

補助第288号線のボックスカルバートをやめて道路面を計画堤防高に揃えることを求める陳情

(建設委員会付託)

受 理 番 号 第 9 号

受理年月日 令和5年6月12日

付託年月日 令和5年6月20日

陳 情 者 ・ ・ ・ ・ ・
 ・ ・ ・ ・ ・

陳 情 原 文 篠崎公園地区まちづくり事業の高規格堤防整備に向けた準備工事が始まっています。その看板には篠崎公園地区高台まちづくり事業と書かれています。「まちづくり」から「高台まちづくり」にいつ、どのように変わったのでしょうか。「まちづくり」にはその地域に住む人々との関わりがとても重要であると思います。事業の名称に「高台」を加えたのですから、その経緯や「高台」の設計基準、目的等について、江戸川区は事業説明会もしくは懇談会等によりあらかじめ権利者等への丁寧な説明を広く行うべきではないでしょうか。モデル地区であるなら、なおさら明確にしておく必要があると思います。「高台」は、「流域治水」や『災害に強い首都「東京」』という考え方と強く結びついているようには思えます。

篠崎公園地区まちづくり事業における補助第288号線の堤防と並行する部分にはボックスカルバートが予定され、今期詳細設計がなされているとのことです。ボックスカルバートの路盤高さは、APで3から4mであり、この付近の想定浸水深さは4mとのことでした。想定浸水深さは地盤からの深さですので、APになおすと6m超えくらいになります。ボックスカルバートは浸水災害時には結構深く水没することになります。

補助第288号線のボックスカルバートは篠崎公園と立体利用する目的で採用したと聞いています。通常時はそうですが、災害発生時に防災拠点となりうる篠崎公園のありかたを、「高台まちづくり」と照らして考えると、ボックスカルバートの計画をやめて、補助第288号線のその部分の道路面を計画堤防高に揃えることがより良い選択になるのではないのでしょうか。

この方法を採用すれば、たとえ想定最大規模の洪水や内水が起きても道路が浸水することを避けることができます。気候危機や流域治水で取り沙汰されている大規模水害にあたっては単に徒歩による避難経路を確保するだけでなく、水害時の車両交通路を確保することが危機管理施策として重要な観点であると考えられます。今後予定される都県橋との接続も視野に入れておくべきではないでしょうか。

(裏面に続く)

また、この方法は設置費用、維持管理費用、更新撤去費用等を含めた費用の面でもボックスカルバートよりも優位であるのではないかと考えられます。ボックスカルバートは、設置にあたっての総費用もさることながら、区の負担も発生するのではないのでしょうか。また、底面の杭などによる支持構造敷設の費用も少なくはないでしょう。さらに、供用開始後の維持管理費用は長期にわたり区の単独負担となるのではないのでしょうか。トンネルは渋滞時等の排気ガスの排出機構も必要であると思われる。

それに対して、堤防上面と同じ高さに道路を敷設するのであれば、設置費用も、支持構造費用も、維持管理費用もずっと小さく抑えることができるのではないかと推察されます。

さらに、葛飾区が東京都と進めている新小岩公園再整備事業においては中川堤防と接する部分を堤防天端と同じ高さで整備し、堤防天端との接続のみならず、都道第315号線、平井大橋を経由して、首都高速道路中央環状線との接続を想定しています。都道をボックスカルバートとするようなことは計画されていません。

つきましては、下記のとおり陳情いたします。

記

- 1 補助第288号線のボックスカルバートをやめて道路面を計画堤防高に揃えることを求めます。
- 2 事業説明会もしくは懇談会等によりあらかじめ権利者等への説明を広く行うことを求めます。