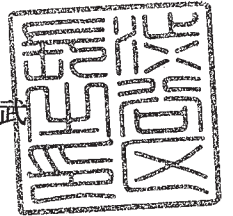


渋谷地収第 14 号

平成 20 年 10 月 22 日

国土交通省道路局長 殿

渋谷区長 桑原 敏武



今後の道路行政についての意見・提案について(提出)

平成 20 年 9 月 19 日付・国道企第 37 号で、国土交通省道路局長から依頼のありましたこのことについて、下記のとおり「今後の道路行政についての意見・提案」を提出いたします。

記

- ① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など
- ② 1 地域の現状と抱える課題(渋谷駅街区基盤整備について)

2 地域の目指すべき将来像(渋谷駅街区基盤整備とその財源確保について)
- ③ 道路施策の重点事項

以 上

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

東京都渋谷区

○維持、補修に係わる財政的支援について

現在、渋谷区が管理している道路のほとんどは、昭和28年以降に東京都から一斉引継ぎされたものです。そのうち幅員15m程度の補助線街路等は、震災時の緊急輸送道路に指定されているが、財政上の理由から移管後、大規模な改修を行っていないため、近年の交通量増加に伴い、車道路面の損傷が著しくなっています。これらの維持、補修は年次計画に基づき行うべきところですが、これも財政上の理由から対症療法的維持に留まっています。

また、歩道においても、街路樹の成育に伴い、根が発達し、舗装面を隆起させてしまう現象が多数発生しております。現在は、応急的に補修をおこなっておりますが、緑化とバリアフリーを両立させるためには、植樹帯周辺を大規模に土質改良する必要があることから、幹線道路の現状幅員における歩車道改修や維持補修に対する財政支援を要望いたします。

橋梁の架け替えについては、平成26年以降、長寿命化計画に基づき実施する橋梁にのみ補助対象となっています。末端の自治体が管理する橋梁は、橋長15m以下の橋が数多くあり、架け替えや維持、修繕が進んでおりません。修繕や架け替えにおける橋梁規模の下限值や工事費の下限値を下げていただき、規模の小さい橋や修繕に対しても財政的支援を行っていただけるよう強く要望いたします。

○環境対策に係わる財政支援について

現在環境対策に係わる補助項目には、透水性舗装や遮熱性舗装等舗装に関する補助制度があります。これらに加え、緑地、街路樹の増設、植え替えや省エネLEDタイプの街路灯建替え等にも補助制度等を制定し、財政支援を実施していただきたいと考えます。

また、LEDタイプの街路灯開発については、国の支援も必要であると考えます。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

東京都渋谷区

○現状 「渋谷駅周辺整備」について 渋谷駅周辺地域では、地下鉄副都心線の開業(平成 20 年 6 月)、副都心線と東横線の相互直通運転(平成 24 年度)を契機として、再開発機運が高まっております。現在、渋谷駅周辺地域では、渋谷駅街区の開発をはじめ、幾つかの再開発の動きがあり(再開発動向等別添資料)、都市基盤整備・更新とともに、開発の連鎖的による総合的なまちづくりが促進されて行くこととなります。 とりわけ、増改築を繰返し、老朽化しわがらぐ且つバリアフリー対応もされていない渋谷駅とそれに直結する区域(駅街区)の基盤整備は、安全・安心のまちづくりの観点からも急務であり渋谷都市再生の核でもあります。 このため、行政関係者、学識経験者及び鉄道事業者で構成される「渋谷駅街区基盤整備検討委員会(森地茂座長)」を設置し、「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン 2007」で示されたまちづくりの方向性を踏まえ、渋谷駅街区の整備手法や事業システム等について検討を進め、6 月 30 日に「渋谷駅街区基盤整備方針(別添資料)」をまとめ公表いたしました。	○課題 現状の渋谷駅周辺をみると、安全で快適な歩行者空間の確保、交通結節機能の強化、自動車交通の混雑や錯綜の改善、渋谷川のあり方など、多くの課題を抱えている。 従って、渋谷駅街区の基盤整備は、交通結節機能の再編・整備と歩行者回遊性の充実を目的とし、①埼京線ホームの並列化、東横線の地下化、地下鉄銀座線の移設等の鉄道施設の改良、②ハチ公広場の拡充、バス・タクシー乗降場の再配置、国道 246 号線の拡幅等の公共基盤の整備、③再開発ビルとの一体的な整備で、限られた空間に多様な都市機能の集積を求め、官民の役割分担を踏まえて事業を推進していきます。
--	--

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

東京都渋谷区

○渋谷駅基盤整備の基本は、①埼京線や銀座線等の鉄道を改良し、高度交通結節機能を再編強化し、②バスやタクシー乗降場を整序化し、広場機能を創出するなど東西駅前広場を拡充します。③併せて、ここから東西及び南北への歩行者軸を整備し「駅街区」から周辺街区への歩いて楽しい歩行者空間を整備することにあります。駅直近での自動車交通のあり方を見直し、鉄道機能を再編・拡充しわかりやすい渋谷駅とすることで、歩行者優先の「人に優しいまち渋谷」をめざして行くこととなります。

このため、「渋谷駅周辺整備」に係る事業を「中期計画」の最重点課題とされることを要望いたします。従って、渋谷再生にあたり、道路財源を原資とする国道直轄事業、街路事業等の活用は渋谷都市再生に必要不可欠なものであり、21世紀の「渋谷」の帰趨を決定するものと考えています。以下の点について、「中期計画」の中へ反映されていくことを強く要望いたします。

- (1) 渋谷駅街区の基盤整備は、「渋谷駅街区基盤整備方針」を基本として、今後、関係者合意を踏まえて都市計画決定等の手続きを経て、事業化されていくこととなります。地元区の立場として、「渋谷駅街区基盤整備方針」で合意された事項について、例えば国道 246 号線の拡幅等が事業項目として整理されておりますが、こうした事業につきましては、「中期計画」の中へ「最重点・最優先」事業としてメニュー化され、担保されることを強く要望いたします。
- (2) 駅街区に隣接する「桜丘口地区市街地再開発事業」ほかでは、渋谷駅とのアタリについて、歩行者回遊機能の拡充する観点で、都市基盤の整備が強く求められています。こうした課題の解決にあたり、国道直轄事業等での整備が重要と位置づけられ、やはり「中期計画」の中へ重点課題としてメニュー化されることを要望いたします。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

○重点事項 ・交通安全対策 及び危機管理の 強化	○代表事例 ・無電柱化に対する技術的開発の強化 渋谷区内には、道路幅員が6.0m程度の箇所でも商店やビルが建ち並び、人の往来、車両の通行共に多く、電柱が安全な歩行空間を阻害している箇所があります。現段階では、このような箇所を無電柱化することは技術的に不可能であるとのことでした。地上機器や変圧器のコンパクト化や無電柱化方式の技術開発を進めていただき、歩道のない箇所の無電柱化の推進を後押ししていただきたいと考えます。 また、電線共同溝の設置が物理的に不可能な路線などは、埋設企業者の単独地中化に対する補助制度を法律改正も含めて検討していただきたい。	○期待する効果や評価等 ・技術開発により、歩道のない、幅員の狭い道路でも無電柱化が実施できると、歩行者の安全確保の向上、震災時の避難路の確保に貢献できる。	○その他 ・無電柱化の検討に 対する財政支援に いても強く要望 します。
-----------------------------------	---	--	--

東京都渋谷区

【代表地区】

渋谷区神宮前三丁目1番～神宮前四丁目3番先