

平成21年度第5回帯広市都市計画審議会 議事概要

日 時：平成22年2月25日（木）午前9時30分から

場 所：帯広市役所議会棟3階 全員協議会室

出席委員：土谷会長、野村副会長、市原委員、菅野委員、キャンベル委員、児玉委員、後藤（健）委員、後藤（美）委員、鈴木委員、竹鼻委員、富井委員、中尾委員、松原委員、村田委員、吉田委員（以上15名）

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

(1) 諮問付議書の交付

砂川市長から土谷会長に諮問付議書が交付されました。

(2) 報告事項

- ① 帯広圏都市計画道路の変更（諮問）
- ② 帯広圏都市計画道路の変更（付議）
- ③ 帯広圏都市計画公園の変更（付議）

①共栄通については、平成21年7月23日開催の本審議会に諮問し承認され、7月24日に北海道に案の申出を行い、10月2日から10月16日まで案の縦覧を行った。

意見書の提出等がなく、10月26日開催の北海道都市計画審議会で承認されたことから、平成21年11月24日付け北海道告示第774号で変更された。

②公園東通については、平成21年7月23日の本審議会で承認後、8月13日から8月27日まで縦覧を行った。

意見書の提出等がないことから、会長専決により承認書の交付を平成21年9月11日に受け、北海道知事との同意協議を経て、平成21年9月28日付け帯広市告示第373号で変更された。

③については、平成21年12月17日開催の本審議会で承認後、平成22年1月4日から1月18日まで縦覧を行った。

意見書の提出等がないことから、会長専決により承認書の交付を平成22年1月20日に受け、北海道知事の同意協議を経て、平成22年2月4日付け帯広市告示第28号で変更された旨、それぞれ報告があった。

○ 報告事項について委員からの意見・質疑などはありませんでした。

(3) 諮問・付議事項

① 帯広圏都市計画道路の変更

長期未着手などの都市計画道路について、社会経済情勢の変化を考慮した見直しの基本的な考え方にに基づき、各路線の必要性や実現性を検討し見直しを行った結果、地域の合意が得られた12路線と関連する16路線の都市計画変更を行い、あわせて都市計画法施行令の一部改正に伴い車線数のみの決定を行う27路線の都市計画変更を行うものである。

○諮問付議事項に係る審議

上記の付議案件について審議が行われ、異議なく承認されました。
付議案件に関わる委員からのご意見等は以下のとおりです。

(委員からの主な意見・質疑)

【委員】 それぞれ路線毎の事業費の縮減額については分りましたが、全体でどれだけの事業費が削減されるのか。

また今後も継続して協議を行う学園通については、事業計画を変更することにより、どれくらいの事業費になるのかを伺いたい。

【事務局】 今回 12 路線見直しで、事業費として概ね総額 112 億円の縮減が見込まれます。学園通につきましては、現時点での試算では見直しすることにより約 5,300 万円の縮減が可能とっておりますが、本路線は自然環境などの問題もあり縮減というよりは環境をいかに守っていくのかという課題の方が大きいと思います。

【委員】 全体で 112 億円の縮減効果があるということで、主にその中では期待される効果も、自然環境への影響を出来るだけ少なくするなどですが、まず意見としてこの学園通を整備することにより帯広農業高校のカシワ林の影響を対比できる数字があればよかったですかと思いました。

線形と幅員の見直しにより、伐採樹木を 819 本から 208 本に減らすということですが、その中で 208 本の内訳は、木の幹の太さとか種類は明示されておりますが、819 本の中での割合、カシワとかナナカマドとかの内訳が表示されていれば、なお良かったと思います。

全体で 112 億円の縮減効果というのは良く分りましたが、今回都市計画の変更をすることにより環境に対する影響を少なくすることが出来るという、自然環境に対する効果額というのも併せて出てくると思います。

その算出は難しいと思いますが、その辺も明示されると、もっと分りやすかったのかと思います。これについては今後検討をお願いいたします。

【事務局】 学園通の現計画で 819 本。その内訳ですがナナカマドが一番多く 274 本あります。その次に多いのがカラマツで 111 本、その後は白樺と柳がそれぞれ 84 本、桜が 53 本、その他イタヤだとかナラ、センノキなどがそれぞれ 20 本から 30 本程度でございます。

見直し後につきましては、ナナカマドが 73 本、白樺が 30 本、柳が 37 本、カラマツ 27 本、イタヤから桜、ナラ、そういったものが 6 本から 7 本でございます。

そして自然環境にどの程度の効果額というのは、現時点では算出できない状況にはありますが、我々は都市計画道路の見直しに関する考え方の中でも自然環境に最大限配慮していきたいと考えております。

そして出来るだけ自然環境を消滅させない中で、環境団体、地域の方々とこれまで包み隠さず協議をしてきており、今後もそのような考え方のもとで道路づくりを進めて参りたいと考えております。

先ほど委員からご指摘のありました木の種類や太さとかについては説明会の中でも、もう少し詳細に説明しながら協議を進めているところでございます。

【委員】 学園通は、総合計画では幹線道路の位置づけで、環状線として重要な機能を担っているのではなかったのでしょうか。

【事務局】 学園通につきましては、もともと圏域の南外環状線という位置付けで、幕別町から芽室町に抜けるという環状線の機能を持っており、現在も帯広市の中では幹線道路として交通機能を持った路線ということなのです。

【委員】 学園通について、現時点で合意を得られないということで、（合意に向け）腹案として、交差点そのものを北側にずらすということを検討できないでしょうか。

【事務局】 技術的には可能だと思いますが、北側には建築物がございます。既にもう建物が建っておりますから、それに対する影響も考えながら私どもとしては北側の建物の影響を出来るだけ少なくする案を今回示めさせていただいております。

確かにカシワ林を救うために北に持っていくことは可能ですが、莫大な移転補償とか新たな補償が発生することから、極力そのような影響が少ない中で考えた案でございます。

【委員】 冒頭に 112 億円の削減ということで説明がありましたが、今回の議案にかかっている予定の中では廃止してゼロというのもあると思いますが、これを全部実施し完成させて行くまでには、どれくらいの道路予算がかかるのかを教えてください。

【事務局】 現在の計画を実施すれば 180 億円かかるものを約 110 億円縮減しまして、今回の見直し路線で約 70 億円縮減します。見直しをした路線以外で事業中とか事業を予定している道路がありまして、これらを含めると、整備費は約 200 億円になります。これまでの年間の道路整備に要する予算は約 10 億円となっており、都市計画道路全体の整備が終了するまでに約 20 年かかるのかと思われまます。そういう意味では現行の計画のままで行くと更に 10 年以上かかるということです。

【委員】 学園通について協力できないという地権者がいらっしゃるのか。また現在、カシワ林と安全性どちらが大事かということが論点になっていていますね。そこについてもう少しお伺いしたいです。

【事務局】 説明会の時に地域の方々といろいろとお話をさせていただいております。まず 1 点目としましては、「カシワ林があるおかげで冬季間日陰になり路面が凍結して非常に危ない」という意見で、道路整備をする際に日陰にならない程度に木を切ってほしいというお話がございました。

それについては、私どもが必要な道路として 4.5m しか拡幅しませんので、現計画で実施したとしても日陰の問題は解消できません。

そのようなことから日陰の問題につきましては、今のカシワ林が自然環境保護緑地として指定されている以上、むやみに伐採するわけにはいきません。

道路整備に当たりましては、その後の維持管理を十分に行い、路面凍結を一切起こさないようにするというのは不可能なことであり、維持管理の方で対応して行きたいということでお話し、冬季の二車線片側歩道で路面もかなり急勾配になっている状況を、今後の道路整備の中で勾配を緩めて安全性を高めていきたいと説明したのですが、1 月の説明会では、年末から年始にかけて大雪が降り、路肩に多くの雪が積もった状態の中で（説明会を）開催したものですから、冬季間のことを非常に心配され道路整備にあたっては、日陰の問題を解消してもらいたいということが大きな論点となりました。

道路を（北側に）振ることによる安全性について様々な意見がございましたが、先ほど言われましたように非常に緩いカーブで、急カーブで道路を振るわけではないので、今の共栄通と同じような感じで緩く振る予定で考えて

いるので、安全性については問題ないということで（説明会では）説明したのですが、カシワ林の価値観が地域の方と違い、ご了解をいただけなかったということでございます。

また、計画があったときから一部の地権者の方につきましては、こういったことで見直しを考えているということで説明していたのですが、そのときは特に反対の意見はございませんでした。

地域の説明会に入ったときには、「そのような見直し案では私は納得しかねる」、「なぜ北側ばかりなのか」、「少しでもカシワ林の方でも負担してもらいたい」という意見がございました。

【委員】 今の話を聞いていて事業費も重要だと思いますが、「今回の見直し路線の線形を変えるのは事業量を削減する為に変えます」という提案のように、私の個人的な判断ですが、「事業費を削減します」という話で先行しているように聞こえました。

なおかつ、検討結果では「長期に未整備で、道路を46年も造っていないので計画を変更します」という、本来そういう話は都市計画審議会の中でお話をされる話なのかと思っております。

都市計画を決めた以上、その計画に基づいて議論されると思っているのですが、46年間なぜ出来なかったのという話をさせていただき、なおかつそれで事業を実施するにあたり、「この道路はこうします」というのなら理解出来ますが、「そもそも事業費をこれだけ下げたいので4車線を2車線に変更します」という話に聞こえてしまいます。

都市計画道路の見直しに関する説明会も、約1年2ヶ月ほど開催されて、これは場所的に71町内会で出席者が276人しかいないということで、この説明会で市民のすべての付託を受けたのかという話をされると、やはりその辺我々今日の都市計画審議会で「はいわかりました」と報告され、「これが276人プラス都市計画審議会の意見です」ということについて、私は正直、違和感があるというのが私の意見であります。

【事務局】 今回、都市計画道路の見直しに当たりましては、平成20年度に「基本的な考え方」をお示して、これをまずパブリックコメントにかけまして市民の意見を集約し、作業に入ることを周知し考え方も整理して参りました。

それとともに今後、都市計画の手続きの中でホームページなどを活用し縦覧行為を行いながら、さらに市民の意見を聞いて手続きに入って参りたいと考えております。

これまでの道づくりについては、上位計画に即しながら右肩上がりのやや大きめのフレームを持ちながら都市計画道路の整備計画を持って参りました。

近年の委員の皆様はご存知の人口減少という社会状況を向かえながら、さきほど事業費の話が出ましたけども過大投資ではなく、必要な道路計画に基づいて必要な道路断面を整備していくということが基本的な考え方でございますので、その結果事業費が縮減されてくるというふうになっております。

ですから将来4車線が必要のない道路を造るということはやはり整備は遅れてきますし、市民生活の利便性、防災上の観点、いろいろな面での都市環境の向上が遅れていくこととなりますので、それらもトータルで基本的な都市計画道路のあり方の方針を示しながら進めてきておりますので事業費ありきではなく、いろいろな観点、人優先、これまでは車社会を優先してきましたが、今後は人とか自然環境を優先して必要な整備をしていく方向で進めておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

また、今後さまざまな手法を使いながら市民の意見を聞きながら都市計画の手続きを進めていきたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

【会 長】 最終的に委員の皆様へ、これを認めてもらいたいということをお願いするのですが、学園通はまだ保留ということによろしいでしょうか。

【事務局】 今回は案としてあげておりません。

【委 員】 先ほどウツベツグリーンロードの説明会で「その計画自体を知らなかった」と言っていた方がいたということですが、これは大きな問題だと思います。今後計画がある時には、きちんと説明するのが基本だと思いました。

【事務局】 今回の説明会に関して、地域の町内会と地権者にそれぞれ見直し内容を郵送しております。その中で今回の見直し案について、出来るだけ分りやすくするため図面を印刷したものを送付しております。

なお当日出席できなかった方に対しては、当日の議事概要それと変更案を再度送付いたしまして様々な事情でこられなかった方に対して周知をしております。

ただウツベツグリーンロードの計画自体を知らなかったということについては、都市計画決定するときには地域の皆様へ当然お知らせするのですが、その後いろいろなことで転入や引越しされる方がおられます。

そういった方の中で、「全然知らなかった」という方がおられたのも事実でございます。

○ 以上が、各委員からの主な意見及び質疑です。