

3 議題

(2) 報告事項

【議案2】

都市計画道路の見直しについて

- ・ 住民説明会での御意見等について
- ・ パブリックコメントでの御意見について
- ・ 小樽市都市計画道路の見直し方針策定について
- ・ 今後の手続きについて

■見直し方針（一覧表）

【見直し方針 P54、P55】


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

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

■ 概ねのスケジュール

【令和2年度】 10月19日 第187回都市計画審議会 **〈諮問〉**
 11月24日 第1回専門委員会
 1月28日 第188回都市計画審議会 **(報告)**

【令和3年度】 8月4日 第189回都市計画審議会 **(報告)**
 12月20日 第5回専門委員会 (方向性検討・
 道路網検証・方針素案)
 2月3日~3月2日 第190回都市計画審議会 **(協議)**
 3月22日 第191回都市計画審議会 **〈答申〉**
(見直し方針案)

【令和4年度】 4月19日 市議会議員への報告会
 4月20日、22日、25日、26日 住民説明会
 4月20日~5月19日 パブリックコメント
 8月22日 庁内関係部長会議 **〈承認〉**
 **見直し方針策定**

8月25日 (本日) 第193回都市計画審議会 〈策定報告〉

【令和4年度以降】 都市計画変更の手続き等 (市)



● 住民説明会の実施

実施日 4月20日、22日、25日、26日

● 延べ31名の方が御出席

● 御質問、御質問等の内訳【全24件】

- ・ 見直し方針策定後の道路整備に関するもの…………… 4件
- ・ 見直し後における除排雪など日常の維持管理に関するもの…………… 6件
- ・ 見直し後の税金に関するもの…………… 1件
- ・ 見直しの検証方法に関するもの…………… 8件
- ・ 見直し方針案で示している方向性などに関するもの… 5件



方針案の修正は無し

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

【見直し方針 別添No.3 P102】

■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

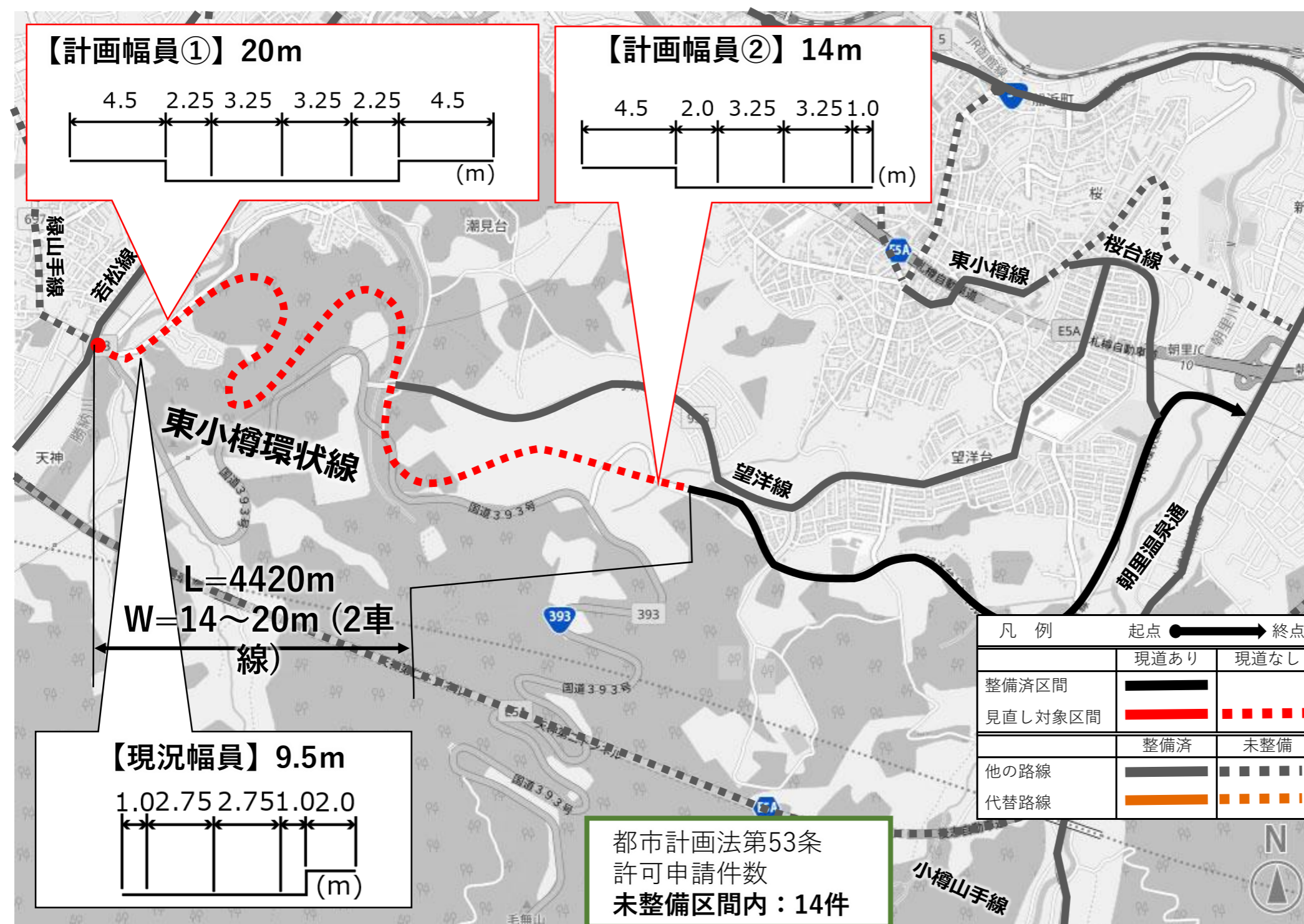
■代替路線の有無

・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）
-----------------------	-----------------------



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

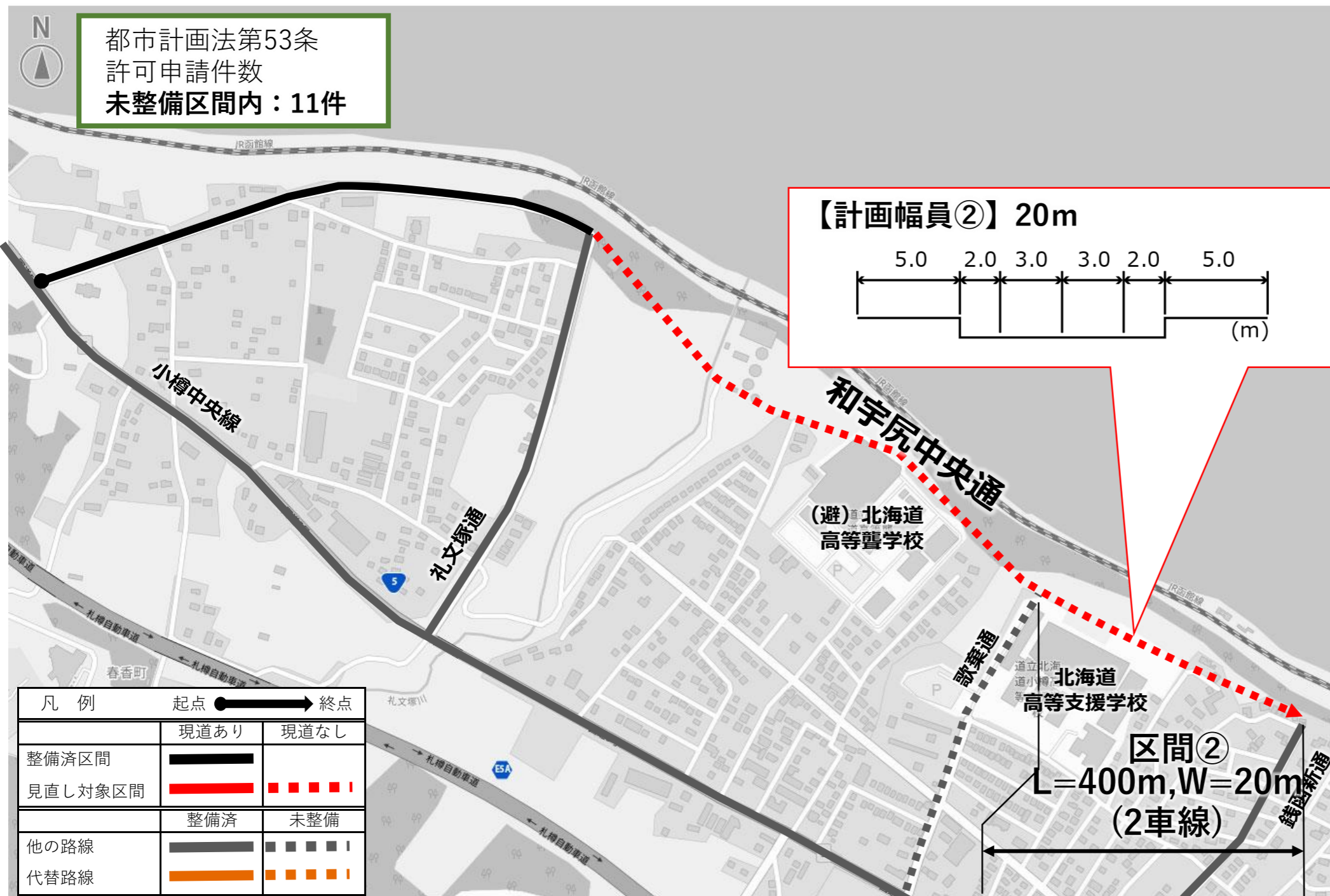
■代替路線の有無

・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）
-----------------------	----------------------





●パブリックコメントの実施

実施期間 4月20日～5月19日

●お二人から御意見あり【全17件】……資料No.3

●御意見等の内訳

- ・パブリックコメント制度に関するもの…………… 3件
- ・道路の整備、維持管理などに関するもの…………… 3件

- ・見直しの検証方法に関するものの…………… 2件
- ・見直し方針案で示している記述に関するもの…… 2件
- ・見直し方針案で示している方向性に関するもの… 7件



方針案の追記修正が2件



● 次回の見直しについて 【見直し方針 P 6 4】

見直しの頻度

- ・ 都市計画道路の見直し後も、社会経済情勢の変化に対応したものとすることが望ましいことから、概ね 10年後を目処に再度見直しを実施するものとします。

「都市計画道路の見直しガイドライン」 (北海道)

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つなぐ幹線街路として、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

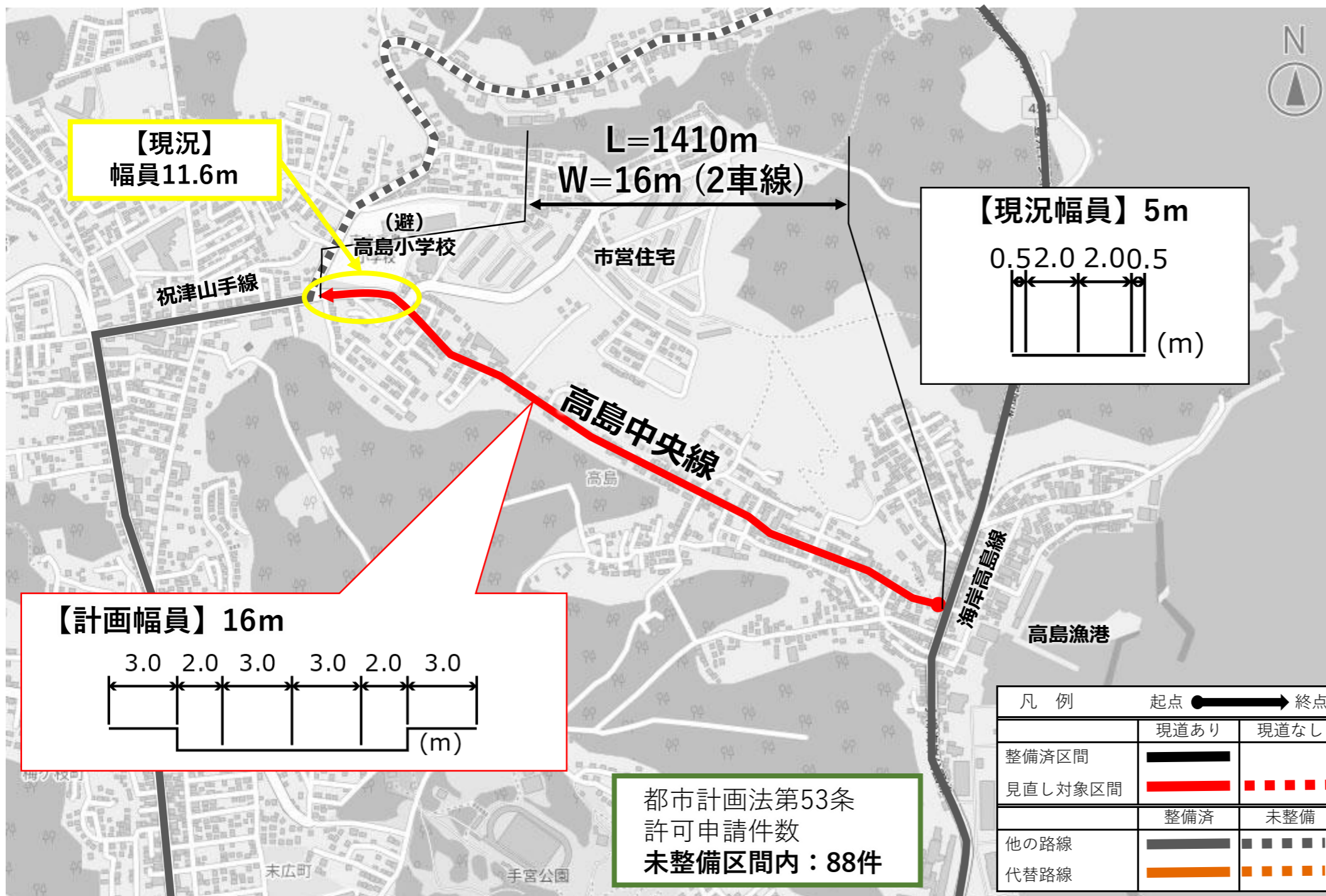
■実現性の検証

■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）



①都市計画決定の経緯 経過年数：47年（当初決定から84年）

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

②計画諸元

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

③計画決定時の位置づけ

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

④整備の課題

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

⑤交通諸元

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

■必要性の検証

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

必要性 高

■実現性の検証

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

課題あり

■計画変更

・対応できない。

対応できない

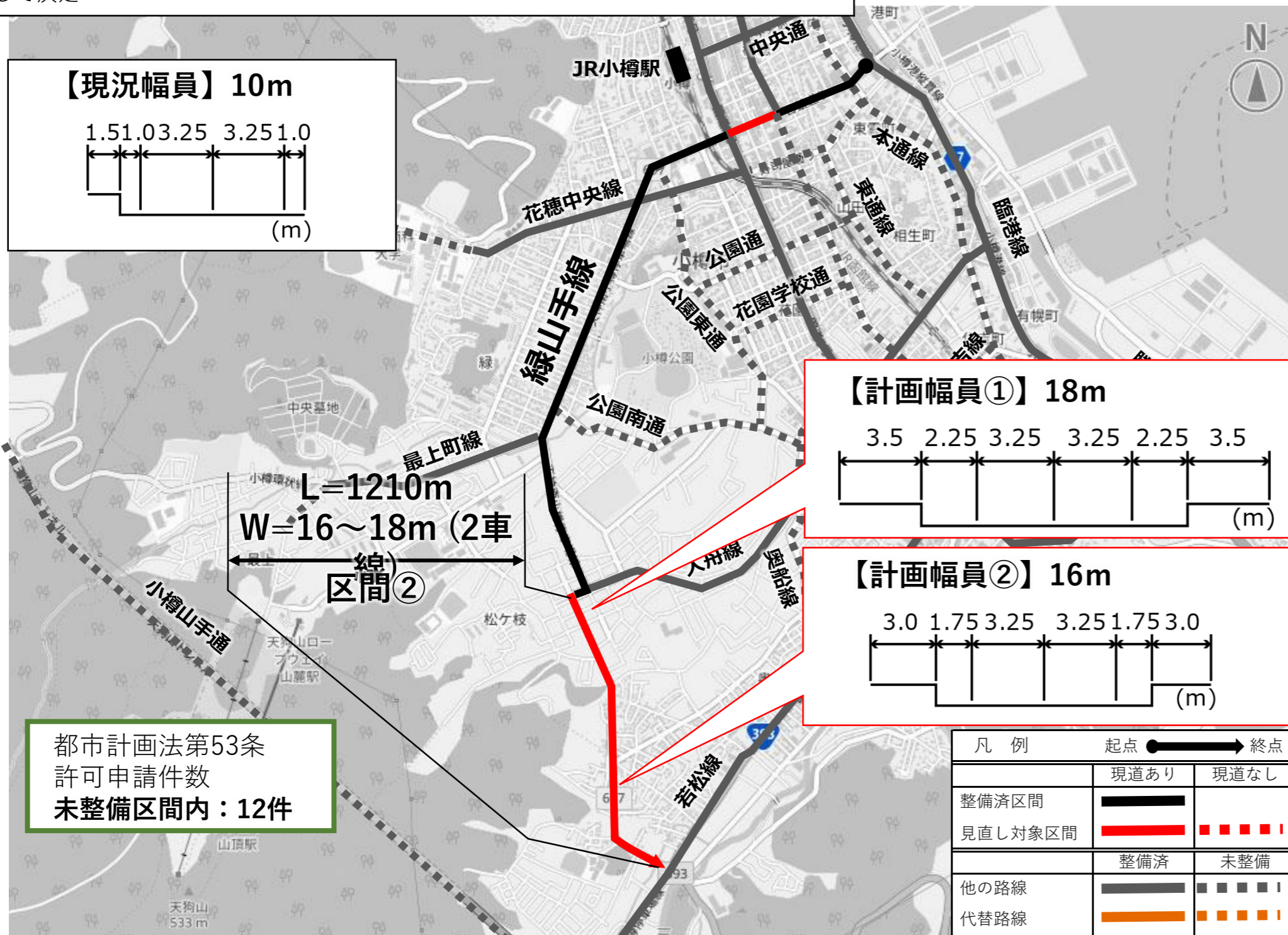
■代替路線の有無

・なし

代替路線なし

検討継続
(適宜見直し)

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



①都市計画決定の経緯 経過年数：20年（当初決定から20年）

平成11年12月10日	当初決定
-------------	------

②計画諸元

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

③計画決定時の位置づけ

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

④整備の課題

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

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	-
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,894台/日（0.20・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5 / ②9.4 / ③3.5

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等も問題はないが、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。

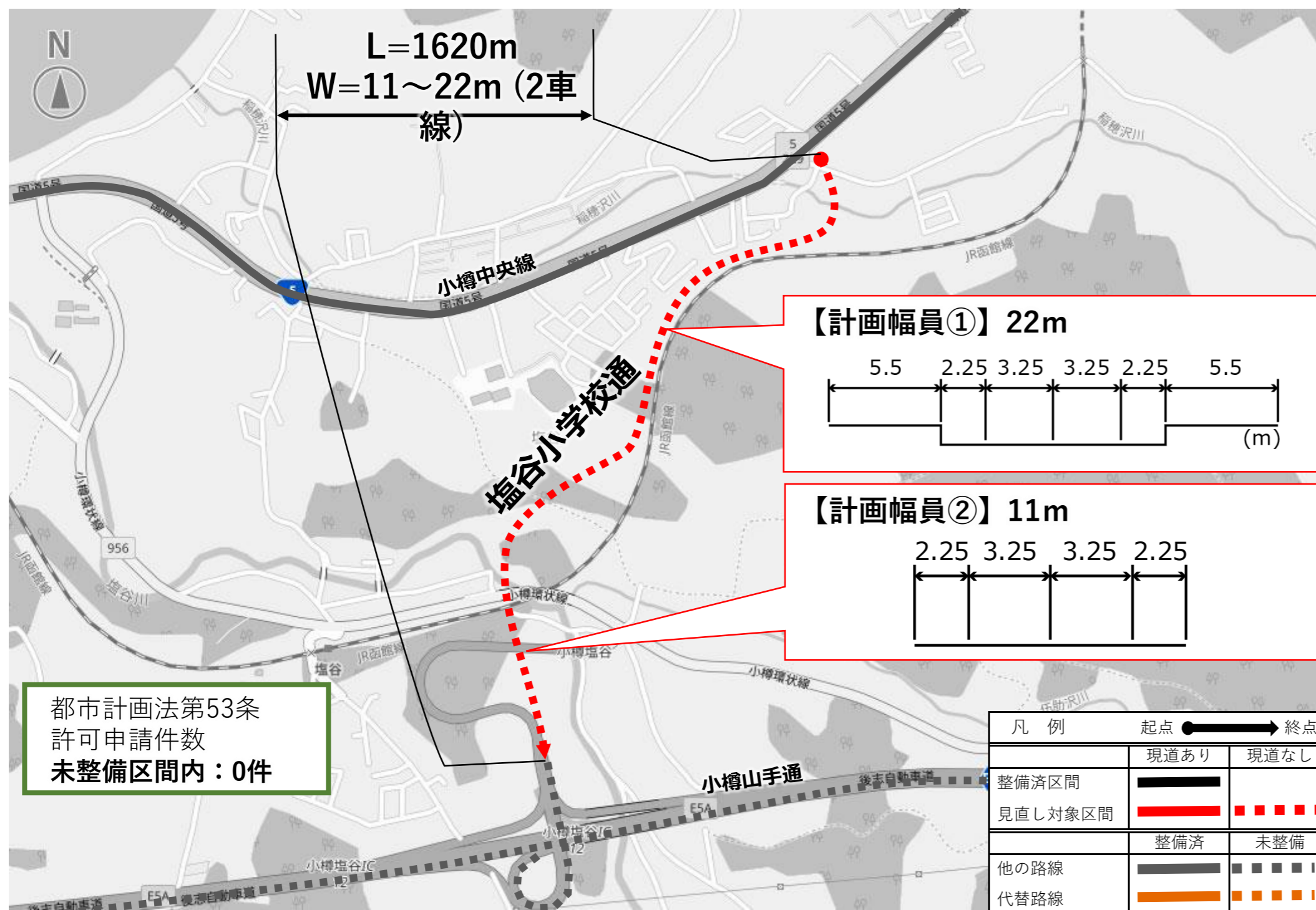
対応できない

■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）
-----------------------	-------------------------



見直しの進め方

見直し方針原案作成（市）

令和2
～3
年度

パブリックコメント・住民説明会 等（市）

令和4
年度

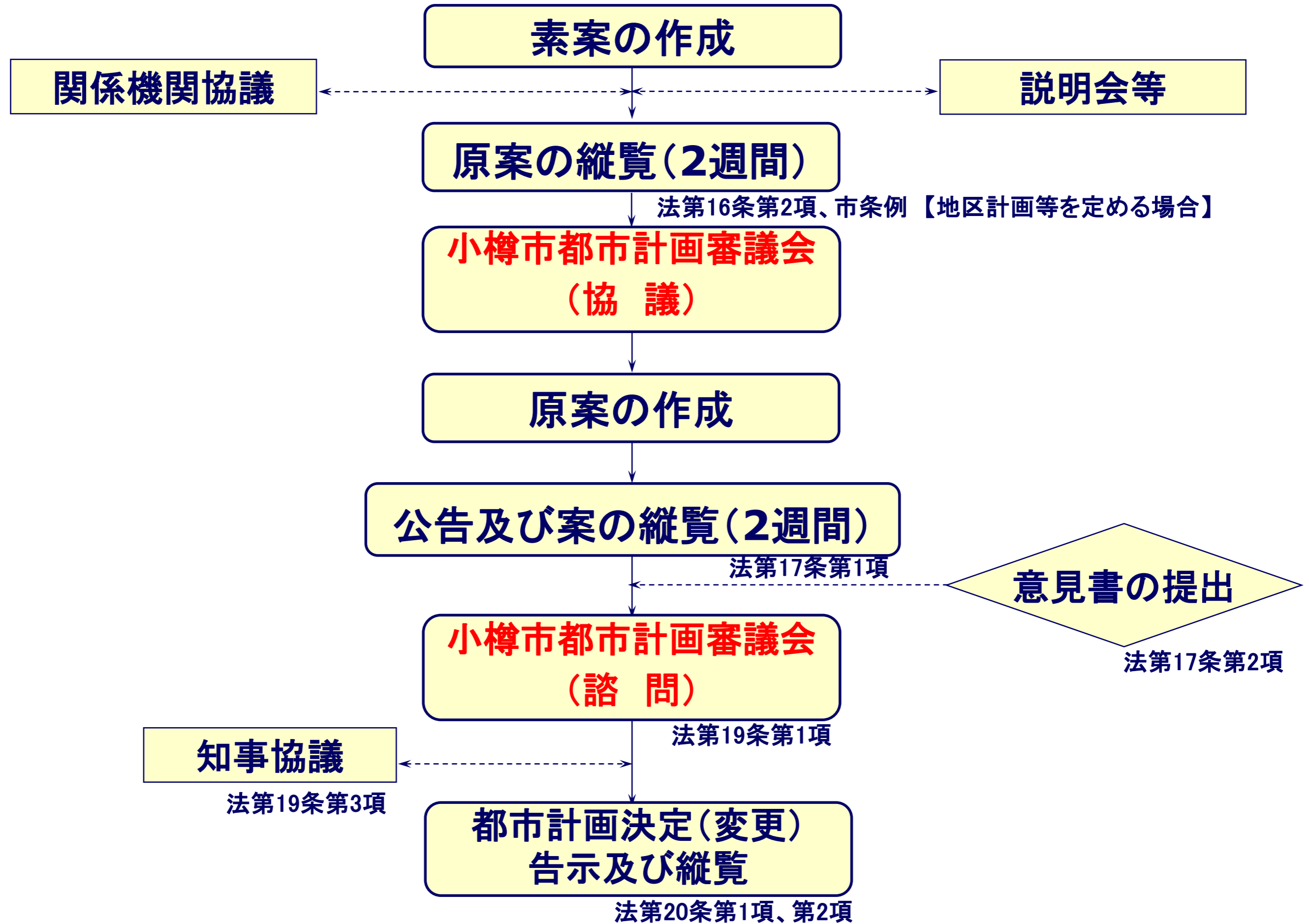
「小樽市都市計画道路の見直し方針」の策定（市）

都市計画変更の法定手続き 等（市）

令和4
年度
以降

【小樽市決定のフロー】

(市道)



【北海道決定のフロー】

(自動車専用道路、一般国道、道道)

