

第3章



自転車⁺の活用推進に関する方針 及び実施する取組

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

安心・安全 スマートなサイクルライフを実現する

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

基本方針1 だれもが安心・安全 に移動できる通行環 境の創出

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

基本方針2 だれもが出かけた くなる自転車⁺利用環 境の形成

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

基本方針3 豊かな未来をはぐくむ サイクルライフの創造

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

1 基本理念

本計画の上位計画である「板橋区交通政策基本計画」が示す交通の将来イメージの“楽しく出かけられる”や、自転車⁺を取り巻く現状及び課題などを踏まえ、本計画の基本理念を以下のとおりに設定します。

安心・安全 スマートなサイクルライフの実現

～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～

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

■安心・安全

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

■スマート

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

■サイクルライフ

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

■自転車⁺で出かけたくなる

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

2 基本方針

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

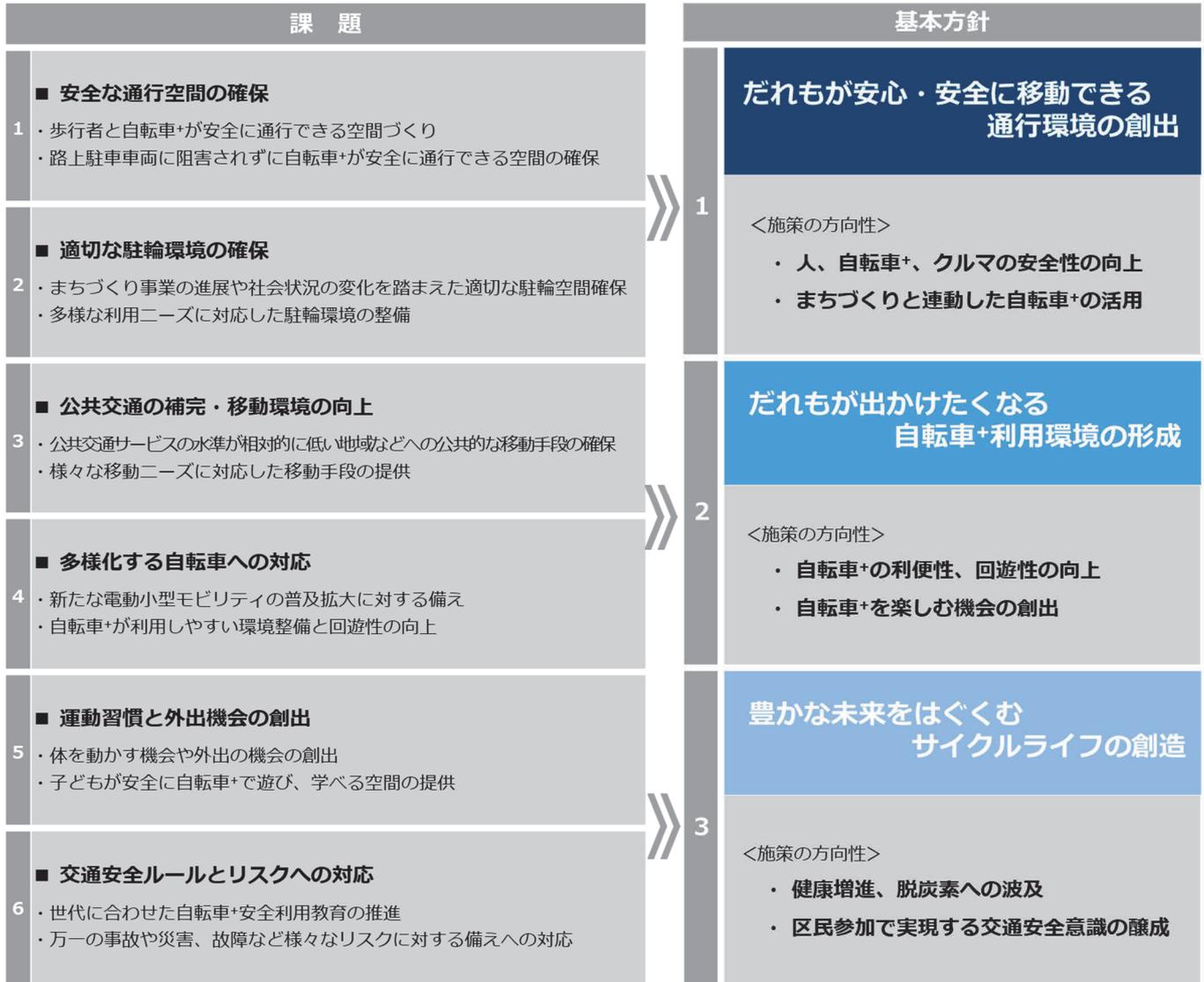


図 3-2-1 課題と基本方針の関係イメージ

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

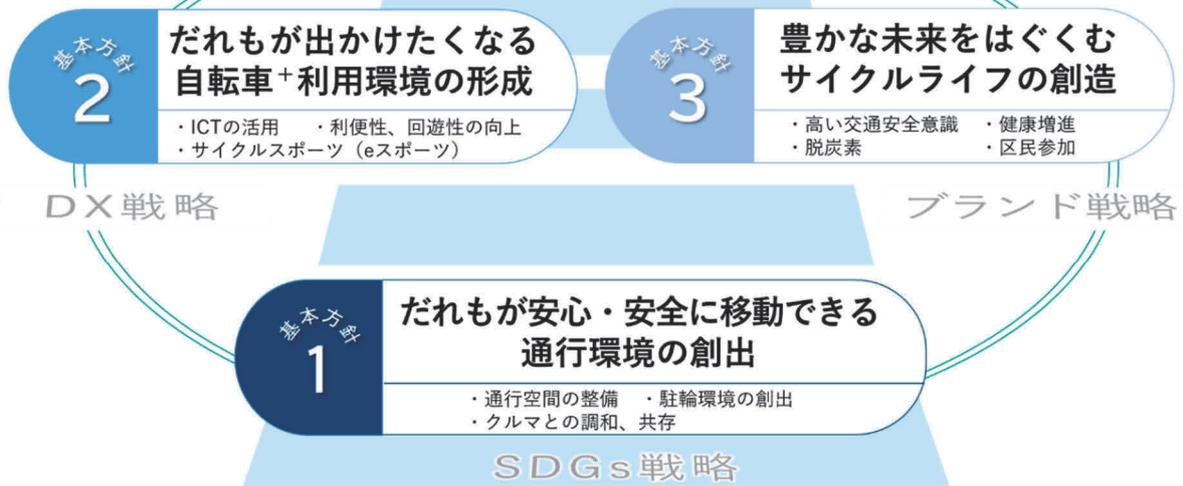


図 3-2-2 基本理念・基本方針のイメージ

※SDGs 戦略、DX戦略、ブランド戦略については、資料編参照

3 施策

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

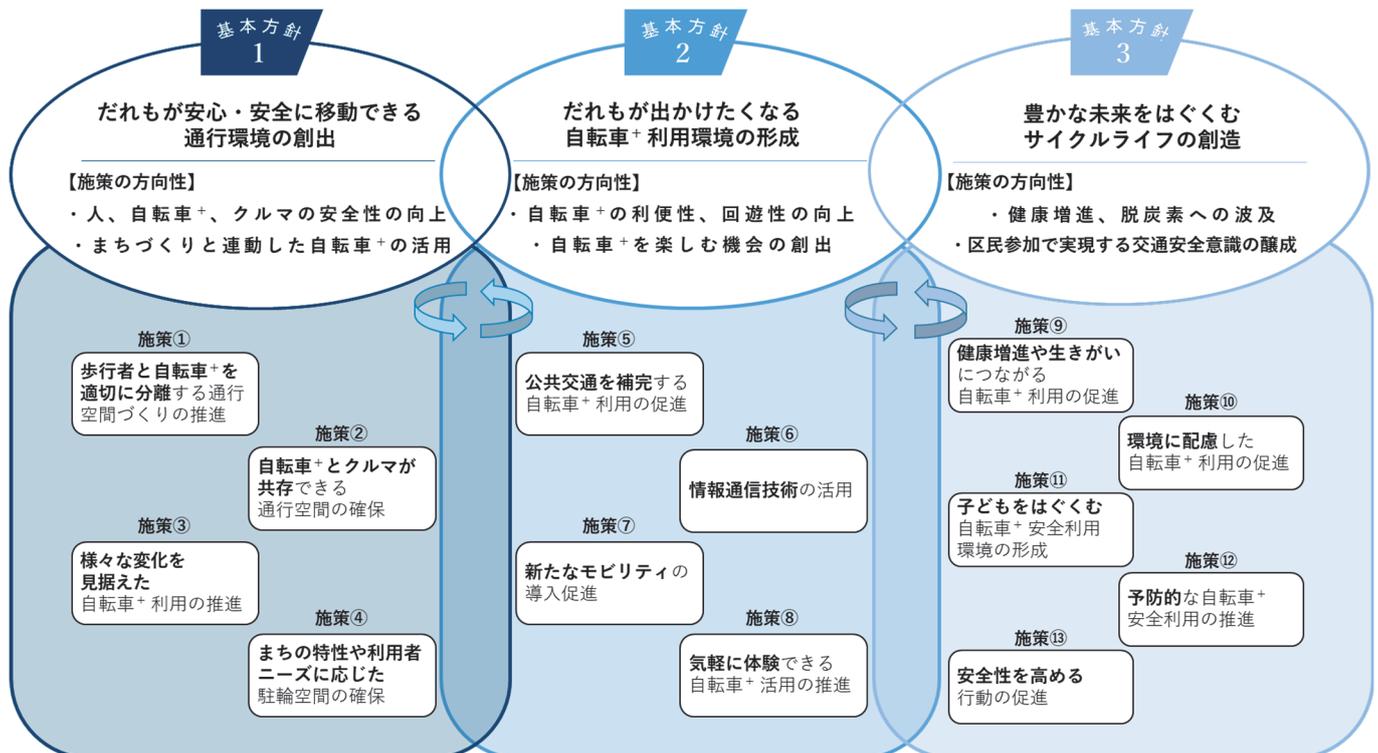


図 3-3-1 施策の方向性と施策の関係イメージ

4 取組

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

■ 各ページの見方

＜施策①＞歩行者と自転車とを適切に分離する通行空間づくりの推進

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

①-1 自転車ネットワーク路線の設定

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

①-2 自転車通行空間の整備

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

①-3 機会を捉えた整備の推進

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

①-4 自転車歩行者道の改良

歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道については、交差点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

SDGs アイコン

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

施策の方向性

施策のめざす方向性・ねらい等を示しています。

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 →第4章「自転車ネットワーク」を参照				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1期)の整備	優先整備路線(第2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1期)の整備	優先整備路線(第2期)の整備		

施策の具体的内容・取組

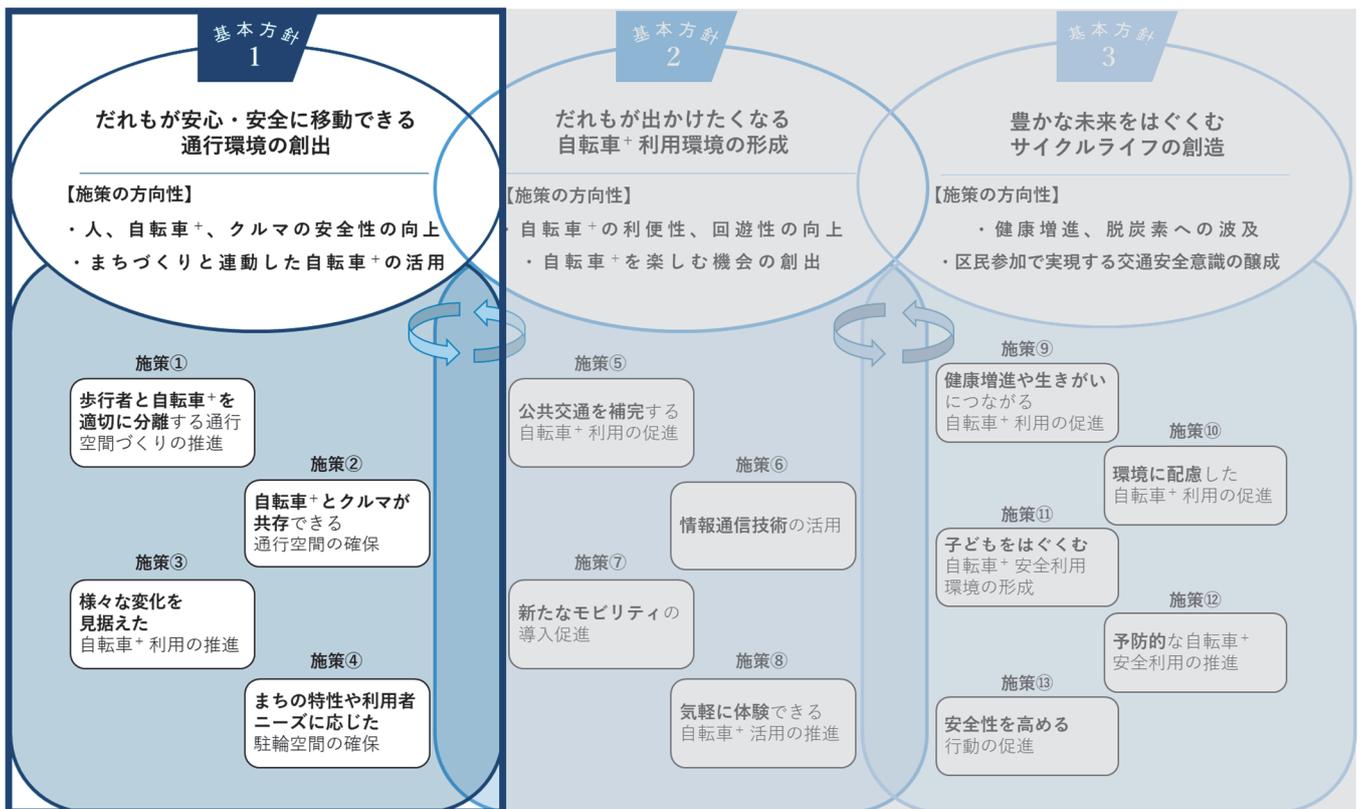
施策のめざす方向性に合致する取組など具体的な内容を示しています。また、施策や取組に関連する事例等をコラムとして掲載しています。

実施する取組とスケジュール

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

基本方針1 だれもが安心・安全に移動できる通行環境の創出

「自転車は車道通行が原則」の視点に立ち、自転車通行空間の整備を進め、自転車+と歩行者の安全性を高めるとともに、自転車+とクルマが共存できる通行空間を確保します。また、まちの特性や利用ニーズの変化に応じた駐輪環境を整えることで、安全かつ円滑に自転車+で移動ができる環境を創出します。なお、自転車通行空間の整備については、第4章「自転車ネットワーク」(P.92～)において、より詳細な取組を記載しています。



基本方針1の趣旨に沿って、施策①から④の4つの施策を推進します。
 なお、これらの施策は、基本方針2や3にも一部が関連するものとなります。

<施策①> 歩行者と自転車⁺を適切に分離する通行空間づくりの推進



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

①-1 自転車ネットワーク路線の設定

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

①-2 自転車通行空間の整備

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

①-3 機会を捉えた整備の推進

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

①-4 自転車歩行者道の改良

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

①-5 将来を見据えた自転車通行空間の整備

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

【歩道内における自転車通行の問題点】

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

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

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

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



写真：歩行者と自転車の通行帯を構造分離した歩道（高島平二丁目）



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

実施する取組とスケジュール

実施する取組				
令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度以降 (2026)
①-1 自転車ネットワーク路線の設定				
※本計画の策定時に路線を設定 →第4章「自転車ネットワーク」を参照				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	

※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。

第3章

②-1 違法駐車車両に対する取締り等の対策実施

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



写真：駐停車車両を避けて走る自転車（蓮根三丁目）

【自転車通行空間整備による違法駐車対策】

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



樹脂製ポールの設置区間(拡大写真)

写真左：施工前（令和2（2020）年6月撮影）

写真右：施工後（令和3（2021）年5月撮影）

【自転車通行空間上の駐停車車両の回避方法】

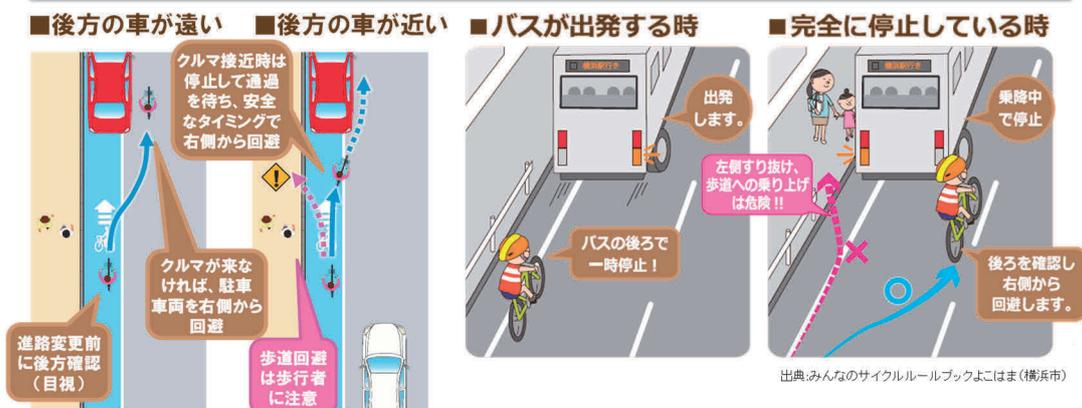
自転車が交通ルールの原則に従って車道を通行する上で大きな妨げとなるのが、クルマの路上駐停車です。長時間の駐車はもちろんのこと、たとえ停車時間が30秒程度であっても、その瞬間にその場所に差し掛かった自転車にとって、通行の妨げになることには変わりがありません。一方で、荷物の配達や人の送迎の効率化（＝ドライバーの労働時間短縮）、駐車場の門扉の開閉などのために、必要最小限の範囲で行われる駐停車まで否定することはできません。そのため、自転車利用者もクルマのドライバーも、双方が路上駐停車車両（以下「駐停車車両」という。）があった場合の正しい自転車通行の方法を理解しておく必要があります。

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

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

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

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



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

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^①にこのガイドラインの趣旨に沿った設置例があります。

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

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



写真：荷さばきスペースの例
(千代田区神保町)



写真：自転車通行帯の右側に駐車スペースが設置された例（文京区内）



写真：区内の設置例（高島平三丁目）

②-3 自転車⁺・クルマ利用者双方の意識啓発と走行ルールの周知

クルマのドライバーに対し、自転車⁺に対するあおり運転の防止や左折時の自転車⁺巻き込み事故を防ぐため、車道通行の自転車⁺を常に意識してもらえるよう、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⁺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て効率的に自転車通行空間を整備するなど、自転車⁺の活用を想定したまちづくりを推進します。

③-2 駐輪需要やまちづくりを踏まえた自転車駐車場の設置

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

【駅周辺における自転車駐輪環境】

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



写真：駅周辺の道路空間を活用して設置された自転車駐車場（豊島区巣鴨）



写真：駅近くの建物内に駐輪施設を組み込んだ自転車駐車場（港区六本木）

③-3 自転車駐車場内等へのシェアサイクルポートの設置

自転車+から鉄道・バスなどへの乗り換えや利便性の向上を図るため、自転車駐車場の利用状況等に配慮しつつ、鉄道駅周辺の自転車駐車場や公共施設等を活用したシェアサイクルポートの設置を推進します。

【自転車と公共交通等との乗り換えをスムーズにつなぐ MaaS*の取組】

東京都では、「Society 5.0」*の実現に向け、新たなモビリティサービスとして注目されている MaaS を重点プロジェクトとして位置づけており、令和2(2020)年度には、「MaaS 社会実装モデル構築に関する実証事業」の実施を通じて、社会実装に向けた検証等を行っています。

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：実証事業の一つ「TAMa-GO」の例
(出典：京王電鉄株式会社ホームページ)

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性向上などのため、世界的にキャッシュレス決済が進んでいます。また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う「ソーシャル・ディスタンス」の意識の浸透で、近年、非接触での決済ニーズが急速に高まっています。

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

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

*現金、非接触IC、コード決済のいずれにも対応した精算機を導入予定。



写真：非接触ICに対応した精算機
(茨城県つくば市)

④-2 保育所周辺における送迎用駐輪スペースの設置促進

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

④-3 まちなか駐輪スポットの整備の検討

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

【歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち）】

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



図：歩行者利便増進道路のイメージ

(出典：国土交通省ホームページ)

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に促し、自転車+が利用しやすい住環境づくりを推進します。

【住戸近くに駐輪することができるメリット】

■時間の節約を図ることができる

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

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



写真：各階設置の自転車置き場の例
(リバブルアセットマネジメント株式会社提供)

■破損・盗難等のトラブル防止

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



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

■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。

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。

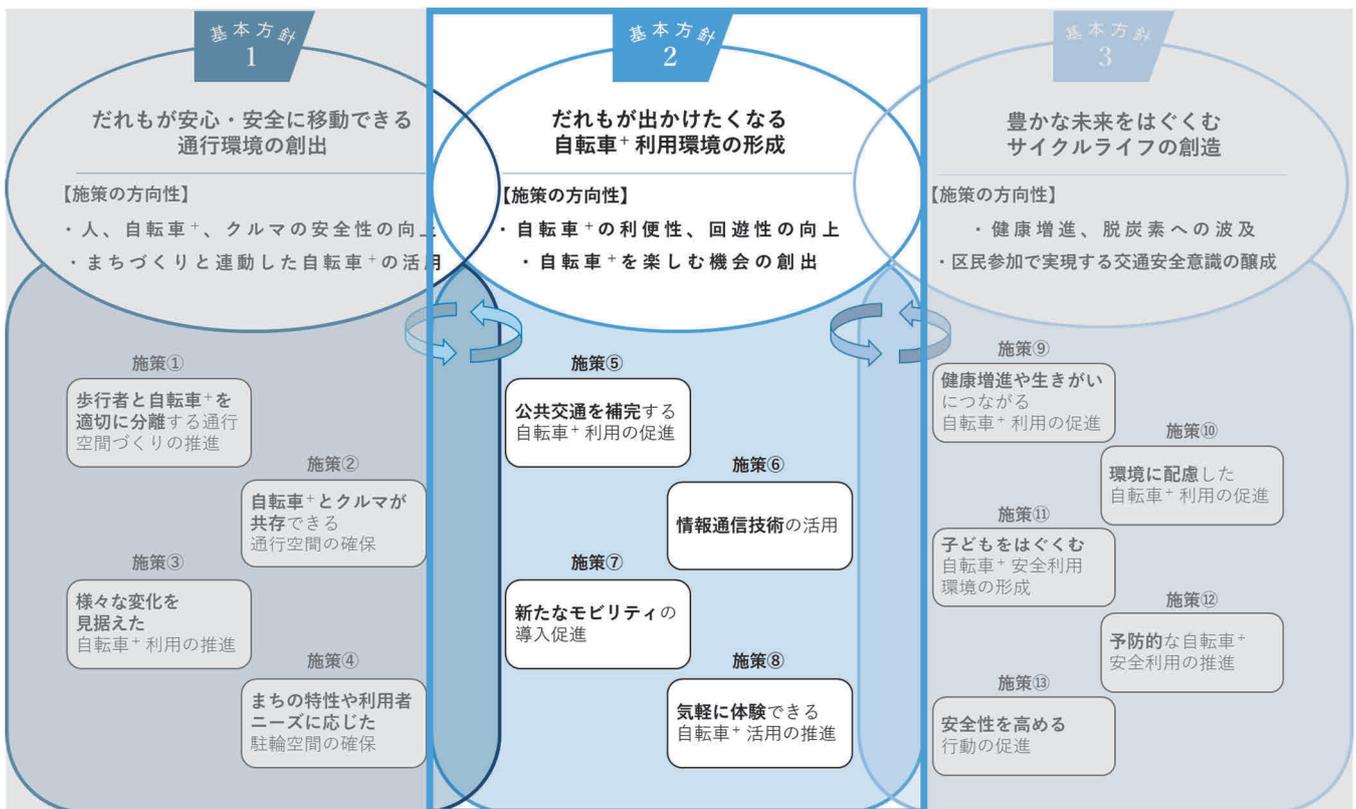
実施する取組とスケジュール

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 集合住宅等の住戸における自転車 ⁺ 駐車空間の整備促進				
準備・調整	事業者等への情報提供・事例等の把握			検証・見直し・実施

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

基本方針2 だれもが出かけたくなる自転車+利用環境の形成

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



基本方針2の趣旨に沿って、施策⑤から⑧の4つの施策を推進します。
 なお、これらの施策は、基本方針1や3にも一部が関連するものとなります。

<施策⑤> 公共交通を補完する自転車⁺利用の促進



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

⑤-1 シェアサイクル事業の推進

令和元（2019）年10月より実施している区のシェアサイクル実証実験の検証結果を踏まえ、適切な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。

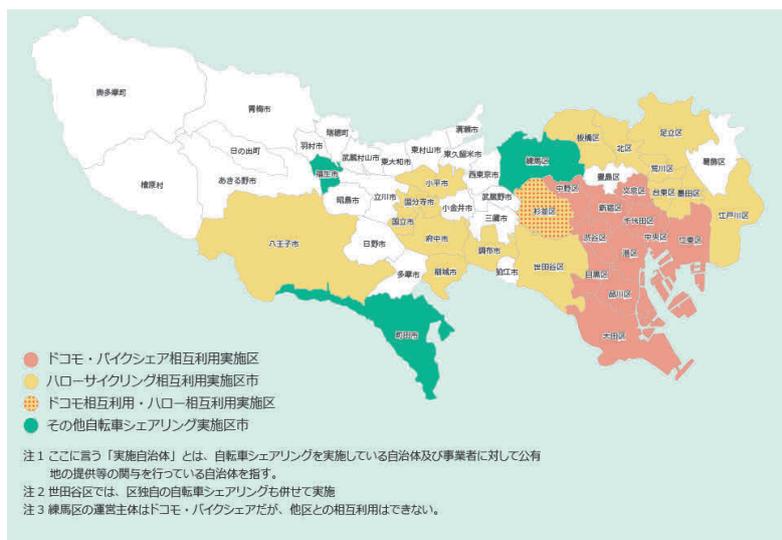
⑤-2 シェアサイクルの広域利用に向けた検討

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マップ
(出典：東京都環境局ホームページ)

⑤-3 公共用地等へのシェアサイクルポート設置におけるあり方の検討

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

⑤-4 多様な利用ニーズに対応できるシェアサイクルポートの活用検討

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

【自転車以外のモビリティを利用したシェアリングサービス】

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



写真：Digital Mobility GOGO！シェア
(Future 株式会社ホームページ)

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑥> 情報通信技術の活用



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

⑥-1 自転車駐車場への情報通信技術の導入

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

【Web で確認できる自転車駐車場満空情報】

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

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



図：武蔵野市の Web 満空情報
(出典：武蔵野市)

⑥-2 コード決済に対応した料金精算機等の導入

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

⑥-3 ビッグデータ^{*}を活用した自転車⁺関連施策の検討

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

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑦> 新たなモビリティの導入促進



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

⑦-1 新たなモビリティの実証実験等の検討

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

⑦-2 新たなモビリティの利用者に対する ルールの周知

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



電動キックボード販売会社が購入者へ配付しているチラシ
 ※チラシの内容は令和3(2021)年3月時点
 (出典：SWALLOW 合同会社ホームページ)

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。

⑧-3 荒川河川敷を活用した自転車利用の推進

区内を流れる荒川の河川敷にある道路（緊急用河川敷道路*、堤防天端道路）を活用し、サイクルスポーツやレクリエーション等を目的とした歩行者やランナーと共存できる自転車の利用環境を整え、健康増進や自転車を楽しむ機会の創出につなげます。

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

【多様な自転車体験】

■遊びながら学べる交通公園

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

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



図：大宮交通公園イメージパース



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



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

■自転車 e スポーツ

コンピュータゲームなどを使った対戦をスポーツとして捉える「eスポーツ」と呼ばれる競技があります。これに自転車を組み合わせたものが「自転車 e スポーツ」で、バーチャル空間上で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を楽しんだり、世界トップクラスのアスリートと競争したりすることが可能です。



写真：自転車 e スポーツ活用イメージ
(株式会社 METRA ホームページ)

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

区内の高等学校には、学内に専用の機器を設置し、学生の運動不足解消や心身のリフレッシュ等に自転車 e スポーツを活用している例もあります。



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

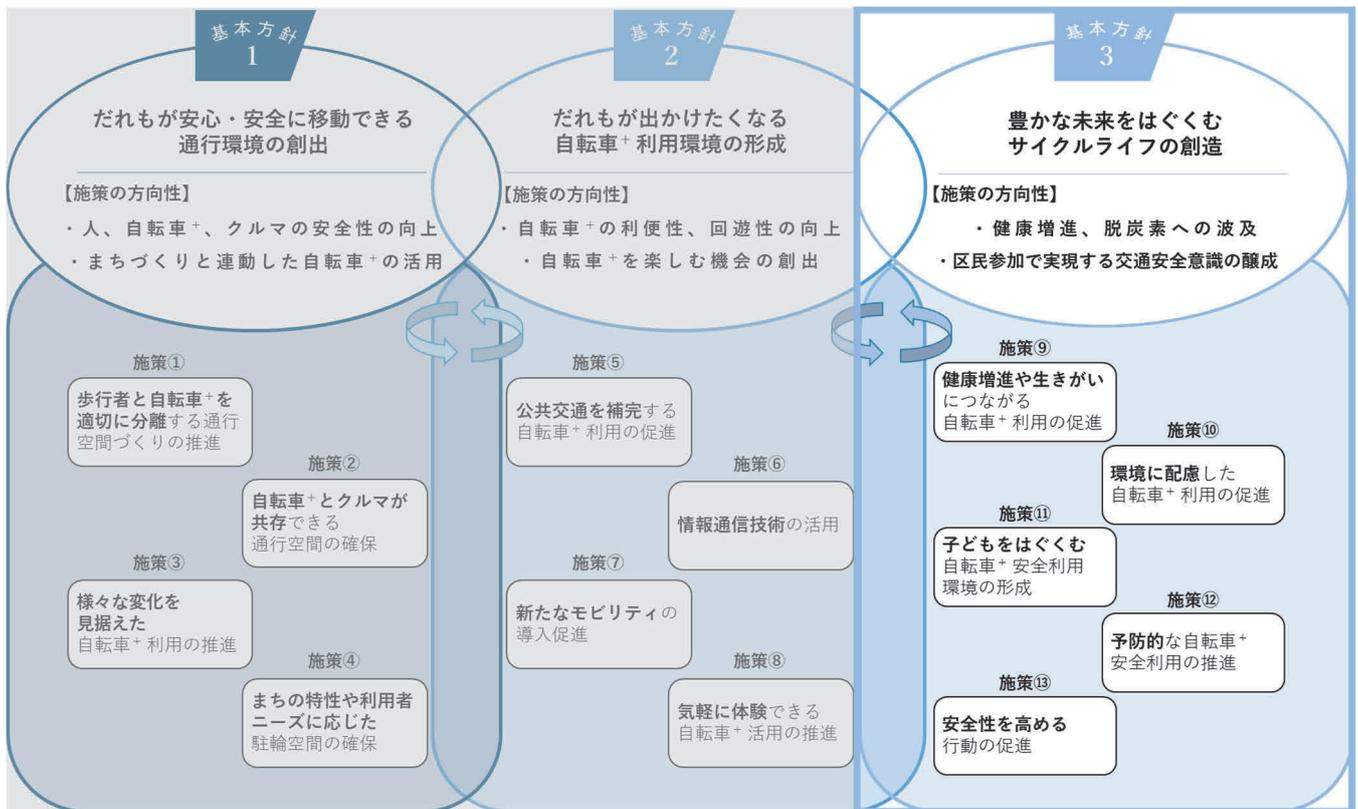
実施する取組とスケジュール

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

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

基本方針3 豊かな未来をはぐくむサイクリライフの創造

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



基本方針3の趣旨に沿って、施策⑨から⑬の5つの施策を推進します。

なお、これらの施策は、基本方針1や2にも一部が関連するものとなります。

<施策⑨> 健康増進や生きがいにつながる自転車+利用の促進



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

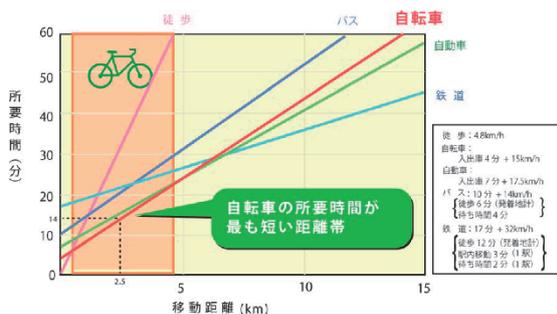
⑨-1 自転車通勤の導入に関する情報の提供

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

【自転車通勤のメリット】

■ 通勤時間の短縮

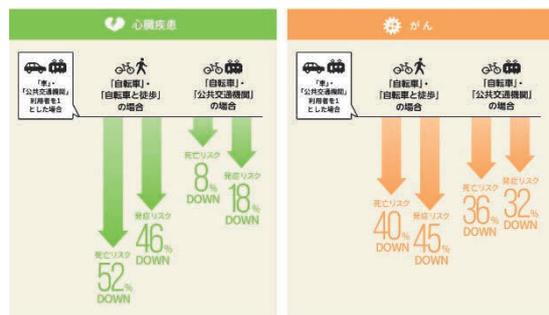
自転車通勤は、クルマの渋滞や鉄道・バス等の待ち時間に左右されず、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮に効果的です。



図：交通手段別の移動距離と所要時間の関係
(出典：自転車活用推進官民連携協議会「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)

■ 生産性の向上

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



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

⑨-2 区役所職員による率先した自転車通勤の推進

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

⑨-3 シニア世代に対する自転車利用の促進

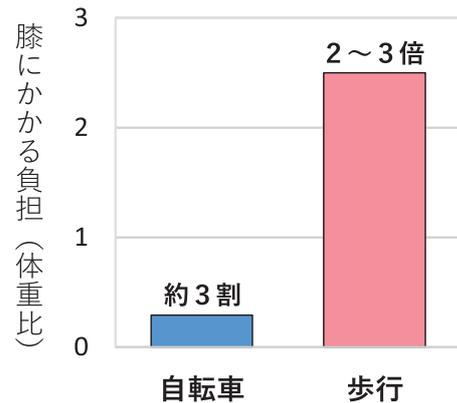
シニア世代（概ね 65 歳以上）に対し、足や膝への負担が比較的少ない自転車利用の特性に着目し、健康づくりや介護・認知症予防事業などと連携のうえ、安全に配慮しながら自転車の利用を推奨し、健康増進やフレイル（加齢に伴う筋力や認知機能、社会とのつながりなどの心身の活力が低下した状態）予防を図ります。また、高齢による自動車運転免許の自主返納によってクルマの運転を控えるシニア世代が増えていることから、代替移動手段の一つとして、電動アシスト自転車等の利用を推奨し、自転車販売店等と連携して、購入時に乗り方の指導を行うなど安全に利用するための支援を行います。

【足や膝への負担が少ない自転車運動】

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

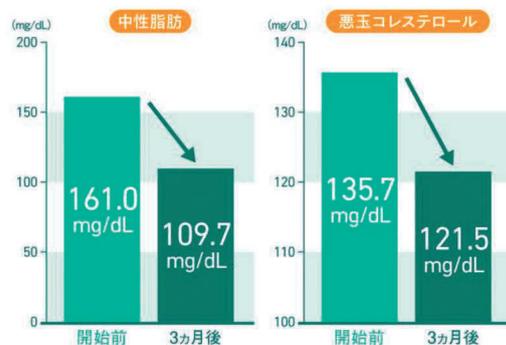
日常生活で手軽に行うことができる運動にはウォーキングやジョギングがあり、区としても歩くことを推奨していますが、自転車運動もまた、手軽に行うことができる運動の一つです。

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



図：膝にかかる負担の比較

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



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

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

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑩> 環境に配慮した自転車+利用の促進



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

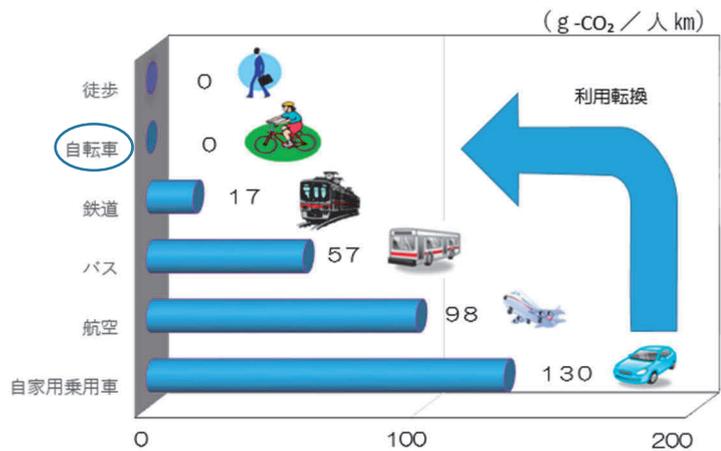
⑩-1 クルマから自転車+への利用の転換

生活道路を走行するクルマの速度や通り抜けの抑制を図るために効果的な「ゾーン30」などの交通安全対策を活用し、警察署等と連携して、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」などにに基づき、近場への移動におけるクルマの短時間利用を抑制し、自転車+の活用を促すことで、温室効果ガスの排出削減や騒音の低減、事故の防止等を図ります。

【交通手段別の二酸化炭素(CO₂)排出量】

地球温暖化の主な原因とされる温室効果ガスの一つに二酸化炭素(CO₂)があります。右の図は、ヒト一人を1km運ぶのに排出されるCO₂の量を、交通手段別に比較したものです。例えば、自家用乗用車の場合は130 g-co₂/人 kmですが、徒歩や自転車では、基本的にCO₂排出量はゼロとなります。

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



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

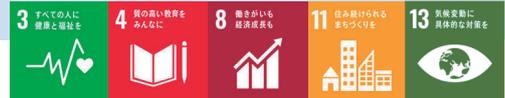
⑩-2 自転車+の共有（シェア）の促進

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

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑪> 子どもをはぐくむ自転車⁺安全利用環境の形成

未就学児から大学生を対象に、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、未来を担う子どもや若者たちをはぐくみます。また、自転車⁺を気軽に体験し、楽しんで利用できる環境を整えることで、子どもや若者たちが区に愛着を持ち、将来も住み続けたいと思えるような意識を醸成します。

⑪- 1 楽しみながら学べる自転車利用の実践

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

⑪- 2 保育所等での自転車⁺安全啓発の推進

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

⑪- 3 学校における交通安全教室の推進

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

⑪- 4 職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の意識啓発

中学生などを対象とし行われる職場体験学習の場として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、生徒や学生に対して、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：警視庁）

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑫> 予防的な自転車⁺安全利用の推進



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

⑫- 1 自転車⁺安全利用ルールの周知

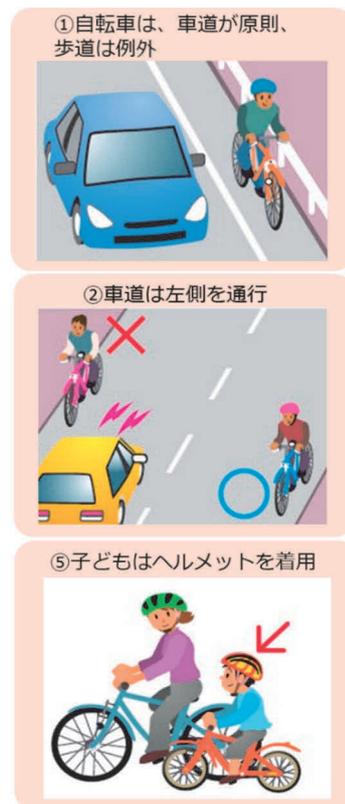
交通安全協会やボランティア等の地域団体、警察署などと連携し、自転車⁺の利用者に対して、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車⁺の正しい乗り方や交通法規等について普及・啓発を図ります。また、クルマのドライバーに対して、「自転車⁺もクルマも同じ車両である」ことを踏まえた、ゆずりあいと思いやりのある運転の実践を周知・啓発し、自転車⁺とクルマがともに安全に車道を通行できるよう、交通安全意識の醸成を図ります。

【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：警察庁ホームページ)

⑫-2 大人への自転車⁺安全利用啓発の推進

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

⑫-3 自転車事故への備えに関する情報の提供

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

⑫-4 災害時における自転車活用の検討

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

⑫-5 自転車駐車場内への防犯カメラ等の設置

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

実施する取組とスケジュール

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

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

<施策⑬> 安全性を高める行動の促進



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

⑬-1 安全な自転車+選びの支援

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

⑬-2 自転車点検の促進と修理環境の整備

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

【自転車を点検整備しましょう】

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

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：自転車点検整備等普及啓発リーフレット（一部抜粋）
（出典：東京都都民安全推進本部ホームページ）

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。

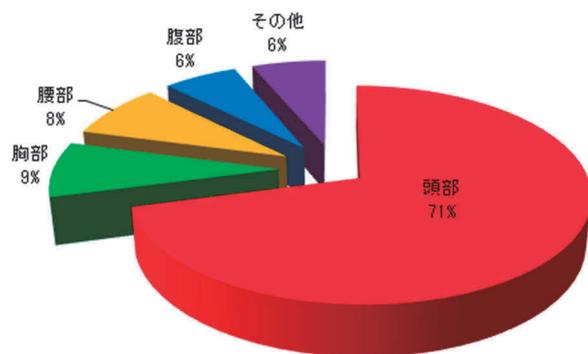
【ヘルメット着用の重要性】

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。

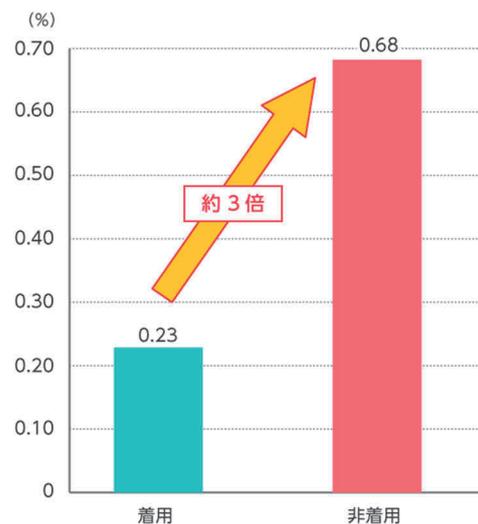
都内の自転車事故による死亡者（平成27～29年）の約7割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約3.0倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながる事が明らかになっています。

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：警視庁ホームページ）



図：ヘルメット着用状況別の致死率
（出典：政府広報オンライン）

実施する取組とスケジュール

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

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

5 実施する取組と施策との関連

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

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

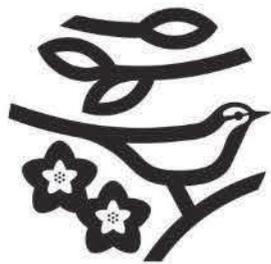
取組		施策	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
			通行	共存	変化	駐輪	シェア	情報	電動	体験	健康	環境	子ども	予防	安全性
⑦ 電動	⑦-1	新たなモビリティの実証実験等の検討						斜線	黒						
	⑦-2	新たなモビリティの利用者に対する ルールの周知							黒						
⑧ 体験	⑧-1	観光分野と連携した自転車の魅力発信 の実施								黒					
	⑧-2	自転車+の乗車体験やeスポーツの 実施検討								黒					
	⑧-3	荒川河川敷を活用した自転車利用の 推進	黒	黒							黒				
⑨ 健康	⑨-1	自転車通勤の導入に関する情報の提供									黒				
	⑨-2	区役所職員による率先した自転車 通勤の推進									斜線				
	⑨-3	シニア世代に対する自転車利用の促進									黒				
⑩ 環境	⑩-1	クルマから自転車+への利用の転換					斜線					黒			
	⑩-2	自転車+の共有（シェア）の促進					斜線	斜線				黒			
⑪ 子ども	⑪-1	楽しみながら学べる自転車利用の実践											黒		
	⑪-2	保育所等での自転車+安全啓発の推進											斜線		
	⑪-3	学校における交通安全教室の推進											黒		
	⑪-4	職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の 意識啓発											黒		
	⑪-5	安全な自転車通学のための情報提供と 意識啓発											黒		
⑫ 予防	⑫-1	自転車+安全利用ルールの周知												黒	
	⑫-2	大人への自転車+安全利用啓発の推進												黒	
	⑫-3	自転車事故への備えに関する情報の 提供												黒	
	⑫-4	災害時における自転車活用検討												黒	
	⑫-5	自転車駐輪場内への防犯カメラ等の 設置												黒	
⑬ 安全性	⑬-1	安全な自転車+選びの支援													黒
	⑬-2	自転車点検の促進と修理環境の整備													黒
	⑬-3	ヘルメット着用推進キャンペーンの 実施													黒

【凡例】

- その取組が位置づけられている施策
- ▨ その取組の効果が大きく波及または影響する施策
- その取組と関連性がある施策

第3章

第4章



自転車ネットワーク

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

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

自転車が、安心・安全で快適に走行できる「自転車通行空間の計画的な整備」の実現に向けて、整備対象となる「自転車ネットワーク路線」を選定し、特に優先して整備する路線については、「優先整備路線」として位置づけ、早期整備をめざします。整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）（以下「ガイドライン」という。）を基に、区内のクルマの速度や交通量等の状況を勘案し、選定します。

自転車ネットワーク路線

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

整備形態の選定

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

優先整備路線選定による整備

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

新たなモビリティ（電動小型モビリティ）への対応

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

1 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方

(1) 基本方針、整備期間

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

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

自転車ネットワーク路線のうち、区道については令和22(2040)年頃の完成をめざして、整備を推進していきます。そのうち特に優先すべき路線(優先整備路線)を選定し、それらの路線については全体として令和12(2030)年頃までの完成をめざします。

(2) 計画対象の区域及び路線

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

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

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

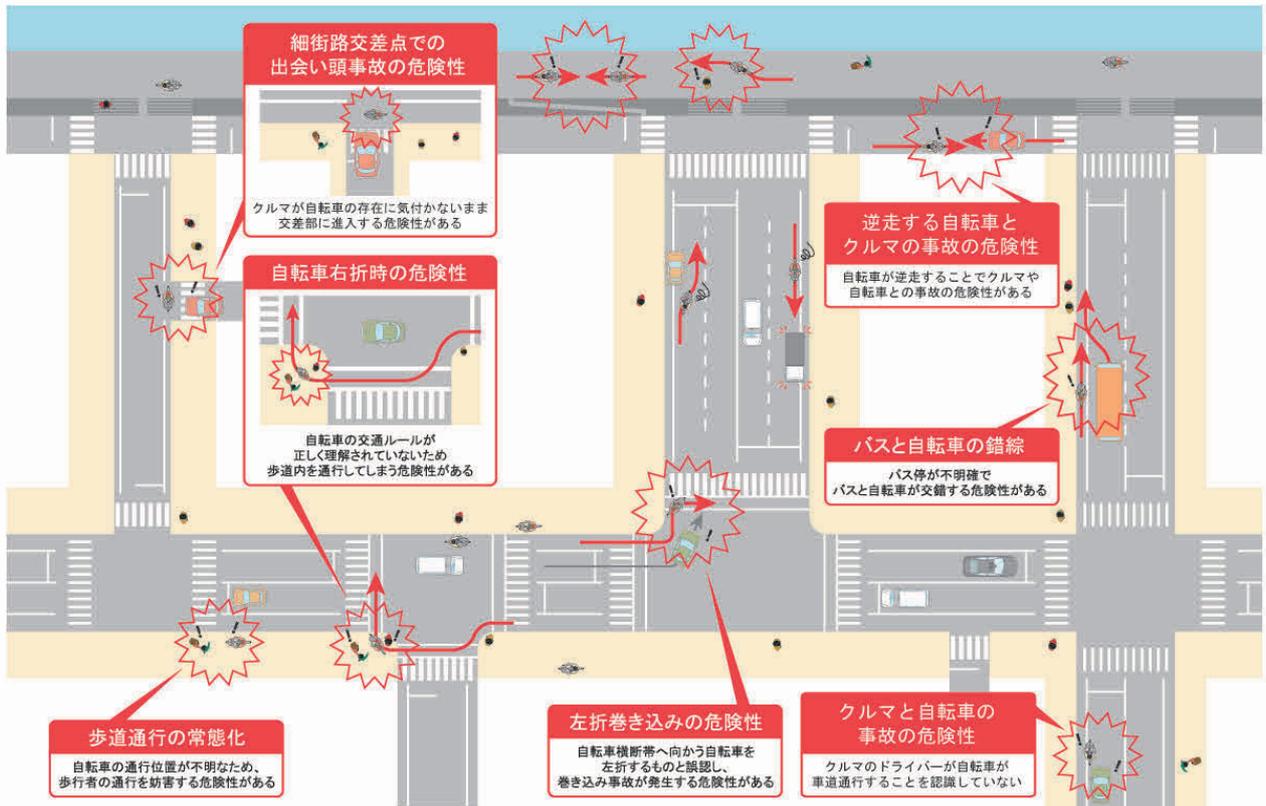


図 4-1-1 現況イメージ

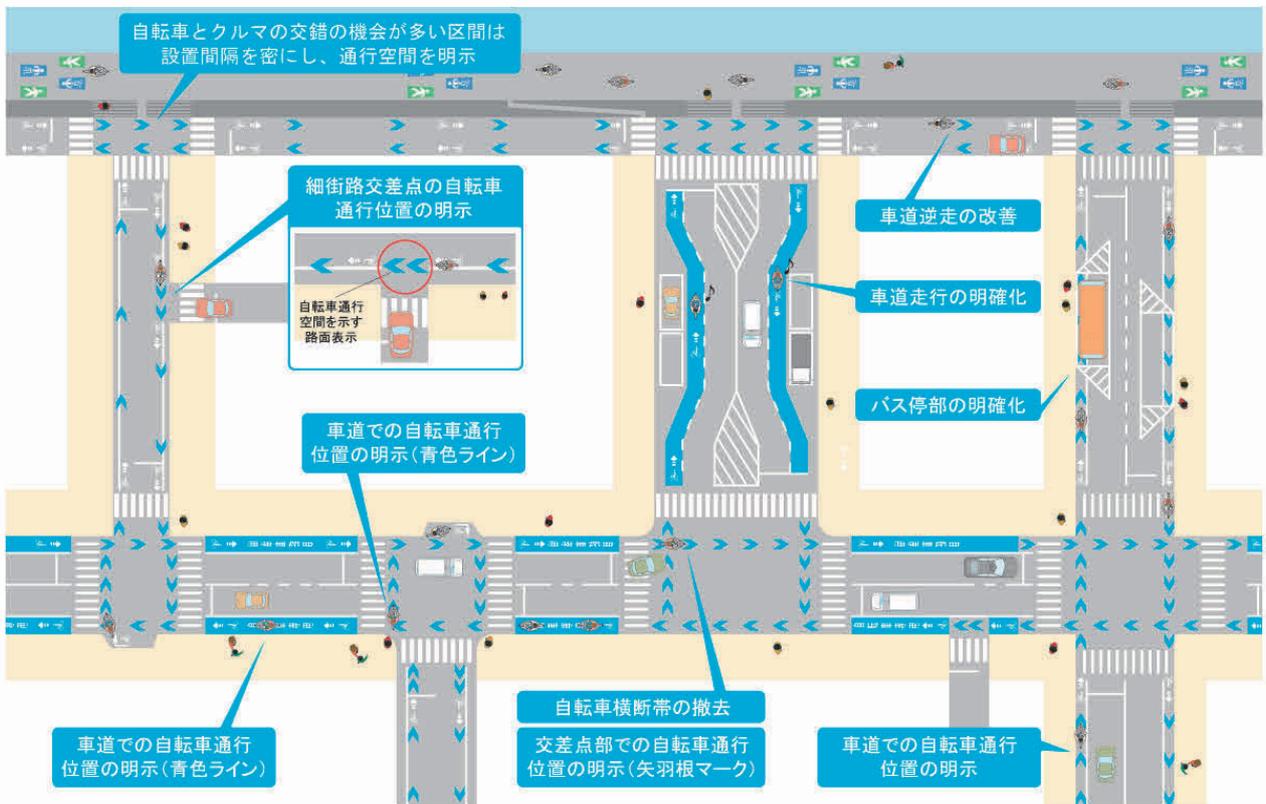


図 4-1-2 将来イメージ

(3) 自転車ネットワークの整備に向けてのステップ

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

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

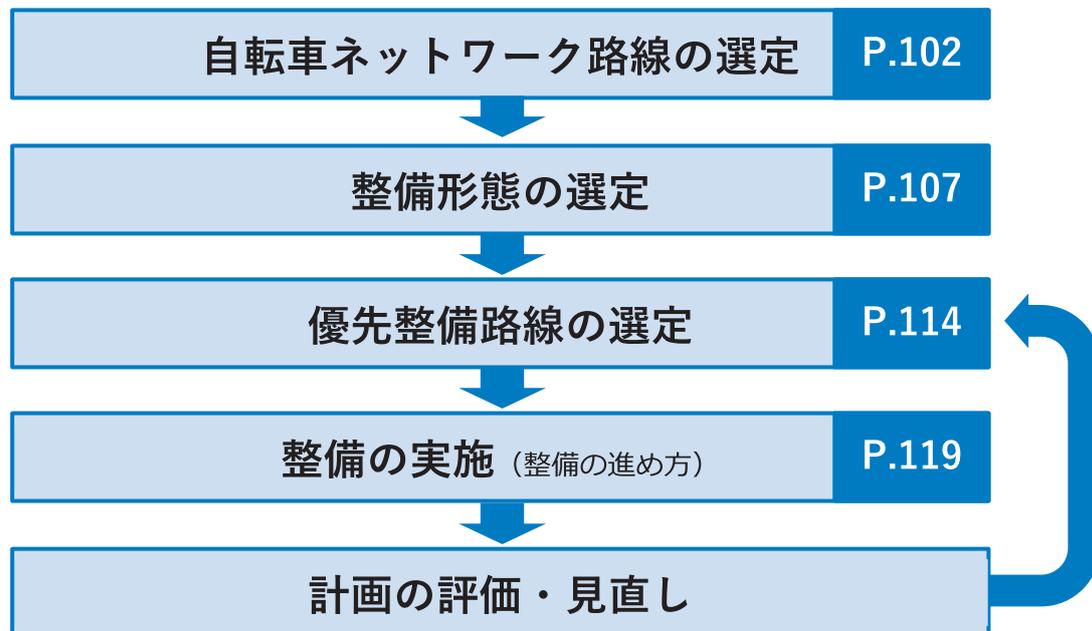


図 4-1-3 自転車ネットワークの整備に向けてのステップ

(4) 整備形態

(4-1) 整備形態について

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

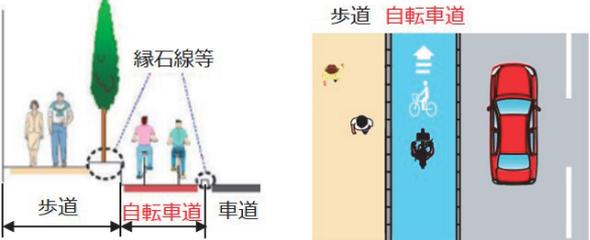
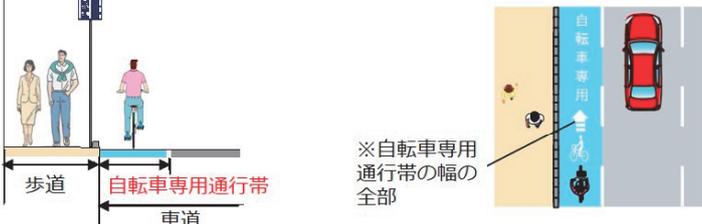
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>
矢羽根型表示(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>歩道 車道</p> 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

図 4-1-4 整備形態イメージ

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

(4-2) 歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道について

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

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

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



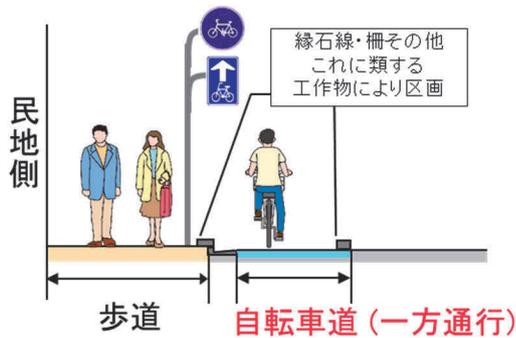
写真：歩行者と自転車の通行位置を分離した自転車歩行者道の例（高島平一丁目）

① 自転車道（一方通行）

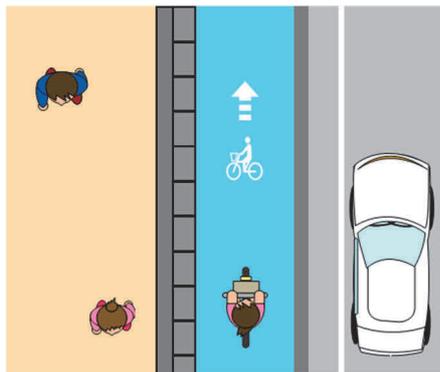
自転車道は、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路のことで、自動車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されることなく通行できる形態です。

- 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）

■他自治体での整備例（川崎市）



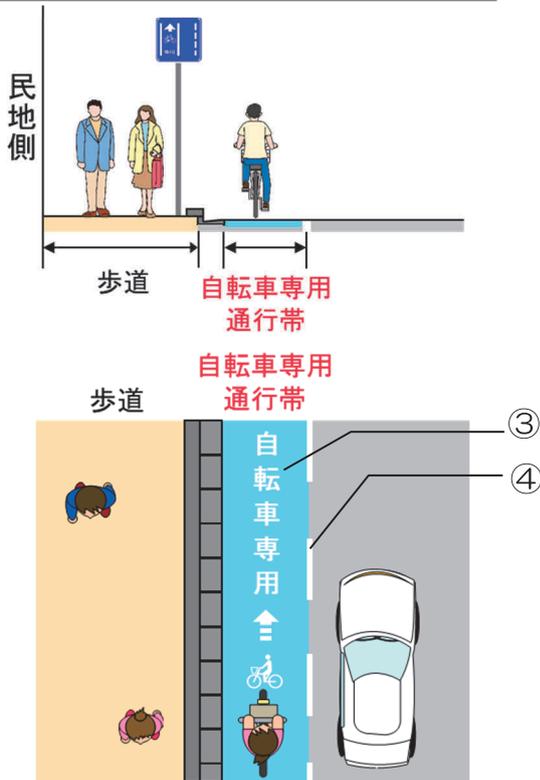
* 標識令に基づくものについては「標示」、それ以外については「表示」と記載しています。

② 自転車専用通行帯

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

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

■整備イメージ



■幅員

1.5m以上が望ましい
 (やむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満)
 [道路構造令第9条の2第3項]

■道路標識

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



■道路標示

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

■区内での整備例(前野町四丁目)

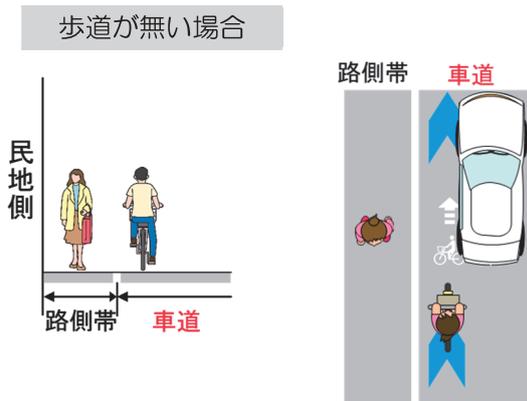
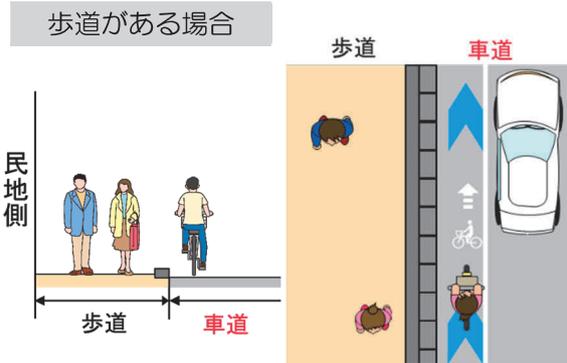


③ 矢羽根型表示（車道混在）

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

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

■整備イメージ



■幅員

歩道ありの場合は歩道側溝から 1.0m以上確保

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

■道路標識

基準無し

■道路標示

基準無し

■他自治体での整備例（路面表示済みの箇所）

歩道がある場合（バスレーンと共存）



（世田谷区）

歩道が無い場合



（宇都宮市）

【警視庁とガイドラインの自転車ピクトグラムの違い】

警視庁が設置を進めている“ナビマーク”は、幅 40 c m の自転車のピクトグラムのみが車道の脇に描かれています。一方、本計画に沿って整備を進める「矢羽根型表示（車道混在）」の場合は、幅 75 c m の自転車のピクトグラムと、青色の“矢羽根”と呼ばれる路面表示を連続的に整備します。どちらも自転車の車道通行について、自転車の運転者及びクルマのドライバーに対しわかりやすく周知している点で趣旨は同じです。路線が重複する場所などでは、今後警視庁と調整しながら整備を進めていきます。



警視庁設置のナビマーク



矢羽根型表示（車道混在）の路面表示

2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定方針

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

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

本計画では、ガイドラインで示される主要な幹線道路だけでなく、将来的に区の骨格をなす道路として計画されている、都市計画道路（未着手や概成、現道がない路線）*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、具体的には、以下の図 4-2-1 の手順により自転車ネットワーク路線を選定します。

自転車ネットワーク路線の選定

・ ①から⑥の指標に該当する路線を抽出し、自転車ネットワーク路線を選定

①二車線以上ある道路

②二車線以上ある道路間を補完する一車線道路

③板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画での整備計画区間

④自然を感じながら走れる道、旧街道筋

⑤都市計画道路（未着手や現道がない道路も含む）*

⑥その他（駅、病院、学校、公園、緑地までのアクセス道路）

図 4-2-1 板橋区における自転車ネットワーク路線の選定手順

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

(2) 自転車ネットワーク路線の選定結果

- 6つの指標で選定された路線を自転車ネットワーク路線とします(図 4-2-2)。
- 選定された自転車ネットワーク路線のうち、区道については令和 22(2040)年頃の完成をめざして、整備を推進していきます。
- 都市計画道路については、自転車通行を考慮した道路として整備が進められるよう自転車ネットワーク路線として位置づけます。
- 国道、都道のうち各道路管理者の自転車ネットワーク計画等に位置づけられていない路線については、今後、交通量や社会情勢の変化等により、道路空間の使われ方が見直される時期を契機として、自転車ネットワーク路線として検討していきます。

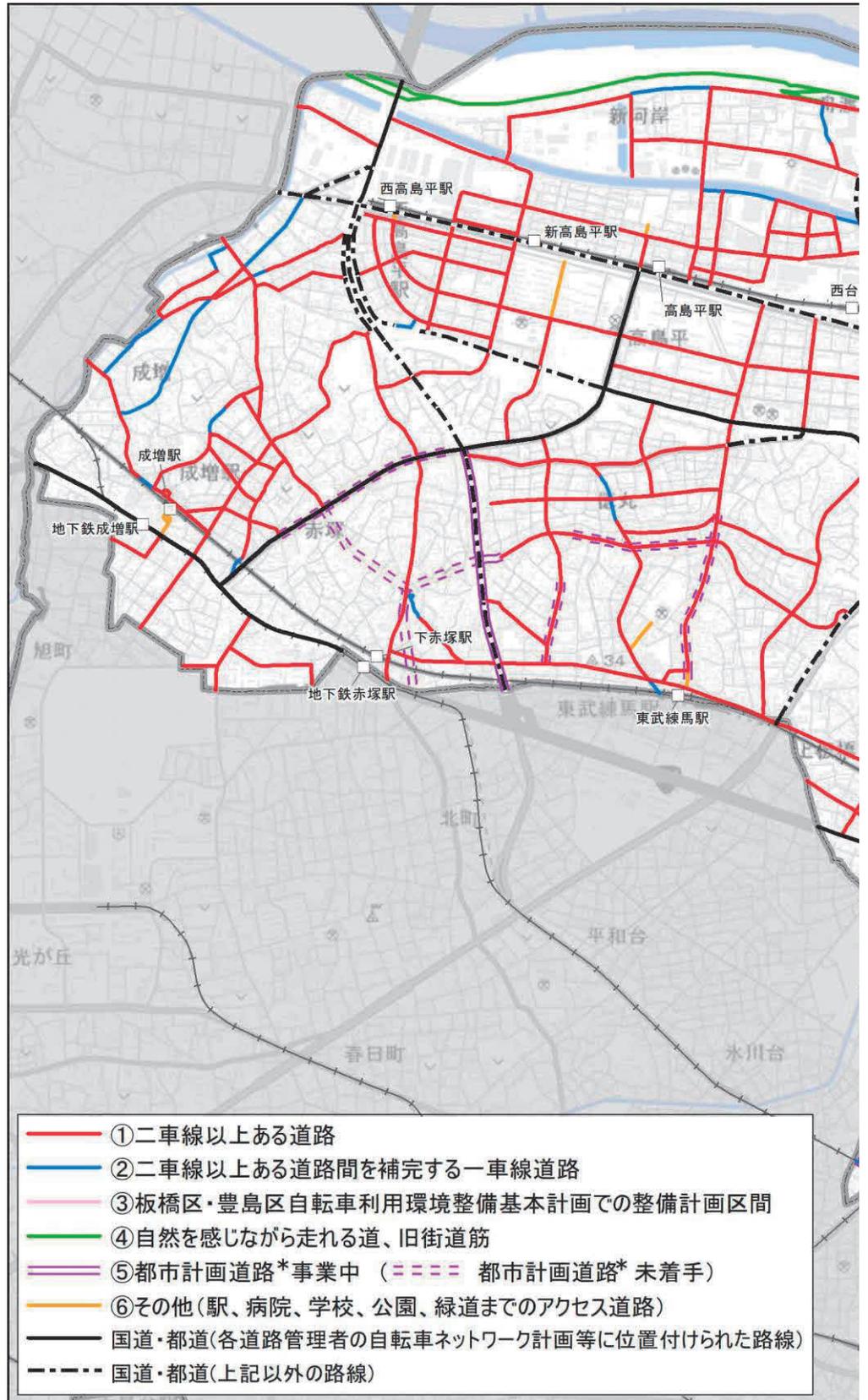
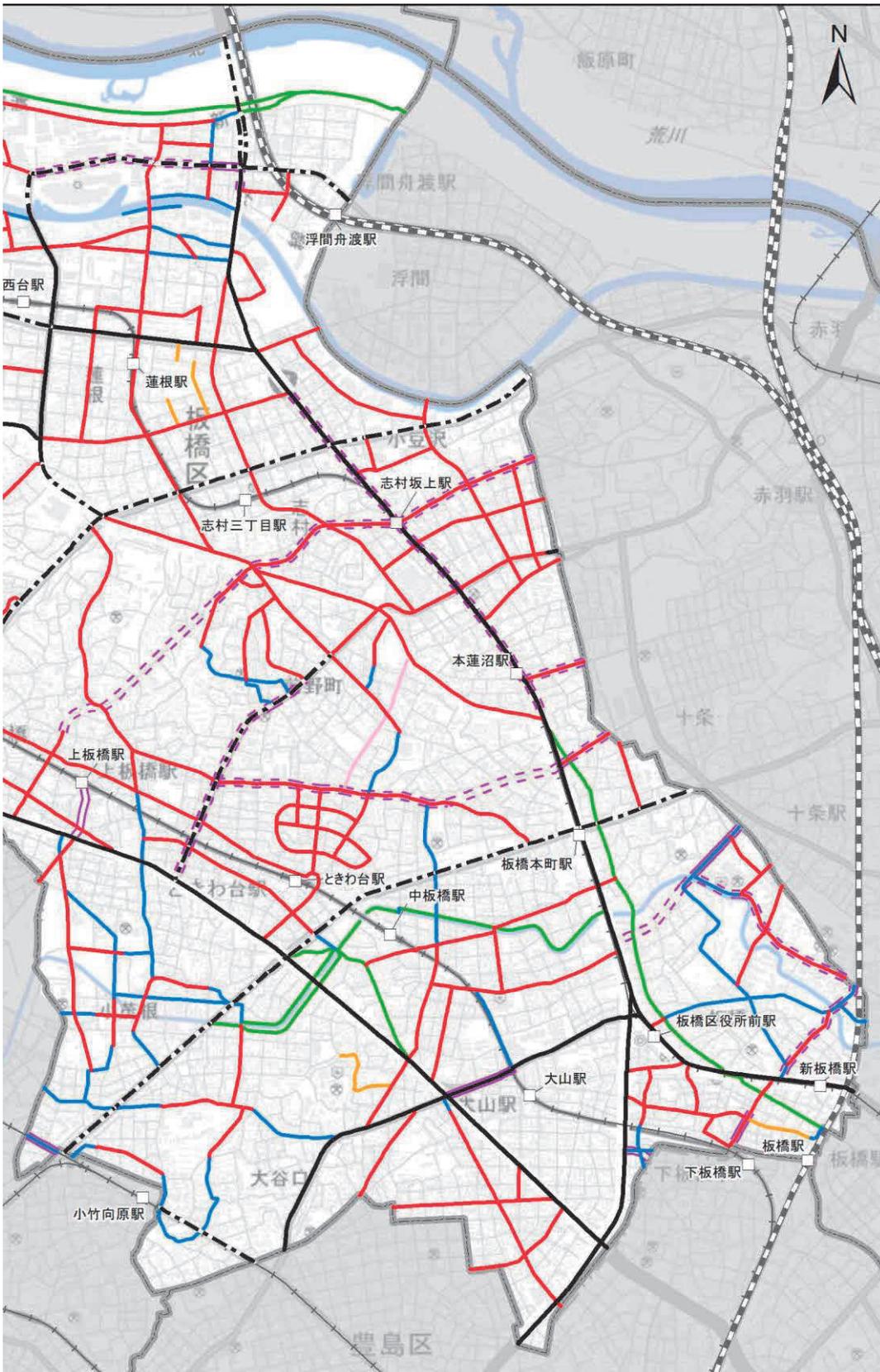


図 4-2-2 自転車ネットワーク路線の選定結果

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



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

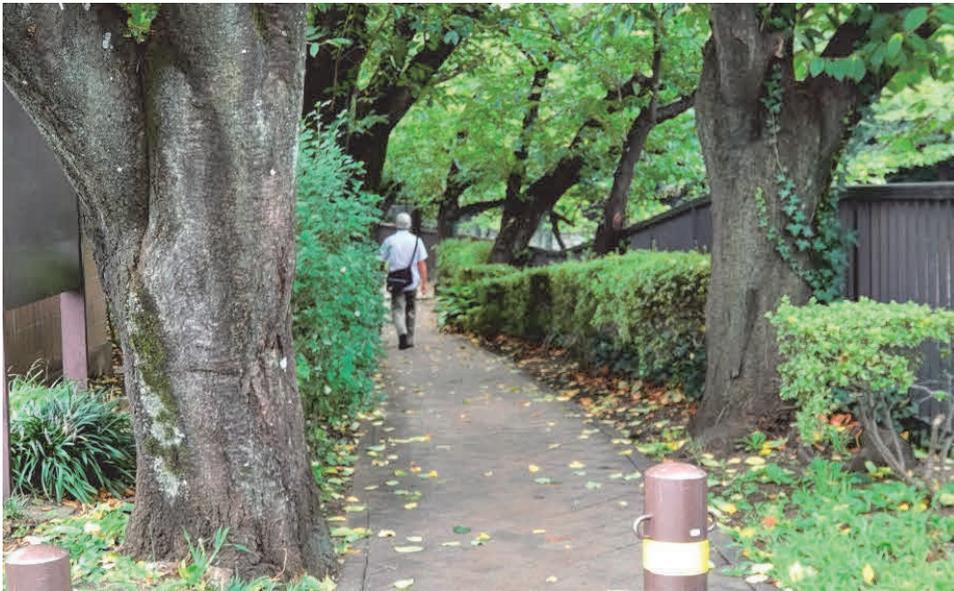
※国道・都道の一部には、自転車の通行が規制されている区間があります。実際の交通ルールに従って通行してください。

【緑道をみんなで楽しみませんか？】

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

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

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



写真：石神井川緑道

3 整備形態の選定

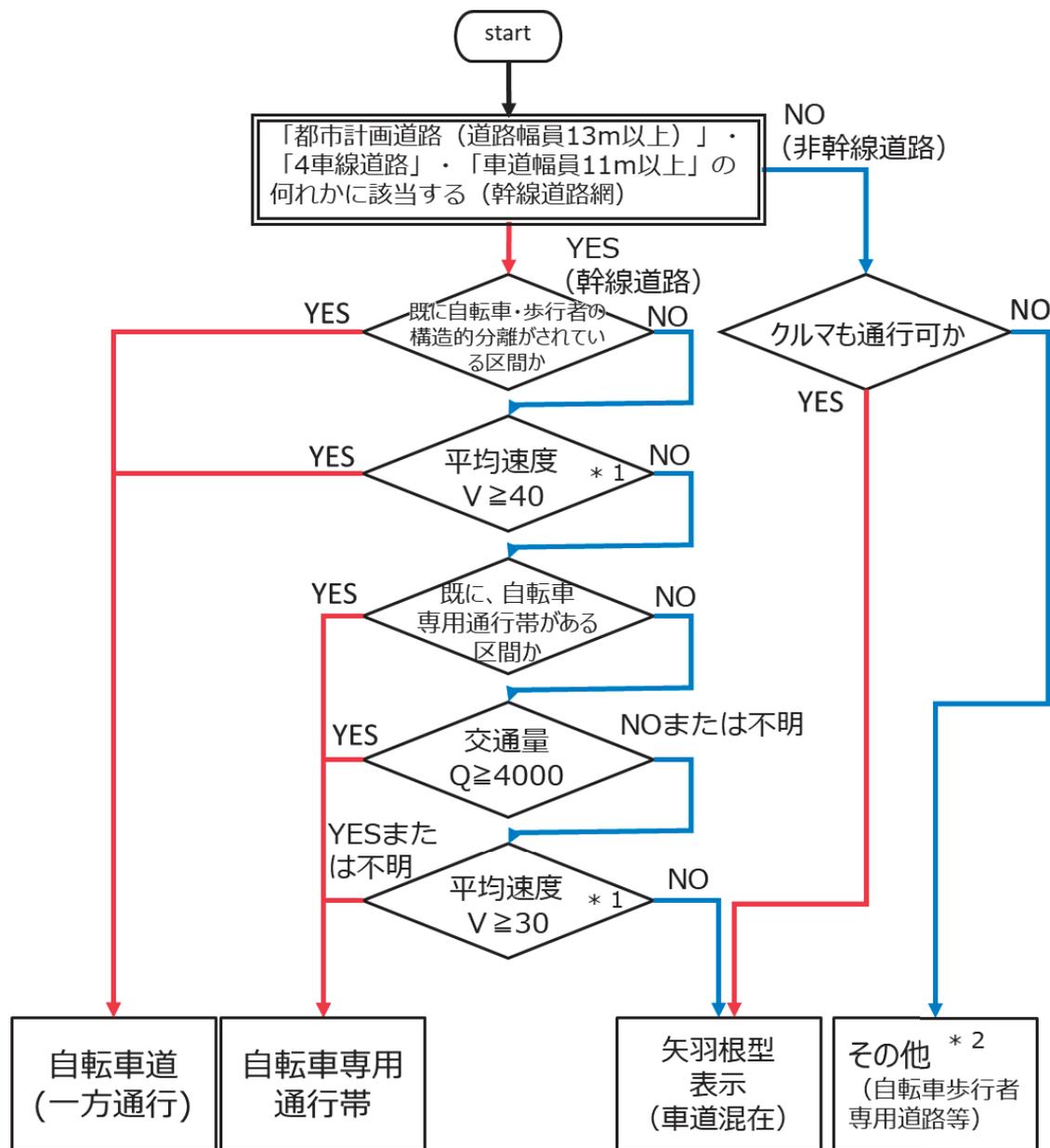
(1) 整備形態（選定フロー）の考え方

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

表 4-3-1 国のガイドラインによる整備形態基準

交通状況	目安	整備形態
【C】自動車の速度が低く、かつ自動車交通量が少ない道路	自動車の速度 40km/h 以下 自動車交通量 4,000 台/日以下	車道混在*
【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

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



データに基づく整備形態

通行空間の連続性を
加味した整備形態の検討

整備形態の選定（完成形）

図 4-3-2 フローチャートによる整備形態選定

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

* 2 【自転車歩行者専用道路※の例】



自転車歩行者専用道路の例（府中市）

(2) 整備形態別の整備断面

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

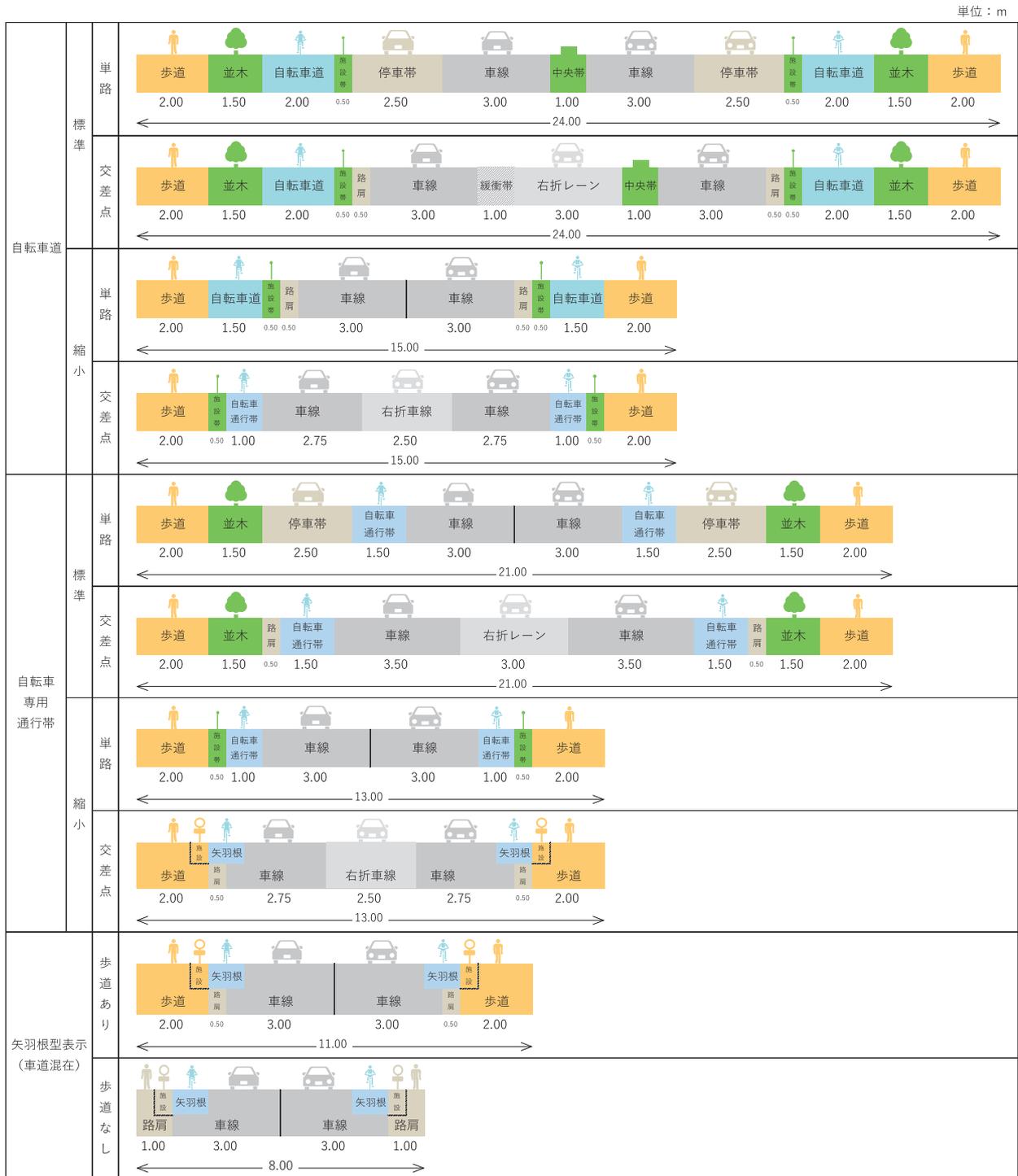


図 4-3-3 タイプ別整備形態標準図（例）*

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

(3) 整備形態の選定結果

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

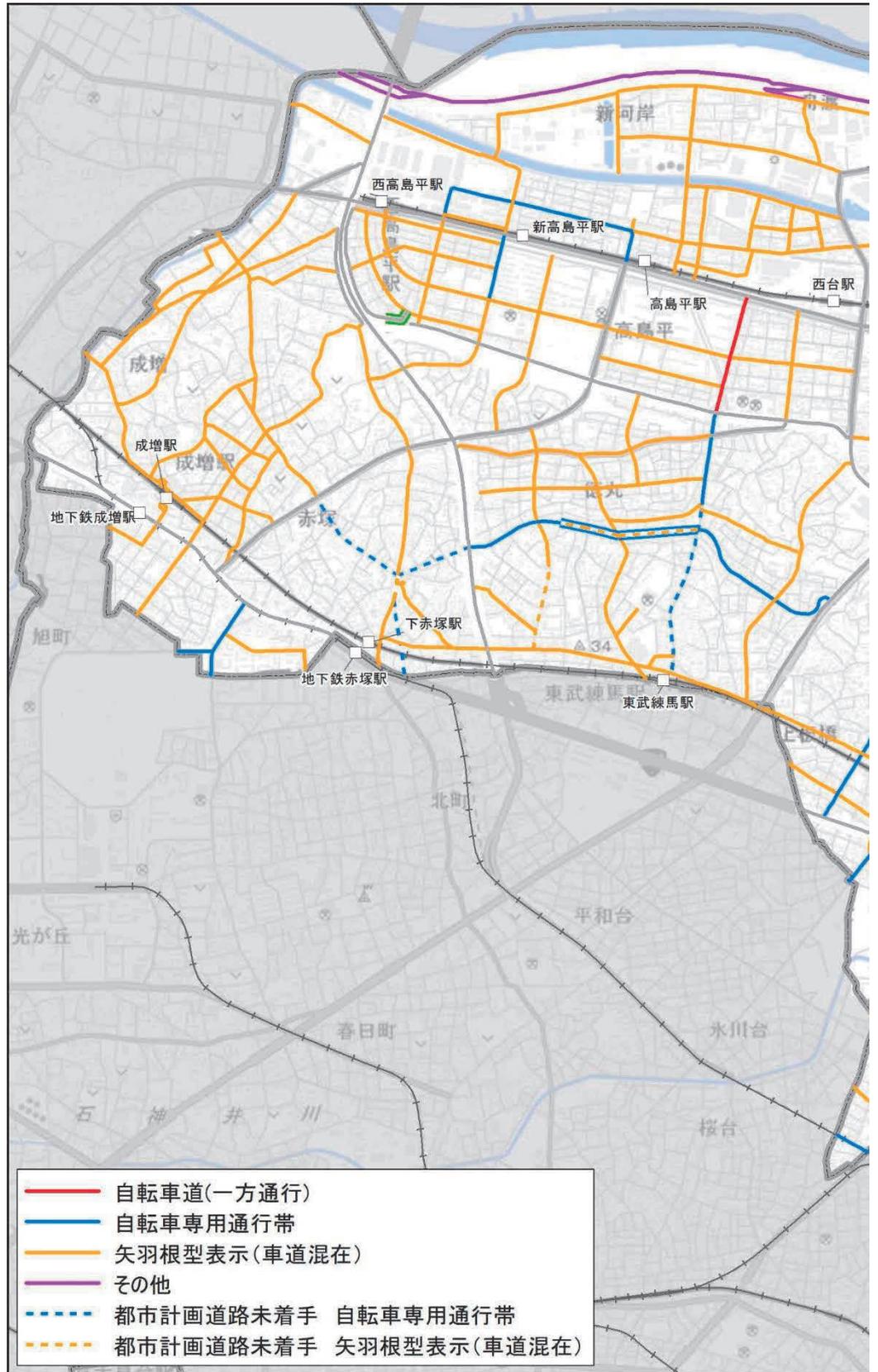
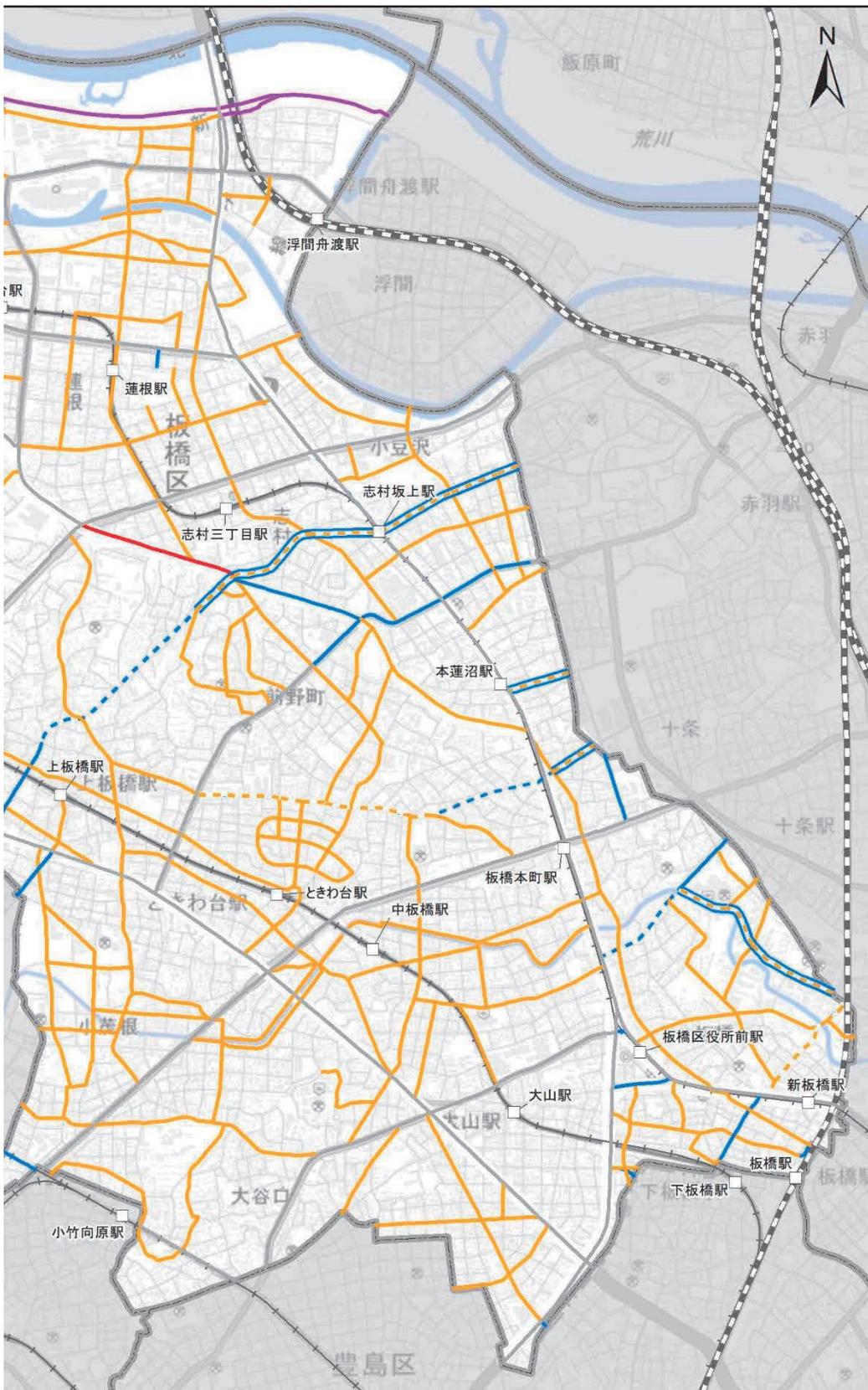


図 4-3-4 整備形態の選定結果



※関係機関との協議により変更になる可能性があります。

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

※  は、国道と連続した整備形態とするため、国との協議により整備形態を選定します。

※  は、国との協議により整備方針を決定します。

4 優先整備路線の選定

(1) 対象路線と整備期間

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

(2) 優先整備路線の選定の基本的な考え方

優先整備路線は、以下の考えに基づいて選定します。

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

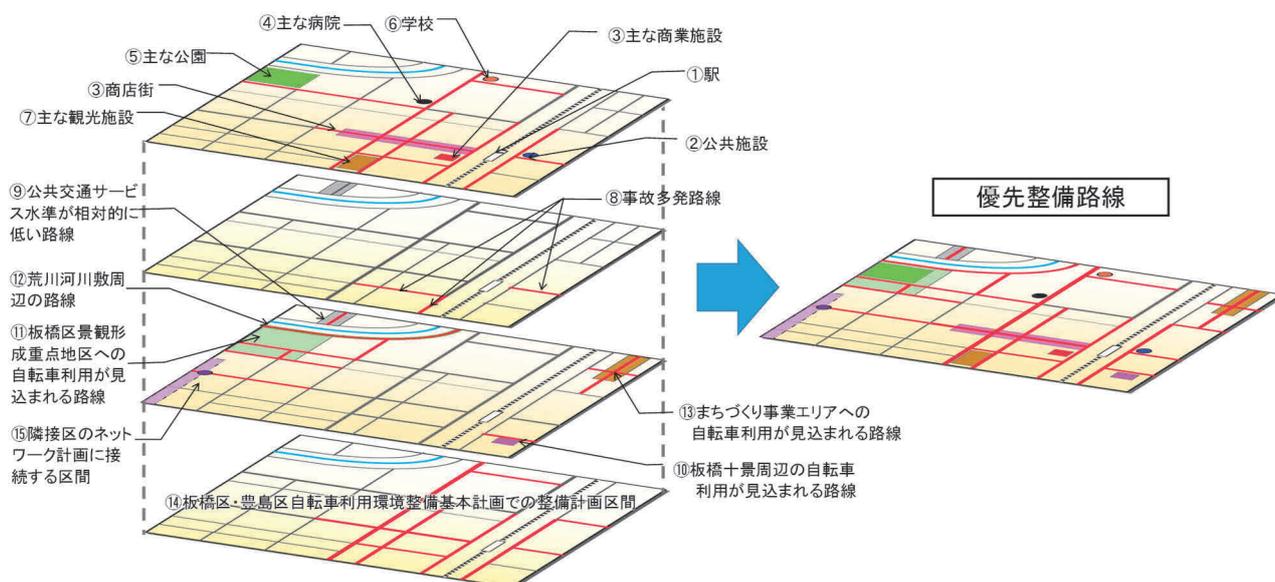


図 4-4-1 優先整備路線の選定の基本的な考え方

表 4-4-2 優先整備路線の基本的な考え方

項目・視点		
項目 1	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	
	視点 1	鉄道駅周辺の道路
	視点 2	公共施設周辺の道路
	視点 3	商店街・主な商業施設周辺の道路
	視点 4	主な病院周辺の道路
	視点 5	主な公園周辺の道路
	視点 6	大学・高校周辺の道路
	視点 7	主な観光施設周辺の道路
項目 2	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	
	視点 8	事故が多発している路線（「自転車」対「歩行者・自転車」、「自転車単独」事故の発生件数） ※ 1件：1点、2件：2点、3件：3点として計上
		事故が多発している路線（「自転車」対「クルマ・二輪車」事故の発生件数） ※ 1件：1点、2～5件：2点、6件以上：3点として計上
項目 3	自転車通学路の対象路線	
	-	該当なし
項目 4	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	
	視点 9	公共交通サービス水準が相対的に低い地域における最寄り駅周辺道路までのアクセスルート
	視点 10	「板橋十景 [※] 」周辺の自転車利用が見込まれる路線
	視点 11	「板橋区景観形成重点地区 [※] 」への自転車利用が見込まれる路線
	視点 12	荒川河川敷周辺の路線
項目 5	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	
	視点 13	まちづくり事業エリアへの自転車利用が見込まれる路線
項目 6	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線	
	視点 14	「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」での整備計画区間
項目 7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	
	視点 15	隣接区のネットワーク計画に接続する区間（区を跨いだ広域利用を考慮）

(3) 優先整備路線の選定結果

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

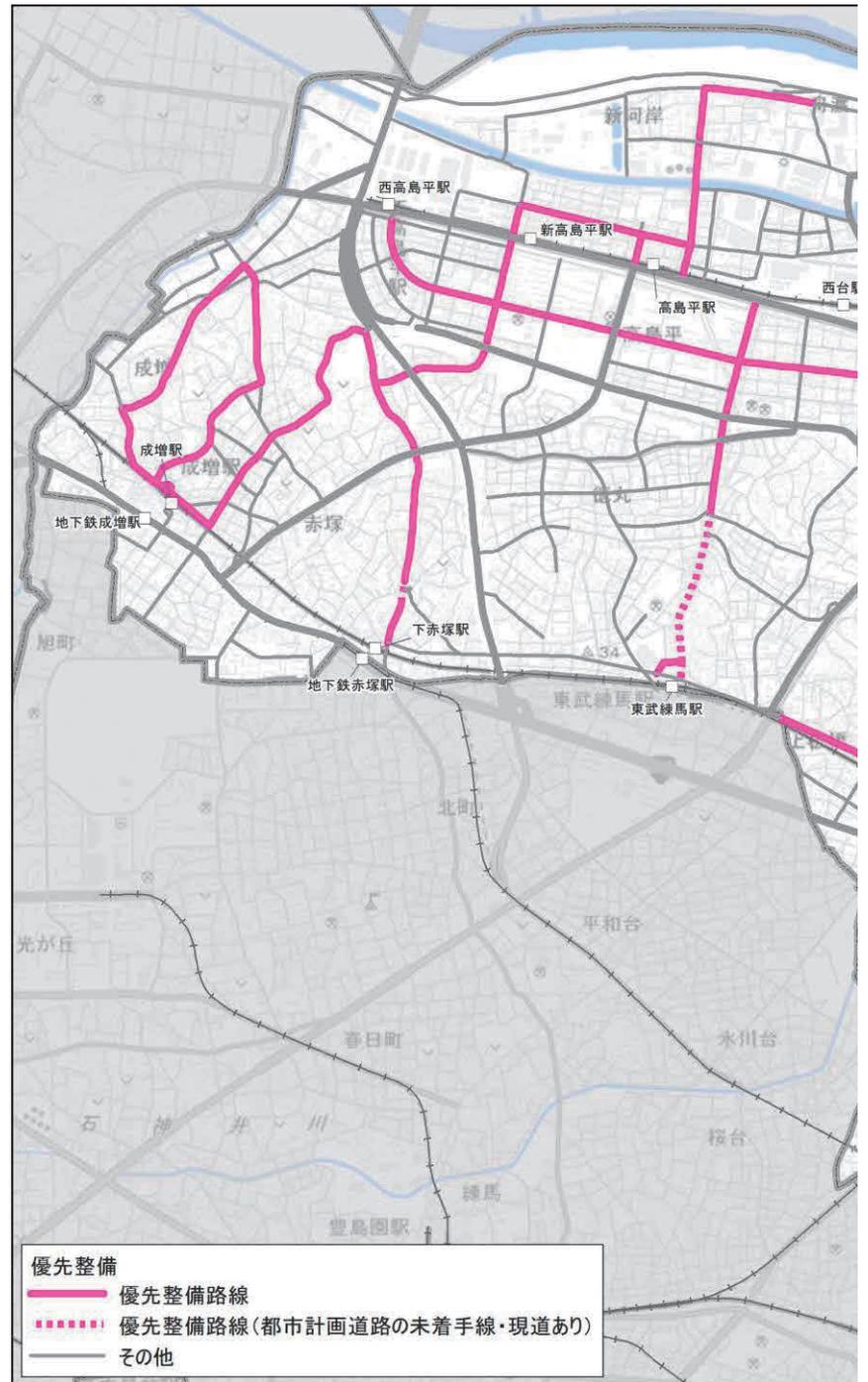
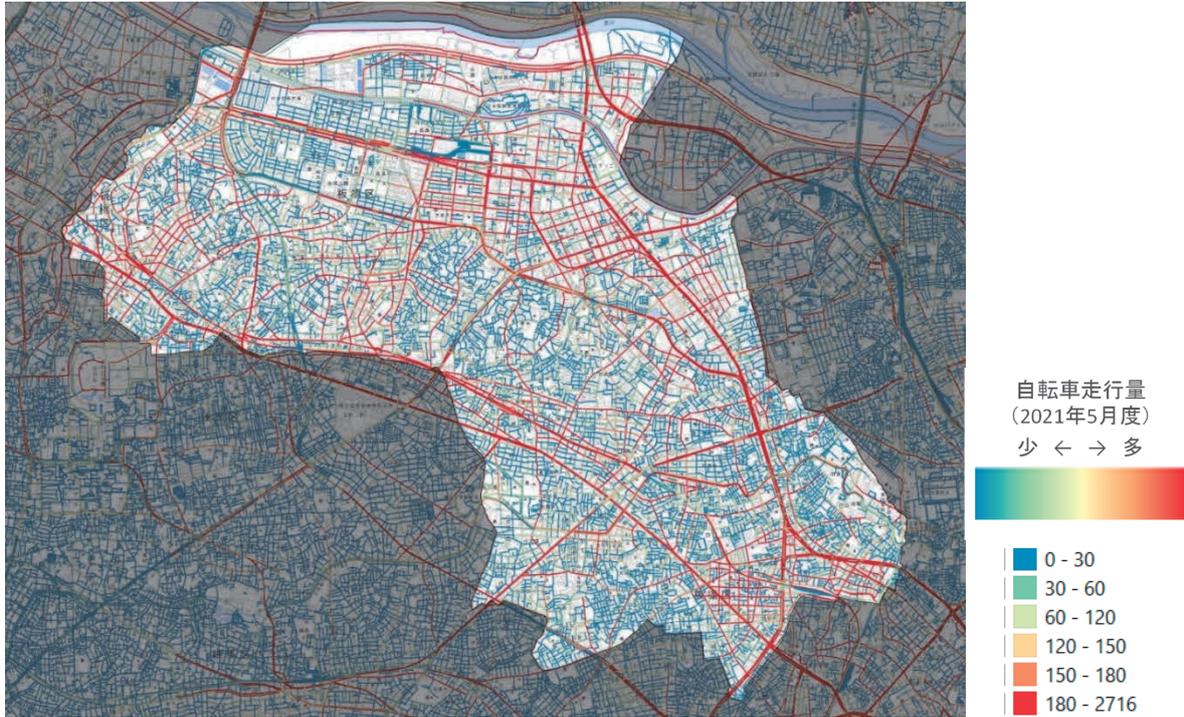


図 4-4-3 優先整備路線の選定結果

【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、板橋区役所前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、板橋区役所前駅付近などは優先的に整備される区間に選定されている傾向があります。



出典：OpenStreet(株)

5 整備の実施（整備の進め方）

（1）ライフライン工事の機会を捉えた整備

① 道路整備

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

② 上・下水道等の整備

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

（2）まちづくり事業に合わせた整備

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

（3）無電柱化事業に合わせた整備

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

（4）矢羽根型表示（車道混在）による自転車通行空間整備の推進

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

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

（5）自転車通行空間の整備手法

自転車通行空間の整備は、ガイドラインに示された設計方法に準じて行います。今後、国においてガイドラインの見直しが行われた場合は、見直し以降の整備について、最新のガイドラインに準じて行います。

（6）だれもが利用しやすい通行空間の整備に向けて

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

