

20足土計発第1997号

平成20年10月31日

国土交通省道路局長 様

足立区長 近藤 弥生



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、足立区の道路行政にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け国道企第37号「今後の道路行政についての意見・提案の提出について」で依頼のありました件について、別紙のとおり回答いたします。

担当者

土木部計画調整課事業推進係

電話 03—3880—5478（直）

「財源措置への要望」

足立区は基本計画において、「魅力と個性のある美しい生活都市」を目指すため、様々な施策を実施している。具体的には、快適で安全な都市空間形成に向けた鉄道の連続立体交差事業や都市計画道路事業、災害に強く安全で快適なまちづくりを進める土地区画整理事業。既成市街地における災害時の安全性を高め住宅密集地域の避難路確保や延焼防止につながる密集市街地整備事業や細街路整備助成事業。そして区内各地域で進む大規模工場跡地等を有効利用した開発事業など、いずれの事業も「まちづくり＝道づくり」と言える道路行政の重要な事業を進めている。

また、足立区では本年(2008年)3月、「足立区環境基本計画」(第二次)を策定し、道路を含め公共施設全般について環境の視点を積極的に取り入れていく施策を展開している。

足立区全体の17%もの面積を占める「道路」については、温暖化対策の観点からも温度上昇抑止の方策を講じるべきところである。例えば、保水性舗装や環境にやさしいソーラーエネルギーを活用した街路灯などを推進していく必要があると考える。また、街路樹等の緑化推進についても取組みを強化していきたい。こうした課題の解決には、国や研究機関の技術的・財政的支援が不可欠である。環境対応型施策に対する補助制度の新設および拡充を要望する。

このように足立区においても道路行政を取り巻く環境、課題は変化を重ねてきている。しかし、その課題を今、ここで放置することは次世代への背任とも言える行為であり、許されるものではない。

道路特定財源については一般財源化されることで、安全・安心の基盤となるまちづくり事業が一時的にも停滞することの無いよう、今後の財源措置を確実に実施されることを強く要望するものである。

道路行政全般における地域の課題としては、危険な踏切解消への支援、都市計画道路の早期整備や土地区画整理による基盤整備、環境にやさしいまちづくりがあげられる。これらは既成市街地内の防災・減災の観点からも早期整備の必要性が高く、また膨大な財源を必要としている。

①連続立体交差事業

竹ノ塚駅南の踏切では死亡事故も発生し、この踏切解消は区の悲願でもある。また、連続立体交差事業は、竹ノ塚駅周辺地域のまちづくりを進める上でも非常に大きな鍵を握る事業となる。区は、都内で初めて区施行で実施するこの連続立体交差事業を、区の重点事業として推進していくため、国の技術的支援と財源確保をお願いしたい。

②環境にやさしいエネルギーを活用した道路施設への補助の拡充

現在、道路面の温度上昇を抑制する保水性舗装や、ソーラーエネルギーを活用した街路灯、案内標識など、環境対応型事業の実施には高額の費用を必要としている。こうした事業を推進していくためにも、技術支援の促進並びに補助制度の拡充を要望する。

③生活道路への支援

既成市街地内の狭い「生活道路」の整備については建築基準法の領域による部分が大きく、住宅局所管となっているが、道路法・建築基準法の枠をこえ、総合的なまちづくり行政の視点で整備促進を図ることが、まちの防災性を高め安全・安心な環境を造る上で特に重要である。

現在区では、区の単独で細街路の助成事業を展開している。木造住宅密集地域や既成市街地での建て替えに合わせた道路拡幅は、都市において欠かすことの出来ない事業である。これらの点を考慮した補助制度の検討をお願いしたい。

「竹ノ塚駅周辺の連続立体交差事業」

東武伊勢崎線竹ノ塚駅周辺地区は、足立区北部の地域拠点として位置づけられている。東武伊勢崎線竹ノ塚駅の乗降人員は、1日平均82,167人(平成19年)であり、東武線駅では、1日平均452,249人の北千住駅について利用者が多い。

竹ノ塚駅南北の2箇所の踏切は、ピーク時遮断時間57分であり、踏切交通遮断量は、歩行者・自転車それぞれ160,000台(人)・時/日、93,000台(人)・時/日の「歩行者ボトルネック踏切」となっている。

平成17年3月には、4名の死傷者を出す踏切事故が発生した。歩行者・自転車の安全で安心な交通ネットワークの確保が急務となっている。

一方、幹線道路である都市計画道路補助261号線は、南北に走る東武伊勢崎線を竹ノ塚駅北側を東西にまたぐ形で、道路オーバーとして計画されており、鉄道交差部以西の区間が未整備となっている。

これら「歩行者ボトルネック踏切」と未整備の幹線道路は、鉄道東西にまたがる商店街の連続性や回遊性の向上による賑わいの創出を阻害する、深刻な市街地分断の課題を抱えている。

このように、竹ノ塚駅周辺地区は、都市計画道路のみが整備されたとしても、「歩行者ボトルネック踏切」の解消なくして、課題の抜本的解決には至らない状況にある。

連続立体交差事業により鉄道を高架化させることで、地域の東西分断を解消し、歩行者等の回遊性を高め、踏切待ちによる渋滞解消を図ることが、まちの発展にとって重要である。あわせて、本事業に対して、約23万人の署名が集まるなど、安全対策としての鉄道高架化は足立区民65万人の悲願でもある。

しかしながら、これらの整備には、膨大な財源を必要とし、道路特定財源に変わる財源確保が不可欠であり、その措置を強く求めるものである。

また、都内初の、区施行の連続立体交差事業の実施は、他の関連自治体への波及など、都内外のみならず全国的にも注目されている事業である。

「竹ノ塚駅周辺の連続立体交差事業」

連続立体交差事業により鉄道を高架化させることで、鉄道による地域の東西分断を解消し、安全かつ円滑な道路交通の確保及び市街地の一体的なまちづくりによる発展を図っていく。

今後、この地区の将来像の実現にむけ、以下のとおり、竹ノ塚駅周辺地区のまちづくりを目指していく。

竹ノ塚駅周辺地区については、「安全・安心」、「にぎわい」、「みどり」の三つのキーワードにより、まちづくりを進めていく。

「安全・安心」な住みやすいまちのためには、都市計画道路の早期整備など、道路の整備・改善により、交通ネットワークや防災性の向上を図っていく。踏切解消による、踏切事故の解消や駅前空間の整備により、駅前広場の整備や放置自転車対策を推進する。

「にぎわい」のあるまちとしては、鉄道高架化の推進にあわせ、回遊性の向上、まちの拠点づくり、鉄道により分断されている商店街のつながりの強化などを進めていく。

「みどり」豊かなまちのためには、地区計画などの住環境整備により、公園や緑づくりの誘導や、駅前の大規模団地を活用した一体的なまちづくりを進めていく。

○重点事項

鉄道高架化によるにぎわいの創出と緑豊かな安心して住めるまち

○代表事例

東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業

○期待する効果や評価等

効果

- I 安全安心な住みやすいまち
- ① 鉄道高架化による踏切の解消
 - ・踏切事故の解消
 - ・渋滞の解消
 - ② 防災性の向上
 - ・都市計画道路の整備
 - ③ 放置自転車対策
 - ・高架下活用

II. にぎわい

- ① 地域の一体化
 - ・東西地域の一体的なまちづくり
- ② 回遊性の向上
 - ・道路整備による交通ネットワークの構築
 - ・自転車、歩行者の快適な空間の確保
- ③ まちの拠点づくり
 - ・東西駅前広場の整備
 - ・東西商店街の連続性の強化

III. 駅周辺地区再編によるみどりづくり(環境)

- ① 公園・緑づくりの誘導
 - ・地区計画等による緑づくりの誘導
 - ・道路整備・改善による居住環境の向上
 - ・大規模団地を活用したまちづくり

評価

- ・踏切事故の解消
- ・踏切遮断時間の解消(遮断時間57分を0分へ)
- ・移動時間の短縮
- ・まちのにぎわいの向上
- ・みどり率の向上

○その他