

令和元年度

行政視察報告書

狹山市議会建設環境委員会

令和元年7月4日視察実施

令和元年8月19日

狭山市議会議長
加賀谷 勉 様

建設環境委員会
委員長 千葉 良 秋

当委員会は、下記の通り、埼玉県川越市を視察して参りましたので、その概要について報告します。

記

日 程 令和元年7月4日（木）

視察事項 埼玉県川越市 新河岸駅周辺地区整備事務所及び施工完了施設
(現地視察) 川越市新河岸駅周辺地区整備について

参加者 千葉 良 秋 福田 正 高橋 ブラクソン 久美子
大島 政教 猪股 嘉直 土方 隆司
加賀谷 勉

随 行 佐藤 宏毅 事務局主査

川越市

【市政施行】大正11年12月1日

【人口】353,483人（令和元年6月1日現在）

【面積】109.13平方キロメートル

【市の概要】遠く古代より交通の要衝、入間地域の政治の中心として発展してきた。平安時代には桓武平氏の流れをくむ武蔵武士の河越氏が館を構え勢力を伸ばし、室町時代には、河越城を築城した太田道真・道灌父子の活躍により、扇谷上杉氏が関東での政治・経済・文化の一端を担うとともに、河越の繁栄を築いた。江戸時代には江戸の北の守りとともに舟運を利用した物資の集積地として重要視された。

大正11年に埼玉県内で初めて市制を施行し、昭和30年には隣接する9村を合併し現在の市域となり、平成15年には埼玉県内で初めて中核市に移行した。

川越市は、都心から30キロメートルの首都圏に位置するベッドタウンでありながら、商品作物などを生産する近郊農業、交通の利便性を生かした流通業、伝統に培われた商工業、豊かな歴史と文化を資源とする観光など、充実した都市機能を有し、現在も、埼玉県南西部地域の中心都市として発展を続けている。

川越市新河岸駅周辺地区整備概要

（1）整備の決定経緯と目的等

川越市高階地区においては、高度成長期の無秩序な宅地開発が行われ、近年その是正のため、118.6haの川越市独自の土地区画整理事業を昭和42年都市計画決定された。その後、昭和53年に第1工区の事業完了。第2、3工区の72.5haは住民の合意が得られず未着手状態が続いた。この間、県の指導により長期未着手の見直しが行われ、平成25年に方針の一部変更が行われる。

土地区画事業に代わる新たなまちづくり事業に変更され、未整備部分に関しては、整備区域からの除外を決定する（区画整理事業の取りやめ）。骨格道路の整備、駅の橋上化、未設造地の解消等による「高階まちづくりプラン」の策定。都市計画道路の2道路網を整備し、自由通路の設置、駅の橋上化を図ることとした。

平成27年度から平成29年度に、東西の駅前広場を結ぶ自由通路の設置と駅の橋上化を実施し、東口の新設により新河岸駅東西の利便性が格段と向上した。駅前広場整備により、シャトルバスの乗り入れ、送迎用の駐車場が設置され、交通インフラの整備強化が図られた。

（2）自由通路・橋上駅舎・東西の駅前広場について

・設計規模、総事業費の内容及び年度毎の予算措置、支出内訳について

川越市と東武鉄道間において、総額21.5億円の協定締結。内訳については、自由通路13.3億円。橋上駅舎8.2億円とした。このうち、東武鉄道の駅舎についての東武鉄道側の負担は国の省令により4,750万円。平成30年に旧駅舎の解体。当初予定より7,500万円の削減に成功。最終的な事業総額は20.75億円。駅前広場

は東口、1.08 億円、西口 1.14 億円となった。

東武東上線新河岸駅自由通路と橋上駅舎の供用

新河岸駅東口駅前広場が供用開始

新河岸駅東口駅前広場の工事が完了し、平成 30 年 3 月 13 日から供用開始。

東口駅前広場には、西口駅前広場と同様に送迎用駐車場、思いやり乗降場、シャトルバスのりば、タクシーのりば、ベンチを整備、電話ボックス、郵便ポストを設置。

送迎用駐車場の設置及びシャトルバスの乗り入れも行われる。

また、それにより、一般車両の乗り入れはできなくなる。

・橋上化及び自由通路等の整備について

平成 27 年度から平成 29 年度にかけて、駅の橋上化と東西の駅前広場を結ぶ自由通路の設置を実施。また、骨格となる東西の駅前通り線の整備を行い、交通結節点の機能を確保するとともに、駅東側からの利便性の向上を図る。

(詳細図は資料編参照)

(1) 施設概要

【自由通路】

構造：鉄骨造 2 階建 延長：約 70m 幅員：約 6m

設備：エレベーター、エスカレーター（昇りのみ） 東西各 1 基 公衆トイレ（階段下）東西各 1 箇所

管理：川越市

【駅舎】

構造：鉄骨造 2 階建 面積：約 530 m²

設備：エレベーター、エスカレーター（昇りのみ）各 1 基、旅客トイレ 1 箇所

管理：東武鉄道株式会社

事務所で説明を受ける様子



(2) 整備年度

平成 27 年度から平成 29 年度

・住民との関わり方について

「高階まちづくりプラン」に沿って推進。住民説明会を当初より複数回行う。事業内容、工事の進捗状況の周知を図り、理解を求めた。

・鉄道事業主との関わりについて（整備決定前からの協議も含む）

平成 20 年度より、「駅周辺のまちづくり」と「駅の橋上化」について東武鉄道と着手、平成 23 年度、基本設計。平成 25 年度に実施設計。平成 26 年度にその 1、その 2 を締結。平成 27 年度に「整備工事施工に関する協定」を締結。その後、工事着手。平成 29 年度 12 月に供用開始。駅前広場は市の街路事業とし、そ

の後、駅舎の解体、外構工事を経て全て完了に至る。

・ **議会との関わりについて**（議会報告・議会への事業等の要望確認について）

平成 26 年 9 月事業締結にあたり、産業建設常任委員会に「実施設計協定締結」を報告。

平成 27 年 6 月工事施工価格 21.5 億円の内容を議会に上程。議決される。

平成 29 年 3 月工期変更を議会に上程。議決される。

年度毎の協定、精算等はその都度、議長報告とした。事業の進捗における段階で議会での意見、要望は、「産業建設委員会」より事業に反映させた。同委員会では、現場の視察も頻繁に行われ、進捗状況等の説明は逐一行われた。

(3) 自由通路・橋上駅舎・東西の駅前広場整備の契約について

・ **事業者の選定理由**

東武鉄道（株）との協定について

鉄道にかかる旅客の安全確保を優先し、高度な技術力、豊富な経験、知識が必要とされ、特殊な電機工事等、確実な施工技術が求められる事業を満たすものとして、鉄道事業者を選定した。一体工事として委託し、適切な監理や安全管理を確実にこなせることから鉄道の運行保安上の面からも十分考慮した結果であった。

・ **契約に至るまでの経緯と契約内容について**

平成 27 年「施工協定議案」

平成 27 年「施工協定書」

平成 27 年・28 年「年度協定書」

平成 29 年「施工協定変更議案」

平成 29 年「変更協定書」

平成 29 年・30 年「年度協定書」



自由通路については、市の所有とし管理を行う。工事一式の委託に関する締結。橋上駅舎は整備後、東武鉄道の所有として管理を行う、負担金での協定を締結した。

(4) 事業に関する評価及び問題点

- ・ 東口を増設したことにより、駅構内までのアクセスが良くなり、高評価を得る。
- ・ 自由通路ができたことにより東西の交流が盛んになった。
- ・ 送迎用の駐車場を備えることにより利便性の高いものになる。
- ・ シャトルバス、タクシーの乗り入れにより交通インフラの向上が図られた。

(5) 工事実施にあたり、生じた課題及び問題点

アクセス道の整備の必要性が生じる。しかし、私道が多く含まれており、整備に着手できない現状である。

公衆トイレのいたずらが頻繁にあり、防犯カメラ増設を検討した。

(6) 今後の課題、及び将来の展望について

- ・防犯カメラの設置台数が少なく、警察との連携により、今後拡大する方針である。
- ・駅周辺の活性化を図る。地元との活性化に向けてイベント等を検討。
- ・周辺の整備事業は概ね完了した後、鉄道事業者と市の連携の重要性を共有していく方針。
- ・旧駅前広場周辺の疲弊。令和3年2月開業の大型店補のリニューアルに併せ活気づける。
- ・ワーキンググループを立ち上げ、活性化に向けて取り組む。
- ・駅前広場を利用した多彩なイベントを行う。

〈主な質疑応答〉

Q 東武鉄道の協定金 4,750 万円は、市より請願したものであった結果の価格でいいのか。

A 駅舎の事業費の 3% が妥当と判断した。根拠としては、各市町村等にアンケート調査等を行い金額の算出をした。

Q 金額に対しての市民の反応は・・・。

A 議会に報告したが特に問題はなかった。

Q 実施設計の単年度執行は、その都度、委員会に報告したか。

A 協定の内容、概要、工期、価格の算定根拠等を報告した。

Q ロータリーに送迎者スペースは出来ないはずだが・・・

A 駐車場ができた背景は、路外施設のコインパーキングとして設置した。参考までに、料金は 30 分まで無料。上限無し。

Q 東武鉄道での内部連絡等は議会への報告はなかったのか。

A 内部のことなので報告はない。「協定書」以外の覚書等は作成しておらず、議長報告に留めた。

Q 全体の事業費として安価な感覚があるが・・・。

A 以前に、市内同線の「霞ヶ関駅」駅橋上化工事の実績があり、多くのノウハウの蓄積があったため、ある程度数の価格等を事前に予測できた。今後は、同様に

「JR 南古谷駅」を予定している。旧駅舎が解体時まで使用でき、仮設工事の必要がなく、施工費の抑制 に繋がった。

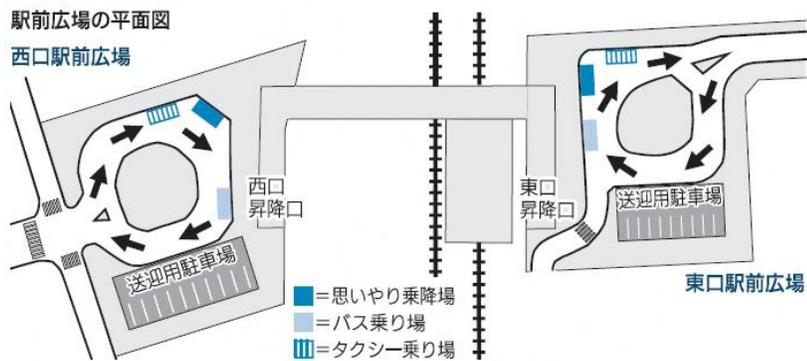


以上が視察の概要であり、報告いたします。

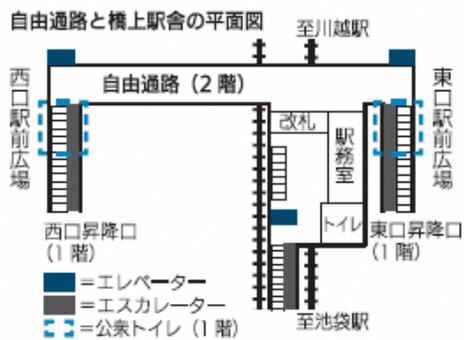
東武東上線新河岸駅東口 新駅舎



駅前広場平面図



自由通路と橋上駅舎の平面図



※一部イラストについては、川越市より提供