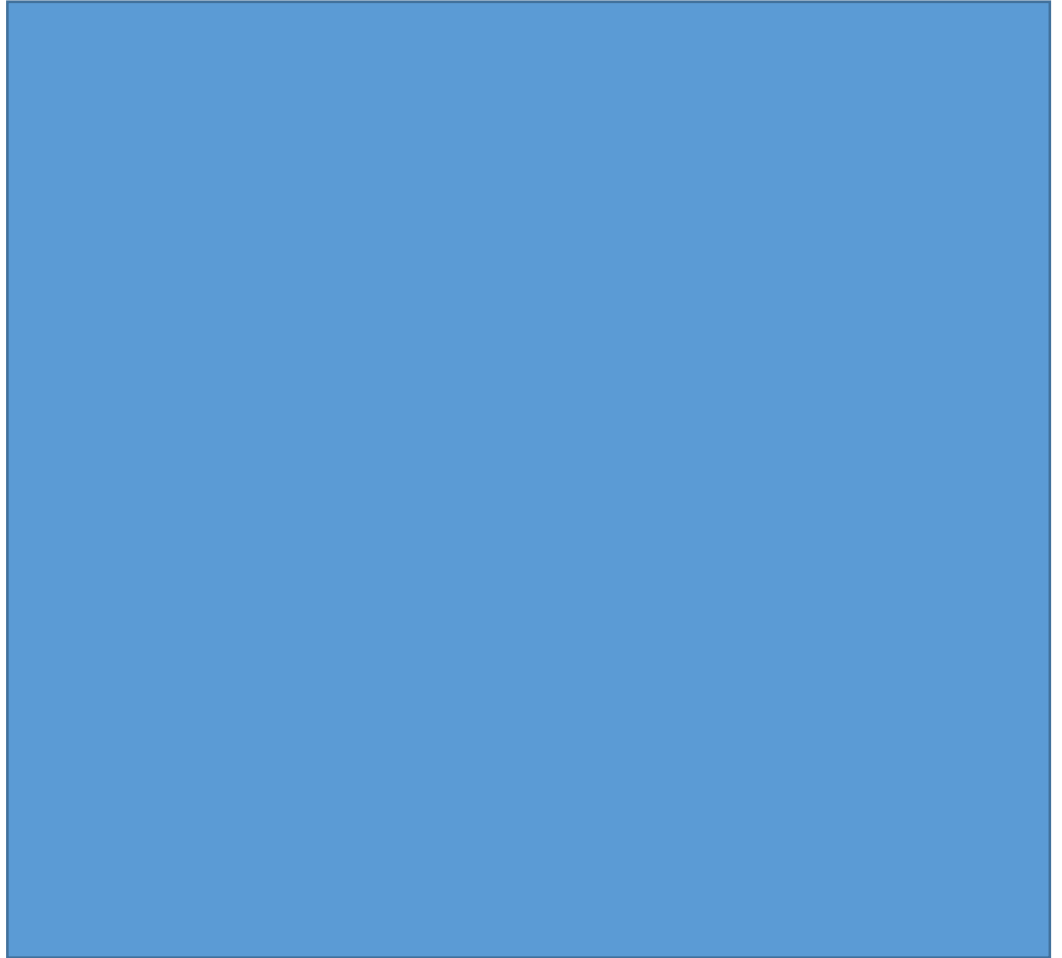


~~申請者~~ 請求者



請求

件名： 札幌市行政不服審査申請

請求

申請の要旨：

札幌市行政不服審査条例に基づき 札幌市都市計画道路事業に関わる市行政計画決定工程について 行政不服審査を申請請求します。

[都市計画道路：3・2・10 環状通](#) 内の「現 4 車線区間を全て 6 車線化拡張」という都市計画道路決定がなされたが その決定過程で「現状把握・分析」, 「対応策検討・検証」及び「目標管理設定」という 3 点の必須評価検証工程を経っていない為「合理性を欠く」公共事業決定に至ったことを再評価・再審査すべく 行政不服審査を求めるものです。

なお 当申請に当たっては 次の諸情報を参考にしています。

- ・ [各種関連法・条例など](#)
- ・ [マスタープラン・都市計画審議会・各種委員会など](#)
- ・ [都市計画歴史](#)
- ・ [環状道工事関連](#)

- ・ [市との直接対話録](#)
- ・ [市議会関連 提言・陳情](#)

請求

申請の理由：

- ・平成 29/2017 年 6 月 23 日に市から下記の重要な将来交通量情報を入手しました。
「現状把握」としてこの情報を有していながら 如何なる審議会・審査会などに於いても「情報分析」「対応策検討・検証」等の工程を踏まざりまして「目標管理設定」も存在しない状態で 多大な公費を要する社会資本整備総合交付金事業「環状通 6 車線化事業」を最終決定した「合理性を欠く」行政判断は早急に見直されるべきと判断しましたので申請請求する次第です。

現 4 車線状態を維持した場合であっても平成 42 年推計交通量（平成 18 年第 4 回パーソン・トリップ調査将来交通量）が 4 車線の許容交通量=28,800 台/日以下である事。

当該環状通内の現 4 車線状態の平成 42 年推計交通量 [（出典：札幌市回答 H29/2017/6/23）](#)

ID	区間	車線数	平成 42 年推計交通量 台/日	道路構造令による道路区分第 4 種 1 級の車線交通容量 x 車線数
A	南 19 西 7 ～ 南 19 西 10	4	22800	28800 = 12000 x 0.6 x 4
B	南 19 西 11 ～ 南 19 西 14	4	18400	28800 = 12000 x 0.6 x 4
----- 以上 環状通：南 19 条通西 7～西 14 東西方向 -----				
C	南 19 西 15 ～ 南 9 西 22	4	24300 ～ 28100	28800 = 12000 x 0.6 x 4
D	南 7 西 25 ～ 南 2 西 27	4	26000	28800 = 12000 x 0.6 x 4
----- 以上 環状通：南 19～南 2 南円山地区 南北方向 -----				

- ・この情報が**車線拡張の必要性がない事**を証明する重要な証拠であるにも関わらず市民、市議会、都市計画審議会・他委員会などには 現在まで一切公知されず今日に至っています。
- ・市には長年にわたり「都心部の一時的・局地的な交通渋滞」という重要課題がありますが 具体的な交通緩和対策が策定されていません。言い換えると**定量的な管理目標**が存在していないのが現状です。
- ・この事からも 車線拡張を必要とする合理的理由が存在しない事は明らかです。
- ・参考までに「**全線 6 車線整備の必要性**」について 秋元克広氏、佐藤達也氏の議会・委員会における答弁を以下記載します。
両答弁内容はいずれも 次の**現状把握・定量的管理目標**の二つの視点で「合理性に欠ける」と云わざるを得ず 撤回・見直しが求められます。
 - ・前出の「**車線拡張の必要性がない**」という**現状把握**を **無配慮**もしくは**無視**している事実。
 - ・前出の「**交通対策**」に関する**定量的管理目標**が**不存在**である事を **無配慮**もしくは**無視**している事実。

秋元克広氏答弁：

「全線6車線整備の必要性」について秋元克広副市長(当時)は平成25第3回定例会(平成25/2013年9月27日)市議の質問に対して次の答弁を行いました。

「・・・平成18年度に実施をいたしました第4回の道央都市圏のパーソントリップ調査、こういった調査に基づく将来交通量推計からも計画の全線6車線の整備が必要と判断したものでございます。・・・」 [出典：議会議事録 松浦忠議員質問\(P.127\)&秋元克広:副市長答弁\(P.143\)](#)

佐藤達也氏答弁：

佐藤達也まちづくり政策局総合交通計画部長(当時)は財政市民委員会陳情:第220号(平成27/2015年2月12日)市議の質問に対して次の答弁を行いました。

「車線数を決定するに当たっては、パーソントリップ調査などから将来交通量を推計し、それに見合った車線数を確保しております。

直近では、平成18年に実施しました第4回道央都市圏パーソントリップ調査に基づく平成42年の将来交通量推計から、環状通の交通量は約3万台から3万5,000台と推計されており、全線6車線での整備が必要であります。」 [出典：平成27年\(常任\)財政市民委員会：議事録](#)

・更に 藤野市民まちづくり局総合交通計画部長(当時)及び 高野伸栄都市計画審議会長の判断を参考までに付記します。

・ ・ 藤野氏答弁

[出典：第40回札幌市都市計画審議会平成19/2007年11月14日 議事録抜粋：Page5～15](#)

それではまず、都市計画道路の意味とその見直しの必要性からご説明いたします。

都市計画道路とは、市民生活の利便性の向上を図り、良好な都市環境を確保するために、将来の整備が必要不可欠な施設として、都市計画法に基づき決定される道路でございます。

そこで、将来、予測される交通量などをもとに、必要となる車線数などを考慮し、道路網として配置し、その位置及び区域を定めております。

・ ・ 高野伸栄氏コンタクト歴

<問い> 「車線数と交通量とは密接な関係があるが 審議会で審議していないのは何故なのか」

<返答> 「車線数、交通量などは技術的な話なので 直接 市担当部門と話をしたい。」

「昭和40年の都市計画決定の道路幅員に従い 車線数を決めた」

[出典：高野伸栄氏とのコンタクト歴](#)

以上