



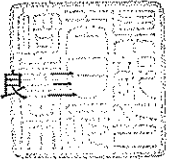
春道収第45号

平成19年5月8日

国土交通省道路局長

宮田年耕様

春日部市長 石川良三



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）

日頃から、当市道路行政に対しましてご指導、ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。さて、平成19年4月2日付国道企第114号で依頼のございました標記の件につきまして、別紙の通りご回答いたします。何卒、中期計画の作成にあたりましては、要望事項を中期計画の中に盛り込んでいただき、優先度の高い政策とされますようお願いいたします。

問い合わせ先

担当 建設部道路街路課 神田

電話 048 (736) 1111

(内線 3434)

## 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

石川良三（春日部市長）

## I. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

## 1. 地域高規格道路「東埼玉道路」並びに国道4号「春日部古河バイパス」の早期整備

東埼玉道路の国道16号までの早期事業化と国道4号春日部古河バイパスの首都圏中央連絡自動車道までの延伸を、優先度の高い政策とされたい。

東埼玉道路は、埼玉県八潮市～春日部市間17.6kmで計画されている地域高規格道路で、平成17年3月にはこのうち八潮市～吉川市川藤間5.7kmの側道部が供用開始されたところです。当該道路は埼玉県東葛地域を南北に縦断し、それ以北の国道4号春日部古河バイパスとともに高規格幹線道路である東京外かく環状道路と首都圏中央連絡自動車道とを接続するものです。これらの供用により春日部市及び周辺市町が初めて自動車専用道路網に組み込まれることとなります。

当該道路沿線は、第5次首都圏基本計画において業務核都市、また埼玉県の長期ビジョンにおいて東部複合都市圏と位置付けられております。具体的には、合併した旧春日部、旧庄和の両地域において、それぞれの地域の個性や特性を十分に生かしたまちづくりを進めているところです。このうち庄和インター周辺については、新市建設計画の中で産業集積ゾーンとして位置付け、企業誘致を積極的に働きかけております。また平成20年秋には県内最大級の大規模商業施設（仮称）ケーティーインセンスモールショッピングセンターの開業を予定しており、東埼玉道路は地域の活性化を担う道路として、当市はもとより周辺自治体におきましても大いに期待しているものです。

しかしながら、現状を直視すると、国道4号の死傷事故率は埼玉県平均の2.5倍で関東地方整備局管内上位7%以内に春日部市小淵など2箇所、当該道路に並行する国道4号で主要渋滞ポイントが7箇所存在し、年間約96億円の経済損失と試算されます（別紙参照）。このようなことから、生活道路に大型車が多数混入しており、沿線住民の安全性の確保や騒音・振動・排気ガス等の低減が喫緊の課題となっております。

両道路の完成による春日部市とその周辺市町に与える社会・経済効果は計りしれないものがあります。つきましては、東埼玉道路の国道16号までの早期事業化と国道4号春日部古河バイパスの首都圏中央連絡自動車道までの延伸を、年内作成予定の「道路整備の中期計画」に盛り込むとともに、優先度の高い政策とされますようお願い致します。

## 2. 幹線街路の整備

藤塚米島線、南桜井駅前北・南線等、幹線街路への財政支援を継続するとともに、道路特定財源を全額道路整備へ投入されたい。

合併に伴い旧春日部市と旧庄和町の住民相互の交流の活発化、経済の活性化、地域間の一体化を図るため、両中心市街地を直結する都市計画道路「藤塚米島線」の早期供用開始に向け、事業を推進しております。また、南桜井駅周辺地区における商業振興と円滑で安全な道路交通の実現を図るため、都市計画道路「南桜井駅前北線」、「南桜井駅前南線」の整備を進めております。

そのためにも、道路特定財源においては受益者負担、原因者負担の考え方にに基づき、一般財源化はもとより、他の目的に転用せず、これを全額道路整備に投入していただくとともに、これら幹線街路への財源面でのご支援を引き続きお願いします。

## 3. 「開かずの踏切」等の除去の推進

春日部駅付近連続立体交差事業の早期事業採択と「開かずの踏切」等の早期除却のため、技術・財政の両面でご支援いただきたい。

本市では、「開かずの踏切」等の除却による交通渋滞の解消と、市街地分断の解消を図るため、事業主体である埼玉県とともに春日部駅付近連続立体交差事業の早期着手を目指しており、現在都市計画の手続きを進めております（平成17年4月着工準備採択。除却予定踏切13箇所、費用対便益比2.0）。

また、その他の区間の「開かずの踏切」（東武伊勢崎線せんげん台駅～春日部駅間の9箇所を含む合計11箇所）については、自転車・歩行者等の通行が多く危険な踏切について、鉄道事業者と協議を行い、調整がついた踏切について、速効対策として構造改良などを検討するとともに、自動車交通量の多い「開かずの踏切」について、抜本対策の検討を進めてまいります。「開かずの踏切」等の早期除却に向け、引き続き技術並びに財源の両面でご支援いただきますようお願いいたします。

## 4. 市街地整備事業の推進

西金野井第二土地区画整理事業、藤塚第三土地区画整理事業、粕壁三丁目A街区第一種市街地再開発事業等について、引き続きご支援いただきたい。

本市では、土地区画整理事業として西金野井第二土地区画整理事業（市施行）及び藤塚第三土地区画整理事業（組合施行）、再開発事業として粕壁三丁目A街区第一種市街地再開発事業を施行中です。

特に西金野井第二土地区画整理事業につきましては、国のスーパー堤防事業〔江戸川〕との共同事業化に向け調整中であるほか、春日部駅周辺におきましても連続立体交差事業と連動した中心市街地の活性化のため、新たな市街地整備について検討を進めておりますが、道路特定財源を堅持していただき、引き続き市街地整備に関する技術、財源両面での幅広いご支援をお願い致します。

## 5. 中心市街地の活性化

中心市街地活性化へ向けた南桜井駅周辺地区、春日部駅周辺地区等の整備のため、引き続きソフト、ハード両面への財源面でのご支援をいただきたい。

近年の多くの都市と同様に、春日部市においても中心市街地での商業の衰退・空洞化という問題が深刻化しつつあります。これらを解決し、中心市街地を活性化するためには、単に商業環境の改善だけでなく、地元商業者、住民、NPO等の関係団体と協力し、ソフト、ハード両面の対策を進める必要があります。

このため、現在「まちづくり交付金」によるご支援をいただき、副都心と位置づけられた南桜井駅周辺地区において、中心市街地の整備を進めているところです。

これに加え、今後春日部駅周辺では「春日部駅付近連続立体交差事業」が予定されており、それに伴う中心市街地活性化のため、ソフト面では地元商工会議所、TMO等と連携して「まちおこし」を模索するとともに、ハード面では都心環状線4車線化（袋陣屋線、武里内牧線、内谷元町通り線）、東西連絡道路、中央通り線などの街路整備のほか、市街地整備事業(前掲)を検討しております。

まちづくり交付金、道路特定財源等によるソフト、ハード両面への財源面でのご支援を引き続きお願い致します。

## II. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

### 1. 特に重要度、緊急度の高い路線、区間等への道路財源の集中投資

特に重要度、緊急度の高い路線、区間の早期整備と自動車専用道路(高規格幹線道路、地域高規格道路等)ネットワーク化の促進のため、道路財源の集中投入をしていただくようお願い致します。

例えば、東埼玉道路の計画区間(越谷市～春日部市)では、並行する国道4号の死傷事故率は埼玉県平均の2.5倍で関東地方整備局管内上位7%以内に春日部市小湊など2箇所、当該道路に平行する国道4号で主要渋滞ポイントが7箇所存在し、年間約96億円の経済損失と試算されており、早期整備着手が望まれております。また東埼玉道路と国道4号春日部古河バイパスの整備により、東京外かく環状道路と首都圏中央連絡自動車道が自動車専用道路で接続され、広域並びに域内自動車交通の利便性が飛躍的に増大します。

## 2. 中心市街地におけるパッケージ施策への一層の支援

特に自動車交通が一極集中し易い中心市街地においては、都市環境を改善し活性化を図るため、連続立体交差事業による交通混雑や市街地分断の解消、歩行者中心の駅周辺づくり、円滑な乗り継ぎのための駅前広場を含む交通結節点の整備などを、面整備を含め一体的に行う必要があります。

このため、事業のパッケージ化により安く早くでき、かつ整備効果の高い効率的な整備に対し、地方道路整備臨時交付金、まちづくり交付金等財源面でご支援いただく制度のなお一層の弾力的運用と充実をお願い致します。

### III. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

#### 1. 歩行者の安全対策

安全で安心な暮らしの実現に向けて、交通事故を減らす道路政策は本市の最重要課題のひとつです。

近年、60歳以上の高齢者、自転車対車両の人身事故が多く発生していることから、歩行者、自転車並びに自動車の各通行帯の分離が優先度の高い課題であり、引き続き整備を推進することとしております。これに加え、駅・学校・病院・福祉施設等を連絡する道路において、幅の広い歩道の設置と通行帯の分離、幅の狭い歩道における既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善などの工夫、商店街等における歩行者優先道路の整備を進めております。

今後、これらの整備を体系的に進めるため、道路構造令等の法令において、例えば第4種道路の道路横断面の幅員構成について、植樹帯の位置と設置の有無の弾力化(特に狭幅員道路の場合。例えば、自転車道と歩道の間での設置)、自転車道フラット化と高さの弾力化(車道と同じ高さなど)等、より自由度を広げていただくよう所要の改正をお願い致します。

#### 2. 「ゆとり空間」の整備促進

中心市街地の活性化等に向け、道路は一般「交通」の用に供する部分の一時的地域イベント利用のほか、常設の「ゆとり空間」(交通のためではなく溜まるための空間)の確保が必要不可欠となってきています。

この「ゆとり空間」の整備を円滑に進めるため、例えば道路法において道路又は道路付属物の一部として位置づけるとともに、財源面でのご支援をいただくようお願い致します。

#### 3. 都市環境の改善と高齢社会の進展への対応に向けた公共交通利用の促進

鉄軌道、路線バスを含めた公共交通の整備と既存設備の有効活用は、都市環境の改善と高齢社会の進展への対応に向けて喫緊の課題となっています。

このため、次の点について財源を含めた支援制度の一層の充実にご協力いただきたい。

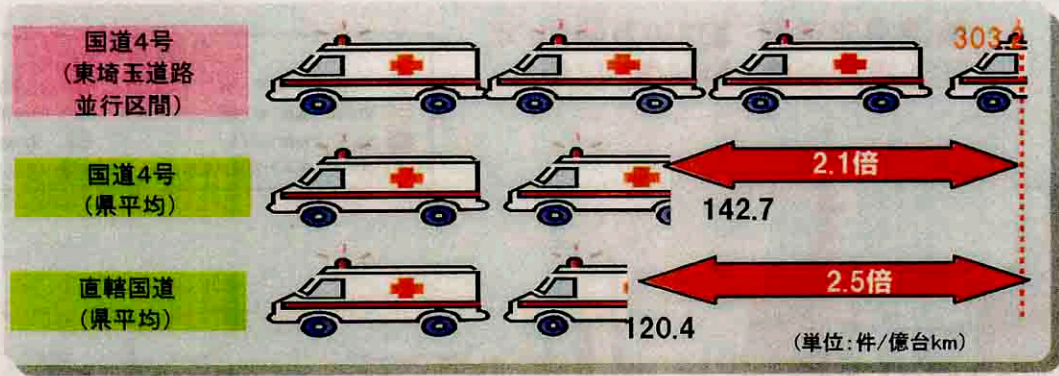
- (1) 春日部駅西口直近に今秋大規模商業施設「LALA ガーデン」の開業が予定されており、中心市街地の交通渋滞を避けるとともに安全・安心な域内移動を図るため、計画的な自動車の誘導、鉄道等の公共交通の利用を呼びかける等、適切かつ迅速な対策を講じていく必要があります。
- (2) 公共交通の利用者を拡大し自動車交通を抑制するため、特に居住密度の高い市街地や新規の大規模商業開発予定地区(春日部市では国道4号と16号の交差点付近に予定されている(仮称)ケーティーインセンスモールショッピングセンター)等において、鉄道新駅の設置、バス路線の新設、交通結節点での乗り継ぎの円滑化等を検討する必要があります。
- (3) バス利用を増やすため、路線バスの停留所のうち、特に自転車駐車需要の多い箇所については、駐輪場の設置、待機場所等の溜まり空間など、民間の協力を得つつ、きめ細かな交通結節点の整備が必要です。
- (4) 春日部駅周辺などの中心市街地においては、自動車交通の一極集中を避け、安全・安心な交通を実現するため、「中心市街地は歩行者・自転車中心、市内郊外部は自動車交通中心、市内郊外部と市外を結ぶのは公共交通中心」という、特に欧州で普及している「都市交通の3原則」の具現化が必要です。特に中心市街地において歩行者・自転車の専用・優先ゾーンの形成を図るため、フリンジ駐車場の整備や自転車道と歩道の分離、自転車道網の整備などを一体的に整備することが課題となっています。

(以上)



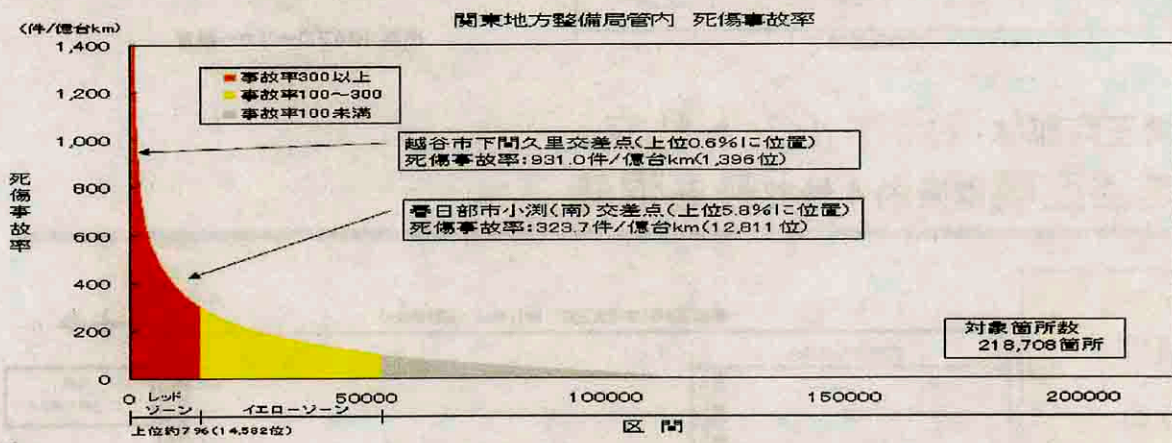
# 東埼玉道路周辺では交通事故が多発！

## ■ 国道4号の死傷事故率は最大で県平均の2.5倍



国道4号の死傷事故率(H13~H16平均)

## ■ 東埼玉道路関連で上位7%以内に春日部市と越谷市の2箇所



## ● 団地内生活道路の交通量の約3割(大型車は約5割)が東埼玉道路からの通過交通



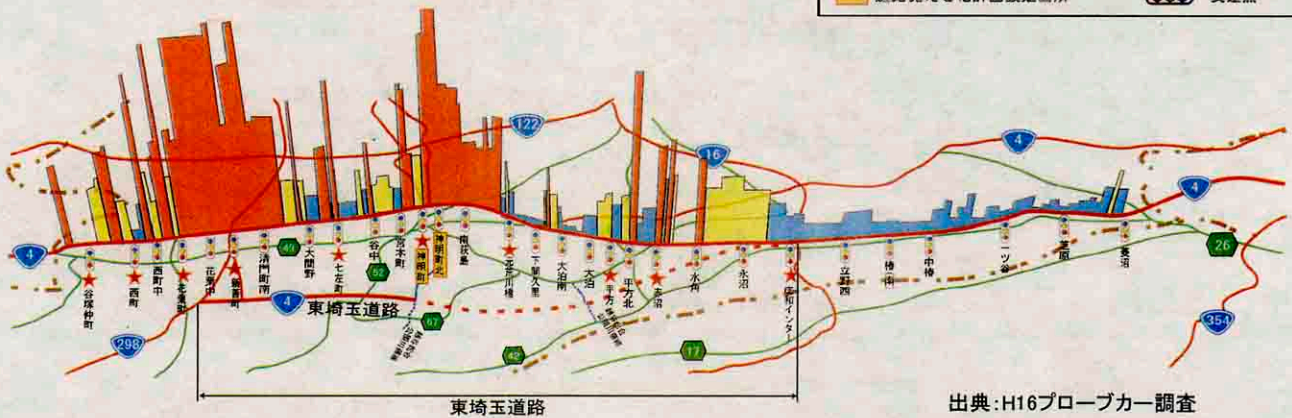


# 平成16年度の東埼玉道路開通後も国道4号で渋滞が継続！

■ 国道4号埼玉南部の渋滞で年間約270万時間が浪費、約96億円の損失

渋滞損失時間 約270万時間/年  
 渋滞損失金額 約96億円/年

	～10万時間/年・km		主要渋滞ポイント
	10～20万時間/年・km		路線No.(国道)
	20～万時間/年・km		路線No.(主要地方道)
	道路見える化計画設定箇所		交差点



出典:H16プローブカー調査

■ 国道4号埼玉南部は渋滞ポイント乱立、  
 草加・越谷区間は県内4号で最も混雑

