

参考

# (仮称)板橋区交通政策基本計画(案)

令和元年〇月

板橋区





## 目次

第1章	はじめに	
1	背景と目的	3
2	本計画のねらい	4
3	計画の位置づけ	4
4	計画対象	5
5	計画期間	5
第2章	区の交通に関する現状と課題	9
第3章	交通政策基本計画の基本的な考え方	
1	基本理念	13
2	基本方針	17
3	目標	19
4	都市づくりと連動した交通の将来イメージ	23
第4章	施策展開	
1	施策体系	27
2	施策内容	28
3	横断的な重点プロジェクト	69
第5章	交通政策基本計画の推進に向けて	
1	計画推進に向けた各関係機関の役割	75
2	定期的な計画管理と見直し	77
第6章	資料編	
1	区の交通を取り巻く社会情勢	資-3
2	区の交通に関わる現況	資-6
3	区民と来訪者の交通に関するニーズ	資-25
4	上位関連計画	資-34
5	交通に関わる社会動向	資-37
6	施策体系表	資-42
	【用語説明】	資-45

注1) 見やすさに配慮し、本文中に使用するフォントはメイリオ、サイズは12ポイントを基本としています。

注2) 解説が必要な専門用語（上付き文字として「※」が付いている用語）は、第6章の「用語解説（資-45～）」に解説を記載しています。

注3) 背景・留意・条件等に係る補足が必要な用語（上付き文字として「\*」が付いている用語）は、ページ下部に脚注を加えています。

# 第1章



## はじめに

- 1-1 背景と目的
- 1-2 本計画のねらい
- 1-3 計画の位置づけ
- 1-4 計画対象
- 1-5 計画期間

## 第1章 はじめに

---

# 20年後の将来を見据えた交通政策の方向性を定める

国の交通政策基本計画が平成27年（2015年）に策定され、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。また、人口減少・高齢化が進むなか、国連サミットにて採択されたSDGs<sup>※</sup>（持続可能な開発目標）への貢献や、ICT<sup>※</sup>や自動運転等の新たな技術の有効活用、板橋区都市づくりビジョンで掲げた『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』の実現等が求められています。これを受けて、社会情勢の変化や多様化する交通ニーズに対応しながら交通政策の方向性を定める「板橋区交通政策基本計画」を策定します。

### 社会情勢の変化

人口減少・高齢化が進展し、地方財政の悪化や交通サービスの担い手不足等の問題が顕在化するなか、人やモノの交通ニーズの多様化が進んでいます。さらに、自然災害や地球環境の問題も顕在化していることから、持続可能な交通環境の確立が求められています。一方で、ICTや自動運転等の情報通信技術の飛躍的な向上がみられるため、それら技術の有効活用により、様々な社会問題の解決に繋がっていくことが期待されています。

### 計画のねらい

持続可能で魅力あるまちづくりを進めていくため、区の交通政策に関する基本理念や基本方針等を示し、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。

### 計画の位置づけ

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」等の上位計画や「板橋区都市づくりビジョン」等の関連計画との整合・連携を図りながら、交通政策全般に関する方向性を定める計画です。

### 計画対象

計画対象区域は「板橋区全域」、計画対象交通手段は「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。また、自動車や自転車のシェアリング<sup>※</sup>等の交通手段が多様化している近年の動向も踏まえた計画とします。

### 計画期間

計画期間は「板橋区基本構想改定」までとし、長期的には概ね20年後を目標とします。なお、関連する上位計画の変更やまちづくりの動向の変化等を踏まえつつ、必要に応じて見直しを行います。

# 1 はじめに

## 1-1 背景と目的

平成 25 年（2013 年）に成立した交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）を受けて、交通に関する施策を推進していく上で、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に推進していく体制を構築するための内容が盛り込まれた国の「交通政策基本計画」が平成 27 年（2015 年）に策定されました。これらの動向や交通政策基本法第 32 条に基づき、国だけでなく地方公共団体においても、まちづくり等の視点を踏まえながら、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 年（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ており、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必要となっています。

また、区政を取り巻く環境は大きく変化しており、その一つとして、平成 27 年（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 SDG s（持続可能な開発目標）の世界的な広がりが見られます。SDG 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 年（2016 年）から令和 12 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、日本でも積極的な取組が進められています。

さらに、近年では、ICT や自動運転等の情報通信技術の飛躍的な向上が見られます。これら技術の有効活用は、交通事故・渋滞の問題、公共交通サービスの担い手不足の問題、環境・エネルギー問題等、様々な社会問題の解決に寄与するものと期待されることから社会実験や試験的導入が進んでいます。また、シームレスな移動を可能とする先進技術の活用や、環境性や経済性に優れた自転車や自動車の使い方としてシェアリングの普及も進んでいます。

このような取組や区の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。

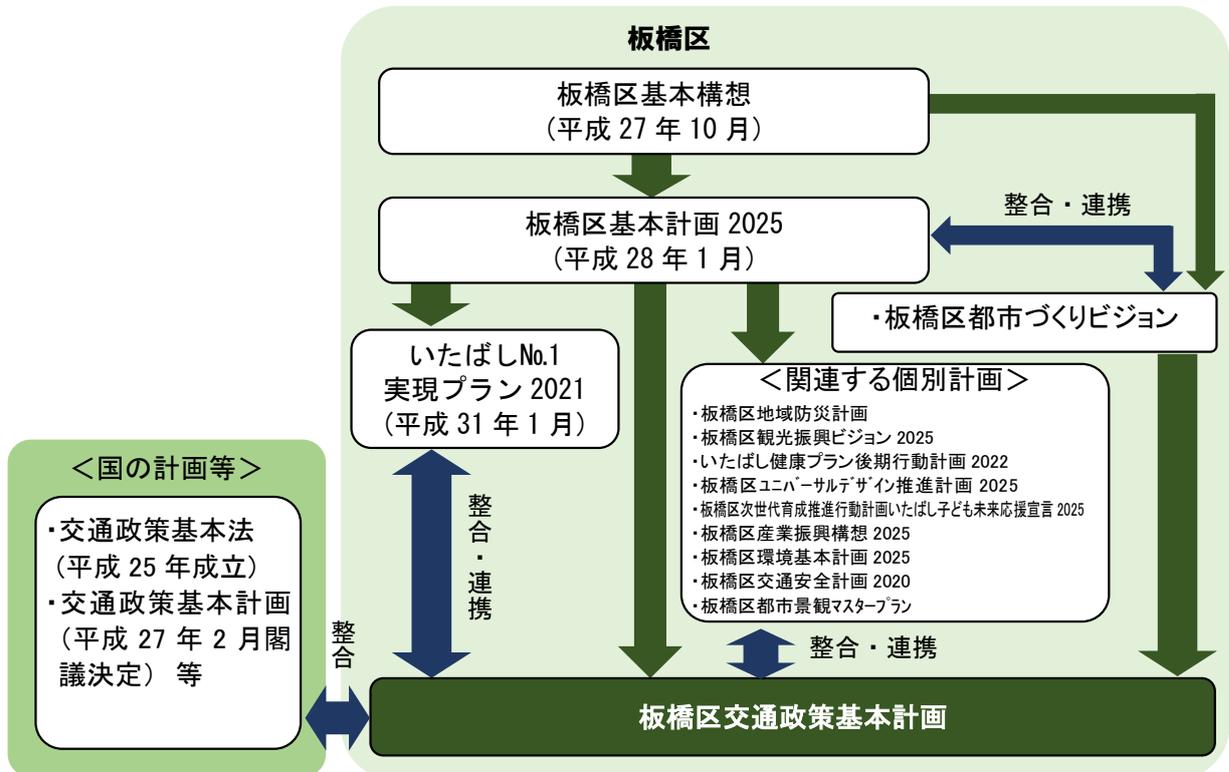
## 1-2 本計画のねらい

本計画は、これからさらに深刻化する人口減少・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、区の交通政策に関する基本理念や基本方針等を示し、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・解消にあたっては、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、このような交通を主要な軸に据えた取組を「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。

## 1-3 計画の位置づけ

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、「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、区の交通政策全般に関する方向性を定めるものです。



本計画の位置づけ

#### 1-4 計画対象

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、自動車や自転車のシェアリング等の交通手段が多様化している近年の動向も踏まえ、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。

#### 1-5 計画期間

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基本方針や目標を取りまとめるものです。

なお、関連する上位計画の変更やまちづくりの動向の変化等を踏まえつつ、必要に応じて見直しを行うものとします。



## 第2章



### 区の交通に関する現状と課題

# 交通の現状から見えてくる課題を 3つの視点から整理

国や区の上位関連計画等を踏まえ、交通に係る現況・ニーズ・社会動向から見えてくる課題を「交通インフラ」「交通サービス」「交通まちづくりと脱炭素社会」の3つの視点から整理します。

### 交通に関する 現況・ニーズ

公共交通による移動が多い一方で、自動車による交通渋滞が発生しています。また、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や、歩行者・自転車の道路空間づくり、公共交通サービスの利便性向上等が求められています。

### 交通に関わる 上位関連計画

『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』を掲げている「都市づくりビジョン」では、「都市生活の質」を戦略的に高めるため、都市づくりの方針及び将来都市構造等が示されています。このため、都市づくり分野との整合・連携を図っていくことが必要となります。

### 交通に関わる 社会動向

人口減少・高齢化に伴う交通サービスの担い手不足が問題となっているなか、自動運転や MaaS（マース）<sup>※</sup>等の最先端技術の導入の実現に向けた動きが加速しています。また、災害や環境に対する関心が高まっており、交通分野でも対応が求められています。

### 視点 1 交通インフラの課題

主に安心・安全に移動できる基盤づくりに関する課題です。例えば、拠点駅周辺を中心とした歩行者空間の充実や渋滞緩和・安全性向上に寄与するインフラ整備が挙げられます。

### 視点 2 交通サービスの課題

主に快適に移動できるための公共交通サービスに関する課題です。例えば、鉄道の混雑緩和や子育て世代・高齢者や公共交通サービス水準が相対的に低い地域<sup>※</sup>等への対応が挙げられます。

### 視点 3 交通まちづくりと 脱炭素社会の課題

主に交通インフラ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です。例えば、鉄道のバリアフリー対応や公共交通の利用促進が挙げられます。

## 2 区の交通に関する現状と課題

区の交通を取り巻く社会情勢や交通に関わる現況、区民と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、「交通インフラ」「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。

なお、区の交通に関する課題を抽出するにあたって参考にした統計や区民・来訪者アンケート調査結果、上位関連計画等の詳細は、資料編をご参照ください。

徒歩	<p>○<b>拠点駅<sup>*1</sup>周辺を中心とした歩行者空間の充実</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></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（資-15）</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」等の課題がある（資-30）</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）」（資-28）</p>
自転車	<p>○<b>駅や公共施設等を結ぶ自転車利用環境の充実とルールの遵守</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒鉄道駅端末代表交通手段<sup>*</sup>では、ほとんどの駅で徒歩に次ぎ自転車の利用が多い（資-22）</p> <p>⇒自転車分担率は鉄道端末を含め23区中で上位10位以内（資-24）</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）（資-28）</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（資-36）</p> <p>○<b>駅周辺の自転車駐車場の駐輪可能台数の確保</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒駅周辺の自転車駐車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（資-20）</p> <p>⇒「自転車駐車場の駐輪可能台数」に対する改善ニーズが高い（資-28）</p> <p>○<b>シェアサイクルを活用した回遊性の向上</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通サービス</span></p> <p>⇒来訪者のシェアサイクルの利用意向は高い（資-32）</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（資-36）</p>
公共交通	<p>○<b>鉄道の混雑緩和</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通サービス</span></p> <p>⇒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（資-7）</p> <p>○<b>鉄道のバリアフリー対応</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通まちづくりと脱炭素社会</span></p> <p>⇒エレベーター・エスカレーター設置に課題がある（資-30）</p> <p>○<b>東西方向<sup>*2</sup>の公共交通サービスの向上</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通サービス</span></p> <p>⇒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（資-6）</p> <p>⇒高島平・成増方面は自動車分担率が高く、バス路線の中には迂回感もある（資-8、資-23）</p> <p>○<b>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</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通サービス</span></p> <p>⇒<small>きょうあい</small>狭隘道路によりバスが運行できない地域が存在する（資-9）</p> <p>⇒子育て世帯はタクシーに対する不満が高い傾向（資-27）</p> <p>⇒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（資-9）</p> <p>○<b>公共交通の利用促進</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通まちづくりと脱炭素社会</span></p> <p>⇒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（資-30）</p> <p>⇒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（資-29）</p> <p>○<b>多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通まちづくりと脱炭素社会</span></p> <p>⇒「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（資-35）</p>

## 自動車

### ○渋滞緩和や安全性向上に寄与するインフラ整備

交通インフラ

⇒区内の主要な道路で混雑時旅行速度<sup>\*</sup>が20km/h未滿と自動車が円滑に通行できていない(資-13)

⇒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(資-29)

### ○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・シェアサイクルの普及が挙げられている(資-36)

### ○駅周辺や商店街における荷捌きへの対応

交通インフラ

⇒区民が、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(資-31)

## 交通結節等 (鉄道駅)

### ○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

交通インフラ

⇒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、特に大山駅については、「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(資-30)

## その他

### (防災面)

### ○防災・減災のための道路・鉄道に関するインフラ強化

交通インフラ

⇒災害拠点病院等<sup>\*</sup>までの移動において、迂回が必要な区間や、踏切遮断により緊急車両等の通行に支障をきたす可能性のある緊急輸送道路<sup>\*</sup>が存在する(資-17)

⇒火災時における延焼の危険性が高い木造住宅密集地域<sup>\*</sup>において都市計画道路<sup>\*</sup>の未着手路線<sup>\*</sup>が存在する(資-18)

⇒区民の今後力を入れるべき取組で「災害に強い交通環境の実現」が第2位(資-33)

交通インフラ

…主に安心・安全に移動できるインフラ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公共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

…主に交通インフラ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

\*1 ここでの「拠点駅」とは、第4章施策展開における「歩行者空間の充実に向けた検討の整備対象エリア」に示された駅を指す。

\*2 第6章資料編 資-6を参照

## 第3章



### 交通政策基本計画の基本的な考え方

3-1 基本理念

3-2 基本方針

3-3 目標

3-4 都市づくりと連動した交通の将来イメージ

# 「人」が主役の交通都市をめざす

「板橋区都市づくりビジョン」がめざしている『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』の実現に向けて、だれもが安心・安全・快適に移動できる持続可能な交通環境を構築・整備等していきます。そのために、近年のICT<sup>\*</sup>、自動運転等の新たな技術の動向等も踏まえ、『歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市 ～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、3つの基本方針と8つの目標を定めます。

### 基本方針 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

区内には様々なライフステージの方々が生活していますが、拠点駅を中心に歩行者・自転車の利用環境や交通結節機能、防災・減災のためのインフラ等に課題があるため、安心・安全に移動でき、暮らせるまちを支える交通インフラの強化をめざします。

### 基本方針 2： 多様な交通手段により だれもが快適に 移動できる

都心・副都心等への移動<sup>\*1</sup>の利便性が高い一方で、鉄道の混雑緩和、公共交通による東西方向<sup>\*2</sup>への移動、地域公共交通等の移動手段に課題がみられるため、多様な交通手段により、区内外の拠点間や拠点周辺を、だれもが快適に移動できる環境をめざします。

### 基本方針 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

「交通まちづくり」を実現していくとともに、SDGs<sup>\*</sup>の理念に沿い、だれもが移動しやすい交通環境や脱炭素社会の実現に向けて、シェアリングや次世代自動車、ICT や自動運転・MaaS<sup>\*</sup>等の先進技術等を活用し、持続可能な交通環境を構築していくことをめざします。

### クロスセクター効果

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をはじめ、各分野の移動に関する利便性や回遊性の向上をめざします。

9つの分野にも相乗効果として波及していくことを「クロスセクター効果」と呼び、3つの基本方針の達成に貢献していきます。

\* 1、\* 2ともに第6章資料編 資-6を参照

### 3 交通政策基本計画の基本的な考え方

#### 3-1 基本理念

「都市づくりビジョン」がめざしている『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』を受けて、本計画では、区の交通に関する歴史や特徴・ニーズ・課題等を整理し、区の交通政策の基本理念を以下のとおり設定しました。

**区の交通政策の基本理念**  
**「歩いて、乗って、住んでよし 「人」 が主役の交通都市**  
**～みんなでめざす交通まちづくり～**

区の交通の特徴として、公共交通を利用した移動が多い一方で、道路では自動車による交通渋滞が発生している状況です。そのため環境面では、公共交通の利用促進を図り、脱炭素社会の実現に貢献していくことが求められます。具体的には、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います。

このことから、だれもが安心・安全・快適に移動できる持続可能な交通環境を構築・整備等し、近年のICT、自動運転等の新たな技術の動向等も踏まえ、「人」が主役となる交通の施策を推進します。

そのためには、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、「交通まちづくり」をめざします。

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をはじめ、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効果（クロスセクター効果）が期待できます。

#### 【コラム】板橋区の歴史と交通

板橋区は5街道の1つ「中山道（板橋宿）」とその脇街道である「川越街道（上板橋宿）」が江戸時代に整備され、宿場町として繁栄し、明治時代以降も、区内4路線の鉄道路線網や区内ほぼ全域にわたるバス路線網が整備されるなど、古くから「交通の要衝」として発展してきた歴史を持ちます。

## 「都市づくりビジョン」がめざす姿

「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち

区の上位計画・関連計画  
(板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025 等)

### 区に関する歴史

- ・古くから「交通の要衝」として発展  
(江戸時代には旧街道が整備されて宿場町として繁栄)  
(明治以降には鉄道路線網やバス路線網の整備が進展)

### 区に関する特徴・ニーズ・課題

- ・公共交通を利用した移動が多い
- ・超高齢社会に伴う高齢者等の公共交通での移動促進
- ・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
- ・都心・副都心方向、東西方向を問わず、自動車による交通渋滞の発生
- ・持続可能な交通環境の構築

### 交通以外の分野から求められるもの

- ・SDGs の推進
- ・脱炭素社会の構築
- ・ICT や自動運転、シームレスな移動 (MaaS 等) を始めとした先進技術の活用
- ・9つの政策分野と多角的に連携し相乗効果を図る

### 区に関する交通政策の基本理念

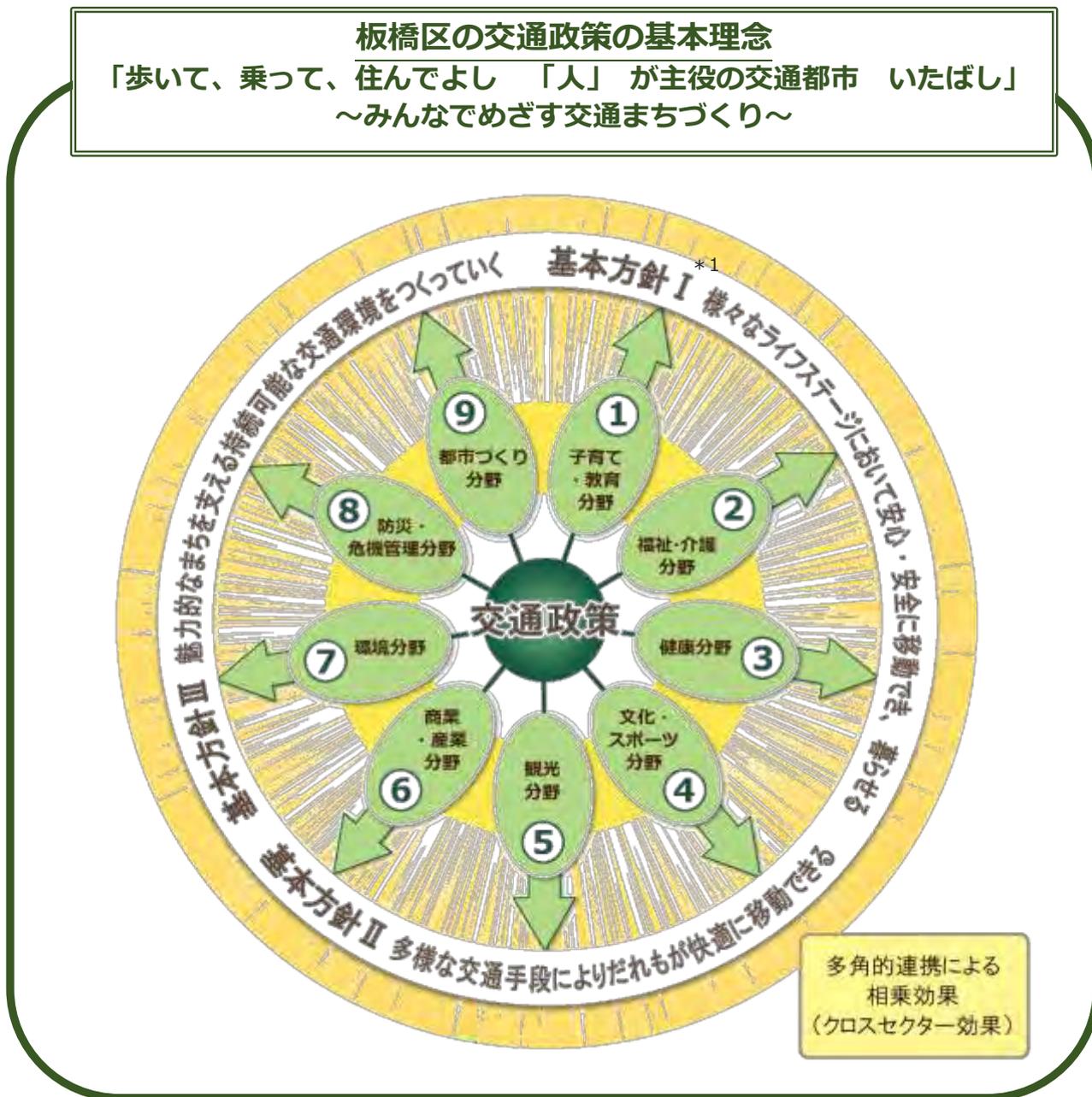
「歩いて、乗って、住んでよし」「人」が主役の交通都市  
～みんながめざす交通まちづくり～

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

交通政策の基本理念のもと、多角的連携による取組イメージを概念図として示します。



多角的連携による取組イメージ

\* 1 基本方針については次項以降で説明。

### 3-2 基本方針

区交通に関する課題、区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を踏まえ、以下の3つの基本方針を設定しました。

- ・ 区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

#### ■ 交通インフラ（安心・安全）に関する課題

- 拠点駅周辺を中心とした歩行者空間の充実
- 駅や公共施設等を結ぶ自転車利用環境の充実とルールの遵守
- 駅周辺の自転車駐車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インフラ整備
- 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・鉄道に関するインフラ強化

**【基本方針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

**【基本方針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

**【基本方針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

## 【基本方針 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

板橋区は、商店街のにぎわい、ものづくり産業の集積、自然や歴史を活かした街並み等の特徴を有するなかで、様々なライフステージの方々が都市生活を営んでいます。そのなかで、拠点駅を中心に歩行者・自転車の利用環境や交通結節機能、防災・減災のインフラ等に課題があります。このような区の特徴や課題を踏まえ、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しを支える交通インフラの強化をめざします。

## 【基本方針 2】 多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

区内の5つの鉄道路線により都心・副都心等への移動の利便性が高く、区民のバスに対する満足度も高い一方、鉄道の混雑、公共交通による東西方向への移動、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・高齢者等の移動手段に課題があります。特に、高齢者は「自転車の走行環境」や「バス停環境」並びに「タクシーの自宅近くでのつかまえやすさ」、子育て世帯は「タクシーの利用」に不満を抱えています。これらを踏まえ、多様な交通手段により、区内外の拠点間や拠点周辺を、だれもが快適に移動できる環境をめざします。

## 【基本方針 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

区内でも今後は人口減少・高齢化による交通需要の減少や公共交通サービスの担い手不足により、バス路線の維持が困難になる可能性があることから、効率的・効果的なサービス提供が求められます。さらに、SDGsの理念に沿いつつ、脱炭素社会の実現に寄与するためには、自動車利用の抑制やシェアリングに対する意識啓発も必要です。以上を踏まえ、多様な主体と連携しつつ、魅力的なまちを支える持続可能な交通環境を構築していくことをめざします。

### 3-3 目標

前項で定めた3つの基本方針の実現に向けて、基本方針ごとに目標を定めます。この方針のもとで、各施策を進めていきます。

#### 基本方針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

##### 区に関する現状・ニーズ

- ・ 歩行環境や自転車の走行環境は、「歩道の幅」や「道路の幅」の改善ニーズが高い
- ・ 鉄道駅周辺で、歩行者や自転車の事故が多く発生
- ・ 「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」「線路で町が分断されている」等のため駅が不便との意見
- ・ 東西方向の公共交通や、公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応が必要
- ・ まちづくり事業と連携した道路網や公共交通網の検討
- ・ 都市計画道路は工業地帯近傍や踏切上で混雑が発生
- ・ 路上駐車により通行が不便な場所は、駅や商店街周辺が多い傾向

##### 【目標1】都市生活を支える交通インフラの強化

- 子育て世帯や高齢者を中心に、多様な都市生活を営むだれもが安心・安全に移動するために必要な道路や駅周辺におけるインフラ強化を図ります。
- 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。

##### 区に関する現状・ニーズ

- ・ 区内では、緊急輸送道路上に踏切が設置されている箇所が存在するため、災害時に救急車等の緊急車両の到着が遅れる事態<sup>\*1</sup>が発生する可能性
- ・ 区内には災害拠点病院等が多数ある一方、都市計画道路が未着手であるためアクセスに課題がある地域が存在

##### 【目標2】災害に強いまちを支える交通インフラの強化

- 緊急輸送道路上の踏切対策や、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インフラの強化を図ります。
- 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インフラの強化を図ります。

\* 1 平成30年(2018年)6月に大阪で発生した大阪府北部地震で、実際に同様の事態が発生。

## 基本方針 2：多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

### 区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ 5つの鉄道路線で直結する都心・副都心方向への公共交通の利便性は高い
- ・ 東西方向の移動に対応した鉄道路線はなく、この方面を結ぶバス路線の中にはバスの走行空間がないため迂回している部分も見受けられる等の課題
- ・ 東西方向の道路は、環状第7号線、環状第8号線、松月院通り等で渋滞が発生

### 【目標 3】 鉄道やバス等の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。

### 区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ 区への来訪理由は「魅力的な飲食店・商店街があるから」が多い一方、「駅まで安心して歩ける道路がない」「歩道の幅が狭い」等の改善ニーズが存在
- ・ 来訪者のシェアサイクル利用は1割に留まる一方、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」「観光施設」「公園」が多い傾向
- ・ 区内の文化・歴史・公園等の観光資源は駅から離れたエリアにも点在

### 【目標 4】 徒歩や自転車による回遊性の向上

- 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。

### 区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ バスは概ね区内全域で運行されている一方、地域によって路線網の分布状況が異なり、公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在
- ・ バス利用環境は「バス停環境」の改善ニーズが最も多い傾向
- ・ 子育て世帯はタクシー、高齢者は自転車の満足度が低い傾向にある一方、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段の充実が必要

### 【目標 5】 地域コミュニティにおける生活交通の充実

- 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。

## 基本方針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

### 区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 交通事故・渋滞の問題、公共交通サービスの担い手不足の問題、環境・エネルギー問題等が顕在化

### 【目標6】ICTや先進技術を活用したシームレスモビリティ<sup>※</sup>の推進

- 近年、飛躍的に向上しているICTや自動運転等の情報通信技術やシームレスな移動を可能とする先進技術等を有効活用するため、社会実験や試験的導入を検討し、様々な社会問題の解決をめざします。

### 区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 持続可能な交通環境の確保には、交通関係事業者や行政の取組だけでは限界
- ・ 観光客、高齢者や障がい者等のだれもが移動しやすい交通環境の整備が必要

### 【目標7】みんなでつくり、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、交通関係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。
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン対応、「心のバリアフリー」の意識啓発等の「もてなし」を図ります。

### 区交通に関する現状・ニーズ

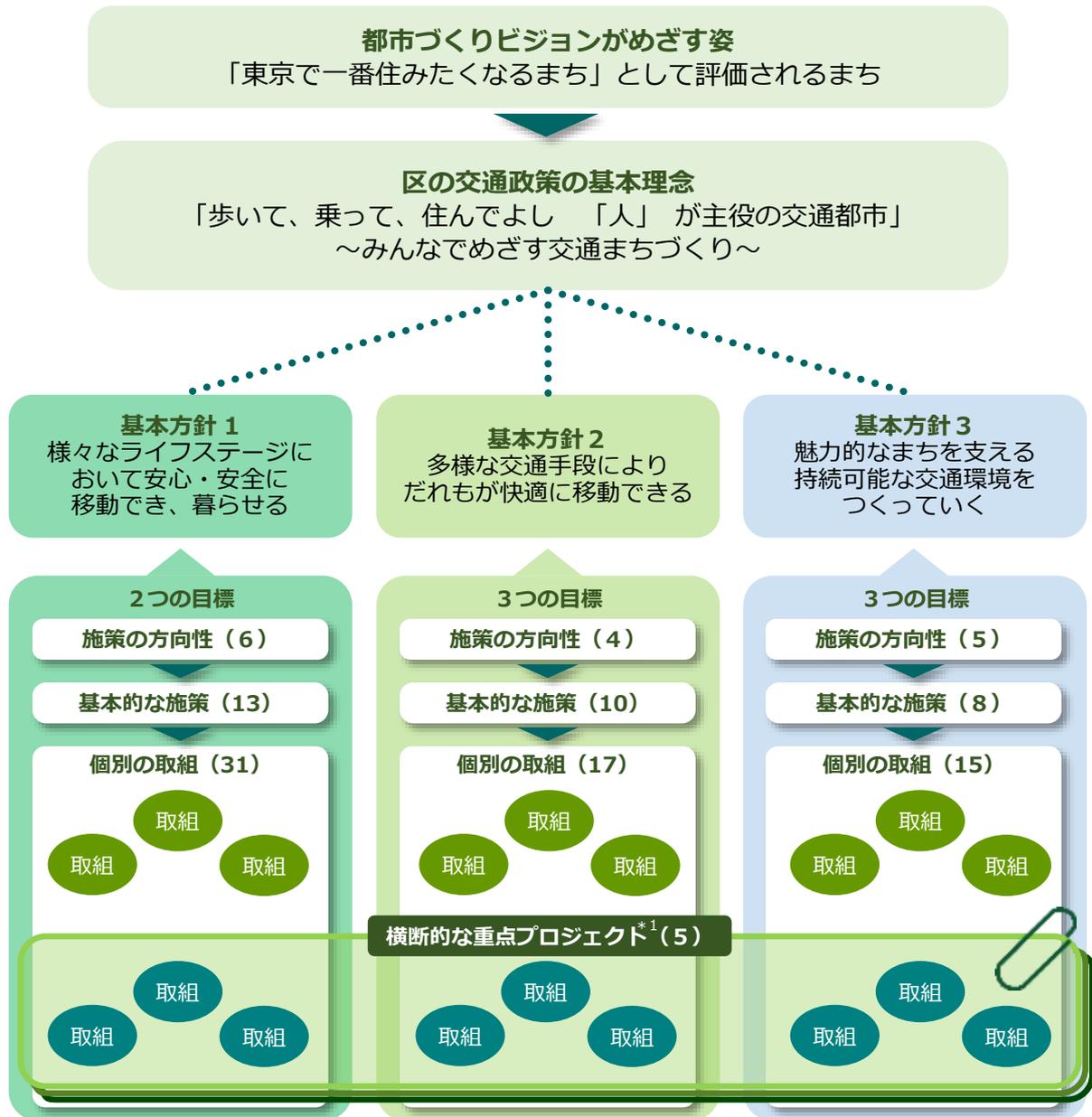
- ・ 日本では、パリ協定に基づく温室効果ガス<sup>※</sup>排出削減目標として、令和12年度（2030年度）に平成25年度（2013年度）比26.0%の削減目標
- ・ 経済・社会・環境を統合した施策推進を図る自治体版SDGsの推進
- ・ 区内運輸部門の温室効果ガス排出量は54.4万t-CO<sub>2</sub>（平成26年（2014年））であり、目標値（平成27年（2015年））の45万t-CO<sub>2</sub>程度は未達の状況<sup>\*1</sup>

### 【目標8】脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

- SDGsの理念に沿い、環境負荷の少ない公共交通や、環境負荷が生じない徒歩・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。

\* 1 板橋区環境基本計画2025（第2章「環境の現状と課題」）より。

以下に、本計画の基本理念、基本方針、目標等の体系を示します。



※カッコ内の数字は各施策・取組等の個数

本計画の体系図

\* 1 詳細は第4章「4-3 横断的な重点プロジェクト」を参照

### 3-4 都市づくりと連動した交通の将来イメージ

区の交通政策の基本理念や基本方針等に基づく、都市づくりと連動した交通の将来イメージを示します。

#### 1) 交通の将来イメージ（先進技術の活用）

安心・安全・快適に歩くことができる魅力的な道路空間、駅周辺等では、若者から高齢者まで様々な人が集まりにぎわう空間となっています。さらに、ICTや自動運転、シームレスな移動（MaaS）を始めとした先進技術の活用により、公共交通等（鉄道、バス・タクシー、シェアリング等の多様な交通手段）に乗って、だれもが快適に移動できる環境を構築します。

#### 2) 交通の将来イメージ（ヒューマンスケール）

既存の道路空間では、歩行者や自転車利用者が快適に移動できる環境をめざすとともに、駅周辺等では、オープンカフェ等のにぎわい空間となっています。また、シェアリングや次世代型モビリティ<sup>※</sup>の普及等、環境負荷が軽減され、持続可能な交通環境を構築します。

### 3) 「人」が主役の交通都市の未来像

現在、作成中です。

## 第4章



### 施策展開

4-1 施策体系

4-2 施策内容

4-3 横断的な重点プロジェクト

# 基本方針の実現に向けた「個別施策」と「横断的な重点プロジェクト」の展開

本計画における基本方針の実現に向けて、目標のもとに施策の方向性及び基本的な施策を定めます。施策を実施していく方策として、個別の取組（「個別施策」）を推進・促進しつつ、関連する取組を連携させることで相乗効果を高められる取組については、「横断的な重点プロジェクト」として包括的に進めます。

### 個別施策の展開

本計画における基本方針の実現に向けて、施策の方向性及び基本的な施策を定めます。また、基本的な施策の中には、施策を実施する上での個別の取組（「個別施策」）を示します。

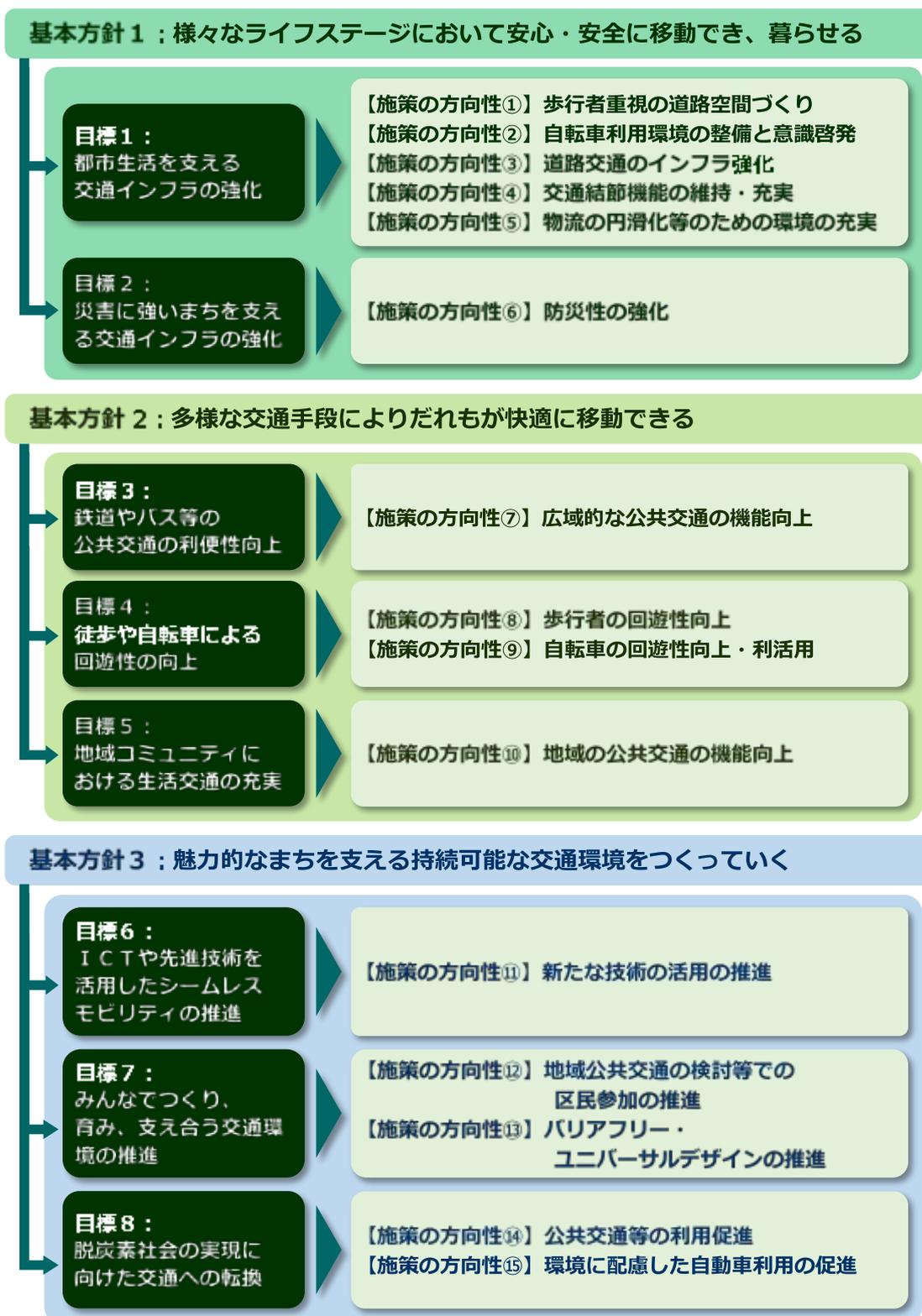
### 横断的な 重点プロジェクトの展開

本計画における基本方針の実現に向けて、個別の取組を推進しつつ、関連する取組を連携させることにより相乗効果を高められる取組については、相互連携による包括的な施策展開（プロジェクト化）によって、クロスセクター効果を高めながら戦略的に取り組んでいきます。

## 4 施策展開

### 4-1 施策体系

本計画の基本方針および目標に基づく施策体系（施策の方向性）を以下に示します。  
 なお、体系表の詳細は、資料編「6-6 施策体系表」をご参照ください。



施策体系図

## 4-2 施策内容

施策の方向性の背景や考え方、基本的な施策を以下に示します。

### 【基本方針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】都市生活を支える交通インフラの強化

### 【施策の方向性①】歩行者重視の道路空間づくり

自動車の安全かつ円滑な通行に配慮しつつ、歩行者等の「人」中心の安心・安全・快適な道路空間づくりを推進していきます。

#### <基本的な施策>

#### ①-1 歩行者の安全性強化

政府主導により開催された「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」においては、子どもが日常的に集団で移動する経路等の安全確保等の緊急安全対策について議論されており、交通安全対策は喫緊の課題となっています。

また、警視庁が公開している交通事故発生マップによれば、区内では、板橋駅・大山駅・上板橋駅・東武練馬駅・成増駅周辺等で歩行者の交通事故が多く発生しています。特に、歩道幅員が狭い道路や、車道と歩道が分離されていない道路では、歩行者と自転車や自動車の混在がみられるなど、歩行者の交通安全面で課題のある道路があります。

このことも踏まえ、歩行空間と自動車走行空間を分離することや、区内の通学路等で実施されているゾーン30などの交通規制の推進により自動車のスピードを抑制させる等、歩行者の交通安全を確保するための取組を進めます。

#### (個別の取組)

- ・歩車道分離や歩道幅員の拡幅の検討
- ・ゾーン30など交通規制の促進

## 【ゾーン 30 とは】

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

区内では、通学路等を対象として、高島平一丁目や徳丸三丁目等において、ゾーン 30 をはじめとする、生活道路の安全対策が実施されています。



ゾーン 30 の路面表示の事例（高島平一丁目）

参考：警視庁ホームページ

## ①-2 安全で魅力ある歩行空間の創出

今後、まちづくり事業が進んでいく地域においては、既存の道路空間の再整備等と併せて、多様な主体が連携し合い、交通安全にも配慮しつつ、道路が持つ公共空間としての多様な機能を発現させ、快適で魅力ある歩行空間を創出することが求められます。

このことから、歩行者が安全・快適に回遊できる空間の創出を目的として、「地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）<sup>\*1</sup>」や「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド<sup>\*2</sup>」に基づき、自動車が優先されがちな道路空間の配分<sup>※</sup>を見直します。併せて街灯の LED 化の推進や道路の舗装材等の工夫により、快適な歩行空間を整備していきます。

### （個別の取組）

- ・ 外側線の位置を車道側へ狭める等の整備
- ・ 街灯の LED 化
  - 商店街の街灯や区街灯
- ・ 道路の舗装材等の工夫

透水性舗装<sup>※</sup>や遮熱性舗装<sup>※</sup>等

\* 1 国土交通省国土技術政策総合研究所策定（平成 30 年（2018 年）2 月）

\* 2 国土交通省国土技術政策総合研究所策定（平成 30 年（2018 年）3 月）



埼玉県川越市川越一番街における外側線の位置を車道側へ狭めた事例

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（平成 30 年（2018 年）2 月、国土交通省）

## 【施策の方向性②】 自転車利用環境の整備と意識啓発

だれもが安心・安全・快適に自転車を利用できるように、自転車利用環境の整備推進や交通ルール・マナーの意識啓発などを図ります。また、自転車等駐車場の利用状況やニーズ等を捉え、自転車等駐車スペースの質を向上させる取組を進めていきます。

### <基本的な施策>

#### ②-1 適切な自転車利用の誘導

区内では、代表交通手段<sup>※</sup>や鉄道駅端末代表交通手段<sup>※</sup>としての自転車利用が東京 23 区の中で比較的多いため、駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境を充実させることが求められます。そのため、平成 28 年（2016 年）に国土交通省及び警察庁により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、今後、区では「（仮称）板橋区自転車活用推進計画」や「（仮称）自転車走行空間ネットワーク計画」を策定し、自転車専用レーンや路面標示等の整備を通じて、自転車の適切な利用環境改善を進めます。

また、「板橋区交通安全計画 2020」において、自転車乗車中のルール・マナーを改善し、歩行者の安全を確保するため、「自転車の安全利用の推進」が重点課題として挙げられていることから、「交通事故死者数をゼロにすること」に向けて交通ルールやマナーの周知徹底、全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進及び街頭における取締り及び指導啓発を実施していきます。

#### （個別の取組）

- ・ 自転車専用レーン、路面標示の整備等
- ・ 自転車の交通ルール・マナー啓発等



板橋区内における自転車専用レーンの整備前後の事例(前野町三丁目)

## ②-2 放置自転車対策

区では、平成 28 年度（2016 年度）から放置自転車対策事業である「自転車駐車場運営」「放置自転車撤去・保管」「放置防止啓発活動」の一括委託を開始し、今後も放置自転車の減少、自転車駐車場利用の向上に取り組んでいきます。また、シェアサイクルの普及促進を図ることで、放置自転車の減少等につながるよう取り組んでいきます。

駅周辺や商店街では、自転車等駐車場の整備に向けて交通関係事業者や民間事業者等と連携し、用地確保等を図っていくとともに、「自転車駐車場改修・改築計画」に基づき、自転車駐車場の改修を計画的に進めていきます。

### （個別の取組）

- ・ 放置自転車対策一括委託の継続的な推進
- ・ シェアサイクルの普及促進
- ・ 自転車等駐車場の新設・改修・既存施設の活用等

## ②-3 自転車等駐車環境の質の向上

平成 21 年（2009 年）に東京都道路交通規則の一部が改正され、子どもを 2 人乗車させた自転車の走行が、条件付きで可能となりました。

2 人の子どもを安全に乗せて走行できる自転車として、電動アシスト付自転車等の利用が増加していますが、ラックの設置間隔等により、現状の自転車駐車場のスペースでは駐車できない場合もあるため、自転車駐車場の利用状況やニーズ等を捉え、将来的には子ども乗せ自転車等をはじめとする様々なタイプの自転車に対応した自転車等駐車スペースが確保できるよう、自転車等駐車環境の質の向上を図ります。

### （個別の取組）

- ・ 様々なタイプの自転車を駐車できるスペースの確保の検討



子ども乗せ自転車等の駐輪スペースの整備事例(成増公園前自転車駐車場)

## 【施策の方向性③】 道路交通のインフラ強化

多様な都市生活を営んでいる、だれもが安心・安全、快適に移動するための道路の整備を図っていきます。

### <基本的な施策>

#### ③-1 道路ネットワークの機能強化

都市計画道路は、渋滞緩和やアクセス改善等の交通処理機能だけでなく、都市防災に資する機能やバスをはじめとする公共交通のための空間機能等の様々な機能を有しています。このような様々な機能に留意しながら、計画的に道路ネットワークの機能強化を図る必要があります。

そのため、区では、事業中や未着手の国道や都道の整備を促進するとともに、東京都が策定した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画<sup>※</sup>)」において、平成 28 年度(2015 年度)から令和 7 年度(2025 年度)の 10 年間で優先的に整備を進める区施行路線(第四次優先整備路線<sup>※</sup>)を中心に、計画的な整備を進めていきます。

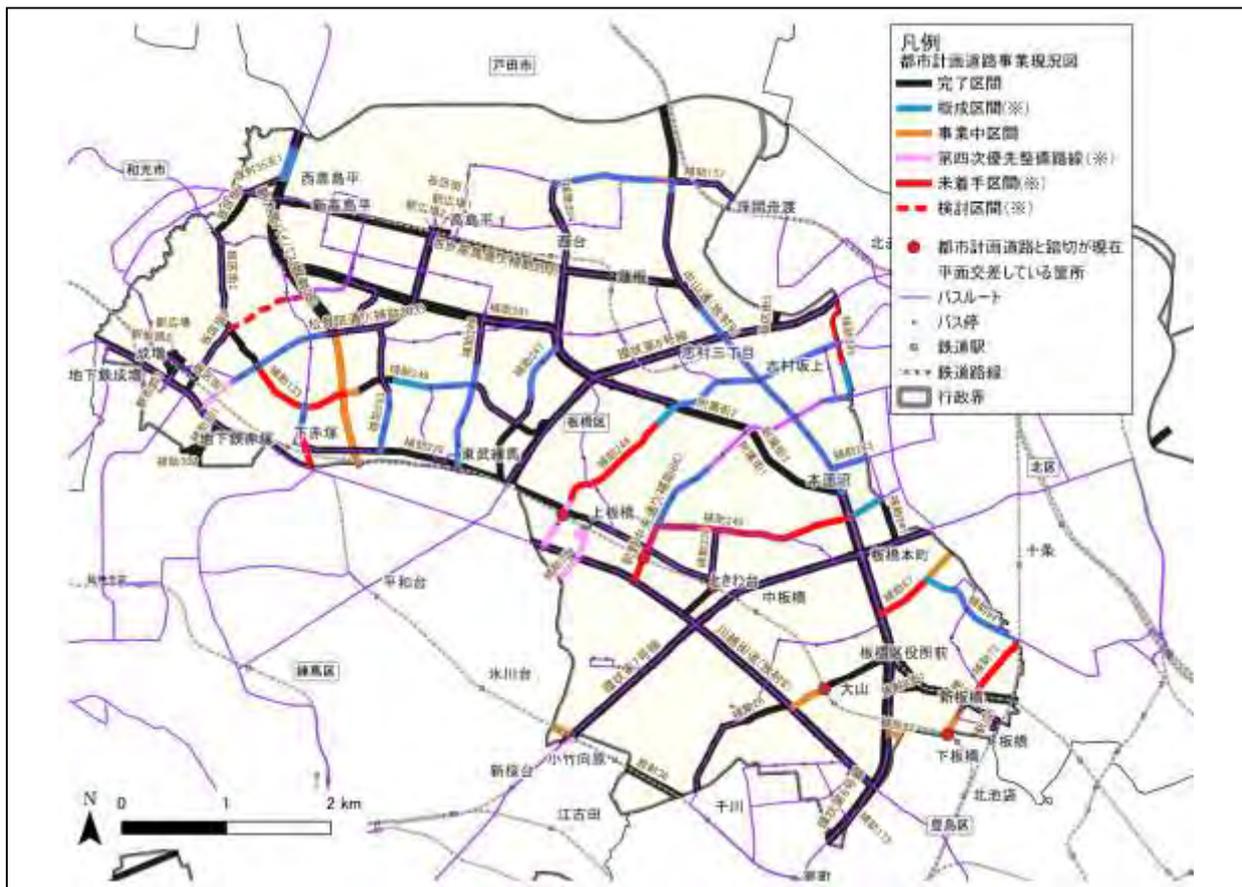
また、第四次優先整備路線に指定されていない未着手路線<sup>※</sup>(概成区間<sup>※</sup>含む)については、整備の優先度を検討し、事業化による効果や影響を踏まえ、東京都と連携しながら、必要性の高い区間から計画的な整備に向け取り組んでいきます。検討の際には、公共交通の走行空間確保や災害拠点病院等<sup>※</sup>へのアクセス向上、木造住宅密集地域<sup>※</sup>の改善等の機能を重視していきます(補助第 73 号線、第 86 号線、第 87 号線、第 244 号線等)。

### (個別の取組)

- ・ 国道、都道の整備促進
- ・ 都市計画道路の計画的な整備

第四次事業化計画における優先的な路線の整備

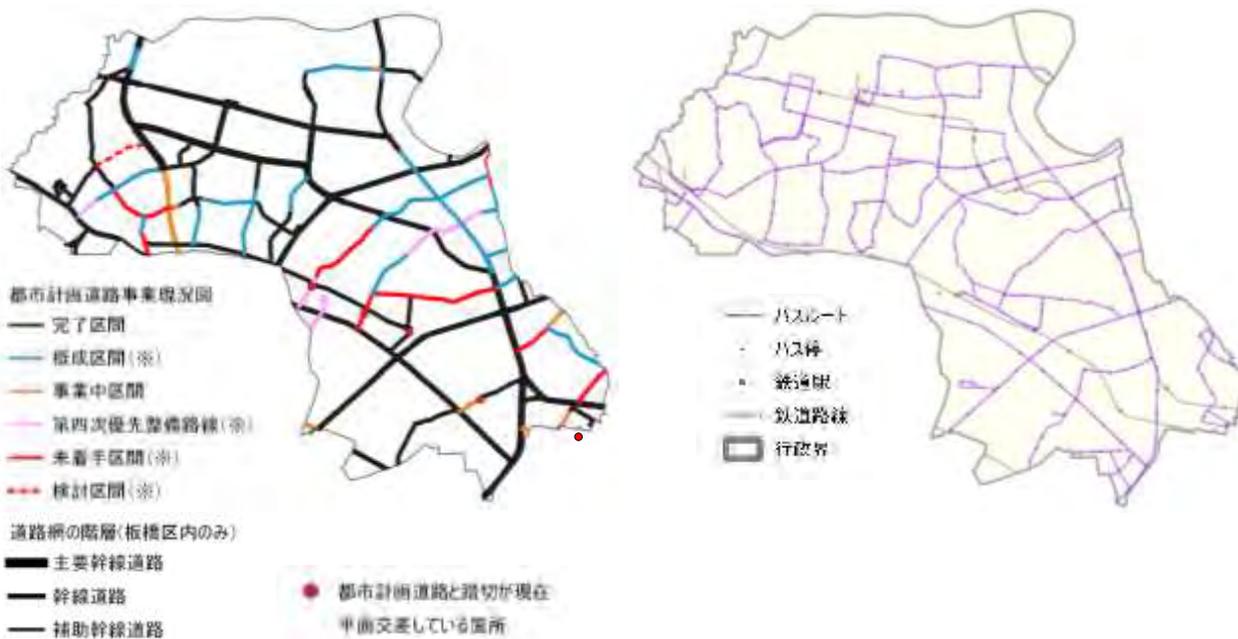
未着手路線の整備優先性に関する検討

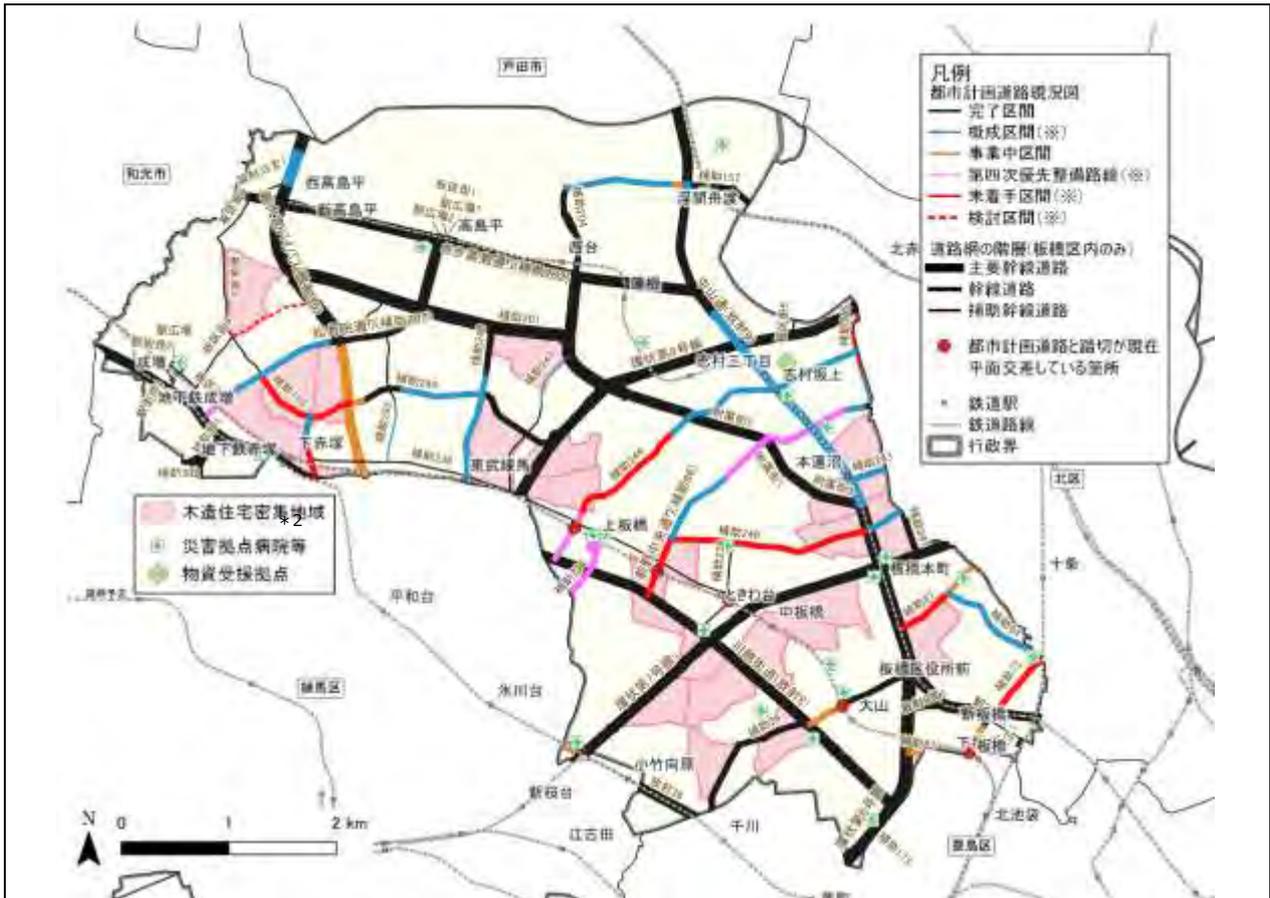


都市計画道路の整備状況と現況バス路線

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、「板橋区都市づくりビジョン(平成30年(2018年)3月)」、各バス事業者ホームページをもとに作成

要素図

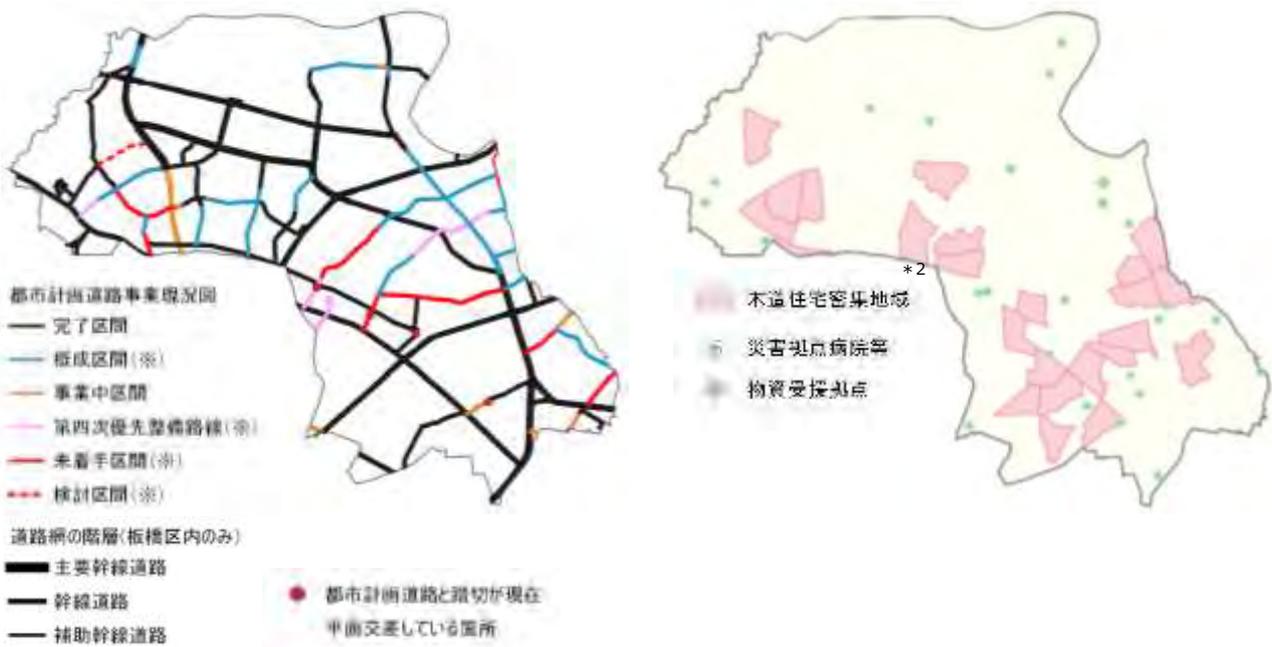




都市計画道路の整備状況と木造密集地・災害拠点病院等\*1の位置

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、「板橋区都市づくりビジョン(平成30年(2018年)3月)」をもとに作成

### 要素図



\* 1 「災害拠点病院等」は、災害拠点病院、災害拠点連携病院、救急病院を示す。

\* 2 区独自推計の補正不燃領域率 60%未満の地域

### ③-2 生活道路の機能強化

多様な交通手段による快適な移動を確保するためには、区内外を結ぶ広域的な都市計画道路だけでなく、地域内の拠点間を結ぶ道路の整備を進める必要があります。

そのため、本計画では、「都市づくりビジョン」における階層別の交通体系イメージをもとに、主要生活道路の中に、地域内の拠点や駅へのアクセス等向上を図る道路として「主要生活アクセス道路」を加え、それに対応する公共交通として「多様な交通手段」を加えました。階層別の道路網イメージでは「主要生活アクセス道路」を地区内の住宅地と駅や主要施設、主要幹線道路との連絡機能の強化に資する道路として示しています。

「主要生活アクセス道路」は、概ね道路幅員8～12m程度を想定し、整備手法としては、既存の主要生活道路の拡幅事業（区単独事業）や都市計画道路整備事業等の線的整備あるいは、地区計画※における地区施設や開発行為※に伴う開発許可及び条例等での規制・誘導等が挙げられます。今後、まちづくりの進捗状況等を踏まえながら、「基本的な施策⑦-1：バス交通の機能向上」で示す「公共交通軸ネットワーク方針」における公共交通の充実を図る軸を優先的に整備の検討を行います。

また、道路幅員が狭く、歩道の設置が困難な地先道路については、歩行者の安全確保の視点から面的整備や建替え時による細街路の道路拡幅を推進します。

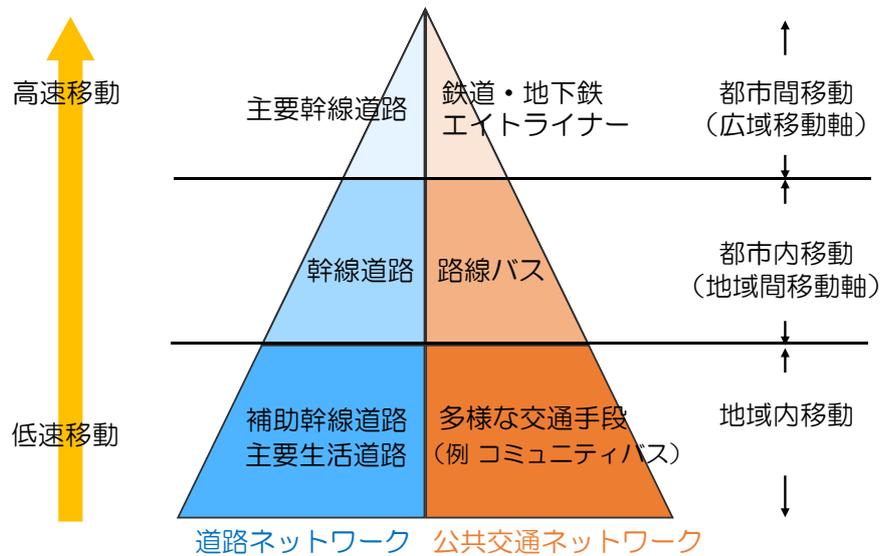
#### （個別の取組）

- ・ 主要生活アクセス道路の整備の検討
- ・ 細街路の道路拡幅の推進



板橋区内における  
細街路の拡幅整備事業の事例

出典：細街路拡幅整備協議の手引き  
（平成27年（2015年）4月、板橋区都市整備部）

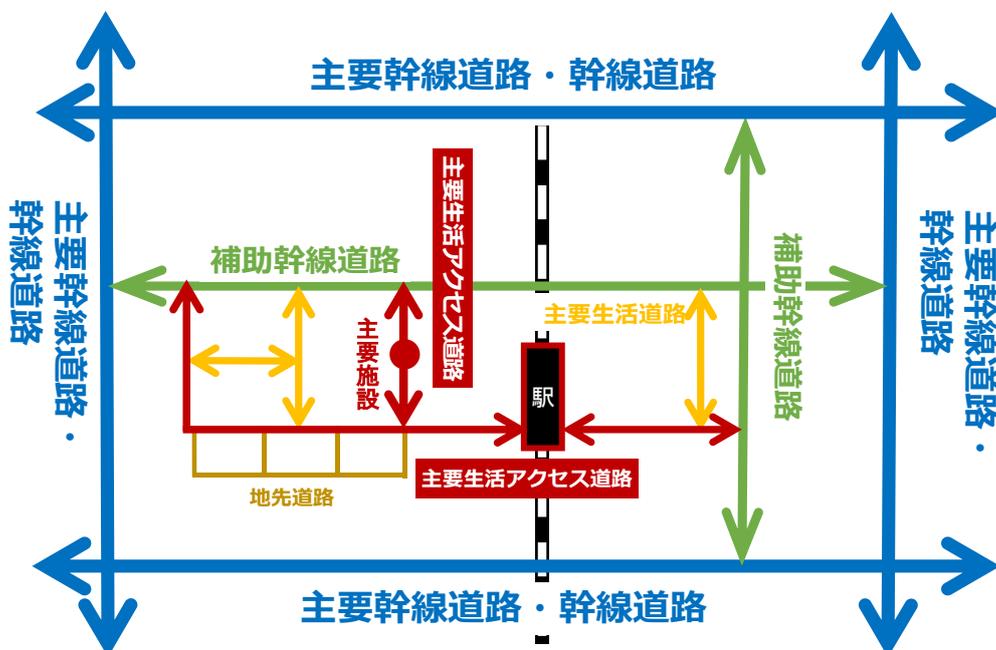


### 主要生活道路の考え方

**主要生活道路** : 地区内の生活利便性・防災性の向上に資する道路 (幅員 6 m以上)

**主要生活アクセス道路** : 「主要生活道路」のうち、地区外の拠点や駅へのアクセス等向上に資する道路 (幅員 8~12m程度)

階層別の交通体系イメージ



階層別の道路網イメージ\*1

\* 1 主要生活アクセス道路を加えた道路網イメージ。

### ③-3 道路交通の安全性向上

「板橋区交通安全計画 2020」に基づき、道路交通の安全性や円滑な交通を確保するための道路整備・改善等を進めます。

#### （個別の取組）

- ・交通事故や交通災害<sup>\*</sup>の防止に向けた、道路整備、交差点改良、道路照明設置、道路利用の適正化等

### ③-4 道路交通の円滑化の推進

区内には東武東上線の踏切が 36 箇所ありますが、このうち約 7 割はピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の「開かずの踏切<sup>\*</sup>」であり、道路渋滞発生等の要因となっています。このことから、踏切による交通渋滞の解消や交通安全性の向上を図るとともに、鉄道による地域の分断を解消し、一体的なまちづくりを促進するため、東武東上線区内全線の立体化をめざします。なお、「区間ごとの基本的な考え」については、東京都が策定した「踏切対策基本方針<sup>\*</sup>」の改定や今後の各区分におけるまちづくりの動向に応じて適宜、見直しを行うものとしします。

区内の東西方向<sup>\*1</sup>では、環状第 7 号線、環状第 8 号線、前野中央通り、補助第 204 号線、松月院通り、都心・副都心方向<sup>\*2</sup>では、中山道、川越街道で混雑時旅行速度<sup>\*</sup>が 20km/h を下回っています。このことから、交差点改良や信号の表示周期調整などのように、部分的に整備・調整することで渋滞緩和の効果が期待できるような取組の検討について進めます。

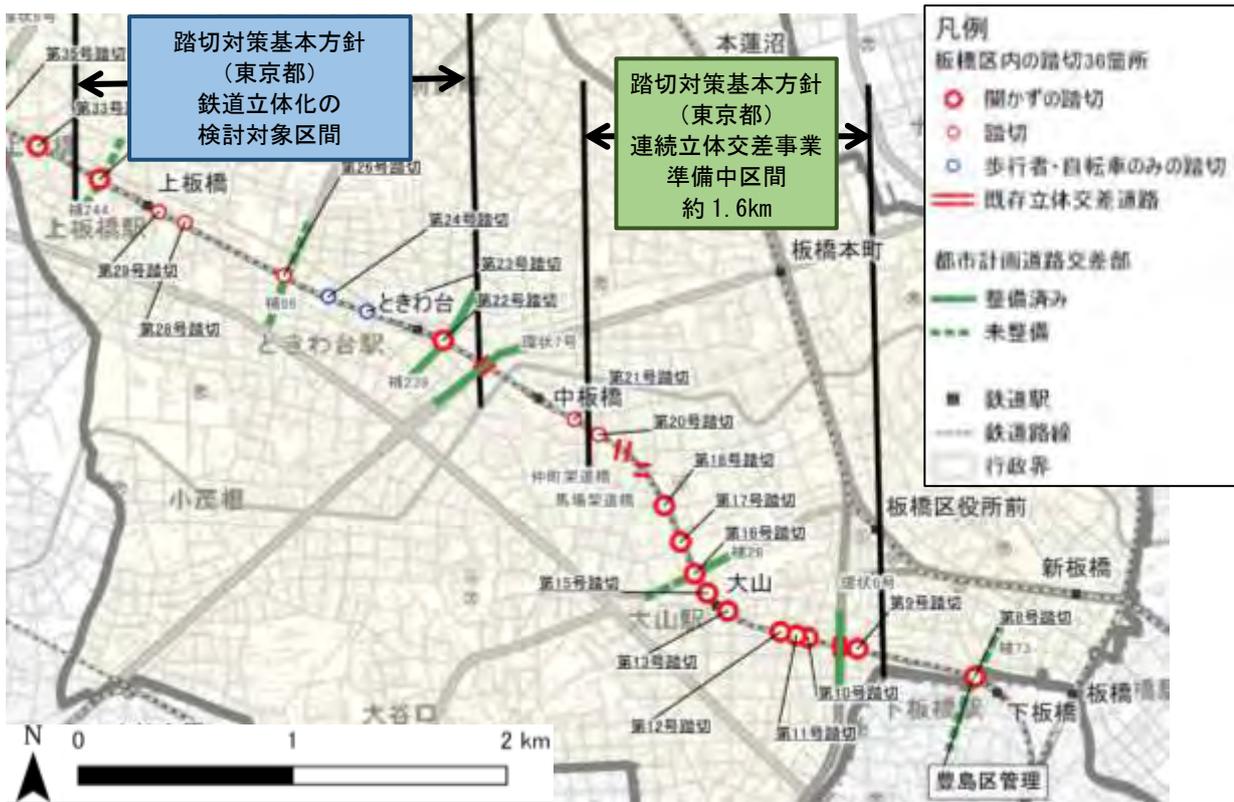
なお、これらの道路交通の円滑化の推進に取り組むことで、交通渋滞が緩和され、自動車の走行時間や走行経費の減少に伴う経済的な効果も期待されます。



立体交差化の整備前後事例（京成押上線（押上駅～八広駅間）明治通り）

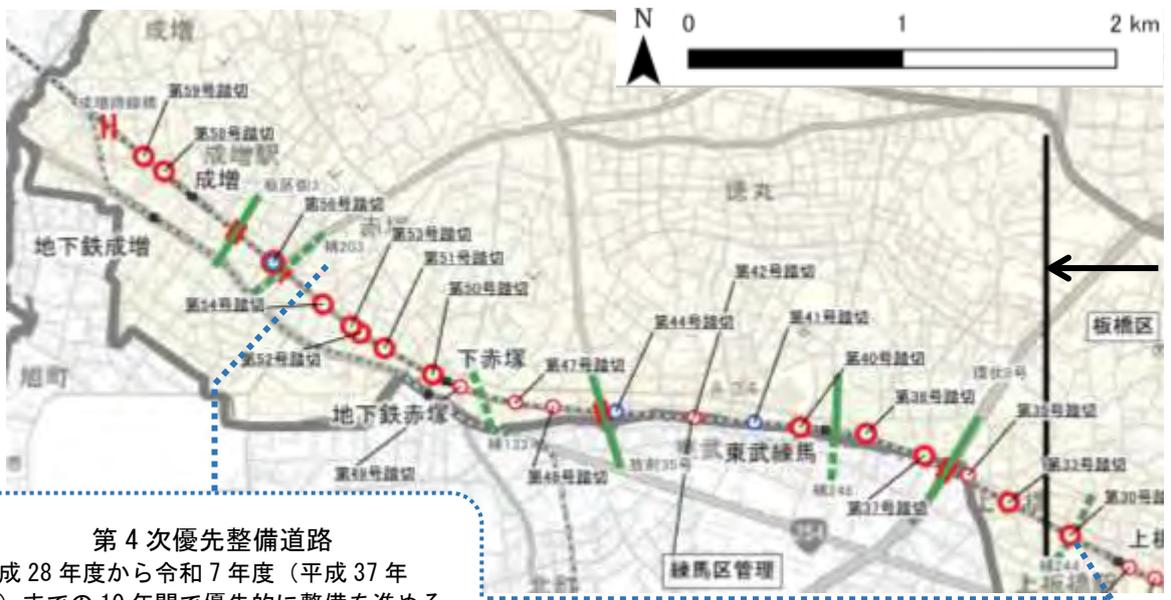
出典：道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット  
（東京都建設局）

\*1、\*2ともに第6章資料編 資-6を参照



区内周辺の東武東上線の踏切位置（下板橋駅付近～上板橋駅付近）

出典：板橋区資料、国土地理院地図をもとに作成



第4次優先整備道路  
平成28年度から令和7年度（平成37年度）までの10年間で優先的に整備を進める都市計画道路（補203、補244）

区内周辺の東武東上線の踏切位置（上板橋駅付近～成増駅付近）

出典：板橋区資料、国土地理院地図をもとに作成

## ＜東武東上線の区内における区間ごとの基本的な考え＞

### 「大山駅付近」より東側の区間

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、東京都をはじめとする関係機関と連携・協議しながら検討を進めていきます。

### 「大山駅付近」

大山まちづくり総合計画に位置づけた将来のまちの姿を実現するため、東京都や東武鉄道株式会社と連携し、連続立体交差事業の早期着工や駅前広場などのまちづくりを着実に進めていきます。

### 「中板橋駅付近」

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、区が中心となって、「ときわ台～上板橋駅付近」との同時施行も視野に、立体化を進めるための課題を整理し、東京都をはじめとする関係機関とも協議しながら、検討を進めていきます。

### 「ときわ台～上板橋駅付近」

「踏切対策基本方針」において「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていません。「大山駅付近」の進捗状況を見極めながら、さらに都市計画道路補助第86号線及び第244号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図りつつ、沿線のまちづくりに関する現状と課題の調査から進めていきます。

### 「ときわ台～上板橋駅付近」より西側の区間

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、区として長期的な視点で立体化をめざしつつも、その実現には長期間を要するため、当面の安全対策として個別の踏切対策についても検討を進めていきます。

特に、踏切の遮断時間や通行量を考慮し、以下の4箇所の安全対策等について、優先的に取り組むべき踏切として検討を進めていきます。

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| ①第38号踏切（東武練馬駅付近） | ②第40号踏切（東武練馬駅付近） |
| ③第49号踏切（下赤塚駅付近）  | ④第58号踏切（成増駅付近）   |

### （個別の取組）

- ・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
- ・交差点改良や信号の表示周期調整等による渋滞対策の検討

## 【施策の方向性④】交通結節機能の維持・充実

多様な都市生活を営むだれもが安心・安全、快適に移動するため、駅周辺における交通結節機能の維持・充実を図ります。

### <基本的な施策>

#### ④-1 駅周辺の環境整備

駅における複数の交通機関相互の乗換え機能(交通結節機能)の改善を図っていくため、まちづくりの進捗状況や拠点としての位置づけ、現況データ並びに立地条件や地域要件、地域住民の意見等を加味し、特に交通結節機能の充実による効果が大きい駅の交通結節機能の充実を図ります。具体的には、JR板橋駅や東武東上線の大山駅、上板橋駅をはじめとする、市街地再開発事業<sup>※</sup>等が行われる駅周辺については、まちづくり事業と併せて、駅前広場の改修・整備も含めた交通結節機能の充実方策を検討します。また、駅前広場等への人の流れを促進し、交流機能の向上を図るため、駅前広場の改修・整備や市街地再開発事業等のまちづくりにより創出される空間の一体的な利活用についても検討していきます。

既に駅前広場が整備されている箇所については、適宜改修等の検討を行います。また、現時点で駅周辺のまちづくり計画がない駅についても、将来的な駅周辺における土地利用転換等のまちづくり事業に合わせて、乗換え利便性向上に向けた取組を検討します。

なお、JR板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅の3駅周辺を一体的な乗換え拠点と捉え、道路空間の再配分や歩行者空間の充実による鉄道3路線の乗換え利便性強化等を検討します。

#### (個別の取組)

- ・駅前広場等の改修等
- ・新たな駅前広場等の整備の検討
- ・公共交通機関の乗換え利便性強化



駅前広場の事例  
(東武東上線ときわ台駅)



駅前広場の事例  
(東武東上線成増駅)

## 【施策の方向性⑤】物流の円滑化等のための環境の充実

SDGs<sup>※</sup>の理念に沿い、区内の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。

### <基本的な施策>

#### ⑤-1 路上駐車対策

駅周辺や商店街周辺は区内でも重要な生活・にぎわい拠点となっており、来訪者が板橋区を訪れる理由の1つとなっていますが、路上駐車が歩行者の安心・安全・快適な通行の障害となっている地区が存在しており、「通行が不便と感じる商店街における路上駐車の種類」に対する意見をみると、トラックが回答全体の約7割を占めている状況です。

一方、東京都トラック協会へヒアリングを実施したところ、「荷捌き空間が十分に整備されていないこと」や「自転車駐輪のマナーが悪く、トラックの通行や駐車の障害となっていること」が指摘されています。このことから路上駐車が多くの路線について、取締りの強化を交通管理者へ働きかけるとともに、荷捌きスペースの確保の検討や自転車の交通ルール・マナー啓発等を促進していきます。

荷捌きスペースの確保の検討については、今後、商店街や物流事業者などと連携しながら、区全体の路上駐車・荷捌き実態を把握した上で、区全体としての方向性を検討し、「安心・安全・快適な歩行環境」と「生活に必要なものを運ぶための円滑な荷捌き環境」の両立をめざします。なお、路上駐車対策等を行い、円滑な物流サービスが提供されることで、区内の産業の経済的な発展にもつながっていくことが期待されます。

#### (個別の取組)

- ・路上駐車取締りの促進
- ・荷捌きスペースの確保の検討
- ・自転車の交通ルール・マナー啓発等【再掲】

## 【基本方針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2】 災害に強いまちを支える交通インフラの強化

### 【施策の方向性⑥】 防災性の強化

区民が安心・安全な生活を送れるよう、道路の防災・減災機能の強化、災害時の避難や救援活動に資する道路整備など、交通インフラの防災性を強化し、災害に強い交通環境の実現をめざします。

#### <基本的な施策>

#### ⑥-1 緊急車両等の走行性・速達性向上

区の緊急輸送道路<sup>\*</sup>には、災害拠点病院<sup>\*</sup>までの移動において、迂回が必要な区間や、踏切遮断により緊急車両等の通行に支障をきたす可能性のある区間が存在しています。そのため、未着手の都市計画道路を対象に、災害拠点病院等へのアクセス道路の整備を促進するとともに、東武東上線全線の立体化をめざすことにより、緊急車両等の走行性・速達性の向上を図ります。

#### (個別の取組)

- ・ 災害拠点病院等へのアクセス道路の整備促進
- ・ 道路と鉄道との立体交差化【再掲】<sup>\*1</sup>

#### ⑥-2 市街地の防災性向上に係わるインフラ整備

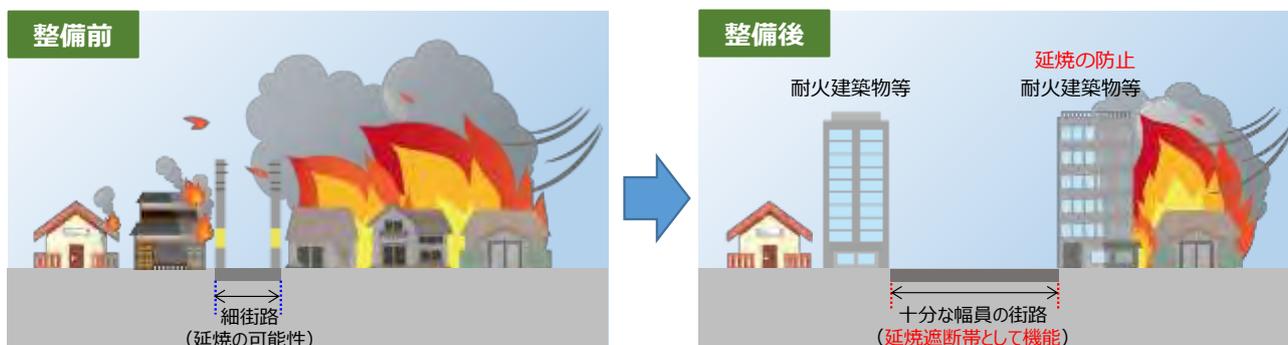
区内には、火災発生時に延焼被害が拡大する危険性の高い、細街路で形成された木造住宅密集地域<sup>\*</sup>が残っています。特に市街地内の道路においては、人口密度とともに電柱・電線の密度も高く、災害時の被害が甚大となりやすいことが想定されます。さらに、危険なブロック塀の撤去も進んでいない道路も残されている状況です。

これらの災害リスクに対処するため、防災性向上に係わるインフラ整備を進めます。具体的には、木造住宅密集地域への対応として、主要な都市計画道路（特定整備路線）による延焼遮断帯の形成を促進します。また、「細街路拡幅整備事業」や、「板橋区無電柱化推進計画（現在、策定中）」の中で、今後、選定された路線について、無電柱化を推進していきます。さらに、既存道路の防災性を強化するため、ブロック塀等撤去助成による危険なブロック塀等の撤去を促進します。

<sup>\*</sup> 1 「区間ごとの基本的な考え」は③-4を参照。

**(個別の取組)**

- ・ 主要な都市計画道路（特定整備路線）によって創出される延焼遮断帯の形成
- ・ 細街路の道路拡幅の推進【再掲】
- ・ 無電柱化の推進
- ・ 道路等に面している危険なブロック塀の撤去の促進



都市計画道路の整備によって創出される延焼遮断帯の形成イメージ

**【板橋区内の無電柱化による整備例】**



板橋区内の無電柱化による整備事例（板橋宿不動通り商店街）

参考：板橋区無電柱化推進計画（基本的な考え方）  
（平成 31 年（2019 年）3 月、板橋区都市整備部）

## 【基本方針 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 3】鉄道やバス等の公共交通の利便性向上

#### 【施策の方向性⑦】広域的な公共交通の機能向上

だれもが区内外の様々な拠点へ円滑・快適に移動できるよう、公共交通軸を設定し、広域的な公共交通の維持・充実を図ります。

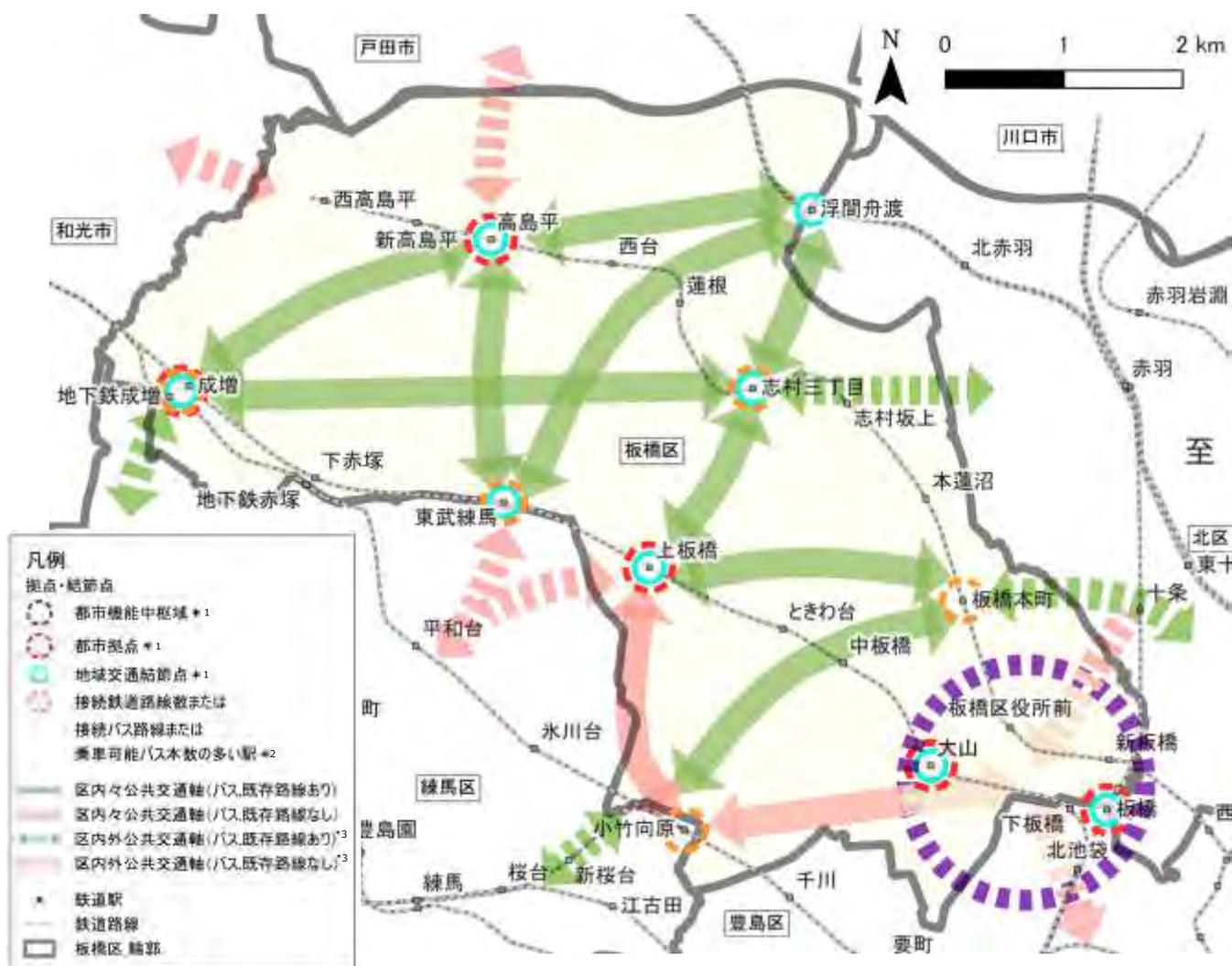
##### <基本的な施策>

##### ⑦-1 バス交通の機能向上

現在、バスは区内ほぼ全域で運行されているものの、今後、人口減少によりバス利用者の減少やバス運転手の不足が見込まれることから、将来的にはバス路線網の維持・見直し・廃止等に関する問題が顕在化するものと想定されます。

そのため、「都市づくりビジョン」で示された公共交通ネットワーク方針を基に、本計画では特にバス路線の維持・充実を図っていく公共交通の骨格軸を「公共交通軸（バス路線）」として位置づけ、交通関係事業者と連携しながら、利便性向上や利用促進を図っていきます。公共交通軸の中でも、「既存バス路線が有る軸（図の緑矢印）」は、特に重点的にバス路線の維持を図ります。「既存バス路線が無い軸（図の赤矢印）」については、将来的な公共交通需要や周辺のまちづくり事業の動向、主要生活アクセス道路等の整備状況も踏まえつつ、公共交通サービスのあり方を検討していきます。

また、将来的には近隣区市とのバス交通の連携も視野に入れて、公共交通軸の維持・充実に取り組んでいきます。

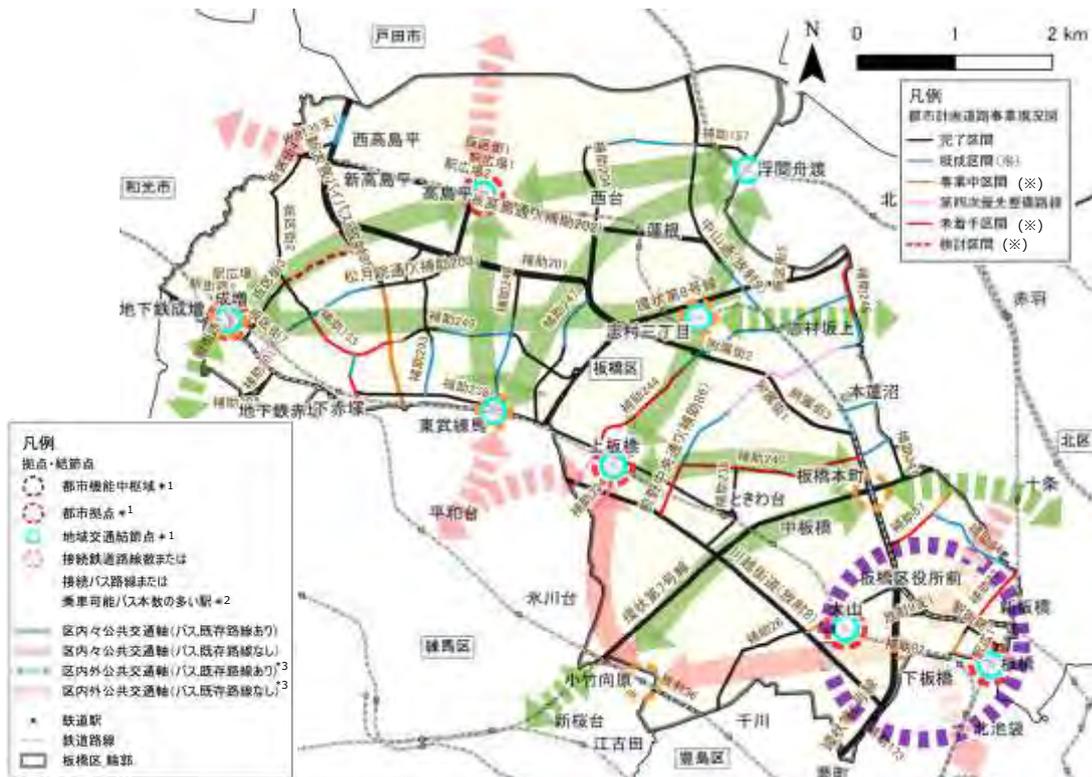


公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図

### （個別の取組）

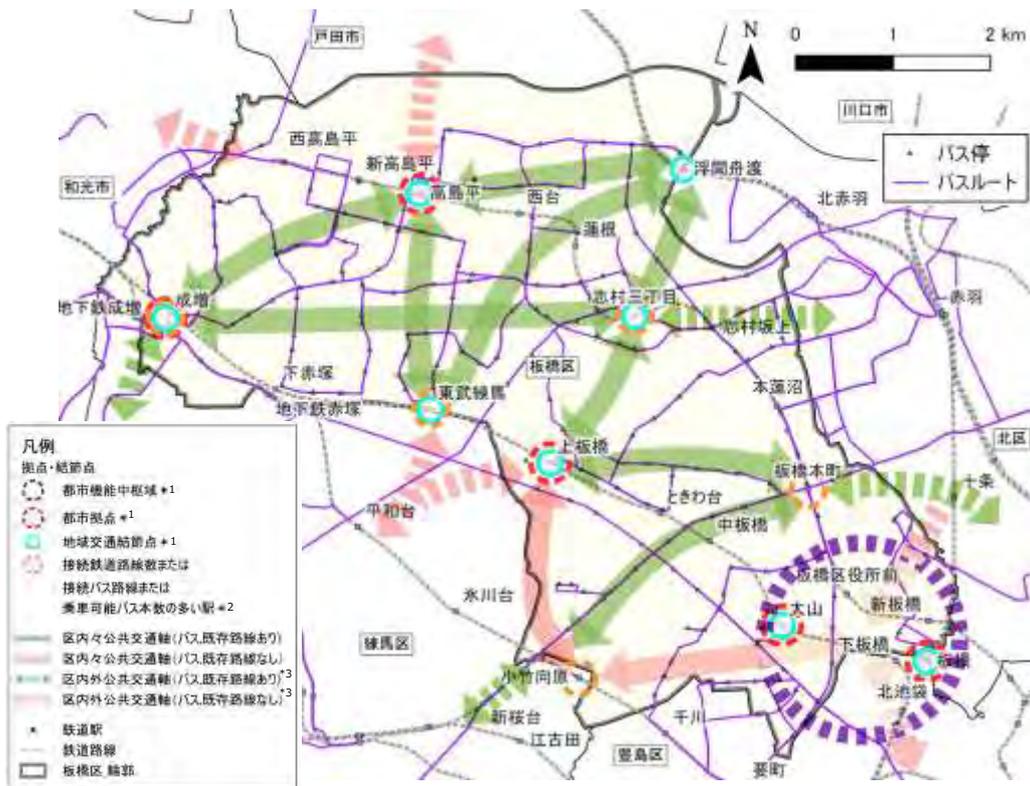
- ・公共交通軸（バス路線）の維持・充実

\* 1 「都市づくりビジョン」で明記された区内拠点を示している。  
 \* 2 複数の接続鉄道路線（3路線以上）、又は接続バス路線（10路線以上）、又は乗車可能バス本数（300本以上/日）の駅を示している。  
 \* 3 区内の各拠点と、各近隣区市で位置づけられている都市拠点（各自治体の都市計画マスタープランに該当する計画に位置づけられた拠点）をつなぐ軸を示している。



公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図と都市計画道路の整備状況

出典：板橋区都市計画道路事業現況図をもとに作成



公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図と現況バス路線

出典：各バス事業者ホームページをもとに作成

- \* 1 「都市づくりビジョン」で明記された区内拠点を示している。
- \* 2 複数の接続鉄道路線（3 路線以上）、又は接続バス路線（10 路線以上）、又は乗車可能バス本数（300 本以上／日）の駅を示している。
- \* 3 区内の各拠点と、各近隣区市で位置づけられている都市拠点（各自自治体の都市計画マスタープランに該当する計画に位置づけられた拠点）をつなぐ軸を示している。

## ⑦-2 バスの走行空間の確保

都心・副都心方向への公共交通の利便性は高い一方で、区内を東西方向に移動する鉄道路線がないため、東西方向の移動はバスが多い傾向にあります。一方で、成増と高島平方面を結ぶバス路線の中には、バスの走行空間がないため、迂回している部分も見受けられるなど、バスルートに課題があります。

このことから、事業中や未着手の都市計画道路<sup>※</sup>、及び「都市づくりビジョン」の中で都市計画道路（検討路線）に位置づけられた路線のうち、バスによる東西方向の移動に資する路線や、鉄道駅までのアクセス向上に資する路線については、バスの定時性・速達性を向上させるため、バスベイや専用レーンの整備を促進します。

### （個別の取組）

- ・都市計画道路等の整備の推進
- ・バスベイやバス専用レーンの整備促進

### 【バスベイとは】

道路上の一部分に、専用の停車スペースを整備し、バスが専用停車スペースのことで、十分な幅のない道路で、乗降のためにバスが停車すると、後続車が滞留して局所的な渋滞を発生させることがあります。また、車が反対車線にはみ出してバスを追い越したりするので、反対車線に車がいる場合など、大変危険です。

そのような箇所では、バスベイを設置することにより、スムーズな車の流れを確保できる等、本線交通への影響が小さくなります。区内では、西台駅周辺や高島平駅周辺、豊島病院周辺等に整備されています。



バス停において、自動車は反対車線にはみ出しながらバスを追い越す様子



バスベイの設置事例(西台駅周辺)

### ⑦-3 鉄道の混雑緩和や利便性の向上

区内を走る鉄道路線の最混雑区間における混雑率は、JR 埼京線(板橋→池袋)が 183%、東京メトロ有楽町線(東池袋→護国寺)が 165%、都営三田線(西巢鴨→巢鴨)が 158%、東京メトロ副都心線(要町→池袋)が 152%と高い状況にあり、区民がピーク時に鉄道で都心・副都心方面へ移動する際、混雑の激しい区間を経由しているものと考えられます。

このことから、鉄道の混雑緩和や輸送力の平準化施策として、都営三田線の 8 両化や時差 Biz の取組について、鉄道事業者とともに促進していきます。また、駅周辺における将来的なまちづくり事業の進捗状況にあわせて、鉄道の利便性向上を促進していきます。

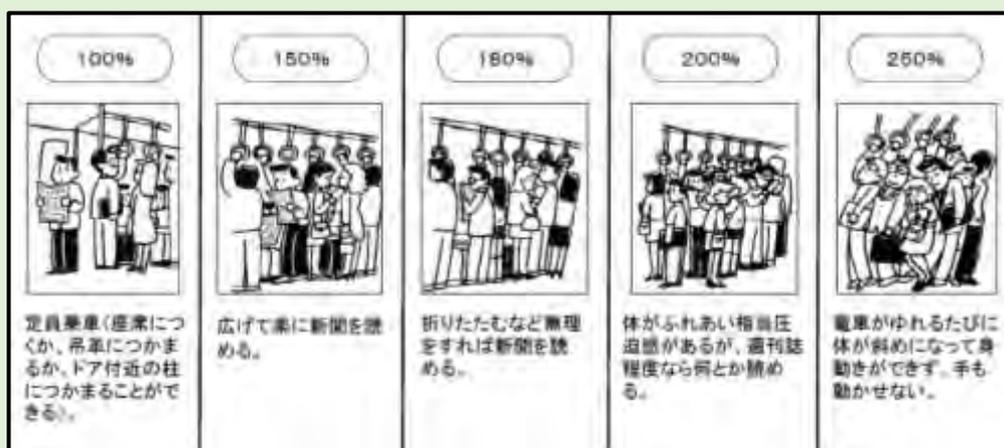
#### (個別の取組)

- ・ 鉄道の混雑緩和や輸送力の平準化に向けた取組の推進
  - 都営三田線の 8 両化
  - 時差 Biz の促進
- ・ まちづくり事業とあわせた鉄道の利便性向上の促進

#### 【参考】鉄道混雑率の目安

東京圏の主要区間における鉄道混雑率の平均値は 163%と高い状況にあることから、混雑緩和に向けた目標として、ピーク時における主要区間の平均混雑率を 150%、個別路線の混雑率を 180%以下にすることをめざしています。

参考：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年（2016 年）4 月、交通政策審議会第 198 号答申）



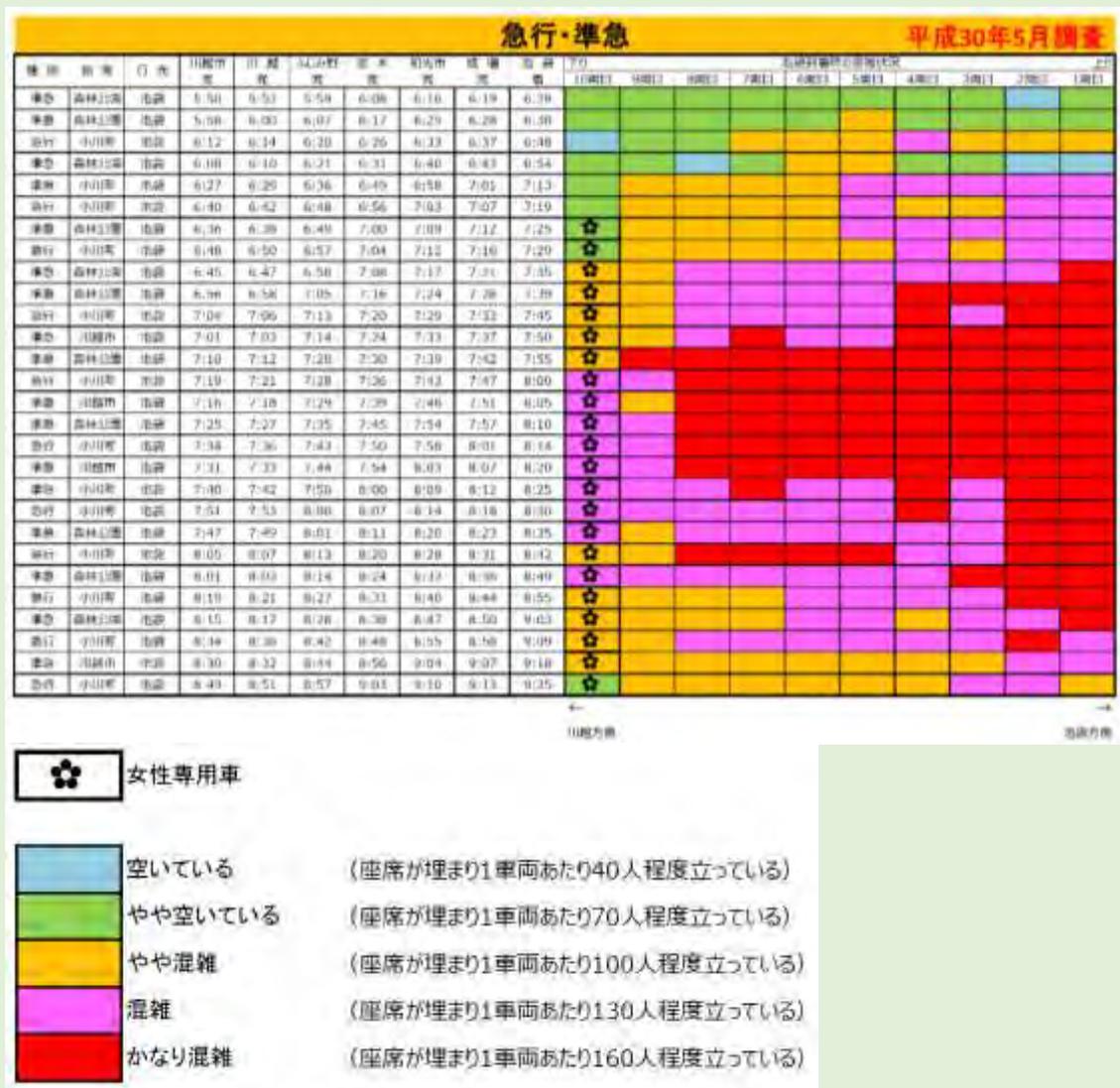
鉄道混雑率の目安

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)

【時差 Biz とは】

「通勤ラッシュ回避のために通勤時間をずらす働き方改革」のひとつです。満員電車の回避、通勤時間の有効活用、プライベートの充実などのメリットが考えられます。

参考：東京都時差 Biz ホームページ



東武東上線の時差 Biz 対策例（通勤ラッシュの告知）

出典：東武鉄道株式会社ニュースレター

## ⑦-4 公共交通ネットワークの機能強化

区内の鉄道路線は、区内と都心・副都心を結ぶ南北方向の路線が充実している一方、北区や練馬区等の東西方向への路線が整備されていないため、東西方向への移動には時間がかかる現状があります。

東西方向の公共交通の利便性向上を図るため、環状第8号線を導入空間とする新しい公共交通である「エイトライナー構想<sup>※</sup>」の実現に向けて、同構想の沿線区である北区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区とともに働きかけていきます。

### (個別の取組)

- ・エイトライナーの導入促進

#### 【エイトライナーとは】

2016年(平成28年)4月、交通政策審議会の答申にて、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトが示され、区部周辺部環状公共交通の新設(葛西臨海公園～赤羽～田園調布)が候補の一つとして挙げられました。上記区間のうち、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区を結ぶ環状第8号線の地下に、新たな公共交通として「エイトライナー」の整備が検討されています。

「エイトライナー」の整備により、環状第8号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上が期待される一方、事業性について課題が残されていることから、需要等も見極めつつ、中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備などの整備方策について検討されています。

なお、北区・足立区・葛飾区・江戸川区を結ぶ環状第7号線の地下には、新たな公共交通として「メトロセブン」の整備が検討されています。



区部周辺部環状公共交通の新設候補区間

出典：東京都市圏における今後の都市鉄道のあり方について  
(平成28年(2016年)4月20日、  
交通政策審議会答申第198号)

**【コラム】中量軌道輸送システム ～鉄道・地下鉄と路線バスの中間の輸送量の乗り物～**

「中量軌道輸送システム」は、従来の鉄道や地下鉄と路線バスの中間領域の輸送量を担う交通システムです。鉄道や地下鉄と比較して安価に建設や運営ができる点がメリットです。

具体的な「中量軌道輸送システム」の例としては、「路面電車」「モノレール等の新交通システム」「ミニ地下鉄」などがあり、近年では、最新の技術（加減速性能、環境性能、乗り心地、バリアフリー等）が反映された次世代型の路面電車である「LRT（Light Rail Transit）」について、いくつかの都市において検討が進められています。

さらに、これらの「中量軌道輸送システム」よりも安価で柔軟な運行が可能な交通システムとして、「BRT（Bus Rapid Transit）」の導入や検討を進める自治体も増えてきています。「BRT」は、連節バス、ICカードシステム、専用走行空間等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と定時性・速達性・快適性を有する、バスをベースとした都市交通システムです。



LRTの事例（富山市）



BRTの事例（岐阜市）

## 【基本方針 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 4】徒歩や自転車による回遊性の向上

#### 【施策の方向性⑧】歩行者の回遊性向上

道路は、交通機能のみならず、人々が集い、憩う場としての空間機能等の多様な機能を持っており、区民の生活や社会経済活動を支える基本的な交通インフラの一つです。

拠点周辺において、だれもが快適に歩くことのできる歩行環境を確保することにより、歩行者の回遊性向上を図ります。

##### ⑧-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実

区内に 91 箇所存在する商店街は区の強みの 1 つであり、これらも維持・形成することが都市づくりに求められています。特に、商店街や主要施設などが集積する拠点において、にぎわいの創出に向けた、歩行者空間の充実を図ります。具体的には、「都市づくりビジョン」における駅の拠点性や周辺特性（にぎわい創出に資する旧街道と近接している、商店街数が多い等）から、次頁に示す図のとおり、特に重要な駅周辺について歩行者空間の充実に向けた整備を進めます。

なお、JR 板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅の 3 駅周辺を一体的な乗換え拠点と捉え、道路空間の再配分<sup>\*</sup>や歩行者空間の充実による鉄道 3 路線の乗換え利便性強化等を検討します。

このように、歩行者空間の充実を図り、回遊性を高めることで、商店街等での歩行者通行量や滞在時間、商店街等の売り上げが増加する等の経済的なプラスの効果が期待されます。

##### （個別の取組）

- ・既存空間を活用した歩行環境の充実
- ・道路空間の再配分
  - パークレット<sup>\*</sup>やオープンカフェ<sup>\*</sup>の検討
  - まちなか広場<sup>\*</sup>や歩行者モール<sup>\*</sup>の検討
  - 無電柱化の推進【再掲】
- ・公共交通機関の乗換え利便性強化【再掲】



## 【コラム】歩いて楽しいまちをめざして

### ～にぎわいと憩いのある「人のための道路空間」をつくり出す～

まちを歩いているとき、歩道のベンチでふと一息つきたくなることはないでしょうか？ また、商店街を歩いているとき、後方から自動車がせまっているのに気がつかず、こわい思いをしたことはないでしょうか？ そのような問題を解決して、「人」が歩いて楽しくなるような、にぎわいと憩いのある空間を創出する取組の一つが「道路空間の再配分」です。

具体的な事例として、車道の一部を広場に転用して人のための空間をつくり出す「パークレット」の設置があげられます。2016年（平成28年）に神戸市で「パークレット」を設置する社会実験を実施したところ、利用者の9割以上が「落ち着く」など憩いを感じた上、通行量も設置前の約1.2倍に増加し、にぎわい創出への効果もみられました。また、隣接する豊島区でも、池袋グリーン大通りの歩道上に「パークレット」を設置する社会実験を実施したところ、多くの方が利用していました。

その他の道路空間の再配分や利活用の例としては、開放的な雰囲気の中で食事を楽しむ「オープンカフェ」、イベントなどの様々な目的に利用できる「まちなか広場」、商店街ににぎわいをもたらす「歩行者モール」などの例があげられます。



パークレットの事例  
(豊島区：池袋グリーン大通り)

出典：国土交通省資料



歩行者モールの事例  
(横浜市：伊勢佐木モール)

出典：横浜市ホームページ

## 【事例紹介】高島平プロムナードにおける歩行者の回遊性向上に向けた取組

区では、平成27年(2015年)10月に「高島平地域グランドデザイン」を策定し、その取組の1つとして、「緑とにぎわい」の空間をデザインしたプロムナードの再整備を掲げています。具体的には、「歩きたく、自転車にも乗りたく、憩いたくなる場づくり」「沿道と一体となった空間づくり」等を通じた歩行者の回遊性向上に向けた取組を進めます。

プロムナードの整備・検討にあたっては、UDCtak(高島平アーバンデザインセンター)との連携により開催している「高島平グリーンテラス」において、公共空間の新たな活用を通じて高島平の魅力を発信し、まちに係る方々のつながりを育むとともに、プロムナードの再整備に向けた検討状況の説明・意見交換を行っています。

### 方針④ 歩きたく、自転車にも乗りたく、憩いたくなる場づくりを行う

歩行空間の歩きやすさ、安全性、快適性等を向上させる取組を推進するとともに、人々の行動や認知<sup>\*</sup>を踏まえた心地よい滞留空間、適切な休憩施設の整備を進め、歩きたく、憩いたくなる「居場所」となる空間づくりを行います。



\*心理学等における「認知」を意味し、感覚や知覚とならぶ深層の心理(心の動き)や、心理の過程のこと

#### 【取組の具体例】

- ・地域全体の回遊性の向上に資する駅と住宅地内等を結ぶ歩行者ネットワークの強化
- ・自転車と歩行者の分離、共存のあり方の検討(主に高島通り)
- ・人の流れ・活動が交わる場所に位置する広場等の再整備
- ・地域の歴史を示す等、歩行者が歩いて楽しい仕掛けの導入の検討
- ・稼働していない水景施設の改修、解体や維持管理に配慮した水景施設の検討 等

### 方針⑤ 沿道と一体となった空間づくりを行う

緑地、道路、沿道の敷地、それぞれの境界を越えて、一体的な空間デザインをめざすとともに、プロムナード沿道や都営三田線の高架下に対して、全体の魅力の向上を促す機能の誘導を図ります。



#### 【取組の具体例】

- ・緑地と隣接する歩道境界部の低木植栽の適度な間引き
- ・三田線高架下と緑地内の土地利用の連携
- ・緑地内の広場と区道、沿道土地利用外構部との一体的なデザイン、段差の改善
- ・沿道施設の建替えや改修等に合わせたプロムナード側への顔づくり、にぎわいの誘導
- ・地域住民が主体となり行うにぎわい事業の実施や、オープンカフェ等の展開 等

## 高島平プロムナードの整備方針(一部抜粋)

出典：高島平プロムナード基本構想(平成30年(2018年)1月、板橋区都市整備部)

## ⑧-2 案内誘導等の情報提供

区内には多くの屋外案内標識が設置されており、公共施設への案内、歴史・観光資源の解説、路上喫煙や放置自転車禁止の周知など、その目的も多岐にわたっています。

しかしながら、デザインや配置に関する統一的な基準や計画がなく設置されてきたため、区民や来訪者にとって必ずしもわかりやすいとはいえない状況にありました。

そのため、区を初めて訪れる人でも安心してまち歩きを楽しめるようにするとともに、街並みを整え、まちとしての魅力を向上させるため、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」を策定しました。

今後は、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」に基づき、多言語化表記や、統一的なピクトグラムを活用した屋外案内標識の整備を進めていきます。特に、「小豆沢公園」、「赤塚地域」、「中央図書館（平和公園内）」から最寄り駅までの3路線については、優先整備路線として整備していきます。

### （個別の取組）

- ・多言語化対応、ピクトグラムを活用した屋外サイン<sup>※</sup>の整備等

### 【多言語化ピクトグラムの事例】

「ピクトグラム」とは、絵文字等を用いた視覚記号（サイン）のことであり、視力の低下した方や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、公共交通機関や観光施設等で広く利用されています。区では、今後の外国人来訪者の増加を見据え、統一的なピクトグラムや多言語化表記等への対応を進めています。

参考：国土交通省ホームページ



屋外案内標識の例



鉄道駅構内の事例（JR 板橋駅）

## 【施策の方向性⑨】 自転車の回遊性向上・利活用

拠点周辺に点在する商業施設や観光資源へ、だれもが円滑・快適に移動できる自転車環境をつくることにより、自転車における回遊性の向上を図ります。

### ⑨-1 自転車利用環境の充実

区内の文化・歴史・公園等の観光資源は駅から離れたエリアにも点在しているため、来訪者が駅から観光資源や、観光資源間を移動するための交通手段として、シェアサイクルの利用が期待されます。特に、観光資源等が集積している赤塚地域等において、シェアサイクルを実証実験として導入し、シェアサイクルの普及促進に向けた検討を進めます。また、シェアサイクルを導入した近隣自治体や民間事業者のサイクルポートとの相互乗入れも視野に入れ、利用者の利便性向上のほか、人の往来による観光振興を図ります。加えて、サイクルポートを適切に配置することにより、放置自転車対策や環境にやさしい交通手段としての可能性を検証します。

今後の自転車専用レーンや路面標示等の整備については、平成28年に国土交通省及び警察庁により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、「(仮称)板橋区自転車活用推進計画」や「(仮称)自転車走行空間ネットワーク計画」を策定して検討していきます。

#### (個別の取組)

- ・シェアサイクルの普及促進【再掲】
- ・自転車専用レーン、路面標示の整備等【再掲】

#### 【シェアサイクルとは】

「一定の地域内に複数配置されたサイクルポートにおいて自由に貸出・返却できる貸し自転車」で、「借りたサイクルポートとは異なるシェアサイクルポートに返却することができる」ことが特徴です。

参考：東京都環境局ホームページ



サイクルポートの事例

## 【基本方針 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 5】 地域コミュニティにおける生活交通の充実

#### 【施策の方向性⑩】 地域の公共交通の機能向上

区内の各地域・各世代のだれもが移動に困ることのないよう、地域ニーズを捉えた地域の公共交通の機能向上を図ります。

##### ⑩-1 バス利用環境の改善

昨今、高齢ドライバーによる自動車事故の発生が社会問題となっており、運転免許の返納後も公共交通等で快適に移動できる環境を構築することが重要となっています。バスに対する改善ニーズとしては、バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）が最も高く、特に高齢者からの改善ニーズが高い傾向にあります。

高齢者や障がい者などだれもが利用しやすいバス利用環境の確保に向けて、バス停の上屋やベンチの設置等のバス待ち環境の改善策や、バス運行情報の提供策についてバス事業者と連携して検討していきます。

##### （個別の取組）

- ・バス停留所環境の改善促進
- ・バス運行情報提供の充実

##### 【バスロケーションシステムとは】

「GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム」です。これにより、「渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消」できます。

参考：国土交通省自動車交通局ホームページ



バスロケーションシステムの事例

**【広告付き上屋のあるバス停の事例】**

バス停に広告板を設置することにより、広告料収入を原資としたバス停の上屋の整備や維持管理を可能としている事例です。地方自治体やバス事業者・利用者の負担なく、上屋の整備をすることが可能とされています。

なお、上屋とはバス停にある屋根のことを指します。



広告付き上屋のあるバス停の事例

**⑩-2 子育て世帯・高齢者等の移動支援**

人口減少・高齢化等の社会情勢の変化や区民意見等を踏まえると、子育て世代や高齢者等への移動支援も重要と考えられます。区内では、子育て世帯が約4.5万世帯、高齢者人口が約12.8万人にのぼっており、居住地分布にも、ばらつきがみられています。

今後、これらの居住地分布は、変遷していく可能性もあるため、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による移動支援が求められます。また、公共交通サービス水準が相対的に低い地域の中には、子育て世帯密度や高齢者人口密度の高い地域もみられ、自力で移動することに不安を抱えている方の移動手段に課題があります。

これらを踏まえて、地域の公共交通の機能向上に向けて、子育て世帯や高齢者等を対象とした移動支援に関する新たな制度の構築や既存制度の充実等を子育て分野や福祉分野と連携しながら検討します。

**（個別の取組）**

- ・子育て分野や福祉分野と連携した移動支援に関する新たな制度構築や既存制度の充実等の検討

### ⑩-3 公共交通サービス水準が相対的に低い地域※への対応

バスは概ね区内全域で運行されているものの、地域により路線網の分布状況が異なり、前野町・中台、大谷口・桜川、仲宿等では、公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在しています。

各地域において、区民が快適に移動できるように、地域住民・交通関係事業者・行政が連携して、地域ニーズや道路整備状況を考慮した交通手段により、生活交通の充実に係る方策を検討していきます。特に、道路幅員が狭いエリアについては、コミュニティバス以外の移動手段を模索するため、タクシーの利用環境の改善を図るとともに、道路運送法※等の法令を考慮しつつ、新たな交通手段の導入も検討していきます。また、地域ニーズを的確に捉えつつも、公平性・持続可能性に留意するため、地域住民・交通関係事業者・行政等が相互に連携して、地域参画や運行形態・運行継続条件等の基準を定めた、地域公共交通導入等に関するガイドラインを検討していきます。

#### (個別の取組)

- ・新たな交通手段の導入検討
- ・地域公共交通導入等に関するガイドラインの検討

#### 【多様な交通手段の事例】

コミュニティバスは、「公共交通サービス水準が相対的に低い地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画・運行」するものです。市街地内の主要施設を循環する路線や、観光拠点を循環する路線など様々な種類のものがあり、従来の路線バスのサービスを補う交通手段として運行されています。

また、近年では新たな交通手段として、「自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両」である超小型モビリティの試験的な導入が進んでいます。

参考：コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国土交通省）

参考：国土交通省ホームページ



コミュニティバスの事例  
(板橋区りんりんGO)



超小型モビリティの事例  
(横浜市チョイモビ)

## 【基本方針 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 6】ICT※や先進技術を活用したシームレスモビリティ※の推進

#### 【施策の方向性⑪】新たな技術の活用の推進

人口減少・高齢化等による公共交通の需要減少や公共交通サービスの担い手不足等の問題に対応していくため、ICT や自動運転等の新たな技術の活用を推進します。

##### ⑪-1 新たな技術の導入

近年、ICT や自動運転等の情報通信技術の飛躍的な向上がみられ、これら技術の有効活用が交通事故・渋滞の問題、公共交通サービスの担い手不足の問題、環境・エネルギー問題等、様々な社会問題の解決に繋がるものと期待されています。また、シームレスな移動を可能とする先進技術の活用や、環境性や経済性に優れた自転車や自動車の使い方としてシェアリング※の普及も進んでいます。

区内においても、ICT や自動運転等の新たな技術について継続的に同行を把握・研究するとともに、試験的導入等の検討を行います。

##### （個別の取組）

- ・ ICT や自動運転技術等の導入促進
- ・ 新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入の検討



シェアリングや新技術の活用



自動運転バスの事例

出典：警察庁交通局

## 【基本方針 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 7】 みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進

#### 【施策の方向性⑫】 地域公共交通の検討等での区民参加の推進

行政だけでなく、区民や、交通関係事業者、交通管理者と連携・協力した取組を進めます。

##### ⑫-1 地域公共交通の維持・充実に向けた仕組みの構築

人口減少・高齢化等の社会情勢の変化やバスの運転手不足等の問題を踏まえると、魅力的なまちを支えながら持続可能な交通環境を確保していくためには、交通関係事業者や行政の取組だけでは限界があります。そのため、区民への意識啓発や公共交通の利用促進に加え、「自助・互助・共助・公助」のもと、交通関係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」の実現が必要となります。

このため、交通政策分野と福祉や子育て分野が連携した庁内横断的な体制により、区民への意識調査等を実施し、移動支援の対象や移動支援に関する地域公共交通の課題を整理し、移動支援のあり方を検討していきます。

今後、地域公共交通に関する検討状況の進捗等に応じて、学識経験者、区民、行政機関、交通関係事業者、交通管理者等を交え、地域公共交通のあり方や、維持・充実に向けた仕組みの構築等をテーマとした会議体の設置について検討していきます。

##### （個別の取組）

- ・ 地域と連携した意識調査の実施
- ・ 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<sup>※</sup>の設立の検討

## 【施策の方向性⑬】 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

だれもが移動しやすい交通環境の整備に向けて、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進による「もてなし」の強化を図ります。

### ⑬-1 交通施設のバリアフリー化

現在、区内の全ての鉄道駅において、バリアフリールート<sup>1</sup>の1ルート整備が完了しています。今後は、鉄道駅舎などのさらなるバリアフリー化に加え、施設間の連続的な移動経路について、バリアフリー化を図っていくことが重要です。

そのため、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」や「板橋区ユニバーサルデザイン推進計画 2025」に基づき、引き続き、エレベーター等の設置を鉄道事業者<sup>2</sup>に働きかけていきます。また、ユニバーサルデザインや安心・安全な鉄道輸送の視点から、ホームドアの設置についても鉄道事業者<sup>2</sup>に働きかけていきます。

加えて、区道をはじめとする道路の段差改善や誘導用プレートの設置・改修に取り組み、交通環境におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進していきます。

#### （個別の取組）

- ・ 鉄道駅におけるエレベーター等の設置促進
- ・ ホームドアの設置促進
- ・ 道路の段差改善・誘導用プレートの設置・改修

### ⑬-2 交通環境の情報提供

だれもが自由に安心して外出するためには、外出先に必要な設備があるか、自分に適した移動手段や経路の選択肢があるかなど<sup>3</sup>の情報を得られることが不可欠です。そこで、区内の公共施設等のバリアフリーに関する情報を掲載した「いたばしバリアフリーマップ」を継続的に管理・運営していきます。

また、区内の屋外案内標識について、ユニバーサルデザインへの対応や多言語化表記のほか、統一的なピクトグラム<sup>4</sup>の使用等により情報提供を行っていきます。屋外案内標識は、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」に基づき、整備計画を作成した上で、優先整備路線の整備を進めていきます。

#### （個別の取組）

- ・ いたばしバリアフリーマップの継続的な管理・運営
- ・ 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】

### ⑬-3 心のバリアフリー

高齢者や障がい者、乳幼児を連れた人、外国人など、だれもがまちの中で円滑に移動でき、必要な情報を入手できるようにするためには、施設整備（ハード整備）などのバリアフリーに加え、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「心のバリアフリー」が重要です。

そこで、「板橋区ユニバーサルデザイン推進計画 2025」に基づき、区、区民、地域活動団体、事業者が、心のバリアフリーを包含するユニバーサルデザインの考え方について正しく理解し、日常の生活の中で実践できるよう、意識啓発を行っていきます。

#### （個別の取組）

- ・区、区民、地域活動団体、事業者の意識啓発

#### 【コラム】心のバリアを取り払おう！～バリアフリーに対する意識と行動の転換～

「バリアフリー」という言葉は社会で広く知られるようになりました。一方で、「心のバリアフリー」という言葉はご存知でしょうか？

「バリアフリー」は、主に道路や建物の段差解消や音声案内など、物理面や情報面でのバリアを取り除くものです。それに対して「心のバリアフリー」は、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、お互いに理解し合い、支え合っていくことを意味します。「心のバリアフリー」を実践するためには、困難を抱えている人が感じていることを自らの問題として捉え、心の中に無意識に生じる「心のバリア」を取り除くことが大切です。

駅のホームでは駅員さん、バス停ではバスの乗務員さんが、車椅子の方々の乗車や降車を手助けしている光景をよく見かけますが、一般の方々が手助けしている光景は必ずしも多くはありません。

「心のバリア」を取り払うには、困難を抱えている人に対する理解や声かけが重要です。



バリアフリー体験教室の事例

参考：国土交通省ホームページ

## 【基本方針 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 8】 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

#### 【施策の方向性⑭】 公共交通等の利用促進

交通の環境負荷低減をめざして、公共交通や自転車・徒歩等による移動を促進します。

##### ⑭-1 公共交通や自転車・徒歩による移動の促進

区内の運輸部門における温室効果ガス<sup>※</sup>排出量は 54.2 万 t-CO<sub>2</sub>(平成 27 年(2015 年)) であり、目標値(平成 27 年(2015 年))である 45 万 t-CO<sub>2</sub> 程度を達成できていない状態にあります。交通に関する環境負荷を低減するために、公共交通や自転車・徒歩の利用促進が必要となります。

また、脱炭素社会の実現に向けて、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「公共交通等を利用する」という考え方へ改善していくことや、シフトしていくための自発的な行動が取れるようになることをめざした交通環境教育を推進していきます。

#### 公共交通等を知る

- 公共交通の重要性や環境・エネルギーに関して知ってもらう
- 板橋区の公共交通を知ってもらう

#### 公共交通等を使う

- 公共交通や自転車を日常的に使ってもらう
- 公共交通や自転車を使って区内を巡ってもらう

#### 可能な限り歩く

- 最寄り駅・バス停まで可能な限り歩いてもらう

自動車からの転換を図るためのモビリティマネジメント策の例

#### (個別の取組)

- モビリティマネジメント
- シェアサイクルの普及促進【再掲】

## 【モビリティマネジメントとは】

「過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと変えていく一連の取り組みを意味します。一人ひとりの自発的な行動の転換を促していく点が特徴の取組です。具体的なモビリティマネジメントの取組例として、自動車の使い方や公共交通等の利用促進を考える「カーフリーデー」が挙げられます。

参考：モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて  
（平成 19 年（2007 年）3 月、国土交通省）



カーフリーデーの事例（さいたま市）

## 【施策の方向性⑮】環境に配慮した自動車利用の促進

SDGs の理念に沿い、自動車利用による環境負荷を限りなく低減していくことをめざし、環境負荷の低い自動車のシェアリングや次世代自動車の普及促進を行います。

### ⑮-1 交通手段のシェアの促進

「板橋区環境基本計画 2025」では、自動車から自転車や公共交通への利用転換に加え、近年導入が進められているカーシェアリング等の普及促進に取り組んでいます。

近年、主にマイカーを「所有」することから、「シェア（共有）」することへの社会的な関心がみられるなか、シェアリング（共有すること）の促進によって自動車の利用頻度の削減が期待できるほか、環境負荷の低い自動車のシェアリングによって、自動車利用時の環境負荷軽減につながることを期待されます。

このことから、脱炭素社会の実現に向けて、環境負荷の低い自動車のシェア促進や普及促進を進めます。

#### （個別の取組）

- ・環境負荷の低い自動車のシェアリングの普及促進

#### 【カーシェアリングとは】

「複数のクルマを多数の人で共同利用」する仕組みです。「カーシェアリングが普及するとクルマの無駄な利用が減り、省エネルギーや CO<sub>2</sub> 排出量の抑制」が期待されます。最近では、電気自動車（EV 車）でのカーシェアリングなど、さらに環境にやさしい取組も始まっています。

参考：環境省ホームページ



カーシェアリング用の車両と駐車場の事例

## ⑮-2 次世代自動車の普及促進

「板橋区環境基本計画 2025」では、電気自動車や水素自動車など環境にやさしい車の導入や、充電設備などのインフラの普及に向けて取り組んでいます。

区内外の移動において、自動車を利用せざるを得ない場合も考えられることから、そのような事業所や個人に対して、電気自動車（EV）や水素自動車（FCV）等の利用を促し、環境負荷の軽減を図っていくことも重要と考えられます。

そのため、電気自動車や水素自動車等の次世代自動車の普及啓発に取り組むとともに、次世代自動車を利用しやすい環境を整備するため、まちかど充電器等や燃料充填スポット等の設置の普及啓発を図ります。

### （個別の取組）

- ・EV、FCV等の次世代自動車の普及促進

### 【次世代自動車の事例】

次世代自動車は、「窒素酸化物（NOx）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車」のことを指します。

代表的なものとしては、電気自動車（EV）、ハイブリッド自動車（HV）、燃料電池自動車（FCV）等が挙げられます。



EV車と急速充電設備の事例

### 4-3 横断的な重点プロジェクト

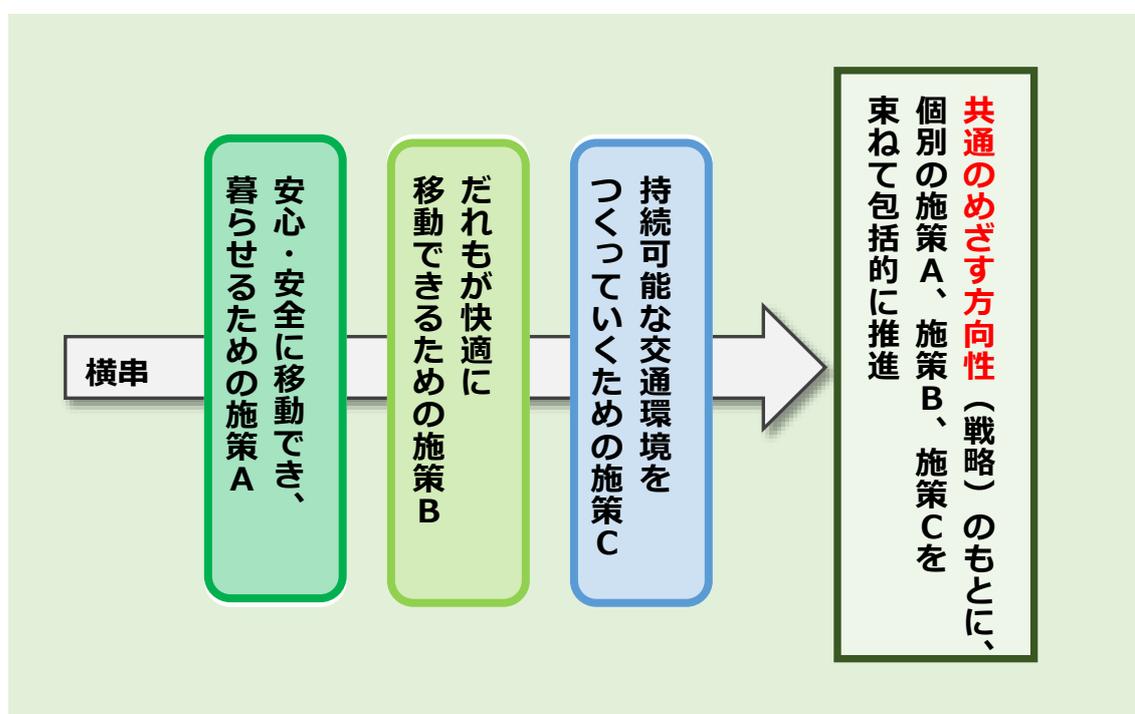
#### (1) 横断的な重点プロジェクトの位置づけ

本計画の目標達成に向けて、個別の施策を推進しつつ、関連する施策を連携させることにより相乗効果を高められる施策については、横断的な施策（重点プロジェクト）として、位置づけることとします。

#### ◆目標達成に向けて、横断的に取り組むプロジェクト

⇒関連する取組の相互連携による包括的な施策展開（プロジェクト化）によって、クロスセクター効果を高めながら、交通政策の基本方針の実現に向けて戦略的に取り組みます。

[施策を推進する上でのイメージ]



## (2) 横断的な重点プロジェクト

区の将来像である『未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち「板橋」』をめざすため、交通政策においても、「板橋区基本計画 2025」で示す「魅力創造発信都市」と「安心安全環境都市」の2つの都市像を指向しながら、他分野と連携して取り組んでいきます。

特に、交通政策と密接な関係にある都市づくりとの連携を基軸とした包括的な取組については、以下のような2つの重点プロジェクトの視点から戦略的に取り組んでいきます。

### 横断的な重点プロジェクトの視点1

#### ○駅周辺を中心とした拠点づくりに資する安全・快適な歩行空間の充実と道路交通の円滑化

にぎわい強化、活気あふれるまち、災害に負けない安心なまち、ネットワーク型集積都市をめざして、駅周辺を中心とした拠点づくりに向けた施策を展開

⇒駅周辺で進められているまちづくりや駅前広場の整備等に併せて、安全・快適な歩行空間の確保や公共交通の走行空間確保、防災性の強化等をめざした、道路交通機能の強化を図ります。

### 横断的な重点プロジェクトの視点2

#### ○だれもが快適に移動できる交通環境の創出

人と環境にやさしく、快適なまち、持続可能な都市構造をめざして、だれもが快適に移動できる交通環境の創出に向けた施策を展開

⇒地域・世代によらずだれもが公共交通等により移動できるよう、公共交通の利用促進を図りながら、公共交通の維持・充実に向けた道路機能の強化や仕組みづくり等を進めていきます。

### 横断的な重点プロジェクトの考え方

#### 板橋区交通政策基本計画

[基本理念] 歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市

[基本方針]

- 基本方針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
- 基本方針2：多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる
- 基本方針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

連携

#### 板橋区都市づくりビジョン

[主な将来都市構造]

- 持続可能な都市構造の実現
- ネットワーク型集積都市への転換

[主な都市づくりの方向性]

- 駅を中心とした利便性の高いまち
- ライフステージにあわせて住み続けられるまち
- 協働とマネジメント

関連分野

### 板橋区の将来像の実現

「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち「板橋」」

- 魅力創造発信都市：地域の個性やにぎわい、強みを生かした活気あふれるまちを創出
- 安心安全環境都市：人と環境にやさしいまち、災害に負けない安心で快適なまち

## 横断的な重点プロジェクト

プロジェクト	具体的な方向性	取組工程		プロジェクトの視点と横串する個別の施策
		中期*1	長期・超長期*2	
東武東上線沿線の交通まちづくり方針の検討	「ときわ台駅～上板橋駅付近」については、立体化を視野に入れつつ、「中板橋駅付近」も併せた、交通まちづくりを検討するため、現状と課題の調査から進めます。	交通まちづくり方針の検討	交通まちづくり方針による事業実施	【視点1】 ・駅周辺を中心とした拠点づくりに資する安全・快適な歩行空間の充実と道路交通の円滑化 【横串する個別の施策】 ・道路空間の再配分 ・シェアサイクルの普及促進 ・自転車等駐車場の新設・改修・既設施設の活用等 ・駅前広場の改修等 ・公共交通機関の乗換え利便性強化 ・道路と鉄道との立体交差化 ・都市計画道路の計画的な整備 ・無電柱化の推進 ・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
鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討	JR板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅を一体的な乗継拠点とするため、3駅の乗換え利便性強化策等を検討し、可能なことから取り組みます。	乗換え利便性等強化の検討	乗換え利便性等強化の実施	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベ이의整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
主要生活アクセス道路の整備の検討	まちづくりの進捗状況を踏まえながら、公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針に基づき、バス路線の充実に向けた走行空間の整備を検討します。	主要生活アクセス道路の整備手法の検討	主要生活アクセス道路の整備の検討	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベ이의整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
バス利用環境の改善	広告付き上屋、バスベ이의整備促進や運行情報提供の充実を図ります。	バス停利用環境の改善の検討	バス停利用環境の改善・情報提供の充実	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベ이의整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
新たな技術を踏まえた移動支援の検討	子育てや福祉分野との連携しつつ、新たな技術等を活用した交通手段について検討します。	現状分析及び検討体制の構築	新たな交通手段の試験的運用	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベ이의整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立

※横断的な重点プロジェクトを進めていくために、計画策定後、庁内の横断的な組織体制で検討を行います。

\*1：中期とは、計画策定後、概ね3～5年後を想定しています。

\*2：長期とは、計画策定後、概ね10年後を想定しています。超長期とは、計画策定後、概ね20年後を想定しています。



## 第5章



### 交通政策基本計画の推進に向けて

5-1 計画推進に向けた各関係機関の役割

5-2 定期的な計画管理と見直し

# 本計画の着実な推進に向けて 各関係機関の役割と計画管理の方法を定める

本計画の基本方針を実現するためには、各関係機関が各々の役割を理解し、連携しながら主体的に行動していくことが必要です。また、定期的に目標の達成状況や施策の進捗状況を確認することにより、本計画を着実に推進していきます。

### 計画推進に向けた 各関係機関の役割

本計画の基本方針を実現するため、各関係機関の役割分担を明確にして主体的な行動を促すとともに、関係機関相互の連携を図ることにより、本計画を着実に推進していきます。

### 定期的な計画管理と 見直し

本計画の基本方針を実現するため、定期的に目標の達成状況や施策の進捗状況を把握することで本計画を着実に推進します。また、板橋区基本構想・基本計画の改定に合わせて、本計画を見直します。

## 5 交通政策基本計画の推進に向けて

### 5-1 計画推進に向けた各関係機関の役割

本計画を着実に推進していくためには、各関係機関が基本理念・基本方針等を共有し、「みんなで交通まちづくりに取り組む」ことが重要です。そのためには、各関係機関の役割分担を明確にして主体的な行動を促すとともに、関係機関相互の連携を図っていくことが必要です。

本節では、本計画を着実に推進するための「各関係機関の役割分担」について示します。

#### (1) 共通の役割

各関係機関が基本理念・基本方針等を共有し、交通の問題を自らの問題として捉え、お互いに協力・連携して施策や取組を実践していくことが望まれます。

#### (2) 行政の役割

「行政」は、本計画を着実に推進するため、各々の施策や取組を主導するとともに、目標の実現に向けて主体的に取り組んでいる関係機関の支援を検討していきます。

また、必要な調査の実施、各関係機関との調整、計画管理の実施など、本計画を着実に推進するために必要な調整・管理を行っていきます。

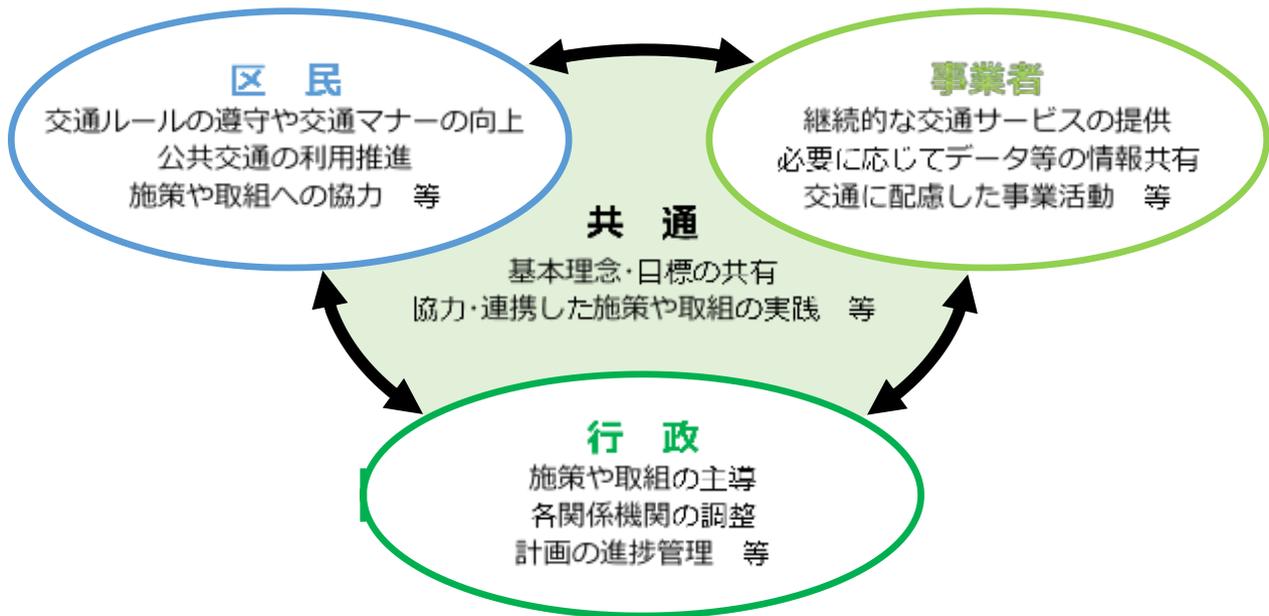
#### (3) 事業者の役割

「交通関係事業者」は、区民の生活や移動を支える交通サービスを継続的に提供していくことが望まれます。また、公益性の向上を図るためのデータ情報等について可能な範囲で共有することが望まれます。

「一般事業者」は、事業活動が区内の交通に与える影響を認識した上で、交通の安全性・円滑性に配慮した事業活動を実施することが望まれます。

#### (4) 区民の役割

「区民」は、交通ルールの遵守や交通マナーの向上により、だれもが安心・安全・快適に移動できる環境をつくっていくことや、積極的な公共交通利用や自動車から他の交通手段への転換により、持続可能な交通環境をつくっていくことが望まれます。また、行政や交通関係事業者が行う施策や取組への積極的な協力が望まれます。



各関係機関別の役割分担イメージ

各関係機関の主な役割

関係機関		主な役割
共通		<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本理念・基本方針の共有化と役割分担の認識</li> <li>○協力・連携して施策や取組を実践</li> </ul>
行政		<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画推進のために具体的な施策や取組を主導</li> <li>○各関係機関の主体的な取組への支援</li> <li>○地域と連携した調査や関係機関調整を実施</li> <li>○定期的に計画の進捗管理を実施</li> </ul>
事業者	交通関係事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○継続的な交通サービスの提供</li> <li>○必要に応じてデータ等の情報共有</li> </ul>
	一般事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の安全性・円滑性に配慮した事業活動の実施</li> </ul>
区民		<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通ルールの遵守や交通マナーの向上</li> <li>○公共交通の利用推進や自動車から他の交通手段への転換</li> <li>○行政や交通関係事業者が行う施策や取組への協力</li> </ul>

## 5-2 定期的な計画管理と見直し

本計画を着実に推進するためには、定期的に施策の進捗状況を把握することが重要です。また、本計画策定時に想定した将来の社会経済情勢・交通状況・技術革新等に大きな乖離が生じた場合は、必要に応じて本計画を見直すことが求められます。

本節では、本計画を着実に推進するための「計画管理の方法」について示します。

### (1) 施策の着手状況・進捗状況の確認（毎年）

各施策の着手状況・進捗状況については、各政策分野における個別計画等に基づき管理します。横断的な重点プロジェクトの着手状況・進捗状況については、第4章の「4-3 横断的な重点プロジェクト」に記載した取組工程等に基づき管理します。また、分野横断的な連携や取組状況の情報共有等を図るため、必要に応じて庁内検討会を開催します。

### (2) 目標の達成状況の評価（概ね5年おき）

概ね5年おきに目標指標を用いて、定量的に目標の達成状況进行评估します。目標指標の項目に関しては、「区民アンケート調査」や「東京都市圏パーソントリップ調査」の結果等を用いて設定します。目標指標の基準値に関しては、次年度以降（本計画策定後）に最新の統計データやアンケート調査結果等を活用して設定予定です。目標指標の基準値の設定や評価を実施する際は、庁内検討会に加え、必要に応じて区外の関係機関と連絡調整を行う場を設けます。

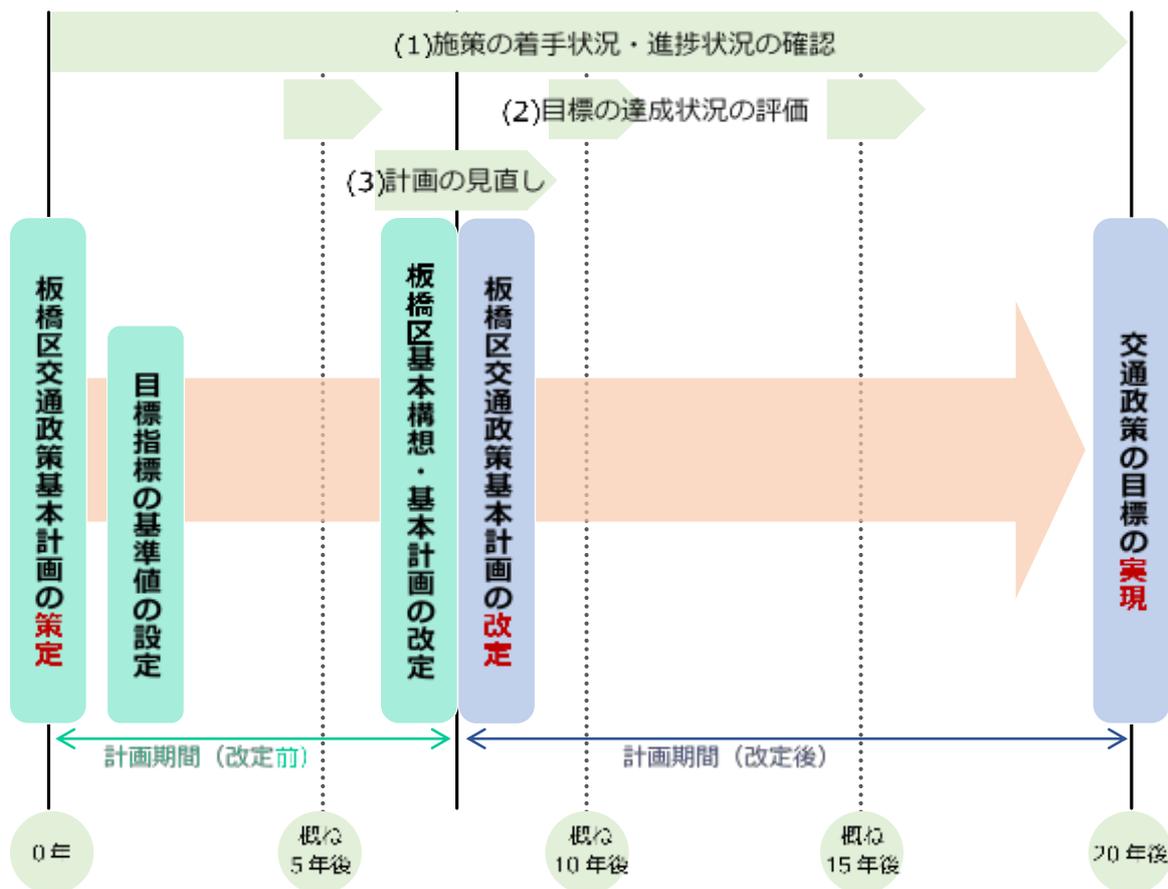
施策を実施しているにもかかわらず、目標の達成状況に遅れが生じている場合は、取組に不足がないかを確認し、必要に応じて取組を見直します。

## 交通政策の基本方針別にみた目標指標案

交通政策の基本方針	目標指標案		目標指標の参考資料						
			東京都市圏PT調査	板橋区 区民意識 意向調査	板橋区 基本計画	板橋区 交通安全 計画	板橋区 環境 基本計画	本計画の アンケート	
<b>基本方針1：</b> 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	安心・安全な移動を支える交通インフラ整備	徒歩	歩道の設置状況の満足度						●
			歩道の幅の満足度						●
		自転車	道路の幅の満足度						●
			道路の路面状況の満足度						●
			自転車駐輪場の駐輪可能台数の満足度						●
			自転車駐車場台数に対する放置自転車台数の割合			●			
	自動車	都市計画道路整備率			●				
		区道補修の計画面積に対する補修実績率			●				
	安心・安全な暮らしを支える交通インフラ整備	防災	緊急輸送道路等の無電柱化路線への指定割合			●			
			事故	総交通事故発生件数			●		
		総交通事故死者数				●			
		自転車乗用中の交通事故発生件数				●			
		交差点における安全対策の満足度							●
		<b>基本方針2：</b> 多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる	各交通手段の利用環境に関する総合的な満足度	徒歩	総合的な満足度				
自転車									
自動車									
タクシー									
バス									
鉄道	駅までの道路や駅周辺の環境が不便だと思う人の割合								
交通全般の利用環境に関する総合的な満足度	交通インフラ		通勤・通学や暮らしに便利な道路・交通網があると感じる人の割合		●				
	公共交通		電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合		●				
区民外出率の変化			平均外出率	●					
			高齢者外出率	●					
<b>基本方針3：</b> 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	バリアフリーの満足度	徒歩	バリアフリー対応の満足度 (段差の高さ、スロープ、ノンステップバス等)						●
		バス							
		交通結節点		駅周辺施設がバリアフリー化されていないと不便と思う人の割合					
	ユニバーサルデザインの進捗度		ユニバーサルデザインの認知度		●				
			ユニバーサルデザインの取組が進んでいると感じる人の割合		●				
	脱炭素社会の実現に向けた交通への転換状況		公共交通・自転車・徒歩の代表交通手段分担率	●					
		運輸部門の温室効果ガス排出量					●		

### (3) 計画の見直し（板橋区基本構想・基本計画の改定後）

本計画の計画期間は板橋区基本構想・基本計画の改定までとするため、その改定結果や社会経済情勢・交通状況・技術革新等に応じて、本計画を見直す予定です。なお、本計画を見直す際は、区内外の各関係機関の意見を集約するための会議体として、「（仮称）板橋区交通政策基本計画改定委員会」を設置します。



計画管理スケジュール