

板橋区交通政策基本計画（案）に対する パブリックコメント（意見）と区の考え方（案）

別添

No.	項目	意見の概要	区の考え方（案）
1	計画全般 について	板橋区は区営の交通機関がないため、目標を達成するためには鉄道会社、バス・タクシー会社など民間企業の協力が必要になると思います。 民間企業は、基本的に営利を目的に運営していると思いますが、公共交通の一翼を担っている意識を持ってもらい、本計画の施策に協力していただけるよう取り組んでください。	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、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（交通まちづくり）を図り、安心・安全・快適に移動できる持続可能な交通環境を構築・整備等していきます。
2		区全域を対象にし、全体としての理想を掲げた計画であり、実現すれば素晴らしいと思うが、「どこで何をしていくのか」という方針が見えにくい計画でもあり、区民としては、自分の生活圏がどのようになるのかイメージしにくく、少々とっつきにくさを感じた。現時点では難しいのかもしれないが、今後、この計画のもとで具体的な方針や計画が出てくることを期待したい。	交通政策基本計画は、これからさらに深刻化する人口減少・高齢化、社会保障費の増大等による財政面での制約等を乗り越え、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基本方針等を示し、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。 第4章の施策展開では、具体的な取組を記載しております。その中でも、横断的な重点プロジェクトにつきましては、具体的なプロジェクトとして、どのような場所で、どんな施策に取り組んでいくのかを示しております。
3		この計画には良い点が三つあります。 ①基本方針の1と2において、技術的政策における二大分野の二大目的、インフラ政策による安心・安全と、社会工学的政策による快適性増進を追求していること。 ②資料編において、計画策定の基礎事実を詳細かつ的確に明記していること。 ③基本方針3において「持続可能」という言葉をキーワードに、他の全ての政策との連携を追求していること。	交通政策基本計画における基本方針の実現に向けて、第4章の個別施策の取組や横断的な重点プロジェクトの取組を推進していきます。
4	第2章 区の交通	交通インフラ等の凡例の説明を解釈すると「持続可能な交通まちづくり」を	これらからさらに深刻化する人口減少・高齢化を背景として、交通サービス

	に関する 現状と課 題	実現するために、交通インフラ・交通サービス・脱炭素社会の課題があるように見える。だからこそ、基本理念の中でも「～みんなでめざす交通まちづくり～」を掲げているのではないのでしょうか？	の担い手不足などに対応していく上では、行政、交通関係事業者、交通管理者、区民が連携・協力して、交通を主要な軸に据えた「交通まちづくり」に課題があると認識しております。
5		「人」が主役の交通都市（Human-Oriented Transport-City）をめざすと書いてありますが、英語の部分（Human-Oriented Transport-City）は、もっと馴染みのある、わかりやすい英語のほうが良いと思います。	交通に関する専門誌や論文で使われる英語表現を参考にして、Human-Oriented Transport-City としています。ご意見にあるように、馴染みのある、わかりやすい英語という視点も参考にさせていただきます。
6	第3章 交通政策 基本計画 の基本的 な考え方	基本理念 「歩いて、乗って、住んでよし 「人」が主役の交通都市」は、「歩いて、乗って、通(かよ)って、住んで「人」が主役の交通都市」のほうが良いではないか。 理由 「都市づくりビジョン」が目指している『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』となるために、「通って」を追加することで、下記の効果が考えられる。 ・「通(かよ)って」とすることで、板橋区内に通勤・通学する人を引き込む。 ・「通(とお)って」と読むことで、板橋区内を通過する人を呼び込む。 ・全体的にリズムとして覚えやすくなる。	「歩いて、乗って」の「歩いて」とは、交通の側面から見れば、「徒歩」であり、「乗って」は、自転車や公共交通（鉄道、バス、タクシー）等の乗り物に「乗る」ことであり、通勤・通学での「通う」や道路を「通る」は、これらに含まれております。 そして、「歩くこと、乗ること」が良くなることによって、結果として住んで良いと言ってもらえることをめざすため、「住んでよし」を入れております。 「住んでよし」を入れることで、区の将来像である『「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち』をめざすことを表現しております。
7	第4章 施策展開 ①－1 歩行者の 安全性強化	・歩行者重視の道路空間づくりについて ゾーン30もスピードを抑制するのには効果的だとは思いますが、交通ルールを守れない方もいるので、重要な場所ではスピードが出せない対策を施していく事も大事だと思います。	歩車道分離や歩道幅員の拡幅等のハード整備とゾーン30などの交通規制（ソフト整備）の両輪で、自動車の安全かつ円滑な通行に配慮しつつ、歩行者等の「人」中心の安心・安全・快適な道路空間づくりを推進していきます。
8		・生活道路の交通規制について 幅員4m前後の狭い道路においても、車両の相互通行が可能な道路が多く、自	ご意見にもありますように、相互通行から一方通行への変更等の交通規制は、交通管理者である警察の役割でありま

		動車同士のすれ違いに歩行者が足を止められるなど、錯綜している場面によく遭遇する。警察の管轄かもしれないが、交通規制の促進を検討する際には、相互通行から一方通行への変更も合わせて検討してほしい。	すが、交通規制を進めていくにあたっては、対象とする道路の交通量等の現状把握・課題認識や直接影響を受ける地元住民の方々のご意見やご理解も必要であると考えられます。
9		・自転車利用環境の整備と意識啓発について 今現在、恐れているのは自転車運転手のモラル、マナーの低下です。よく街中を歩いていると、イヤホンやスマホ、無灯火等で平気で走っている方をよく見ます。これらは全て違反行為であります。ほとんどが野放しになっている状態です。ハード面の整備だけではなく、モラル・マナーといったソフトな面での対策ももっとしていければ良いと思います。	「板橋区交通安全計画 2020」において、自転車乗用中の交通事故の減少に向けて交通ルールやマナーの周知徹底、全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進及び街頭における取締り及び指導啓発を実施していきます。
10	第4章 施策展開 ②-1 適切な自転車利用 の誘導	個人的には自転車の移動が主のため、P28 からの施策の中にある「幅員の拡張」や「外側線の移動」、「自転車専用レーン」を積極的に取り組んでいただけると嬉しいです。 現状の自転車走行マークの上を走っていると、車との距離が近すぎて、危険な思いを何度もしました。	今後、区が策定を予定している「(仮称)板橋区自転車活用推進計画」の中で、自転車通行空間ネットワークについても位置づけ、自転車専用レーンや路面標示等の整備を検討していきます。
11		・自転車利用環境の向上等 駅前やスーパーマーケット等において、まだまだ放置自転車が多いと感じています。駅周辺のまちづくりが進んでいると聞いているので、まちづくりとあわせて駐輪場を整備したり、自転車のマナーアップ活動をしたりして欲しいと思います。	区では、平成 28 年度(2016 年度)から放置自転車対策事業である「自転車駐車場運営」「放置自転車撤去・保管」「放置防止啓発活動」の一括委託を開始し、今後も放置自転車の減少、自転車駐車場利用の向上に取り組んでいきます。 駅周辺や商店街では、自転車等駐車場の整備に向けて交通関係事業者やまちづくり事業者等と連携し、自転車駐車場の確保等を図っていきます。
12	第4章 施策展開	・道路交通のインフラ強化について 板橋区では決まった場所で、ある時間	幹線道路・補助幹線道路や主要生活アクセス道路等は、渋滞緩和やアクセス改

	③－１ 道路ネットワークの機能強化 ③－２ 生活道路の機能強化	常であれば、確実に渋滞が起きるというような道路がいくつもあります。そして渋滞を回避するため、地元の人は裏道を使用するため、裏道でも車が絶え間なく通過するといったことも起きています。 裏道は住宅街であるため、そこに住む住民の住環境にも悪影響を与える恐れがありますので、道路交通網の整備はとても重要だと思います。	善等の交通処理機能だけでなく、都市防災に資する機能やバスをはじめとする公共交通のための空間機能等の様々な機能を有しており、交通処理機能だけをすぐに向上させることは難しいですが、日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤であり、計画的な整備に向け取り組んでいきます。
13	第４章 施策展開 ③－３ 道路交通の安全性向上	交通事故の記事はマスコミ等通じて日々、みんなが知っているとおりです。事故防止は幼児の頃からの躾教育が大切と考えています。 小さい頃からの交通に関する規則や約束事の周知。 特に小学校の日々、授業時間週に一時間位の制度を作る。	ご意見として承りました。
14	第４章 施策展開 ③－４ 道路交通の円滑化の推進 ⑬－１ 交通施設のバリアフリー化	・東武東上線の安全性の向上 東武東上線は、他の鉄道路線と比較して遅延や事故が多いと感じています。板橋区内だけでは全てにおいて対策できる訳ではないと思いますが、東武東上線の踏切対策（鉄道の立体化）の推進や、駅にホームドアの設置を働きかけて欲しいです。	早期実現に向けて、東京都、区、鉄道事業者の三者が連携・協力しながら、進めていきます。
15	第４章 施策展開 ③－４ 道路交通の円滑化の推進	・東武東上線に準急等の停車 東武東上線大山駅の近くを高架化すると聞きました。駅も作り直すと思うので、そのタイミングで準急等を停車させることは出来ないでしょうか。近くに大きな病院もあるので、区外から来る人も助かると思います。	今後の大山駅周辺でのまちづくりによる人口動態や鉄道の利用状況を勘案し、必要に応じて鉄道事業者へ伝えていきます。
16	第４章 施策展開 ④－１ 駅周辺の	・交通結節機能の維持・充実について 新板橋駅、板橋駅間を雨でも濡れないような施策があるとうれしいです。間の商店も恩恵を受けることが出来、活性化	第４章の横断的な重点プロジェクトのうち、「鉄道３駅乗換え利便性の強化の検討」に記載されているように、ＪＲ板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上

	環境整備	につながるのではないかと思います。	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。
17		小竹向原駅前にタクシー、バスの停車場所を確保していただきたい。	まちづくりの進捗状況や拠点としての位置づけ、現況データ並びに立地条件や地域要件、地域住民の意見等を加味し、交通結節機能の充実が必要と考えられる駅については、その充実を図っていきます。
18	第4章 施策展開 ⑤-1 路上駐車 対策	・物流の円滑化等のための環境の充実について 片側一車線の道路であっても路上に駐車、停車をする方がいます。無くなることは無いと思うので、需要のある場所では駐車場の整備やパーキング機能のある道路への整備が必要であると思います。	路上駐車が多い路線について、取締りの強化を交通管理者へ働きかけるとともに、荷捌きスペースの確保の検討や自転車の交通ルール・マナー啓発等を促進していきます。
19	第4章 施策展開 ⑥-2 市街地の 防災性向 上に係わ るインフ ラ整備	・防災性の強化について 無電柱化は防災面の強化だけではなく、景観上も良い効果をもたらすので、是非推進していったほしいです。	「板橋区無電柱化推進計画 2025」では、無電柱化における整備効果として、 ①都市防災機能の強化 ②安全で快適な通行空間の確保 ③都市景観の向上 ④まちづくり事業との一体整備 を挙げており、これらの整備効果を踏まえ、無電柱化を推進していきます。
20	第4章 施策展開 ⑦-1 バス交通 の機能向 上	・広域的な公共交通の機能向上について バスがもっと便利になったら、都営三田線の混雑も緩和していくと思います。	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。 また、既存のバス路線が有る軸については、特に重点的にバス路線の維持を図るとともに、既存のバス路線が無い軸については、将来的な公共交通需要や周辺のみちづくり事業の動向等も踏まえて、公共交通サービスのあり方を検討していきます。

21	第4章 施策展開 ⑦-2 バスの走行空間の確保 ⑩-1 バス利用環境の改善	・バス利用環境の向上 道路が渋滞しているせいで、バスが定刻通り来ないことが多いです。必要な道路を整備してバスの定時性を向上させるとともに、GPSと連動して後〇分で到着するというのがわかるシステムを導入して欲しいです。 また、広告をつけてもいいので、バス停に屋根やベンチを設置して欲しいです。	バスの走行空間の確保のため、必要な個別の取組を進めていくとともに、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（広告付き上屋も含めて）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。
22	第4章 施策展開 ⑦-3 鉄道の混雑緩和や利便性の向上	・鉄道の混雑対策 小池知事が時差Bizとして鉄道の混雑対策をしているようですが、全然混雑が緩和されているとは思えません。都営三田線の8両化やラッシュ時の本数を増やす等の根本的な対策をして欲しいです。 また、遅延が発生した時はもっと混雑が酷くなるので、振替輸送をもっと円滑したり、台風などの災害が見込まれる時は計画運休をもっと早く発表したりするなどの対策ができないでしょうか。	東京都交通局が策定した「経営計画2019」では、乗車人員の増加を踏まえ、令和4年度（2022年度）から一部の編成を6両から8両編成にすることとし、ホームドアの8両化対応など必要な駅施設の改修等を進めるとしています。 今後とも、鉄道事業者とともに、鉄道の混雑緩和や利便性の向上を図っていきます。
23		都営三田線の8両化をぜひ早く実現してほしい。子供の通勤時の混雑が今ひどくて困っているようです。	
24	第4章 施策展開 ⑧-1 商店街等における重点的な歩行空間の充実	・歩行者の回遊性向上について 新板橋駅、板橋駅間をもっと歩きやすくしてほしい。	第4章の横断的な重点プロジェクトのうち、「鉄道3駅乗換え利便性の強化の検討」では、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。 なお、板橋駅西口周辺地区まちづくり勉強会において、3駅の乗換え利便性向上のため、乗換え案内看板の設置実験（平成31年（2019年）2月25日～3月10日）や板橋駅～新板橋駅の一部区間において、歩行者環境の改善や安全性

			向上のため、車両交通規制を行う歩行者優先まちづくり社会実験（令和元年（2019年）8月23・24日一部時間帯）に取り組んでおります。
25	第4章 施策展開 ⑨－1 自転車利用環境の充実	・シェアサイクルの導入について 現在板橋区ではシェアサイクルを実証実験されていることをホームページで拝見しました。 その実験結果にもよるとは思いますが、今回の基本計画を見ると、区の来訪者がシェアサイクルを利用したい傾向が高く、その方々の訪れたい場所は商業施設が多いこと、放置自転車対策の改善ニーズが高いこと、駅と商店街の位置関係は近接しているなどから、地域や商店会と連携をして、駐輪スペースと合わせてシェアサイクルの導入を行っていただき、継続的に利用できるよう期待します。	実証実験の結果を今後、踏まえつつ、シェアサイクルの利用促進の視点として参考とさせていただきます。
26		・自転車の回遊性向上・利活用について シェアサイクルは自転車に普段乗らない人が気軽に借りることが出来るので、とても良いと思います。	区では、観光政策、交通・自転車対策、環境政策の一環として、令和元年10月から令和4年3月までの間、シェアサイクルの実証実験を行っております。引き続き、公有地にポートを設置していく等の利用環境の向上に努めていきます。
27		シェアサイクルは利用しようと思います。	
28		・地域の公共交通の機能向上について 最近では、計画にも書いてあるバスロケーションシステムを設置している駅も増えてきています。リアルタイムで情報を手に入れることが出来るのは、利用者からしたらとても利便性が高いと思います。	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。
29	第4章 施策展開 ⑩－3 公共交通サービス水準が相	コミュニティバス（加賀、稲荷台地区周辺）の運行を考えて頂きたいと思う。（駅へのアクセスが大変な為）路線バス会社と板橋区で行ってもらい、同意の得た時、住民説明会をしてもらえたら参加したい。	公共交通サービス水準が相対的に低い地域においては、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。

30	対的に低い地域への対応	コミバス（ポンチョタイプ、バンタイプ）を通して下さい。桜川・大谷口地域周辺を通して下さい。	す。
31	第4章 施策展開 ⑭－1 公共交通 や自転車・徒歩による移動の促進	・公共交通等の利用促進について シェアサイクルは自転車に普段乗らない人が気軽に借りることが出来るので、とても良いと思います。	区では、観光政策、交通・自転車対策、環境政策の一環として、令和元年10月から令和4年3月までの間、シェアサイクルの実証実験を行っております。引き続き、公有地にポートを設置していく等の利用環境の向上に努めていきます。
32	第4章 施策展開 ⑮－1 交通手段のシェアの促進	・環境に配慮した自動車利用の促進について カーシェアリングを普及させていければ、個人の自動車所有率も減っていくのではないのでしょうか。	近年、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ます。 シェアリングの促進によって、自動車の利用抑制に努めてまいります。
その他の意見		・東上本線のビューポイントの設定について ・東上線の博物館の整備について ・小豆沢の船着き場について ・学校跡地を区民のいこいの場にする事について	