

令和元年 12 月 4 日

富良野市議会議長 黒 岩 岳 雄 様

経済建設委員長 石 上 孝 雄

委員会事務調査報告書

令和元年第 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

別 紙

調査第 3 号

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」の調査経過と結果を報告する。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るとともに、先進地の事例調査を行ってきた。

市道とその周辺環境の整備は、市民生活や経済活動を行う基盤として、整備が必要不可欠である。特に、全国的に多発している局地的な集中豪雨による被害や自動車の暴走による死亡事故に対し、市民の命を守るための施策が急務となっている。

本委員会では、今後の道路行政の推進について「路面や路盤の損傷が激しい路線の改良や修繕」、「集中豪雨に耐えうる排水路の整備や維持管理」、「少子・超高齢社会時代を見据えた安心・安全な歩道の整備」の 3 項目に重点を絞って議論を深めてきた。

道路について

市道の整備状況は平成 31 年 4 月 1 日現在で 963 路線、道路延長 671.5 キロメートル、舗装延長 399.5 キロメートル、舗装率 50.6% である。このうち、路盤改良延長 256.1 キロメートル、改良率 38.1% となっている。新規の改良舗装事業は、総合計画に基づいて実施計画を策定しているが、周辺環境の変化などにより、実施計画の見直しを行いながら進めている。簡易舗装事業は郊外部の未舗装路線の防塵対策として地域要望などにより、順次整備を行ってきた。なお、令和元年度における整備は、改良事業を 4 路線 303 メートル、舗装事業を 3 路線 1,800 メートルで実施する予定である。

都市計画道路の整備については、道路が果たす機能から国道の 2 路線を主要幹線街路、10 路線を都市幹線街路、4 路線を補助幹線街路に位置づけている。このうち、道路が未開通である区間や計画どおりの幅員の確保や歩道の整備が整っていない路線・区間を「未着手区間」として位置づけている。この未着手区間については、人口減少や高齢化の進展、高規格道路の開通など、都市計画道路を決定した当時と比べて本市を取り巻く環境は変化し、平成 24 年 3 月策定の「未着手都市計画道路の見直し方針」に基づき、車線数や幅員などの整備について見直しを行うこととした。その後、平成 25 年 11 月には、未確定であった車線数と幅員や延長の変更を行い、平成 29 年 4 月には、東雲通の一部区間で幅員を変更している。なお、現在未整備となっている路線・区間は、新生通と弥生通（旧国道）の全線、西大通（国道 237 号線）・東雲通・平和通（国道 38 号線）・黄金通・若葉通の一部である。

路面の維持管理については、各市道の路面の損傷状況と危険箇所を調査し、道路維持補修整備事業により修繕を進めている。調査は毎年降雪前に、次年度以降に大きく損傷が予想される箇所を抽出し、融雪後に危険箇所のパトロールで再確認を行っている。

また、市民と協働した危険箇所の把握にも努めており、地域要望も含めて地区ごとに連

合町内会長による情報提供に加えて、通信機器の普及・進歩により、スマートフォンで撮影した現場の画像をいただき、対応にあたっている。情報提供をいただいた箇所の修繕状況の周知については、市広報に修繕箇所を羅列するのではなく、ホームページの有効活用も含めて検討を進めている。また、舗装の修繕における市民参画については、作業時における安全確保、損害保険の加入、材料の配付や道具の貸し出しなど、実際の作業に携わるための課題もあることから町内会への提案は行っていない。今後、取り組み方法も含め、調査をしながら検討を始めるところである。

歩道について

歩道の整備については、平成 31 年 4 月 1 日現在、64.4 キロメートルで整備済みである。令和元年度においては、春日錦町通、東 9 条通の一部、南 2 丁目 2 の一部、東雲通の一部を整備する予定である。

このうち、バリアフリー化に向けた取り組みについては、高齢者や障がい者の方々が安心して安全に歩行できる歩道を整備するため、平成 18 年に策定した富良野市交通バリアフリー特定事業計画に基づき、重点地区を設けて駅や官公庁施設、病院等を結ぶ 30 路線 10.7 キロメートル(特定経路 9 路線 4.06 キロメートル、準特定経路 21 路線 6.64 キロメートル)を整備することとし、現在は約 65%が整備を完了している。未整備区間があることから継続して事業を進め、整備の優先順位としては、公共施設や病院などが立地し、利用者が増えている区間から順次行うことになっている。

通学路における安全対策については、全国的に相次ぐ歩行者が巻き込まれる事故の発生を受け、今後、合同点検を行うことになることから、関係機関と連携しながら取り組むこととし、全体を見ながら進めていくところである。

また、透水性のある素材で舗装をした区間で、水たまりが発生する箇所があり、路盤状況の点検、舗装材などの見直し、車道への排水などの方法で改良を検討している。

排水路について

排水路の整備、維持管理については、近年頻発する局地的豪雨によって、傾斜では土砂の埋塞や低地部の冠水被害が発生し、側溝や管渠の土砂浚渫を行い、滞りなく排水されるようにしている。

また、市街地では、平成 27 年度から 5 年間の計画で、降雨時に冠水が見られる箇所の約 10 キロメートルを市街地排水路整備事業で順次修繕を行っている。しかし、想定していた道路の構造との相違や経年劣化の激しい箇所が多く、道路側溝の修繕と合わせて路盤改良などの整備に費用や時間を要し、4 年間で 4.5 キロメートルの整備に留まっている。計画としては令和 2 年度までの期間ではあるが、今後も継続して事業を進めることとしている。一方、農村部では、降雨による埋塞や洗掘によって排水機能の低下や落差高による水流が被害を拡大させている箇所が見受けられる。道路パトロールや地域要望により危険箇所を判断し、道路維持補修整備事業により整備を行っている。

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。新しく平成 31 年 4 月に

改定された防災計画との整合性を図りながら、堤内排水の機能を強化・整備を進めることが必要である。

今後の道路行政の推進について

道路、排水路、歩道の整備や維持管理について、これらの議論を踏まえて、委員会で意見の一致をみ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．整備の基準と計画の必要性について

整備推進にあたっては、前提として富良野市単独の予算で道路整備を進めることは困難であり、市民の理解と協力を得ながら事業を進めなければならない。その際、道路整備の公平性を市民が実感するために、路面や路盤の損傷度合いや自動車の交通量、通学路指定の有無、排水路の流量、歩道整備の必要性など、道路の整備や維持管理をしなければならないことを客観的に判断するための基準を設ける必要がある。

この判断基準を設けることによって、客観的に整備や維持管理の優先順位を設定することができ、計画的な整備計画や修繕計画を立てることができる。さらには、人事異動によって担当する職員が変わったとしても、同じ基準で道路の状況を判断することができ、一貫した整備に対する考え方を持つことにもつながる。また、整備計画や修繕計画の策定によって、年度ごとに安定した事業費の確保や国が設定した財源や有利な地方債を活用した整備が期待できることから、将来的な富良野市の財政負担を軽減するためにも、長期的な展望を持った整備計画や修繕計画の策定を急がれたい。

2．小破への対応

路面の損傷が軽いものへの対処については、市民より情報提供を受けてから行政で対応するまでに要する期間の長さに関し、これまで多数の意見が寄せられている。損傷が大きくなる前に対処することで、新たな支出を抑えることにつながるため、市民の情報提供の方法を再確認し、迅速な対応に努められたい。

3．歩道の整備

歩道は両側で整備することが通例となっているが、市街地においては、道路の幅員を確保することが難しく、狭隘な歩道が設置されている路線がある。さらには、公共施設の周辺に位置している路線や通学路に指定されている路線で歩道が設置されていない箇所が散見される。歩行者が安心して歩行できる安全な環境を早急に確保するために、両側を整備することにこだわらず、片側だけでも整備するなどの柔軟な対応によって歩行者の安全確保を図られたい。