資料１－１

「（仮称）板橋区交通政策基本計画」の改定方針について

板橋区 都市整備部 都市計画課

１　改定の背景・目的

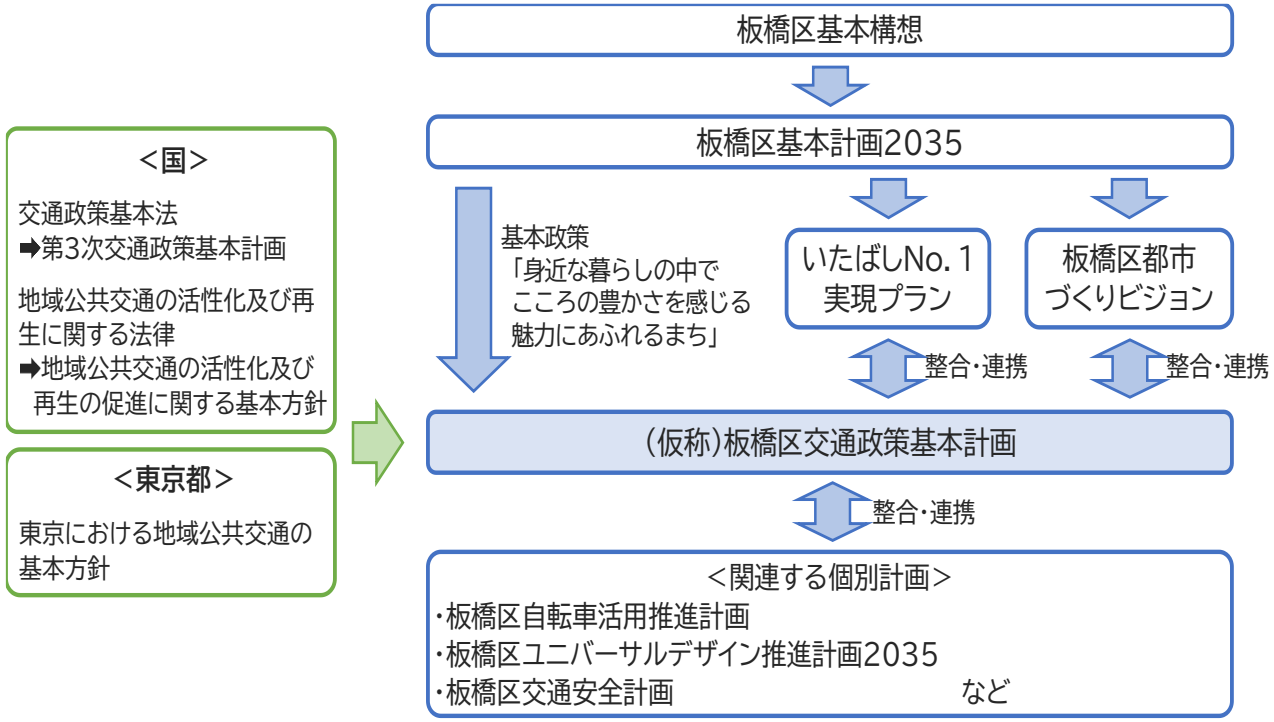
（１）改定の背景・目的

　区では、令和２年に策定した、現行の「板橋区交通政策基本計画」から５年以上が経過し、計画の見直し時期を迎えています。
　少子高齢化のほか、ポストコロナ社会における生活様式の変化、公共交通事業者の担い手不足に伴う路線バスの減便が生じるなど、区の公共交通を取り巻く社会情勢にさまざまな変化が生じています。
　また、シェアモビリティの普及やAIデマンドタクシー、自動運転等といった技術の進展による新たな形態のモビリティ導入に関する施策を検討し、新たに計画へ反映させる必要があります。
　以上のことに加え、上位計画である「板橋区基本構想」及び「板橋区基本計画２０３５」が策定されたことを受け、現行の「板橋区交通政策基本計画」を改定することとします。

２　次期交通政策基計画の位置づけ

（１）位置づけ

　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」として、位置づけます。また、東京都が今年度、改定予定である「東京における地域公共交通の基本方針」も踏まえた計画とします。
　上位計画である「板橋区基本構想」、「板橋区基本計画２０３５」を踏まえ、区の関連する個別計画と整合・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計画とします。



２　次期交通政策基計画の位置づけ

（２）計画区域及び計画期間

・計画区域は、板橋区全域を対象とします。
・計画期間は、令和１０年度から令和１９年度までの１０年間とします。
　計画改定にあたっては、概ね20年後の長期的な視点も見据えたものとします。

（３）計画対象

　徒歩を含む、不特定多数の利用者を対象とした交通手段を計画の対象とします。
　福祉輸送や病院・学校等の送迎バスなど、特定の利用者を対象とした交通手段は、直接計画対象に含まないが、地域資源として、連携及び調整を図れるよう取り組んでいきます。

出典：各社・官公庁HP

３　現行計画のふりかえり

（１）基本理念

基本理念

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

子育て、福祉、観光、環境、防災等の９つの政策分野ごとの交通がめざす姿を示し、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）があるとしています。

次期基本計画においても、社会情勢の変化に適応し、高齢者や障がい者等の移動手段の確保、環境負荷の低減などを実施するには、**複数の分野に関わる政策の展開**をする必要性があります。

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

出典：板橋区交通政策基本計画

３　現行計画のふりかえり

（２）基本方針及び施策体系ごとのこれまでの主な取組

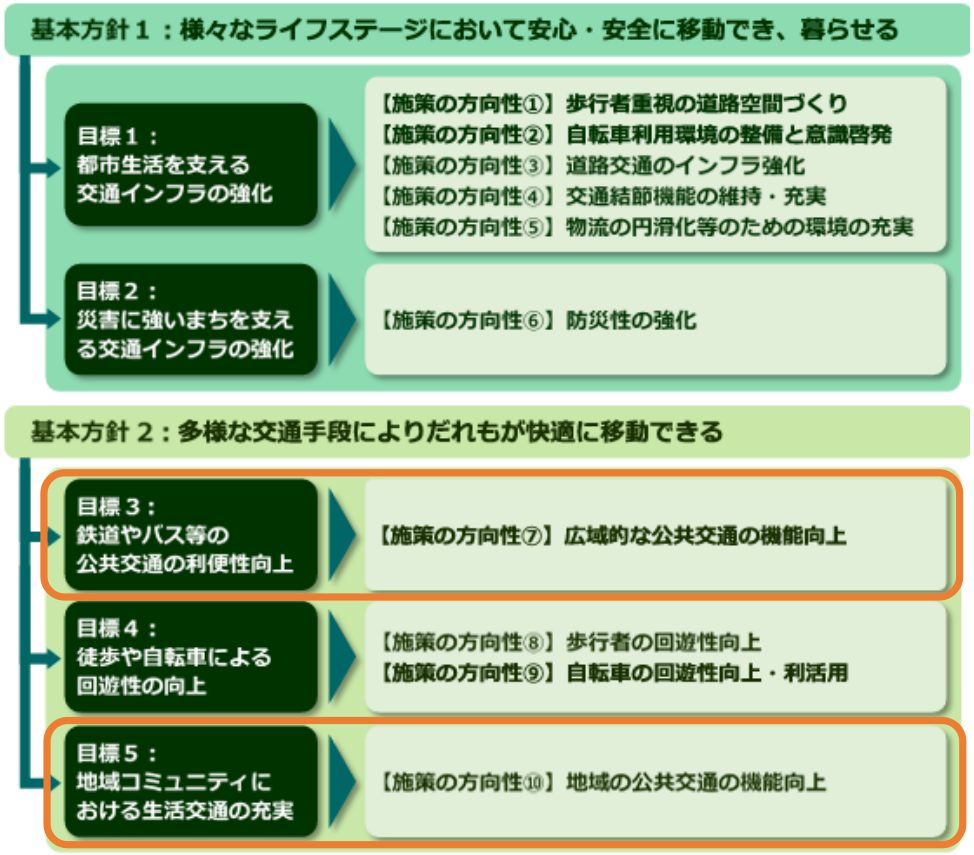
【基本方針２】に関わる主な取組

⑦　広域的な公共交通の機能向上

・エイトライナー促進協議会の実施
（Ｈ６協議会設立～）

⑩　地域の公共交通の機能向上

・「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」における取組
　・コミュニティバスの運行(H22～)
　・タクシー乗場社会実験
　（前野町五丁目・向原三丁目）
　(R3～※継続設置)
　・東新町・小茂根地域での交通環境改善の検討（R6～）
・バス利用環境の改善
　・スマートバス停の設置
　（高島平駅・板橋区役所）(R5～)



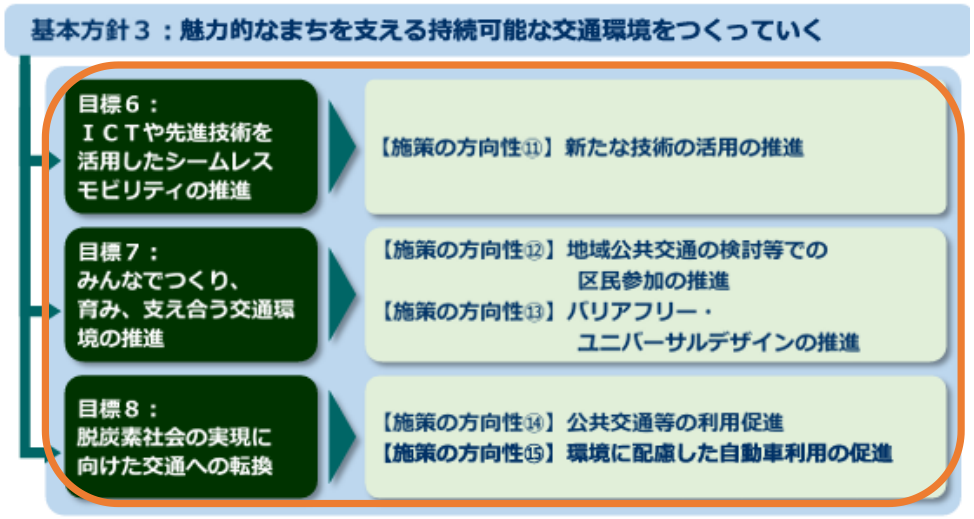
出典：板橋区交通政策基本計画

３　現行計画のふりかえり

（２）基本方針及び施策体系ごとのこれまでの主な取組

【基本方針3】に関わる主な取組

⑪　**新たな技術の活用の推進**
・自動運転移動サービスの導入に向けた検討調査(R8)
⑫　**地域公共交通の検討等での区民参加の推進**
・板橋区公共交通会議の開催(R3～)
⑬　**バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進**
・可動式ホーム柵整備補助金(R6～)
⑭　**公共交通等の利用促進**
・鉄道事業者との合同スタンプラリー(R6・R7)
・車内装飾バスの運行(R8)



出典：板橋区交通政策基本計画

４　社会状況の変化

（１）人口減少と高齢社会

・国勢調査をもとにした区の将来の総人口の推計結果を見ると、**２０４０年にピークを迎え、その後、減少に転じる見込み**です。
・**年少人口**は総人口と同じく**２０４０年にピークを迎え、その後減少に転じる**見込みです。
・**生産年齢人口のピークは**総人口よりも早く、**２０３０年に到来**し、２０５０年までに約２.４万人減少する見込みです。
・**老年人口は、**２０２５年以降、**２０５０年まで増加し続け、**２０２０年と比べて約３.３万人増加し、**高齢化率は２８.０％となる見込み**です。

■年齢3区分別人口の将来推計

出典：板橋区「板橋区人口ビジョン（2025年～2050年）」

出典：板橋区基本計画２０３５

・中長期的には**公共交通機関の利用者の減少**や人口減少社会を見据えた取組が必要です。
・自らが移動手段をもたない高齢者人口が増え、買い物や通院など、**地域における日常生活を支える身近な移動手段の充実の必要性**が高まっています。

４　社会状況の変化

（２）公共交通を取り巻く状況の変化

①バスを取り巻く状況の変化

都全体において、バス運転士や大型２種免許保有数は、減少傾向にあります。また、バス運転士の平均年齢は、５０歳代半ばで推移している変化を受け、路線バス等の減便・廃止が進行しています。

区においても、運転士不足に伴い、減便が続いている状況であり、区内を走行するバス路線７５系統の約半数において、減便が発生しています。また、区のコミュニティバスである「りんりんGO」も同様に、令和８年８月３日より、減便となる状況です。

<バス運転士>　令和元年度　18,182人　⇒　令和６年度　16,619人　出典：東京バス協会資料

<大型二種免許保有数>　令和元年度　58,524人　⇒　令和６年度　52,234人　出典：運転免許統計（警視庁）

<バス運転士の平均年齢>

単位：歳

	2020(R2)年	2021(R3)年	2022(R4)年	2023(R5)年
東京都	52.1	49.8	53.0	52.9
全　国	51.8	53.0	53.4	53.9

出典：賃金構造基本統計調査（政府統計）

<バス実車走行km>　令和元年度　391,620（千km）　⇒　令和６年度　323,129（千km）

出典：東京バス協会資料

出典：東京における地域公共交通の基本方針
-改定に向けた中間まとめ-

コミュニティバス
りんりんGO

４　社会状況の変化

（２）公共交通を取り巻く状況の変化

①シェアモビリティの普及

　区では、区内の放置自転車対策・交通手段の一助として、シェアリング用ポートを継続設置しており板橋区内において６００箇所以上にポートが設置されています。

②自動運転等新たな技術の進展

・国においては、「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、２０２５年度目途５０か所程度、２０２７年度までに１００か所以上で実現し、全国に展開・実装する」ことを目標として掲げています。
・都においては、２０５０東京戦略にて、２０３０年頃までに先行的に８地区程度で課題整理・解決に向けた検討を行い、２０３５年度には、知見の水平展開し、都内全域での普及をめざすとしています。

③MaaS（Mobility　as　a　Service）の導入促進

５　改定の基本的な考え方・方向性

社会情勢の変化・国や都の基本方針などから

①　少子高齢化のほか、ポストコロナ社会の移動需要の回復、新しい日常の定着による移動需要の変化、公共交通事業者の担い手不足に伴う路線バスの減便が生じるなど、社会情勢の変化に対応可能な交通政策を展開していきます。
②　シェアモビリティの普及やAIデマンドタクシー、自動運転等といった技術の進展による新たな形態のモビリティ導入に関する施策を展開していきます。
③　公共交通機関への利用転換及び利用促進などにより、環境に優しい地域公共交通の視点を持ち、施策の実施につなげていきます。
④　道路整備において、安全な避難路の確保や市街地火災の延焼防止など、都市の強靭化などの視点を強化し、魅力的な歩行者空間の創出などの新たな道路整備の視点を基に施策の実施につなげていきます。

基本計画２０３５に定めた施策から

⑤　交通の円滑化及びソフト・ハードの両面から安全性向上に取り組むことで、誰もが安心・安全でかつ快適に移動できる交通環境が整う施策を展開していきます。
⑥　災害に強い基盤整備や歩行者や自転車のほか、多様なモビリティが安全に走行できる道路環境の整備など、誰もが安心・安全で快適に利用できる都市基盤が整備され、将来にわたって維持される施策を展開していきます。

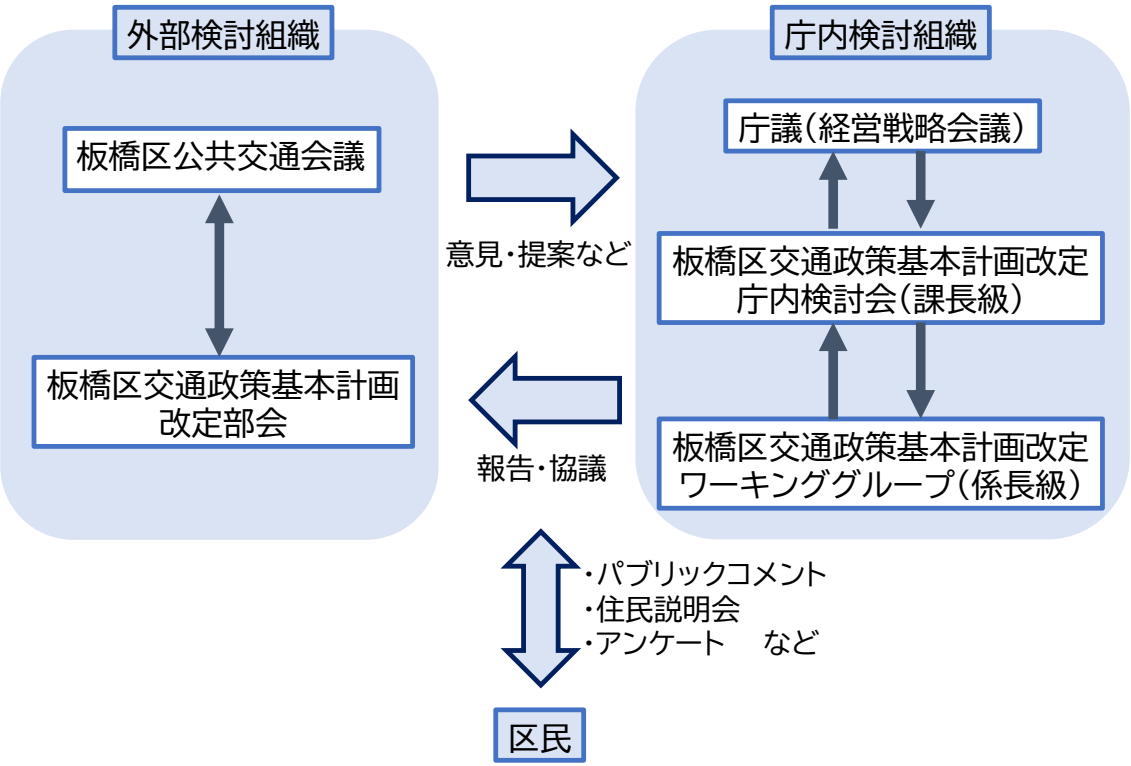
６　検討体制

（１）庁内検討組織

　組織横断的な課題の解消に取り組むため、係長級で構成するワーキンググループ、課長級で構成する庁内検討会を設置し、庁議において決定していきます。

（２）外部検討組織

　学識経験者、区民委員、交通関係事業者など３５名以内で構成する「板橋区公共交通会議」の部会として、改定における分野ごとの具体的な施策に関して検討するため、「板橋区交通政策基本計画改定部会」を設置し、「板橋区公共交通会議」にて、計画全体を取りまとめていきます。



7　今後の主なスケジュール（予定）

（１）改定作業スケジュール案

	令和８年									令和９年												令和10年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通会議			6/29 ●				●					●			●			●						●
改定部会			6/16 ●				●					●			●			●						●
庁内検討会			6/12 ●				●					●			●			●						●
改定作業			計画骨子案作成 →										計画素案作成 →							計画作成 →				◆ 計画改定
					コミュニティバス利用実態調査・分析 →					パブリックコメント ↔						住民説明会 ↔		パブリックコメント ↔						
			関係機関協議 →																					

７　今後の主なスケジュール（予定）

（２）令和８年度の改定作業について

計画骨子案の作成

　令和７年度に行った準備作業の内容を踏まえて、計画の基本方針、計画区域、計画期間、計画目標、計画の位置づけ、施策方針に加えて、各種データの活用による現状分析や区の交通を取り巻く課題の整理を実施し、計画骨子案として取りまとめる。
　また、必要に応じて、計画骨子案のパブリックコメント等を実施する。

板橋区コミュニティバス利用実態調査

　板橋区コミュニティバス「りんりんＧＯ」の運行実態を把握するため、乗降客数調査や利用者アンケート等を実施し、運行に関する評価を行う。

改定部会・庁内検討会の開催

　改定部会を開催し、計画改定において具体的な施策に関する協議を実施する。
また、庁内検討会の開催により、組織横断的な課題の解消に関する協議を実施する。

関係機関協議

　改定部会のほか、計画骨子案の作成にあたり、学識経験者、国、都、公共交通事業者等と適宜協議を実施することで、より実効的な計画として改定を行うことを図る。