

南古谷駅北口開設の諸課題

昨年12月に基本設計が完了し、駅舎のパースも公表され、そして先の3月定例会、我が会派吉敷議員の一般質問により、総額約75億円もの費用を投じて、南古谷駅周辺整備事業に伴う南古谷駅北口開設が令和9年度中の供用開始を目標として進めていると示されたことから、地元南古谷の方々の駅北口開設への期待はさらに高まってまいりました。

もともと南古谷駅北口開設は昭和40年に南古谷駅北口開設に向けて用地を一部取得したことから始まっており、計画から既に58年が経とうとしております。

そして計画が大きく動き始めたのが平成28年に地元南古谷支会、地域会議から「南古谷駅北口開設及び周辺整備の早期実現に関する要望書」が提出されてからだと認識しております。

南古谷地域は、30年以上前、私が南古谷の高校に通っていた時には、駅周辺でも水田が多く残っていましたが、現在は多くの住宅が建ち、市内でも人口が増加している若い地域であり、駅周辺に多くの耕地を有する、今後地域核として更なる可能性を秘めた地域であります。

その南古谷駅周辺整備に対しまして、これまで様々ご尽力いただいていることに地元議員として心から感謝申し上げます。

そうしたなかで半世紀以上の時を経て、地域の方々の思いがカタチになろうとしていることから多くの方々の駅北口開設に向けての機運が高まる一方で、周辺の方からは整備に伴う課題を危惧する声も上がっております。

これまでにこの議場や委員会におきましては、駅周辺の市街化調整区域の開発や東部地域全体の課題などが議論されてきました。

今回は地域の方々の声の中でも、北口開設が目前に迫ってきたからこそ多くあがってきております駅周辺整備に伴う内水と自転車への懸念に絞って一般質問を行ってまいります。

今月2日には、台風2号の接近によって前線が刺激され、全国では6県で11回もの線状降水帯が発生し、多くの被害が発生しました。

県内においても越谷市で24時間雨量260.5ミリもの降水があり、市内の4分の1が浸水したと言われる大きな被害が発生し、もし降雨帯が北にズレていれば川越で同様なことが起きてもおかしくなかった状況であり、私も当日は心配で明け方まで地域を回ってまいりました。

テレビ報道では1時間に50ミリ以上の雨は1980年代と比べて3倍以上となっているとされ、私の記憶でもこの時期の台風は日本にはあまり近づいてこない認識でありましたが、立て続けに台風3号が接近していることから、もはや今回のような豪雨はいつどこで発生しても不思議ではないものと危機感をもっております。

内水ハザードマップを見ますと南古谷駅周辺における内水被害想定箇所は駅北側で3か所確認することができます。

南側には想定箇所はないものの、数年前の台風の際には駅前セブンイレブンの脇を東に入った場所での冠水があったと認識しており、また北側は現在未整備の状態で、今後駅前を全面アスファルト舗装し、南古谷伊佐沼線の開通や将来的に北側の調整区域が開発された際にはさらなる内水被害が発生するのではないかと危惧する声を多く聞きます。

そこでまず1回目の1点目としまして、

【1回目】

●現在の南古谷駅の南北駅前における雨水の排水状況はどうなっているのか？

A：現在の南古谷駅の南北駅前における雨水の排水状況はどうなっているのかについてでございます。

南口の駅前部分につきましては、降った雨は既設の道路側溝を介して雨水枡に集水され、雨水管に排水されております。

北側の駅前広場予定地につきましては、表面が土や砂利の状態であることから、降った雨は地表から地中に浸透しております。

勾配等の地形上の理由から、一部の雨は地表面を伝って、隣接する道路側溝等に流れているものと思われます。

2点目としまして、

●南古谷駅南北駅前広場整備に伴う雨水排水の基本的な考え方について、

A：南古谷駅南北駅前広場の整備に伴う雨水排水の基本的な考え方ですが、当駅前広場は道路事業による整備であることから、道路土工要綱等に則り、適切に排水設計をしております。

また、川越市開発行為等指導要綱の基準を適用して、必要な雨水流出抑制対策を行うこととしております。

3点目としまして、

●南古谷駅南北駅前広場整備後の雨水排水についてどのように想定しているのか？また、同様の事例はあるのか？お伺いします。

A：南北駅前広場における雨水排水につきましては、今後詳細設計の中で具体的に決定していく予定でございますが、広場内に降った雨を地中に浸透や貯留させる雨水流出抑制対策によって、必要な雨水処理を行うことを想定しています。

具体的には、雨水が地中に浸透する構造の側溝や雨水枡などの施設や歩道部においては、透水性のある平板ブロックの使用を検討しているところでございます。

市内駅前広場において雨水流出抑制を実施した事例といたしましては、浸透側溝を設置した霞ヶ関駅や本川越駅、また笠幡駅などの事例がございます。

近年の駅周辺整備において大規模な内水対策を実施した事例としては新河岸駅が記憶に新しいところです。

そこで4点目としまして、

●新河岸周辺整備事業の際に駅前通り線地下に雨水貯留施設を整備した経緯、についてお伺いします。

A：新河岸駅前通り線に雨水貯留施設を整備した経緯についてでございます。

整備を行う以前の新河岸駅前では、集中豪雨等による道路冠水被害がたびたび発生したことから、新河岸駅周辺整備事業に併せた対策を検討し、駅前通り線の道路敷地内に貯留量約1600立方メートルの雨水貯留施設を整備したところでございます。

今回の南古谷駅周辺整備事業において、北側には市営での自転車駐車場設置の予定はないと聞いております。

北側周辺の方からは、北口開設によって南口まで回らなくて良くなり、子どもたちも通学の際に自由通路を利用できるようになり本当に待ち遠しいとの声がある一方で、駐輪場がなければ、適当な場所へ勝手に自転車を停めていってしまう人がいるのではないかと、放置自転車を危惧する声があります。

そこで5点目としまして、

●南古谷駅北口開設に伴い北側への自転車利用はどの程度想定しているのか？

A：南古谷駅北側の自転車利用についてでございますが、現在南古谷駅南側に設置されている自転車駐車場の利用者のうち、一定数が南古谷駅北側を利用するであろうと想定しておりますが、現時点においては利用者数の想定は困難でございます。

6点目としまして、

●現在南口にあります南古谷駅前自転車駐車場の収容台数と利用状況、についてお伺いしまして1回目とします。

A：南古谷駅前自転車駐車場の収容台数と利用状況についてでございます。

当該自転車駐車場は市が設置したものではなく、公益財団法人自転車駐車場整備センターが設置し、管理しているものでございます。

当該自転車駐車場は、自転車と125cc以下のバイクを駐車することができ、それぞれの定期利用及び一時利用の収容台数の合計は1757台となっております。

令和5年4月における利用状況といたしましては、定期利用の契約台数と1日あたりの一時利用台数の合計が約1076台であり、利用率は約61%となっております。

【2回目】

現在の南北駅前広場の雨水排水について、南側は最終的に雨水管へ排水しているということ、北側は未整備の状態であることから主には地中へ浸透しており、一部は隣接する道路側溝等に排水されていると理解しました。

そして南北駅前広場整備後の雨水排水については、広場内に降った雨を浸透側溝や雨水枡、平板ブロックなどによって地中に浸透や貯留させる雨水流出抑制対策を実施し、基本的には他の開発行為同様に敷地内処理を検討していると理解しました。

南側は現在でもロータリーとして整備されており大規模な道路冠水などの内水被害は発生していませんが、北側は申し上げました通り現在は未整備の状態であり、全面をアスファルト舗装し、雨水流出抑制対策をすることでどこまで雨水処理ができるのか、気になるところです。

そこで2回目の1点目としまして、

●北口駅前広場における雨水流出抑制を行う量はどのくらいなのか？

A：北口駅前広場における雨水流出抑制の対策量についてでございますが、雨水流出抑制として川越市開発行為指導要綱を適用しております。

指導要綱では、開発面積に応じて対策量が設定されており、500平方メートルから1ヘクタール未満の開発規模に対する対策量といたしましては、1ヘクタール当たり500立方メートルとされているところ、北口駅前広場につきましては、計画面積が約3200平方メートルであることから、雨水流出抑制の対策量は約160立方メートルとしております。

2点目としまして、

●南口駅前広場における雨水流出抑制は現在と比較してどの程度変わるのか、お伺いします。

A：現在の南古谷駅前部分につきましては、雨水流出抑制はなされておきませんが、新たに整備を行う南口駅前広場においては、計画面積が2500平方メートルであることから、北口駅前広場と同様の基準に則り、約125立方メートルの雨水流出抑制を実施する計画でございます。

新河岸駅前通り線地下に雨水貯留施設を整備した経緯とその規模についてもお答えいただきました。

整備以前の新河岸駅前では、たびたび道路冠水被害が発生していたことから、新河岸駅周辺整備事業に併せて1600立方メートルの雨水貯留施設を埋設したとのことでありました。この新河岸駅前では通常の単独での内水対策と違い、駅周辺整備に合わせた雨水対策であったわけですが、3点目としまして

●新河岸駅前通り線地下に整備した雨水貯留施設について、国や県からの補助金などを活

用したのか、お伺いします。

A：新河岸駅前通り線地下に整備した雨水貯留施設の国費等の活用についてでございます。
本整備につきましては、国や県からの補助金を利用せずに実施しております。

自転車駐車場についてもご答弁いただきました。

現在南側にあります南古谷駅前自転車駐車場の利用状況は1日あたり約1076台であるとのこと、そしてそのうち駅北側からの利用者、北口開設に伴い北側に駐輪したい利用者数の想定は困難とのことでした。

財源が限られる中で市営の自転車駐車場を整備することが厳しいことは理解をさせていただきますが、北口開設はしたが自転車を停める場所がないといった状況となることは問題ではないでしょうか。

そうしたなか南側を見ますと、駅前の南古谷駅自転車駐車場以外にも民間の自転車駐車場も点在していることが分かります。

そこで4点目としまして、

●南古谷駅南側の民間自転車駐車場の数、収容台数及び利用状況はどうなっているのか？

A：南古谷駅南側の民間自転車駐車場の設置数、収容台数及び利用状況についてでございます。

令和3年10月に行った調査では、駅周辺には4か所の民間自転車駐車場があり、それぞれの自転車駐車場における収容台数の合計が608台であるのに対し、利用台数の合計は329台であったことから利用率は約54%となっております。

5点目としまして、

●南古谷駅北側に民間の自転車駐車場開設の予定はあるのか、をお伺いしまして2回目とします。

A：南古谷駅北側に民間における自転車駐車場開設につきましては、これまで民間による設置についての情報は得られておりませんが、南古谷駅周辺整備事業を推進する過程で、駅周辺の土地所有者を中心とした地域の方々に、事業進捗の情報提供等を行うなかで、自転車駐車場の開設のご意向を伺うことも含め、今後のまちづくりについて個別に意見交換を行ってまいりたいと考えております。

【3回目】

現在駅南側には民間の自転車駐車場が4か所あり、1日の利用台数が329台とのことから、南古谷駅前自転車駐車場と併せると1日約1400名の方が自転車やバイクを利用されているということになります。

せっかく北口が開設しても、北側に自転車駐輪場がなければわざわざ南側まで行かなくてはならず、駅利用者の利便性を大きく損ねることとなるだけでなく、北側のマンションや空き地、空き家などに勝手に自転車を停めていってしまうようなことも想定されます。

そして民間の自転車駐車場については情報提供などを行っているものの、現状では設置予定の情報はないとのことでした。

自転車利用者のうち、どの程度の方が北側を利用されるかの想定は現段階では困難なものの、3割だとしても400名を超える方が北側に駐車をして駅利用を希望され则认为られます。

駅北側利用の方の利便性向上、そして駅周辺の放置自転車防止の観点からも、駅周辺の地権者や今後南古谷伊佐沼線整備に伴う残地の利活用、不動産会社などにももっと積極的に情報を発信して民間自転車駐車場の開設を促していくべきではないでしょうか。

駅周辺の雨水対策量についてもご答弁いただきました。

南口駅前広場においては約125立方メートルの流出抑制を実施することで、流出抑制がされていない現在と比較すると雨水処理対策量は向上するということであり安心しました。そして北口駅前広場についても、開発基準に則り約160立方メートルの雨水処理対策量を計画していただいているとのことでした。

しかしながら北口駅前広場予定地は現在、土や砂利となっており、そこが全面アスファルト舗装されることを考えますと、一概に比較は出来ませんが、新河岸駅の1600立方メートルに対して南古谷駅北側が160立方メートルの対策量というのは心もとなく、大雨時の雨水処理をしきれぬのかと心配せざるを得ません。

さらに現在の開発基準は敷地内処理が原則であることは理解させていただきましたが、1回目の質問への答弁で、現在南口は雨水管が通っていてその雨水管へ排水されており、北側は地面への浸透や隣接する道路側溝へ排水されているとのことから、対策量を上回る大雨の際には現在でも内水被害が3か所想定されている状況で、雨水管がない北側は排水先がないのではないかと非常に懸念しております。

実際に北側周辺において大雨時には、通行止めにこそならないものの、道路側溝からは雨水が溢れ出ている状況であり、私の自宅マンション前を流れる駅北側を東西に走る用水路は水で一杯になり、道路に降った雨水を吸い込めず膝下近くまで冠水するような状況となっております。

冒頭でも申し上げましたが、6月2日には県南部の豪雨災害があったばかりであり、近年は雨の降り方も異常な状況です。

平成 27 年の水防法改正では、1000 年に一度とも言われる 想定最大規模の降雨に対応した 洪水浸水想定区域及び洪水ハザードマップの作成が義務化され、本市においても荒川流域 で 3 日間総雨量 632mm、新河岸川流域では 2 日間総雨量 746mm などの想定を基に、昨年 内水ハザードマップに先駆けて洪水ハザードマップの改定が行われたばかりです。

開発基準に則り、様々な雨水対策を検討していただいていることには感謝致しますが、南北 駅前広場整備では約 13 億円との事業費が示され財源が厳しい状況、且つ大規模な雨水対 策に対して国や県の補助金の活用ができない状況の中でも、近年の豪雨災害を鑑み、想定最 大規模の降雨を想定し、さらには今後の駅周辺開発も想定しながら、さらなる雨水処理対策 や関係機関と協議を重ね排水先の検討及びその排水先でも流域で考えた対策を打つなど、 実施可能な対策をさらに考えるべきではないでしょうか。

そこで最後の質問としまして、

●北口開設に伴い内水被害や放置自転車問題などが起きてから手を打つのではなく、5 年 後 10 年後を見据えて先に手を打つべきと考えますが、市の考えをお伺いしまして私の一 般質問とします。

A：近年、甚大な被害をもたらす水害が全国各地で発生している状況でございます。

雨水対策を含めた防災・減災対策につきましては、基準や想定に基づくハード整備だけでな く、市民の皆様適切な避難行動をとっていただくなどのソフト対策も重要であることから、市では市民の皆様が水害時に取るべき行動について事前に確認できるよう、水害ハザードマップを配布するなどの取り組みをしているところです。

今後につきましては、周辺の流域対策について関係機関と協議を行い、ハード、ソフトの両 面から防災・減災対策を進め、安心して住み続けられるまちづくりに努めてまいりたいと考 えております。

駅北側への自転車駐車場の設置につきましては、放置自転車対策となるとともに、南古谷駅 の交通結節点機能の向上にも繋がることから、民間による設置が促進されるよう、今後もま ちづくりの一環として広く情報発信や情報収集に努め、地域核にふさわしい市街地の形成 を図ってまいりたいと考えております。