

道路通信 12

発行 道路を考える会 原田 さちこ

道路を考える会は、札幌市の都市計画道路3・2・10 環状通（南19条西7丁目～西15・16丁目）の整備計画について、従来の車優先で車道ばかりの広い道路から、歩行者や自転車などが、快適に利用できる歩道の広い道路に、整備計画を少しだけ変えてほしいと、札幌市へお願いしている市民活動団体です。

いつもお世話になります。

環状通が、広く作り変えられようとしています。市の計画は車優先の古い道路計画です。今は、歩行者や自転車や地域の環境・交通安全によい道路の形があります。交通安全で歩行者に優しい道路にしたいと、活動しています。

札幌市議会へ、陳情というやり方で、お願いします。

（陳情内容は、裏面にあります。）

陳情は、財政市民委員会へかかります。市議の先生へ交通安全な歩行者に優しい道路について、説明し、お願いをします。

財政市民委員の市議の先生

山口かずさ様、阿部ひであき様、村松正海様、村山秀哉様、こじまゆみ様、金子やすゆき様、大嶋薫様、桑原透様、植松ひろこ様、本郷俊史様、官川潤様 です市議の先生は、交通安全や地域住民の暮らしやすさについて、どのようなご意見を言ってくれるのでしょうか。市政をチェックする市民の目と、なりませんか？傍聴へのご協力をお願い申し上げます。

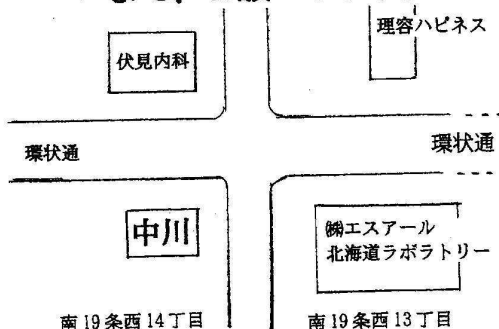
日時：2015年2月12日（木）市議会本会議（13:00～）終了後

本会議は13:00～です、本会議の傍聴は市役所18階の傍聴席、入口で氏名を記入し、記入台に入れて、傍聴します。本会議は13:00～です、委員会は14:00前後となる予定です。本会議終了後、16階の第一特別委員会会議室へ移動してください。すぐに、財政市民委員会があります。16階の会議室の後ろの入口から入ってすぐの机に資料があります、資料を取って傍聴者用のイスがたくさん並んでいます、腰掛けて傍聴できます。

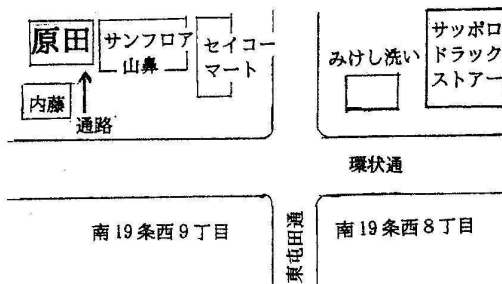
場所：札幌市役所16階 第一特別委員会会議室

ひきつづき、署名も集めています。ご協力お願い申し上げます。

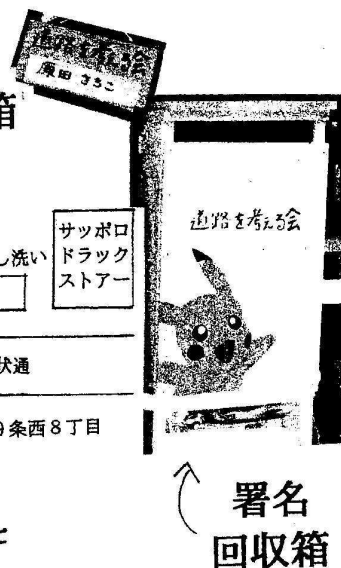
西14丁目中川宅郵便受、
まで、お願いします。



西9丁目原田宅回収箱
まで、お願いします。



道路を考える会の 中川洋一さんは、14丁目です。似たようなお名前の方と間違えないようにご注意ください。



(件名) 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

提出者 札幌市北区北 8 条西 3 丁目エルプラザ 2 階札幌市
市民活動センター内ブース No.17
道路を考える会 代表 原田さちこ
電話番号 080-9619-1996

(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く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。「地域環境・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かです。

署名も集めました。平成27年1月7日時点で、2851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。