

4 JR高崎線の現状と課題

JR高崎線は東海道線に次いで日本で2番目に建設された大幹線です。1987年の国鉄分割民営化の際に、黒字路線だったのは、新幹線・山手線・高崎線の3つだけという、国鉄にとってのドル箱でした。北本市における高崎線に関する課題は、踏切と桶川北本間の新駅と言えます。

4-1 立体交差の少なさと危険な踏切

一般的に、鉄道と自動車道は踏切が問題になります。開かずの踏切であったり、快々として踏切事故が起こり、社会的にも経済的にも大きな損失になります。山間部のローカル線であれば、踏切も止むを得ませんが、大幹線である高崎線において、道路との立体交差が少なく、狭く危険な踏切が多いことは大きな問題です。

4-2 桶川北本間の新駅の必要性

山間地のローカル線は別として、市街地が続いている区間は、概ね2.5kmごとに駅が必要とされています。それにも拘わらず、駅間が4.6kmもある桶川北本間に駅がありません。

また、知られていないことですが、圏央道の建設の際に国は、追加経費300億円を投じて、高崎線との交差部分をアンダーパスにしました。

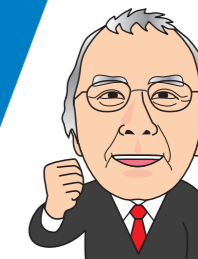
これは、圏央道上部に新駅を設置することなどの土地利用を前提としたからです。公共交通の使命に照らしても、また、300億円の血税を無駄にしないためにも、国が主導して、埼玉県・北本市・桶川市は協力して新駅建設を推進すべきだと考えます。

まとめ

以上、北本市の交通インフラを俯瞰して分析してきました。結論として言えることは、私たち議員も含めて行政がなすべきことを先送りしてきたことが現在の好ましくない状況をもたらしているということです。

これは、国や社会において、交通インフラを整備することの価値に対する認識の低さと使命感のなさがあったということに尽きます。

また、「歴史から学び未来を創る」という意味からも、「天の時、地の利、人の和」を踏まえて、「時すでに遅し」になってしまった事業は廃止する勇気も必要であると思います。



高橋のぶはる

北本市の交通インフラの現状と課題

国・県・市の使命感のなさがもたらした惨状

「すべての道はローマに通ず」という言葉があるように、社会・経済・文化の発展は交通インフラを整備することが大元です。この議会報告では、北本市に関わる交通インフラを、国道・県道・市道・JR高崎線にわけて分析していきます。

1 国道の現状と課題

国道は、県道・市道と異なり、都道府県を有機的に結び、国全体の経済・社会・文化の発展に寄与することが目的と言えます。そのため、国は使命感をもって国道の整備を行うべきです。

現在北本市を通る国道は3路線あり、「北本市交通インフラ全図」中の赤色の道路が国道です。(破線は計画中)

具体的には市内東側を南北に貫く「国道17号線」、桶川市との市境を東西に走る「圏央道(首都圏中央連絡自動車道)」、市内西側に計画中の「上尾道路(上尾バイパス)」があります。

1-1 市街地に飲み込まれた「国道17号線」

市内東側の「国道17号線」は、1960年代に建設され、かつては市街地の外側でしたが、現在では市街地内にあり、都道府県を有機的に結ぶ本来の機能を果たせない状況にあります。

国には、生活道路である一般道との立体交差化をしてこなかった不作為の罪があります。

1-2 北本市の価値を格段に高めた「圏央道」

「圏央道」は、1980年代に構想され、約30年で利用が開始されました。大型公共事業としては比較的スピーディであったと思います。

都心を経由しないで、神奈川県や成田空港までアクセスできるという利便性に関しては高く評価できます。しかし、北本市側からの乗り入れのアクセスは改善が望まれます。

1-3 遅れに遅れている「上尾道路」

「北本市交通インフラ全図」中、市内西側にある赤色の破線の道路が「上尾道路」です。

「上尾道路」は、1-1の国道17号線が市街地に飲み込まれ機能不全を起こしている現状を解消するために事業が進行しています。

しかし、1970年頃に計画されたにも拘わらず、いまだに開通の日程がわからずにあります。日本が人口減少を加速化している現在、事業が長期化すればするほど、経費は膨らみ、効果は減少する一方であると思われる。

ご覧いただきたい
ホームページとブログ

「北本デジタルアーカイブズ」

2021年に開始された、北本市に関する歴史的な資料をデジタル化し、インターネットで世界に発信しています。



「NPO法人 埼玉SOHO」

2001年に設立され、テレワークする仲間がチームとなり、地域のインターネットやパソコン活用を支援しています。



「高橋伸治HP トップページ」

小さな国際都市や北本社中の考え方、私の地域での活動・ビジネスでの実績・エピソードなどが掲載されています。



「高橋伸治HP 高橋伸治プロフィール」

学歴・経歴に関して、現在の役職・過去の役職・主な著作を一覧にしています。著作は詳しい説明にリンクしています。



北本市議会議員/会派みらい

発行：高橋伸治後援会
所在地：北本市西高尾1丁目214番地
電話・FAX：048-598-3983
E-mail：t-kuma@ps.ksky.ne.jp

高橋伸治のサイトです。分析力・企画力でお役に立ちます

高橋伸治
公式ホームページ

<http://happy-kitamoto.com/takahashi/>



2 県道の現状と課題

国道と異なり、私たちは県道なのか市道なのかをあまり意識していませんが、「北本市交通インフラ全図」中の青色の道路が県道であり、想像以上に多くの県道があることがわかります。

県道は、県内の市町村を有機的に結び、県の経済・社会・文化の発展に寄与することが目的であり、県は使命感をもって県道の整備を行うべきです。

県道として最も重要なものは、JR高崎線と平行して市内東側を走る「中仙道」、次いで、爆弾ハンバーグ・コミュニティセンター・北本郵便局前、JR高崎線を越え、リリブ前を通り、国道17号線に至る「南大通線」があります。

2-1 整備が遅れている元国道「中仙道」

「中仙道」は、1960年代まで国道でしたが、自動車社会の進展により、現在の「国道17号線」が建設され、県道となりました。

しかし、市街地を貫いていて、現在でもかなりの交通量があります。

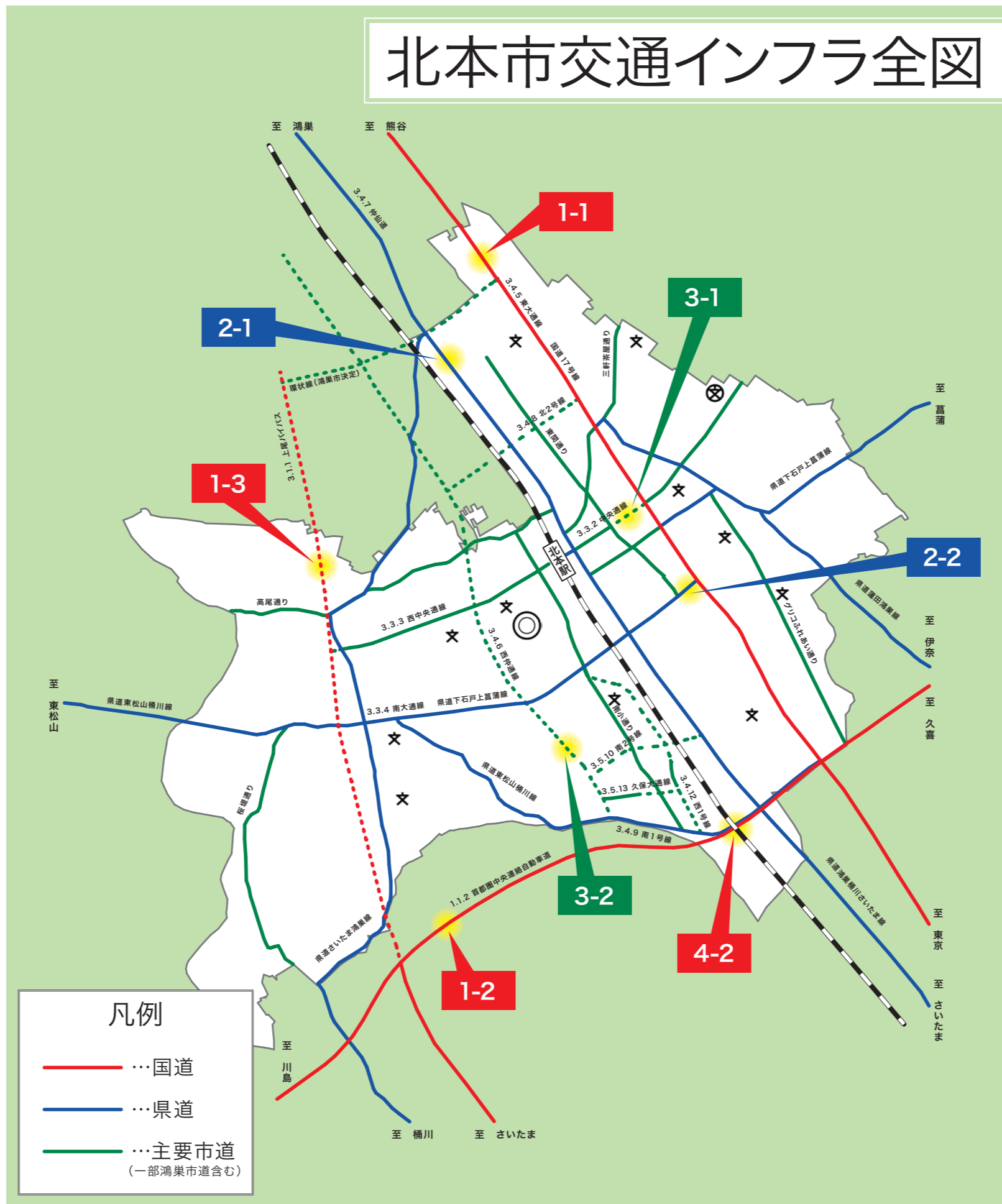
この50年間、順次拡幅が行われてきましたが、特に北部方面は歩道部分の狭さがいつまでも改善されず、極めて危険な状態にあります。

2-2 課題が残る大幹線「南大通線」

私たちは「南大通り」と呼んでいますが、実は、上尾バイパスと交差する予定の所から爆弾ハンバーグ前までは「県道東松山桶川線」、爆弾ハンバーグ前から国道17号線までが「県道下石戸上菖蒲線」となっています。

埼玉県は、古くは江戸からの街道、明治以降は東京からの鉄道などが概ね南北に走り、東西交通が発展してこなかったという歴史があり、現在でもその弊害が残っています。「南大通り」は、1980年代前半に跨線橋もできて便利になりましたが、県全体の発展のためには、国道17号線より東への延伸が必須と考えます。関係者には一層の努力を期待します。

北本市交通インフラ全図



3 市道の現状と課題

「北本市交通インフラ全図」中の緑色の道路が主な市道です。

市道に関しては、全市的に危険な通学路が多いということを含めて、難問が山積していますが、主要道路では、まず、東側の中仙道から国道17号線までの「中央通線」の拡幅が途中で止まっている現状があります。また、50年以上前に計画されながら1ミリも造られていない「西仲通線」があります。

3-1 20年以上遅れの「中央通線」の拡幅

北本駅東口から中仙道を渡って東に位置する「中央通線」は1970年代（昭和40～50年代）には北本市の最大の繁華街でした。

その1970年頃に、中仙道から国道17号線までを拡幅する計画ができましたが、事業開始は1990年代後半になりました。しかも、東間通りまでの事業でした。その結果、現在でも「全図」中では破線で描かれている、通学路でありながら狭く危険な部分が残っています。

3-2 亡霊のような「西仲通線」計画

1969（昭和44年）年に、「西の中山道」の意味で「西仲通線」と名付けられた道路計画ができました。

ご存じの方も多いと思いますが、南隣の桶川市の「西大通り」（桶川市のべに花ウオーク前を通っています）と接続する計画でした。

しかし、54年経過した現在において全く建設に着手していません。「全図」ではわかりにくいのですが、すでに80戸以上の住宅などが建設されていて、現実的な計画とは言えません。

しかし、計画はいまだ存在していて、亡霊のように思われます。もし、40年前に西仲通線ができていれば、周辺の住宅地の利便性と価値が上がり、北本市はより発展していたと思います。