



## 現場を想う。



## 八蔵橋交差点

第二建設事務所  
用地専門課長

野口 識乃 (右)

用地部機動取得推進課  
課長代理 (用地促進担当)

池永 容子 (左)



これまでの経歴：

野口課長は環境保全局入都、池永代理は第五建設事務所入都。ともに、建設局の様々な事務所等での勤務を経て、池永代理が平成25年度、野口課長は平成28年度に第五建設事務所に配属になった際に共に本現場を担当。

道路管理部安全施設課  
課長代理 (無電柱化事業担当)

坂田 大輔



これまでの経歴：

平成11年度入都。道路管理部、河川部等を経て都市整備局。平成26年度より建設局に戻り第六建設事務所配属。平成29年度より道路管理部所属。平成31年度より第五建設事務所。令和2年度より本現場に携わる。令和5年度より現職。

## 今月の現場：八蔵橋交差点 (すいすいプラン事業)

期間：平成17年度～令和5年度

対象：江戸川区松島一丁目～中央四丁目

幅員：16m

延長：約200m

八蔵橋交差点は、都内と千葉方面を連絡する主要な道路である千葉街道と平和橋通りが交差する場所に位置しており、非常に交通量の多い交差点です。近くに江戸川区役所や高校、小学校などがあるため、朝の通勤・通学の時間帯には、自動車だけでなく、歩行者や自転車利用者も加わり、交差点の混雑がピークになります。そのため、千葉方面から都心方面に抜ける左折車の渋滞が特に多い交差点となっていました。



# 用地担当の視点から

**野口 識乃** 平成28～29年度に現場を担当  
**池永 容子** 平成25年度・平成27～29年度に現場を担当

## 交差点すいすいプラン事業の難しさ

**池永**：この事業は、道路幅員の狭い片側一車線の交差点において、右折待ち車両によって発生する渋滞の解消を主な目的として実施される事業です。この事業に対しては、「この交差点一か所だけを工事しても渋滞は解消しないと思うので納得しづらい」という権利者の方々のご意見に対して、事業の効果や必要性を説明する際の苦労もありました。

**野口**：交差点の形状が複雑だったこともあって、完成形がイメージしづらかったことも当時説明するにあたって苦労した点でした。今回久しぶりに現地を訪れたら、バスの渋滞も解消されていて、改めて感慨深い気持ちになりました。



## その地に思い入れがある権利者の方との折衝

**野口**：昔からその土地に住んでいた方々にとって、住み慣れた土地を離れることは中々受け入れがたいものです。特に、その土地で商売をされている方などはなおさらです。

**池永**：私が担当した最後の1画地は、土地がたった5平米しか計画線にかかっていなかったこともあり折衝は非常に苦労しました。無理なこととわかっていながら、用工会で「計画線から外すことはできないのか」と提案したこともあるほどです。もちろんそんなことはできないので、移転先の候補物件を何件も提案するなど、権利者の方に寄り添って話し合いを続けました。丁寧な折衝を重ねて何とか契約に至った時は、工事課の方々もとても喜んでくれました。何より嬉しかったのは、その後私の異動が決まった時に、その権利者の方が五建に直接いらして、驚いている後任の担当さんに「この人と契約したからさ。解体の話をしておこうと思って」と照れながら話してくださったことです。

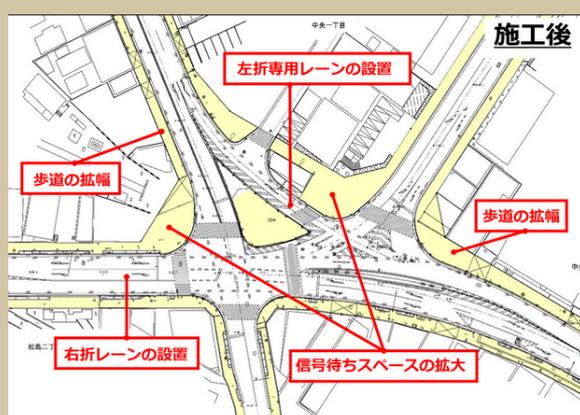
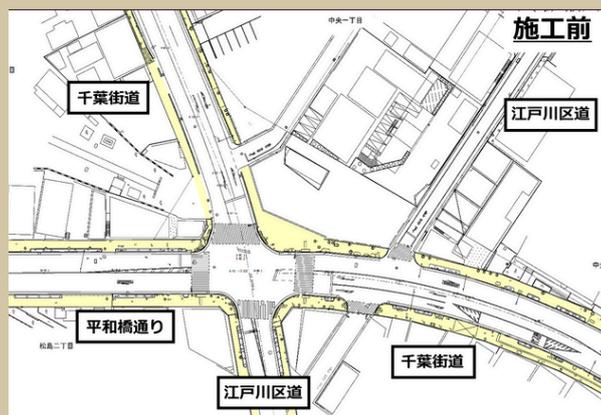
**野口**：権利者の方は、発注通りに進めてくれる委託業者ではありません。解体や抵当権抹消などたくさん頑張ってもらって、我々は初めて土地を取得できるのです。多大な犠牲を払ってご協力くださっている権利者の皆様への感謝の気持ちは、整備や管理を担う局の職員全員で共有していきたいですね。そして、もし叶うなら、その後の事業効果（ご協力のおかげでこんなに便利になったということ）を権利者の皆様にもお伝えしたいです。

## 用地担当として育ててもらった現場

**野口**：女性の担当者ということで、苦労したこともありましたが、もっと強く言いたいから男性に変えてほしいとか、女性だけで交渉に来るのは本気度が低いと言われることもありましたが。

**池永**：そうですね。人によって様々です。この現場は、区役所や大企業、個性豊かな権利者の方々と、バラエティに富んでいただけに、様々な経験を積んで成長できました。用地担当だけでは解決できない難題や、権利者の方に説明しづらいことが生じたとき、工事課、補修課、管理課の方々のお力添えなくしては前に進めることができません。この現場でも本当に助けて頂きました。

**野口**：色々な現場があると思いますが、用地担当が整備や管理を担当する皆様にご相談に伺った際には、「それは用地の仕事でしょ」と言わず、同じ方向を向いて、可能な範囲で一緒に知恵を出していただけたらとても有難いです。



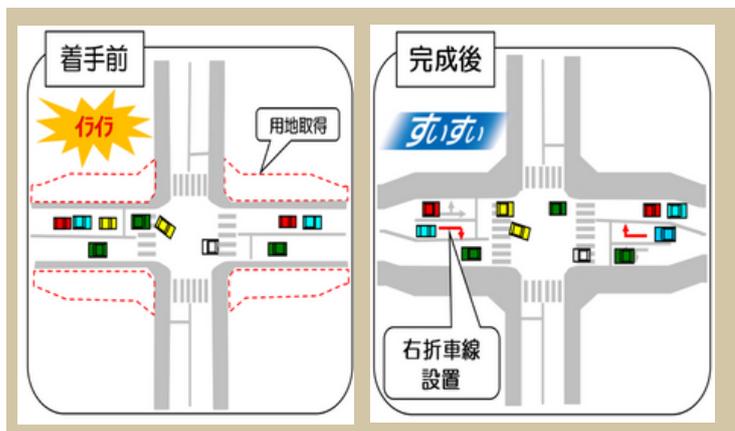
千葉街道の南北方向を円滑に連絡する専用レーンが特徴的

# 整備担当の視点から

坂田 大輔 令和2年度～令和4年度に現場を担当

## 不思議な縁を感じる現場

八蔵橋交差点は、平成17年に策定された第二次すいすいプランの整備箇所として指定された100箇所の中の一つでした。その当時、私は道路管理部の安全施設課に在籍していて、現場の調査のために何度か八蔵橋交差点を訪れていました。当時は、歩行者が信号待ちをする際に、歩道内に収まり切れずに車道にあふれて待機している状況だったことが印象に残っています。その後、年月が流れ、平成31年度（令和元年度）に第五建設事務所工事課に異動し、予定外に八蔵橋の工事がまだ継続中であることを知ることになりました。そして令和2年度に事業の最終工事の発注に携わることになり、八蔵橋交差点との不思議な縁を感じています。



すいすいプランのイメージ図

## 16人の設計担当が繋いだタスキ

この事業は完了までに20年という歳月を要しましたが、その間、設計担当だけでも16人が関わりました。もちろん、工事課設計担当以外にも多くの職員の関わりと努力があって事業が進んできたことを考えると、最後のアンカーをたまたま担当することになった自分が、これまでの苦勞を台無しにはしては行けないと、かなりのプレッシャーを感じていました。例えば、事業の中では、安全な歩行空間を作るだけでなく、良好な景観の向上を図りたかったこともあり、舗装をアスファルト舗装から、インターロッキングブロック舗装に変えたのですが、職人の手配が整わなくて契約不調になるのではないかと不安でした。この舗装だと機械施工ではなく人力施工になるためです。工事の起工時から開札に至るまで、無事に契約できるような祈り日々でしたが、結果的に、契約から工事完了に至り、沿道の方々からは舗装も好評でほっとしています。

## 自動車、自転車利用者、歩行者の渋滞を緩和

この場所は、区役所や学校が近くにあり、老若男女問わず、自動車、バス、自転車、歩行者と多くの手段での往来があるのが特徴です。すべての渋滞を解消できるような設計にしたいと考え、左折や右折レーンの設置とともに、歩道の拡幅と信号待ちスペースの拡大も検討しました。併せて無電柱化のための電線共同溝の設置も試みました。信号の切り替えでは警視庁と何度も協議を重ねました。交差点切替を行った直後は、交差点の運用状況を確認するために、工事課で分担して、2カ月間毎朝7:30ごろから早朝出勤して、交差点の点検をしていたこともあります。千葉街道の右折レーン拡幅工事（右図）では第一段階の工事で交通切替したのちに、実際はバスが連なると後続右折車が追い越ししづらいという問題がわかったため、線形の変更協議を行い、中央分離帯の幅を狭くしたり、長さを短くしたりして車道の幅員を確保しました。

この経緯を通しては、改めて利用者のことを考えて設計することが大事だと気づきました。また、事業効果の早期発現のため、段階的に分けて工事を実施したことも特徴の一つだと思います。無電柱化に関しては、電線共同溝本体工事の完成に合わせて、民地等への引込管等の工事を実施することで、早期完了するように調整するなど、沿道の方々の不便は少しでも軽減したいという気持ちでいましたね。結果として、交差点改良事業としてはかなりの時間を要しましたが、完成後の事後調査では、渋滞解消だけではなく、歩道の景観や歩道拡幅による安全性についての評価も高かったので、嬉しく思っています。



計画を途中で見直し、右折レーンをさらに拡幅したことで、バス待ちの後続車両も追い越しやすくなり、渋滞解消につながりました

# Before→After

## 京葉道路方面から八蔵橋交差点をのぞむ



Before : 2010(平成22)年~2013 (平成25) 年ごろ撮影



After : 2024(令和6)年8月撮影

多くの方が利用する区役所までの道のりに誘導ブロックを連続して設置。併せて自転車通行空間も新たに整備しました。

## JR新小岩方面から八蔵橋交差点をのぞむ



Before : 2011(平成23)年4月撮影



After : 2024(令和6)年8月撮影

無電柱化工事も同時に実施したことで、見た目もすっきりしました。信号待ち空間も広く快適になり、生徒や学生にとっても安全。



現地に行ってみました！



整備過程で大きく広げられた歩行者空間。  
朝の通学・通勤時に道路にあふれ出していた多くの人たちも、このスペースで安全に信号待ちができるようになりました。  
交差点周辺はすべてインターロッキングブロック舗装で、見た目にも美しい空間に。



八蔵橋交差点の中心に移設した「八蔵橋交番」の背後には、整備事業前にはなかったマンションが複数建設されていました。江戸川区の道路整備とも連動して、交差点周辺がすっきりしたこととも関係があるのかもしれませんが。江戸川区役所まで1~2分という立地でもあり、とても賑わいのある様相でした。

## 取材を終えてひとこと



野口 識乃

人と話すことは得意ではなかったのですが、色々な現場を経験することで、出会いを楽しめるようになりました。怒られたり、怒鳴られたりした後の「ありがとう」の言葉の喜びは大きいものです。この取材を機に完成後の八蔵橋を訪ね、道路となった土地に詰まったたくさんの思い出に感慨ひとしおでした。私たちの担当した最後の画地の前にある、多くの担当者の苦勞に「ありがとう」と伝えたいと思います。



池永 容子

課長代理昇任で用地事務を経験した私にとって、八蔵橋は初めて担当した現場の一つです。困難に直面して悩み、情報収集し、周囲の皆様を質問攻めに…。今回の取材で、不器用ながらも一生懸命だった当時を思い出しました。空回りや奮闘は今も変わらずですが、周囲の皆様への感謝を忘れず、数年後に「今」を振り返ったときに「よく頑張ったね」と自分をねぎらえるような日々を紡いでいきたいです。



坂田 大輔

今回取材前に、過去の記憶を思い出しながら現場を見てみて、付加車線の増設、歩道の拡幅等がされたことにより、道路の利便性が向上したように感じました。現在、第五建設事務所管轄の千葉街道は、街路事業及び安全施設事業（菅原橋）により、用地取得及び工事を実施中です。今回の八蔵橋交差点の事業完了を契機に、沿道の方々や道路利用者のために、早期の事業効果の発現や事業完了ができるように、頑張ってくださいと思います。



## TOPICS

無電柱化を積極推進



## 注目の現場！！



第五建設事務所



## 無電柱化事業



千葉方面から八蔵橋交差点をのぞむ



施行前



施行後

## 無電柱化事業の背景にある細やかな思いやり

今回ご紹介した八蔵橋交差点のすいすいプラン事業では、交差点改良工事や電線共同溝工事を並行して実施したことで、多くの苦勞があったそうです。工事全体を通して、同じ箇所でも色々な工事を繰り返すには、その都度沿道の方々への説明や工程表の投函なども必要ですし、舗装の仮復旧や仮設材を使用するなど、工事を安全に進めるための多くの努力も伴います。それでも、都市防災機能の強化として積極的に推進している無電柱化を同時に実施できたことは、今後の整備事業効果にも確実に表れてくるものと思われます。昭和61年度から8期にわたって進められている無電柱化の推進は、平成29年に「東京都無電柱化推進条例」が全国の都道府県で初めて制定されたことに次いで、令和3年には「無電柱化加速化戦略」も策定されてスピードアップしています。令和5年度末現在、都道の整備対象延長全2,328kmのうち、1,094kmが地中化され、地中化率は47%。実際は、都が区市町村に財政支援することで、区市町村道の無電柱化も同時に促進したり、DXも同時推進するなど、官民一体となって進めている大変な事業です。今回の具体的な事業の進め方についてお話を伺う中で、長い時間をかけて、そこで暮らす人々が不便を感じないように配慮しながら丁寧に事業を進める「思いやりの精神」を垣間見ることができました。



## 次号のONE TEAM 建設局 特集について

NEXT

次回号は「あの人は今。」です。お楽しみに。