

Q

駅前広場に車で出入りできるルートが減ってしまい、特定の道路に車が集中するのではないのでしょうか。再開発事業が完了すると、さらに車も増えると思われます。生活道路での事故の発生が心配です。

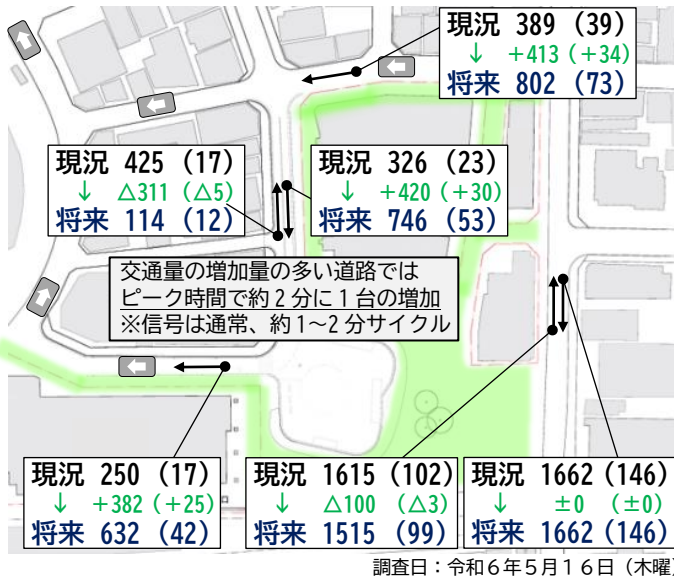
A

道路計画の検討にあたっては、車両交通量の現況調査と将来予測を行っており、周辺道路において渋滞が発生するような交通集中は生じないことを確認しています。将来予測においては、①転換交通量（動線が変わることの影響）、②開発交通量（再開発による影響）、③駅前広場利用交通量（バス・タクシーを含む）をいずれも加味しています。

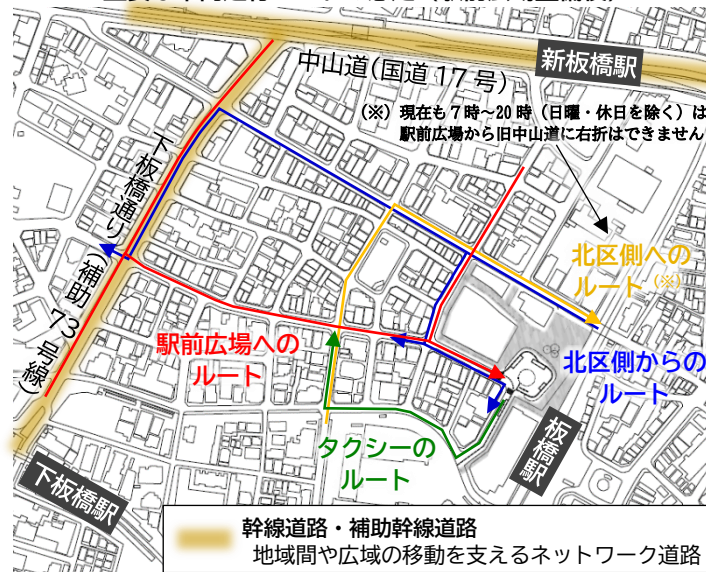
なお、再開発事業においては、周辺への影響をあらかじめ考慮し、交通対策を事前に関係機関と協議しています。住居用や店舗用に一定台数の自動車駐車場の設置が法令で義務づけられており、店舗の荷さばきは敷地内で行われます。

交通事故の防止に向けては、周辺道路の安全対策を検証し、駅前広場の完成期に合わせて必要な工事を行います。なお、道路交通法改正により、来年9月から生活道路（中央線がない道路等）の法定速度は30km/hに引き下げられます。引き続き警察と連携して、交通安全対策に取り組むとともに、実際に生じる課題や得られる効果をあらかじめ検証するために、今後、実証実験の実施についても検討していきます。（※見開き面「Point06」も合わせてご参照ください。）

車両交通量の現況と将来予測 単位：台/24時間（台/ピーク1時間）



主要な車両通行ルートの想定（駅前広場整備後）



Q

A

駅前広場では、これまで事故はあまり起きていません。そのような中で、あえて歩車分離を進める必要性は低いのではないのでしょうか。

歩行者交通量の現況調査により、現状で横断歩道が守られず、バス停付近で乱横断が多く発生している状況を確認しました。特に朝の通勤時間帯が顕著で、三田線からJRへの乗換え方向においては、約8割（77%）の方が乱横断している状況です。

区では、現状は事故が発生しかねない不安全な状況だととらえており、解消すべき安全上の課題であると考えています。

この動線は、周辺では最も歩行者交通量が多い動線であり、車の動線と分離することで、子ども・高齢者・障がい者など、すべての人にとってより安全に移動でき、便利に乗り換えられる、ユニバーサルデザインの環境整備につながります。また、バスのルートが、歩行者交通量の多い動線と交差しなくなること、公共交通としての定時性や安全性の向上にも寄与します。

「むずびのけやき」のまわりに創出されるみどりの空間は、車が入ってこず、誰もが憩い、交流できる場所となります。

「えんのもり」と名付けた駅前エリアが、様々な人の活動の場となり、人のつながりやまちへの愛着を育むとともに、自然とのかかわりを感じられ、災害にも備えた空間となることをめざします。（※見開き面「Point03」も合わせてご参照ください。）

朝の通勤時間帯【8時台】の歩行者交通量（1時間）



前号でお知らせした説明会やアンケートでは、駅前広場計画の「良いと思うところ」や「気になるところ」のご意見をお伺いしました。ご協力いただき、誠にありがとうございました。いただいたご意見の内容や区の考え方は、板橋区公式ホームページで公開しています。

板橋駅西口駅前広場の整備計画案に関するQ&A で検索 または 二次元バーコード →



駅前広場整備計画についてお知らせします。

↓前号はこちら



本号は、「板橋駅西口駅前広場」の特集号です。

板橋駅西口が、戦災復興事業により現在の形になってから約50年が経過しました。区が検討を進める駅前広場の再整備計画について、これまでの検討過程を改めてお伝えするとともに、「区の玄関口」にふさわしい駅前となるよう、さらなる計画内容の改善や対策について、お知らせします。



まちづくりニュース

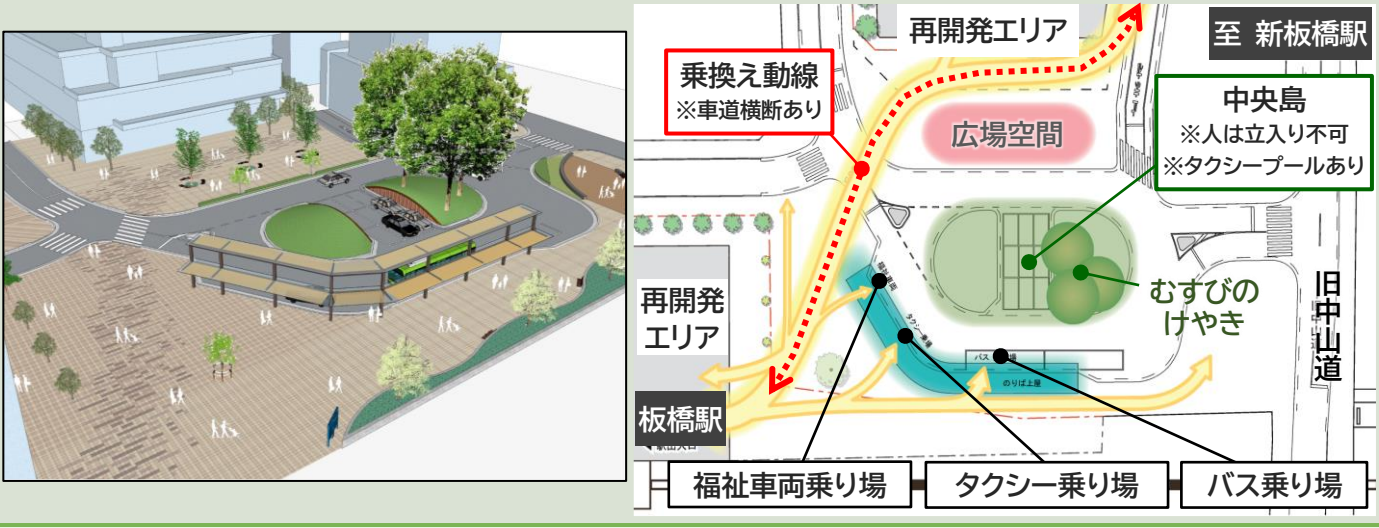
板橋区 まちづくり推進室 地区整備課 板橋駅周辺係
TEL:03-3579-2556 FAX:03-3579-5437 メール:m-imachi@city.itabashi.tokyo.jp

VOL. 2
Nov. 2025

なぜ計画の更新が必要なの？

区では、板橋駅西口駅前広場が「区の玄関口」にふさわしい、安心・安全でにぎわいのある空間となるよう、計画の検討を段階的に進めてきました。
シンボルである「むすびのけやき」のもと、**誰もが安全に通行でき、人の縁がつながる**ような、**温かい空間**への転換をめざします。

これまでの検討過程① 令和3年3月「板橋駅西口駅前広場整備計画」



計画更新の考え方 = 安心・安全な「人中心」の空間への転換

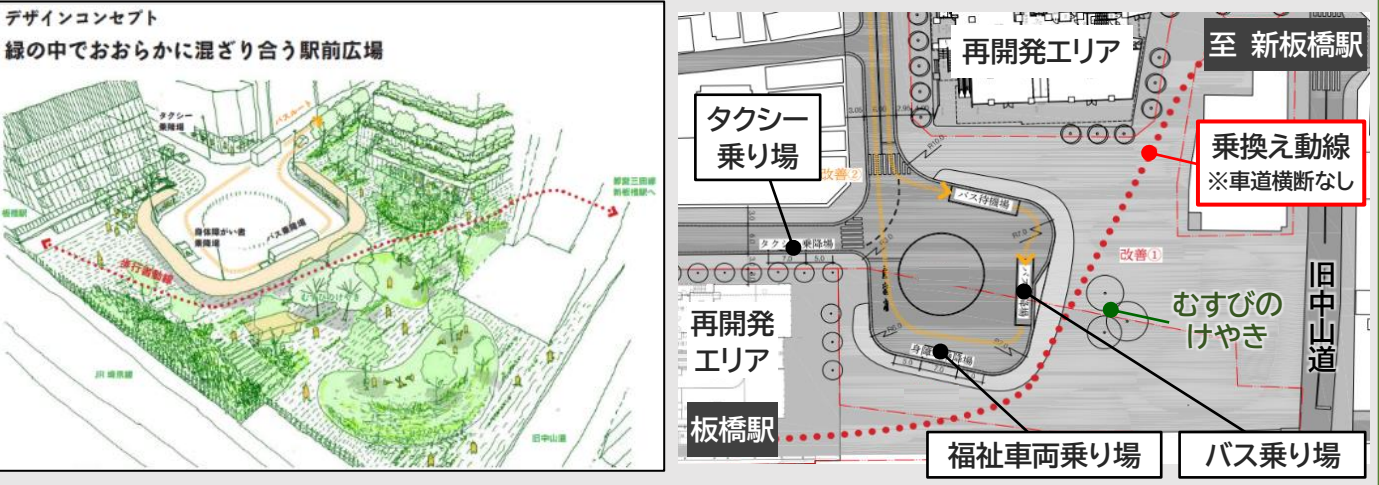
視点① 歩車分離の安全な空間へ

令和3年の計画では、歩行者の主動線と車両の動線を分離できませんでしたが、社会変化に合わせ、タクシープールのあり方等を再検証することで、「むすびのけやき」を残したまま、歩車分離を図りました。駅前広場は、誰もがより安全に通行できる空間となります。

視点② 誰もが憩える温かい空間へ

空間の歩車分離に伴い、令和3年の計画では立ち入れない場所だった「むすびのけやき」のまわりを、憩いの場となる広場空間へと転換しました。車が入ってこない安全な空間は、子ども、高齢者、障がい者など、誰もが憩い、交流できる温かい空間となります。

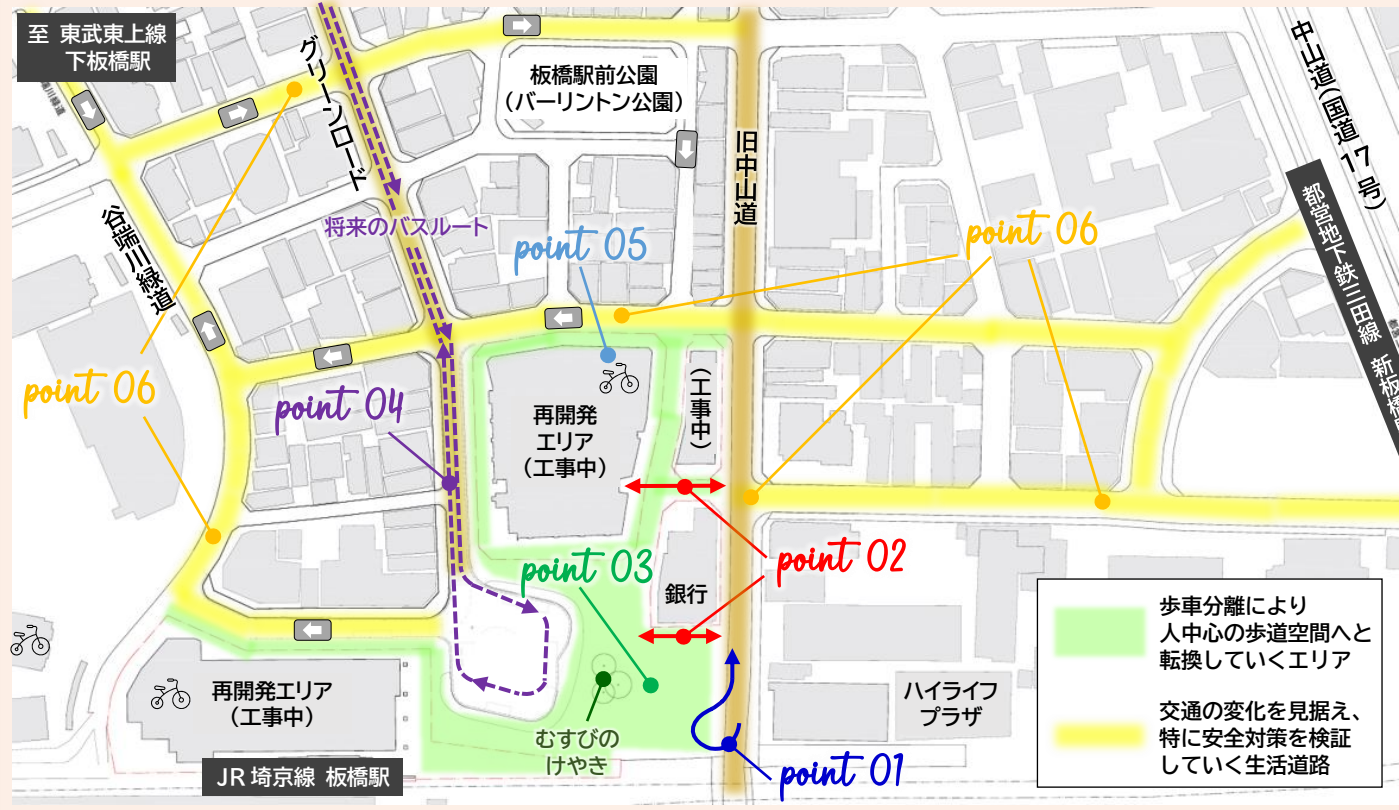
これまでの検討過程② 令和7年2月「板橋駅西口駅前広場再整備計画(進捗版)」



今年度末の整備計画の更新をめざし、さらに検討を進めています

※整備工事は、令和9年度に着手し、令和11年度の完了を予定しています。

よりよい駅前広場に向けて、計画内容のさらなる改善や対策を図っていきます



- point 01 踏切の長時間閉鎖時の対策**
鉄道事故等で踏切が長時間閉鎖されるような緊急時に限り、車が転回できるよう、歩道を車両の乗り入れが可能な構造とします。また、踏切付近での旧中山道の横断対策として、歩車道の境界部分に横断抑止柵を適切に配置します。
- point 02 消防・救急活動への備え**
通常時は車が通らない歩道でも、消防・救急活動に必要な範囲は、緊急車両が乗り入れられる構造とします。なお、はしご車が届かない高層ビルは、法令によりスプリンクラーや非常用エレベーター等が設置され、火事に備えています。
- point 03 広場空間の治安対策の強化**
広場内に施設（トイレ・倉庫も併設予定）を設置し、人を配置することで、空間に目が行き届くような運用をめざします。夜間の対策として防犯カメラを設置し、周辺パトロールや北区側の交番との連携等についても、警察と協議していきます。
- point 04 グリーンロードの通行の円滑化**
グリーンロードは、旧中山道と同じ12メートルの幅員があり、駅へのアクセス道路として十分な広さがありますが、より円滑な通行に向けて、荷さばき用の駐車スペースを周辺で確保できるよう検討し、路上駐車への対策を強化します。
- point 05 通勤・通学に配慮した自転車駐車場の利便性向上**
再開発事業で100台分の駐輪場を整備することで、線路沿いの駐輪場を撤去し、自転車が入らない安全な歩道とします。再開発ビル内の駐輪場は民間運営ですが、通勤・通学の利便性を考慮し、早朝や深夜も利用可能となるよう協議します。
- point 06 周辺の生活道路の安全対策**
交通の変化を見据えて周辺道路の安全対策を検証し、駅前広場の完成期（令和11年度予定）に合わせて必要な工事を行います。旧中山道と乗換え動線が交わる交差点の安全対策を含め、警察と連携して、交通安全に取り組んでいきます。