

令和3年5月に通二丁目、田中町及び南町の皆様を対象に開催した「中橋の架け替えに関する意見交換会」の要旨がまとまりましたのでお知らせします。

なお、回答については、当日回答した内容に補足して記載しています。

(1) 治水対策について

①中橋付近の治水計画について伺いたい。

→中橋は、前後の堤防より低くなっていることから、洪水時に氾濫する恐れがあります。そのため、中橋周辺の堤防嵩上げと中橋架け替えにより、渡良瀬川における中橋付近の治水対策を進めていきます。

②昨年の国の計画段階評価検討委員会では、渡良瀬川の治水対策について3案の比較検討をしているが他にも方法があるのか伺いたい。

また、その委員会の中で、地元との良好な関係で事業を進めるようにとの附帯意見が付きましたが、どのように進めているのか伺いたい。

→国の「渡良瀬川中流部の流下能力向上対策における計画段階評価検討委員会」での場では、3案（橋梁架け替え＋堤防嵩上げ案、河道掘削案、既設ダムの有効活用案）を示し、有識者等に検討していただいています。

検討した3案以外にも、委員会において20数案を示し、その20数案から渡良瀬川の現状において実現可能な案であるかの観点から3案に絞り、総合的な評価を行ったものです。

→委員会では、渡良瀬川の中橋付近における流下能力向上のための対策として「橋梁架け替え＋堤防嵩上げ」が最も妥当という判断を頂いたものです。

その判断に基づき、現中橋の3連アーチを下流側にスライドし、歩行者・自転車の通行空間として再利用する整備方針を公表したものです。

附帯意見の内容については、その趣旨を真摯に受け止め、地元の皆様と十分な協議をしていきます。

③河の中の堆積土砂を掘削しても、中橋の架け替えが必要なのか伺いたい。

→限られた予算の中、河川の流下能力を確保するために、河川管理者として必要な河床掘削や樹木伐採を行っています。

中橋架け替えの代替えとして河床掘削を行う場合、中橋付近だけを掘削しても効果が少なく、掘削して水位を下げるには長い区間が必要となります。そのため、河床掘削を行うよりも堤防を嵩上げすることが洪水対策として最適だと考えています。

④中橋付近は、50年以上溢れていないことから、このままでいいのではないかと伺います。

→令和元年東日本台風の時には、草木ダムで例外的な操作による大規模な事前放流等を実施したことから、ダム下流側の負担を減らすことができ、大事に至らなかったと考えています。

近年、大規模な台風や集中豪雨等が頻発しており、大規模な災害はいつ発生するか分かりませんので、堤防嵩上げ及び中橋の架け替えを行うべきと考えています。

⑤堤防が嵩上げされるまでの間の洪水対策について伺いたい。

→令和元年東日本台風のときにも、中橋に土のうを設置しました。

工事期間中においても、緊急時には、関係機関で連携し、同様の水防活動が実施できる体制を整えています。

⑥治水対策を最優先に進め、橋の架け替えとJR両毛線跨線部を分けて進められないのか伺いたい。

→堤防の嵩上げと河川内の橋の架け替えのみ施工し、県道の高架化を行わないと、中心市街地の道路交通ネットワークが分断されてしまいます。

そのため道路交通ネットワークが分断されることのないよう、中橋の架け替えと県道の高架化を一体的に計画し、その計画に基づいて都市計画の変更を行うとともに、事業を始めるための事業認可を国から受けなければなりません。このようにそれぞれの事業を分けることができないことから、事業区間全体で一定の手続きを行い、治水対策として、中橋の架け替えに着手するものです。

⑦治水事業として、迅速な工事となるよう施工方法を検討してほしい。

→工法については、今後、詳細設計の中で検討していく予定です。

皆様の不安を取り除けるよう、最適な工法を選定するとともに、工事の進捗に合わせ可能な限り早い段階で堤防嵩上げを行います。

⑧事業の着手が遅れ、その間に洪水があったときには、浸水するエリアが広い範囲になり、被害額は相当なものになる。災害の方が失うものが多いと思うので、早急に事業を行えないのか伺いたい。

→中橋の堤防嵩上げは、本市の防災対策の最優先事項であり、いち早く行っていかなければならない事業です。いつ令和元年東日本台風のような降雨が

あるか分からないため、早急に工事に着手できるよう地元住民のご理解をいただけるよう努めていきます。

国では渡良瀬川の治水対策のために「利根川水系渡良瀬川河川整備計画」を策定しています。今回整備を予定している中橋はその計画の中で「重要水防箇所」に指定されていることから、整備の最優先箇所と言えます。

更に、中橋付近の整備に引き続き下流の堤防整備等を行うとともに、順次上流の整備を行うことで、渡良瀬川流域の治水対策を進めていきます。

(2) 橋梁・道路の構造について

①現中橋の3連アーチをスライドして利用することになった経緯等について伺いたい。

→「足利市のシンボルとなっている3連アーチ橋は、ぜひ残してほしい」という多くの市民からの意見もあり、現中橋の3連アーチを下流側にスライドし、歩行者・自転車の通行空間として再利用する方針としています。3連アーチは足利市を代表する景観でもあり、市民の原風景でもあることから、3連アーチ橋の存続を基本方針とし、現在の計画となったものです。

②新しい橋を造ってから、現中橋を取り壊すことはできないのか伺いたい。

→現在の計画は、現中橋と同様、車道がまっすぐに通行できるように新しい橋を造る計画です。先に新しい橋を造る場合、今の橋とは異なる位置に橋を造ることとなり、橋の架け替え工事が終了した後、接続する既存道路と直線ではつながらず、クランクした道路になってしまうことから、現在の計画となったものです。

③道路勾配7%という基準はどのようなものなのか。また、現在の踏切に直接降りるような道路ができないのか併せて伺いたい。

→新しい道路を造る際、道路を利用する不特定多数の人が安全で円滑な通行ができるようにするために必要な技術基準が定められており、その基準を満たす構造でなければなりません。道路の勾配も基準のひとつであり、安全に通行するために7%より勾配を緩くするよう規定されています。

現在の踏切に直接降りる道路の場合、14%程度の急勾配な道路となります。この急勾配では車輛が安全に停止することが難しいほか、雨や雪の場合、坂を登れないということも想定されます。また、県道の高さが低くなるため、東西を結ぶ市道も通行ができなくなります。

このように、安全に通行できる道路の建設、また現状の東西方向の通行を

確保するために、現在の計画となったものです。

(3) 踏切・自転車歩行者の通行やバリアフリーについて

① J R 東日本との協議の中で、一定の条件が整えば、歩行者と自転車に限定した踏切を設置することは可能であると聞いているが、その内容について伺いたい。

→ J R 東日本との協議の結果、現在の踏切（宝来社街道踏切）は閉鎖することとなりました。しかし、踏切存続についての住民の想いを伝えたところ、宝来社街道踏切の西側にある警報機と遮断機がない踏切（町南一号踏切）と もう一つの既存踏切（宝来社街道踏切以外）を閉鎖することで、高架橋の直下部以外の場所に、歩行者と自転車に限定した新たな踏切を設置することが可能であるとの回答をいただきました。

新たな歩行者自転車用踏切の設置については、今後、地元の皆様と話し合いながら、検討を進めていきます。

② 歩行者・自転車道の一部に斜路付階段を計画し、自転車から降りて通行することについて、高校生等の自転車利用も多いことから、渋滞する可能性について伺いたい。

→ 中橋は、歩行者・自転車の利用者数が多いことから、緑橋跨線橋の斜路付階段より広い幅員で斜路付階段を計画しています。

斜路付階段を利用する際の自転車の渋滞についてですが、現在の利用状況と比較し、ピーク時の通過に約 1 分の差が生じることが想定されています。

③ 現在の計画では、車いすの利用が難しいことから、スロープやエレベーターの設置を検討して欲しい。

→ 車いすや高齢者の方に対するバリアフリーの重要性は認識していますので、スロープやエレベーターなどの設置については本事業を進めながら今後検討していきたいと考えています。

(4) 工事の工程・工事中の交通規制について

① 工事着手時期、工事期間及び工事期間中の交通規制について伺いたい。

→ 工事期間については、これから行う詳細設計の中で検討していくこととなりますが、現時点では、おおよそ 10 年を想定しています。

工事期間中の交通規制についてですが、工事着手当初は、河川内の工事となるため、その間は普段通りの通行が可能です。現中橋を移動させるための

橋脚が完成すると、交通規制が始まります。

車については、上下流の橋にう回してもらうことを考えていますが、歩行者自転車については、仮橋や仮設道路などで通行できるように検討します。

これから行う詳細設計の中で、工事の手順や工事中の交通規制などについても検討していくことになっています。検討の進み具合に応じ、工事着手時期や交通規制の考えを、適宜、地元に対し説明していきます。

②将来人口予測で足利市は2040年には約10万人になると聞いている。まちの活性化から、通行止めとならないように出来るか伺いたい。

→堤防嵩上げに伴う中橋の架け替え事業は、治水の面からも必要です。

この中橋の架け替えを契機として、土地区画整理事業による定住促進、空き店舗の更なる活用、その他商業や観光の振興など、中心市街地のグランドデザインについて、地元の皆様と議論を進めていきます。

(5) JR両毛線の高架化・半地下化について

①JR両毛線の高架化や半地下化にできないのか伺いたい。

→両毛線を高架化または半地下化するためには、仮線や仮駅用地の確保が必要で、周辺の市街地への影響が大きいこと、多額の事業費を要することや事業期間が長期化するなど、大きな課題があります。また、鉄道高架化については、昭和50年、足利市議会に鉄道高架化の請願書が提出され、様々議論の結果、実施の困難性及び投資効果などの観点から、請願書の不採択となった経緯があります。その方針を受けて、あずま地下道などの単独立体交差ができています。

②鉄道高架化の議論が昭和50年ということで、40年以上経過していることから、再度検討できないのか伺いたい。

→昭和50年の方針のもと、JR両毛線と道路の交差点部は、単独立体交差で整備を進めてきています。仮に鉄道を高架にする場合、周辺の高架化されている道路の高さを下げるために取り壊す必要があり、二重投資になってしまいます。

また、嵩上げする堤防の高さは変わらないため、堤防と道路の高低差は現在の計画と同じであることから、やはり高架の道路が必要となり、周辺道路との交差ができなくなってしまいます。

(6) 事業の説明方法等について

①説明会などで意見を述べた場合、反映していただけないことがあるが、その取り扱いについて伺いたい。

②行政と住民でお互い意見を出し合い、よりよいものを考えてほしい。

→高架橋の高さや幅員、勾配等の道路構造については、道路を利用する不特定多数の人が安全で円滑な通行ができるようにするための技術基準を満たす構造で、新設や改築を行なわなければなりません。

そのため、この技術基準に関することは変更できませんが、基準で決められているもの以外、例えばバリアフリーやまちづくりに関することについては、皆様のご意見を伺い、取り入れられる意見は、計画に反映していきたいと考えています。

③JR東日本から、踏切などの話を直接聞きたい。

→道路の改築事業なので、地元自治体が主体的に説明しています。

④参加者が少ないことから、もっと積極的に意見交換の場に参加し、自分の意見を述べたほうがいいと思う。

→今後とも積極的なご参加をお願いいたします。

(7) 中心市街地の在り方について

①足利の発展のため、中橋だけの単体だけで考えるのではなく、足利市全体を見た中で、今後どういったまちにしていきたいのか伺いたい。

→本市の防災上、中橋付近の堤防の嵩上げ、それに伴う中橋の架け替えは最重要課題です。市民の貴重な生命、財産を守るため、また安全・安心なまちづくりを行うために、1日も早い事業化が必要です。今回の事業は、市中心部で行う大規模な事業であることから、通行規制やう回など、市民の皆様にご迷惑をおかけすることとなります。とりわけ、地元にお住いの方々には、より大きな迷惑をおかけすることになり、申し訳なく思っていますが、本市に不可欠な事業であることをご理解いただきたいと思います。

また、県道が高架化になることで、まちが衰退するというご意見がありますが、中橋の架け替えだけで事業を終わらせる訳ではなく、中橋架け替えを契機とし、これまで進めてきた土地区画整理事業による定住促進、中心市街地の空き店舗の更なる利活用、加えて、商業や観光の振興にも力を入れるなど、これからの中心市街地のグランドデザインについて、市の関係部署をはじめ、商工会議所、観光協会、地元関係団体などしっかりと議論を進めてい

きます。決して中橋架け替えだけで本事業を終わらせることなく、中心市街地の活性化について、取り組んでいきますので、ご理解をいただきたいと思
います。