

第190回小樽市都市計画審議会 (書面会議)

令和4年2月

小樽市建設部都市計画課

會議次第

1 議題

(1) 協議事項

(2) 報告事項

1 議 題

(1) 協議事項

議案 1 都市計画道路の見直しについて

■ 見直しの方向性の検討について

前回まで

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (原案)

■見直しの方向性の検討について

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

(1) 必要性の検証 (「都市計画道路の見直しガイドライン」p16~)

整理・検証項目

- ①現状整理
(上位計画位置付け、土地利用、建築制限等の現状整理)
- ②計画決定時の位置付け(位置付け、考え方の確認)
- ③整備する場合の課題(整備する場合の課題、社会情勢の変化等整理)
- ④道路密度(現状の密度、望ましい道路密度の確認)
- ⑤道路機能(交通機能等、必要とされる道路の機能確認)
- ⑥道路の連続性・配置バランス
(道路網ネットワーク、配置バランス確認)

必要性の評価フロー

【評価項目Ⅰ】①道路機能（交通機能・将来交通量）

将来交通量 全58区間

計画交通量以上
6区間

計画交通量未満
52区間

【評価項目Ⅰ】②道路機能（その他）

その他の道路機能において
重要な機能を有するか。

機能を有する

機能を有しない

32区間

20区間

【評価項目Ⅱ】

連続性、道路密度、
配置バランスに問題ないか。

問題あり

問題なし

0区間

20区間

「必要性が高い」

「必要性が低い」

38区間
(以降の検証に進む)

【必要性の検証結果】

20区間
(廃止)

※以降の検証結果については、P 1 1 参照

■見直しの方向性の検討について

前回まで

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

(2) 実現性の検証 (「都市計画道路の見直しガイドライン」p19~)

※「都市計画道路の見直しガイドライン」では第3段階

事業の実現性を検証する項目

- ① 自然環境 (自然環境への影響の程度を整理)
- ② 道路構造 (道路整備上、検討を要する事項の整理)
- ③ 社会環境 (歴史的街並み・文化財等への影響の整理)
- ④ 市街地環境 (コミュニティの分断、空洞化の恐れ等の整理)
- ⑤ 財政環境 (用地補償、工事費等の財政負担増大の要因整理)

機能を代替する路線の有無

- ・見直し(廃止・変更)を行う場合、機能を代替する路線の有無を整理

機能を代替する路線の有無

- ・都市計画道路の見直し（廃止・変更）を行う場合、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理

【路線の位置及び方向】

（「都市計画道路の見直しガイドライン」p27～ p29）

- ・概ね300m以内に、起終点が近く、概ね同じ方向にある場合

【路線が有する機能】

- ・交通機能：車道は2車線が確保され、歩車分離された歩道が整備されている
- ・都市防災機能：避難路、延焼防止機能等が確保されている

【代替路線の幅員】

- ・幹線街路の代替路線の幅員は、**14m以上を確保**する。

■ 見直しの方向性の検討について

前回まで

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (原案)

■ 見直しの方向性の検討について

今回

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



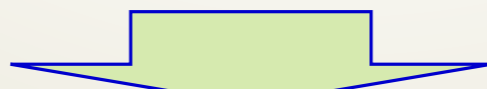
【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



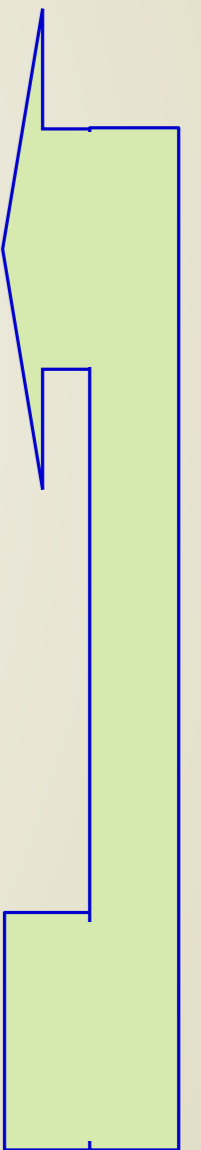
【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (素案)



■ 見直しの方向性の検討について

今回

【第3段階】 見直しの方向性の検討

第2段階での検証を基に
見直し対象路線・区間を以下の4つに区分

↓

存続

現状のまま存続すべき路線・区間

↓

**存続
(変更)**

幅員等を変更した上で存続すべき路線・区間

↓

廃止

廃止すべき路線・区間

↓

**検討
継続※**

検討を継続すべき路線区間

※方針策定の段階では判断ができない路線・区間の交通状況、都市構造及び社会経済情勢の変化を見極めながら、今後整備の有無も含めた検討を継続

見直し検討路線（区間）の廃止・存続の方向性を判断する流れ

見直し検討路線（区間）

5 8 区間

1) 必要性の検証

- 「道路密度・配置バランス」からの検証
 - 廃止した場合、道路密度・配置バランスに問題が生じる
- 「道路機能」からの検証
 - 廃止した場合、周辺道路やまちづくりに問題が生じる

NO
低い

廃止に向けて検討を進める

廃止 20 区間

3 8 区間

高い YES

2) 実現性の検証

- 現行計画の実施により、
- 「環境への影響の程度」からの検証
 - 自然的環境や生活環境への影響がある
 - 「大規模構造物等による影響の程度」からの検証
 - 大規模構造物等による周辺への影響がある
 - 「歴史的街並みへの影響の程度」からの検証
 - 歴史的街並み等の喪失の問題が生じる
 - 「地域の街作りへの影響の程度」からの検証
 - 市街地の空洞化やコミュニティの低下の問題が生じる
 - 「財政上の課題」からの検証
 - 用地補償費・工事費等から財政負担が大きくなる

該当しない

存続の方向で検討を進める

存続 3 区間

（「都市計画道路の見直しガイドライン」p22）

3 5 区間 1項目以上該当する

都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか

YES

存続の方向で検討を進める (p.23 ①)

存続 (変更) 5 区間

3 0 区間 NO

現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか

YES

廃止に向けて検討を進める

廃止 6 区間

2 4 区間 NO

新たな路線の追加や他路線の変更により当該路線の機能を満足させることができるか

YES

廃止に向けて検討を進める

廃止 0 区間

2 4 区間

検討 継続

存続 ※適宜見直し

■見直しの方向性の検討について

【第3段階】見直しの方向性の検討

◆都市計画の変更の方向についての検討

(「都市計画道路の見直しガイドライン」p23~)

a 車線数の変更

※「都市計画道路の見直しガイドライン」では第5段階

「将来交通需要推計結果による必要な車線数」と「現計画の車線数」とを比較し、必要な車線数に変更(追加、削減)

b 線形の変更

良好な街並みの形成を阻害する場合など、線形の変更を検討

c 道路機能の変更

都市幹線街路を、都市全体の交通を担わない地区レベルの街路に変更

d 幅員の変更

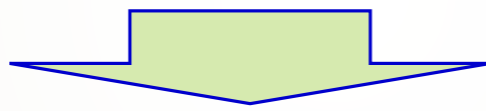
沿道土地利用などの地域特性や将来交通需要推計結果による道路種別を考慮し、当該道路の特性に応じた必要な道路の機能を検討し、停車帯や歩道等の幅員を変更

■ 道路網全体の妥当性の検証について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



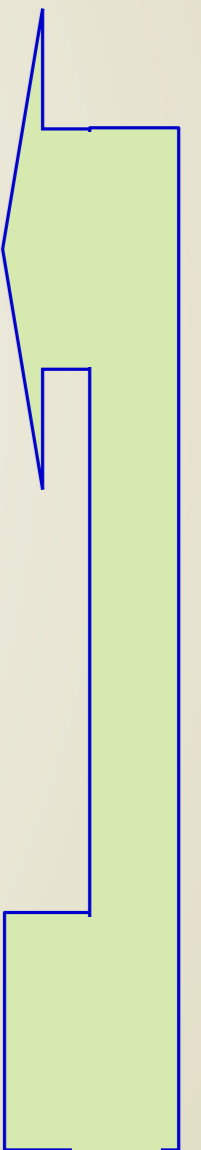
【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (原案)



■ 道路網全体の妥当性の検証について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (原案)

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

◆ 将来交通需要推計の検証



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

◆ 将来交通需要推計の検証



● 交通量による都市計画道路網の評価

混雑度について

- ① 道路網の妥当性を評価する指標の一つに『混雑度』が挙げられる。
- ② 『混雑度』は、道路の種級と車線数により与えられる、交通容量に対する交通量の比で算出される。

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1. 0未満	飽和時間0、 $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1. 0以上 ~ 1. 25未満	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1. 25以上 ~ 1. 75未満	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。

※Q：交通量 C：交通容量

飽和時間数：時間毎の交通量／交通容量が1.0を超過する時間数

◆道路密度の検証

道路密度について

◎見直し対象路線（区間）が含まれる地区の現状の道路密度（都市計画道路以外も含める）を算定し、その道路密度と将来像を踏まえた当該地区の実状に応じた望ましい道路密度とを比較

●道路密度とは

見直し対象路線（区間）が含まれる地区の道路の分布状況を表すもので、対象路線（区間）が含まれる「地区面積（道央PT・中ゾーン）」と「対象区間の延長」を整理し、以下の算式で算出

$$\text{道路密度 (km/km}^2\text{)} = \text{対象区間延長 (km)} \div \text{地区面積 (km}^2\text{)}$$

● 道路密度の算定方法

2 現状の道路密度について

◎ 下記の3種類の道路密度を算定

「幹線系」

評価対象エリア内（対象路線が含まれる地区）における

「都市計画道路①」 + 「幅員12m※1以上道路②」の道路密度

※1 道ガイドラインにおける補助幹線街路の代替路線の最低幅員

「全体」

評価対象エリア内（対象路線が含まれる地区）における

「都市計画道路①」 + 「幅員5.5m※2以上の道路③」の道路密度

※2 小型道路（2.75m）×2車線 = 5.5m

「市全体」

市街化区域全体における「①」 + 「③」の道路密度

● 道路密度の算定方法

3 望ましい道路密度について

◎ 望ましい道路密度については、『新都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】』を参考として、住居系の用途地域を「4km/km²」、商業系を「6 km/km²」、工業系を「1.5km/km²」とし、以下の各エリアの用途地域面積に、これらの数値を乗じ、加重平均して算定

「市全体」

- ・ 市街化区域全体における望ましい道路密度

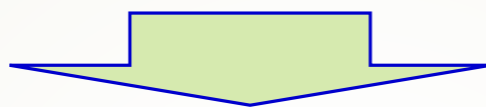
「評価対象エリア（対象路線が含まれる地区）」

- ・ 評価対象エリア内における望ましい道路密度

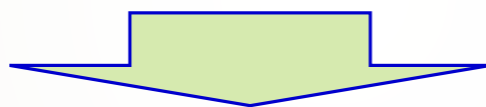
■ 道路網全体の妥当性の検証について

今回

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



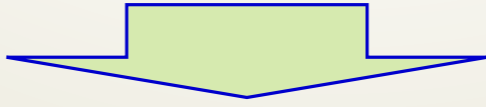
【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



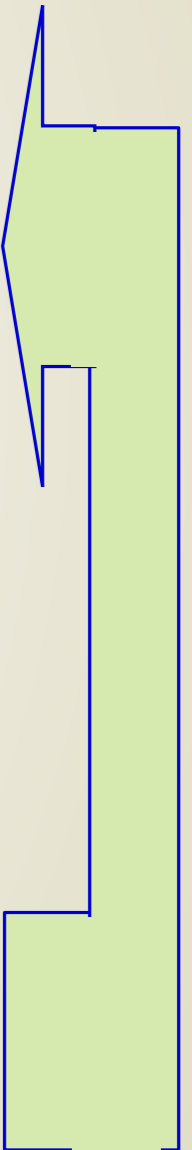
【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (原案)



①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

見直し対象区間	蘭島1丁目378～蘭島1丁目277
延長	360m
機能分類・道路区分・交通容量	主要幹線道路・3種1級・44,000台/日

③計画決定時の位置づけ

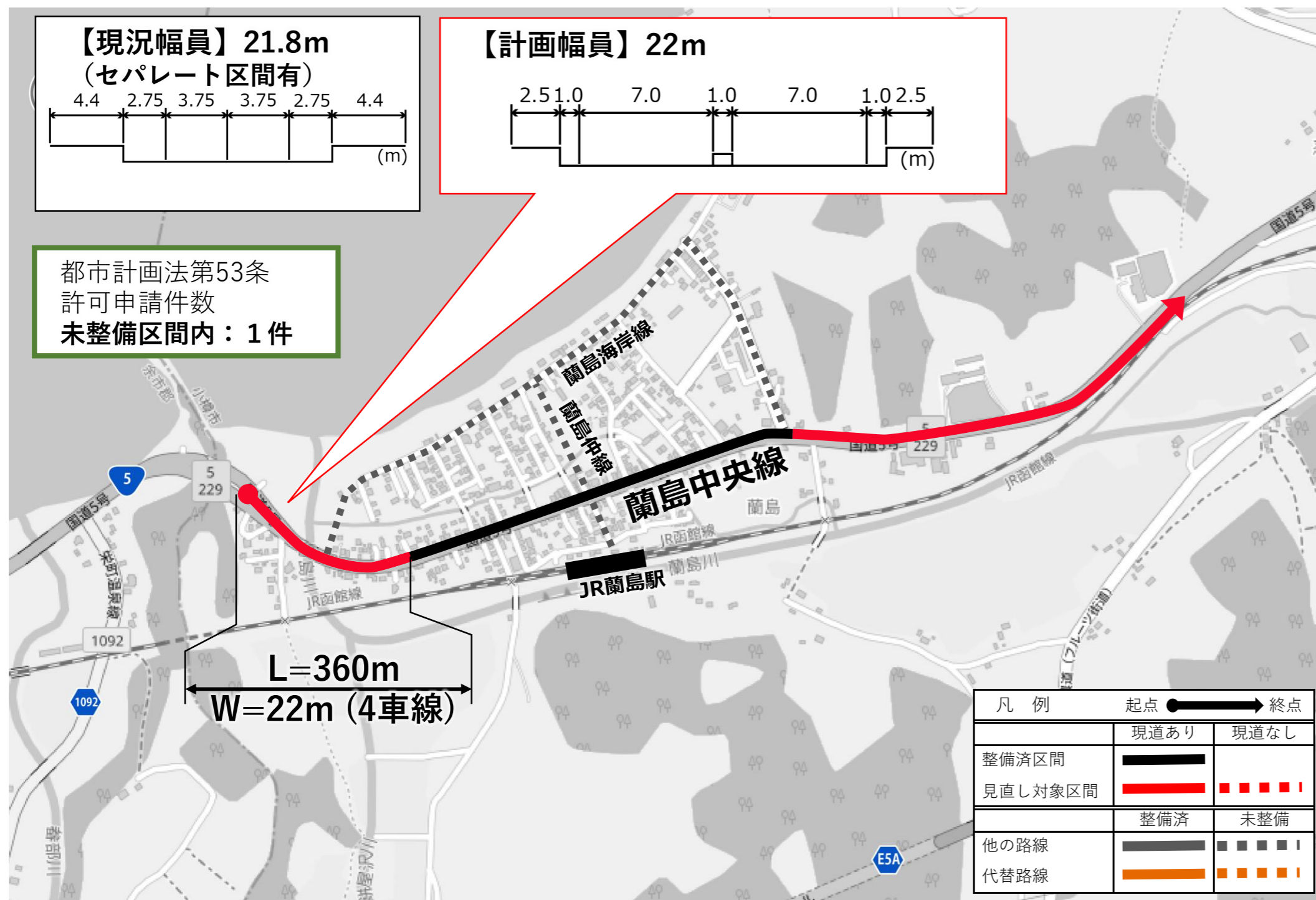
・昭和47年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定

④整備の課題

- ・一部未取得用地あり、用地取得等が必要
- ・対象区間全線計画断面での整備が完了していないため、一定の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	9,125台/日（1.01・9,000台/日）
将来交通量（混雑度・交通容量）	12,016台/日（0.27・44,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5 / ②9.4 / ③3.5



■必要性の検証

・将来交通量は見込まれず、連続性等も問題ないが、引き続き重要な道路機能を担っており、**今後も都市計画道路としての必要性は高い。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・蘭島川を横断する橋梁
- ◆財政環境
 - ・蘭島川を横断する橋梁

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能（交通機能・将来交通量）

- ・将来交通需要は見込まれず、交通量面での必要性は低い。（3種1級・20,000台/日以上）

②道路機能（その他）

◆交通機能

- ・都市の骨格を形成する広域幹線道路

◆都市防災機能

- ・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次緊急輸送道路」

◆市街地形成機能

- ・都市構造の主軸を形成する路線

【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性

- ・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。

◆道路密度・配置バランス

- ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。
（幹線系道路密度①2.5≦③3.5）
（全体道路密度②9.4≧③3.5）

【必要性の検証結果】

将来交通需要は見込まれず、連続性等も問題はないが、引き続き重要な道路機能を担っており、今後も都市計画道路としての必要性は高い。



■ 実現性の検証

◆道路構造

- ・蘭島川を横断する橋梁

◆財政環境

- ・蘭島川を横断する橋梁



■ 計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

- ・対応できない



■ 代替路線の有無

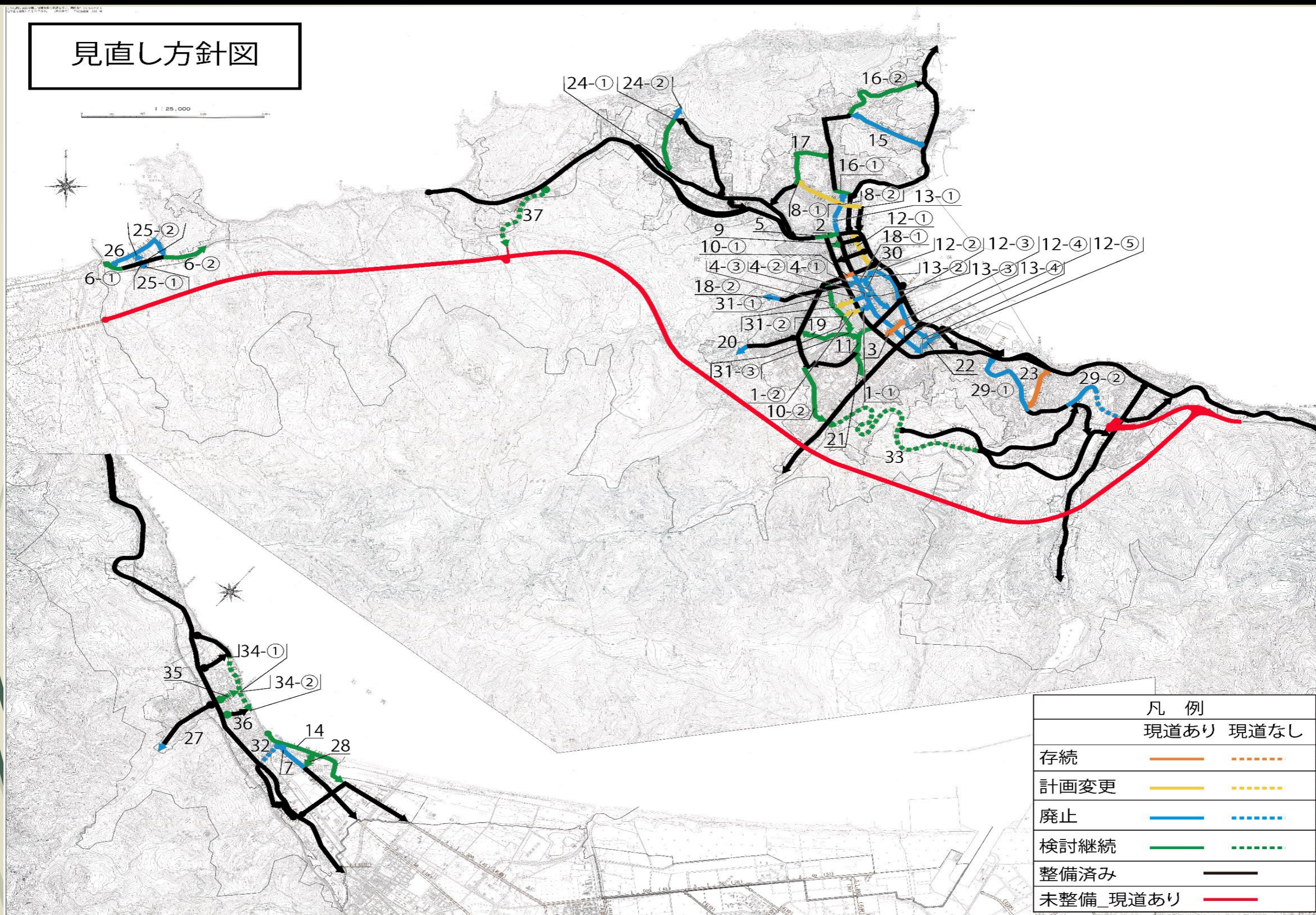
【現在ある他路線により、当該路線の機能を代替できるか】

- ・なし



検討継続
(適宜見直し)

■ 見直し方針案 (見直し方針図)



■見直し方針案（一覧表）

路線No.	路線番号	路線名	対象区間				各区間の方針			
			起点	終点	幅員(m)	延長(m)	存続	存続(変更)	廃止	検討継続
1-①	3・2・2	花園学校通	花園3丁目	花園4丁目	36	440			○	
1-②								○		
2	3・2・4	臨港線	稲穂4丁目	稲穂5丁目	38	200				○
3	3・3・5	住吉線	住吉町	住ノ江1丁目	27	490	○			
4-①	3・6・6	公園通	山田町	花園4丁目	16~22	680			○	
4-②									○	
4-③								○		
5	3・3・7	小樽中央線	稲穂5丁目	稲穂4丁目	38	190				○
6-①	3・3・8	蘭島中央線	蘭島1丁目	蘭島1丁目	22	360				○
6-②			蘭島1丁目	忍路1丁目	22	720				○
7	3・4・9	銭函運河線	銭函2丁目	銭函2丁目	20	650			○	
8-①	3・4・10	手宮仲通	清水町	色内3丁目	18	1,230		○		
8-②								○		
9	3・4・11	龍宮通	稲穂4丁目	稲穂4丁目	18	210				○
10-①	3・4・12	緑山手線	稲穂2丁目	稲穂2丁目	18	190	○			
10-②			松ヶ枝1丁目	天神1丁目	16~18	1,210				○
11	3・4・13	入船線	入船2丁目	入船4丁目	18~54	520				○
12-①	3・4・15	本通線	色内2丁目	色内1丁目	18	820		○		
12-②			色内1丁目	堺町	18	790			○	
12-③			堺町	住吉町	18	360			○	
12-④			住吉町	住吉町	18	270			○	
12-⑤			信香町	勝納町	16	310			○	
13-①	3・4・16	大通北線	錦町	稲穂5丁目	9~22	810			○	
13-②			稲穂1丁目	花園3丁目	18	490			○	
13-③			花園3丁目	若松2丁目	18	1,030			○	
13-④			若松2丁目	新富町	18~24	450			○	
14	3・4・18	銭函海岸線	銭函2丁目	銭函3丁目	18	1,840				○
15	3・4・19	高島中央線	高島2丁目	高島5丁目	16	1,410			○	

路線No.	路線番号	路線名	対象区間				各区間の方針				
			起点	終点	幅員(m)	延長(m)	存続	存続(変更)	廃止	検討継続	
16-①	3・4・20	祝津山手線	末広町	末広町	16	250				○	
16-②			赤岩2丁目	祝津2丁目	14	1,638				○	
17	3・4・21	長橋線	梅ヶ枝町	清水町	16	1,170				○	
18-①	3・4・22	花穂中央線	色内1丁目	稲穂1丁目	23~50	585			○		
18-②			緑4丁目	緑4丁目	16	145			○		
19	3・4・23	公園南通	入船4丁目	緑2丁目	16	1,030				○	
20	3・4・24	最上町線	最上2丁目	最上2丁目	16	250			○		
21	3・4・25	奥船線	入船2丁目	奥沢3丁目	16	640				○	
22	3・4・26	新富線	勝納町	新富町	10~16	500			○		
23	3・4・27	桜町本通	桜2丁目	桜1丁目	16	880	○				
24-①	3・4・29	オタモイ線	オタモイ1丁目	オタモイ1丁目	16	1,120				○	
24-②			オタモイ1丁目	オタモイ1丁目	16	250			○		
25-①	3・4・30	蘭島仲通	蘭島1丁目	蘭島1丁目	16~18	300			○		
25-②									○		
26	3・4・31	蘭島海岸線	蘭島1丁目	蘭島1丁目	16	1,310			○		
27	3・4・32	十万坪線	桂岡町	桂岡町	16	100			○		
28	3・4・33	御膳水通	銭函2丁目	銭函3丁目	16	310				○	
29-①	3・5・34	東小樽線	若竹町	桜1丁目	16	1,560			○		
29-②			桜1丁目	新光2丁目	13	1,450			○		
30	3・5・35	東通線	山田町	入船1丁目	12	710			○		
31-①	3・5・36	公園東通	富岡1丁目	花園2丁目	16	285				○	
31-②											○
31-③							花園2丁目	花園5丁目	12	865	
32	3・5・37	新宮横通	銭函2丁目	銭函2丁目	19.5~32	530			○		
33	3・5・42	東小樽環状線	天神1丁目	望洋台3丁目	9~20	4,420				○	
34-①	3・5・47	和宇尻中央通	張碓町	銭函1丁目	16.5~20	1,180				○	
34-②											○
35	3・5・49	歌棄通	銭函1丁目	銭函1丁目	18	430				○	
36	3・5・50	銭函新通	銭函1丁目	銭函1丁目	18~18	150				○	
37	3・3・54	塩谷小学校通	塩谷2丁目	塩谷4丁目	11~22	1,620				○	
方針別の合計区間数							3	5	26	24	

■ 概ねのスケジュール

【令和2年度】	10月19日	第187回都市計画審議会 <諮問>
	11月24日	第1回専門委員会
	2月 3日	第2回専門委員会 (必要性の検証等)
	1月28日	第188回都市計画審議会 (報告)
	3月24日	第3回専門委員会 (現地視察等)
【令和3年度】	7月1日	第4回専門委員会 (実現性の検証等)
	8月4日	第189回都市計画審議会 (報告)
	12月20日	第5回専門委員会 (方向性検討・ 道路網検証・方針素案)
	2月 (今回)	第190回都市計画審議会 (協議)
	3月中旬	小樽市都市計画審議会(見直し方針案) <答申>
【令和4年度】	4月~5月頃	パブリックコメント・住民説明等
	5月頃	見直し方針策定
【令和4年度以降】	都市計画変更の手続き等 (市)	

1 議 題

(2) 報告事項

議案 2

第 2 次小樽市緑の基本計画の策定について

議案 3

都市計画提案制度による

小樽築港駅周辺地区地区計画の変更について

議案 2

第2次小樽市緑の基本計画の策定について

- (1) 緑の基本計画とは（制度の概要） P 2 9
- (2) 見直しの背景 P 3 0、 P 3 1
- (3) 見直しの進め方 P 3 2、 P 3 3
- (4) 現計画の実績 P 3 4、 P 3 5

(1) 緑の基本計画とは (制度の概要)

根拠法令

■ 緑の基本計画とは

都市緑地法第4条第1項に基づき、都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置で主として都市計画区域内において講じられるものを総合的かつ計画的に実施するため、当該市町村の**緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画**（以下「基本計画」という。）を定めるものです。

■ 基本計画に定める事項

都市緑地法第4条第2項において、基本計画に定める事項として以下のとおり記載されています。

- ・ 緑地の保全及び緑化の目標
- ・ 緑地の保全及び緑化の推進のための施策に関する事項
- ・ 都市公園の整備及び管理の方針その他緑地の保全及び緑化の推進の方針に関する事項

(2) 見直しの背景

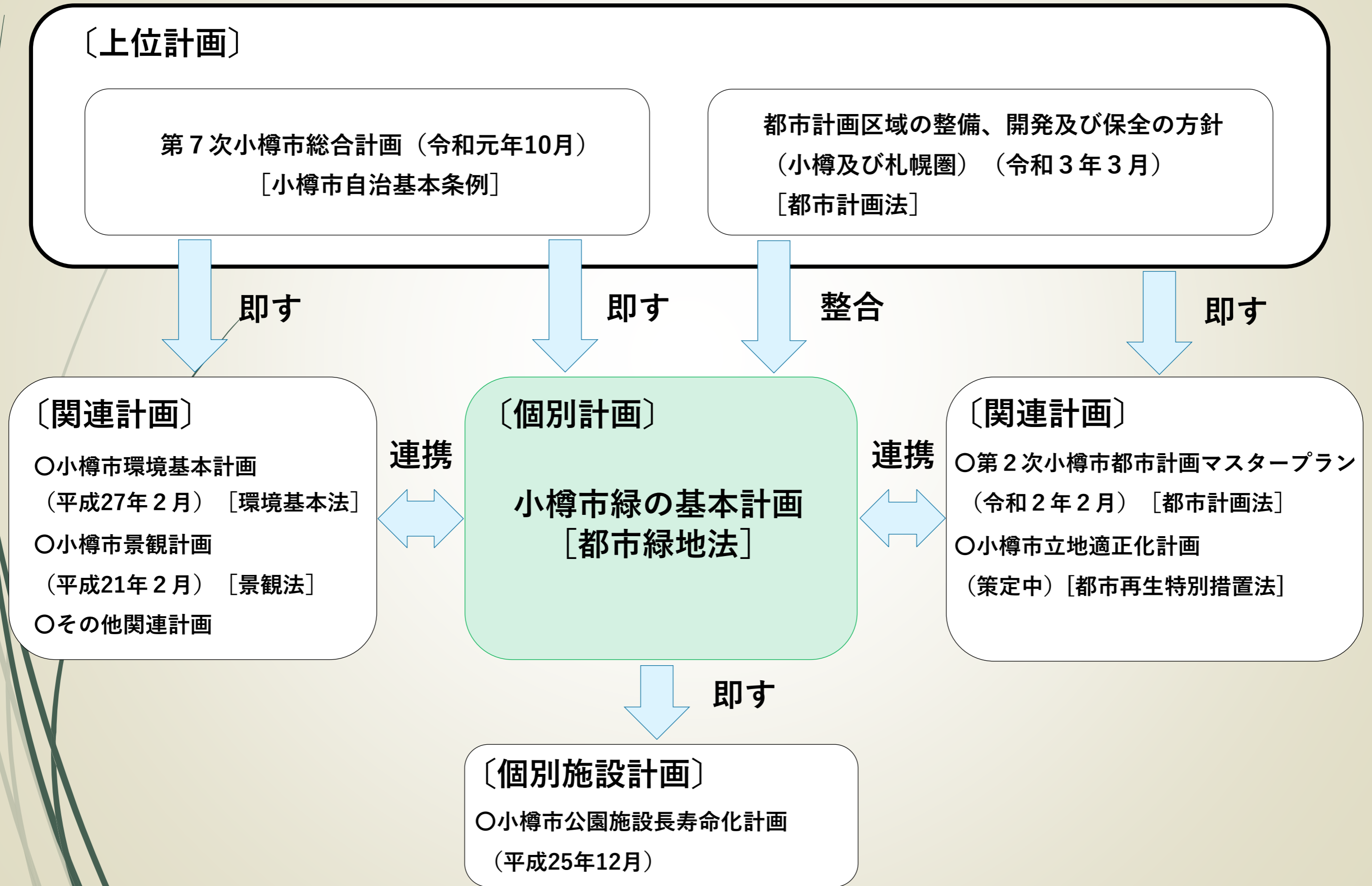
見直しの背景

「小樽市緑の基本計画」は平成16年（2004年）に策定され、計画期間を平成16年（2004年）から令和2年（2020年）までとし、令和2年度をもって計画期間を満了しましたが、次期計画の策定期期と同時に上位計画である第7次小樽市総合計画などの策定が進められており、上位計画との整合を図る必要があったことから、計画期間満了から次期計画の策定までは、現計画の基本理念に基づき、緑地の保全や緑化の推進に努めてきました。

計画の策定以降、人口減少や少子高齢化の進行のほか、近年の大規模な自然災害の多発による防災意識の高まりなどから、社会情勢が大きく変化し、それに伴う法改正や上位計画・関連計画などの見直しがされてきました。

次期計画についても、このような社会情勢の変化などに対応した計画とするものです。

計画の位置付け



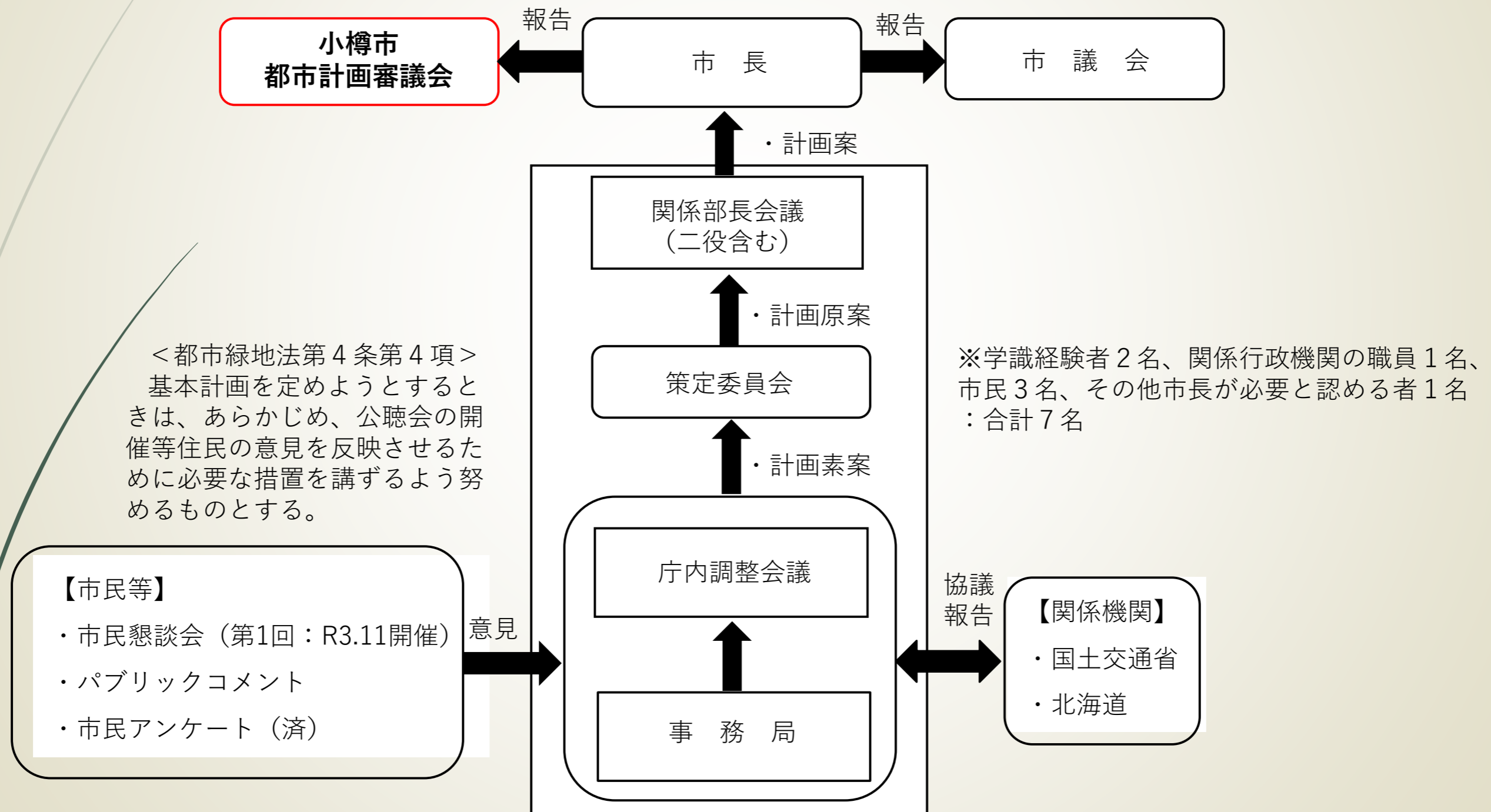
(3) 見直しの進め方

策定スケジュール

令和3年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
庁内調整会議							1回 ● ・現況調査結果報告 ・現況評価と課題について			2回 ● ・計画の基本方針と目標 ・緑地の配置方針		
関係部長会議							1回 ○ ・現況調査結果報告 ・現況評価と課題について			2回 ○ ・計画の基本方針と目標 ・緑地の配置方針		
策定委員会								1回 ■ ・現況調査結果報告 ・現況評価と課題について			2回 ■ ・計画の基本方針と目標 ・緑地の配置方針	
都市計画審議会										(報告) ▲ ・現計画の実績報告 ・スケジュール		
市議会			2定 ◆ ・策定概要 ・スケジュール			3定	決特		4定 ◆ ・現計画の実績報告 ・スケジュール			1定 ◆ ・計画の基本方針と目標 ・緑地の配置方針
市民				→ (公募期間)			(市民懇談会)	◇ 1回 ・緑地が有する4つの機能 ・ワークショップ				

令和4年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
庁内調整会議	3回 ● ・計画推進のための施策 ・計画の実現に向けて			4回 ● ・素案				5回 ● ・パブリックコメント結果報告 ・原案				
関係部長会議		3回 ○ ・計画推進のための施策 ・計画の実現に向けて		4回 ○ ・素案				5回 ○ ・パブリックコメント結果報告 ・原案				○ ・計画策定
策定委員会		3回 ■ ・計画推進のための施策 ・計画の実現に向けて			4回 ■ ・素案作成					5回 ■ ・パブリックコメント結果報告 ・計画案作成		
都市計画審議会												・策定報告 ※R5.6予定
市議会			2定 ◆ ・スケジュール			3定 ◆	決特		4定 ◆ ・パブリックコメント結果報告			1定 ◆ ・計画案報告
市民				(市民懇談会)	◇ 2回 ・素案 ・ワークショップ		→ (パブコメ手続) (パブコメ意見集約・回答)					

策定体制



(4) 現計画の実績

現況調査結果

緑地の確保目標水準及び実績

	平成10年	令和2年		主な増減要因
	計画当初	目標水準	実績	
将来市街地に占める 緑地面積（割合）	740ha (16%)	おおむね 810ha (17%)	758ha (16%)	・望洋サッカー・ラグビー場の整備 ・都市公園の新規整備（5か所）
市街化区域面積 (将来市街地面積含む)	4,748ha	4,793ha	4,813ha	・市街化区域の変更に伴う増加
都市計画区域内に占める 緑地面積（割合）	7,200ha(52%)	おおむね 7,400ha(53%)	7,139ha(51%)	・農業振興地域農用地区域の減少※1
都市計画区域面積	13,870ha	13,870ha	13,960ha	・都市計画区域の変更に伴う増加
都市公園等の整備目標量 (都市計画区域内)	約210ha	約280ha	228ha	・望洋サッカー・ラグビー場の整備 ・都市公園の新規整備（5か所）

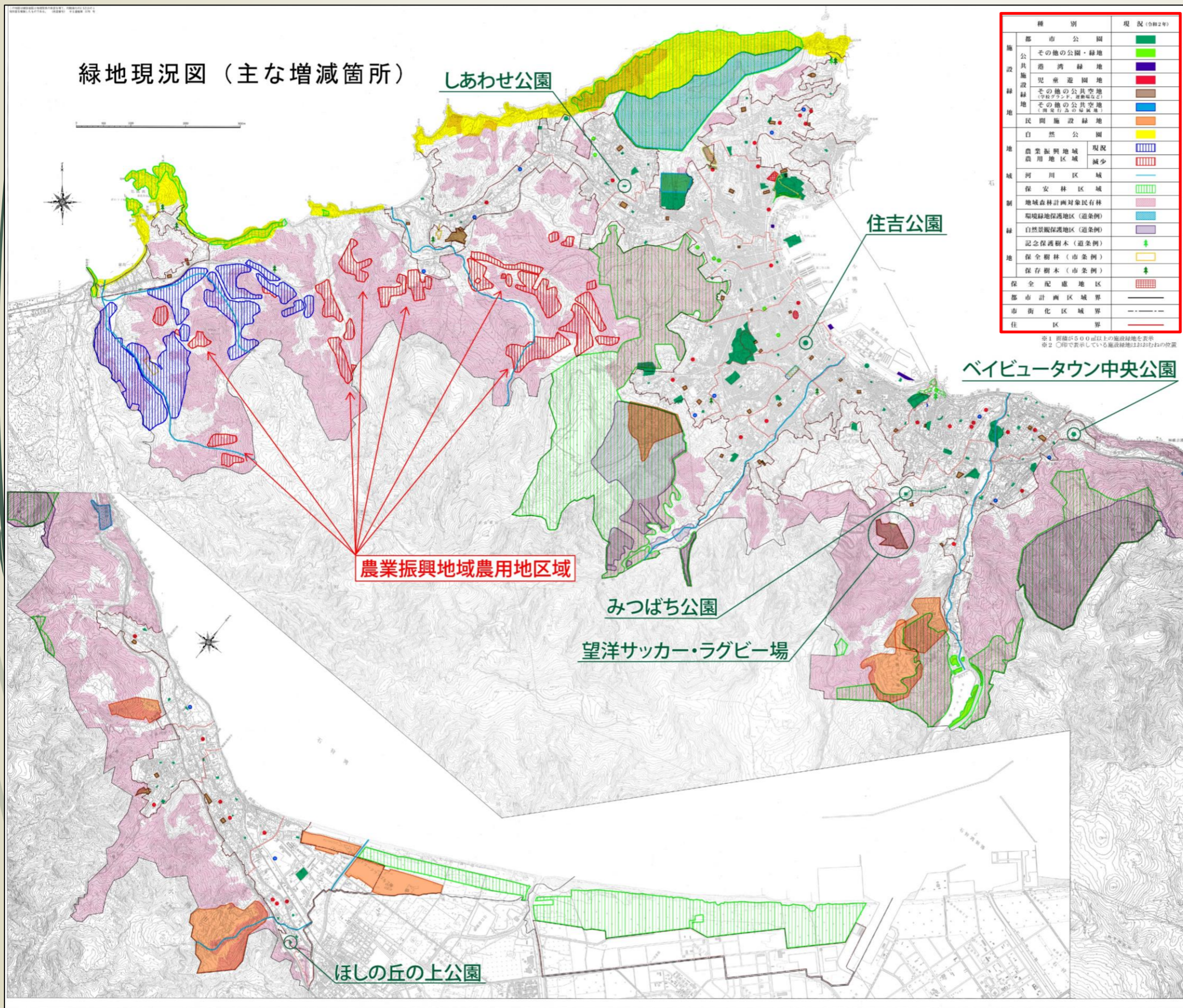
都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準及び実績

		平成10年	令和2年	
		計画当初	目標水準	実績
都市計画 区域内人口 1人当たりの目標 水準	都市公園	8.2㎡/人	12㎡/人	11.5㎡/人
	都市公園等	13.5㎡/人	19㎡/人	20.4㎡/人
	人口※2	153,394人	147,000人	111,634人

※1農業振興地域農用地区域：農業振興地域整備計画において、農用地等として利用すべき土地の区域

※2計画当初及び実績については住民基本台帳人口、目標水準は令和2年計画人口

緑地現況図（主な増減箇所）



種別	現況(令和2年)
都市公園	■
その他の公園・緑地	■
港湾緑地	■
児童遊園地	■
その他の公共空地 (学校グラウンド、運動場など)	■
その他の公共空地 (開発行為の帰属地)	■
民間施設緑地	■
自然公園	■
農業振興地域農用地区域	■
河川区域	—
保安林区域	■
地域森林計画対象民有林	■
環境緑地保護地区(道条例)	■
自然景観保護地区(道条例)	■
記念保護樹木(道条例)	■
保全樹林(市条例)	■
保存樹木(市条例)	■
保全配慮地区	■
都市計画区域界	—
市街化区域界	—
住区界	—

※1 面積が500以上の施設緑地を表す
 ※2 〇印で表示している施設緑地はおたわの位置

種別	現況(令和2年)
都市公園	■
その他の公園・緑地	■
港湾緑地	■
児童遊園地	■
その他の公共空地 (学校グラウンド、運動場など)	■
その他の公共空地 (開発行為の帰属地)	■
民間施設緑地	■
自然公園	■
農業振興地域農用地区域	■
河川区域	—
保安林区域	■
地域森林計画対象民有林	■
環境緑地保護地区(道条例)	■
自然景観保護地区(道条例)	■
記念保護樹木(道条例)	■
保全樹林(市条例)	■
保存樹木(市条例)	■
保全配慮地区	■
都市計画区域界	—
市街化区域界	—
住区界	—

【凡例拡大】

1 議 題

(2) 報告事項

議案 2

第2次小樽市緑の基本計画の策定について

議案 3

都市計画提案制度による

小樽築港駅周辺地区地区計画の変更について

1 議 題

議案 3 次第

- 1.提案制度について
- 2.地区の概要
- 3.提案内容
- 4.本市の判断
- 5.都市計画の変更案
- 6.今後のスケジュール

1.提案制度について

■都市計画提案制度とは

- 平成14年における都市計画法の改正及び都市再生特別措置法の制定で創設
- **住民等の自主的なまちづくりの推進**や、都市再生緊急整備地域内において、民間等による都市再生の推進を図る
- 土地所有者、まちづくりNPO法人等あるいは民間事業者等が、※1 一定の条件を満たした場合、**都市計画の提案をすることができる制度**

※1 都市計画法第21条の2

1.提案制度について

■提案者の資格

- 土地の所有者、借地権者、まちづくりNPO法人など

■提案要件

- 0.5ha以上の一体的な一団の土地であること
- 土地所有者等の2/3以上の同意
- 都市計画法第13条その他の法令の規定に基づく都市計画に関する基準に適合し、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等その他のマスタープランなどに即したものであること

■ 提案制度の流れ

● **都市計画の案**を作成するときは、

※2 **公聴会の開催等で住民意見を反映**させる

(2月に住民説明会開催予定)

● **地区計画等の案**は、

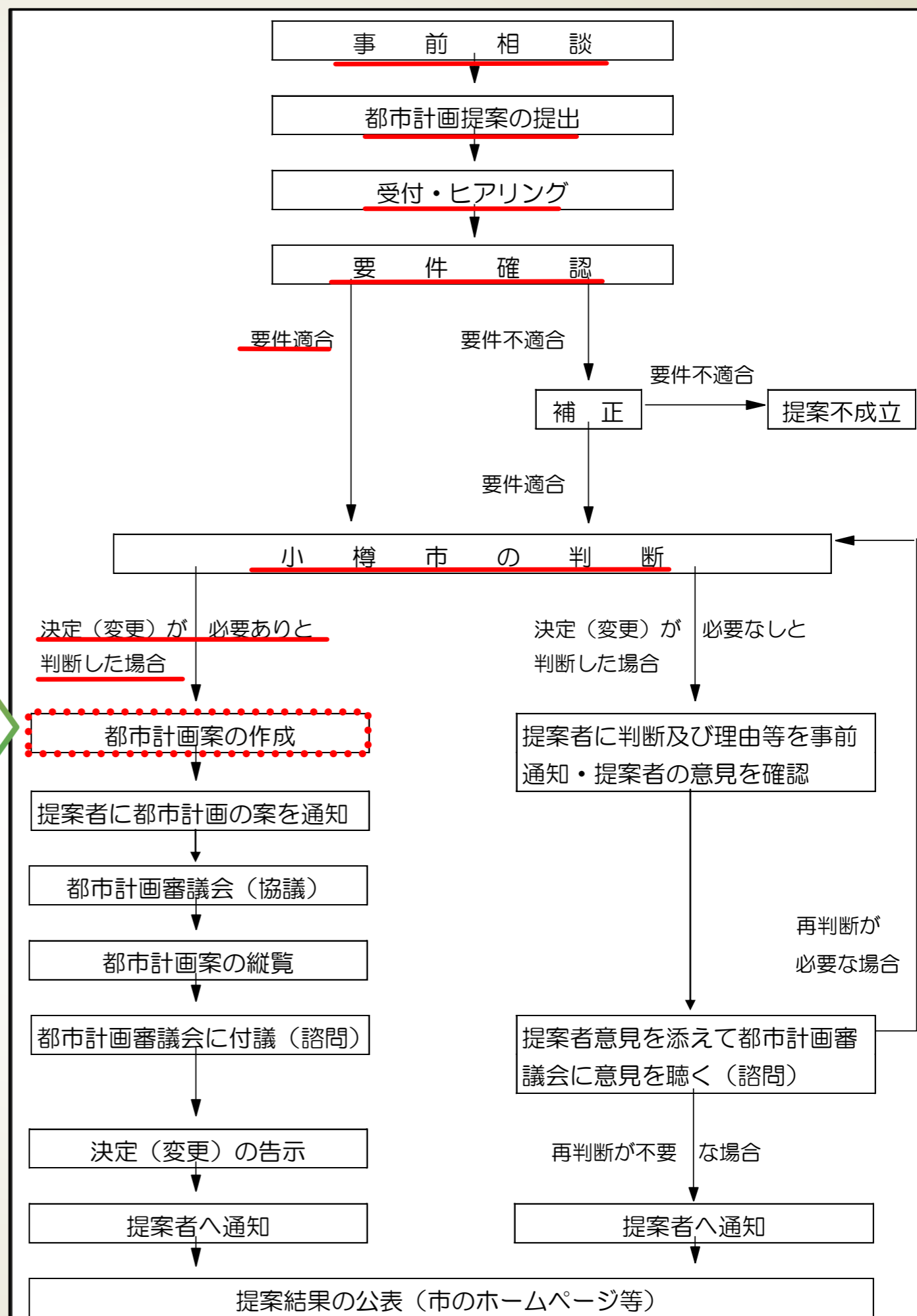
※3 条例で定める意見の提出方法にて、その**土地の所有者・利害関係を有する者の意見を求めて作成**

(住民説明会後に縦覧予定)

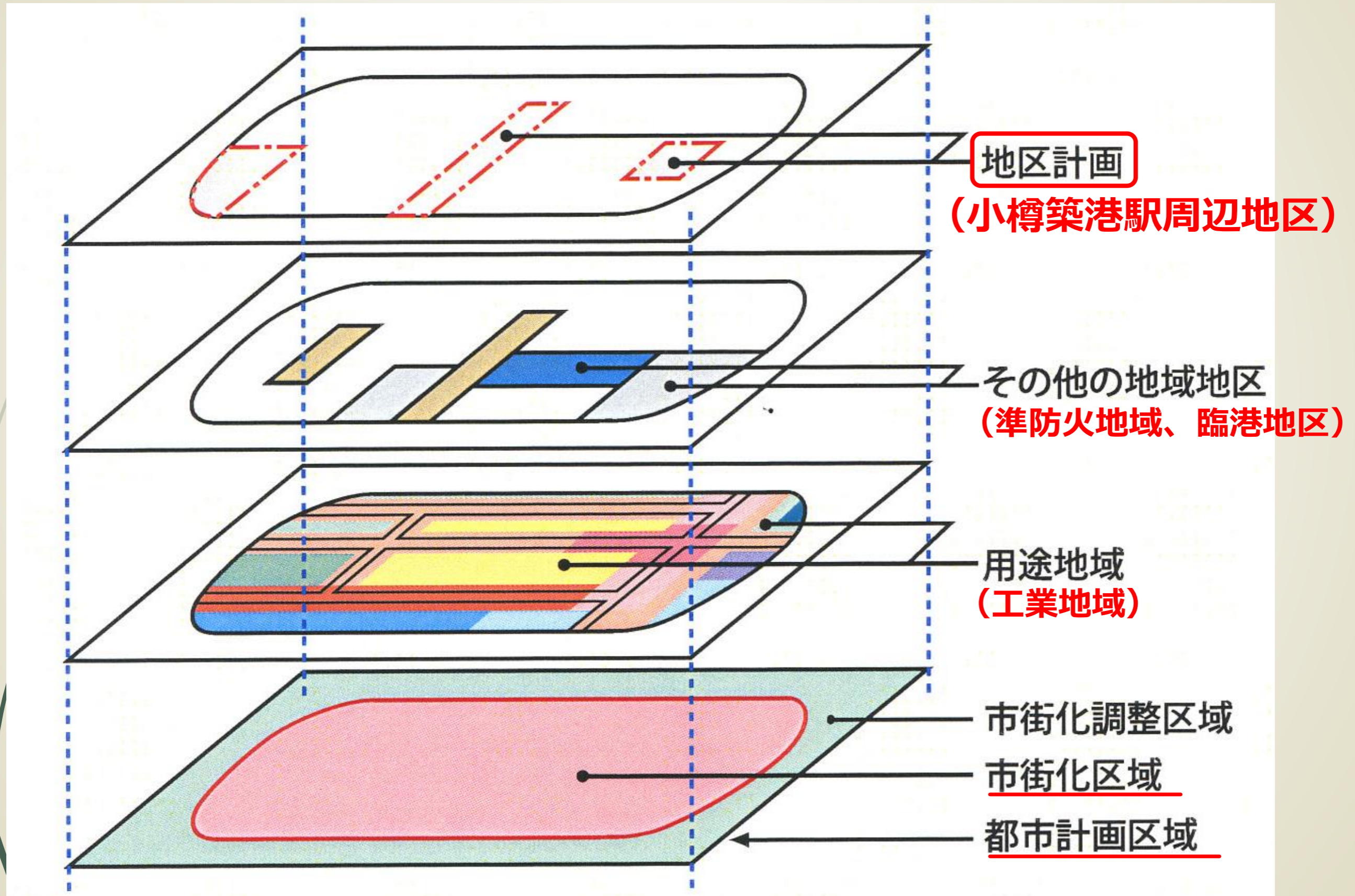
※2 都市計画法第16条

※3 都市計画法第16条の2

(小樽市地区計画等の案の作成手続きに関する条例)



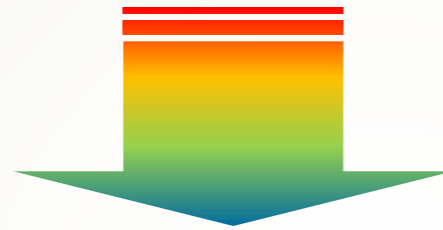
■ 土地利用に関する都市計画のイメージ図 (参考)



※ () は築港地区に指定されている都市計画

■ 地区計画とは（参考）

- 地区の特性に合わせたまちづくりを進めるため、**住民等の意見を反映**して、建築物の用途・形態等の制限、道路や公園の配置等に関する事項を『**地区のルール**』として定める都市計画



● 地区計画の方針

地区をどのようなまちに育てるかの方向性を定めるもので、**地区計画の目標や地区の整備、開発及び保全の方針**などを定めます。

● 地区整備計画

まちづくりの具体的な内容を定めるもので、

地区計画の方針に従って、**建物の建て方のルール**などを定めます。

2.地区の概要

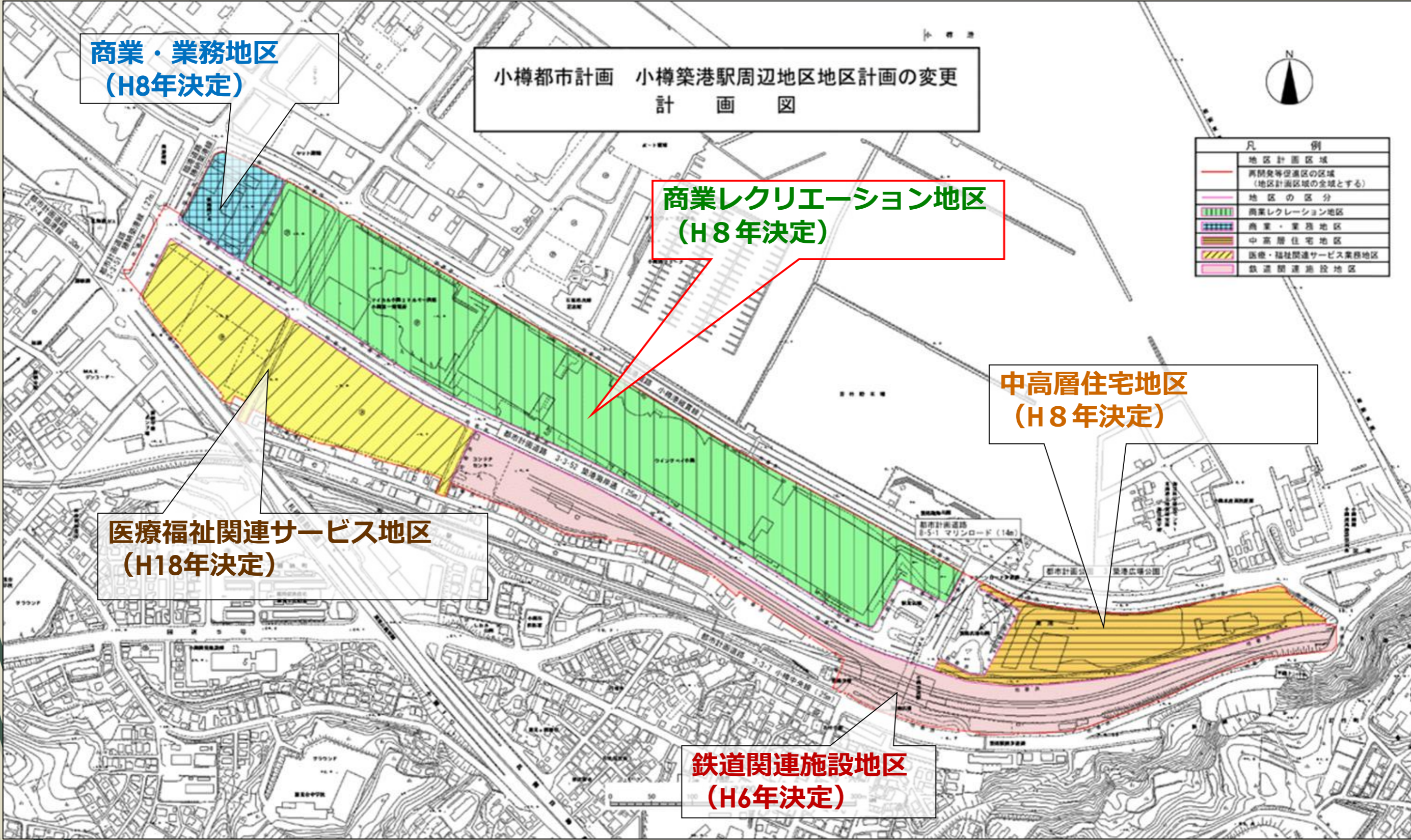
■小樽築港駅周辺地区の土地利用経過

- S55年
貨物ヤード機能の廃止により大規模未利用地となる
- S60年
小樽港港湾計画改訂
(築港地区の土地利用見直しが検討)
- H5年
小樽築港駅周辺地区整備基本計画の策定
- H6年
地区計画の決定 (方針のみ)



2.地区の概要

■地区計画図 (現況)



3. 提案内容

■ 提案内容

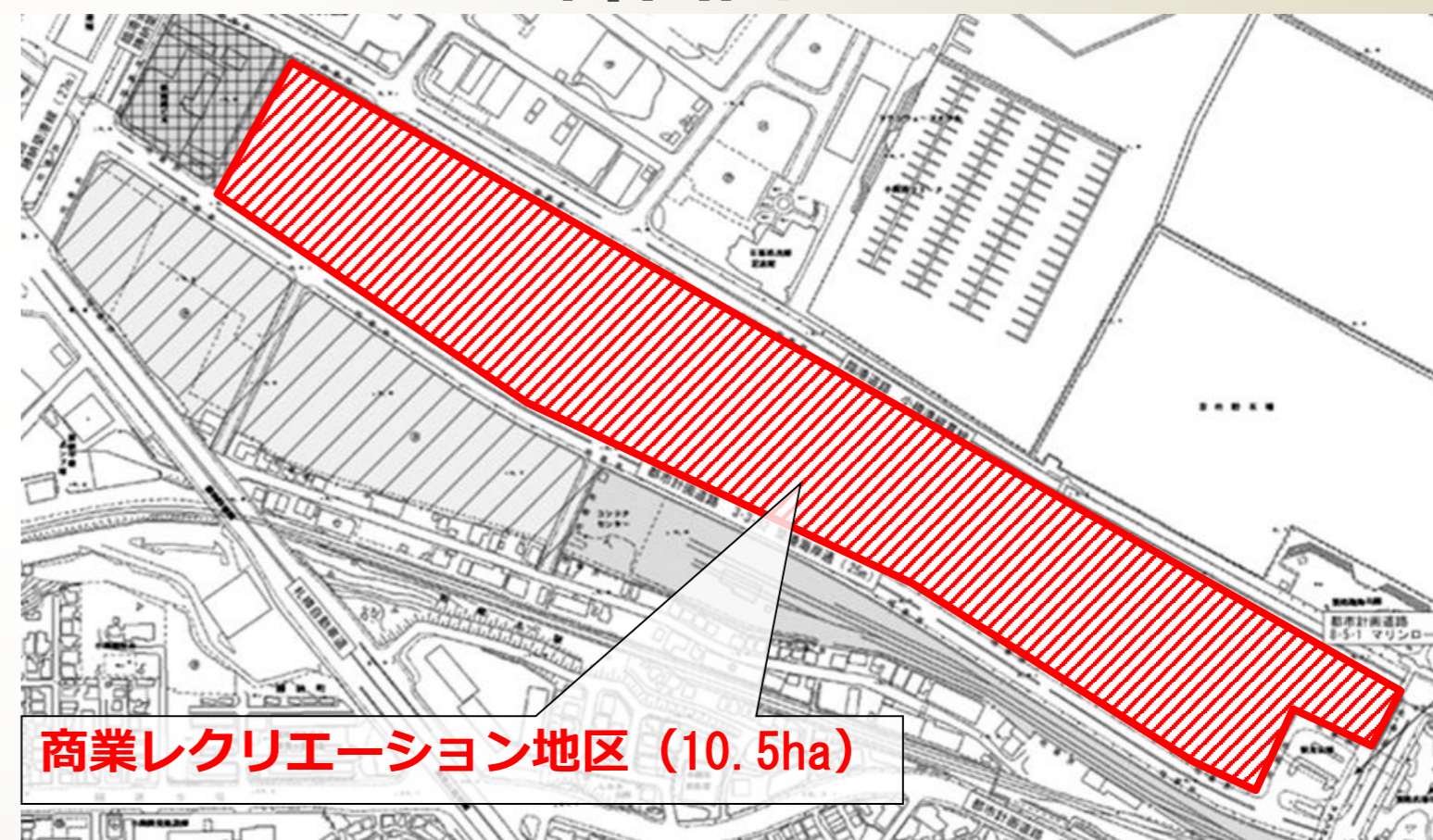
地区計画の「商業レクリエーション地区」において、

現在の地区計画では建築できない

**「医療、福祉、介護系の
教育機関及び共同住宅」**

を建設可能とする一部変更を
提案する。

計画図



3. 提案内容

■ 提案理由

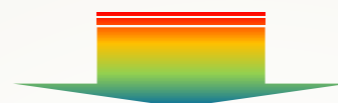
地区計画の「商業レクリエーション地区」に存する大型複合商業施設は、今日の厳しい商業環境や商品需要の落ち込みの中で商業床の利用が大幅に減少しており、地区の中核施設の運営が大変厳しく、新しい業態利用を模索しながら街の再創造を図っている現状にあります。

このような中、提案者は、地区内の「医療・福祉関連サービス業務地区」に存する、社会福祉法人恩賜財団済生会支部北海道済生会（医療・保健・福祉を運営）との間で、大型複合商業施設内の関係企業が連携して相互のノウハウや資源を活用し、健康的で安心な暮らしを守るまちづくりを進めるため「ウェルネスタウン」構想に関する協定を結び、双方がまちの再創造を推進することにしました。

こうした動きの中で、提案者としては、医療・福祉介護系に関わる教育機関及び共同住宅の建設を進めると共に、健康な高齢者が、健康で文化、教養にあふれた豊かな暮らしができる環境を整備し、移住高齢者や医療、福祉、介護系事業従事者の居住を意識した共同住宅の提供も考えながら「ウェルネスタウン」にふさわしい土地利用を行うため地区計画の変更を提案するものです。

4.本市の判断

- 都市計画マスタープラン等の本市のまちづくりの方針との整合性を踏まえ、提案内容について検討を行い、都市計画変更の必要性について判断



都市計画マスタープラン

(JR小樽築港駅周辺地区)

- **土地利用の基本方針** 【観光・レクリエーション交流ゾーン】

親水空間と調和した交流・生活サービス機能などが充実し魅力ある空間の維持・創出を基本とする。

- **地域づくりの方針** 【南小樽地域】

地区計画区域内の土地利用転換が一定程度進んだ段階で、良好な市街地環境の保全に配慮しながら、

その土地利用にふさわしい地域地区や地区計画等の見直しを検討します。

4.本市の判断

小樽市総合計画

自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽
～あらたなる100年の歴史へ～

■ 将来都市像実現のための最重要課題

人口減少・少子高齢化

■ 将来人口への対応

高齢化に対応する、健康で生涯活躍できる環境づくりや地域の支え合いの仕組みづくりなど、住み慣れた地域で暮らし続けられる環境整備に努める。

■ まちづくりのテーマ（市民福祉）

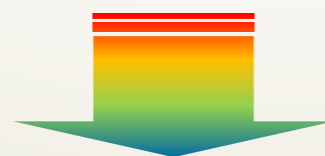
市民一人ひとりが、年齢や性別、障がいの有無に関係なく、互いの人権を尊重しながら、生涯にわたり住み慣れた地域で安心して暮らすことができるよう、**高齢者の生きがいづくりや支援体制の構築**、障がい者の地域生活支援体制の充実、市民の健康づくりや食の安全の確保、良質で安全な医療環境の整備など、乳幼児から高齢者までライフステージに応じた施策の推進により、**誰もがいきいきと健やかに暮らすことのできるまち**を目指します。

4.本市の判断

「**商業レクリエーション地区**」は、商業、娯楽及び宿泊機能を中心とした土地利用を進めてきたが、**人口減少や少子高齢化**など社会情勢の変化により、複合商業施設における**商業利用の減少が見られる**

提案内容は、商業施設の活用を中心としながら、**医療・福祉等の機能と連携した複合的な土地利用**を行うことで**地域の活性化が図られる**

都市計画マスタープランの方針や、小樽市総合計画のまちづくりの方向性に即している



都市計画の変更が必要と判断

5.都市計画の変更案について

■ 変更前（現在） ■

1 地区計画の方針

区域の整備、開発及び保全に関する方針
《土地利用の方針》

1 「商業レクリエーション地区」は、広域からの集客に対応した商業、娯楽及び宿泊機能を中心としながら、併せて小樽の港湾商工都市としての歴史・文化・情報の発信の場として整備を図り、臨海部に位置することから、小樽港マリーナとの一体性を持たせた小樽らしい親水空間の創出を図る。

■ 変更後 ■

1 地区計画の方針

区域の整備、開発及び保全に関する方針
《土地利用の方針》

1 「商業レクリエーション地区」は、広域からの集客に対応した商業、娯楽及び宿泊機能を中心としながら、併せて小樽の港湾商工都市としての歴史・文化・情報の発信の場として整備を図り、高齢社会に対応した医療・福祉などの教育・居住機能を誘導し、隣接地区と連携した交流・生活サービス機能などが充実した複合的な土地利用により、にぎわいと活力のある市街地の形成を図る。また、臨海部に位置することから、小樽港マリーナとの一体性を持たせた小樽らしい親水空間の創出を図る。

5.都市計画の変更案について

■ 変更前（現在） ■

2 地区整備計画		
区分	名称	商業レクリエーション地区
	面積	10.5ha

建築物の用途の制限

次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。

- (1) 住宅
- (2) 共同住宅
- (3) 建築基準法別表第2（ぬ）項に掲げる建築物

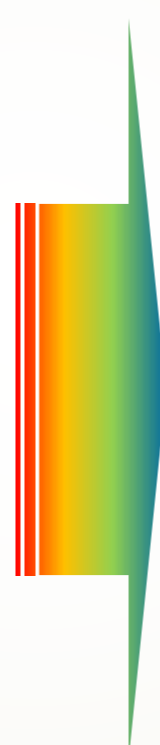
■ 変更後 ■

2 地区整備計画		
区分	名称	商業レクリエーション地区
	面積	10.5ha

建築物の用途の制限

次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。

- (1) 住宅
- (2) 共同住宅 （高齢者の居住の安定確保に関する法律（平成十三年法律第二十六号）第5条第1項に規定するサービス付き高齢者向け住宅を除く。）
- (3) 建築基準法別表第2（ぬ）項に掲げる建築物



6. 今後のスケジュール

都市計画提案の提出

※新型コロナウイルス感染拡大防止対策に伴う、説明会開催の延期などにより、予定に遅れが生じますのでご了承ください。

第190回

小樽市都市計画審議会（報告）

2月中旬※

3月中旬※

3月下旬※

5月上旬※

7月下旬※

受付・受理

小樽市の判断

原案の作成

原案の縦覧

小樽市都市計画審議会（協議）

案の作成

案の縦覧

小樽市都市計画審議会（諮問）

都市計画決定

建築条例改正

住民説明会

2月上旬※

意見書提出

北海道事前協議

意見書提出

知事同意