

(写)

陳情第220号

札幌市都市計画道路3・2・10環状通（南19条西7丁目～16丁目）の整備に関する陳情

平成27年1月9日 受理 財政市民委員会  
平成27年1月30日 付託

提出者

[Redacted Name and Address]

(要 旨)

本来の土地の持つ特性（藻岩山、豊平川、碁盤の目の道路、開拓からの居住区）を生かすこと、暮らしている人間の安全や安心が重視される道路整備を求めて、

1. 現整備計画の車道と歩道の割合を見直し、歩道を広く配置した道路として整備する。
2. 車道は、片側2車線と右折車線の整備された道路、より交通安全を考えた車道とする。
3. 交通量負担による地域の環境劣化の軽減のため、車線は6から5へ削減する。  
ように、整備計画を見直していただきたく、陳情申し上げます。

(理 由)

「道路を考える会」は、日々目の前の地域の道路の車の流れを見ることにより、今の札幌市の整備計画の道路より、交通安全によく、地域の住環境へも少しばかり配慮のある道路のかたちを、導き出すことができました。（要望案と言わせていただきます。）

本陳情の道路が整備される山鼻地域は、開拓の頃からの農住一体となった住宅地であります。いま、札幌市の整備計画のままの道路がつくられれば、山鼻の住宅街のコミュニティは南19条通りで、分断されてしまい、都心に近く利便性に優れた住宅街は壊されてしまいます。

また、ここは藻岩山のロープウェイへつづく道でもあり、札幌の母なる豊平川にもつながっております。藻岩山と豊平川は、「ふるさとさっぽろのシンボル」です。道路を広げると考えた時に、この地域では車道だけを広げるということですが、歩道も広くというお考えに、少しシフトしていただけないでしょうか。そうすることにより、中心市街地において「藻岩山～豊平川の自然を市民が楽しめる」ような道路になります。もともとの土地・風土の持つ特性を生かすという視点をもって、道路づくり、札幌のまちづくりを考えていただきたくお願い申し上げます。以下要旨1、2、3に対する理由を述べます。

1. 現整備計画の車道と歩道の割合を見直し、歩道を広く配置した道路として整備する。

札幌市の整備計画は、クルマ優先の道路のかたちです。今の時代の標準的な道路の車・歩道のバランスは、要望案の道路になります。道路をつくる基準となる法令に、「道路構造令」というものがあります。道路構造令は交通安全を希求した道路づくりのために昭和45年に新しくなりました。札幌市の整備計画は、昭和40年計画決定・昭和44年断面決定の道路で、昭和45年に新しくなる前の道路構造令の時代に計画され、そのままを前提  
(裏面に続く)

とした見直ししか行われていません。また、私の原体験には、昭和44年11月1日の交通事故があります。車が歩道に乗り上げ、子どもたちを轢きました。道路をつくる際に最も優先されるべきは、安全ではないでしょうか。

2. 車道は、片側2車線と右折車線の整備された道路、より交通安全を考えた車道とする。

交差点で右折する車は、対向車のあるときは、右折できないので交差点の手前で止まります。交通量のある道路では、通常対向車の車の流れがありますので、青信号であっても流れる車は、札幌市の整備計画と要望案の道路は、ほぼ同じであろうと考えられます。

要望案の道路は、交差点の手前で右折車は右折車線を選択し右折車線に入ります。市の整備計画の道路は、センターラインよりの車線に右折車が青信号で止まりますが、この車線には直進車も混在します。そのため無理な追い越し等を誘発し、側面衝突や追突事故の危険が高まります。

3. 交通量負担による地域の環境劣化の軽減のため、車線は6から5へ削減する。

ここは、山鼻屯田兵が開拓した頃からの居住地です。山鼻屯田兵の方々が苦勞して開拓し今の落ち着いた住宅街があります。ここに札幌市の整備計画のようなあまりに車優先の道路がつくられれば、住宅地は壊されてしまいます。山鼻屯田兵が築いてくださり大切に暮らしてきた落ち着いた住宅街を壊すような道路整備はどうしても受け入れることはできません。

また、「横断歩道の横断距離は15m以下が望ましい」といわれています。札幌市の整備計画では横断距離は20mとなり、要望案でも17mとなり、15m以下にはなりません。しかし、札幌市の整備計画の道路よりは高齢者や子どもにとってもいづらか渡り易くなるのではないのでしょうか。

さらに、札幌市の地域住民の説明会（西7～10丁目対象）において、札幌市は、ここを6車線にしなければならない根拠となる札幌市の交通計画について、一言も説明をしていません。将来の交通量を35,600台/日と推計し、ここを6車線に整備しなければならないと後に伝えられました。第4回パーソントリップ調査に基づいての推計だそうです。同じ調査で、道央都市圏全体では車の交通量は減少すると推計されています。全体では減少する中で、この道路は2倍にも車の交通量が増えるというのです。札幌市はこの道路に車を集めるという一方的に当地域に犠牲を強いた計画をもって、この道路を6車線に整備するそうです。このことは、地元の説明会では一言も伝えられていません。住民には、2倍もの交通量を集めるということを説明していません。これは、大きな問題であると思います。説明会の時は歩道を今の3.5mから3.25mへと狭くする計画でした。あまりに、ここに暮らす住民の環境や歩行者・自転車の利用を考えない、ここを通過する車の利便性ばかりが優先される道路整備であると思います。「地球環境・歩行者・自転車・交通安全」のために、**車線数の削減を求めます。**

私たちは住民の民意を知るために、沿道の住民と市民の皆様へアンケート調査をしました。その結果、多くの方が要望案を支持してくれており、私たちの要望が住民意識とかけはなれた一人よがりの要望ではないことは明らかです。

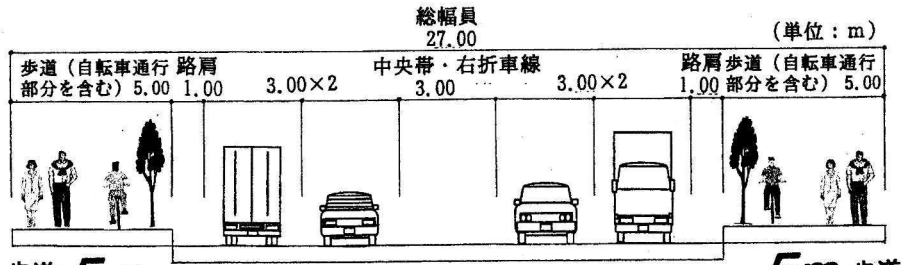
署名も集めました。平成27年1月7日の時点で、2,851名の方が、要望案の道路を支持してくださっています。本陳情が交通安全で地域の子どもや高齢者にも配慮のある道路づくり・まちづくりであること、暮らしやすさや、土地の持つ特性・藻岩山や豊平川の自然を生かすまちづくりであることをご賢察の上、本陳情をご採択していただけるご英断を是非ともお願い申し上げます。

資料 1

安全で住みよい さっぽろ を守るために 市民活動をしています。

# 市民の声で 安全な 道路へ

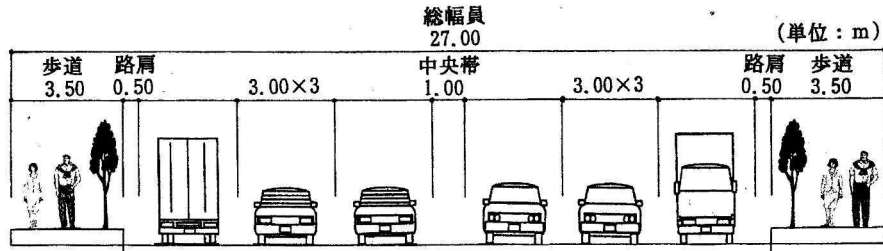
署名にご協力ください



歩道 5m

5m 歩道

(道路を考える会は、歩道の広い道路にかえてほしいと市へお願いします。)



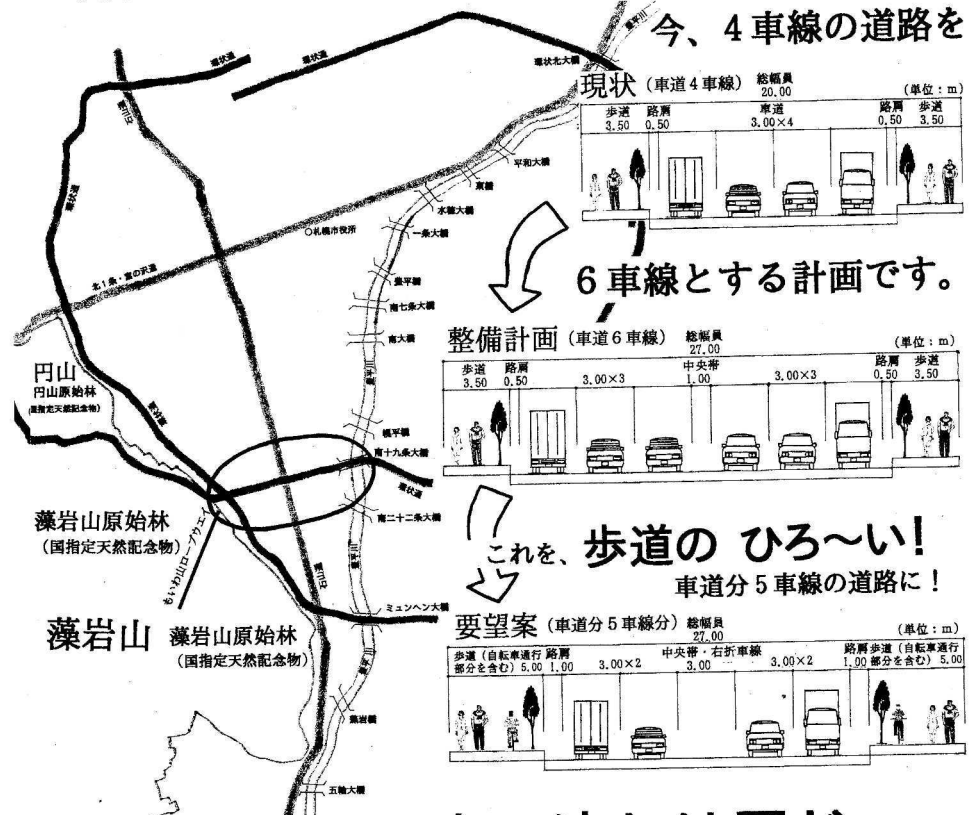
(今の計画の道路)

## 交通安全によい、歩道の広い道路に

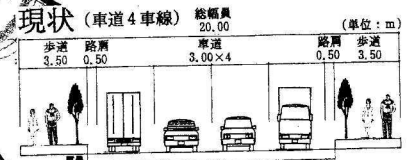
計画をかえてくださいと札幌市へお願いします。

市民活動団体 道路を考える会 代表 原田さちこ TEL 511-8486

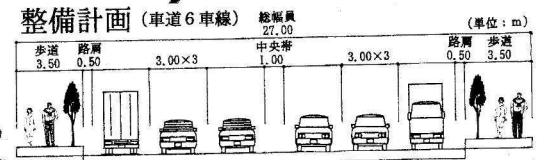
～交通安全と暮らしやすい街づくりを求めて～



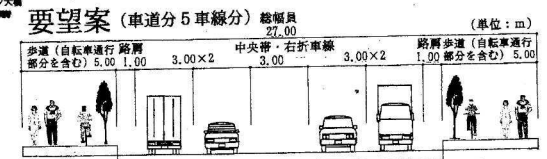
今、4車線の道路を



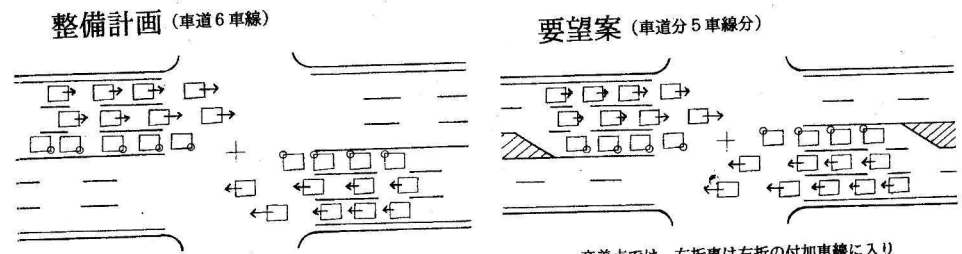
6車線とする計画です。



これを、歩道のひろ～い! 車道分5車線の道路に!



交差点での右折車の影響を考えれば車の流れは同じでしょう



交差点では、青信号であってもセンターライン寄りの車線は、右折車の右折待ちのために止まり、直進方向には、歩道寄りの2車線づつが動きます。

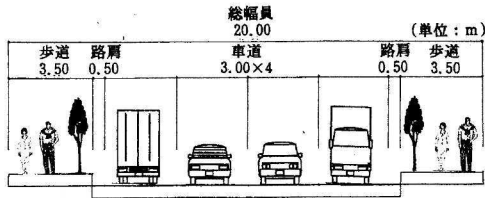
交差点では、右折車は右折の付加車線に入り直進方向には、歩道寄りの2車線づつが動きます。

道路を考える会 札幌市北区北8西3 札幌Lプラザ2階札幌市民活動サポートセンター内 事務ブースNo.17 TEL080-9619-1996 代表 原田さちこ 中央区在 幌南小・柏中・藻岩高校 北大水産学部卒 (S62)

道路断面図

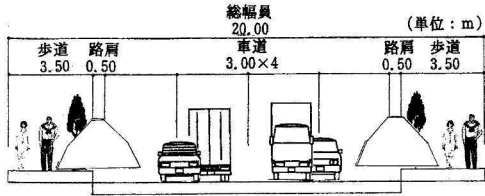
現状

現状  
4車線  
幅員20m  
春夏秋



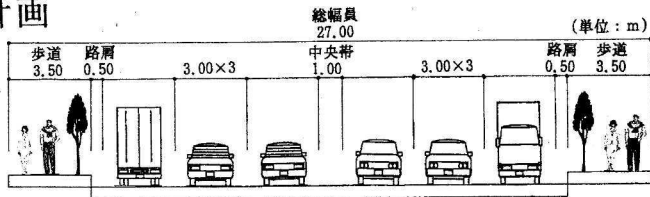
現状・冬

現状  
4車線  
幅員20m  
冬



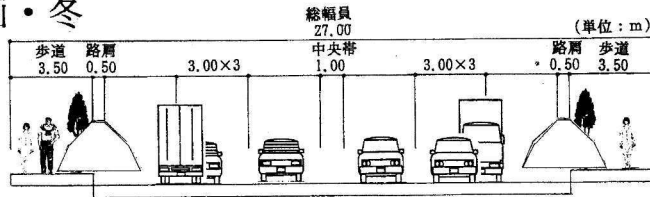
整備計画

札幌市  
整備計画  
6車線  
春夏秋



整備計画・冬

札幌市  
整備計画  
6車線  
冬



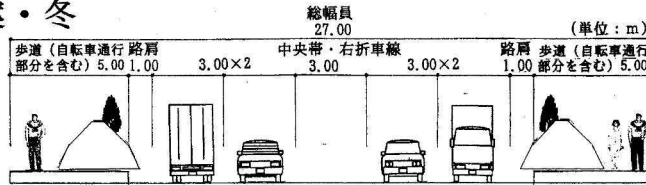
要望案

道路を考える会提案  
5車線  
春夏秋



要望案・冬

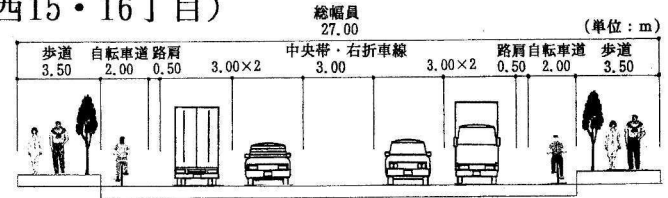
道路を考える会提案  
5車線  
冬(除雪の雪は自転車通行部分に積みます)



道路の図面1

要望案 (西15・16丁目)

道路を考える会提案



要望案・冬 (西15・16丁目)

道路を考える会提案

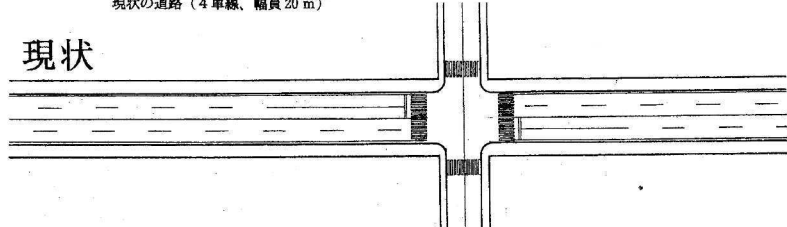


車道と自転車道の間には車両との接触を防止するため分離工物として、ポール等を設置する。ただし、このポールは、冬の除雪の妨げにならないように、取り外しのできるものか、地面に収納できるものが、いいのではないだろうか。  
[安全で快適な自転車利用推進ガイドライン 平成24年11月 3-4頁 参照]

路の平面図

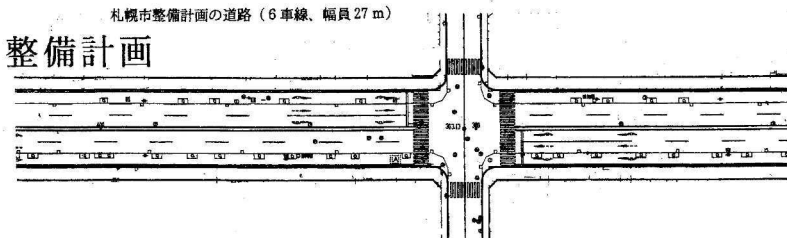
現状の道路 (4車線、幅員20m)

現状



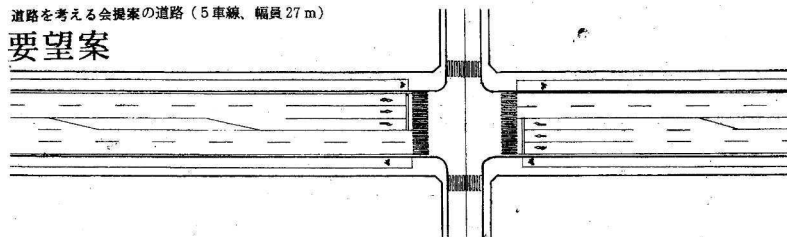
札幌市整備計画の道路 (6車線、幅員27m)

整備計画



道路を考える会提案の道路 (5車線、幅員27m)

要望案



# 資料 2 経緯説明

要望案の道路を考えついた経緯

平成24年5月11日に、札幌市様の環状通の整備計画の説明会が、行われここに6車線の道路がつくられるということが、どうしても受け入れることができませんでした。道路に立ち、車の流れを見続ける事を、続けました。

現状4車線の道路の、朝のラッシュ時に、あることに気付きました。

片側2車線で、合計4本の車線がありますが、歩道側の車線には、クルマが列を成しているのに、センターライン寄りの車線は、ガラガラに空いているのです。

なぜだろうと考えて、わかりました、交差点が青信号であっても、右折車によって車の流れが止められる、前にすすめないで、クルマは歩道寄りの車線に集まっているのです。

双方向のセンターライン寄りの車線が、空いているのです。

これをひとつにまとめれば、つまり中央帯を設け、交差点で右折車のための右折車線にすればいいと、思いました。そうすれば、センターラインよりの車線空間2本分を1本で、まかなうことができるのでは、ないだろうか。

車線5本分で、直進できる2車線と右折車線が確保できれば、今の札幌市の整備計画の6車線分の交通容量が、ほぼ保たれるのではないだろうか、考えました。

このような経緯で考えついたのが、要望案の道路です。

道路の平面の絵に書いたように、交差点における右折車の影響は大きく、ゆえに右折車線のある4車線(車道5車線分)は、ほぼ6車線と同等の交通容量を保ち、交通安全上も優れた道路になるのではないかと、考えます。

車道が、5車線にできれば、歩道が5m取れます。

5mの歩道ができれば、歩行者と自転車が住み分けて、利用できるようになるのではないのでしょうか。そうすれば、豊平川のサイクリングロードと藻岩山のロープウェイがつながり、市民がさっぽろの自然を身近に楽しく利用できるようになるのではないのでしょうか。

札幌の街が、自然と人間が心地よく触れ合える街になったら、いいと思いませんか。

そのためには、広い歩道が必要では、ないのでしょうか。

要望案での、道路整備を是非ともお考えいただきたくお願い申し上げます。



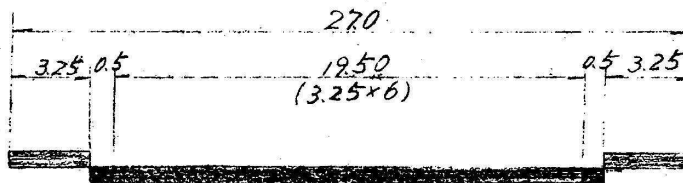
S44.12.26

## 変更部断面新旧対照図 No.1

### <1.1.2.環状通>

(新) 27m

昭和44年の道路断面図  
平成24年5月11日の説明会の時  
整備計画と全く同じです。



# 遊びの輪に無免許乗用車

## 五人の幼児げが

### 衝突、歩道に乗り上げる

一日午前、札幌市内で無免許運転の乗用車が、衝突のほろんで歩道に乗り上げ、遊んでいた子供五人に重軽傷を負わせた。

同日午前十時十分ごろ、札幌市南一九西八の市道交差点で、乗用車一〇ノ六、電気器具店、南哲朗(三十三)の乗用車と、三十三会社、西九、藤原店、高木孝(三十三)の乗用車が衝突した。衝突のほろんで歩道に乗り上げた乗用車の車輪が、遊んでいた五人の子供に衝突した。

このため、遊んでいた五人の子供は、一〇ノ六の乗用車に衝突した。衝突のほろんで歩道に乗り上げた乗用車の車輪が、遊んでいた五人の子供に衝突した。

札幌市南一九西八の市道交差点で、乗用車一〇ノ六、電気器具店、南哲朗(三十三)の乗用車と、三十三会社、西九、藤原店、高木孝(三十三)の乗用車が衝突した。衝突のほろんで歩道に乗り上げた乗用車の車輪が、遊んでいた五人の子供に衝突した。

しかかって歩道に乗り上げた乗用車の車輪が、遊んでいた五人の子供に衝突した。衝突のほろんで歩道に乗り上げた乗用車の車輪が、遊んでいた五人の子供に衝突した。



昭和44年11月1日

南19条西8丁目

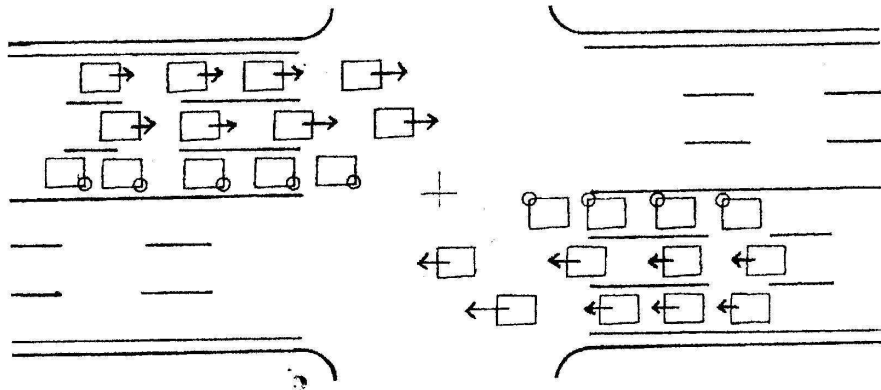
環状通での交通事故

私は、6才の時に、交通事故にあいました。  
当時は、信号機がなく、道路を渡るために、  
車が空のを、友だちと縁石に腰掛けて、待っていました。  
そこへ、車が突っ込みました。  
私は、自力で、車の下から這い出し、逃げました。  
記事には、5人の子供とありますが、私は逃げたので、  
5人の中には、入っていません。  
この事故は、6人の子供に車が突っ込んだ事故です。

# 資料 4

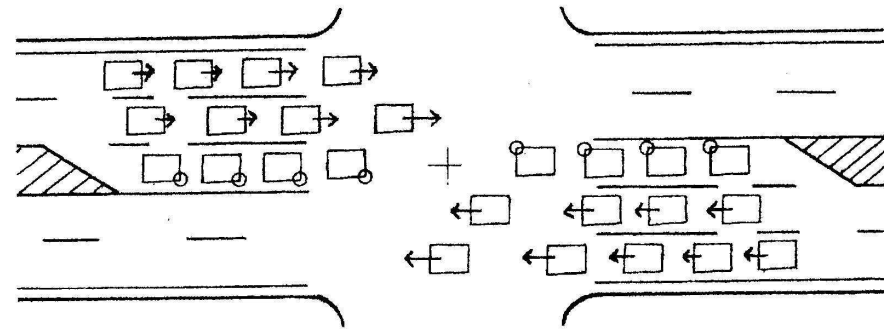
交差点での右折車の影響を考えれば **車の流れは同じ** でしょう

整備計画 (車道 6 車線)



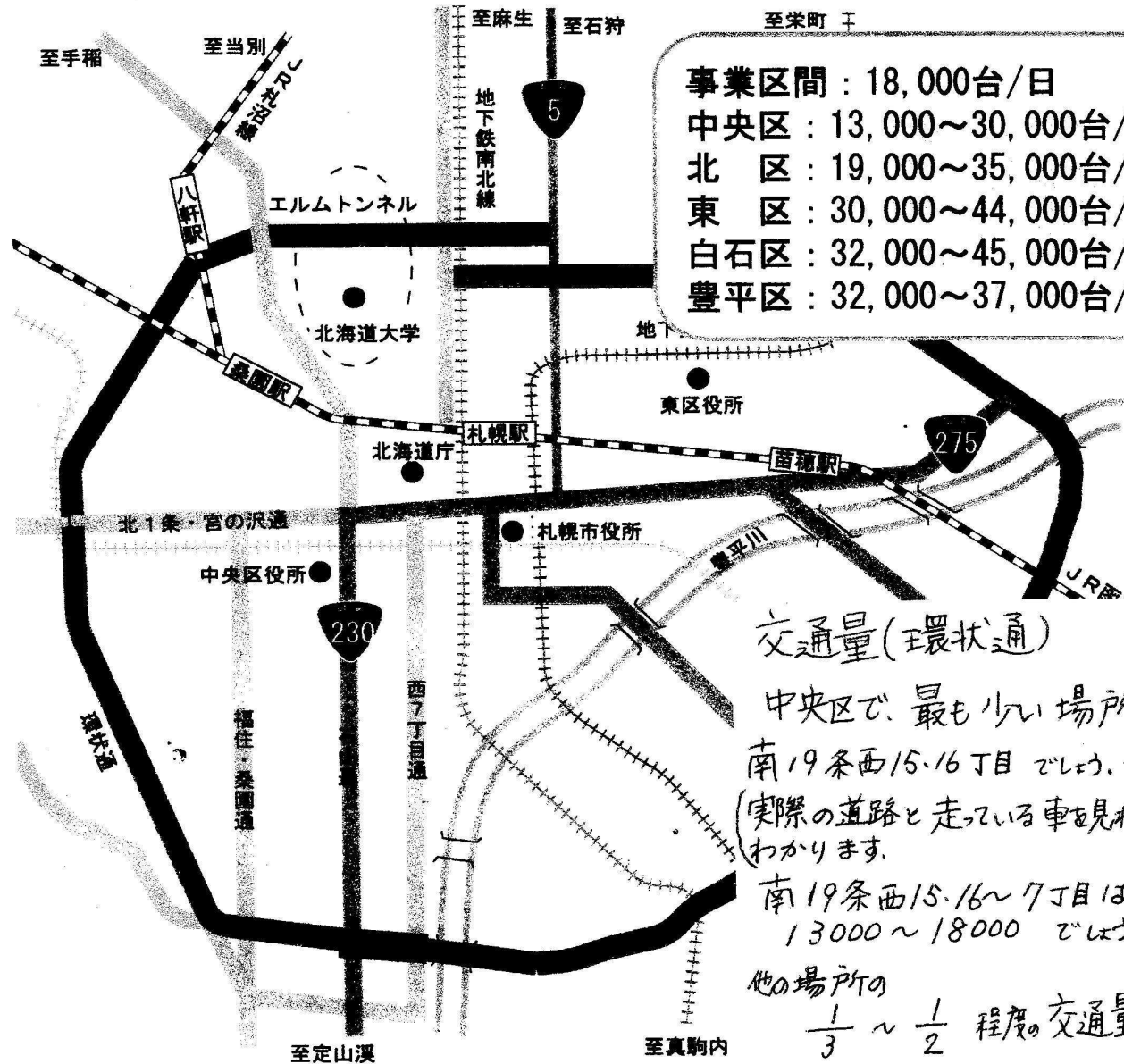
交差点では、青信号であっても  
センターライン寄りの車線は、右折車の右折待ちのために止まり、  
直進方向には、歩道寄りの 2 車線づつが動きます。

要望案 (車道分 5 車線分)



交差点では、右折車は右折の付加車線に入り  
直進方向には、歩道寄りの 2 車線づつが動きます。

## 現況交通量 (交通量調査の結果)



事業区間 : 18,000台/日

中央区	: 13,000~30,000台/日	(藻岩山麓)
北区	: 19,000~35,000台/日	(エルムトンネル)
東区	: 30,000~44,000台/日	(環状北大橋)
白石区	: 32,000~45,000台/日	(環状北大橋)
豊平区	: 32,000~37,000台/日	(南19条大橋)

交通量に、これ程の差があり、  
 同じ車線数にしなければ  
 ならないということに  
 正当性は、あるのでしょうか。

### 交通量(環状通)

中央区で、最も少い場所は、  
 南19条西15・16丁目 でしょう。  
 (実際の道路と走っている車を見れば)  
 わかります。

南19条西15・16~7丁目は、  
 13000~18000 でしょう。

他の場所の  
 $\frac{1}{3} \sim \frac{1}{2}$  程度の交通量です。

(平成24.5.11の説明会の際の  
 道路課の手元資料  
 後に交通計画課よりいただきました。)



## 環状通の整備に係る説明会

日 時：平成24年5月11日（金）  
19：00～

場 所：札幌市立 柏中学校 体育館  
（中央区南21条西5丁目2-1）

札幌市建設局土木部道路課



## 3・2・10 環状通（西7丁目通～石山通）の整備について

H24.5.11 建設局土木部道路課

### 1 事業概要

環状通は、札幌市の交通体系の骨格を成す主要幹線道路であり、西5丁目・樽川通から創成川通までの延長22.65kmが都市計画決定されており、現在まで延長約20kmの整備を完了しております。

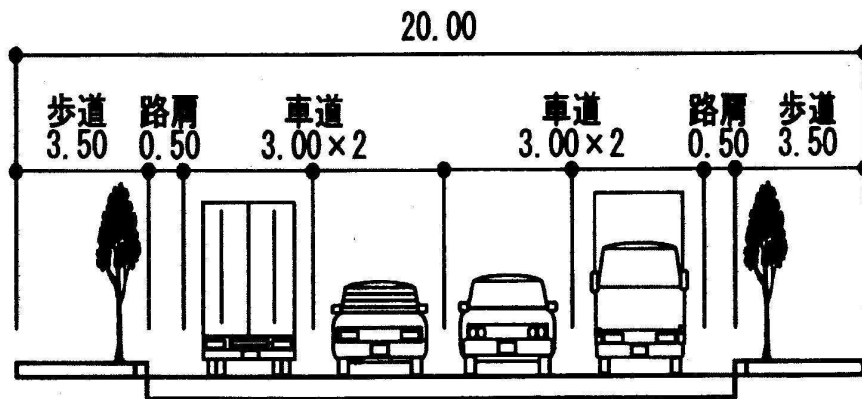
本路線は、「多車線化による交通混雑緩和」、「交通ネットワーク整備による都心交通の円滑化」、「歩道バリアフリー整備による歩行者の安全・安心な歩行空間の確保」「緊急輸送道路整備による地域防災力向上」などを目的とし、これまで道路拡幅整備を実施してきております。

### 2 路線概要

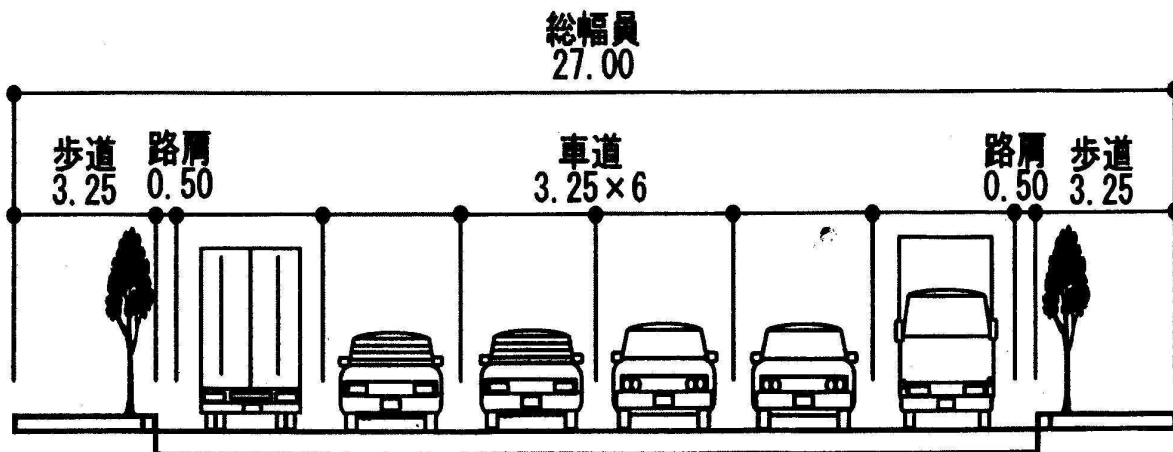
都市計画決定 : 昭和40年7月2日（幅員27m）  
昭和44年12月26日（断面決定）  
事業区間 : 西7丁目通 ～ 石山通  
延長・幅員 : 延長L=570m、幅員W=27m

### 3 幅員構成

○現況断面



○計画断面



5-2B

#### 4 今後の流れ（予定）

平成24年6月予定  
(北海道に申請予定)

事業認可

北海道知事による認可告示後に地権者、建物所有者の皆様へ通知文を送付します。

平成24年7月～

用地確定測量

札幌市が委託した測量業者が土地ごとに測量を行います。

平成25年度  
～平成29年度

用地補償交渉

用地担当者が個別に説明に伺います。

平成27年度  
～平成30年度

道路整備工事

単年度に1丁間程度ずつ工事する予定です。

#### 5 用地確定測量について

事業用地と皆様の土地との関連を調査し、その境界を明確にするため、木製の仮杭を設置し、用地買収面積を算定します。(道路工事完了時には石標を埋設いたします。)

仮杭等を設置した段階で、皆様に新たな境界をご確認いただき、市が用意する境界確認書に記名・押印をしていただきます。

なお、確定測量業務は、札幌市の委託を受けた測量会社が行い、皆様の土地に立ち入り、測量を実施させていただきます。(測量会社の技術者は、「測量調査員」の腕章を着用し、札幌市発行の身分証明書を携帯しています。土地の立ち入りと測量実施前には、測量会社からお知らせします。)

#### 6 用地買収・物件補償の概要

具体的な内容は、用地確定測量後、土地鑑定評価・物件調査の結果に基づき、個別に協議させていただきます。

#### 7 事業認可（平成24年6月予定）後の制限について

##### 建築時の制限（都市計画法第65条）

道路となる部分の土地において、土地の形質の変更、建築物の建築、工作物の建設、または移動の容易でない物件の設置、もしくはたい積しようとする方は、札幌市と協議の上、北海道知事の許可を受ける必要があります。

##### 土地建物等の先買い（都市計画法第67条）

道路となる部分の土地、建物を札幌市以外に売り払うときは、早い段階で札幌市に届け出てください。届けを受けた場合は、札幌市が先にお買いいただきます。

##### 道路区域の指定（道路法第18条、建築基準法第42条）

道路区域の指定を行うことから、建物等を建築する場合は、道路となる部分は建築基準法上の建ぺい率、容積率に算入することはできません。

##### 【お問い合わせ先】

道路計画に関すること

札幌市建設局土木部道路課

用地補償に関すること

札幌市建設局総務部用地取得課

確定測量に関すること

札幌市建設局土木部管理測量課

あみさん・せつめい。

小泉、田村、神 (TEL: 211-2617)

村上、本間、岩重 (TEL: 211-2572)

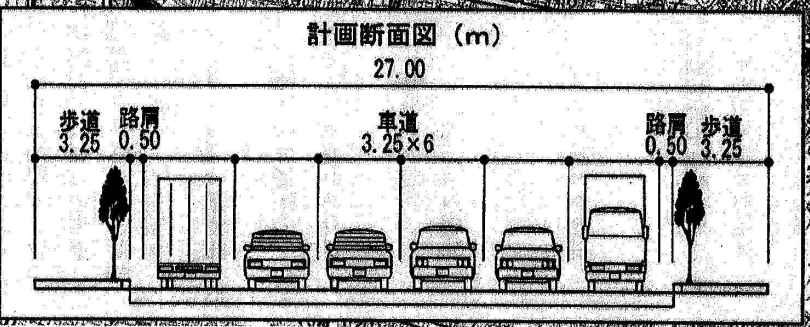
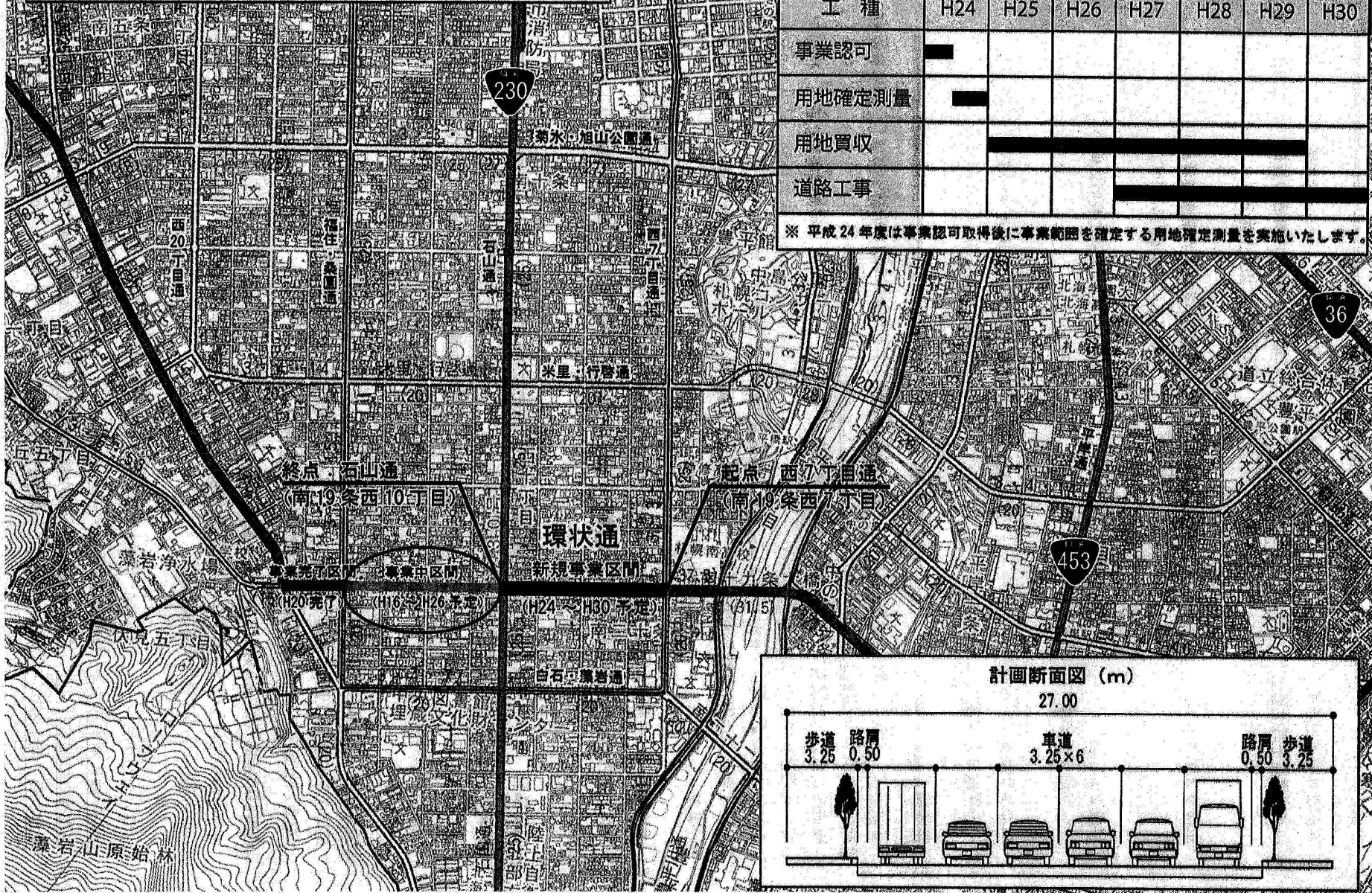
駒ヶ嶺、松井 (TEL: 211-2562)

5-2c

# 環状通（西7丁目通～石山通）

工種	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事業認可	■						
用地確定測量	■						
用地買収		■	■	■	■	■	■
道路工事				■	■	■	■

※平成24年度は事業認可取得後に事業範囲を確定する用地確定測量を実施いたします。

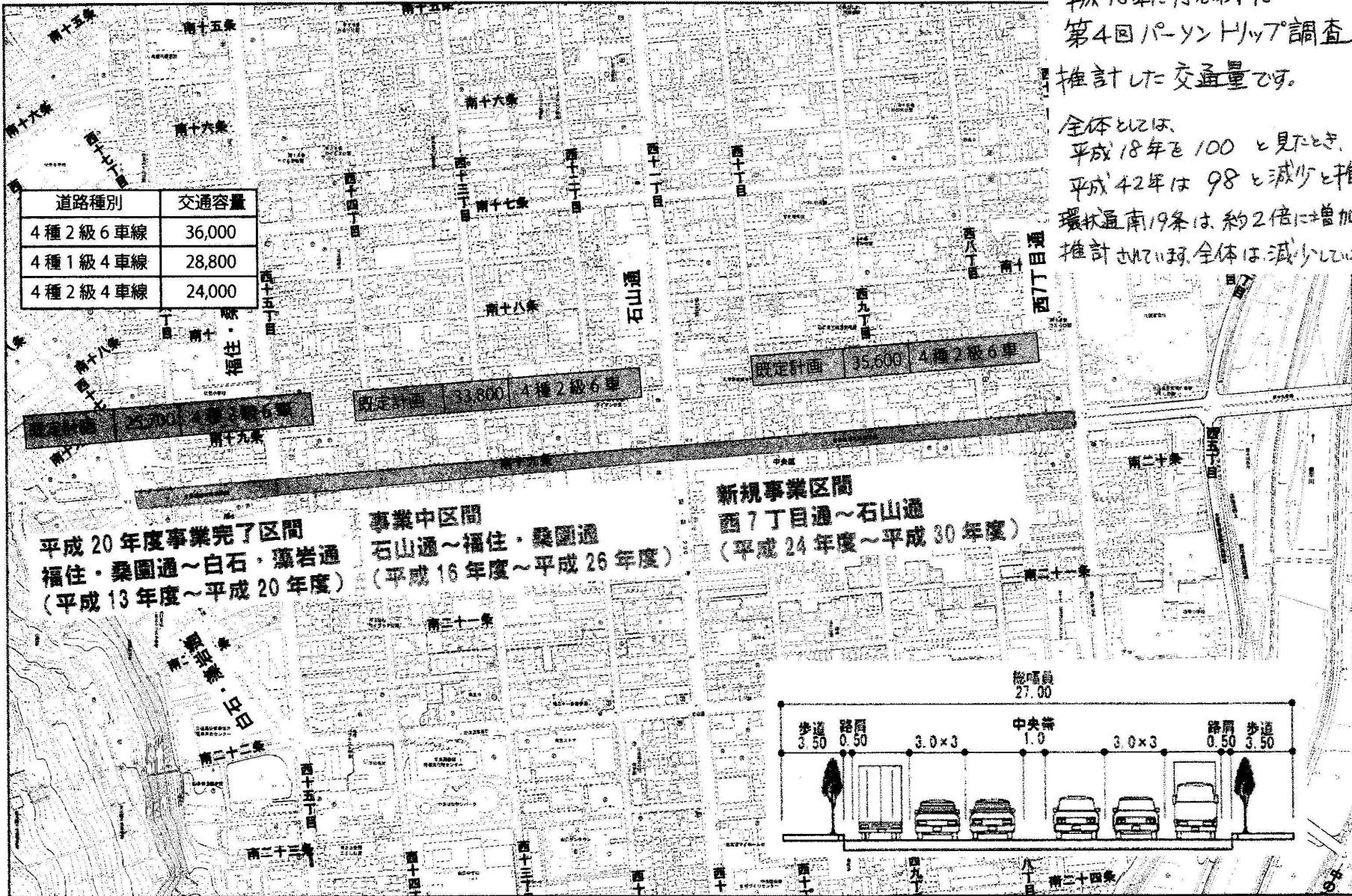


# 資料 6

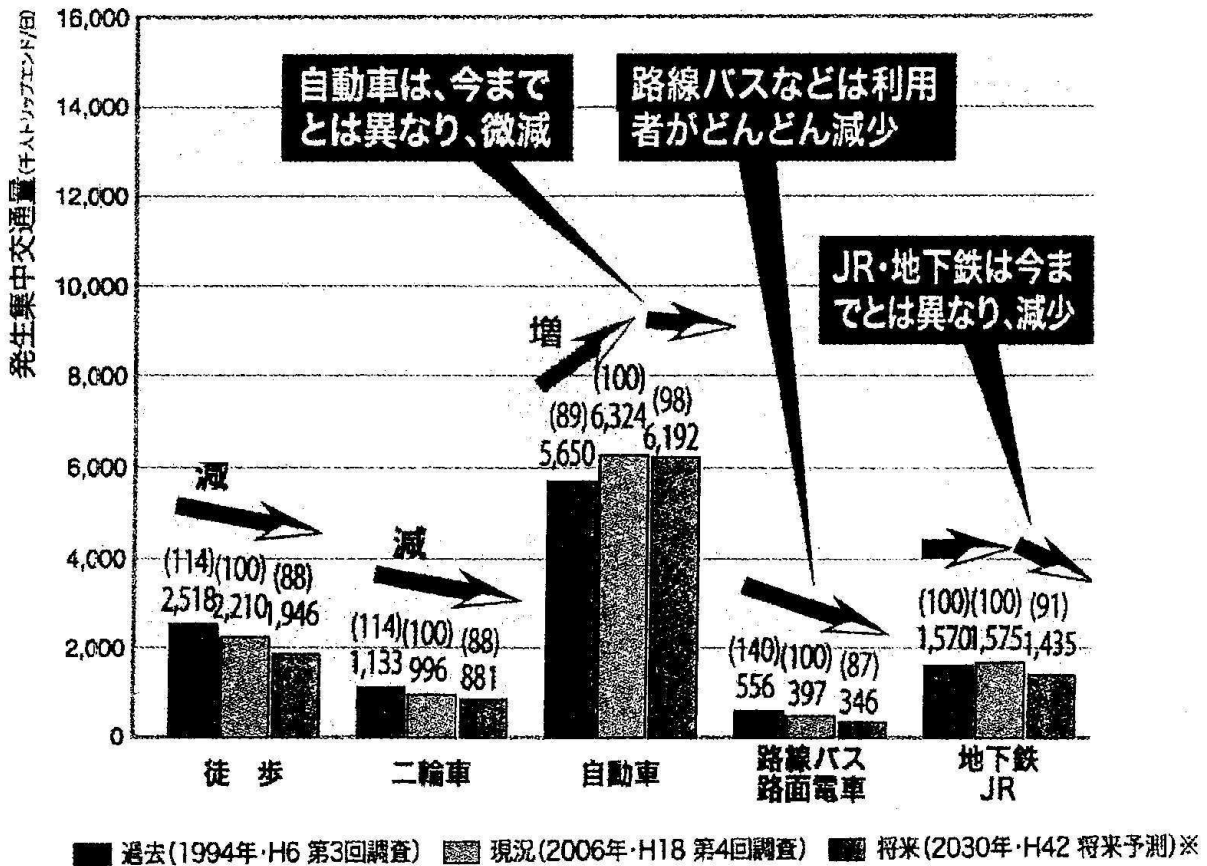
## 3・2・10 環状通 (西7丁目通～白石・藻岩通区間)

平成42年の推計の交通量です。  
 (現状のほぼ2倍に増えると推計されています)  
 平成18年に行なわれた  
 第4回パーソン・トリップ調査に基づいて  
 推計した交通量です。

全体としては、  
 平成18年を100と見るとき、  
 平成42年は98と減少と推計されています。  
 環状通南19条は、約2倍に増加と  
 推計されています。全体は減少している中で、



# 資料 7



第4回パーソントリップ調査に基づいた  
 自動車交通量のグラフがあります。  
 平成18年を100と見たとき、平成42年は98と、減少しています

## 道央都市圏の 都市交通マスタープラン

(第4回道央都市圏パーソントリップ調査より)

～目指すべき将来像を実現するための、望ましい交通体系と施策～

2010年 3月

道央都市圏総合都市交通体系調査協議会

# 資料 8

アンケートは、札幌市の整備計画の道路 と

道路を考える会の要望案の道路のどちらが良いかを問うものでした。

- 回答は 1～4 まであり、
1. 札幌市の整備計画の道路を支持
  2. 道路を考える会の要望案の道路を支持
  3. どちらでもいい
  4. その他

この中から、ご自身のお考えに合ったものを選んで、ご回答をいただく形式のものです。集計する際、回答の記入のないものや、1～4とは違うものもありましたので、それらをひとつの項目として、数えました。

結果は、以下のとおりです。

回答人数	208	1. 札幌市の整備計画の道路を支持	13
		2. 道路を考える会の要望案の道路を支持	157
		3. どちらでもいい	11
		4. その他	13
		1～4以外、記入なし や 1～4以外の回答	14

非常に多くの方々から、道路を考える会の整備計画の道路を支持していただくことが、できました。

## ◎最後に、道路法の第二十九条（第二節道路の構造）

（道路の構造の原則）

第二十九条 道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、

安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。

と、あります。道路法にも、安全かつ円滑な交通の確保の重要性が、謳われています、交差点での円滑な交通には右折車線、安全には横断歩道の横断距離や歩道の幅の広さが必要であると思います