

第4章



施策展開

4-1 施策体系

4-2 施策内容

4-3 横断的な重点プロジェクト

基本方針の実現に向けた「個別施策」と「横断的な重点プロジェクト」の展開

本計画における基本方針の実現に向けて、目標のもとに施策の方向性及び基本的な施策を定めます。施策を実施していく方策として、個別の取組（「個別施策」）を推進・促進しつつ、関連する取組を連携させることで相乗効果を高められる取組については、「横断的な重点プロジェクト」として包括的に進めます。

個別施策の展開

本計画における基本方針の実現に向けて、施策の方向性及び基本的な施策を定めます。また、基本的な施策の中には、施策を実施する上での個別の取組（「個別施策」）を示します。

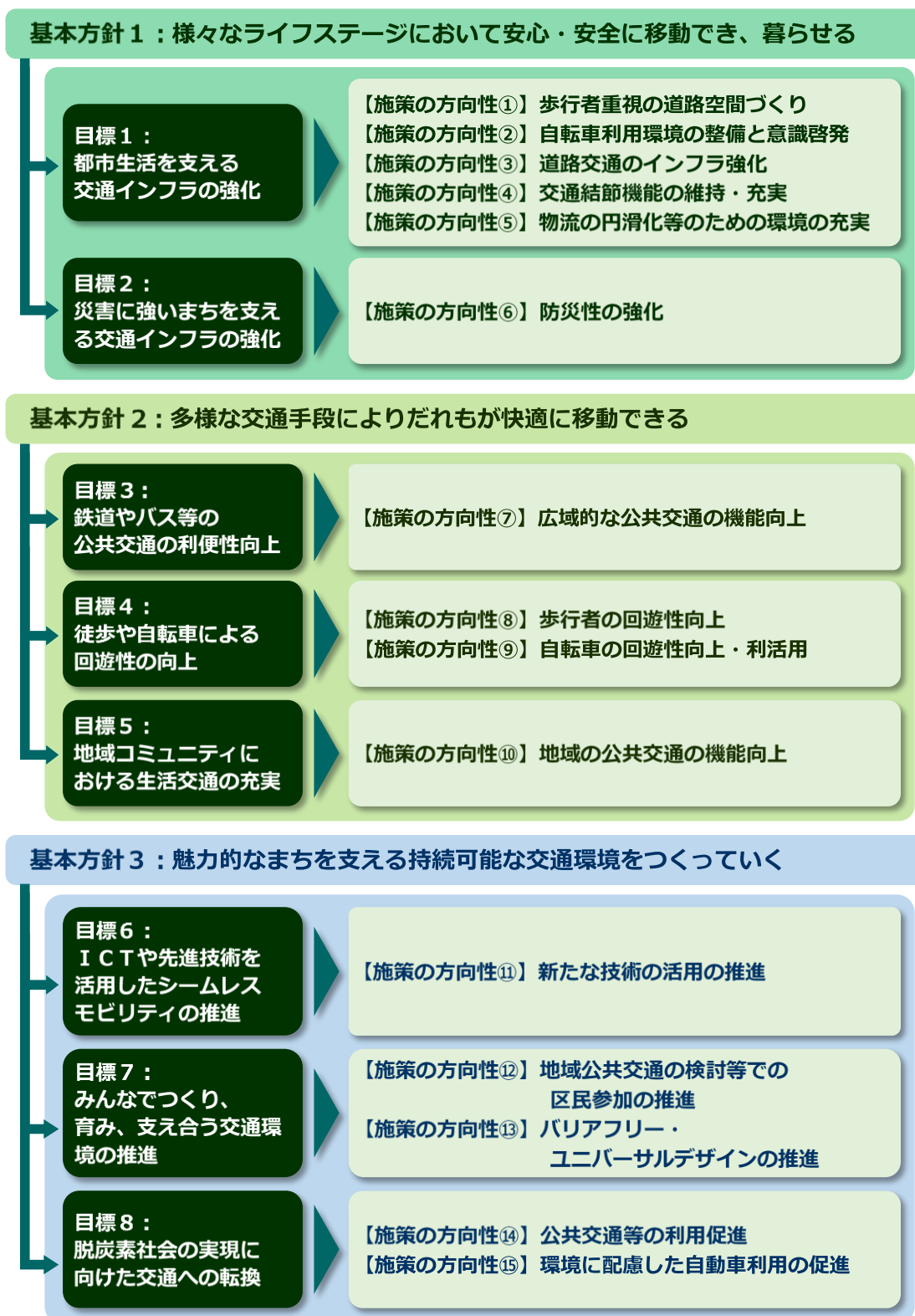
横断的な 重点プロジェクトの展開

本計画における基本方針の実現に向けて、個別の取組を推進しつつ、関連する取組を連携させることにより相乗効果を高められる取組については、相互連携による包括的な施策展開（プロジェクト化）によって、クロスセクター効果を高めながら戦略的に取り組んでいきます。

4 施策展開

4-1 施策体系

本計画の基本方針および目標に基づく施策体系（施策の方向性）を以下に示します。
 なお、体系表の詳細は、資料編「6-6 施策体系表」をご参照ください。



施策体系図

4-2 施策内容

施策の方向性の背景や考え方、基本的な施策を以下に示します。

【基本方針1】

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

↳ 【目標1】都市生活を支える交通インフラの強化

【施策の方向性①】歩行者重視の道路空間づくり

自動車の安全かつ円滑な通行に配慮しつつ、歩行者等の「人」中心の安心・安全・快適な道路空間づくりを推進していきます。

<基本的な施策>

①-1 歩行者の安全性強化

政府主導により開催された「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」においては、子どもが日常的に集団で移動する経路等の安全確保等の緊急安全対策について議論されており、交通安全対策は喫緊の課題となっています。

また、警視庁が公開している交通事故発生マップによれば、区内では、板橋駅・大山駅・上板橋駅・東武練馬駅・成増駅周辺等で歩行者の交通事故が多く発生しています。特に、歩道幅員が狭い道路や、車道と歩道が分離されていない道路では、歩行者と自転車や自動車の混在がみられるなど、歩行者の交通安全面で課題のある道路があります。

このことも踏まえ、歩行空間と自動車走行空間を分離することや、区内の通学路等で実施されているゾーン30などの交通規制の促進により自動車のスピードを抑制させる等、歩行者の交通安全を確保するための取組を進めます。

(個別の取組)

- ・歩車道分離や歩道幅員の拡幅の検討
- ・ゾーン30など交通規制の促進

【ゾーン 30 とは】

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

区内では、通学路等を対象として、高島平一丁目や徳丸三丁目等において、ゾーン 30 をはじめとする、生活道路の安全対策が実施されています。



ゾーン 30 の路面表示の事例（高島平一丁目）

参考：警視庁ホームページ

①-2 安全で魅力ある歩行空間の創出

今後、まちづくり事業が進んでいく地域においては、既存の道路空間の再整備等と併せて、多様な主体が連携し合い、交通安全にも配慮しつつ、道路が持つ公共空間としての多様な機能を発現させ、快適で魅力ある歩行空間を創出することが求められます。

このことから、歩行者が安全・快適に回遊できる空間の創出を目的として、「地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）^{*1}」や「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド^{*2}」に基づき、自動車が優先されがちな道路空間の配分[※]を見直します。併せて街灯の LED 化の推進や道路の舗装材等の工夫により、快適な歩行空間を整備していきます。

（個別の取組）

- ・ 外側線の位置を車道側へ狭める等の整備
- ・ 街灯の LED 化
 - 商店街の街灯や区街灯
- ・ 道路の舗装材等の工夫

透水性舗装[※]や遮熱性舗装[※]等

* 1 国土交通省国土技術政策総合研究所策定（平成 30 年（2018 年）2 月）

* 2 国土交通省国土技術政策総合研究所策定（平成 30 年（2018 年）3 月）



埼玉県川越市川越一番街における外側線の位置を車道側へ狭めた事例

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（平成 30 年（2018 年）2 月、国土交通省）

【施策の方向性②】 自転車利用環境の整備と意識啓発

だれもが安心・安全・快適に自転車を利用できるように、自転車利用環境の整備推進や交通ルール・マナーの意識啓発などを図ります。また、自転車等駐車場の利用状況やニーズ等を捉え、自転車等駐車スペースの質を向上させる取組を進めていきます。

<基本的な施策>

②-1 適切な自転車利用の誘導

区内では、代表交通手段[※]や鉄道駅端末代表交通手段[※]としての自転車利用が東京 23 区の中で比較的多いため、駅や公共施設等を結ぶ自転車通行環境を充実させることが求められます。そのため、平成 28 年（2016 年）に国土交通省及び警察庁により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、今後、区では「（仮称）板橋区自転車活用推進計画」や「（仮称）自転車走行空間ネットワーク計画」を策定し、自転車専用レーンや路面標示等の整備を通じて、自転車の適切な利用環境改善を進めます。

また、「板橋区交通安全計画 2020」において、自転車乗車中のルール・マナーを改善し、歩行者の安全を確保するため、「自転車の安全利用の推進」が重点課題として挙げられていることから、「交通事故死者数をゼロにすること」に向けて交通ルールやマナーの周知徹底、全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進及び街頭における取締り及び指導啓発を実施していきます。

（個別の取組）

- ・ 自転車専用レーン、路面標示の整備等
- ・ 自転車の交通ルール・マナー啓発等



板橋区内における自転車専用レーンの整備前後の事例(前野町三丁目)

②-2 放置自転車対策

区では、平成 28 年度（2016 年度）から放置自転車対策事業である「自転車駐車場運営」「放置自転車撤去・保管」「放置防止啓発活動」の一括委託を開始し、今後も放置自転車の減少、自転車駐車場利用の向上に取り組んでいきます。また、シェアサイクルの普及促進を図ることで、放置自転車の減少等につながるよう取り組んでいきます。

駅周辺や商店街では、自転車等駐車場の整備に向けて交通関係事業者や民間事業者等と連携し、用地確保等を図っていくとともに、「自転車駐車場改修・改築計画」に基づき、自転車駐車場の改修を計画的に進めていきます。

（個別の取組）

- ・ 放置自転車対策一括委託の継続的な推進
- ・ シェアサイクルの普及促進
- ・ 自転車等駐車場の新設・改修・既存施設の活用等

②-3 自転車等駐車環境の質の向上

平成 21 年（2009 年）に東京都道路交通規則の一部が改正され、子どもを 2 人乗車させた自転車の走行が、条件付きで可能となりました。

2 人の子どもを安全に乗せて走行できる自転車として、電動アシスト付自転車等の利用が増加していますが、ラックの設置間隔等により、現状の自転車駐車場のスペースでは駐車できない場合もあるため、自転車駐車場の利用状況やニーズ等を捉え、将来的には子ども乗せ自転車等をはじめとする様々なタイプの自転車に対応した自転車等駐車スペースが確保できるよう、自転車等駐車環境の質の向上を図ります。

（個別の取組）

- ・ 様々なタイプの自転車を駐車できるスペースの確保の検討



子ども乗せ自転車等の駐輪スペースの整備事例(成増公園前自転車駐車場)

【施策の方向性③】 道路交通のインフラ強化

多様な都市生活を営んでいる、だれもが安心・安全、快適に移動するための道路の整備を図っていきます。

<基本的な施策>

③-1 道路ネットワークの機能強化

都市計画道路は、渋滞緩和やアクセス改善等の交通処理機能だけでなく、都市防災に資する機能やバスをはじめとする公共交通のための空間機能等の様々な機能を有しています。このような様々な機能に留意しながら、計画的に道路ネットワークの機能強化を図る必要があります。

そのため、区では、事業中や未着手の国道や都道の整備を促進するとともに、東京都が策定した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画[※])」において、平成 28 年度(2015 年度)から令和 7 年度(2025 年度)の 10 年間で優先的に整備を進める区施行路線(第四次優先整備路線[※])を中心に、計画的な整備を進めていきます。

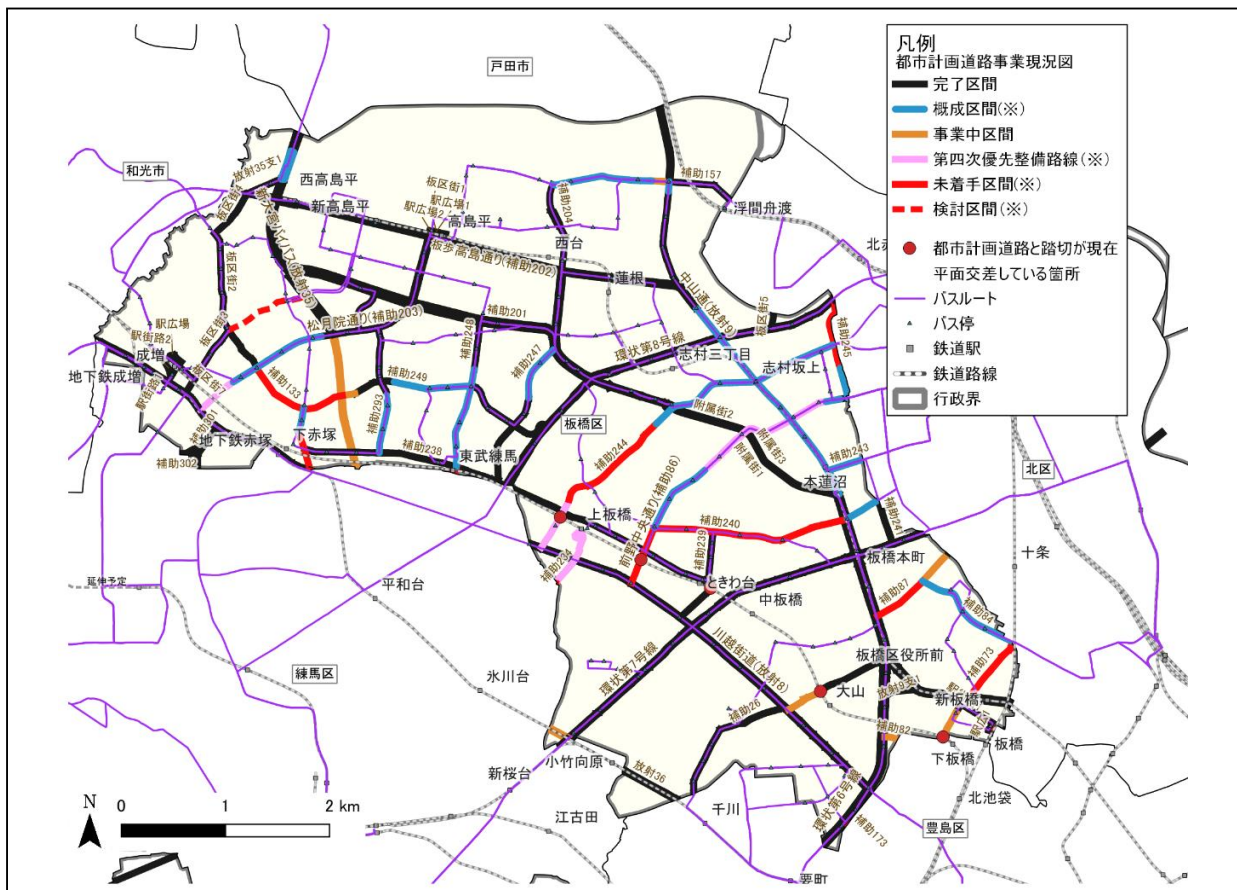
また、第四次優先整備路線に指定されていない未着手路線[※](概成区間[※]含む)については、整備の優先度を検討し、事業化による効果や影響を踏まえ、東京都と連携しながら、必要性の高い区間から計画的な整備に向け取り組んでいきます。検討の際には、公共交通の走行空間確保や災害拠点病院等[※]へのアクセス向上、木造住宅密集地域[※]の改善等の機能を重視していきます(補助第 73 号線、第 86 号線、第 87 号線、第 244 号線等)。

(個別の取組)

- ・ 国道、都道の整備促進
- ・ 都市計画道路の計画的な整備

第四次事業化計画における優先的な路線の整備

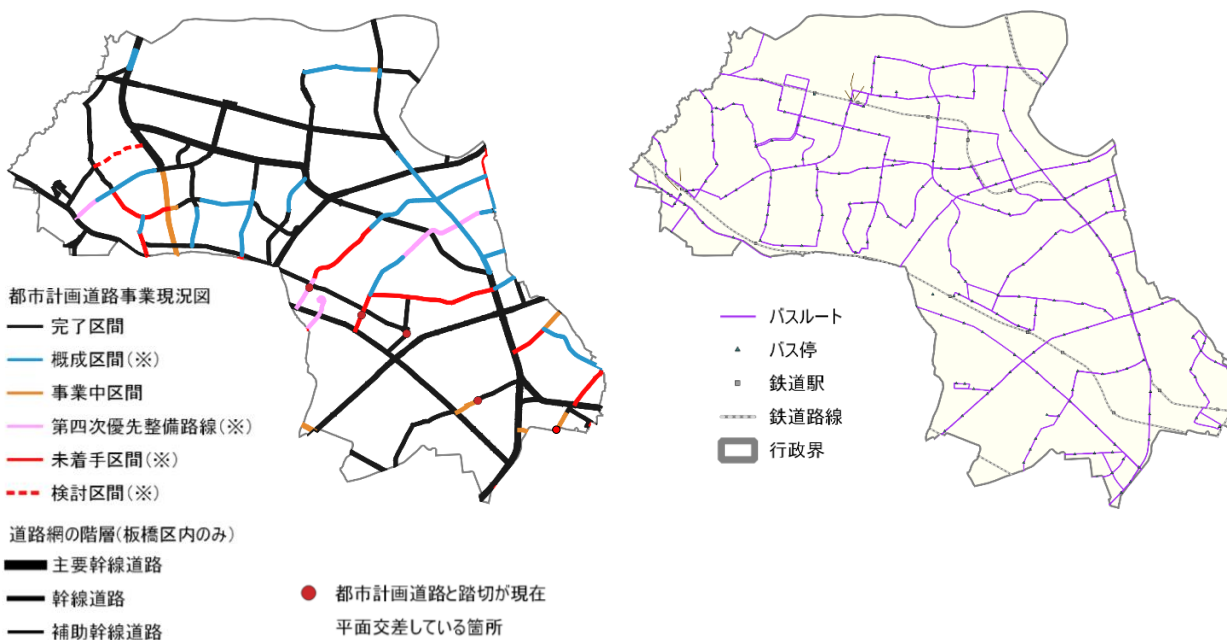
未着手路線の整備優先性に関する検討

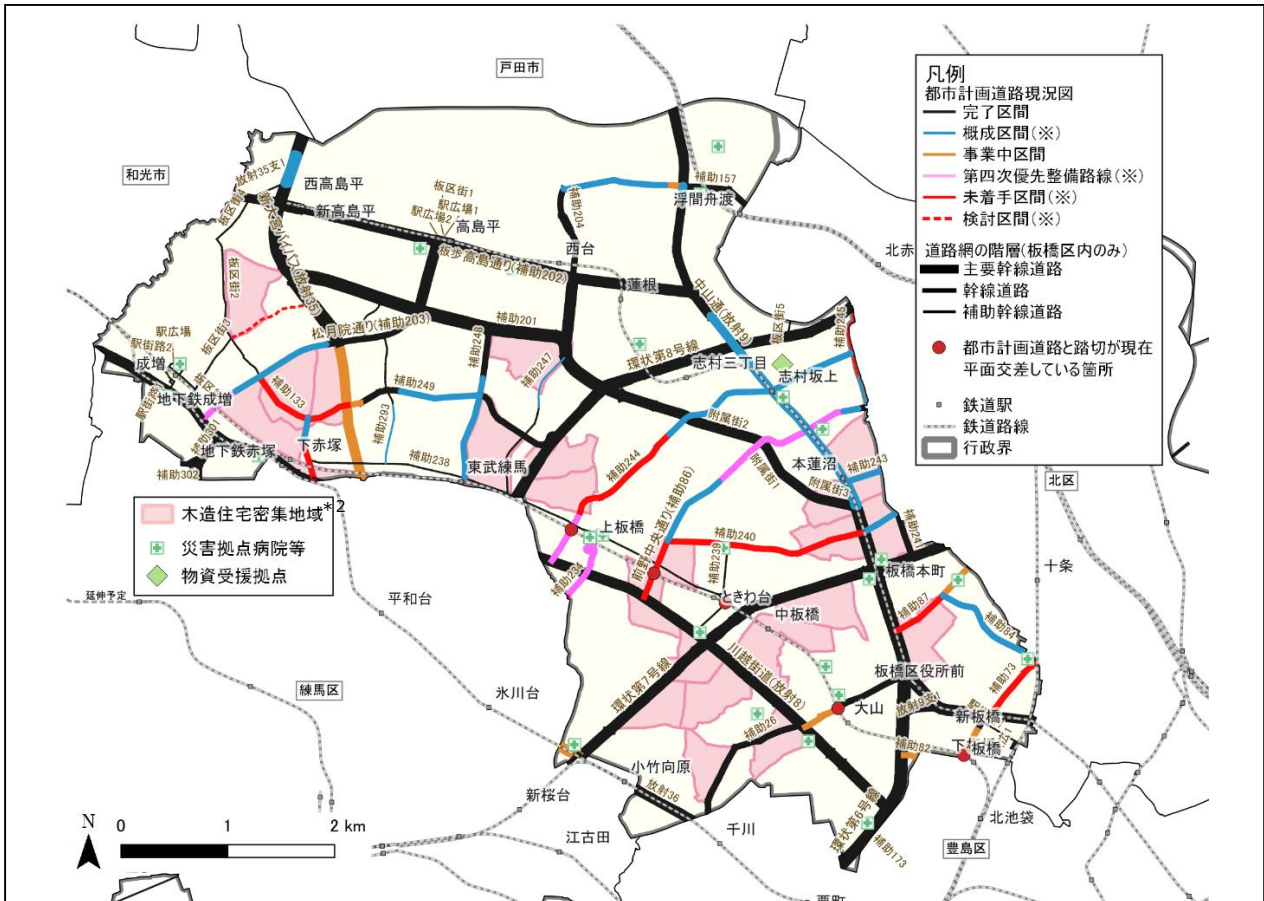


都市計画道路の整備状況と現況バス路線

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、「板橋区都市づくりビジョン(平成30年(2018年)3月)」、各バス事業者ホームページをもとに作成

要素図

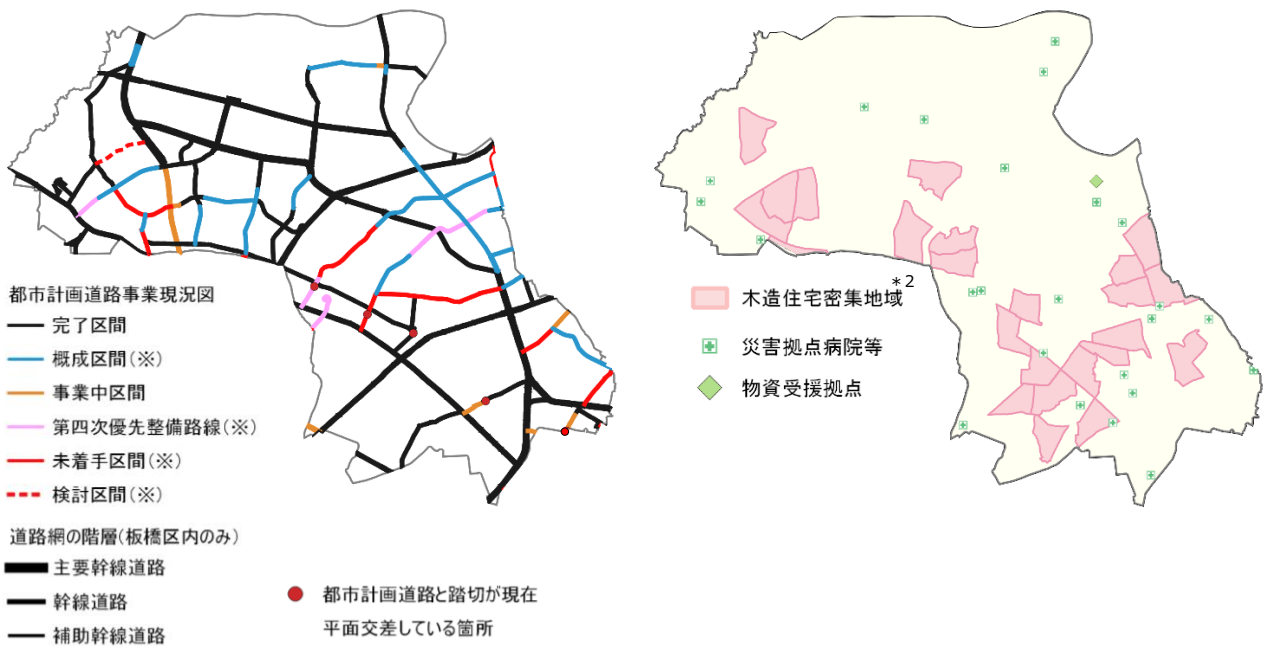




都市計画道路の整備状況と木造密集地・災害拠点病院等*1の位置

出典：板橋区都市計画道路事業現況図、「板橋区都市づくりビジョン(平成30年(2018年)3月)」をもとに作成

要素図



* 1 「災害拠点病院等」は、災害拠点病院、災害拠点連携病院、救急病院を示す。
 * 2 区独自推計の補正不燃領域率 60%未満の地域

③-2 生活道路の機能強化

多様な交通手段による快適な移動を確保するためには、区内外を結ぶ広域的な道路だけでなく、地域内の拠点間を結ぶ道路の整備を進める必要があります。

そのため、本計画では、「都市づくりビジョン」における階層別の交通体系イメージをもとに、主要生活道路の中に、地域内の拠点や駅へのアクセス等向上を図る道路として「主要生活アクセス道路」を加え、それに対応する公共交通として「多様な交通手段」を加えました。階層別の道路網イメージでは「主要生活アクセス道路」を地区内の住宅地と駅や主要施設、主要幹線道路との連絡機能の強化に資する道路として示しています。

「主要生活アクセス道路」は、概ね道路幅員8～12m程度を想定し、整備手法としては、既存の主要生活道路の拡幅事業（区単独事業）や都市計画道路整備事業等の線的整備あるいは、地区計画※における地区施設や開発行為※に伴う開発許可及び条例等での規制・誘導等が挙げられます。今後、まちづくりの進捗状況等を踏まえながら、「基本的な施策⑦-1：バス交通の機能向上」で示す「公共交通軸ネットワーク方針」における公共交通の充実を図る軸を優先的に整備の検討を行います。

また、道路幅員が狭く、歩道の設置が困難な地先道路については、歩行者の安全確保の視点から面的整備や建替え時による細街路の道路拡幅を推進します。

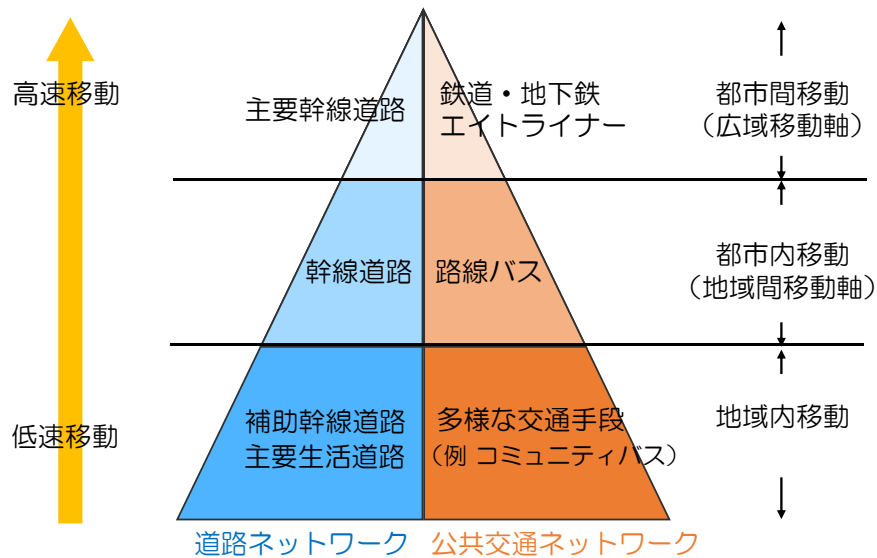
（個別の取組）

- ・ 主要生活アクセス道路の整備の検討
- ・ 細街路の道路拡幅の推進



板橋区内における
細街路の拡幅整備事業の事例

出典：細街路拡幅整備協議の手引き
（平成27年（2015年）4月、板橋区都市整備部）

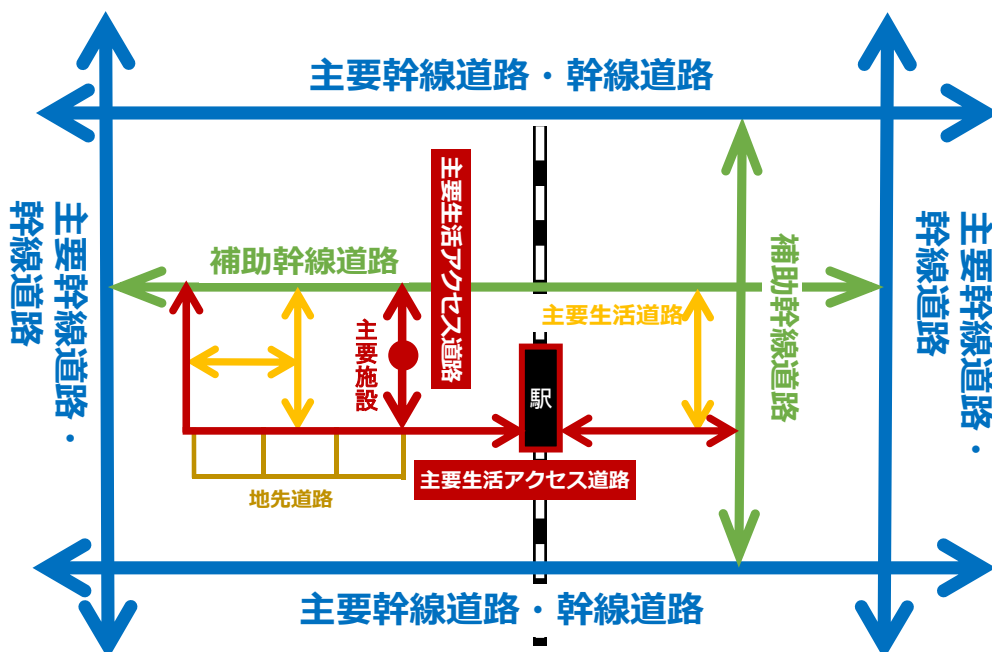


主要生活道路の考え方

主要生活道路 : 地区内の生活利便性・防災性の向上に資する道路 (幅員 6 m以上)

主要生活アクセス道路 : 「主要生活道路」のうち、地区外の拠点や駅へのアクセス等向上に資する道路 (幅員 8~12m程度)

階層別の交通体系イメージ



階層別の道路網イメージ*

* 主要生活アクセス道路を加えた道路網イメージ。

③-3 道路交通の安全性向上

「板橋区交通安全計画 2020」に基づき、道路交通の安全性や円滑な交通を確保するための道路整備・改善等を進めます。

（個別の取組）

- ・交通事故や交通災害^{*}の防止に向けた、道路整備、交差点改良、道路照明設置、道路利用の適正化等

③-4 道路交通の円滑化の推進

区内には東武東上線の踏切が 36 箇所ありますが、このうち約 7 割はピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の「開かずの踏切^{*}」であり、道路渋滞発生等の要因となっています。このことから、踏切による交通渋滞の解消や交通安全性の向上を図るとともに、鉄道による地域の分断を解消し、一体的なまちづくりを促進するため、東武東上線区内全線の立体化をめざします。なお、「区間ごとの基本的な考え」については、東京都が策定した「踏切対策基本方針^{*}」の改定や今後の各区分におけるまちづくりの動向に応じて適宜、見直しを行うものとしてします。

区内の東西方向^{*1}では、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、都心・副都心方向^{*2}では、中山道、川越街道で混雑時旅行速度^{*}が 20km/h を下回っています。

このことから、交差点改良や信号の表示周期調整などのように、部分的に整備・調整することで渋滞緩和の効果が期待できるような取組の検討について進めます。

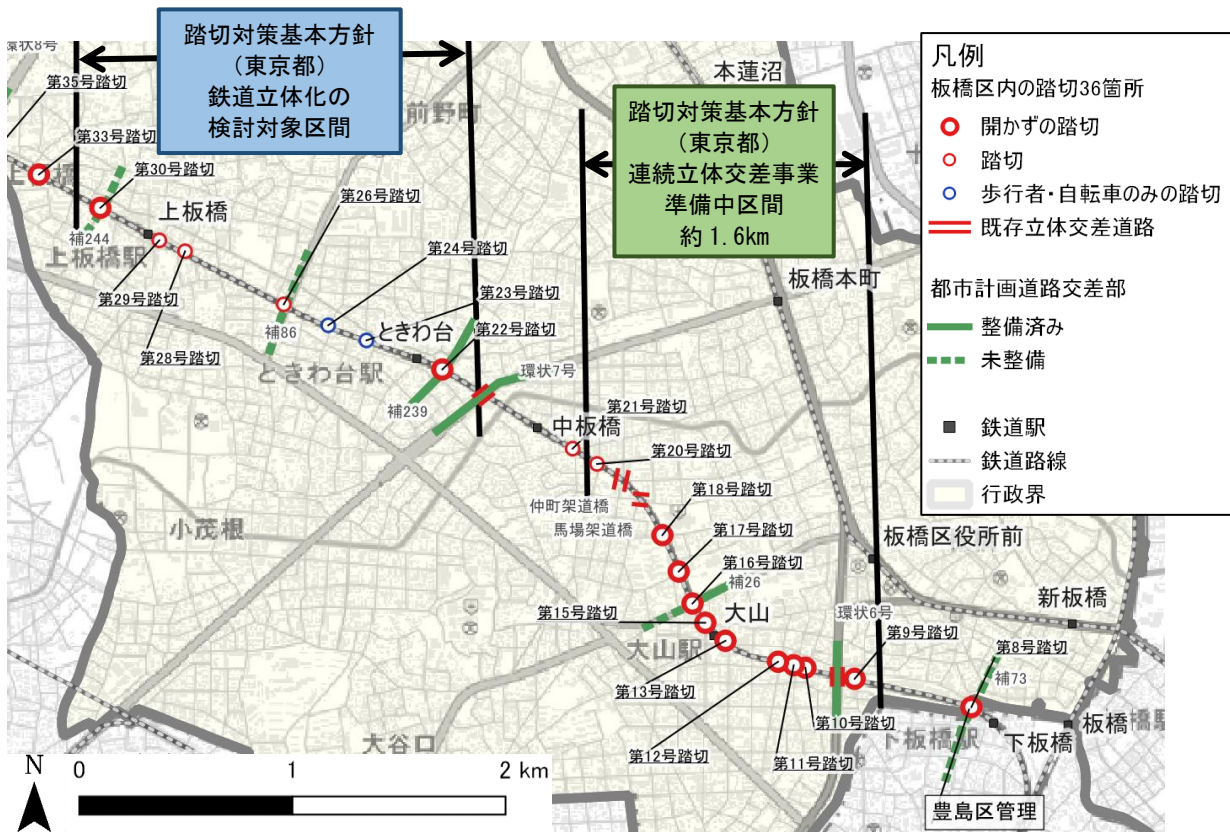
なお、これらの道路交通の円滑化の推進に取り組むことで、交通渋滞が緩和され、自動車の走行時間や走行経費の減少に伴う経済的な効果も期待されます。



立体交差化の整備前後事例（京成押上線（押上駅～八広駅間）明治通り）

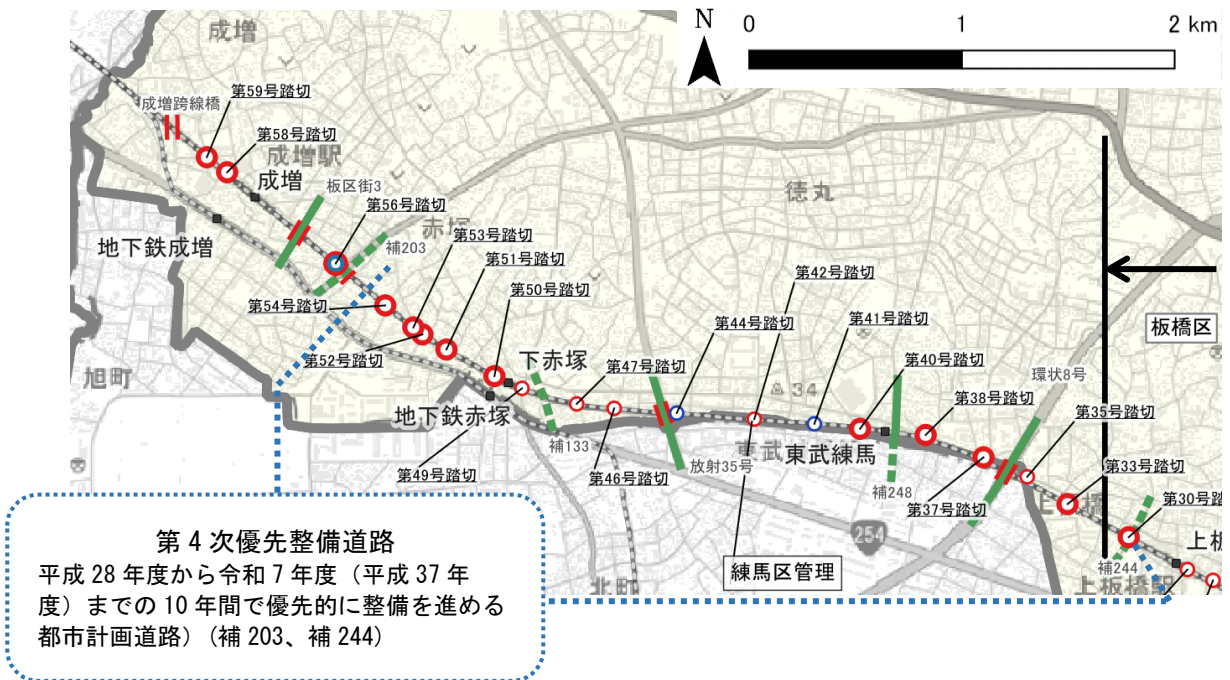
出典：道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット（東京都建設局）

*1、*2ともに第6章資料編 資-6を参照



区内周辺の東武東上線の踏切位置（下板橋駅付近～上板橋駅付近）

出典：板橋区資料、国土地理院地図をもとに作成



区内周辺の東武東上線の踏切位置（上板橋駅付近～成増駅付近）

出典：板橋区資料、国土地理院地図をもとに作成

＜東武東上線の区内における区間ごとの基本的な考え＞

「大山駅付近」より東側の区間

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、東京都をはじめとする関係機関と連携・協議しながら検討を進めていきます。

「大山駅付近」

大山まちづくり総合計画に位置づけた将来のまちの姿を実現するため、東京都や東武鉄道株式会社と連携し、連続立体交差事業の早期着工や駅前広場などのまちづくりを着実に進めていきます。

「中板橋駅付近」

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、区が中心となって、「ときわ台～上板橋駅付近」との同時施行も視野に、立体化を進めるための課題を整理し、東京都をはじめとする関係機関とも協議しながら、検討を進めていきます。

「ときわ台～上板橋駅付近」

「踏切対策基本方針」において「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていません。「大山駅付近」の進捗状況を見極めながら、さらに都市計画道路補助第86号線及び第244号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図りつつ、沿線のまちづくりに関する現状と課題の調査から進めていきます。

「ときわ台～上板橋駅付近」より西側の区間

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていませんが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、区として長期的な視点で立体化をめざしつつも、その実現には長期間を要するため、当面の安全対策として個別の踏切対策についても検討を進めていきます。

特に、踏切の遮断時間や通行量を考慮し、以下の4箇所の安全対策等について、優先的に取り組むべき踏切として検討を進めていきます。

- | | |
|------------------|------------------|
| ①第38号踏切（東武練馬駅付近） | ②第40号踏切（東武練馬駅付近） |
| ③第49号踏切（下赤塚駅付近） | ④第58号踏切（成増駅付近） |

（個別の取組）

- ・道路と鉄道との立体交差化
- ・鉄道の立体化以外の踏切対策の推進
- ・交差点改良や信号の表示周期調整等による渋滞対策の検討

【施策の方向性④】交通結節機能の維持・充実

多様な都市生活を営むだれもが安心・安全、快適に移動するため、駅周辺における交通結節機能の維持・充実を図ります。

<基本的な施策>

④-1 駅周辺の環境整備

駅における複数の交通機関相互の乗換え機能(交通結節機能)の改善を図っていくため、まちづくりの進捗状況や拠点としての位置づけ、現況データ並びに立地条件や地域要件、地域住民の意見等を加味し、特に交通結節機能の充実による効果が大きい駅の交通結節機能の充実を図ります。具体的には、JR板橋駅や東武東上線の大山駅、上板橋駅をはじめとする、市街地再開発事業[※]等が行われる駅周辺については、まちづくり事業と併せて、駅前広場の改修・整備も含めた交通結節機能の充実方策を検討します。また、駅前広場等への人の流れを促進し、交流機能の向上を図るため、駅前広場の改修・整備や市街地再開発事業等のまちづくりにより創出される空間の一体的な利活用についても検討していきます。

既に駅前広場が整備されている箇所については、適宜改修等の検討を行います。また、現時点で駅周辺のまちづくり計画がない駅についても、将来的な駅周辺における土地利用転換等のまちづくり事業に合わせて、乗換え利便性向上に向けた取組を検討します。

なお、JR板橋駅、都営三田線新板橋駅、東武東上線下板橋駅の3駅周辺を一体的な乗換え拠点と捉え、道路空間の再配分や歩行者空間の充実による鉄道3路線の乗換え利便性強化等を検討します。

(個別の取組)

- ・駅前広場等の改修等
- ・新たな駅前広場等の整備の検討
- ・公共交通機関の乗換え利便性強化



駅前広場の事例
(東武東上線ときわ台駅)



駅前広場の事例
(東武東上線成増駅)

【施策の方向性⑤】物流の円滑化等のための環境の充実

SDGs[※]の理念に沿い、区内の産業の発展や物流の円滑化等に寄与するための環境整備を図ります。

<基本的な施策>

⑤-1 路上駐車対策

駅周辺や商店街周辺は区内でも重要な生活・にぎわい拠点となっており、来訪者が板橋区を訪れる理由の1つとなっていますが、路上駐車が歩行者の安心・安全・快適な通行の障害となっている地区が存在しており、「通行が不便と感じる商店街における路上駐車の種類」に対する意見をみると、トラックが回答全体の約7割を占めている状況です。

一方、東京都トラック協会へヒアリングを実施したところ、「荷捌き空間が十分に整備されていないこと」や「自転車駐輪のマナーが悪く、トラックの通行や駐車の障害となっていること」が指摘されています。このことから路上駐車が多くの路線について、取締りの強化を交通管理者へ働きかけるとともに、荷捌きスペースの確保の検討や自転車の交通ルール・マナー啓発等を促進していきます。

荷捌きスペースの確保の検討については、今後、商店街や物流事業者などと連携しながら、区全体の路上駐車・荷捌き実態を把握した上で、区全体としての方向性を検討し、「安心・安全・快適な歩行環境」と「生活に必要なものを運ぶための円滑な荷捌き環境」の両立をめざします。なお、路上駐車対策等を行い、円滑な物流サービスが提供されることで、区内の産業の経済的な発展にもつながっていくことが期待されます。

(個別の取組)

- ・路上駐車取締りの促進
- ・荷捌きスペースの確保の検討
- ・自転車の交通ルール・マナー啓発等【再掲】

【基本方針1】

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

【目標2】 災害に強いまちを支える交通インフラの強化

【施策の方向性⑥】 防災性の強化

区民が安心・安全な生活を送れるよう、道路の防災・減災機能の強化、災害時の避難や救援活動に資する道路整備など、交通インフラの防災性を強化し、災害に強い交通環境の実現をめざします。

<基本的な施策>

⑥-1 緊急車両等の走行性・速達性向上

区の緊急輸送道路^{*}には、災害拠点病院^{*}までの移動において、迂回が必要な区間や、踏切遮断により緊急車両等の通行に支障をきたす可能性のある区間が存在しています。そのため、未着手の都市計画道路を対象に、災害拠点病院等へのアクセス道路の整備を促進するとともに、東武東上線全線の立体化をめざすことにより、緊急車両等の走行性・速達性の向上を図ります。

(個別の取組)

- ・ 災害拠点病院等へのアクセス道路の整備促進
- ・ 道路と鉄道との立体交差化【再掲】^{*1}

⑥-2 市街地の防災性向上に係わるインフラ整備

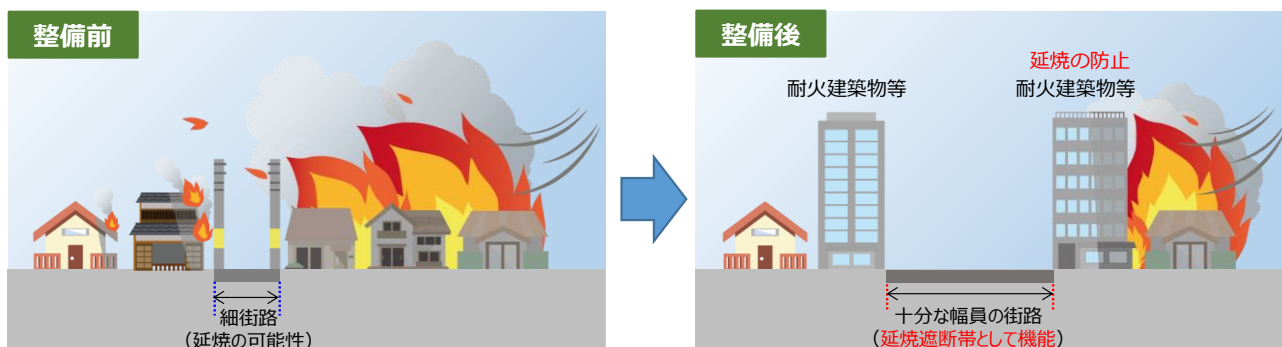
区内には、火災発生時に延焼被害が拡大する危険性の高い、細街路で形成された木造住宅密集地域^{*}が残っています。特に市街地内の道路においては、人口密度とともに電柱・電線の密度も高く、災害時の被害が甚大となりやすいことが想定されます。また、危険なブロック塀の撤去が進んでいない道路も残されている状況です。

これらの災害リスクに対処するため、防災性向上に係わるインフラ整備を進めます。具体的には、木造住宅密集地域への対応として、主要な都市計画道路（特定整備路線）による延焼遮断帯の形成を促進します。また、「細街路拡幅整備事業」や、「板橋区無電柱化推進計画（現在、策定中）」の中で、今後、選定された路線について、無電柱化を推進していきます。さらに、既存道路の防災性を強化するため、ブロック塀等撤去助成による危険なブロック塀等の撤去を促進します。

^{*} 1 「区間ごとの基本的な考え」は③-4を参照。

(個別の取組)

- ・ 主要な都市計画道路（特定整備路線）によって創出される延焼遮断帯の形成
- ・ 細街路の道路拡幅の推進【再掲】
- ・ 無電柱化の推進
- ・ 道路等に面している危険なブロック塀の撤去の促進



都市計画道路の整備によって創出される延焼遮断帯の形成イメージ

【板橋区内の無電柱化による整備例】



板橋区内の無電柱化による整備事例（板橋宿不動通り商店街）

参考：板橋区無電柱化推進計画（基本的な考え方）
（平成 31 年（2019 年）3 月、板橋区都市整備部）