

補助第288号線のボックスカルバートをやめて道路を堤防上面に設置することを求める陳情

(建設委員会付託)

受 理 番 号 第 4 0 号

受理年月日 令和6年6月10日

付託年月日 令和6年6月19日

陳 情 者

陳 情 原 文 篠崎公園地区高台まちづくりでは高規格堤防盛土の中にボックスカルバートを設置して補助第288号線を通す計画になっています。このボックスカルバートは、補助第288号線の高規格堤防の盛土部分の約300mをトンネル構造とすることにより、篠崎公園と江戸川との一体整備を図り、広域避難場所の充実を図るとされています。また、堤防から公園になだらかな斜面を構成し、水とみどりの交流ゾーンや堤防沿い緑地ゾーンを整備する計画です。事業全体は、高台公園と高規格堤防の上面とを活用した高台まちづくりとされています。

ここで、事業計画の断面図でボックスカルバートの設置高さに注意すると、ボックスカルバートが設置される箇所の上面の一部が現況堤防高を超えているように見えます。工作物が現況堤防の定規断面を侵食しないようにすることと、路面を現況地盤高より高くしておきたいという理由からかと推察されます。その結果、堤防天端からボックスカルバート設置場所に向かって斜面が上り勾配になってしまい、堤防からなだらかな斜面で下るという高規格堤防の設計と相容れない断面になっていることとなります。また、路面の高さが想定最大規模の浸水深さを大きく下回ってしまっていて、浸水時には道路としての機能を失うこととなります。本来であれば、ボックスカルバートの設置高さを、カルバート上面の土被りも含めて、高規格堤防の基本断面に収まるように設計するべきであると思います。

本陳情のように、高規格堤防もしくは公園盛土の上面に道路面を設置すれば、堤防天端からの上り勾配を避けることができますし、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。流域治水や高台まちづくりで対応を検討し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はなく、水害時の車両交通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。今後検討されるという都県橋との接続や京葉道路との接続も視野に入れて、道路の浸水を避けておくべきではないでしょうか。これから造る高台まちづくりにおける主要な道路をわざわざ水没するようにするのは得策ではないように思えます。

(裏面に続く)

また、ボックスカルバートをやめて堤防の上面に道路を敷設する方法は、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。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、篠崎地区と同様に高台まちづくりのモデル地区になっている荒川の舟渡・新河岸地区では堤防の天端道路を利用した、バスなどの車両による避難経路の確保が流域治水プロジェクト2.0で検討が追加されています。また、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

補助第288号線のボックスカルバートをやめて道路を堤防上面に設置することを求めます。