

## 4 施策展開

### 4-2 施策内容

施策内容について、施策の方向性の背景や考え方、基本的な施策を下記に示します。

#### 【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

#### 【基本方針 1-1】 都市生活を支える交通基盤の強化

#### 【施策の方向性①】 歩行者重視の道路空間づくり

区民や来訪者が安心・安全に道路を歩けるよう、自動車を中心とした道路から、人を主役とした道路への転換をめざします。

#### <基本的な施策>

##### ①-1 歩行者の安全性強化

区内は幅員の狭い道路が多く、歩行者が自転車や自動車と混在するなど、歩行者の交通安全面で課題のある道路が残されている状況にあり、特に板橋駅・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。区民アンケート調査結果からも「歩道の幅を改善して欲しい」や「駅周辺に安心して歩ける道路がない」といった歩行者の交通安全に関する課題がみられます。

人が主役の交通のまちを実現するため、歩行環境の整備や自動車のスピード抑制を目的とした交通規制など、歩行者の交通安全を確保するための取組を推進します。

#### （主な取組）

- ・歩車道分離の推進や歩道の整備
- ・ゾーン 30 など交通規制の推進

#### 【コラム】 ゾーン 30 とは

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。

※参考：警視庁ホームページ ([https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/kotsu/doro/zone30/about\\_zone30.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/kotsu/doro/zone30/about_zone30.html))



路面表示「ゾーン 30」

写真 ゾーン 30 の路面表示例（千代田区）

## ①-2 安全快適で魅力ある歩行空間の創出

区内には商店街をはじめとするにぎわい・交流をもたらす施設が多く立地していますが、その道路上には憩いや交流のための空間が不足している状況にあります。

人が主役の交通のまちの実現に向けて、現在の道路空間の配分を見直し、歩行者の憩いや交流を生み出す魅力的な歩行空間をつくるための取組を包括的に推進します。また、快適な歩行空間をつくるために、街灯の LED 化の推進や道路の舗装材等の工夫をしていきます。

### (主な取組)

#### ・道路空間の再配分

パークレットやオープンカフェの検討

歩道幅員の拡幅や外側線の位置を車道側へ狭める等の整備

自転車道の整備

無電化の推進

#### ・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

透水性舗装や保水性舗装等

### 【参考事例】松山市ロープウェイ通りにおける道路空間の再配分の事例



出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集 P.92（平成 26 年 3 月、国土交通省）

図 松山市ロープウェイ通りにおける道路空間の再配分の事例（大街道商店街）

【●●●】 XXXXXXXX

写真用ラベル

パークレットのコラム

## 【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、自転車利用環境の整備推進や交通ルール・マナー啓発などの意識啓発を図ります。

### <基本的な施策>

#### ②-1 適切な自転車利用の誘導

区内では、鉄道駅端末代表交通手段<sup>※1)</sup>として自転車の利用が多く、また、23区内でも自転車分担率<sup>※2)</sup>が上位10位以内と、自転車利用が比較的多い状況にある一方で、自転車利用環境について、区民（特に高齢者）アンケート調査結果から「道路の幅を改善してほしい」という課題もみられ、今後、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。

また、板橋区交通安全計画2020において、自転車運転を改善し、歩行者の安全を確保するため、「自転車の安全利用の推進」が重点課題として定められており、自転車の安全利用を一人ひとりが自覚するような周知を図る必要があります。

以上を踏まえて、今後、策定予定の（仮称）自転車走行空間ネットワーク計画に基づく自転車専用レーン等の整備の推進を図ります。

また、板橋区交通安全計画2020に基づき、「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指導啓発及び取締りを実施していきます。

※1) 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段を指す。

※2) 鉄道駅端末代表交通手段が自転車で分担されている割合を指す。

#### （主な取組）

- ・ 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

【●●●】 XXXXXXX

資料 4

写真用ラベル

自転車専用レーン・路面表示の事例写真

## ②-2 放置自転車対策

板橋本町駅、小竹向原駅、中板橋駅、成増駅等周辺の駐輪場において駐輪可能台数の不足がみられ、また、大山駅、上板橋駅、ときわ台駅、成増駅においては、他駅と比較して放置自転車が多くみられます。さらに、区民アンケート調査結果からは、「駐輪場の駐輪可能台数を改善してほしい」という課題もあります。

区では、平成 28 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」を一括して委託したことで、放置自転車の減少、自転車駐車場利用の向上をめざします。

また、更なる放置自転車の減少や自転車の所有台数の減少等を目的とした、シェアサイクルの普及促進を図っていきます。

駅周辺では、自転車駐車場の整備に向けて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。

### (主な取組)

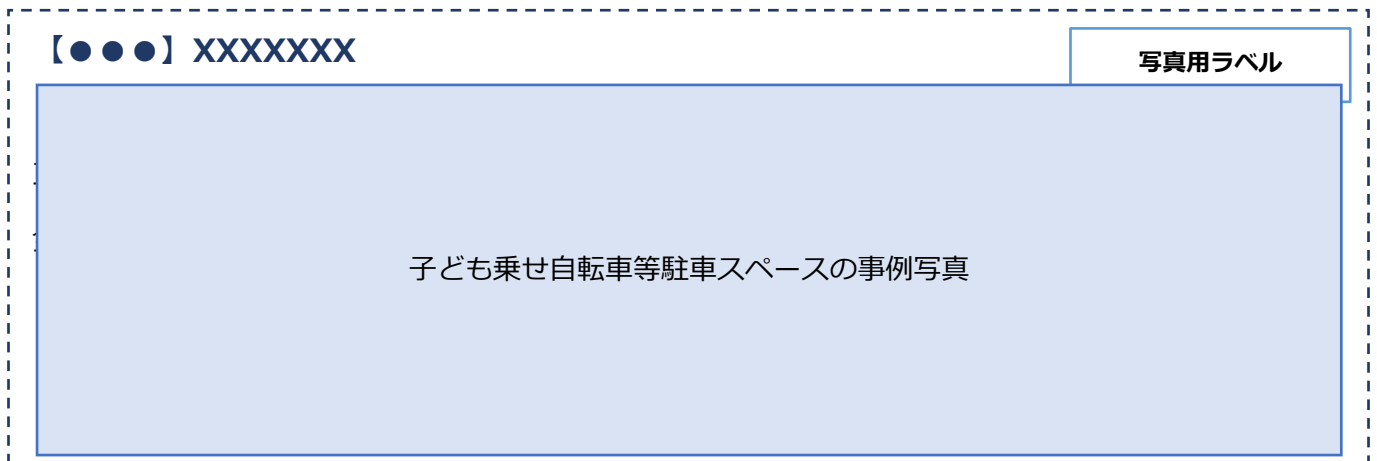
- ・ 放置自転車対策一括委託の実施
- ・ シェアサイクルの普及促進
- ・ 自転車等駐車場の新設・既存施設の活用等

## ②-3 自転車等駐車環境の質の向上

子ども乗せ自転車等の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できるよう、自転車等駐車環境の質の向上を図っていきます。

### (主な取組)

- ・ 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



## 【施策の方向性③】公共交通のための空間の整備

区内外の拠点間を公共交通で快適に移動できるよう、公共交通のための道路空間の整備やバスベイ等の導入を図ります。

### <基本的な施策>

#### ③-1 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、区内外を連絡する東西方向の移動に対応した鉄道路線はなく、特に成増・高島平間ではバス路線に迂回感があり、また、その他地域間の移動と比較して自転車・自動車の利用割合が高い等、公共交通の利便性が低い状況です。さらに、区民アンケート調査結果からは「バスの定時性・速達性を改善してほしい」という課題がある一方で、東西方向を問わず自動車による交通渋滞が発生しています。

以上から、交通結節機能の充実やバスの定時制・速達性を向上させるため、道路整備の推進を図るとともに、バスベイや専用レーンの導入を検討します。

#### (主な取組)

- ・道路整備の推進
- ・バスベイやバス専用レーンの導入検討

【●●●】XXXXXXXX

写真用ラベル

バスベイ設置の事例写真

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に必要な道路の整備等を図ります。

＜基本的な施策＞

④-1 道路ネットワークの機能強化

専門部会の検討結果を反映(都市計画道路の整備に関する重要度の検討)

(主な取組)

- ・都市計画道路の計画的な整備
- ・国道、都道の整備促進

④-2 生活道路の機能強化

専門部会の検討結果を反映(主要生活アクセス道路の整備に関する検討)

(主な取組)

- ・主要生活アクセス道路の整備の検討
- ・細街路の拡幅・指導

【●●●】 XXXXXXX

写真用ラベル

細街路の整備前後の比較写真

#### ④-3 道路交通の安全性向上

道路の整備、交差点の改良、道路照明の整備、道路利用の適正化等について、板橋区交通安全計画 2020 に基づき推進していきます。

##### (主な取組)

- ・交通事故や交通災害の防止

#### ④-4 道路交通の走行性向上

区内には、東西方向では、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・副都心方向では、中山道、川越街道で混雑時旅行速度が20km/h未満を下回っている区間が存在します。また、来訪者アンケート調査結果からは「道路の混雑状況を改善してほしい」という渋滞対策に関する課題があります。

また、区内には東武東上線の踏切が36箇所あり、このうち約7割がピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」であり、道路渋滞の発生等の要因となっています。

以上を踏まえて、区内の渋滞対策として、交差点改良や信号の表示周期調整等の検討を進めます。

東武東上線については、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に、東武東上線区内全線の立体化をめざします。なお、今後、「区間ごとの基本的な考え」を示し、立体化を進めるための考えやまちづくりを進める上での考えの整理等を行います。

※「区間ごとの基本的な考え」については、今後、以下の区間ごとに示していくことを予定しております。

- ・「大山駅付近」より東側の区間
- ・「大山駅付近」
- ・「中板橋駅付近」
- ・「ときわ台～上板橋駅付近」
- ・「ときわ台～上板橋駅付近」より西側の区間

※立体化は長期間を要するため、区内36箇所の踏切の中でも、当面の安全対策として、個別の踏切対策を推進していく踏切についても、今後、示していきます。



(主な取組)

- ・ 渋滞対策
- ・ 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

【●●●】XXXXXXXX

写真用ラベル

道路と鉄道の立体交差の整備前後の比較写真

#### ④-5 道路交通基盤の計画的な機能維持

区が管理する道路橋や人道橋などの橋りょうは、20年後には老朽化したものが急激に増加します。今後老朽化した橋りょうを安全に通行するためには、大規模修繕や架替えのための費用が一時的に集中し、多大な経費が財政負担となります。

今後、老朽化する管理の急速な増大に対応するため、橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、塗装・補修等を計画的に進めます。

#### (主な取組)

- ・道路・橋梁などの適切な維持補修

**【施策の方向性⑤】 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に、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>****⑤-1 駅周辺の環境整備**

専門部会の検討結果を反映(駅前広場等の交通結節機能のあり方の検討)

**(主な取組)**

- ・駅前広場等の改修等
- ・新たな駅前広場等の整備の検討
- ・公共交通機関の乗り継ぎ環境改善

**【●●●】 XXXXXXX**

写真用ラベル

駅前広場の整備前後の比較写真

## 【施策の方向性⑥】 物流の円滑化等のための環境の充実

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>

#### ⑥-1 路上駐車対策

専門部会の検討結果を反映(駅周辺・商店街における荷捌き対策の検討)

#### (主な取組)

- ・荷捌きスペースの確保の検討
- ・取締りの強化

【●●●】 XXXXXXXX

写真用ラベル

荷捌き専用駐車場の事例写真

**【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****【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****【施策の方向性⑦】 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、交通基盤の防災性を強化し、災害に強い交通環境の実現をめざします。

**<基本的な施策>****⑦-1 緊急車両等の走行性・速達性向上**

区の緊急輸送道路には、災害拠点病院への移動に迂回感のある区間や、踏切により交通の途絶が懸念される区間が存在しています。

緊急車両等の走行性・速達性を向上させるために、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します。また、東武東上線全線の立体化をめざすとともに、④-4では「区間ごとの基本的な考え」を示す予定です。

**(主な取組)**

- ・ 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】

**⑦-2 市街地の防災性向上に係わる基盤整備**

区内には、細街路で形成される木造住宅密集地域もみられ、火災発生時に延焼被害が拡大する危険性があります。また、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。さらに、災害発生時の安全な道路空間の確保のため、区では無電柱化を図ってきましたが、区道の無電柱化率は0.33%（平成30年（2018年）4月時点）に留まっており、東京23区の無電柱化率8.0%と比較して低い水準となっています。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。

これらの災害リスクに対処するため、東京都が特に沿道の耐震化を図る必要がある道路として指定した特定緊急輸送道路の沿道建築物に対する耐震化を促進します。また、地震や火災などの災害時に避難経路や緊急車両の進入路、消防活動の場となる道路空間を確保する等の安全で快適なまちづくりを進めていくため、「細街路拡幅整備事業」を行います。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の促進や板橋

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。

### （主な取組）

- ・ 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

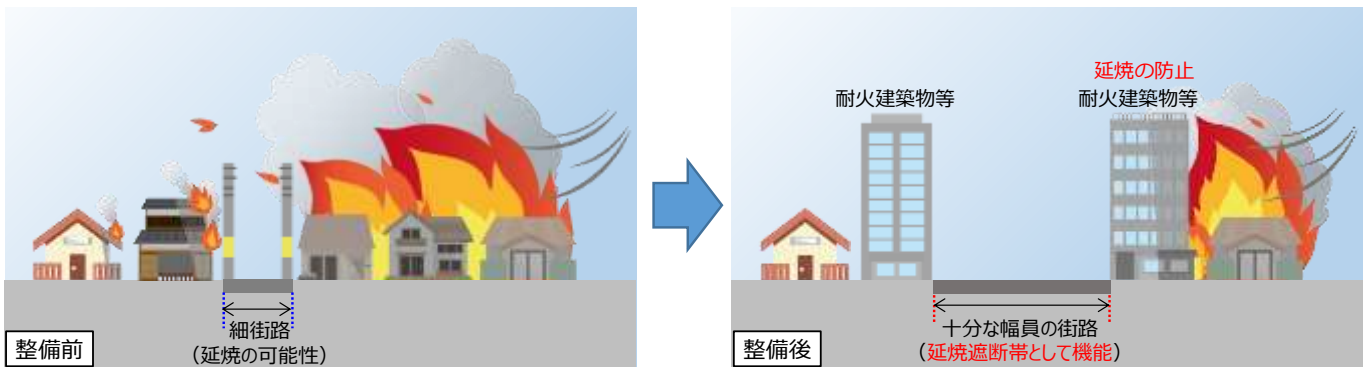
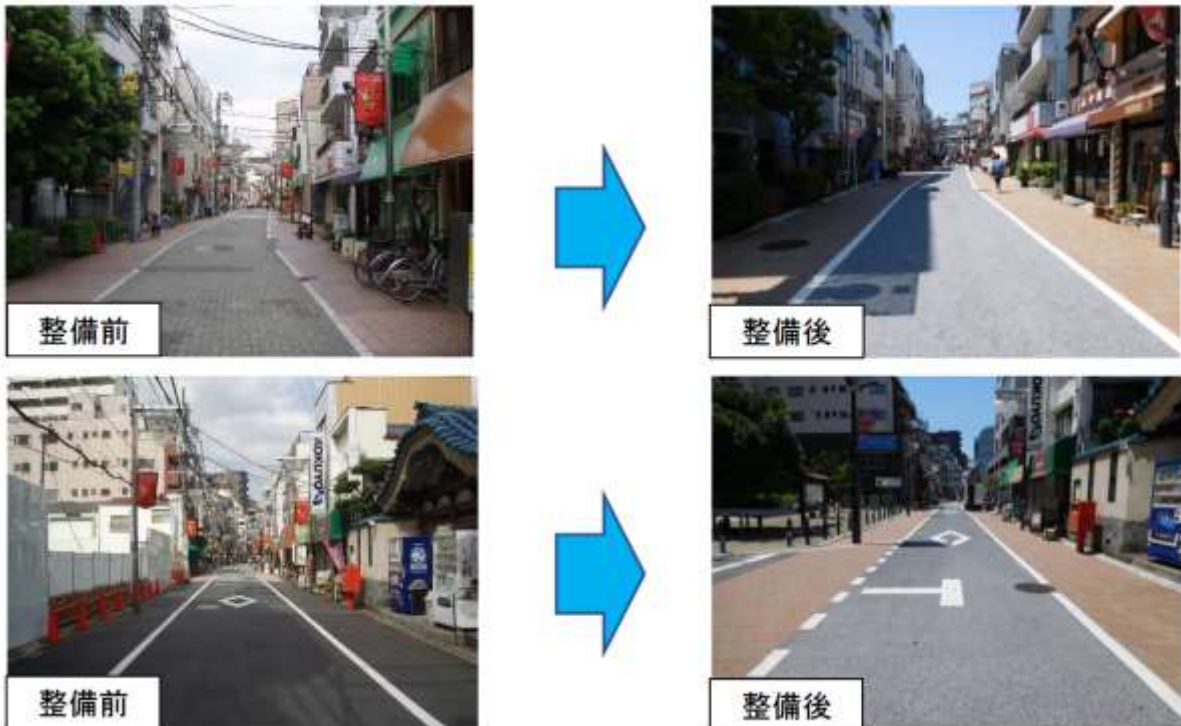


図 都市計画道路の整備によって創出される延焼遮断帯の形成イメージ

### 【参考事例】板橋区内の無電柱化による整備例



出典：板橋区無電柱化推進計画（基本的な考え方）（案）

図 板橋区内の無電柱化による整備例（不動通り商店街）

**【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****【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****【施策の方向性⑧】 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、広域的な公共交通の機能向上をめざすため、公共交通軸を設定し、その軸の維持・充実を図ります。

**⑧-1 バス交通の機能向上**

専門部会の検討結果を反映（公共交通軸）

**（主な取組）**

- ・バス路線網の維持・充実

⑧-2 鉄道輸送力の強化

専門部会の検討結果を反映（鉄道サービス）

（主な取組）

- ・ 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

【●●●】XXXXXXXX

写真用ラベル

時差 Biz のコラム



**⑧-3 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」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。

**(主な取組)**

- ・エイトライナーの導入促進

**【●●●】 XXXXXXX**

写真用ラベル

エイトライナーのコラム

**【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****【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****【施策の方向性⑨】 歩行者の回遊性向上**

商店街や主要施設などが集積する拠点周辺において、だれもが快適に歩くことのできる歩行環境をつくることにより、歩行者の回遊性の向上を図ります。

**⑨-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実**

専門部会の検討結果を反映（歩行者空間）

**（主な取組）**

- ・ 既存空間を活用した歩行環境の充実
- ・ 道路空間の再配分【再掲】
  - パークレットやオープンカフェの検討
  - 歩道幅員の拡幅や外側線の位置を車道側へ狭める等の整備
  - 自転車道の整備
  - 無電化の推進

## ⑨-2 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定されており、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の禁止など、その目的も多岐にわたっていますが、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ものであるとはいえない状況にあります。

初めて区を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各所管課で板橋区屋外案内標識デザインガイドラインを踏まえた屋外案内標識の整備が予定されています。

### （主な取組）

- ・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

【●●●】XXXXXXXX

写真用ラベル

多言語化ピクトグラムの事例写真

## 【施策の方向性⑩】 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、自転車の回遊性の向上を図ります。

### ⑩-1 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。しかし、来訪者アンケート調査結果からは、来訪者のシェアサイクルの今後の利用意向は約6割と高い傾向にある一方、実際の利用は1割程度と利用が十分に進んでいない状況にあります。

シェアサイクルの普及促進を図るために、観光資源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ます。先行実施自治体や民間事業者との相互乗り入れも視野に入れ、利用者の利便性の向上のほか、人の往来による観光振興を図ります。また、自転車が配置されるポートを適切に配置することにより、将来的な放置自転車対策や環境にやさしい交通手段の一つとして可能性を検証してまいります。

今後の自転車道の整備については、(仮称)自転車活用推進計画の策定後、自転車走行空間ネットワーク計画において検討していきます。

#### (主な取組)

- ・シェアサイクルの普及促進【再掲】
- ・自転車走行空間ネットワークの検討

【●●●】 XXXXXXX

写真用ラベル

シェアサイクルのコラム

【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

【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

【施策の方向性⑪】 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、地域コミュニティのニーズを捉えた地域の公共交通の機能向上を図ります。

⑪-1 バス利用環境の改善

専門部会の検討結果を反映（公共交通等の利用促進）

（主な取組）

- ・バス停留所環境の改善促進
- ・バス運行情報提供の充実

【●●●】 XXXXXXXX

写真用ラベル

バスロケーションシステムのコラム

## ⑪-2 子育て世帯・高齢者等の移動支援

区内の各地域・各世代のだれもが移動しやすい交通環境をめざすなか、移動支援の主な対象となる世代である子育て世帯は約4.5万世帯、高齢者人口は約12.8万人にのぼりますが、その居住地分布にはばらつきがみられるため、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段での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への移動手段が不足している状況にあります。

以上を踏まえて、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制度を検討します。

### (主な取組)

- ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度の検討

## ⑪-3 公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応

専門部会の検討結果を反映（公共交通サービスが相対的に低い地域）

### (主な取組)

- ・新たな交通手段の導入検討

**【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****【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****【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**

交通に関する課題の解決・解消に向けて、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**

専門部会の検討結果を反映（地域公共交通に関わる新たな支援のあり方）

**（主な取組）**

- ・ 地域と連携した意識調査
- ・ 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

外国人観光客や来訪者、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

ユニバーサルデザイン推進計画 2025 では、鉄道駅舎のバリアフリー化、道路の段差改善、ホームドアや内方線付き点状ブロックの設置などを通じた転落防止等、移動の環境を整えることで交通環境のユニバーサルデザイン化の推進に取り組んでいます。また、区民アンケート調査結果から「鉄道駅にエレベーター等を設置してほしい」という課題もみられます。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」やユニバーサルデザイン推進計画 2025 に基づき、区道をはじめとする道路や鉄道駅舎における段差解消や誘導用プレートの設置・改修を推進するとともに、鉄道事業者への働きかけや助成をしていきます。また、ユニバーサルデザインの視点や安心・安全な鉄道輸送の視点から、鉄道事業者へホームドア設置の整備を働きかけます。

#### （主な取組）

- ・ 段差解消、誘導用プレートの設置・改修
- ・ 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

【●●●】 XXXXXXX

写真用ラベル

段差解消、誘導用プレートの設置・改修の事例写真



### ⑬-2 心のバリアフリー化

高齢者、障がい者等が安心して日常生活や社会生活が出来るようにするためには、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要です(出典：国土交通省HP)。一方で、区民の「ユニバーサルデザイン」という言葉の認知度は約3割と高くなく、また、連想される内容は道路、公園、施設等のハード面に偏っている状況です。

以上から、ユニバーサルデザイン推進計画2025に基づき、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方について正しく理解し、区民、区、地域活動団体、事業者が日常の生活の中で実践できるよう、意識の啓発を図っていきます。

#### (主な取組)

- ・区民の意識啓発

### ⑬-3 ユニバーサルデザインに基づく交通環境の整備

区内で今後力を入れた方がよいユニバーサルデザインのソフト面の取組として、わかりやすい情報提供が求められている一方で、その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ものであるとはいえない状況です。

そのため、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、優先整備路線の整備を進めます。

#### (主な取組)

- ・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】

## 【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

## 【基本方針 3-2】 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

【施策の方向性<sup>⑭</sup>】 自動車利用の抑制

交通に関する環境負荷低減をめざして、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・自転車による移動促進を図ります。

## ⑭-1 公共交通や自転車・徒歩による移動の促進

専門部会の検討結果を反映（公共交通等の利用促進）

## （主な取組）

- ・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】

【●●●】 XXXXXXX

写真用ラベル

モビリティマネジメントのコラム

**【施策の方向性⑮】 自動車利用による環境負荷の低減**

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、環境負荷の低い次世代自動車の導入や新技術の動向把握・研究を行います。

**⑮-1 交通手段のシェアの推進**

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、近年市場への導入が始まっ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。

以上から、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啓発を進めます。

**(主な取組)**

- ・環境負荷の低い自動車のシェアリングの普及促進

**【●●●】 XXXXXXXX**

写真用ラベル

カーシェアリングのコラム

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。

このことから、電気自動車や水素自動車等の次世代自動車の普及促進を視野に検討を行います。また、自動運転技術等の新技術についても、継続的に動向を把握・研究し、状況に応じて導入等の検討を行います。

**(主な取組)**

- ・EV、FCV等次世代自動車の普及促進
- ・新技術の継続的な動向把握・研究

【●●●】XXXXXXXX

写真用ラベル

次世代自動車のコラム