

北海道新幹線札幌トンネル（星置）工事に伴う  
手稲西小学校の通学路の安全対策についての陳情

令和3年12月24日 受理  
令和4年1月27日 付託  
総合交通政策調査特別委員会

提出者

札幌市手稲区金山2条3丁目5-22

手稲西小の通学路を考える会

代表者 代表 只津 秀司

(要 旨)

手稲西小学校（以下、手稲西小）の児童を登下校時の悲惨な交通事故から守ることを目的として、札幌市ならびに札幌市教育委員会は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）と協議し、北海道新幹線札幌トンネル（星置）から発生する要対策土の運搬車両専用の仮設道路を工事ヤードから札幌自動車道金山パーキングエリア（上り）の間に設置することを要望します。

(理 由)

1. 手稲西小の通学路である滝見町線に、北海道新幹線札幌トンネル（星置）工事で発生する要対策土運搬車両ならびに工事関係車両の通行が計画されています。
2. 現在、滝見町線には王子木材緑化(株)の砕石運搬ダンプが一日当たり最大300台（往復600台）通行しています。たきみ橋は見通しが悪く、ダンプの行き違いが出来ないなど、現状でも危険な道路状況にあります。
3. 北海道新幹線札幌トンネル（星置）で発生した要対策土運搬車両は、滝見町線を一日当たり120台（往復240台）通行する計画です。さらにセメントローリー車など工事関係車両が約50台（往復100台）通行する計画です。
4. 王子木材緑化(株)と札幌トンネル（星置）の要対策土運搬車両と工事関係車両を合計すると一日当たり最大往復940台となります。
5. 王子木材緑化(株)の砕石ダンプの運行時間が7時～17時、要対策土運搬車両と工事関係車両の通行時間が7時～18時（7時30分～8時30分を除く）とした場合、約40秒毎にダンプなど大型車両が通行する計算になります。
6. 手稲西小の通学路である滝見町線は、札幌市通学路交通安全プログラムで危険度・緊急度の高い要対策箇所が2箇所あり、平成24年に、児童への指導を行うという対策が取られました。しかし、北海道新幹線札幌トンネル（星置）工事が始まると危険度が増加  
(裏面に続く)

し、さらなる対策が必要です。

7. 北海道新幹線札幌トンネル（星置）の工事計画では、朝の登校時間帯の対策はされています。しかし、手稲西小の保護者からは、昼過ぎから夕方にかけての下校時間帯の方が危険で、たきみ橋に誘導員を追加するだけでは対策が不十分だという意見が多数出ています。
8. 滝見町線を熟知する地域住民は、危険度を根本的に低減するには滝見町線を通行する大型車両の台数を減少させるのが最も有効と考えています。しかし、現状では滝見町線を迂回できる幹線道路はありません。

以上の理由により、北海道新幹線札幌トンネル（星置）の工事ヤードから札幌自動車道金山パーキング（上り）の間に工事車両専用の仮設道路を設置し、札幌自動車道経由で要対策土を運搬後、滝見町線経由で工事ヤードに戻るというループ通行化を要望します。（別紙にて仮設道路の設計案を添付します）

この対策によって、滝見町線の大型車両の通行台数を減少することができ、手稲西小の下校時間帯の危険度が減少します。北海道新幹線札幌延伸の事業主体は鉄道・運輸機構ですが、手稲西小の通学路の安全確保、言い換えれば札幌市民の安全・安心を守る責任は札幌市と札幌市教育委員会にもあります。

近年、全国的に登下校中の児童が悲惨な交通事故の被害に遭うという事例が社会問題になっています。札幌市も例外ではありません。

よって、手稲西小の通学路を考える会は、札幌市ならびに札幌市教育委員会が鉄道・運輸機構と協議し、工事車両専用の仮設道路を設置するなど手稲西小の通学路の安全対策を強化することを強く要望します。

以上