

第191回小樽市都市計画審議会

日時：令和4年3月22日（火） 9：30～

会場：小樽市民会館 2階 8・9・10号室

会議次第

1 開 会

2 挨拶

3 報 告

4 議 題

(1) 諮問事項

(2) その他

5 閉 会

1 議 題

(1) 諮問事項

議案 1 都市計画道路の見直しについて

■ 見直しの方向性の検討について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (原案)

■見直しの方向性の検討について

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

(1) 必要性の検証 (「都市計画道路の見直しガイドライン」p16~)

整理・検証項目

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

必要性の評価フロー

【評価項目Ⅰ】①道路機能（交通機能・将来交通量）

将来交通量 全58区間

計画交通量以上

計画交通量未満

6区間

52区間

【評価項目Ⅰ】②道路機能（その他）

その他の道路機能において
重要な機能を有するか。

機能を有する

機能を有しない

32区間

20区間

【評価項目Ⅱ】

連続性、道路密度、
配置バランスに問題ないか。

問題あり

問題なし

0区間

20区間

「必要性が高い」

「必要性が低い」

38区間
（以降の検証に進む）

【必要性の検証結果】

20区間
（廃止）

※以降の検証結果については、P11参照

■見直しの方向性の検討について

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

(2) 実現性の検証 (「都市計画道路の見直しガイドライン」p19~)

※「都市計画道路の見直しガイドライン」では第3段階

事業の実現性を検証する項目

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

機能を代替する路線の有無

- ・見直し(廃止・変更)を行う場合、機能を代替する路線の有無を整理

機能を代替する路線の有無

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

【路線の位置及び方向】 （「都市計画道路の見直しガイドライン」p27～ p29）

- ・概ね300m以内に、起終点が近く、概ね同じ方向にある場合

【路線が有する機能】

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

【代替路線の幅員】

- ・幹線街路の代替路線の幅員は、**14m以上を確保**する。

■ 見直しの方向性の検討について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

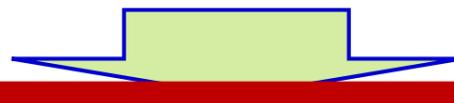
見直し方針 (原案)

■ 見直しの方向性の検討について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (素案)

■ 見直しの方向性の検討について

【第3段階】 見直しの方向性の検討

第2段階での検証を基に
見直し対象路線・区間を以下の4つに区分



存 続

現状のまま存
続すべき路
線・区間



**存 続
(変 更)**

幅員等を変更し
た上で存続す
べき路線・区間



廃 止

廃止すべき
路線・区間



**検 討
継 続 ※**

検討を継続
すべき路線
区間

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

見直し検討路線（区間）の廃止・存続の方向性を判断する流れ

見直し検討路線（区間）

5 8 区間

1) 必要性の検証

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

NO
低い

廃止に向けて検討を進める

廃止 20 区間

3 8 区間

2) 実現性の検証

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

該当しない

存続の方向で検討を進める

存続 3 区間

（「都市計画道路の見直しガイドライン」p22）

3 5 区間 1項目以上該当する

都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか

YES

存続の方向で検討を進める
(p.23 ①)

存続 (変更) 5 区間

3 0 区間

現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか

YES

廃止に向けて検討を進める

廃止 6 区間

2 4 区間

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

YES

廃止に向けて検討を進める

廃止 0 区間

2 4 区間

検討 継続

存続 ※適宜見直し

■ 見直しの方向性の検討について

【第3段階】 見直しの方向性の検討

◆ 都市計画の変更の方向についての検討

(「都市計画道路の見直しガイドライン」p23~)

a 車線数の変更

※「都市計画道路の見直しガイドライン」では第5段階

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

b 線形の変更

良好な街並みの形成を阻害する場合など、線形の変更を検討

c 道路機能の変更

都市幹線街路を、都市全体の交通を担わない地区レベルの街路に変更

d 幅員の変更

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

■ 道路網全体の妥当性の検証について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (原案)

■ 道路網全体の妥当性の検証について

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (原案)

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

◆ 将来交通需要推計の検証



● 交通量による都市計画道路網の評価

混雑度について

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

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1. 0未満	飽和時間0、 $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1. 0以上 ~ 1. 25未満	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1. 25以上 ~ 1. 75未満	飽和時間は0~1.2、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

※Q：交通量 C：交通容量

飽和時間数：時間毎の交通量/交通容量が1.0を超過する時間数

◆道路密度の検証

道路密度について

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

●道路密度とは

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

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

● 道路密度の算定方法

2 現状の道路密度について

◎ 下記の3種類の道路密度を算定

「幹線系」

評価対象エリア内（対象路線が含まれる地区）における

「都市計画道路①」 + 「幅員12m※1以上道路②」の道路密度

※1 道ガイドラインにおける補助幹線街路の代替路線の最低幅員

「全 体」

評価対象エリア内（対象路線が含まれる地区）における

「都市計画道路①」 + 「幅員5.5m※2以上の道路③」の道路密度

※2 小型道路（2.75m）×2車線 = 5.5m

「市全体」

市街化区域全体における「①」 + 「③」の道路密度

● 道路密度の算定方法

3 望ましい道路密度について

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

「市全体」

- ・ 市街化区域全体における望ましい道路密度

「評価対象エリア（対象路線が含まれる地区）」

- ・ 評価対象エリア内における望ましい道路密度

■ 道路網全体の妥当性の検証について

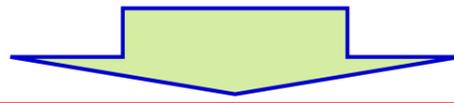
【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (原案)

①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定
-----------	------

②計画諸元

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

③計画決定時の位置づけ

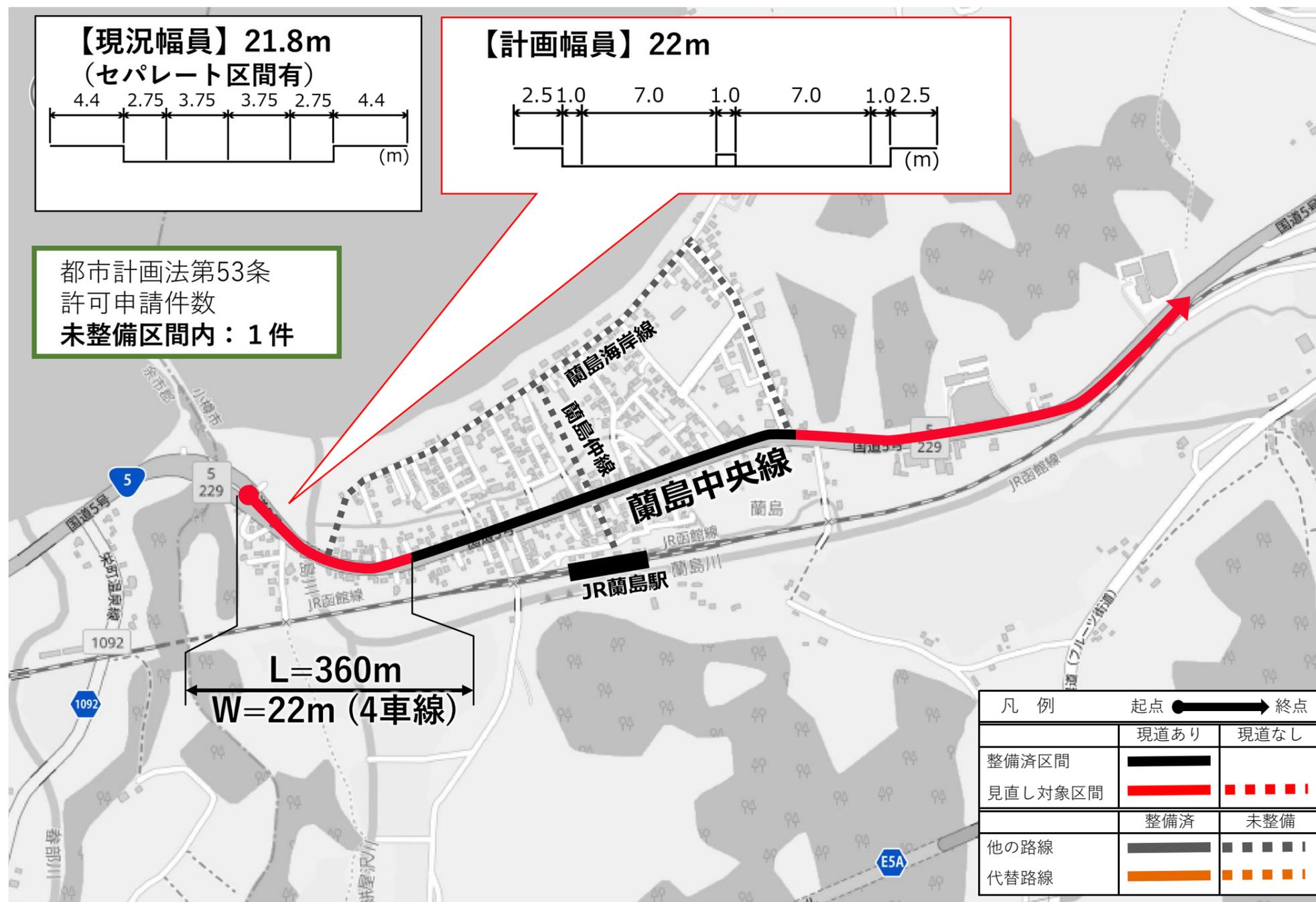
・昭和47年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定

④整備の課題

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

⑤交通諸元

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



■必要性の検証

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

必要性 高

■実現性の検証

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

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

■必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能（交通機能・将来交通量）

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

②道路機能（その他）

◆交通機能

・都市の骨格を形成する広域幹線道路

◆都市防災機能

・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次緊急輸送道路」

◆市街地形成機能

・都市構造の主軸を形成する路線

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性

・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。

◆道路密度・配置バランス

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

（幹線系道路密度①2.5≦③3.5）

（全体道路密度②9.4≦③3.5）

【必要性の検証結果】

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



■実現性の検証

◆道路構造

・蘭島川を横断する橋梁

◆財政環境

・蘭島川を横断する橋梁



■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

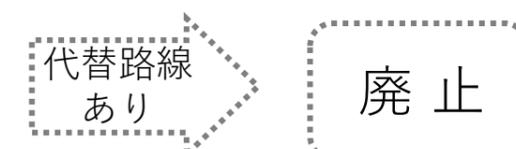
・対応できない



■代替路線の有無

【現在ある他路線により、当該路線の機能を代替できるか】

・なし



必要性 高

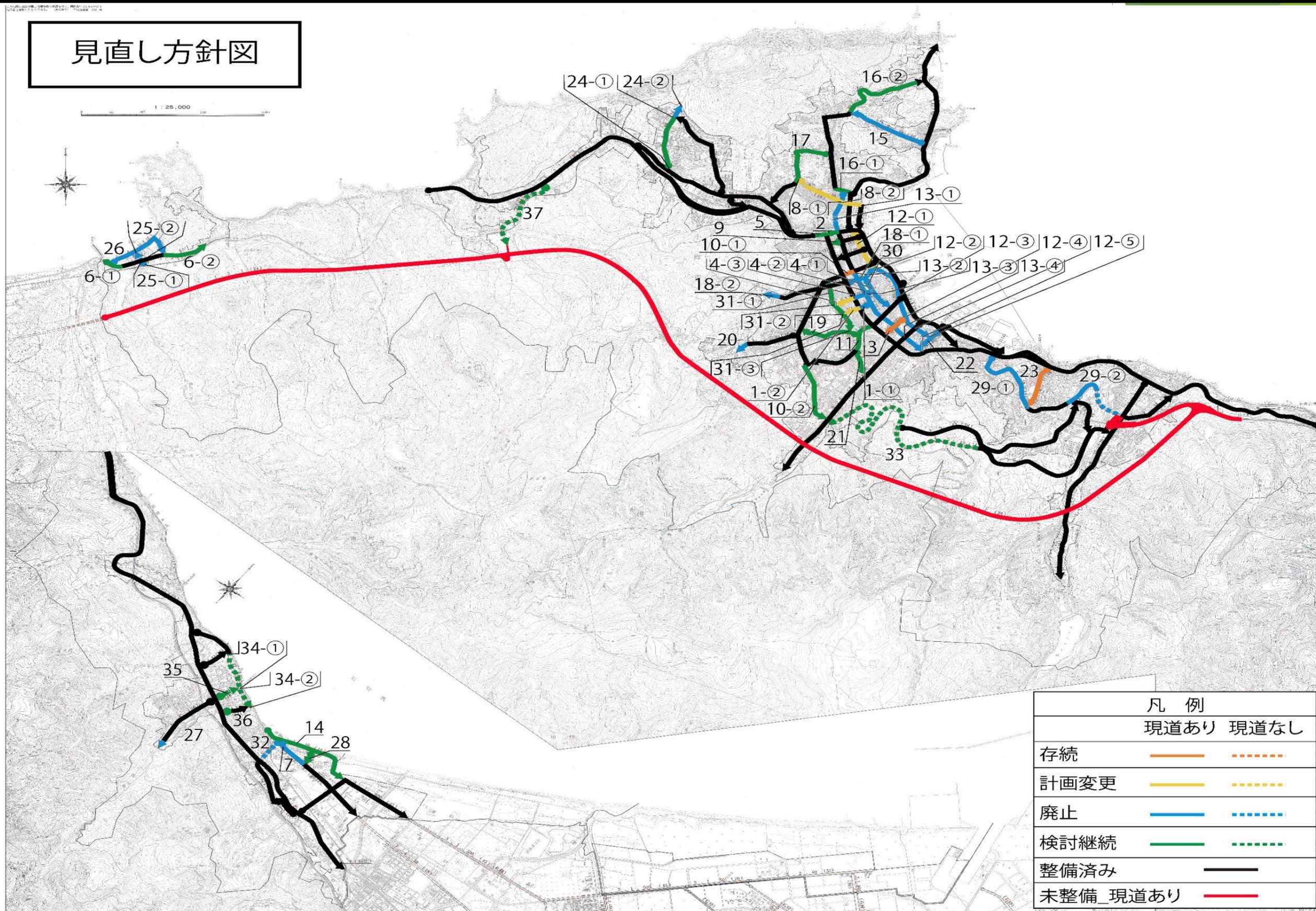
課題あり

対応できない

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

■見直し方針案（見直し方針図）



■見直し方針案（一覧表）

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

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

■ 概ねのスケジュール

【令和2年度】	10月19日	第187回都市計画審議会 〈諮問〉
	11月24日	第1回専門委員会
	2月 3日	第2回専門委員会 (必要性の検証等)
	1月28日	第188回都市計画審議会 (報告)
	3月24日	第3回専門委員会 (現地視察等)
【令和3年度】	7月1日	第4回専門委員会 (実現性の検証等)
	8月4日	第189回都市計画審議会 (報告)
	12月20日	第5回専門委員会 (方向性検討・ 道路網検証・方針素案)
	2月3日~3月2日	第190回都市計画審議会 (協議)
	3月22日(本日)	第191回都市計画審議会 〈答申〉 (見直し方針案)
【令和4年度】	4月~5月頃	パブリックコメント・住民説明等
	5月頃	見直し方針策定
【令和4年度以降】	都市計画変更の手続き等 (市)	

5 閉 会
