

板橋区に関する交通に関する現状

板橋区 都市整備部 都市計画課

板橋区の交通に関する現状

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）

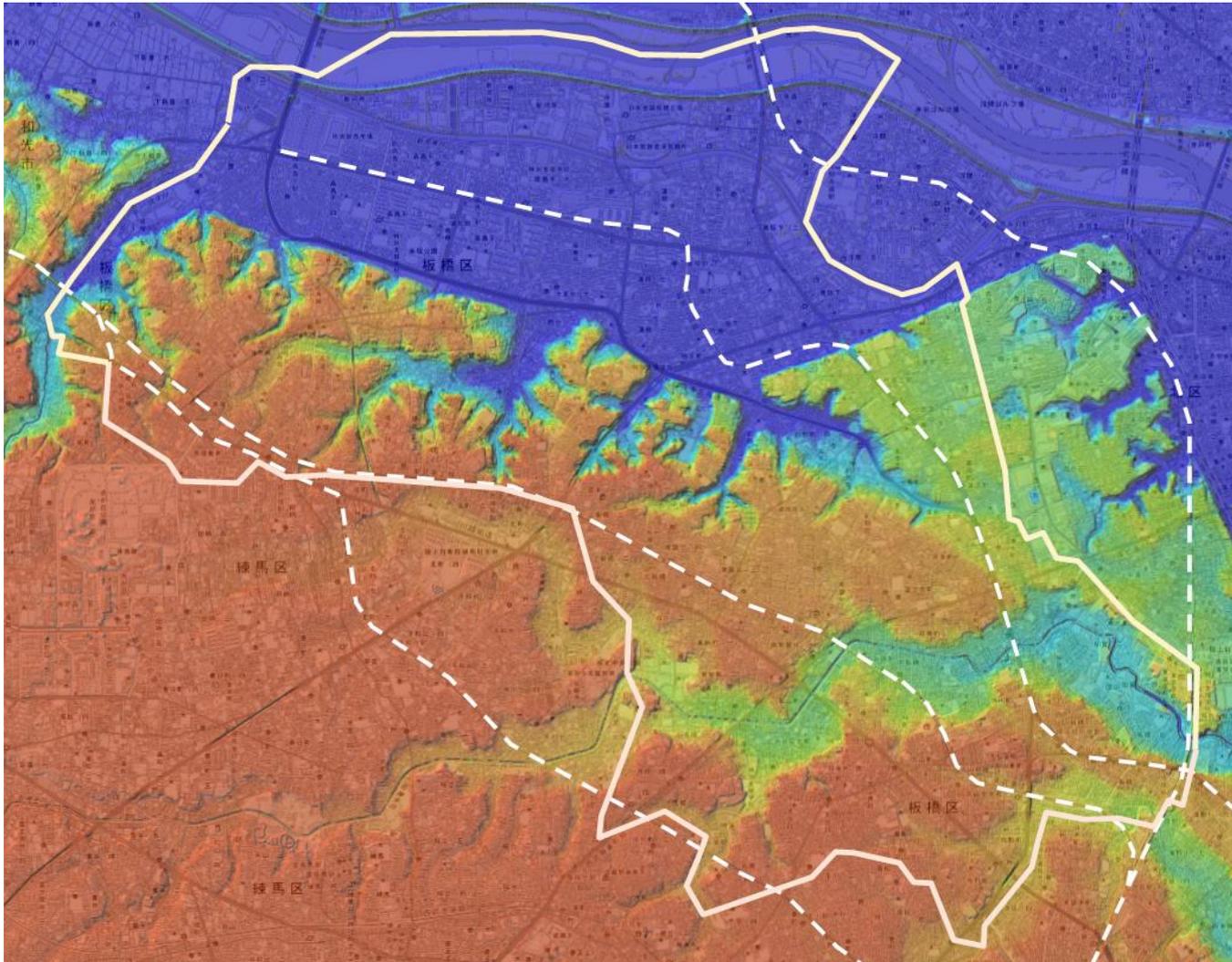
1 板橋区のプロフィール



- 23区の北西部に位置
- 面積：32.22 km²
23区の面積は627.6 km²
そのうち5.13%を占める
- 大きさ：東西7.1 km
南北6.7 km
西側の南北距離は3.4 km
- 標高：2m～35m
武蔵野台地の北端に位置し、
南から北に向かって低くなる
- 人口：570,284人
- 世帯数：315,833世帯
(令和2年12月1日現在)
23区の人口は約948万人
そのうち約6%を占める
- 人口密度

: 17,700人/km²

1 板橋区のプロフィール



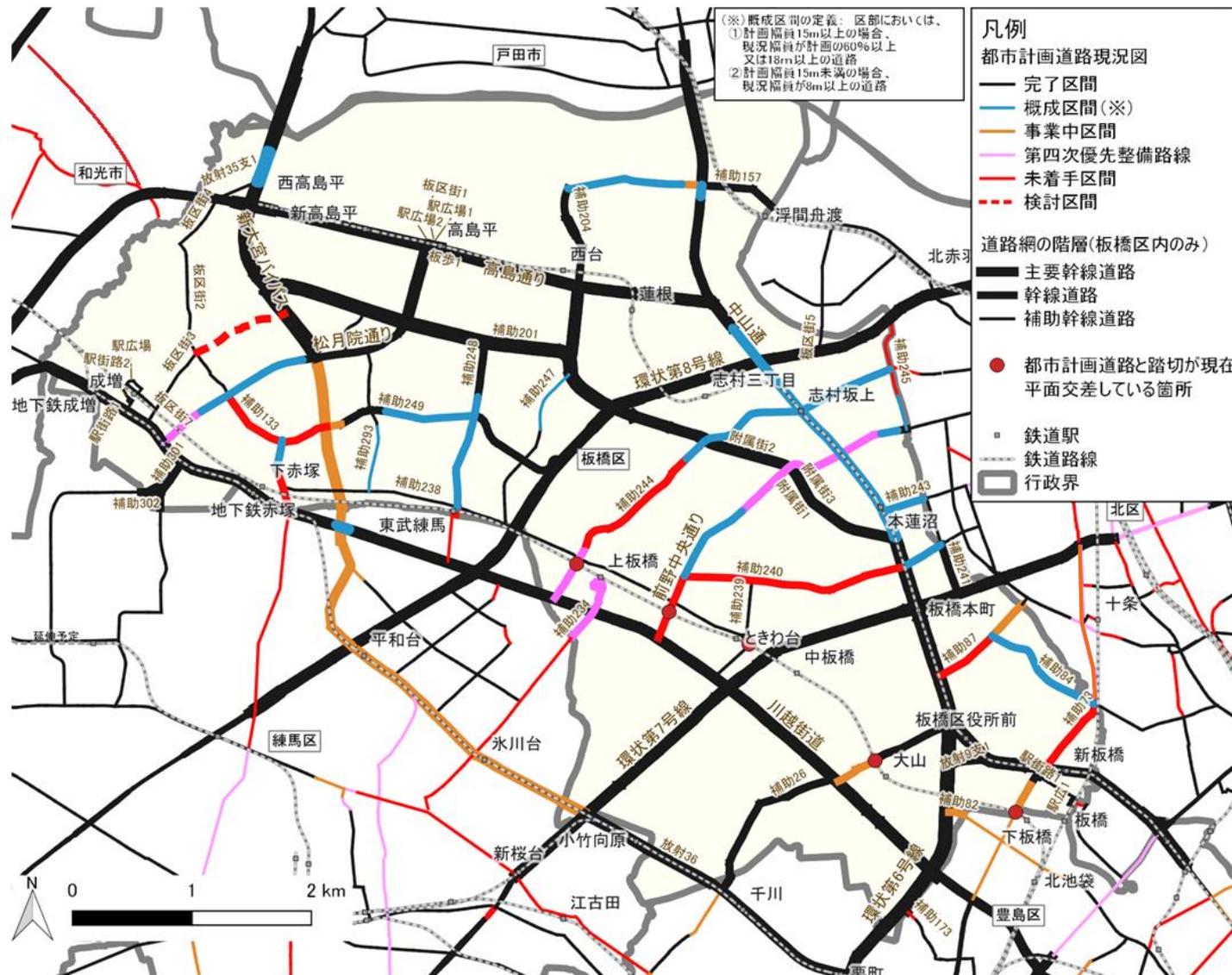
武蔵野台地の北端に位置し、区中央部の東西方向に、崖線が存在していることが、板橋区の地形として、大きな特徴である。

区の北側では、埼玉県との間の都県境に荒川が流れ、環状八号線及び首都高速道路5号池袋線まではほぼ平らな地形となっている。

区の中央の崖線からは、複雑に入り組んだ地形が続いたあと、平坦な武蔵野台地に続いていく。

区の南東側では、東西に石神井川が流れ、川の両岸が若干周囲より低くなっている。

2 道路



板橋区の主要な道路（都市計画道路）は、

(1) 都心から放射状

- ・ 中山道
- ・ 川越街道
- ・ 新大宮バイパス
- ・ 要町通り（放射36号線）
- ・ 首都高五号線

(2) 環状方向

- ・ 山手通り
- ・ 鮫洲大山線（補助26号線）
- ・ 環状七号線
- ・ 環状八号線
- ・ 笹目通り・高島通り

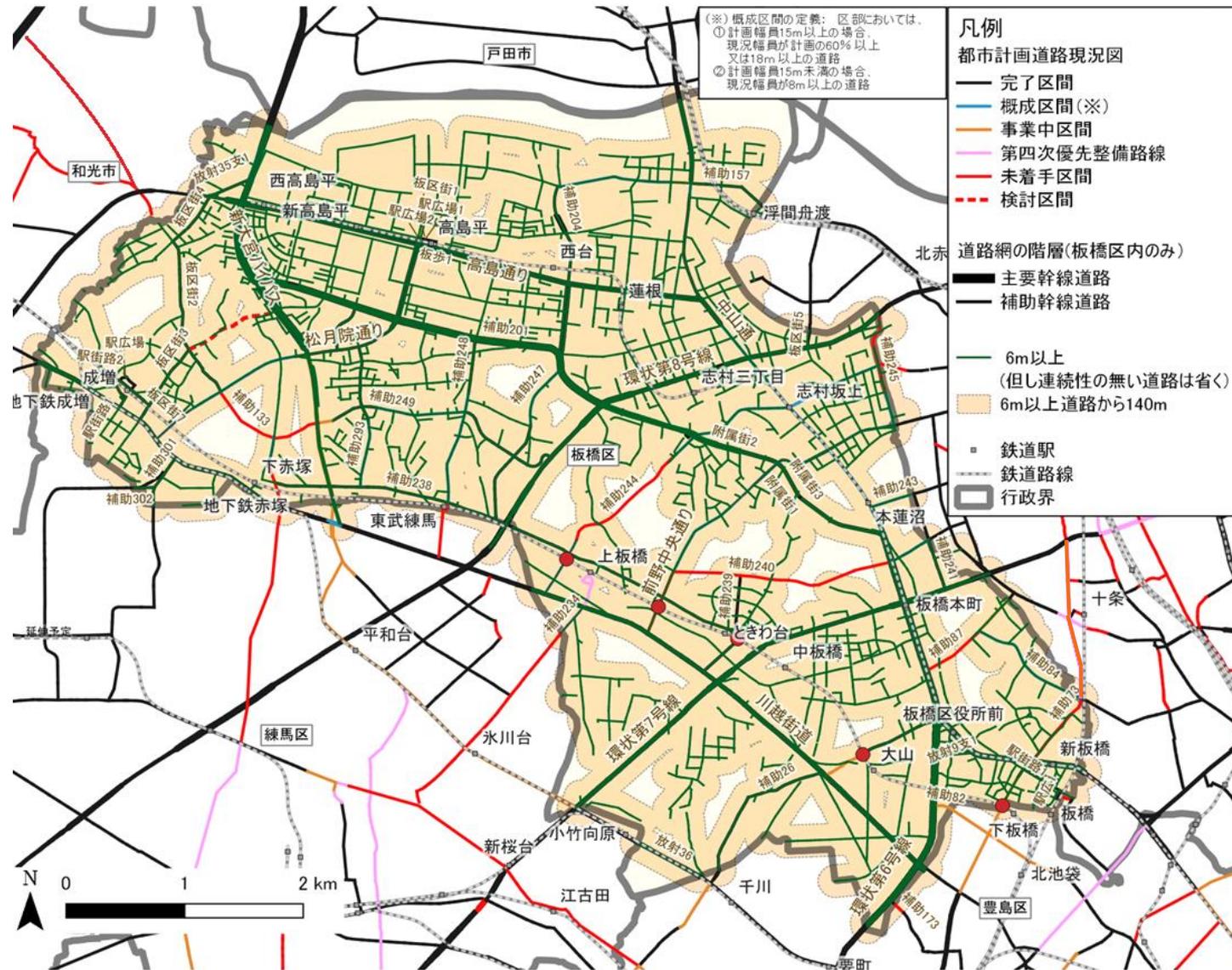
などが整備され、これらの間に並行して複数の一定幅員を確保した道路が整備されている。

都市計画道路の整備率は

69.07%である。

※都市計画道路事業現況図（板橋区・北区・練馬区・豊島区・和光市・戸田市）をもとに板橋区作成

2 道路



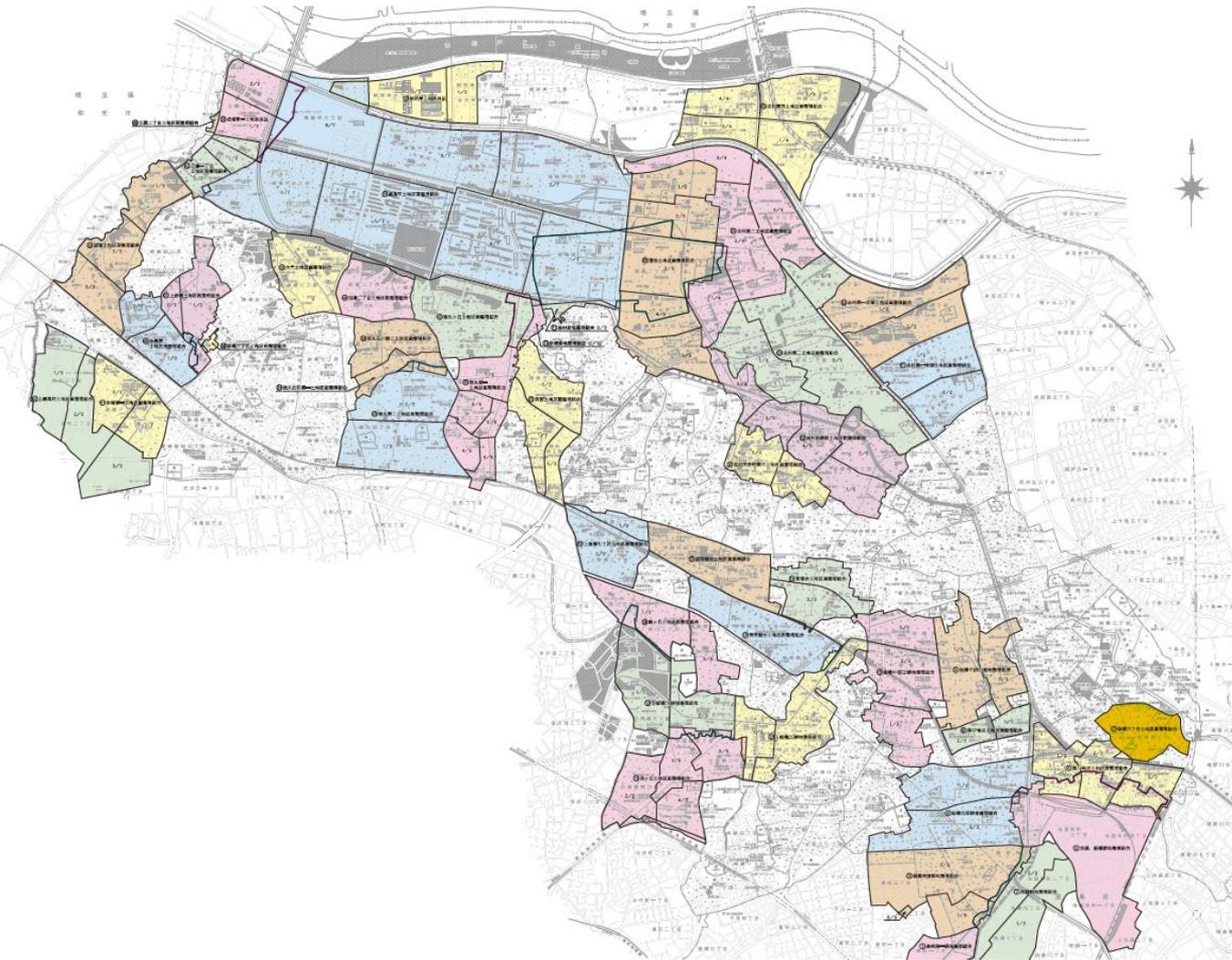
左図は、幅員が6m以上の“連続する”道路を緑色に着色したうえで、緑色の道路から140mの範囲を肌色にしたもの。そして、この肌色から外れる地域を「消防活動困難地域」と呼んでいる。

幅員6mの道路は、センターラインは無いものの、車幅が1.8m程度のごく普通の乗用車が、普通にすれ違える幅員である。(サイドミラーのはみ出し、運転席からの死角、ドライバーの技量を考えると、これより狭い道路では、ヒヤヒヤ運転になる。)

このことから、路線バスの運行ルートとなり得る道路は、最低でも「センターライン」が引かれているもので、できれば道路の両側に歩道が整備されているものと言える。

※板橋区都市計画道路現況図、道路台帳平面図をもとに板橋区作成

2 道路



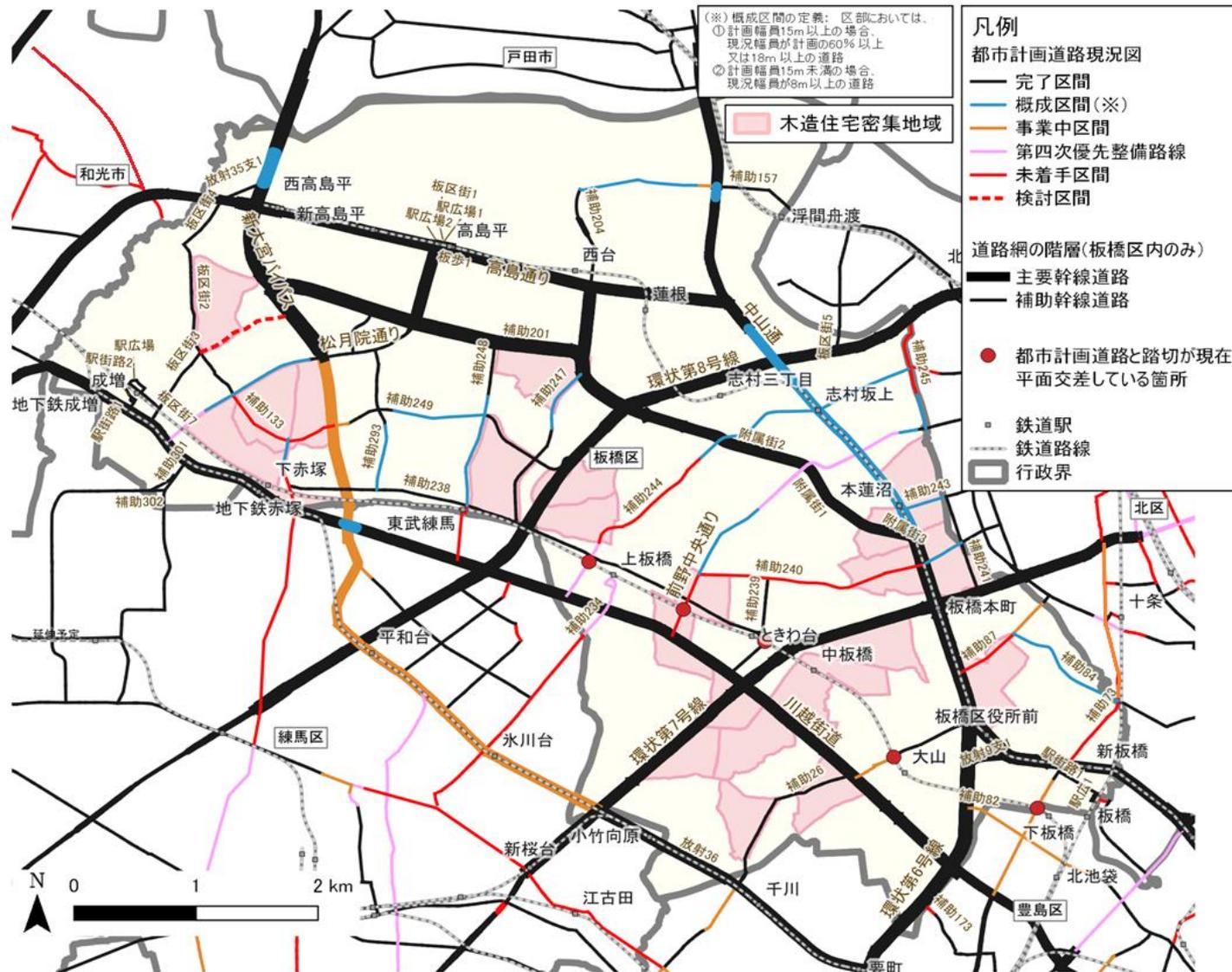
左図は、板橋区でこれまで行われてきた「土地区画整理事業」や「耕地整理事業」などの区域を色付けしたものである。

これらの事業では、土地の形を整形化し、これと合わせて道路や公園を整備し、整序された土地・宅地を産み出すことを目的としており、前ページの「幅員6mの”連続した”道路」の大半は、これらの色付けされた地域に存在していることが、実際に確認できる。

逆に、着色の無い「事業の行われていない地域」では、緑に着色された道路が少ない。

住宅地化が進んでしまった現状では、新たな土地区画整理事業を広い範囲で実施することは困難であり、「消防活動困難地域」の解消が簡単ではない原因の一つとなっている。

2 道路



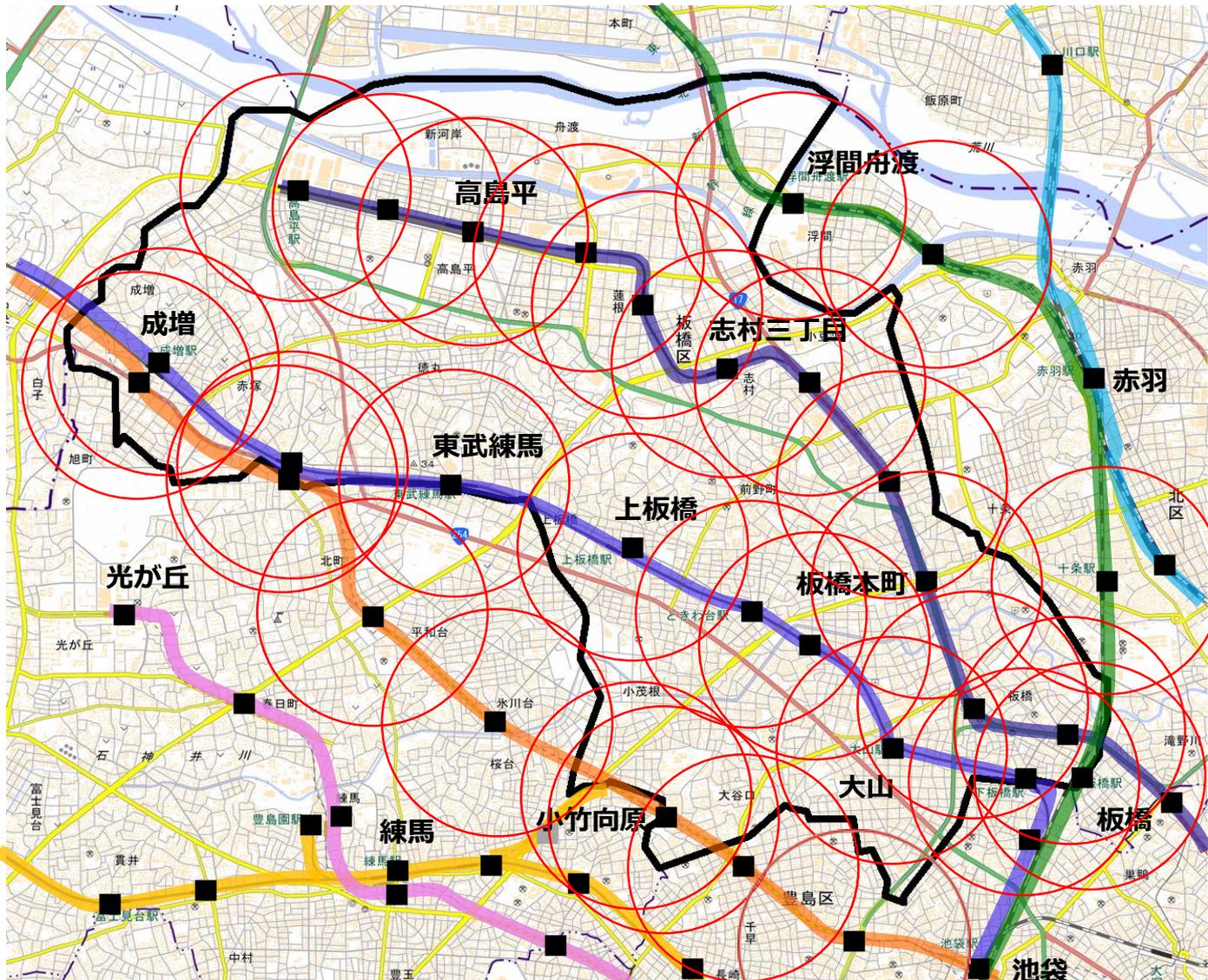
都市計画道路の現況図に、「木造住宅密集地域」を重ねたものが左図である。

7～9ページの3ページを重ね合わせてみると、「木造住宅密集地域」、「土地区画整理事業等の行われていない地域」、「消防活動困難区域」の3つの多くが一致してくることは、どの自治体でも同じ傾向を示している。

また、4ページの「色別標高図」を重ねてみると、標高の低い「青色」に着色された地域には、「木造住宅密集地域」が存在しない。これは、もともこの地域一帯に水田が広がり、戦後の土地区画整理事業の後に宅地化された歴史から、住宅が「密集」して建築されることがなかったことが要因である。

※板橋区都市計画道路現況図、板橋区都市づくりビジョンをもとに板橋区作成

3 鉄道



各駅から徒歩で15分以内と考えられる範囲（駅から半径1kmの範囲）を図示したものが、左図である。

区内全域が、駅から徒歩圏内の立地であることは、この図からも見てとれる。

しかし、区のプロフィール（4ページ）で示したとおり、区中央を東西に武蔵野台地の崖線が横たわること、また、この崖線も、複雑に入り組んだ形状であることから、必ずしも、距離の近い駅との行き来が便利ということでもない。

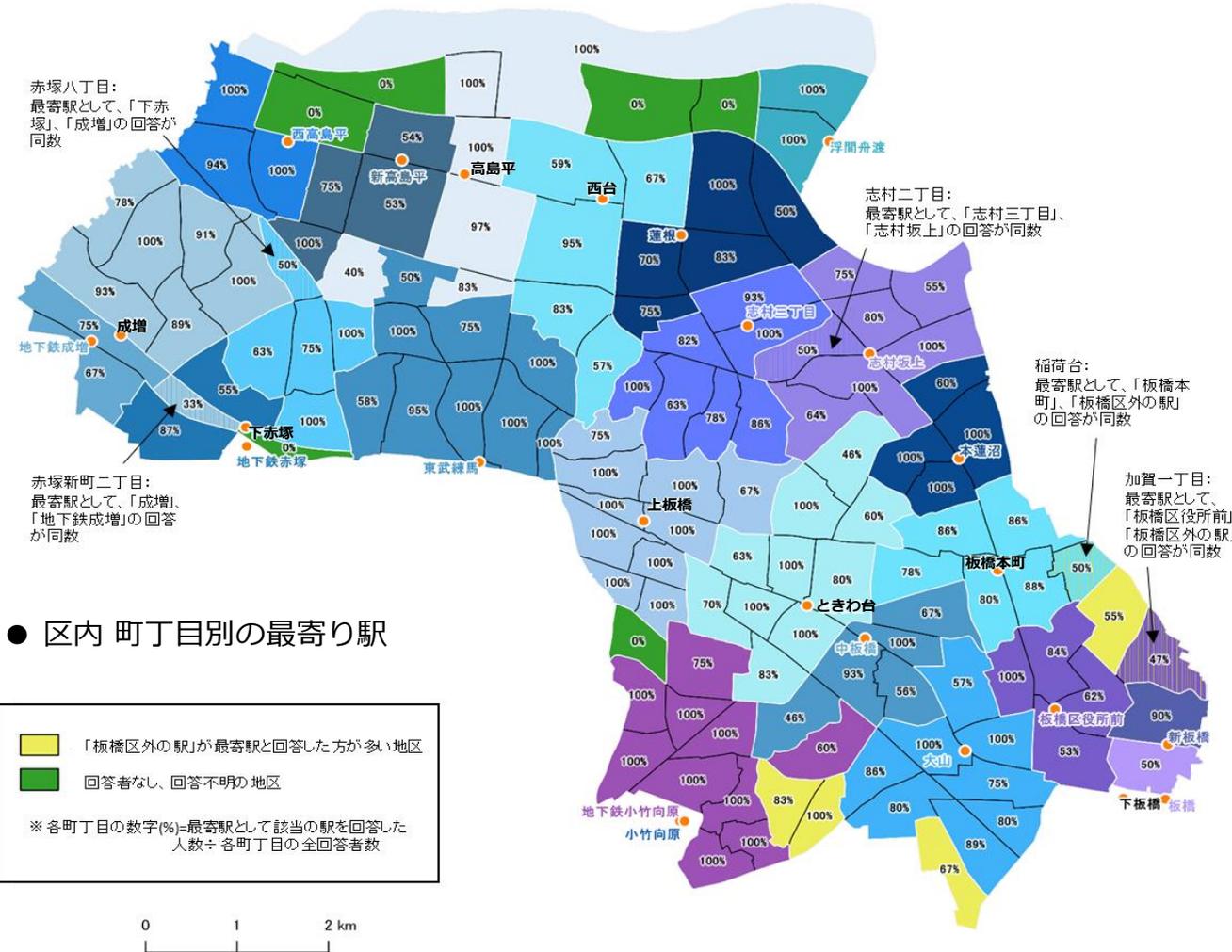
この点については、次ページにおいて、区民アンケート調査における駅勢圏の分析から、生活者視点での合理的な最寄り駅の選択が見えてくる。

3 鉄道

左図は、「最寄り駅」についての区民アンケート調査結果を町丁目別に集計したもので、区内各駅の駅勢圏を示している。

お住まいの方々は、区中央を東西に横たわる崖線の高低差に対して、次のような考え方で利用する鉄道路線の使い分けをしていることが、明らかになっている。

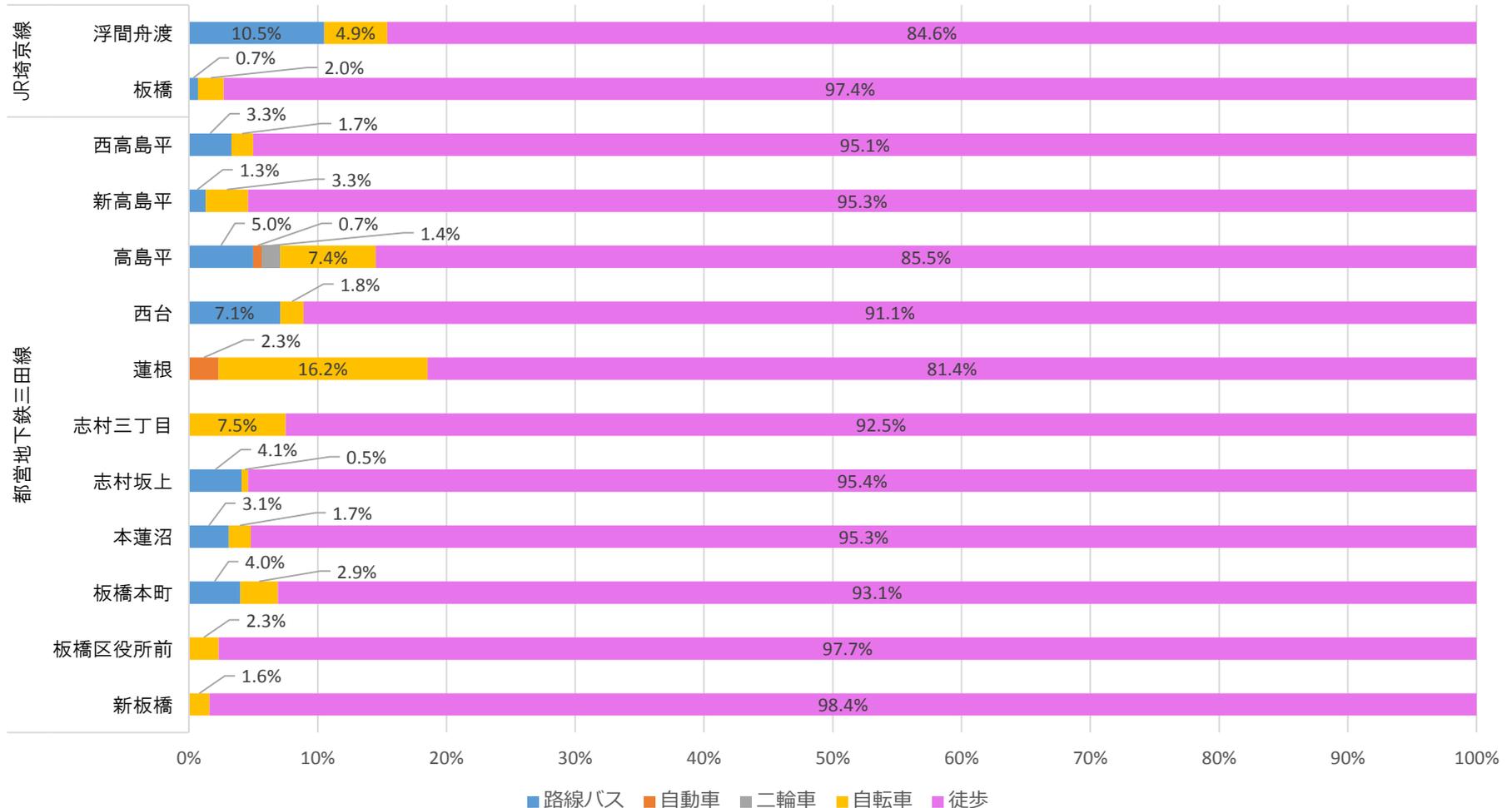
- ア) 一番近い駅を目指す
- イ) 近い駅が複数ある場合
 - ① 駅まで平坦な道のりの駅に向かう
 - ② 都心に近い駅に向かう
 - ③ 坂道の上り下りが少ない駅に向かう
- ウ) 地域に路線バスがある場合、バスが結ぶ駅に向かう
- エ) 区内の駅の利用のこだわりはない



※「板橋区の交通に関するアンケート」（平成30年8月）調査集計結果（板橋区交通政策基本計画策定時に実施）

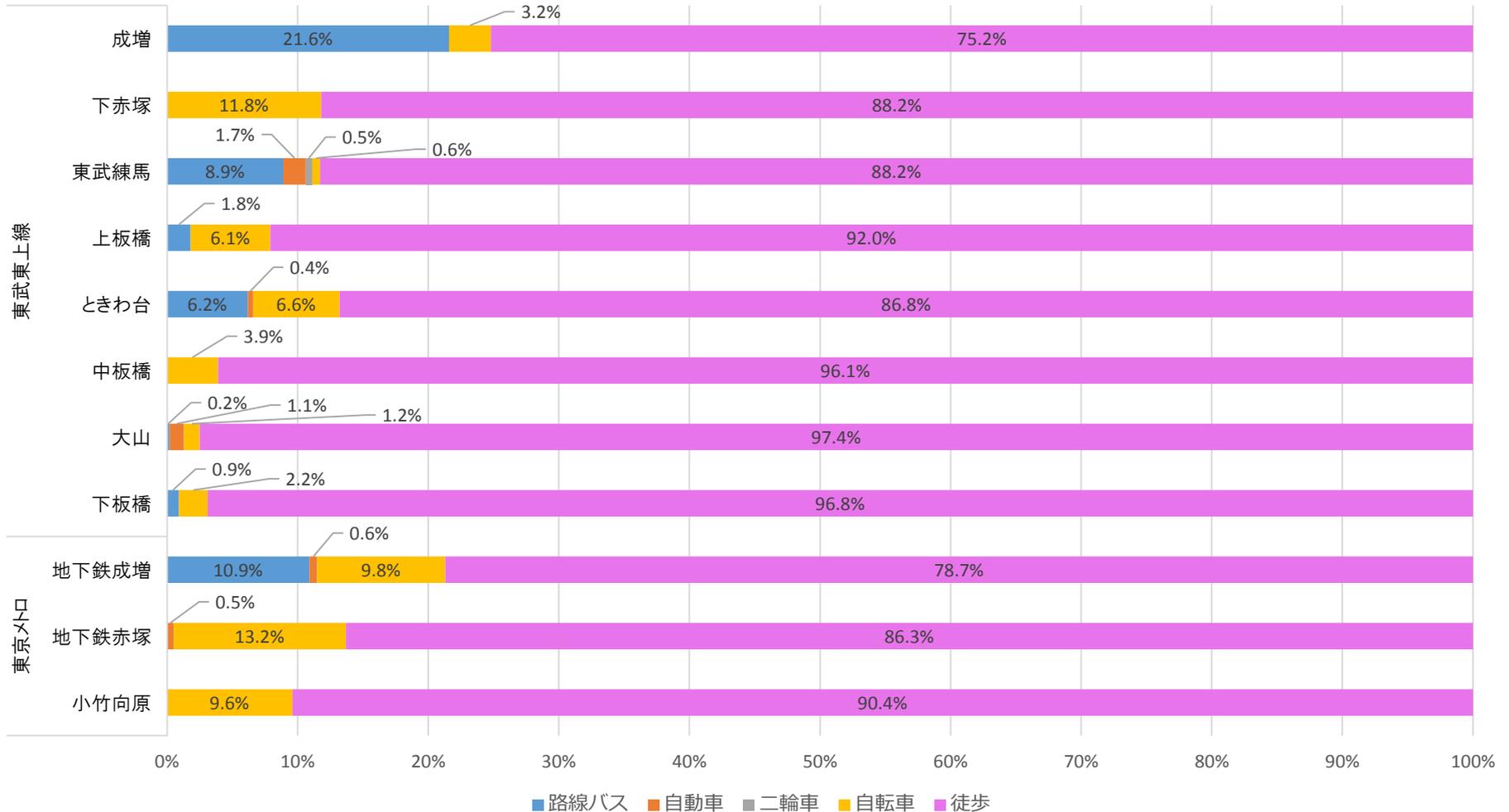
3 鉄道

鉄道駅から目的地への向かう（帰宅を含む）際の交通手段を駅別に整理したものが下図である。区内全域で駅が近いことから、徒歩の割合が非常に高いが、駅前広場があり、路線バスの起終点となる駅は、駅から路線バスを利用する割合が高いことも明らかになっている。

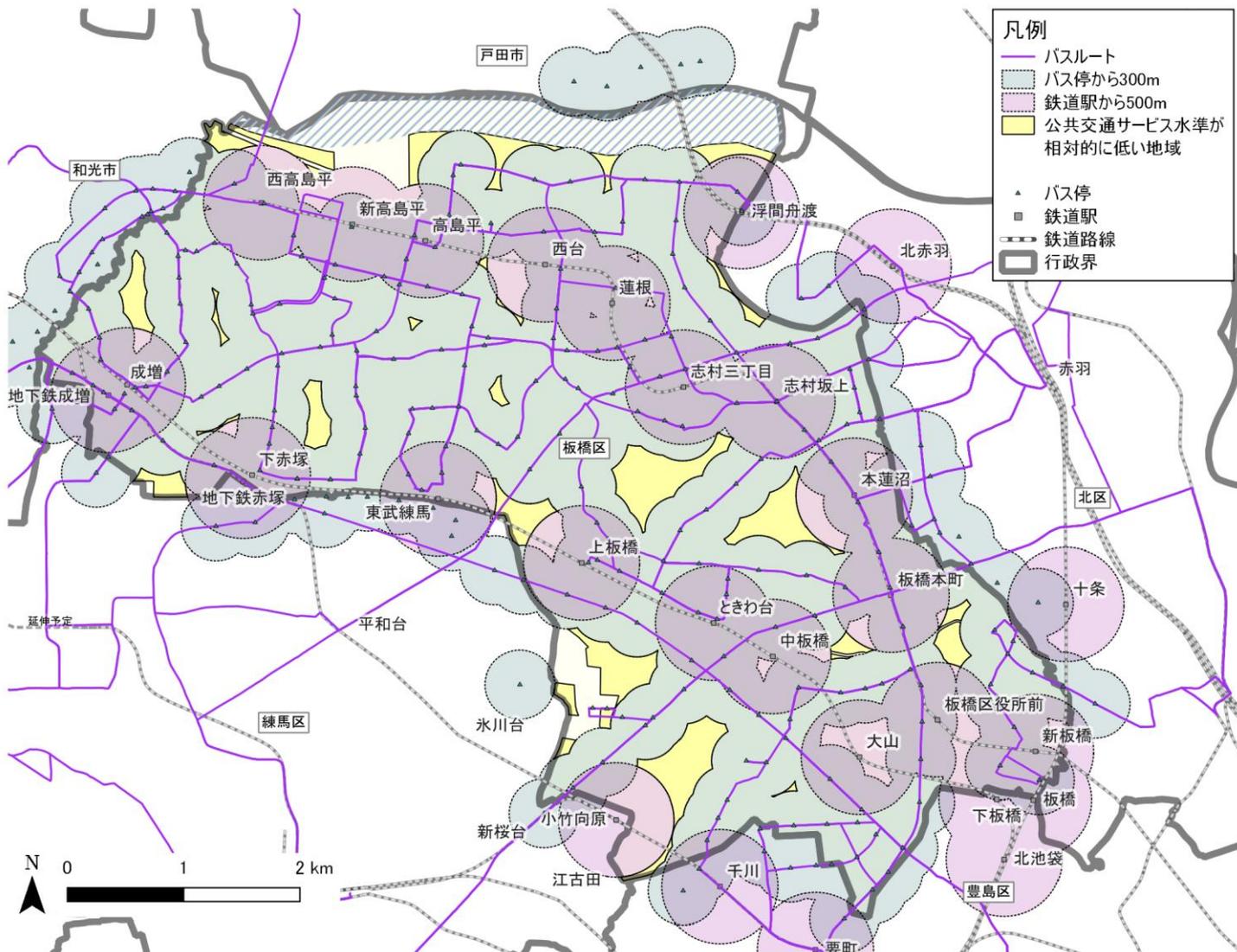


3 鉄道

鉄道駅から目的地への向かう（帰宅を含む）際の交通手段を駅別に整理したものが下図である。区内全域で駅が近いことから、徒歩の割合が非常に高いが、駅前広場があり、路線バスの起終点となる駅は、駅から路線バスを利用する割合が高いことも明らかになっている。



5 公共交通サービス水準の相対的に低い地域



区内の鉄道路線の間隔は、10ページのとおり最大で2.3 kmであり、ほとんどの地域が最寄り駅まで1 km少々範囲に収まる。

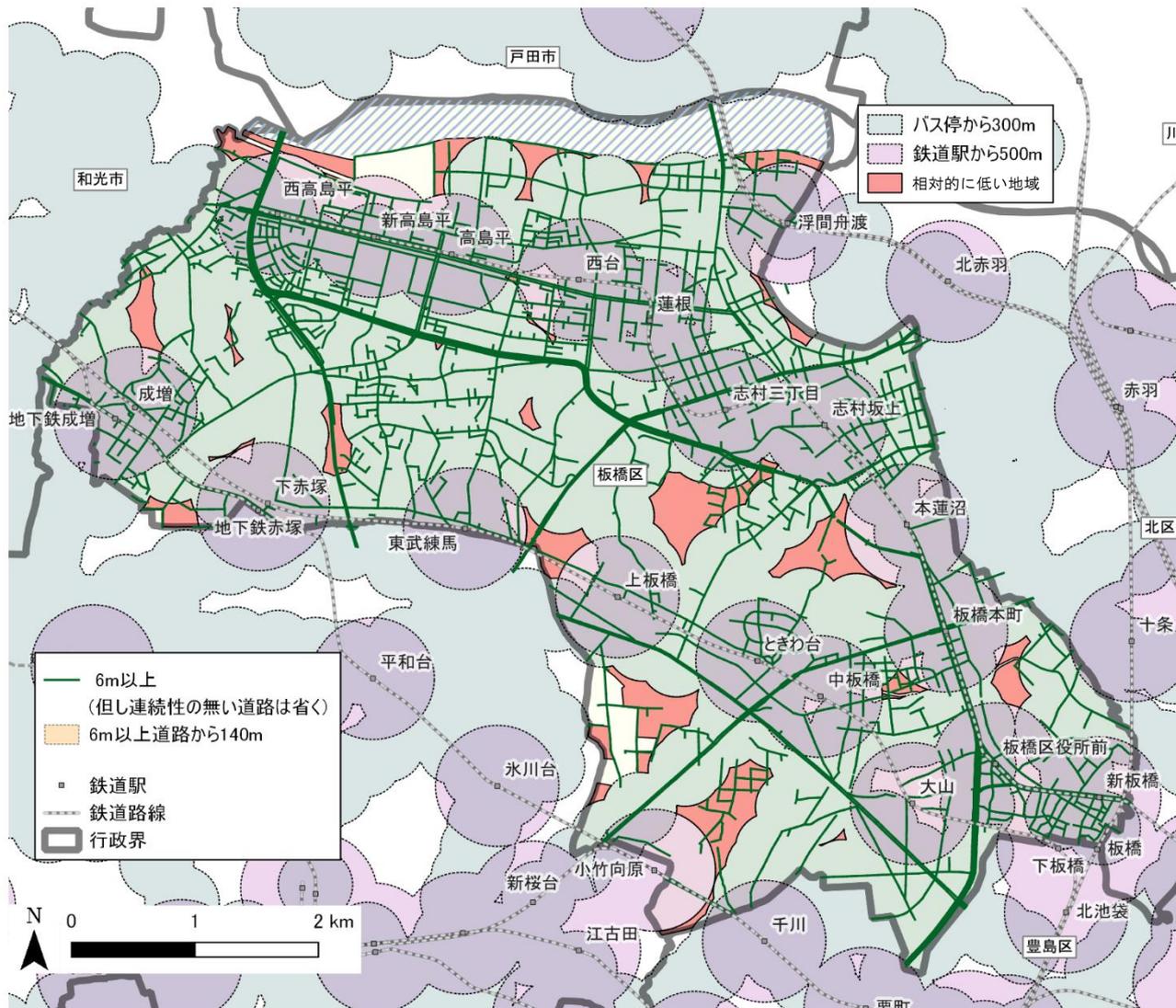
そこで板橋区では、

- ・鉄道駅から500 m
- ・バス停から300 m

(1時間1本未満のバス停を除く)

離れた地域を、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」(左図で黄色の着色された範囲)と定義している。

5 公共交通サービス水準の相対的に低い地域



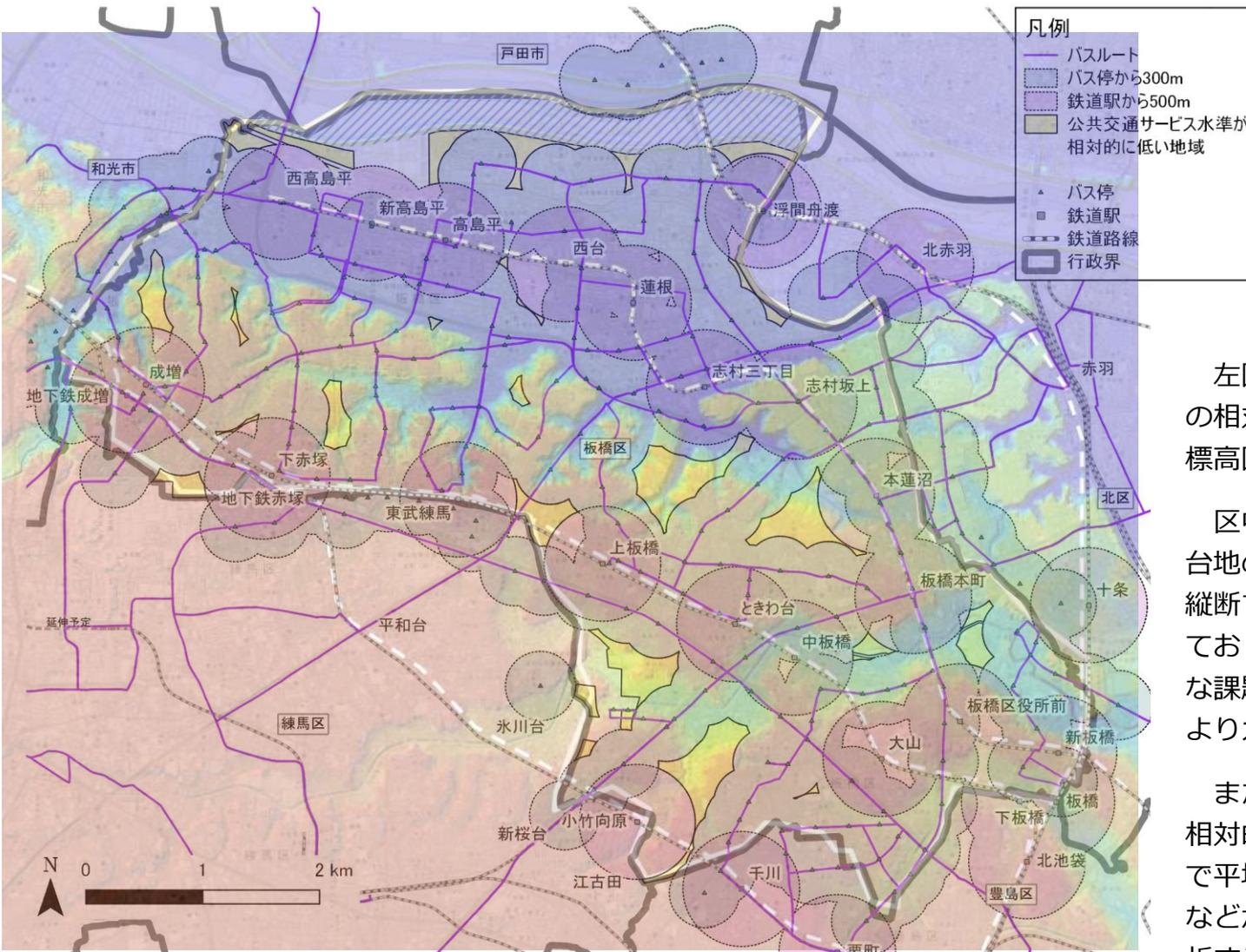
左図は、12ページの「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」（左図では赤色に着色）に、7ページの幅員が6m以上の“連続する”道路（緑色）を重ねたものである。

「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」には、幅員が6m以上の“連続する”道路（緑色）がない、または、あるけれど周囲の緑色の道路と繋がらないという状況であり、バスやトラックのような大型の車両が通行することはできない。

抜本的な解決策としては、未着手の都市計画道路の整備、既存の道路の拡幅などの手法が考えられるが、前述のとおり、ほぼ区内全域で住宅地化が進んでおり、短期間で進めていくことは難しい。

※国土数値情報、バス事業者ホームページ、板橋区道路台帳平面図をもとに板橋区作成

5 公共交通サービス水準の相対的に低い地域



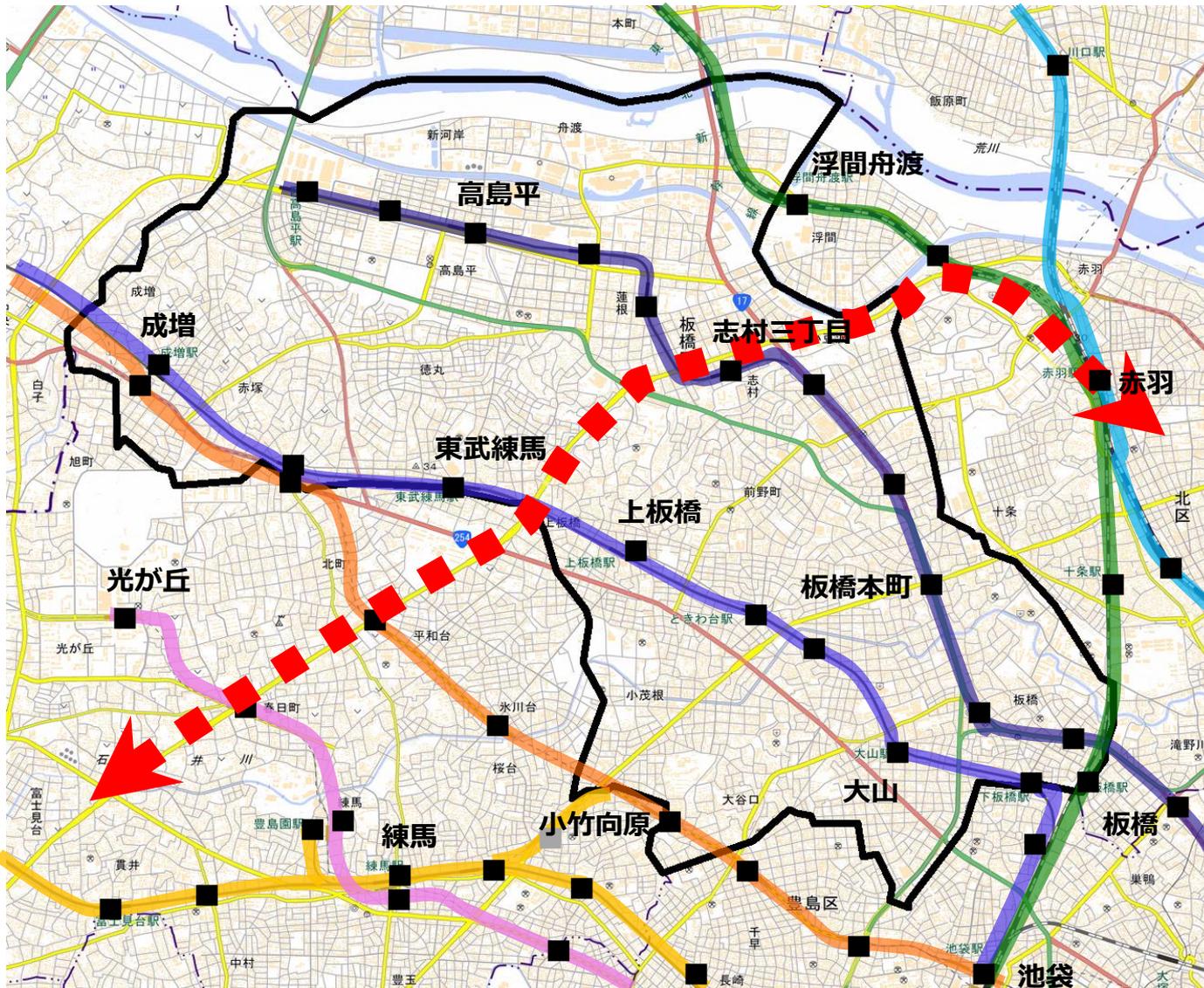
左図は、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」、「区の色別標高図」を重ねたものである。

区中央を東西に横たわる「武蔵野台地の崖線」を、概ね一定の間隔で縦断するように路線バスが運行されており、坂の上り下りという地形的な課題は、大半の地域で路線バスによりカバーされている。

また、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」の中にも、駅まで平坦である地域、起伏のある地域などがあり、地域の特徴を改めて分析する必要がある。

※ 地理院地図（自分で作る色別標高図）（国土地理院）、国土数値情報、バス事業者ホームページをもとに板橋区作成

6 新たな公共交通



現在、「区部周辺部環状公共交通」という路線名で、大田区の田園調布から北区赤羽を經由し、江戸川区の葛西臨海公園まで、環状八号線及び環状七号線の位置に整備する、新たな公共交通の計画検討を、東京都と沿線の9区（大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区、北区、足立区、葛飾区、江戸川区）で続けている。（環状八号線の区間は「エイトライナー」、環状七号線の区間は「メトロセブン」と呼ぶ。）

東京を中心に、環状方向の鉄道路線は、都心から10kmの位置にJR山手線・都営地下鉄大江戸線が、都心から20kmの位置にJR武蔵野線・南武線が整備されているが、10～20kmの圏内に環状線がないことから、この地域間の移動の利便性向上を図る目的で計画検討が行われている。

現在、区内区間では、複数系統の路線バスが、高頻度で運行されている。