

平成 27 年 12 月 7 日

富良野市議会議長 北 猛 俊 様

経済建設委員長 黒 岩 岳 雄

委員会事務調査報告書

平成 27 年第 3 回定例会において、継続調査の許可を得た事件について、下記のとおり結果を報告します。

記

1. 調査案件
調査第 3 号 市道及び道路環境の整備について
2. 調査の経過及び結果
別紙のとおり

市道及び道路環境の整備について

経済建設委員会より、調査第3号「市道及び道路環境の整備について」の調査の経過と結果について報告する。本委員会では、担当部局に資料の提出と説明を求め、本市の取り組みの現状と課題の把握に努め、また、都市事例調査を実施し、他の自治体における先進事例の調査を行ってきたところである。市道及び道路環境の整備については、市民生活や産業の基盤となるインフラを適切に維持管理していく上で必要不可欠である。近年の異常気象により全国各地で局地的な集中豪雨が発生し、各自治体では大雨による道路や橋梁被害への対応、排水路の整備など地域住民の命を守るための災害対策が急務となっている。また、道路整備の推進にあたっては、これから急速な人口減少が進み超高齢社会を迎えることから、従来の拡大志向のまちづくりからの転換が迫られ、行政によるその推進施策はますます重要なものとなってきている。本委員会では、「道路」、「排水路」、「橋梁」の3項目について重点的に調査を進め、今後の道路行政の推進について委員会の議論を踏まえて以下のとおりまとめた。

道路整備について

富良野市の市道の整備状況は、平成27年4月1日現在、路線数959路線、道路延長678.7キロメートル、舗装率48.8%である。そのうち都市計画区域と市街地周辺をあわせた道路延長は、249.1キロメートル、舗装率70.8%に達し、山部、東山、東部の高台地区をあわせた道路延長は429.6キロメートルで市道総延長の63.3%を占め、その舗装率は36%となっており、郊外では市街地に比べて舗装率が低い状況にある。農村地域の未舗装延長の中には、土地改良区の所管だった農道77キロメートルが平成19年に富良野市へ移管された分も含まれており、舗装率の低下に影響している。現在、市道の整備事業は、第5次富良野市総合計画において交通量の多い幹線道路を中心に整備されてきており、五区山部線舗装改修事業、西8条2道路改良舗装事業、扇緑町本通歩道新設事業など交通量や地域要望に応じた道路の改良補修が行われてきている。また、市道東9線道路が道道に昇格したことで市道幹線道路の機能更新が一定程度完了したことから、前期基本計画で取り組まれてきた市道整備の実施計画は、平成27年度末までにほぼ達成できる見込みとなっている。しかし、早くから市街地を形成してきた住宅地の生活道路については、幅員も狭く老朽化が進んできている状況にあり、地域からの補修要望も多いのが実状である。今後とも、安全で円滑な交通の確保と事故防止を図るため、不良箇所を的確に把握し、計画的かつ適切な維持管理に取り組むべきである。

また、道路整備の方向性は、まちづくりの視点から考えていく必要があり、将来のまちづくりを見据えた都市計画に基づいて、既成市街地や将来市街地が予定される地域においては、その機能に応じた都市計画道路が決定されてきている。現在、富良野市の都市計画道路は16路線、延長22,080メートルが都市計画決定され、国道の2路線を主要幹線道路、10路線を都市幹線道路、4路線を補助幹線街路に位置づけている。延長22,080メートルのうち15,170

メートルが整備済区間で6,910メートルが未着手区間となっている。未着手区間とは、計画
上はあったが現状そこに道路が存在しない場合や道路はあるが計画幅員どおりに整備がされ
ていない等の理由で整備未着手となっている都市計画道路である。コンパクトなまちづくり
を目指す方針や人口減少と高齢化の進展、地域高規格道路の整備など、本市を取り巻く状況
の変化を踏まえて、未着手区間の必要性や実現性についての再検証がこれまで行われてきて
いる。平成24年3月に策定された「富良野市未着手都市計画道路の見直し方針」の中では、
国道の切り替えや交通量の分散化により未着手となっている都市計画道路の見直しが検討さ
れ、主要幹線街路である西大通の終点変更や一部幅員及び区域等の変更、平和通の終点変更
等が示されてきた。今後もまちづくりが進む中で住宅地や商業地の変遷に応じた都市計画道
路の決定作業を進め、市民生活の利便性を高める交通ネットワーク体系の確立を目指すべき
である。一方、富良野沿線の地域では近年アジア諸国からサイクリングを目的に訪れる外国
人観光客も多く、市民の健康増進を目的とした自転車専用道の需要もあり、既存道路の活用
や新規サイクリングロードの開発を想定し、そのために必要な幅員を計算に入れた都市計画
道路を検討するなど、観光、保健福祉分野を含めた幅広い視点からも道路整備の方向性を議
論していかなければならない。

排水路整備について

排水路整備については、都市計画区域内の道路側溝、管渠等による排水路の整備率は99%
に達しているが、農村地域では幹線道路を除き未改良の道路が相当数あるため、急勾配の傾
斜道路、降雨による埋塞、洗掘が多発している箇所など、緊急性の高い道路の排水路整備か
ら優先的に行われてきている。しかし、近年の地球温暖化が原因と考えられる気候変動によ
る局地的豪雨が本市でも発生しており、市内各所において排水性が劣る低地での冠水被害が
見られることから、これまで以上に排水性を高めた対策が求められている。北海道では時間
降水量30ミリを超える猛烈な雨を災害対策の一つの指標としており、本市では時間降水量
22ミリを超える場合を排水対策整備が必要な指標としている。本市での集中豪雨の発生状況
は、時間降水量20ミリ以上の日数が平成23年から26年においてそれぞれ年間1日から3日
ほどの頻度で発生している。平成23年9月の台風12号による大雨では、時間雨量36ミリを
記録し、市内34路線37箇所において側溝及び横断管埋塞、路肩及び法面崩落などの土木災
害が発生した。こうした局地的な豪雨を想定した排水対策の重要性が増してきている中で、
昨年からは本市では、排水対策を行うために都市計画区域内の排水路約100キロメートルにお
ける排水路の勾配や流末などの実態調査を行っており、本年度より5カ年計画で市街地排水
路整備事業に着手している。市内の冠水状況が激しい箇所から順次、整備を行っていく計画
となっている。また、農村地域においては、側溝の埋塞による冠水被害のほか落差高による
水流が被害を拡大していることから、地域の地形や周辺への排水流入の影響など地域の実情を
把握した排水対策が求められている。市民が安心して日常生活を営み、まちの経済活動を発
展させていくため、排水路の整備は道路網の整備とあわせて防災・減災上からも極めて重要
であることから、早急に整備を進めていく必要がある。

橋梁の維持管理について

市道施設としての橋梁については、平成 21 年度から平成 24 年度までの 4 年間で富良野市橋梁長寿命化修繕計画を策定し、平成 25 年度より緊急度、老朽度の高い橋梁から順次、計画的に架け換え又は補修を行ってきている状況である。橋の寿命は約 50 年であり、現在、富良野市が管理する橋は 264 橋、そのうち 2013 年に建設から 50 年以上経過する橋は、全体の 6 % (16 橋) にすぎない。しかし 20 年後の 2033 年にはこの割合が 50% (132 橋) に増加し、橋の老朽化が急速に進行することとなる。市の厳しい財政状況の中で橋の修繕や架け替えに必要な経費が大幅に増加することが予想され、重大な問題が発生してから対処する事後保全的な維持管理から、予防保全的な維持管理へと管理手法を転換することで橋の長寿命化を図ってきている。橋梁点検に基づく橋の健全度の評価から、今後の橋の劣化の進み方を予測し、維持管理のための費用が最小となるように修繕計画を策定、実行してきている。これによって 2014 年からの 60 年間で維持・修繕費用が 360 億円から 160 億円にまで縮小され、200 億円の大幅なコスト縮減効果が見込まれている。長寿命化修繕計画は、今後の橋梁点検の結果や市の維持管理のための予算を反映させて、10 年ごとに見直される。計画実行のためには、日常的な橋の維持管理が重要であり、良好な状態に保つために日常の道路パトロールとあわせた清掃や損傷の状態を調査するなど、今後は点検体制の充実強化が求められる。

今後の道路行政の推進について

市道及び排水路、橋梁の周辺環境整備について、これまでの調査を踏まえて委員会の中で議論してきた内容を次のとおりをまとめた。今後の道路行政の運営にあたっては、以下の点に留意され施策の推進に努められたい。

1. 社会インフラ整備の考え方について

社会生活基盤となる道路、排水路、橋梁については、地域の将来性や社会情勢における産業構造の変化、人口動態の将来動向を踏まえ、長期的な展望に立ってこれら社会インフラの整備を検討していかなければならない。今後、市街地においては、土地利用の郊外への拡大を抑制し、中心市街地の活性化が図られ、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能なコンパクトシティへの流れが一層展開されることとなる。それに伴い都市計画道路の見直しも必要となってくる。一方、農村地域においては、農地の集約による大規模化によって大型機械の導入が進み、幅員の狭い農道や橋梁など従来のインフラでは受入対応が困難になることも考えられる。さらに行政は、地域の急速な人口減少を背景に、市の厳しい財政状況の中でインフラの整備・更新を迫られることが想定される。そのため地域住民の理解を得ながら、求められる都市機能に対応した効率的かつ効果的なインフラ整備を進める手法を構築されたい。また、道路や橋梁幅員の拡幅等、地域が抱えている課題を把握し、インフラ整備に関わる規制緩和を国等へ要望していくことも必要と考える。

2．安全安心な生活空間を目指した道路管理について

道路は、市民が日常生活を送る上で欠かせない生活基盤であり、普段から通行してよく目になっているものである。その維持管理は、現在、市と受託企業がパトロールにあたっているが、市域が広範囲にわたることからすべての道路に目が行き届かないのが実状である。市民一人ひとりに日常の行動から道路の破損箇所を発見してもらうことで早期発見、早期補修が可能となり、安全安心な道路環境を維持することができる。そのためには、市民に対して広報等による市への通報協力の呼びかけや市民と行政の連携した道路の維持補修体制を確立していくべきである。

また、市街地における幹線道路は順次、バリアフリー化が図られてきているが、歩道出入り口の段差など個々人によって不自由と感じる基準は様々であり、限られた財源の中で目指す基準をどの程度にするか検証していく必要がある。福祉に携わる団体と協議するなど身障者や高齢者の立場になって、段差解消や案内標識の整備を行い、通院や買い物等へ容易に移動でき、安心して快適に過ごせる歩行者交通ネットワークを形成されたい。

3．先端土木技術の活用について

本市は積雪寒冷地の中でも特に昼夜の寒暖差が大きく、道路等の凍上被害が発生しやすい状況にある。また、道路の路面凍結を原因とする交通事故が毎年多数発生しており、排水性を含めた道路環境の改善が望まれるところである。道路や周辺環境の補修・改良を進めるにあたって技術的な判断を迫られた場合、公的な試験研究機関へ事前に相談し、その持っている先端技術を利用した舗装材や施工方法の導入を検討するなど、蓄積されたノウハウを積極的に活用すべきである。