

福生3・3・30の交通開放における住民対応について

1. はじめに

西多摩建設事務所の道路事業では、山岳地域においては、自然災害による孤立化防止を目的としたバイパス道路整備を推進するとともに、幅員狭小部、急曲線部の解消に向けた整備を実施している。さらに市街化が進む東部地域においては、幹線道路整備として都市計画道路の整備を進めている。福生都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（通称：西多摩産業道路）は、福生市熊川から青梅市に至る5.9kmの都市計画道路であり、流通の確保に寄与する西多摩地区の重要な幹線道路である。このうち青梅市、羽村市、福生市の約4.6kmは完成又は概成しており、現在、福生市内の残る1.3kmの未整備区間のうち、多摩橋通りから富士見橋通りまでの650mにおいて事業を実施している。

事業中区間の南側である多摩橋通りから一般都道第165号線までの約300m区間について、令和5年2月21日に暫定2車線で交通開放したため、その際の実施を紹介する。

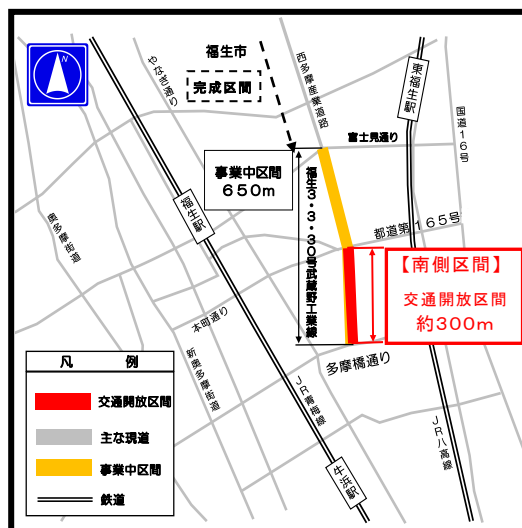


図-1 位置図

2. 交通開放までの取組

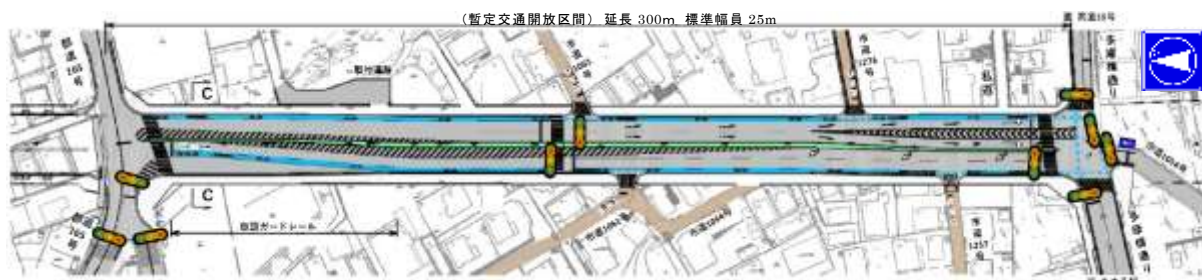


図-2 南側区間 二車線暫定開放時の道路形態

2.1 交通開放に向けた住民への事前説明

南側区間については、令和2年度に用地取得（更地化）が完了したことから令和4年度の開放に向け取り組んできた。

当路線は、片側2車線の上下4車線となることから中央分離帯の設置が必要であり、これにより生活道路の分断や、沿道からの出入りの方向制限など、従来の通行に影響を生じることになる。

このような状況から近隣住民への丁寧な説明なしでは、工事に対する反発が起これり、工事を進めることが困難な状況が生じることが危惧された。このことから開放に向け、工事発注前から数回に渡り地元自治会及び近隣住民への説明等を実施し、整備による影響について理解が得られるよう、

その都度、質問・要望について丁寧に回答した。

しかし、工事が進むと、一部近隣住民から、「やはり自分の土地の前は中央分離帯を開けてほしい。」という強い要望が寄せられた。「他の路線で中央分離帯が空いているところがあるのだからここでもできるだろう。」ということ、また、「少しでも自分の土地の使い勝手を良くしたい。用地取得にも早期に応じ協力しているのだから要望を聞いてくれても良いだろう。」との考えであり、現場監督員や設計担当の職員に対して、かなり高圧的な口調での要求がされた。これに対し、複数職員により根気強く中央分離帯の必要性や、開口部を設けることが出来ない理由について道路構造令等根拠を示すとともに、現地で相手の言い分を聞きつつ何度も顔を合わせ話し合いを重ねたことで、相手方の態度も軟化していった。その結果、最終的にはそのまま工事を進めることに了解が得られ、工程への影響は避けられた。

交通開放時には、要望者も開放状況を観覧しており、その後本人から追加の要望は現在までに生じていない。

2. 2 交通管理者等との調整

当面は、暫定2車線での開放であったが、将来の4車線での形を基に警視庁協議を実施した。暫定形での信号機設置位置、規制標識、横断歩道、自転車の誘導、道路管理者設置の警戒標識の確認等を警視庁、所轄警察と現場実査を繰り返し行い、協議を進めた。また、地元への事前説明時に挙げた「交差点に近い出入口なため、右折車線に出られないと思われるので停止線の位置を変更してほしい」との要望についても、警視庁と相談した上で、停止線の位置は変えられないが、本線に注意看板を設置するなどの対策法方法を回答した。

また、中央分離帯の設置工事中における、作業帯の形状や生活道路の切り回し方法について、所轄警察と調整を重ねたうえで近隣住民への周知を徹底し施工を行った。

信号機の設置に関しては、新設道路であるため、本工事の工程に関係なく設置することが出来た。

交通開放に向けては、当日の安全確保のため、車両誘導や人員配置など所轄警察と綿密な調整を行った。

3. 終わりに

交通開放当日は、大々的なイベントは実施しなかったが、晴れ渡る青空のもと、所轄警察の白バイやパトカーと西多摩建設事務所の庁有車による先導で、安全かつスムーズに交通開放を行うことが出来た。

本事業には、多くの方が携わっており、その時その時の課題等を当時の担当者が解決してきて現在に至っている。事業としてはまだ約半分が完成したところであり、残る北側の区間についても早期開放が望まれていることから、今後も事業を推進し西多摩産業道路としての機能を発揮できるよう努めていく。



写真-1 交通開放時の様子