

板橋区交通政策基本計画 骨子（案）概要版

1 背景と目的 【本編P 1 参照】

交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 32 条では、地方公共団体においても交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することが求められています。

区では、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちをめざして、「都市生活の質」を戦略的に高めるため、従来の都市計画マスタープランの政策分野の範囲を超えた都市づくりの方針を取りまとめた「板橋区都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）」を平成 30（2018）年 3 月に策定しました。

今後、都市づくりビジョンに示す都市づくりを展開していくためには、総合的な交通政策の推進が求められるものの、区には、交通政策全般に関する方向性や施策の枠組みを示す計画がない状況となっています。

また、区政を取り巻く環境は大きく変化しており、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された S D G s の世界的な広がりが見られます。S D G s とは「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された平成 28（2016）年から平成 42 年（2030）年までの国際目標で、持続可能な世界を実現するため、地球上の誰一人として取り残されないことを誓っており、日本でも積極的に取組みが進められています。

このような取組みや交通に関わる課題や人口減少・高齢化等の社会情勢の変化、多様化する交通ニーズに対応しながら、長期的な視点から総合的かつ計画的に交通に関わる施策を展開していくため、交通政策の方向性を定める「板橋区交通政策基本計画(以下「本計画」という。）」を策定します。

2 本計画のねらい 【本編P 1 参照】

本計画は、これからさらに深刻化する少子高齢化、社会保障費の増大等による財政面での制約等乗り越え、持続可能で魅力あるまちづくりを進めていくため、区交通政策に関する基本理念や目標を示していくことで、交通に関する課題の解決・解消への道筋を立てることをねらいとしています。

また、交通に関する課題の解決・解消に向けては、行政だけでなく、区民をはじめ交通関係事業者や交通管理者が連携・協力して取り組んでいく必要があります。本計画では、このような取組みを「交通まちづくり」と定義し、交通に起因する様々な課題を、区民や関係機関とともに解消していくことをめざします。

3 位置づけ 【本編P 2 参照】

本計画は、交通政策基本法に基づく国の「交通政策基本計画」や、板橋区のあるべき姿を示した「板橋区基本構想」、「板橋区基本計画 2025」を踏まえ、「板橋区都市づくりビジョン」をはじめとする、区の様々な計画と整合・連携を図りながら、区交通政策全般に関する方向性を定めるものです。

4 計画対象 【本編 P 2 参照】

計画対象区域は、板橋区全域とします。

対象とする交通手段は、人の移動と物流に関わる徒歩、自転車、自動車、公共交通とします。公共交通については、「不特定の人が利用できる移動手段」として、鉄道、バス（路線バス、コミュニティバス）、タクシーを基本とします。

なお、近年の自動車や自転車のシェアリング等の多様化する交通手段の動向も踏まえ、これらを効果的に活用していくことも見据えた計画とします。

5 計画期間 【本編 P 2 参照】

本計画は、板橋区基本構想改定までを計画期間とします。長期的には概ね 20 年後を目標として、板橋区の交通政策に関する基本理念を定め、その実現のための具体的な目標や方針を取りまとめるものです。

6 区の交通に関する現状 【本編 P 3～3 8 参照】

区の交通に関する現状を把握するため、本計画では統計資料や東京都市圏パーソントリップ調査並びに道路交通センサス等を利用し整理するとともに、区民・来訪者アンケート調査を実施し、区内の交通に関する利用実態を把握しました。

7 区の交通に関する課題 【本編 P 3 9～4 1 参照】

区の交通を取り巻く社会情勢や交通に関する現況、区民・来訪者の交通に関するニーズ等から、区の交通に関する課題を以下のように整理し、「交通基盤」、「交通サービス」、「交通まちづくりと脱炭素社会」の 3 つに分類しました。

徒歩	<p>○拠点駅周辺を中心とした歩行者空間の充実 交通基盤</p> <p>⇒歩行者の交通事故は板橋駅、大山駅、上板橋駅、東武練馬駅、成増駅周辺等で多い</p> <p>⇒東武練馬駅、成増駅は「駅周辺に安心して歩ける道路がない」</p> <p>⇒歩行環境で最も改善ニーズが高いのは「歩道の幅（人や自転車との混在等）」</p>
自転車	<p>○駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境の充実とルールの遵守 交通基盤</p> <p>⇒鉄道端末交通手段では、ほとんどの駅で徒歩に次いで自転車の利用が多い</p> <p>⇒自転車分担率は鉄道端末を含め 23 区中で上位</p> <p>⇒自転車利用環境では「道路の幅」の改善ニーズが最も高い（特に高齢者）</p> <p>⇒板橋区交通安全計画 2020 において「自転車の安全利用の推進」が重点課題</p> <p>○駅周辺の駐輪場の駐輪可能台数の確保 交通基盤</p> <p>⇒駅周辺の駐輪場においては駐輪可能台数が不足している駅が存在する</p> <p>⇒「駐輪場の駐輪可能台数」に対する改善ニーズが高い</p> <p>○シェアサイクルを活用した回遊性の向上 交通サービス</p> <p>⇒来訪者のシェアサイクルの利用意向は高い</p> <p>⇒板橋区観光振興ビジョン 2025 において、シェアサイクルの活用が挙げられている</p>

公共交通	<p>○鉄道の混雑緩和 交通サービス ⇒区内5路線のうち4路線の混雑率が国の目標値を上回っている状態</p> <p>○鉄道のバリアフリー対応 交通まちづくりと脱炭素社会 ⇒エレベーター・エスカレーター設置のニーズが高い</p> <p>○東西方向の公共交通サービスの向上 交通サービス ⇒東西方向は都市間移動に対応する鉄道が整備されていない ⇒高島平－成増間はバス路線に迂回感があり、自動車の分担率も高い</p> <p>○公共交通サービス水準が相対的に低い地域や子育て世帯・高齢者等への対応 交通サービス ⇒狭隘道路によりバスが運行できない地域が存在する ⇒子育て世帯はタクシーに対する不満が高い傾向 ⇒公共交通サービス水準が相対的に低い地域の中には高齢者人口密度の高い地域もみられる</p> <p>○公共交通の利用促進 交通まちづくりと脱炭素社会 ⇒バスは「バス停環境」（特に高齢者）や「速達性・定時性」の改善ニーズが高い ⇒タクシーは「自宅近くでのつかまえやすさ」（特に高齢者）の改善ニーズが高い</p> <p>○多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供 交通まちづくりと脱炭素社会 ⇒板橋区都市づくりビジョンにおいて「多様な主体による協働の都市づくり」が掲げられている</p>
自動車	<p>○渋滞緩和や安全性向上に寄与する基盤整備 交通基盤 ⇒踏切がある前野中央通りを始めとして、多くの道路で混雑時旅行速度が20km/h未滿 ⇒区民の改善ニーズは「道路の幅」や「交差点における安全対策（ミラーの設置等）」が高く、来訪者は「道路の混雑状況」が高い</p> <p>○自動車利用の抑制・シェアに対する意識啓発 交通まちづくりと脱炭素社会 ⇒板橋区環境基本計画2025では、公共交通の利便性向上やカーシェアリング・自転車シェアリングの普及が挙げられている</p> <p>○駅周辺や商店街における荷捌きへの対応 交通基盤 ⇒路上駐車が原因で不便と感じている場所は「駅周辺」や「商店街・商業施設」が多い</p>
交通結節等 (鉄道駅)	<p>○拠点駅における交通結節機能の強化、線路によって分断された地域のアクセス改善 交通基盤 ⇒不便を感じる駅は、板橋駅、大山駅、成増駅等の拠点駅が多く、不便な理由は「駅前広場がないから」「バスやタクシーとの乗換えがしにくいから」「線路でまちが分断されているから」等が多い</p>
その他 (防災面)	<p>○防災・減災のための道路・鉄道に関する基盤強化 交通基盤 ⇒災害拠点病院等への移動における迂回感や踏切の遮断による交通の途絶が懸念される緊急輸送道路が存在 ⇒延焼防止が求められる木造住宅密集地域においても都市計画道路の未整備区間が存在する ⇒区民の今後力を入れるべき取組みで「災害に強い交通環境の実現」が第2位</p>

交通基盤 …主に安心・安全に移動できる基盤づくりに関する課題

交通サービス …主に快適に移動できるための交通サービスに関する課題

交通まちづくりと脱炭素社会 …主に交通基盤や交通サービスを持続可能にしていくための環境づくりと脱炭素社会の実現に向けた課題

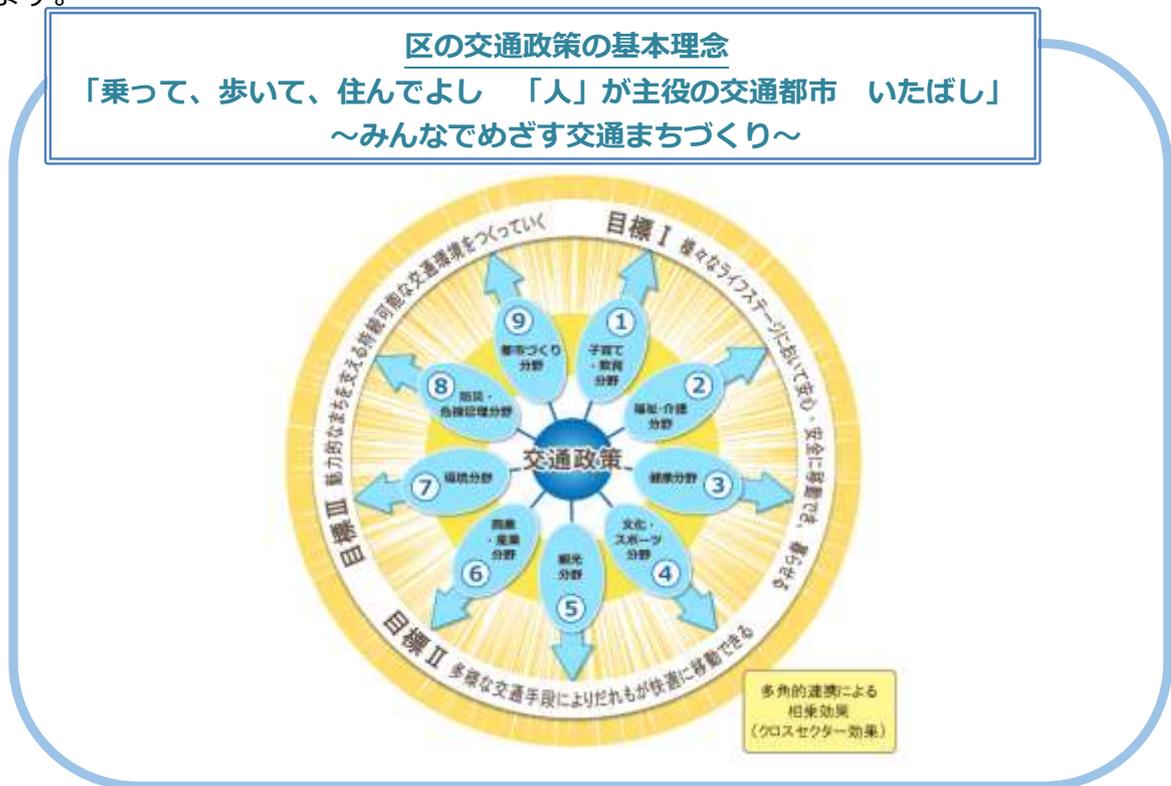
8 交通政策の基本理念 【本編P42～45参照】

公共交通による「人」の移動が多い反面で、自動車による交通渋滞が発生している区の特徴や課題を踏まえると、環境面から、自動車に極力依存することのない脱炭素社会の実現に貢献していくことが求められます。さらに、区に関する課題やアンケート調査結果からは、歩行者・自転車のための道路空間づくりや公共交通サービスに対する利便性向上等が求められており、本計画では、自転車や公共交通に乗りたり、最寄り駅まで歩いたりする等、だれもが自由に移動できる持続可能な交通の実現に向けて、自動車を中心とした交通から「人」を主役とした交通への転換をめざします。

「人」が主役の交通を実現するためには、行政機関だけでなく、鉄道やバス、自転車等を日頃から利用する区民や、各種交通サービスを提供する交通関係事業者、交通管理者が連携・協力して、交通に関わる様々な課題を解消していく「交通まちづくり」をめざすことが必要です。

また、交通政策が子育て、福祉、観光、環境、防災等の9つの分野と多角的に連携することで、子育て世帯や高齢者等の移動を支えたり、各分野の移動に関する利便性や回遊性が向上する等、9つの分野にも相乗効果として波及することが期待されます。

以上より、本計画では、「公共交通や自転車に乗ること」、「歩くこと」等の「人」を主役とした移動が「安心・安全」、「快適」であるとともに、多様な機関が連携して「交通まちづくり」を進めることで、『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』へとつなげていくため、「乗って、歩いて、住んでよし 「人」が主役の交通都市 いたばし ～みんなでめざす交通まちづくり～」を交通政策の基本理念とします。



多角的連携による取組みイメージ

そして、区の上位関連計画や、区の交通に関する課題を踏まえ、9つの政策分野と交通政策が多角的に連携することによって交通がめざす姿を、以下のように整理しました。

9つの政策分野ごとの交通がめざす姿

政策分野	政策分野別に交通がめざす姿
①子育て・ 教育分野	○子どもや子ども連れの家族等が多様な交通手段で移動しやすい
②福祉・ 介護分野	○高齢者や障がい者が多様な交通手段で移動しやすい
③健康分野	○自動車以外の多様な交通手段による移動・外出がしやすい
④文化・ スポーツ分野	○文化・スポーツ施設や史跡を回遊しやすい
⑤観光分野	○観光資源を回遊しやすい
⑥商業・ 産業分野	○商店街や商業施設を回遊しやすい ○駅周辺や商店街において荷捌きがしやすい
⑦環境分野	○SDGsの理念に沿い、脱炭素社会をめざしている ○自動車利用の抑制により、道路混雑が緩和し、環境負荷が軽減している
⑧防災・ 危機管理分野	○災害時の避難、緊急輸送、消防活動がしやすい ○延焼防止に寄与する道路が整っている
⑨都市づくり 分野	○区内全域から都心・副都心方向へ移動しやすい ○区内外の拠点間を移動しやすい ○鉄道駅や生活拠点にアクセスしやすい ○駅において他の交通手段への乗換えがしやすい ○交通環境や交通サービスが多様な主体により支えられている

9 基本理念の実現に向けた3つの目標 【本編P46～47参照】

基本理念の実現に向けて、区の交通に関する課題や9つの政策分野ごとの交通がめざす姿を踏まえ、以下の3つの目標を設定しました。

・ 区の交通政策の基本理念 ・ 9つの政策分野ごとの交通がめざす姿

■ 交通基盤（安心・安全）に関する課題

- 拠点駅周辺を中心とした歩行環境の充実
- 駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境の充実とルールの遵守
- 駅周辺の駐輪場の駐輪可能台数の確保
- 渋滞緩和や安全性向上に寄与する基盤整備
- 駅周辺や商店街における荷捌きへの対応
- 拠点駅における交通結節機能の強化、線路によって分断された地域間のアクセス改善
- 防災・減災のための道路・鉄道に関する基盤強化

【目標1】
様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる

■ 交通サービス（快適性）に関する課題

- シェアサイクルを活用した回遊性の向上
- 鉄道の混雑緩和
- 東西方向の公共交通サービスの向上
- 公共交通サービス水準が相対的に低い地域や子育て世帯・高齢者等への対応

【目標2】
多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

■ 交通まちづくりと脱炭素社会に関する課題

- 公共交通の利用促進
- 多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供
- 自動車利用の抑制・シェアに対する意識啓発
- 鉄道のバリアフリー対応

【目標3】
魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

10 目標ごとの基本方針 【本編P48～50参照】

前項で定めた3つの目標ごとに基本方針を定め、各施策を進めていきます。

【目標1】

「様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる」の基本方針

<基本方針1-1> 都市生活を支える交通基盤の強化

- ・子育て世帯や高齢者を中心に、多様な都市生活を営む誰もが安心・安全に移動するために必要な道路や駅周辺における基盤強化を図ります。
- ・また、産業の発展や物流の円滑化等に寄与するための環境整備を図ります。

<基本方針1-2> 災害に強いまちをめざした交通基盤の強化

- ・都市計画道路の未整備により災害拠点病院へのアクセスに課題がある地域もみられるため、都市計画道路の整備、無電柱化等の災害に強いまちを支える交通基盤の強化を図ります。
- ・さらに、災害時における速やかな避難、緊急車両の通行、延焼防止等の機能を有する道路を整備することにより、安心・安全な生活を送れるよう交通基盤の強化を図ります。

【目標2】

「多様な交通手段により誰もが快適に移動できる」の基本方針

<基本方針2-1> 区内外の拠点間における公共交通の利便性向上

- ・区民や来訪者が区内外の拠点間を快適に移動できるよう、公共交通の利便性向上を図ります。

<基本方針2-2> 拠点周辺における徒歩や自転車による回遊性向上

- ・拠点周辺を快適に移動できるように、徒歩や自転車による回遊性の向上を図ります。

<基本方針2-3> 地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実

- ・各地域において、区民が快適に移動できるように、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実を図ります。

【目標3】

「魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく」の基本方針

<基本方針3-1> みんなでづくり、育み、支え合う交通環境の推進

- ・区民の意識啓発や公共交通の利用促進に加え、交通事業者や行政だけでなく、区民が計画や運営にも積極的に携わることで、各主体が互いに支え合う「交通まちづくり」の実現を図ります。
- ・多言語化対応やピクトグラムを活用した屋外サインの整備、バリアフリー・ユニバーサルデザイン対応等の区民や来訪者への「もてなし」を図ります。

<基本方針3-2> 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

- ・交通に関する環境負荷を低減するため、SDGsの理念に沿い、公共交通や徒歩・自転車の利用促進、カーシェアリングの推進、新技術の導入促進等を図ります。
- ・公共交通や徒歩・自転車を利用することで、脱炭素社会の実現に加え、健康の維持・増進への貢献も期待されます。

11 将来ネットワークのイメージ 【本編P51参照】

将来の交通の姿を明らかにするため、区の交通に関する課題や、目標、基本方針を踏まえた将来ネットワークのイメージを以下に示します。

区内と区外拠点間については、東西方向では都市間移動に対応した鉄道が整備されておらず、幹線道路において渋滞が発生していることから、区内から広域や隣接市区における拠点間を快適に移動できるネットワークの形成をめざします。

区内拠点間については、東西方向は都市計画道路が未整備の路線もあり、現状では迂回感のあるバス路線もあるため、主要な拠点間を快適に移動できるネットワークの形成をめざします。また、道路ネットワークを形成するにあたっては、バスの通行や道路混雑の緩和、災害拠点病院へのアクセスや延焼防止等の防災面にも配慮します。

拠点周辺については、交通事故の抑制や回遊性向上の観点から、都市機能中枢域を含む板橋・大山エリアに加え、乗降客数が多い駅、商店街や商業施設、観光資源が多く立地する駅の周辺において、徒歩や自転車での安心・安全、快適に移動できる軸の形成をめざします。

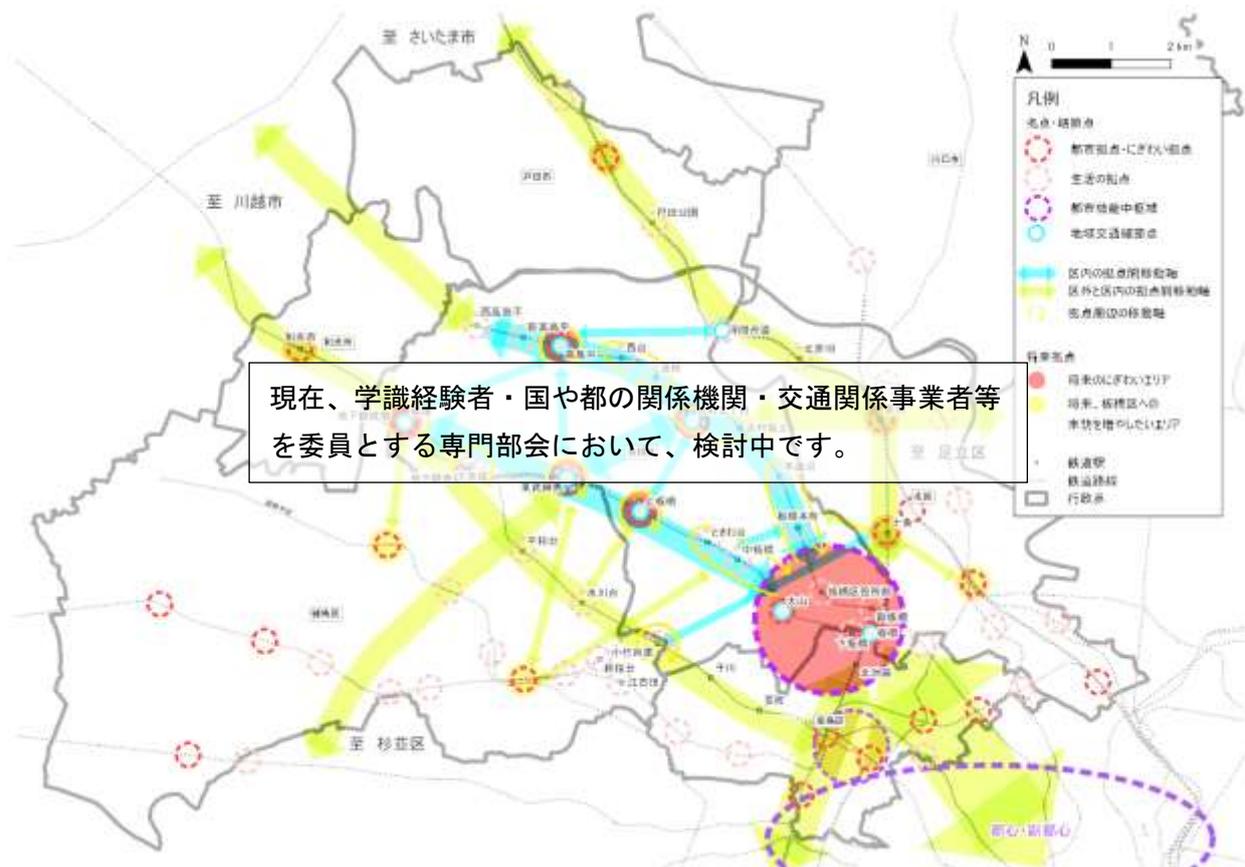


図 将来交通ネットワークのイメージ

12 施策の方向性 【本編P52～53参照】

区の交通政策の目標や基本方針に基づく施策の方向性を以下に示します。

目標	基本方針	施策の方向性	施策（案）
目標1 様々なライフスタイルにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる	基本方針1-1： 都市生活を支える交通基盤の強化	①歩行者重視の道路空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> 歩車道分離の推進や歩道の整備 ゾーン30など交通規制 道路空間の再配分（試験的な路線検討、整備等） 街灯のLED化 道路の舗装材等の工夫
		②自転車利用環境の整備（走行環境・駐輪場等）と意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用レーン、路面標示の整備等 ※自転車走行空間ネットワーク計画での整備の推進 子ども乗せ自転車用駐輪スペースの整備 自転車の交通ルール・マナー啓発等 放置自転車対策 自転車等駐車場の新設・既存施設の活用等
		③広域交通網の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備に関する重要度の検討 国道、都道の整備促進 エイトライナーの導入促進 バスの走行空間の確保（道路整備の推進、バス専用レーンの導入検討）
		④道路交通の基盤強化	<ul style="list-style-type: none"> 主要生活アクセス道路の整備の検討 渋滞対策（交差点改良や信号の表示周期調整） 道路・橋梁などの適切な維持補修（路面等の定期的な点検や橋梁長寿化計画に基づく維持補修・更新） 細街路の拡幅・指導 無電柱化の推進 道路と鉄道との立体交差化 鉄道の立体化以外の踏切対策の推進
		⑤交通結節機能の強化（駅前広場の機能向上や整備等）	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の改修等 新たな駅前広場の整備の検討 公共交通機関の乗り継ぎ改善
		⑥商店街等における物流のための環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌きスペースの確保の検討 路上駐車対策の促進（取締りの強化）
	基本方針1-2： 災害に強いまちをめざした交通基盤の強化	⑦防災性の強化	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の整備の促進 主要な都市計画道路（特定整備路線）の延焼遮断帯の形成 細街路の拡幅・指導【再掲】 道路等に面している危険なブロック塀の撤去の促進 無電柱化の推進【再掲】 道路と鉄道との立体交差化【再掲】

目標	基本方針	施策の方向性	施策（案）
目標2 もが多 快様 適な交 移動手 段でき るより	基本方針2-1： 区内外の拠点間における 公共交通の利便性向上	⑧広域的な公共交通の 機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線網の維持・充実（事業者への まちづくりの進捗に合わせた路線の検 討を働きかけ） ・鉄道の輸送力強化への働きかけ ・鉄道の混雑緩和のための時差Bizの推進 ・エイトライナーの導入促進【再掲】
	基本方針2-2： 拠点周辺における徒歩や 自転車による回遊性向上	⑨歩行者の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・既存空間を活用した歩行環境の充実 （回遊性確保、にぎわい創出） ・多言語化対応、ピクトグラムを活用した 屋外サインの整備等 ※板橋区屋外案内標識デザインガイドライン にもとづく
		⑩自転車の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの試験的導入 （ポートの新設・維持） ・自転車走行空間ネットワーク計画の検討 ※自転車活用推進計画の策定後
基本方針2-3： 地域コミュニティのニー ズを捉えた交通手段によ る生活交通の充実	⑪地域の公共交通の機能向 上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所環境の改善促進 （上屋・ベンチの設置等） ・バス運行情報提供の充実 （バスロケーションシステムの設置） ・公共交通サービス水準が相対的に低い地域 への対応（新たな交通手段の導入検討） ・子育て世帯・高齢者等の移動支援の検討 	
目標3 魅 力 的 な ま ち を つ く を 支 え て い く 持 続 可 能 な 交 通 環 境	基本方針3-1： みんなでつくり、育み、 支え合う交通環境の推進	⑫地域公共交通の検討等 での区民参加の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と連携した意識調査（地域交通等 に関する新たな需要の掘り起こし） ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の 検討（（仮称）地域公共交通会議準備会、 区民勉強会等） ・（仮称）地域公共交通会議の設立
		⑬バリアフリー・ユニ バーサルデザインの 推進	<ul style="list-style-type: none"> ・段差解消、誘導用ブロックの設置・改修 ・多言語化対応、ピクトグラムを活用した 屋外サインの整備等【再掲】 ※板橋区屋外案内標識デザインガイドライン にもとづく ・ホームドアの設置促進 ・鉄道駅におけるエレベーター・エスカレー ターの設置促進
	基本方針3-2： 脱炭素社会の実現 に向けた交通への転換	⑭公共交通や自転車の 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント （公共交通利用促進等）
		⑮交通手段のシェアの 推進	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント （カーシェアリング） ・シェアサイクルの試験的導入 （ポートの新設・維持）【再掲】
		⑯新技術の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進