



19 江土道第 3 4 6 号
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長 殿

江 東 区 長
山 崎 孝 明
(公印省略)

中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について (回答)

平成 19 年 4 月 2 日付、国道企第 114 号により依頼のあった標記のことについて、別紙のとおり回答いたします。

道路事業に対する江東区長意見

中期計画の策定に向けて

I 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

1 首都圏三環状道路の整備と東京湾第二湾岸道路の着実な事業化

広域的視点に立って進めるべき重要な幹線道路網

国の根幹を支える交通ネットワークとなる重要な幹線道路網は、広域的視点に立って着実に整備することが求められる。

首都圏三環状道路の整備は、首都圏の交通の流れをスムーズにすることで、本区を含む首都中心の渋滞を解消し、空気をきれいにするばかりでなく、首都圏、さらにはわが国の経済活力を高め、勃興するアジア経済の中で日本の国際競争力を維持するためにも不可欠の施策と言える。特に、現在、構想にとどまっている第二東京湾岸道路は東京外かく環状道路の整備効果を飛躍的に高める重要な区間であり、東京外かく環状道路の未着工区間と併せて、早期の完成を求める。

2 東京湾臨海道路と新木場地区渋滞対策

早期に事業効果の発揮できる路線への短期集中的な投資

中長期的な見通しに立ちながらも、早期に事業効果の発揮が期待できる区間に短期集中的な投資を行うことも重要である。

本区新木場地区にある国道357号の荒川河口橋西詰交差点は、東京湾臨海道路の竣工が予定される平成22年度以降、交通量の増加による交通混雑が予想され、緊急的な対策が必要となる。一方で、隣接する国道357号夢の島交差点は渋滞が慢性化しており抜本的な対策が必要である。

今年度から国において着手する、本区新木場から辰巳までの国道357号東京湾岸道路の立体化工事の早期完了を強く望む。

また、東京湾岸道路は東京港トンネルが首都高速区間しか供用されておらず、一般道である国道357号区間は事業化されていない。東京湾岸道路のネットワークを充実するために、国道357号区間のトンネル建設の早期事業化を求める。

3 無電柱化、駅前広場、生活道路の質的向上

既成市街地における道路環境の改善

本区は日本経済が再び活力を取り戻しつつある中で、居住人口が大きく増加している。道路の無電柱化や駅前広場の整備、緑豊かな歩道の整備により、生活道路の質的向上を図ることは、地域防災の向上や地域の経済活力の涵養、居住環境の改善を通じて、都市住民に安心して生き生きと暮らすことのできる環境を提供することになる。それは、東京が高い生産性を発揮し、わが国の経済を引き続き牽引していくためにも重要である。

○道路財源の一般財源化には再考を求める

以上のように、優先度の高い新たな事業は数多くある。さらに、震災、戦災の復旧橋梁、高度成長期に構築された道路施設の多くがこれから更新期を迎え、さらには既存の橋梁等の耐震対策等が急務である現状を考えれば、安定した道路財源の存在は今後とも欠くことができない。道路特定財源の一般財源化を図る、現在の国の方針については、敢えて再考を求める。

Ⅱ その他、道路政策や道路の整備・管理全般に対することについて

本区に掛かる喫緊の道路事業について、Ⅰと重複するものもあるが、下記にあらためてまとめる。

1 渋滞解消

(1) 首都圏三環状道路の整備促進

都心部への通過交通を排除する中央環状線、東京外かく環状線の早期整備は、首都圏の経済活性化の面からも、また中央環状線の内側に位置し、区内道路網が通過交通の影響を強く受ける本区にとっても、喫緊の課題である。特に、現在、構想にとどまっている第二東京湾岸道路は東京外かく環状道路の事業効果を倍増させる重要な路線であり、東京外かく環状道路の未着工区間と併せて、早期完成を求める。

(2) 新木場地区の渋滞解消（東京港臨海道路と港湾道路）

平成22年度の竣工を目途に東京港臨海道路の整備が進められているが、港湾道路との結節点となる新木場地区で深刻な渋滞が発生することが懸念される。新木場地区の渋滞解消が図られなければ、臨海部の物流円滑化を目的に建設中の臨海道路の事業効果自体も失

われてしまう。立体化工事の早期完了が望まれる。

併せて、現在、事業化されていない、東京湾岸道路国道357号の東京港トンネル区間の整備が湾岸地域の道路ネットワーク充実のために必要である。

2 維持更新

(1) 橋梁等の道路施設の更新

道路施設は全国的に高齢化する方向にあり、本区においては区有橋梁85橋の内、その3分の1にあたる28橋がすでに架設後50年を越える老朽橋梁となっている。経済活動と生活の基礎的インフラである、現在の道路の機能を維持するためだけでも、今後、大きな公的負担が必要となり、安定的な財政基盤の存在は不可欠である。

3 道路ネットワークの整備

(1) 都市計画道路の整備

未整備の都市計画道路の存在が、道路ネットワーク全体の効率を阻害している。

本区においては、区施工路線である補助第200号線、補助第199号線のうち、豊洲橋に係る区間において事業中であるが、そ

れに続く蛤橋、浜園橋に係る区間、さらに補助第115号線が未着手である。

また、都施工路線では、臨海道路と区内陸部を直接結ぶ、補助第144号線に事業化の見通しが立っておらず、臨海道路の整備が進む中で、ネットワーク上の課題となっており、早期事業化が望まれる。

4 防災・快適な歩行空間・都市景観の整備

(1) 無電柱化事業の促進

道路の無電柱化は歩行者空間のバリアフリー化、観光・商店街振興、災害時の避難路の確保、道路の修景など、地域の安全、活性化に多くの効果を発揮する。本区でも、現在、富岡地区において無電柱化モデル事業に着手しているが、より広域的に事業を進めるためには、国庫補助制度等を今以上に充実していくことが必要である。

(2) 駅前広場の整備

毎年1万人の人口が増加し、業務機能の集中も進む本区においては、鉄道駅周辺の地域交通のターミナルとしての役割がますます増大している。

地下鉄駅を含め、駅前の道路には、ターミナル機能をサポートする駅前広場を整備していくことが今後求められる。

(3) 生活道路の質的向上

震災、戦災の復興計画が不十分に終わった結果、本区的生活道路には、歩車未分離で狭隘な道路が多く残されている。これらの道路は景観的に劣るばかりでなく、交通安全上、安全性が確保されていない道路もある。また地震等の災害時には、避難路としての使用に課題がある道路も多く存する。区民が、安全かつ健康で文化的な生活を送るためには、生活道路の質的向上が急務である。

5 公共交通網の整備

(1) 地下鉄8号線の整備

国において道路特定財源の一般財源化を進めるのであれば、道路利用者の受益者負担を前提に設けられた揮発油税等は、一般財源化する部分についても、交通手段の転換を通じて道路渋滞解消に寄与する、地下鉄整備等の公共交通網の整備に優先的に充当されるべきである。

地下鉄8号線（豊洲―住吉間）の整備は、既存ストックを活用し

た短期集中的な投資により、早期に事業効果を発揮する施策であり、
財政支援の充実を強く望む。

平成 19 年 5 月 9 日

国土交通省道路局長 殿

江東区長

山崎

孝

