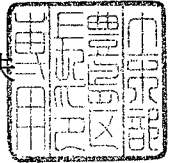




20豊土管収第124号
平成20年10月22日

国土交通省道路局長 様

豊島区長
高野之夫



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

日頃より豊島区政に、ご理解とご協力をいただきありがとうございます。
平成20年9月19日付、国道企第37号で依頼のあった標記の件について、
別紙のとおり回答いたします。

問合せ先 土木部道路管理課調整グループ
TEL 3981-4802
FAX 3981-4844

◆歩行者優先のまち・池袋の実現

当区は、全国で1、2位の高密度都市となり、池袋副都心の飛躍的再生を進めるべく「人と環境への優しさ」をコンセプトとする都市づくりに挑戦しています。その中心となるテーマが「東京初のLRT導入とパーク・アンド・ライドによる歩行者優先ゾーンの創出」であり、自動車に依存した拡散型の都市構造から、歩行者中心の都市構造への転換を図り、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり、歩行者優先のまち・池袋の実現を目指しています。

昨今、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、新交通システムに対する補助金等の総合的支援の拡充が図られたところですが、整備導入に当たっては、法手続きや関係機関の協議等、まだ多くの課題があります。そういった様々な場面で、スムーズに整備できるような包括的な法の整備やLRTを利用又は導入しやすい環境づくりかつ道路整備の協力を要望するとともに、都市交通の快適性、利便性の向上にご協力をお願いいたします。

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等)

様式 ④

東京都豊島区

○重点事項 地域活力の向上	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
	(1)池袋駅東西デッキの整備 全国第2位の乗降客数を誇る池袋駅で、鉄道路線上空を活用して、広場機能を備えた歩行者用自由通路を整備する。現在、日本大学の岸井教授を委員長とする「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」において、東西デッキ構想を含めた駅と駅周辺整備の計画を検討しており、平成20年12月には一定の結論に導く予定である。	東西デッキを含めた駅周辺の整備目標を、「安全で便利な快適な交通結節点の実現」、「東西南北のまちの一体化」、「駅における新たな魅力拠点の創出」としており、これを実現することで、池袋駅周辺の将来像「駅と街が融合した次世代型拠点ターミナル」を実現するものである。	東西デッキの整備には鉄道事業者や百貨店など複数の権利者との協議を要するものであり、整備に当たった際の財源確保はもとより、立体道路制度の柔軟な適用など、制度的なバックアップを要望する。
	(2)ターミナル駅前街路の歩行者優先化整備 池袋駅前の明治通りは、通過交通の多い東京都道である。東京都と協議を重ね、周辺の交通ネットワークを考慮しながら、駅前から通過交通を排除し、池袋駅東西デッキ構想と併せて、駅前街路の歩道を拡幅することで、駅前広場機能を充実する。	東西デッキ構想と併せて、駅前の歩行者空間を広げ、駅から街へとつながる歩行者動線を拡充するとともに、別途進めている池袋副都心の都市再生事業とも連動しながら、魅力ある街並みを形成し、来街者で賑わう池袋副都心へと再生する。 また、駅前の道路を活用して、池袋駅の地下コンコースから地上へとつながるサンクンガーデンを整備することで、東西デッキとともに、駅から街へと広がる歩行者動線を創出する。	地域の活力や魅力を高める道路の再整備に対する補助制度の充実を要望する。

総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	(1) 踏切解消のための立体横断施設整備 JR埼京線、東武東上線の跨線橋である堀之内人道橋の老朽化による撤去に伴い、代替橋として北側に位置する「開かずの踏切」である堀之内踏切を廃止し、立体横断施設整備を計画している。しかし、採択基準である通行量要件等により補助対象とならない。 (2) 老朽化施設の更新による安心・安全な道路管理 高度成長期に整備されたJR跨線橋3橋、その他橋梁・トンネル(地下通路を含む)は老朽化による影響から災害時における危険性が懸念される場所である。施設の長寿命化を視野にいたれた点検・改修が急務である。	「開かずの踏切」を廃止し、立体横断施設を整備することで、歩行者・自転車利用者の安全が確保される。	補助制度の充実と補助要件の緩和を要望する。
	(3) 主要道路網・交通体系の整備 幹線道路では自動車交通が慢性的に渋滞し、住宅地では通り抜け等による影響で、都市環境の悪化を引き起こしているため、主要道路網の整備が必要である。現在、区では都市計画道路補助第173、175、176号線の整備を実施中である。	計画的な点検、改修により安心・安全な道路を利用者に提供することができる。	技術的・専門的な知見に乏しいため支援が必要である。また、補助制度の充実と補助要件の緩和を要望する。
少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	(1) バリアフリー化の促進 通学路や駅周辺の主要道路は、歩行者と自転車・自動車が錯綜し事故の危険性が高いなど、交通安全上の問題が指摘されている。	道路網を形成することで、地域に不要な車を排除し、安心な歩行空間を創出する。また、災害時の防災活動や延焼遮断効果など、地域の安全性を高めるとともに災害に強い都市環境構造を実現させる。	補助制度の充実と補助要件の緩和を要望する。