

協議会でのご意見（抜粋）と回答

<交通安全対策について>

- ・荷捌きや乗り降りの停車車両があっても自動車が円滑にすれ違えるのか
- ・ポラードなどしっかり安全対策を
- ・自転車が歩道を走らないか心配だ
- ・車道が広がったことで、自動車の速度が上がることへの対策をとってほしい
- ・街路灯が片側配置で暗くならないか
- ・照明や植栽が通行の支障とならないか

<回答>

- ・車道幅員を 4.5mとし、緊急車両 2.5mと一般車両 2.0mがすれ違い可能です。
- ・逆行と順行の自転車が同時に車道通行できる幅員を確保し、ナビラインにより自転車の車道走行を促進します。
- ・横断歩道などで部分的に車道を狭める「狭さく」で車の速度抑止を実施します。
- ・夜間の安全のため、光源の調整等により片側配置でも適正な照度を確保します。
- ・照明、車止めは安全安心に必要な施設として極力支障の無い位置に設置します。

<部分一方通行について>

- ・早期に実施して歩道を広げてほしい
- ・一方通行の事例をよく研究して実施を
- ・迂回路の想定と対応、周知方法など
- ・区の示す対策を確実に実施してほしい

- ・部分一方通行は延期とさせていただきますが実施には十分な周知期間を確保し、改めて域内交通の変化を注視しながら、安全に配慮した対策をご提案します。

<その他>

- ・二又交番前のシンボルツリーは、位置や管理について、よく検討が必要
- ・低木植栽の維持管理、清掃の徹底
- ・雨水貯留槽の豪雨対策に数値はあるか
- ・住宅エリアも歩道が広がるのか
- ・全工区で無電柱化を進めて欲しい

- ・頂いたご意見については、今後皆様の意見を伺いながら検討していきます。環境モデル路線として、景観性・安全性・防災性・快適性を向上させ、区が目指す持続可能な都市を形成してまいります。
- ・無電柱化に加え、各地域特性に応じた改良により快適な道路環境を実現します。

今後のスケジュール

令和 2～3年度
道路設計

本年度予定していた一方通行、工事着手については延期とさせていただきます。新しい計画がまとまり次第、改めて事業スケジュールを提示します。

令和 4年度以降

一方通行・工事着手時期を、総合的に判断して参ります。

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

【立教通り整備事業に関するお知らせ】 ～スケジュールの見直しについて～

豊島区では、新型コロナウイルスによる区財政への影響を勘案し、立教通り整備事業のスケジュール見直しを行っています。そのため、当初予定していた一方通行や工事着手は延期となります。これをふまえ本号では、3月に開催した第8回立教通り推進協議会の資料から、事業見直しを踏まえた内容の一部変更してお伝えします。

～R2.3.24 推進協議会を開催～

協議会では、道路設計の変更点として、自転車の安全な通行と、災害対策の機能確保のため、車道幅員 4.5m案を提示しました。また、本事業の進め方として、路線全体を3工区に分割します。また旧の幹線道路である立教通りは地下埋設物が多く存在しますが、修景設計における道路幅員の再配分により、既設埋設物、照明等の道路施設、植栽等の修景機能の両立を図ります。また図面や動画で具体的な道路利用と整備イメージを実感頂きました。質疑応答では、交通安全対策への意見が多く、区長挨拶では、立教通りと西口再開発が連携した奥行きのあるまちづくりが示されました。

今後は道路設計を進めつつ、改めて皆様へ事業スケジュールを提示する予定です。

街路灯、ポラード等の仕様

自転車・車の安全対策

歩行者の安全性、快適性

豪雨に伴う治水対策

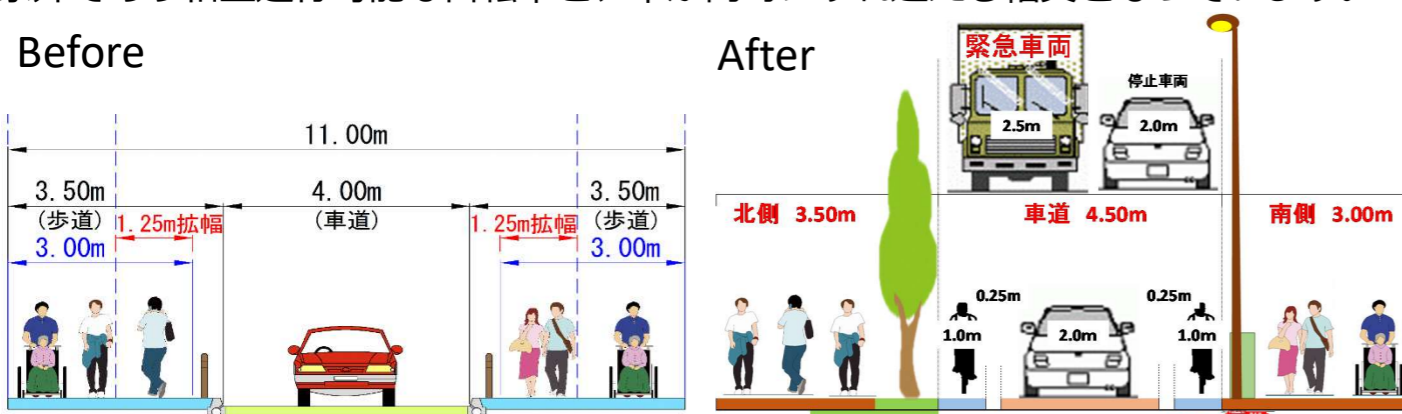
※質疑応答で頂いた主な質問です。道路利用を想定した具体的なご意見を多く頂きました。



道路設計の変更点

これまでの計画案では、全幅 11mの立教通りにおいて、車道幅員を 4.0mで計画していましたが、関係機関との協議により、災害時の円滑な交通流の確保と、立教通りの活発な沿道利用に配慮し、車道幅員を 4.5mに変更します。これにより緊急時における緊急車両（最大 2.5m）と、停止車両（2.0m）のすれ違いが可能となります。平時には、人の乗降、荷捌きによる停止車両に対して、安全円滑に側方通過が可能です。

また前回協議会で質問が多かった「自転車への安全対策」についても、一方通行の対象外であり相互通行可能な自転車と、車が同時にすれ違える幅員となっています。

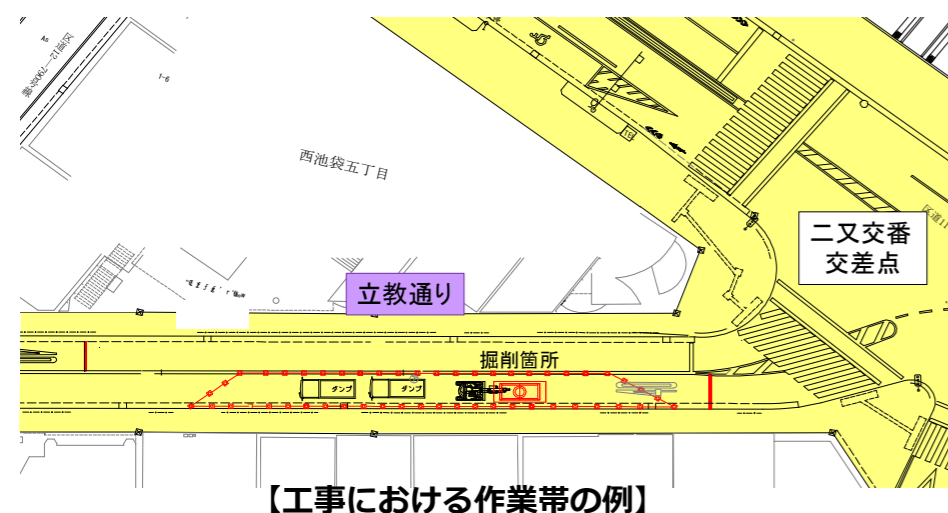


【車道幅員を 4.5mへ変更】

緊急時のすれ違い、自転車の安全な車道通行を促進することで歩道を含めた道路の快適性、安全性が向上します。

工事概要

本事業では、修景工事に先駆けて無電柱化のための電線共同溝工事を実施します。下図は工事における作業帯の一例です。電線共同溝工事の詳細な手順は次頁のとおりで、各ステップに分けて工事を実施します。着工時期はあらためてお知らせ致します。



【工事の方法】

- ・事前チラシを近隣へ配布
- ・原則夜間工事（20-6時）
- ・カラーコーンで囲い、誘導員を配置
- ・片側交互通行
- ・昼間は仮舗装で復旧し、路上に支障物なし

【工事における作業帯の例】

環境モデル路線の整備（2）

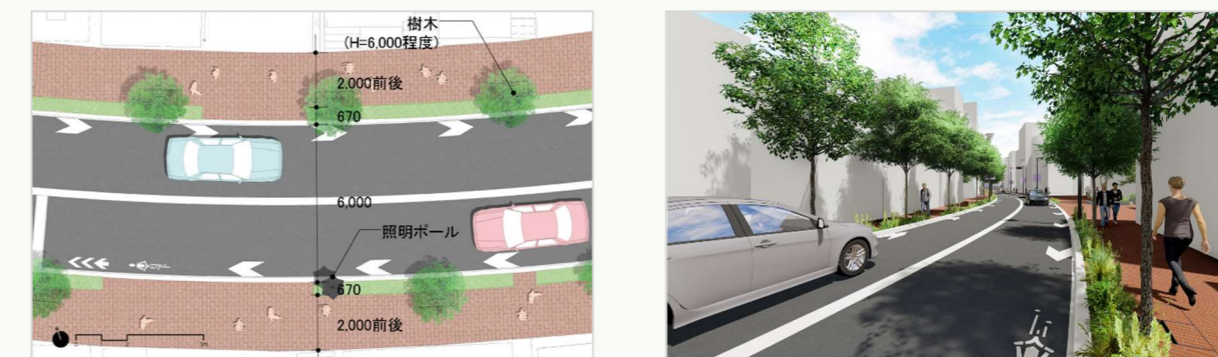
教育エリア

一方通行により車道を狭め、歩道の有効幅員を 2.5m以上確保します。北側に植栽、南側に照明ポール等を配置し、快適で安全な歩行空間を創出します。



住宅エリア

相互通行区間として、限られた幅員を最大限に活用し、歩道の拡幅、植栽等のグリーンインフラ整備を行うことで、利便性の高い快適な空間となります。



高野区長総括挨拶（要旨）

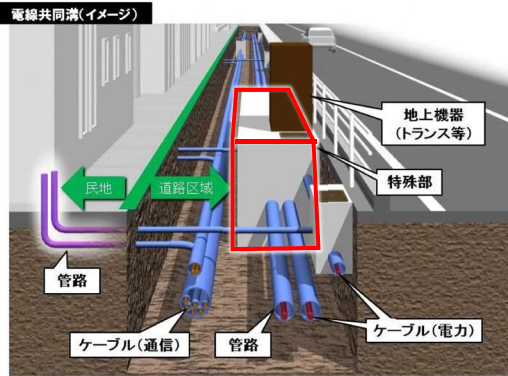
この立教通り整備事業は、梅本座長の強いお力添えにより、長い検討期間を経て、ようやく計画がここまでたどり着いたと実感しています。先日テレビ番組で取り上げられたように、池袋西口には人々が集まり回遊する資源がたくさんあります。さらに、池袋西口公園の再整備を含めた再開発の計画も進んでおり、この立教通り整備事業はそれらと一体となった整備が必要と考えています。また池袋は「駅フクロ」とも呼ばれ、どうやって人の流れを駅地下から地上へ誘導するかが大きな課題となっています。

そのため立教通りでは、道路の修景デザインと地域の景観資源を調和させ、さらにグリーンインフラ機能による環境モデル路線とすることで、人々が憩い、快適に回遊できる通りを目指します。今後まずは無電柱化に向けて、立教学院、リビエラ東京など、地域の皆様にご協力を頂きながら、この立教通りを魅力ある素晴らしいものにしてまいります。

電線共同溝工事の流れ

第1ステップ 試掘

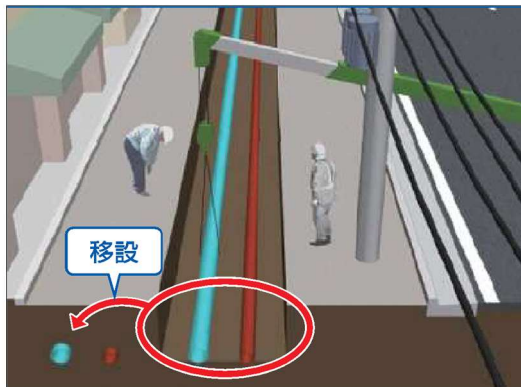
コンクリートBOX、
電線管を埋設
するため、
地下の状況を
確認する作業



電線共同溝では、約 30m間隔に
赤枠のボックスを埋設し管路で
繋がります。既設の埋設管が多い
ため、試掘により地下の状況を
確かめる必要があります。

第2ステップ 企業者工事

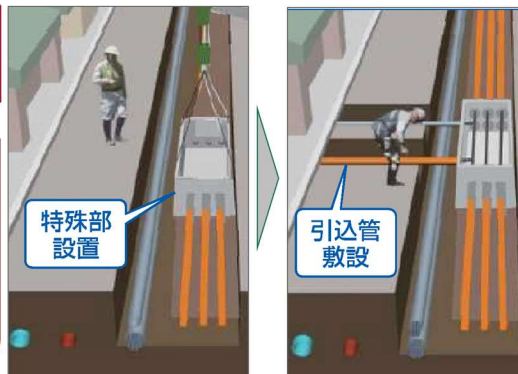
電線共同溝に
支障となる、
ガス、水道等の
既設埋設物を
移動する作業



支障となる既設埋設管を移設
するため、ガスや水道など各企業
者にて工事をします。沿道への
影響を考慮し、移設工事が最小
限となる工夫をしています。

第3ステップ 電線共同溝

コンクリートBOX、
電線管の埋設、
連系管、引込管
↓
電線・電柱撤去

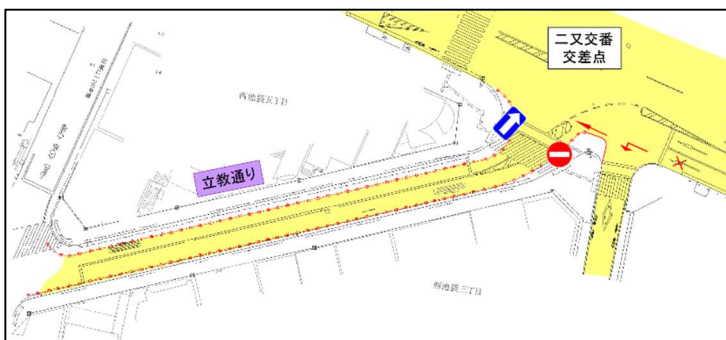


電線共同溝を設置し、ケーブル
を入れ、各戸と繋ぎ合わせるこ
とで、上空の電線、電柱の撤去
が可能となります。

部分一方通行での道路状況（案）

I ~ II 工区に区分し、工事区間ごと分割した部分一方通行となります。仮設ガードパイプで車道を暫定的に狭め、交通誘導員の配置により交通の安全を確保します。

【自転車は一方通行対象外のため、原則として車道左側通行にご協力下さい。】



【一方通行実施時のイメージ図】



【二又交番交差点】

事業スケジュール

【事業スケジュールの見直し】

工事規模と沿道への影響を考慮し、立教通り全線 820mを3工区に分けて施工します。また本事業では、工事による地域への影響を最小限とするため、新技術を導入した整備手法を検討します。協議会では早期の事業実現を目指し、各工区の完成目標年度を掲げましたが、現在**事業スケジュールの見直し**を行っております。

変更後のスケジュールと事業の再開については、新しい計画がまとまり次第、あらためて皆様へお知らせします。



環境モデル路線の整備（1）

商業エリア

特に歩行者数が多い区間として、一方通行と無電柱化により、歩道を拡幅します。需要に応じて路上荷捌スペースの設置を検討中です。

