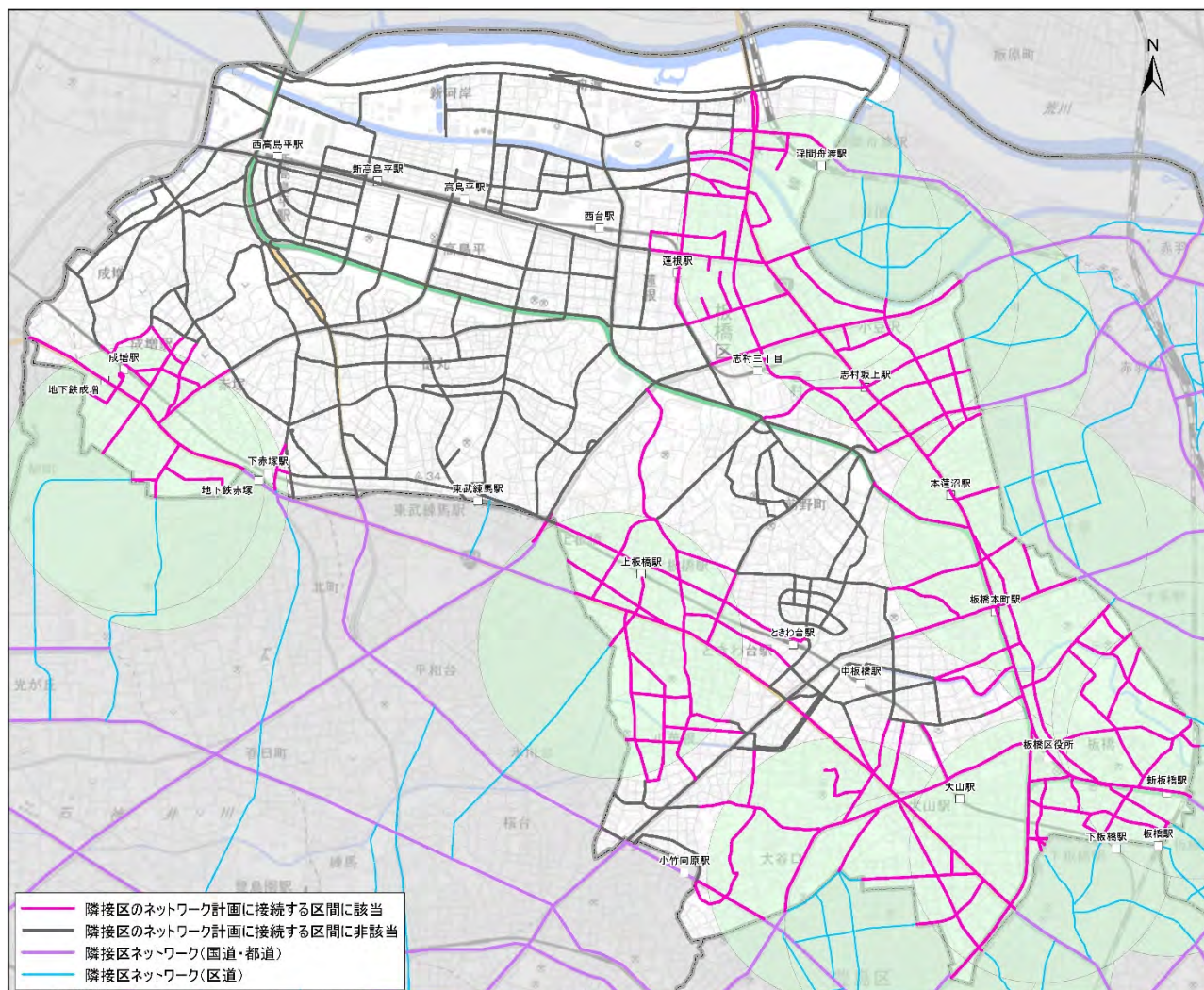


図 4-24 板橋区・豊島区自転車利用環境整備計画での整備計画区間

⑮ 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）

隣接する区による「北区自転車ネットワーク計画」、「豊島区自転車走行環境計画」、「練馬区自転車利用総合計画」における、計画路線との連続性を考慮する区間として評価します。板橋区・隣接区の双方向のアクセス機能向上をめざします。

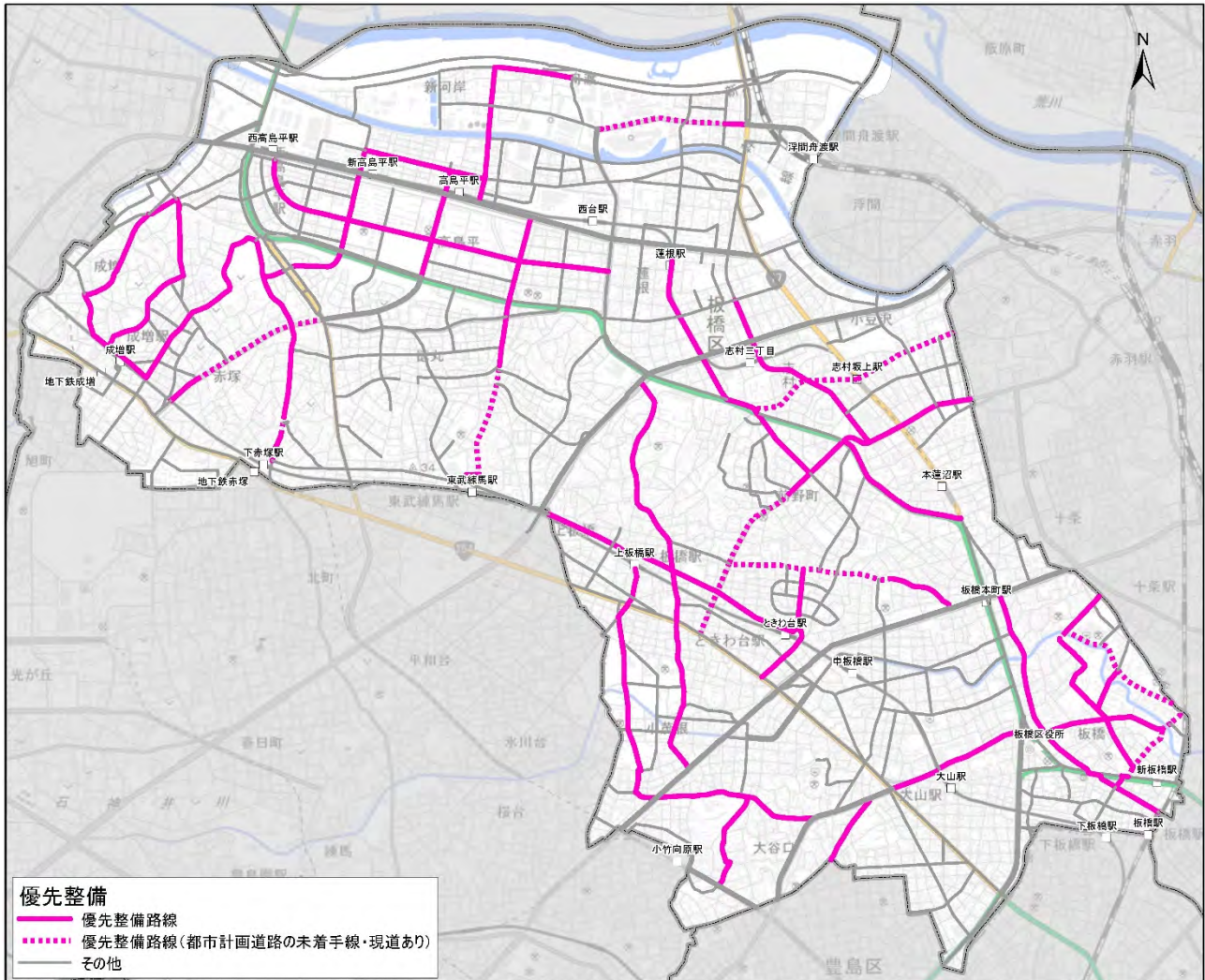


※円は半径 1km を示す。

図 4-25 隣接区のネットワーク計画に接続する区間

(3) 優先整備路線の選定結果

指標による評価結果を踏まえ、連続性なども勘案して選定した結果を下図に示します。この路線については、概ね5～10年後の完成をめざし、優先的に整備を推進していきます。

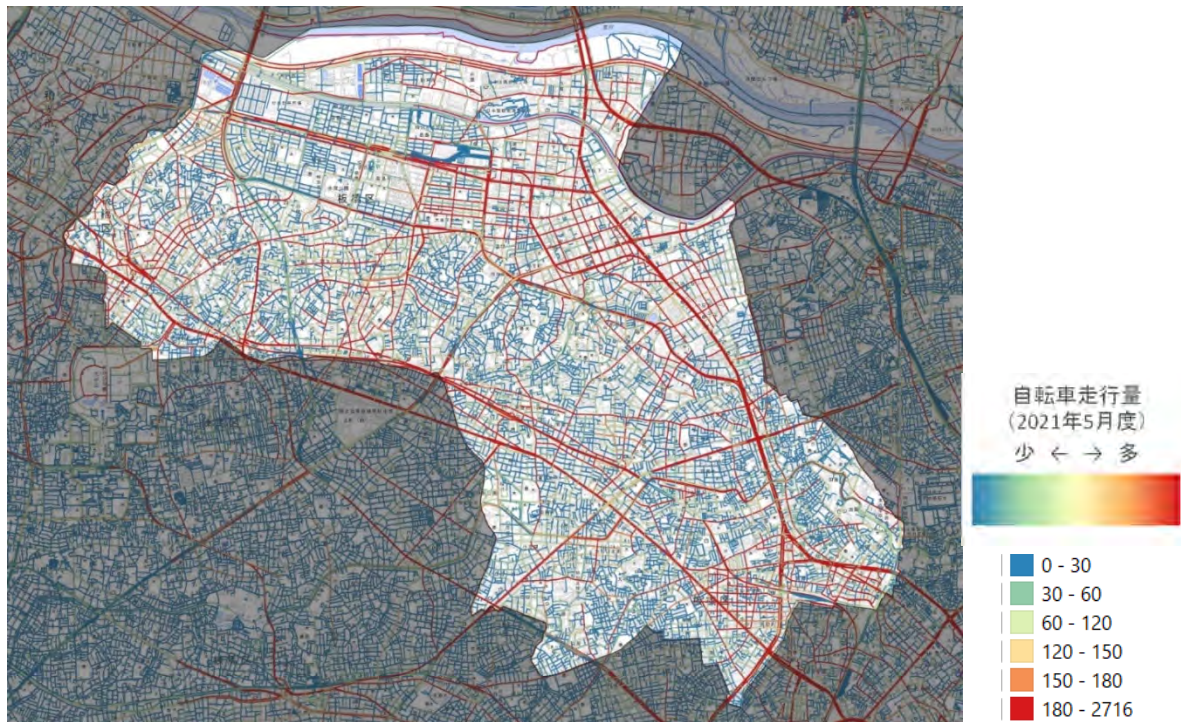


※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

図 4-26 優先整備路線の選定結果

【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。



(データ出典：OpenStreet)

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、L形側溝や集水ます等の道路構造物の移設や標識の設置、白線（外側線）の引き直し・移設、路面表示や自転車マーク等の通行位置の明示等を行い、自転車走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、自転車走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ます。これを基に、自転車通行空間の整備を推進します。

（4）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、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) 自転車通行空間の設計

① 自転車ピクトグラム

自転車道、自転車専用通行帯、及び車道混在には、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、ガイドラインに合わせ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系を基本とするものとします。

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、車道混在において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できるものとします。

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に、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討します。

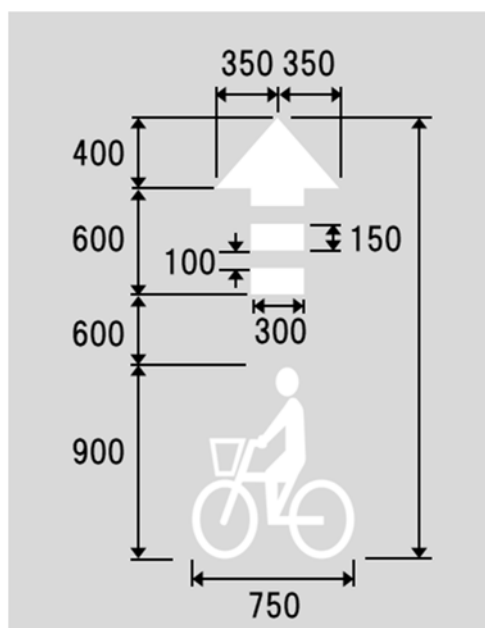
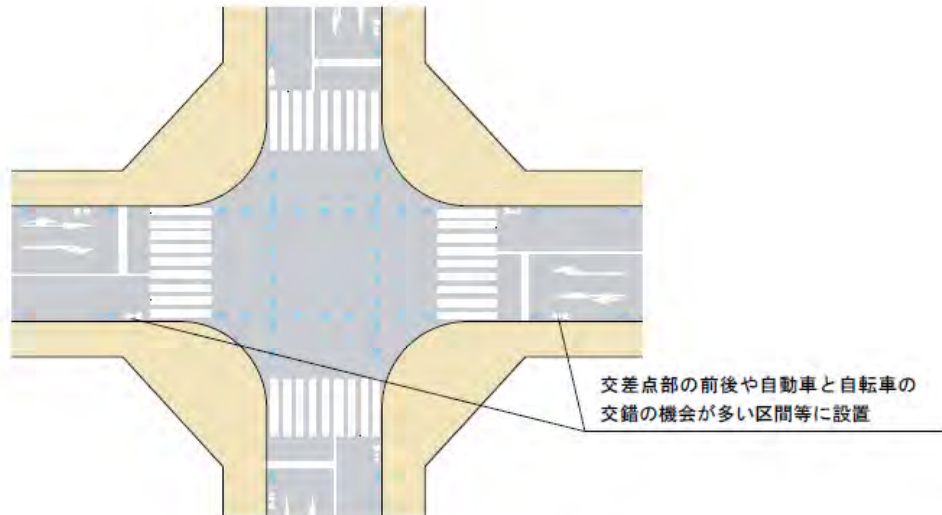
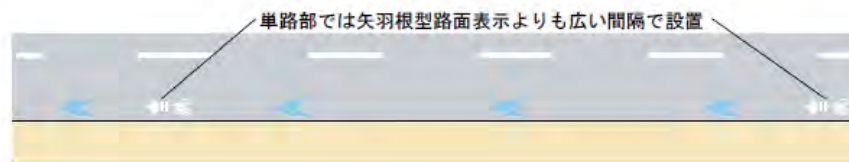


図 4-27 自転車ピクトグラム

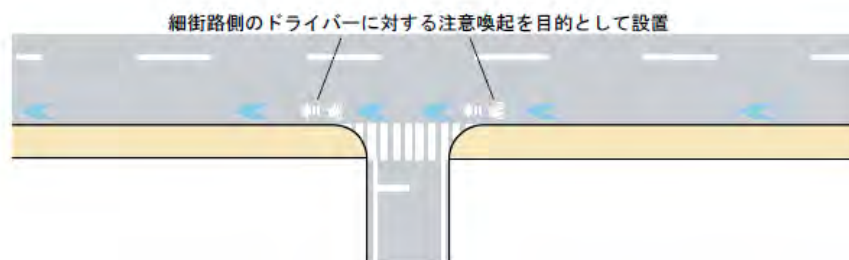
■一般的な交差点



■単路部



■細街路



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）

図 4-28 自転車ピクトグラムの設置例

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。

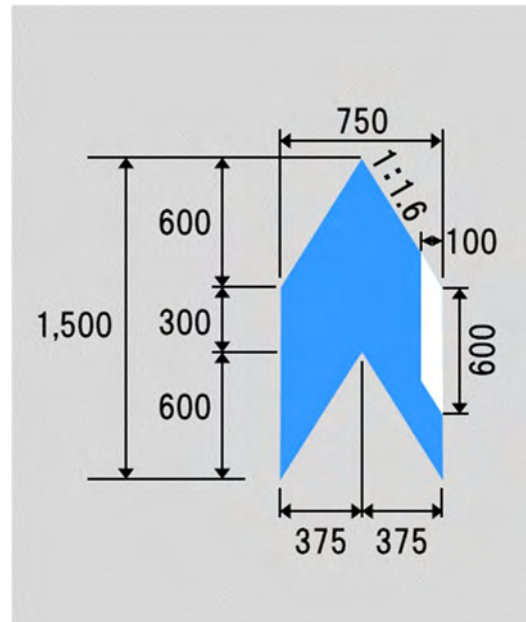


図 4-29 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策

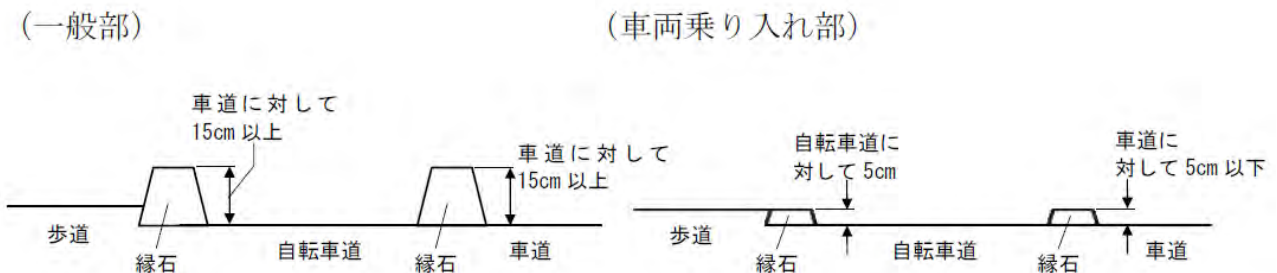
③ 物理的工作物の設置

一般部の自転車道と車道の間には、自転車、自動車が互いに存在を認識できるように視認性に配慮し、車道から高さ 15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には 25cm まで高くすることができる）の縁石を設置するものとします。

一般部の自転車道と歩道の間には、原則として車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。なお、特定道路（移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路）においては、歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上が必要となります。

柵等の分離工作物は、自転車道の幅員を狭く感じさせ、自転車に圧迫感を与えることや、すれ違いや追い越し時等に接触の危険性があることから、自転車通行の安全性に配慮し、できる限り設置しないものとします。

沿道アクセスのための車両乗り入れ部を設置する場合には、自転車道と車道の間及び自転車道と歩道の間に縁石を設置するものとします。自転車道と歩道の間の縁石は自転車道から高さ 5 cm とし、自転車道と車道の間の縁石は車道から高さ 5 cm 以下とします。



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）

図 4-30 自転車道の断面構造の例

④ 歩道のない道路における対策

歩道のない道路では、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するために、車線内に矢羽根型路面表示の設置やピクトグラムを設置するものとします。

矢羽根型路面表示により示される自転車通行空間は、自転車の通行幅を勘案し、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m以上離れた位置となるように設置します。

生活道路（生活道路（道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路）などでは必要に応じて）図 4-31 のような矢羽根形状（幅 0.75m、長さ 0.60m、角度 1 : 0.8）を採用します。

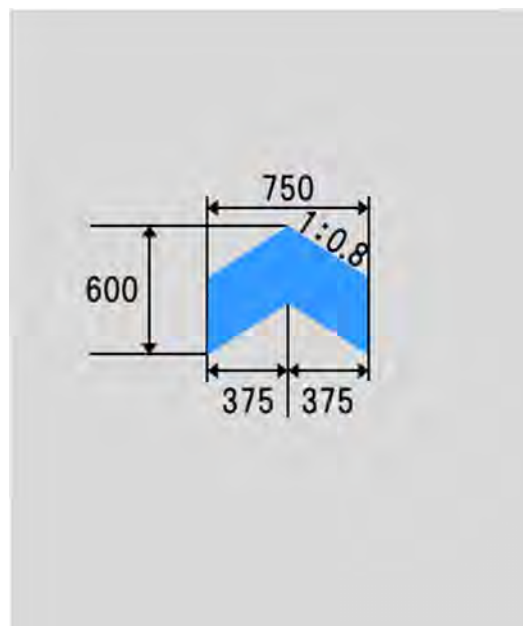


図 4-31 自転車道の断面構造の例

⑤ 概成区間の暫定整備

完成形態の整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある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、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）とすることにより、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。

⑥ 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するものとします。

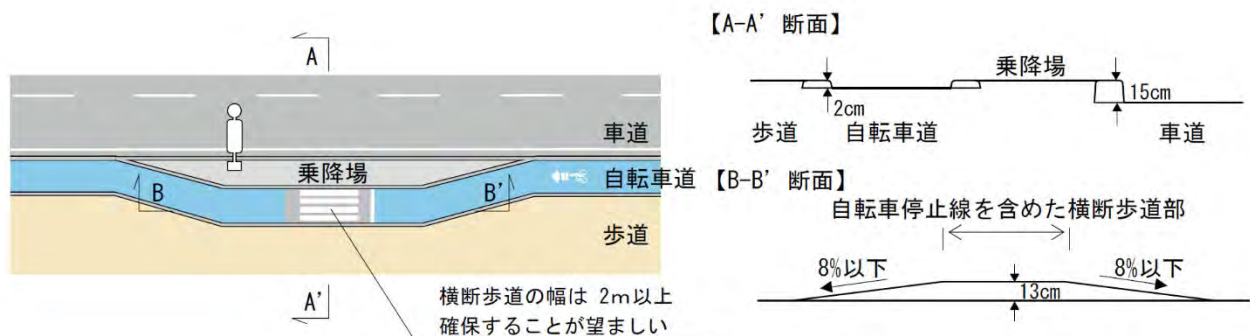
バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとします。バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとします。

＜自転車道＞

高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮する必要がある箇所においては、バス停留所を設ける自転車道又はバス乗降場の車道に対する高さは 15cm を標準とするものとします。

バス乗降客が横断する自転車道の部分と歩道とを区画する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮し、高さ 2 cm を標準とするものとします。また、当該横断部分を除く区間における自転車道と歩道との分離工作物は一般部と同様、車道から高さ 15cm の縁石を設置するものとします。

横断部分においては、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することが考えられます。高さの調整にあたっては、自転車道はバス停留所設置位置までの区間を縦断勾配 5 ～ 8 % ですりつけるものとします。



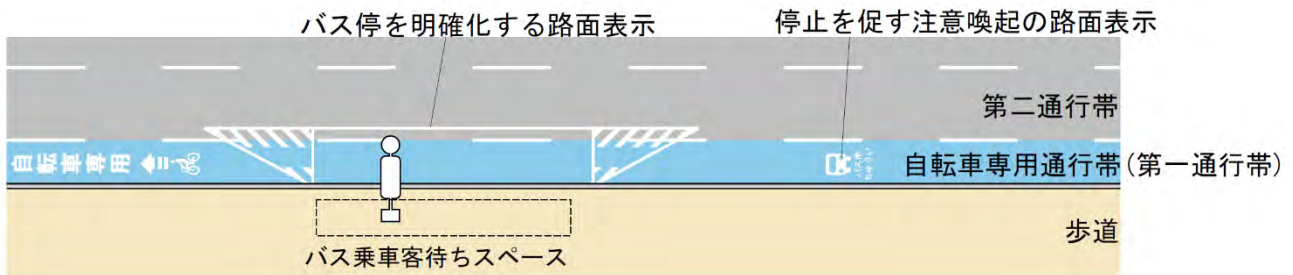
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月）

図 4-32 バス停部における高低差すりつけ方法の例

＜自転車専用通行帯＞

バス停部では、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することが考えられます。

自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行うものとします。



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）

図 4-33 ストレート型バス停を設置する例

＜車道混在＞

バス停部では、＜自転車専用通行帯＞を参考に設計するものとします。また、暫定形態として車道混在を選定する場合も同様のものとします。

⑦ 交差点部の設計

交差点部において歩行者、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、突然通行空間を打ち切ったり、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。一方通行の自転車道を暫定形態として双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とします。

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。

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、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置し、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置します。

自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討します。なお、自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとします。また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討します。

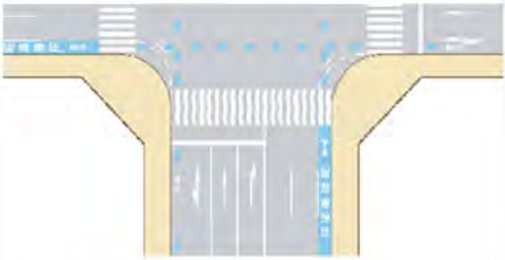
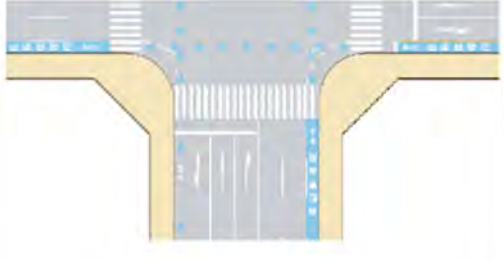
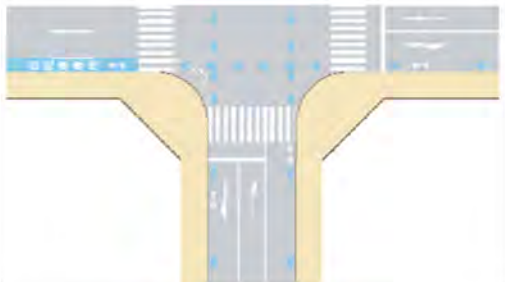
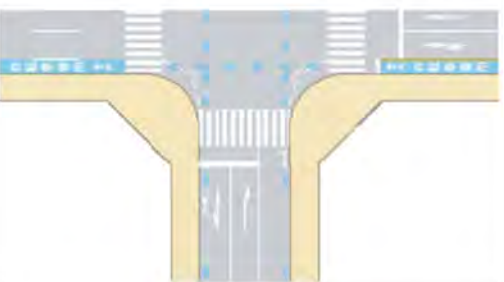
左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討します。

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。

整備形態別の設計例を次頁に示します。なお、従道路は「左折自動車のみ混在の場合のみ」を示します。

主道路 従道路	自転車道（自転車一方通行）	
	(1) 左折自動車のみ混在の場合	(2) 分離の場合
自転車道 （自転車一方通行） (1) 左折自動車のみ混在の場合		
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合		
車道混在		

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）

主道路 従道路	自転車専用通行帯	
	(1) 左折自動車のみ混在の場合 ※ (3) 混在の場合も同様	(2) 分離の場合
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在の場合		
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合		
車道混在		

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）

主道路 従道路	車道混在
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在の場合	
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合	
車道混在	

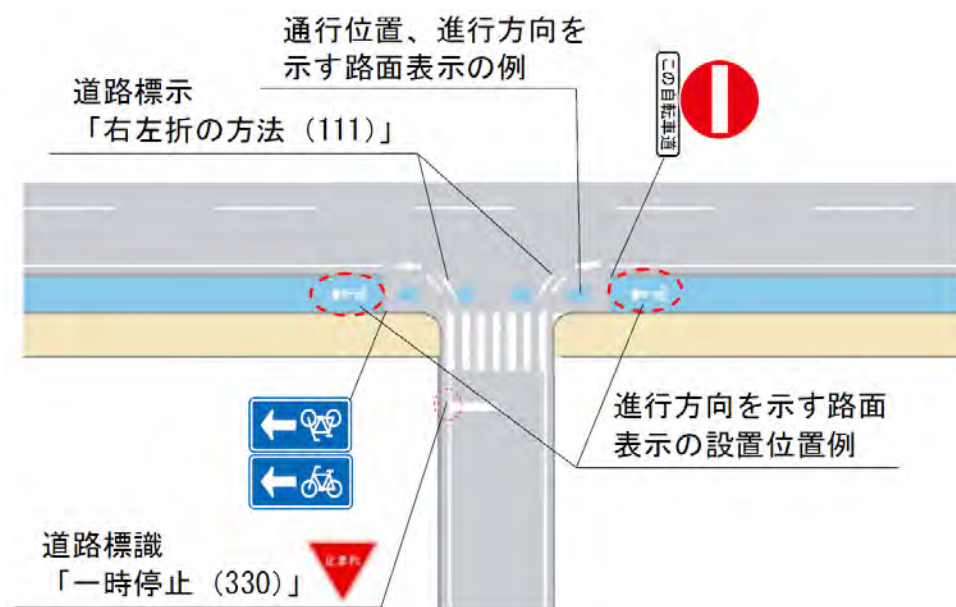
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月）

⑧ 細街路交差点の設計

本項では、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中心に示します。

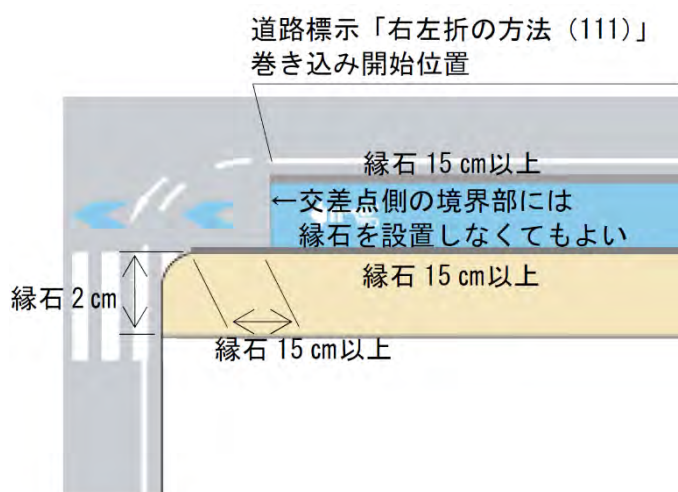
「細街路交差点」においても、基本的な考え方は「⑦交差点部の設計」と同様であることから、それらを参考に設計するものとします。なお、本項においては、自転車道（自転車一方通行）については「分離の場合」を、自転車専用通行帯については「左折自動車のみ混在の場合」を事例として示すこととします。

<自転車道>



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）

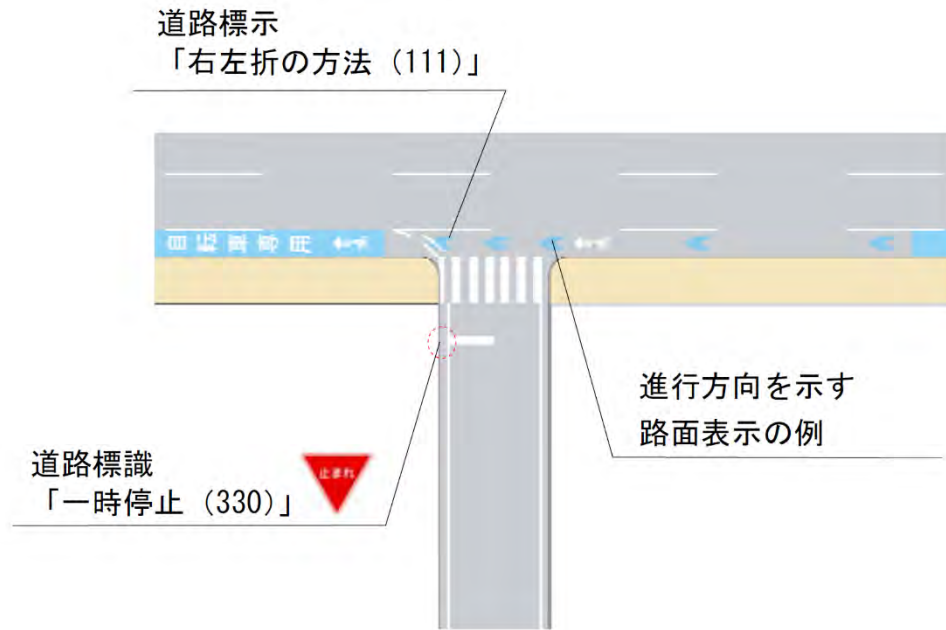
図 4-34 交差点イメージ



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）

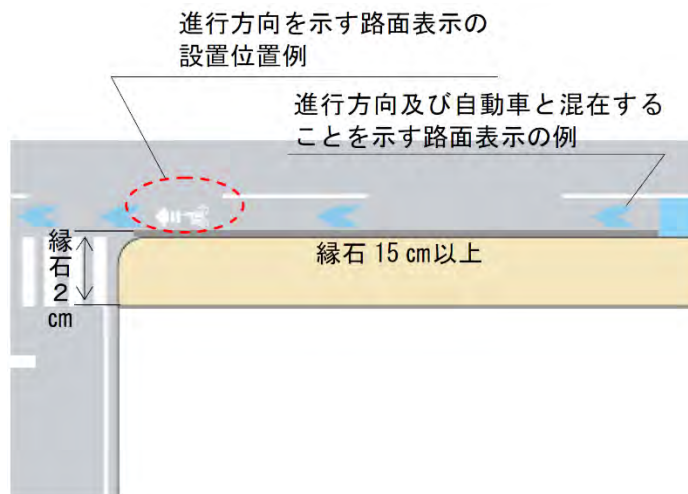
図 4-35 交差点隅角部の道路構造の例

<自転車専用通行帯>



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）

図 4-36 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）

図 4-37 交差点隅角部の道路構造の例

＜車道混在＞



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）

図 4-38 交差点イメージ

進行方向を示す路面表示の
設置位置例



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）

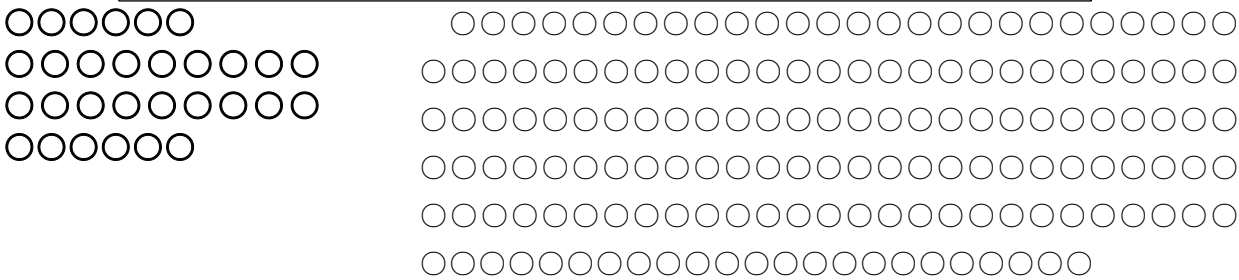
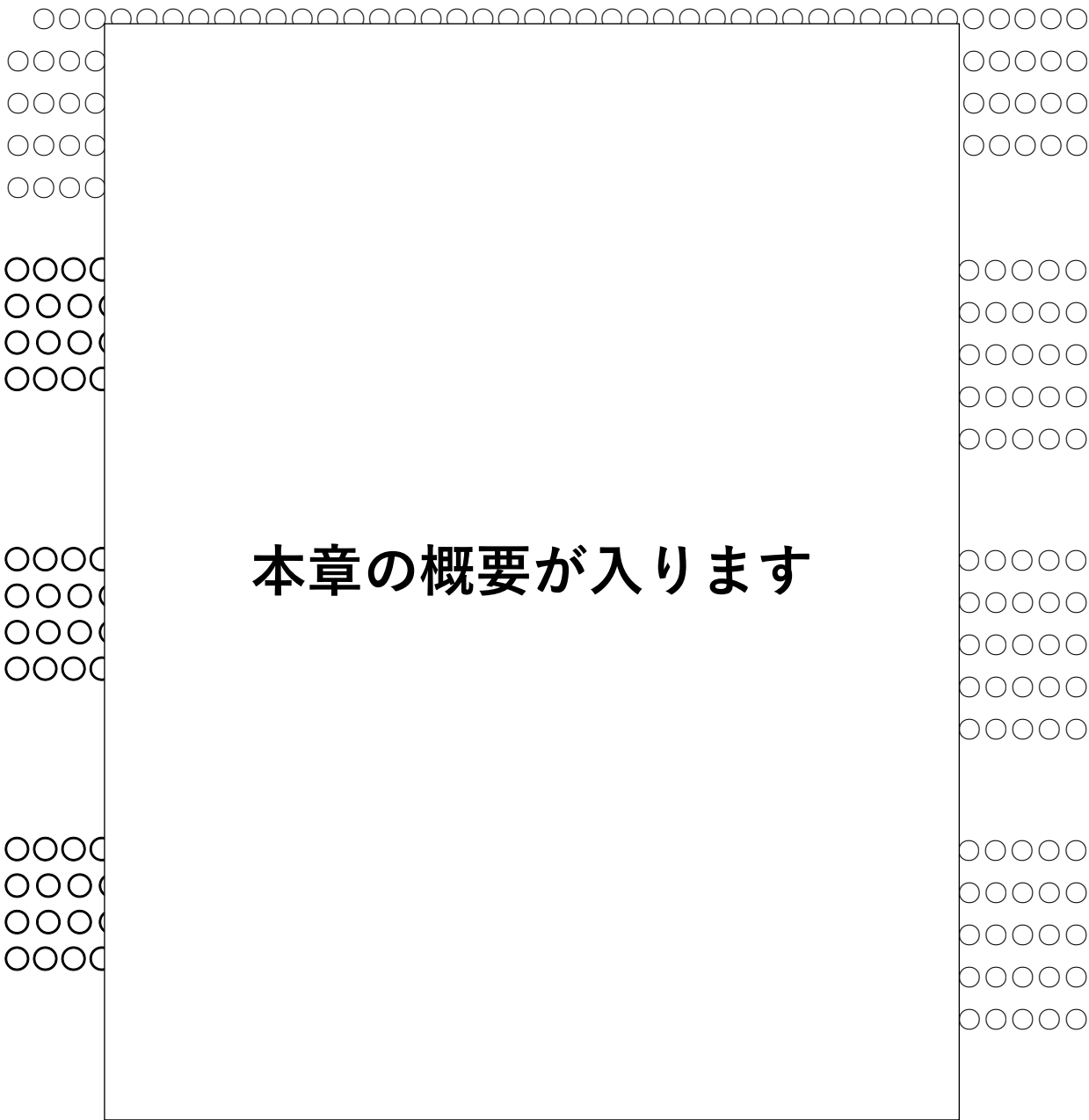
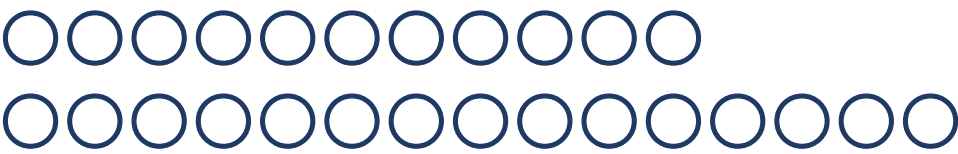
図 4-39 交差点隅角部の道路構造の例

第5章



計画の推進に向けて

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



1 フォローアップ

本計画を推進したことによる効果を把握し、取組のさらなる推進や改善の必要性を判断するために、フォローアップ（追跡調査）指標を設定します。指標は、客観的なデータから把握できるものを中心に設定しますが、こうしたデータからだけでは把握が困難な部分を補うため、区民意識意向調査による満足度などの指標も対象に含めます。

指 標		現状値	目標値 (2040 年)	出典・調査間隔
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 % (2018 年)	20 %	東京都市圏パーソナル リップ調査 (10 年ごと)
	自転車通勤した人の割合	12.8 % (2010 年)	15 %	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 車事故件数	245 件 (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、 自転車単独事故件数	95 件 (2020 年)	45 件	
シェアサイクル	年間利用総回数	23.7 万回 (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 (2021 年 7 月)	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 (①高島平三丁目 ／②前野町四丁目)	①高島平 ● % ②前野町 ● % (2021 年)	①高島平 ● % ②前野町 ● %	交通量調査 (2 年ごと)
放置自転車	区内主要駅周辺における放置自 転車台数	602 台 (2020 年)	400 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	● %	● %	板橋区区民意識意向調 査 (2 年ごと)
	自転車駐車環境	● %	● %	
	シェアサイクル	● %	● %	
	多様化する自転車	● %	● %	
	運動習慣と外出機会	● %	● %	
	自転車安全運転ルール	● %	● %	

●は現状値を集計中。現状値を確認後に目標値を設定する予定。

2 計画推進体制

本計画を実現するためには、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。本計画の第3章に示す施策や取組のうち、行政が既に実施している事業等については行政が主体的に推進する一方、行政が持つ資源やノウハウ等には限りがあるため、区民への啓発など第3章に示す取組の多くは、行政のみならず区民・事業者・関係団体などが相互に協調・連携して推進していく必要があります。

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取組の具現化を支援する組織体として、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」の設置を検討し、本計画の着実な推進をめざしていきます。

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、計画の進行管理を行います。

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に伴う整合性に鑑みて、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。

（仮称）板橋区自転車活用推進計画

編集 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-keikak@city.itabashi.tokyo.jp

令和 4 年〇月発行

刊行物番号 R03-XXX