

板橋区交通政策基本計画(案)



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[※]（持続可能な開発目標）への貢献や、ICT[※]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[※]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。

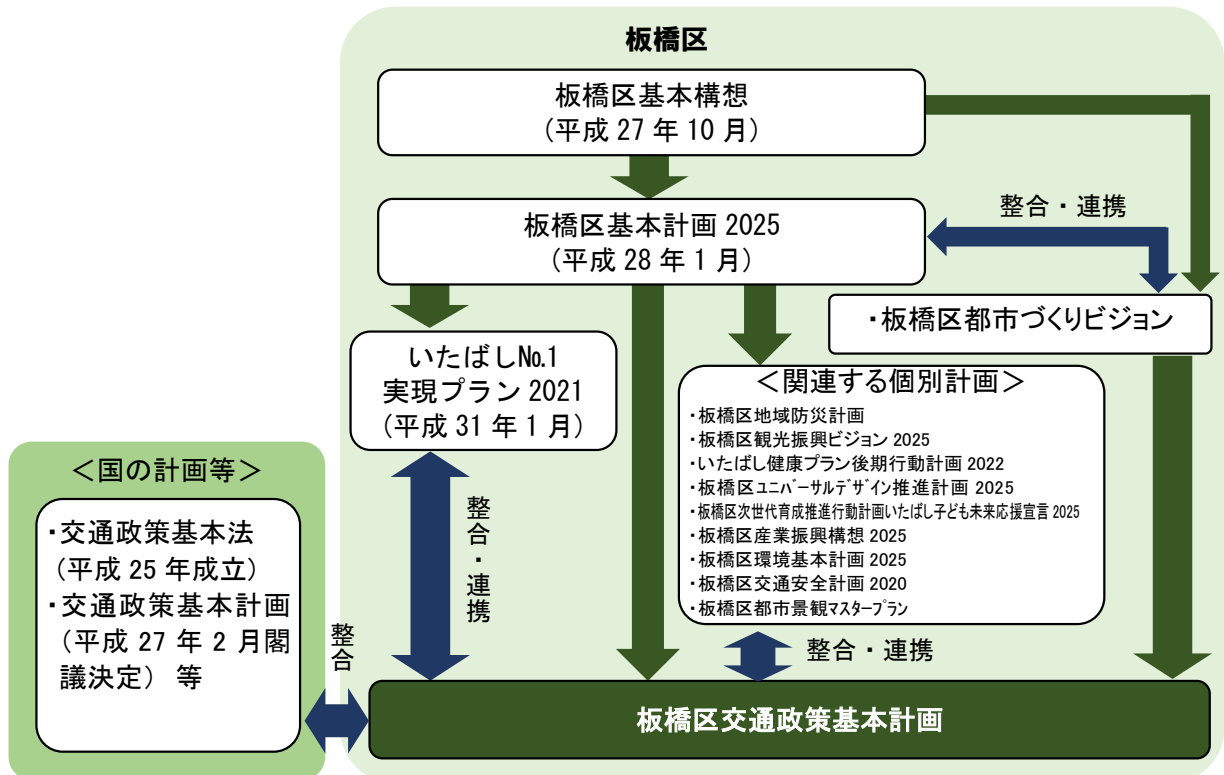
1-2 本計画のねらい

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

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）[※]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[※]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>○拠点駅^{*1}周辺を中心とした歩行者空間の充実 交通インフラ</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>○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 交通インフラ</p> <p>⇒鉄道駅端末代表交通手段[*]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>○駅周辺の自転車駐車場の駐輪可能台数の確保 交通インフラ</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>○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(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>○鉄道の混雑緩和 交通サービス</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>○鉄道のバリアフリー対応 交通まちづくりと脱炭素社会</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>○東西方向^{*2}の公共交通サービスの向上 交通サービス</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>○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</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>○公共交通の利用促進 交通まちづくりと脱炭素社会</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>○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</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^{*}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^{*}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^{*}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^{*}において都市計画道路^{*}の未着手路線^{*}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（ヒューマニティ トランスポートシティ）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、本計画では、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していきます。そのために、近年のICT^{*}、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 ～みんなが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^{*1}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^{*2}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^{*}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^{*}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
～みんなが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、本計画では、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

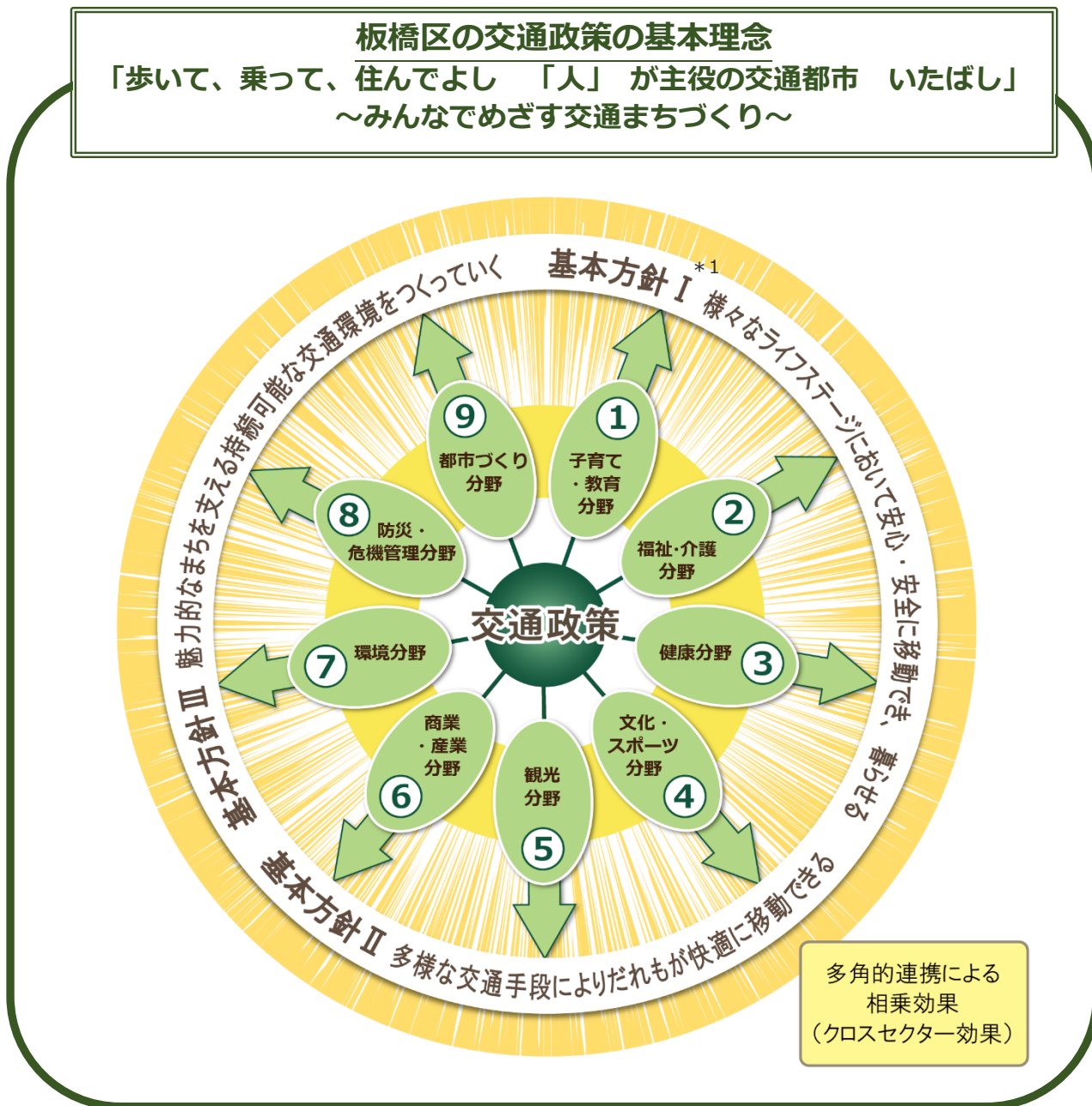
「歩いて、乗って、住んでよし」「人」が主役の交通都市
～みんながめざす交通まちづくり～

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。

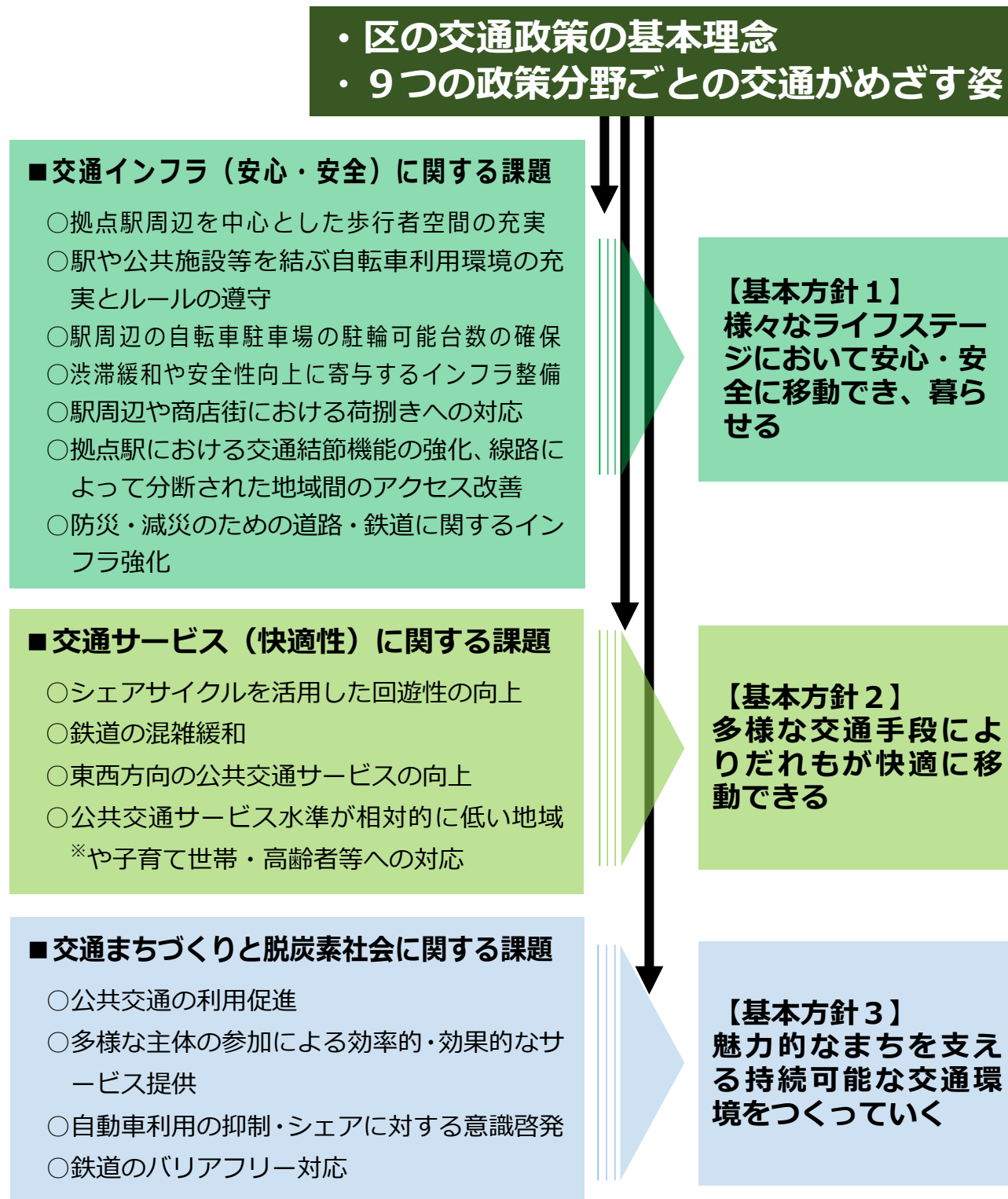


多角的連携による取組イメージ

* 1 基本方針については次項以降で説明。

3-2 基本方針

区の交通に関する課題、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を踏まえ、以下の3つの基本方針を設定しました。



【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^{*1}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[※]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

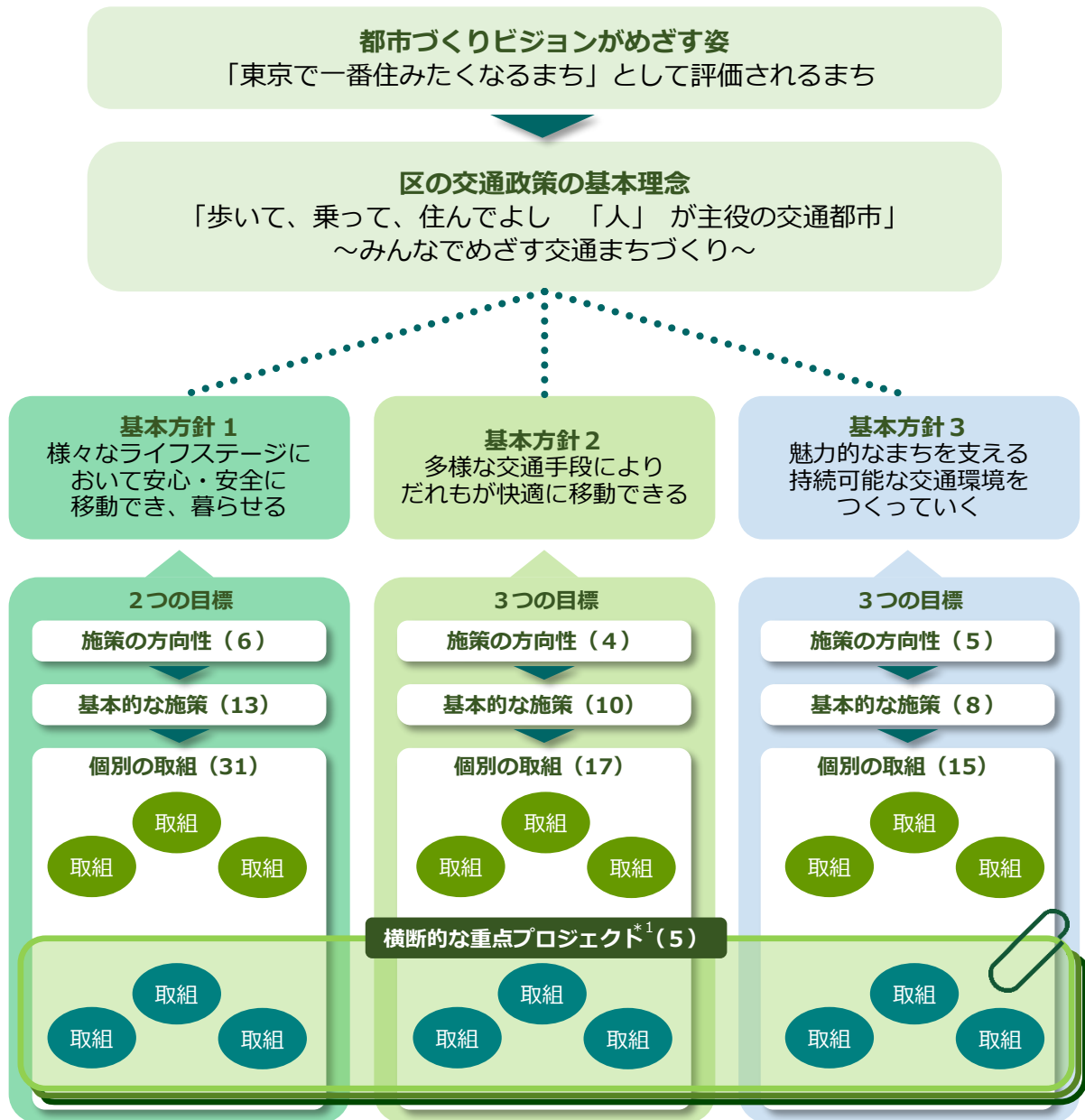
- ・ 日本では、パリ協定に基づく温室効果ガス[※]排出削減目標として、令和12年度（2030年度）に平成25年度（2013年度）比26.0%の削減目標
- ・ 経済・社会・環境を統合した施策推進を図る自治体版SDGsの推進
- ・ 区内運輸部門の温室効果ガス排出量は54.4万t-CO₂（平成26年（2014年））であり、目標値（平成27年（2015年））の45万t-CO₂程度は未達の状況^{*1}

【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) 将来イメージ

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あう空間となっています。さらに、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。

現在、作成中です。

将来イメージ

将来イメージの解説

キープラン

解説

2) 「人」が主役となる交通のイメージ (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[※]の普及等、環境負荷が軽減され、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、持続可能な交通環境を構築します。

現在、作成中です。

「人」が主役となる交通のイメージ

「人」が主役となる交通のイメージの解説

キープラン

解説