

第 5 回板橋区交通政策基本計画策定委員会におけるご意見 と事務局回答について

※第 5 回策定委員会後に頂戴した意見はありません。

2) パブリックコメント等の実施について

No.	意見概要	意見・質疑に対する 事務局からの回答
1.	<p>パブリックコメントの周知方法について、区の HP、広報誌、ツイッター、ポスター等を使用することだが、広報誌は何月頃お知らせするのか。また、広報誌はどのような方法で区民に周知するのか。</p> <p>《大島委員》</p>	<p>広報誌は、12 月 21 日に発行予定です。配布方法は、新聞の折込、区の施設、駅等への設置を予定しています。</p>
2.	<p>オープンハウス型の説明はよく行うのか。また、HP や広報誌で周知するのか。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>オープンハウス型の説明は実施を始めたばかりです。例えば、大山駅付近の連続立体交差化計画等の説明や、国と連携して取り組んでいる羽田空港の機能強化に関する説明の際に、オープンハウス型で実施しました。</p> <p>周知方法は、ホームページや広報誌を予定しています。</p>
3.	<p>広報誌の内容はどの程度のものか。</p> <p>《竹内委員》</p>	<p>紙面が限られているため、計画の概要、閲覧場所、閲覧期間、意見書の提出方法及びオープンハウス型説明会の日時、場所を示す予定です。</p> <p>計画本体をご確認いただく場合は、区役所や各区立図書館に来ていただく、あるいはホームページからダウンロードしていただくか、いずれかの方法となります。</p>

3) 本計画の計画（案）について

No.	意見概要	意見・質疑に対する 事務局からの回答
4.	<p>横断的な重点プロジェクトとして「東武東上線沿線の交通まちづくり方針の検討」を掲げているが、P38の区内周辺の東武東上線の踏切位置の図を見ると、まったく立体化されていない状況がわかる。なぜこの地域を重点プロジェクトに選んだのか。</p> <p>《佐藤委員》</p>	<p>ご指摘のとおり、板橋区内の東武東上線は、鉄道立体化されていませんが、平成16年に東京都が策定した『踏切対策基本方針』において、「大山駅付近」、「ときわ台～上板橋駅付近」が「鉄道立体化の検討対象区間」として挙げられています。このうち、「大山駅付近」については、連続立体交差事業準備中区間として位置づけられる等の一定の進捗があり、次の段階として「ときわ台～上板橋駅付近」での取組を進めることを考えています。その際には、近接する中板橋駅も一体的に考えることが望ましいこと、また、地元からの要望もあることから、重点プロジェクトの対象地域として記載しています。</p>
5.	<p>「東武東上線沿線の交通まちづくり方針の検討」は、東京都の考えに対して、先手を打って検討することか。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>ご指摘のとおりです。</p>
6.	<p>「ヒューマニティ」が人間らしさを表すとのことだが、交通における人間らしいという意味合いとは何か。</p> <p>《間中委員》</p>	<p>「交通における人間らしさ」とは、人間自身の力、つまり歩いたり、自転車や公共交通等に乗って、移動することを主に考えています。特に、歩くことは健康の維持にも繋がるという点で「人間らしく交通にかかわる」と捉えられると思います。</p>

7.	<p>バス路線の充実は区民の皆様の声でもよく聞く。横断的な重点プロジェクトにもあげられているが、運転手不足等で難しい現状でもあると認識している。</p> <p>区としては利用促進等で利用者維持して路線を維持していきたいというお考えがあると思うが、バス事業者としての立場を伺いたい。</p> <p>《間中委員》</p>	<p>(No.8 での国際興業株式会社小平委員のご回答を参照)</p>
8.	<p>自動運転や MaaS 等の新技術については動きが激しく、20 年後を見通すのは難しい。しかし、人員不足等の影響でバスのサービスの維持が難しい状況になっていることから、今は新技術に対する実証実験等で知識を得たり、バス利用率等上げるために広報しているところである。</p> <p>《小平委員》</p>	<p>小平委員、ご回答ありがとうございます。</p>
9.	<p>MaaS とは、日本の現状の段階では複数の交通手段を 1 つのサービスと捉えて情報提供することを指し、次の段階で MaaS を運営する事業者が出てくると思われる。</p> <p>日本での実験事例は、利用者が行きたい目的地までの駅の情報やルート情報をスマートフォン等にリンクさせて、料金面や目的地までの交通手段別（車、バス、電車、シェアサイクル等）の所用時間面等からどんなルートがあるのか、利用者にお知らせし、利用者が最適なルートを選べるシステムで、一部では料金をスマホ等で決済できるシステムである。</p>	<p>情報提供いただきありがとうございます。</p>

	<p>システムの実用化はそんなに難しくはない。ただし、日本の場合は、交通事業者が多数存在することから一筋縄ではいかない。</p> <p>タクシーはUberが世界的に流行しているが、日本は業界としてしっかりしたサービスがあるため、現状のサービスに対する影響について議論が残っている状態である。</p> <p>《岸井委員長》</p>	
10.	<p>将来的に、道路を整備した路線にバスが走行してもらえるのかが重要である。確実に走行してもらえるということは難しいが、道路整備によりバスの所要時間が短くなる等の効果があれば、運行事業者にとって運行しやすい状況となるため、横断的な重点プロジェクトとして入っていることはいいのではないか。</p> <p>《岡村副委員長》</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>
11.	<p>「新たな技術の活用の推進」について、区の意気込みの度合いを教えてください。</p> <p>《間中委員》</p>	<p>1つは、高島平等の実験しやすい場所を、日本を代表する事例をつくるために活用してもらいたいと考えています。</p> <p>また、桜川や大谷口等のコミュニティバス導入が難しい場所での対応として検討したいと考えています。</p>
12.	<p>P48 及び資料編 P7 に示されているデータについて、今年の方が公表されているので更新した方がよい。</p> <p>また、「国では鉄道の混雑率を150%以下にすることをめざして」</p>	<p>ご指摘のとおり修正します。</p>

	<p>いるとあるが、どの区間も一律150%ではないことがわかる表現としてもらいたい。</p> <p>《塩ノ谷委員》</p>	
13.	<p>現時点で更新できるデータがあれば、更新しておいた方がよい。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>計画策定までの残り期間を踏まえ、可能な限り最新データで結果を示せるよう対応したいと思います。</p>
14.	<p>キャッチフレーズについて、「HTC2040」とあるが、ヒューマニティは名詞であり、名詞に名詞がかかっているのは変な感じがする。少なくとも、ヒューマントランスポートシティだと思われる。現状の表現では、英語圏では合わないと思うのでご検討いただきたい。</p> <p>《岡村副委員長》</p>	<p>ご指摘を踏まえて再検討します。</p>
15.	<p>横断的な重点プロジェクトの2つ目「鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討」について、具体的な方向性として検討するのはいいが、その先は考えているのか。私も62年同じ場所に住んでいるが、最寄駅が最近ようやく変わったところである。長いスパン要することを本当にできるのか。その本気度はどの程度か。</p> <p>《大島委員》</p>	<p>都市づくりビジョンにおいて、板橋駅・新板橋駅・下板橋駅周辺の都市機能中枢域は、拠点の中でも重要視していく場所でございます。容易なことではないとは重々承知していますが、この3駅が一体的に機能することで地域の発展に寄与すると考えておりますので、取組を進めています。</p>
16.	<p>「鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討」について、見通しはあるのか。今考えられていることで紹介できることがあれば教えていただきたい。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>重点プロジェクトとして示していますが、歩行者空間の充実は取組んでいきたいと考えています。</p>
17.	<p>「鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討」については、もう少し具体的に議論を重ねる必要があると思</p>	<p>今後、具体的な内容について議論していきたいと考えています。</p>

	<p>われる。交通規制等の他の取組みの必要性や、徒歩以外の手段での移動支援の必要性等、議論すべき点がある。今後議論していくことでよいか。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>【参考】</p> <p>板橋駅周辺については、板橋駅西口周辺地区まちづくり勉強会において、3駅の乗換え利便性向上のため、乗換え案内看板の設置実験（平成31年（2019年）2月25日～3月10日）や板橋駅～新板橋駅の一部区間において、歩行者環境の改善や安全性向上のため、車両交通規制を行う歩行者優先まちづくり社会実験（令和元年（2019年）8月23・24日一部時間帯）に取り組んでおります。</p>
18.	<p>渋谷区では、オリンピック・パラリンピック開催に合わせて案内サインを作り直している。他の区の事例も参考にするとよい。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後の議論の参考にします。</p>
19.	<p>ビジョンや将来を見据えて考えた場合、いろいろな考え方ができる。その中でできることを考えるという検討方法でもいいのではないか。例えば、地下駐車場を整備する等、利便性を高めるにはどうすればいいのか、色々な案を出しながら議論していく機会があってもいいのではないか。</p> <p>《萱場委員》</p>	<p>ご指摘のとおり、様々な案を出しながら議論することは重要と考えています。</p> <p>本計画では、横断的な重点プロジェクトで一定のまとめをしており、基本計画の性質上、交通のめざす姿や方向性を掲げてさせていただいています。具体的な内容については、今後検討する予定です。</p>
20.	<p>重点プロジェクトは、大きく2つに分かれている。この2つは従来の施策の中にはなく、また、横断的に取り組んでいく必要がある。様々なアイデアは今度出してもらえるとよいと考える。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>

	《岸井委員長》	
21.	<p>バスについて、道路が狭いと感じている。色々な委員会で指摘されているにもかかわらず、何もできていないのが現実である。交通施策である以上は、他の委員会でどういうことが議論されているのかを踏まえていくべきではないか。</p> <p>また、他区からの来訪者確保のためには、観光バスについて考える必要があるのではないか。例えば、道路事情や観光バスの停車場所の有無について考えるべきではないか。</p> <p>《萱場委員》</p>	<p>関係部署と連携して施策の検討に取り組んできていますが、本計画策定後は、都市づくりビジョンと同様に、いろいろな意見が連携して動けるような形で、ご意見も参考にしながら、取組を進めたいと思います。</p>
22.	<p>今後の会議体にも、事業者の方にも入っていただき、ソフト施策とハード施策が連携できるようにすべきである。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>ご意見ありがとうございます。事業者の皆様にも引き続きご意見いただける会議体となるよう、体制を検討いたします。</p>
23.	<p>P63「交通施設のバリアフリー化」について、東武東上線はホームドアが設置されておらず、毎日のように人身事故が起きている。</p> <p>ホームドアの原則設置は乗降客数10万人以上と言われている。板橋区内では東武練馬駅で約6万人と理解しているが、命を守るという視点で、東武鉄道さんもいらしている本日の場で、その展望をおうかがいしたい。</p> <p>《鈴木委員》</p>	<p>(No. 24 での東武鉄道株式会社小瀧委員のご回答を参照)</p>
24.	<p>板橋区内にホームドアを設置していきたいと考えているが、現状の計画では乗降客数10万人以上の駅に原則設置と国が出している方向性にもとづき、また、オリンピック・</p>	<p>ご回答ありがとうございます。</p>

	<p>パラリンピックの最寄り駅に傾注させていただいて取り組んでいる。</p> <p>ただし、当社としては、時期はまだ定め切れていないが、全線で設置していきたいと考えている。まだ時期を示せていないが、2021年度以降に協議を進めながら進めていきたい。計画としては持っている。</p> <p>《小瀧委員》</p>	
25.	<p>横断的な重点プロジェクトのうち、「バス利用環境の改善」について、広告付上屋とはどのようなものを指しているのか。お金をとるようなものをつくるのか。</p> <p>《大島委員》</p>	<p>広告事業者に、上屋に設置された広告板から得られる広告料収入を原資として、上屋を整備していくと取組を指しています。他自治体でもすでに活用されており、区でも取り入れることができるように議論を進めています。</p>
26.	<p>シームレスモビリティとは、継ぎ目のない移動という意味か。乗り換えはするが、鉄道から鉄道等へスムーズに乗換えできるという意味か。</p> <p>《大島委員》</p>	<p>シームレスモビリティは、本計画では、「異なる交通手段へ速やかに、つぎ目なく乗換えができるよう交通環境」を指しています。資料編のP48に説明を掲載しています。</p>
27.	<p>2025年問題というものがあり、団塊の世代が75歳以上を過ぎ、1/4以上が高齢者になる中で、交通施策はどう機能していくか。</p> <p>《大島委員》</p>	<p>P15において、②福祉・介護分野で交通がめざす姿として「高齢者や障がい者が多様な交通手段で移動しやすい」ことを示しています。具体的な施策については、高齢者・障がい者部門と調整しながら、今後検討していきます。</p>
28.	<p>高齢者への対応について、一般論で言うと、高齢者の免許返納が進み、公共交通を利用していくことができるような環境を作っていくことが必要である。また、駅周辺で楽しく歩行できる環境が必要であるという認識がある。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後具体的な施策を検討するにあたり、参考にいたします。</p>

	<p>もう少し期間が経てば、平成 30 年度に実施された PT 調査の結果が発表される。結構劇的な変化が起きている。例えば、外出率の減少が見られている。そのため、外出できる交通サービス、できればオンデマンドのようなことができればいいのではないか。</p> <p>団地等は走行場所が用意されているため、意外と導入しやすいと思われる。一番ややこしいのは交通事故である。誰が責任取るのかが課題で、事業化までいたっていない。</p> <p>《岸井委員長》</p>	
29.	<p>バス停に関して、パリ等で、広告掲示を条件に事業者が整備する事例がある。</p> <p>《岸井委員長》</p>	<p>情報提供いただきありがとうございます。</p>
30.	<p>「生活道路の機能強化」について、防災面から見て、狭隘道路が多い現状で、細街路への対応はどのように考えているのか。</p> <p>また、細街路は建替え時以外には広げられないのか。ここ 10 年でどの程度広がっているのか。データがあれば知りたいし、区のお考えを伺いたい。</p> <p>《竹内委員》</p>	<p>区では、細街路拡幅整備事業として、道路沿線の建物の建替えの際に、併せて拡幅整備を実施しています。</p> <p>建替えをしない場合は、例えば塀を撤去いただく等の方法がございますが、住民の方々の十分なご理解と協力が必要であり、現状では難しい状況です。</p> <p>木造住宅密集地域においては、都市防災不燃化促進事業の中で、建物の建替え時に道路から後退するような形で整備を進めています。</p>
31.	<p>東京都も、消防車が走行できるように対策を進めている。自治体では対策していないところもあって、弊害も出ている。板橋区は対策してい</p>	<p>助成金も出しながらですが、実際には、家の建てかえをするまでには、その部分が拡幅されて、建築工事が終わった時点で、その部</p>

	<p>くという意向でよいか。 《岸井委員長》</p>	<p>分の整備ということで調整して、一定の時期に区のほうで助成金を出しながら取り組んでおります。</p>
<p>32.</p>	<p>住みよいまちという視点で考えると、「文化」というキーワードは重要と考える。諸外国では、街並みを見ているだけでも絵になったり、日本でも昔の宿場町はレトロチックに改装したり、商店街でも朝市だけで観光客が呼び込める場所がある。まちを新しく作り上げていくだけでなく、本来の良さを残すような視点があったらもう少しよかったと考える。 《佐藤委員》</p>	<p>都市づくりビジョンでは「文化」の視点を多く取り入れているところですが、本交通計画にどのように取り入れるかについては考えていきたと思います。</p>