

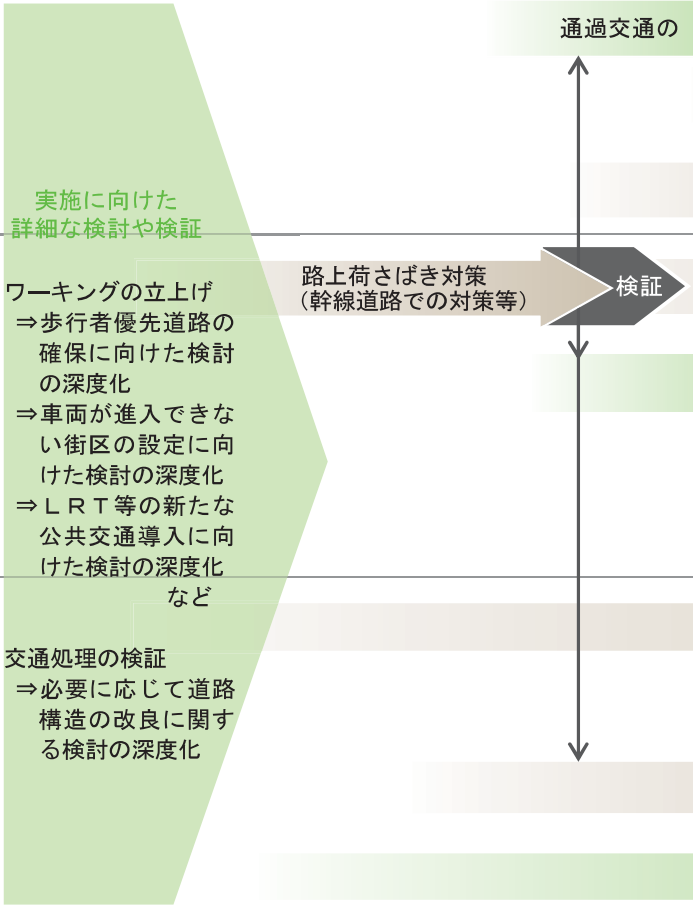
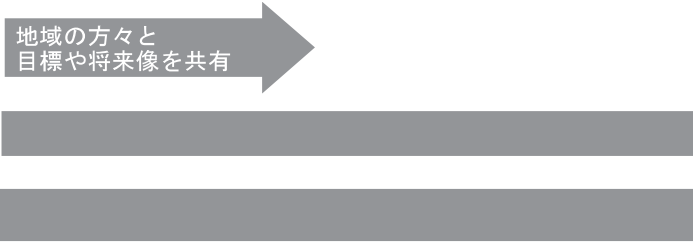
4章

実現に向けた道筋

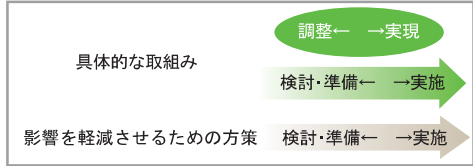
目標となる交通環境の実現に向けて、これまでに検討した施策をどういった順序で進めていくかの道筋を示します。

4-1. 実現に向けたロードマップ

「池袋の交通のあり方を考える」を踏まえ、「目標となる交通環境の実現に向けて」への検討を深め、さらには、交通施策をどう実施していくか、その手順を以下のロードマップに示します。なお、実施にあたっては、ポイント1～3について数値的な検証等を踏まえて、問題がないか精緻な確認作業を経る必要があります。

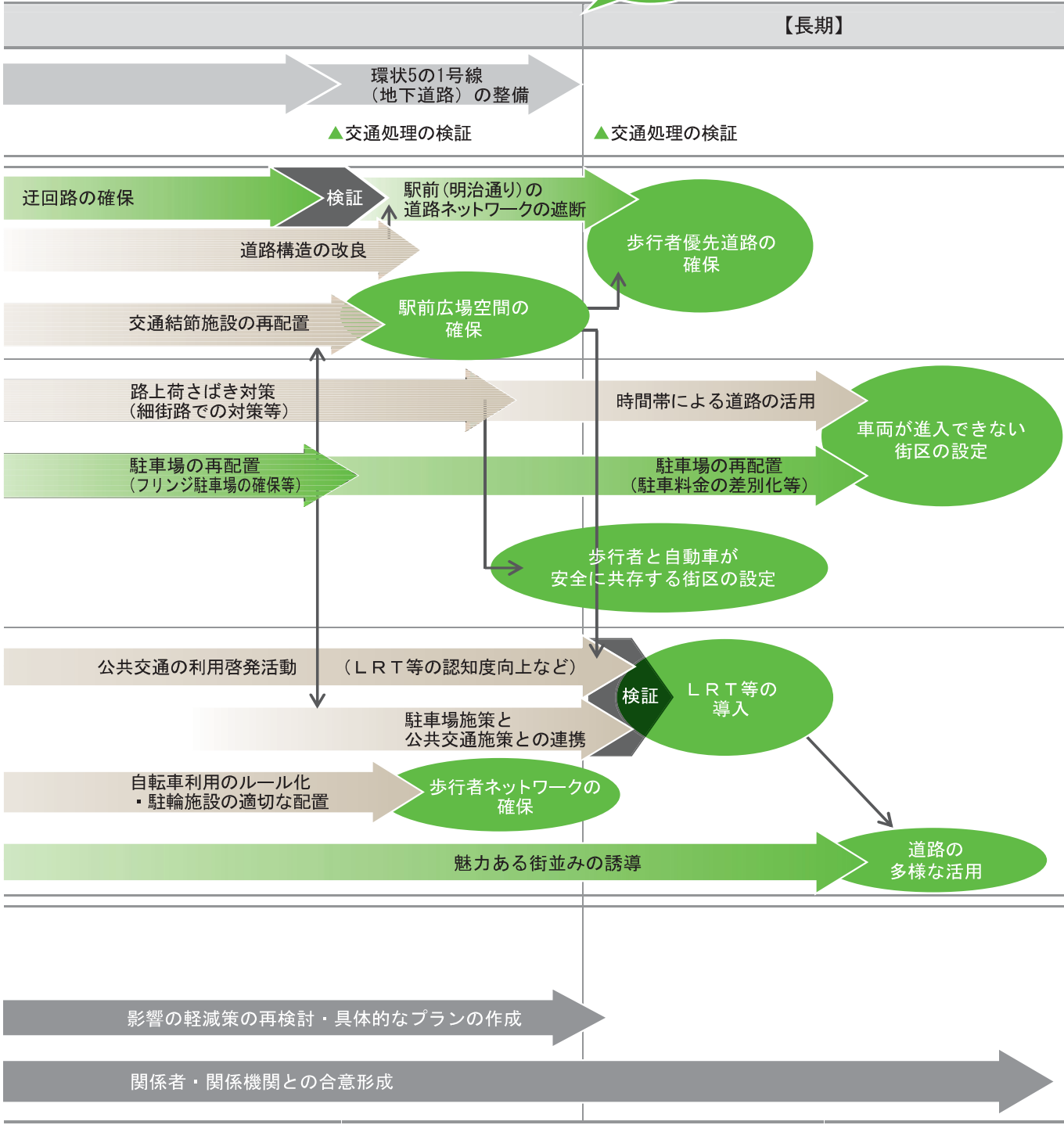
〈池袋の交通のあり方を考える〉	平成23年度～ 【短中期】
<p>ポイント0</p> <p>広域的な道路ネットワークの維持</p>	<p style="text-align: center;">補助81号線・補助173号線の整備</p>
<p>ポイント1</p> <p>駅前の通過交通を周辺道路へ迂回誘導</p>	<p style="text-align: right;">通過交通の</p>  <p style="text-align: center;">実施に向けた 詳細な検討や検証</p>
<p>ポイント2</p> <p>駅周辺に目的がある自動車利用の適正化</p>	<p>ワーキングの立上げ ⇒歩行者優先道路の確保に向けた検討の深度化 ⇒車両が進入できない街区の設定に向けた検討の深度化 ⇒LRT等の新たな公共交通導入に向けた検討の深度化 など</p> <p style="text-align: center;">路上荷さばき対策 (幹線道路での対策等)</p> <p style="text-align: right;">検証</p>
<p>ポイント3</p> <p>副都心内の回遊性を高める空間の創出</p>	<p>交通処理の検証 ⇒必要に応じて道路構造の改良に関する検討の深度化</p>
<p>地域の方々・関係各機関との合意形成</p> <p>※目標となる交通環境に向けて、住民・事業者・地権者等の地域の方々、交通事業者・道路管理者・交通管理者等の関係各機関からの理解と協力を得ていきます。</p>	<p>地域の方々 目標や将来像を共有</p> 

凡 例



平成31年度

【長期】



4章

実現に向けた道筋

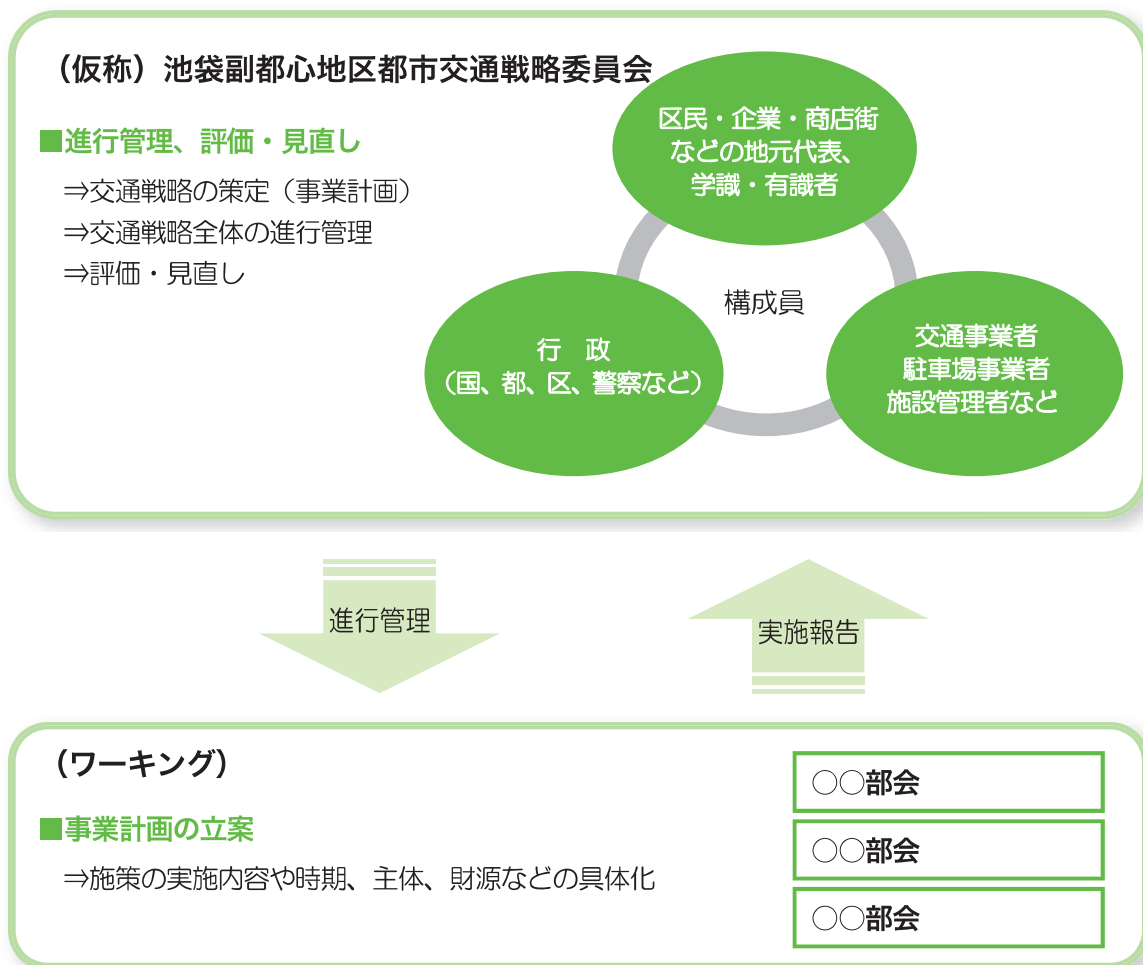
4-2. 進行管理並びに評価・見直し

本交通戦略に基づき実施される施策が着実に進行しているかどうか、また、目標達成に寄与しているかどうかを定期的に評価・検証を行いながら、その結果を池袋副都心交通戦略並びに上位計画である池袋副都心整備ガイドプランに反映するPDCAサイクルを構築してフォローアップに努めるとともに、想定していなかった事象が生じた場合にも必要に応じて柔軟に対応していきます。

1 交通戦略の推進に向けた検討体制の構築

目標となる交通環境を実現するための各種交通施策を進めていくためには、地域住民・商業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていくことが重要です。

そこで、地元の方々にも主体的に関わって頂きながら、目標となる交通環境の構築に向けた具体的な取組みに対する重点かつ専門的な検討を行う必要があることから、委員会の下部組織として複数の「ワーキング」を設置して、交通戦略の策定に取り組んでいきます。



● 図4-1 検討体制のイメージ

2 進行管理

本交通戦略は、池袋副都心周辺における複数の都市計画道路の整備による交通環境の変化をとらえていくものであることから、環状5の1号線（地下道路）等の広域的な道路ネットワークが形成される平成31年度を一つの区切りとして、本戦略の進行管理を行います。

そのため、平成31年度（2019年ごろ）においては下記の点を確認し、着実な進行管理に努めるとともに、事業が進捗していない場合は要因を明らかにし、必要に応じて交通戦略を見直していきます。

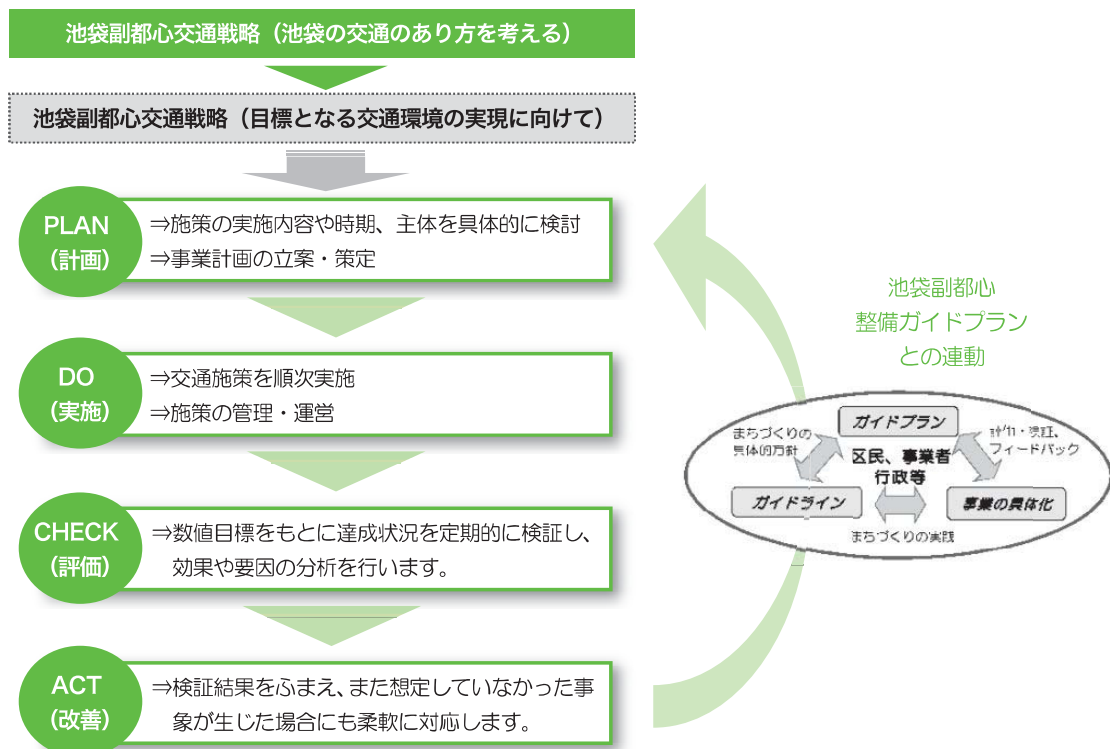
（チェック項目のイメージ）

- 地域住民・事業者・地権者などの地元の方々からの理解が得られたか
 - 具体的なプランが策定されたか
 - 関係機関との合意形成がなされたか
 - 想定していなかった事象が生じていないか
 - 交通環境の将来像の実現に移行できるか
- など

3 評価・見直し

本戦略に基づき実施される施策が目標達成に寄与しているかどうかについては、定期的に評価・検証していくことが必要となります。

本戦略では、2030年頃を見据えた数値目標を掲げているため、2030年（平成42年度）に評価や見直しを行い、その後も5年毎に評価・見直しを行います。



● 図4-2 PDCA サイクルのイメージ

4章

実現に向けた道筋

池袋副都心交通戦略検討経過

平成21年度から二カ年に渡り検討を行い、平成21年度は検討委員会を2回、ワークショップを3回開催し、平成22年度は検討委員会を2回、ワークショップを4回開催した。

検討委員の構成は、以下の通り。

区分	所属・役職	備考
学識 経験者	横浜国立大学 大学院 工学研究院 教授 中村文彦	委員長
	埼玉大学 大学院 理工学研究科 准教授 坂本邦宏	副委員長
	日本大学 理工学部 土木工学科 専任講師 大沢昌玄	副委員長
国土 交通省	国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 街路事業調整官	
東京都	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発企画課長	
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	
	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	
	東京都 第四建設事務所 管理課長	
交通 管理者	警視庁 交通部 交通規制課長代理	
	警視庁 池袋警察署 交通課 課長	
	警視庁 目白警察署 交通課 課長	
	警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	
交通 事業者等	社団法人東京バス協会 専務理事	
	財団法人東京タクシーセンター 調査管理部 施設管理課 課長	
住民又は利用者 団体代表	東京商工会議所 豊島支部 会長	
	豊島区商店街連合会 会長	
	豊島区町会連合会 会長	
豊島区	豊島区 都市整備部長	
	豊島区 土木部長	
	豊島区 政策経営部長	

用語集

用語	内容
BRT	・ Bus Rapid Transit : バス高速公共交通の略。専用の走行空間を有し、一般自動車交通と共存しながらも、通常の路線バスよりも大容量、高速、高頻度に運行するバスシステムのこと。
LRT	・ Light Rail Transit : 軽量軌道公共交通の略。次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム。
PDCAサイクル	・ 継続的な業務改善事業などを推進するマネジメント手法の1つで、Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の4段階を繰り返していくこと。
アメニティ空間	・ バスなどの待ちスペースや憩い・集うスペース、人々の動線などがバランスよく配置され、人々が快適に過ごせる空間のこと。
インセンティブの付与	・ 特典や割引などにより、ある特定の行動を推進すること。
交通結節点施設	・ 異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など。
サンクンガーデン化	・ 都市部の地下に開放的な空間を設け、人々が集い憩いの場所とすること。
上下分離方式	・ 鉄軌道の整備において、民間鉄道事業者に対する既存の支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合に公的主体等が基盤（線路や駅施設等）を整備し、運行事業者が効率的に運営を行う方式のこと。
スクランブル交差点	・ 歩行者と自動車の通行を完全に分離した交差点のこと。
トランジットモール	・ 一般の自動車交通を排除し、バス・路面電車等の公共交通機関のみを通行させるモール（歩行者用に造られた道路）。歩行者の快適性、安全性と交通手段の双方を確保することができる。
パーク＆ライド（P&R）	・ 都心部の道路混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共輸送機関に乗り換え都心部へ入る形態のこと。
パーソントリップ調査	・ パーソントリップとは、“人（パーソン）の動き（トリップ）”を意味します。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえる調査のこと。
フリンジ駐車場	・ 都心部縁辺部に立地する駐車場のこと。
ボトルネック	・ 道路網又は道路の一部区間において、交通容量が前後区間に比べて小さいため、交通の妨げとなる区間。
モビリティ・マネジメント	・ 渋滞や環境に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すもの。市民や、子ども・学生、通勤者などを対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組み。
ライジングポラード	・ 車両の種類や時間に応じて車両の進入を遮断する可動式のポールのこと。



2011年9月発行
発行・編集：豊島区 都市整備部 都市計画課

〒170-8422 豊島区東池袋 1-18-1
TEL:3981-1111 FAX:5950-0803
URL:<http://www.city.toshima.lg.jp/>