

## 第 1 9 1 回小樽市都市計画審議会 会議録

[開催日時] 令和4年3月22日（火） 午前9時30分～午前10時45分

[開催場所] 小樽市民会館 2階 8・9・10号室

### [会議次第]

- 1 開 会（都市計画課長）
- 2 挨拶（会長）
- 3 報 告
- 4 議 題
  - (1) 諮問事項  
都市計画道路の見直しについて
  - (2) その他
- 5 閉 会

### [出席委員]（名簿順）

瀬戸口 剛<sup>せとぐち つよし</sup> 会長、大津 晶<sup>おおつ しょう</sup> 会長職務代理者、高野 伸栄<sup>たかの しんえい</sup> 専門委員長、正田 亨<sup>しょうだ とおる</sup> 委員、

平松 正人<sup>ひらまつ まさと</sup> 委員、小貫 元<sup>おぬき はじめ</sup> 委員、佐々木 秩<sup>ささき つかさ</sup> 委員、須貝 修行<sup>すがい のぶゆき</sup> 委員、千葉 美幸<sup>ちば みゆき</sup> 委員、

前田 清貴<sup>まえだ きよたか</sup> 委員、會見 英子<sup>あいみ えいこ</sup> 委員、井坂 宣人<sup>いさか のぶひと</sup> 委員、前田 正夫<sup>まえだ まさお</sup> 委員、村上 早苗<sup>むらかみ さなえ</sup> 委員

以上 13名 + 1名（専門委員）

[欠席委員] 北島 吉治<sup>きたじま よしはる</sup> 委員、馬場 孝治<sup>ばば こうじ</sup> 委員 以上 2名

### [説明のための出席者]

《建設部》松浦部長、山岸次長

《都市計画課（事務局）》伊藤課長、松原主査、高橋主査、澤田、佐藤

## 次第1 開会

### 【PP1】

#### 《事務局》

それでは、定刻となりましたので、ただ今から「第191回小樽市都市計画審議会」を開催いたします。

本日の審議会ですが、新型コロナウイルス感染予防のため、座ったままで失礼いたします。また、座席の距離を空けるなどの対策を取らせていただきましたが、大人数が長い時間会議室にとどまることは感染リスクが高まることや、会場の御都合もありまして、10時30分頃を目途に終了できればと思いますので御協力お願い致します。

委員の皆様におかれましては、御多忙の中御出席を賜り誠にありがとうございます。

また、前回の第190回都市計画審議会につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、会議形式による開催が困難な状況となりましたことから、やむを得ず書面による審議とする手法が望ましいと判断いたしまして、急きょ書面会議とさせていただきます。会長をはじめ委員の皆様には御協力、御対応いただき、大変ありがとうございました。

書面会議の結果につきましては後ほど、改めて御報告させていただきます。

本日は、諮問事項である議題として、「都市計画道路の見直しについて」がございしますが、都市計画道路の見直し専門委員会から、委員長に御出席いただいておりますので、ご紹介させていただきます。学識経験者として委嘱されました高野委員長です。

#### 《高野委員長》

高野です。どうぞよろしく申し上げます。

#### 《事務局》

続きまして、本日の出席状況ですが、北島委員、馬場委員が所用により欠席されているため、13名となっております。

また、瀬戸口会長につきましては、Web会議システムによる出席となっております。

小樽市都市計画審議会条例に規定されております会議の成立要件である「過半数」を越えていることを御報告いたします。

また、審議会の公開・非公開の件であります。本日の審議会は「公開」ということで進めさせていただきたいと思っております。

それでは、ここで、本日の議題に入る前に、第190回の書面会議の結果について、事務局から御報告させていただきます。

ここでは協議事項の結果のみ御報告させていただきます。

本日机上に配布いたしました「第190回小樽市都市計画審議会 会議録」を使用して御説明いたしますが、資料に不足はございませんでしょうか。

それでは、「第190回小樽市都市計画審議会 会議録」を御覧ください。

協議事項の議案は、1件ございまして、1ページの議案1「都市計画道路の見直しについて」、御審議いただき、「意義なしと認め、同意する」ということで御承認いただいております。

つづきまして、本日机上配布しております会議次第を御覧ください。

本日の会議でございますが、

次第3の報告では、都市計画道路の見直し専門委員会からの報告となっております。

また、次第4の議題としては、諮問事項として、

「都市計画道の見直しについて」御審議いただきます。

ここで本日の資料の確認をさせていただきます。

まず、事前に配布させていただいております資料No.1から資料No.2-5までの6種類となっております。そして、本日机上配布しております、「会議次第」、「第190回小樽市都市計画審議会 会議録」、「座席表」、「諮問書の写し」となっております。

過不足はございませんでしょうか。

それでは、次第に従いまして、議題に入らせていただきます。

まず、瀬戸口会長から御挨拶を頂戴し、以降の議事の進行をお願いしたいと思います。

瀬戸口会長については、業務上の都合によりウェブでの参加となりました。

機器のトラブル等によっては、議事進行がうまく行かない場合もございますので、そのところについては、皆様に御協力をお願いしたいと思います。

それでは、会長、どうぞよろしくお願い致します。

## 次第2 挨拶

### 《瀬戸口会長》

皆様、おはようございます。

本日は年度末の大変お忙しい時期にも関わらず、御出席賜りまして誠にありがとうございます。また、まん延防止措置が解除されたとはいえ、コロナの対策を執りながら、このような会議となりましたところを、そのうえで、御出席していただきましたことを大変ありがたく思っております。

大変申し訳ございませんが、公務の関係上、オンラインでの参加とさせていただくことをお許し願いたいと思います。よろしくお願い致します。

それでは、早速ですが、第191回小樽市都市計画審議会の議事を次第に従って進めさせていただきます。

本日の審議会につきましては、公開で進めさせていただきますが、傍聴希望者の人数について事務局より御報告をお願い致します。

#### 《事務局》

傍聴希望者数は、0名でございます。

#### 《瀬戸口会長》

本日は、傍聴者なしということで、このまま進めさせていただきます。

それでは、次第の3にあります、報告について、事務局からお願いします。

### 次第3 報告

#### 《事務局》

それでは、次第の3、報告について進めさせていただきます。

令和2年10月19日の第187回都市計画審議会において諮問させていただいた案件になります。

長期未整備となっている都市計画道路について、都市計画道路の見直しについて、どのような方向性を持って見直すべきか、ということで、諮問をさせていただきました。

そして、都市計画道路の見直しについては、当審議会に、小樽市都市計画審議会条例に基づく「専門委員会」を設置しまして、調査・検討を行った上で、御審議いただくことで了承をいただいております。

今までに専門委員会で行った検証内容については、第188回、第189回都市計画審議会において中間報告を行いました。

報告書の提出につきましては、北海道大学 工学研究院で教授を務められており、このたび専門委員会の委員長としてご尽力をいただきました高野委員長にお願いしたいと思っております。

まず、高野委員長から、専門委員会における検討経過などについて御説明をお願いしたいと思います。

委員長、どうぞよろしくお願い致します。

#### 《高野委員長》

北海道大学の高野でございます。

この度、小樽市の都市計画道路の見直し専門委員会と致しまして委嘱を受け、市内にある、長期未整備となっている都市計画道路について、どのような方向性を持って見直すべきか、学識経験者、各行政機関の職員、全6名で構成する専門委員会の中で、検討をしております。

委員会では、見直しに至った経緯や、都市計画上の目的、長期未整備であり、見直しの対象となった路線の現状や課題などについて、道路に関する基準、都市計画上の考え方などと照らし合わせまして、専門的な見地から協議し、また現地を確認いたしました上で、検討を重ねてまいりました。

また、見直しについては、北海道が定めた、都市計画道路の見直しガイドラインに沿って検討を進めてまいりました。

各路線、区間の、計画を廃止するのか、存続するかなど、見直しの方向性については、この見直しガイドラインで示されているフローに沿って方向性を出し、検証を進めておりました。

本日は、専門委員会の中で約1年、5回にわたり行ってきた検証について、取りまとめいたしました都市計画道路の見直しについての報告書を本審議会へ提出いたします。

昨年12月の20日の第5回専門委員会において、見直し方針の素案として、取りまとめを行いました。報告書の詳細については、この後、事務局の方から説明があると存じます、よろしく願いいたします。

#### 《事務局》

高野委員長、ありがとうございました。

本来であれば、高野委員長から本審議会の瀬戸口会長へお渡しいただくところですが、瀬戸口会長がウェブでの参加となりましたので、本審議会の会長職務代理者であります、大津委員へお渡しいただきたいと思っております。恐れ入りますが、お二方は、前の方に出していただき、提出と受取の方をお願いしたいと思っております。

#### 《高野委員長》

都市計画道路の見直しについて、専門委員会からの報告書を提出します。

#### 《大津委員》

報告書を確かに、受領いたしました。

#### 《事務局》

ありがとうございました。

なお、瀬戸口会長にも事前に、同じものを送付しております。

都市計画道路の見直し専門委員会からの報告書は、先ほど高野委員長からのお話のとおり、都市計画道路の見直し方針の素案として、取りまとめを行ったものでございますが、この後の議題になります、都市計画道路についての、見直し方針の原案として、詳細はこの後御説明させていただき、御審議いただきたいと思っております。

都市計画審議会では、本日の御審議のあと、都市計画道路の見直しの方針案として答申をいただきたいと考えております。

その後の方針策定までの流れは、答申を頂いた方針案を来月4月から5月にかけてパブリックコメントや住民説明を行い、市役所庁内の関係部長会議を経て、見直し方針が策定となる流れになっております。

報告については、以上になります。

### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

専門委員会の方で御尽力いただきました高野先生、大変ありがとうございました。

小樽市は非常に歴史が長いものですから、見直しの対象道路の数が多いかと思えます。そういう意味では、高野先生には御専門的な観点から、非常に多くの検討をいただきまして、御尽力いただきましたところ感謝申し上げます。ありがとうございます。

ただいま、事務局から、「専門委員会からの報告について」説明がありました。何か御質問・御意見はございませんでしょうか。

また、これより質疑に入りますので、報道機関の方々の写真撮影につきましては、これ以降ご遠慮していただきますのでご了承下さい。

また、この後の議案につきましても同じ内容を検討させていただきますので、その中でも、御意見等いただければと幸いです。

それでは、本日の議題であります議題の（１）諮問事項になります。

「都市計画道路の見直しについて」ですが、前回の書面開催による審議会において、一度説明をいただいておりますが、改めて事務局より説明をいただき、審議・答申を行いたいと思えます。

各路線ごとの、具体的な見直し方針につきましては、市内を４つの区分に分けて説明していくようなので、地区ごとで区切りながら議論をしていきたいと思えます。

それでは、事務局から説明をお願いします。

## 次第４ 議題

### 【議案１】 P P 2

#### 《事務局》

都市計画課の松原です。よろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。

諮問事項の、「都市計画道路の見直しについて」、御説明させていただきます。

説明につきましては、スクリーンで御説明させていただきますが、見えづらい場合は、お手元の資料No.1 パワーポイント説明用資料と合わせて御覧ください。

それでは、スクリーンを御覧ください。

### 【議案１】 P P 3

まず最初に、見直しの検証方法について御説明させていただきますが、

その後引き続き、検証に基づいた具体的な方針である、存続、変更、廃止、検討継続の4つの方針のうち、どれに振り分けをしたのか、地区ごとに説明を途中で区切って、説明させていただきたいと思います。

前回の審議会の説明と、くり返しになってしまいますが、前回は、書面会議でありましたので、今一度御説明させていただいた中で、御審議の方をお願いしたいと思います。

それではまず、見直しの検証について御説明いたします。

見直しの進め方につきましては、北海道が策定した見直しガイドラインの手順を基本として、第1段階から第4段階までの4段階で進めさせていただくこと、

そして、第一段階の見直し対象路線の抽出につきましては、決定後20年以上経過している幹線街路37路線を対象として、検証等を行うことになりました。

そして、この見直しの進め方に基づきまして、第2段階の「路線・区間ごとに必要性等の検証」のうち、必要性の検証や、実現性の検証および代替路線の有無について整理を行いました。

#### 【議案1】PP4

第2段階の、必要性の検証の整理項目としては、道のガイドラインにおいて①から⑥までの6項目ございました。

- ① 現状の整理
- ② 計画決定時の位置付けについて
- ③ 整備する場合の課題について
- ④ 道路密度について
- ⑤ 道路機能はどのようになっているのか
- ⑥ 道路の連続性・配置バランスがどのようになっているのか

以上の事項を、必要性の検証として整理いたしました。

#### 【議案1】PP5

必要性の評価については、評価フローに基づいて整理を行いました。

フローの一番目としては、将来交通量が計画交通量以上あるのか。

次に、道路機能において重要な機能を有しているのか。

次に、連続性、道路密度、配置バランスに問題がないか。

以上の評価フローにより、必要性が高い区間が**38区間**、必要性が低い区間が**20区間**となりました。

#### 【議案1】PP6

次に、実現性の検証になります。

北海道の見直しガイドラインにより、事業の実現性を検証する項目としては、5項目ございます。

- ① 自然環境への影響について
- ② 道路構造についての課題について

- ③ 社会環境への影響について
- ④ 市街地環境への影響について
- ⑤ 財政環境についての課題について

これら5つの項目の整理のほかに、機能を代替する路線があるのか、ないのかについても整理することになっておりますので、代替路線の有無についても整理しました。

#### 【議案1】PP7

計画の廃止や変更を行なう場合、当該道路に求められる機能を代替する路線が他があれば、廃止や変更をすることが可能な場合がありますので、代替路線の有無を整理します。

どのような道路が、代替路線になるのかは、見直しガイドラインに3つ示されています。

一つ目の条件は、路線の位置及び方向について、概ね300m以内に、起終点が近く、概ね同じ方向にあること。

二つ目の条件は、路線が有する機能について、交通機能として車道は2車線が確保され、歩車分離された歩道が整備されていること。都市防災機能として避難路、延焼防止機能等が確保されていること。

三つ目の条件は、代替路線の幅員になります。幹線街路の代替路線の幅員は、14m以上を確保すること。

#### 【議案1】PP8

ここまでが第2段階での検証となっております。

#### 【議案1】PP9

第2段階で行った、必要性の検証、実現性の検証を基に、第3段階の見直しの方向性について、検証していきます。

#### 【議案1】PP10

見直しの方向性は、存続、存続（変更）、廃止、検討継続の4つに区分いたします。

#### 【議案1】PP11

方向性を判断する流れについては、こちらの図になりますが、見直しガイドラインに示されているものになります。

上の方に、1) 必要性の検証から、下にイエス、右にノーとなっておりますが、小樽市では、必要性高い、低いとしております。

また、必要性高いものは、実現性の検証に進み、必要性低いものは、**廃止**に向けて検討を進めるとなっておりますが、小樽市では、すべての路線、区間について、実現性の検証に進めた中で、慎重に判断させていただきました。

図の中ほどに、**2) 実現性の検証**がありますが、検証する5つの項目において、課題が1項目以上該当があるのか、ないのかによって、次のフローに進むという流れになっております。事業の実現を行うにあたり、5つの項目において、課題がない場合は、フロー図を右に進み、**存続**の方向で検討を進めるとし、課題がある場合は、フロー図を下に進み、都市計画の変更により実現性の課題に対応できるかどうか、検討することになります。

都市計画の変更により、実現性の課題に対応できる場合は、**存続（変更）**となり、対応できない場合は、下のフローに進み、現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか確認することになります。代替できる場合は、フローを右に進み、**廃止**に向けて検討を進めることとし、代替路線がない場合は、フローを下に進み、新たな路線の追加や他路線の変更により当該路線の機能を満足させることができるか確認することになります。

新たな路線の追加や他路線の変更ができる場合は、**廃止**に向けて検討を進め、できない場合は、**存続（適宜見直し）**小樽市では、**検討継続**という流れになります。

検討継続とは、限られた検討期間内で方向性を出さなければならないことから、都市間や地域間の交通を主に対象とする北海道決定の路線など、方針策定段階では最終判断できない路線や区間については、今後の交通状況や都市構造、社会経済情勢などの変化を見極めながら、今後整備の有無を含めた検討を継続していく路線として区分したものです。

こちらのフローにおいて、**存続（変更）**については、次のような変更を検討しました。

#### **【議案1】 PP12**

見直しガイドランを参考に、4つの変更を検討しております。

- a 車線数の変更
- b 線形の変更
- c 道路機能の変更
- d 幅員の変更

以上4つの変更が考えられます。

a 車線数の変更については、将来交通需要推計の交通量により、必要な車線数に変更します。

b 線形の変更は、良好な街並みの形成を阻害する場合など、線形の変更を検討します。

c 道路機能の変更についてですが、今回、見直し対象としているのは、都市全体の交通を担っている幹線街路や補助幹線街路という道路になりますが、都市全体の交通を担わない、区画街路と言われる道路など変更するという事です。

d 幅員の変更は、将来交通需要推計の交通量により、道路構造令上必要な幅員構成と、地域特性を考慮した幅員に変更します

以上、4つの変更について検討しました。

**【議案1】 P P 1 3**

次に、道路網全体の妥当性の検証について、御説明いたします。

見直しの第4段階においては、第3段階で出した、見直しの方向性について、妥当かどうか、道路網全体で検証を行います。

**【議案1】 P P 1 4**

見直しガイドラインでは、道路網全体の検証を行った結果、問題があれば、前に立ち返り、再度、見直し方針の検討を行うことになっております。

**【議案1】 P P 1 5**

こちらの図が、10年後の将来における交通量の推計結果になります。

資料No.2-5の方で、こちらの図をA3版で印刷したものを添付しています。

資料No.2-5の46ページになります。

**【議案1】 P P 1 6**

資料No.2-5の47ページは、市内中心部の拡大版の図面になります。

**【議案1】 P P 1 7**

道路網を評価する指標の一つに、混雑度があります。

混雑度は、道路にどれだけ車両を流せるのかという交通容量に対する交通量の比で算出されます。混雑度が1.25を超えると、ピーク時間だけでなく日中も慢性的に混雑する前の状態で、交通的に支障が出る可能性があるため、計画変更は難しくなります。

資料No.2-5の42ページには、現在の計画のまま、全線整備した際の将来交通を示していますが、43ページでは現在の計画を、今回お示しする見直し方針案のとおりに変更した際の混雑度を表してします。見直し方針通りに変更しても、混雑度の数値に変化、影響はありませんでした。

混雑度が、1.25を超えているのは、蘭島付近の国道5号と、平磯トンネルから港町の方に伸びる港湾道路になります。

港湾道路は、現在は2車線ですが、港湾計画上は4車線の計画となっており、計画どおりに整備されれば、混雑度は問題なくなります。

**【議案1】 P P 1 8**

道路網全体で妥当性を評価する指標に、道路密度による評価もいたします。

以前にも、御説明させていただきましたが、道路密度とは、算定する地区に、どれだけの道路延長があるのかという数値になります。現状の道路密度が、目標値である望ましい道路密度以上になっているのかを確認します。

**【議案1】 P P 1 9**

現状の道路密度については、3種類算定しています。

一つ目は幹線系、算定する地区内にある、幅員の広い12m以上の道路の密度。  
二つ目は全体、算定する地区内にある、幅の狭い5.5m以上も含めた道路の密度。  
三つ目は市全体、小樽市全体で、幅の狭い5.5m以上も含めた道路の密度。

#### 【議案1】PP20

望ましい道路密度については、都市計画マニュアルを参考に、小樽市全体で目標とする、望ましい道路密度と、評価する地区内で、目標とする、望ましい道路密度の二つの望ましい道路密度を設定しました。

道路密度に対する評価結果は、現状の道路密度でも、望ましい道路密度以上になっており、都市計画道路を廃止や変更を行っても支障ないことを確認いたしました。

#### 【議案1】PP21

以上のことにより、存続、変更、廃止、検討継続の4つに区分けした見直しの方向性について、第4段階において道路網全体での検証を行った結果、問題ないという結果になりました。

見直しの検証についての説明は以上になりますが、

#### 【議案1】PP22

見直し方針については、こちらの例のようにまとめました。全区間の資料としてまとめたのが、資料No.2-3と2-4になります。こちらの例では、最終的に「検討継続」の方向となった流れとなっております。

#### 【議案1】PP23

こちらの見直し方針策定の流れは、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。いままで、専門委員会で検証した結果をあてはめ、方針の方向性を出しております。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。

資料No.2-3では、1つの区間ごとに2枚でまとめ、左側のページに、見直し方針の方向性に至った大まかな流れを記載しております。そして、右側のページは、こちらのよう  
に方針の策定に至った詳細を記載しております。

#### 【議案1】PP24

ここで、配布した資料の説明をさせていただきますが、まず資料No.2-1についてですが、資料No.2-1は、見直し方針を明記した、市内全域の図面になります。

#### 【議案1】PP25

見直し方針の結果だけを一覧にしたのが、資料No.2-2になります。

存続や検討継続など、現在の計画と変わらない区間もありますが、幅員の縮小変更や、

廃止する区間は、約半数になっています。具体的には、全58区間あるうち、存続が3区間、変更が5区間、廃止が26区間、検討継続が24区間となっています。

資料No.2-3と資料No.2-4は、同じような情報を記載していますが、図面を入れ、見直し方針に至った経過をわかりやすいようにしたのが、資料No.2-3で、一覧表にしたものが資料No.2-4になります。

資料No.2-5については、会議の前段で、専門委員会から提出された報告書になりますが、これを見直し方針の素案とさせていただきました。

内容は、今までに中間報告において配布した資料と、本日御説明させていただく資料の内容をそのままに、体裁を変えたものになります。

別添として、資料No.2-1と資料No.2-3、資料No.2-4も添付することで考えております。

#### 【議案1】資料No.2-3 PP1

続きまして、見直し対象路線・区間ごとに、見直し方針案についてひと通り御説明させていただきたいと思いますが、存続、変更、廃止、検討継続の4つの方針の内、どのような結果になったのか、地区ごとに説明させていただきたいと思います。

それでは、資料No.2-3を御覧ください。

構成としては、本市は、東西に細長い地形でありますことから、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

まず、1ページの「①蘭島地区」ですが、蘭島地区は、3路線が未整備又は一部未整備となっております。

#### 【議案1】資料No.2-3 PP2

まず、2ページの「3・3・8 蘭島中央線 (No.6-1)」ですが、余市側の区間①になります。

2ページの右側に、方針策定の大まかな流れを記載しておりますが、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。

その次に、実現性の検証の部分では、蘭島川を横断する橋梁の工事がある、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。

**【議案1】資料No.2-3 PP3**

この検討継続に至ったプロセスを詳しく見る場合は、3ページになります。こちらのページは、先ほども御説明させていただきましたが、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。いままで、専門委員会で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。

このような整理で、以降のページを整理しております。

**【議案1】資料No.2-3 PP4**

次に4ページの**同じ路線**の、忍路側の区間②になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP6**

次に6ページの「**3・4・30 蘭島仲通 (No.25-1)**」、の起点側（蘭島駅側）の区間①になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP7**

この用途地域と都市計画道路の関係ですが、7ページの右側に図があります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP8**

次に8ページの**同じ路線**の終点側（海側）の区間②になります。

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。

次に10ページの「3・4・31 蘭島海岸線 (No.26)」になります。

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。

説明は以上であります。

#### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

それでは、御意見の方をいただきたいと思いますが、全体の方針の説明と蘭島地区の説明がありました。

まず、全体の考え方について、宜しければ高野先生から補足いただきたいと思いますが、小樽市の未整備の都市計画道路が58区間ありますが、非常に多いと思います。ほかの市町村ではなかなか無いような状況で、色々と御尽力されております。

また、高野先生の方で、交通量を詳細に推計まで調べていただき、検討していただいて、それから必要性を導きだしていただいております。非常に技術的に将来の都市計画道路のあり方まで含めてご検討いただいておりますので、ポイントとして基本的な考え方を教えて頂ければと思います。

#### 《高野委員長》

今、瀬戸口会長の方からお話がありましたように、将来の交通量というの見定めまして検討を行ってきました。

ここの審議会でも数度検討されているので、皆様もよくご存知だと思っておりますが、都市計画道路の廃止という言い方をすると、道路そのものが廃止すると思われる訳ですが、都市計画施設というものの認定を行うか行わないかという違いでございます。

例えば一般論ですが、小学校も都市計画施設として位置付けているものもあれば、位置付けていないものもございます。施設して位置付けると何が違うかということ、建物構造、敷幅だとかを大きな変更する場合、審議会にすべてかけるということになります。

そうしますと市民の皆さんから意見を聞いたり、この審議会でも議論したりということ、相当な手続きを経て変更をしないといけないということになります。

都市計画施設というものに位置付けることは、公共の為に、いろいろな手続きを踏まえるということになります。

一方ではその私権の制限といいますか、ここの施設というのは将来の予定がありますよという事を世の中に行っているわけでありますので、例えば、鉄筋のような硬い建築物をその施設内に作るということができなくなるわけでございます。

そういう意味では、委員会の中にございました、大変長年の積み重ねで昭和の初めから積み重なってきた都市計画道路ですので、これを機会に検討継続するというのをなるべく少なくして、はっきりさせた方がいいのではないですかと議論がありました。

ところが今の蘭島地区の御説明がありましたけれども、やはり国道の部分も先ほどの説明の部分もございました。国道の方で今後少し問題があるけれども、その問題はお金

の方でうまく対応すれば解決できるということになるかもしれないということで特に北海道庁さんや国道が管理している部分については、なかなか今の段階で白黒はっきりさせるっていうことができないようでした。

それもあって、検討継続が結構多くなってしまっていることがございます。

これは将来の確実性というものがなかなか読めないということもあって、検討継続ということが一番にあります。

その不確実性というものを減らすために交通量を予測する、現地を見る、あるいは色々なメンバーの中には国や北海道の方にも入っていただいて、いろいろな不確実性を減らすような検討をしたわけですけれども、やはりいろいろなこともありまして、先ほどありました存続、廃止のほかに検討継続というものを結構な数になったということでございます。

私の方からの説明は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

非常にわかりやすい説明をいただきましてありがとうございます。それでは全体の考え方、蘭島地区の説明もいただきましたが、この内容につきまして御意見等ございますでしょうか。

例えば蘭島のところで言えば、駅前のところから海岸への道を都市計画道路に位置付けて、昔は交通量を見込んでいたと思うが、今ではあまり交通量がなくなったので見直しになったかと思いますが、高野先生が先ほどおっしゃられていた内容がこういうところで現実に検討されているのかと思います。

### 《A委員》

今の高野先生からお話いただいて非常にクリアになった点もありますが、二つぐらい質問させていただきたいと思います。

ここまでの議論の経緯と、ガイドラインや評価フローに大いに理解を示すところではありますが、先ほどお話あったように、検討継続のところ、私の中の基準で言うと少し疑問が残るなと思う点がありまして、その点で質問させていただきたいと思います。

例えば、No. 10-1 (3. 4. 12 緑山手線) ですが、検討して課題の解決はないけれども存続するという結論になっているということですが、当初計画決定から84年経って課題がないで未着手というのは、なにか課題があるから84年も未着手だったはずで、これで計画継続となると少しそのあたりが私の中では、整理できないなというような、こういう点が何件か同様のケースがあります。

もう一つには、ここまで未着手になっているケースが非常にあって、例えばその拡幅用地の取得の不調によるものも多分あると思いますけれども、私が思うにはやはりその財政環境によるところが結構大きいのかなと思って見ていました。それでこの検討をされたのでしょうか、私どもの資料の方には示されてはいませんが、例えばこの検討継続、先でいうところの事業規模と言いますか、これぐらいの金額がかかるとか、これを実現するためにそういう金額が示されたうえで検討されたのか、逆に言えばここで議論

をさせていただくのであれば、我々にも検討継続先の事業規模、予測値でしかないですけども、そういうものも示されないと実は判断がつきにくいところが多いのではないのかなというふうに思って質問させていただきました。

すみませんよろしく申し上げます

#### 《瀬戸口会長》

高野先生よろしいでしょうか。

#### 《高野委員長》

そういう予算の御意見も専門委員会の中でありまして、正確性はあれですけど、予算見積もりはした上で判断はしております。

おっしゃる通り特に問題はないけれども、ずっと手付かずということは、予算というものが一番大きいのかなというふうに思うのですが、事務局の方から補足を言っただけですでしょうか。

#### 《事務局》

私の方から説明させていただきます。

小樽市というのは古くから栄えてきたまちで、平地とかも限られたところしかないと、人口が集中して産業が発展してきたという歴史的な背景があるなかで、高度成長期に伴って、新たなこの既成市街地でなく郊外に住宅地とか開発されることによって、新たな市街地を拡大していった方の道路整備が優先的に整備されているところもあるのかなと考えています。

また、既成市街地の方が狭いなりにも自動車がすれ違えるような現道があったことから、なかなか街の中は整備されなかったのかなと考えています。

#### 《瀬戸口会長》

よろしいでしょうか。

財政的なことは、例えば予算のことで言うと、数字を出してから議論すると、その予算額での可否を判断することになります。

本来はあるべき姿をもとに必要性を議論し、その後に必要事業費について議論していきますが、必要性が議論されないうちから、事業費で可否を検討をすることは適切ではないと思いますので、御理解いただければと思います。

他にいかがでしょうか。

それでは、次の「②塩谷地区から手宮・高島地区」について説明願います。

#### 《事務局》

#### 【議案1】資料No.2-3 PP13

それでは次の「②塩谷地区から手宮・高島地区」について御説明させていただきます、

8路線が未整備又は一部未整備となっております。

これ以降の区間については、残り53区間の全ての説明をさせていただくとお時間がかかるものですから、変更と廃止する区間のみを説明させていただきます。

**【議案1】資料No.2-3 PP18**

次に、18ページの「3・4・10手宮仲通 (No.8-1)」の起点側の区間①になります。

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。

破線の現道がない区間にのみ、都市計画法第53条の規制が残ってしまう形となります。

**【議案1】資料No.2-3 PP20**

次に、20ページの「同じ路線」の終点側の区間②になります。

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、変更となりました。

**【議案1】資料No.2-3 PP22**

次に、22ページの「3・4・19高島中央線 (No.15)」になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP32**

次に、32ページの「3・4・29オタモイ線 (No.24-2)」の終点側の区間②になります。

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。

変更と廃止する路線の説明は以上であります。

**《瀬戸口会長》**

ただいま、事務局から「塩谷地区から手宮・高島地区」の路線について説明がありました。

何か御質問・御意見はありませんでしょうか。

それでは、次の「③市内中心部から桜・新光地区」について説明願います。

## 《事務局》

### 【議案1】資料No.2-3 PP37

それでは、次の「③市内中心部から桜・新光地区」について説明させていただきます、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。こちらも、変更、廃止のみ説明させていただきます

### 【議案1】資料No.2-3 PP38

まず、38ページの「3・2・2花園学校通（No.1-1）」の起点側の区間①になります。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。

### 【議案1】資料No.2-3 PP40

次に、40ページの「3・2・2花園学校通（No.1-2）」の終点側の区間②になります。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。

### 【議案1】資料No.3 PP44

次に、44ページの「3・3・6公園通（No.4-1）」の起点側の区間①になります。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。

### 【議案1】資料No.2-3 PP46

次に、46ページの**同じ路線**の大通北線から小樽中央線の区間②になります。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。

### 【議案1】資料No.2-3 PP48

次に、48ページの**同じ路線**の終点側の区間③になります。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。

### 【議案1】資料No.2-3 PP58

次に、58ページの「3・4・15本通線（No.12-1）」の起点側の区間①になります。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。

ただし、のちに説明します同路線の区間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。

### 【議案1】資料No.2-3 PP60

次に、60ページの**同じ路線**の花穂中央線から入船線までの区間②になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP62**

次に、62ページの**同じ路線**の入船線から住吉線までの区間③になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP64**

次に、64ページの**同じ路線**の住吉線から若松線までの区間④になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP66**

次に、66ページの**同じ路線**の若松線から終点までの区間⑤になります。  
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。

**【議案1】資料No.2-3 PP68**

次に、68ページの「**3・4・16大通北線 (No.13-1)**」の起点側の区間①になります。  
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。

**【議案1】資料No.2-3 PP70**

次に、70ページの**同じ路線**の緑山手線から公園通の区間②になります。

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。

【議案1】資料No.2-3 PP72

次に、72ページの同じ路線の公園通から若松線までの区間③になります。  
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。

【議案1】資料No.2-3 PP74

次に、74ページの同じ路線の若松線から終点までの区間④になります。  
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。

【議案1】資料No.2-3 PP76

次に、76ページの「3・4・22花穂中央線 (No.18-1)」の起点側の区間①になります。  
道路機能上、必要性が高いが、  
河川の暗渠化工事が必要な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北側に代替路線となる緑山手線があることから、花穂中央線区間①は廃止となりました。

【議案1】資料No.2-3 PP78

次に、78ページの同じ路線の終点側の区間②になります。  
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。

【議案1】資料No.2-3 PP82

次に、82ページの「3・4・24最上町線 (No.20)」になります。  
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。

【議案1】資料No.2-3 PP86

次に、86ページの「3・4・26新富線 (No.22)」になります。  
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。

【議案1】資料No.2-3 PP90

次に、90ページの「3・5・34東小樽線 (No.29-1)」の起点側の区間①になります。  
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。

**【議案1】資料No.2-3 PP92**

次に、92ページの**同じ路線**の終点側の区間②になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP94**

次に、94ページの「**3・5・35東通線 (No.30)**」になります。

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。

「③市内中心部から桜・新光地区」の説明は以上であります。

《瀬戸口会長》

ただいま、事務局から「市内中心部から桜・新光地区」の路線について説明がありました。

何か御質問・御意見はありませんでしょうか。

市の中心部の都市計画決定された日付を見ると、多くが昭和10年10月12日ですね。小樽は重要港湾なので、そういう意味では、港湾施設に通じる道を多分整備するようなことを当時考えていたのではないかと私は推測しましたけども、それが今、数字が変わってきたのかと思います。

それでは、次の「④銭函地区」について説明願います。

《事務局》

**【議案1】資料No.2-3 PP105**

それでは次の「④銭函地区」について説明させていただきます、8路線が未整備又は一部未整備となっております。

**【議案1】資料No.2-3 PP106**

まず、106ページの「**3・4・9銭函運河線 (No.7)**」になります。

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。

**【議案1】資料No.2-3 PP110**

次に、110ページの「**3・4・32十万坪線 (No.27)**」になります。

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。

【議案1】資料No.2-3 PP114

次に、114ページの「3・5・37新宮横通 (No.32)」になります。  
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。

銭函地区についての説明は以上となります。

《瀬戸口会長》

ただいま、事務局から「銭函地区」の路線について説明がありました。

何か御質問・御意見はありませんでしょうか。

無いようなので、次の説明願います。

《事務局》

【議案1】PP26

以上で、全区間について、都市計画道路の方針案の説明が終わりますが、御説明した内容は、前回の書面会議で提出させていただいた内容と同じものとなっております。

前回の書面会議の中では、御意見、御質問がございました。

災害時に関する事。今後の維持管理、除排雪に関する事。道路の事業の実施に関する事。これら頂いた御意見については、各道路管理者とも情報共有してまいります。

また、整備については、優先度の高いところから整備に向けて関係機関と協議を進めながら道路整備に取り組んでまいりたいと考えております。

今後、住民説明会等がございますが、住民の方々の御意見によっては、今回、お示ししている方針案も再度、検討する事も考えられます。しかし、都市計画道路の性質上、道路計画は、広く市民の生活や権利に影響を及ぼすものであり、都市の骨格を形成し地域の主要な道路交通を担うことから、個人・個別の御意見を反映させることが難しい側面もございますが、今後、開催させていただく説明会や、都市計画法に基づく手続きの際にも開催する説明会において、地域住民等の御意見を伺い、合意形成を図りながら、慎重かつ丁寧に進めさせていただきたいと考えております。

この方針案で、本日、答申を頂ければ、早ければ来月から、住民説明会、パブリックコメントを行い、市役所庁内の関係部長会議を経て、見直し方針が、策定となる流れになっております。

また、令和4年度から「見直し方針」に基づいて「都市計画変更の手続き」を進めていく予定でございますが、その際には、通常の「都市計画変更の手続き」と同様に、道路区域に係る土地、建物の権利者の方への説明を経た中で、幅員の縮小**変更**や、計画の**廃止**がなされることとなります。

説明については、以上となります。

### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

本日、都市計画道路の見直しについて、4つの地区、それぞれの具体的な内容について説明をいただきました。ここで最終的な審議をさせていただきたいと思いますが、その前に全体を通して高野委員長の方から補足がありましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

### 《高野委員長》

御審議ありがとうございます。

先ほど瀬戸口会長の方から昭和の初めと仰っておりましたけれども、本当に長い歴史を踏まえたなかで都市計画道路の変更というところでありました。

現地を大津先生も一緒に見て回りましたが、今回廃止とされたところでも結構交通量が多くて、小樽というのは山坂はっきりしていて、谷筋がはっきりしているので、道路の谷筋でも結構の車が集まってくるという特徴がございます。

今回は都市計画道路としての廃止と位置づけられたところでも、非常に重要な場所というのはそれぞれあるなというふうに痛感しているところでございます。

先ほど除雪の話も出ましたけども、廃止となったとしても、生活の利便性という交通安全上の課題につきましては、別の話として今回の計画の見直しというのがございます。

繰り返しのなってしまいますけれど、そういう意味で都市計画道路の見直しのご検討をいただいたということでありまして感謝申し上げたいと思います、ありがとうございます。

### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

それでは最終的な審議をさせていただきたいと思います。本日の諮問事項であります「都市計画道路の見直しについて」について、お認めいただいてよろしいでしょうか。

《一同賛同》

### 《瀬戸口会長》

ありがとうございます。

それではお認めいただきましたので、本日説明いただきました資料の内容をもって、市長の方へ「答申」をさせていただきと思います。

ありがとうございます。

本日の審議は終了いたしました。他に何かございませんでしょうか。

それでは、長い間御審議いただきましてありがとうございます。また、都市計画道路は小樽市にとっても重要な審議でございます。そこに、多くの御意見をいただき御審議いただきましたところ、私の方から御礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

た。

それでは、本日の審議会は以上でございますが、最後に、事務局の方にお返ししたいと思います。

よろしく申し上げます。

## 次第5 閉会

### 《事務局》

本日は、長時間に亘り御審議いただき、誠にありがとうございました。

本日を持ちまして令和3年度の審議会は終了し、任期中における審議会の開催が最後となります。

ここで、建設部長の松浦より皆様にお礼の御挨拶を申し上げたいと思います。

### 《松浦部長》

建設部長の松浦でございます。

委員の皆様におかれましては、お足元の悪い中、年度末で何かと御多忙な中、小樽市都市計画審議会への御出席いただき、誠にありがとうございました。

本審議会におきましては、本日御審議いただきました「都市計画道路の見直し」、「小樽都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」など、本市のまちづくりにおける都市計画の方針などについて議論していただいたところであります。

今回の開催で、今年度並びに任期期間における最後の小樽市都市計画審議会になりました。

これまで、委員の皆様方をはじめ、瀬戸口会長におかれましては、本審議会3期6年の長期にわたり御尽力いただきまして、心から感謝申し上げます。

本審議会は令和2年4月から本日まで6回開催してまいりましたが、委員の皆様からいただいた貴重な御意見、そして御助言につきましては、今後の小樽市におけるまちづくりに大きくの寄与するものであります。

任期後も引き続き皆様からの御意見を賜りながら、本市における土地利用の方針、そして、都市施設の整備方針などについて、将来を見据えて適宜見直しを進めてまいりたいと考えております。

最後になりますが、皆様の今後の益々の御活躍と御健勝を御祈念申し上げまして、簡単ではございますが、閉会の御挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

### 《事務局》

ただいま、松浦の挨拶にもありましたとおり、任期中における審議会は本日が最後となります。

令和4年度における後任の委員につきましては、現在推薦をいただいております各団体や小樽市議会には既に推薦依頼を送らせていただきましたので、その節はよろし

くお願いいたします。

また、あわせて、市民の皆様から広く御意見をお聞きするため、委員の一部について、市民公募や、小樽まちづくりエントリー制度にて募集を行う予定ですので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第191回小樽市都市計画審議会を閉会させていただきます。  
本日は大変ありがとうございました。