

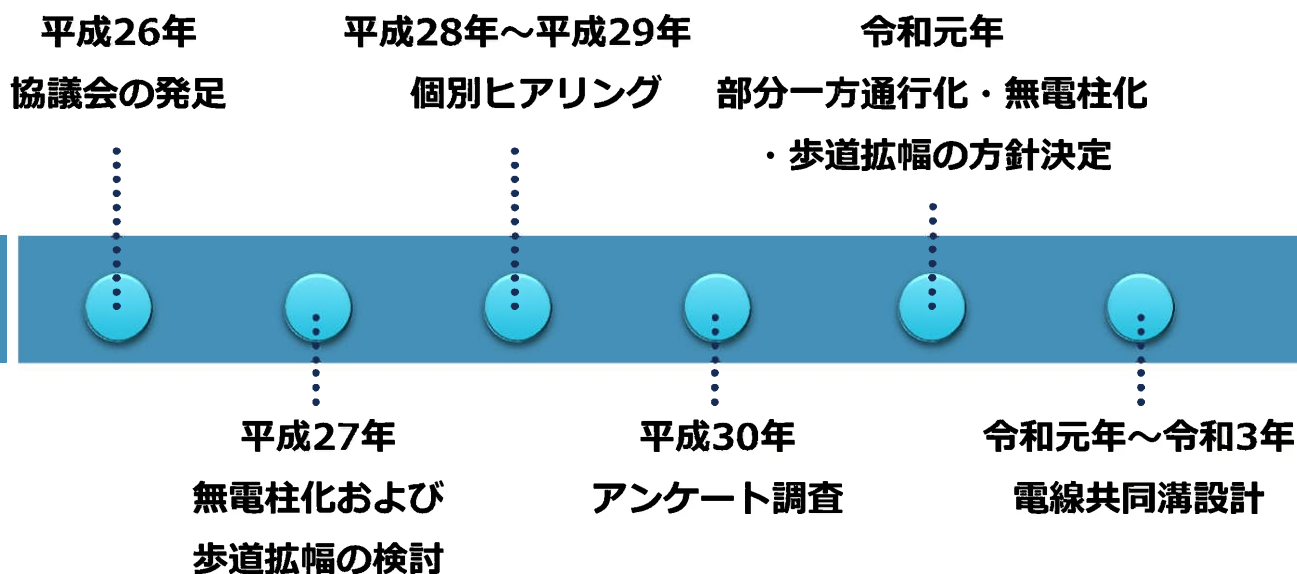
立教通り整備事業説明会

令和4年4月14日（木）

IKE・Bizとしま産業振興プラザ多目的ホール
豊島区 道路整備課



これまでの経緯



立教通りの課題

課題 1 : 退避経路の確保

立教学院は避難場所に
指定されている



立教通りは
避難場所までの重要な
退避経路となる

図表 37 都市再生安全確保施設整備方針図



立教通りの課題

課題 2 : 震災時、電柱が通行の妨げになる



立教通りの課題

課題3：池袋駅側は歩行者量に対して歩道幅員が狭い



立教通りを取り巻く環境変化

①西池袋通り・みたけ通りの開通による自動車交通量の低減

立教通りの自動車交通量（推移）



立教通りを取り巻く環境変化

②池袋駅周辺のまちづくりの進展

街の進展による
来街者の増加

回遊性の向上
奥行きのあるまちの
創出

避難場所への
導線確保



課題と環境変化に対応するために

課題解決

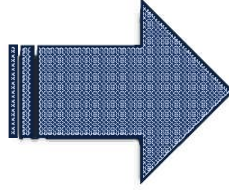


環境変化への対応

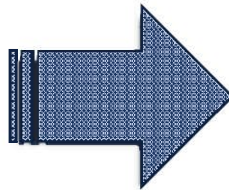


立教通りの将来を見据えた検討

協議会での検討



一方通行化による
歩道拡幅



無電柱化による
防災力向上

一方通行化の検討

一方通行化による歩道拡幅

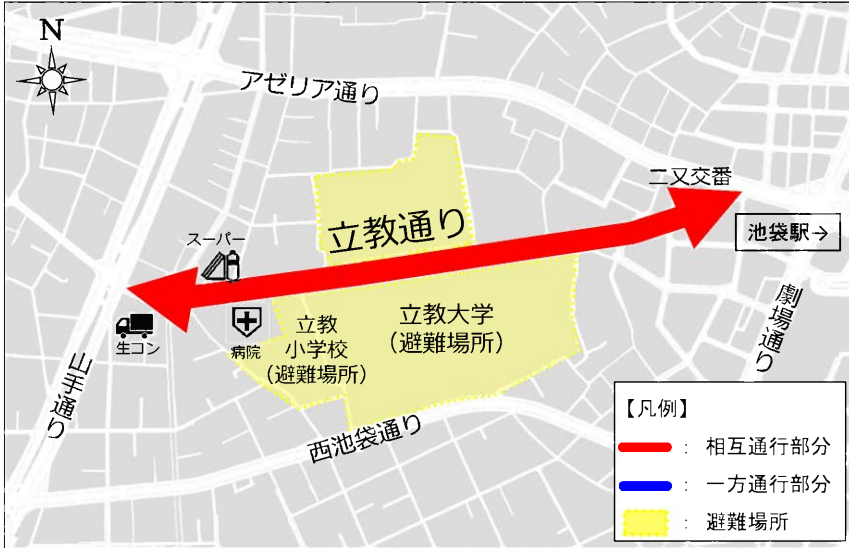
一方通行化による主な懸念事項

- 車の利便性が低くなる(遠回りになる)
- 脇道へ車が流れる
- 山手通り側は利用形態が異なるため、整理が必要

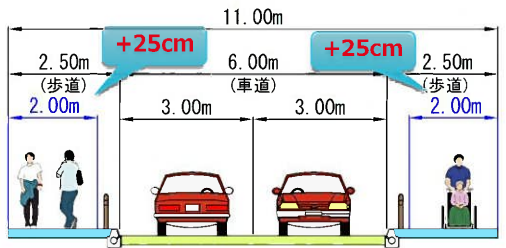
一方通行化の検討

評価：△

A案 (相互通行)



DOWN 歩道が片側25cmしか広がらないので費用対効果が低い



一方通行化の検討

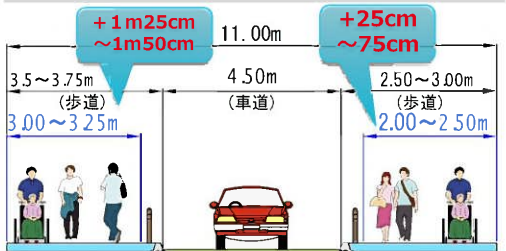
評価：○

B案 (完全一方通行化)



UP 全体を通じて安全な歩行空間が確保される

DOWN 車両を利用する周辺施設への影響が大きい



一方通行化の検討

評価：◎

C案（部分一方通行化）



避難場所までの
安全な歩行空間が
確保される



車の利便性も
一定程度確保される

一方通行化の検討

交通体系	車の利便性	歩行者の快適性	歩行者の安全性	総合評価
A案 相互通行	◎	△	△	△
B案 全線一通化	△	◎	○	○
C案 部分一方通行化	○	○	◎	◎

無電柱化の検討

無電柱化による防災力向上

無電柱化による主な懸念事項

- ・ 地上機器が歩道に立ち上がる
- ・ 工事に時間がかかる

無電柱化の検討

地上機器の 設置場所検討

- ・ 設置場所の確保
(立教大学・公園内・アゼリア通り)



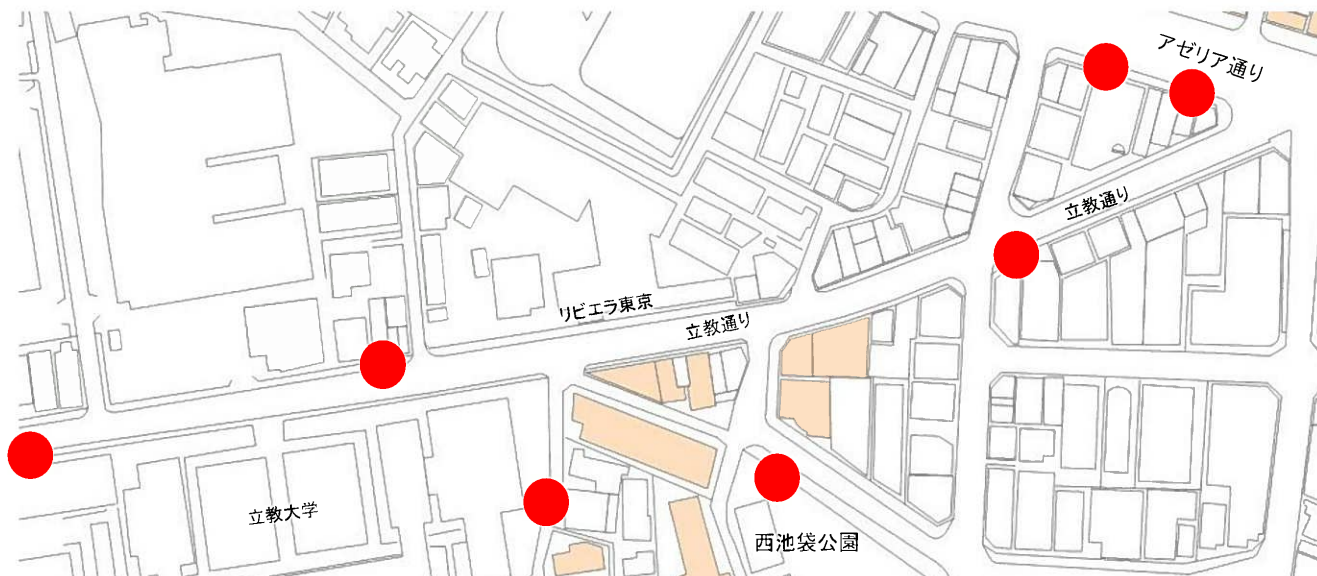
工事期間の短縮

- ・ 既存設備の活用
- ・ 新材料の使用



無電柱化の検討

・地上機器配置計画図



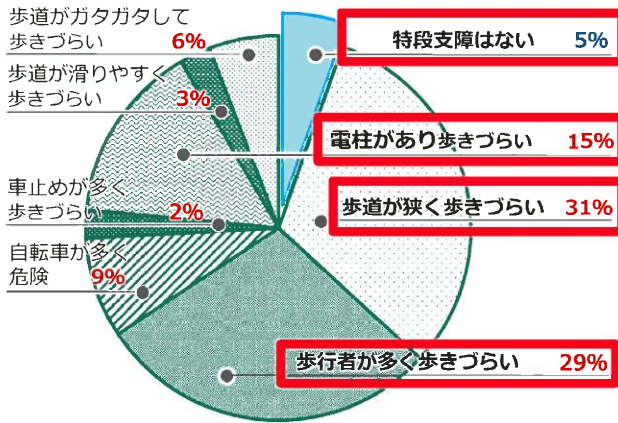
アンケート調査の実施



アンケート調査の結果

問1 立教通りの課題について

現在の立教通りの安全性と快適性について、歩いて利用する際、どのように感じていますか。



多くの方が
現在の立教通りに対して
課題があると考えている

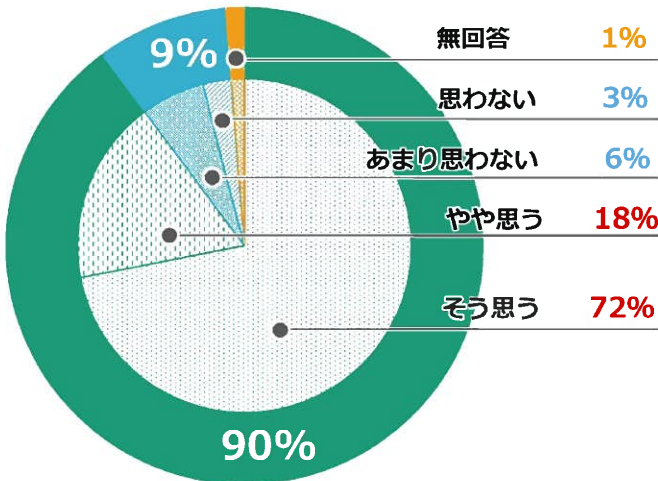
特に多い項目は次の通り

- 歩道が狭く歩きづらい (31%)
- 歩行者が多く歩きづらい (29%)
- 電柱があり歩きづらい (15%)

アンケート調査の結果

問2-1 無電柱化について

立教通りの無電柱化を進めるべきか



90%の方々が賛成

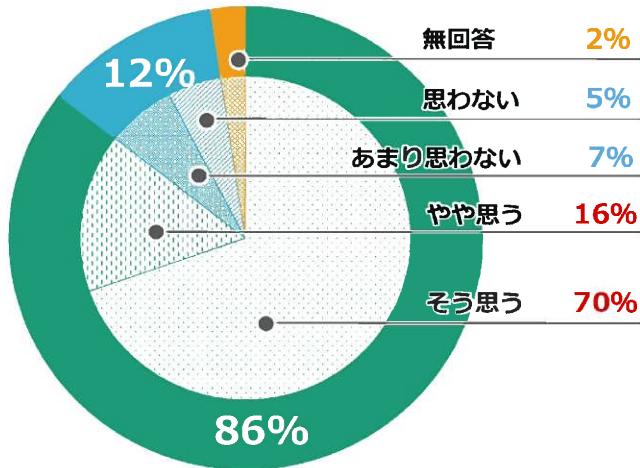
- 賛成**
- ・ 早く取り掛かってほしい
 - ・ 狭い道ほど効果的かと思う
 - ・ 周辺も含めて整備してほしい

- 反対**
- ・ コストがかかるので必要ない

アンケート調査の結果

問2-2 歩道の拡幅について

立教通りの歩道の拡幅を進めるべきか



86%の方々が賛成

賛成

- ・車いす、ベビーカーがすれ違えない
- ・自転車との事故低減のために
- ・混雑時以外もすれ違いが困難

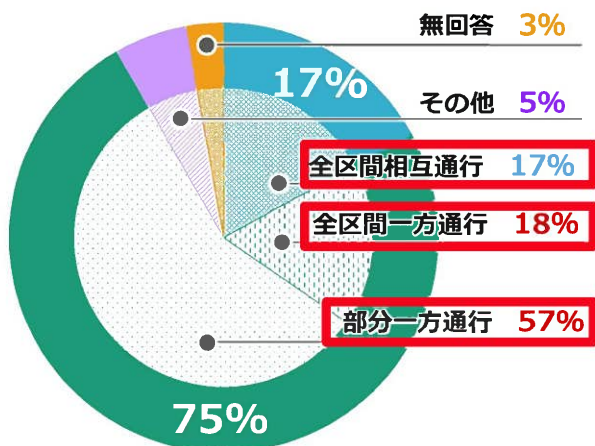
反対

- ・歩行者のマナーの問題
- ・両側セットバックすればよい

アンケート調査の結果

問3 一方通行化について

全区間相互通行、全区間一方通行、部分一方通行の3案について、どの整備方針（案）がよいですか。



「部分一方通行」に賛成が最も多い

多くの方が
**「車」から「人」への
交通体系の変化を期待**

整備方針の決定

協議会での検討（協議会 8 回、幹事会 7 回）とアンケート調査をふまえ、
「部分一方通行化・歩道拡幅・無電柱化」による
道路整備を基本方針として、計画を進めてまいります。

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

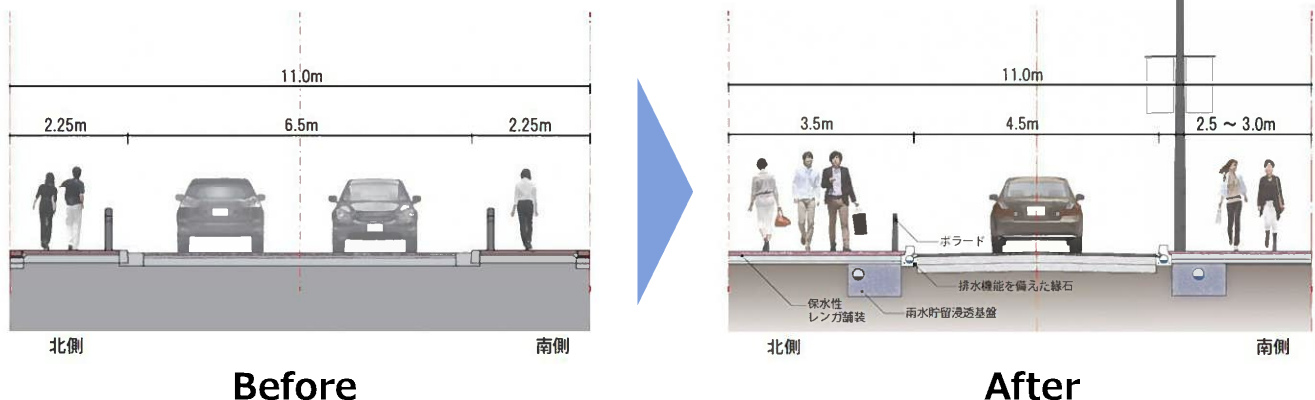
道路の新たな役割として、豊富な緑と歴史的建造物が調和する「景観性」と、グリーンインフラを主とした「環境性」を取り入れます。地域が保有する資産を次世代へ引継ぎ、質の高い持続可能な社会を実現するため、「環境モデル路線」として整備を実施します。

計画断面図

一方通行化を行う箇所は、車道を縮小し、歩道を拡幅します。

車道幅員：約6.5m ⇒ 約4.5m

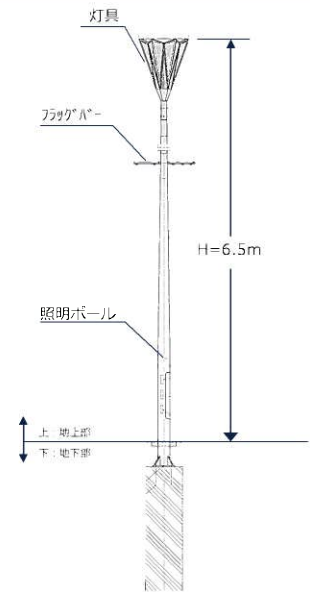
歩道幅員：約2.25m ⇒ 約2.5m～3.5m



街路灯の新設



街路灯イメージ



街路灯構造図

シンボルツリー

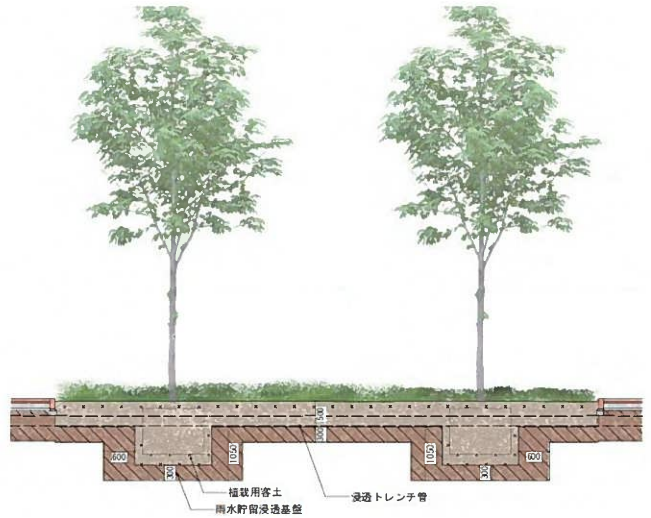
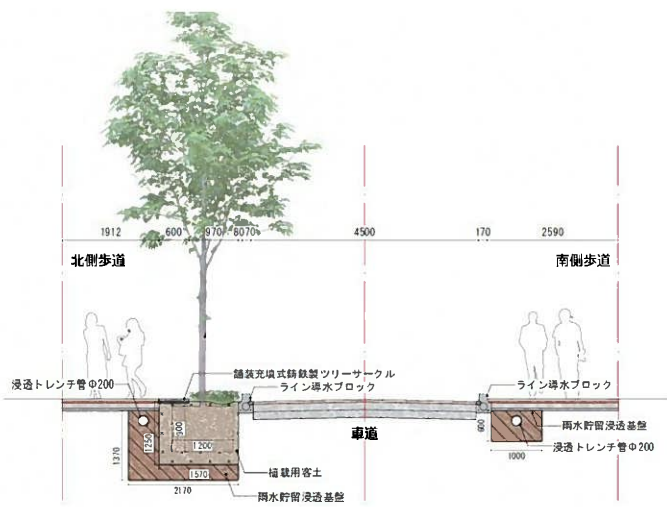


二又交番前 計画イメージ



ケヤキイメージ

植栽計画



環境モデル路線

環境負荷の少ない整備、グリーンインフラの導入。



グリーンインフラのイメージ



脇道対策

整備と併せて、面的に安全性を高めるため、脇道対策を検討します。



狭さくイメージ



カラー舗装イメージ

整備イメージ ～二又交番前～



整備イメージ ～立教大学正門付近～



整備イメージ ～山手通り付近～



整備区間

3工区に分けて整備します。



整備スケジュール (全体)

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
第1工区	→								
第2工区			→						
第3工区						→			

整備スケジュール（第1工区）

第1工区の詳細スケジュール



一方通行化のスケジュール

一方通行化は段階的に行います。



ご清聴ありがとうございました

