

【基本方針 2】多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

↳ 【目標 3】鉄道やバス等の公共交通の利便性向上

【施策の方向性⑦】広域的な公共交通の機能向上

だれもが区内外の様々な拠点へ円滑・快適に移動できるよう、公共交通軸を設定し、広域的な公共交通の維持・充実を図ります。

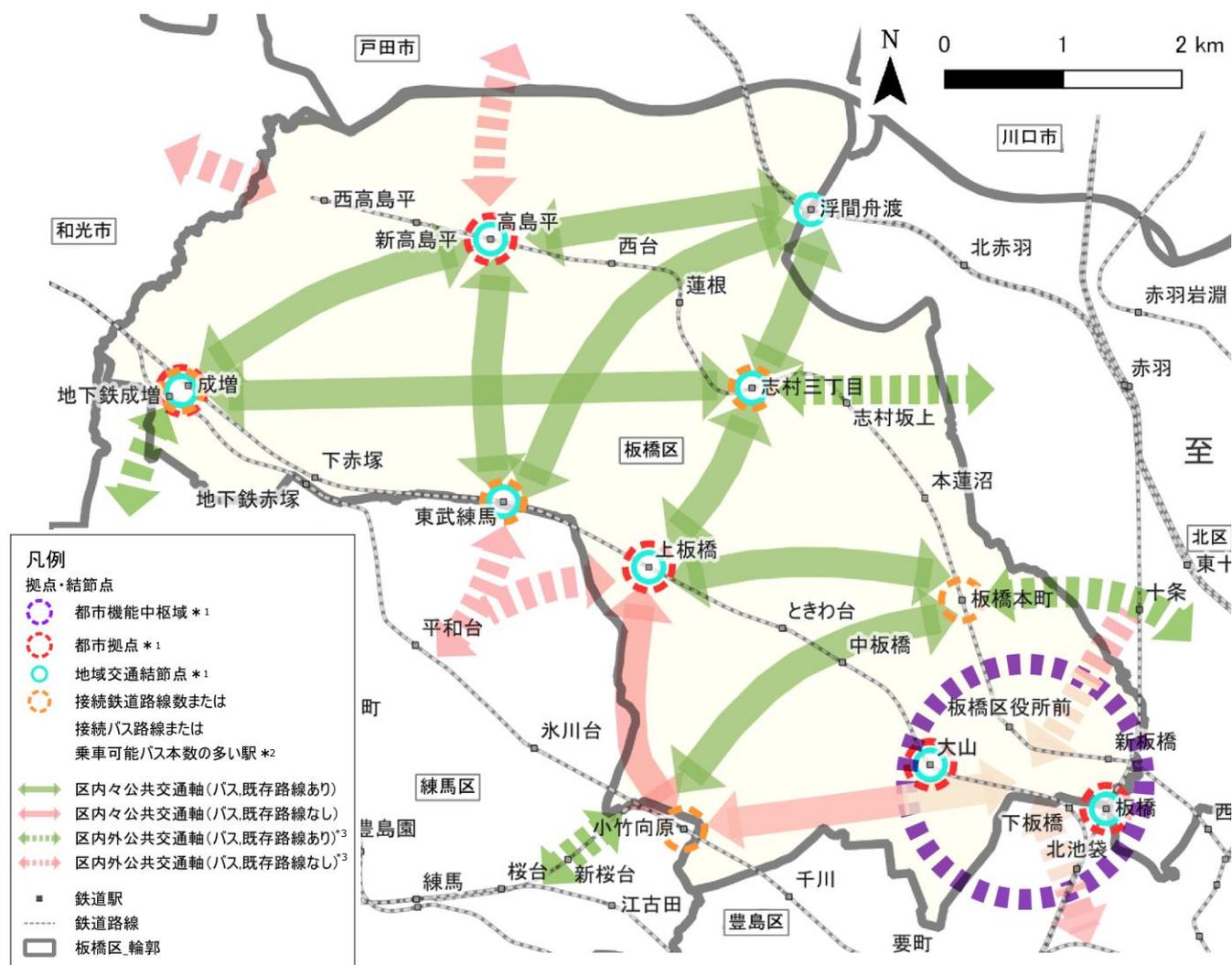
<基本的な施策>

⑦-1 バス交通の機能向上

現在、バスは区内ほぼ全域で運行されているものの、今後、人口減少によりバス利用者の減少やバス運転手の不足が見込まれることから、将来的にはバス路線網の維持・見直し・廃止等に関する問題が顕在化するものと想定されます。

そのため、「都市づくりビジョン」で示された公共交通ネットワーク方針を基に、本計画では特にバス路線の維持・充実を図っていく公共交通の骨格軸を「公共交通軸（バス路線）」として位置づけ、交通関係事業者と連携しながら、利便性向上や利用促進を図っていきます。公共交通軸の中でも、「既存バス路線が有る軸（図の緑矢印）」は、特に重点的にバス路線の維持を図ります。「既存バス路線が無い軸（図の赤矢印）」については、将来的な公共交通需要や周辺のまちづくり事業の動向、主要生活アクセス道路等の整備状況も踏まえつつ、公共交通サービスのあり方を検討していきます。

また、将来的には近隣区市とのバス交通の連携も視野に入れて、公共交通軸の維持・充実に取り組んでいきます。



公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図

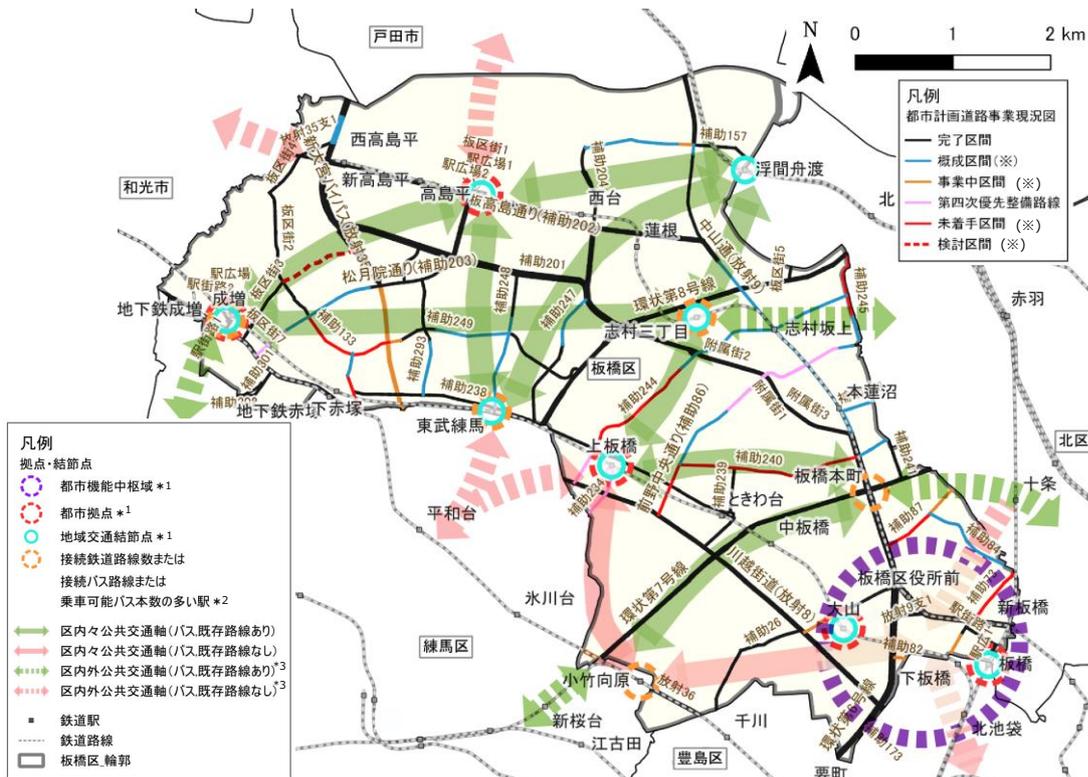
(個別の取組)

- ・公共交通軸（バス路線）の維持・充実

* 1 「都市づくりビジョン」で明記された区内拠点を示している。

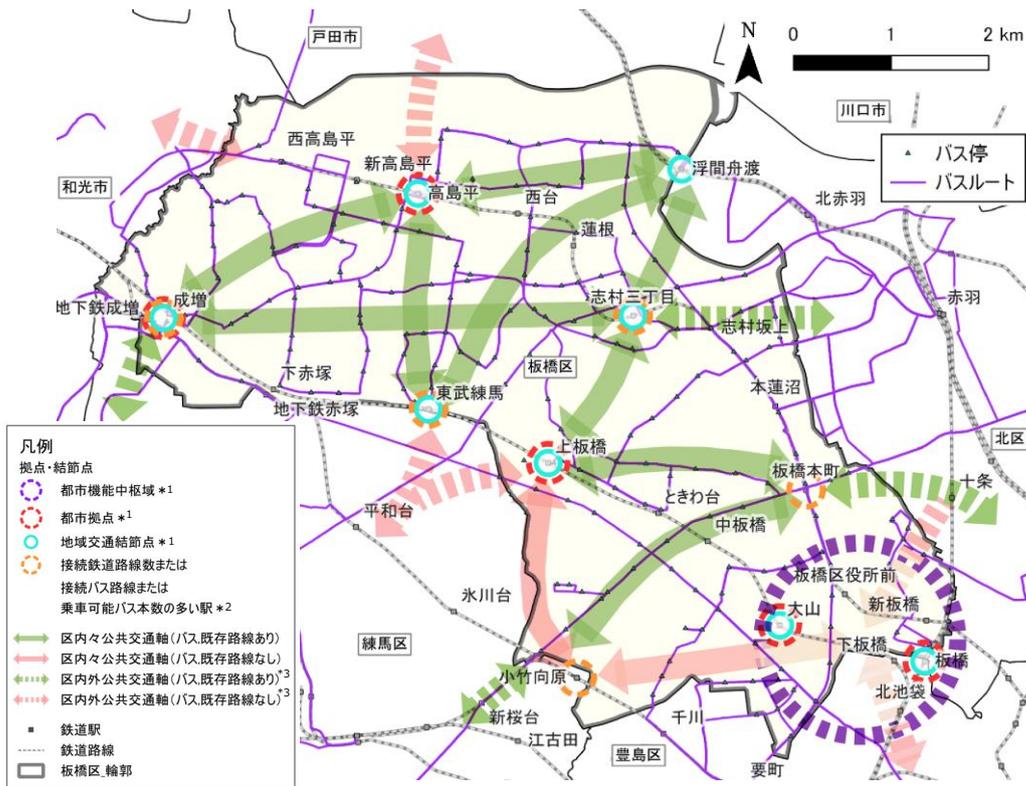
* 2 複数の接続鉄道路線（3 路線以上）、又は接続バス路線（10 路線以上）、又は乗車可能バス本数（300 本以上／日）の駅を示している。

* 3 区内の各拠点と、各近隣区市で位置づけられている都市拠点（各自治体の都市計画マスタープランに該当する計画に位置づけられた拠点）をつなぐ軸を示している。



公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図と都市計画道路の整備状況

出典：板橋区都市計画道路事業現況図をもとに作成



公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針図と現況バス路線

出典：各バス事業者ホームページをもとに作成

- * 1 「都市づくりビジョン」で明記された区内拠点を示している。
- * 2 複数の接続鉄道路線（3路線以上）、又は接続バス路線（10路線以上）、又は乗車可能バス本数（300本以上/日）の駅を示している。
- * 3 区内の各拠点と、各近隣区市で位置づけられている都市拠点（各自治体の都市計画マスタープランに該当する計画に位置づけられた拠点）をつなぐ軸を示している。

⑦-2 バスの走行空間の確保

都心・副都心方向への公共交通の利便性は高い一方で、区内を東西方向に移動する鉄道路線がないため、東西方向の移動はバスが多い傾向にあります。一方で、成増と高島平方面を結ぶバス路線の中には、バスの走行空間がないため、迂回している部分も見受けられるなど、バスルートに課題があります。

このことから、事業中や未着手の都市計画道路[※]、及び「都市づくりビジョン」の中で都市計画道路（検討路線）に位置づけられた路線のうち、バスによる東西方向の移動に資する路線や、鉄道駅までのアクセス向上に資する路線については、バスの定時性・速達性を向上させるため、バスベイや専用レーンの整備を促進します。

（個別の取組）

- ・都市計画道路等の整備の推進
- ・バスベイやバス専用レーンの整備促進

【バスベイとは】

道路上の一部分に、専用の停車スペースを整備し、バスが専用で停車できるスペースのことです。十分な幅のない道路で、乗降のためにバスが停車すると、後続車が滞留して局所的な渋滞を発生させることがあります。また、車が反対車線にはみ出してバスを追い越したりするので、反対車線に車がいる場合など、大変危険です。

そのような箇所では、バスベイを設置することにより、スムーズな車の流れを確保できる等、本線交通への影響が小さくなります。区内では、西台駅周辺や高島平駅周辺、豊島病院周辺等に整備されています。



バス停において、自動車は反対車線にはみ出しながらバスを追い越す様子



バスベイの設置事例(西台駅周辺)

⑦-3 鉄道の混雑緩和や利便性の向上

区内を走る鉄道路線の最混雑区間における混雑率は、JR 埼京線（板橋→池袋）が 183%、東京メトロ有楽町線（東池袋→護国寺）が 165%、都営三田線（西巢鴨→巢鴨）が 158%、東京メトロ副都心線（要町→池袋）が 152%と高い状況にあり、区民がピーク時に鉄道で都心・副都心方面へ移動する際、混雑の激しい区間を経由しているものと考えられます。

このことから、鉄道の混雑緩和や輸送力の平準化施策として、都営三田線の 8 両化や時差 Biz の取組について、鉄道事業者とともに促進していきます。また、駅周辺における将来的なまちづくり事業の進捗状況にあわせて、鉄道の利便性向上を促進していきます。

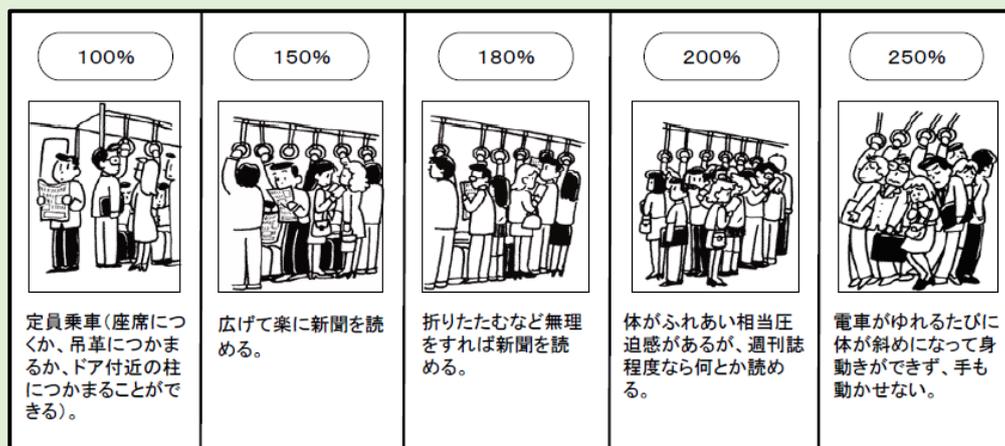
（個別の取組）

- ・ 鉄道の混雑緩和や輸送力の平準化に向けた取組の推進
 都営三田線の 8 両化
 時差 Biz の促進
- ・ まちづくり事業とあわせた鉄道の利便性向上の促進

【参考】鉄道混雑率の目安

東京圏の主要区間における鉄道混雑率の平均値は 163%と高い状況にあることから、混雑緩和に向けた目標として、ピーク時における主要区間の平均混雑率を 150%、個別路線の混雑率を 180%以下にすることをめざしています。

参考：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年（2016 年）4 月、交通政策審議会第 198 号答申）



鉄道混雑率の目安

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)

⑦-4 公共交通ネットワークの機能強化

区内の鉄道路線は、区内と都心・副都心を結ぶ南北方向の路線が充実している一方、北区や練馬区等の東西方向への路線が整備されていないため、東西方向への移動には時間がかかる現状があります。

東西方向の公共交通の利便性向上を図るため、環状第8号線を導入空間とする新しい公共交通である「エイトライナー構想[※]」の実現に向けて、同構想の沿線区である北区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区とともに働きかけていきます。

(個別の取組)

- ・エイトライナーの導入促進

【エイトライナーとは】

2016年(平成28年)4月、交通政策審議会の答申にて、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトが示され、区部周辺部環状公共交通の新設(葛西臨海公園～赤羽～田園調布)が候補の一つとして挙げられました。上記区間のうち、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区を結ぶ環状第8号線の地下に、新たな公共交通として「エイトライナー」の整備が検討されています。

「エイトライナー」の整備により、環状第8号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上が期待される一方、事業性について課題が残されていることから、需要等も見極めつつ、中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備などの整備方策について検討されています。

なお、北区・足立区・葛飾区・江戸川区を結ぶ環状第7号線の地下には、新たな公共交通として「メトロセブン」の整備が検討されています。



区部周辺部環状公共交通の新設候補区間

出典：東京都市圏における今後の都市鉄道のあり方について
(平成28年(2016年)4月20日、
交通政策審議会答申第198号)

【コラム】中量軌道輸送システム ～鉄道・地下鉄と路線バスの中間の輸送量の乗り物～

「中量軌道輸送システム」は、従来の鉄道や地下鉄と路線バスの中間領域の輸送量を担う交通システムです。鉄道や地下鉄と比較して安価に建設や運営ができる点がメリットです。

具体的な「中量軌道輸送システム」の例としては、「路面電車」「モノレール等の新交通システム」「ミニ地下鉄」などがあり、近年では、最新の技術（加減速性能、環境性能、乗り心地、バリアフリー等）が反映された次世代型の路面電車である「LRT（Light Rail Transit）」について、いくつかの都市において検討が進められています。

さらに、これらの「中量軌道輸送システム」よりも安価で柔軟な運行が可能な交通システムとして、「BRT（Bus Rapid Transit）」の導入や検討を進める自治体も増えてきています。「BRT」は、連節バス、ICカードシステム、専用走行空間等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と定時性・速達性・快適性を有する、バスをベースとした都市交通システムです。



LRTの事例（富山市）



BRTの事例（岐阜市）

【基本方針 2】多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

↳ 【目標 4】徒歩や自転車による回遊性の向上

【施策の方向性⑧】歩行者の回遊性向上

道路は、交通機能のみならず、人々が集い、憩う場としての空間機能等の多様な機能を持っており、区民の生活や社会経済活動を支える基本的な交通インフラの一つです。

拠点周辺において、だれもが快適に歩くことのできる歩行環境を確保することにより、歩行者の回遊性向上を図ります。

⑧-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実

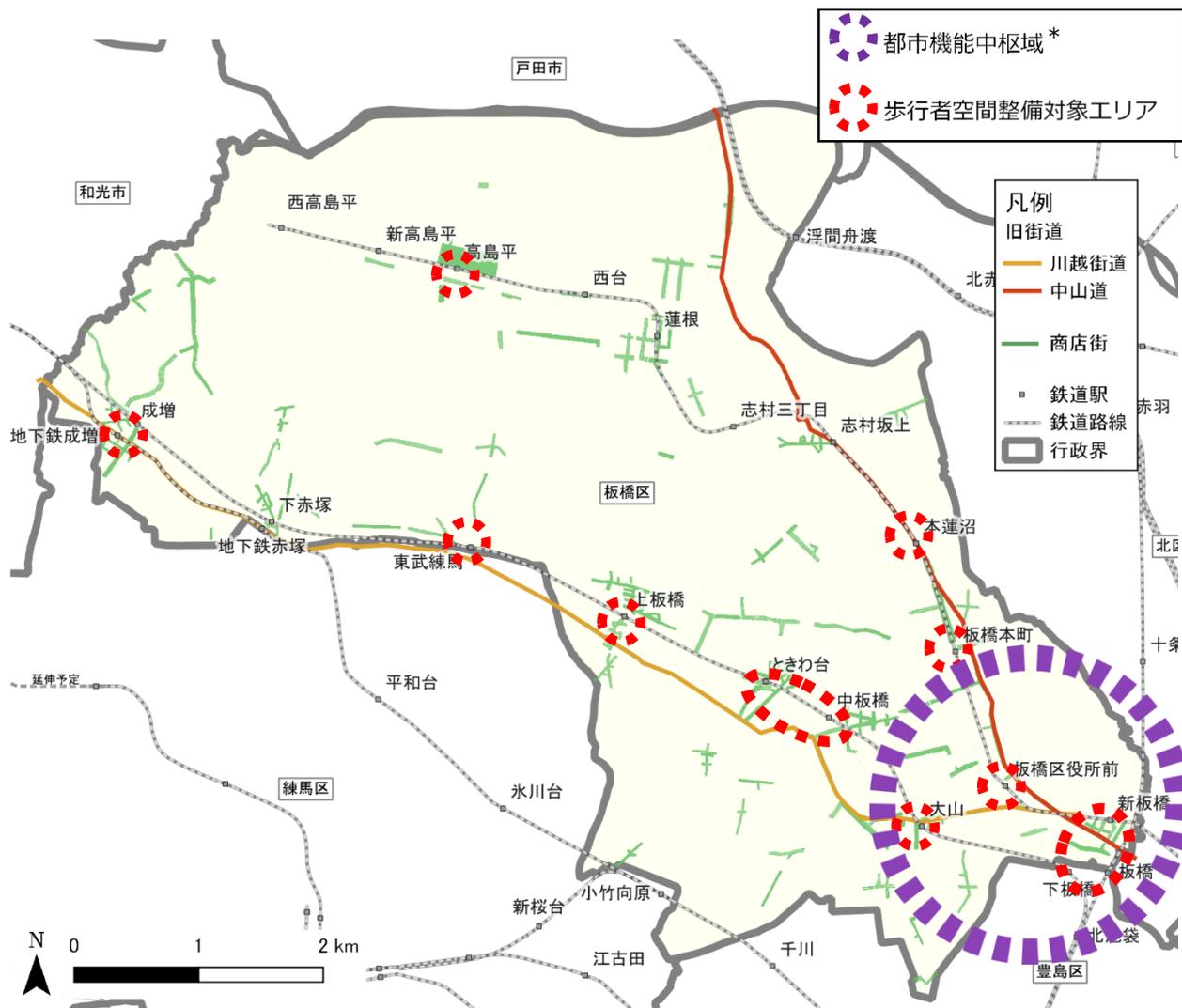
区内に 91 箇所存在する商店街は区の強みの 1 つであり、これらも維持・形成することが都市づくりに求められています。特に、商店街や主要施設などが集積する拠点において、にぎわいの創出に向けた、歩行者空間の充実を図ります。具体的には、「都市づくりビジョン」における駅の拠点性や周辺特性（にぎわい創出に資する旧街道と近接している、商店街数が多い等）から、次頁に示す図のとおり、特に重要な駅周辺について歩行者空間の充実に向けた整備を進めます。

なお、JR 板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅の 3 駅周辺を一体的な乗換え拠点と捉え、道路空間の再配分^{*}や歩行者空間の充実による鉄道 3 路線の乗換え利便性強化等を検討します。

このように、歩行者空間の充実を図り、回遊性を高めることで、商店街等での歩行者通行量や滞在時間、商店街等の売り上げが増加する等の経済的なプラスの効果が期待されます。

（個別の取組）

- ・ 既存空間を活用した歩行環境の充実
- ・ 道路空間の再配分
 - パークレット^{*}やオープンカフェ^{*}の検討
 - まちなか広場^{*}や歩行者モール^{*}の検討
 - 無電柱化の推進【再掲】
- ・ 公共交通機関の乗換え利便性強化【再掲】



出典：板橋区商店街マップをもとに作成

歩行者空間の充実に向けた検討の整備対象エリア

* 「都市づくりビジョン」で明記された範囲を示している。

【コラム】歩いて楽しいまちをめざして

～にぎわいと憩いのある「人のための道路空間」をつくり出す～

まちを歩いているとき、歩道のベンチでふと一息つきたくなることはないでしょうか？ また、商店街を歩いているとき、後方から自動車がせまっているのに気がつかず、こわい思いをしたことはないでしょうか？ そのような問題を解決して、「人」が歩いて楽しくなるような、にぎわいと憩いのある空間を創出する取組の一つが「道路空間の再配分」です。

具体的な事例として、車道の一部を広場に転用して人のための空間をつくり出す「パークレット」の設置があげられます。2016年（平成28年）に神戸市で「パークレット」を設置する社会実験を実施したところ、利用者の9割以上が「落ち着く」など憩いを感じた上、通行量も設置前の約1.2倍に増加し、にぎわい創出への効果もみられました。また、隣接する豊島区でも、池袋グリーン大通りの歩道上に「パークレット」を設置する社会実験を実施したところ、多くの方が利用していました。

その他の道路空間の再配分や利活用の例としては、開放的な雰囲気の中で食事を楽しむ「オープンカフェ」、イベントなどの様々な目的に利用できる「まちなか広場」、商店街ににぎわいをもたらす「歩行者モール」などの例があげられます。



パークレットの事例
(豊島区：池袋グリーン大通り)

出典：国土交通省資料



歩行者モールの事例
(横浜市：伊勢佐木モール)

出典：横浜市ホームページ

【事例紹介】高島平プロムナードにおける歩行者の回遊性向上に向けた取組

区では、平成27年(2015年)10月に「高島平地域グランドデザイン」を策定し、その取組の1つとして、「緑とにぎわい」の空間をデザインしたプロムナードの再整備を掲げています。具体的には、「歩きたく、自転車にも乗りたい、憩いたくなる場づくり」「沿道と一体となった空間づくり」等を通じた歩行者の回遊性向上に向けた取組を進めます。

プロムナードの整備・検討にあたっては、UDCtak(高島平アーバンデザインセンター)との連携により開催している「高島平グリーンテラス」において、公共空間の新たな活用を通じて高島平の魅力を発信し、まちに係る方々のつながりを育むとともに、プロムナードの再整備に向けた検討状況の説明・意見交換を行っています。

方針① 歩きたく、自転車にも乗りたい、憩いたくなる場づくりを行う

歩行空間の歩きやすさ、安全性、快適性等を向上させる取組を推進するとともに、人々の行動や認知[※]を踏まえた心地よい滞留空間、適切な休憩施設の整備を進め、歩きたく、憩いたくなる「居場所」となる空間づくりを行います。



※心理学等における「認知」を意味し、感覚や知覚とならぶ深層の心理(心の動き)や、心理の過程のこと

【取組の具体例】

- ・地域全体の回遊性の向上に資する駅と住宅地内等を結ぶ歩行者ネットワークの強化
- ・自転車と歩行者の分離、共存のあり方の検討(主に高島通り)
- ・人の流れ・活動が交わる場所に位置する広場等の再整備
- ・地域の歴史を示す等、歩行者が歩いて楽しい仕掛けの導入の検討
- ・稼働していない水景施設の改修、解体や維持管理に配慮した水景施設の検討 等

方針⑤ 沿道と一体となった空間づくりを行う

緑地、道路、沿道の敷地、それぞれの境界を越えて、一体的な空間デザインをめざすとともに、プロムナード沿道や都営三田線の高架下に対して、全体の魅力の向上を促す機能の誘導を図ります。



【取組の具体例】

- ・緑地と隣接する歩道境界部の低木植栽の適度な間引き
- ・三田線高架下と緑地内の土地利用の連携
- ・緑地内の広場と区道、沿道土地利用外構部との一体的なデザイン、段差の改善
- ・沿道施設の建替えや改修等に合わせたプロムナード側への顔づくり、にぎわいの誘導
- ・地域住民が主体となり行うにぎわい事業の実施や、オープンカフェ等の展開 等

高島平プロムナードの整備方針(一部抜粋)

出典：高島平プロムナード基本構想(平成30年(2018年)1月、板橋区都市整備部)

⑧-2 案内誘導等の情報提供

区内には多くの屋外案内標識が設置されており、公共施設への案内、歴史・観光資源の解説、路上喫煙や放置自転車禁止の周知など、その目的も多岐にわたっています。

しかしながら、デザインや配置に関する統一的な基準や計画がなく設置されてきたため、区民や来訪者にとって必ずしもわかりやすいとはいえない状況にありました。

そのため、区を初めて訪れる人でも安心してまち歩きを楽しめるようにするとともに、街並みを整え、まちとしての魅力を向上させるため、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」を策定しました。

今後は、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」に基づき、多言語化表記や、統一的なピクトグラムを活用した屋外案内標識の整備を進めていきます。特に、「小豆沢公園」、「赤塚地域」、「中央図書館（平和公園内）」から最寄り駅までの3路線については、優先整備路線として整備していきます。

（個別の取組）

- ・多言語化対応、ピクトグラムを活用した屋外サイン[※]の整備等

【多言語化ピクトグラムの事例】

「ピクトグラム」とは、絵文字等を用いた視覚記号（サイン）のことであり、視力の低下した方や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、公共交通機関や観光施設等で広く利用されています。区では、今後の外国人来訪者の増加を見据え、統一的なピクトグラムや多言語化表記等への対応を進めています。

参考：国土交通省ホームページ



屋外案内標識の例



鉄道駅構内の事例（JR 板橋駅）

【施策の方向性⑨】 自転車の回遊性向上・利活用

拠点周辺に点在する商業施設や観光資源へ、だれもが円滑・快適に移動できる自転車環境をつくることにより、自転車における回遊性の向上を図ります。

⑨-1 自転車利用環境の充実

区内の文化・歴史・公園等の観光資源は駅から離れたエリアにも点在しているため、来訪者が駅から観光資源や、観光資源間を移動するための交通手段として、シェアサイクルの利用が期待されます。特に、観光資源等が集積している赤塚地域等において、シェアサイクルを実証実験として導入し、シェアサイクルの普及促進に向けた検討を進めます。また、シェアサイクルを導入した近隣自治体や民間事業者のサイクルポートとの相互乗入れも視野に入れ、利用者の利便性向上のほか、人の往来による観光振興を図ります。加えて、サイクルポートを適切に配置することにより、放置自転車対策や環境にやさしい交通手段としての可能性を検証します。

今後の自転車専用レーンや路面標示等の整備については、平成28年に国土交通省及び警察庁により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、「(仮称)板橋区自転車活用推進計画」や「(仮称)自転車走行空間ネットワーク計画」を策定して検討していきます。

(個別の取組)

- ・シェアサイクルの普及促進【再掲】
- ・自転車専用レーン、路面標示の整備等【再掲】

【シェアサイクルとは】

「一定の地域内に複数配置されたサイクルポートにおいて自由に貸出・返却できる貸し自転車」で、「借りたサイクルポートとは異なるシェアサイクルポートに返却することができる」ことが特徴です。

参考：東京都環境局ホームページ



サイクルポートの事例

【基本方針 2】 多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

【目標 5】 地域コミュニティにおける生活交通の充実

【施策の方向性⑩】 地域の公共交通の機能向上

区内の各地域・各世代のだれもが移動に困ることのないよう、地域ニーズを捉えた地域の公共交通の機能向上を図ります。

⑩-1 バス利用環境の改善

昨今、高齢ドライバーによる自動車事故の発生が社会問題となっており、運転免許の返納後も公共交通等で快適に移動できる環境を構築することが重要となっています。バスに対する改善ニーズとしては、バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）が最も高く、特に高齢者からの改善ニーズが高い傾向にあります。

高齢者や障がい者などだれもが利用しやすいバス利用環境の確保に向けて、バス停の上屋やベンチの設置等のバス待ち環境の改善策や、バス運行情報の提供策についてバス事業者と連携して検討していきます。

（個別の取組）

- ・バス停留所環境の改善促進
- ・バス運行情報提供の充実

【バスロケーションシステムとは】

「GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム」です。これにより、「渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消」できます。

参考：国土交通省自動車交通局ホームページ



バスロケーションシステムの事例

【広告付き上屋のあるバス停の事例】

バス停に広告板を設置することにより、広告料収入を原資としたバス停の上屋の整備や維持管理を可能としている事例です。地方自治体やバス事業者・利用者の負担なく、上屋の整備をすることが可能とされています。

なお、上屋とはバス停にある屋根のことを指します。



広告付き上屋のあるバス停の事例

⑩-2 子育て世帯・高齢者等の移動支援

人口減少・高齢化等の社会情勢の変化や区民意見等を踏まえると、子育て世代や高齢者等への移動支援も重要と考えられます。区内では、子育て世帯が約4.5万世帯、高齢者人口が約12.8万人にのぼっており、居住地分布にも、ばらつきがみられています。

今後、これらの居住地分布は、変遷していく可能性もあるため、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による移動支援が求められます。また、公共交通サービス水準が相対的に低い地域の中には、子育て世帯密度や高齢者人口密度の高い地域もみられ、自力で移動することに不安を抱えている方の移動手段に課題があります。

これらを踏まえて、地域の公共交通の機能向上に向けて、子育て世帯や高齢者等を対象とした移動支援に関する新たな制度の構築や既存制度の充実等を子育て分野や福祉分野と連携しながら検討します。

（個別の取組）

- ・子育て分野や福祉分野と連携した移動支援に関する新たな制度構築や既存制度の充実等の検討

⑩-3 公共交通サービス水準が相対的に低い地域※への対応

バスは概ね区内全域で運行されているものの、地域により路線網の分布状況が異なり、前野町・中台、大谷口・桜川、仲宿等では、公共交通サービス水準が相対的に低い地域が存在しています。

各地域において、区民が快適に移動できるように、地域住民・交通関係事業者・行政が連携して、地域ニーズや道路整備状況を考慮した交通手段により、生活交通の充実に係る方策を検討していきます。特に、道路幅員が狭いエリアについては、コミュニティバス以外の移動手段を模索するため、タクシーの利用環境の改善を図るとともに、道路運送法※等の法令を考慮しつつ、新たな交通手段の導入も検討していきます。また、地域ニーズを的確に捉えつつも、公平性・持続可能性に留意するため、地域住民・交通関係事業者・行政等が相互に連携して、地域参画や運行形態・運行継続条件等の基準を定めた、地域公共交通導入等に関するガイドラインを検討していきます。

(個別の取組)

- ・新たな交通手段の導入検討
- ・地域公共交通導入等に関するガイドラインの検討

【多様な交通手段の事例】

国土交通省のガイドラインでは、コミュニティバスは、「公共交通サービス水準が相対的に低い地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画・運行」するものとされています。市街地内の主要施設を循環する路線や、観光拠点を循環する路線など様々な種類のものがあり、従来の路線バスのサービスを補う交通手段として運行されています。

また、近年では新たな交通手段として、「自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両」である超小型モビリティの試験的な導入が進んでいます。

参考：コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国土交通省）

参考：国土交通省ホームページ



コミュニティバスの事例
(板橋区りんりんGO)



超小型モビリティの事例
(横浜市チョイモビ)

【基本方針 3】魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

【目標 6】ICT※や先進技術を活用したシームレスモビリティ※の推進

【施策の方向性⑪】新たな技術の活用の推進

人口減少・高齢化等による公共交通の需要減少や公共交通サービスの担い手不足等の問題に対応していくため、ICTや自動運転等の新たな技術の活用を推進します。

⑪-1 新たな技術の導入

近年、ICTや自動運転等の情報通信技術の飛躍的な向上がみられ、これら技術の有効活用が交通事故・渋滞の問題、公共交通サービスの担い手不足の問題、環境・エネルギー問題等、様々な社会問題の解決に繋がるものと期待されています。また、シームレスな移動を可能とする先進技術の活用や、環境性や経済性に優れた自転車や自動車の使い方としてシェアリング※の普及も進んでいます。

区内においても、ICTや自動運転等の新たな技術について継続的に同行を把握・研究するとともに、試験的導入等の検討を行います。

（個別の取組）

- ・ICTや自動運転技術等の導入促進
- ・新たな技術を活用した公共交通等の試験的導入の検討



シェアリングや新技術の活用



自動運転バスの事例

出典：警察庁交通局

【基本方針 3】 魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

【目標 7】 みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進

【施策の方向性⑫】 地域公共交通の検討等での区民参加の推進

行政だけでなく、区民や、交通関係事業者、交通管理者と連携・協力した取組を進めます。

⑫-1 地域公共交通の維持・充実に向けた仕組みの構築

人口減少・高齢化等の社会情勢の変化やバスの運転手不足等の問題を踏まえると、魅力的なまちを支えながら持続可能な交通環境を確保していくためには、交通関係事業者や行政の取組だけでは限界があります。そのため、区民への意識啓発や公共交通の利用促進に加え、「自助・互助・共助・公助」のもと、交通関係事業者や行政だけでなく、区民が計画や運営にも積極的に携わることで、各主体が互いに支え合う「交通まちづくり」の実現が必要となります。

このため、交通政策分野と福祉や子育て分野が連携した庁内横断的な体制により、区民への意識調査等を実施し、移動支援の対象や移動支援に関する地域公共交通の課題を整理し、移動支援のあり方を検討していきます。

今後、地域公共交通に関する検討状況の進捗等に応じて、学識経験者、区民、行政機関、交通関係事業者、交通管理者等を交え、地域公共交通のあり方や、維持・充実に向けた仕組みの構築等をテーマとした会議体の設置について検討していきます。

（個別の取組）

- ・ 地域と連携した意識調査の実施
- ・ 地域交通に関わる新たな支援のあり方の検討
- ・ （仮称）地域公共交通会議[※]の設立の検討

【施策の方向性⑬】 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

だれもが移動しやすい交通環境の整備に向けて、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進による「もてなし」の強化を図ります。

⑬-1 交通施設のバリアフリー化

現在、区内の全ての鉄道駅において、バリアフリールート¹の1ルート整備が完了しています。今後は、鉄道駅舎などのさらなるバリアフリー化に加え、施設間の連続的な移動経路について、バリアフリー化を図っていくことが重要です。

そのため、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」や「板橋区ユニバーサルデザイン推進計画 2025」に基づき、引き続き、エレベーター等の設置を鉄道事業者²に働きかけていきます。また、ユニバーサルデザインや安心・安全な鉄道輸送の視点から、ホームドアの設置についても鉄道事業者²に働きかけていきます。

加えて、区道をはじめとする道路の段差改善や誘導用プレートの設置・改修に取り組み、交通環境におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進していきます。

（個別の取組）

- ・ 鉄道駅におけるエレベーター等の設置促進
- ・ ホームドアの設置促進
- ・ 道路の段差改善・誘導用プレートの設置・改修

⑬-2 交通環境の情報提供

だれもが自由に安心して外出するためには、外出先に必要な設備があるか、自分に適した移動手段や経路の選択肢があるかなど³の情報を得られることが不可欠です。そこで、区内の公共施設等のバリアフリーに関する情報を掲載した「いたばしバリアフリーマップ」を継続的に管理・運営していきます。

また、区内の屋外案内標識について、ユニバーサルデザインへの対応や多言語化表記のほか、統一的なピクトグラム⁴の使用等により情報提供を行っていきます。屋外案内標識は、「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」に基づき、整備計画を作成した上で、優先整備路線の整備を進めていきます。

（個別の取組）

- ・ いたばしバリアフリーマップの継続的な管理・運営
- ・ 多言語化対応、ピクトグラムを活用した屋外サインの整備等【再掲】

⑬-3 心のバリアフリー

高齢者や障がい者、乳幼児を連れた人、外国人など、だれもがまちの中で円滑に移動でき、必要な情報を入手できるようにするためには、施設整備（ハード整備）などのバリアフリーに加え、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「心のバリアフリー」が重要です。

そこで、「板橋区ユニバーサルデザイン推進計画 2025」に基づき、区、区民、地域活動団体、事業者が、心のバリアフリーを包含するユニバーサルデザインの考え方について正しく理解し、日常の生活の中で実践できるよう、意識啓発を行っていきます。

（個別の取組）

- ・区、区民、地域活動団体、事業者の意識啓発

【コラム】心のバリアを取り払おう！～バリアフリーに対する意識と行動の転換～

「バリアフリー」という言葉は社会で広く知られるようになりました。一方で、「心のバリアフリー」という言葉はご存知でしょうか？

「バリアフリー」は、主に道路や建物の段差解消や音声案内など、物理面や情報面でのバリアを取り除くものです。それに対して「心のバリアフリー」は、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、お互いに理解し合い、支え合っていくことを意味します。「心のバリアフリー」を実践するためには、困難を抱えている人が感じていることを自らの問題として捉え、心の中に無意識に生じる「心のバリア」を取り除くことが大切です。

駅のホームでは駅員さん、バス停ではバスの乗務員さんが、車椅子の方々の乗車や降車を手助けしている光景をよく見かけますが、一般の方々が手助けしている光景は必ずしも多くはありません。

「心のバリア」を取り払うには、困難を抱えている人に対する理解や声かけが重要です。



バリアフリー体験教室の事例

参考：国土交通省ホームページ

【基本方針 3】 魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

【目標 8】 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

【施策の方向性⑭】 公共交通等の利用促進

交通の環境負荷低減をめざして、公共交通や自転車・徒歩等による移動を促進します。

⑭-1 公共交通や自転車・徒歩による移動の促進

区内の運輸部門における温室効果ガス[※]排出量は 54.2 万 t-CO₂(平成 27 年(2015 年)) であり、目標値(平成 27 年(2015 年))である 45 万 t-CO₂ 程度を達成できていない状態にあります。交通に関する環境負荷を低減するために、公共交通や自転車・徒歩の利用促進が必要となります。

また、脱炭素社会の実現に向けて、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「公共交通等を利用する」という考え方へ改善していくことや、シフトしていくための自発的な行動が取れるようになることをめざした交通環境の教育を推進していきます。

公共交通等を知る

- 公共交通の重要性や環境・エネルギーに関して知ってもらう
- 板橋区の公共交通を知ってもらう

公共交通等を使う

- 公共交通や自転車を日常的に使ってもらう
- 公共交通や自転車を使って区内を巡ってもらう

可能な限り歩く

- 最寄り駅・バス停まで可能な限り歩いてもらう

自動車からの転換を図るためのモビリティマネジメント策の例

(個別の取組)

- モビリティマネジメント
- シェアサイクルの普及促進【再掲】

【モビリティマネジメントとは】

「過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと変えていく一連の取組を意味します。一人ひとりの自発的な行動の転換を促していく点が特徴の取組です。具体的なモビリティマネジメントの取組例として、自動車の使い方や公共交通等の利用促進を考える「カーフリーデー」等が挙げられます。

参考：モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて
(平成 19 年 (2007 年) 3 月、国土交通省)



カーフリーデーの事例（さいたま市）

【施策の方向性⑮】環境に配慮した自動車利用の促進

SDGs の理念に沿い、自動車利用による環境負荷を限りなく低減していくことをめざし、環境負荷の低い自動車のシェアリングや次世代自動車の普及促進を行います。

⑮-1 交通手段のシェアの促進

「板橋区環境基本計画 2025」では、自動車から自転車や公共交通への利用転換に加え、近年導入が進められているカーシェアリング等の普及促進に取り組んでいます。

近年、主にマイカーを「所有」することから、「シェア（共有）」することへの社会的な関心がみられるなか、シェアリング（共有すること）の促進によって自動車の利用頻度の削減が期待できるほか、環境負荷の低い自動車のシェアリングによって、自動車利用時の環境負荷軽減につながることを期待されます。

このことから、脱炭素社会の実現に向けて、環境負荷の低い自動車のシェア促進や普及促進を進めます。

（個別の取組）

- ・環境負荷の低い自動車のシェアリングの普及促進

【カーシェアリングとは】

「複数のクルマを多数の人で共同利用」する仕組みです。「カーシェアリングが普及するとクルマの無駄な利用が減り、省エネルギーや CO₂ 排出量の抑制」が期待されます。最近では、電気自動車（EV 車）でのカーシェアリングなど、さらに環境にやさしい取組も始まっています。

参考：環境省ホームページ



カーシェアリング用の車両と駐車場の事例

⑮-2 次世代自動車の普及促進

「板橋区環境基本計画 2025」では、電気自動車や水素自動車など環境にやさしい車の導入や、充電設備などのインフラの普及に向けて取り組んでいます。

区内外の移動において、自動車を利用せざるを得ない場合も考えられることから、そのような事業所や個人に対して、電気自動車（EV）や水素自動車（FCV）等の利用を促し、環境負荷の軽減を図っていくことも重要と考えられます。

そのため、電気自動車や水素自動車等の次世代自動車の普及啓発に取り組むとともに、次世代自動車を利用しやすい環境を整備するため、まちかど充電器等や燃料充填スポット等の設置の普及啓発を図ります。

（個別の取組）

- ・EV、FCV等の次世代自動車の普及促進

【次世代自動車の事例】

次世代自動車は、「窒素酸化物（NOx）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車」のことを指します。

代表的なものとしては、電気自動車（EV）、ハイブリッド自動車（HV）、燃料電池自動車（FCV）等が挙げられます。



EV車と急速充電設備の事例

4-3 横断的な重点プロジェクト

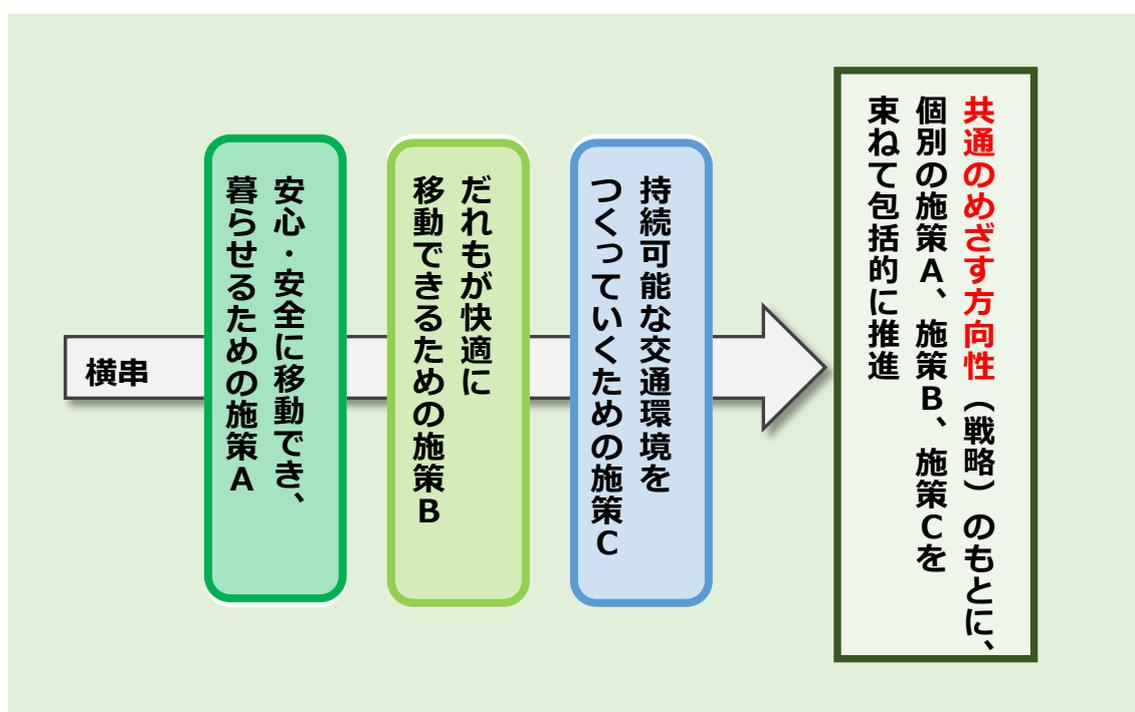
(1) 横断的な重点プロジェクトの位置づけ

本計画の目標達成に向けて、個別の施策を推進しつつ、関連する施策を連携させることにより相乗効果を高められる施策については、横断的な施策（重点プロジェクト）として、位置づけることとします。

◆目標達成に向けて、横断的に取り組むプロジェクト

⇒関連する取組の相互連携による包括的な施策展開（プロジェクト化）によって、クロスセクター効果を高めながら、交通政策の基本方針の実現に向けて戦略的に取り組みます。

[施策を推進する上でのイメージ]



(2) 横断的な重点プロジェクト

区の将来像である『未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち「板橋」』をめざすため、交通政策においても、「板橋区基本計画 2025」で示す「魅力創造発信都市」と「安心安全環境都市」の2つの都市像を指向しながら、他分野と連携して取り組んでいきます。

特に、交通政策と密接な関係にある都市づくりとの連携を基軸とした包括的な取組については、以下のような2つの重点プロジェクトの視点から戦略的に取り組んでいきます。

横断的な重点プロジェクトの視点1

○駅周辺を中心とした拠点づくりに資する安全・快適な歩行空間の充実と道路交通の円滑化

にぎわい強化、活気あふれるまち、災害に負けない安心なまち、ネットワーク型集積都市をめざして、駅周辺を中心とした拠点づくりに向けた施策を展開

⇒駅周辺で進められているまちづくりや駅前広場の整備等に併せて、安全・快適な歩行空間の確保や公共交通の走行空間確保、防災性の強化等をめざした、道路交通機能の強化を図ります。

横断的な重点プロジェクトの視点2

○だれもが快適に移動できる交通環境の創出

人と環境にやさしく、快適なまち、持続可能な都市構造をめざして、だれもが快適に移動できる交通環境の創出に向けた施策を展開

⇒地域・世代によらずだれもが公共交通等により移動できるよう、公共交通の利用促進を図りながら、公共交通の維持・充実に向けた道路機能の強化や仕組みづくり等を進めていきます。

横断的な重点プロジェクトの考え方

板橋区交通政策基本計画

[基本理念] 歩いて、乗って、住んでよし
「人」が主役の交通都市

[基本方針]

- 基本方針1：様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる
- 基本方針2：多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる
- 基本方針3：魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく

連携

関連
分野

板橋区都市づくりビジョン

[主な将来都市構造]

- 持続可能な都市構造の実現
- ネットワーク型集積都市への転換

[主な都市づくりの方向性]

- 駅を中心とした利便性の高いまち
- ライフステージにあわせて住み続けられるまち
- 協働とマネジメント

板橋区の将来像の実現

「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち「板橋」」

- 魅力創造発信都市：地域の個性やにぎわい、強みを生かした活気あふれるまちを創出
- 安心安全環境都市：人と環境にやさしいまち、災害に負けない安心で快適なまち

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	取組工程		プロジェクトの視点と横串する個別の施策
		中期* ¹	長期・超長期* ²	
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」については、立体化を視野に入れつつ、「中板橋駅付近」も併せた、交通まちづくりを検討するため、現状と課題の調査から進めます。	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	【視点1】 ・駅周辺を中心とした拠点づくりに資する安全・快適な歩行空間の充実と道路交通の円滑化 【横串する個別の施策】 ・道路空間の再配分 ・シェアサイクルの普及促進 ・自転車等駐車場の新設・改修・既設施設の活用等 ・駅前広場の改修等 ・公共交通機関の乗換え利便性強化 ・道路と鉄道との立体交差化 ・都市計画道路の計画的な整備 ・無電柱化の推進 ・多言語化対応、ピクトグラムを活用した屋外サインの整備等
鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討	JR板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅を一体的な乗継拠点とするため、3駅の乗換え利便性強化策等を検討し、可能なことから取り組みます。	乗換え利便性等強化の検討	乗換え利便性等強化の実施	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベイの整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
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ながら、公共交通軸（バス路線）ネットワーク方針に基づき、バス路線の充実に向けた走行空間の整備を検討します。	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	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベイの整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
バス利用環境の改善	広告付き上屋、バスベイの整備促進や運行情報提供の充実を図ります。	バス停利用環境の改善の検討	バス停利用環境の改善・情報提供の充実	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベイの整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立
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しつつ、新たな技術等を活用した交通手段について検討します。	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	【視点2】 ・だれもが快適に移動できる交通環境の創出 【横串する個別の施策】 ・主要生活アクセス道路の整備 ・バスベイの整備促進 ・バス停留所環境の改善促進 ・バス運行情報提供の充実 ・ICTや自動運転技術等の導入促進 ・子育て分野や福祉分野と連携した新たな支援制度構築や既存制度の充実等 ・地域との連携による新たな交通手段の導入 ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の確立

第4章

※横断的な重点プロジェクトを進めていくために、計画策定後、庁内の横断的な組織体制で検討を行います。

* 1：中期とは、計画策定後、概ね3～5年後を想定しています。

* 2：長期とは、計画策定後、概ね10年後を想定しています。超長期とは、計画策定後、概ね20年後を想定しています。

第5章



交通政策基本計画の推進に向けて

5-1 計画推進に向けた各関係機関の役割

5-2 定期的な計画管理と見直し

本計画の着実な推進に向けて 各関係機関の役割と計画管理の方法を定める

本計画の基本方針を実現するためには、各関係機関が各々の役割を理解し、連携しながら主体的に行動していくことが必要です。また、定期的に目標の達成状況や施策の進捗状況を確認することにより、本計画を着実に推進していきます。

計画推進に向けた 各関係機関の役割

本計画の基本方針を実現するため、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、関係機関相互の連携を図ることにより、本計画を着実に推進していきます。

定期的な計画管理と 見直し

本計画の基本方針を実現するため、定期的に目標の達成状況や施策の進捗状況を把握することで本計画を着実に推進します。また、板橋区基本構想の改定等に合わせて、本計画を見直します。

5 交通政策基本計画の推進に向けて

5-1 計画推進に向けた各関係機関の役割

本計画を着実に推進していくためには、各関係機関が基本理念・基本方針等を共有し、「みんなで交通まちづくりに取り組む」ことが重要です。そのためには、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、関係機関相互の連携を図っていくことが必要です。

本節では、本計画を着実に推進するための「各関係機関の役割分担」について示します。

(1) 共通の役割

各関係機関が基本理念・基本方針等を共有し、交通の問題を自らの問題として捉え、お互いに協力・連携して施策や取組を実践していくことが望まれます。

(2) 行政の役割

「行政」は、本計画を着実に推進するため、各々の施策や取組を主導するとともに、目標の実現に向けて主体的に取り組んでいる関係機関の支援を検討していきます。

また、必要な調査の実施、各関係機関との調整、計画管理の実施など、本計画を着実に推進するために必要な調整・管理を行っていきます。

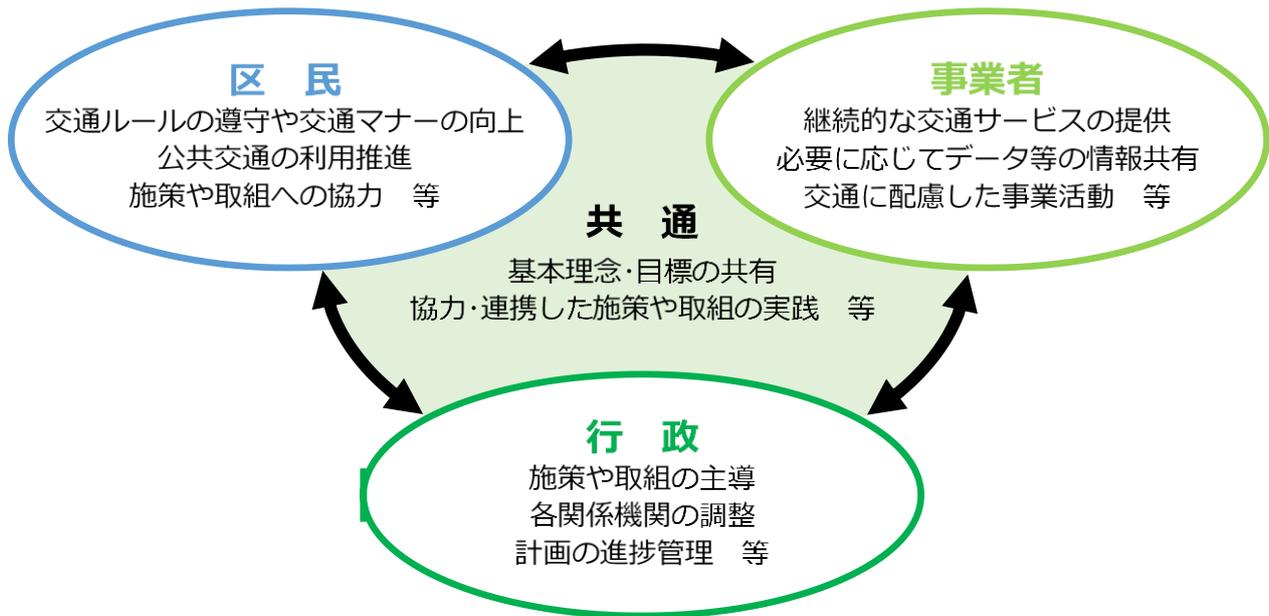
(3) 事業者の役割

「交通関係事業者」は、区民の生活や移動を支える交通サービスを継続的に提供していくことが望まれます。また、公益性の向上を図るためのデータ情報等について可能な範囲で共有することが望まれます。

「一般事業者」は、事業活動が区内の交通に与える影響を認識した上で、交通の安全性・円滑性に配慮した事業活動を実施することが望まれます。

(4) 区民の役割

「区民」は、交通ルールの遵守や交通マナーの向上により、だれもが安心・安全・快適に移動できる環境をつくっていくことや、積極的な公共交通利用や自動車から他の交通手段への転換により、持続可能な交通環境をつくっていくことが望まれます。また、行政や交通関係事業者が行う施策や取組への積極的な協力が望まれます。



各関係機関別の役割分担イメージ

各関係機関の主な役割

関係機関		主な役割
共通		<ul style="list-style-type: none"> ○基本理念・基本方針の共有化と役割分担の認識 ○協力・連携して施策や取組を実践
行政		<ul style="list-style-type: none"> ○計画推進のために具体的な施策や取組を主導 ○各関係機関の主体的な取組への支援 ○地域と連携した調査や関係機関調整を実施 ○定期的に計画の進捗管理を実施
事業者	交通関係事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○継続的な交通サービスの提供 ○必要に応じてデータ等の情報共有
	一般事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○交通の安全性・円滑性に配慮した事業活動の実施
区民		<ul style="list-style-type: none"> ○交通ルールの遵守や交通マナーの向上 ○公共交通の利用推進や自動車から他の交通手段への転換 ○行政や交通関係事業者が行う施策や取組への協力

5-2 定期的な計画管理と見直し

本計画を着実に推進するためには、定期的に施策の進捗状況を把握することが重要です。また、本計画策定時に想定した将来の社会経済情勢・交通状況・技術革新等に大きな乖離が生じた場合は、必要に応じて本計画を見直すことが求められます。

本節では、本計画を着実に推進するための「計画管理の方法」について示します。

(1) 施策の着手状況・進捗状況の確認（毎年）

各施策の着手状況・進捗状況については、各政策分野における個別計画等に基づき管理します。横断的な重点プロジェクトの着手状況・進捗状況については、第4章の「4-3 横断的な重点プロジェクト」に記載した取組工程等に基づき管理します。また、分野横断的な連携や取組状況の情報共有等を図るため、必要に応じて庁内検討会を開催します。

(2) 目標の達成状況の評価（概ね5年おき）

概ね5年おきに目標指標を用いて、定量的に目標の達成状況进行评估します。目標指標の項目に関しては、「区民アンケート調査」や「東京都市圏パーソントリップ調査」の結果等を用いて設定します。目標指標の基準値に関しては、次年度以降（本計画策定後）に最新の統計データやアンケート調査結果等を活用して設定予定です。目標指標の基準値の設定や評価を実施する際は、庁内検討会に加え、必要に応じて区外の関係機関と連絡調整を行う場を設けます。

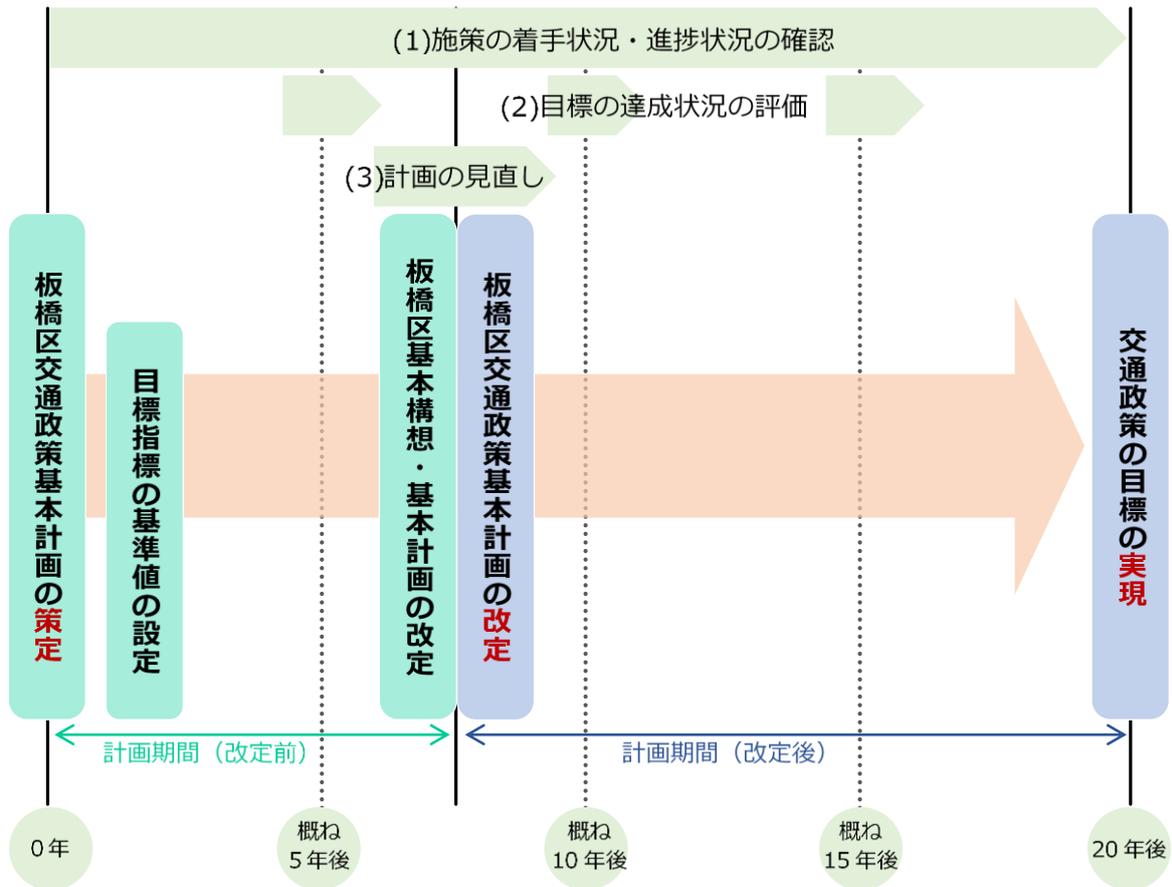
施策を実施しているにもかかわらず、目標の達成状況に遅れが生じている場合は、取組に不足がないかを確認し、必要に応じて取組を見直します。

交通政策の基本方針別にみた目標指標案

交通政策の基本方針	目標指標案		目標指標の参考資料						
			東京都市圏PT調査	板橋区 区民意識 意向調査	板橋区 基本計画	板橋区 交通安全 計画	板橋区 環境 基本計画	本計画の アンケート	
基本方針1： 様々なライフステージにおいて安心・安全に移動でき、暮らせる	安心・安全な移動を支える交通インフラ整備	徒歩	歩道の設置状況の満足度						●
			歩道の幅の満足度						●
		自転車	道路の幅の満足度						●
			道路の路面状況の満足度						●
			自転車駐輪場の駐輪可能台数の満足度						●
			自転車駐車場台数に対する放置自転車台数の割合			●			
	自動車	都市計画道路整備率			●				
		区道補修の計画面積に対する補修実績率			●				
	安心・安全な暮らしを支える交通インフラ整備	防災	緊急輸送道路等の無電柱化路線への指定割合			●			
			事故	総交通事故発生件数			●		
		総交通事故死者数				●			
		自転車乗用中の交通事故発生件数				●			
		交差点における安全対策の満足度							●
		基本方針2： 多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる	各交通手段の利用環境に関する総合的な満足度	徒歩	総合的な満足度				
自転車									
自動車									
タクシー									
バス									
鉄道	駅までの道路や駅周辺の環境が不便だと思う人の割合							●	
交通全般の利用環境に関する総合的な満足度	交通インフラ		通勤・通学や暮らしに便利な道路・交通網があると感じる人の割合		●				
	公共交通		電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合		●				
区民外出率の変化			平均外出率	●					
			高齢者外出率	●					
基本方針3： 魅力的なまちを支える持続可能な交通環境をつくっていく	バリアフリーの満足度	徒歩	バリアフリー対応の満足度 (段差の高さ、スロープ、ノンステップバス等)						●
		バス							
		交通結節点		駅周辺施設がバリアフリー化されていないと不便と思う人の割合					
	ユニバーサルデザインの進捗度		ユニバーサルデザインの認知度		●				
			ユニバーサルデザインの取組が進んでいると感じる人の割合		●				
	脱炭素社会の実現に向けた交通への転換状況		公共交通・自転車・徒歩の代表交通手段分担率	●					
			運輸部門の温室効果ガス排出量					●	

(3) 計画の見直し（板橋区基本構想改定後）

本計画の計画期間は板橋区基本構想の改定までとするため、その改定結果や社会経済情勢・交通状況・技術革新等に応じて、本計画を見直す予定です。なお、本計画を見直す際は、区内外の各関係機関の意見を集約するための会議体として、「（仮称）板橋区交通政策基本計画改定委員会」を設置します。



計画管理スケジュール