

「小樽市都市計画道路の見直し方針(案)」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

- 1 意見等の提出者数 2人
 2 意見等の件数 17 件
 3 上記2のうち計画等の案を修正した件数 2 件
 4 意見等の概要及び市の考え方

No.	意見等の概要	市の考え方等
1	都市計画道路に関与する多くの市民などに本方針を周知徹底させる必要から、本方針を策定している部署と連絡先(電話番号、メールアドレス)などは表紙あるいは最終頁などに記載すべきである。	いただいた御意見のとおり部署名、連絡先を最終頁に記載するよう修正いたします。 【最終頁】
2	パブリックコメントを求める文書を作成した部署とその連絡先を明記すべきとの指摘は他のパブリックコメントでもしており、さらにその指摘は反映されている。パブリックコメント手続制度担当である企画政策室グループは小樽市各部署に本件を基本事項としてしっかり周知徹底させるべきである。	パブリックコメントの実施に当たっては、すでに問合せ先や意見の提出方法を記載した文書を添えて公開することを基本事項としているところ。 パブリックコメントを求める文書の体裁については、各担当課において適切に判断するものでございますが、計画(案)などにつきましては、可能な限り連絡先等を記載するよう周知してまいりたいと思います。
3	都市計画道路の見直しは昭和47年以降実施されていない。さらに平成19年に北海道が都市計画道路の見直しガイドラインを作成したのにも拘らず、約15年経過した令和4年度中に都市計画の手続きを行う予定となっている。 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などには、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べきと国土交通省は見解を示している。このような背景のなか、小樽市からは地権者への謝罪相当を示していないし、今後の都市計画道路の見直しについて触れていない。まちづくりの長期的な考えを示す都市計画マスタープランの更新時期から2～3年以内に都市計画道路の見直しを行うなど基本的な考えを本方針に示すべきである。	未整備路線の沿線住民及び地権者の方には長期間にわたり建築制限を課しており、土地の有効利用ができないなどの影響を及ぼしていることから、今回、都市計画道路の必要性等の検証を行い、見直し方針案を作成したところ。住民説明会では、これまでの経緯を含め見直し方針案の説明を行ったところですが、参加された方々には一定の御理解をいただいているものと認識しております。 今後の都市計画道路の見直しのサイクルについては、本方針の策定後も、社会経済情勢等の変化により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で考えておりますので、その旨を追記いたします。 【64頁】
4	高島中央線については小樽市の案は廃止となっているが、高島中央線はある程度の交通量を有した生活道路となっている。冬期に道路横に積み上げられた雪にて交通障害が発生する部位もあり、これらの対策を意識して幅員8m程度に拡張する存続(変更)とすべきと考える。	高島中央線につきましては、今回の見直し検討の結果、高島地区沿岸部と赤岩地区を結ぶ路線であります。将来交通需要が見込めず、道路機能面でも役割が低下し、都市計画道路としての必要性は低いことから、廃止する方向で整理したものでありますので、案のとおりいたします。
5	祝津山手線については小樽市の案は検討継続(適宜見直し)となっているが、水族館利用客が使う湾岸高島線の迂回路として位置付け、存続とすべきではないか。市内バス路線であり、バスがすれ違う場面での危険性を排除するために優先度が高いと考えている。また、小樽市はどういう視点(着眼点)でどういうサイクルで見直しをしようとしているのか具体的に示すべきである。	祝津山手線につきましては、今回の見直し検討の結果、市街地中心部と赤岩・祝津地区を結び、地域公共交通としての役割を果たす市内バス路線であり、重要な道路機能を担っていることから、今後も都市計画道路としての必要性は高い路線であります。建替え困難な小規模残地が発生するなど事業の実現性に課題があり、その解決には時間を要するため、当該路線の方向性については今後も引続き検討していくこととしたものであります。

No.	意見等の概要	市の考え方等
6	公園通り区間①と東通線について小樽市の案は廃止となっているが、次の観点で再考をお願いしたい。花園地区の繁華街の利用者で桜・新光方面在住の市民は公園通り区間①～東通線～入舟線～住吉線～臨港線～桜・新光というルートを多く使用する。公園通り区間①と東通線の幅員7mの区間は狭く、特に冬期は交通障害が発生しやすい。この部位の幅員拡幅を検討して戴きたい。	公園通り区間①と東通線につきましては、今回の見直し検討の結果、将来交通需要は見込まれず、道路機能面での役割が低下し、都市計画道路としての必要性は低いことから、廃止する方向で整理したものでありますので、案のとおりいたします。
7	緑山手線区間②については小樽市の案は検討継続(適宜見直し)となっている。本区間は新幹線利用者が今後多く利用すると想定され、優先的に対応していくべきではないのか。	緑山手線区間②につきましては、今回の見直し検討の結果、市内地域間を結び、北海道新幹線新駅等へのアクセス機能など重要な道路機能を担っていることから、今後も都市計画道路としての必要性は高い路線ではありますが、擁壁等の道路構造物の築造など事業の実現性に課題があり、その解決には時間を要するため、当該路線の方向性については今後も引き続き検討していくこととしたものであります。
8	東小樽線区間①について以下を配慮していただきたい。平磯公園南側には東小樽線と桜町中学への道が交差するT字路が存在する。東小樽線には海側にしか歩道がないため、桜町中学と連絡する通学路としてはとても危険な場所となっている。勾配の関係でT字路に一時停止線を設置するのも困難と理解する。平磯公園の南側の用地を活用して東小樽線の平坦化を図り、安全な通学路として戴きたい。	本方針案は、長期未整備の都市計画道路の見直しを行うための考え方を整理しているものでありますので、見直し方針に反映させる事項ではありませんが、今後における本市の交通施策等の参考にさせていただきます。
9	東小樽線の区間①は名称変更するとあるが、東小樽線の区間①以外についても名称変更をお願いしたい。 理由:東小樽という言葉は船浜・桜・望洋台地区を示す地区名として小樽市は使用しているようだが、これについて基本的に反対の立場である。旧朝里村が小樽に併合される前に桜地区を土地開発した会社名に由来するのが「東小樽」であり、小樽の東側の地区を指す差別的な表現である。さらに現時点において小樽市内の東は銭函地区である。	東小樽線区間①、②の廃止に伴い、当該路線の存続区間(築港駅前広場を含む)については、他路線への区域編入や単独路線として都市計画変更を行う必要があるため、これと併せて名称変更を検討することとしております。
10	東小樽環状線については小樽市の案は検討継続となっているが、廃止でよいと考える。4月26日に実施された説明会において国道393号は赤井川村に抜ける道、望洋線は望洋台という町を開発したことによりできた道であり、東小樽環状線が天神地区と新光地区を接続するという異なる目的を有していることから検討継続とするという市の考えを確認した。しかし現存する国道393号と望洋線と完成している東小樽環状線にて天神地区と新光地区は接続されており、膨大な経費をかけて道路を新設する必要はない。	東小樽環状線につきましては、今回の見直し検討の結果、市内地域間を結び、望洋台地区における新市街地の骨格を形成し、重要な幹線街路として位置付けられておりますが、トンネル等の道路構造物の築造など事業の実現性に課題があり、その解決には時間を要するため、当該路線の方向性については今後も引き続き検討していくこととしたものであります。
11	東小樽環状線の名称変更を検討戴きたい。その理由は東小樽線と同様である。	今後、当該路線の見直しに併せて名称変更を検討することとしております。
12	小樽市が準備している別紙5、意見提出資料(参考様式)はとても使いづらい。メールなどで複数の意見を回答する場面を想定して標準様式を見直すべきである。企画政策グループから回答を戴きたく。	参考の様式として別記5を定めておりますが、これによらず任意の様式であっても、御意見を承っております。

No.	意見等の概要	市の考え方等
13	本件はパブリックコメント(意見)募集が始まってから、すぐ住民説明会を実施した。過去5年間はこのような運用はなかったと記憶する。パブリックコメント募集後、住民説明会を実施する運用を今後も増やし、住民への丁寧な説明を求めたい。企画政策グループからの回答を戴きたく。	パブリックコメント手続きは、計画等の策定等に当り、当該計画等の案の趣旨、目的、内容等を公表し、市民等から当該計画等の案に対する意見又は情報の提出を求め、提出された意見等を考慮して当該計画等の意思決定を行うとともに、提出された意見等の概要及びこれに対する市の考え方等を公表するため実施しているものです。また、住民説明会につきましては、住民の皆様への説明や対話を通じ、直接意見を伺うことで相互理解を深めることなどが期待できますが、画一的な基準を設けることが難しいことから、計画の内容等を踏まえ、担当部署が実施の必要性や実施時期を判断することとしております。今後ともパブリックコメントや住民説明会に限らず、計画等を策定する際には、市民への丁寧な説明を心掛けてまいりたいと考えておりますので御理解をいただきたいと思ひます。
14	方針が予算の節約を目的としなければならないと言うことには、ある程度理解できます。しかし、全体的に余りにも夢のない方針であったと思ひます。町を発展させると言うよりは、今の機能を維持する、あるいは、これ以上悪化させないようにする後ろ向きの方針のように感じました。もっと、こうすれば、この地域は住みやすくなって人が住み着いてくるとか、モノやヒトが集まりやすくなって産業が発達するとかと言う前向きな視点があると良いと思ひます。	人口減少や少子高齢化の進行や長引く景気低迷等による社会経済情勢の変化から、都市計画道路についても、当初に決定した時の必要性や位置づけに変化が生じている路線がみられる中、未整備路線の沿線住民及び地権者の方には、長期にわたり建築制限を課しており、土地の有効利用ができないなどの影響を及ぼしていることから、今回、都市計画道路の必要性等の検証を行い、変更・廃止など見直しの方向性を示したものですので、御理解をいただきたいと思ひます。
15	各路線の検討を読むと、すでに人がいないとか、店舗や商業施設が無くなっているから廃止と言う文句がよく見かけられますが、その文句には納得がいきません。そもそも、長い間、計画が放置されていたから、そうなった可能性は大きいのではないのでしょうか。もし今なら計画を行えば、また元に戻るか。それ以上になる可能性を完全に否定できないと思ひます。否定できる確固とした根拠が提示できないなら、廃止しないほうが良いと思ひます。	
16	具体的事項の話になりますが、蘭島駅への道路計画見直しには、不満があります。意図的に在来線を利用しにくくし、廃線のための口実をつくるような意図を感じました。蘭島駅は海水浴場への良いアクセスポイントとなる要所で、在来線の利用者を増やすための重要な資源とできる可能性が大きいと思ひます。すでに市長はバス代行を決めてしまったようですが、それでも在来線廃線が完全に決まらないうちは、在来線の活用を考えた見直し行ってほしいと思ひました。	並行在来線については、今回の見直し検討に関わらず、北海道と沿線自治体で構成する協議会で、将来にわたる多額の財政負担が困難であることから、JR北海道からの経営分離後の存続を断念したものであります。 蘭島仲通につきましては、今回の見直し検討の結果、将来交通需要は見込まれず、道路機能面での役割が低下し、都市計画道路としての必要性は低いことから、廃止する方向で整理したものでありますので、案のとおりいたします。
17	国道とICをつなぐ計画がまだ生きていたことに驚きました。これこそ廃止した方が良いと思ひます。なぜならば、それこそ、この地区の人口は減っている訳で、利用は見込めません。小樽市全体でも高齢化が進み、免許返上者が増えている訳で、市民の利用があるように思えません。また、高速道路利用者は、みな札幌一倶知安・ニセコ間の行き来が目的で、小樽はただの素通りの通過点であり、このICで降りたくなるような、魅力のある産業も小樽にはなく、来訪者の利用もないと思ひます。むしろ、市民の足となり得る在来線塩谷駅へのアクセス改善を図った道路計画に変更した方が有意義だと思ひます。	塩谷小学校通につきましては、今回の見直し検討の結果、後志自動車道塩谷IC(小樽山手通)と市街地中心部へのアクセス機能や大規模災害発生時の救援活動のための緊急輸送道路となっている後志自動車道と国道5号を連絡する防災機能などがあり、今後も都市計画道路としての必要性は高い路線であります。橋梁等の道路構造物の築造など事業の実現性に課題があり、その解決には時間を要することから、当該路線の方向性については今後も引き続き検討していくこととしたものであります。

* 同じ内容の意見が複数ある場合は、「意見等の概要」の最後に件数を記載してください。

* 計画等の案を修正した場合は、「市の考え方等」の欄に修正箇所を併せて記載してください。