

まちづくり調査における行政との協働のあり方について

～ふじみ野市まちづくり計画事業調査を事例とした一考察～

Collaboration with the Administrative Authorities in Urban Planning

～A Case Study of Fujimino City～

鈴木 弘之* 若井 亮太** 鈴木 奏到*** 逸見 朋子*

By Hiroyuki SUZUKI, Ryota WAKAI, Kanato SUZUKI and Tomoko HEMMI

1. はじめに

平成 17 年 10 月の上福岡市と大井町の合併による「ふじみ野市」の誕生に伴い、上福岡地域と大井地域が別々に進めてきたまちづくり計画事業（面的・線的整備事業）について検証し、総合的かつ体系的な視点からまちづくり上の課題を抽出するとともに、今後の事業方針を検討することとなった。

本稿では、このまちづくり計画事業調査において、喫緊の課題を有する計画事業への対応案が、いずれも市が次の手を打つ指針となったのでこれを紹介するとともに、これからのまちづくり調査における行政との協働のあり方について一つの知見を得たので、ここに報告する。

2. 調査の成果

(1) まちづくり上の課題の抽出

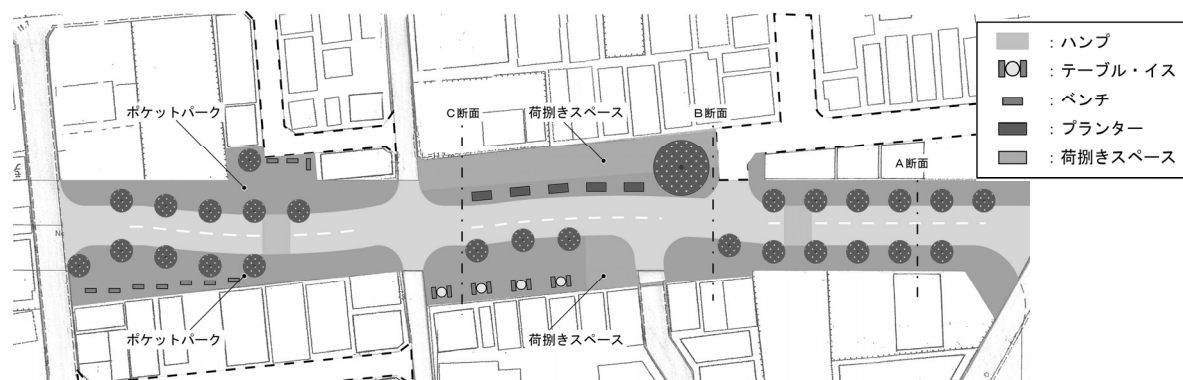
本調査において、ふじみ野市まちづくり計画事業を面的整備事業と線的整備事業に分け、各事業の経過、課題、市の考え方を整理し、今後検討すべき事

項を明らかにした。この中で特に市として喫緊に対応すべき計画事業として、①桜通線整備、②東西連絡道路整備、③上福岡駅東口駅前広場整備が抽出された。これらはいずれも上福岡駅周辺整備に関連する計画であり、次年度以降どのように整備を進めていくかが問われている計画事業である。

(2) 桜通線整備

桜通線は上福岡駅の外周に位置する都市計画道路であるが、約 600 m の区間が未整備であったため、約 180 m の区間を第 1 期施行区間として平成 15 年に街路事業の認可を取得した道路である。ところが、残る 420 m 区間は市街地が密集し、延伸整備は長期的な課題となっている。このため、当面この第 1 期施行区間の整備を前提に、商店街の活性化や防災機能など地元のニーズにあった整備計画の策定が必要となった。

本調査では、桜通線整備に伴い残地や私道など沿道に空地が多く発生することを踏まえ、「自動車走行速度の抑制」、「変化のある歩行者空間の創出」、



※歩道と車道の境目にはポラードを設置する。荷捌きスペースと車道の境界線は取り外し可能なポラードを設置する。

図一 桜通線整備計画（案）

「空地と歩道が一体となったイベント空間の創出」による商店街の活性化をねらい、スラローム型（S字カーブ）の道路線形を提案（図-1参照）した。

市は、この計画案をもって地元協議を進め、次年度から実施設計・事業実施を行うこととなった。

(3) 東西連絡道路整備

上福岡駅周辺地域の東西連絡は、駅コンコースと平面踏切の県道さいたまふじみ野所沢線（以下「県道」と略称）だけで担っており、自動車交通の集中による渋滞発生や歩行者・自転車の横断時の危険性など、市内で最も大きな問題を抱える踏切である。このため、市は以前から県道の立体交差化を県に要望してきたが、県としては踏切付近の歩道拡幅事業を進めており、立体交差化の推進は困難な状況にあった。そこで、市は東西地区の連絡強化による市民サービスの向上と県道の渋滞緩和をねらい、小型車専用の東西連絡道路を提案¹⁾し、平成16年度から事業を開始した。ところが、事業を進める中で、交通計画、道路構造、財政など様々な面で課題が生じ、事業の再評価が必要となった。

本調査では、代替案を設定して比較評価し、代替案の絞り込みを行った。次に、絞り込んだ代替案について、対象とする交通、概算の事業コスト、事業実施時期を考慮した時間的実現性評価（表-1参照）を行い、以下の段階的整備方針を設定した。

- ①短期整備：県道の踏切付近の歩道拡幅
- ②中期計画：東西連絡道路あるいは東西自由通路の整備

表-1 東西連絡道路代替案の時間的実現性評価

		短期	中期		長期	
		県道歩道拡幅	東西自由通路	東西連絡道路	県道立体交差	鉄道連続立体交差
		平面	オーバー	アンダー	アンダー オーバー	掘削
主な対象交通	歩行者	△ 踏切残存	○	○	△ 利用抵抗	○
	自転車	△ 踏切残存	○	○	△ 利用抵抗	○
	小型車	×	×	○	○	○
	大型車	×	×	×	○	○
事業コスト<目安> (億円)		事業中	低 約5	中 約60	高 約80~90	高 約210
事業主体		県	市	市	県	県

③長期構想：県道あるいは鉄道の立体交差化

市は、この段階的整備方針をもって、国や県の指導を受けながら、東西連絡道路整備の進め方について協議・調整を行う方向で進めることとなった。

(4) 上福岡駅東口駅前広場整備

上福岡駅東口駅前広場は、昭和46年に上福岡駅前通線と合わせて2,000m²の区域が都市計画決定され、既に駅前通線は供用されているが、駅前広場は現在暫定供用中である。今後駅前広場を整備するに当たり、西側方面のバス路線が問題となっている県道踏切を横断して東口に乗り入れていること、駅前通線の供用に伴い駅前周辺におけるタクシーや一般車などの自動車交通が増加していること、大規模団地の建替えによる駅前利用者の増加が見込まれるなど、現状の変化に伴う駅前広場整備計画の見直しが必要となった。しかし、駅前広場周辺は既に堅牢な建物が立地し、区域の変更・拡張は難しい状況にあった。

本調査では、まずバス動線の再編計画を行い、駅前広場計画区域内でのバス、タクシー、一般車の動線計画を行った。その結果、区域内でバスの乗降バースを確保することは困難であると判断されたため、本駅前広場は歩行者・自転車の通行を重視し、バスは駅前広場で回転して乗降は駅前通線で行う整備計画（図-3参照）を立案した。

市は、この計画案をもって地権者協議を行い、早

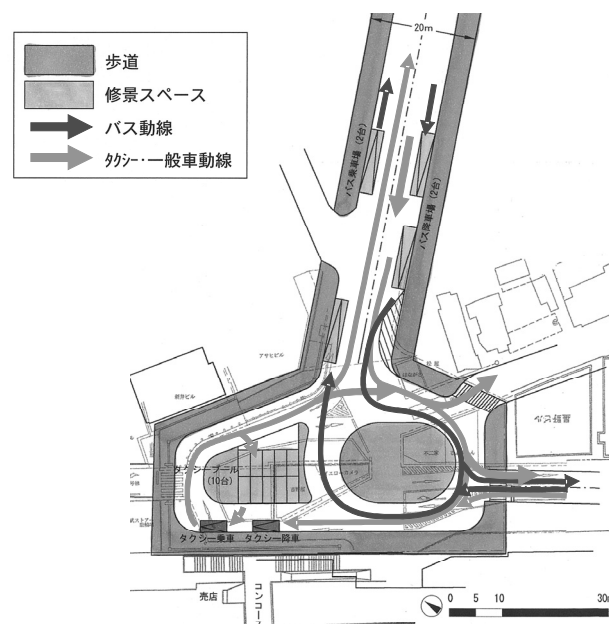


図-2 上福岡駅東口駅前広場整備計画（案）

期整備を図ることとなった。

3. 本調査における行政との協働のあり方

(1) 上福岡駅周辺地域の交通実態調査

本調査で抽出された計画事業について、その実態を明らかにするため、上福岡駅周辺地域における自動車交通量、渋滞長、歩行者通行量調査を行った。

この交通実態調査において、自動車交通量及び歩行者通行量調査は調査員を配置して行ったが、自動車渋滞長調査については市の協力の下、市職員が調査員となり調査を実施した。その結果、市職員は問題となっている県道は頻繁に踏切から川越街道まで渋滞している（距離約 850 m）というイメージを持っていたが、実際には最大渋滞長で 430 m（図-3 参照）と約半分程度の渋滞でしかないことを認識した。この調査後、市にヒアリングを行った結果、踏切から川越街道まで渋滞しているのは、月末や週末など交通が集中する特定の日であることが分かった。

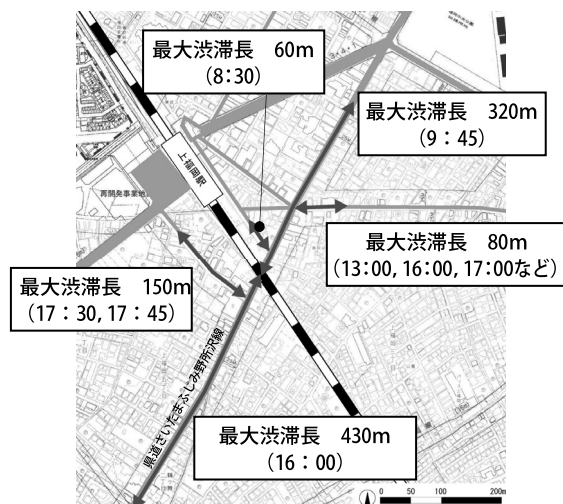


図-3 県道踏切を中心とする自動車渋滞長

(2) 県道踏切の自転車利用者 OD 調査

上記交通実態調査を機に、市は実態調査の重要性を認識し、独自に県道踏切における自転車利用者の OD 調査を行った。この調査は、県道と鉄道の交差によって A~D の 4 つのゾーンに区分し、7:00~17:30 まで踏切待ちの自転車利用者を対象に出発地と目的地及びその目的について聞き取りを行った。この結果（図-4 参照）は、上福岡駅に東西自由通路を設置した場合の自転車利用台数を予測するための貴重なデータとなった。

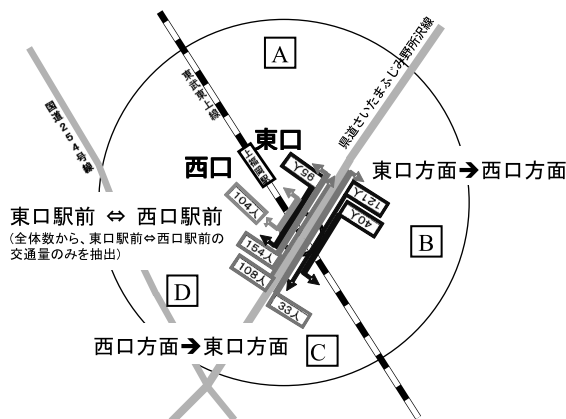


図-4 県道踏切における自転車利用者の OD 実態

③市の職員が調査することで、市民からの協力が得やすく、市民と行政の信頼関係構築に寄与する。

(3) 行政との協働のあり方に関する一考察

これまでのまちづくり調査では、実態調査における計画・実施・集計・分析は全て調査業務の一環として受託側が行ってきた。しかし、本調査では、委託側の実態調査協力を機に、委託側が独自に自転車利用者 OD 調査を行っている。

これは、これからの行政との協働のあり方について、以下の点で示唆に富む事例である。

- ①行政が実態調査に調査員として参加してもらうことは、実態を体感してもらう上で有効である。
- ②行政が独自に調査したデータを提供してもらうことは、調査の質を高めるとともに、委託側と受託側のパートナーシップを高める効果を有する。

4. おわりに

本調査は、ふじみ野市の関係各課によって構成されたワーキング調整会で庁内の意思統一を図りながら、学識経験者及び埼玉県によって構成された検討会で助言を受け、それを踏まえて市の姿勢を固める流れで進められた。このため、本調査における検討成果は次の事業展開に重用された。

また、本調査の成果は、ふじみ野市の実態調査への協力が支えになっており、この場を借り、調査にご尽力頂いた市の関係各位に感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 上福岡市：「平成 14 年度東西連絡道路基本設計業務報告書」2002