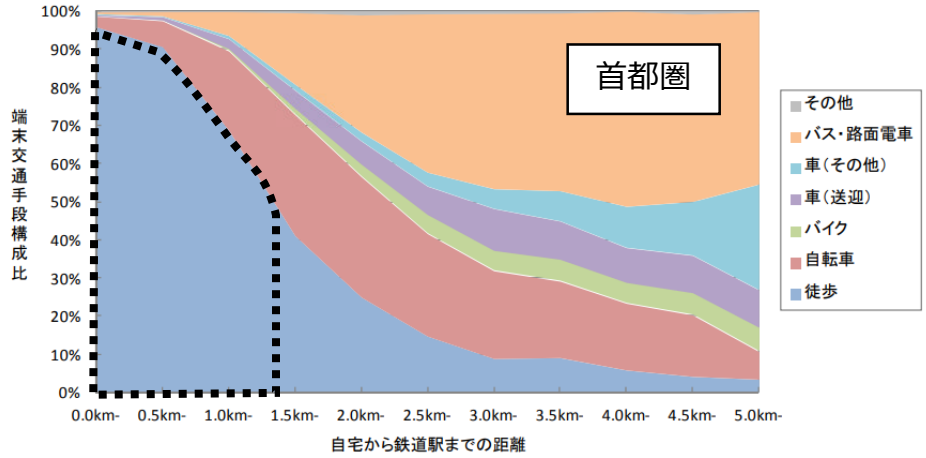
資料３

公共交通の利用促進の取組について

板橋区 都市整備部 都市計画課

１　駅までの交通手段（全国）



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

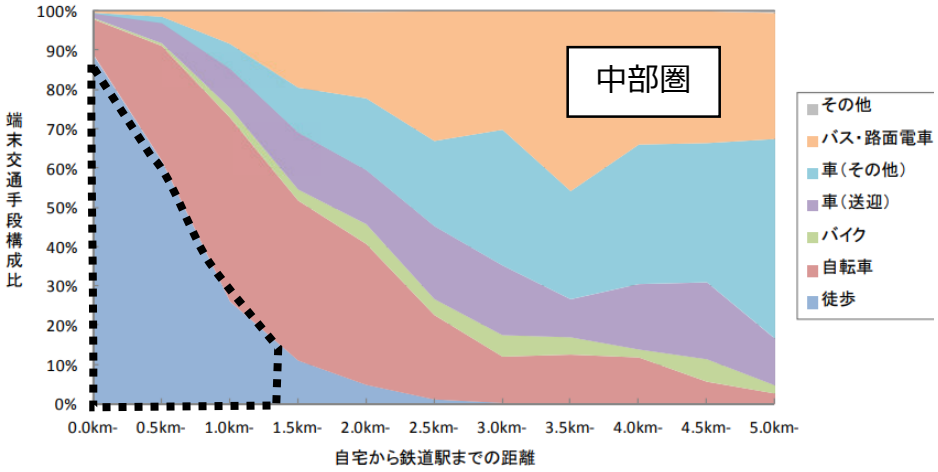
図Ⅳ-7-2 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率（通勤・定期券利用者、首都圏）

国土交通省の「大都市交通センサス（平成２２年実施）」で自宅から鉄道駅までの交通手段分担率について「首都圏」、「中部圏」、「近畿圏」での集計分析が行われているが、

⇒　<u>「首都圏」が最も多く「徒歩で移動」</u>

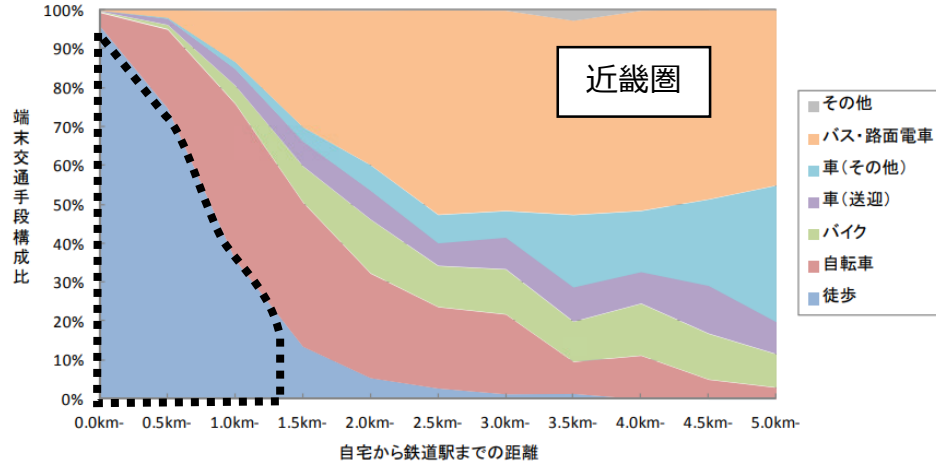
（それぞれのグラフの黒点線部分）

このような結果となった理由等の分析の記載まではないが、首都圏での、徒歩移動の多い点は特徴的である。



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図Ⅳ-7-4 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率（通勤・定期券利用者、中京圏）



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図Ⅳ-7-6 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率（通勤・定期券利用者、近畿圏）

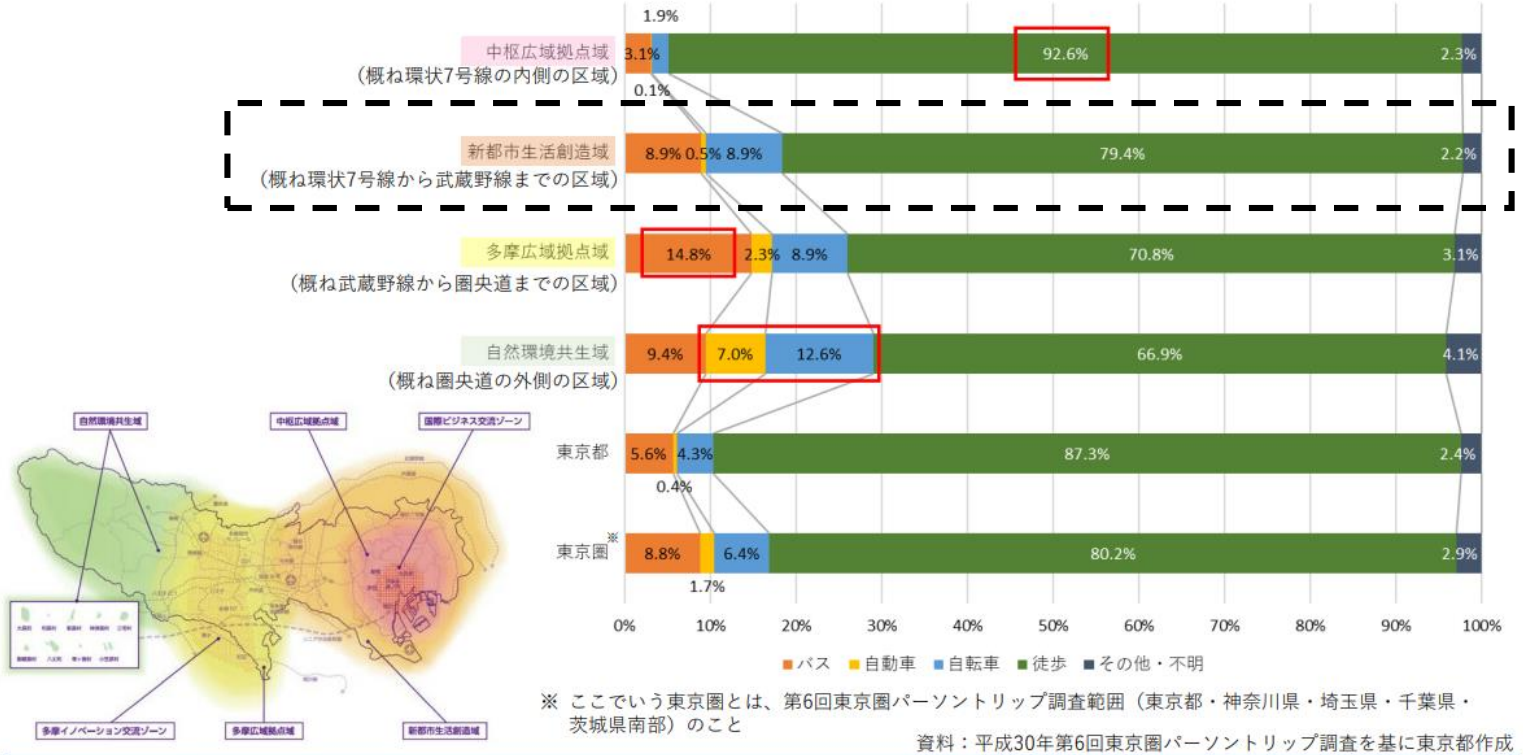
※国土交通省「第11回大都市交通センサス　平成24年度分析結果報告」より

１　駅までの交通手段（東京都）

鉄道駅乗降別端末手段別分担率

- 鉄道駅からのアクセス・イグレスを担う端末交通手段については、中枢広域拠点域で徒歩が92.6%と極めて高い割合になっている。
- 多摩広域拠点域では端末交通手段としてバス（14.8%）が選択される割合が高い。
- 自然環境共生域では他の地域と比較して、自転車（12.6%）、自動車（7.0%）の割合が高い。

地域別端末交通手段別分担率



※　ここでいう東京圏とは、第6回東京圏パーソントリップ調査範囲（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）のこと

資料：平成30年第6回東京圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

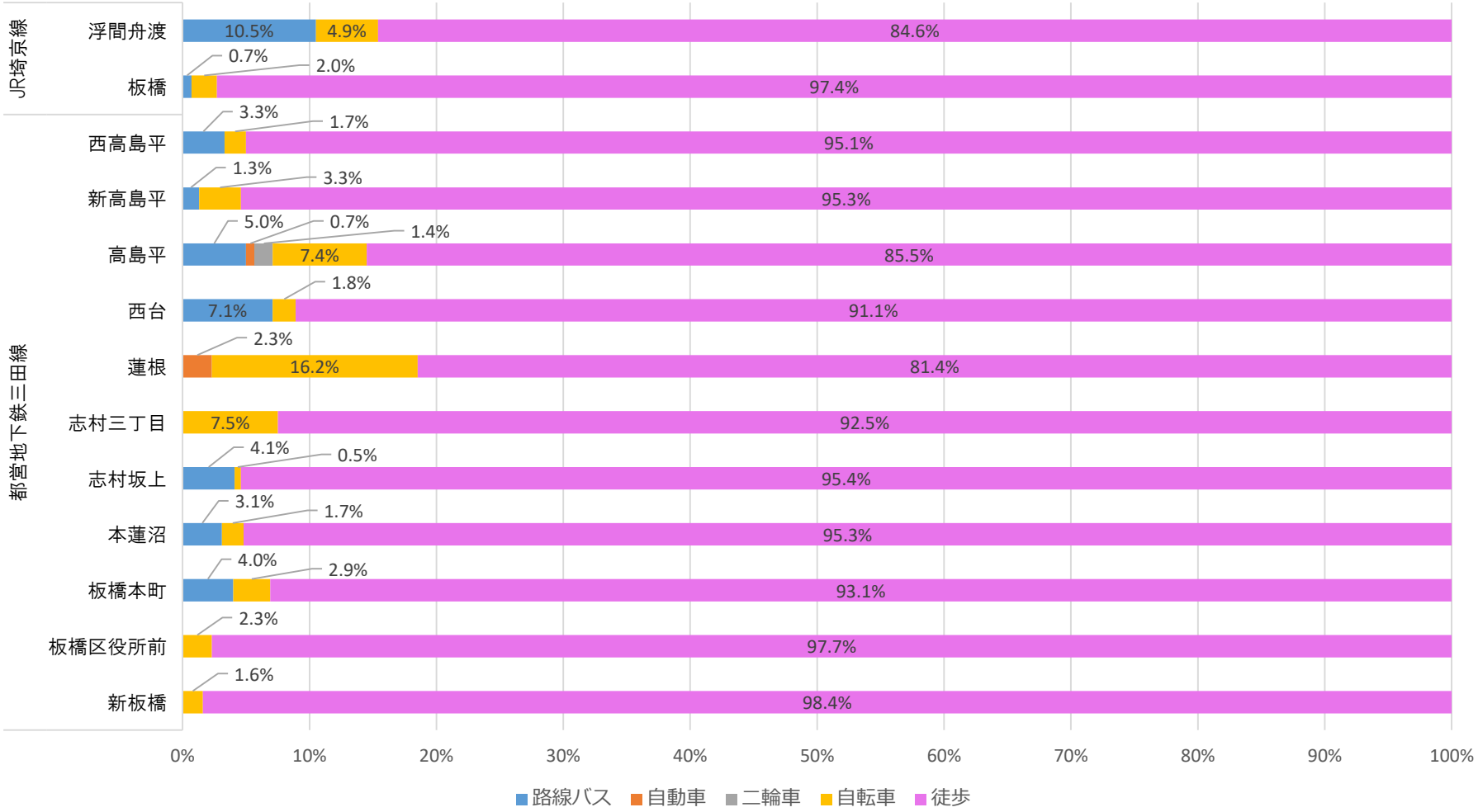
鉄道駅から・鉄道駅までの交通手段（端末交通手段）は多摩地域を含む東京都全体でも９割弱が「徒歩」を選択されている。

都心の外周に位置し、板橋区が含まれる「新都市生活創造域」でも、約８割が「徒歩」、残りは、自転車とバスで半数ずつという割合となっている。

※東京都「第１回 東京都における地域公共交通の在り方検討会」令和2年10月9日（資料２ 地域公共交通の現状と課題 より）

１　駅までの交通手段（板橋区①）

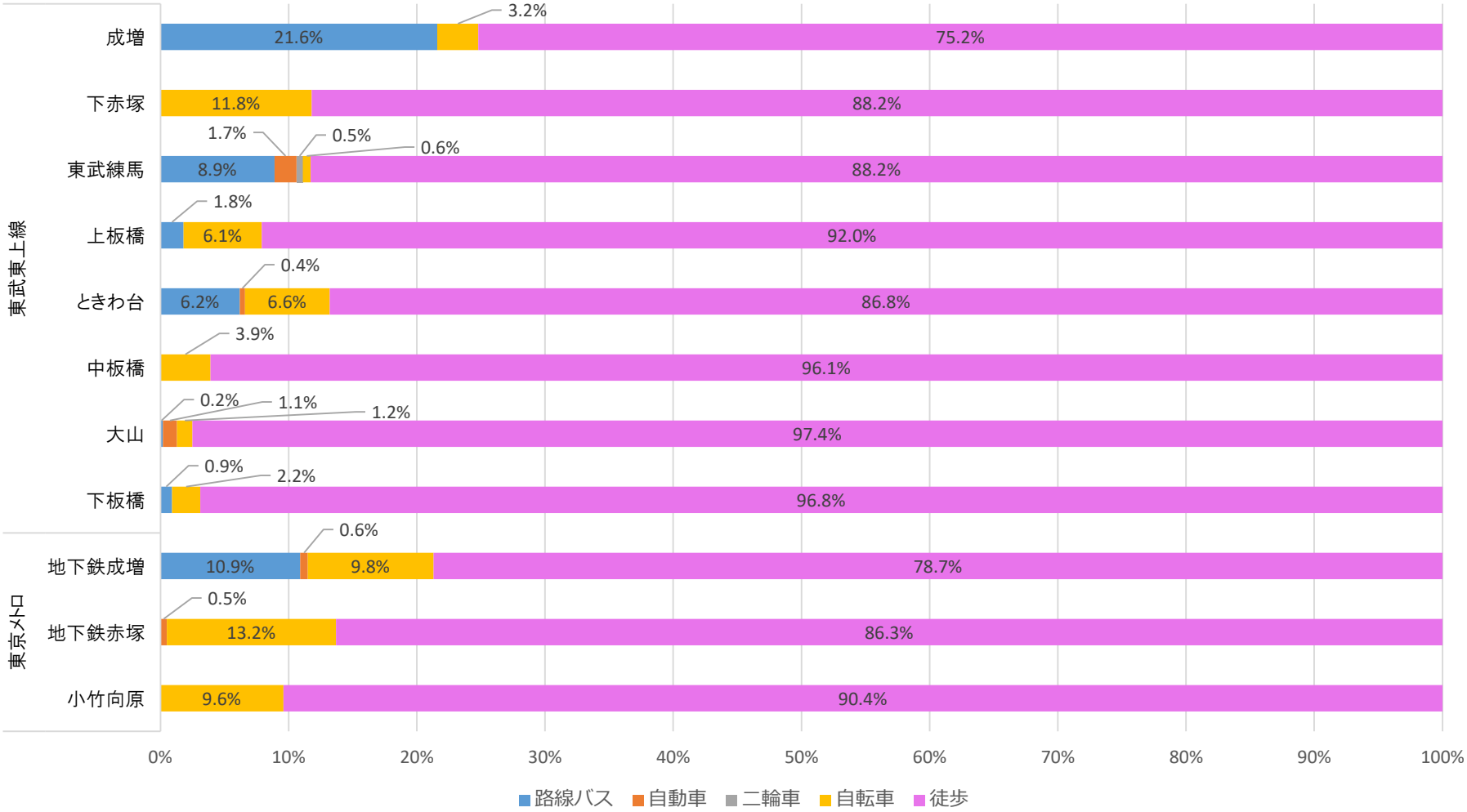
区内各駅からの交通手段も、大半の駅で徒歩（桃色）が９割超を占めている。駅前広場があり、多方面に路線バスが運行されている駅では路線バス（水色）の割合が高まるが、全体的に見て、都内の中でも「都心部の傾向に近い」割合で「徒歩」が選択されている。



※第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成３０年）をもとに板橋区作成

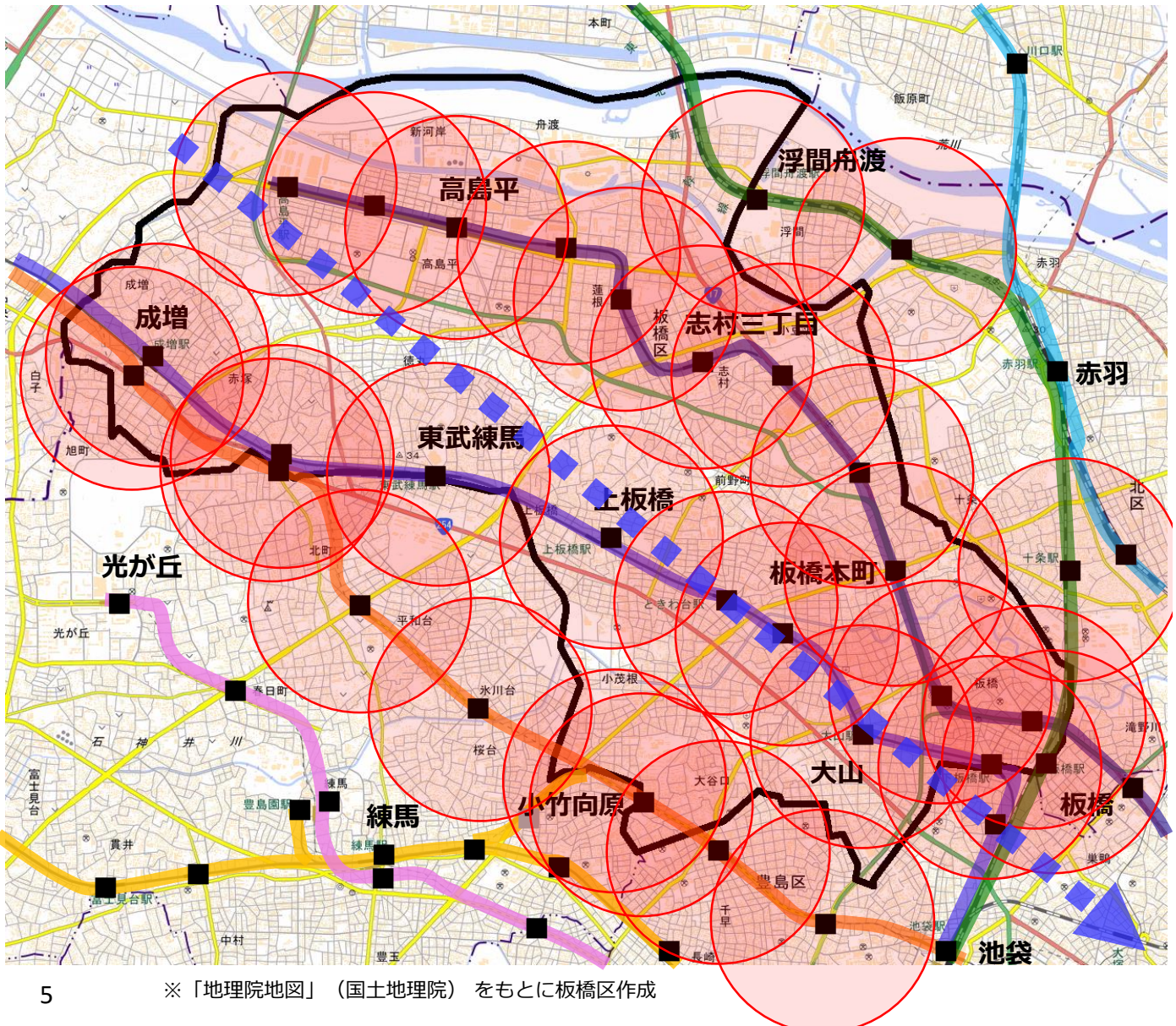
１　駅までの交通手段（板橋区②）

東武東上線 成増駅 及び 東京メトロ 地下鉄成増駅は、両駅合計で１日平均１１万人の乗降客数であり、高頻度に運行される路線バスが複数あることなどから、路線バスの利用割合が高めに出ているが、それでも、徒歩利用が大半である。



※第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成３０年）をもとに板橋区作成

２　板橋区の公共交通環境【鉄道】



※「地理院地図」（国土地理院） をもとに板橋区作成

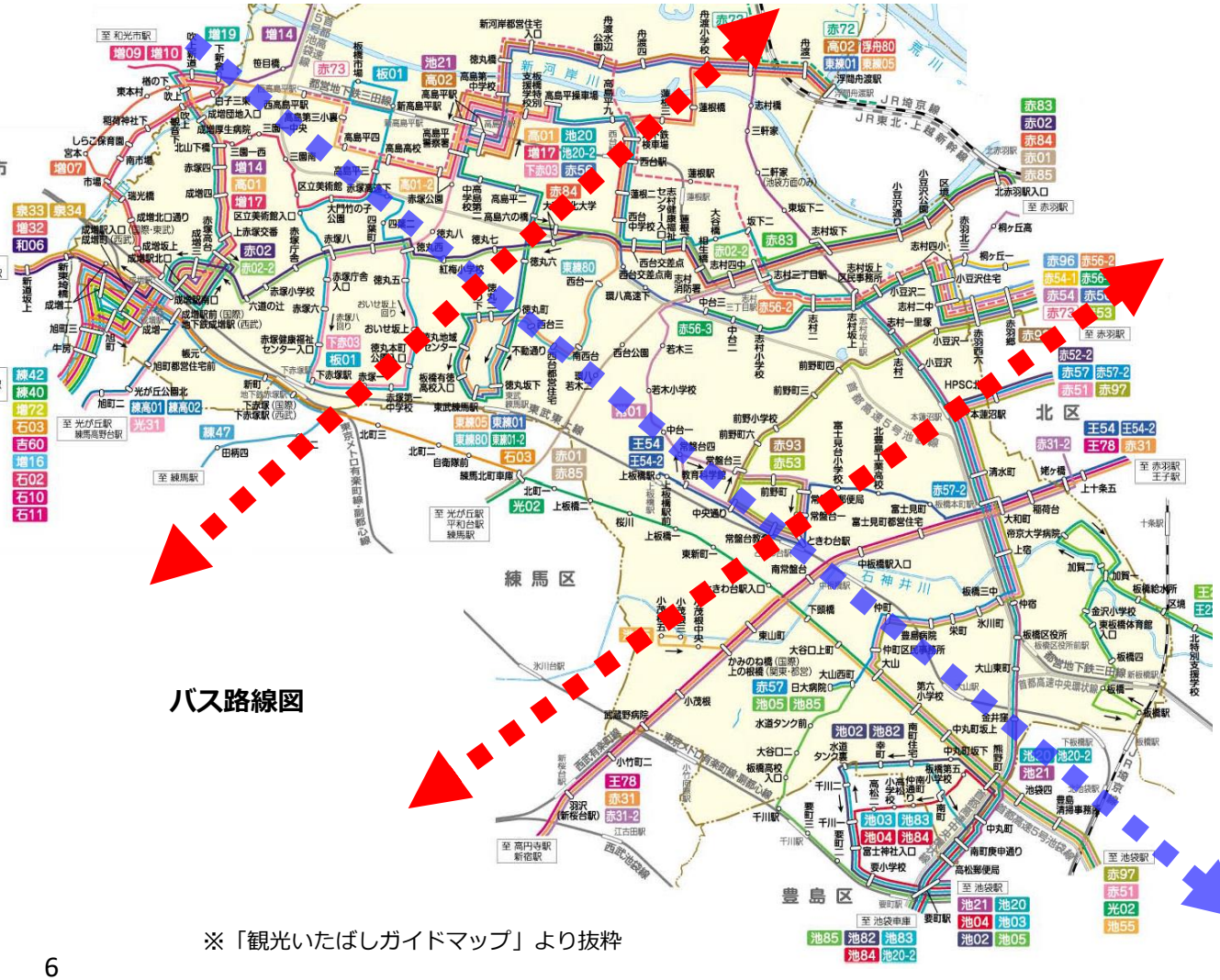
区内の鉄道は、都心・副都心に向かう方向で整備されている。（地図上で「青色」の矢印）

また、各駅から徒歩で１５分以内と考えられる範囲（駅から半径１ｋｍの範囲）が、「赤色」の円で図示したものである。

区内のほぼ全域が、駅から徒歩圏内の立地であることは、この図からも見てとれる。

鉄道の間隔が２ｋｍ程度では、駅からしばらく歩くと、別の路線の駅に近づいてくる感じであることから、目的地に合わせて、複数の駅や路線を使い分ける利用形態がみられる。

3　板橋区の公共交通環境【路線バス】



バス路線図

※「観光いたばしガイドマップ」より抜粋

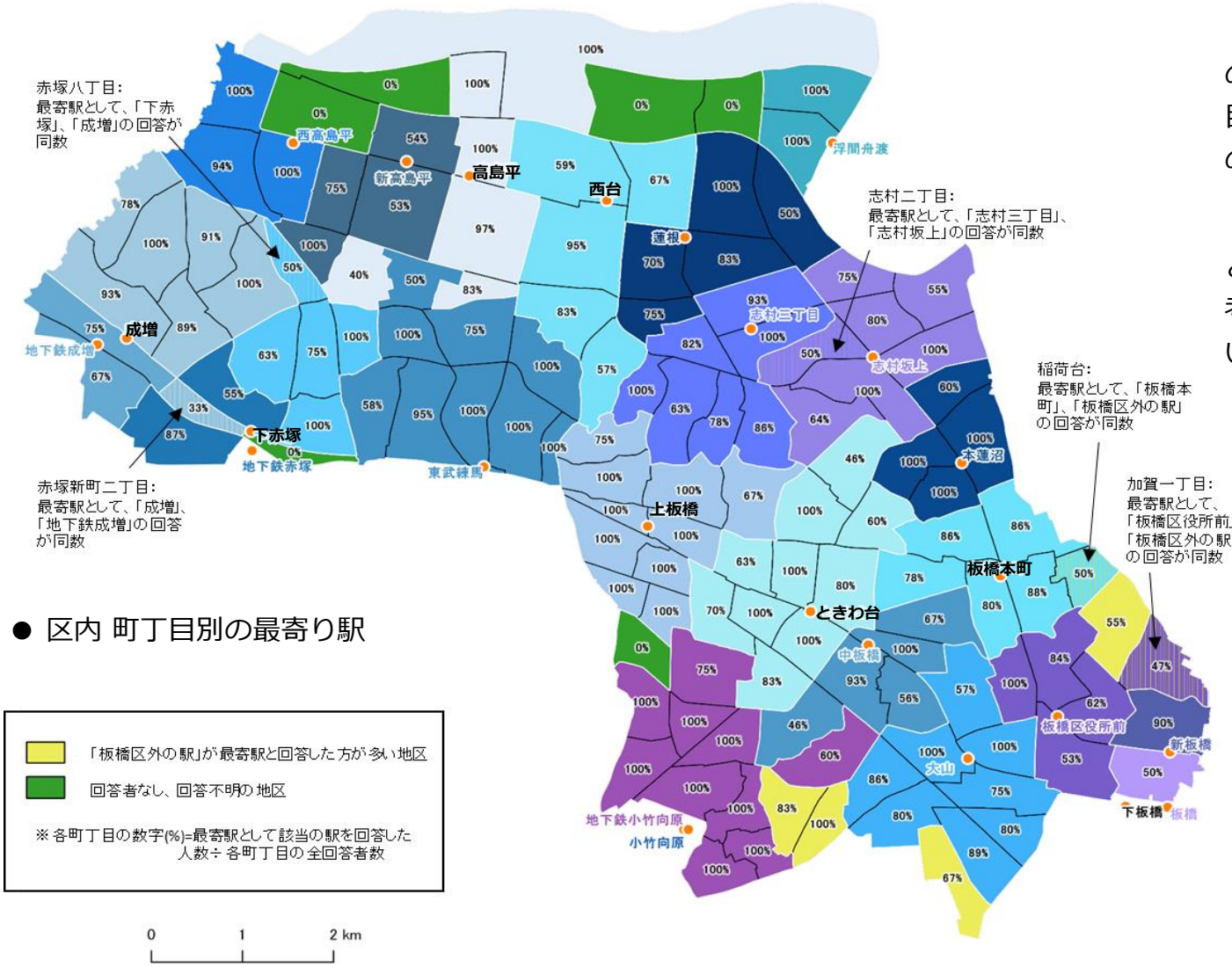
区内のバス路線は、主として、成増、高島平、東武練馬、ときわ台、浮間舟渡の各駅を起終点に、区内の主要道路を通り、区内外の駅を結ぶ路線が設定されている。

特に、**鉄道が「青色」の矢印**の方向であるのに対して、これに交差する「赤色」の矢印の方向で、鉄道駅各駅を路線バスが繋ぐという、公共交通網が形成されている。

また、概ねどのバス路線も、大きく迂回するルートではなく直線的に駅と駅を結び、速達性も高い。

特定の駅を中心とした交通網ではなく、ほぼ全域が市街化された地域だからこその交通網と言える。

１　板橋区の公共交通環境【駅勢圏】



● 区内 町丁目別の最寄り駅

左図は、「最寄り駅」についての区民アンケート調査結果を町丁目別に集計したもので、区内各駅の駅勢圏を示している。

区内の地形や交通事情を含めるとお住まいの方々は、次のような考えに基づいて、利用する駅の使い分けがされている。

ア）一番近い駅

イ）近い駅が複数ある場合

① 駅まで平坦な道のり

② 都心に近い駅

③ 坂道が少ない道のり

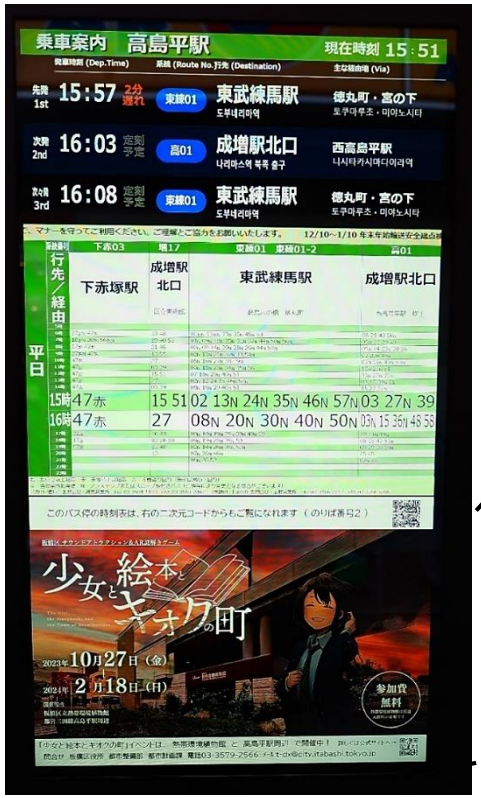
ウ）地域に路線バスがある場合、バスが結ぶ駅

エ）区内の駅にこだわりはなく、区外の駅も利用

※「板橋区の交通に関するアンケート」（平成３０年８月）調査集計結果（板橋区交通政策基本計画策定時に実施）

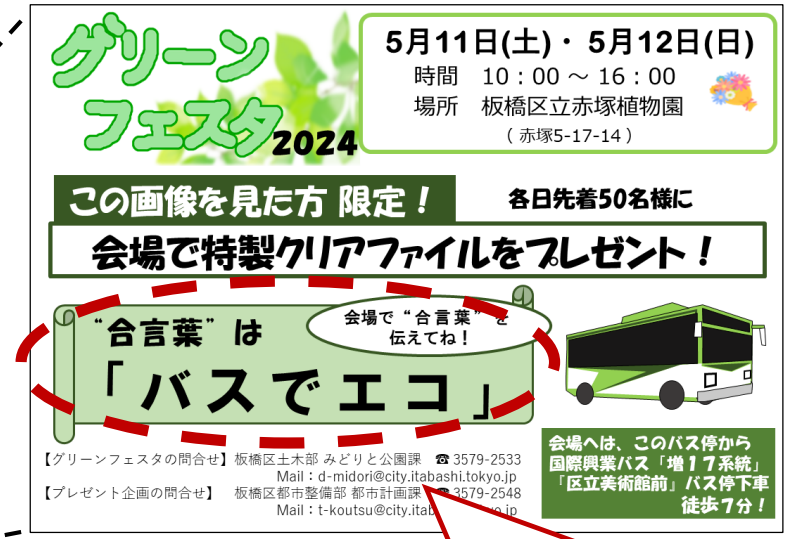
２　スマートバス停を活用した取組

高島平駅前で運用する「スマートバス停」（昨年１２月に東京都内で初めて運用開始）について、多くの方に知って・見て・使ってもらえることを目指し、先月、次のような取組を実施した。



スマートバス停画面

例年５月に、赤塚植物園で開催される「グリーンフェスタ」についての案内を、スマートバス停に掲載。（会場へは当該バス停から路線バスあり）



スマートバス停に表示される「合言葉」を、現地の職員に伝えると、“特製クリアファイルがもらえる“という企画も実施。

⇒　２日間で２５名の方へプレゼント

3　更なる取組へ

昨年度から区内の鉄道事業者により、これまでのものとは少し異なる、個性的なスタンプラリーが実施されている。区からは、スタンプラリー台紙に区内の名所の情報提供や、スタンプラリーのお供になればと「観光ガイドマップ」を横に置いていただくなどの依頼を行ってきた。

※　いずれも、東武鉄道株式会社ホームページより。

人は「何らかの目的のために移動する」ものであるという原点に立ち返り、

①　区で実施する様々なイベント・事業での交通案内について、鉄道やバスをより詳しく明示すること

②　今後、交通事業者によるイベント等に対して、区も積極的に関わり、盛り上げていくこと

などにより、人の移動を公共交通に結び付けていく取組を、積み上げていきたいと考えている。