資料No.２－４

個別路線（区間）の一覧表

第１９０回小樽市都市計画審議会

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	c（件） 第53条許可件数	c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
1-1	花園学校通（大通北線～小樽中央線）	3・2・2	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、その必要性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い、必要な道路の整備について検討します。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・一部区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商	3	2	〇昭和24年当初決定時の関係図書 ・特に記載なし。 ・市内中心部の縦軸を形成する於古発川通（廃止）、船見通南線（廃止）、船見通北線（廃止）と同時に追加決定されていることから、主に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。	・一部未取得用地※あり、全線計画断面での整備が未完了、一定の事業費を要する。 ・花園グリーンロードや小樽中央線地下通路の一部が支障となることから、横断面構成の再検討が必要 ※小樽中央線等の接続する路線との隅切り及び大通北線との交差点付近札幌側の沿道約30m	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,963	0.20	1,487	0.05	・周辺の用途地域は近隣商業地域であるが、土地利用が住居系であり、沿道サービス機能が低下	—	—	—	—	・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。 ・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）	・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。	–	–	–	–	–	–	廃止	・既計画の幅員で概ね用地取得済み。道路機能上、必要性は低く、「廃止」の方向で検討 ※国道との隅切りについて要検討	4	2	944	0.10
1-2	花園学校通（小樽中央線～公園東通）			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・一部区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住		1		・全線計画断面での整備が未完了、一定の事業費を要する。 ・花園グリーンロードや小樽中央線地下通路の一部が支障となることから、横断面構成の再検討が必要 ※小樽中央線等の接続する路線との隅切り	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,048	0.11	962	0.03	・花園小学校、青園中学校、小樽公園へのアクセス機能	—	・指定避難所（花園小学校、菁園中学校）へのアクセス路	—	—	・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。 ・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）	・ 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。	—	・中央施設帯の地下通路（小樽中央線との接続部）	—	—	・中央施設帯の地下通路	・なし	変更	・既計画の幅員で概ね用地取得済み。「存続（既計画）」の方向で検討 ※国道との隅切りについて要検討	4	4	1,065	0.11
2	臨港線	3・2・4	【第２次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略） 【小樽区域マス】 〇2.都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針 、(1)交通施設 ②主要な施設の配置方針 →産業・交流の軸として主要な拠点間を結ぶ道路網の形成の促進に努める。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商	5	1	〇昭和56年計画変更時の関係図書 ・「小樽市将来道路計画における幹線道路網の拡充をはかるため、当該路線を更新及び新設するものである。」との記載 ・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）	・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 （令和2年度北海道渋滞対策協議会）	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	19,506	0.45	17,964	0.42	・市内地域間を結ぶ都市幹線街路 ・中心市街地や主要観光（小樽運河等）、物流拠点（小樽港）等へのアクセス機能	—	・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」	—	—	・小樽中央線及び大通北線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度：①4.7≧③3.4）	・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。	—	・稲北交差点付近のアンダーパス立体交差（現道下に色内川があるが、雨水渠で整備済み）	—	—	・稲北交差点付近の立体交差（現道下に色内川があるが、雨水渠で整備済み）	・なし	検討継続	・立体交差による整備の必要性について、北海道開発局及び北海道と協議する必要がある ・後志自動車道（余市～倶知安）まで整備をしているため、現行計画を見直すのは時期尚早であるため、検討を継続する	4	4	18,288	0.42
3	住吉線	3・3・5	【第２次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(7)南小樽地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や病院等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地確保状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】 ・1住、近商、準工	3	3	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・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の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 ・決定当時、現道の沿道には、国鉄南小樽駅、市立小樽病院、協会病院、小樽双葉女子学園、量徳小学校が既に立地	・一部未取得用地あり。 ・全区間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。	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	3,929	0.14	2,517	0.09	・JR南小樽駅、小樽病院、協会病院、双葉高校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	—	・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（市立小樽病院）への「第1次緊急輸送道路」 ・指定避難所（双葉高校）や災害時基幹病院（市立小樽病院及び協会病院）へのアクセス路	—	—	・小樽中央線、大通北線、本通線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。	—	—	—	—	—	・なし （入船線、若松線があるが、都市防災機能を代替できない）	存続	・既計画の幅員で全線用地取得済み、「存続」とする。（現道幅員27.3m） ・大通北線、本通線の区間廃止に伴い、起点の変更を要する	4	4	1,335	0.05
4-1	公園通（起点～大通北線）			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商		5		・水天宮神社の灯籠（大正9年奉納）が支障 ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、跨線橋（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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	3,618	0.50	2,175	0.23	・沿道周辺の用途地域は近隣商業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能の必要性が低下 、並行して花穂中央線があり、必要性は低い。	—	—	—	—	・東通線、大通北線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。	–	–	–	–	–	–	廃止	・道路機能上、必要性が低く、「廃止」の方向で検討 ・接続する大通北線、東通線と合わせた整理が必要	2	2	2,278	0.32
4-2	公園通（大通北線～小樽中央線）	3・3・6	【第２次都市計画マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業	41	11	〇昭和10年当初決定当時の街路網参考資料 ・「市ノ中央部ニ於テ市街ヲ南北ニ二分シ小樽公園ト水天宮トヲ連絡スルモノニシテ公園道路ノ一部ヲ形成シ市民ノ集合地点及大火防線トシテ設置シタル・・・」との記載 ・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、市民の集合場所や大火防線の機能を担う幹線街路として決定	・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	2,683	0.34	2,123	0.07	・周辺の用途地域は商業地域で沿道土地利用のための出入りなどの沿道サービス機能はあるものの、現道で対応可能	—	—	—	—	・小樽中央線、大通北線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。	–	–	–	–	–	–	廃止	・道路機能上、必要性が低く、「廃止」の方向で検討 ・接続する大通北線と合わせた整理が必要	4	2	1,995	0.25
4-3	公園通（小樽中央線～終点）			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住		12		・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	2,344	0.29	1,087	0.04	・小樽公園、市役所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	—	・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）」及び「第2次防災拠点（小樽公園）」への「第1次緊急輸送道路」	—	—	・小樽中央線、公園東通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。	—	—	・指定された歴史的建造物（No.29、No.69、No82）に支障あり。保存には曳家等による移設が必要	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い	・交通機能、都市防災機能を有している近傍約200m南側に花園学校通（計画幅員36m、現況幅員36m）、花穂中央線（16m）が想定される。	変更	・小樽公園と主要幹線道路である小樽中央線結ぶ区間であり、必要性は高い。 ・幅員の縮小変更の方向で対応できないか検討（現道幅員14.5m）	4	2	1,245	0.16
5	小樽中央線	3・3・7	【2次都市計画マスタープラン】 〇第3章 部門別方針、(2)交通の整備方針、1)交通ネットワークの強化、①広域的な路線等の整備 →国道5号、局所的な危険箇所の解消により安全性の向上を促進するなど、主要幹線道路ネットワークの充実に努めます。 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針 ②都市環境等 →国道5号などの無電柱化などを促進し、安全で快適な歩行者空間の創出や良好な景観の形成に努めます。 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】 ・準工、近商	89	0	〇昭和56年計画変更時の関係図書 ・「小樽市将来道路計画における幹線道路網の拡充をはかるため、当該路線を更新及び新設するものである。」との記載 ・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）	・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。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	26,874	0.62	23,596	0.55	・都市の骨格を形成する広域幹線道路 ・中心市街地や観光地（小樽運河等）、物流拠点（小樽港）等へのアクセス機能	—	・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」	—	都市構造の主軸を形成する路線	・臨港線と交差・接続し、本市の広域幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①4.7≧③3.4）	・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。	—	・稲北交差点付近のアンダーパス立体交差（現道下に色内川があるが、雨水渠で整備済み）	—	—	・稲北交差点付近の立体交差	・なし	検討継続	・交通機能上、地域の防災機能上、重要な路線であり、存続の方向で検討する。 ・立体交差による整備の必要性について、道路管理者である北海道開発局及び北海道と協議	4	4	24,094	0.56

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	交通機能 現状密度 市全体	交通機能 現状密度 ②全体	交通機能 現状密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	交通機能 将来密度 市全体	交通機能 将来密度 ②全体	交通機能 将来密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
6-1	**蘭島中央線（起点側未整備区間）**	3・3・8	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(1)蘭島地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が点在し、未利用地あり 【用地取得状況】 ・用地取得済み 【用途地域】 ・1住，調整区域	6	1	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・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 ※余市都市計画区域は、小樽市行政界から登川までの区間のみ未決定	・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	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	9,125	1.01	12,016	0.27	・都市の骨格を形成するこ広域幹線道路	—	・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」	—	都市構造の主軸を形成する路線	・本市の広域幹線道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （全体道路密度②9.4≧③3.5）	・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**	–	・蘭島川を横断する橋梁	–	–	・蘭島川を横断する橋梁	・なし	**検討継続**	・本市の道路網ネットワークの骨格軸である。 ・蘭島海岸線未着手部（現道なし）との交差部についての検討が必要 ・道路管理者である北海道開発局と協議	4	4	11,986	0.27
6-2	**蘭島中央線（終点側未整備区間）**			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が点在し、未利用地あり 【用地取得状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】 ・1住		1	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・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	・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。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	9,469	0.99	12,240	0.28	・都市の骨格を形成する広域幹線道路	—	・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」	—	都市構造の主軸を形成する路線	・本市の広域幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度②9.4≧③3.5）	・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**	–	・沿道法面の擁壁	・特になし （近隣に埋蔵文化財包蔵地あり）	–	・沿道法面の擁壁	・なし	**検討継続**	・本市の道路網ネットワークの骨格軸である。 ・忍路防災が確定し、当該路線の未着手部が変更または廃止の必要が出た場合には、ルートの変更及び幅員の縮小等の対応が必要 ・道路管理者である北海道開発局と協議	4	4	12,181	0.28
7	**銭函運河線**	3・4・9	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、2住、工業、1住	19	17	〇昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定をみ、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するため区画整理の根幹をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・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追加決定 【参考】 ・国道337号札幌側は、市施行の区画整理事業（昭和57年～平成元年）、国道337号小樽側は、民間開発行為（平成5年～平成6年）	・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・方歩道・H22～H30年度) ・市有地（河川敷地）の貸付地があり、契約者との調整が必要	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	1,129	0.16	1,447	0.18	・JR銭函駅等へのアクセス機能を有しているが、並行して銭函海岸線があり、また周辺の土地利用や道路ネットワークの状況等から、必要性は低い。	—	・津波避難ビル（職能大）への避難路等であるが、一定の都市防災機能を有した現道があり、また周辺土地利用の状況等から、必要性は低い。	—	・区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置付けに変化が生じており、必要性は低い。	・銭函海岸線、新宮横通、御膳水通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるが、全体道路密度では問題ない。（幹線系道路密度①2.8≦③ 2.9）（道路密度②10.8≧③2.9）	・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。**	–	–	–	–	–	–	**廃止**	・道道銭函停車場線まで単独事業で整備済み、地区内の生活道路としての機能は確保されており、新宮横通とともに廃止	2	2	663	0.09
8-1	**手宮仲通（起点～大通北線）**	3・4・10	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(4)手宮地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・起点から200m区間は現道無く、住宅地を縦断 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （現道の無い区間あり） 【用途地域】 ・一住、近商、商業	69	15	〇昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・大正13年の建物用途現況図において、現在の位置に現道が確認され、住宅や商店等が既に建ち並んでいたことから、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とものと想定される。	・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。 ・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が懸念される	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	4,416	0.61	2,225	0.23	・店舗、事務所等への沿道サービス機能	—	・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	—	—	・長橋線、大通北線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.9≦③3.6） （道路密度②9.1≧③3.6）	・ 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。**	–	・現道の無い区間の擁壁構造 （手宮仲川の暗渠は現況施工済み）	–	・既存住宅地を横切るルートがあり、整備による地域コミュニティの空洞化等の恐れがある。 ・建て替え小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・現道の無い区間の擁壁（手宮仲川の暗渠は現況施工済み）	・なし	**変更**	・起点付近は、現況の住宅地を斜めに分断する計画であり、土地利用への影響が大きく、多額の移転補償費を要する。存続する場合は、線形の変更が必要 ・単路部の現道幅員は14.5mあり、おおむね概成済みとなる ・平面線形を現道に合わせて直線にする場合、現道の縦断勾配が14%あるため、その課題を解消しないと線形の変更はできない。	2	2	1,849	0.26
8-2	**手宮仲通（大通北線～市道海岸線）**			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・一部区間歴史景観区域内 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用地地域】 ・準工、近商、商業		54		・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	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	2,957	0.41	1,819	0.19	・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	—	・津波災害警戒区域内 ・「小樽市地域防災計画」における津波発生時の避難路・避難経路	—	—	・大通北線、祝津山手線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 （幹線系道路密度①2.9≦③3.6） （道路密度②9.1≧③3.6）	・ 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。**	–	・特になし （手宮仲川の暗渠は現況施工済み）	・特になし （指定された歴史的建造物（№53）があるが、運河公園造成工事の際に区域外に再築しているため影響なし。）	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い （手宮仲川の暗渠は現況施工済み）	・なし	**変更**	・単路部の現道幅員は14.5m、海岸線から高台に向かう縦軸の路線であることから、都市防災機能上（津波発生時の避難路）の必要性は高い。	2	2	1,248	0.17
9	**龍宮通**	3・4・11	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域　4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、その必要性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い、必要な道路の整備について検討します。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所等が建ち並び、おおむね土地利用済み ・沿道に都市計画駐車場（稲穂駐車場）あり 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業	10	5	〇昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に明記なし ・昭和27年決定の高度地区の関係図書において「第三火防線」との記載 ・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（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。	・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	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	1,403	0.19	1,178	0.12	・都市計画駐車場（稲穂駐車場）等へのへのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	—	・津波発生時の避難路・避難経路	—	—	・小樽中央線、大通北線、都市計画駐車場（稲穂駐車場）と接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。 （道路密度①4.7≧③3.4）	・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。**	–	–	–	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い	・なし （臨港線（30M）・中央通（36M）があるものの、都市計画駐車場へのアクセス機能は代替できないため）	**検討継続**	・大通北線から終点までの区間のみ未整備（現道幅員12.7m）、都市計画駐車場（稲穂駐車場）へのアクセス路となっており、必要性は高い	2	2	1,083	0.15

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	交通機能 現状密度 市全体	交通機能 現状密度 ②全体	交通機能 現状密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	交通機能 将来密度 市全体	交通機能 将来密度 ②全体	交通機能 将来密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
10-1	緑山手線（大通北線～小樽中央線）	3・4・12	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道沿道にはホテルや店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場1か所 【用地取得状況】 ・一部未取得用地あり 【用途地域】 ・商業	45	5	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「奥澤緑町線、緑町浅草線（新名最上線）ハ緑町及最上町、松ヶ枝町一帯ノ住宅地域ト中心地帯及奥澤方面トノ連絡道路ニシテ所以山手幹線道路ノ使命ヲ有ス」との記載 ・市内中心部から山側の縁、最上、松ヶ枝を経由し、奥沢までを連絡する幹線街路	・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。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	5,290	0.55	2,716	0.28	・主要観光ルート ・商業施設等への沿道サービス機能	—	—	—	・まちの魅力向上やにぎわいの創出に寄与する路線	・小樽中央線等と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①4.7≧③3.4）	・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。**	—	—	・特になし（指定された歴史的建造物（№73）は区域外）	—	—	・なし	**存続**	・概成済み、「存続」の方向で検討（現道幅員21.8m） ※オーセントホテル側の大通北線との隅切箇所は検討を要する	2	2	3,358	0.35
10-2	緑山手線（入船線～終点）		【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)山手地域 4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・地形的な制約もあり、現道の沿道に住宅等が点在、未利用地が多い 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高、1低	45	12		・未整備区間は一部で縦断勾配がきつく、ロードヒーティング設置が必要 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費など、多額の事業費を要する	11.1	9.9	3.5	3.4	3.7	11.1	9.9	3.5	3.4	3.7	3,538	0.49	1,928	0.20	・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	—	—	—	—	・若松線等と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 （幹線系道路密度①3.5≦③3.7） （道路密度②9.9≧③3.7）	・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。**	—	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング（道道） ・沿道法面の擁壁	—	—	・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（道道） ・沿道法面の擁壁	・なし	**検討継続**	・新幹線新駅と中心市街地や北後志を結ぶ路線 ・道に対し、路線の変更（松ヶ枝工区（トンネル区間））を要望中 →道と調整 ※今後も松ヶ枝工区の整備を要望するか、現道の整備を要望するか、本市としての方向性を決める必要あり。	2	2	2,049	0.21
11	入舟線（小樽中央線～奥船線）	3・4・13	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針 、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）その必要性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場1か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商	26	16	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「入船線ハ南廓及松ヶ枝町、入舟町九丁目奥一帯ノ住宅地域ト市街中心地帯トヲ連絡スヘキ道路ナル・・・」との記載 ・南廓（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	・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。 ・入船南線との交差点形状や4車線道路（幅員22m）の必要性の再検討が必要	11.1	15.6	7.7	3.4	4.2	11.1	15.6	7.7	3.4	4.2	5,932	0.82	6,066	0.63	・店舗・事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線	—	・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」	—	—	・小樽中央線、公園南通、奥船線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①7.7≧③4.2）	・連続性等は問題はないが、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。**	—	・特になし（入船川の暗渠は現況施工済み）	—	—	・支障物件が多い（入船川の暗渠は現況施工済み）	・なし	**検討継続**	・小樽中央線～公園南通までの４車線計画の区間は交通量が多く、朝夕の通勤時には滞留も見られることから、整備効果は高い。 ・４車線計画区間については、車線数の減少（４車線→２車線）および入船小公園付近の交差点形状の整理が必要である。	2～4	2～4	6,715	0.23
12-1	本通線（起点～花穂中央線）	3・4・15	【第２次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略） 【小樽市景観計画】 ○第4章 2.小樽歴史景観区域における良好な景観の形成に関する方針、(2)景観形成の考え方、⑦色内1・2丁目地区 →本通線沿いでは、商屋や銀行などの歴史的建造物が創り出す景観の保全に努めます。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場6か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、商業	82	7	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に「色内本通、色内川通、西通、若松線の4線は大体に於いて市の中心地帯を囲む環状線として最重要道路なり」との記載 ・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 色内本通：現在の本通線 色内川通：長橋～稲北交差点～運河の区間（国道5号+臨港線） 西通：現在の小樽駅前の国道5号 若松線：現在の若松線と同位置	・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。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	2,218	0.31	2,298	0.24	・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）	・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（指定歴史的建造物11棟、指定有形文化財1棟）	・津波災害警戒区域内	—	—	・臨港線、龍宮通、中央通、緑山手線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①4.7≧③3.4）	・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。**	—	—	・指定歴史的建造物11棟、指定有形文化財（旧三井銀行）が支障となる可能性あり。 ・小樽歴史景観区域内	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い	臨港線（30m）と並行する道路	**変更**	当該区間の現道幅員16.4m 当該区間は区間内に歴史的建造物が12箇所あり、都市景観に影響を及ぼす可能性があると考えられる。 「幅員の縮小変更」の方向で検討する ※花穂中央線、本通線区間②の廃止に伴いネットワークを考慮し、緑山手線までを終点とする。	2	2	1,285	0.18
12-2	本通線（花穂中央線～入船線）		【第２次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略） 【小樽市景観計画】 ○第4章 2.小樽歴史景観区域における良好な景観の形成に関する方針 (2)景観形成の考え方、⑨堺町本通地区 →本通第2線（堺町本通り）沿いに残されている歴史的建造物などに配慮した街並みの形成に努めます。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場4か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工		23		・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。 ・報道整備及び高質化（H12～H17年）を行い、一方通行で供用中	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	758	0.11	956	0.10	・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	・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（指定歴史的建造物11棟、指定有形文化財1棟）	・津波災害警戒区域内（一部区間） ・津波発生時の避難路・避難経路	—	—	・緑山手線、花穂中央線、入船線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・廃止した場合においても、現道はあるため、道路の連続性は確保され、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。**	—	—	・指定された歴史的建造物（8棟）が支障となる可能性あり。 ・小樽歴史景観区域内	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い	臨港線（30m）と並行する道路	**廃止**	・当該区間の沿線には歴史的建造物が連担しており、小樽歴史景観区域の主軸を担う路線である。拡幅をすることにより景観形成を損なう恐れがあり、都市防災機能等の代替路線が存在するため「廃止」の方向で検討する	2	1	4	0.00
12-3	本通線（入船線～住吉線）		【第２次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅、店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場2か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工		15		・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,723	0.24	1,646	0.17	・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	・小樽歴史景観区域内（堺町本通地区等）の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線（指定歴史的建造物8棟）	—	—	—	・入船線、住吉線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。**	—	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・指定された歴史的建造物1棟が支障となる可能性あり。 ・一部、小樽歴史景観区域内	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・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	臨港線（30m）と並行する道路	**廃止**	・道路機能を代替する臨港線が存在するため廃止	2	2	161	0.02

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	交通機能 現状密度 市全体	交通機能 現状密度 ②全体	交通機能 現状密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	交通機能 将来密度 市全体	交通機能 将来密度 ②全体	交通機能 将来密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	交通機能 現況交通量 交通量（台/日）	交通機能 現況交通量 混雑度	交通機能 将来交通量 交通量（台/日）	交通機能 将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
12-4	本通線 （住吉線～若松線）		【第２次都市マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(7)南小樽地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　→地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・沿道には住宅、事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （一部現道なしの区間あり） 【用途地域】 ・準工		21	〇昭和47年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和10年当初決定時は東通南線として計画決定、昭和38年の全面見直し時に廃止 ・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された。	・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は、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。 ・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。	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	2,571	0.36	2,807	0.29	・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	—	・指定避難所（双葉高校）や災害時基幹病院（市立小樽病院・協会病院）へのアクセス路	—	—	・住吉線、若松線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①8.1≧③4.2）	・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。**	–	・急勾配の箇所のロードヒーティング	–	・整備による地域コミュニティの分断 ・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・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	臨港線（30m）と並行する道路	**廃止**	・道路機能を代替する臨港線が存在するため廃止	2	2	1,552	0.22
12-5	本通線 （若松線～終点）					13		・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。	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	5,078	0.71	3,645	0.38	・沿道周辺の用途地域は準工業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能の必要性が低下、並行して臨港線があり、必要性は低い。 ・重要度が高い道路機能は有していない。	—	—	—	—	・若松線、新富線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①8.1≧③4.2）	・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。**	–	–	–	–	–	–	**廃止**	・道路機能での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2	3,655	0.51
13-1	大通北線 （起点～臨港線）	3・4・16	【第２次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(4)手宮地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・荒巻山（通称）付近は現道、住宅等なし 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住	161	26	〇昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「大通線ハ現在市内第一縦貫線ニシテ交通量最モ多リ平日於テー時間ノ歩行者約二千五百人以上ヲ算ス而(ジ)シテ本道路ハ・・・」との記載 ・市内中心部を縦貫する主要幹線街路（平日の歩行者交通量が、最大で1時間に約2,500人以上）	・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。	11.1	12.0	3.4	3.4	3.5	11.1	5.5	1.3	3.4	3.5	3,175	0.44	3,312	0.35	・店舗、飲食店等の閉店など土地利用状況が変化しており、沿道サービス機能の必要性が低下 ・重要度が高い道路機能は有していない。	—	—	—	—	・臨港線、祝津山手線、手宮仲通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・現道がない区間があるため、・廃止した場合、道路の連続性への影響や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ない。（幹線系道路密度①3.4≦③3.5）（道路密度②12.0≧③3.5）	・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。**	–	–	–	–	–	–	**廃止**	・当該路線は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する ※沿道の用途地域の商業、近商の用途地域の変更を要する	2	なし	569	0.08
13-2	大通北線 （緑山手線～公園通）		【第２次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　→地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・「サンモール一番街」、「花園銀座商店街」の2つの商店街を通過 ・時間貸し駐車場4か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】商業		46		・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。	11.1	18.1	7.5	3.4	4.0	11.1	18.1	7.5	3.4	4.0	969	0.12	1,675	0.17	・商店街等への沿道サービス機能	—	—	—	・コミュニティ空間機能を有し、まちの魅力向上やにぎわいの創出に寄与する路線	・緑山手線、花穂中央線、公園通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・廃止した場合においても、現道はあるため、道路の連続性は確保され、配置バランスにも影響はない。（道路密度①7.5≧③4.0）	・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。**	–	・アーケード部（サンモール一番街）	–	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・アーケード部（サンモール一番街）	・小樽中央線（計画幅員25m）	**廃止**	・当該区間の西側に小樽中央線があり、道路機能を代替できるため、廃止の方向で検討する	2	2	44	0.01
13-3	大通北線 （公園通～道道天南線）		【第２次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域　及び(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等　→地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み ・住吉線から若松線までの区間の一部区間、現道無く、住宅地を縦断 ・時間貸し駐車場1か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住、準工		43		・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とともに、地域コミュニティへの影響が懸念される。	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	2,053	0.29	2,470	0.26	・市立小樽病院、双葉高校等へのアクセス機能 ・店舗、飲食店、事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線（一部区間）	—	・指定避難所（双葉高校）や災害時基幹病院（市立小樽病院）へのアクセス路	—	—	・公園通、花園学校通、入船線、住吉線、若松線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。（道路密度①9.1≧③4.3）	・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。**	–	・急勾配の箇所のロードヒーティング	–	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・急勾配の箇所のロードヒーティング	・小樽中央線（計画幅員25m）	**廃止**	・当該区間の西側に小樽中央線があり、道路機能を代替できるため、廃止の方向で検討する （一部バス路線の区間は現況幅員21mあり、現道で対応可能）	2	2	702	0.10
13-4	大通北線 （道道天南線～終点）		【第２次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗や住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、1住、準工		22		・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、多額の事業費を要する ・小樽中央線との交差部（終点）の構造等について検討が必要	11.1	13.0	4.9	3.4	3.7	11.1	13.0	4.9	3.4	3.7	1,545	0.21	1,763	0.18	・沿道周辺の用途地域は準工業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能の必要性が低下 ・重要度が高い道路機能は有していない。	—	—	—	—	・小樽中央線、若松線、新富線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・廃止した場合においても、終点部を除き、現道があるため道路の連続性は確保され、配置バランスにも影響はない。 ・終点部については現道がないため、連続性に影響はない。（道路密度①4.9≧③3.7）	・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。**	–	–	–	–	–	–	**廃止**	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2～4	2	386	0.05

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	c（件） 第53条許可件数	c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	交通機能 現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
			必要性に関する各項目の評価 / 重要度が高い道路機能																											■実現性に関する各項目の評価						■検証結果（見直しの方向性）					
14	銭函海岸線	3・4・18	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(9)銭函地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、概ね土地用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住	65	65	〇昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定をみ、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するため区画整理の根幹をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・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追加決定 【参考】 ・国道337号札幌側は、市施行の区画整理事業(昭和57年～平成元年)、国道337号小樽側は、民間開発行為(平成5年～平成6年)	・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	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	3,562	0.45	1,880	0.20	・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	―	・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	―	―	・道央新道、銭函運河線や御膳水通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度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ない。 (幹線系道路密度①2.8≦③2.9) (道路密度②10.8≧③2.9)	・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。**	―	・星置川を横断する橋梁	―	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・星置川を横断する橋梁	・なし	**検討継続**	・道路機能は都市幹線街路としての交通機能をもつため、検討を継続する。	2	2	2,270	0.24
15	高島中央線	3・4・19	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(3)高島地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、1住、1中高	88	88	〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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されたものと想定される。	・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、多額の事業費を要し、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。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	146	0.02	112	0.01	・高島漁港、高島小学校、市営住宅等へのアクセス機能はあるが、交通量はかなり少ない ・バス路線(終点側一部区間)であるが、現道の交通機能で充足している	―	・指定避難所(高島小学校)へのアクセス路であるが、一定の機能を有した現道がある。	―	―	・海岸高島線、祝津山手線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。 (幹線系道路密度①2.9≦③3.6) (道路密度②9.1≧③3.6)	・将来交通需要は見込まれず、連続性等も問題はないが、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。**	―	―	―	―	―	―	**廃止**	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2	66	0.01
16-1	祝津山手線（バスターミナルから250m区間）	3・4・20	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(4)手宮地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、1住	95	6	〇昭和10年決定当時の関係図書 ・街路網参考資料に、「隣接町村高島町及祝津ノ連絡道路タルト共ニ同方向ノ幹線ニシテ・・・」との記載 ・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	・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、工事費、移転補償費等多額の事業費を要する。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	8,830	1.23	4,449	0.56	・店舗、事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線	―	・津波災害警戒区域(一部区間) ・津波発生時の避難路・避難経路	―	―	・大通北線と交差・接続しているが、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①2.9≦③3.6) (道路密度②9.1≧③3.6)	・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。**	―	・特になし (手宮川の暗渠は現況施工済み)	―	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い (手宮川の暗渠は現況施工済み)	・なし	**検討継続**	・道路ネットワーク上(連続性)整備の必要性は高く、将来交通量も4種2級と見込めるため、検討を継続する	2	2	7,238	0.90
16-2	祝津山手線（高島中央線から終点付近）	3・4・20	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(3)高島地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、1中高、1低、1住	95	36	〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・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	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	100	0.01	237	0.03	・主要観光地(祝津水族館)、祝津漁港、高島小学校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	―	・津波災害警戒区域(起点側一部区間) ・指定避難所(高島小学校)へのアクセス路	―	―	・海岸高島線、高島中央線と接続・交差し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①2.9≦③3.6) (道路密度②9.1≧③3.6)	・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。**	―	・祝津川の暗渠	―	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・祝津川の暗渠	・なし	**検討継続**	・道路ネットワーク上(連続性)、交通量は少ないが公共交通の路線であり、検討を継続する	2	2	95	0.01
17	長橋線	3・4・21	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(4)手宮地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高	43	24	〇昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に。「長橋線ハ長橋及手宮ノ連絡道路タルト共ニ同方面ノ幹線タルベキモノナルガ故ニ第四號(ゴウ)型(幅員十五米)トナセリ」との記載 ・長橋と手宮とを連絡する幅員15mの幹線街路	・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。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	964	0.13	797	0.10	・北陵中学校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	―	・指定避難所(北陵中学校)へのアクセス路	―	―	・祝津山手線、手宮仲通と交差・接続し、都市内道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。 (幹線系道路密度①2.9≦③3.6) (道路密度②9.1≧③3.6)	・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。**	・中野植物園への影響	・沿道法面、宅地の擁壁 ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	―	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・沿道法面、宅地の擁壁 ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・なし	**検討継続**	・沿線には建物が連担、土地利用への影響が大きく、多額の移転補償費を要する。計画幅員、線形での整備は現実的に困難 ・現道幅員が狭いため、幅員の縮小変更も困難であり、接続する路線との道路ネットワーク上の必要性を検証した上で、方向性を出すこととする。(現道幅員7.3m)	2	2	655	0.08

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 / a / 上位計画における位置づけ	①現状整理 / b / 土地利用	①現状整理 / c（件） / 第53条許可件数	①現状整理 / c（件） / 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	現状密度 / 市全体	現状密度 / ②全体	現状密度 / ①幹線系	望ましい密度 / 市全体	望ましい密度 / ③評価対象エリア	将来密度 / 市全体	将来密度 / ②全体	将来密度 / ①幹線系	望ましい密度 / 市全体	望ましい密度 / ③評価対象エリア	現況交通量 / 交通量（台/日）	現況交通量 / 混雑度	将来交通量 / 交通量（台/日）	将来交通量 / 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 / 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） / 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 / 都決車線数	道路網検証 / 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） / 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） / 混雑度
18-1	花穂中央線（本通線～小樽中央線）	3・4・22	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 及び(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿線土地利用】 ・現道の沿道には店舗や病院等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】・商業	14	2	〇昭和36年当初決定時の関係図書 ・「車輌交通流を高度化し、もって本市産業の充実を計りたく変更せんとするもの」との記載 ・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	・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	11.1	18.0	7.9	3.4	4.1	11.1	18.0	7.9	3.4	4.1	1,773	0.25	1,785	0.07	・主要観光ルート ・店舗、飲食店等への沿道サービス機能	—	・津波災害警戒区域(起点付近)	—	・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	・小樽中央線、大通北線、東通線、本通線と交差・接続し、都市内道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。 (道路密度①7.9≧③4.1)	・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。	—	・於古撥川の暗渠	—	—	・於古撥川の暗渠	・緑山手線(計画幅員18m～22m、現況幅員18～22m)	廃止	・道路機能を代替する緑山手線が存在するため廃止	4	2	850	0.12
18-2	花穂中央線（旧樽商高校～終点）		【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(6)山手地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿線土地利用】 ・一部沿道に住宅等ある以外は、商大、旧樽商高校の敷地 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】・1中高	14	1		・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。	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	1,094	0.15	684	0.09	・小樽商大へのアクセス機能を有し、市内バス路線であるが、行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化に寄与せず、必要性は低い。	—	・指定避難所(小樽商大)へのアクセス路であるが、行き止り区間であり、防災ネットワークとしての必要性は低い。	—	—	・廃止した場合においても、現道があり、行き止まり区間であるため、道路の連続性に影響はなく、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①3.3≦③4.1) (道路密度②12.7≧③4.1)	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2	684	0.10
19	公園南通	3・4・23	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 及び(6)山手地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・山の手小学校(避難所)、北ガス小樽支社(第3次防災拠点)に接道 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1中高、近商、1住	17	17	〇昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・入船線との交差部を起点として、旧東山中学校や小樽公園を経由し、緑山手線との交差部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	・現道に接道する山の手小学校や旧東山中学校、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ぶとともに、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)	11.1	10.2	3.5	3.4	3.8	11.1	10.2	3.5	3.4	3.8	6,634	0.92	5,111	0.64	・山の手小学校、小樽公園等へのアクセス機能 ・市内バス路線	—	・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 ・指定避難所(山の手小学校、建設部庁舎)へのアクセス路	—	—	・緑山手線、入船線、公園東通と交差・接続し、都市内道路ネットワーク ・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、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ない。 (幹線系道路密度①3.5≦③3.8) (道路密度②10.2≧③3.8)	・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。	・特になし(小樽公園が近接しているが影響なし)	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング ・於古撥川を横断する橋梁 ・沿道法面の擁壁	—	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・急勾配の箇所のロードヒーティング ・於古撥川を横断する橋梁 ・沿道法面の擁壁	・なし	検討継続	・緊急避難場所に指定されている「小樽公園」の外郭を形成する道路であり、都市防災機能上(避難路)としての必要性は高い。 ・北ガス(第3次防災拠点)へは、入船線および当該路線を通ることが必須(現道は第3次緊急輸送道路)であり、代替機能をもつ路線は他にはなく、検討を継続する	2	2	5,126	0.64
20	最上町線	3・4・24	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(6)山手地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1低、1中高	24	8	〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・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。	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	78	0.01	45	0.01	・行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化に寄与せず、必要性は低い。	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があり、行き止まり区間であるため、道路の連続性に影響はなく、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ない。 (幹線系道路密度①3.5≦③4.1) (道路密度②12.7≧③4.1)	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・道路機能上、必要性が低く、「廃止」の方向で検討	2	2	45	0.01
21	奥船線	3・4・25	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1中高、近商、1住	19	19	〇昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・入船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	・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。 ・入船線との交差部(隅切など)は、交差角や線形等の再検討が必要	11.1	10.5	3.9	3.4	3.8	11.1	10.5	3.9	3.4	3.8	1,013	0.14	2,983	0.37	・奥沢小学校等へのアクセス機能	—	・指定避難所(奥沢小学校)へのアクセス路	—	—	・若松線、入船線と接続しており、都市内道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。 (道路密度①3.9≧③3.8)	・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。	・特になし(栗山公園が近接しているが影響なし	・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	—	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・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	・なし	検討継続	・避難所に指定されている奥沢小学校への唯一のアクセス道路であり、都市防災機能上(避難路)の必要性は高く、検討を継続する	2	2	3,623	0.45
22	新富線	3・4・26	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・JR線高架橋との交差あり(高さ制限1.8m) 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(現道あり) 【用途地域】 ・準工	26	26	〇昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、二等大路第二類第五號線として「勝納町三番地ニ於テ一等大路第三類第七號線(本通南線)終点ヨリ起リ新富町五十一番地ノ一地先ニテ一等大路第三類第九號線(花園線)ヲ横切リ真栄町百番地先ニテ勝納川ヲ渡リ奥澤町五丁目八十番地ニ於テ一等大路第三類第十號線(若松線)ニ接続スル路線」との記載 ・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 ・昭和38年の道路網の全面見直しにより、現在の臨港線(起点)から大通北線(終点)までの区間となった。	・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。 ・現計画ではJR函館本線との交差部(高架)の建築限界の確保が困難	11.1	10.2	2.2	3.4	3.3	11.1	10.2	2.2	3.4	3.3	2,932	0.81	1,774	0.22	・沿道周辺の用途地域は準工業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能の必要性が低下、並行して若松線があり、必要性は高くない。	—	—	—	—	・大通北線、本通線、臨港線と交差・接続しており、都市内道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①2.2≦③3.3) (道路密度②10.2≧③3.3)	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・道路機能上、必要性が低く、「廃止」の方向で検討	2	2	1,731	0.48

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価 重要度が高い道路機能 交通機能 現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
23	桜町本通	3・4・27	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(8)朝里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等　一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全線用地取得済み 【用途地域】 ・近商、1住、準工業	0	0	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・全線計画断面での整備が完了	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	5,542	0.77	5,898	0.74	・桜小学校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 ・市内バス路線	—	・指定避難所（桜小学校）へのアクセス路	—	—	・小樽中央線、東小樽線に接続し、都市内道路ネットワークを形成 ・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、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるが、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.8≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）	・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。	—	—	—	—	—	・なし	存続	・既計画の幅員で全線用地取得済み（計画の横断面構成で整備されていない）であるため、既計画での存続とする	2	2	6,722	0.84
24-1	オタモイ線（起点～幸線）	3・4・29	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(2)長橋・オタモイ地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・地形的制約(崖地、の り面等)により沿道土地利用が困難な区間あり。 ・その他の区間には、市営住宅や住宅等が建ち並び、未利用地が点在 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1低、1中高	25	21	○昭和47年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和47年の道路網の全面見直しにより、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 ・幸町区画整理事業（組合施行・昭和43年～47年）	・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。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	1,670	0.23	2,048	0.26	・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、事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線	—	—	—	・区画整理事業により整備された街区を幹線ともに形成する路線	・幸線、長橋大通と交差・接続し、都市内道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度①9.4≧③3.5）	・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。	—	・沿道法面の擁壁 ・起点付近のオタモイ川の暗渠	・特になし（近隣に埋蔵文化財包蔵地あり）	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・沿道法面の擁壁 ・オタモイ川の暗渠	・なし	検討継続	・沿線には建物が連担、土地利用への影響が大きく、多額の移転補償費を要する。計画幅員、線形での整備は現実的に困難 ・現道幅員が狭いため、幅員の縮小変更も困難であり、代替機能を担う現道がないため、検討継続とする。（現道幅員9.1m）	2	2	2,048	0.26
24-2	オタモイ線（幸線～終点）			【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が立地し、未利用地が点在 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1低	25	2		・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。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	30	0.01	16	0.00	・行き止まり区間であり、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。	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があり、行き止まり区間であるため、道路の連続性に影響はなく、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるが、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度②9.4≧③3.5）	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・現計画は、市街化区域と調区の区域界を終点としているが、行き止りの区間であるため、「廃止」の方向で対応が可能かも検討	2	2	16	0.00
25-1	蘭島仲通（起点(駅)～蘭島中央線）	3・4・30	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(1)塩谷地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商	5	5	○昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和47年の道路網の全面見直しにより、蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定	・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。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	153	0.02	84	0.01	・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。	—	—	—	—	・蘭島中央線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度②9.4≧③3.5）	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2	84	0.01
25-2	蘭島仲通（蘭島中央線～終点）			【沿道土地利用】 ・現道は無く、住宅が数棟立地、区域区分とんどが未利用地 【用地取得状況】 ・全区間未取得 【用途地域】 ・1住、近商	5	5	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	・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。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	0.0	0	3.4	3.5	164	0.05	85	0.01	・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者が減少傾向、必要性は低い。S53年:84万人／年→H30年:約10人／年	—	・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）が存在、必要性は低い。	—	・街区を形成するが路線であるが、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。	・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、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ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度②9.4≧③3.5）	・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。	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	—	0	0.00

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価 重要度が高い道路機能 交通機能 現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
26	簡島海岸線	3・4・31	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(1)臨谷地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・概通りの現道沿道は、住宅等が建ち並び、未利用地が点在 ・横通りの現道沿道は、住宅や海の家等が点在、未利用地が多い 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(一部現道の無い区間あり) 【用途地域】 ・1住、および調整区域	16	16	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和47年の道路網の全面見直しにより、簡島市街地の街区を形成する幹線街路として、簡島中央線、簡島幹通とともに追加決定	・現道の沿道には住宅等が立地し、河川(簡島川)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	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	47	0.01	29	0.00	・JR簡島駅から簡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人／年	—	・津波発生時の避難路・避難経路ではあるが、現道や土地利用の状況等から、必要性は高くない。	—	・街区を形成する路線であるが、津波災害警戒区域内(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。	・現道が無い区間があることから、廃止した場合、道路の連続性への影響や、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ない。 (幹線系道路密度:①2.5≦③3.5) (道路密度:2.9/4≦③3.5)	・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。**	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2＆なし	81	0.02
27	十万坪線	3・4・32	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道はあるが、沿道は未利用 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1低	2	0	〇昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定をみ、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するため区画整理の規幹をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・本市施行の結岡宅地造成事業(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	・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	11	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	451	0.06	265	0.02	・行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化に寄与せず、必要性は低い。	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があり、行き止まり区間であるため道路の連続性に影響はなく、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ない。 (幹線系道路密度:①2.8≦③2.9) (道路密度:①10.8≧③2.9)	・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。**	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	1	265	0.03
28	御膳水通	3・4・33	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、2住	9	9	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・特に記載なし、道路網の全面見直しにより追加決定 ・昭和40年に区画整理の規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結し、街区形成する幹線街路として追加決定	・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。	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	2,811	0.39	1,061	0.13	—	—	・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(道路館)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。	—	—	—	・銭函海岸線、銭函運河線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度:①2.8≦③2.9) (道路密度:②10.8≧③2.9)	・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。**	—	・ボンナイ川の暗渠	—	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・ボンナイ川の暗渠	・なし	検討継続	・海岸線の縦軸であり、都市防災機能上(津波発生時の避難路)、必要性は高い。	2	2	2,310	0.29
29-1	東小樽線（起点～桜町本通）	3・5・34	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(7)南小樽地域及び(8)朝里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり ・都市計画公園区域(地区公園・平磯公園)と重複する区間あり 【用途地域】 ・1住、1中高、近商	40		〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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されたものと想定される。	・現道の沿道には住宅等が建ち並び、隣接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。 ・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。	11.1	10.5	2.5	3.4	3.2	11.1	10.5	2.5	3.4	3.2	1,344	0.19	1,475	0.18	・桜地区から住宅地を通過し、JR小樽築港駅や市内中心部へのアクセス機能を有する路線であるが、隣接して桜町本通線(概成済み・市内バス路線)があり、現状、交通障害も発生していないことから、必要性は低い。	—	—	—	—	・小樽中央線、桜町本通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度:①2.5≦③3.2) (道路密度:①10.5≧③3.2)	・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。**	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する (小樽築港駅前広場が東小樽線の一部として決定されており、名称の変更が必要)	2	2	1,383	0.19
29-2	東小樽線（桜台線～朝里温泉通）		【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章地域別方針、(8)朝里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の無い区間を除き、沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり ・都市計画公園区域(地区公園・朝里川公園)と重複する区間あり 【用途地域】 ・1住、1中高、準工		10	〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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されたものと想定される。	・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、橋梁等の構造物の新設、用地取得など)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)の区間については、現道に合わせた線形変更が必(開発許可番号第10号S55.5.12、第変8号S55.8.21)	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	272	0.03	・桜・望洋台地区から札幌自動車道朝里ICへのアクセス機能を有するが、桜台線、東小樽環状線、朝里温泉通を経由するルートが整備済みであり、現状、交通障害も発生していないことから、必要性は低い。	—	—	—	—	・桜台線、朝里温泉通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・現道がない区間があることから、廃止した場合、道路の連続性への影響や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ない。 (幹線系道路密度:①2.8≦③2.9) (道路密度:①10.8≧③2.9)	・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。**	—	—	—	—	—	—	廃止	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する (桜ロータリー～桜台線、朝里温泉通～小樽中央線までの2区間について、名称の変更が必要)	2	２＆なし	0	0.00

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	交通機能 現状密度 市全体	交通機能 現状密度 ②全体	交通機能 現状密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	交通機能 将来密度 市全体	交通機能 将来密度 ②全体	交通機能 将来密度 ①幹線系	交通機能 望ましい密度 市全体	交通機能 望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	交通機能	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
30	東通線	3・5・35	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、未利用地が点在 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商	42	42	〇昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、二等大路第二類第四號線として「入船町二丁目五十三番地先ニ於テー等大路第三類第八號線(入船線)ヨリ分岐シ永井町二丁目十八番地ニ至ル路線及永井町三丁目十八番地ヨリ南小樽駅前ニ至ル路線」との記載 ・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	・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。 ・区域内の一部に市の貸付地があり、契約者との調整が必要(契約管財課)	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,906	0.53	1,867	0.23	・沿道周辺の用途地域は近隣商業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能が低下しているため、必要性は低い。	―	―	―	―	・花穂中央線、公園通、入船線と接続しており、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、配置バランスにも影響はない。 (道路密度①9.1≧③4.3)	・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。**	―	―	―	―	―	―	**廃止**	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	2	2	1,340	0.37
31-1	公園東通（起点～公園通）	3・5・36	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 及び(6)山手地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には市役所等の公共施設、住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・用地取得済み 【用途地域】 ・1住、1中高	11	2	〇昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・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	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	569	0.08	553	0.07	・市役所等の公共施設へのアクセス機能 ・市内バス路線	―	・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	―	―	・緑山手線、花穂中央線などと交差・接続し、都市内道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①3.3≦③4.1) (道路密度②12.7≧③4.1)	・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。**	―	・於古撥川の橋梁および擁壁	―	―	・於古撥川の橋梁および擁壁	・なし	**検討継続**	・富岡～入船への接続道路、小樽中央線(国道5号)の混雑の緩和、小樽公園への接続道路となる道路網ネットワークとして重要な路線である。 ・都市防災機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	278	0.04
31-2	公園東通（公園通～花園学校通）		【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の山側沿道には花園小学校が立地、海側沿道は住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり (現道あり) 【用途地域】 ・1住、1中高	11	0		・擁壁等の構造物の新設など、多額の事業費を要する。(小樽公園及び花園小学校敷地)	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	11.1	9.9	3.5	3.4	4.1	1,295	0.18	1,274	0.16	・花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能	―	・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	―	・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	・公園通、花園学校通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①3.3≦③4.1) (道路密度②12.7≧③4.1)	・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。**	―	・沿道法面の擁壁	―	―	・沿道法面の擁壁	・なし	**検討継続**	・沿線には緊急避難場所等に指定されている小樽公園、花園小学校、青園中学校の外郭を形成する道路であり、都市防災機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。 ・公園および学校敷地側への片振りであるため、整備民地への影響はほとんどない。	2	2	1,377	0.17
31-3	公園東通（花園学校通～終点）		【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(5)中央地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の山側沿道の一部には青園中学校が立地、その他沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高	11	9		・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。	11.1	9.9	3.5	3.4	3.7	11.1	0.0	0	3.4	3.7	521	0.07	312	0.04	・花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能	―	・指定避難所(花園小学校、青園中学校)へのアクセス路	―	・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	・花園学校通、公園南通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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、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ない。 (幹線系道路密度①3.5≦③3.7) (道路密度②9.9≧③3.7)	・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。**	―	・沿道法面の擁壁	―	・建て替え困難な小規模な残地が多数発生	・支障物件が多い ・沿道法面の擁壁	・なし	**検討継続**	・都市防災機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	312	0.04
32	新宮横通	3・5・37	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(9)銭函地域 4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道は無く、既成市街地内を当該道路が縦断 【用地取得状況】 ・全線未取得 (現道無し) 【用途地域】 ・工業、1住、2住、近商	19	18	〇昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定をみ、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するため区画整理の根幹をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・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追加決定 【参考】 ・国道337号札幌側は、市施行の区画整理事業(昭和57年～平成元年)、国道337号小樽側は、民間開発行為(平成5年～平成6年)	・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。 ・既成市街地を擁壁等の大型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崩壊が懸念される。	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	0.0	0	3.4	2.9	0	0.00	2,468	0.09	・並行して道央新道、道道銭函停車場線、市道御前水通線があり、交通機能上の必要性は低い。	・大型構造物による日照や地区景観への影響懸念	・整備後は津波災害警戒区域内からの避難路・避難経路となるが、並行して道道銭函停車場線等の縦軸の路線があり、必要性は低い。	―	・区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置付けに変化が生じており、必要性は低い。	・銭函海岸線、小樽中央線等と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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く、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ない。 (幹線系道路密度①2.8≦③2.9) (道路密度②10.8≧③2.9)	・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。**	―	―	―	―	―	―	**廃止**	・当該区間は現計画での必要性が低く、廃止の方向性で検討する	4	―	0	0.00

No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	①現状整理 c（件） 第53条許可件数	①現状整理 c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価 重要度が高い道路機能 交通機能 現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③評価対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）	必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価 自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）	■検証結果（見直しの方向性） 「変更」「廃止」「検討継続」「存続」のうち、いずれの方向性か	見直しの方向性の理由等	道路網検証 都決車線数	道路網検証 見直し後車線数	将来交通量（見直し後） 交通量（台/日）	将来交通量（見直し後） 混雑度
33	東小樽環状線	3・5・42	【第2次都市計画マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(7)南小樽地域、及び⑧朝里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については（中略）計画の見直しを行い（後略） 【小樽区域マス】 〇2.都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針、(1)交通施設　②主要な施設の配置方針 一市内地域間や主要な拠点間を結ぶ道路網の形成の促進に努める。	【沿道土地利用】 ・起点付近の現道の沿道に住宅、店舗等が立地するほかは現道が無く山林 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・工業、1低層、1住、調整区域	14	14	〇昭和53年当初決定時の関係図書 ・「小樽市東南地域開発に伴う幹線道路の整備をはかるため、当該路線を新設及び変更しようとするものである。」との記載 ・東南地域における新市街地の主軸を担う幹線道路 （「小樽市東南地域開発基本計画（昭和54年3月策定）」）	・起点付近に住宅、店舗等が立地、移転補償費や工事費など多額の事業費を要する。	11.1	10.1	2.7	3.4	3.5	11.1	10.1	2.7	3.4	3.5	0	0.00	530	0.06	・市内地域間を結ぶ都市幹線道路	—	・第2次緊急輸送道路（国道393号）	—	・東南地域における新市街地の主軸を担う路線	・若松線、朝里温泉通、望洋線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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く、幹線系道路密度での配置バランスに影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.7≦③3.5） （道路密度②10.1≧③3.5）	・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。	・特になし（位置付けは無いが、山林地帯の主に現道がない区間で都決）	・山林を通るトンネル ・樹断有配が急な箇所のロードピーティング	—	・一部において住宅が建っている部分を通過し、空洞化や地域コミュニティの分断の恐れがある。	・支障物件が多い ・山林を通過するトンネル ・樹断有配が急な箇所のロードピーティング	・なし	検討継続	・東南地域開発計画により、用途地域も指定されているため、北海道新幹線の開通と合わせた一体的な検討が必要である。 ・道に対し整備要望中、過去に道において線形変更の検討した経緯（H15頃）があり、道と調整する。	2	2	531	0.06
34-1	和宇尻中央通（札文琴通～歌棄通）	3・4・47	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　一地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には北海道高等盲学校が立地 ・現道は無く、未利用地を計画道路が縦断 （河川横断あり） 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （一部学校敷地あり） 【用途地域】 ・一中高、準工	0	11	〇平成4年の決定当時の関係図書 ・理由書に、「小樽市銭函地区の将来の円滑な自動車交通の確保と、周辺土地利用との整合を図り、都市計画道路を本案のとおり変更」との記載 ・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札文琴通、歌棄通、銭函新通ともに追加決定	・河川横断（札文琴川）があり、橋梁等の構造物の新設に多額の事業費を要する。	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	768	0.10	・高等盲学校、高等支援学校へのアクセス機能	—	・指定避難所（高等盲学校）へのアクセス路	・下水道計画（汚水・雨水）あり。	・歌棄通等と街区を形成	・札文琴通、歌棄通、銭函新通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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く、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）	・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。	—	・がけ地の擁壁、橋梁	—	—	・がけ地の擁壁、橋梁	・なし	検討継続	・道路機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	768	0.10
34-2	和宇尻中央通（歌棄通～終点）		【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　一地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道は無く、ほぼ未利用地（終点付近に住宅が数棟立地） ・計画道路の沿道には北海道小樽高等支援学校が立地 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （一部学校敷地あり） 【用途地域】 ・一中高、準工		11	〇平成4年の決定当時の関係図書 ・理由書に、「小樽市銭函地区の将来の円滑な自動車交通の確保と、周辺土地利用との整合を図り、都市計画道路を本案のとおり変更」との記載 ・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札文琴通、歌棄通、銭函新通ともに追加決定	・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。	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	51	0.01	・高等盲学校、高等支援学校へのアクセス機能	—	・指定避難所（高等盲学校）へのアクセス路	・下水道計画（汚水・雨水）あり。	・銭函新通等と街区を形成	・札文琴通、歌棄通、銭函新通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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く、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）	・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。	—	・がけ地の擁壁	—	・整備による地域コミュニティの分断	・支障物件が多い ・がけ地の擁壁	・なし	検討継続	・道路機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	51	0.01
35	歌棄通	3・4・49	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　一地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が低密度で立地 ・計画道路の終点付近に小樽高等支援学校が立地 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （現道の無い区間は学校敷地） 【用途地域】 ・一中高、準工	1	1	〇平成4年の決定当時の関係図書 ・理由書に、「小樽市銭函地区の将来の円滑な自動車交通の確保と、周辺土地利用との整合を図り、都市計画道路を本案のとおり変更」との記載 ・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、札文琴通、銭函新道とともに追加決定	・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	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	717	0.10	・高等支援学校、高等盲学校へのアクセス機能	—	・指定避難所（高等盲学校）へのアクセス路	・下水道計画（汚水・雨水）あり。	・和宇尻中央通等と街区を形成	・和宇尻中央通、小樽中央線と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・現道がない区間があることから、廃止した場合、道路の連続性への影響や幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）	・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。	—	・がけ地を縦断する高盛土	—	—	・がけ地を縦断する高盛土	・なし	検討継続	・道路機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	717	0.10
36	銭函新通	3・4・50	【第2次都市マスタープラン】 〇第4章 地域別方針、(9)銭函地域　4)地域づくりの方針、②都市環境等　一地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・計画道路の沿道に住宅等が立地、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全額用地取得済み 【用途地域】 ・一中高、準工	0	–	〇平成4年の決定当時の関係図書 ・理由書に、「小樽市銭函地区の将来の円滑な自動車交通の確保と、周辺土地利用との整合を図り、都市計画道路を本案のとおり変更」との記載 ・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、札文琴通、歌棄通とともに追加決定	・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 （小樽建設管理部から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、合意が得られず事業未完了）	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	214	0.03	・高等支援学校、高等盲学校へのアクセス機能	—	・指定避難所（高等盲学校）へのアクセス路	・下水道計画（汚水・雨水）あり。	・和宇尻中央通等と街区を形成	・小樽中央線、和宇尻中央通と交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・現道がない区間があるため、廃止した場合、道路の連続性への影響や幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2≦③2.9） （道路密度②10.8≧③2.9）	・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。	—	・起点部は交差点形状が複雑	—	—	—	なし	検討継続	・道路機能上、必要性が高く、代替路線がないため検討を継続する。	2	2	214	0.03
37	塩谷小学校通	3・3・54	【第2次都市マスタープラン】 〇第4環地域別方針、(1)塩谷地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、（中略）計画の見直しを行い（後略）	【沿道土地利用】 ・現道は無く、起点周辺に事務所、住宅、市営住宅が数棟立地しているほかは現道が無く山林 【用地取得状況】 ・未取得用地あり （一部市営住宅敷地） 【用途地域】・1種住居、準工業および調整区域	0	0	〇平成11年の決定当時の関係図書 ・「北海道における将来の高速交通体系を勘案するとともに、小樽市の円滑な自動車交通の確保を図るため、都市計画道路を本案のとおり変更」との記載 ・小樽山手通（自動車専用道路）と小樽中央線（主要幹線街路）とを連絡するインター線（都市幹線街路）	・跨線橋（JR函館本線）などの構造物の新設が必要、多額の事業費を要する。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	0	0.00	1,894	0.20	・後志自動車道（小樽山手通）塩谷ICへのアクセス機能	—	・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	—	—	・小樽山手通、小樽中央線と接続・交差し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・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く、幹線系道路密度での配置バランスに影響があるものの、全体道路密度では問題ない。 （幹線系道路密度①2.5≦③3.5） （道路密度②9.4≧③3.5）	・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。	—	・JR函館本線との立体交差の構築 ・沿道法面の擁壁	—	—	・JR函館本線との立体交差の構築 ・沿道法面の擁壁	・なし	検討継続	・交通機能及び都市防災機能上重要な路線 ・高速道路の道路管理者であるNEXCO東日本、国道の道路管理者である北海道開発局、道道の道路管理者である北海道との協議が必要 ・接続する「小樽山手通（後志自動車道）」が2車線の暫定供用済み	2	2	1,894	0.20