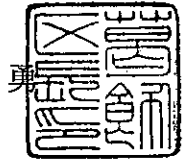




19葛都調第40号  
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 殿

葛飾区長  
青木



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

平素より、本区の行政に特段のご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、標記の件につきまして、別紙のとおり回答しますので、特段のご配慮をお願いいたします。

## 【今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見】

道路整備はすでに十分な水準に達しているのではないかとの議論があるが、本区においては、交通渋滞解消や踏切対策などの道路交通の円滑化、防災、減災対策、バリアフリー化など、多くの課題が残っており、未だ十分な水準に達しているとはいえ、本区における都市計画道路の整備率も6割程度である。道路特定財源を活用し真に必要な道路の整備を推進していくことが必要であると考えます。

その中でも、連続立体交差事業による“開かずの踏切”解消は、自動車利用者に受益のある事業として国民の期待は多く、その投資効果も極めて高い。

全国には、未だ約36,000箇所の踏切が存在し、国ではそのうちの約1,400箇所を抜本対策の対象箇所とし、昨年8月には踏切除去をこれまでの2倍の速度で実現している。

本区においては、京成本線による地域分断やボトルネック踏切による交通渋滞などにより、都市活動が大きく阻害されており、まちづくりの点においても喫緊の課題となっている。

特に、本区が現在、地元住民による協議会とともに連続立体交差事業による踏切の解消を求めている京成本線高砂駅については、平成22年に日本の表玄関口である成田空港と都心を30分で結び、国家プロジェクトでもある「成田新高速鉄道」が開通される予定であり、この整備により世界基準の空港アクセスの利便性を実現することとなる。

その一方で、地平による高砂駅への乗り入れは、更なる踏切遮断時間の増加や騒音問題、ひいては踏切事故への危険性など地域に与える影響は大きい。鉄道は大人数輸送、高速運転、定時運行が特徴であり、そのため一旦事故を起こすと、多くの被害者と社会的損失を与える。

したがって、こうした本区の状況を踏まえ、安全安心確保の観点からも、国家プロジェクトとも関係する本区の鉄道の連続立体事業の早期実現を図るため、今後とも連続立体交差事業及び関連公共施設整備事業について、道路特定財源を重点的に投入すべきである。

また一方で、地下鉄13号線整備において、道路特定財源を活用し、駅舎やトンネルなどの土木工事を進めているように、都市部における鉄道の整備は、経済社会の成熟化が進行している都市において、持続可能な都市交通のあり方として重要であり、それは、交通渋滞の解消や環境面への配慮など、道路整備の観点から考えても、相互に補完しあうものである。

即ち、今後は、あらゆる交通モードの活用によるハード、ソフト両面の総合的政策の展開が求められており、道路特定財源もそうした総合的な交通政策という観点からも活用されるべきと考える。

この見地からは、葛飾区としては、江東区・墨田区・松戸市と協議会を立ち上げ、地下鉄8・11号線の早期事業化に向けた検討を進めており、当該事業への道路特定財源の活用について、検討を進めていただきたい。