

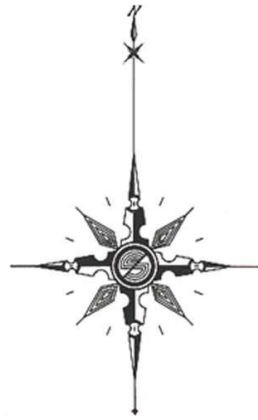
個別路線（区間）の概要 見直し方針（案）

- ① 蘭島地区・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1 ～
- ② 塩谷地区～手宮・高島地区・・ P 1 3 ～
- ③ 市内中心部～桜・新光地区・・ P 3 7 ～
- ④ 銭函地区・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1 0 5 ～

位置図 個別路線(区間)の概要
①蘭島地区

この資料の構成としては、本市は、東西に細長い地形であることから、市域を①の「蘭島地区」から④の「銭函地区」の4地区に分割して、地区ごとにまとめております。
「①蘭島地区」は、3路線が未整備又は一部未整備となっています。

凡 例	
整備済み	——
未整備_現道あり	——
未整備_現道なし	⋯⋯⋯

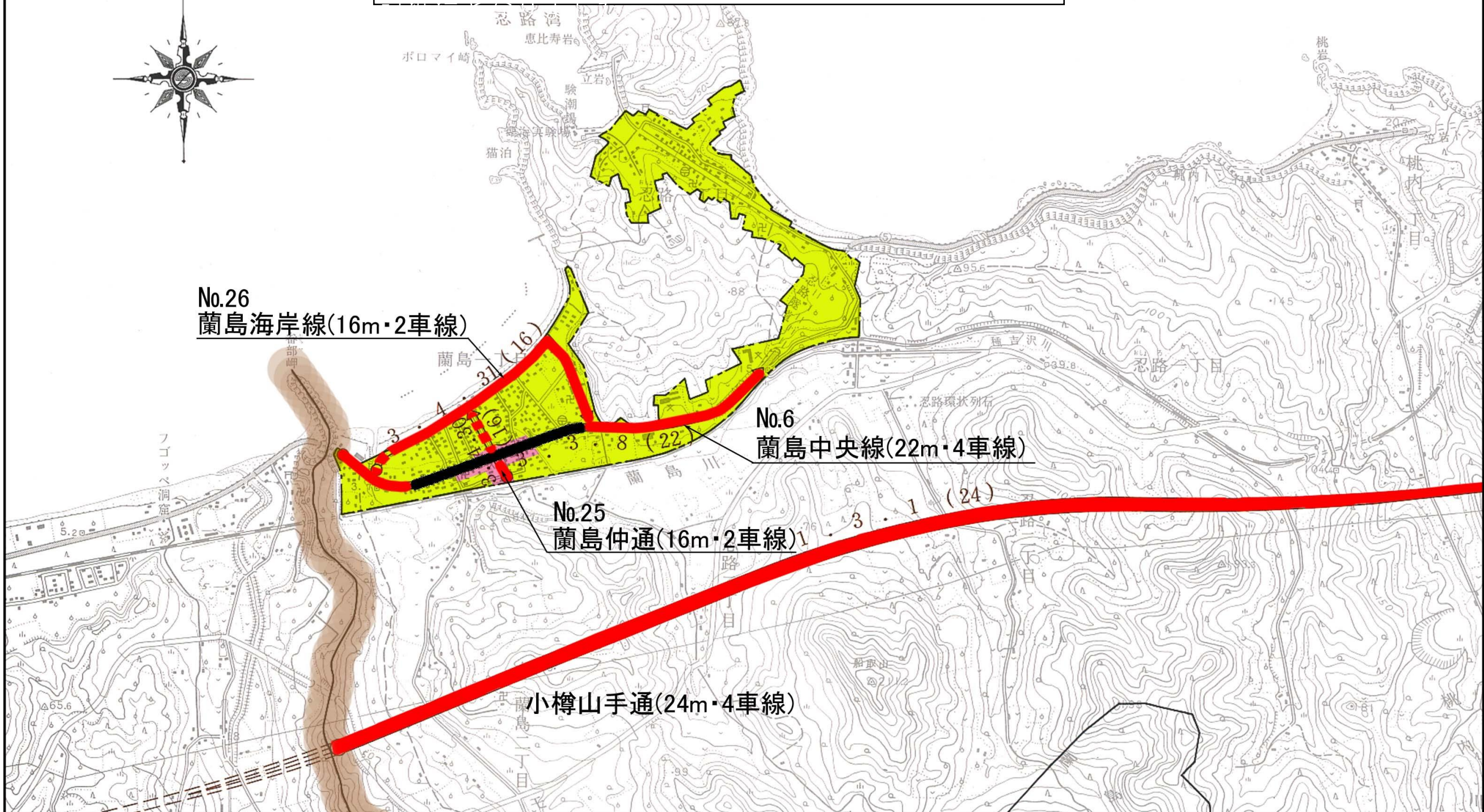


No.26
蘭島海岸線(16m・2車線)

No.6
蘭島中央線(22m・4車線)

No.25
蘭島仲通(16m・2車線)

小樽山手通(24m・4車線)



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【全整備時】（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。**



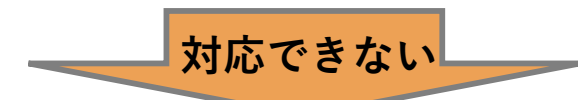
■実現性の検証

- ◆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

- ・対応できない。



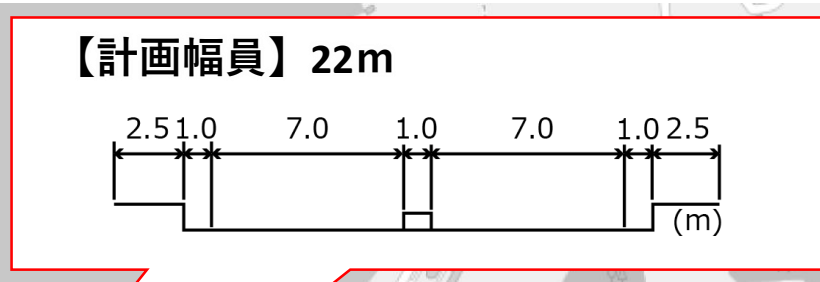
■代替路線の有無

- ・なし

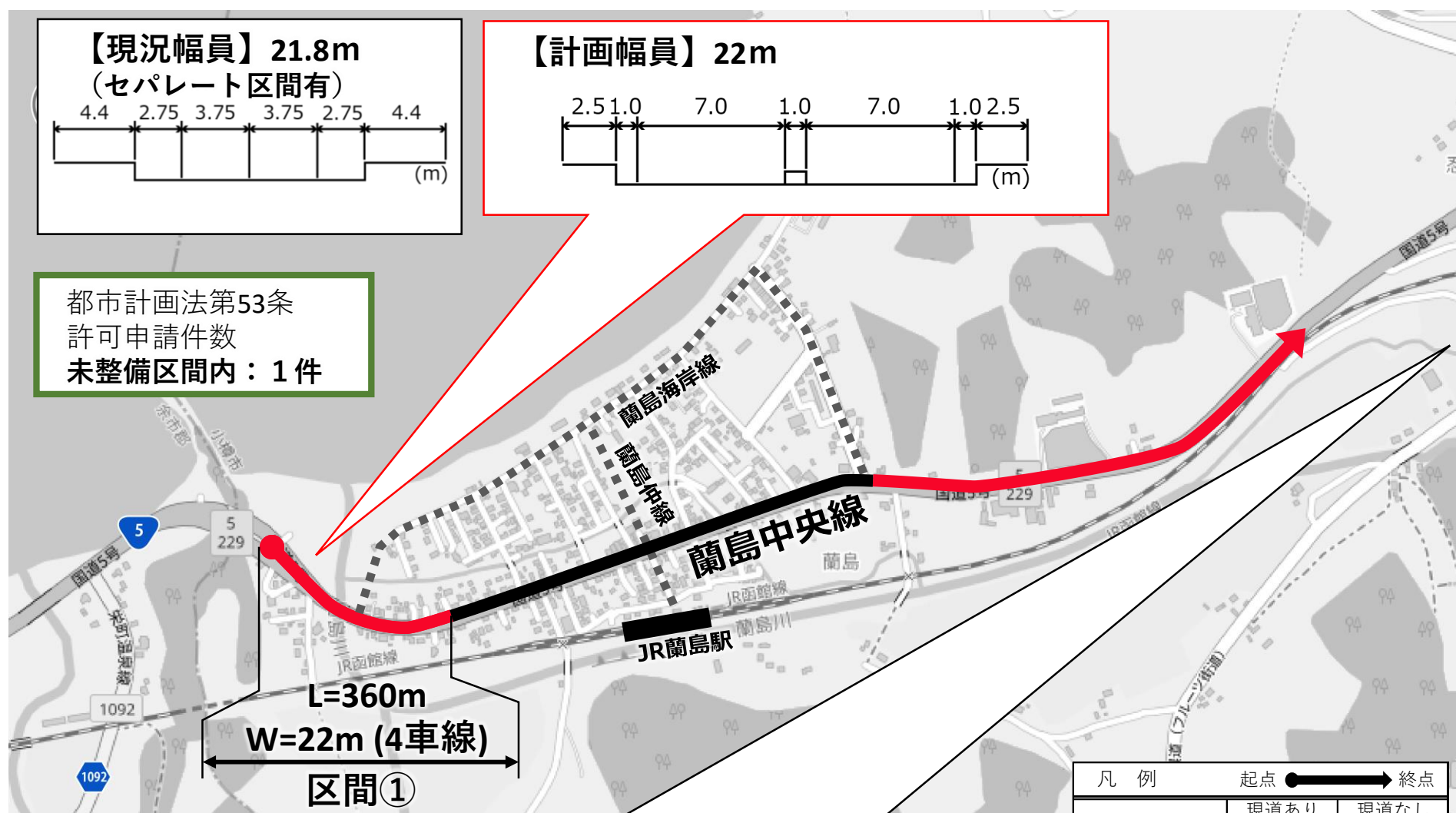


検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	11,986台/日（0.27・44,000台/日）
-----------------------	---------------------------



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：1件



右側に、方針策定の大まかな流れを記載しています。上の「必要性の検証」の部分で、重要な道路機能を担っており、必要性が高い。
次に、「実現性の検証」の部分で、蘭島川を横断する橋梁の工事があって、事業の実現性には課題がある。
その次に、「計画変更」の部分では、都市計画変更をしても課題の解決ができない、対応できない。
その次に、「代替路線の有無」の部分では、代替路線がなし。
以上のことから、検討継続となりました。

凡 例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■
	整備済	未整備

■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① $2.5 \leq$ ③ 3.5 ）

（全体道路密度② $9.4 \geq$ ③ 3.5 ）

【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。



「検討継続」に至ったプロセスを詳しく見る場合は、こちらのページになります。こちらは、北海道の見直しガイドラインにあるフローの構成と同じような構成としております。検証した結果をあてはめ、方針の方向性をだしております。進んだフローの部分を色塗りし、進まなかったフローの部分は、点線で表現しております。

■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

必要性 高



■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

課題あり



■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

対応できない



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、沿道法面の擁壁工事があるため、事業の実現性に課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

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151-3～忍路1丁目145-2
延長	720m
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

・用地は取得済みであるが、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）	9,469台/日（0.99・9,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	12,240台/日（0.28・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
 - ・沿道法面の擁壁
- ◆社会環境
 - ・近隣に埋蔵文化財包蔵地あり
- ◆財政環境
 - ・沿道法面の擁壁

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

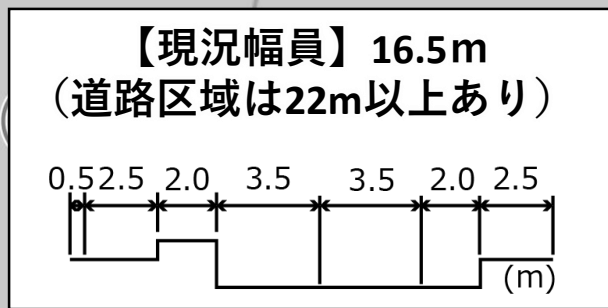
■代替路線の有無

・なし

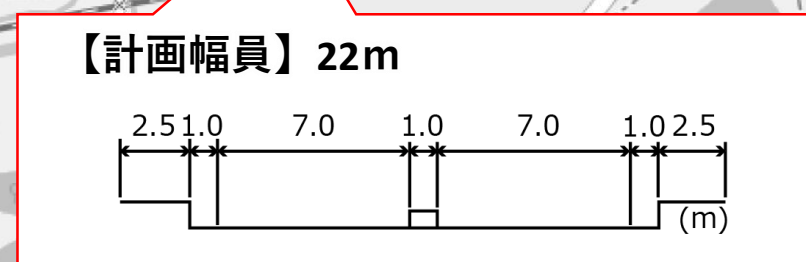
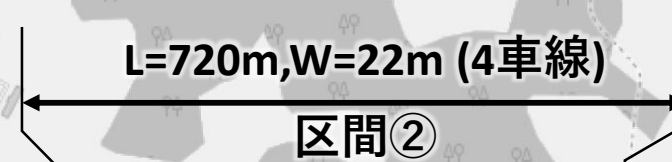
代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
12,181台/日（0.28・44,000台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：1件



凡例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	■	□
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■
	整備済	未整備

■ 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。

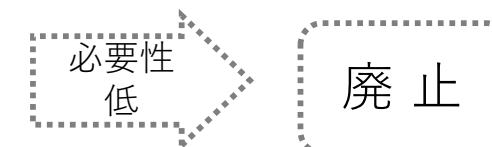
◆道路密度・配置バランス

- ・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① $2.5 \leq$ ③ 3.5 ）
（全体道路密度② $9.4 \geq$ ③ 3.5 ）

【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。

必要性 高



■ 実現性の検証

◆道路構造

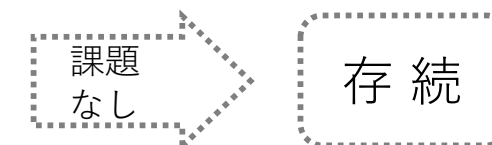
- ・沿道法面の擁壁

◆社会環境

- ・近隣に埋蔵文化財包蔵地あり

◆財政環境

- ・沿道法面の擁壁

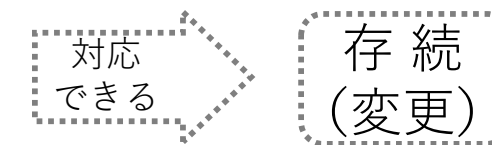


課題あり

■ 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

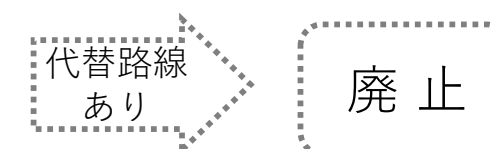


対応できない

■ 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



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、沿道法面の擁壁工事があるため、事業の実現性に課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

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247～蘭島1丁目197
延長	70m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000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、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	153台/日（0.02・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	84台/日（0.01・8,000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

・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



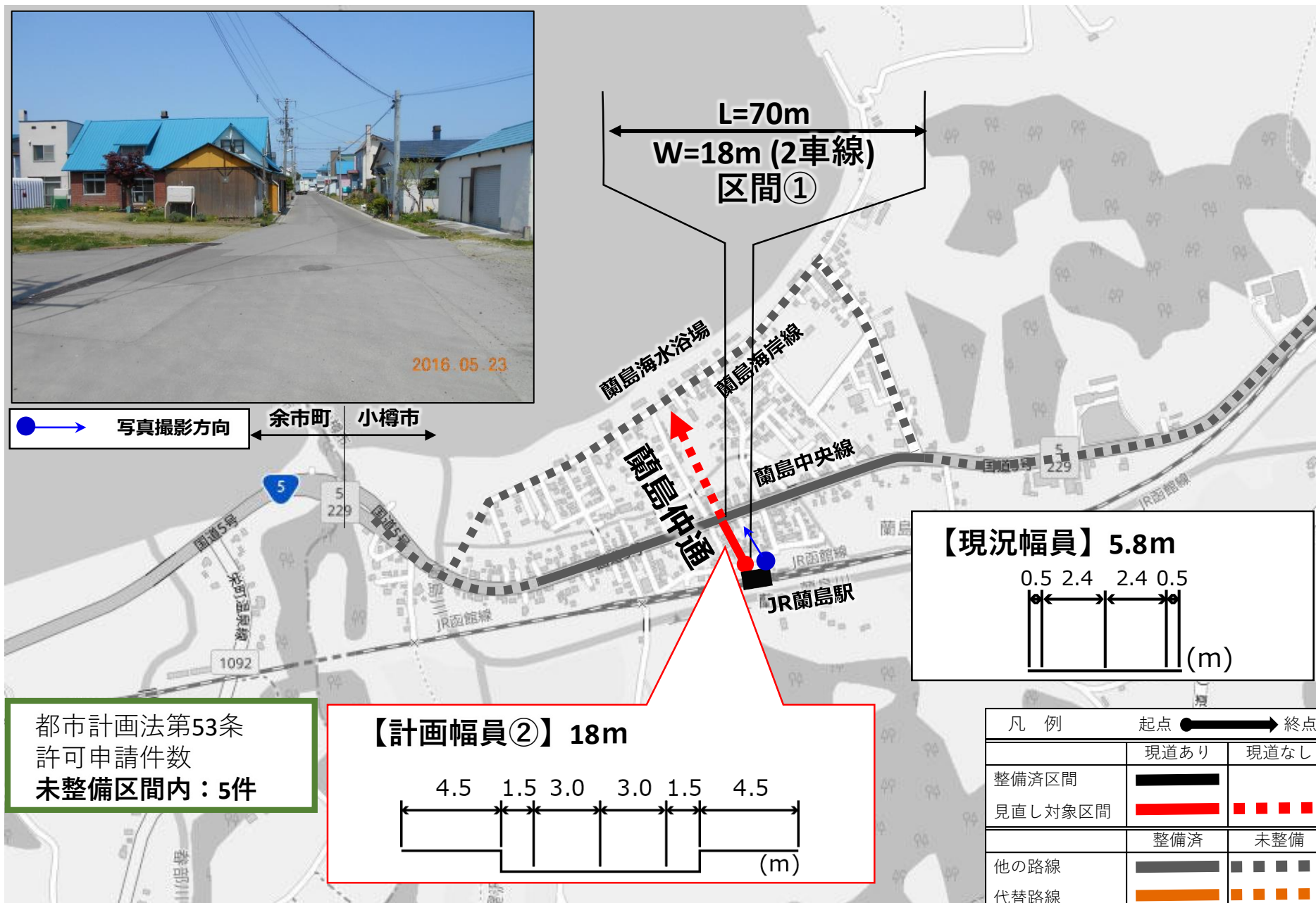
■代替路線の有無



廃止

※用途地域の見直しを要する

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	84台/日（0.01・7,200台/日）
-----------------------	----------------------



凡例	起点	終点
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■
	整備済	未整備

■ 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。（4種2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）

◆交通機能

- ・JR蘭島駅へのアクセス機能を有するが、駅利用者は減少傾向にあり、必要性は低い。
S47年:331人/日⇒H30年:124人/日
- ・行き止り区間であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化等に寄与せず必要性は低い。
- ・重要度が高い道路機能は有していない。

【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性

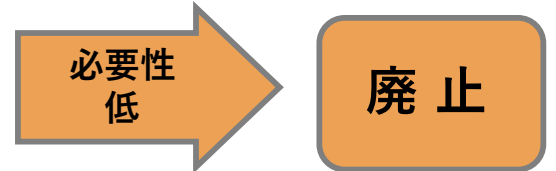
- ・廃止した場合においても、現道があり、行き止り区間であるため道路の連続性は確保される。

◆道路密度・配置バランス

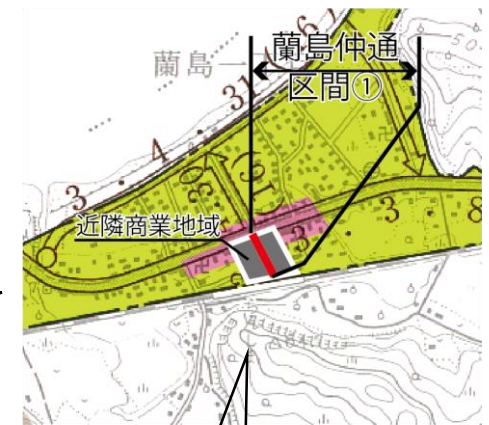
- ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。
（幹線系道路密度① $2.5 \leq$ ③ 3.5 ）
（道路密度② $9.4 \geq$ ③ 3.5 ）

【必要性の検証結果】

- ・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題がなく、都市計画道路としての必要性は低い。



※沿道土地利用を目的とした近隣商業地域が指定されているため、用途地域の見直しを要する



■ 実現性の検証

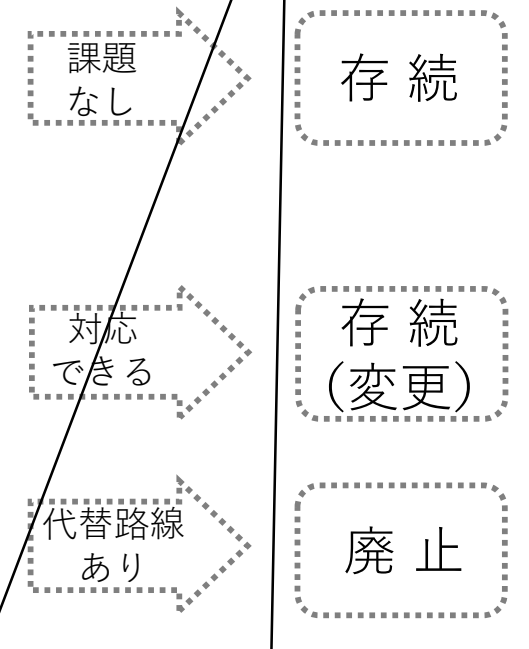
「用途地域」と「都市計画道路」の関係は、こちらの図になります。都市計画道路の中心から両側に30m、併せて幅60mの部分の用途地域が、近隣商業地域となっており、その周りは第1種住居地域となっております。道路の沿道を近隣商業地域として指定しているため、都市計画道路が廃止、つまり都市計画道路ではなくなると、関連して近隣商業地域であることが妥当であるのか、用途地域の見直しも必要になってくるということです。

■ 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】

■ 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】



検討継続
(適宜見直し)

交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。但し、この区間の沿道の用途地域は、道路に合わせて指定されているため、用途地域の見直しと同時に都市計画変更する必要があります。

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247～蘭島1丁目197
延長	230m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000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、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定

④整備の課題

・既成住宅地を縦断し、河川（蘭島川）を横断する必要があることから、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元機能 ※現道がないため、隣接する市道蘭島第3連絡通線の現況交通量

現況交通量（混雑度・交通容量）	164台/日※（0.05・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	85台/日（0.01・8,000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

・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



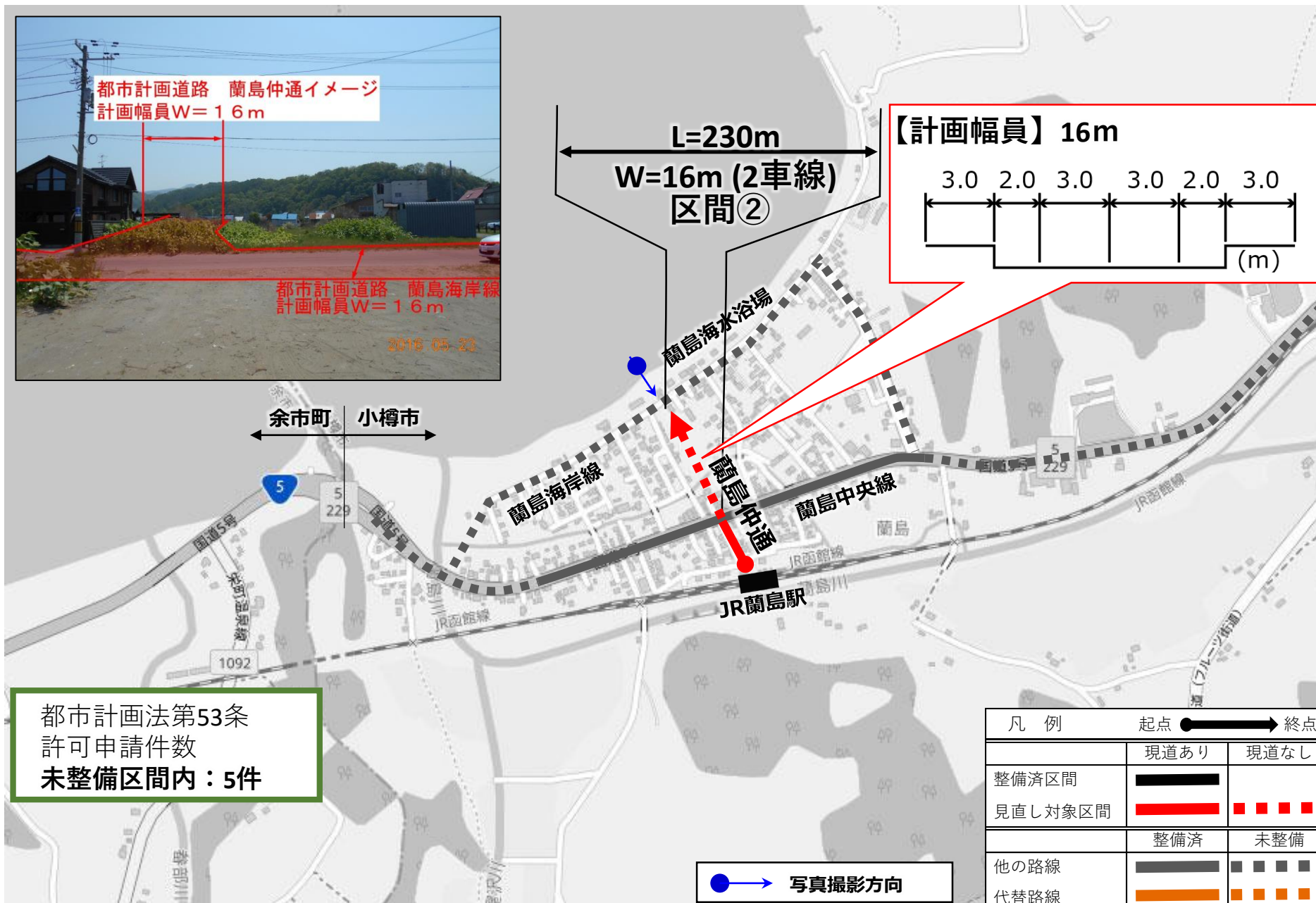
■代替路線の有無



廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）

0台/日（0.00・3,600台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

凡例	起点	終点
	●	→
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■
	整備済	未整備

■ 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。
(4種2級・4,000~10,000台/日)

②道路機能（その他）

◆交通機能

- ・JR蘭島駅から蘭島海水浴場へのアクセス機能を有するが海水浴場利用客が減少傾向、必要性は低い。

S53年:84万人/年⇒H30年:約10万人/年

◆都市防災機能

- ・津波災害警戒区域（災害ハザードエリア）内にあるが、計画路線から左右100mの範囲内に、縦軸の並行路線（市道3路線）存在、必要性は低い。

◆市街地形成機能

- ・新たに街区を形成し、土地利用の誘導形成に寄与する路線であるが、津波災害警戒区域（災害ハザードエリア）にあり、必要性は低い。
- ・重要度が高い道路機能は有していない。

【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、現道が無い場合、連続性に影響はない。

◆道路密度・配置バランス

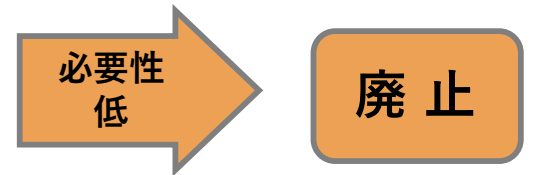
- ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。

(幹線系道路密度① $2.5 \leq$ ③ 3.5)

(道路密度② $9.4 \geq$ ③ 3.5)

【必要性の検証結果】

- ・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題がなく、都市計画道路としての必要性は低い。

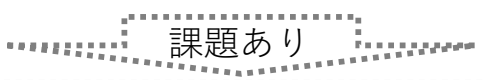


■ 実現性の検証



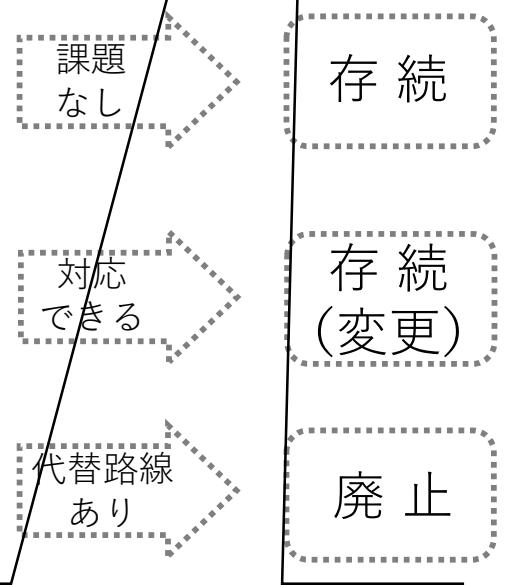
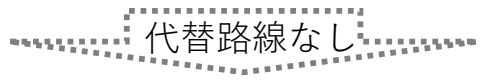
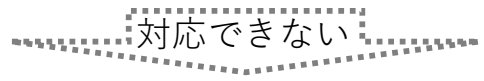
■ 計画変更

【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】



■ 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】



交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

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301-1～蘭島1丁目155-1
延長	1,310m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000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、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が立地し、河川（蘭島川）横断があることから、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	47台/日（0.01・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	29台/日（0.00・8,000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

・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更

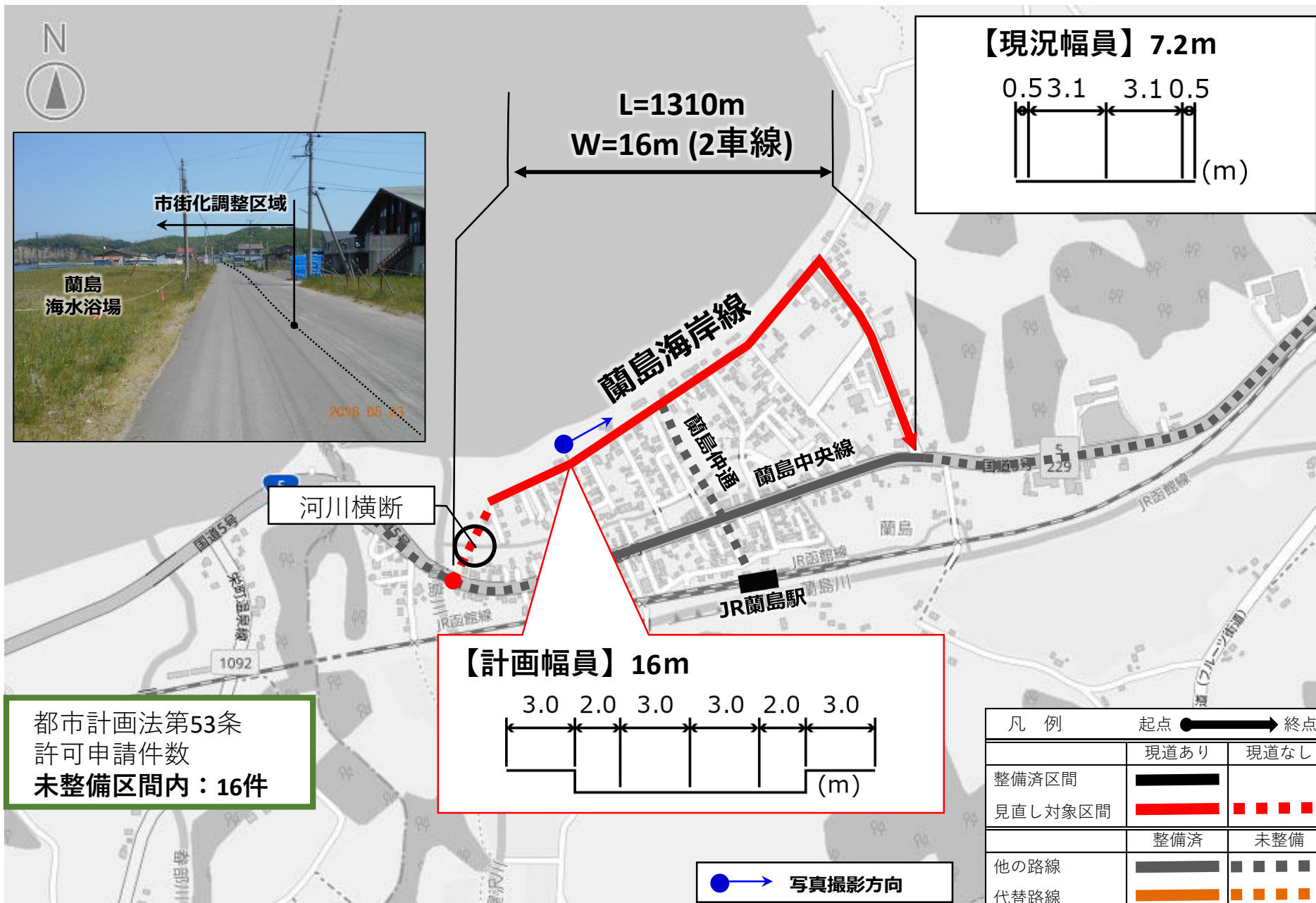


■代替路線の有無

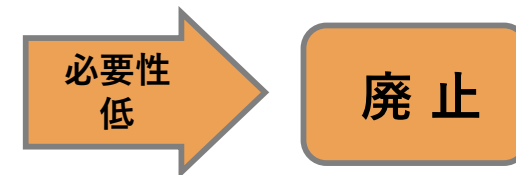
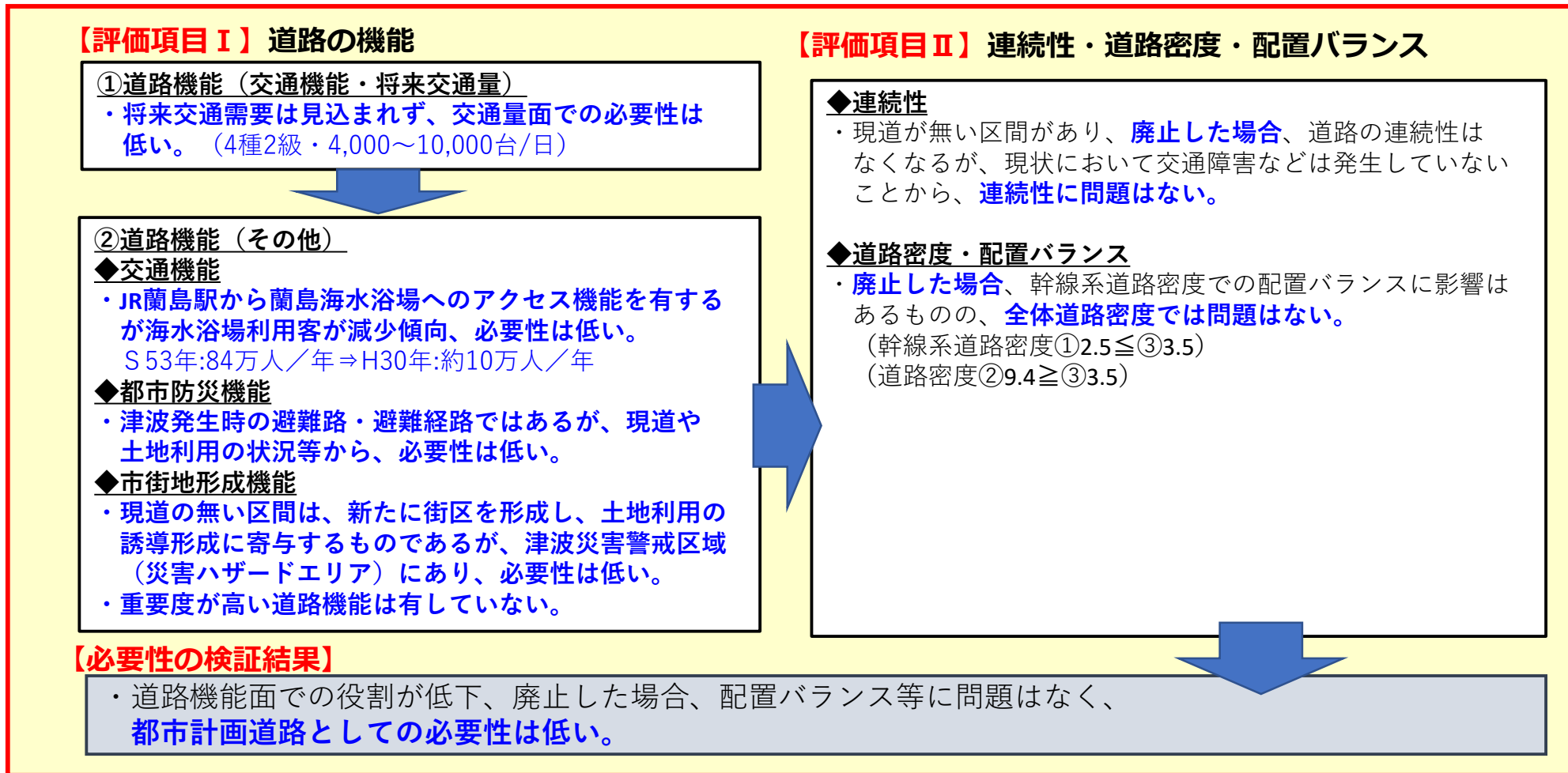


廃 止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	81台/日（0.02・3,600台/日）
-----------------------	----------------------



■ 必要性の検証



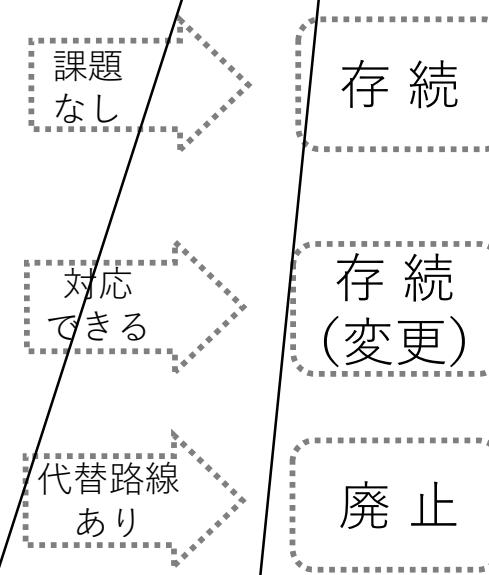
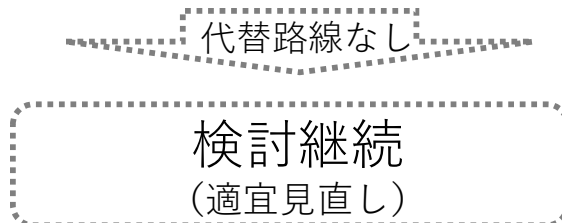
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



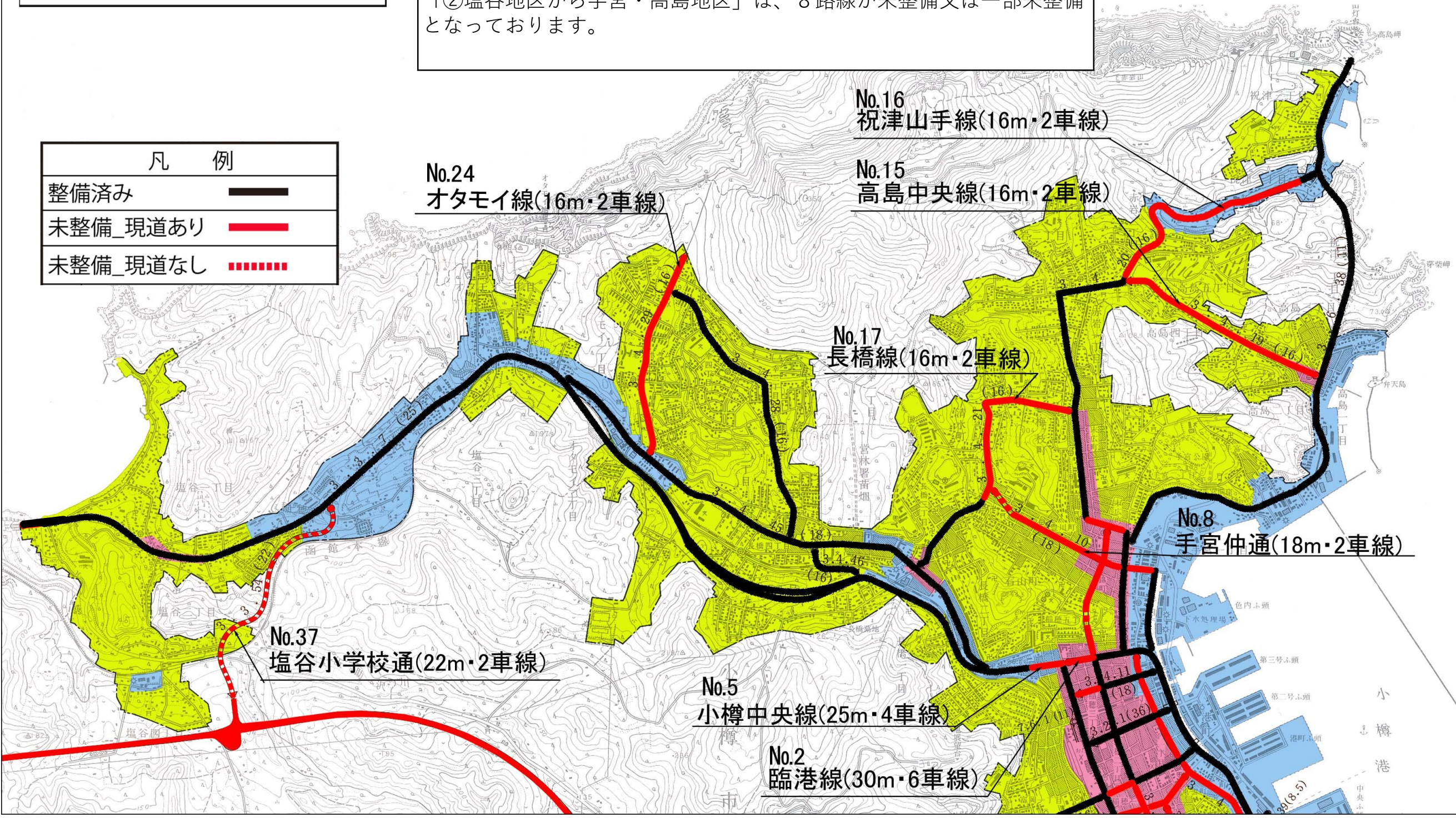
交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

(余 白)

位置図 個別路線(区間)の概要
 ②塩谷地区～手宮・高島地区

「②塩谷地区から手宮・高島地区」は、8路線が未整備又は一部未整備となっております。

凡 例	
整備済み	——
未整備_現道あり	——
未整備_現道なし	⋯⋯



No.37
塩谷小学校通(22m・2車線)

No.24
オタモイ線(16m・2車線)

No.17
長橋線(16m・2車線)

No.16
祝津山手線(16m・2車線)

No.15
高島中央線(16m・2車線)

No.5
小樽中央線(25m・4車線)

No.2
臨港線(30m・6車線)

No.8
手宮仲通(18m・2車線)

①都市計画決定の経緯 経過年数：53年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和41年8月25日	従来の路線を廃止し、起終点、線形及び幅員を改めて決定
昭和56年8月10日	一部幅員の拡幅変更（立体交差へ変更）

②計画諸元

見直し対象区間	稲穂4丁目～稲穂5丁目31-7
延長	200m
機能分類・道路区分・交通容量	幹線道路・4種1級・43,200台/日

③計画決定時の位置づけ

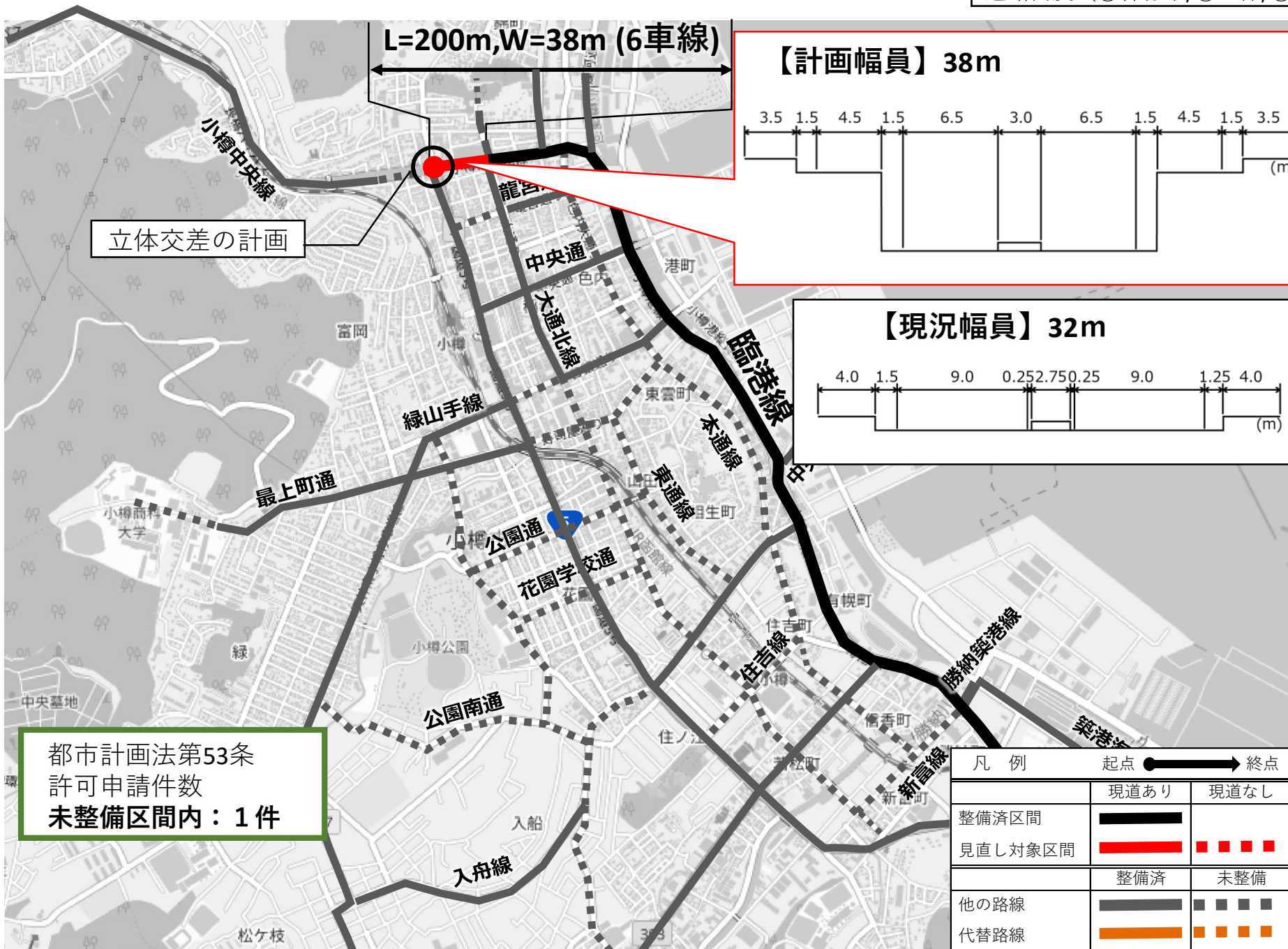
・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更（立体交差化）

④整備の課題

・立体交差（アンダーパス）の計画であり、未取得用地もあることから、多額の事業費を要する。
・稲北交差点（小樽中央線×臨港線）令和2年主要渋滞箇所解除

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	19,506台/日（0.45・43,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	17,964台/日（0.42・43,200台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.7 / ②19.2 / ③3.4



■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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
 - ・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
 - ・色内川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆財政環境
 - ・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
 - ・色内川の暗渠（現況は施工済み）

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）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
18,288台/日（0.42・43,200台/日）

■ 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） ・一定の将来交通需要が見込まれ、交通量面での必要性は高い。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・市内地域間を結ぶ都市内幹線道路 ・中心市街地や主要観光地（小樽運河等）、物流拠点（小樽港）等へのアクセス機能 ◆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2次緊急輸送道路」	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 （幹線系道路密度①4.7≧③3.4）
--	--

【必要性の検証結果】
・連続性等は問題ないが、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。



■ 実現性の検証

◆道路構造
・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
・色内川の暗渠（現況は施工済み）
◆財政環境
・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
・色内川の暗渠（現況は施工済み）



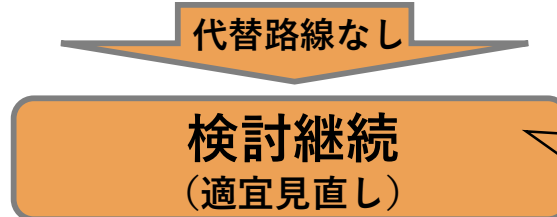
■ 計画変更

【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



重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、小樽中央線とアンダーパスで立体交差となるため事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、起終点、線形及び一部幅員の拡幅変更）
昭和56年8月10日	一部幅員の拡幅変更（立体交差へ変更）

②計画諸元

見直し対象区間	稲穂5丁目8-93～稲穂4丁目12-2
延長	190m
機能分類・道路区分・交通容量	主要幹線道路・4種1級・43,200台/日

③計画決定時の位置づけ

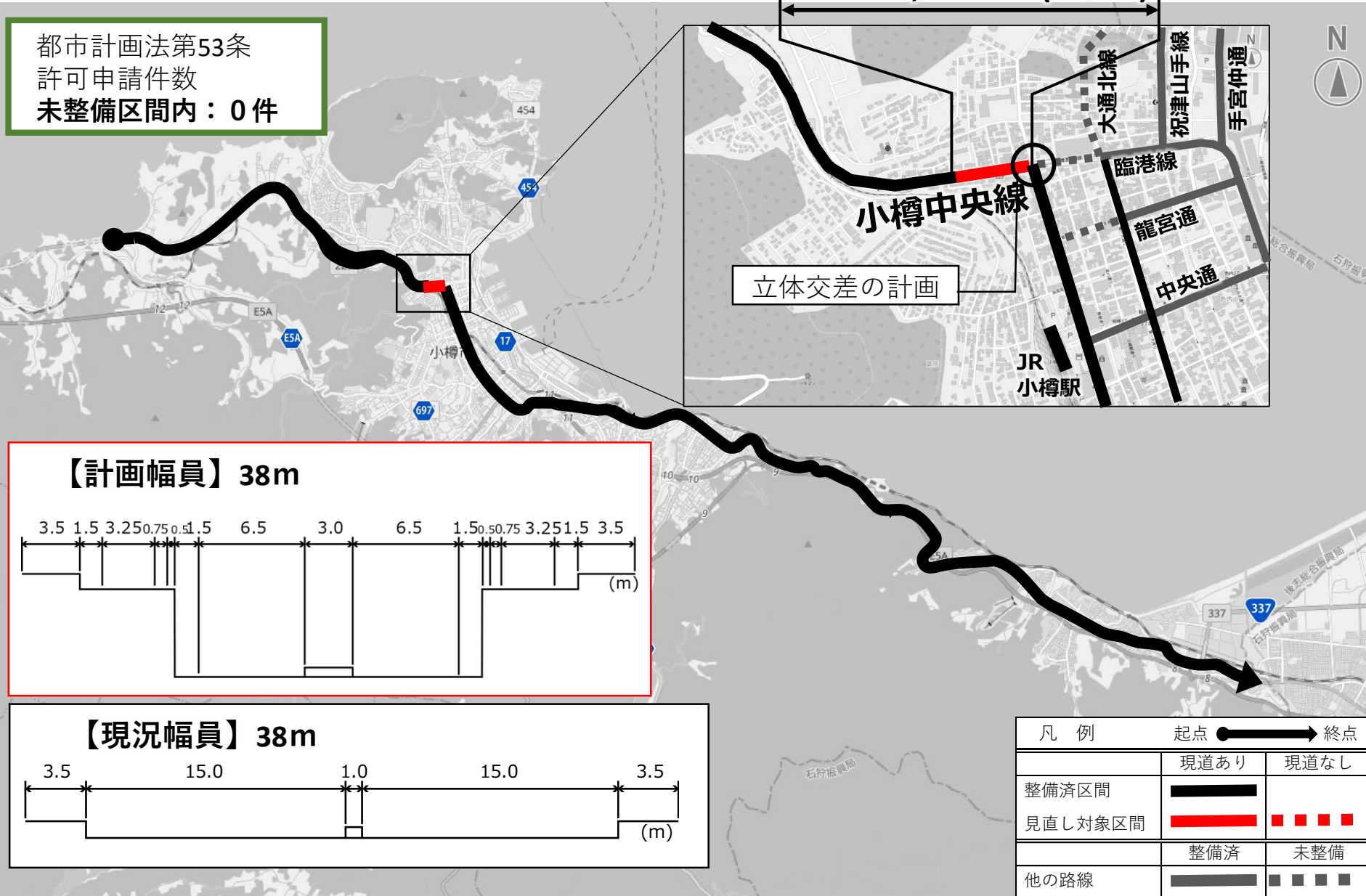
・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更（立体交差化）

④整備の課題

・用地は取得済みであるが、立体交差（アンダーパス）の計画であるため、多額の事業費を要する。
 ・稲北交差点（小樽中央線×臨港線）令和2年主要渋滞箇所解除

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	26,874台/日（0.62・43,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	23,596台/日（0.55・43,200台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.7 / ②19.2 / ③3.4



■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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。**



■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・臨港線との立体交差（アンダーパス）
 - ・色内川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆財政環境
 - ・臨港線との立体交差（アンダーパス）
 - ・色内川の暗渠（現況は施工済み）



■計画変更

・対応できない。



■代替路線の有無

・なし



検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	24,094台/日（0.56・43,200台/日）
-----------------------	---------------------------

■ 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）

- ・一定の将来交通需要が見込まれ、交通量面での必要性は高い。（4種1級・10,000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
- ・中心市街地や主要観光地（小樽運河等）、物流拠点（小樽港）等へのアクセス機能

◆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

- ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。
（幹線系道路密度①4.7≧③3.4）

【必要性の検証結果】

- ・連続性等は問題ないが、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

- ・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
- ・色内川の暗渠（現況は施工済み）

◆財政環境

- ・小樽中央線との立体交差（アンダーパス）
- ・色内川の暗渠（現況は施工済み）

課題あり

■ 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

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

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、臨港線とアンダーパスで立体交差となるため事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。



①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	清水町78～色内3丁目92-2
延長	860m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

④整備の課題

- ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。
- ・起点（長橋線）から約200mの区間は現道が無く、既成市街地を縦断する計画であるため、整備による地域コミュニティの分断や建替え困難な小規模残地の発生懸念

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	4,416台/日（0.61・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,225台/日（0.23・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・現道の無い区間の擁壁
 - ・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆市街地環境
 - ・整備による地域コミュニティの分断
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・現道の無い区間の擁壁
 - ・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）

課題あり

■計画変更

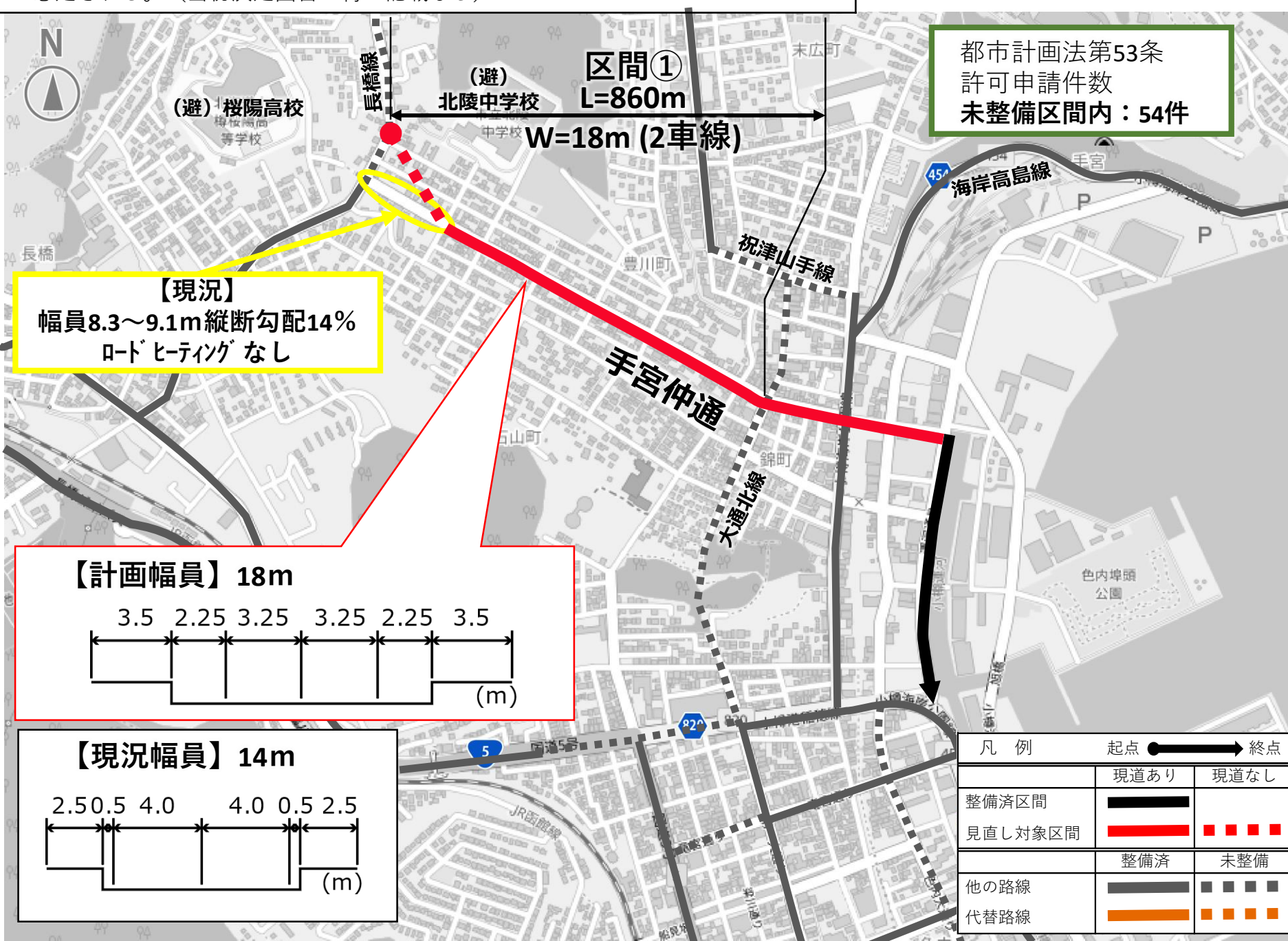
・対応できる。（幅員の変更）

対応できる

■代替路線の有無

存続（変更）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,849台/日（0.26・7,200台/日）



■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。（4種1級・10,000台/日以上）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
・店舗、事務所等への沿道サービス機能
- ◆都市防災機能
・津波発生時の避難路・避難経路
・指定避難所（北陵中学校）へのアクセス路

【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、現道が無い区間があり、廃止した場合、道路の連続性はなくなるが、現状において交通障害などは発生していないことから、連続性に問題はない。
- ◆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はない。
(幹線系道路密度①2.9≤③3.5)
(道路密度②9.1≥③3.6)

【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
・現道の無い区間の擁壁
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆市街地環境
・整備による地域コミュニティの分断
・建替え困難な小規模残地の発生

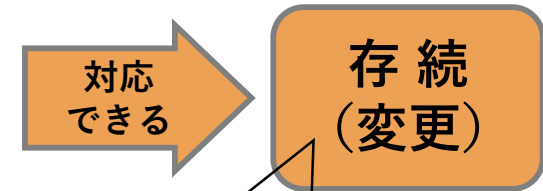
- ◆財政環境
・支障物件が多い
・現道の無い区間の擁壁
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）



■計画変更

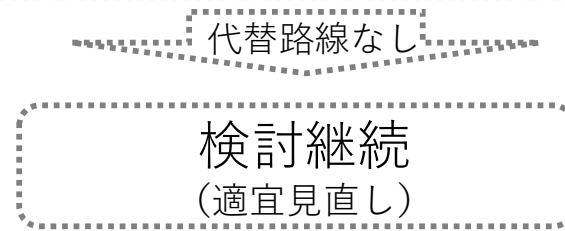
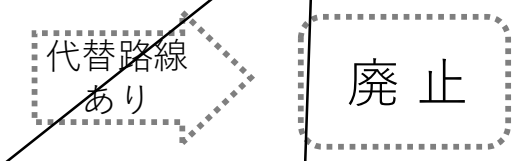
【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

・対応できる。（幅員の変更（4種3級：14mへ変更））



■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】



道路機能上、必要性が高いが、現道が無い区間を通ることによる地域コミュニティの分断や擁壁構造が必要になるため事業の実現性には課題があり、「幅員の縮小」の都市計画変更をして、一定程度課題の解決ができることから、存続の**変更**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	清水町78～色内3丁目92-2
延長	370m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,957台/日（0.41・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,819台/日（0.19・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆市街地環境
 - ・建て替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）

課題あり

■計画変更

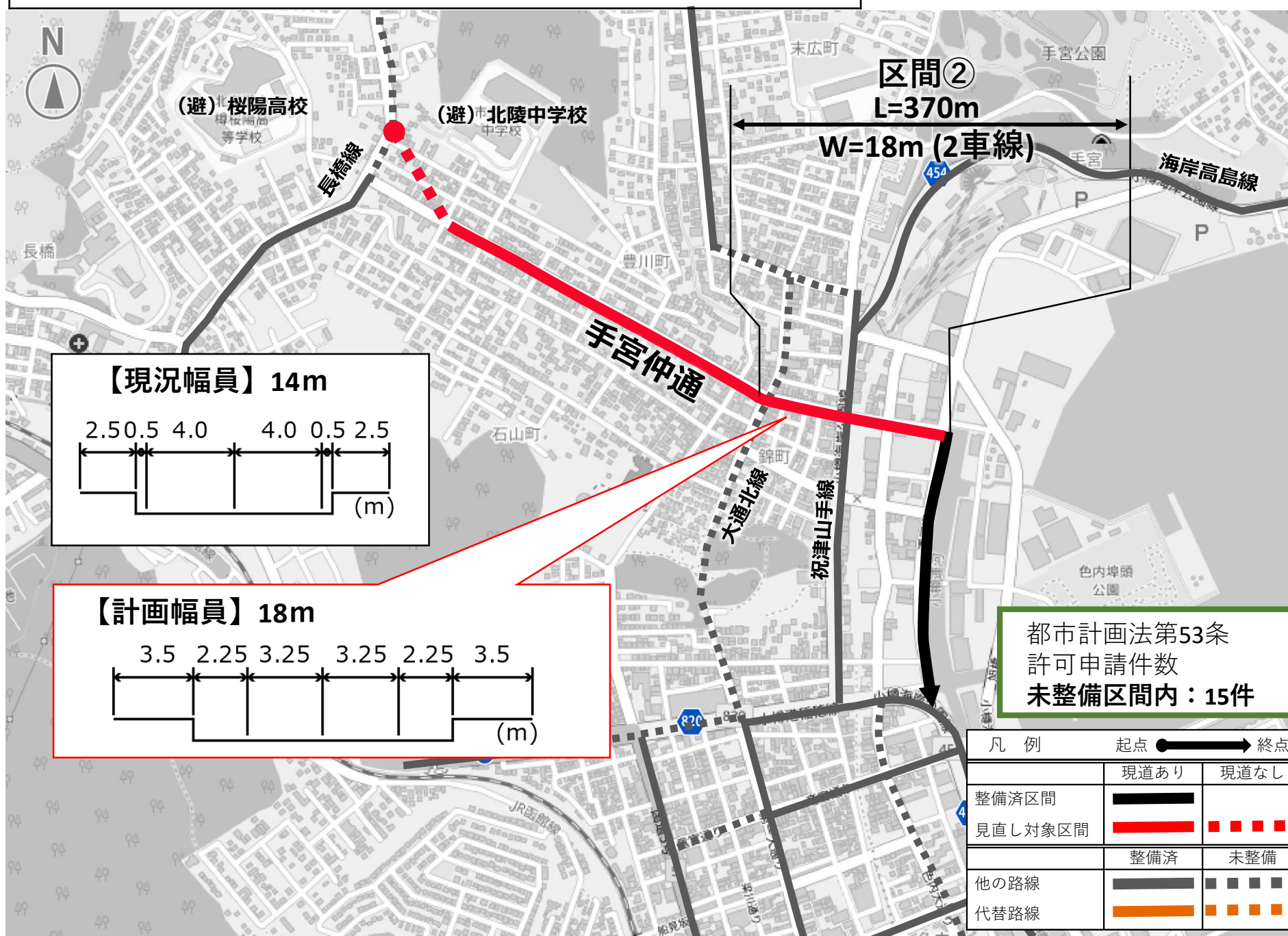
・対応できる。（幅員の変更）

対応できる

■代替路線の有無

存続（変更）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,248台/日（0.17・7,200台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：15件

凡例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	——	——
見直し対象区間	——	■ ■ ■ ■
他の路線	——	■ ■ ■ ■
代替路線	——	■ ■ ■ ■

■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能	【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス
<p>①道路機能（交通機能・将来交通量）</p> <ul style="list-style-type: none">・将来交通需要は見込まれず、交通量面での必要性は低い。（4種1級・10,000台/日以上） <p>②道路機能（その他）</p> <ul style="list-style-type: none">◆交通機能<ul style="list-style-type: none">・物流拠点（小樽港）、主要観光地（運河公園等）等へのアクセス機能・店舗、事務所等への沿道サービス機能◆都市防災機能<ul style="list-style-type: none">・津波災害警戒区域内・津波発生時の避難路・避難経路	<p>◆連続性</p> <ul style="list-style-type: none">・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。 <p>◆道路密度・配置バランス</p> <ul style="list-style-type: none">・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はない。 （幹線系道路密度①2.9≤③3.6） （道路密度②9.1≥③3.6）
<p>【必要性の検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none">・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

必要性 高

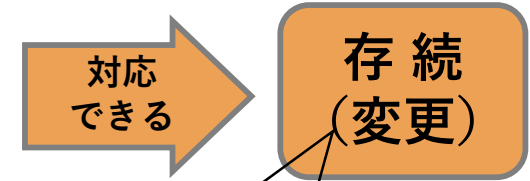
<ul style="list-style-type: none">◆道路構造<ul style="list-style-type: none">・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）◆市街地環境<ul style="list-style-type: none">・建て替え困難な小規模残地の発生◆財政環境<ul style="list-style-type: none">・支障物件が多い・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）



■計画変更

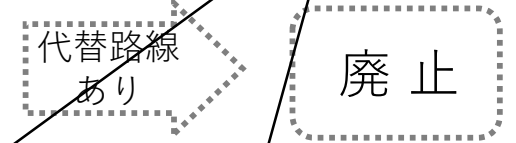
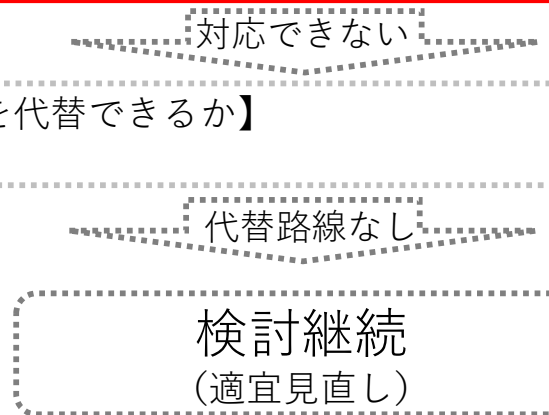
課題あり

<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none">・対応できる。（幅員の変更（4種3級：14mへ変更））
--



■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】



道路機能上、必要性が高いが、小規模残地が多数発生すること等から事業の実現性には課題があり、「幅員の縮小」の都市計画変更をして課題の解決ができることから、存続の**変更**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	高島2丁目～高島5丁目127-3
延長	1410m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、海岸高島線と祝津山手線を結ぶ幹線街路として、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が大きい。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	146台/日（0.02・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	112台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

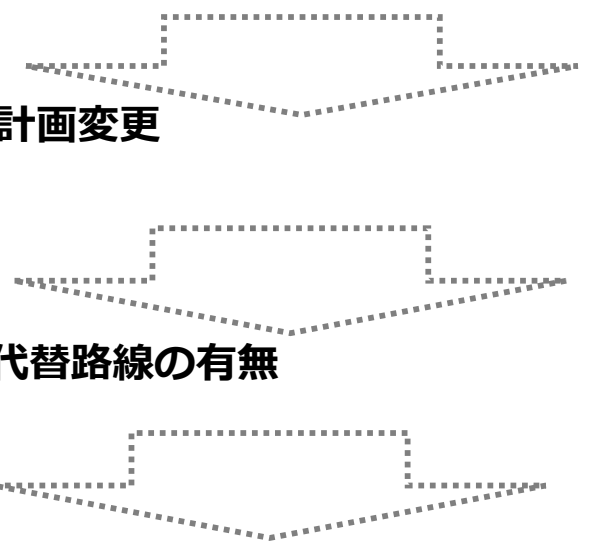
・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証

■計画変更

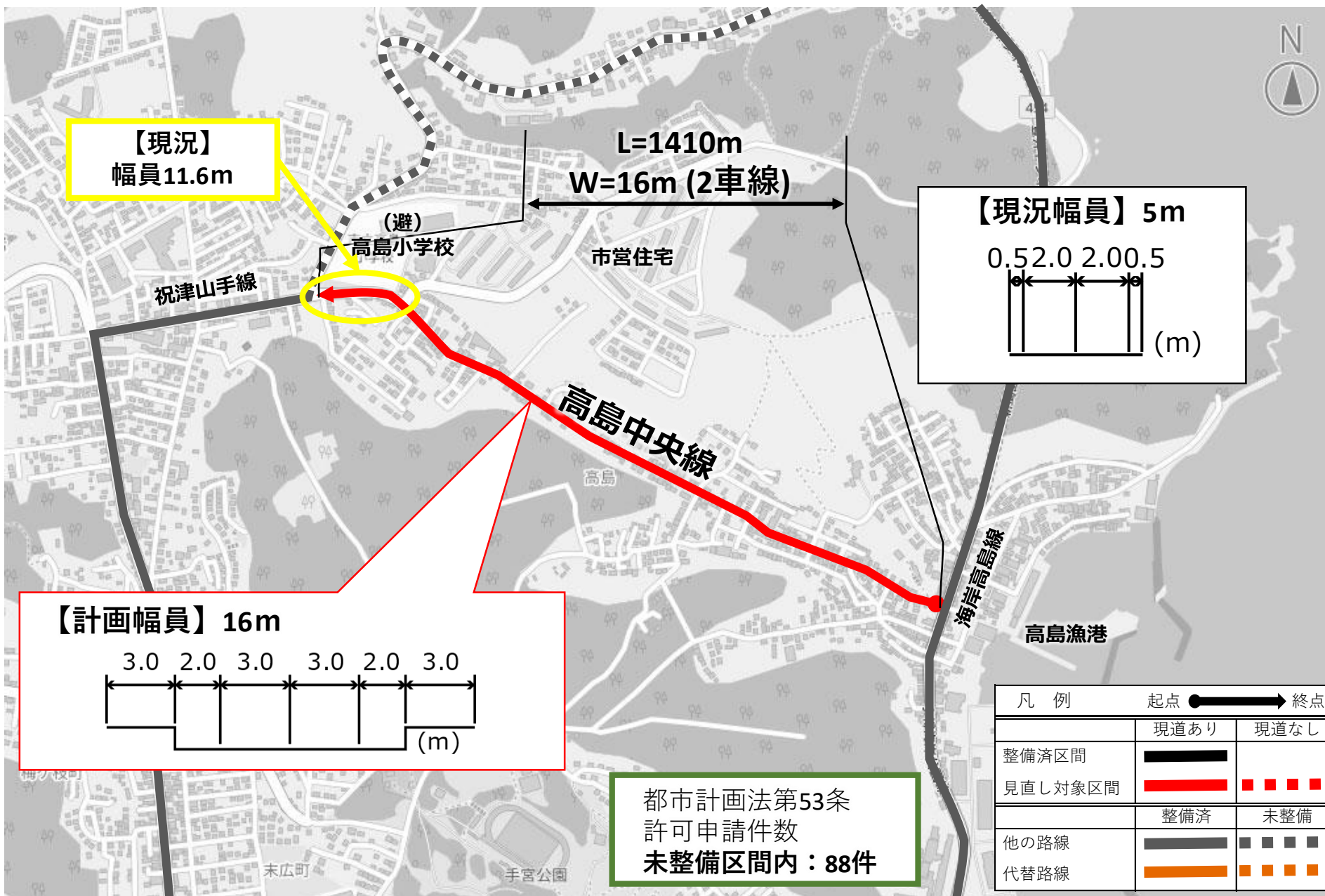
■代替路線の有無



※用途地域の見直しを要する

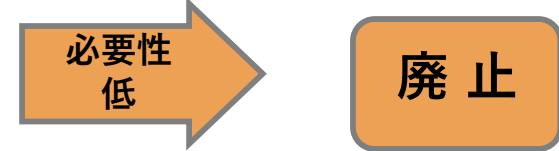
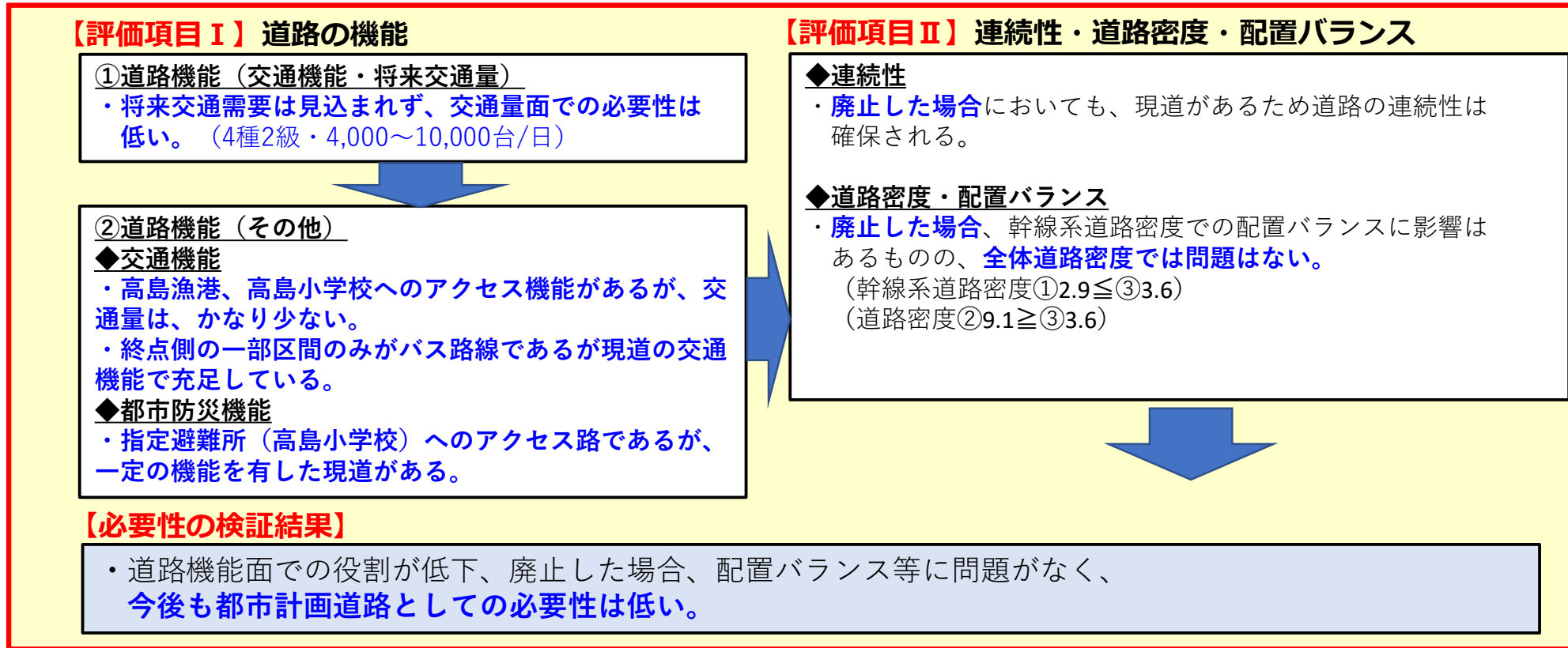


将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	66台/日（0.01・7,200台/日）
-----------------------	----------------------

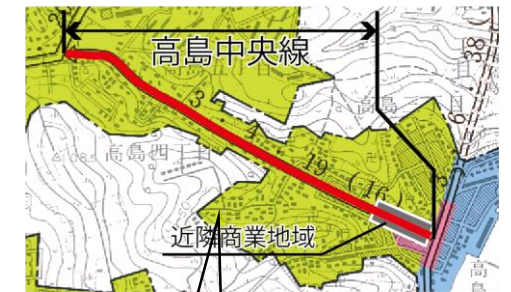


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：88件

■必要性の検証



※沿道土地利用を目的とした近隣商業地域が指定されているため、用途地域の見直しを要する



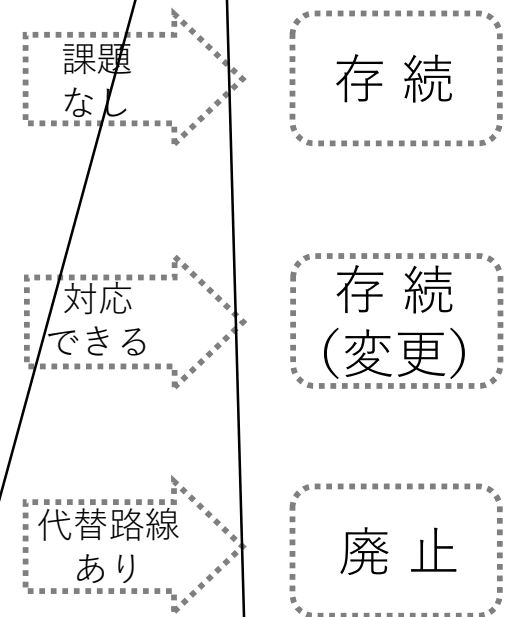
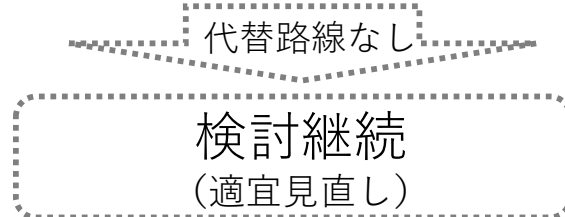
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：38年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、名称、起終点及び線形を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）

②計画諸元

見直し対象区間	末広町30-3～末広町52-26
延長	250m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部から本市に編入前（昭和15年編入合併）の高島町、祝津までを連絡する幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	8,830台/日（1.23・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	4,449台/日（0.56・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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

- ◆道路機能
 - ・手宮川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・手宮川の暗渠（現況は施工済み）

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

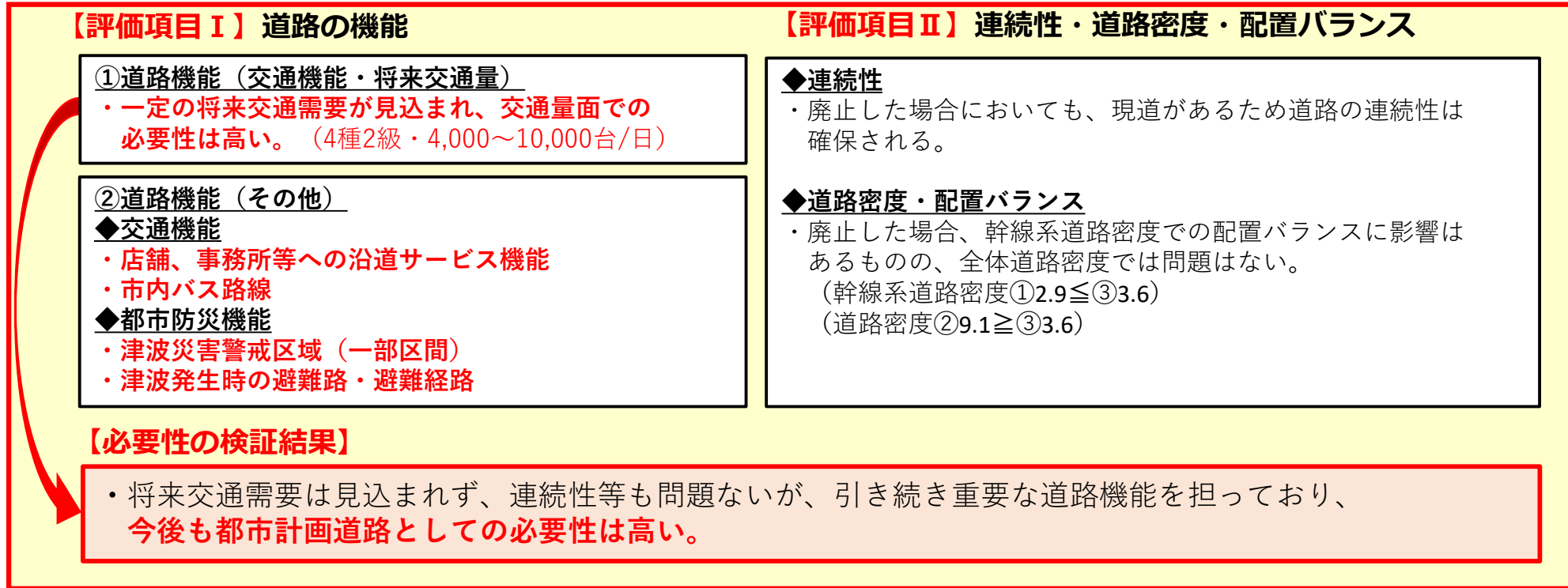
代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

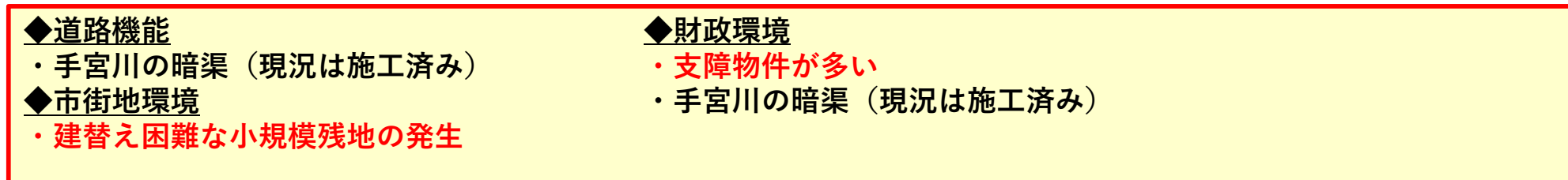
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
7,238台/日（0.90・8,000台/日）



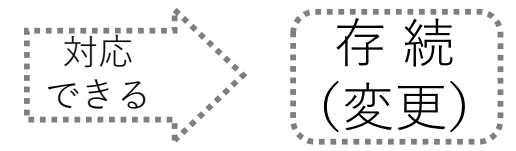
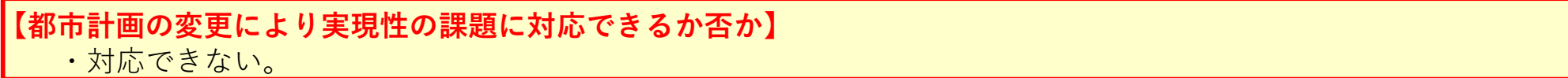
■必要性の検証



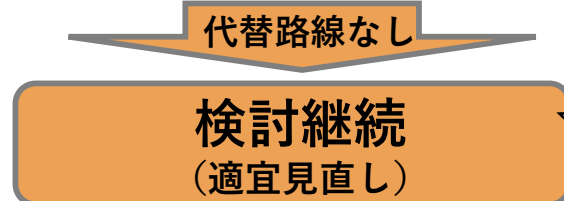
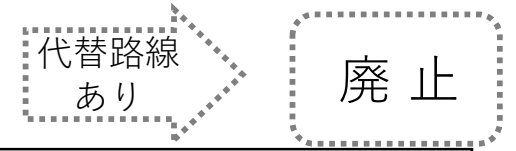
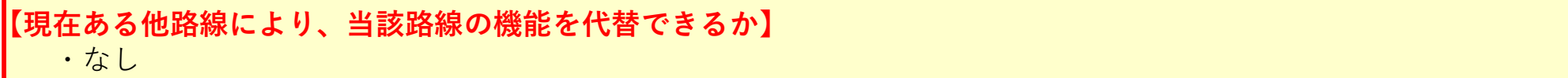
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、小規模残地が多数発生すること等から事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：38年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）
平成8年6月4日	最終変更（終点及び線形の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	赤岩2丁目4-3～祝津2丁目237-2
延長	1,640m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、海岸高島線と高島中央線を結ぶ幹線街路として、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加（延伸）決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	100台/日（0.01・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	237台/日（0.03・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路機能
 - ・祝津川の暗渠
- ◆市街地環境
 - ・建て替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・祝津川の暗渠

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

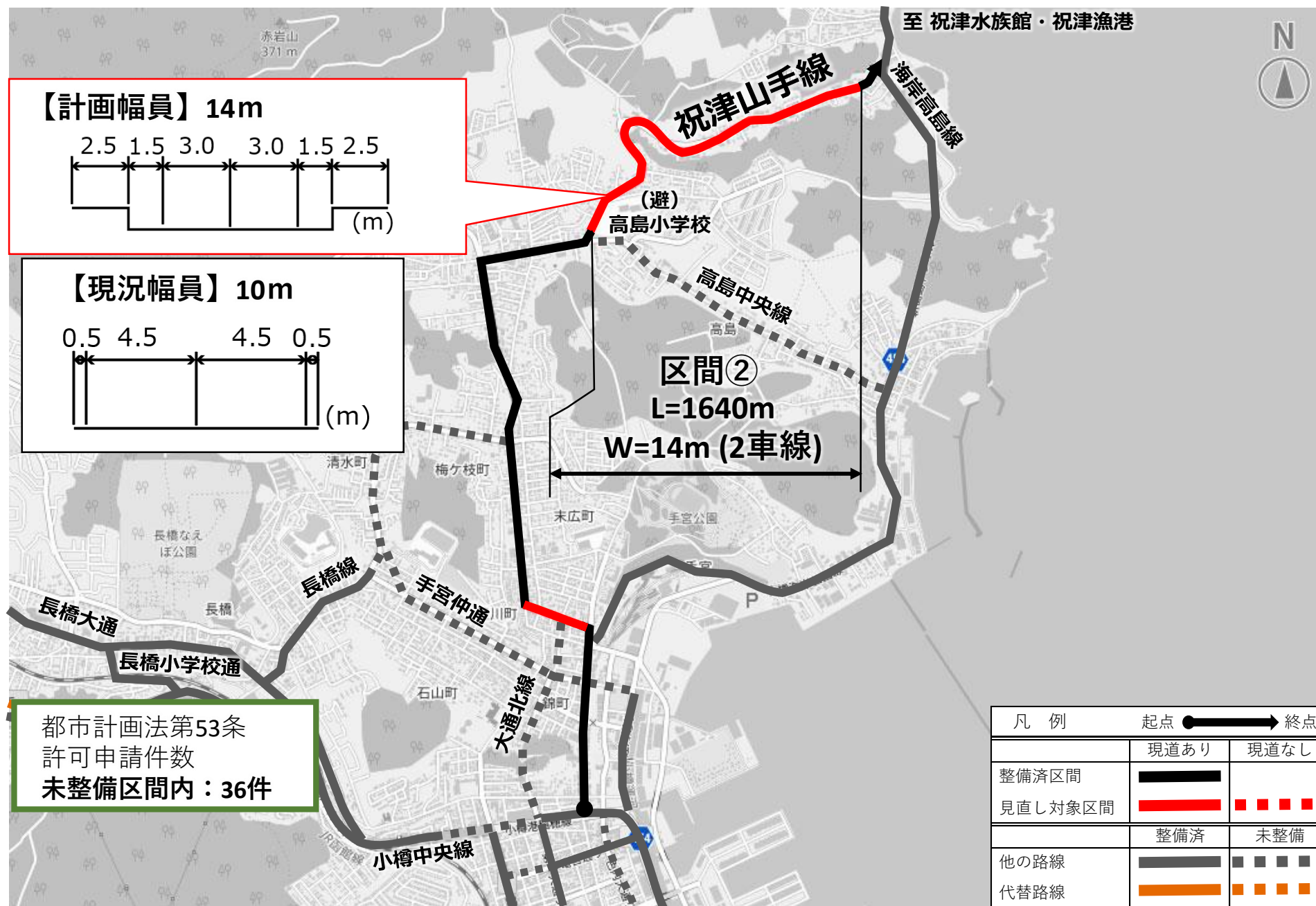
■代替路線の有無

・なし

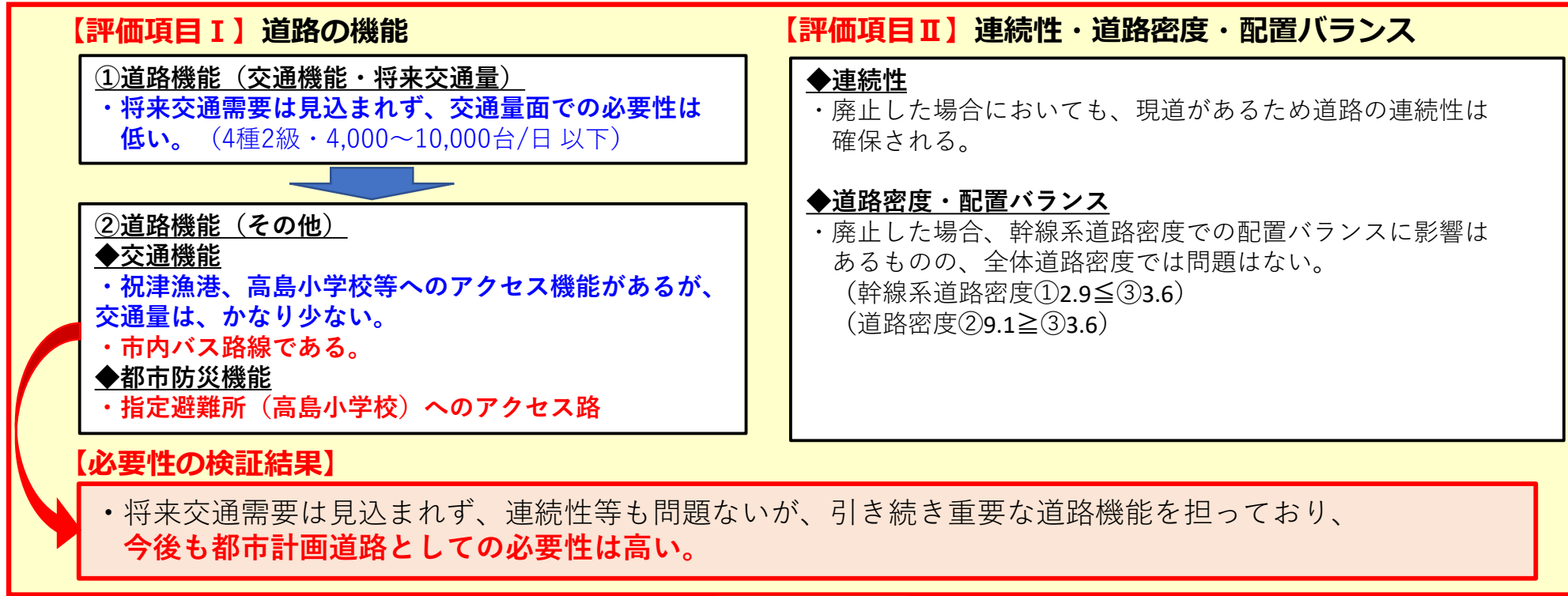
代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

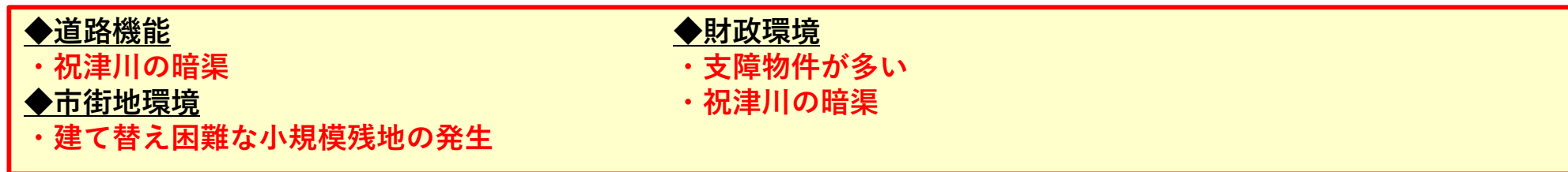
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
95台/日（0.01・7,200台/日）



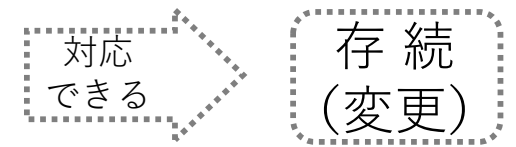
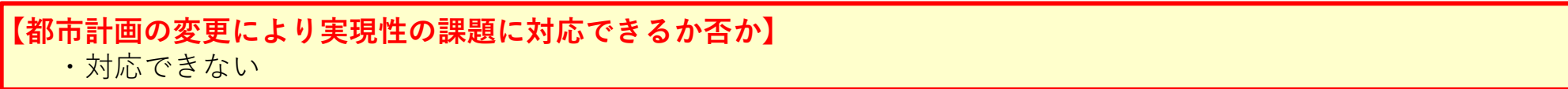
■必要性の検証



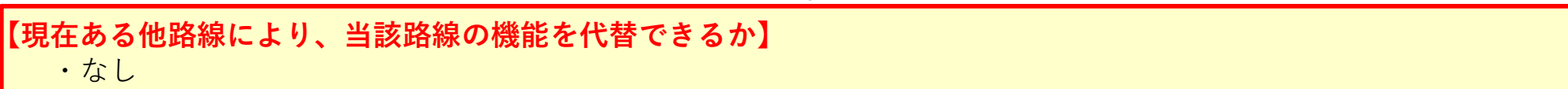
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、河川の暗渠工事や、小規模残地が多数発生すること等から事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、名称、起終点、線形及び幅員を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び幅員の拡幅変更）

②計画諸元

見直し対象区間	梅ヶ枝町6-385～清水町34-38
延長	1,170m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・長橋と手宮とを連絡する幅員15mの幹線街路として決定

④整備の課題

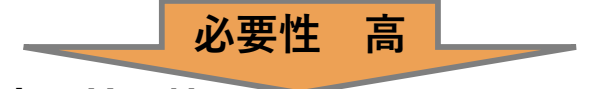
- ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要し、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。
- ・中野植物園（明治41年開園）の一部が支障となる。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	964台/日（0.13・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	797台/日（0.10・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9 / ②9.1 / ③3.6

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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

- ◆自然環境
 - ・中野植物園への影響
- ◆道路構造
 - ・沿道法面、宅地の擁壁
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・沿道法面、宅地の擁壁
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング



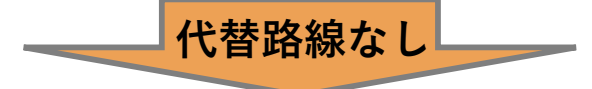
■計画変更

・対応できない。

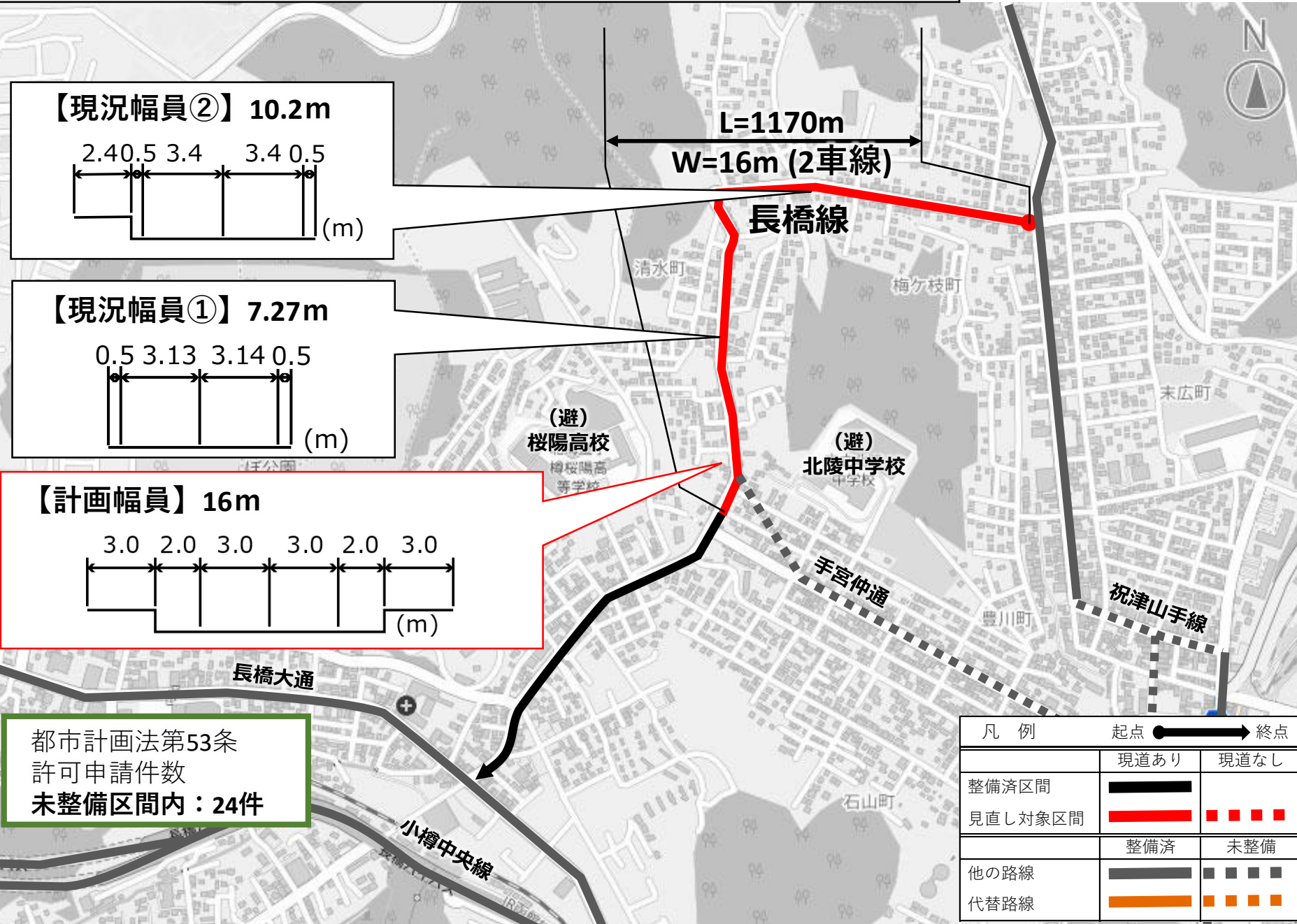


■代替路線の有無

・なし



将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	655台/日（0.08・8,000台/日）
-----------------------	-----------------------



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：24件

■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。（4種2級・4,000～10,000台/日以上）

②道路機能（その他）

◆交通機能

- ・北陵中学校等へのアクセス路
- ・市内バス路線

◆都市防災機能

- ・指定避難所（北陵中学校）へのアクセス路

【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

- ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。
（幹線系道路密度①9.1≧③3.6）

【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。



必要性 高

■実現性の検証

◆自然環境

- ・中野植物園への影響

◆市街地環境

- ・建替え困難な小規模残地の発生

◆道路構造

- ・沿道法面、宅地の擁壁
- ・急勾配の箇所のロードヒーティング

◆財政環境

- ・支障物件が多い
- ・沿道法面、宅地の擁壁
- ・急勾配の箇所のロードヒーティング



課題あり

■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

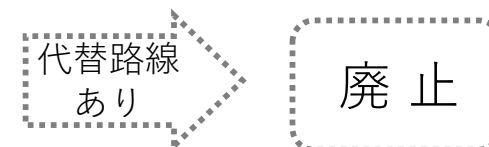


対応できない

■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



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、景観条例（保全樹林）で位置づけられている中野植物園への影響や、擁壁やロードヒーティングの工事などから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

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	オタモイ1丁目6～オタモイ1丁目7 0-5
延長	1,120m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には市営住宅付近を除き、住宅等が建ち並び、擁壁等の構造物が必要な区間があるなど、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,670台/日（0.23・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,048台/日（0.26・8,000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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・沿道法面の擁壁
 - ・オタモイ川の暗渠（起点付近）
- ◆社会環境
 - ・近隣に埋蔵文化財包蔵地あり
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・沿道法面の擁壁
 - ・オタモイ川の暗渠（起点付近）

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

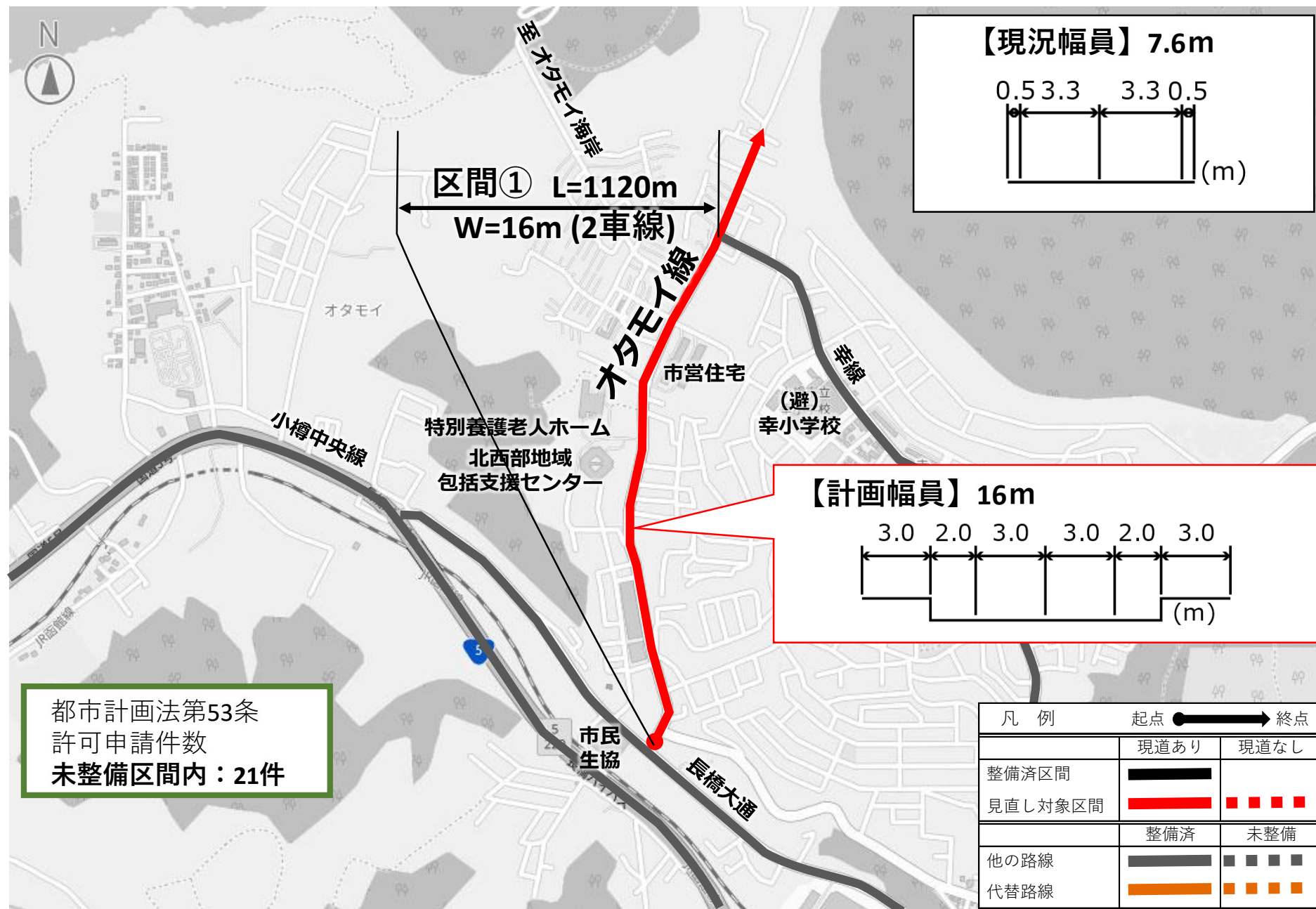
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	2,048台/日（0.26・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------



■必要性の検証

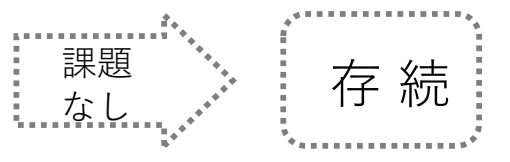
<p>【評価項目Ⅰ】 道路の機能</p> <p>①道路機能（交通機能・将来交通量）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要は見込まれず、交通量面での必要性は低い。（4種2級・4,000～10,000台/日以上） <p>②道路機能（その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆交通機能 <ul style="list-style-type: none"> ・市営住宅、地域包括支援センター、観光地（オタモイ海岸）等へのアクセス機能 ・店舗、事務所等の沿道サービス機能 ・市内バス路線 ◆市街地形成機能 <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業により整備された街区を幸線ともに形成する路線 	<p>【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆連続性 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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はない。 （幹線系道路密度①$2.5 \leq$③$3.5$） （道路密度②$9.4 \geq$③$3.5$）
<p>【必要性の検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

必要性 高

<ul style="list-style-type: none"> ◆道路構造 <ul style="list-style-type: none"> ・沿道法面の擁壁 ・オタモイ川の暗渠（起点付近） ◆市街地環境 <ul style="list-style-type: none"> ・建替え困難な小規模残地の発生 	<ul style="list-style-type: none"> ◆社会環境 <ul style="list-style-type: none"> ・近隣に埋蔵文化財包蔵地あり ◆財政環境 <ul style="list-style-type: none"> ・支障物件が多い ・沿道法面の擁壁 ・オタモイ川の暗渠（起点付近）
---	---

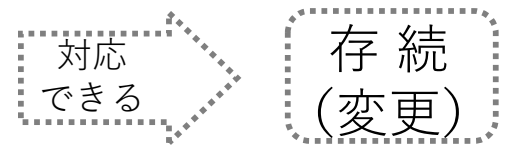


■計画変更

課題あり

【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

対応できない

【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



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、河川の暗渠化や、擁壁などの工事、小規模残地が多数発生することなどから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

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	6～オタモイ1丁目70-5～オタモイ1丁目77
延長	250m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

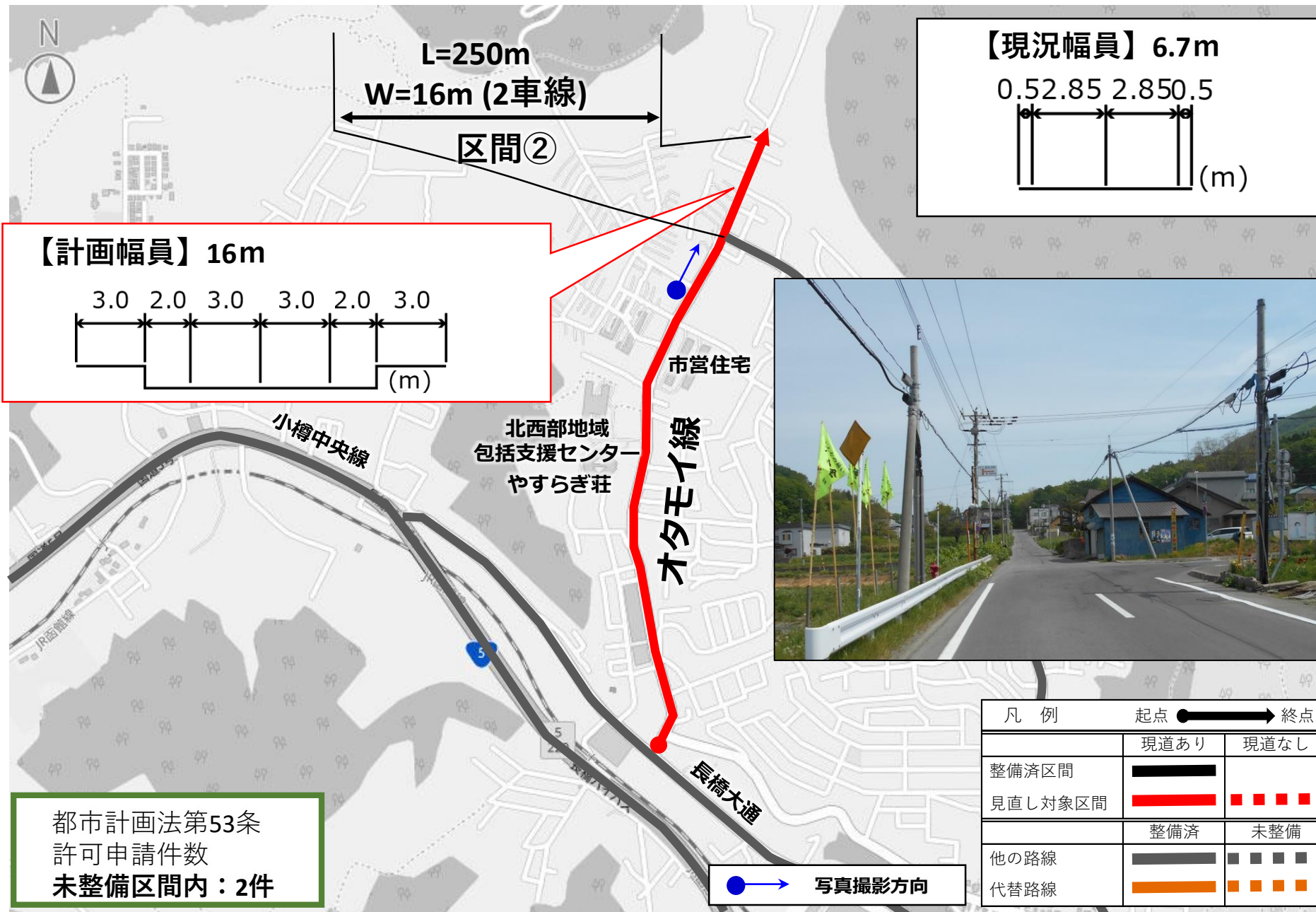
・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が立地、移転補償費や工事費等、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）	30台/日（0.01・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	16/日（0.00・8,000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

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



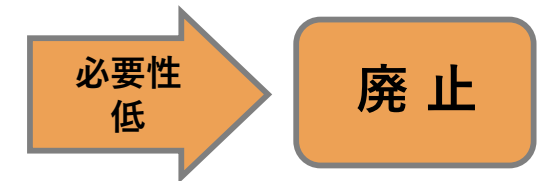
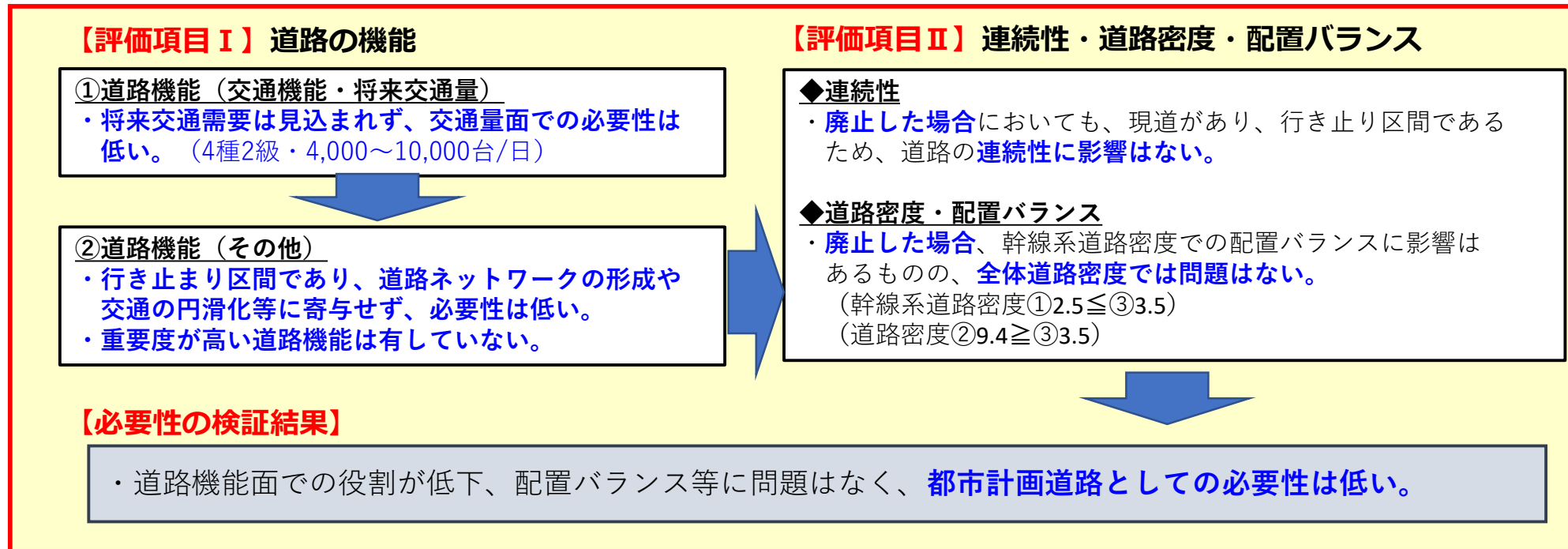
■代替路線の有無



廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	16台/日（0.00・3,600台/日）
-----------------------	----------------------

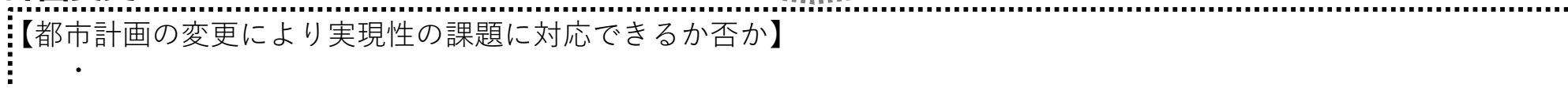
■必要性の検証



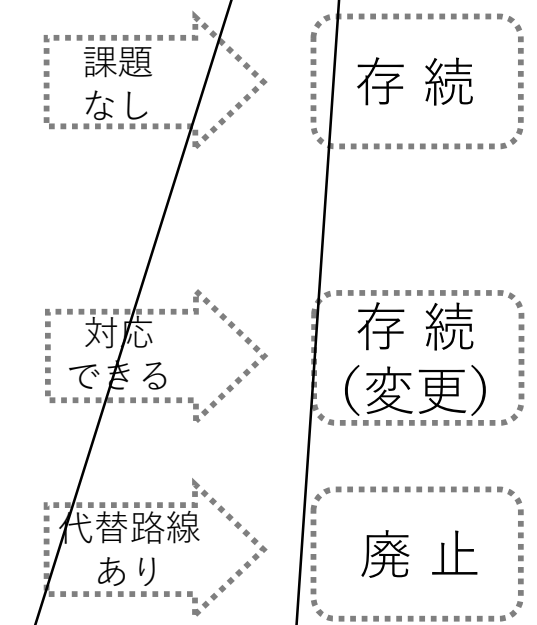
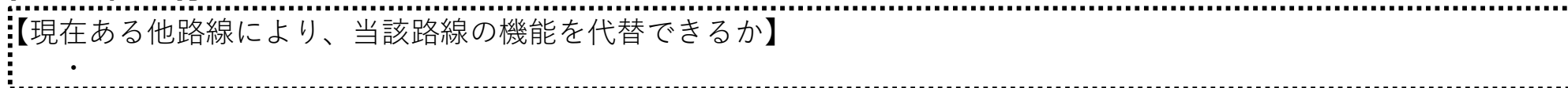
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



検討継続
(適宜見直し)

交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：20年（当初決定から20年）

平成11年12月10日	当初決定
-------------	------

②計画諸元

見直し対象区間	塩谷2丁目～塩谷4丁目
延長	1,620m
機能分類・道路区分・交通容量	幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・小樽山手通（自動車専用道路）と小樽中央線（主要幹線道路）とを連絡するインター線（都市幹線道路）

④整備の課題

・跨線橋（JR函館本線）などの大型構造物の新設が必要、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,894台/日（0.20・9,600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

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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。**

必要性 高

■実現性の検証

◆道路構造

- ・JR函館本線、塩谷川との立体交差の橋梁
- ・沿道法面の擁壁

◆財政環境

- ・JR函館本線、塩谷川との立体交差の橋梁
- ・沿道法面の擁壁

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

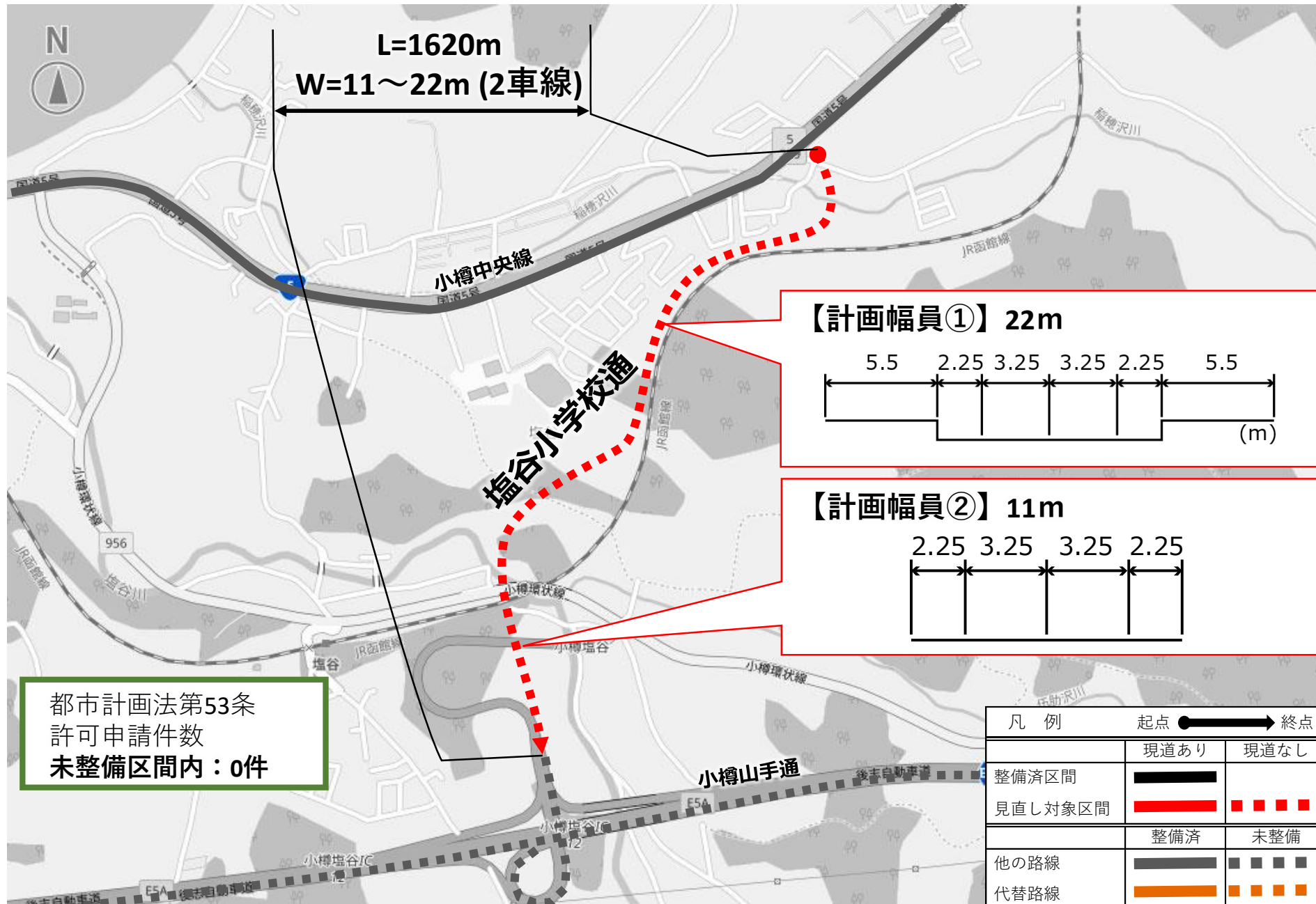
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,894台/日（0.20・9,600台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：0件

■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。 （4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・後志自動車道（小樽山手通）塩谷ICへのアクセス機能 ◆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」である小樽山手通と小樽中央線とを連絡する路線	【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、現道がないため道路の連続性に影響はない。 ◆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① $2.5 \leq ③3.5$ ） （道路密度② $9.4 \geq ③3.5$ ）
---	---

【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

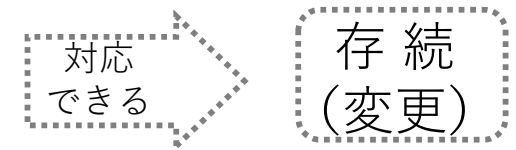
◆道路構造
・JR函館本線、塩谷川との立体交差の橋梁
・沿道法面の擁壁

◆財政環境
・JR函館本線、塩谷川との立体交差の橋梁
・沿道法面の擁壁



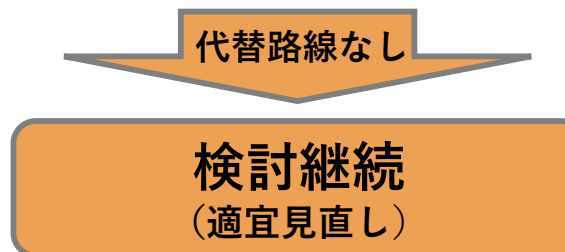
■計画変更

【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

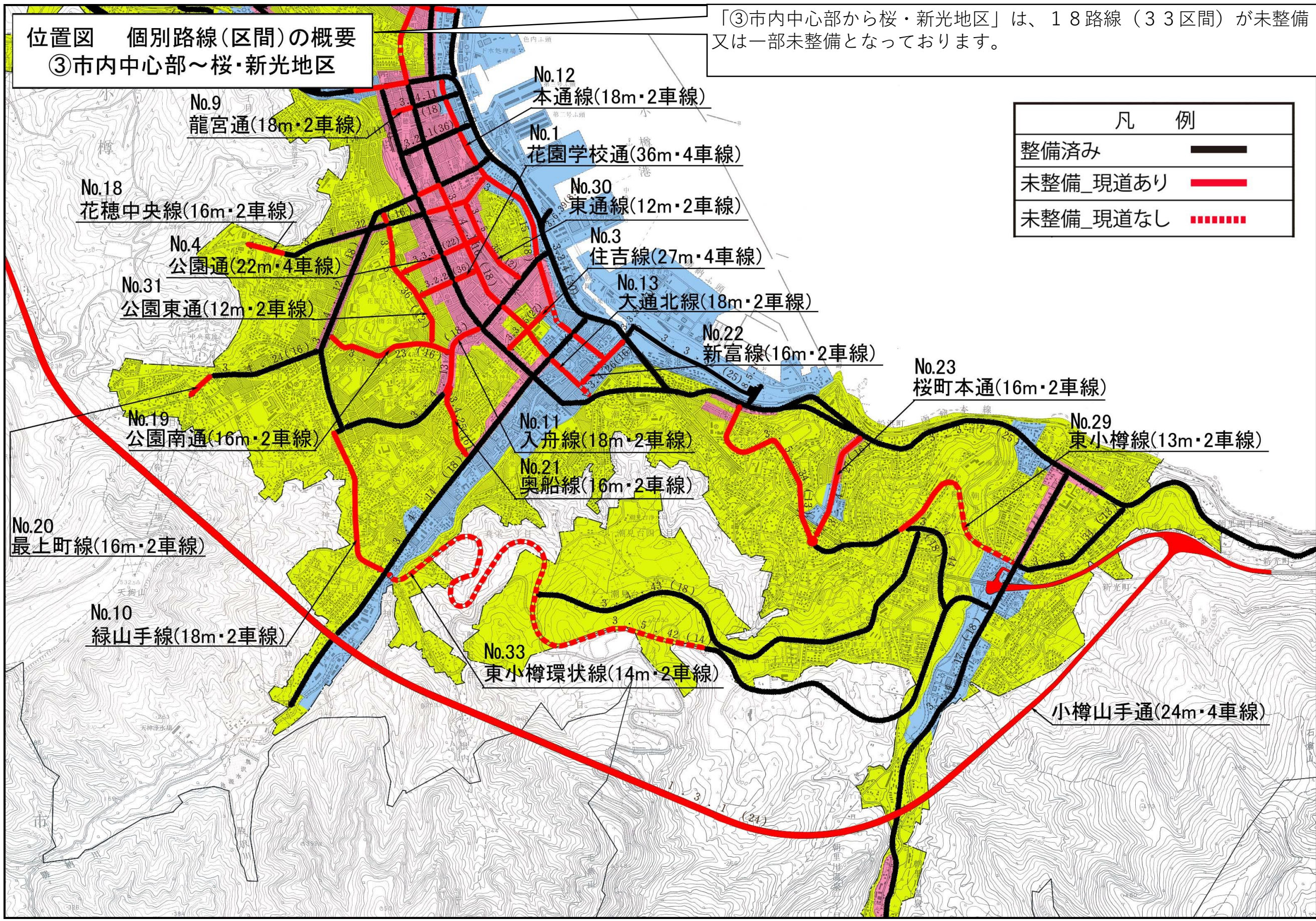


重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、河川や鉄道との立体交差化や擁壁などの工事を要することから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、検討継続となりました。

(余 白)

位置図 個別路線(区間)の概要
③市内中心部～桜・新光地区

「③市内中心部から桜・新光地区」は、18路線(33区間)が未整備又は一部未整備となっております。



凡 例	
整備済み	—
未整備_現道あり	—
未整備_現道なし	- - - - -

No.9 龍宮通(18m・2車線)

No.12 本通線(18m・2車線)

No.1 花園学校通(36m・4車線)

No.18 花穂中央線(16m・2車線)

No.30 東通線(12m・2車線)

No.4 公園通(22m・4車線)

No.3 住吉線(27m・4車線)

No.31 公園東通(12m・2車線)

No.13 大通北線(18m・2車線)

No.22 新富線(16m・2車線)

No.23 桜町本通(16m・2車線)

No.19 公園南通(16m・2車線)

No.11 入舟線(18m・2車線)

No.29 東小樽線(13m・2車線)

No.21 奥船線(16m・2車線)

No.20 最上町線(16m・2車線)

No.10 緑山手線(18m・2車線)

No.33 東小樽環状線(14m・2車線)

小樽山手通(24m・4車線)

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から71年）

昭和24年1月31日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園3丁目165～花園4丁目327
延長	210m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

④整備の課題

- ・一部未取得用地があり、全線計画断面での整備未完了、一定の事業費を要する。
- ・花園グリーンロード（その他緑地）等の一部が支障、横断面構成の再検討必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,963台/日（0.20・9,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,487台/日（0.05・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更

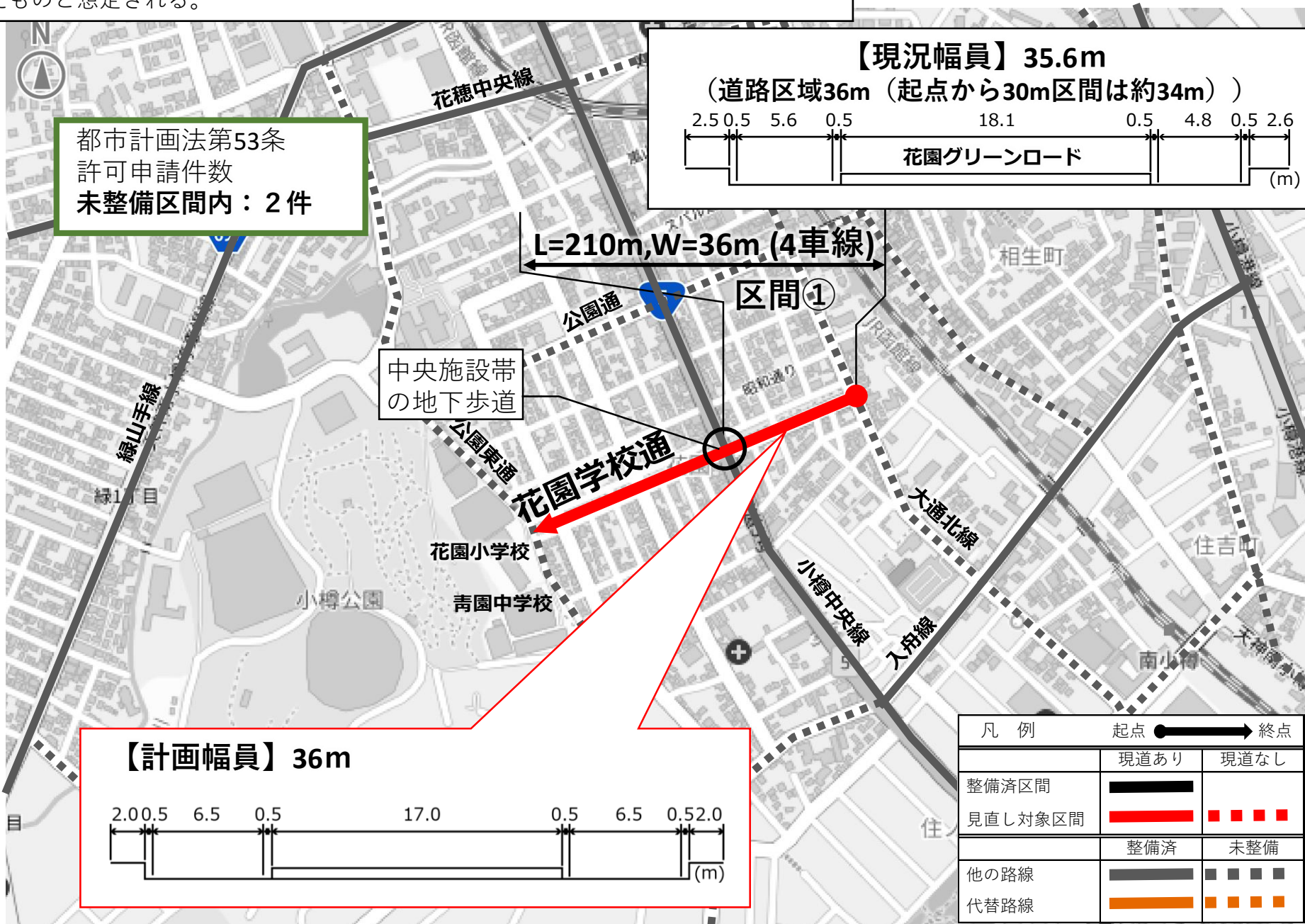


■代替路線の有無

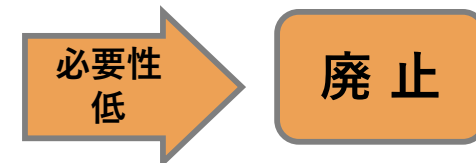
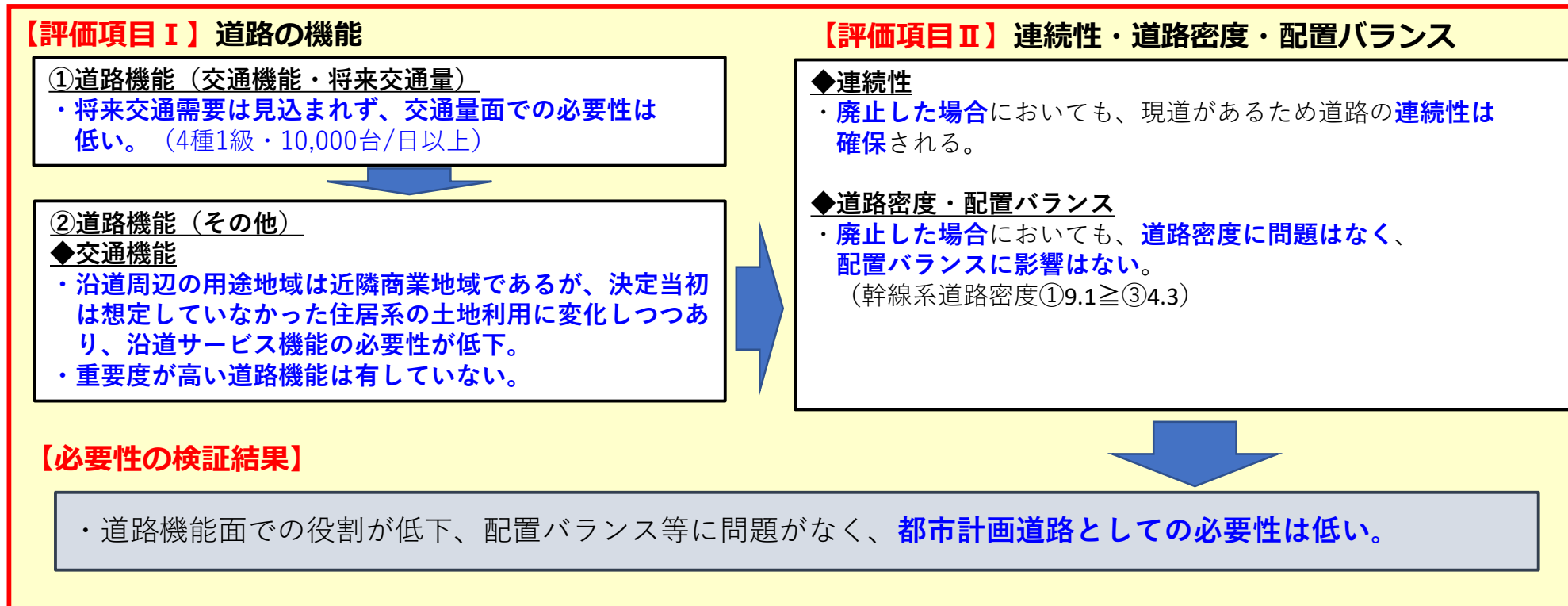


廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	944台/日（0.10・9,600台/日）
-----------------------	-----------------------



■必要性の検証

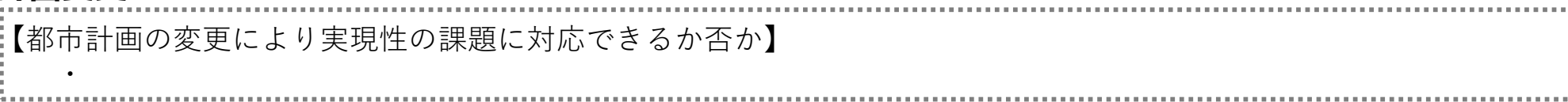


■実現性の検証



必要性 高

■計画変更



課題あり

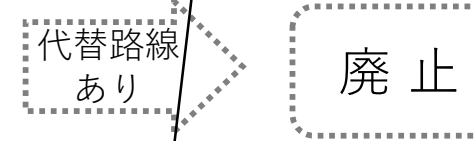
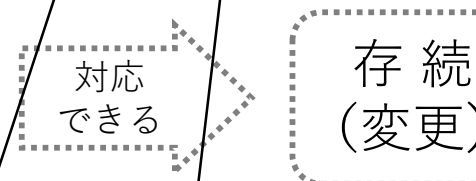
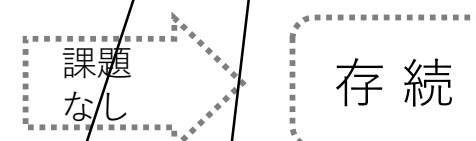
■代替路線の有無



対応できない

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

個別路線（区間）の概要【3・2・2 花園学校通】

区間② No.1-2

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から71年）

昭和24年1月31日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園3丁目165～花園4丁目327
延長	230m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

④整備の課題

- ・一部未取得用地があり、全線計画断面での整備未完了、一定の事業費を要する。
- ・花園グリーンロード（その他緑地）等の一部が支障、横断面構成の再検討必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,048台/日（0.11・9,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	962台/日（0.03・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等に問題はないが、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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・中央施設帯の地下歩道
- ◆財政環境
 - ・中央施設帯の地下歩道

課題あり

■計画変更

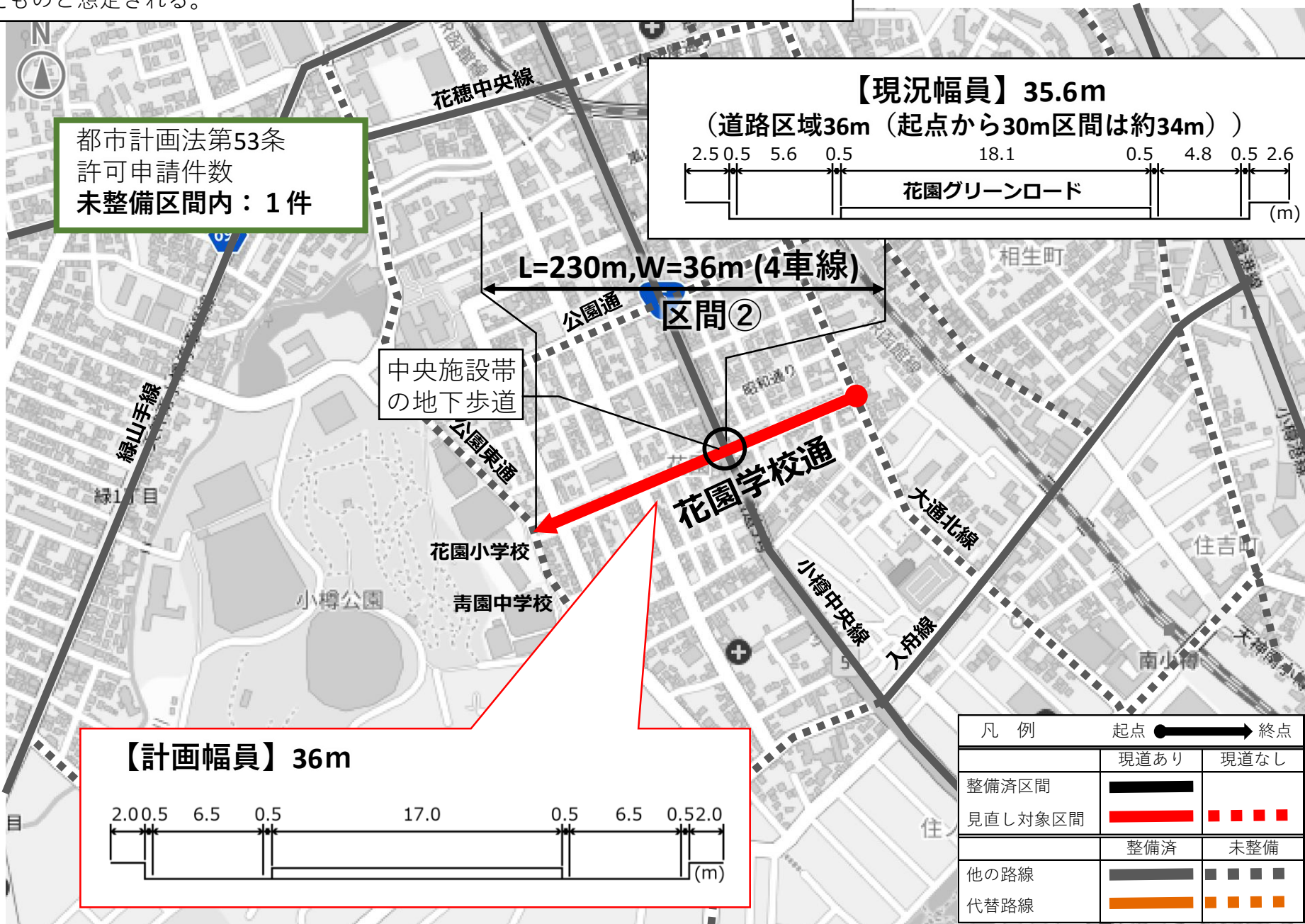
・対応できる。（幅員・車線数の変更）

対応できる

■代替路線の有無

存続(変更)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,065台/日（0.11・9,600台/日）
-----------------------	-------------------------



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：1件

中央施設帯
の地下歩道

【計画幅員】 36m

■ 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。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・花園小学校、青園中学校、小樽公園へのアクセス機能 ◆都市防災機能 ・指定避難所（花園小学校・青園中学校）等へのアクセス路	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 （幹線系道路密度①9.1≧③4.3）
--	--

【必要性の検証結果】
・将来交通需要は見込まれず、連続性等に問題はないが、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。



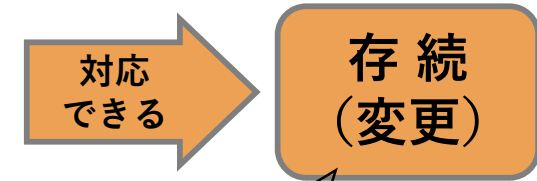
■ 実現性の検証

◆道路構造
・中央施設帯の地下歩道
◆財政環境
・中央施設帯の地下歩道



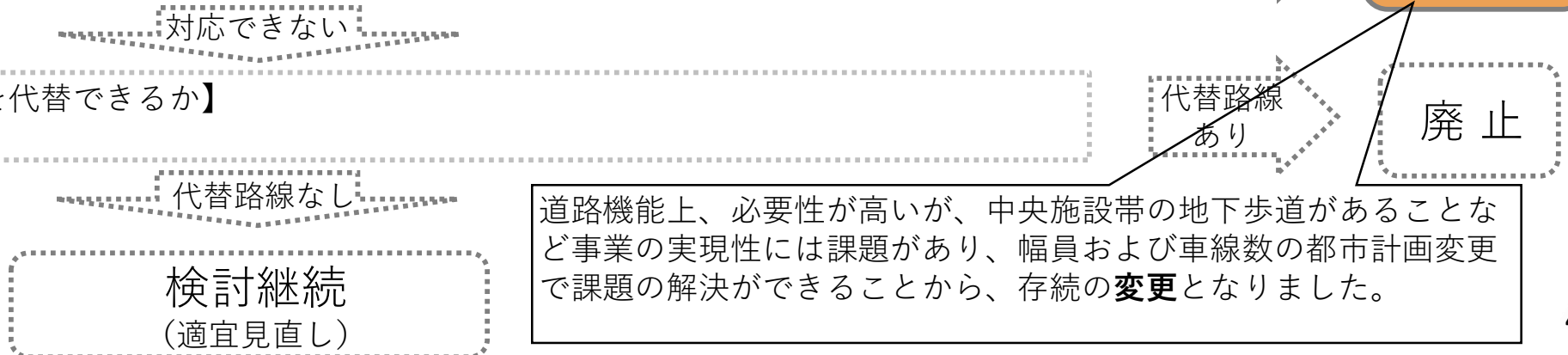
■ 計画変更

【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】
・対応できる。（車線数、数幅員の変更（4種3級：3.2mへ変更））



■ 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】
・



道路機能上、必要性が高いが、中央施設帯の地下歩道があることなど事業の実現性には課題があり、幅員および車線数の都市計画変更で課題の解決ができることから、存続の**変更**となりました。

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	住吉町444-1～住ノ江1丁目164
延長	450m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・本通線との交差点を起点とし、大通北線を経由し、小樽中央線と交差点を終点とする幹線道路、昭和47年の道路網の全面見直しにより追加決定

④整備の課題

・一部未取得用地あり。全区間計画断面での整備が未完了、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）	3,929台/日（0.14・28,800台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,517台/日（0.09・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等に問題はないが、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

5項目とも特になし



■計画変更



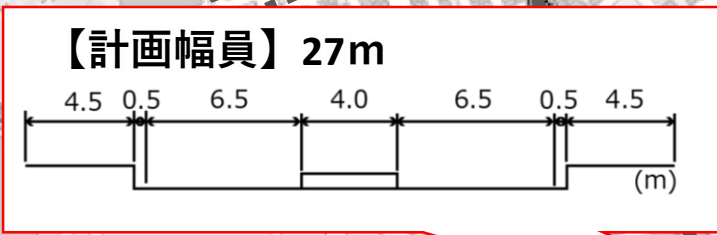
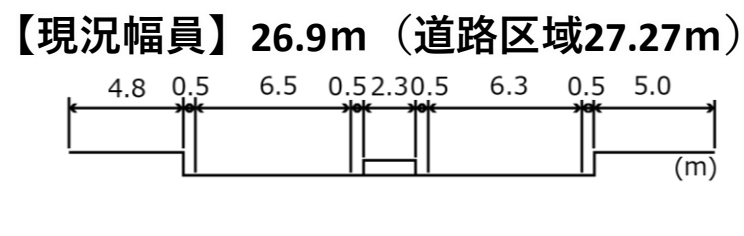
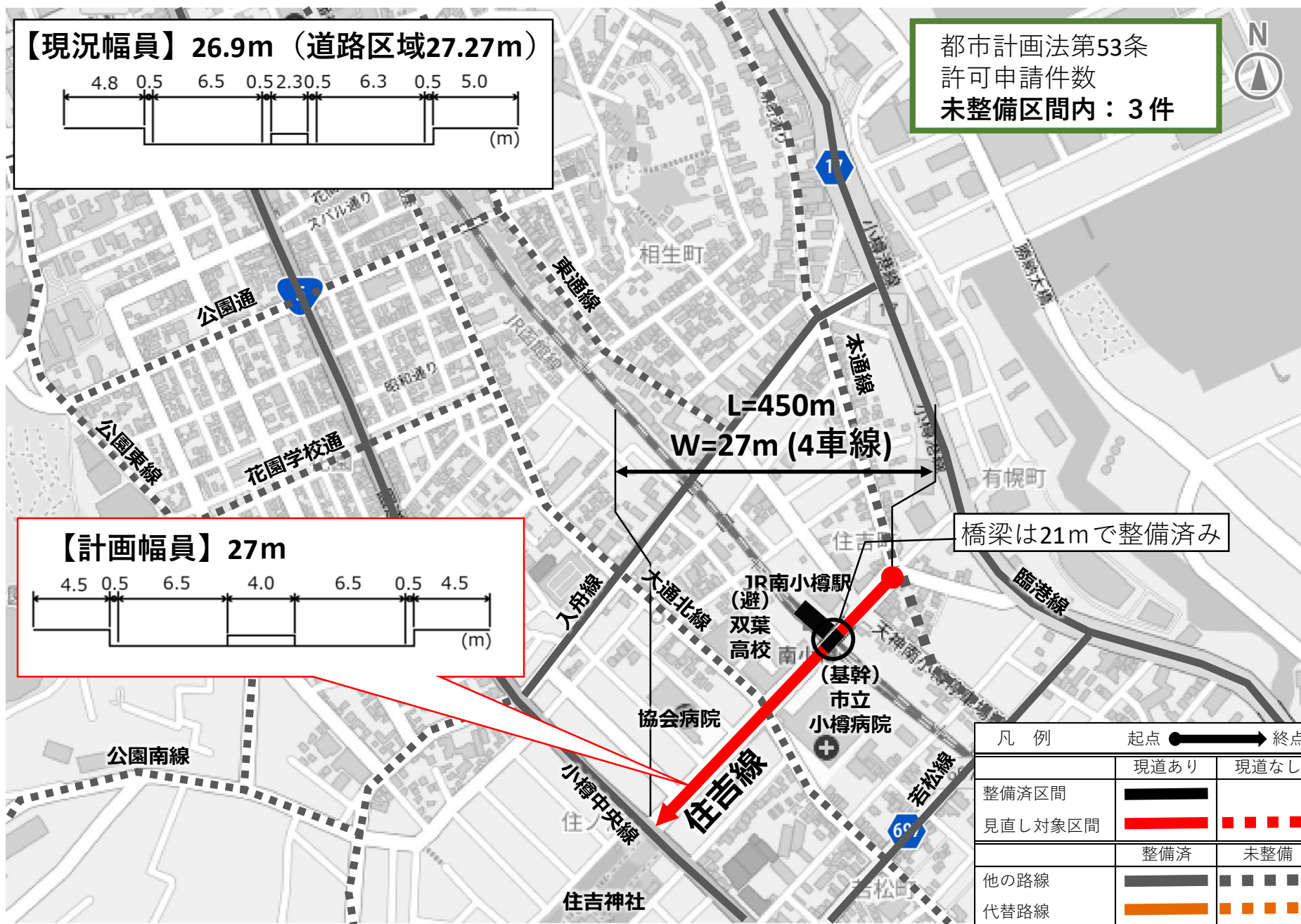
■代替路線の有無



存続

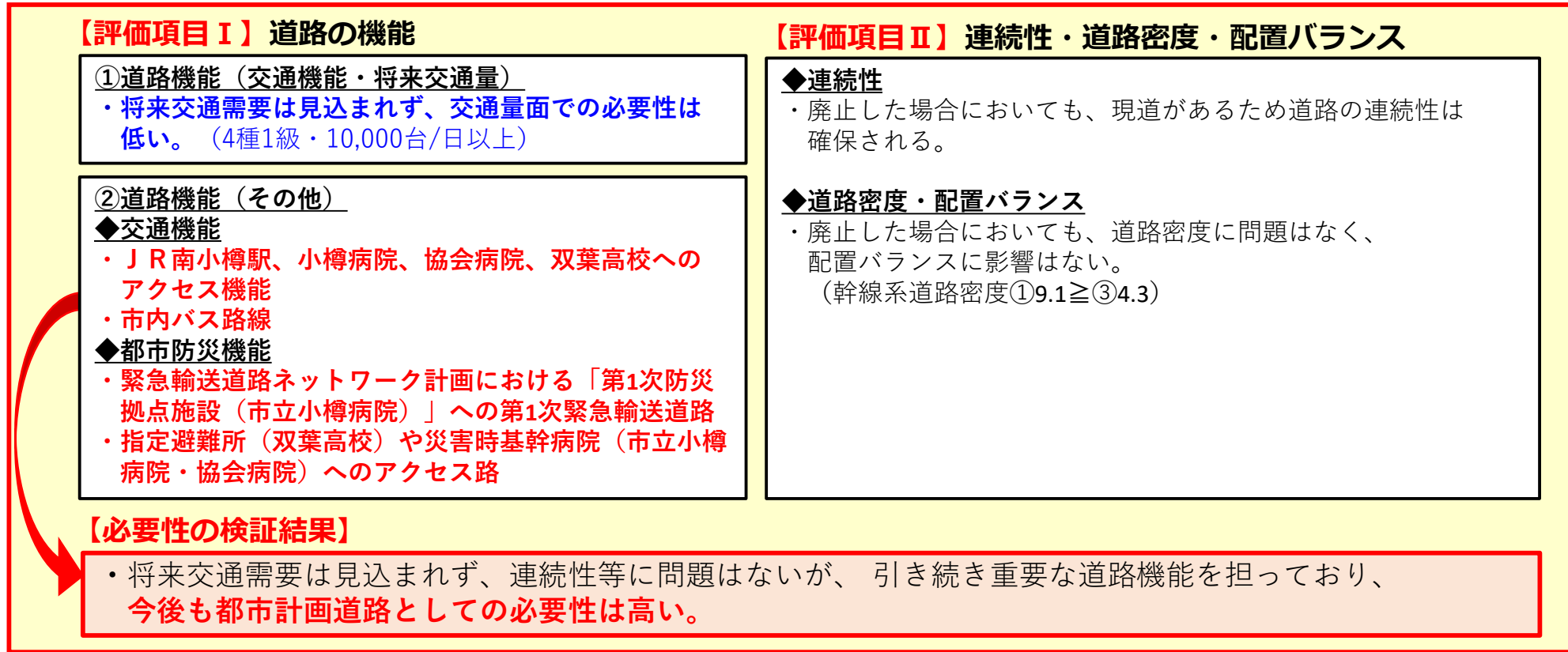
※本通線の区間廃止により、起点の変更を要する

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,335台/日（0.05・28,800台/日）
-----------------------	--------------------------

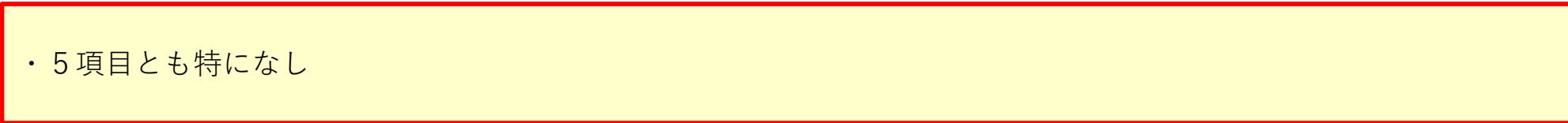


凡例	起点	終点
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■
	■	■

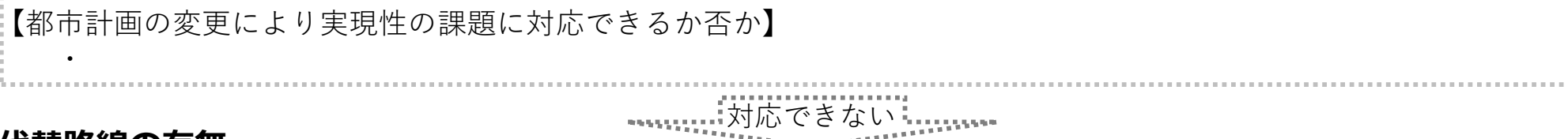
■ 必要性の検証



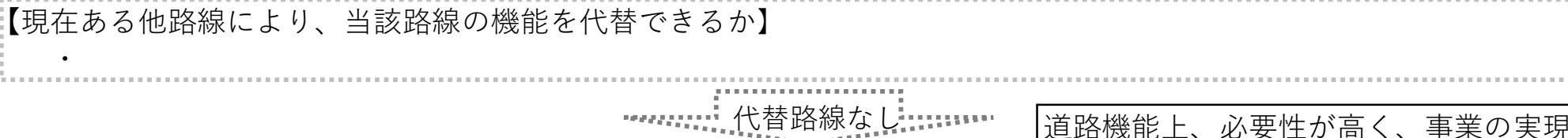
■ 実現性の検証



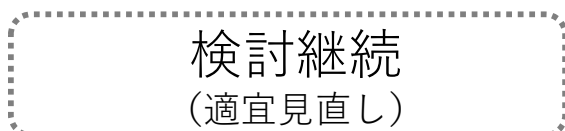
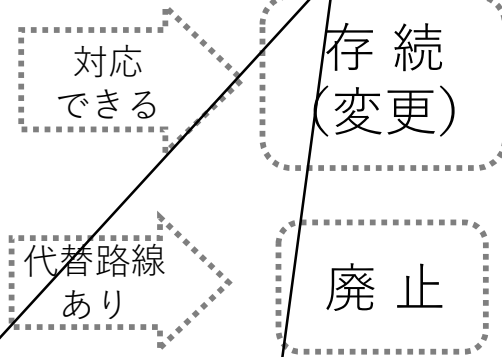
■ 計画変更



■ 代替路線の有無



※本通線の区間
廃止に伴い、起点の変更を要する



道路機能上、必要性が高く、事業の実現性には課題がないことから、**存続**となりました。本通線区間③、④の廃止に伴い、都市計画道路ネットワークを考慮し、交通結節点であるJR南小樽駅からの起点とする変更を、することとなります。

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	山田町22～花園4丁目223
延長	110m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

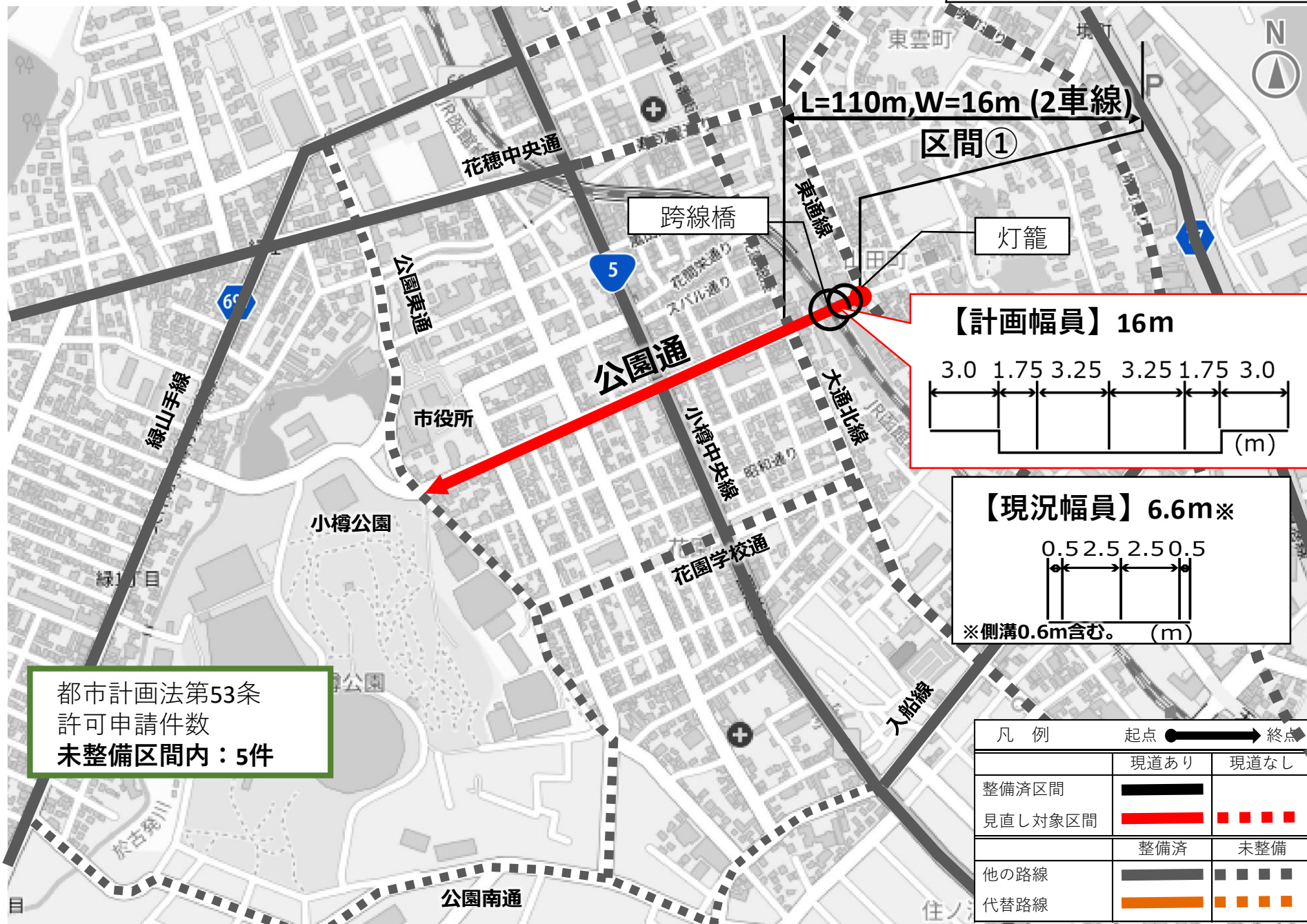
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

④整備の課題

・水天宮神社の灯籠（大正9年奉納）が支障
 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、跨線橋（既設橋長35.1m）の整備が必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,618台/日（0.50・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,175台/日（0.23・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



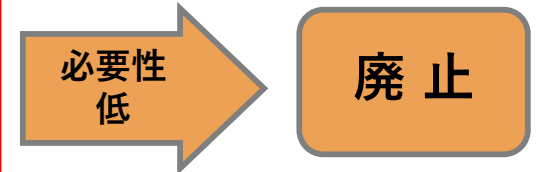
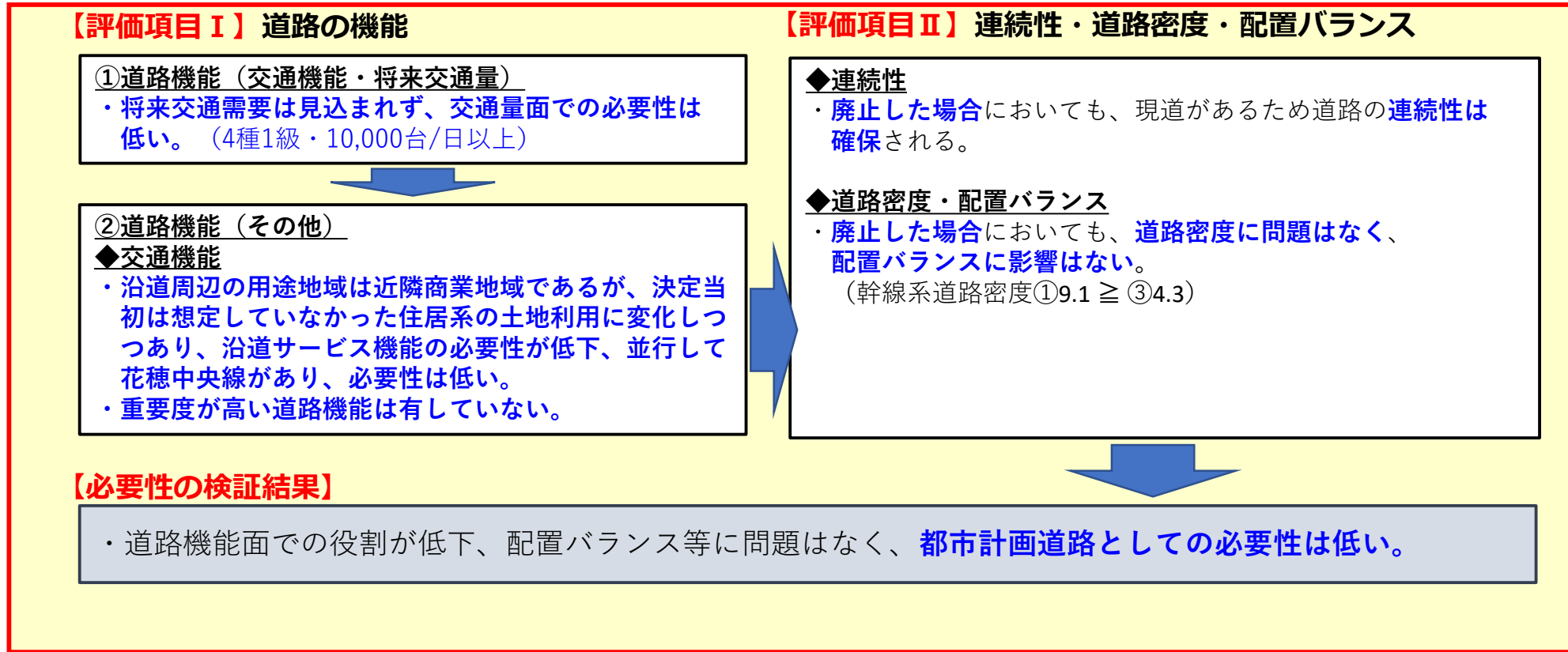
廃止

都市計画法第53条
 許可申請件数
未整備区間内：5件

凡例	起点	終点
整備済区間	———	———
見直し対象区間	———	———
他の路線	———	———
代替路線	———	———

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	2,278台/日（0.32・7,200台/日）
-----------------------	-------------------------

■必要性の検証



■実現性の検証



■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】



■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】



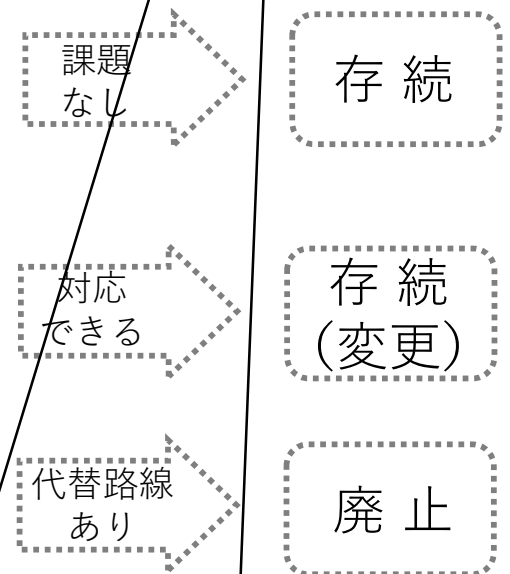
必要性 高

課題あり

対応できない

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	山田町22～花園4丁目223
延長	220m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

④整備の課題

- ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。
- ・4車線道路（計画幅員22m）の必要性の再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,683台/日（0.34・8,000台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,123台/日（0.07・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、都市計画道路としての必要性は低い。

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更

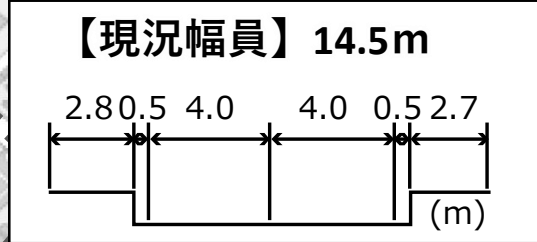
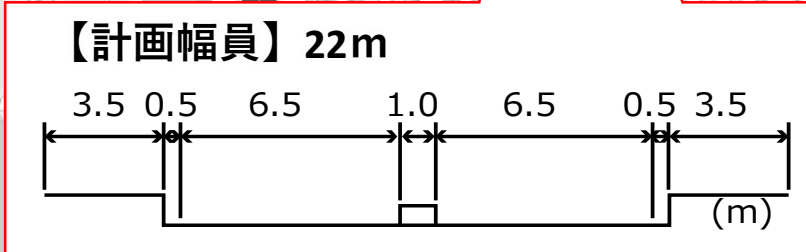


■代替路線の有無



廃止

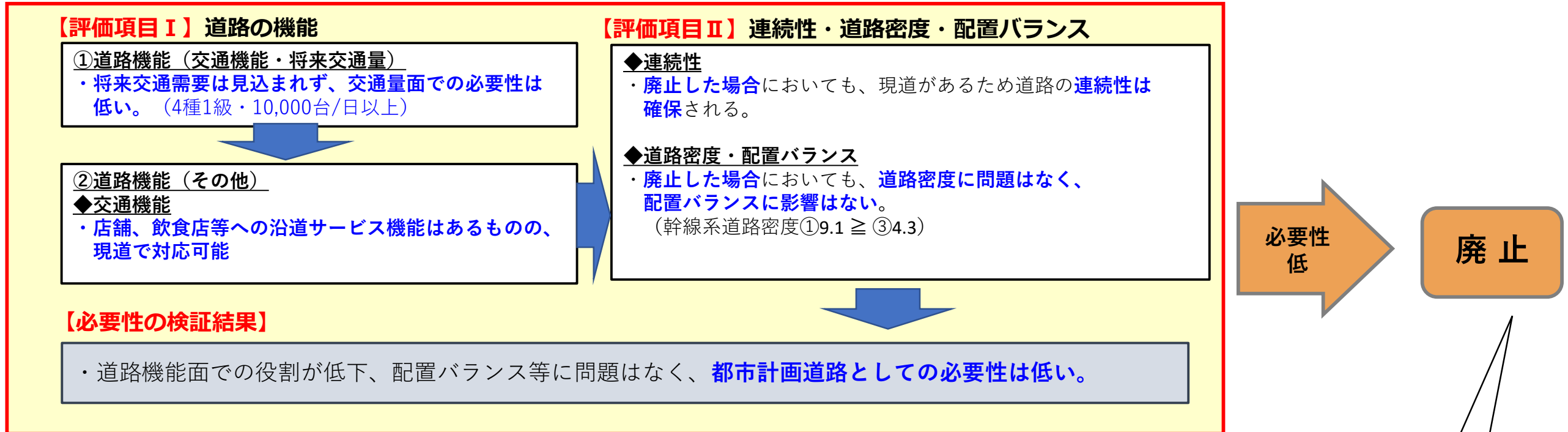
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,995台/日（0.25・8,000台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：11件

凡例	起点	終点
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■

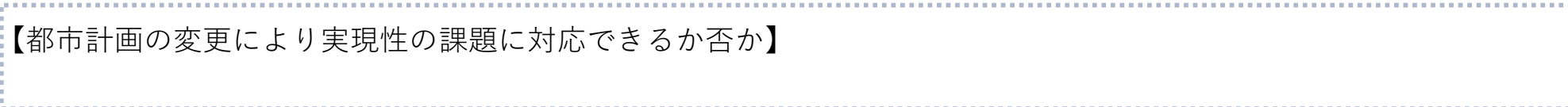
■必要性の検証



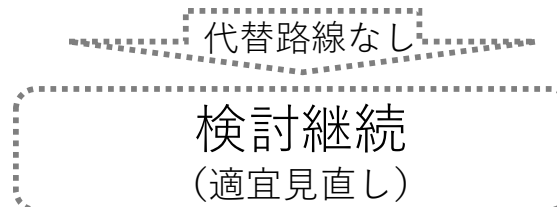
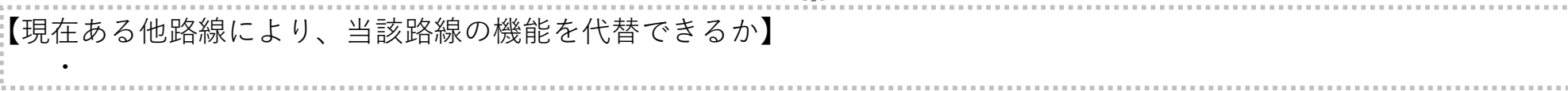
■実現性の検証



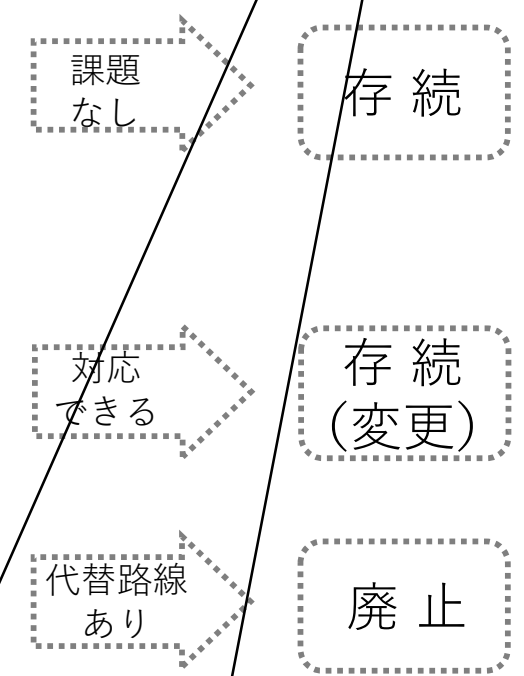
■計画変更



■代替路線の有無



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。



■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	山田町22～花園4丁目223
延長	350m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。市指定歴史的建造物（3棟）への影響が懸念される。
・4車線道路（計画幅員22m）の必要性の再検討が必要

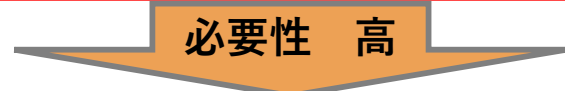
⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,344台/日（0.29・8,000台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,087台/日（0.04・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3



■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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

- ◆社会環境
 - ・市指定歴史的建造物（3棟）あり
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い



■計画変更

・対応できる。（幅員・車線数の変更）

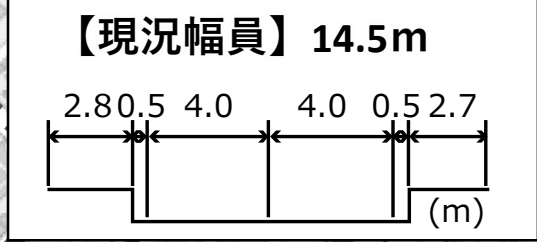
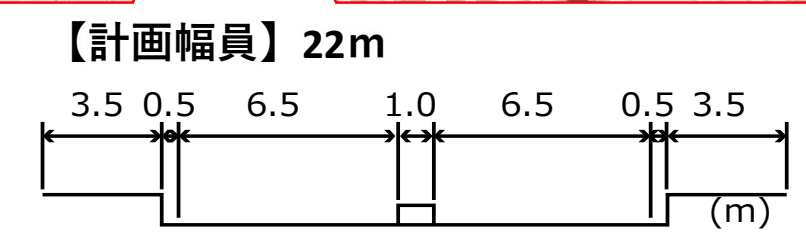


■代替路線の有無



存続（変更）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,245台/日（0.16・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：12件

凡例	起点	→	終点
整備済区間	■	■	■
見直し対象区間	■	■	■
他の路線	■	■	■
代替路線	■	■	■

● 指定歴史的建造物等

■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。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・小樽公園、市役所等の公共施設へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能 ◆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次防災拠点施設（市消防本部）」及び「第2次防災拠点（小樽公園）」への第1次緊急輸送道路	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 （幹線系道路密度①9.1 ≧ ③4.3）
【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。	



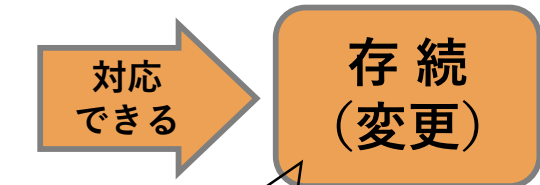
■実現性の検証

◆社会環境 ・市指定歴史的建造物（3棟）あり ◆市街地環境 ・建替え困難な小規模残地の発生	◆財政環境 ・支障物件が多い
--	-------------------



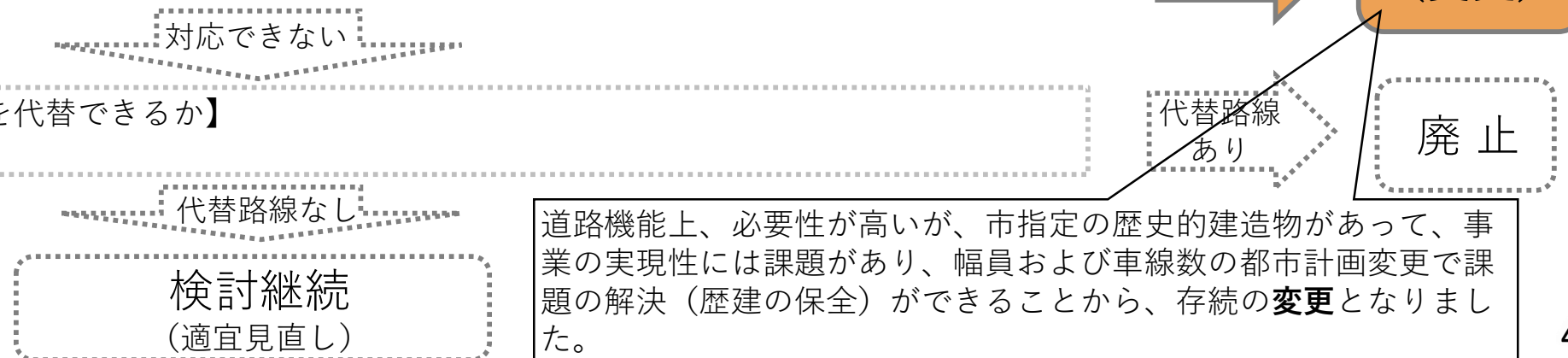
■計画変更

【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】
・対応できる。（車線数、幅員の変更（4種3級：14mへ変更））



■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】
・



道路機能上、必要性が高いが、市指定の歴史的建造物があって、事業の実現性には課題があり、幅員および車線数の都市計画変更で課題の解決（歴建の保全）ができることから、存続の**変更**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	稲穂4丁目60-19～稲穂4丁目8
延長	210m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

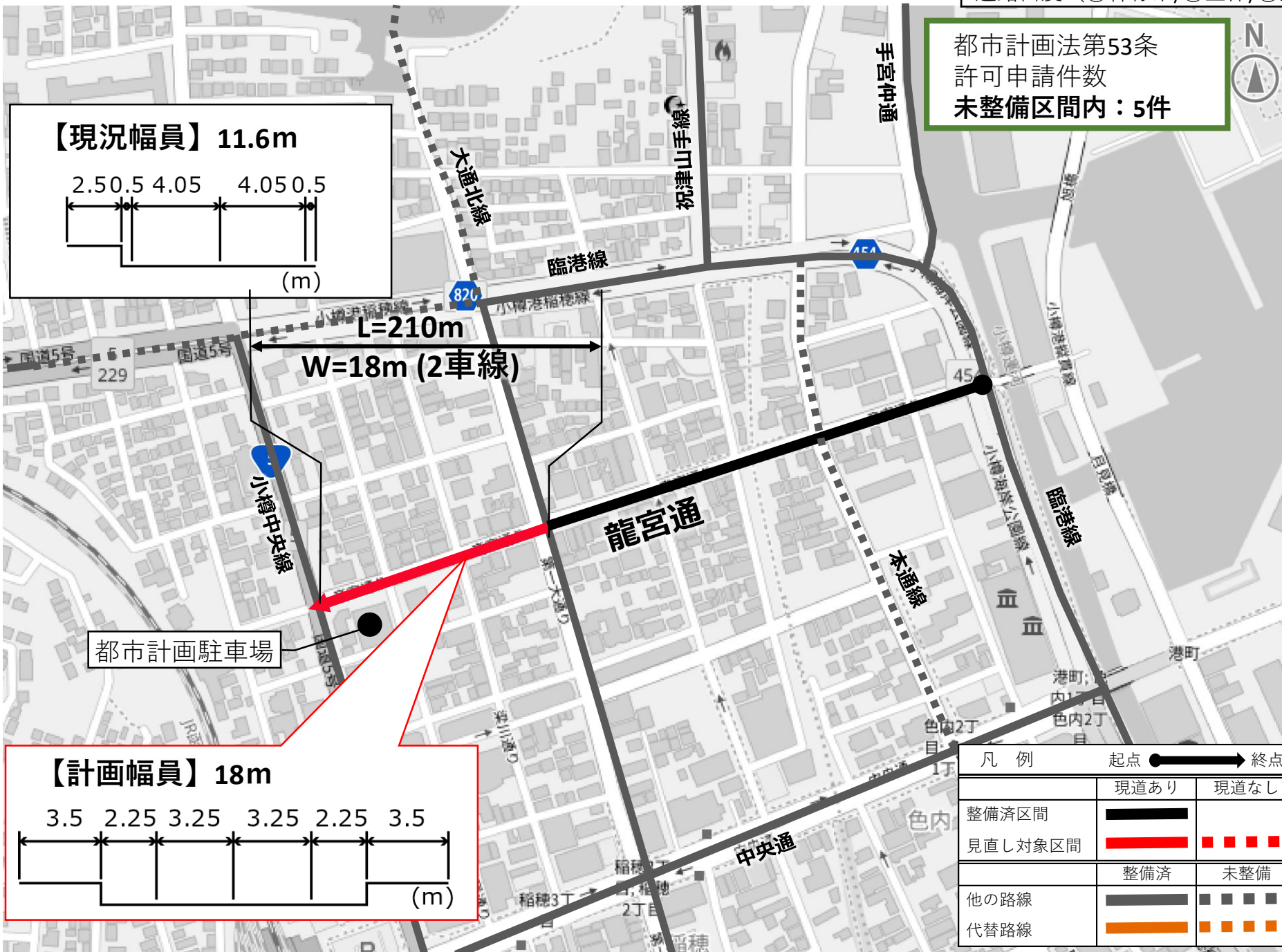
・市内中心部の外郭を形成し、最重要道路として位置付けられていた色内本通（本通線）と西通（現在の小樽駅前の国道5号）を結ぶ連絡道路として、また火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたと想定される。（決定図書に記載なし）

④整備の課題

・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、移転補償費、工事費等の多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,403台/日（0.19・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,178台/日（0.12・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.7 / ②19.2 / ③3.4



■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い

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
（臨港線（32m）及び中央通（36m）はあるものの、都市計画駐車場へのアクセス機能は代替できないため）

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,083台/日（0.15・7,200台/日）
-----------------------	-------------------------

■ 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。（4種1級・10,000台/日以上）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
 - ・都市計画駐車場（稲穂駐車場）へのアクセス機能
 - ・店舗、事務所等への沿道サービス機能
- ◆都市防災機能
 - ・津波発生時の避難路・避難経路

【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
 - ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。
（幹線系道路密度①4.7 ≧ ③3.4）

【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

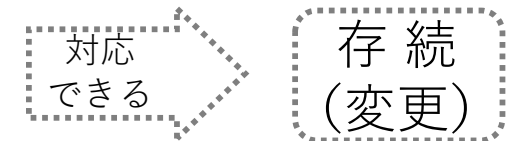
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い



■ 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（約190m北側に臨港線（32m）、約270m南側に中央通（36m）はあるものの、都市計画駐車場へのアクセス機能は担えないため）



検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、小規模残地が多数発生することなどから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	稲穂2丁目49～稲穂2丁目80
延長	190m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部から山側の緑、最上、松ヶ枝を經由し、奥沢までを連絡する幹線街路として決定

④整備の課題

- ・一部未取得用地（隅切り等）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）	5,290台/日（0.55・9,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,716台/日（0.28・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.7 / ②19.2 / ③3.4

■必要性の検証

- ・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

- ◆社会環境
 - ・市指定歴史的建造物（1棟）は区域外



■計画変更



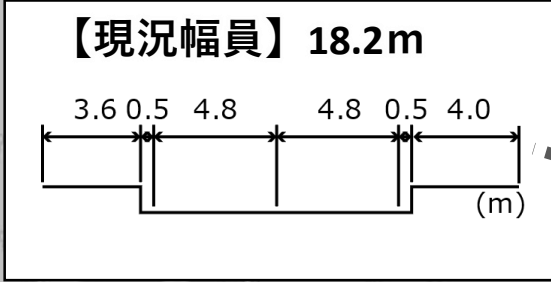
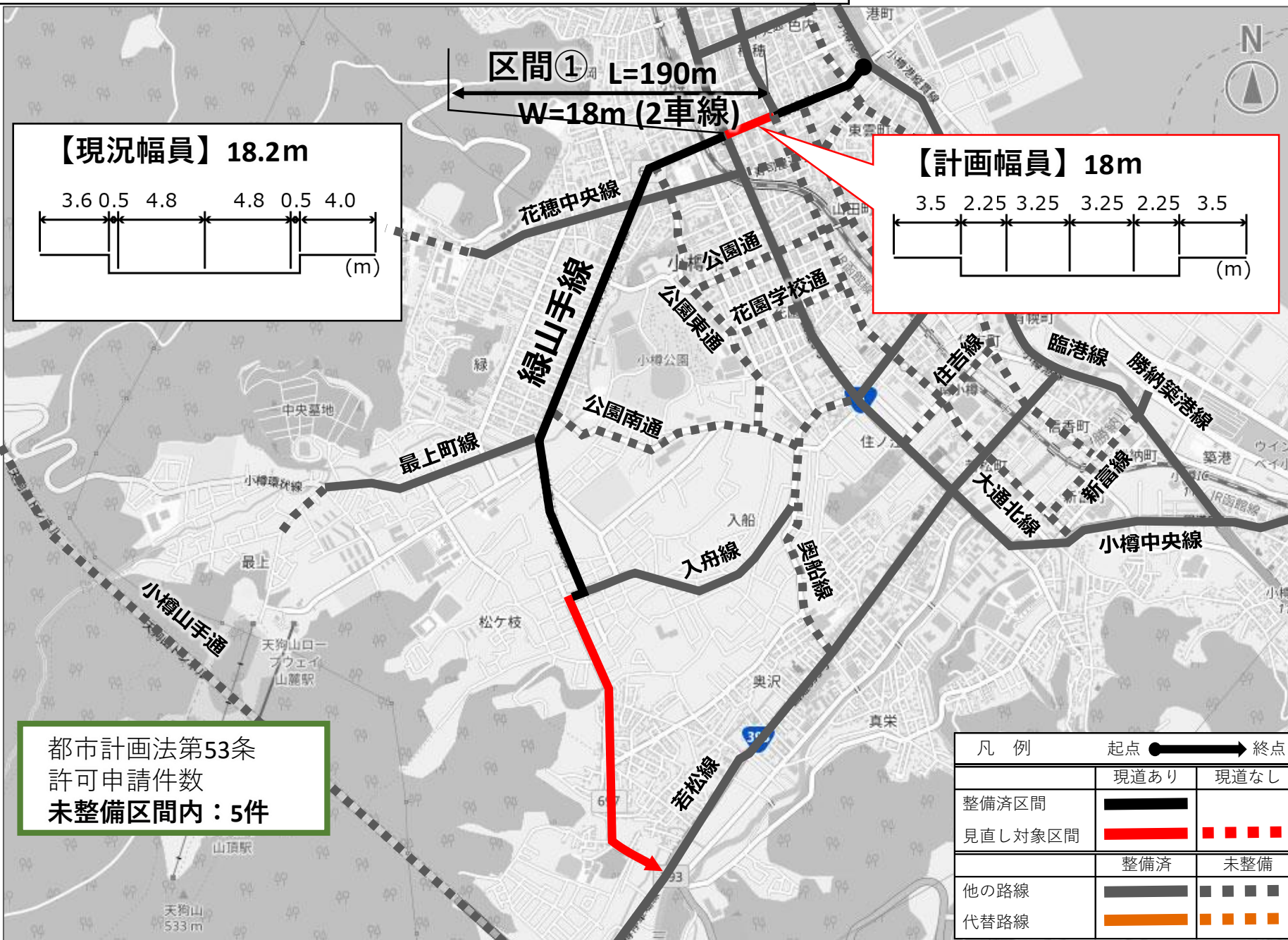
■代替路線の有無

- ・なし



存 続

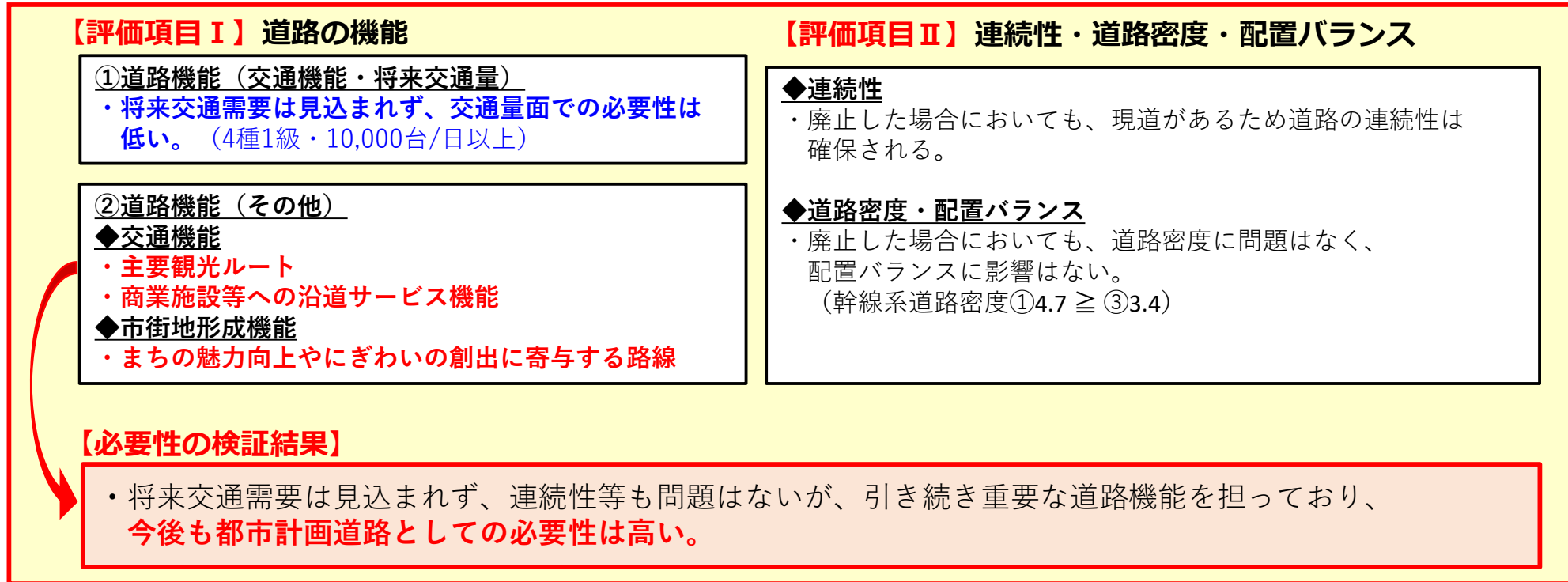
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	3,358台/日（0.35・9,600台/日）
-----------------------	-------------------------



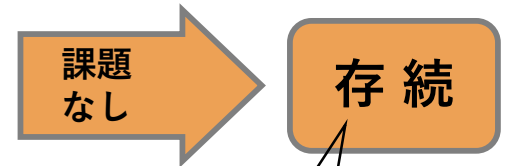
都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

凡 例	起点	→	終点
整備済区間	■		■
見直し対象区間	■		■
他の路線	■		■
代替路線	■		■

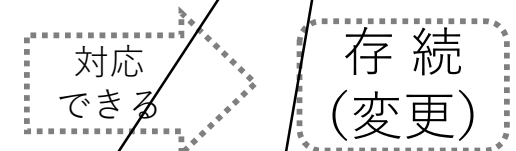
■必要性の検証



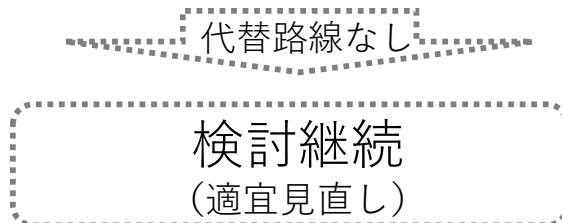
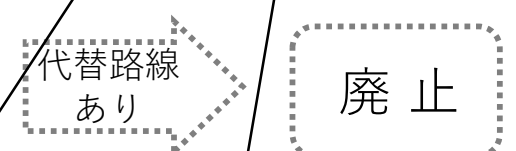
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高く、事業の実現性には課題がないことから、**存続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更 (番号及び一部幅員の拡幅変更) (最終変更)

②計画諸元

見直し対象区間	松ヶ枝1丁目424-7～天神1丁目177
延長	1,210m
機能分類・道路区分・交通容量	幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部から山側の緑、最上、松ヶ枝を經由し、奥沢までを連絡する幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、擁壁等の構造物やロードヒーティングが必要な区間あり。移転補償費や工事費など、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,538台/日（0.49・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,928台/日（0.20・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.5 / ②9.9 / ③3.7

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・沿道法面の擁壁
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・沿道法面の擁壁
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

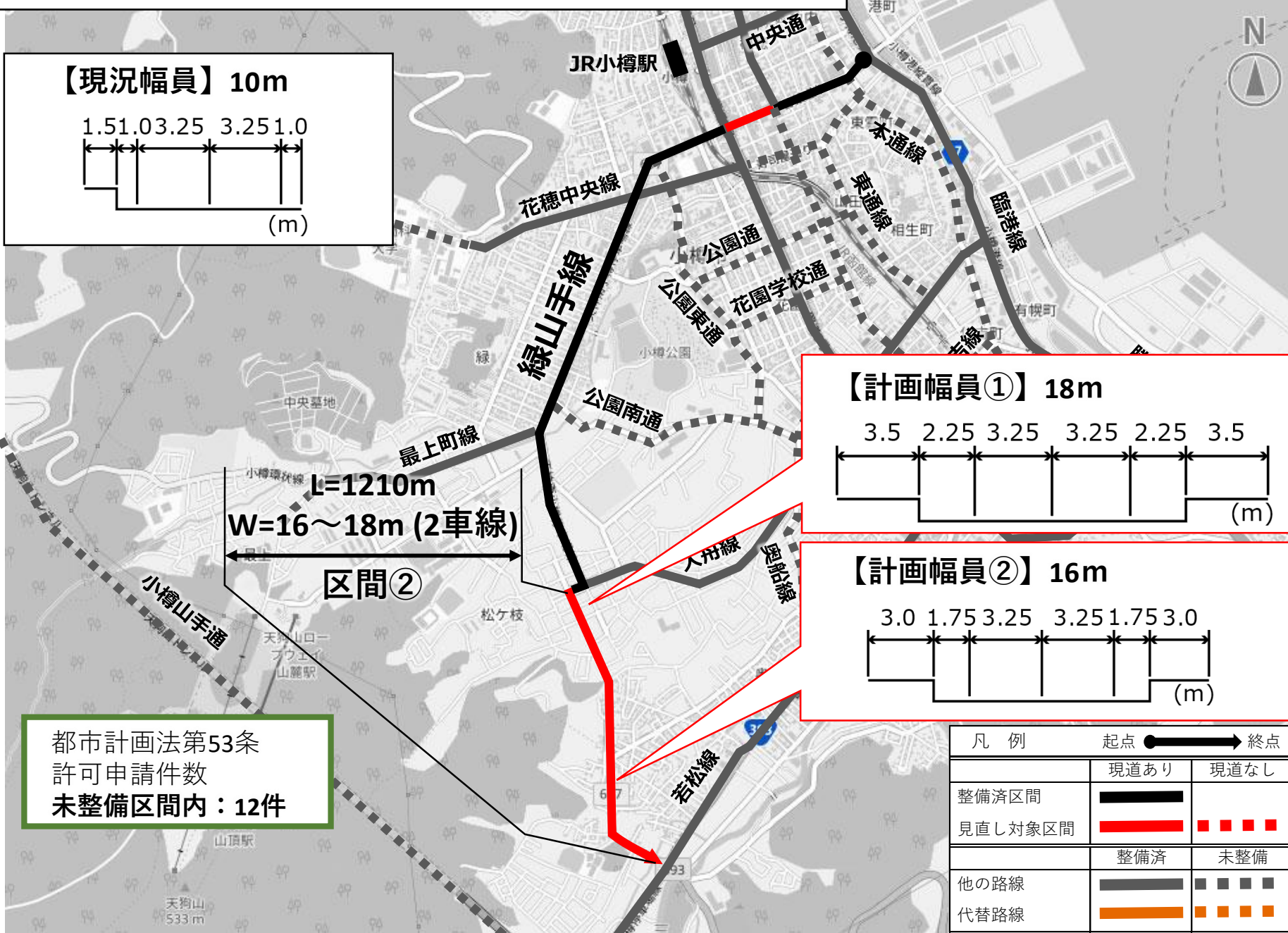
■代替路線の有無

・なし

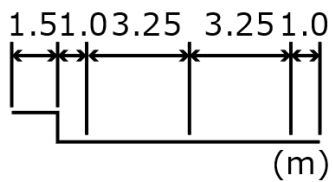
代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

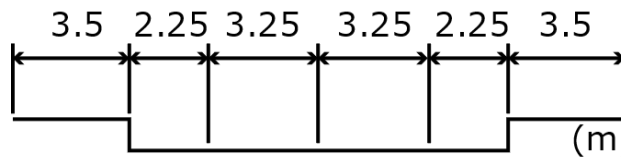
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	2,049台/日（0.21・9,600台/日）
-----------------------	-------------------------



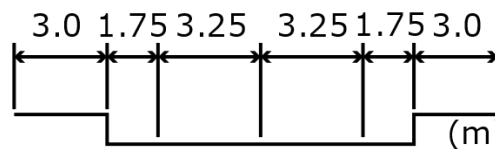
【現況幅員】 10m



【計画幅員①】 18m



【計画幅員②】 16m



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：12件

凡例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	■	□
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■

■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。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・市内地域間を結ぶ都市幹線街路 ・北海道新幹線新小樽（仮称）駅等へのアクセス機能	【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多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。 （幹線系道路密度① $3.5 \leq$ ③ 3.7 ） （道路密度② $9.9 \geq$ ③ 3.7 ）
---	---

【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

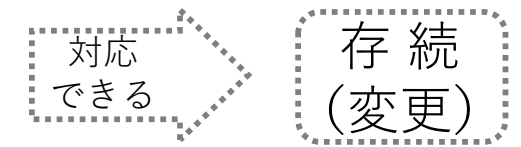
◆道路構造
・沿道法面の擁壁
・急勾配の箇所のロードヒーティング

◆財政環境
・支障物件が多い
・沿道法面の擁壁
・急勾配の箇所のロードヒーティング



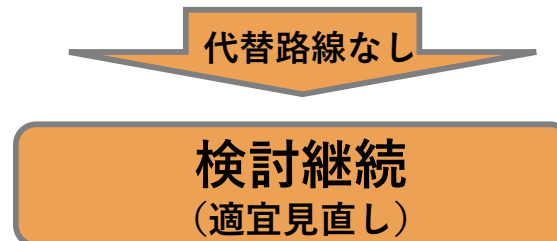
■計画変更

【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



道路機能上、必要性が高いが、擁壁などの工事、小規模残地が多数発生することなどから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	入船2丁目17～入船4丁目49
延長	520m（2車線区間：230m、4車線区間：290m）
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・2車：9,600台/日、4車：28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

・南廊（当時の遊郭地区・現在の入船1丁目）や松ヶ枝、入船の住宅地と市内中心部とを連絡する幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。
・公園南通との交差点形状や4車線道路（幅員22m）の必要性の再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	5,932台/日（0.82・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	6,066台/日（0.63・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①7.7 / ②15.6 / ③4.2

■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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
・入船川の暗渠（現況は施工済み）
◆財政環境
・支障物件が多い
・入船川の暗渠（現況は施工済み）

課題あり

■計画変更

・対応できない。
（現行4車線計画→2車線計画へ変更）

対応できない

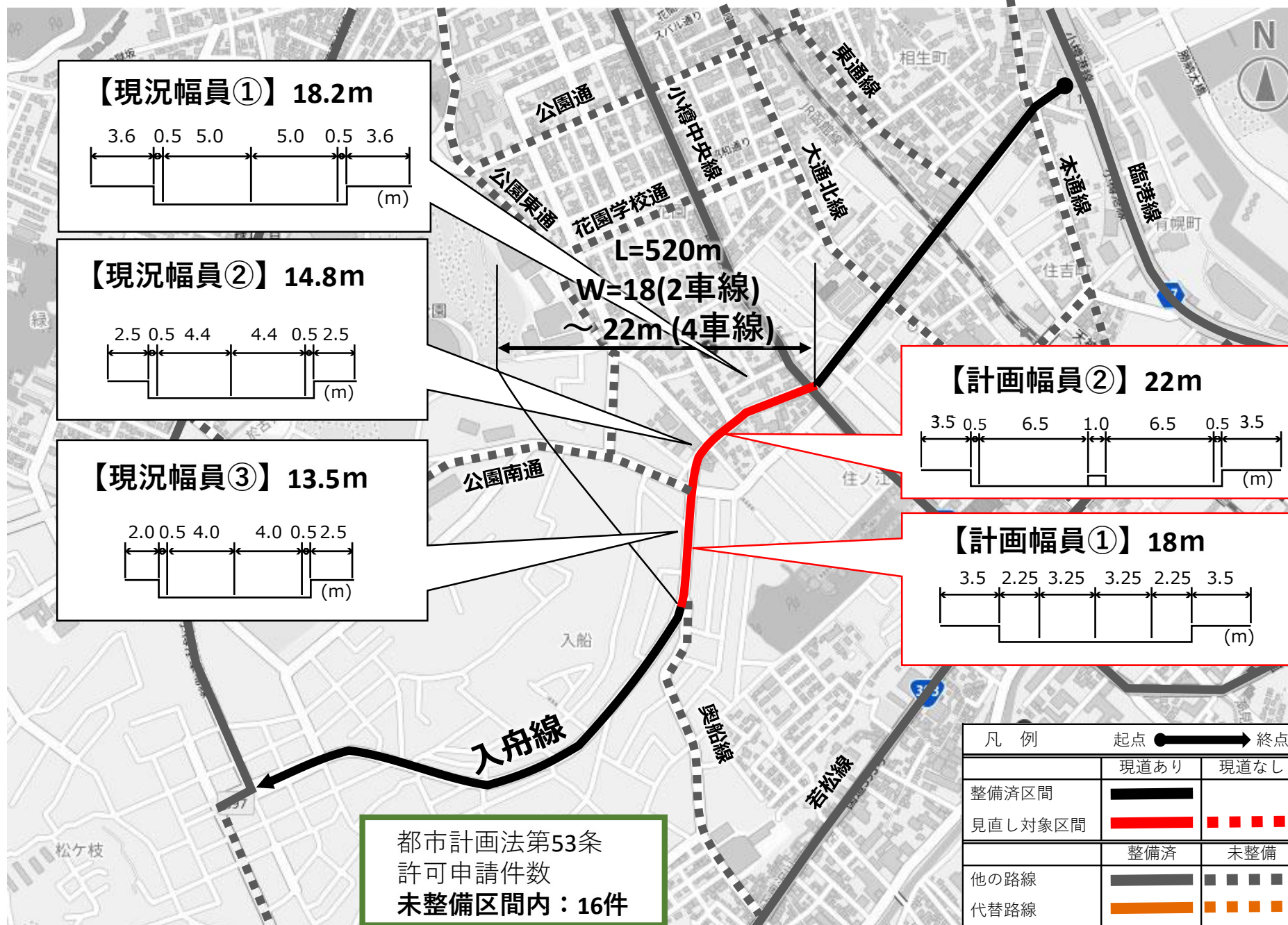
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
6,715台/日（0.70・9,600台/日）



■ 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。（4種1級・10,000台/日以上）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
 - ・店舗・事務所等への沿道サービス機能
 - ・市内バス路線
- ◆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3次防災拠点施設（北ガス）」への第3次緊急輸送道路

【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
 - ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。
（幹線系道路密度①7.7 ≧ ③4.2）

【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
 - ・入船川の暗渠（現況は施工済み）
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・入船川の暗渠（現況は施工済み）



■ 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。（現行4車線計画→2車線計画へ変更）



■ 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



代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

交通量が多く道路機能上、必要性が高いが、支障物件が多いこと等から事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	色内2丁目15-3～色内1丁目145-1
延長	820m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

④整備の課題

・現道の沿道には市指定歴史的建造物や事務所等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、現在の街並みの喪失が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,218台/日（0.31・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,298台/日（0.24・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.7 / ②19.2 / ③3.4

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆社会環境
 - ・市指定歴史的建造物(11棟)あり
 - ・市指定有形文化財(旧三井銀行)あり
 - ・小樽歴史景観区域内
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い

課題あり

■計画変更

・対応できる。
（幅員の縮小（4種3級：16mへ変更））

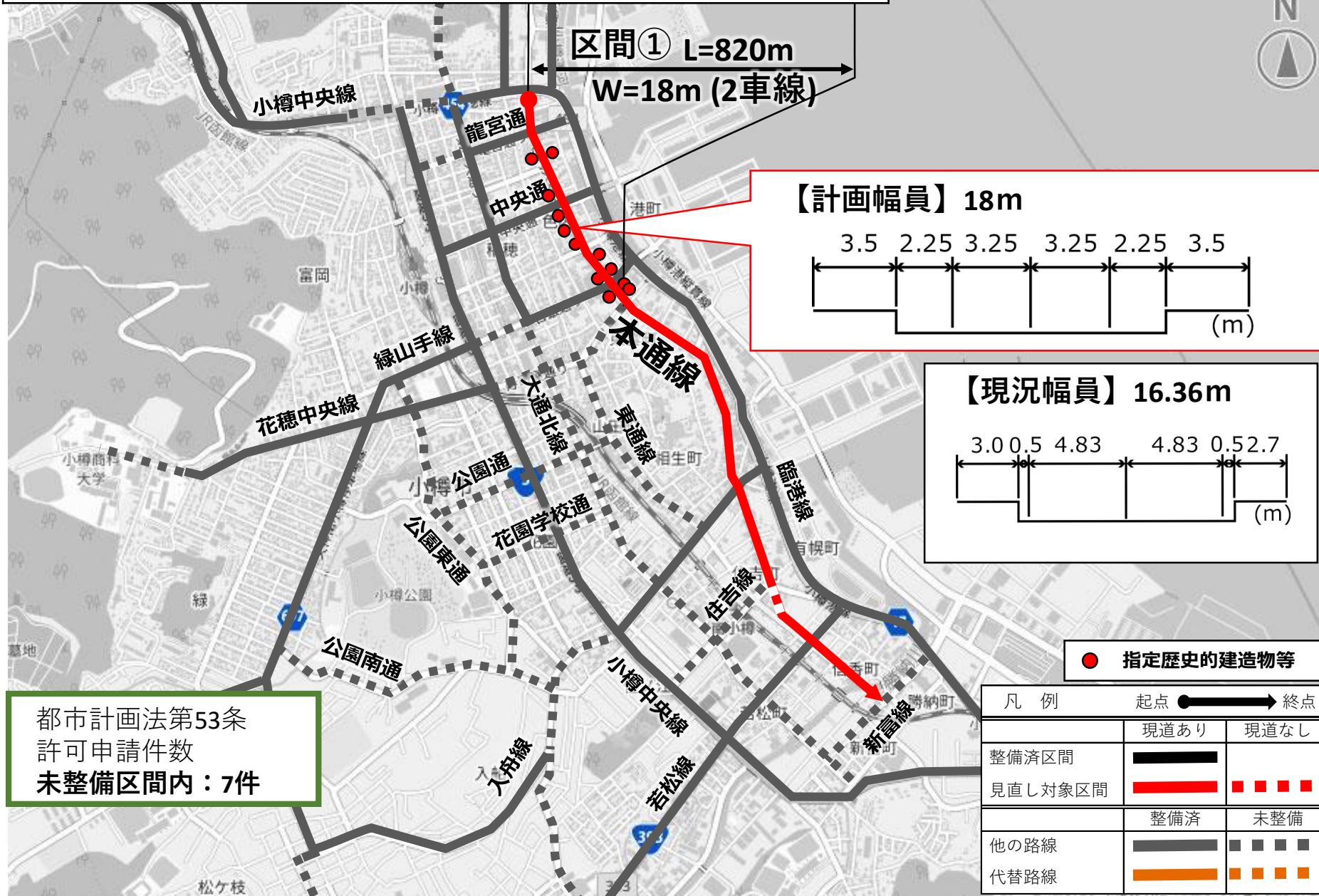
対応できる

■代替路線の有無

存続(変更)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,285台/日（0.18・7,200台/日）
-----------------------	-------------------------

※花穂中央線、本通線区間②以降の廃止に伴い、ネットワークを考慮し、緑山手線を終点とする。



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：7件

■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能	【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス
<p>①道路機能（交通機能・将来交通量）</p> <ul style="list-style-type: none">・将来交通需要は見込まれず、交通量面での必要性は低い。（4種1級・10,000台/日以上） <p>②道路機能（その他）</p> <ul style="list-style-type: none">◆交通機能<ul style="list-style-type: none">・主要観光ルート・店舗・事務所、飲食店等への沿道サービス機能・市内バス路線（一部区間）◆都市環境機能<ul style="list-style-type: none">・小樽歴史景観区域内（日本銀行地区等）の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線◆都市防災機能<ul style="list-style-type: none">・津波災害警戒区域内	<p>◆連続性</p> <ul style="list-style-type: none">・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。 <p>◆道路密度・配置バランス</p> <ul style="list-style-type: none">・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。（幹線系道路密度①4.7 ≥ ③3.4）
<p>【必要性の検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none">・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

<p>◆社会環境</p> <ul style="list-style-type: none">・市指定歴史的建造物（11棟）あり・市指定有形文化財（旧三井銀行）あり・小樽歴史景観区域内	<p>◆市街地環境</p> <ul style="list-style-type: none">・建替え困難な小規模残地の発生 <p>◆財政環境</p> <ul style="list-style-type: none">・支障物件が多い
--	---



■ 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】

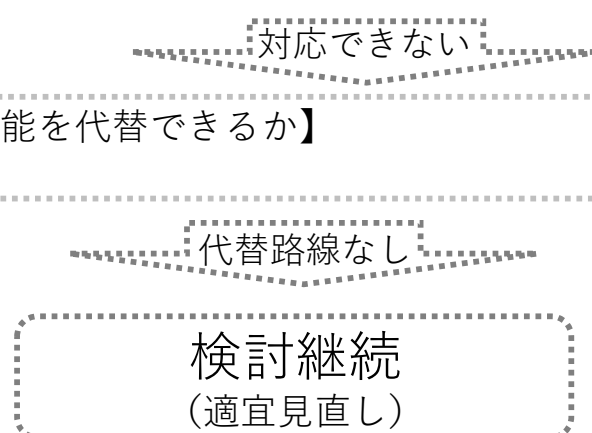
- ・対応できる。（幅員の変更（4種3級：16mへ変更））



■ 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】

- ・約110m東側に臨港線（30m）



※花穂中央線、本通線区間②以降の廃止に伴い、ネットワークを考慮し、緑山手線を終点とする。

道路機能上、必要性が高いが、市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題があり、幅員の縮小の都市計画変更で課題の解決ができることから、存続の**変更**となりました。同路線の区間②以降の廃止、花穂中央線の廃止により、都市計画道路ネットワークを考慮し、緑山手線との交差点までを終点として変更します。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	色内1丁目145-1～堺町272-2
延長	790m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

④整備の課題

- ・現道の沿道には市指定歴史的建造物や事務所等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、現在の街並みの喪失が懸念される。
- ・歩道の整備及び高質化（H12年～H17年）を行い、一方通行で供用中

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	758台/日（0.11・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	956台/日（0.10・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆社会環境
 - ・市指定歴史的建造物(8棟)あり
 - ・小樽歴史景観区域内
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

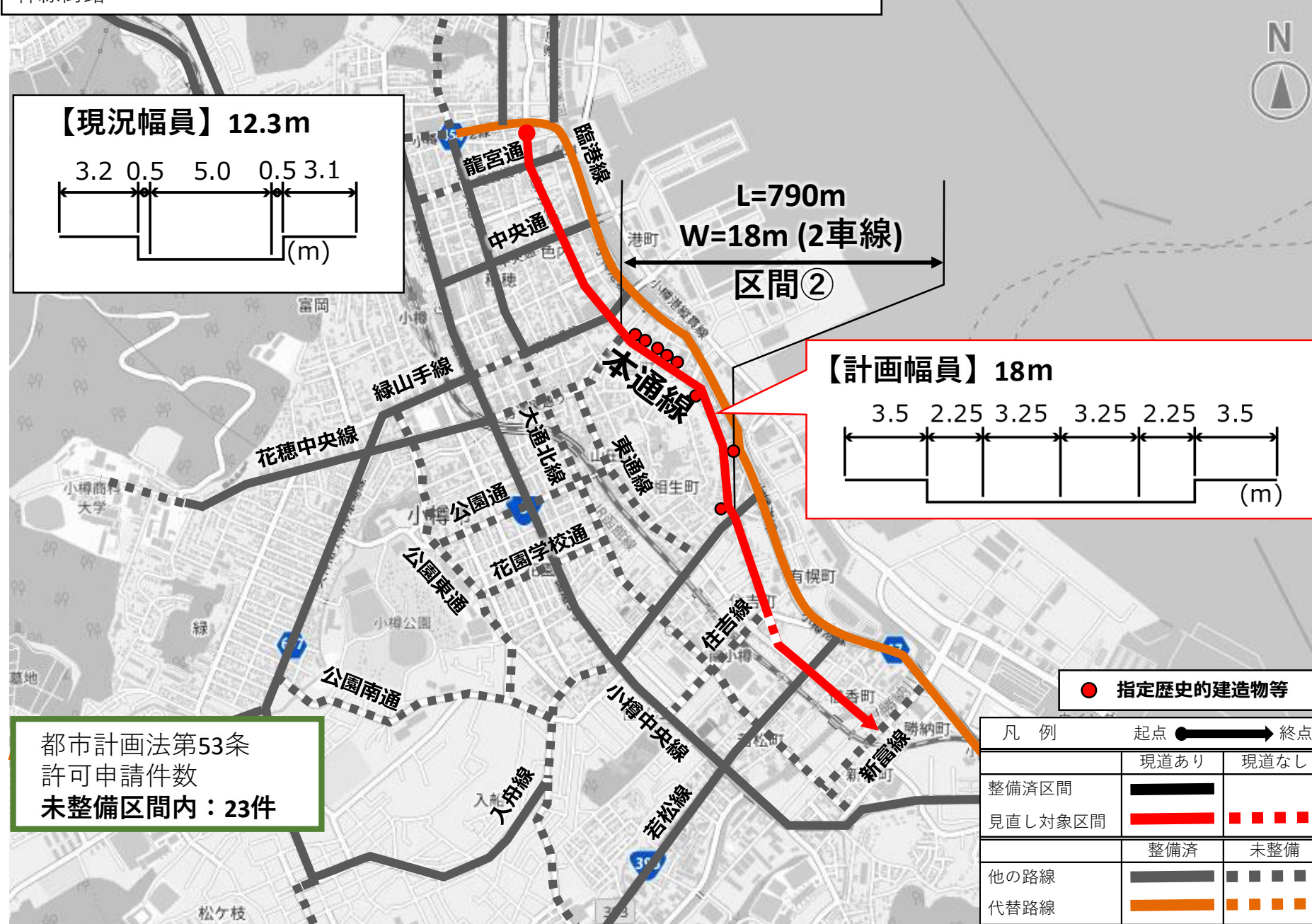
■代替路線の有無

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

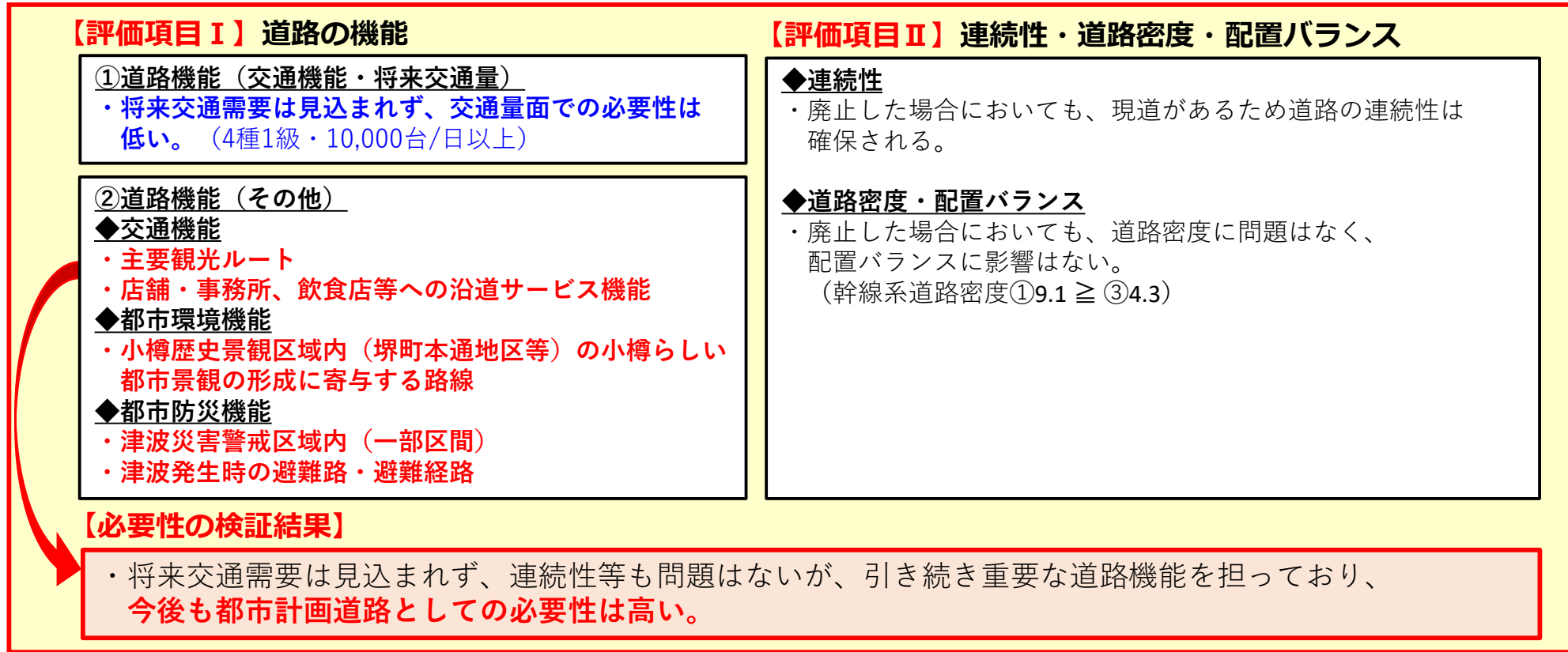
廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
4台/日（0.00・7,200台/日）

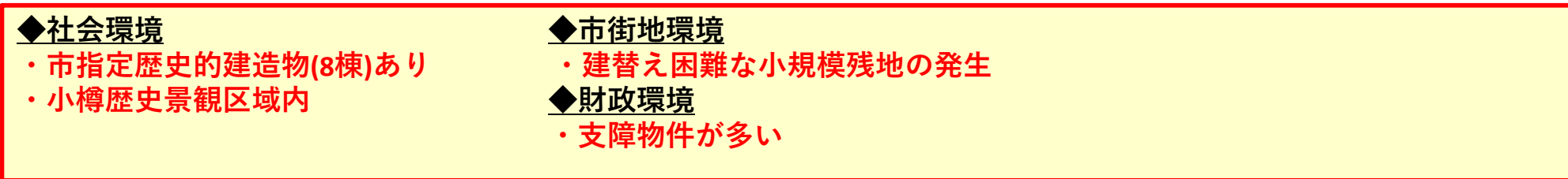


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：23件

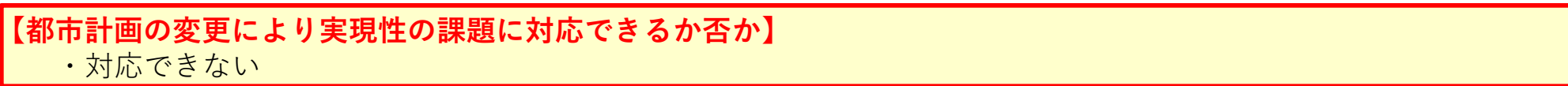
■ 必要性の検証



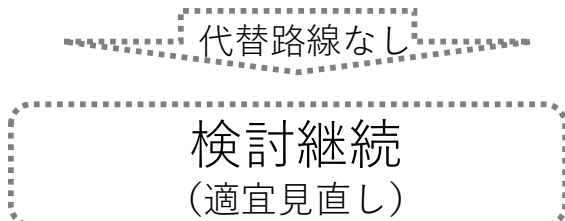
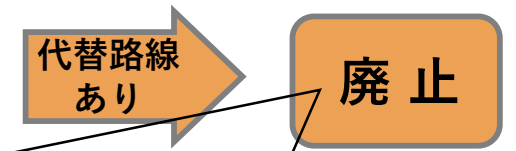
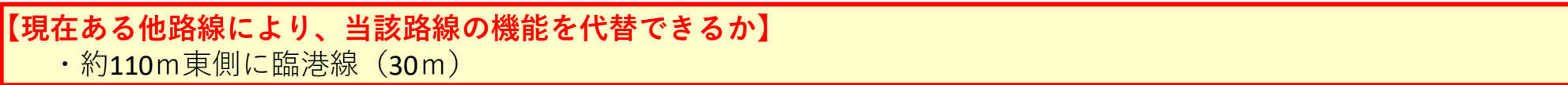
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかし、約110m東側に代替路線となる臨港線があることから、本通線区間②は**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	堺町272-2～住吉町62
延長	360m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,723台/日（0.24・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,646台/日（0.17・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆社会環境
 - ・市指定歴史的建造物(1棟)あり
 - ・一部、小樽歴史景観区域内
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング

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

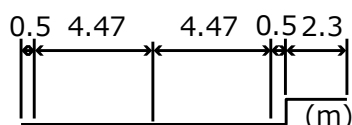
・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	161台/日（0.02・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------

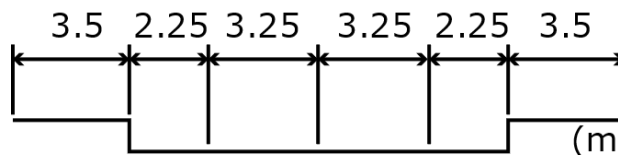
【現況幅員】 12.24m



L=360m
W=18m (2車線)

区間③

【計画幅員】 18m



● 指定歴史的建造物等

凡例	起点	→	終点
整備済区間	■	→	□
見直し対象区間	■	→	■
他の路線	■	→	■
代替路線	■	→	■

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：15件

■ 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。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・JR南小樽駅等へのアクセス機能 ・主要観光ルート ・店舗・事務所、飲食店等への沿道サービス機能 ◆都市環境機能 ・小樽歴史景観区域内（三本木急坂地区）の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 （幹線系道路密度①9.1 ≧ ③4.3）
【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 ・急勾配の箇所のロードヒーティング	◆社会環境 ・市指定歴史的建造物(1棟)あり ・一部、小樽歴史景観区域内
◆市街地環境 ・建替え困難な小規模残地の発生	◆財政環境 ・支障物件が多い ・急勾配の箇所のロードヒーティング



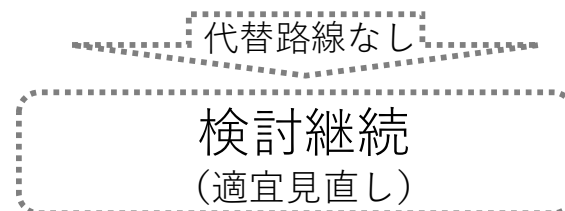
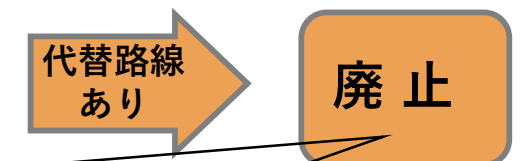
■ 計画変更

【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】
・約110m東側に臨港線（30m）



道路機能上、必要性が高いが、市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかし、約110m東側に代替路線となる臨港線があることから、本通線区間③は**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び線形の変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	住吉町62～住吉町326
延長	270m（内、道道天神南小樽停車場線区間160m）
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600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、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

④整備の課題

- ・住吉線との交差部から既成市街地を斜めに縦断し、道道天神南小樽停車場線に交差接続する現道の無い区間について、地域コミュニティの分断や建替え困難な小規模残地の発生が懸念される。
- ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,571台/日（0.36・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,807台/日（0.29・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①8.1 / ②16.5 / ③4.2

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆市街地環境
 - ・整備による地域コミュニティの分断
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

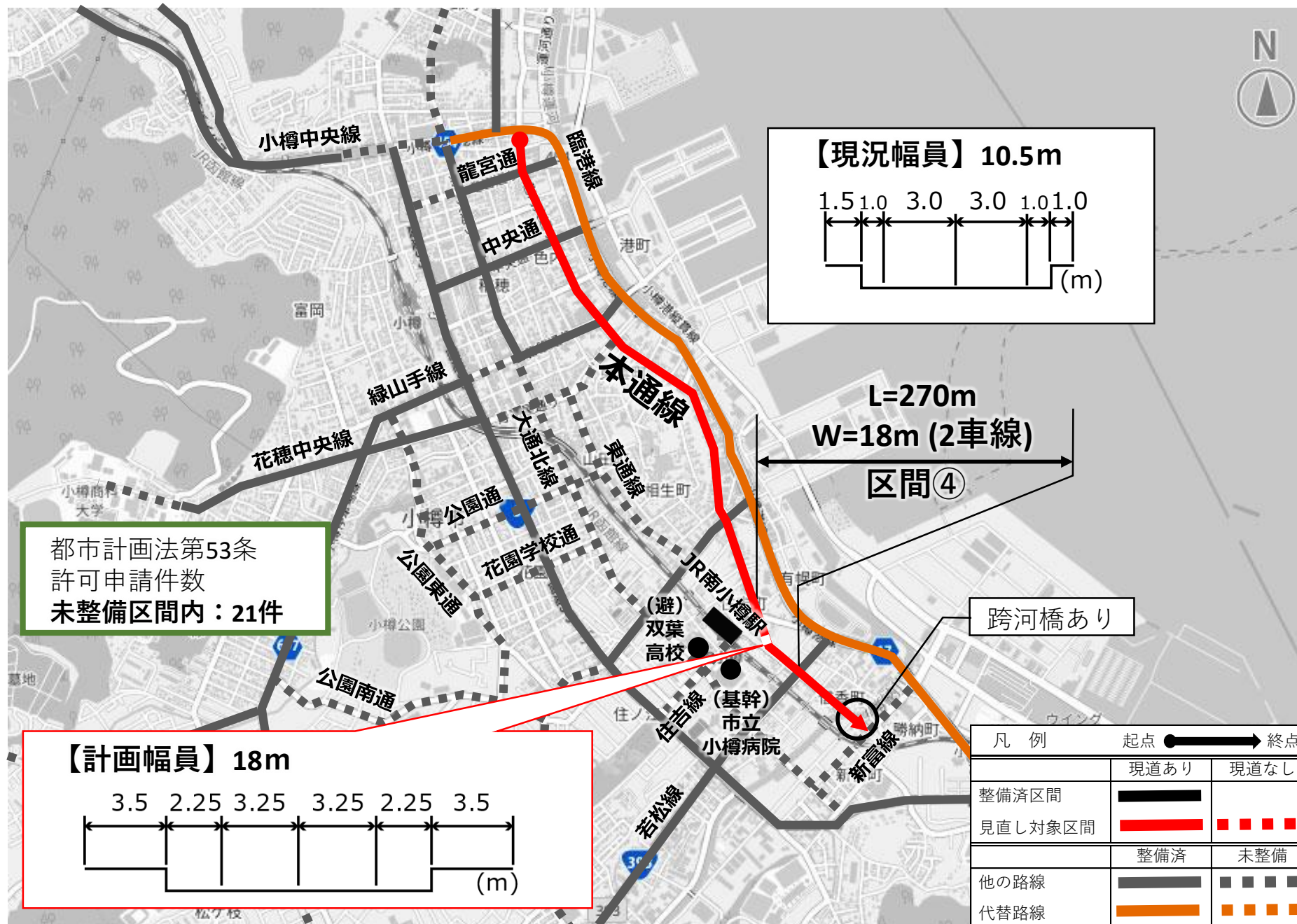
■代替路線の有無

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,552台/日（0.22・7,200台/日）



■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。（4種1級・10,000台/日以上） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・JR南小樽駅等へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 （幹線系道路密度①8.1 ≥ ③4.2）
--	---

【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 ・急勾配の箇所のロードヒーティング ◆財政環境 ・支障物件が多い ・急勾配の箇所のロードヒーティング	◆市街地環境 ・整備による地域コミュニティの分断 ・建替え困難な小規模残地の発生
--	--



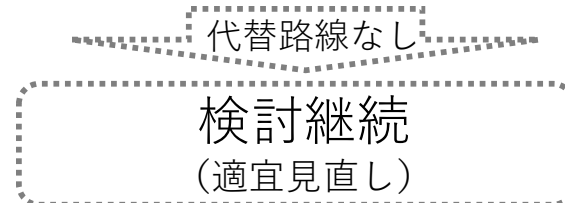
■計画変更

【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】
・約110m東側に臨港線（30m）



道路機能上、必要性が高いが、市指定の歴史的建造物があるなど事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかし、約110m東側に代替路線となる臨港線があることから、本通線区間④は**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び線形の変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	信香町218-1～勝納町77
延長	310m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

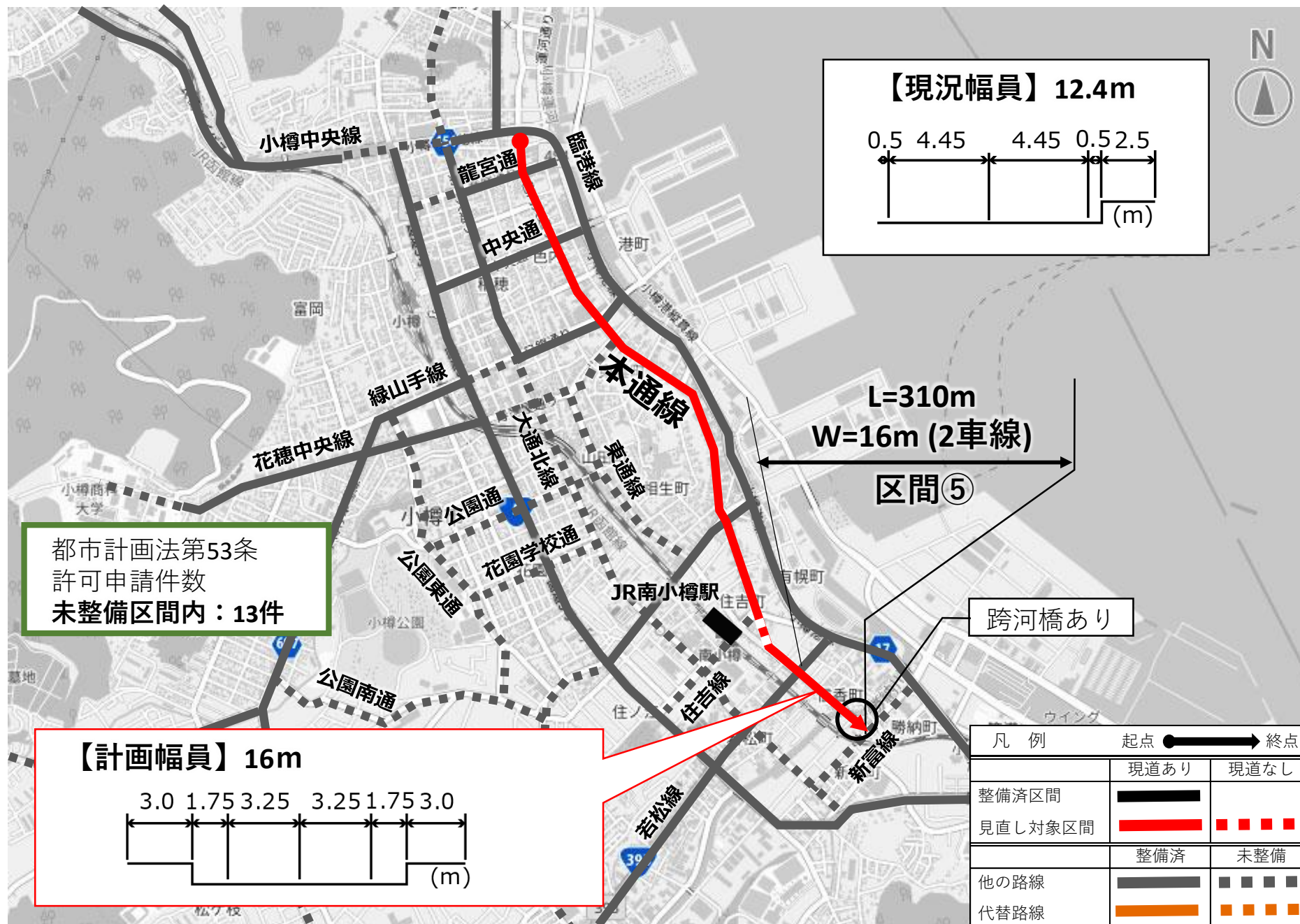
・昭和47年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、河川横断（勝納川）があり、既設橋梁の改築又は架け替えが必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	5,078台/日（0.71・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	3,645台/日（0.38・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①8.1 / ②16.5 / ③4.2



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



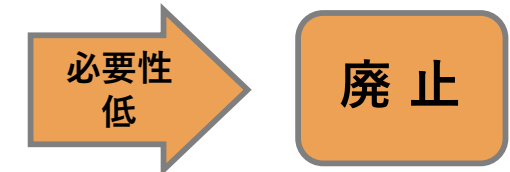
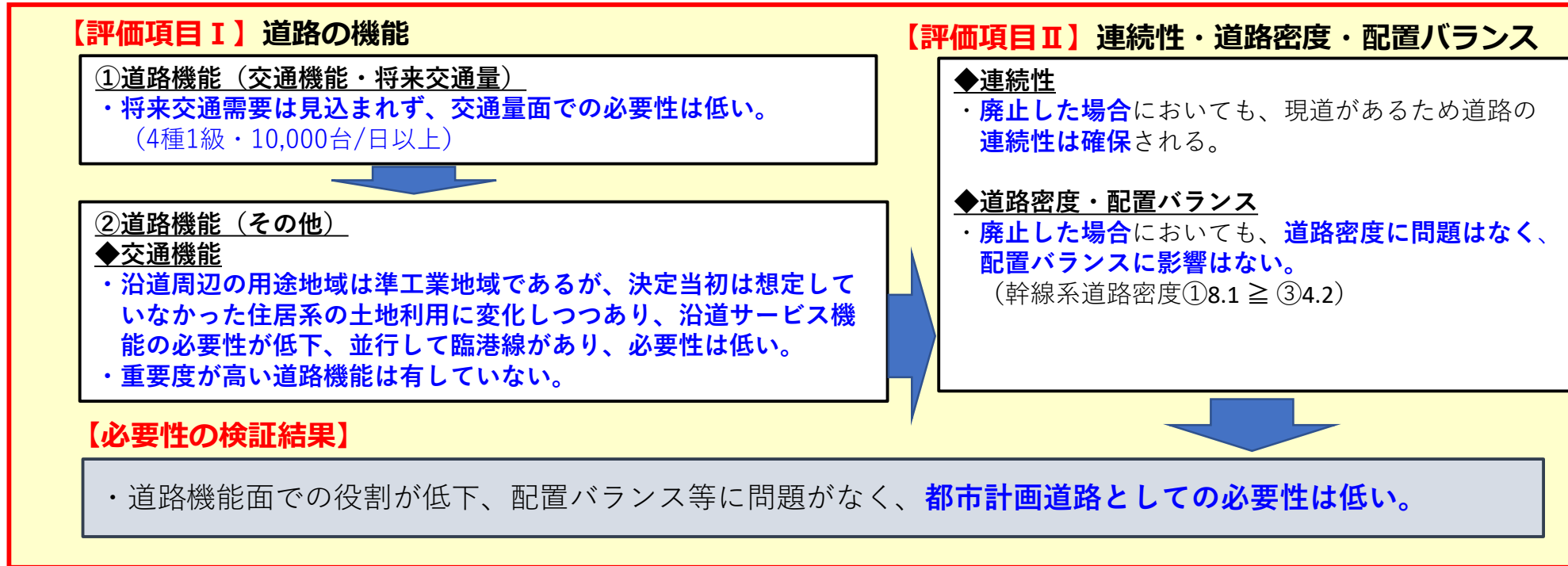
■代替路線の有無



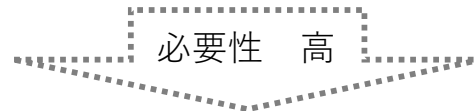
廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	3,655台/日（0.51・7,200台/日）
-----------------------	-------------------------

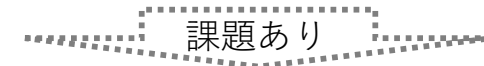
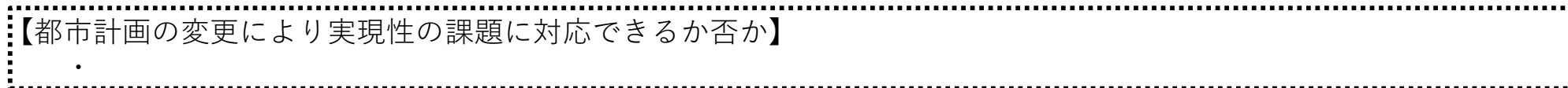
■必要性の検証



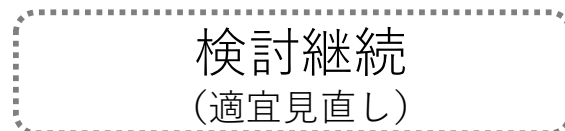
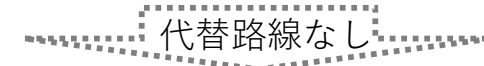
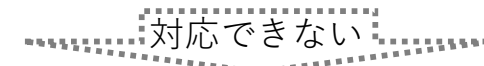
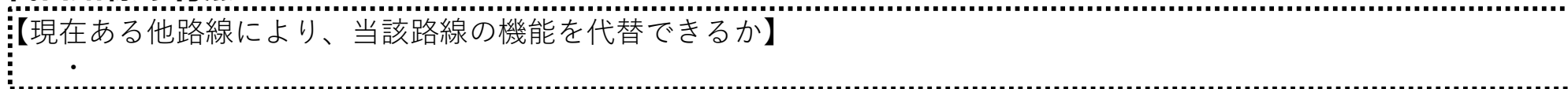
■実現性の検証



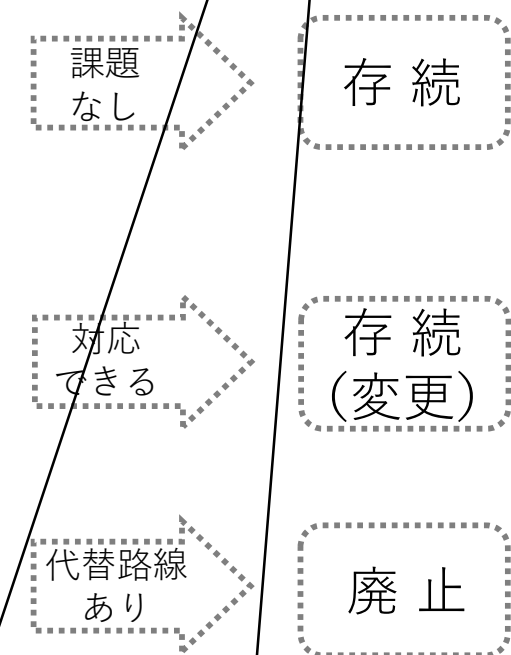
■計画変更



■代替路線の有無



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。



①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	錦町5 2 - 1 1 ~ 稲穂5丁目4 1
延長	810m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

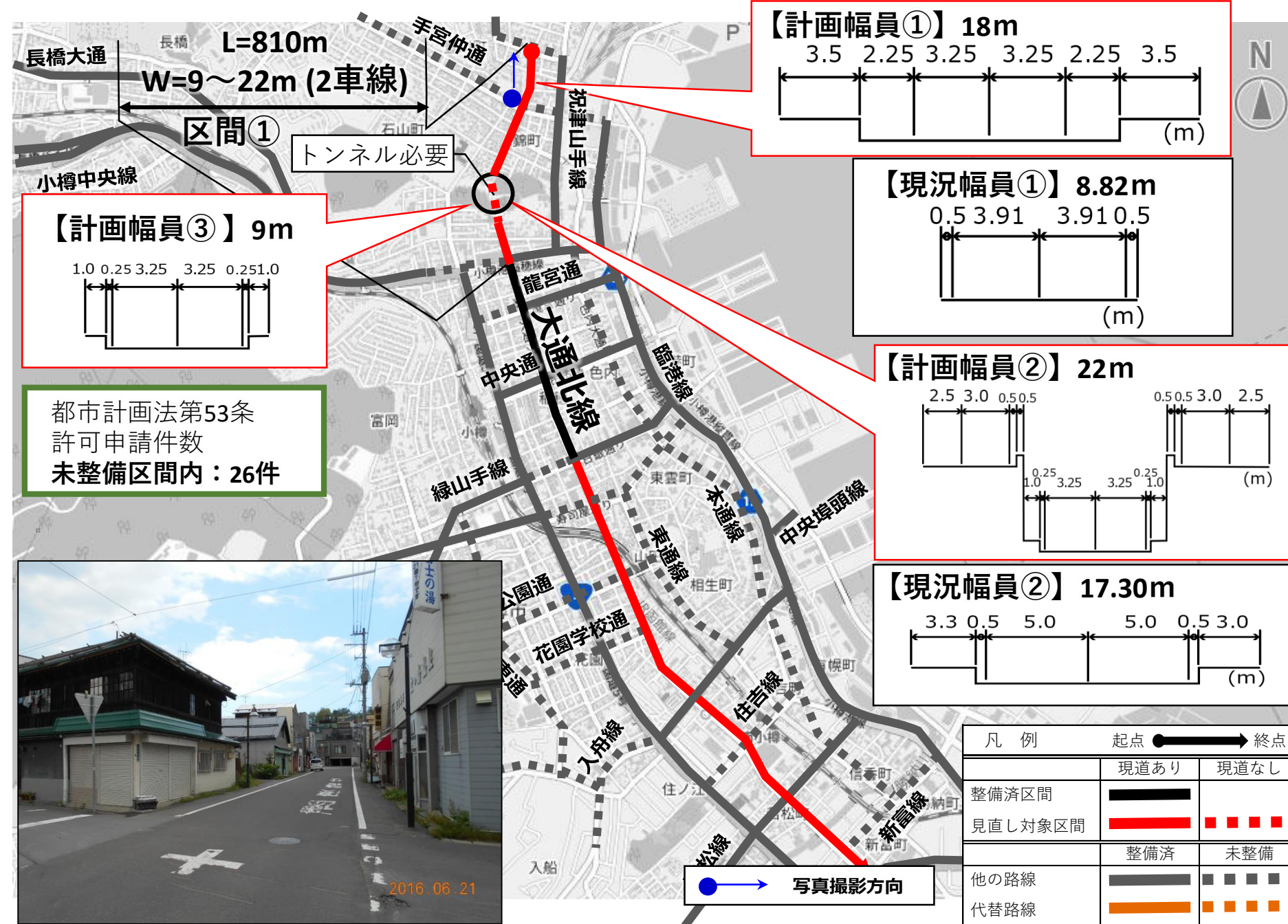
・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、現道の無い区間はトンネルの計画であるため、用地補償費や工事費等、多額の事業費を要し、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,175台/日（0.44・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	3,312台/日（0.35・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.4 / ②12.0 / ③3.5



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



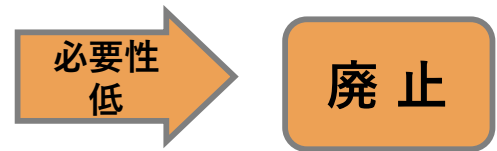
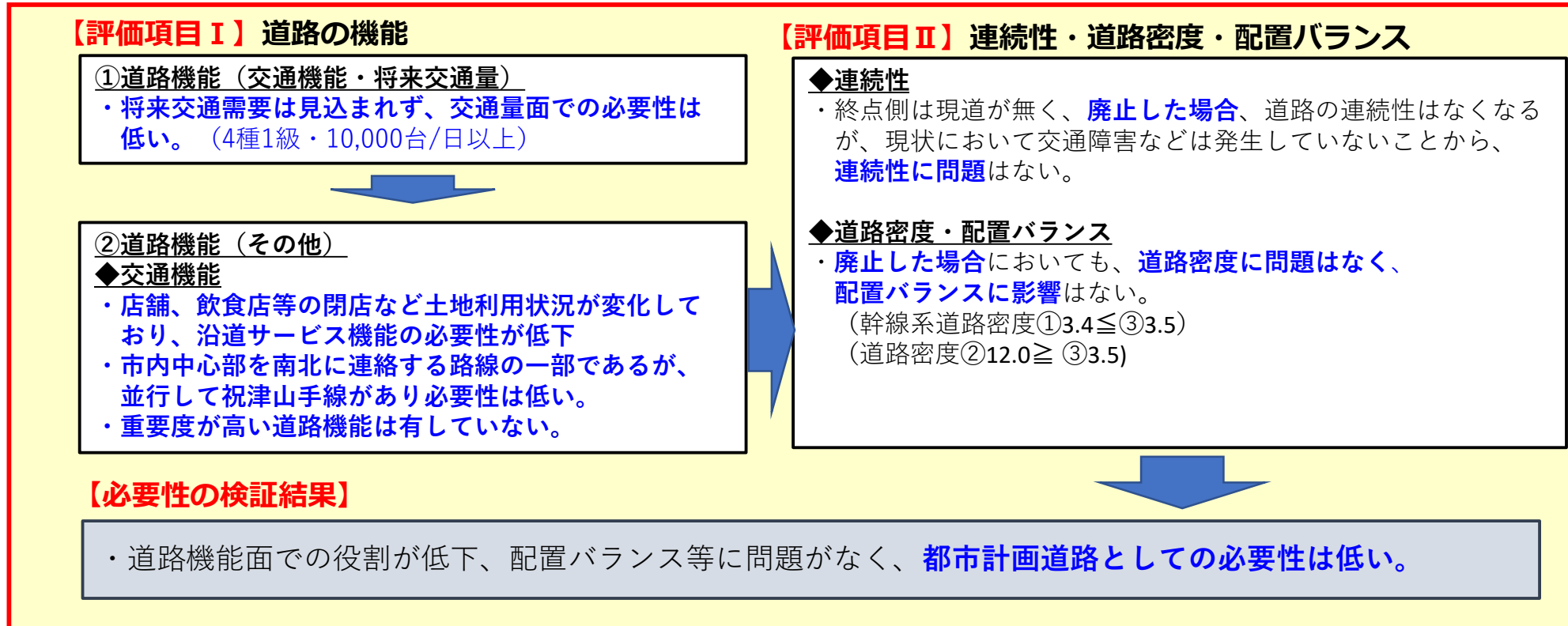
廃止

※用途地域の見直しを要する

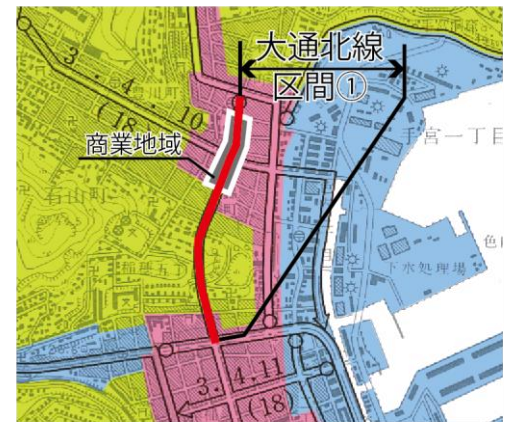
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	569台/日（0.08・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------

凡例	起点	終点
整備済区間	現道あり	現道なし
見直し対象区間	現道あり	現道なし
他の路線	整備済	未整備
代替路線	整備済	未整備

■必要性の検証



※沿道土地利用を目的とした商業地域が指定されているため、用途地域の見直しを要する



必要性 高

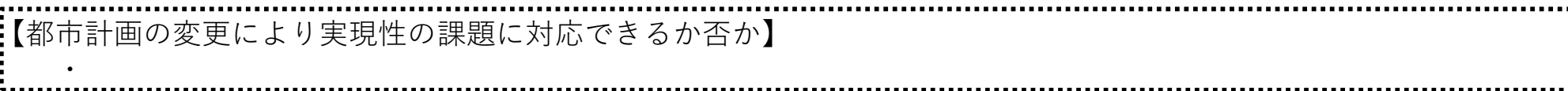
■実現性の検証



課題あり



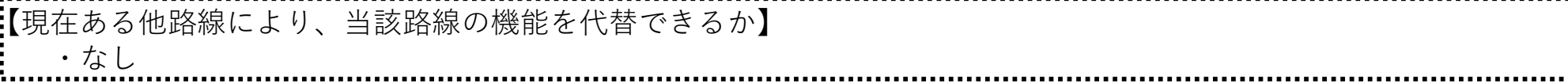
■計画変更



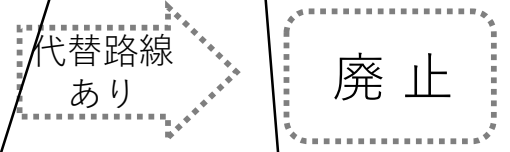
対応できない



■代替路線の有無



代替路線なし



検討継続 (適宜見直し)

道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。但し、この区間の沿道の用途地域は、道路に合わせて指定されているので、用途地域の見直しと同時に都市計画変更する必要があります。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	稲穂1丁目28-2～花園3丁目1-2
延長	490m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

④整備の課題

・沿道には店舗等が建ち並び、工事費や移転補償費等、多額の事業費を要し、サンモール一番街（アーケード区間）、花園銀座商店街（一方通行区間）への影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	969台/日（0.12・8,000台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,675台/日（0.17・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①7.5 / ②18.1 / ③4.0

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・アーケード部（サンモール一番街）
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・アーケード部（サンモール一番街）

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

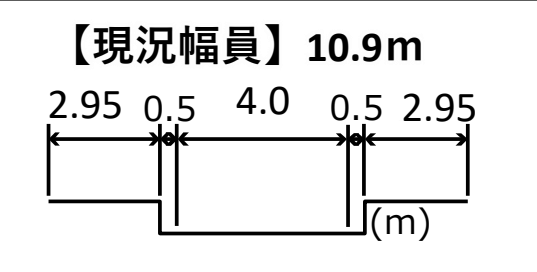
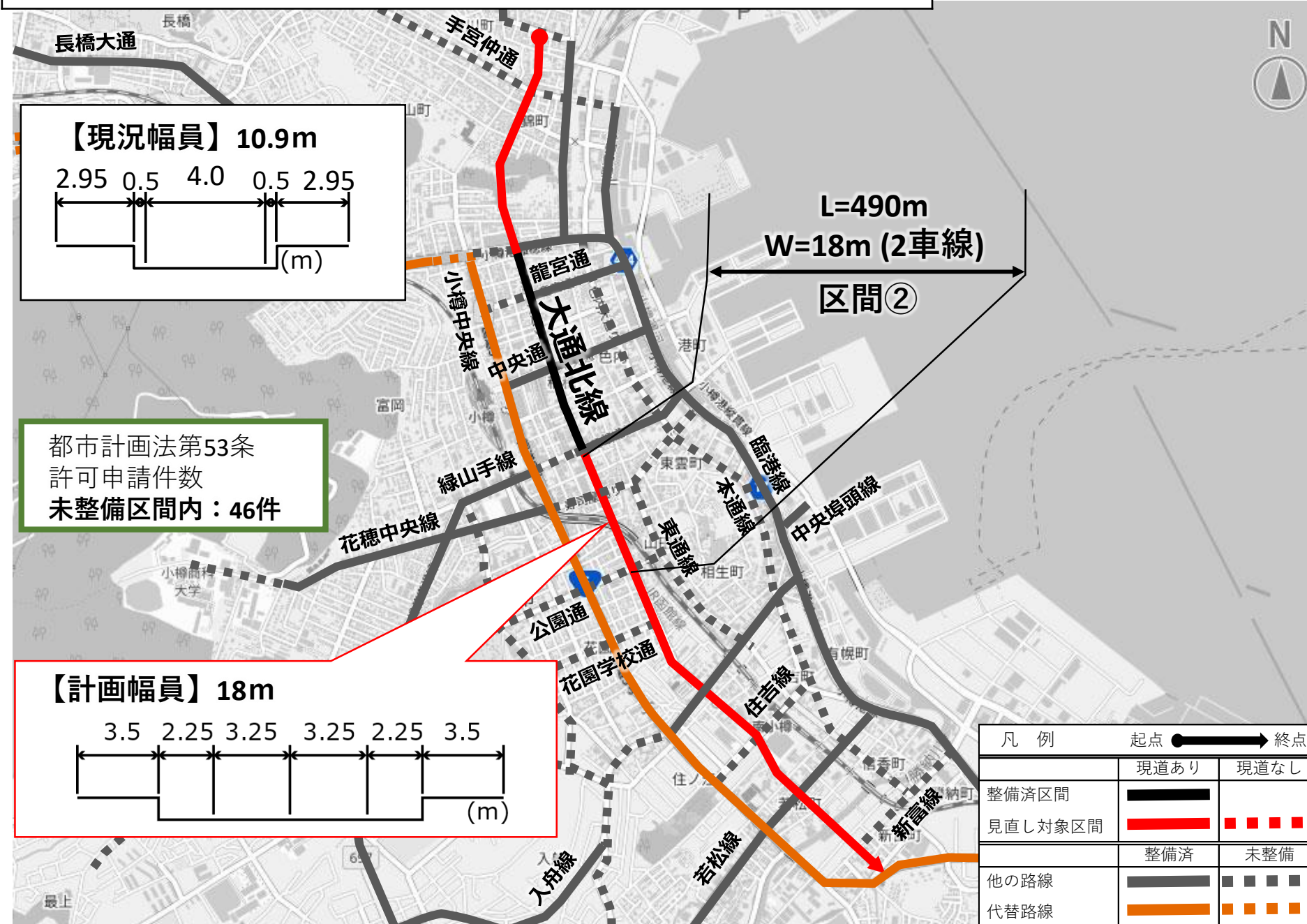
■代替路線の有無

・約180m西側に小樽中央線（22m）

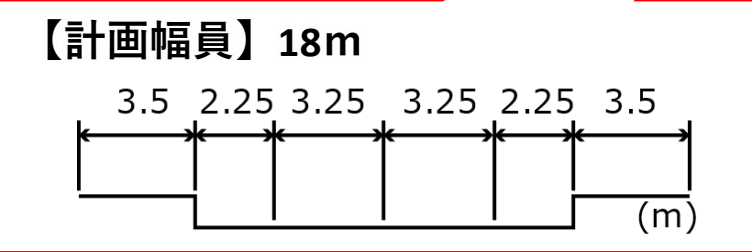
代替路線あり

廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	44台/日（0.01・8,000台/日）
-----------------------	----------------------

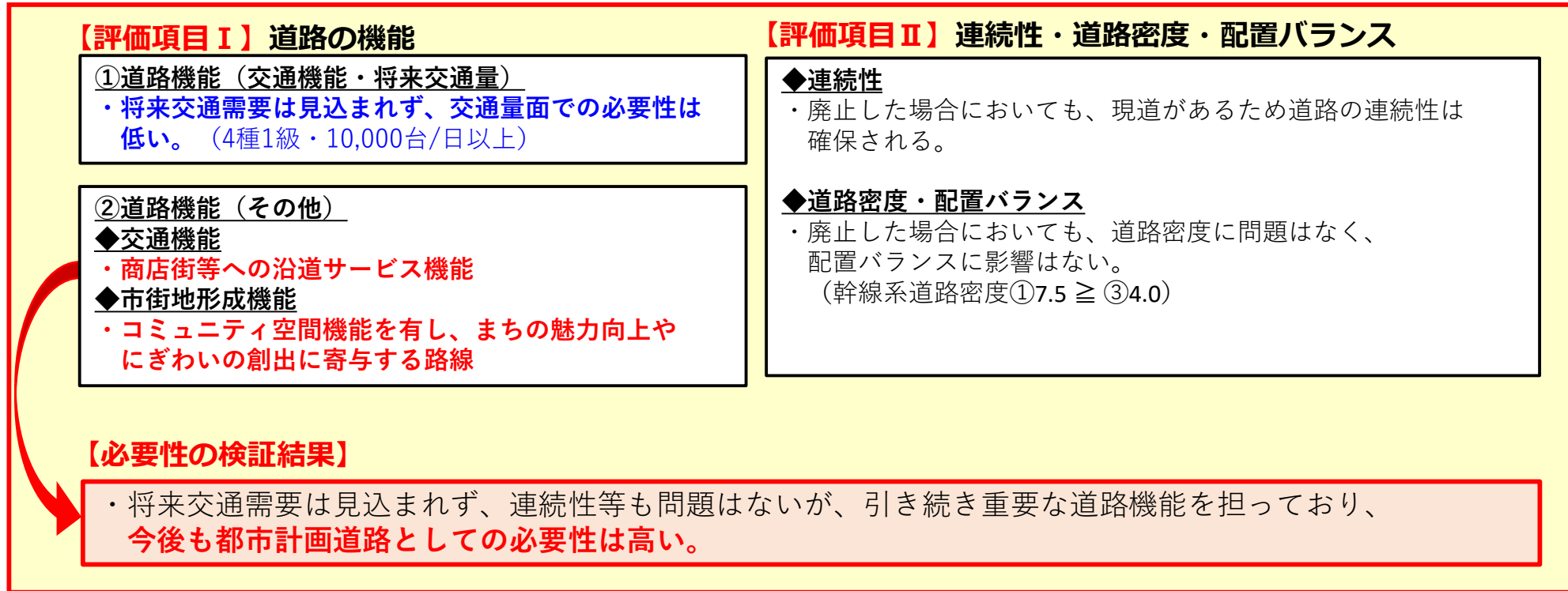


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：46件

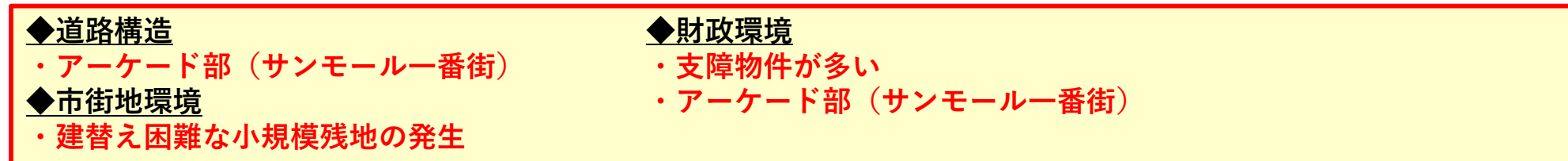


凡例	起点	→	終点
整備済区間	現道あり	→	現道なし
見直し対象区間	———	→	■■■■
他の路線	———	→	■■■■
代替路線	———	→	■■■■

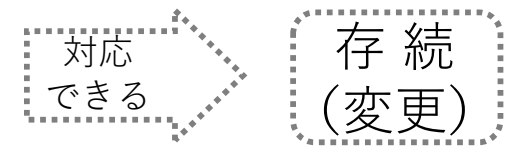
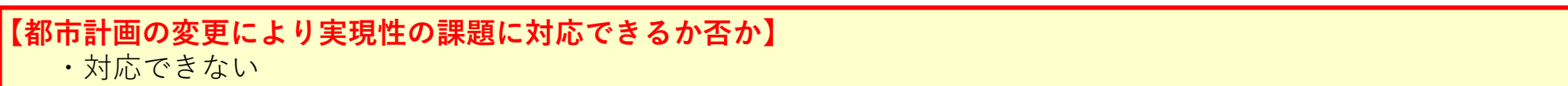
■必要性の検証



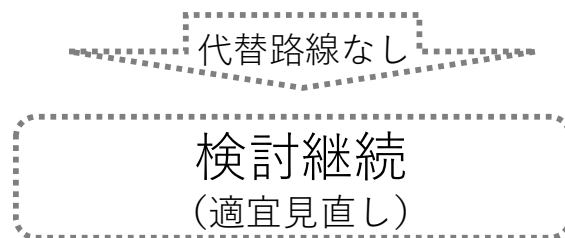
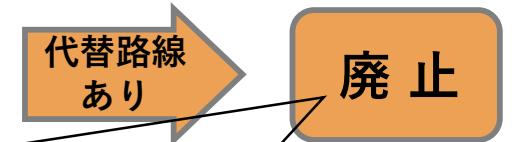
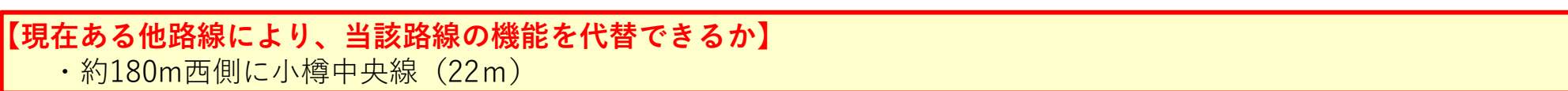
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、サンモール一番街のアーケード構造や小規模な残地が多数発生することから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかし、約180m西側に代替路線となる小樽中央線があることから、大通北線区間②は**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	花園3丁目1-2～若松2丁目111-6
延長	1030m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要し、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,053台/日（0.29・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,470台/日（0.26・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3

■必要性の検証

・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
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング



■計画変更

・対応できない。



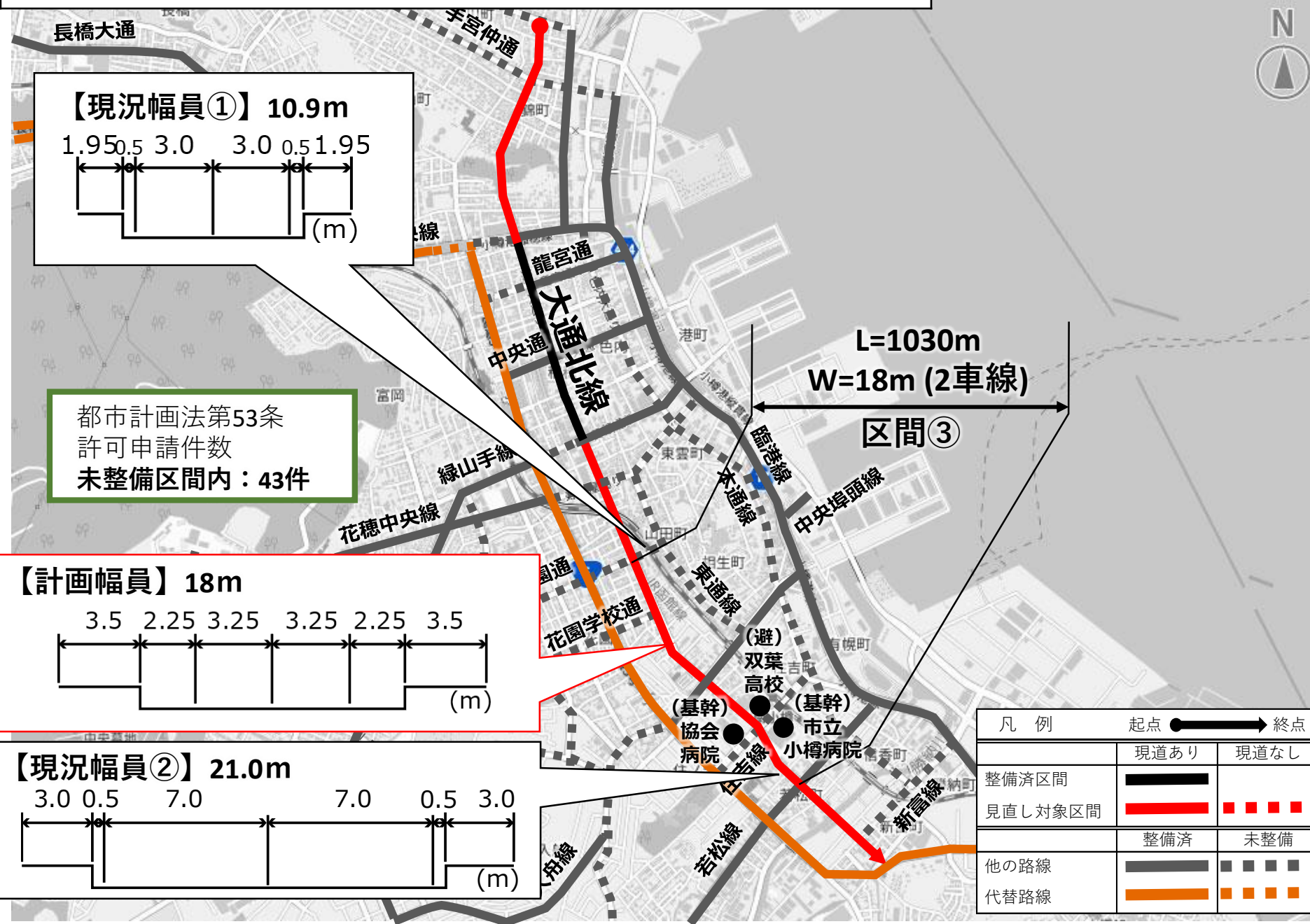
■代替路線の有無

・約210m西側に小樽中央線（22m）



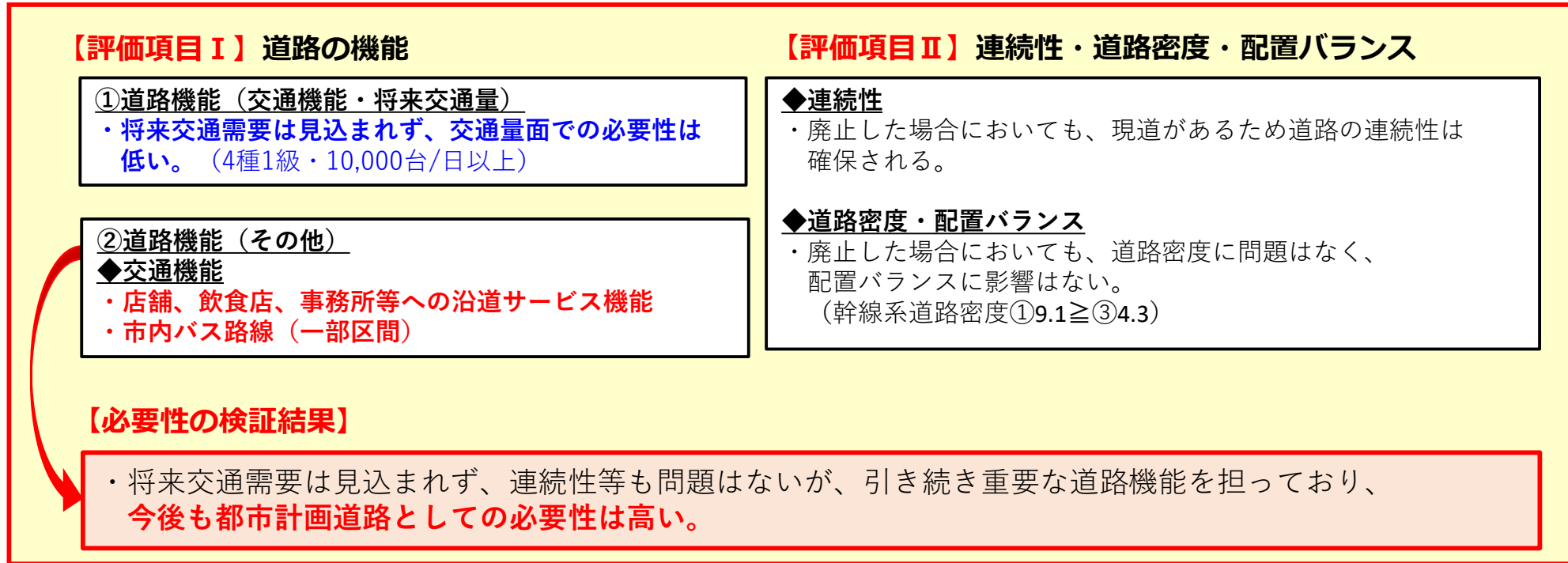
廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	702台/日（0.10・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------

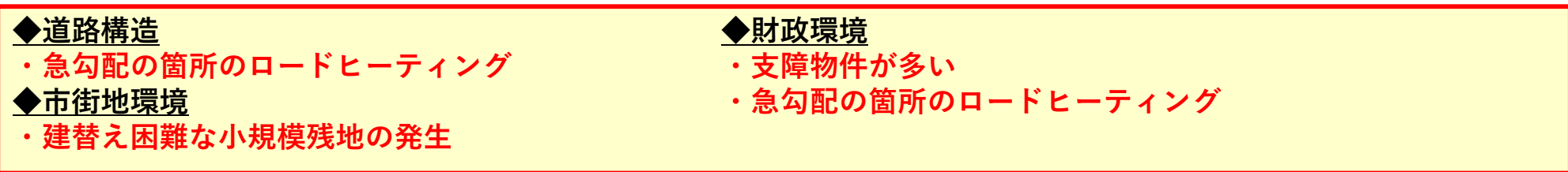


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：43件

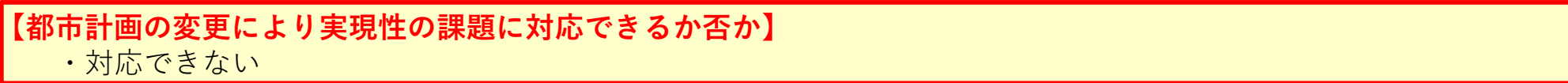
■必要性の検証



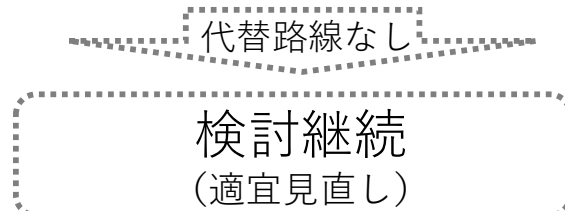
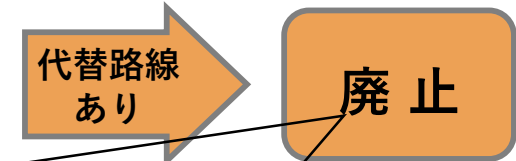
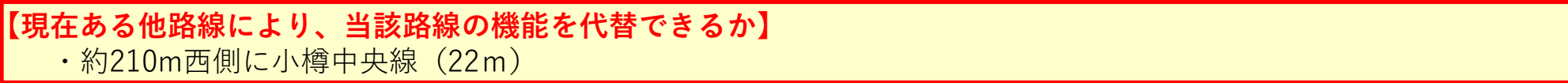
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、ロードヒーティング工事や小規模な残地が多数発生することから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかし、約210m西側に代替路線となる小樽中央線があることから、大通北線区間③は**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	若松2丁目111-6～新富町105-3
延長	450m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

④整備の課題

- ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、小樽中央線との交差部（終点部）は構造物が必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要し、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。
- ・小樽中央線との交差部（終点）の構造等について再検討が必要

⑤交通諸元

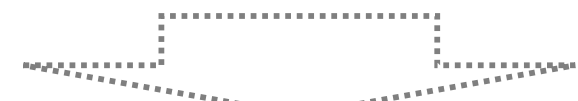
現況交通量（混雑度・交通容量）	1,545台/日（0.21・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,763台/日（0.18・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①4.9 / ②13.0 / ③3.7

■必要性の検証

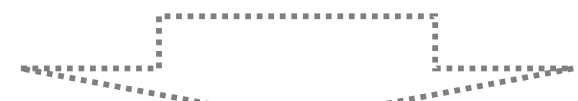
・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更

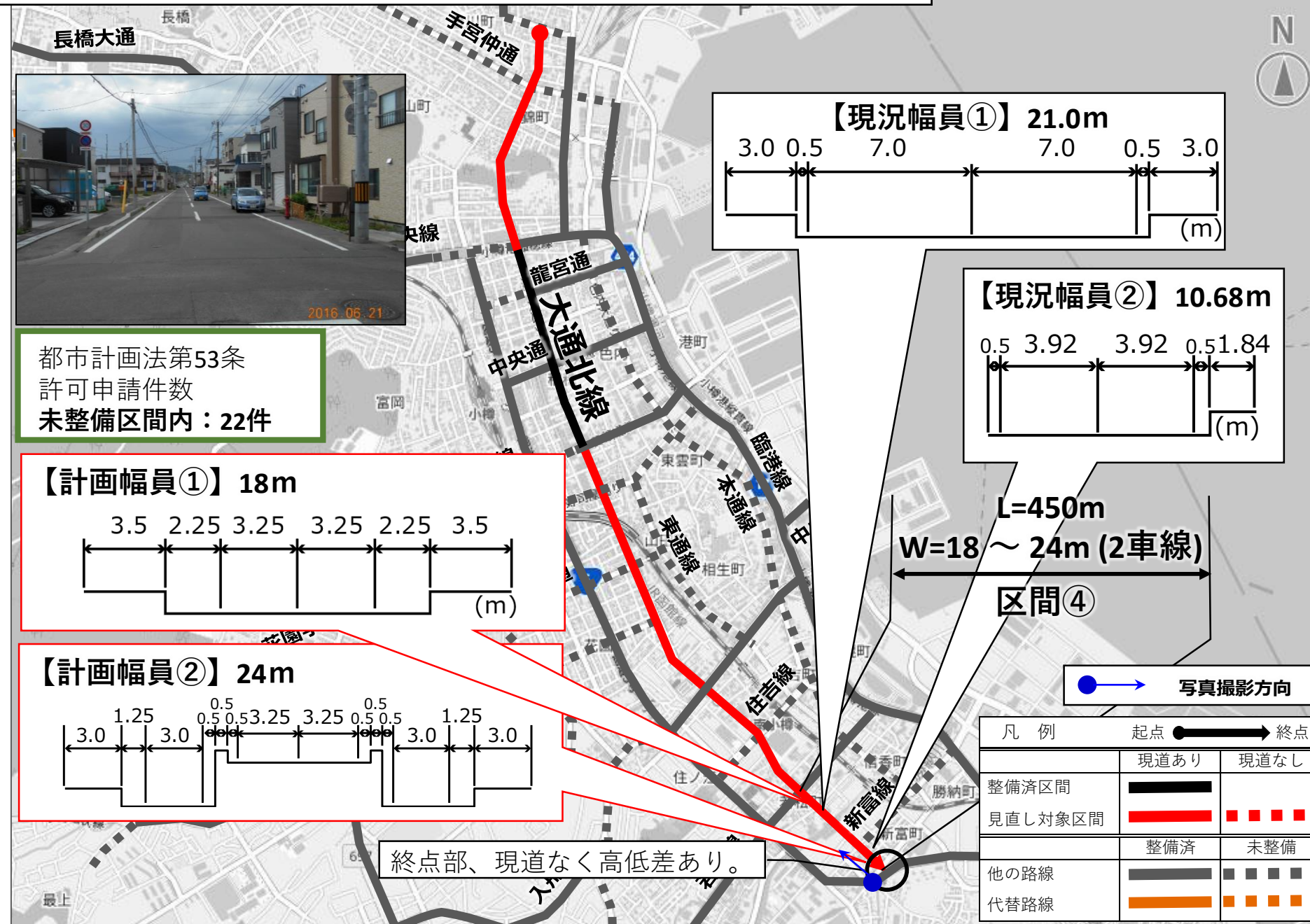


■代替路線の有無

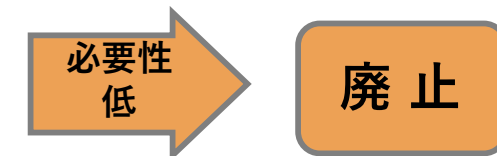
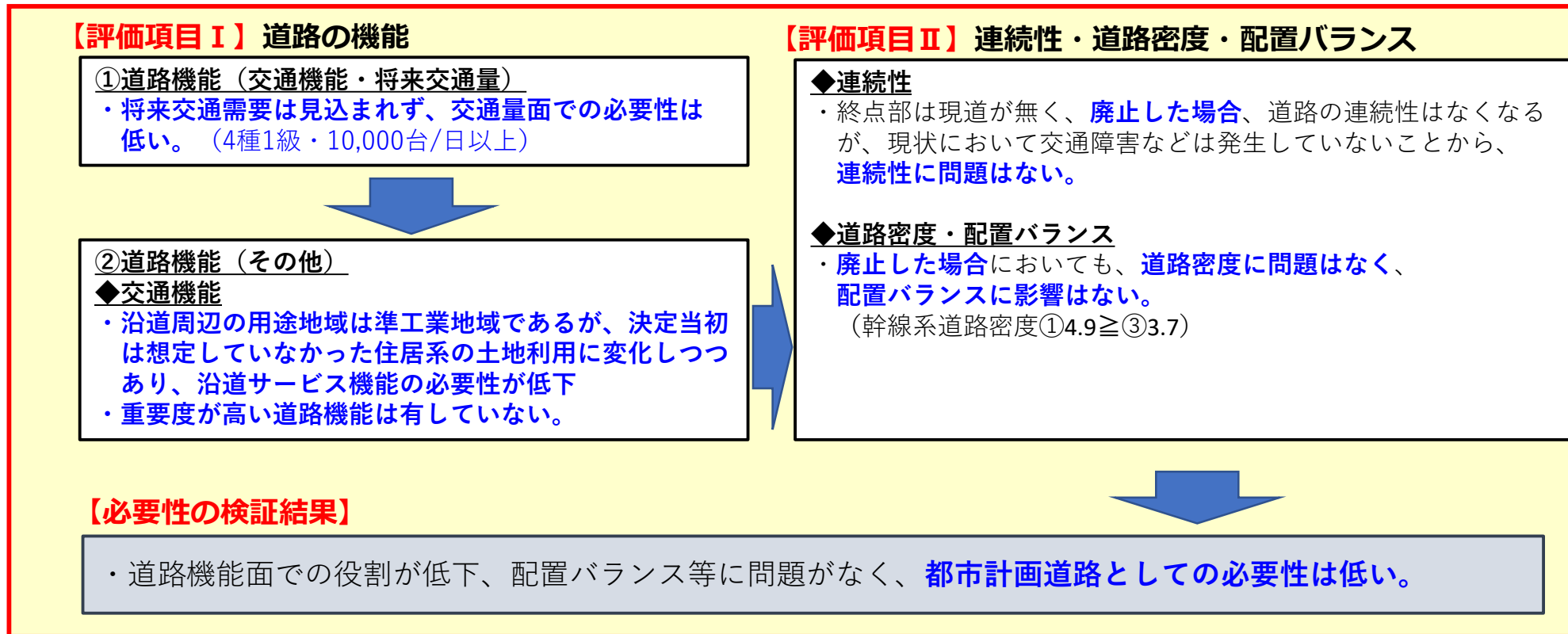


廃止

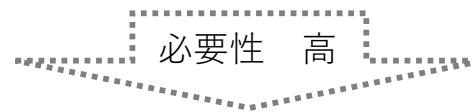
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	386台/日（0.05・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------



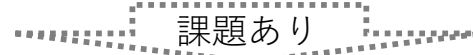
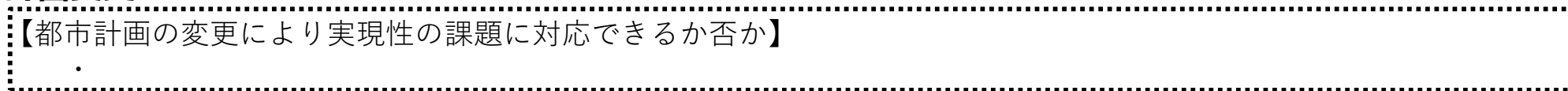
■必要性の検証



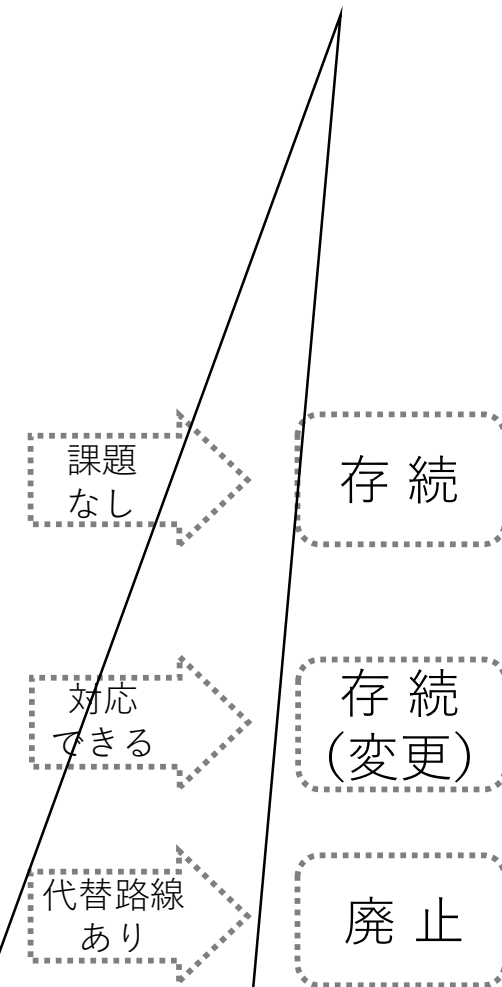
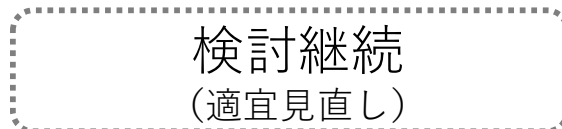
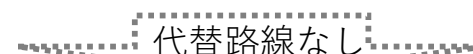
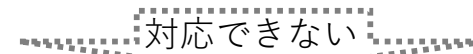
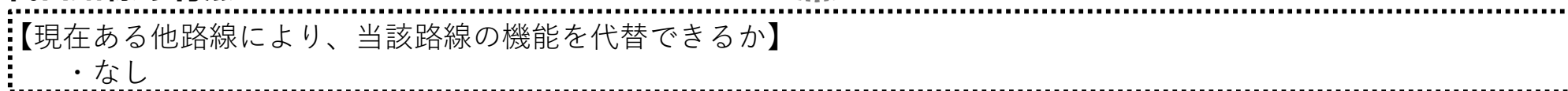
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能面で、都市計画道路としての必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から59年）

昭和36年3月16日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び一部幅員の拡幅変更の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	色内1丁目153～稲穂1丁目6-3
延長	590m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・24,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

④整備の課題

- ・全線用地は取得済みであるが、河川整備（於古発川の暗渠化等）などに多額の事業費を要する。
- ・本通線から東通線の区間については、河川の暗渠化により、現在の街並みが喪失、事業実施に当たっては、横断面構成の再検討が必要
- ・小樽中央線との交差形状、4車線道路の必要性について再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,773台/日（0.25・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,785台/日（0.07・24,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①7.9 / ②18.0 / ③4.1

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・於古発川の暗渠
- ◆財政環境
 - ・於古発川の暗渠

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

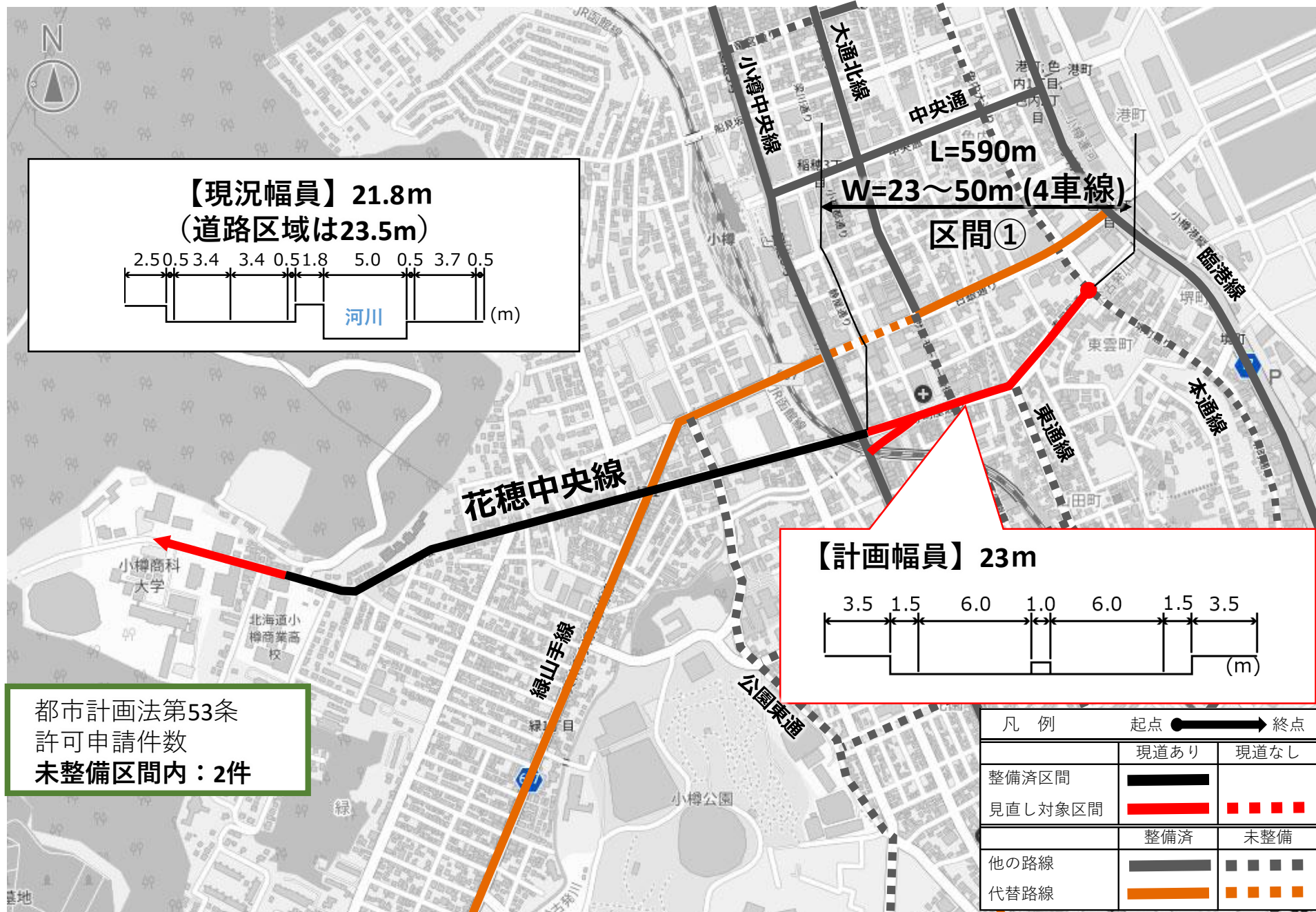
■代替路線の有無

・約180m北側に緑山手線（18～22m）

代替路線あり

廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	850台/日（0.12・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------



■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。（4種2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
 - ・主要観光ルート
 - ・店舗、飲食店等への沿道サービス機能
- ◆都市環境機能
 - ・小樽歴史景観区域内（日本銀行地区区等）の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線
- ◆都市防災機能
 - ・津波災害警戒区域（起点付近）

【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
 - ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。
（幹線系道路密度①7.9 ≧ ③4.1）

【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

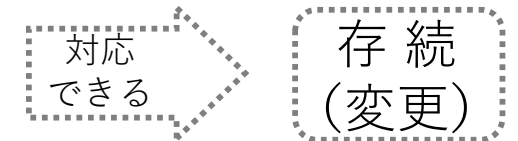
- ◆道路構造
 - ・於古発川の暗渠
- ◆財政環境
 - ・於古発川の暗渠



■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】

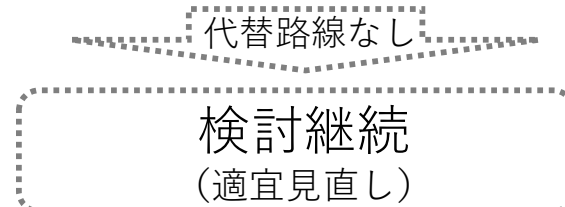
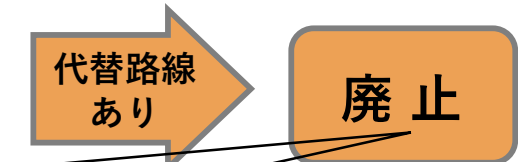
- ・対応できない



■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】

- ・約180m北側に緑山手線（18～22m）



交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から59年）

昭和36年3月16日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び一部幅員の拡幅変更の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	緑4丁目7-21～緑4丁目9-4
延長	150m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

④整備の課題

・現道の沿道に住宅等が数棟立地、移転補償費や工事費等、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）	1,094台/日（0.15・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	684台/日（0.09・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.3 / ②12.7 / ③4.1



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、都市計画道路としての必要性は低い。

必要性 低

■実現性の検証

（検証結果の図表は省略）

■計画変更

（変更内容の図表は省略）

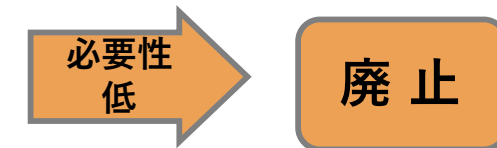
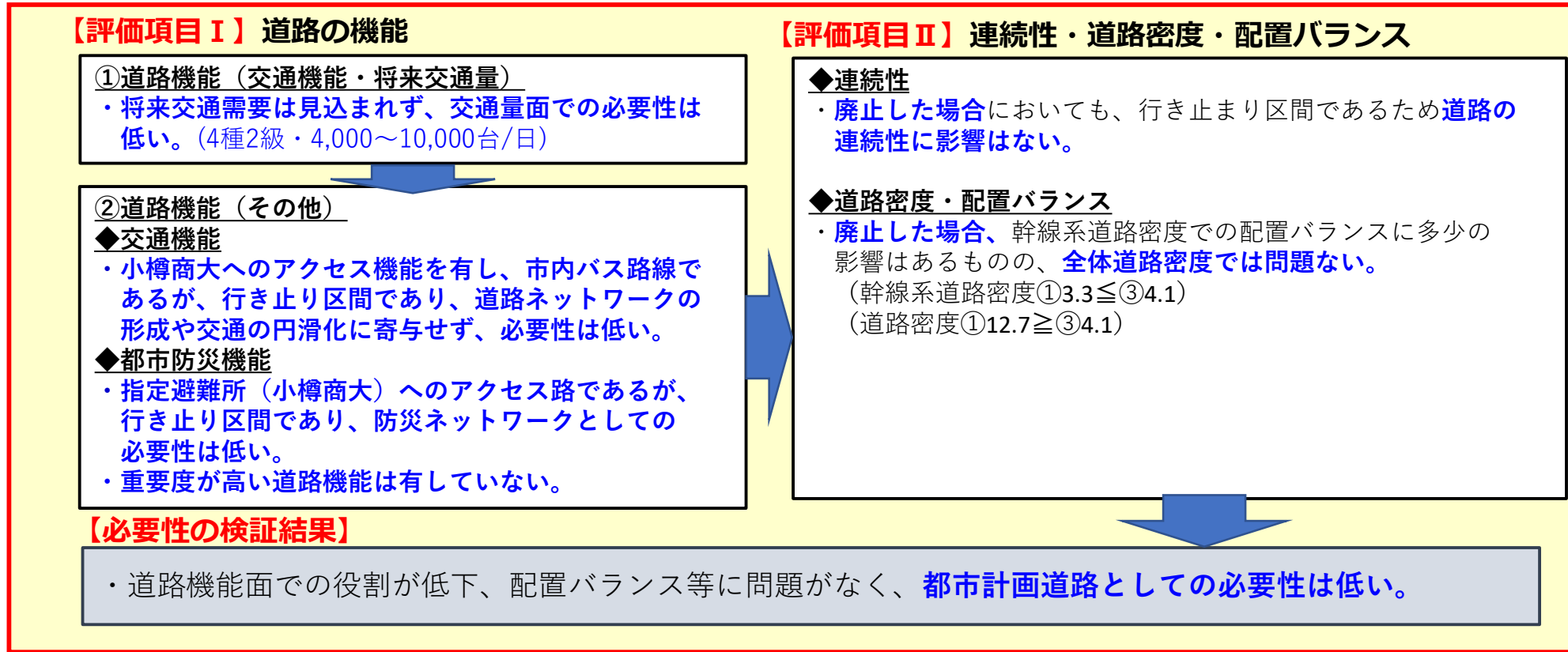
■代替路線の有無

（代替路線の有無の図表は省略）

廃止

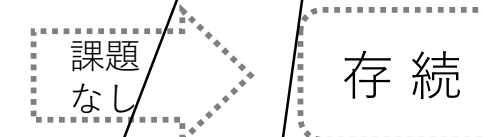
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
684台/日（0.10・7,200台/日）

■必要性の検証

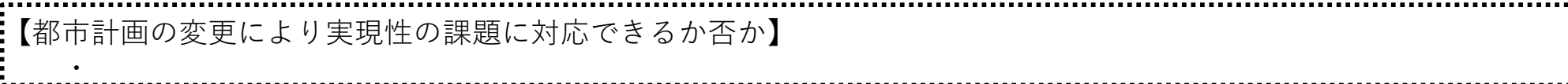


必要性 高

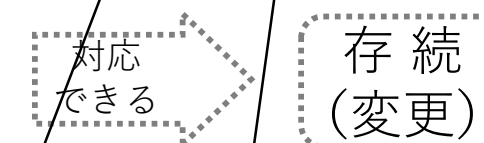
■実現性の検証



■計画変更



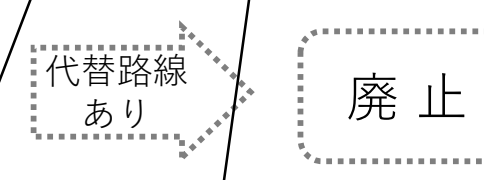
課題あり



■代替路線の有無



対応できない



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号、終点及び幅員を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	入船4丁目1-1～緑2丁目26-12
延長	1,030m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・入舟線との交差点を起点として、建設部庁舎（旧東山中学校）や小樽公園を經由し、緑山手線との交差点を終点とする幹線街路として決定
 （決定当時、現道の沿道には旧東山中学校、旧水道局庁舎などの公共施設が立地）



④整備の課題

- ・現道に接道する山の手小学校や建設部庁舎、貯金事務センターなどの公共施設等の敷地を除き、沿道には住宅等が建ち並び、大型構造物（擁壁）が必要な区間があるなど、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。
- ・山の手小学校の建設に併せ、一部歩道整備済み（H29年度）

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	6,634台/日（0.92・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	5,111台/日（0.64・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.5 / ②10.2 / ③3.8

■必要性の検証

・連続性等に問題はないが、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
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
 - ・於古発川を横断する橋梁
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
 - ・於古発川を横断する橋梁



■計画変更

・対応できない。



■代替路線の有無

・なし

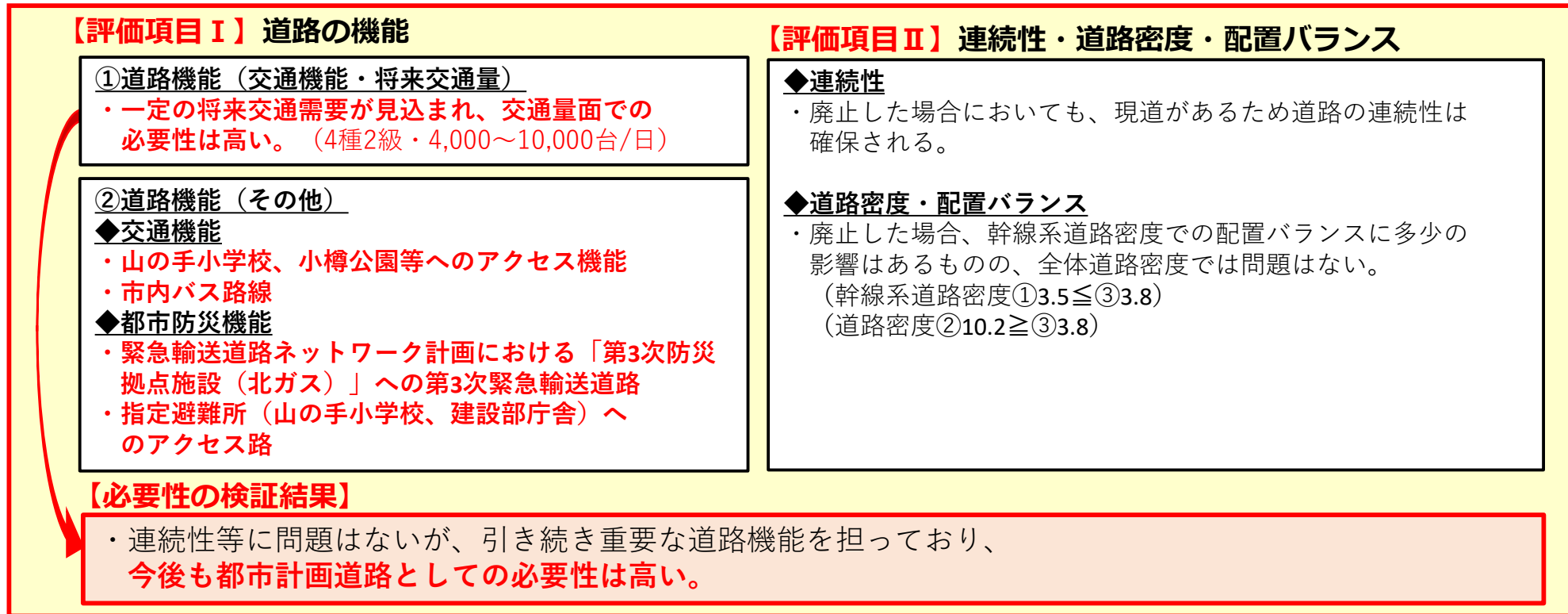


検討継続
 （適宜見直し）

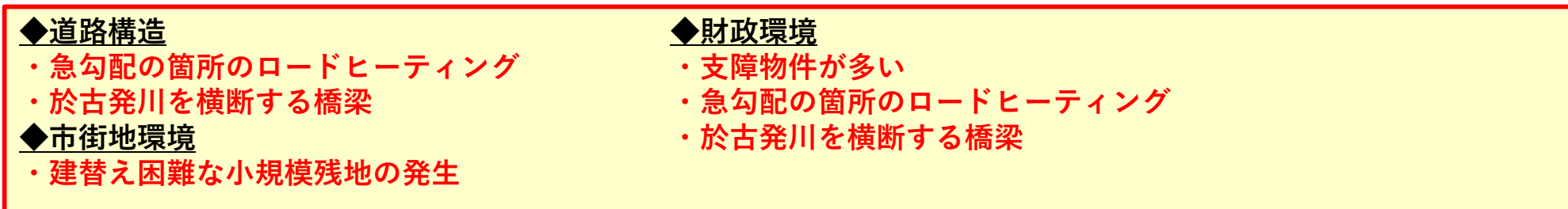
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	5,126台/日（0.64・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------

都市計画法第53条
 許可申請件数
 未整備区間内：17件

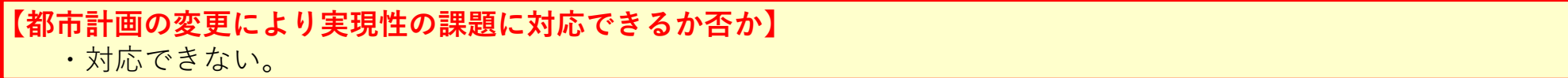
■ 必要性の検証



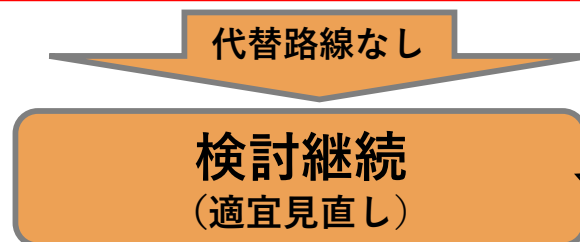
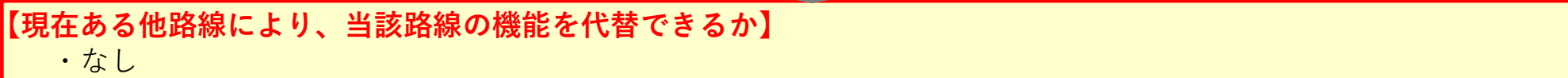
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



交通量が多く道路機能上、必要性が高いが、橋梁の工事や支障物件が多いことなどから、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

③計画決定時の位置づけ

・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

②計画諸元

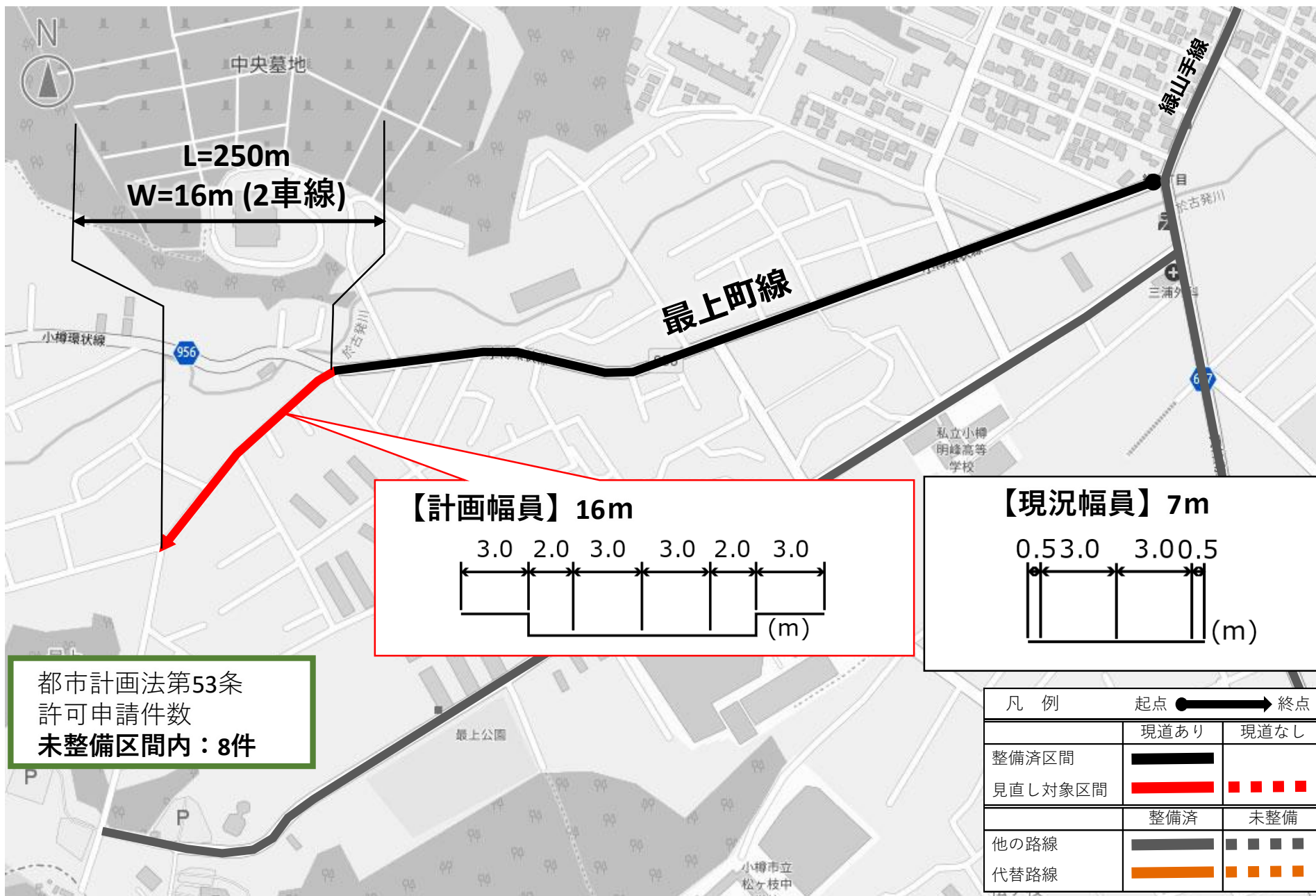
見直し対象区間	最上2丁目60-10～最上2丁目81-3
延長	250m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	78台/日（0.01・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	45台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.3 / ②12.7 / ③4.1



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



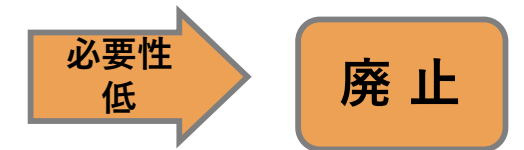
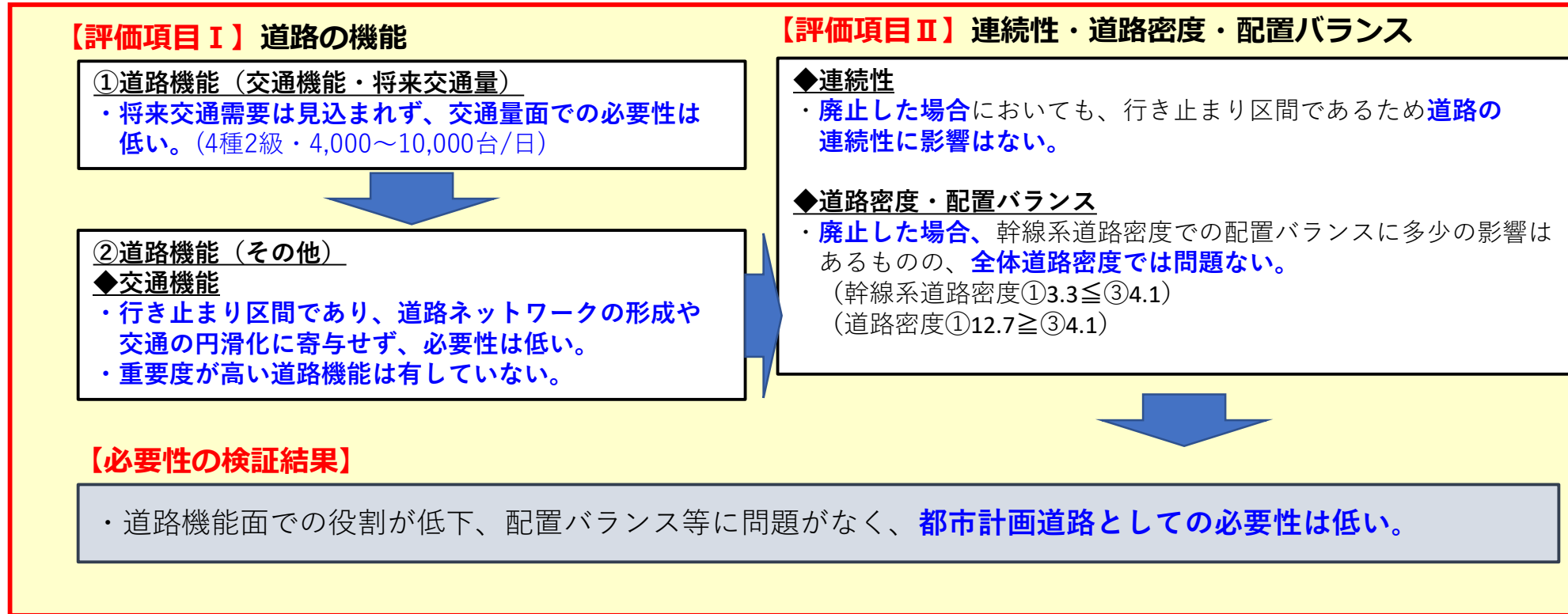
■代替路線の有無



廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	45台/日（0.01・7,200台/日）
-----------------------	----------------------

■ 必要性の検証

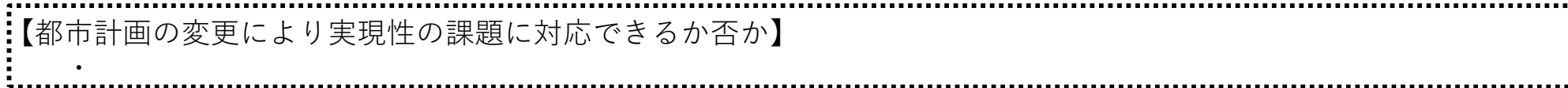


■ 実現性の検証



必要性 高

■ 計画変更



課題あり

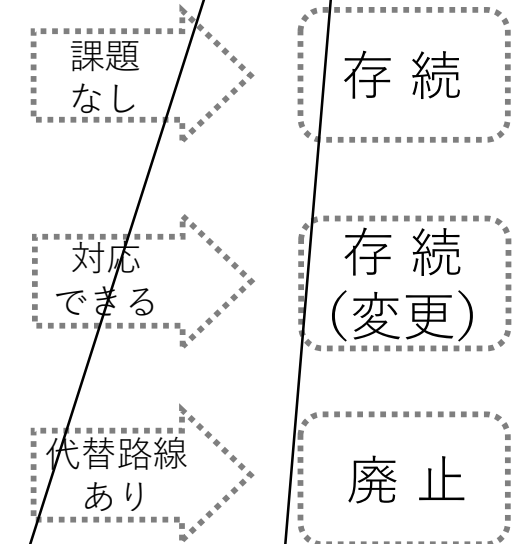
■ 代替路線の有無



対応できない

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）



交通量が非常に少なく道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号、起終点及び線形を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び幅員の縮小変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	入船2丁目226-11～奥沢3丁目62
延長	640m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・入舟線と若松線を連絡する幹線街路として両路線と同時に決定されたものと想定される。（決定当時、現道の沿道には奥沢小学校が立地）

④整備の課題

- ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。
- ・入舟線との交差点（隅切など）は、交差角や線形等の再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,013台/日（0.14・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,983台/日（0.37・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.9 / ②10.5 / ③3.8

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
 - ・沿道法面の擁壁（起点付近）
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング
 - ・沿道法面の擁壁（起点付近）

課題あり

■計画変更

- ・対応できない

対応できない

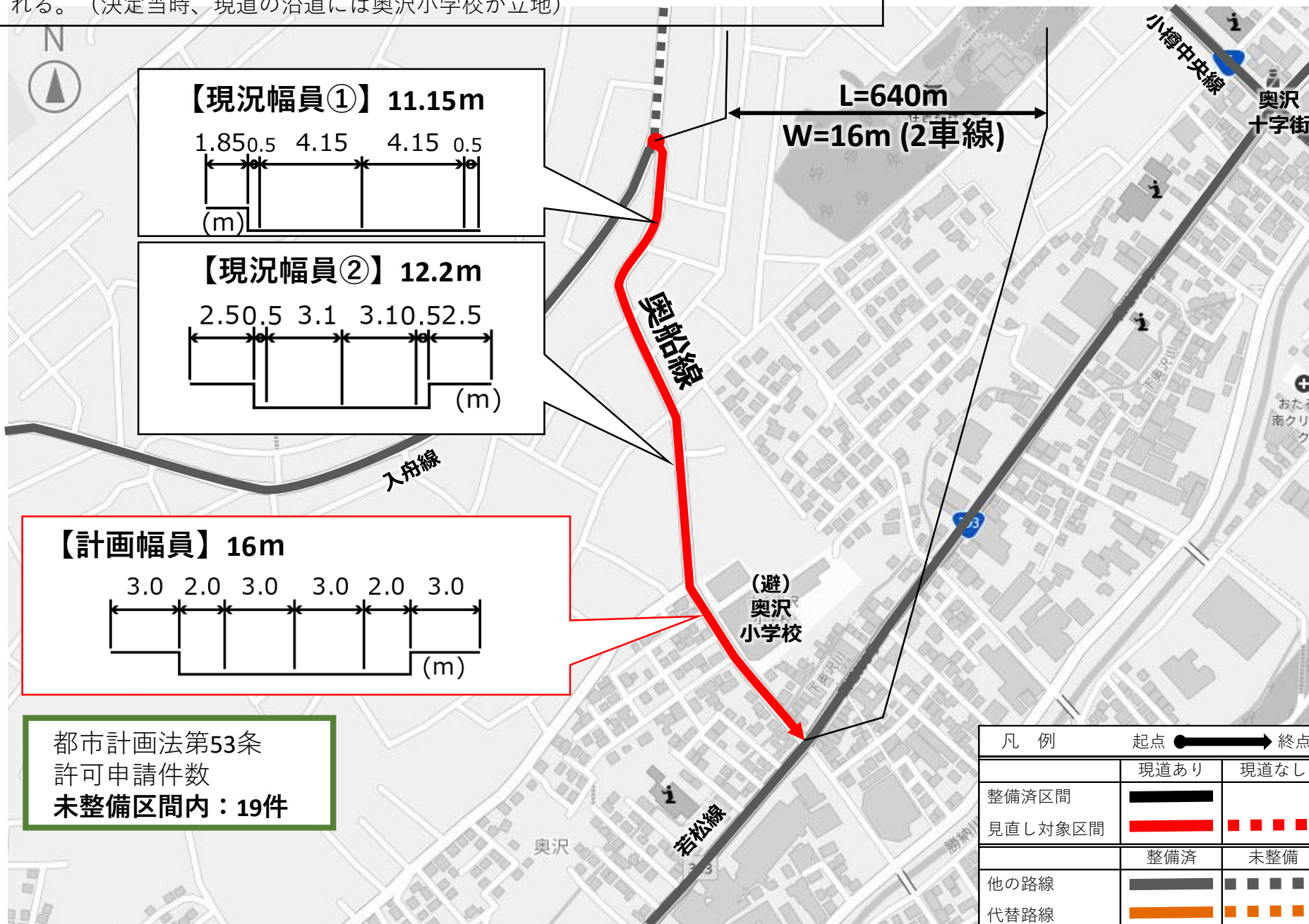
■代替路線の有無

- ・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	3,623台/日（0.45・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------



■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。 (4種2級・4,000～10,000台/日) ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・奥沢小学校等へのアクセス機能 ◆都市防災機能 ・指定避難所（奥沢小学校）へのアクセス路	【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 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。 (幹線系道路密度①3.9 ≥ ③3.8)
--	---

【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。



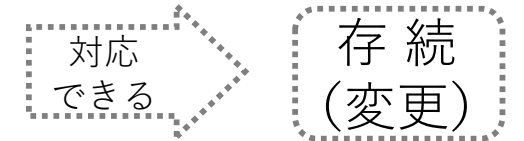
■実現性の検証

◆道路構造 ・急勾配の箇所ロードヒーティング ・沿道法面の擁壁（起点付近） ◆市街地環境 ・建替え困難な小規模残地の発生	◆財政環境 ・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所ロードヒーティング ・沿道法面の擁壁（起点付近）
--	--



■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)

道路機能上、必要性が高いが、擁壁やロードヒーティングの工事や小規模な残地が多数発生することなどから、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、終点及び幅員を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	勝納町3-12～新富町36-5
延長	500m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

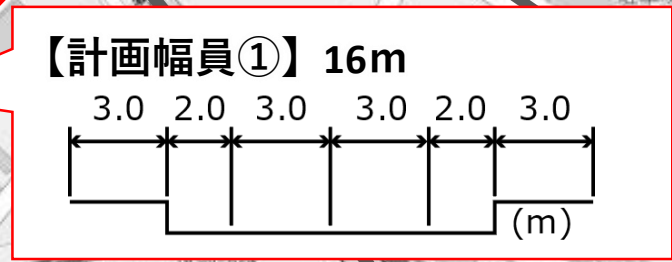
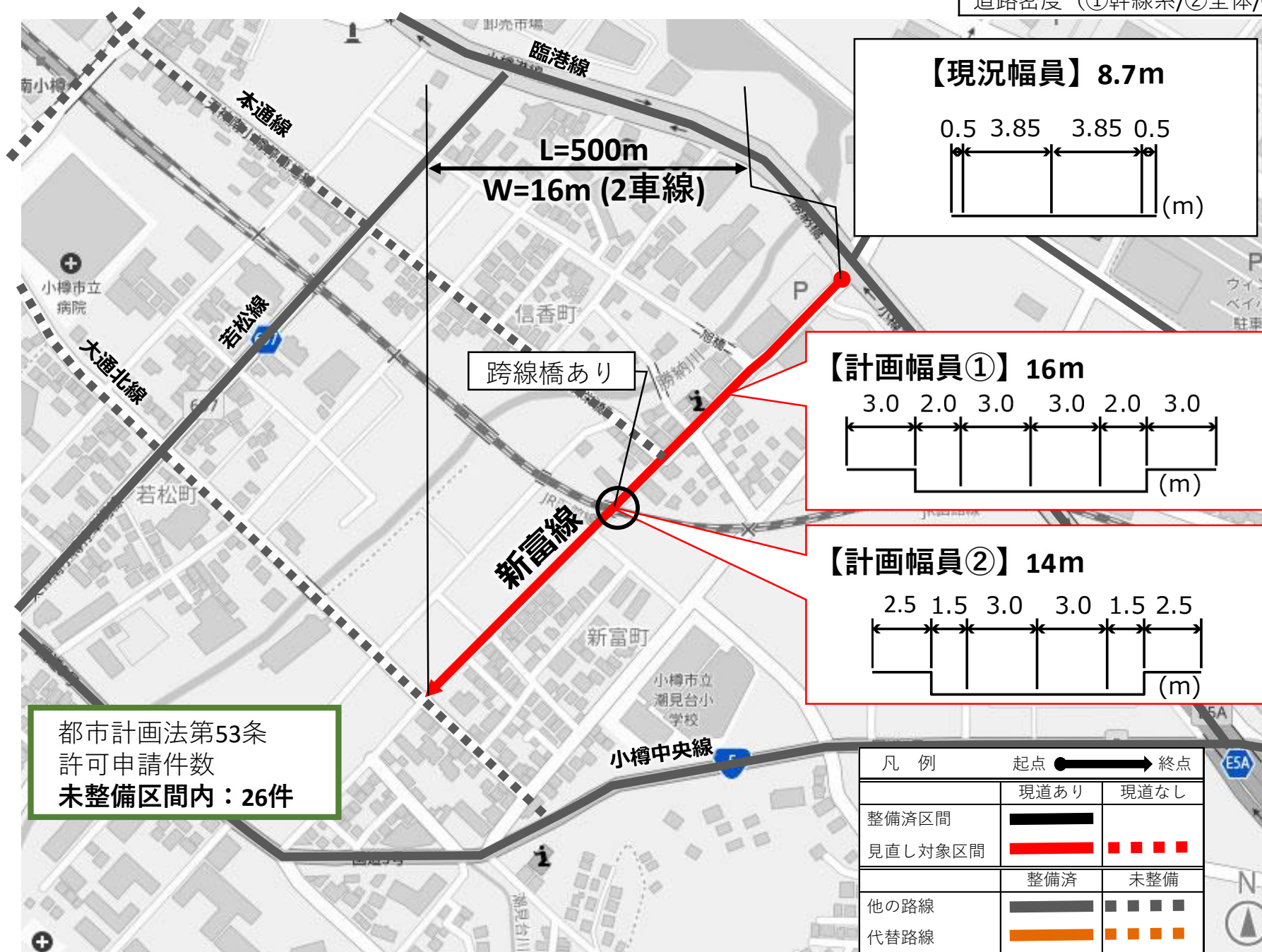
・本通線（当時は本通南線）と小樽中央線（現国道5号、当時は西通南線）を連絡する幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。
・現計画ではJR函館本線との交差点（高架）の建築限界の確保が困難

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,932台/日（0.81・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,774台/日（0.22・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.2 / ②10.2 / ③3.3



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



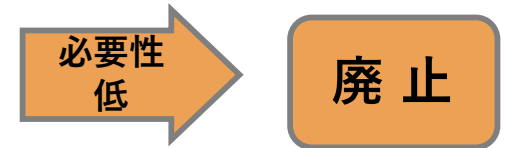
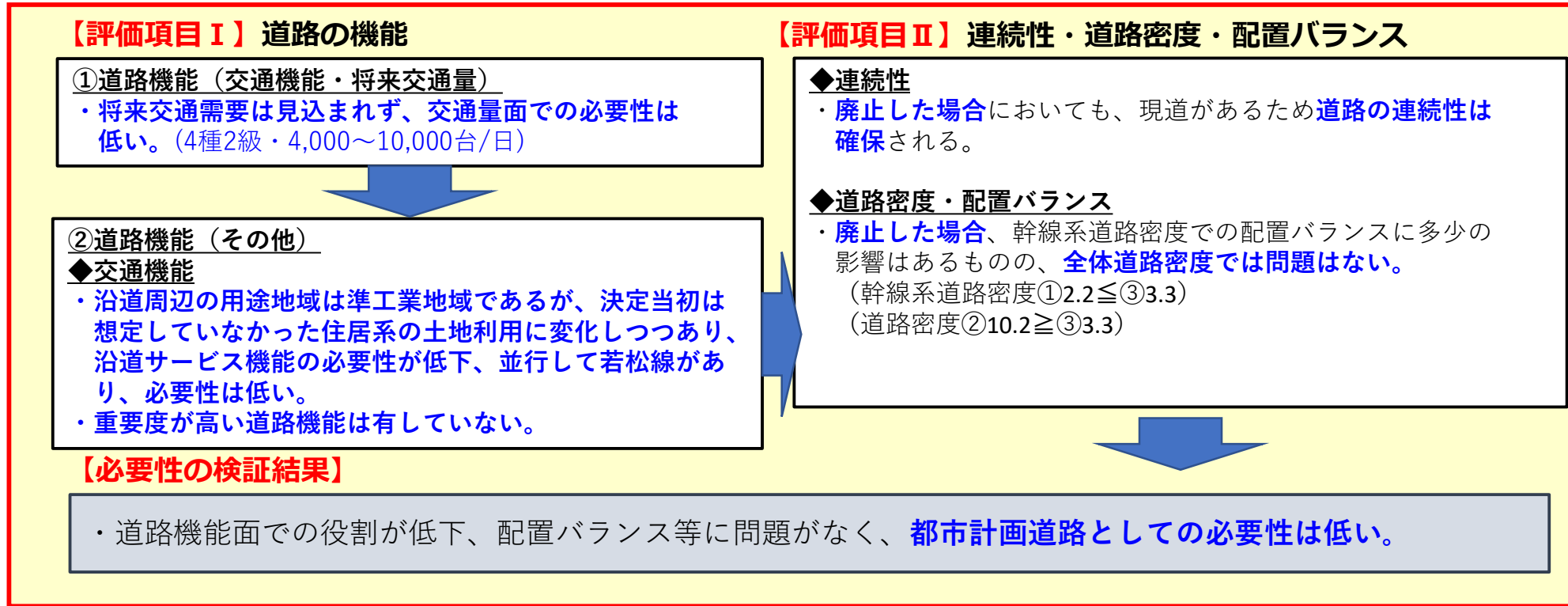
■代替路線の有無



廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,731台/日（0.48・3,600台/日）
-----------------------	-------------------------

■必要性の検証

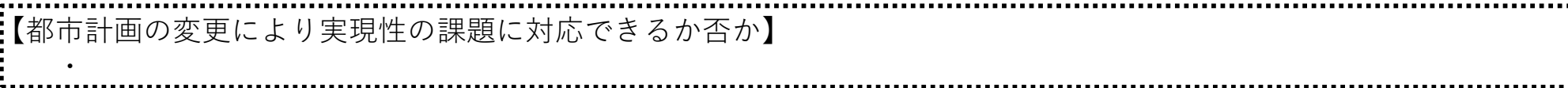


■実現性の検証



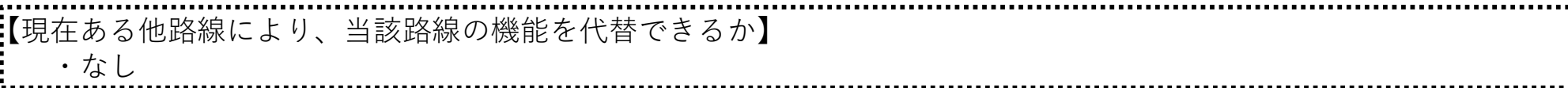
必要性 高

■計画変更



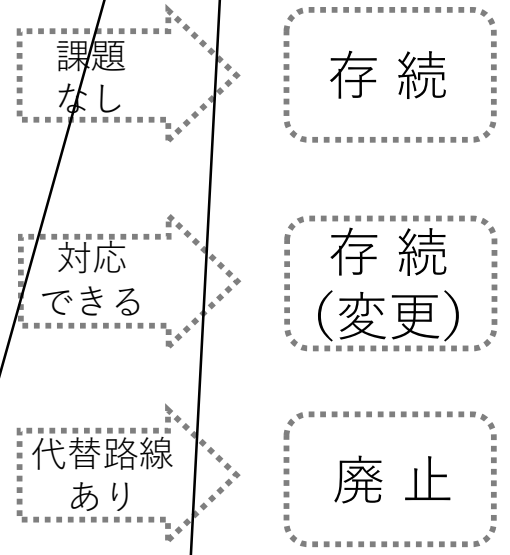
課題あり

■代替路線の有無



対応できない

代替路線なし



検討継続
(適宜見直し)

道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び幅員の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	桜2丁目153-2～桜1丁目940-2
延長	880m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

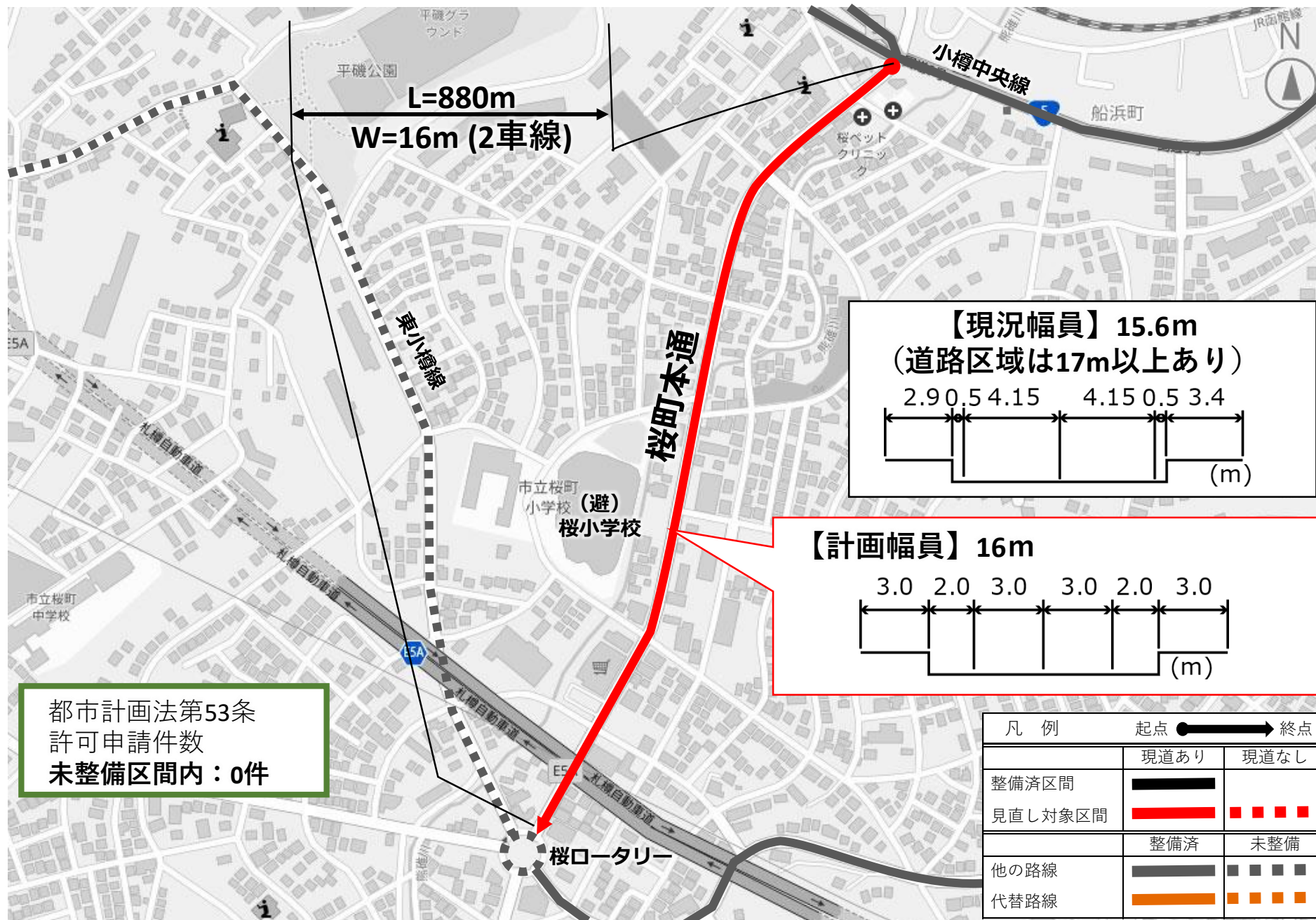
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・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）	5,542台/日（0.77・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	5,898台/日（0.74・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：0件

■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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

5項目とも特になし

課題なし

■計画変更

（No change indicated on map）

■代替路線の有無

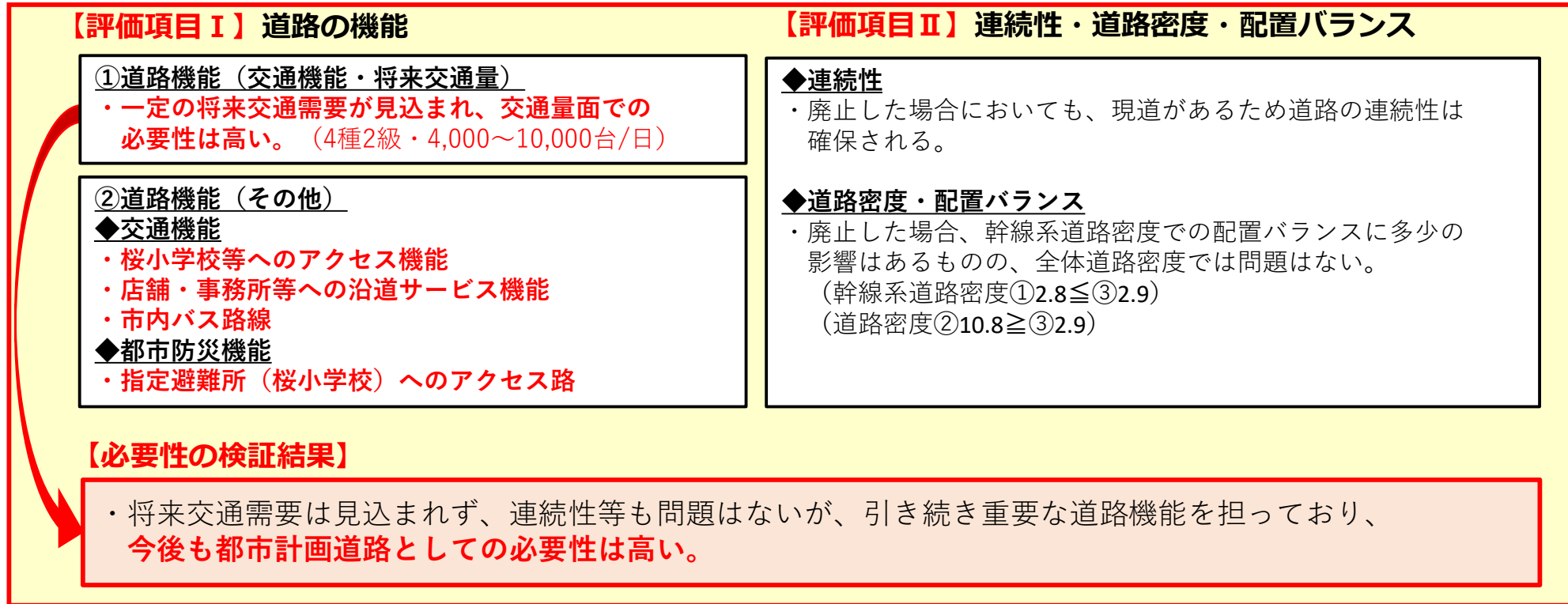
（No alternative routes indicated on map）

存続

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	6,722台/日（0.84・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------

凡例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	■	□
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■

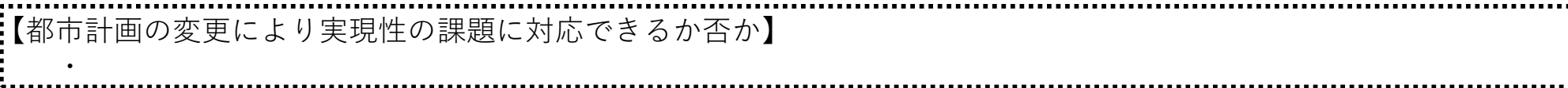
■必要性の検証



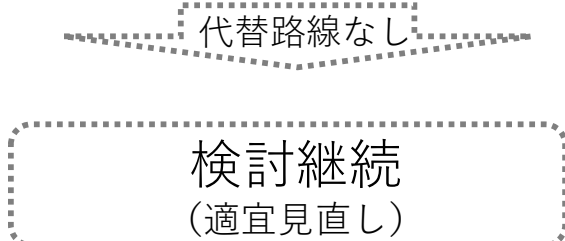
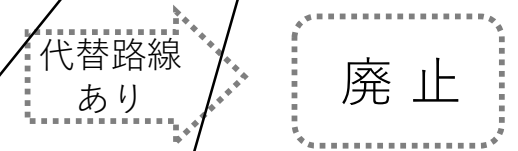
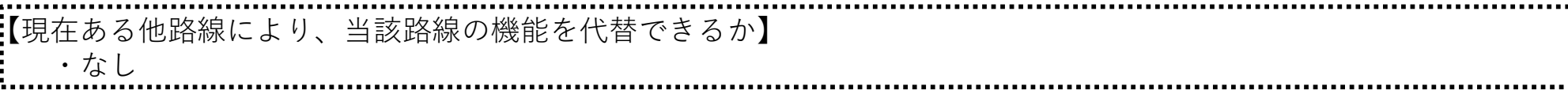
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高く、事業の実現性には課題がないことから、**存続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号、起点、線及び一部幅員の変更）
平成6年11月25日	最終変更（駅前交通広場の設置）

②計画諸元

見直し対象区間	若竹町16-1～桜1丁目914
延長	1,560m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

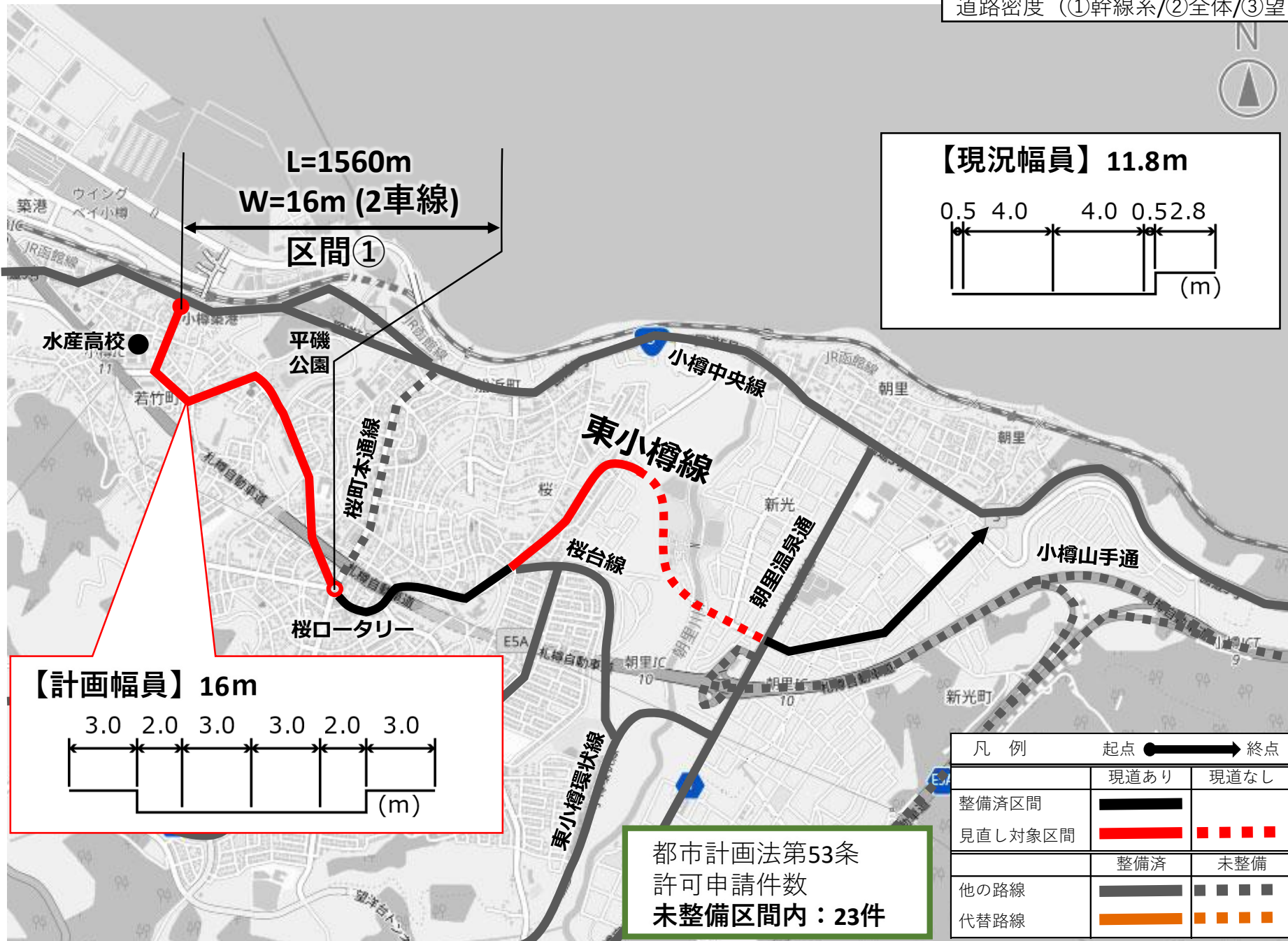
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、擁壁等の構造物が必要な区間があるなど、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。
 ・都市計画公園（地区公園・平磯公園）と区域が重複している区域あり。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,344台/日（0.19・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,475台/日（0.18・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5 / ②10.5 / ③3.2



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



廃止

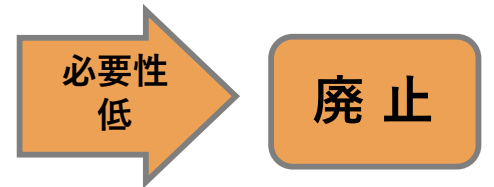
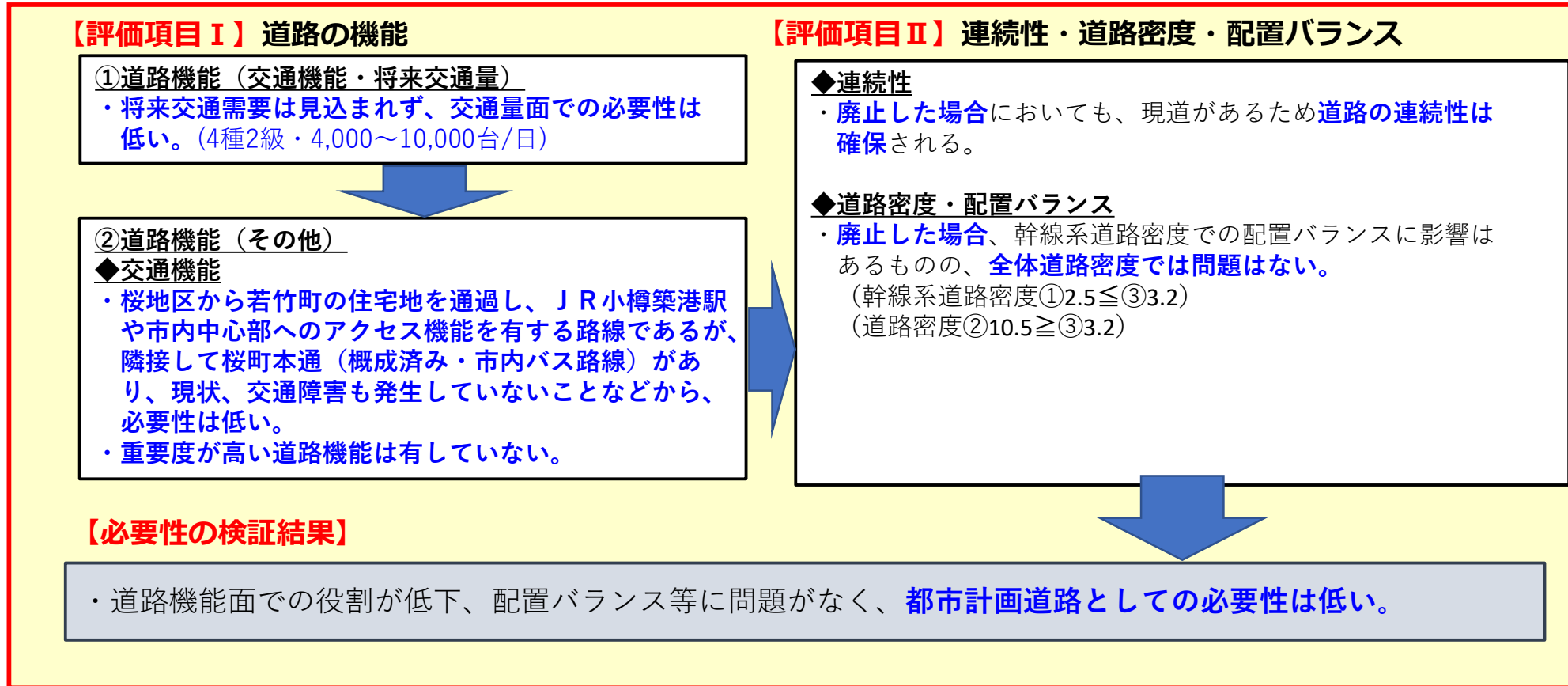
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,383台/日（0.19・7,200台/日）
-----------------------	-------------------------

※東小樽線の区域の一部（小樽築港駅前広場）の名称の変更を要する

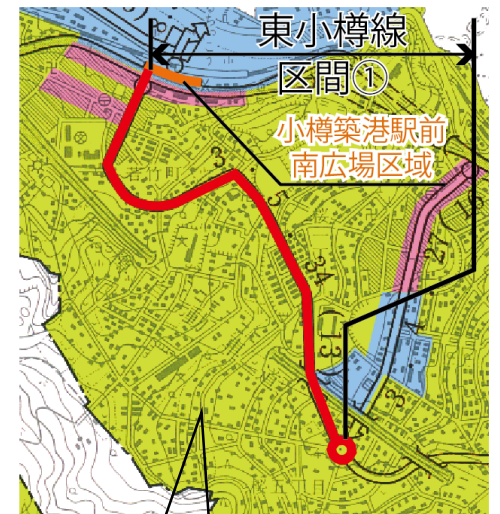
都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：23件

凡例	起点	→	終点
整備済区間	現道あり	→	現道なし
見直し対象区間	■	→	■
他の路線	■	→	■
代替路線	■	→	■

■必要性の検証



※東小樽線の区域の一部（小樽築港駅前南広場区域）の名称の変更を要する



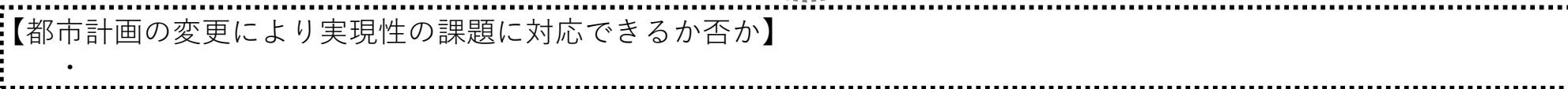
必要性 高

■実現性の検証



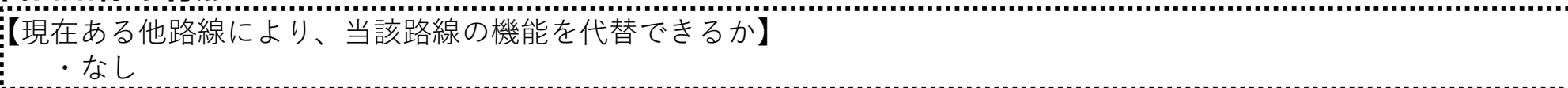
存続

■計画変更



存続
(変更)

■代替路線の有無



廃止

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。ただし、東小樽線の区域の一部として決定されているJR小樽築港駅前広場については、当区間の廃止に伴い、東小樽線の一部という位置づけではなくなるため、その位置づけの変更を要します。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号、起点、線形及び一部幅員の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	桜1丁目440-1～新光2丁目29-34
延長	1,450m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

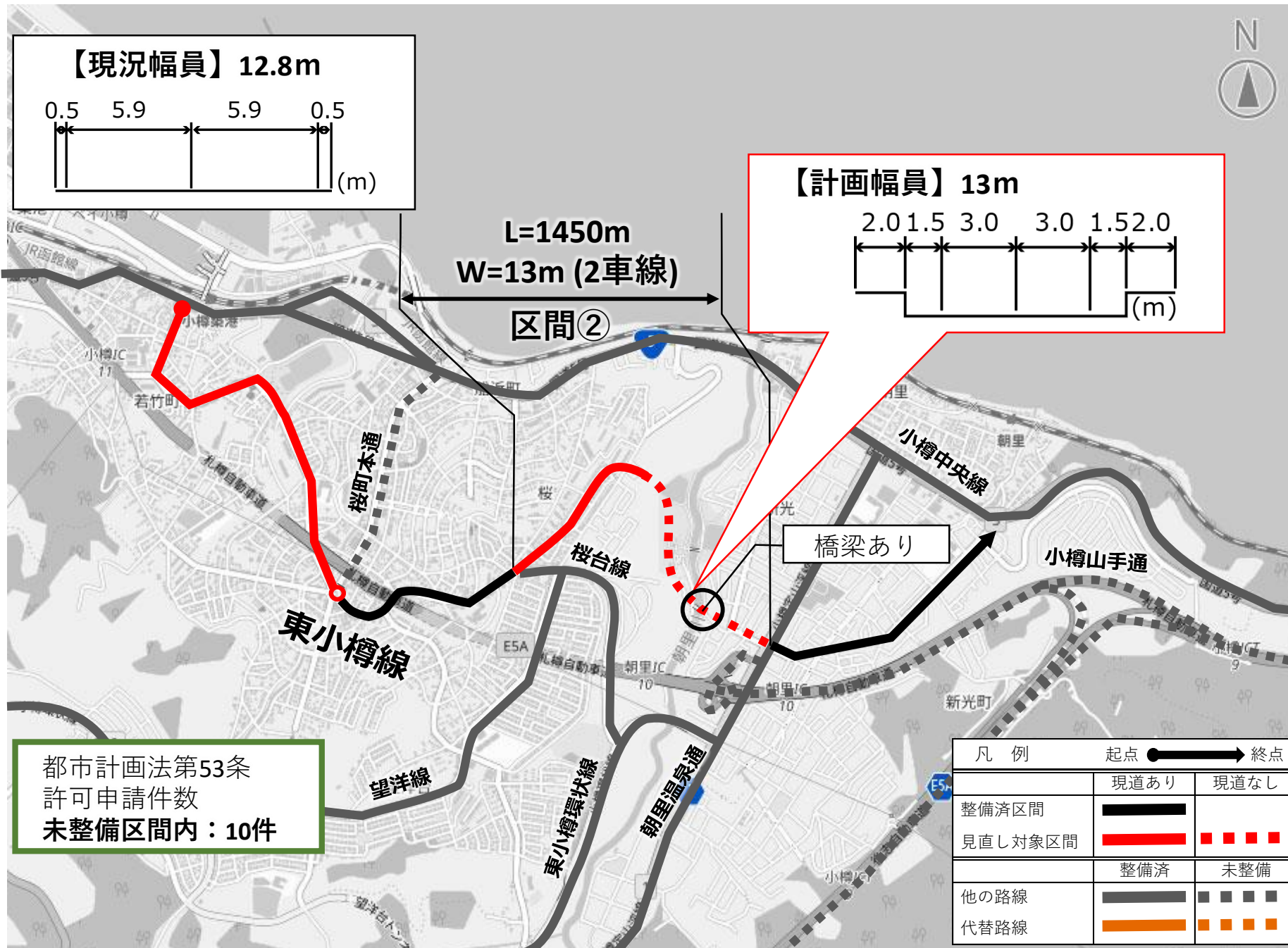
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の無い区間については、河川横断（2級河川朝里川）が必要であり、橋梁等の大規模構造物の新設などに多額の事業費を要する。
 ・現道のある区間（市道ニュータウン桜3丁目幹線）の区間は、線形変更が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	272台/日（0.03・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無

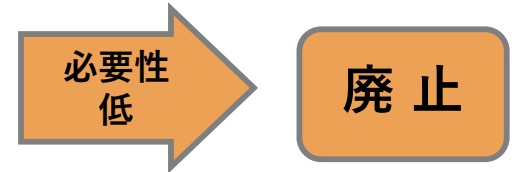
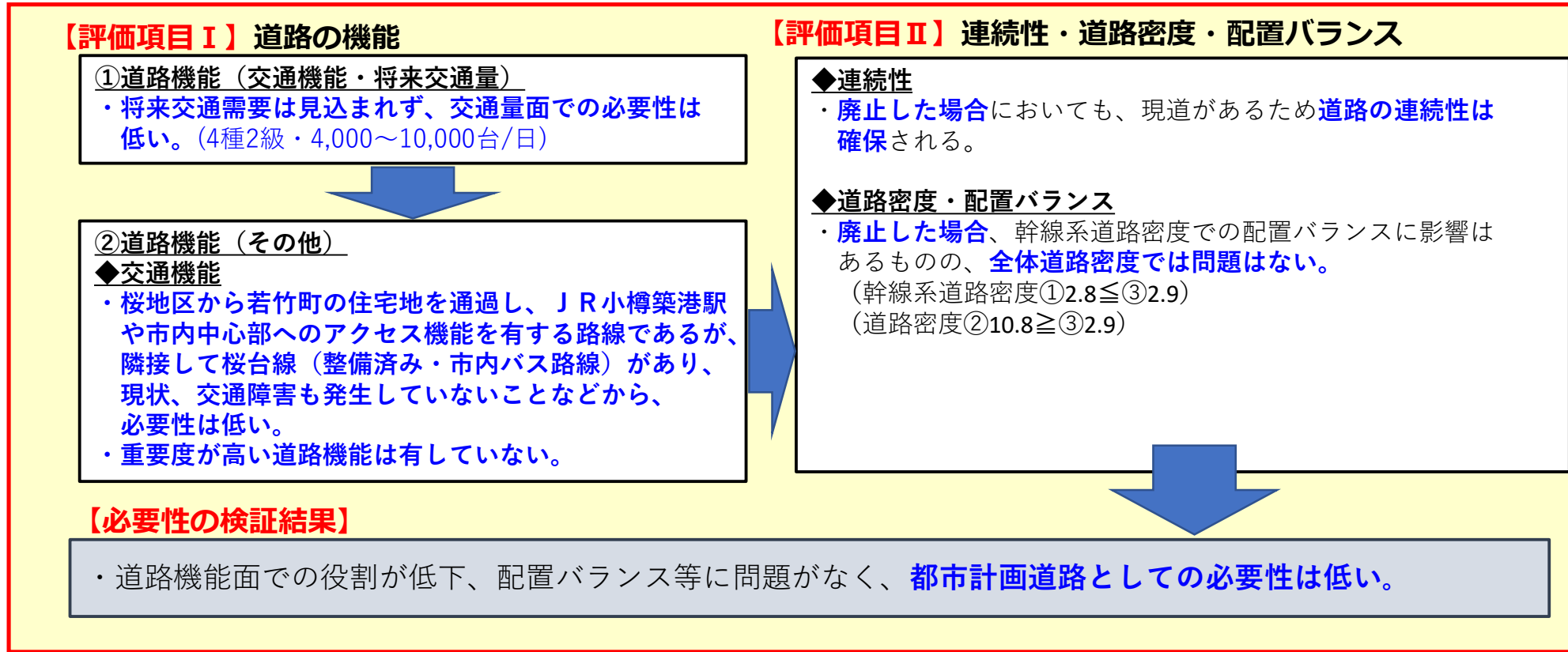


廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	0台/日（0.00・7,200台/日）
-----------------------	---------------------

※整備済み区間の名称の変更を要する

■必要性の検証

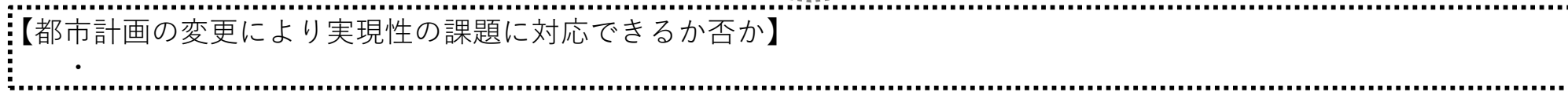


※整備済み区間の名称の変更を要する

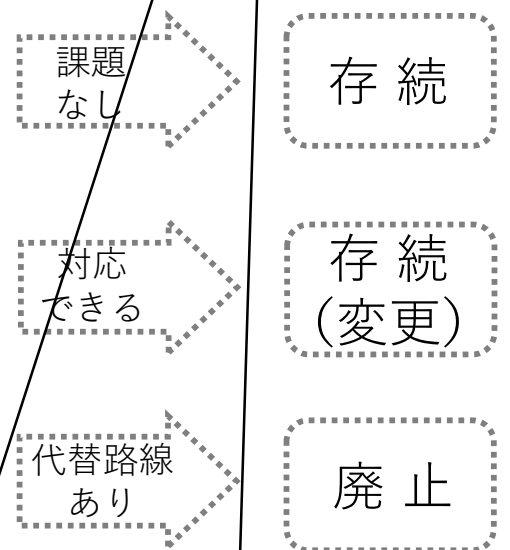
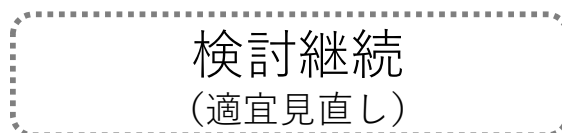
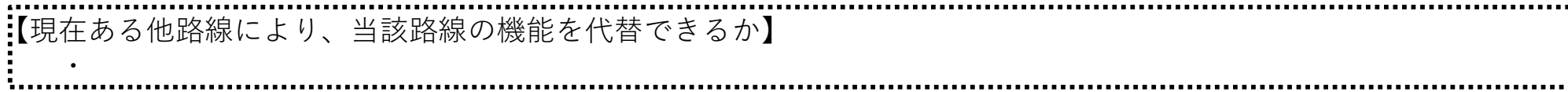
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。ただし、東小樽線の整備済み区間が、区間②からみて余市側にも札幌側にもあることから、当区間の廃止に伴い整備済み区間の名称の変更を要します。

■見直し方針（案）

①都市計画決定の経緯 経過年数：56年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、名称、起終点及び幅員を改めて決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	山田町28-16～入船1丁目13-2
延長	710m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

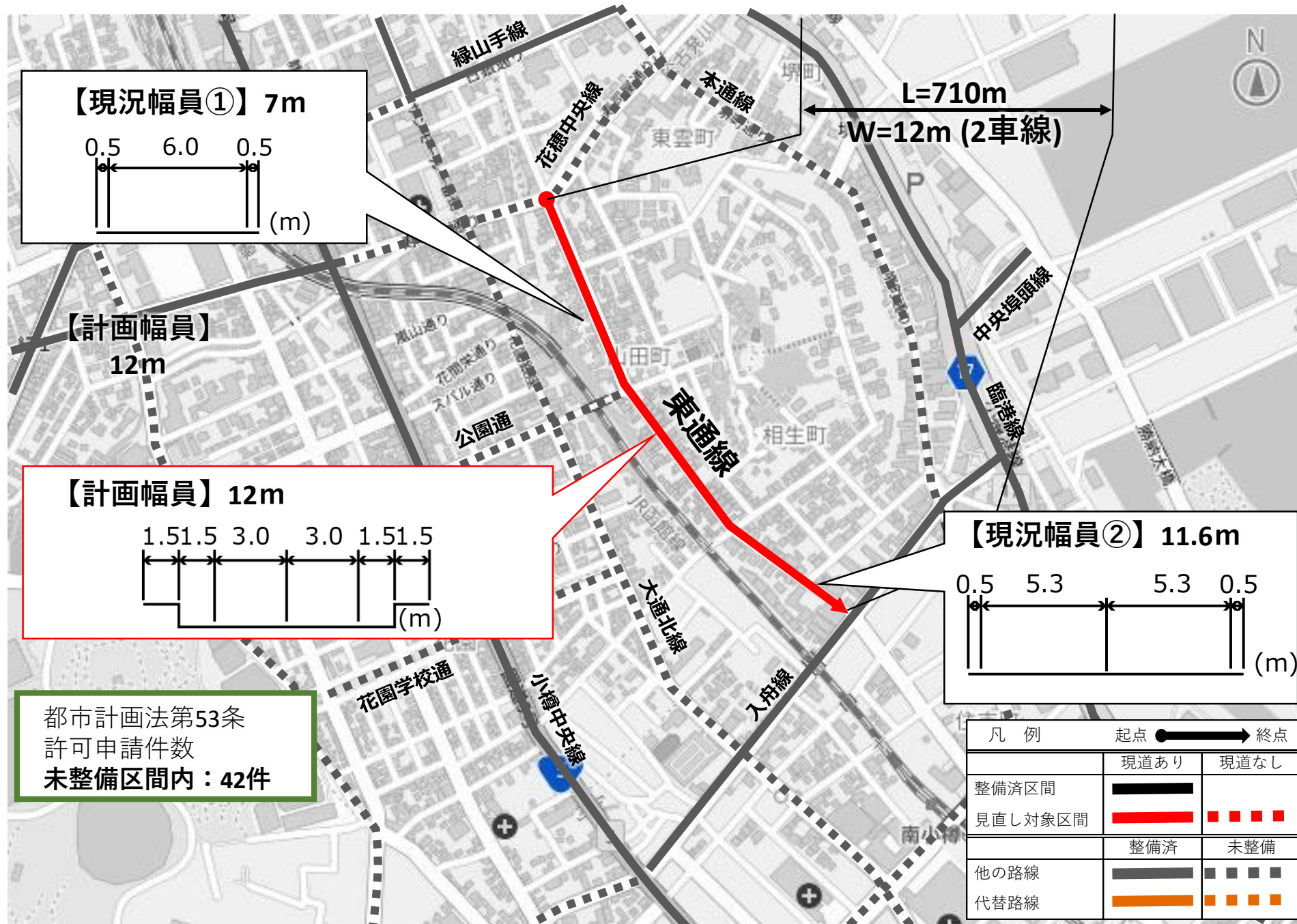
公園通等（大火防線）にアクセスし、防災ネットワークを形成することを目的に決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,906台/日（0.53・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,867台/日（0.23・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1 / ②17.5 / ③4.3



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無

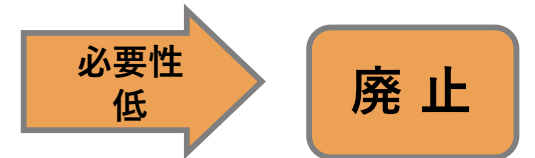
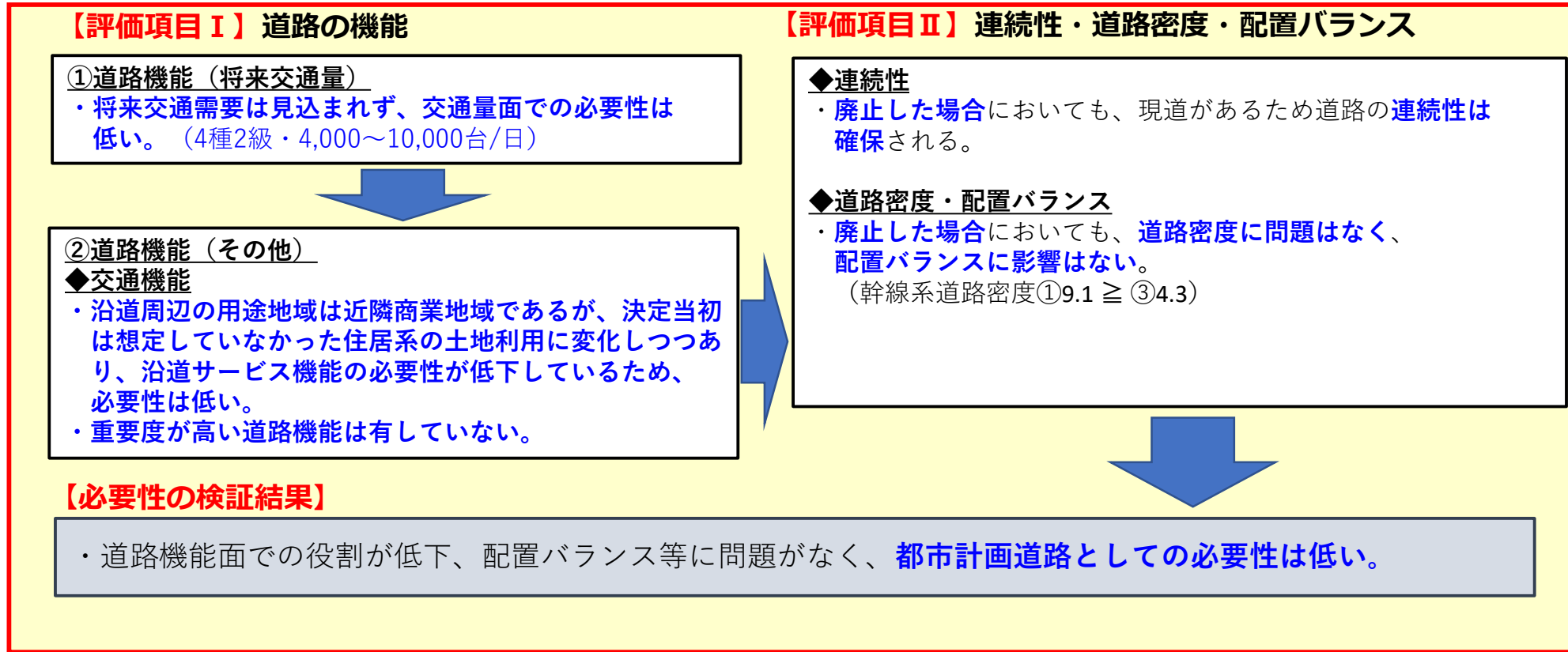


廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,340台/日（0.37・3,600台/日）
-----------------------	-------------------------

凡例	起点 → 終点	
	現道あり	現道なし
整備済区間	——	——
見直し対象区間	——	■ ■ ■ ■
他の路線	——	■ ■ ■ ■
代替路線	——	■ ■ ■ ■

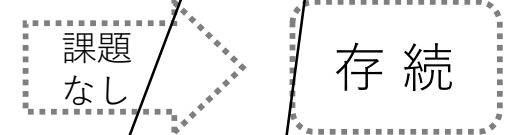
■必要性の検証



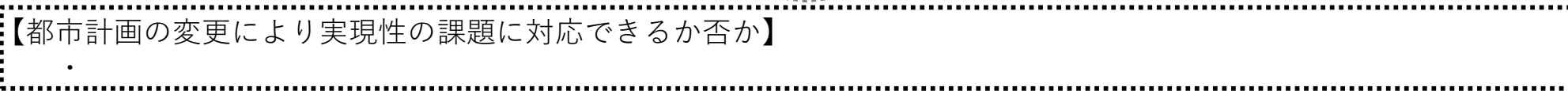
■実現性の検証



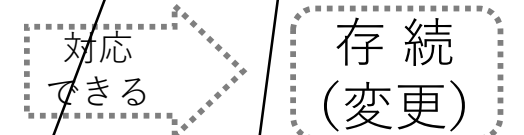
必要性 高



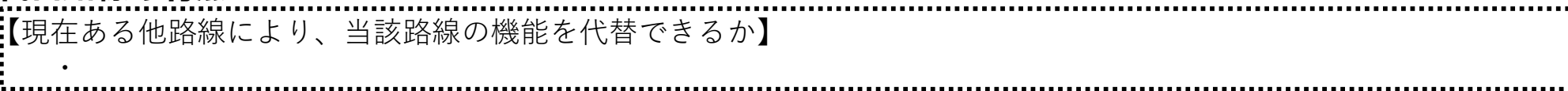
■計画変更



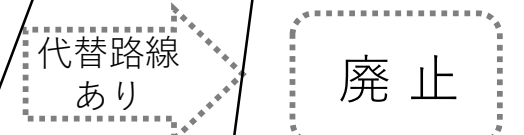
課題あり



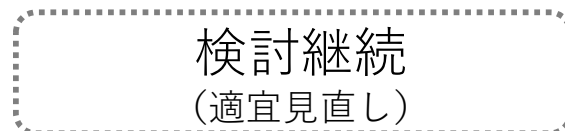
■代替路線の有無



対応できない



代替路線なし



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	富岡1丁目100-1～花園2丁目123-1
延長	520m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

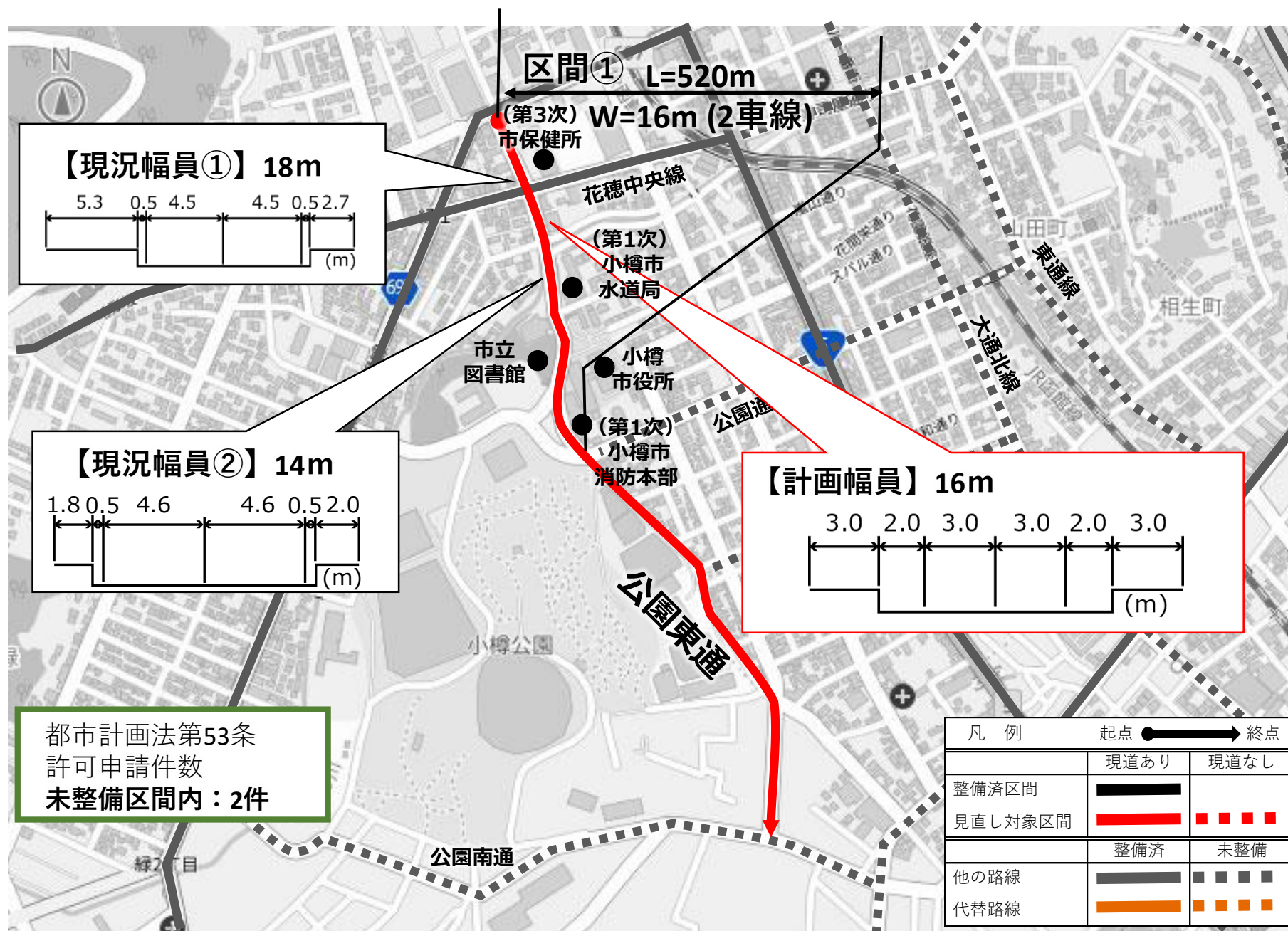
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・一部未取得用地※あり、工事費等一定の事業費を要する。
 ※拡幅部の土地は水道局等公共施設用地、起点の緑山手線隅切り部のみ未取得

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	569台/日（0.08・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	553台/日（0.07・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.3 / ②12.7 / ③4.1



■必要性の検証

・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。**



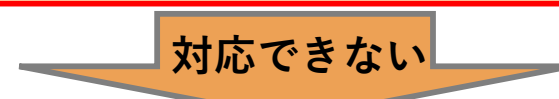
■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・於古発川の橋梁および擁壁
- ◆財政環境
 - ・於古発川の橋梁および擁壁



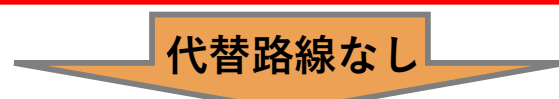
■計画変更

・対応できない。



■代替路線の有無

・約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、機能は代替できない。



検討継続
 （適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	278台/日（0.04・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------

■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能 ①道路機能（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。 (4種2級・4,000~10,000台/日) ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・市役所等の公共施設へのアクセス機能 ・市内バス路線 ◆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次防災拠点施設（小樽市消防本部）」、「第3次防災拠点施設（小樽市保健所）」への第1次及び第3次緊急輸送道路（一部区間） ・「第2次防災拠点（小樽公園）」へのアクセス路	【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はない。 (幹線系道路密度① $3.3 \leq$ ③ 4.1) (道路密度② $12.7 \geq$ ③ 4.1)
【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 ・於古発川の橋梁および擁壁 ◆財政環境 ・於古発川の橋梁および擁壁
--



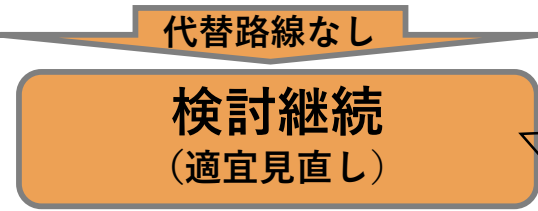
■計画変更

【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（約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、都市防災機能は代替できない）



道路機能上、必要性が高いが、橋梁や擁壁の工事など事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

■見直し方針（案）

個別路線（区間）の概要【3・5・36 公園東通】

区間② No.31-2

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	富岡1丁目100-1～花園2丁目123-1
延長	220m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・擁壁等の構造物の新設など、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,295台/日（0.18・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,274台/日（0.16・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.3 / ②12.7 / ③4.1

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・沿道法面の擁壁
- ◆財政環境
 - ・沿道法面の擁壁

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

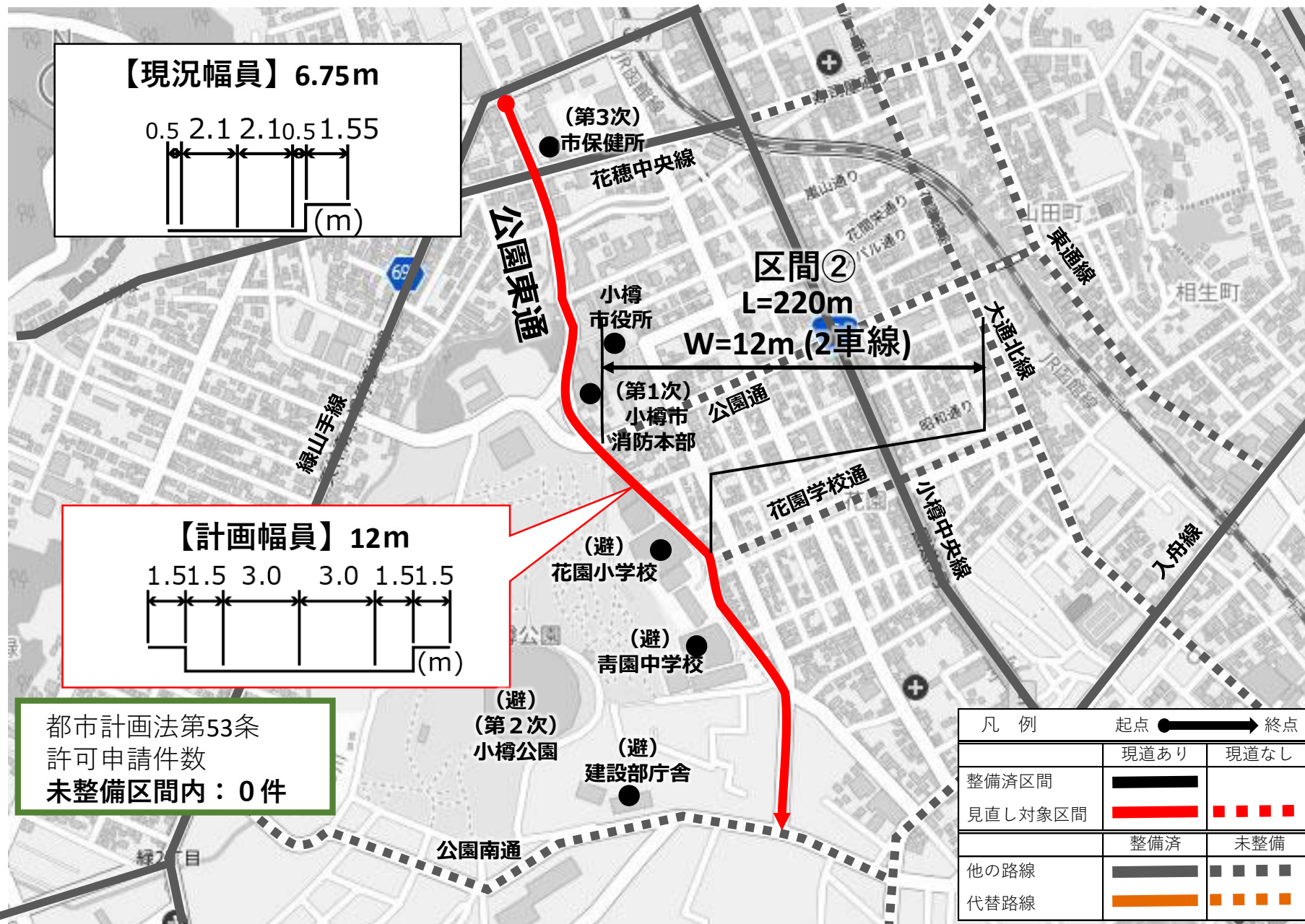
■代替路線の有無

・なし
（約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、機能は代替できない。

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	1,377台/日（0.17・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------



■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能（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。
（4種2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
・花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能
- ◆都市防災機能
・指定避難所（花園小学校、青園中学校）へのアクセス路
・「第1次防災拠点施設（小樽市消防本部）」及び「第2次防災拠点（小樽公園）」へのアクセス路
- ◆市街地形成機能
・総合体育館、市民会館などの指定避難所が集中する小樽公園区域の外郭を形成する路線

【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はない。
（幹線系道路密度①3.3≦③4.1）
（道路密度②12.7≧③4.1）

【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

必要性 高

- ◆道路構造
・沿道法面の擁壁
- ◆財政環境
・沿道法面の擁壁



■ 計画変更

課題あり

【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

対応できない

【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（約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、都市防災機能は代替できない）



代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

道路機能上、必要性が高いが、擁壁の工事など事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年5月23日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	花園2丁目123-1～花園5丁目52-2
延長	410m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	521台/日（0.07・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	312台/日（0.04・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.5 / ②9.9 / ③3.7

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・沿道法面の擁壁
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・沿道法面の擁壁

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

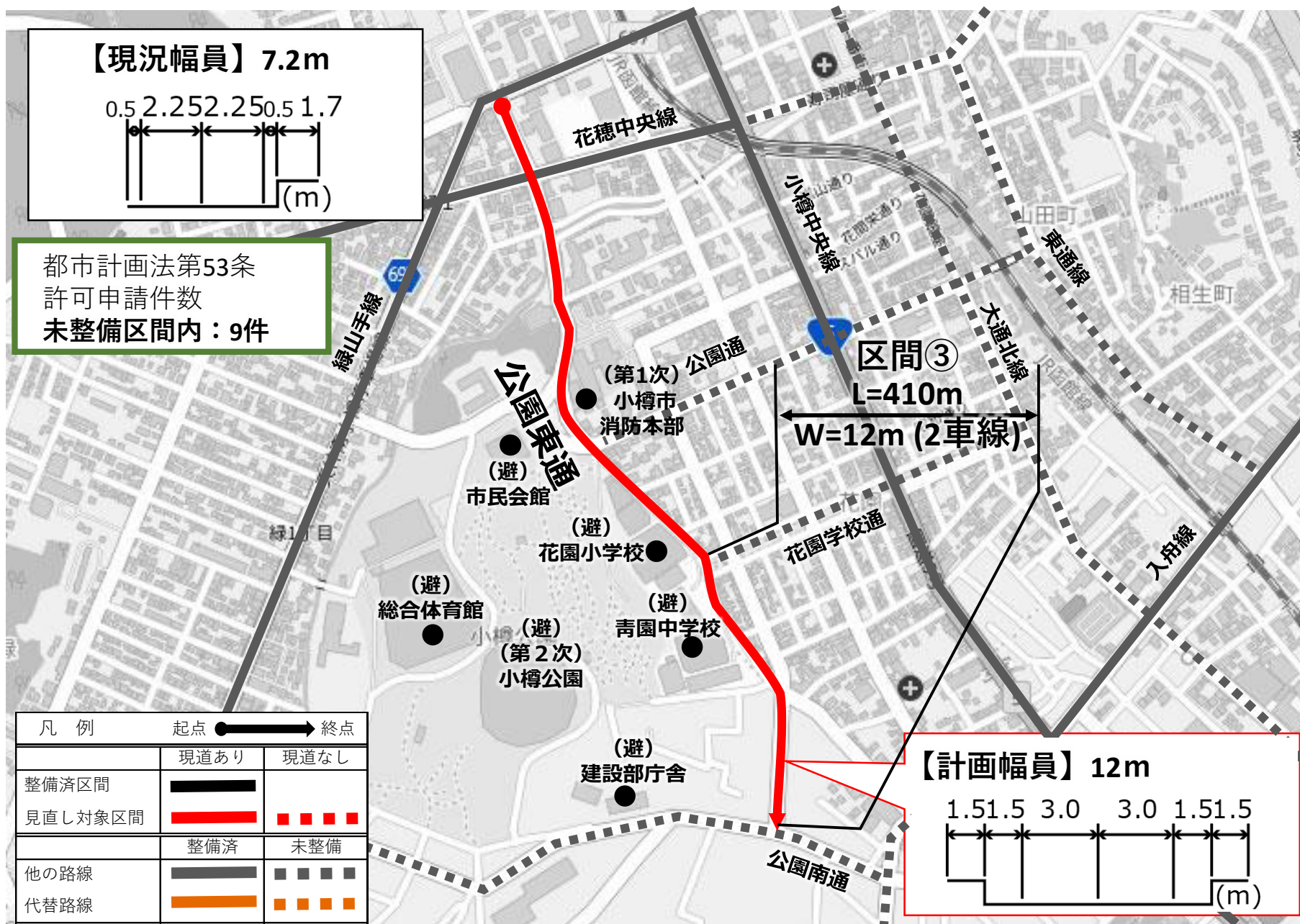
■代替路線の有無

・なし
（約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、機能は代替できない。

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	312台/日（0.04・8,000台/日）
-----------------------	-----------------------



■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能（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。（4種2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）

- ◆交通機能
 - ・ 花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能
- ◆都市防災機能
 - ・ 指定避難所（花園小学校、青園中学校）へのアクセス路
- ◆市街地形成機能
 - ・ 総合体育館、市民会館などの指定避難所が集中する小樽公園区域の外郭を形成する路線

【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多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。
 （幹線系道路密度①3.5≦③3.7）
 （道路密度②9.9≧③3.7）

【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
 - ・ 沿道法面の擁壁
- ◆市街地環境
 - ・ 建替え困難な小規模残地の発生

- ◆財政環境
 - ・ 支障物件が多い
 - ・ 沿道法面の擁壁



■ 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（約300m東側に小樽中央線（22m）があるが、都市防災機能は代替できない）



検討継続
 （適宜見直し）

道路機能上、必要性が高いが、擁壁の工事や小規模な残地が多数発生など事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：28年（当初決定から41年）

昭和53年10月25日	当初決定
平成3年10月8日	線形及び区域の変更（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	天神1丁目～望洋台3丁目32-4
延長	4,420m
機能分類・道路区分・交通容量	幹線道路・3種2級・9,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・東南地域における新市街地の主軸を担う幹線道路として決定

④整備の課題

・起点付近に住宅、店舗等が立地するなど、移転補償費や工事費など多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	—
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	530台/日（0.06・9,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.7 / ②10.1 / ③3.5

■必要性の検証

・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。

必要性 高

■実現性の検証

- ◆自然環境
 - ・山林地帯の現道がない区間で都決
- ◆道路構造
 - ・山林を通過するトンネル
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング
- ◆市街地環境
 - ・整備による地域コミュニティの分断
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・山林を通過するトンネル
 - ・急勾配の箇所のロードヒーティング

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

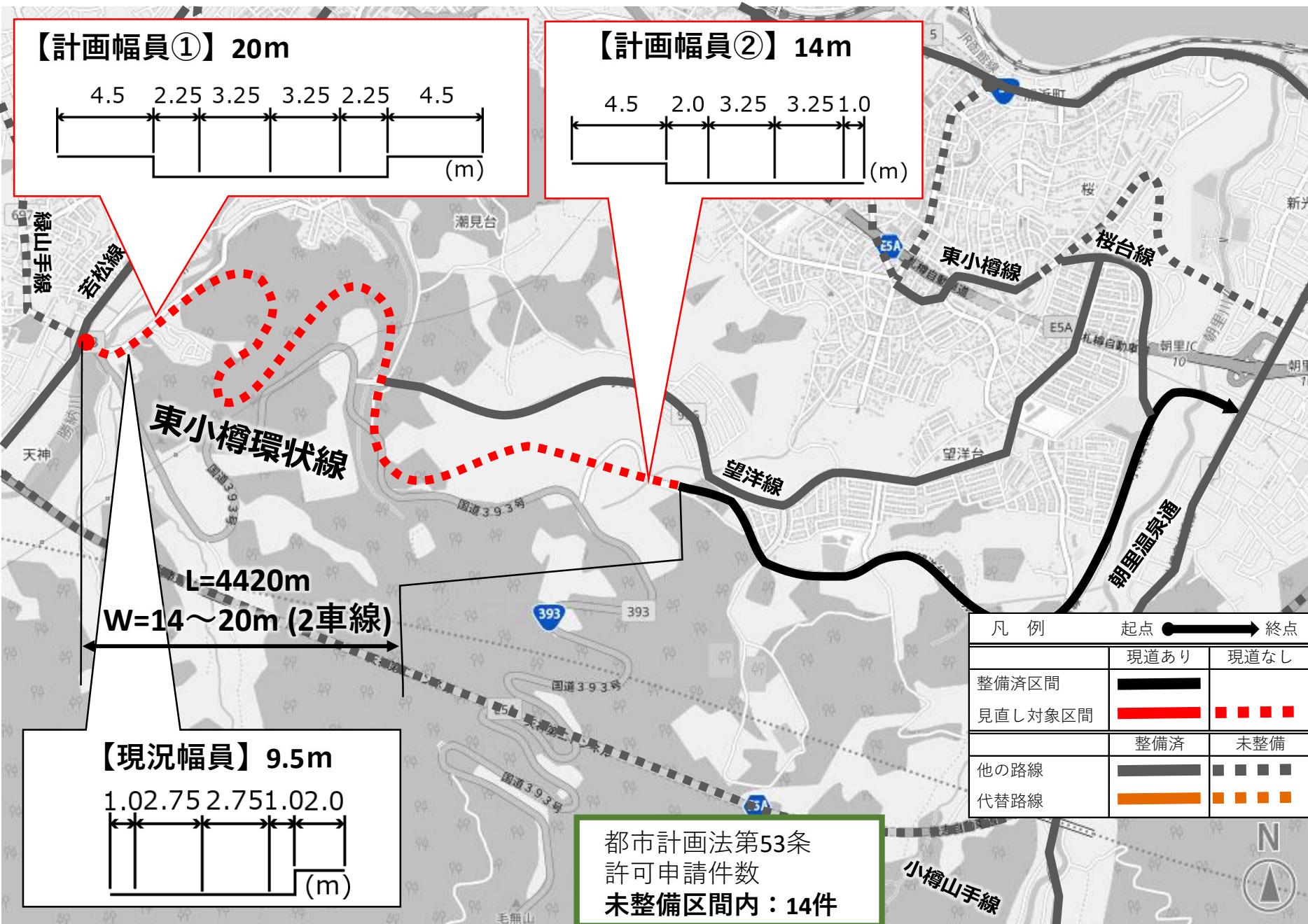
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
531台/日（0.06・9,000台/日）



■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能	【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス
<p>①道路機能（将来交通量）</p> <ul style="list-style-type: none">・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2級・4,000～20,000台/日）	<p>◆連続性</p> <ul style="list-style-type: none">・現道が無い場合、連続性に影響はない。 <p>◆道路密度・配置バランス</p> <ul style="list-style-type: none">・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。 （幹線系道路密度①$2.7 \leq$③$3.5$） （道路密度②$10.1 \geq$③$3.5$）
<p>②道路機能（その他）</p> <ul style="list-style-type: none">◆交通機能<ul style="list-style-type: none">・市内地域間を結ぶ都市幹線道路◆都市防災機能<ul style="list-style-type: none">・第2次緊急輸送道路（国道393号）◆市街地形成機能<ul style="list-style-type: none">・東南地域における新市街地の主軸を担う路線	
<p>【必要性の検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none">・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

必要性 高

<p>◆自然環境</p> <ul style="list-style-type: none">・山林地帯の現道がない区間で都決	<p>◆道路構造</p> <ul style="list-style-type: none">・山林を通過するトンネル・急勾配の箇所のロードヒーティング
<p>◆市街地環境</p> <ul style="list-style-type: none">・整備による地域コミュニティの分断	<p>◆財政環境</p> <ul style="list-style-type: none">・支障物件が多い・山林を通過するトンネル・急勾配の箇所のロードヒーティング



■計画変更

課題あり

【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

対応できない

【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



代替路線なし

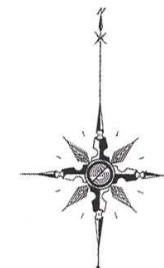
検討継続
(適宜見直し)

重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、トンネルやロードヒーティングなどの工事を要することなどから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

(余 白)

位置図 個別路線(区間)の概要
④ 銭函地区

「④ 銭函地区」は、8 路線が未整備又は一部未整備となっております。



No.34
和字尻中央通(20m・2車線)

No.35
歌棄通(18m・2車線)

No.14
銭函海岸線(18m・2車線)

No.28
御膳水通(16m・2車線)

No.7
銭函運河線(20m・2車線)

No.32
新宮横通(12m・2車線)

No.36
銭函新通(18m・2車線)

No.27
十万坪線(16m・2車線)

凡 例	
整備済み	——
未整備_現道あり	——
未整備_現道なし	■■■■

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、起点、線形及び幅員の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	銭函2丁目344～銭函2丁目22-4
延長	650m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和40年に追加決定

④整備の課題

- ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。
- ・銭函海岸線と新宮横通との交差点形状について検討が必要
- ・対象区間を含む御前水通から道道銭函停車場線までの区間は、歩道等整備済み(臨時市道整備・片歩道・H22～H30年度)

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,129台/日（0.16・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,447台/日（0.18・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



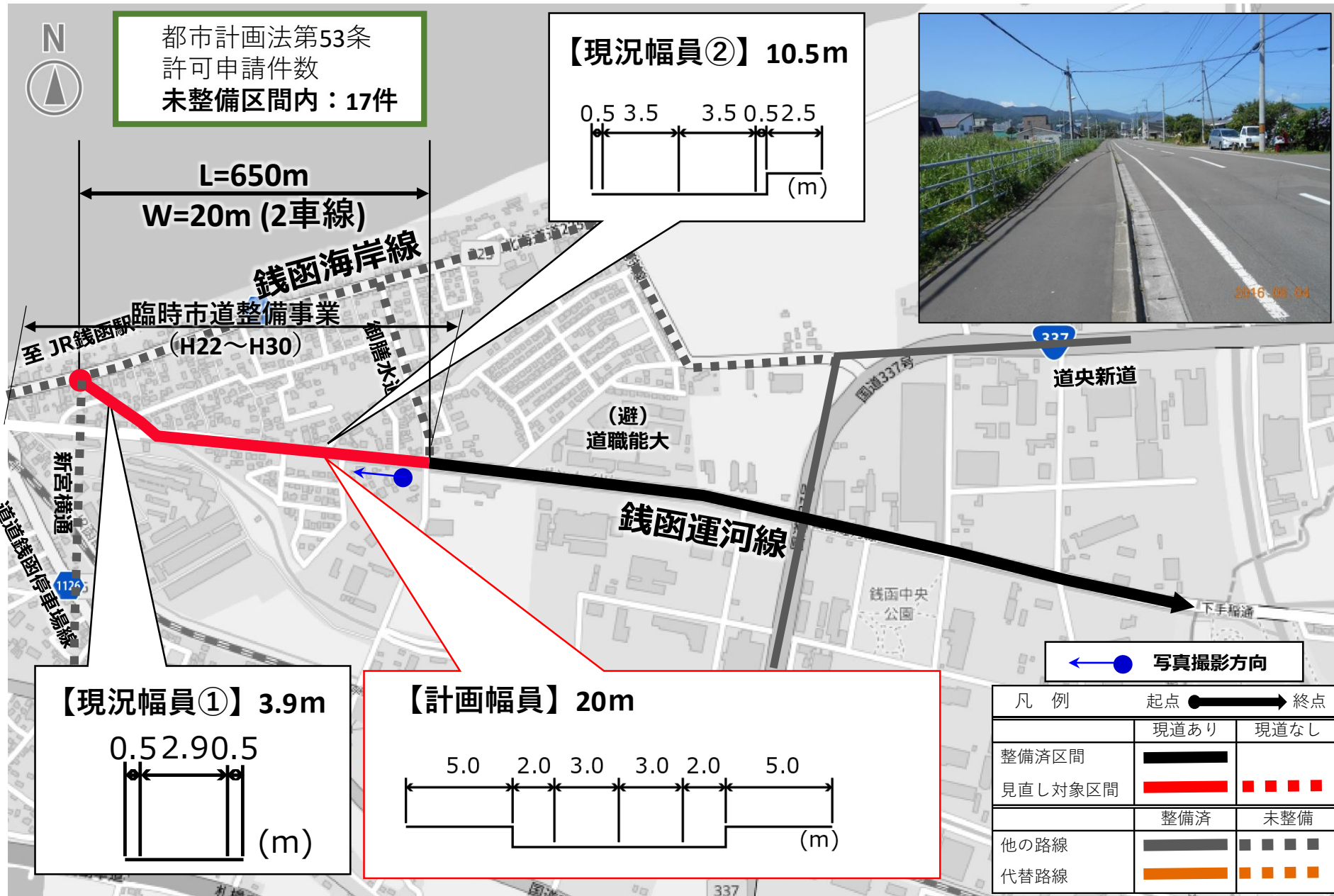
■計画変更

■代替路線の有無

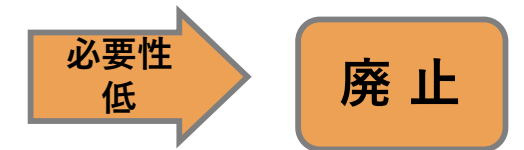
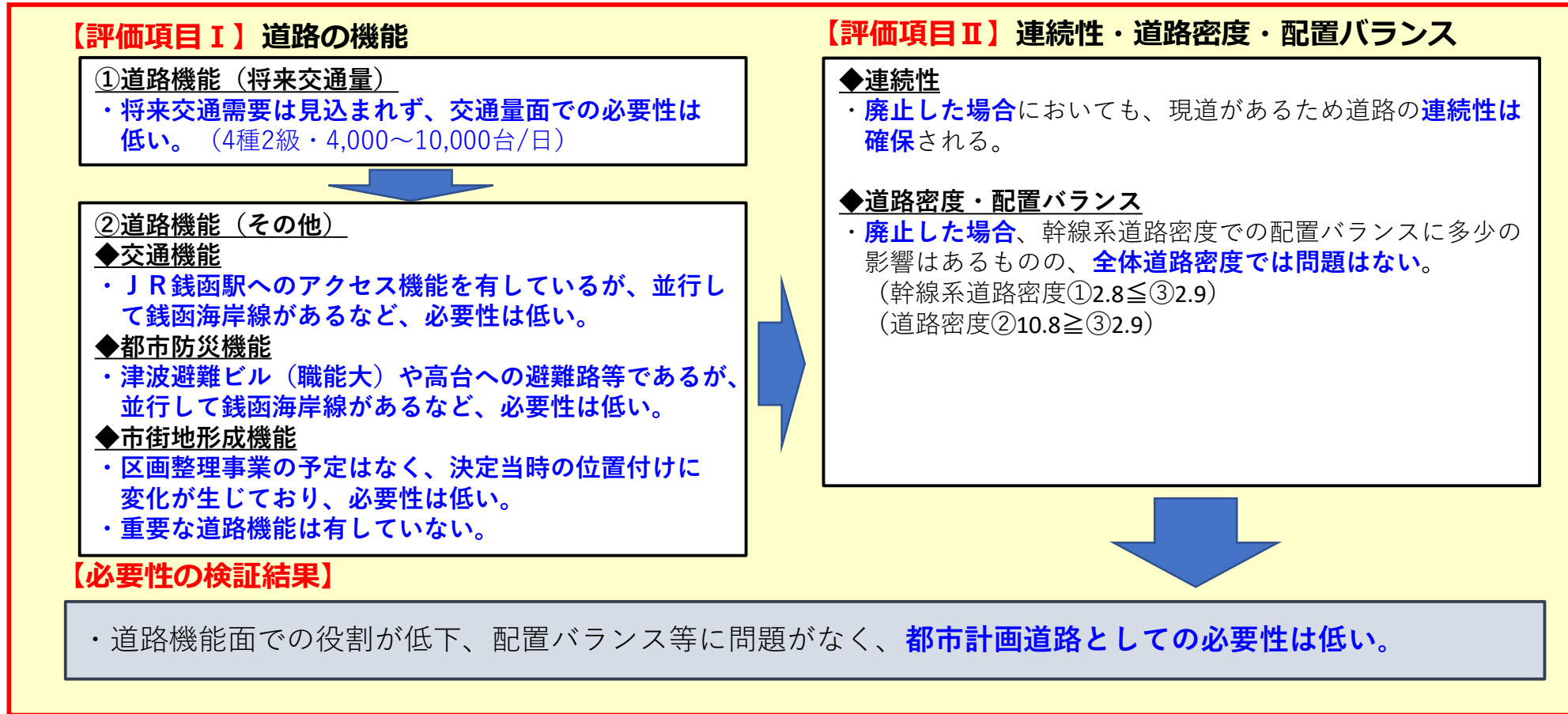


廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	663台/日（0.09・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------



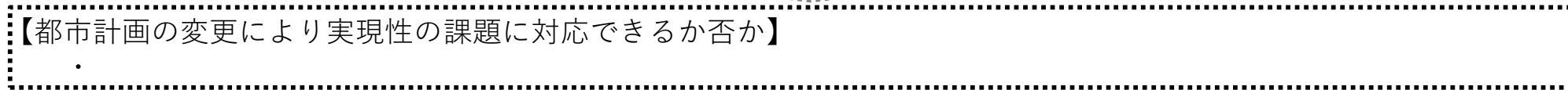
■必要性の検証



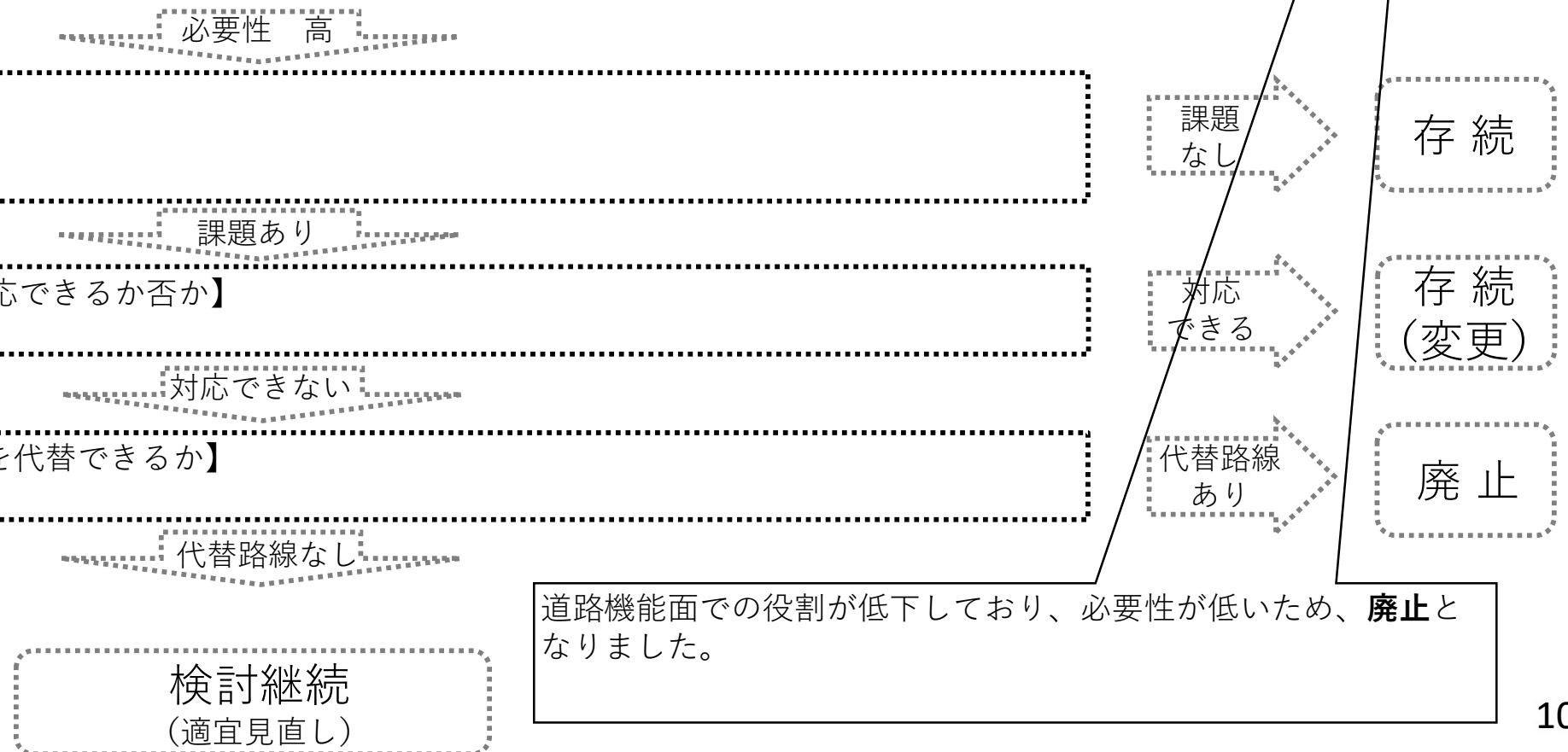
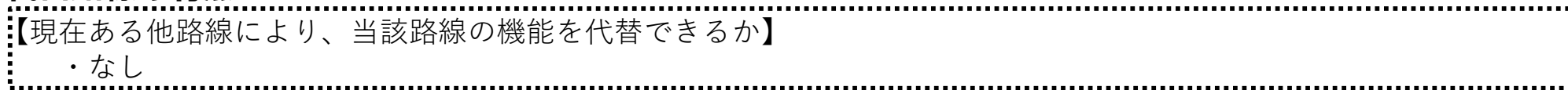
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



①都市計画決定の経緯 経過年数：42年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び線形の変更）
昭和52年7月13日	終点の変更（最終変更）

②計画諸元

見直し対象区間	銭函2丁目12～銭函3丁目183-35
延長	1840m
機能分類・道路区分・交通容量	幹線道路・4種1級・9,600台/日

③計画決定時の位置づけ

・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和40年に追加決定

④整備の課題

- ・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。
- ・新宮横通と銭函運河線との交差点形状等について再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,562台/日（0.45・8,000台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,880台/日（0.20・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性の検証

・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
 - ・星置川を横断する橋梁
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・星置川を横断する橋梁



■計画変更

・対応できない。



■代替路線の有無

・なし



検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	2,270台/日（0.24・9,600台/日）
-----------------------	-------------------------



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：65件

■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能	【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス
<p>①道路機能（将来交通量）</p> <ul style="list-style-type: none">・将来交通需要は見込まれず、交通量面での必要性は低い。（4種1級・10,000台/日以上）	<p>◆連続性</p> <ul style="list-style-type: none">・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。 <p>◆道路密度・配置バランス</p> <ul style="list-style-type: none">・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。 （幹線系道路密度①2.8≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）
<p>②道路機能（その他）</p> <p>◆交通機能</p> <ul style="list-style-type: none">・地域間を結ぶ都市幹線街路・JR銭函駅へのアクセス機能・店舗、事務所等への沿道サービス機能 <p>◆都市防災機能</p> <ul style="list-style-type: none">・津波災害警戒区域内の津波避難ビル（道職能大）への避難路等・第3次防災拠点（銭函駅駅前広場）への第3次緊急輸送道路	
<p>【必要性の検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none">・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

必要性 高

<p>◆道路構造</p> <ul style="list-style-type: none">・星置川を横断する橋梁 <p>◆市街地環境</p> <ul style="list-style-type: none">・建替え困難な小規模残地の発生	<p>◆財政環境</p> <ul style="list-style-type: none">・支障物件が多い・星置川を横断する橋梁
--	---



■ 計画変更

課題あり

【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

対応できない

【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



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

重要な道路機能を担っており、必要性が高いが、橋梁の工事や小規模な残地が多数発生することなどから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

②計画諸元

見直し対象区間	桂岡町272-136～桂岡町284-2
延長	100m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・本市施行の桂岡宅地造成事業（昭和43年度～昭和45年度）の主軸をなす幹線街路として追加決定

④整備の課題

- ・現道の沿道は家屋等がなく、移転補償は発生しないが、工事費等、一定の事業費を要する。
- ・事業の実施に当たっては、隣接する市道への線形の変更について検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	451台/日※（0.06・8,000台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	265台/日（0.03・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

※整備済みの区間の交通量



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**



■実現性の検証



■計画変更



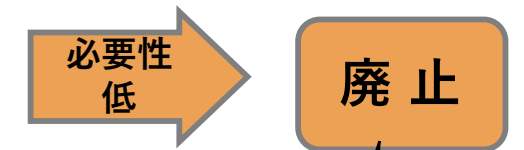
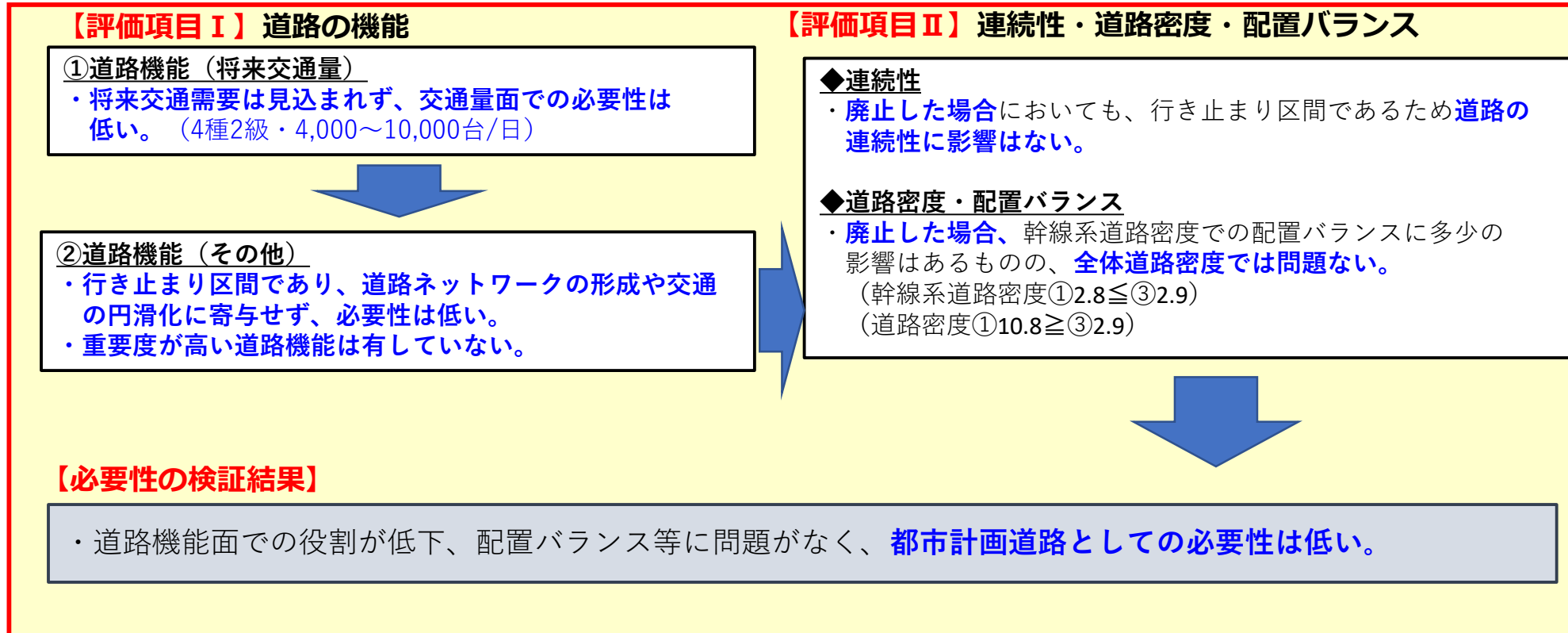
■代替路線の有無



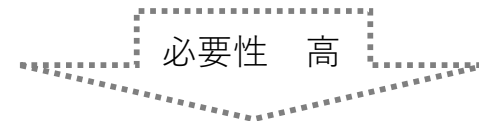
廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	265台/日（0.03・8,000台/日）
-----------------------	-----------------------

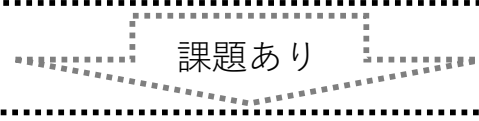
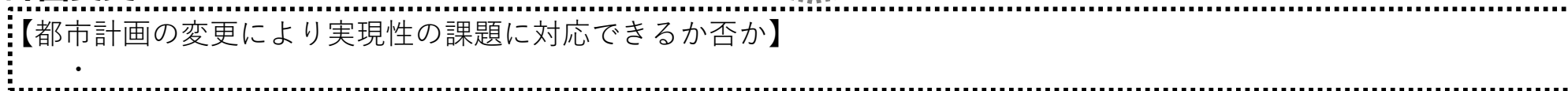
■ 必要性の検証



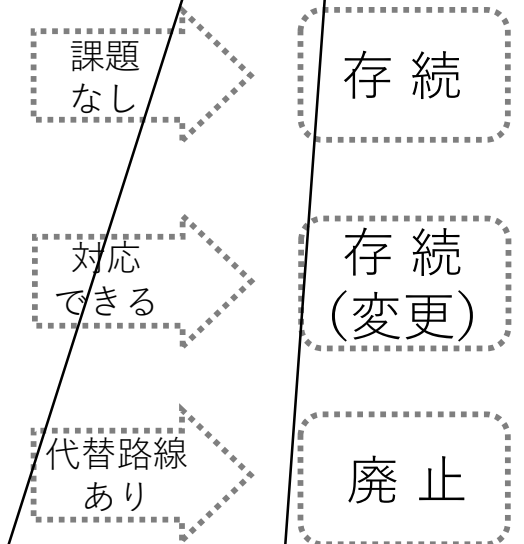
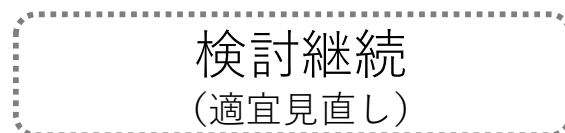
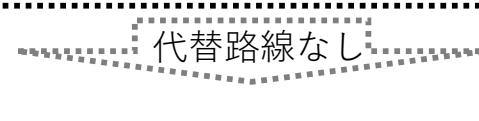
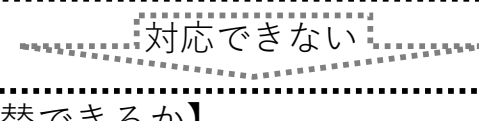
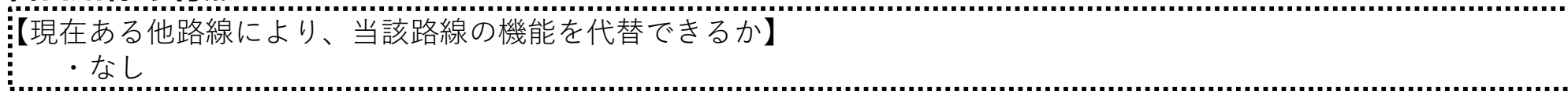
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



交通量が非常に少なく道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

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	銭函2丁目208-49～銭函3丁目786
延長	310m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

昭和40年に区画整理の根幹をなす幹線街路として計画決定された銭函海岸線（道道小樽石狩線）と銭函運河線とを連絡し、街区形成する幹線街路として追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が立地、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,811台/日（0.39・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,061台/日（0.13・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・ポンナイ川の暗渠
- ◆市街地環境
 - ・建替え困難な小規模残地の発生
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・ポンナイ川の暗渠

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

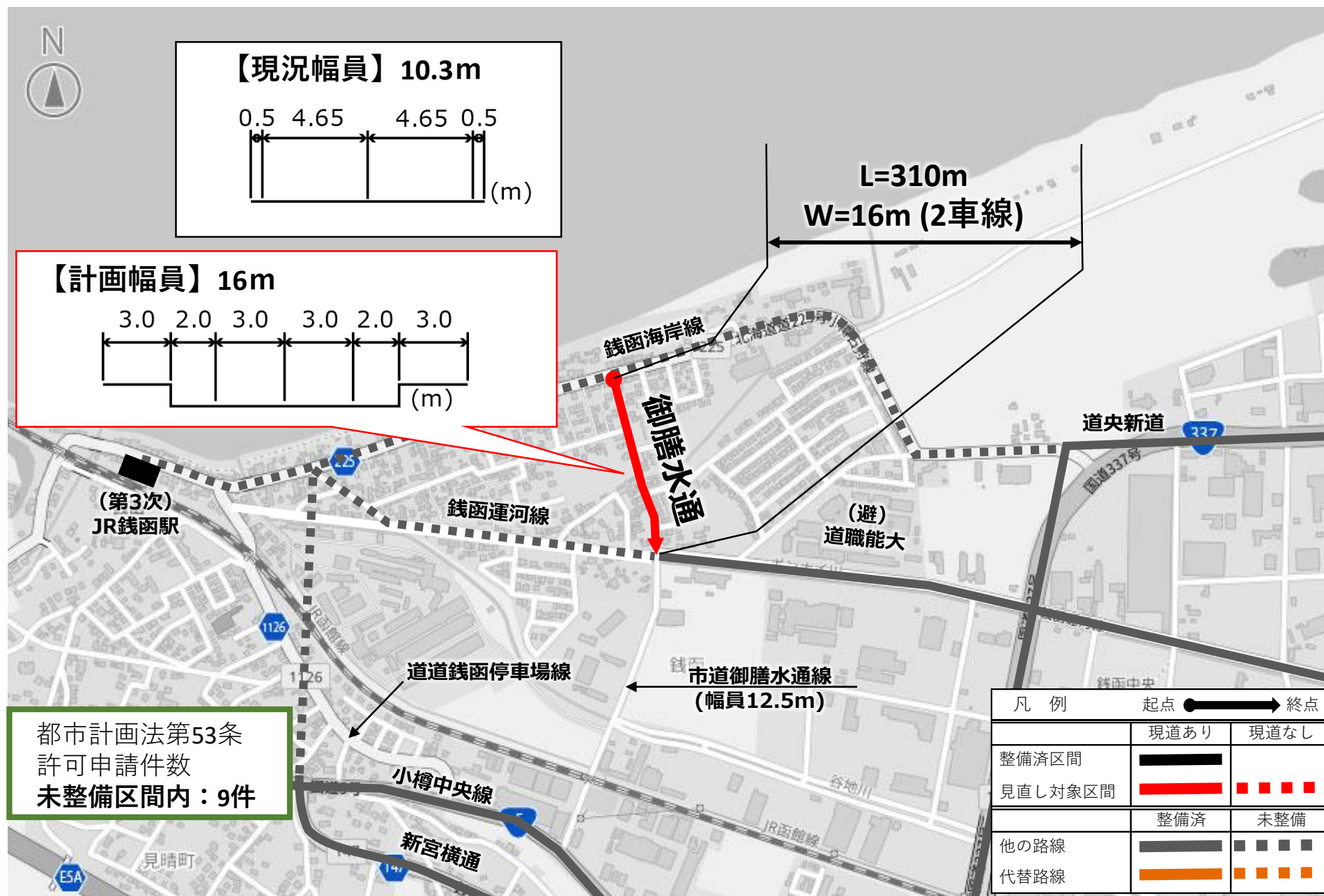
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	2,310台/日（0.29・8,000台/日）
-----------------------	-------------------------



■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能 ①道路機能（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。（4種2級・4,000～10,000台/日） ②道路機能（その他） ◆都市防災機能 ・津波災害警戒区域内（災害ハザードエリア）の高台や津波避難ビル（道職能大）への避難路・避難経路 ・市道御前水通線に接続し、小樽中央線に至る縦軸の路線であり、地区内に代替機能を有する路線がなく、防災ネットワーク上、必要性が高い。	【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多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。 （幹線系道路密度① $2.8 \leq$ ③ 2.9 ） （道路密度② $10.8 \geq$ ③ 2.9 ）
【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 ・ポンナイ川の暗渠 ◆市街地環境 ・建替え困難な小規模残地の発生	◆財政環境 ・支障物件が多い ・ポンナイ川の暗渠
---	--------------------------------



■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



代替路線なし
検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、河川の暗渠化の工事や小規模な残地が多数発生することなど事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、起終点、線形及び一部幅員の拡幅変更）
昭和52年7月13日	一部幅員の変更

②計画諸元

見直し対象区間	銭函2丁目356～銭函2丁目650-1
延長	530m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種1級・28,800台/日

③計画決定時の位置づけ

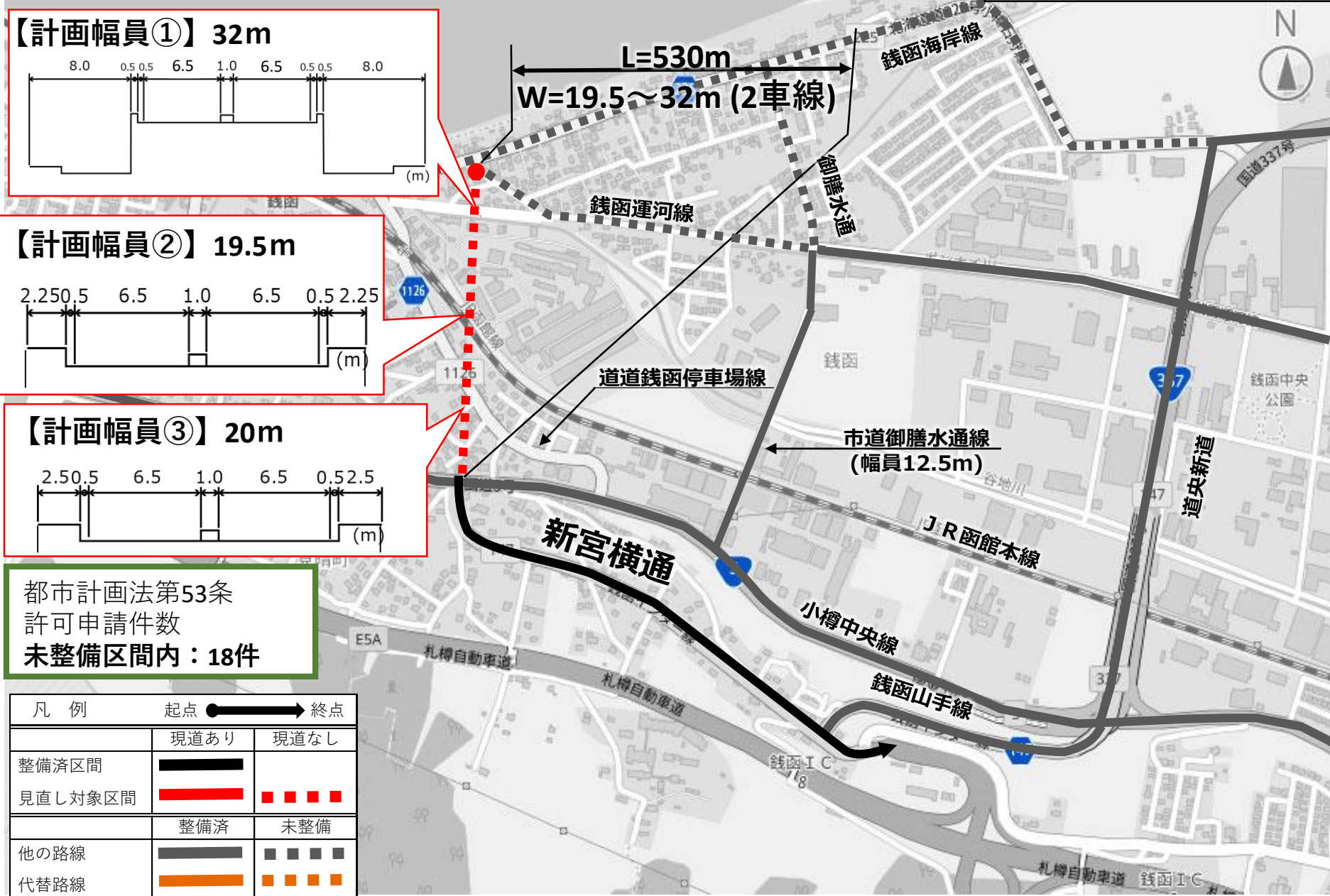
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和40年に追加決定

④整備の課題

・銭函海岸線交差部（起点）と小樽中央線交差部に高低差があること、またJR函館本線を横断する必要があることから、橋梁等の大規模構造物の新設が必要、移転補償費や工事費などに多額の事業費を要する。
 ・既成市街地を大規模構造物により分断する計画であるため、地域の分断や家屋の移転などによる地域コミュニティの影響が大きい。
 ・銭函海岸線と銭函運河線との交差点形状等について再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,468台/日（0.09・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9



■必要性の検証

・道央新道（国道337号）の整備などにより道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性 低

■実現性の検証



■計画変更



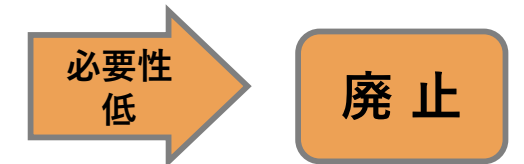
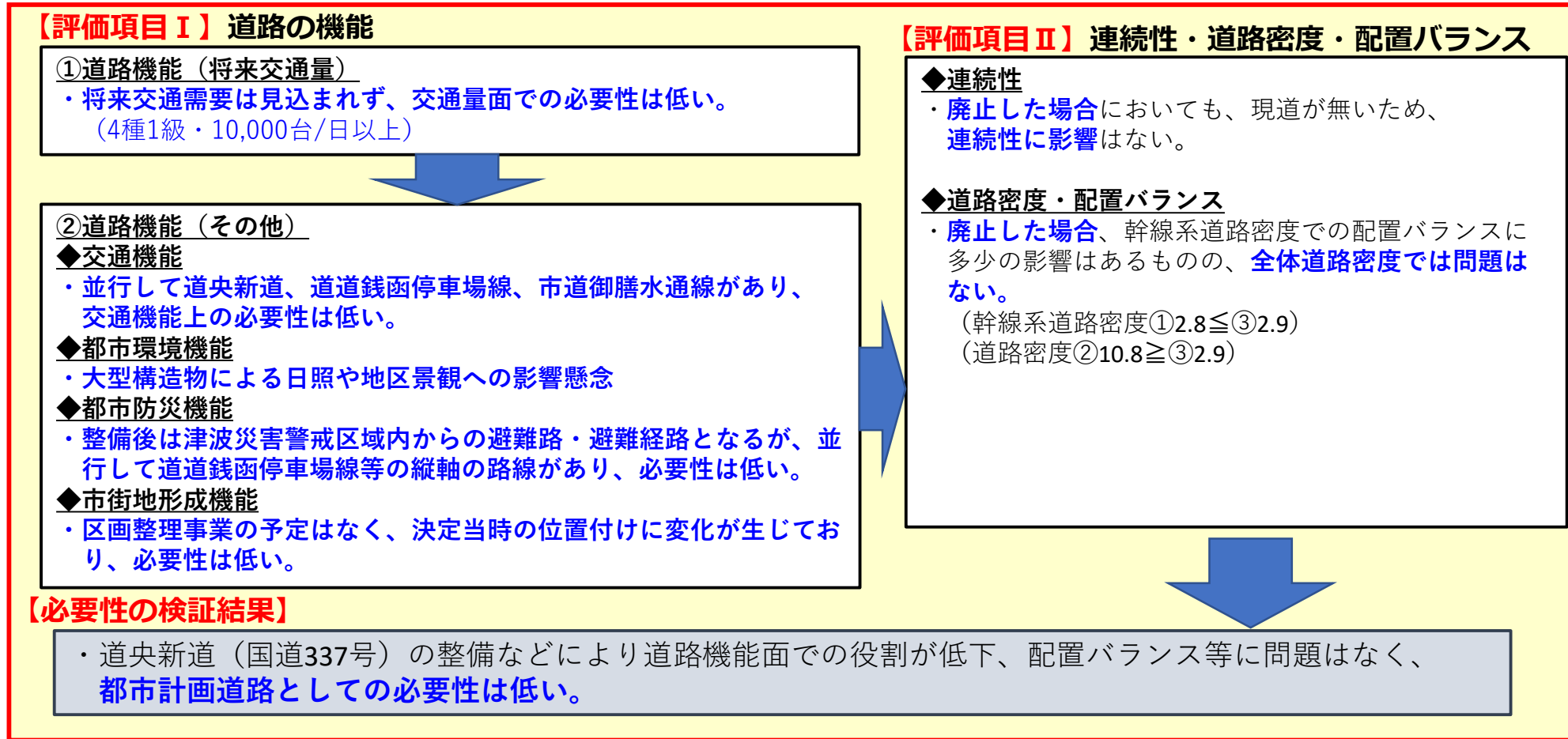
■代替路線の有無



廃止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	0台/日（0.00・9,000台/日）
-----------------------	---------------------

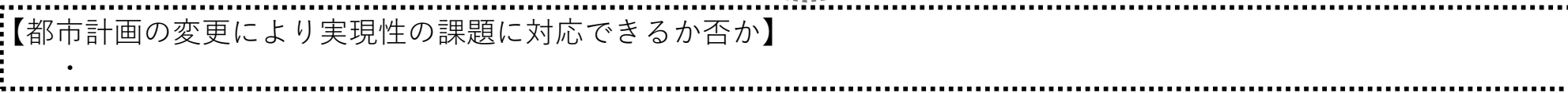
■ 必要性の検証



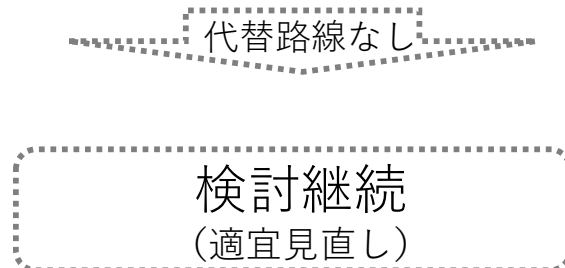
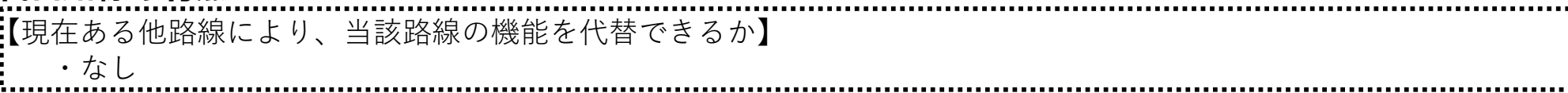
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



道路機能面での役割が低下しており、必要性が低いため、**廃止**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：27年（当初決定から27年）

平成4年6月23日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

見直し対象区間	張碓町565-2～銭函1丁目152-3
延長	780m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・平成4年当時、国道5号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する礼文塚通、歌棄通、銭函新通とともに追加決定

④整備の課題

・河川横断（礼文塚川）があり、橋梁等の構造物の新設に多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	768台/日（0.10・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・がけ地の擁壁
 - ・がけ地を縦断する高盛土
- ◆財政環境
 - ・がけ地の擁壁
 - ・がけ地を縦断する高盛土

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

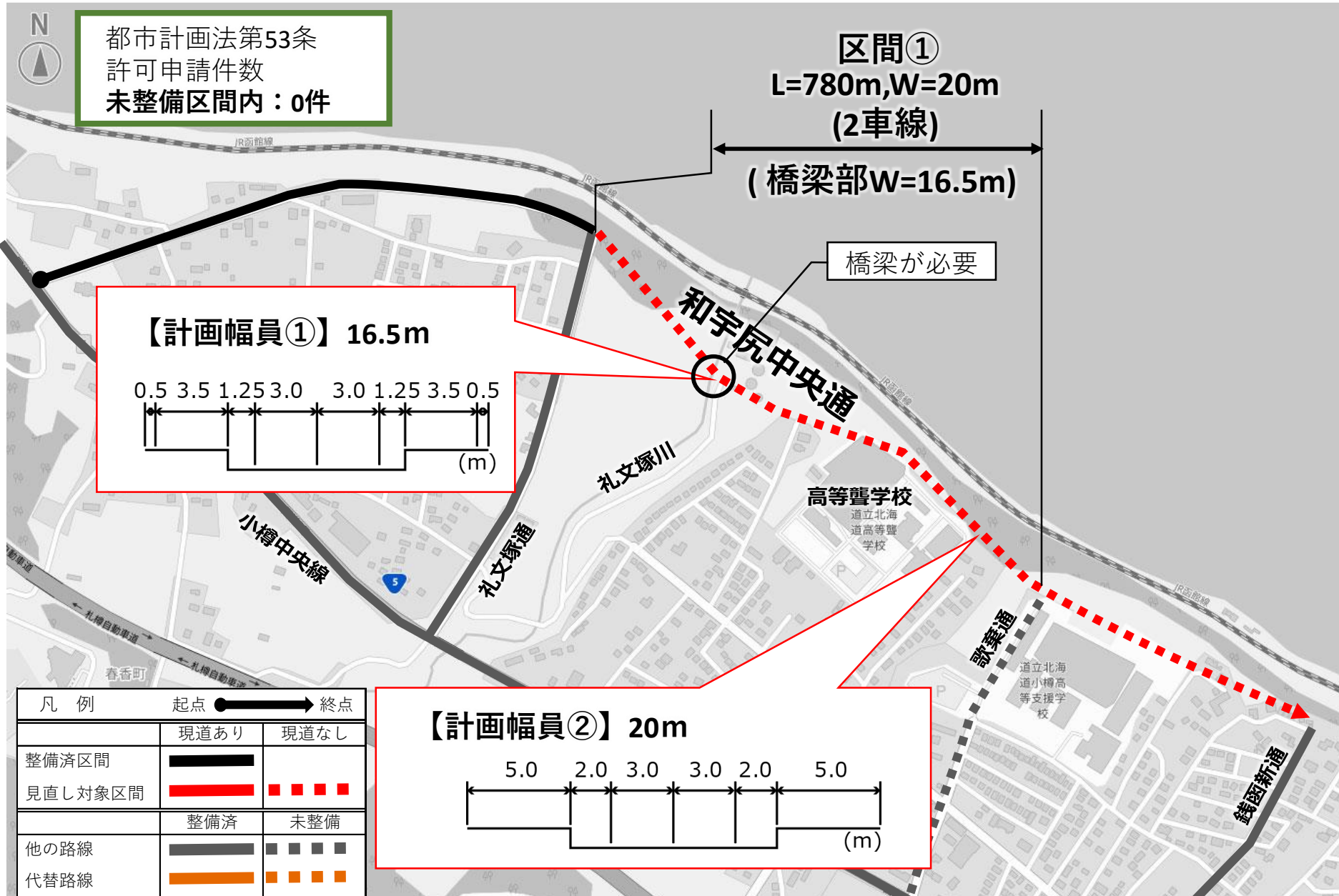
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	768台/日（0.10・8,000台/日）
-----------------------	-----------------------



■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能（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。（4種2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）

◆交通機能

・高等聾学校、高等支援学校へのアクセス機能

◆都市防災機能

・指定避難所（高等聾学校）へのアクセス路

◆収容空間機能

・下水道計画（汚水・雨水）あり

◆市街地形成機能

・歌棄通等と街区を形成

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性

・現道が無い場合、連続性に影響はない。

◆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多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。

（幹線系道路密度①2.8≤③2.9）

（道路密度②10.8≥③2.9）

【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。



必要性 高

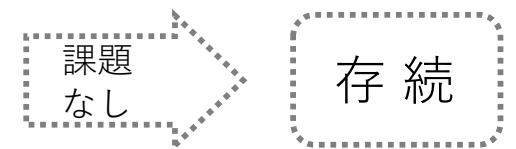
■実現性の検証

◆道路構造

・がけ地の擁壁
・がけ地を縦断する高盛土

◆財政環境

・がけ地の擁壁
・がけ地を縦断する高盛土

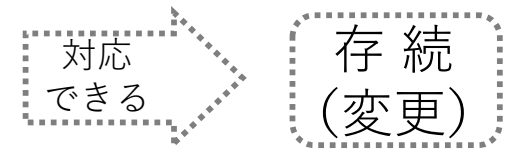


課題あり

■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



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



代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、擁壁の工事や支障物件が多いことなど、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：27年（当初決定から27年）

平成4年6月23日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

見直し対象区間	張碓町565-2～銭函1丁目152-3
延長	400m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種2級・8,000台/日

③計画決定時の位置づけ

・平成4年当時、国道5号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する礼文塚通、歌棄通、銭函新通とともに追加決定された

④整備の課題

・現道は無く、終点付近には住宅等が数棟立地、移転補償費や工事費等、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）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	51台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性的検証

・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。**

必要性 高

■実現性的検証

- ◆道路構造
 - ・がけ地の擁壁
- ◆市街地環境
 - ・整備による地域コミュニティの分断
- ◆財政環境
 - ・支障物件が多い
 - ・がけ地の擁壁

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

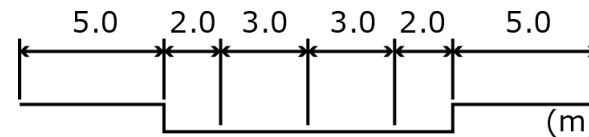
代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	51台/日（0.01・8,000台/日）
-----------------------	----------------------

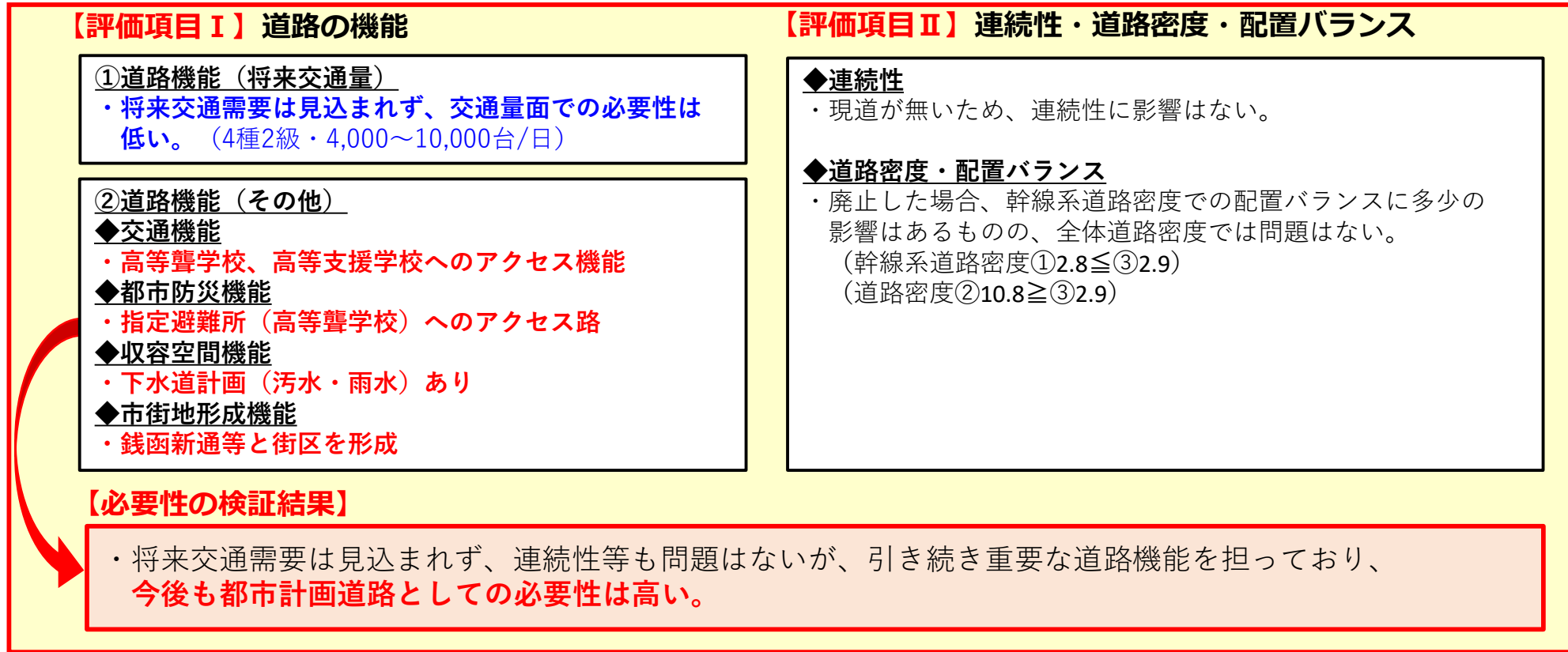


【計画幅員②】20m

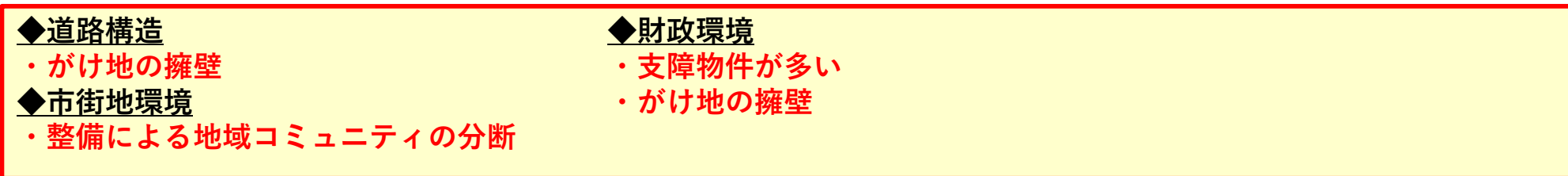


区間②
L=400m, W=20m
(2車線)

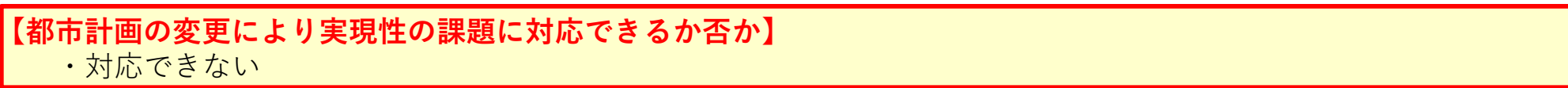
■必要性の検証



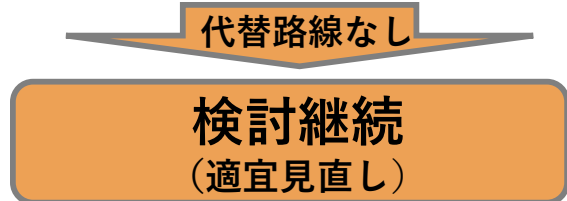
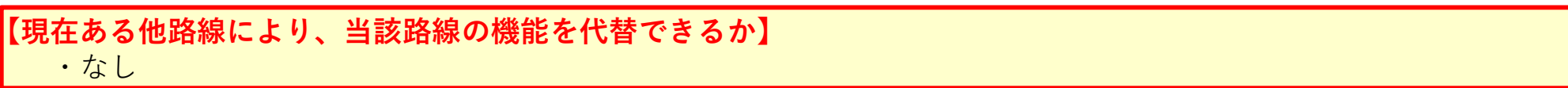
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、擁壁の工事や支障物件が多いことなど、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：27年（当初決定から27年）

平成4年6月23日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

見直し対象区間	銭函1丁目91-29～銭函1丁目473
延長	430m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種3級・7,200台/日

③計画決定時の位置づけ

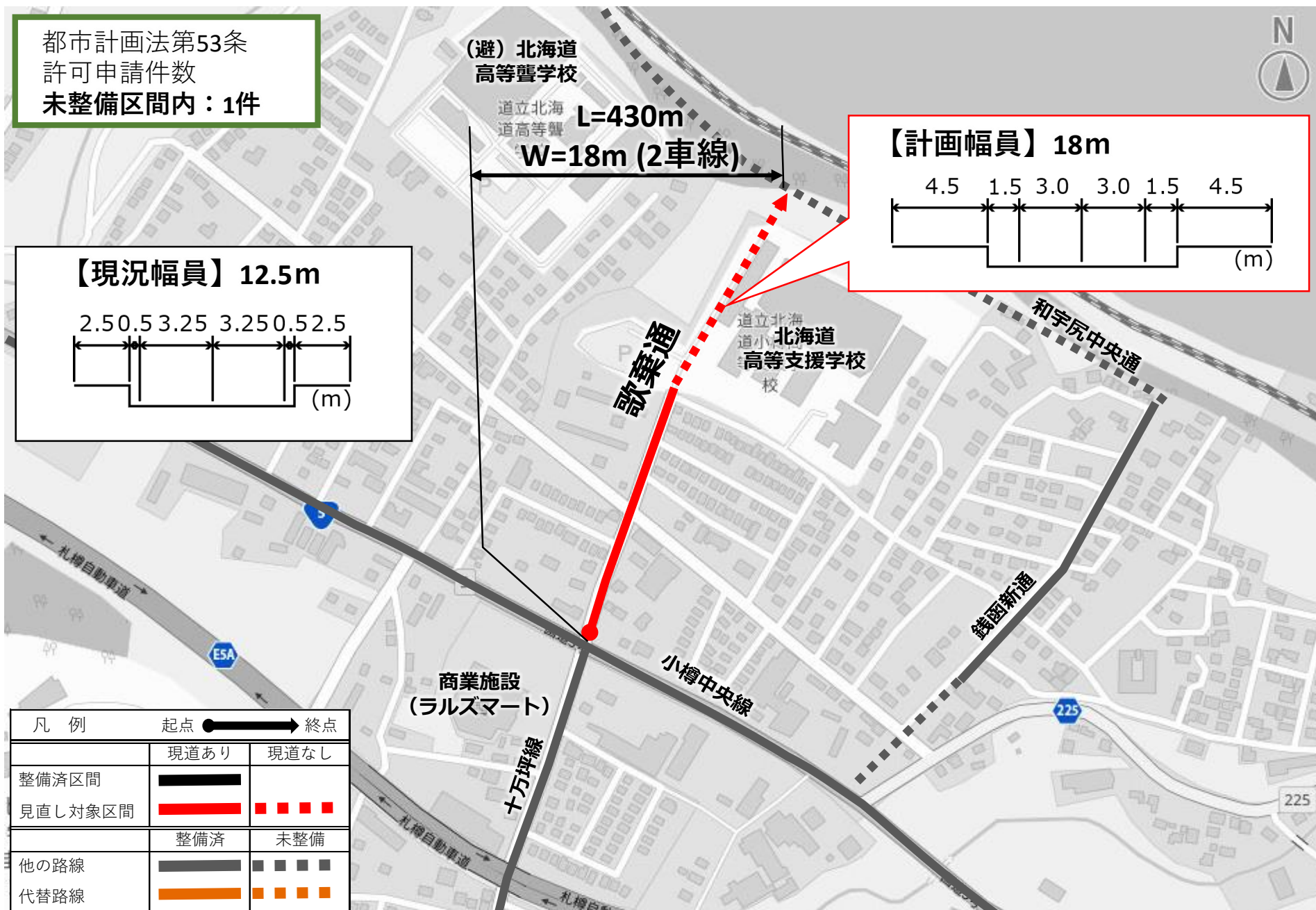
・平成4年当時、国道5号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する和宇尻中央通、礼文塚通、銭函新道とともに追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が立地、移転補償費や工事費等、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）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	717台/日（0.10・7,200台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9



■必要性の検証

・連続性等は問題ないが、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。**



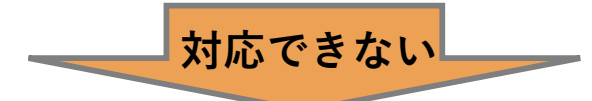
■実現性の検証

- ◆道路構造
 - ・がけ地を縦断する高盛土
- ◆財政環境
 - ・がけ地を縦断する高盛土



■計画変更

・対応できない。



■代替路線の有無

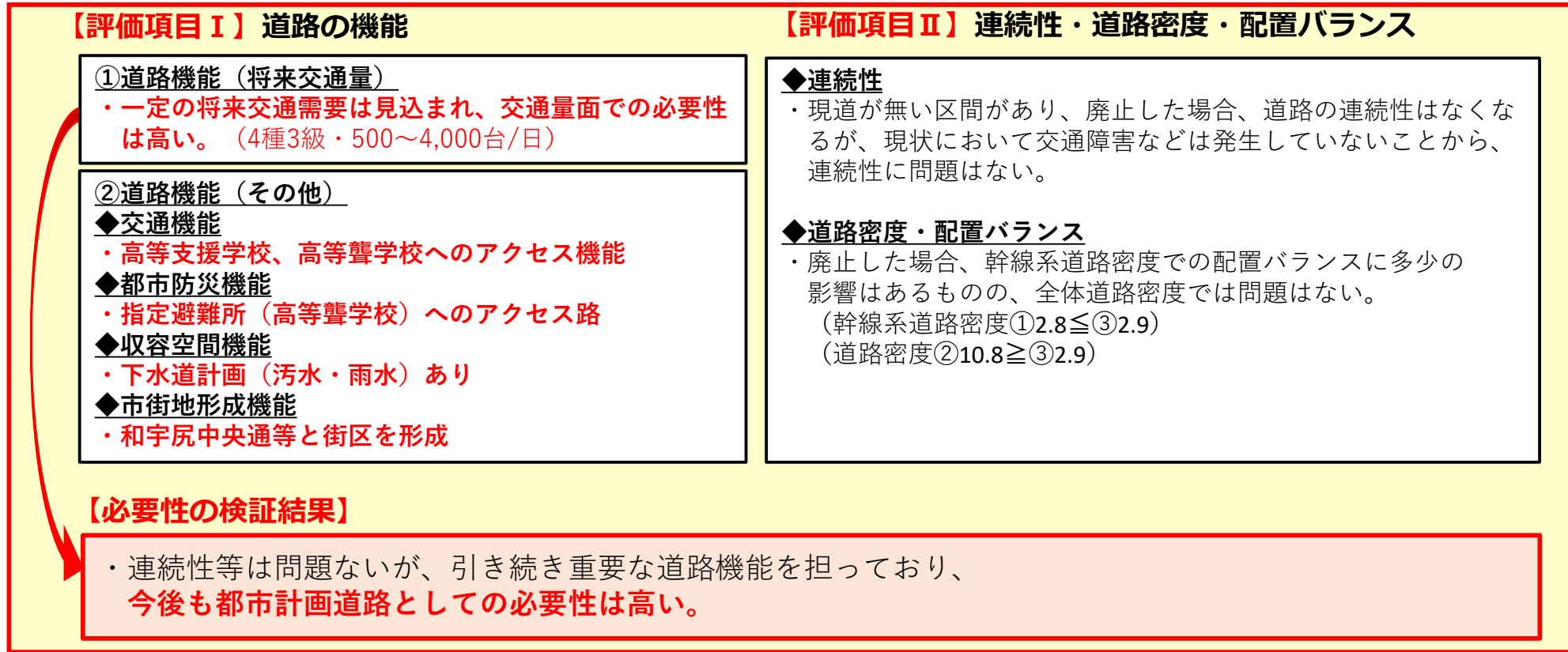
・なし



検討継続
(適宜見直し)

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	717台/日（0.10・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------

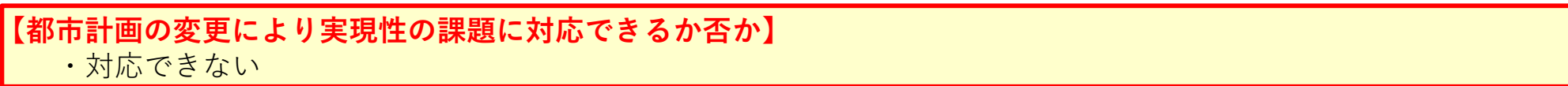
■ 必要性の検証



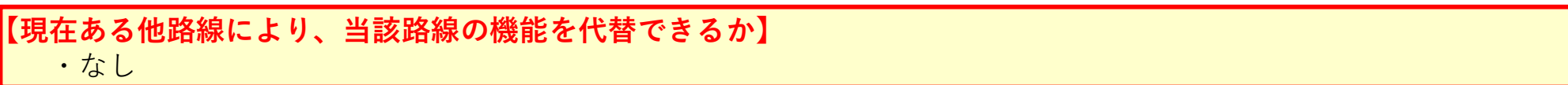
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



道路機能上、必要性が高いが、高盛土の工事を要することなどから、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。

①都市計画決定の経緯 経過年数：27年（当初決定から27年）

平成4年6月23日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

見直し対象区間	銭函1丁目172-1～銭函1丁目162-49
延長	150m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・4種3級・7,200台/日

③計画決定時の位置づけ

・平成4年当時、国道5号より海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する和宇尻中央通、礼文塚通、歌葉通とともに追加決定

④整備の課題

- ・安全で円滑な交通処理のため線形等について検討が必要との意見があり、合意が得られず事業未完了
- ・交差点の交通処理について、北海道開発局、北海道及び公安委員会との協議が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	214台/日（0.03・7,200台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8 / ②10.8 / ③2.9

■必要性の検証

・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。**

必要性 高

■実現性の検証

- ◆道路構造
- ・起点部は交差点形状が複雑

課題あり

■計画変更

- ・対応できない。

対応できない

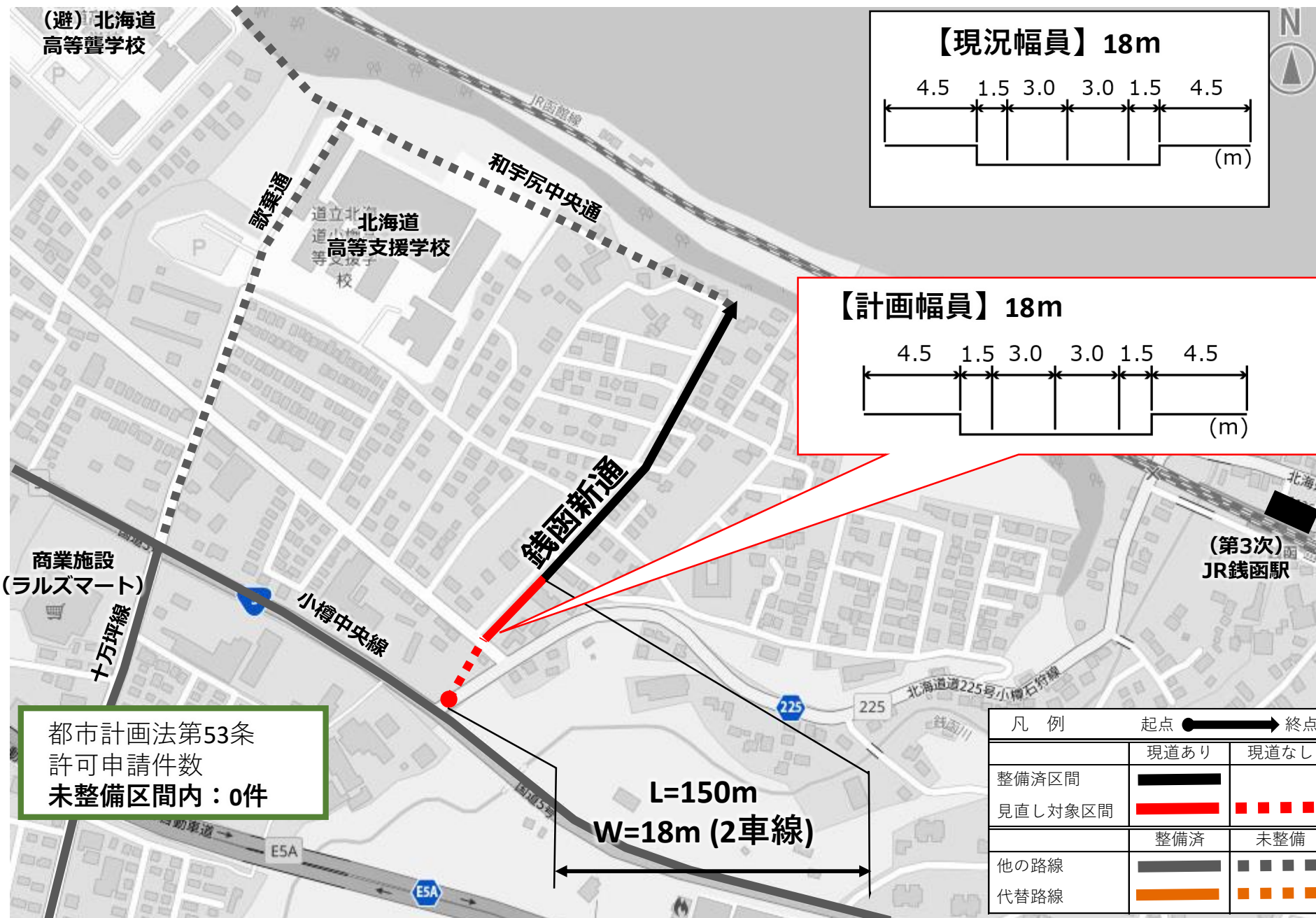
■代替路線の有無

- ・なし

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	214台/日（0.03・7,200台/日）
-----------------------	-----------------------



■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能 ①道路機能（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。（4種3級・500～4,000台/日） ②道路機能（その他） ◆交通機能 ・高等支援学校、高等聾学校へのアクセス機能 ◆収容空間機能 ・下水道計画（汚水・雨水）あり ◆都市防災機能 ・指定避難所（高等聾学校）へのアクセス路 ◆市街地形成機能 ・和字尻中央通等と街区を形成	【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス ◆連続性 ・現道が無い区間があり、廃止した場合、道路の連続性はなくなるが、現状において交通障害などは発生していないことから、連続性に問題はない。 ◆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多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。 （幹線系道路密度①2.8≤③2.9） （道路密度②10.8≥③2.9）
【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
・起点部は交差点形状が複雑



■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



代替路線なし
検討継続
(適宜見直し)

道路機能上、必要性が高いが、国道5号、道道小樽石狩線らとの交差点形状が複雑になることから、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。代替路線が無いことから、**検討継続**となりました。