

# 板橋区交通政策基本計画の 目標指標について

板橋区 都市整備部 都市計画課

## ○ 交通政策基本計画での位置づけ（81ページ）

### 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、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「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を評価します。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。

## ○ 目標指標の考え方

計画の着実な推進のため、定量的に目標の達成状況を評価していくためのもの。

収集するデータの特徴・傾向や取得頻度なども考慮し、施策の実施に関する指標も合わせて設定することで、具体的に計画進捗を把握していく。

目標の種類	(A) 基本方針の実現の度合いを確認するもの	(B) 施策の実施状況や施策実施による変化・効果を確認するもの
データの種類	基本方針の実現の状況を把握できるデータ	施策の効果を測定するデータ まちの傾向を示すデータ
収集するデータの 主要なものの 内容・傾向	「満足度」、「〇〇しやすさ」、 「◇◇と感じる」など 人の主観を表すもの 数値の変化は比較的小さめ	施策実施実績、道路等の整備率、 交通手段分担率など 客観的な数値 何らかの要因で大きく変化する場合あり
データ取得の方法	アンケート調査等	統計、実態調査、ビッグデータ利用等
取得の頻度	数年～10年ごと	毎年～数年ごと

## ○ 目標指標案

前ページの考えに基づき、交通政策基本計画に定める基本方針1から3について、具体的な目標指標案を事務局で整理。

	(A) 基本方針の実現の度合いを確認するもの	(B) 施策の実施状況や施策実施による変化・効果を確認するもの
<b>基本方針1：</b> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動手段別の総合的な満足度</li> <li>・交通事故発生件数</li> <li>・都市拠点の駅の利用者数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間整備実績</li> <li>・都市計画道路整備率（区施行）</li> </ul>
<b>基本方針2：</b> 多様な交通手段により だれもが快適に移動できる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合</li> <li>・移動手段別の総合的な満足度（再掲）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車・バスの区内走行距離（km）</li> <li>・コミュニティバス「りんりんGO」利用者数</li> <li>・区民の平均外出率</li> </ul>
<b>基本方針3：</b> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインの実現が進んでいると思う人の割合</li> <li>・代表交通手段分担率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸部門の温室効果ガス排出量</li> </ul>

## ○ 目標指標案（参考）

各目標指標は、次のとおり収集を行い、評価へつなげていくことを検討中。

目標指標	(補足説明)	東京都市圏 PT調査	板橋区 区民意識 意向調査	区の 関連する 計画	交通政策 基本計画の アンケート	その他統計
移動手段別の総合的な満足度	徒歩、自転車、自動車、タクシー、バス、電車				○	
交通事故発生件数	交通安全対策のほかに、道路インフラの整備による変化も生じる			○		
都市拠点の駅の利用者数	板橋・大山、成増、上板橋、高島平の駅の利用者。外出状況を図る指標の一つ					○
自転車走行空間整備実績	これが実質的に「歩行者空間の創出実績」となるため			○		
都市計画道路整備率（区施行）	道路インフラ整備に関する直接的指標			○		
電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合	区内に一定水準の交通環境があり、区民意識意向調査で継続的に取得している		○			
電車・バスの区内走行距離（km）	区内で営業運行する電車・バスの平日の1日当たりの合計走行距離			○		
コミュニティバス「りんりんGO」利用者数	区内バス網を形成する路線の一つとして、全体のバス利用の傾向を表している					○
区民の平均外出率	統計上は全国的に減少傾向。コロナ後と外出を促す施策と絡めて変化を測定	○				
ユニバーサルデザインの実践が進んでいると思う人の割合	ユニバーサルデザインの分野で、総合的な成果指標として採用			○		
代表交通手段分担率	移動の際に使用される交通手段の比率	○				
運輸部門の温室効果ガス排出量	板橋区環境基本計画で継続的に算出			○		