資料１－２

「（仮称）板橋区交通政策基本計画」の骨子案

板橋区 都市整備部 都市計画課

１　骨子案の構成（案）

（１）改定の背景・目的

社会情勢の変化や技術の進展、国や都の基本方針、上位計画の改定を踏まえた見直し

（２）現状・課題の整理

現行計画の達成状況やアンケートの調査結果及び区の概況などから、区全体としての課題を整理

（３）計画の骨格（案）

基本理念、基本方針、基本方針に基づく目標を提示

※骨子案作成後、基本方針に基づいた施策体系を構築し、施策を進めるにあたっての推進体制・成果指標（KPI）の設定などについて、検討を進め、素案・原案を作成予定。

2　改定の背景・目的

（１）改定の背景・目的

○ 公共交通を取り巻く社会情勢の様々な変化
（生活様式の変化、公共交通事業者の担い手不足等）
○ 技術の進展に伴う新たなモビリティの展開
⇒公共交通サービスの「維持」と生活交通の「再構築」が必要であること、上位計画の策定を受け、現行計画を継承しつつ、社会情勢の変化等を踏まえるとともに、**地域公共交通計画**としての役割を担う計画として、見直しを図る。

公共交通サービス水準の低下	生活交通需要の拡大	配置・接続の最適化	交通結節機能の強化
半数系統での減便	**28.0%**	**600か所以上**	**拠点整備**
区内路線バス79系統のうち約50%で減便が発生	2050年の高齢化率見込	区内シェアモビリティポートの拡大	大山駅・上板橋駅南口・板橋駅西口等でのまちづくり

【地域公共交通計画としての計画の改定の着眼点（案）】
○ 既存交通をベースとしてサービスを維持 ～役割分担を明確化～**（展開）**
○ 地域課題に応じて補完 ～生活交通・ラストワンマイルを地域単位で検討～**（拡充）**
○ 他分野との共創 ～まちづくり・福祉・防災等～**（継続）**

３　区の公共交通を取り巻く現状

３-１　社会情勢

板橋区交通政策基本計画の改定にあたり、念頭に置いておくべき事項について整理

（１）公共交通を取り巻く状況の変化

交通事業者の厳しい現状（移動需要減・運転士不足・労働時間規制強化）とそれに伴うバスの減便、広域移動需要の拡大、新たな交通サービス（デマンド型交通・乗合タクシー・グリスロ・自動運転・シェアモビリティなど）の普及

（２）DX・GXの進展

国・都は自動運転移動サービスの社会実装に向け、具体的な取組目標を設定

（３）ウォーカブルなまちづくりの進展

（４）新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化

（５）高齢化と免許返納の進展

（６）物流・ＥＣの拡大と人・モノの移動

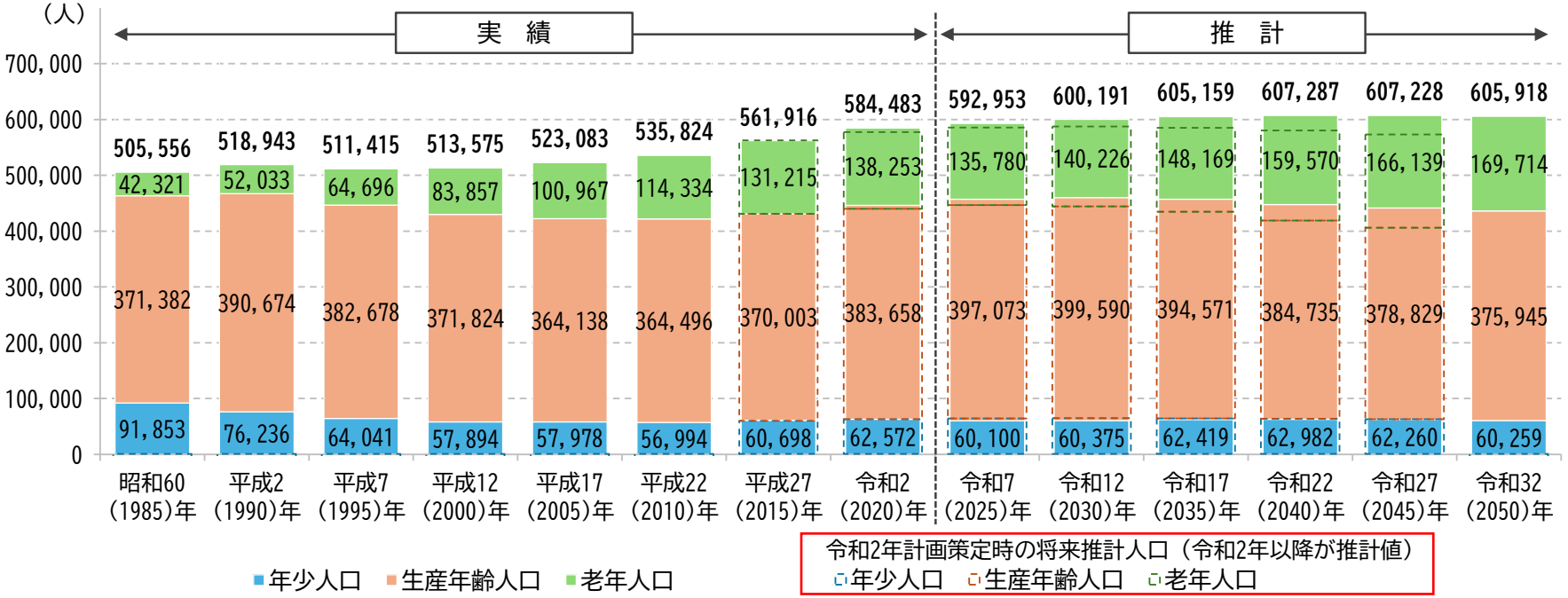
（７）環境負荷低減・脱炭素社会への対応

（８）自然災害の激甚化

3-2　区の概況

（1）人口

総人口は令和22年まで増加する見込みで、老年人口はその後も増加していく見込みである。令和２年計画策定時の推計人口（平成27年国勢調査結果を基準人口とした推計）と比較して、現時点の推定の方が生産年齢人口はさらに増加する見込みである。



前計画策定時の将来推計人口との比較

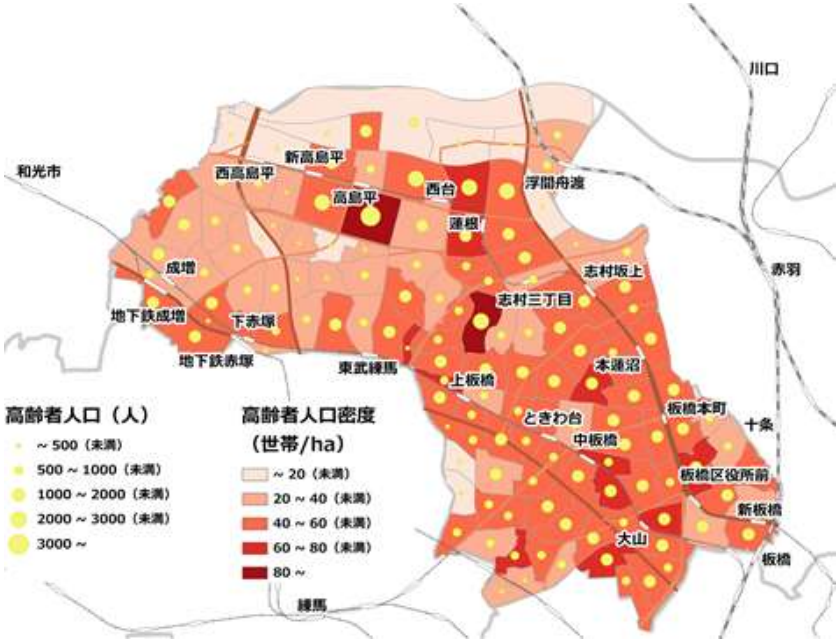
出典：国勢調査、板橋区人口ビジョン
実績値は年齢不詳を按分計算

3-2　区の概況

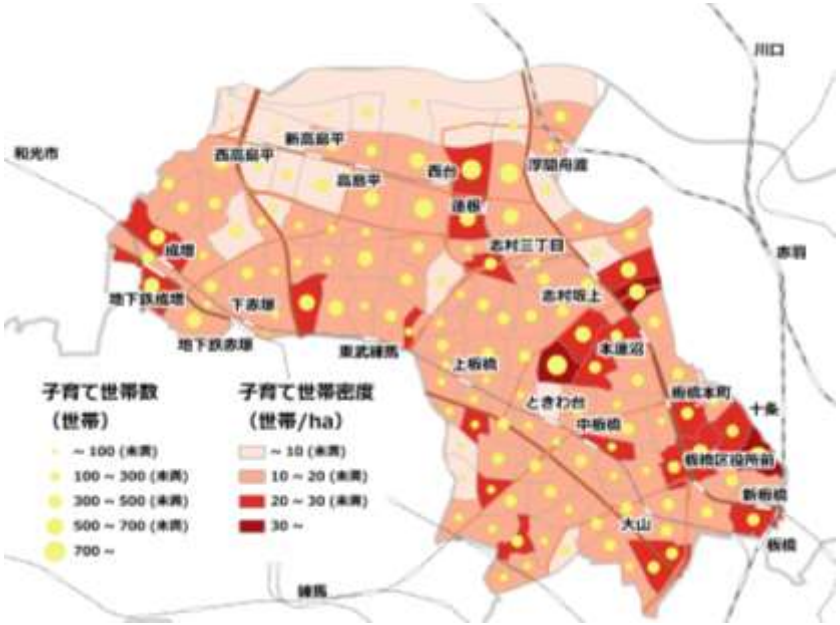
（1）人口

区の高齢者人口密度は約41.2人/haで高島平駅や西台駅周辺で高くなっている。

子育て世帯数は約6.1万世帯、子育て世代密度は約19.0世帯/haで板橋本町駅東側・蓮根駅西側・本蓮沼駅周辺・成増駅周辺などで高くなっている。



高齢者人口分布



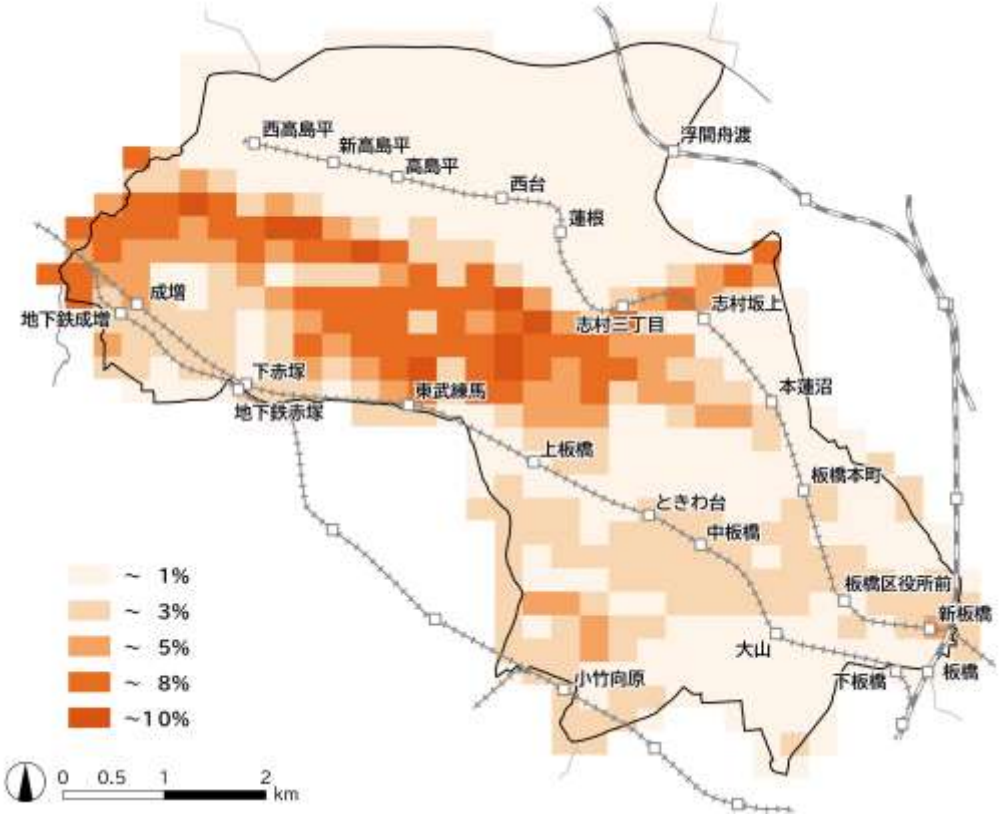
子育て世帯分布

出典：国勢調査

３-２　区の概況

（２）地域特性

低地と台地で形成され、おおむね北部が低地、南部が高台となっており、特に都営三田線と東武東上線の間で勾配が大きい地区が多い。



平均勾配

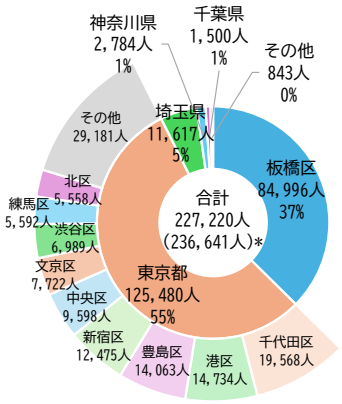
出典：国土数値情報（標高傾斜度５次メッシュ）をもとに作成

3-2　区の概況

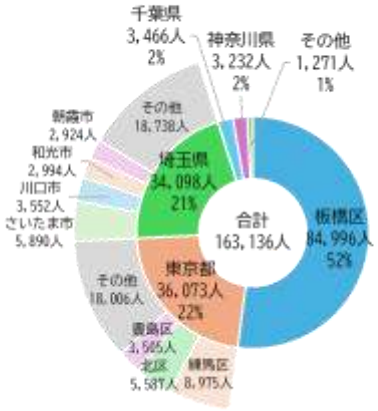
（3）移動実態

通勤・通学流動は、ともに流出人口が流入人口を上回っており、通勤・通学先の過半数が東京都内であり、板橋区も含めると９割を超える。

板橋区内に居住する人の通勤先(流出人口)



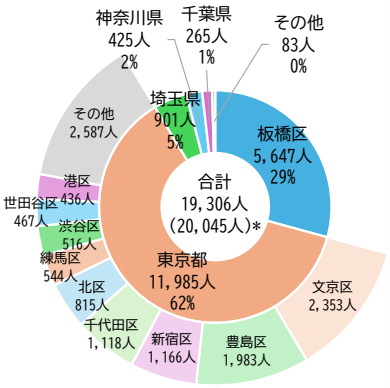
板橋区内に通勤する人の居住地(流入人



＊()は従業地「不詳」を含む値

通勤流動（15歳以上の就業者）

板橋区内に居住する人の通学先(流出人口)



板橋区内に通学する人の居住地(流入人口)



＊()は従業地「不詳」を含む値

通学流動（15歳以上の通学者）

出典：国勢調査

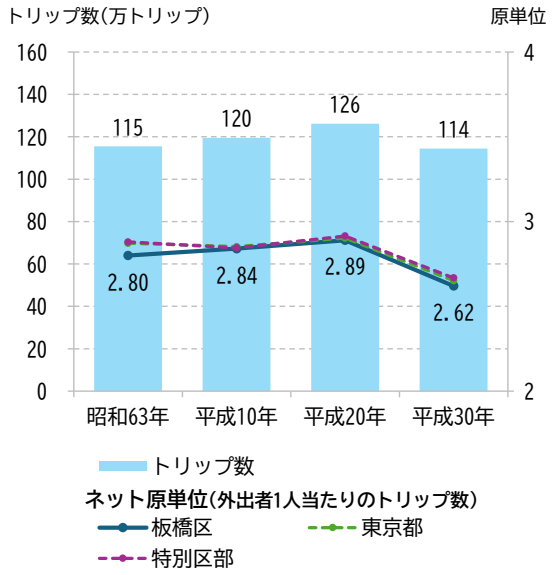
3-2　区の概況

（3）移動実態

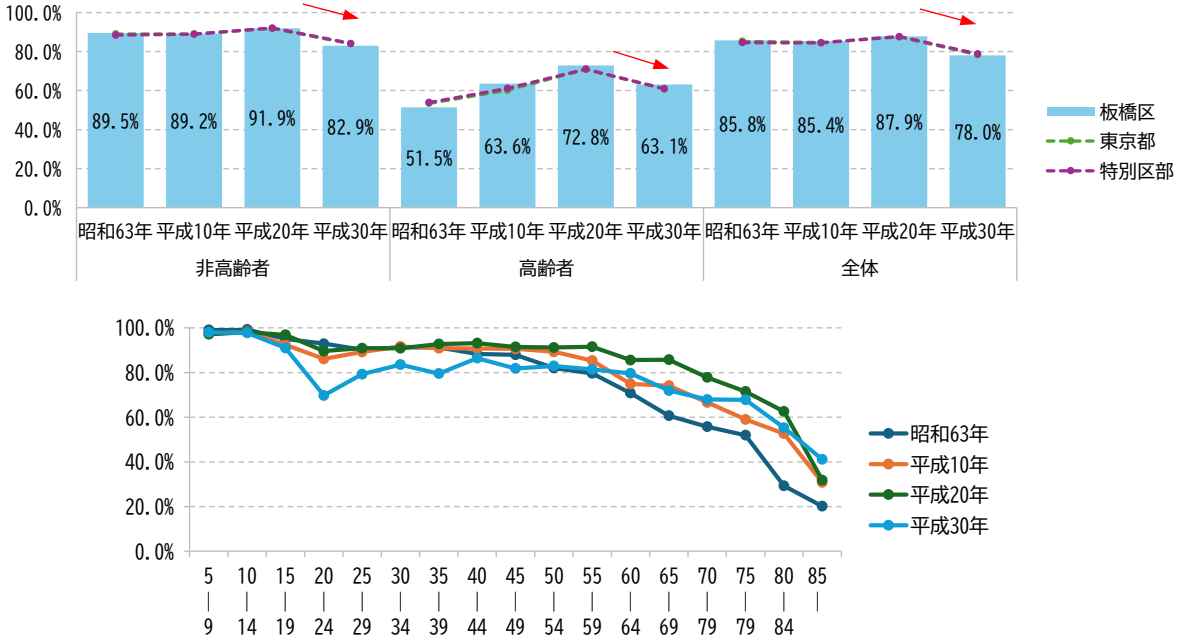
板橋区居住者のトリップ数は、平成20年までは増加傾向にあったが、平成20年から30年にかけて減少傾向にある。（東京都や特別区でも同様の傾向）

外出率も平成20年から30年にかけて減少しており、非高齢者層・高齢者層ともに約10%低下している。（東京都や特別区でも同様の傾向）

また、非高齢層では、特に、20歳代から30歳代の外出率が低下している。



区民総トリップ数



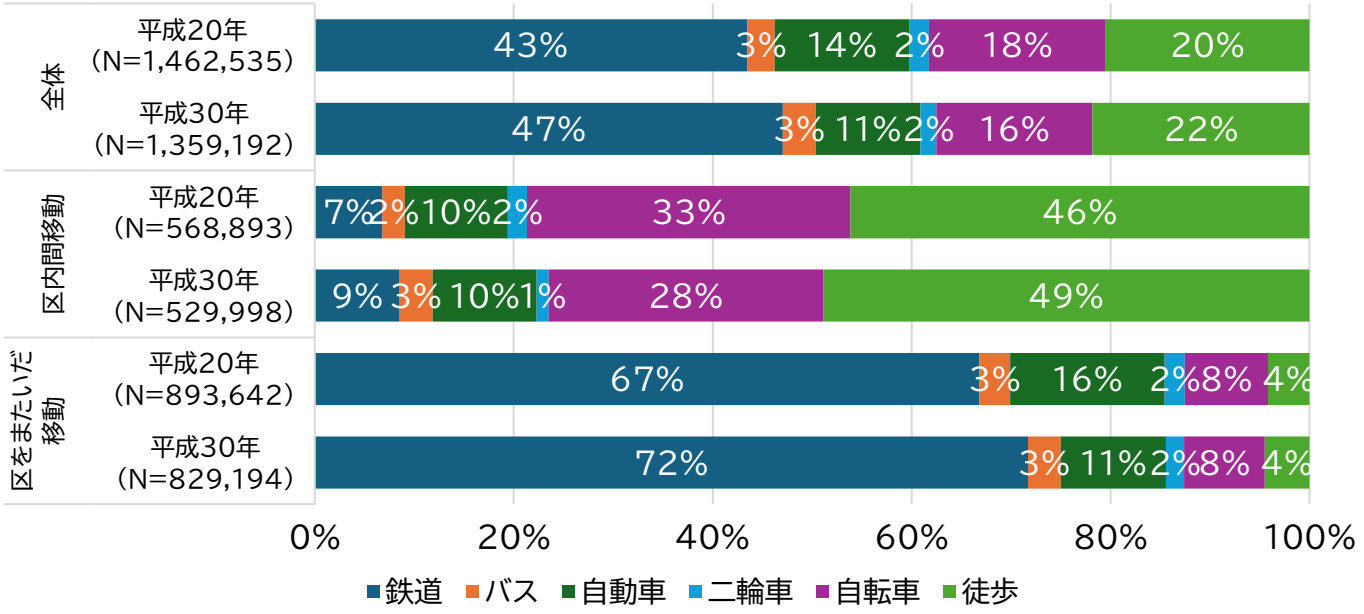
区民外出率（上段：年齢層別、下段：5歳階級別）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

3-2　区の概況

（3）移動実態

区内で完結する移動の交通手段については、約半数が徒歩となっており、次いで多い自転車も含めると約8割を占めている。区をまたぐ交通手段としては、鉄道が約7割を占めており、利用が増加している一方、自動車の利用が減少している。



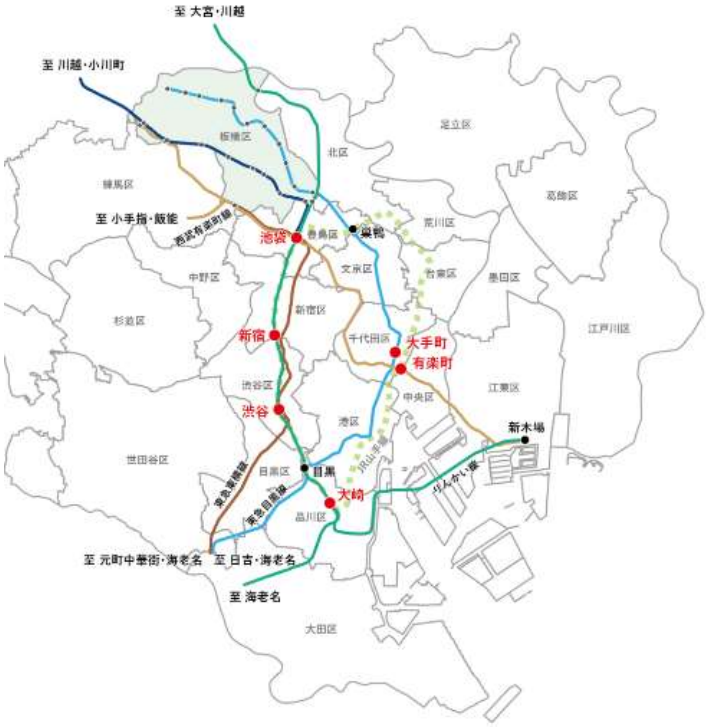
移動種類別代表交通手段

出典：東京都市圏パーソントリップ調査
構成比は「その他」、「不明」を除いた値

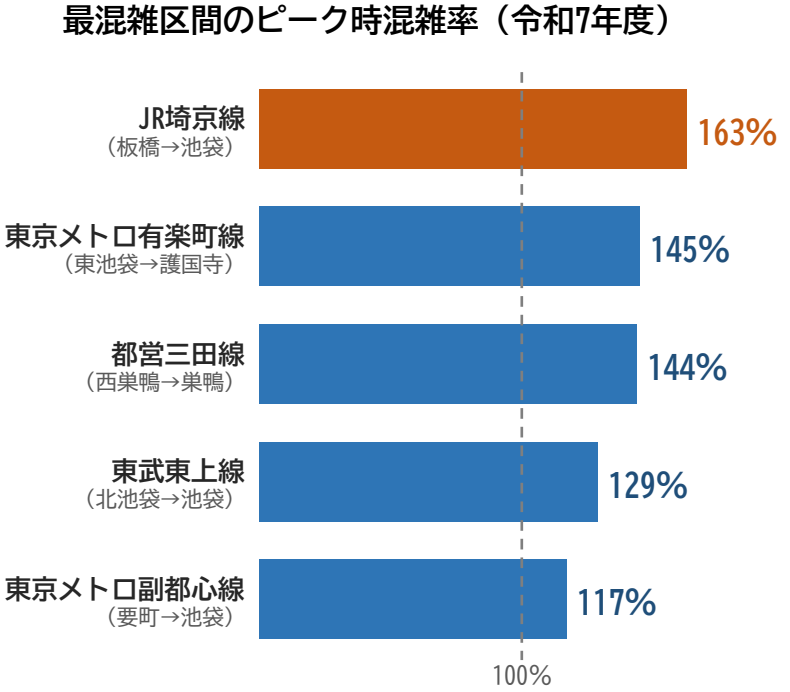
3-2　区の概況

（4）鉄道

区内各駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減少後、回復傾向にある。また、区内を通る鉄道路線の混雑率はJR埼京線（板橋→池袋）が最も高く、その他の路線も100%を超えている。



鉄道路線



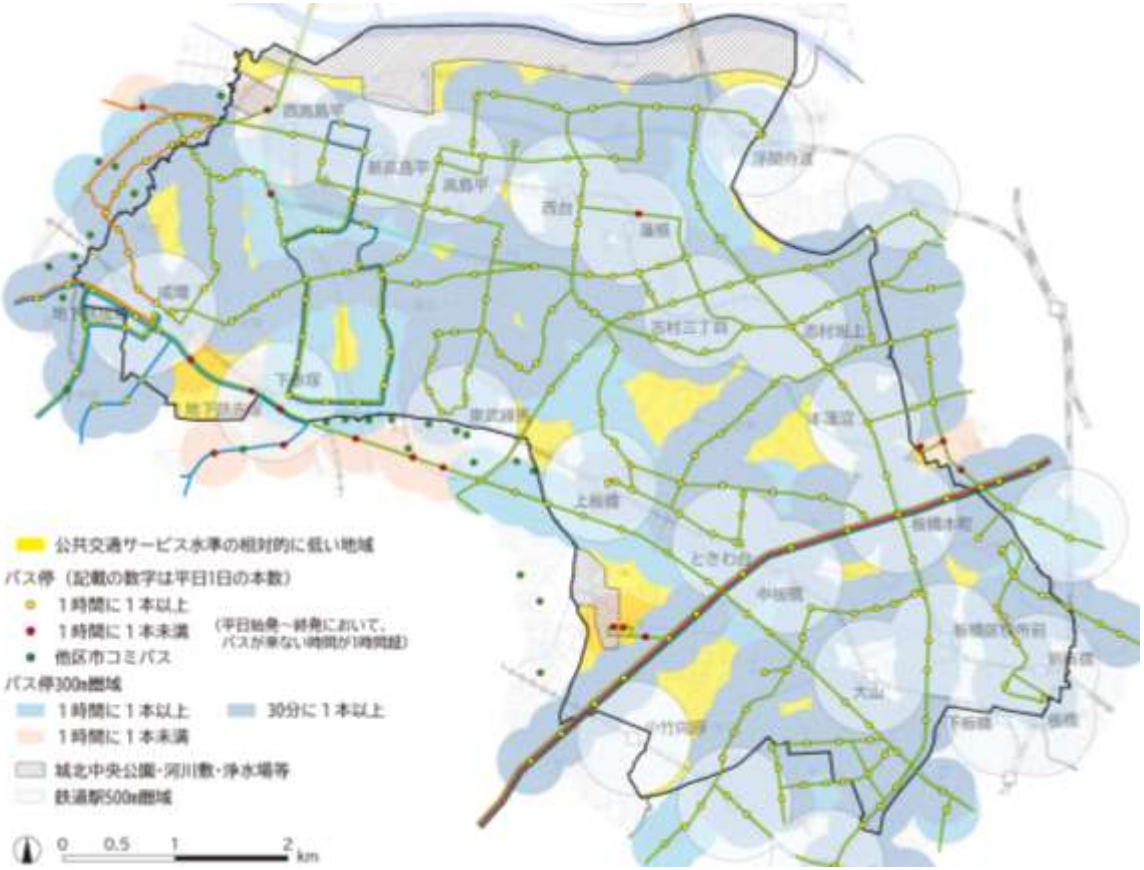
乗車人員（令和6年度・令和元年度比）：板橋本町駅 約4%増、成増駅・東武練馬駅 約9%減

出典：国土交通省報道発表資料（令和8年7月）、板橋区の統計

3-2　区の概況

（5）バス

バスは79系統・バス停208箇所。大山駅・中板橋駅・新板橋駅では鉄道駅とバス路線が接続しておらず、一部に公共交通が利用しにくい地域がある。



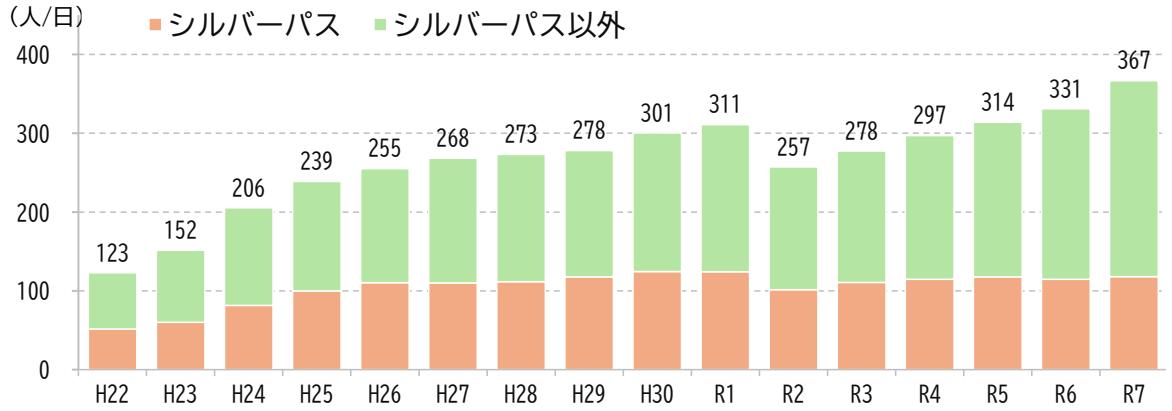
公共交通サービス圏域

出典：国土数値情報のデータを基に作成
※圏域：鉄道駅から500m、バス停から300m（1時間に1本未満のバス停を除く）

3-2　区の概況

（5）バス（りんりんＧＯ）

りんりんＧＯの利用者はコロナ禍を除いて増加傾向にある。近年は特にシルバーパス以外の利用者数が増加している。



りんりんＧＯ乗車人数の推移

出典：板橋区資料

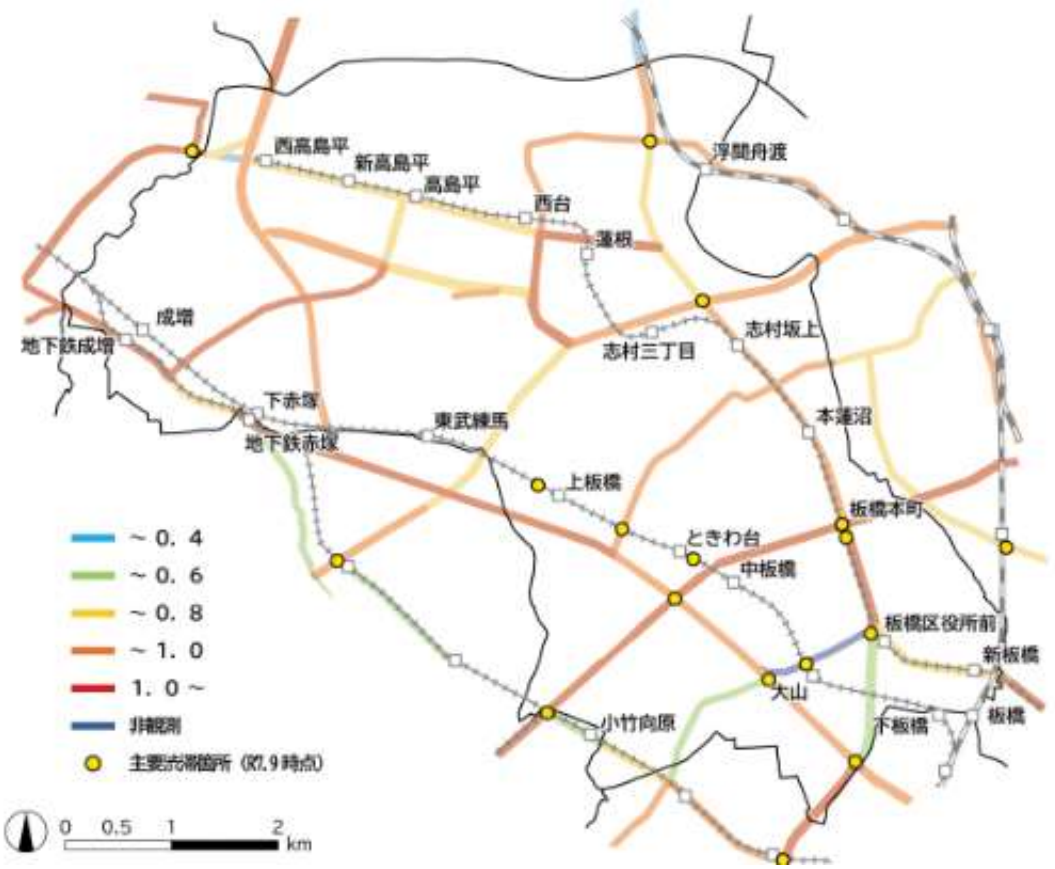
（6）タクシー

区内に本社や営業所を有するタクシー事業者は30社以上となっている。

3-2　区の概況

（7）道路交通

環状七号線、新大宮バイパス、国道254号など主要な幹線道路で混雑度が高く、幹線道路同士の交差点や東武東上線の踏切が主要渋滞箇所となっている。



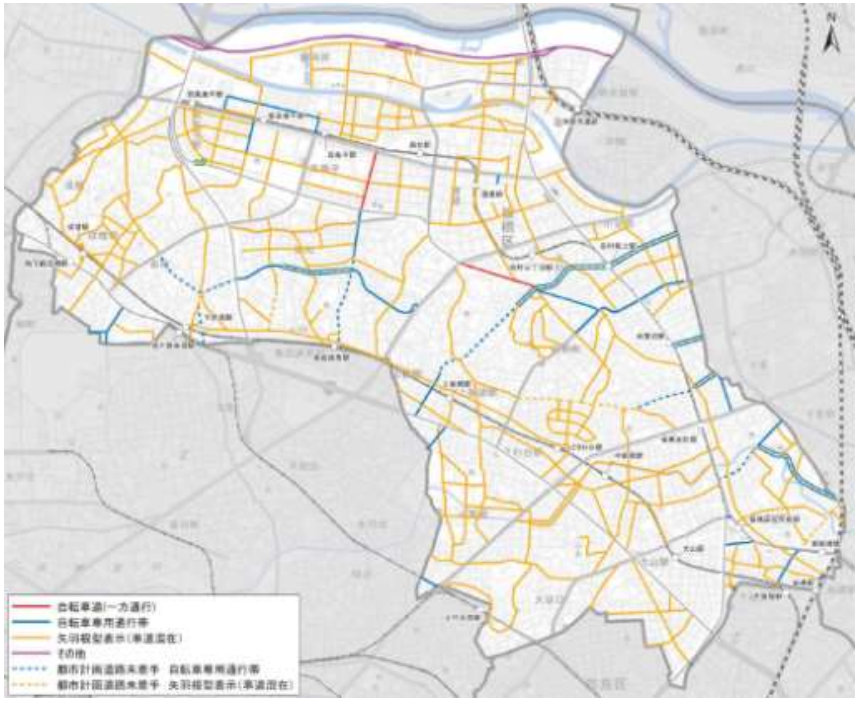
自動車混雑度・主要渋滞箇所

出典：令和３年度道路交通センサス、国土交通省ＨＰ

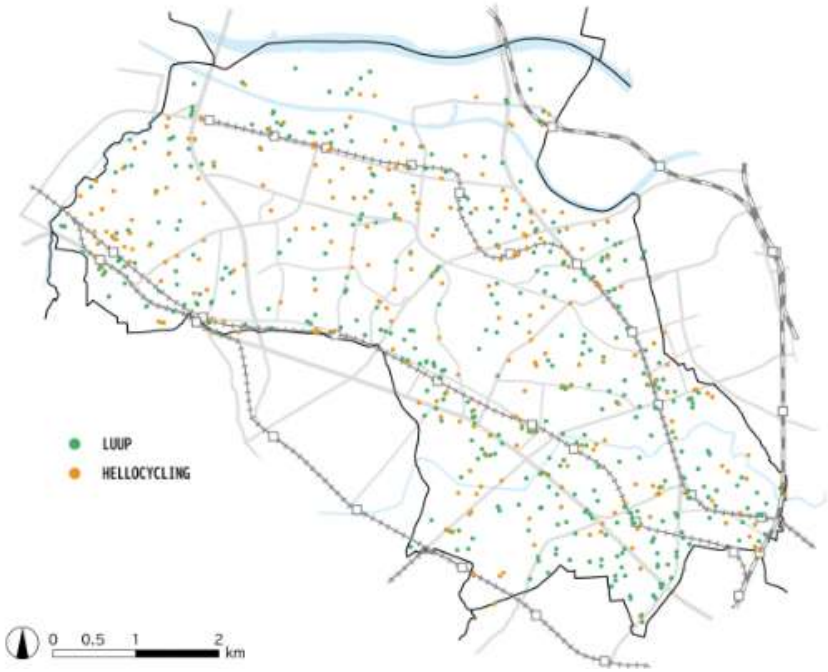
3-2　区の概況

（7）道路交通（自転車・シェアモビリティ）

自転車ネットワーク路線は区道の約3割（約200km）で、令和22年頃の完成をめざす。シェアリング用ポートは区内600箇所以上に設置されている。



自転車ネットワーク



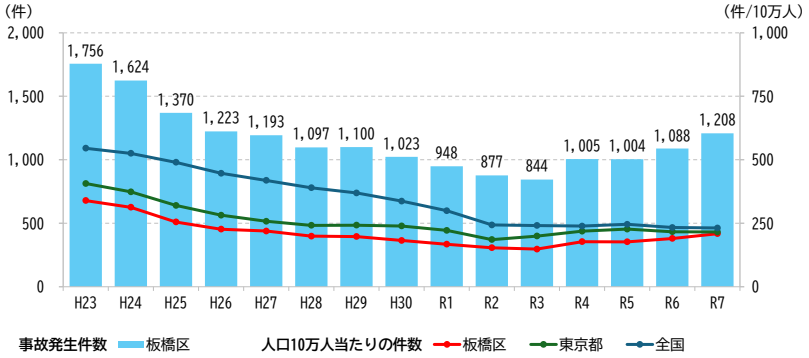
シェアリング用ポート設置箇所

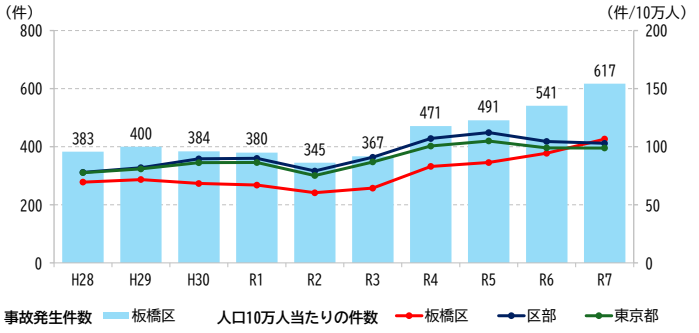
出典：板橋区自転車活用推進計画、板橋区の統計、板橋区資料（令和8年9月時点）

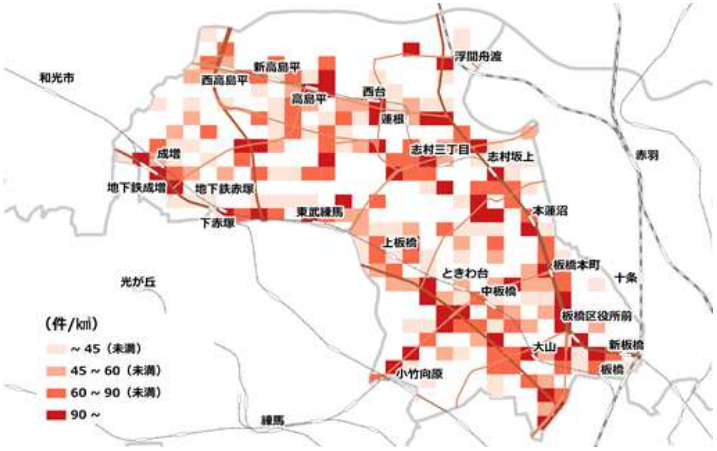
3-2　区の概況

（8）交通事故

事故件数は令和3年以降増加し、令和7年は1,208件。特に自転車関与事故が大幅に増加し、人口10万人当たりでは東京都全体・区部を上回っている。









交通事故発生件数の推移と事故が多いエリア（総数）

交通事故発生件数の推移と事故が多いエリア（自転車関与）

出典：【事故総数】板橋区資料／警視庁「警視庁の統計」／警察庁「道路の交通に関する統計」　【自転車事故件数】警視庁資料
【事故発生地点】警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」　【人口】住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

3-2　区の概況

（9）区のまちづくりの進捗状況

大山駅周辺地区、板橋駅西口周辺地区、高島平地域、上板橋駅南口周辺地区では、まちづくりが進められている。



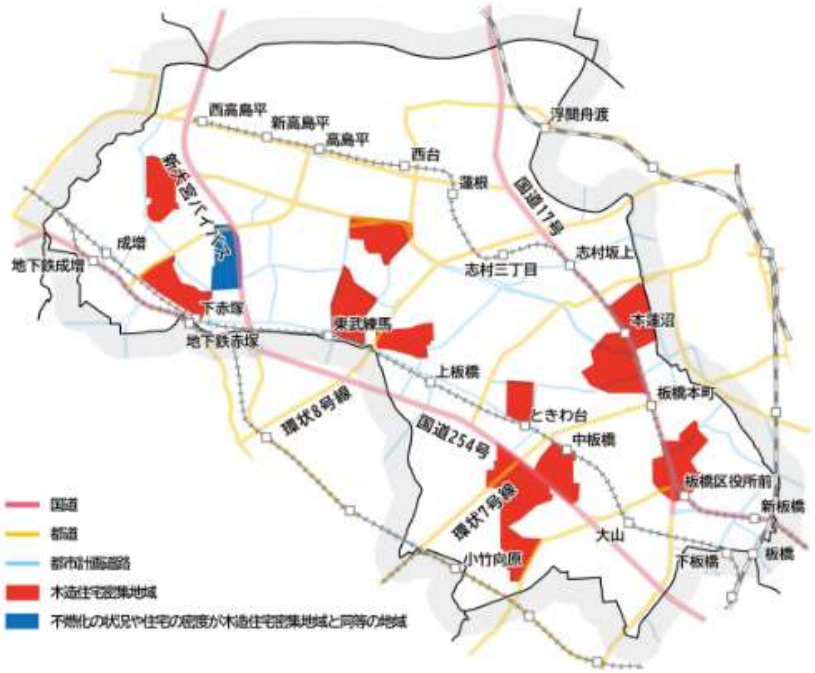
3-2　区の概況

（１０）その他　― 防災

国道17号（中山道）、川越街道、環状七号線、環状八号線などが緊急輸送道路に指定。中宿・前野町・赤塚・大谷口等に木造住宅密集地域が存在する。



緊急輸送道路



木造住宅密集地域

出典：東京都不燃化ポータルサイト（防災都市づくりに関する地域等）をもとに作成

3-2　区の概況

項目	現状・問題点	改善の方向性
人口・移動実態	• 人口は令和22年まで増加する見込みで、老年人口はその後も増加する見込み • 近年、外出率は低下しており、特に高齢者の外出率は低い • 運転免許証の自主返納制度の普及により、高齢運転者の自主返納が進んでいる	高齢者人口の増加と居住分布を踏まえた交通での移動支援
	• 区内移動では約半数が徒歩での移動となっており、駅端末交通手段（鉄道利用者の駅からの移動）も徒歩が大半を占めている	歩行者にとって安全で快適な歩行環境の確保
	• 昼夜間人口比率が100%を下回っており、区外への通勤・通学する人が多い	通勤等の移動需要を踏まえた、鉄道、路線バス等による広域的な公共交通ネットワークの維持・強化
地域特性	• 都営三田線と東武東上線の間に勾配が大きい地区が多い	地形条件に応じた移動形態の検討
交通結節	• 大山駅、中板橋駅、新板橋駅では鉄道駅とバス路線が接続していない	乗継需要に応じて公共交通での二次交通手段の確保
公共交通	• 都全体で大型二種免許保有者数が減少しており、平均年齢も高く、運転士が減少 • 担い手不足や改善基準告示の改正などにより、路線バスの減便・廃止が発生	交通手段の確保・維持 公共交通体系の見直し
	• 都心方向への移動手段と比べて環状方向の交通手段は限られる	環状方向の交通手段への対応
	• 公共交通サービス水準の相対的に低い地域が区内の一部地域に分布	公共交通サービス水準維持のための改善策の検討

3-2　区の概況

項目	現状・問題点	改善の方向性
りんりんGO	• 利用者数はコロナ禍を除いて毎年増加 • 減便を伴うダイヤ改正の実施	利用状況に応じた対応
道路交通	• 主要な幹線道路で高い混雑度となっている • その他、一部の東武東上線の踏切が主要渋滞箇所に挙げられている	都市計画道路の整備等による混雑改善とバスの定時性確保、連続立体交差事業の促進
	• シェアモビリティのポート数は600箇所以上となっており広く普及してきている • 一部利用者による交通ルールを守らない利用が問題になっている	適切な利用の促進
交通安全	• 交通事故発生件数は近年増加傾向に転じており、特に自転車関与事故が増加	自転車通行空間をはじめとする安全な交通環境の整備、運転者等に対する啓発
防災	• 国道や都道を中心に緊急輸送道路に指定されている • 木造住宅密集地域が複数存在	都市計画道路の整備推進、電線類地中化の推進、狭あい道路の拡幅
DX・GX	• 自動運転やAIを活用したデマンド型交通の実証実験や実装が全国で進められている	公共交通サービスの維持改善に資する取組の推進
	• 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、交通分野においても温室効果ガス排出量の削減が求められている	公共交通への利用や転換、環境にやさしいEV車両等の導入の促進
まちづくり	• 大山駅周辺地区、板橋駅西口周辺地区、上板橋駅南口周辺地区、高島平地域では、再開発事業や駅前広場整備、都市機能の集積が進められており、今後、駅周辺の歩行者や自転車、公共交通利用等の交通需要の変化が想定される。	まちづくりの進捗に合わせた交通結節機能の整備、周辺交通への影響を考慮したウォーカブルなまちづくり、歩行空間や自転車環境の整備

４　課題の整理

（１）区全体の交通課題

	交通課題	課題の概要
課題１	公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応	駅・バス停までの距離だけでなく、運行頻度、坂道、道路横断、生活施設へのアクセス等を含め、実際の移動しやすさを地区単位で検討する必要がある
課題２	バス路線の維持と担い手不足への対応	限られた運転士、車両及び財源の下で、鉄道・幹線バス・補完交通・地域内交通の役割分担を明確にする必要がある
課題３	高齢者等の生活交通・ラストワンマイルの確保	買物、通院、公共施設利用等の日中・短距離移動を支えるため、自宅、駅、団地、生活施設間の移動手段を確保する必要がある
課題４	駅周辺・交通結節点の改善	徒歩、自転車、バス、タクシー、一般車及び荷さばき交通が集中する駅周辺について、安全で分かりやすい動線及び乗換環境を形成する必要がある
課題５	歩行者・自転車の安全な移動環境の形成	歩道、坂道、交差点、通学路、自転車通行空間、駐輪場、バス停周辺等を一体的に改善する必要がある
課題６	幹線道路交通と生活交通の安全性・定時性の確保	広域交通及び物流交通の機能を確保しながら、バスの定時性、歩行者横断、自転車交通及び生活道路の安全性を向上させる必要がある
課題７	交通DX・GXへの対応	交通データの標準化・連携、利用者への情報提供、予約・配車の高度化並びに車両の電動化及び交通手段転換を進める必要がある
課題８	災害時にも機能する交通体系の形成	水害、震災、鉄道運休等を想定し、避難交通、代替交通、帰宅支援及び災害時の車両活用を検討する必要がある
課題９	共創による持続可能な運営体制の構築	行政と交通事業者に加え、医療、福祉、教育、商業、住宅、開発事業者及び地域団体等が交通を支える仕組みを構築する必要がある

5　基本理念と計画の骨格

（１）基本理念と計画の骨格

【基本理念】

令和２年に策定した、現行の計画では、「板橋区都市づくりビジョン」（第三次都市計画マスタープラン）がめざしている『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』を受け、区の交通政策の基本理念を『**「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～**』としている。

令和７年度に策定した「板橋区都市づくりビジョン」 （第四次都市計画マスタープラン）では、「板橋区基本構想」の将来像『**未来をひらく 緑と文化のかがやくまち“板橋”**』をめざす都市の姿としていることから、次期基本計画でも基本的な考えは踏襲しつつ、新たな将来像と地域公共交通に求められる役割を踏まえた基本理念とする。

基本理念（案）

つながる・支える・未来へつなぐ 「人」が主役の交通都市いたばし

- 地域公共交通計画として期待すること（円滑な移動･日常生活を支える･持続可能な交通体系）
- 将来像の「未来をひらく」を踏まえ、交通政策が他分野に広く波及効果をもたらすことを期待
- 現行計画の基本理念の内容を踏襲

5　基本理念と計画の骨格

（１）基本理念と計画の骨格

【基本方針】

交通政策は区民の日常生活や地域の社会経済活動を支える基盤であり、「板橋区基本構想」で掲げる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。次期基本計画においても、現行計画で示しているこのクロスセクター効果の考え方を継承し、複数の分野にかかわる政策の展開を推進していく。

基本方針は、以上の考え方と板橋区の交通課題を踏まえ、基本理念の実現に向けて、以下の６つを定める。

基本方針（案）

1. 鉄道を骨格とした公共交通ネットワークの維持・強化
2. 地域特性に応じた生活交通の確保
3. 駅・交通結節点とまちづくりの一体的整備
4. 歩行者・自転車を中心とした安全で快適な道路空間の形成
5. 交通DX・GXの推進
6. 共創による持続可能な運営体制の構築



板橋区基本構想が掲げる
将来像につながる「9つのめざす姿」

5　基本理念と計画の骨格

（２）基本方針に基づく目標（基本方針１～３）

	基本方針	目　標	取組事例(案)
方針1	鉄道を骨格とした公共交通ネットワークの維持･強化	鉄道、バス、タクシー、シェアモビリティを組み合わせ、区内移動の利便性を向上させる。	• 鉄道･幹線バスによる広域交通軸の維持 • 区内南北方向及び鉄道路線間の移動機能強化 • 路線バスの維持 • 「りんりんGO」の運行･利用状況に応じた対応 • バスの定時性確保 • 隣接自治体における公共交通との連携 • エイトライナー構想の実現に向けた関係機関との連携
方針2	地域特性に応じた生活交通の確保	公共交通サービス水準の相対的に低い地域に対し、新たな交通の導入可能性を検討する	• 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の把握･評価 • AIオンデマンド交通、小型乗合交通等の検証 • タクシー及び乗合タクシーの活用 • 団地内･生活圏内移動支援 • 福祉輸送、病院･学校送迎等との連携
方針3	駅･交通結節点とまちづくりの一体的整備	交通結節点、バス停、駅周辺の待合･案内･バリアフリー環境を改善する	• 各地域のまちづくりによる駅前広場の整備 • 連続立体交差事業（大山駅付近）の促進 • バス、タクシー、自転車等の乗換機能強化 • 駐輪場、シェアポート、荷さばき空間等の適正配置

5　基本理念と計画の骨格

（２）基本方針に基づく目標（基本方針４～６）

	基本方針	目　標	取組事例(案)
方針4	歩行者･自転車を中心とした安全で快適な道路空間の形成	徒歩、自転車、公共交通を中心に、生活圏内の回遊性、安全性、快適性を高める。	• 通学路、生活道路及び商店街の安全対策 • 自転車通行空間ネットワークの形成 • バリアフリー化及び移動経路の連続化 • 坂道･高低差への対応 • マイクロモビリティの走行･駐車ルール • 道路整備、無電柱化等の災害に強い交通インフラ整備
方針5	交通DX･GXの推進	新技術の活用等により、交通サービスを高度化するとともに、環境負荷の低減、災害時にも対応できる交通体系を確立する。	• 各交通モードの情報連携 • 運行、乗換及びバリアフリー情報の一体的提供 • GTFS等による交通データの標準化 • AIオンデマンド交通の予約･配車 • 自動運転の段階的検証 • EVバス･EVタクシー等の導入促進 • 充電設備及びエネルギーマネジメント • 環境配慮型モビリティの導入 • 交通分野のCO_2排出量及び削減効果の把握
方針6	共創による持続可能な運営体制の構築	区、交通事業者、区民、企業、福祉･医療･商業関係者が連携し、公共交通を支える仕組みを構築する	• 公共交通サービス水準と公的関与の整理 • 交通事業者間の連携 • 医療･福祉･教育･商業等との他分野共創 • 開発事業者及び大規模施設の参画 • 地域団体、大学、NPO等の参画 • 運転士等の担い手確保 • 継続的な合意形成