

# 40年前の「札幌・円山の環状線建設」再燃か —札幌市の環状通問題—

在田 一則

あまり話題にならないが、札幌では数年前から環状通問題が浮上している。これには、高度経済成長時代の50年以上前に策定された環状道路計画を当時とは社会状況や交通事情がまったく異なる現在において無理押しするという問題と都市の諸々の計画の決定過程の問題がある。

この道路は札幌中心部を半径3.5 km くらいで取り巻く延長約22.6 km の札幌圏都市計画道路（環状通）で、その発端は1965年の建設省都市計画決定にある。当時は住民意見が反映されないまま路線と全線6車線化が決まった。現在はその83%が6車線になっているが、今問題になっている南19条の西7～14丁目区間（約800 m）は未着工で、札幌市はその一部について工事にかかろうとしている。それに対して、町内会はじめ地域住民は、幅広い6車線にすると、地域社会が分断される、今後ますます高齢化社会となり高齢者の横断に危険がある、現在および将来の交通量の予測に大きな疑問があり、6車線にする合理性がないなどの理由で反対し、対案として、総幅員（27 m）は同じままで中央に右折線を設けた4車線とし、歩道と路肩を幅広くすることを提案している。市民感覚では、住民たちの提案の方が合理的に思える。片側3車線としても交差点では右折車がたまり、そこでは実質2車線に絞られる。したがって、両側2車線にし、間に右折線を設けるのと同じことである。また、冬季には広い路肩や歩道に道路の除雪を置くことができる。

ところで、環状通のこの区間の北西延長は、1921（大正10）年に国の天然記念物に指定され「円山原始林」として保護されている円山（標高225 m）の東山麓を通るが、この部分もまだ4車線である。実は、北海道自然保護協会はここが4車線になった経緯に関わっている。

1977年6月12日の北海道新聞に、「『自然』守った住民パワー 札幌・円山の環状線建設」と大きな見出しの記事がある。それによると、札幌市は1965年の都市計画決定にしたがって環状通の6車線化を進め、その当時ではほぼ80%を完成していたが、未着工であった円山東山麓の約1 km の工事を計画した。しかし、1973年から、①都市計画法施行（1968年）以前の計画で、住民の意見が反映されていない、②天然記念物円山原始林の自然が破壊される、③円山の自然と住民が分断される、④騒音が高まり交通事故が増える、などの理由から市議会に建設反対を陳情するなど地域住民による反対運動が始まった。

北海道自然保護協会では、円山の自然保護の立場からこの運動を支援し、1974年7月に札幌市長や札幌市議会議長宛に要望書を提出し、また1976年2月にも要望書「自然を破壊する都市計画道路の建設に反対する要望書の提出について」を市に提出して、道路建設の再検討を強く要望した。そのような住民運動により、当時の市当局は約2年間計画を中止して、3度にわたって修正案を提示し、最終的には6車線を4車線に縮小し、中央分離帯と歩道を設け、天然記念物の円山のすそ野を削るのを最小限にするために、地形に応じて両側の車線に段差をつけるなどを行い、現在の道路になっている。自然保護運動が道路建設計画を大幅に変えた札幌での最初の例と言われている。

2015年2月の札幌市の委員会において、市の総合交通計画部長は「環状通につきましては、全体で6車線の整備ということでその機能が果たされると考えております」と答えており、協会としては現在問題になっている区間の工事とともに、円山原始林を脅かす6車線化に注視する必要がある。

なぜ社会情勢が変化するのに、50年前の計画にこだわるのか。都市計画は基本計画に則りながらも、社会環境の変化や残すべき自然環境、地域住民の要望を考慮して、柔軟に対応すべきである。高度成長期であった40年前でさえ、市担当者は地域住民の声を聞き修正案を出したのに、今なぜ市民の対案を検討しないのだろうか。

（北海道自然保護協会会長）