

## (仮称) 板橋区交通政策基本計画の策定について

### 【計画策定の背景と目的】

交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づく交通政策基本計画（国土交通省平成 27 年 2 月閣議決定）が策定され、地方公共団体においても交通に関する施策を、まちづくり等の視点を踏まえながら、総合的かつ計画的に実施することが求められております。

板橋区では、「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 年 3 月に策定しました。

そこで、都市づくりビジョンにおける将来都市構造を実現するため、「総合的な交通政策の推進」、「公共交通の利便性向上」等を掲げ、交通政策全般に関する方向性を定める交通基本計画の策定を目指します。

### 【板橋区の交通】

板橋区の主要な道路は、中山道、川越街道、新大宮バイパスが縦断し、環状第 7 号線、環状第 8 号線、高島通りが区を横断するような形で配置されています。

また、区の総面積の約半分が土地区画整理事業施行済みであり、日々の生活に不可欠な地域内の生活道路が整備されています。

鉄道は、東武東上線、JR 埼京線、都営地下鉄三田線、東京メトロ有楽町・副都心線の整備により、都心方向への交通が非常に便利になっています。一方で、北区や練馬区などの環状方向へ移動できる鉄道路線については、整備されておられません。

バスは、戦前戦中から区内各地域で乗合自動車の営業が行われたこともあり、それらを引き継ぐ路線や新規道路開通によって導入された路線などが、区内ほぼ全域で運行されています。

このように交通環境に比較的恵まれた板橋区は、高度経済成長期頃から都心へ通勤する勤労者のベッドタウンとして発展してきました。しかし、時代は流れ、現在も新築マンション等の建設が続き生産年齢人口は多少の増加がみられますが、それ以上に少子高齢化が進んでいます。これは今後、通勤通学等の交通需要の減少を招き、延いては公共交通サービスの低下という形で、区民の生活に影響

を及ぼしかねません。

また、主要な幹線道路はほぼ整備されている一方で、区内の地域間を結ぶ道路については、土地区画整理事業が行われていない地区を中心に未整備区間も多く、十分な容量を持つ道路が不足していることや、整備から半世紀以上が経過した交通施設の老朽化等への対応も課題となっています。

このほか、区は発展の歴史の中で、公害問題も課題として抱えており、特に交通分野においては、以前よりも大幅に軽減されたものの、より環境負荷の小さい交通へシフトするという考え方もでてきています。

### **【計画の策定にあたって】**

交通政策基本計画を策定し、区の交通に関する将来像や方針を示していくことで、交通に関する問題や課題の解決・解消への道筋を立て、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などを乗り越え、持続可能で魅力ある区のまちづくりを推進していきたいと考えています。