

1 板橋区の交通に関する現況の把握

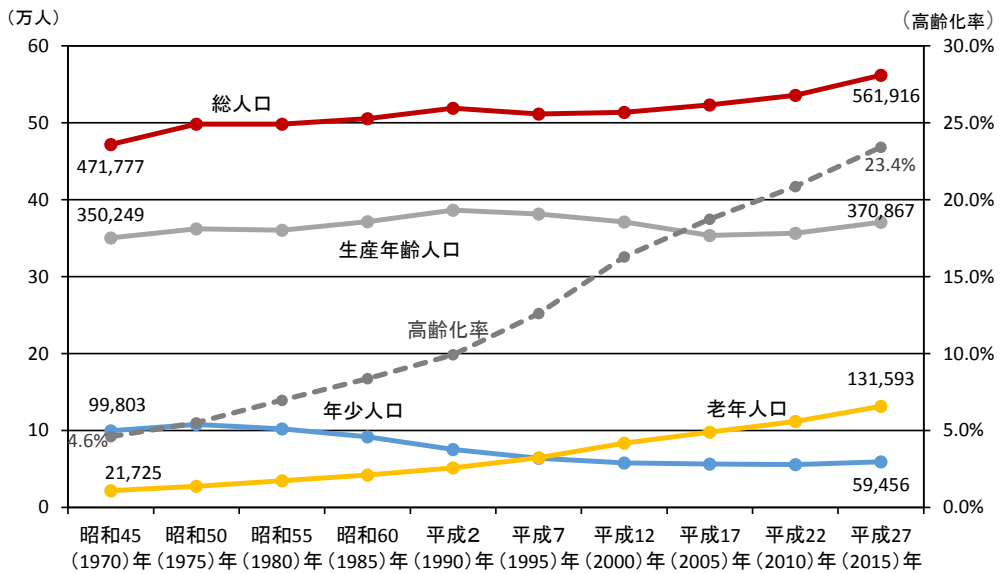
1.1 板橋区の社会情勢

1.1.1 人口動態

1) 人口推移

(1) 年齢階級別人口推移

・「総人口」は緩やかな増加傾向にある一方、少子高齢化が進展傾向

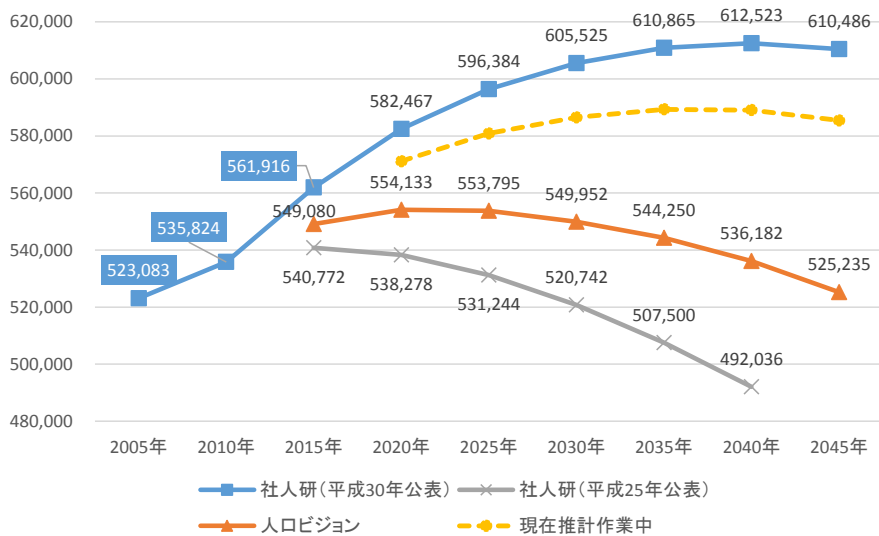


出典：国勢調査（各年次）

図 年齢階級別人口

(2) 将来人口推計

・最新の将来人口推計では、2035～40年頃をピークに減少に転じると見込まれる。



出典：国立社会保障・人口問題研究所、板橋区資料

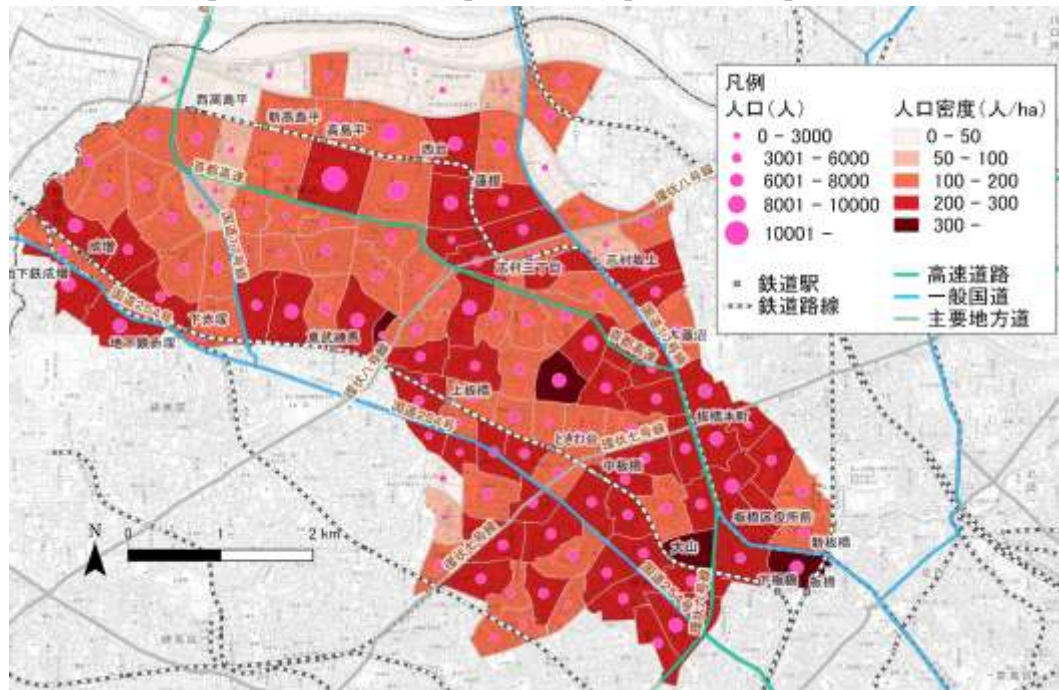
図 年齢階級別人口

2) 人口分布

(1) 常住人口分布

a) 常住人口分布

- ・「常住人口密度」は、「新板橋駅」「大山駅」「前野町」などで大きい

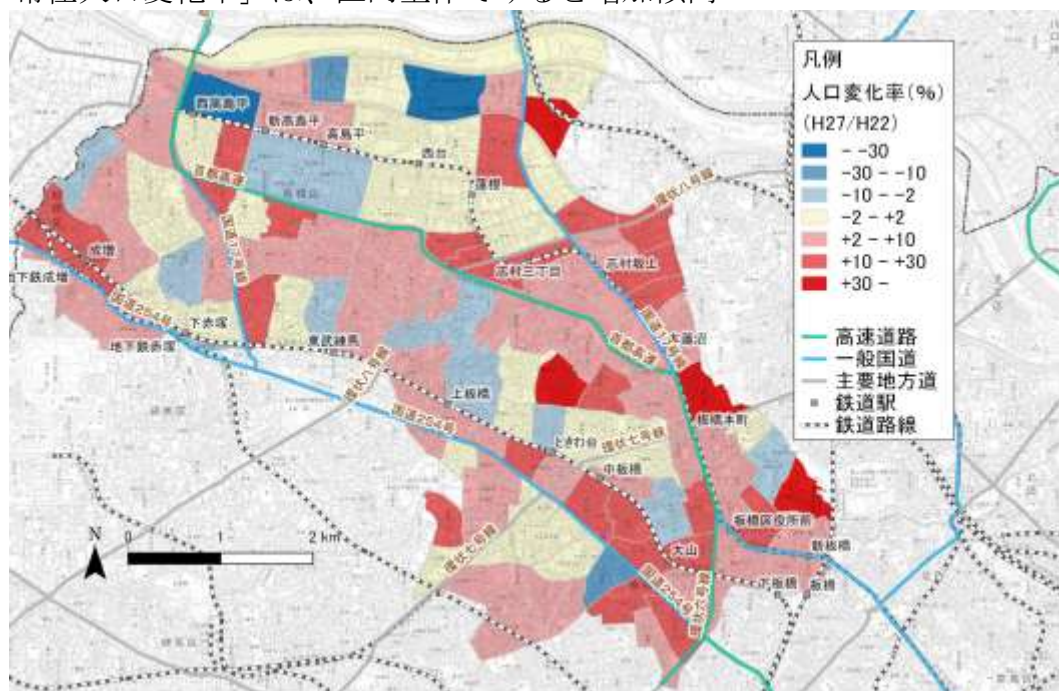


出典：国勢調査（平成 27 年度）

図 常住人口(夜間人口)分布

b) 常住人口変化率

- ・「常住人口変化率」は、区内全体で見ると増加傾向

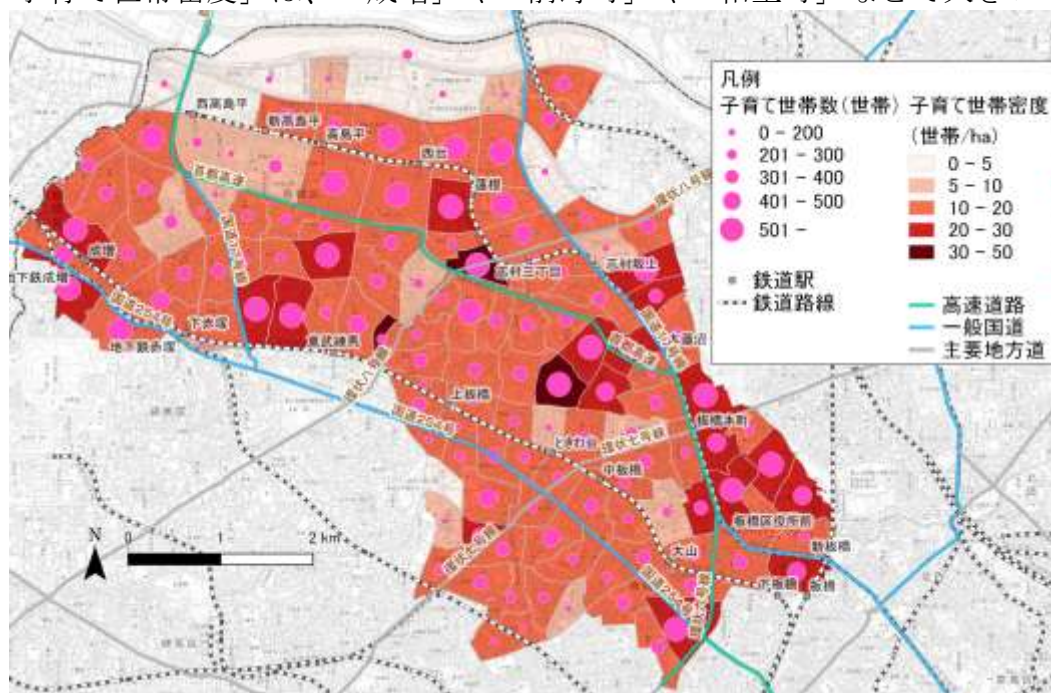


出典：国勢調査（平成 27 年度、平成 22 年度）

図 常住人口(夜間人口)変化率

(2) 子育て世帯分布

- ・「子育て世帯密度」は、「成増」や「前野町」や「相生町」などで大きい



※「子育て世帯」は、「18歳未満の世帯構成員を含む世帯」と定義

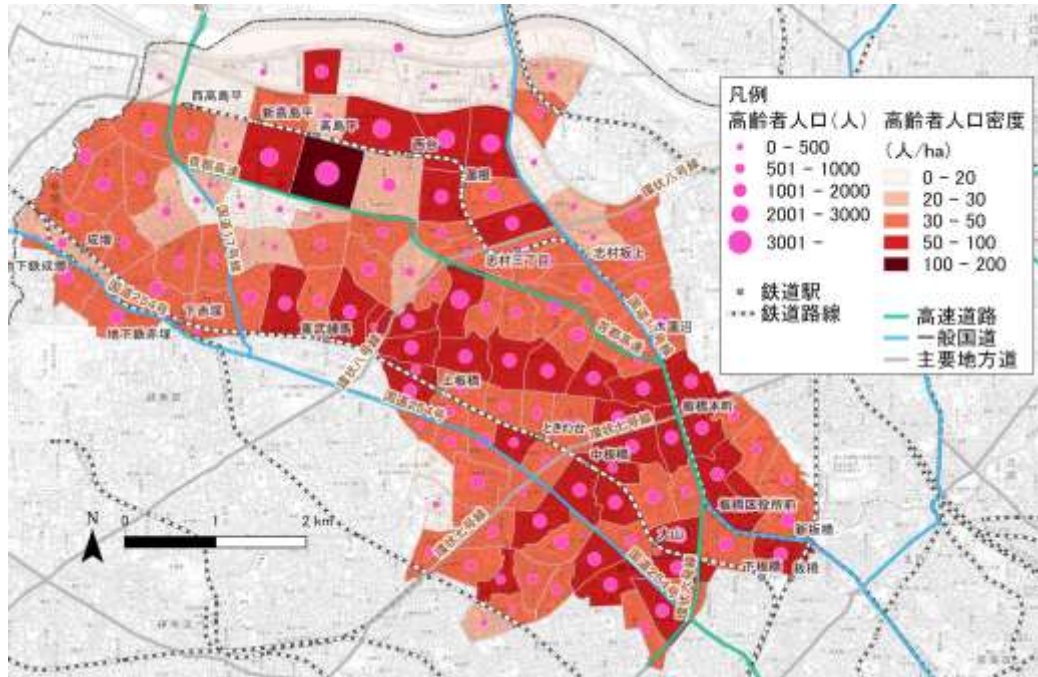
出典：国勢調査（平成27年度）

図 子育て世帯分布

(3) 高齢人口分布

a) 高齢者人口分布

- ・「高齢者人口密度」は、「高島平」で大きい

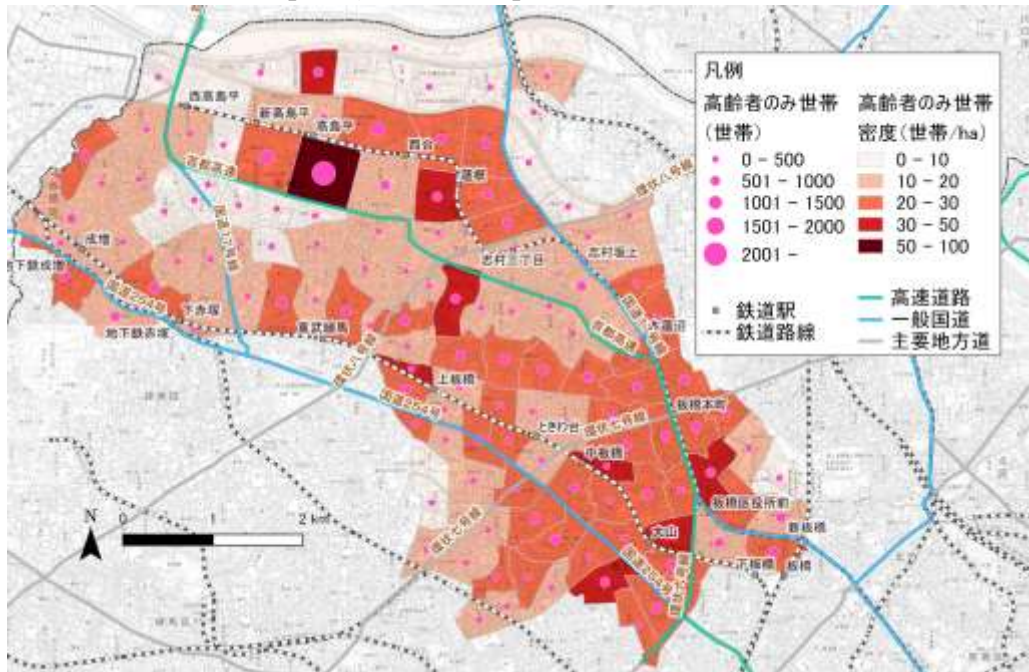


※「高齢者人口」は、「65歳以上の人口」と定義
出典：国勢調査（平成27年度）

図 高齢者人口分布

b) 高齢者のみ世帯分布

- ・「高齢者のみ世帯密度」は、「高島平」で非常に大きい

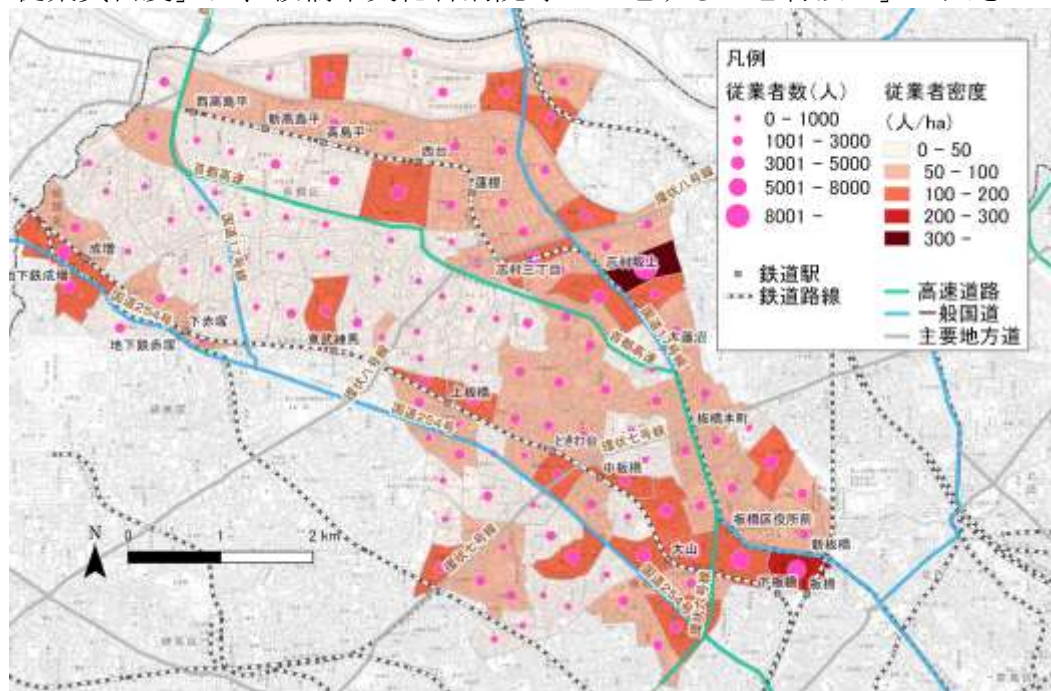


※「高齢者のみ世帯」は、「65歳以上の世帯構成員のみの世帯」と定義
出典：国勢調査（平成27年度）

図 高齢者のみ世帯分布

(4) 従業員分布

- ・「従業員密度」は、板橋中央総合病院等が立地する「志村坂上」で大きい

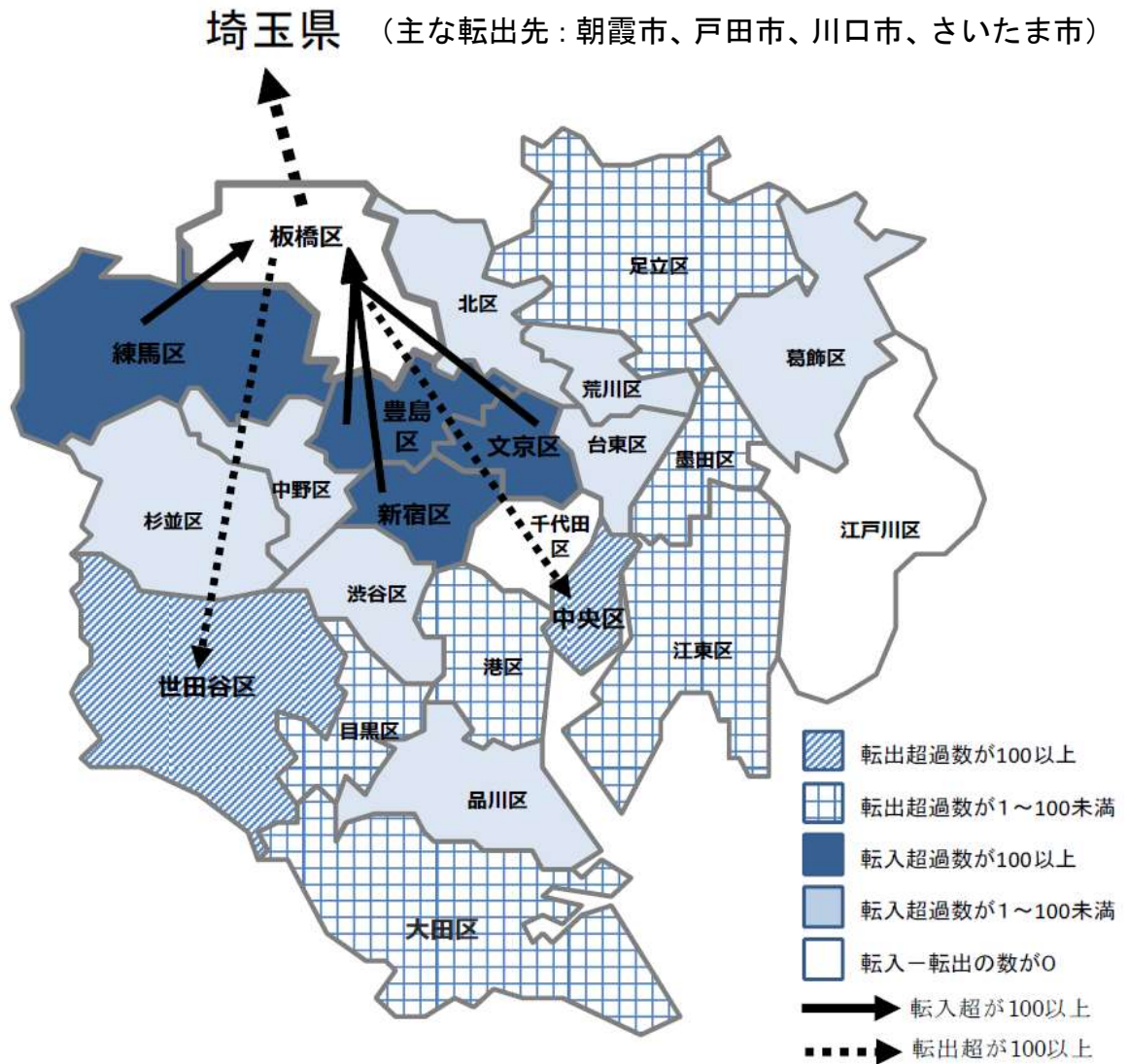


出典：経済センサス（平成 26 年度）

図 従業員分布

3) 転入・転出状況

- ・「転入元」は、「文京区」「豊島区」「新宿区」「練馬区」が多い
- ・「転出先」は、「埼玉県」「世田谷区」「中央区」が多い



※平成26年度時点

※「転入－転出」が「プラス」のとき「転入超過」、「マイナス」のとき「転出超過」と定義

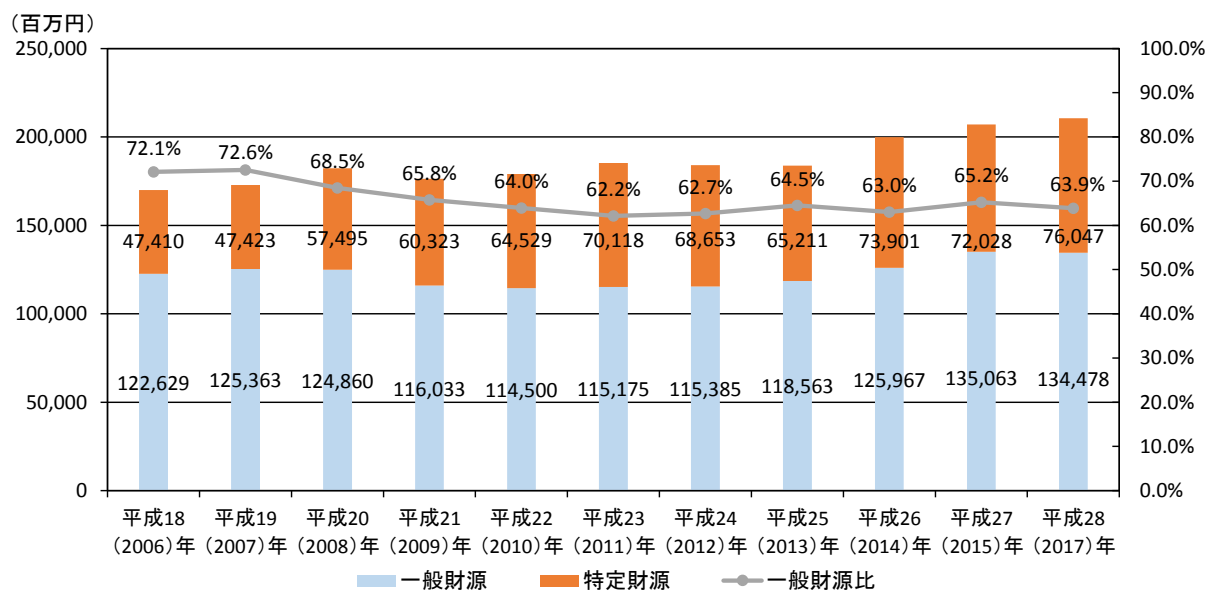
出典：板橋区人口ビジョン及び総合戦略

図 転入・転出状況

1.1.2 財政

1) 財源

- ・「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
- ・都市インフラや公共施設は、老朽化が進行していることから、今後、財政支出が増加することが想定



出典：東京都板橋区各会計歳入歳出決算審査意見書、東京都板橋区各基金運用状況審査意見書

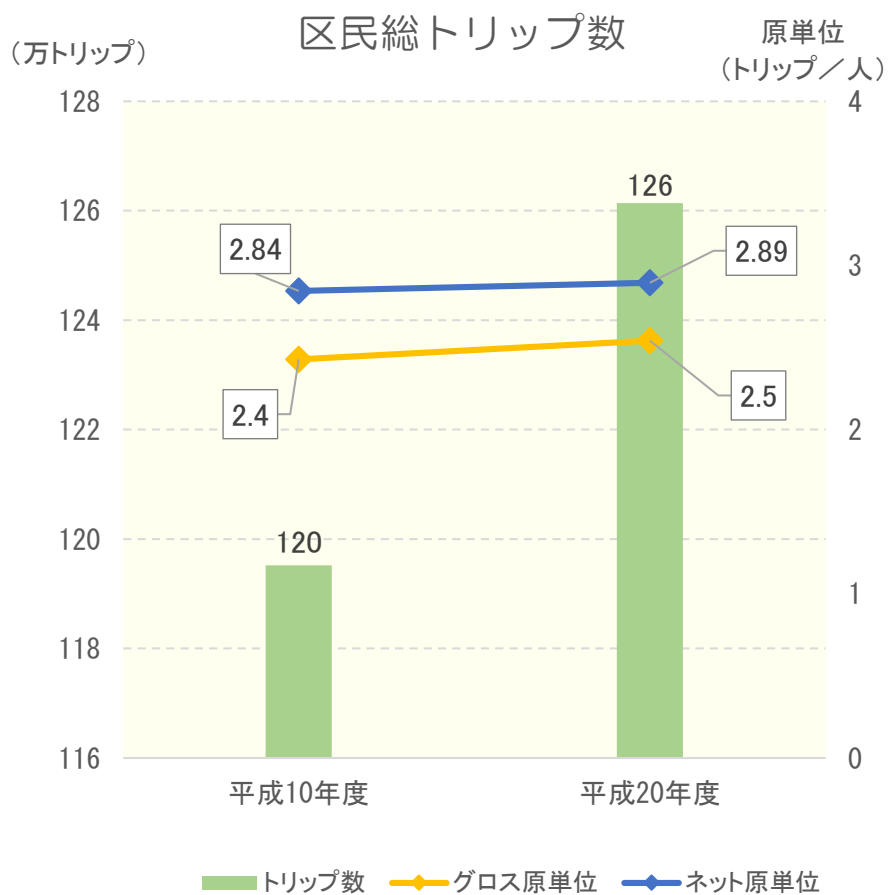
図 財源

1.2 板橋区交通

1.2.1 交通特性

(1) 区民総トリップ数

- ・「トリップ数」と「一人あたりのトリップ数」とともに増加傾向



※「トリップ」とは、人がある目的を持って、ある地点からある地点へと移動する単位
(1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える)

※人口1人あたりトリップ数を「グロス原単位」、外出者1人あたりトリップ数を「ネット原単位」という

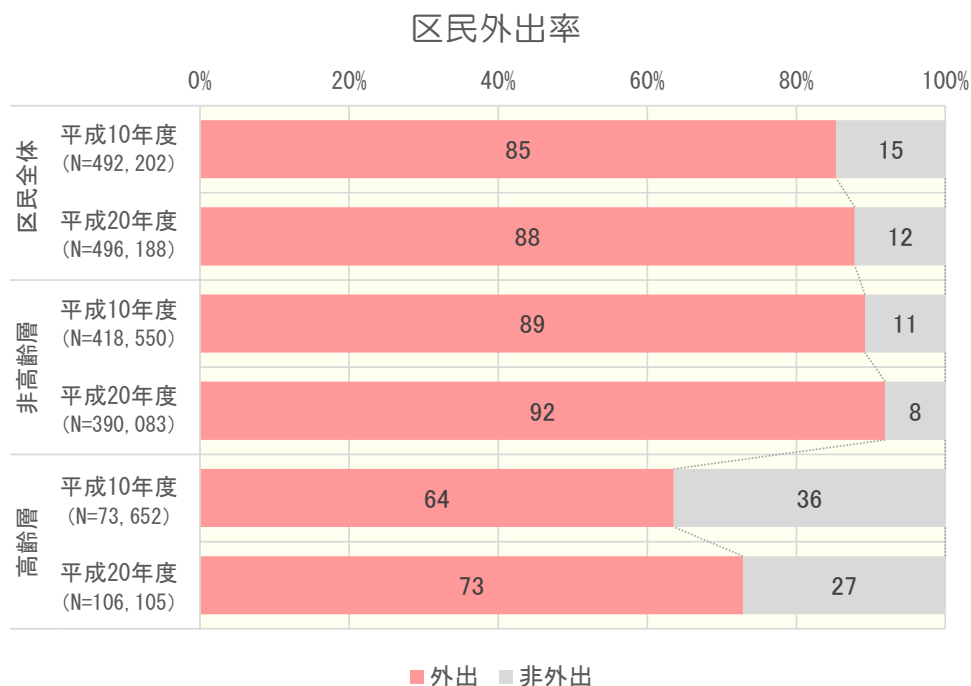
※一般に「生成原単位」は「グロス原単位」を指す

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度、平成20年度）

図 区民総トリップ数

(2) 区民外出率

- ・「高齢層」の外出率は「非高齢層」と比較すると低いが、経年でみると増大傾向にあり活発に移動する高齢者が増えていると推察される。



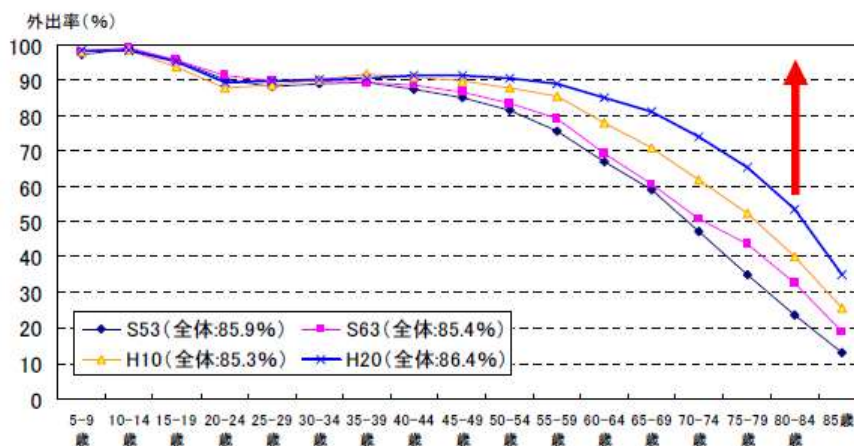
※「高齢層」は、「65歳以上の年齢層」と定義

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度、平成20年度）

図 区民外出率

【参考】東京都市圏全体における外出率の推移

- ・ 外出率¹は、40歳以上の層で経年的に上昇してきており、特に65歳以上の高齢者における増加が著しい。
- ・ 1人あたりトリップ数をみると、20歳から39歳までは経年的に減少傾向にあるが、高齢者の1人あたりトリップ数は大きく増加してきた。
- ・ 高齢者の外出率、移動回数がともに増加してきていることから、東京都市圏内で活発に移動する高齢者が増えているものと考えられる。

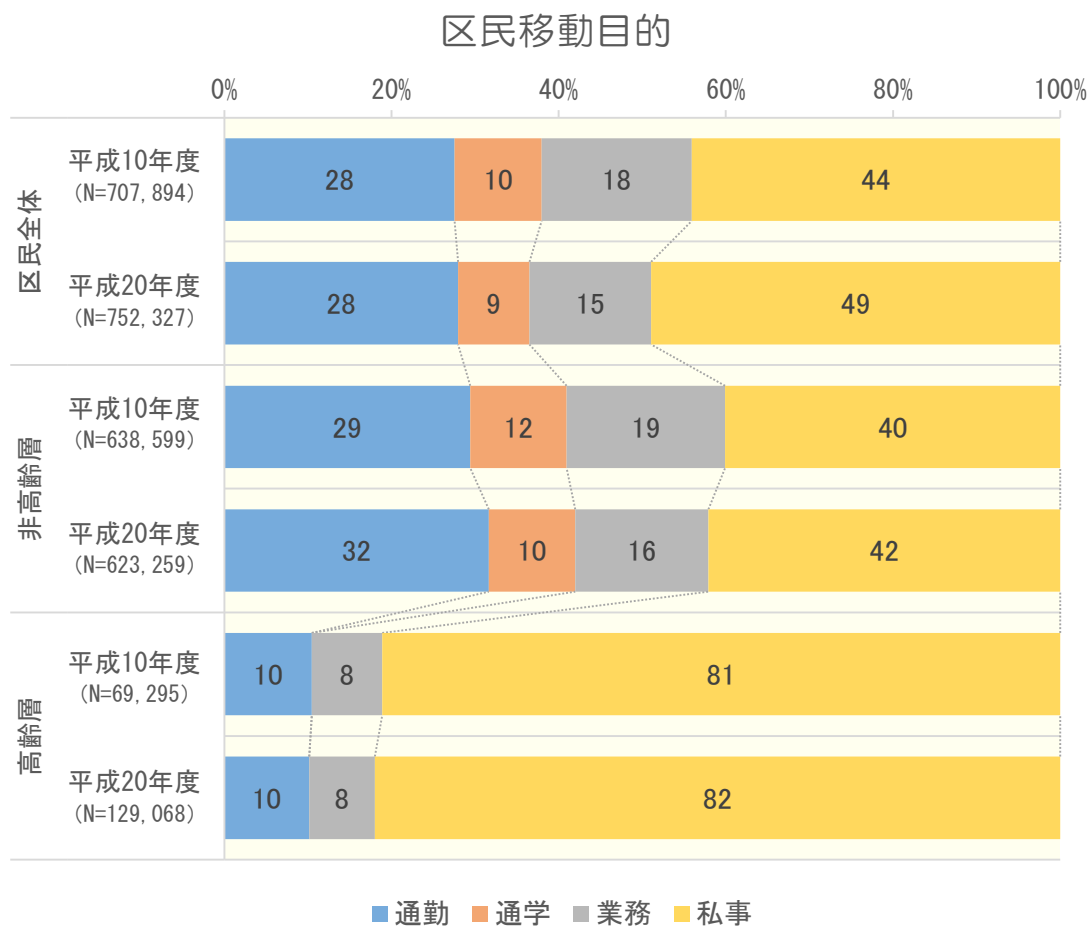


出典：パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性

図 東京都市圏の外出率の推移

(3) 区民移動目的

- ・「非高齢層」は通勤、業務、通学で6割程度を占める一方、「高齢層」では私事目的が8割を占める。
- ・経年でみると、各年齢層ともに移動目的に大きな変化はない



※「高齢層」は、「65歳以上の年齢層」と定義

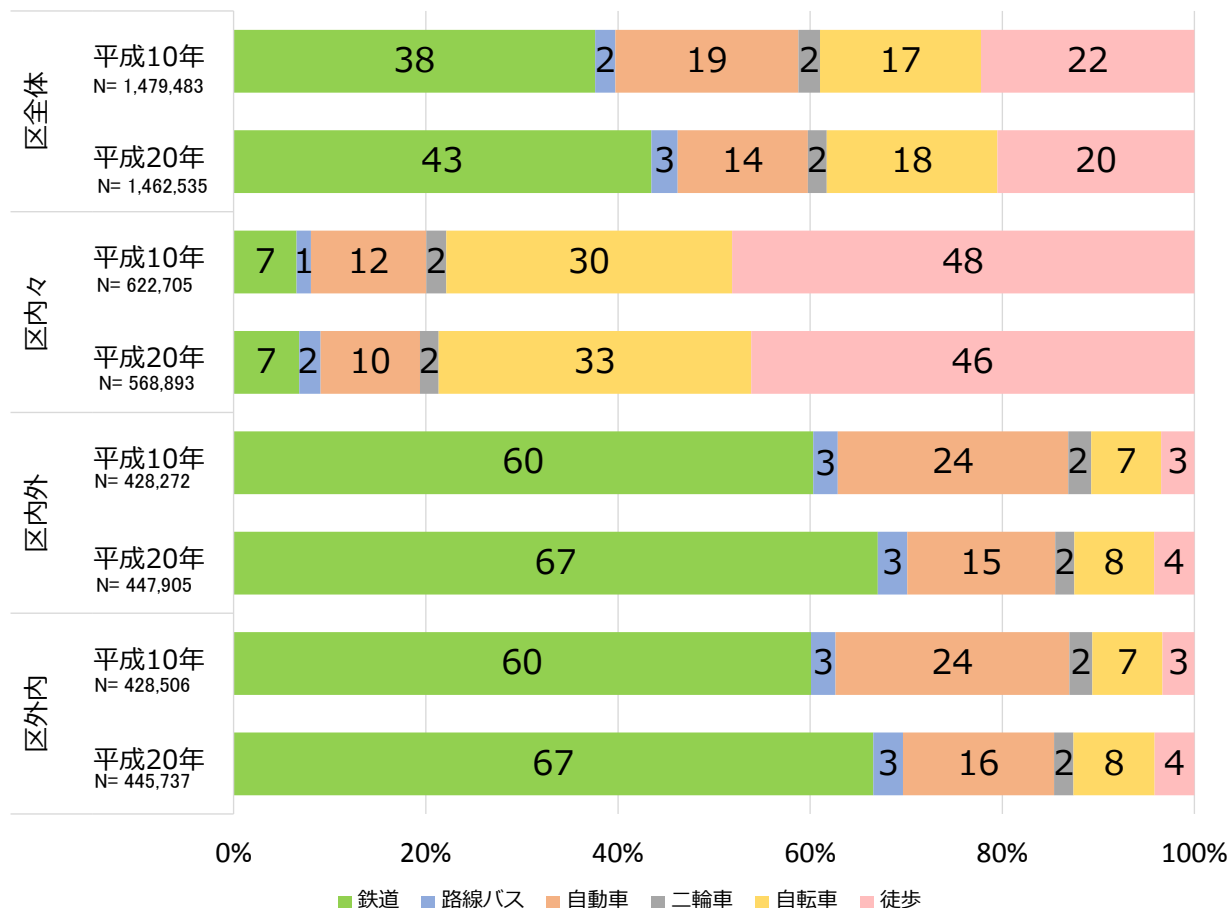
※端数処理の関係で合計は100%にはならない

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度、平成20年度）

図 区民移動目的

(4) 区内代表交通手段

- 「板橋区内外」や「板橋区外内」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（副都心線の開業の影響が理由として推察される）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年度、平成20年度）

※端数処理の関係で合計は100%にはならない

図 区内代表交通手段

1.2.2 交通流動

1) 主な利用データ

- ・「交通流動」の分析に利用する主なデータは以下のとおり

■第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成20年度）

（参考）パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査は、人の移動に関する調査である。「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものであり、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

（参考）第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）の実施概要

- 調査時期：平成20年10月～11月
- 調査日：火曜から木曜までの平日の1日間（祝日及びその前後の日を除く）
- 対象都市数：238市区町村
- 対象者：東京都市圏に居住する約1,600万世帯のうち、無作為で選ばれた約140万世帯の方（満5歳以上）。
- 調査方法：調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布し、郵送にて調査票を回収する方法で実施。
- 回収結果：約34万世帯票を回収（有効回収率 約24%）

出典：東京都市圏交通計画協議会 HP (<http://www.tokyo-pt.jp/person/>)

2) 発生集中交通量

(1) 分析対象ゾーン

- ・これ以降、「発生集中交通量」を「小ゾーン (10 ゾーン)」のレベルで分析

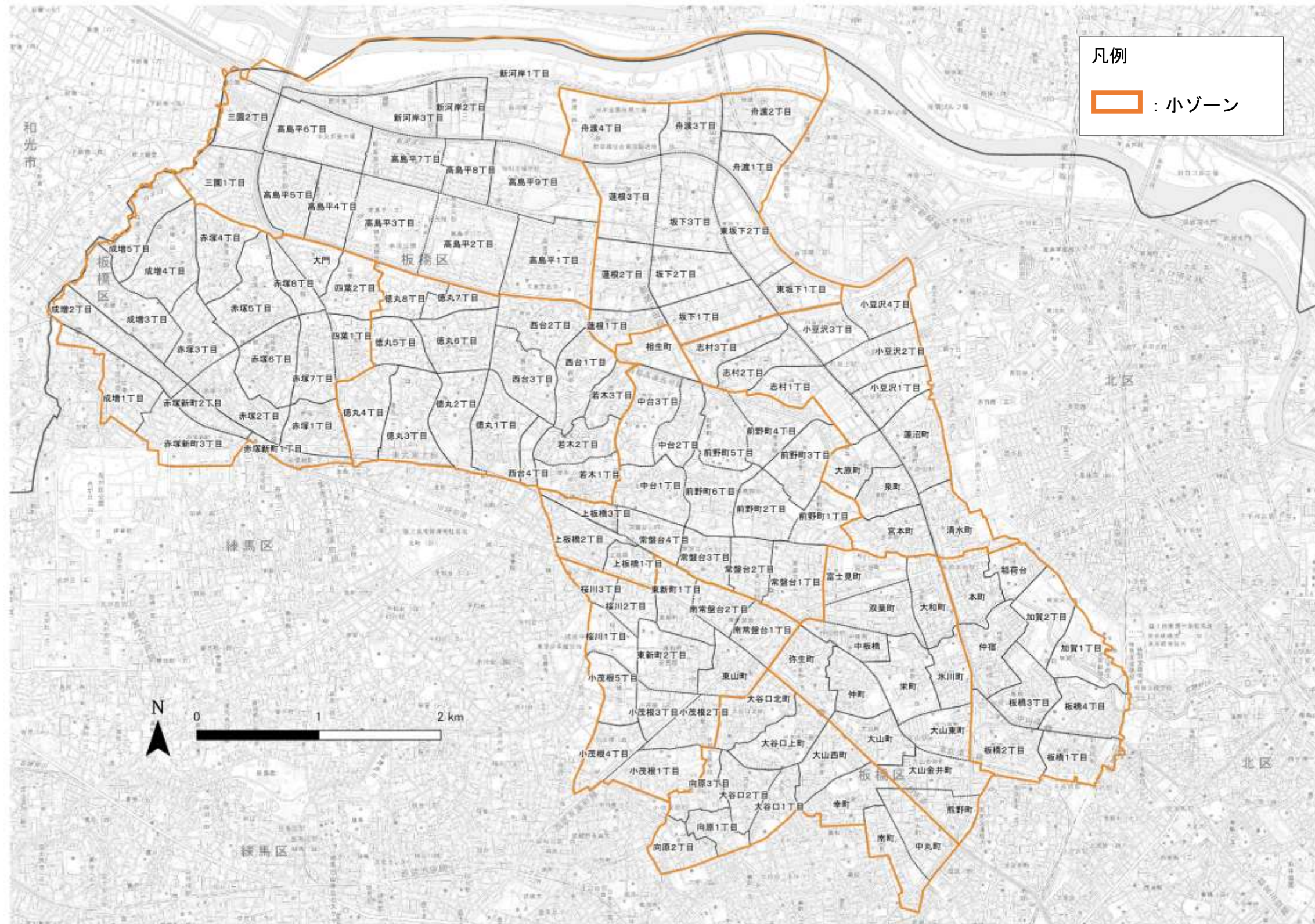
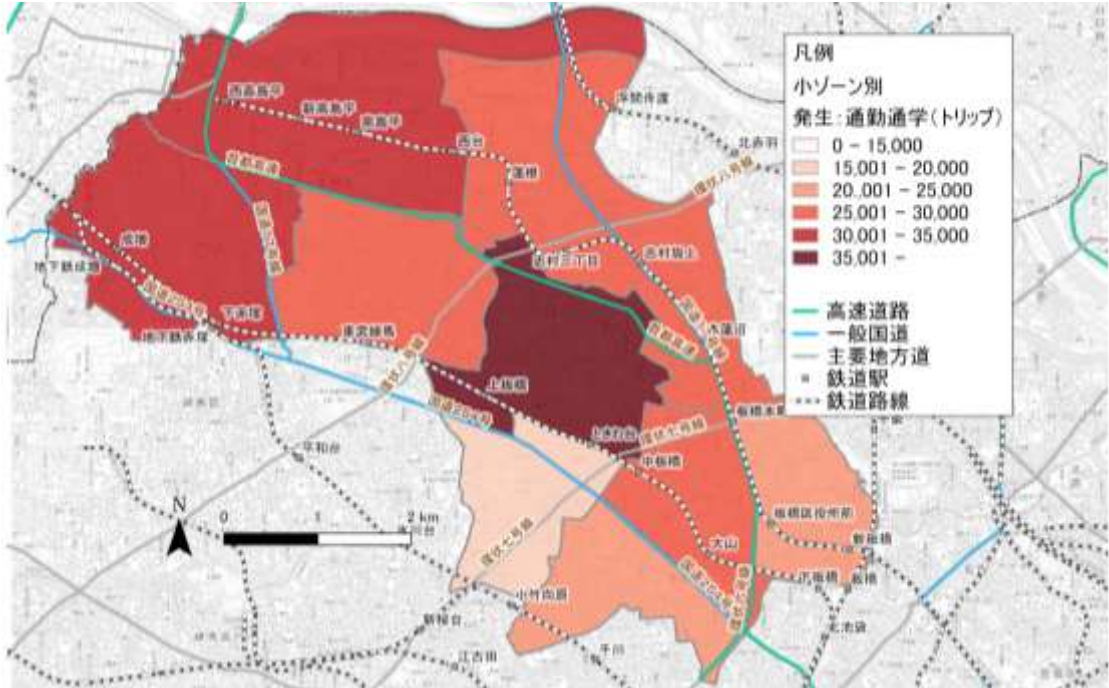


図 東京都市圏パーソントリップ調査の小ゾーン

(2) 発生交通量

a) 通勤通学目的

- 「通勤通学」の発生交通量は、「板橋区西部や上板橋駅を含む地域」で多い傾向



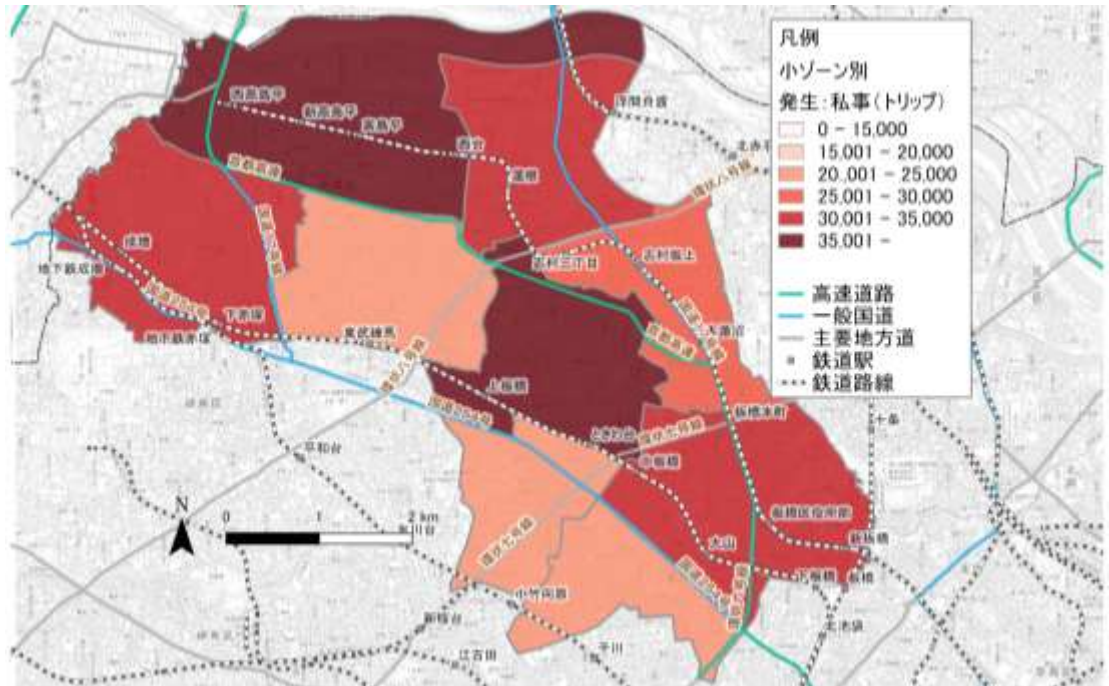
※「発生交通量」とは、あるゾーンから発生したトリップの総数をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 発生交通量(通勤通学目的)

b) 私事目的

- 「私事」の発生交通量は、「高島平や上板橋駅を含む地域」で多い傾向



※「発生交通量」とは、あるゾーンから発生したトリップの総数をいう

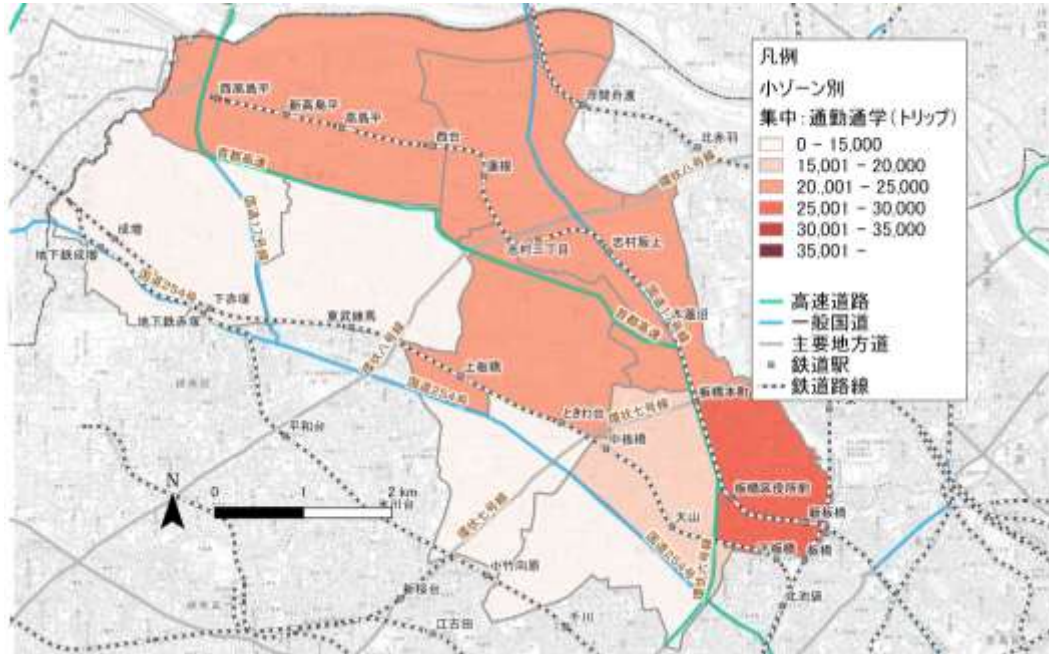
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 発生交通量(私事目的)

(3) 集中交通量

a) 通勤通学目的

- 「通勤通学」での発生交通量と集中交通量を各ゾーンで比較すると、「板橋区役所を含むゾーン」を除いて、発生交通量の方が多い傾向
(板橋区は、勤務先ではなく、居住地として選択されているものと推察)



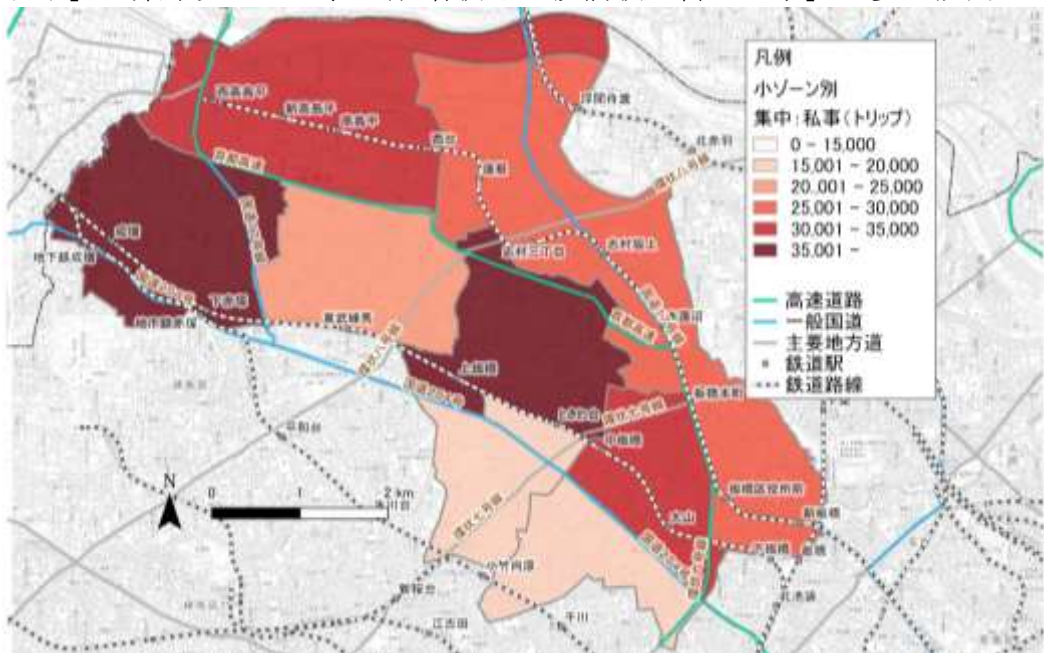
※「集中交通量」とは、あるゾーンに集中したトリップの総数をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年度）

図 集中交通量(通勤通学目的)

b) 私事目的

- 「私事」の集中交通量は、「成増駅や上板橋駅を含む地域」で多い傾向



※「集中交通量」とは、あるゾーンに集中したトリップの総数をいう

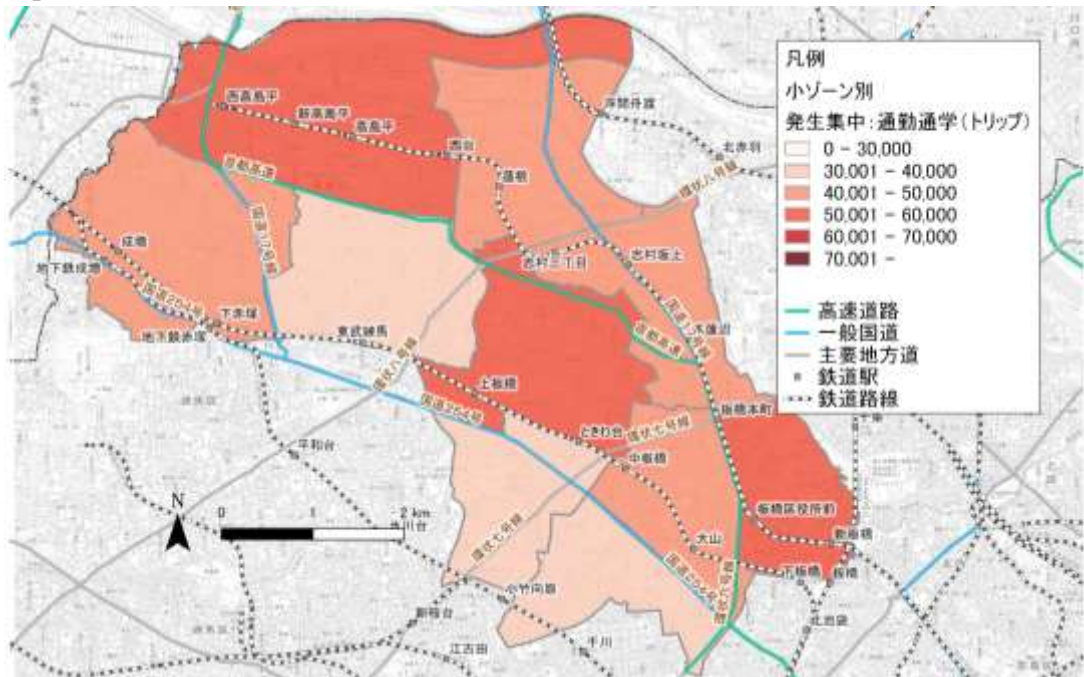
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年度）

図 集中交通量(私事目的)

(4) 発生集中交通量

a) 通勤通学目的

- ・「通勤通学」の発生集中交通量^(※)は、「高島平や上板橋駅、板橋区役所を含む地域」で多い傾向



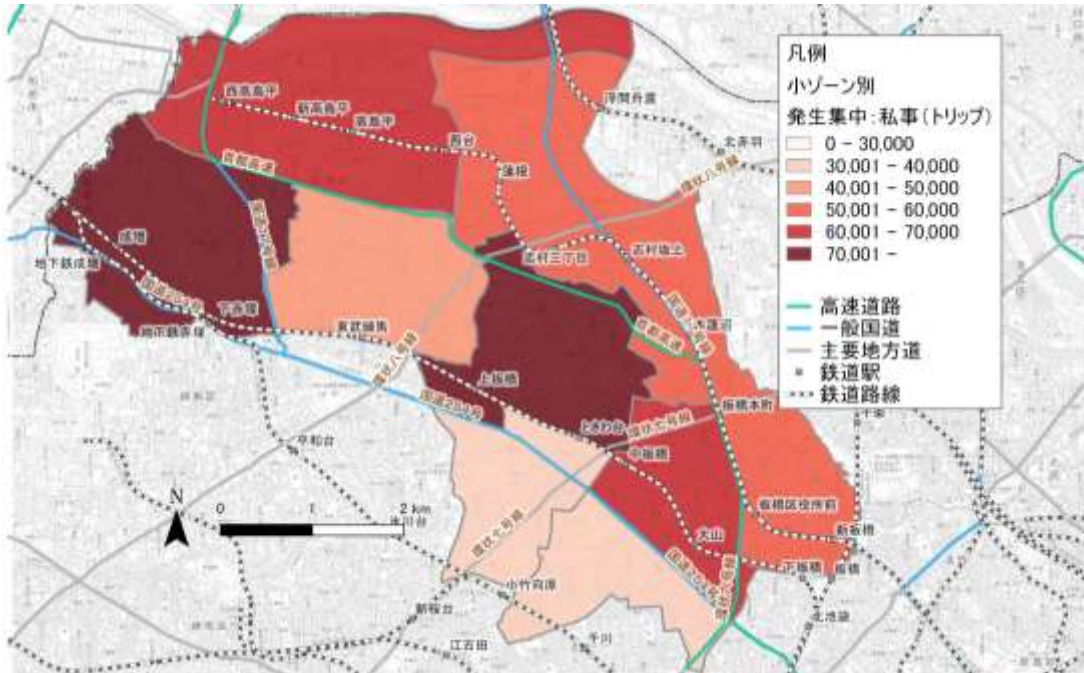
※「発生集中交通量」とは、発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和である。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 発生集中交通量(通勤通学目的)

b) 私事目的

- ・「私事」の発生集中交通量は、「成増駅や上板橋駅を含む地域」で多い傾向



※「発生集中交通量」とは、発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和である。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

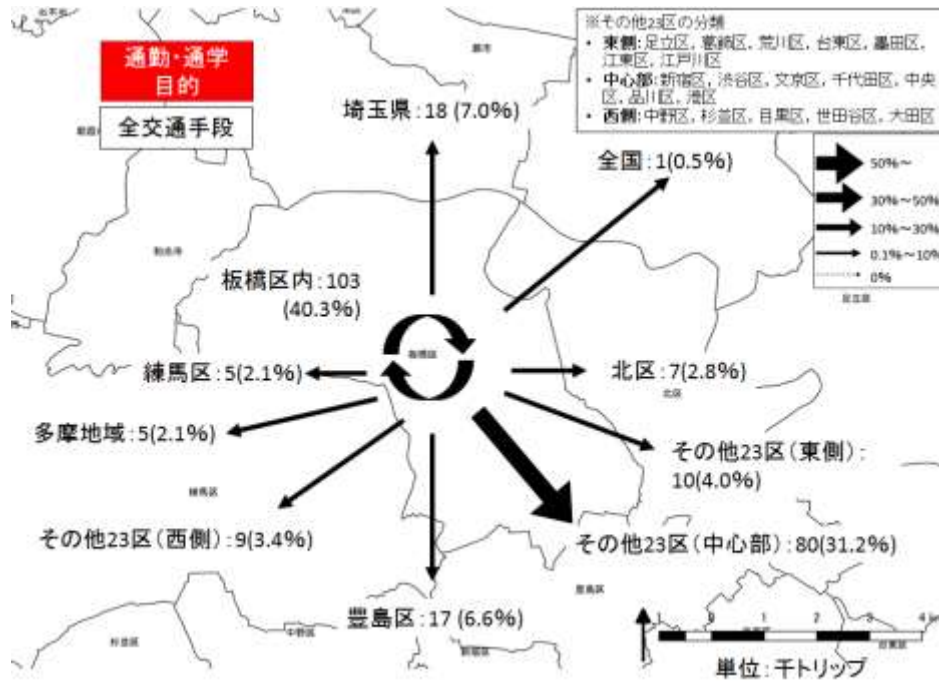
図 発生集中交通量(私事目的)

3) 分布交通量(ゾーン間交通量)

(1) 板橋区外への移動実態

a) 通勤通学目的(全体)

・板橋区外への全交通手段による「通勤通学流動」は、「その他 23 区 (中心部)」で3割以上

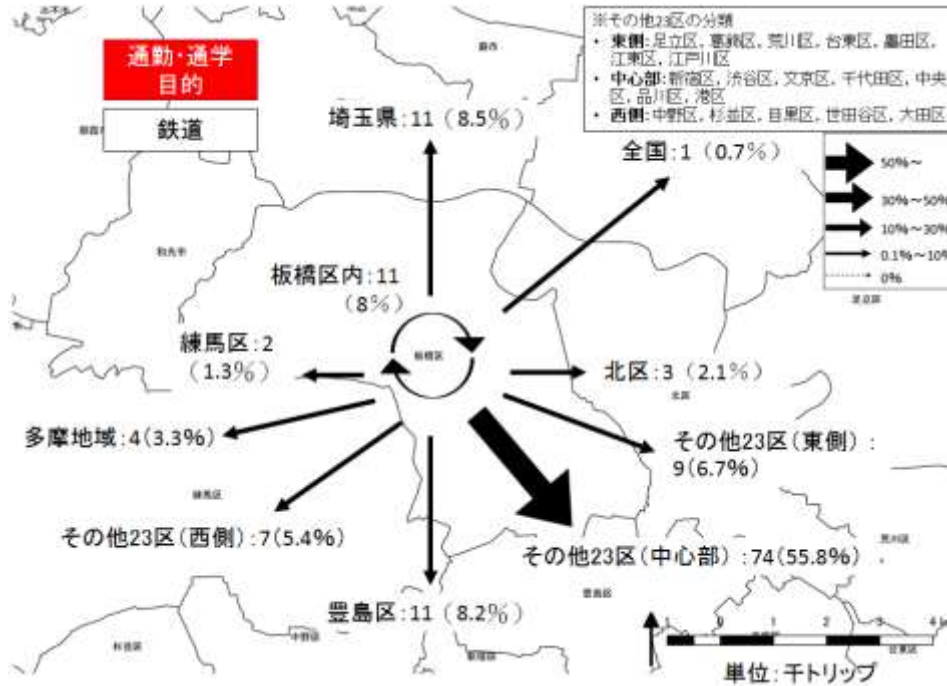


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(全交通手段、通勤通学目的)

b) 通勤通学目的(鉄道)

- 板橋区外への鉄道による「通勤通学流動」は、「その他 23 区 (中心部)」が過半数

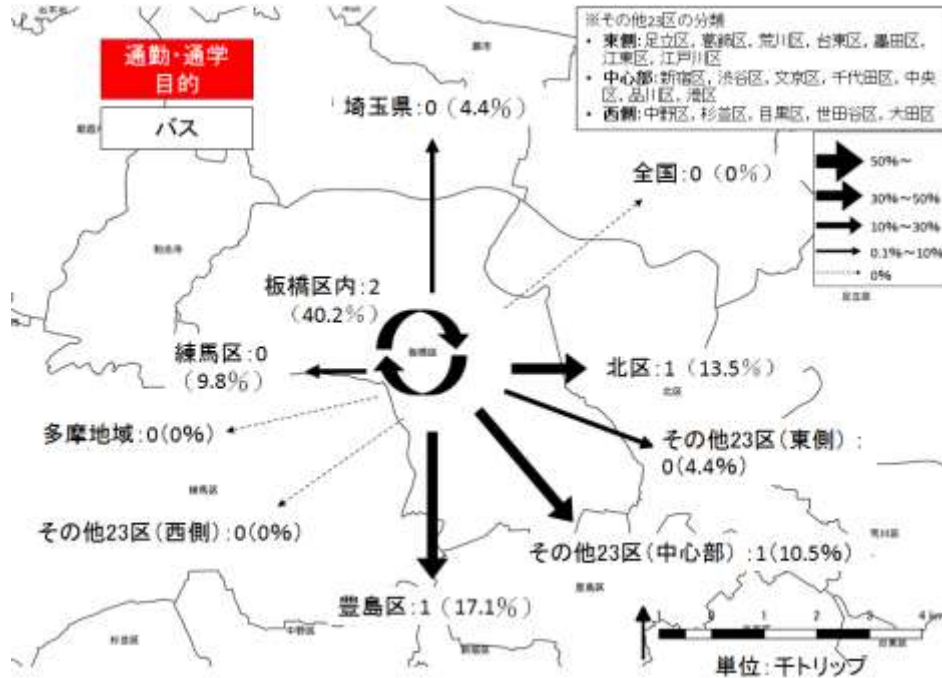


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年度）

図 板橋区内外への移動実態(鉄道による通勤通学目的)

c) 通勤通学目的(バス)

- 板橋区外へのバスによる「通勤通学流動」は、「板橋区内」が最も多く約 4 割、次いで「豊島区」「北区」「その他 23 区 (中心部)」がそれぞれ 1 割台

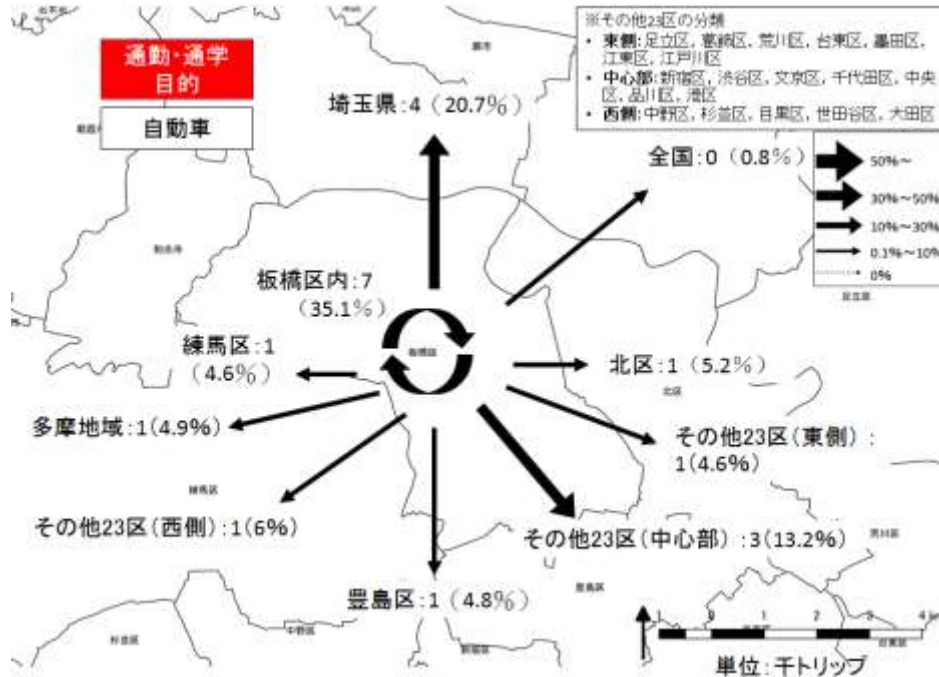


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年度）

図 板橋区内外への移動実態(バスによる通勤通学目的)

d) 通勤通学目的(自動車)

- 板橋区外への自動車による「通勤通学流動」は、「板橋区内」が最も多く約4割、次いで「埼玉県」が約2割、「その他23区(中心部)」が約1割

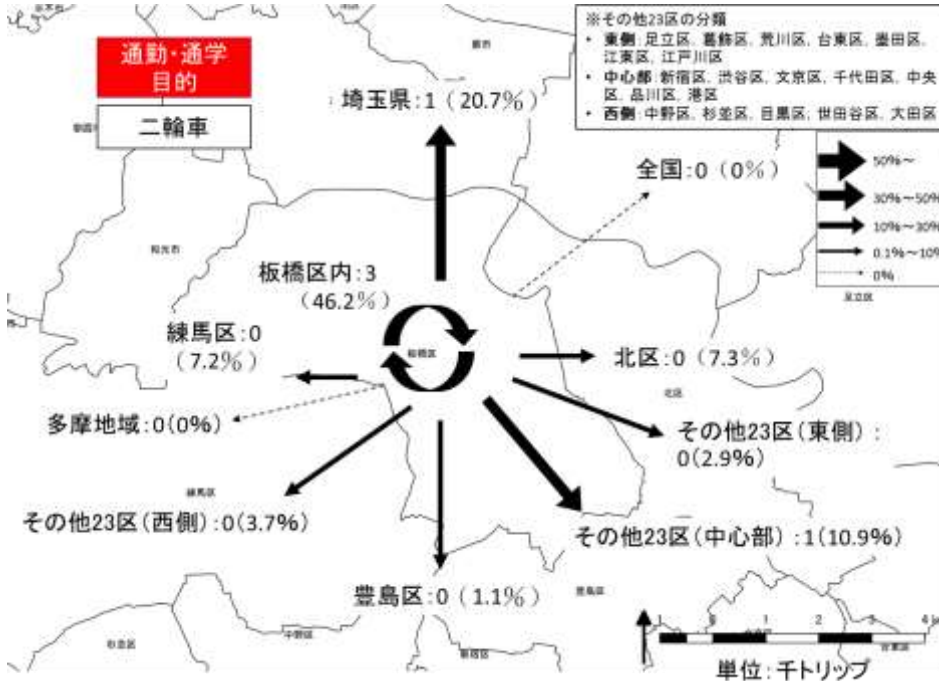


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成20年度)

図 板橋区内外への移動実態(自動車による通勤通学目的)

e) 通勤通学目的(二輪車)

- 板橋区外への二輪車による「通勤通学流動」は、「板橋区内」が最も多く約5割、次いで「埼玉県」が約2割、「その他23区(中心部)」で約1割

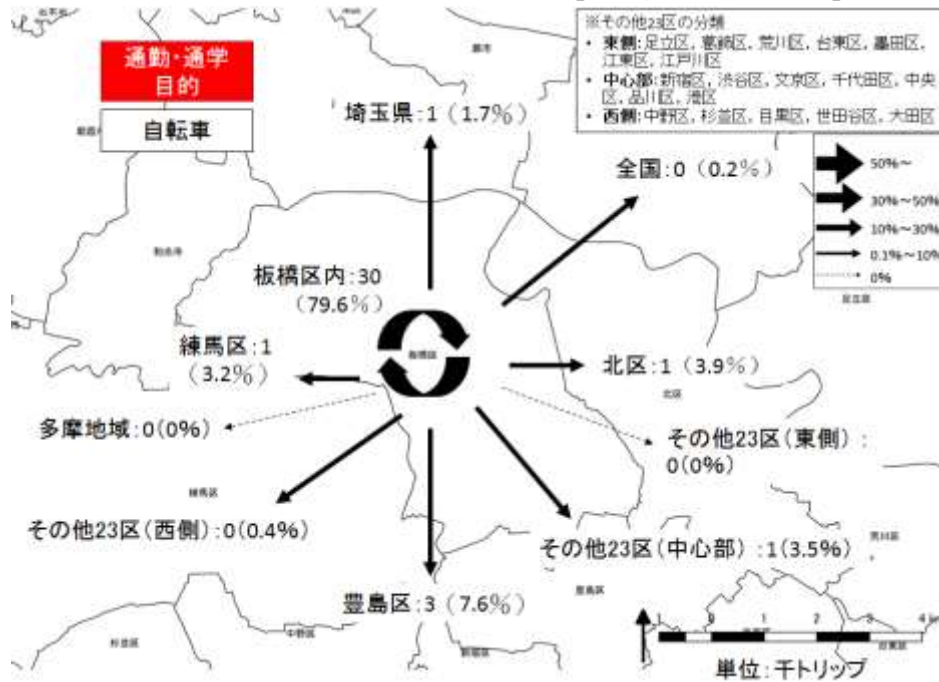


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成20年度)

図 板橋区内外への移動実態(二輪車による通勤通学目的)

f) 通勤通学目的(自転車)

- ・板橋区外への自転車による「通勤通学流動」は、「板橋区内」が約8割

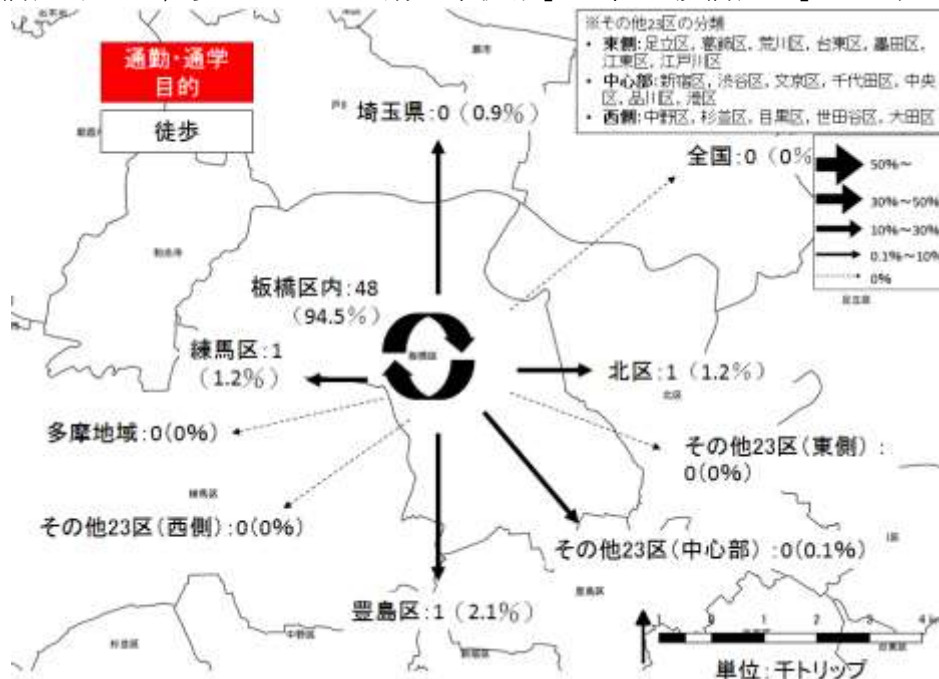


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(自転車による通勤通学目的)

g) 通勤通学目的(徒歩)

- ・板橋区外への徒歩による「通勤通学流動」は、「板橋区内」が9割を超える

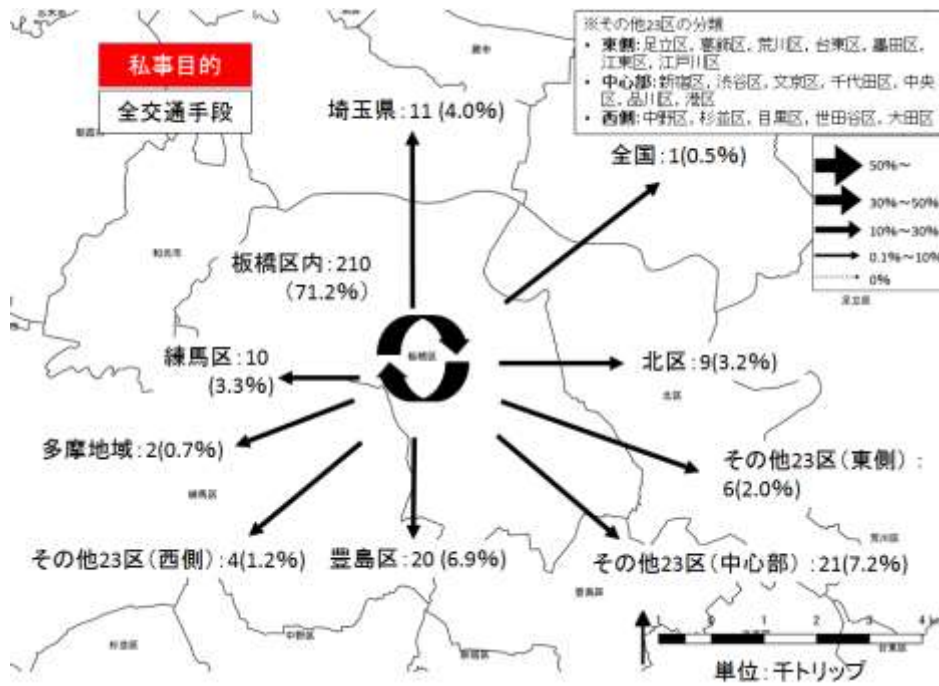


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(徒歩による通勤通学目的)

h) 私事目的(全体)

- ・全交通手段による「私事流動」は、「板橋内々」で7割以上

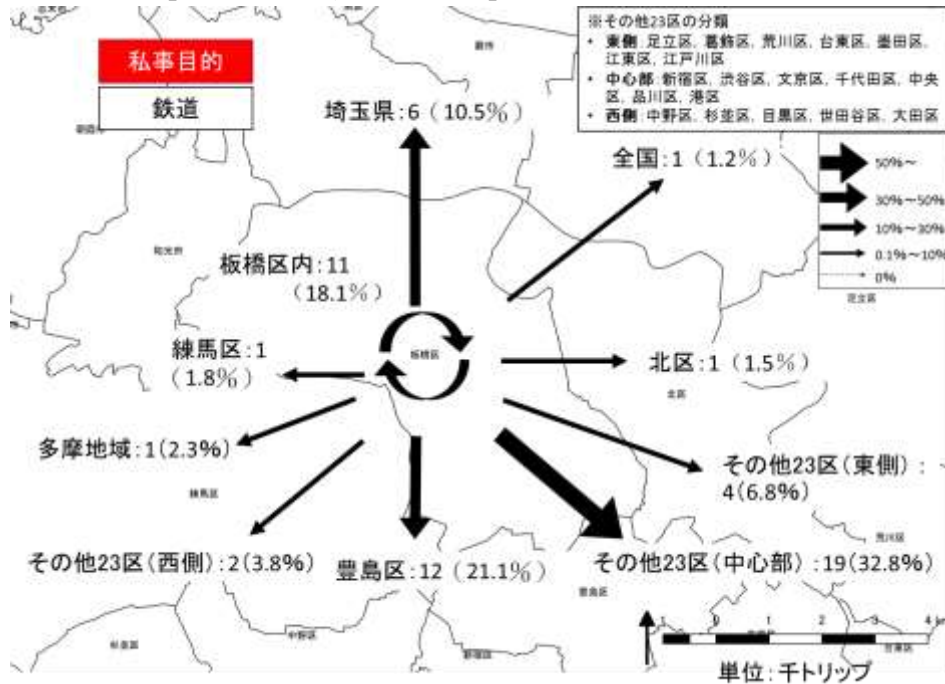


出典:東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年度)

図 板橋区内外への移動実態(全交通手段、私事目的)

i) 私事目的(鉄道)

- ・鉄道による「私事流動」は、「その他23区(中心部)」が最も多く約3割、次いで「豊島区」が約2割、「埼玉県」が約1割

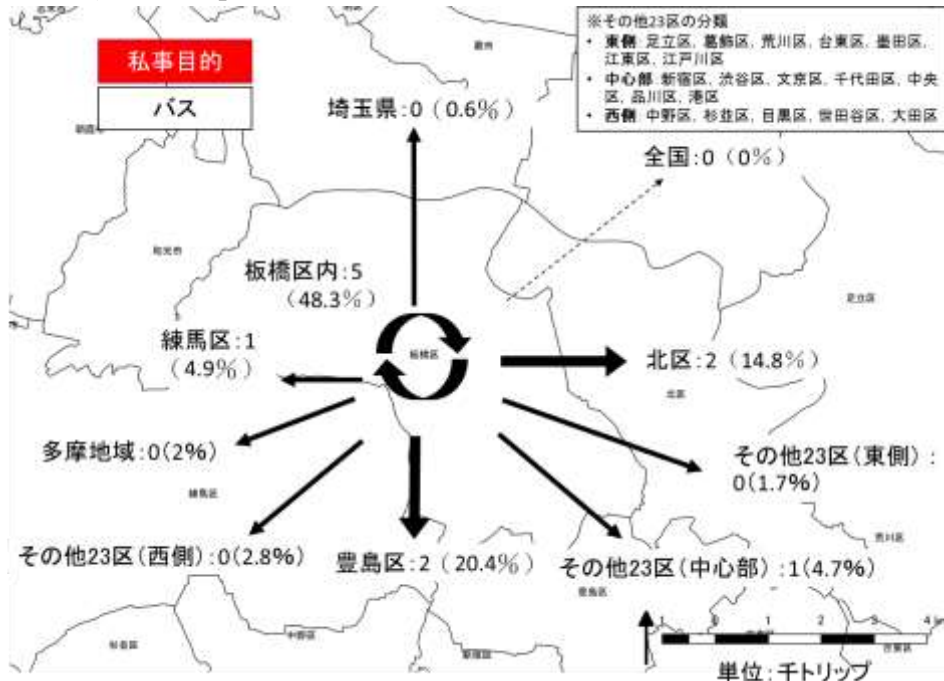


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(鉄道による私事目的)

j) 私事目的(バス)

- ・バスによる「私事流動」は、「板橋区内」が最も多く約5割、次いで「豊島区」が約2割、「北区」が約1割

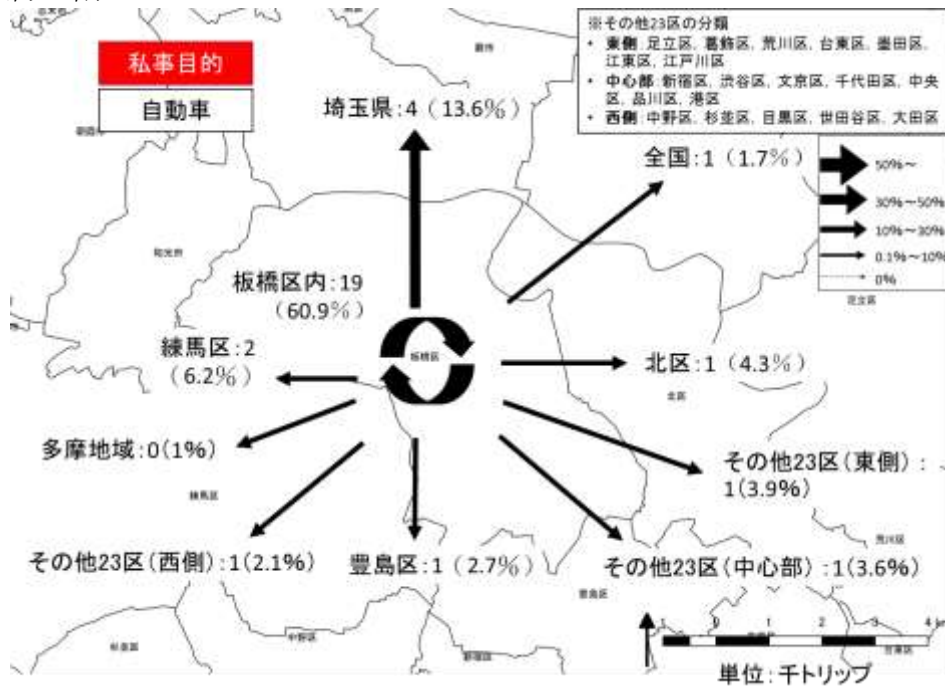


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(バスによる私事目的)

k) 私事目的(自動車)

- ・自動車による「私事流動」は、「板橋区内」が最も多く約6割、次いで「埼玉県」が約1割

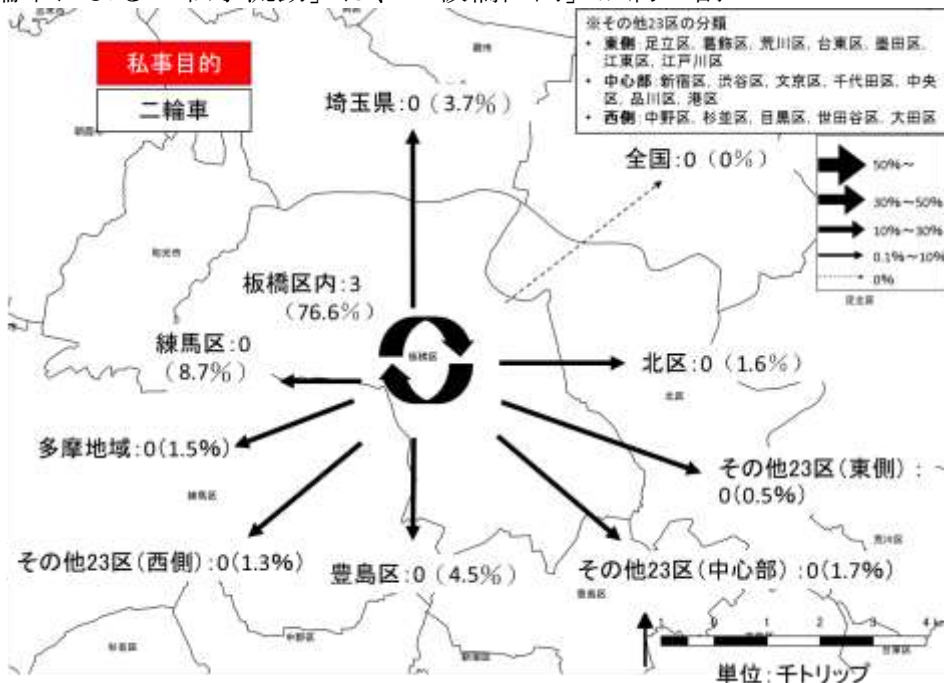


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(自動車による私事目的)

l) 私事目的(二輪車)

- ・二輪車による「私事流動」は、「板橋区内」が約8割

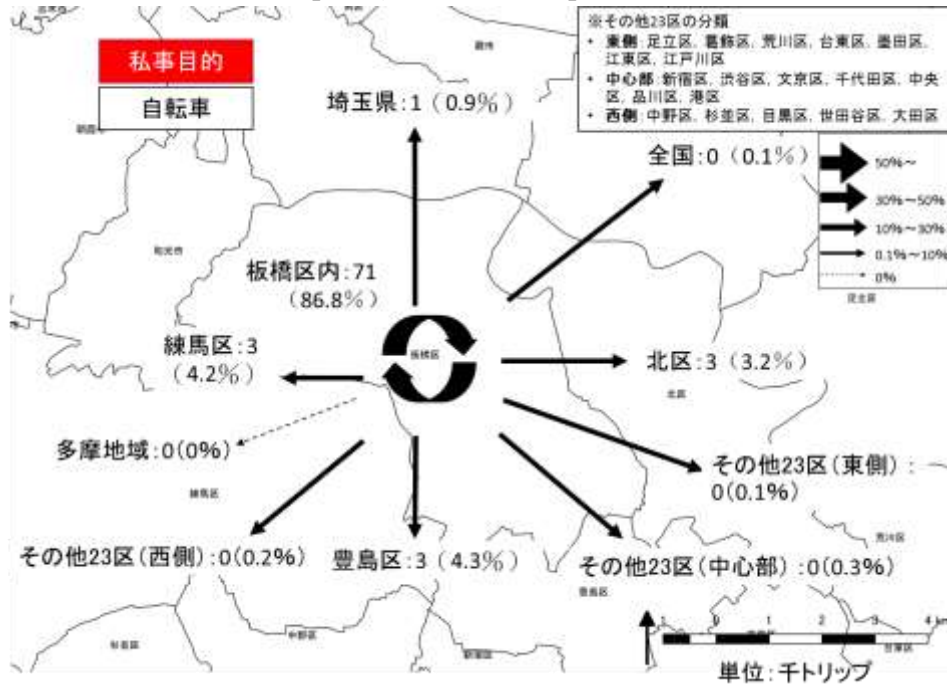


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年度)

図 板橋区内外への移動実態(二輪車による私事目的)

m) 私事目的(自転車)

- ・自転車による「私事流動」は、「板橋区内」が約9割

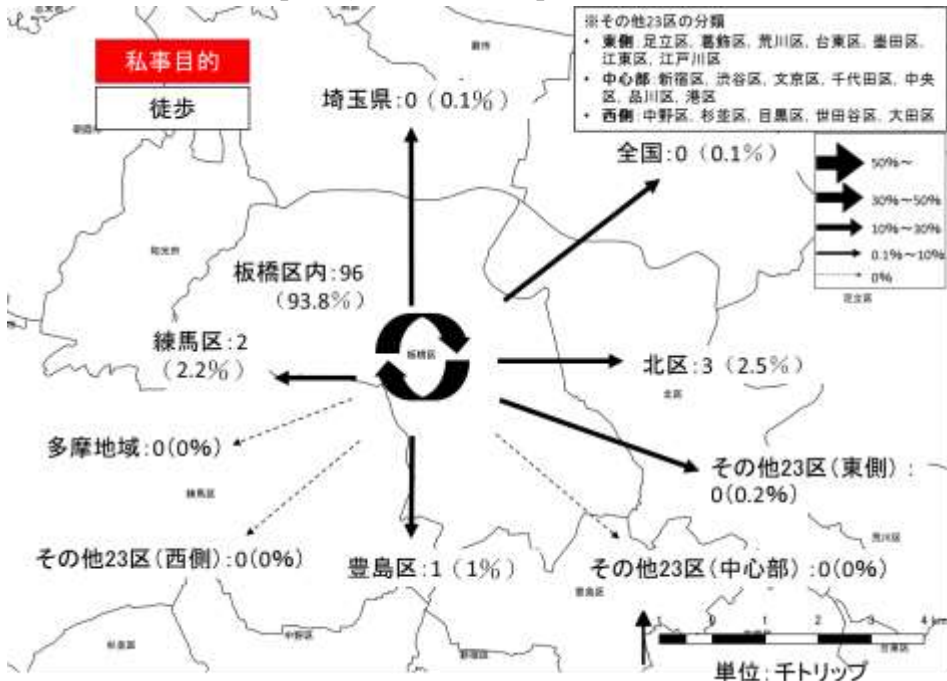


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 板橋区内外への移動実態(自転車による私事目的)

n) 私事目的(徒歩)

- ・徒歩による「私事流動」は、「板橋区内」が約9割



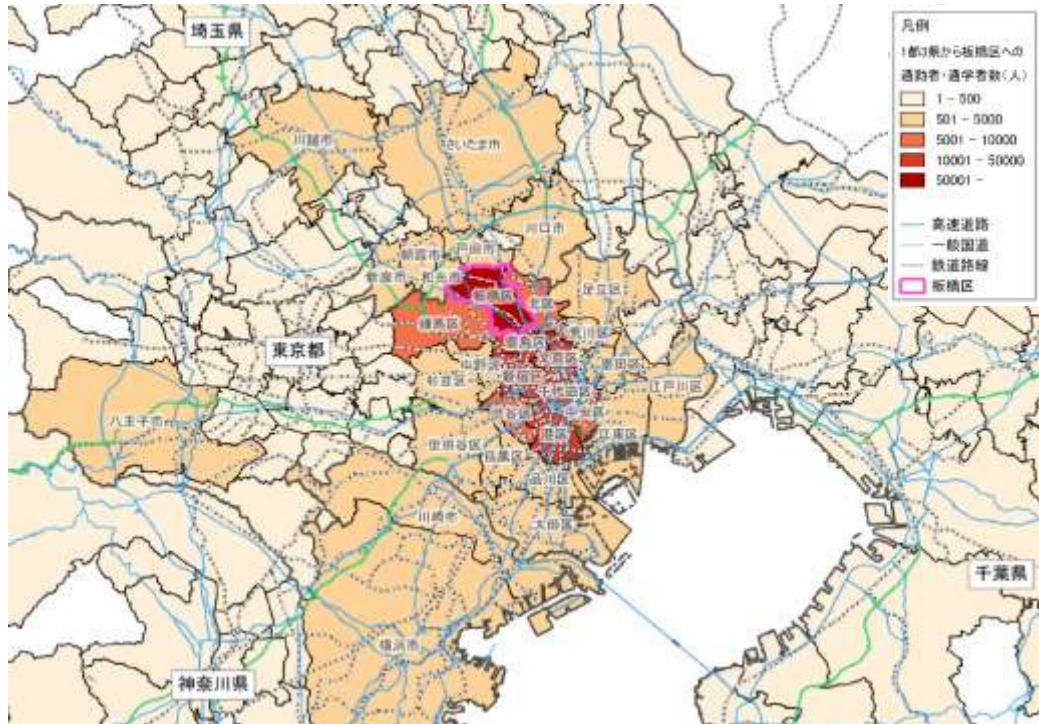
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 板橋区内外への移動実態(徒歩による私事目的)

(2) 板橋区内外への通勤通学流動(詳細)

a) 板橋区外への通勤通学流動

- ・板橋区外への「通勤通学」は、「23区中心部」が多い傾向

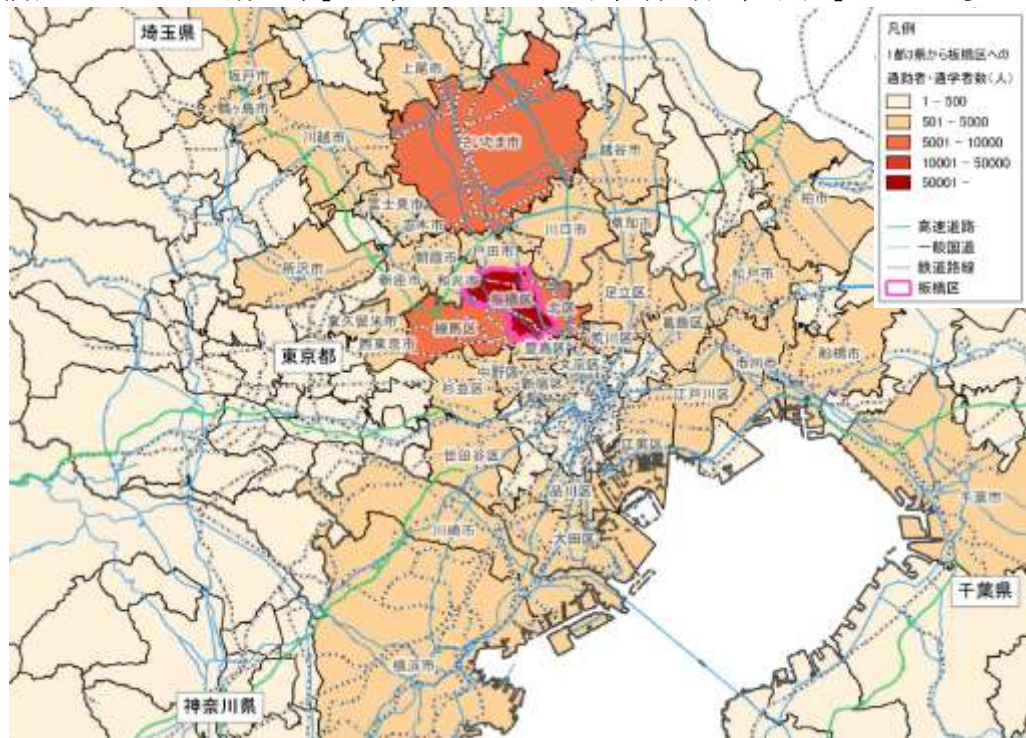


出典：国勢調査（平成27年度）

図 板橋区外への通勤通学流動

b) 板橋区内への通勤通学流動

- ・板橋区内への「通勤通学」は、「さいたま市、練馬区、北区」からが多い傾向



出典：国勢調査（平成27年度）

図 板橋区内への通勤通学流動

(3) 板橋区内々の移動実態

a) 分析対象ゾーン

- ・これ以降、「板橋区内々の移動実態」を「計画基本ゾーン（4ゾーン）」のレベルで分析

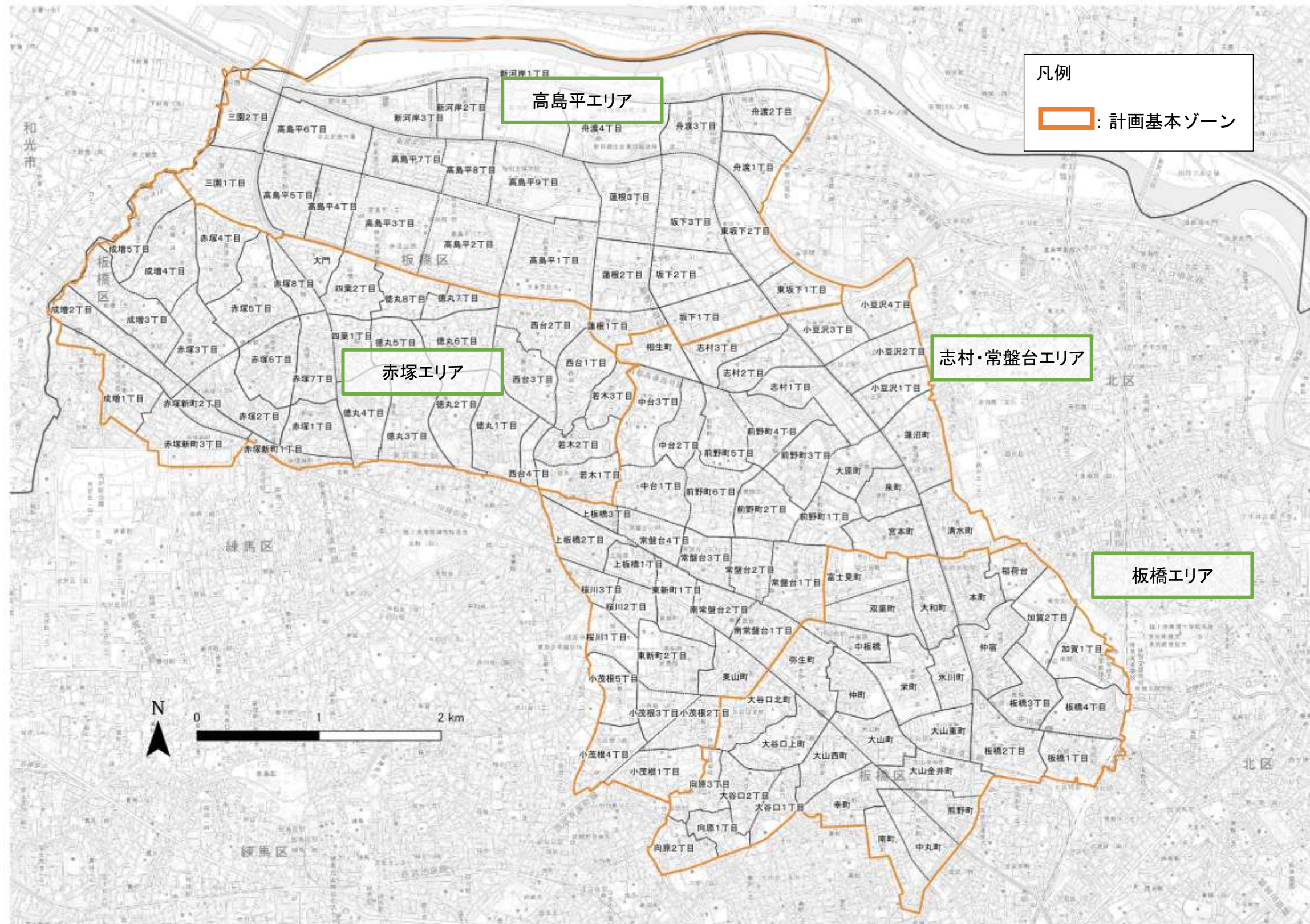
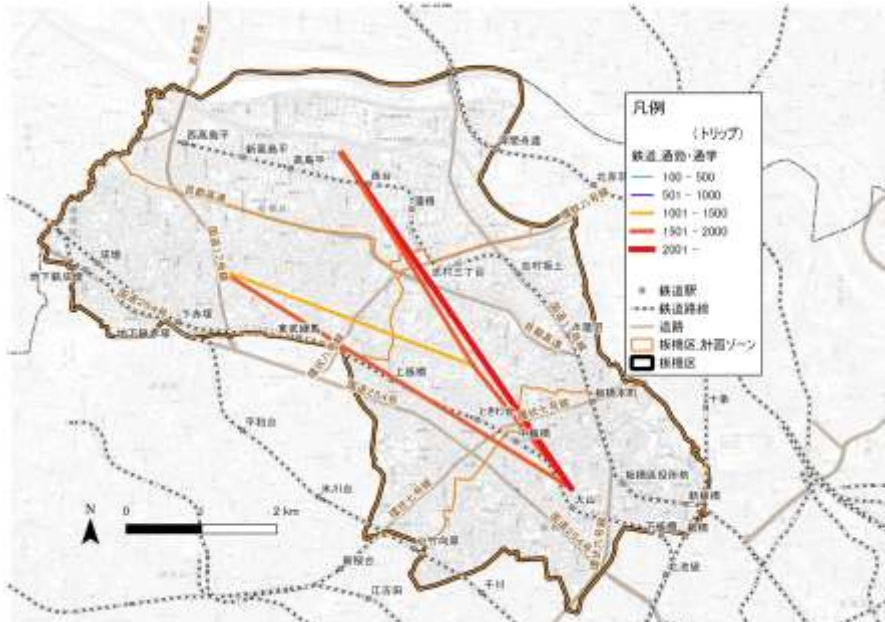


図 東京都市圏パーソントリップ調査の計画基本ゾーン

b) 通勤通学目的

- ・板橋区内々での「通勤通学」の交通手段は、「鉄道」「二輪車」「自転車」が多い傾向
- ・「高島平」と「赤塚」間に関しては「鉄道」で結ばれていないため、「二輪車」や「自転車」が主な通勤通学の交通手段となっているものと想定

i) 鉄道

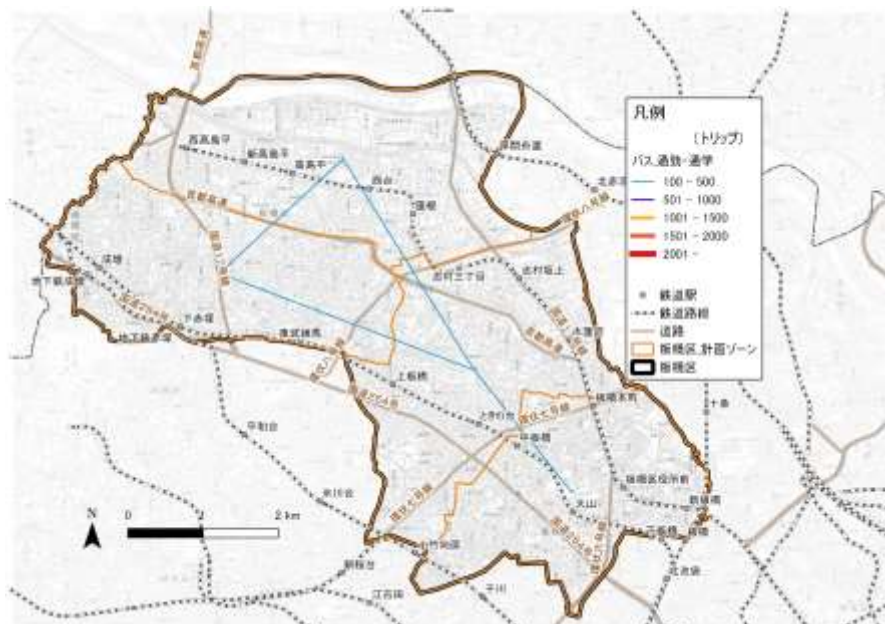


※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(鉄道、通勤通学目的)

ii) バス

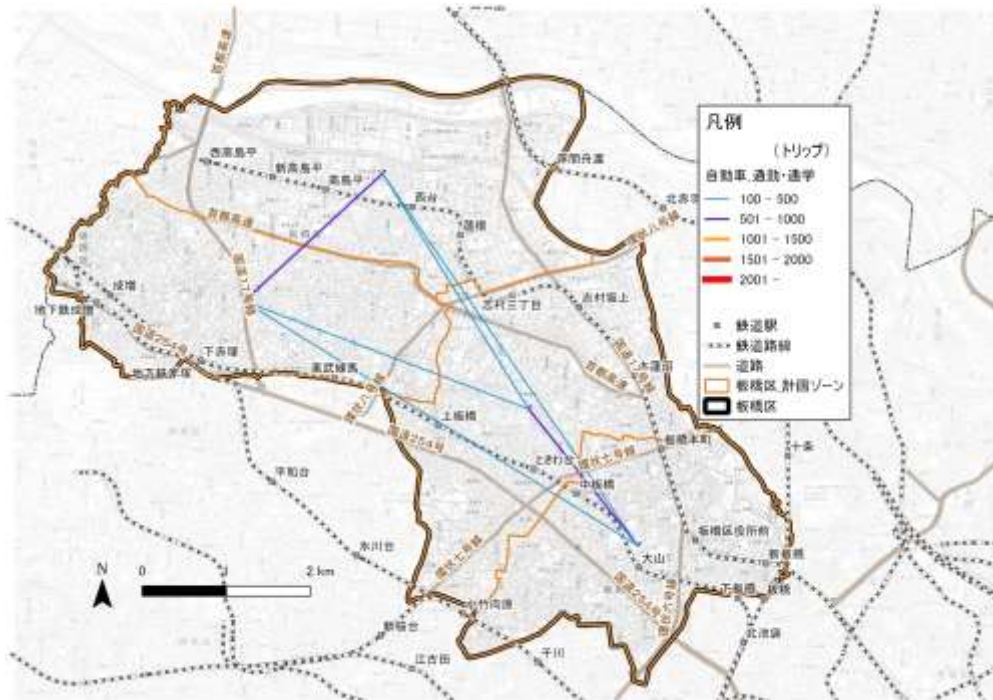


※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(バス、通勤通学目的)

iii) 自動車

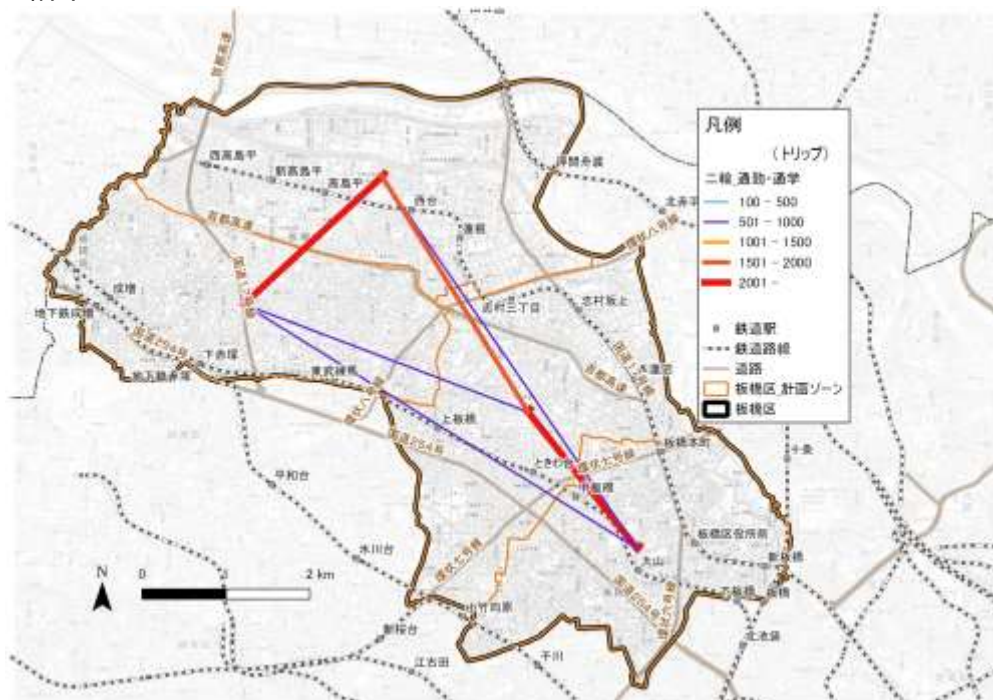


※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(自動車、通勤通学目的)

i) 二輪車

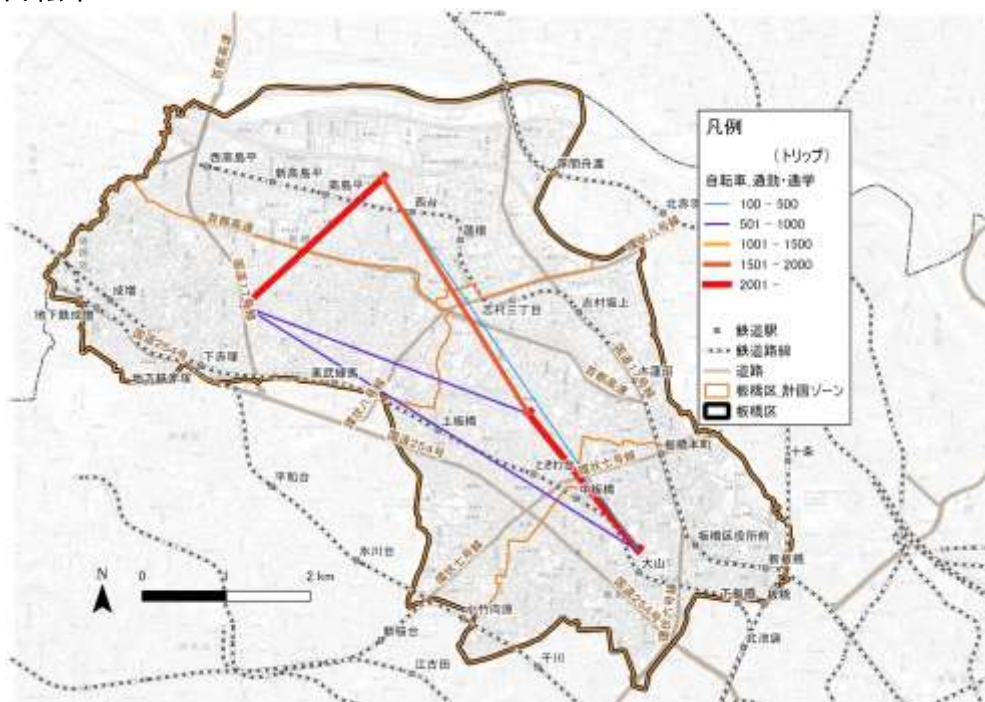


※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(二輪車、通勤通学目的)

ii) 自転車

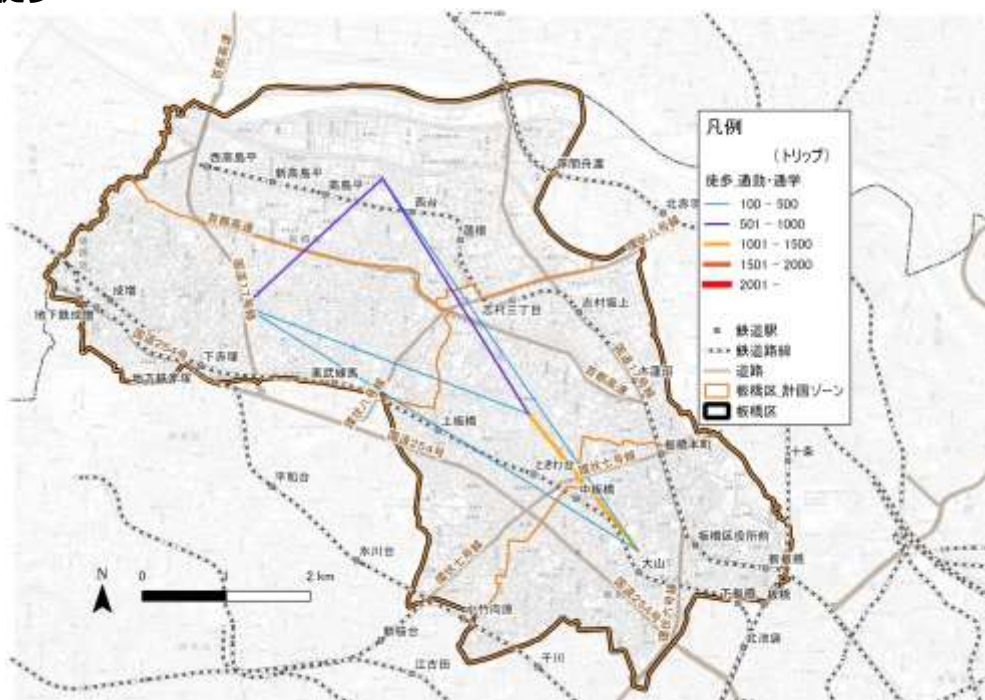


※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(自転車、通勤通学目的)

i) 徒歩



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう

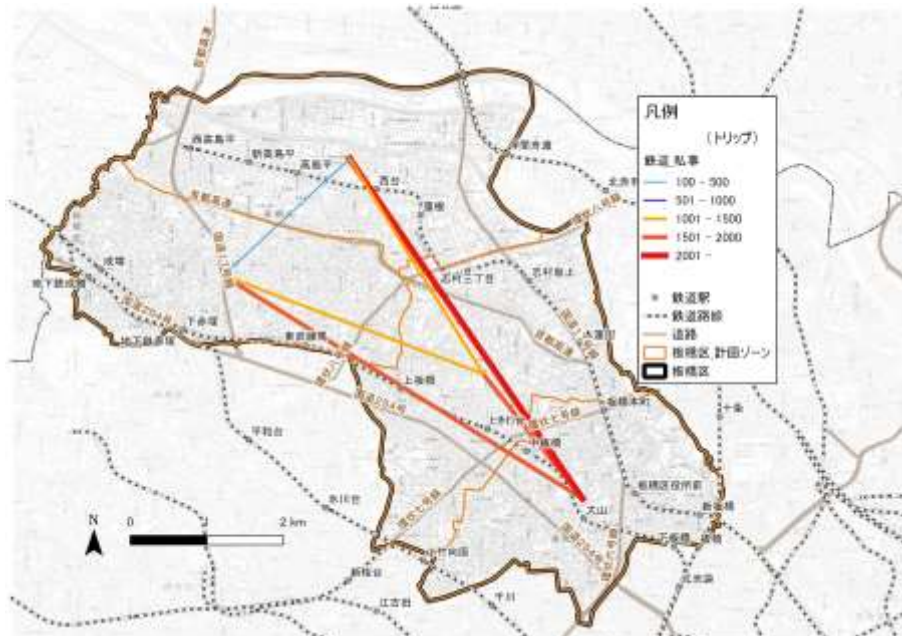
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(徒歩、通勤通学目的)

c) 私事目的

- ・板橋区内々での「私事」の交通手段は、「鉄道」「自動車」「二輪車」「自転車」が多い傾向
- ・「高島平」と「赤塚」間に関しては「鉄道」で結ばれていないため、「自動車」や「二輪車」、「自転車」が主な私事の交通手段となっているものと想定

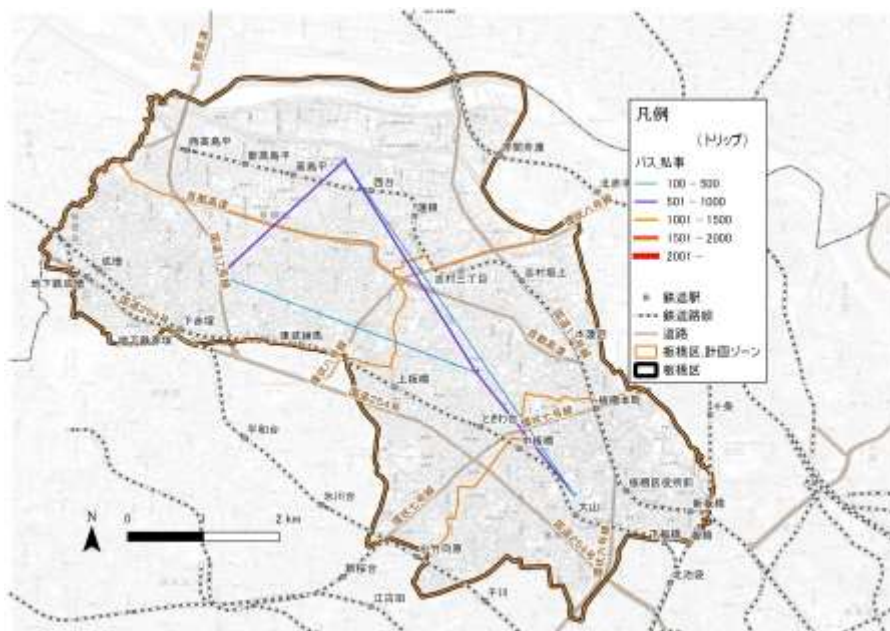
i) 鉄道



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(鉄道、私事目的)

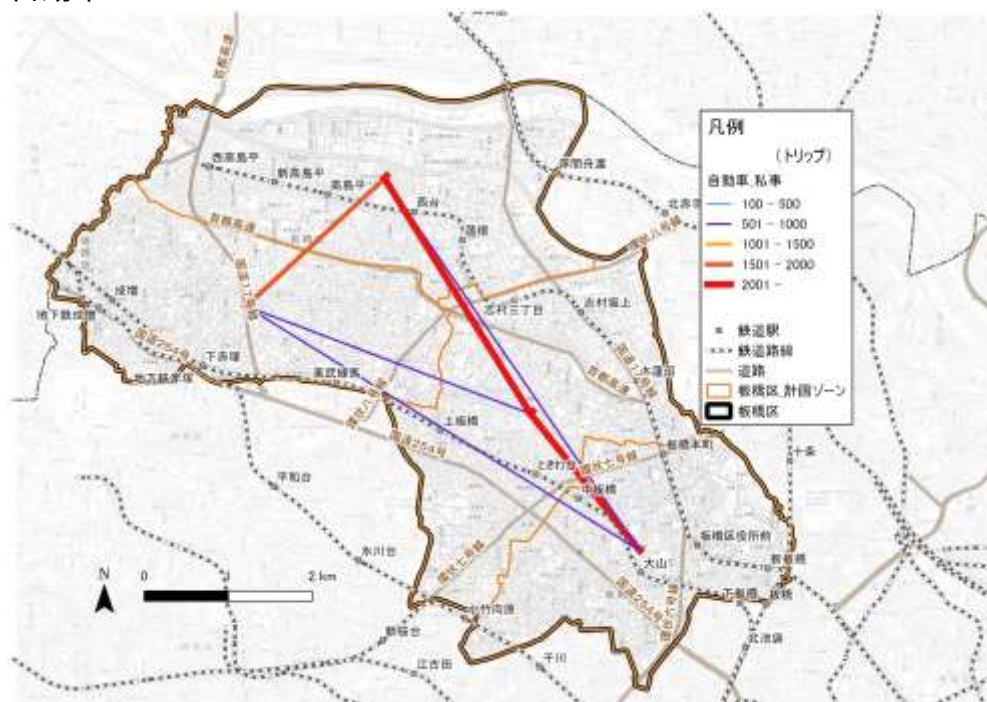
ii) バス



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(バス、私事目的)

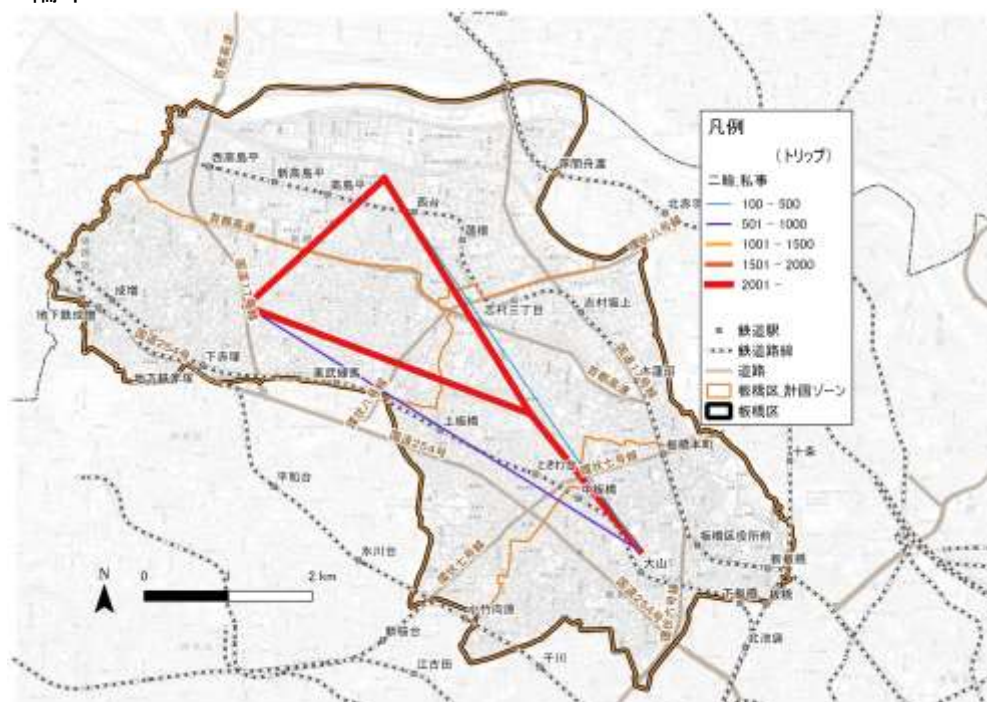
iii) 自動車



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(自動車、私事目的)

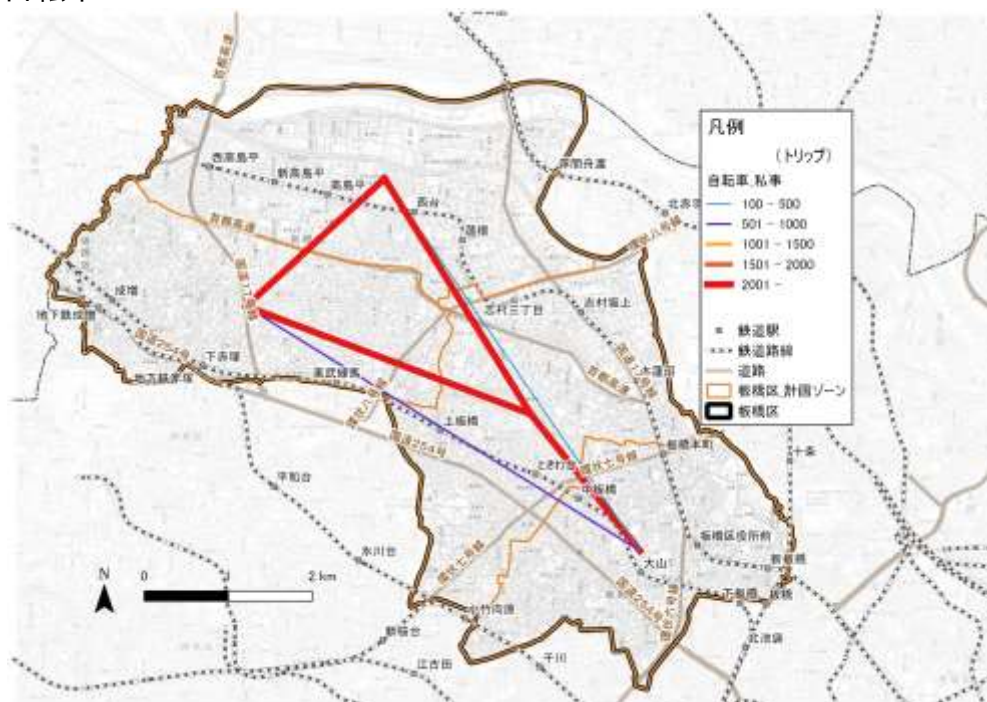
i) 二輪車



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(二輪車、私事目的)

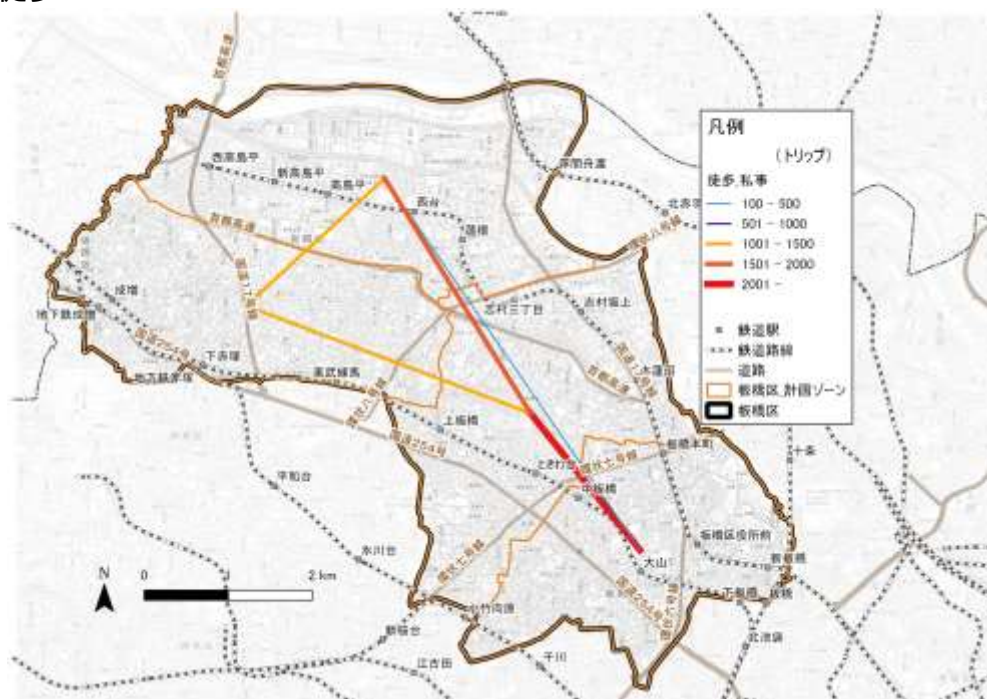
ii) 自転車



※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(自転車、私事目的)

i) 徒歩



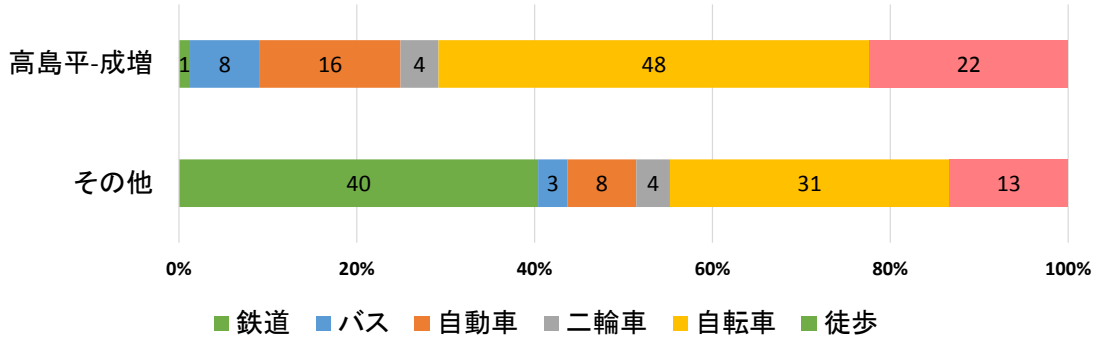
※「分布交通量」とは、ある出発地のゾーンからある目的地のゾーンへ向かう交通量をいう
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 分布交通量(徒歩、私事目的)

d) 交通手段分担

i) 通勤通学目的

- ・「鉄道」の整備されていない「高島平ー成増」間では、「その他地域間」の通勤通学流動と比較して、「バス」「自動車」「自転車」の割合が高い傾向

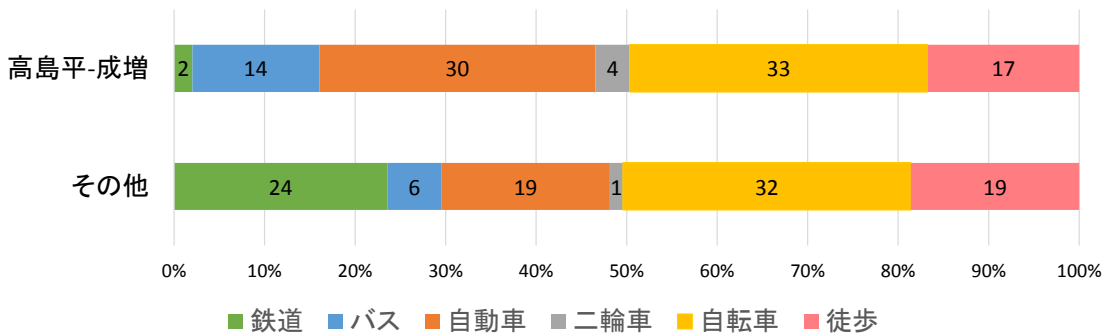


※上図は域内々トリップを除く集計結果

図 分布交通量(徒歩、私事目的)

ii) 私事目的

- ・「鉄道」の整備されていない「高島平ー成増」間では、「その他地域」間の私事流動と比較して、「バス」や「自動車」の割合が高い傾向

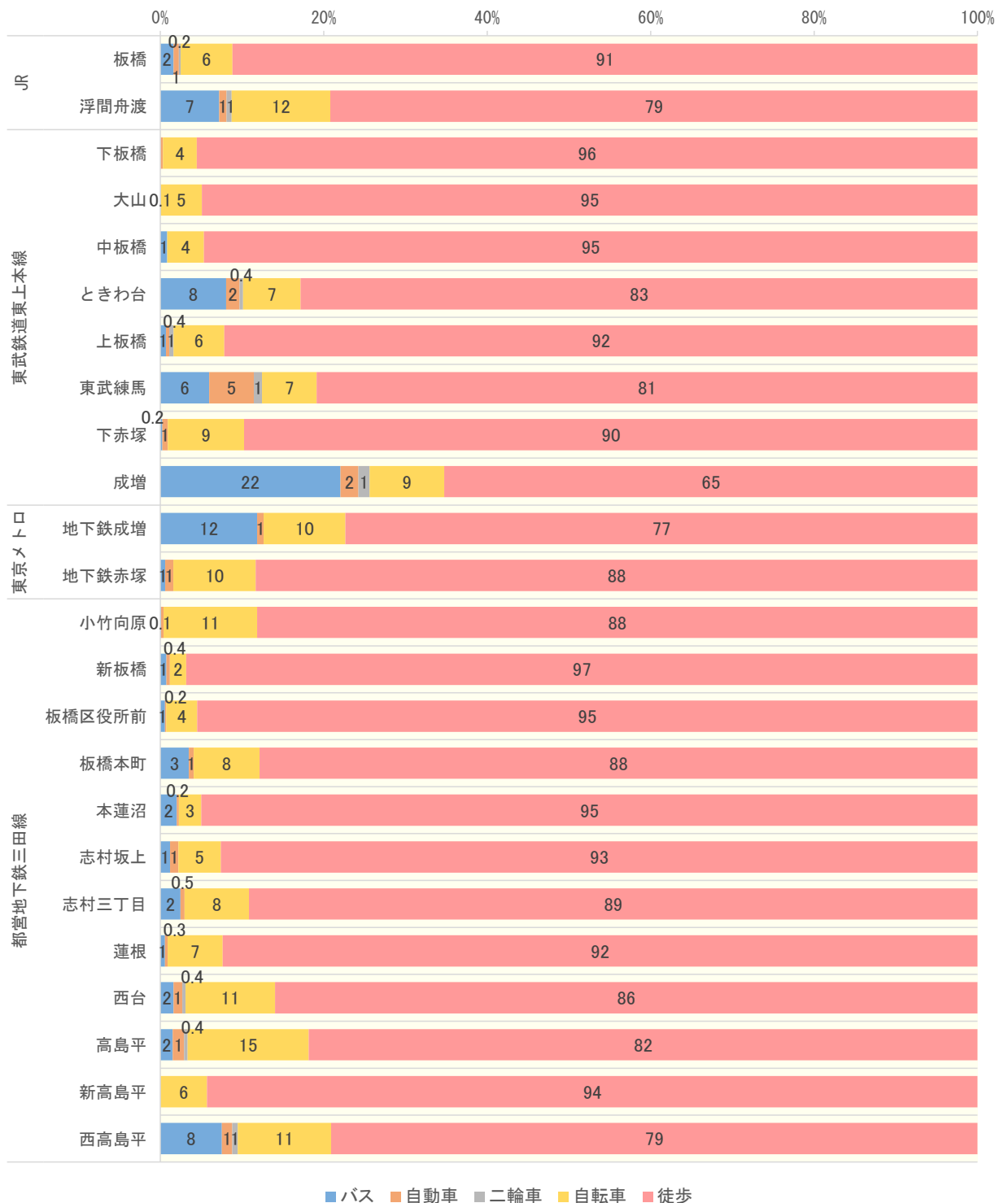


※上図は域内々トリップを除く集計結果

図 分布交通量(徒歩、私事目的)

4) 鉄道駅端末代表交通手段

- ・「成増駅」では、鉄道の整備されていない環状方向へのバス路線（石神井公園駅（練馬区）や赤羽駅（北区）等への系統）が多く存在しており、「バス」の利用が1～2割程度みられるものの、「他の駅」では「自転車」と「徒歩」が大半



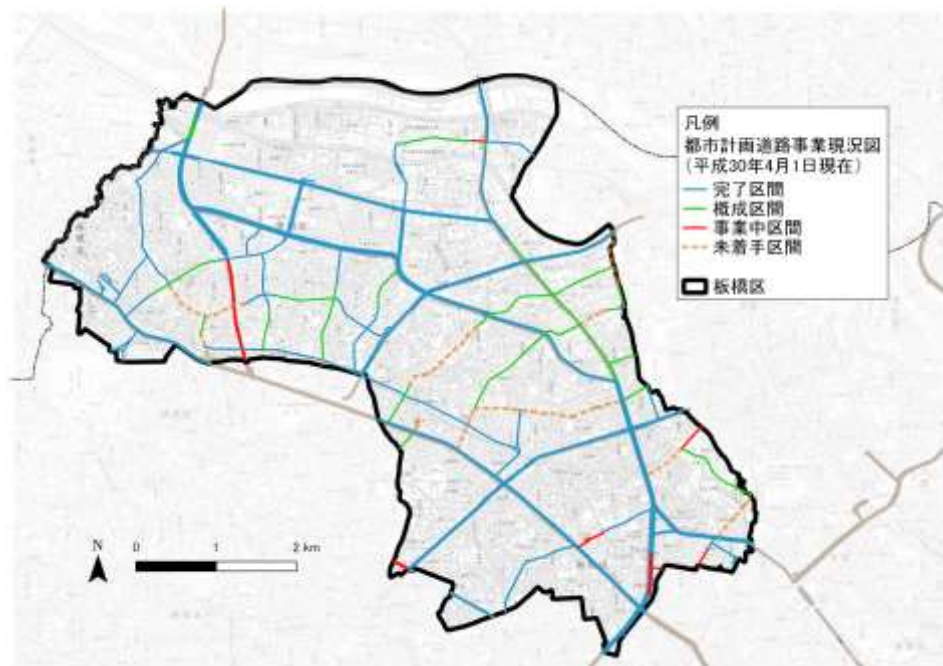
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）

図 鉄道端末代表交通手段

1.2.3 交通施設

(1) 都市計画道路の整備状況

- ・「中台」「前野町」「赤塚」等において、未着手の都市計画道路区間が存在

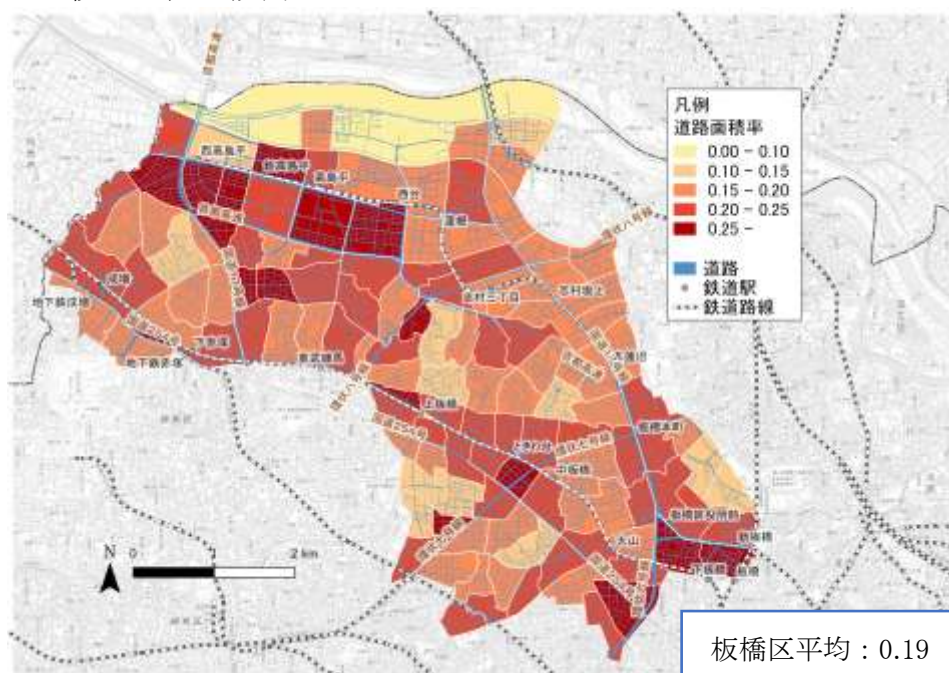


出典：板橋区提供資料

図 都市計画道路の整備状況

(2) 道路率

- ・「中台」「前野町」「赤塚」「小茂根」「大谷口」等の道路率が、板橋区の全体平均と比較して低い傾向



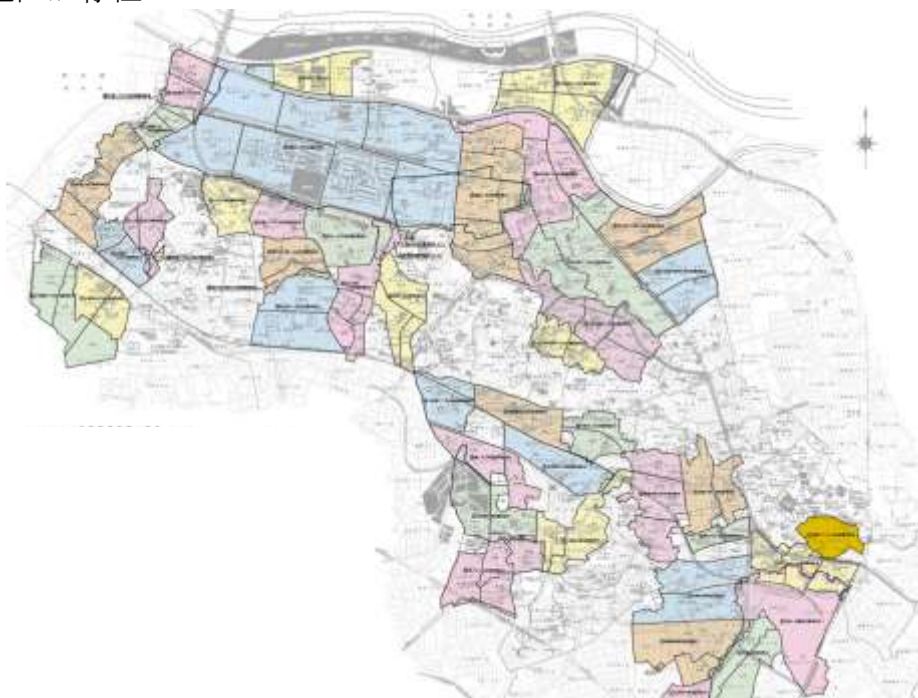
※「道路率」とは、土地に占める道路の面積の割合をいう

出典：板橋区提供資料

図 道路率

(3) 土地区画整理区域

- ・「中台」「前野町」「赤塚」「向原」「大谷口」等で土地区画整理が行われていない地区が存在

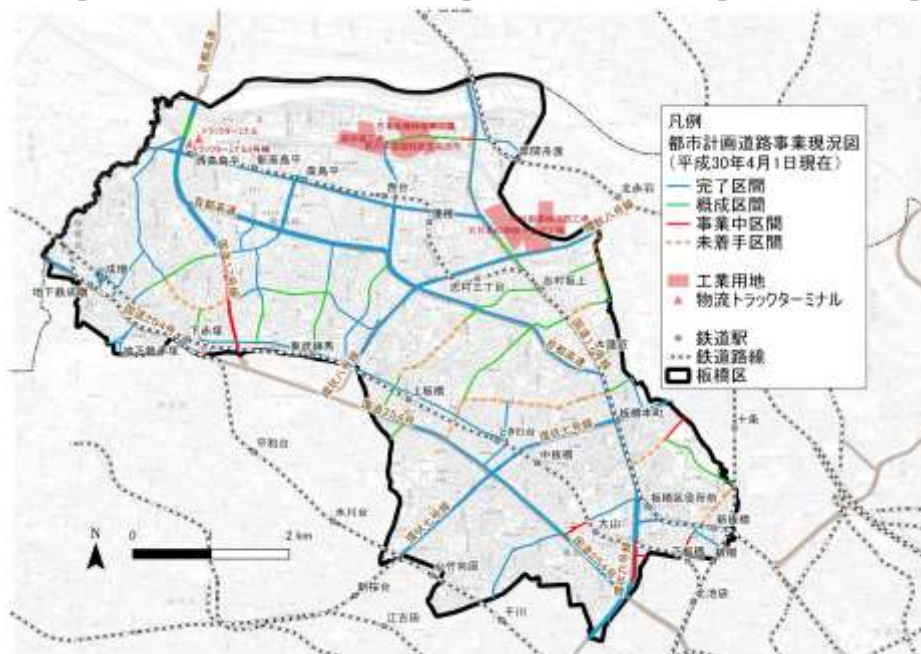


出典：板橋区提供資料

図 土地区画整理区域

(4) 物流拠点・産業拠点

- ・「物流拠点」は、主に「西高島平エリア」に立地
- ・「産業拠点」は、主に「新河岸エリア」や「東坂下付近」「舟渡付近」に立地



出典：板橋区提供資料、国土数値情報

図 物流拠点・産業拠点

1.2.4 交通サービス

1) 自動車関係

(1) 自動車類交通量

- ・「自動車類交通量」は、「板橋本町周辺」の「国道17号」「環状7号」が多い



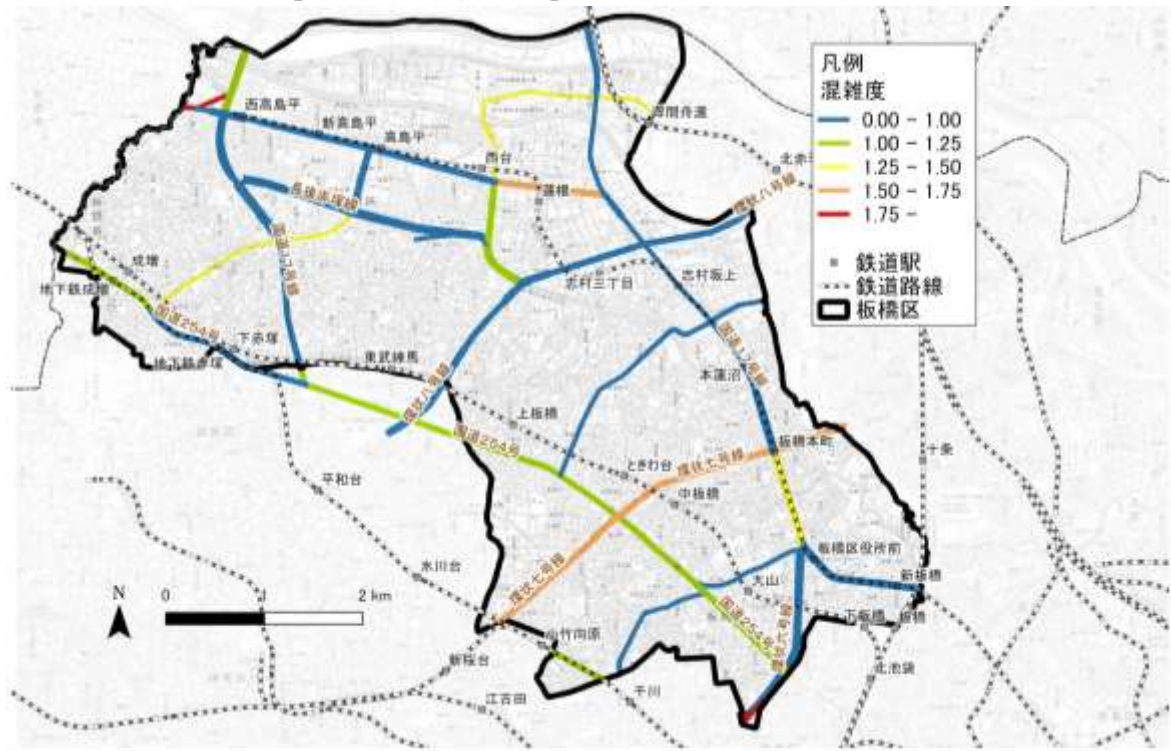
※「自動車類」は、「小型車（乗用車、小型貨物車）、大型車（バス、普通貨物車）」を指す

出典：道路交通センサス（平成27年度）

図 自動車類交通量

(2) 自動車類混雑度

- ・「自動車類混雑度」は、「環状7号」等で大きい



※「混雑度」は、「道路の混み具合」を表す数値であり、「設計交通量」と「実測交通量」により算出
 出典：道路交通センサス（平成27年度）

図 自動車類混雑度

<参考：混雑度の解釈>

混雑度	交通状況の推定
1.00 未満	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）がある。 何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（日本道路協会）

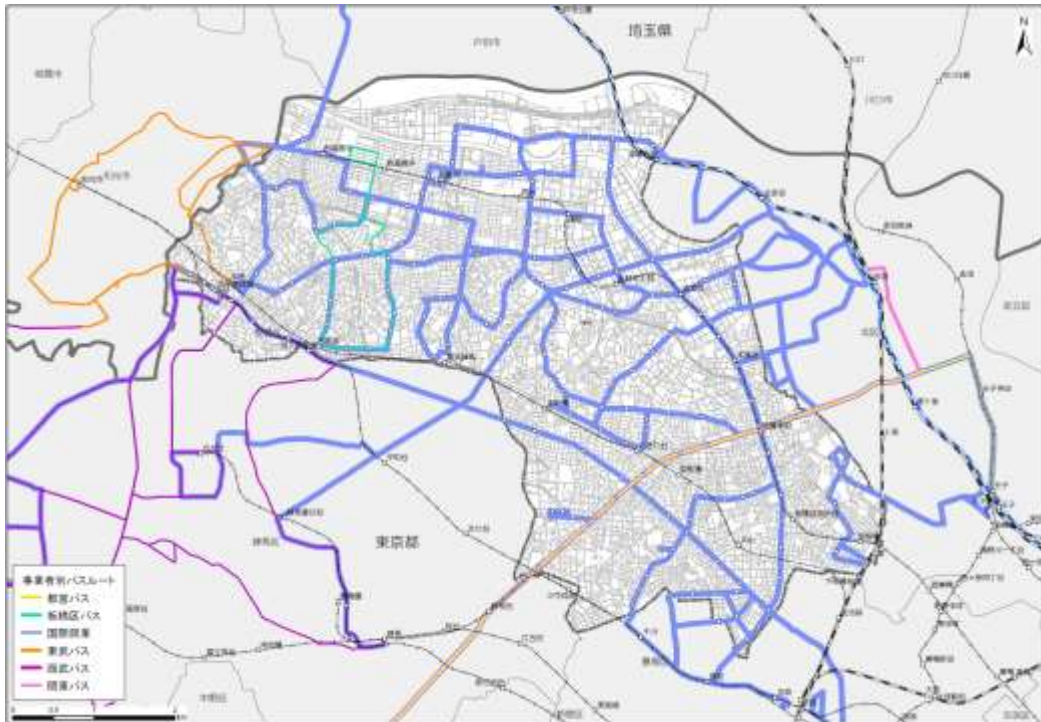
2) 公共交通関係

(1) 公共交通全般

バス停数：218 箇所
バス路線（系統）数：62 系統

a) 公共交通網

- ・「南東部エリア」のバス路線網の密度がやや小さい



出典：各バス事業者ホームページ

図 公共交通網

b) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

- ・公共交通サービス水準が相対的に低い地域は、「前野町」や「大谷口」等で存在

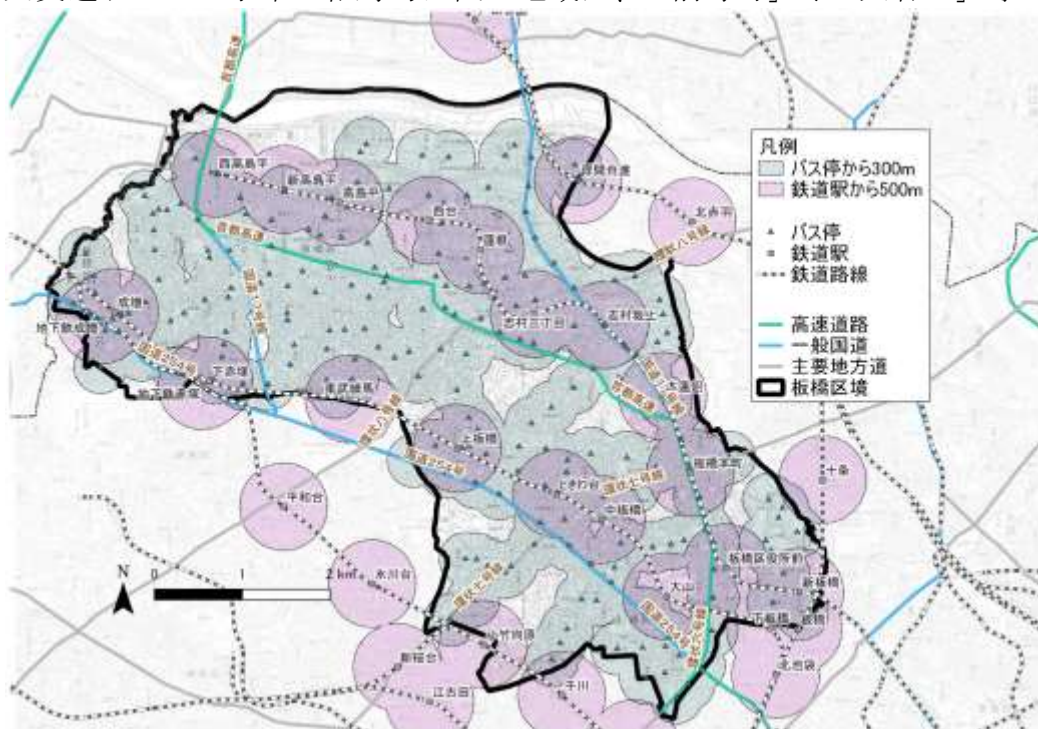
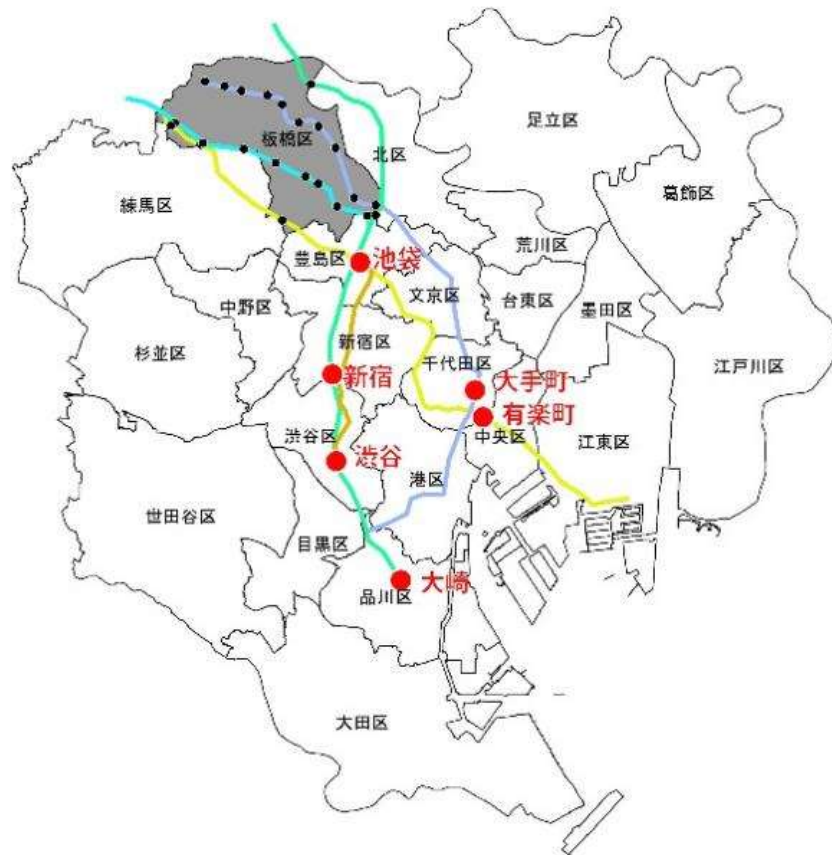


図 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

(2) 鉄道関係

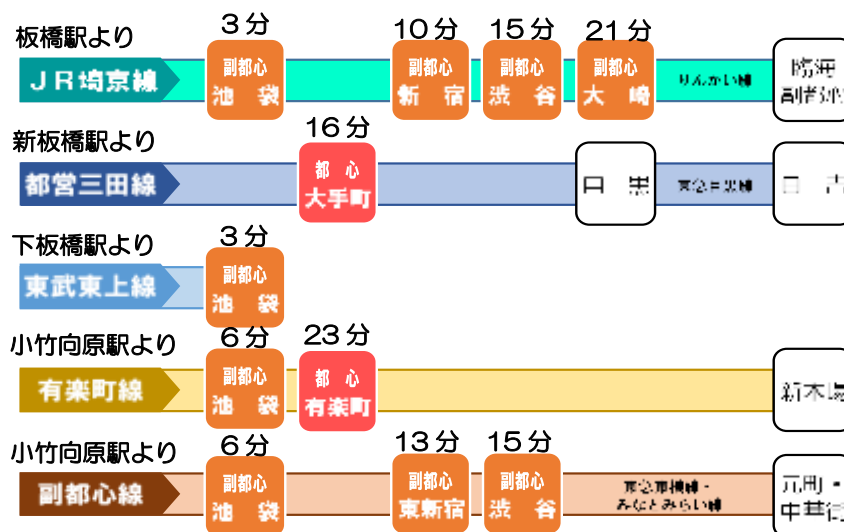
a) 都心・副都心への鉄道アクセス

- ・板橋区から都心・副都心等までの鉄道アクセス利便性は高い



出典：国土数値情報、板橋区都市づくりビジョン

図 板橋区から都心・副都心方面への鉄道路線



出典：板橋区都市づくりビジョン

図 板橋区から都心・副都心方面への所要時間

b) 駅別乗降者人員の増減

- ・平成 16 年から平成 26 年までの 1 日平均の乗車人員を比較すると、都営三田線の西台駅から西高島平駅で乗車人員が減少
- ・平成 20 年度に副都心線が開通したことにより、利用者が行き先に応じて、東京メトロを選択することが増えたため、東武東上線の下赤塚駅、成増駅の乗車人員が減少し、東京メトロ有楽町線の地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅の乗車人員が増加

表 駅別乗車人員の増減

路線別鉄道駅	平成16年度	平成26年度	増減率
JR埼京線			
①板橋	29,154	32,081	10.0%
②浮間舟渡	17,785	20,559	15.6%
東武東上線			
③下板橋	7,479	7,735	3.4%
④大山	23,789	24,739	4.0%
⑤中板橋	13,415	13,617	1.5%
⑥ときわ台	24,169	23,352	-3.4%
⑦上板橋	25,418	24,639	-3.1%
⑧東武練馬	28,525	29,581	3.7%
⑨下赤塚	10,415	8,266	-20.6%
⑩成増	31,531	28,779	-8.7%
東京メトロ有楽町線			
⑪地下鉄成増	16,897	23,804	40.9%
⑫地下鉄赤塚	13,160	17,219	30.8%
⑬小竹向原	17,782	12,110	-31.9%
東京メトロ副都心線			
⑬小竹向原※	7,211	10,522	45.9%
都営三田線			
⑭新板橋	11,534	13,855	20.1%
⑮板橋区役所前	13,031	15,974	22.6%
⑯板橋本町	12,616	16,215	28.5%
⑰本蓮沼	9,460	11,234	18.8%
⑱志村坂上	13,071	14,334	9.7%
⑲志村三丁目	15,044	15,932	5.9%
⑳蓮根	8,512	9,082	6.7%
㉑西台	12,326	12,059	-2.2%
㉒高島平	16,043	14,666	-8.6%
㉓新高島平	5,245	4,881	-6.9%
㉔西高島平	6,242	6,237	-0.1%

※副都心線は平成 20 年度開業のため平成 20 年度の数字

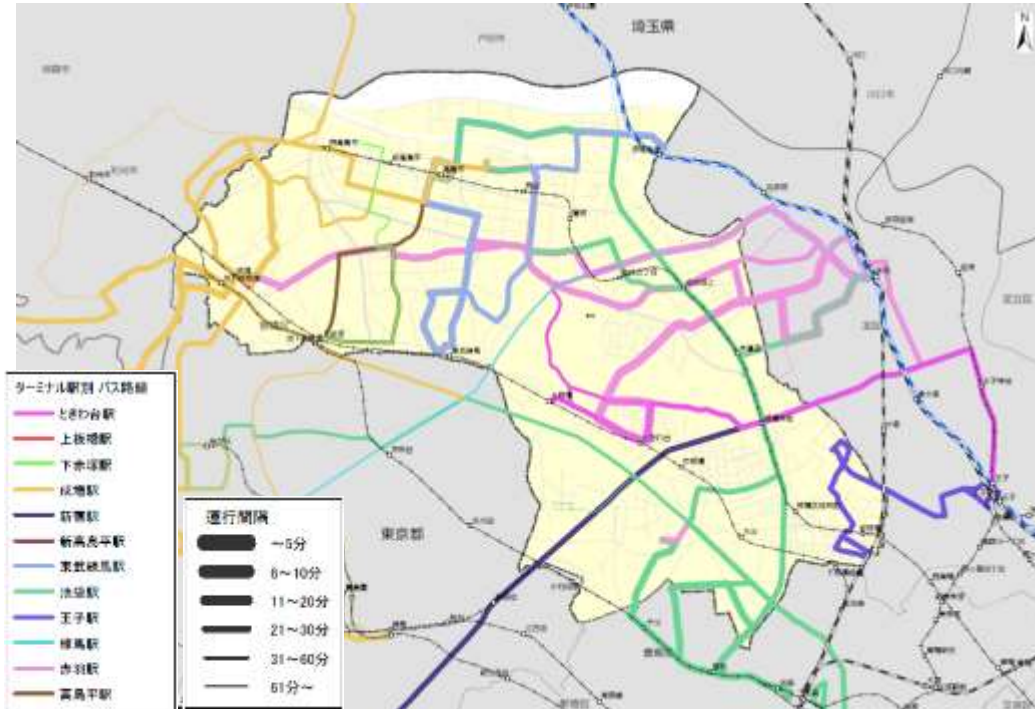
出典：板橋区都市計画マスタープラン基礎データ

(3) バス関係

a) バス路線別運行本数

- ・「成増駅」「ときわ台駅」「池袋駅」などへ接続するバス路線が多い傾向

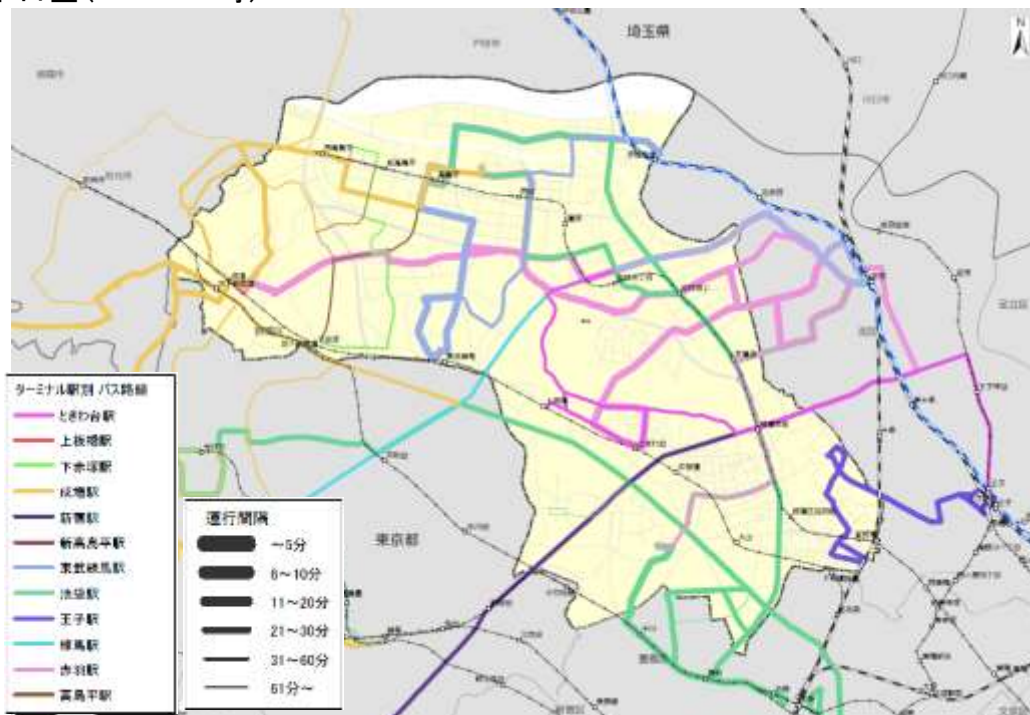
i) 平日朝(7～9時)



出典：各バス事業者ホームページ

図 バス路線別運行本数(平日朝)

ii) 平日昼(10～15時)



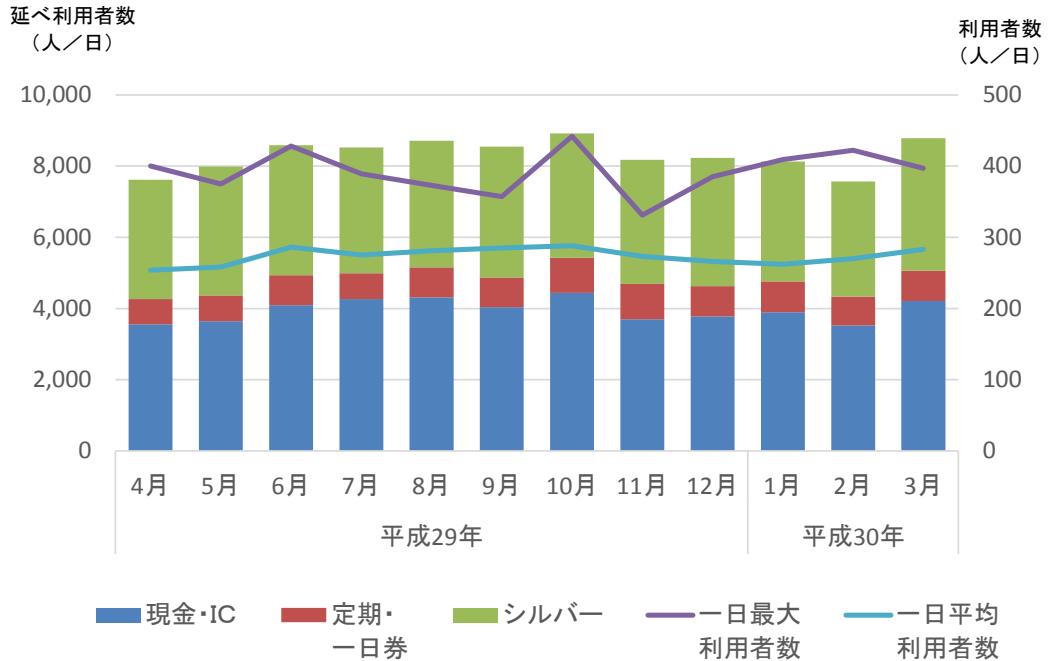
出典：各バス事業者ホームページ

図 バス路線別運行本数(平日昼)

b) コミュニティバス

i) 月別利用者数

- ・コミュニティバスの月あたりの延べ利用者数は、約 8,000 人前後（平均 400 人／日）
- ・支払方法は、「現金・IC」だけでなく、「シルバーパス」の利用も多い

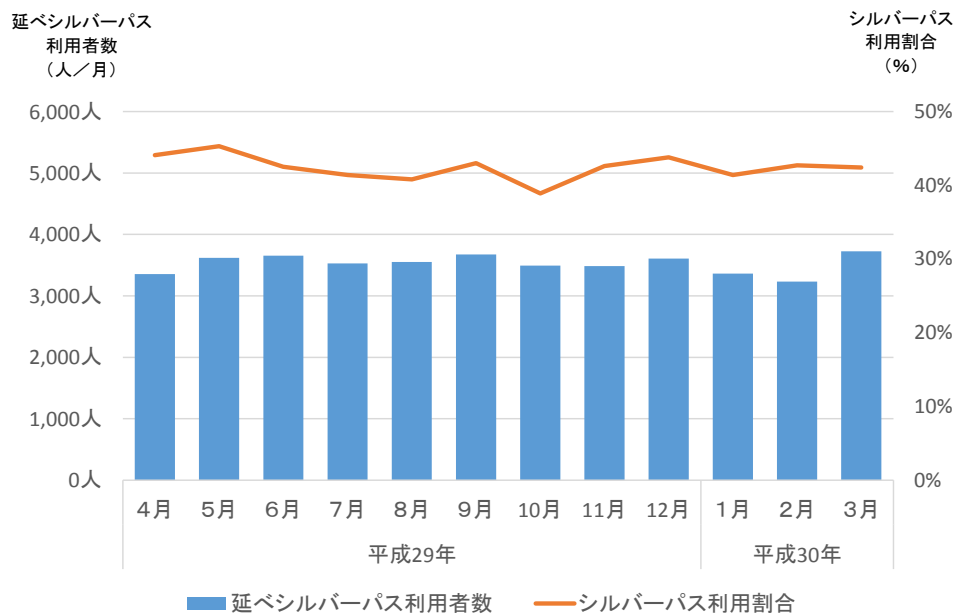


出典：国際興業提供データ

図 月別利用者数

ii) 月別シルバーパス利用者数

- ・コミュニティバスのシルバーパスの利用者数は、年間を通じて 3,500 人前後（シルバーパスの利用割合は約 4 割）

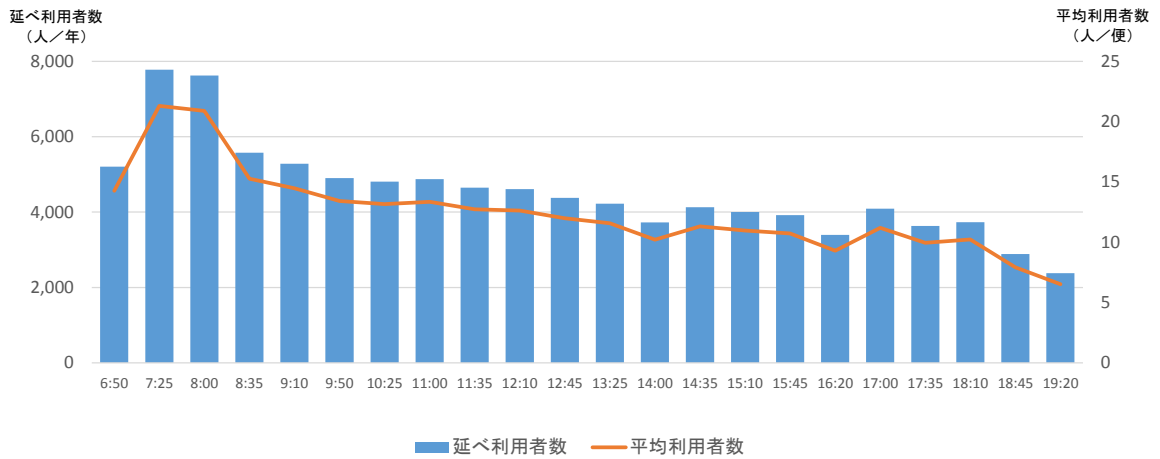


出典：国際興業提供データ

図 月別シルバーパス利用者数

iii) 時間帯別利用者数

- ・コミュニティバスの利用は、朝の通勤時間帯の利用が多い傾向

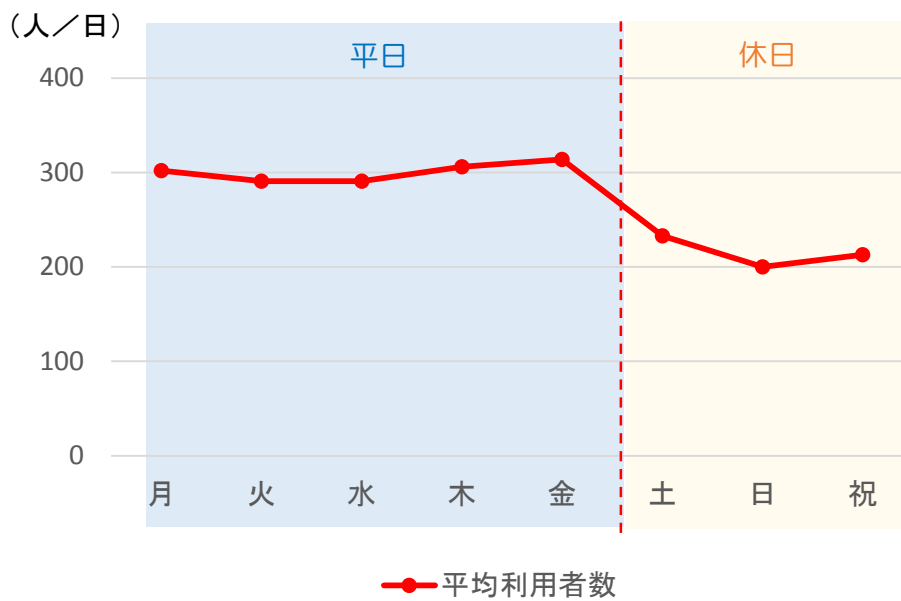


出典：国際興業提供データ

図 時間帯別利用者数

iv) 曜日別利用者数

- ・コミュニティバスの利用は、休日よりも平日の方が多いう傾向

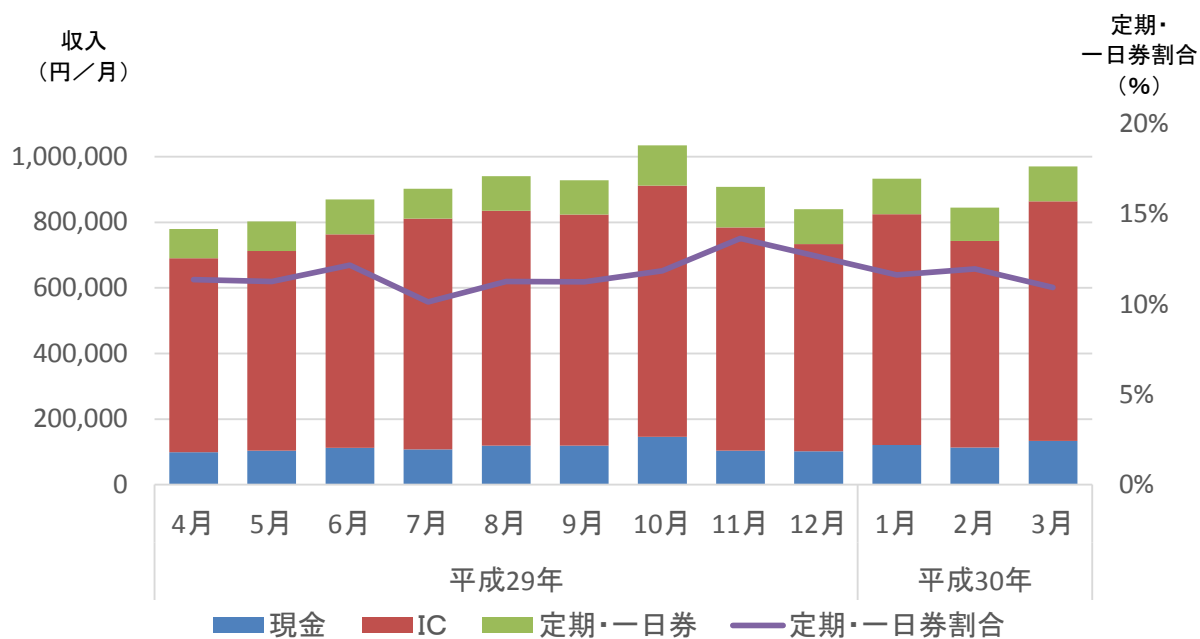


出典：国際興業提供データ

図 曜日別利用者数

v) 月別収入額

- ・コミュニティバスの運賃支払い方法は、ICカードが最も多い
- ・定期券や一日券の割合は、約1割に留まる



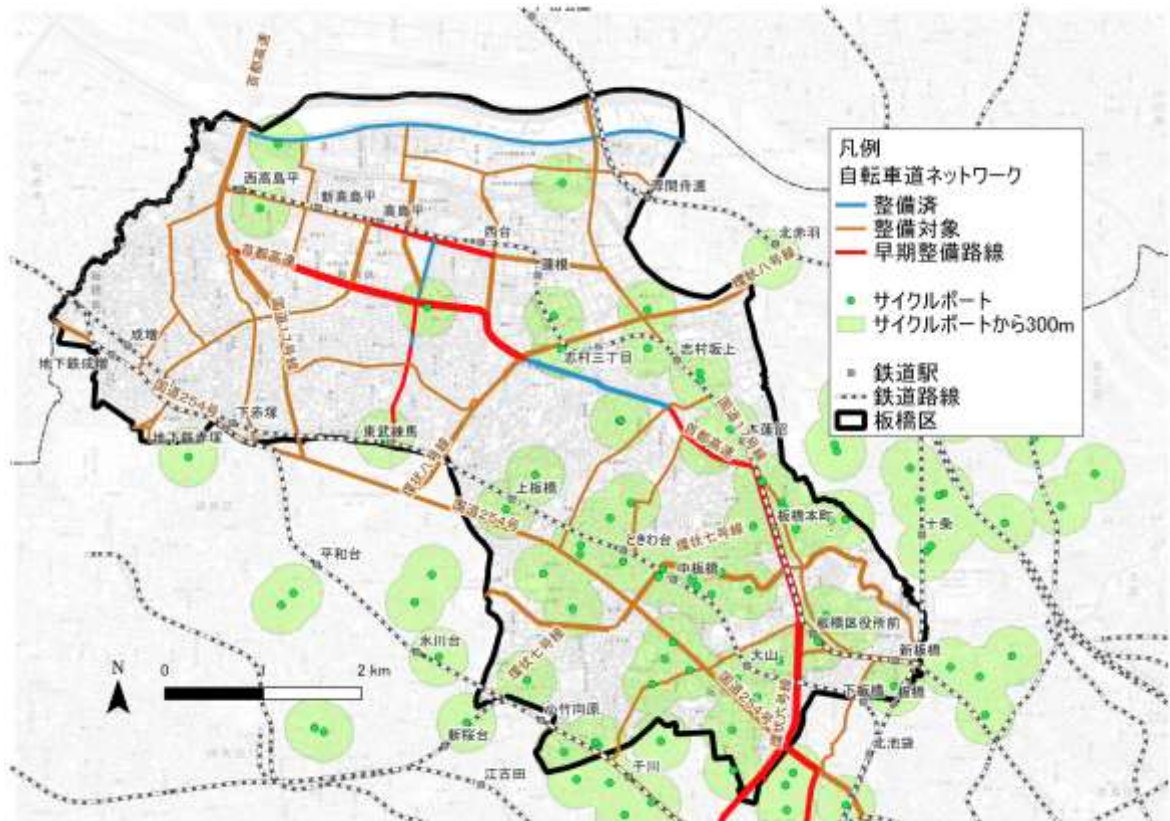
出典：国際興業提供データ

図 月別収入額

3) 自転車関係

(1) 自転車ネットワークとサイクルポート

- ・平成 25 年度から平成 26 年度にかけて、首都高速高架下の約 700m の自転車道の整備を実施し、区道の整備区間に関しては整備完了
(今後は、これまでの整備の評価・検証を行い、引き続き新たな整備が必要)
- ・「サイクルポート」は、主に板橋区東側エリアに設置



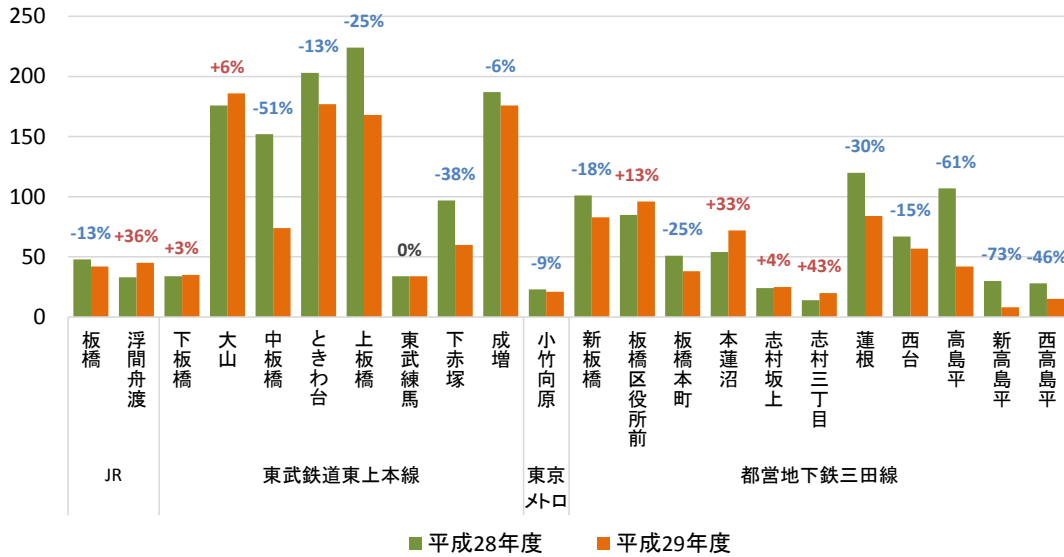
※サイクルポートとは、シェアサイクルサービスにおいて自転車の貸出・返却を行う駐輪場を指す

出典：板橋区提供資料、PiPPA ホームページ

図 自転車ネットワークとサイクルポート

(2) 放置自転車

- ・「放置自転車」は、「大山駅」「ときわ台駅」「上板橋駅」「成増駅」で多い
放置台数(台)



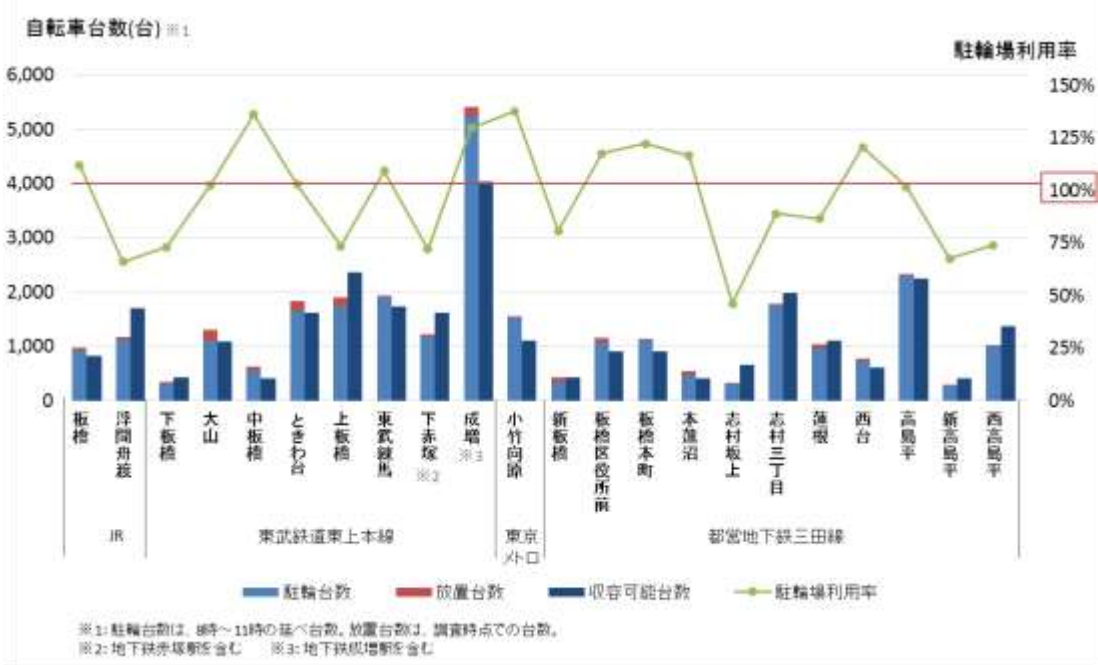
※棒グラフ上方の数字(%)は平成29年度/平成28年度の増減率

出典：板橋区提供資料

図 放置自転車

(3) 駐輪台数と収容可能台数

- ・放置自転車の多い「大山駅」「ときわ台駅」「成増駅」では、収容可能台数に対して、駐輪台数が多い状況



※1: 駐輪台数は、8時~11時の基台数。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：板橋区提供資料

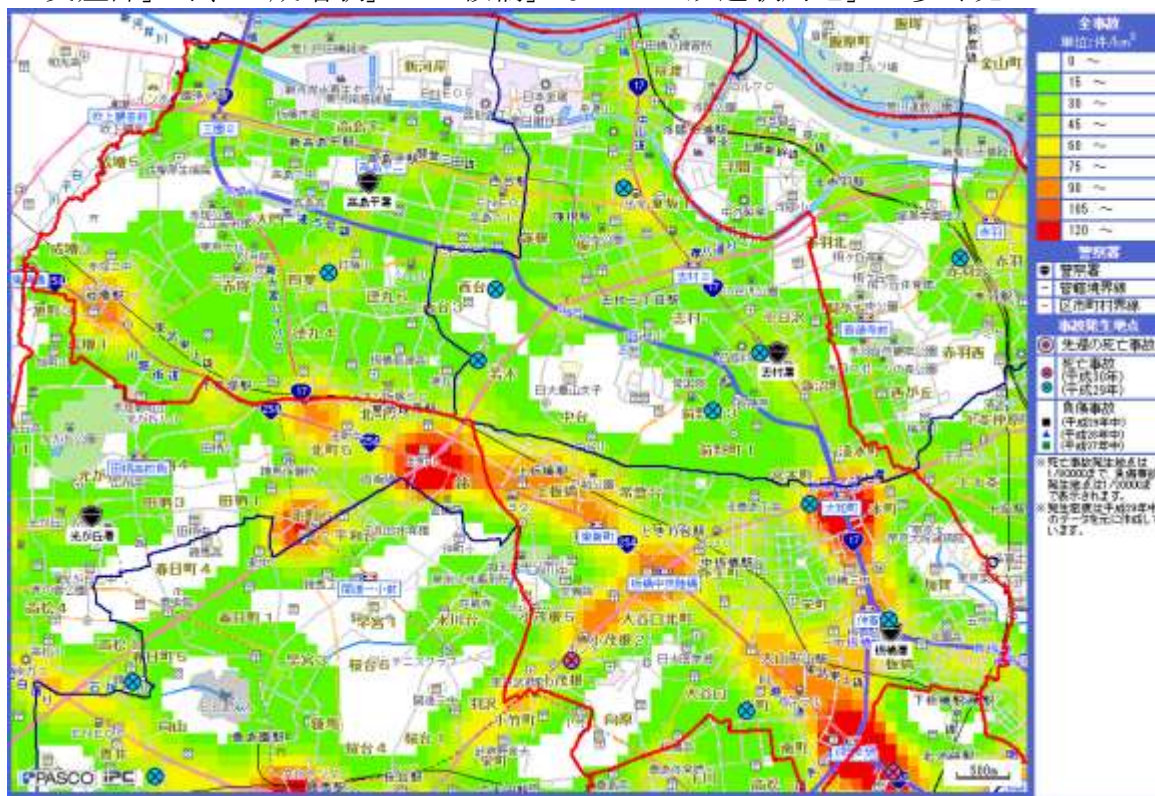
図 駐輪台数と収容可能台数

1.2.5 交通事故

1) 交通事故の発生件数分布(全道路)

(1) 交通事故の発生件数分布(全年齢・全交通手段)

- ・交通事故は、「熊野町」「板橋中央陸橋」「大和町」などの「環状7号と国道の交差部」や、「成増駅」「上板橋」などの「鉄道駅周辺」で多く発生



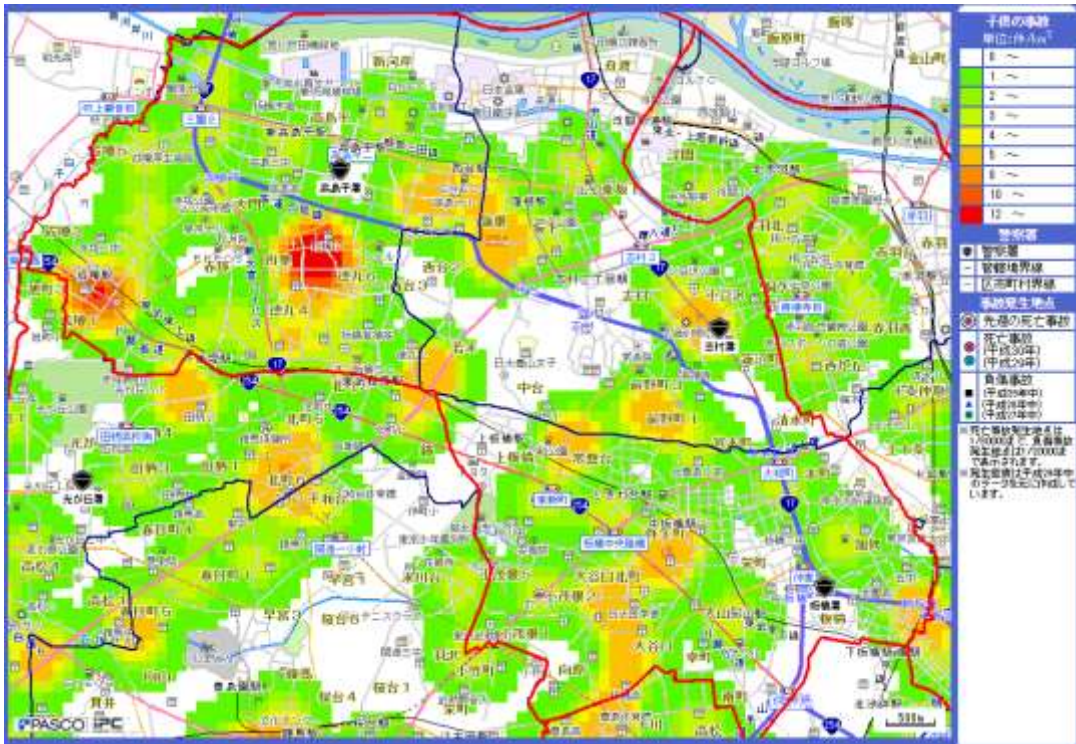
出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(全体)

(2) 交通事故の発生件数分布(年齢別)

a) 子供

- ・「子供の交通事故」は、「成増駅エリア」や「徳丸エリア」で多く発生

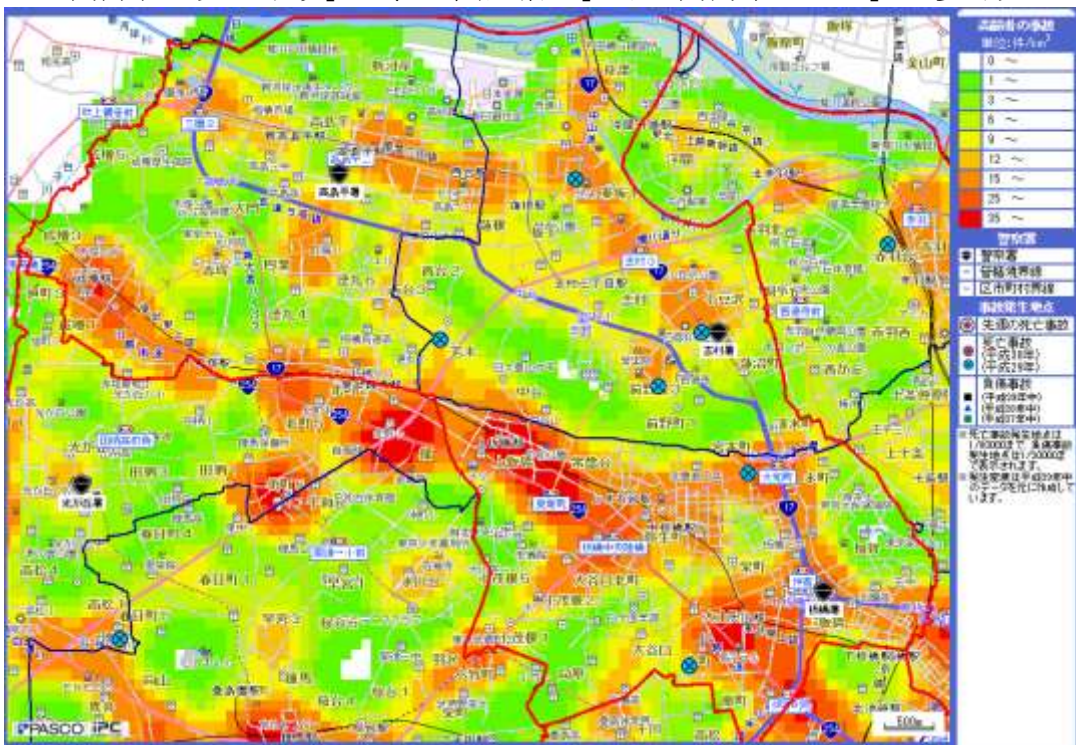


出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(子供)

b) 高齢者

- ・「高齢者の交通事故」は、「国道沿い」や「高島平エリア」で多く発生



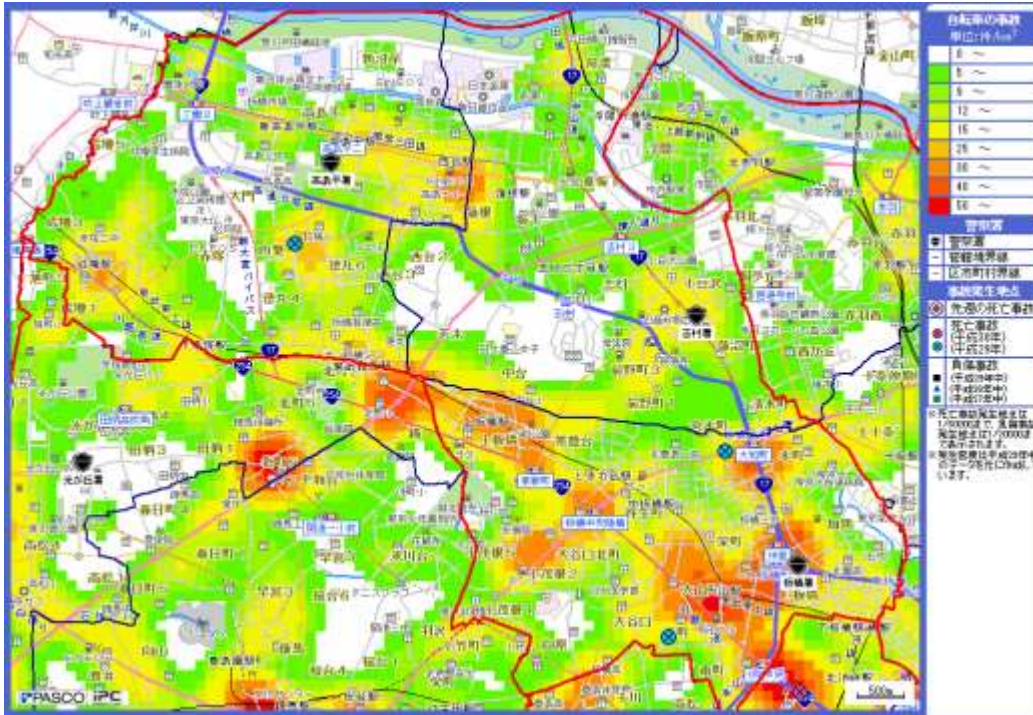
出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(高齢者)

(3) 交通事故の発生件数分布(交通手段別)

a) 自転車

- ・「自転車の交通事故」は、「大山駅」「板橋区役所駅」の周辺で多く発生

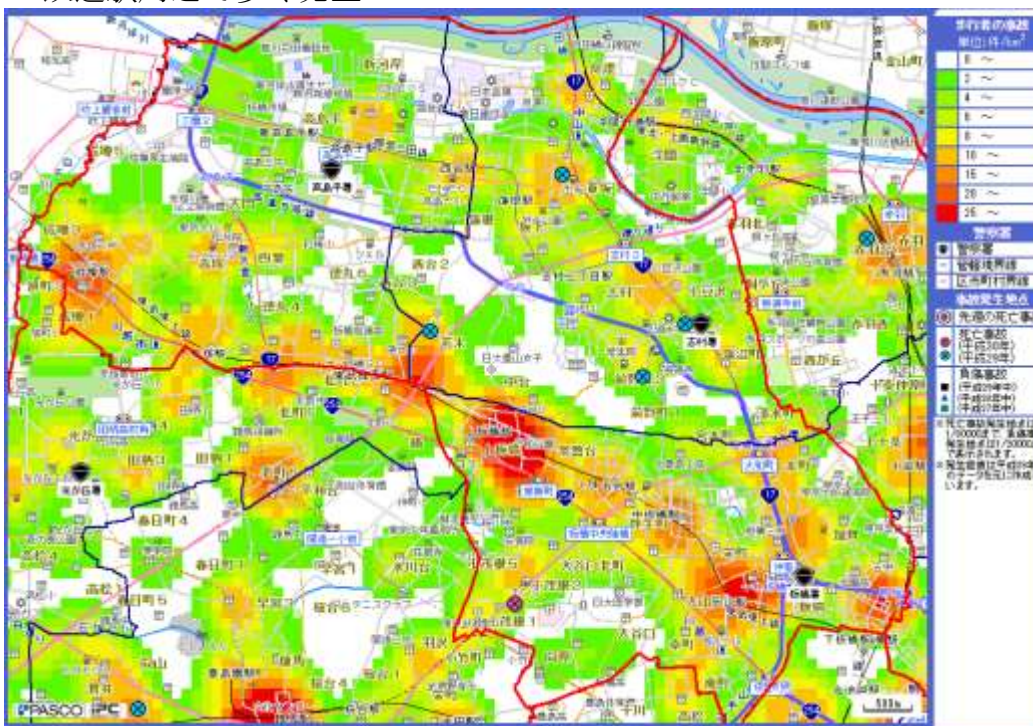


出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(自転車)

b) 歩行者

- ・「歩行者の交通事故」は、「板橋駅」「大山駅」「上板橋駅」「成増駅」などの鉄道駅周辺で多く発生

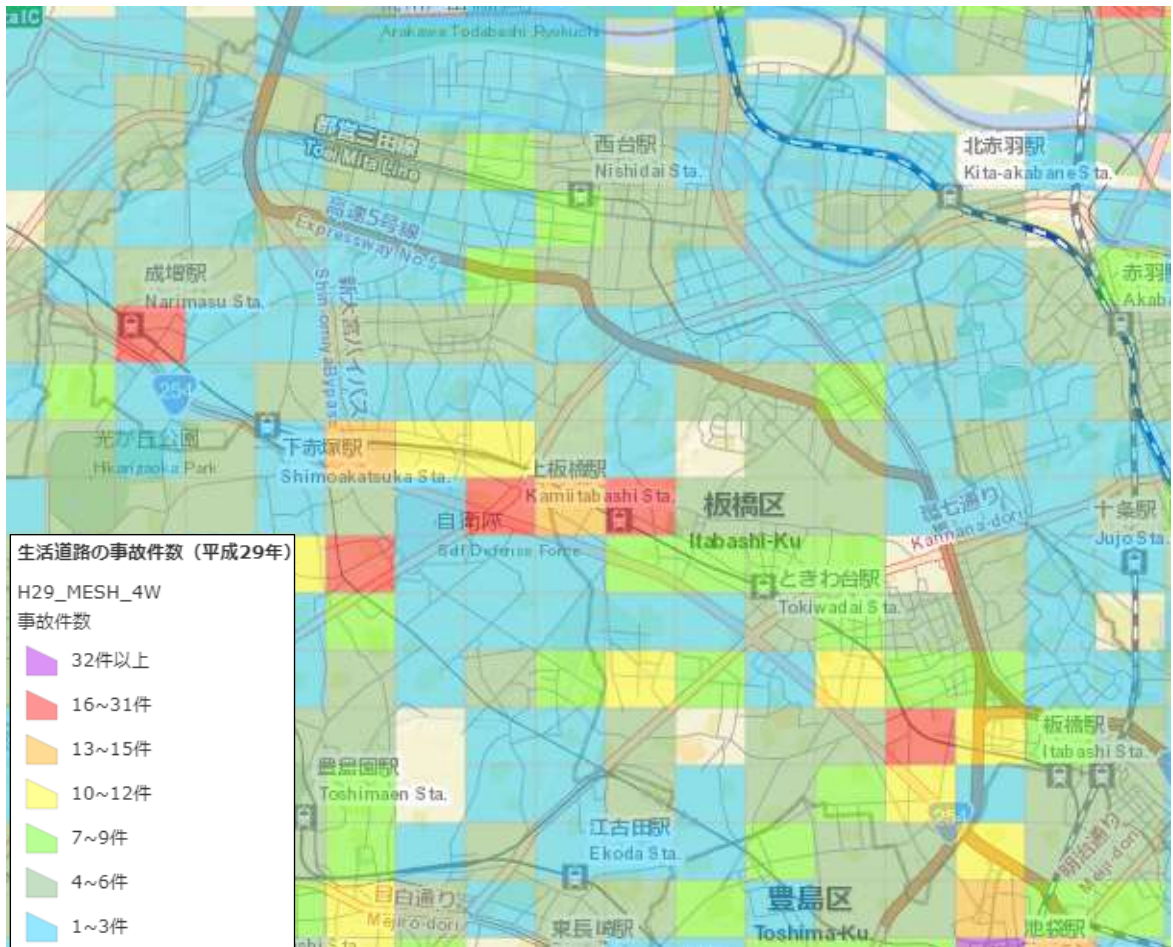


出典：交通事故発生マップ

図 交通事故の発生件数分布(歩行者)

2) 交通事故の発生件数分布(生活道路)

- ・「生活道路での交通事故」は、「成増駅」や「上板橋駅」「大山駅」の近傍で多い傾向



※生活道路：一般市町村道/私道/その他（幹線道路（国道、主要地方道、高速道路等）は含まない）

※対象事故：生活道路上で発生した人身事故

出典：イタルダ WEB マップ

図 交通事故の発生件数分布(生活道路)

1.2.6 その他拠点・ネットワーク等

(1) 防災ネットワーク

- ・「国道等の主要幹線」が「防災ネットワーク」として位置付け
- ・東武東上線では緊急輸送道路上に踏切が設置されている箇所がある。



図 防災ネットワーク

(2) 観光資源分布

高島平地域、赤塚地域、志村地域、常盤台地域、板橋地域などが主要な観光エリアとなっている。

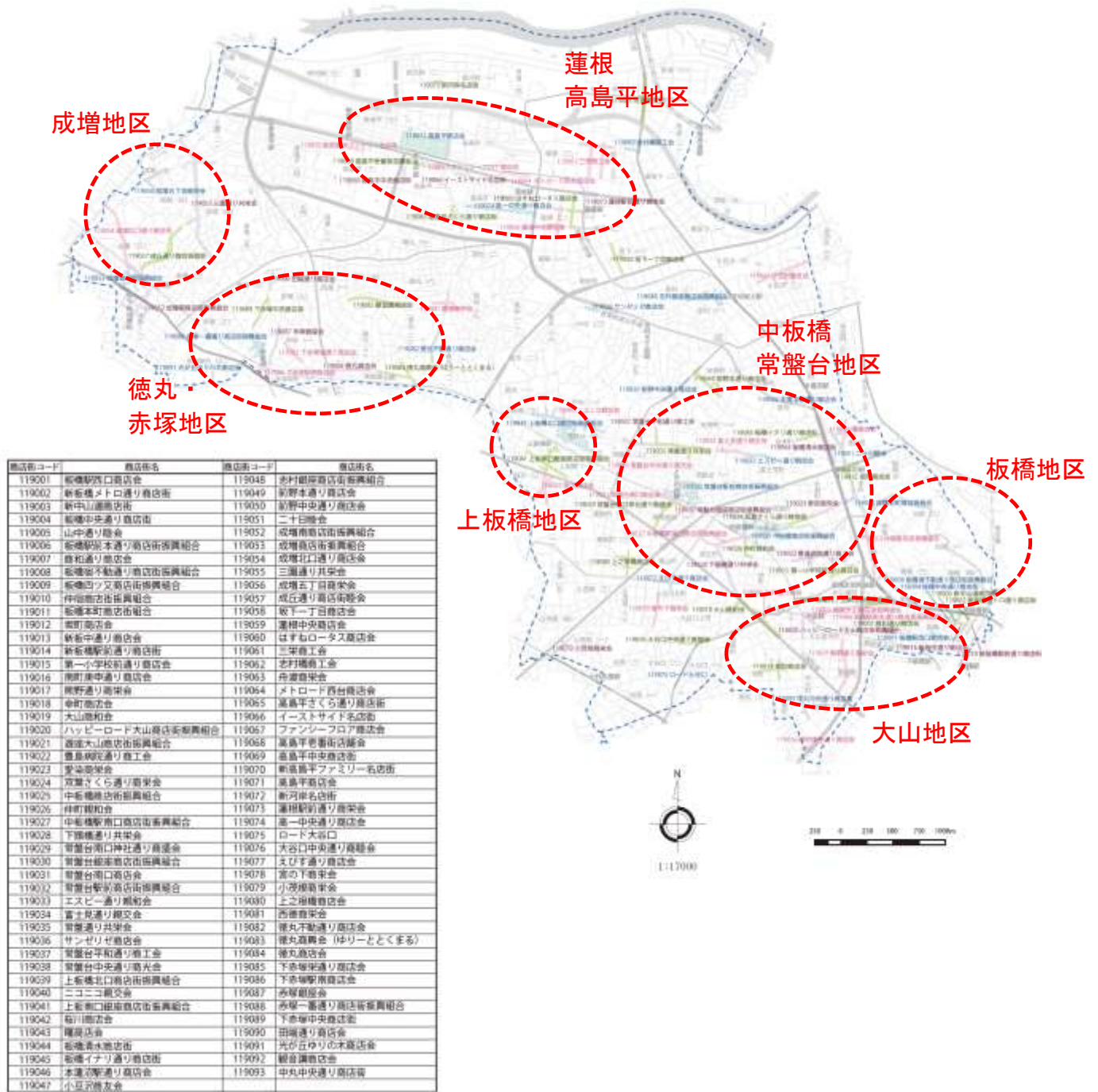


出典：板橋区都市景観マスタープラン、板橋区観光振興ビジョン2025 資料編

図 観光資源分布

(1) 商店街分布

- ・「商店街」は、鉄道駅周辺を中心に分布している。



出典：板橋区提供資料

図 商店街分布

2 板橋区の交通に関する現況と課題

2.1 社会情勢に関する課題

- 少子高齢化が進展しており、特に「高島平駅南側」に高齢者が集中。「環状第7号線南側」や「中台」「前野町」でも多い。
- 「板橋周辺区（練馬区、北区、文京区等）」や鉄道のアクセス利便性の高い「副都心地区（豊島区、新宿区、渋谷区等）」からは転入超過である一方、区から鉄道のアクセス利便性の低い「23区東部（足立区、墨田区、江東区）」や「23区西部（世田谷区、目黒区、大田区）」へは転出超過である。

2.2 自動車交通に関する課題

- 「中台」「前野町」「赤塚」等にて、都市計画道路について、計画化されているが、未だ着手されていない路線がある。
 - 「中台」や「前野町」等では、狭小道路のみで道路網を構成している部分がある。
- 土地区画整理を未実施の地区では、道路面積率が20%未満の地区が多々みられる。
- 「環状7号線」や「蓮根駅周辺の都道446号」にて、交通渋滞が発生している。
 - 「国道254号」と「国道17号」を結ぶ都市計画道路の整備が未完了のため、「環状7号」に交通が集中している可能性がある。

2.3 公共交通に関する課題

- 板橋区の東西に位置する「練馬区」や「北区」から「板橋区」への通勤通学が多くみられるが、板橋区内外の東西方向の鉄道のアクセス利便性は低い。
- 「高島平」と「成増」との間は、鉄道路線がなく、バス路線も遠回りで運行間隔も長い等、公共交通でのアクセス利便性が低いため、自動車や自転車が交通手段として選択される傾向である。
- 駅端末代表交通手段として、「成増駅」では、鉄道の整備されていない環状方向のバス路線（石神井公園駅（練馬区）や赤羽駅（北区）等への系統）が多く存在しており、バスの利用が1～2割程度みられるものの、「他の駅」では自転車と徒歩が大半である。
- 「中板橋駅」、「大山駅」、「小竹向原駅」など、バス路線との接続がない鉄道駅が存在している。

2.4 自転車交通に関する課題

- 自転車ネットワークは、交通結節点まで整備されていない状況である。
- 自転車利用は「高島平」と「成増」との間で多い一方、サイクルポートは板橋区東部に偏りがある。
- 「大山駅」「ときわ台駅」「成増駅」では放置自転車がが多く、駐輪場の収容可能台数が不足している。

2.5 交通事故に関する課題

- 「前野町」等では「子育て世帯」が多いが、幅員の狭い道路が大半を占め、交通流の整序化が図られていない状態にある。
- 「国道 254 号」と「主要幹線道路」の交差点部で交通事故が多発している。
- 子供の交通事故は「成増駅」や「徳丸」の周辺で多発している。
- 高齢者の交通事故は「国道 254 号沿線」で多発している。
- 自転車や歩行者の交通事故は「大山駅」や「上板橋駅」の周辺で多発している。
- 生活道路での事故は、「大山駅」や「成増駅」の周辺で多発している。