

**(仮称)板橋区交通政策基本計画
中間のまとめ**

本編

令和元年 5 月

板橋区

目 次

1 はじめに	1
1-1 背景と目的	1
1-2 本計画のねらい	1
1-3 位置づけ	2
1-4 計画対象	2
1-5 計画期間	2
2 区の交通に関する現状と課題	3
2-1 区の交通を取り巻く社会情勢	3
2-2 区の交通に関わる現況	6
2-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ	25
2-4 上位関連計画	34
2-5 交通に関わる社会動向	37
2-6 交通に関する課題	40
3 交通政策基本計画の基本的な考え方	42
3-1 基本理念	42
3-2 目標	46
3-3 基本方針	48
3-4 将来ネットワークのイメージ	51
4 施策の方向性	52

1 はじめに

1-1 背景と目的

平成 25 年に成立した交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）を受けて、交通に関する施策を推進していく上での基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に推進していく体制を構築するための内容が盛り込まれた国の交通政策基本計画が平成 27 年に策定されました。

これらの動向や交通政策基本法第 32 条に基づき、国だけでなく地方公共団体においても、まちづくり等の視点を踏まえながら、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することが求められています。

区では、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちをめざして、「都市生活の質」を戦略的に高めるため、従来の都市計画マスタープランの政策分野の範囲を超えた都市づくりの方針を取りまとめた「板橋区都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）」を平成 30 年（2018 年）3 月に策定しました。

今後、都市づくりビジョンに示す都市づくりを展開していくためには、総合的な交通政策の推進が求められており、交通政策全般に関する方向性や施策の枠組みを示す計画が必要となっています。

また、区政を取り巻く環境は大きく変化しており、その一つとして、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された SDG s（持続可能な開発目標）の世界的な広がりが挙げられます。SDG s とは「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された平成 28 年（2016 年）から令和 12 年（2030 年）までの国際目標で、持続可能な世界を実現するため、地球上の誰一人として取り残されないことを誓っており、日本でも積極的に取組みが進められています。

このような取組みや区の交通に関わる課題や人口減少・高齢化等の社会情勢の変化、多様化する交通ニーズに対応しながら、長期的な視点から総合的かつ計画的に交通に関わる施策を展開していくため、交通政策の方向性を定める「（仮称）板橋区交通政策基本計画（以下「本計画」という。）」を策定します。

1-2 本計画のねらい

本計画は、これからさらに深刻化する少子高齢化、社会保障費の増大等による財政面での制約等乗り越え、持続可能で魅力あるまちづくりを進めていくため、区の交通政策に関する基本理念や目標を示していくことで、交通に関する課題の解決・解消への道筋を立てることをねらいとしています。

また、交通に関する課題の解決・解消に向けては、行政だけでなく、区民をはじめ交通関係事業者や交通管理者が連携・協力して取り組んでいく必要があります。本計画では、このような取組みを「交通まちづくり」と定義し、交通に起因する様々な課題を、区民や関係機関とともに解消していくことをめざします。

1-3 位置づけ

本計画は、交通政策基本法に基づく国の「交通政策基本計画」や、板橋区のあるべき姿を示した「板橋区基本構想」、「板橋区基本計画 2025」を踏まえ、「板橋区都市づくりビジョン」をはじめとする、区の様々な計画と整合・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ものです。

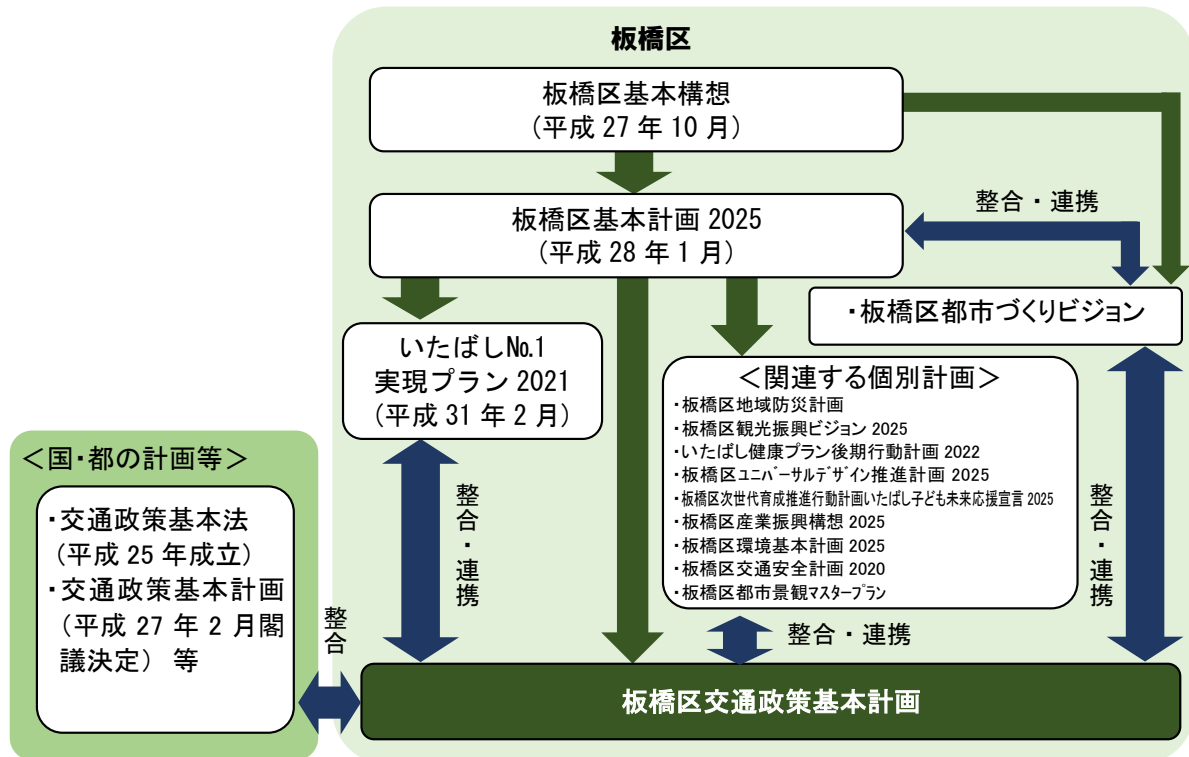


図 本計画の位置づけ

1-4 計画対象

計画対象区域は、板橋区全域とします。

対象とする交通手段は、人の移動と物流に関わる徒歩、自転車、自動車、公共交通とします。公共交通については、「不特定の人が利用できる移動手段」として、鉄道、バス（路線バス、コミュニティバス）、タクシーを基本とします。

なお、自動車や自転車のシェアリング等の交通手段が多様化している近年の動向も踏まえ、これらを効果的に活用していくことも見据えた計画とします。

1-5 計画期間

本計画は、板橋区基本構想改定までを計画期間とします。長期的には概ね 20 年後を目標として、板橋区の交通政策に関する基本理念を定め、その実現のための具体的な目標や方針を取りまとめるものです。

なお、関連する上位計画の変更やまちづくりの動向の変化等を踏まえつつ、必要に応じて見直しを行うものとします。

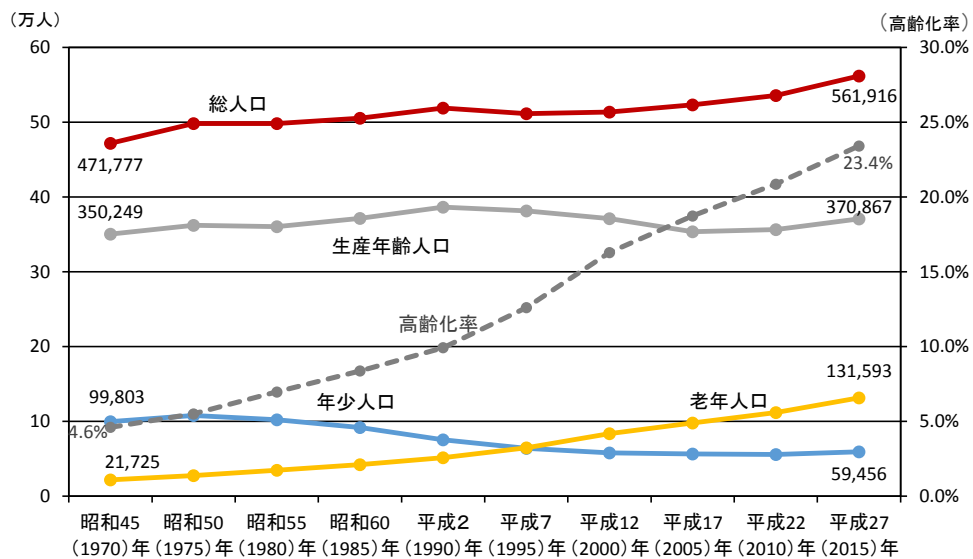
2 区の交通に関する現状と課題

2-1 区の交通を取り巻く社会情勢

(1) 人口推移

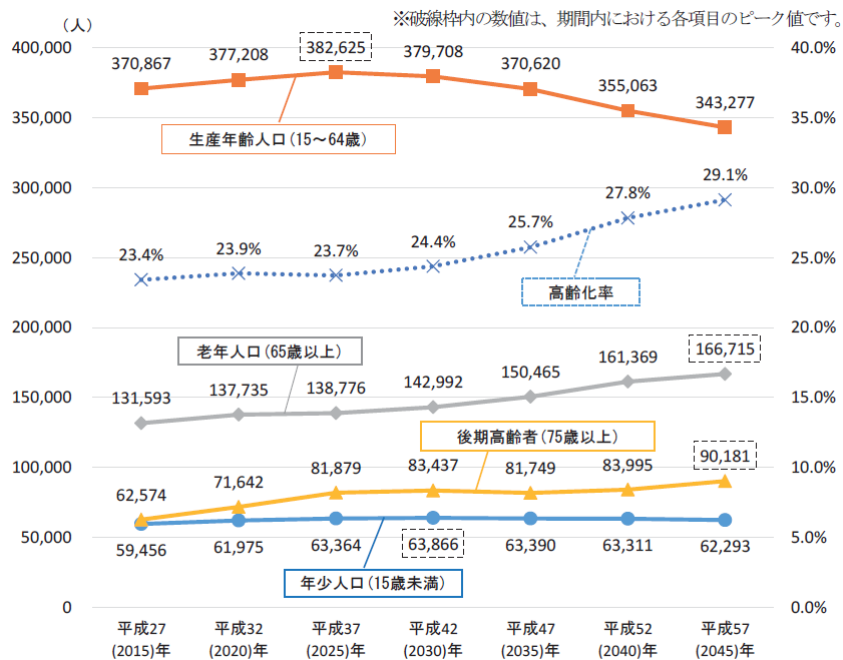
平成 27 年（2015 年）までの年齢階級別人口の推移をみると、区の総人口は緩やかな増加傾向にあります。生産年齢人口も多少の増加がみられますが、それ以上に少子高齢化が進んでいます。

平成 31 年（2019 年）2 月に策定された「いたばし No.1 実現プラン 2021」において、生産年齢人口は、令和 7 年(2025 年)をピークに減少トレンドに入る一方、高齢化率は同年から急速に高まり、令和 27 年(2045 年)には 29.1%になると見込まれており、人口減少・超高齢社会の本格的な到来を見据え、持続可能な都市構造へ転換していく必要があります。



出典：国勢調査（各年次）

図 年齢階層別人口の推移（実績）

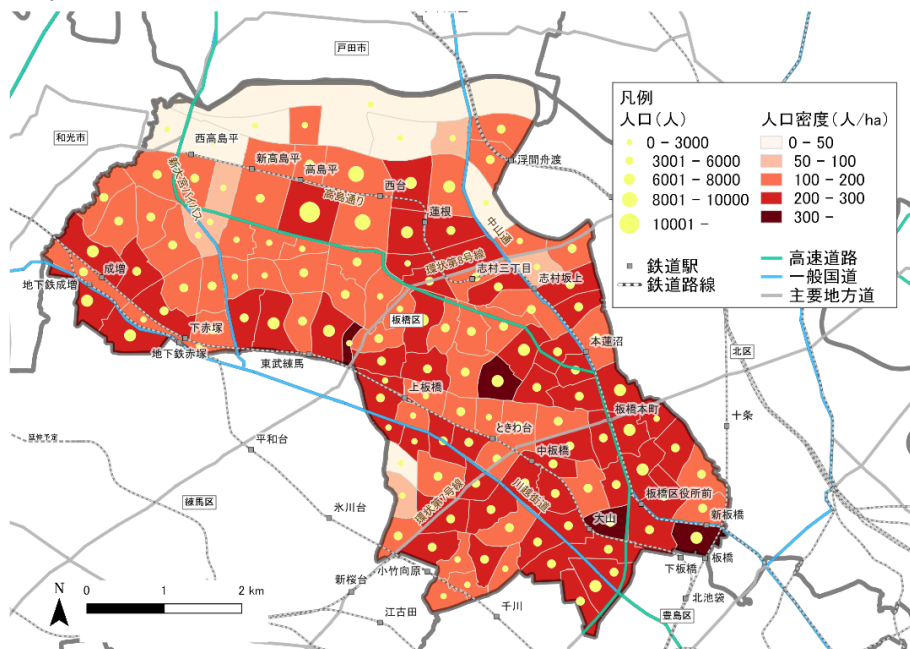


出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成 31 年(2019 年)2 月)

図 板橋区年齢 3 階級別将来人口推計

(2) 人口分布

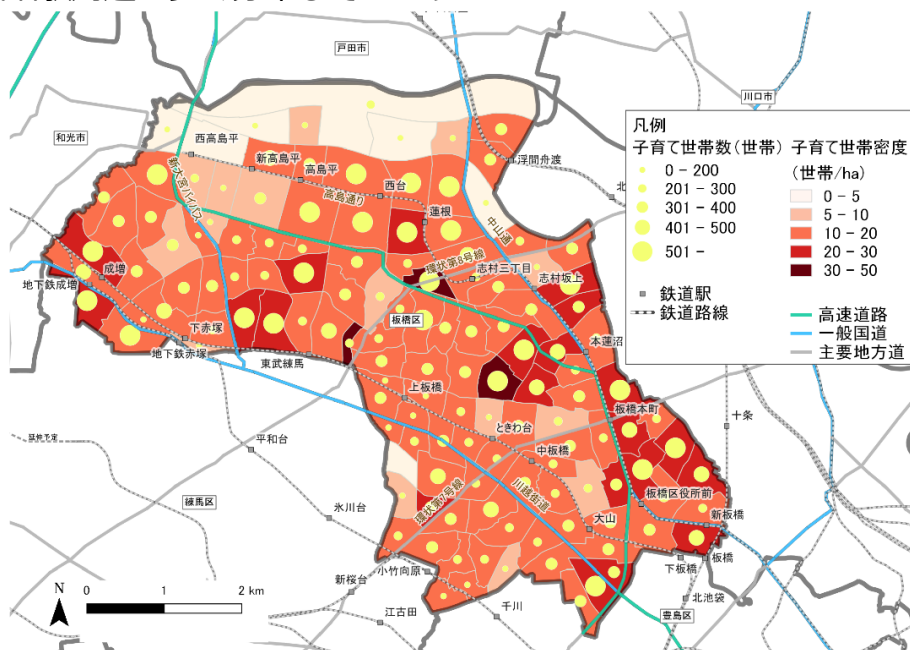
平成 27 年度（2015 年度）の国勢調査によると、区の夜間人口は約 56.2 万人、夜間人口密度は約 175 人/ha であり、夜間人口密度が高い地域は鉄道沿線に多く分布しています。昼夜間人口比率は 90.4 と 23 区中 19 位であり、ベッドタウン型の都市となっています。



出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））

図 夜間人口分布

区の子育て世帯数は約 4.5 万世帯、子育て世帯密度は約 14.0 世帯/ha です。子育て世帯密度が高い地域は前野町二丁目・相生町・西台四丁目に加え、板橋本町駅の東側地域、成増駅周辺に多く分布しています。

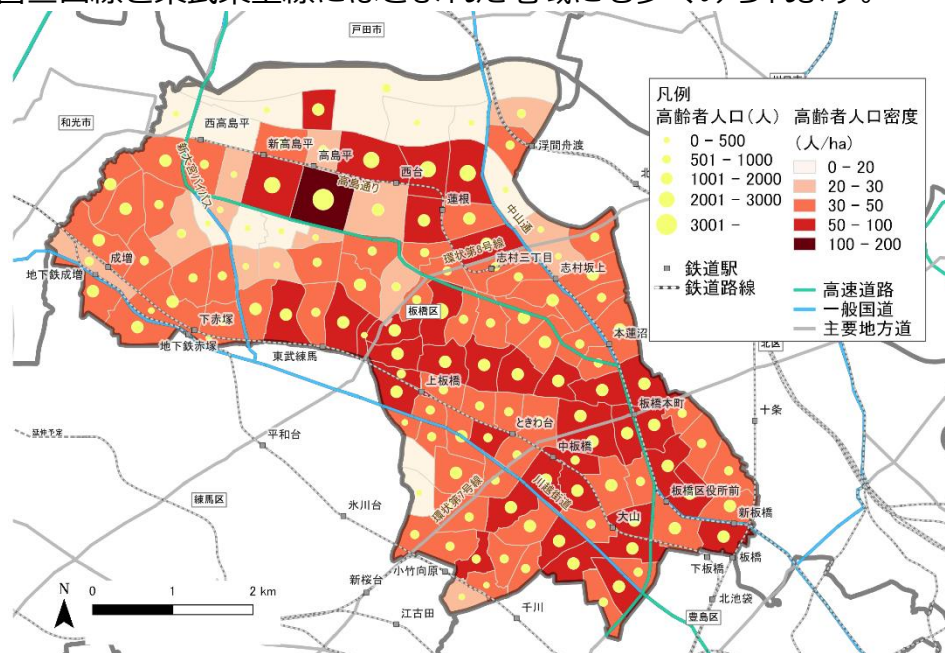


※「子育て世帯」は、「18 歳未満の世帯構成員を含む世帯」と定義

出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））

図 子育て世帯分布

区の高齢者人口は 12.8 万人で、高齢者人口密度は 39.7 人/ha となっています。高齢者人口密度が高い地域は、夜間人口と同じく鉄道駅周辺が多いですが、高島平二丁目や都営三田線と東武東上線にはさまれた地域にも多くみられます。



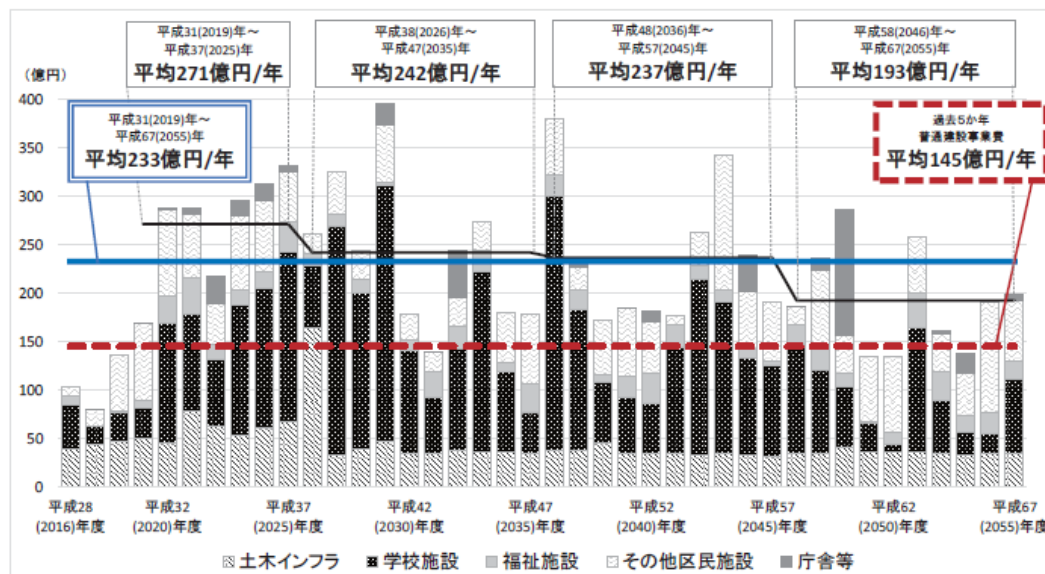
※「高齢者人口」は、「65歳以上の人口」と定義
出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））

図 高齢者人口分布

(3) 財政

区の財政は、緩やかな経済の回復基調が続いたことによる企業収益の復調等により、緩やかな改善傾向にあります。特別区民税の増収は見込まれるものの、地方消費税交付金をはじめとする各種交付金が減収の見込みとなる等、歳入環境の改善が望めない状況です。

また、今後も高齢化による社会保障の増大に加えて、公共施設の修繕・改修・改築費用の増加により、財政支出の増加が想定されます。



出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成 31 年(2019 年)2 月)

図 将来の公共施設等の改築・改修・維持改修費用算出結果

2-2 区の交通に関わる現況

(1) 鉄道

1) 乗車人員

鉄道は、JR埼京線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線、都営三田線により、区内と都心・副都心方向を結んでいます。一方で、北区や練馬区等の東西方向へ移動できる鉄道路線については、整備されていません。

平成18年(2006年)から平成28年(2016年)までの1日平均の乗車人員を比較すると、都営三田線の高島平駅、新高島平駅で乗車人員が減少しています。

また、東武東上線の下赤塚駅、成増駅の乗車人員が減少した一方、東京メトロ有楽町線の地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅が大幅に増加しています。

表 駅別乗車人員の増減

路線別鉄道駅	平成18年度	平成28年度	増減率
JR埼京線			
板橋	29,452	33,522	13.8%
浮間舟渡	18,702	21,342	14.1%
東武東上線			
下板橋	7,375	8,000	8.5%
大山	23,106	25,603	10.8%
中板橋	13,562	14,072	3.8%
ときわ台	24,111	23,870	-1.0%
上板橋	25,295	25,662	1.5%
東武練馬	28,274	30,107	6.5%
下赤塚	10,364	8,181	-21.1%
成増	31,102	29,475	-5.2%
東京メトロ有楽町線			
地下鉄成増	17,484	25,245	44.4%
地下鉄赤塚	13,746	18,608	35.4%
小竹向原 ※	18,354	24,204	31.9%
都営三田線			
新板橋	11,651	14,716	26.3%
板橋区役所前	13,443	16,887	25.6%
板橋本町	12,932	17,237	33.3%
本蓮沼	9,944	11,927	19.9%
志村坂上	13,158	15,275	16.1%
志村三丁目	15,226	16,803	10.4%
蓮根	8,521	9,739	14.3%
西台	12,172	12,208	0.3%
高島平	15,767	15,142	-4.0%
新高島平	5,062	4,994	-1.3%
西高島平	6,285	6,480	3.1%

※小竹向原の平成28年度データについては、平成20年度(2008年度)開業の東京メトロ副都心線における駅別乗車人員も含む数字
出典：板橋区の統計

2) 混雑状況

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 185%、東京メトロ有楽町線（東池袋→護国寺）が 163%、都営三田線（西巢鴨→巢鴨）が 156%、東京メトロ副都心線（要町→池袋）が 151%、東武東上線（北池袋→池袋）が 137%の順に高くなっています。

平成 20 年（2008 年）東京都市圏パーソントリップ調査によると、通勤・通学における区内からの鉄道利用の約 9 割が区外を目的地としており、区民の多くが混雑率の高い区間を通過していると考えられます。

国では、鉄道の混雑率を 150%以下にすることをめざしていますが※、東武東上線を除く 4 路線がこの水準を上回っている状態です。

※…「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）

なお、東京圏における主要区間における混雑率の平均値は 163%となっています。

表 区内鉄道路線のピーク時混雑率（平成 29 年度（2017 年度））

事業者名	路線名	最混雑区間		ピーク時混雑率 (%)
JR東日本	埼京線	板橋	池袋	185
東京メトロ	有楽町線	東池袋	護国寺	163
	副都心線	要町	池袋	151
東京都交通局	三田線	西巢鴨	巢鴨	156
東武鉄道	東上線	北池袋	池袋	137

（東京圏）

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)7 月)

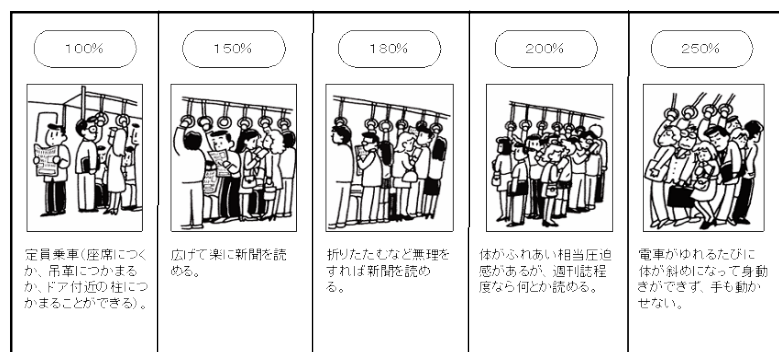
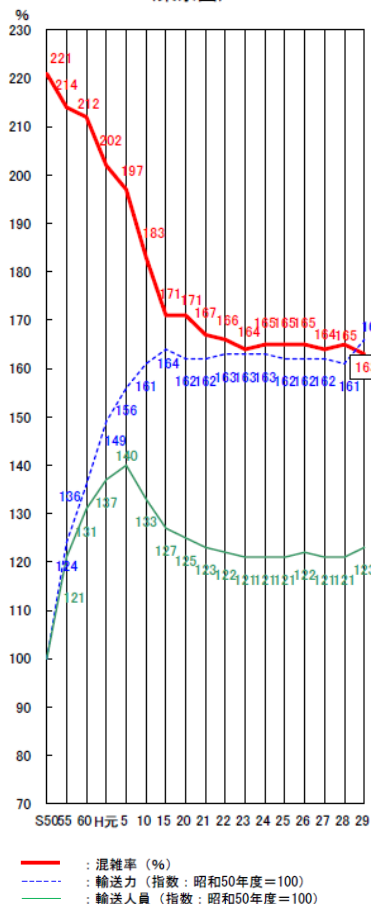


図 混雑率の目安

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)7 月)

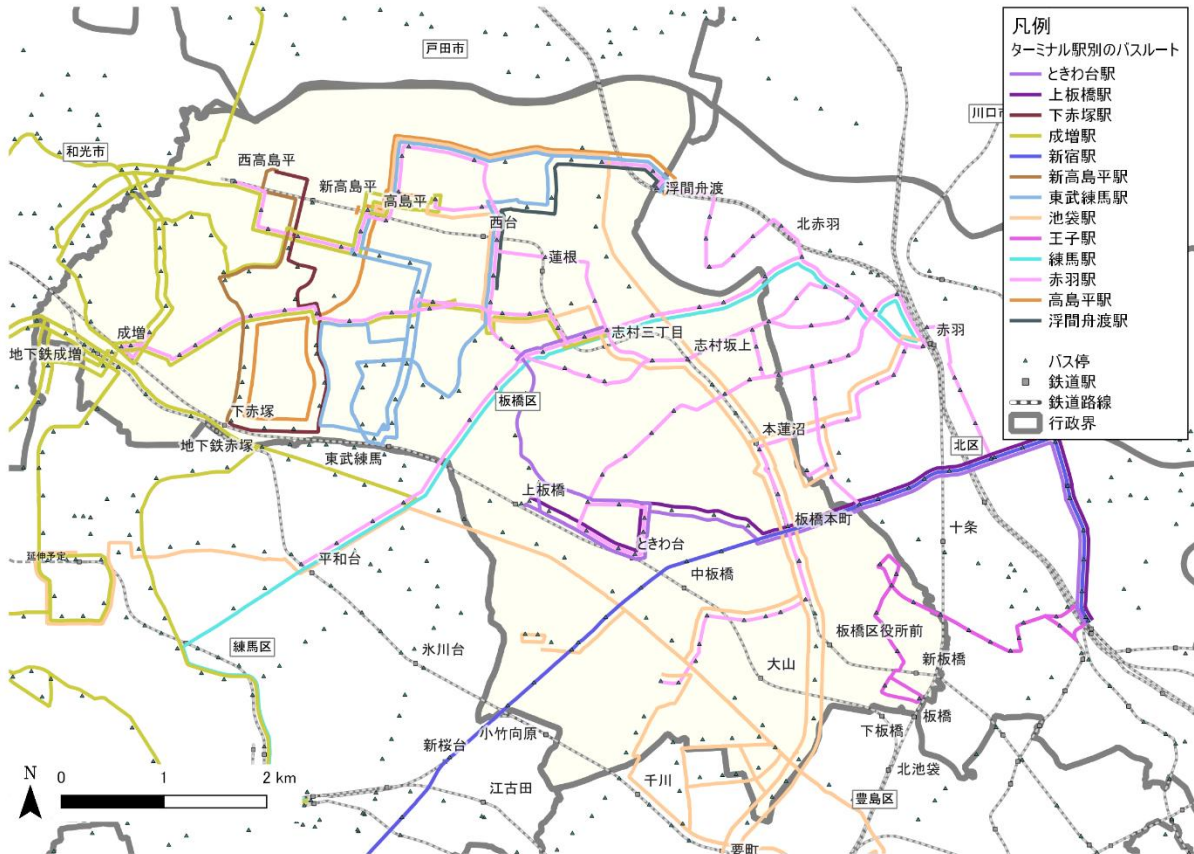
図 東京圏における主要区間混雑率の推移

(2) バス

バスは区内ほぼ全域で運行されており、系統数 62、バス停数 218 箇所となっています。

地域によって路線網の分布状況にばらつきがあり、大山駅、中板橋駅、小竹向原駅等の鉄道駅の近くを通過しているものの接続していない路線もみられます。また、高島平-成増間は迂回感がある路線となっています。

さらに、赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域においてコミュニティバス（りんりん号）が運行されています。



出典：各バス事業者ホームページ

図 バス路線網

表 りんりん号の運行概要

項目	内容
運行エリア	赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域
乗車料金	大人 220 円、子ども 110 円
運行本数	一日 22 便、概ね 35 分間隔
運行方向	始発～15 時まで反時計回り、15 時～最終までは時計回り
バス定員	35 人
年間乗車人員	99,777 人（平成 29 年度（2017 年度））

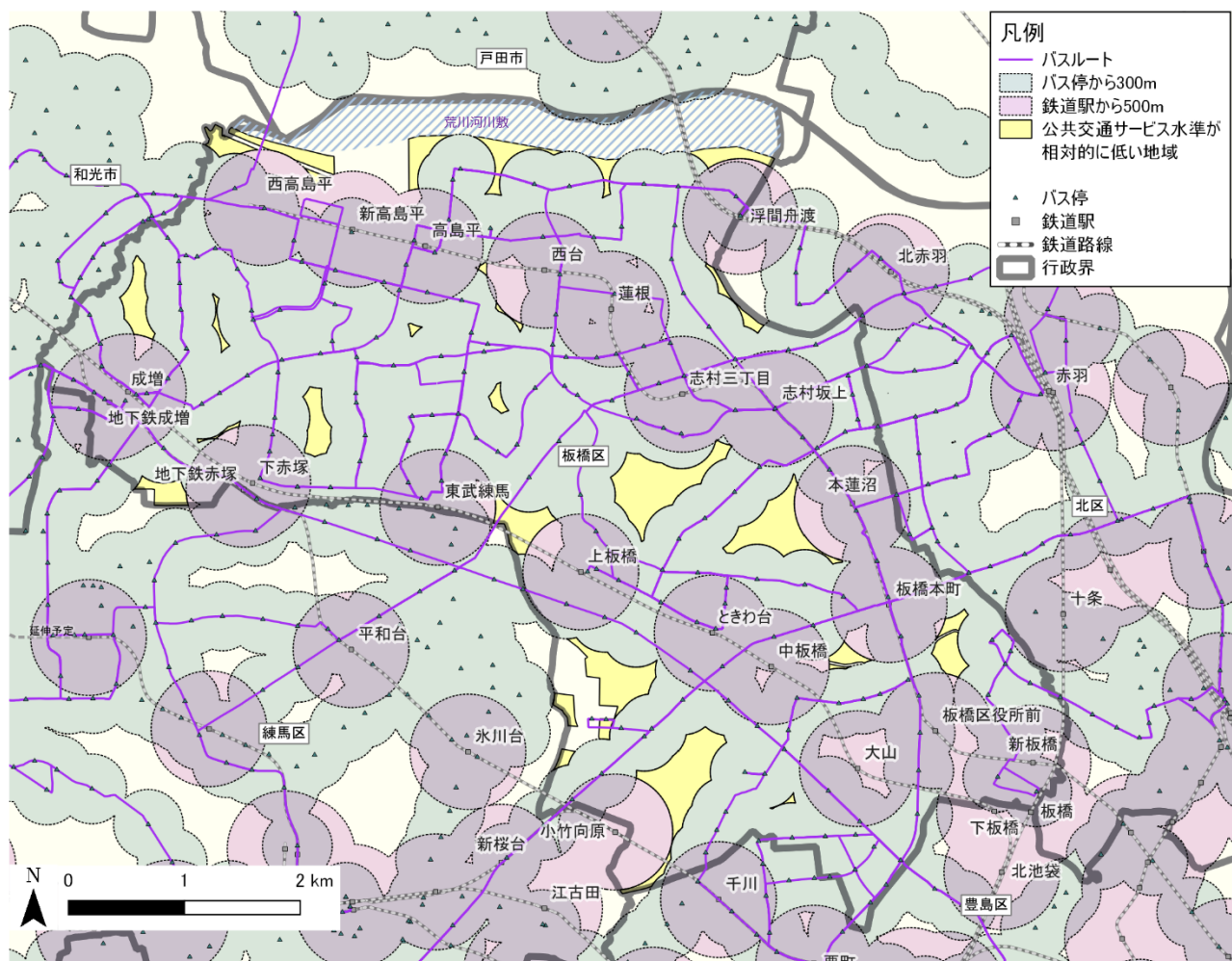


図 りんりん号ルート図

(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域※

区内の鉄道は都心・副都心方向に発達しており、バスは区内ほぼ全域で運行している一方で、道路幅員が狭い等の理由から稲荷台・仲宿、前野町・中台、大谷口・桜川等は、公共交通サービス水準が相対的に低い地域となっています。

公共交通サービス水準が相対的に低い地域のうち、前野町・中台等では高齢者人口密度が比較的高く、稲荷台・仲宿や前野町では子育て世帯密度が比較的高くなっています。



出典：国土数値情報、各バス事業者ホームページ

※…鉄道駅から500m、バス停留所から300m圏域外の地域及び、運行本数が1本/時未満のバス停留場の圏域を公共交通サービス水準が相対的に低い地域と設定

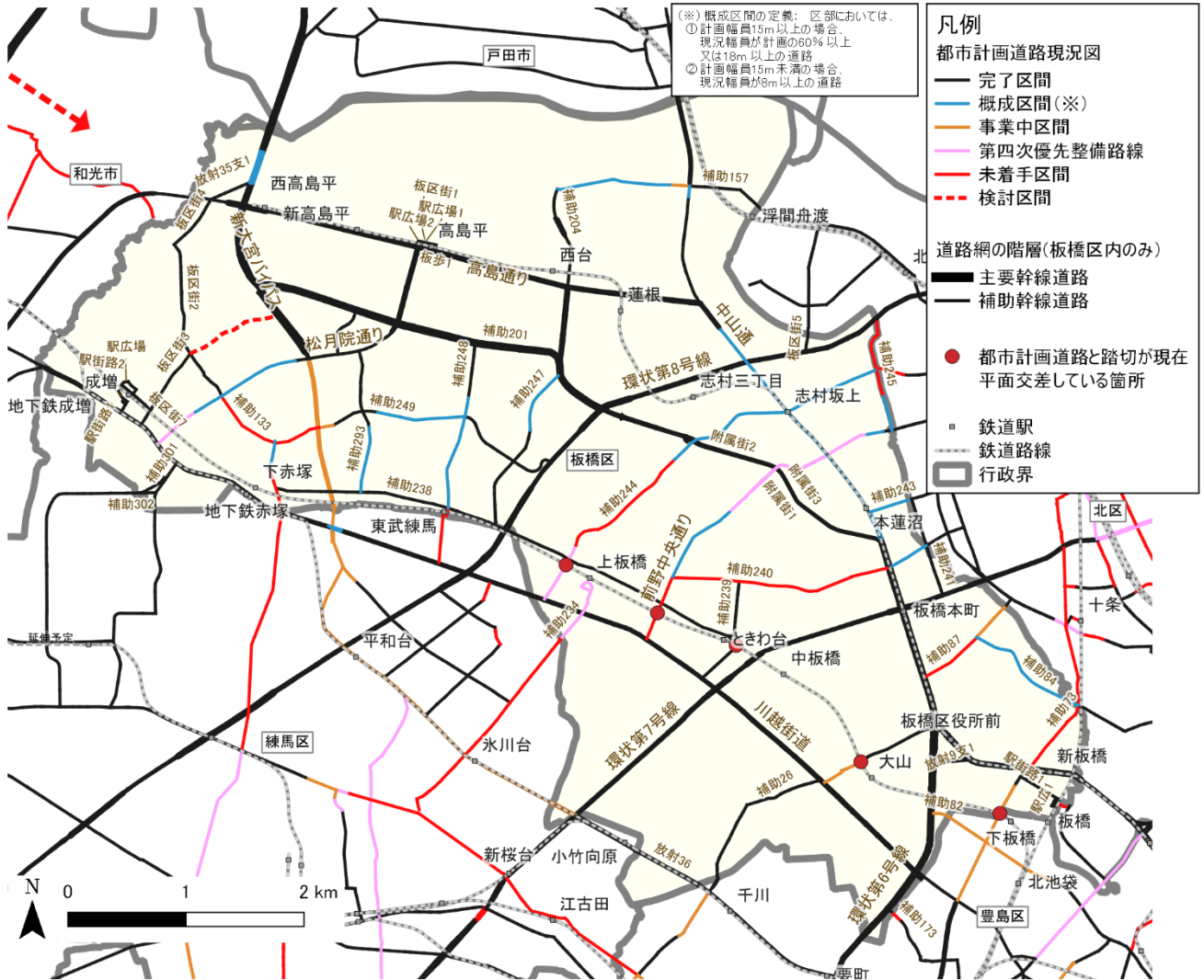
図 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

(4) 道路

1) 幹線道路網

区の主要幹線道路として、中山道、川越街道、新大宮バイパスが区を縦断し、環状第7号線、環状第8号線、高島通りが区を横断するような形で配置されています。

また主要幹線道路は、ほぼ整備されている一方で、区内の地域間を結ぶ道路については、土地区画整理事業が行われていない地区を中心に未整備区間があります。



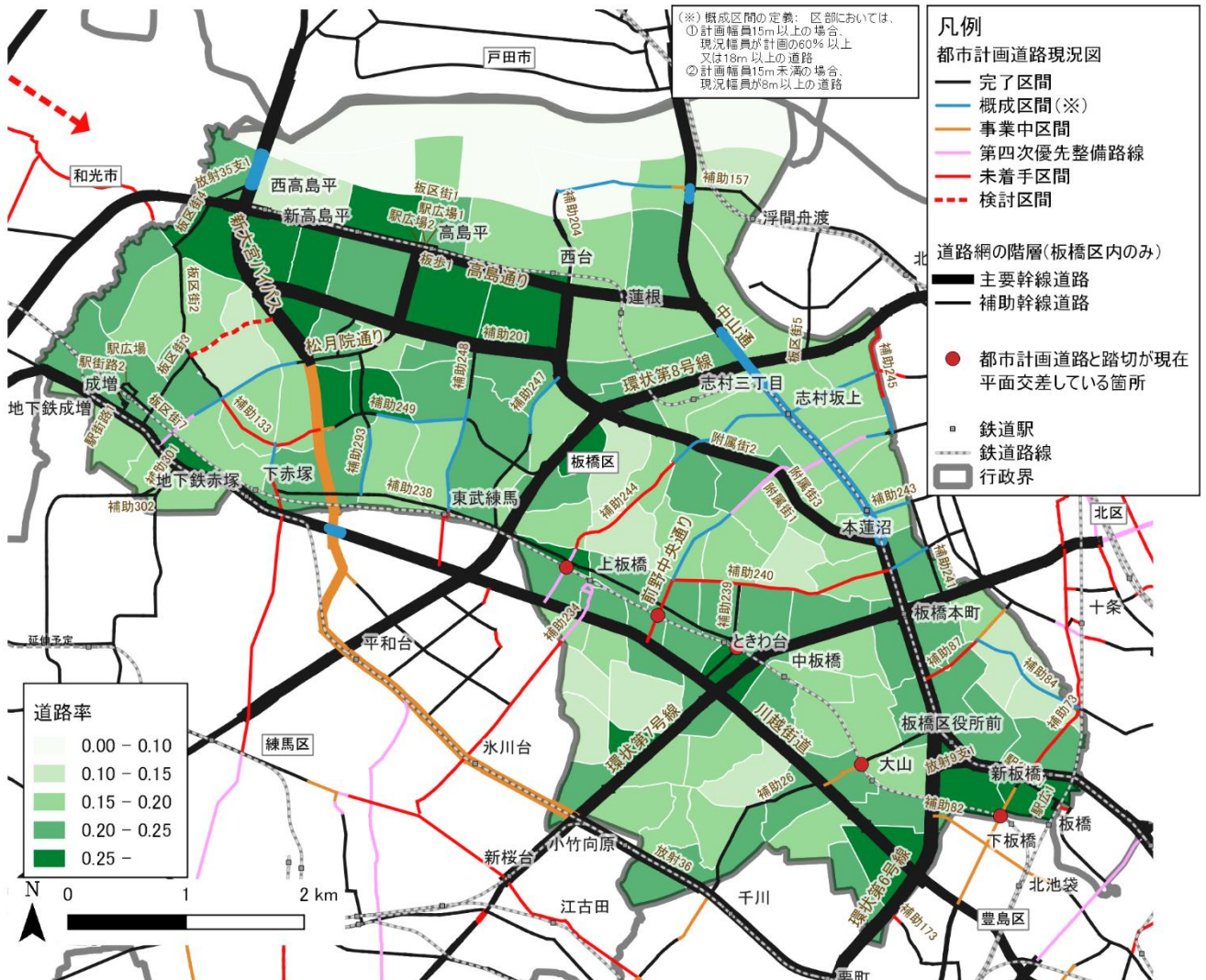
出典：都市計画道路事業現況図(板橋区・北区・練馬区・豊島区・和光市・戸田市)
 図 幹線道路網(都市計画道路)の整備状況

2) 道路率

区の道路率[※]を平均すると18.1%ですが、前野町・中台・赤塚等の都市計画道路が未着手になっている地域の一部では、平均よりも低い傾向にあります。

なお、道路率は23区内で11位になっています。

※…区内の単位面積当たりの道路面積の割合



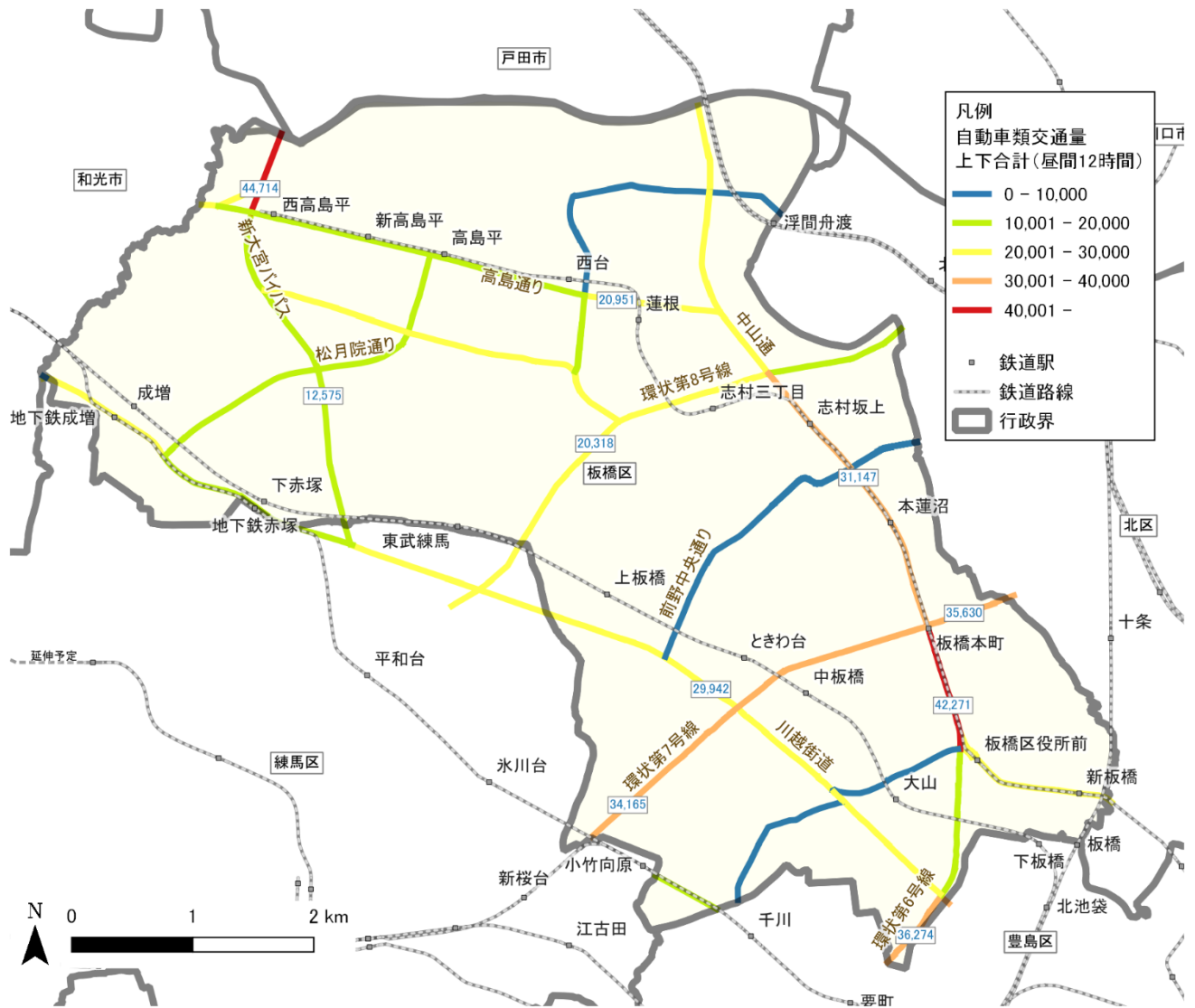
出典：都市計画道路事業現況図(板橋区・北区・練馬区・豊島区・和光市・戸田市)、板橋区提供資料
 データ版“区”資料編(平成30年度版区勢概要)(平成30年(2018年)4月)

図 都市計画道路と道路率

3) 道路の交通量

区内の幹線道路の12時間あたりの交通量は、東西方向の環状第7号線で3～4万台、環状第8号線で2～3万台、高島通りで1～2万台、都心・副都心方向の中山道で3～4万台、川越街道で2～3万台、新大宮バイパスで1～2万台です。

幹線道路において、都心・副都心方向と東西方向の交通量は、概ね同等となっています。



※「自動車類」は、「小型車(乗用車、小型貨物車)、大型車(バス、普通貨物車)」を指す
出典：道路交通センサス(平成27年度(2015年度))

図 自動車類交通量

4) 混雑状況

区内で混雑時旅行速度が 20km/h^{*}を下回っている区間は、東西方向の環状第 7 号線、環状第 8 号線、前野中央通り、補助第 204 号線、松月院通りにみられます。都心・副都心方向では、中山道、川越街道にみられます。

前野中央通りでは東武東上線の踏切が存在し、都市計画道路の未着手区間もみられます。また、大山駅付近の補助第 26 号線については商店街の中を通るため旅行速度が 10km/h 未満の区間もみられます。

なお、23 区における一般道の混雑時旅行速度の平均値は 14.6km/h となっています。



出典：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）、
 道路交通センサス（平成 27 年度（2015 年度））

※…警視庁では一般道路において走行速度が 20km/h 以下になった状態を渋滞としている（都内の交通渋滞統計より）

図 都市計画道路と混雑時旅行速度

5) 交通事故

a) 年齢層別交通事故死傷者数

区内における年齢階層別の交通事故死傷者数を東京都全体と比較すると、全ての年齢層で東京都全体を下回っていますが、子どもについては概ね同水準となっています。

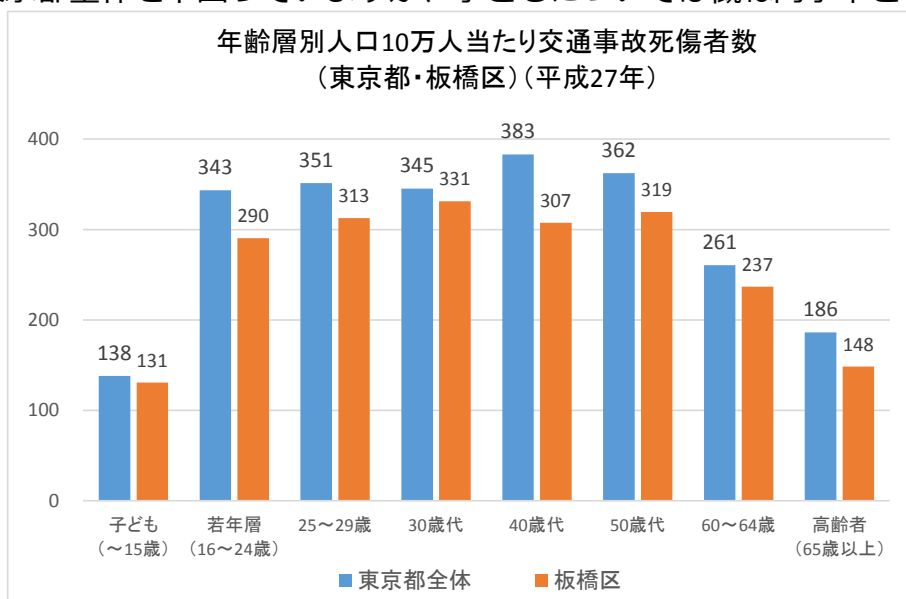


図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死傷者数(東京都、板橋区)

出典：板橋区交通安全計画2020, 国勢調査(平成27年度(2015年度))

b) 年齢層別交通事故死者数

区内における年齢階層別の交通事故死者数をみると、他の年齢層と比較して60~64歳や高齢者の交通事故死者数が多くなっています。

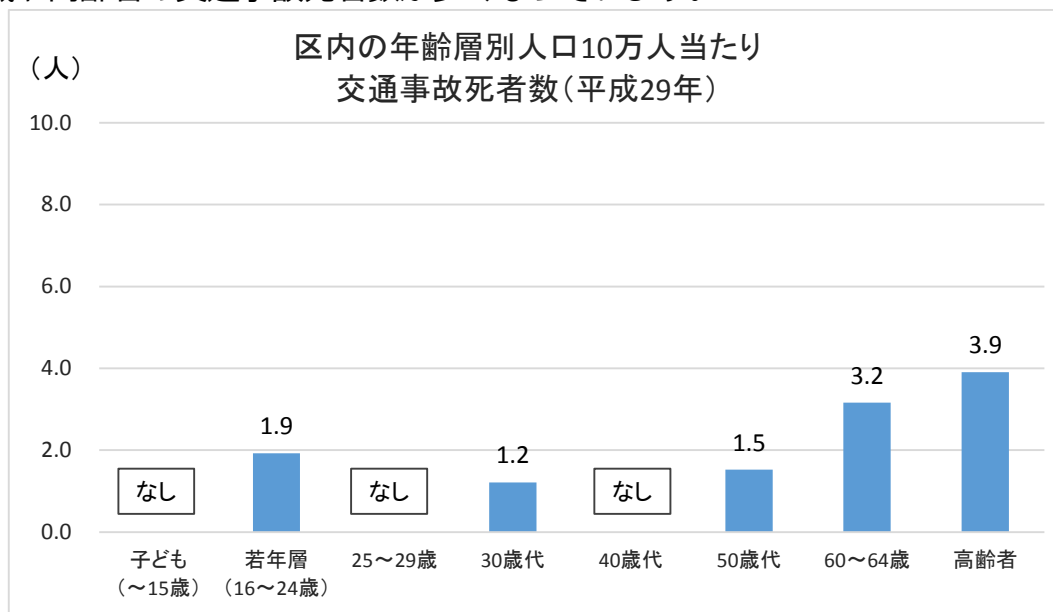


図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数(板橋区)

※交通事故死者数：平成29年のデータ

※年齢層別人口：平成27年度国勢調査データ

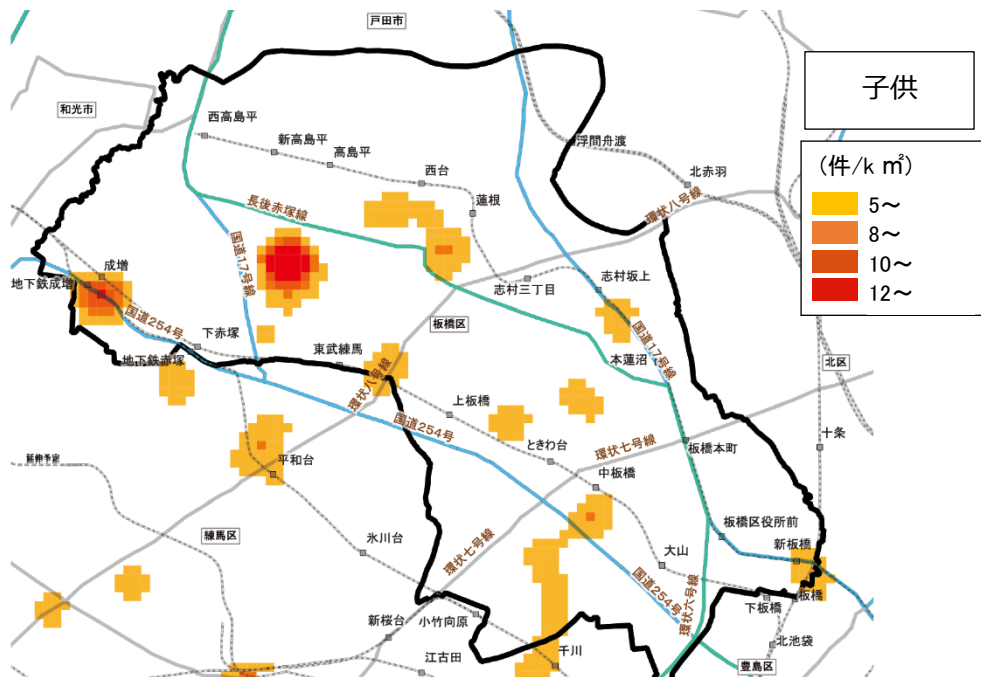
出典：板橋区交通安全計画2020, 国勢調査(平成27年度(2015年度))

c) 交通事故が多いエリア

警視庁が公開している交通事故発生マップ※によると、全交通事故は熊野町周辺や大和町周辺で多く発生しています。

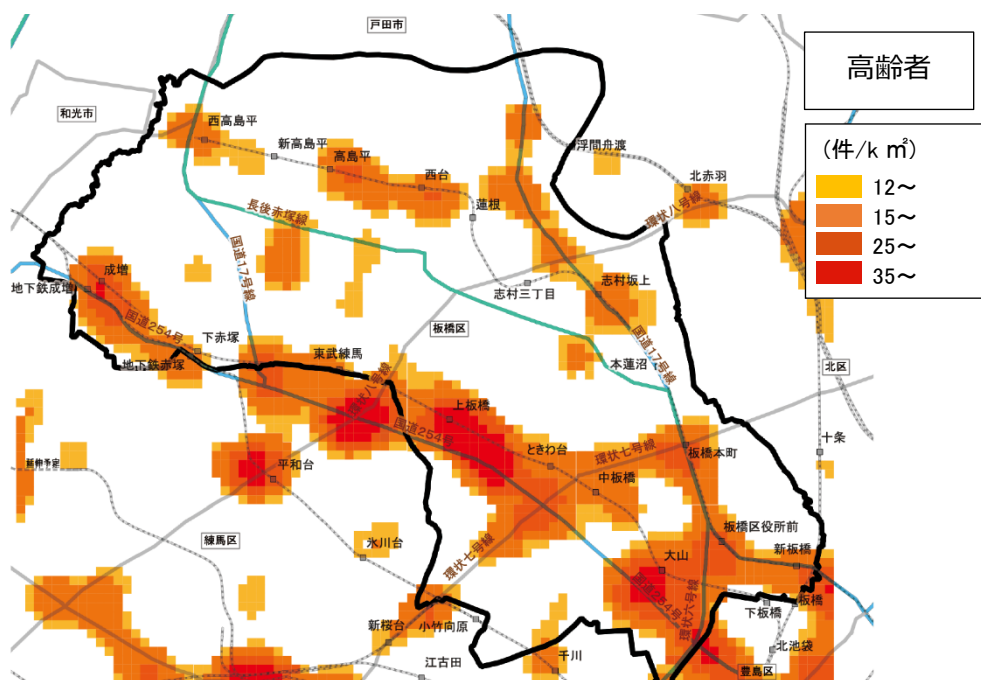
属性別にみると、子供の交通事故は、徳丸五丁目・成増駅周辺で多く発生しています。また、高齢者の交通事故は大山駅・上板橋駅・成増駅周辺で多く発生しています。

※平成 27 年～29 年の 3 年間の負傷事故と平成 29、30 年の死亡事故発生密度を地図で表記したもの



出典：警視庁「交通事故発生マップ」

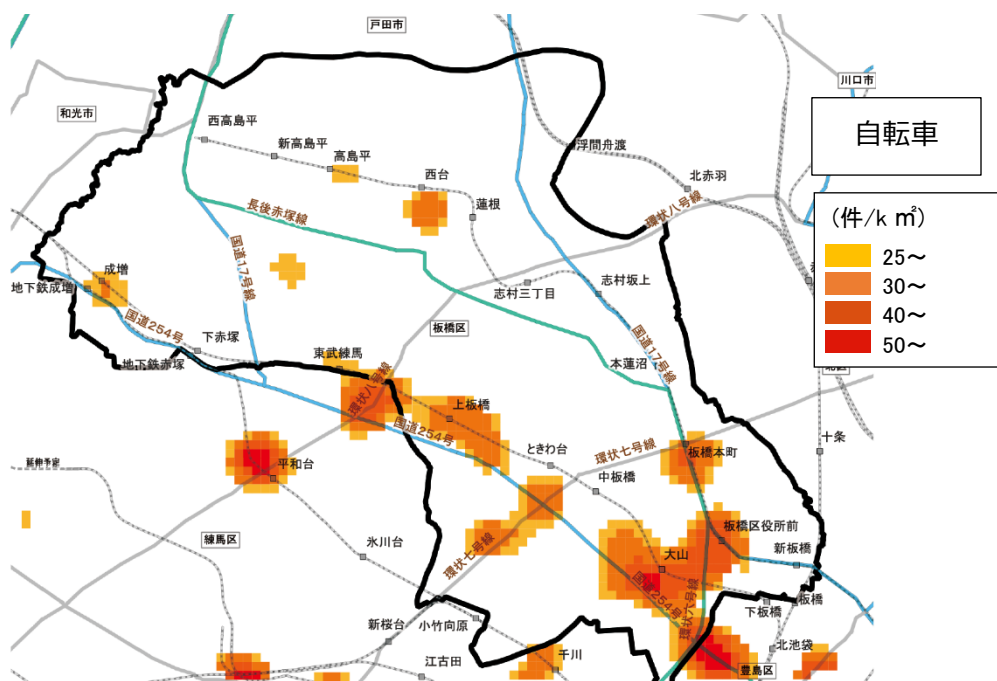
図 交通事故発生件数が多いエリア（子供）



出典：警視庁「交通事故発生マップ」

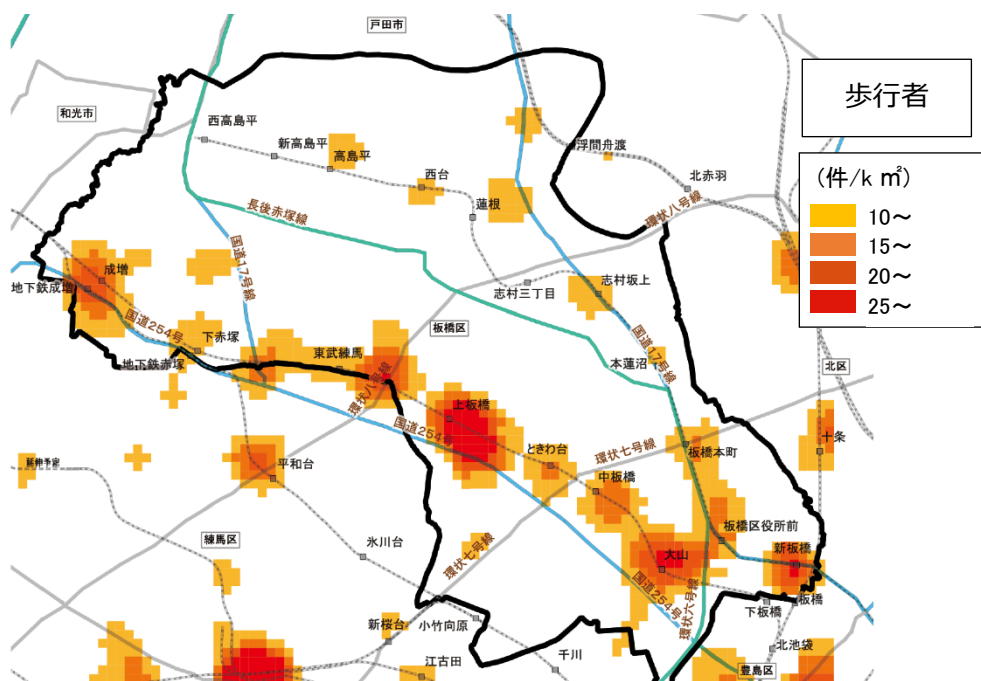
図 交通事故発生件数が多いエリア（高齢者）

交通手段別にみると、自転車の交通事故は板橋区役所前駅・大山駅周辺で多く発生しています。また、歩行者の交通事故は板橋駅・大山駅・上板橋駅・東武練馬駅・成増駅周辺で多く発生しています。



出典：警視庁「交通事故発生マップ」

図 交通事故発生件数が多いエリア（自転車）

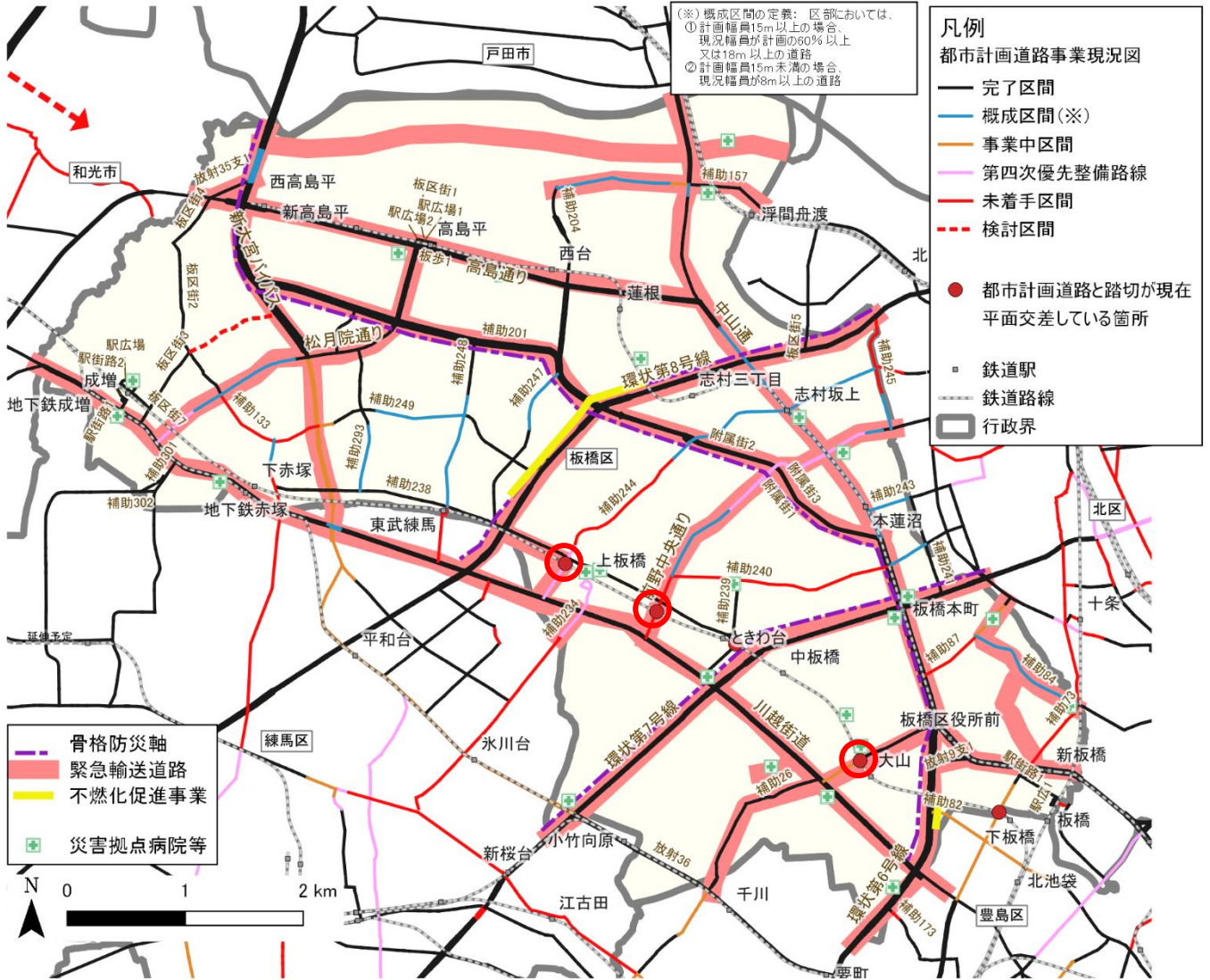


出典：警視庁「交通事故発生マップ」

図 交通事故発生件数が多いエリア（歩行者）

6) 防災

都市計画道路が整備されることにより、災害拠点病院へのアクセスが改善されると考えられる区間がみられます。



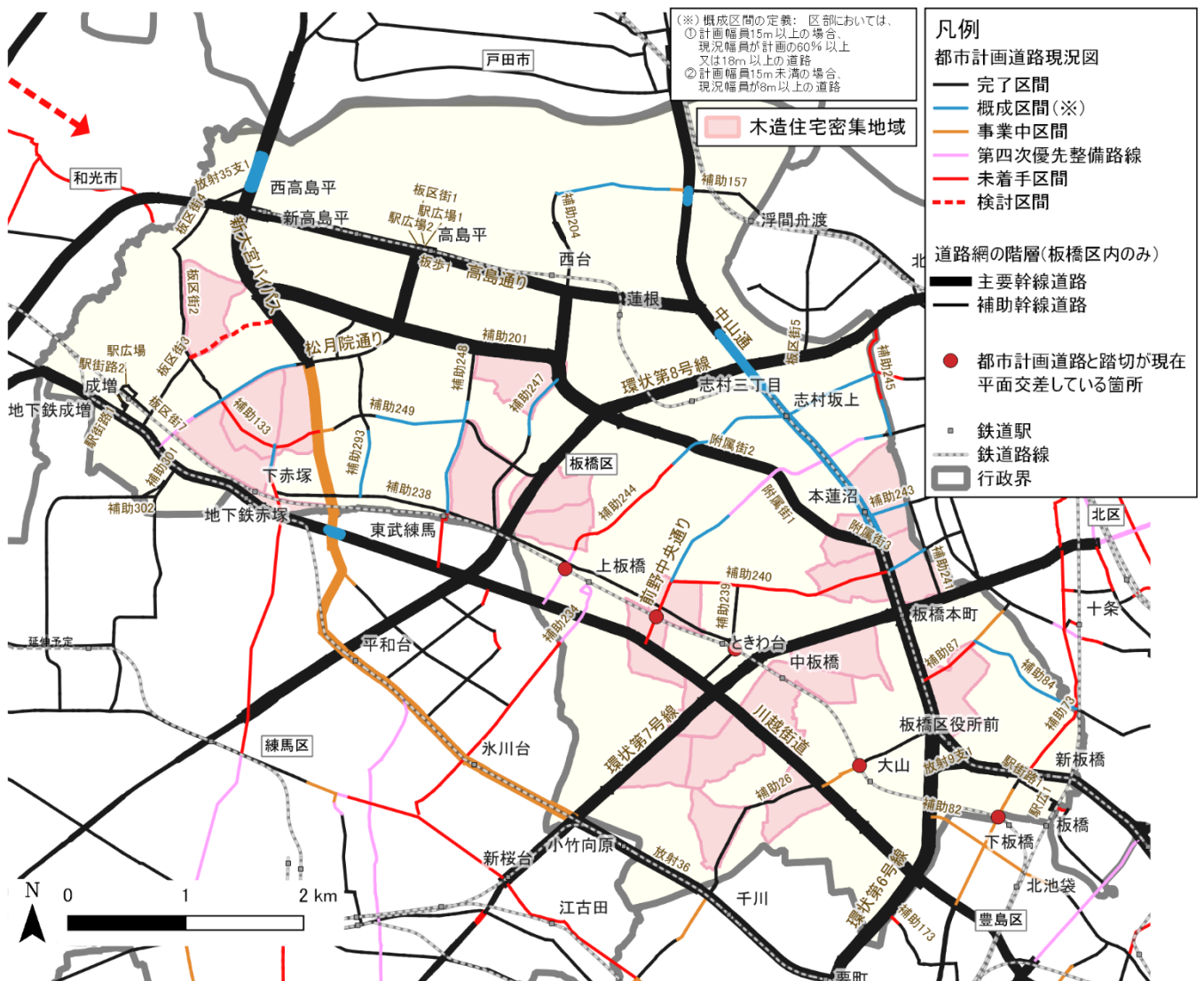
○ 緊急輸送道路上の踏切

出典：板橋区都市づくりビジョン（平成30年（2018年）3月）、板橋区ホームページ（都市防災不燃化促進事業）、東京都防災都市づくり推進計画（平成28年（2016年）3月）

図 防災ネットワーク

災害の危険性が高い木造住宅密集地域※では、都市計画道路をはじめとした道路の整備を行うことで延焼被害を最小限にすることができます。

仲宿・前野町・赤塚は、木造住宅密集地域を含んでおり、都市計画道路の整備も未着手になっている箇所がみられます。



※…震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造建築物が密集している地域のことです。東京都の防災都市づくり推進計画では、以下の条件のいずれにも該当する地域(町丁目)を木造住宅密集地域としています。(①昭和55(1980)年以前の老朽木造建築物棟数率30%以上②住宅戸数密度55世帯/ha以上③補正不燃領域率60%未満)

出典：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)、
 板橋区都市づくりビジョン(平成30年(2018年)3月)

図 都市計画道路と木造住宅密集地域

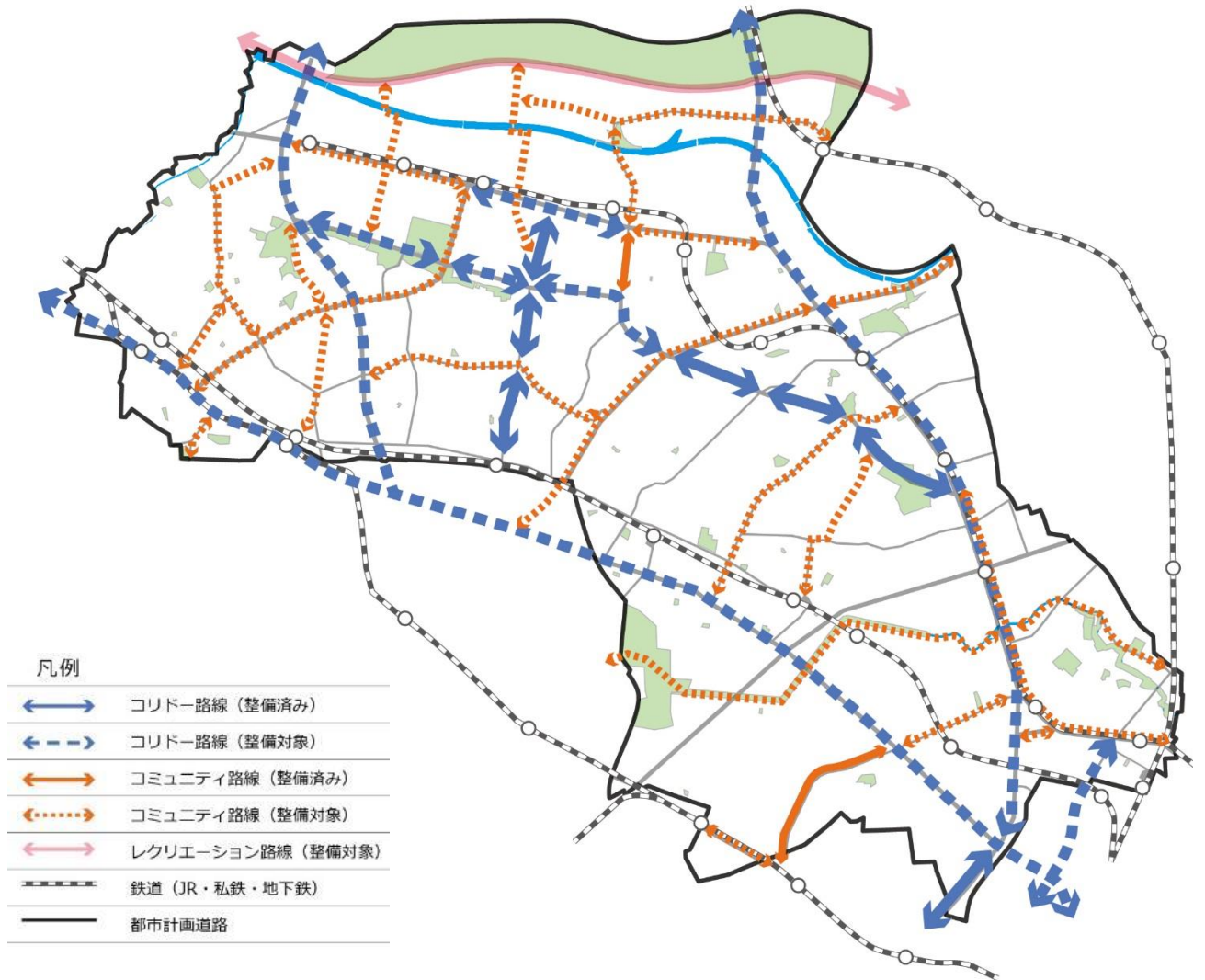
(5) 自転車

1) 通行環境

板橋・豊島両区が平成 12 年度（2000 年度）に板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画を策定し、自転車道の整備を推進してきました。

この計画に基づいて、平成 12 年度（2000 年度）から平成 26 年度（2014 年度）までの期間で、区道のコリドー路線※については整備が完了しています。

今後は、自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の策定を受けて、自転車走行空間ネットワーク計画の検討を進めていきます。



出典：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画

図 自転車ネットワーク

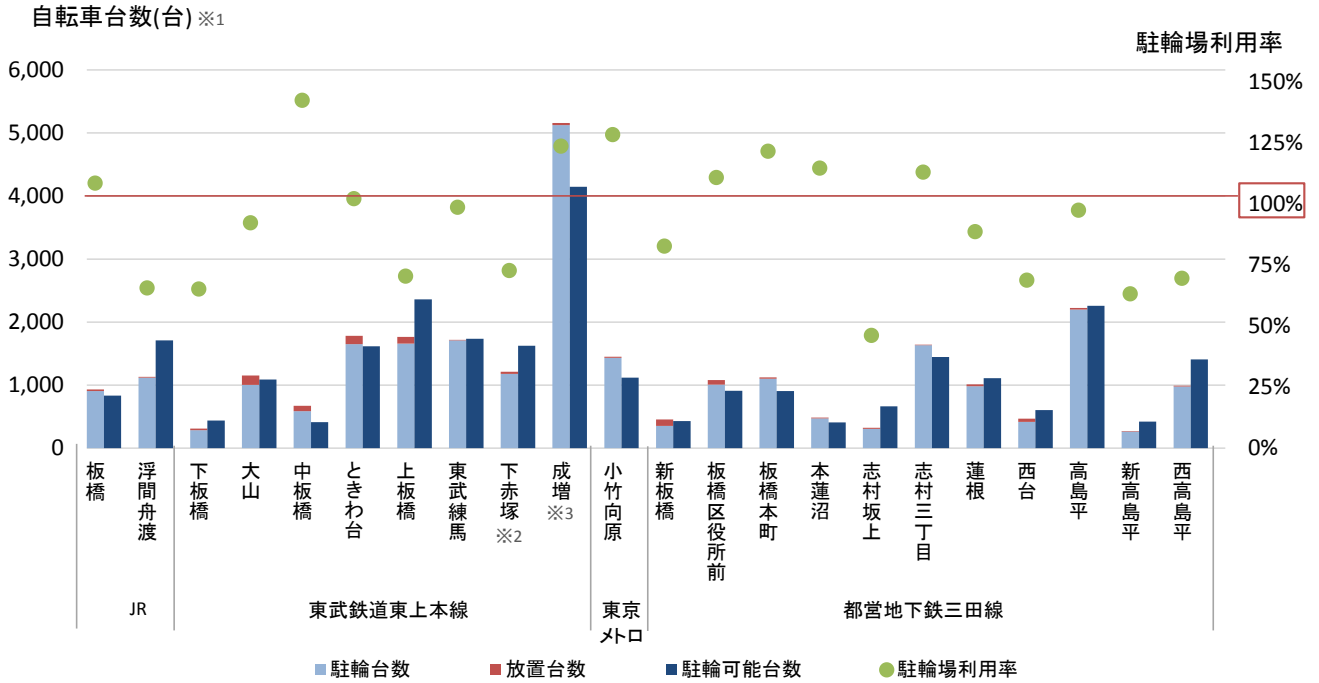
表 自転車ネットワーク路線の定義

路線区分	定義
※コリドー路線	副都心「池袋」を中心とし、そこから放射状に伸びている幹線道路を主として、ネットワーク核拠点、商業業務拠点等を結ぶ、板橋区・豊島区を一体的な空間とした路線
コミュニティ路線	コリドー路線をカバーする形で、買い物、通勤・通学等、生活に直接関わってくる路線を中心に、地域の歴史・文化資源の活用を視野に入れつつ、各地域や地元商店街等に密着した、全体的に拡がりをもたせるような路線
レクリエーション路線	自転車・歩行者専用道路として、スポーツやレクリエーションに寄与できる路線

出典：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画

2) 駐輪場

駐輪場の駐輪可能台数に対して実際の駐輪台数が上回っているのは板橋本町駅、小竹向原駅、中板橋駅、成増駅等が挙げられます。また、大山駅、上板橋駅、ときわ台駅、成増駅では放置自転車も比較的多く発生しています。



※1: 駐輪台数は、8時～11時の延べ台数。放置台数は、調査時点での台数。
 ※2: 地下鉄赤塚駅を含む ※3: 地下鉄成増駅を含む

出典：板橋区資料

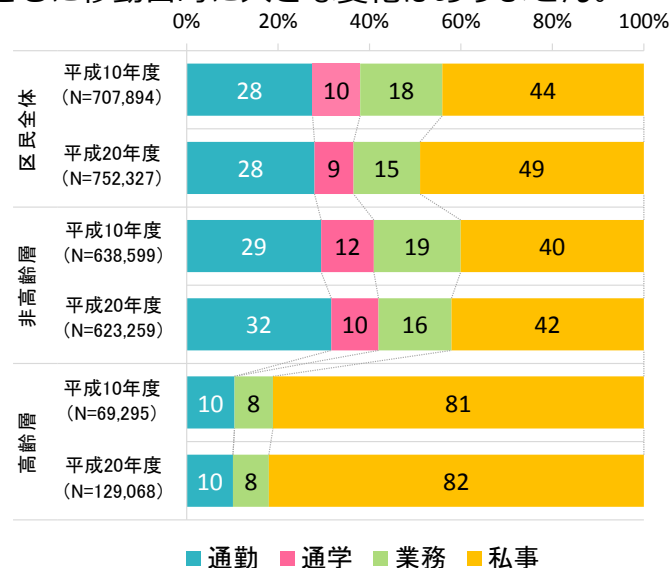
図 駐輪台数と駐輪可能台数

(6) 人の動き

1) 移動目的

区民の移動目的は、65歳以下の年齢層では通勤、業務、通学での移動が6割程度を占める一方、65歳以上の年齢層では私事目的が8割を占めています。

平成10年度（1998年度）から平成20年度（2008年度）の経年変化をみると、各年齢層ともに移動目的に大きな変化はありません。



※「高齢層」は、「65歳以上の年齢層」と定義
※端数処理の関係で合計は100%にはならない

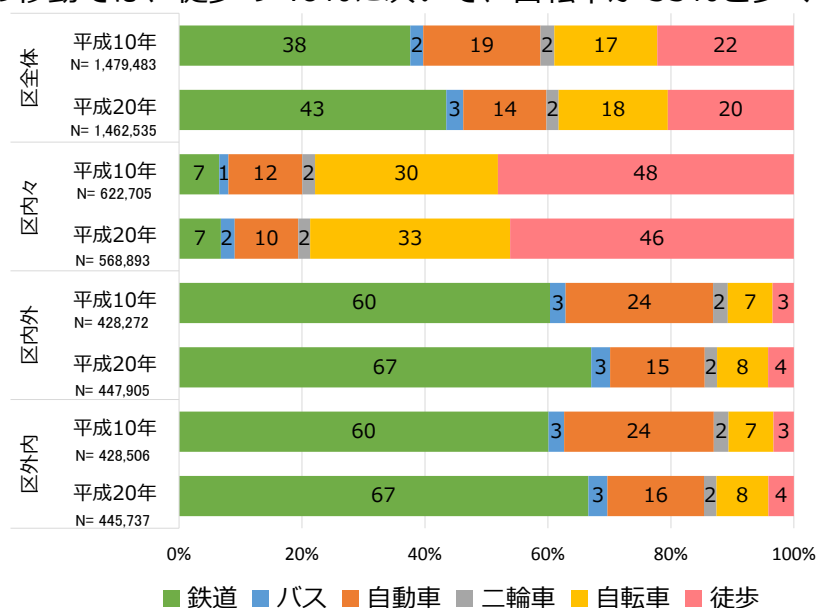
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度（1998年度）、平成20年度（2008年度））

図 区民の移動目的

2) 代表交通手段分担率

区内から区外や、区外から区内への代表交通手段として、自動車の利用が減少している一方、鉄道の利用は増加しています。

区内々の移動では、徒歩の46%に次いで、自転車が33%と多くなっています。



※端数処理の関係で合計は100%にはならない

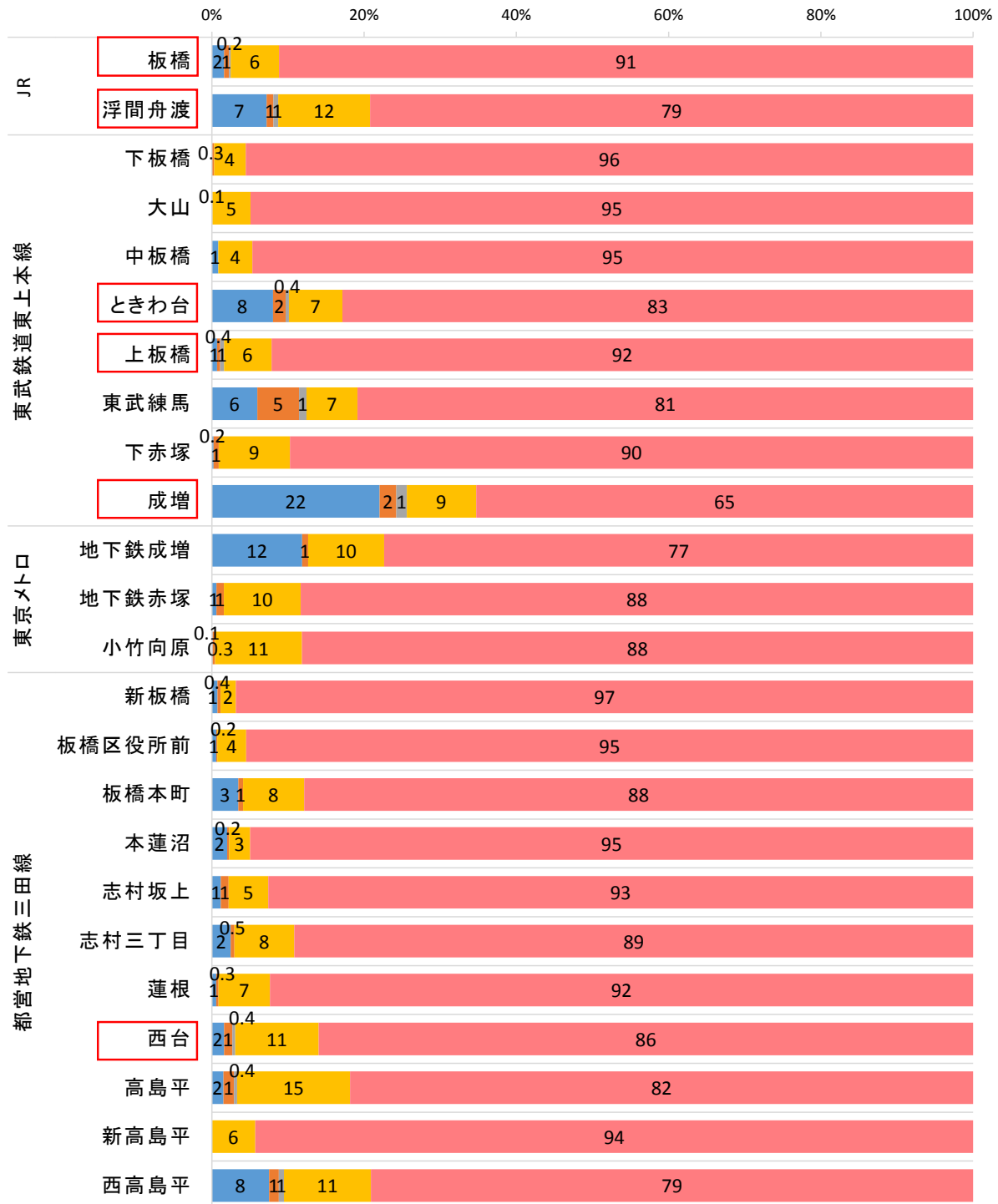
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度（1998年度）、平成20年度（2008年度））

図 区内の代表交通手段分担率

3) 鉄道駅端末代表交通手段*

鉄道駅までの交通手段は、ほとんどの駅において徒歩が8～9割を占め、次いで自転車が多くなっています。

成増駅では、鉄道の整備されていない東西方向へのバス路線(石神井公園駅(練馬区)や赤羽駅(北区)等への系統)が存在し、バスの利用が1～2割程度みられます。



 駅前広場あり
 ■ バス
 ■ 自動車
 ■ 二輪車
 ■ 自転車
 ■ 徒歩

*…1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段を指す。

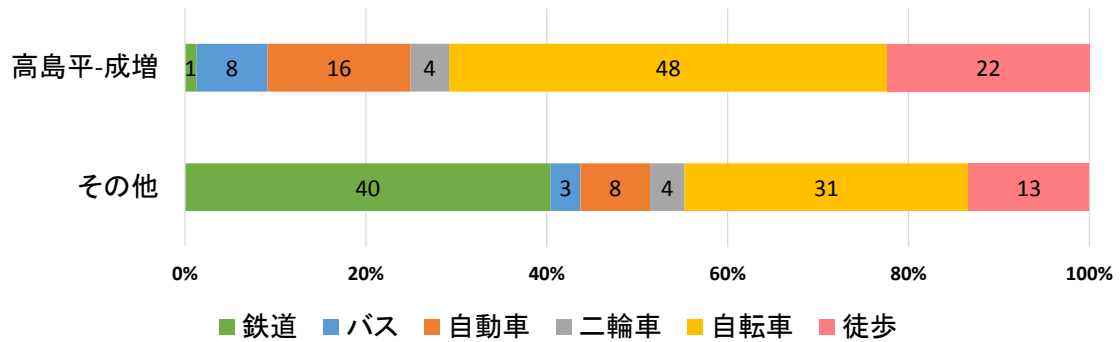
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度（2008年度））

図 鉄道駅端末代表交通手段

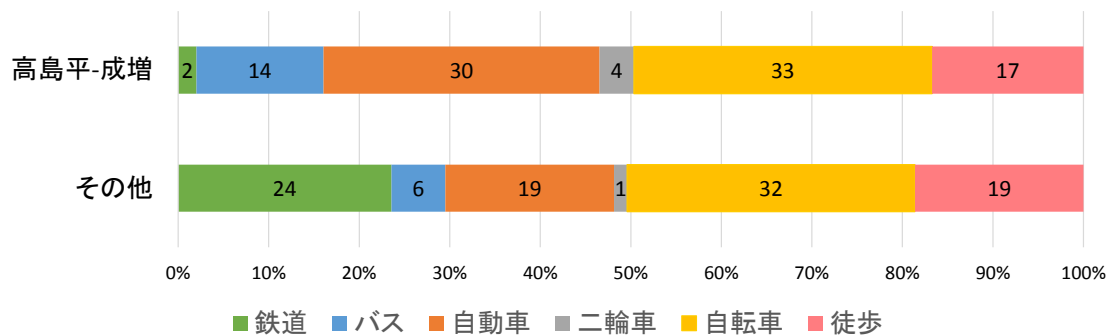
4) 東西方向の移動における交通手段の利用状況

東西方向の移動として、高島平-成増エリア間の移動に着目すると、その他地域間の移動と比較して、公共交通（鉄道）の利用割合が低い一方、自転車、自動車が高い傾向にあります。

自動車利用割合が高いことに加え、両エリア間を結ぶ松月院通りでは道路混雑が発生しており、環境負荷低減等の観点から公共交通の利用促進が求められます。



※「その他」は高島平-成増間を除く板橋区内のトリップ（ゾーン内々を除く）
 図 交通手段別分担率（通勤通学目的）



※「その他」は高島平-成増間を除く板橋区内のトリップ（ゾーン内々を除く）
 図 交通手段別分担率（私事目的）

5) 自転車の利用状況

自転車の分担率を他区と比較すると、代表交通手段における利用は 23 区中 8 位、駅にアクセスする鉄道端末交通手段における利用は、23 区中 10 位といずれも上位 10 位以内となっています。

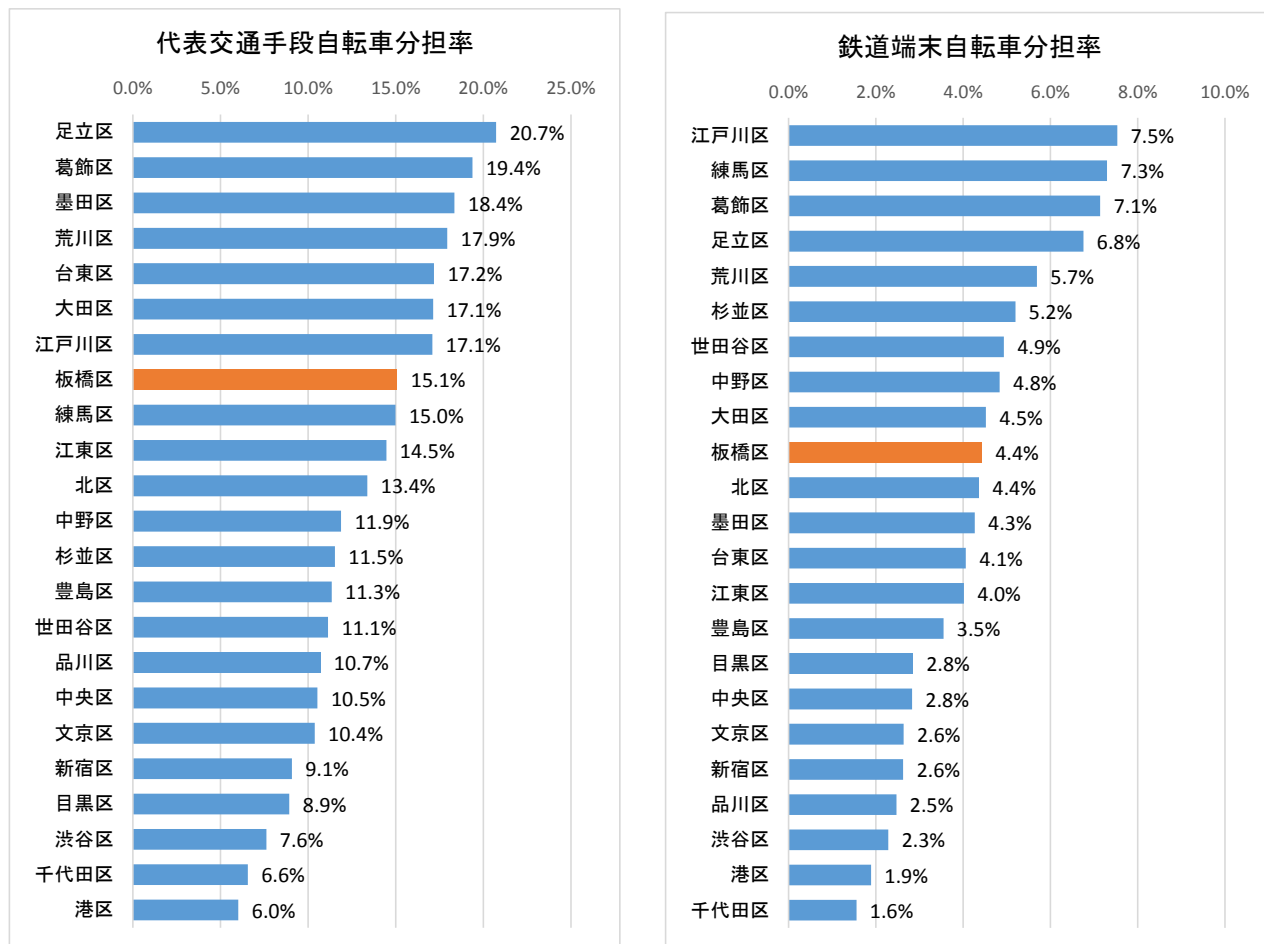


図 自転車分担率（代表交通手段・鉄道端末）（東京 23 区）

出典：国勢調査（平成 22 年度（2010 年度））

2-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ

(1) 調査概要

区民の日常的な外出の状況や、交通に関する様々な取組みへの評価や満足度・重要度、今後の交通に関する施策への要望等の交通に関する課題について、区民を対象としたアンケート調査を実施しました。

また、区外から区内へ通勤・通学等で来訪する傾向もあり、周辺の区市とのつながりを意識した交通政策を考えていくことも重要です。このことから、区内への来訪状況を把握するほか、区民との交通に関する意識・意向の違いを分析する等により区の交通に関する特性を明らかにするため、区外からの来訪者（在勤・在学者等）に対するアンケート調査もあわせて実施しました。調査概要は下表のとおりです。

表 区民及び来訪者アンケート調査概要

	区民アンケート調査	来訪者アンケート調査
対象	満 16 歳以上の区内在住者	<ul style="list-style-type: none"> 満 16 歳以上の区外居住者（東京都、神奈川県、埼玉県） 自転車、自動車、タクシー、バス、鉄道のいずれかの交通手段を利用して、月 1 回以上、板橋区を来訪する者
期間	平成 30 年（2018 年） 8 月 29 日(水)～9 月 14 日(金)	平成 30 年（2018 年） 10 月 3 日(水)～10 月 9 日(火)
方法	郵送配布、郵送回収	WEB アンケート
配布数	4,000 票	—
回収数	1,310 票 (回収率：32.8%)	1,000 票 ※各交通手段で 100 票以上確保

(2) 交通手段別の利用状況

区民と来訪者の区内における交通手段別の利用状況をみると、区民は、鉄道に次いで自転車とバスの利用割合が高くなっています。

また、子育て世帯は鉄道に次いで自転車、バスの順に利用割合が高く、高齢者は自転車の利用割合が高い傾向にあります。

一方、来訪者は、鉄道、自動車の利用割合が比較的高い傾向にあります。

表 交通手段別の利用割合

交通手段	利用している割合						
	区民					来訪者	
	全体		子育て世帯 ^{※1}		高齢者 ^{※2}		
自転車	6割以上	64%	7割以上	79%	6割以上	60%	26%
自動車		44%		51%		44%	45%
タクシー		46%		47%		51%	11%
バス	6割以上	64%	7割以上	73%		58%	25%
鉄道	9割以上	94%	9割以上	97%	9割以上	91%	59%

※1：18歳以下の子どもがいる世帯を「子育て世帯」と定義

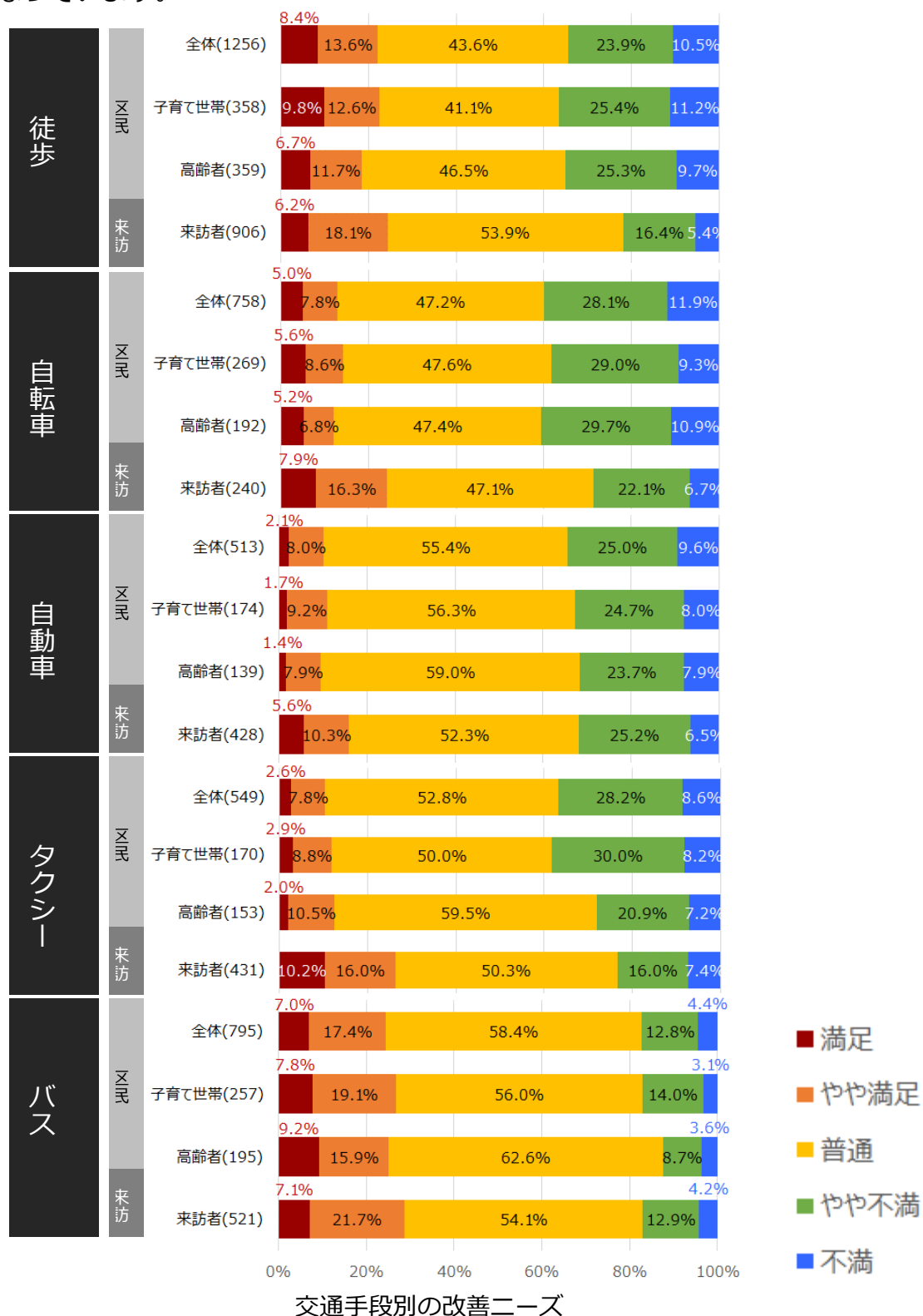
※2：65歳以上の回答者を「高齢者」と定義

(3) 交通手段別の総合的な満足度

区内における交通手段別の総合的な満足度をみると、区民は自転車、タクシー、自動車、徒歩の順に不満の割合が高い一方、バスの満足度が高くなっています。

属性別にみると、子育て世帯はタクシーや徒歩の満足度が全体より低く、高齢者は自転車が低い傾向にあります。

来訪者の満足度は、全ての交通手段において区民より高いですが、自動車が比較的低くなっています。



(4) 交通手段別の改善ニーズ

1) 徒歩

歩行環境に対する改善ニーズは、区民・来訪者ともに「歩道の幅(人や自転車との混在等)」が最も高く、特に子育て世帯が重視する傾向にあります。

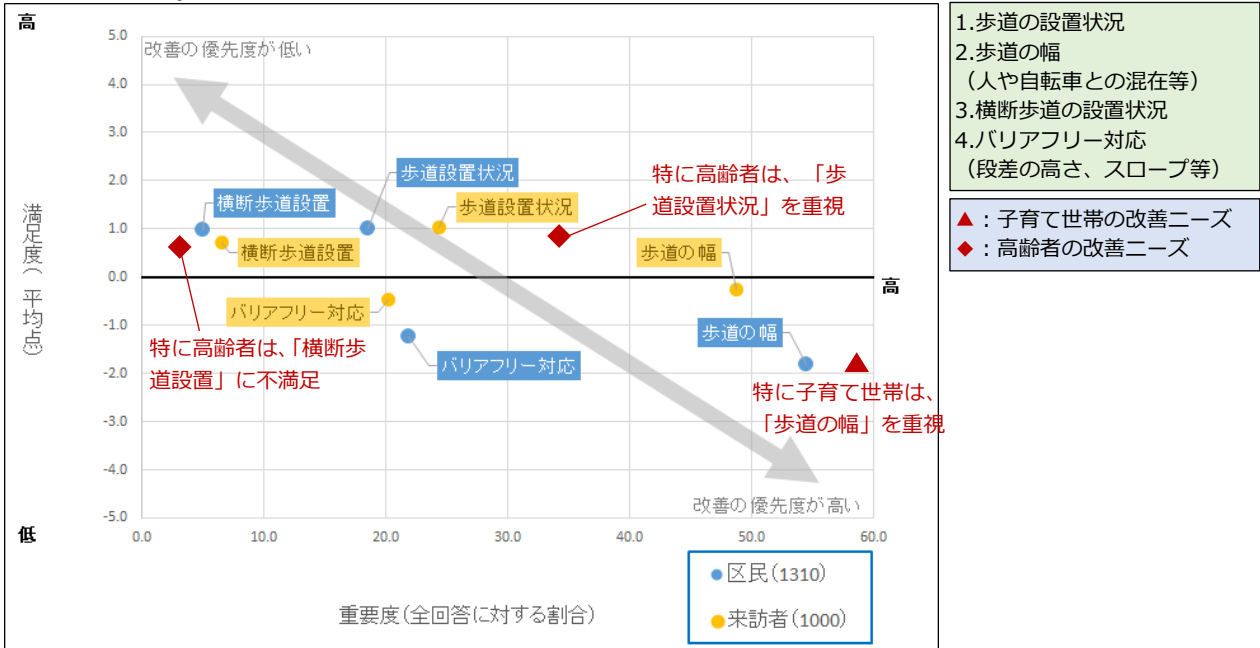


図 歩行環境に対する改善ニーズ

2) 自転車

区民の自転車の利用環境に対する改善ニーズは、「道路の幅」が最も高く、特に高齢者が重視する傾向にあります。

次いで、「駅周辺の駐輪場の利用可能台数」の改善ニーズが高くなっています。

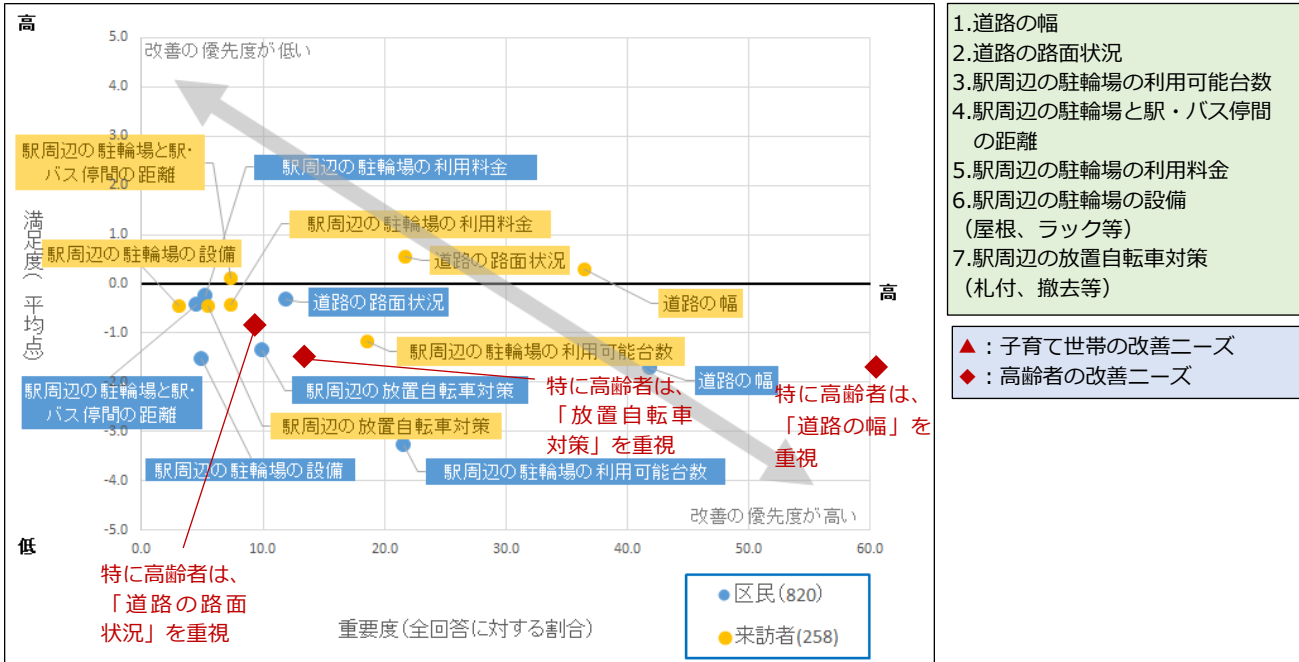


図 自転車の利用環境に対する改善ニーズ

3) 自動車

区民の自動車利用環境に対する改善ニーズは、「車道の幅」「交差点における安全対策(ミラーの設置等)」の順に高くなっています。

一方で、来訪者は「道路の混雑状況」に対する改善ニーズが突出しています。

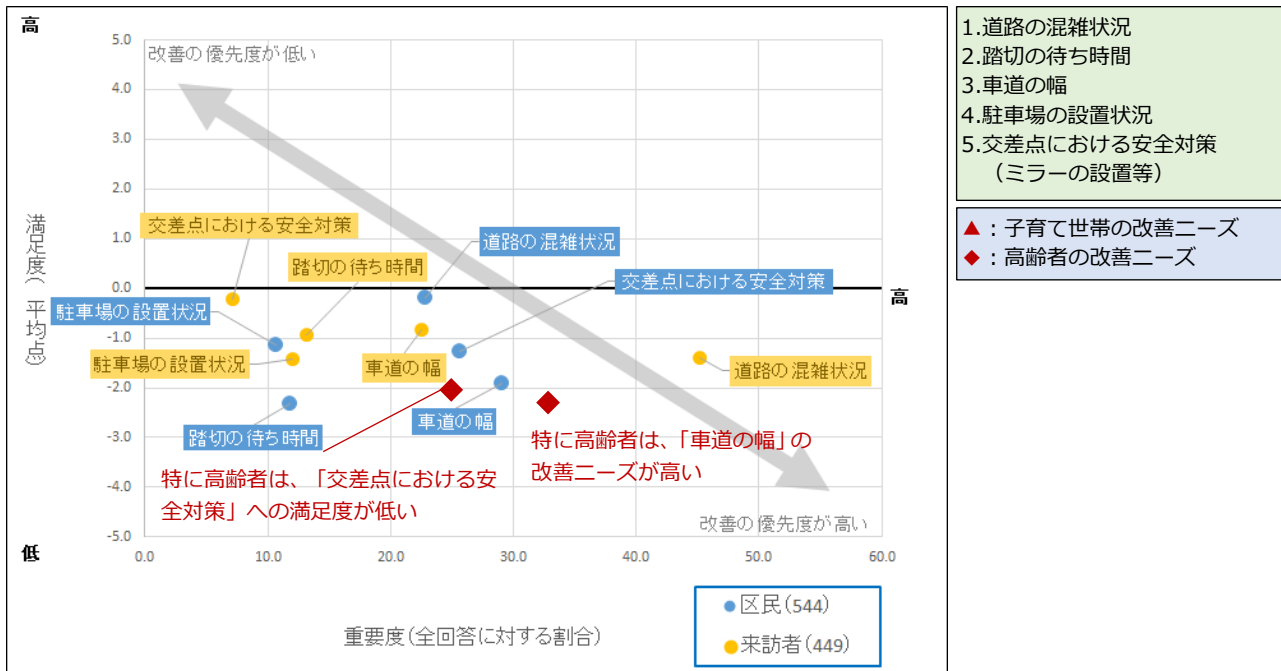


図 自動車の利用環境に対する改善ニーズ

4) タクシー

区民のタクシーサービスに対する改善ニーズは、「自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ」が最も高く、特に高齢者は重視しています。次いで「運賃」が高く、特に子育て世帯が重視しています。

来訪者は、「駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ」が最も高くなっています。

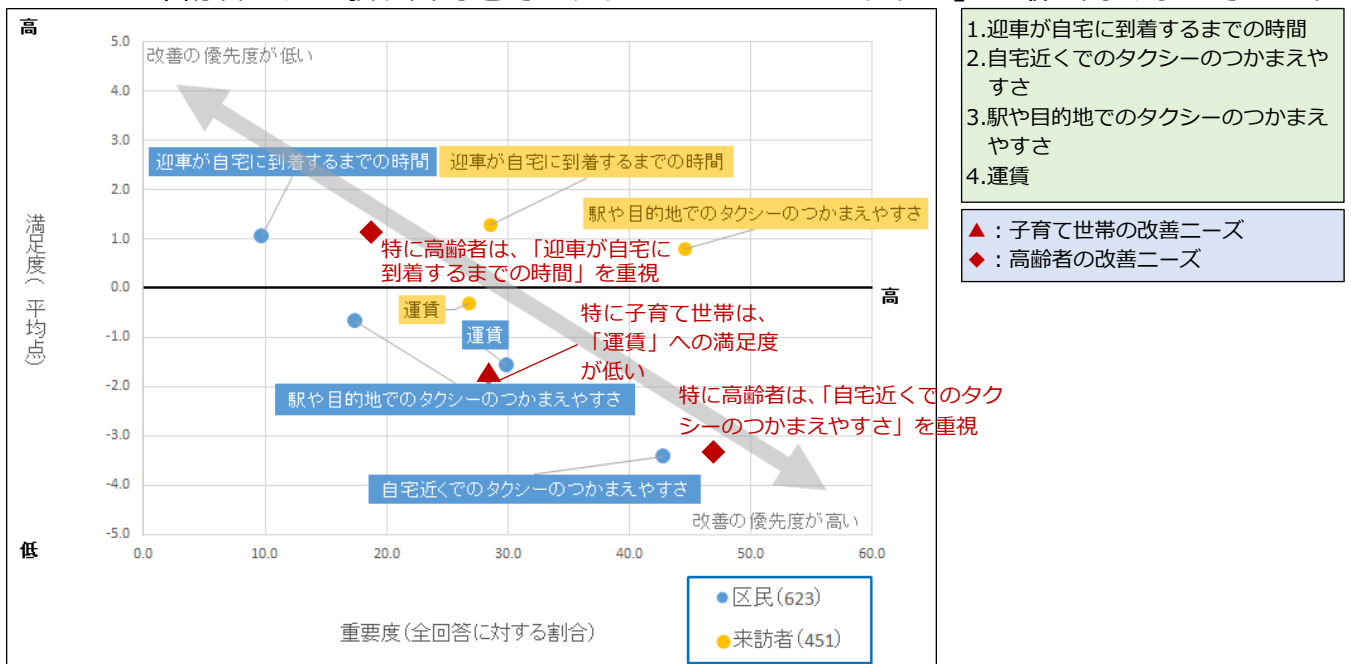


図 タクシーのサービスに対する改善ニーズ

5) バス

区民のバスサービスに対する改善ニーズは、「速達性・定時性」や「バス停環境(屋根、ベンチ、運行情報等)」が高くなっており、特に高齢者はバス停環境を重視する傾向にあります。

来訪者は、「運行間隔」が比較的高い傾向にあります。

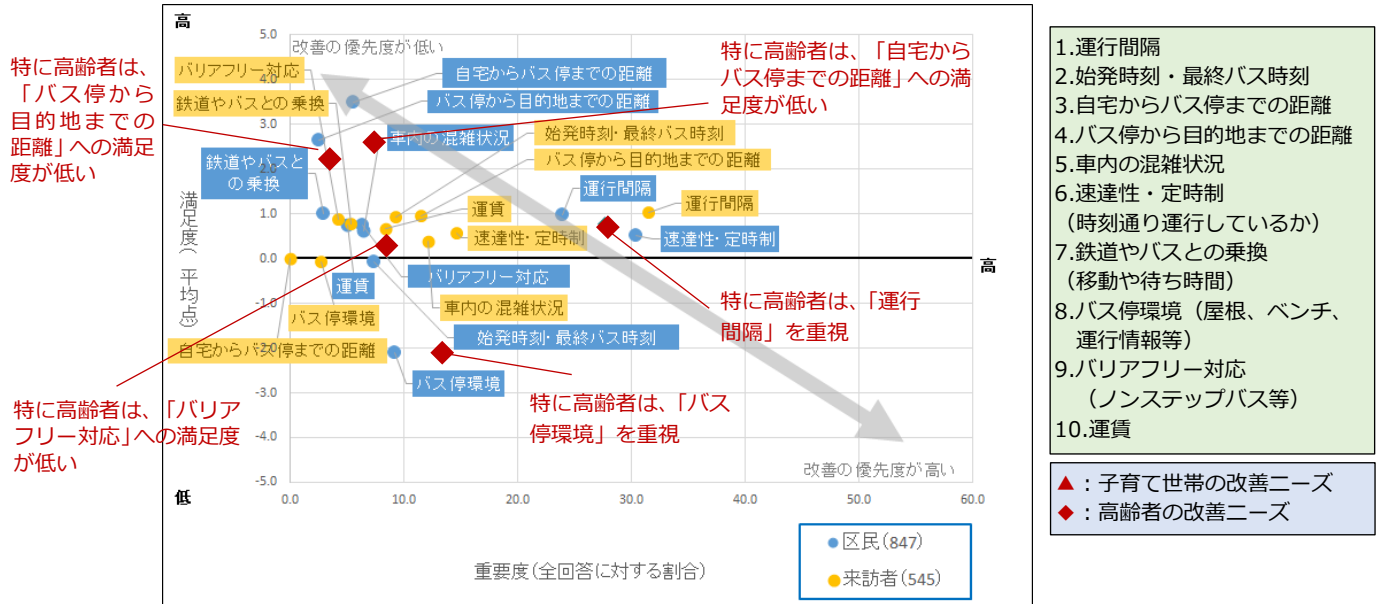


図 バスサービスに対する改善ニーズ

6) 不便な駅とその理由

区民や来訪者が不便と感じる駅は、駅前広場がない駅では「駅前広場がない」に加え、「バスやタクシーへの乗換えがしづらい」が多くなっています。

表 区民・来訪者が不便だと感じる駅(区民・来訪者それぞれの上位駅)とその理由

不便だと感じる駅名		不便だと感じる主な理由
JR	板橋	「鉄道の線路で町が分断されている」「渋滞が激しい」「板橋駅-新板橋駅間での乗換えが不便」
東武鉄道 東上本線	大山	「駅前広場がない」「駅周辺にバス停やタクシー乗り場がなく鉄道への乗換えがしづらい」「ホーム間の移動が不便」
	ときわ台	「駅周辺がバリアフリー化されていない」(エレベーター・エスカレーターがない箇所がある)
	東武練馬	「安心して歩ける道路がない」「改札口が少ない・位置が不便」
	成増	「鉄道の線路で町が分断されている」「安心して歩ける道路がない」
東京メトロ	小竹向原	「駅周辺がバリアフリー化されていない」(エレベーター・エスカレーターがない箇所がある)「駅周辺にバス停やタクシー乗り場がなく鉄道への乗換えがしづらい」「駅周辺に商店等がない」
都営三田線	志村三丁目	「駅前広場がない」「駅周辺にバス停やタクシー乗り場がなく鉄道への乗換えがしづらい」「駅周辺に商店等がない」

□ 駅前広場あり

7) 路上駐車によって不便と感じる場所

区民が路上駐車によって不便と感じる場所として、駅周辺が最も多く(116名)、次いで商店街・商業施設が多い(92名)傾向にあります。

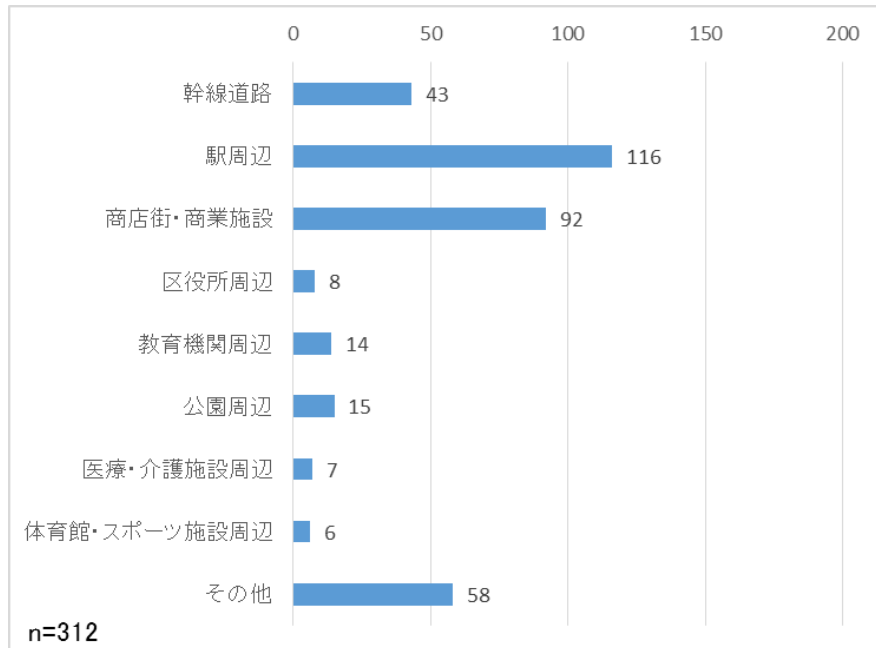


図 路上駐車によって不便と感じる場所

8) 地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

バス等の地域交通を、今後充実・維持していくための費用負担に関して、区民は「公的支援によって、現在の路線維持を優先してほしい」と回答した人が約4割、次いで「民間事業者の採算が取れる範囲内で、公共交通サービスが提供されればよい」と回答した人が約2割と多い傾向があります。

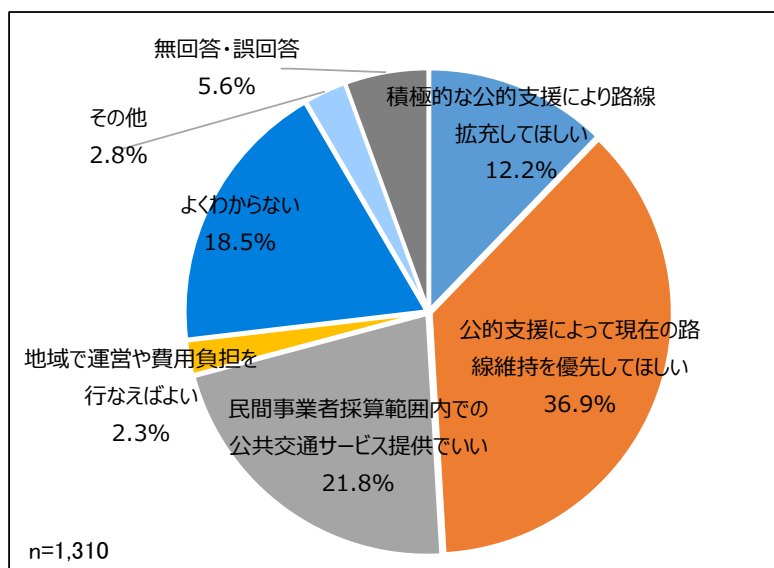


図 地域交通の維持・充実に対する費用負担の考え方

9) 来訪者の板橋区への来訪ニーズ

居住地と比べて「魅力的な飲食店・商店街があるから」板橋区に来訪したという回答が最も多く挙げられています。

また、来訪者のうち約9割が「区の交通がより便利になった場合にもっと来訪したい」と感じています。

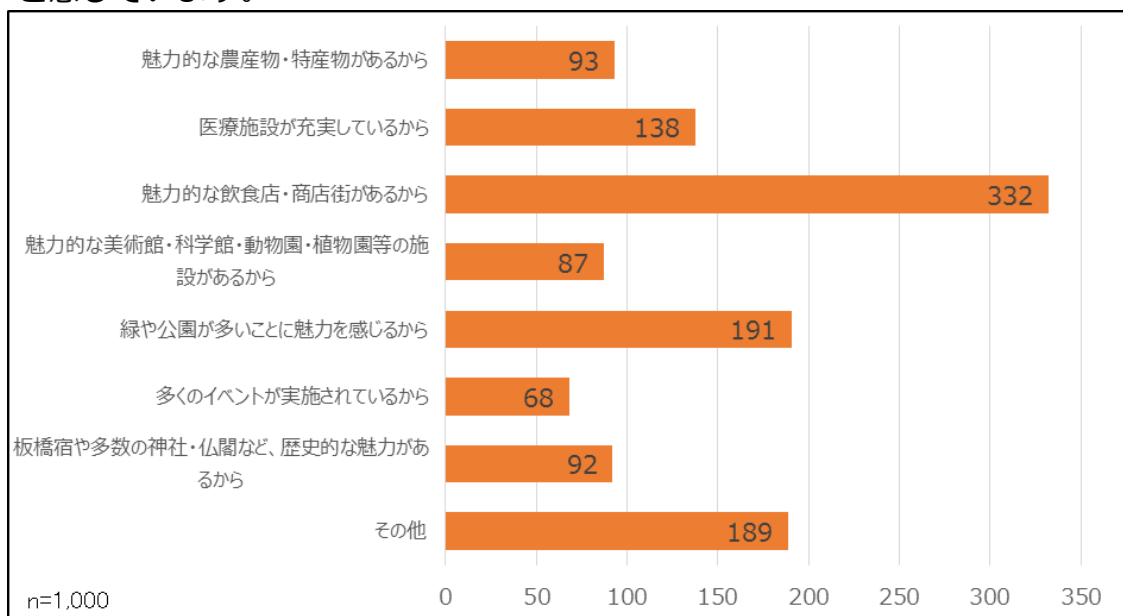


図 来訪者の板橋区への来訪ニーズ

10) 来訪者のシェアサイクル利用意向

来訪者のシェアサイクル利用意向は、「利用していないが今後利用したい」という回答が約6割と多い傾向にあります。また、シェアサイクル利用時に訪れたい施設として、商業施設・観光施設・公園の順に多く挙げられています。

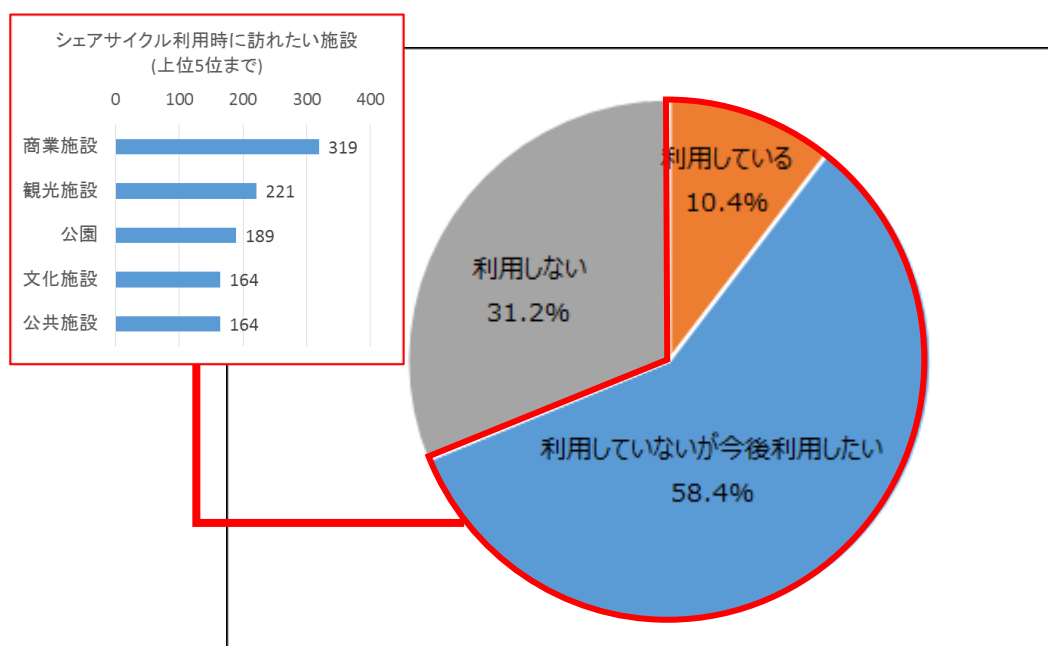


図 来訪者のシェアサイクル利用意向

1 1) 今後、区に求める取組み

区民は、今後区に求める取組みとして、「子育て世代・高齢者等の移動の安心・安全の向上」と回答した人が最も多く（約5割）、次いで「災害に強い交通環境の実現」と回答した人が多い（約5割）傾向にあります。

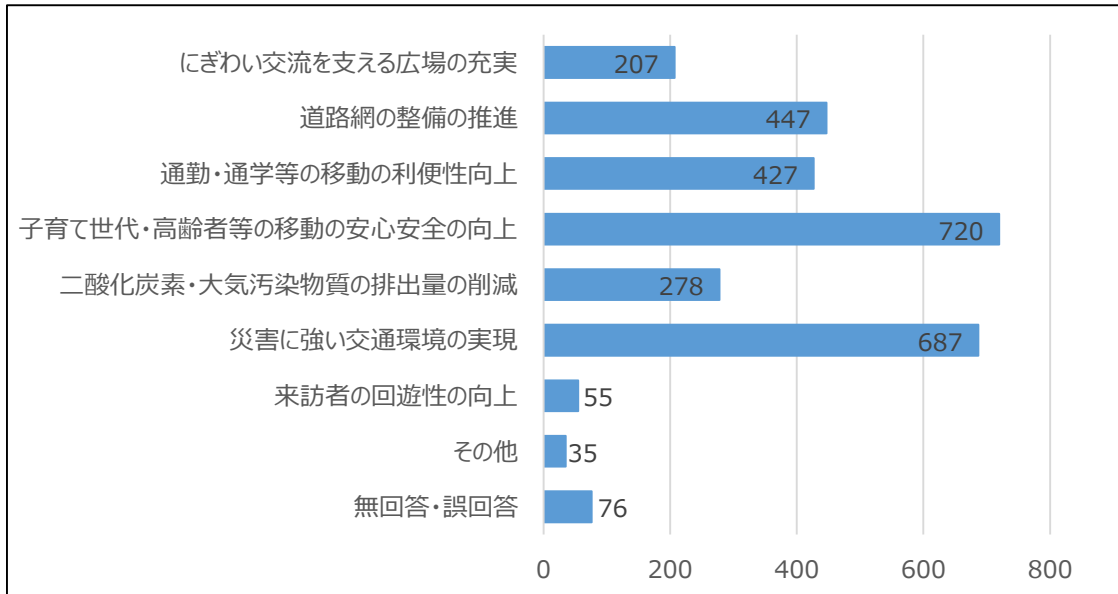


図 今後、区に求める取組み（区民）

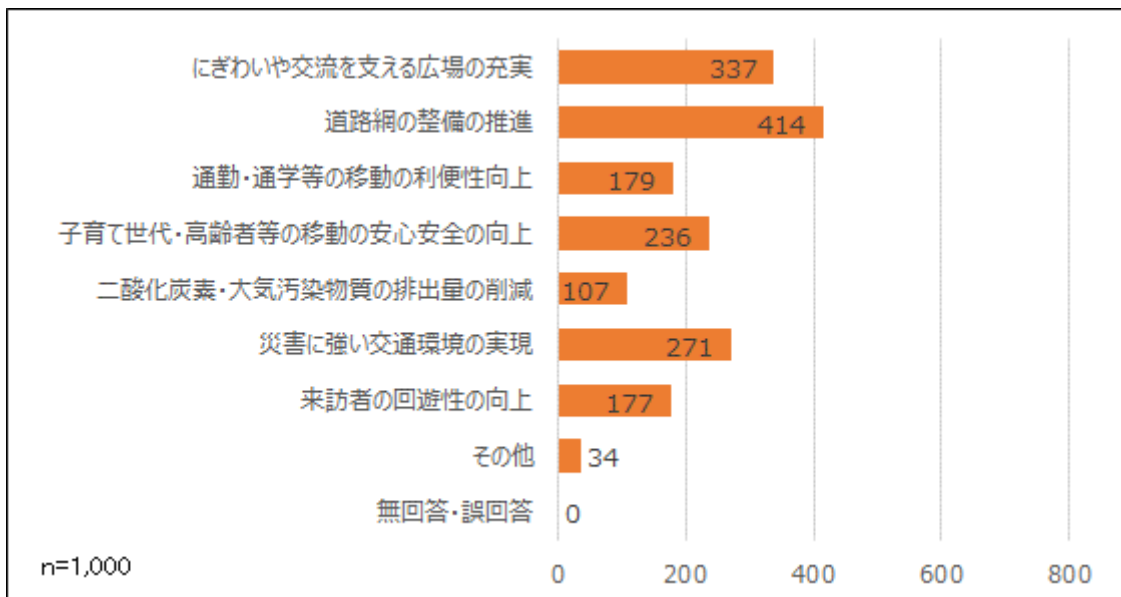


図 今後、区に求める取組み（来訪者）

2-4 上位関連計画

(1) 板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025

板橋区基本構想(平成 27 年(2015 年)10 月)、板橋区基本計画 2025(平成 28 年(2016 年)2 月)では、平成 28 年度(2016 年度)から概ね 10 年後を想定して、区全体の将来像が定められています。

【将来像】 「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち“板橋”」
= 「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち

また、将来像を政策分野別に具現化した「9つのまちづくりビジョン」を掲げ、概ね 10 年後の「あるべき姿」が示されています。

【政策分野別の「9つのまちづくりビジョン」】

- (1) 子育て分野：「子育て安心」ビジョン
- (2) 教育分野：「魅力ある学び支援」ビジョン
- (3) 福祉・介護分野：「安心の福祉・介護」
- (4) 健康分野：「豊かな健康長寿社会」ビジョン
- (5) 文化・スポーツ分野：「心躍るスポーツ・文化」ビジョン
- (6) 産業分野：「光輝く板橋ブランド・産業活力」ビジョン
- (7) 環境分野：「緑と環境共生」ビジョン
- (8) 防災・危機管理分野：「万全な備えの安心・安全」ビジョン
- (9) 都市づくり分野：「快適で魅力あるまち」ビジョン

さらに、将来像をより効果的・効率的に実現するために、9つの基本政策に横串を通してパッケージとして組み合わせ、2つの都市像を指向する「未来創造戦略」が示されています。

【都市像】：魅力創造発信都市、安心安全環境都市

【戦略】

- 戦略Ⅰ：若い世代の定住化戦略
若い世代が住み続けたいくなる、住みたいなるまちづくりを戦略的に展開します
- 戦略Ⅱ：健康長寿のまちづくり戦略
元気な高齢者を増やし、地域の支え合いによる超高齢社会に適応したまちづくりを戦略的に展開します
- 戦略Ⅲ：未来へつなぐまちづくり戦略
快適で魅力あるまちづくりによって交流と賑わいを創出し、都市としての魅力を高めます。

(2) 板橋区都市づくりビジョン（平成 30 年（2018 年）3 月）

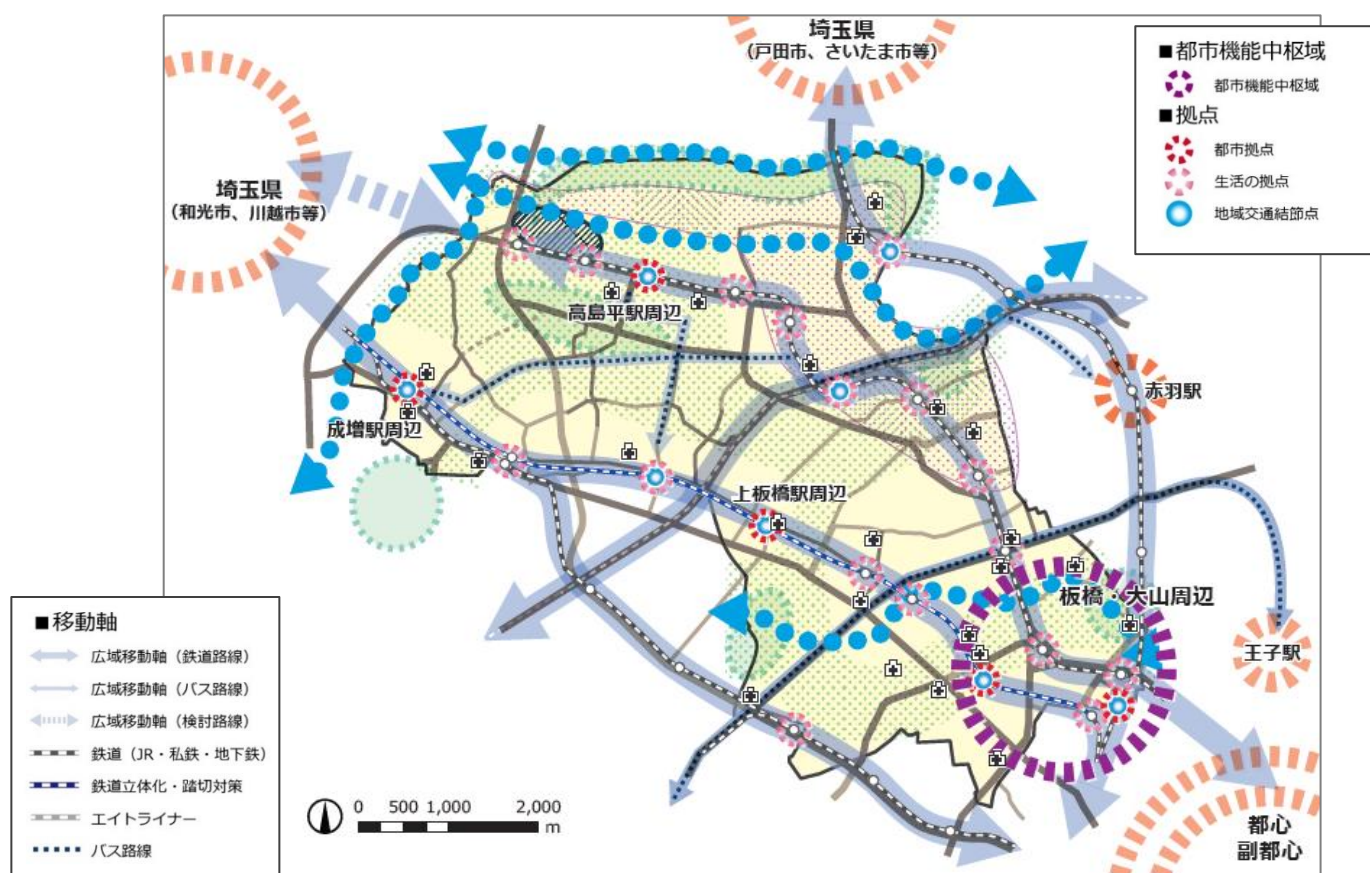
板橋区都市づくりビジョンでは、「都市生活の質」を戦略的に高めていくための都市づくりの方針及び将来都市構造等が示されています。

将来都市構造では、東西方向の広域交通を鉄道で担うことが示されています。

【交通に関するキーワード】

- ・ 駅を中心とした利便性の高いまち
- ・ 都心・副都心方向への移動が便利なまち
- ・ 区民同士や区民と観光客、事業者等との多様な交流がうまれるまち
- ・ 持続可能な都市構造の実現
- ・ ネットワーク型集積都市（駅を中心に都市機能を集積した個性ある拠点を形成し、それぞれの拠点を鉄道やバス路線で結ぶ）
- ・ 交通の円滑化や安全性の向上
- ・ 誰もが快適に移動できる環境の形成（ユニバーサルデザイン）
- ・ 自動運転等の新技術に対応する交通システム
- ・ 多様な主体による協働の都市づくり

【将来都市構造図】



出典：板橋区都市づくりビジョン（板橋区）

図 将来都市構造図

(3) その他の関連計画

その他の関連計画では、交通に関して主に以下のような記述がみられます。

表 関連計画における交通に関する主な記載内容

分野	交通に関する主な記載内容	出典
子育て・教育	○区道の路面補修等による交通の安全性向上 ○自転車道の整備による自転車の利用促進	板橋区次世代育成推進行動計画 いたばし子ども未来応援宣言 2025
福祉・介護	○安心・安全で魅力ある「まちの空間」づくり	板橋区ユニバーサルデザイン推 進計画 2025
健康	○高島平地域でプロムナードの再整備を推進	いたばし健康プラン後期行動計 画 2022
観光	○様々な観光資源を周遊できる環境を整えるた め、シェアサイクルの活用等を視野に入れた交 通基盤の整備を推進 ○オープンカフェによる新たなにぎわい・交流の 場の創出	板橋区観光振興ビジョン 2025
商業・産業	○商業その他産業の基盤整備 ○商店街の魅力再生	板橋区産業振興構想 2025
環境	○電気自動車や水素自動車の充電設備等、インフ ラの普及を推進 ○カーシェアリングや自転車シェアリングの普及	板橋区環境基本計画 2025
防災・ 危機管理	○主要な都市計画道路「特定整備路線」の整備等 による延焼遮断帯の形成 ○狭あい道路（幅員 6m 未満）の解消 ○幹線道路ネットワークの整備、鉄道施設・緊急 輸送道路等の橋りょうの耐震化 ○緊急輸送道路等において無電柱化を推進	板橋区地域防災計画
都市づくり (交通安全)	○自転車の安全利用の推進（ルールの遵守） ○高齢者の交通安全の確保	板橋区交通安全計画 2020
都市づくり (景観)	○街道の歴史を今に伝える“みち”景観 ○環境に配慮した“みち”の景観軸 ○個性豊かな明るくにぎわいのある商店街	板橋区都市景観マスタープラン

2-5 交通に関わる社会動向

(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年（2013 年）11 月）

交通政策基本法は、交通に関わる施策について、基本理念及びその実現を図るための基本的な施策を定めるとともに、国及び地方公共団体等の責務等を定めることにより、交通に関わる施策を総合的かつ計画的に推進を図るものです。

- ・ 交通は国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの（第 2 条）
- ・ 交通施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道等の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、効率的に連携する（第 5 条）
- ・ 交通施策の推進は、国・地方公共団体、事業者、住民が連携・協働する（第 6 条）
- ・ 交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる（第 7 条）
- ・ 地方公共団体は、交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、総合的かつ計画的に実施する。（第 32 条）

出典：交通政策基本法について（国土交通省）

(2) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申 198 号） （平成 28 年（2016 年）4 月）

概ね 15 年後（平成 42 年（2030 年）頃）を念頭に置いた答申であり、「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」として「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）」が位置づけられています。

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）

【意義】

- ・ 環状七・八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を期待。

【課題】

- ・ 事業性に課題があり、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・ 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等整備方策について、検討が行われることを期待。

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（交通政策審議会）

(3) 交通に関わる社会動向

1) 人口減少・高齢社会の到来

- ・ 前述のように、区の総人口は将来的にはピークを迎え減少に転じるとされています。また、高齢者人口は一貫して増加が進みます。
- ・ これまで以上に、高齢者の増加に対応したまちづくりが求められますが、福祉・介護分野だけで超高齢社会を支えることは困難なため、高齢者がいつまでも健康で元気に暮らすことができるまちづくりへの交通分野での寄与が求められます。

2) 交通サービスの担い手の不足

- ・ 人口減少・高齢化の進展を背景として、全国的に交通サービスの担い手不足が顕在化しており、運行路線や運行頻度増加などの公共交通サービスレベルを上げたくても、対応する人員が確保できない状況が続いています。
- ・ そのため、今後も公共交通サービスを維持・強化していくためには、バス等の運転者確保に取り組むとともに、公共交通の利用促進が求められています。

出典：第1回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 資料3を参考に作成

3) 災害への関心の高まり

- ・ 九州北部豪雨等、各地で自然災害が相次いだとともに、気候変動の影響による水害・土砂災害の頻発・激甚化、首都直下地震等の巨大地震の発生等の懸念されることから、自然災害対策の重要性はますます高まっています。(出典：国土交通白書 2018)
- ・ そのため、災害を考慮したまちづくりが求められるとともに、交通分野でも災害への対応が求められています。

4) 歩行者・自転車優先の道づくり

- ・ 安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要です。
- ・ 特に通学路では、歩道整備、路肩のカラー舗装、防護柵設置等の対策を実施するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みにより、子どもの安全・安心を確保する取組みが進められています。
- ・ また、安全で快適な自転車利用環境の創出が進められています。

出典：国土交通白書 2018 より抜粋

5) ITSの普及、自動運転の実現に向けた動きの加速

- ・ 最先端の情報通信技術を活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム(ITS[※])は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決に寄与することが期待されています。
- ・ 特に、自動運転システムに関し、世界的に実用化・普及に向けた競争時代に突入しており、日本でも官民連携による研究開発推進に係る取組みが進められています。
- ・ また近年では、スマートフォンの普及にともない、バスを利用する際に、バスの運行情報をスマートフォンで確認したり、徒歩や自転車で移動する場合に、スマートフォンの道案内や周辺施設情報を見たりすることで、快適に移動することができるようになってきています。

※…高度道路交通システム(Intelligent Transport Systems)の略称(例：カーナビ、ETC)

出典：国土交通白書 2018、官民ITS構想・ロードマップ 2018 を参考に作成

6) MaaS (マース)

- MaaSとは「Mobility as a Service」の略であり、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型になります。

出典：国土交通省報道発表資料(平成 30 年(2018 年)10 月)

7) 環境にやさしい自動車の普及 (電気自動車、燃料電池自動車)

- 電気自動車はバッテリー (蓄電池) に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車であり、走行時における自動車からの排出ガスは一切なく、太陽光発電等の再生可能エネルギーによる充電であれば、NOx、CO2 とともに排出量ゼロということになります。
- 燃料電池自動車は、車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車であり、ガソリンエンジン車やディーゼルエンジン車と比べて非常に高いエネルギー効率を有しています。
- 電気自動車、燃料電池自動車ともにバスにも導入されており、電気バスは墨田区のコミュニティバス、燃料電池バスは東京都交通局等で導入されています。

出典：次世代自動車ガイドブック 2014(環境省)、墨田区ホームページ、東京都交通局ホームページ

8) カーシェアリングの普及

- 環境性能に優れた移動手段の普及促進とあわせて、自動車の新しい使い方であるカーシェアリングの普及も進んでいます。
- カーシェアリングは、車両を個人で占有するのではなく、複数の人でシェアすることから、公共的な交通システムということが出来ます。カーシェアリングと鉄道やバス等他の移動手段との組み合わせにより、地域における移動の可能性が広がります。
- カーシェアリングの普及により、利用者が自動車利用に関する経済性を意識し、移動手段を自家用車から徒歩、自転車、公共交通等に変化させることで、自動車の走行距離の減少による交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進が図られます。
- また、エコカー等を使ったカーシェアリングの展開により、エコカーの導入促進や環境負荷の軽減に貢献することが期待されます。

出典：交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」、仲尾謙二「カーシェアリングがもたらすもの一利用者の効用に着目した分析」『Core Ethics』9 p.175 (平成 25 年 (2013 年)) を参考に作成

2-6 交通に関する課題

区の交通を取り巻く社会情勢や交通に関わる現況、区民と来訪者の交通に関するニーズ等から、区の交通に関する課題を以下のように整理し、「交通基盤」、「交通サービス」、「交通まちづくりと脱炭素社会」の3つに分類しました。

区の交通に関する課題	
徒歩	<p>○拠点駅周辺を中心とした歩行者空間の充実 交通基盤</p> <p>⇒歩行者の交通事故は板橋駅、大山駅、上板橋駅、東武練馬駅、成増駅周辺等で多い (p16)</p> <p>⇒東武練馬駅、成増駅は「駅周辺に安心して歩ける道路がない」 (p30)</p> <p>⇒歩行環境で最も改善ニーズが高いのは「歩道の幅（人や自転車との混在等）」 (p28)</p>
自転車	<p>○駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境の充実とルールへの遵守 交通基盤</p> <p>⇒鉄道駅端末代表交通手段では、ほとんどの駅で徒歩に次いで自転車の利用が多い (p22)</p> <p>⇒自転車分担率は鉄道端末を含め 23 区中で上位 10 位以内 (p24)</p> <p>⇒自転車利用環境では「道路の幅」の改善ニーズが最も高い（特に高齢者） (p28)</p> <p>⇒板橋区交通安全計画 2020 において「自転車の安全利用の推進」が重点課題 (p36)</p> <p>○駅周辺の駐輪場の駐輪可能台数の確保 交通基盤</p> <p>⇒駅周辺の駐輪場においては駐輪可能台数が不足している駅が存在する (p20)</p> <p>⇒「駐輪場の駐輪可能台数」に対する改善ニーズが高い (p28)</p> <p>○シェアサイクルを活用した回遊性の向上 交通サービス</p> <p>⇒来訪者のシェアサイクルの利用意向は高い (p32)</p> <p>⇒板橋区観光振興ビジョン 2025 において、シェアサイクルの活用が挙げられている (p36)</p>
公共交通	<p>○鉄道の混雑緩和 交通サービス</p> <p>⇒区内 5 路線のうち 4 路線の混雑率が国の目標値を上回っている状態 (p7)</p> <p>○鉄道のバリアフリー対応 交通まちづくりと脱炭素社会</p> <p>⇒エレベーター・エスカレーター設置のニーズが高い (p30)</p> <p>○東西方向の公共交通サービスの向上 交通サービス</p> <p>⇒東西方向は都市間移動に対応する鉄道が整備されていない (p6)</p> <p>⇒高島平-成増間はバス路線に迂回感があり、自動車の分担率も高い (p8、p23)</p> <p>○公共交通サービス水準が相対的に低い地域や子育て世帯・高齢者等への対応 交通サービス</p> <p>⇒狭隘道路によりバスが運行できない地域が存在する (p9)</p> <p>⇒子育て世帯はタクシーに対する不満が高い傾向 (p26)</p> <p>⇒公共交通サービス水準が相対的に低い地域の中には、高齢者人口密度の高い地域もみられる (p9)</p> <p>○公共交通の利用促進 交通まちづくりと脱炭素社会</p> <p>⇒バスは「バス停環境」（特に高齢者）や「速達性・定時性」の改善ニーズが高い (p30)</p> <p>⇒タクシーは「自宅近くでのつかまえやすさ」（特に高齢者）の改善ニーズが高い (p29)</p> <p>○多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供</p> <p style="text-align: center;">交通まちづくりと脱炭素社会</p> <p>⇒板橋区都市づくりビジョンにおいて「多様な主体による協働の都市づくり」が掲げられている (p35)</p>

自動車	<p>○渋滞緩和や安全性向上に寄与する基盤整備 交通基盤</p> <p>⇒踏切がある前野中央通りを始めとして、多くの道路で混雑時旅行速度が 20km/h 未満と自動車円滑に通行できていない (p13)</p> <p>⇒区民の改善ニーズは「道路の幅」や「交差点における安全対策（ミラーの設置等）が高く、来訪者は「道路の混雑状況」が高い (p29)</p> <p>○自動車利用の抑制・シェアに対する意識啓発 交通まちづくりと脱炭素社会</p> <p>⇒板橋区環境基本計画 2025 では、公共交通の利便性向上やカーシェアリング・シェアサイクルの普及が挙げられている (p36)</p> <p>○駅周辺や商店街における荷捌きへの対応 交通基盤</p> <p>⇒区民が、路上駐車が原因で不便と感じている場所は「駅周辺」や「商店街・商業施設」が多い (p31)</p>
-----	--

交通結節等 (鉄道駅)	<p>○拠点駅における交通結節機能の強化、線路によって分断された地域のアクセス改善 交通基盤</p> <p>⇒不便を感じる駅は、板橋駅、大山駅、成増駅等の拠点駅が多く、不便な理由は「駅前広場がないから」「バスやタクシーとの乗換えがしにくいから」「線路でまちが分断されているから」等が多い (p30)</p>
----------------	--

その他 (防災面)	<p>○防災・減災のための道路・鉄道に関する基盤強化 交通基盤</p> <p>⇒災害拠点病院等への移動における迂回感や踏切の遮断による交通の途絶が懸念される緊急輸送道路が存在する (p17)</p> <p>⇒延焼防止が求められる木造住宅密集地域においても都市計画道路の未整備区間が存在する (p18)</p> <p>⇒区民の今後力を入れるべき取組みで「災害に強い交通環境の実現」が第2位 (p33)</p>
--------------	--

交通基盤	…主に安心・安全に移動できる基盤づくりに関する課題
交通サービス	…主に快適に移動できるための公共交通サービスに関する課題
交通まちづくりと脱炭素社会	…主に交通基盤や交通サービスを持続可能にしていくための環境づくりと脱炭素社会の実現に向けた課題

※ここでの「拠点駅」とは、都市づくりビジョンにおいて都市拠点に位置づけられている駅（板橋駅、大山駅、上板橋駅、成増駅、高島平駅）及び乗降客数が多い駅（東武練馬駅）等を想定

3 交通政策基本計画の基本的な考え方

3-1 基本理念

区の基本構想・基本計画では、将来像として『「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち“板橋”」＝「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』を掲げています。

本計画では、基本構想・基本計画が示す将来像を踏まえ、区の交通の歴史及び、交通に関する特徴・ニーズ・課題等を整理し、区の交通政策の基本理念を以下のとおり設定しました。

区交通政策の基本理念
「乗って、歩いて、住んでよし 「人」 が主役の交通都市 いたばし」
～みんなでめざす交通まちづくり～

板橋区は5街道の1つ「中山道（板橋宿）」とその脇街道である「川越街道（上板橋宿）」が江戸時代に整備され、宿場町として繁栄し、古くから「交通の要衝」として発展してきました。

鉄道は、明治時代に板橋駅が開業し、大正時代には東武東上線が開通し、さらに昭和以降には、都営地下鉄三田線、東京メトロ有楽町線等の開通により路線網が整備されてきました。

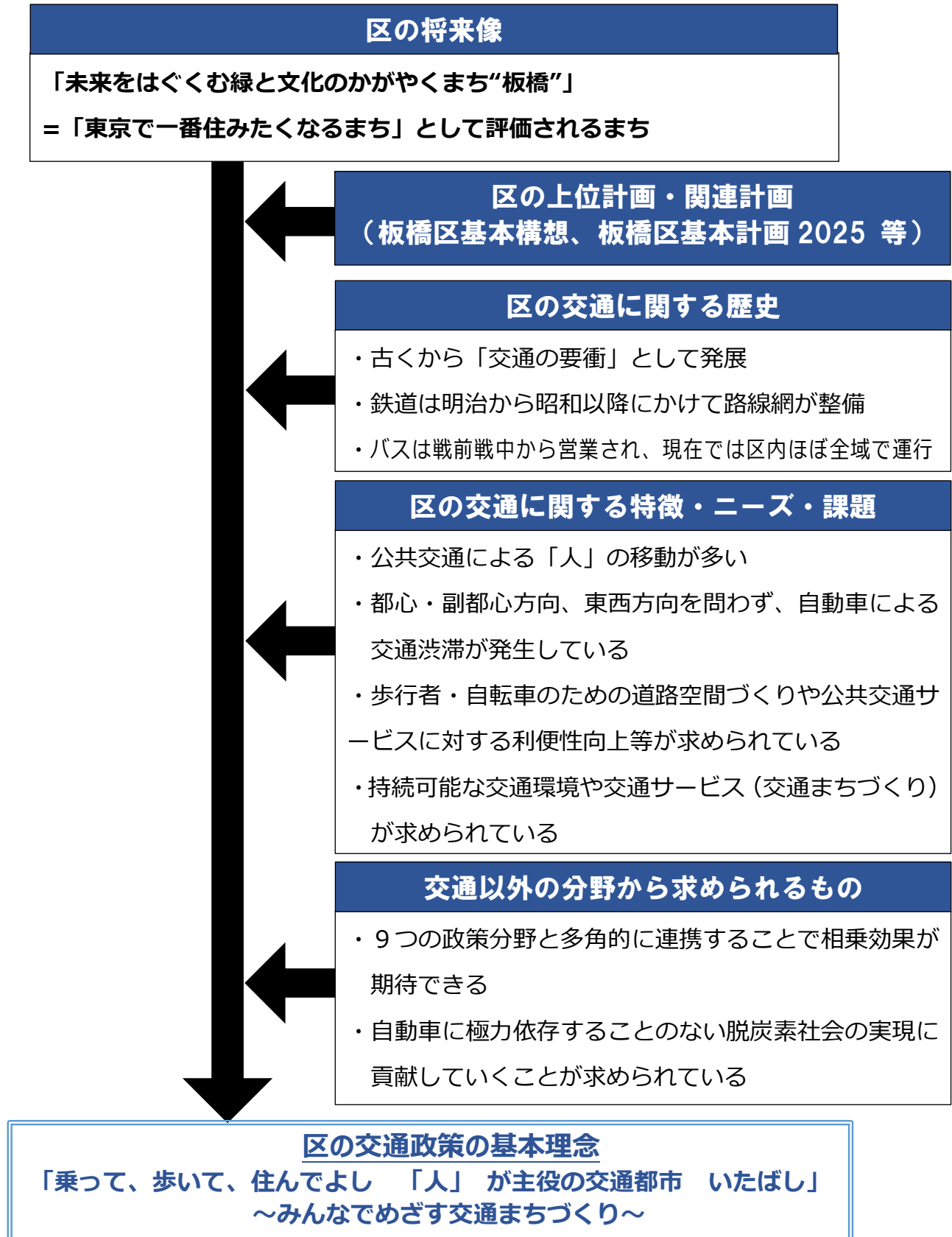
また、戦前戦中からバスは、区内各地域で乗合自動車の営業が行われたこともあり、それらを引き継ぐ路線や新規道路開通によって導入された路線等が、区内ほぼ全域で運行されています。

このような区の歴史や本計画の第2章のとおり、区交通の特徴として、公共交通による「人」の移動が多い一方で、自動車による交通渋滞が発生している状況を踏まえると、環境面から、自動車に極力依存することのない脱炭素社会の実現に貢献していくことが求められます。さらに、区交通に関する課題やアンケート調査結果からは、歩行者・自転車のための道路空間づくりや公共交通サービスに対する利便性向上等が求められており、本計画では、自転車や公共交通に乗ったり、最寄り駅まで歩いたりする等、だれもが自由に移動できる持続可能な交通の実現に向けて、自動車を主体とした交通の施策から「人」を主役とした交通の施策への転換をめざします。

「人」が主役の交通の施策を実現するためには、行政機関だけでなく、鉄道やバス、自転車等を日頃から利用する区民や、各種交通サービスを提供する交通関係事業者、交通管理者が連携・協力して、交通に関わる様々な課題を解消していく「交通まちづくり」をめざすことが必要です。

また、交通政策が子育て、福祉、観光、環境、防災等の9つの分野と多角的に連携することで、子育て世帯や高齢者等の移動を支えたり、各分野の移動に関する利便性や回遊性が向上したり等、9つの分野にも相乗効果として波及することが期待されます。

以上により、本計画では、「公共交通や自転車に乗ること」、「歩くこと」等の「人」を
 主役とした移動が「安心・安全」、「快適」であるとともに、多様な機関が連携して「交通
 まちづくり」を進めることで、『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』
 へとつなげていくため、「乗って、歩いて、住んでよし 「人」 が主役の交通都市 いたばし
 し ~みんなでめざす交通まちづくり~」を交通政策の基本理念とします。

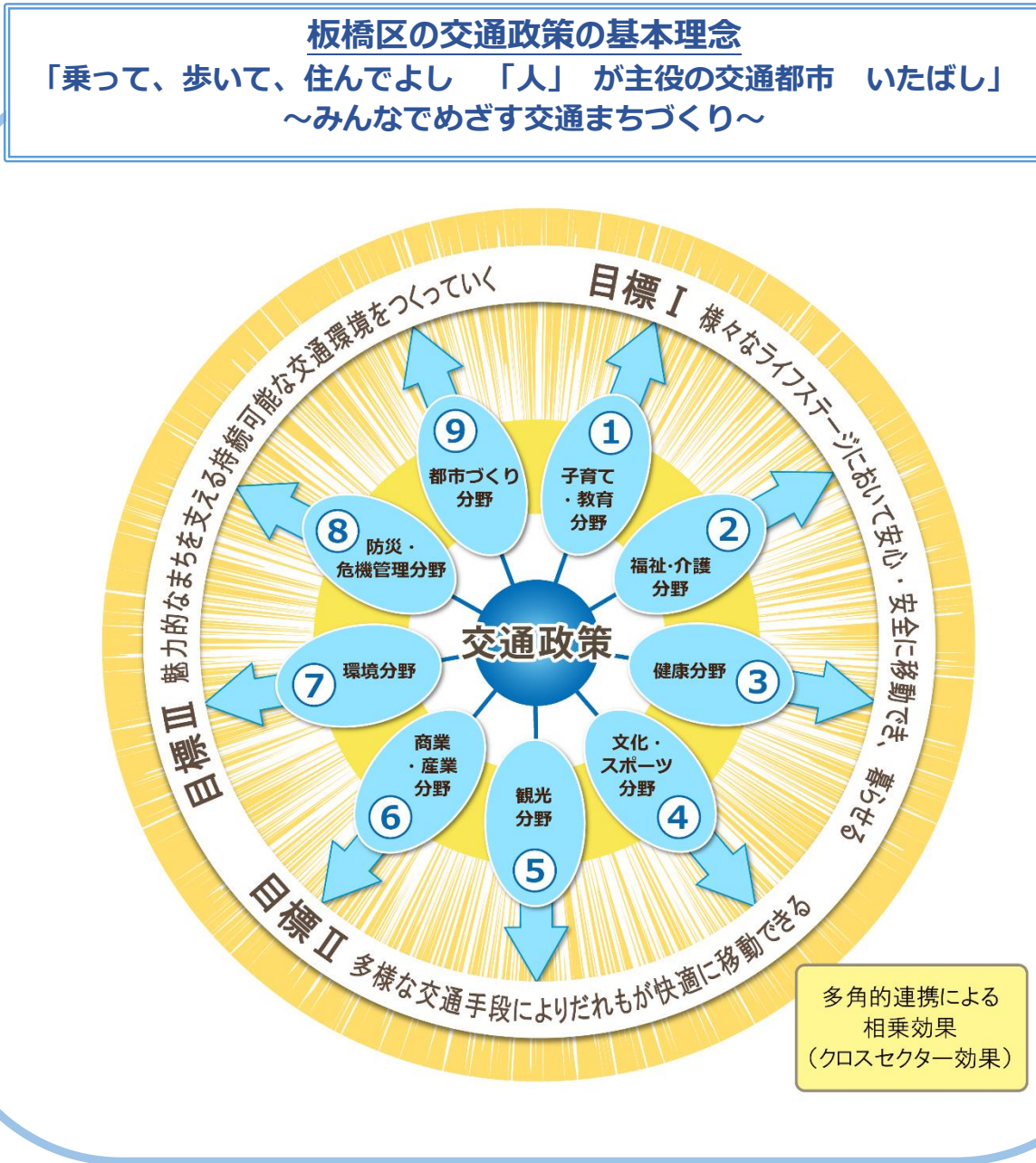


区の上位関連計画や、区の交通に関する課題を踏まえ、9つの政策分野と交通政策が多角的に連携することによって交通がめざす姿を以下のように整理しました。

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	○SDG s 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

交通政策の基本理念のもと、多角的連携による取組みイメージを概念図として示します。



※目標については次項以降で説明

図 多角的連携による取組みイメージ

3-2 目標

区の交通に関する課題、区の交通政策の基本理念、9つの政策分野ごとの交通がめざす姿を踏まえ、以下の3つの目標を設定しました。

・ 区の交通政策の基本理念 ・ 9つの政策分野ごとの交通がめざす姿

■ 交通基盤（安心・安全）に関する課題

- 拠点駅周辺を中心とした歩行者空間の充実
- 駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境の充実とルールの遵守
- 駅周辺の駐輪場の駐輪可能台数の確保
- 渋滞緩和や安全性向上に寄与する基盤整備
- 駅周辺や商店街における荷捌きへの対応
- 拠点駅における交通結節機能の強化、線路によって分断された地域間のアクセス改善
- 防災・減災のための道路・鉄道に関する基盤強化

【目標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

■ 交通サービス（快適性）に関する課題

- シェアサイクルを活用した回遊性の向上
- 鉄道の混雑緩和
- 東西方向の公共交通サービスの向上
- 公共交通サービス水準が相対的に低い地域や子育て世帯・高齢者等への対応

【目標2】

多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

■ 交通まちづくりと脱炭素社会に関する課題

- 公共交通の利用促進
- 多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供
- 自動車利用の抑制・シェアに対する意識啓発
- 鉄道のバリアフリー対応

【目標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

板橋区では、身近な商店街のにぎわい、23区内でも有数の産業集積を誇るものづくり産業、自然や歴史を活かした街並み等の特徴を有している中で、様々な世代(ライフステージ)の方々が都市生活(通勤・通学、買い物等の移動、子育て、健康づくり、介護、文化・スポーツ活動等)を営んでいます。

区民アンケート調査では、「子育て世代・高齢者等の移動の安心安全の向上」や「災害に強い交通環境の実現」が今後の区に求める取組みで上位となっていますが、拠点駅を中心に歩行者・自転車の利用環境や交通結節機能、防災・減災のための基盤等に課題があります。

このような区の特徴や課題を踏まえ、子どもや子育て世代、高齢者、障がい者等を含めた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しを支える交通基盤の強化をめざします。

【目標2】多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる

区内には5つの鉄道路線があることで都心・副都心等への移動の利便性が高く、区民のバスに対する満足度も高い一方で、鉄道の混雑緩和、東西方向の公共交通サービスの向上、公共交通サービス水準が相対的に低い地域や子育て世帯・高齢者等への対応等の課題もみられます。

また、区民アンケート調査では、高齢者は「自転車の走行環境」や「バス停環境」並びに「タクシーの自宅近くでのつかまえやすさ」の改善ニーズが高く、子育て世帯は「タクシーの利用」に不満を抱えています。

区内外の移動において、区民や来訪者は鉄道、バス、自転車、タクシー等の多様な交通手段を利用している一方で、上記の課題を抱えていることを踏まえ、これらの交通手段により、区内外の拠点間や拠点周辺を、だれもが快適に移動できる環境をめざします。

【目標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

様々なライフステージにおいて住みやすいまち、観光振興、脱炭素社会の実現等の区がめざす持続可能で魅力的なまちづくりに寄与するためには、既存ストックを有効活用し、交通環境を維持・向上させる必要があります。

一方、区内においても今後は人口減少・少子高齢化による交通需要の減少や公共交通サービスの担い手不足により、バス路線を維持することが困難になる可能性もあります。区民アンケート調査では、公的支援による維持が望まれています。区の財政状況は今後さらに厳しさを増すことが予想され、公共交通の利用促進や、多様な主体の参加による効率的・効果的なサービス提供が求められます。

さらに、SDGsの理念に沿いつつ、脱炭素社会の実現に寄与するためには、自動車利用の抑制やシェアに対する意識啓発も必要です。

以上を踏まえ、多様な主体と連携しつつ、魅力的なまちを支える持続可能な交通環境を構築していくことをめざします。

3-3 基本方針

前項で定めた3つの目標の実現に向けて、目標ごとに基本方針を定めます。この方針のもとで、各施策を進めていきます。

「目標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」

区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 歩行環境や自転車の走行環境について、「歩道の幅（人や自転車との混在等）や「道路の幅」の改善を求める声が多い
- ・ 鉄道駅周辺で、歩行者や自転車の事故が多く発生している
- ・ 「駅前広場がない」、「近くにバスやタクシー乗り場がない」、「駅周辺施設がバリアフリー化されていない」、「線路で町が分断されている」等の理由で駅が不便だと考えられている
- ・ 東西方向の公共交通の利便性向上や、公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応が必要
- ・ まちづくり事業（JR板橋駅や東武東上線の大山駅、上板橋駅等）と連携した道路網や公共交通網の検討を進めていくことも必要
- ・ 工業地帯近傍の都市計画道路では混雑度が高く、踏切が存在する都市計画道路でも旅行速度が低い
- ・ 路上駐車により通行が不便な場所として、駅や商店街周辺が多く挙げられている

【基本方針 1-1】 都市生活を支える交通基盤の強化

- 子育て世帯や高齢者を中心に、多様な都市生活を営むだれもが安心・安全に移動するために必要な道路や駅周辺における基盤強化を図ります。
- また、産業の発展や物流の円滑化等に寄与するための環境整備を図ります。

区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 区内では、緊急輸送道路上に踏切が設置されている箇所があり、地震等の災害時に鉄道が相次いで運行を停止し、踏切が遮断されたままの状態が続いた場合、救急車等の緊急車両の到着が遅れる事態[※]が発生する可能性がある
- ・ 区内には災害拠点病院等の医療施設が多数ある一方で、都市計画道路の未整備により災害拠点病院へのアクセスに課題がある地域もみられる

※…平成30年(2018年)6月に大阪で発生した大阪府北部地震で、実際に同様の事態が発生

【基本方針 1-2】 災害に強いまちをめざした交通基盤の強化

- 緊急輸送道路上の踏切対策や、都市計画道路の整備、無電柱化等の災害に強いまちを支える交通基盤の強化を図ります。
- さらに、災害時における速やかな避難、緊急車両の通行、延焼防止等の機能を有する道路を整備することにより、安心・安全な生活を送れるよう交通基盤の強化を図ります。

「目標 2 : 多様な交通手段によりだれもが快適に移動できる」

区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ 5つの鉄道路線で直結する都心・副都心方向への公共交通の利便性は高い
- ・ 一方で、区内外を連絡する東西方向の移動に対応した鉄道路線はなく、特に成増・高島平間では、バス路線に迂回感があることや自動車の利用割合が高い等、公共交通の利便性が低い状況
- ・ 東西方向の道路では、環状第7号線、環状第8号線、松月院通り等で渋滞が発生している

【基本方針 2-1】 区内外の拠点間における公共交通の利便性向上

- 区民や来訪者が区内外の拠点間を快適に移動できるよう、公共交通の利便性向上を図ります。

区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ 区への来訪理由は、「魅力的な飲食店・商店街があるから」が最も多い
- ・ 区内の商店街や商業施設は駅近傍に多く立地しているが、「駅まで安心して歩ける道路がない」「歩道の幅が狭い」等の改善ニーズが見受けられる
- ・ 来訪者によるシェアサイクルの利用は1割に留まる一方で、今後の利用意向は約6割と高く、来訪したい場所は、「商業施設」に加え「観光施設」「公園」も多い
- ・ 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おり、駅から観光資源や、観光資源間を移動しやすい環境が求められている

【基本方針 2-2】 拠点周辺における徒歩や自転車による回遊性向上

- 拠点周辺を快適に移動できるように、徒歩や自転車による回遊性の向上を図ります。

区の交通に関する現状・ニーズ

- ・ バスは概ね区内全域で運行されているが、地域によって路線網の分布状況が異なり、稲荷台・仲宿、前野町・中台、大谷口・桜川等は公共交通サービス水準が相対的に低い地域となっている
- ・ バスに対する改善ニーズはバス停環境が最も高く、特に高齢者からの改善ニーズが高い
- ・ 子育て世帯はタクシー、高齢者は自転車の満足度が低い傾向にある一方で、区内の子育て世帯や高齢者の分布にはばらつきがあるため、地域コミュニティによって交通手段別のニーズも異なる

【基本方針 2-3】 地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実

- 各地域において、区民が快適に移動できるように、地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実を図ります。

「目標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」

区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 9つの政策分野と連携し、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、交通事業者や行政の取組みだけでは限界がある
- ・ また、9つの分野と連携しながら交流とにぎわいを創出するためには、外国人観光客や来訪者、高齢者や障がい者等のだれもが移動しやすい交通環境の整備が必要

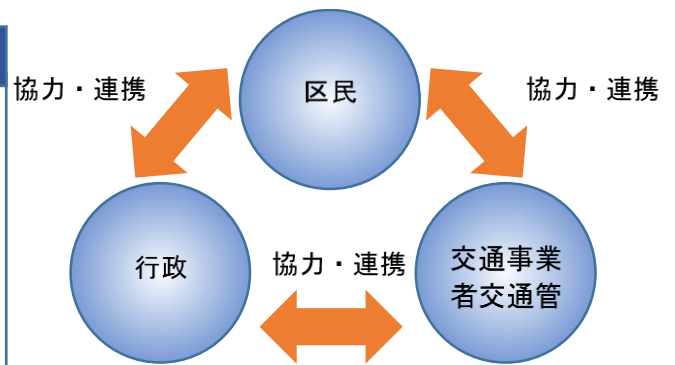


図 各主体の連携イメージ（交通まちづくり）

【基本方針 3-1】 みんなでつくり、育み、支え合う交通環境の推進

- 区民の意識啓発や公共交通の利用促進に加え、交通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」の実現を図ります。
- 「交通まちづくり」を実現していく上では交通管理者の協力が必要不可欠であり、計画段階から継続的に協力・連携を図ります。
- 多言語化対応やピクトグラムを活用した屋外サインの整備、バリアフリー・ユニバーサルデザイン対応等の「もてなし」を図ります。

区交通に関する現状・ニーズ

- ・ 日本では、パリ協定に基づく温室効果ガス排出削減目標として、平成 42 年度（2030 年度）に平成 25 年度（2013 年度）比 26.0%の削減をめざしている
- ・ また、経済、社会、環境の3側面を統合した施策推進を図る自治体版 SDGs が推進されている
- ・ 区内の運輸部門における温室効果ガス排出量は 54.4 万 t-CO₂（平成 26 年(2014 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※

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（2016年度 旅客）

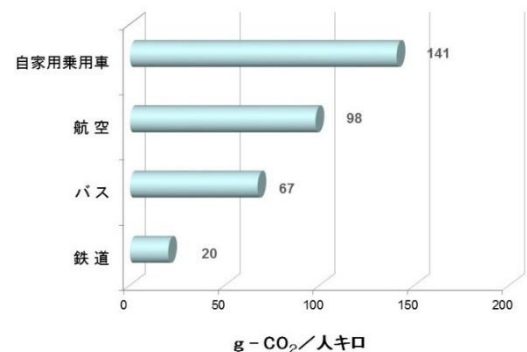


図 輸送量当たりの二酸化炭素排出量

出典：運輸部門における二酸化炭素排出量(国土交通省)

※…板橋区環境基本計画 2025（第2章「環境の現状と課題」）より

【基本方針 3-2】 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換

- 交通に関する環境負荷を低減するため、SDGs の理念に沿い、環境負荷の少ない公共交通や、環境負荷が生じない徒歩・自転車の利用促進、カーシェアリングの推進、新技術の導入促進等を図ります。
- 公共交通や徒歩・自転車を利用することで、脱炭素社会の実現に加え、健康の維持・増進への貢献も期待されます。

3-4 将来ネットワークのイメージ

将来の交通の姿を明らかにするため、区の交通に関する課題や、目標、基本方針を踏まえた将来ネットワークのイメージを以下に示します。

区内と区外拠点間については、東西方向では都市間移動に対応した鉄道が整備されておらず、幹線道路において渋滞が発生していることから、区内から広域や隣接市区における拠点間を快適に移動できるネットワークの形成をめざします。

区内拠点間については、東西方向は都市計画道路が未整備の路線もあり、現状では迂回感のあるバス路線もあるため、主要な拠点間を快適に移動できるネットワークの形成をめざします。また、道路ネットワークを形成するにあたっては、バスの通行や道路混雑の緩和、災害拠点病院へのアクセスや延焼防止等の防災面にも配慮します。

拠点周辺については、交通事故の抑制や回遊性向上の観点から、都市機能中枢域を含む板橋・大山エリアに加え、乗降客数が多い駅、商店街や商業施設、観光資源が多く立地する駅の周辺において、徒歩や自転車で安心・安全、快適に移動できる軸の形成をめざします。

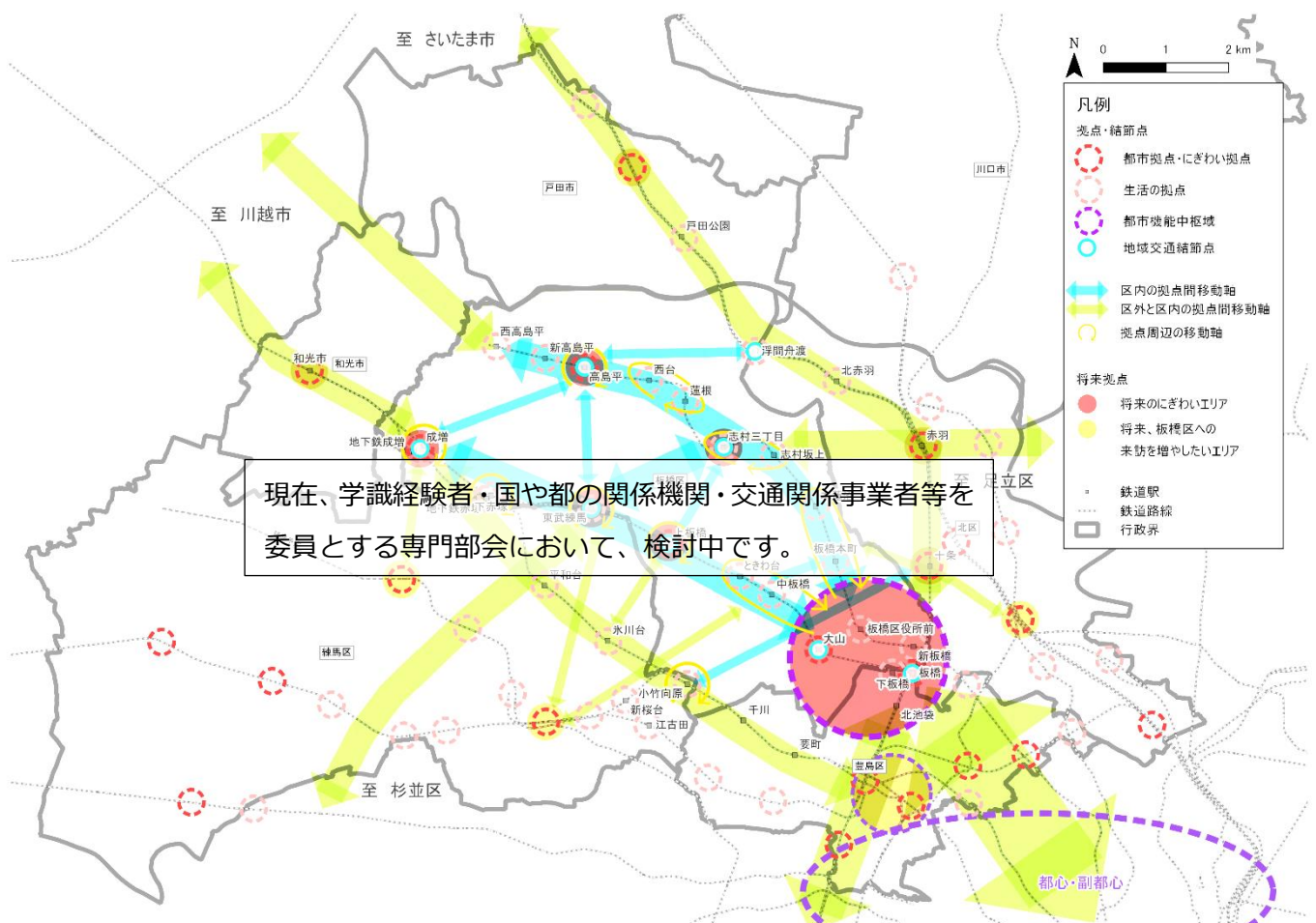


図 将来交通ネットワークのイメージ

4 施策の方向性

区の交通政策の目標や基本方針に基づく施策の方向性を下記に示します。

目標	基本方針	施策の方向性	施策（案）
目標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1-1： 都市生活を支える交通基盤の強化	①歩行者重視の道路空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> 歩車道分離の推進や歩道の整備 ゾーン30など交通規制 道路空間の再配分 街灯のLED化 道路の舗装材等の工夫
		②自転車利用環境の整備（走行環境・駐輪場等）と意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用レーン、路面標示の整備等 ※自転車走行空間ネットワーク計画での整備の推進 子ども乗せ自転車用駐輪スペースの整備 自転車の交通ルール・マナー啓発等 放置自転車対策 自転車等駐車場の新設・既存施設の活用等
		③広域交通網の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備に関する重要度の検討 国道、都道の整備促進 エイトライナーの導入促進 バスの走行空間の確保（道路整備の推進、バス専用レーンの導入検討）
		④道路交通の基盤強化	<ul style="list-style-type: none"> 主要生活アクセス道路の整備の検討 渋滞対策 （交差点改良や信号の表示周期調整） 道路・橋梁などの適切な維持補修 （路面等の定期的な点検や橋梁長寿命計画に基づく維持補修・更新） 細街路の拡幅・指導 道路と鉄道との立体交差化 鉄道の立体化以外の踏切対策の推進
		⑤交通結節機能の強化（駅前広場の機能向上や整備等）	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の改修等 新たな駅前広場の整備の検討 公共交通機関の乗り継ぎ改善
		⑥商店街等における物流のための環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌きスペースの確保の検討 路上駐車対策の促進（取締りの強化）
	基本方針1-2： 災害に強いまちをめざした交通基盤の強化	⑦防災性の強化	<ul style="list-style-type: none"> 災害拠点病院等へのアクセス道路の整備促進 主要な都市計画道路（特定整備路線）の延焼遮断帯の形成 細街路の拡幅・指導【再掲】 道路等に面している危険なブロック塀の撤去の促進 無電柱化の推進 道路と鉄道との立体交差化【再掲】

目標	基本方針	施策の方向性	施策（案）
目標2 もが多様な交通手段により	基本方針2-1： 区内外の拠点間における公共交通の利便性向上	⑧広域的な公共交通の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線網の維持・充実 ・鉄道の輸送力強化への働きかけ ・鉄道の混雑緩和のための時差Bizの推進 ・エイトライナーの導入促進【再掲】
	基本方針2-2： 拠点周辺における徒歩や自転車による回遊性向上	⑨歩行者の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・既存空間を活用した歩行環境の充実（回遊性確保、にぎわい創出） ・道路空間の再配分【再掲】 ・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 ※板橋区屋外案内標識デザインガイドラインに基づく優先整備路線の整備
		⑩自転車の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの普及促進 ・自転車走行空間ネットワークの検討 ※自転車活用推進計画の策定後
	基本方針2-3： 地域コミュニティのニーズを捉えた交通手段による生活交通の充実	⑪地域の公共交通の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所環境の改善促進（上屋・ベンチの設置等） ・バス運行情報提供の充実（バスロケーションシステムの設置） ・公共交通サービス水準が相対的に低い地域への対応（新たな交通手段の導入検討） ・子育て世帯・高齢者等の移動支援の検討
目標3 魅力的なまちをつくっていく持続可能な交	基本方針3-1： みんなで作くり、育み、支え合う交通環境の推進	⑫地域公共交通の検討等での区民参加の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・地域と連携した意識調査（地域交通等に関する新たな需要の掘り起こし） ・地域交通に関わる新たな支援のあり方の検討（（仮称）地域公共交通会議準備会、区民勉強会等） ・（仮称）地域公共交通会議の設立
		⑬バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・段差解消、誘導用プレートの設置・改修 ・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】 ※板橋区屋外案内標識デザインガイドラインに基づく優先整備路線の整備 ・ホームドアの設置促進 ・鉄道駅におけるエレベーター等の設置促進
	基本方針3-2： 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換	⑭公共交通や自転車の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント（公共交通利用促進等）
		⑮交通手段のシェアの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント（カーシェアリング） ・シェアサイクルの普及促進【再掲】
		⑯新技術の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進