

# 目標指標の達成状況の評価やアンケート の調査結果から見える課題について

板橋区 都市整備部 都市計画課

# 1 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

## (1) 目標指標の達成状況（基本方針1）

| 基本方針  | 目標指標案                 |     |                         | 参考資料                   | 計画策定時 | 現況値<br>(年度)    | 目標値<br>(年度) |
|-------|-----------------------|-----|-------------------------|------------------------|-------|----------------|-------------|
| 基本方針1 | 安心・安全な移動を支える交通インフラ整備  | 徒歩  | ①歩道の設置状況の満足度            | アンケート調査                | 34.3% | 30.3%<br>(R7)  |             |
|       |                       |     | ②歩道の幅の満足度               | アンケート調査                | 22.5% | 25.9%<br>(R7)  |             |
|       |                       | 自転車 | ③道路の幅の満足度               | アンケート調査                | 19.0% | 16.0%<br>(R7)  |             |
|       |                       |     | ④道路の路面状況の満足度            | アンケート調査                | 22.0% | -              |             |
|       |                       |     | ⑤自転車駐輪場の駐輪可能台数の満足度      | アンケート調査                | 13.9% | 14.8%<br>(R7)  |             |
|       |                       |     | ⑥自転車駐車場台数に対する放置自転車台数の割合 | 板橋区基本計画<br>(事業実績)      | 4.5%  | 1.5%<br>(R6)   | 3%          |
|       |                       | 自動車 | ⑦都市計画道路整備率              | 板橋区基本計画<br>(事業実績)      | 76.8% | 78.8%<br>(R6)  | 78%         |
|       |                       |     | ⑧区道補修の計画面積に対する補修実績率     | 板橋区基本計画<br>(事業実績)      | 77.3% | 92.8%<br>(R6)  | 90%         |
|       | 安心・安全な暮らしを支える交通インフラ整備 | 防災  | ⑨緊急輸送道路等の無電柱化路線への指定割合   | 板橋区基本計画<br>(事業実績)      | 0%    | 0%<br>(R7)     | 100%        |
|       |                       | 事故  | ⑩総交通事故発生件数              | 板橋区交通安全計画<br>(東京の交通事故) | 948件  | 1,088件<br>(R6) | 700件以下      |
|       |                       |     | ⑪総交通事故死者数               | 板橋区交通安全計画<br>(東京の交通事故) | 6人    | 3人<br>(R6)     | 0件          |
|       |                       |     | ⑫自転車乗用中の交通事故発生件数        | 板橋区交通安全計画<br>(交通事故統計表) | 422件  | 591件<br>(R6)   | 350件以下      |
|       |                       |     | ⑬交差点における安全対策の満足度        | アンケート調査                | 13.7% | 14.6%<br>(R7)  | 1           |

# 1 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

## (1) 目標指標の達成状況（基本方針2）

| 基本方針  | 目標指標案                 |        |                                 | 参考資料        | 計画策定時 | 現況値(年度)       | 目標値(年度) |
|-------|-----------------------|--------|---------------------------------|-------------|-------|---------------|---------|
| 基本方針2 | 各交通手段の利用環境に関する総合的な満足度 | 徒歩     | ⑭～⑮総合的な満足度                      | アンケート調査     | 22.0% | 24.7%<br>(R7) |         |
|       |                       | 自転車    |                                 |             | 12.9% | 15.2%<br>(R7) |         |
|       |                       | 自動車    |                                 |             | 10.3% | 10.6%<br>(R7) |         |
|       |                       | タクシー   |                                 |             | 10.7% | 11.1%<br>(R7) |         |
|       |                       | バス     |                                 |             | 24.1% | 26.3%<br>(R7) |         |
|       |                       | 鉄道     | ⑰駅までの道路や駅周辺環境が不便だと思う人の割合        | アンケート調査     | 38.0% | -             |         |
|       | 交通全般の利用環境に関する総合的な満足度  | 交通インフラ | ⑳通勤・通学や暮らしに便利な道路・交通網があると感じる人の割合 | 板橋区区民意識意向調査 | 42.4% | 37.1%<br>(R7) |         |
|       |                       | 公共交通   | ㉑電車やバスが利用しやすいと感じる人の割合           | 板橋区区民意識意向調査 | 69.6% | 72.2%<br>(R7) | 80%     |
|       | 区民外出率の変化              |        | ㉒平均外出率                          | パーソントリップ調査  | 78.0% | -             |         |
|       |                       |        | ㉓高齢者外出率                         | パーソントリップ調査  | 63.1% | -             |         |

# 1 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

## (1) 目標指標の達成状況（基本方針3）

| 基本方針  | 目標指標案                |       |                                       | 参考資料                         | 計画策定時                       | 現況値<br>(年度)                         | 目標値<br>(年度) |
|-------|----------------------|-------|---------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------|
| 基本方針3 | バリアフリーの満足度           | 徒歩    | ②④⑤バリアフリー対応の満足度（段差の高さ、スロープ、ノンステップバス等） | アンケート調査                      | 17.8%                       | 21.1%<br>(R7)                       |             |
|       |                      | バス    |                                       | アンケート調査                      | 24.7%                       | 24.6%<br>(R7)                       |             |
|       |                      | 交通結節点 | ②⑥駅周辺施設がバリアフリー化されていなく不便と思う人の割合        | アンケート調査                      | 7.3%                        | -                                   |             |
|       | ユニバーサルデザインの進捗度       |       | ②⑦ユニバーサルデザインの認知度                      | 板橋区区民意識意向調査                  | 30.6%                       | 41.1%<br>(R7)                       |             |
|       |                      |       | ②⑧ユニバーサルデザインの取組が進んでいると感じる人の割合         | 板橋区区民意識意向調査                  | 12.9%                       | 24.0%<br>(R7)                       |             |
|       | 脱炭素社会の実現に向けた交通への転換状況 |       | ②⑨公共交通・自転車・徒歩の代表交通手段分担率               | パーソントリップ調査                   | 88%                         | -                                   |             |
|       |                      |       | ③⑩運輸部門の温室効果ガス排出量                      | 板橋区環境基本計画（みどり東京・温暖化防止プロジェクト） | 323 k t<br>-CO <sub>2</sub> | 302 k t<br>-CO <sub>2</sub><br>(R4) |             |

## 1 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

### (2) 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

#### 現行計画の目標指標の達成状況から見える課題

- ・ インフラ整備や放置自転車対策、環境負荷低減などは着実に進展し、目標達成・改善が見られる分野も多くなっている。
- ・ 全体的にアウトプット指標が少ない構成となっているが、アウトプット指標の値は概ね向上している。
- ・ 安心・安全に関する分野で目標が未達となっているものが多くなっている。  
➡ 今後は、交通事故の減少、歩道・自転車環境の改善、公共交通の利便性向上、バリアフリー推進など、生活者目線での質的向上が重要と考えられる。

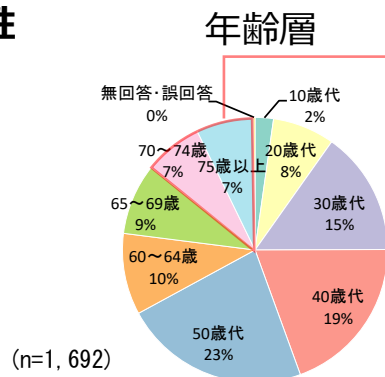
## 2 アンケートの調査結果から見える課題

### (1) アンケート調査概要

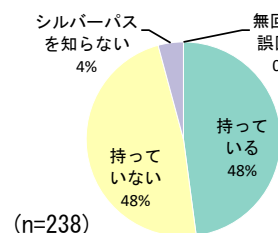
|      | 郵送調査                                                    | オンライン調査                                 |
|------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 実施期間 | 令和7年9月19日～10月19日                                        | 令和7年9月19日～11月21日                        |
| 対象   | 区内在住の16歳から79歳までの方の中から無作為抽出による3,000人を対象（うち、12人分は宛先不明で返送） | 区内在住者及び区内を訪れたことがある方のうち満16歳以上の方          |
| 方法   | 郵送配布／郵送・WEB・窓口持込のいずれかで回答                                | 区内公共施設や駅等におけるポスター掲示、SNS投稿、HP等での周知／WEB回答 |
| 回答数  | 1,343件（回答率44.9%（返送分を除く））<br>（郵送785件、WEB543件、窓口15件）      | 349件<br>（区内在住者285件、区外在住者64件）            |

### ■ 回答者の属性

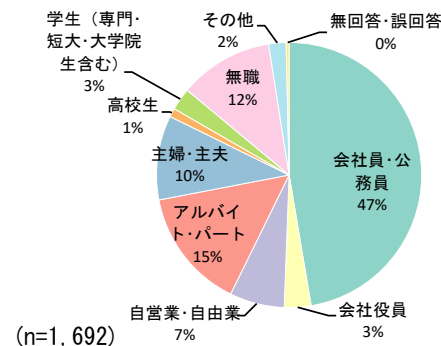
※郵送調査と  
オンライン調査  
の合算値



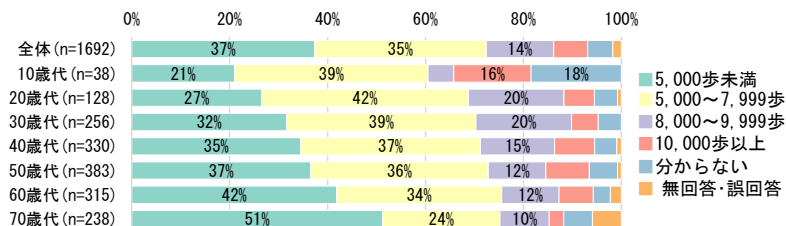
シルバーパス保有状況（70代以上）



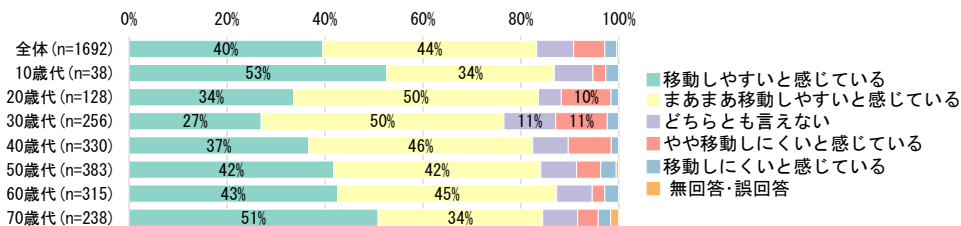
### 職業



### 1日あたりの徒歩でのおおよその移動量



### 普段の外出で公共交通等で移動しやすいと感じているか

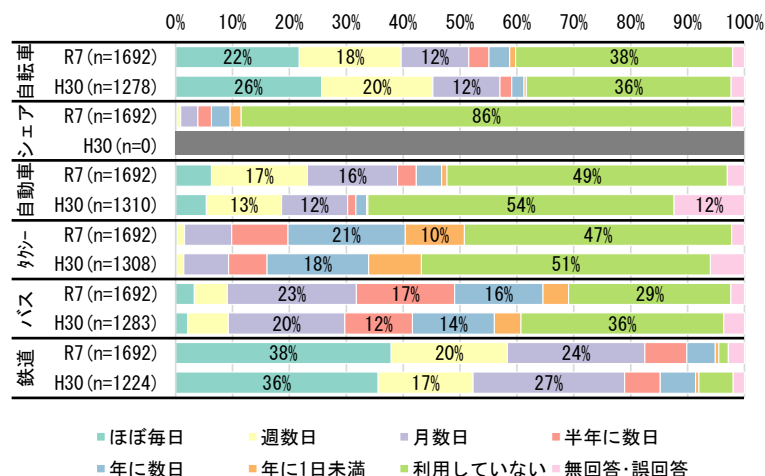


## (2) 調査結果

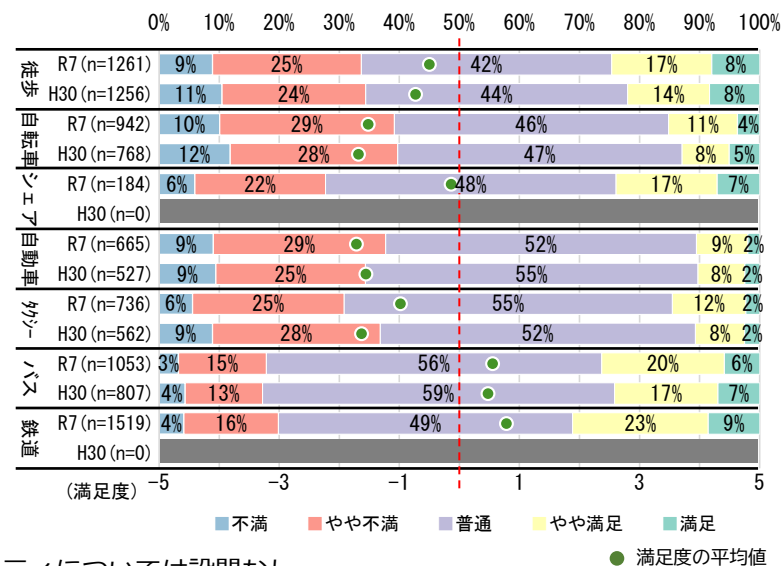
### 各交通手段の利用頻度・総合的な満足度

- ・全交通手段の中で鉄道の利用頻度が最も高く、次いで高頻度の利用が多いのは自転車となっている。
- ・総合的な満足度は、高い順に鉄道、バス、徒歩、タクシー、自転車、シェアモビリティ、自動車となっており、鉄道とバスは満足の方が不満の意見よりも多い（満足度がプラス）。
- ・平成30年度調査と比較すると、徒歩・自転車・タクシー・バスは満足度の平均値が向上している一方、自動車の平均値は低下している。

#### 【各交通手段の利用頻度】



#### 【各交通手段の総合的な満足度の推移】



#### 【利用頻度について】

※平成30年度調査は、令和7年度調査の選択肢に合わせて再集計。シェアモビリティについては設問なし。

#### 【満足度について】

※無回答を除く ※令和7年度調査は、平成30年度調査に合わせて、各交通手段を利用している方の回答のみで集計。

※平成30年度調査では、各交通手段を利用するまたはサービスが改善された場合は利用したいと回答した方のみ満足度について回答。

シェアモビリティ、鉄道については設問なし。

※満足:10点、やや満足:5点、普通:0点、やや不満:-5点、不満:-10点として得点化し、その平均値を算出。

## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ①徒歩

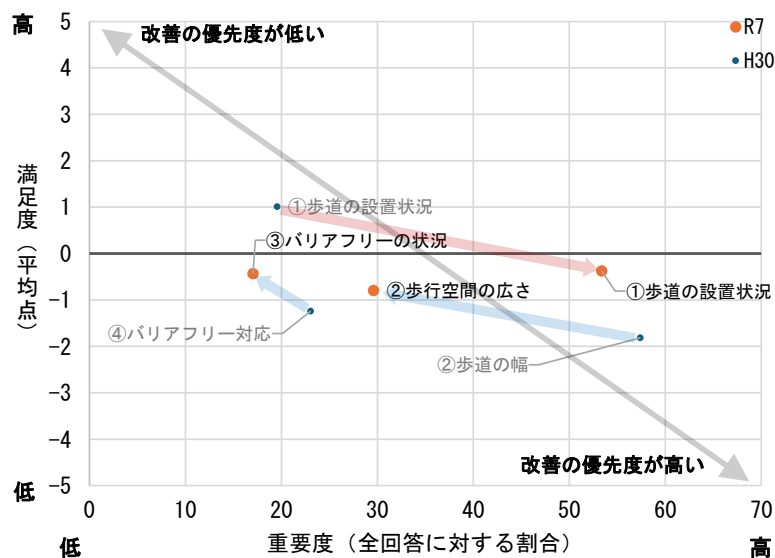
- ・満足度が最も低いのは「歩行空間の広さ」となっている。
- ・過年度調査と比較すると、評価項目の内容が完全に一致していないため一概には言えないものの、「歩道の設置状況（自転車、自動車等との距離）」を重要とする回答が多くなっている。

### 【自宅周辺における徒歩の利用環境の満足度 × 重要度】

#### 満足度 × 重要度 マトリクスについて

- ・満足度は、満足:10点、やや満足:5点、普通:0点、やや不満:-5点、不満:-10点として得点化し、その平均値を算出。重要度は、全回答のうち各項目の占める割合を算出。いずれも無回答・誤回答は除く。
- ・右下（満足度が低く重要度が高い）にいくほど改善の優先度が高いと言える。
- ・利用頻度は、「ほぼ毎日」「週数日」「月数日」を高頻度、「半年に数日」「年に数日」「年に数日未満」を低頻度、「利用していない」を利用なしとした。
- ・平成30年度調査は、各交通手段を利用している（またはサービスが改善された場合は利用したい）と回答した方のみ回答。
- ・平成30年度調査の設問項目のうち、令和7年度調査と同一または類似の項目のみ抜粋し集計。  
(以降同様)

#### ■平成30年度調査との比較



**R7 項目**

- ①歩道の設置状況  
(自転車、自動車等との距離)
- ②歩行空間の広さ
- ③バリアフリーの状況  
(段差の高さ、スロープ等)

**H30 項目**

- ①歩道の設置状況
- ②歩道の幅  
(人や自転車との混在等)
- ④バリアフリー対応  
(段差の高さ、スロープ等)



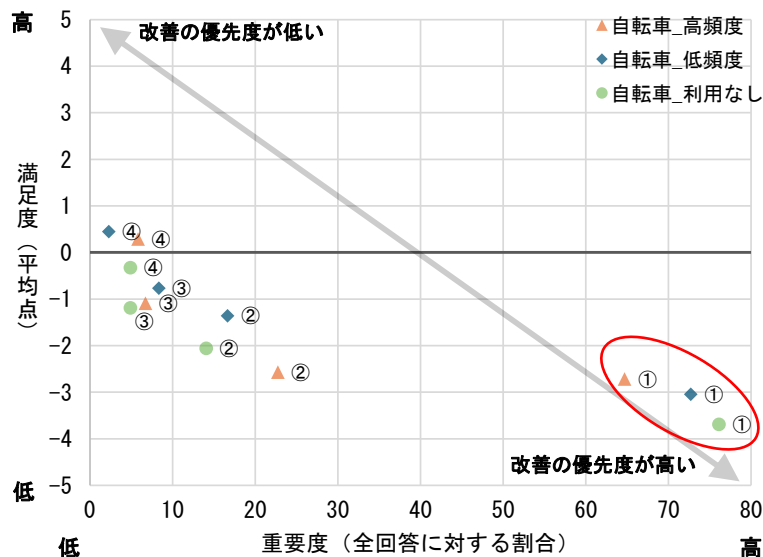
## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ②自転車・シェアモビリティ

- ・自転車等の利用環境に関して、「道路の幅（自転車が通行する空間）」の改善ニーズが高く、自転車等の利用機会がない人ほどそのニーズが大きい傾向にある。
- ・シェアモビリティの利用機会がない人は、利用者層と比べて全ての項目で満足度が低い。

#### 【自宅周辺における自転車等の利用環境の満足度 × 重要度】

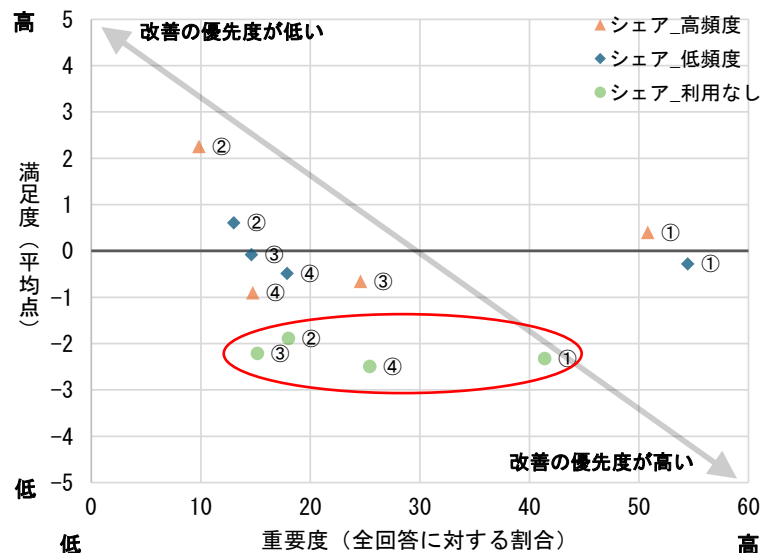
##### ■利用頻度別



- R** ①道路の幅（自転車が通行する空間）  
**7** ②最寄り駅周辺の駐輪場の利用可能台数  
**項** ③最寄り駅周辺の駐輪場の利用料金  
**目** ④最寄り駅周辺の駐輪場と駅・バス停間の距離

#### 【板橋区内におけるシェアモビリティの満足度 × 重要度】

##### ■利用頻度別



- R** ①シェアサイクルのポートの設置数・設置場所  
**7** ②シェアサイクルの借りやすさ（予約の空き状況）  
**項** ③シェアサイクルの返却しやすさ（ポートの空き状況）  
**目** ④シェアサイクルの利用料金

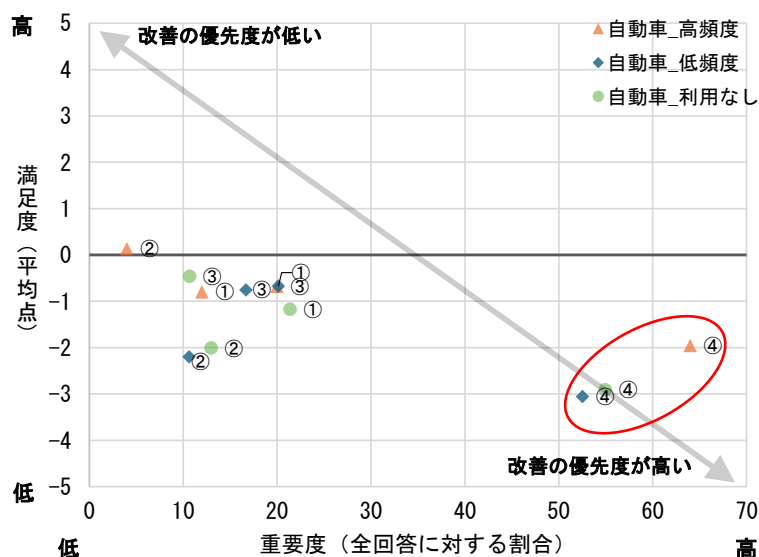
## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ③自動車

- ・自動車の利用環境に関して、「歩行者や自転車等の混在状況（安全性）」の満足度が低くなっている。中でも、自動車をあまり利用していない層でより低くなっており、改善ニーズも高くなっている。

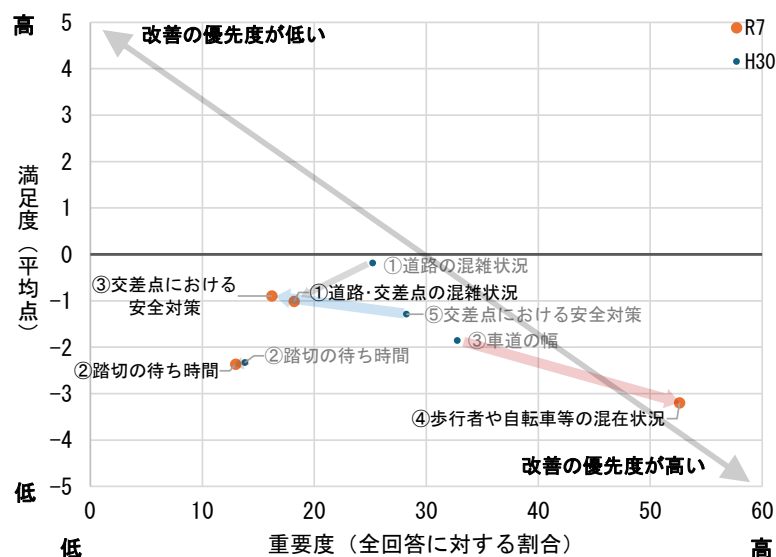
### 【自宅周辺における自動車の利用環境の満足度 × 重要度】

#### ■ 利用頻度別



- R 7 項目
- ①道路・交差点の混雑状況
  - ②踏切の待ち時間
  - ③交差点における安全対策（ミラーの設置等）
  - ④歩行者や自転車等の混在状況（安全性）

#### ■ 平成30年度調査との比較



- H 30 項目
- ①道路の混雑状況
  - ②踏切の待ち時間
  - ⑤交差点における安全対策（ミラーの設置等）
  - ③車道の幅

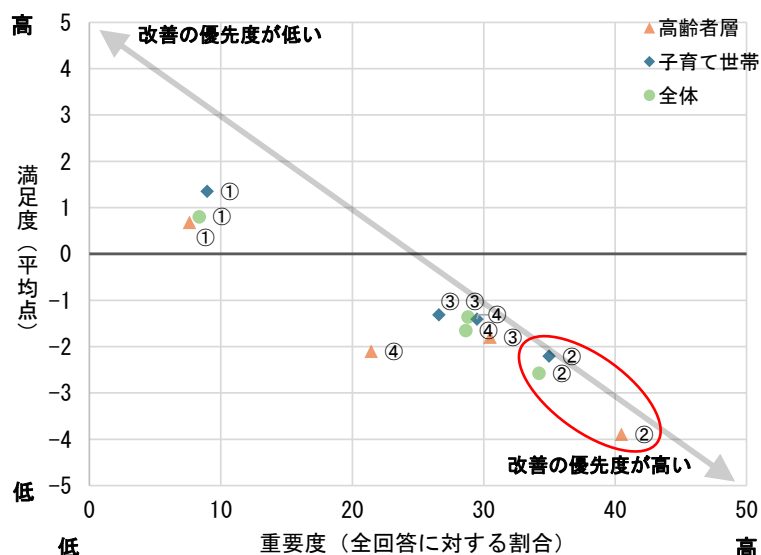
## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ④タクシー

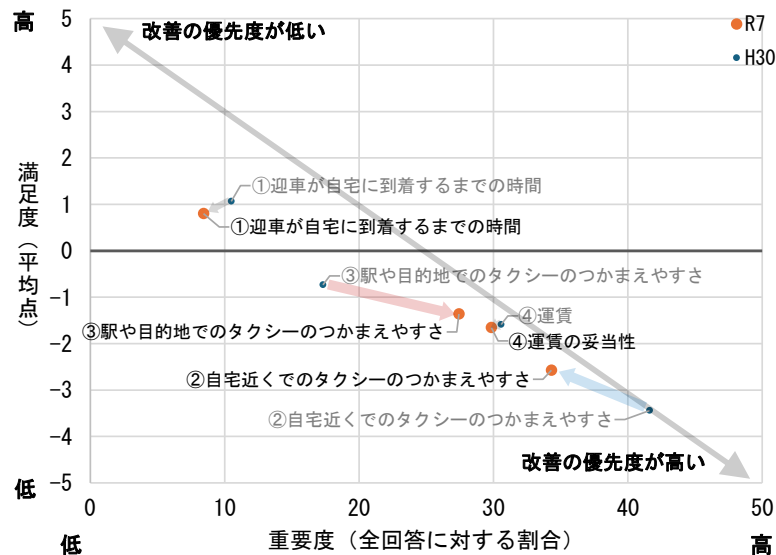
- ・タクシーの利用環境について、「自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ」の改善ニーズが高く、特に高齢者層で顕著となっている。過年度調査と比較すると、「自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ」の満足度・重要度は改善されている一方、「駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ」の改善ニーズが高まっている。

### 【自宅周辺におけるタクシーの利用環境の満足度 × 重要度】

#### ■ 利用者層別



#### ■ 平成30年度調査との比較



高齢者層：65歳以上の方  
子育て世帯：高校生以下の子どもが  
いると回答された方

R7  
項目  
① 迎車が自宅に到着するまでの時間  
② 自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ  
③ 駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ  
④ 運賃の妥当性

H30  
項目  
① 迎車が自宅に到着するまでの時間  
② 自宅近くでのタクシーのつかまえやすさ  
③ 駅や目的地でのタクシーのつかまえやすさ  
④ 運賃

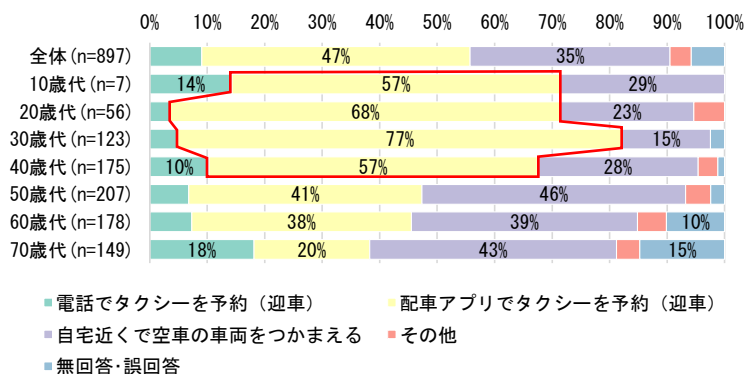
## (2) 調査結果

### タクシー利用について

- ・ 自宅周辺からの利用方法として最も多いのは、配車アプリでの予約となっており、10歳代～40歳代では過半数を占めている。
- ・ 相乗りのサービスについては、いずれの年齢層も「利用したいとは思わない」との回答が「利用したいと思う」の回答を上回っているが、若年層になるほど「利用したいと思う」と回答する割合が高くなっている。

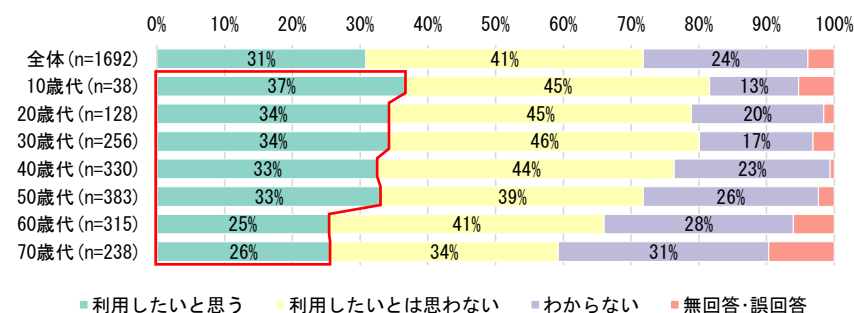
#### 【自宅周辺からのタクシーの利用方法】

##### ■ 年齢層別



#### 【相乗り利用で運賃が割引となるサービスがあった場合に利用したいと思うか】

##### ■ 年齢層別



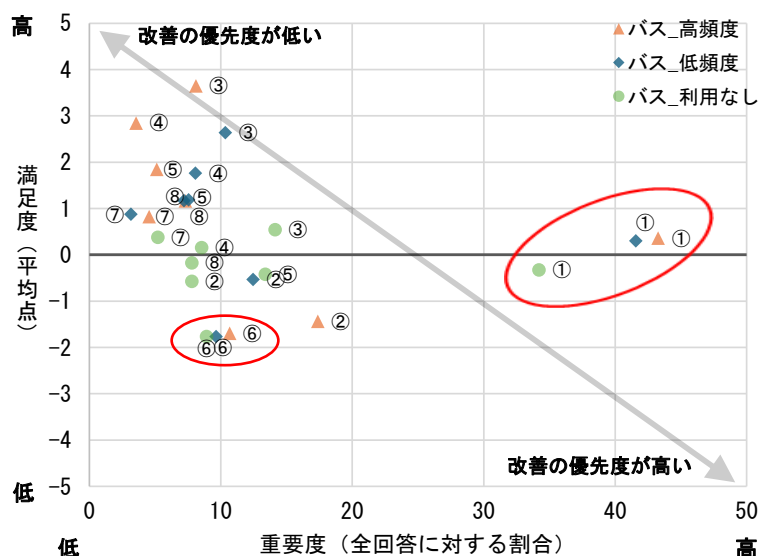
## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ⑤バス（コミュニティバス含む）

- 「運行間隔」の重要度が特に高いが、満足度の平均値は0以上（不満より満足の意見が多い）となっている。満足度は、「バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）」が一番低くなっているが、過年度調査時よりは改善している。

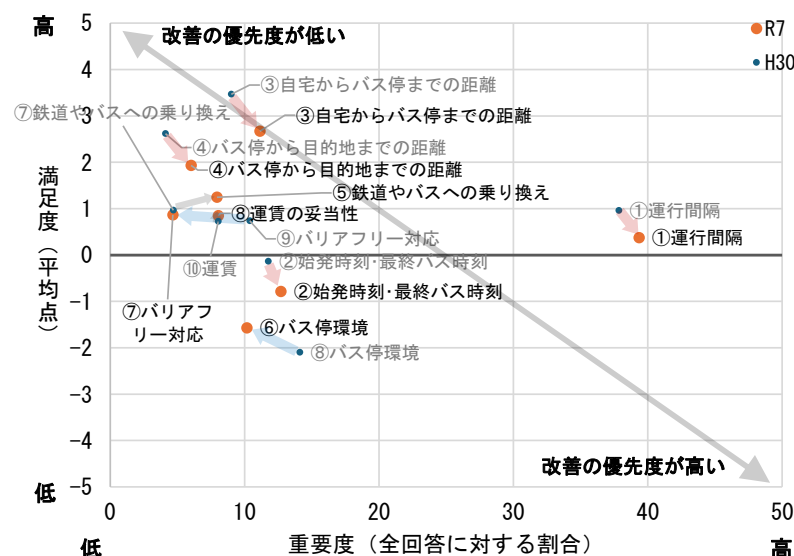
### 【区内におけるバスの利用環境の満足度 × 重要度】

#### ■ 利用頻度別



- R7項目
- ①運行間隔 ②始発時刻・最終バス時刻
  - ③自宅からバス停までの距離 ④バス停から目的地までの距離
  - ⑤鉄道やバスへの乗り換え（移動や待ち時間）
  - ⑥バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）
  - ⑦バリアフリー対応（ノンステップバス等） ⑧運賃の妥当性

#### ■ 平成30年度調査との比較



- H30項目
- ①運行間隔 ②始発時刻・最終バス時刻
  - ③自宅からバス停までの距離 ④バス停から目的地までの距離
  - ⑤鉄道やバスへの乗り換え（移動や待ち時間）
  - ⑥バス停環境（屋根、ベンチ、運行情報等）
  - ⑦バリアフリー対応（ノンステップバス等） ⑧運賃の妥当性

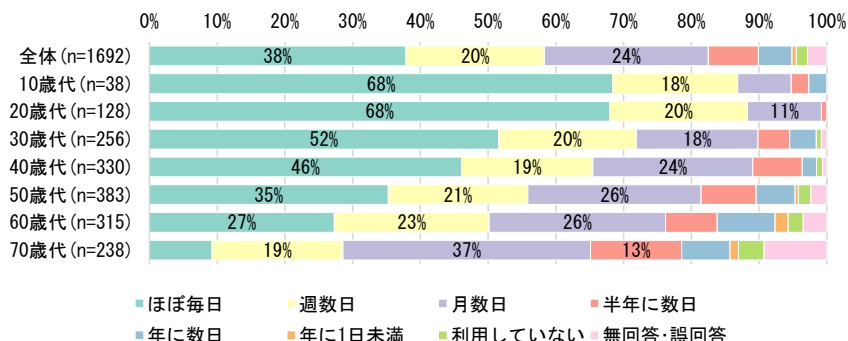
## (2) 調査結果

### 交通手段別満足度・重要度 ⑥鉄道

- 「鉄道の運行本数」の重要度が高く、特に高頻度で利用する人ほど高くなっているが、満足度も高くなっている。全体的に満足度は高くなっているが、その中で一番低いのは「駅構内や駅周辺の商業施設の充実度」となっている。

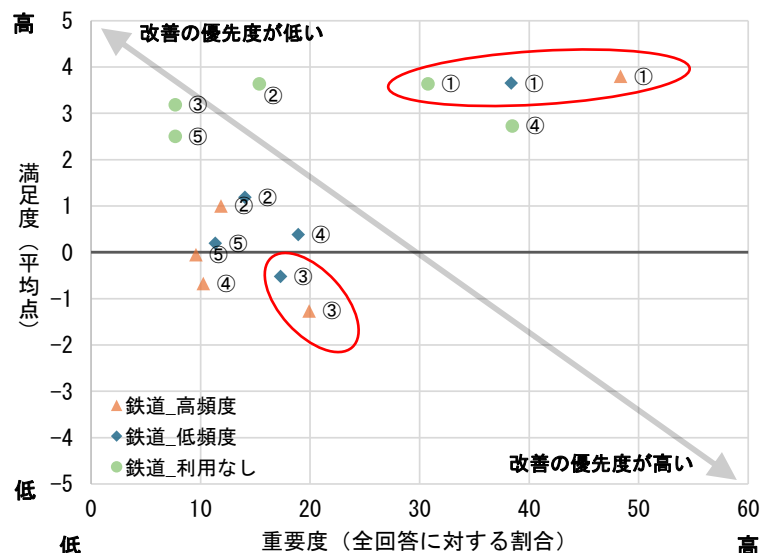
#### 【鉄道の利用頻度】

##### ■年齢層別



#### 【最寄り駅の利用環境の満足度 × 重要度】

##### ■利用頻度別



R7項目

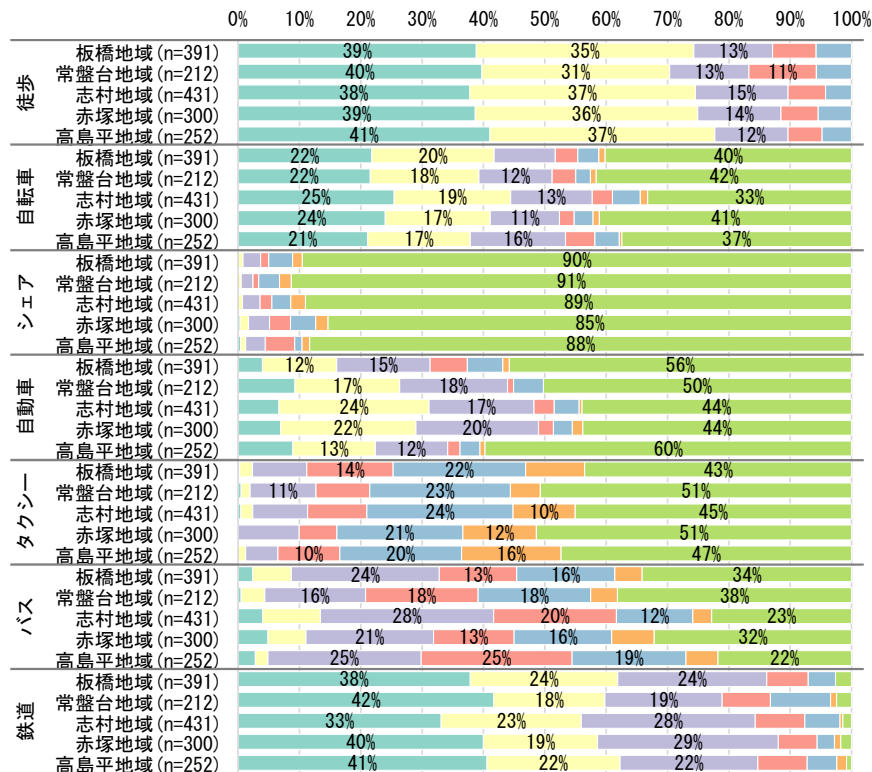
## (2) 調査結果

### 地域別、駅・バス停までの距離別の各交通手段利用頻度

- ・地域別では、特に自動車やバスの利用状況にばらつきがみられる。
- ・駅・バス停までの距離別では、駅・バス停から離れている層の方が鉄道の利用頻度は低く、自転車の利用頻度は高いような傾向がみられる。

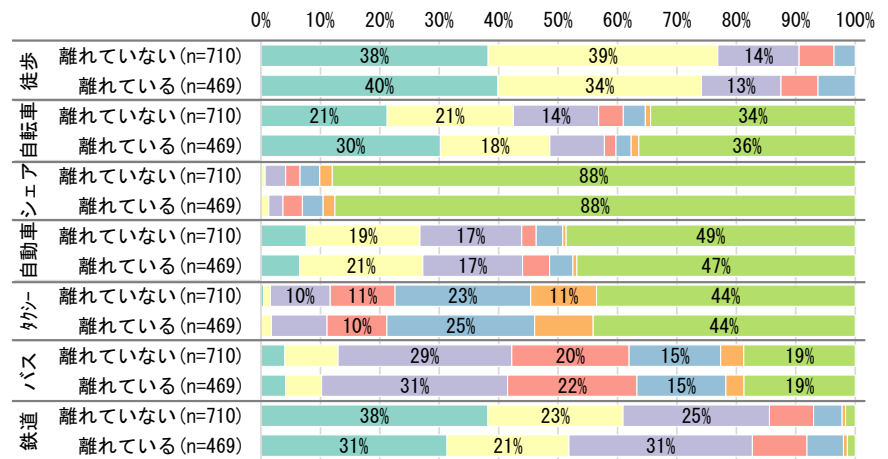
### 【各交通手段の利用頻度】

#### ■ 地域別



※駅・バス停までの距離は、公共交通サービス水準の相対的に低い地域の基準を踏まえ、居住地が駅まで500m（徒歩7分）以上かつバス停まで300m（徒歩4分）以上と回答した方を「離れている」とした。

#### ■ 駅・バス停までの距離別



徒歩のみ  
 5,000歩未満 5,000～7,999歩 8,000～9,999歩  
 10,000歩以上 分からない

徒歩以外  
 ほぼ毎日 週数日 月数日 半年に数日 年に数日  
 年に1日未満 利用していない

※無回答を除く



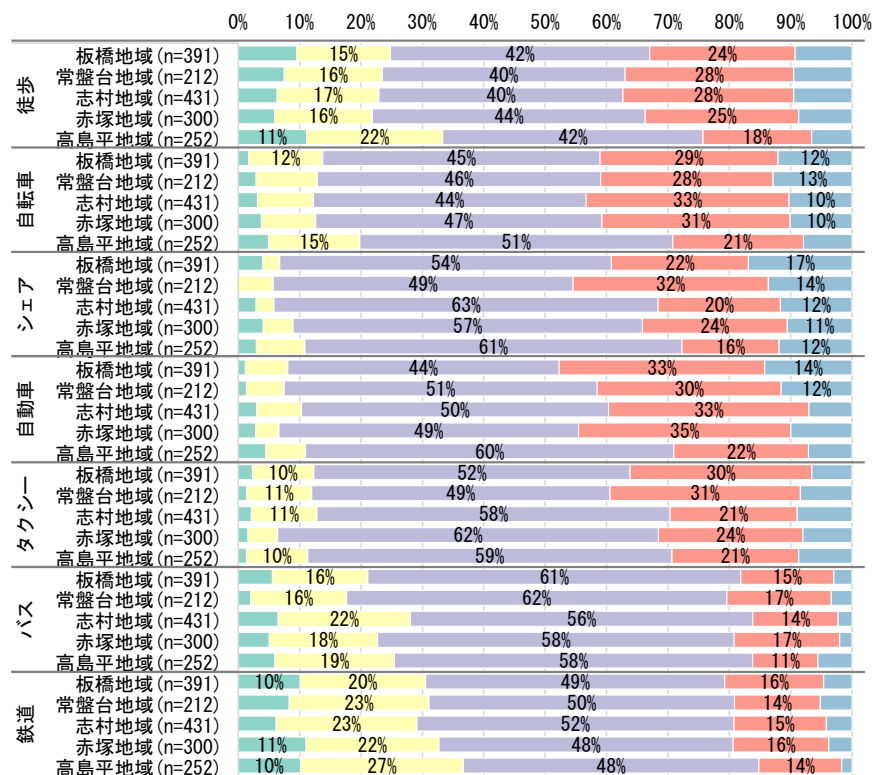
## (2) 調査結果

### 地域別、駅・バス停までの距離別の各交通手段満足度

- ・地域別では、徒歩のみ地域による優位な差がみられる。
- ・駅・バス停までの距離別では、いずれも不満の回答は、過半数以下であるが、徒歩、バス、鉄道で駅・バス停から離れている層の方が、離れていない層よりも満足・やや満足の占める割合が低い。

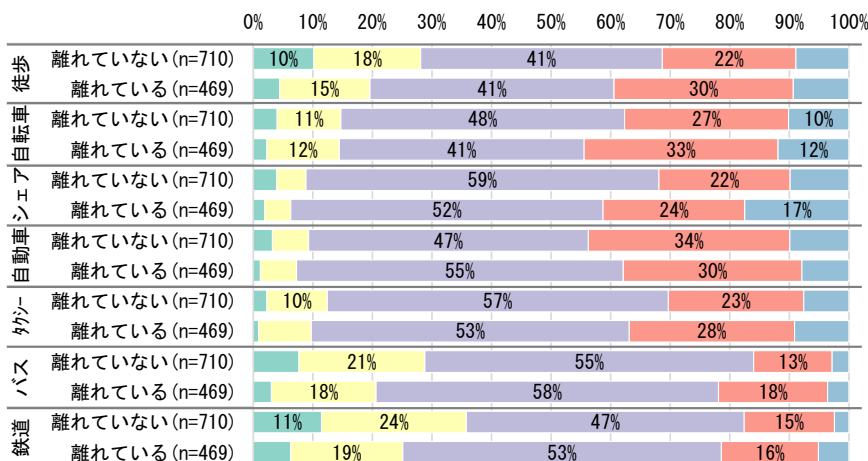
### 【各交通手段の総合的な満足度】

#### ■ 地域別



※駅・バス停までの距離は、公共交通サービス水準の相対的に低い地域の基準を踏まえ、居住地が駅まで500m（徒歩7分）以上かつバス停まで300m（徒歩4分）以上と回答した方を「離れている」とした。

#### ■ 駅・バス停までの距離別



■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 ■ 不満

※無回答を除く



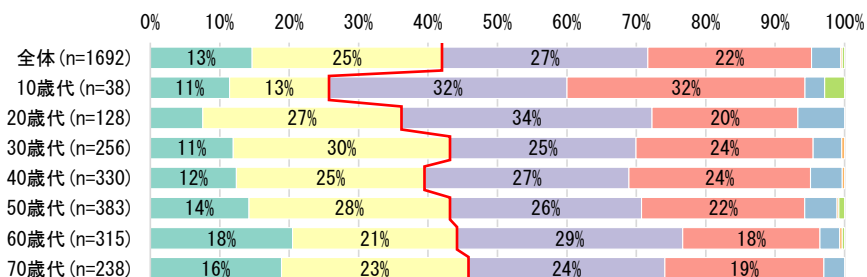
## (2) 調査結果

### 自宅からバス停・駅までの許容距離

- ・バス停まで許容できる距離は、「300m程度まで」が最も多く、次いで「200m程度まで」となっている。年齢層別で大きな違いはないが、若年層ほどやや長い距離まで許容する割合が大きい傾向がある。
- ・駅まで許容できる距離は、いずれの年齢層も「500m程度まで」が最も多く、次いで「1km程度まで」となっている。

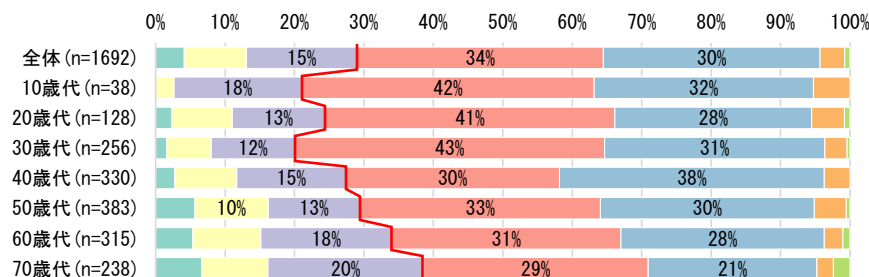
#### 【許容できる自宅からバス停までの距離】

##### ■ 年齢層別



#### 【許容できる自宅から駅までの距離】

##### ■ 年齢層別



公共交通サービス水準が相対的に低い地域の基準としている距離

- バス停・駅まで歩いていくことは難しい
- 100m程度まで
- 200m程度まで
- 300m程度まで
- 500m程度まで
- 1km程度まで
- 1km以上

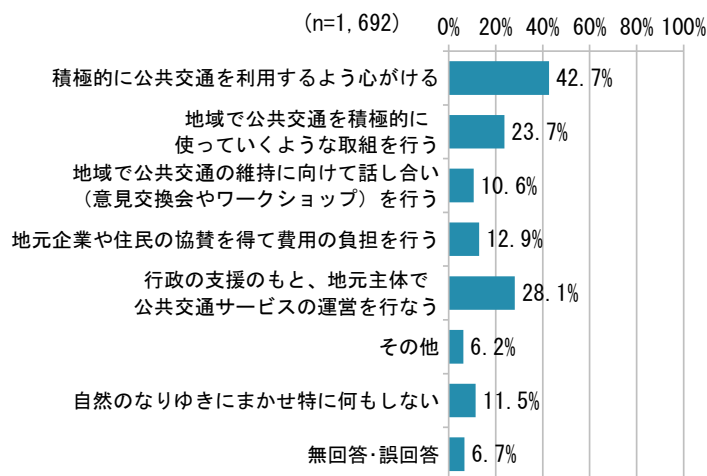
※無回答を除く

## (2) 調査結果

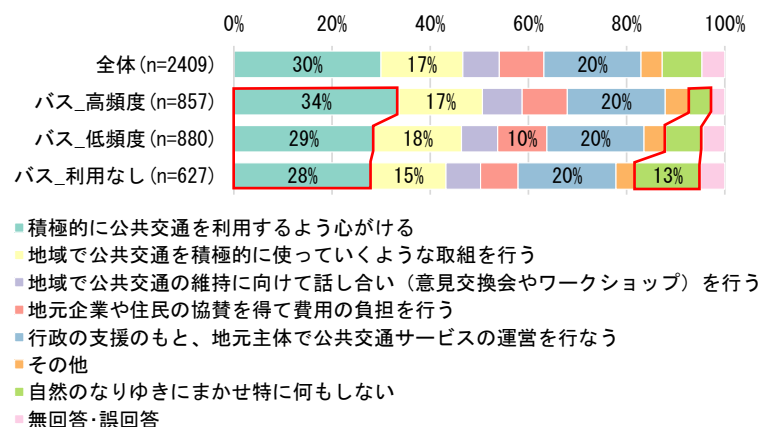
### 今後の交通の取組について - 地域での取組

- ・路線バスの減便や廃止が考えられる中、あなたやあなたのお住まいの地域でどのようなことができるかという質問に対して、「積極的に公共交通を利用するよう心がける」との回答が全体の約4割で最も多くなっている。
- ・バスの利用頻度が高いほど、「積極的に公共交通を利用するよう心がける」との回答が多く、「自然のなりゆきにまかせ特に何もしない」との回答は少ない傾向にあるが、バスを普段利用しない層でも「自然のなりゆきにまかせ特に何もしない」との回答は約1割に留まり、何らかの取組が必要であるとの認識されているものと考えられる。

【あなたやあなたのお住まいの地域でどのようなことができるか（複数回答）】



### ■バス利用頻度別回答割合



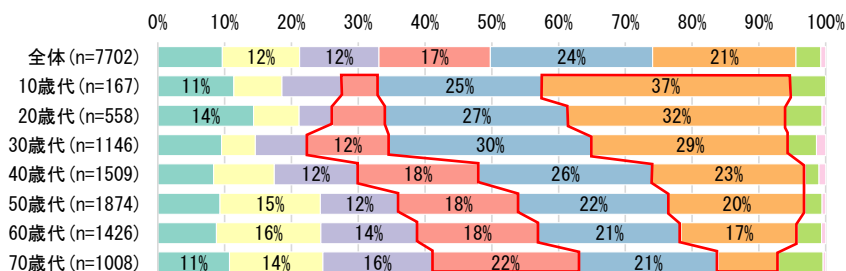
## (2) 調査結果

### 今後の交通の取組について - 将来不安に感じること

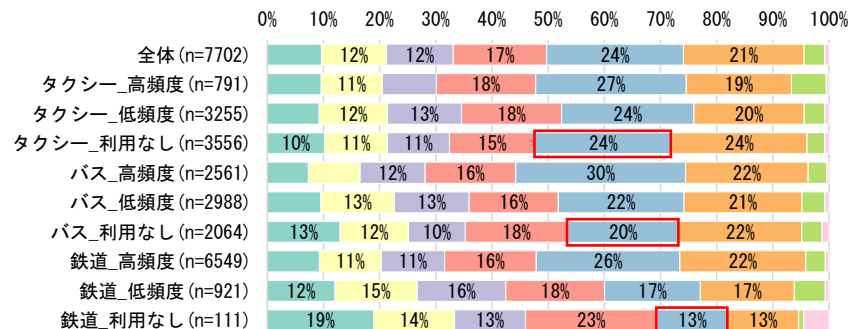
- ・ 将来の交通手段・移動手段について不安に感じることとして、「公共交通の本数・路線が減る」との回答が最も多く、次いで「移動にかかる費用が高くなる」となっている。
- ・ 若年世代ほど「移動にかかる費用が高くなる」との意見が大きく、特に10歳台、20歳台では一番となっている。反対に高齢世代ほど「身体が不自由になり公共交通を使えなくなる」や「自転車を運転できなくなる」との意見が大きくなっている。
- ・ 公共交通を利用していない層も「公共交通の本数・路線が減る」ことを不安に感じているとの意見が一定数見られる。

【将来の交通手段・移動手段について不安に感じること（不安に感じる順に最大3つまで）】

#### ■ 年齢層別



#### ■ 公共交通利用頻度別



■ 特に不安に感じることはない      ■ 自分で自動車を運転できなくなる ■ 自転車を運転できなくなる  
■ 身体が不自由になり公共交通を使えなくなる      ■ 公共交通の本数・路線が減る ■ 移動にかかる費用が高くなる  
■ WEB・アプリを使用したサービスやキャッシュレス決済等を使用できない ■ その他

※不安に感じる順に最大3つまで回答してもらい、1番目:3点、2番目:2点、3番目:1点として集計（無回答を除く）

### (3) アンケート結果から調査結果から見える課題

#### アンケート結果から調査結果から見える課題

- ・年齢層が高くなるほど歩行量は減少しており、身体が不自由になり公共交通を使えなくなることや不安を感じる割合も高くなっている。また、高齢者層は自宅近くでのタクシーのつかまえやすさの改善ニーズが高いほか、バス停や駅までの許容距離は短い傾向。  
➡**高齢者などの交通弱者の移動手段の確保・ラストワンマイルの移動の検討**
- ・鉄道やバスの満足度は全体的に高いが、特に運行面が高く、環境面が低い傾向。将来の不安として、公共交通の本数・路線が減ることを不安に感じる方が多く、普段利用していない層でも一定数が不安をとらえている。  
➡**公共交通サービスの維持、利用環境の向上の必要性**
- ・路線バスの減便や廃止が考えられる中でできることとして、積極的に公共交通を利用するよう心がけることや行政支援のもと地元主体で公共交通サービスの運営を行うなど、何らかの取組を挙げる方が8割超。  
➡**行政や事業者による継続的な情報提供や支援**
- ・道路空間の安全性や通行環境については、全体的に改善の優先度が高くなっている。また、交通安全対策として、自転車通行空間の整備や歩行空間の整備を重要と捉えている人が過半を占めている。  
➡**安全で快適な道路空間の整備**
- ・区内でシェアモビリティ利用していないとの回答が8割超で、非利用者層は全体的に満足度が低くなっている。利用者層では、特にポートの設置数・設置場所の重要度が高い。  
➡**利用環境の整備や適切な利用周知を含むPR**