

# 立教通り整備事業について

## 1. 立教通りの整備について

立教通りは池袋二又交番前交差点から山手通りを結ぶ約 800mの区道です。平成 25 年度から、立教通りに接する町会や周辺の商店街等で構成された立教通り整備推進協議会において、無電柱化や歩道拡幅などによる自動車から歩行者を優先した道路づくりや、周辺の景観や環境を生かした道路づくりの検討を進めてきました。

このほど、基本的な交通体系や整備内容が整いましたので、アンケート結果などの検討経過と併せてお示しします。



写真-1 協議会の様子



図-1 立教通りの位置と周辺の道路網

## 2. 立教通りの課題

### 課題 1 歩行者の安全確保

立教通りの歩道は狭く、バリアフリー化が進んでいません。

特に、池袋駅側は歩行者量に対して歩道幅員が不足しており、混雑時には車道にはみ出して通行する人も見られ非常に危険な状態です。



写真-2,3 立教通りを歩く歩行者。時間帯によっては、車道に溢れる光景も見られる。

## 課題2 災害時における退避経路の確保

立教大学は避難場所に指定されており、災害時には、周辺住民の方や池袋駅に溢れる帰宅困難者が一時的に避難することが想定されています。しかし現状は、震災時に電柱が倒れて道路を塞ぎ、歩行者の通行の妨げになる恐れがあります。



図-2 「豊島区避難場所・救急センターマップ」より抜粋



写真-4 電柱倒壊のイメージ

## 3. 立教通り周辺の環境変化

### 変化1 自動車交通量の低減

西池袋通り（172号線）みたち通り（173号線）の開通により、立教通りの自動車交通量は年々減少しています。また、平成22年と30年を比較すると、ほぼ半減しています。

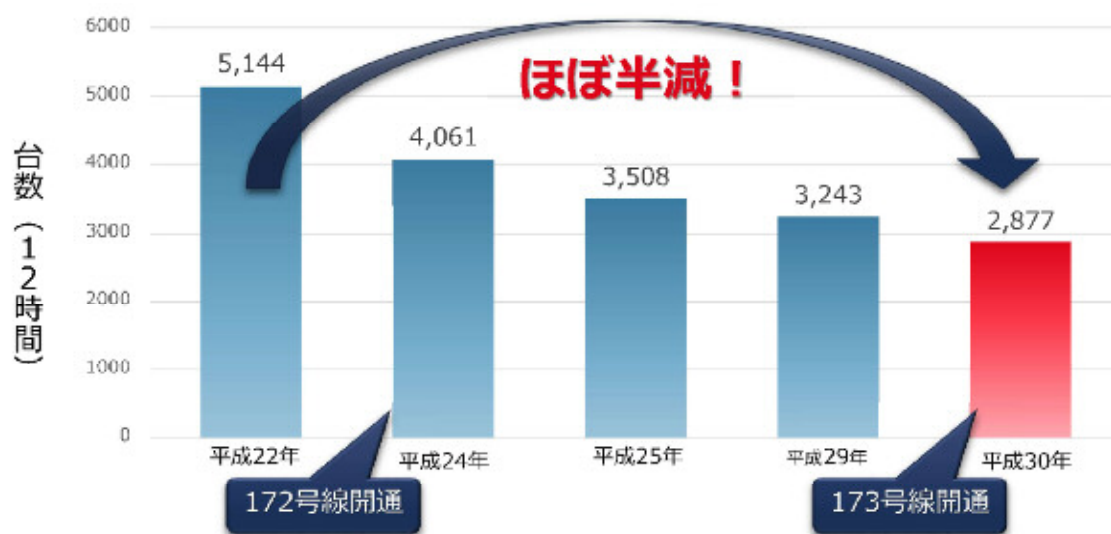


図-3 立教通りの自動車交通量(推移)

## 変化2 まちづくりの進展

みたけ通り（173号線）の開通や西口公園のリニューアル、池袋駅西口地区再開発の検討など、現在、池袋駅周辺のまちづくりは大きく進展しています。

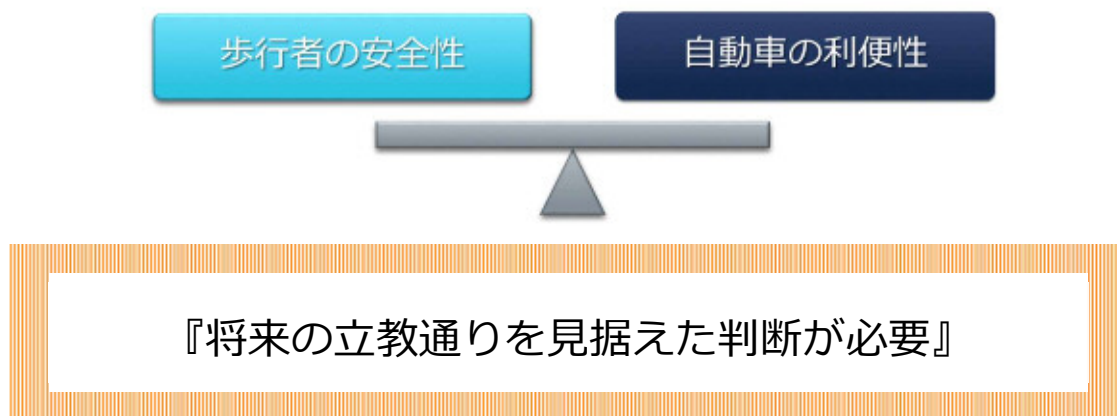


図-4 立教通り周辺のまちづくり動向

## 4. 立教通りのあり方について

### 将来を見据えた、立教通りのあり方を考えるタイミング

自動車交通量の減少、立教通りの周辺におけるまちづくりの進展など、環境の変化が起きています。立教通りについても、将来を見据えた判断が必要です。



## 5. 立教通りの地域特性を踏まえた検討

立教通りのあり方について、以下の特性を踏まえて検討を行いました。

### 特性1 土地利用の特性

立教通りは800mの中で、「西：住宅エリア」、「中央：教育エリア」、「東：商業エリア」といった3つの土地利用の特性を持っています。



図-5 立教通り周辺の土地利用特性

### 特性2 東西での交通量の違い

立教通りの東側と西側では、交通量（自動車・歩行者）が異なります。



図-6 立教通りの自動車交通量比較

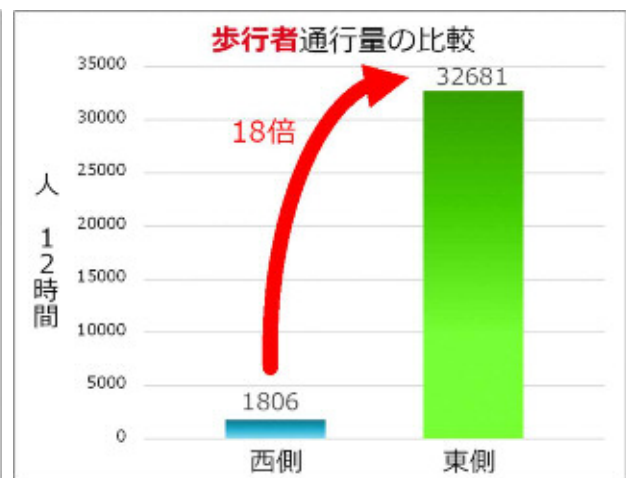


図-7 立教通りの歩行者交通量比較

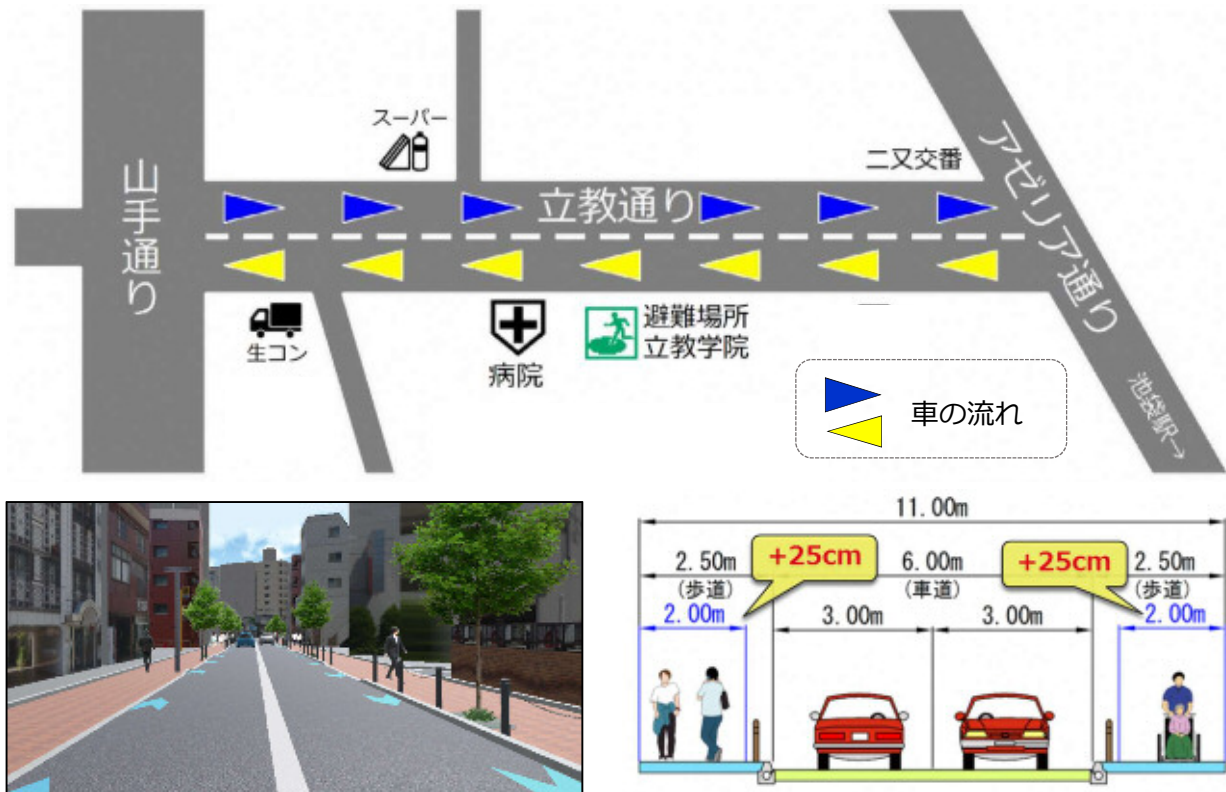
## 6. 整備方針（案）の検討

立教通りの特性や、協議会やヒアリングで頂いた住民のご意見をふまえ、豊島区では交通形態に重点を置き、3つの整備方針（案）について検討を行いました。

### A案 全区間相互通行

交通形態は現在と同様の全区間相互通行とし、無電柱化を行う案。

歩道の拡幅は最小限（片側約 25cm の拡幅）。



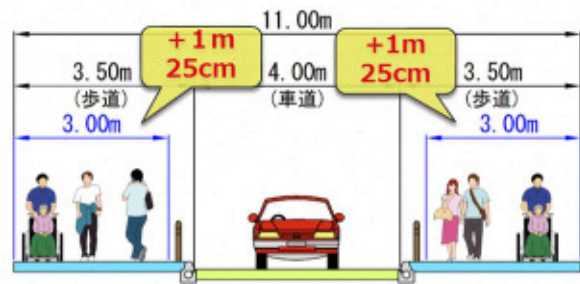
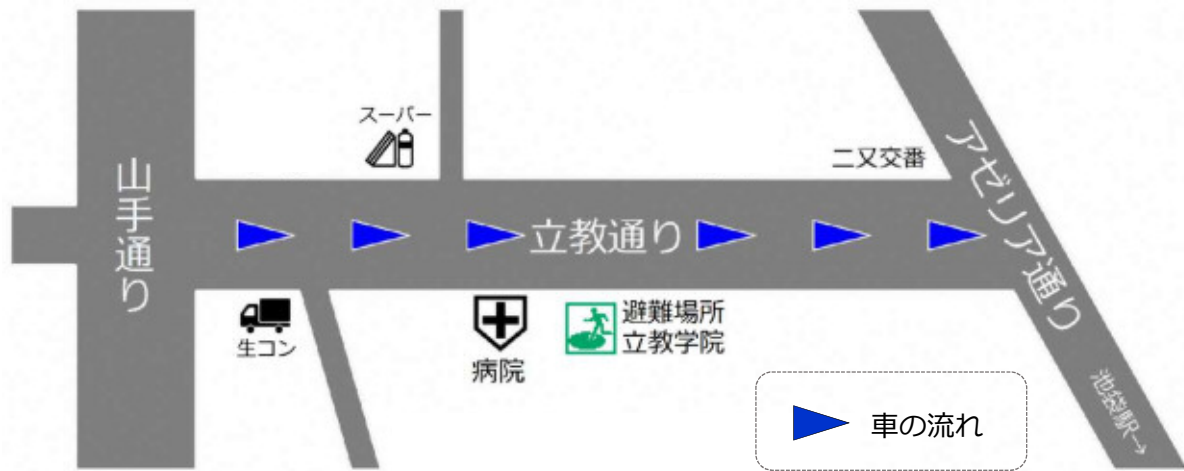
	メリット	デメリット	評価
車の 利便性	・現状と同じように車が利用できる	—	◎
まちの 快適性	—	・歩道幅が十分ではなく効果が小さい	△
歩行者の 安全性	—	・避難経路としての安全性が十分に確保されていない	△
総合評価			△

図・表-A案 全区間相互通行

自動車の利便性は確保されるものの、歩道が片側 25cm しか広がらないため、**整備費用に対して効果がかなり低い。**

## B案 全区間一方通行

立教通り全区間を一方通行化し、歩道を最大限（片側 1m25cm）に拡幅する案。合わせて無電柱化も実施する。



	メリット	デメリット	評価
車の 利便性	-	・車の迂回が必要となる	△
まちの 快適性	・全線、歩道が広がり、まちの快適性が向上する	-	◎
歩行者の 安全性	・避難経路の安全性が向上する	・脇道への通過交通増加が懸念される	○
総合評価			○

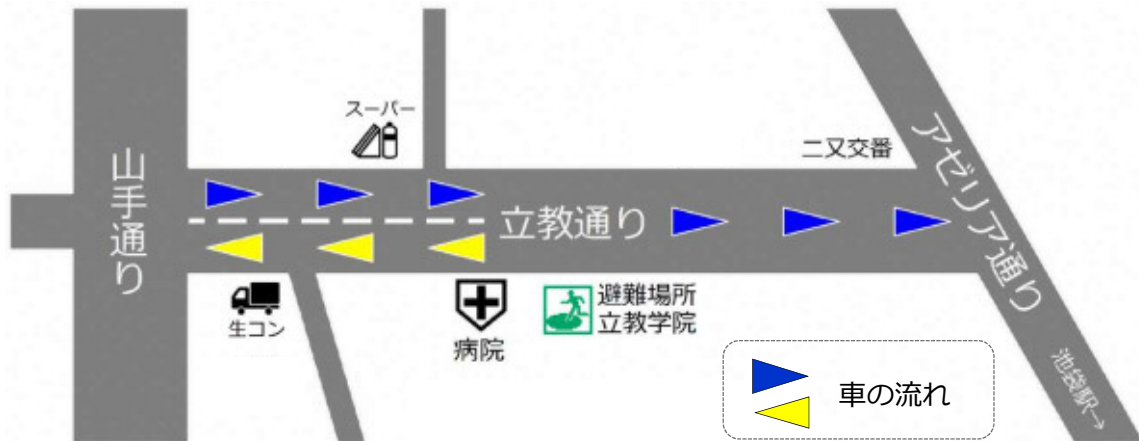
図・表-B案 全区間一方通行

歩道が片側最大 1.25m 広がり、**全体を通じて安全な歩行空間が確保**される。ただし、**車両を利用する山手通り側の周辺施設**（スーパーや病院等）の**利便性が低下**することが懸念される。

A 案、B 案のメリット・デメリットをふまえて  
次に示す C 案を検討しました。

### C 案 部分一方通行

二又交番から避難場所（立教学院）までを一方通行化し、安全な避難経路を確保する案。  
合わせて無電柱化も実施する。



	メリット	デメリット	評価
車の 利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>山手通り側の周辺施設への利便性が確保される</li> <li>大幅な迂回が生じない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アゼリア通り側からのアプローチは迂回が必要となる</li> </ul>	○
まちの 快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者量が多い区間において、快適性が向上する</li> </ul>	-	○
歩行者の 安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>避難経路までの安全性が向上する</li> </ul>	-	◎
総合評価			◎

図・表-C案 部分一方通行

**避難場所までの安全な歩行空間が確保される**とともに、山手通り側の周辺施設への**車の利便性も確保できる**。

## 7. アンケート調査と結果について

整備の必要性や、A案からC案までの整備方針について、アンケート調査を行いました。

### ① 調査範囲と回答数

平成30年8月16日～24日に戸別配布を行い、2週間程度の回答期間を設け、郵送等により回収しました。

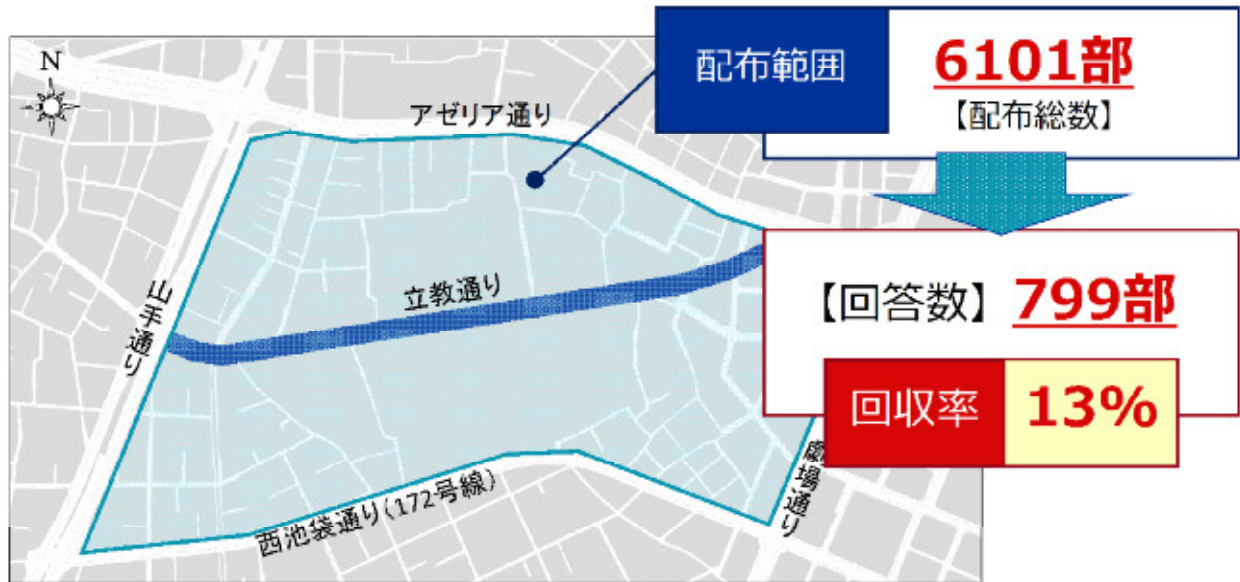


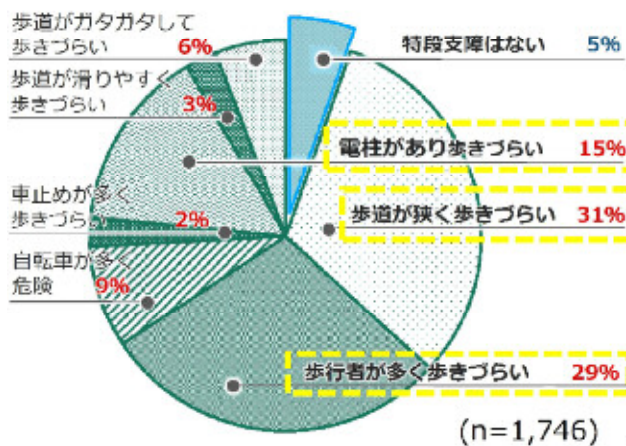
図-8 アンケート調査の配布範囲

### ② アンケートの質問と回答結果

アンケートの質問と回答結果は以下のとおりです。

#### 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

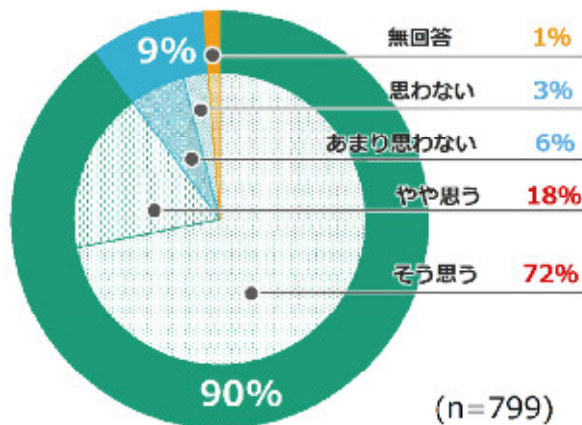
- 歩道が狭く歩きづらい (31%)
- 歩行者が多く歩きづらい (29%)
- 電柱があり歩きづらい (15%)

図-9 アンケート結果「立教通りの課題について」



## 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

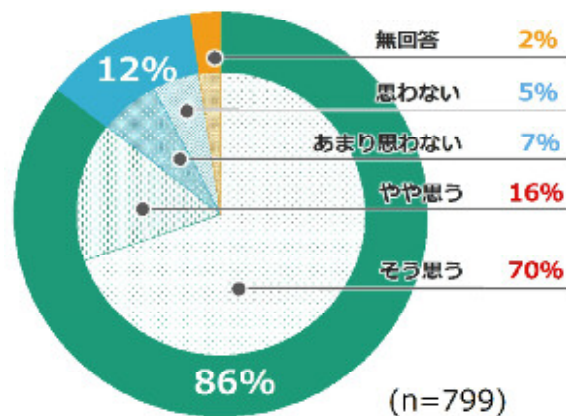
### 反対

- ・コストがかかるので不要

図-10 アンケート結果「無電柱化について」

## 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

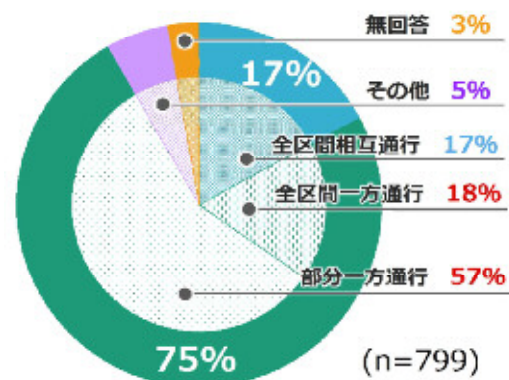
### 反対

- ・歩行者のマナーの問題
- ・両側セットバックすればよい

図-11 アンケート結果「歩道の拡幅について」

## 問3 整備方針(案)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。



**75%の方が一方通行化(部分一通を含む)による歩道の拡幅を必要と感じている**

**多くの方が「車」から「人」への交通体系の変化を期待**

図-12 アンケート結果「整備方針(案)について」

## 8. 整備方針の決定

アンケート結果をふまえ「無電柱化・歩道拡幅・部分一方通行化」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。

無電柱化、歩道拡幅、部分一方通行化のほかに、道路の新たな役割として、豊かなみどりと歴史的建造物が調和する道路を目指し、以下の4つの役割を取入れた整備を進めます。

【立教通りが担う4つの役割】

安全性

歩道拡幅  
事故防止対策

防災性

無電柱化  
緊急避難路

景観性

歴史的建造物  
地域の持つ緑資源

環境性

快適な歩行空間  
持続可能な環境性能

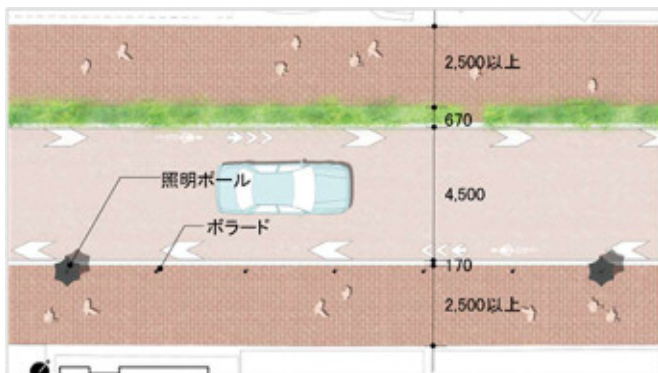
道路の新たな役割として、豊富な緑と歴史的建造物が調和する「景観性」と、グリーンインフラを主とした「環境性」を取り入れます。地域が保有する資産を次世代へ引継ぎ、質の高い持続可能な社会を実現するため、「環境モデル路線」として整備を実施します。

## 9. 整備内容について

整備方針に基づき、道路の幅員構成、植栽計画などの検討を進めました。3つのエリアごとに整備イメージをお示しします。

### ① 商業エリアの整備内容

特に歩行者数が多い区間として、一方通行化と無電柱化により、歩道を拡幅します。需要に応じて路上荷捌きスペースの設置を行います。



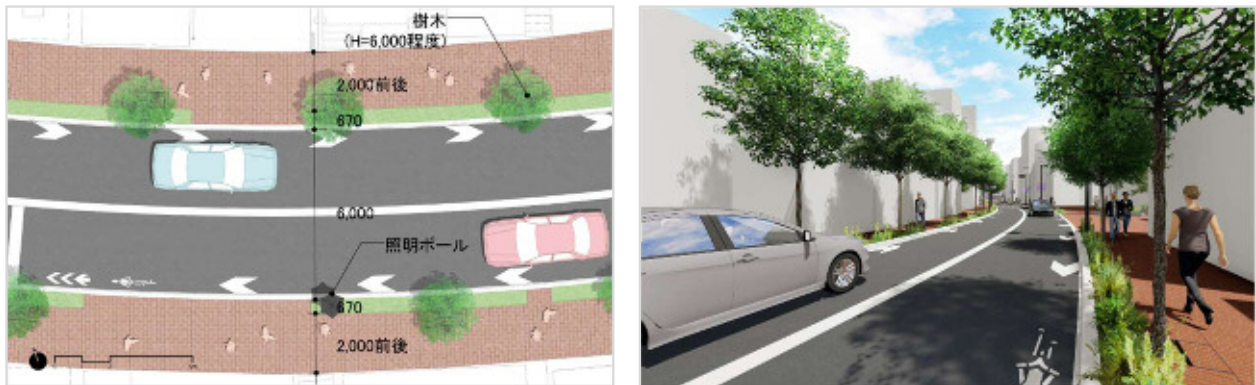
## ② 教育エリアの整備内容

商業エリアと同じく、一方通行化と無電柱化により歩道の幅員を2.5m以上確保します。北側に植栽、南側に街路灯を配置し快適で安全な歩行空間を確保します。



## ③ 住宅エリアの整備内容

住宅エリアは、歩行者交通量や周辺の利用状況を踏まえ相互通行区間として、限られた幅員を活用し、歩道拡幅、無電柱化と植栽等のグリーンインフラ整備を行うことで、快適な道路空間を整備します。



## ④ 周辺区道の安全対策

協議会で、周辺区道への流入交通の増加に対する懸念の声をいただいています。立教通り整備に合わせて、カラー舗装などの安全対策を行います。



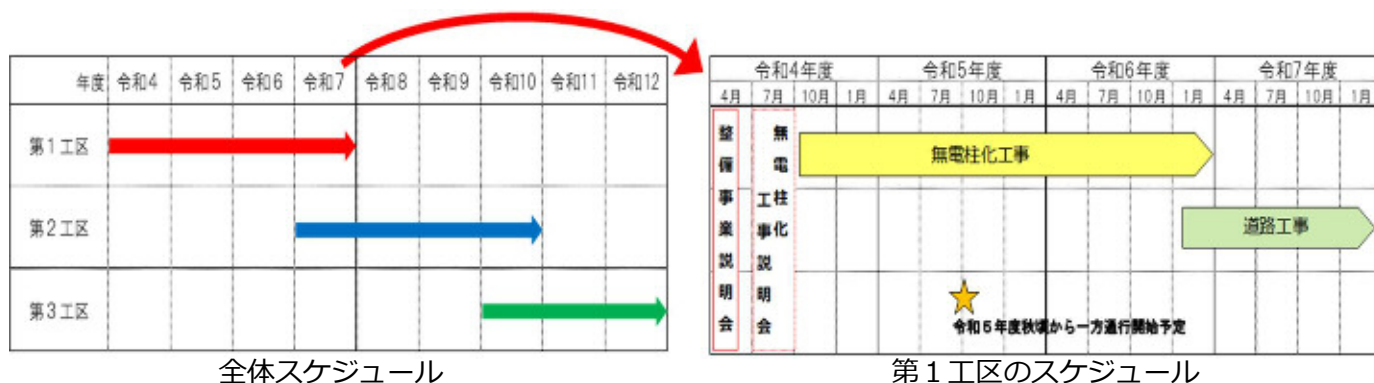
図-5 安全対策の事例

## 10. 道路整備の進め方

整備に当たっては、大きく3つの工区に分けて整備を進めます。



第1工区は、令和7年度の完成を目指して整備を進めております。また、全線の完成時期は令和12年度の予定です。



## 11. 取り組みの経過と今後のスケジュール

### 平成25～27年度 協議会の開催

- ・立教通り整備推進協議会の開催（全体会4回，幹事会7回）
- ・具体的な整備内容について合意には至らず

### 平成28～29年度 個別ヒアリングの実施

- ・実情把握を目的とした、沿道住民に対する個別ヒアリングの実施（41軒）
- ・事業に対する機運醸成と、周知を目的としたニュースの発行

### 平成30年度 協議会再開、住民アンケートの実施

- ・立教通り周辺の環境変化に伴う協議会の再開、住民アンケート調査の実施
- ・協議会でアンケート調査の結果報告、整備の実現に向けて事業推進を宣言

### **令和元年度～令和3年度 電線共同溝設計、道路設計の実施**

- ・部分一方通行化を基本に、電線共同溝設計と道路の修景設計を実施
- ・景観、環境に配慮した「環境モデル路線」としての整備検討
- ・電線共同溝（特殊部等）の設置個所の試掘調査（令和3年度）

### **令和4年度 説明会の開催、電線共同溝工事着手**

- ・事業説明会の開催（令和4年4月14日）
- ・工事説明会の開催（令和4年9月9日）
- ・電線共同溝工事の着手（第1工区）（令和4年10月）
- ・沿道の方々に向けた一方通行化の周知（令和5年1月）

### **令和5年度以降 電線共同溝工事の進捗、一方通行化の開始**

- ・電線共同溝工事（第1工区）（令和4年度～令和6年度）
- ・一方通行化の開始（第1工区）（令和5年9月予定）
- ・道路復旧工事（第1工区）（令和6年度～令和7年度）

※お示ししたスケジュールは、令和5年度6月時点です。