



人に優しい交通環境の構築

現状

東京都と特別区は、「区部における都市計画道路の整備方針⁶³」に基づき、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定した事業化計画を策定しています。

これまで、昭和56（1981）年の「第一次事業化計画」、平成3（1991）年の「第二次事業化計画」、平成16（2004）年の「第三次事業化計画」、そして、現在は平成28（2016）年3月に策定した「第四次事業化計画」により計画的、効果的な整備を進めています。また、平成24（2012）6月に、東京都の「木密地域不燃化10年プロジェクト」による特定整備路線に区内の都市計画道路5路線7区間が指定されました。

区内の道路は、土地区画整理事業によりJR駅周辺等では幅員6m以上の道路が整備されていますが、それ以外の地域は狭あい道路や行き止まり道路が多くあります。

公共交通は、区内全域でネットワークが形成されており、鉄道やバス等の利便性が高くなっています。平成20（2008）年6月に東京メトロ副都心線が開通し、平成25（2013）年3月には東武東上線、西武池袋線・有楽町線、東京都メトロ副都心線・有楽町線、東急東横線及横浜構想みなとみらい線の相互直通運転が開始されました。

その一方で、高度成長期に整備された道路ネットワークを支える橋梁では老朽化が進んでいます。

主な課題

- 道路ネットワークを形成するとともに、狭あい道路や行き止まり道路を解消し、災害時における安全性の向上が必要です。
- 安全で快適な歩行者空間の確保や自転車利用の推進、地域の個性を惹き立てる設えなど地域の大切な資産となる道路整備が必要です。
- 公共交通の利便性や安全性をさらに向上するために、駅前広場空間の再整備や自動車駐車対策などの取り組みが必要です。
- 老朽化する橋梁や道路の適切な維持管理によって、災害時においても安全な道路ネットワークの確保が必要です。

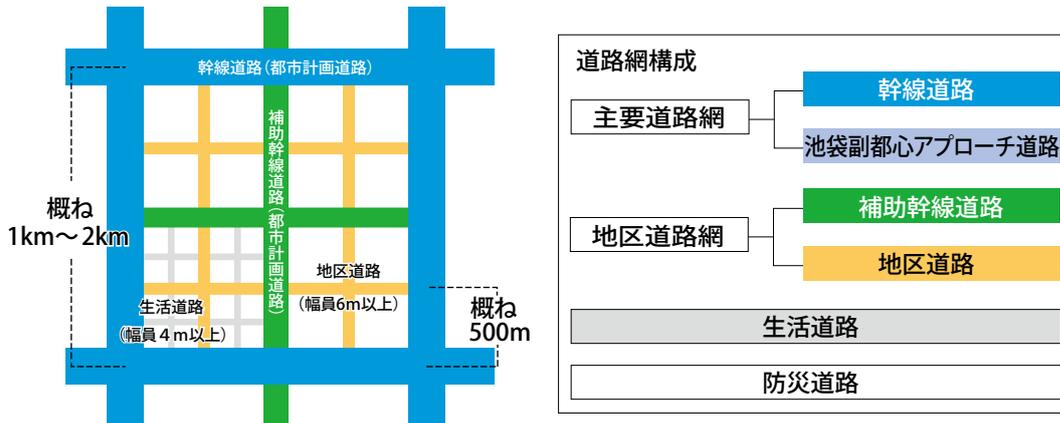
63 区部における都市計画道路の整備方針：東京都及び特別区が都市計画道路の整備を進め、計画的・効率的な道路ネットワークを形成していくための基本方針

都市づくり方針

1 道路網の形成

区内の道路を担う役割に応じて主要道路網、地区道路網及び生活道路に3区分し、体系的な道路網の形成をめざします。

図表74 道路体系の考え方



(1) 主要道路網の形成

都市の骨格を形成する道路網で、次の2種類の道路により構成します。

1) 幹線道路

○幹線道路は、都心や他の副都心などとの連携を担う都市計画道路です。概ね1～2kmの道路網間隔で配置し、都市計画道路のうち放射・環状道路と補助26号線で構成します。

2) 池袋副都心アプローチ道路

○池袋副都心アプローチ道路は、池袋副都心と放射・環状道路を結ぶ都市計画道路で構成し、幹線道路から池袋副都心への導入路としての役割を担います。

(2) 地区道路網の形成

主要道路で囲まれた区域内の交通を分担し、災害時の消火活動など地区の防災活動を支える道路網です。概ね500mの道路網間隔で配置し、次の2種類の道路で構成します。

1) 補助幹線道路

○補助幹線道路は、区域内の交通を主要道路へ連絡する機能を担う地区の幹線にあたる都市計画道路です。幹線道路と一体となって、道路ネットワークを構成します。

(2) 地区道路

- 地区道路は、区域内の交通を主要道路及び補助幹線道路に連絡する機能を担います。防災上必要とされる6 m以上の幅員を確保します。
- 一定規模以上の開発計画に対しては、都市開発諸制度³⁰や開発許可制度⁶⁴を活用し、地区道路を補完する幅員6 m以上の道路整備を誘導します。

(3) 生活道路の整備

- 生活道路は、日常生活を支える最も身近な道路として、4 m以上の幅員を確保し、良好な住環境の形成と防災整備水準の向上をめざします。
- 幅員4 m未満の道路では、沿道建築物の建替えにあわせた狭あい道路拡幅整備事業を推進します。

(4) 防災道路の整備

- 防災道路は、密集市街地において、市街地内部から主要道路網または地区道路網への避難経路となる主要生活道路であり、防災上有効な6 m以上の幅員を確保します。

図表75 防災道路のイメージ



2 都市の価値を高める道路の整備

(1) 安全で快適な歩行者空間の確保

- 高齢者、障害者、子ども、妊娠している人、外国人などを含む誰もが安全で快適に歩行できるユニバーサルデザインの都市づくりを推進します。
- 歩行者と自動車が安全に共存できる道路空間の形成に向けて、自動車の速度を低減させる工夫や交通規制の導入などを検討します。
- 通学路の安全性を高めるために、防護柵やガードパイプなどによる歩行者空間の確保、横断施設や狭さくなどの設置を検討します。(P94)
- 最新の情報技術を活用した歩行者の移動支援などを検討し、安全・安心な案内誘導システムの構築をめざします。

図表76 防護柵



図表77 狭さく



図表78 案内誘導



点字ブロックの音声データを携帯電話で読み上げる

64 開発許可制度：無秩序な市街化を防止し、良好な都市環境を確保・維持するため都市計画法第29条に基づく都市計画制限の一種

(2) 安全な自転車利用の推進

- 環境に優しく、健康づくりにもつながる自転車を有効な交通手段として位置づけ、安全で快適に走行できる空間を整備します。
- 都市計画道路の整備にあたり、自転車走行空間が設置可能な区間では、歩行者、自転車、自動車それぞれの分離を図ります。
- 平成28（2016）年4月に改定した「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づき、鉄道事業者や道路管理者、集客施設の事業者などと連携し、自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車等放置禁止区域の指定など放置自転車対策を推進します。
- 自転車の安全な利用を促すため、平成25（2013）年7月に東京都が施行した「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」、令和元（2019）年7月に改正した「豊島区自転車の安全利用に関する条例」に基づき、走行ルールやマナーなどの普及啓発に取り組みます。

(3) 都市空間の質を高める道路整備の推進

- 都市計画道路をはじめとする道路整備にあたり、整備可能な区間では、四季の彩りを感じさせる積極的な緑化や無電柱化に取り組みます。
- 令和2（2020）年3月に策定した「豊島区無電柱化推進計画」に基づき、災害時の道路閉塞の防止や安全で快適な歩行者空間の確保、良好な住環境と景観形成などを進めます。
- 既存道路の改修にあたっては、地域特性を踏まえた色や質感のある舗装材を選択するなど、景観に配慮した道路整備を検討します。

図表79 環状5の1号線の整備イメージ
(整備前) (整備後のイメージ)



資料：東京都「東京都市計画道路幹線街路環状第5の1号線（豊島区高田三丁目～南池袋二丁目間）環境への影響について」

3 公共交通機能などの利便性と安全性の向上

(1) 公共交通の整備・強化

- 高齢者、障害者、子ども、妊娠している人など誰もが利用しやすく、移動しやすい交通環境の実現に向けて、新たな公共交通システムの導入等を検討・推進します。
- 新たな都市計画道路の整備とあわせて、地域の利便性を高めるため、バス路線の再編等について関係機関との協議を検討します。
- 東池袋地区では、都市づくりの動向を踏まえながら、東京メトロ副都心線の新駅設置に向けて、

関係機関と連携して取り組みます。

(2) 公共交通の安全性と快適性の向上

- 鉄道駅では、エレベーターの設置、分かりやすいサイン表示や多言語による情報発信、プラットフォームでの安全性の向上などユニバーサルデザインを推進します。
- 鉄道駅周辺では、駅前広場空間の再整備により、鉄道とバスの乗り換えなど交通結節機能を強化し、人々が集う空間の確保や広場内の交通動線の改善に取り組みます。
- 令和元（2019）年6月に策定した「豊島区案内サインガイドライン」に基づき、防災、交通、福祉、文化、観光など関係分野が連携して、分かりやすいサイン表示の整備を進めます。（P90）

図表80 IKEBUS



(3) 自動車駐車対策の推進

- 不要不急の自動車利用の抑制と公共交通の利用を促進し、駐車需要の抑制を図ります。また、駐車施設の適正配置や有効利用、さらには地域ルールによる集約化など、関係機関と協議しながら総合的な自動車駐車対策を検討します。

図表81 分かりやすいサイン表示
(池袋駅構内)



(4) 立体横断施設等の整備

- 歩行者や自転車が安全に鉄道・道路を横断できるよう、必要な箇所において、ユニバーサルデザインにも配慮した立体横断施設を整備します。
- 鉄道や神田川などに架かる橋梁は、歩行者空間の確保と景観に配慮しながら、引き続き、鉄道事業者や国・東京都とともに必要な耐震化を図ります。

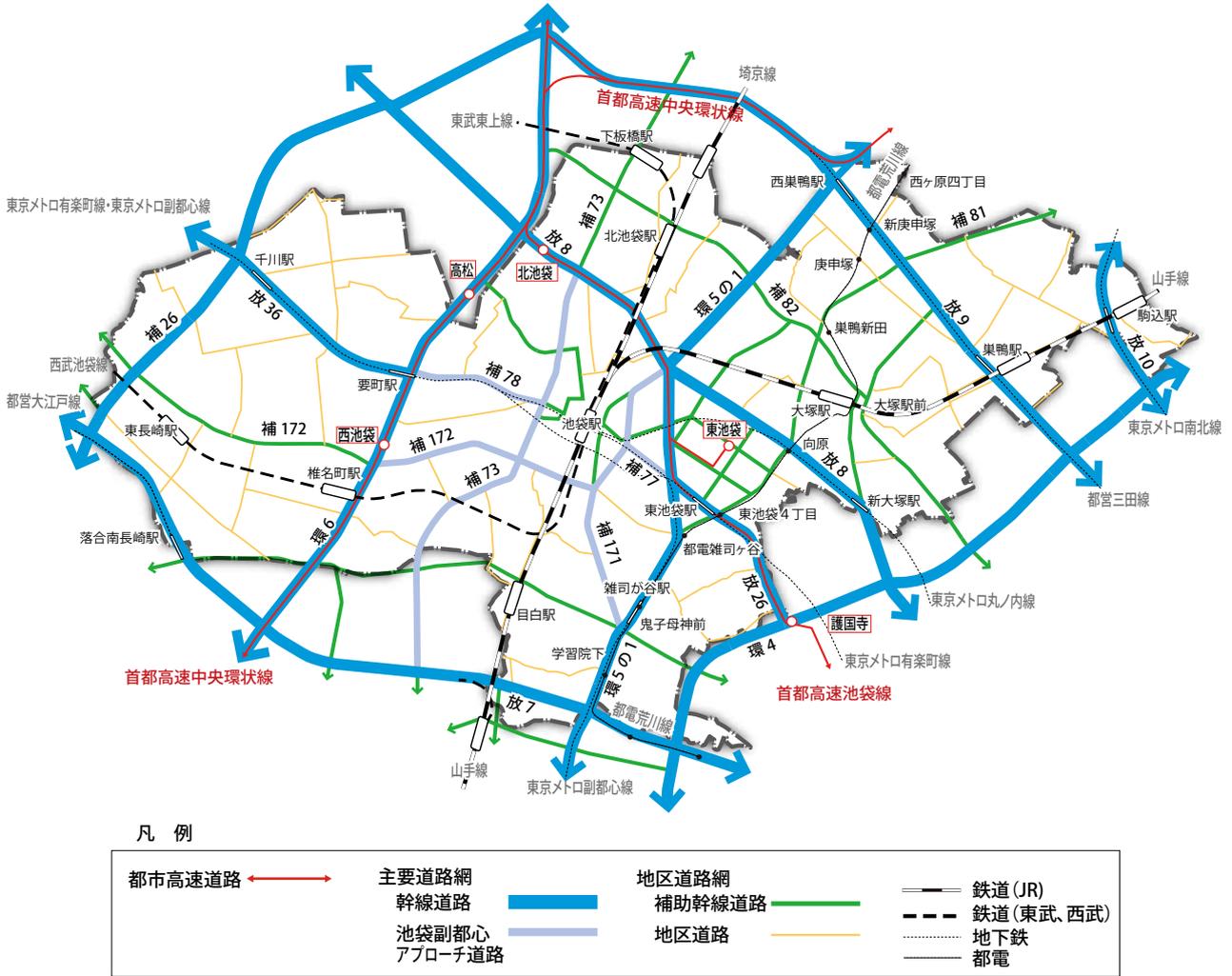
4 橋梁・道路の計画的な維持管理の実施

- 平成29（2017）年3月に改定した「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画」に基づき、計画的な補修や補強等の長寿命化対策に取り組み、安全な道路ネットワークを構築します。
- 道路の維持管理にあたっては、路面性状調査の結果等を踏まえて、道路の種別に応じた維持管理の計画化を検討していきます。

図表82 老朽化の進む空蝉橋



図表83 都市づくり方針図(交通)



第4章
都市づくり方針
目標を実現するための