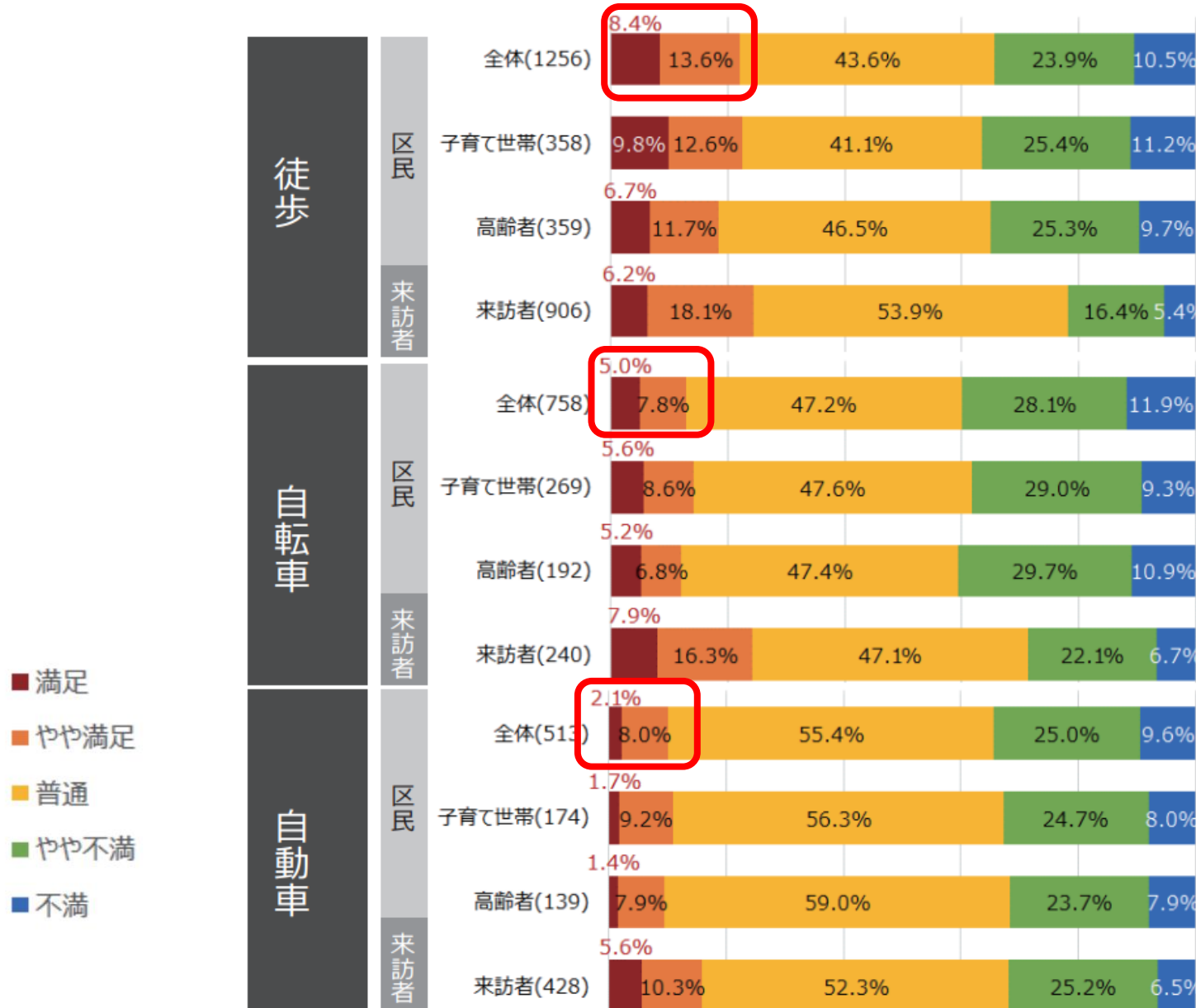


板橋区交通政策基本計画の目標指標について (資料編)

板橋区 都市整備部 都市計画課

移動手段別の総合的な満足度（板橋区交通政策基本計画 111ページ）

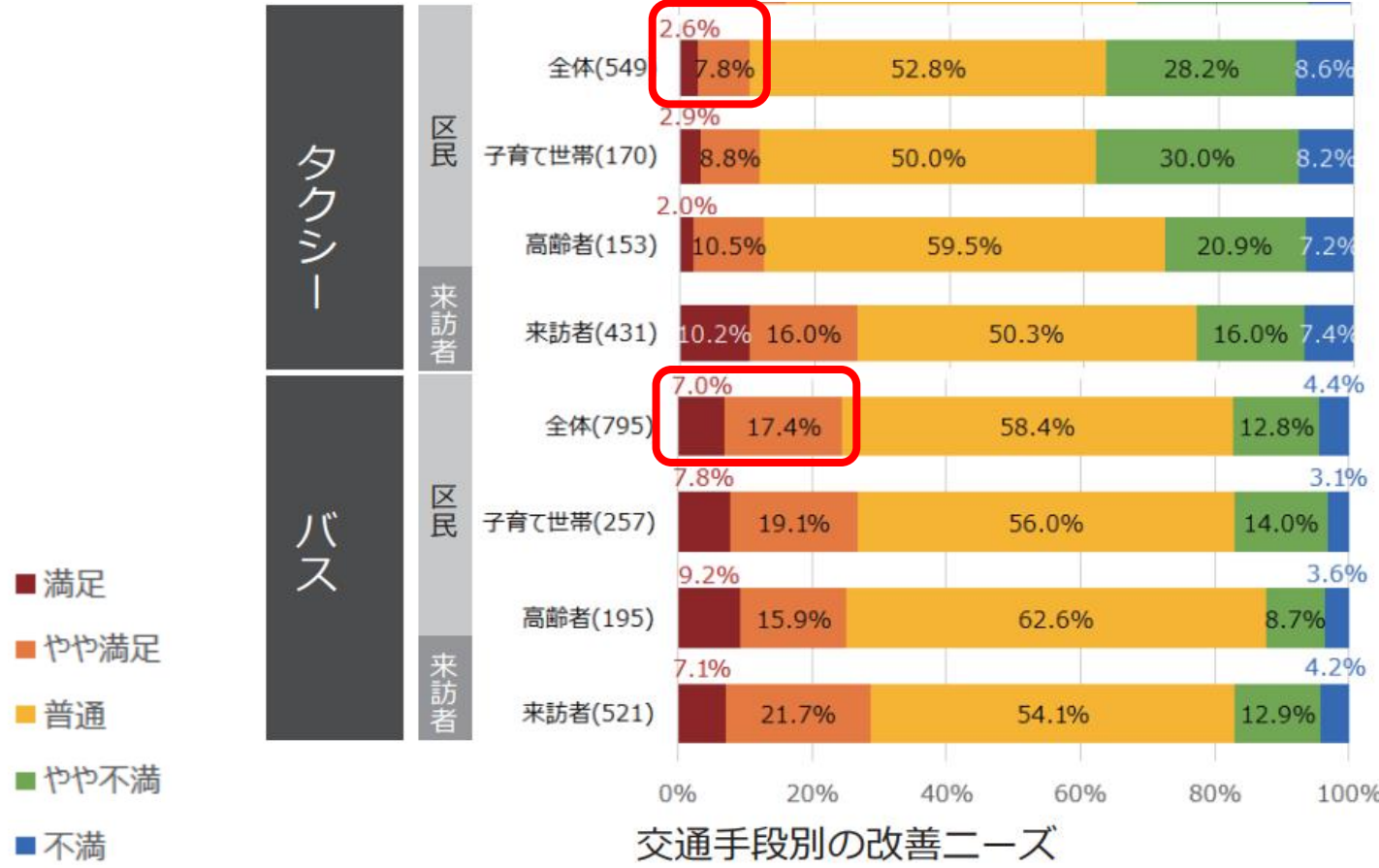


歩道や横断歩道の設置状況、歩道の幅、バリアフリー対応などを含む総合的な満足度

道路の幅・路面状況、駅周辺の駐輪場と台数・駅やバス停までの距離・利用料金、放置自転車対策などを含む総合的な満足度

道路の混雑状況、踏切の待ち時間、道路の場は、駐車場の設置状況、交差点における安全対策を含む総合的な満足度

移動手段別の総合的な満足度（板橋区交通政策基本計画 111ページ）



迎車の到着するまでの時間、自宅や駅付近でのタクシーのつかまえやすさ、運賃などを含む総合的な満足度

運行間隔、始発・最終バスの時間、自宅からバス停までの距離、車内の混雑、定時制・速達性、電車やバスとの乗換え、バス停環境、運賃などを含む総合的な満足度

交通手段別の改善ニーズ

都市拠点の駅の利用者数（第53回板橋区の統計 令和3年版 144. 駅別乗車人員）

(単位：人)

路線・駅	乗車人員			一日平均乗車人員		
	平成30年度	令和元年度 (平成31年度)	令和2年度	平成30年度	令和元年度 (平成31年度)	令和2年度
J R 埼京線						
板橋	12 576 075	12 304 150	9 206 760	34 455	33 710	25 224
浮間舟渡	8 081 100	7 990 580	6 367 790	22 140	21 892	17 446
東武東上線						
下板橋	3 018 413	3 071 022	2 379 257	8 270	8 391	6 519
大板橋	9 583 845	9 544 219	7 281 272	26 257	26 077	19 949
中板橋	5 387 117	5 387 086	4 161 132	14 759	14 719	11 400
ときわ台	8 878 587	8 767 575	6 549 316	24 325	23 955	17 943
上板橋	9 560 111	9 526 148	7 367 742	26 192	26 028	20 186
東武練馬	11 155 599	11 073 571	8 002 952	30 563	30 256	21 926
下赤塚	2 965 797	2 953 537	2 337 524	8 125	8 070	6 404
成増	10 862 015	10 679 361	8 202 005	29 759	29 179	22 471
東京メトロ有楽町線						
地下鉄成増	9 679 866	9 772 629	7 183 401	26 520	26 701	19 682
地下鉄赤塚	7 286 544	7 481 907	5 783 206	19 963	20 442	15 844
小竹向原	4 979 587	5 309 778	4 059 316	13 643	14 508	11 121
東京メトロ副都心線						
小竹向原	4 337 815	4 221 601	3 030 714	11 884	11 534	8 303
都営三田線						
新板橋	5 635 136	5 522 643	4 235 445	15 439	15 089	11 604
板橋区役所前	6 442 844	6 471 187	5 105 896	17 652	17 681	13 989
板橋本町	6 623 823	6 748 198	5 219 168	18 147	18 438	14 229
本蓮沼	4 752 081	4 819 080	3 607 405	13 019	13 167	9 883
志村坂上	5 705 122	5 650 601	4 487 165	15 630	15 439	12 294
志村三丁目	5 976 292	6 015 098	4 684 957	16 373	16 435	12 835
蓮根	3 662 095	3 590 145	2 852 002	9 924	9 809	7 814
西高島平	5 006 964	4 961 341	3 838 591	13 718	13 556	10 517
新高島平	5 641 514	5 633 533	4 408 415	15 456	15 392	12 078
新高島平	1 844 949	1 849 582	1 498 093	5 055	5 054	4 104
西高島平	2 492 453	2 537 027	2 045 445	6 829	6 932	5 604

(注) 1. 一日平均乗車人員は乗車人員を営業日数で除したもので、端数は四捨五入している。

ただし、J R埼京線は一日平均乗車人員に営業日数を乗じて乗車人員を算出している。

自転車走行空間整備実績（区道）（板橋区自転車活用推進計画 124-125,151ページ）

表 5-2-1 フォローアップ指標（案）一覧

指 標	現状値	目標値*2		出典・調査間隔
		令和 22 (2040) 年	目 標	
自転車通行空間整備 自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型表示(車道混在)で整備した区道の延長	5 km 令和 3(2021)年	200 km		区道における自転車通行空間整備状況(毎年)

■ 自転車通行空間整備

「自転車ネットワーク路線」に位置づけた優先整備路線から順次整備を進め、約 20 年後までの目標として、自転車ネットワーク路線に位置づけた区道約 200km の自転車通行空間の整備を完成させます。




6 （第5章関連）フォローアップ指標(案)の途中段階の目標値について

フォローアップ指標(案)については、令和 22(2040)年時点の目標値(案)を設定していますが、本計画の当面の計画期間である令和 7 (2025)年段階の達成状況を図るための参考として、令和 7 (2025)年時点の目標値（参考値）を設定し、以下の表にまとめました。

表 6-6-1 フォローアップ指標(案)の途中段階における目標値（参考値）

指 標	現状値	目標値	
		令和 7 (2025)年 【参考値】	令和22(2040)年
自転車通行空間整備 自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型表示(車道混在)で整備した区道の延長	5 km	45 km	200 km

都市計画道路整備延長（区施行）（板橋区行政評価・施策評価表）

令和4年度 施策評価表		モニタリング	
施策名	330400	利便性の高い都市計画道路の整備促進	
SDGs (関連性のあるGOAL)	  		
基本目標	Ⅲ安心・安全で快適な緑のまち		
基本政策	Ⅲ-3 快適で魅力あるまち		
所管部長	都市整備部長	所管課長	都市計画課長
関連所管	工事設計課		

【施策基本情報】

施策概要（「基本計画2025」）	施策のアウトカムイメージ
<p>【概要（目標）】 関係住民等の理解と協力を得ながら、都市計画道路の整備を促進し、地域の利便性向上や交通の円滑化及び都市の防災性向上を図る。</p> <p>【関係課または区以外の主体が施策実現に果たす役割】 都市計画事業(区施行)は、区が都知事の認可を受けて施行する。(都市計画法第59条第1項)</p> <p>【主な取り組み】 都市計画道路補助87号線(370m)・173号線(25m)・249号線(100m)の整備など</p>	<p>都市の骨格となる道路網が整備された、利便性、快適性が高く安心・安全なまちの実現</p>

【指標の推移】

区分	指標名	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	目標値
			実績	実績	実績	計画	目標年度
①	都市計画道路整備延長	m	13,561.0	13,771.0	13,911.0	13,911.0	13,911.0
		達成率(%)	97.5	99.0	100.0	100.0	令和7年度

電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合（区民意識意向調査）

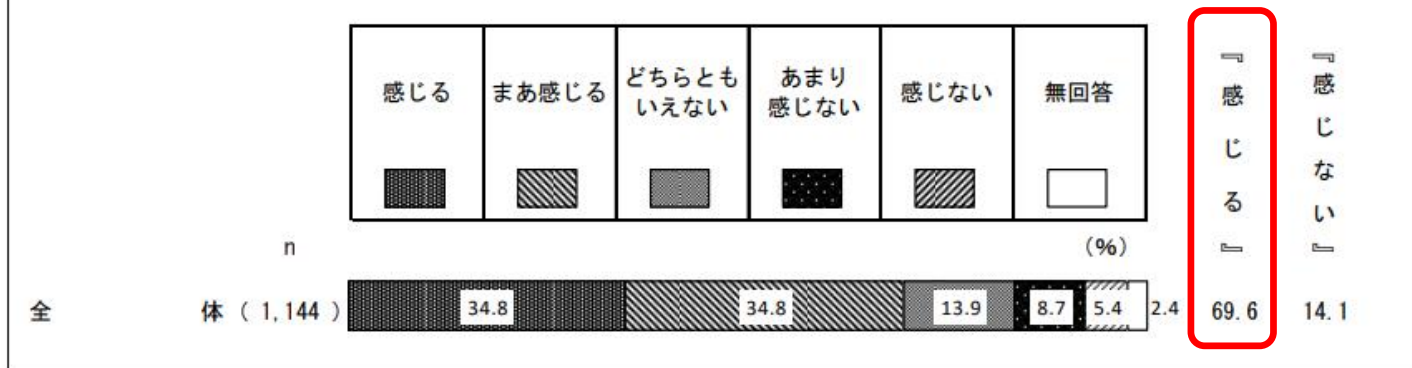
令和元年度（2019年度）

（2）電車やバスの利用しやすさ

◇『感じる』が約7割

問 29 あなたは、板橋区内において電車やバスが利用しやすいと感じますか。該当するものを1つ選び、番号に○印をつけてください。

図 11-2-1



板橋区内において電車やバスが利用しやすいと感じているかを聞いたところ、「感じる」（34.8%）が3割半ばとなり、「まあ感じる」（34.8%）と合わせた『感じる』（69.6%）が約7割となっています。一方、「あまり感じない」（8.7%）と「感じない」（5.4%）を合わせた『感じない』（14.1%）は1割半ばとなっています。また、「どちらともいえない」（13.9%）は1割を超えています。（図 11-2-1）

電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合（区民意識意向調査）

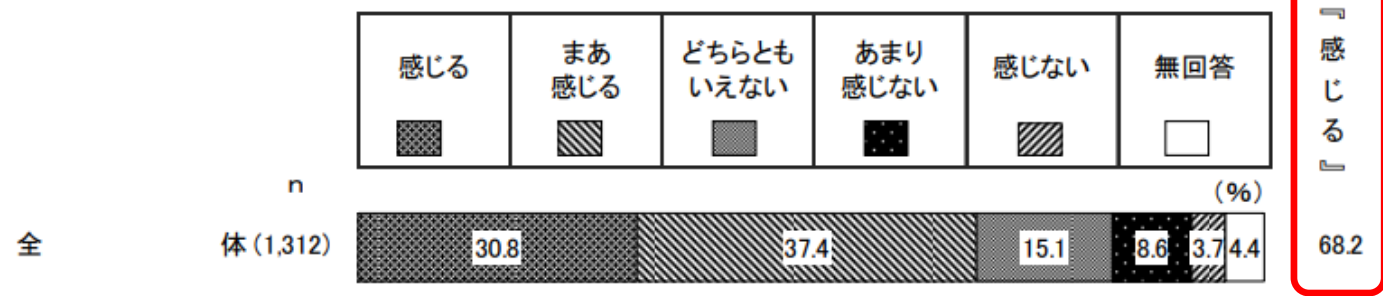
令和3年度（2021年度）

(19) 電車やバスの利用しやすさ

◇『感じる』が7割近く

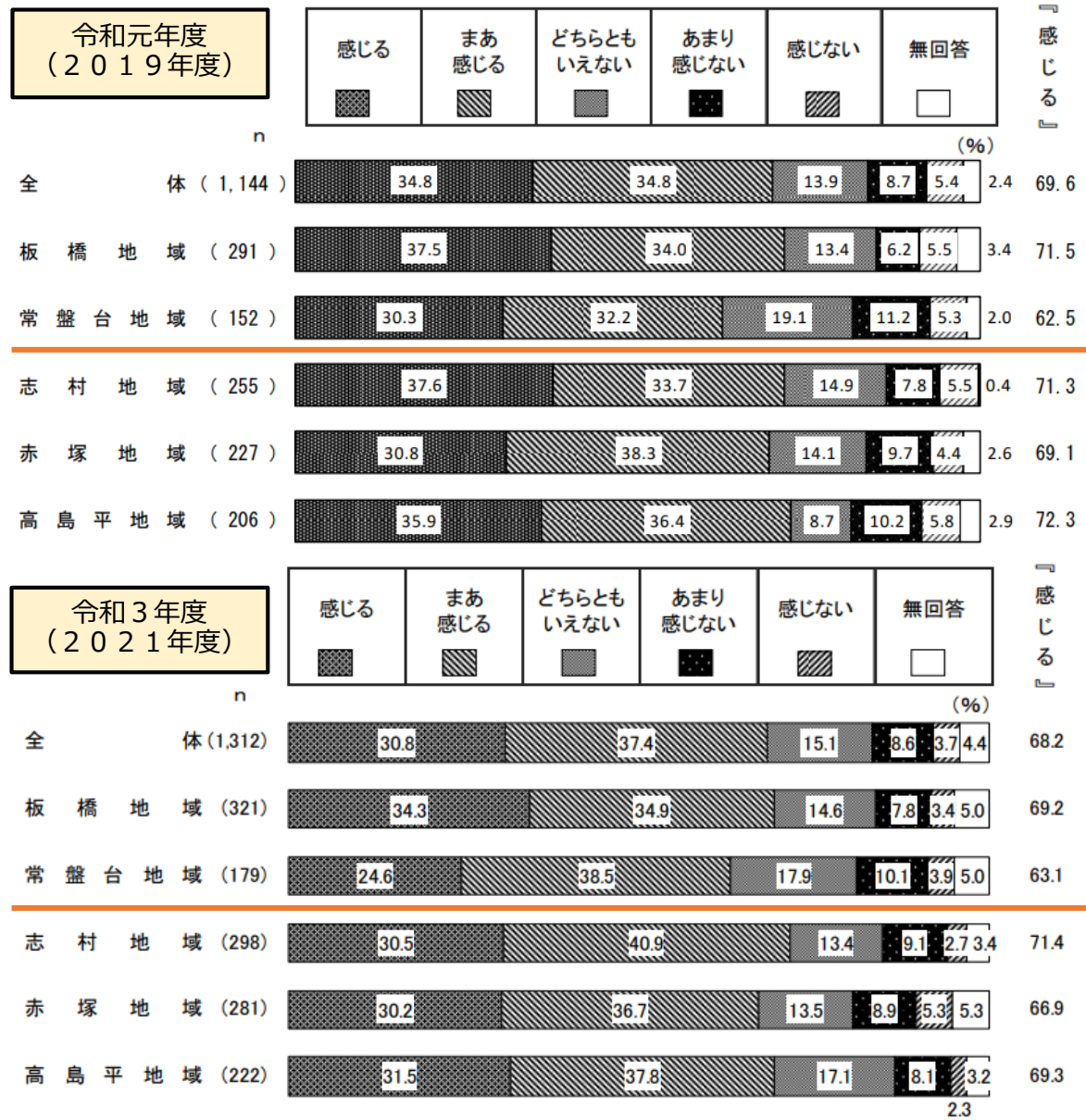
問40 あなたは、板橋区内において電車やバスが利用しやすいと感じますか。該当するものを1つ選び、番号に○印をつけてください。

図8-19-1



電車やバスの利用しやすさを聞いたところ、「感じる」（30.8%）が約3割で、これに「まあ感じる」（37.4%）を合わせた『感じる』（68.2%）が7割近くとなっています。（図8-19-1）

電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合（区民意識意向調査）【参考】



電車やバスの区内走行距離 (km)

(板橋区行政評価・施策評価表)

令和4年度 施策評価表		モニタリング	
施策名	330300 利便性の高い公共交通網の整備促進		
SDGs (関連性のあるGOAL)	 11 住み続けられるまちづくりを	 13 気候変動に具体的な対策を	 17 パートナーシップで目標を達成しよう
基本目標	Ⅲ安心・安全で快適な緑のまち		
基本政策	Ⅲ-3 快適で魅力あるまち		
所管部長	都市整備部長	所管課長	都市計画課長
関連所管			

【施策基本情報】

施策概要(「基本計画2025」)	施策のアウトカムイメージ
<p>【概要(目標)】 新しい公共交通機関の整備や鉄道の立体化等を通じて、円滑に移動できる交通環境を整える。</p> <p>【関係課または区以外の主体が施策実現に果たす役割】 ・コミュニティバスの運行主体は、民間バス事業者であり、区とは協定書に基づいて行っている。 ・エイトライナー構想(板橋区以外大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、北区)、メトロセブン構想(足立区、葛飾区、江戸川区の3区)の2つの路線を併せ、「区部周辺部環状公共交通」として、関係9区及び東京都で「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を設置している。</p> <p>【主な取り組み】 新たな公共交通「エイトライナー」の整備促進、コミュニティバス運行、「板橋区公共交通会議」の開催、社会実験の実施などによる利用環境の改善</p>	<p>新しい公共交通機関の整備や鉄道の立体化等を通じて、円滑に移動できる交通環境を整え、区民にとって、安心・安全かつより便利で魅力あるまちの実現。</p>

【指標の推移】

区分	指標名	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	目標値
			実績	実績	実績	計画	目標年度
①	電車やバスが便利に利用できると感じる区民の割合	%	69.6	—	68.2	—	80.0
		達成率(%)	87.0	—	85.3	—	令和7年度
②	電車やバスの区内走行距離	km	23,729.2	22,290.0	22,758.6	—	24,507.3
		達成率(%)	96.8	91.0	92.9	—	令和7年度

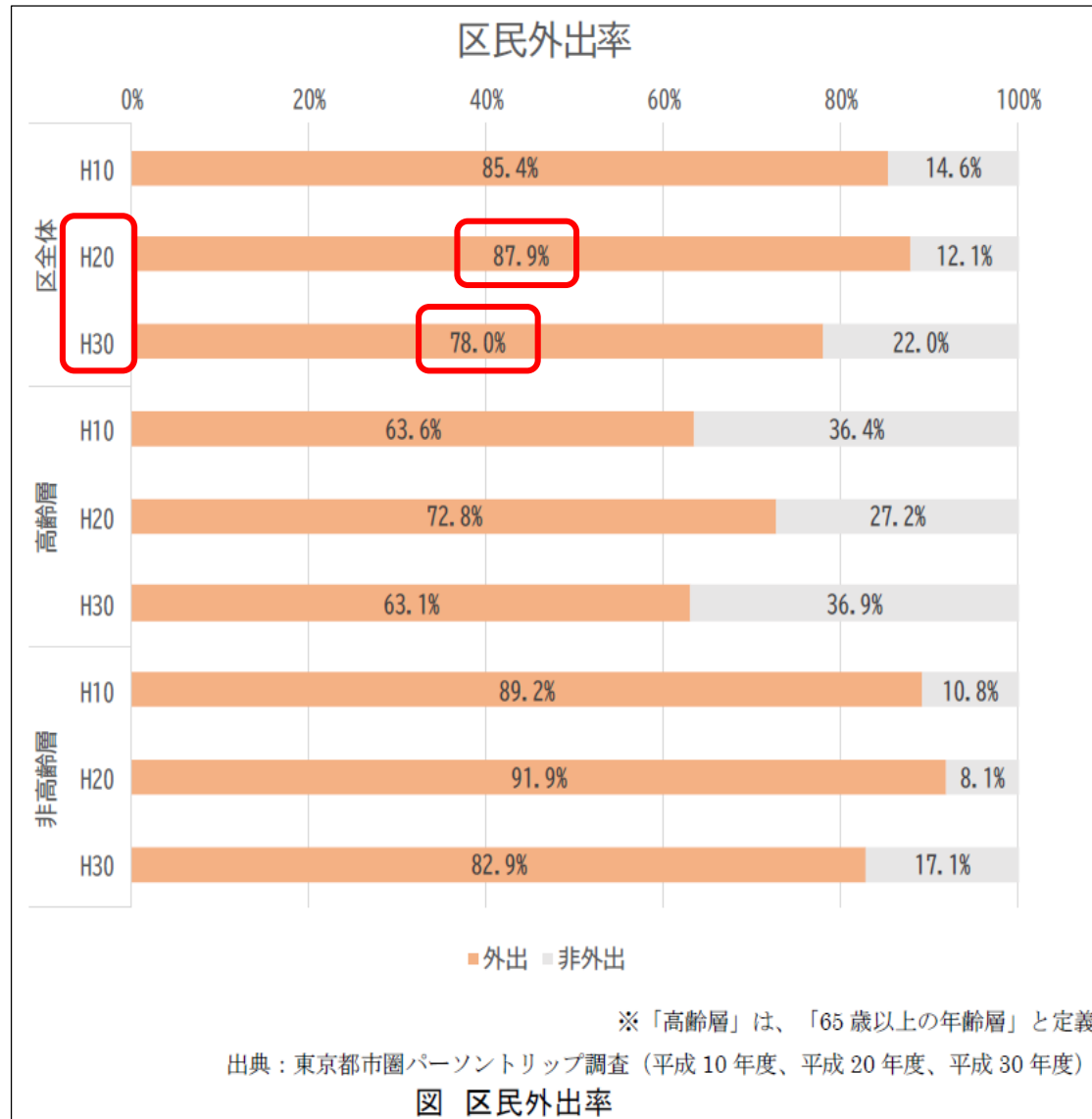
コミュニティバス「りんりんGO」利用者数（板橋区ホームページ）

年間乗車人数

年間乗車人数

年度	人数
令和4年度	73,542人 (令和4年11月30日現在)
令和3年度	99,630人
令和2年度	92,295人
令和元年度（平成31年度）	111,928人
平成30年度	107,887人
平成29年度	99,777人
平成28年度	98,104人
平成27年度	96,577人
平成26年度	91,610人
平成25年度	85,761人
平成24年度	73,795人
平成23年度	54,563人

区民の平均外出率 (東京都市圏パーソントリップ調査)



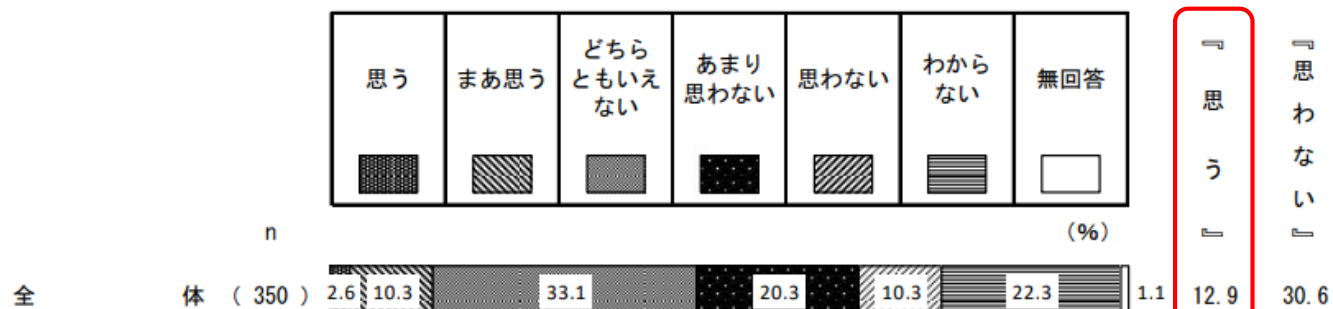
ユニバーサルデザインの取組みが進んでいると思う人の割合（区民意識意向調査）

令和元年度（2019年度）

◇取組みが進んでいると『思う』は1割超え

（問28で「1 具体的な事例まで知っている」「2 言葉の意味は知っている」と回答した方のみ）
 問28-1 板橋区では、ユニバーサルデザインを推進していますが、取組みが進んでいると思いますか。該当するものを1つ選び、番号に○印をつけてください。

図11-1-3



ユニバーサルデザインの取組みが進んでいると思うかを聞いたところ、「思う」（2.6%）と「まあ思う」（10.3%）を合わせた『思う』（12.9%）は1割を超えています。一方、「あまり思わない」（20.3%）と「思わない」（10.3%）を合わせた『思わない』（30.6%）は約3割となっています。また、「どちらともいえない」（33.1%）は3割を超え、「わからない」（22.3%）は2割を超えています。（図11-1-3）

ユニバーサルデザインの取組みが進んでいると思う人の割合（区民意識意向調査）

令和3年度（2021年度）

第2章 8. 区の各政策分野

(18-1) ユニバーサルデザインへの取組みが進んでいるか

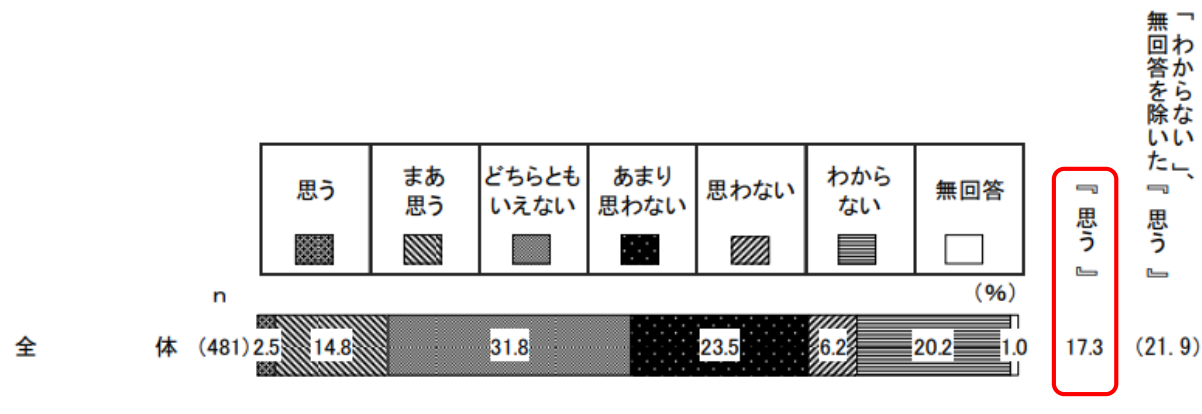
(18-1) ユニバーサルデザインへの取組みが進んでいるか

◇『思う』が2割近く

(問39で「1 具体的な事例まで知っている」「2 言葉の意味は知っている」と回答した方のみ)

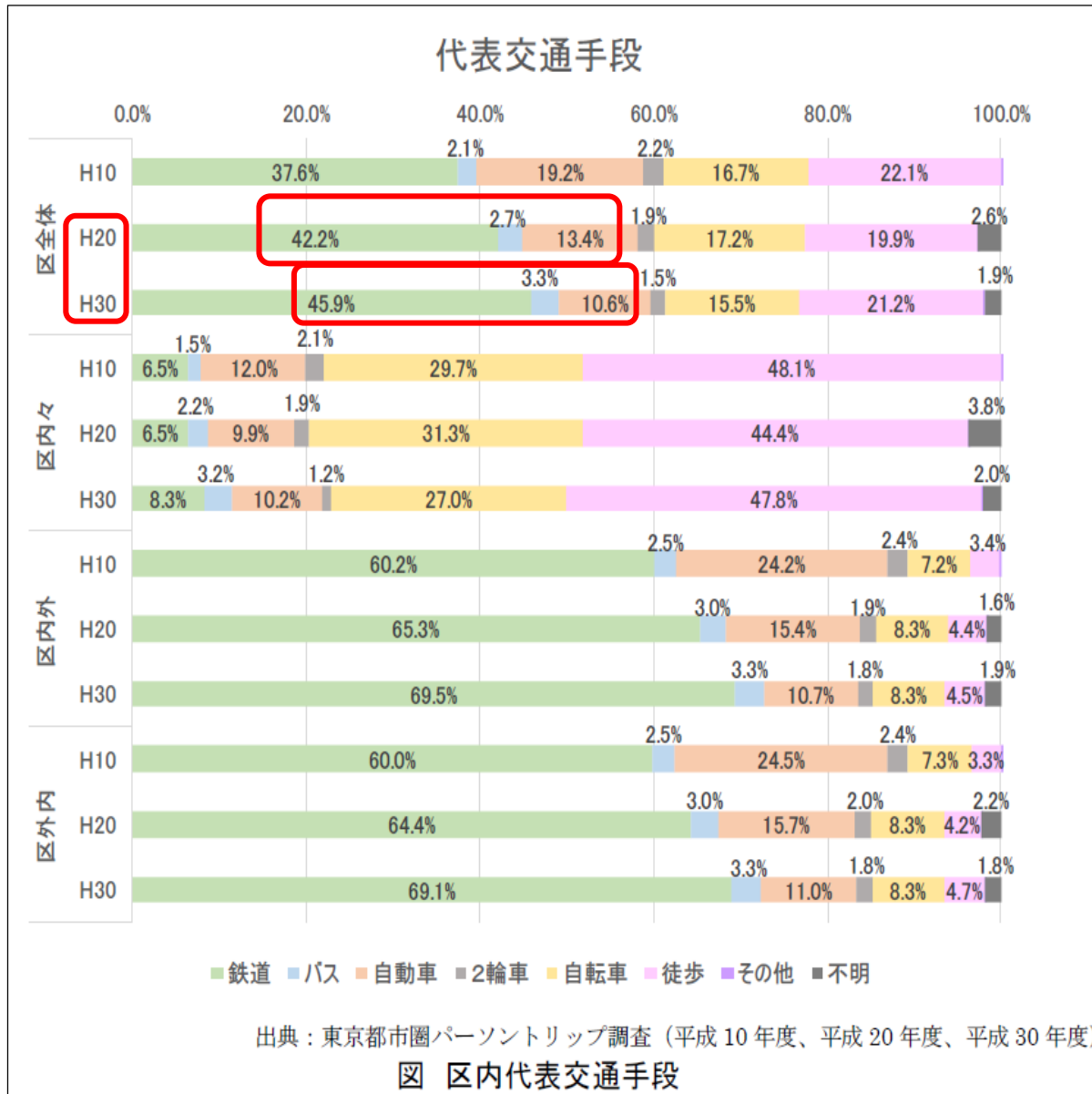
問39-1 板橋区では、ユニバーサルデザインを推進していますが、取組みが進んでいると思いますか。該当するものを1つ選び、番号に○印をつけてください。

図8-18-3



ユニバーサルデザインへの取組みが進んでいるかを聞いたところ、「思う」(2.5%)と「まあ思う」(14.8%)を合わせた『思う』(17.3%)が2割近くとなっています。「わからない」、無回答を除いた『思う』(21.9%)は2割を超えています。(図8-18-3)

代表交通手段分担率（東京都市圏パーソントリップ調査）



運輸部門の温室効果ガス排出量（二酸化炭素排出量）（板橋区地球温暖化対策実行計画（区域施策編）2025）

表 温室効果ガス削減目標の内訳

(万 t-CO₂)

ガス種	基準年度	実績値	将来推計 (現状趨勢ケース)	将来推計 (対策を実施したケース)			
	平成 25(2013) 年度	平成 29(2017) 年度	令和7(2025) 年度	令和7(2025) 年度	平成 25(2013)年 度からの差	平成 25(2013)年度 からの変化率	
二 酸 化 炭 素	産業	34.2	33.5	30.0	25.9	-8.3	-24.3%
	民生 (家庭系)	82.0	75.2	71.9	61.2	-20.8	-25.4%
	民生 (業務系)	57.4	44.0	43.9	36.4	-21.0	-36.6%
	運輸	41.3	34.1	32.2	26.6	-14.7	-35.6%
	廃棄物	6.6	6.7	6.9	6.0	-0.6	-9.1%
	計	221.5	193.6	185.0	156.1	-65.4	-29.5%
その他・6ガス	10.3	15.3	16.2	6.2	-4.1	-39.8%	
温室効果ガス 排出量	231.8	208.9	201.2	162.3	-69.5	-30.0%	

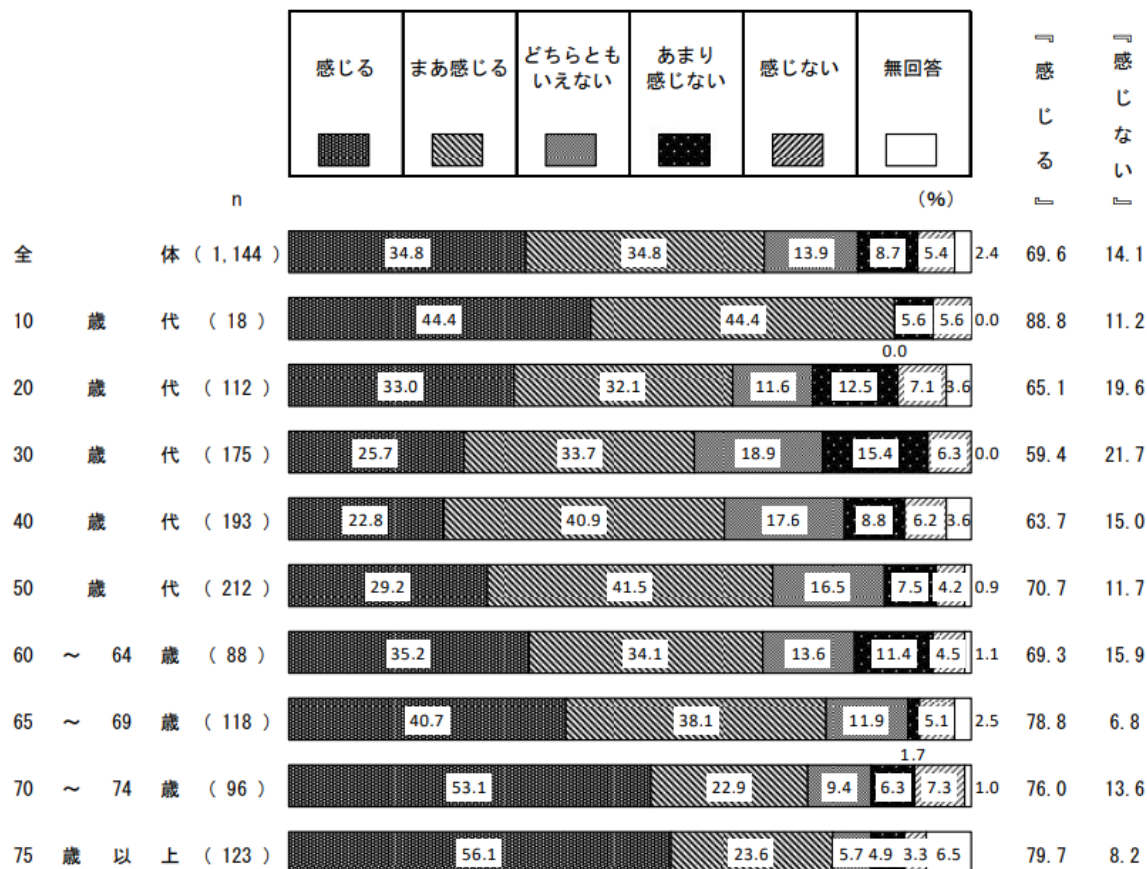
電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合（区民意識意向調査）【参考】

令和元年度（2019年度）

① 年代別

年代別でみると、『感じる』は10歳代(88.8%)で最も高く、50歳代(70.7%)、65～69歳(78.8%)、70～74歳(76.0%)、75歳以上(79.7%)で7割台となっています。一方、『感じない』は20歳代(19.6%)で約2割、30歳代(21.7%)で2割を超えています。（図11-2-2）

図11-2-2 電車やバスの利用しやすさ（年代別）



電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合（区民意識意向調査）【参考】

令和3年度（2021年度）

① 年代別

年代別でみると、『感じる』は10歳代（53.9%）で5割を超えるにとどまっていますが、その他の年代は6割以上となっています。（図8-19-2）

図8-19-2 電車やバスの利用しやすさ（年代別）

