

各目標に関する基本方針（例）について

参考2

【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

＜目標1に関する基本的な考え方の流れ＞

【基本理念】「人」を主役とした交通

【板橋区の現状・ニーズ】

・区民が今後求める取り組みとして、「子育て世代・高齢者等の移動の安心安全の向上」が1位、「災害に強い交通環境の実現」が第2位

【上位関連計画より期待されるクロスセクター効果】

・分野横断的な未来想像戦略の「若い世代の定住化」、「健康長寿のまちづくり」に貢献し、子育て・教育、健康分野などに寄与

【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

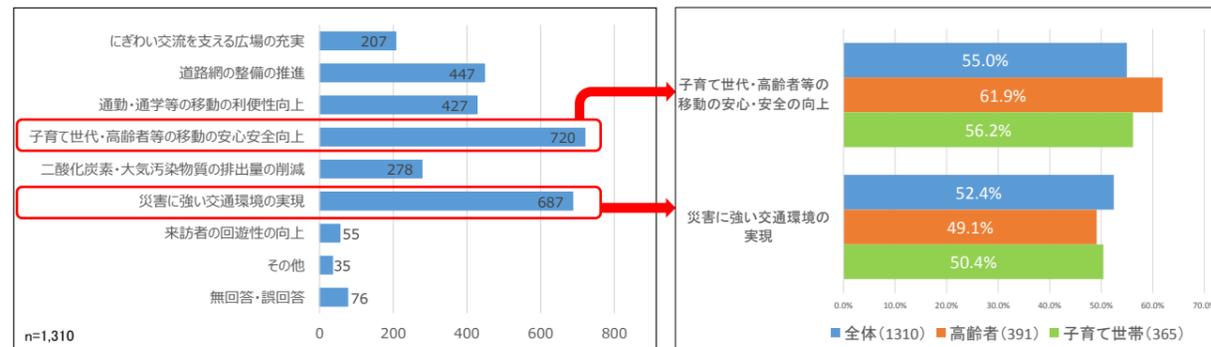


図 今後、区に求める取り組み(区民)

【基本方針 1-1】都市生活を支える交通基盤の強化

- 区民の歩行環境に対する改善ニーズは「歩道の幅（人や自転車との混在等）」、自転車では「道路の幅」が最も高く、それぞれ特に子育て世帯、高齢者のニーズが高い。
- 駅が不便だと感じる理由は、「駅前広場がない」、「近くにバスやタクシー乗り場がない」、「駅周辺施設がバリアフリー化されていない」などが多いが、いずれも高齢者のニーズが特に高い。
- 以上を踏まえ、高齢者や子育て世代を中心に、多様な都市生活を営むだれもが安心・安全に移動するために必要な道路、駅周辺施設などの基盤強化を図る。

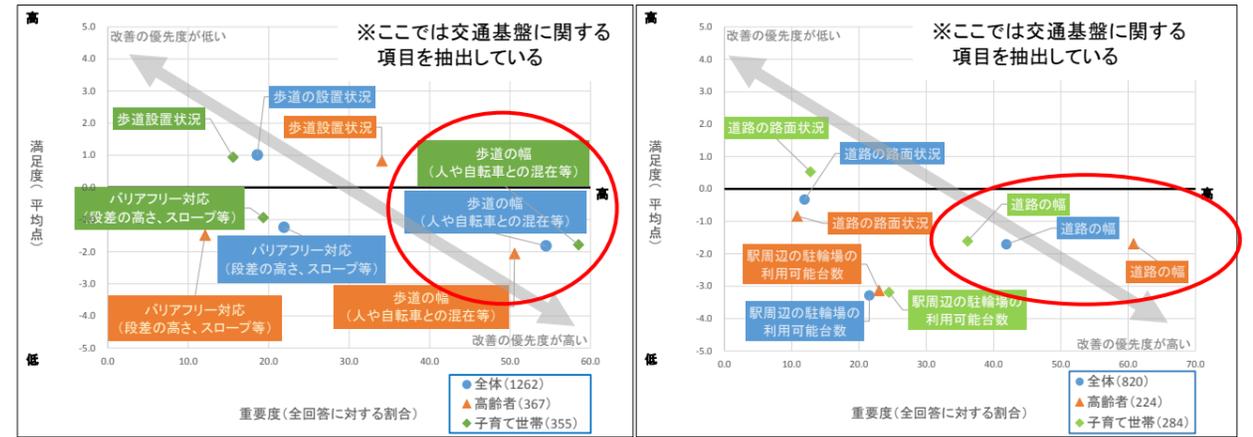


図 歩行環境の改善ニーズ(区民)

図 自転車利用環境の改善ニーズ(区民)

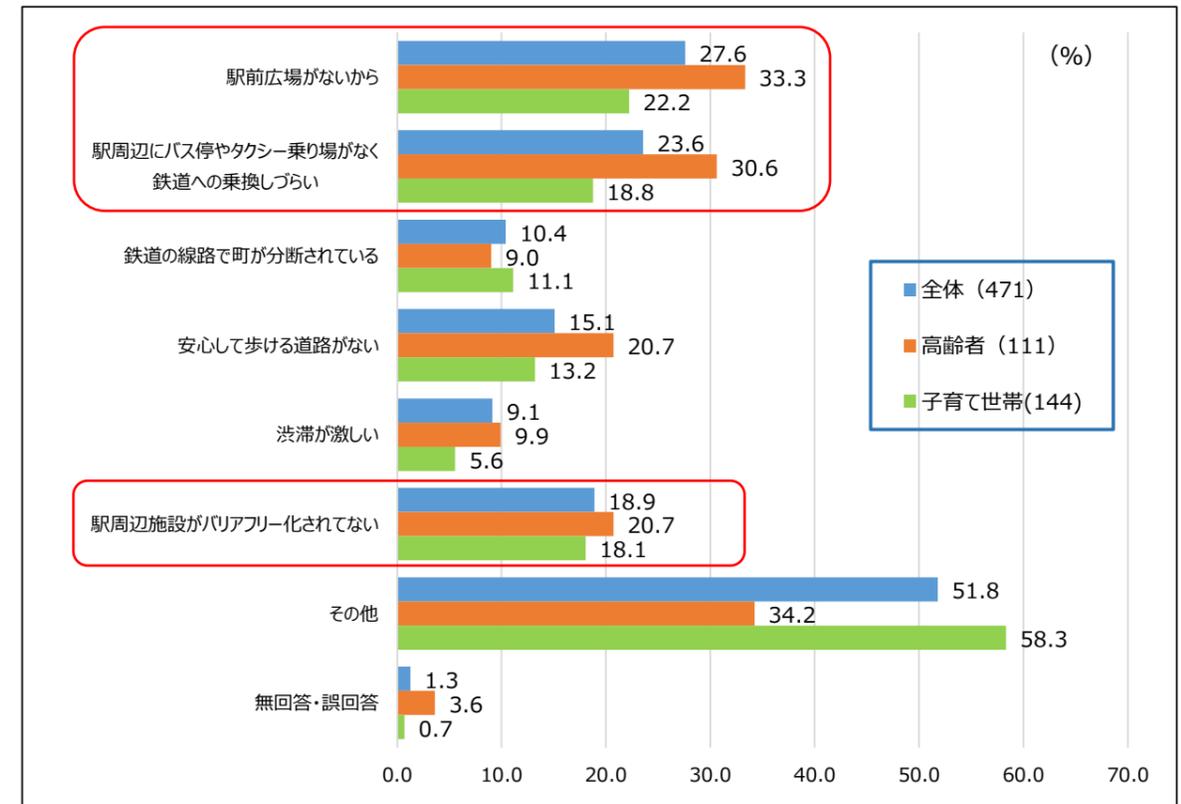
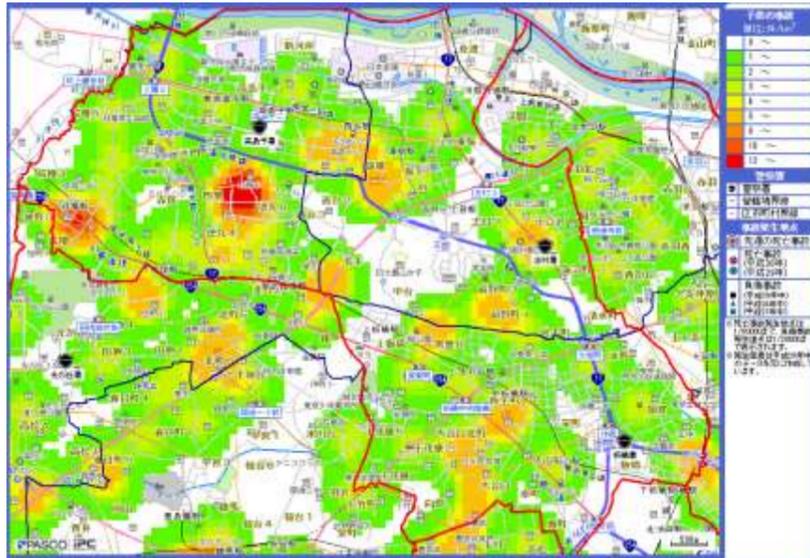


図 駅が不便だと感じる理由(区民)

- 徒歩や自転車利用が多いと想定される子どもの交通事故は、成増地域など子育て世代が多い地域で多く発生しており、安全性の向上に寄与する環境整備を図る。
- 路上駐車は、「駅周辺」や「商店街・商業施設」で多く発生しており、荷捌き等に対応するための環境整備を図る。



出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(子供)

【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

- 今年6月に大阪で発生した大阪府北部地震では、ラッシュ時に地震が発生したため、鉄道が相次いで運行を停止し、踏切が遮断されたままの状態が続き、救急車等の緊急車両の到着が遅れる事態が発生している。
- こうした事態を避けるため、緊急輸送道路における都市計画道路の整備、道路の無電柱化、鉄道の連続立体交差化など災害に強いまちを支える交通基盤の強化を図る。
- また、災害時において道路に求められる緊急車両の通行、救助活動の空間確保、避難、火災の拡大防止等の多様な機能も含めた都市計画道路の整備を図る。



出典：板橋区防災マップ

図 防災ネットワーク



図 区民・来訪者アンケート 路上駐車で不便と感じる場所

【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

＜目標2に関する基本的な考え方の流れ＞

【基本理念】自動車を中心とした交通からの転換

【板橋区の現状・ニーズ】

- ・区民の公共交通利便性に対する満足度は一部の地域では約5割に留まる
- ・来訪者は交通が改善した場合のさらなる来訪意向が約9割

【上位関連計画より期待されるクロスセクター効果】

- ・分野横断的な未来想像戦略における「快適で魅力あるまちづくり」に貢献し、文化・スポーツ、観光、商業・産業分野などに寄与

【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

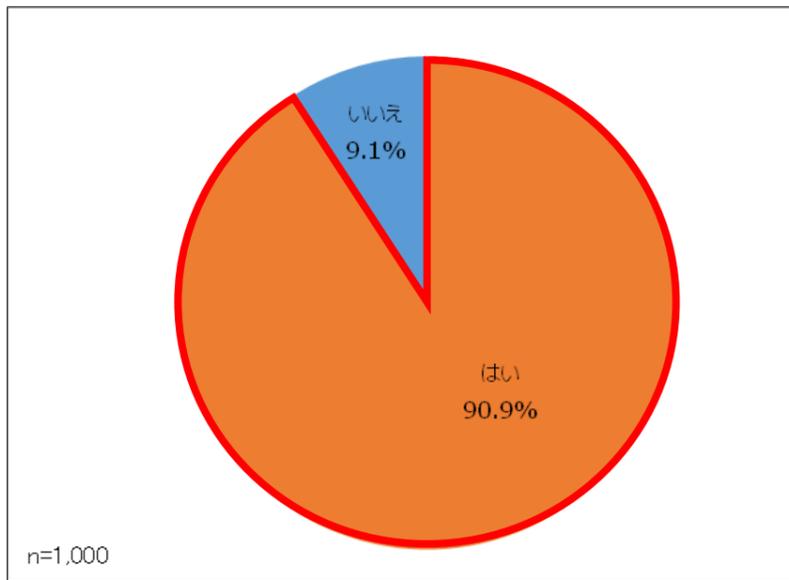
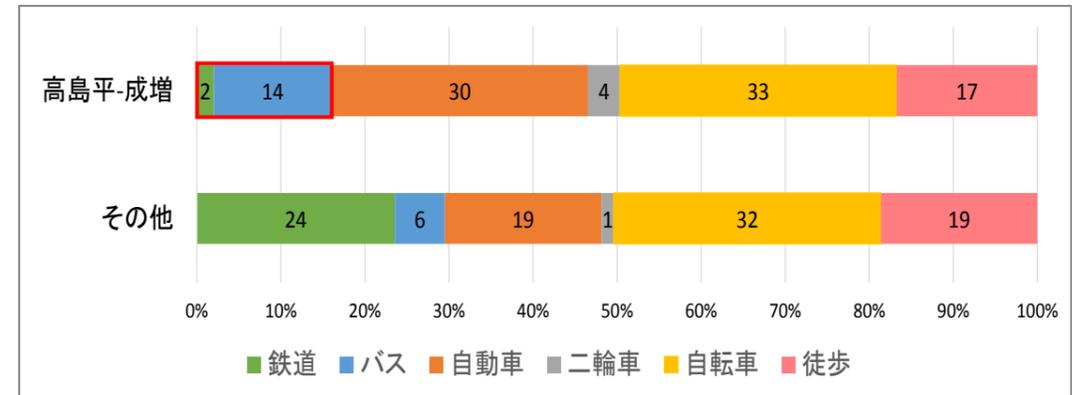


図 来訪者の板橋区への来訪意向
(交通が改善した場合)

【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

- 鉄道がない環状方向の移動では、他に比べて公共交通を利用している割合が低い。
- また、来訪者のバス利用状況・利用意向を見ると、利用は25%に留まる一方、サービスが改善された場合の利用意向は約3割となっている。
- 以上を踏まえ、区民や来訪者が地域間交流において快適に移動できるように、区内外の拠点間における公共交通の利便性向上を図る。



※その他は「高島平-成増」を除く板橋区内
出典：第5回東京都市圏パーソトリップ調査（平成20年）

図 代表交通手段分担率(私事目的)

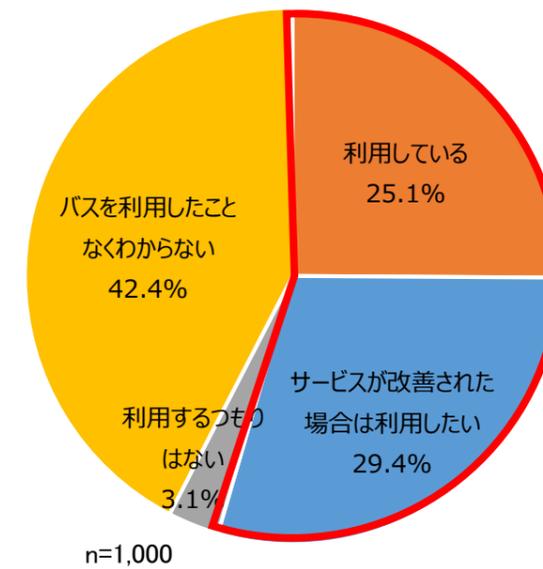


図 来訪者のバス利用状況、利用意向

【基本方針 2-2】拠点周辺における徒歩や自転車等による回遊性向上

- 区内の商店街は拠点となる鉄道駅近傍に集積している一方で、観光施設は駅から離れたエリアにも点在 (p7 参照) しており、来訪者の板橋区への来訪理由は、「魅力的な飲食店・商店街があるから」が最も多い。
- また、シェアサイクルは区内東側エリアに偏っており (p7 参照)、来訪者の利用は1割に留まる一方で今後の利用意向は約6割と高く、来訪したい場所は、商業施設に加え、「観光施設」「公園」も多い。
- 以上を踏まえ、拠点周辺の商業施設や観光施設等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る。

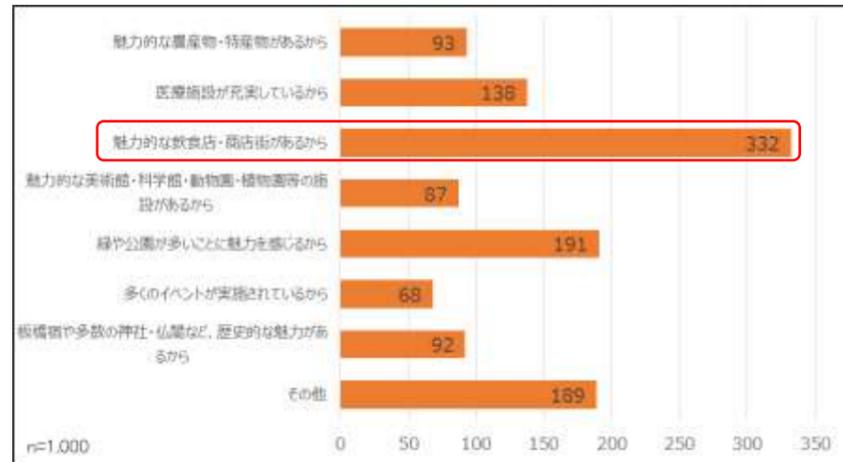


図 来訪者の来訪目的

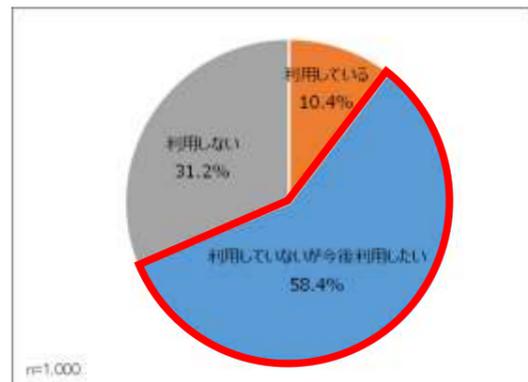


図 シェアサイクルの利用状況・利用意向

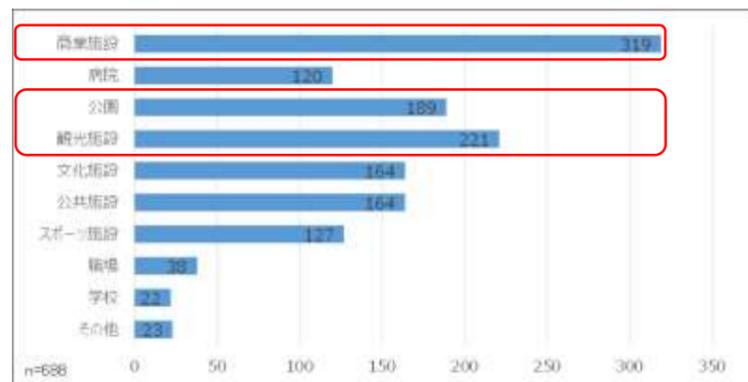
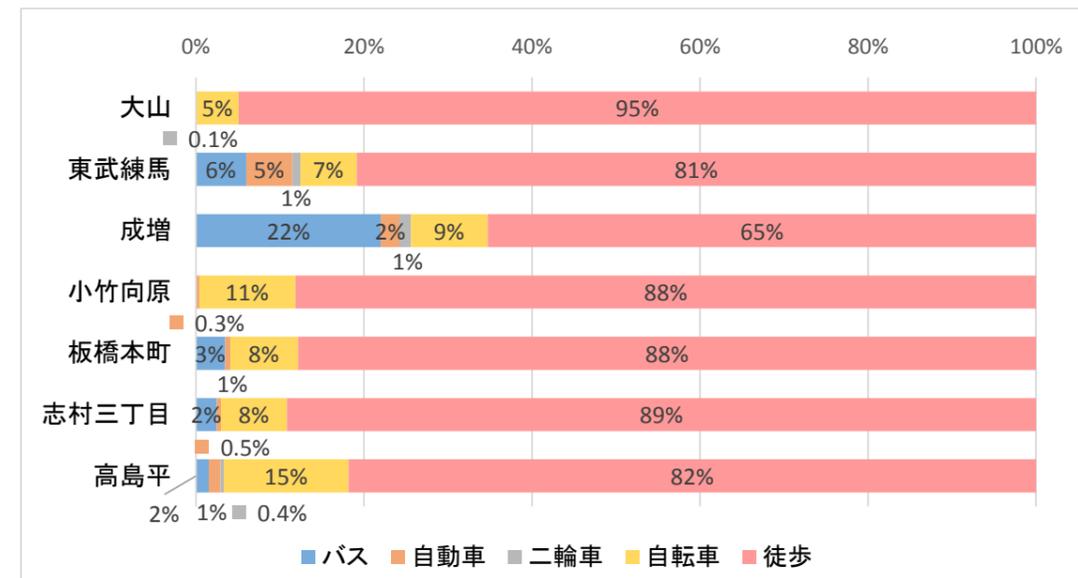


図 シェアサイクルで来訪したい場所

【基本方針 2-3】地域のニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実

- 区内移動や鉄道駅へのアクセス手段は、地域や駅によってバス、自転車などの利用状況が異なる。
- また、タクシーについても区民の4割以上が利用しており、通院等における重要な手段を担っている。
- 以上を踏まえ、区民が生活拠点や鉄道駅に快適に移動できるように、地域のニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実を図る。



出典：第5回東京都市圏パノソトリップ調査（平成20年）

図 主要駅における鉄道端末交通手段

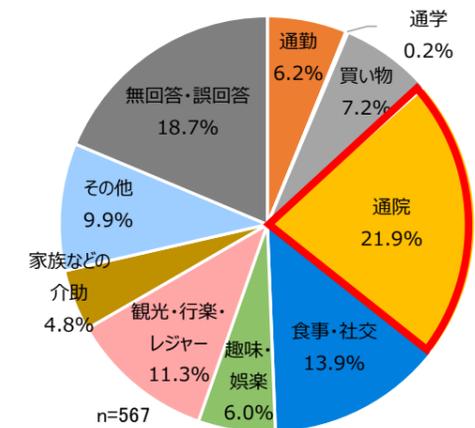
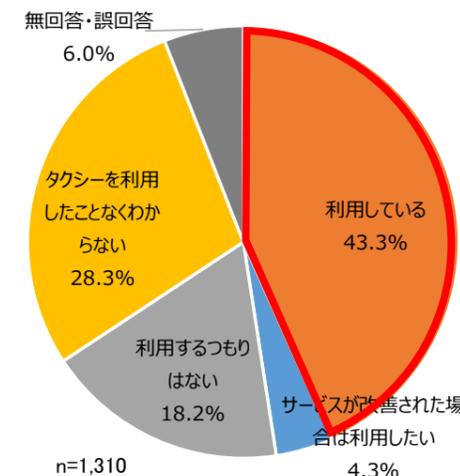


図 タクシーの利用状況と利用目的(区民)

【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

＜目標3に関する基本的な考え方の流れ＞

【基本理念】みんなできず交通まちづくり

【板橋区の現状・ニーズ】

- ・ 区民の地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方は「公的支援によって現在の路線維持を優先して欲しい」が最も多い
- ・ 近隣区市ではバスの減便・廃止が生じており、板橋区でも今後可能性あり
- ・ 財政状況は今後一層厳しさを増す見込み

【上位関連計画より期待されるクロスセクター効果】

- ・ 観光、環境、健康分野等での貢献が期待される

【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

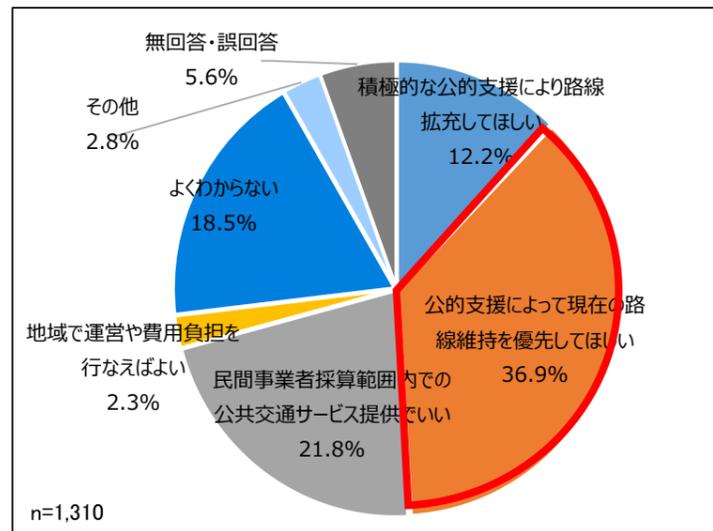
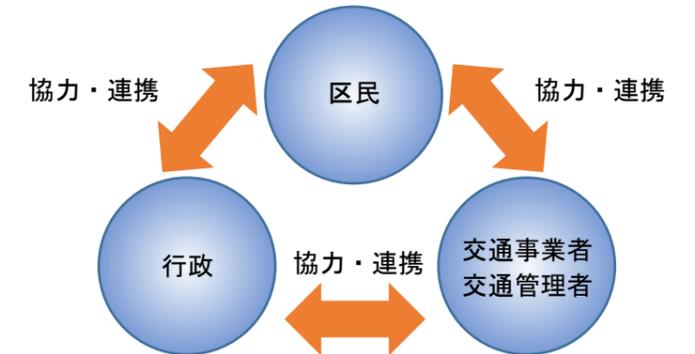


図 地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

【基本方針 3-1】 みんなできず、育み、支え合う交通環境の推進や「もてなし」への貢献

- 他分野に貢献し、魅力的なまちを支えながらも持続可能な交通とするため、交通事業者や行政のみが負担を負うのではなく、区民が意識啓発や利用の促進を行っていくことに加え、計画や運営にも積極的に携わることによって、各主体が過度な負担なく支え合う交通の実現を図る。
また、このような取組みを実現していく上では交通管理者の協力が必要不可欠であり、計画の段階から協力・連携を図る。



- また、交流とにぎわいを創出するうえでは、区が宿場町として発展した歴史も踏まえ、外国人観光客を始めとする来訪者に対するもてなしへの貢献を図る。

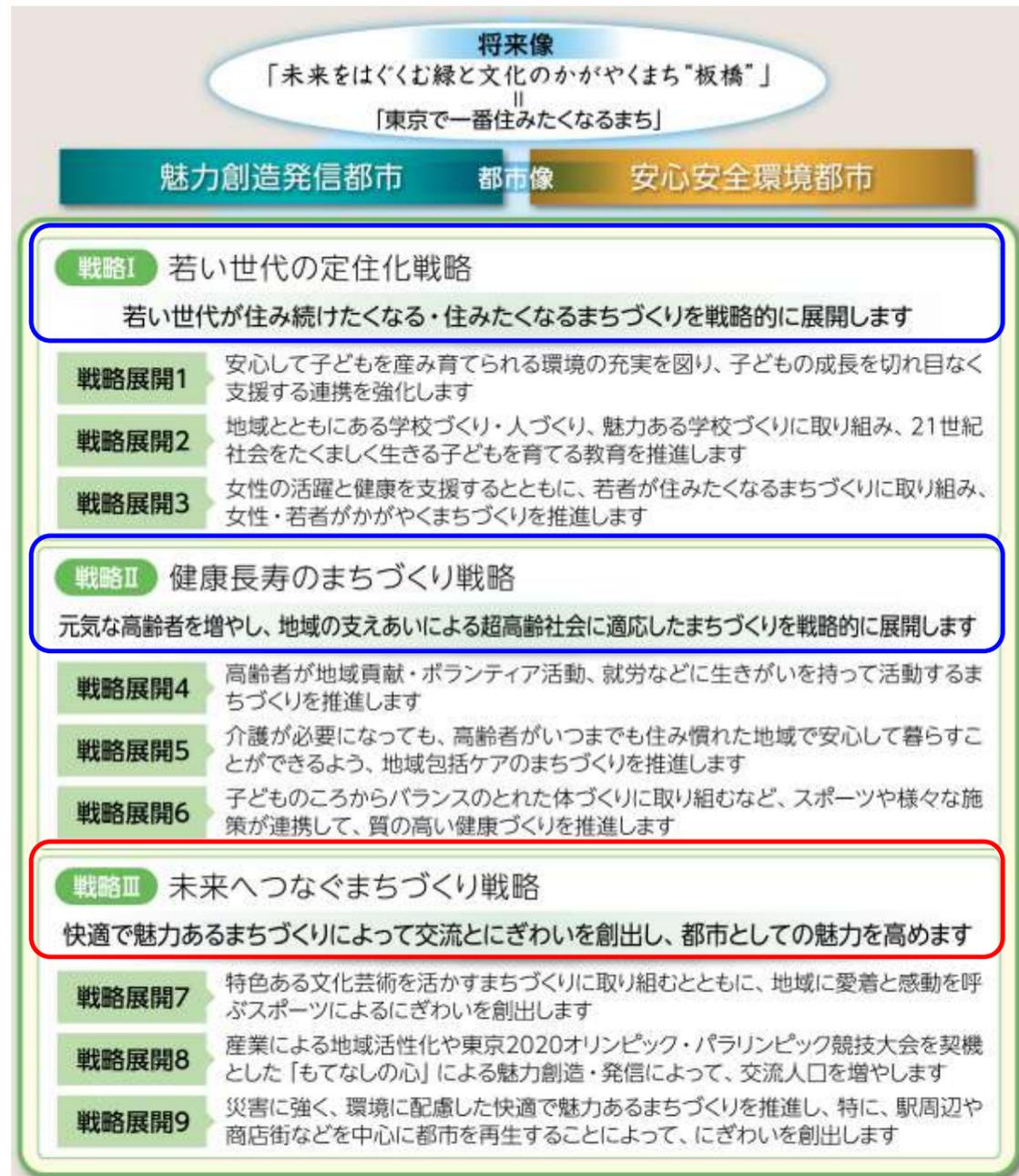
【基本方針 3-2】 環境に配慮した交通への転換

- 交通に関する環境負荷を低減するため、公共交通や自転車の利用促進、交通手段のシェアの促進、新技術の導入促進などを図る。
- 公共交通や自転車の利用促進、カーシェアリングの推進により、環境面のみならず、健康寿命延伸への貢献も期待される。

関連する上位関連計画

【未来創造戦略（板橋区基本計画 2025）】

9つの基本政策の推進によって3つの基本目標を達成し、将来像に近づいていく取り組みに加え、9つの基本政策における様々な施策に横串を通してパッケージとして組み合わせ、2つの都市像を指向する施策連携を戦略的に進めることによって、より効果的・効率的に将来像の実現を目指すため、3つの戦略を柱とする未来創造戦略が位置づけられている。



目標1

目標1

目標2

【板橋区観光振興ビジョン 2025】の交通に関する記述

- 1) 目標2 歴史・文化・暮らしの魅力をいかす
 - a) 高島平プロムナード
 - ・ 緑地と道路、沿道の敷地を一体的にデザインし、プロムナードとして再整備
- 2) 目標3 新たな観光価値を創造する
 - a) 近代化遺産としての史跡公園整備
 - ・ 近代化・産業遺産を保存・活用した都内初となる（仮称）板橋区史跡公園を整備するとともに、公園周辺エリアを面的に捉え、情緒あふれる環境及び多様な人々が気軽に集い・憩うことのできる環境整備を推進
- 3) 目標5 観光を楽しむ環境を整える
 - a) 観光滞在基盤の整備
 - ・ 様々な観光資源を周遊できる環境を整えるため、シェアサイクルの活用などを視野に入れた交通基盤の整備を推進
 - b) 食・商店街を通じた観光促進
 - ・ オープンカフェによる新たなにぎわい・交流の場の創出や、快適な滞在時間を提供する休憩スペース・トイレなどの確保
 - c) 屋外案内標識デザインガイドラインの策定及び観光案内板などの整備
 - ・ わかりやすい案内誘導のため統一的なルールを設定し、観光案内標識を計画的に整備

【板橋区環境基本計画 2025】の交通に関する記述

- 1) 基本目標1 低炭素社会の実現
建物や交通などインフラの低炭素化の実現
 - ・ 電気自動車や水素自動車の充電設備など、インフラの普及を推進
 - ・ カーシェアリングや自転車シェアリングの普及
 - ・ 公共交通の利便性向上
 - ・ 自転車道の整備
- 2) 基本目標4 快適で健康に暮らせる生活環境の実現
大気汚染や騒音などのない生活環境の保全

【いたばし健康プラン後期行動計画 2022】の交通に関する記述

- 1) スポーツ・観光・まちづくり等と連動した健康づくり
 - a) まちづくりにおいて展開する健康づくりの推進
 - ・ 高島平地域では、多様な世代が歩きや自転車利用を中心とした生活を楽しんで暮らすことのできる都市モデルを提案した「高島平地域ランドデザイン」を平成27年10月に策定
 - ・ グランドデザインの取り組みの第一弾として、「緑とにぎわい」の空間をデザインした地域のシンボルとなる都市軸（プロムナード）の再整備を進めている。再整備では、全ての人が日々の暮らしと密着し、自らの心と体の健康と満足度を高めることのできるような空間となるよう、ハード、ソフト両面の取り組みを推進していく。
 - ・ 健康遊具の設置をはじめ、散策・ジョギング等で楽しむことのできるような歩行空間の整備を進めるとともに、病院・NPO法人などとの連携を通じた健康増進や介護予防、認知症予防などのソフトの取り組みなどを進めている。

現況データ

(1) 商店街分布

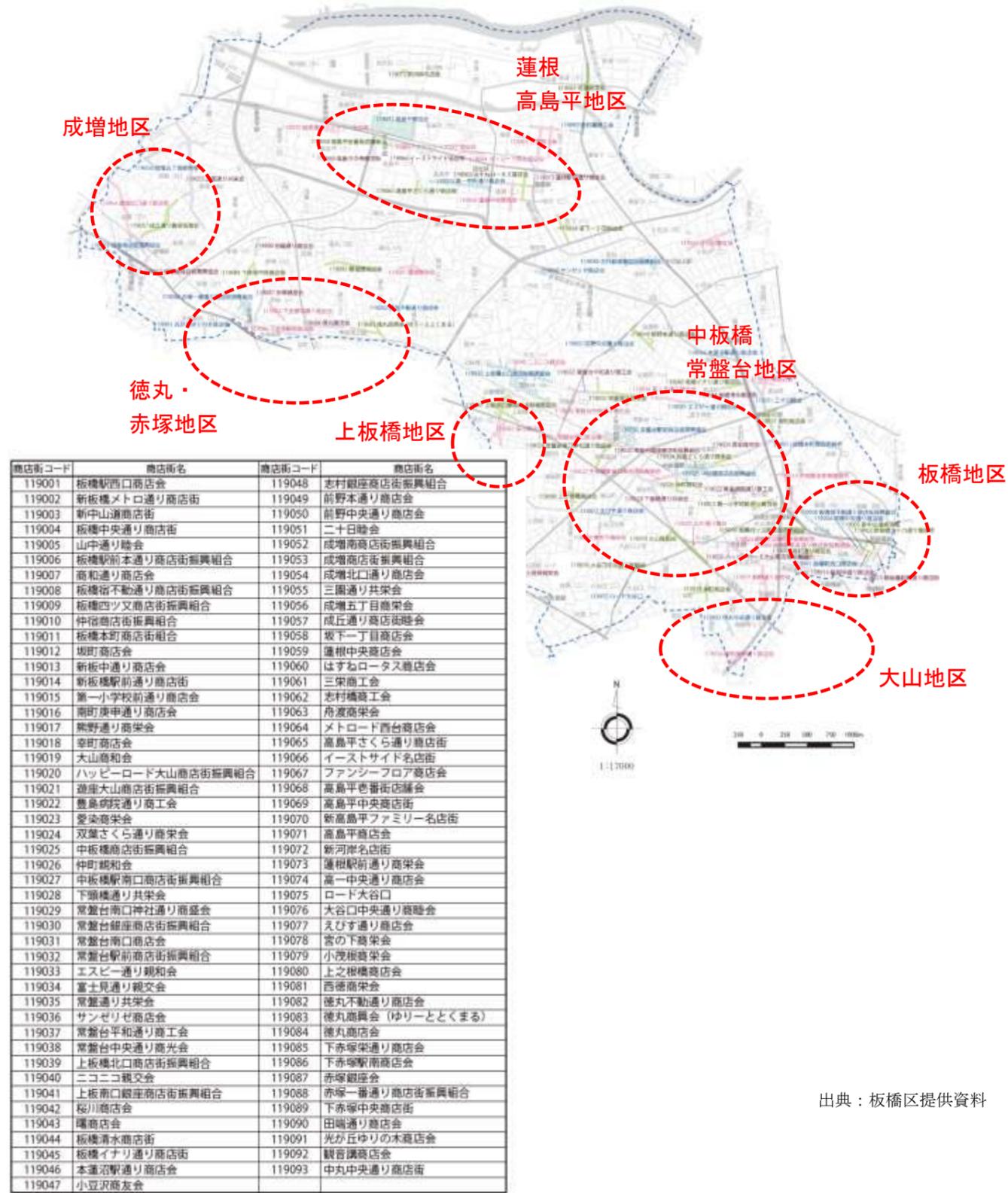


図 商店街分布

出典：板橋区提供資料

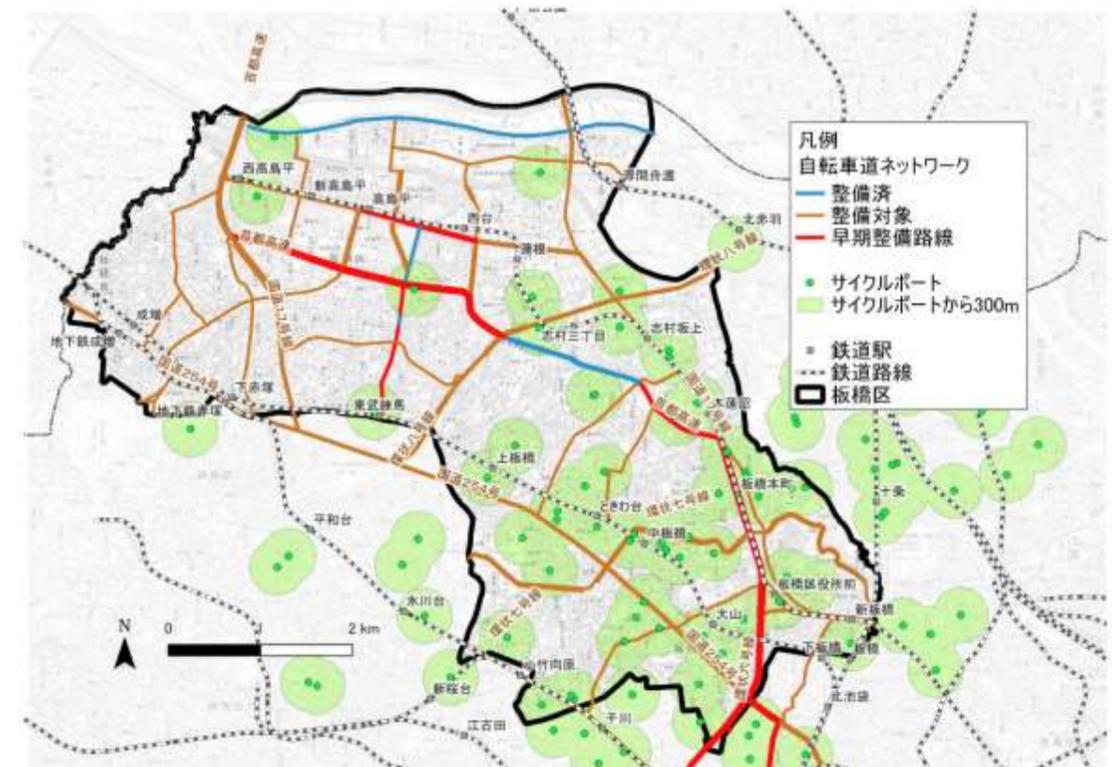
(2) 観光資源分布



出典：板橋区都市景観マスタープラン、板橋区観光振興ビジョン2025 資料編

図 観光資源分布

(3) シェアサイクルポート



出典：板橋区提供資料、PiPPA ホームページ

図 自転車ネットワークとサイクルポート

板橋区の交通に関する現状と課題（前回資料より）

板橋区の交通に関する「現況」

社会情勢

- **少子高齢化が進展**
 - ・ 今後「交通弱者が増加」する可能性がある。(P.1)
 - ・ 生産年齢人口が減少することで、通勤・通学を中心に交通需要が減少する可能性がある (P.1)

交通特性・交通流動

- **区民の移動先は区内や都心・副都心方面が多い**
 - ・ 「通勤通学」は「区内」に加え「都心・副都心方面」、「私事」は「区内」の流動が多い (P.17、21)
- **環状方向の移動では公共交通利用が少ない**
 - ・ 鉄道が存在しない環状方向の移動では、公共交通利用が少なく、自動車や自転車の利用が多い (P.27-33)

交通施設・交通サービス

- **主要幹線道路や東上線等の踏切で交通渋滞が発生**
 - ・ 「環状第7号線」等の幹線道路で渋滞が発生 (P.38)
 - ・ また、「東武東上線」には開かずの踏切も存在し、渋滞が発生している
- **未着手の都市計画道路が存在**
 - ・ 「中台」「前野町」「赤塚」等では、幅員の狭い道路が多く、都市計画道路も未着手である (P.35)
- **公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在**
 - ・ 「公共交通サービス水準が相対的に低い地域」は少ないものの、一部の地域に「高齢者の人口密度が高い地域」やバスの導入空間の確保が困難な「狭小幅員の地域」が存在 (P.4、39)
 - ・ 「公共交通結节点」の機能が弱く、「バスとの接続がない鉄道駅」も複数存在 (P.39)
 - ・ 「鉄道」は、「都心・副都心方面」路線が充実している一方、「環状方向」路線は未整備 (P.40)
- **自転車の利用環境が整備途上**
 - ・ 「自転車」の交通流動が多くみられる一方、「自転車走行空間の整備途上の区間」や「駐輪場収容力が不足している駅」が存在 (P.46-47)

交通事故

- **交通事故の発生頻度が高い地域が存在**
 - ・ 「主要幹線道路」や「東武東上線の駅」の周辺で交通事故が発生している傾向 (P.48-51)

交通に関する「上位・関連計画」

公共交通

- **環状方向のアクセス利便性の向上**
 - ・ 環状第7・8号線沿線地域間の利便性向上を目指した鉄道ネットワークの整備を検討
※出典：平成28年度東京圏における今後の都市鉄道のあり方について
- **円滑に移動できる交通環境を整備**
 - ・ 新しい公共交通機関の整備や鉄道の立体化等
※出典：平成27年度板橋区基本計画

道路

- **都市計画道路の整備促進**
 - ・ 都市計画道路の整備による地域の利便性向上や交通の円滑化 等
※出典：平成27年度板橋区基本計画

防災

- **安全な都市づくりの実現**
 - ・ 主要な都市計画道路の整備等による延焼遮断帯の形成、幅員の狭い道路（幅員6m未満）の解消 等
※出典：平成27年度板橋区地域防災計画

環境

- **低炭素社会の実現**
 - ・ カーシェアリングや自転車シェアリングの普及、公共交通の利便性向上、自転車道の整備 等
※出典：平成27年度板橋区環境基本計画2025

観光

- **観光を楽しむ環境の整備**
 - ・ 様々な観光資源を周遊できる環境を整えるための交通基盤の整備 等
※出典：平成29年度板橋区観光振興ビジョン2025

板橋区民の交通に関する「意識・意向」

公共交通

- **公共交通利便性の満足度が相対的に低い地域が存在**
 - ・ 「電車やバスが利用しやすい」と感じている区民は、「区全体の平均」でみると約7割であるが、一部の地域では、満足度が低く、約5割に留まる
※出典：平成29年度板橋区区民意識意向調査

歩行者

- **安全な歩行環境に対する重要度が高い**
 - ・ 「普段利用する道路が安全に歩けること」が、板橋区に住み続ける上での「重要度」の第3位（全22項目）であるが、その「満足度」は第10位（全22項目）に留まる
※出典：平成28年度板橋区都市計画マスタープラン改定のためのアンケート調査

板橋区の交通に関する「課題」

公共交通

- **環状方向のネットワーク強化**
 - ・ 「環状方向」への移動ニーズは存在するものの、公共交通が少なく、自転車や自動車利用が多くなっており、道路混雑も発生しているため、エイトライナーも含めた公共交通のネットワーク強化が必要
- **バスの利便性向上・利用促進**
 - ・ 「バス」の「利用者は少ない」のが現状であり、近隣区市では路線バスの路線廃止等も起こっている中で、今後の運行水準を維持するためにも、「鉄道駅・商業施設・病院等」へのバス路線の利便性向上・利用促進に向けた対策の検討が必要

道路

- **道路交通の円滑化・渋滞対策**
 - ・ 未着手の都市計画道路や「東武東上線の踏切部分」等では、「交通渋滞」が発生しており、「都市計画道路の整備」や「鉄道の立体化」等により、円滑に移動できる交通環境の実現に向けた対策が必要
- **道路機能の強化・道路網の整備**
 - ・ 幅員の狭い道路が多く、都市計画道路等が未着手の地域では、公共交通の導入空間の確保、災害時の延焼被害の拡大等への防災機能向上等の観点から、道路機能の強化が必要
 - ・ 観光資源が多い地域でありながら都市計画道路等が未着手の地域については、道路機能の強化が必要
 - ・ まちづくり事業等と連携した道路網の検討が必要

自転車歩行者

- **自転車利用環境、歩行環境の充実**
 - ・ 高齢者や子育て世代等が安全・安心して移動できるように自転車利用環境、歩行環境の充実が必要
 - ・ 歩行者の安全性確保や環境負荷軽減の観点からも、自転車通行環境の充実が必要

交通結節

- **公共交通結节点の機能強化**
 - ・ 「駅前広場が未整備」、「アクセス道路が未整備」等の鉄道駅が存在するため、バスとの乗継利便性の向上に向けて公共交通結节点の機能強化が必要

交通事故

- **交通事故多発箇所での安全対策**
 - ・ 「成増駅」近傍など、子育て世代の多い地域で子供の事故が多い箇所等に対する安全対策が必要