小樽市都市計画道路の見直し方針

令和４年８月

小樽市

目次

1. はじめに.....1
1.1 都市計画道路とは.....1
1.2 社会情勢の変化.....1
1.3 見直しの背景.....1
1.4 見直しにかかわる経緯.....2
1.5 都市計画決定の主な経緯.....3
2. 小樽市の都市計画道路の現状と課題等.....4
2.1 人口.....4
2.2 都市計画道路の現状.....5
2.3 課題.....6
3. 上位計画における都市の将来像と交通計画.....7
3.1 小樽都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針.....7
（1）将来都市像.....7
（2）交通体系の整備の方針.....7
3.2 第7次小樽市総合計画.....10
（1）将来都市像.....10
（2）交通基盤・交通環境の整備・充実（「4　生活基盤」の施策の主な取り組み）.....10
（3）都市景観（「5　街並みと自然が調和し、環境にやさしいまち」の施策）.....10
3.3 第2次小樽市都市計画マスタープラン.....11
（1）将来都市像.....11
（2）交通の整備方針.....11
①広域的な路線等の整備.....11
②都市の機能を強化する路線等の整備.....11
（3）都市景観の方針.....11
3.4 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画.....13
（1）整備コンセプト.....13
（2）交通量推計結果に基づく道路計画.....13
4. 見直しの進め方.....14
5. 見直し方針の策定作業.....15
5.1 第1段階 見直し対象路線(区間）の抽出.....15
5.2 第2段階 路線・区間ごとに必要性等の検証.....20
（1）必要性の検証.....20

（２）実現性の検証 22
（３）機能を代替する路線の有無の検証 23
5.3 第 3 段階 見直しの方向性の検討 24
（１）見直しの方向性の検討 24
（２）見直しの方向性の検討結果 26
5.4 第 4 段階 妥当性の検証 39
（１）将来交通需要推計の検証 39
（２）都市計画道路全整備時の将来交通量需要推計の検討 40
（３）都市計画道路見直し時の将来交通量需要推計の検討 44
（４）混雑度の検討 48
（５）道路網密度の検証 49
6. 見直し方針の決定 54
7. 方針策定体制 57
7.1 方針策定体制 57
7.2 小樽市都市計画道路見直し専門委員会設置要綱 58
7.3 小樽市都市計画道路見直し専門委員会委員名簿 60
（１）令和 2 年 11 月 24 日時点 60
（２）令和 3 年 4 月 26 日時点 61
7.4 小樽市都市計画審議会及び道路見直し専門委員会の開催状況 62
8. 次回見直しについて 64

別添 65
No.1 市内全域図
No.2 個別路線の一覧表
No.3 個別路線（区間の概要）

1. はじめに

1.1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成する根幹的な都市施設で、円滑な都市活動を支え、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づき、その位置及び区域を、将来予測される交通量に必要な車線数や配置間隔、さらに土地利用計画等を考慮して決定しています。

また、都市計画道路は適正な幅員等を確保することにより、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」、景観等の都市環境保全のための「都市環境機能」、災害時の避難路や救援活動のための通路としての「都市防災機能」、都市の骨格等を形成する「市街地形成機能」、「収容空間機能」などの機能を有しています。

1.2 社会情勢の変化

急速に進む人口減少や少子高齢化をはじめ、長引く景気の低迷等による財政状況の悪化など、これまで前提としていた社会の枠組みが見直される状況となっており、今後のまちづくりにおいては、「低密度な拡散型から多極ネットワーク型の都市構造への転換」や「公共交通の利便性向上と利用促進」、「公共事業の選択と集中」などが求められています。

このような状況の中で、道路整備においても、量的な整備から地域の実情を踏まえ、既存のストックを活用した効率的な道路整備を進めていくことが求められており、これまでの市街地拡大に対応した道路網の検証や、持続可能で効率的なまちづくりに対応した都市計画道路のあり方を検討する必要が生じています。

1.3 見直しの背景

国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会は、今後の道路行政の改革の方向性を検討した中間報告(平成 14 年 8 月 2 日)「今、転換の時」において、都市計画道路については、「今後の都市の取り巻く状況変化や目指すべき将来都市像に的確に対応するよう、追加・廃止・現状維持などの必要な見直しを早期に実施する必要がある」と指摘しました。

国土交通省は、「計画決定から長期未着手である都市計画道路予定地の地権者等には、長年にわたり建築制限を課してきた事実があり、できるだけ早く都市計画道路の見直しに着手する必要がある」との考えのもと、都道府県が都市計画道路の見直しガイドラインを策定し、市町村を支援する考えを示しました。

このような状況を踏まえ北海道は、北海道における都市計画道路のあり方について目指すべき方向を示し、長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順について示す「都市計画道路の見直しガイドライン」を平成 19 年 2 月に策定しました。

小樽市においてもこのガイドラインに基づき、都市計画決定後長期にわたり未整備となっている都市計画道路について、これからの小樽市の将来都市像に沿った計画となっているかを総合的に点検・検証し、「存続」、「変更」または「廃止」、「検討継続」の方針を策定するものです。

1.4 見直しにかかわる経緯

以上の点を踏まえ、小樽市では、長期未整備都市計画道路の見直しの検討をするにあたり、どのような方向性を持って見直しを行うべきなのか、令和２年10月に小樽市都市計画審議会へ諮問をいたしました。

都市計画審議会では、専門的見地から検証し、適切な見直しを調査・検討するために「小樽市都市計画道路見直し専門委員会」を設置し、計５回の専門委員会を開催し、検討を行いました。その結果令和４年３月に同審議会から見直し方針の素案について答申されました。

この都市計画審議会の答申をもとに、市では「小樽市都市計画道路の見直し方針(案)」を作成するとともに、広く市民意見を聴取するため、令和４年４月にパブリックコメント(意見公募)および住民説明会を実施したものです。

1.5 都市計画決定の主な経緯

都市計画決定の主な経緯を下表に示します。

表１　都市計画決定の主な経緯

年次	告示番号	概要
昭和 10 年	内務省告示第 548 号	公園通外 25 線を決定
昭和 38 年	建設省告示第 2710 号	従来の公園通外 33 線を全面廃止し、新たに花園学校通外 25 線を決定
昭和 40 年	建設省告示第 1670 号	銭函地区に新しく銭函中央線外５線を追加 銭函中央線、西星置線、銭函海岸線、銭函運河線、新宮横通、十万坪線
昭和 47 年	小樽市告示第 123 号	道路網の見直しにより東小樽線、東通線及び公園東通を全面変更
	北海道告示第 2231 号	道路網の見直しにより花園学校通外 31 路線を全面変更し、新たに住吉線、蘭島中央線、幸線、オタモイ線、蘭島仲通、蘭島海岸線、御膳水通を追加決定
昭和 53 年	北海道告示第 3269 号	東小樽環状線、望洋線及び桜台線を追加決定
昭和 56 年	北海道告示第 1763 号	長橋大通、長橋小学校通の追加
平成 4 年	北海道告示第 990 号	和宇尻中央通、礼文塚通、歌棄通及び銭函新通を追加決定
平成 6 年	北海道告示第 1766 号	勝納築港線、築港海岸通を追加決定
	小樽市告示第 196 号	マリンロードの追加決定
平成 11 年	北海道告示第 2030 号	小樽山手通、塩谷小学校通の追加
平成 15 年	北海道告示第 412 号	中央通ほか 44 路線の車線の数の決定
	小樽市告示第　34 号	東小樽線ほか５路線の車線の数の決定

2. 小樽市の都市計画道路の現状と課題等

2.1 人口

本市の人口は、昭和 39 年をピークに減少し続けており、下図のとおり青色の折れ線で示している 65 歳以上の老齢人口の割合は右肩上がりに増え続け、黄緑色の折れ線で示している生産年齢人口割合と、赤色の折れ線で示している 14 歳以下の年少人口割合はともに右肩下がりで減り続けており、国立社会保障人口問題研究所の推計では、令和 22 年には老年人口割合が人口の約半分、49.6%となり、生産年齢人口割合を上回るものと予測されています。

図 1 年齢別人口の推移（2015 までは実績、2020 以降は推計）

2.2 都市計画道路の現状

小樽市の都市計画道路は昭和 10 年に 17 路線が都市計画決定して以降、高度経済成長期における自動車交通量の増加や市街地の拡大などを前提として追加決定がなされ、令和 2 年 3 月現在では、60 路線、延長約 149km が決定されていますが、整備済みの路線延長は約 87km で整備率は約 59%に留まり、39 路線、延長約 62km が未整備又は一部未整備となっています。

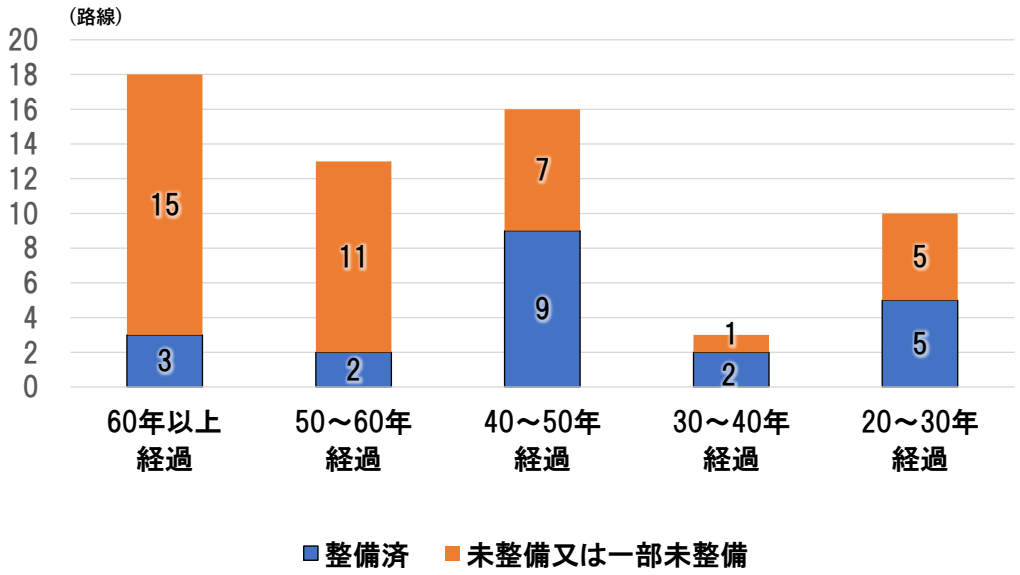


図 2 計画経過年数ごとの整備状況

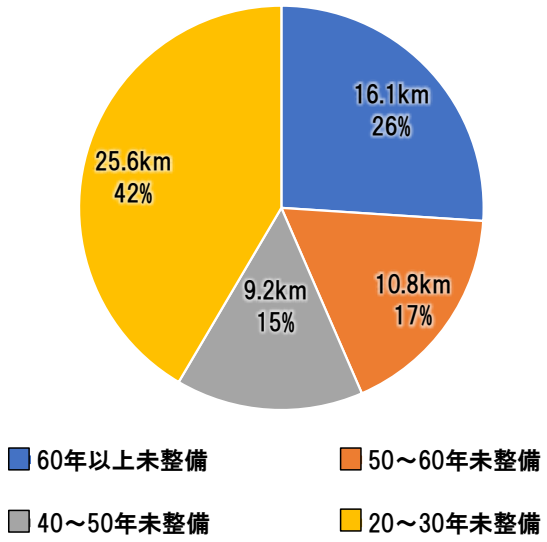


図 3 長期未整備区間の延長割合

2.3 課題

未整備の主な要因としては、拡幅に係る用地取得の不調等もありますが、本市は歴史のあるまちということもあり、既成市街地には狭いなりにも車がすれ違い可能な現道があったことから、新市街地の道路整備を優先した結果、既成市街地は後回しとなり、そこに財政状況の悪化が加わったことが挙げられます。

こうした未整備の都市計画道路の区域内には、都市計画法第 53 条による建築制限が課せられ、長期間にわたり沿線の土地所有者等の生活や土地の有効利用に影響を及ぼしています。

都市計画法第 53 条の建築制限について

・都市計画施設(都市計画道路)の区域内に建築物を建築しようとするものは許可を受けなければならない。

許可の基準

⑴ 2 階建て以下で地下を有しないこと

⑵構造が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること

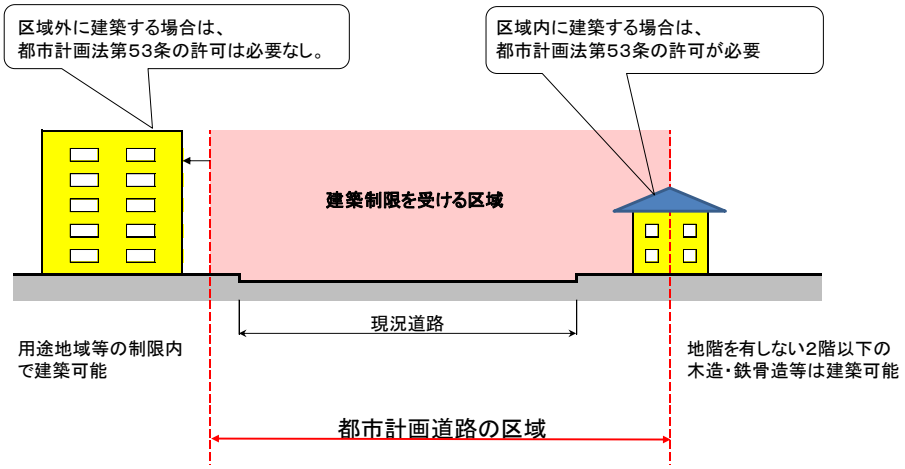


図 4 都市計画法第 53 条の建築制限のイメージ

3. 上位計画における都市の将来像と交通計画

都市計画道路については、上位計画である「小樽都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「第７次小樽市総合計画」、「第２次小樽市都市計画マスタープラン」、「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画」との整合を図りながら見直しを進めることとしております。

なお、各計画における都市計画道路見直しの位置づけは以下のとおりです。

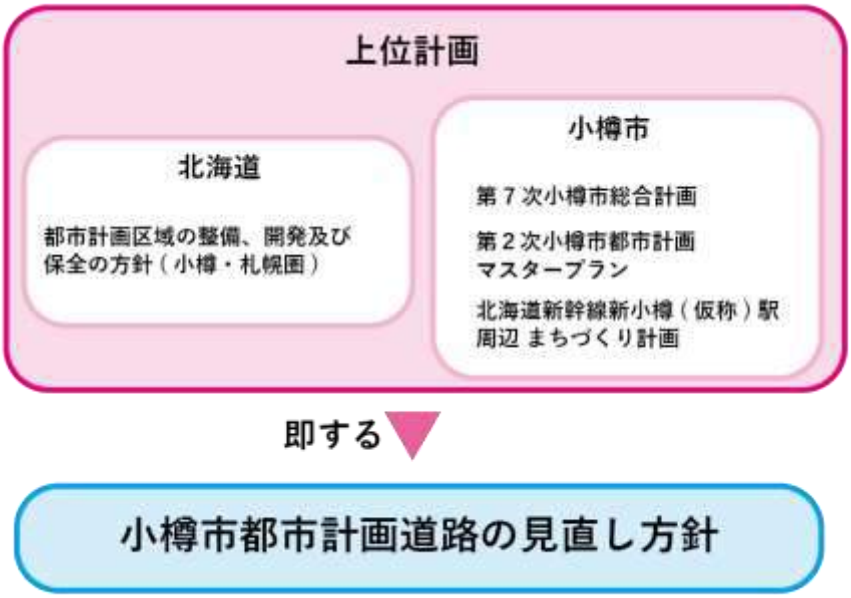


図５計画の位置づけ図

3.1 小樽都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

（１）将来都市像

「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち　小樽」とし、「住んでみたい」、「住みよい」、「魅力的」なまちとなるよう、多彩な地域資源や都市基盤を効果的に活用して、（中略）都市の防災性の向上を図り、誰もが安心して暮らせる都市を目指すとともに、（中略）持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた都市づくりを推進する。

（２）交通体系の整備の方針

交通施設の整備は、効率性、快適性、安全性のほか、環境や景観との調和を考慮し、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとともに、人口減少等の社会情勢の変化に対応した都市の将来像を実現する交通体系の観点から、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を進める。

また、社会情勢の変化とともに、都市交通のニーズが高度化並びに多様化しているこ

とから、交通量に基づく施設整備の考え方や安全・安心や環境面等からの考え方とともに、情報技術等を活用し、既存の交通施設を有効利用する考え方を連動させた総合的な視点で交通施設整備を検討する。

・広域交通と都市内交通の有機的な連携のとれた道路交通ネットワークの形成に努める。

・中心市街地のにぎわいの創出を支援する交通環境形成のため、駐車場への適切な誘導や効率的利用を促進する。

・地震等の災害に際して、円滑な避難、復旧が可能となるような交通ネットワークの構築に配慮するとともに、除排雪などの冬期交通対策の充実に努める。

※「小樽都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のうち、都市計画道路に係わる部分を抜粋しております。

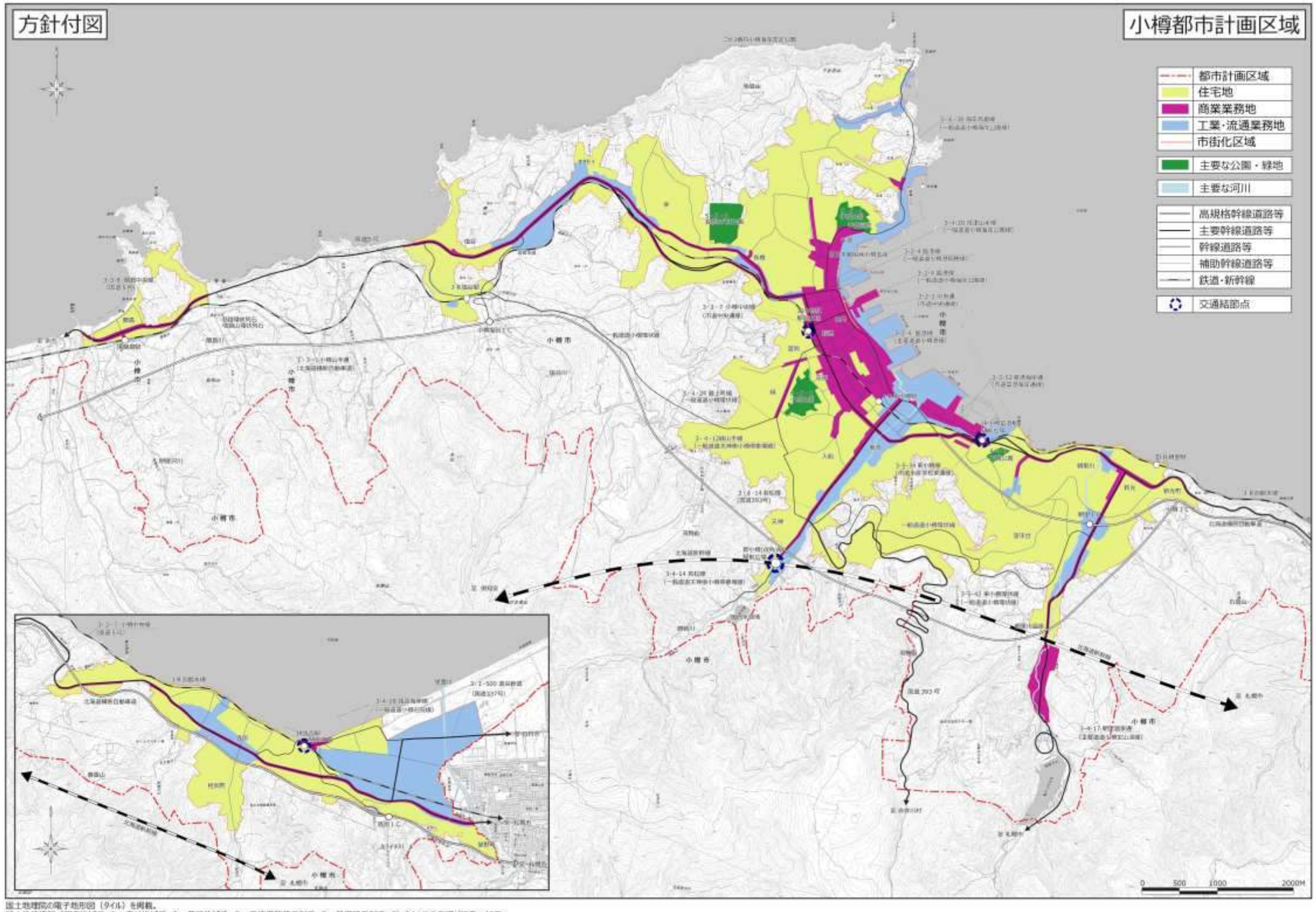


図 6 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

3.2 第７次小樽市総合計画

（1）将来都市像

「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち　小樽　～あらたなる 100 年の歴史へ～」として実現のための６つのテーマを設定しています。

1　安心して子供を生み育てることのできるまち(子ども・子育て)
2　誰もがいきいきと健やかに暮らせるまち(市民福祉)
3　強みを生かした産業振興によるにぎわいのまち(産業振興)
4　生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち(生活基盤)
5　まちなみと自然が調和し、環境にやさしいまち(環境・景観)
6　生きがいにあふれ、人と文化を育むまち(生きがい・文化)

（2）交通基盤・交通環境の整備・充実（「4　生活基盤」の施策の主な取り組み）

長期未整備都市計画道路の必要性等を総合的に点検・検証の上、必要な計画の見直しを行い、適正な道路網を形成します。

（3）都市景観（「5　街並みと自然が調和し、環境にやさしいまち」の施策）

小樽の歴史や文化が息づく歴史的なまちなみや、変化にとんだ海岸線、坂、山並み、四季の移ろいなどの景観資源を本市固有の財産として守り育て、魅力ある都市景観の形成を目指します。このため、市民との協働による景観づくりを進めるとともに、景観法及び屋外広告物法を活用し、景観の保全や歴史的な街並みと調和した新しい景観の創出に努めます。

※「第７次小樽市総合計画」のうち、都市計画道路に係わる部分を抜粋しております。

3.3 第２次小樽市都市計画マスタープラン

（１）将来都市像

上位計画である総合計画と共有し「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち　小樽」とし、将来像を実現する４つの基本目標を定めます。

・活力と魅力あふれるまちづくり
・安全・安心で快適に暮らせるまちづくり
・自然を大切にし、歴史・文化を育むまちづくり
・持続可能で効率的なまちづくり

（２）交通の整備方針

①広域的な路線等の整備

・北海道横断自動車道（黒松内～小樽）の早期整備を促進し、後志圏の高規格幹線道路ネットワークの形成を図ります。

・国道５号は、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。

・北海道新幹線新小樽（仮称）駅へのアクセス道路については、国道 393 号など必要に応じ、交通機能の向上等に努めます。

・主要幹線道路交差点の改良などを促進し、交通の円滑化を図ります。

②都市の機能を強化する路線等の整備

・中心市街地を迂回し、塩谷・新光間を結ぶ道道小樽環状線は整備を促進し、通過交通による交通混雑の解消や後志圏・札幌圏へのアクセスの充実を図ります。

・臨港地区の主要な道路である臨港道路小樽港縦貫線の整備を推進し、物流機能の強化を図ります。

・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。

（３）都市景観の方針

・自然景観の保全を図り、自然と街並みの調和が取れたまちづくりを進めます。
・歴史景観の保全を図り、歴史と文化の香り高いまちづくりを進めます。

※「第２次小樽市都市計画マスタープラン」のうち、都市計画道路に係わる部分を抜粋しております。

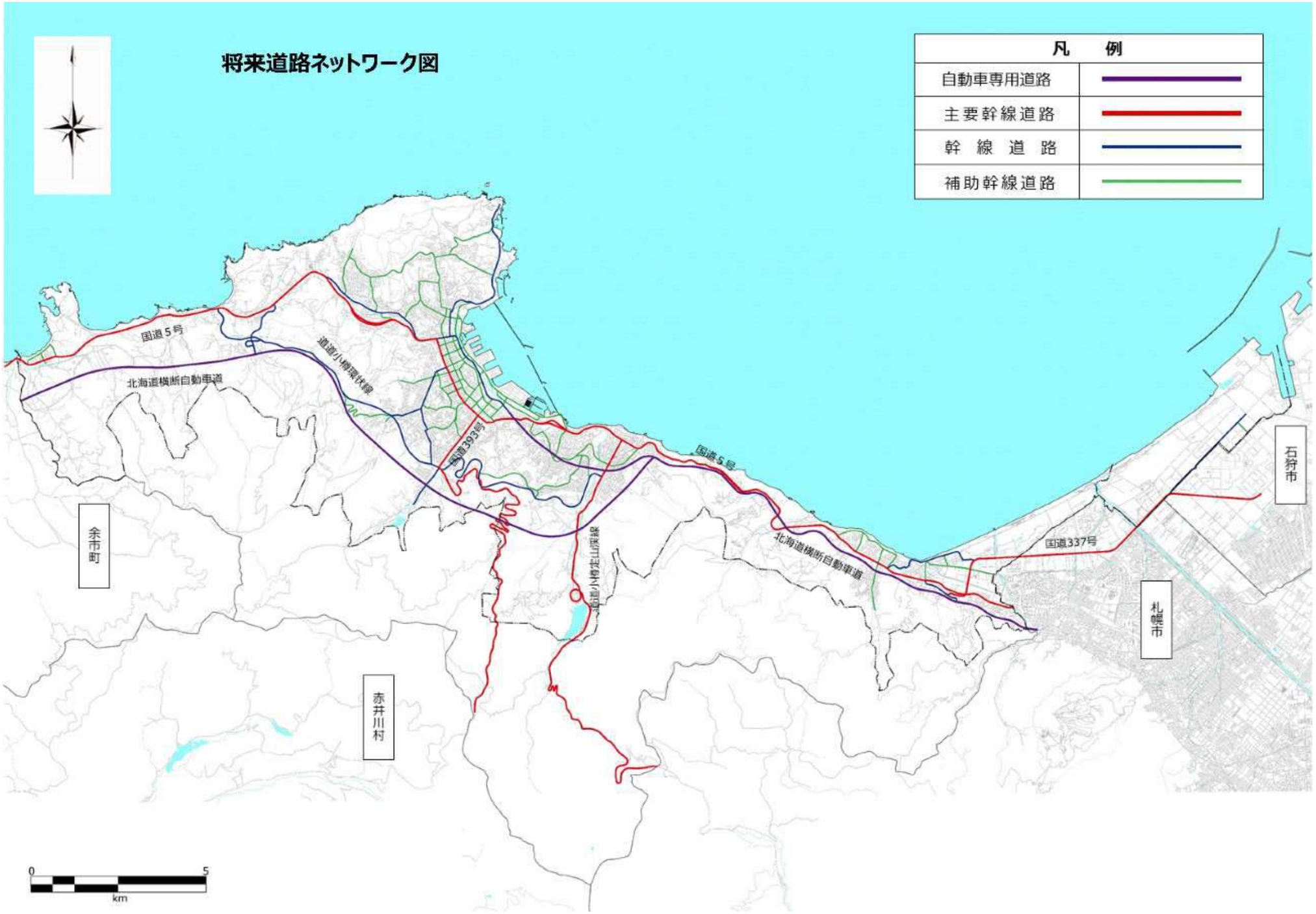


図７ 将来道路ネットワーク図

3.4 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画

（1）整備コンセプト

新小樽(仮称)駅周辺地域の整備コンセプトを「新幹線整備効果を地域全体に活かすまちづくり『小樽の新たな玄関口の形成』」とし、新幹線の整備に伴って小樽市が今後取り組んでいかなければならない 4 点の課題を整理しました。

・来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進
・新小樽(仮称)駅との交通ネットワークの形成
・新小樽(仮称)駅周辺地域における土地利用の方向性の検討
・交通結節点に求められる機能の整備

（2）交通量推計結果に基づく道路計画

将来の交通量を考慮すると、道路の新設や大規模な道路拡幅などは不要と考えられ、新小樽（仮称）駅と各交通結節点との間で円滑なアクセスを図るため、必要に応じ、道路の改良を検討するなど、道路交通の安全性を高めます。なお、道路改良が必要となる場合は、歩道や街路灯の高質化など、景観への配慮に努めます。

※「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺　まちづくり計画」のうち、都市計画道路に係わる部分を抜粋しております。

4. 見直しの進め方

見直しは、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、その過程を４段階に分け検討するほか、「小樽市の地域性を考慮した視点」を加味し、見直し対象路線(区間)の「存続」、「変更」、「廃止」または「検討継続」の方針を策定します。

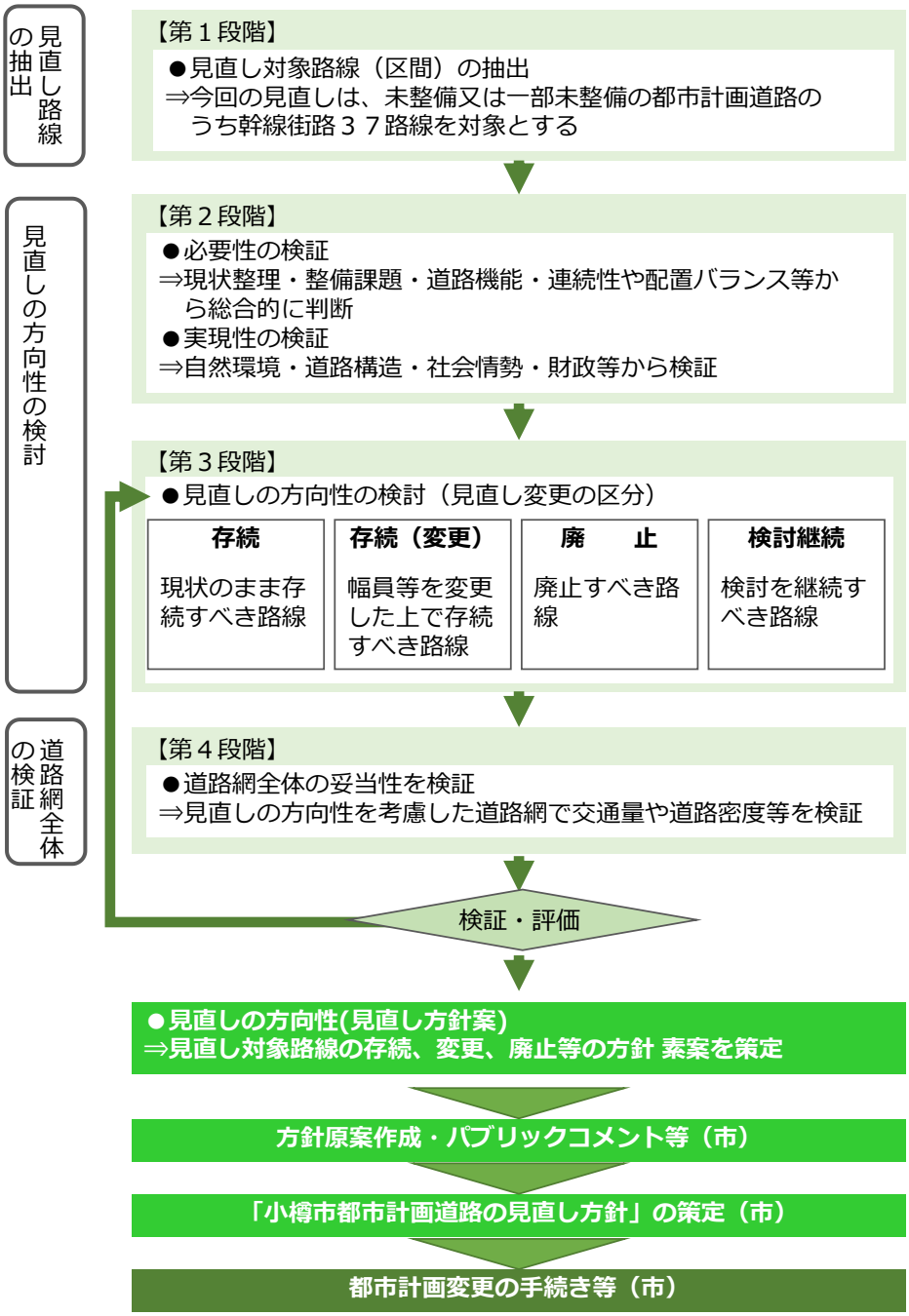


図８　見直しのフロー

5. 見直し方針の策定作業

5.1 第 1 段階 見直し対象路線(区間) の抽出

国土交通省の都市計画運用指針の「都市施設の計画の目標年次」の考え方として、「都市施設の都市計画は、おおむね 20 年後を目標として定めることが望ましい。」とされていることから、見直しをする路線(区間)は、計画決定後 20 年以上経過している未整備又は一部未整備の都市計画道路 39 路線のうち、地形・地物との不整合を有しているもしくは個別の課題を有している幹線街路 37 路線とします。

なお、1 路線で複数行あるものは、区間分けを行い検証していきます。

表 2　見直し対象路線(区間)一覧表

No.	路線番号・名称		対象区間				計画決定	
			起点	終点	計画幅員 (m)	延長 (m)	(当初)	経過年数
1	3･2･2	花園学校通	花園 3 丁目	花園 4 丁目	36	440	S24.1.31	71
2	3･2･4	臨港線	稲穂 4 丁目	稲穂 5 丁目	38	200	S38.10.28	56
3	3･3･5	住吉線	住吉町	住ノ江 1 丁目	27	490	S47.7.7	47
4	3･3･6	公園通	山田町	花園 4 丁目	16～22	680	S10.10.12	84
5	3･3･7	小樽中央線	稲穂 5 丁目	稲穂 4 丁目	38	190	S10.10.12	84
6	3･3･8	蘭島中央線	蘭島 1 丁目	蘭島 1 丁目	22	360	S47.7.7	47
			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	S40.7.2	54
8	3･4･10	手宮仲通	清水町	色内 3 丁目	18	1,230	S10.10.12	84
9	3･4･11	龍宮通	稲穂 4 丁目	稲穂 4 丁目	18	210	S10.10.12	84
10	3･4･12	緑山手線	稲穂 2 丁目	稲穂 2 丁目	18	190	S10.10.12	84
			松ヶ枝 1 丁目	天神 1 丁目	16～18	1,210		

No.	路線番号・名称		対象区間				計画決定	
			起点	終点	計画幅員（m）	延長（m）	（当初）	経過年数
11	3･4･13	入舟線	入船 2 丁目	入船 4 丁目	18～54	520	S10.10.12	84
12	3･4･15	本通線	色内 2 丁目	色内 1 丁目	18	820	S10.10.12	84
			色内 1 丁目	堺町	18	790		
			堺町	住吉町	18	360		
			住吉町	住吉町	18	270		
			信香町	勝納町	16	310		
13	3･4･16	大通北線	錦町	稲穂 5 丁目	9～22	810	S10.10.12	84
			稲穂 1 丁目	花園 3 丁目	18	490		
			花園 3 丁目	若松 2 丁目	18	1,030		
			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	S40.7.2	54
15	3･4･19	高島中央線	高島 2 丁目	高島 5 丁目	16	1,410	S38.10.28	56
16	3･4･20	祝津山手線	末広町	末広町	16	250	S10.10.12	84
			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	S10.10.12	84
18	3･4･22	花穂中央線	色内 1 丁目	稲穂 1 丁目	23～50	585	S36.3.16	59

No.	路線番号・名称		対象区間				計画決定	
			起点	終点	計画幅員（m）	延長（m）	（当初）	経過年数
18	3･4･22	花穂中央線	緑 4 丁目	緑 4 丁目	23～50	585	S36.3.16	59
19	3･4･23	公園南通	入船 4 丁目	緑 2 丁目	16	1,030	S10.10.12	84
20	3･4･24	最上町線	最上 2 丁目	最上 2 丁目	16	250	S38.10.28	56
21	3･4･25	奥船線	入船 2 丁目	奥沢 3 丁目	16	640	S10.10.12	84
22	3･4･26	新富線	勝納町	新富町	10～16	500	S10.10.12	84
23	3･4･27	桜町本通	桜 2 丁目	桜 1 丁目	16	880	S38.10.28	56
24	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	S47.7.7	47
			オタモイ 1 丁目	オタモイ 1 丁目	16	250		
25	3･4･30	蘭島仲通	蘭島 1 丁目	蘭島 1 丁目	16～18	300	S47.7.7	47
26	3･4･31	蘭島海岸線	蘭島 1 丁目	蘭島 1 丁目	16	1,310	S47.7.7	47
27	3･4･32	十万坪線	桂岡町	桂岡町	16	100	S40.7.2	54
28	3･4･33	御膳水通	銭函 2 丁目	銭函 3 丁目	16	310	S47.7.7	47
29	3･5･34	東小樽線	若竹町	桜 1 丁目	16	1,560	S38.10.28	56
			桜 3 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	S10.10.12	84
31	3･5･36	公園東通	富岡 1 丁目	花園 2 丁目	16	285	S38.10.28	56

No.	路線番号・名称		対象区間				計画決定	
			起点	終点	計画幅員（m）	延長（m）	（当初）	経過年数
31	3･5･36	公園東通	富岡 1 丁目	花園 2 丁目	16	285	S38.10.28	56
32	3･5･37	新宮横通	銭函 2 丁目	銭函 2 丁目	19.5～32	530	S40.7.2	54
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	S53.10.25	41
34	3･4･47	和宇尻中央通	張碓町	銭函 1 丁目	16.5～20	1,180	H4.6.23	27
35	3･4･49	歌棄通	銭函 1 丁目	銭函 1 丁目	18	430	H4.6.23	27
36	3･4･50	銭函新通	銭函 1 丁目	銭函 1 丁目	18～18	150	H4.6.23	27
37	3･3･54	塩谷小学校通	塩谷 2 丁目	塩谷 4 丁目	11～22	1,620	H11.12.10	20

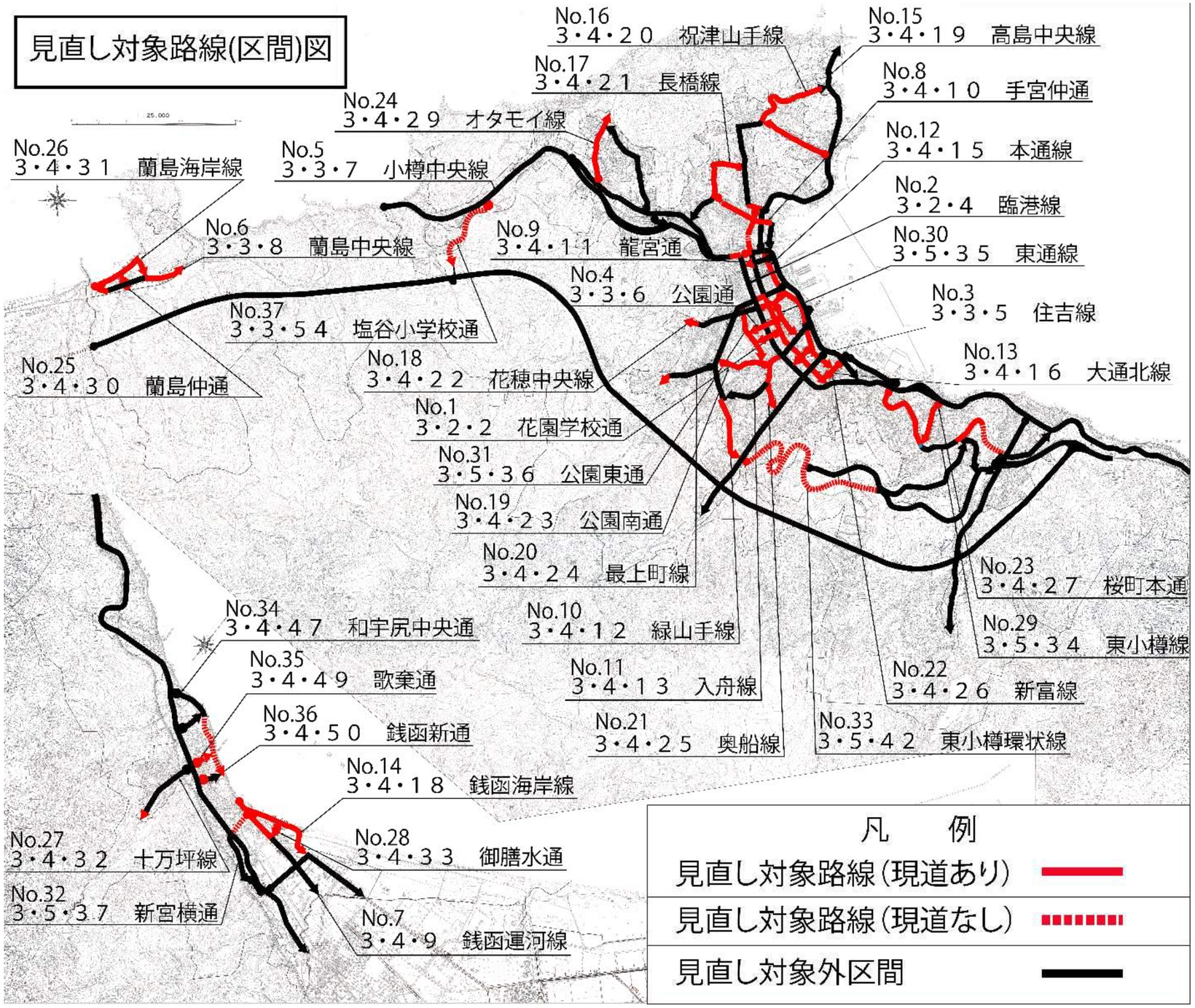


図 9 見直し対象路線(区間)図

5.2 第 2 段階 路線・区間ごとに必要性等の検証

（1）必要性の検証

第 1 段階で抽出した「見直し対象路線（区間）」について、区間ごとに評価項目に基づき交通量や道路密度の定量評価と交通機能や都市機能、都市防災機能、収容空間機能、市街地形成機能の定性評価を組み合わせて包括的に判断し、存続・廃止について必要性の観点から検証を行いました。

必要性を検証する項目は以下のとおりです。

ア.現状整理

現状整理として、各路線の上位計画における位置づけ、土地利用の状況、53 条許可件数の整理を行いました。さらに、都市計画決定当初の位置づけの整理、現状の計画通り整備する場合の課題についても抽出しました。

上位計画等における位置づけ

都市計画道路の変更（廃止や幅員の縮小等）を行う場合には、都市計画マスタープラン等の上位計画と整合を図る必要があります。このため、「見直し検討路線（区間）」が、都市計画マスタープランや総合計画等の上位計画において、どのような位置づけにあるのかを確認します。

土地利用

道路は、アクセス機能のもたらす間接効果として「土地利用誘導効果」という他の施設にはない機能を有しています。また、沿道の土地利用や規制等の状況により、道路に求められる機能が異なる場合もあります。このため、「見直し検討路線（区間）」周辺の土地利用の状況（区域区分、地域地区等）を確認します。

建築規制等

既決定の都市計画道路については、相当期間にわたる建築制限が課せられている場合があることから、沿道の建築物の状況等を確認します。

イ.計画決定時における路線の位置づけ

現在の状況と比較するため、「見直し検討路線（区間）」が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを確認します。

ウ.整備する場合の課題

現在の都市計画どおりに整備する場合の課題及び社会情勢やまちづくりの方針の変化等を整理し、今回必要性を検証するに至った理由を明確にします。

エ.道路密度

「見直し検討路線（区間)」が含まれる地区の道路密度※1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情に応じた望ましい道路密度とを比較します。

オ.道路の機能

「見直し検討路線（区間)」の有する「交通機能」「都市環境機能」「都市防災機能」「収容空間機能」及び「市街地形成機能」について整理します。

交通機能

既定都市計画道路網をベースとした将来交通需要推計結果に基づく、交通機能面での必要性を検証します。

都市環境機能

地区景観、日照の確保、道路交通騒音の低減、沿道緑化等の都市環境保全、改善に効果があるか否かを整理します。

都市防災機能

緊急時における避難地や防災拠点へのアクセス路等の防災ネットワーク上、あるいは防災の延焼防止効果などの防災機能面において、どの程度の機能を担うか整理します。

収容空間機能

景観形成や歩行者の安全確保を図る電線類地中化の計画・共同溝の整備計画などの導入計画があるか否かを整理します。また、道路の機能としてバス路線などの公共交通の導入空間としても収容機能として整理します。

市街地形成機能

都市構造の主軸や都市利用の方向性を規定するもの、あるいは街区を形成するものであるか否かを整理します。さらに市街地再開発事業、土地区画整理事業地区などの街路道路となっている事業を支援するものであるか否かを整理します。

カ.道路の連続性・配置バランス

対象道路の周辺地区における道路網のネットワーク状況を整理します。さらに地区の道路間隔の配置バランスについても整理します。

※1 道路密度：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、算出
道路密度（km/km²）＝対象区間延長（km）÷地区面積（km²）　（P.49～参照）

（2）実現性の検証

第１段階で抽出した「見直し対象路線（区間)」について、区間ごとに評価項目に基づき自然環境、道路構造、社会環境、市街地環境、財政環境の観点から包括的に判断し、実現性の検証を行いました。必要性との検証結果により、都市計画道路の見直しに向けた方針（存続・存続（変更)・廃止・継続検討）を現段階の総合評価として策定します。事業の実現性を検証する項目は以下のとおりです。

ア.自然環境

主要な緑地、風致地区等を通過することによる希少動植物や絶滅危惧種等の生態系に著しい影響を及ぼすと判断される場合など、良好な自然的環境への影響の程度の内容を整理します。

イ.道路構造

鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁、擁壁、トンネル等の大規模構造物の整備が必要な場合や、地形上の制約がある場合の内容や地形上の問題を整理します。

ウ.社会環境

総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的建造物や景観形成、文化財等に対して、整備に伴って著しく影響を与える場合など歴史的街並み・文化財等への影響の内容を整理します。

エ.市街地環境

通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや建て替えの困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等の内容を整理します。

オ.財政環境

用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因の内容を整理します。

（３）機能を代替する路線の有無の検証

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します。

路線の位置及び方向

見直し検討路線（区間）から概ね３００ｍ以内に、検討路線の起終点が近く、概ね同じ方向に連続した現道がある場合、位置及び方向について、代替路線有りとします。

路線が有する機能

車道は２車線が確保され、歩車道分離された歩道が整備されている場合、交通機能について代替路線有りとします。

避難路、延焼防止機能等が確保されている場合、都市防災機能について、代替路線有りとします。

代替路線の幅員

幹線街路の代替路線の幅員は、１４ｍ以上を確保することとします。

5.3 第 3 段階 見直しの方向性の検討

（1）見直しの方向性の検討

第 2 段階での検証において、整理した項目を評価し、「廃止に向けて検討」を進めるのか、「存続の方向で検討」を進めるのか、方向性を判断します。

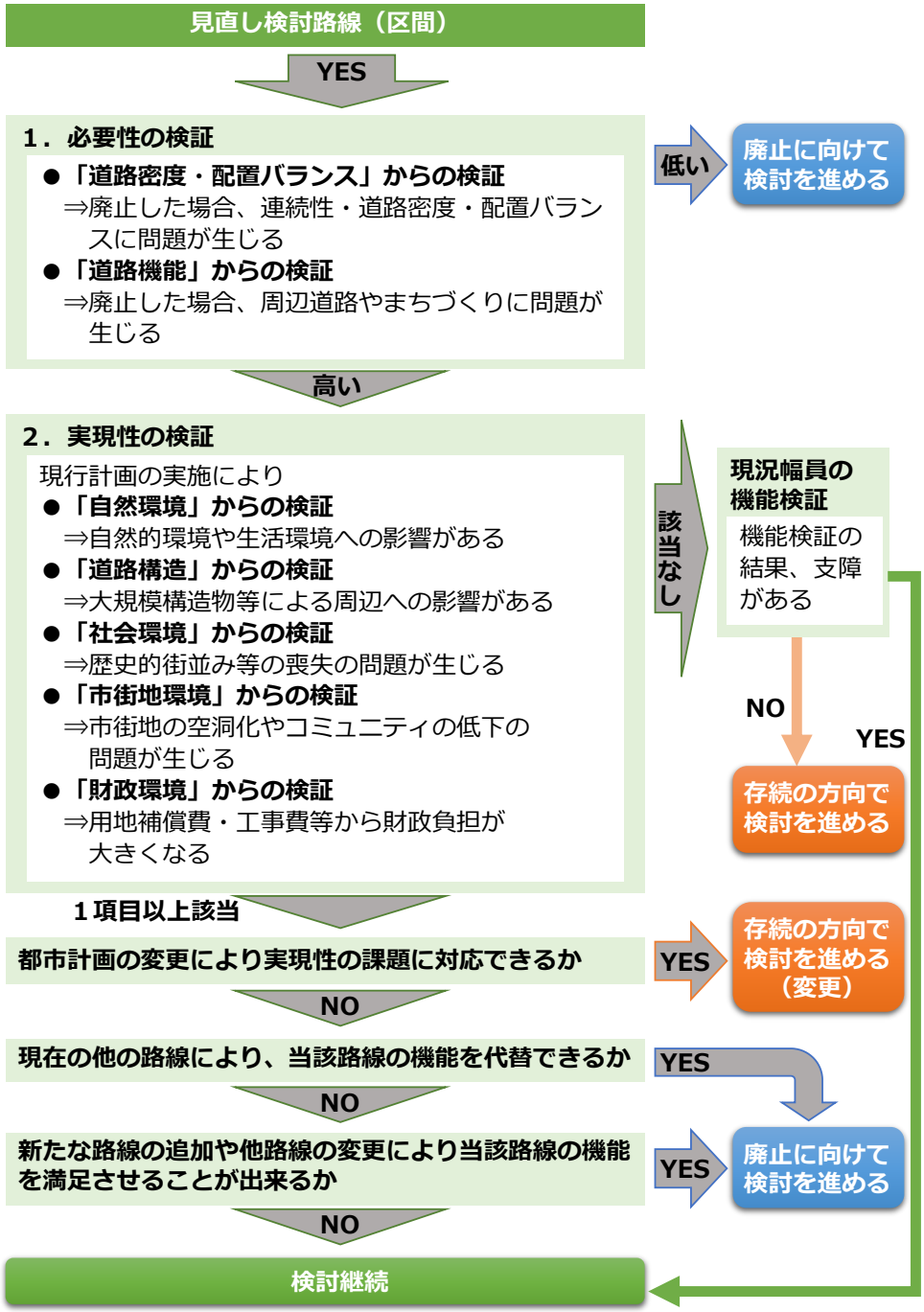


図 10　見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性を判断する流れ

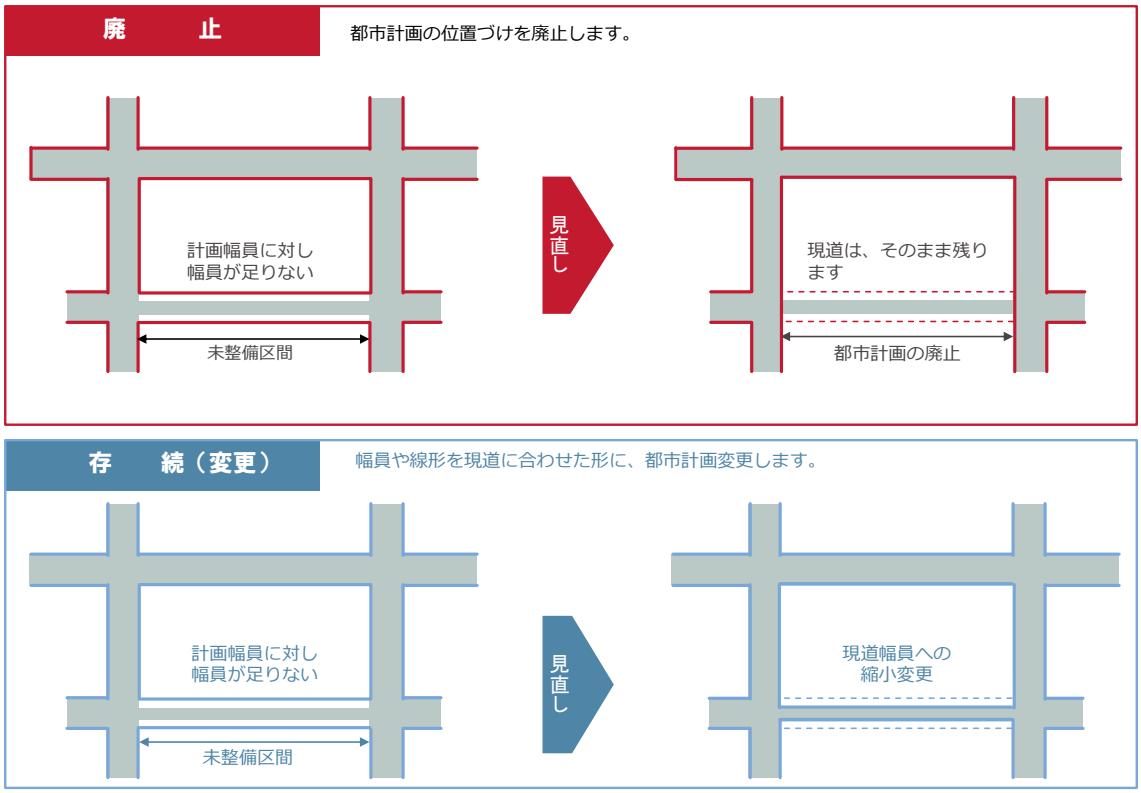


図 11　廃止・存続(変更)路線のイメージ図

（2）見直しの方向性の検討結果

見直し方針の検討に基づき、「廃止に向けて検討する路線(区間)」と判断される路線については、その理由を整理した上で廃止する方向とし、「存続の方向で検討する路線(区間)」と判断される路線(区間)については、必要に応じて、線形や幅員の変更など都市計画の変更の方向について検討し、各路線(区間)の課題の解消に向けた方向性とします。

表 3　検討結果一覧

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
1-①	3・2・2	花園学校通	花園 3 丁目～花園 4 丁目	廃止	道路機能面での役割が低下・廃止した場合にも配置バランス等に問題がないため、必要性は低いため廃止する。
1-②				存続(変更)	現状において連続性等は問題ないものの、重要な道路機能を担っており、必要性は高い。既計画による整備ではハード面での課題があるものの、交通需要に応じた縮小変更により存続する。
2	3・2・4	臨港線	稲穂 4 丁目～稲穂 5 丁目	検討継続	現状において連続性等は問題ないものの、重要な道路機能を担っており、必要性は高い。既計画による整備では小樽中央線との立体交差が必要のため実現性に課題があり、検討継続として、引き続き関係機関との協議を行う。
3	3・3・5	住吉線	住吉町～住ノ江 1 丁目	存続	現状において連続性等は問題ないものの、重要な道路機能を担っており必要性は高い。 JR 函館本線との立体交差のみ整備済みで、実現性の課題はなく存続とする。
4-①	3・6・6	公園通	山田町~花園 4 丁目	廃止	道路機能面での役割が低下しており配置バランス等にも影響がないことから、都市計画道路としての必要性が低いため廃止とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
4-②	3・6・6	公園通	山田町 ~花園 4 丁目	廃止	沿道サービス機能はあるものの、現道で対応可能であり配置バランス等にも影響がないため、都市計画道路としての必要性が低く廃止とする。
4-③				存続 (変更)	連続性等において問題はないものの、公共施設へのアクセス機能、沿道サービス機能、防災機能の都市計画道路としての必要性が高い。一方で歴史的建造物などの支障物件があり、既計画の整備は困難なことから、幅員等の縮小により計画を変更し存続する。
5	3・3・7	小樽中央線	稲穂 5 丁目 ～稲穂 4 丁目	検討 継続	都市の骨格を形成する広域幹線道路であり、観光面・防災面など都市構造の主軸として重要な機能を担っており、必要性が高い。一方で立体交差が必要な区間のため実現性に課題があり、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
6-①	3・3・8	蘭島中央線	蘭島 1 丁目 ～蘭島 1 丁目	検討 継続	都市の骨格を形成する広域幹線道路で、さらに防災面として都市構造の主軸を形成する重要な機能を担っていることから、必要性が高い。一方で、蘭島川を横断する橋梁の整備が必要であり実現性に課題があり、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
6-②			蘭島 1 丁目 ～忍路 1 丁目	検討 継続	都市の骨格を形成する広域幹線道路で、防災面として都市構造の主軸を形成する重要な機能を担っていることから必要性が高い。一方で、沿道法面の擁壁整備が必要であり、実現性に課題があり、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
7	3・4・9	銭函運河線	銭函２丁目 ～銭函２丁目	廃止	JR 銭函駅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、計画当初の位置づけに変化が生じていることから路線の必要性が低下しているため廃止とする。
8-①	3・4・10	手宮仲通	清水町 ～色内３丁目	存続 (変更)	沿道サービス機能や避難道路や避難所までのアクセスとしての防災機能を有しており、必要性が高い。一方で、現道の無い区間の擁壁整備が必要であり、整備による支障物件やコミュニティを分断する可能性があるため、幅員の縮小変更により存続としながら、影響を最小限に留めながら機能を維持する。
8-②				存続 (変更)	物流拠点・主要観光地へのアクセス機能、沿道サービス機能、防災機能を担う重要な路線であり、必要性が高い。一方、整備に伴い建て替え困難な小規模残地の発生や支障物件が多く、幅員の縮小変更により、影響を最小限に留めながら機能を維持する。
9	3・4・11	龍宮通	稲穂４丁目 ～稲穂４丁目	検討 継続	都市計画駐車場である稲穂駐車場へのアクセス機能、沿道サービス機能、防災機能を担う重要な路線であり、必要性が高い。一方で、建て替え困難な小規模残地の発生や支障物件が多く、実現性に課題があり、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
10-①	3・4・12	緑山手線	稲穂２丁目 ～稲穂２丁目	存続	市街地を南北に連絡する路線であり、沿道サービス機能や主要観光ルートとしての役割を担い、まちのにぎわい創出に資する路線であることから必要性が高く、実現性に課題がなく、存続とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
10-②	3・4・12	緑山手線	松ヶ枝１丁目 ～天神１丁目	検討継続	市内の地区間を結び、市街地を南北に連絡する都市内幹線道路であり、北海道新幹線新小樽（仮称）駅へのアクセス機能を担い、必要性が高い。一方、沿道法面の擁壁や急こう配箇所へのロードヒーティングが必要であり整備の実現性に課題があるが、代替路線がないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
11	3・4・13	入舟線	入船２丁目 ～入船４丁目	検討継続	市街地を東西に連絡する路線であり、沿道サービス機能や市内バス路線、防災拠点へのアクセス機能として必要性が高い。一方で支障物件が多く、整備の実現性に課題があり代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
12-①	3・4・15	本通線	色内２丁目 ～色内１丁目	存続 (変更)	主要観光ルート、沿道サービス機能、市内バス路線としての役割を担うほか、都市景観や防災機能としても必要性が高い。一方、整備に伴って歴史的建造物など支障となる物件が多く、既計画に基づく整備は困難であるため、幅員の縮小変更により存続としながら、影響を最小限に留めながら機能を維持する。
12-②			色内１丁目 ～堺町	廃止	主要観光ルート、沿道サービス機能としての役割を担うほか、都市景観や防災機能としても必要性が高い。一方、整備に伴って歴史的建造物など支障となる物件が多く、また当該区間は代替路線である臨港線が整備されているため廃止とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
12-③	3・4・15	本通線	堺町 ～住吉町	廃止	JR 南小樽駅へのアクセス機能、主要観光ルート、沿道サービス機能としての役割を担うほか、都市景観としても必要性が高い。一方、整備に伴って歴史的建造物など支障物件が多く、更にロードヒーティングの整備が必要であり実現性に課題があり、代替路線である臨港線が整備されているため廃止とする。
12-④			住吉町 ～住吉町	廃止	JR 南小樽駅へのアクセス機能、沿道サービス機能としての役割を担うほか、避難所へのサクセス路としても必要性が高い。一方、整備に伴ってロードヒーティングの整備が必要であり、支障物件が多いなど実現性に課題があり、代替路線である臨港線が整備されているため廃止とする。
12-⑤			信香町 ～勝納町	廃止	沿道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土地利用に変化しつつあり、路線の必要性が低下していることから廃止とする。
13-①	3・4・16	大通北線	錦町 ～稲穂 5 丁目	廃止	店舗、飲食店等の閉店など土地利用状況が変化しており、沿道サービス機能が低く、路線の必要性が低下していることから廃止とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
13-②	3・4・16	大通北線	稲穂１丁目 ～花園３丁目	廃止	市内中心部を南北に連絡し、小樽中央線を補完する路線であり、沿道サービス機能やコミュニティ空間機能を有するにぎわい創出等に寄与するため必要性が高い。一方、整備に向けてはアーケード街など支障物件が多く、実現性に課題がある。代替路線である小樽中央線があるため廃止とする。
13-③			花園３丁目 ～若松２丁目	廃止	市内中心部を南北に連絡し、小樽中央線を補完する路線であり、医療施設・学校へのアクセス機能、沿道サービス機能、バス路線であり必要性が高い。一方、整備に向けては支障物件が多く、ロードヒーティングも必要であり実現性に課題がある。当該区間は代替路線である小樽中央線があるため廃止とする。
13-④			若松２丁目 ～新富町	廃止	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が低く、路線の必要性が低下しているため廃止とする。
14	3・4・18	銭函海岸線	銭函２丁目 ～銭函３丁目	検討継続	地域間を結ぶ都市内幹線道路であり、JR 銭函駅へのアクセス機能や沿道サービス機能を有するほか、都市防災機能としても必要性が高い。一方、整備に向けては星置川を横断する橋梁や支障物件が多い等、実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
15	3・4・19	高島中央線	高島２丁目 ～高島５丁目	廃止	漁港や小学校へのアクセス機能、バス路線、都市防災機能を有する路線であるが、交通量が少なく都市計画道路としての必要性は低いため廃止とする。
16-①	3・4・20	祝津山手線	末広町 ～末広町	検討継続	沿道サービス機能、バス路線、都市防災機能を有しており、必要性が高い。一方、整備に向けては支障物件が多く実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
16-②			赤岩２丁目 ～祝津２丁目	検討継続	交通量が少なく、漁港や小学校へのアクセス機能は低いが、バス路線、都市防災機能を有する路線であるため、引き続き関係機関と協議を進める。
17	3・4・21	長橋線	梅ヶ枝町 ～清水町	検討継続	北陵中学校へのアクセス機能や、市内バス路線となっており、必要性が高い。一方、整備に向けては市景観条例の保全樹林に位置づけられている中野植物園への影響評価や、ロードヒーティングの設置等が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
18-①	3・4・22	花穂中央線	色内１丁目 ～稲穂１丁目	廃止	主要観光ルート・沿道サービス機能のほか、都市景観機能や都市防災機能を有しており、必要性が高い。一方で於古発川の暗渠整備が必要であり、整備の実現性に課題があるが、当該区間は代替路線として緑山手線を有しているため廃止とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
18-②	3・4・22	花穂中央線	緑４丁目 ～緑４丁目	廃止	小樽商大へのアクセス機能を有し、バス路線・避難所までのアクセス路としての位置づけもあるが、行き止まりの道路でありネットワークとしての必要性が低いため廃止とする。
19	3・4・23	公園南通	入船４丁目 ～緑２丁目	検討継続	公園や小学校へのアクセス機能を有し、一部バス路線であり、都市防災機能としての位置づけもあるため必要性が高い。一方で整備に向けては、ロードヒーティングや於古発川を横断する橋梁が必要など実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
20	3・4・24	最上町線	最上２丁目 ～最上２丁目	廃止	当該区間は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ため廃止とする。
21	3・4・25	奥船線	入船２丁目 ～奥沢３丁目	検討継続	奥沢小学校へのアクセス機能を有し、都市防災機能から必要性が高い。一方で整備に向けてはロードヒーティングや法面擁壁等が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
22	3・4・26	新富線	勝納町 ～新富町	廃止	用途地域は準工業地域であるが、決定当初から土地利用が変化しており、沿道サービス機能としての必要性が低下しているため廃止とする。
23	3・4・27	桜町本通	桜２丁目 ～桜１丁目	存続	桜小学校等へのアクセス機能を有し、沿道サービス機能やバス路線の指定、都市防災機能があり、必要性が高い。また、整備に向けた実現性の課題がないため存続とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
24-①	3・4・29	オタモイ線	オタモイ1丁目～オタモイ1丁目	検討継続	地域包括支援センターや主要観光地へのアクセス機能を有し、沿道サービス機能としても必要性が高い。一方で、整備に向けては法面擁壁等が必要であり、実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
24-②			オタモイ1丁目～オタモイ1丁目	廃止	行き止まり区間であり、道路ネットワークや交通円滑化に寄与しないため、必要性が低く、廃止とする。
25-①	3・4・30	蘭島仲通	蘭島1丁目～蘭島1丁目	廃止	JR蘭島駅へのアクセス機能を有しているが、当該駅は利用者が減少しており、また道路網としての必要性も低いため、廃止とする。
25-②				廃止	JR蘭島駅へのアクセス機能を有しているが、当該駅は利用者が減少しており、また都市防災機能の位置づけがあるものの市道の代替路も整備されているため、都市計画道路の必要性が低く、廃止とする。
26	3・4・31	蘭島海岸線	蘭島1丁目～蘭島1丁目	廃止	JR蘭島駅から蘭島海水浴場までのアクセス機能を有するが、海水浴場の利用者は減少しており、都市防災機能や新たな街区を形成する役割を担う路線であるが、整備の必要性は低いため、廃止とする。
27	3・4・32	十万坪線	桂岡町～桂岡町	廃止	行き止まり区間であり、道路網や交通円滑化への寄与しないため必要性が低く、廃止とする。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
28	3・4・33	御膳水通	銭函２丁目 ～銭函３丁目	検討継続	津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路として想定されており、必要性は高い。一方でポンナイ川の暗渠整備等が必要であり、支障物件も多いため実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
29-①	3・5・34	東小樽線	若竹町 ～桜１丁目	廃止	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、隣接して桜町本通が代替路としてあり、交通障害が発生していないため、都市計画道路の必要性は低く廃止とする。
29-②			桜１丁目 ～新光２丁目	廃止	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、隣接して桜台線が代替路としてあり、交通障害が発生しておらず都市計画道路の必要性は低いため廃止とする。
30	3・5・35	東通線	山田町 ～入船１丁目	廃止	用途地域は近隣商業地域であるが、決定当初から土地利用が変化しており、沿道サービス機能としての必要性が低下しているため、廃止とする。
31-①	3・5・36	公園東通	富岡１丁目 ～花園２丁目	検討継続	市役所等の公共施設へのアクセス機能やバス路線の位置づけを有しており、都市防災として緊急輸送道路としての機能があり、必要性は高い。一方で、整備に向けては於古発川の橋梁および擁壁が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もない（小樽中央線が該当するが機能が異なる）ため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
31-②	3・5・36	公園東通	富岡１丁目～花園２丁目	検討継続	小中学校へのアクセス機能、都市防災としての避難所へのアクセス路として必要性が高い。一方で整備の上では沿道法面の擁壁が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もない（小樽中央線が該当するが機能が異なる）ため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
31-③			花園２丁目～花園５丁目	検討継続	小中学校へのアクセス機能、都市防災としての避難所へのアクセス路として必要性が高い。一方で整備の上では沿道法面の擁壁が必要であり、支障物件も多いため実現性に課題があるが、代替路線もない（小樽中央線が該当するが機能が異なる）ため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
32	3・5・37	新宮横通	銭函２丁目～銭函２丁目	廃止	計画当初予定されていた区画整理事業の予定がなく、整備に伴って発生する大規模構造物により日照や景観への影響が懸念される。また、並行して道道銭函停車場線・市道御膳水通線があり、都市計画道路の必要性が低いため廃止とする。
33	3・5・42	東小樽環状線	天神１丁目～望洋台３丁目	検討継続	市内地域間を結ぶ都市内幹線道路として位置づけられ、都市防災機能では第２次緊急輸送道路を形成するほか、東南地域における新市街地の主軸を担う路線であり、必要性が高い。一方で整備する上では山林地帯の現道が無く、ロードヒーティングが必要な区間もあり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
34-①	3・5・47	和宇尻中央通	張碓町 ～銭函１丁目	検討継続	高校へのアクセス道路や都市防災機能・下水道の収容機能・市街地形成機能としての位置づけがあり、必要性が高い。一方で整備を進める上では擁壁や高盛土が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
34-②				検討継続	高校へのアクセス道路や都市防災機能・下水道の収容機能・市街地形成機能としての位置づけがあり必要性が高い。一方で整備を進める上では擁壁や高盛土が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
35	3・5・49	歌棄通	銭函１丁目 ～銭函１丁目	検討継続	高校へのアクセス道路や都市防災機能・下水道の収容機能・市街地形成機能としての位置づけがあり必要性が高い。一方で整備を進める上では高盛土が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。
36	3・5・50	銭函新通	銭函１丁目 ～銭函１丁目	検討継続	高校へのアクセス道路や都市防災機能・下水道の収容機能・市街地形成機能としての位置づけがあり必要性が高い。一方で整備を進める上では高盛土が必要であり実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

路線No.	路線番号	路線名	対象区間	方向性	検討結果
37	3・3・54	塩谷小学校通	塩谷２丁目 ～塩谷４丁目	検討 継続	後志自動車道（小樽山手通）塩谷 IC へのアクセス機能を有し、都市防災機能として第１次緊急輸送道路の位置づけがあり必要性は高い。一方で整備を進める上では、JR 函館本線・塩谷川との立体交差の橋梁や法面擁壁が発生し実現性に課題があるが、代替路線もないため、検討継続として引き続き関係機関と協議を進める。

5.4 第 4 段階 妥当性の検証

第 3 段階で策定された見直しの方向性に基づき、都市計画道路網の見直しを行った場合、小樽市全体での都市計画道路網の将来交通需要推計上支障が生じないかを検証し、さらに、道路密度についても支障が生じないかを検証します。

（1）将来交通需要推計の検証

現況交通量調査（令和元年度調査済み）及び最新の道路交通センサス※2（国土交通省実施）データをもとに、「必要性の検証」にあたり必要となる、見直し対象路線の将来交通量の推計を行いました。

推計にあたっては、自動車 OD 調査※3・道路ネットワークデータとして平成 22 道路交通センサス道路起終点調査データ（OD 調査）を用い、小樽市内の都市計画道路全整備時・都市計画道路整備見直し時の推計を行いました。

また、小樽市では令和 3 年 12 月に「小樽港港湾計画」の改訂を行っているが、当該計画において、小樽港関連車両の増加を想定しています。これを受け、港湾計画で想定する港湾関連車両の増加分を加味した交通量推計を行いました。

さらに、2030 年度末には北海道新幹線の新函館北斗～札幌間の開業にあわせ、「北海道新幹線　新小樽駅（仮称）」が設置されます。都市計画道路の見直し検討にあたっては、新小樽駅開業にともなう交通量の変化を加味する必要があります。新小樽駅開業に向けた計画の「新幹線新小樽駅周辺まちづくり計画」では、駅端末交通量は最大でも約 900 台/日と想定されていますが、この交通量増加は、小樽市内道路網における交通容量に大きな影響はないと判断し検討を行っています。

※2 道路交通センサス：全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするために、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもの

※3 自動車 OD 調査：自動車が移動する際の起点、終点、走行目的など、自動車利用の実態を把握するために実施される調査

（2）都市計画道路全整備時の将来交通量需要推計の検討

都市計画道路全整備時における、見直し対象路線の交通需要推計結果の概要を下表に示します。

表 4 都市計画道路全整備時の見直し対象路線の交通需要推計結果の概要（その１）

No.	路線名称	路線番号	交通需要推計結果	
			交通量	混雑度※4
01-①	花園学校通	3･2･2	1,487	0.05
01-②	花園学校通		962	0.03
02	臨港線	3･2･4	17,964	0.42
03	住吉線	3･3･5	2,517	0.09
04-①	公園通	3･3･6	2,175	0.23
04-②	公園通		2,123	0.07
04-③	公園通		1,087	0.04
05	小樽中央線	3･3･7	23,596	0.55
06-①	蘭島中央線	3･3･8	12,016	0.27
06-②	蘭島中央線		12,240	0.28
07	銭函運河線	3･4･9	1,447	0.18
08-①	手宮仲通	3･4･10	2,225	0.23
08-②	手宮仲通		1,819	0.19
09	龍宮通	3･4･11	1,178	0.12
10-①	緑山手線	3･4･12	2,716	0.28
10-②	緑山手線		1,928	0.20
11	入舟線	3･4･13	6,066	0.63
12-①	本通線	3･4･15	2,298	0.24
12-②	本通線		956	0.10
12-③	本通線		1,646	0.17
12-④	本通線		2,807	0.29
12-⑤	本通線		3,645	0.38
13-①	大通北線	3･4･16	3,312	0.35
13-②	大通北線		1,675	0.17
13-③	大通北線		2,470	0.26
13-④	大通北線		1,763	0.18
14	銭函海岸線	3･4･18	1,880	0.20
15	高島中央線	3･4･19	112	0.01
16-①	祝津山手線	3･4･20	4,449	0.56
16-②	祝津山手線		237	0.03
17	長橋線	3･4･21	797	0.10
18-①	花穂中央線	3･4･22	1,785	0.07
18-②	花穂中央線		684	0.09

表 5 都市計画道路全整備時の見直し対象路線の交通需要推計結果の概要（その２）

No.	路線名称	路線番号	交通需要推計結果	
			交通量	混雑度※4
19	公園南通	3･4･23	5,111	0.64
20	最上町線	3･4･24	45	0.01
21	奥船線	3･4･25	2,983	0.37
22	新富線	3･4･26	1,774	0.22
23	桜町本通	3･4･27	5,898	0.74
24-①	オタモイ線	3･4･29	2,048	0.26
24-②	オタモイ線		16	0.00
25-①	蘭島仲通	3･4･30	84	0.01
25-②	蘭島仲通		85	0.01
26	蘭島海岸線	3･4･31	29	0.00
27	十万坪線	3･4･32	265	0.03
28	御膳水通	3･4･33	1,061	0.13
29-①	東小樽線	3･5･34	1,475	0.18
29-②	東小樽線		272	0.03
30	東通線	3･5･35	1,867	0.23
31-①	公園東通	3･5･36	553	0.07
31-②	公園東通		1,274	0.16
31-③	公園東通		312	0.04
32	新宮横通	3･5･37	2,468	0.09
33	東小樽環状線	3･5･42	530	0.06
34-①	和宇尻中央通	3･4･47	768	0.10
34-②	和宇尻中央通		51	0.01
35	歌棄通	3･4･49	717	0.10
36	銭函新通	3･4･50	214	0.03
37	塩谷小学校通	3･3･54	1,894	0.20

※4 混雑度：道路の交通量を、一定の時間内に通過できる自動車の最大数である交通容量で割り返して算出

混雑度＝交通量÷交通容量

図 12 交通需要推計結果（都市計画道路全整備時）

図 13 交通需要推計結果（都市計画道路全整備時　中心市街地部拡大図）

（3）都市計画道路見直し時の将来交通量需要推計の検討

都市計画道路見直し時における、見直し対象路線の交通需要推計結果の概要を下表に示します。

表 6 都市計画道路全整備時の見直し対象路線の交通需要推計結果の概要（その１）

No.	路線名称	路線番号	交通需要推計結果			
			全整備時		見直し後	
			交通量	混雑度	交通量	混雑度
01-①	花園学校通	3･2･2	1,487	0.05	944	0.10
01-②	花園学校通		962	0.03	1,065	0.11
02	臨港線	3･2･4	17,964	0.42	18,288	0.42
03	住吉線	3･3･5	2,517	0.09	1,335	0.05
04-①	公園通	3･3･6	2,175	0.23	2,278	0.32
04-②	公園通		2,123	0.07	1,995	0.25
04-③	公園通		1,087	0.04	1,245	0.16
05	小樽中央線	3･3･7	23,596	0.55	24,094	0.56
06-①	蘭島中央線	3･3･8	12,016	0.27	11,986	0.27
06-②	蘭島中央線		12,240	0.28	12,181	0.28
07	銭函運河線	3･4･9	1,447	0.18	663	0.09
08-①	手宮仲通	3･4･10	2,225	0.23	1,849	0.26
08-②	手宮仲通		1,819	0.19	1,248	0.17
09	龍宮通	3･4･11	1,178	0.12	1,083	0.15
10-①	緑山手線	3･4･12	2,716	0.28	3,358	0.35
10-②	緑山手線		1,928	0.20	2,049	0.21
11	入舟線	3･4･13	6,066	0.63	6,715	0.70
12-①	本通線	3･4･15	2,298	0.24	1,285	0.18
12-②	本通線		956	0.10	4	0.00
12-③	本通線		1,646	0.17	161	0.02
12-④	本通線		2,807	0.29	1,552	0.22
12-⑤	本通線		3,645	0.38	3,655	0.51
13-①	大通北線	3･4･16	3,312	0.35	569	0.08
13-②	大通北線		1,675	0.17	44	0.01
13-③	大通北線		2,470	0.26	702	0.10
13-④	大通北線		1,763	0.18	386	0.05
14	銭函海岸線	3･4･18	1,880	0.20	2,270	0.24
15	高島中央線	3･4･19	112	0.01	66	0.01
16-①	祝津山手線	3･4･20	4,449	0.56	7,238	0.90
16-②	祝津山手線		237	0.03	95	0.01
17	長橋線	3･4･21	797	0.10	655	0.08
18-①	花穂中央線	3･4･22	1,785	0.07	850	0.12
18-②	花穂中央線		684	0.09	684	0.10

表 7 都市計画道路全整備時の見直し対象路線の交通需要推計結果の概要（その２）

No.	路線名称	路線番号	交通需要推計結果			
			全整備時		見直し後	
			交通量	混雑度	交通量	混雑度
19	公園南通	3･4･23	5,111	0.64	5,126	0.64
20	最上町線	3･4･24	45	0.01	45	0.01
21	奥船線	3･4･25	2,983	0.37	3,623	0.45
22	新富線	3･4･26	1,774	0.22	1,731	0.48
23	桜町本通	3･4･27	5,898	0.74	6,722	0.84
24-①	オタモイ線	3･4･29	2,048	0.26	2,048	0.26
24-②	オタモイ線		16	0.00	16	0.00
25-①	蘭島仲通	3･4･30	84	0.01	84	0.01
25-②	蘭島仲通		85	0.01	0	0.00
26	蘭島海岸線	3･4･31	29	0.00	81	0.02
27	十万坪線	3･4･32	265	0.03	265	0.03
28	御膳水通	3･4･33	1,061	0.13	2,310	0.29
29-①	東小樽線	3･5･34	1,475	0.18	1,383	0.19
29-②	東小樽線		272	0.03	0	0.00
30	東通線	3･5･35	1,867	0.23	1,340	0.37
31-①	公園東通	3･5･36	553	0.07	278	0.04
31-②	公園東通		1,274	0.16	1,377	0.17
31-③	公園東通		312	0.04	312	0.04
32	新宮横通	3･5･37	2,468	0.09	0	0.00
33	東小樽環状線	3･5･42	530	0.06	531	0.06
34-①	和宇尻中央通	3･4･47	768	0.10	768	0.10
34-②	和宇尻中央通		51	0.01	51	0.01
35	歌棄通	3･4･49	717	0.10	717	0.10
36	銭函新通	3･4･50	214	0.03	214	0.03
37	塩谷小学校通	3･3･54	1,894	0.20	1,894	0.20

図 14 交通需要推計結果（都市計画道路見直し時）

図 15 交通需要推計結果（都市計画道路見直し時　中心市街地部拡大図）

（4）混雑度の検討

混雑度において、「都市計画道路の見直しガイドライン」で示される、都市における混雑度として評価基準を 1.25 とするとしており、見直し検討路線の計画変更を行っても、混雑度 1.25 未満であれば、交通量的に計画変更を行っても良いと判断されています。

小樽市における都市計画道路見直し検討においては、すべての道路について混雑度 1.25 未満であることから、見直しを行うことは支障がないものと判断されます。

混雑度＝交通量÷交通容量

表 8 混雑度についての一般的な解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間１２時間を通して、道路が混雑することはなく、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	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	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	慢性的混雑状態を呈する。

（5）道路網密度の検証

ア.道路密度検証の流れ

小樽市の都市計画道路の必要性の検証にあたり、「都市計画道路の見直しガイドライン（北海道建設部）」より、都市計画道路の見直しに伴い望ましい道路網密度が確保されるかを把握するため、都市計画道路見直し区間ごとの道路網密度の検証を行いました。

> ① 道路密度
>
> 「見直し検討路線（区間）」が含まれる地区の道路密度（都市計画道路以外の現道も含める）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します。
>
> なお、都市計画道路の土地利用に応じた配置については、従来は、住宅地の道路網密度を４km/km２ 、商業を中心とする市街地の道路網密度を５～７km/km２、工業を中心とする市街地の道路網密度を１～２km/km２ 、用途地域の加重平均を都市全体で３．５km/km２ としていました。
>
> しかし、「都市計画運用指針」や「新都市計画マニュアル II【都市施設・公園緑地編】」において示された新しい考え方を踏まえ、道内の各市町の実状に応じた望ましい道路密度を設定することが必要です。
>
> （都市計画道路の見直しガイドライン（北海道建設部）17 ページ）

道路網密度は、市街化区域内を所定のエリアに分割し、各都市計画道路を内包するエリアにおける道路網の路線密度を算定したものです。算定にあたっては以下の流れに沿って実施しました。

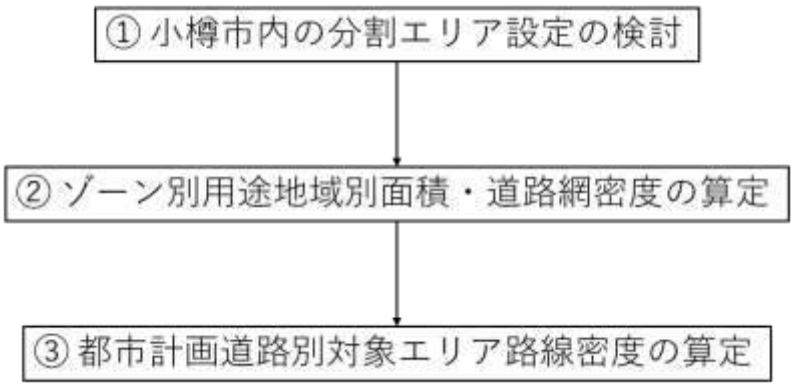


図 16 都市計画道路別道路網密度検証の流れ

イ.道路網密度算定用エリア設定の検討

小樽市内のエリアを分割するための指標としては、平成 18 年度に実施された「第４回道央都市圏パーソントリップ調査（道央 PT)」で設定された小樽市内のゾーン分割設定を用いるものとしました。

なお、検討にあたっては札幌市の都市計画区域に該当するゾーンは除外しています。

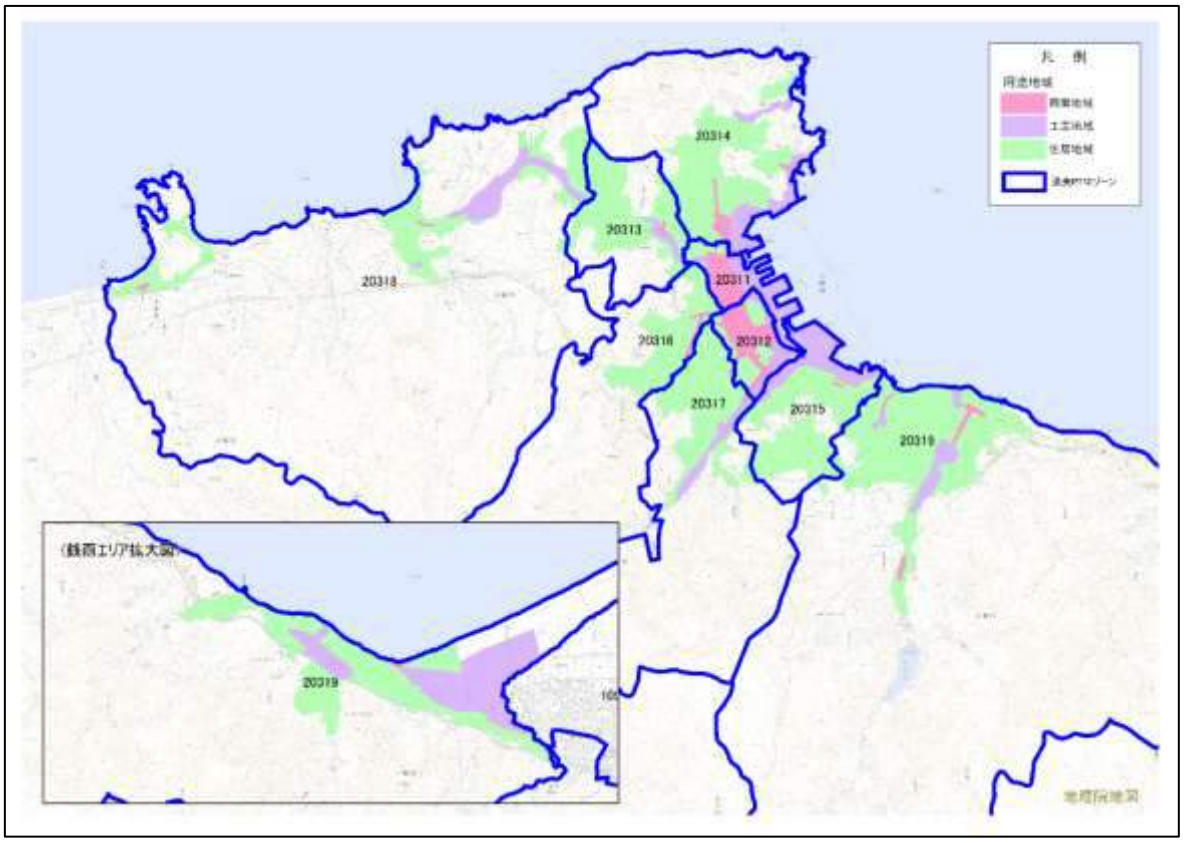


図 17 道央パーソントリップ調査ゾーン設定

ウ.ゾーン別道路網密度の検証

前述のゾーン設定を基準として、各ゾーン内の用途地域（住居系、商業系、工業系）の面積、各用途地域内に含まれる道路延長より、各ゾーンの道路網密度算定に使用する道路は、都市計画道路および幅員 5.5m以上の道路を基準として算定しました。

算定した道路網密度と望ましい道路網密度を比較すると、すべての道路網密度について、上回っており、見直しを行うことは支障がないものと判断されます。

なお、用途別道路網密度は直接的には使用しませんが、現状における用途別の望ましい道路網密度確認のための指標として算定しています。

表 9 都市計画道路見直し検討におけるゾーン別道路網密度

ゾーン	面積（㎢）				幹線道路延長(km)				道路密度（km/㎢）				望ましい道路網密度（km/㎢）			
	住居系	商業系	工業系	全体	住居系	商業系	工業系	全体	住居系	商業系	工業系	全体	住居系	商業系	工業系	全体
20311	0.24	0.60	0.85	1.69	0.09	4.85	2.98	7.92	0.38	8.13	3.50	4.69	4.00	6.00	1.50	3.45
20312	0.62	0.82	0.42	1.85	2.91	8.77	5.22	16.90	4.73	10.73	12.46	9.13	4.00	6.00	1.50	4.32
20313	2.64	0.03	0.16	2.83	10.64	0.17	1.70	12.51	4.03	5.97	10.52	4.42	4.00	6.00	1.50	3.88
20314	3.56	0.20	0.97	4.74	6.90	2.03	4.97	13.89	1.94	9.98	5.10	2.93	4.00	6.00	1.50	3.57
20315	2.98	0.04	1.12	4.13	5.59	0.22	3.25	9.06	1.88	6.24	2.91	2.19	4.00	6.00	1.50	3.34
20316	2.00	0.10		2.11	5.53	1.52		7.04	2.76	14.63		3.34	4.00	6.00		4.10
20317	2.91	0.05	0.40	3.35	9.70	0.61	1.37	11.68	3.34	13.34	3.45	3.49	4.00	6.00	1.50	3.73
20318	3.14	0.05	0.90	4.09	5.60	0.62	3.82	10.04	1.78	12.96	4.24	2.46	4.00	6.00	1.50	3.47
20319	9.77	0.25	7.80	17.82	30.82	2.41	16.07	49.29	3.15	9.80	2.06	2.77	4.00	6.00	1.50	2.93
全体	27.85	2.12	12.62	42.60	77.76	21.20	39.38	138.34	2.79	9.98	3.12	3.25	4.00	6.00	1.50	3.36

エ. 都市計画道路別対象エリア道路網密度の検証

都市計画道路別の道路網密度は、以下のとおり算定を行いました。

１）各都市計画道路において、各都市計画道路を内包するゾーンをそれぞれ整理
２）各都市計画道路対象ゾーン内の用途地域エリア面積、および用途地域エリア内の道路延長を算定
３）上記エリア面積、道路延長より、都市計画道路別の対象エリア道路網密度を算定

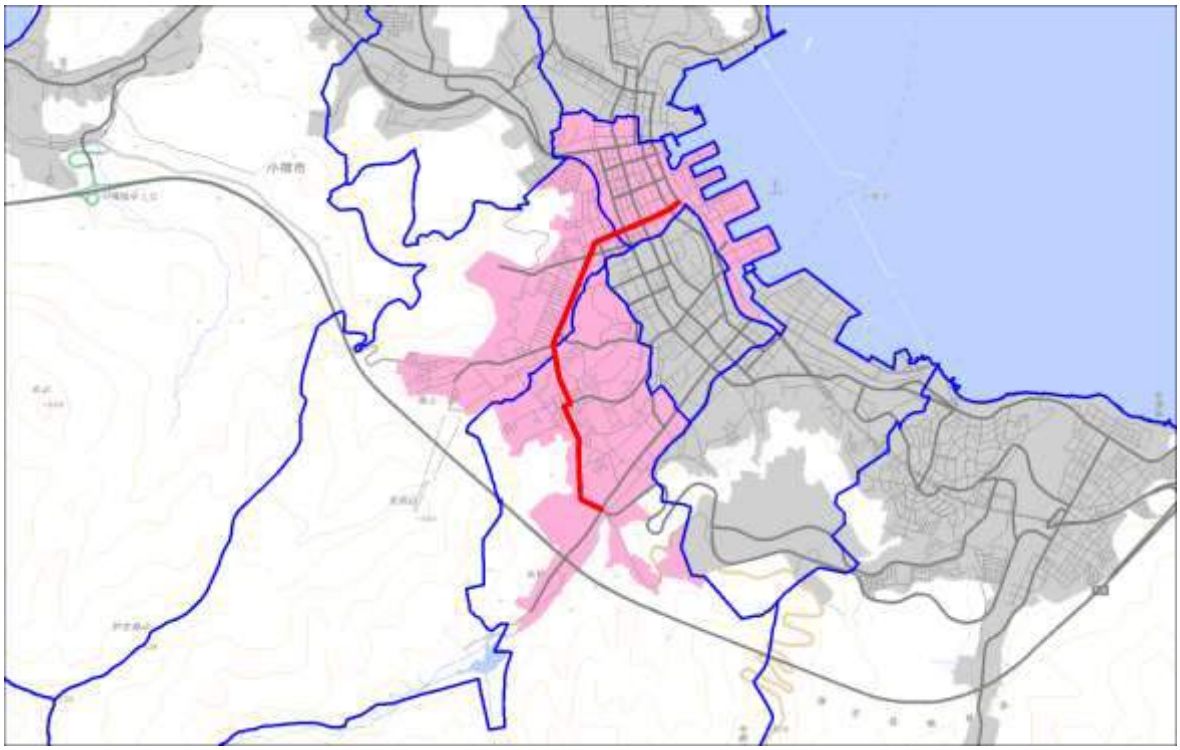


図 18 都市計画道路の道路網密度算定対象エリア例（緑山手線）

算定された都市計画道路見直し区間別の道路網密度、および望ましい密度について、下表に示します。

表 10 都市計画道路見直し区間別道路網密度

路線No.	路線名	現状密度		望ましい密度	
		全体	区間	全体	区間
01-①	花園学校通	11.08	17.49	3.36	4.32
01-②	花園学校通	11.08	17.49	3.36	4.32
02	臨港線	11.08	19.19	3.36	3.45
03	住吉線	11.08	17.52	3.36	4.32
04-①	公園通	11.08	17.52	3.36	4.32
04-②	公園通	11.08	17.52	3.36	4.32
04-③	公園通	11.08	17.52	3.36	4.32
05	小樽中央線	11.08	19.19	3.36	3.45
06-①	蘭島中央線	11.08	9.38	3.36	3.47
06-②	蘭島中央線	11.08	9.38	3.36	3.47
07	銭函運河線	11.08	10.81	3.36	2.93
08-①	手宮仲通	11.08	9.08	3.36	3.57
08-②	手宮仲通	11.08	9.08	3.36	3.57
09	龍宮通	11.08	19.19	3.36	3.45
10-①	緑山手線	11.08	19.19	3.36	3.45
10-②	緑山手線	11.08	9.94	3.36	3.73
11	入舟線	11.08	15.59	3.36	4.17
12-①	本通線	11.08	19.19	3.36	3.45
12-②	本通線	11.08	17.52	3.36	4.32
12-③	本通線	11.08	17.52	3.36	4.32
12-④	本通線	11.08	16.46	3.36	4.18
12-⑤	本通線	11.08	16.46	3.36	4.18
13-①	大通北線	11.08	5.52	3.36	0.99
13-②	大通北線	11.08	18.12	3.36	4.00
13-③	大通北線	11.08	17.52	3.36	4.32
13-④	大通北線	11.08	12.99	3.36	3.72
14	銭函海岸線	11.08	10.81	3.36	2.93
15	高島中央線	11.08	9.08	3.36	3.57
16-①	祝津山手線	11.08	9.08	3.36	3.57
16-②	祝津山手線	11.08	9.08	3.36	3.57
17	長橋線	11.08	9.08	3.36	3.57
18-①	花穂中央線	11.08	17.97	3.36	4.08
18-②	花穂中央線	11.08	12.70	3.36	4.10
19	公園南通	11.08	10.17	3.36	3.76
20	最上町線	11.08	12.70	3.36	4.10
21	奥船線	11.08	10.54	3.36	3.78
22	新富線	11.08	10.16	3.36	3.34
23	桜町本通	11.08	10.81	3.36	2.93
24-①	オタモイ線	11.08	9.38	3.36	3.47
24-②	オタモイ線	11.08	9.38	3.36	3.47
25-①	蘭島仲通	11.08	9.38	3.36	3.47
25-②	蘭島仲通	11.08	0.00	3.36	0.00
26	蘭島海岸線	11.08	9.38	3.36	3.47
27	十万坪線	11.08	10.81	3.36	2.93
28	御膳水通	11.08	10.81	3.36	2.93
29-①	東小樽線	11.08	10.46	3.36	3.15
29-②	東小樽線	11.08	10.81	3.36	2.93
30	東通線	11.08	17.52	3.36	4.32
31-①	公園東通	11.08	12.70	3.36	4.10
31-②	公園東通	11.08	9.94	3.36	3.73
31-③	公園東通	11.08	9.94	3.36	3.73
32	新宮横通	11.08	0.00	3.36	0.00
33	東小樽環状線	11.08	10.08	3.36	3.48
34-①	和宇尻中央通	11.08	10.81	3.36	2.93
34-②	和宇尻中央通	11.08	10.81	3.36	2.93
35	歌棄通	11.08	10.81	3.36	2.93
36	銭函新通	11.08	10.81	3.36	2.93
37	塩谷小学校通	11.08	9.38	3.36	3.47

6. 見直し方針の決定

北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本としつつ、小樽市の地域性を考慮した視点を加味し、前段までで検証した結果、都市計画道路の見直し方針については、表のとおり定めるものとします。

表 11 見直し方針一覧

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	入舟線	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

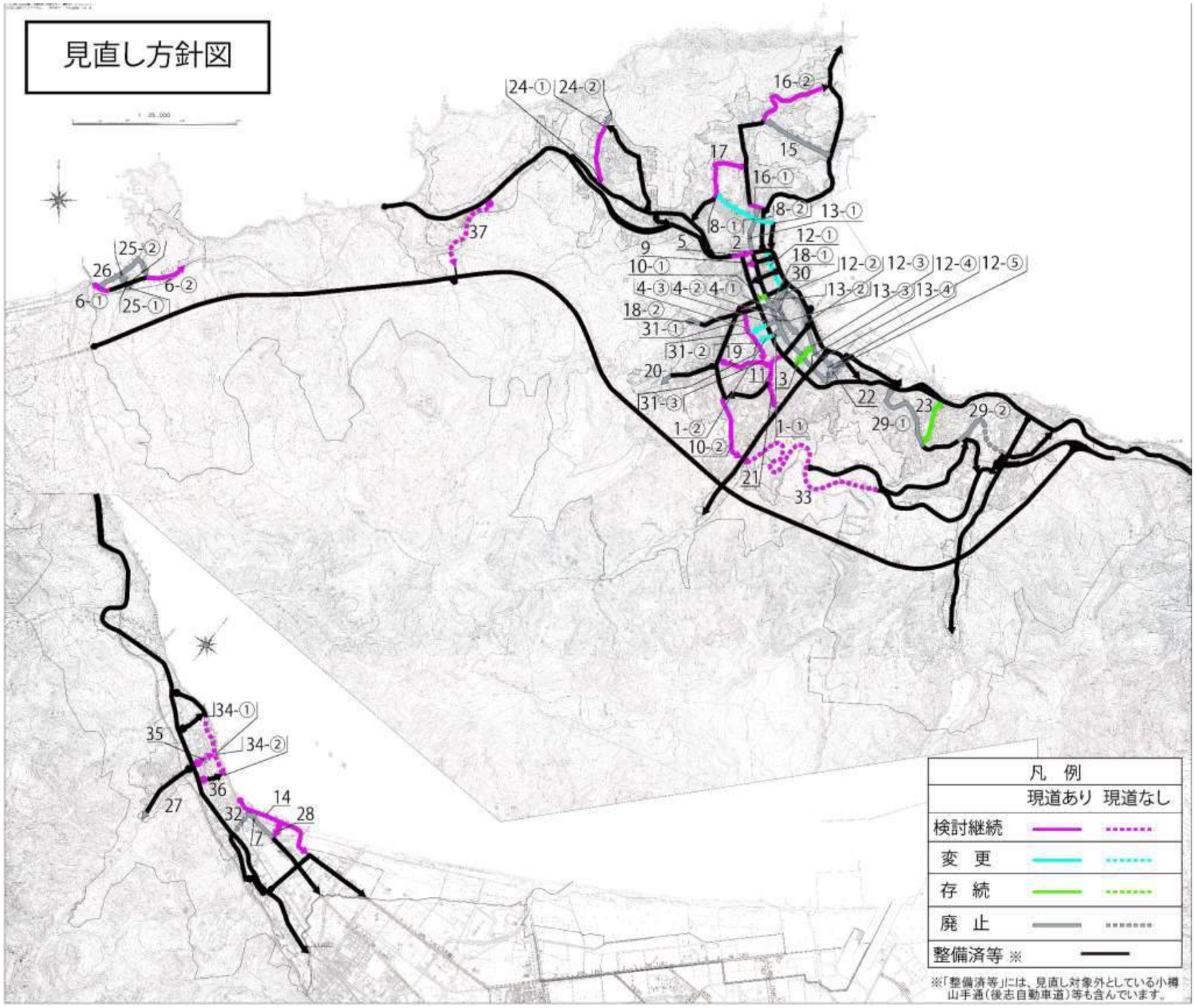

見直し方針図
24-①
24-②
16-②
17
15
16-①
8-②
13-①
8-①
12-①
37
9
5
2
18-①
10-①
12-②
12-③
12-④
12-⑤
30
25-②
26
6-②
6-①
25-①
4-③
4-②
4-①
13-②
13-③
13-④
18-②
31-①
31-②
19
20
11
3
22
23
29-②
29-①
31-③
1-②
1-①
10-②
21
33
34-①
35
34-②
36
14
27
32
28
7
凡　例
現道あり
現道なし
検討継続
変　更
存　続
廃　止
整備済等 ※
※「整備済等」には、見直し対象外としている小樽山手通（後志自動車道）等も含んでいます。

図 19 見直し方針図

7. 方針策定体制

7.1 方針策定体制

本方針は、下図の体制で策定を行った。

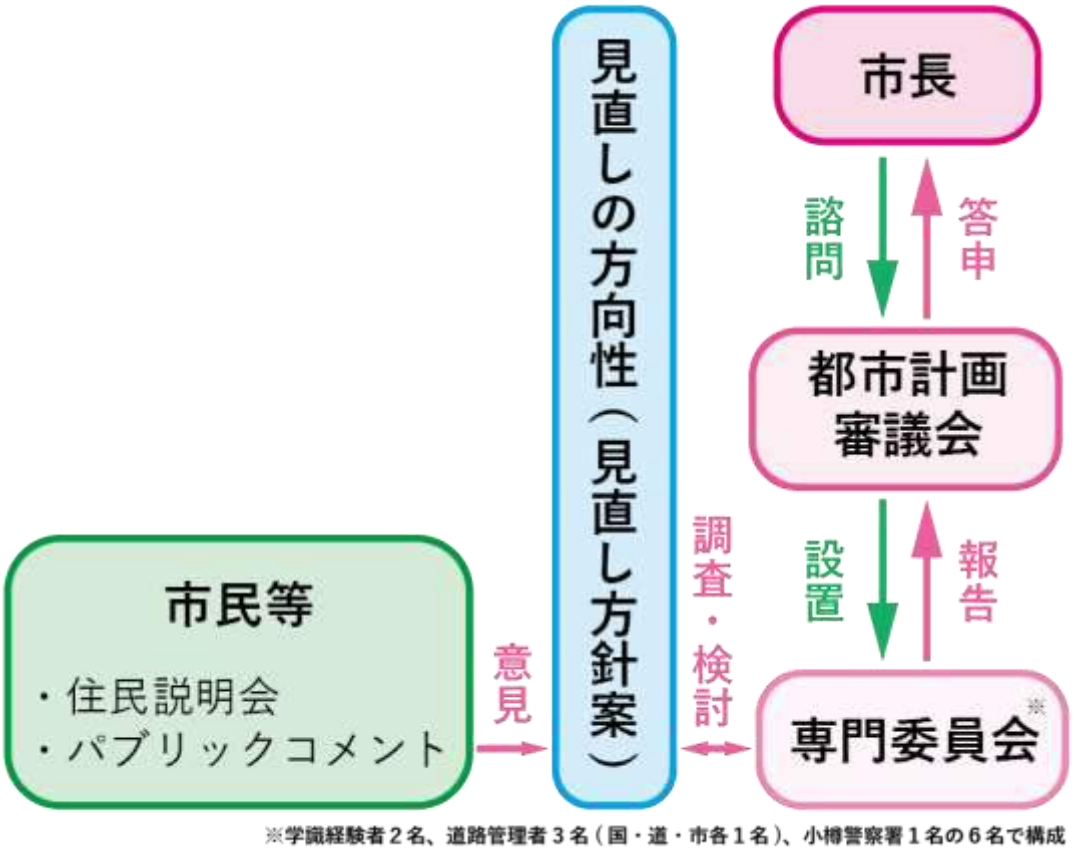


図 20 見直し方針の策定体制

7.2 小樽市都市計画道路見直し専門委員会設置要綱

小樽市都市計画道路見直し専門委員会設置要綱

制定　令和２年１０月２１日

（設置）

第１条　小樽市都市計画審議会条例（平成１２年小樽市条例第４号）第２条第３項の規定に基づき、都市計画道路の見直しについて調査及び検討を行うため、小樽市都市計画道路見直し専門委員会（以下「専門委員会」という。）を置く。

（所掌事項）

第２条　専門委員会は、次に掲げる事項について調査及び検討する。

(1)　見直し方針案

(2)　その他必要な事項

（組織等）

第３条　専門委員会の委員は、６人以内で組織し、次に掲げる者（以下「委員」という。）のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

(1)　学識経験を有する者

(2)　関係行政機関の職員

２　専門委員会に委員長および副委員長を置き、委員長は委員の互選により、副委員長は委員長の指名により定める。

３　委員長は、専門委員会を代表し、会務を総理する。

４　副委員長は、委員長を補佐し、委員長が不在のときは、副委員長がその職務を代理する。

（委員の任期）

第４条　委員の任期は、委嘱又は任命の日から見直し方針の策定が完了する日までとする。

（会議）

第５条　専門委員会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて委員長が召集し、委員長が会議の議長となる。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

３　委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を求めることができる。

４　議長は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、会議の開催によらずに文書による回議をもってこれに代えることができる。

(1)　協議事項が軽易なものであるとき。

(2)　前号に掲げるもののほか、やむを得ない理由があるとき。

（事務局）

第６条　会議の事務局は、建設部都市計画課に置く。

２　事務局に事務局長を置き、建設部都市計画課長をもって充てる。

（委任）

第７条　この要綱に定めるもののほか、専門委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附　則

（施行期日）

１　この要綱は、令和２年１０月２１日から施行する。

（会議の招集の特例）

２　この要綱の施行の日以後最初に招集される会議は、第５条第１項の規定にかかわらず、市長が招集する。

7.3 小樽市都市計画道路見直し専門委員会委員名簿

（1）令和 2 年 11 月 24 日時点

職　　名	氏　　名	所　　属　　及　　び　　職　　名	
委　員　長	高　野　伸　栄	学 識 経 験 者	国立大学法人 北海道大学大学院 公共政策学連携研究部　教授
副委員長	大　津　　晶	〃	国立大学法人 小樽商科大学 商学部 社会情報学科　教授
委　　員	佐々木　博　一	関係行政機関	国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 道路計画課 課長
〃	川　端　茂　敬	〃	北海道 後志振興局小樽建設管理部 事業室 道路課　課長
〃	宮　﨑　慎　吾	〃	札幌方面 小樽警察署 交通第一課 課長
〃	松　浦　裕　仁	〃	小樽市 建設部　次長
任期　見直し方針の策定が完了する日まで			

（2）令和3年4月26日時点

職　　名	氏　　名	所　　属　　及　　び　　職　　名	
委　員　長	高　野　伸　栄	学識経験者	国立大学法人 北海道大学大学院 公共政策学連携研究部　教授
副委員長	大　津　　晶	〃	国立大学法人 小樽商科大学 商学部 社会情報学科　教授
委　　員	佐々木　博　一	関係行政機関	国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 道路計画課 課長
〃	川　端　茂　敬	〃	北海道 後志振興局小樽建設管理部 事業室 道路課　課長
〃	小山内　雄　亮	〃	札幌方面 小樽警察署 交通第一課 課長
〃	池　澤　聖　志	〃	小樽市 建設部　次長
任期　見直し方針の策定が完了する日まで			

7.4 小樽市都市計画審議会及び道路見直し専門委員会の開催状況

令和 2 年 10 月 19 日　第 187 回小樽市都市計画審議会

・長期未整備都市計画道路の見直しについて（諮問）

令和 2 年 11 月 24 日　第 1 回 専門委員会

・議題　都市計画道路の見直しの進め方について

【議事内容】

・都市計画道路の現状と課題

・都市計画道路の見直しの背景

・見直しの進め方について

令和 3 年 1 月 28 日　第 188 回小樽市都市計画審議会

・報告事項　都市計画道路の見直しについて

令和 3 年 2 月 3 日　第 2 回 専門委員会

・議題　必要性の検証について

【議事内容】

・必要性の検証に係る整理・検証項目について

・個別路線（区間）ごとの必要性の検証について

令和 3 年 3 月 24 日　第 3 回 専門委員会

・議題１：第２回専門委員会での御意見を踏まえた修正等について

・議題２：現地視察について

【議事・視察内容】

・必要性の検証に係る整理・検証項目の修正について

・都市計画道路の現状について現地を確認

令和 3 年 7 月 1 日　第 4 回 専門委員会

・議題：実現性の検証について

【議事内容】

・実現性の検証に係る整理・検証事項について

・個別路線（区間）ごとの実現性の検証について

令和３年８月４日　第 189 回小樽市都市計画審議会
・報告事項　都市計画道路の見直しについて

令和３年 12 月 20 日　第５回 専門委員会
・議題１：見直しの方向性の検討について
・議題２：道路網全体での妥当性の検証について
・議題３：都市計画道路の見直し方針素案について
【議事内容】
・個別路線（区間）の方向性について
・方向性に基づき道路網全体で将来交通量推計等を行い、その方向性が妥当かを検証
・小樽市都市計画道路の見直し方針（素案）について

令和４年２月３日～３月２日　第 190 回小樽市都市計画審議会
・協議事項　都市計画道路の見直しについて

令和４年３月２２日　第 191 回小樽市都市計画審議会
・諮問事項　都市計画道路の見直しについて（答申）

8. 次回見直しについて

次回見直しについては、本方針の策定後、社会経済情勢等の変化に応じて都市計画道路の必要性に変化が生じることが考えられるため、概ね１０年後を目途に、再度見直しを実施することといたします。

別添

No.1　市内全域図

No.2　個別路線の一覧表

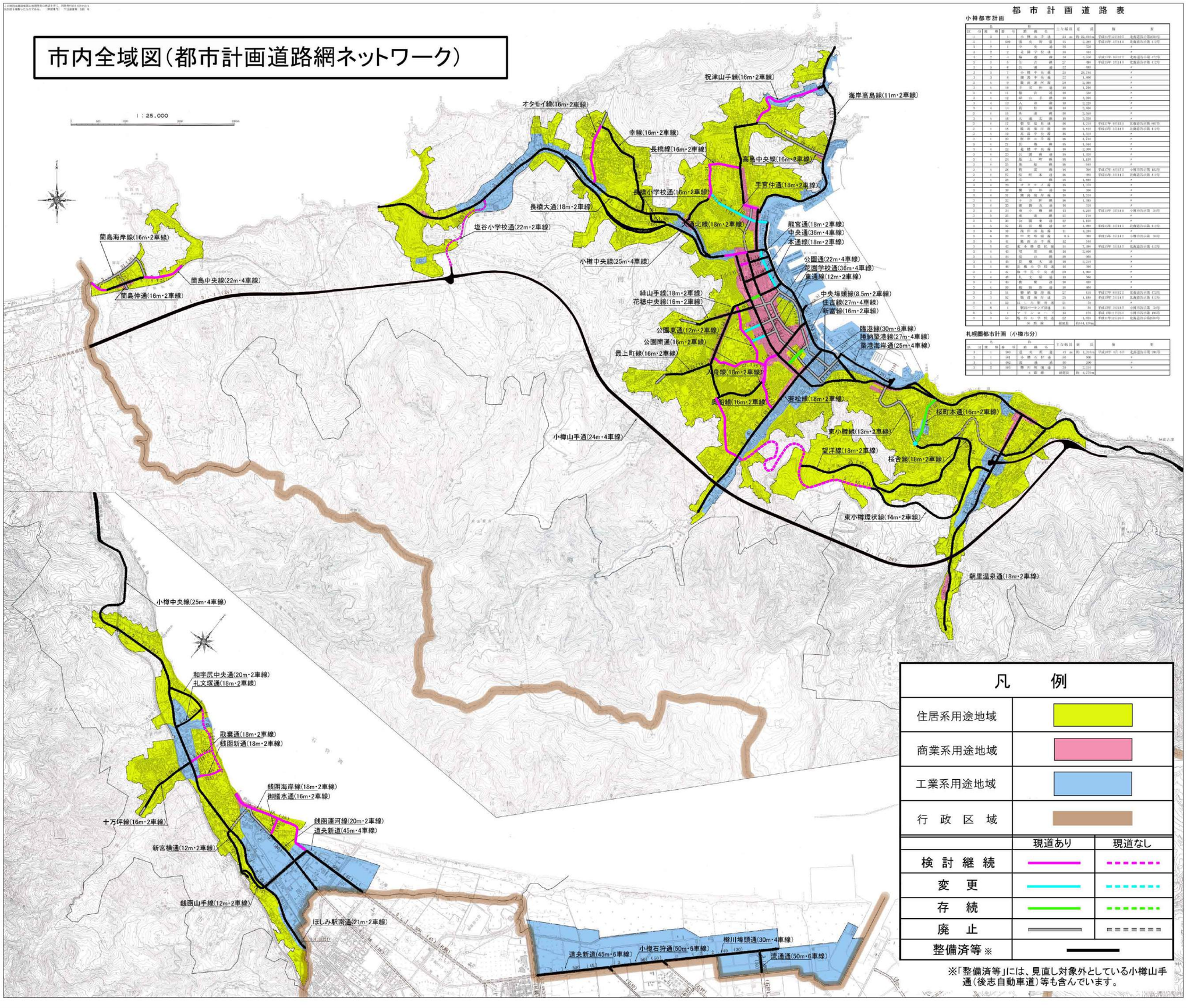
No.3　個別路線（区間）の概要

別　添

小樽市都市計画道路の見直し方針

平成十二年五月作成

市内全域図（都市計画道路網ネットワーク）



凡　例

	現道あり	現道なし
住居系用途地域		
商業系用途地域		
工業系用途地域		
行政区域		
検討継続		
変更		
存続		
廃止		
整備済等※		

※「整備済等」には、見直し対象外としている小樽山手通（後志自動車道）等も含んでいます。

都市計画道路表

小樽都市計画

区分	種類	番号	路線名	主な幅員	延長	備考
1	2	1	本橋出平通	24 m	約 22,080 m	平成14年12月19日　北海道告示第2014号
3	1	999	後志自動車道	40	2,280	平成15年3月14日　北海道告示第412号
3	3	1	中央通	30	750	＊
3	3	2	北陽学校通	36	440	＊
3	3	4	海岸線	30	2,540	平成17年8月17日　北海道告示第472号
3	3	5	信香線	27	690	平成13年7月14日　北海道告示第412号
3	3	6	信通線	22	680	＊
3	4	1	本橋中央線	25	20,240	＊
3	4	8	蘭島中央線	22	1,460	＊
3	4	9	勝納築港線	29	2,080	＊
3	4	10	長橋通	18	1,700	＊
3	4	11	駅前通	18	580	＊
3	4	12	緑山手線	18	3,080	＊
3	4	13	入舟線	18	2,320	＊
3	4	14	若松線	18	3,460	＊
3	4	15	本通線	18	2,560	＊
3	4	16	大通北線	18	3,750	＊
3	4	17	銭函海岸線	18	3,213	平成13年8月13日　北海道告示第1061号
3	4	18	銭函海岸線	18	1,840	平成13年3月14日　北海道告示第412号
3	4	19	長橋中央線	16	1,413	＊
3	4	20	祝津出平線	16	4,740	＊
3	4	21	長橋線	16	1,040	＊
3	4	22	花穂中央線	16	2,080	＊
3	4	23	公園南通	16	1,030	＊
3	4	24	最上町線	16	1,130	＊
3	4	25	奥沢線	16	560	＊
3	4	26	銭函通	16	700	平成17年6月17日　小樽市告示第162号
3	4	27	信香本通	16	980	平成15年3月14日　北海道告示第412号
3	4	28	花園線	16	1,950	＊
3	4	29	オタモイ線	16	1,070	＊
3	4	30	銭函新道	16	500	＊
3	4	31	蘭島海岸線	16	1,710	＊
3	4	32	長橋学校線	16	1,380	＊
3	4	33	銭函西通	16	710	＊
3	4	34	塩谷小学校線	13	6,490	平成18年3月14日　小樽市告示第34号
3	4	35	東通線	12	710	＊
3	4	36	新富通東通	12	1,350	＊
3	4	37	新富通線	12	1,490	平成13年3月14日　北海道告示第412号
3	4	38	海岸埠頭線	11	6,280	＊
3	4	39	中央埠頭線	8.5	380	平成13年3月14日　小樽市告示第34号
3	4	41	銭函出平線	12	540	＊
3	4	42	見本橋住吉線	11	2,490	平成13年3月14日　北海道告示第412号
3	4	43	塩谷線	18	2,980	＊
3	4	44	信通線	18	560	＊
3	4	45	長橋小学校線	18	3,213	＊
3	4	46	長橋小学校線	18	700	＊
3	4	47	梅平尻中央通	20	1,980	＊
3	4	48	本土屋線	18	580	＊
3	4	49	新栄線	18	630	＊
3	4	50	銭函新通	18	460	＊
3	4	51	勝納築港線	23	1,110	平成17年6月17日　北海道告示第472号
3	4	52	銭港海岸通	25	1,180	平成13年3月14日　北海道告示第412号
3	4	53	富岡パーキング線	11	80	平成18年3月14日　小樽市告示第34号
3	5	1	マリンロード	14	175	平成6年11月25日　小樽市告示第496号
3	5	54	梅谷小学校通	22	1,050	平成13年12月14日　北海道告示第2015号
			実延延長	総延長	約144,420m	

札幌圏都市計画（小樽市分）

区分	種類	番号	路線名	主な幅員	延長	備考
3	1	900	道央自動車道	43 m	約 1,210m	平成10年4月6日　北海道告示第206号
3	4	101	本橋石狩通	50	960	＊
3	4	102	流通通	50	200	＊
3	5	103	樽川埠頭通	30	2,110	＊
			実延延長	総延長	約 4,470m	

小樽市役所

個別路線（区間）の一覧表

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現在の計画によ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
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	2	3	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担える於古発川通（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礼橋側の沿道約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がなく、**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）		【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、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、青園中学校へのアクセス機能	—	・指定避難所（花園小学校、青園中学校）へのアクセス路	—	—	・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	3.2.2.4	【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。 ・船見交差点（小樽中央線×臨港線）、令和2年主要沈滞箇所解除（令和2年度北海道沈滞対策協議会）	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≦③4.4）	・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	3.3.3.5	【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 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【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、小樽双葉夫子学園、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。**	-	-	-	-	-	・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）	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、近商	41	5	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分公園道路ノ一部ヲ防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	・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、路線幅（焼長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 ・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）		【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		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分公園道路ノ一部ヲ防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主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③9.1≦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	・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（№29、№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	3.3.3.7	【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
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	〇昭和47年当初決定当時の関係図書 ・蘭俣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、小樽市行政界から俱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**	-	・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）		【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】 ・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 ・蘭俣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	・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	〇昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの平駐町に隣接し、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の区画整理の視野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視野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37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。 ・銭函海岸線と新富橋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運河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。	—	・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路ではあるが、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、新富橋通、御陣水通と交差・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≦③2.9）（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、新富橋通とともに廃止	2	2	663	0.09

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計画対象エリア	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計画対象エリア	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 都決単線数	道路網検証 見直し後単線数	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
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】 ○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】 ・住、近商、商業	15	69		○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となる幹線街路として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ものの、整備による地域コミュニティの分断や建て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	—	・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路 ・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。**	—	・現道の無い区間の幅員構造（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。 ・建て替え小規模化ス残地が多数発生	・支障物件が多い ・現道の無い区間の幅員（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 →都区間歴史景観区域内 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・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 ・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路	—	—	・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(No.53)があるが、運河公園造成工事の際に区域外に再現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（津波発生時の避難道路）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】 ○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	○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未通（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	—	・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路	—	—	・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
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 ・駐車場1,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、「奥澤線町線、緑町浅草線（新名義上線）緑町及最上町、松ヶ枝町一帯ノ住宅地域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緑、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(No.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、(4)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、現道の沿道には住宅等が点在、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、ロードビ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ビーティング（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ビーティング（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）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、「入船線ハ南原及松ヶ枝町、入舟町九丁目第一部ノ住宅地域ト市街中心地帯ト予進統スヘキ道路ナルヘシ」との記載 ・南原（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が車線道路（幅員20m）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、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。 （道路密度①7.7≧③4.2）	・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（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（小樽中央線～花園中央線）	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、①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		7			・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）の小樽ちょ1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 ※市穂中央線、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）			【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	○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。 ・輻道整備及び高質化（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）の小樽ちょ1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） ・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路	—	—	・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(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 ・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（須町本通地区等）の小樽ちょ1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ビーティング	・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ビーティング	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
12-4	本通線（住吉線～若松線）		【第2次都市マスタープラン】 ○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	○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て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ビーティング	—	・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ビーティング	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、河川護岸（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

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	未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画によ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	望ましい密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③計画対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	望ましい密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③計画対象エリア	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
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】 ○第4章地域別方針、(4)千宮地域　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	26			○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甚モ多リ早目拡幅一時間ノ歩行者約二千五百人以上ヲ算入而ジシテ本道路ハ・・・」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になるため、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。	—	—	—	—	・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】 ○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　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	・線山手線、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、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】 ○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 ・住吉橋から若松線までの区間の一部区間、現道無し、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	161	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ピーティング	—	・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ピーティング	・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】 ○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、決定当時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
14	銭函海岸線	3・4・18	【第2次都市計画マスタープラン】 ○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、概ね土地利用済み 【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		○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、近時大手企業の直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の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。 ・新宮橋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 ・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路 ・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、銭函運河線や御陵水道と交差・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。**	—	・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】 ○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		○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思定される。	・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、市要性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、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）	・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	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】 ○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		○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） ・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路	—	—	・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）		【第2次都市計画マスタープラン】 ○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		○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】 ○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		○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労働ニ第四號ゴウ室（幅員＋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、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ピーティング	—	・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ピーティング	・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現在の計画によ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計画対象エリア	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計画対象エリア	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
18-1	花穂中央線（本通線～小樽中央線）	3・4・2・2	【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 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】 ・現況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	○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。 ・未通線から東通線の区間については、河川の暗渠化により、現在の街並みが異失、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（日本版行地区区等）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、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①1.9≦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	・線山手線（計画幅員18m～22m、現況幅員18～22m）	**廃止**	・道路機能を代替する線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】 ○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が以外は、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散棟立地であるが、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、行き止まり区間であり、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）	・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・2・3	【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 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	○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、線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	—	—	・線山手線、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、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。**	・特にない（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（避難道路）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・2・4	【第2次都市マスタープラン】 ○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】 ・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	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書には特に明記はないが、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ぶ、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・2・5	【第2次都市マスタープラン】 ○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	○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ぶ、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、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。**	・特にない（奥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（避難道路）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・2・6	【第2次都市マスタープラン】 ○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稚内駅周辺との交差あり（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	○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「勝納町三番地二於テー等大路第三類第七號線（本通南線）終点ヨリ起ノ新富町五十一番地ノ一地先二テー等大路第三類第九號線（花園線）ヲ横切リ真栄町百番地先二テ勝納川ヲ渡リ奥澤町五丁目八十番地二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ぶ、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、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
23	桜町本通	3・4・2・7	【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 →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していないため、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	5,542	0.77	5,898	0.74	・桜小学校等へのアクセス機能 ・沿道・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、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・2・9	【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 →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限難な区間あり。 ・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幸線と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、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）		【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 →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がなく、**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、行き止まりの区間であるため、「廃止」の方向で対応が可能か検討	2	2	16	0.00
25-1	蘭島伸通（起点(駅)～蘭島中央線）	3・4・3・0	【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 →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	・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。	—	—	—	—	・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、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、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	84	0.01
25-2	蘭島伸通（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、区域のほとんどが未利用地 【用地取得状況】 ・全区間未取得 【用途地域】 ・1住、近商	5	5		・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客が減少傾向。必要性は低い。S53年:34万人／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、緩軸の並行路線（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、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、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	—	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現在の計画によ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	望ましい密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③計画対象エリア	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計画対象エリア	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	蘭島海岸線	3・4・3・1	【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 →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】 ・概遇りの現道沿道は、住宅等が建ち並び、未利用地が点在 ・横遇りの現道沿道は、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	○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、蘭島仲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(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	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:8万人／年⇒H30年:約10人／年	・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路ではあるが、現道や土地利用の状況等から、必要性は高くない。	—	・街区を形成するが、津波災害警戒区域内(津波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。	・現況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・3・2	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(9)銭面地域　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	○昭和40年決定時の関係図書 ・「銭面地区は、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視野をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・本市施行の柱間地造成事業(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	・現道の沿道には家屋等がなく、移転補償費も発生しないが、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	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	451	0.06	265	0.03	・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・3・3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(9)銭面地域　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	○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年に区画整理の根幹をなす幹線街路として計画決定された銭面海岸線(道道小樽石狩線)と銭面運河線とを連結し、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 ・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路 ・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。	—	—	・銭面海岸線、銭面運河線と交差・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、道路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(避難道路)、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・3・4	【第2次都市計画マスタープラン】 ○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		○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、線型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り、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、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。 (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】 ○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			○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
30	東通線	3・5・3・5	【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　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、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	○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号線として「入船町二丁目五十三番地先～於テ一等大路第三類第八号線(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、契約書の調整が必要(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・3・6	【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　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		・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内未取得	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。**	—	・於古揆川の橋梁および擁壁	—	—	・於古揆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】 ○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　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	○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	・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】 ○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　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

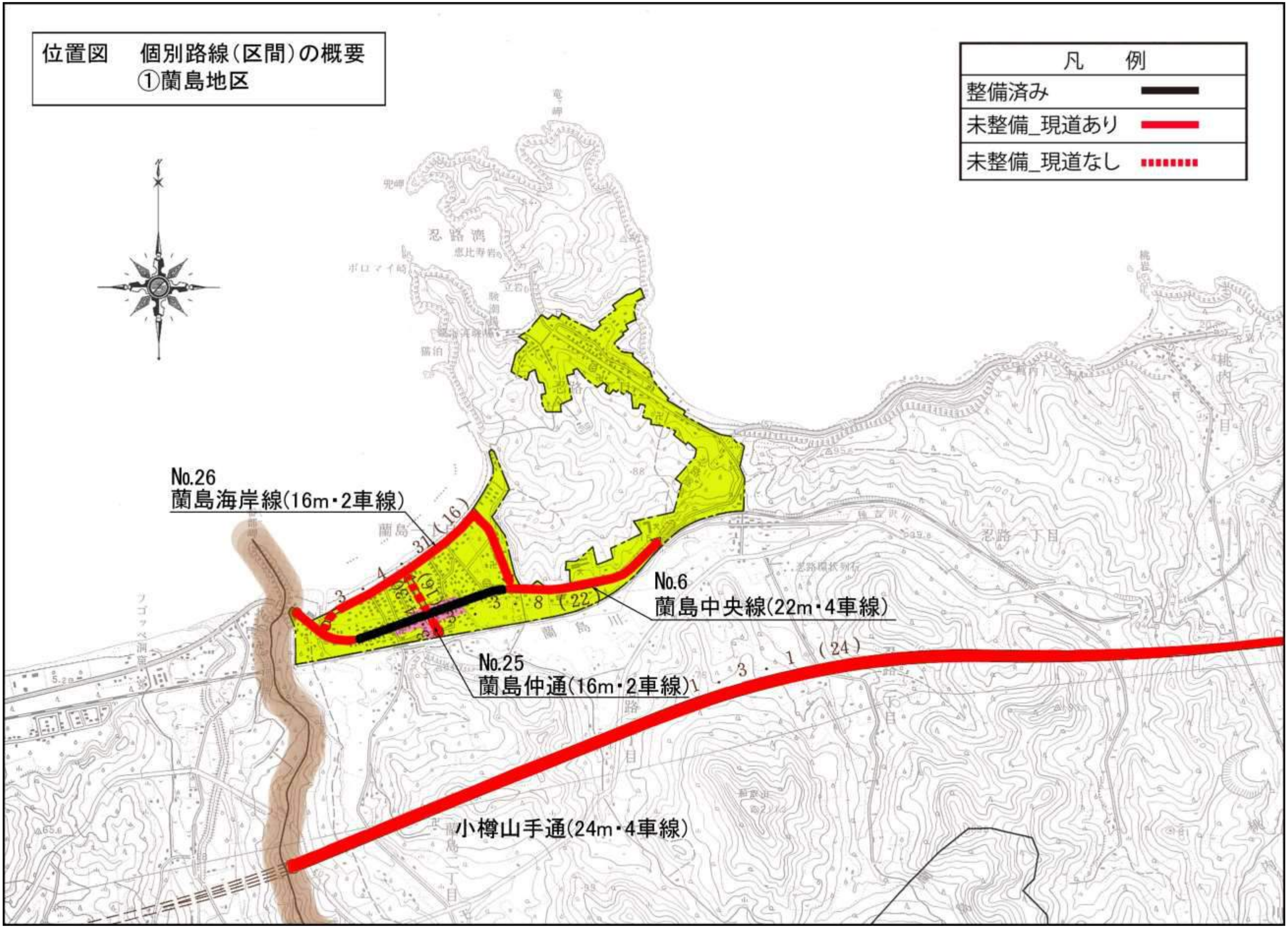
No.	路線名称	路線番号	①現状整理 a 上位計画における位置づけ	①現状整理 b 土地利用	c（件） 第4条許可件数	c（件） 未整備区間内	②計画決定時の位置付け	③現在の計画により整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価 重要度が高い道路機能 交通機能 現状密度 市全体	現状密度 ②全体	現状密度 ①幹線系	望ましい密度 ③市全体	望ましい密度 ③計画対象エリア	将来密度 市全体	将来密度 ②全体	将来密度 ①幹線系	望ましい密度 市全体	望ましい密度 ③計画対象エリア	現況交通量 交通量（台/日）	現況交通量 混雑度	将来交通量 交通量（台/日）	将来交通量 混雑度	都市環境機能	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
32	新宮構通	3・5・37	【第2次都市マスタープラン】 ○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】 ・現況は無く、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 （現況無し） 【用途地域】 ・工業、1住、2住、近商	19	18	○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に伴って将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するための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(多額の事業費を要する。 ・起点付近住宅、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	10.8	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、市道仲町夫通線があり、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道路となるが、並行して道道銭函停車場線等の避難の路線があり、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	4	—	0	0.00
33	東小樽環状線	3・5・42	【第2次都市計画マスタープラン】 ○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) 【小樽環状マス】 ○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は住宅、店舗等が立地するほか現道が無くは林 【用地取得状況】 ○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 ・工業、1低層、1住、調整区域 【用途地域】 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。	14	14	○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①2.7≦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・擁断勾配が急な箇所のロードーティング	—	・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 ・縦断勾配が急な箇所のロードーティング	・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（礼文塚通～歌棄通）	3・4・47	【第2次都市マスタープラン】 ○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	○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礼文塚通、歌棄通、銭函新道とともに追加決定	・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。	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	・礼文塚通、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。**	—	・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）			【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	○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礼文塚通、歌棄通、銭函新道とともに追加決定	・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	・礼文塚通、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。**	—	・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】 ○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	○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、礼文塚通、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 ・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】 ○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 ・全線用地取得済み 【用途地域】 ・一中高、準工	0	—	○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、礼文塚通、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経路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。**	—	・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】 ○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以外は現道が無くは林 【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	○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橋梁 ・沿道法面の擁壁	—	—	・JR函館本線との立体交差の橋梁 ・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

別添No.３

個別路線（区間）の概要

①蘭島地区・・・・・・・・・・・Ｐ１～
②塩谷地区～手宮・高島地区・・Ｐ１３～
③市内中心部～桜・新光地区・・Ｐ３７～
④銭函地区・・・・・・・・・・Ｐ１０５～

位置図　個別路線（区間）の概要
①蘭島地区



■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・８　蘭島中央線】　区間①　No.6-1

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

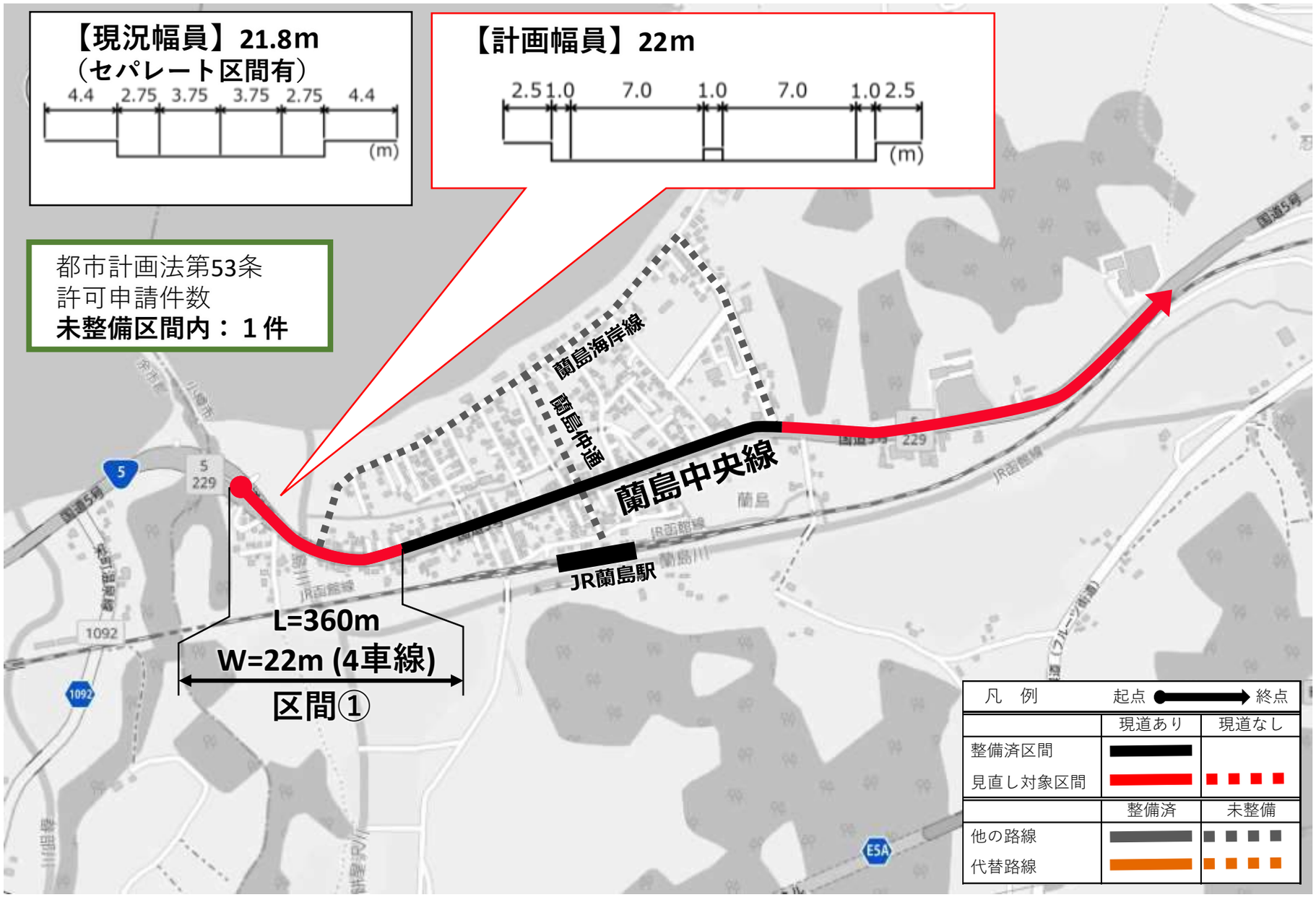
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定

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
・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）

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）

■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。

必要性低 → 廃止

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**

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・８　蘭島中央線】　区間②　No.6-2

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

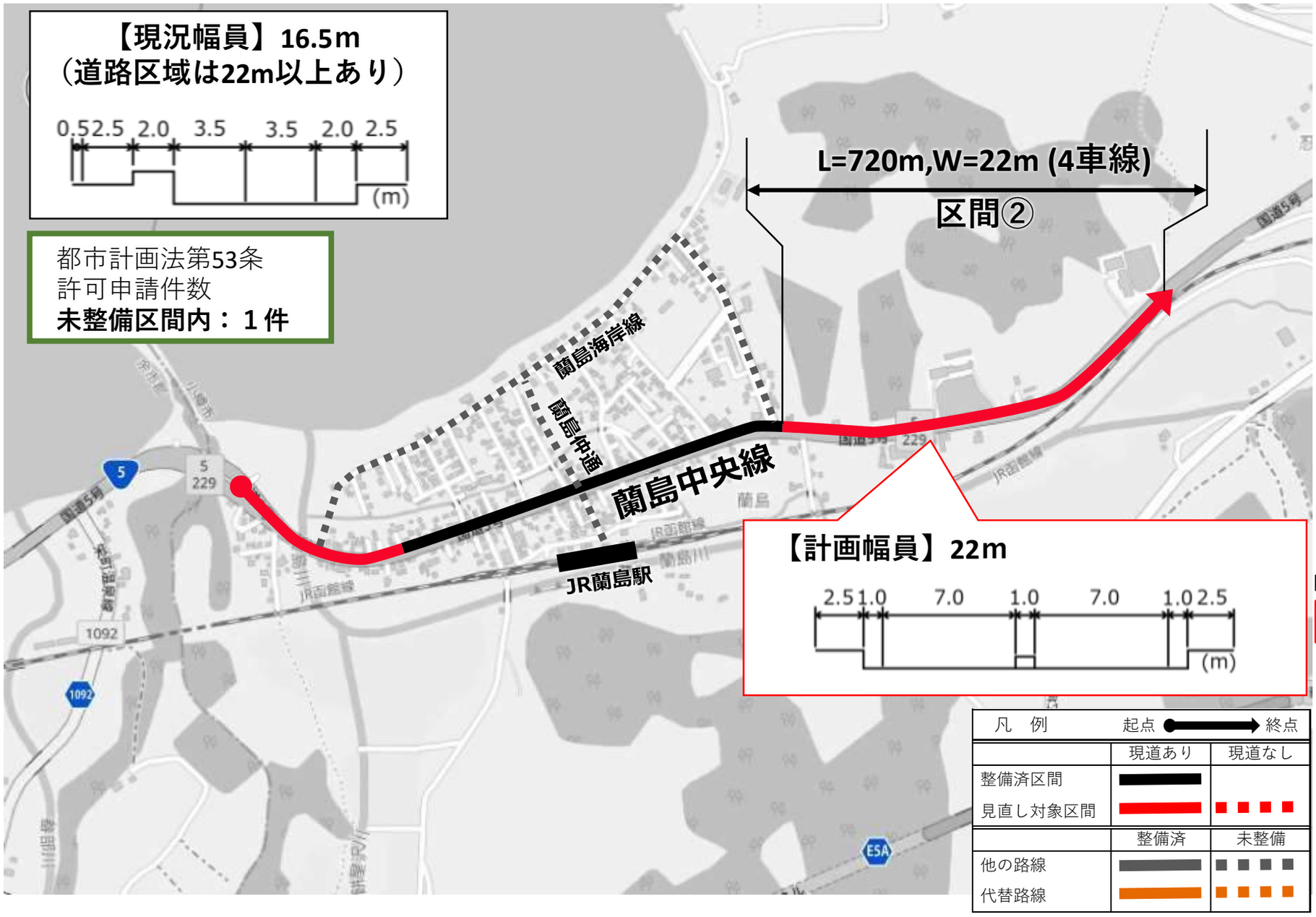
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定

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

・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）

■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。

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・30　蘭島仲通】　区間①　No.25-１

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

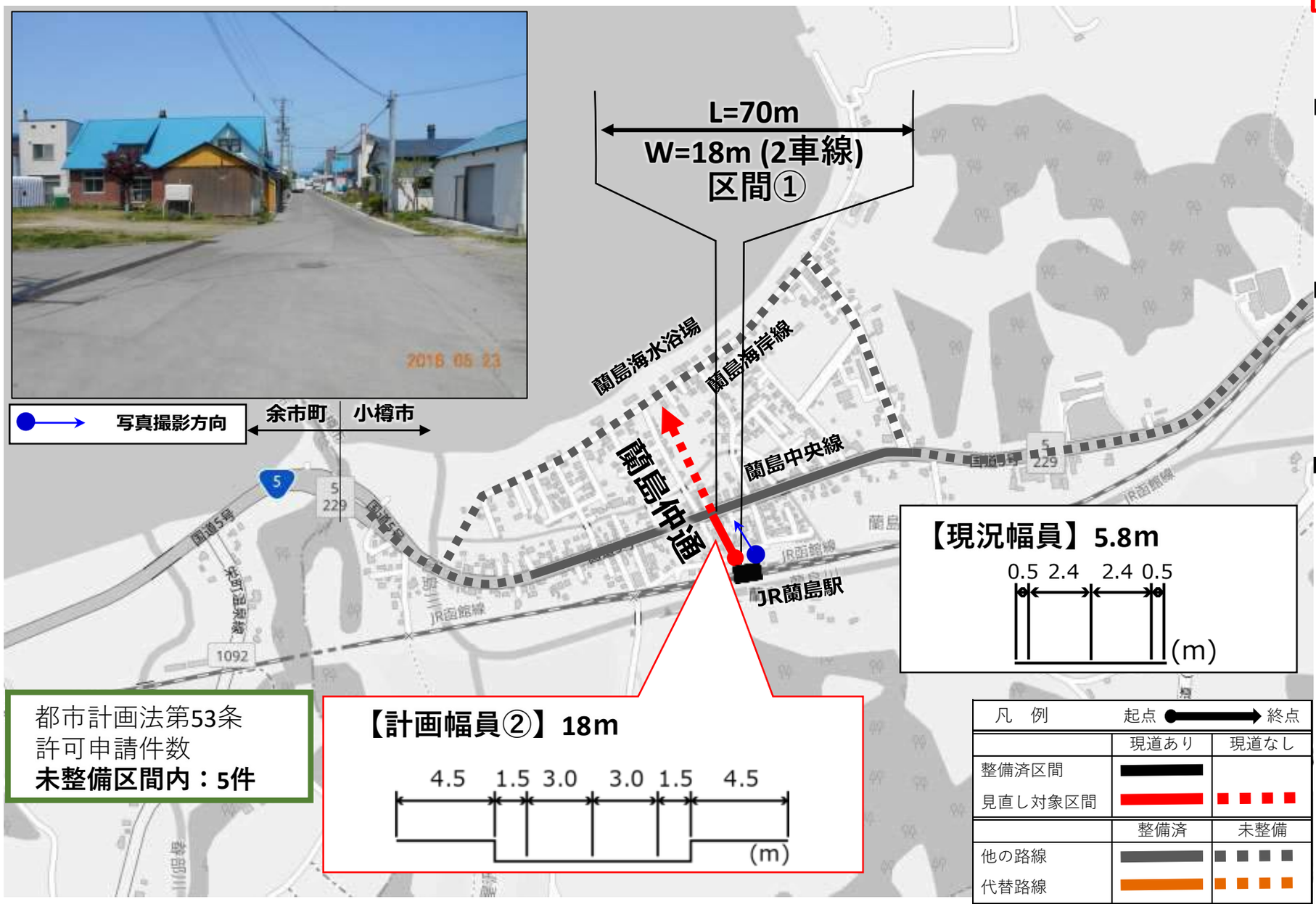
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

■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）
84台/日（0.01・7,200台/日）

■見直し方針の策定の流れ

個別路線（区間）の概要【3・4・30　蘭島仲通】　区間①　No.25-1

■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。**
- **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

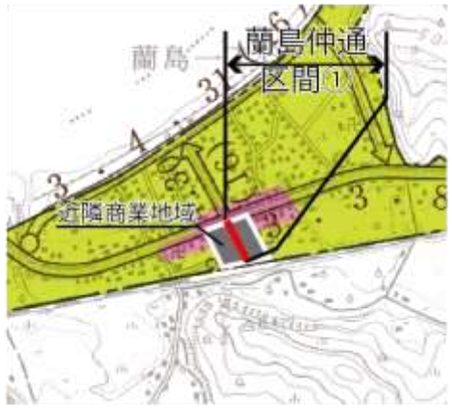
◆連続性
- **廃止した場合**においても、現道があり、行き止まり区間であるため道路の**連続性は確保される。**

◆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①2.5≦③3.5）
  （道路密度②9.4≧③3.5）

【必要性の検証結果】
- 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 → **廃 止**

※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



必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・30　蘭島仲通】　区間②　No.25-2

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 ※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

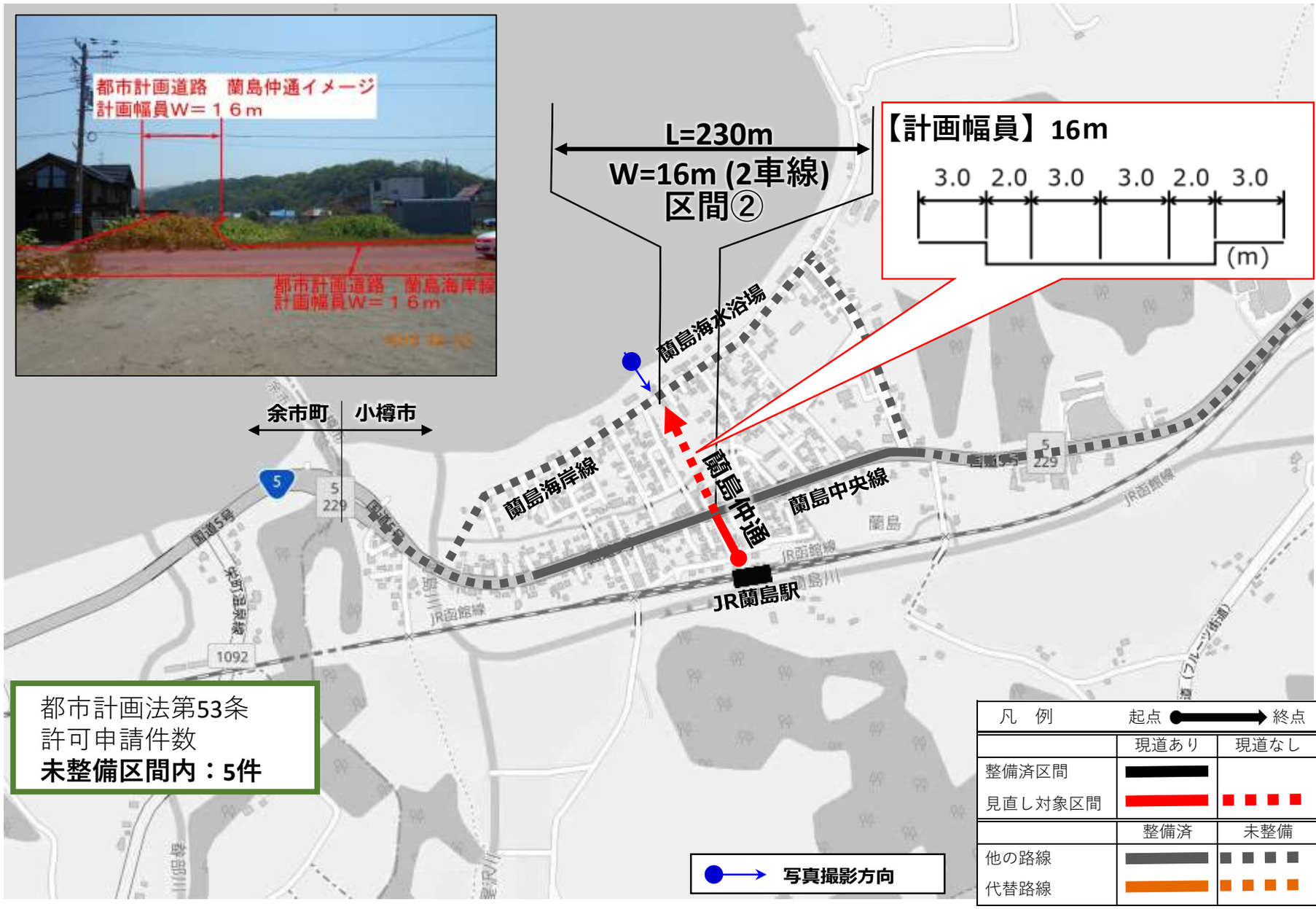
・道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性　低

■実現性の検証

■計画変更

■代替路線の有無



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

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）

■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、現道が無いため、**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①2.5≦③3.5）
  （道路密度②9.4≧③3.5）

【必要性の検証結果】
- 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　高

必要性低 → **廃 止**

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・31　蘭島海岸線】　No.26

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

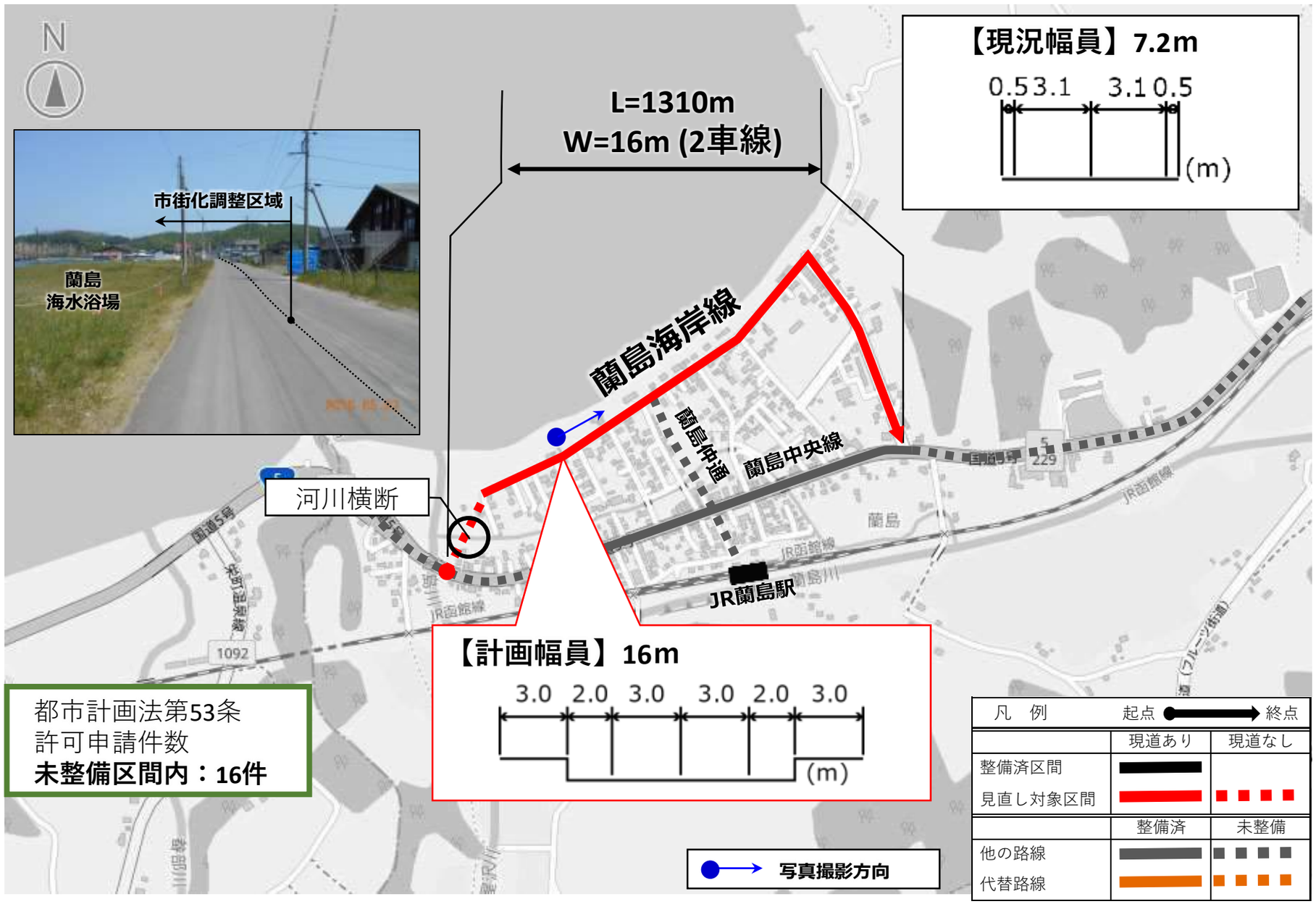
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、 蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：16件

■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）
81台/日（0.02・3,600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
- **津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路ではあるが、現道や土地利用の状況等から、必要性は低い。**

◆市街地形成機能
- **現道の無い区間は、新たに街区を形成し、土地利用の誘導形成に寄与するものであるが、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
- 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①2.5≦③3.5）
  （道路密度②9.4≧③3.5）

【必要性の検証結果】
- 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 → **廃 止**

■実現性の検証

必要性　高

課題なし → 存 続

■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】

対応できる → 存 続（変更）

■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】

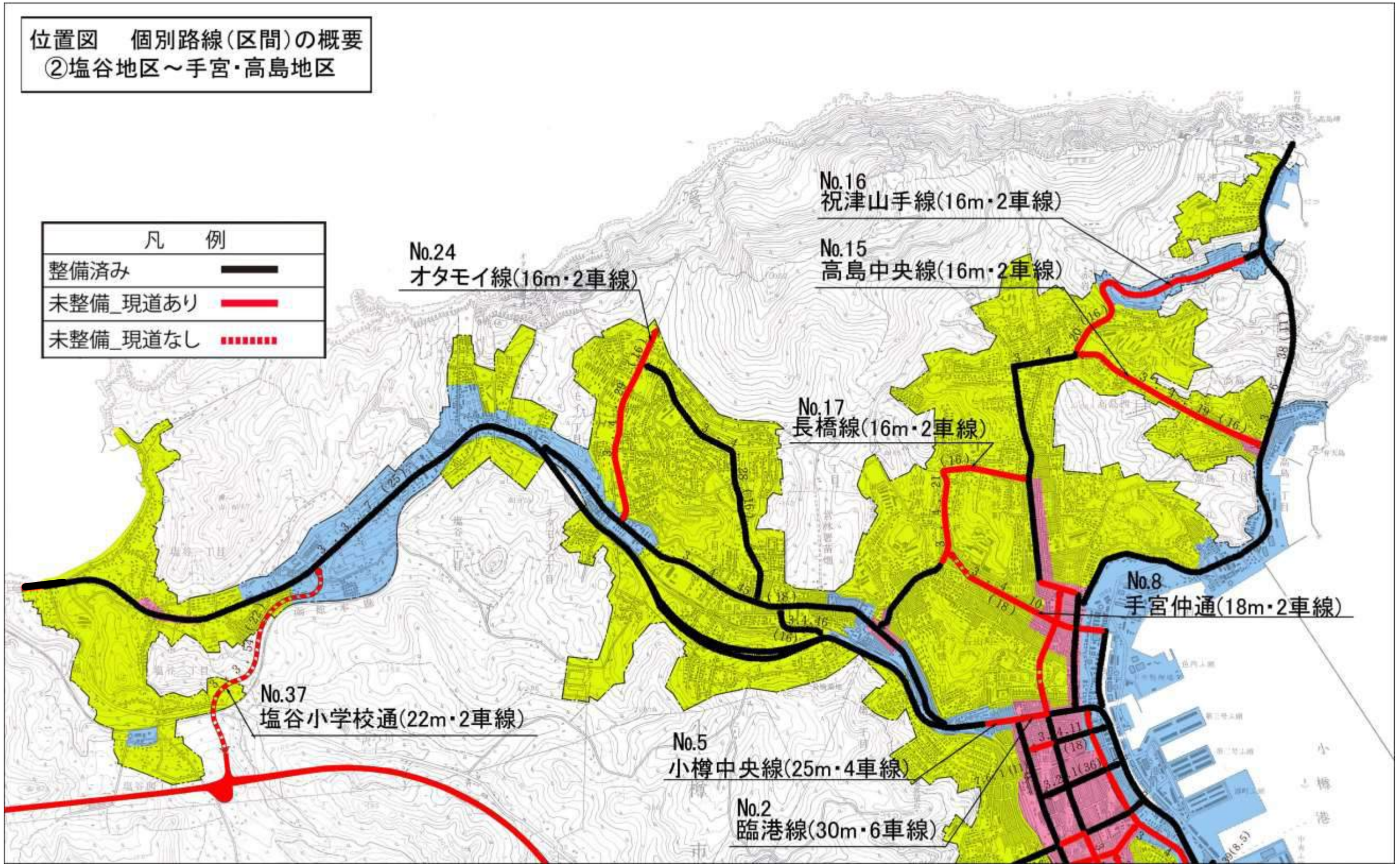
代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続（適宜見直し）

（ 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



■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・２・４　臨港線】　No.2

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

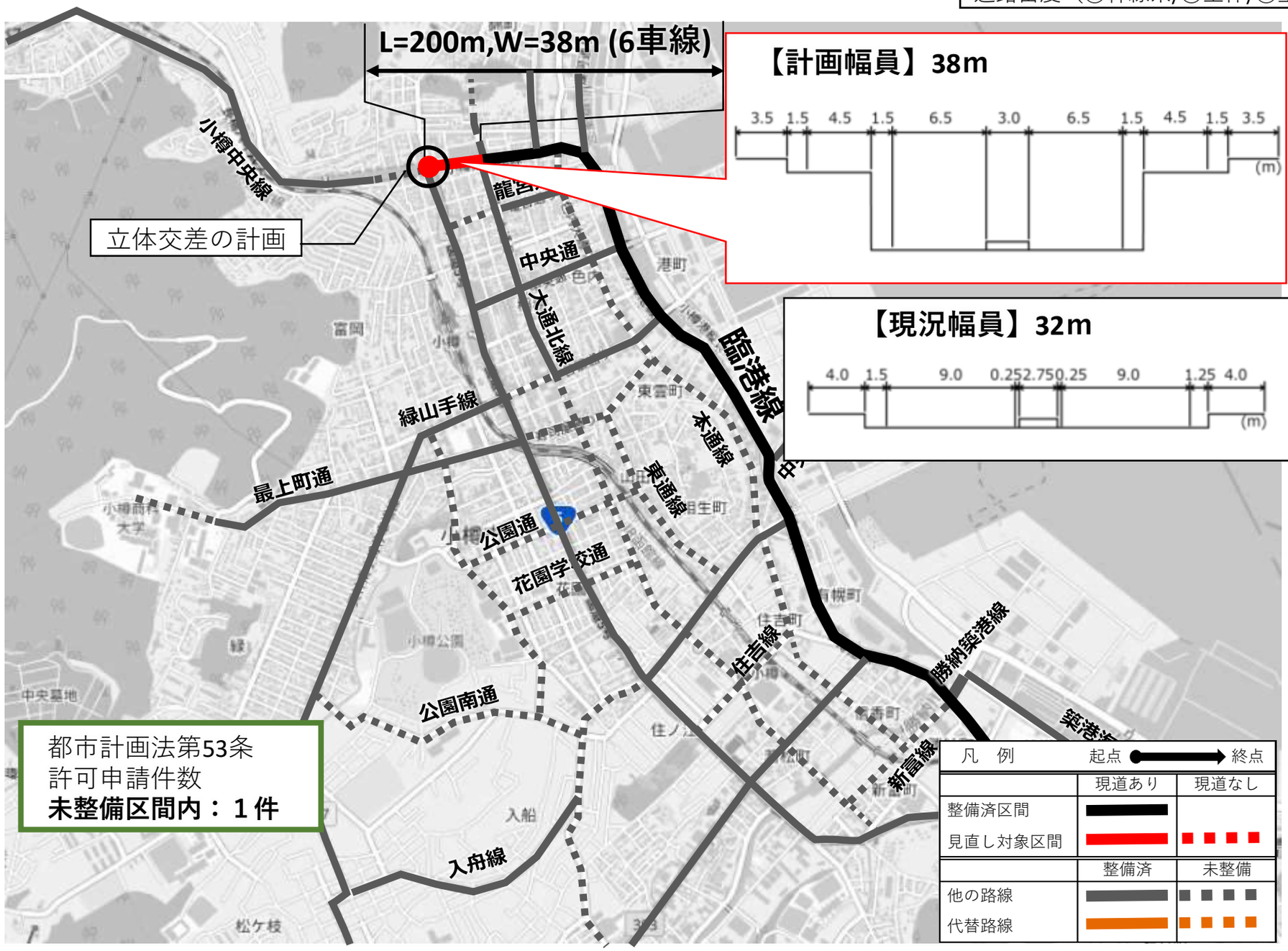
・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更（立体交差化）

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。

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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）

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・７　小樽中央線】　No.5

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

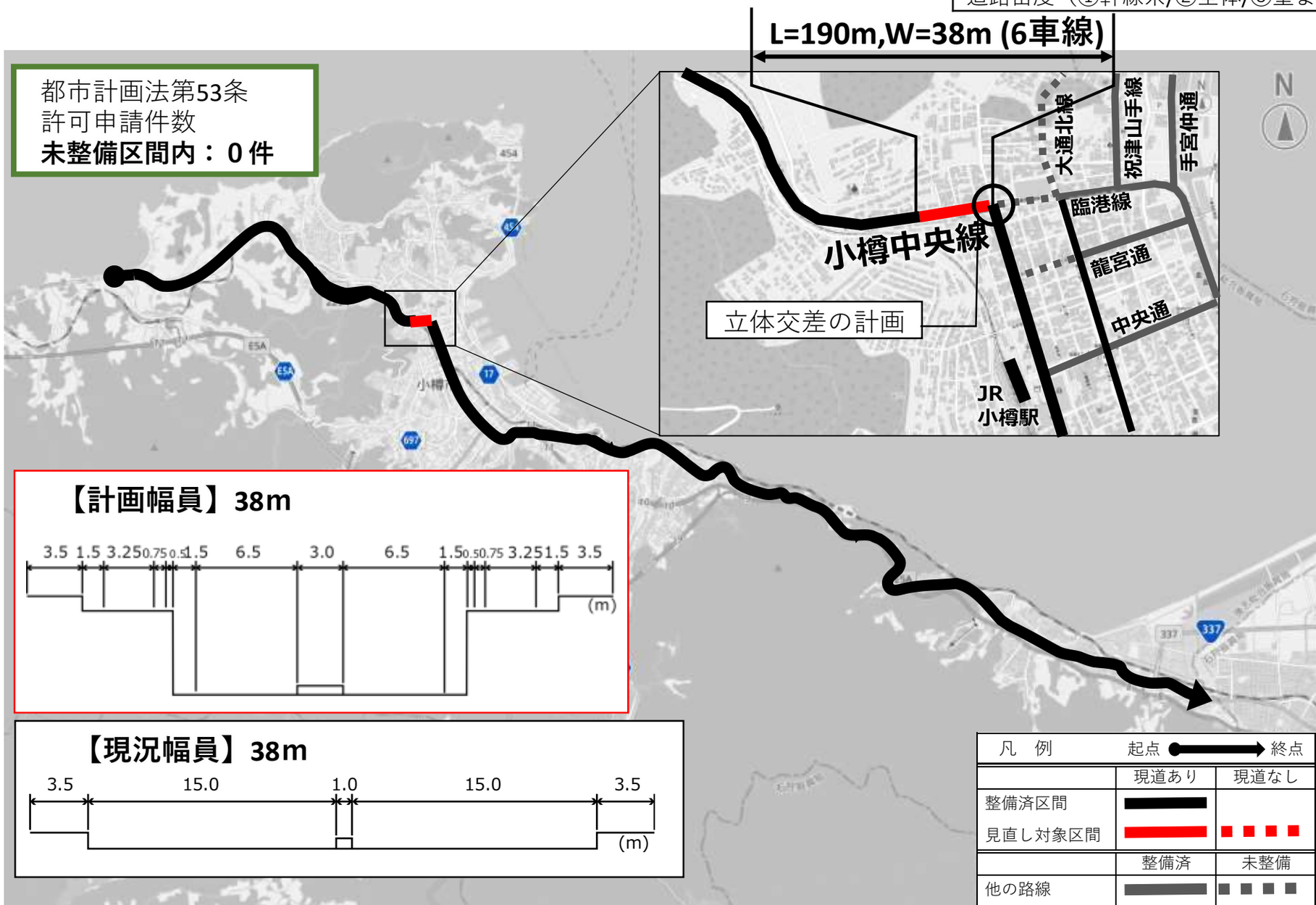
・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更（立体交差化）

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。**

必要性　高

■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）

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）	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）

必要性低 → 廃止

課題なし → 存続

対応できる → 存続（変更）

代替路線あり → 廃止

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・10　手宮仲通】　区間①　No.8-1

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

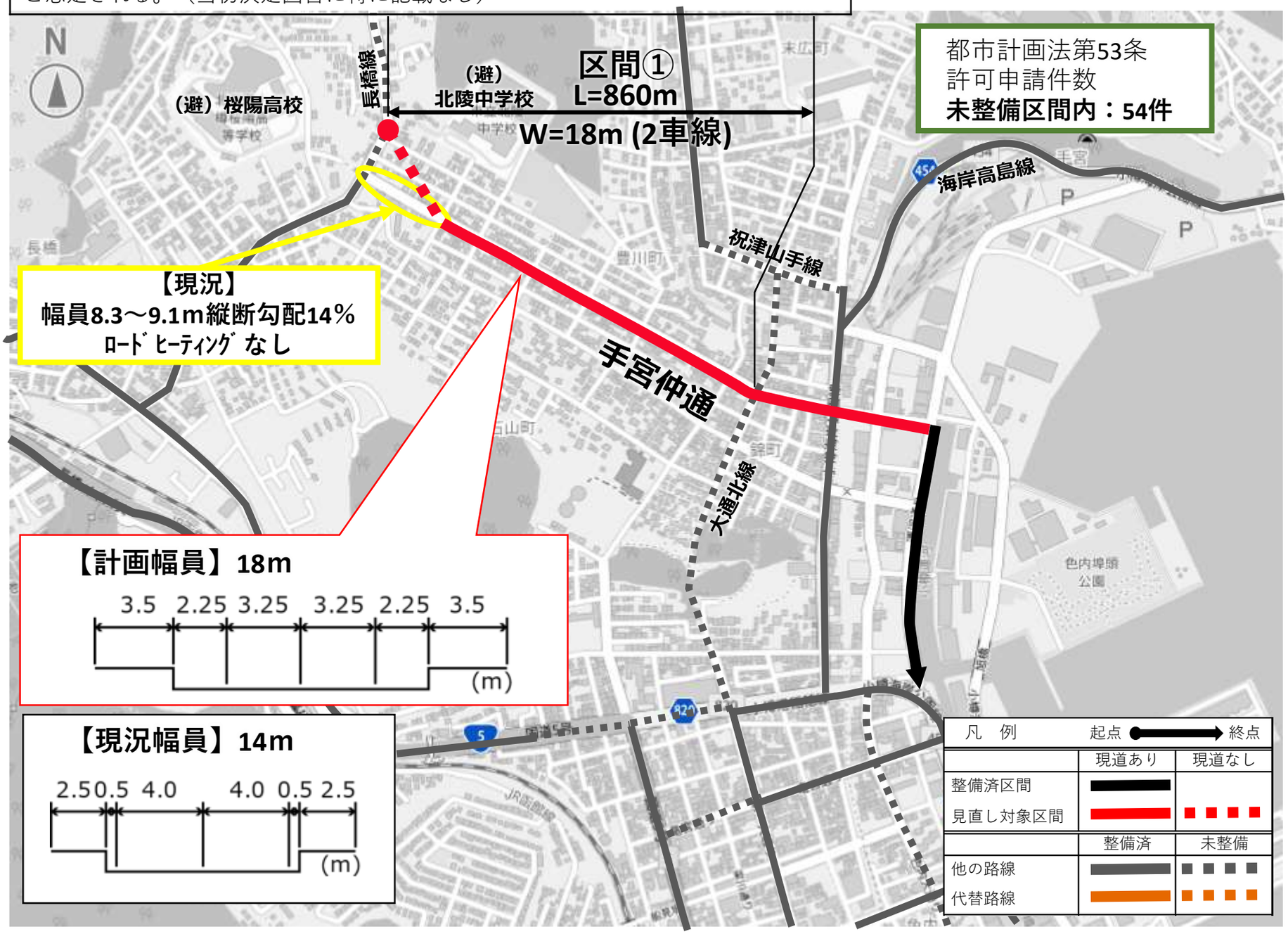
・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたとものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

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て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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：54件

■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
・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
・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路
・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。**

必要性低 → 廃止

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
・現道の無い区間の擁壁
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）

課題なし → 存続

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】
・対応できる。（**幅員の変更（４種３級：１４ｍへ変更）**）

対応できる → **存続（変更）**

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】

代替路線なし

代替路線あり → 廃止

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・10　手宮仲通】　区間②　No.8-2

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

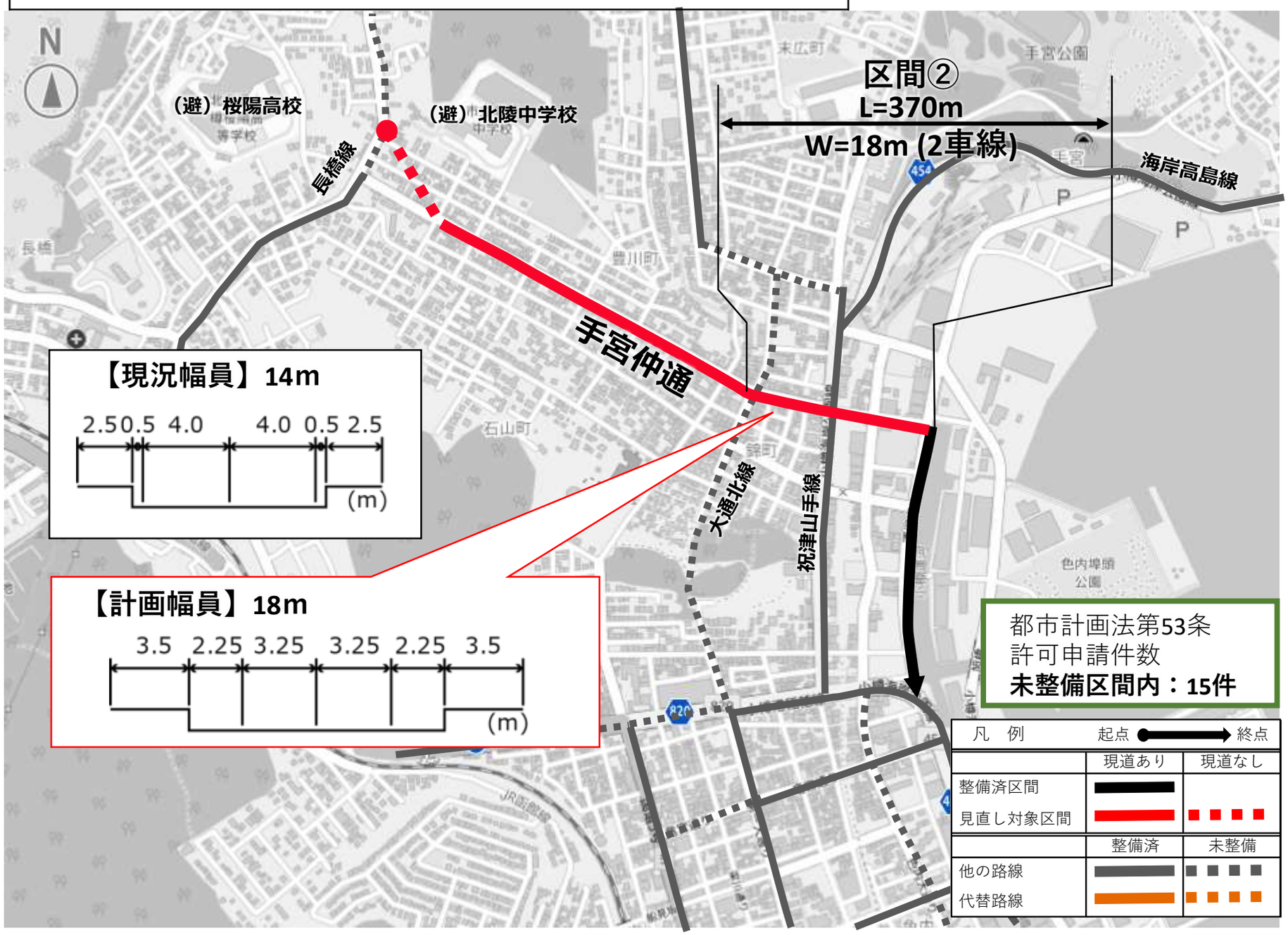
・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

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）

■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
・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
・津波災害警戒区域内
・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路

【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、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）

【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

必要性低 → 廃 止

■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）

課題なし → 存 続

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】
・対応できる。（幅員の変更（４種３級：１４ｍへ変更））

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・19　高島中央線】　No.15

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

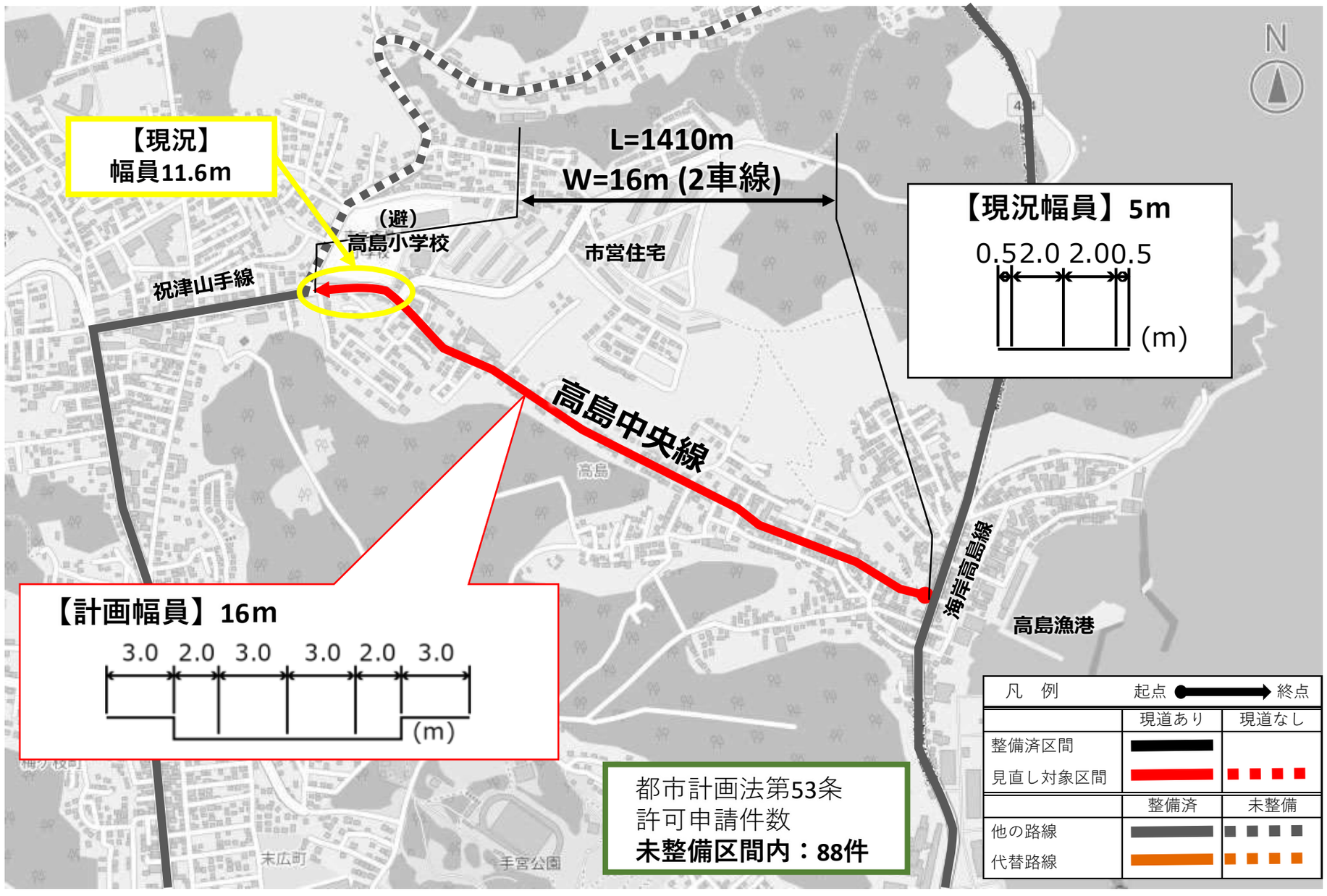
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、海岸高島線と祝津山手線を結ぶ幹線街路として、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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、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）
66台/日（0.01・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
・**高島漁港、高島小学校へのアクセス機能があるが、交通量は、かなり少ない。**
・**終点側の一部区間のみがバス路線であるが現道の交通機能で充足している。**
◆都市防災機能
・**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。**

【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①2.9≦③3.6）
（道路密度②9.1≧③3.6）

【必要性の検証結果】
・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　高

必要性低 → **廃 止**

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・20　祝津山手線】　区間①　No.16-1

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

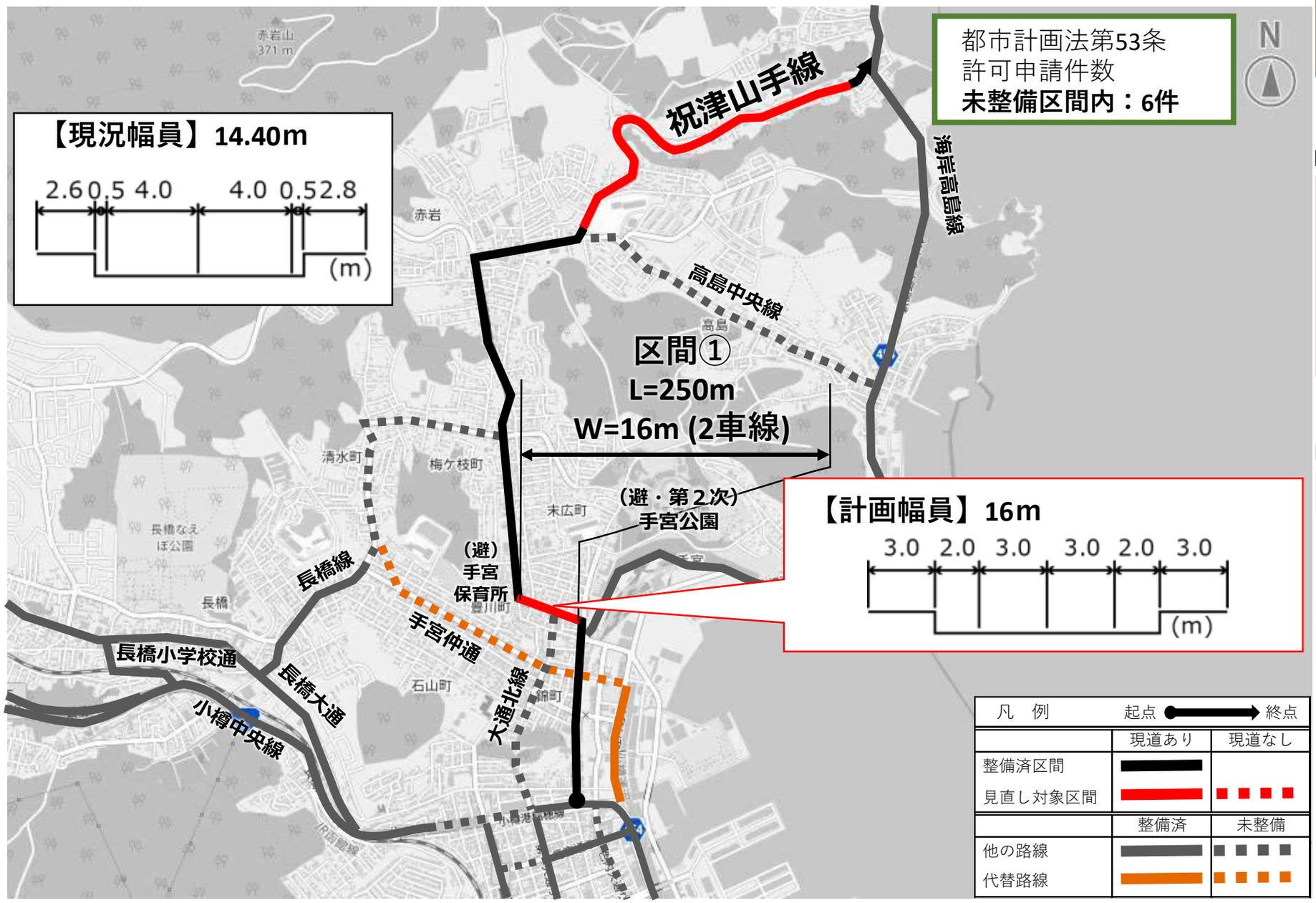
・市内中心部から本市に編入前（昭和15年編入合併）の高島町、祝津までを連絡する幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：6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

◆道路構造
・手宮川の暗渠（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

【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2級・4,000～10,000台/日）

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
- **津波災害警戒区域（一部区間）**
- **津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路**

【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、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）

【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。**

必要性低 → 廃止

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
- **手宮川の暗渠（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**
- **手宮川の暗渠（現況は施工済み）**

課題なし → 存続

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。

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【3・4・20　祝津山手線】　区間②　No.16-2

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

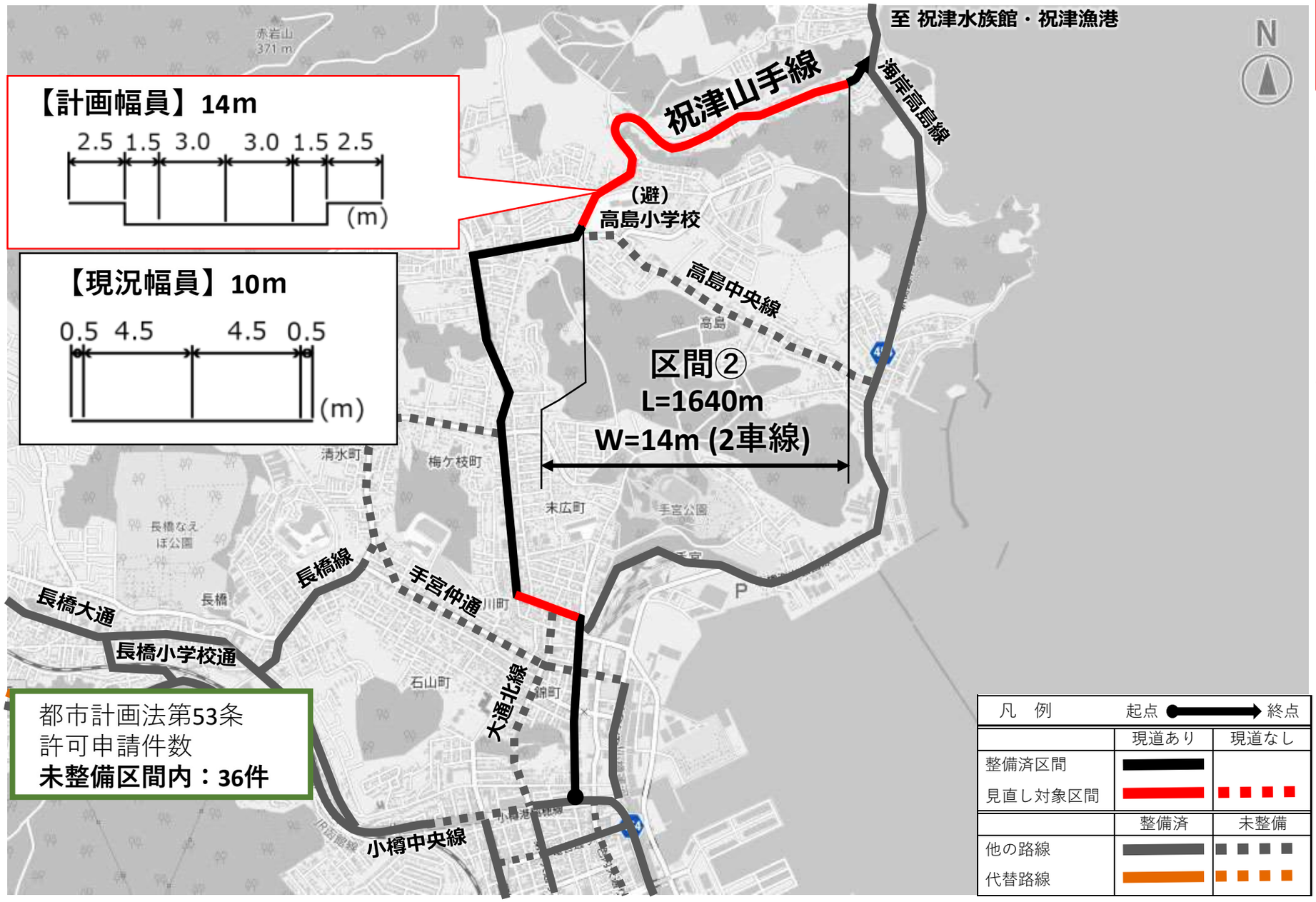
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、海岸高島線と高島中央線を結ぶ幹線街路として、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加（延伸）決定

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

◆道路構造
・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

【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 以下）

②道路機能（その他）
◆交通機能
- 祝津漁港、高島小学校等へのアクセス機能があるが、交通量は、かなり少ない。
- 市内バス路線である。

◆都市防災機能
- 指定避難所（高島小学校）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、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）

【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

必要性低 → 廃止

■実現性の検証

◆道路構造
- 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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・21　長橋線】　No.17

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

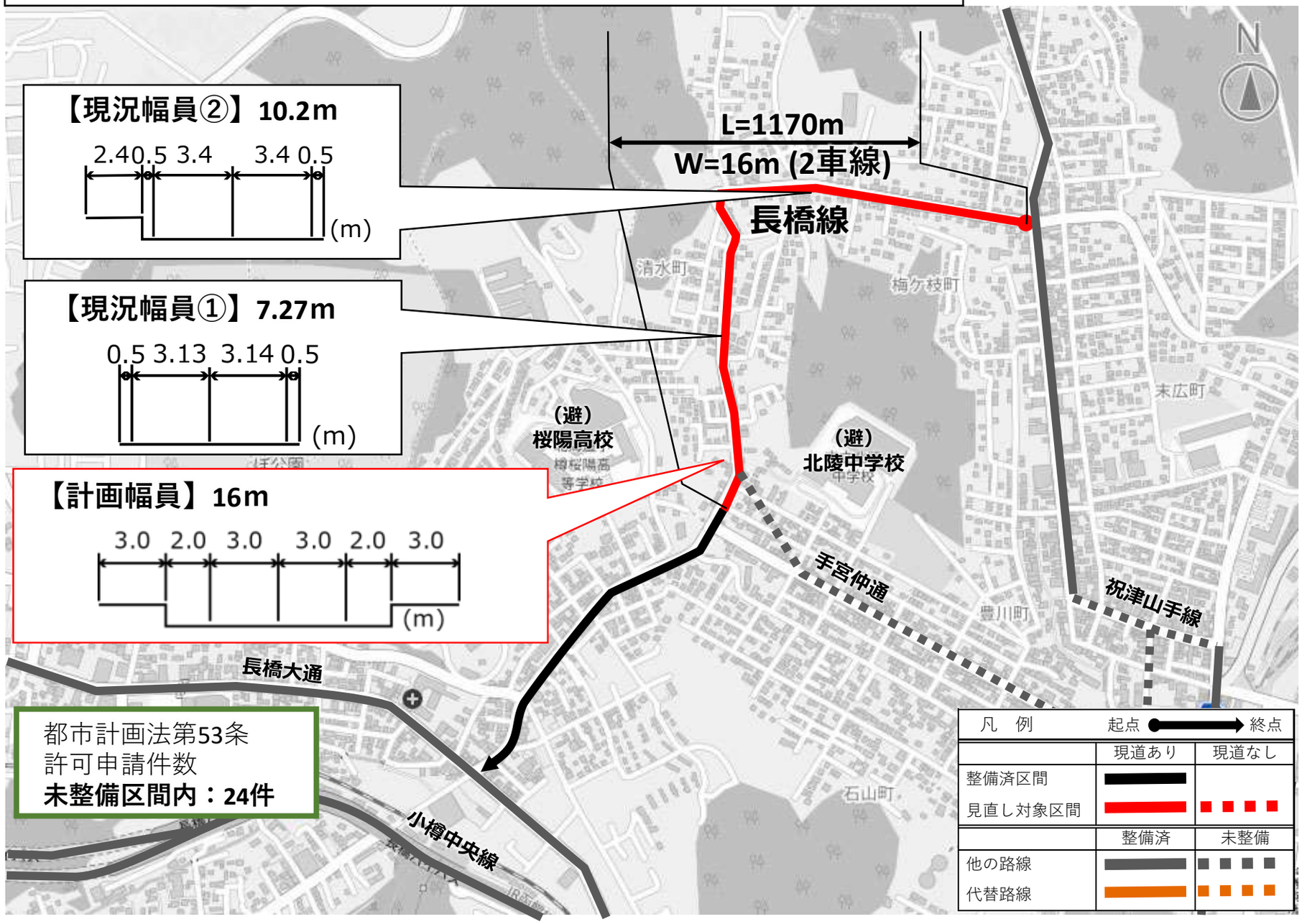
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、名称、起終点、線形及び幅員を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び幅員の拡幅変更）

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
◆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
・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

・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）
655台/日（0.08・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 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。**

必要性低 → 廃 止

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
・建て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

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・29　オタモイ線】　区間①　No.24-1

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７０－５
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

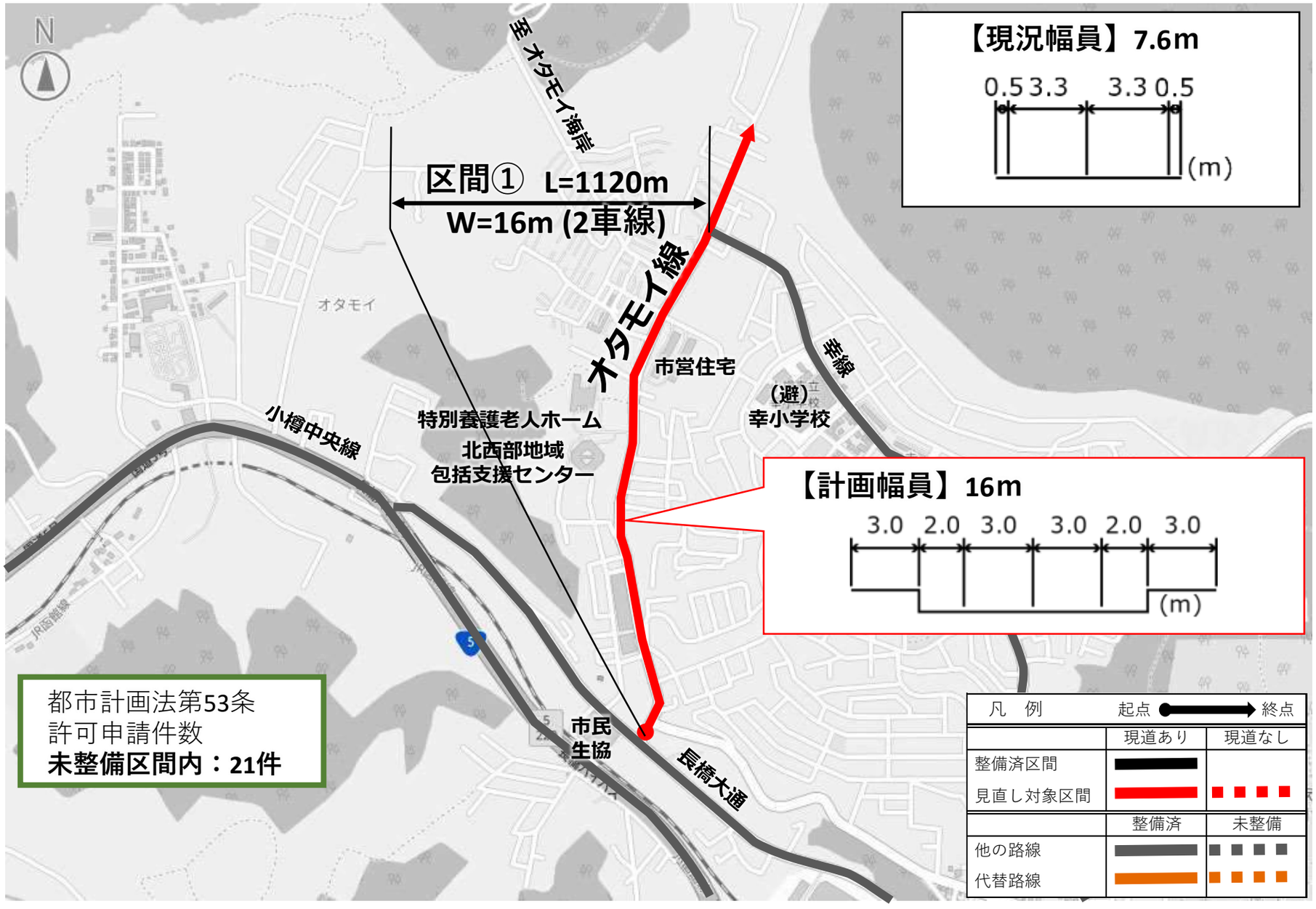
・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：21件

■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
- 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

【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
・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
・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

【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①2.5≦③3.5）
（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。**

必要性低 → 廃止

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）
◆市街地環境
・建て替え困難な小規模残地の発生

◆社会環境
・近隣に埋蔵文化財包蔵地あり
◆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）

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

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

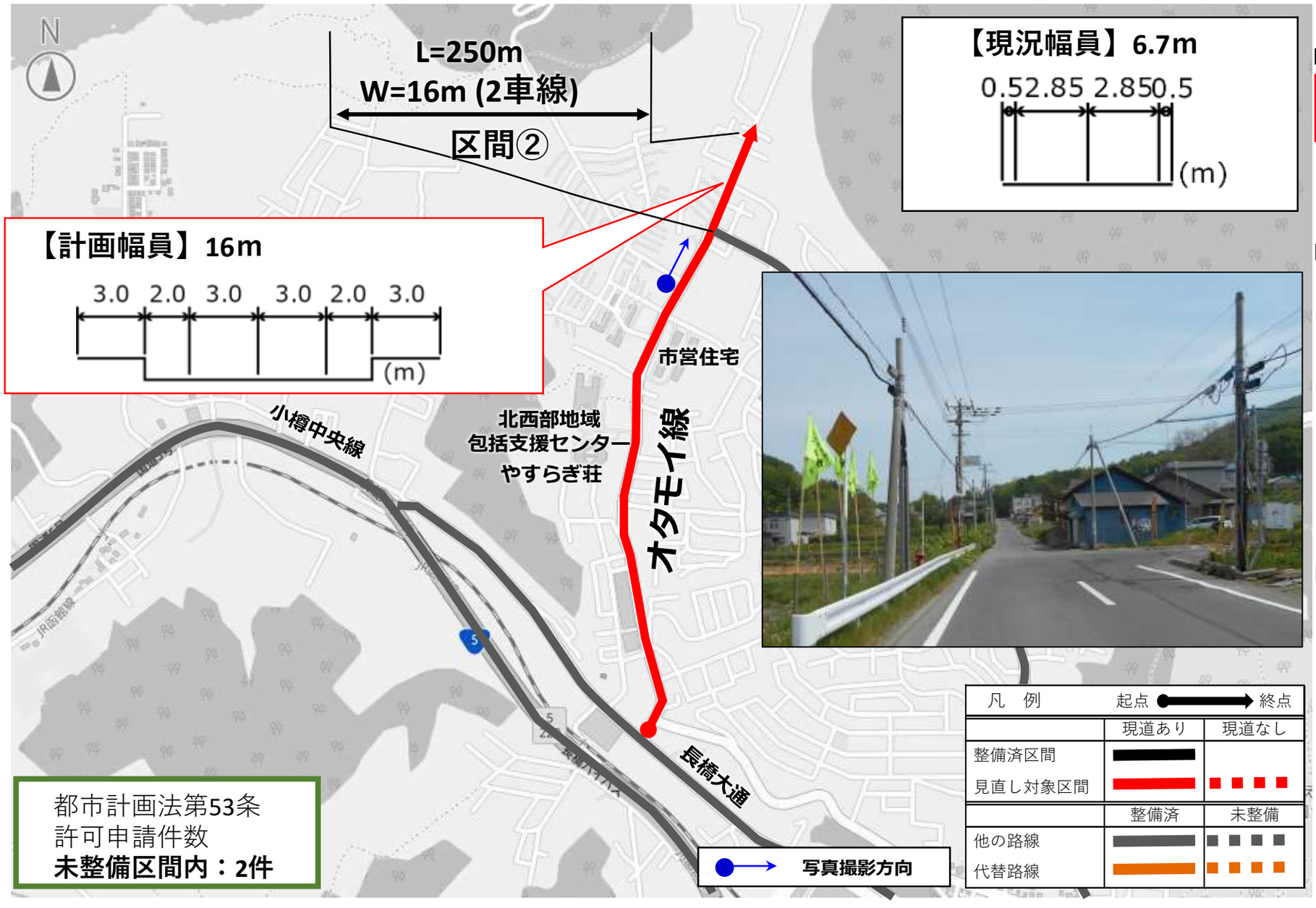
・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：2件

■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）
16台/日（0.00・3,600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2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）
・**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。**
・**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、行き止まり区間であるため、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はない。**
（幹線系道路密度①2.5≦③3.5）
（道路密度②9.4≧③3.5）

【必要性の検証結果】
・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 → **廃 止**

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・54　塩谷小学校通】　No.37

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

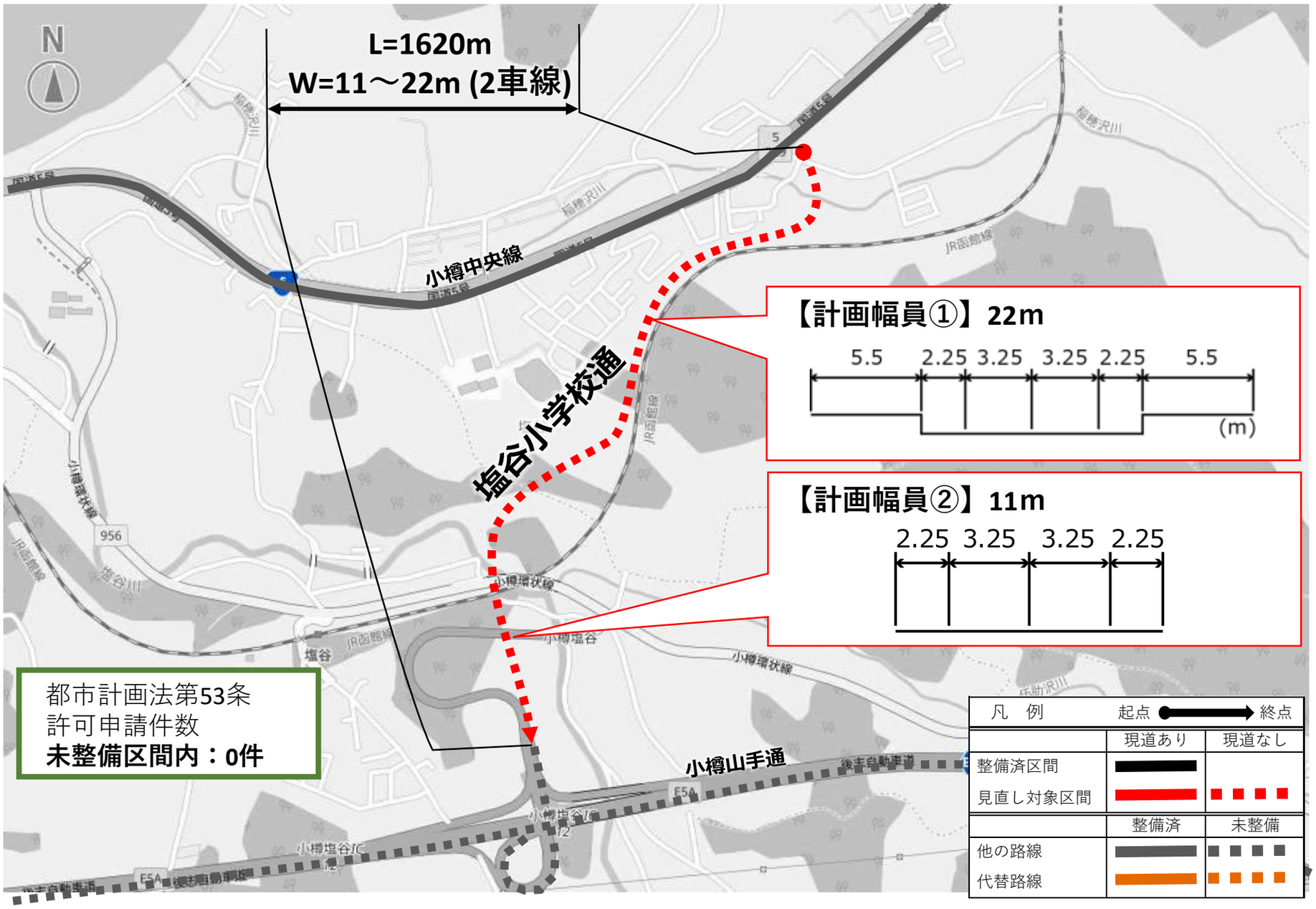
・小樽山手通（自動車専用道路）と小樽中央線（主要幹線道路）とを連絡するインター線（都市幹線道路）

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



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

・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
- **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）	

■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①2.5≦③3.5）
（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。

必要性低 → 廃止

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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

対応できない

■代替路線の有無

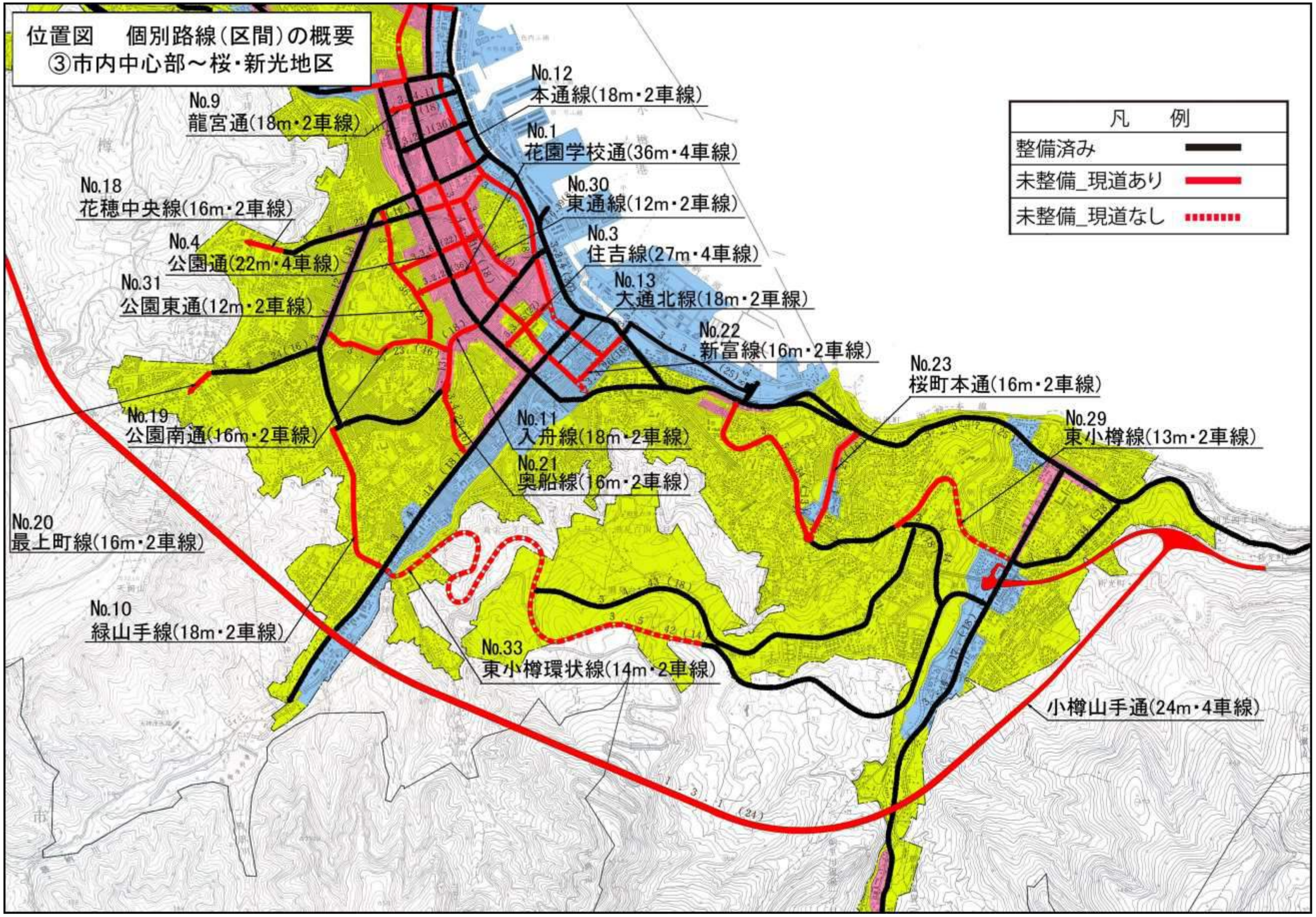
【現在ある他路線により、当該路線の機能を代替できるか】
・なし

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

（ 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
凡　例
整備済み
未整備_現道あり
未整備_現道なし
No.12
本通線(18m・2車線)
No.9
龍宮通(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)

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・２・２　花園学校通】　区間①　No.1-1

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

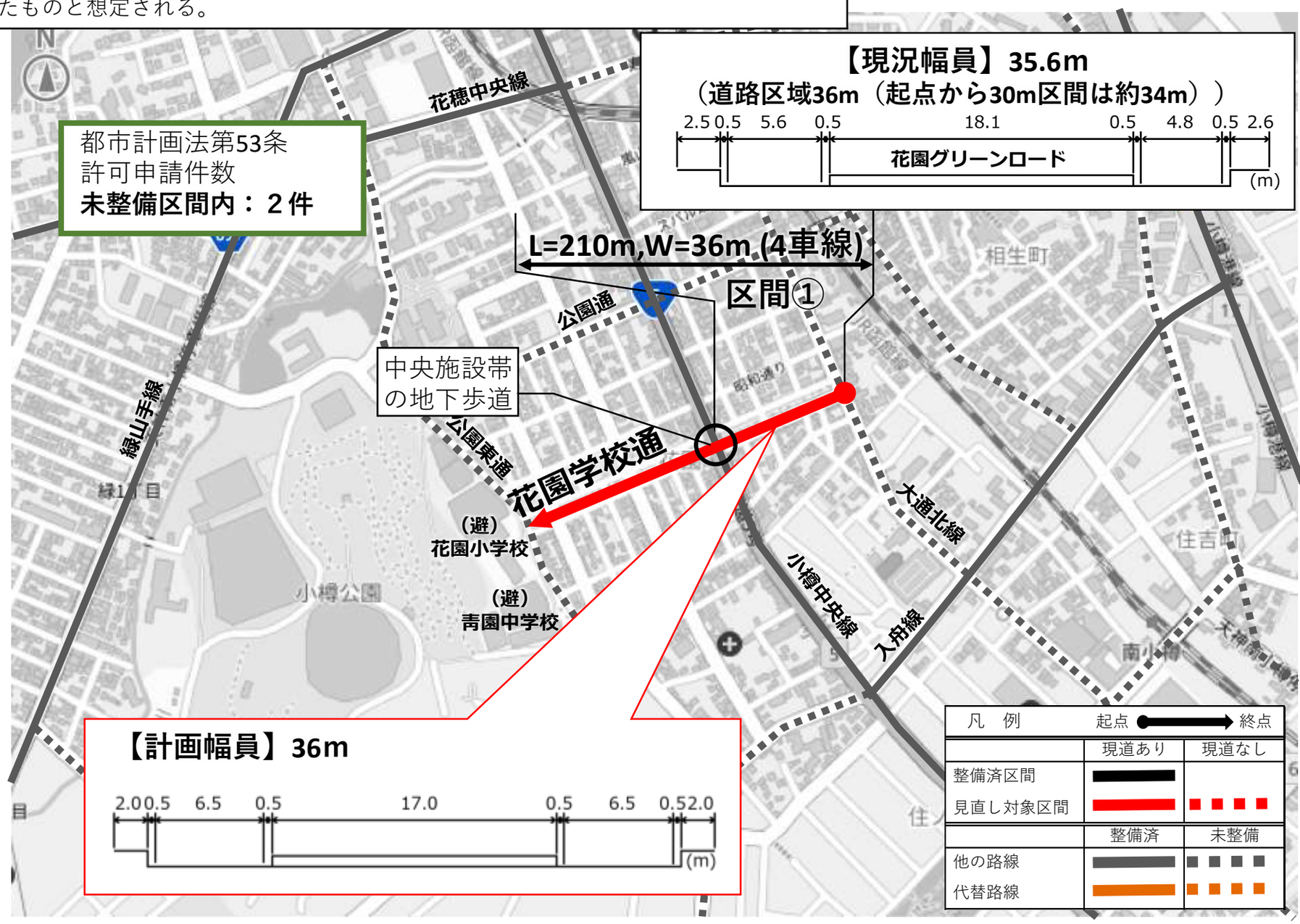
・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

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、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

【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
・**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。**
・**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】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

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

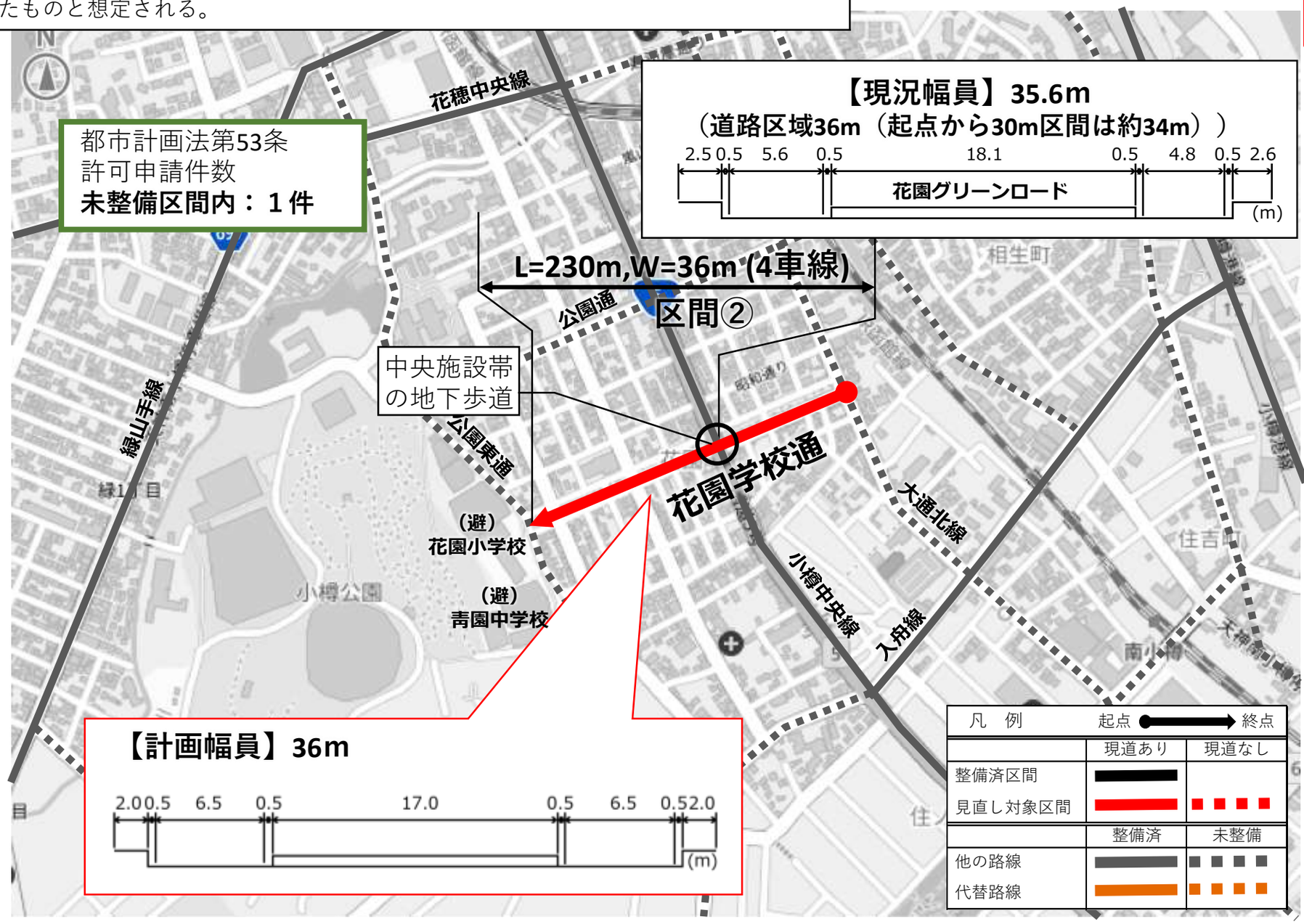
・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

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
・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）

■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・菁園中学校）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。**

必要性低 → 廃 止

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**

課題なし → 存 続

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】
・対応できる。（**幅員・車線数の変更（４種３級：３２ｍへ変更）**）

対応できる → **存 続（変更）**

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・５　住吉線】　No.3

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

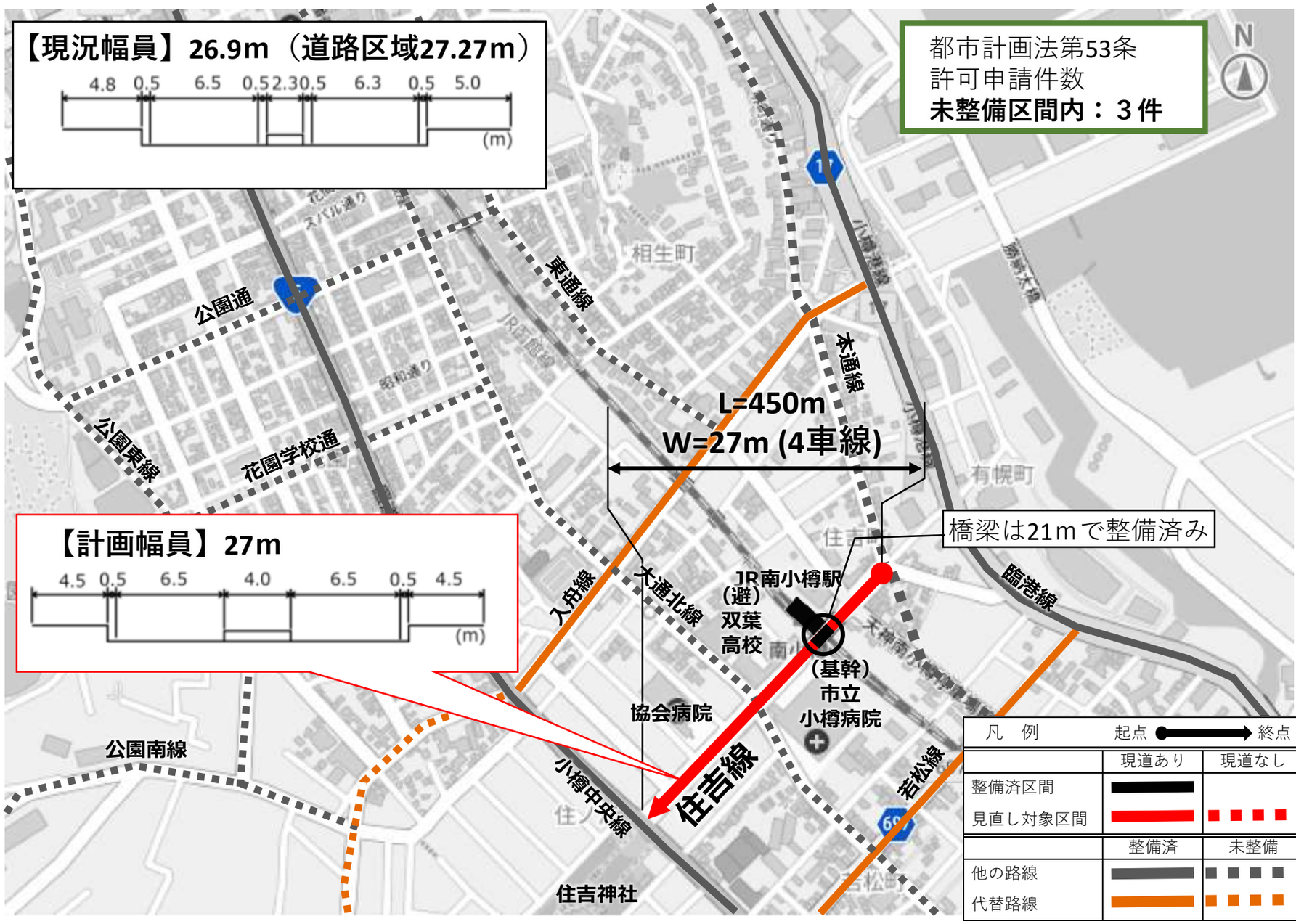
・本通線との交差点を起点とし、大通北線を経由し、小樽中央線と交差点を終点とする幹線道路、昭和４７年の道路網の全面見直しにより追加決定

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

５項目とも特になし

課題なし

■計画変更

■代替路線の有無

存　続

※本通線、大通北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）

■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、小樽病院、協会病院、双葉高校へのアクセス機能**
・**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（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・協会病院）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

必要性低 → 廃 止

■実現性の検証

・５項目とも特になし

課題なし → 存 続

※本通線、大通北線の区間廃止に伴い、起点の変更を要する

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間①　No.4-1

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

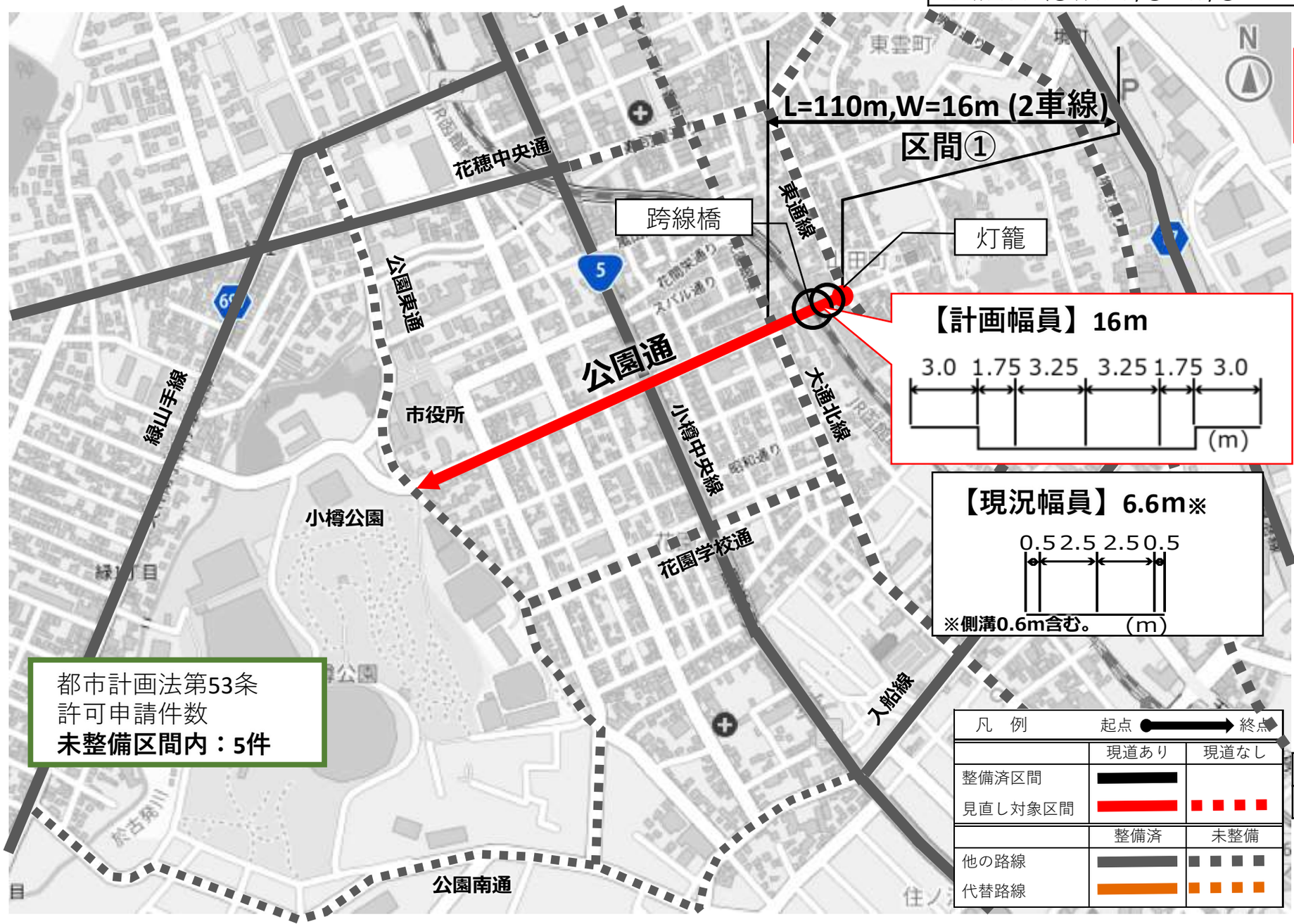
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

■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）
2,278台/日（0.32・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
・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。
・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】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間②　No.4-2

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

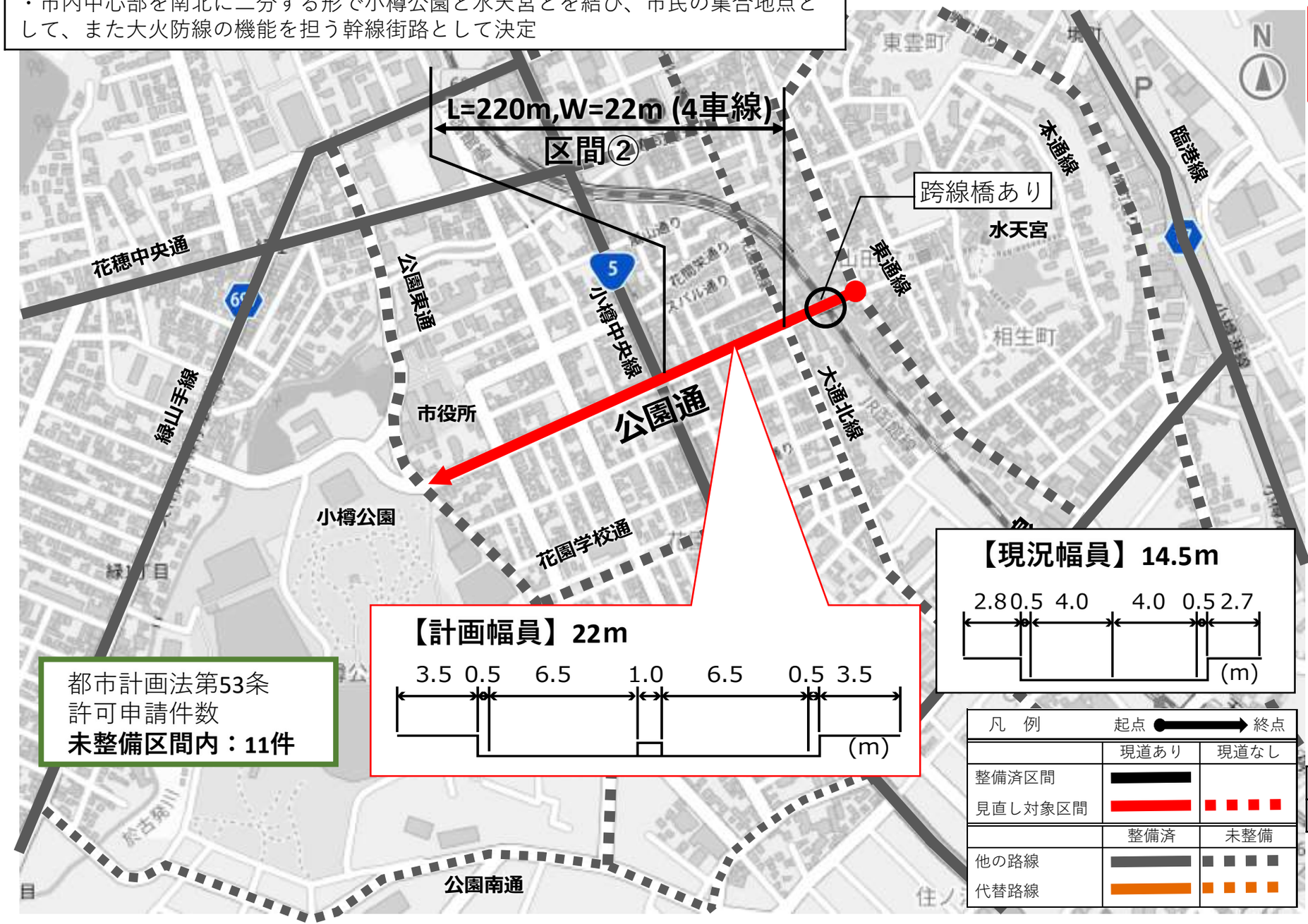
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：11件

■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）
1,995台/日（0.25・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1級・10,000台/日以上）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・**店舗、飲食店等への沿道サービス機能はあるものの、現道で対応可能**

【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①9.1 ≧ ③4.3）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間③　No.4-3

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

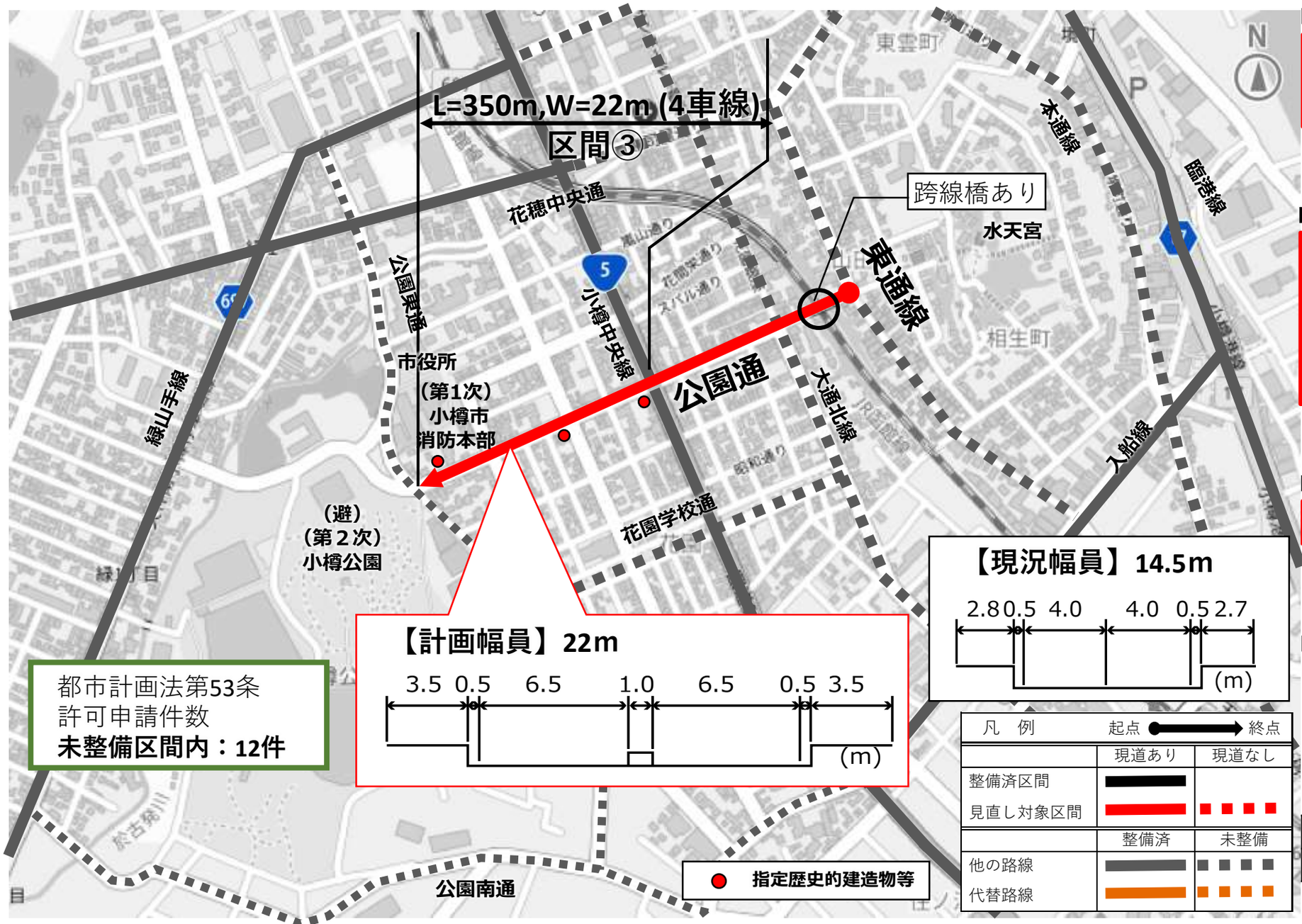
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：12件

■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（３棟）あり
◆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

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）
1,245台/日（0.16・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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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

課題なし → 存 続

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】
・対応できる。（幅員・車線数の変更（４種３級：１４ｍへ変更））

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・11　龍宮通】　No.9

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

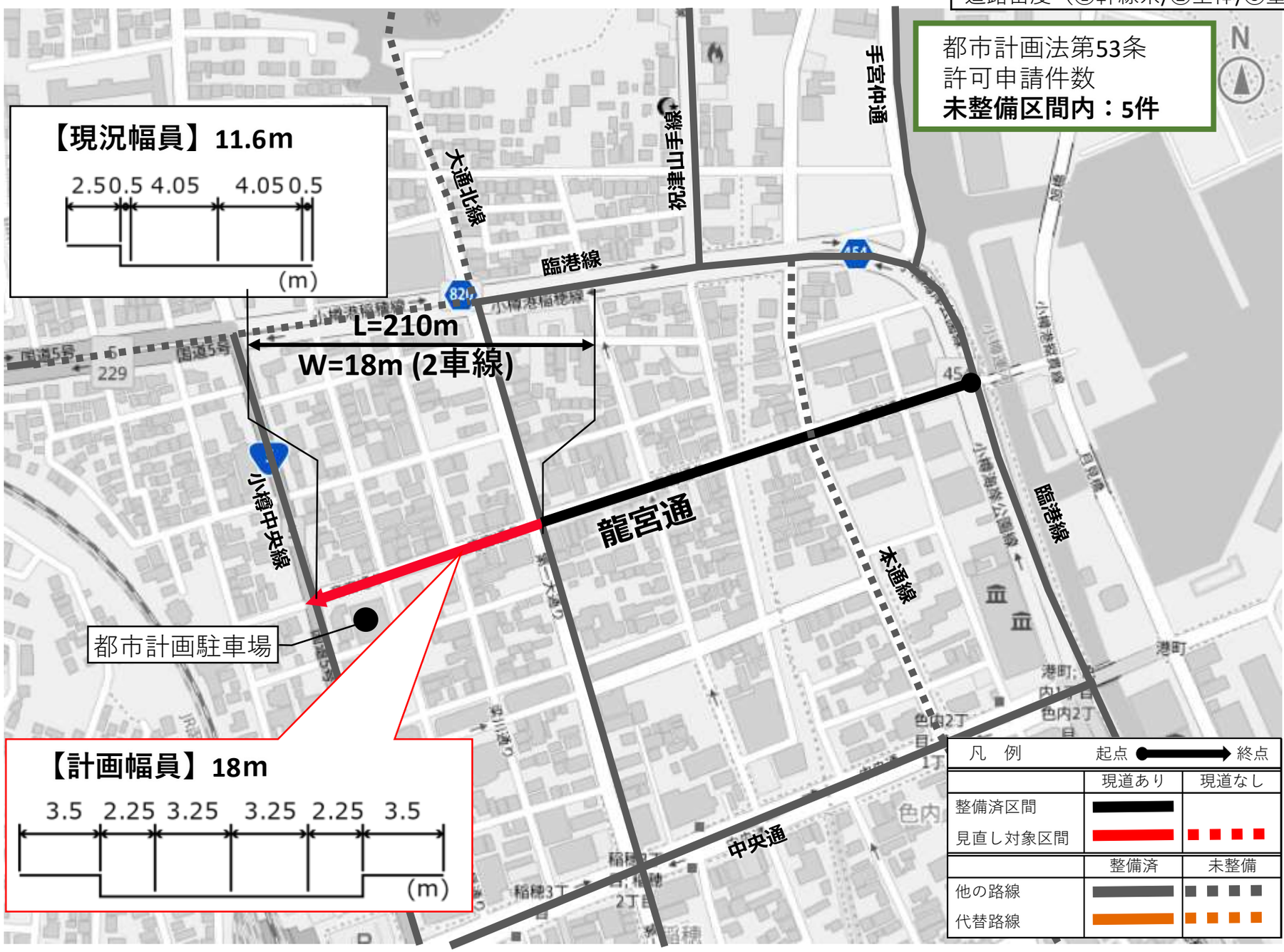
・市内中心部の外郭を形成し、最重要道路として位置づけられていた色内本通（本通線）と西通（現在の小樽駅前の国道5号）を結ぶ連絡道路として、また火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたと想定される。（決定図書に記載なし）

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

■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

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
・**津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路**

【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】
・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。**

必要性低 → 廃止

必要性　高

■実現性の検証

◆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**

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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）

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・12　緑山手線】　区間①　No.10-1

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

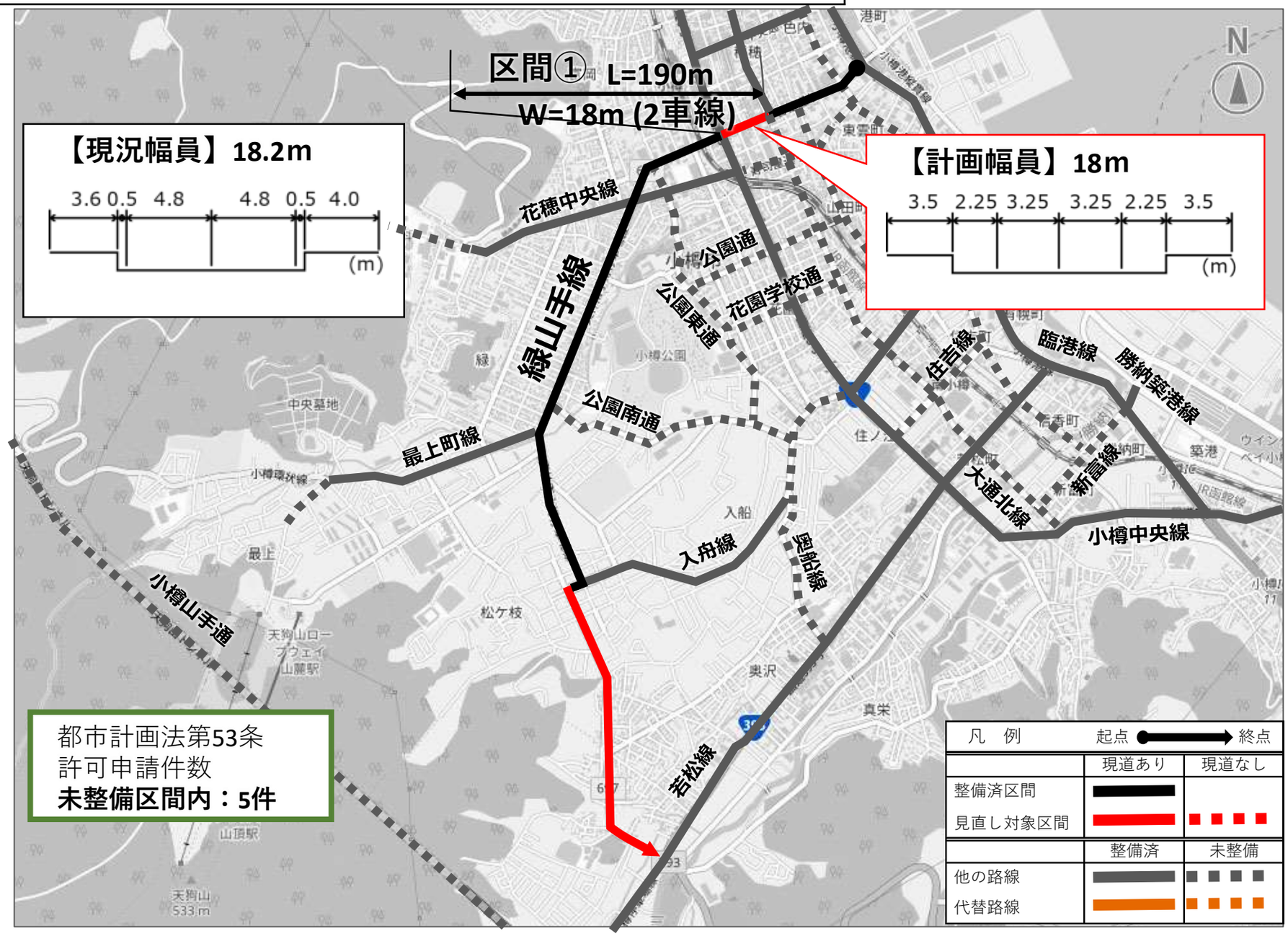
・市内中心部から山側の緑、最上、松ヶ枝を経由し、奥沢までを連絡する幹線街路として決定

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。**

必要性　高

■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

課題なし

■計画変更

■代替路線の有無

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）

■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
・**主要観光ルート**
・**商業施設等への沿道サービス機能**
◆市街地形成機能
・**まちの魅力向上やにぎわいの創出に寄与する路線**

【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。**

必要性低 → 廃止

必要性　高

■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**

課題なし → **存続**

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】

対応できる → 存続（変更）

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】

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・１２　緑山手線】　区間②　No.10-2

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

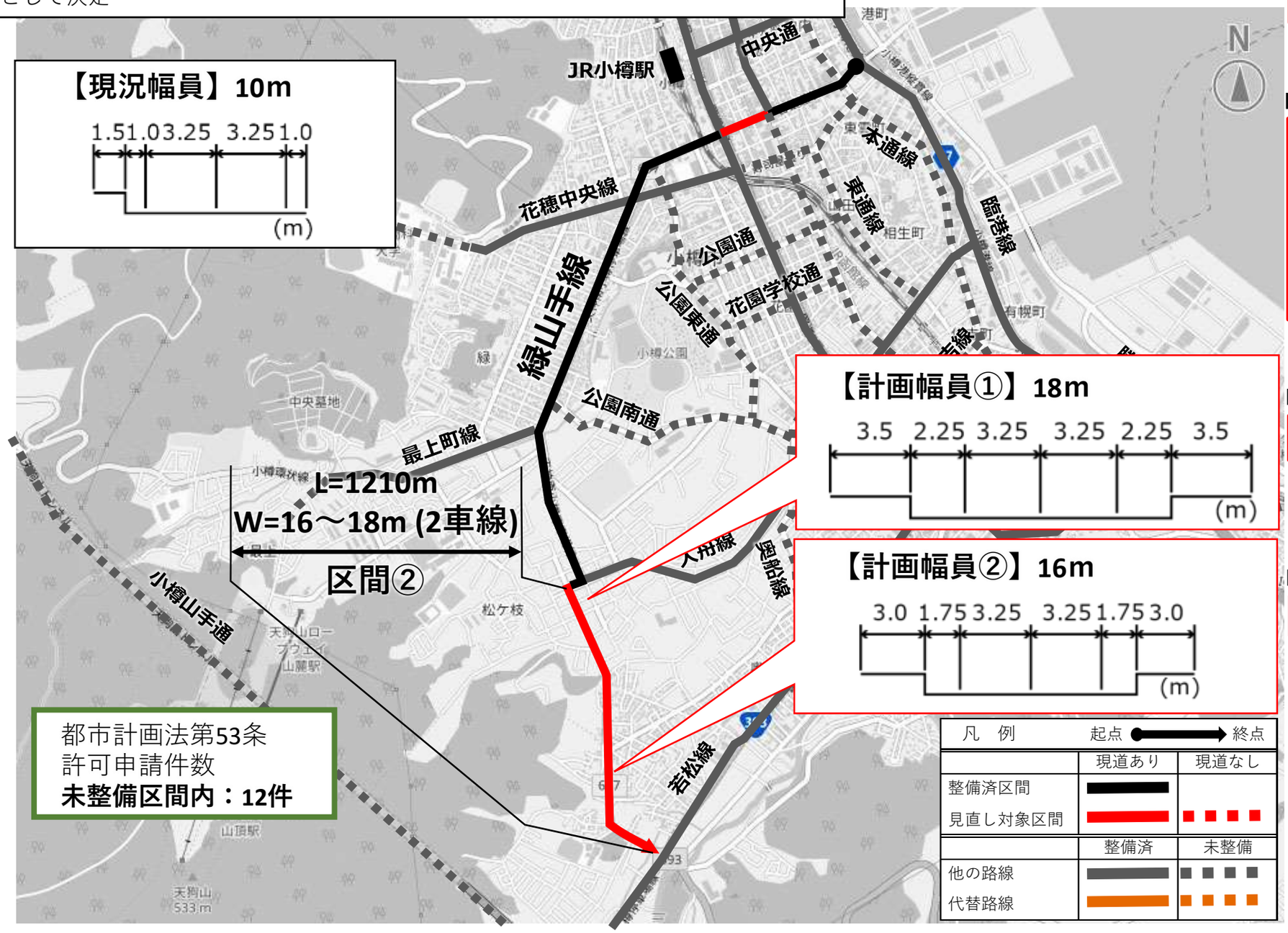
・市内中心部から山側の緑、最上、松ヶ枝を経由し、奥沢までを連絡する幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：12件

■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）

■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。

必要性低 → 廃止

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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・１３　入舟線】　No.１１

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

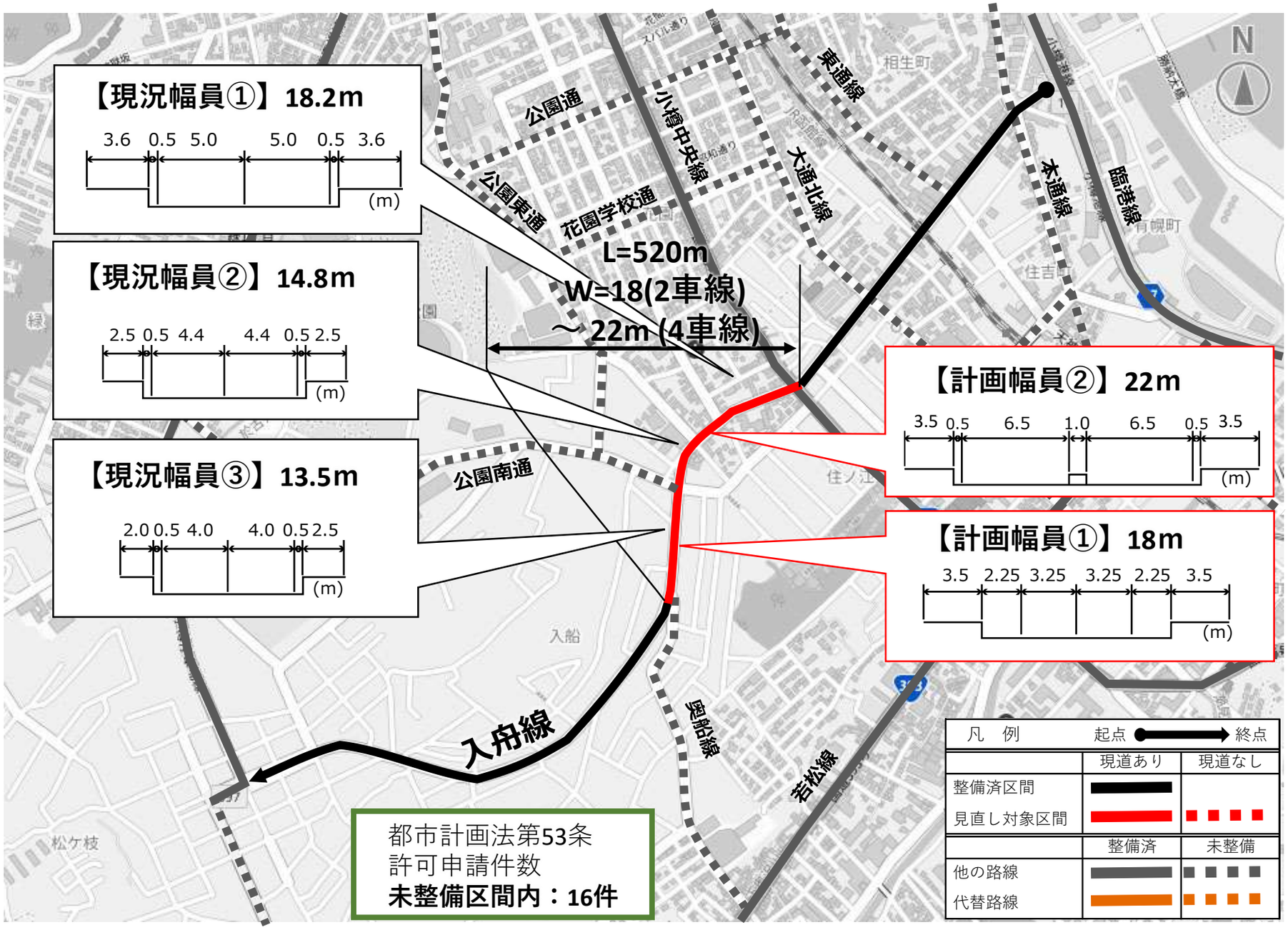
・南廊（当時の遊郭地区・現在の入船１丁目）や松ヶ枝、入船の住宅地と市内中心部とを連絡する幹線街路として決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：16件

■必要性の検証

・将来交通需要推計は見込まれず、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
・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】

・将来交通需要推計は見込まれず、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

必要性低 → 廃 止

■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）

課題なし → 存 続

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。（**現行４車線計画→２車線計画へ変更**）

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

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

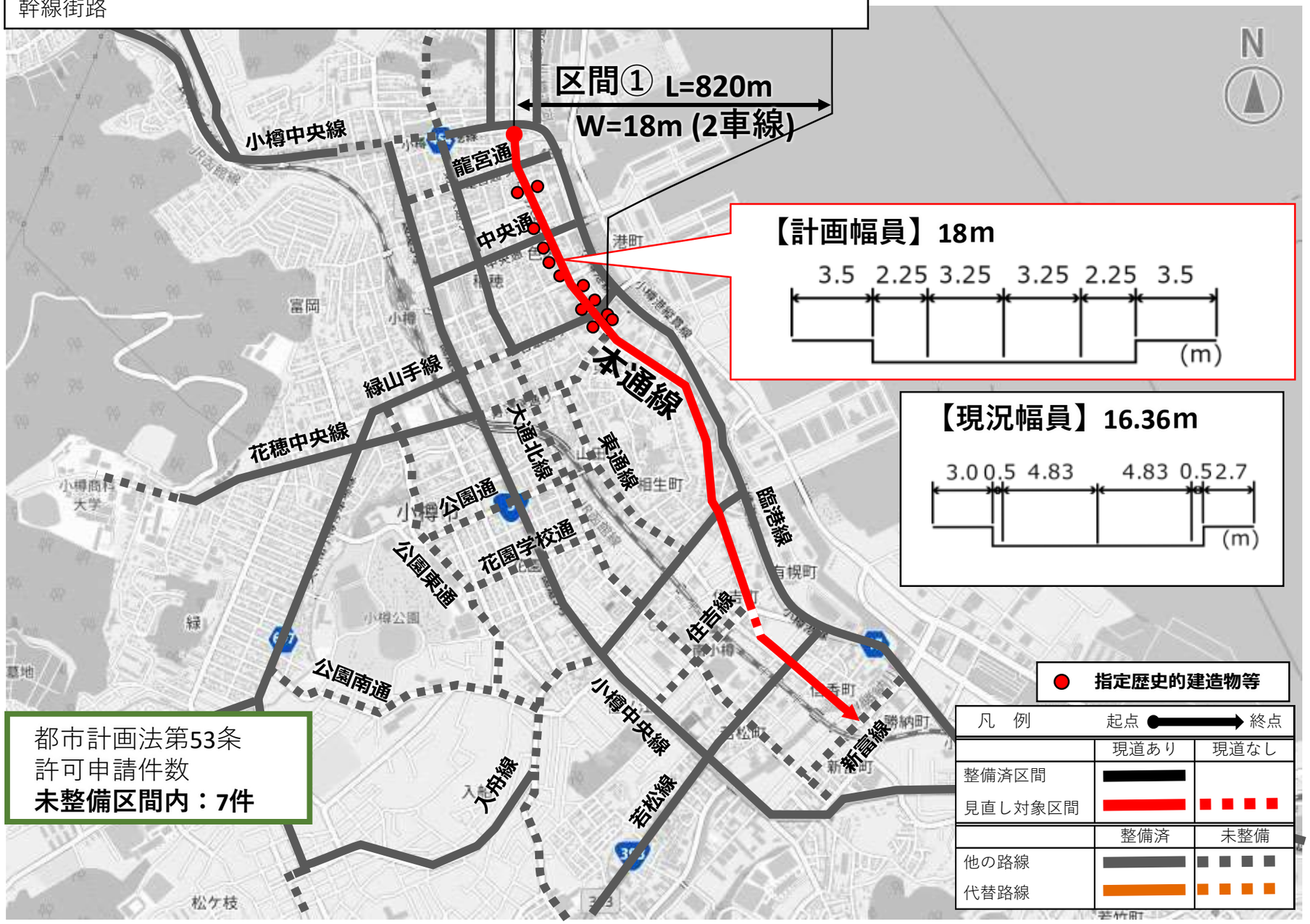
・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

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



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

・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**

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。

■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
・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
・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
・津波災害警戒区域内

【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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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

課題なし → 存 続

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】
・対応できる。（幅員の縮小（４種３級：１６ｍへ変更））

対応できる → 存 続（変更）

※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。

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】

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

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

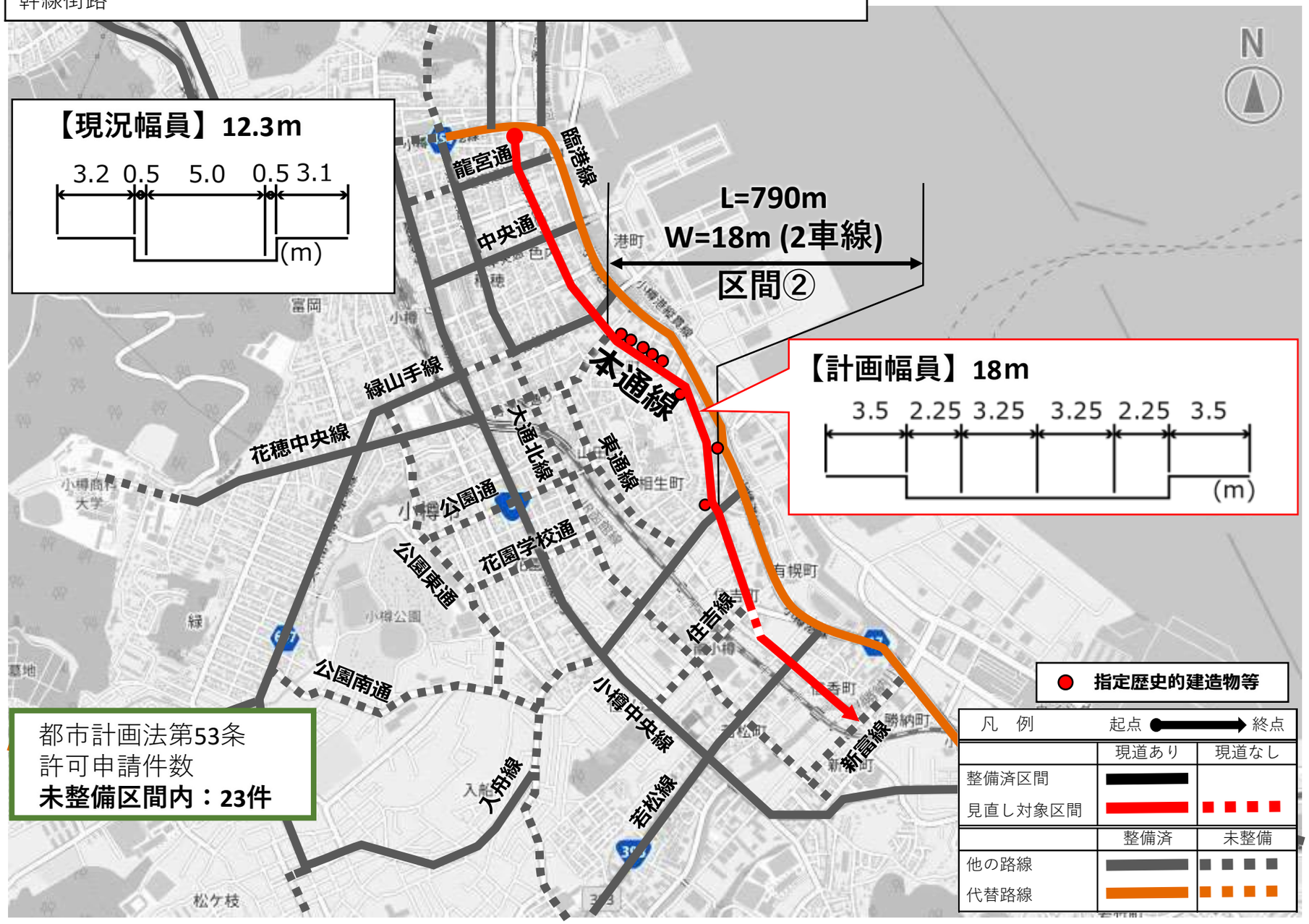
・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

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



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

・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

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）	

■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
・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（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
◆都市防災機能
・津波災害警戒区域内（一部区間）
・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路

【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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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）

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・15　本通線】　区間③　No.12-3

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

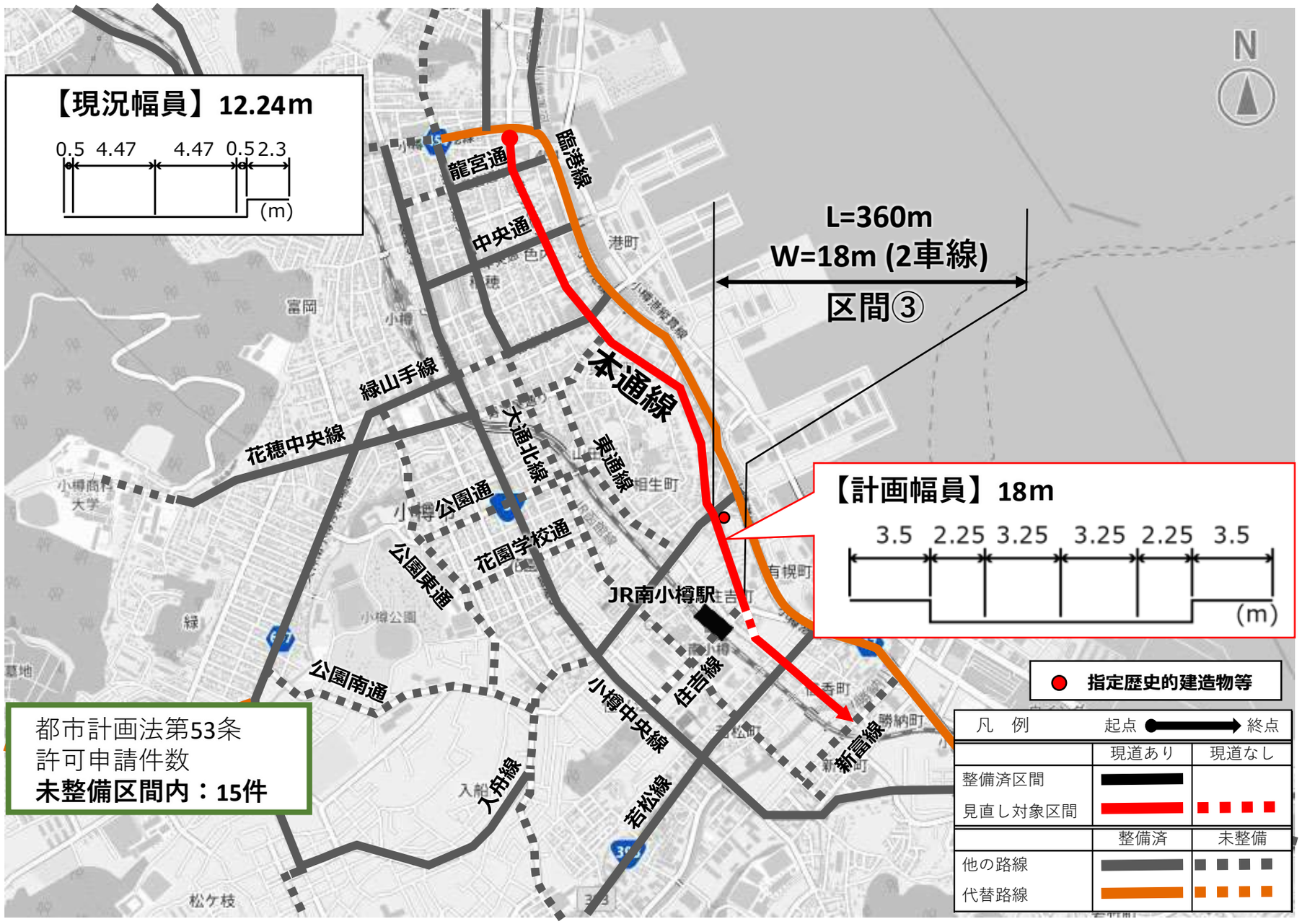
・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

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
◆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
・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）

■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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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
・建て替え困難な小規模残地の発生

◆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

◆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

課題なし → 存 続

■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

対応できる → 存 続（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）

代替路線なし

代替路線あり → 廃 止

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・１５　本通線】　区間④　No.12-4

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

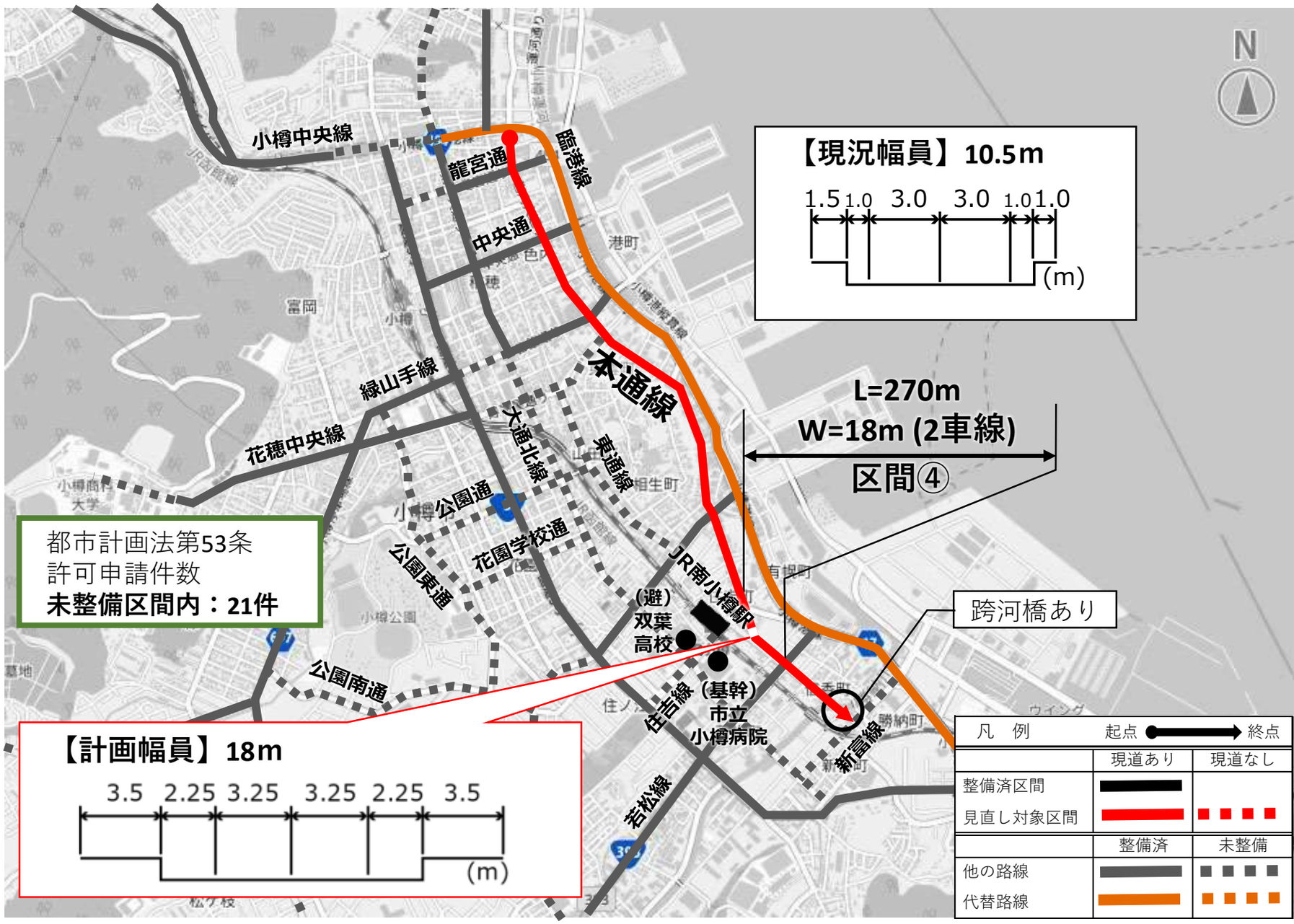
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

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て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
・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。**

必要性　低 → 廃 止

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**
◆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**
・**建て替え困難な小規模残地の発生**

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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）

代替路線あり → **廃 止**

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・１５　本通線】　区間⑤　No.12-5

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

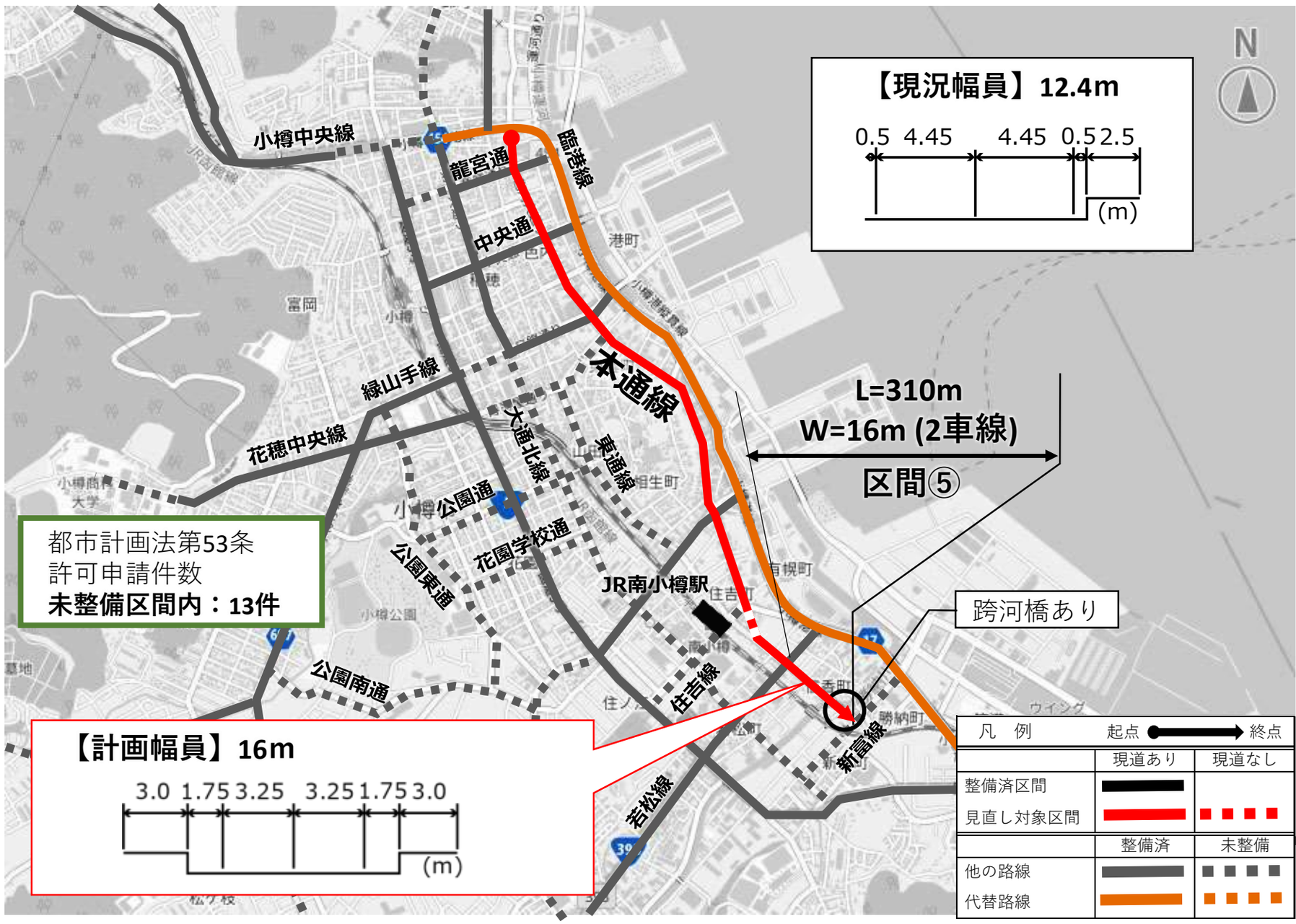
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：13件

■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）
3,655台/日（0.51・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
・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。

【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】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間①　No.13-1

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５２－１１～稲穂５丁目４１
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

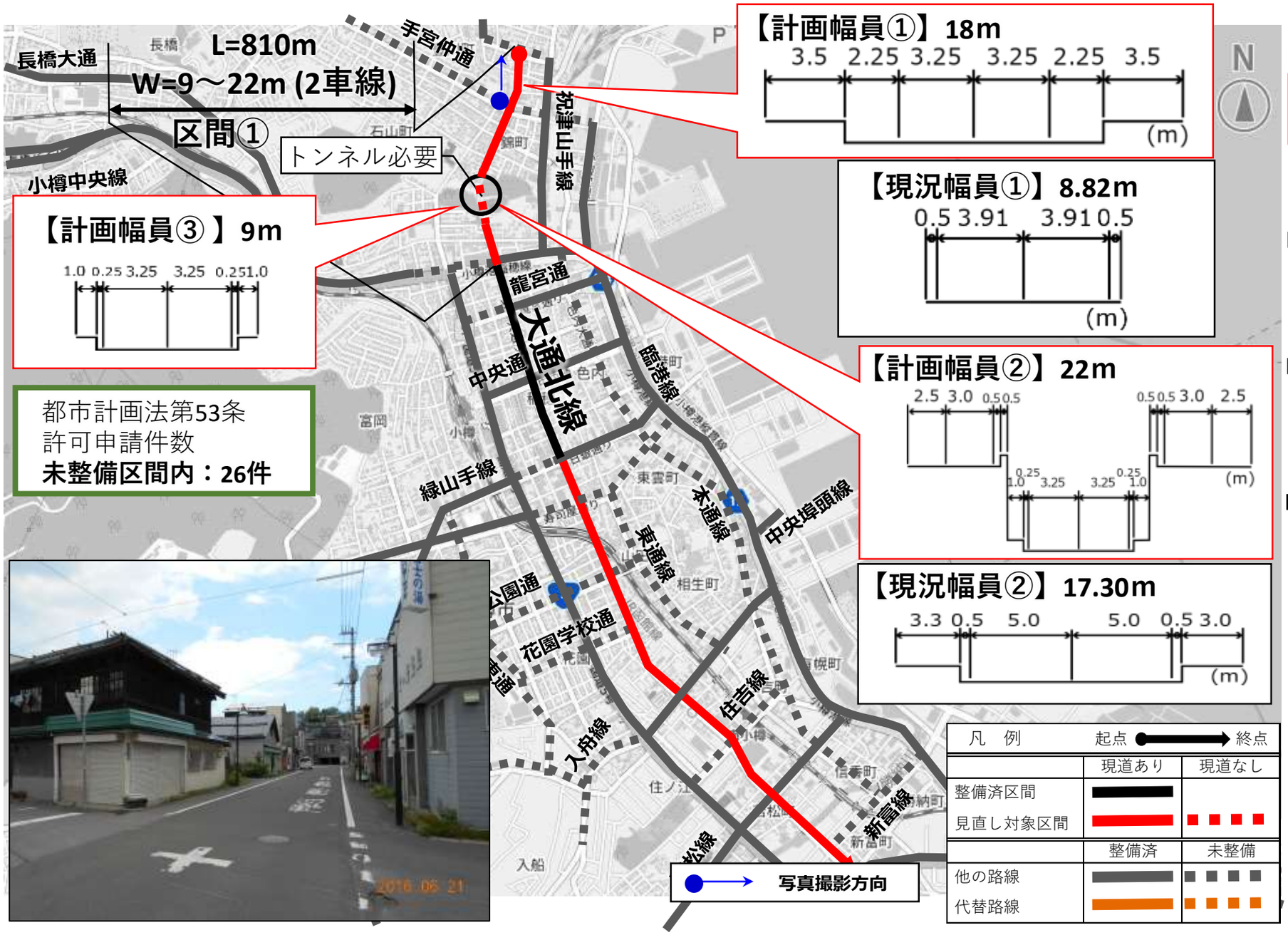
・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

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）

■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、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**
・**市内中心部を南北に連絡する路線の一部であるが、並行して祝津山手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。**

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性
・終点側は現道が無く、**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**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①3.4≦③3.5）
（道路密度②12.0≧ ③3.5)

【必要性の検証結果】
・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 → **廃 止**

※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

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間②　No.13-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

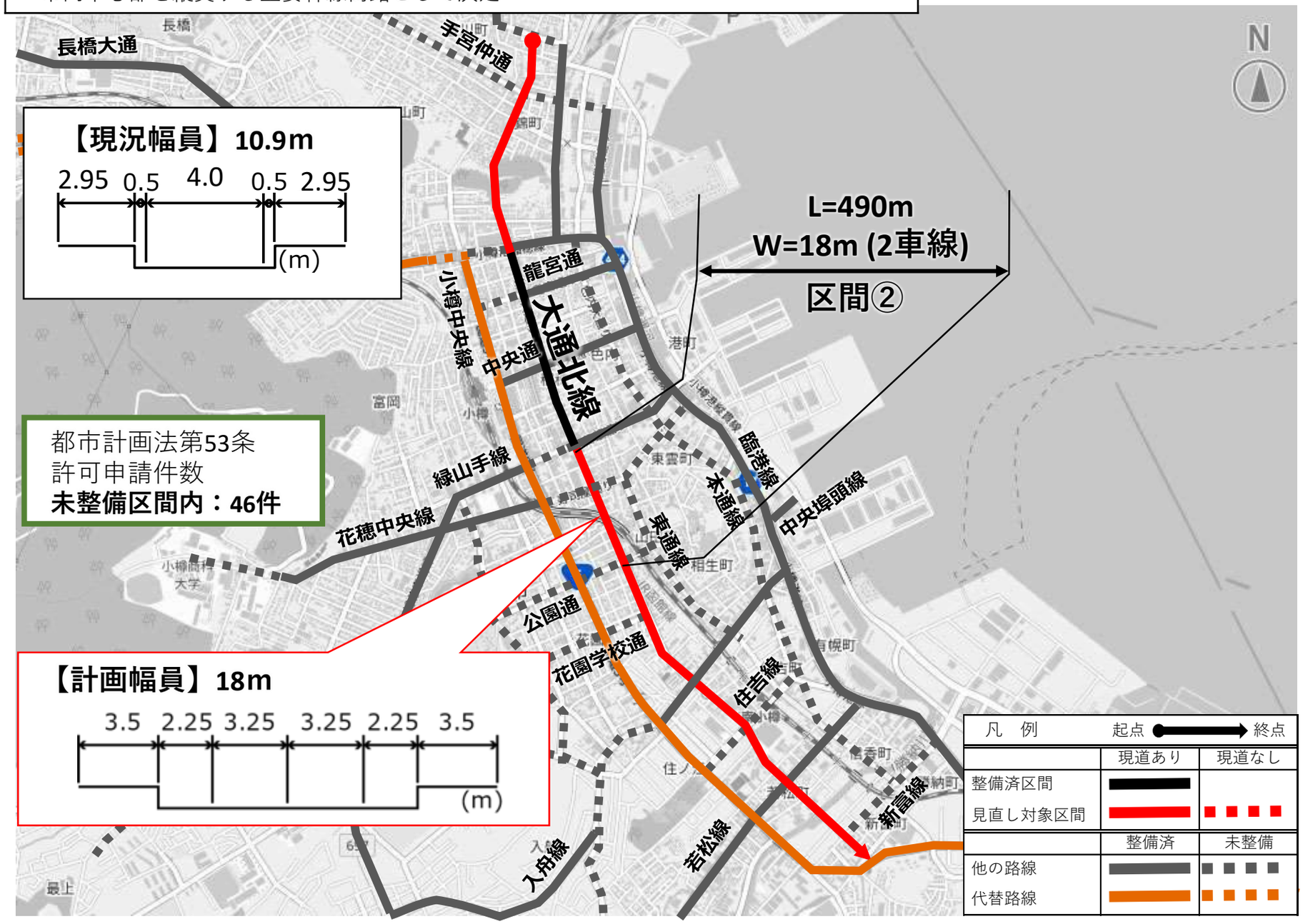
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

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
・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）

■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
・商店街等への沿道サービス機能
◆市街地形成機能
・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

【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①7.5 ≧ ③4.0）

【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。

必要性低 → 廃 止

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
・アーケード部（サンモール一番街）

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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西側に小樽中央線（22m）

代替路線あり → **廃 止**

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間③　No.13-3

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

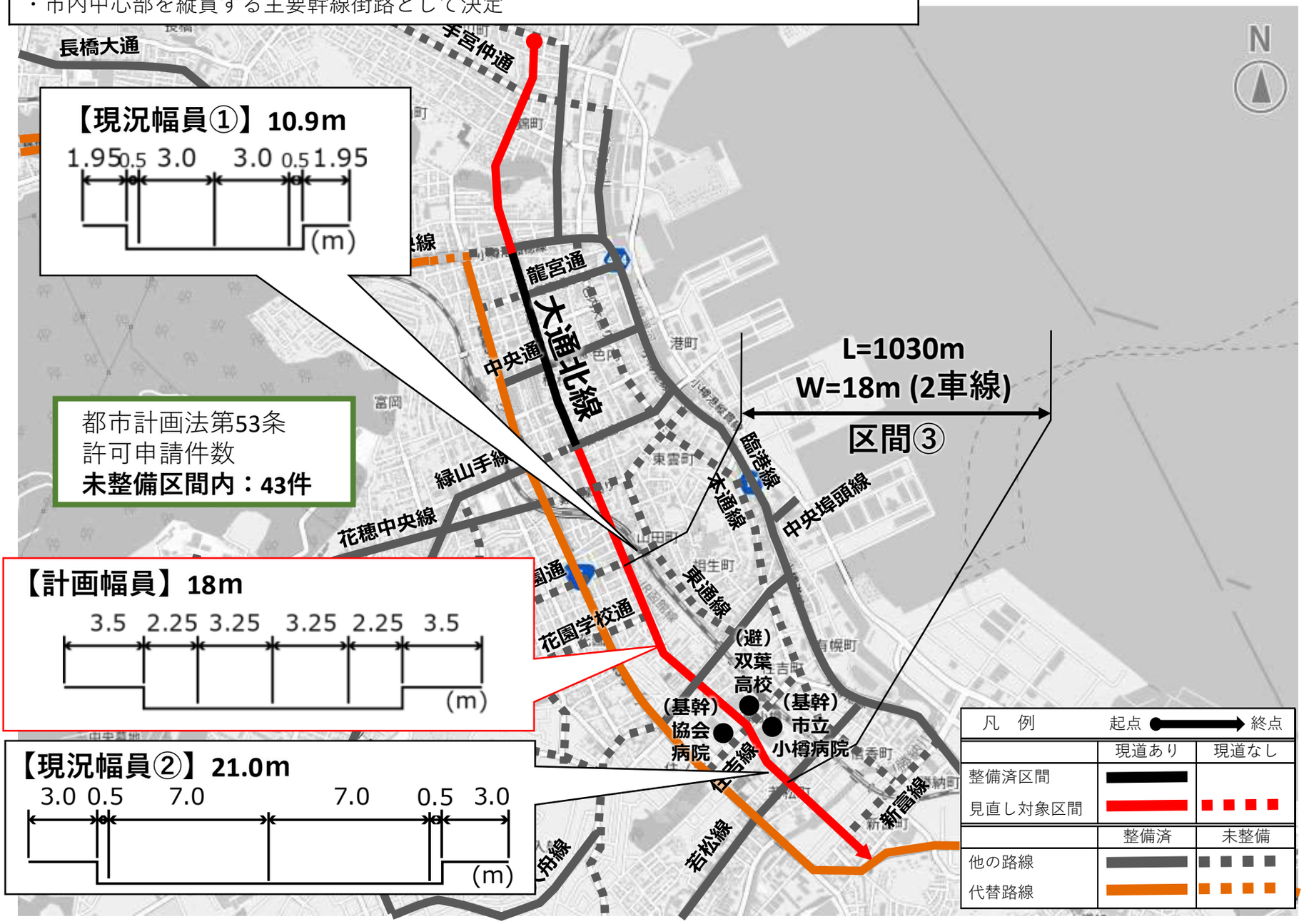
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）最終変更

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	1,030m
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。**

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
・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
・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210m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）
702台/日（0.10・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、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）**

【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。**

必要性低 → 廃 止

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
・**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**
・**急勾配の箇所のロードヒーティング**

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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210m西側に小樽中央線（22m）

代替路線あり → **廃 止**

代替路線なし → 検討継続（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間④　No.13-4

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

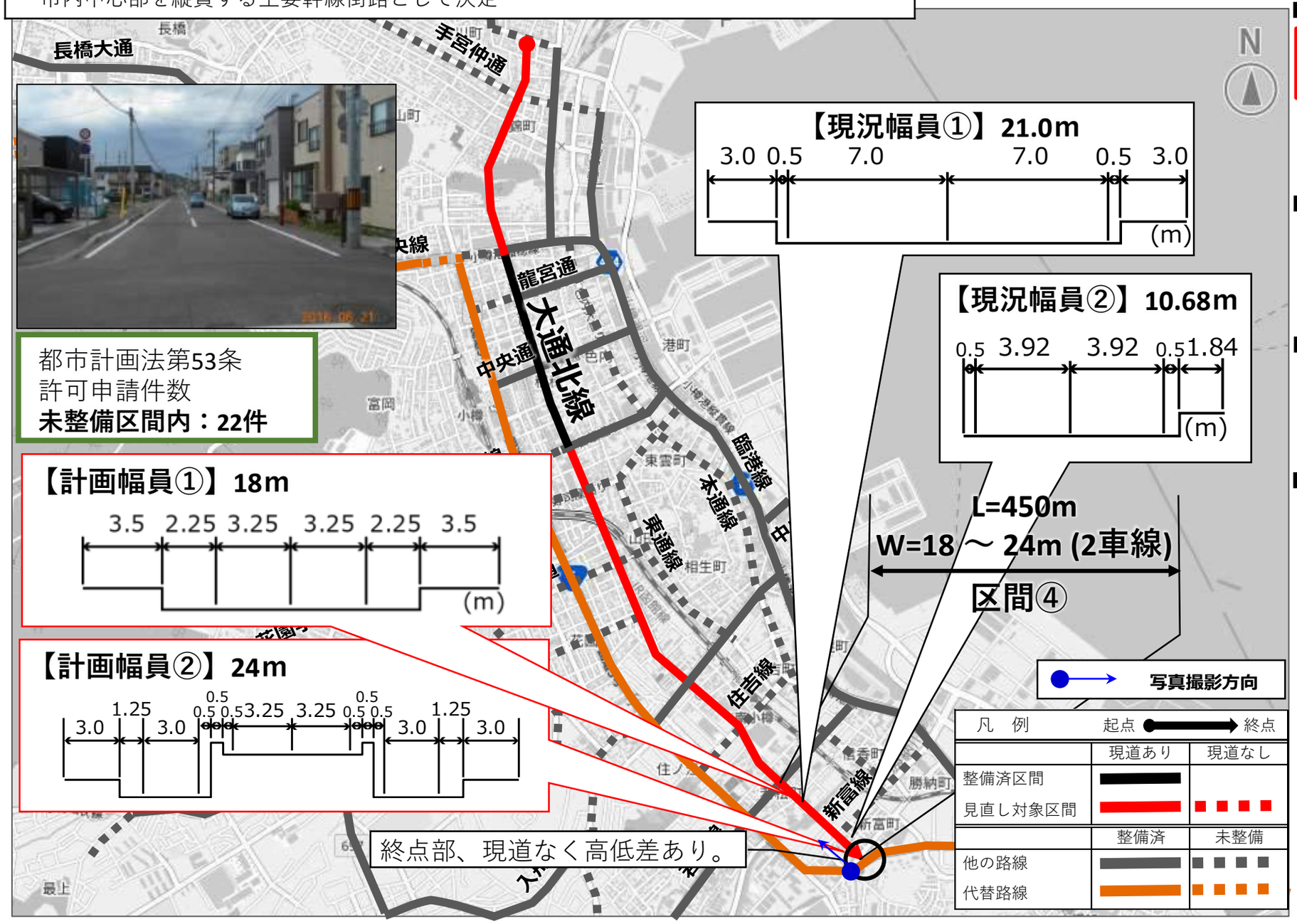
・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

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。**

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）
386台/日（0.05・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
- **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。**

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性
- 終点部は現道が無く、**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**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①4.9≧③3.7）

【必要性の検証結果】

- 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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・22　花穂中央線】　区間①　No.18-1

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

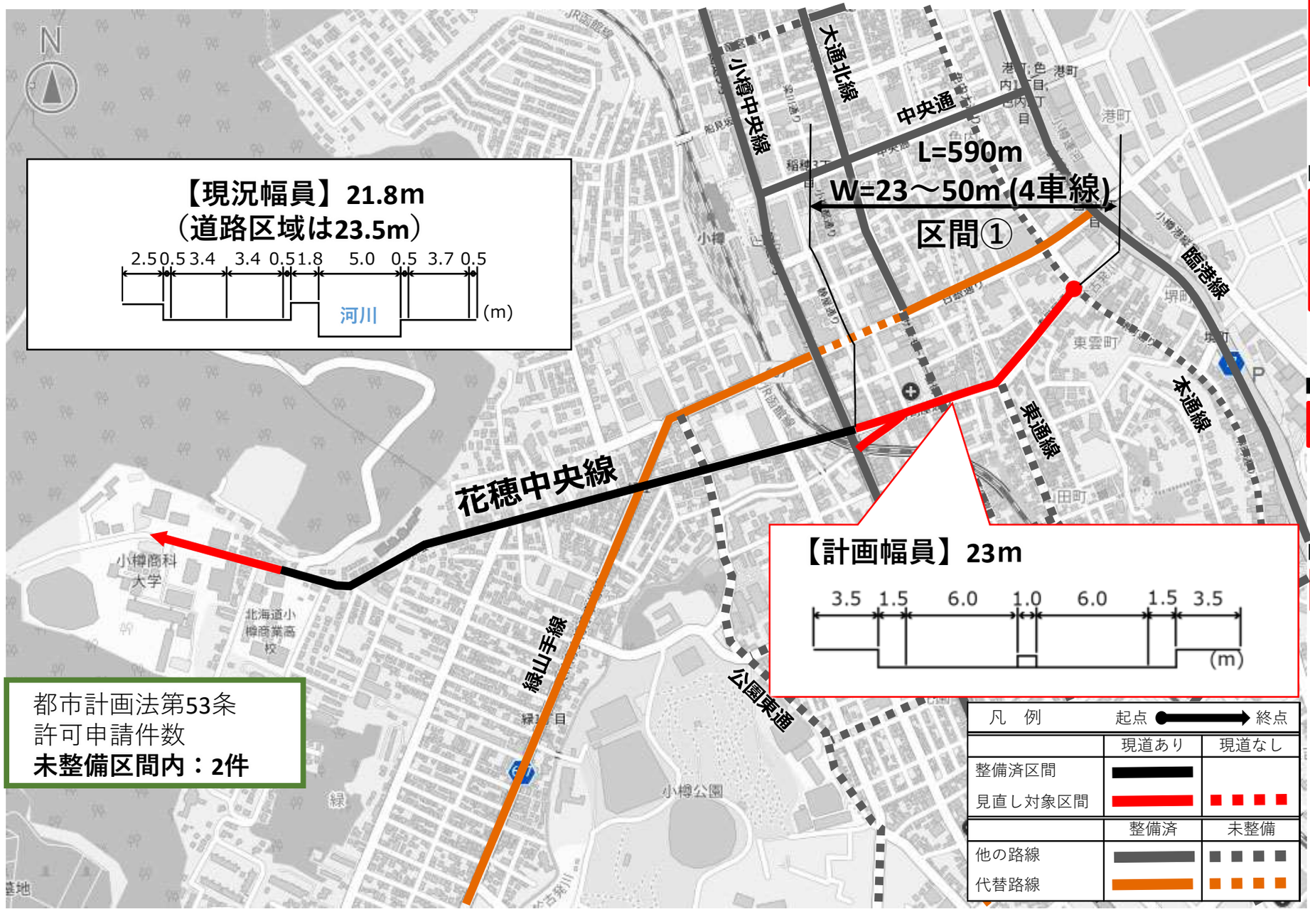
・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：2件

■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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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**

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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）

代替路線あり → **廃 止**

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・22　花穂中央線】　区間②　No.18-2

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

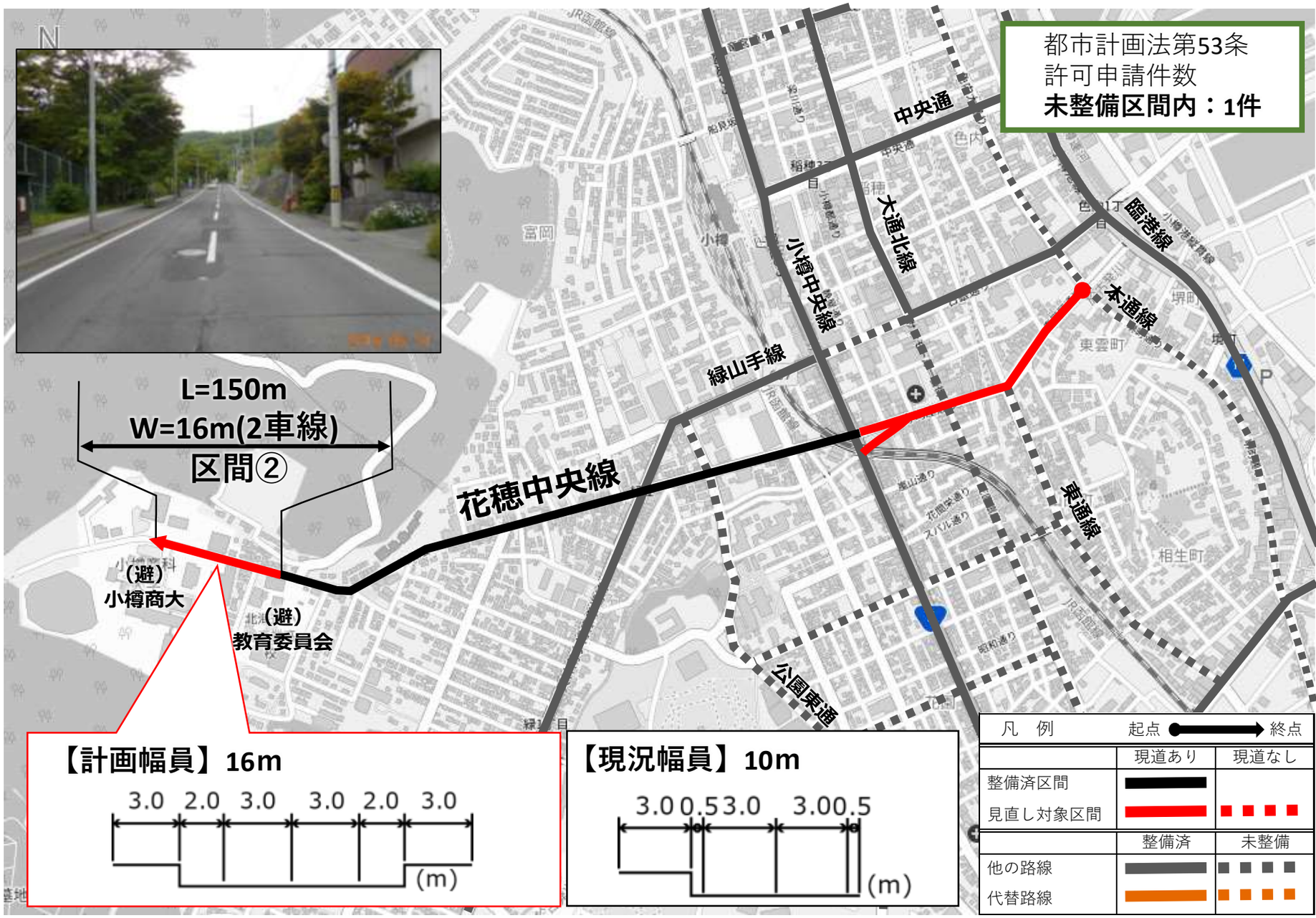
・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

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

■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）
684台/日（0.10・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
・**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。**
◆都市防災機能
・**指定避難所（小樽商大）へのアクセス路であるが、行き止まり区間であり、防災ネットワークとしての必要性は低い。**
・**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、行き止まり区間であるため**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①12.7≧③4.1）

【必要性の検証結果】

・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 → **廃 止**

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・23　公園南通】　No.19

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

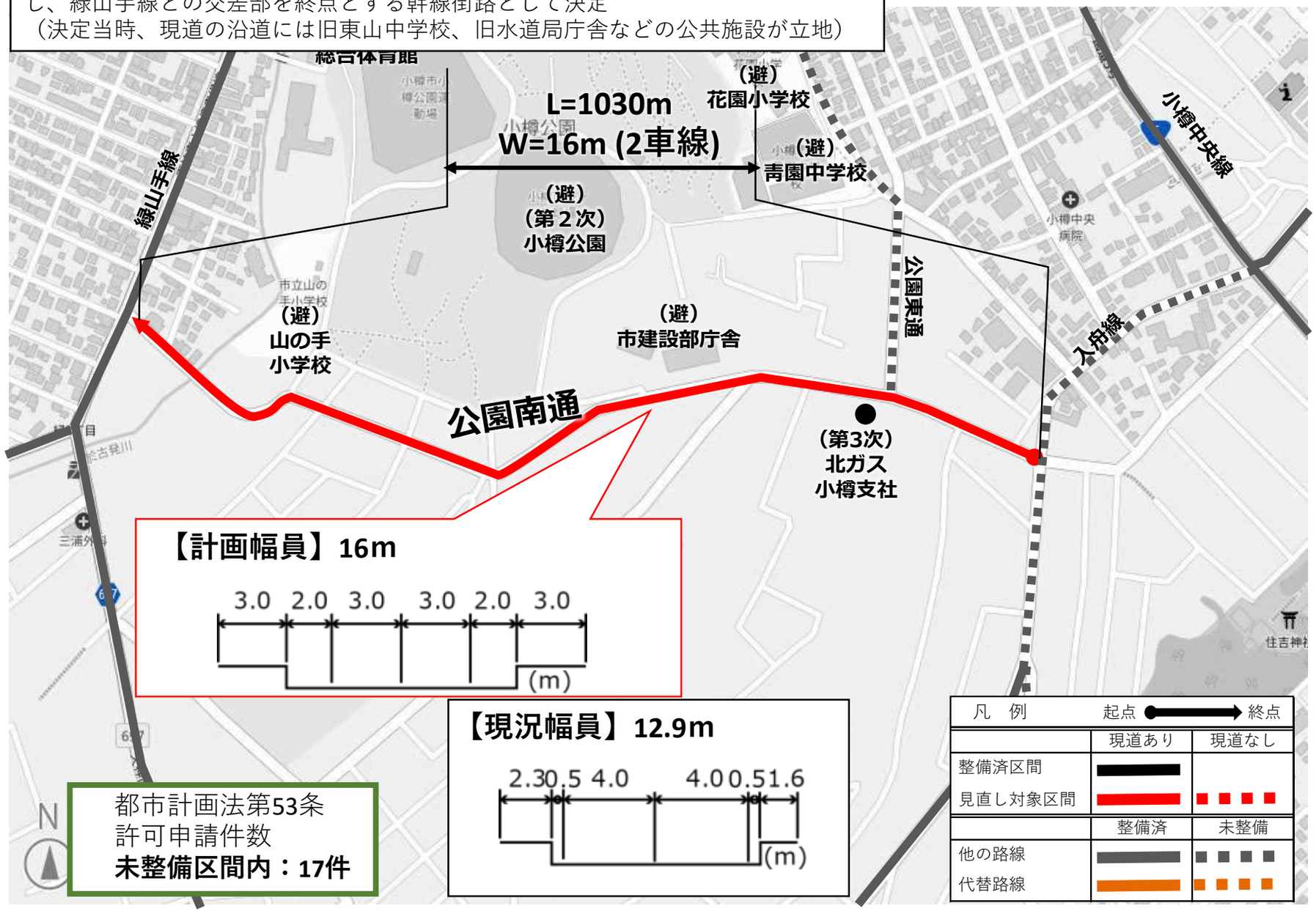
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号、終点及び幅員を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）最終変更

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

・入舟線との交差部を起点として、建設部庁舎（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）



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
・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
・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

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）
5,126台/日（0.64・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）
・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2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・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
◆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
・指定避難所（山の手小学校、建設部庁舎）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≦③3.8）
（道路密度②10.2≧③3.8）

【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

必要性低 → 廃止

■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
・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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（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

代替路線あり → 廃止

検討継続
（適宜見直し）

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

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

③計画決定時の位置づけ

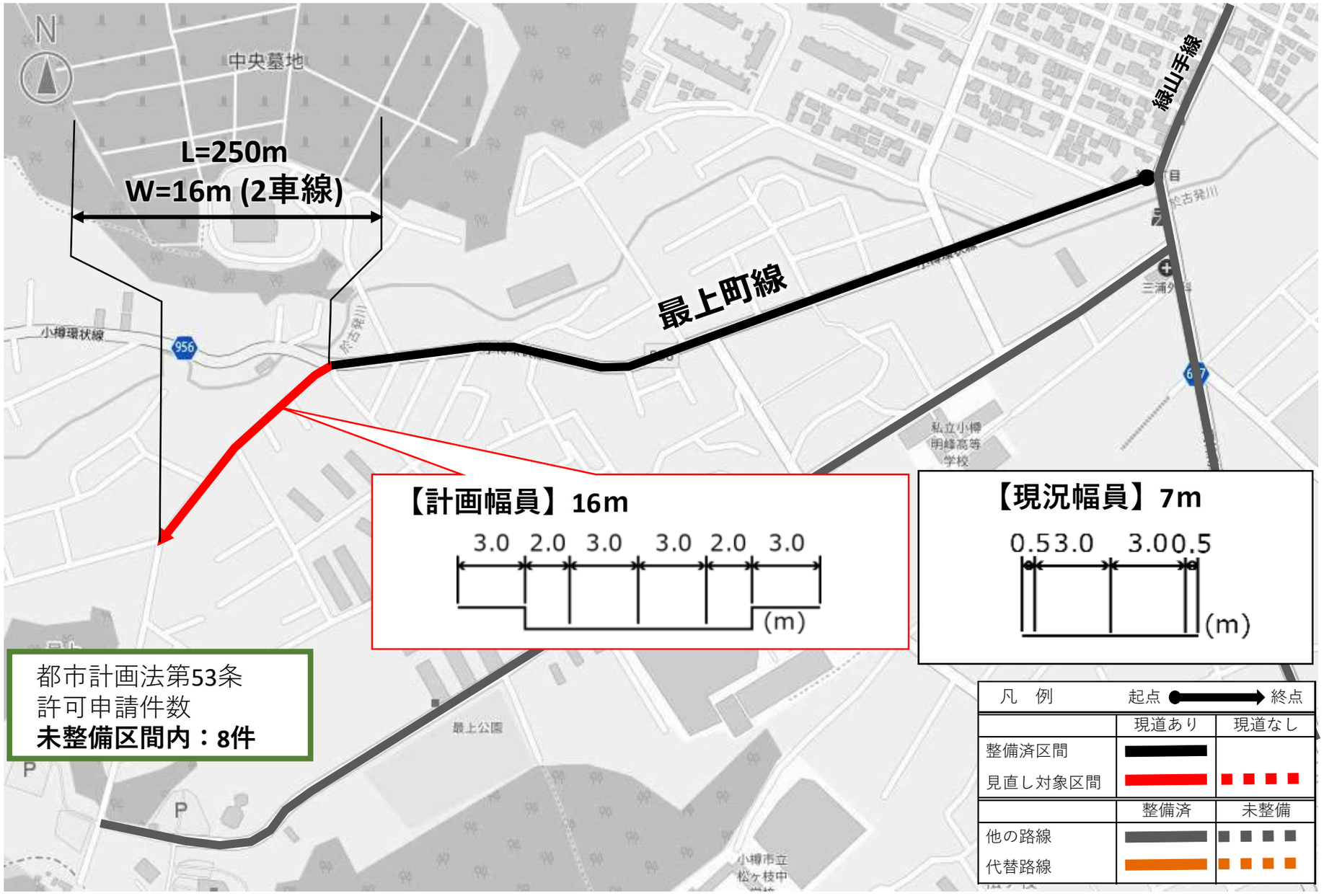
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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）	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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：8件

■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

【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
・**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。**
・**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、行き止まり区間であるため**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①12.7≧③4.1）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・25　奥船線】　No.21

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

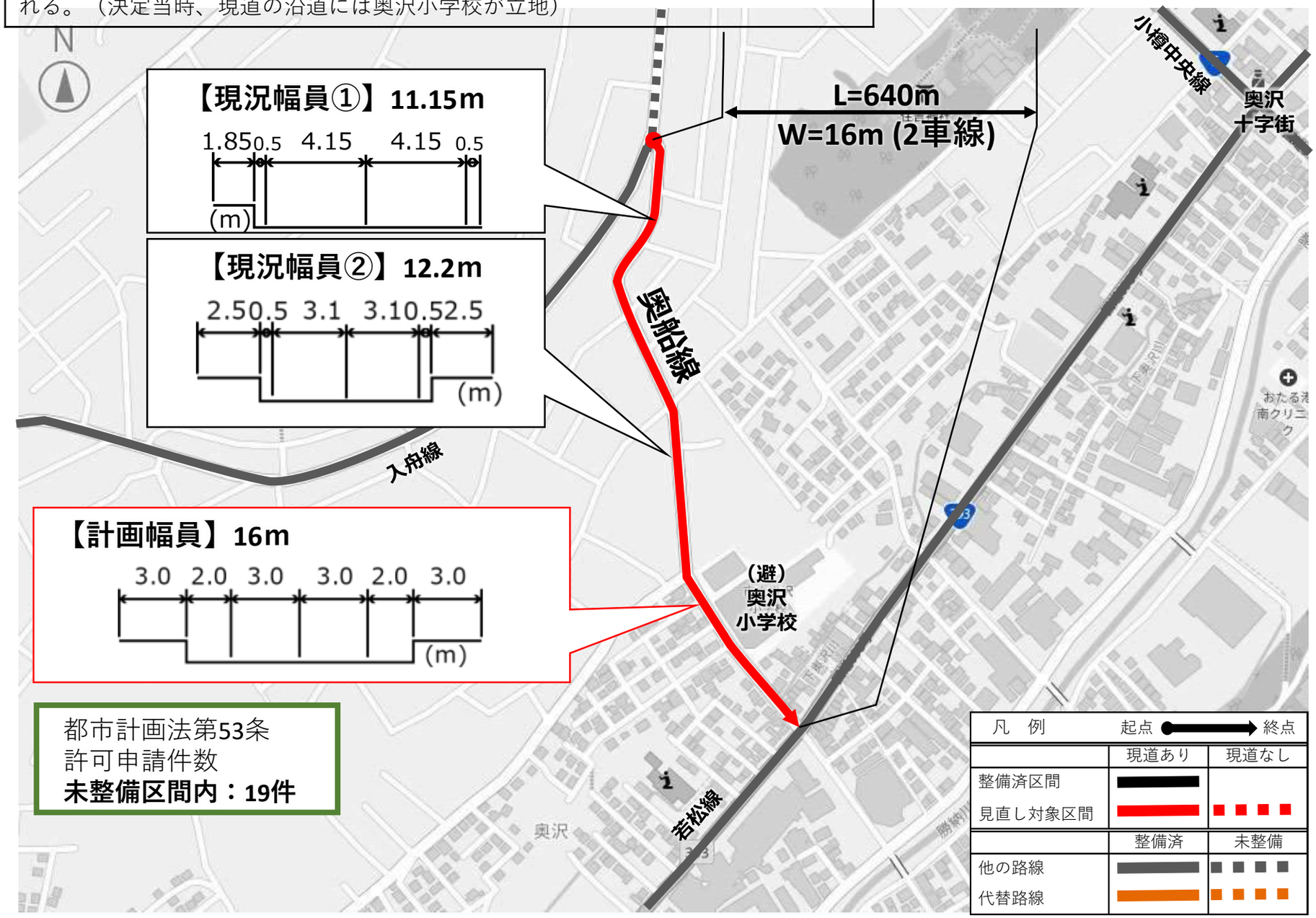
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号、起終点及び線形を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び幅員の縮小変更）最終変更

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）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：19件

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。
・入舟線との交差部（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
・沿道法面の擁壁（起点付近）
◆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
・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。

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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
・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）

課題なし → 存 続

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。

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・26　新富線】　No.22

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

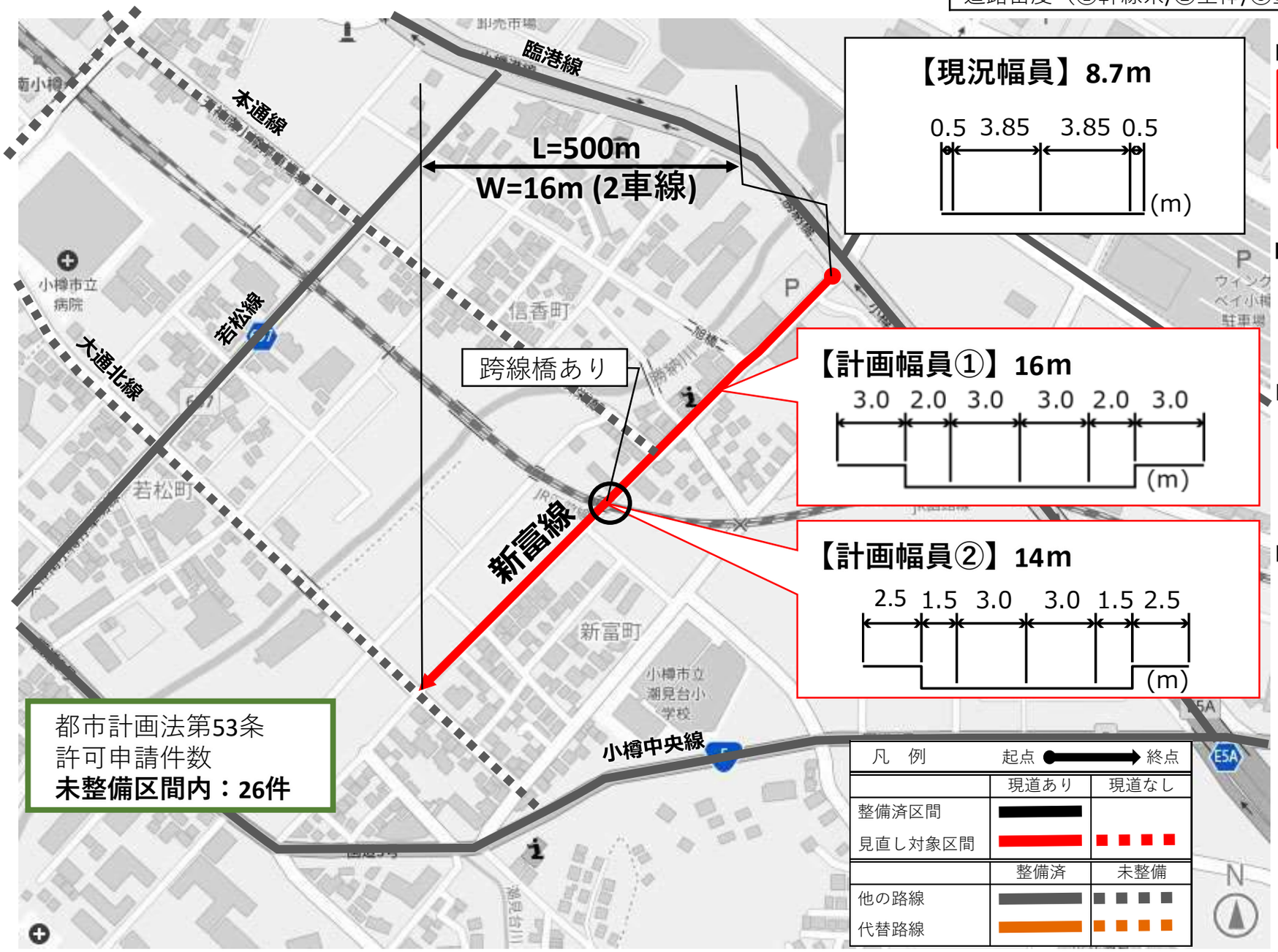
・本通線（当時は本通南線）と小樽中央線（現国道5号、当時は西通南線)を連絡する幹線街路として決定

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函館本線との交差部（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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：26件

■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）
1,731台/日（0.48・3,600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2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・**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①2.2≦③3.3）
（道路密度②10.2≧③3.3）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・27　桜町本通】　No.23

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

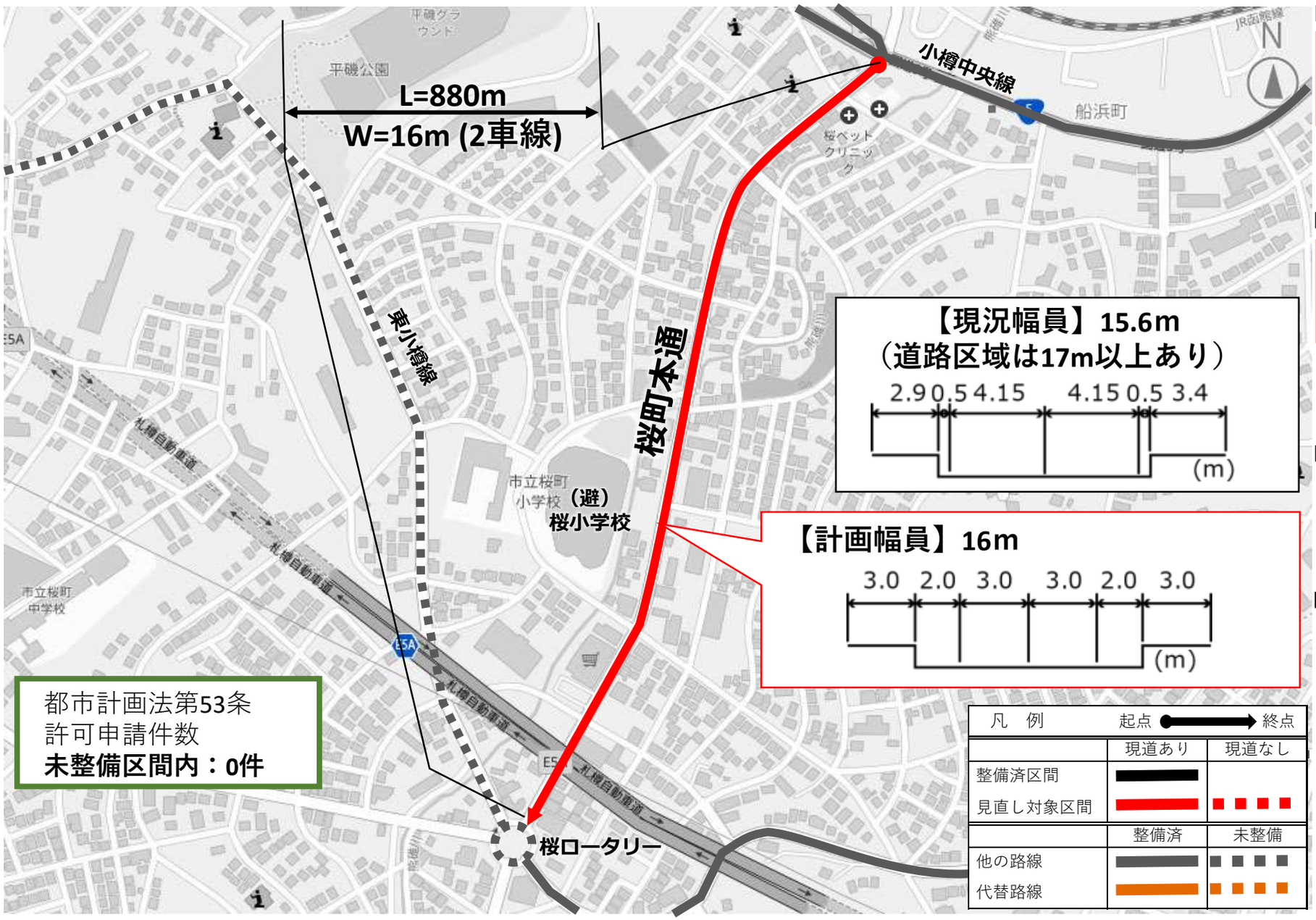
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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

■代替路線の有無

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）

■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2級・4,000～10,000台/日）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・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
◆都市防災機能
・指定避難所（桜小学校）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、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】
・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

必要性低 → 廃 止

■実現性の検証

5項目とも特になし

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・34　東小樽線】　区間①　No.29-1

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

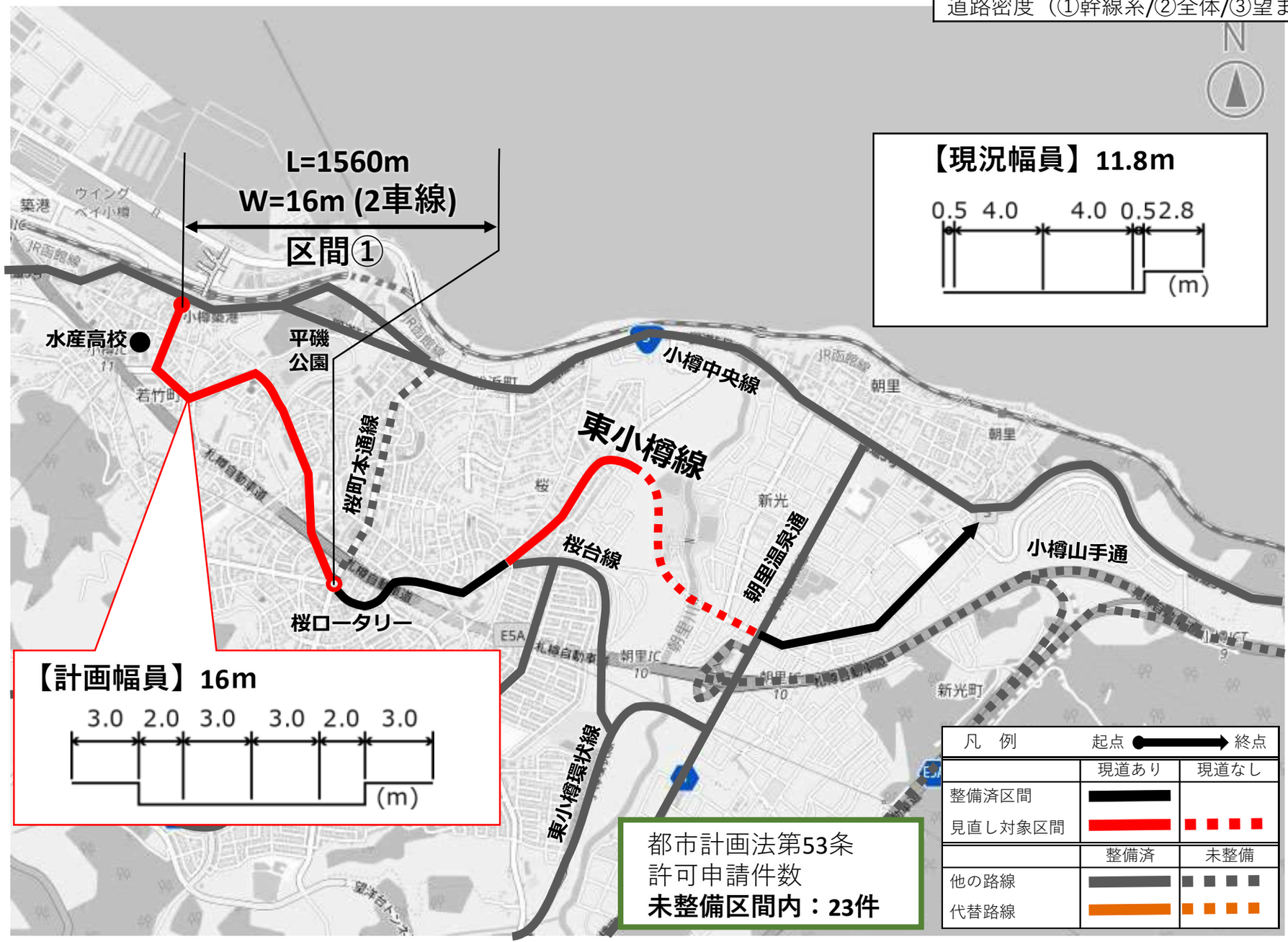
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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）
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

■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
・**桜地区から若竹町の住宅地を通過し、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（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などから、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①2.5≦③3.2）
（道路密度②10.5≧③3.2）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

※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

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

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

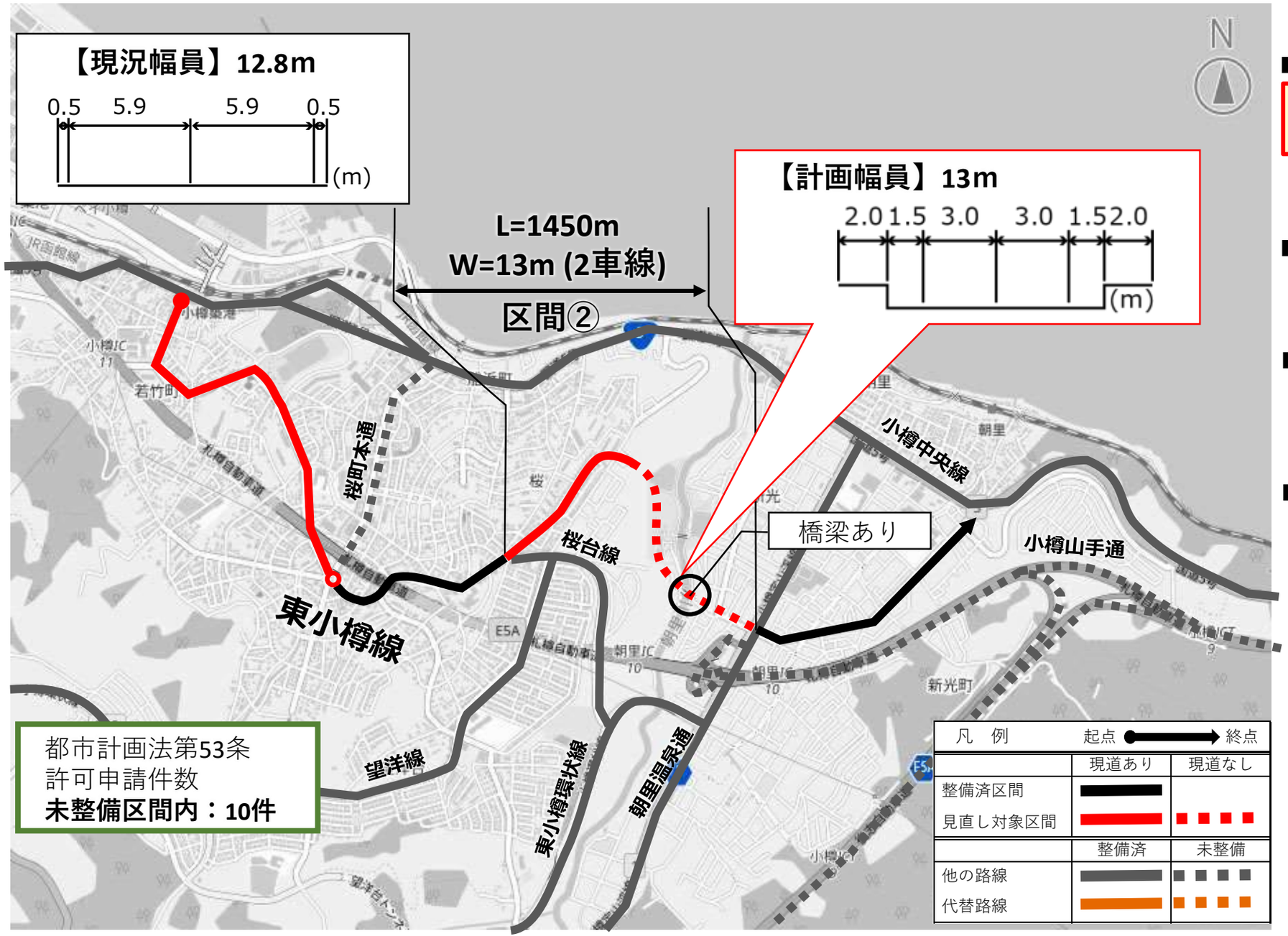
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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）
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

【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
・**桜地区から若竹町の住宅地を通過し、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、隣接して桜台線（整備済み・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などから、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①2.8≦③2.9）
（道路密度②10.8≧③2.9）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

※整備済み区間の名称の変更を要する

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・35　東通線】　No.30

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

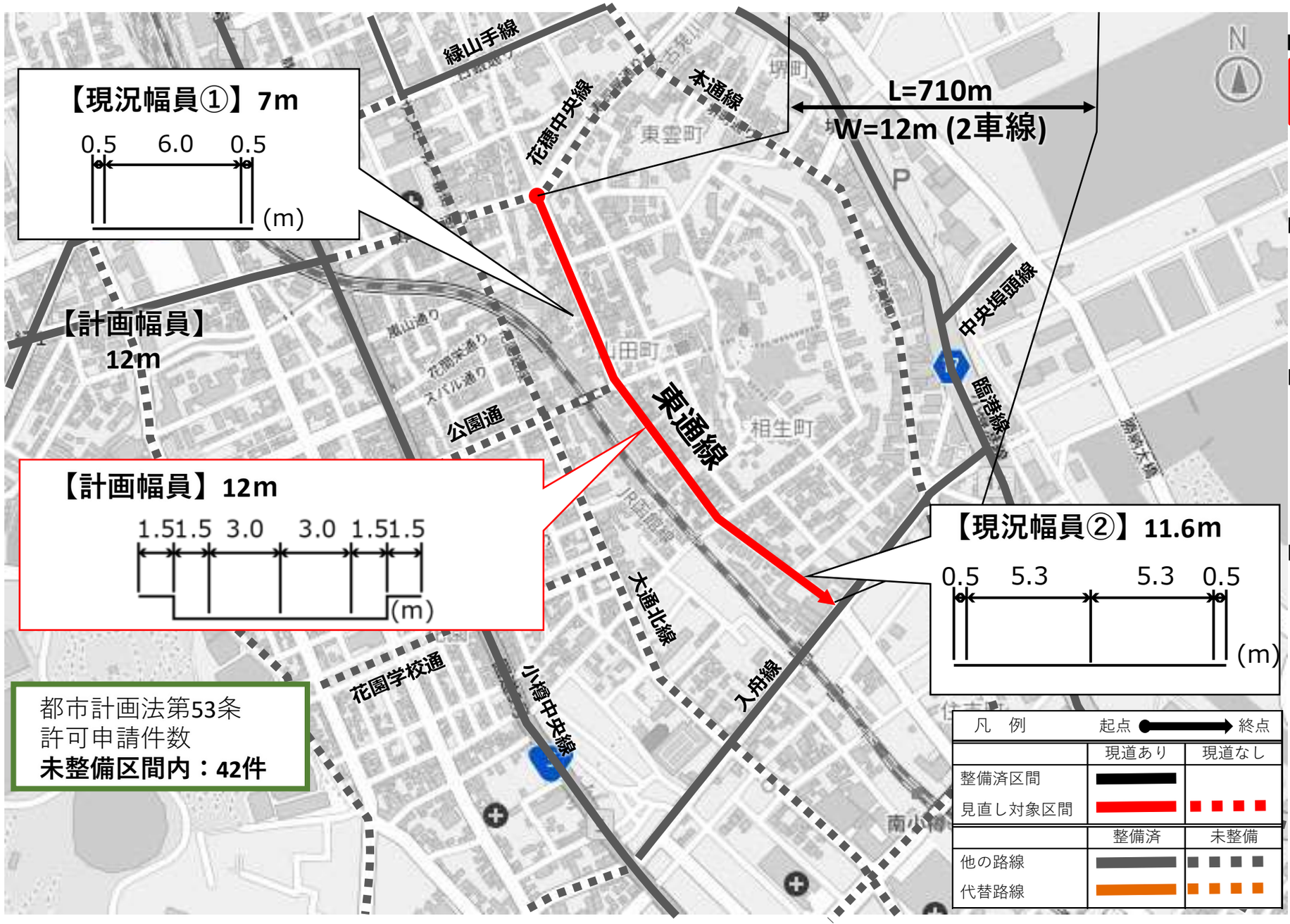
公園通等（大火防線）にアクセスし、防災ネットワークを形成することを目的に決定

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）
1,340台/日（0.37・3,600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
・**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しているため、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】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【3・5・36　公園東通】　区間①　No.31-1

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

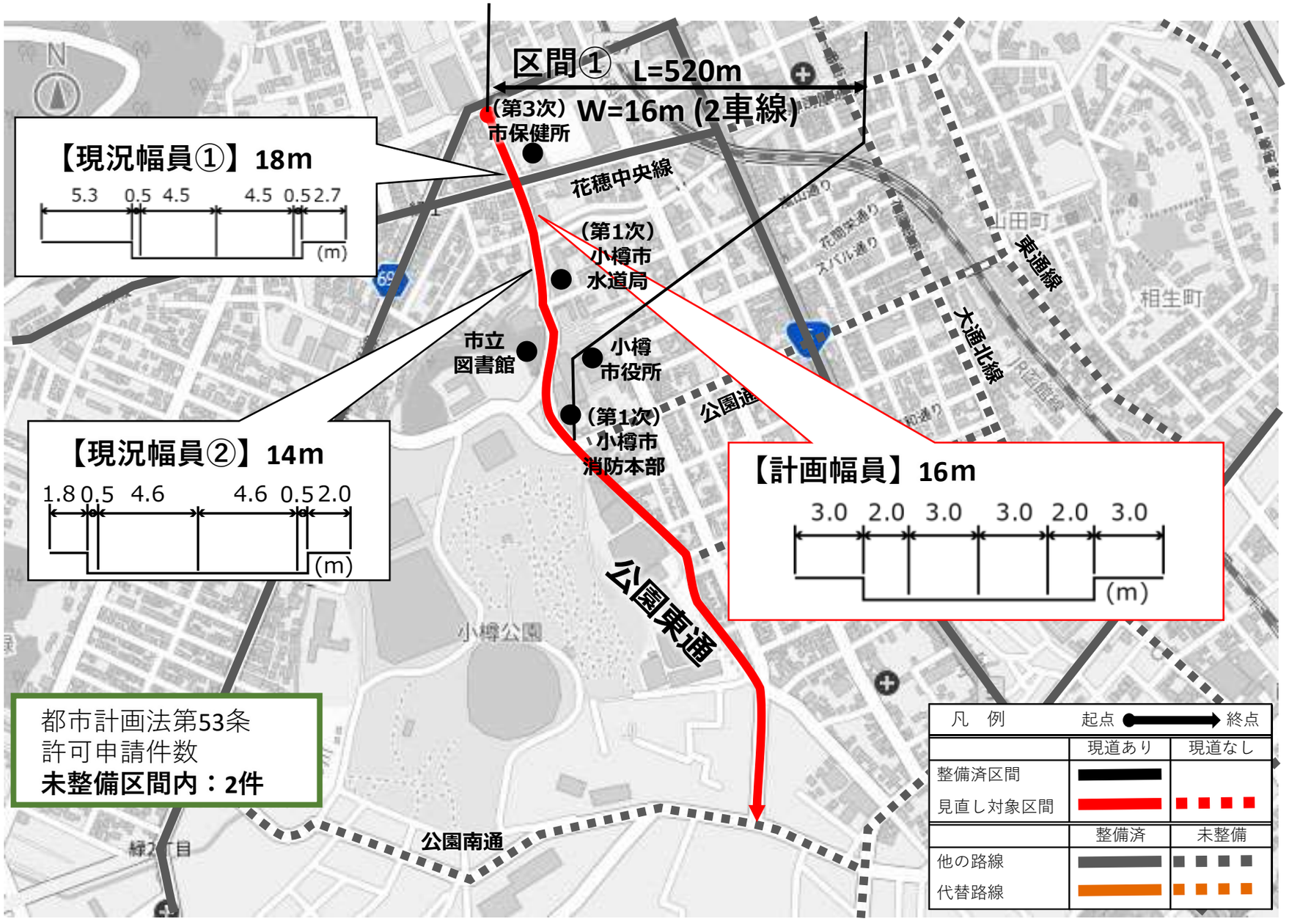
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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。**

必要性　高

■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

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）
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。

必要性低 → 廃止

必要性　高

■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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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）

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

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

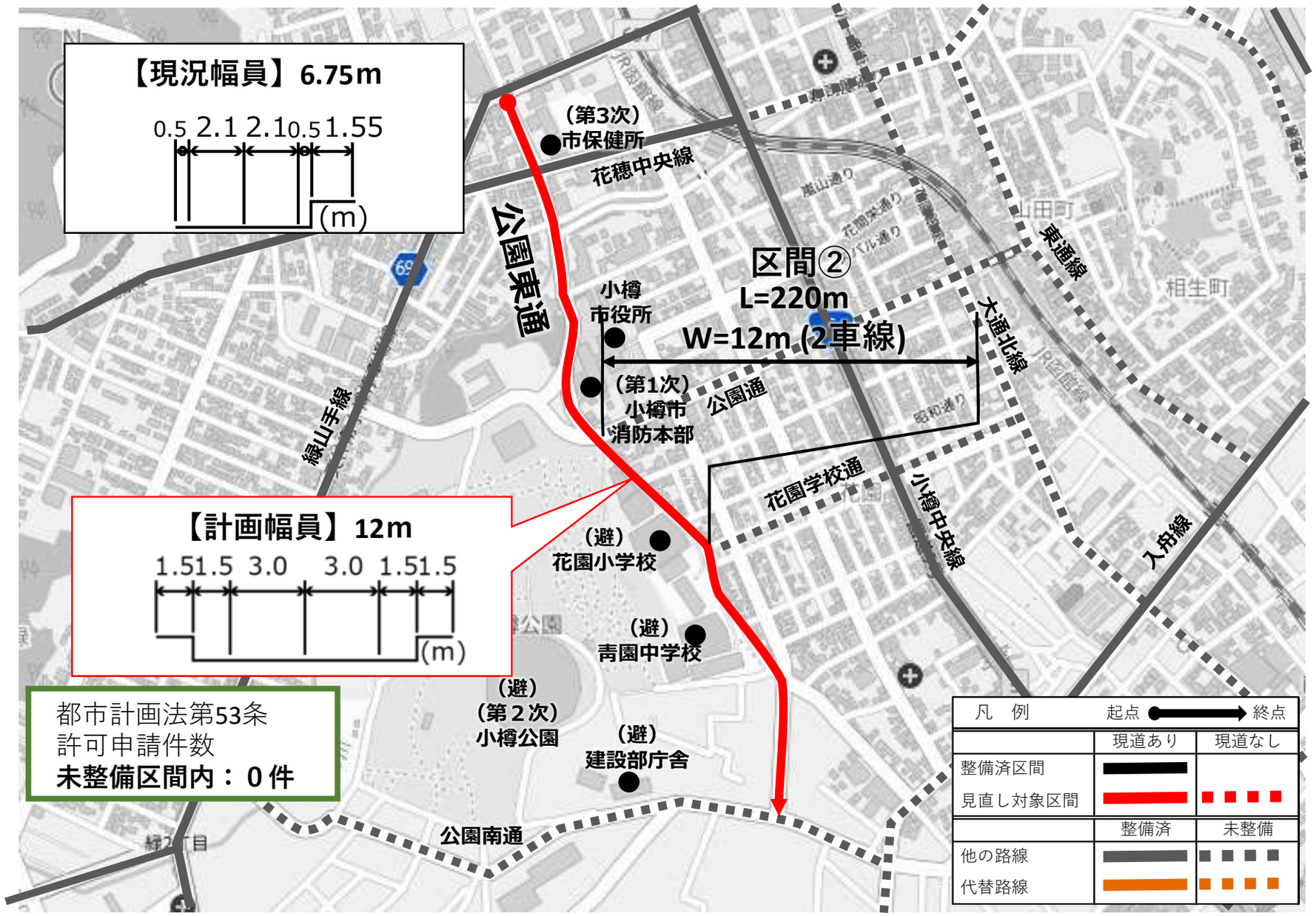
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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、菁園中学校）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。

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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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）

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

必要性低 → 廃止

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・36　公園東通】　区間③　No.31-3

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

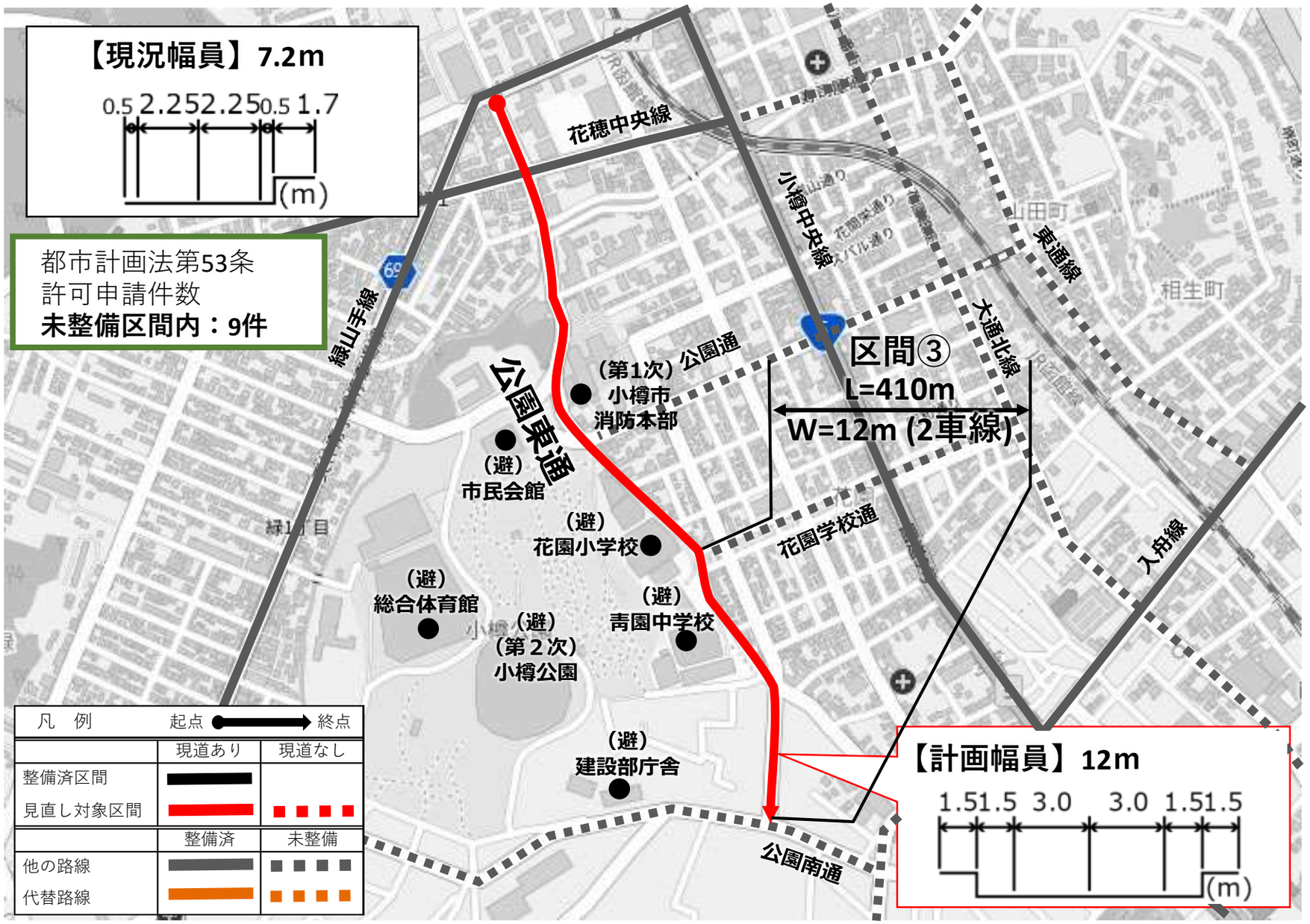
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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
・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、菁園中学校）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。

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
・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（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）

必要性低 → 廃止

課題なし → 存続

対応できる → 存続（変更）

代替路線あり → 廃止

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・42　東小樽環状線】　No.33

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

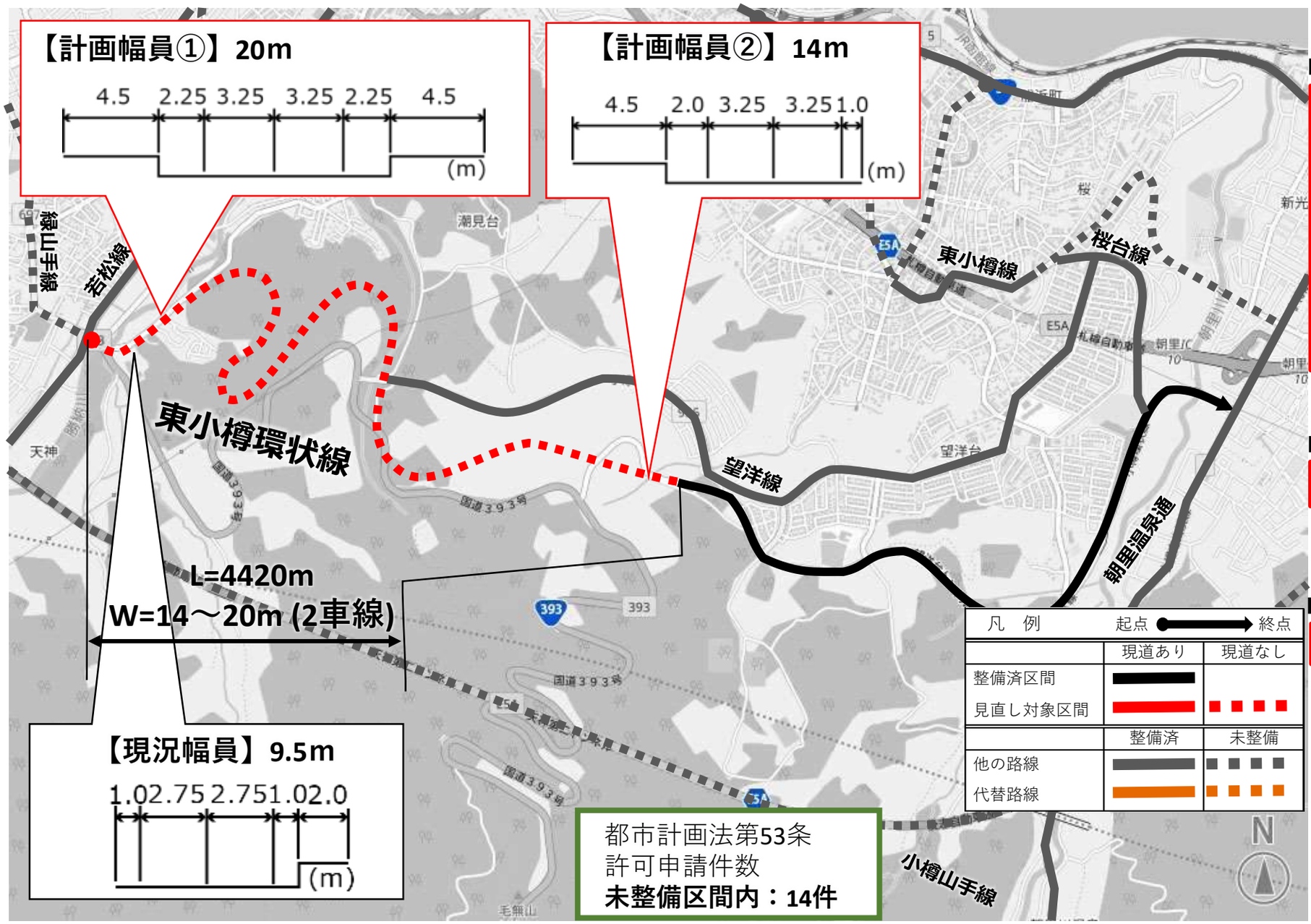
・東南地域における新市街地の主軸を担う幹線道路として決定

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

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。（3種2級・4,000～20,000台/日）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・市内地域間を結ぶ都市幹線道路
◆都市防災機能
・第２次緊急輸送道路（国道393号）
◆市街地形成機能
・東南地域における新市街地の主軸を担う路線

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性
・現道が無いため、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①2.7≦③3.5）
（道路密度②10.1≧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。

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■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

◆市街地環境
・整備による地域コミュニティの分断

◆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

◆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

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

対応できない

■代替路線の有無

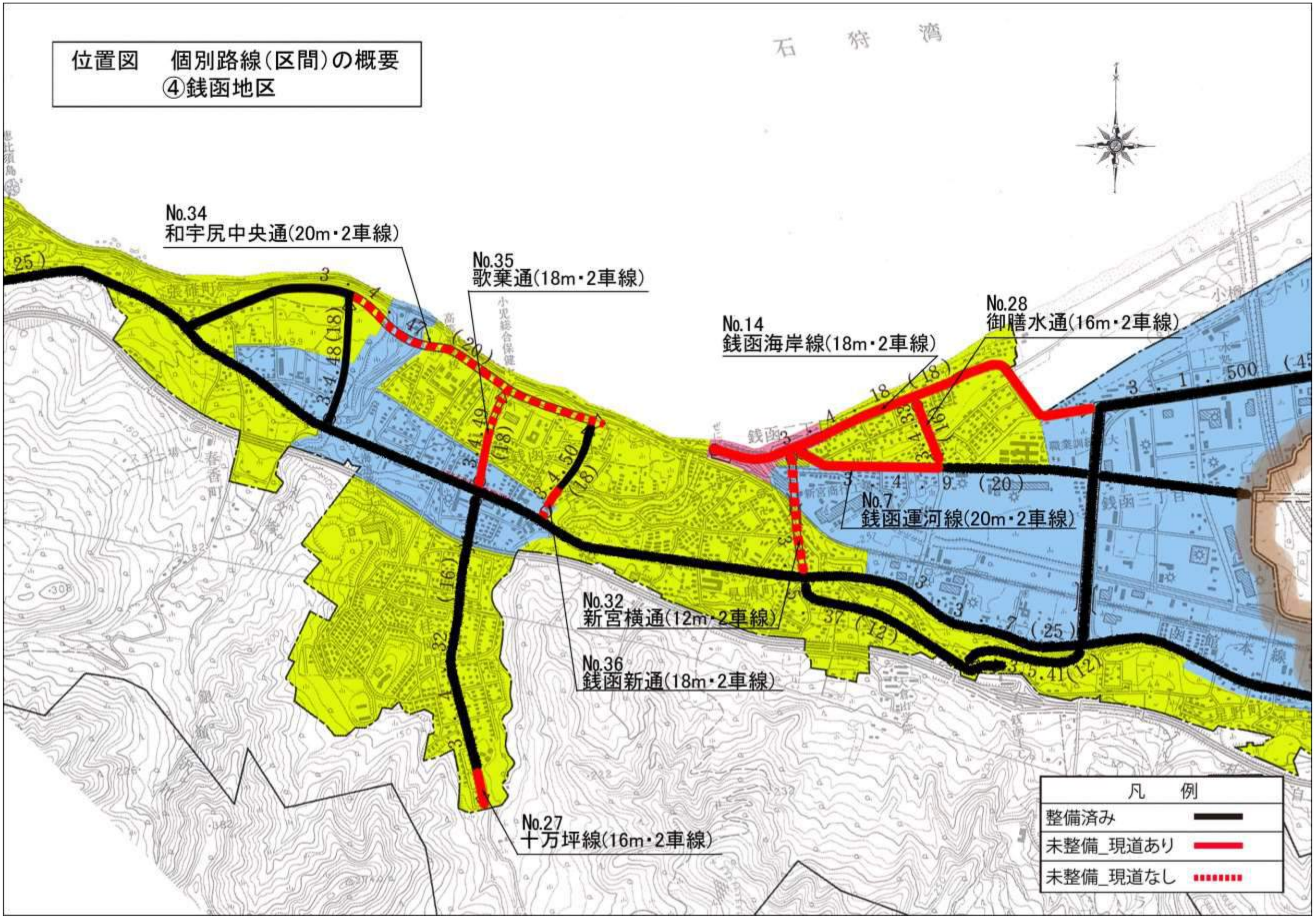
【現在ある他路線により、当該路線の機能を代替できるか】
・なし

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

（ 余 白 ）


位置図　個別路線（区間）の概要
④銭函地区
石狩湾
No.34
和宇尻中央通(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

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・９　銭函運河線】　No.7

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

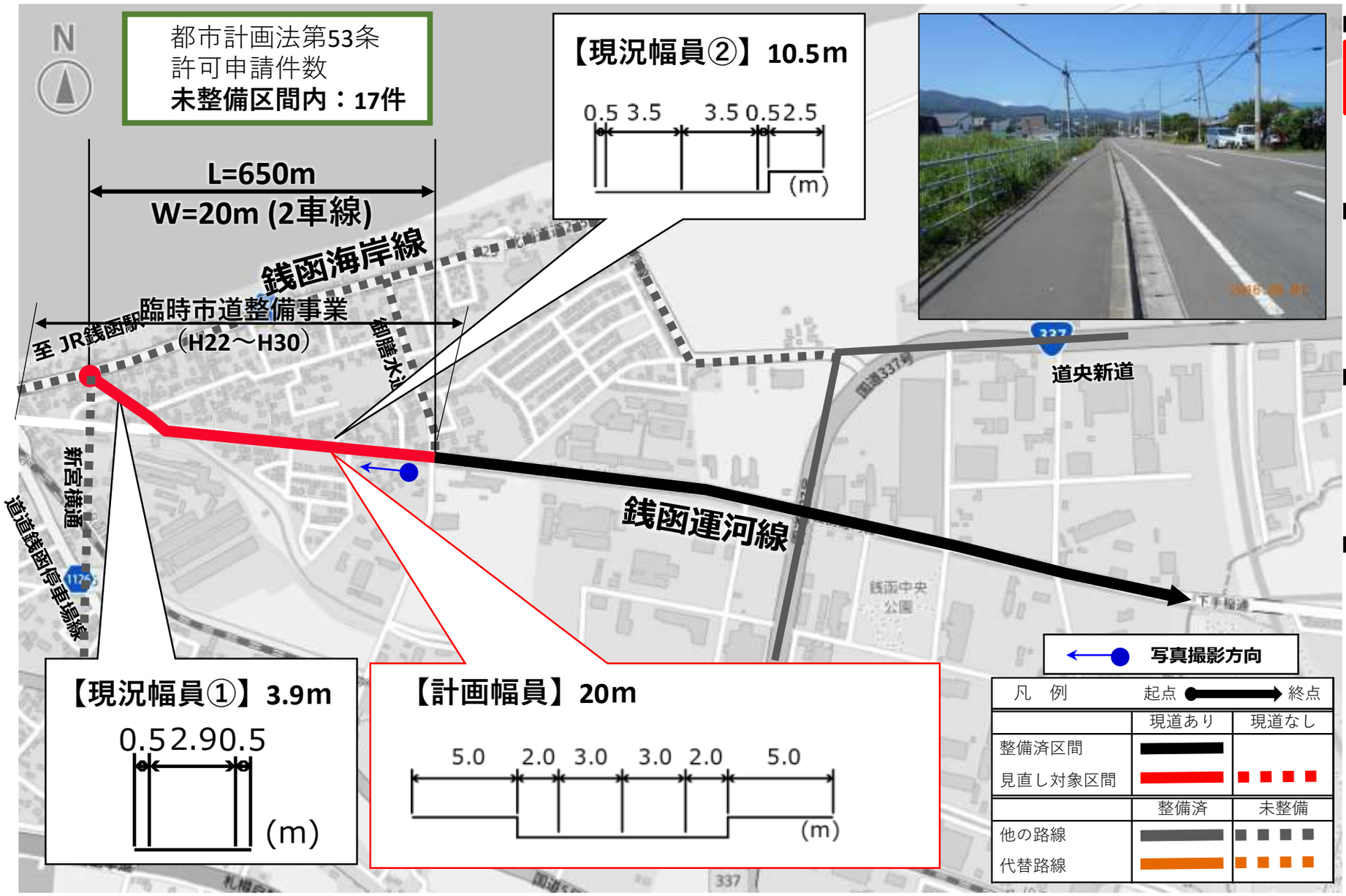
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和４０年に追加決定

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。**

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）
663台/日（0.09・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
・**ＪＲ銭函駅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るなど、必要性は低い。**
◆都市防災機能
・**津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路であるが、並行して銭函海岸線があるなど、必要性は低い。**
◆市街地形成機能
・**区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置づけに変化が生じており、必要性は低い。**
・**重要な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①2.8≦③2.9）
（道路密度②10.8≧③2.9）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・18　銭函海岸線】　No.14

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	1,840ｍ
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

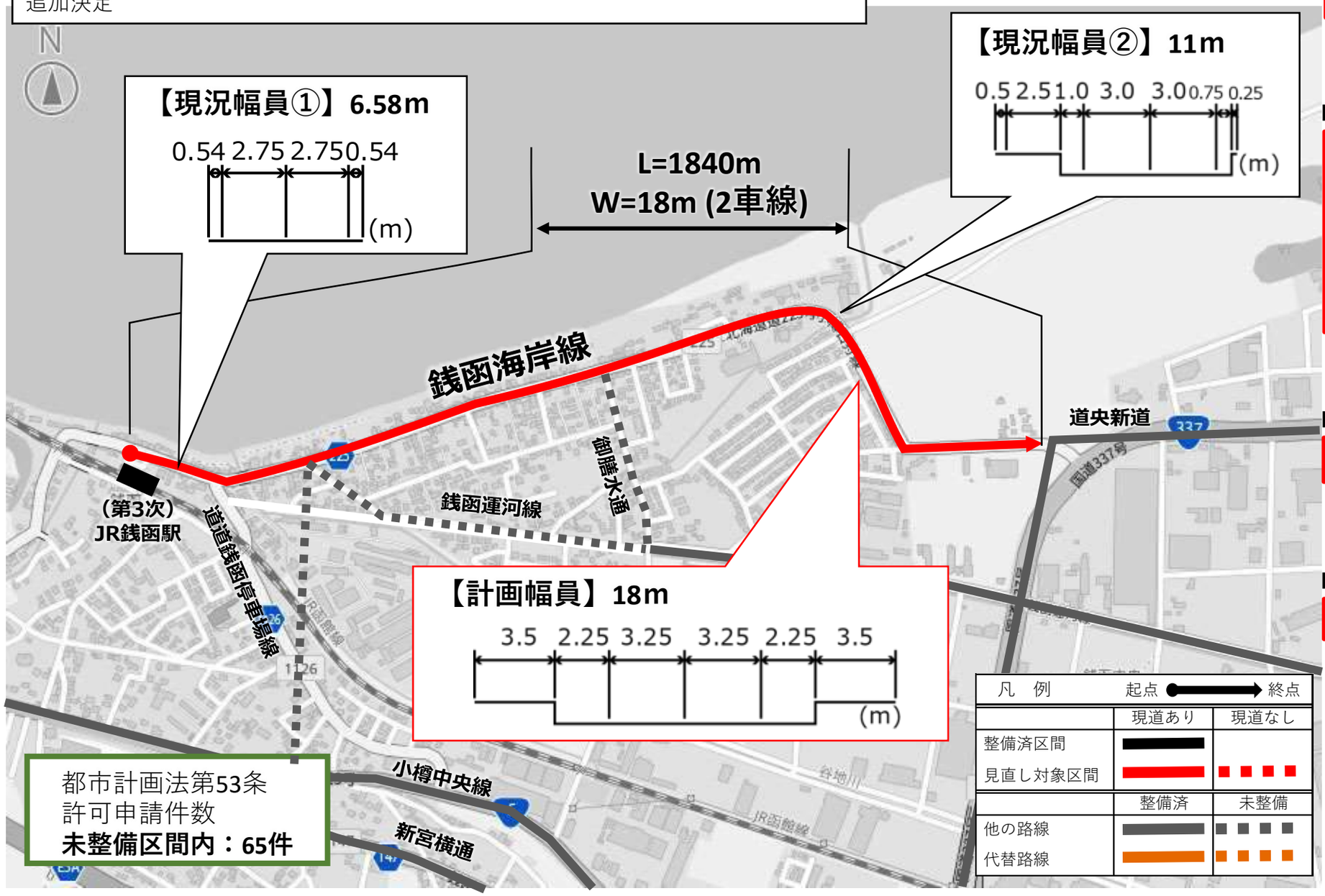
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和４０年に追加決定

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



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

・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
・星置川を横断する橋梁
◆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
・星置川を横断する橋梁

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）

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）

■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1級・ 10,000台/日以上）

②道路機能（その他）
◆交通機能
・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
◆都市防災機能
・津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路
・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

【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
・星置川を横断する橋梁
◆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
・星置川を横断する橋梁

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）

必要性低 → 廃止

課題なし → 存続

対応できる → 存続（変更）

代替路線あり → 廃止

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・32　十万坪線】　No.27

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

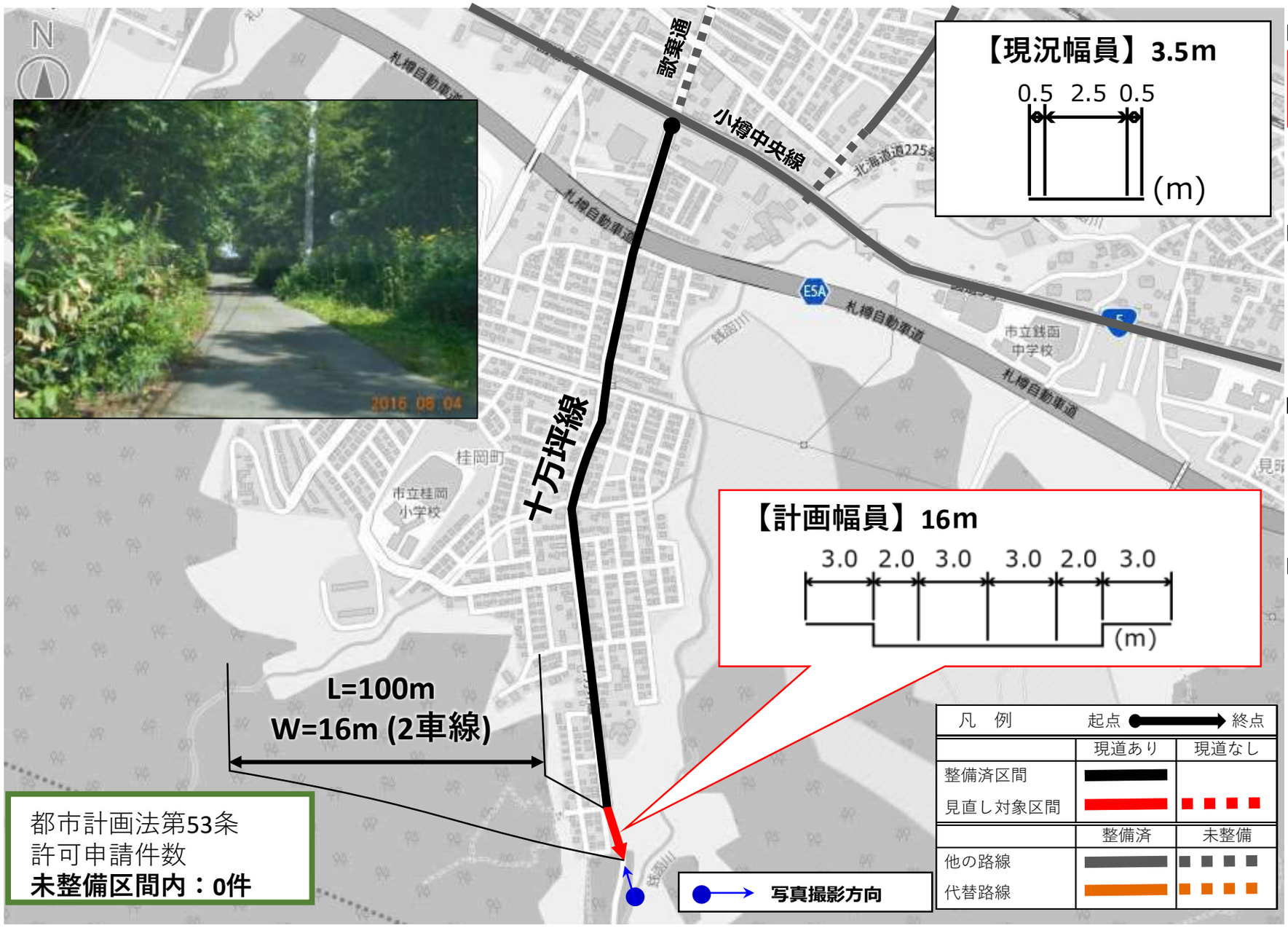
④整備の課題

・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



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

・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）
265台/日（0.03・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）
・**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。**
・**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、行き止まり区間であるため**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）

【必要性の検証結果】

・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 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・４・33　御膳水通】　No.28

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

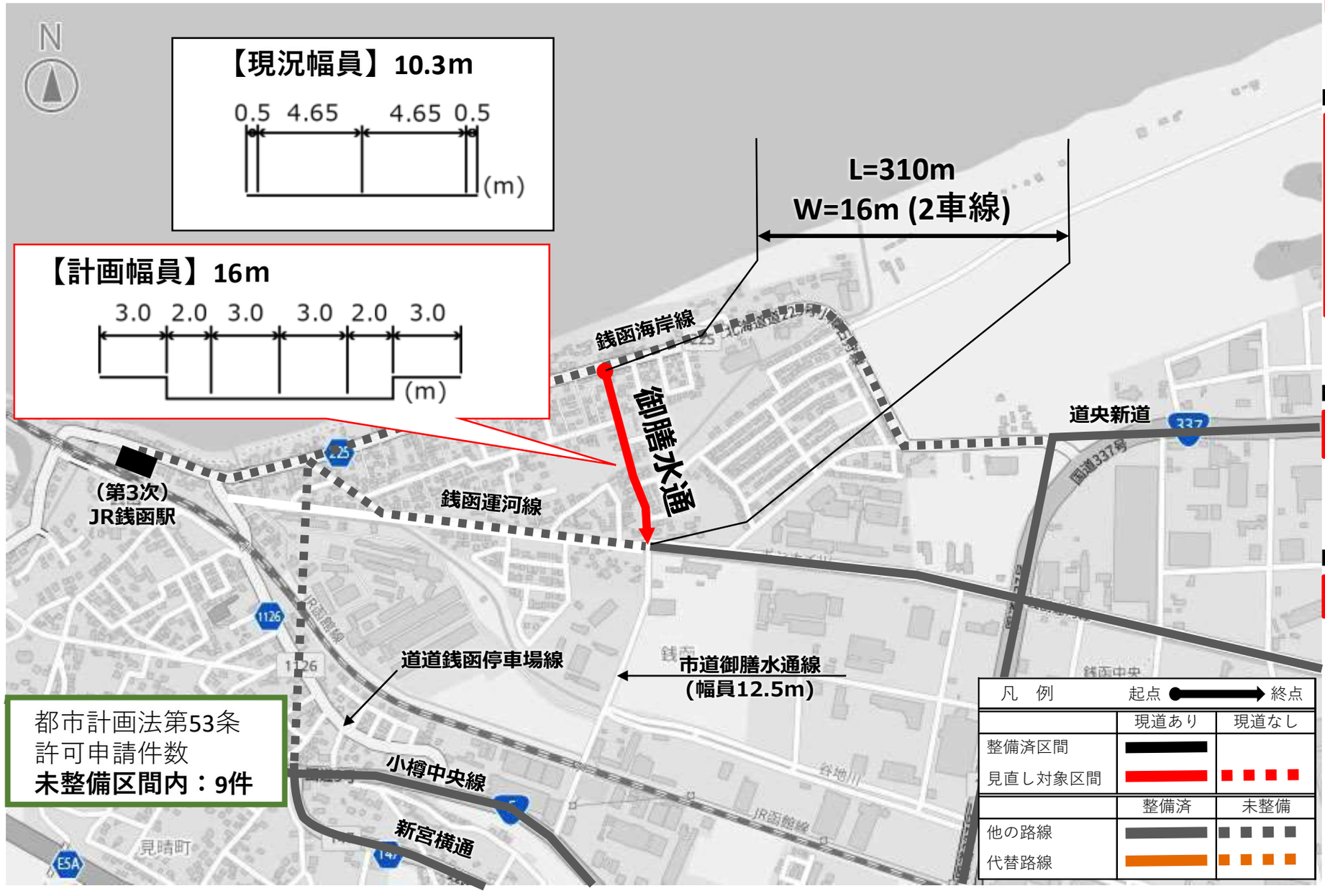
昭和40年に区画整理の根幹をなす幹線街路として計画決定された銭函海岸線（道道小樽石狩線）と銭函運河線とを連絡し、街区形成する幹線街路として追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：9件

■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
・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**
・**津波等の災害発生時における高台、緊急避難場所等への避難道路**
・**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　低 → 廃 止

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**
・**ポンナイ川の暗渠**

課題　なし → 存 続

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　できる → 存 続（変更）

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　あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

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

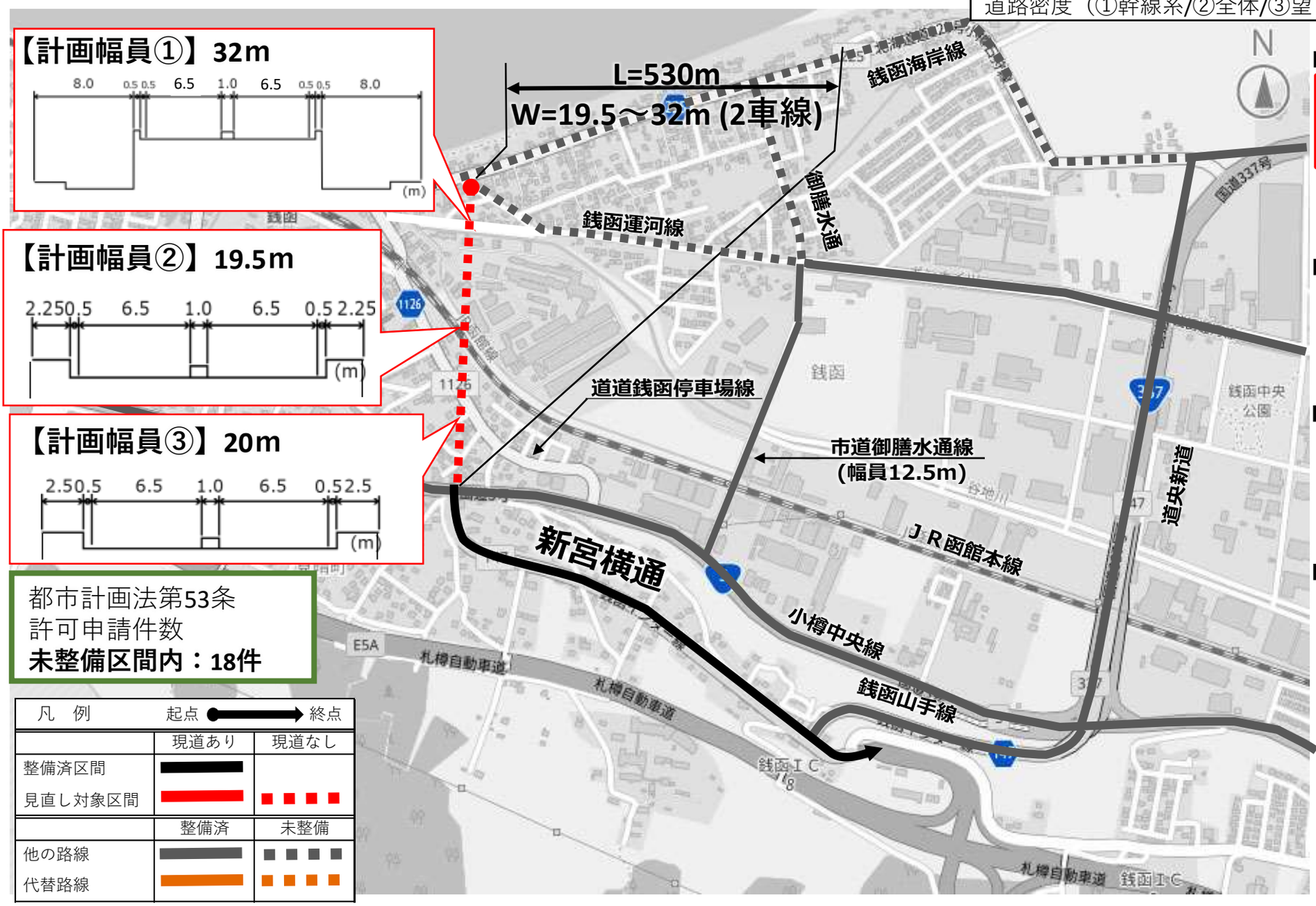
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和４０年に追加決定

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



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：18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	━━	■■■■
	整備済	未整備
他の路線	━━	■■■■
代替路線	━━	■■■■

■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）
0台/日（0.00・9,000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1級・10,000台/日以上）

②道路機能（その他）

◆交通機能
- **並行して道央新道、道道銭函停車場線、市道御膳水通線があり、交通機能上の必要性は低い。**

◆都市環境機能
- **大型構造物による日照や地区景観への影響懸念**

◆都市防災機能
- **整備後は津波災害警戒区域内からの避難道路となるが、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。**

◆市街地形成機能
- **区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置づけに変化が生じており、必要性は低い。**

【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、現道が無いため、**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】
- 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がなく、**都市計画道路としての必要性は低い。**

必要性低 → 廃 止

必要性　高

■実現性の検証

課題なし → 存 続

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】

対応できる → 存 続（変更）

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】

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・47　和宇尻中央通】　区間①　No.34-1

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

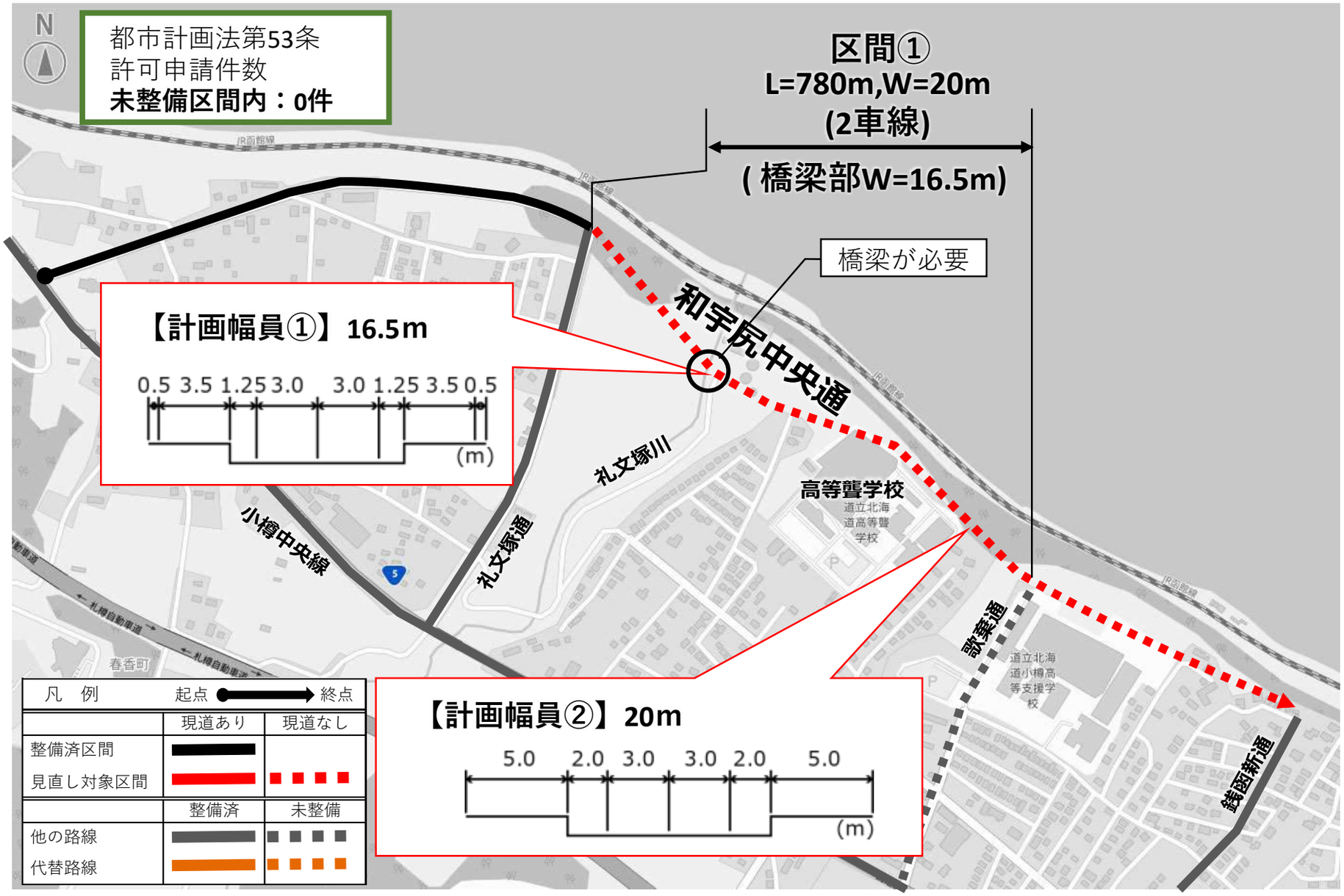
・平成４年当時、国道５号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する礼文塚通、歌棄通、銭函新通とともに追加決定

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

・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
・現道が無いため、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

課題なし → 存続

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

対応できる → 存続（変更）

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

代替路線あり → 廃止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

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

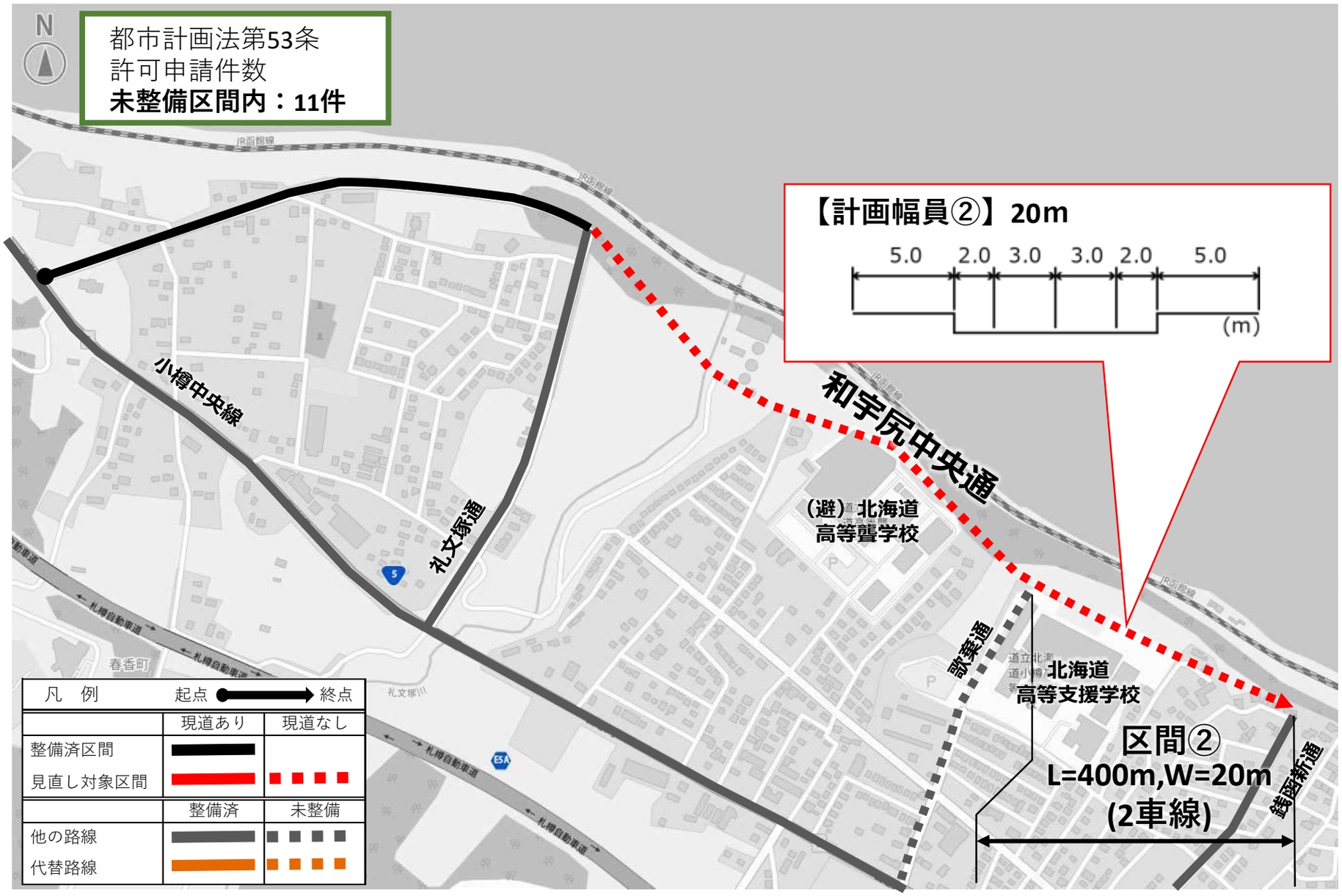
・平成４年当時、国道５号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する礼文塚通、歌棄通、銭函新通とともに追加決定

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
・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）

■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
・銭函新通等と街区を形成

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

◆連続性
・現道が無いため、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 → 必要性低 → 廃 止

■実現性の検証

◆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 → 課題なし → 存 続

■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 → 対応できる → 存 続（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 → 代替路線あり → 廃 止

検討継続
（適宜見直し）

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

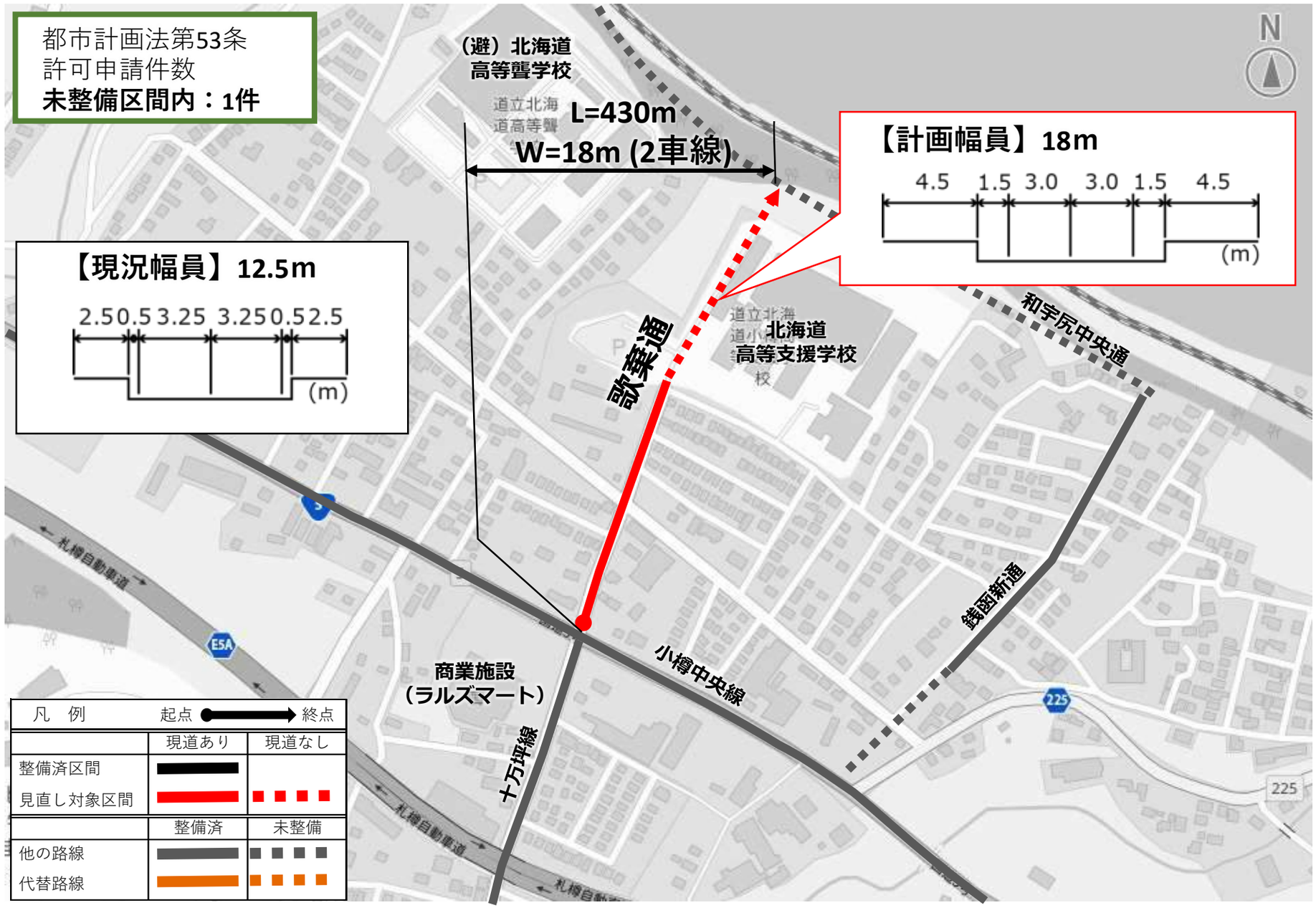
・平成４年当時、国道５号から海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する和宇尻中央通、礼文塚通、銭函新道とともに追加決定

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。**

必要性　高

■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

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）
717台/日（0.10・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）
・一定の将来交通需要は見込まれ、交通量面での必要性は高い。（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
◆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
・和宇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】
・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
・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

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）

必要性低 → 廃止

課題なし → 存続

対応できる → 存続（変更）

代替路線あり → 廃止

■見直し方針

個別路線（区間）の概要【３・５・50　銭函新通】　No.36

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

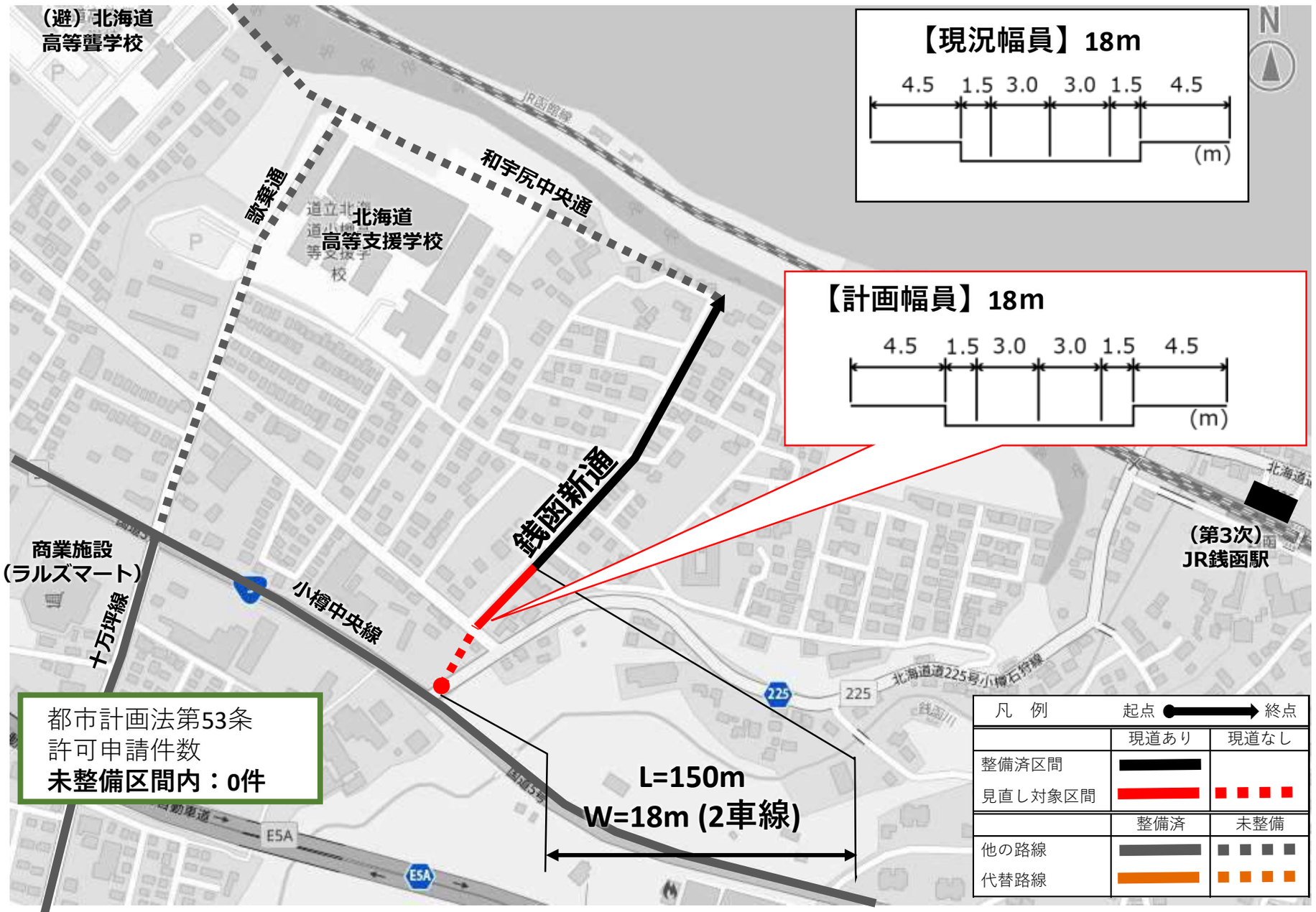
・平成４年当時、国道５号より海側の地区には幹線街路がなく、地区内の幹線街路整備、未利用地の利用促進、排水網の整備などを目的として同路線と接続する和宇尻中央通、礼文塚通、歌棄通とともに追加決定

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



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

・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
・**和宇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。**

必要性　高

必要性低 → 廃 止

■実現性の検証

◆道路構造
・**起点部は交差点形状が複雑**

課題なし → 存 続

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

対応できる → 存 続（変更）

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

代替路線あり → 廃 止

代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

小樽市都市計画道路の見直し方針

令和４年（2022 年）８月　策定

小樽市建設部都市計画課
〒047-0024　小樽市花園５丁目 10 番１号
TEL：(0134) 32-4111(内 7333)
FAX：(0134) 32-3963
E-Mail：tosikei@city.otaru.lg.jp
https://www.city.otaru.lg.jp