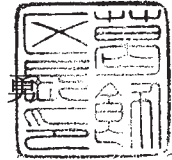


20葛都調第409号
平成20年10月24日

国土交通省道路局長 殿

葛飾区長
青木



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、本区のまちづくり行政にご理解を賜り御礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました標記のことについて、別紙のとおり回答いたします。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

○自転車系ネットワーク形成にあたっての現状と課題

葛飾区は、高低差の少ない地形であることから区民の自転車利用が非常に多く、これまで、平成9年度に東京都とともに、「葛飾区自転車利用環境整備基本構想」を策定し、自転車を考慮した道路空間の実現に向けた取り組みを進めてきた。

この基本構想では、パーソントリップ調査をもとにして区内の交通手段別の分担率や、駅への自転車利用状況から考え方を整理しており、その中で、短期的に整備が可能な金町駅と水元公園を結ぶ補助276号線をモデル事業に位置づけ、自転車道の整備を実施している。長期的な計画ともなる都市計画道路の整備においても、自転車歩行者道における自転車レーンの明示等、バリアフリー化や緑化にも配慮しながら自転車利用環境の整備を図ってきたところである。

しかしながら、既存の道路において自転車道を整備していくには、安全性や連続性を確保する上での課題が多く、計画的な実施はなかなか難しい状況にある。

特に、交通結節点となる鉄道駅においては、バリアフリーとの兼ね合いもあり、自転車専用通行帯の設置が非常に困難な状況にある。その理由として、駅周辺地区は交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区における移動円滑化に関し、基本的方針があり、歩道においては、2m以上の幅員を連続して確保しなければなりません。また、多くの車道幅6.5mであり、車道上に自転車専用通行帯を設けることも困難となっている。

本年6月、道路交通法の改正により自転車の歩道通行緩和措置がとられています。歩行者の安全確保の観点から既設道路での自転車通行についてさらなる検討が必要となっているものと考えます。

(要望事項)

- ・ 自転車専用通行帯を整備するには、歩道の拡張(用地取得)が必要となるため、用地取得の財源を措置されたい。
- ・ 自転車道の設置を理由とする都市計画道路の幅員変更を認めてもらいたい。
- ・ 既存で自転車道を設置する場合、植樹帯との兼ね合いが課題となるが、環境面での役割も重要であり、どちらを優先すべきか判断を悩むところであり、判断基準となるガイドラインのようなものを示されたい。

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

○現状

都市の骨格を形成し、周辺都市と連絡するための主要幹線道路、各地域の街区を構成する生活幹線道路、公共交通機関である鉄道、バスなどの交通網を整備するとともに、安全性・快適性を考慮した、歩行者・自転車系ネットワークの形成など、役割に応じた交通体系の整備が課題である。

【道路】

区内の道路のネットワークは国道等の主要幹線道路は整備されているが、主要幹線道路を結ぶ補助線(地域幹線道路、生活幹線道路)の整備が遅れている。

本区の都市計画道路(補助線)の計画は、平成20年4月現在、延長は約9.7kmであり、完成延長は約57.9kmとなっている。(整備率は63.1%)

また、本区には区画整理事業などの基盤整備がされないまま、市街地を形成してきた区域が多く、密集事業を活用するなど道路拡幅などを進めているが、4m以下の細街路が約80km残っている。

【橋梁】

橋梁は、河川や鉄道等で分断された本区にとって地域間交通を連絡する重要な施設である。区が管理する車道橋梁は7橋(避難橋は除く)あり、そのうち昭和40年代までに架橋され、耐震補強は行っているものの架け替えが必要となっている橋が多く残されている。

【踏切】

京成押上線四ツ木駅から青砥駅間には11箇所、京成本線堀切菟蒲園駅から京成小岩駅までの間に12箇所の平面交差踏切があり、交通渋滞の原因となっている。特に、高砂1号踏切は重点的に対策を実施又は検討すべき重点踏切(東京都踏切対策基本方針)となっている。

【無電柱化】

電線類の地中化は、道路空間における都市防災機能の向上、快適な歩行環境づくり、美しい都市景観形成等、都市機能を向上させるために極めて重要である。本区では整備すべき路線約30kmを選定し、現在、国及び東京都の無電柱化推進計画(5ヵ年計画)に基づき、都市計画道路整備事業を中心に電線類の地中化を行っているが、無電柱化路線は約10kmにとどまっている。

様式 ②

東京都 葛飾区

○課題

交通渋滞は、無駄なエネルギーや時間を浪費している。特に京成線の踏み切りにより、慢性的な交通渋滞を招いている。歩道には、段差や勾配、看板や放置自転車など歩行者の安全の妨げとなる障害物が少なくない。

区内には、常磐線や総武線、京成線が走り、東西方向の鉄道網は比較的良好であるが、南北方向に走る鉄道がないことから交通の利便性が図られていない。

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

様式 ③
東京都 葛飾区

葛飾区の都市計画マスタープランでは、「安全・快適な交通系づくり・すべての人にやさしい交通環境づくり」をテーマに交通体系の整備を図るとしている。

● 交通体系整備の基本的考え方

幹線道路や鉄道の整備にあたっては、道路交通と公共交通機関との適切な連携と分担に基づいた信頼性の高い交通ネットワークを構築する。特に交通渋滞や住宅地域内への通過交通の流入、さらに環境問題に対応するため、遅れている幹線道路の整備と併せ、パークアンドライド等による自動車交通量の抑制など交通需要マネジメントにも配慮する。

また、広域交通手段としての鉄道や身近な生活圏内での自転車利用等、多様な交通手段の充実を図る。
なお、施設の整備にあたっては、ユニバーサルデザインの理念に基づいて実施する。

- 1) 体系的、段階的な道路網の形成
- 2) 地域分断の解消と円滑な交通機能の確保
- 3) 公共交通機関の利便性の向上
- 4) 防災機能の強化
- 5) 安全で快適な歩行者空間の確保と歩行者・自転車系ネットワークの形成
- 6) 拠点地区における交通機能の強化

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)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	・連続立体交差事業の推進 ① 現在事業中の京成本線(京成高砂駅から江戸川駅間)連続立体交差事業の推進 ② 現在検討を進めている京成押上線(四ツ木駅から青砥駅間)連続立体交差事業の早期着手	・踏切がなくなり交通渋滞が解消される。 ・踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する。 ・立体化に伴い、これまで鉄道により分断されていた市街地の一体化が図れる。 ・連立事業と併せて行う付属画街路、駅広等の整備により、新たな魅力あるまちづくりが推進される。 ・付属街路、駅広等の整備により、電車と他の公共交通等の結節機能が向上する。	○その他
・都市交通の快適性、利便性の向上	・幹線道路(都市計画道路)の整備事業の推進	・主要幹線道路を補助する地域幹線、生活幹線道路の整備を推進することにより、主要幹線道路の慢性的な渋滞緩和が図られ、地域格差のない体系的な道路網が形成される。鉄道南北交通のない本区にとって重要な課題である。	
・少子、高齢化社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	・公共交通網の建設促進	・地下鉄8号線・11号線、メトロセブンの早期実現を図ること、地域間相互の活性化につながるのととも、自動車交通量の減少によるエネルギーの節約、大気汚染等の環境改善が図られる。	
・良好な生活空間・自然環境の形成	・新宿拡幅事業の早期整備(国土交通省事業)	・国道6号につながる補助136号線、補助276号線の事業効果が現れ、交通機能が強化される。 また、主要幹線道路の慢性的な交通渋滞の緩和につながる。	
	・東京外環自動車道の早期整備	・区内通過交通量の減少による、交通混在、交通渋滞の解消につながる。	
	・あんしん歩行エリア整備事業の推進	・地区内の交通事故が減少し、区民が安心して歩行できる。	
	・交通バリアフリー事業の推進	・高齢者、障害者等の移動の円滑化が図れる。	
	・無電柱化事業の推進	・都市景観の向上、防災性の向上、歩行者の安全快適な空間が創出される。	