

第6章



資料編

- 6-1 区の交通を取り巻く社会情勢
- 6-2 区の交通に関わる現況
- 6-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ
- 6-4 上位関連計画
- 6-5 交通に関わる社会動向
- 6-6 施策体系表

用語説明

資料編 目次

6 資料編	資 3
6-1 区交通を取り巻く社会情勢.....	資 3
(1) 人口推移.....	資 3
(2) 人口分布.....	資 4
(3) 財政	資 5
6-2 区交通に関わる現況.....	資 6
(1) 鉄道	資 6
(2) バス.....	資 8
(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域 [※]	資 9
(4) 道路	資 10
(5) 自転車.....	資 19
(6) 人の動き	資 21
6-3 区民と来訪者の交通に関するニーズ	資 25
(1) 調査概要.....	資 25
(2) 交通手段別の利用状況	資 26
(3) 交通手段別の総合的な満足度	資 27
(4) 交通手段別の改善ニーズ	資 28
6-4 上位関連計画.....	資 34
(1) 板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025	資 34
(2) 板橋区都市づくりビジョン（平成 30 年（2018 年）3 月）	資 35
(3) その他の関連計画	資 36
6-5 交通に関わる社会動向.....	資 37
(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年（2013 年）11 月）	資 37
(2) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申 198 号） （平成 28 年（2016 年）4 月）	資 37
(3) 国連サミットにおける SDGs [※] の採択（平成 27 年（2015 年）9 月） ..	資 38
(4) 交通に関わる社会動向.....	資 38
6-6 施策体系表	資 42
用語説明	資 45

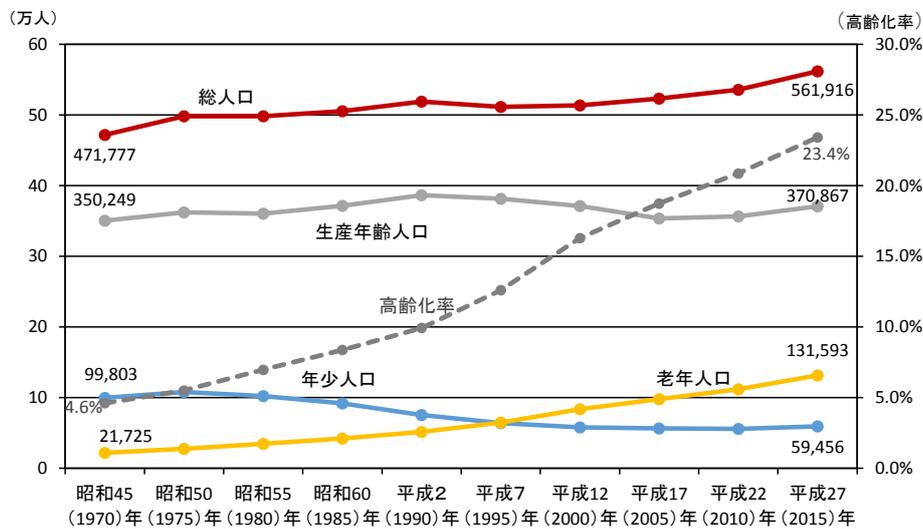
6 資料編

6-1 区の交通を取り巻く社会情勢

(1) 人口推移

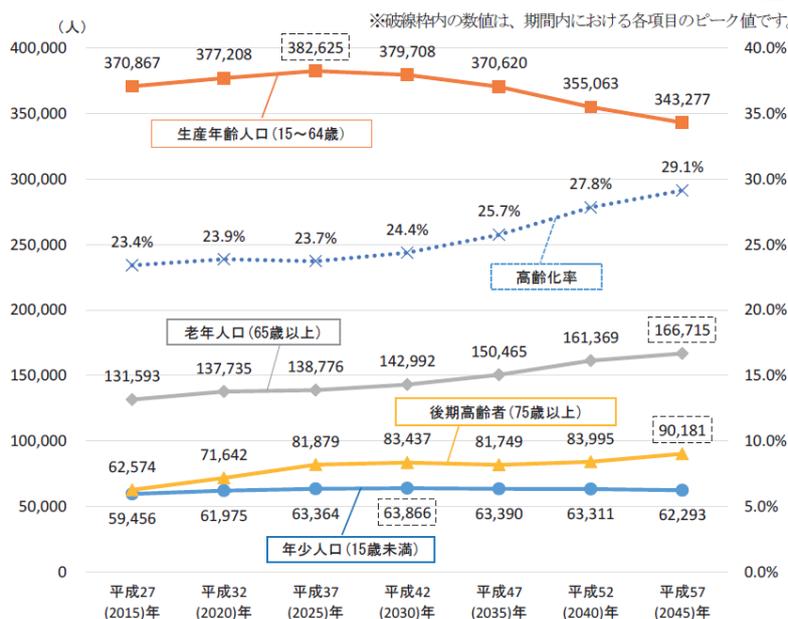
平成 27 年（2015 年）までの年齢階級別人口の推移をみると、区の総人口は緩やかな増加傾向にあります。生産年齢人口も多少の増加がみられますが、それ以上に少子高齢化が進んでいます。

平成 31 年（2019 年）2 月に策定された「いたばし No.1 実現プラン 2021」において、生産年齢人口は、令和 7 年(2025 年)をピークに減少トレンドに入る一方、高齢化率は同年から急速に高まり、令和 27 年(2045 年) には 29.1%になると見込まれており、人口減少・超高齢社会の本格的な到来を見据え、持続可能な都市構造へ転換していく必要があります。



年齢階級別人口の推移 (実績)

出典：国勢調査（各年次）をもとに作成

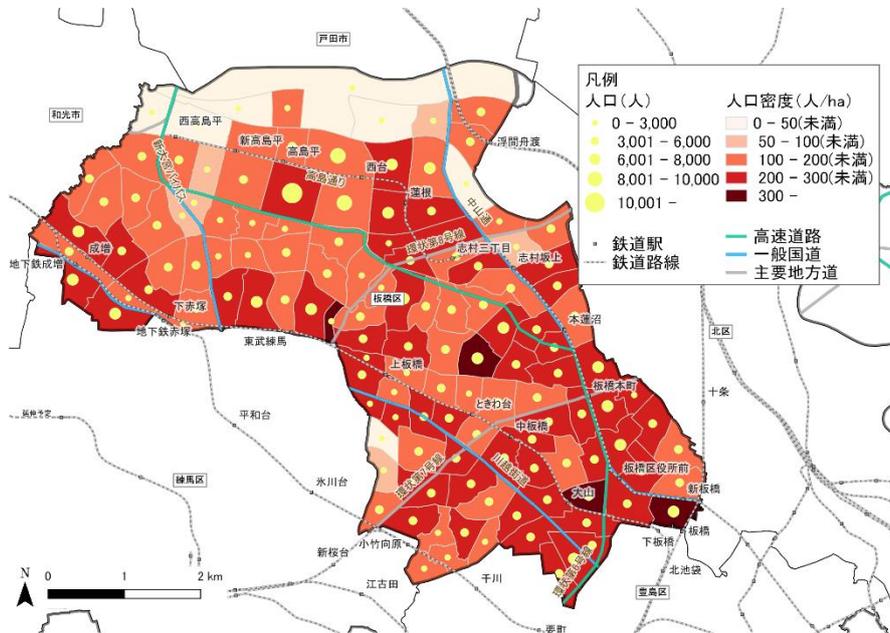


板橋区年齢3階級別将来人口推計

出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成 31 年(2019 年)1 月) をもとに作成

(2) 人口分布

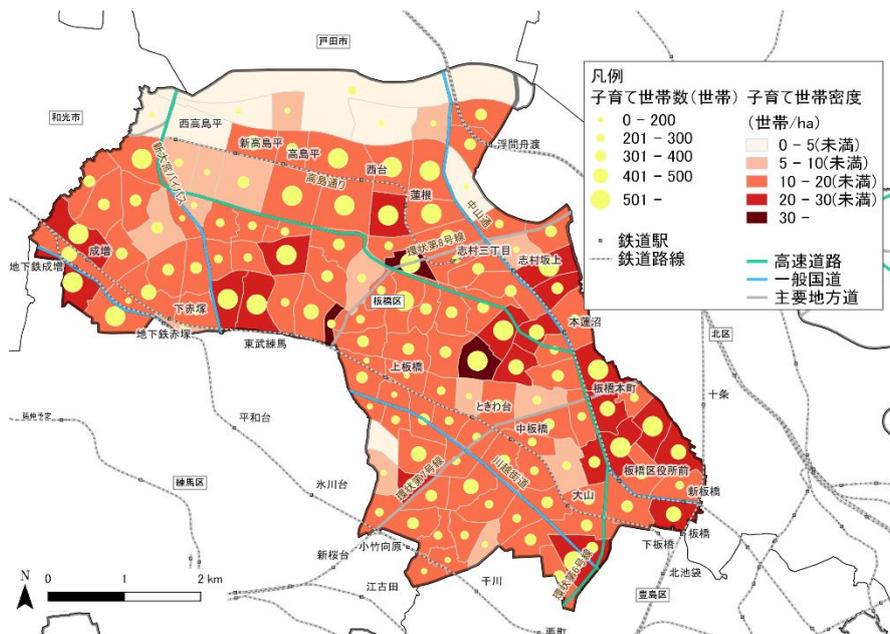
平成 27 年度 (2015 年度) の国勢調査によると、区の夜間人口は約 56.2 万人、夜間人口密度は約 175 人/ha であり、夜間人口密度が高い地域は鉄道沿線に多く分布しています。昼夜間人口比率は 90.4 と 23 区中 19 位であり、ベッドタウン型の都市となっています。



夜間人口分布

出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

区の子育て世帯*数は約 4.5 万世帯、子育て世帯密度は約 14.0 世帯/ha です。子育て世帯密度が高い地域は前野町二丁目・相生町・西台四丁目に加え、板橋本町駅の東側地域、成増駅周辺に多く分布しています。

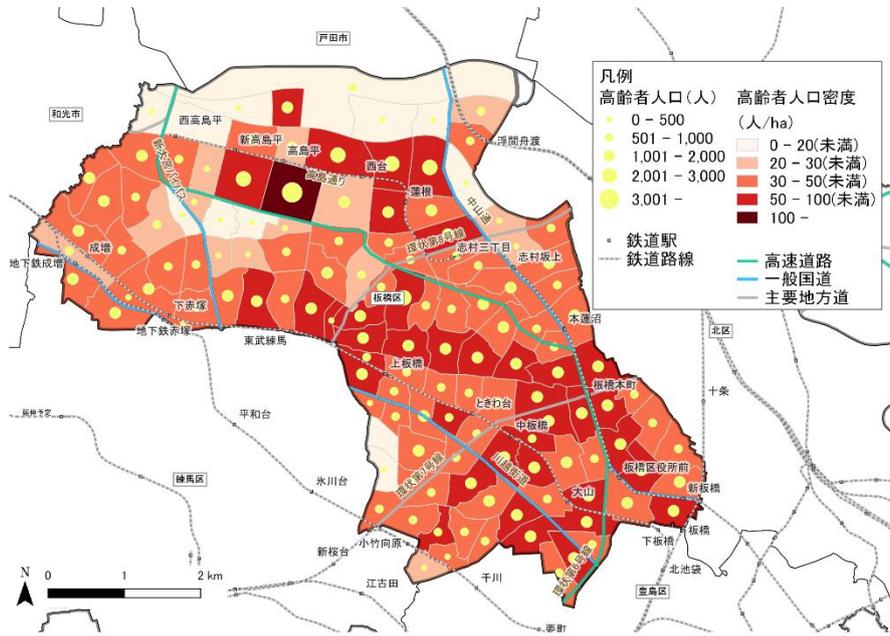


子育て世帯分布

出典：国勢調査（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

* 「子育て世帯」は、「18 歳未満の世帯構成員を含む世帯」と定義。

区の高齢者人口*は12.8万人で、高齢者人口密度は39.7人/haとなっています。高齢者人口密度が高い地域は、夜間人口と同じく鉄道駅周辺が多いですが、高島平二丁目や都営三田線と東武東上線にはさまれた地域にも多くみられます。



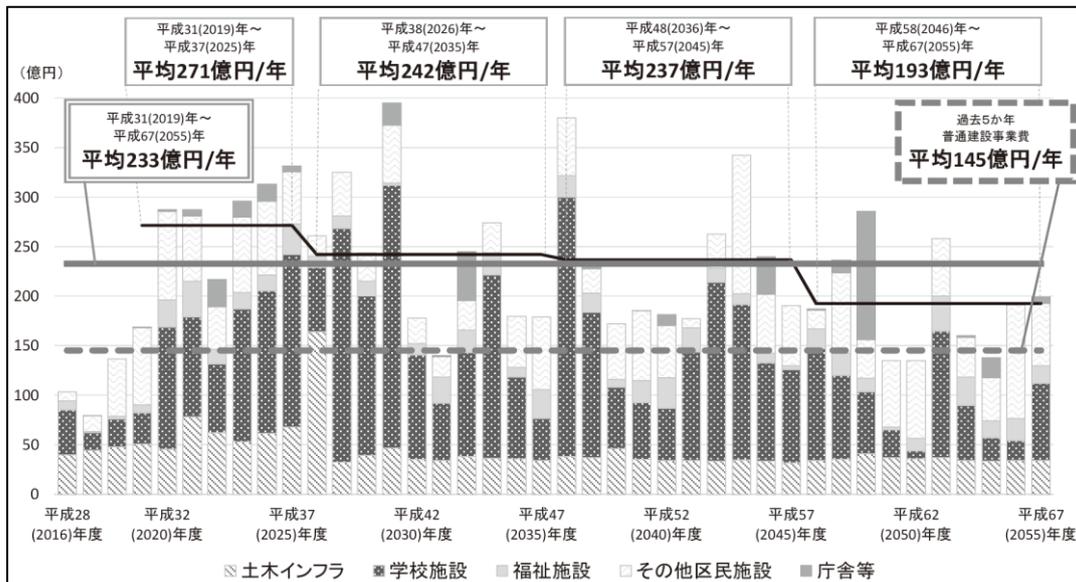
高齢者人口分布

出典：国勢調査（平成27年度（2015年度））をもとに作成

(3) 財政

区の財政は、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、緩やかな改善傾向にあります。特別区民税の増収は見込まれるものの、地方消費税交付金をはじめとする各種交付金が減収の見込みとなる等、歳入環境の改善が望めない状況です。

また、今後も高齢化による社会保障の増大に加えて、公共施設の修繕・改修・改築費用の増加により、財政支出の増加が想定されます。



将来の公共施設等の改築・改修・維持改修費用算出結果

出典：いたばし No.1 実現プラン 2021(平成31年(2019年)1月)

* 「高齢者人口」は、「65歳以上の人口」と定義。

6-2 区の交通に関わる現況

(1) 鉄道

1) 乗車人員

鉄道は、JR埼京線、東武東上線、東京メトロ有楽町・副都心線、都営三田線により、区内と都心・副都心方向を結んでいます。一方で、北区や練馬区等の東西方向へ移動できる鉄道路線については、整備されていません。

平成18年(2006年)から平成28年(2016年)までの1日平均の乗車人員を比較すると、都営三田線の高島平駅、新高島平駅で乗車人員が減少しています。

また、東武東上線の下赤塚駅、成増駅の乗車人員が減少した一方、東京メトロ有楽町線の地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅が大幅に増加しています。



鉄道路線の状況

※上図のとおり、本計画での東西方向とは、北区方向と練馬区方向を移動することを言います。また、都心・副都心方向(南北方向)とは、埼玉方向と都心や副都心(池袋・新宿・渋谷等)を移動することを言います。

駅別乗車人員の増減

路線別 鉄道駅	平成 18年度	平成 28年度	増減率
JR埼京線			
板橋	29,452	33,522	13.8%
浮間舟渡	18,702	21,342	14.1%
東武東上線			
下板橋	7,375	8,000	8.5%
大山	23,106	25,603	10.8%
中板橋	13,562	14,072	3.8%
ときわ台	24,111	23,870	-1.0%
上板橋	25,295	25,662	1.5%
東武練馬	28,274	30,107	6.5%
下赤塚	10,364	8,181	-21.1%
成増	31,102	29,475	-5.2%
東京メトロ有楽町線			
地下鉄成増	17,484	25,245	44.4%
地下鉄赤塚	13,746	18,608	35.4%
小竹向原*	18,354	24,204	31.9%
都営三田線			
新板橋	11,651	14,716	26.3%
板橋区役所前	13,443	16,887	25.6%
板橋本町	12,932	17,237	33.3%
本蓮沼	9,944	11,927	19.9%
志村坂上	13,158	15,275	16.1%
志村三丁目	15,226	16,803	10.4%
蓮根	8,521	9,739	14.3%
西台	12,172	12,208	0.3%
高島平	15,767	15,142	-4.0%
新高島平	5,062	4,994	-1.3%
西高島平	6,285	6,480	3.1%

出典：板橋区の統計をもとに作成

* 小竹向原の平成28年度データについては、平成20年度(2008年度)開業の東京メトロ副都心線における駅別乗車人員も含む数字。

2) 混雑状況

区内を走る鉄道路線の最混雑区間における混雑率は、JR 埼京線（板橋→池袋）が 183%、東京メトロ有楽町線（東池袋→護国寺）が 165%、都営三田線（西巢鴨→巢鴨）が 158%、東京メトロ副都心線（要町→池袋）が 152%、東武東上線（北池袋→池袋）が 136%の順に高くなっています。

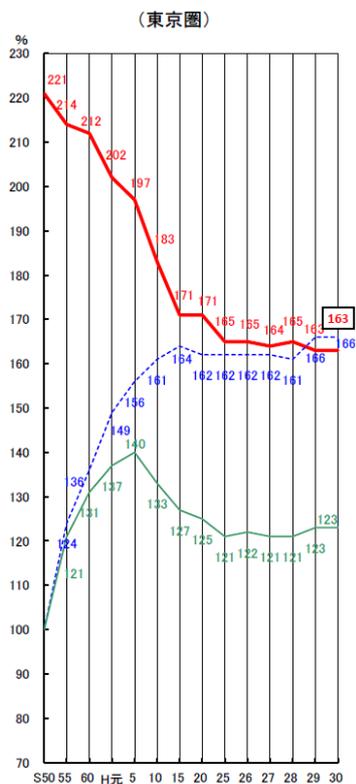
平成 20 年（2008 年）東京都市圏パーソントリップ調査によると、通勤・通学における区内からの鉄道利用の約 9 割が区外を目的地としており、区民の多くが混雑率の高い区間を経由していると考えられます。

東京都市圏では、鉄道の混雑緩和に向けて、ピーク時における主要区間の平均混雑率を 150%、個別路線の混雑率を 180%以下*にすることを目標としていますが、東武東上線を除く 4 路線が平均混雑率の目標値を上回っており、特に JR 埼京線では個別路線の混雑率の目標値も上回っている状態です。

区内鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率（平成 30 年度（2018 年度））

事業者名	路線名	最混雑区間		ピーク時混雑率 (%)
J R 東日本	埼京線	板橋	池袋	183
東京メトロ	有楽町線	東池袋	護国寺	165
	副都心線	要町	池袋	152
東京都交通局	三田線	西巢鴨	巢鴨	158
東武鉄道	東上線	北池袋	池袋	136

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)



100%	150%	180%	200%	250%
定員乗車(座席につくか、吊革につかまると、ドア付近の柱につかまることができると)。	広げて楽に新聞を読める。	折りたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

鉄道混雑率の目安（再掲）

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)

- : 混雑率 (%)
- - - : 輸送力 (指数：昭和50年度=100)
- : 輸送人員 (指数：昭和50年度=100)

東京圏における主要区間の平均混雑率の推移

出典：国土交通省報道発表資料(令和元年(2019年)7月)

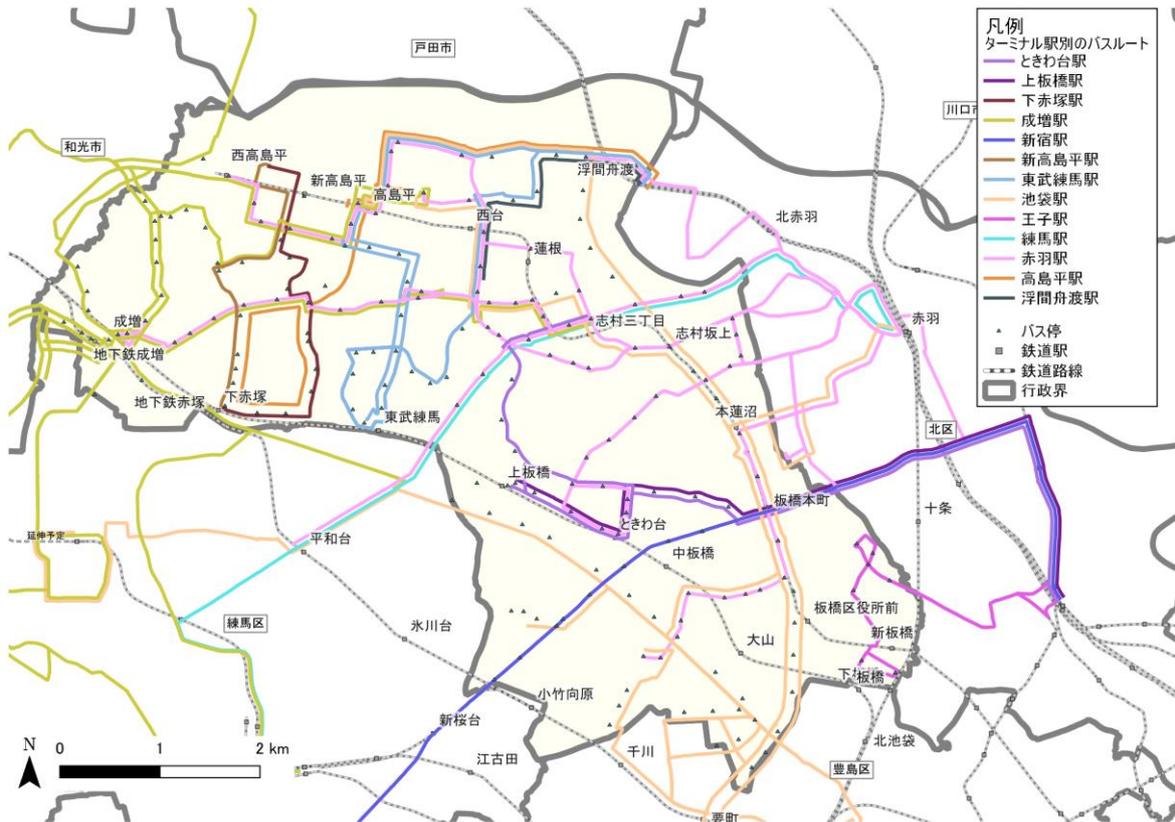
* 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年（2016 年）4 月交通政策審議会第 198 号答申）

(2) バス

バスは区内ほぼ全域で運行されており、系統数 71、バス停数 206 箇所となっています。

地域によって路線網の分布状況にばらつきがあり、大山駅、中板橋駅、小竹向原駅等の鉄道駅の近くを走っているものの接続していない路線もみられます。また、高島平～成増間は迂回感がある路線もみられます。

なお、赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域においてコミュニティバス（りんりん号）が運行されています。



バス路線網

出典：各バス事業者ホームページをもとに作成

りんりん号の運行概要

項目	内容
運行エリア	赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域
乗車料金	大人 220 円、子ども 110 円
運行本数	一日 22 便、概ね 35 分間隔
運行方向	始発～15 時まで反時計回り、15 時～最終までは時計回り
バス定員	61 人
年間乗車人員	107,887 人（平成 30 年度（2018 年度））



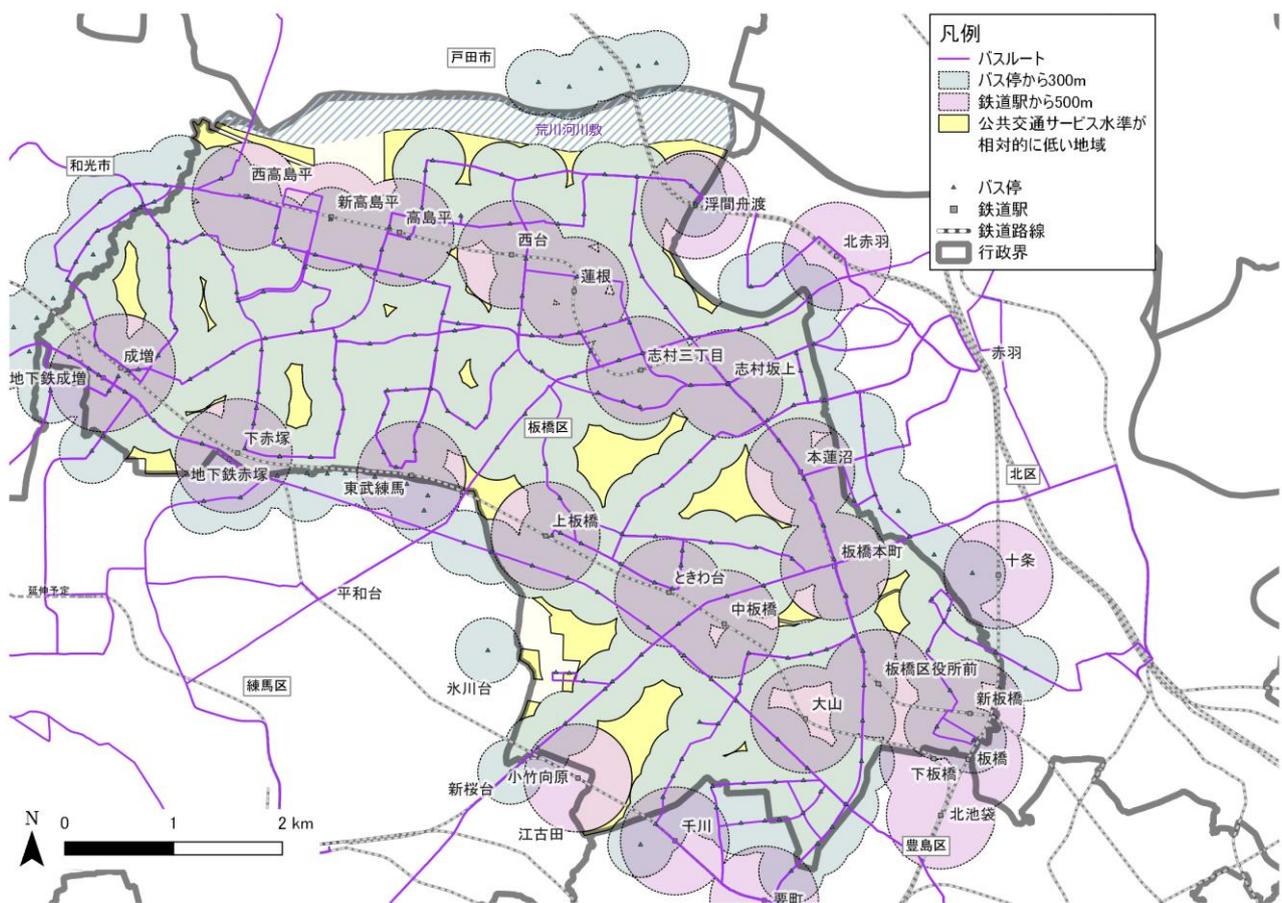
りんりん号ルート図

出典：板橋区 HP りんりん号ルート図

(3) 公共交通サービス水準が相対的に低い地域*

区内の鉄道は都心・副都心方向に発達しており、バスは区内ほぼ全域で運行している一方で、道路幅員が狭い等の理由から前野町・中台、大谷口・桜川、仲宿・稲荷台等は、公共交通サービス水準が相対的に低い地域となっています。

公共交通サービス水準が相対的に低い地域のうち、前野町・中台等では高齢者人口密度が比較的高く、仲宿・稲荷台や前野町では子育て世帯密度が比較的高くなっています。



公共交通サービス水準が相対的に低い地域

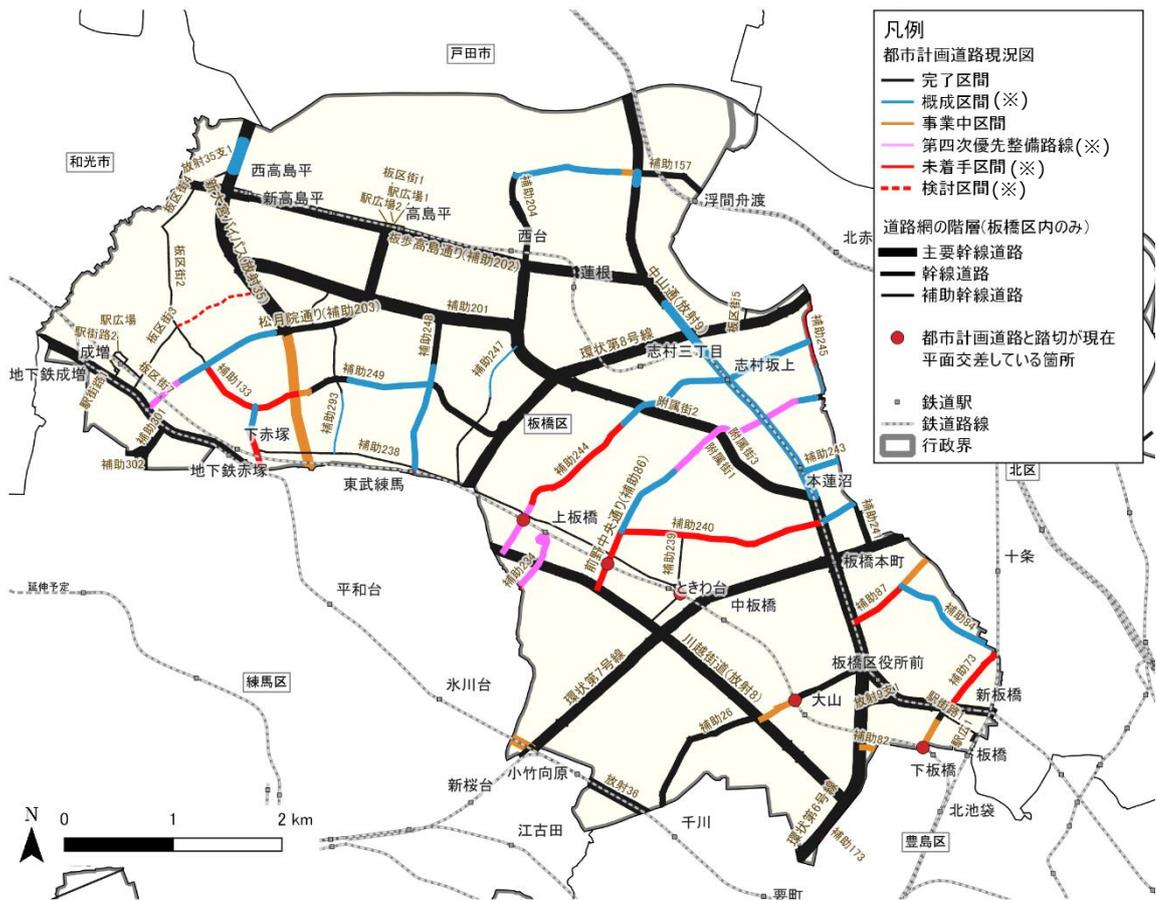
出典：国土数値情報、各バス事業者ホームページをもとに作成

(4) 道路

1) 幹線道路網

区の主要幹線道路として、中山道、川越街道、新大宮バイパスが区を縦断し、環状第7号線、環状第8号線、高島通りが区を横断するような形で配置されています。

また主要幹線道路は、ほぼ整備されている一方で、区内の地域間を結ぶ道路については、土地区画整理事業が行われていない地区を中心に未整備区間があります。



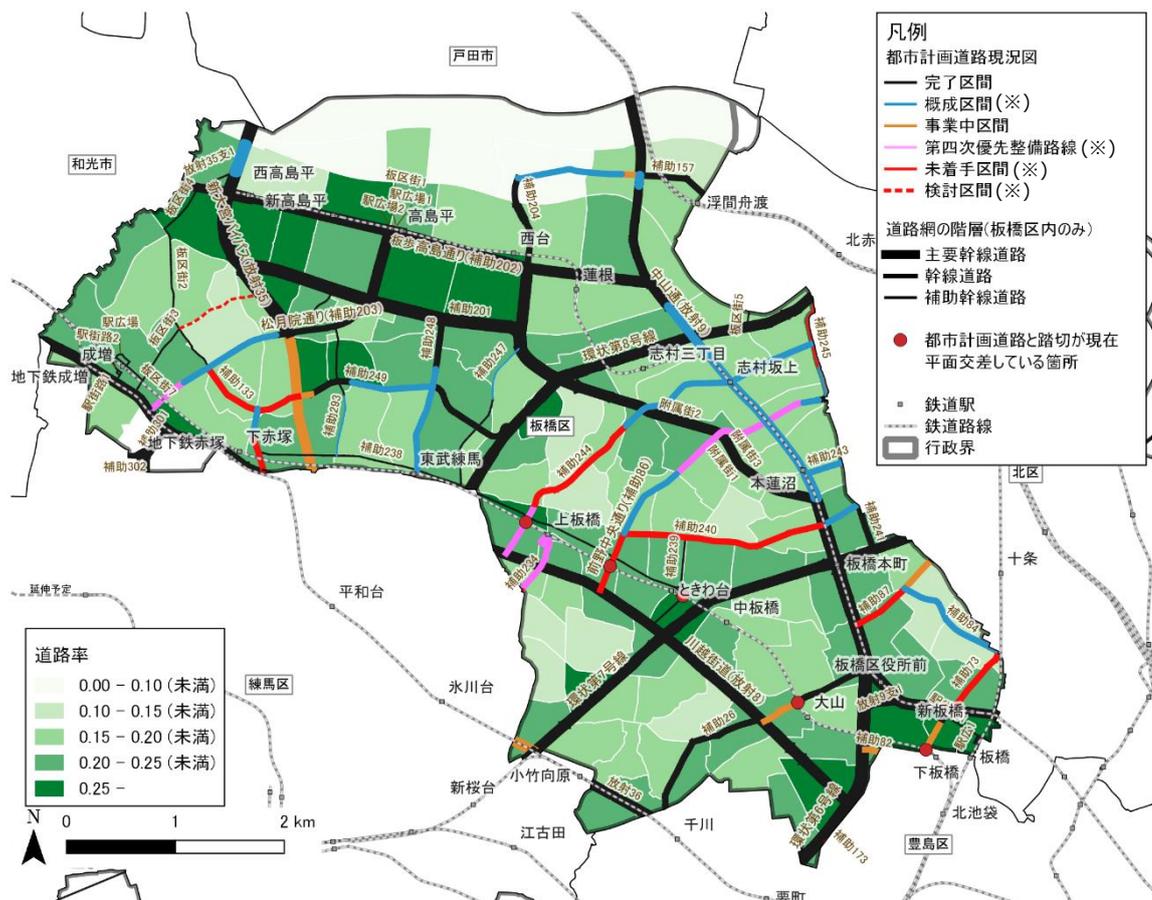
幹線道路網（都市計画道路）の整備状況

出典：板橋区都市計画道路事業現況図をもとに作成

2) 道路率

区の道路率[※]を平均すると18.1%ですが、前野町・中台・赤塚等の都市計画道路が未着手になっている地域の一部では、平均よりも低い傾向にあります。

なお、道路率は23区内で11位になっています。



都市計画道路と道路率

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、板橋区提供資料
データ版“区”資料編（平成30年度版区勢概要）（平成30年（2018年）4月）をもとに作成

3) 道路の交通量

区内の幹線道路の12時間あたりの交通量は、東西方向の環状第7号線で3～4万台、環状第8号線で2～3万台、高島通りで1～2万台、都心・副都心方向の中山道で3～4万台、川越街道で2～3万台、新大宮バイパスで1～2万台です。

幹線道路において、都心・副都心方向と東西方向の交通量は、概ね同等となっています。



出典：道路交通センサス（平成27年度（2015年度））をもとに作成

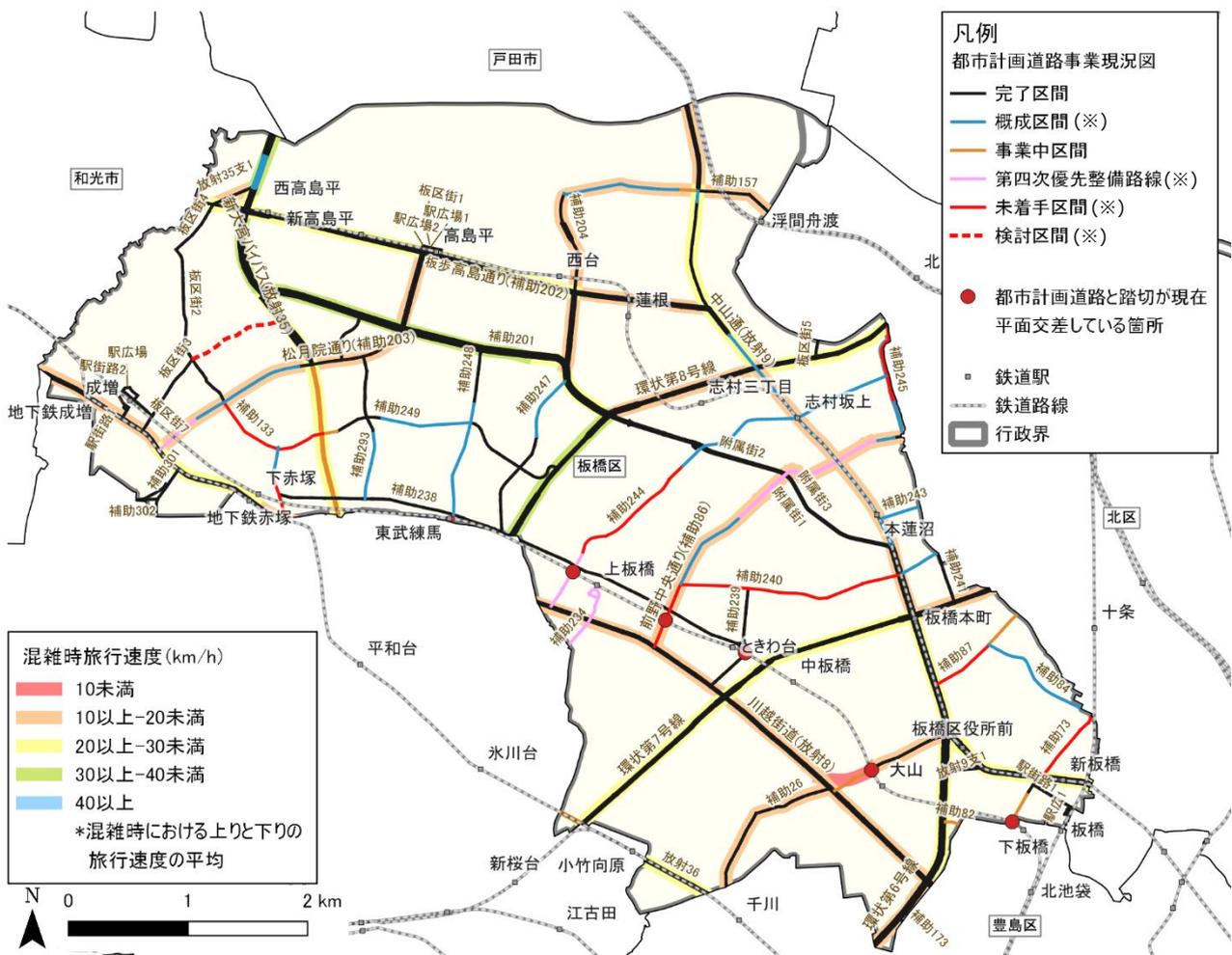
* 「自動車類」は、「小型車（乗用車、小型貨物車）、大型車（バス、普通貨物車）」を指す。

4) 混雑状況

区内で混雑時旅行速度[※]が 20km/h を下回っている区間は、東西方向の環状第 7 号線、環状第 8 号線、前野中央通り、補助第 204 号線、松月院通りにみられます。都心・副都心方向では、中山道、川越街道にみられます。

前野中央通りでは東武東上線の踏切が存在し、都市計画道路の未着手区間[※]もみられます。また、大山駅付近の補助第 26 号線については商店街の中を通るため旅行速度が 10km/h 未満の区間もみられます。

なお、23 区における一般道の混雑時旅行速度の平均値は 14.6km/h となっています。



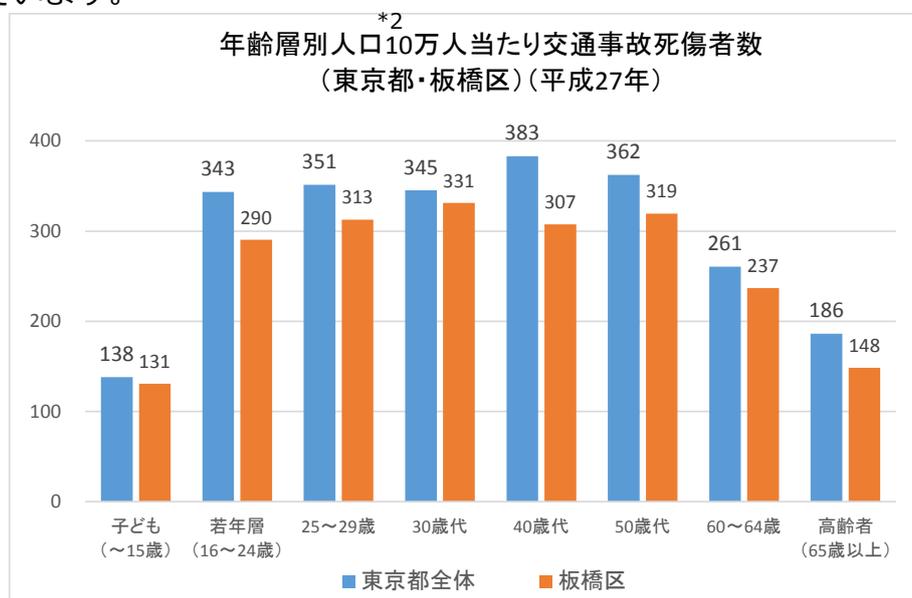
都市計画道路と混雑時旅行速度

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、道路交通センサス（平成 27 年度（2015 年度））をもとに作成

5) 交通事故

a) 年齢層別交通事故死傷者数

区内における年齢階層別の交通事故死傷者数^{*1}を東京都全体と比較すると、全ての年齢層で東京都全体を下回っていますが、子どもについては概ね同水準となっています。

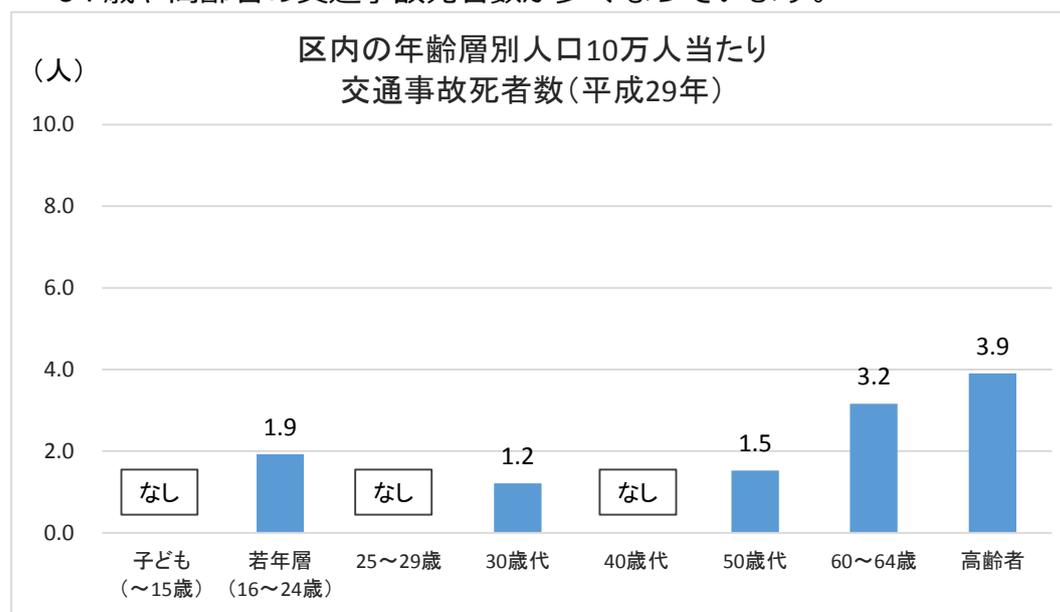


年齢層別人口10万人当たり交通事故死傷者数(東京都、板橋区)

出典：板橋区交通安全計画2020(平成29年(2017年)3月)、国勢調査(平成27年度(2015年度))をもとに作成

b) 年齢層別交通事故死者数

区内における年齢階層別の交通事故死者数をみると、他の年齢層と比較して60~64歳や高齢者の交通事故死者数が多くなっています。



年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数(板橋区)

出典：板橋区交通安全計画2020(平成29年(2017年)3月)、国勢調査(平成27年度(2015年度))をもとに作成

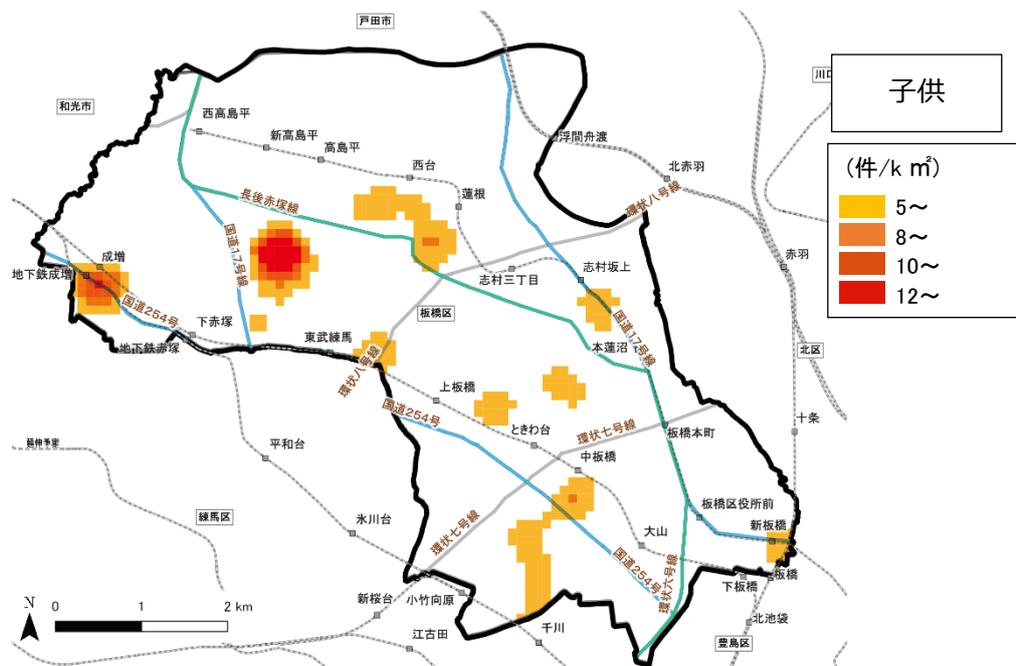
*1 交通事故死者数：平成29年(2017年)のデータ。

*2 年齢層別人口：平成27年度(2015年度)国際調査データ。

c) 交通事故が多いエリア

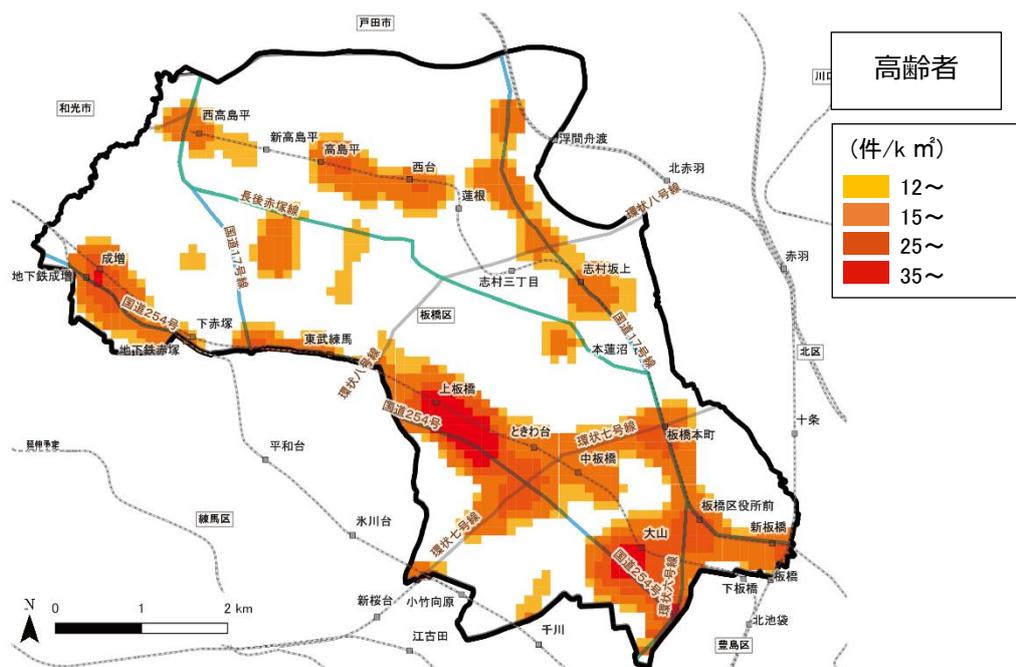
警視庁が公開している交通事故発生マップ*によると、全交通事故は熊野町周辺や大和町周辺で多く発生しています。

属性別にみると、子供の交通事故は、徳丸五丁目・成増駅周辺で多く発生しています。また、高齢者の交通事故は大山駅・上板橋駅・成増駅周辺で多く発生しています。



交通事故発生件数が多いエリア（子供）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

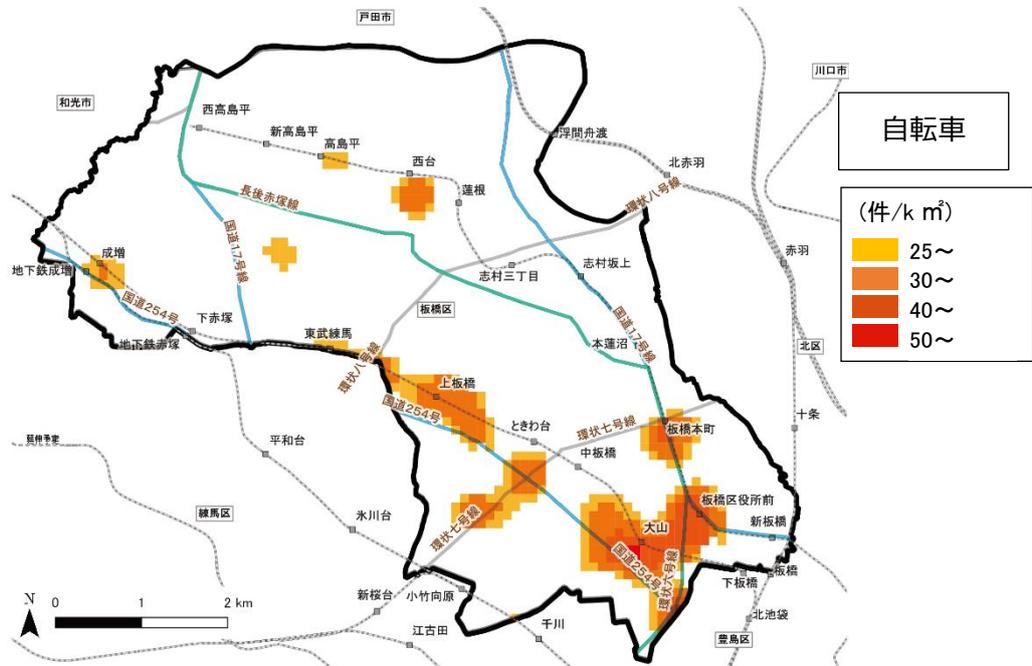


交通事故発生件数が多いエリア（高齢者）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成

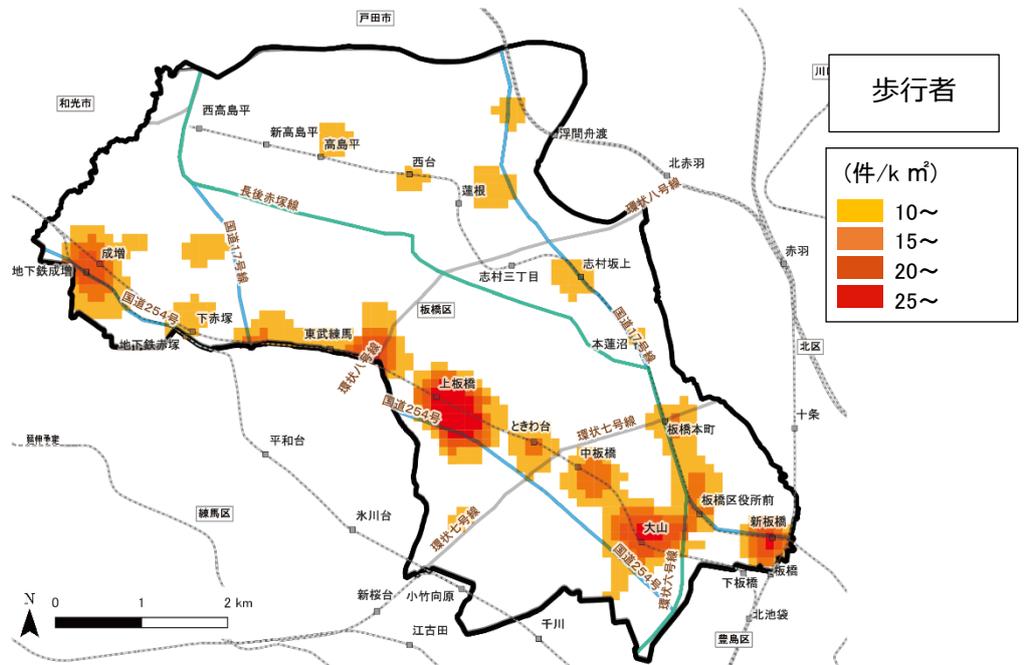
* 平成 27 年（2015 年）～29 年（2017 年）の 3 年間の負傷事故と平成 29（2017）、30 年（2018 年）の死亡事故発生密度を地図で表記したものの。

交通手段別にみると、自転車の交通事故は板橋区役所前駅・大山駅周辺で多く発生しています。また、歩行者の交通事故は板橋駅・大山駅・上板橋駅・東武練馬駅・成増駅周辺で多く発生しています。



交通事故発生件数が多いエリア（自転車）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成



交通事故発生件数が多いエリア（歩行者）

出典：警視庁「交通事故発生マップ」をもとに作成