

発 言 者	審議内容（発言内容、審議経過、結論等）
	※説明内容は別紙資料のとおり。以下、質疑応答の部分を記載。 〈テーマ１：道路網の整備〉 ・道路の幅員感覚について、道路は広いが歩道がそれほど広くないアンバランスさがある。高齢化社会では歩行者・自転車が移動の主体となるため、車道を寄せてでも歩道拡幅を優先する方向性が必要ではないか。 →国道・道道の要望活動は単独では難しく、他市町村と広域連携して行っている。道路の幅員について、美幌町の市街地は車道1車線（幅2.75～3.25m）＋広い路側帯という構成が多く、2車線の道路はほとんどない。都市計画決定上の幅員規格に適合しない道路が多いが、車の通行台数が少なく歩行者が困るほどではない現状である。通学路の歩道整備を優先しており、歩車道分離（段差15～20cm）が完全でない区間は除雪の早期対応等で補っている。 ・賑わい道路（緑園通り）について、ビールパーティーのようなイベント活用を念頭に置いた場合、イベントのスポット的な通行止めと常設型の歩道活用のどちらを目指すかによって整備内容が変わる。 緑園通りは昔、法務局・裁判所等の官公庁が集まり用地幅が広く確保された経緯があり、かつては北海道のモデル事業として緑地帯・ベンチ・水飲み場等を備えた整備が行われていた。 →賑わい道路（緑園通り）について、用地幅約18mを確保しており道路整備の一步を踏み出しやすい状況にある。イベント活用（ビールパーティー等）を想定する場合、公道は歩車道分離の段差が生じるため狭い車道＋広い路側帯の方が使いやすい。歩道を広くしすぎると南側住宅地側での駐車問題が生じる懸念もある。商工会議所がかつてアンケートを取ったが結論が出なかった経緯があり、具体的な活用方針を地元が示してもらえれば整備検討が前進できる。 ・道道への昇格（大正橋への道路）について、凍結事故の多い山側の日陰が問題で砂まきの効果も限定的である。橋の架け替えは事業規模が大きく道道昇格が不可欠であり、広い橋の新設・交差点改良・カーブ緩和・勾配改善を実施したい。 ・街路の整備率について、計画幅員に対して未整備部分（歩道未設置等を含む）があるため57.4%と低く見える。長期末着手路線の廃止により整備率は向上する見込みである。 〈テーマ２：市街地整備〉 ・中心商店街（現在シャッターが下りている状態）の賑わい回復が重要である。昭和50年代には美幌デパートがあり大通りは商店街として機能していた。高齢化社会では徒歩圏内の商店街需要が再評価される可能性があり、チャレンジショップ的な仕掛けで人を集め商売を成り立たせることが早道である。 ・商店街（中心市街地）の空き店舗活用・チャレンジショップの促進など、賑わい

発 言 者	審議内容（発言内容、審議経過、結論等）
	創出の具体策を検討すべきである。 →経済部会でも同様の意見が出ていることを共有。 ・義務教育学校の建設に向けた跡地利用について、方針決定と並行して町民も関心を持っており無駄のない活用が求められる。 →義務教育学校の跡地施設について、北中学校エリアが浸水想定地域（1,000年に一度の大雨想定）でやや脆弱な面があり、壊すか転用かの判断を含め今後検討が必要である。公共施設総合管理計画に小中一貫校整備による施設集約の文言を入れることで、跡地除却時に有利な補助・借入が使える可能性を見据えて準備を進めている。 ・市街地整備・コンパクトなまちづくり計画について、建設課として計画策定→準防火地域縮小→用途地域色変更→リフォーム助成金見直し（新年度予算審議中）という段階的な対応を進めている。居住誘導区域へ住み替えた際の上乗せ支援や空き店舗対策の随時見直しも実施中である。稲美フォーマット（南商業地区）周辺では国道から60mだった商業系用途地域を第二種住居地域へ変更し、出店しやすい条件を整えた。 →コンパクトなまちづくり計画について、集約エリアへ人を集める具体的な方策が重要であり、行政単独では限界があるため民間・商業事業者との連携が必要である。 ・水道設備業者など専門技術者の不足について、観光協会施設の公共トイレ詰まり事例（業者がなかなか対応できなかった）を紹介し、インフラ系専門技術者の不足が生活に直結する問題である。