

平成20年度第5回帯広市都市計画審議会 議事概要

日 時：平成21年2月27日（金）午後1時30分から

場 所：帯広市役所10階 第6会議室

出席委員：土谷会長、市原委員、菅野委員、後藤（美）委員、竹鼻委員、富井委員、中尾委員、村田委員、吉田委員

（以上9名）

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

付議事項

都市計画道路の見直しについて

長期間未整備などの都市計画道路について、必要性や実現性を点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しを進めるため、「帯広市都市計画道路見直しの基本的な考え方（案）」をとりまとめたものであり、見直し検討路線の抽出結果や個別路線の検討内容について説明するものである。委員からのご意見等は以下のとおりです。

1) 「帯広市都市計画道路見直しの基本的な考え方（案）」について

【委員】 都市計画道路の見直しの基本的な考え方の根拠となるデータ、人口や交通量をどのように想定されていたのでしょうか。

【事務局】 それでは人口と交通量の想定についてご説明します。

前回の帯広圏交通マスタープランについては、平成4年に策定されております。

その当時の推計におきましては、当時は帯広市の人口は、平成2年の時には167,400人で、平成22年については約19万7千人と約18%増の推計をしておりました。

帯広圏域の人口につきましては、1市3町で、当時の帯広圏域の人口は、平成2年に23万9千人から、平成22年については29万3千人とこちらは約23%増の推計をしております。

交通量につきましては、平成2年当時約37万2千台だったものが平成22年には約46万8千台、約26%増という推計をしておりました。

今回、平成17年度に総合交通体系調査を実施しておりまして、平成37年を推計しておりますが、平成17年の帯広市の人口は170,600人、それに対しまして平成37年の推計では、国立人口社会問題研究所の推計値を採用し、15万8千人と約7%減と推計しております。

同じく圏域の人口につきましても、平成17年実績値25万6千人に対し、平成37年の推計では約23万9千人と同じく7%の減少を見込んでおります。

交通量につきましては、平成17年の実績値39万4千台に対して、平成37年では36万7千台まで約7%減少するという推計にしております。

これから見ますと平成37年の交通量につきましては、平成2年当時の37万1千台とほぼ同数となっております。

圏域の人口につきましても平成2年当時23万9千人、今のところ平成37年についても23万9千人と平成2年当時に戻るものと推計しております。

圏域ではほぼ同じ人口推移ですが、帯広市につきましては平成2年当時16万7千人だったものが平成37年には15万8千人と若干落ち込む状況になっております。

今回、一部4車線道路を2車線道路への見直しを考えておりますが、道路全体の交通容量からすると、平成37年15万8千人と推計している。

人口が多少増えても交通容量的には問題ないと思っております。

【委員】 例えば、現在考えている中で将来の人口と交通量自体を、最大でも今この規模なら間に合うであろうという、およその推計はどのように考えておりますか。

【事務局】 現在、総合計画でも人口機能の論議があって、総合計画人口と都市計画人口という2つ考え方があります。

これは総合計画人口というのはそれぞれの市町村がその目標設定、要するの10年後までに、これだけの人口目標を設定して単なるトレンドだけではなく、期待値も含めて、人口増加政策や産業政策だとかを実施した中で目標設定するわけです。

それに対して都市計画人口と言うのは、現在の人口が将来これくらいになるでしょう、そのことによって都市施設の配置だとかを総合計画と違って、過大投資しないようにということでのことです。

これは北海道からの配分人口という数値を使用しますが、どの数値を使用するということは考え方にもよりますが、今回は道路の問題であり、道路に関して言えば総合計画からの期待値で道路計画を実施していくと、現実的な問題としては過大な投資になる可能性が高くなります。

都市計画の担当としては、現実的に近い数値、それが現実的かどうか別にトレンドの方を使用します。

現在、人口社会問題研究所の数値が出され、これが2030年の帯広市の人口が15万8千人という数値が出ております。

その数値を使って道路計画を検討していくことが、これからの時代、過大投資を如何に少なくしていくかも含めて、ベターだと思っております。

一方では、例えば17万人という目標を設定したら、それに見合う道路網を確保すべきという意見もあると思います。

それをどのように判断して行くかは、これはどちらが正しいか間違いかということではなくて選択と言う問題が出てきます。

もう一つは、現在帯広市では、環境モデル都市に認定されており、二酸化炭素の地域発生量を現在算定しており、自動車から発生している二酸化炭素が36%で、一番多く、その次が家庭の27%です。

そのような現状ですから、今後、地球環境、低炭素社会にすることになれば、やはり自動車の運転を控えるだとか、いろいろと出てきますが、将来どのような状況になるのかわからない中、難しい問題ではありますが、我々としては、北海道からの配分人口の数値を使用し、過大投資にならないようコンパクトシティということも含めて、可能な限り道路4車線計画を2車線計画にすることはできないかということが、今回お示した案です。

【委員】 環境モデル都市関連では、公共交通機関を利用し、マイカーを抑制することもありますから、人口が仮にこの数字よりも上向きになっても、都市計画的な誘導を含めて、新たな交通量は計画的には、今回対象となった路線については、新規に建設するというのではなく、この道路がなかった

ら人口が減少するとか困るとかという印象は持っていません。本件については理解しました。

パブリックコメントのスケジュールの説明をお願いいたします。

【事務局】 パブリックコメントのスケジュールについては、3月30日からを予定し、1ヶ月間実施します。地域説明会、地域の合意形成を平成21年度から一年かけて進めていこうと思っております。

都市計画の決定案件の手続きについては合意形成を得られたところから、平成22年度に実施していきたいと思っております。

それと先ほどの件ですが、現在、道路整備率が80%となっており、4車線から2車線に見直す部分は、全体の5%分を見直すこととなります。

人口が増減することで影響が出るのは、その5%分が少し影響出ますが、それ以外の95%分については、全体計画197,200人に対応できている道路断面、車線数は変わらないので、人口増減との影響は殆どないと思います。

2) 個別路線の検討内容について

【委員】 木賊原通の車線を変更するというのですが、これは幅員18mで変更がないということでしょうか。

【事務局】 現在車道としては7m、それに1.5mの歩道が付いており、総幅員8.5mです。

それを今回の計画では、18mにしますので、現在の道路より広くなります。

【委員】 道路が広くなるということは、車道部分が広くなるということですか。

【事務局】 18mまで広がります。

現在伏古川別川沿いにカーブになっている道路については、車道が7mしかありません。

また、歩道も1.5mですが、これを整備することにより両側に歩道が設置され、総幅員が18mになります。

ただ、計画決定幅について変更はございませんが、現道より広くなります。

【委員】 道路交通体系を見てみると、交通量調査などでは確かに減少しているが、交通体系として、これからの帯広の都市部をどのように作っていく上での、道路との関係において、あえて予算等を、交通量の変化だけで縮めるのは如何なものか。また検討を十分にされているのかどうかをお聞きしたい。

【事務局】 交通マスタープランの帯広市の道路骨格図について、今回の見直しでは、この道路機能4放射1環状については機能的な位置づけとしては変更しておりません。

弥生新道と大通、こちらを見直すことによりまして帯広・広尾道との交通アクセス、そちらを改善することを考えております。

4車線から2車線などに見直すものについては、この4放射1環状の中では、弥生新道を学園通から南については2車線について見直しをしますが、交通容量につきましても骨格としての機能は維持できると思います。

【会 長】 最終的には何年までやるのですか。目標を教えてください。

【事務局】 今回の見直しにおきまして、補足説明をさせていただければと思います。今回見直し検討路線を抽出した 13 路線 15.4km につきまして事業費は見直し前の概算事業費は約 178 億円となっております。

見直し後は 70 億円、およそ約 100 億円の縮減、事業費ベースで言いますと約 6 割減るだろうと予測しております。

そのようなことから帯広市内に残っている街路の延長と、あとこれからの事業費等々を加味しますと、約 20 年後には街路整備は終了するであろうと考えております。

【委 員】 緑ヶ丘公園横、共栄通の自転車道路についてはどのようなになるのか。

【事務局】 共栄通につきましては、こちら 3.5m で自転車・歩行者道の兼用タイプで考えております。

【委 員】 弥生新道ですが、弥生新道のところから帯広川西線のインターチェンジのところ曲がっており、どちらから走っても一時停止になると思うのですが、そういう道路が主要道路として姿として本当にいいのでしょうか。

【事務局】 （図面を見て）ここの部分を交差点ではなくカーブを入れたらどうかという話だと思うのですが、現在この西 2 線のルートは、交通量では大方の車は弥生新道を通行しますが、こちらの川西市街に行く交通量もかなりあるということで、カーブにすると西 2 線に向かうときの交差点処理や農地を分断してしまうなど問題があり、現在検討している中では、信号機の設置も含めましてこのような交差点処理で対応することを検討しております。

○ 以上が、各委員からの主な意見及び質疑です。