

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～



板橋区

はじめに



自転車は、身近で手軽に利用できる移動手段として多くの人々に利用されており、昨今の健康志向や環境意識の高まりなどに後押しされ、その利用ニーズはますます拡大しています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、自転車が、いわゆる「3密」を回避する交通手段として改めて注目されたことや、電動キックボードをはじめとする電動小型モビリティが次々と登場するなど、自転車を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

平成 24（2012）年度に、国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」であることを明確に示しました。歩行者と自転車との事故やトラブルを防止するためにも、車道上へ自転車通行空間を整備することが求められています。

本計画は、こうした社会情勢の変化などに対応するため、基本理念に「安心・安全 スマートなサイクルライフの実現」を掲げ、ハード対策、ソフト対策、人づくりに着目した3つの基本方針を定めました。これら3つの基本方針は、区が令和3（2021）年に策定した「いたばしNo.1 実現プラン 2025」の重点戦略である、SDGs、デジタルトランスフォーメーション（DX）、ブランドの3つの柱を志向したものです。また、電動小型モビリティの本格的な普及を見据えて、先手で施策を実施していくため、本計画の対象に電動小型モビリティを加え、自転車を含む表現として「自転車⁺（プラス）」と銘打ち、計画の中で使用しています。

本計画の着実な推進により、自転車⁺の利用者をはじめ、歩行者や自動車など交通に関わる全ての人々の安心・安全で快適な移動を実現するとともに、自転車⁺の活用を通じて「自転車⁺で出かけたくなるまち」を実現し、区が掲げる「東京で一番住みたくなるまち」と評価されるまちをめざして全力で取り組んでまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和4年2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（自転車 ⁺ を取り巻く現状と課題の6つの視点）	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 優先整備路線の選定	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
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（第5章関連）フォローアップ指標(案)の途中段階の目標値について	151
7 各車両の通行場所について	152
8 計画策定の検討体制	153
9 検討の経緯	154
10 板橋区自転車活用推進計画策定委員会の構成員	155
11 板橋区自転車活用推進計画策定委員会設置要綱	156
12 用語解説	157

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。

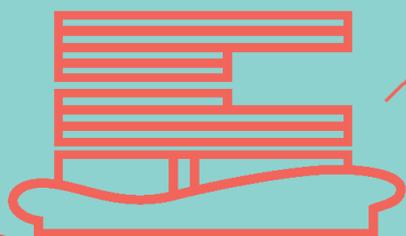
注2) 解説が必要な用語については、上付き文字で「※」印を付け、巻末の資料編に用語解説を記載しています。

注3) 補足説明が必要な用語については、上付き文字で「*」印を付け、当該ページの下部に脚注を記載しています。

注4) 「自動車」については、漢字表記が「自転車」と類似していることから、読み間違いを防ぐため、本文中において「クルマ」と表記しています。なお、固有名詞や法律用語、図表など「自動車」の表記をそのまま使用している箇所もあります。

FUN TO CYCLE+

ITABASHI



Itabashi Central Library



BUS
5minutes

KICKBOARD
10minutes



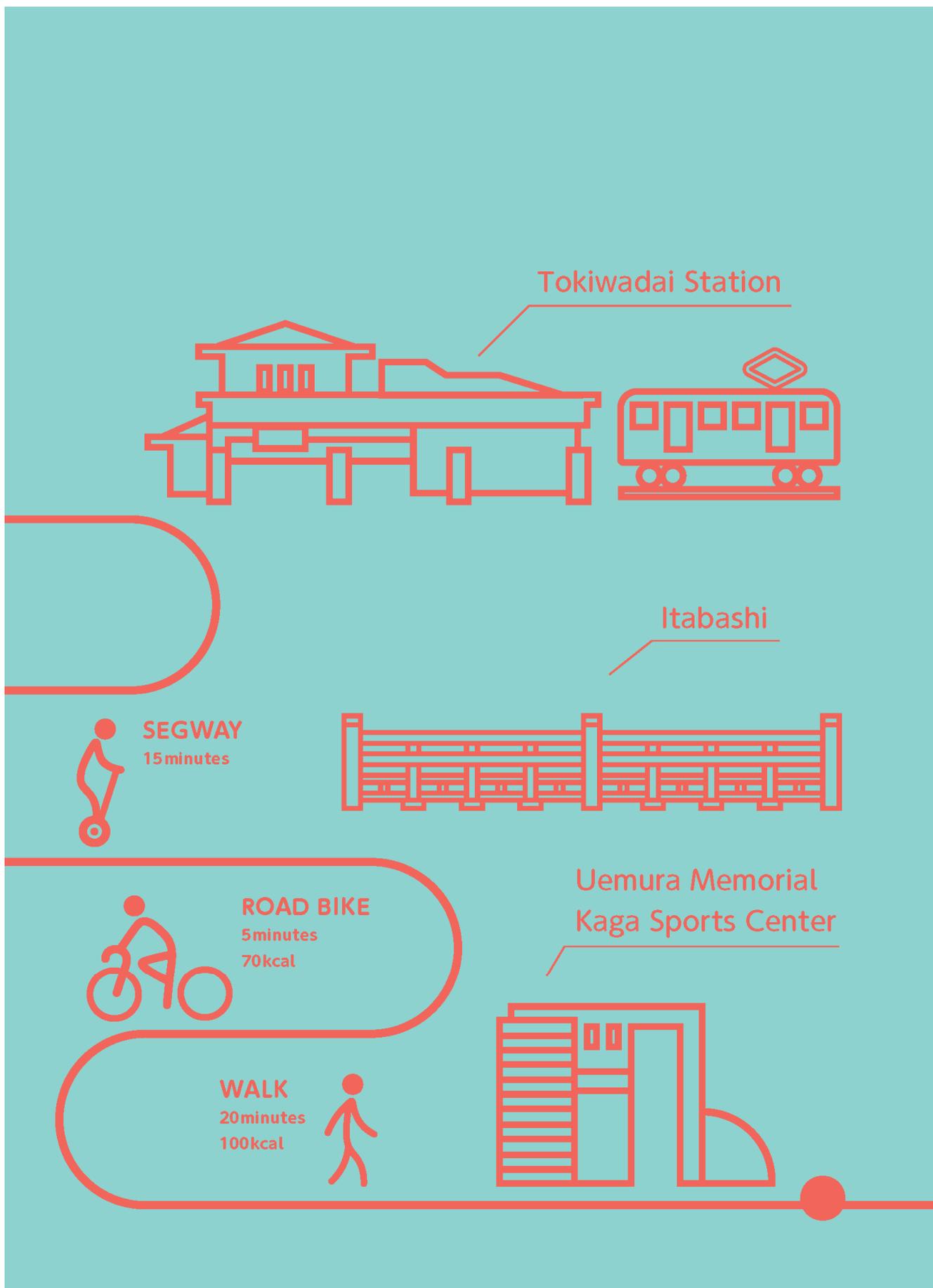
CYCLE
5 minutes
30 kcal



Shakujii River
Green Road

CYCLE
10 minutes
40 kcal





※このイラストは、計画の概念をイメージ化したものです。イラストの補足説明を次ページに掲載しています。

【イラストについて】

前ページのイラストは、本計画の基本理念として掲げた「**自転車⁺で出かけたくなるまち** **いたばし**」を、視覚的に表現して情報を伝えるインフォグラフィックスと呼ばれる手法を用いて、イメージ化したものです。

■ 人・乗り物（モビリティ）・まち

自転車通行空間の整備が進んだ区内では、自転車で快適に移動できるまちが実現しています。また、電動小型モビリティの普及により、バラエティに富んだモビリティが区内の様々な場所で利用されています。健康的で環境にやさしい乗り物である自転車の利用機会が増えることで、活力や生きがいのある豊かな生活と、地球環境に配慮したゼロカーボンシティが実現しています。

こうした自転車や電動小型モビリティ（＝自転車⁺）を、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を楽しむことができるような利用環境が整い、「出かけたくなるまち」が実現している姿を、このイラストに表現しました。

■ 風景

板橋区の南東部をイメージしています。イラスト化した施設等は、区立中央図書館、東武東上線ときわ台駅、石神井川沿いの緑道、石神井川に架かる「板橋」、植村記念加賀スポーツセンターです。イラストの舞台が板橋区内であることを表すため、実在する公共施設等を描いています。

■ 制作

このイラストは、日本大学芸術学部の学生に制作していただいたものです。大学のご協力により、授業の一環として取り組んでいただきました。なお、イラストの著作権は日本大学芸術学部が有しています。無断での転載や使用はご遠慮ください。



FUN TO CYCLE⁺
ITABASHI

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。

自転車活用推進法（平成 29(2017)年 5 月）

【基本理念】

- ・ 自転車は二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・ 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・ 交通安全の確保

（国）第 2 次自転車活用推進計画（令和 3(2021)年 5 月）

東京都自転車活用推進計画（令和 3(2021)年 5 月）

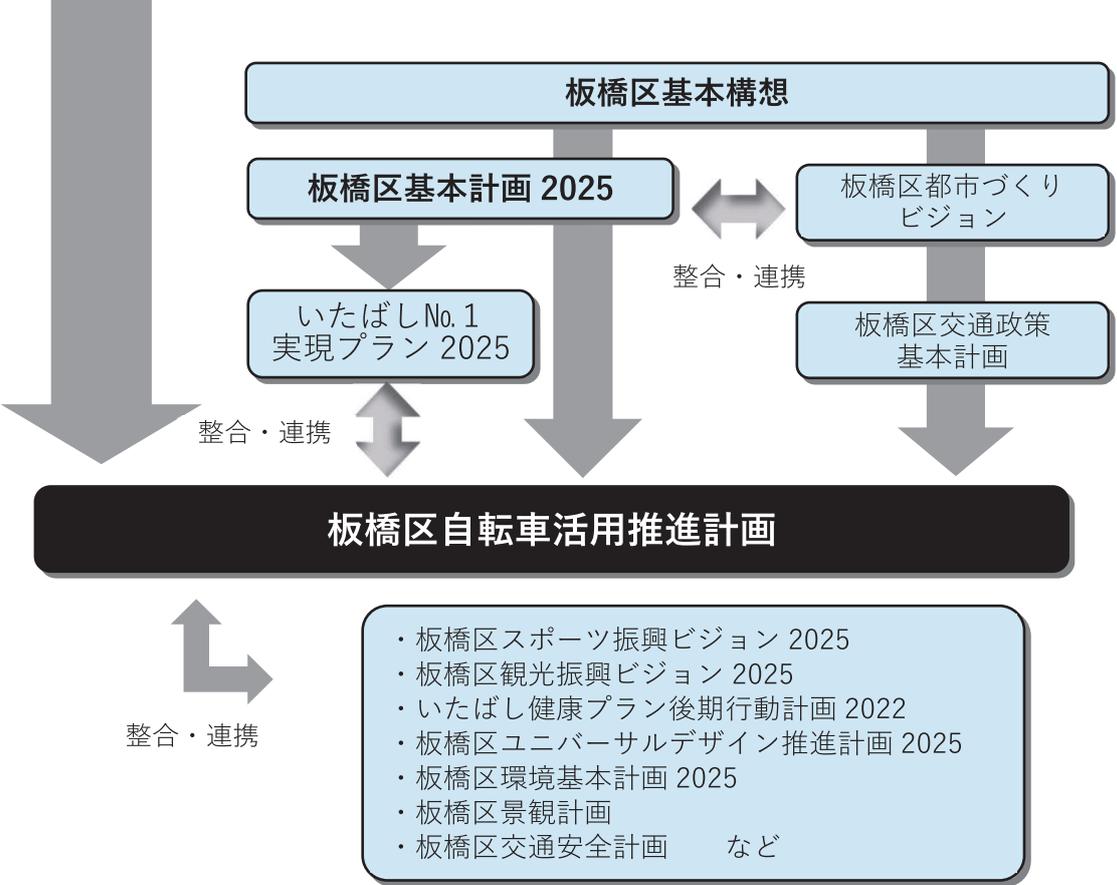


図 1-2-1 計画の位置づけイメージ

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 6km/h～25km/h程度	高速度 25km/h程度～
電動無し	歩行者 車椅子 ベビーカー 出典：株式会社カムラサイクル 出典：株式会社日本育児	三輪自転車 自転車 電動アシスト自転車 ロードバイク 出典：プリテスンサイクル株式会社 出典：プリテスンサイクル株式会社 出典：経済産業省 出典：プリテスンサイクル株式会社	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 ウィル 出典：経済産業省 出典：経済産業省	セグウェイ* 電動キックボード フル電動自転車 出典：経済産業省 出典：国土交通省	オートバイ 自動車 出典：経済産業省 出典：経済産業省
自動	デリロ ラクロ 出典：株式会社ZMP 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	完全自動運転車

図 1-3-1 計画対象車両の範囲

自転車
<p>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。</p> <p>「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 = 電動アシスト自転車</p> <p>道路交通法施行規則 第1条の3 （人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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。 <ul style="list-style-type: none"> （1） 十キロメートル毎時未満の速度 （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。 二 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。 三 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。 <p style="text-align: right;">※一部を省略しています</p>

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）

* 「セグウェイ」は商品名ですが、広く一般に認知されている名称のため本計画で使用しています。なお、ブレーキの取り付けが困難などの理由により、現行法では原則としてセグウェイの公道走行は認められていません。

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)年度に策定した「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[※]が合わせて約5km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。

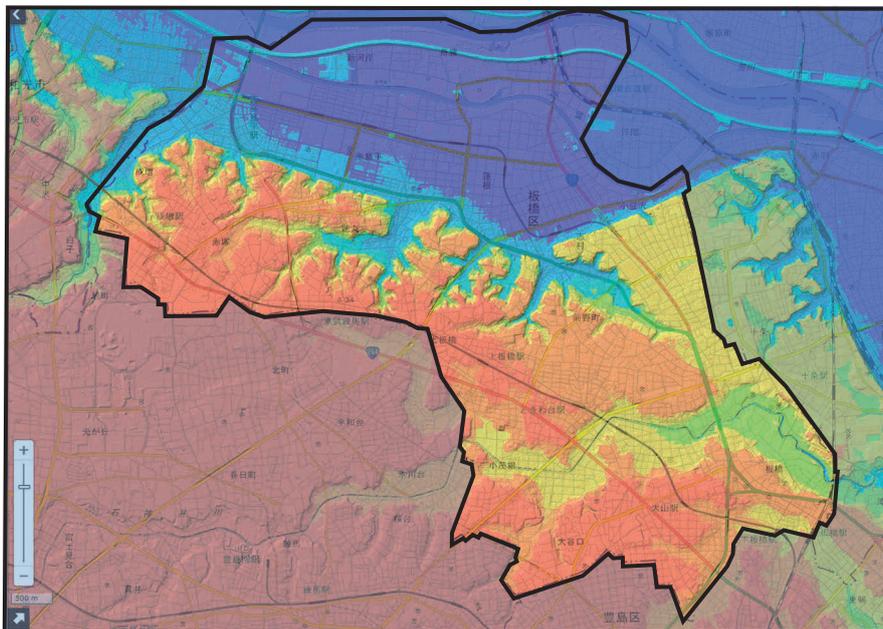


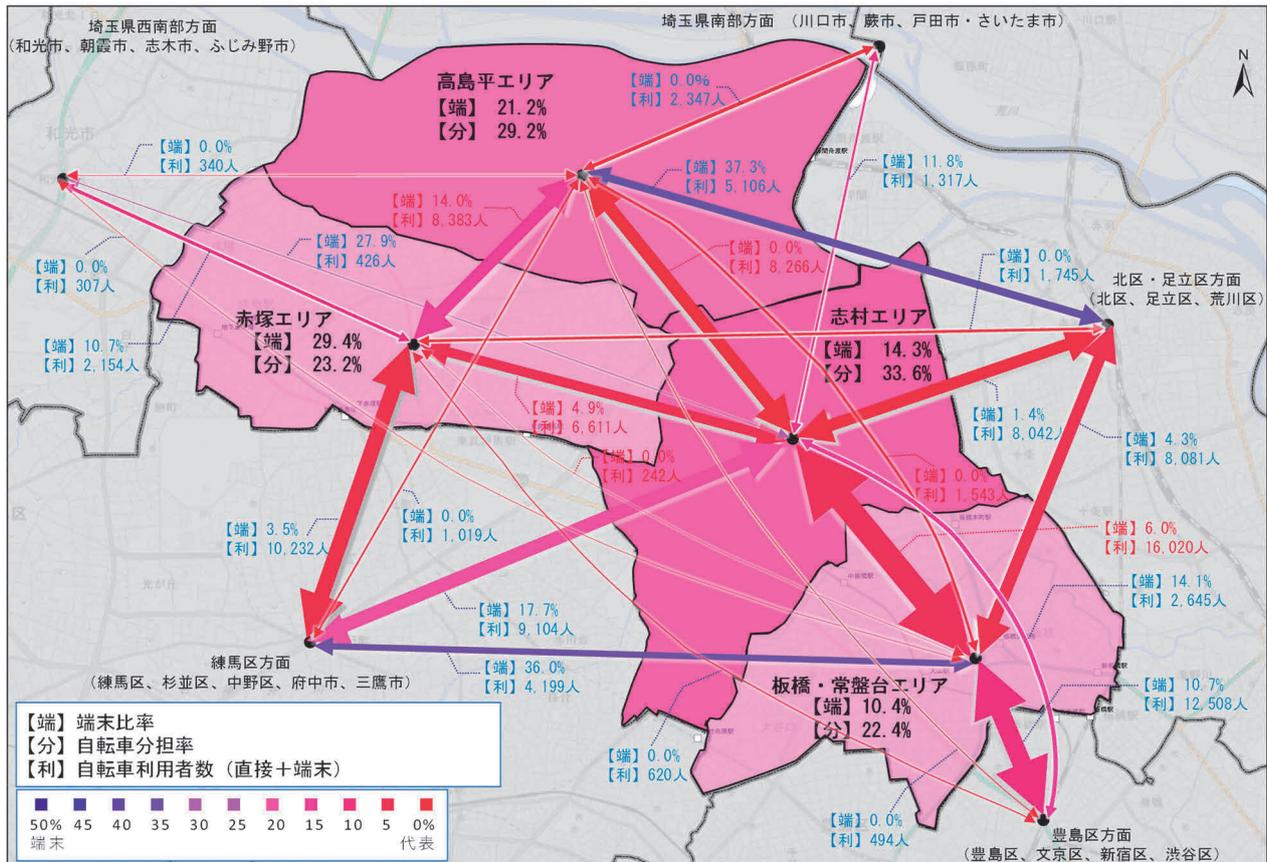
図 2-1-1 板橋区地形図

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）。



凡例の補足

【端末比率】 = 駅まで自転車を利用した人の数 / 移動時に自転車を利用した全ての人の数

→面/線の色合いが赤いほど端末比率が小さく、駅で鉄道などに乗り換えずに最終目的地まで直接自転車で移動している人が多いことを示す。

【自転車分担率[※]】 = 移動時に自転車を利用した全ての人の数 / 区内を出発地や目的地として移動した人の数

→面の色が濃いほど自転車分担率が大きく、移動手段として自転車を選択している割合が高いことを示す。

【自転車利用者数】 = 目的地まで自転車で直接移動した人の数 + 駅まで自転車、駅から電車で移動した人の数

→線が太いほど、矢印両端のエリア間を自転車で移動する人が多いことを示す。

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

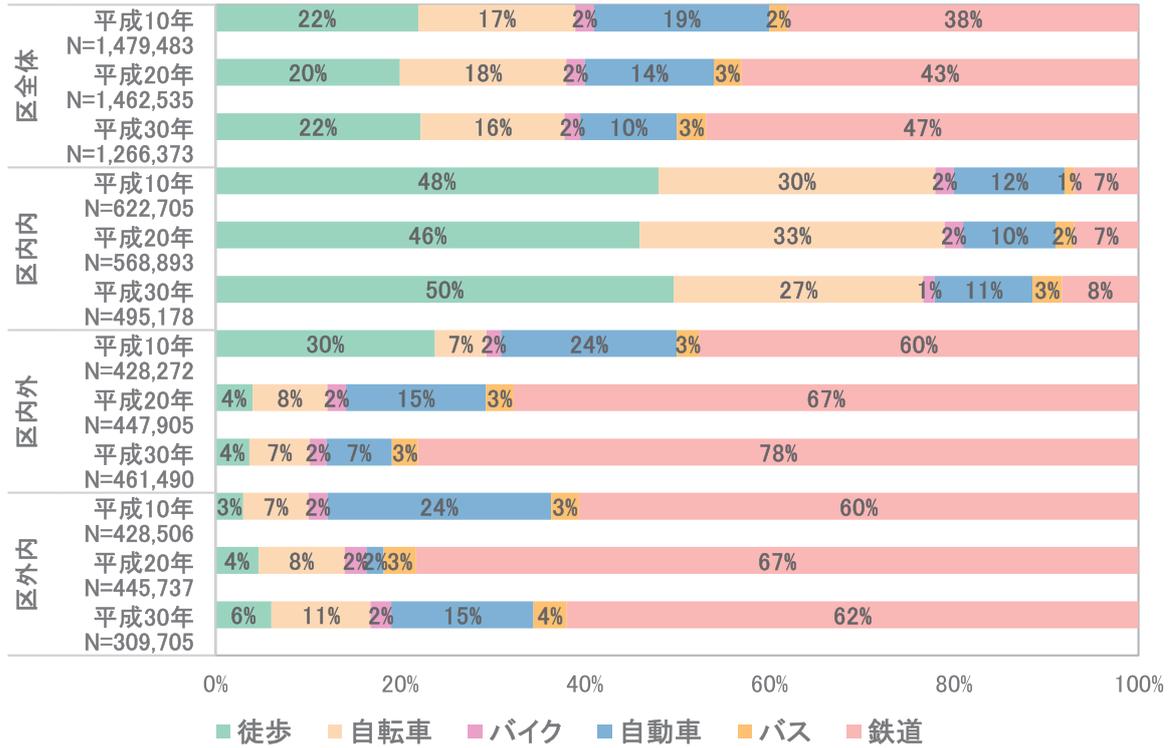


図 2-1-3 板橋区交通手段分担率（全目的）

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

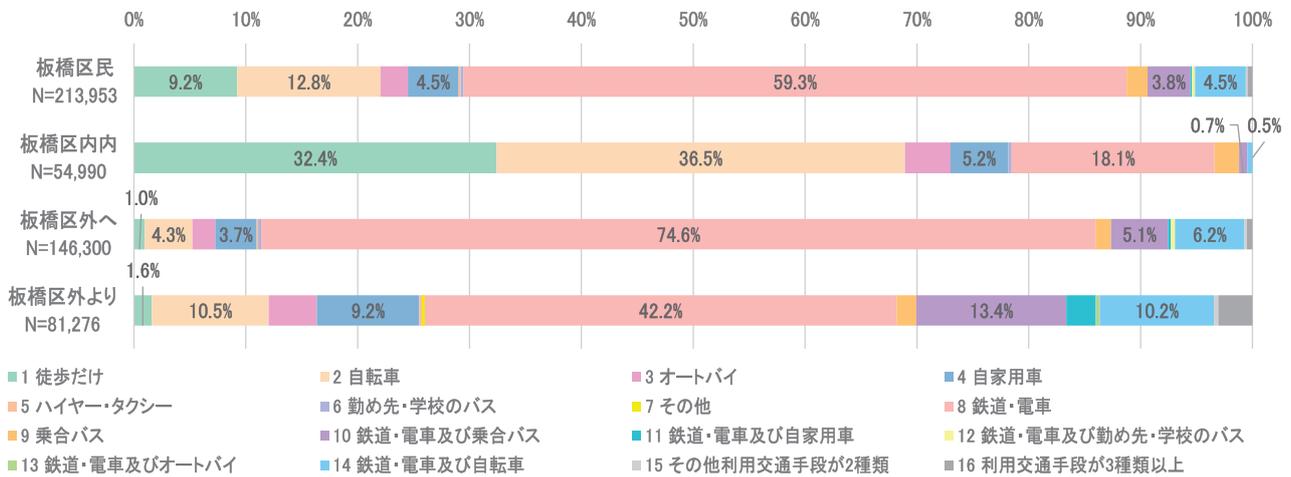


図 2-1-4 板橋区交通手段分担率（通勤時）

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。

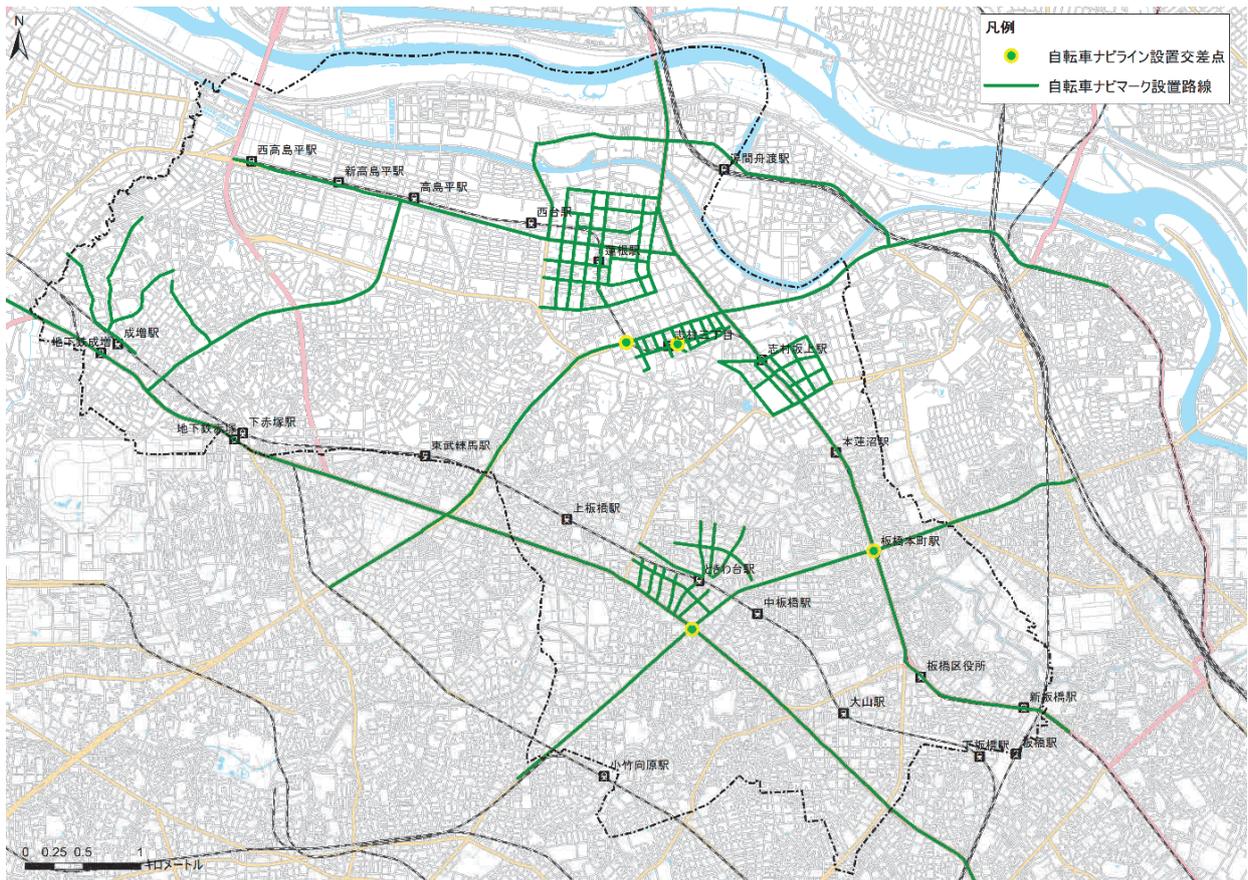


図 2-1-6 警視庁自転車ナビマーク・ナビライン設置済み路線



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：警視庁ホームページ)

(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）。

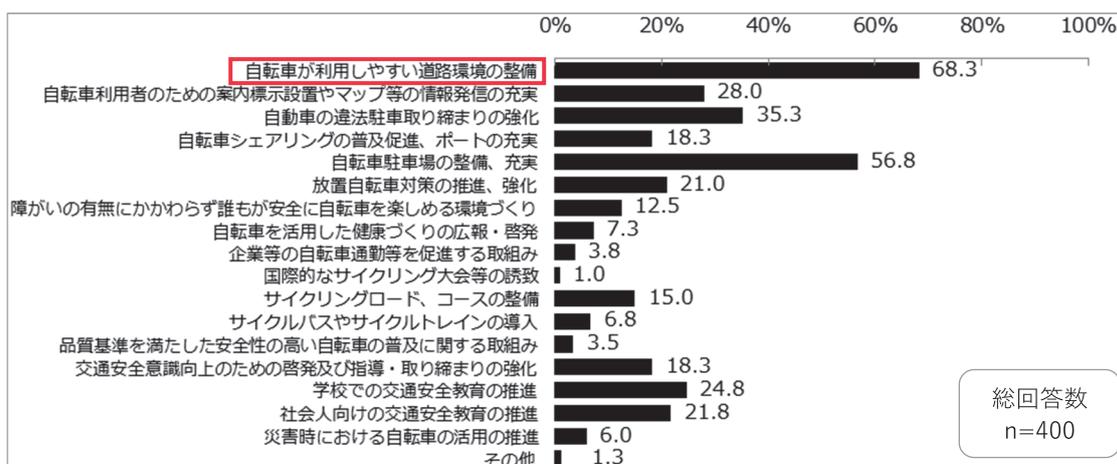


図 2-1-7 自転車活用推進のために注力すべき取組

出典：板橋区 Web アンケート調査（令和 2（2020）年 1 月実施）

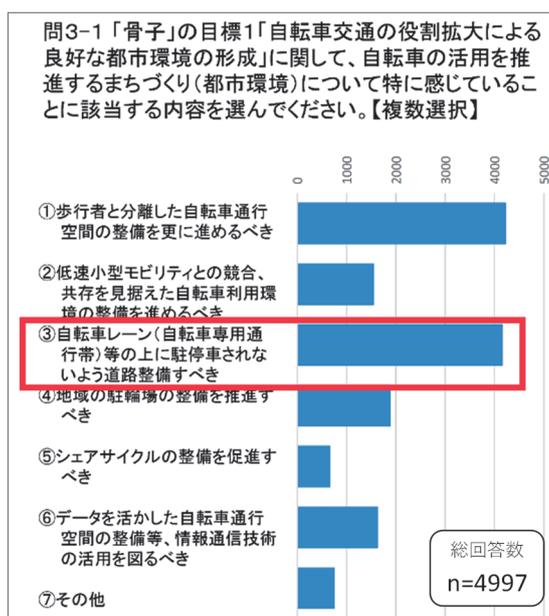


図 2-1-8 国の計画骨子に関する Web アンケート（令和 3（2021）年 2 月実施）

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) 自転車駐車の現状

区内では、鉄道駅周辺を中心に自転車駐車が設置され（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。

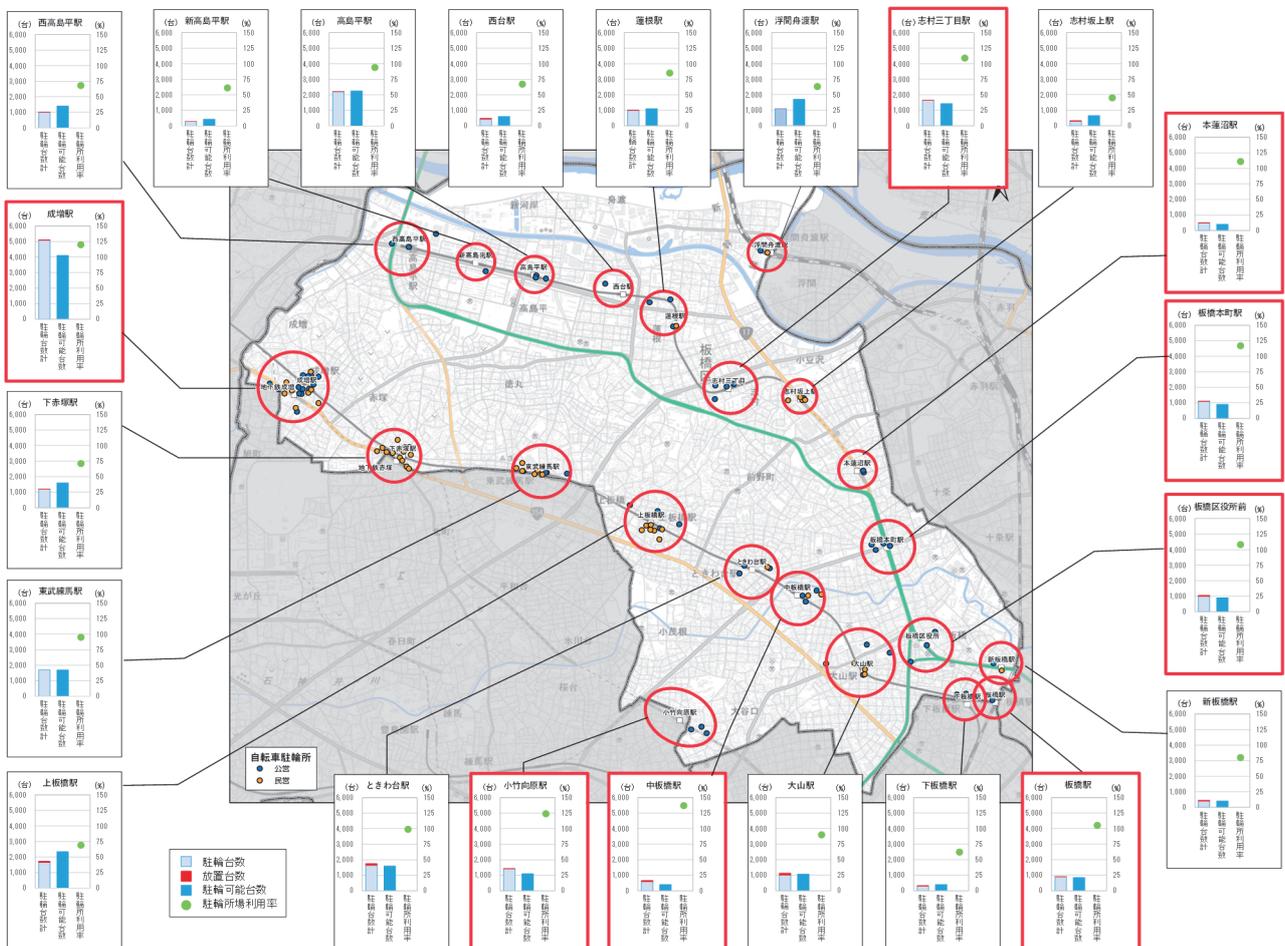


図2-2-1 自転車駐輪場位置と駐輪場使用状況（赤囲いは利用率100%以上）

(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。

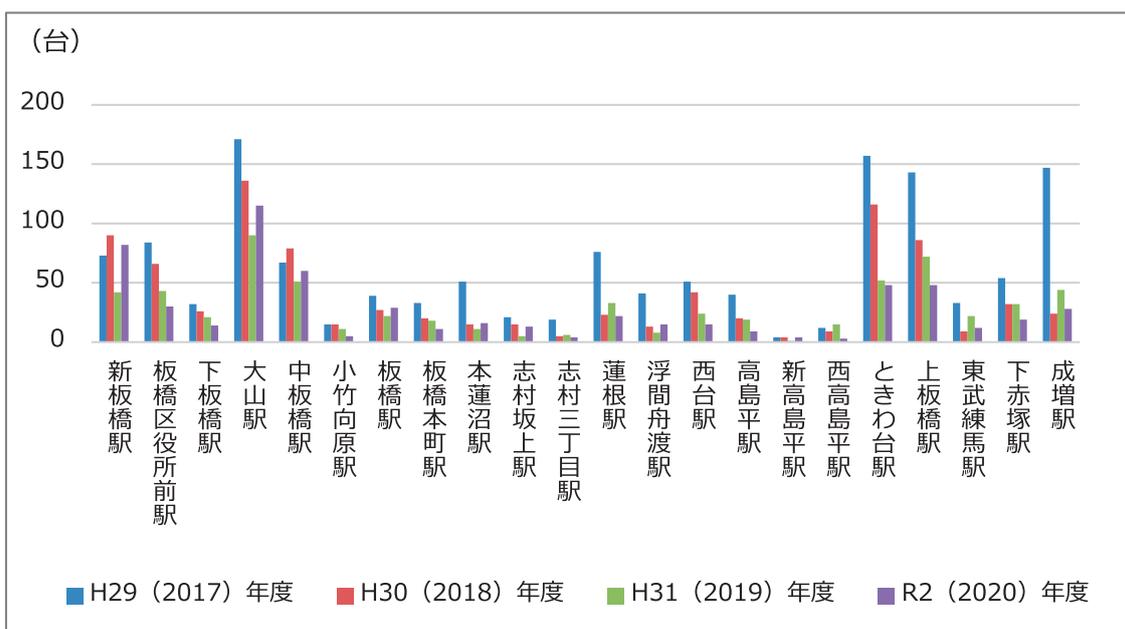


図 2-2-2 放置自転車台数

(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。

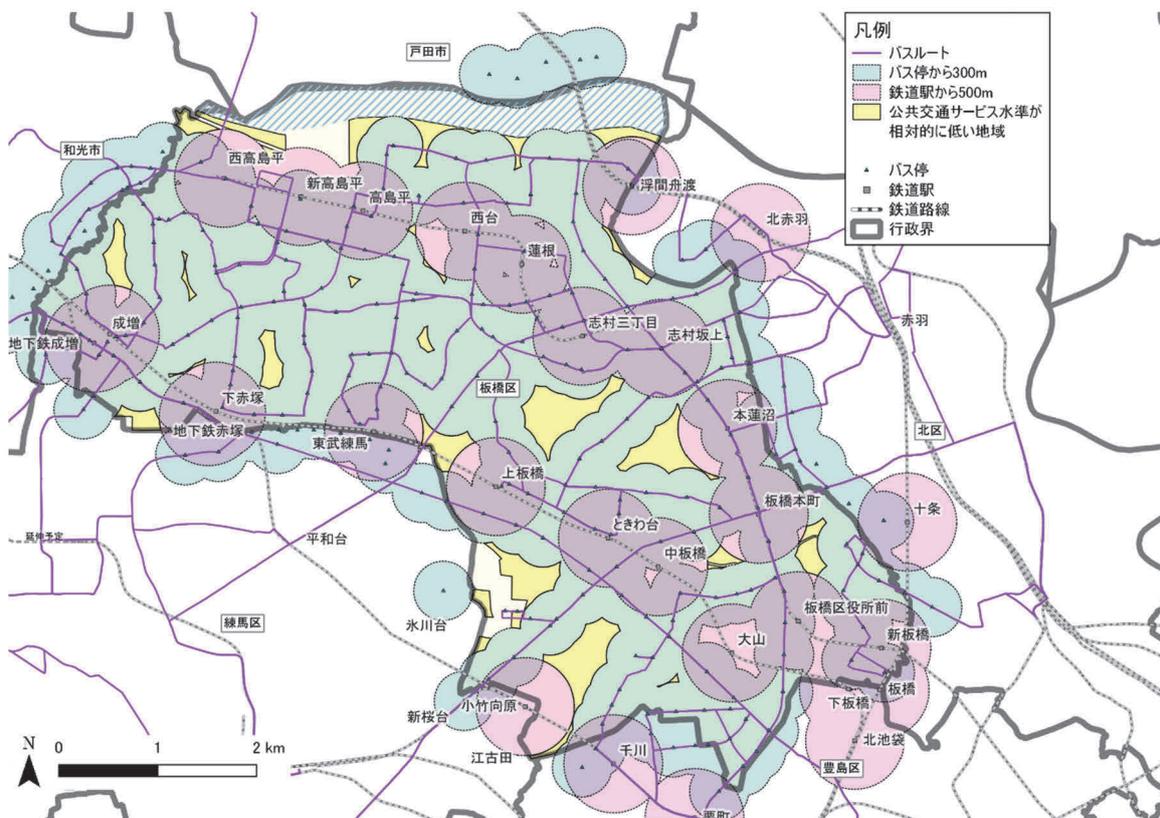


図 2-3-1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

(「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、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。ポートに自転車がなければ、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。

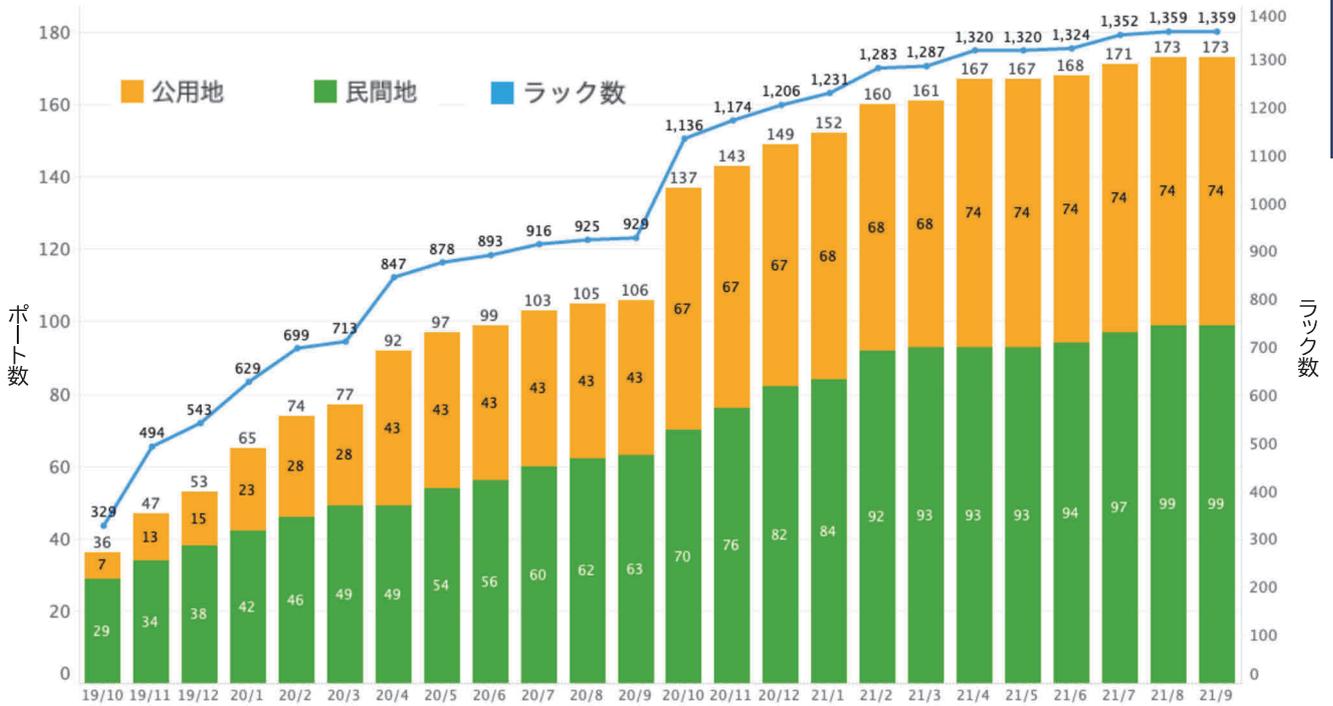


図 2-3-2 区内ポート・ラック設置数推移 (OpenStreet(株)提供)

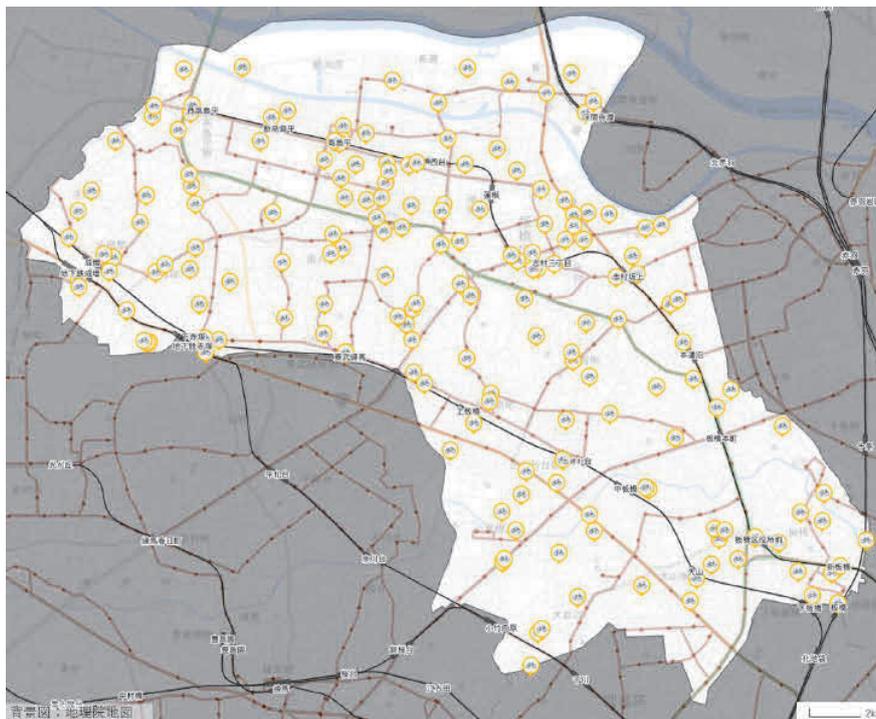


図 2-3-3 区内ポート設置箇所図 (令和3(2021)年9月時点。OpenStreet(株)提供)

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の利用回数は、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)。

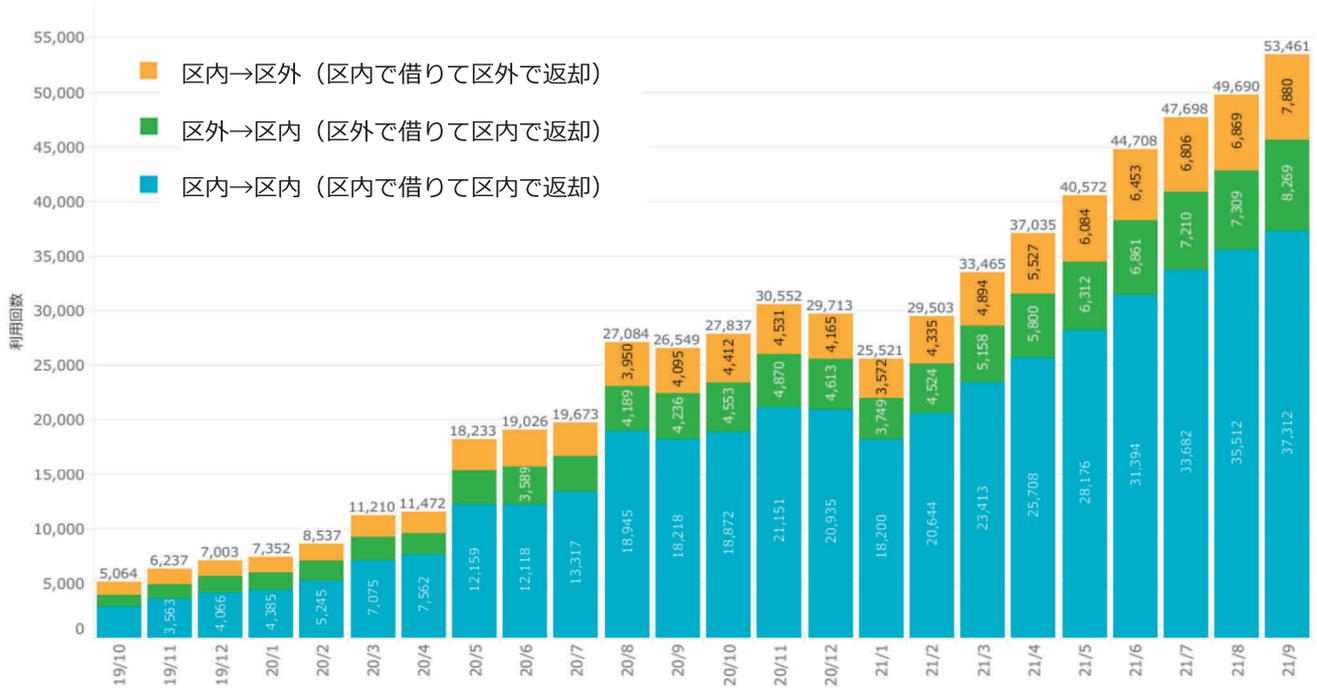


図 2-3-4 月別利用回数の推移 (区内全ポート合計)

(OpenStreet(株)提供の資料を一部加工)

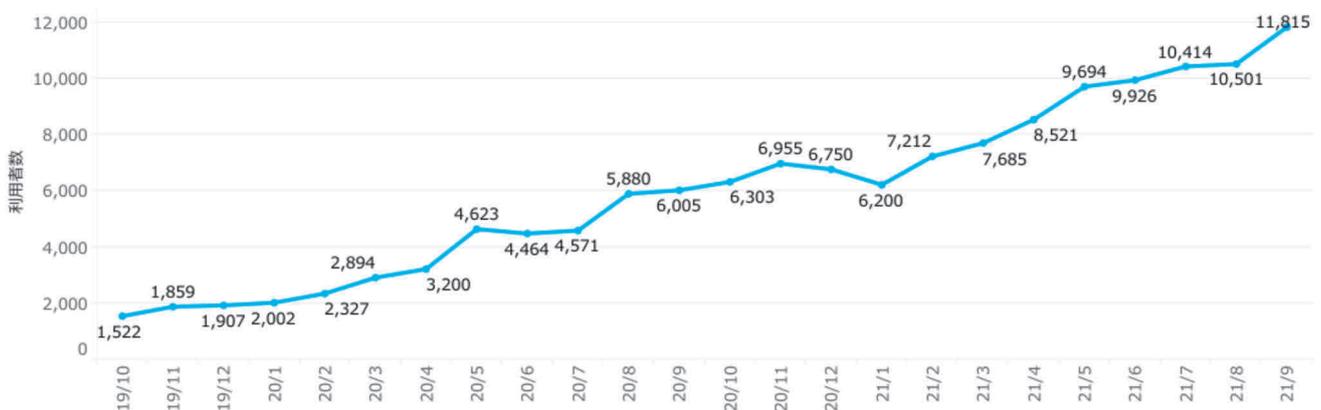


図 2-3-5 月別利用者数の推移 (OpenStreet(株)提供)

⑤ 走行場所

シェアサイクルで利用された自転車が区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。

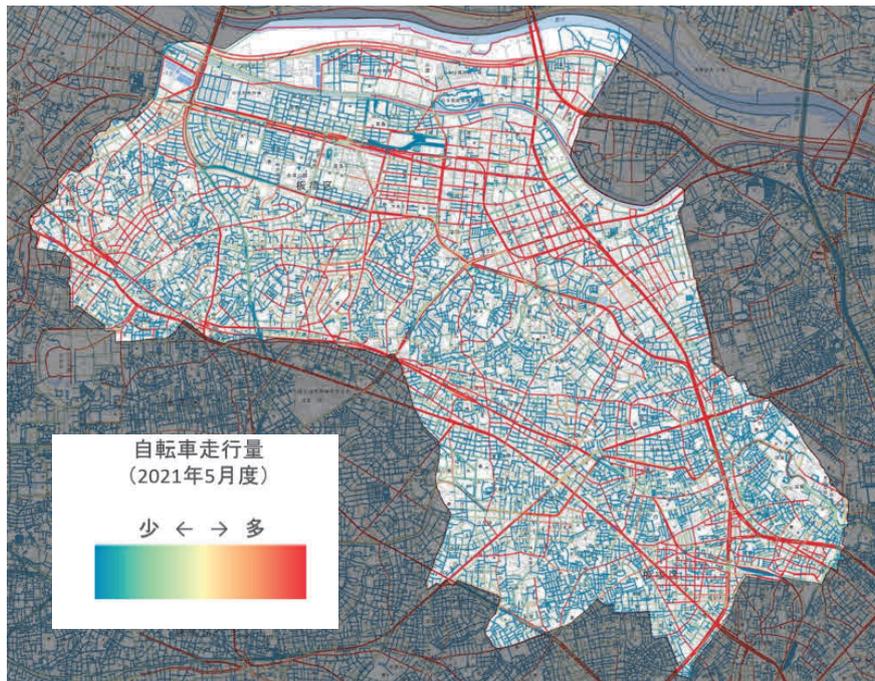


図 2-3-6 シェアサイクル走行量（令和3（2021）年5月）（OpenStreet(株)提供）



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。

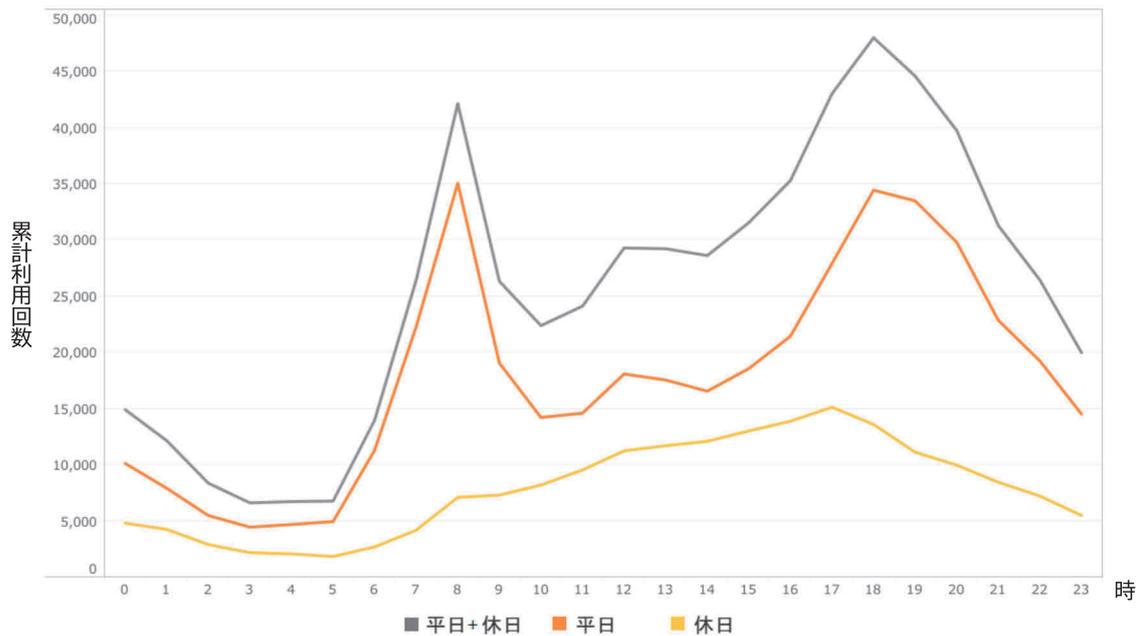


図 2-3-8 時間帯別累計利用回数（令和 3 (2021)年 9月時点）（OpenStreet(株)提供）

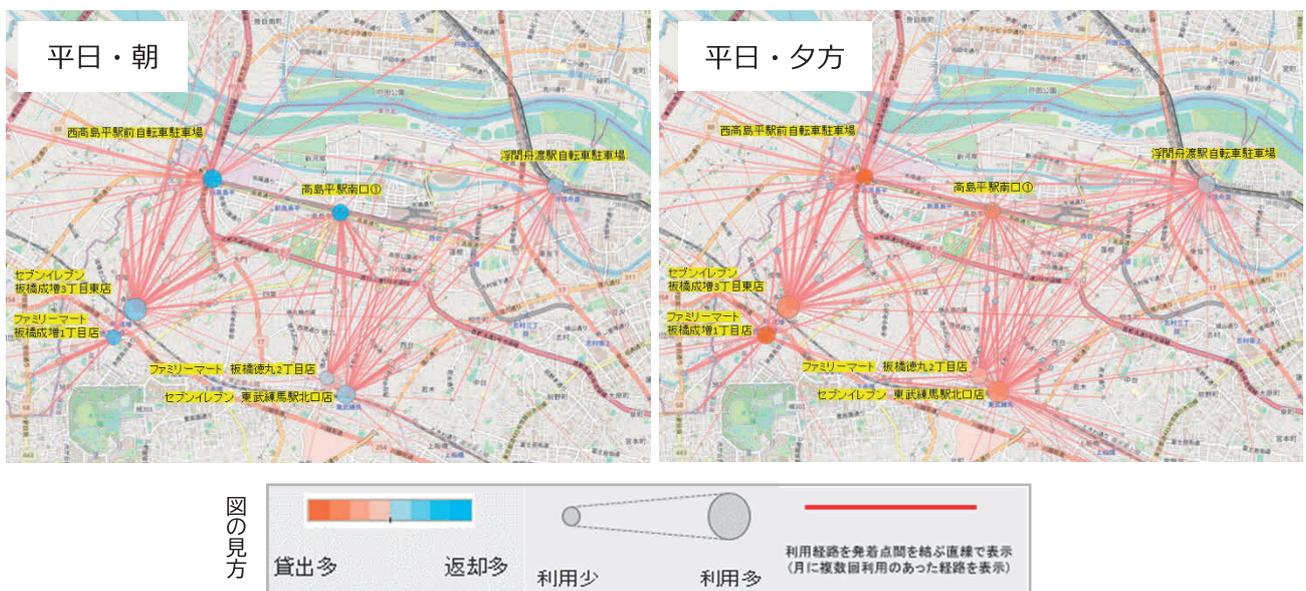


図 2-3-9 出発点・行き先マップ（令和 3 (2021)年 5月）（OpenStreet(株)提供）

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。

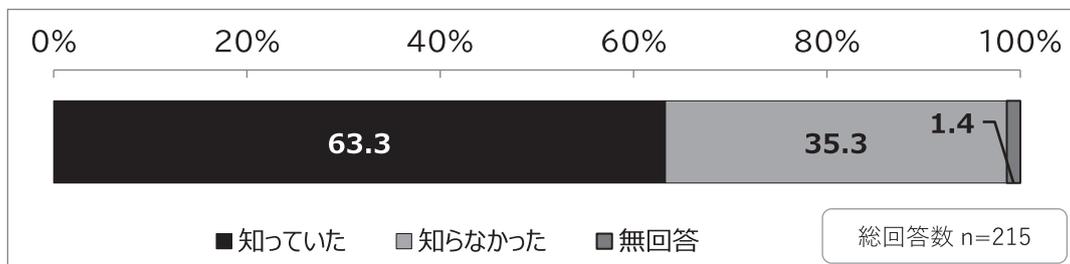


図 2-3-10 シェアサイクル実証実験の認知度

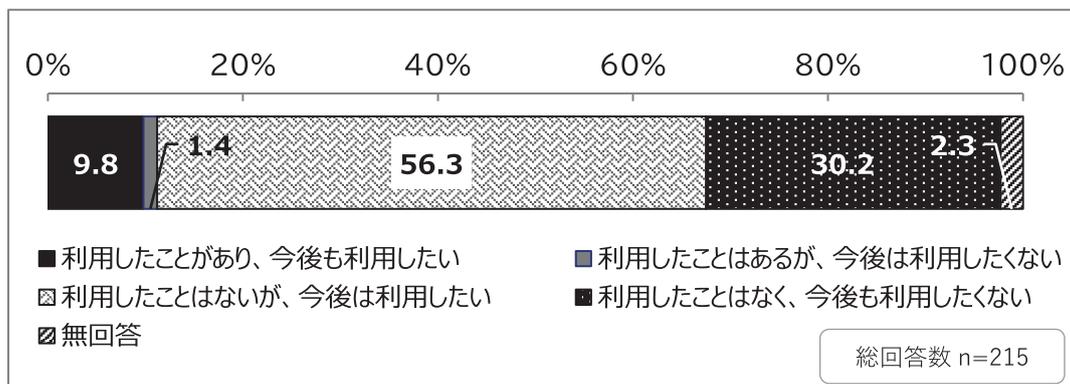


図 2-3-11 シェアサイクルの利用実績・意向

* 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、これら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たな電動小型モビリティが次々と登場しています。

トヨタ i-ROAD  試乗可		トヨタ車体 歩行領域EV  試乗可		超小型EV  モック展示		コムス  試乗可	
日産 日産 ニューモビリティコンセプト  試乗可		ホンダ PCX ELECTRIC  展示		スズキ セニアカー  試乗可		WHILL 電動車椅子  試乗可	
ヤマハ発動機 電動アシスト自転車  試乗可				パナソニック 電動アシスト自転車  試乗可			
E-Vino  展示		電動車椅子YNF-01  デモ走行		ブリヂストン 電動アシスト自転車  試乗可			
Luup 電動キックボード  試乗可 <small>※HPより引用</small>				豊田TRIKE 電動アシスト自転車  試乗可			

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：茨城県つくば市ホームページ



電動キックボード実証実験の様子

出典：千葉市ホームページ

(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2-4-2)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2-4-3)、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*²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、海外ではもともと、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2-4-2 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2-4-3 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。

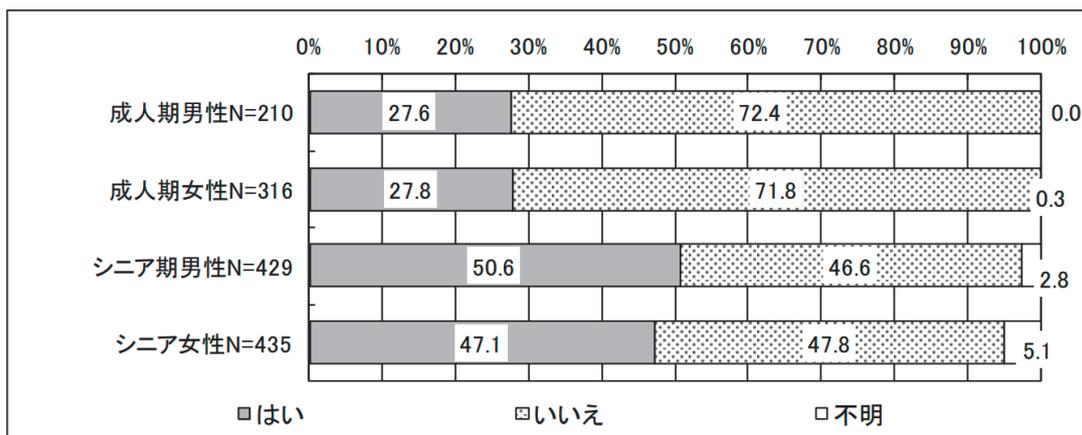


図 2-5-1 運動習慣のある人の割合（1回30分、週2回、1年以上の運動）

（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。

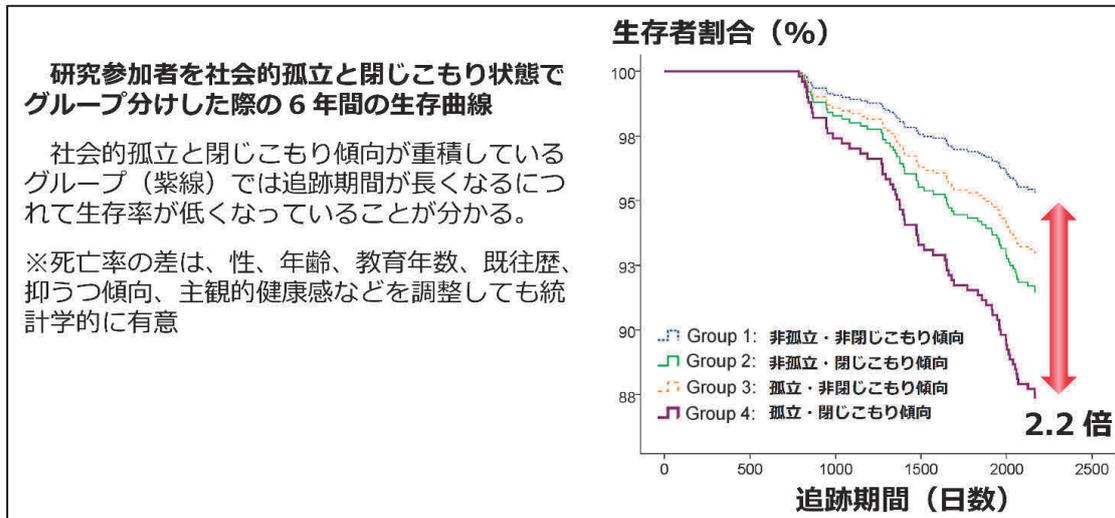


図 2-5-2 高齢期の社会的孤立と閉じこもり傾向による死亡リスク

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

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、新型コロナウイルス感染症防止対策として、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。

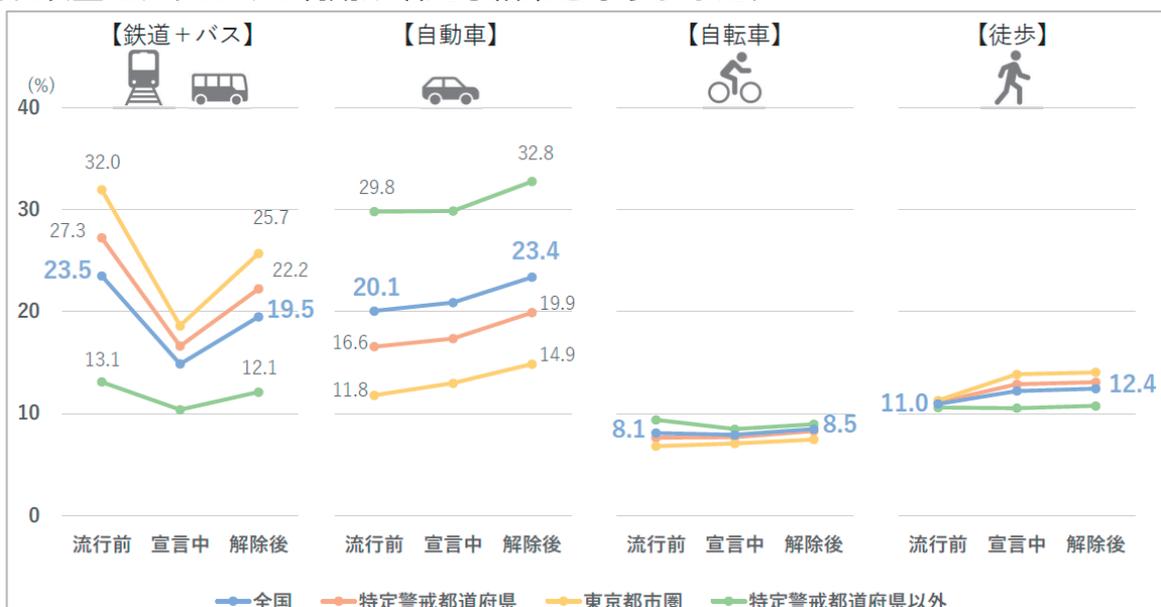


図 2-5-3 新型コロナ緊急事態宣言前後の交通手段分担率の変化

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 (+値：現在（調査時点）の方が訪れている、-値：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。

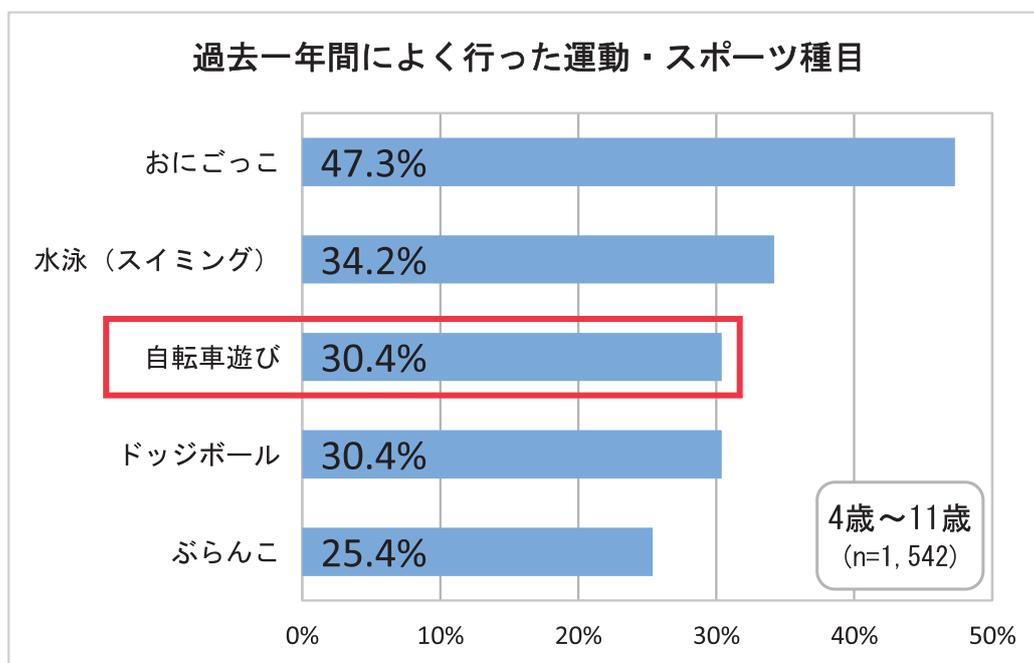


図 2-5-5 子ども・青少年の運動・スポーツ実施状況

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約7割を占めています。
- ・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。

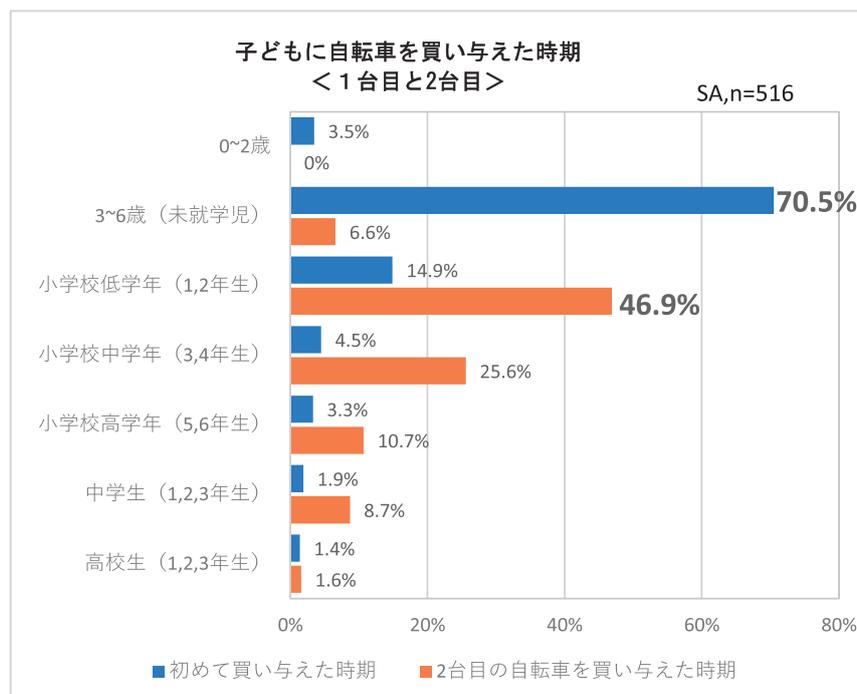


図 2-6-1 子どもの自転車購入実態・意識調査結果

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

自転車に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。

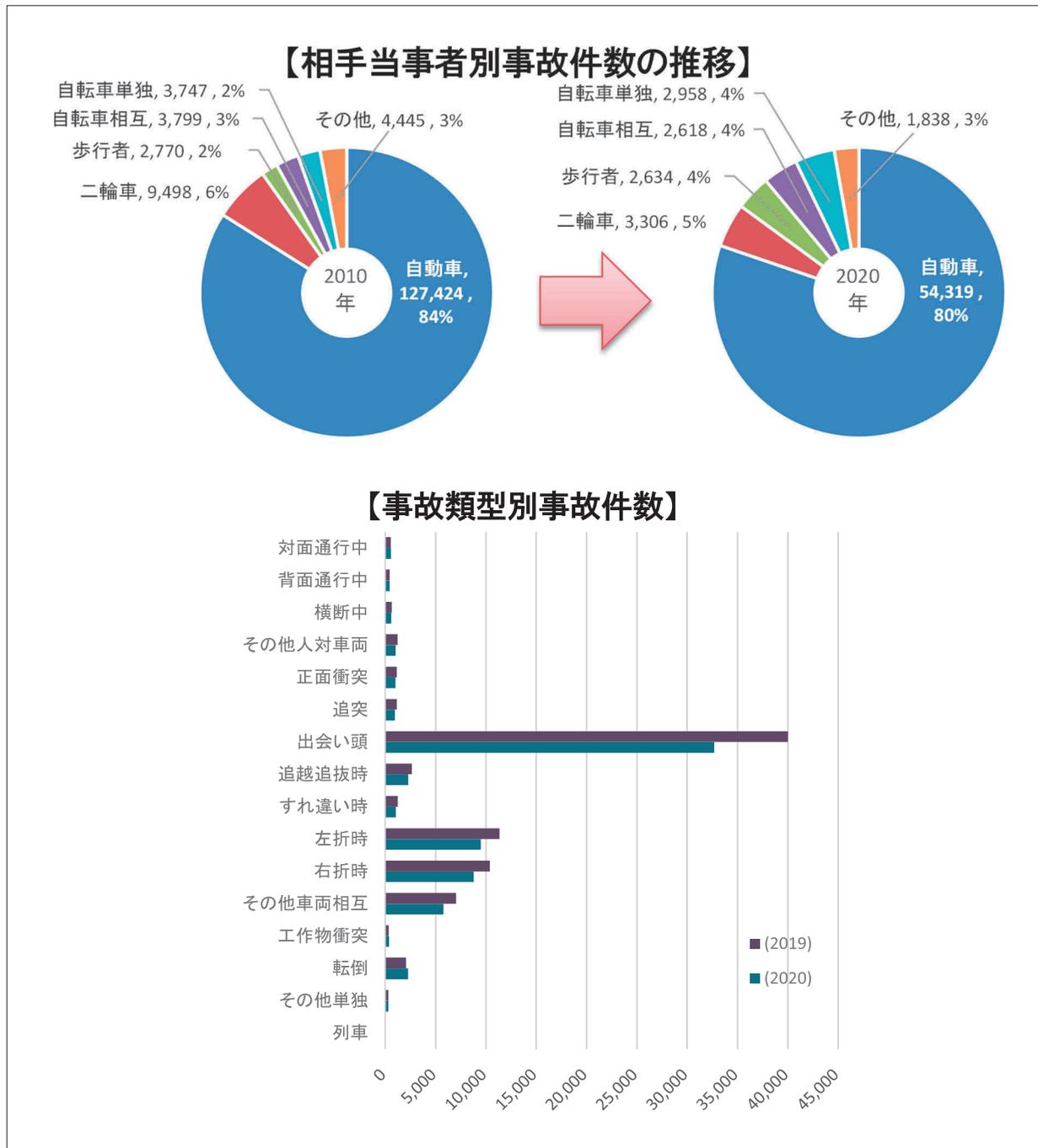


図 2-6-2 自転車関連事故の発生状況（全国）

出典：警察庁自転車関連事故（令和 2（2020）年）を基に作成

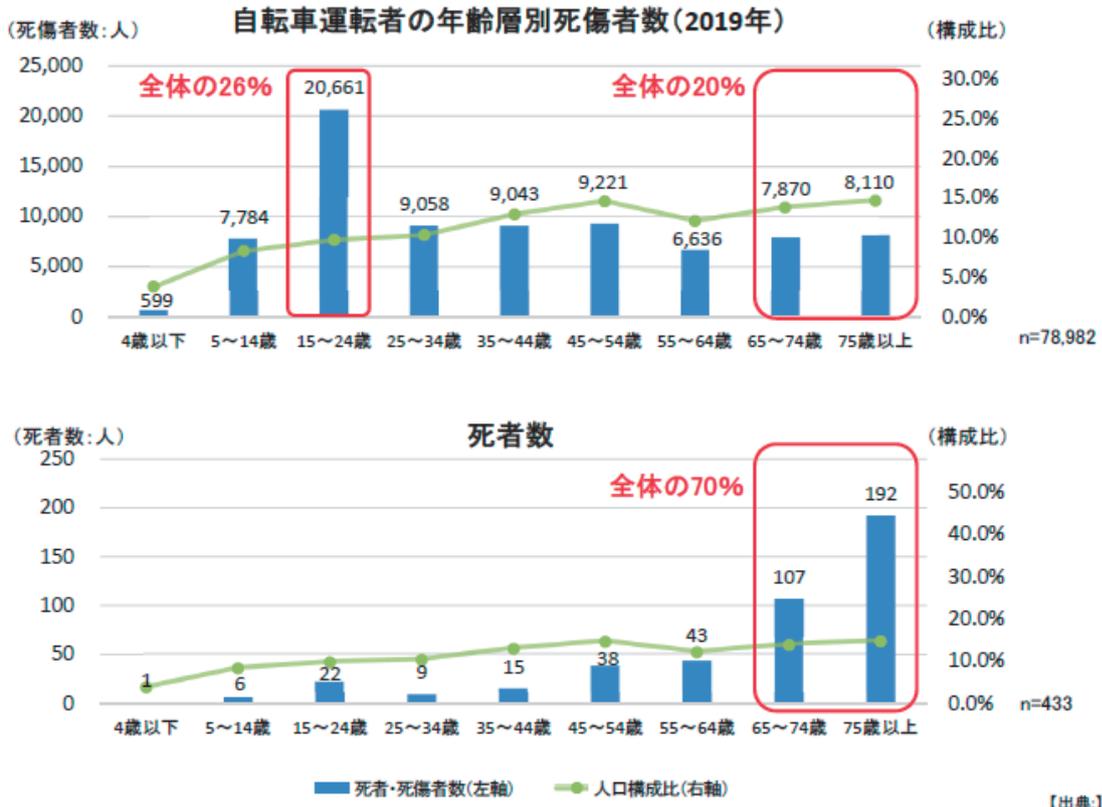


図 2-6-3 自転車事故の年齢層別死傷者数(全国)

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)



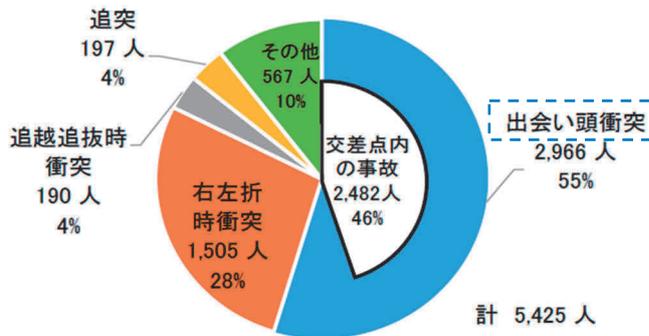
図 2-6-4 自転車事故発生密度(板橋区)

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〉

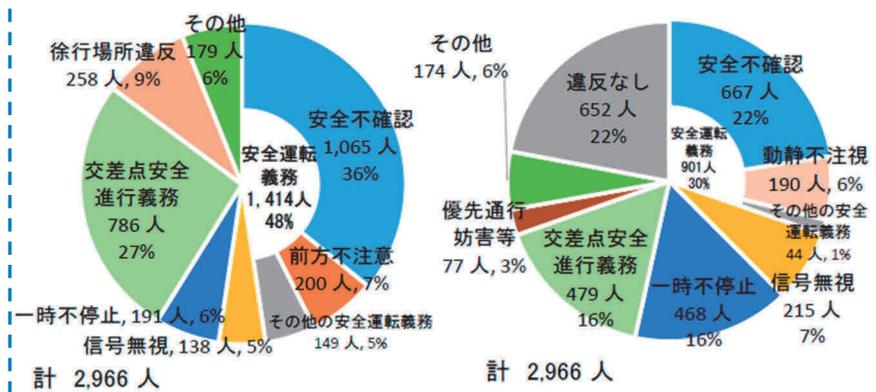


図 2-6-5 法令違反の発生状況

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

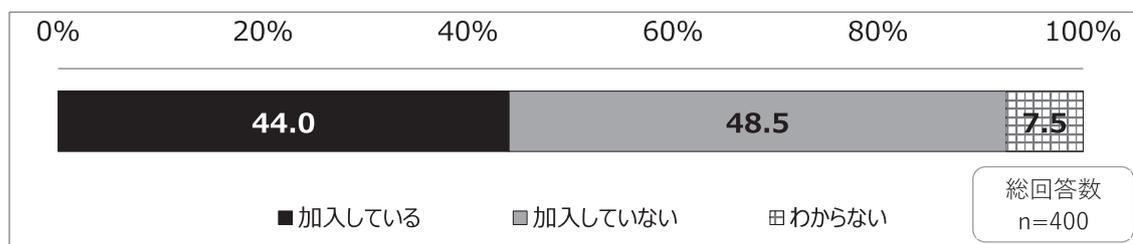


図 2-6-7 自転車保険加入状況

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。



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

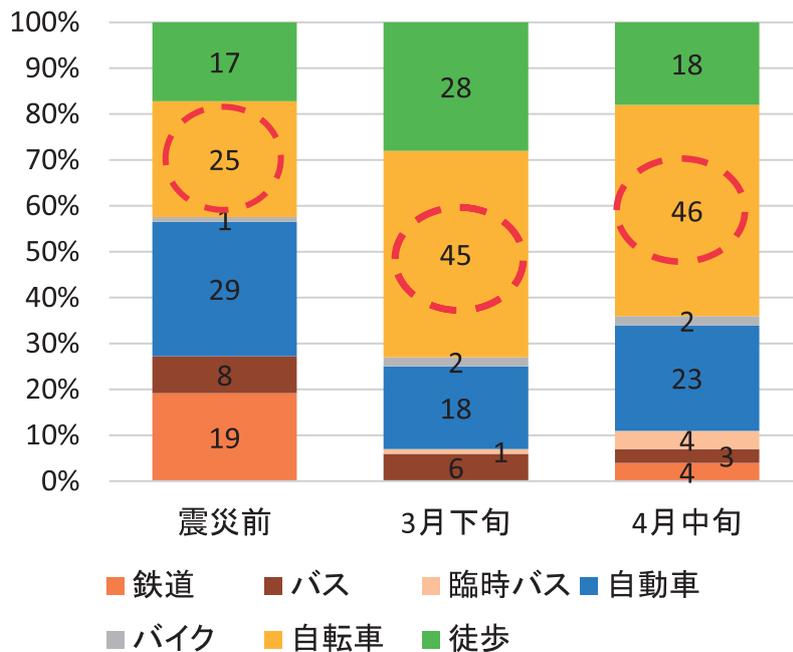


図 2-6-8 震災前後の利用交通手段構成(通勤通学、都心部を除く仙台駅から概ね 3 km 圏)

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。

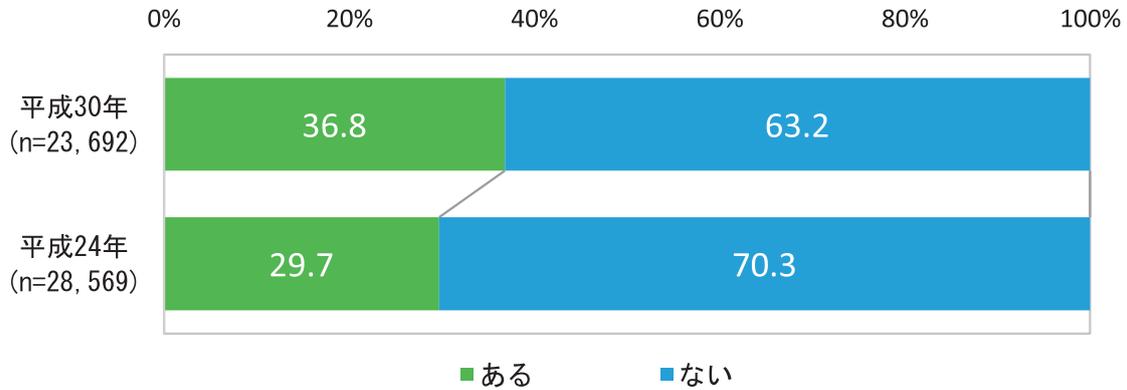


図 2-6-9 自転車の点検・整備の有無

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