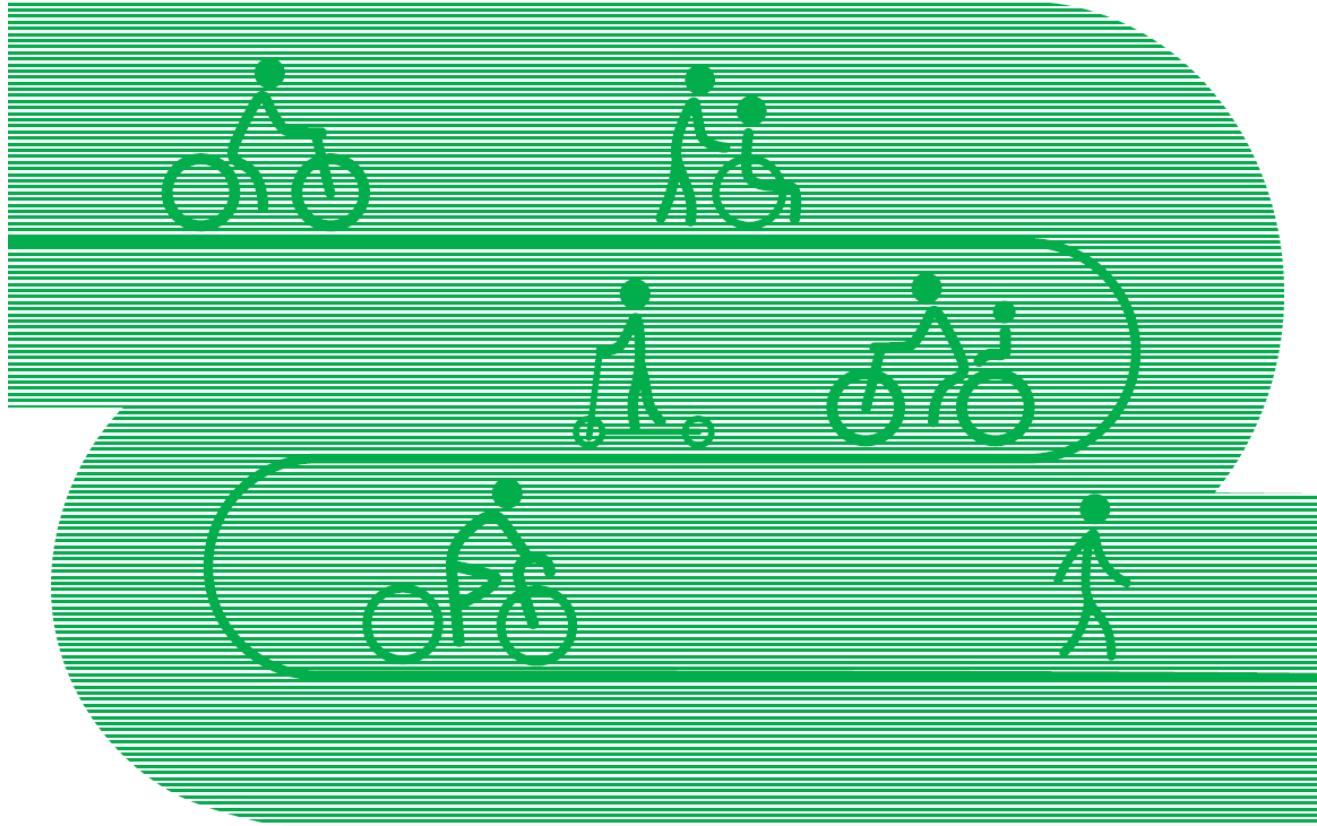
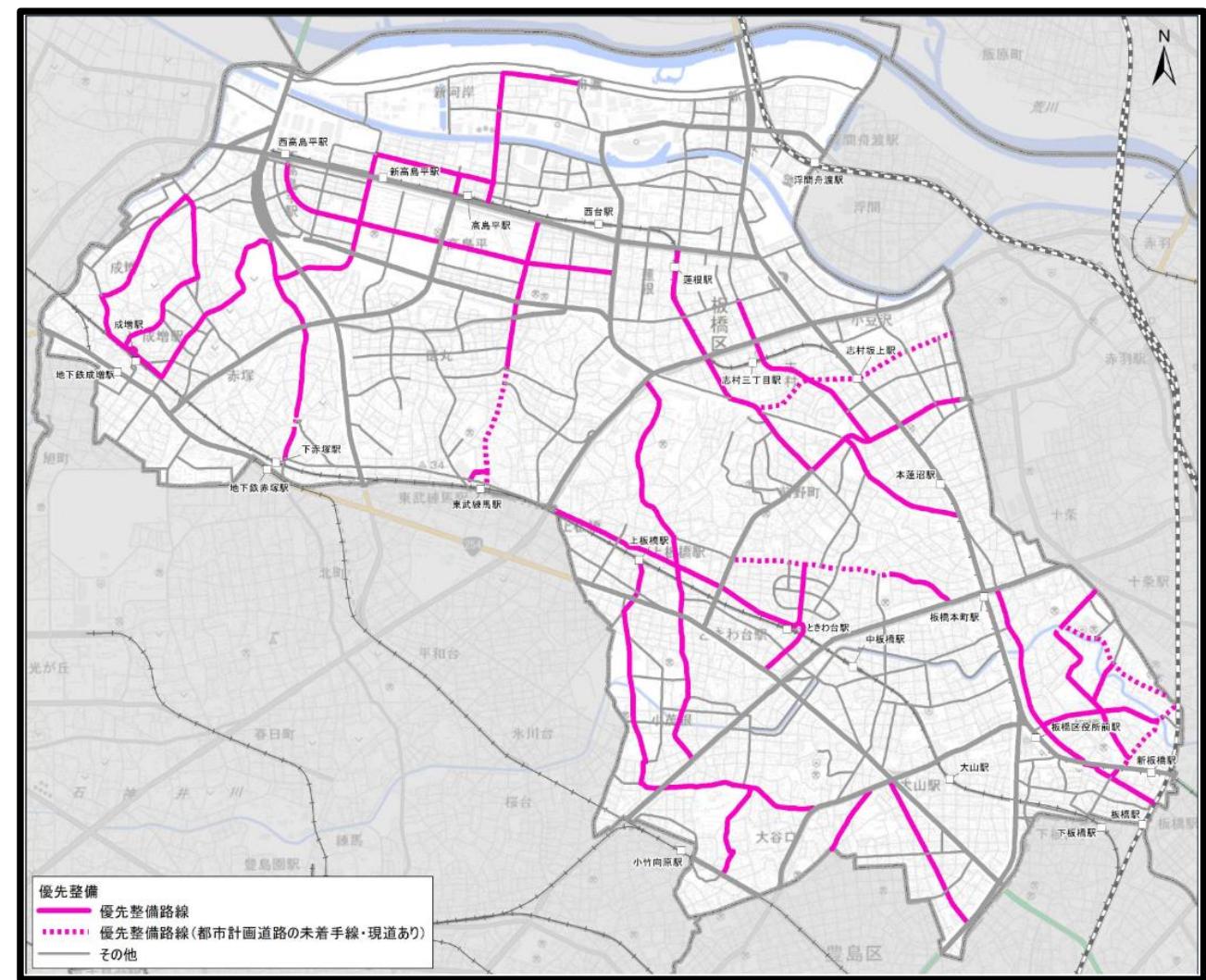


優先整備路線

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、自転車事故の発生件数などを基に、優先的に整備を行う「優先整備路線」を定めました。全体として令和12(2030)年頃までの完成をめざします。

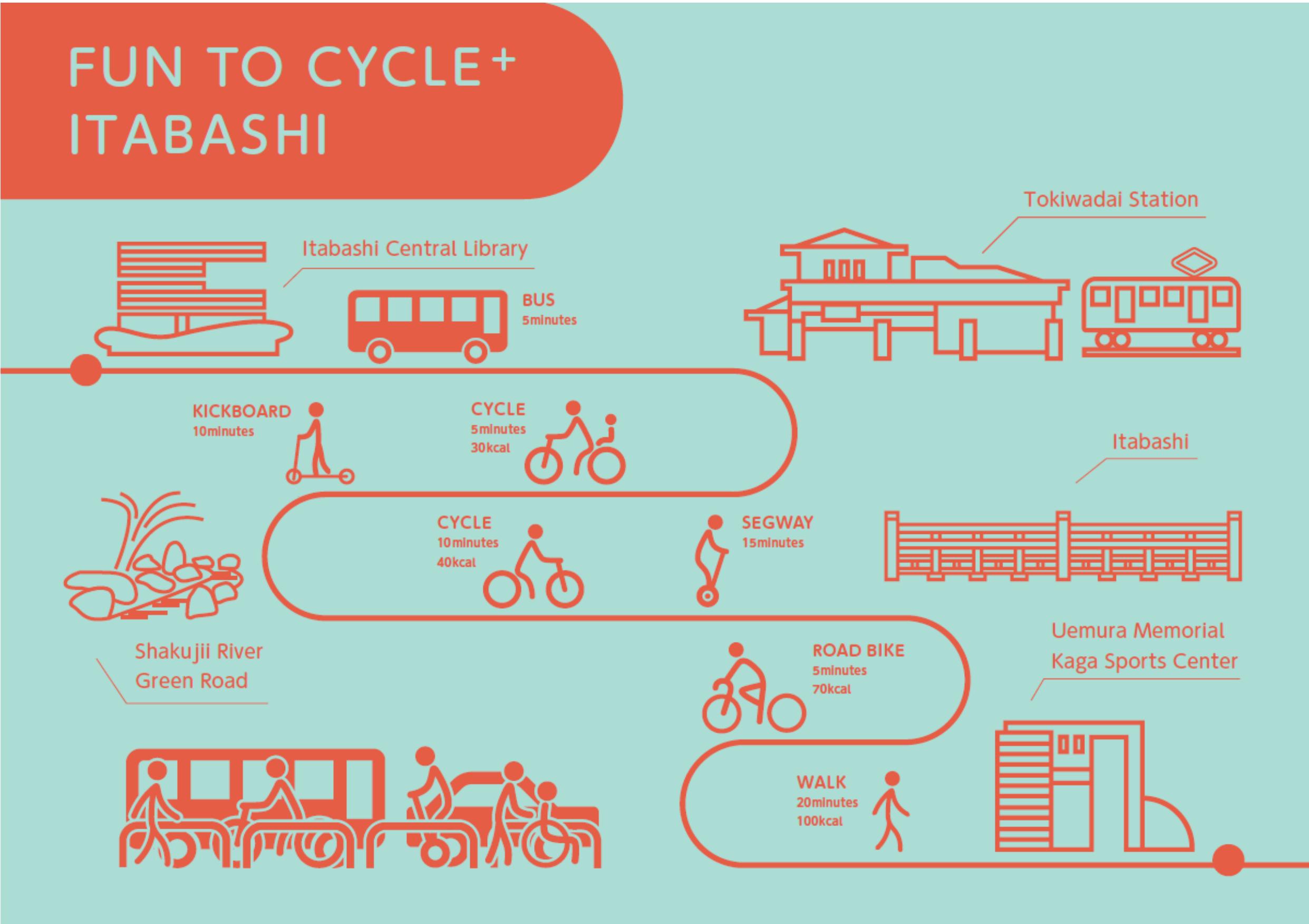


板橋区自転車活用推進計画 ～自転車+で出かけたくなるまち いたばし～ 概要版

歩道内から車道上へ

区内には、歩行者と自転車の通行位置を分離した「自転車歩行者道」が一部区間にありますが、歩行者・自転車双方の安全確保と円滑な通行を確保するため、今後新たに整備する区道については、原則として車道上に自転車通行空間を整備していきます。また、既存の自転車歩行者道についても、今後、機会を捉えて必要な改良等を実施していきます。





計画策定の目的

- ・ 自転車は手軽に移動できる手段として様々な場面で利用されている
- ・ 一方で交通事故や路上への放置といった問題も存在
- ・ 自転車を取り巻く社会情勢が大きく変化

- ・ 健康志向や環境意識の高まり
- ・ 新しい日常（新型コロナウイルス感染症の拡大）
- ・ シェアサイクルの普及
- ・ 次世代型の電動小型モビリティの登場

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について
概ね20年後を見据えた施策を展開

計画対象

■ 区域
板橋区全域（自転車の移動範囲等を踏まえ、近隣区・市との移動も考慮）

■ 車両

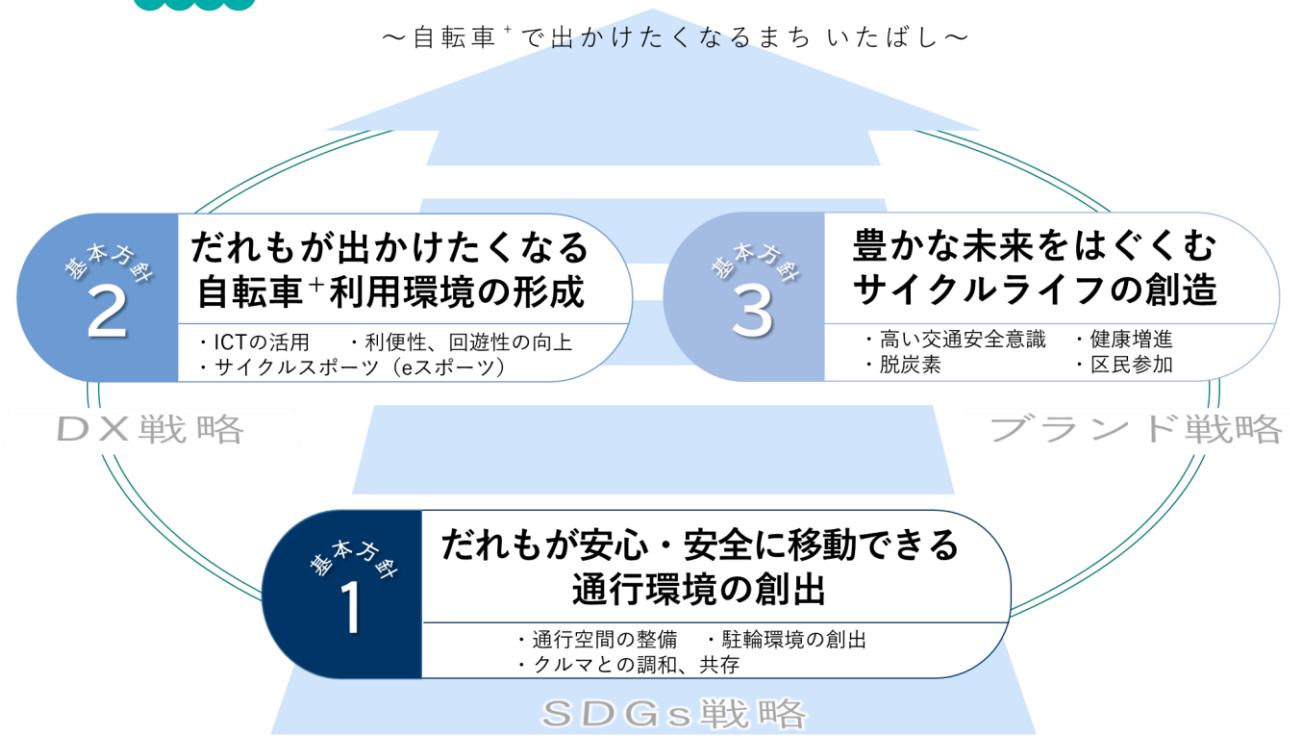
- ・ 一般的な自転車（軽快車）
- ・ 電動アシスト自転車
- ・ スポーツタイプの自転車
- ・ 電動小型モビリティ（自転車並みの速度で走行するもの）

自転車を含む全ての計画対象車両を
「**自転車+**」（自転車プラス）と称し、計画の中で使用



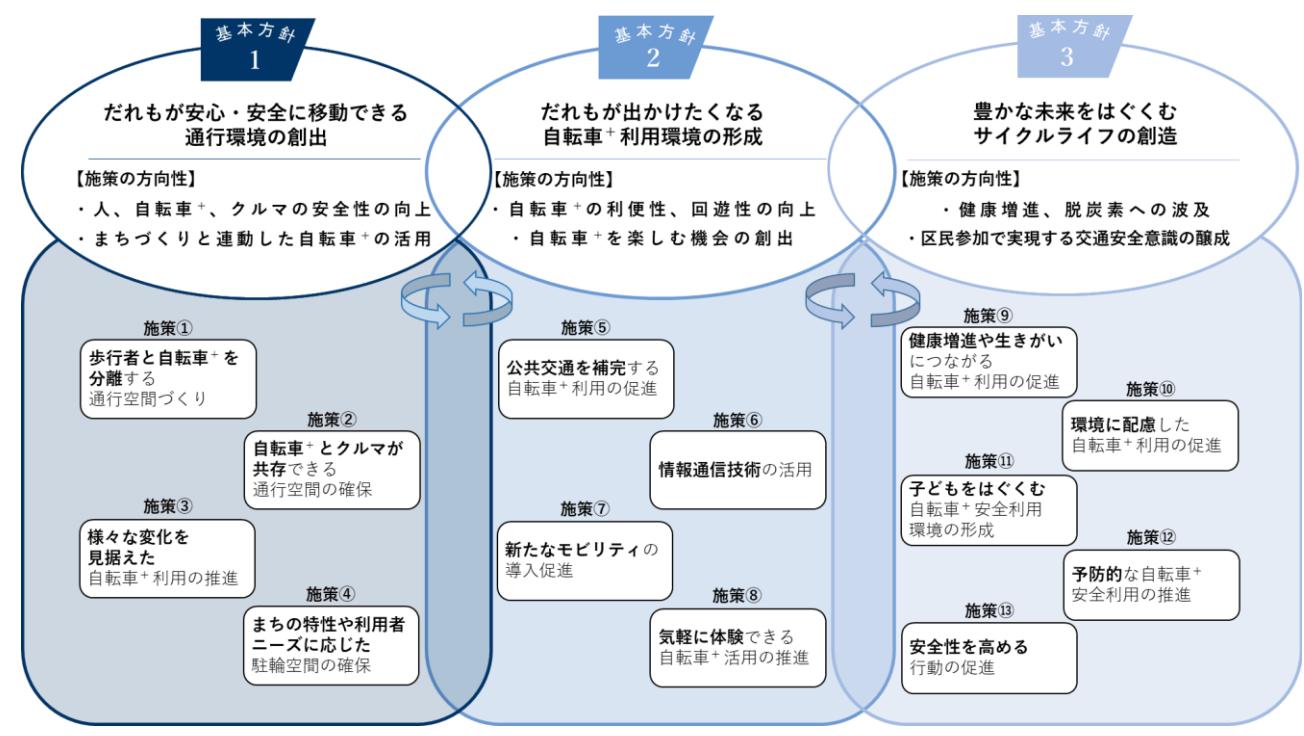
基本理念・基本方針

基本理念 安心・安全 スマートなサイクリライフの実現
～自転車+で出かけたくなるまち いたばし～



施策の方向性と13の施策

基本理念の実現に向けた3つの基本方針と、取組の指針となる13の施策を定めています。施策は他の施策と相互に関連するものも多いため、下の図の矢印はそれぞれが関連している様子表現しています。



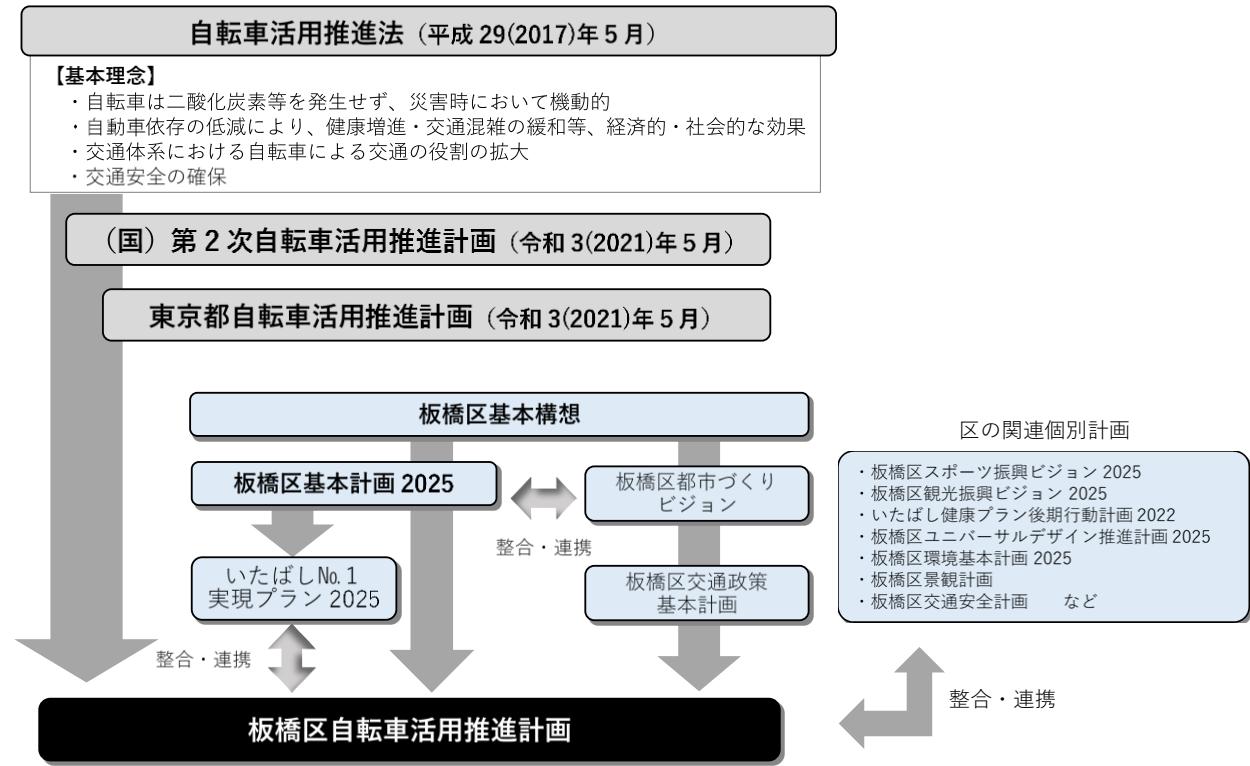
計画の推進に向けて

本計画が定めた施策や取組の多くは、行政のみならず区民・事業者・関係団体などの各主体が相互に協調・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+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+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

計画の位置づけ



板橋区自転車活用推進計画

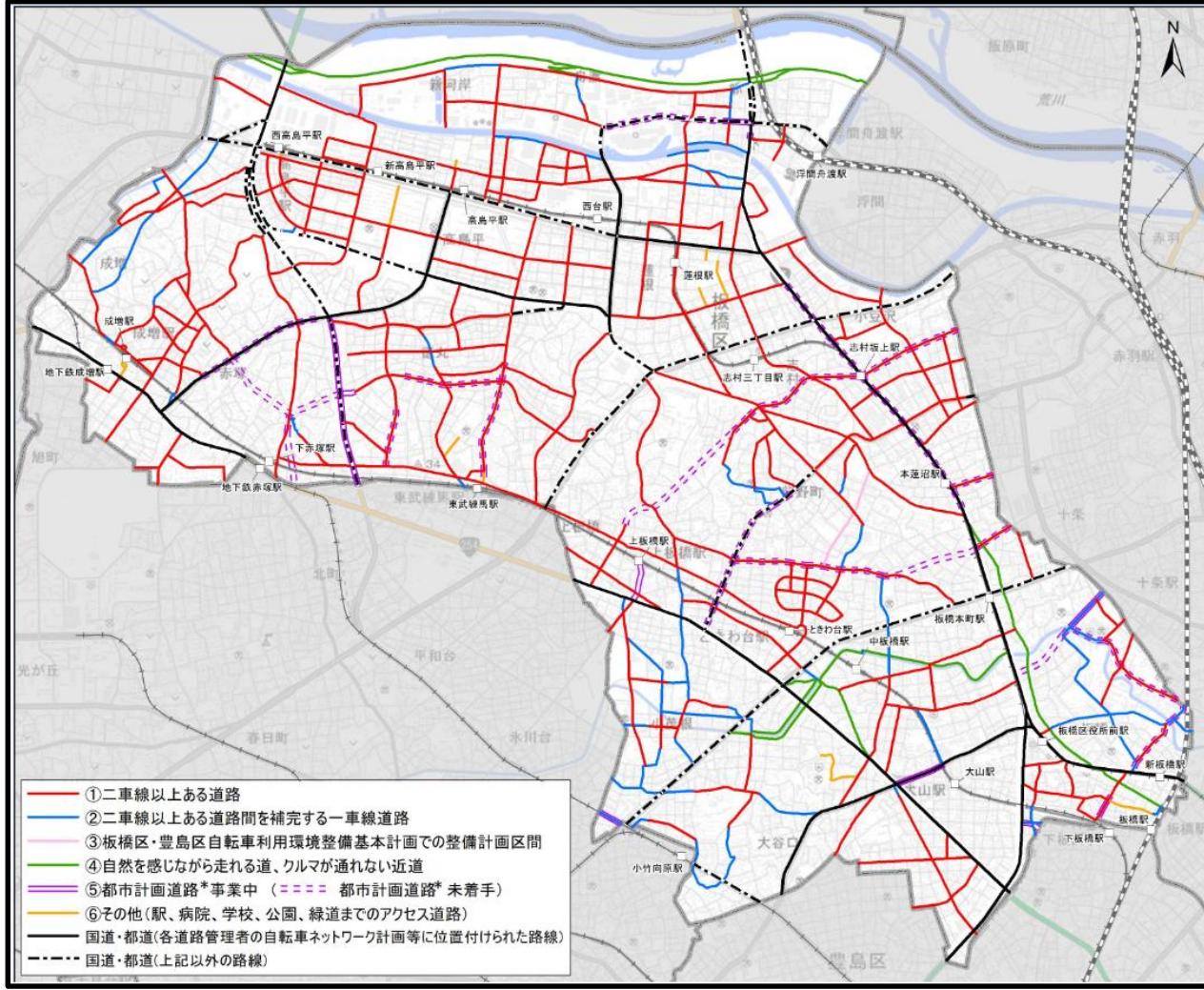
編集 板橋区土木部土木計画・交通安全課
〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号
TEL 03-3579-2296 FAX 03-3579-2547
d-keikaku@city.itabashi.tokyo.jp

令和 4 年〇月発行

刊行物番号 RO〇-〇〇

自転車ネットワーク路線

“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、自転車が安心・安全で快適に通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」を定めました。全てが完成すると、区道の概ね 3 割にあたる約 200km 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

自転車ネットワーク路線のうち、区道については、以下のいずれかの形態で自転車通行空間を整備します。(国道・都道については、各道路管理者が別途定めます。)

