

原郷上野台線整備事業

「アンダーパス」で白熱した討論。

地下埋設管の切り回しに係る費用 **15対8**で
1億8,400万円を含む補正予算を可決！

村川徳浩 議員

この事業は約57億円という巨額の予算を投じ、アンダーパスによる立体交差で上柴地区と国済寺地区をつなぐ計画であるが、現状のままでも良いのではないかと。市は事業を進める理由として、地元住民からの強い要望、議員8人が参加した都市計画審議会でもオーバーパスからアンダーパスへの変更が承認されたこととしている。

私の見解を申し上げますと、地元住民からの要望、陳情書の内容は「オーバーパスを見直しアンダーパスか平面交差にしてほしい」という内容だったはずである。新たな踏切の設置はできないため、アンダーパスかオーバーパスの二者択一となり、結果的にアンダーパスとなった。しかし、大きな問題がない現在の芝野踏切を使い続けるという第3の選択肢もあるのではないかと。長期工事による住民の負担や歩行者・自転車利用者の利便性を考えれば、むしろ地域住民からも望まれる選択肢でないかと思う。

次に都市計画決定の変更は、当時示されたオーバーパス約10億円、アンダーパス約20億円という見積額である。これを根拠に、約3倍にも膨れ上がった、現在の事業計画も承認されたとするのは、あまりにも乱暴である。議会は、良識ある判断をするべきだ。

最大の反対理由は、約57億円もの巨額の事業費を投入するのであれば、市はもっと他のことに使うべきである。様々な考え方はあるが、優先順位がアンダーパスより上の事業は数多く存在する。

このような状況下でありながら改めて議論することなく、いきなり約57億円という巨額の事業費をアンダーパスのために充てると判断することは、到底市民の理解を得ることはできない。

反対討論

高田博之 議員

私が本案に反対する理由はただ1つ、アンダーパスに対する不安である。

地球温暖化により、かつてない規模の水害が発生しており、かつての雨量の4倍になることも考えられるという。ポンプの設置、風船の自動遮断機設置、カメラの設置等々報告をされたが、いずれも安心できるものではない。停電時には発電装置も用意するのだろうか、この装置が故障したとき、機能が麻痺してしまう。昨今、アンダーパスの中で車の水没事故が何度もニュースになっており、いずれも死亡事故である。

行政が1番に実行すべきことは、市民の安心と安全である。これから大金をかけて長期間の工事をするのは、納得できない。アンダーパス、オーバーパス、平面交差でも、道路建設に伴う鉄道との交差は、真っ先に安心安全が確保されなければならない。

都市計画決定された審議会には、多くの議員も参加しており、その中で、アンダーパスが承認されたという説明があった。審議会の開催時点では、昨今のような異常なほどの大雨は無く、想定もされなかったと思われる。アンダーパスでの事故は、最近のことである。災害は、人間の想定を超えるものがある。事故があつてからあわてて対策をするというのが、各地の事例である。大規模水害発生時に、水が溜まり通行止めとなった場合、幹線道路としての役割を果たすことができず、救急車両も通れない。これから作る道路として賛成できない。

松本政義 議員

これまで原郷上野台線は、良好な市街地環境を整備する都市計画の一環として、上柴・国済寺・常盤町の区画整理事業の中で、長年にわたり整備してきたものである。

この道路は、JR高崎線で二分されている上柴地区と国済寺地区を結ぶとともに、市内交通の

賛成討論

円滑化を図るための重要な幹線道路である。北通り線の開通にも目途が立ち、国済寺土地区画整理も事業を進める状況が整ってきたと聞いている。国済寺地区の土地区画整理事業の完成を考慮すると、原郷上野台線立体交差工事アンダーパスの早期着手を進めていくべきだと考える。



芝野踏切から見た計画予定地

JR高崎線芝野踏切は、幅員が狭く角度もきついことから通行可能な右左折の規制がかけられていません。平成27年からの過去3年間でも9件の事故が発生し、通行するには危険な踏切です。

6月定例会では、この問題を解決する市道原郷上野台線のアンダーパス方式の計画を問う白熱した討論がなされました。

原郷上野台線 事業計画の推移

- 昭和38年 3月 原郷上野台線の都市計画決定
- 平成 9年 3月 陳情書の提出
地元自治会から「アンダーパスもしくは平面交差に」との陳情書が提出。(上柴町西1丁目)
- 11年 7月 地元自治会役員への説明会
オーバーパス事業概要の説明会実施。
- 13年12月 地元自治会への説明会
その後の経緯について説明を求められ、地元自治会に説明会を行った。その際に**オーバーパスでの立体交差に関して反対意見**が出された。(上柴町西1丁目)
- 14年 8月 整備手法について再検討
オーバーパスとアンダーパスの2案について施工方法や工事工程、概算工事費用等を再検討。
- 15年 5月~6月 地元自治会への説明会
都市計画決定された道路用地内でアンダーパスの施工が可能であり、概算事業費は、オーバーパス約10億円、アンダーパス約20億円かかることを説明。
- 6月 アンダーパスへ方針変更
地元からは地下式(アンダー)への要望が強く、日照権問題等にも配慮が必要で

あることから、アンダーパスで事業を進めることに方針変更。

- 平成22年 7月 地元自治会への説明会
アンダーパスへの都市計画変更のスケジュール、構造概要などを説明。
- 23年 1月 都市計画変更
深谷都市計画審議会において、アンダーパスへの変更理由、構造形式、地元説明会、埼玉県との事前協議等の結果について説明。議論の結果、アンダーパスへの都市計画の変更について、「同意する」との答申。
- 2月~3月 都市計画の変更手続き完了
- 24年12月 議会に事業概要を報告
事業期間約8年、事業費約48億円
- 25年10月 地元自治会に事業概要を報告
事業期間約8年、事業費約48億円
- 29年 2月 市長定例記者会見でアンダーパスへの着手を発表
- 30年 3月 議会に総事業費を再報告
総事業費約57億円と報告。