

2020

2040

# 板橋区交通政策基本計画

歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市



板橋区

## はじめに



板橋区は、中山道と川越街道の宿場町として繁栄した歴史があり、戦中戦後には工場や住宅地としての開発と、幹線道路や鉄道の整備が行われ、都市化が進みました。このような経緯から区内全域で、道路網や電車・バス網等が発展してきました。

その一方で、少子高齢化が進展し、公共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み、世界的には、SDGs（持続可能な開発目標）が広がりを見せており、持続可能な交通環境の確立が求められています。

このような状況にあって、「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、この交通政策基本計画では、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くため、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つの目標を定めました。

また、この計画を推進するためには、国や東京都、板橋区などの行政機関だけでなく、交通関係の事業者の皆様、交通管理者の皆様、そして交通を日常的に利用している区民の皆様を含めた多様な主体が、社会全体で、「より良いまちをつくる」という気持ちを共有し、連携・協働し、「交通まちづくり」を推進していくことが不可欠です。板橋区を『「人」が主役の交通都市』にしていくために、全力で取り組んでまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和2年5月

板橋区長

坂本 健

## 目次

「人」が主役の交通都市の未来像 .....	2
第1章 板橋区交通政策基本計画の役割	
1 背景と目的 .....	7
2 計画のねらい .....	8
3 計画の位置づけ .....	8
4 計画対象 .....	9
5 計画期間 .....	9
第2章 区交通に関する現状と課題	
1 区交通に関する現状と課題 .....	13
第3章 交通政策基本計画の基本的な考え方	
1 基本理念 .....	17
2 基本方針 .....	21
3 目標 .....	23
4 都市づくりと連動した交通の将来イメージ .....	27
第4章 施策展開	
1 施策体系 .....	31
2 施策内容 .....	32
3 横断的な重点プロジェクト .....	73
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 .....	79
2 定期的な計画管理と見直し .....	81
第6章 資料編	
1 区交通を取り巻く社会情勢 .....	87
2 区交通に関わる現況 .....	90
3 区民と来訪者の交通に関するニーズ .....	109
4 上位関連計画 .....	118
5 交通に関わる社会動向 .....	121
6 施策体系表 .....	126
【参考資料】 .....	130
【用語説明】 .....	140

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、「用語説明（P.140～）」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。



「人」が主役の交通都市の未来像

## 「人」が主役の交通都市の未来像





Illustration by DON DESIGN ASSOCIATES

※イラストはイメージであって、実際の交通ルールなどに基づくものではありません。



# 第1章



## 板橋区交通政策基本計画の役割

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

## 第1章 板橋区交通政策基本計画の役割

---

# 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。これらを受けて、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」を策定しました。

### 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

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。

### 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「人や物流に関わる徒歩、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」の改定までとし、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 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 や自動運転等の技術の飛躍的な向上がみられます。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。）」を策定しました。

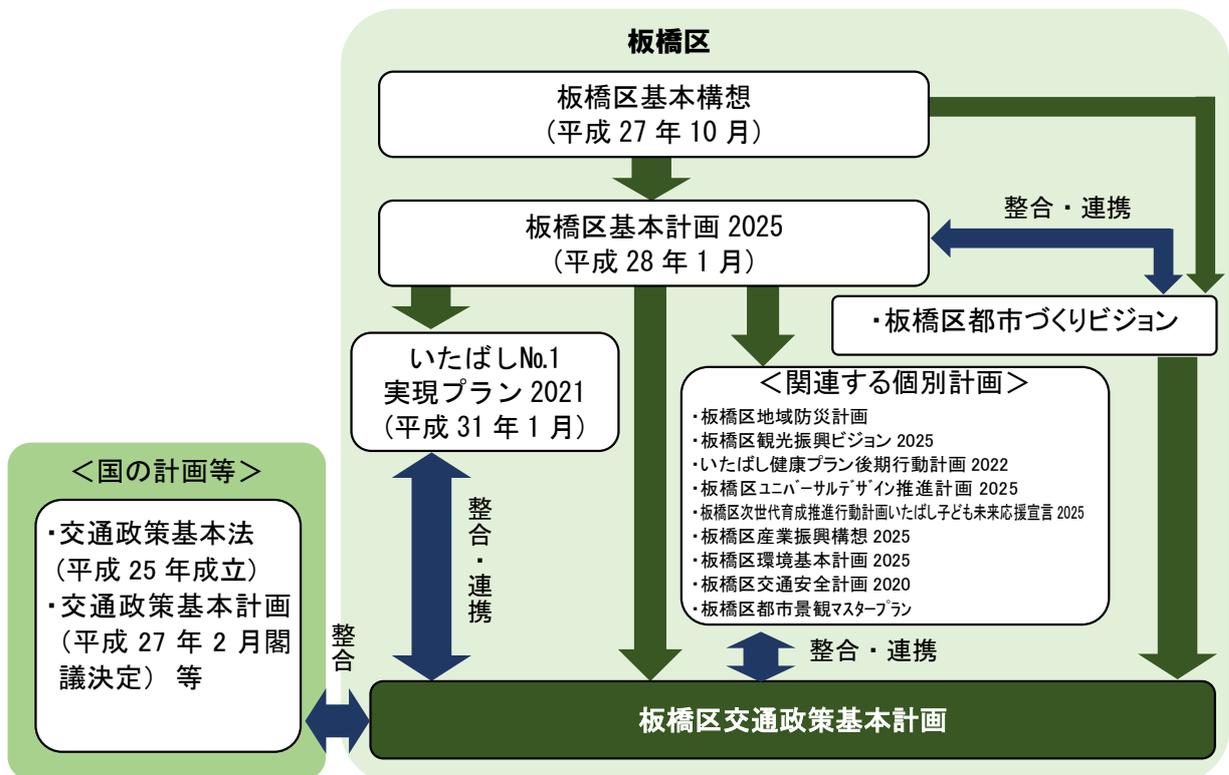
## 2 計画のねらい

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。

## 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。



計画の位置づけ

#### 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、人や物流に関わる徒歩、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。

#### 5 計画期間

本計画は、「板橋区基本構想」の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

#### 1 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した。

### 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。

## 1 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

#### ○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

⇒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 (p.100)

⇒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 (p.114)

⇒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）」 (p.112)

### 自転車

#### ○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

⇒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 (p.106)

⇒自転車分担率は鉄道端末を含め23区中で上位10位以内 (p.108)

⇒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） (p.112)

⇒「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 (p.120)

#### ○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

⇒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 (p.104)

⇒「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 (p.112)

#### ○シェアサイクルを活用した回遊性の向上 交通サービス

⇒来訪者のシェアサイクルの利用意向は高い (p.116)

⇒「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 (p.120)

### 公共交通

#### ○鉄道の混雑緩和 交通サービス

⇒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 (p.91)

#### ○鉄道のバリアフリー対応 交通まちづくりと脱炭素社会

⇒エレベーター・エスカレーター設置に課題がある (p.114)

#### ○東西方向\*2の公共交通サービスの向上 交通サービス

⇒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 (p.90)

⇒高島平・成増間は自動車分担率が高く、バス路線の中には迂回感もある (p.92、p.107)

#### ○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

⇒狭隘道路によりバスが運行できない地域が存在する (p.93)

⇒子育て世帯はタクシーに対する不満が高い傾向 (p.111)

⇒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 (p.93)

#### ○公共交通の利用促進 交通まちづくりと脱炭素社会

⇒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 (p.114)

⇒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 (p.113)

#### ○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

⇒「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 (p.119)

<p><b>自動車</b></p>	<p>○ <b>渋滞緩和や安全性向上に寄与するインフラ整備</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒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 (p.97)</p> <p>⇒区民の改善ニーズは「車道の幅」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 (p.113)</p> <p>○ <b>自動車利用の抑制・シェアに対する意識啓発</b></p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通まちづくりと脱炭素社会</span></p> <p>⇒「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 (p.120)</p> <p>○ <b>駅周辺や商店街における荷捌きへの対応</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒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 (p.115)</p>
<p><b>交通結節等 (鉄道駅)</b></p>	<p>○ <b>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</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒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」等が多い (p.114)</p>
<p><b>その他 (防災面)</b></p>	<p>○ <b>防災・減災のための道路・鉄道に関するインフラ強化</b> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通インフラ</span></p> <p>⇒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 (p.101)</p> <p>⇒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 (p.102)</p> <p>⇒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 (p.117)</p>

<p>交通インフラ</p>	<p>…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</p>
<p>交通サービス</p>	<p>…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</p>
<p>交通まちづくりと脱炭素社会</p>	<p>…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</p>

\* 1 ここでの「拠点駅」とは、第4章施策展開⑧-1「商店街等における重点的な歩行空間の充実」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 p.90 を参照。

## 第3章



### 交通政策基本計画の基本的な考え方

- 1 基本理念
- 2 基本方針
- 3 目標
- 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

「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<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 p.90を参照。

## 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) 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

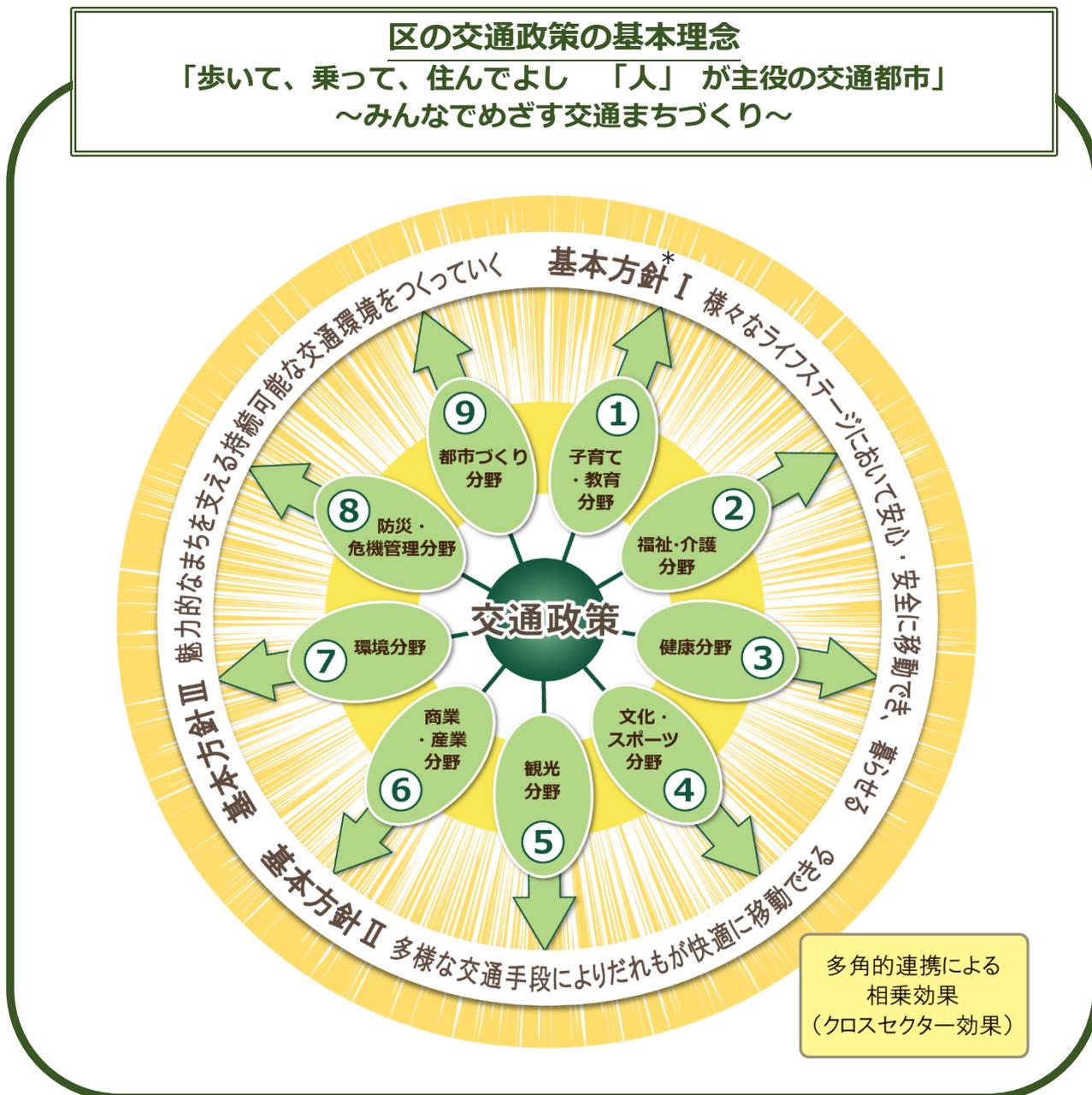
「歩いて、乗って、住んでよし」「人」が主役の交通都市  
～みんながめざす交通まちづくり～

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

\* 基本方針については次項以降で説明。

## 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。

- ・ 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

### ■ 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

- 鉄道のバリアフリー対応
- 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

【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

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 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\*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。

\* 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

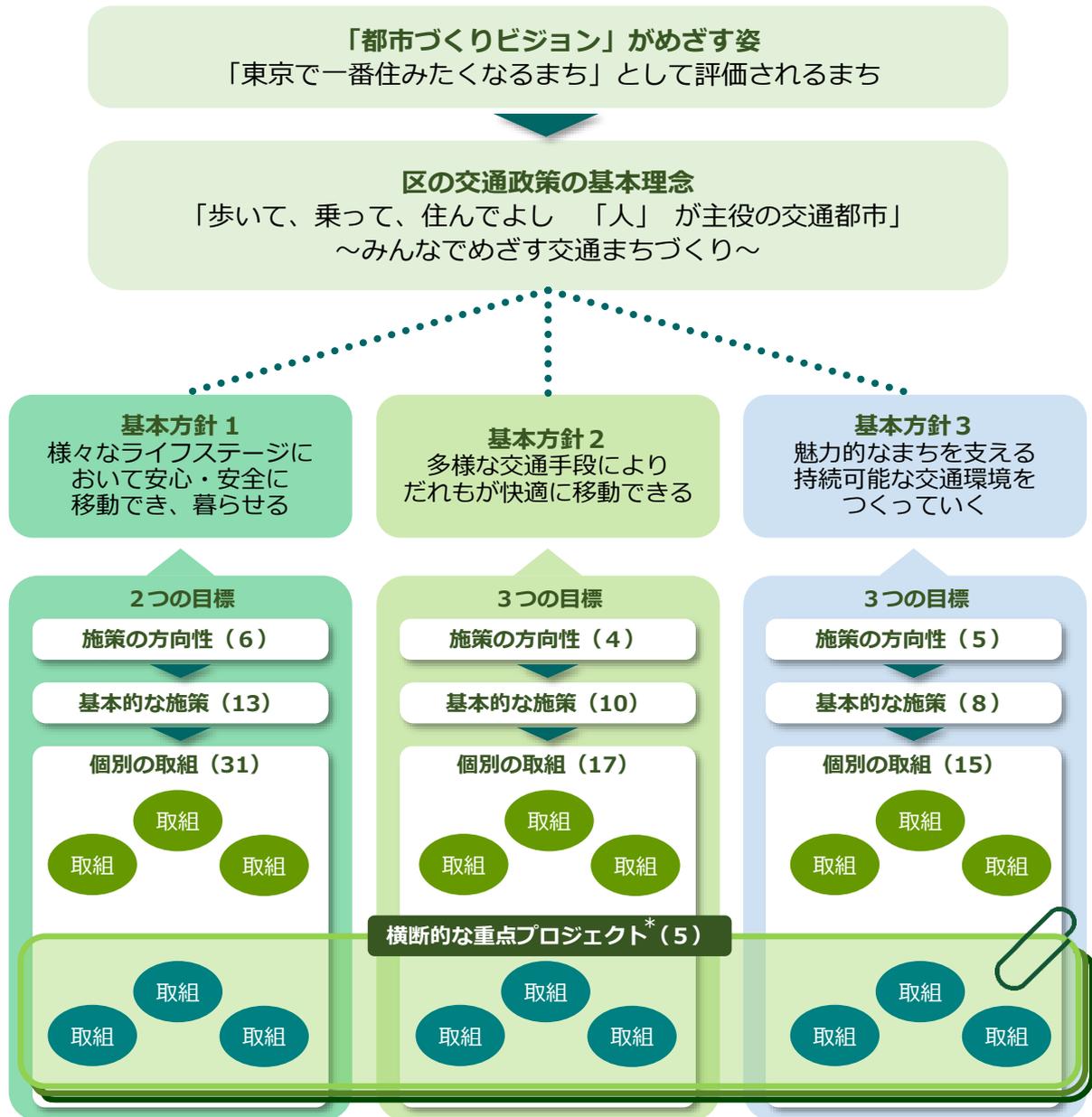
- ・ 日本では、パリ協定に基づく温室効果ガス<sup>※</sup>排出削減目標として、令和12年度（2030年度）に平成25年度（2013年度）比26.0%の削減目標
- ・ 経済・社会・環境を統合した施策推進を図る自治体版SDGsの推進
- ・ 区内運輸部門の温室効果ガス排出量は54.2万t-CO<sub>2</sub>（平成27年（2015年））であり、目標値（平成27年（2015年））の45万t-CO<sub>2</sub>程度は未達の状況<sup>\*</sup>

### 【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、新技術の導入促進を図ります。

\* 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

\* 詳細は第4章「3 横断的な重点プロジェクト」を参照。

## 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き、都市づくりと連動し、「歩きたくなる、楽しく出かけられる」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）

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安心・安全・快適に移動できる魅力的な空間やオープンカフェ<sup>※</sup>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>の普及により、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



※イラストはイメージであって、実際の交通ルールなどに基づくものではありません。



※イラストはイメージであって、実際の交通ルールなどに基づくものではありません。

## 第4章



## 施策展開

- 1 施策体系
- 2 施策内容
- 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

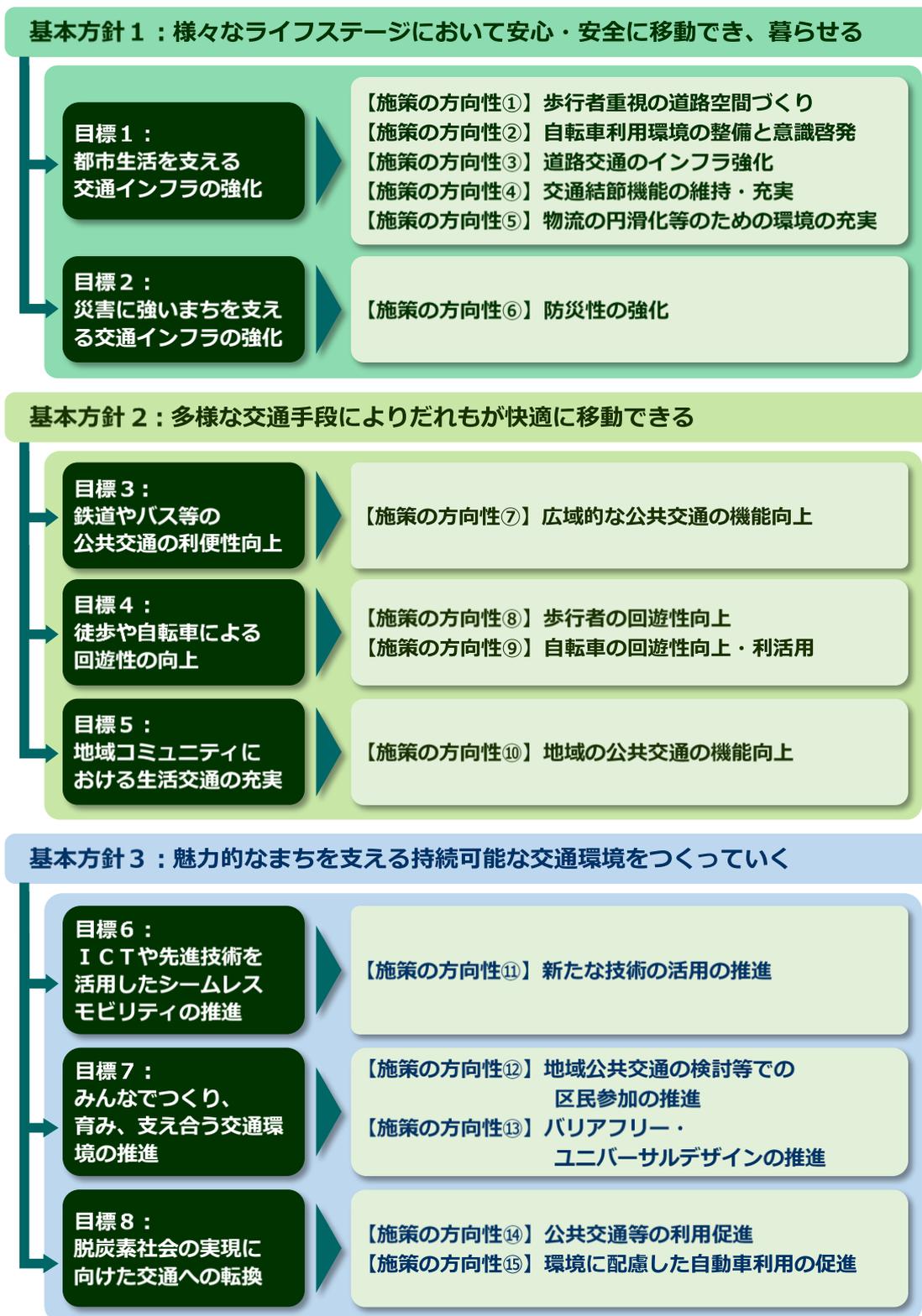
本計画における基本方針の実現に向けて、施策の方向性及び基本的な施策を定めます。また、基本的な施策の中には、施策を実施する上での個別の取組（「個別施策」）を示します。

### 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。

## 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 施策体系表」をご参照ください。



施策体系図

## 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などの交通規制の促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



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）

\* 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）

## 【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、代表交通手段や鉄道駅端末代表交通手段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、区が策定を予定している「(仮称)板橋区自転車活用推進計画」の中で、自転車通行空間ネットワークについても位置づけ、自転車専用レーンや路面標示等の整備を検討していきます。

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

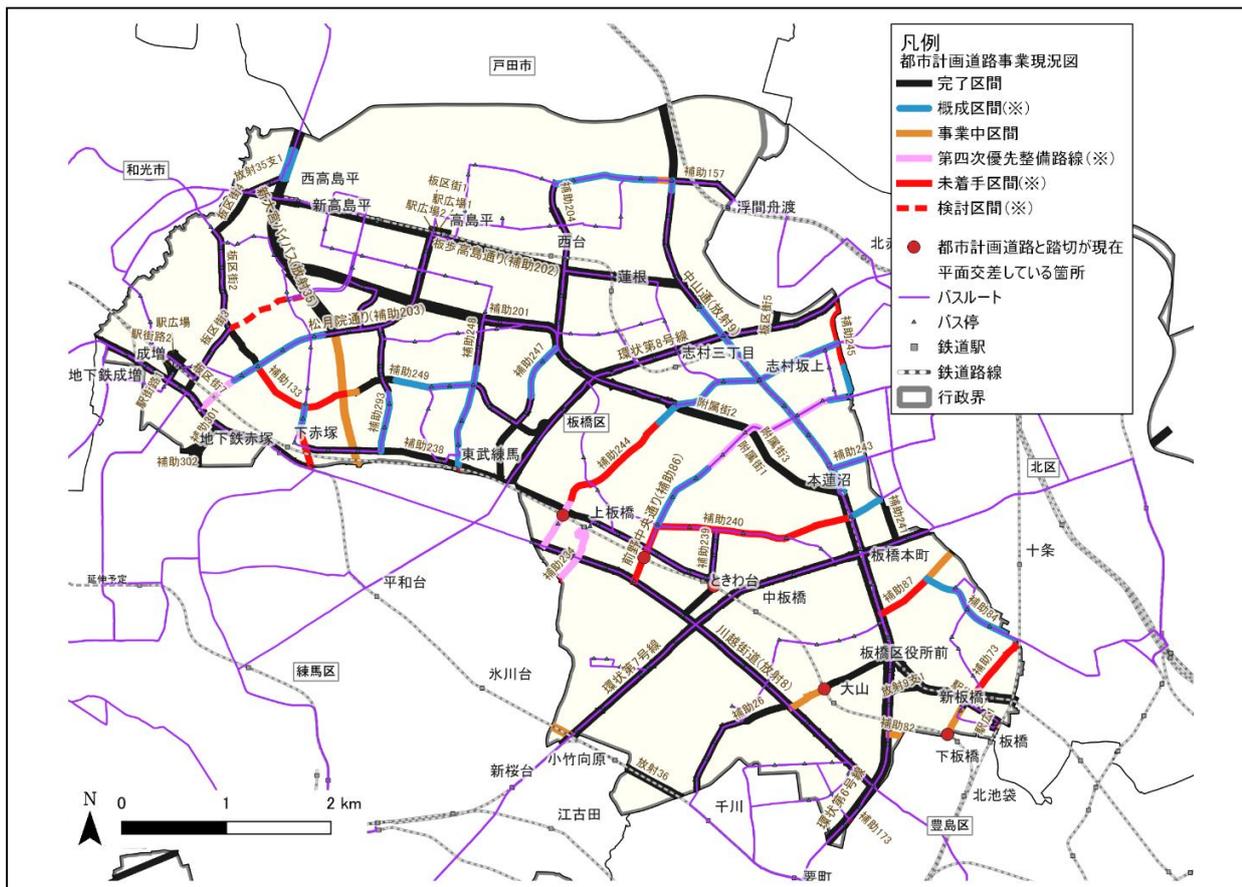
都市計画道路は、渋滞緩和やアクセス改善等の交通処理機能だけでなく、都市防災に資する機能やバスをはじめとする公共交通のための空間機能等の様々な機能を有しています。このような様々な機能に留意しながら、計画的に道路ネットワークの機能強化を図る必要があります。

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、東京都と関係区市町が策定した「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(2016 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(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へのアクセス向上、木造住宅密集地域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)

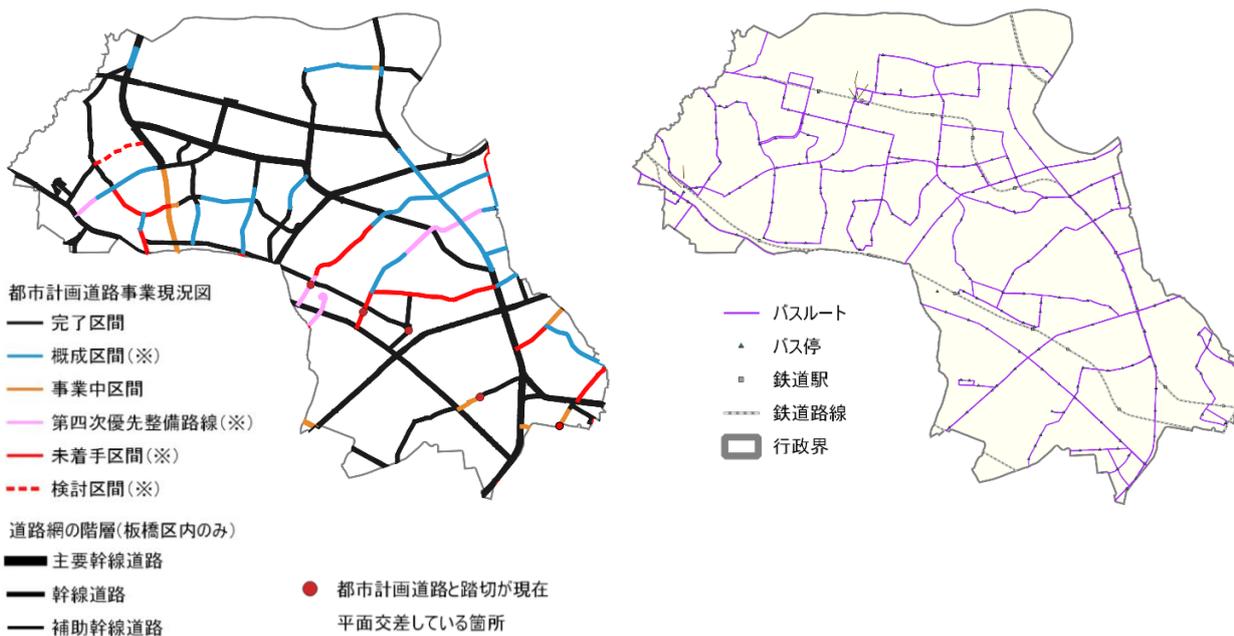
- ・ 国道、都道の整備促進
- ・ 都市計画道路の計画的な整備
  - 第四次事業化計画における優先的な路線の整備
  - 未着手路線の整備優先性に関する検討

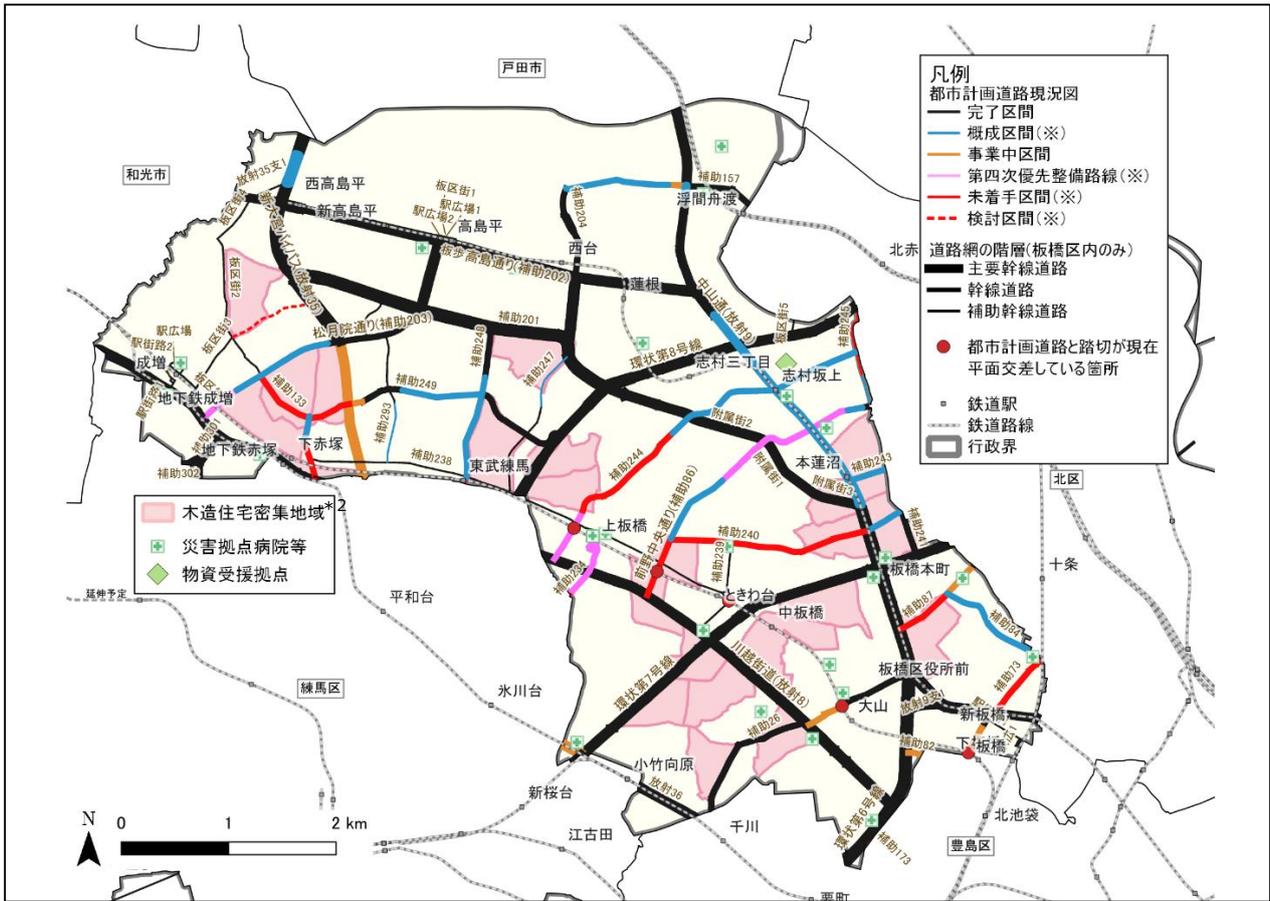


都市計画道路の整備状況と現況バス路線

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

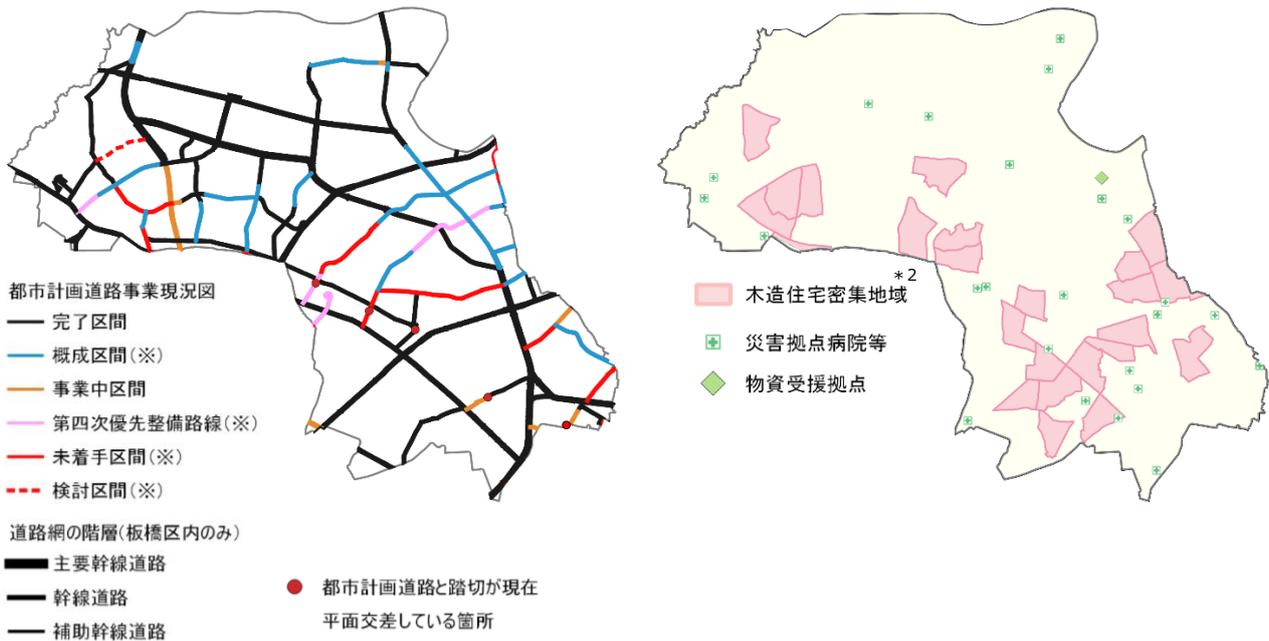




都市計画道路の整備状況と木造密集地域・災害拠点病院\*<sup>1</sup>の位置

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 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」を地域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。

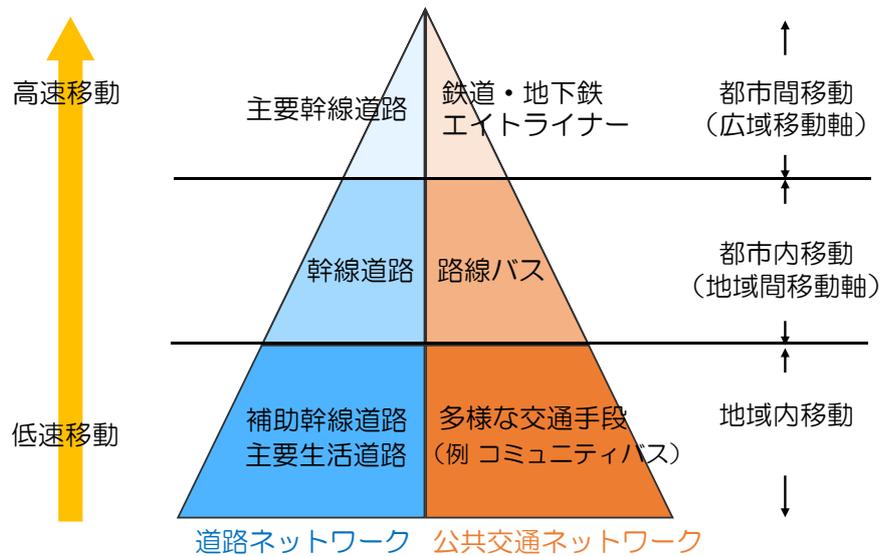
#### （個別の取組）

- ・ 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）

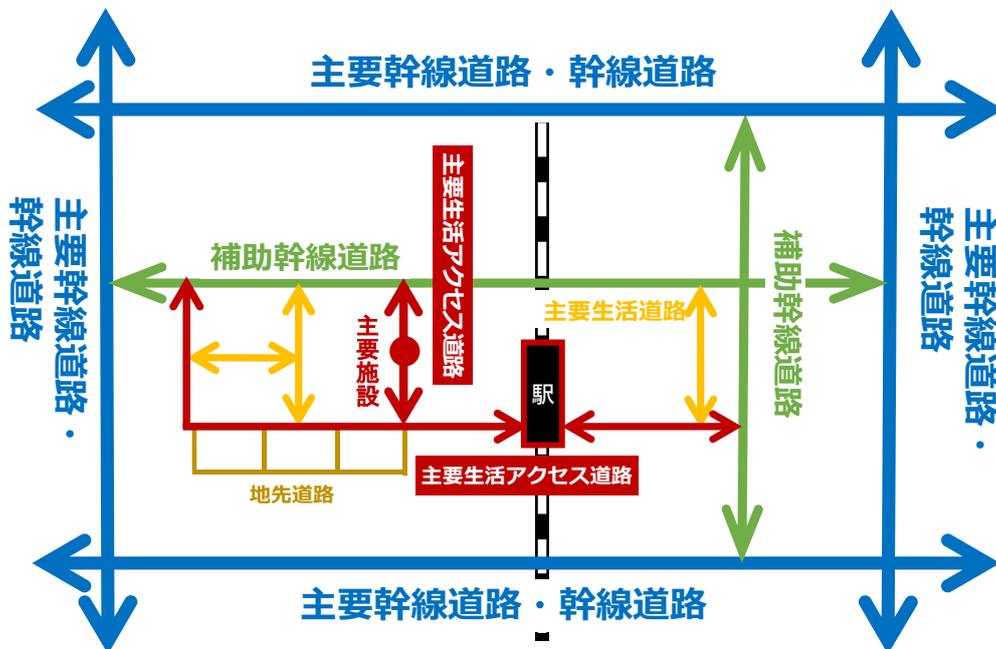


### 主要生活道路の考え方

**主要生活道路** : 地域内の生活利便性・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、地域内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\*

\* 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间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、川越街道において混雑時旅行速度が 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を進めます。

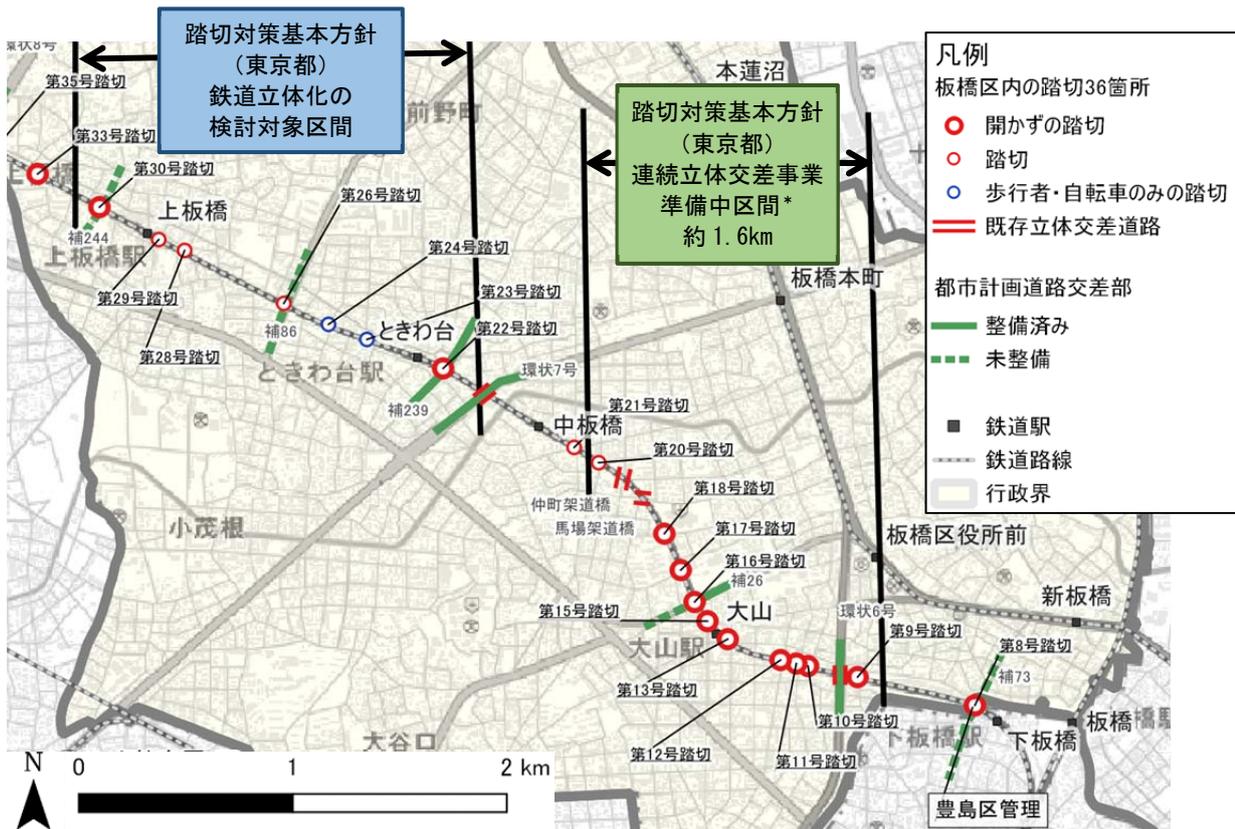
なお、これらの道路交通の円滑化の推進に取り組むことで、交通渋滞が緩和され、自動車の走行時間や走行経費の減少に伴う経済的な効果も期待されます。



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）

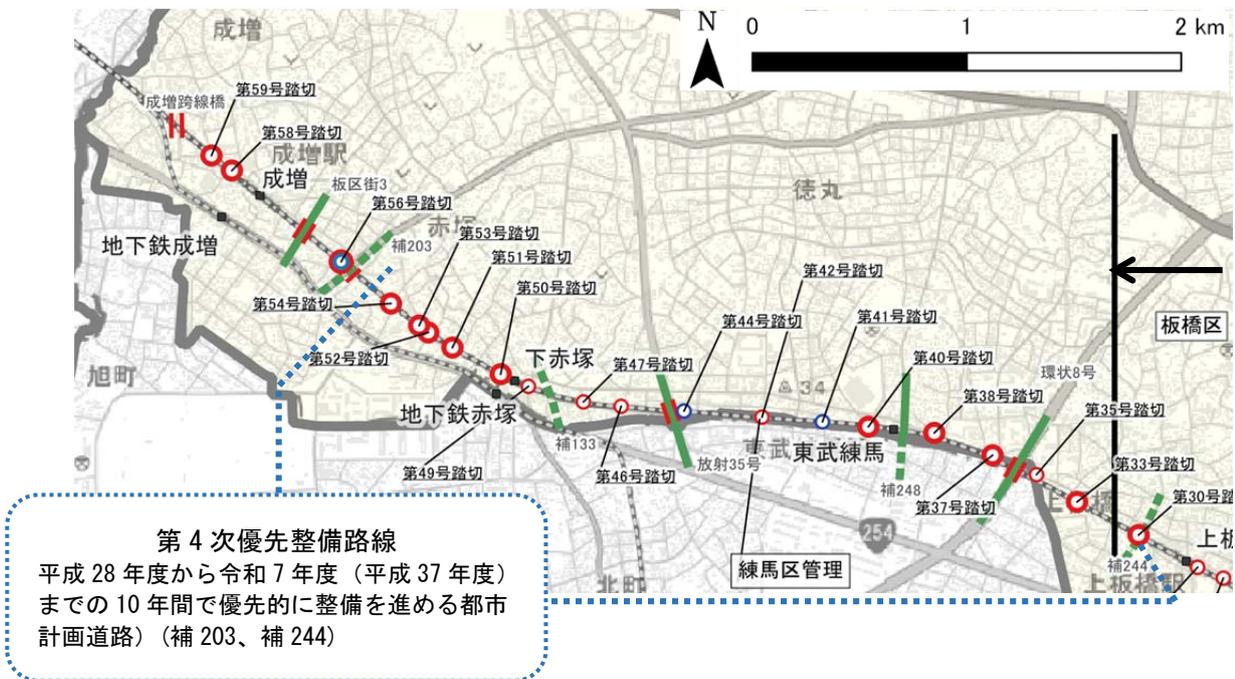
出典：道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット（東京都建設局）

\*1、\*2ともに第6章資料編 p.90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



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

\* 「大山駅付近」における「鉄道立体化の検討対象区間」は、第13号踏切～第18号踏切間である。

## ＜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<sup>\*</sup>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す。「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<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。

#### (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 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い路線について、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

区の緊急輸送道路には、災害拠点病院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

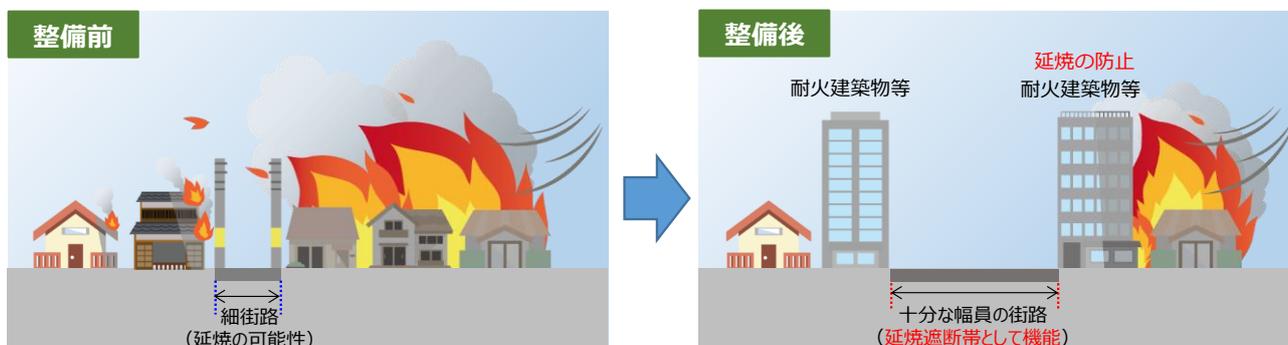
区内には、火災発生時に延焼被害が拡大する危険性の高い、細街路で形成された木造住宅密集地域が残っています。特に市街地内の道路においては、人口密度とともに電柱・電線の密度も高く、災害時の被害が甚大となりやすいことが想定されます。また、危険なブロック塀の撤去が進んでいない道路も残されている状況です。

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<sup>※</sup>の形成を促進します。また、「板橋区無電柱化推進計画 2025」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、「細街路拡幅整備事業」や、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。

\*1 「区間ごとの基本的な考え」は「基本的な施策③-4：道路交通の円滑化の推進」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 2025  
（令和2年（2020年）2月、板橋区）

## 【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。

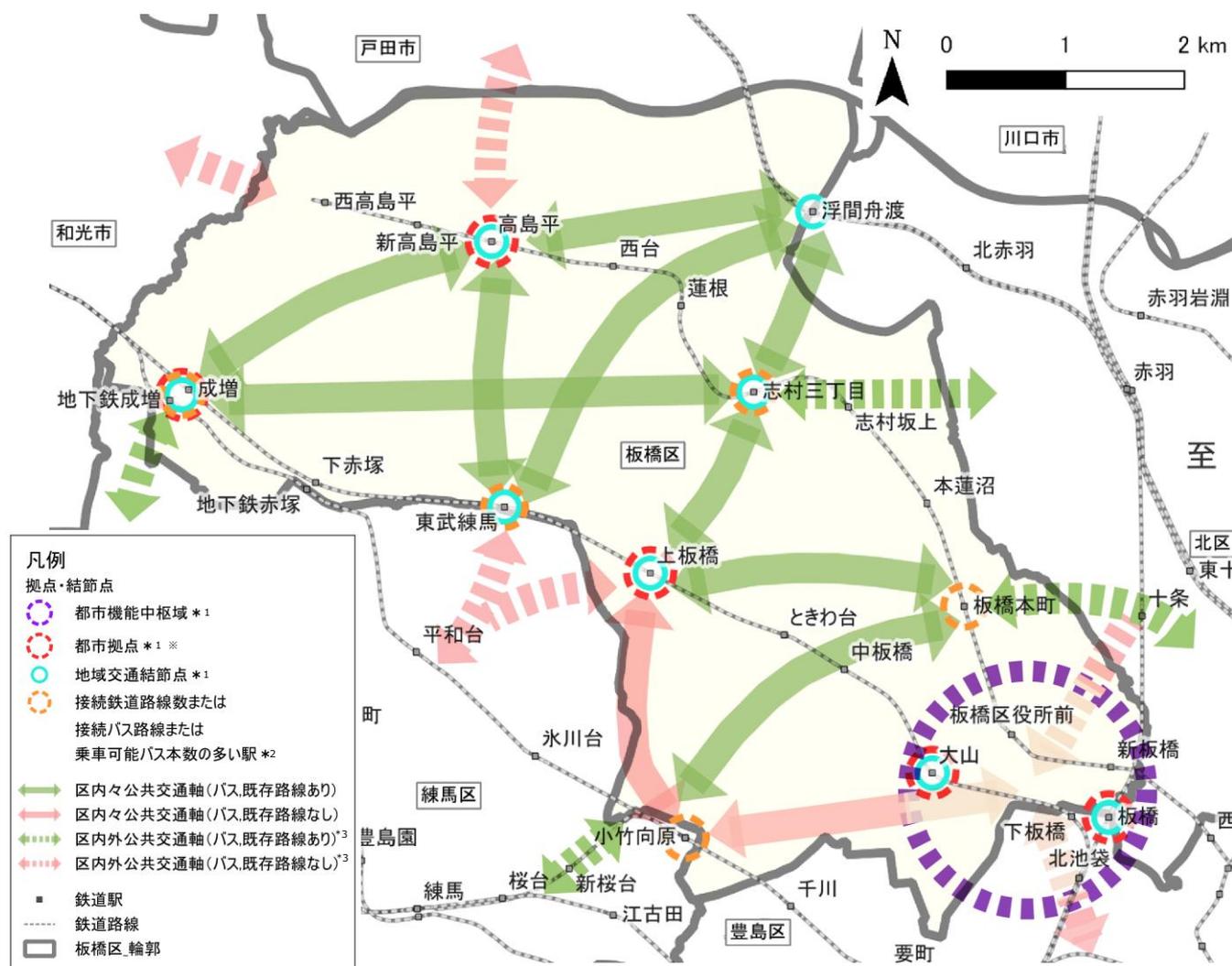
##### <基本的な施策>

##### 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（次頁に示す図の緑矢印）」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（次頁に示す図の赤矢印）」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。

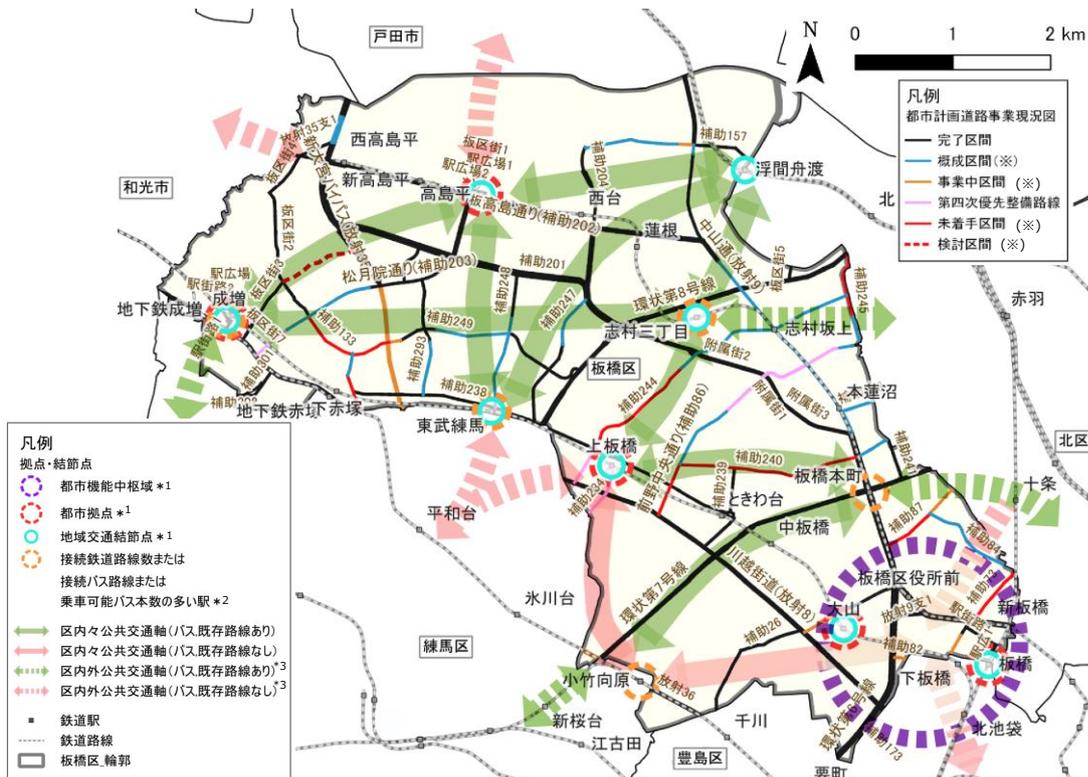


公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図

**(個別の取組)**

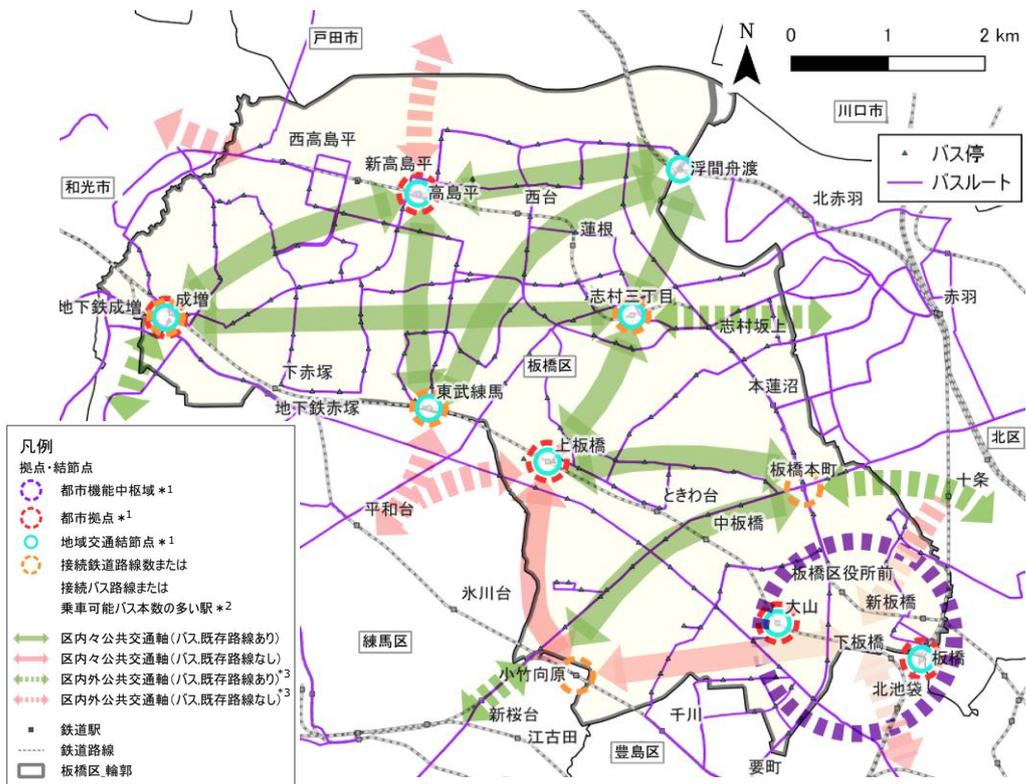
- ・公共交通軸（バス路線）の維持・充実

\* 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」で明記された範囲または拠点を示している。
- \* 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。

## 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、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、都市計画道路等の整備の推進や、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】

道路上の一部分に整備されたバス専用の停車スペースのことです。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、自動車が反対車線にはみ出しながらバスを追い越す様子



公共施設前にあるバスベイの設置事例  
（岐阜市・メディアコスモス前）

### 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。

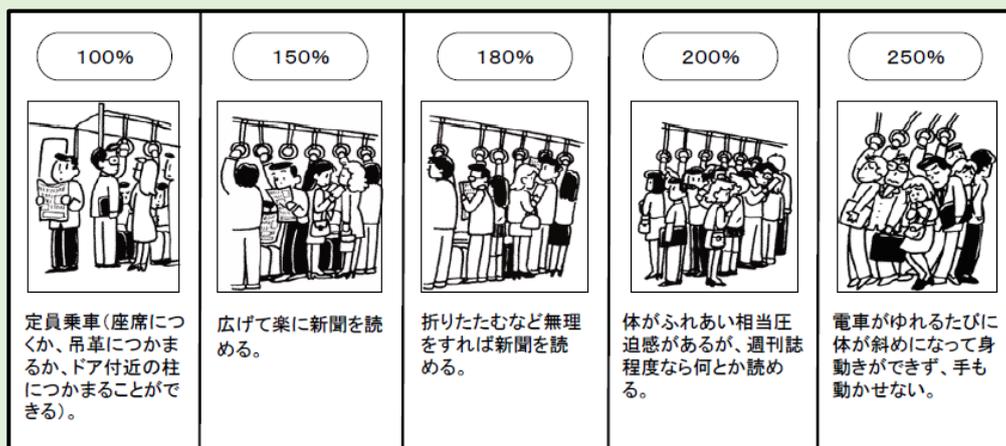
#### (個別の取組)

- ・ 鉄道の混雑緩和や輸送力の平準化に向けた取組の促進
  - 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）



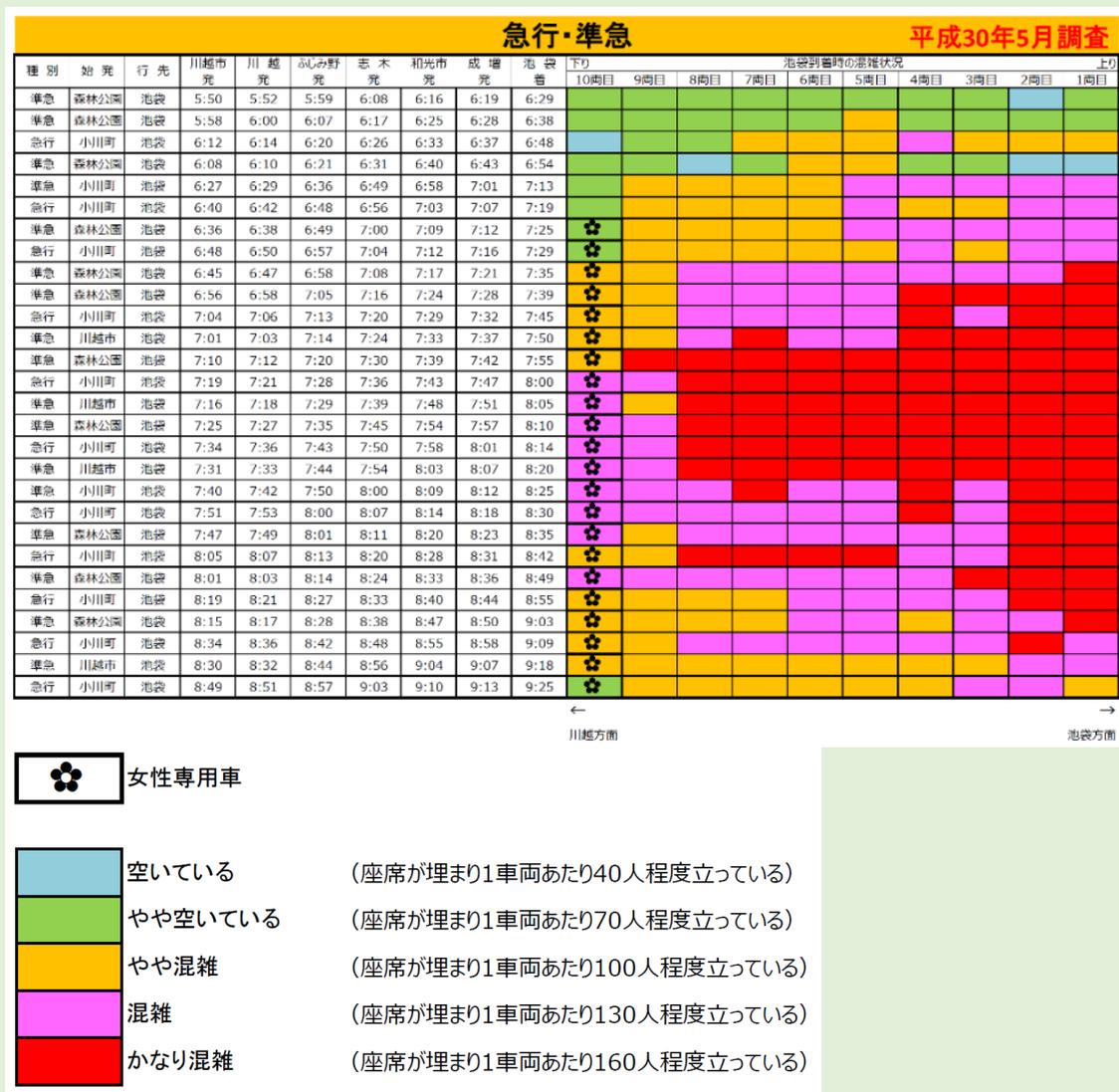
鉄道混雑率の目安

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。

#### <基本的な施策>

##### ⑧-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実

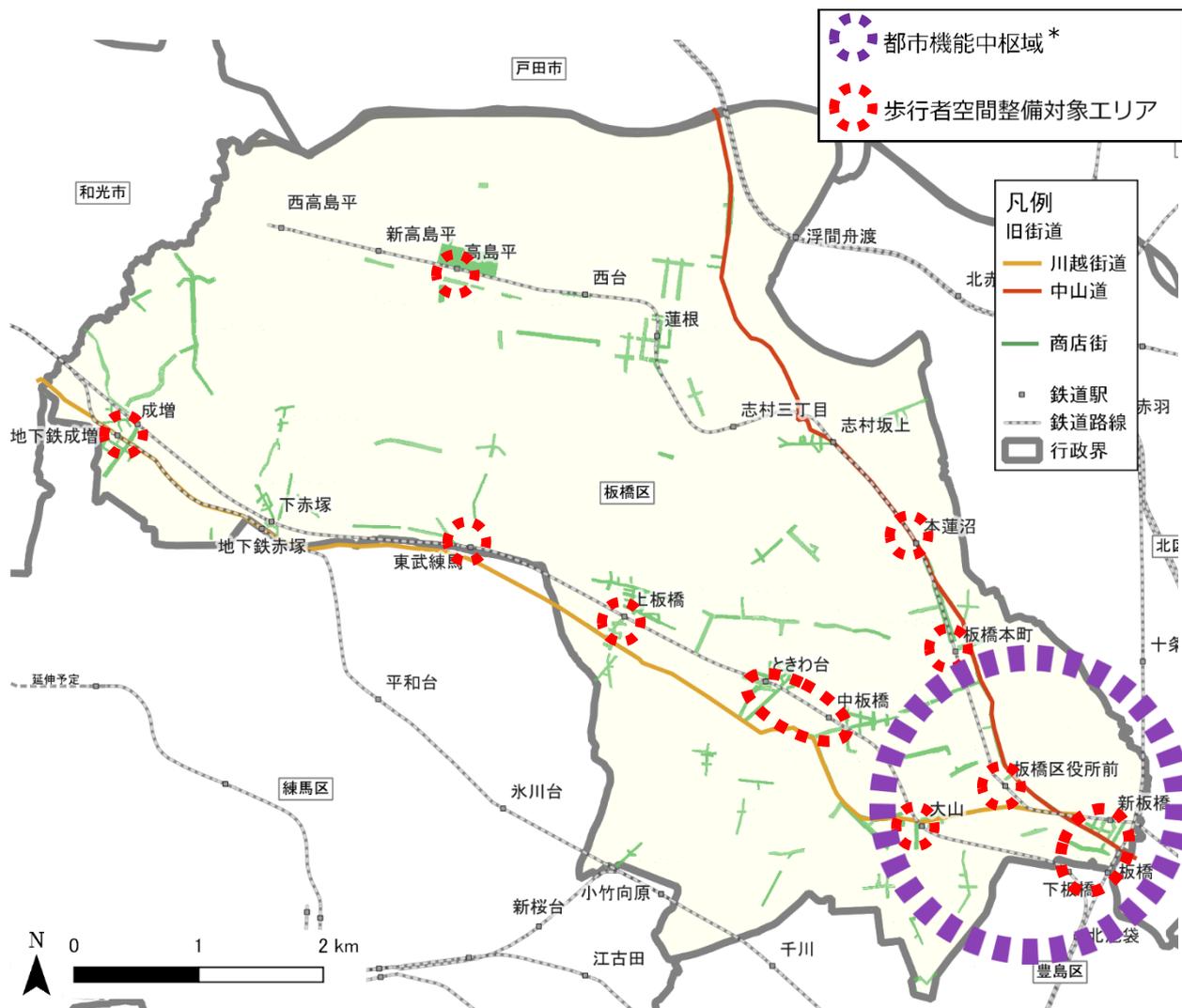
区内に 91 箇所存在する商店街は区の強みの 1 つであり、これらも維持・形成することが都市づくりに求められています。特に、商店街や主要施設などが集積する拠点において、にぎわいの創出に向けた、歩行者空間の充実を図ります。具体的には、「都市づくりビジョン」における駅の拠点性や周辺特性（にぎわい創出に資する旧街道と近接している、商店街数が多い等）から、次頁に示す図のとおり、特に重要な駅周辺について歩行者空間の充実に向けた整備を進めます。

なお、J R 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。

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】



歩行者空間の充実に向けた検討の整備対象エリア

出典：板橋区商店街マップをもとに作成

\* 「都市づくりビジョン」で明記された範囲を示している。

## 【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、プロムナードの再生に向けた検討状況の説明・意見交換を行っています。

### 方針① 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)

## 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。

### <基本的な施策>

#### 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、区が策定を予定している「(仮称)板橋区自転車活用推進計画」の中で、自転車通行空間ネットワークについても位置づけ、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】

#### 【シェアサイクルの事例】

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。

区では、観光政策、交通・自転車対策、環境政策の一環として、令和元年(2019年)10月から令和4年(2022年)3月までの間、シェアサイクルの実証実験を行っています。

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。

#### <基本的な施策>

##### 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<sup>※</sup>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】

国土交通省のガイドラインでは、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」するものとされています。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】 新たな技術の活用への推進

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。

#### <基本的な施策>

##### 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動向を把握・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。

##### <基本的な施策>

##### 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※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。

### <基本的な施策>

#### 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>3</sup>の使用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・徒歩による移動を促進します。

##### <基本的な施策>

##### 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の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組を意味します。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」等が挙げられます。

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。

### <基本的な施策>

#### 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。

区では、令和2年度（2020年度）から板橋区役所本庁舎の近傍にある区有地を民間事業者に貸し出し、同事業者が電気自動車のカーシェアリング事業を展開する取組を進めています。区民が多数来庁する身近な区役所本庁舎前で事業を展開することにより、多くの区民が実際に電気自動車に乗車する機会を創出し、環境に配慮した自動車の普及啓発につなげていきます。また、この電気自動車は区民や事業者のほか、区職員も公用で利用できるため、区有地の有効活用に加え、庁用車を無駄なく効率的に活用できる効用もあり、SDGsの考え方に合致し、スマートシティの推進にも資する取組です。



EV車と急速充電設備の事例

### 3 横断的な重点プロジェクト

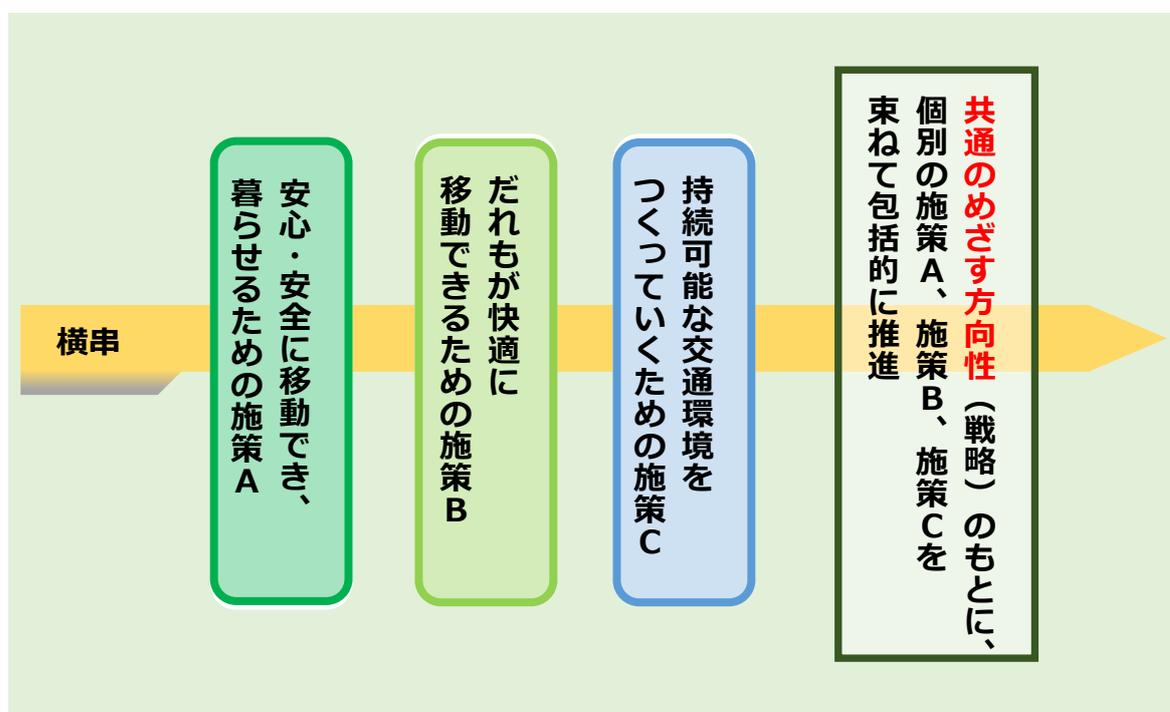
#### (1) 横断的な重点プロジェクトの位置づけ

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を刺す個別の施策
		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 【横串を刺す個別の施策】 ・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・既存施設の活用等 ・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	
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 【横串を刺す個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベイの整備促進 ・バス停留所環境の改善促進
バス利用環境の改善	広告付き上屋、バスベイの整備促進や運行情報提供の充実を図ります。	バス停留所利用環境の改善の検討	バス停留所利用環境の改善・情報提供の充実	・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	

※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年後を想定している。

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



## 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
- 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」の改定等に合わせて、本計画を見直します。

## 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。

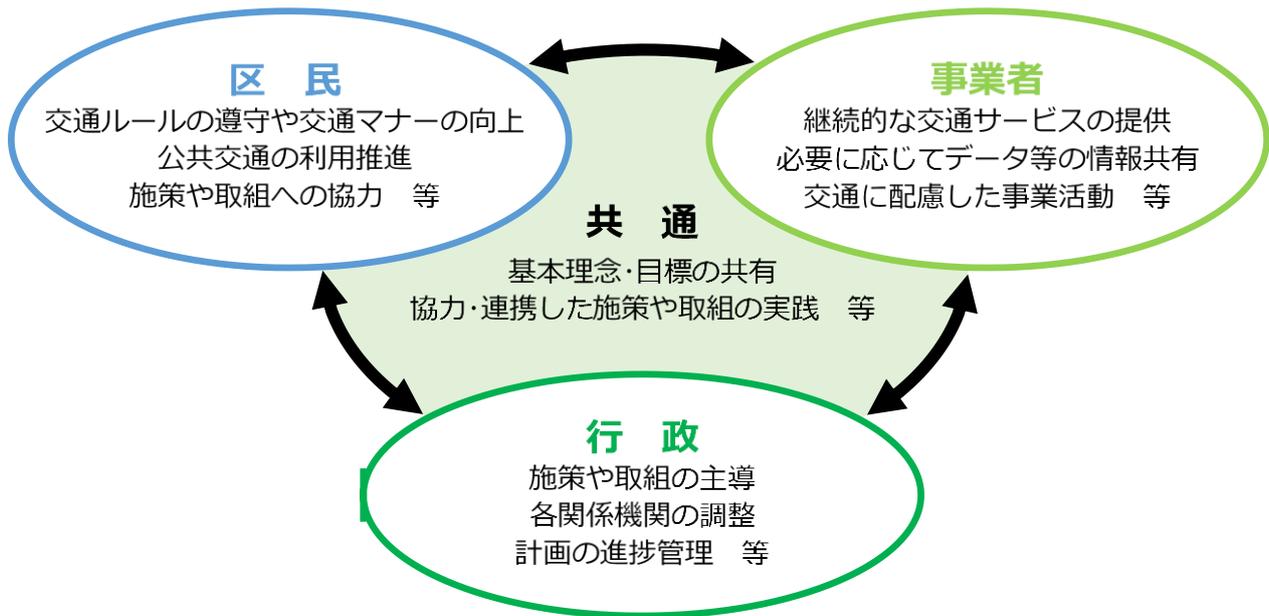
### (3) 事業者の役割

「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>

## 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「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。

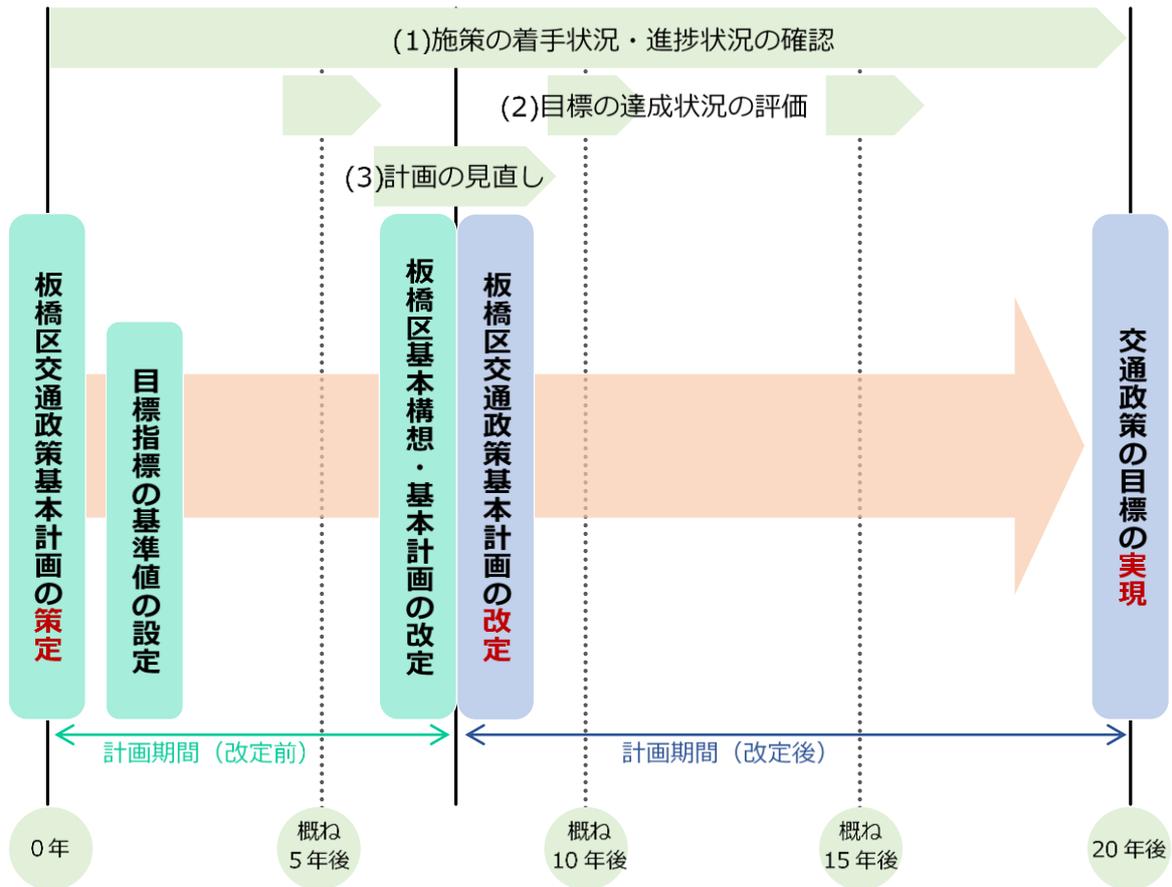
施策を実施しているにもかかわらず、目標の達成状況に遅れが生じている場合は、取組に不足がないかを確認し、必要に応じて取組を見直します。

## 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					本計画のアンケート	
			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		
<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						●
			自転車駐輪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」改定後）

本計画の計画期間は「板橋区基本構想」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



## 第6章



### 資料編

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

## 資料編 目次

6 資料編.....	87
1 区の交通を取り巻く社会情勢 .....	87
(1) 人口推移.....	87
(2) 人口分布.....	88
(3) 財政 .....	89
2 区の交通に関わる現況.....	90
(1) 鉄道 .....	90
(2) バス .....	92
(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域 <sup>※</sup> .....	93
(4) 道路 .....	94
(5) 自転車 .....	103
(6) 人の動き.....	105
3 区民と来訪者の交通に関するニーズ.....	109
(1) 調査概要.....	109
(2) 交通手段別の利用状況.....	110
(3) 交通手段別の総合的な満足度 .....	111
(4) 交通手段別の改善ニーズ.....	112
4 上位関連計画 .....	118
(1) 板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025.....	118
(2) 板橋区都市づくりビジョン（平成 30 年（2018 年）3 月） .....	119
(3) その他の関連計画 .....	120
5 交通に関わる社会動向.....	121
(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年（2013 年）11 月） .....	121
(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） .....	121
(3) 国連サミットにおける SDGs <sup>※</sup> の採択（平成 27 年（2015 年）9 月） ....	122
(4) 交通に関わる社会動向.....	122
6 施策体系表 .....	126

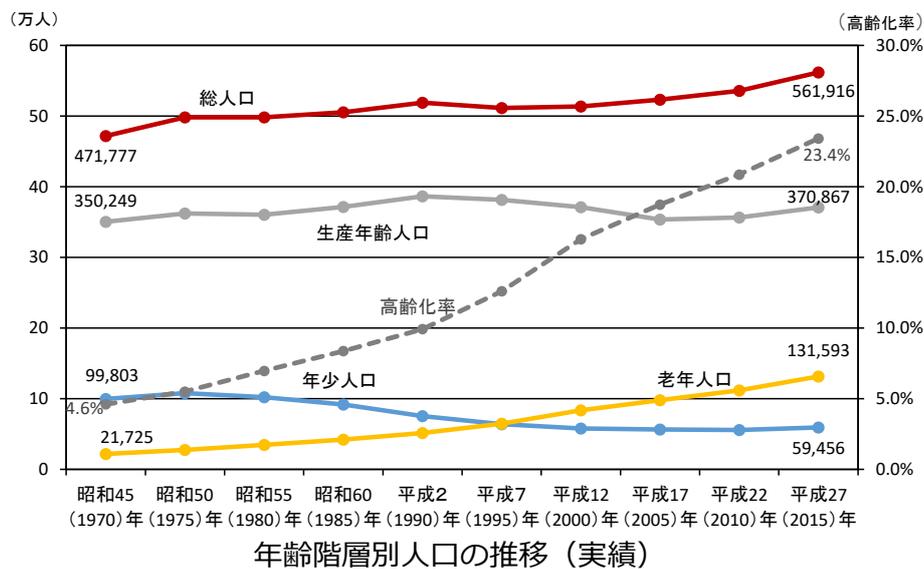
## 6 資料編

### 1 区の交通を取り巻く社会情勢

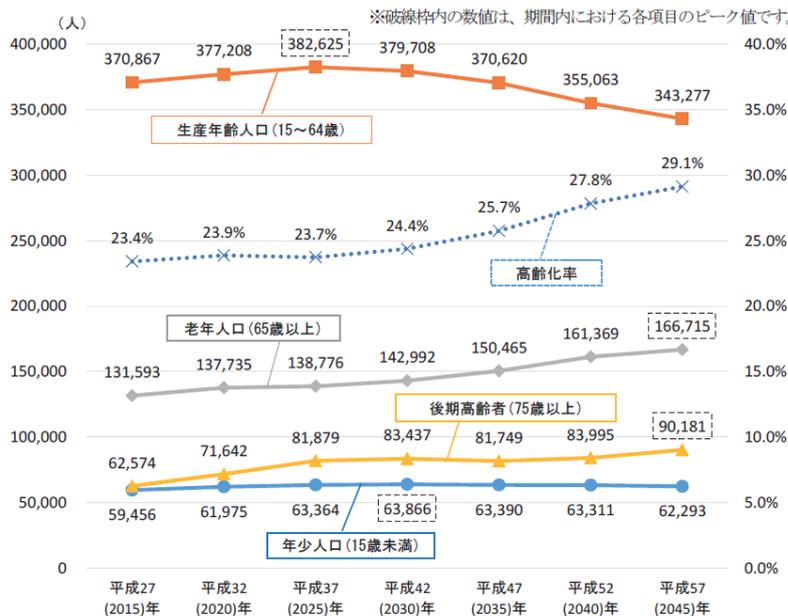
#### (1) 人口推移

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）1 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います。



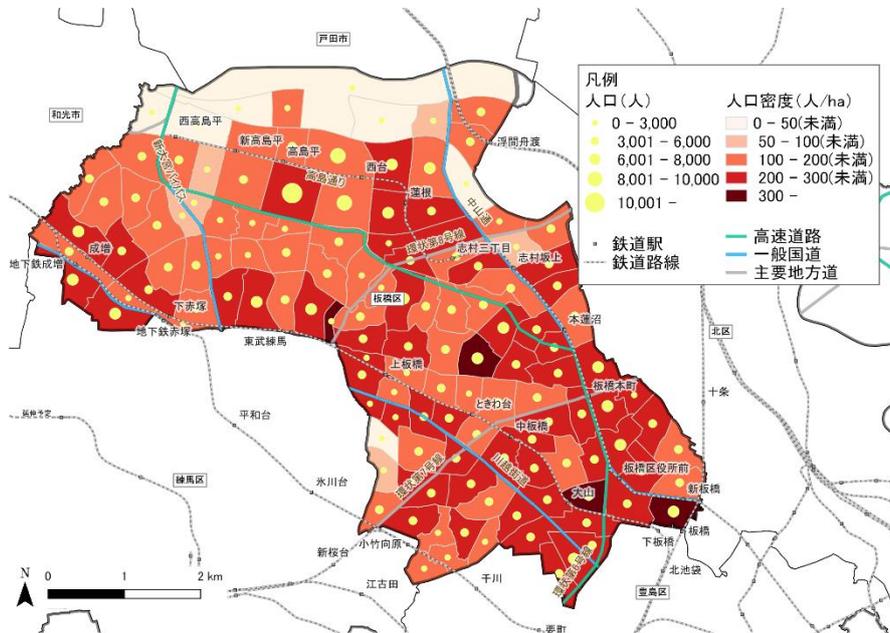
出典：国勢調査（各年次）をもとに作成



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

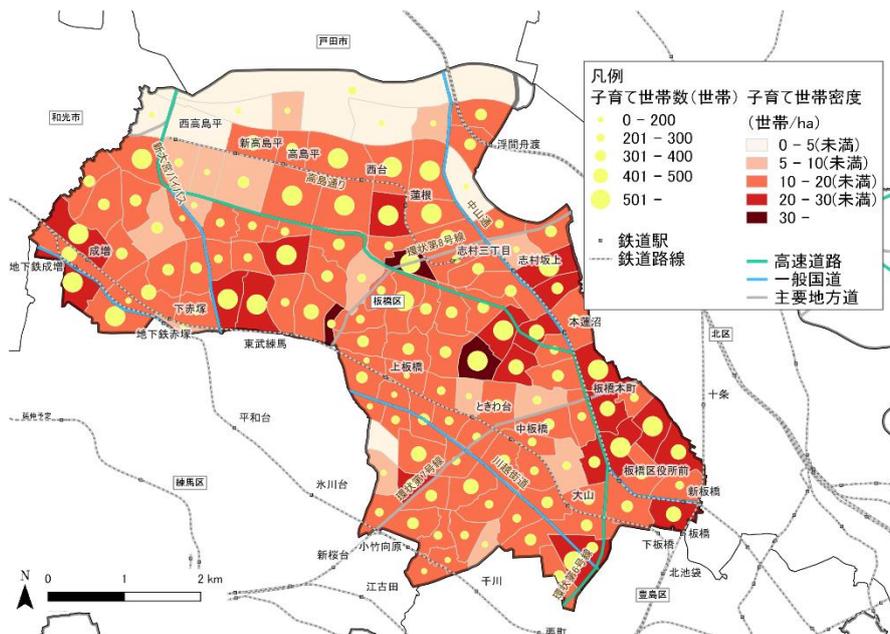
平成 27 年度 (2015 年度) の国勢調査によると、区の夜間人口は約 56.2 万人、夜間人口密度は約 175 人/ha であり、夜間人口密度が高い地域は鉄道沿線に多く分布しています。昼夜間人口比率は 90.4 と 23 区中 19 位であり、ベッドタウン型の都市となっています。



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。

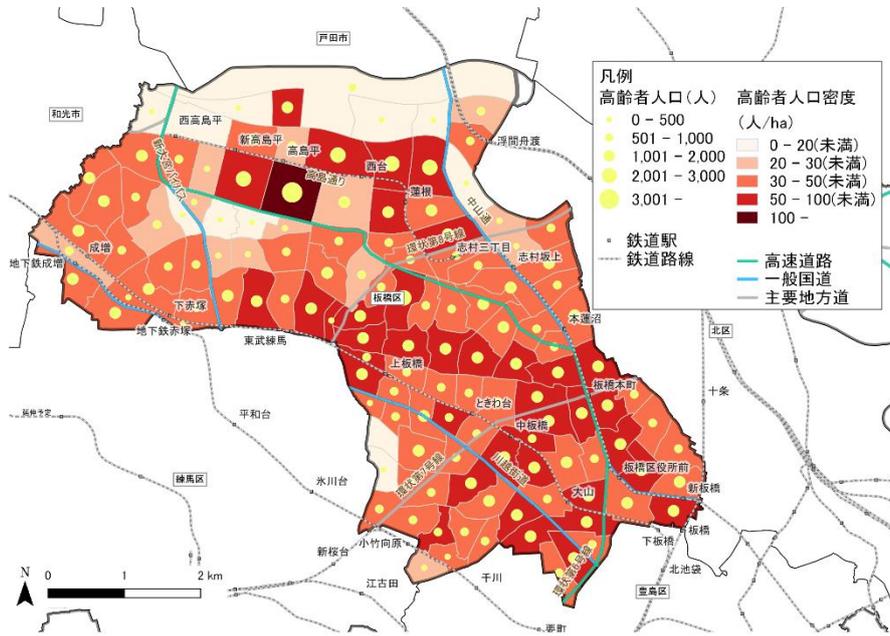


子育て世帯分布

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。



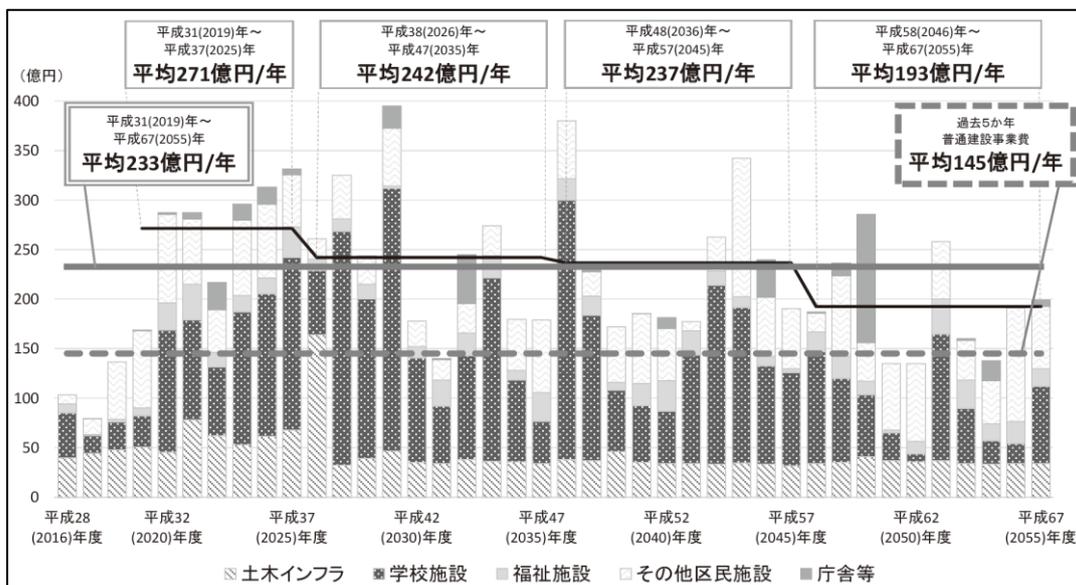
高齢者人口分布

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。

## 2 区の交通に関わる現況

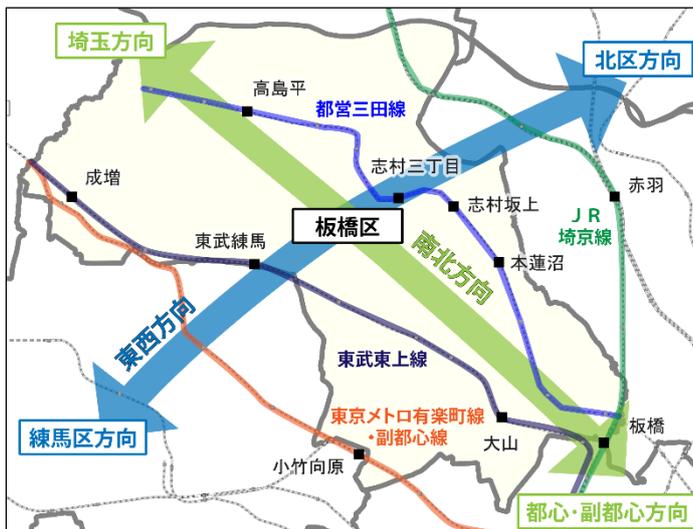
### (1) 鉄道

#### 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方向(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(人/日)

路線別 鉄道駅	平成 18年度	平成 28年度	増減率
<b>JR埼京線</b>			
板橋	29,452	33,522	13.8%
浮間舟渡	18,702	21,342	14.1%
<b>東武東上線</b>			
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%
<b>東京メトロ有楽町線</b>			
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%
<b>都営三田線</b>			
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(2016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 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%、東武東上線（北池袋→池袋）が 136%の順に高くなっています。

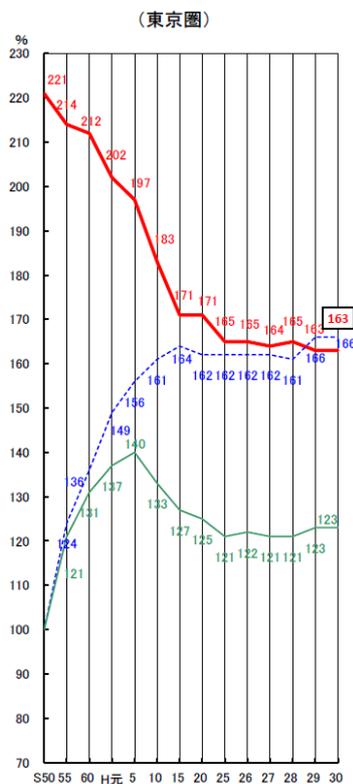
平成 20 年（2008 年）東京都市圏パーソントリップ調査によると、通勤・通学における区内からの鉄道利用の約 9 割が区外を目的地としており、区民の多くが混雑率の高い区間を経由していると考えられます。

東京都市圏では、鉄道の混雑緩和に向けて、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\*にすることを目標としていますが、東武東上線を除く 4 路線が平均混雑率の目標値を上回っており、特に JR 埼京線では個別路線の混雑率の目標値も上回っている状態です。

区内鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率（平成 30 年度（2018 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	183
東京メトロ	有楽町線	東池袋 護国寺	165
	副都心線	要町 池袋	152
東京都交通局	三田線	西巢鴨 巢鴨	158
東武鉄道	東上線	北池袋 池袋	136

出典：国土交通省報道発表資料（令和元年（2019 年）7 月）



100%	150%	180%	200%	250%
定員乗車（座席につくか、吊革につかまると、ドア付近の柱につかまることがができる）。	広げて楽に新聞を読める。	折りたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

### 鉄道混雑率の目安（再掲）

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019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の平均混雑率の推移

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)

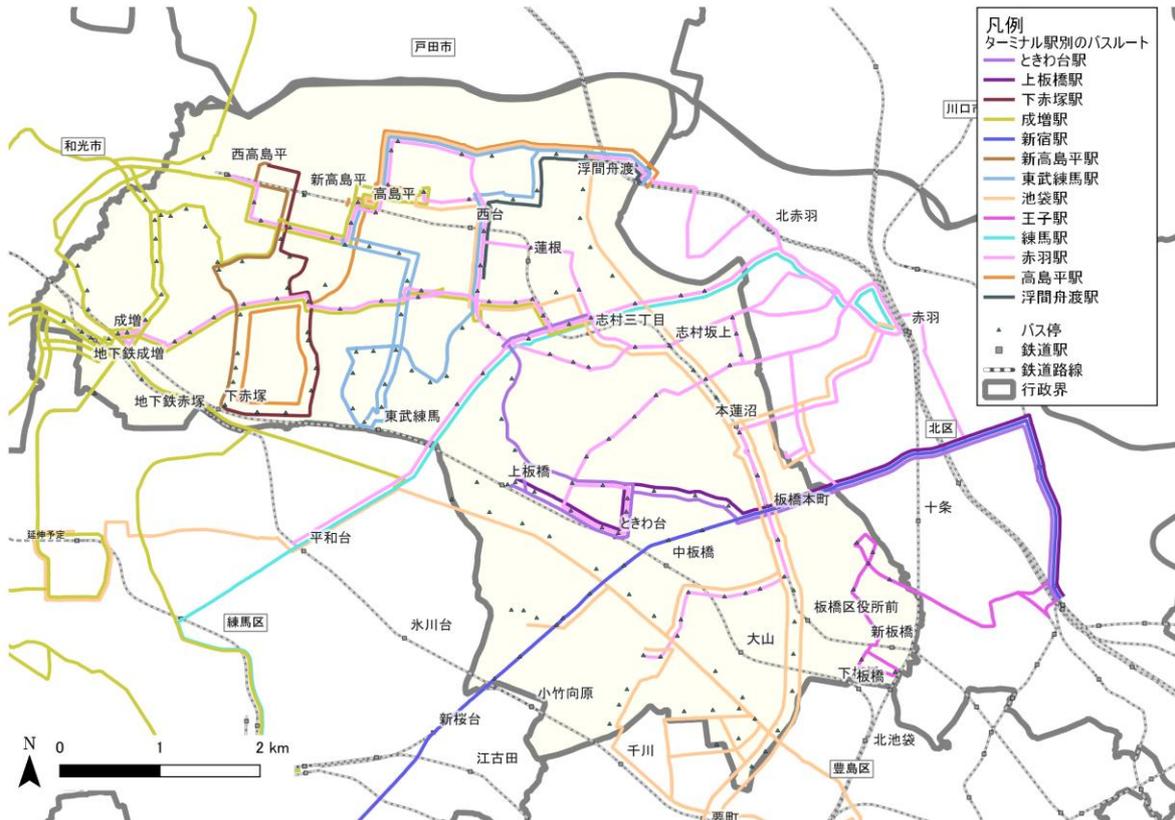
\* 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年（2016 年）4 月交通政策審議会第 198 号答申）

## (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もみられます。

なお、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））



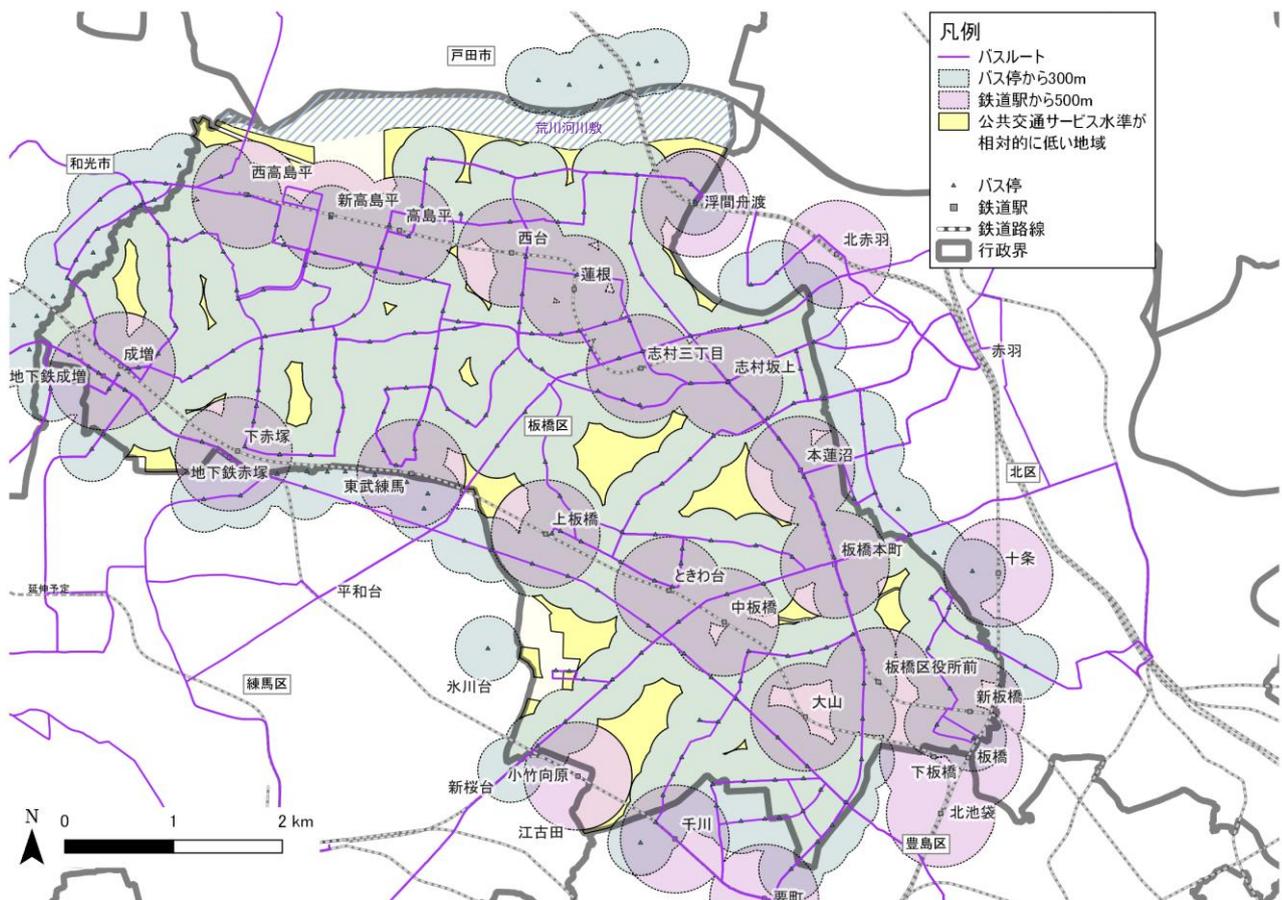
りんりん号ルート図

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。詳細は、p.88、p.89に記載されている人口分布を参照してください。



公共交通サービス水準が相対的に低い地域

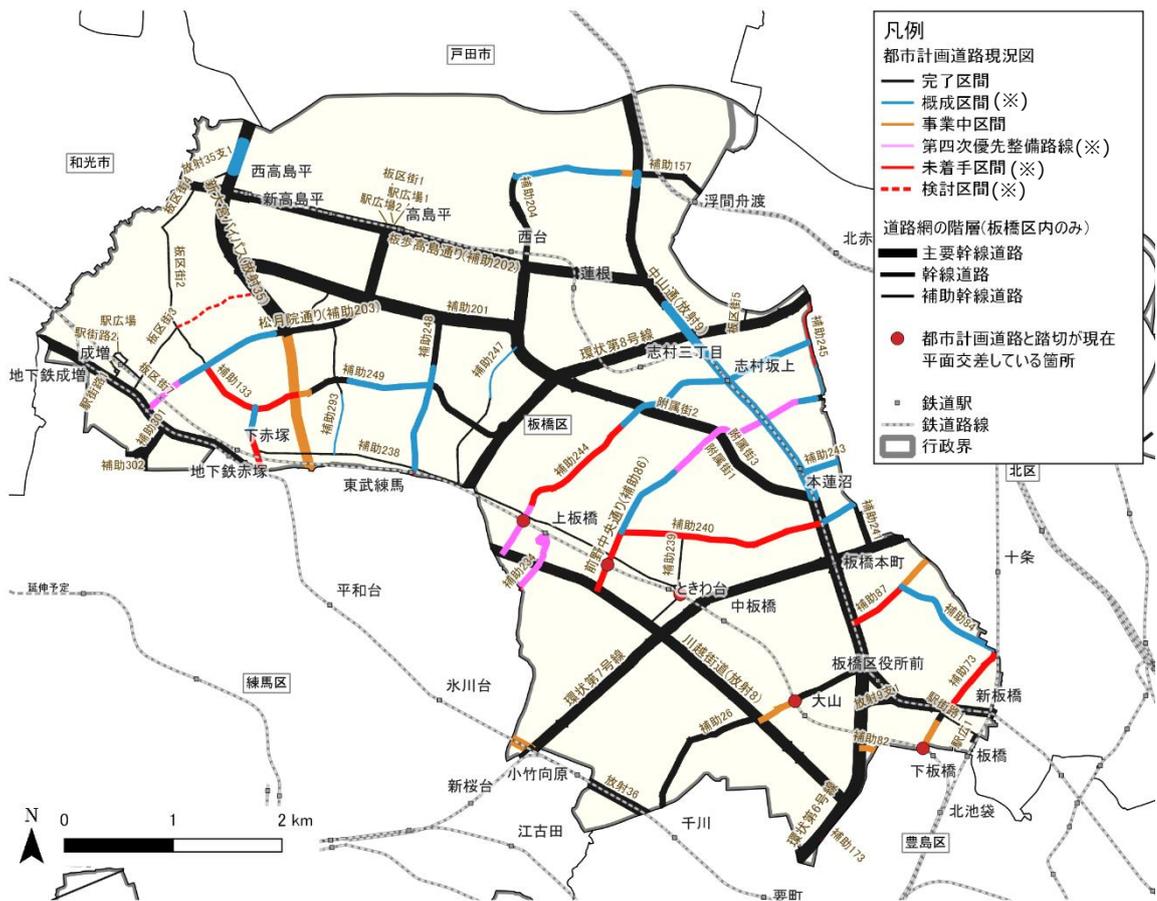
出典：国土数値情報、各バス事業者ホームページをもとに作成

## (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。

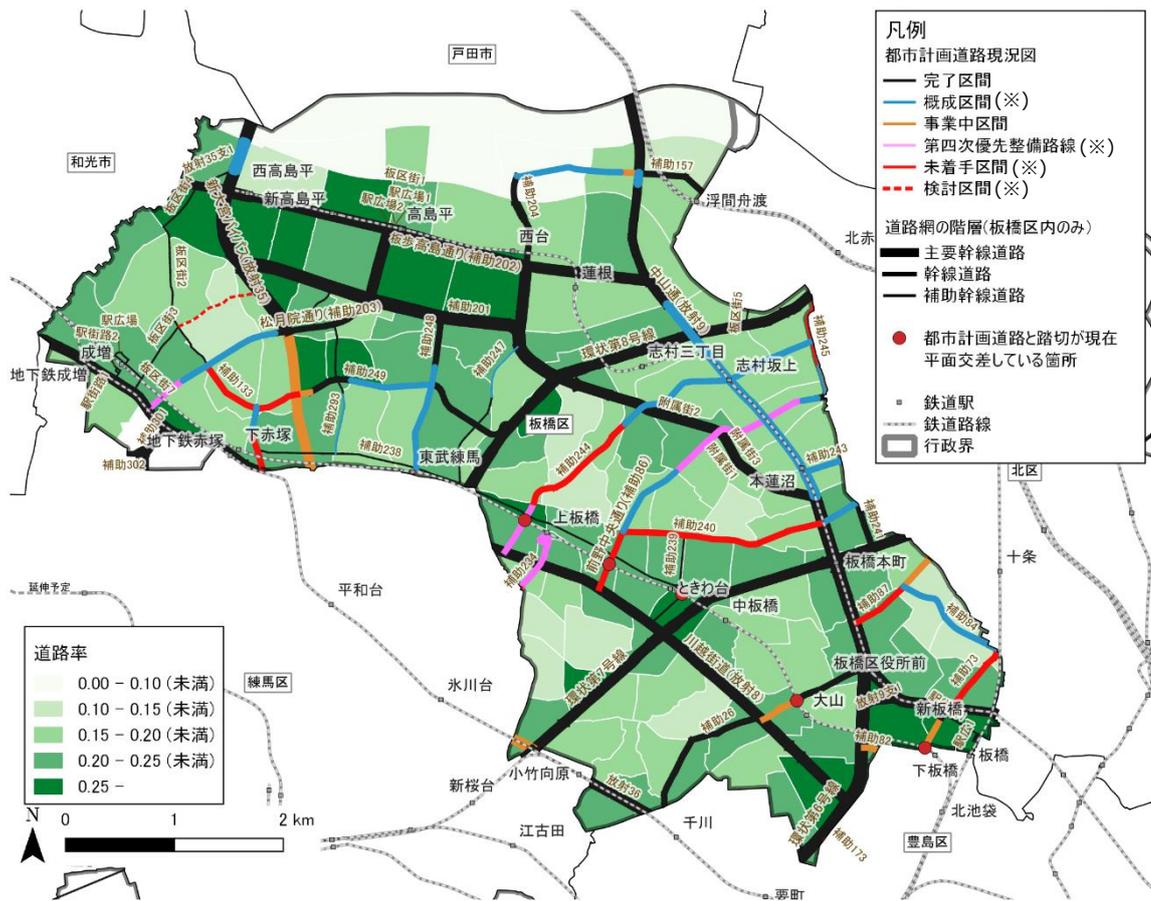


出典：板橋区都市計画道路事業現況図をもとに作成

## 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。



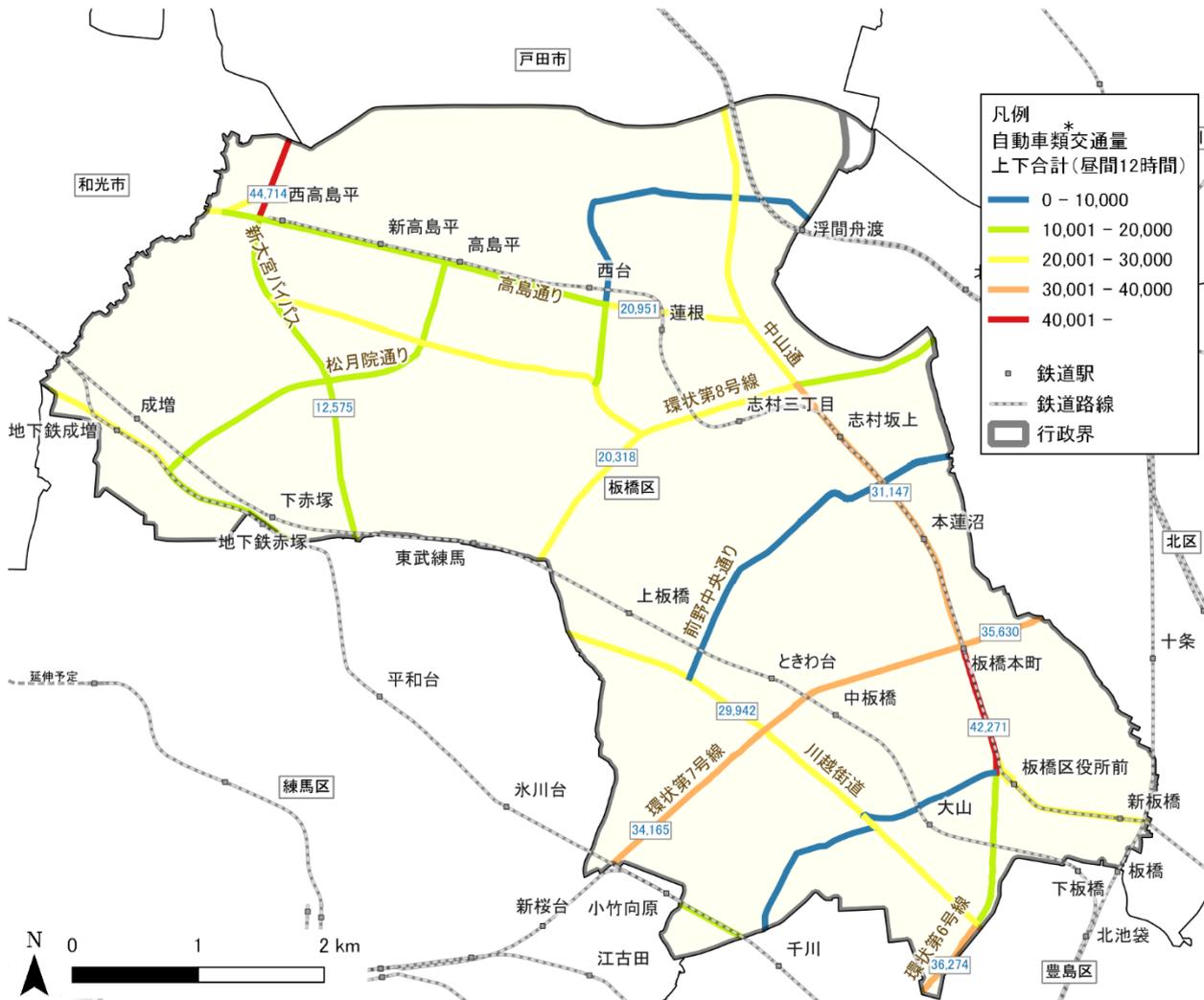
都市計画道路と道路率

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

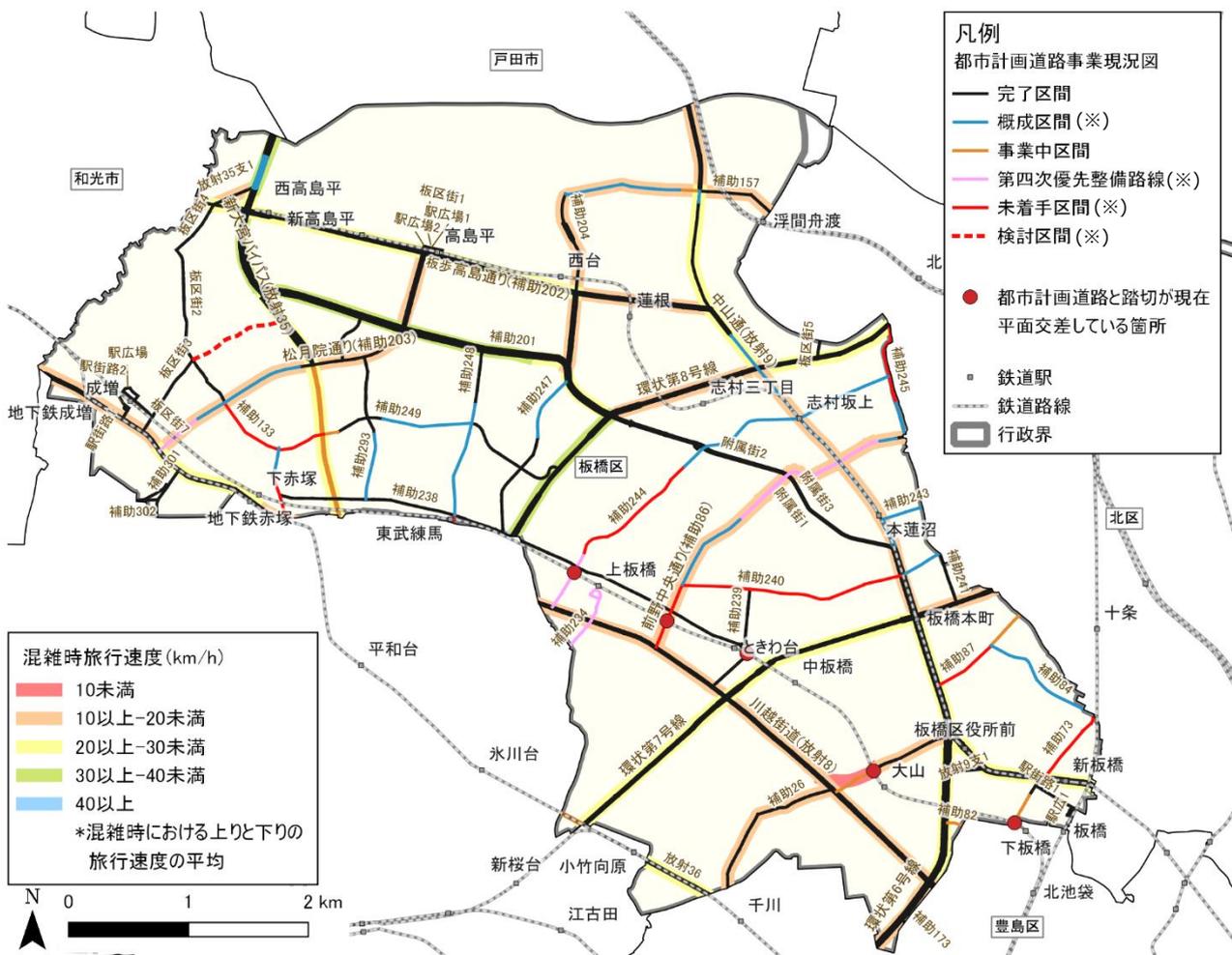
\* 「自動車類」は、「小型車(乗用車、小型貨物車)、大型車(バス、普通貨物車)」を指す。

#### 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。



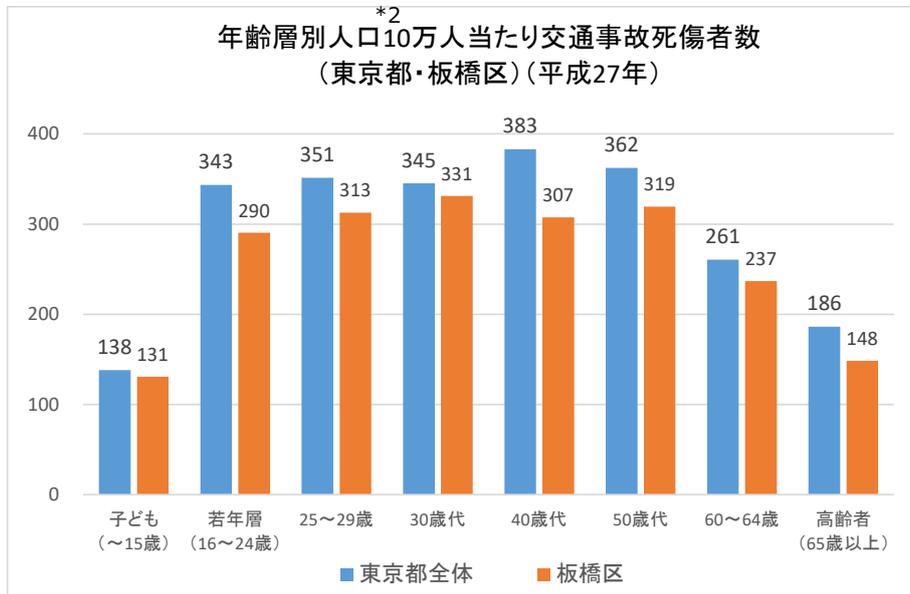
都市計画道路と混雑時旅行速度

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、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

区内における年齢層別の交通事故死傷者数<sup>\*1</sup>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。

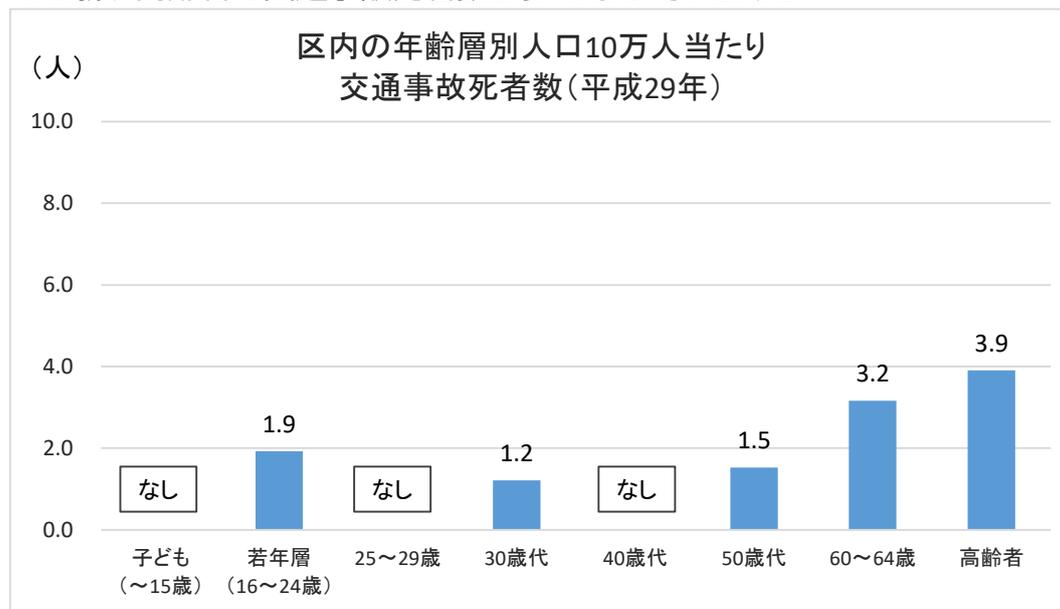


年齢層別人口10万人当たり交通事故死傷者数(東京都、板橋区)

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

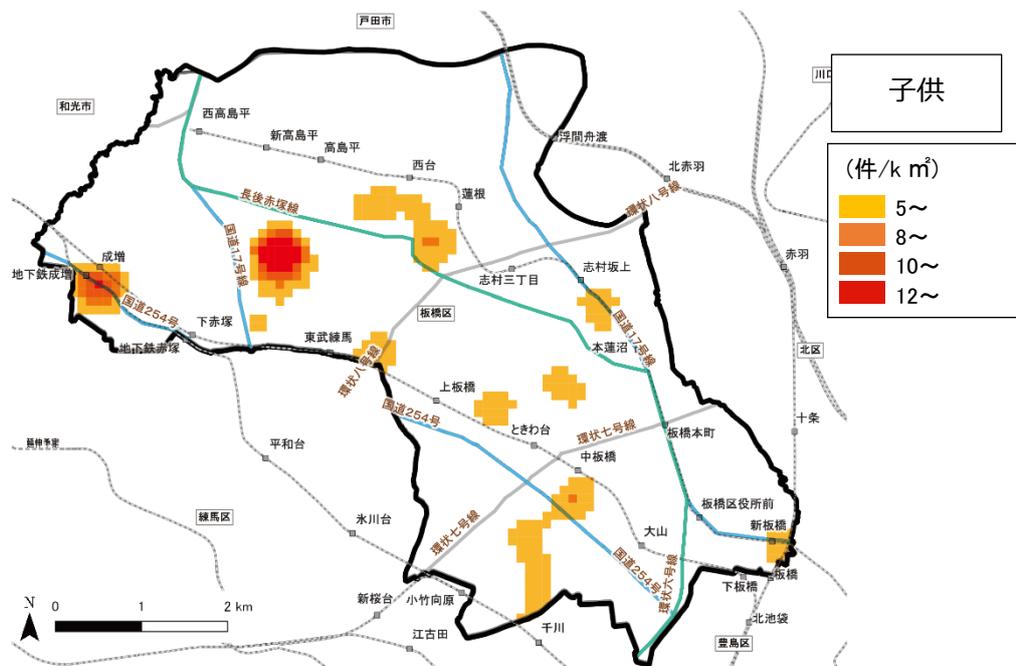
\*1 交通事故死者数：平成29年(2017年)のデータ。

\*2 年齢層別人口：平成27年度(2015年度)国勢調査データ。

### c) 交通事故が多いエリア

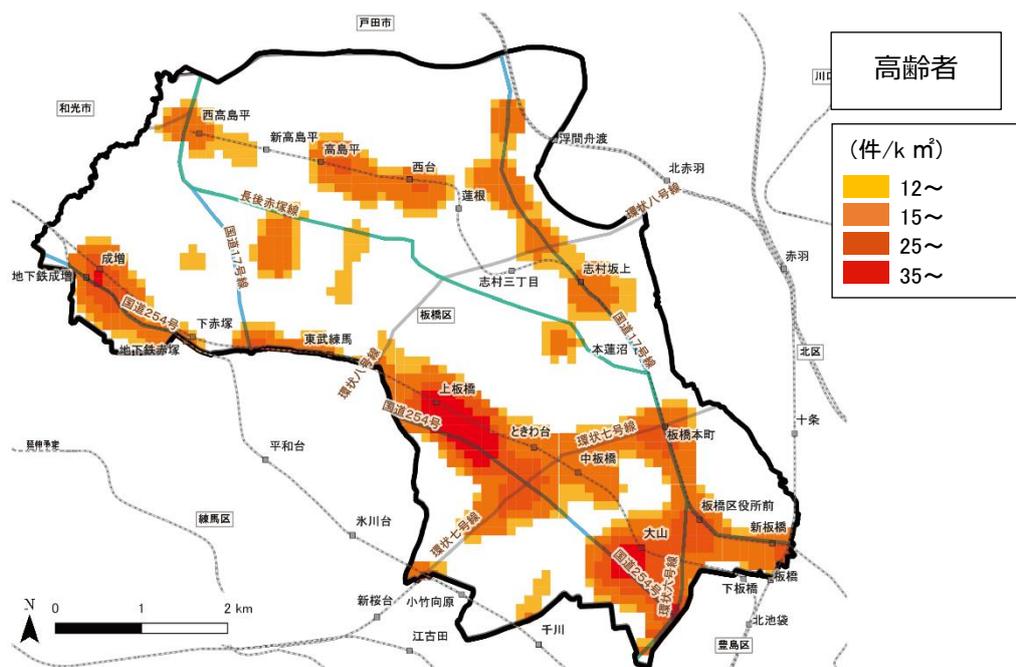
警視庁が公開している交通事故発生マップ\*によると、全交通事故は熊野町周辺や大和町周辺で多く発生しています。

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

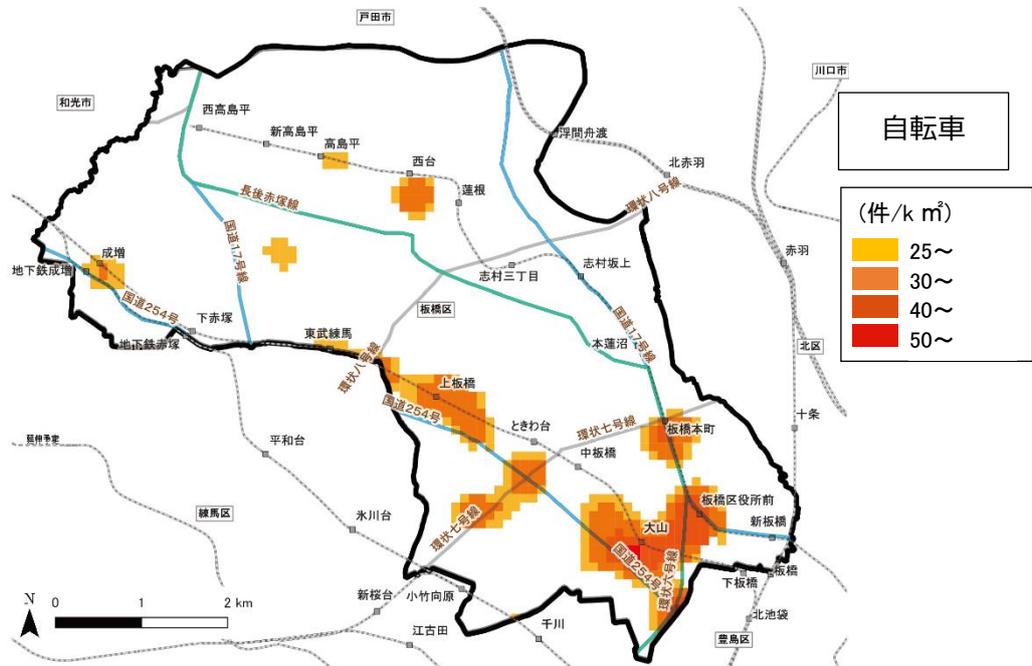


交通事故発生件数が多いエリア（高齢者）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

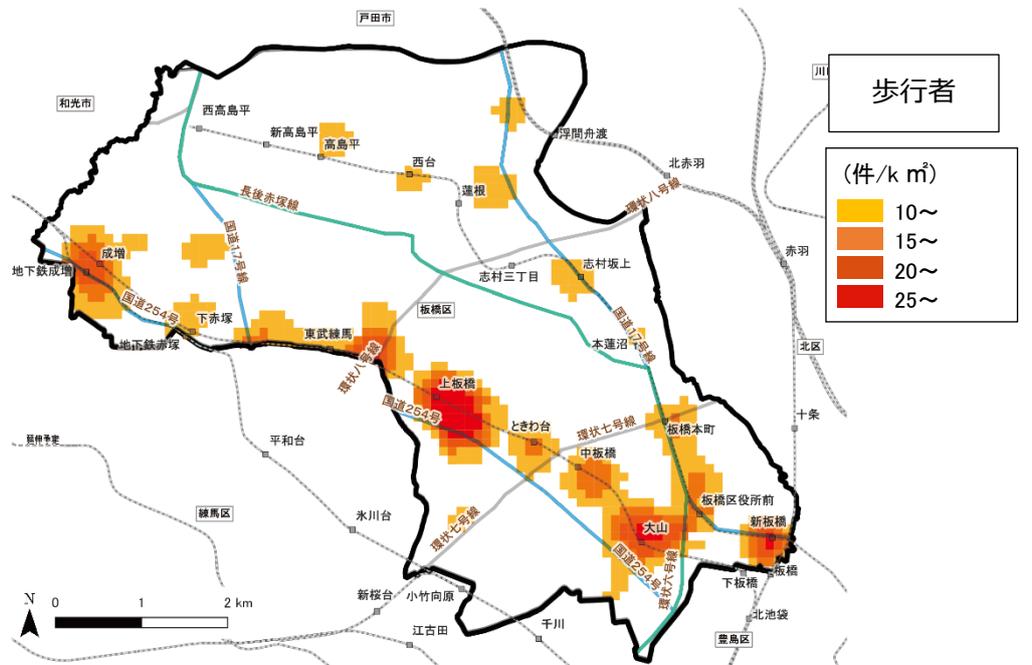
\* 平成 27 年（2015 年）～29 年（2017 年）の 3 年間の負傷事故と平成 29 年（2017 年）、30 年（2018 年）の死亡事故発生密度を地図で表記したもの。

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

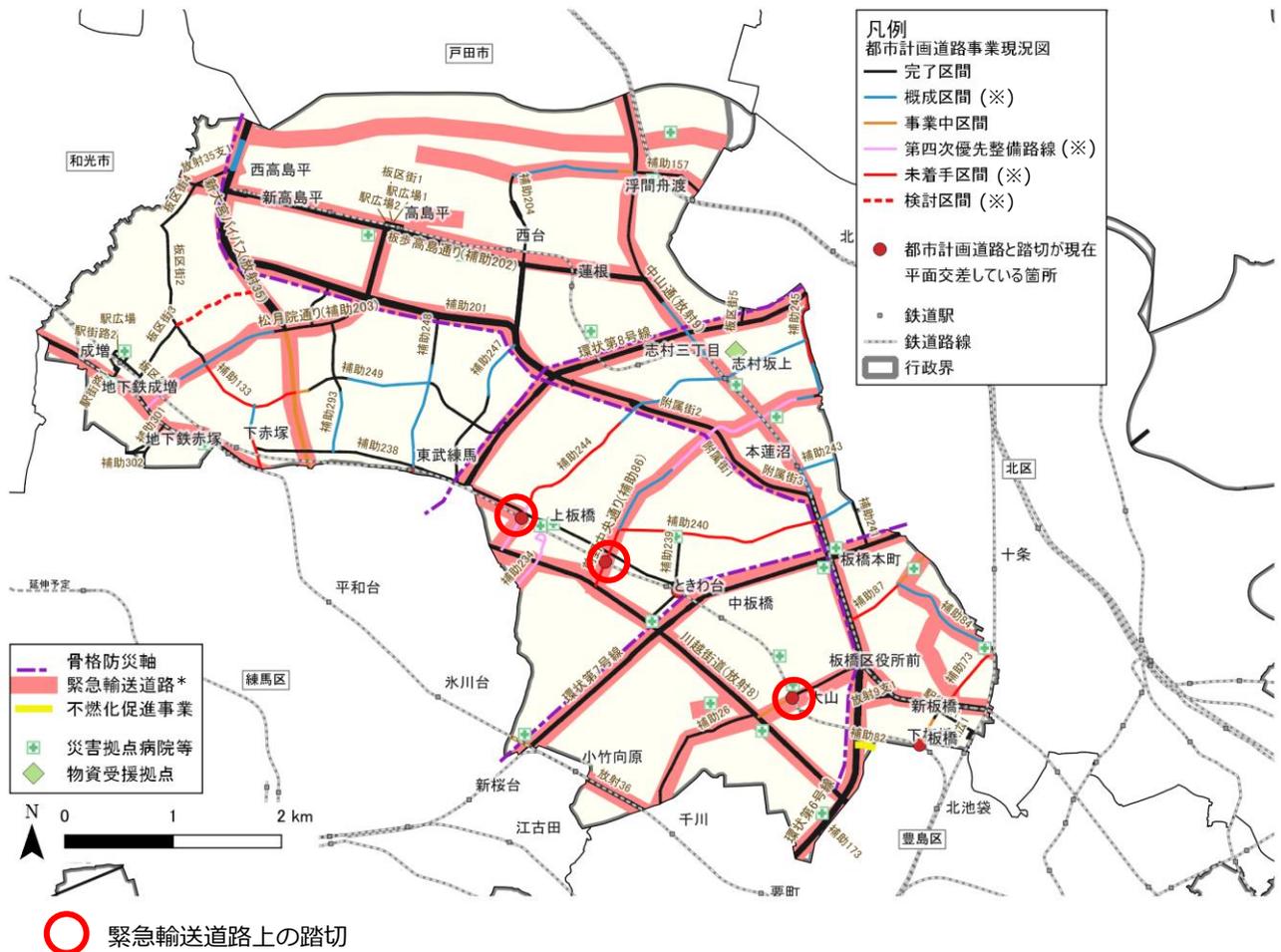


交通事故発生件数が多いエリア（歩行者）

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。



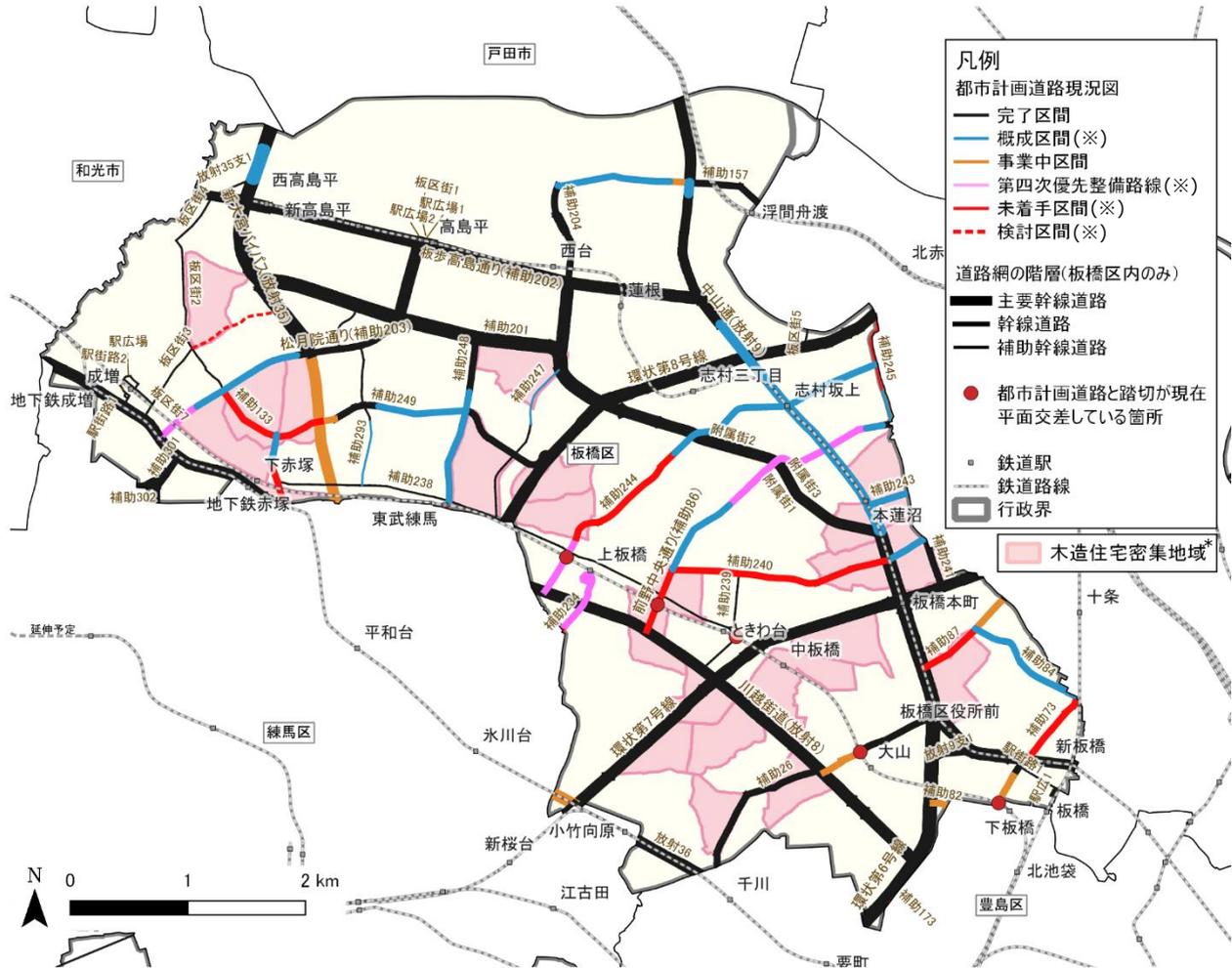
### 防災ネットワーク

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。

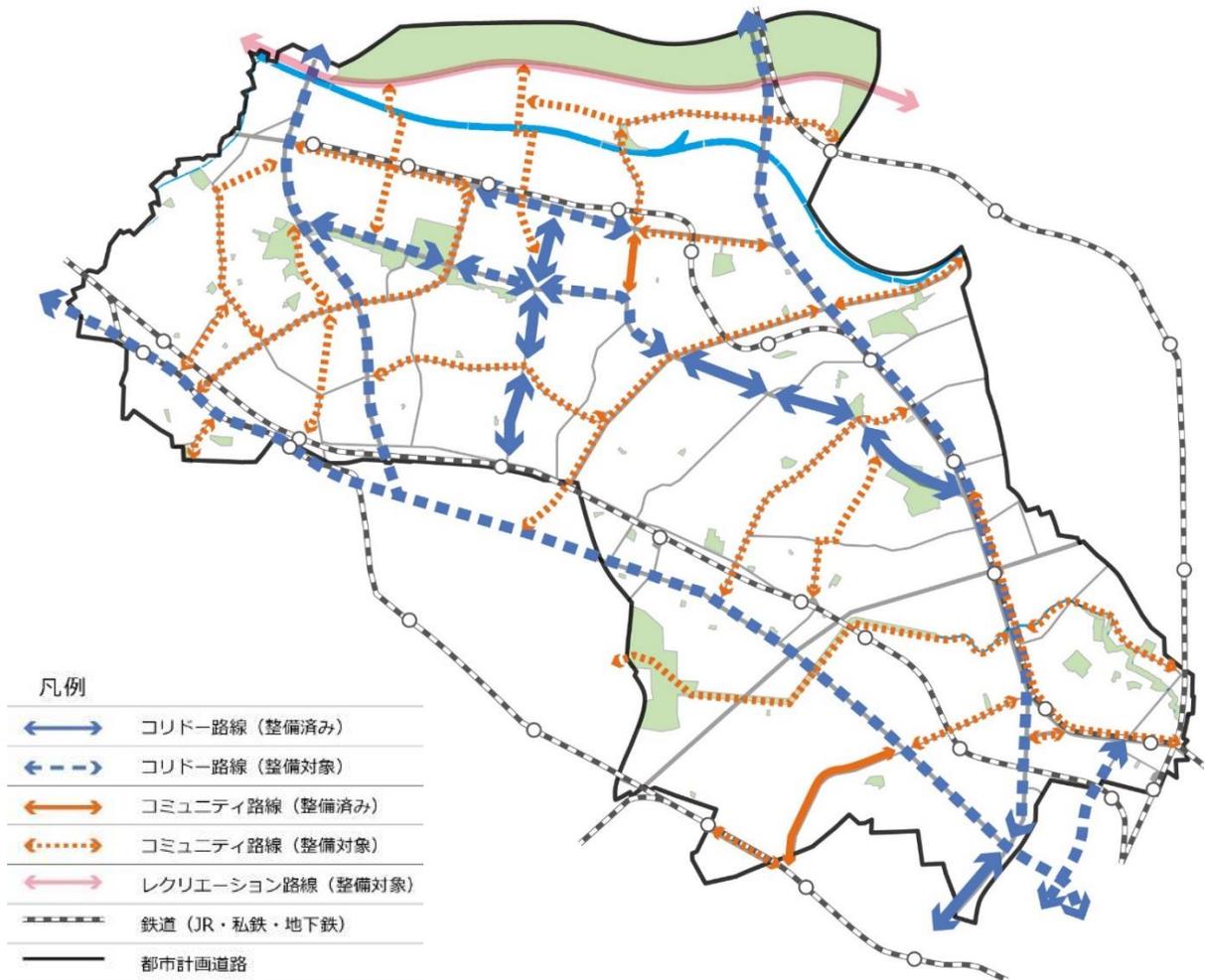
## (5) 自転車

### 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<sup>※</sup>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））

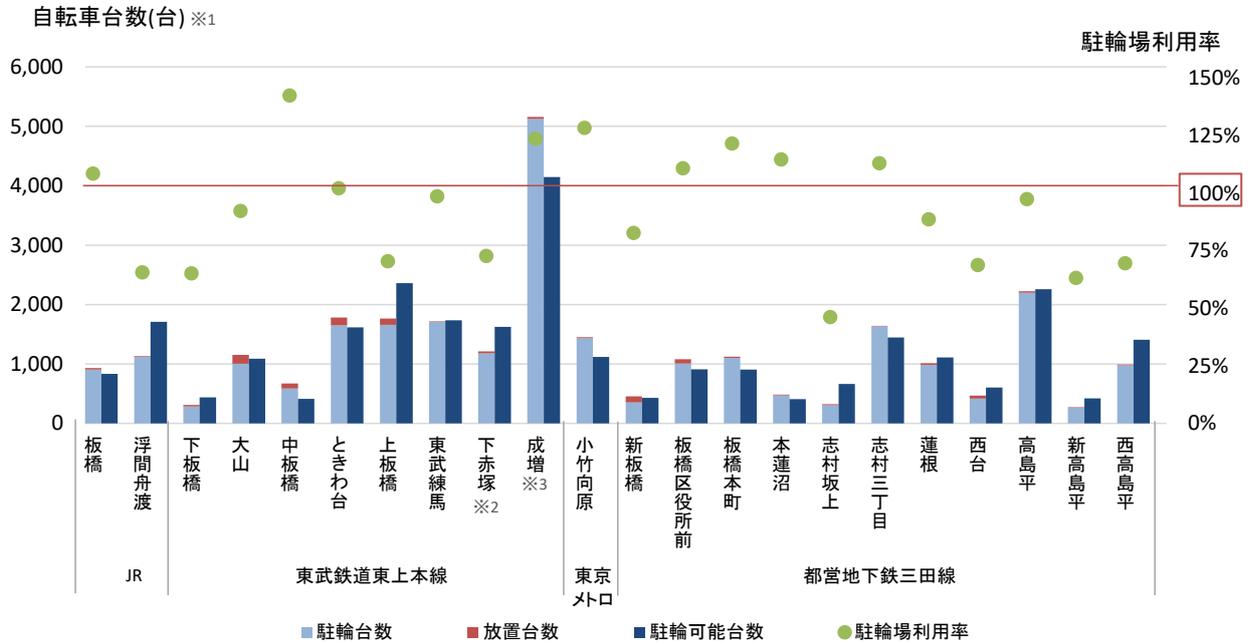
自転車ネットワーク路線の定義

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

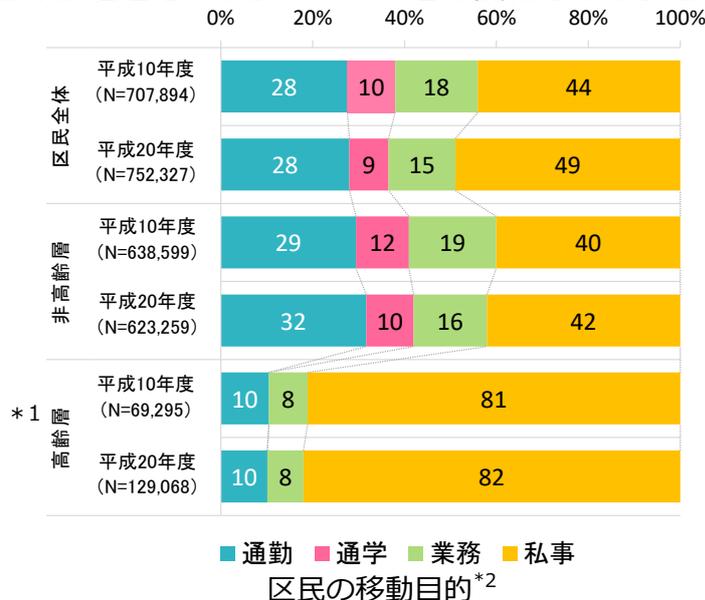
出典：板橋区資料をもとに作成

## (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。

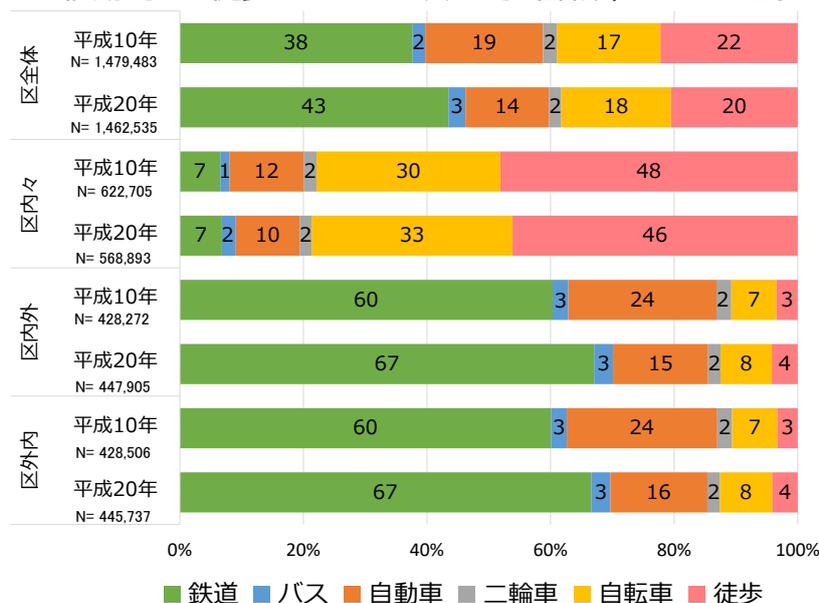


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度（1998年度）、平成20年度（2008年度））をもとに作成

### 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。



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

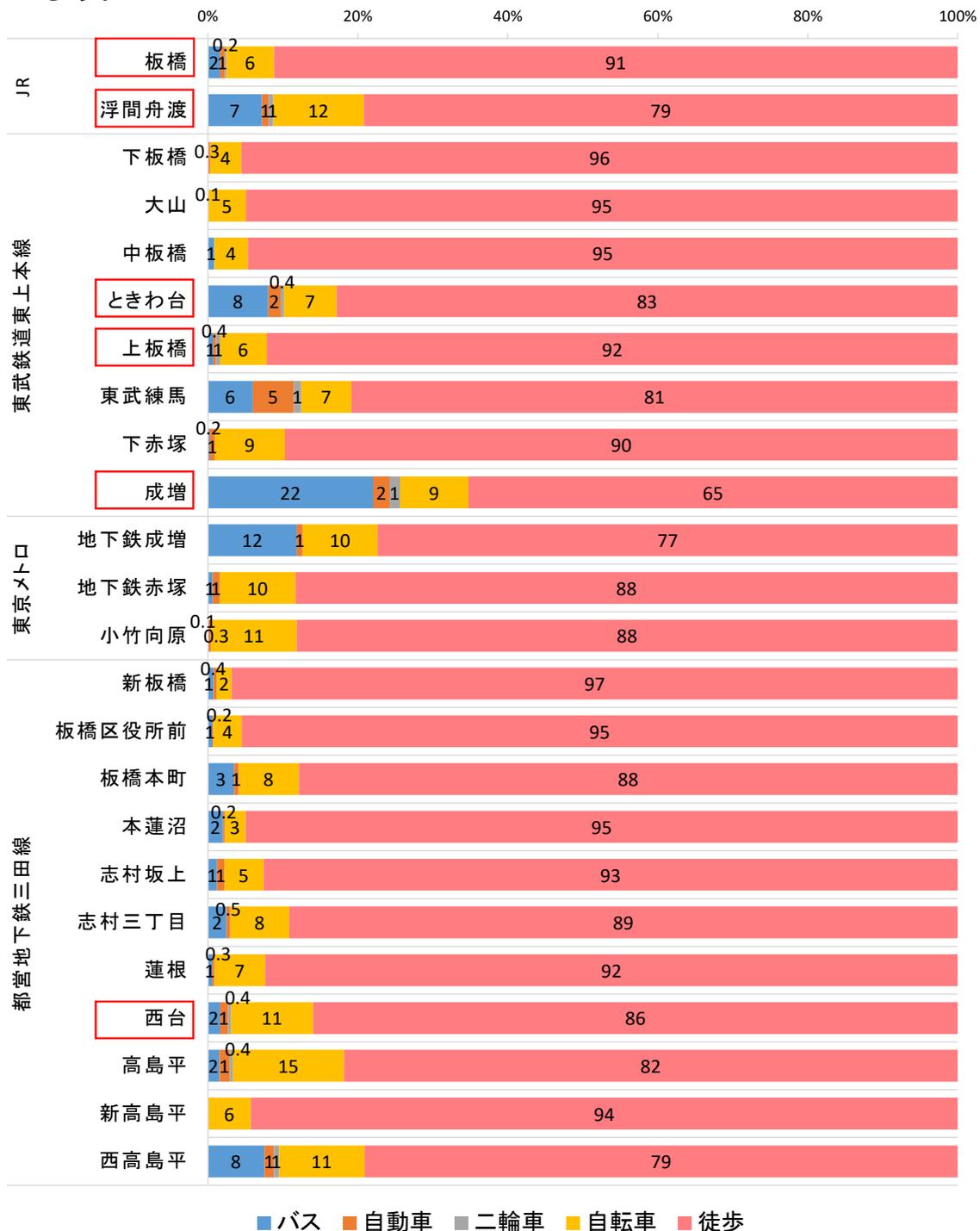
\*1 「高齢層」は、「65歳以上の年齢層」と定義。

\*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

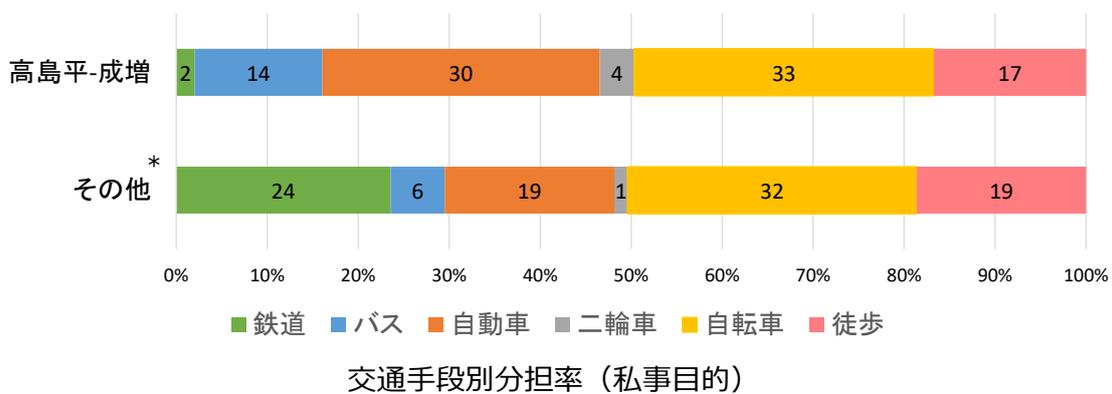
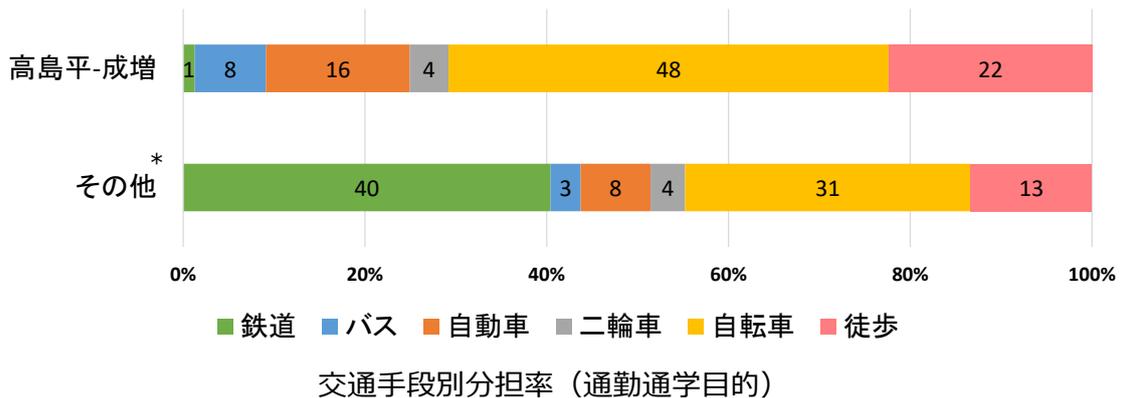
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度（2008年度））をもとに作成

\* 「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－成増間の移動に着目すると、その他の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、自動車の利用割合が高い傾向にあります。

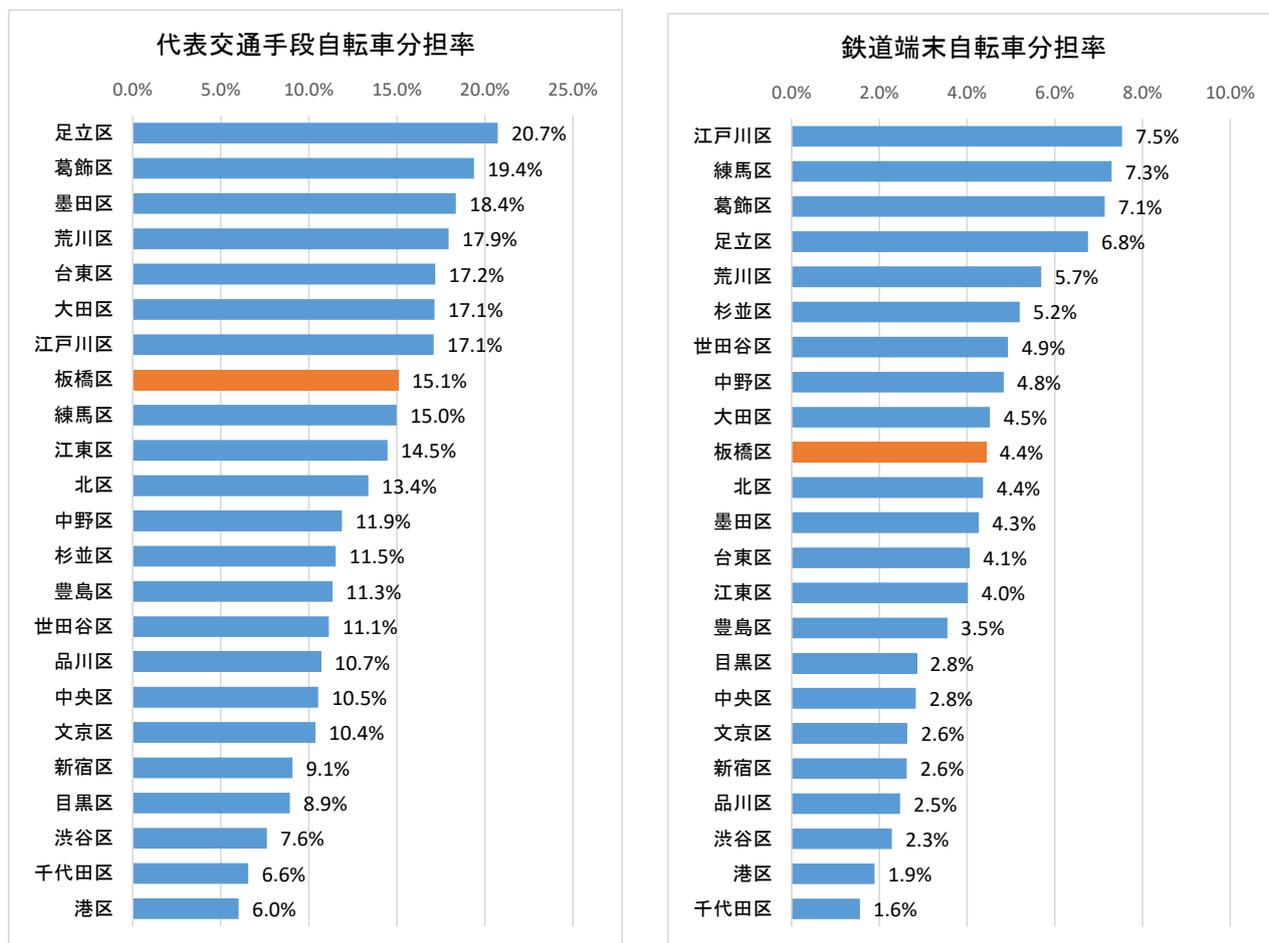
自動車利用割合が高いことに加え、両地域間を結ぶ松月院通りでは道路混雑が発生しており、環境負荷低減の観点から公共交通の利用促進が求められます。



\* 「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<sup>\*</sup>・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

### 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"> <li>・ 満 16 歳以上の区外居住者（東京都、神奈川県、埼玉県）</li> <li>・ 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</li> </ul>
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、鉄道に次いで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 <sup>*1</sup>		高齢者 <sup>*2</sup>		
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。

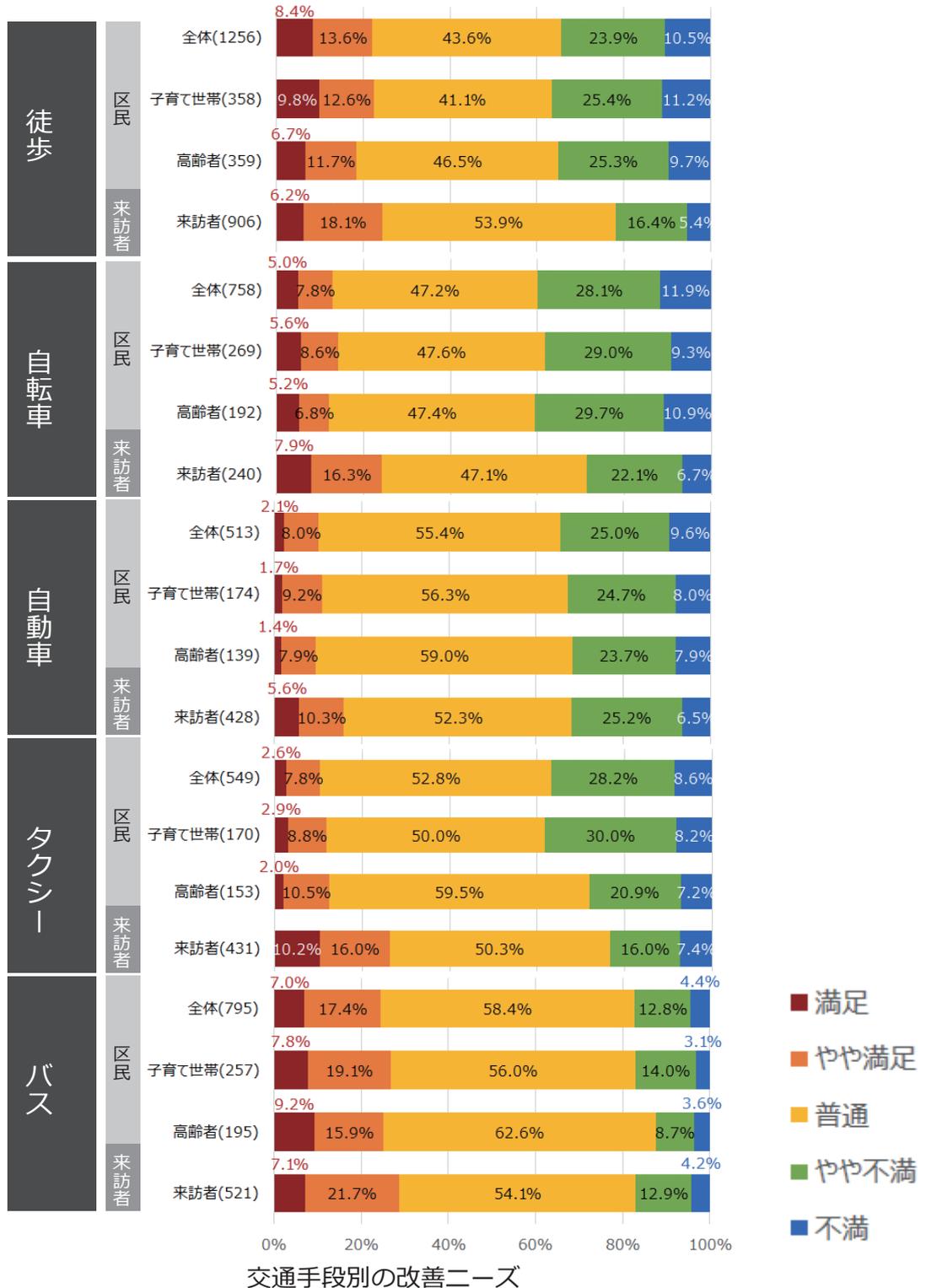
\*2 65歳以上の回答者を「高齢者」と定義。

### (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。

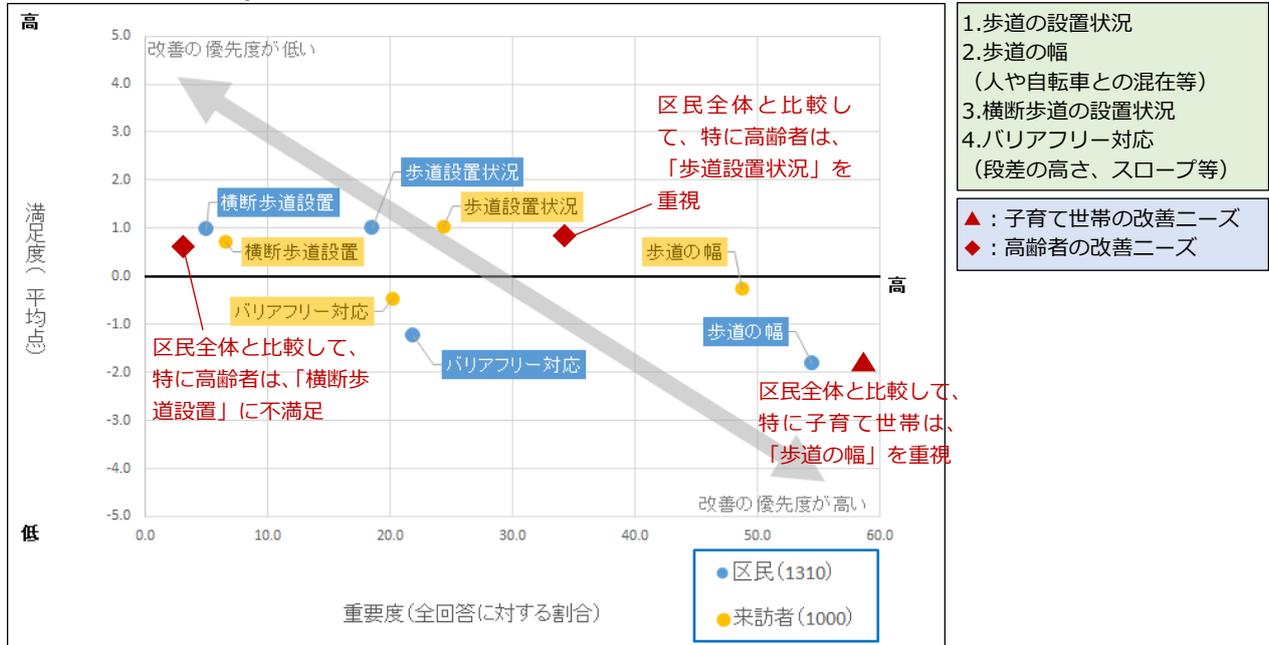
来訪者の満足度は、全ての交通手段において区民より高いですが、自動車が比較的低くなっています。



## (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。

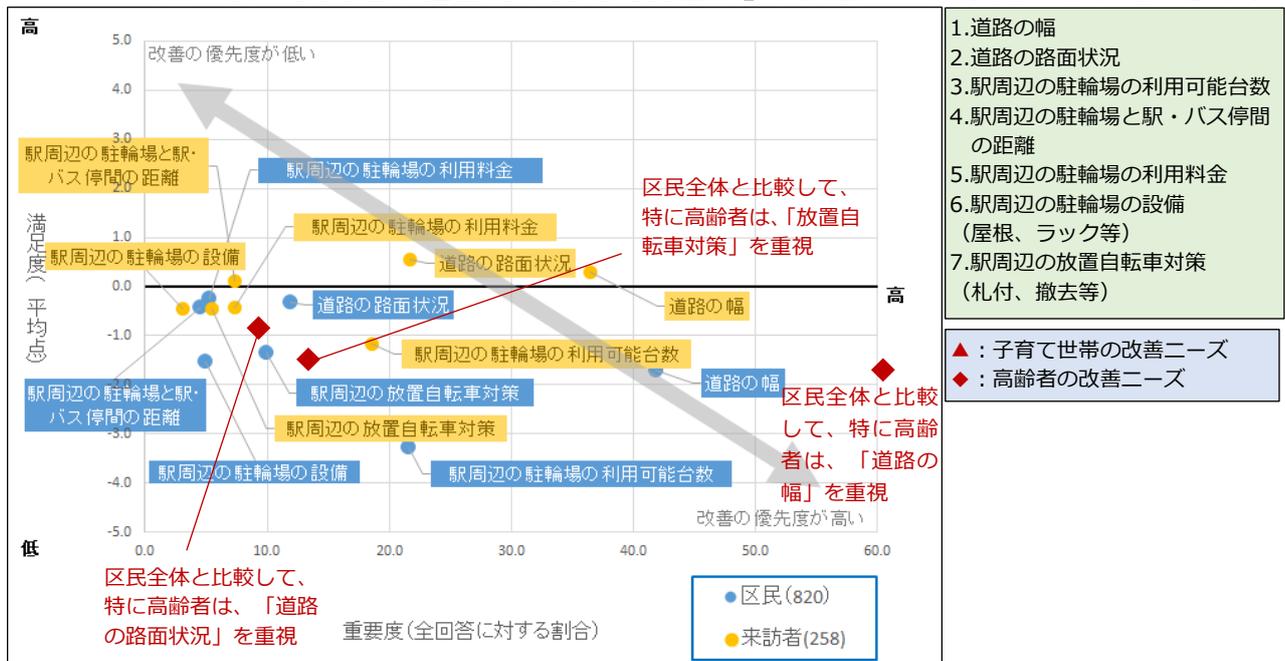


歩行環境に対する改善ニーズ

### 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。

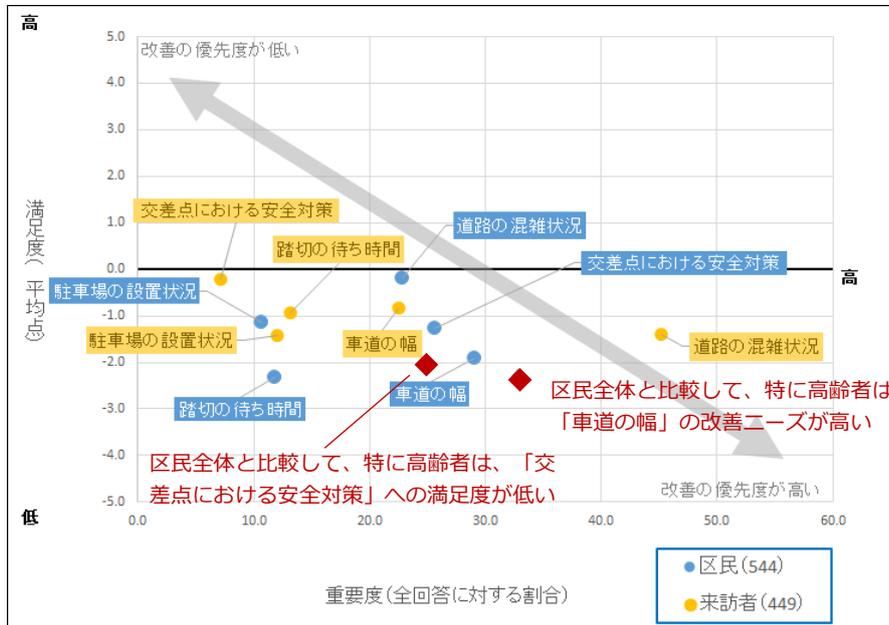


自転車の利用環境に対する改善ニーズ

### 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)

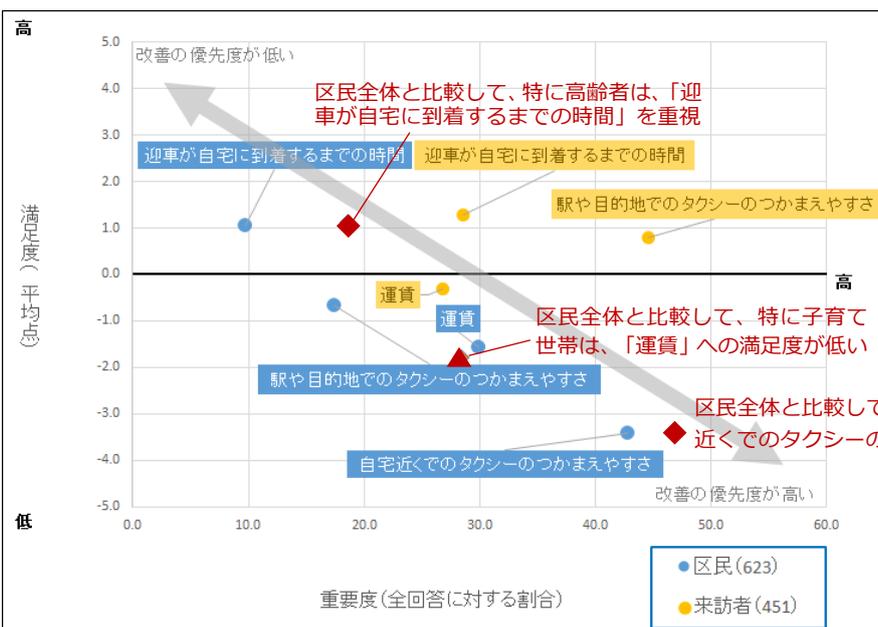
- ▲ : 子育て世帯の改善ニーズ
- ◆ : 高齢者の改善ニーズ

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

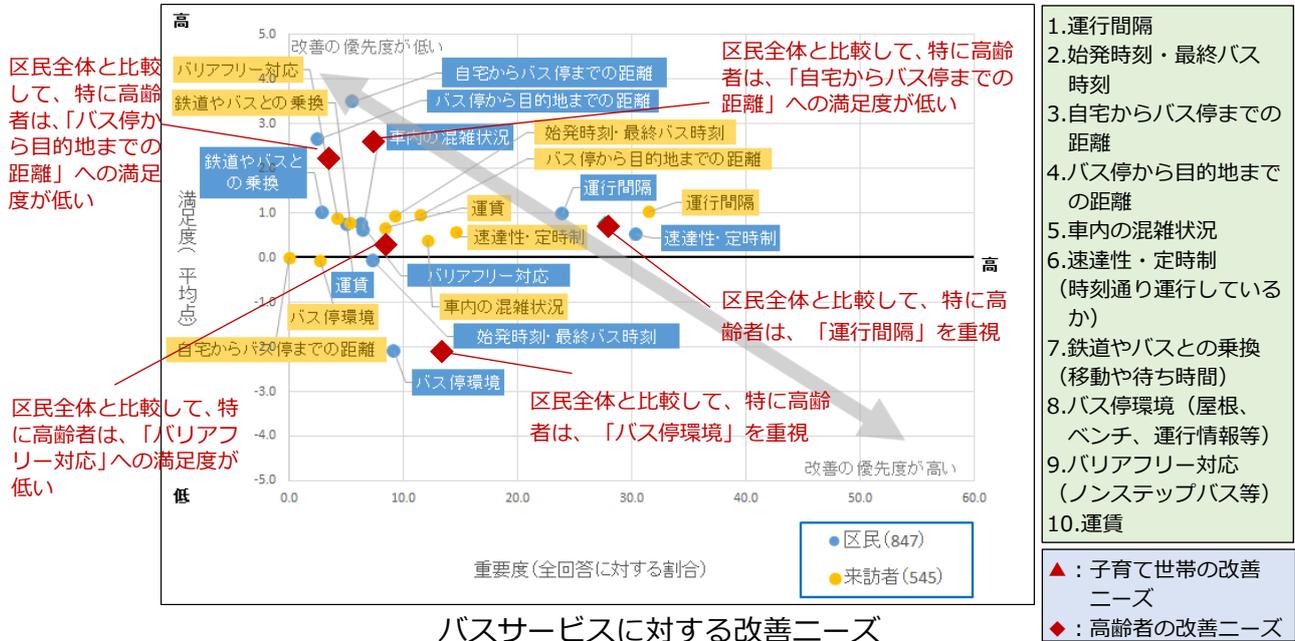
- ▲ : 子育て世帯の改善ニーズ
- ◆ : 高齢者の改善ニーズ

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。



## 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。

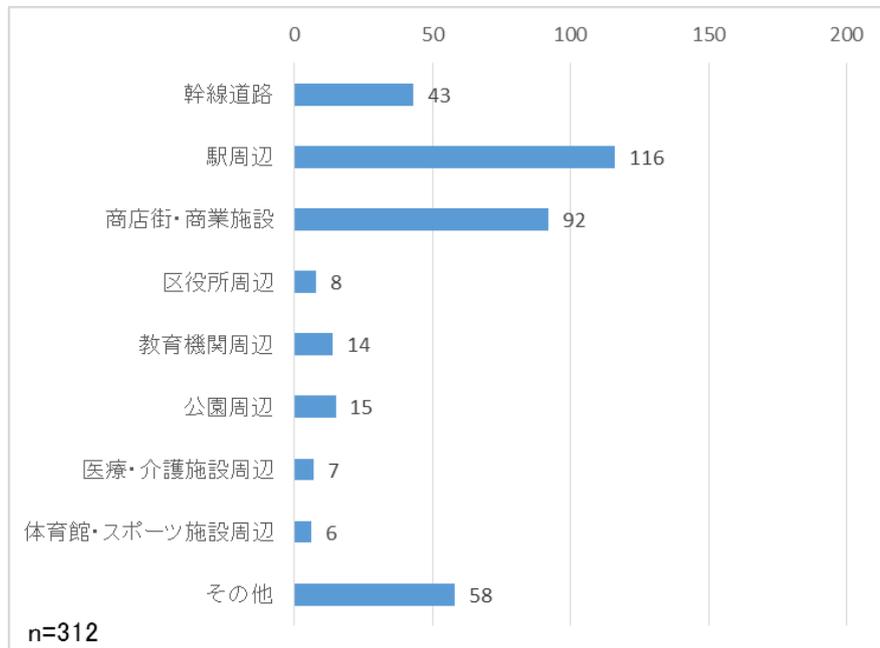
区民・来訪者が不便だと感じる駅(区民・来訪者それぞれの上位駅)とその理由

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と感じる場所

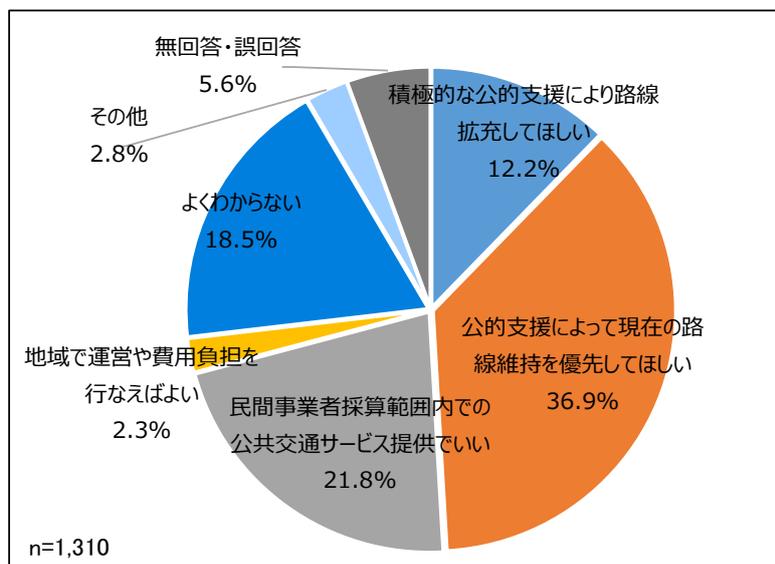
区民が路上駐車によって不便と感じる場所として、駅周辺が最も多く(116名)、次いで商店街・商業施設が多い(92名)傾向にあります。



路上駐車によって不便と感じる場所

## 8) 地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

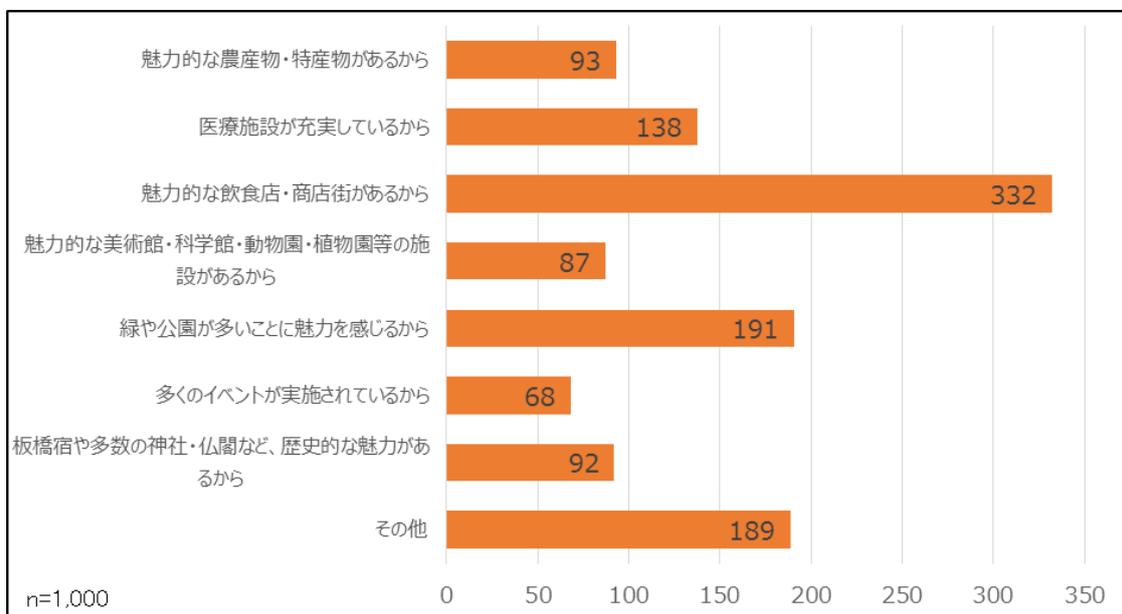
バス等の地域交通を、今後充実・維持していくための費用負担に関して、区民は「公的支援によって、現在の路線維持を優先してほしい」と回答した人が約4割、次いで「民間事業者の採算が取れる範囲内で、公共交通サービスが提供されればよい」と回答した人が約2割と多い傾向があります。



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

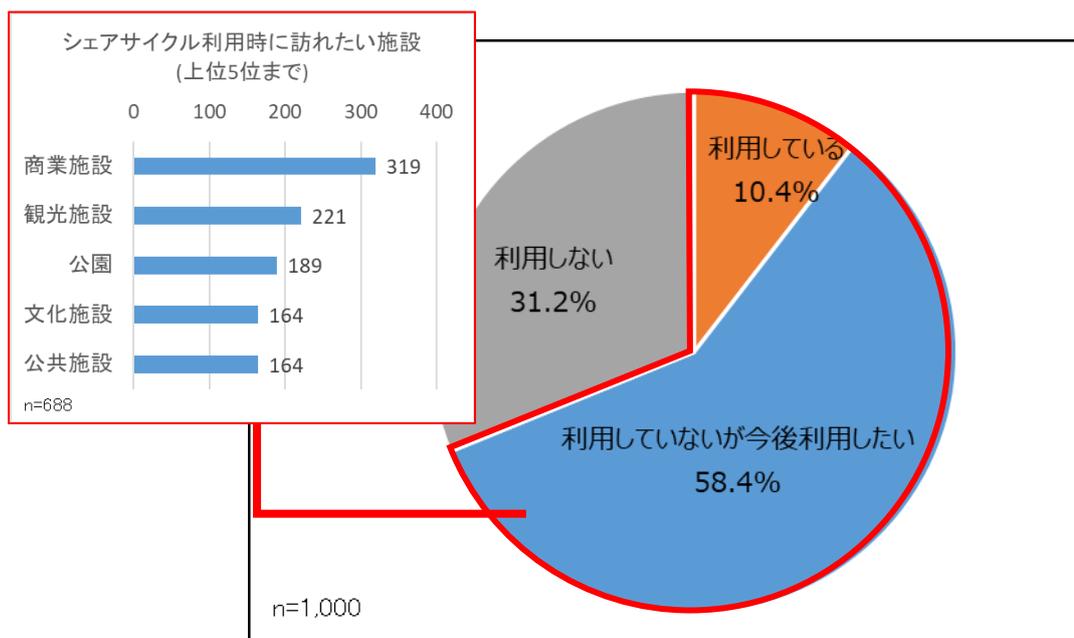
居住地と比べて「魅力的な飲食店・商店街があるから」板橋区に来訪したという回答が最も多く挙げられています。



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

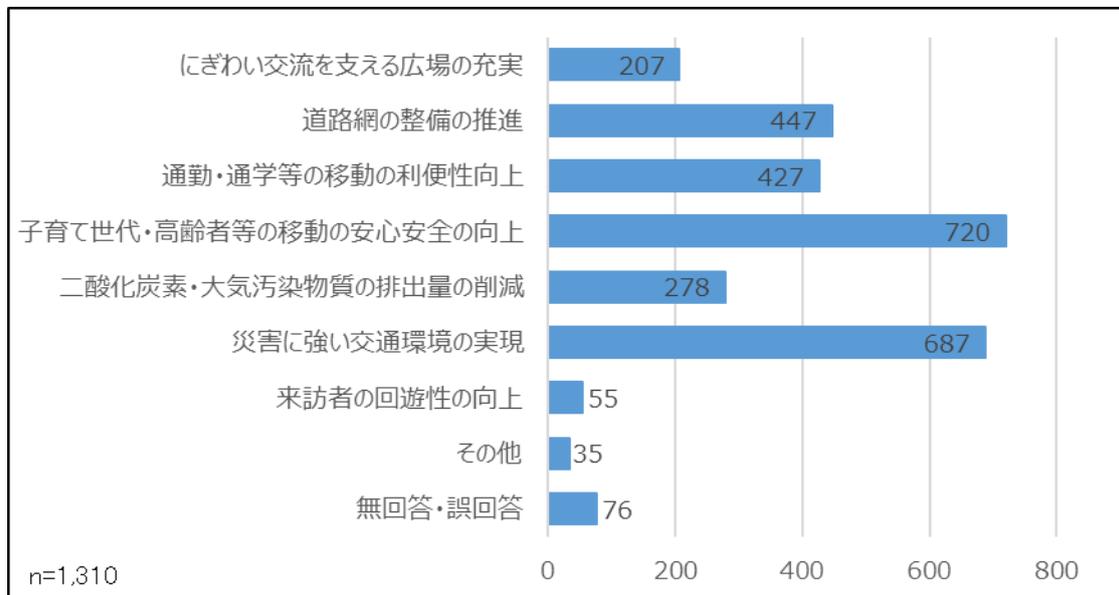
来訪者のシェアサイクル利用意向は、「利用していないが今後利用したい」という回答が約6割と多い傾向にあります。また、シェアサイクル利用時に訪れたい施設として、商業施設・観光施設・公園の順に多く挙げられています。



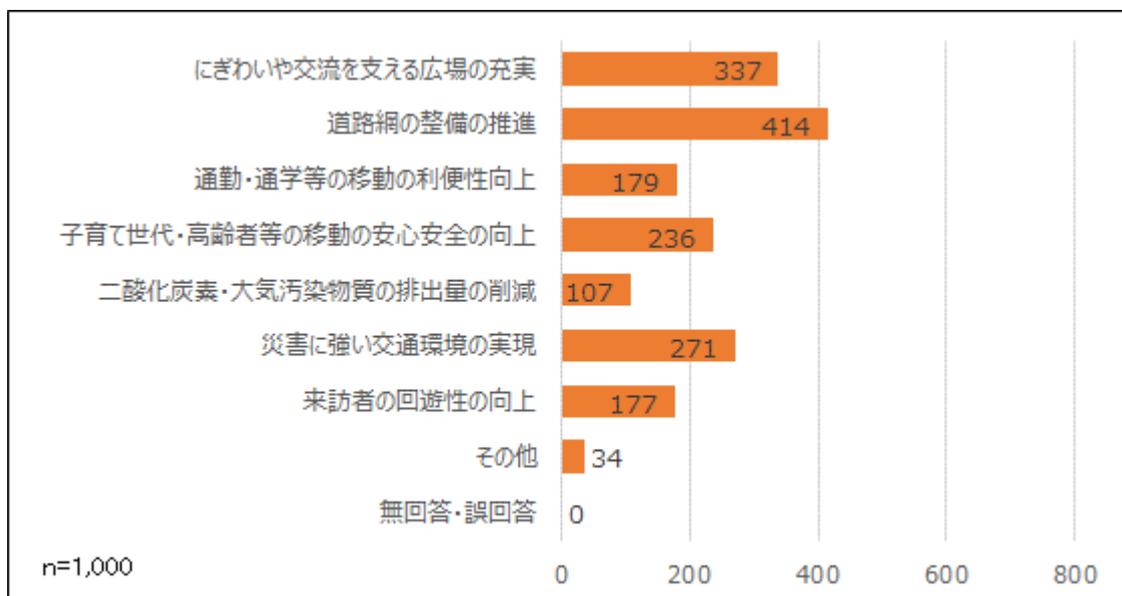
来訪者のシェアサイクル利用意向

### 1 1) 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）

## 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」

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）

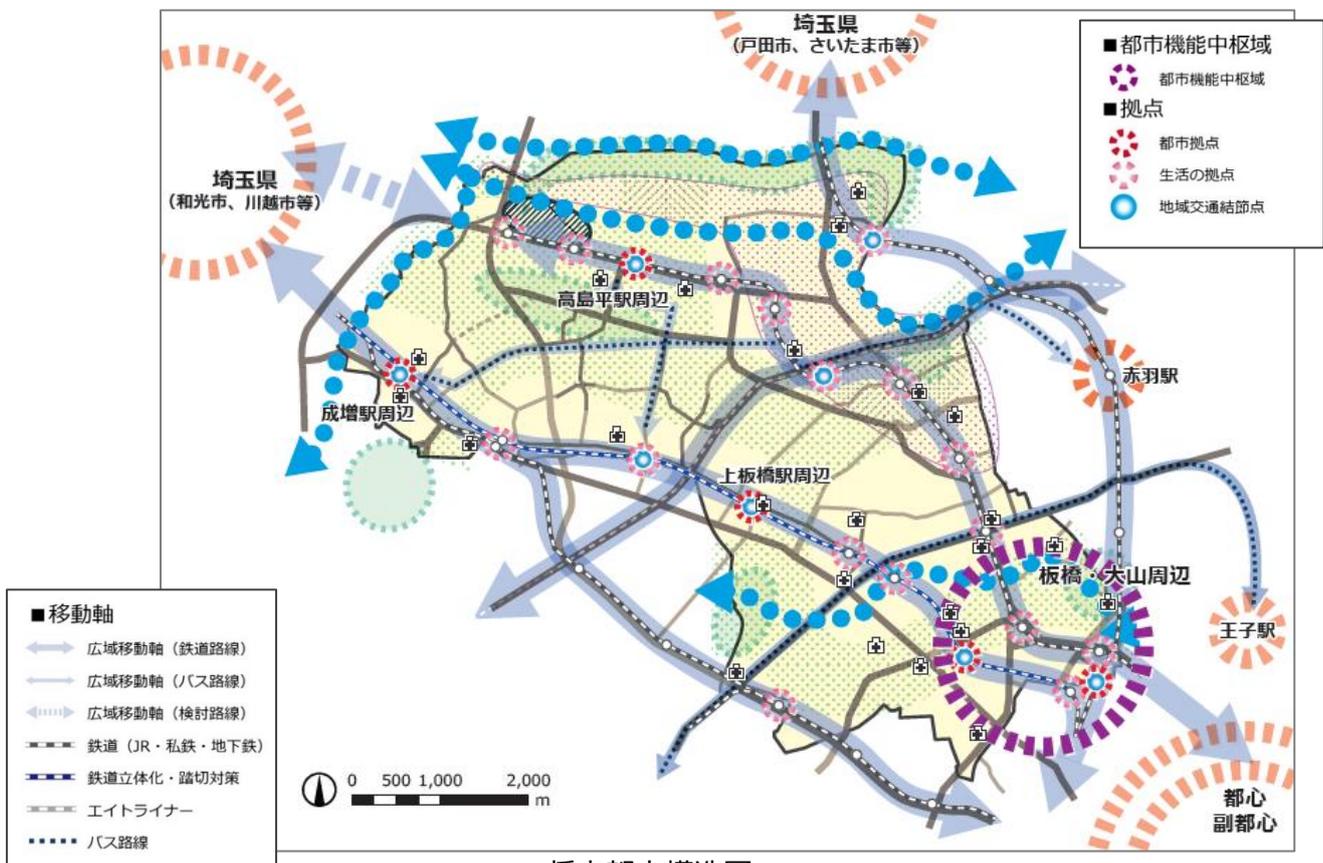
「板橋区都市づくりビジョン」では、「都市生活の質」を戦略的に高めていくための都市づくりの方針及び将来都市構造等が示されています。

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ょうの耐震化 ○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

## 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：交通政策基本法をもとに抜粋して掲載

### (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 SDG s<sup>※</sup>の採択（平成 27 年（2015 年）9 月）

SDG s<sup>※</sup>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。



SDG s<sup>※</sup>を構成する 17 の国際目標

出典：「持続可能な開発目標(SDG s)」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、緩やかに減少トレンドを迎えるものとされています。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、運行路線数や運行頻度の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・充実等の取組により、子どもの安全・安心を確保する取組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<sup>\*</sup>）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)

- ・ 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して捉えることもでき、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 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促進 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】 ・公共交通機関の乗換え利便性強化【再掲】	
			⑧-2 案内誘導等の情報提供	・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7 みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進	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	⑩-1 バス利用環境の改善	・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
⑪新たな技術の活用の推進				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
				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	



## 参考資料

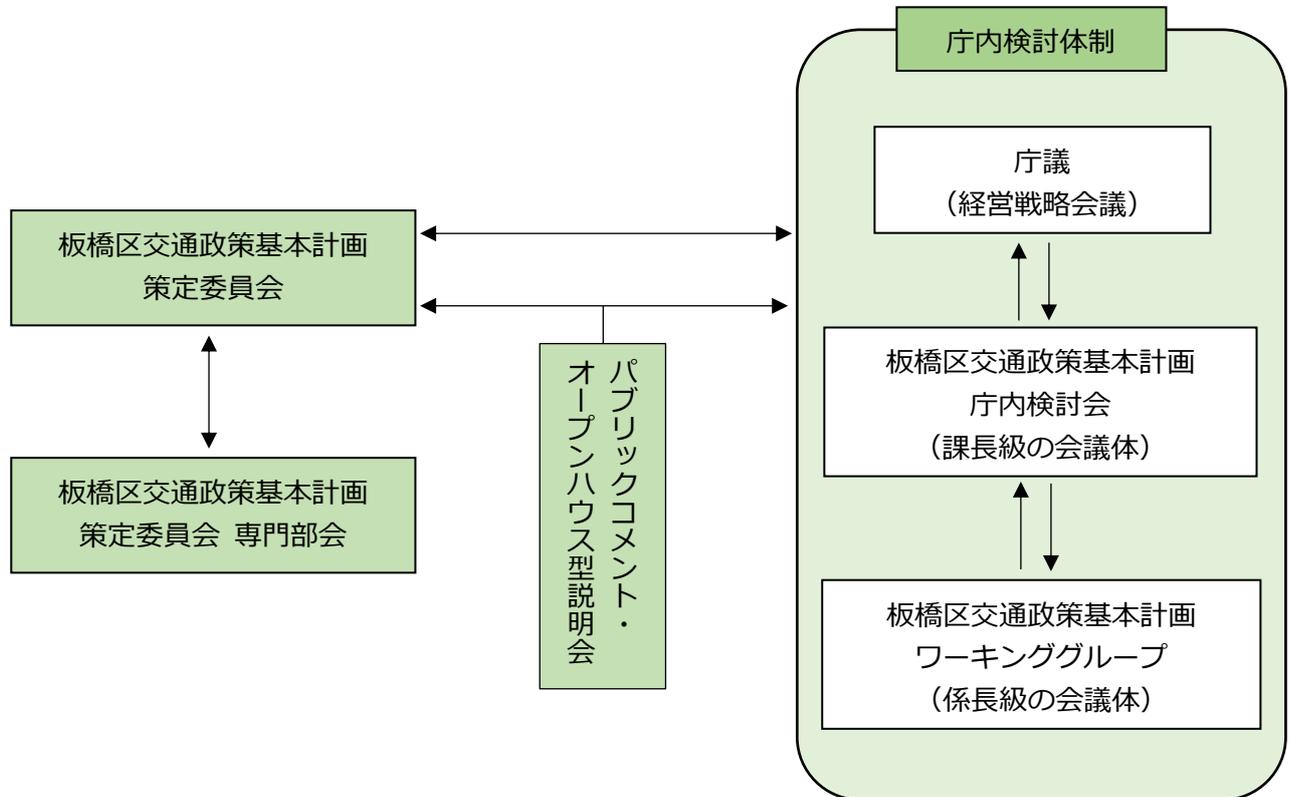


## 参考資料

### 1 板橋区交通政策基本計画策定の検討体制

以下の策定体制のもと、本計画の策定を行いました。

組織名	構成	役割
板橋区交通政策基本計画策定委員会	学識経験者 区民委員 交通関係事業者 関係機関 区議会議員 区職員	まちづくり、子育て、産業振興・地域経済の活性化、観光振興、福祉等の幅広い意見・助言をまとめ、本計画等の取りまとめを行う。
板橋区交通政策基本計画専門部会	学識経験者 交通関係事業者 関係機関 区職員	都市計画、交通政策、鉄道事業、自動車運送事業等の専門的な観点から、現状の課題や施策に関する調査・検討を行う。
板橋区交通政策基本計画庁内検討会	都市整備部長 関係所属課長	現状の課題や施策について検討し、本計画の策定に向けて調査・検討を行う。
板橋区交通政策基本計画ワーキンググループ	都市計画課長 関係所属係長	現状の課題や施策について検討し、庁内検討会の円滑な実施に向けて、調査・調整を行う。



板橋区交通政策基本計画策定の検討体制

## 2 板橋区交通政策基本計画策定委員会の構成員

平成30年(2018年)・令和元年(2019年)度「策定委員会」構成員

◎岸井 隆幸	学識経験者	日本大学 理工学部 特任教授
○岡村 敏之	学識経験者	東洋大学 国際学部 教授
竹内 捷郎	区民委員	板橋区町会連合会 副会長
萱場 晃一	区民委員	板橋区商店街連合会 副会長
大島 隆夫	区民委員	一般社団法人板橋産業連合会 会長
佐藤 勝也	区民委員	板橋区観光協会 会計担当常任理事
大西 恵	区民委員	板橋区私立幼稚園 PTA 連合会 副会長
堀井 真由美	区民委員	板橋福祉のまちをつくろう会 会計
小川 竜明	区民委員	公募委員
黒瀬 聖子	区民委員	公募委員
塩ノ谷 浩司	交通関係事業者	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画調整課長
木津 和久	交通関係事業者	東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長
新谷 壮明	交通関係事業者	東京都交通局 総務部 技術調整担当課長
小瀧 正和	交通関係事業者	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 課長
木部 康久	交通関係事業者	国際興業株式会社 運輸事業部 担当部長 (平成30年(2018年)11月まで)
小平 隆宏	交通関係事業者	国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課長 (平成30年(2018年)12月から)
小池 毅	交通関係事業者	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長
篠崎 眞	交通関係事業者	一般社団法人東京トラック協会 板橋支部 支部長
柳瀬 光輝	関係機関	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送) (平成30年(2018年)度まで)
堀越 千秋	関係機関	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送) (令和元年(2019年)度から)
神森 友秀	関係機関	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所 万世橋出張所長
長尾 肇太	関係機関	東京都都市整備局 都市基盤部 交通企画課長
金子 安秀	関係機関	東京都建設局 第四建設事務所 副所長兼庶務課長
いわい 桐子	区議会議員	都市建設委員会委員長 (平成30年(2018年)度まで)
五十嵐やす子	区議会議員	都市建設委員会副委員長 (平成30年(2018年)度まで)
間中りんぺい	区議会議員	都市建設委員会委員長 (令和元年(2019年)度から)
鈴木こうすけ	区議会議員	都市建設委員会副委員長 (令和元年(2019年)度から)
安田 智	区職員	都市整備部長
老月 勝弘	区職員	土木部長 (平成30年(2018年)度まで)
糸久 英則	区職員	土木部長 (令和元年(2019年)度から)

(◎：会長、○：副会長)

### 3 板橋区交通政策基本計画専門部会の構成員

平成30年(2018年)・令和元年(2019年)度「専門部会(交通基盤)」構成員

◎岸井 隆幸	学識経験者	日本大学 理工学部 特任教授
神森 友秀	関係機関	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所 万世橋出張所長
金子 安秀	関係機関	東京都建設局 第四建設事務所 副所長兼庶務課長
安田 智	区職員	都市整備部長
老月 勝弘	区職員	土木部長(平成30年(2018年)度まで)
糸久 英則	区職員	土木部長(令和元年(2019年)度から)

(◎:部会長)

平成30年(2018年)・令和元年(2019年)度「専門部会(公共交通)」構成員

◎岡村 敏之	学識経験者	東洋大学 国際学部 教授
塩ノ谷 浩司	交通関係事業者	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画調整課長
木津 和久	交通関係事業者	東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長
新谷 壮明	交通関係事業者	東京都交通局 総務部 技術調整担当課長
小瀧 正和	交通関係事業者	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 課長
木部 康久	交通関係事業者	国際興業株式会社 運輸事業部 担当部長 (平成30年(2018年)11月まで)
小平 隆宏	交通関係事業者	国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課長 (平成30年(2018年)12月から)
小池 毅	交通関係事業者	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長
篠崎 眞	交通関係事業者	一般社団法人東京トラック協会 板橋支部 支部長
柳瀬 光輝	関係機関	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送)(平成30年(2018年)度まで)
堀越 千秋	関係機関	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送)(令和元年(2019年)度から)
長尾 肇太	関係機関	東京都都市整備局 都市基盤部 交通企画課長
安田 智	区職員	都市整備部長
老月 勝弘	区職員	土木部長(平成30年(2018年)度まで)
糸久 英則	区職員	土木部長(令和元年(2019年)度から)

(◎:部会長)

#### 4 板橋区交通政策基本計画庁内検討会の構成員

平成 30 年（2018 年）・令和元年（2019 年）度「庁内検討会」構成員

座長	都市整備部長	
座長代理	都市整備部	都市計画課長
グループ員	政策経営部	政策企画課長
	危機管理室	防災危機管理課長
	区民文化部	地域振興課長
	産業経済部	産業振興課長
		くらしと観光課長
	健康生きがい部	おとしより保健福祉センター所長
	福祉部	障がい者福祉課長
	子ども家庭部	子ども政策課長
	資源環境部	環境政策課長
	都市整備部	市街地整備課長
		拠点整備課長
		地区整備事業担当課長
		鉄道立体化推進担当課長
		高島平グランドデザイン担当課長
	土木部	管理課長
		交通安全課長
		計画課長
教育委員会事務局	地域教育力推進課長	

## 5 板橋区交通政策基本計画ワーキンググループの構成員

平成30年(2018年)・令和元年(2019年)度「ワーキンググループ」構成員

グループリーダー	都市整備部	都市計画課長
グループ員	政策経営部	政策企画課 政策企画担当係長(計画・SDGsグループ)
	危機管理室	防災危機管理課 防災危機管理担当係長(防犯促進グループ)
	区民文化部	地域振興課 地域振興係長
	産業経済部	産業振興課 産業振興担当係長(商工振興グループ)
		くらしと観光課 観光事業担当係長(観光振興グループ)
	健康生きがい部	おとしより保健福祉センター 管理係長
	福祉部	障がい者福祉課 ユニバーサルデザイン推進係長
	子ども家庭部	子ども政策課 育成係長
	資源環境部	環境政策課 脱炭素社会推進係長
		環境政策課 生活環境保全係 副係長
	都市整備部	都市計画課 土地利用計画担当係長
		都市計画課 開発計画担当係長
		都市計画課 まちづくり計画担当係長
		都市計画課 交通政策担当係長
		都市計画課 都市景観担当係長
		市街地整備課 市街地整備担当係長 (防災まちづくりグループ)
		拠点整備課 拠点整備担当係長(調整グループ)
		拠点整備課 拠点整備担当係長(鉄道立体化推進グループ)
		拠点整備課 拠点整備担当係長 (上板橋駅南口まちづくりグループ)
	土木部	管理課 道路管理係長
交通安全課 交通安全担当係長(交通安全グループ)		
交通安全課 交通安全担当係長(自転車グループ)		
計画課 計画担当係長(計画調整グループ)		
計画課 計画担当係長(計画事業グループ)		
教育委員会事務局	地域教育力推進課 地域連携係長	

## 6 板橋区交通政策基本計画のイメージ図の作成について

「『人』が主役の交通都市の未来像」のイメージ図は、工業デザイナーでありますドーンデザイン研究所の水戸岡鋭治先生に描いていただいております。

## 7 板橋区交通政策基本計画策定の検討経緯

本計画の策定にあたり、以下の各種会議や区民の方からの意見聴取で多くの意見をいただきました。

日程	会議	区民意見の聴取
平成 30 年度（2018 年度）		
5月23日（水）	庁議	
5月31日（木）	第1回ワーキンググループ	
6月12日（火）	第1回庁内検討会	
6月25日（月）	第2回ワーキンググループ	
7月9日（月）	第2回庁内検討会	
7月30日（月）	第1回策定委員会	
11月1日（木）	第3回ワーキンググループ	
11月16日（金）	第3回庁内検討会	
12月4日（火）	第2回策定委員会	
12月17日（月）	第1回専門部会（交通基盤）	
12月18日（火）	第1回専門部会（公共交通）	
12月21日（金）	第4回庁内検討会	
1月30日（水）	第4回ワーキンググループ	
2月4日（月）	第2回専門部会（交通基盤）	
2月4日（月）	第2回専門部会（公共交通）	
2月8日（金）	庁議	
2月13日（水）	第5回庁内検討会	
2月28日（木）		骨子案の区民委員向け事前説明会
3月1日（金）		骨子案の区民委員向け事前説明会
3月28日（木）	第3回策定委員会	

日程	会議	区民意見の聴取
令和元年度（2019年度）		
4月11日（木）	第5回ワーキンググループ	
4月15日（月）	第3回専門部会（公共交通）	
4月16日（火）	第3回専門部会（交通基盤）	
4月23日（火）	第6回庁内検討会	
5月16日（木）	第4回専門部会（交通基盤）	
5月17日（金）	第4回専門部会（公共交通）	
5月21日（火）	庁議	
5月24日（金）	第6回ワーキンググループ	
6月12日（水）	第4回策定委員会	
6月13日（木）	第7回庁内検討会	
6月24日（月）	第5回専門部会（交通基盤）	
6月25日（火）	第5回専門部会（公共交通）	
7月5日（金）	第7回ワーキンググループ	
7月26日（金）	第8回庁内検討会	
8月20日（火）	庁議	
11月18日（月）	第5回策定委員会	
11月19日（火）	庁議	
12月23日（月） ～1月17日（金）		パブリックコメント （12月23日～1月17日） オープンハウス型説明会 （1月14日～1月17日）
2月3日（月）	第8回ワーキンググループ・ 第9回庁内検討会（合同開催）	
3月16日（月）	第6回策定委員会*	
3月27日（金）	庁議	

\* 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、書面による開催とした。

## 8 板橋区交通政策基本計画策定委員会設置要綱

平成 30 年 5 月 21 日区長決定

(目的)

第 1 条 交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づく交通政策基本計画（国土交通省平成 27 年 2 月閣議決定）が策定され、地方公共団体においても交通に関する施策を、まちづくり等の視点を踏まえながら、総合的かつ計画的に実施することが求められている。また、区では、平成 30 年 3 月に策定した「板橋区都市づくりビジョン」において、「道路・交通ネットワークの形成」に係る都市づくりの方針として「総合的な交通政策の推進」を掲げている。

これらを受けて、区の交通政策全般に関する方向性を定める交通基本計画を、まちづくり、子育て、産業振興・地域経済の活性化、観光振興、福祉、環境等の幅広い視点から、総合的かつ計画的に策定・実施するため、板橋区交通政策基本計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 委員会は、次に掲げる事項について協議及び検討を行う。

- (1) 交通基盤、交通関係施設等の整備に関する計画の策定に関すること。
- (2) 歩行者、自転車、自動車、バス、鉄道、その他新たな移動手段等の幅広い交通手段に関わる施策を総合的に網羅した計画の策定に関すること。
- (3) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項に関すること。

(委員)

第 3 条 委員会は、次の各号に掲げる者 35 名以内の委員で構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 区民を代表する者
- (3) 鉄道事業者を代表する者
- (4) 自動車運送事業者を代表する者
- (5) 交通管理者を代表する者
- (6) 国土交通省職員
- (7) 東京都職員
- (8) 板橋区議会議員
- (9) 板橋区職員
- (10) 前号に掲げる者のほか特に区長が認める者

(任期)

第 4 条 前条に掲げる委員の任期は、2 年以内とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 委員会に、会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、副会長を指名する。
- 4 会長は、委員会を代表し、会務を総括する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故がある場合はその職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、会長の招集により開催する。

- 2 会長は、委員会を招集する場合は、議事の内容、日時、場所、その他必要な事項をあらかじめ委員に通知しなければならない。
- 3 委員会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長が決するところによる。
- 4 会長が必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて説明又は意見を聴くことができる。

(専門部会)

第7条 会長は、施策の分野ごとに特化する内容の討議及び検討を行うため、専門部会を設置し、専門事項の調査及び検討を行わせることができる。

- 2 専門部会の委員は、会長が指名した学識経験者その他の者とする。
- 3 専門部会の運営に関して必要な事項は、都市整備部長が別に定める。

(庁内検討会)

第8条 区の各事業に関する施策と交通政策との調整を図るため、板橋区交通政策基本計画策定庁内検討会（以下「庁内検討会」という。）を設置し、調整、検討等を行う。

- 2 庁内検討会の構成及び運営に関して必要な事項は、都市整備部長が別に定める。

(庶務)

第9条 委員会、専門部会及び庁内検討会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、都市整備部長が定める。

付 則

この要綱は、平成30年5月21日から施行する。

## 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、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

環状八号線を導入空間として想定した、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を開発する場合には、開発行為として区長の許可が必要となります（都市計画法第29条）。

### 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い地域のことです。

### 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渡状態と考えられる。
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転車を自由に貸出・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人乗り以上の車両）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言います。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

東京都と関係区市町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

## —い—

### ICT（アイシーティイー）

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（エスディーゼイズ）

「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。

板橋区交通政策基本計画

編集 板橋区都市整備部都市計画課

〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号

TEL 03-3579-2548 FAX 03-3579-5436

t-koutsu@city.itabashi.tokyo.jp

令和 2 年 5 月発行

---

刊行物番号 R02-16



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/>