

春道収第 478 号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

春日部市長 石川良三



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)

平成20年9月19日付け国道企第37号にて依頼のありました、上記の件につきまして添付の通り回答いたします。

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、地域高規格幹線道路等)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。

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、連続立体交差事業への助成とともに、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。

3. 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、高齢者と自転車、自転車と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)等のハード面や、より弾力的な管理運営などのソフト面について、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。

#### 4. 「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ました。

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。

#### 5. 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) 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）等の近隣において、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性が生じております。
- (2) 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。
- (3) 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。

○現 状

地域高規格幹線道路「東埼玉道路」は、埼玉県八潮市～吉川市川藤間5.7 kmの側道部が供用開始され、また、平成20年度より、吉川市川藤～春日部市水角間約8.7 kmの側道部が事業化されています。

広域幹線道路については、国道4号バイパスが庄和インターチェンジまで4車線化され、現在さらに圏央道の五霞インターへ向け、4車線化の整備が行われています。

幹線道路としては、国道が3路線、県道が13路線のほか、都市計画道路などがあります。

市内の道路総延長は約1,038 km、そのうち都市計画道路は32路線約75 kmです。都市計画道路の整備率は約52%ですが、都市機能を向上させるためには、市内の道路ネットワーク及び広域幹線道路の整備が不可欠であります。

中心市街地を取り巻く環状道路は、都心に集中する交通を処理する路線で、今後、業務核都市として、増大すると見込まれる都心への交通を円滑に処理する必要があります。また、副都心としての南桜井駅周辺道路は、駅前広場などの都市基盤整備が立ち遅れていると共に、合併に伴う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必要があります。

春日部駅周辺は、東武鉄道伊勢崎線と野田線により市街地が東西に分断され、踏切遮断時間が長いことから、慢性的な交通渋滞が発生しており、市民生活や商業業務機能に大きな影響を与えています。

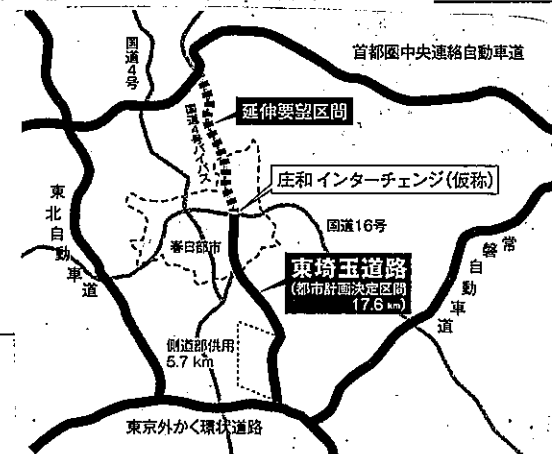
○課 題

国道4号及び4号バイパスは依然として混雑しており、東埼玉道路と並行する区間（越谷市、松伏町、吉川市及び春日部市）では、渋滞による経済損失は、年間約103億円と試算され、渋滞ポイントが7箇所存在するなど、埼玉県南部では県内4号で最も激しい混雑となっています。また、東埼玉道路の側道が暫定的に吉川市川藤まで供用開始されていることから、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います。

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の位置付け、企業誘致を積極的に働きかけている。さらに、交通利便性の高さから、都市的土地利用の要望が強く、計画的な立地誘導を図ることが望まれています。

これらのことから、東埼玉道路の国道16号までの早期供用開始と国道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が優先度の極めて高い政策として強く望まれています。

また、市内の渋滞解消やにぎわいのある中心市街地となるため、連続立体交差事業とあわせて春日部駅周辺、副都心としての南桜井駅周辺の道路整備を推進し、交通渋滞の解消を図る必要があります。また、これら2つの都市核の到達時間の短縮など交通の円滑化を図るため、早急に都市計画道路「藤塚米島線」の整備を推進するものです。



②-2 地域の目指すべき将来像

埼玉県春日部市

I. 幹線道路の整備

1. 地域高規格幹線道路「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、さらに本年5月には、春日部市水角地内まで事業化されました。当該道路は埼玉県東南部を南北に縦断し、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。

春日部市は、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います。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21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。

2. 藤塚米島線等の整備

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。

②-2 地域の目指すべき将来像

埼玉県春日部市

Ⅱ 魅力ある中心市街地等の創出

3. 「開かずの踏切」等の除去の推進

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。平成22年度当初着工目標。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。

4. 中心市街地等の活性化

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（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、市街地整備事業を検討しております。