

# (仮称)板橋区自転車活用推進計画 素案【概要版】

## 計画策定の背景と目的

### 20年後の将来を見据えた施策を展開

自転車は手軽に移動できる手段としてあらゆる場面で利用される一方で、自転車を取りまく課題や環境は変化しつつある

- 自転車に関する課題
  - ・ 自転車に関与する事故や歩行者とのトラブル
  - ・ 駅周辺等における放置自転車 など
- 自転車を取りまく環境の変化
  - ・ 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

自転車の可能性や将来性を踏まえ、将来を見通す**ビジョン**や区民生活の視点に立った**具体的な施策**を示す

## 計画対象

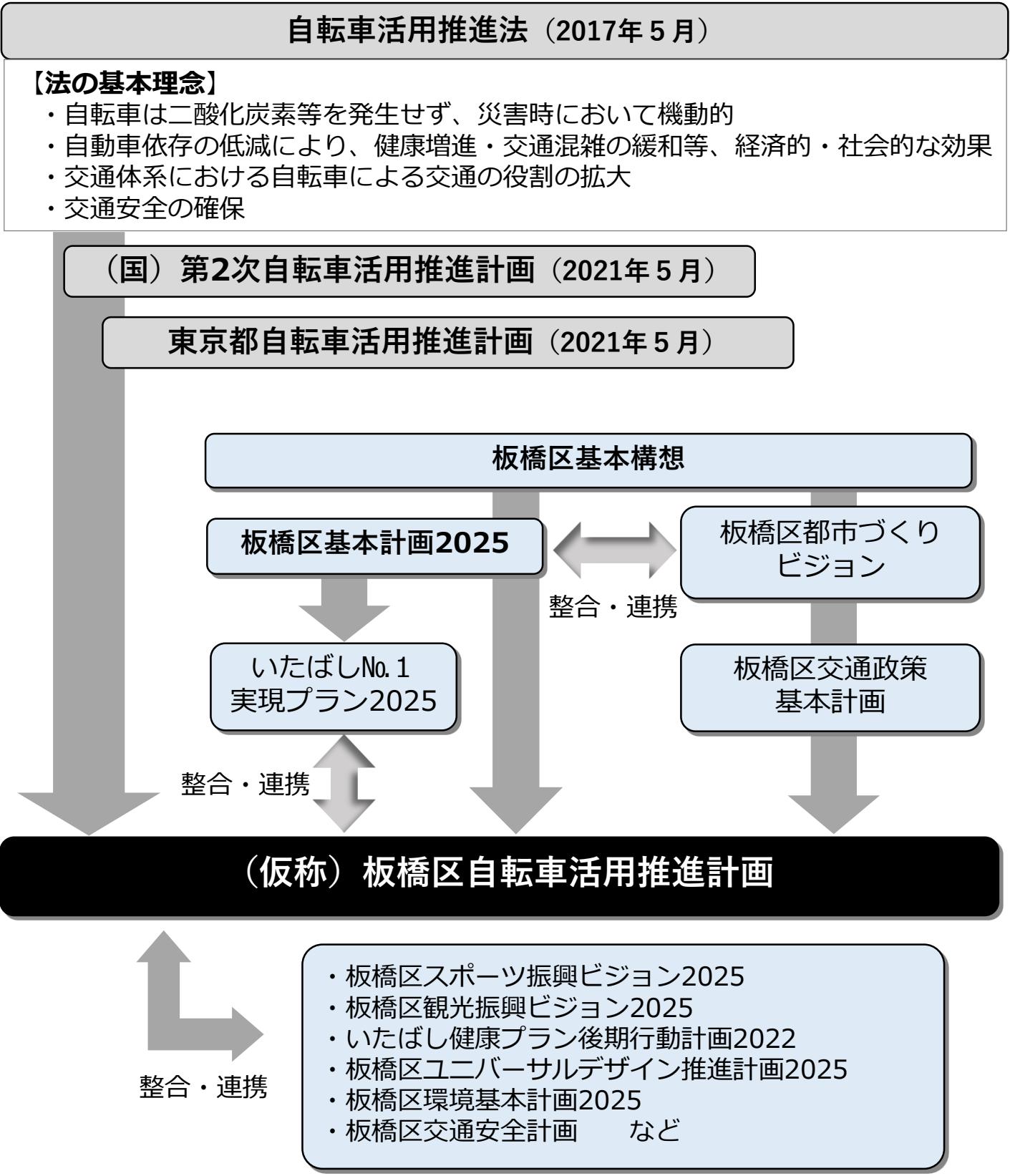
**対象区域**  
板橋区全域を対象とし、自転車の利用実態や移動範囲等を踏まえ、近隣区・市との移動も考慮

**対象車両**

- ・ 自転車
- ・ 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（中速度のもの）

計画対象の全ての車両を包括する表現として  
**「自転車+」（自転車プラス）**と定義

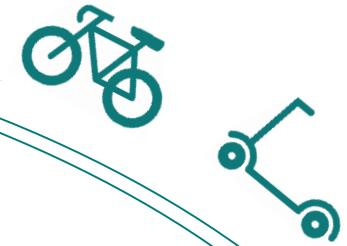
## 計画の位置づけ



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<sup>+</sup>で出かけたくなるまち いたばし～



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

- ・ ICTの活用
- ・ 利便性、回遊性の向上
- ・ サイクルスポーツ（eスポーツ）

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

- ・ 高い交通安全意識
- ・ 健康増進
- ・ 脱炭素
- ・ 区民参加

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

- ・ 通行空間の整備
- ・ 駐輪環境の創出
- ・ 自動車との調和、共存

SDGs戦略

DX戦略

ブランド化戦略



## 課題と基本方針

### 課題

#### ■ 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

#### ■ 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

#### ■ 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

#### ■ 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

#### 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

#### 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

#### 豊かなサイクルライフをはぐくむ 自転車利用の促進

3

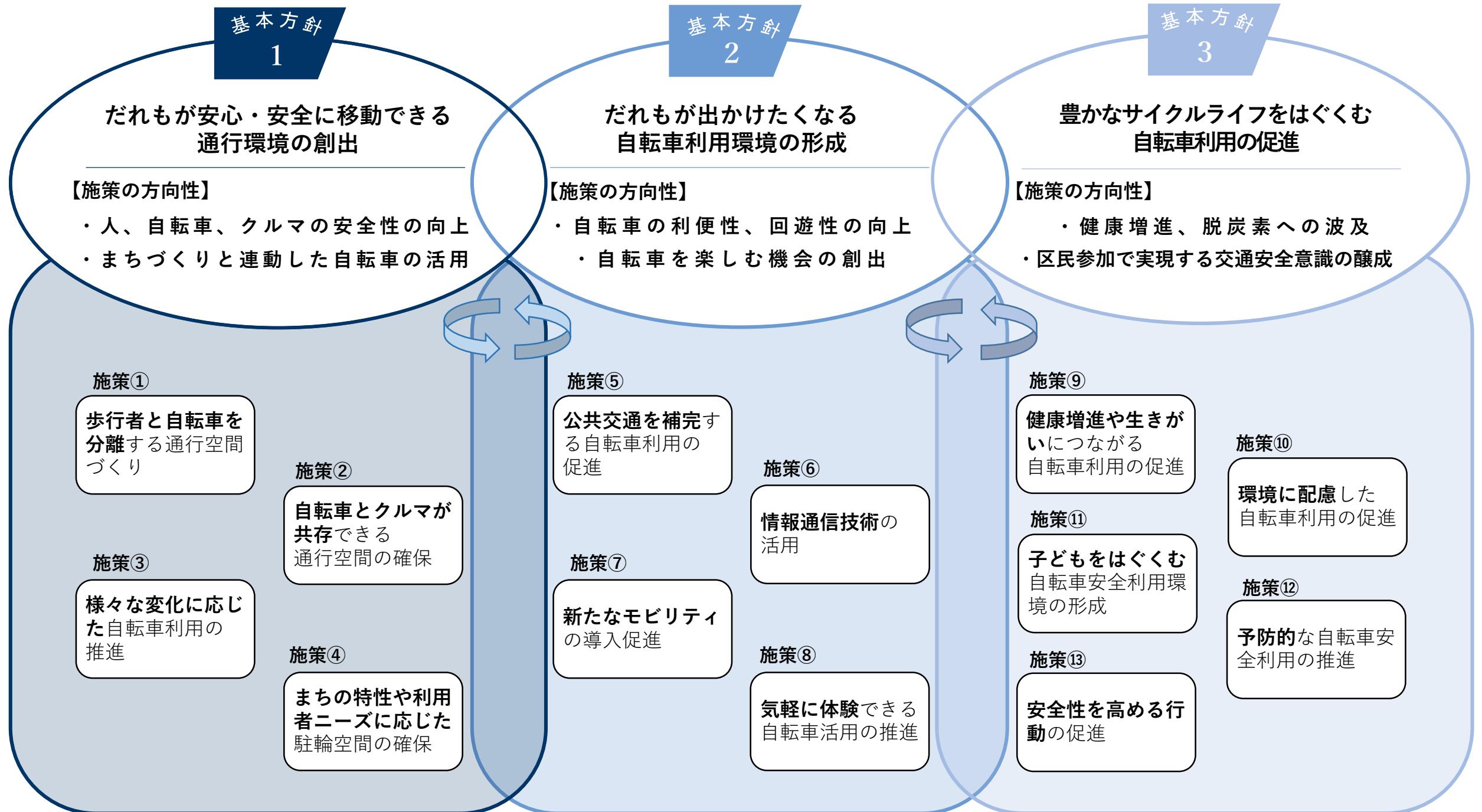
＜施策の方向性＞

- ・ 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

# 施策の方向性と施策の関係イメージ

## 基本理念

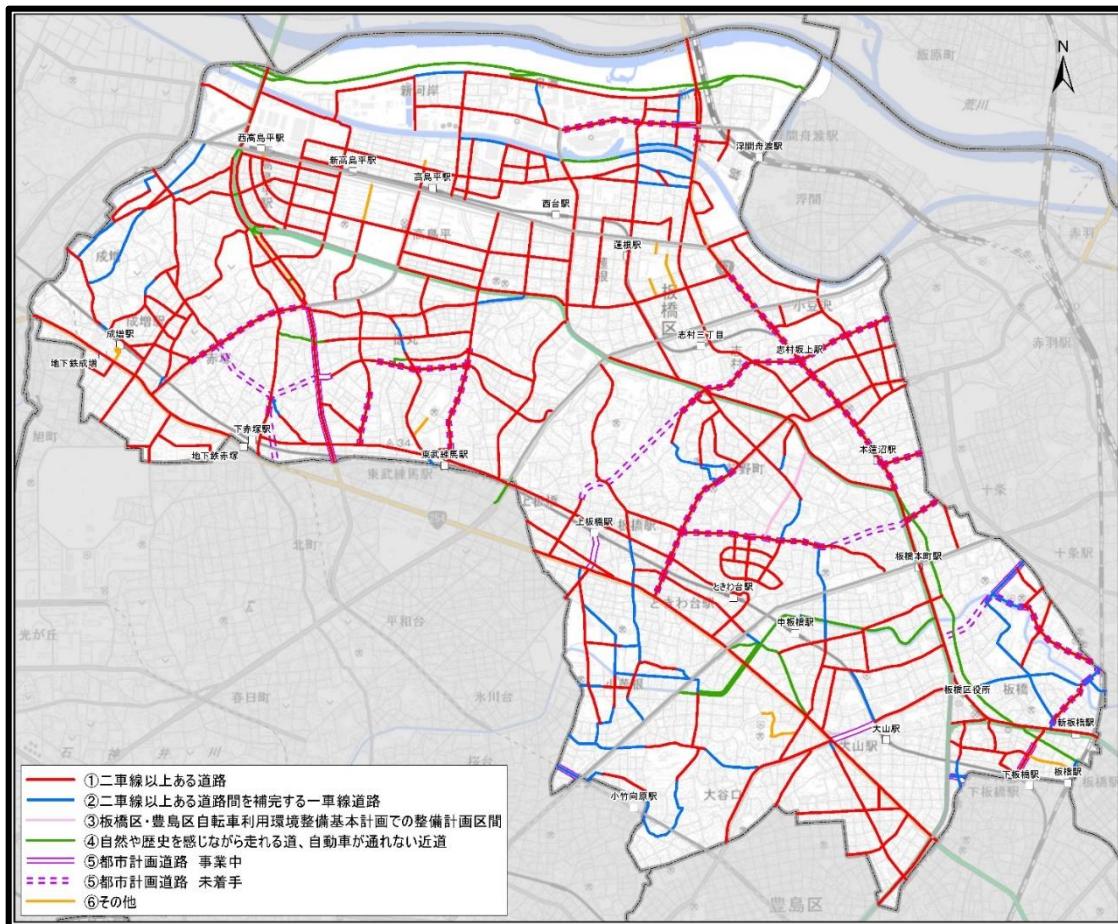
安心・安全 スマートなサイクルライフの実現  
～自転車+で出かけたくなるまち いたばし～



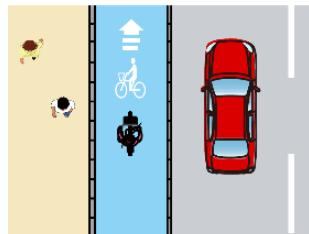
## 自転車ネットワーク路線

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）（以下「ガイドラインという。）」に基づき、「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、連続的な自転車ネットワークを構築していくため、区内の国道、都道、区道の中から路線を選定し、整備を進める。

路線選定にあたっては、ガイドラインを基本として、区の地域特性を踏まえ選定し、その整備形態は、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3つを原則とする。



### ■ 整備形態



A) 自転車道  
(幅員1.5m~2.0m以上)



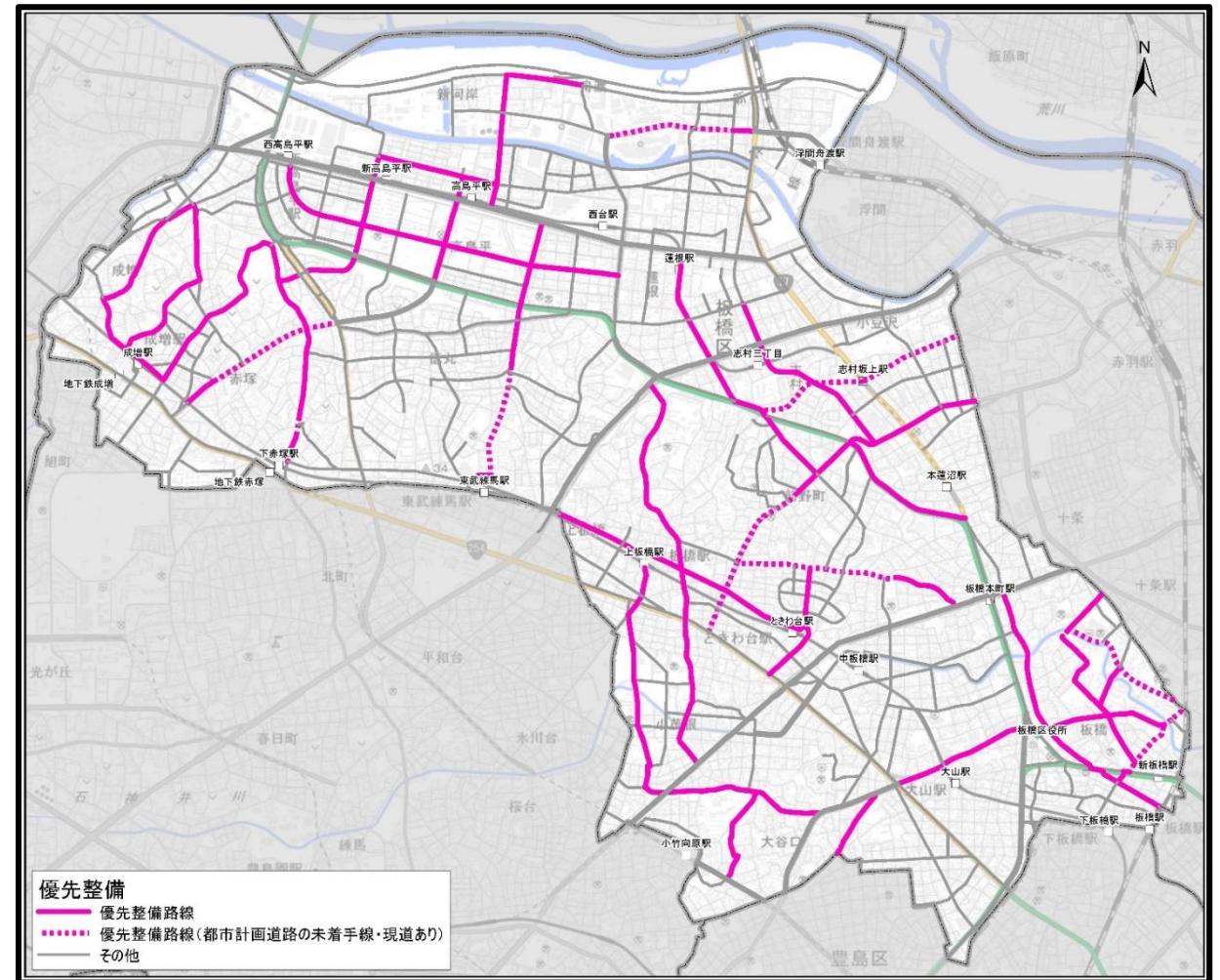
B) 自転車専用通行帯  
(幅員1.0m~1.5m以上)



C) 車道混在  
(幅員0.75m~1.0m以上)

## 優先整備路線

区の地域特性等を踏まえた選定の視点を設定し、自転車ネットワーク路線の中からより多くの視点が該当する路線を抽出した。これに区間の連続性等を加味したうえで「優先整備路線」を選定した。なお、優先整備路線については、概ね5~10年後の整備完了をめざす。



## 通行空間の整備の進め方

道路補修工事や上・下水道、電気、ガス等の更新工事、無電柱化事業、まちづくり事業など、道路上で行われる工事の機会を捉え、関係者等と調整の上、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っていく。

なお、通行空間の整備を進めるにあたっては、適宜、「(仮称)板橋区自転車+ (プラス) 活用推進協議会」において、計画の評価・見直しを行い、必要に応じて「優先整備路線」の再選定をしていく。

# 計画の推進に向けて

## (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）指標を設定する。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するが、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る。

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 % 東京都市圏パーソン トリップ調査 (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	● %	● %
	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	● %	● %	板橋区区民意識意向 調査 (2年ごと)

●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) 計画の推進体制

本計画の第3章に示す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る。

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」（以下「協議会」という。）の設置を検討し、本計画の着実な推進をめざす。

組織名称	（仮称）板橋区自転車+（プラス）活用推進協議会
構成員	学識経験者、交通関係団体、企業・事業者、交通管理者、区民委員等
検討内容	フォローアップ指標の設定、自転車通行空間の整備の評価・見直し、シェアサイクル事業等

## (3) 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・評価を行う。

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く。なお、社会情勢の変化や上位計画等の改定により、計画を見直す必要が生じた場合には、次期計画の策定に着手する。