協議会でのご意見（抜粋）と回答

<交通安全対策について>

- **歩道が狭くて通りづらいので、早期改善をして欲しい**
- 自転車レーンは整備しないのか
- **自転車が車道を通りづらそうなので、「歩道」を通ってしまいそう**
- 最近頻発している、自動車の歩道乗上げ事故へも配慮をして欲しい

<回答>

- 自転車は、主として走行空間が整備された西池袋通りの通行を想定しています。
- 自転車は一方通行の対象外とし、ナビライン等により車道通行を促します。
- 現況の道路幅員内での整備では、自転車通行帯幅員（1.0m）の確保が困難と考えられるため、次回協議会までに自転車対策案を示します。
- 植栽に加えて柵、車止め等を設置し、児童・生徒、歩行者の安全を確保します。

<部分一方通行について>

- **早期に実施して歩道を広げて欲しい**
- もう少し検討を深めて欲しい
- 全区間一通がよい。部分一通の理由は
- **脇道交通が増えないと理解できたが、区の示す対策を確実に実施してほしい**

事業にご理解を頂き、感謝致します。道路の適正利用を考えますと、現段階では部分一方通行が最適だと判断しています。流入交通対策は警察と連携し、積極的に実施していきます。

<その他>

・来街者が沿道を楽しめる装置がほしい・電柱、標識位置の見直し・豪雨対策・荷捌き所の確保・アイビーリングの活用方法について・特定利益でなく公平性のある整備を

皆様の意見が以下のように、より具体的な検討へ向かっています。

自転車歩行者の安全対策　具体的な計画案の提示
回遊を促す仕組みづくり　道路施設の地域利用

今後のスケジュール

2019年6月	課題（脇道流入交通）の検討 ランドスケープデザインを取り入れた整備(案)の提示
2019年度末	交通管理者との協議 道路・無電柱化の基本設計（協議会にて提示予定）
2020年度	実施に向けた詳細設計 工事の一部実施

ご意見は、地元代表者または、以下「立教通り整備推進協議会事務局」まで
豊島区都市整備部道路整備課　電話）03-3981-4879　FAX）03-3981-1008
担当：小俣、須賀　E-mail）A0023309@city.toshima.lg.jp

令和元年７月発行

西池袋まちづくりニュース

No.7
立教通り整備推進協議会　事務局

6.5 立教通り整備推進協議会を開催

～脇道区道対応・基本デザイン案を提示～

令和元年６月５日（水）西池袋第二区民集会室において第７回立教通り推進協議会が開催され、梅本座長は冒頭挨拶で「長年の検討のおかげで、かなり良い案が煮詰まってきた。計画を実施する時期が来ている。」と、事業の早期実施に対する強い意思を示しました。豊島区は、「部分一方通行」であれば脇道区道への迂回メリットが低く、「通過交通による影響は少ない」と示したうえで、安全対策の実施を検討しています。また、設計者の（株)ランドスケープ・プラス平賀氏が、地球環境負荷の低減に寄与する持続可能社会への取組みとして、道路の新たな役割と基本デザインを提案しました。これにより立教通りは、豊島区初の「環境モデル路線」整備を推進します。

休憩時間には、大勢の出席者が模型を囲んで多数の質問を交わし、整備後の具体的なイメージを確認しました。その後の質疑応答では、出席者１名ずつから意見を頂いたうえ、総括挨拶で高野区長が事業への協力を呼び掛けて閉会となりました。

閉会後も参加者が模型を囲み、自宅の位置を確認して写真を撮影したり、植栽の種類、管理方法、照明の設置間隔などの道路に関する質問をする姿が多く見られました。また、部分一方通行を実施した場合の迂回ルートを確認するなど、「模型のおかげで一方通行の具体的なイメージが湧いた。」と好評でした。

今後、道路計画について検討を行い、まとまり次第、協議会で報告をする予定です。

【会場の様子】

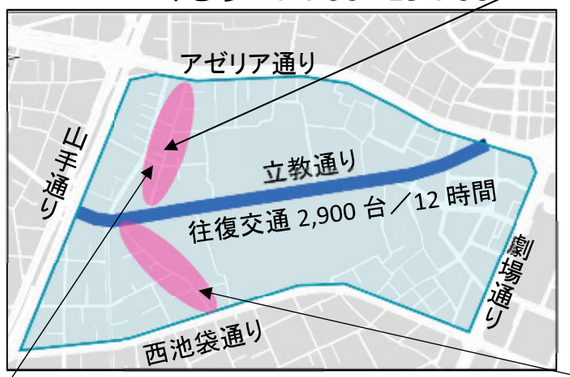
【模型を囲み、質疑応答で賑わう参加者】

交通量調査

前回の協議会では、脇道区道への流入交通増加の懸念と、その対策に関する声を多く頂きました。そのため今回は、交通量調査を実施し、脇道区道の利用現状を示しました。さらに池袋警察署からのスクールゾーン規制時間帯における指導取締り情報と合わせると、現在は通過車両が少なく、主に居住者が利用する道路と判明しました。

【調査日】平成 31 年 3 月 6 日（水）

くもり　7：00~19：00



＜池袋警察署の交通指導取締り＞

平成 31 年 2 月　北側区道で実施

スクールゾーン(7：30~9：00)

■居住者車両　　（約 25 台）

■違反(通過)車両（約　1 台）

■コメント

「通過車両はほとんどいない。

ほぼ居住者車両が利用する道路」

＜北側区道＞
往復交通　150 台／12 時間
ピーク　　15 台／時間

＜南側区道＞
北向交通　330 台／12 時間
ピーク　　50 台／時間

【脇道区道の現状】
通り抜けの道路ではなく、主として**沿道住民が利用**する道路

通過交通の検討（１）

一般的に生活道路で課題となるのは、沿道住民の交通ではなく「通過交通」です。そこで部分一方通行において「通過交通」が脇道区道へ及ぼす影響を検討しました。

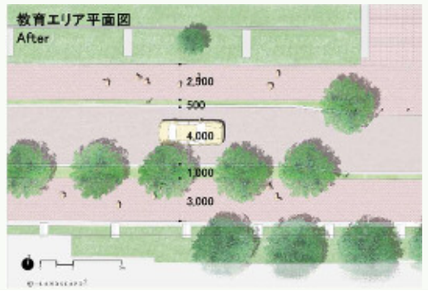
＜池袋への往路＞
一方通行に順行して従来通りの通行が可能であり、影響は無い

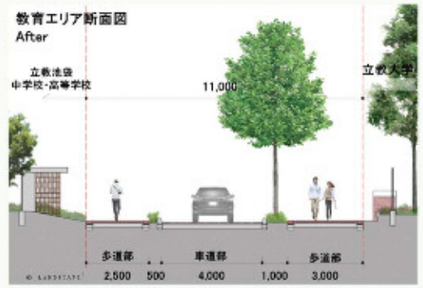
＜池袋からの復路＞
幹線道路の利用が速く、快適、安全で、脇道流入のメリットが少ない

環境モデル路線の整備（３）

教育エリア

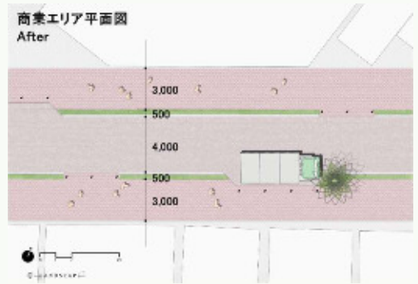
一方通行により車道を狭め、歩道を 2.5m以上に拡幅し、通学児童の安全を確保します。樹木の列植で景観性を向上し、快適な歩行空間を創出します。

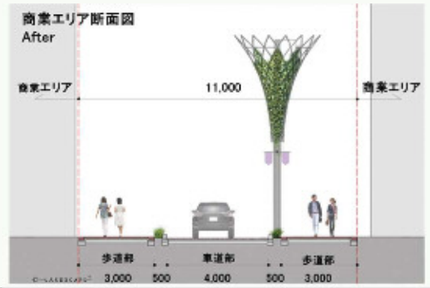




商業エリア

アイビーリングの採用により、道路に必要な機能を一つにまとめ、緑化と歩道拡幅を両立します。今後、需要に応じて荷捌き所の設置を検討します。





高野区長総括挨拶（要旨）

先日はハレザ池袋の内覧会へ 6,000 人以上の方々に来場頂き、いよいよ豊島区が進める２２のプロジェクトが動き出しています。これまでに無い大きな事業規模ですが、いま豊島区が大きく変わる機会を迎えています。立教通りは、歩道が狭いという課題を端として議論を重ね、今回で 7 回目を迎えました。皆様から一つ一つ丁寧にご意見を伺いながら進めており、現在では一定のご理解を頂けていると感じています。今回から、南池袋公園を手掛けた平賀氏がプロポーザル方式で選定され、皆様方のご要望を充分に活かしながら事業を進めることになります。地域の資産を活かした区内初の環境モデル路線として、環境性、景観性を付加し、また立教学院にも協力を頂きながら、二又交番前から山手通りまでの全線を整備します。すべての皆様にご納得頂くことは難しい部分もありますが、丁寧に説明を行い、本事業を通じて池袋西口全体、豊島区全体のまちづくりを進めてまいります。

通過交通の検討（２）

前頁の検討から**脇道区道への**流入メリットが少なく、
通過交通による影響は少ないと想定されます。

～区域内で車を利用の皆さまへ～

地域の方々が悲惨な交通事故の
「被害者」にも「加害者」にもならぬよう、
幹線道路を使った迂回をお願いします。

脇道対策

さらに通過交通対策の積極的な実施で、皆様の安心安全な道路を守ります。

通り抜け防止・速度抑制に効果的な対策事例

①狭さく（路側帯にラバーコーンを設置し、物理的に車道を狭める）

②カラー舗装（歩行者通行箇所と交差点を明確化し、車への注意喚起）

※写真は整備事例のイメージです。

環境モデル路線の整備（１）

【立教通りが担う４つの役割】

安全性	防災性	景観性	環境性
歩道拡幅	無電柱化	歴史的建造物	快適な歩行空間
事故防止対策	緊急避難路	地域の持つ緑資源	持続可能な環境性能

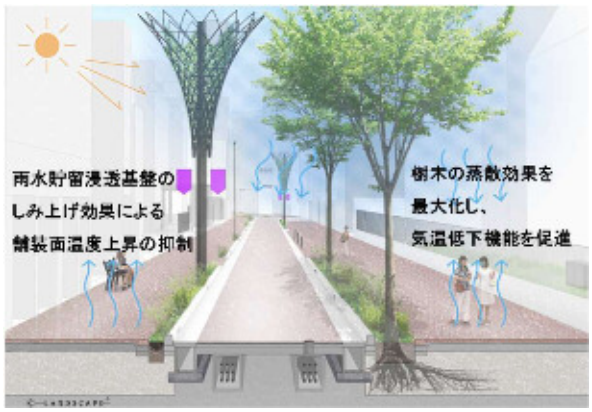
新たに提案する事業方針

道路の新たな役割として、豊富な緑と歴史的建造物が調和する「景観性」と、道路が環境負荷を低減する「環境性」を取り入れます。これらの地域資産を次世代へ引継ぎ、質の高い持続可能な社会の実現のため、「環境モデル路線」整備を実施します。

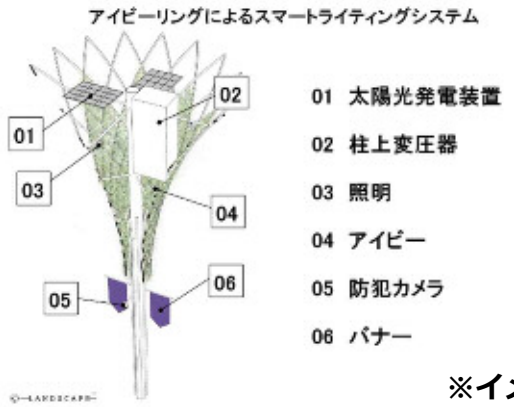
環境モデル路線の整備（２）

【環境負荷低減装置の案】

<雨水を活用した環境装置>



<多機能なアイビーリング>

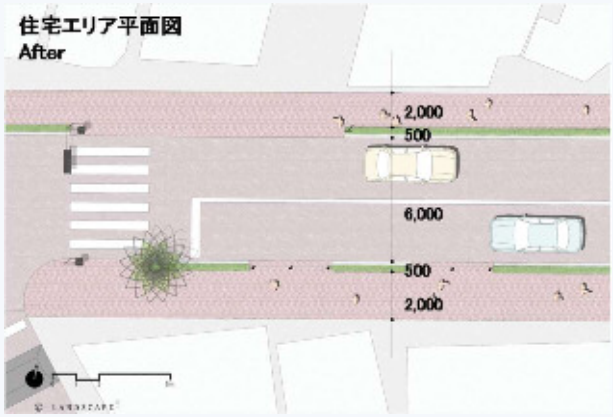
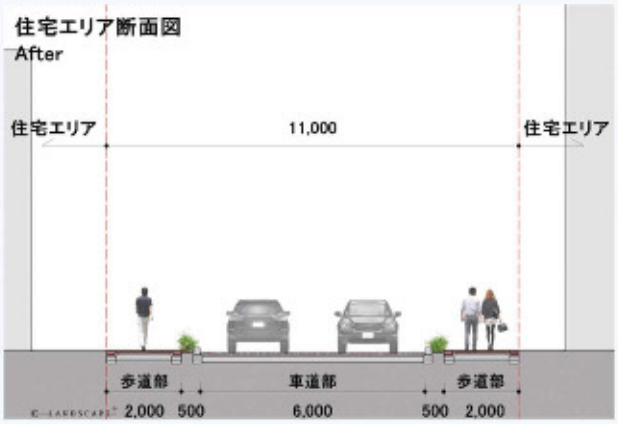


※イメージ図

道路に保水性能を持たせ、下水道負荷の軽減、舗装面温度上昇の抑制、植栽帯への水分補給を担います。晴天時は、雨水貯留層と樹木の蒸散効果が木陰と共に気温低下を促進し、快適な歩行空間を創出します。アイビーリングは照明、防犯カメラ、フラッグ設置、太陽光発電、変圧器の置場と、安心安全・地域活性化など多機能を持ちます。都市の狭あいな歩道で、樹木に替わる緑化手法として技術検討中です。

【ランドスケープデザイン案】

立教通りを、交通形態と歩行者交通量が異なる３つに区分し、各区間の整備イメージを提示しました。

住宅エリア

相互通行区間として自動車交通の利便性を確保し、歩道の有効幅員の拡幅（2.0ｍ）で、道路の適正利用に努めます。また谷端川緑道の改修と合わせ、樹木や四季を感じる多種類の植栽配置を検討し、歩行者の回遊性、快適性を向上します。