

第6章



資料編

- 6-1 区の交通を取り巻く社会情勢
- 6-2 区の交通に関わる現況
- 6-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ
- 6-4 上位関連計画
- 6-5 交通に関わる社会動向
- 6-6 交通に関わる社会動向

用語説明

資料編 目次

6 資料編	資 3
6-1 区交通を取り巻く社会情勢.....	資 3
(1) 人口推移.....	資 3
(2) 人口分布.....	資 4
(3) 財政	資 5
6-2 区交通に関わる現況.....	資 6
(1) 鉄道	資 6
(2) バス.....	資 8
(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域 [※]	資 9
(4) 道路	資 10
(5) 自転車.....	資 19
(6) 人の動き	資 21
6-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ	資 25
(1) 調査概要.....	資 25
(2) 交通手段別の利用状況	資 26
(3) 交通手段別の総合的な満足度	資 27
(4) 交通手段別の改善ニーズ	資 28
6-4 上位関連計画.....	資 34
(1) 板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025	資 34
(2) 板橋区都市づくりビジョン（平成 30 年（2018 年）3 月）	資 35
(3) その他の関連計画	資 36
6-5 交通に関わる社会動向.....	資 37
(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年（2013 年）11 月）	資 37
(2) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申 198 号） （平成 28 年（2016 年）4 月）	資 37
(3) 国連サミットにおける SDGs [※] の採択（平成 27 年（2015 年）9 月） ..	資 38
(4) 交通に関わる社会動向.....	資 38
6-6 施策体系表	資 42
用語説明	資 45

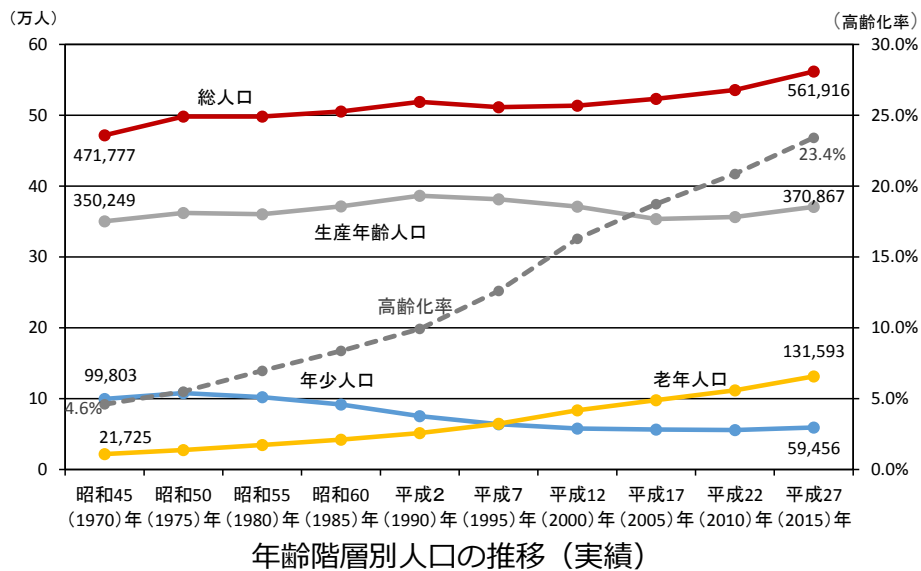
6 資料編

6-1 区の交通を取り巻く社会情勢

(1) 人口推移

平成 27 年（2015 年）までの年齢階級別人口の推移をみると、区の総人口は緩やかな増加傾向にあります。生産年齢人口も多少の増加がみられますが、それ以上に少子高齢化が進んでいます。

平成 31 年（2019 年）2 月に策定された「いたばし No.1 実現プラン 2021」において、生産年齢人口は、令和 7 年(2025 年)をピークに減少トレンドに入る一方、高齢化率は同年から急速に高まり、令和 27 年(2045 年)には 29.1%になると見込まれており、人口減少・超高齢社会の本格的な到来を見据え、持続可能な都市構造へ転換していく必要があります。



年齢階層別人口の推移 (実績)

出典：国勢調査（各年次）をもとに作成

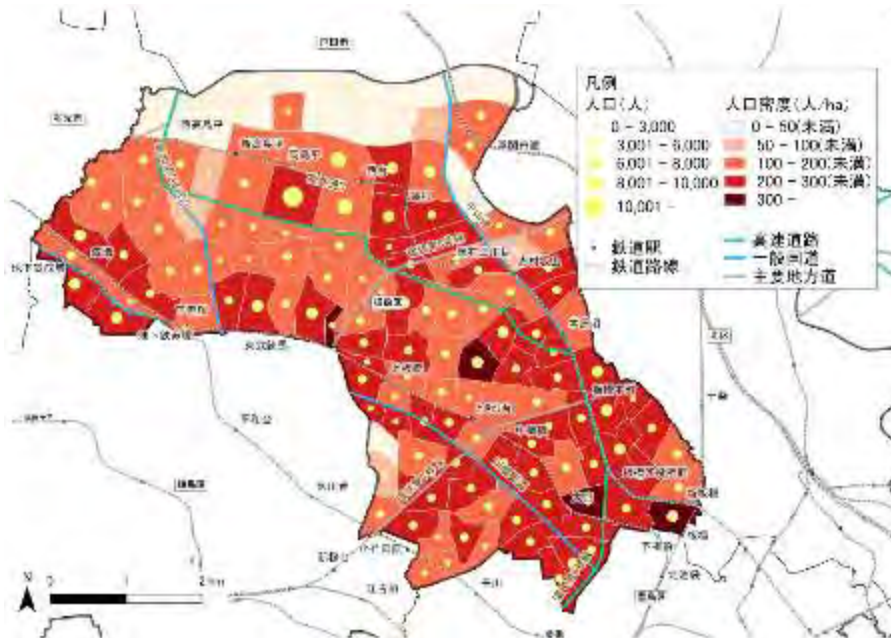


板橋区年齢 3 階級別将来人口推計

出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成 31 年(2019 年)1 月) をもとに作成

(2) 人口分布

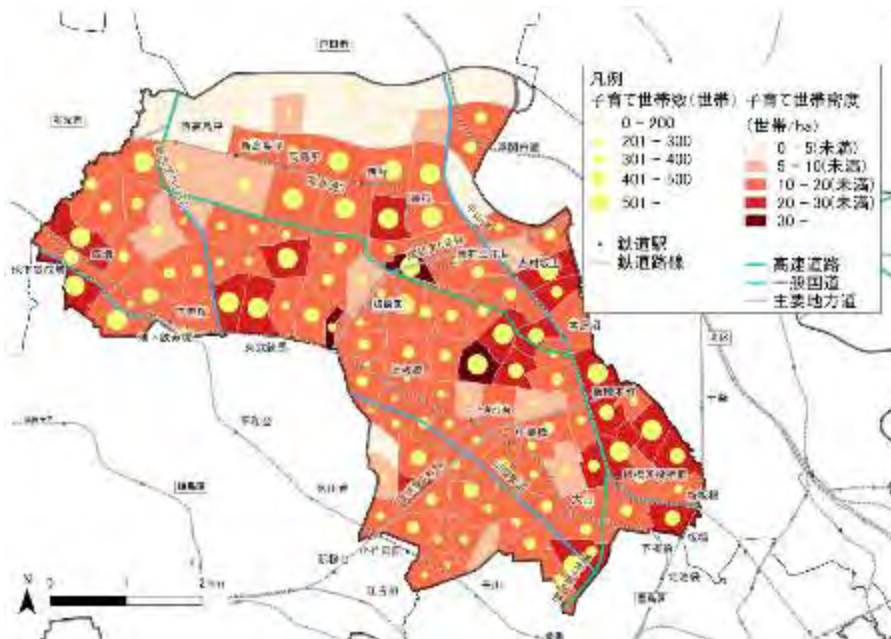
平成 27 年度 (2015 年度) の国勢調査によると、区の夜間人口は約 56.2 万人、夜間人口密度は約 175 人/ha であり、夜間人口密度が高い地域は鉄道沿線に多く分布しています。昼夜間人口比率は 90.4 と 23 区中 19 位であり、ベッドタウン型の都市となっています。



夜間人口分布

出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

区の子育て世帯*数は約 4.5 万世帯、子育て世帯密度は約 14.0 世帯/ha です。子育て世帯密度が高い地域は前野町二丁目・相生町・西台四丁目に加え、板橋本町駅の東側地域、成増駅周辺に多く分布しています。

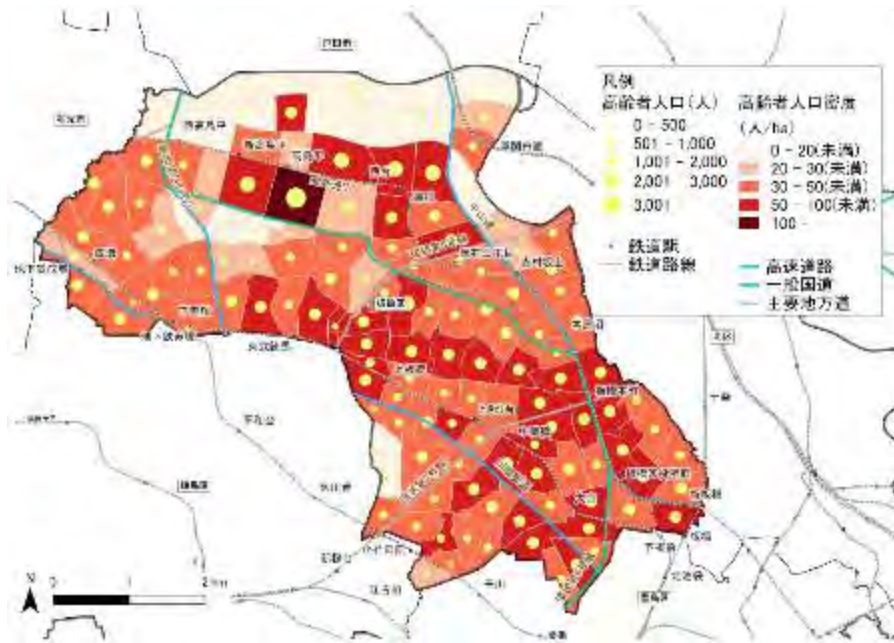


子育て世帯分布

出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

* 「子育て世帯」は、「18 歳未満の世帯構成員を含む世帯」と定義。

区の高齢者人口*は12.8万人で、高齢者人口密度は39.7人/haとなっています。高齢者人口密度が高い地域は、夜間人口と同じく鉄道駅周辺が多いですが、高島平二丁目や都営三田線と東武東上線にはさまれた地域にも多くみられます。



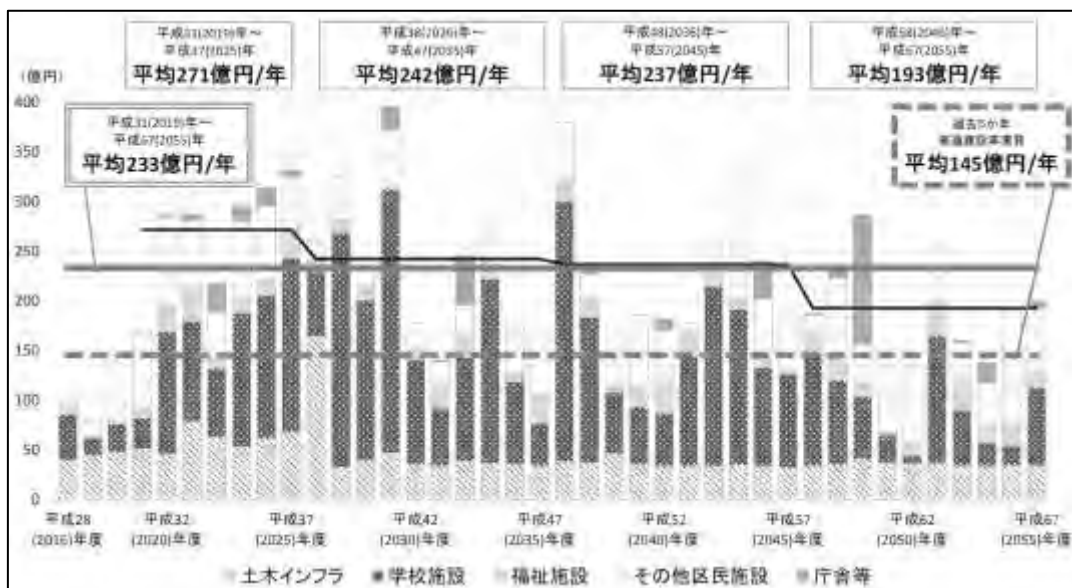
高齢者人口分布

出典：国勢調査（平成27年度（2015年度））をもとに作成

(3) 財政

区の財政は、緩やかな経済の回復基調が続いたことによる企業収益の復調等により、緩やかな改善傾向にあります。特別区民税の増収は見込まれるものの、地方消費税交付金をはじめとする各種交付金が減収の見込みとなる等、歳入環境の改善が望めない状況です。

また、今後も高齢化による社会保障の増大に加えて、公共施設の修繕・改修・改築費用の増加により、財政支出の増加が想定されます。



将来の公共施設等の改築・改修・維持改修費用算出結果

出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成31年(2019年)1月)

* 「高齢者人口」は、「65歳以上の人口」と定義。

6-2 区の交通に関わる現況

(1) 鉄道

1) 乗車人員

鉄道は、JR埼京線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線、都営三田線により、区内と都心・副都心方向を結んでいます。一方で、北区や練馬区等の東西方向へ移動できる鉄道路線については、整備されていません。

平成18年(2006年)から平成28年(2016年)までの1日平均の乗車人員を比較すると、都営三田線の高島平駅、新高島平駅で乗車人員が減少しています。

また、東武東上線の下赤塚駅、成増駅の乗車人員が減少した一方、東京メトロ有楽町線の地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅が大幅に増加しています。



鉄道路線の状況

※上図のとおり、本計画での東西方向とは、北区方向と練馬区方向を移動することを言います。また、都心・副都心方向(南北方向)とは、埼玉方向と都心や副都心(池袋・新宿・渋谷等)を移動することを言います。

駅別乗車人員の増減

路線別 鉄道駅	平成 18年度	平成 28年度	増減率
JR埼京線			
板橋	29,452	33,522	13.8%
浮間舟渡	18,702	21,342	14.1%
東武東上線			
下板橋	7,375	8,000	8.5%
大山	23,106	25,603	10.8%
中板橋	13,562	14,072	3.8%
ときわ台	24,111	23,870	-1.0%
上板橋	25,295	25,662	1.5%
東武練馬	28,274	30,107	6.5%
下赤塚	10,364	8,181	-21.1%
成増	31,102	29,475	-5.2%
東京メトロ有楽町線			
地下鉄成増	17,484	25,245	44.4%
地下鉄赤塚	13,746	18,608	35.4%
小竹向原*	18,354	24,204	31.9%
都営三田線			
新板橋	11,651	14,716	26.3%
板橋区役所前	13,443	16,887	25.6%
板橋本町	12,932	17,237	33.3%
本蓮沼	9,944	11,927	19.9%
志村坂上	13,158	15,275	16.1%
志村三丁目	15,226	16,803	10.4%
蓮根	8,521	9,739	14.3%
西台	12,172	12,208	0.3%
高島平	15,767	15,142	-4.0%
新高島平	5,062	4,994	-1.3%
西高島平	6,285	6,480	3.1%

出典：板橋区の統計をもとに作成

* 小竹向原の平成28年度データについては、平成20年度(2008年度)開業の東京メトロ副都心線における駅別乗車人員も含む数字。

2) 混雑状況

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 185%、東京メトロ有楽町線（東池袋→護国寺）が 163%、都営三田線（西巢鴨→巢鴨）が 156%、東京メトロ副都心線（要町→池袋）が 151%、東武東上線（北池袋→池袋）が 137%の順に高くなっています。

平成 20 年（2008 年）東京都市圏パーソントリップ調査によると、通勤・通学における区内からの鉄道利用の約 9 割が区外を目的地としており、区民の多くが混雑率の高い区間を通過していると考えられます。

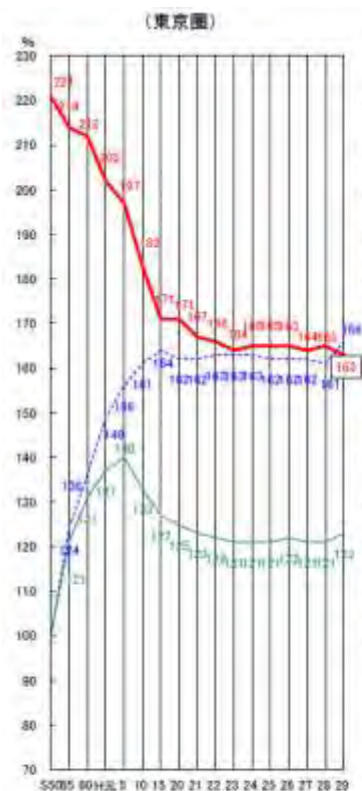
国では、鉄道の混雑率を 150%以下にすることをめざしていますが*、東武東上線を除く 4 路線がこの水準を上回っている状態です。

なお、東京圏における主要区間における混雑率の平均値は 163%となっています。

区内鉄道路線のピーク時混雑率（平成 29 年度（2017 年度））

事業者名	路線名	最混雑区間		ピーク時混雑率 (%)
J R 東日本	埼京線	板橋	池袋	185
東京メトロ	有楽町線	東池袋	護国寺	163
	副都心線	要町	池袋	151
東京都交通局	三田線	西巢鴨	巢鴨	156
東武鉄道	東上線	北池袋	池袋	137

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)7 月)



● 混雑率 (%)
 - - - 輸送力 (指数：昭和50年度=100)
 — 輸送人員 (指数：昭和50年度=100)

東京圏における主要区間混雑率の推移

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)7 月)



混雑率の目安 (再掲)

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)7 月)

* 「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）

(2) バス

バスは区内ほぼ全域で運行されており、系統数 71、バス停数 206 箇所となっています。

地域によって路線網の分布状況にばらつきがあり、大山駅、中板橋駅、小竹向原駅等の鉄道駅の近くを通過しているものの接続していない路線もみられます。また、高島平-成増間は迂回感がある路線となっています。

さらに、赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域においてコミュニティバス（りんりん号）が運行されています。



バス路線網

出典：各バス事業者ホームページをもとに作成

りんりん号の運行概要

項目	内容
運行エリア	赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域
乗車料金	大人 220 円、子ども 110 円
運行本数	一日 22 便、概ね 35 分間隔
運行方向	始発～15 時まで反時計回り、15 時～最終までは時計回り
バス定員	61 人
年間乗車人員	107,887 人（平成 30 年度（2018 年度））



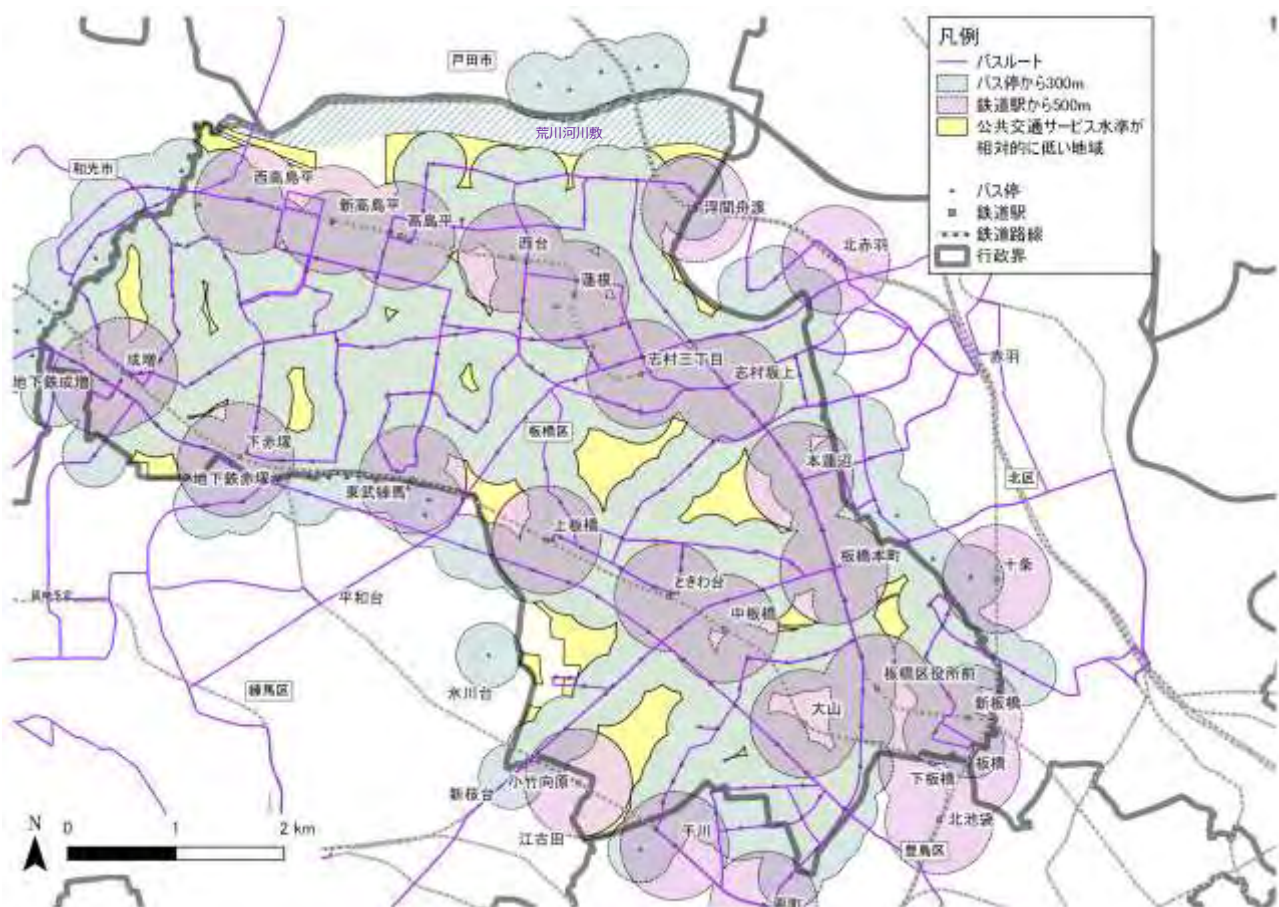
りんりん号ルート図

出典：板橋区 HP りんりん号ルート図

(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域※

区内の鉄道は都心・副都心方向に発達しており、バスは区内ほぼ全域で運行している一方で、道路幅員が狭い等の理由から前野町・中台、大谷口・桜川、仲宿・稲荷台等は、公共交通サービス水準が相対的に低い地域となっています。

公共交通サービス水準が相対的に低い地域のうち、前野町・中台等では高齢者人口密度が比較的高く、仲宿・稲荷台や前野町では子育て世帯密度が比較的高くなっています。



公共交通サービス水準が相対的に低い地域

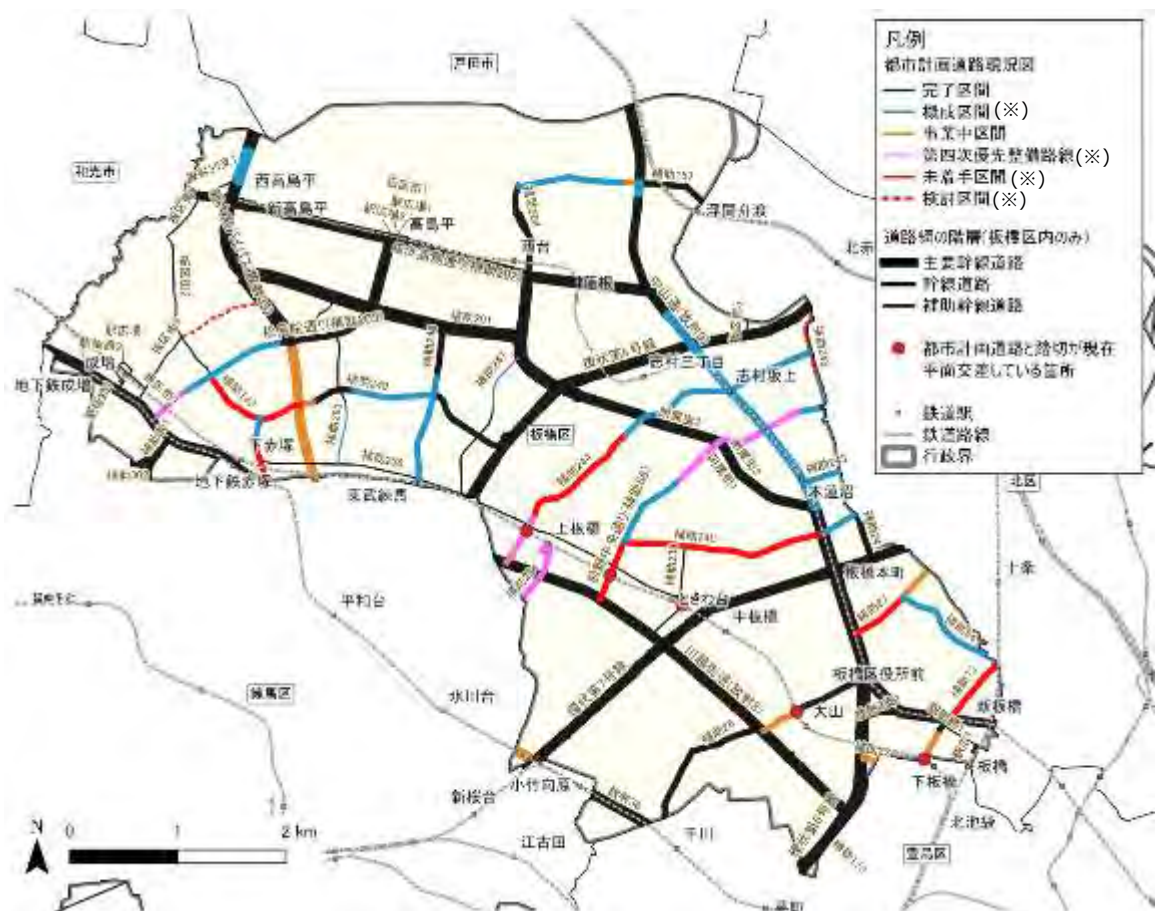
出典：国土数値情報、各バス事業者ホームページをもとに作成

(4) 道路

1) 幹線道路網

区の主要幹線道路として、中山道、川越街道、新大宮バイパスが区を縦断し、環状第7号線、環状第8号線、高島通りが区を横断するような形で配置されています。

また主要幹線道路は、ほぼ整備されている一方で、区内の地域間を結ぶ道路については、土地区画整理事業が行われていない地区を中心に未整備区間があります。



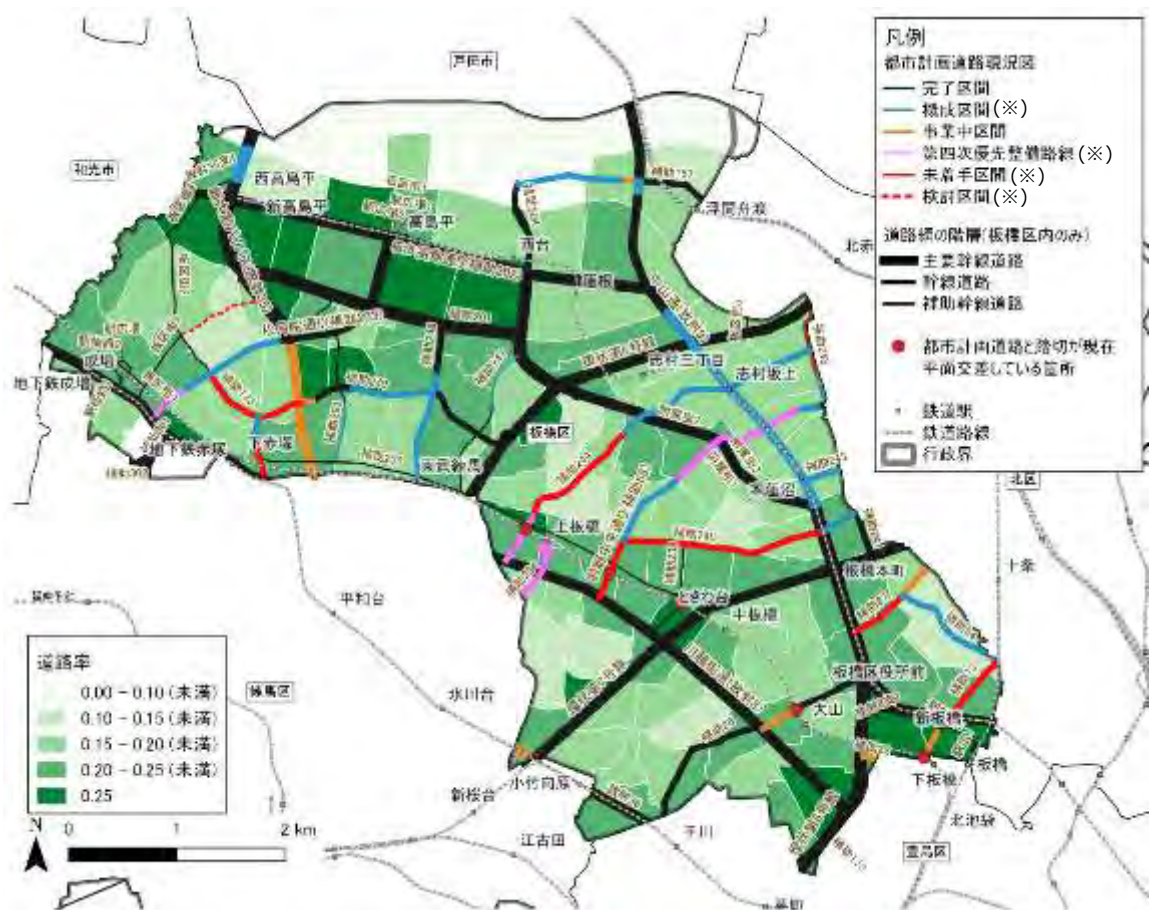
幹線道路網（都市計画道路）の整備状況

出典：板橋区都市計画道路事業現況図をもとに作成

2) 道路率

区の道路率[※]を平均すると18.1%ですが、前野町・中台・赤塚等の都市計画道路が未着手になっている地域の一部では、平均よりも低い傾向にあります。

なお、道路率は23区内で11位になっています。



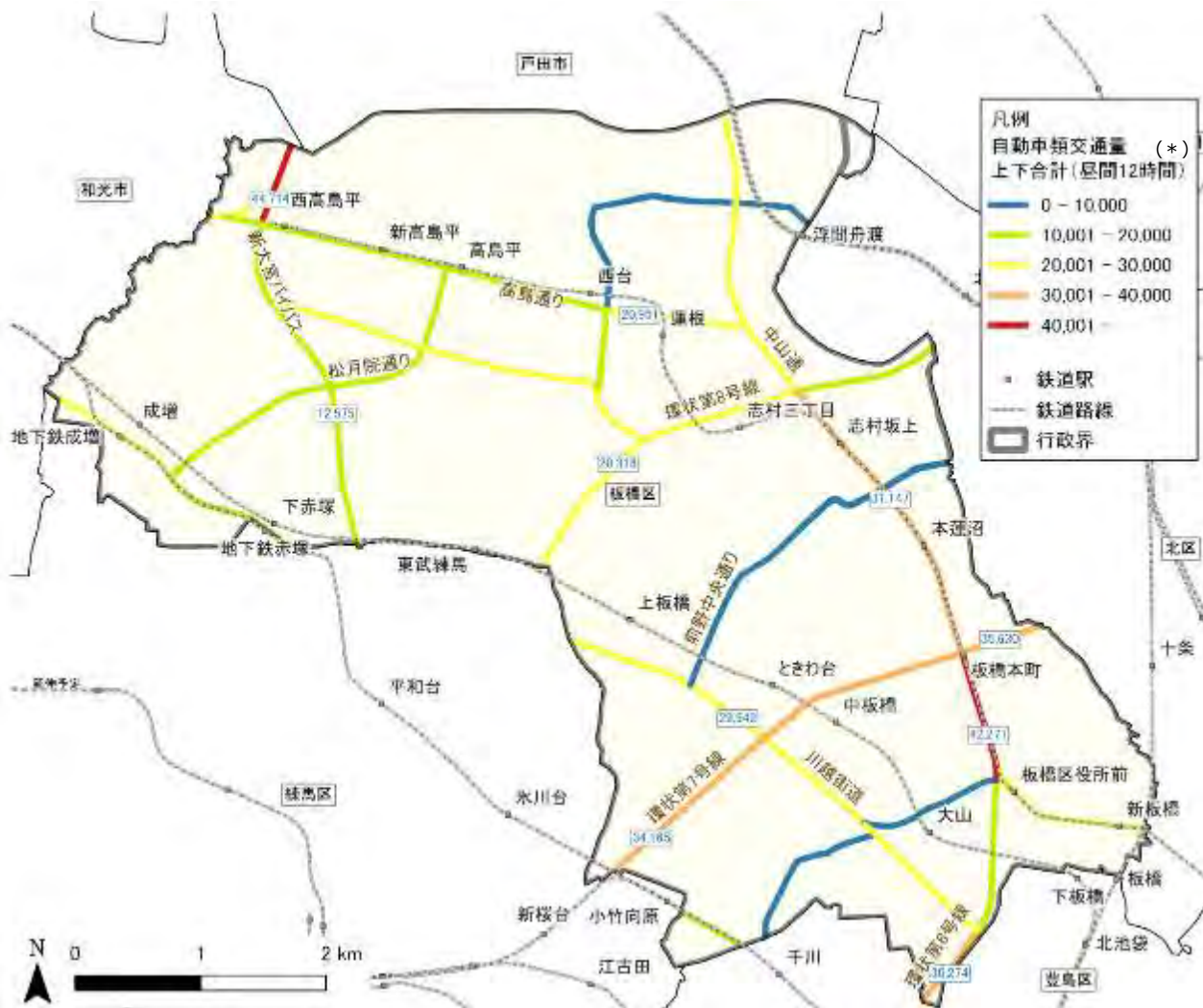
都市計画道路と道路率

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、板橋区提供資料
データ版“区”資料編（平成30年度版区勢概要）（平成30年（2018年）4月）をもとに作成

3) 道路の交通量

区内の幹線道路の12時間あたりの交通量は、東西方向の環状第7号線で3～4万台、環状第8号線で2～3万台、高島通りで1～2万台、都心・副都心方向の中山道で3～4万台、川越街道で2～3万台、新大宮バイパスで1～2万台です。

幹線道路において、都心・副都心方向と東西方向の交通量は、概ね同等となっています。



自動車類交通量

出典：道路交通センサス(平成27年度(2015年度))をもとに作成

*

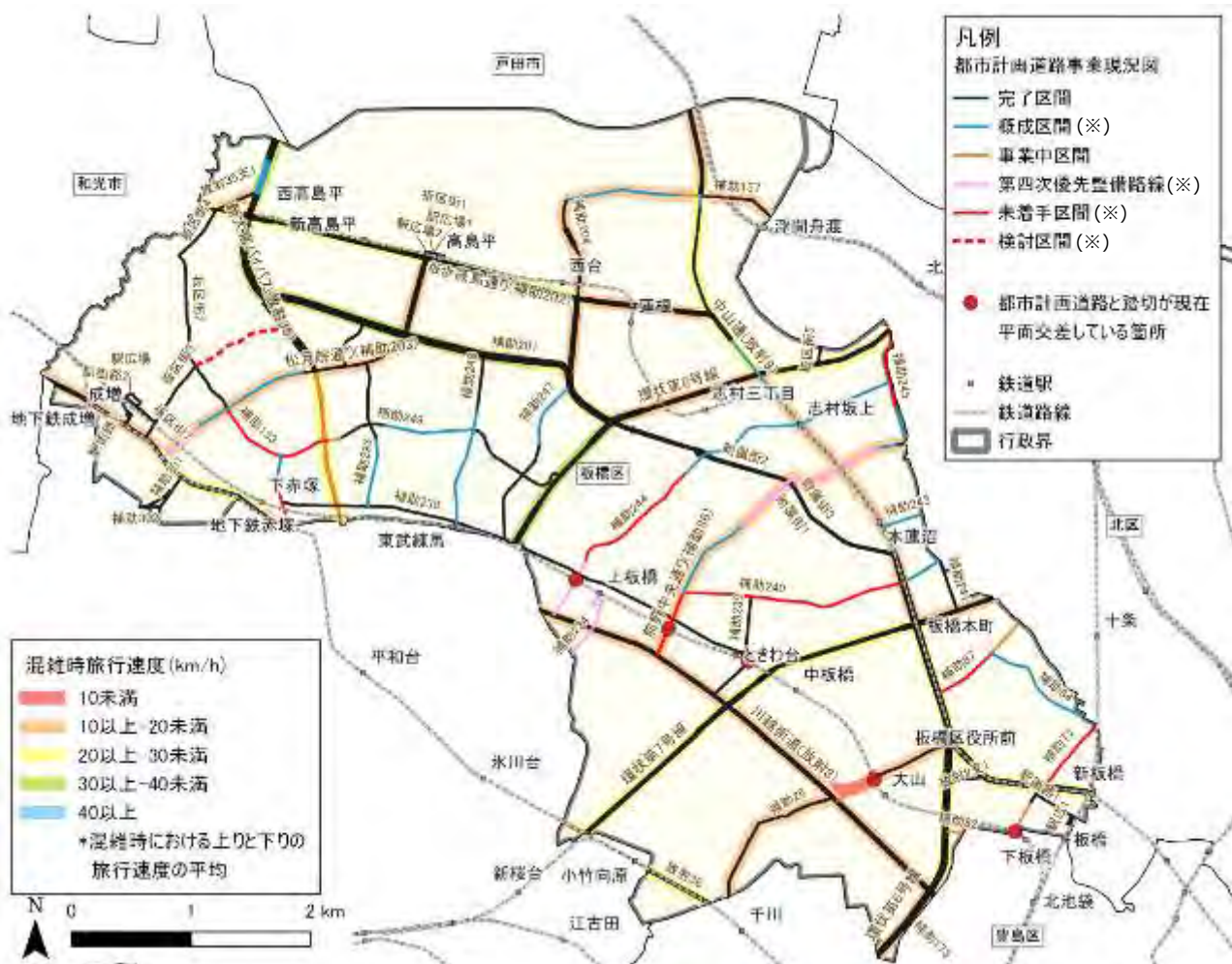
* 「自動車類」は、「小型車(乗用車、小型貨物車)、大型車(バス、普通貨物車)」を指す。

4) 混雑状況

区内で混雑時旅行速度[※]が 20km/h を下回っている区間は、東西方向の環状第 7 号線、環状第 8 号線、前野中央通り、補助第 204 号線、松月院通りにみられます。都心・副都心方向では、中山道、川越街道にみられます。

前野中央通りでは東武東上線の踏切が存在し、都市計画道路の未着手区間[※]もみられます。また、大山駅付近の補助第 26 号線については商店街の中を通るため旅行速度が 10km/h 未満の区間もみられます。

なお、23 区における一般道の混雑時旅行速度の平均値は 14.6km/h となっています。



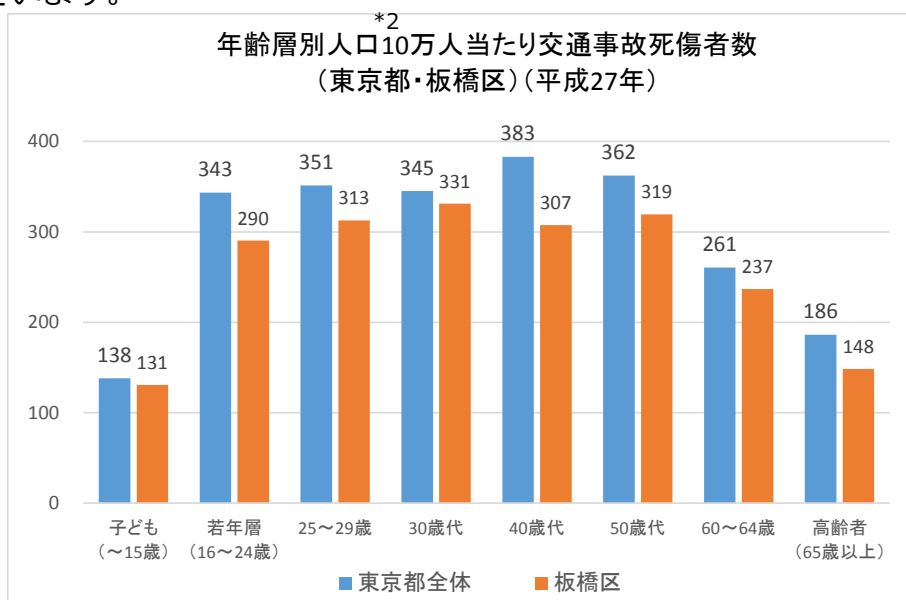
都市計画道路と混雑時旅行速度

出典：板橋区都市計画道路事業状況図、道路交通センサス（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

5) 交通事故

a) 年齢層別交通事故死傷者数

区内における年齢階層別の交通事故死傷者数^{*1}を東京都全体と比較すると、全ての年齢層で東京都全体を下回っていますが、子どもについては概ね同水準となっています。

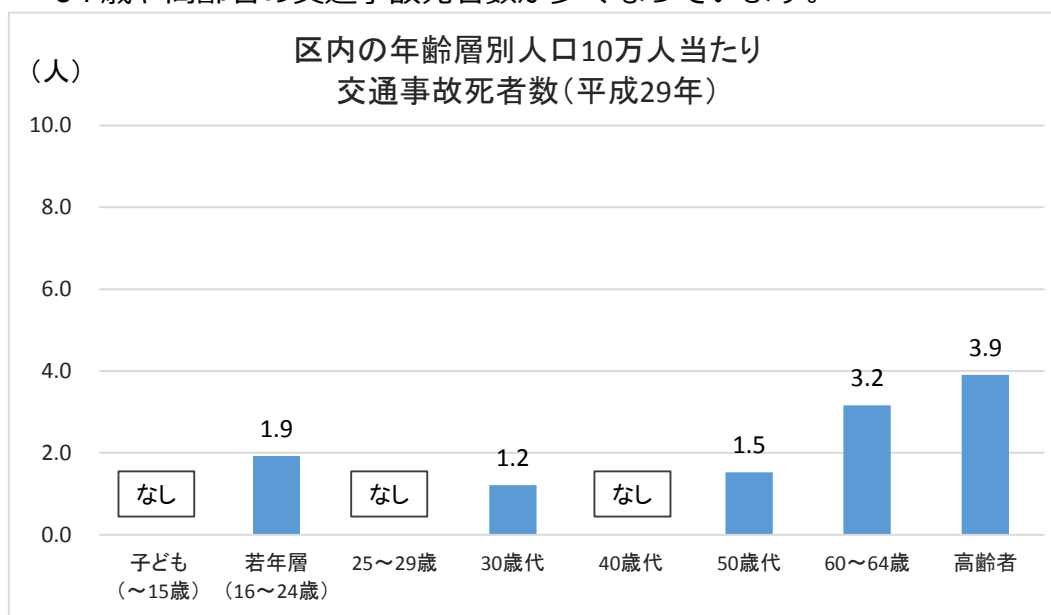


年齢層別人口10万人当たり交通事故死傷者数(東京都、板橋区)

出典：板橋区交通安全計画2020(平成29年(2017年)3月)、国勢調査(平成27年度(2015年度))をもとに作成

b) 年齢層別交通事故死者数

区内における年齢階層別の交通事故死者数をみると、他の年齢層と比較して60~64歳や高齢者の交通事故死者数が多くなっています。



年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数(板橋区)

出典：板橋区交通安全計画2020(平成29年(2017年)3月)、国勢調査(平成27年度(2015年度))をもとに作成

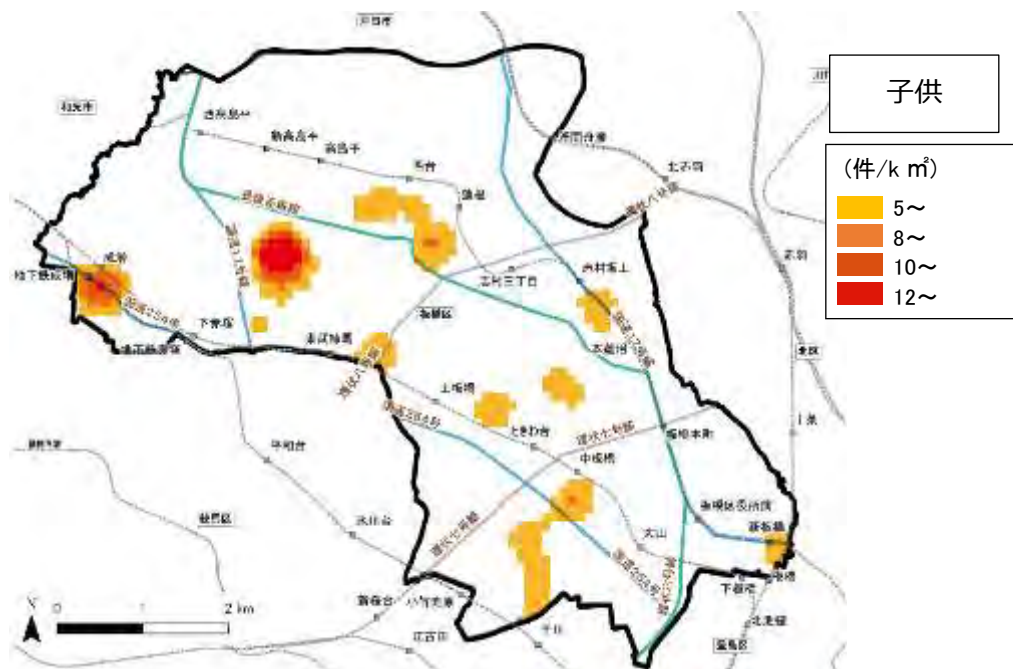
*1 交通事故死者数：平成29年(2017年)のデータ。

*2 年齢層別人口：平成27年度(2015年度)国際調査データ。

c) 交通事故が多いエリア

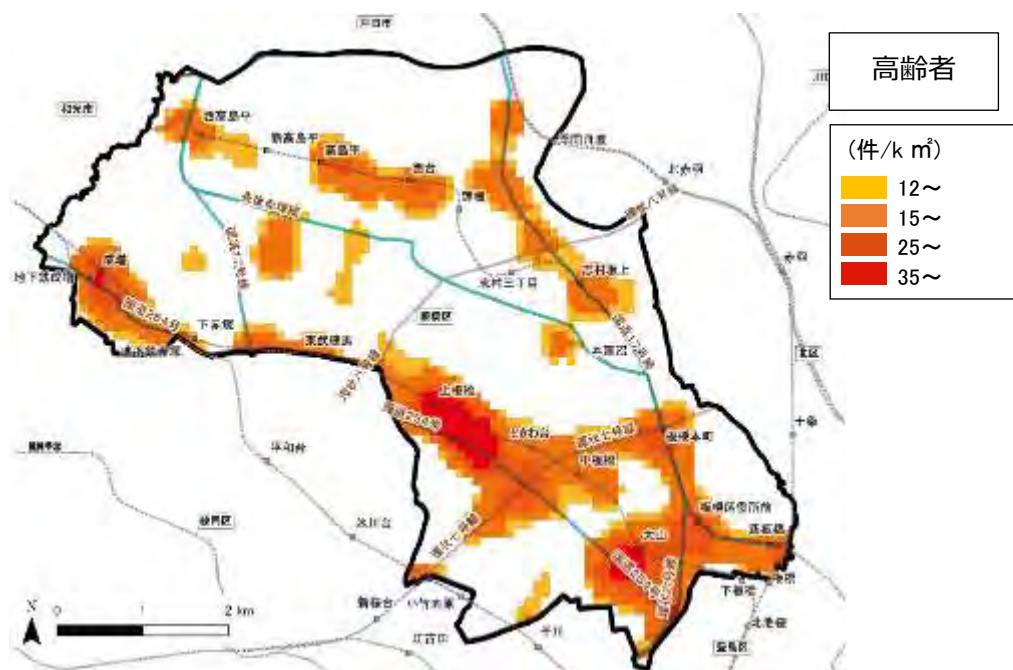
警視庁が公開している交通事故発生マップ*によると、全交通事故は熊野町周辺や大和町周辺で多く発生しています。

属性別にみると、子供の交通事故は、徳丸五丁目・成増駅周辺で多く発生しています。また、高齢者の交通事故は大山駅・上板橋駅・成増駅周辺で多く発生しています。



交通事故発生件数が多いエリア（子供）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

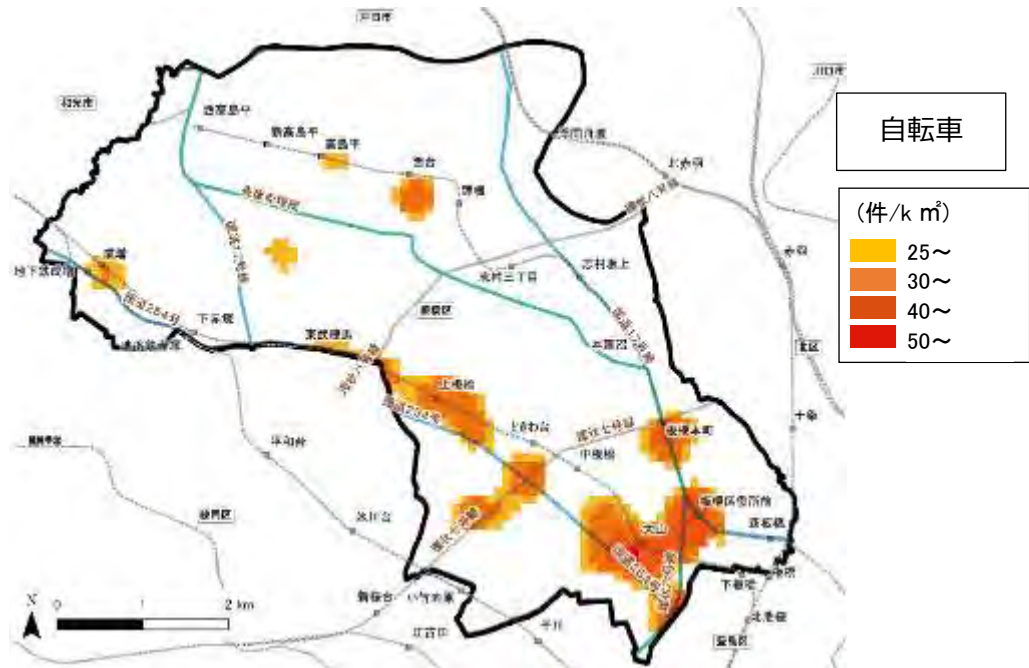


交通事故発生件数が多いエリア（高齢者）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

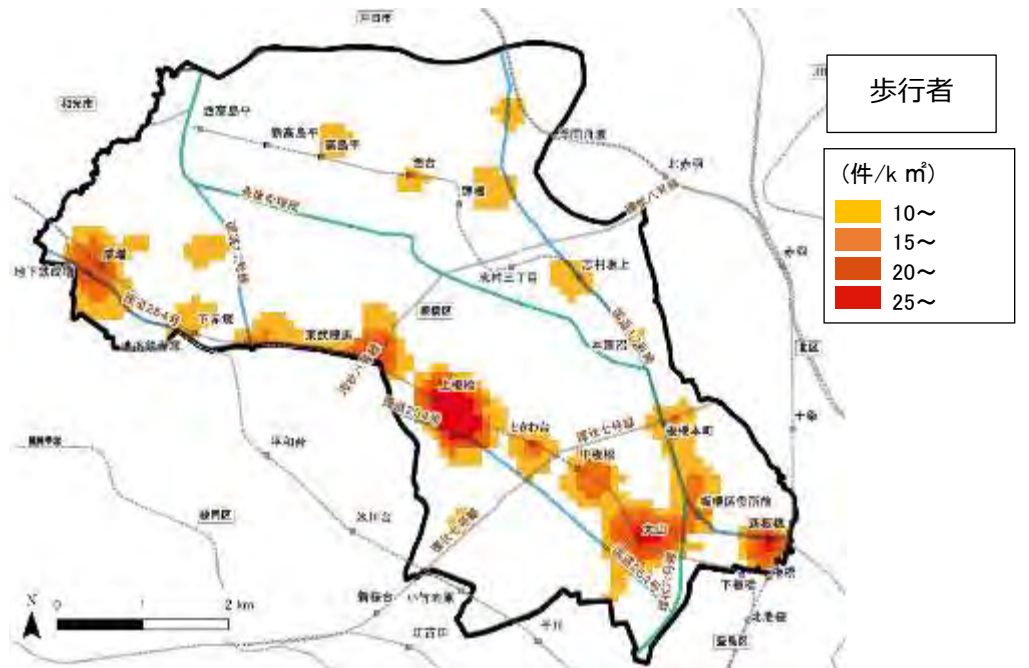
* 平成 27 年（2015 年）～29 年（2017 年）の 3 年間の負傷事故と平成 29（2017）、30 年（2018 年）の死亡事故発生密度を地図で表記したものの。

交通手段別にみると、自転車の交通事故は板橋区役所前駅・大山駅周辺で多く発生しています。また、歩行者の交通事故は板橋駅・大山駅・上板橋駅・東武練馬駅・成増駅周辺で多く発生しています。



交通事故発生件数が多いエリア（自転車）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

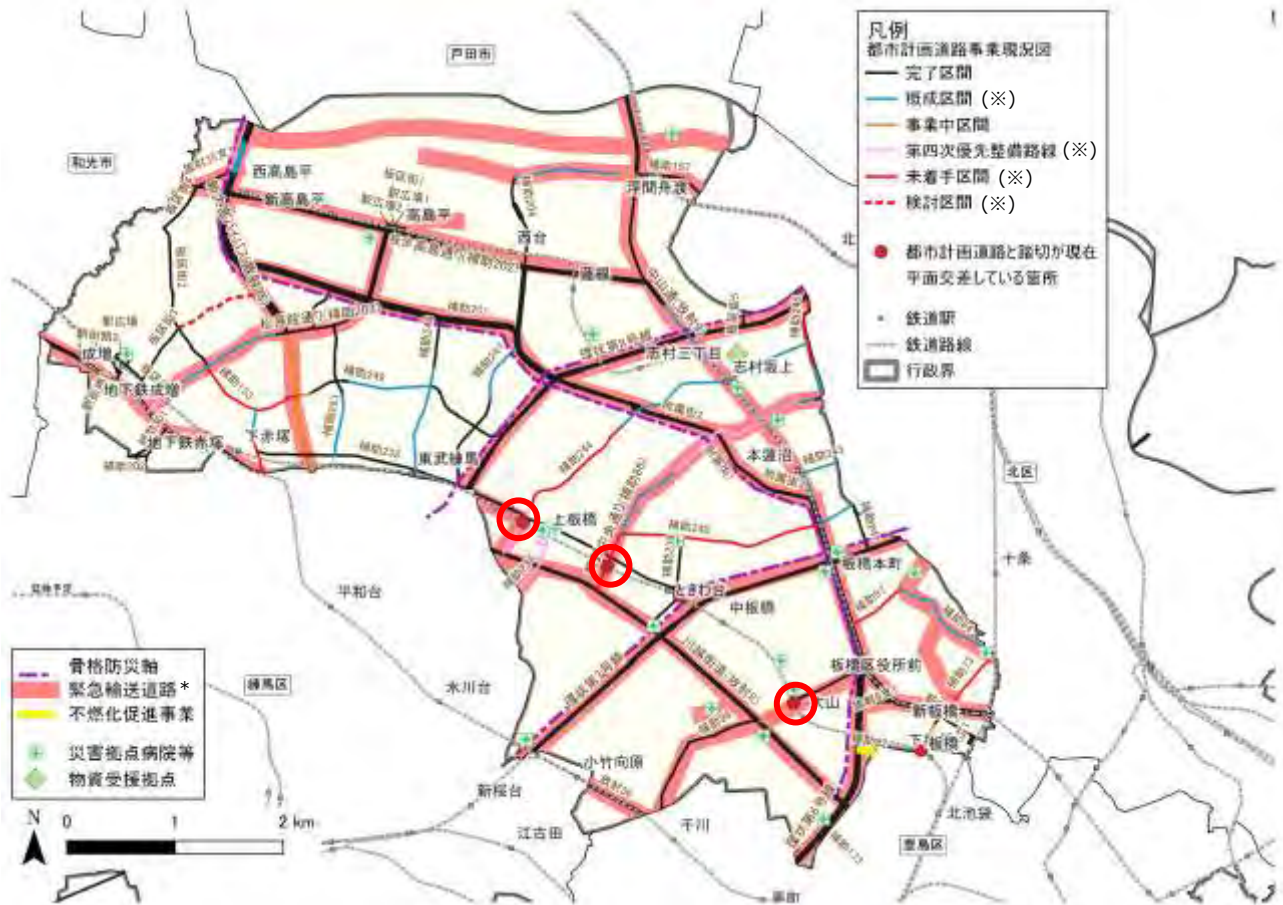


交通事故発生件数が多いエリア（歩行者）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

6) 防災

都市計画道路が整備されることにより、災害拠点病院^{*}へのアクセスが改善されると考えられる区間がみられます。



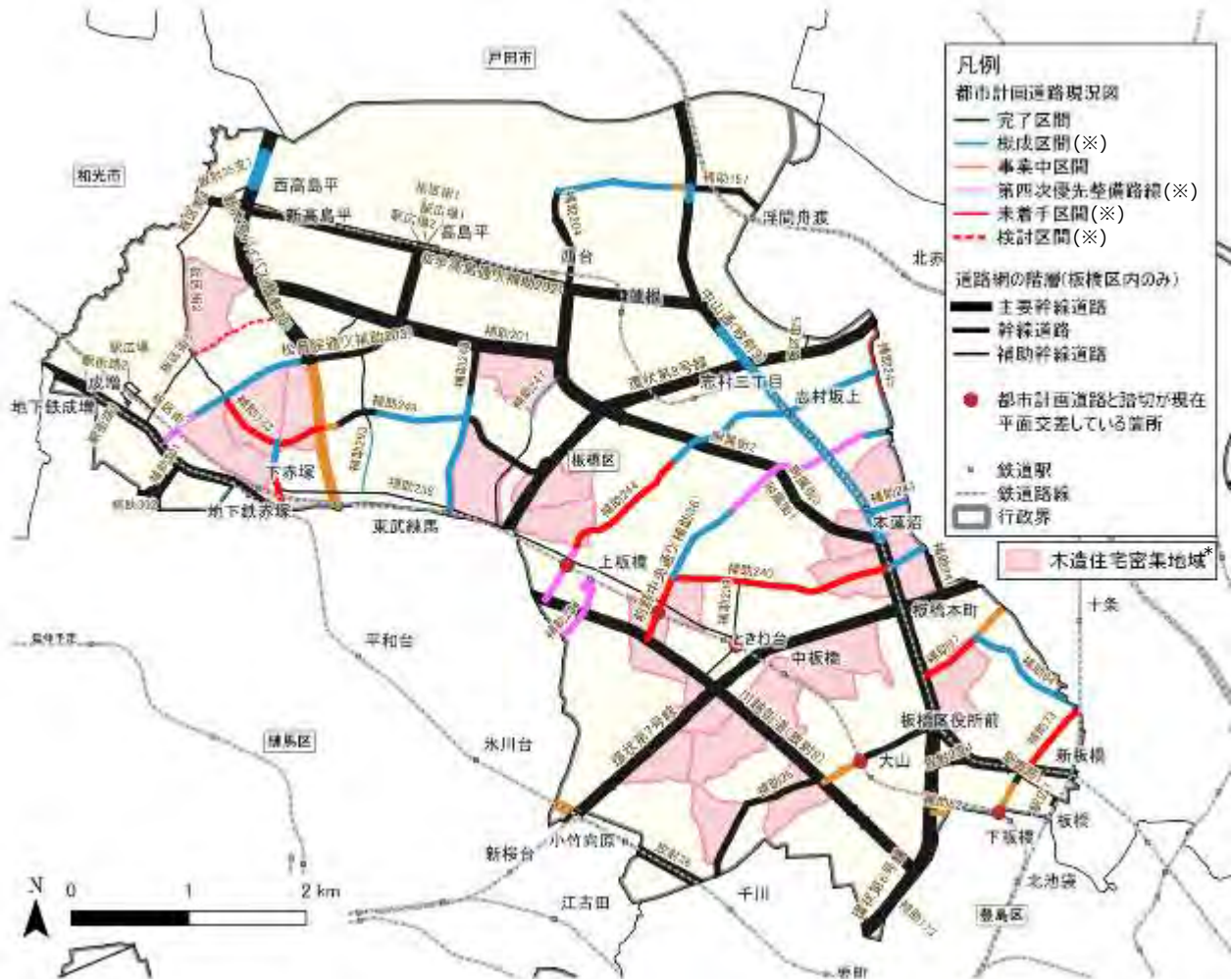
防災ネットワーク

出典：板橋区都市づくりビジョン（平成 30 年（2018 年）3 月）、板橋区ホームページ（都市防災不燃化促進事業）、東京都防災都市づくり推進計画（平成 28 年（2016 年）3 月）をもとに作成

* 緊急河川敷道路を含む

火災時に延焼する危険性が高い木造住宅密集地域^{*}では、都市計画道路をはじめとした道路の整備を行うことで延焼被害を最小限にすることができます。

仲宿・前野町・赤塚は、木造住宅密集地域を含んでおり、都市計画道路の整備も未着手になっている箇所がみられます。



都市計画道路と木造住宅密集地域

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

* 東京都 土地利用現況調査(平成23年(2011年))より区が独自に推計した。

(5) 自転車

1) 通行環境

板橋・豊島両区が平成 12 年度（2000 年度）に「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」を策定し、自転車道の整備を推進してきました。

この計画に基づいて、平成 12 年度（2000 年度）から平成 26 年度（2014 年度）までの期間で、区道のコリドー路線[※]については整備が完了しています。

今後は、「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」の検討を進めていきます。



自転車ネットワーク

出典：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画（平成 12 年度（2000 年度））

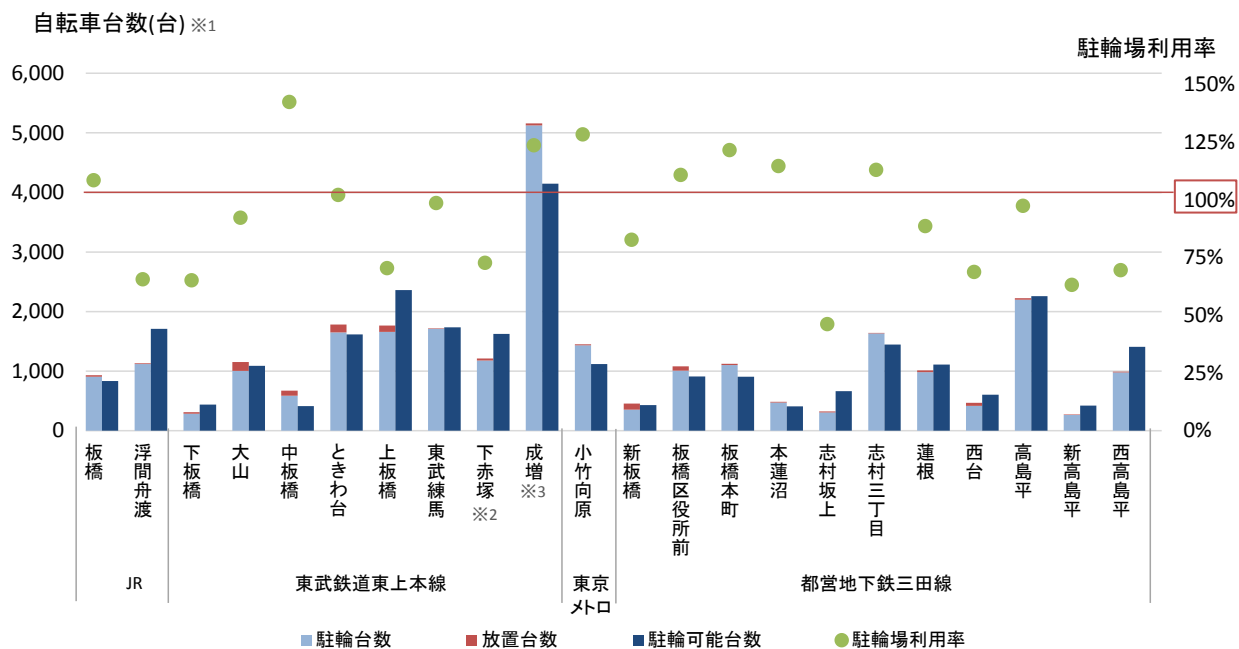
自転車ネットワーク路線の定義

路線区分	定義
コリドー路線 [※]	副都心「池袋」を中心とし、そこから放射状に伸びている幹線道路を主として、ネットワーク核拠点、商業業務拠点等を結ぶ、板橋区・豊島区を一体的な空間とした路線
コミュニティ路線	コリドー路線をカバーする形で、買い物、通勤・通学等、生活に直接関わってくる路線を中心に、地域の歴史・文化資源の活用を視野に入れつつ、各地域や地元商店街等に密着した、全体的に拡がりをもたせるような路線
レクリエーション路線	自転車・歩行者専用道路として、スポーツやレクリエーションに寄与できる路線

出典：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画（平成 12 年度（2000 年度））

2) 駐輪場

駐輪場の駐輪可能台数に対して実際の駐輪台数が上回っているのは板橋本町駅、小竹向原駅、中板橋駅、成増駅等が挙げられます。また、大山駅、上板橋駅、ときわ台駅、成増駅では放置自転車も比較的多く発生しています。



※1: 駐輪台数は、8時～11時の延べ台数。放置台数は、調査時点での台数。

※2: 地下鉄赤塚駅を含む ※3: 地下鉄成増駅を含む

駐輪台数と駐輪可能台数

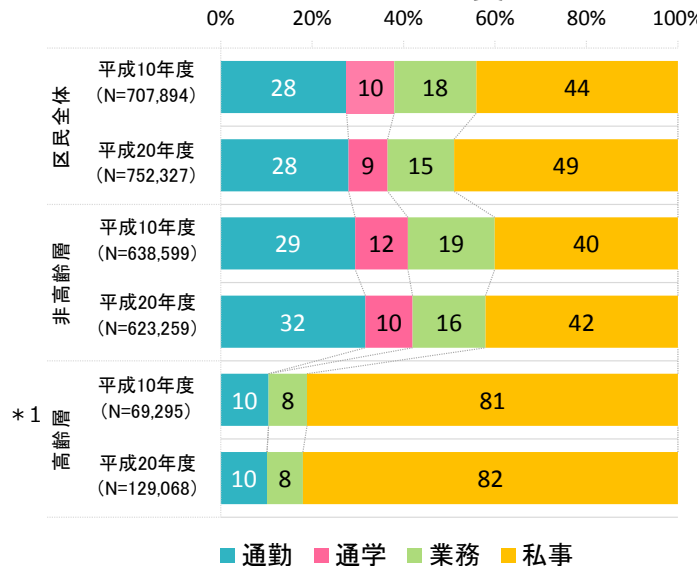
出典：板橋区資料をもとに作成

(6) 人の動き

1) 移動目的

区民の移動目的は、65歳以下の年齢層では通勤、業務、通学での移動が6割程度を占める一方、65歳以上の年齢層では私事目的が8割を占めています。

平成10年度（1998年度）から平成20年度（2008年度）の経年変化をみると、各年齢層ともに移動目的に大きな変化はありません。



■ 通勤 ■ 通学 ■ 業務 ■ 私事

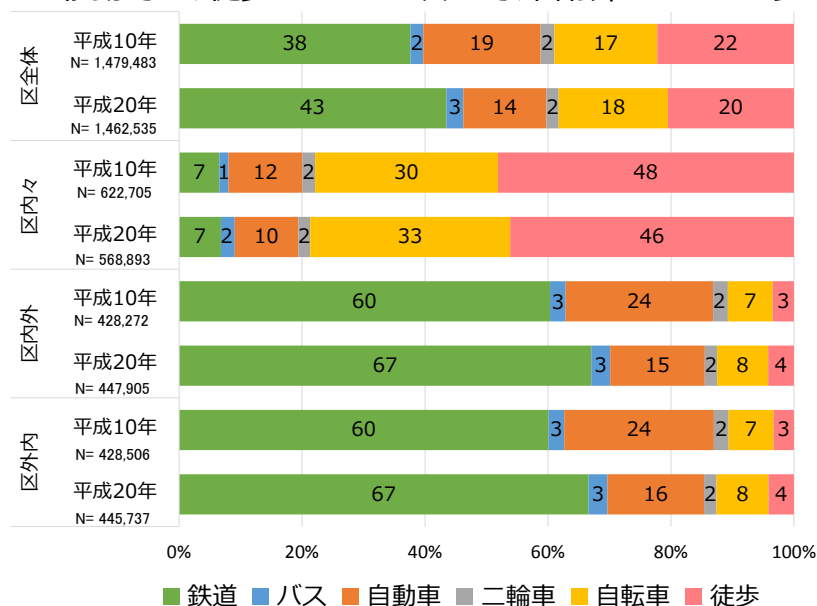
区民の移動目的*2

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度（1998年度）、平成20年度（2008年度））をもとに作成

2) 代表交通手段分担率

区内から区外や、区外から区内への代表交通手段※として、自動車の利用が減少している一方、鉄道の利用は増加しています。

区内々の移動では、徒歩の46%に次いで、自転車が33%と多くなっています。



区内の代表交通手段分担率*2

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度（1998年度）、平成20年度（2008年度））をもとに作成

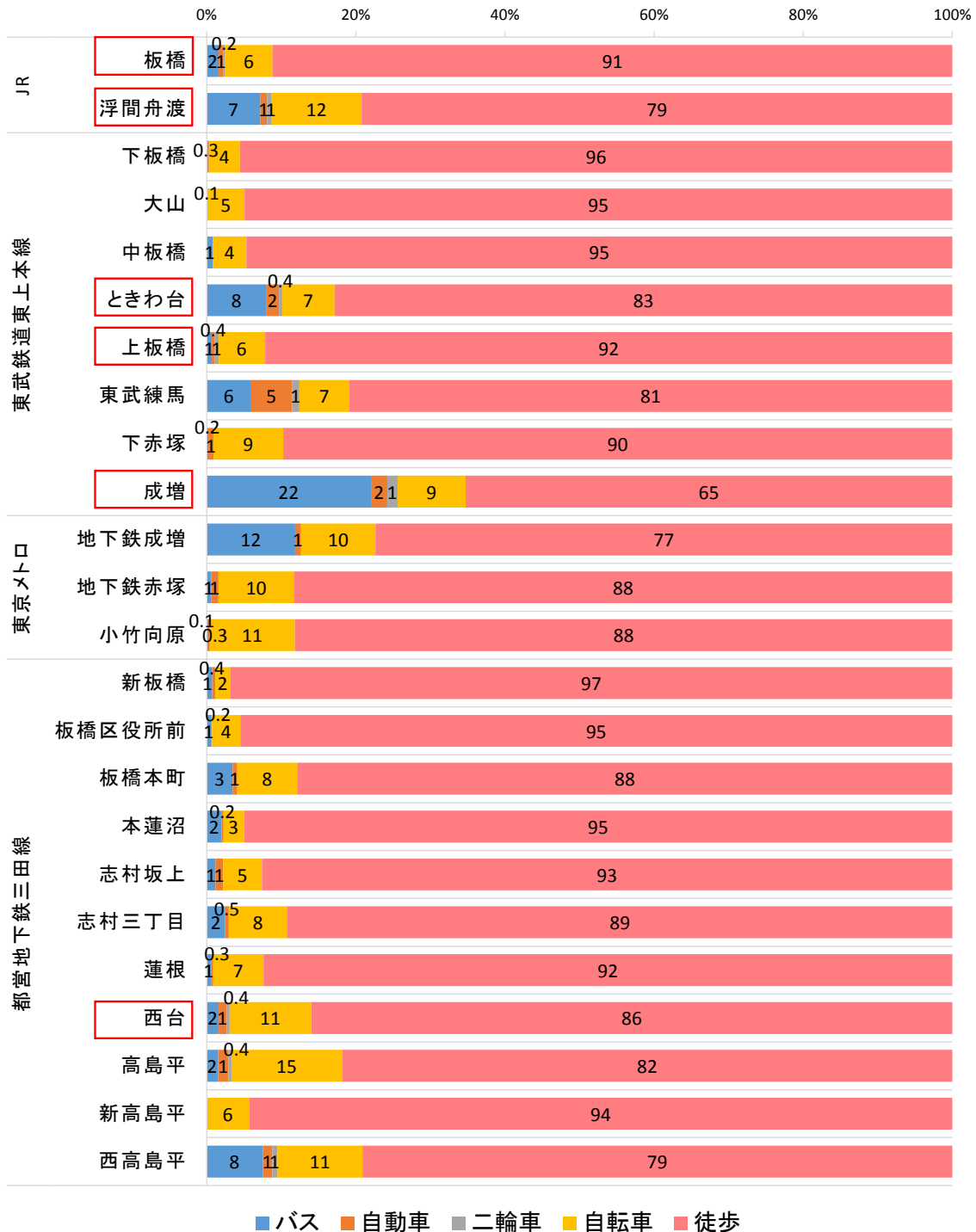
*1 「高齢層」は、「65歳以上の年齢層」と定義。

*2 「区民の移動目的」「区内の代表交通手段分担率」のグラフについては端数処理の関係で合計は100%にはならない。

3) 鉄道駅端末代表交通手段**

鉄道駅までの交通手段は、ほとんどの駅において徒歩が8～9割を占め、次いで自転車が多くなっています。

成増駅では、鉄道の整備されていない東西方向へのバス路線（石神井公園駅（練馬区）や赤羽駅（北区）等への系統）が存在し、バスの利用が1～2割程度みられます。



 駅前広場あり

鉄道駅端末代表交通手段

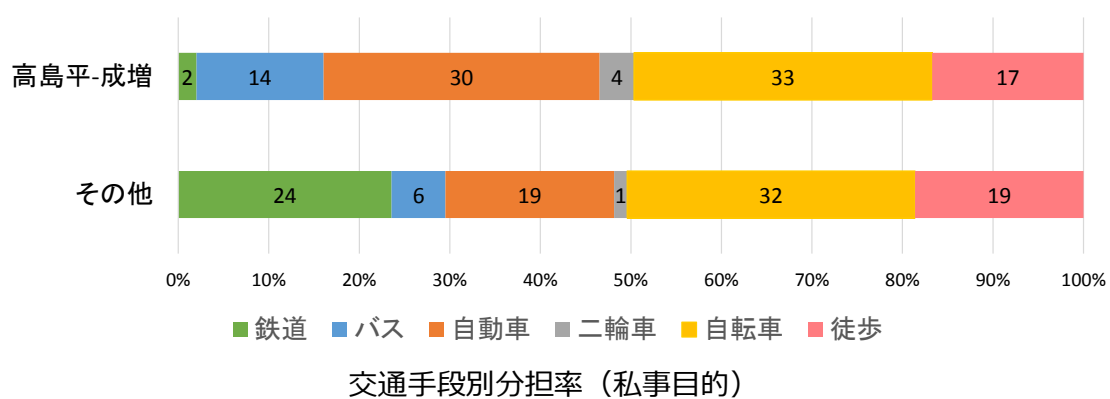
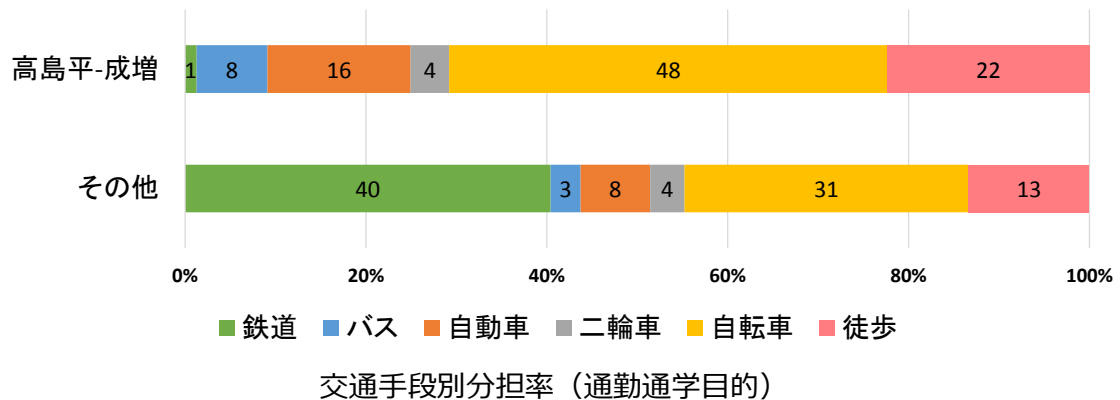
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度（2008年度））をもとに作成

* 「鉄道駅端末代表交通手段」のグラフについては端数処理の関係で合計は100%にはならない。

4) 東西方向の移動における交通手段の利用状況

東西方向の移動として、高島平-成増エリア間の移動に着目すると、その他地域間の移動と比較して、公共交通（鉄道）の利用割合が低い一方、自転車、自動車が高い傾向にあります。

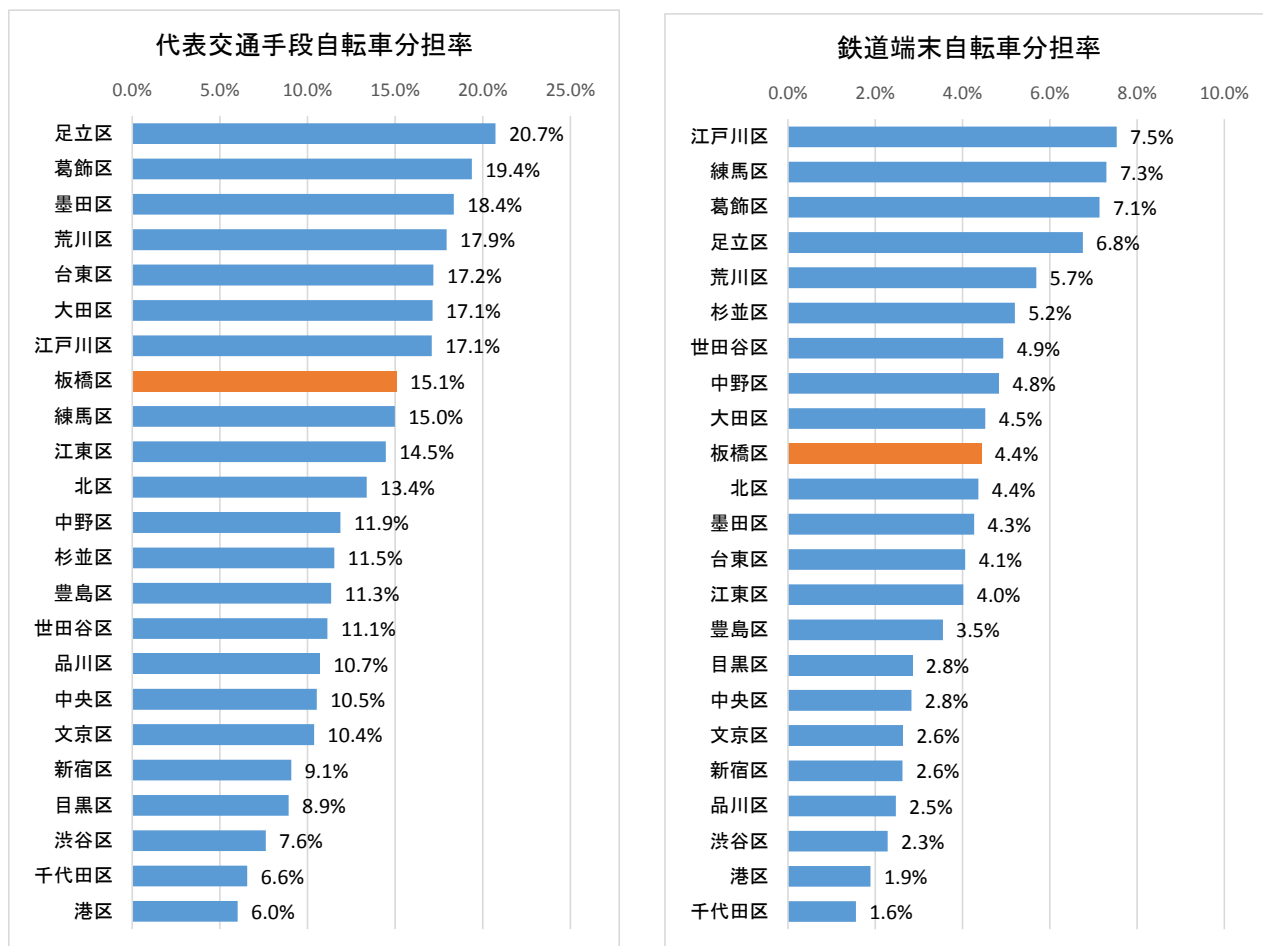
自動車利用割合が高いことに加え、両エリア間を結ぶ松月院通りでは道路混雑が発生しており、環境負荷低減等の観点から公共交通の利用促進が求められます。



* 「その他」は高島平-成増間を除く板橋区内のトリップ（ゾーン内々を除く）。

5) 自転車の利用状況

自転車の分担率を他区と比較すると、代表交通手段における利用は 23 区中 8 位、駅にアクセスする鉄道端末交通手段における利用は、23 区中 10 位といずれも上位 10 位以内となっています。



自転車分担率（代表交通手段※・鉄道端末）（東京 23 区）

出典：国勢調査（平成 22 年度（2010 年度））をもとに作成

6-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ

(1) 調査概要

区民の日常的な外出の状況や、交通に関する様々な取組みへの評価や満足度・重要度、今後の交通に関する施策への要望等の交通に関する課題について、区民を対象としたアンケート調査を実施しました。

また、区外から区内へ通勤・通学等で来訪する傾向もあり、周辺の区市とのつながりを意識した交通政策を考えていくことも重要です。このことから、区内への来訪状況を把握するほか、区民との交通に関する意識・意向の違いを分析する等により区の交通に関する特性を明らかにするため、区外からの来訪者（在勤・在学者等）に対するアンケート調査もあわせて実施しました。調査概要は下表のとおりです。

区民及び来訪者アンケート調査概要

	区民アンケート調査	来訪者アンケート調査
対象	満 16 歳以上の区内在住者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 満 16 歳以上の区外居住者（東京都、神奈川県、埼玉県） ・ 自転車、自動車、タクシー、バス、鉄道のいずれかの交通手段を利用して、月 1 回以上、板橋区を来訪する者
期間	平成 30 年（2018 年） 8 月 29 日(水)～9 月 14 日(金)	平成 30 年（2018 年） 10 月 3 日(水)～10 月 9 日(火)
方法	郵送配布、郵送回収	WEB アンケート
配布数	4,000 票	—
回収数	1,310 票 (回収率：32.8%)	1,000 票 ※各交通手段で 100 票以上確保

(2) 交通手段別の利用状況

区民と来訪者の区内における交通手段別の利用状況をみると、区民は、鉄道に次いで自転車とバスの利用割合が高くなっています。

また、子育て世帯は鉄道に次いで自転車、バスの順に利用割合が高く、高齢者は自転車の利用割合が高い傾向にあります。

一方、来訪者は、鉄道、自動車の利用割合が比較的高い傾向にあります。

交通手段別の利用割合

交通手段	利用している割合						
	区民					来訪者	
	全体		子育て世帯 ^{*1}		高齢者 ^{*2}		
自転車	6割以上	64%	7割以上	79%	6割以上	60%	26%
自動車		44%		51%		44%	45%
タクシー		46%		47%		51%	11%
バス	6割以上	64%	7割以上	73%		58%	25%
鉄道	9割以上	94%	9割以上	97%	9割以上	91%	59%

*1 18歳以下の子どもがいる世帯を「子育て世帯」と定義。

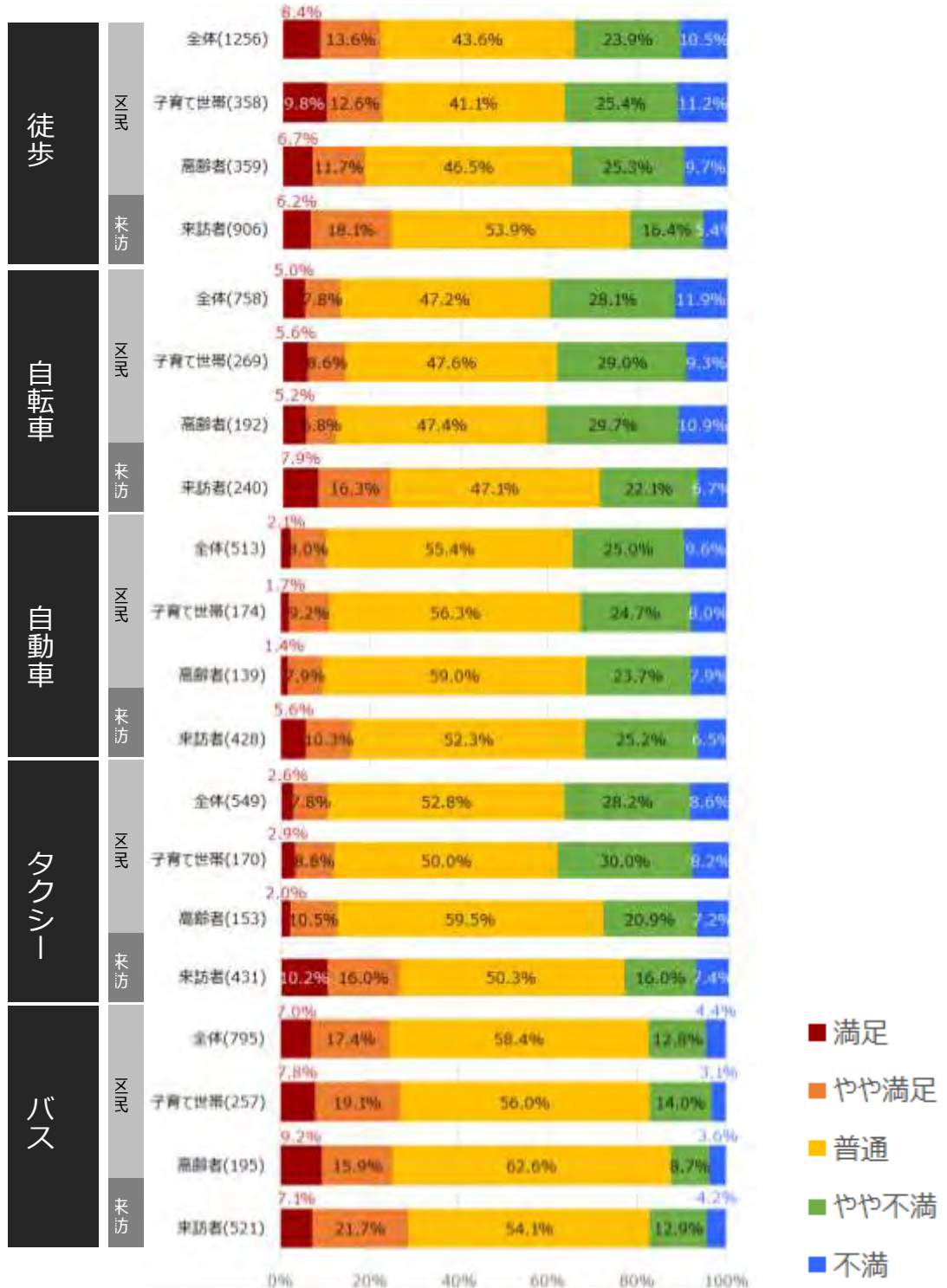
*2 65歳以上の回答者を「高齢者」と定義。

(3) 交通手段別の総合的な満足度

区内における交通手段別の総合的な満足度をみると、区民は自転車、タクシー、自動車、徒歩の順に不満の割合が高い一方、バスの満足度が高くなっています。

属性別にみると、子育て世帯はタクシーや徒歩の満足度が全体より低く、高齢者は自転車が低い傾向にあります。

来訪者の満足度は、全ての交通手段において区民より高いですが、自動車が比較的低くなっています。



交通手段別の改善ニーズ

(4) 交通手段別の改善ニーズ

1) 徒歩

歩行環境に対する改善ニーズは、区民・来訪者ともに「歩道の幅(人や自転車との混在等)」が最も高く、特に子育て世帯が重視する傾向にあります。



歩行環境に対する改善ニーズ

2) 自転車

区民の自転車の利用環境に対する改善ニーズは、「道路の幅」が最も高く、特に高齢者が重視する傾向にあります。

次いで、「駅周辺の駐輪場の利用可能台数」の改善ニーズが高くなっています。



自転車の利用環境に対する改善ニーズ

3) 自動車

区民の自動車利用環境に対する改善ニーズは、「車道の幅」「交差点における安全対策(ミラーの設置等)」の順に高くなっています。

一方で、来訪者は「道路の混雑状況」に対する改善ニーズが突出しています。



- 1.道路の混雑状況
- 2.踏切の待ち時間
- 3.車道の幅
- 4.駐車場の設置状況
- 5.交差点における安全対策(ミラーの設置等)

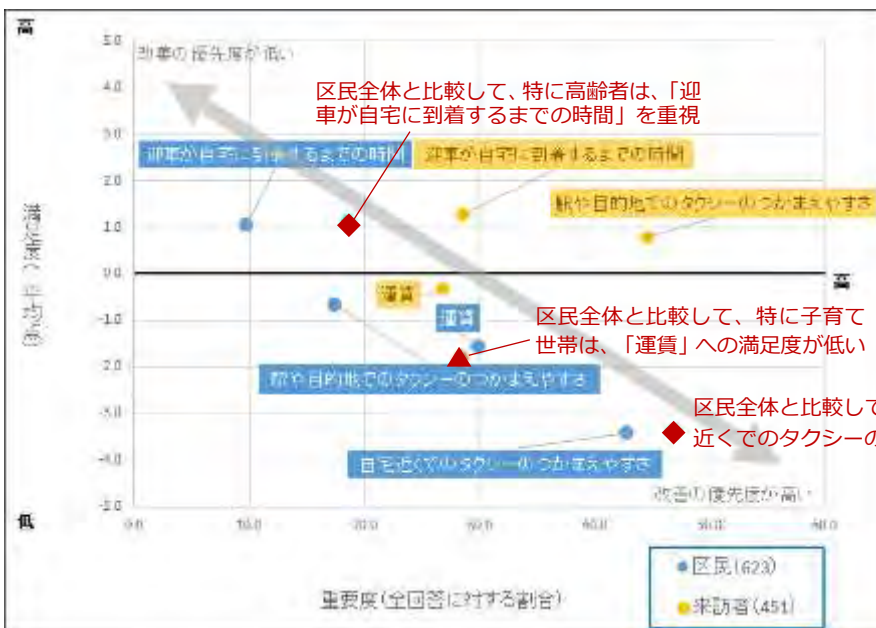
▲: 子育て世帯の改善ニーズ
◆: 高齢者の改善ニーズ

自動車の利用環境に対する改善ニーズ

4) タクシー

区民のタクシーサービスに対する改善ニーズは、「自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ」が最も高く、特に高齢者は重視しています。次いで「運賃」が高く、特に子育て世帯が重視しています。

来訪者は、「駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ」が最も高くなっています。



- 1.迎車が自宅に到着するまでの時間
- 2.自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ
- 3.駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ
- 4.運賃

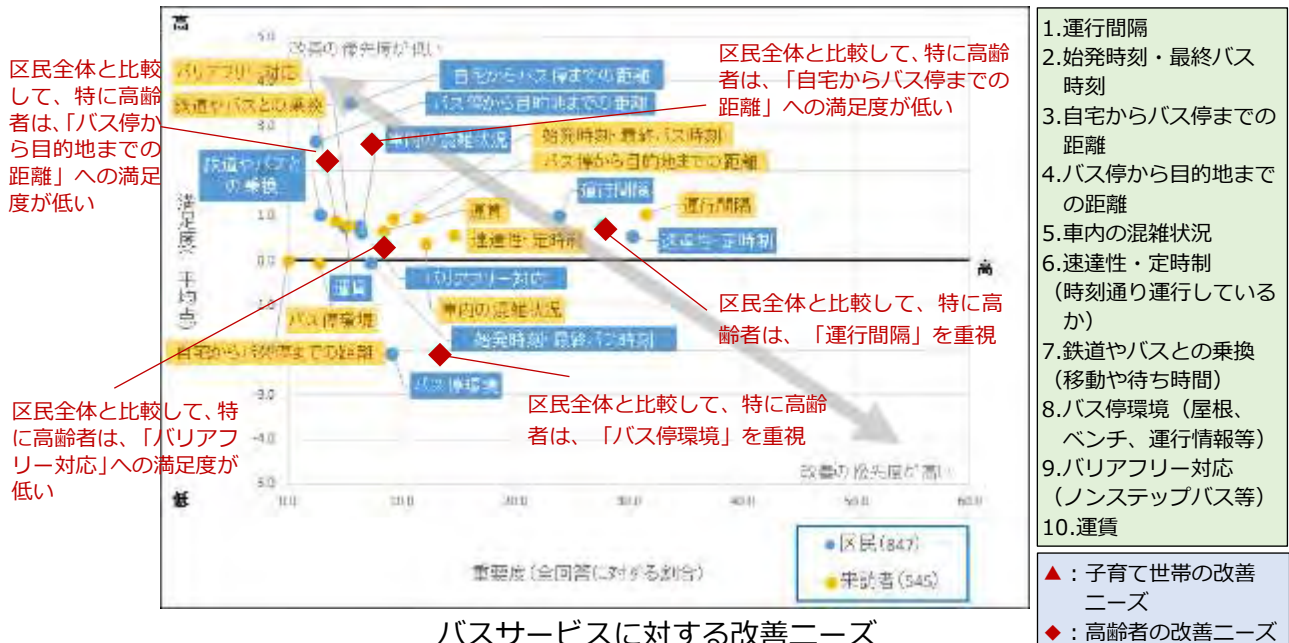
▲: 子育て世帯の改善ニーズ
◆: 高齢者の改善ニーズ

タクシーのサービスに対する改善ニーズ

5) バス

区民のバスサービスに対する改善ニーズは、「速達性・定時性」や「バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）」が高くなっており、特に高齢者はバス停環境を重視する傾向にあります。

来訪者は、「運行間隔」が比較的高い傾向にあります。



バスサービスに対する改善ニーズ

6) 不便な駅とその理由

区民や来訪者が不便と感じる駅は、駅前広場がない駅では「駅前広場がない」に加え、「バスやタクシーへの乗換えがしづらい」が多くなっています。

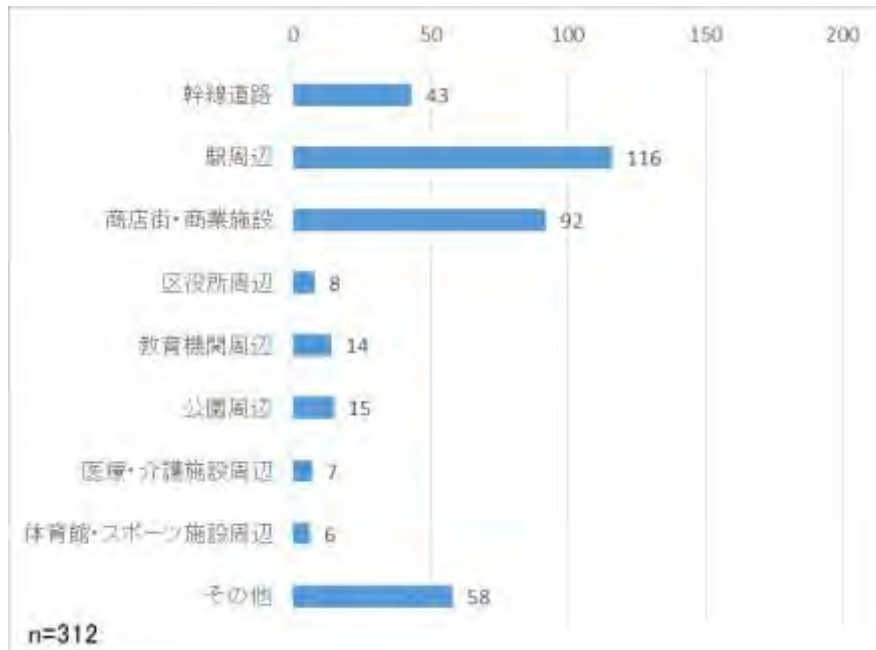
区民・来訪者が不便だと感じる駅(区民・来訪者それぞれの上位駅)とその理由

不便だと感じる駅名		不便だと感じる主な理由
JR	板橋	「鉄道の線路で町が分断されている」「渋滞が激しい」 「板橋駅-新板橋駅間での乗換えが不便」
東武鉄道 東上本線	大山	「駅前広場がない」「駅周辺にバス停やタクシー乗り場がなく 鉄道への乗換えがしづらい」「ホーム間の移動が不便」
	ときわ台	「駅周辺がバリアフリー化されていない(エレベーター・エスカ レーターがない箇所がある)」
	東武練馬	「安心して歩ける道路がない」「改札口が少ない・位置が不便」
	成増	「鉄道の線路で町が分断されている」「安心して歩ける道路がない」
東京メトロ	小竹向原	「駅周辺がバリアフリー化されていない(エレベーター・エスカ レーターがない箇所がある)」「駅周辺にバス停やタクシー乗り場が なく鉄道への乗換えがしづらい」「駅周辺に商店等がない」
都営三田線	志村三丁目	「駅前広場がない」「駅周辺にバス停やタクシー乗り場がなく 鉄道への乗換えがしづらい」「駅周辺に商店等がない」

□ 駅前広場あり

7) 路上駐車によって不便を感じる場所

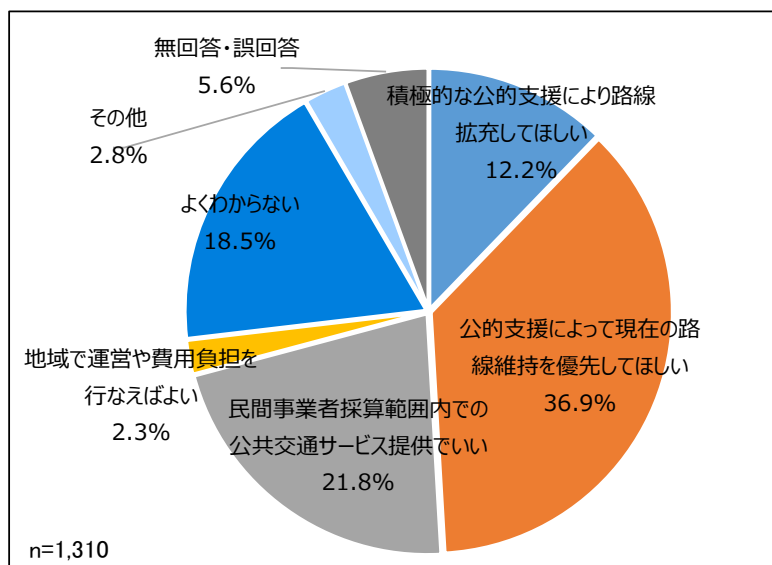
区民が路上駐車によって不便を感じる場所として、駅周辺が最も多く(116名)、次いで商店街・商業施設が多い(92名)傾向にあります。



路上駐車によって不便を感じる場所

8) 地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

バス等の地域交通を、今後充実・維持していくための費用負担に関して、区民は「公的支援によって、現在の路線維持を優先してほしい」と回答した人が約4割、次いで「民間事業者の採算が取れる範囲内で、公共交通サービスが提供されればよい」と回答した人が約2割と多い傾向があります。

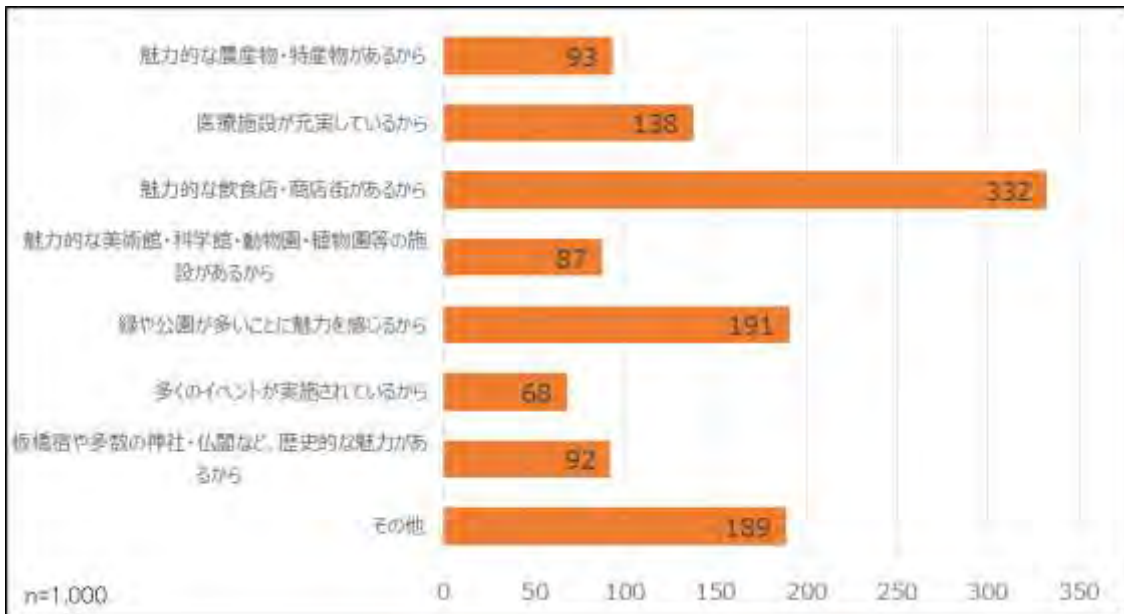


地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

9) 来訪者の板橋区への来訪ニーズ

居住地と比べて「魅力的な飲食店・商店街があるから」板橋区に来訪したという回答が最も多く挙げられています。

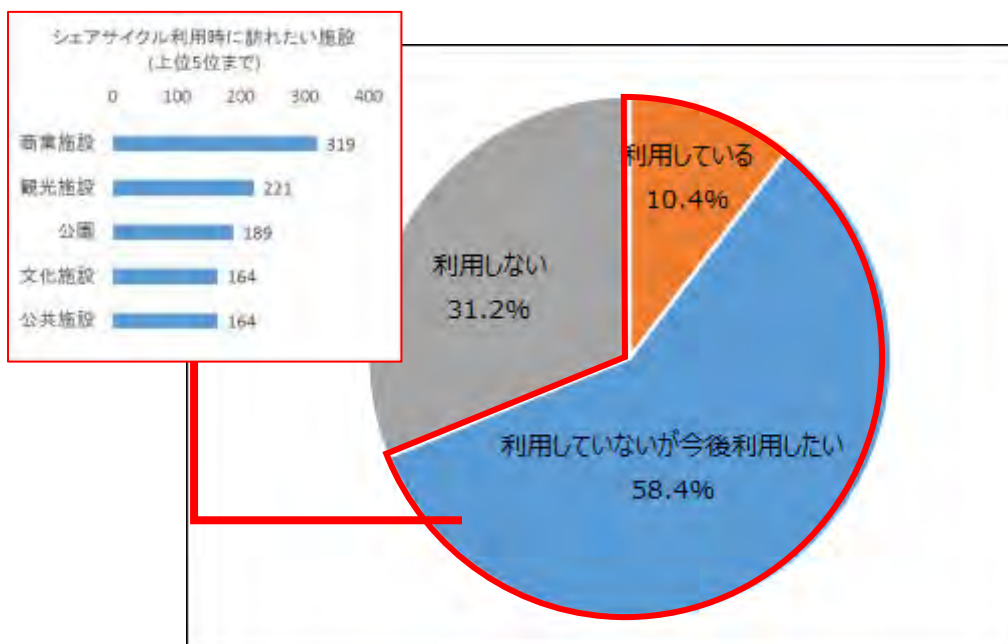
また、来訪者のうち約9割が「区の交通がより便利になった場合にもっと来訪したい」と感じています。



来訪者の板橋区への来訪ニーズ

10) 来訪者のシェアサイクル利用意向

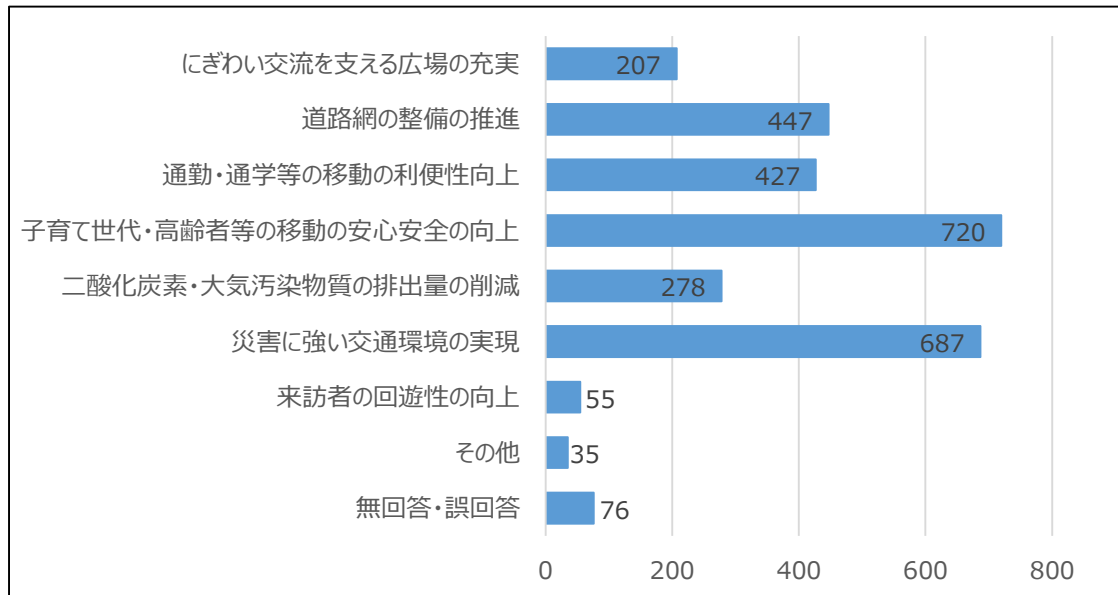
来訪者のシェアサイクル利用意向は、「利用していないが今後利用したい」という回答が約6割と多い傾向にあります。また、シェアサイクル利用時に訪れたい施設として、商業施設・観光施設・公園の順に多く挙げられています。



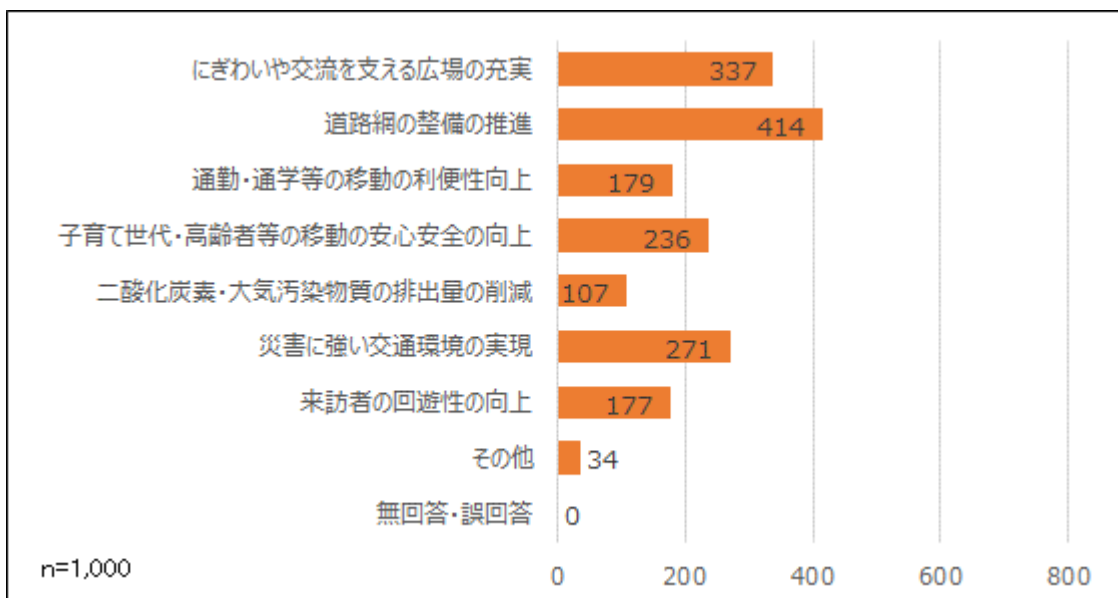
来訪者のシェアサイクル利用意向

11) 今後、区に求める取組

区民は、今後区に求める取組として、「子育て世代・高齢者等の移動の安心・安全の向上」と回答した人が最も多く（約5割）、次いで「災害に強い交通環境の実現」と回答した人が多い（約5割）傾向にあります。



今後、区に求める取組（区民）



今後、区に求める取組（来訪者）

6-4 上位関連計画

(1) 板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025

「板橋区基本構想(平成 27 年(2015 年)10 月)」、「板橋区基本計画 2025(平成 28 年(2016 年)2 月)」では、平成 28 年度(2016 年度)から概ね 10 年後を想定して、区全体の将来像が定められています。

【将来像】 「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち“板橋”」
= 「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち

また、将来像を政策分野別に具現化した「9つのまちづくりビジョン」を掲げ、概ね 10 年後の「あるべき姿」が示されています。

【政策分野別の「9つのまちづくりビジョン」】

- (1) 子育て分野：「子育て安心」ビジョン
- (2) 教育分野：「魅力ある学び支援」ビジョン
- (3) 福祉・介護分野：「安心の福祉・介護」
- (4) 健康分野：「豊かな健康長寿社会」ビジョン
- (5) 文化・スポーツ分野：「心躍るスポーツ・文化」ビジョン
- (6) 産業分野：「光輝く板橋ブランド・産業活力」ビジョン
- (7) 環境分野：「緑と環境共生」ビジョン
- (8) 防災・危機管理分野：「万全な備えの安心・安全」ビジョン
- (9) 都市づくり分野：「快適で魅力あるまち」ビジョン

さらに、将来像をより効果的・効率的に実現するために、9つの基本政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「未来創造戦略」が示されています。

【都市像】：魅力創造発信都市、安心安全環境都市

【戦略】

●戦略Ⅰ：若い世代の定住化戦略

若い世代が住み続けたいくなる、住みたいくなるまちづくりを戦略的に展開します

●戦略Ⅱ：健康長寿のまちづくり戦略

元気な高齢者を増やし、地域の支え合いによる超高齢社会に適応したまちづくりを戦略的に展開します

●戦略Ⅲ：未来へつなぐまちづくり戦略

快適で魅力あるまちづくりによって交流と賑わいを創出し、都市としての魅力を高めます。

(2) 板橋区都市づくりビジョン (平成 30 年 (2018 年) 3 月)

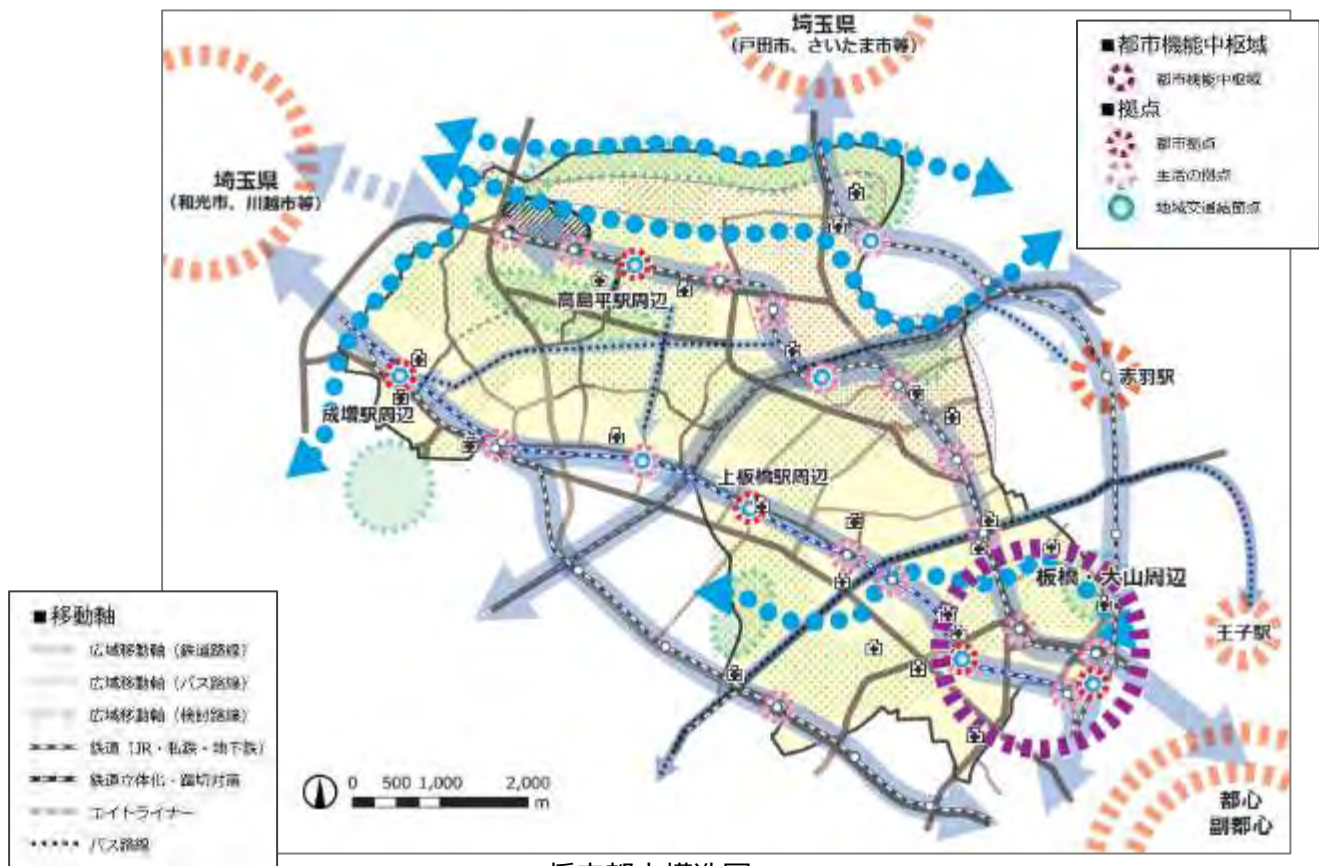
「板橋区都市づくりビジョン」では、「都市生活の質」を戦略的に高めていくための都市づくりの方針及び将来都市構造等が示されています。

将来都市構造では、東西方向の広域交通を鉄道で担うことが示されています。

【交通に関するキーワード】

- ・ 駅を中心とした利便性の高いまち
- ・ 都心・副都心方向への移動が便利なまち
- ・ 区民同士や区民と観光客、事業者等との多様な交流がうまれるまち
- ・ 持続可能な都市構造の実現
- ・ ネットワーク型集積都市（駅を中心に都市機能を集積した個性ある拠点を形成し、それぞれの拠点を鉄道やバス路線で結ぶ）
- ・ 交通の円滑化や安全性の向上
- ・ 誰もが快適に移動できる環境の形成（ユニバーサルデザイン）
- ・ 自動運転等の新技術に対応する交通システム
- ・ 多様な主体による協働の都市づくり

【将来都市構造図】



将来都市構造図

出典：板橋区都市づくりビジョン (平成 30 年 (2018 年) 3 月)

(3) その他の関連計画

その他の関連計画では、交通に関して主に以下のような記述がみられます。

関連計画における交通に関する主な記載内容

分野	交通に関する主な記載内容	出典
子育て・教育	○区道の路面補修等による交通の安全性向上 ○自転車道の整備による自転車の利用促進	板橋区次世代育成推進行動計画いたばし子ども未来応援宣言 2025
福祉・介護	○安心・安全で魅力ある「まちの空間」づくり	板橋区ユニバーサルデザイン推進計画 2025
健康	○高島平地域でプロムナードの再整備を推進	いたばし健康プラン後期行動計画 2022
観光	○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等を視野に入れた交通基盤の整備を推進 ○オープンカフェによる新たなにぎわい・交流の場の創出	板橋区観光振興ビジョン 2025
商業・産業	○商業その他産業の基盤整備 ○商店街の魅力再生	板橋区産業振興構想 2025
環境	○電気自動車や水素自動車の充電設備等、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	板橋区環境基本計画 2025
防災・危機管理	○主要な都市計画道路「特定整備路線」の整備等による延焼遮断帯 [※] の形成 ○狭あい道路（幅員 6m 未満）の解消 ○幹線道路ネットワークの整備、鉄道施設・緊急輸送道路 [※] 等の橋りよりの耐震化 ○緊急輸送道路等において無電柱化を推進	板橋区地域防災計画
都市づくり（交通安全）	○自転車の安全利用の推進（ルールの遵守） ○高齢者の交通安全の確保	板橋区交通安全計画 2020
都市づくり（景観）	○街道の歴史を今に伝える“みち”景観 ○環境に配慮した“みち”の景観軸 ○個性豊かな明るくにぎわいのある商店街	板橋区都市景観マスタープラン

6-5 交通に関わる社会動向

(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年（2013 年）11 月）

交通政策基本法は、交通に関わる施策について、基本理念及びその実現を図るための基本的な施策を定めるとともに、国及び地方公共団体等の責務等を定めることにより、交通に関わる施策を総合的かつ計画的に推進を図るものです。

- ・ 交通は国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの（第2条）
- ・ 交通施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道等の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、効率的に連携する（第5条）
- ・ 交通施策の推進は、国・地方公共団体、事業者、住民が連携・協働する（第6条）
- ・ 交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる（第7条）
- ・ 地方公共団体は、交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、総合的かつ計画的に実施する。（第32条）

出典：交通政策基本法について（国土交通省）

(2) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申 198 号） （平成 28 年（2016 年）4 月）

概ね 15 年後（平成 42 年（2030 年）頃）を念頭に置いた答申であり、「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」として「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）」が位置づけられています。

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）

【意義】

- ・ 環状七・八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を期待。

【課題】

- ・ 事業性に課題があり、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・ 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等整備方策について、検討が行われることを期待。

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（交通政策審議会）

(3) 国連サミットにおけるSDGs[※]の採択（平成27年（2015年）9月）

SDGs[※]は、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成される、平成28年（2016年）から令和12年（2030年）までの国際目標です。「板橋区交通政策基本計画」の推進により、目標⑪「都市」や目標⑬「気候変動」等に貢献すると考えられます。



SDGs[※]を構成する17の国際目標

出典：「持続可能な開発目標(SDGs)」について（外務省）

(4) 交通に関わる社会動向

1) 人口減少・高齢社会の到来

- ・ 前述のように、区の総人口は将来的にはピークを迎え減少に転じるとされています。また、高齢者人口は一貫して増加が進みます。
- ・ これまで以上に、高齢者の増加に対応したまちづくりが求められますが、福祉・介護分野だけで超高齢社会を支えることは困難なため、高齢者がいつまでも健康で元気に暮らすことができるまちづくりへの交通分野での寄与が求められます。

2) 交通サービスの担い手の不足

- ・ 人口減少・高齢化の進展を背景として、全国的に交通サービスの担い手不足が顕在化しており、運行路線や運行頻度増加などの公共交通サービスレベルを上げたくても、対応する人員が確保できない状況が続いています。
- ・ そのため、今後も公共交通サービスを維持・強化していくためには、バス等の運転者確保に取り組むとともに、公共交通の利用促進が求められています。

出典：第1回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 資料3を参考に作成

3) 災害への関心の高まり

- 九州北部豪雨等、各地で自然災害が相次いだとともに、気候変動の影響による水害・土砂災害の頻発・激甚化、首都直下地震等の巨大地震の発生等の懸念されることから、自然災害対策の重要性はますます高まっています。
(出典：国土交通白書 2018)
- そのため、災害を考慮したまちづくりが求められるとともに、交通分野でも災害への対応が求められています。

4) 歩行者・自転車優先の道づくり

- 安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要です。
- 特に通学路では、歩道整備、路肩のカラー舗装、防護柵設置等の対策を実施するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みにより、子どもの安全・安心を確保する取組みが進められています。
- また、安全で快適な自転車利用環境の創出が進められています。

出典：国土交通白書 2018 より抜粋

5) ITS の普及、自動運転の実現に向けた動きの加速

- 最先端の情報通信技術を活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム（ITS^{*}）は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決に寄与することが期待されています。
- 特に、自動運転システムに関し、世界的に実用化・普及に向けた競争時代に突入しており、日本でも官民連携による研究開発推進に係る取組みが進められています。
- また近年では、スマートフォンの普及にともない、バスを利用する際に、バスの運行情報をスマートフォンで確認したり、徒歩や自転車で移動する場合に、スマートフォンの道案内や周辺施設情報を見たりすることで、快適に移動することができるようになってきています。

出典：国土交通白書 2018、官民 ITS 構想・ロードマップ 2018 を参考に作成

6) MaaS (マース)

- ・ MaaS とは「Mobility as a Service」の略であり、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。
- ・ スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型になります。

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)10 月)

7) 環境にやさしい自動車の普及(電気自動車、燃料電池自動車、カーシェアリング)

- ・ 電気自動車はバッテリー(蓄電池)に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車であり、走行時における自動車からの排出ガスは一切なく、太陽光発電等の再生可能エネルギーによる充電であれば、NOx、CO2とも排出量ゼロということになります。
- ・ 燃料電池自動車は、車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車であり、ガソリンエンジン車やディーゼルエンジン車と比べて非常に高いエネルギー効率を有しています。
- ・ 電気自動車、燃料電池自動車ともにバスにも導入されており、電気バスは墨田区のコミュニティバス、燃料電池バスは東京都交通局等で導入されています。

出典：次世代自動車ガイドブック2014(環境省)、墨田区ホームページ、東京都交通局ホームページ

8) カーシェアリングの普及

- ・ 環境性能に優れた移動手段の普及促進とあわせて、自動車の新しい使い方であるカーシェアリングの普及も進んでいます。
- ・ カーシェアリングは、車両を個人で占有するのではなく、複数の人でシェアすることから、公共的な交通システムとすることができます。カーシェアリングと鉄道やバス等他の移動手段との組み合わせにより、地域における移動の可能性が広がります。
- ・ カーシェアリングの普及により、利用者が自動車利用に関する経済性を意識し、移動手段を自家用車から徒歩、自転車、公共交通等に変化させることで、自動車の走行距離の減少による交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進が図られます。
- ・ また、エコカー等を使ったカーシェアリングの展開により、エコカーの導入促進や環境負荷の軽減に貢献することが期待されます。

出典：交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」、
仲尾謙二「カーシェアリングがもたらすもの—利用者の効用に着目した分析—」
『Core Ethics』9 p.175（平成 25 年（2013 年））を参考に作成

6-6 施策体系表

以下の表は、本計画における基本方針や目標に基づく施策の方向性や基本的な施策、個別の取組を体系的に示しています。

基本方針	目標	施策の方向性	基本的な施策	個別の取組
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	①歩行者重視の道路空間づくり	①-1 歩行者の安全性強化	・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
			①-2 安全で魅力ある歩行空間の創出	・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 [*] や遮熱性舗装 [*] 等
		②自転車利用環境の整備と意識啓発	②-1 適切な自転車利用の誘導	・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
			②-2 放置自転車対策	・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	・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
		③道路交通のインフラ強化	③-1 道路ネットワークの機能強化	・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
			③-2 生活道路の機能強化	・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
			③-3 道路交通の安全性向上	・交通事故や交通災害 [*] 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	・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
		④交通結節機能の維持・充実	④-1 駅周辺の環境整備	・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
	⑤物流の円滑化等のための環境の充実	⑤-1 路上駐車対策	・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】	
	目標2 災害に強いまちを支える交通インフラの強化	⑥防災性の強化	⑥-1 緊急車両等の走行性・速達性向上	・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】
			⑥-2 市街地の防災性向上に係わるインフラ整備	・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

基本方針	目標	施策の方向性	基本的な施策	個別の取組		
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	⑦広域的な公共交通の機能向上	⑦-1 バス交通の機能向上	・公共交通軸（バス路線）の維持・充実		
			⑦-2 バスの走行空間の確保	・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		
			⑦-3 鉄道の混雑緩和や利便性の向上	・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		
			⑦-4 公共交通ネットワークの機能強化	・エイトライナー [※] の導入促進		
	目標4 徒歩や自転車による回遊性の向上	⑧歩行者の回遊性向上	⑧-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実	・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 [※] やオープンカフェ [※] の検討 まちなか広場 [※] や歩行者モール [※] の検討 無電柱化の推進【再掲】		
			⑧-2 案内誘導等の情報提供	・公共交通機関の乗換え利便性強化【再掲】 ・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		
	目標5 地域コミュニティにおける生活交通の充実	⑨自転車の回遊性向上・利活用	⑨-1 自転車利用環境の充実	・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】		
			⑩地域の公共交通の機能向上	⑩-1 バス利用環境の改善	・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実	
				⑩-2 子育て世帯・高齢者等の移動支援	・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	
	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	⑪新たな技術の活用推進	⑪-1 新たな技術の導入	・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	
				目標7 みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進	⑫地域公共交通の検討等での区民参加の推進	⑫-1 地域公共交通の維持・充実に向けた仕組みの構築
		⑬バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	⑬-1 交通施設のバリアフリー化			・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			・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	・区、区民、地域活動団体、事業者の意識啓発		
		目標8 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換	⑭公共交通等の利用促進	⑭-1 公共交通や自転車・徒歩による移動の促進	・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】	
⑮環境に配慮した自動車利用の促進				⑮-1 交通手段のシェアの促進	・環境負荷の低い自動車のシェアリング [※] の普及促進	
				⑮-2 次世代自動車の普及促進	・EV、FCV等の次世代自動車の普及促進	

用語説明



—あ—

開かずの踏切

開かずの踏切は、国土交通省が公開している踏切安全通行カルテにより指定されている踏切であり、ピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切です。

エイトライナー構想

環状八号線を想定した、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区を結ぶ環状鉄道構想です。

延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のことです。

オープンカフェ

道路空間を活用し、開放的な飲食・休憩施設を設置することで、休憩や食事のための場を提供するとともに、にぎわいを演出する空間を創出するための道路空間の再配分の手法の1つです。

大山まちづくり総合計画

大山駅周辺地区の「将来のまちの姿」を設定し、その実現に向けた都市づくりの取組を位置づけた行政計画です。

屋外サイン

屋外で目にする表示や案内図等の目的地まで案内するための図記号等のことです。

温室効果ガス

温室効果をもたらす気体の総称であり、二酸化炭素・水蒸気・フロン・メタン・亜酸化窒素等のことです。

—か—

概成区間

都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していませんが、現道があり区部においては、次の幅員を満たす道路のことです。

- ①計画幅員15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上または18m以上の道路
- ②計画幅員15m未満の場合、現況幅員が8m以上の道路

概成区間の中には、都市計画道路に求められる機能をおおむね満たしている区間もあれば、車道部や歩道部が狭く、課題が生じている区間もあります。

開発行為

主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいいます。なお、敷地面積が500平方メートル以上の土地で、開発行為を行うときは、都市計画法第29条の許可が必要です。

緊急輸送道路・特定緊急輸送道路

緊急輸送道路とは、地震の発災直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊

急車両の通行を確保すべき重要な路線を言い、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する避難場所を相互に連絡する道路が指定されています。そのうち、特に重要な道路が特定緊急輸送道路として東京都により指定されています。区内では、国道17号・254号、環状七号線、首都高速5号線・中央環状線、練馬川口線が指定されています。

検討路線（区間）

「板橋区都市づくりビジョン」において位置づけられている、将来的に都市計画道路として整備を検討する路線のことを言います。

公共交通サービス水準が相対的に低い地域

鉄道駅から500m・バス停から300mを超えた範囲について、公共交通サービス水準が相対的に低い地域としています。他地域と比較して、鉄道駅やバス停から離れており、公共交通が利用しにくく移動が不便な地域のことです。

交通災害

乗り物に乗っている際に衝突・転落等したり、歩行中に乗り物にひかれたりすることです。

コリドー路線

「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」において位置づけられた、池袋を中心とし、放射状に伸びている幹線道路を主として、ネットワーク核拠点、商業業務拠点等を結び、板橋区、豊島区が一体となり、共に相乗効果が期待できるような路線のことです。板橋区では、山手通り、首都高速5号線下、川越街道、不動通り、高島通り等が設定されています。

混雑時旅行速度

警視庁では一般道路において走行速度が20km/h以下になった状態を渋滞としています。

混雑度

道路の混み具合を表す数値のこと。一般的な数値の目安は以下の表のとおりです。

混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

災害拠点病院・災害拠点連携病院

災害拠点病院とは、災害時における初期救急医療体制の充実強化を図るために以下の運営が可能である医療機関であり、重傷者を受け入れる病院です。また、施設や設備についても指定基準があります。

- ①24時間緊急対応し、災害発生時に被災地内の傷病者等の受入れ及び搬出を行うことが可能な体制を有すること。
- ②災害発生時に、被災地からの傷病者の受入れ拠点になること。
- ③都が定める日までに、災害派遣医療チームを保有し、その派遣体制を有すること。また、他医療機関の災害派遣医療チームや医療チームの支援を受け入れる体制を整えておくこと。
- ④原則として、200床以上の病床を有する救命救急センターもしくは第二次救急医療機関であること。
- ⑤地域の第二次救急医療機関と共に定期的な訓練を実施すること。また、災害時に地域の医療機関への支援を行うための体制を整えていること。

また、災害拠点連携病院とは、東日本大震災の教訓から、発災時に中等症者に対応するために指定された、災害拠点病院以外の二次救急病院のことです。

【板橋区内の災害拠点病院】

帝京大学医学部附属病院

日本大学医学部附属板橋病院

東京都保健医療公社 豊島病院

東京都健康長寿医療センター

シームレスモビリティ

本計画では、「異なる交通手段（モビリティ）へ速やかに、つなぎ目なく（シームレス）乗り換えができる交通環境」のことを言います。

シェアリング

物やサービス、場所などを、多くの人と共有して利用する仕組みを指します。交通手段のシェアリングとしては、「複数のクルマを多数の人で共同利用」するカーシェアリングや、「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」できるシェアサイクルがあります。

市街地再開発事業

市街地再開発事業とは、都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした事業のことです。

次世代型モビリティ

本計画では、先進技術等を活用した新たな交通手段のことを言います。

代表的な例として、超小型モビリティ（パーソナルモビリティとも言い、自動車よりコンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両）や、多目的モビリティ（グリーンスローモビリティ（電動により時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のモビリティ）等、地域住民・観光客の手軽な移動やブランディング等の多様な目的に資する車両）などが挙げられます。

遮熱性舗装

舗装表面に樹脂系の塗料を塗布し、日射エネルギー量の約半分を占める近赤外線を高反射することにより、舗装の温度上昇を抑制する舗装。ヒートアイランド現象を抑制する効果が期待されています。

—た—

代表交通手段

目的地までの移動で利用した交通手段のこと。複数の交通手段を乗り換えている場合は、その中の主な交通手段1つを代表交通手段という。主な交通手段を決める際の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

第四次事業化計画

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）を指し、東京都における都市計画道路の整備を着実に進め、道路ネットワークを形成することをめざした整備方針です。

第四次優先整備路線

都市計画道路のうち、第四次事業化計画において、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路線のことを言います。

地域公共交通会議

道路運送法施行規則第9条の2及び同施行規則第9条の3に規定されている会議のことを言います。地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項等の協議を実施することを目的とした会議体です。

地区計画

地区のまちの将来像を共有し、実現するために、建築用途や建築高さ等の地区のまちづくりのルールを定めた計画のことです。

鉄道駅端末代表交通手段

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、このうち、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段を指します。

透水性舗装

空隙率の高い材料を表層に用い、雨水をすみやかに地中に浸透させる舗装。雨水流出を抑制する効果や地下水を涵養する効果があります。

道路運送法

輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としています。

基本的に、有償による自動車での人の輸送には、他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して旅客を運送する「旅客自動車運送事業」（緑ナンバー）と「自家用自動車による有償旅客運送」（白ナンバー）に区分されます。

緑ナンバーで運行する事業の中でも、不特定多数の乗客が1つの車両と一緒に乗る「乗合」で運送できるのは「一般乗合旅客自動車運送事業」だけであり、路線を定めて運行する「路線定期運

行」、路線を定めて運行するものの、時刻不定で運行する「路線不定期運行」、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う「区域運行」に区分されます。

道路空間の再配分

道路幅員自体を変更することなく、現状の車道と歩道の幅員構成を見直したり、道路空間の利活用を図ったりする等、限られた道路空間を地域社会に関わる多様な主体が連携して、良好な景観形成、エリア価値の向上等を実現するための手法です。

道路率

単位面積当たりの道路面積の割合のことです。

都市拠点

「板橋区都市づくりビジョン」で明記された区内拠点を示しています。

都市計画道路

都市計画法に基づき都市施設として都市計画決定した道路のことです。

事業中の都市計画道路とは、都市施設として都市計画決定した道路のうち、事業者が事業認可を取得し、事業を実施している道路のことを言います。

本計画では、未着手の都市計画道路とは、都市計画道路として完了または事業中、及び第四次事業化計画において優先的に整備を進める路線以外の道路のことを言います。なお、概成区間は、未着手の都市計画道路の中に含まれます。

—は—

パークレット

車道に余裕がある道路において、停車帯あるいは外側1車線を活用し、仮設的な休憩施設を設けることで、休憩、交流、食事等、滞留のための空間を創出するための道路空間の再配分の手法の1つです。

踏切対策基本方針

踏切対策を促進するため、東京都により平成16年（2004年）6月に策定された方針であり、平成37年度（2025年度）を目標時期としています。

歩行者モール

車両通行を排除することで、自動車を気にすることなく、歩行者が安全に買い物、休憩、食事、まち歩き等の多様な活動を楽しむことができる空間を創出するための手法です。

—ま—

まちなか広場

公共空間を活用し、広場としての設えを施すことで、休憩、交流、食事等の多様な活動に供するための空間を創出するための手法です。

未着手路線（区間）

都市計画道路のうち、完了または事業中、及び第四次事業化計画において優先的に整備を進める路線以外の道路のことを言います。なお、概成区間は、未着手路線の中に含まれます。

木造住宅密集地域

震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造建築物が密集している地域のことです。東京都の防災都市づくり推進計画では、以下の条件のいずれにも該当する地域（町丁目）を木造住宅密集地域としています。

- ①昭和 55 年以前の老朽木造建築物棟数率 30%以上
- ②住宅戸数密度 55 世帯/ha 以上
- ③補正不燃領域率 60%未満

— I —

ICT（アイシーティー）

情報通信技術（Information and Communication Technology）の略称で、情報・知識の共有に焦点を当てており、「人と人」「人とモノ」の情報の通信（伝達）が、IT（Information Technology）よりも強調されています。

ITS（アイティーエス）

高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）の略称であり、ICT を活用し、円滑で安全な道路交通を実現するシステムのことを言います。

— M —

MaaS（マース）

「Mobility as a Service」の略であり、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

— S —

SDGs（エスディーゼズ）

「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略であり、「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。



板橋区 〒173-8501 東京都板橋区板橋二丁目66番1号 URL <http://www.city.itabashi.tokyo.jp/>