

板橋区公共交通会議の設置について

板橋区 都市整備部 都市計画課

板橋区公共交通会議の設置について

1 会議の設置の背景

- ・公共交通の現状と課題
- ・国の法制度の整備、東京都での検討
- ・板橋区の行政計画
- ・持続可能な社会の構築（イメージ）

2 板橋区の交通に関する現状

（資料1－2にて説明）

3 会議の目的と検討・協議内容

- ・公共交通の利便性向上と利用促進
- ・公共交通網の強化を目指した道路や交通結節機能の整備
- ・板橋区交通政策基本計画の進行管理・将来の改定

4 会議の検討・協議スケジュール

- ・短期・中期スケジュール
- ・長期スケジュール

1 会議の設置の背景

(1) 公共交通の現状と課題

① 日本の公共交通の特徴

- ・ **狭い国土に密度高く人が集まって住み、人の移動が集中発生**

- 大量・効率的な移動手段の必要性

(現在は、郊外の開発により、人の住む範囲が広がっている)

- ・ **都市部に、高密度な交通網が形成**

- 高度経済成長期、鉄道・路線バス・路面電車により構築

その後、モータリゼーションの流れを受けて路面電車が減少し、

「鉄道」と「路線バス」による交通ネットワークが形成

(高度経済成長期後半まで自動車の普及が遅れたことで、都市部は公共交通網が先行して発達、

その一方で、地方部は自動車の普及とともに公共交通が打撃を受けていった)

- ・ **多くの移動需要に支えられた、多くの民間企業による独立採算の運行**

- 大量の効率的な輸送が行えるため、低廉な利用料金が維持でき、

利用者を繋ぎ止めることで経営も安定する

(利用者が減ると、減便・廃止の流れに)

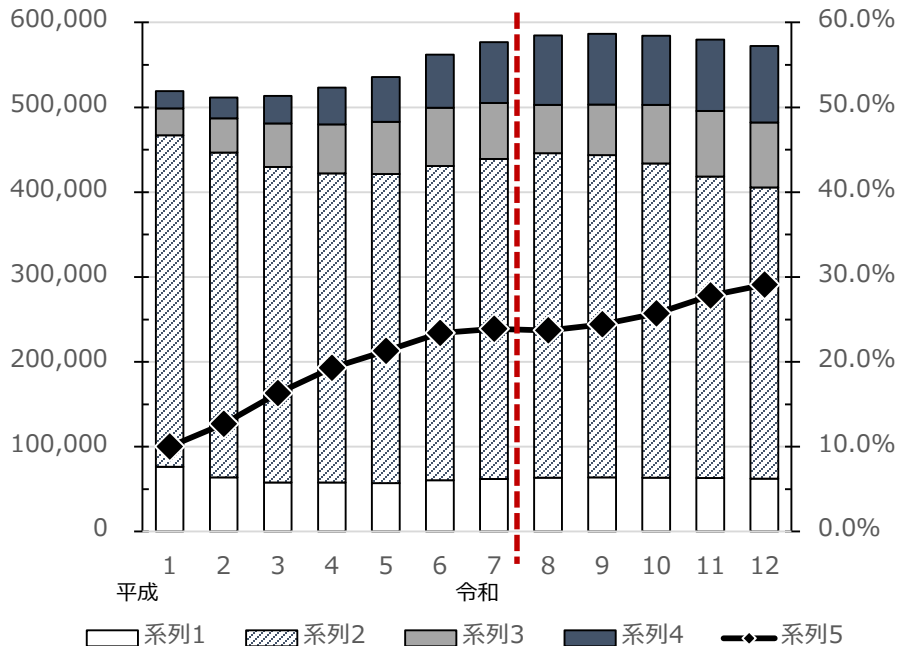
1 会議の設置の背景

(1) 公共交通の現状と課題

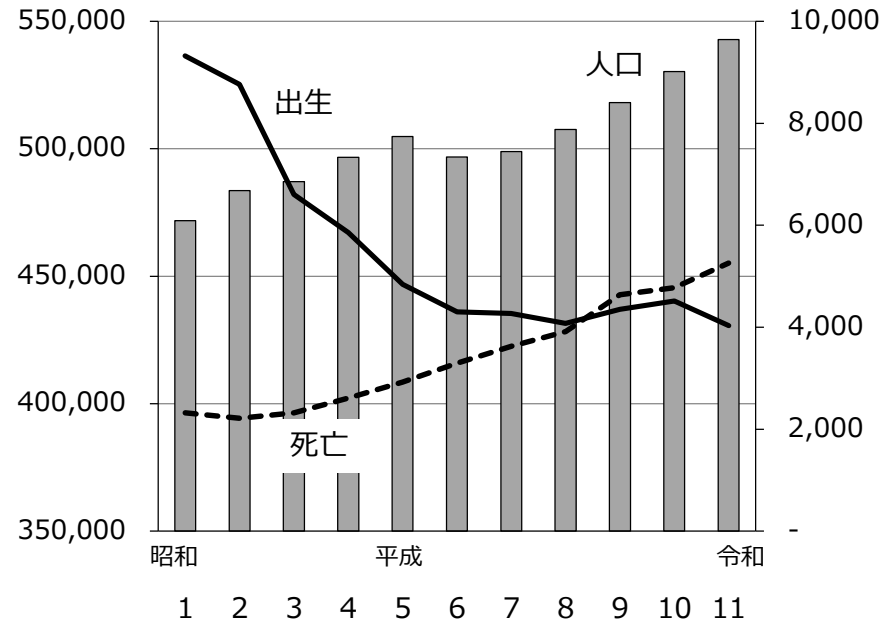
② 人口（利用者（潜在的需要））

- ・板橋区は、**令和12（2030）年頃から人口減少スタート**（平成22（2010）年から自然減が継続）
- ・**15～64歳**（生産年齢）は、**約10%（4万人弱）減少**の見込み
- ・**高齢者**（65～74歳（前期高齢者）75歳以上（後期高齢者））は、**継続して増加**
（現在13.7万人が、**令和27（2045）年に16.6万人まで増加**）

区の人口推移・推計



区の出生、死亡の推移（自然増減）



資料：板橋区人口ビジョン2019を基に作成

資料：板橋区の保健衛生（令和2年）を基に作成

1 会議の設置の背景

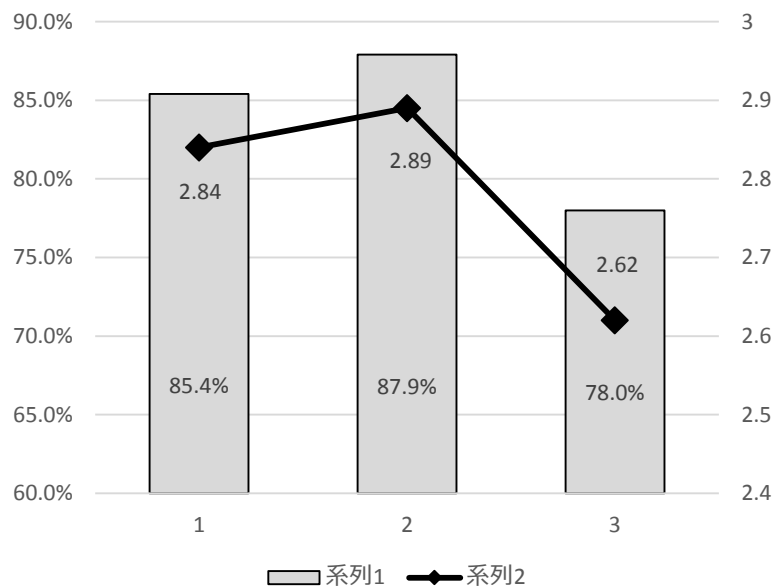
(1) 公共交通の現状と課題

③ 外出（需要）（平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より）

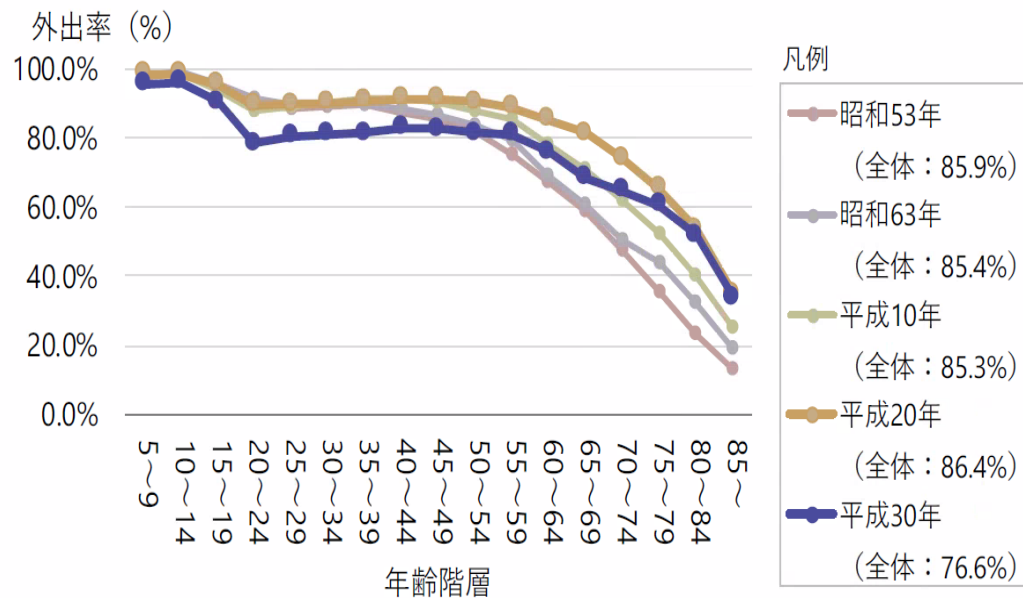
- ・平成20年から**外出率、トリップ数が大幅ダウン**（東京都市圏・東京都いずれも同様の結果）
- ・若年層から高齢者にかけて、**全体的に外出率の減少の傾向**を示している。

⇒ 新型コロナウイルスの感染拡大を受けた「新たな生活様式」「働き方の変化」などにより、さらに外出の減少が生じている。

区民の外出率・1人1日あたりのトリップ数



年齢階層別の外出率（東京都市圏全体）



1 会議の設置の背景

(1) 公共交通の現状と課題

④ 担い手不足 (供給) (例えば、バスの場合)

NHK

おうちで学ぼう!
for School

新型コロナ ニュース 番組表 NHKプラス 受信料の窓口

NEWS WEB 天気 動画 News Up 特集 スペシャルコンテンツ NEWS WEB EASY

— 特設サイト —
路線バス

今、全国の路線バスが大変なことになっています。

運転手不足で、赤字路線だけでなく、大都市部の黒字路線までも減便・廃止せざるをえない事態になっているのです。

NHKのニュースサイトでは、バスをめぐる現状について記事を掲載してきました。

これまでに掲載した記事が一度に見られるよう、特設サイトをつくりました。

NHKでは今後も地域の足である路線バスをめぐる記事などを随時、掲載していきます。

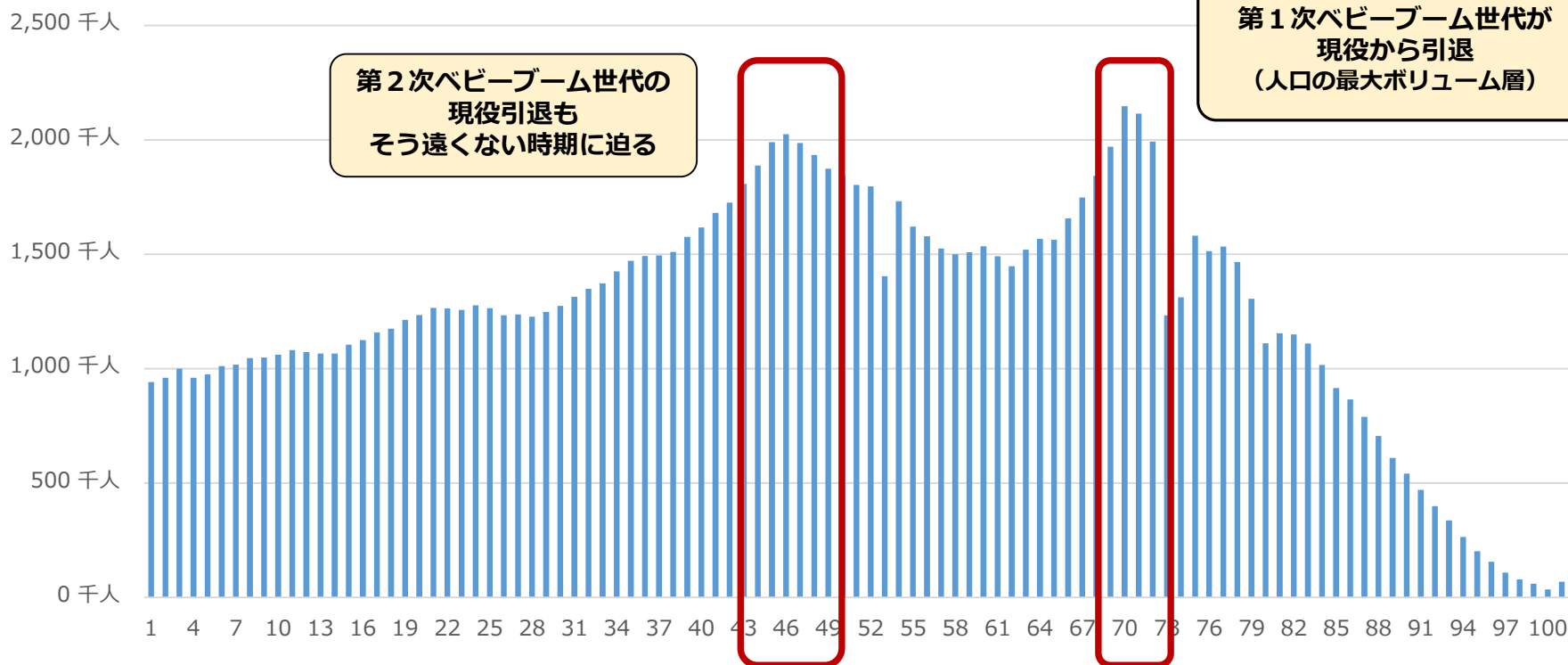
1 会議の設置の背景

(1) 公共交通の現状と課題

④ 担い手不足 (供給)

- ・ 少子高齢化による生産年齢人口の減少 (特に第1次ベビーブーム世代の引退の影響大)
- ・ 早朝から深夜までの運行では交代制勤務となり、多くの労働者を必要とする

平成30年 日本の人口 (年齢各歳別人口)



資料：総務省統計局「人口推計」を基に区作成

1 会議の設置の背景

(2) 国の法制度の整備、東京都での検討

① 国の法制度 (1)

『交通政策基本法』及び同法に基づく『交通政策基本計画』

【基本の方針・A】

豊かな国民生活に資する
使いやすい交通の実現

【施策の目標】

- ① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③ バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みに引き上げる

【基本の方針・B】

成長と繁栄の基盤となる
国際・地域間の旅客交通・
物流ネットワークの構築

【施策の目標】

- ① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

【基本の方針・C】

持続可能で安心・安全な
交通に向けた基盤づくり

【施策の目標】

- ① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③ 交通を担う人材を確保し、育てる
- ④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進にあたって留意すべき事項 (抜粋)

- ⇒ 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる。
- ⇒ 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する。

1 会議の設置の背景

(2) 国の法制度の整備、東京都での検討

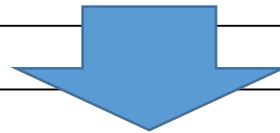
① 国の法制度 (2)

『道路運送法』

利用者の安心・安全の確保

○ 道路上で、自動車を使って有償で（運送の対価を得て）「旅客」を輸送する行為について規制

- 国土交通大臣の許可が必要
- 旅客自動車運送事業の例（事業用の緑ナンバーをつけて営業することが必要）
 - ・ 乗合バス（路線バス・高速バス）、貸切バス、タクシー



路線バスが廃止された地域やもともと公共交通がない地域などで住民の生活交通の確保のため、地域の実情・ニーズに応じた適切な旅客運送の導入に向けた検討を「法令に定められた会議体」において実施することにより、一部の基準の緩和措置が受けられるなどの制度が設けられている。

「法令に定められた会議体」とは

地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者・事業者団体、住民・利用者、地方運輸局、運送事業者の自動車運転者が組織する団体等を構成員とした会議体で、交通に関わる関係者が一堂に会し協議を行うことが大きな特徴となっている。

1 会議の設置の背景

(2) 国の法制度の整備、東京都での検討

① 国の法制度 (3)

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』 (令和2年改正)

地域が自らデザインする地域の交通

- 地方公共団体による『地域公共交通計画』の作成

「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」 + 「地域における輸送資源の総動員」

- 地域における協議の促進

乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国は地元自治体に通知

地元自治体は、地域公共交通計画等への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続、自家用有償旅客運送や貨客混載の実施の滑化

- 既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定、MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

1 会議の設置の背景

(2) 国の法制度の整備、東京都での検討

② 東京都での検討

令和2年10月、「**東京都における地域公共交通の在り方検討会**」を設置、令和3年度末までに「**東京都における地域公共交通に関する基本方針（仮称）**」を取りまとめ、今後の取組みの促進を図るとしている。

検討の背景 「未来の東京」戦略ビジョン（令和元年12月）における位置づけ

- ・ 都は、**2040年代に目指す東京の姿**である20の「**ビジョン**」と、その実現のために2030年に向けて取り組むべき20の「**戦略**」を示した「『**未来の東京**』戦略ビジョン」を策定（令和元年12月）
- ・ 複数の「**戦略**」において、**地域公共交通の充実**を位置付け

戦略9 都市の機能をさらに高める戦略

一公共交通ネットワークの更なる充実

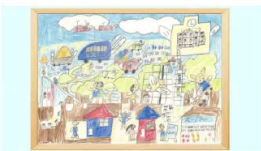
- **地域の特性**に応じた**総合的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成を促進**するとともに、最先端技術を活用し、**誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現**

一地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開

- 人が快適に暮らせるコンパクトでスマートな都市を実現するため、土地利用を組み合わせた地域のまちづくりを推進するとともに、**日常生活を支える交通モードを充実**

- ・ 鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術の組合せ等を促進し、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る
- ・ デマンド交通の実証実験を実施する区市町村を支援する等、導入を促進

※「**戦略4 長寿(Choju)社会実現戦略**」、「**戦略17 多摩・島しょ振興戦略**」においても関連施策として掲載



「未来の東京」戦略ビジョン 東京都

<移動困難者を含む誰もが移動しやすい利便性の高い都市>



出典：『未来の東京』戦略ビジョン（令和元年12月/東京都） 1-1

検討会の設置目的

《検討の目的》

- ・ 「『**未来の東京**』戦略ビジョン」や「**都市づくりのグランドデザイン**」で掲げた目指すべき都市像を踏まえ、**地域の特性に即した地域公共交通ネットワークの形成を促進し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向けた必要な検討**を行う
- ・ 検討の成果については「**東京都における地域公共交通に関する基本方針（仮称）**」として取りまとめ、取組の促進に寄与

《検討項目》

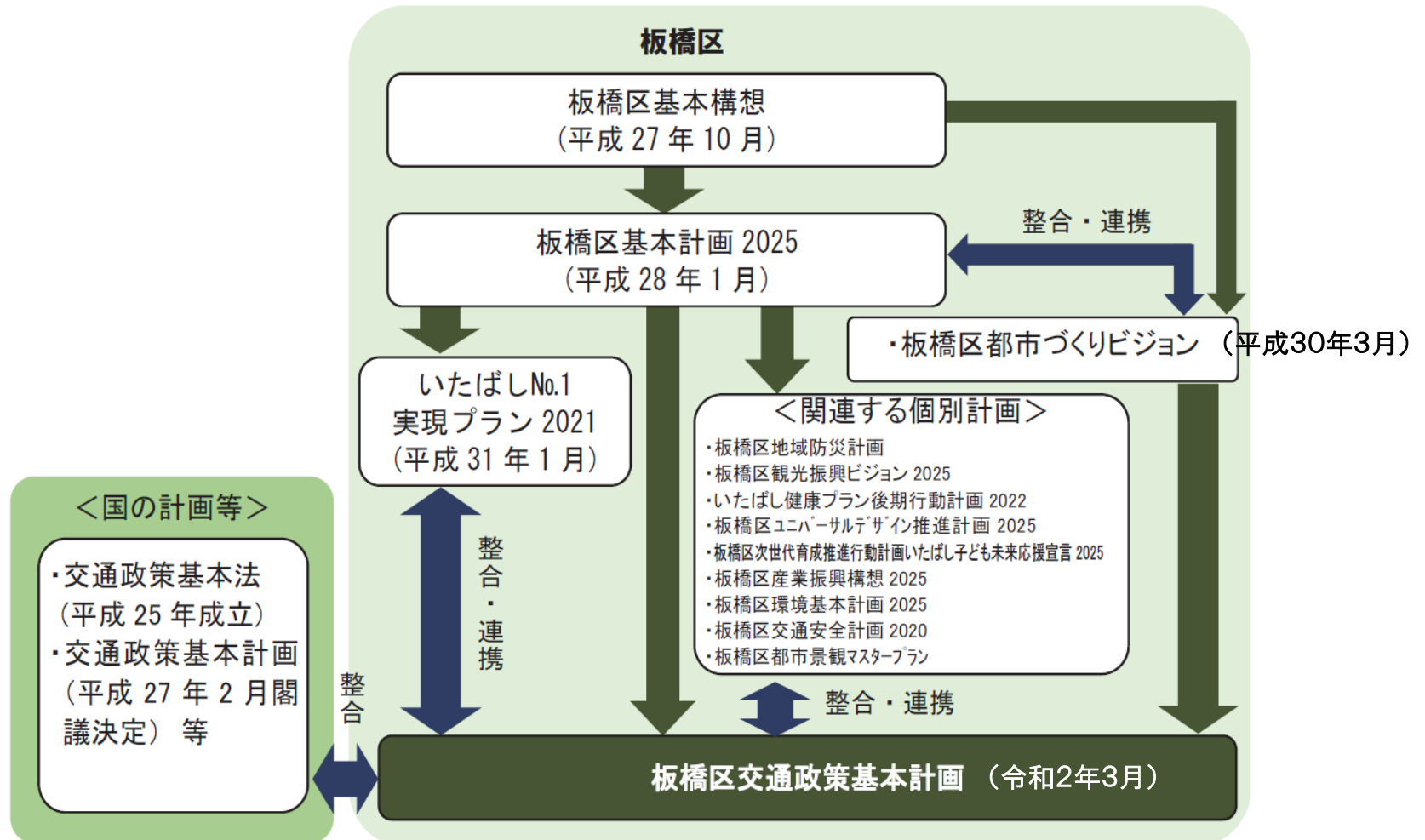
- ・ 東京都における地域公共交通の現状・課題の把握
- ・ 地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿、在り方の検討
- ・ 都が講ずるべき支援策の方向性 等

《検討の目標時期》

- ・ **2040年代**（「**未来の東京**」戦略ビジョンや都市づくりのグランドデザインと整合）

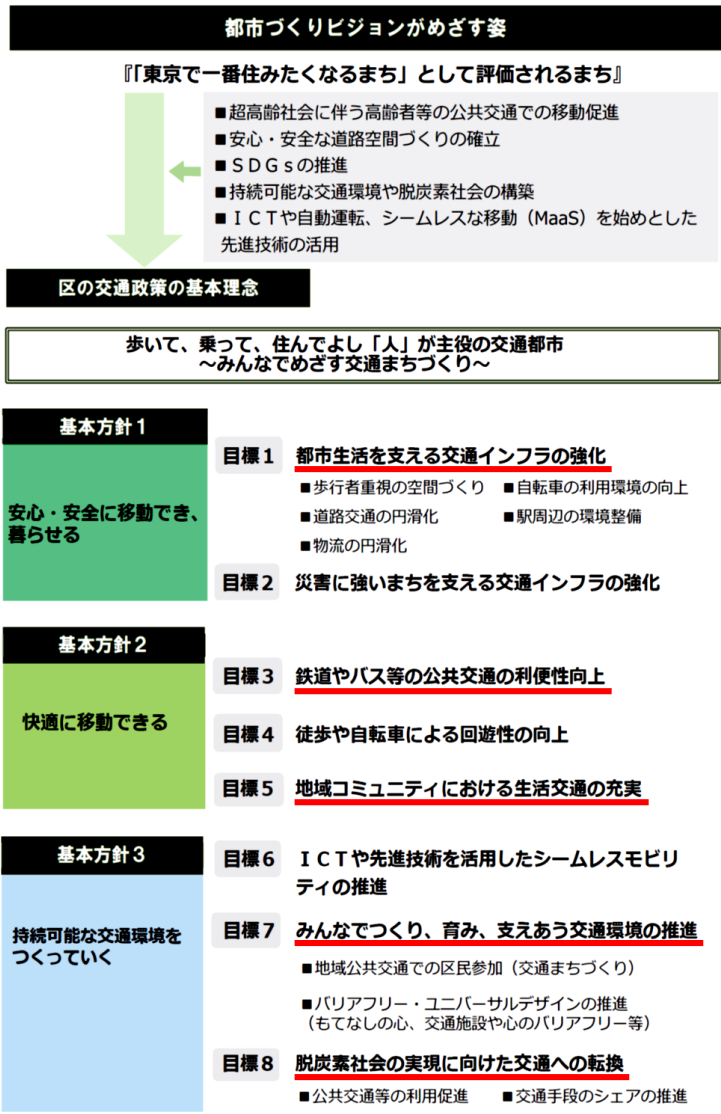
1 会議の設置の背景

(3) 板橋区の行政計画 (体系)






1 会議の設置の背景

(3) 板橋区の行政計画（交通政策基本計画）



代表的な個別の取組

<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道幅員の拡幅 ・ 自転車専用レーンの整備 ・ 道路と鉄道との立体交差化 ・ 公共交通の乗換え利便性強化 ・ 荷捌きスペースの確保 ・ 無電柱化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線の維持・充実 ・ 鉄道の輸送力の平準化 ・ 道路空間の再配分 ・ シェアサイクルの普及促進 ・ 新たな交通手段の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通に関わる新たな支援のあり方の検討 ・ 心のバリアフリー ・ シェアリングの普及促進 ・ 新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入の検討
--	--	---

道路と鉄道との立体交差化 道路空間の再配分（パークレット） シェアリングや新技術の活用

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	取組の工程	
		中期	長期・超長期
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～上板橋駅付近に中板橋駅も併せた、交通まちづくりの検討	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
鉄道3駅乗換え利便性の強化	JR板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅の一体的な乗換え利便性強化の検討	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た、バス路線の充実に向けた走行空間の整備の検討	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
バス利用環境の改善	広告付き上屋、バスペイの整備促進や運行情報提供の充実	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
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の連携や新たな技術等を活用した交通手段の検討	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

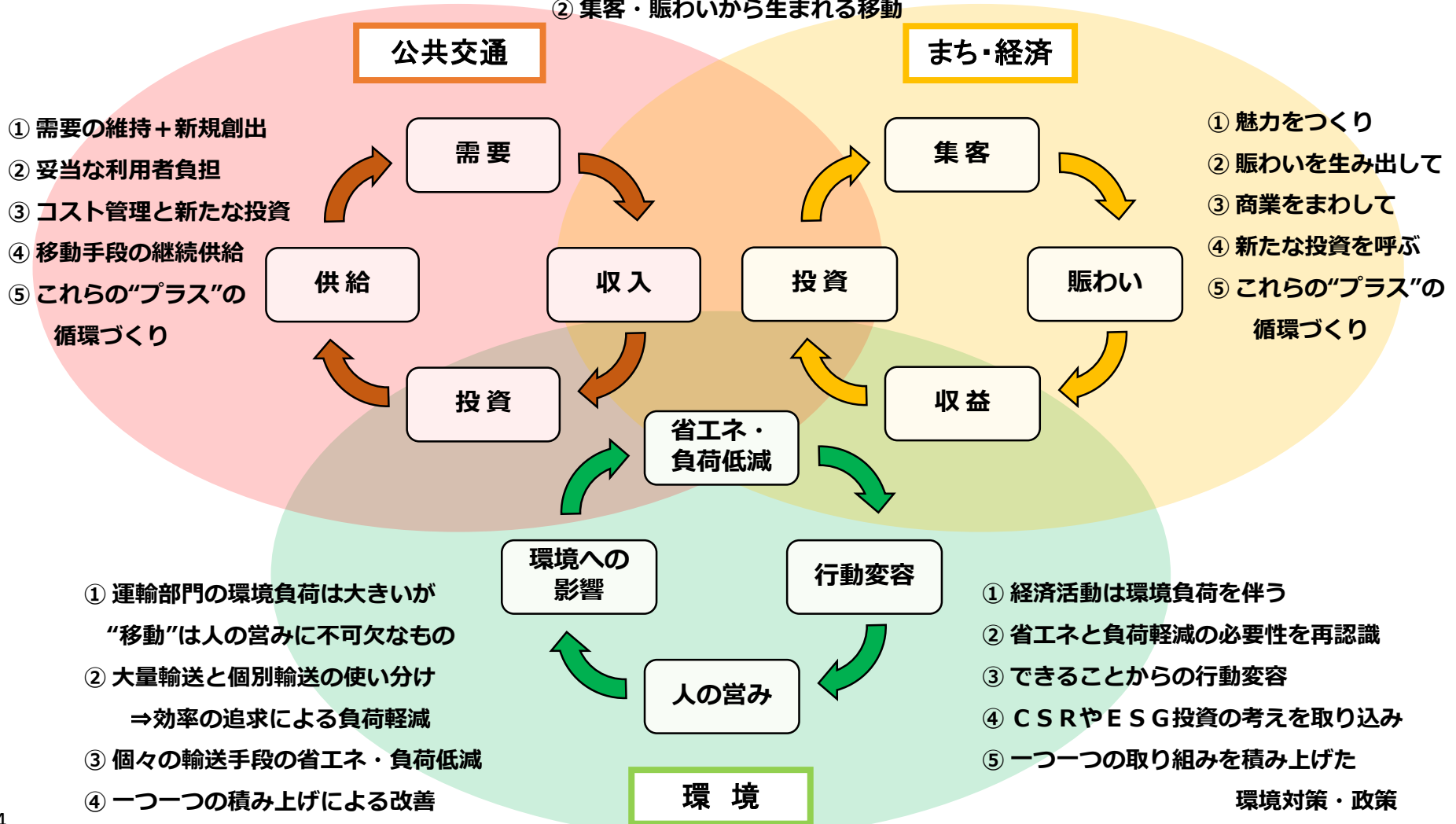
- 計画の推進と見直し**
- 各関係機関の役割分担を明確にして主体的な行動を促すとともに、連携を図ります。
 - 定期的な施策の進捗状況の把握、状況に応じた見直しを行います。

資料：板橋区交通政策基本計画（概要版）

1 会議の設置の背景

(4) 持続可能な社会の構築（イメージ）

- ① まち・経済を支える公共交通
- ② 集客・賑わいから生まれる移動



2 板橋区の交通に関する現状（資料1－2参照）

この資料の地図は、全ページでほぼ同じ位置に印刷しています。ページをめくりながらご覧になると、複数の地図を比較しながら見ていくことができるようにしています。

1 板橋区のプロフィール

- ・位置、大きさ、人口・世帯数、人口密度
- ・地形

2 道路

- ・都市計画道路、生活道路
- ・土地区画整理区域、木造住宅密集地域

3 鉄道

- ・鉄道路線の位置、離隔距離
- ・駅勢圏、駅端末代表交通手段

4 路線バス

- ・バスネットワーク

5 公共交通サービス水準の相対的に低い地域

- ・地域の位置、特徴

6 新たな公共交通

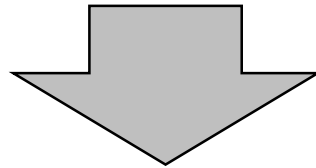
- ・区部周辺部環状公共交通（エイトライナー・メトロセブン）

3 会議の目的と検討・協議内容

(1) 目的

板橋区公共交通会議設置要綱 第1条

『区の総合的な交通体系の整備と、公共交通の維持・充実を推進し、区民生活の向上に資するため』



① 電車・バス・タクシーといった“交通資源”は、まちの“財産”として捉え

⇒ 財産は、上手に使い、活用し、守る

② 人の営みに不可欠な“移動”を、より便利に、持続可能なものにしていく

⇒ 運送事業者と行政（許認可主体、地元自治体）の連携で、より使いやすく

⇒ 利用者はスマートに使いこなす

3 会議の目的と検討・協議内容

(2) 検討・協議内容と具体の例

板橋区では、資料1-2のとおり、地理的状況や一定水準の公共交通網が供給されていることを踏まえ、板橋区交通政策基本計画の実現を目指して、まずは、現在の電車・バス・タクシーによる公共交通網の最大限の活用に取り組むこととし、

- I 公共交通の利便性向上と利用促進
- II 公共交通網の強化を目指した道路や交通結節機能の整備
- III 板橋区交通政策基本計画の進行管理・将来の改定

以上の3点を主たる検討・協議項目としていく。

他の自治体では「〇〇市地域公共交通会議」「〇〇市地域公共交通協議会」などの名称で会議体設置し、自治体区域内の公共交通網の再編・再構築、特定地域の交通事情改善のための検討・取り組みを行っている。

板橋区公共交通会議設置要綱第3条第2項では、将来的に「地域公共交通会議」「地域公共交通協議会」として議論すべき状況も想定しているが、上記とおり検討・協議を進めていく。

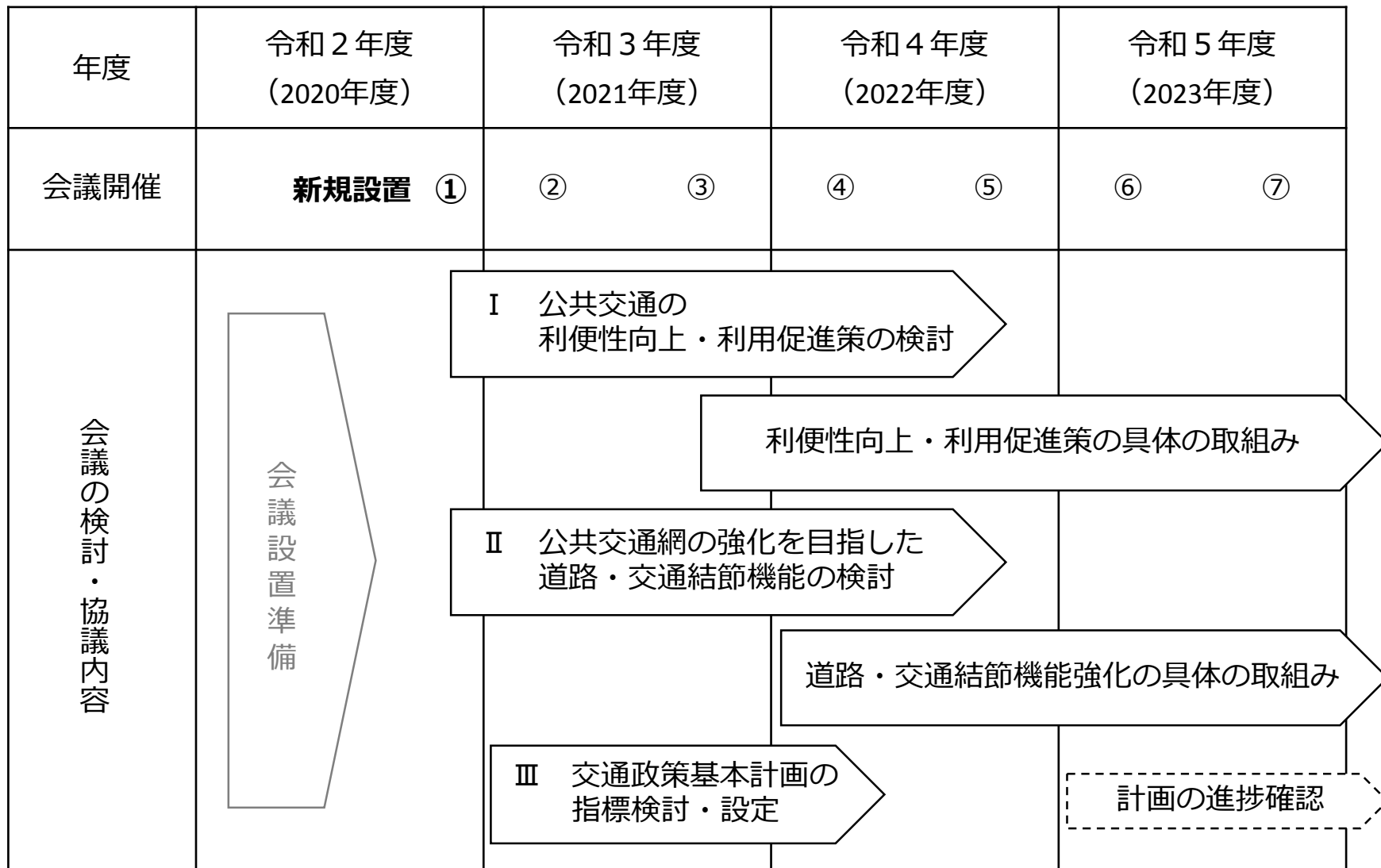
3 会議の目的と検討・協議内容

(2) 検討・協議内容と具体の例

分類 検討・協議内容	ソフト面の整備	ハード面の整備	
	公共交通		都市基盤
I 公共交通の利便性向上と利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バスの維持・充実 ・公共交通網の認知向上 ・モビリティマネジメント ・公共交通サービス水準の相対的に低い地域の対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・バス停の環境改善 ・乗換利便性の改善 ・住宅地でのタクシー乗場整備 	—
II 公共交通網の強化を目指した道路や交通結節機能の整備	—	<ul style="list-style-type: none"> ・バスベイや専用レーンの整備 ・バス優先信号などの定時性を高める処置 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備 ・交通結節点の整備・改善 ・道路と鉄道の連続立体交差事業の促進
III 板橋区交通政策基本計画の進行管理 将来の改定	<ul style="list-style-type: none"> ・目標指標の設定 ・達成状況の確認 ・計画の改定 		

4 会議の検討・協議スケジュール

(1) 短期・中期スケジュールイメージ



4 会議の検討・協議スケジュール

(2) 長期スケジュールイメージ

