

国道16号川越市新宿町3丁目交差点における地域と連携した整備手法

稲垣 剛史

関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課 (〒331-9649 埼玉県さいたま市北区吉野町1-435)

川越市新宿町3丁目交差点は首都圏の環状道路及び川越市の環状道路の機能を有する国道16号と、川越駅へのアクセス道路である主要地方道(以下、(主)川越所沢線)が交差する交差点である。

建物が密集する市街地部での用地買収を伴う交差点改良において、地域と連携し各行政が持つ特性を活かし、早期に整備効果をあげることができた整備手法について考察する。

キーワード 国と地域の連携、公有地拡大推進法、交差点改良、渋滞交通安全対策

1. 国道16号川越市新宿町3丁目交差点の概要

川越市は埼玉県の南西部に位置する都市で古来より経済、産業などの中核都市として発展してきた人口約34万人の都市である。また、近年では、蔵造りの町並みなどの観光資源を有することから、埼玉県を代表する観光地ともなっている。

川越市新宿町3丁目交差点は、図1のとおり川越市街地の外郭に位置し、首都圏及び川越市内の環状機能を有

する国道16号と、所沢方面から川越駅へのアクセス道路である(主)川越所沢線とが交差する交差点である。

川越市街地における国道16号の主要交差点で唯一右折レーンがなく、歩道のたまり場も無いことから慢性的な渋滞が生じるとともに、歩行者・自転車にとっても危険な交差点であり、市及び地域住民からも早期の渋滞、交通安全対策が熱望されている交差点である。

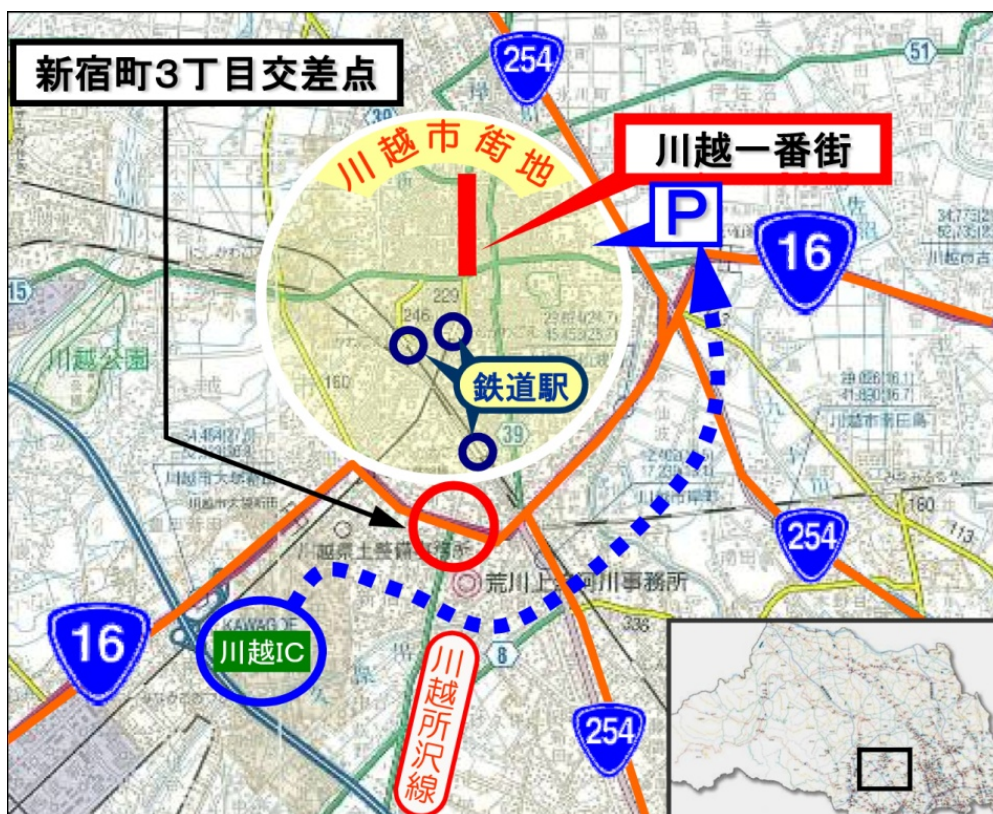


図1 位置図

2. 当該交差点における国道16号の機能

(1) 川越市の環状道路

当該交差点において国道16号は、埼玉県内の東西ネットワークの役割の他に、川越市街地の環状道路としての役割も有しており、広域的な幹線道路として長トリップの利用と、通勤・通学、生活道路等の短トリップの利用もされ、大型車以外にも歩行者・自転車・路線バスの交通量も多い特徴がある。

また、川越市街地はJR、東武、西武の3つの鉄道駅が存在する中心市街地を、環状道路として国道16号、254号が取り囲み、また、中心部から放射道路として主要地方道が広がる都市構造を有している。そのため、駅方向へ向かう人が多いことから、国道16号を横断する歩行者及び自転車が多い特徴がある。

(2) 観光まちづくり推進上、重要なアクセス道路

川越市は小江戸と称され蔵造りの町並みなどの情緒ある観光資源を有しており、観光客数は年間600万人に達し、埼玉県を代表する観光都市である。



写真1 一番街



写真2 駐車場への誘導看板(16号に設置)

地域でも観光を活かしたまちづくりを推進しており、訪れる歩行者が、より安全に周遊できるように写真1の観光の中心部である一番街の通行止（一方通行）規制（2009.11.7～2009.11.23）を試みるなど、地域一丸となってまちづくり策を実施している。

その中で、国道16号は関越自動車道の川越ICからの観光客を郊外の駐車場へ誘導するアクセス道路として重要な役割を担う道路(写真2参照)である。そのため、観光まちづくりの推進の上でも、円滑なアクセス機能が求められる。

3. 渋滞及び事故の現況

(1) 渋滞及び事故の要因分析

当該交差点は、VICSデータに基づく混雑多発箇所〔渋滞割合(最大):156分/180分〕に該当すると共に、交通事故レッドゾーン(死傷事故率:422.4件/億台km・年)にも該当している交差点である。

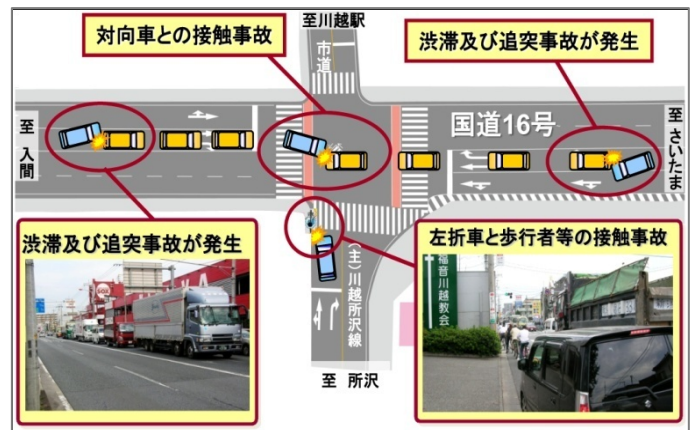


図2 渋滞・事故イメージ図

渋滞及び事故の主な要因は、国道16号からの右折需要が高いにも関わらず、図2のように右折専用レーンが整備されていないことが考えられる。

また、駅へのアクセスの為、国道16号を横断する自転車や歩行者が多いが、道路際まで建物が隣接しているため右左折時の視距が悪く、さらに横断歩道のたまり場のスペースが十分に確保されていないことから、自転車や歩行者と車との接触事故が発生している。

(2) 当該交差点における渋滞及び事故の課題

国道16号と交差する(主)川越所沢線及び市道の特徴として、(主)川越所沢線及び市道は所沢方面からの鉄道駅へのアクセス道路であることから、国道16号を横断する歩行者及び自転車の交通量は車よりも多いという特徴がある。しかし、写真3、写真4のように十分な歩道幅員が確保されておらず歩行者や自転車にとって極めて危険な道路となっている。

また、(主)川越所沢線及び市道は交通量が多く、国道16号へ右折する需要が高いにもかかわらず、右折専用レーンが未整備であるため、渋滞要因にもなっている。

国道16号の右折専用レーン及び交差点歩道のたまり場の整備に加え、(主)川越所沢線及び市道の整備を行うことは、交差点の十分な整備効果を発揮するために必要である。



写真3 (主)川越所沢線



写真4 市道

4. 地域とのパートナーシップの経緯

当該交差点について、川越市では危険な箇所でもあり観光まちづくり上重要な交差点であること、また、地域住民からも改善要望が多数寄せられている交差点でもあ

ることから、渋滞及び安全対策を早急に実施したいと考えていた。

今回、交差点に隣接するガソリンスタンドの所有者が土地を他者に有償譲渡するという情報を、公有地拡大推進法の届出の受理にて川越市が把握することができ、大宮国道事務所へ渋滞及び安全対策の実施について相談がなされた。

大宮国道事務所としても、当該交差点は混雑多発箇所であり、交通事故レッドゾーンにも該当しているため、対策の優先順位が高い箇所であった。

しかし、用地買収が困難であるため、用地買収を伴わない道路敷内の交通安全対策は実施していたが、抜本的な対策が実施できない状況であった。

このような経緯から、今回川越市とのパートナーシップにより協同で対策を行うこととなった。

5. 通常の事業実施までの手続きと今回の事業実施までの手続きの利点について

(1) 公有地拡大推進法を活用した利点

公有地拡大推進法は、自治体が都市計画施設内の土地を計画的に整備することを目的とした法律であり、都市計画施設の区域内に所在する土地を土地所有者が有償で譲渡する場合、市町村長を通じて知事に届出することが義務付けられている。

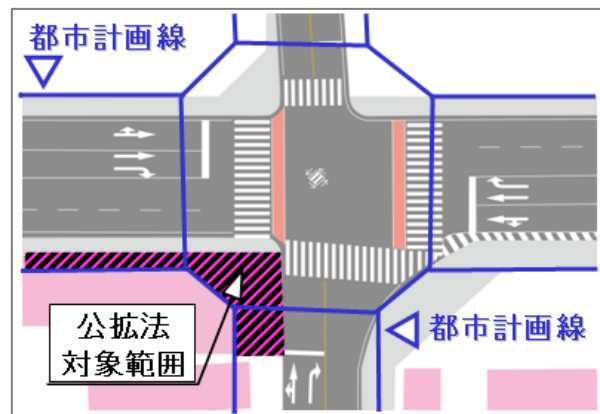


図3 公有地拡大推進法適用箇所イメージ図

当該交差点は、都市計画施設の区域内に所在する土地であったことから、川越市は土地所有者の譲渡情報をいち早く把握することができ、優先的に道路用地として利用することができた。

もし、直轄事業として大宮国道事務所が取り組んだ場合、土地譲渡の情報が大宮国道事務所に伝わるスキームになっていないことから、他の土地希望者に買収され、今回のように更地の状態ではない条件で用地買収を行い、土地代金以外の諸費用が必要となることがある。

(2) 地域とのパートナーシップに基づく手続きの利点
 用地買収を伴った事業を実施する場合、大宮国道事務所単独では新規事業化の手続きが必要となり、早急な対応を行うことができない。

しかし、川越市と連携し、川越市議会にて当該交差点事業費の承認を得られたことから、川越市で先行買収することができた。川越市議会にて承認が得られたのは、国で新規事業化になり次第必ず買い戻すという信頼があったからである。

このように、川越市と連携して新規事業を実施する場合は、国単独で実施する場合よりもより柔軟に整備を行う事ができ整備効果の早期発現に寄与することができる。

実際に川越市で交差点歩道たまり場の暫定整備用地を先行取得し、図4のように公有地拡大推進法に基づく届

出を受理してから約3ヶ月で歩道たまり場の暫定整備を終え早期に整備効果を発現することができた。(写真5、写真6参照)

この理由として、元々市と国とで信頼関係があったこと、当該交差点の位置付けが、安全面及び経済面において重要であると、川越市、大宮国道事務所それぞれで合致した認識を持ってたことにより、良いパートナーシップを構築することができ円滑に対策が行えた。

土地所有者との協議時や現地立会時において、大宮国道事務所の職員が川越市の担当者に同行し、直接土地所有者と協議をしたことで、手続きが円滑に行えたと考えられる。また、各機関で測量・設計、関係機関調整など役割を分担したことも整備効果の早期発現の理由としてあげられる。

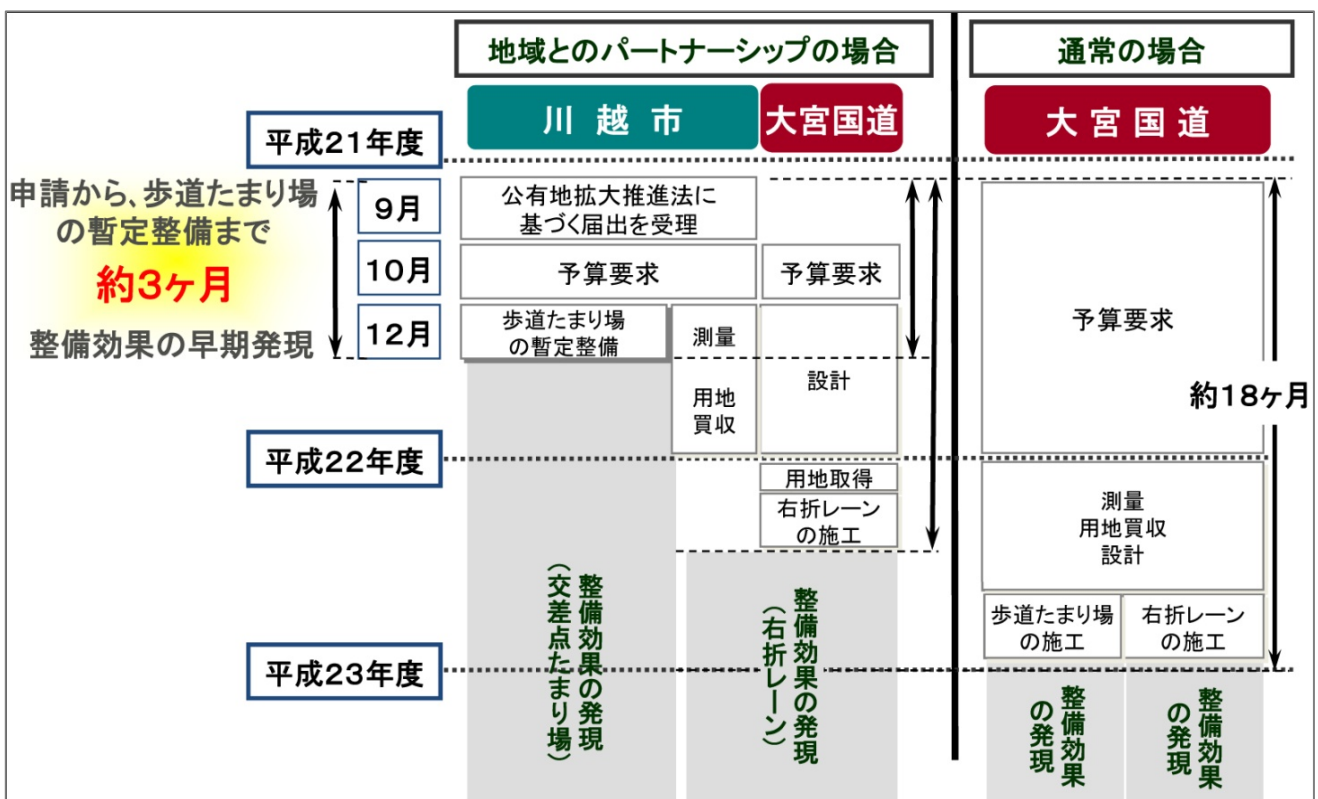


図4 今回と通常の場合の整備効果発現までの工程



写真5 整備前(撮影 2009年9月)



写真6 歩道たまり場の暫定整備後(撮影 2009年12月)

今回の国と自治体が連携し、各行政が持つ特性を活かし早期に整備効果をあげたことは、川越市が改良事業に取り組む意欲が高く、事務所と川越市の信頼関係があり、かつ事業地の先行取得の財源が川越市にあったことなどの好条件が整ったことで実現できた。

もし、事業用地を先行取得できる財源が無い自治体の場合は、土地開発公社からの借入金を利用することや公共用地先行取得制度など、活用できる案を自治体と協同で検討していくことで他の自治体でも実施できると考えている。

6. 今回の成果と今後の方針

市街地部の交差点改良事業においては用地取得が大きな課題であるが、公有地拡大推進法のスキームを活用し地元自治体とパートナーシップを結んで事業を実施することは、各機関が持つ特性を活かし早期整備効果発現の観点から有効な手段であるということを認識するきっかけとなった。

また、建物が密集する市街地部での用地買収を伴う交差点改良において、今回の地域と連携し公有地拡大推進法の届出による土地利用変化のタイミングを上手に活用し地元自治体にて先行取得する手法は、モデル的なケースとして考えており、他の交差点にも効果的に活用できると考えられる。

今後は、11月に交差点改良工事に着手することから、整備後の渋滞長調査や道路利用者アンケート等を実施し、他の箇所の参考となるように、整備効果をとります。

とめ公表していく予定である。

また、新宿町3丁目交差点において、道路利用者が本当に利用しやすい交差点にするためには、国道16号だけの整備ではなく、(主)川越所沢線や市道においても整備が行えるように、道路管理者の関係機関に働きかけ、協力していくことが重要である。

法のスキームを知り行政テクニックを活用することは必要な事ではあるが、最も大切なのは、パートナーシップを構築することである。

今回の事例により、組織間のパートナーシップとは、実際は人と人の連携によるものであることを実感した。そのうえでも、地域とのコミュニケーションや明確な意志表示など、地域と事務所職員の個人個人が直接接し、信頼関係を構築し地域が求めるまちづくりを地域と共に推進していくことが、今後の社会資本整備を進めるうえで重要である。

今後は他の自治体からも協議や相談を受けいられる様に組織の体制づくりを検討して、現場に最も身近な事務所の役割として地域のニーズや課題を的確に把握し、地域の信頼関係を構築していくことが大切である。

付録1 混雑多発箇所：

走行時速 20km/h 以下となる時間が 90 分/180 分以上ある箇所

付録2 交通事故レッドゾーン：

車が 1 億 km 走る間に平均で約 300 件以上の事故が発生する箇所