

# 第198回 小樽市都市計画審議会 会議録

[開催日時] 令和6年2月8日(木) 13時30分～15時35分

[開催場所] 小樽市役所 別館3階 第一委員会室

[会議次第]

1 開会

2 挨拶

3 議題

(1) 諮問事項

- ・議案1 小樽都市計画 地区計画の変更<小樽市決定>  
(新光町地区地区計画)

(2) 協議事項

- ・議案2 小樽都市計画 道路の変更<北海道決定> (8路線)  
小樽都市計画 道路の変更<小樽市決定> (23路線)
- ・議案3 小樽都市計画 ごみ焼却場(一般廃棄物処理施設)の変更<小樽市決定>  
(第1号小樽市天神ごみ焼却場)

(3) その他

4 閉会

[出席委員] (名簿順)

たかの しんえい おおつ しょう きたじま よしはる ひらまつ まさと  
高野 伸栄会長、大津 晶 会長職務代理者、北島 吉治委員、平松 正人委員、  
あきもと ともり おもの だいすけ たかの なかばち じゅんじ  
秋元 智恵委員、面野 大輔委員、高野 さくら委員、中鉢 淳二委員、  
なかむら いわお かみかわ ともこ さいとう ともこ ささき きよたか  
中村 岩雄委員、上川 智子委員、齋藤 智子委員、佐々木 清貴委員、  
まえだ まさお わだ ちあき  
前田 正夫委員、和田 千昭委員

以上 14名

[説明のための出席者]

《建設部》山岸次長

《建築指導課》滑田課長、斉藤係長

《都市計画課(事務局)》佐藤課長、松原主査、高橋(卓)主査、門司

《生活環境部環境課》川原課長

目次

1 開会	2
2 挨拶	2
3 議題	3
(1) 諮問事項	3
議案1 小樽都市計画 地区計画の変更<小樽市決定> (新光町地区地区計画)	3
【 質 疑 】	7
【 採 決 】	7
(2) 協議事項	8
議案2 小樽都市計画 道路の変更 (北海道決定 8 路線) (小樽市決定 23 路線)	8
【 質 疑 】	15
(議案2 説明 後段 個別路線の説明)	17
① 蘭島地区	17
② 塩谷地区から手宮・高島地区	18
③ 市内中心・桜・新光地区	19
④ 銭函地区	25
【 質 疑 】	28
議案3 小樽都市計画 ごみ焼却場の変更 (小樽市決定)	32
【 質 疑 】	36
4 閉会	37

## 1 開会

### 《事務局》

それでは、定刻となりましたので、ただ今から「第 198 回 小樽市都市計画審議会」を開催いたします。

本日はお忙しい中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、当審議会事務局を担当しております都市計画課長の佐藤でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日の出席状況ですが、正田委員が欠席されているため、15 名中 14 名の出席となっております。

したがって、小樽市都市計画審議会条例 第 5 条第 1 項に規定されております会議の成立要件である「過半数」に達していることを御報告申し上げます。

続きまして、本日の議題についてですが、諮問事項として

「議案 1 小樽都市計画 地区計画の変更」について、

協議事項としては、

「議案 2 小樽都市計画 道路の変更」と

「議案 3 小樽都市計画 ごみ焼却場の変更」の計 3 件について御審議いただきます。

次に、本日の資料を確認させていただきます。まず、事前に配布させていただきましたが、「次第」、議案 1 に関する「資料 No.1-1 から 1-4」の 4 種類、議案 2 に関する「資料 No.2-1 から 2-5」の 5 種類、議案 3 に関する「資料 No.3-1 から 3-2」の 2 種類、そして本日、机上配布してございます「座席表」と「諮問書の写し」と「資料 No.1-4 の差し替え」になっております。

以上であります。過不足等がございましたら、事務局までお申し出ください。よろしいですか。

最後になりますが、本日の審議会につきましても、公開ということで進めさせていただいております。

それから、報道の方におかれましては、議事に入りました以降は、会場内の撮影につきましては、御遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは、次第にすぎまして、会長から御挨拶をいただきましてから、以降の議事進行をお願いしたいと思います。

では、会長、よろしくお願いいたします。

## 2 挨拶

### 《会長》

大変お足元の悪い中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは早速ではございますけれども、第 198 回の小樽市都市計画審議会の議事を進めてまいりたいと思います。ただいま御説明ございましたように、本日は、前回協議事項となっております新光町地区の地区計画の変更についての諮問ということでございます。それから、協議事項として都市計画道路の変更、さらには天神ごみ焼却場に関わる変更ということでございます。3 件ございます。では、1 件目、諮問事項、「議案 1 小樽都市計画 地区計画の変更 新光町地区地区計画」についての変更ということで、資料 No.1 について、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

### 3 議題

#### (1) 諮問事項

#### 議案 1 小樽都市計画 地区計画の変更<小樽市決定> (新光町地区地区計画)

#### 【資料 1-1】 P P 0

##### 《事務局》

都市計画課です。よろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。

本議案については、先月に開催しました第 197 回の審議会で協議事項としてご審議頂いた案件でございます。

#### 【資料 1-4】

本日差替えさせていただいた資料 No.1-4 を御覧いただきたいのですが、こちらは、前回の審議会での御質問や市の回答をまとめさせていただいたものを参考資料として事前配布させていただきましたが、市の回答について説明不足の部分がありましたので、その部分について朱書きで記載いたしました。

1 ページ目、5 番目の質問で「こども園全てを認めるのか」という質問については、「幼保連携型のみ」と回答しておりましたが、保育所に該当する「保育所型」と「地域裁量型」も建築が可能となりますので、修正させていただきました。

お時間の都合上、他の個別の質疑応答の説明は省略させていただきますが、

前回の御意見では、利便施設地区に住宅が建ってしまうと将来的に必要となった場合に店舗が建たなくなることが懸念されることや、ベイビュータウンは地形的に高低差があり、徐々に高齢化が進むことなどを踏まえ、緊急性を要しないのであれば、立地適正化計画の策定後や、その後の用途地域の見直しなどを見計らってから再検討する必要性があるのではないかということや、開発行為が終わってから 20 年経っていることから一つの区切りとして変更を進めても良いのでは、などの御意見をいただきました。

この御意見に対する本市の回答としましては、

喫緊の課題である人口対策としてスピード感を持って対応していきたいことや、地区計画については都市計画制度の中ではスポット的な大きさやレベルで考えていることから、立地適正化計画や用途地域などの都市全体に影響を及ぼす上位レベルのものとは別の考えで進めていきたいということと、もし、利便施設地区に店舗が建てられなくなっ

てしまい、将来的に必要となった場合には、状況に合わせて新たな場所に利便施設地区を設けることなどは検討できる、などを回答させていただきました。

前回の審議結果としましては、このまま諮問に向けて都市計画変更の手続きを進めるか、一時保留するか議論となりましたが、諮問の時点で不認定となると市民に混乱を招く恐れがあることなどを踏まえ、協議事項の段階で審議会の方針を決めておいた方がよいということになり、本議案について手続きを進める方針を確認していただいたところです。

本日の審議会では、改めまして本市の変更案についてご説明させていただき、御審議をお願いできればと思いますが、地区計画の変更案や資料の内容は前回と同様であることから、お時間の都合等もございますので、要約した形で説明させていただきます。

#### 【資料 1-1】 P P 0

それでは、資料No.1-1 の表紙の次第順で議案の説明をさせていただきますが、説明内容は前回と同様にモニターに表示いたしますが、見えにくい場合には、配布した資料の方を御覧いただければと思います。

#### 【資料 1-1】 P P 1

資料は 1 ページ目になりますが、都市計画制度の概要ということで、

「都市計画とは」法律で「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための計画」でございまして、イメージ図の区域区分から地区計画までの全体を意味するようなものでございます。

今回変更する地区計画は、一番下層にありますように、小規模なスポット的な範囲で建物の用途や道路の位置などを細かく定めることができますのでございます。

#### 【資料 1-1】 P P 2

次に 2 ページ目になりますが、

地区計画とは、地区の特性に合わせたまちづくりを進めるため、

「地区計画の方針」と、「地区整備計画」の二つのルールから成り立っております。

方針で地区の目標や理念的なものを定め、整備計画の方で具体的に建てても良い建物や、建てることのできない建物などを定めるものであります。

#### 【資料 1-1】 P P 3

次に 3 ページ目になりますが、

こちらの図は参考としまして、小樽市内の地区計画の指定箇所図ですが、

市内には計 10 カ所地区計画を指定しておりまして、図の右下に赤丸で示した位置が、新光町地区です。

#### 【資料 1-1】 P P 4

次に新光町地区の概要ということで、資料は 4 ページ目になりますが、

新光町地区の土地利用の経過でございますが、昭和 45 年の法改正により、市街化調整区域に位置づけられましたが、平成 8 年に具体的な宅地開発の見通しが明らかとなったことから、市街化区域の編入と同時に新光町地区の地区計画が決定され、平成 14 年に造成工事が完成して、現在に至っております。

#### 【資料 1-1】 P P 5

次に 5 ページ目になりますが、新光町地区の、建築物の用途制限が現在どうなっているのか抜粋したものでございますが、右側の図が新光町地区の地区計画図、左側の表が用途地域や地区計画で建築できる代表的な建物用途を抜粋した表でございます。

住居系用途地域の中でも第一種住居地域というのは、比較的建築制限が緩い種類でありますので、地区計画で定めたまちづくりの目標が実現できるように建物用途を規制して土地利用を進めることとしております。

#### 【資料 1-1】 P P 6

次に 6 ページ目になりますが、過年度の人口推移をグラフに表したもので、小樽市全体の人口は減少し続けている中、新光町地区は人口増加が続いており、本市の定住人口対策に貢献する地区となっております。

#### 【資料 1-1】 P P 7

次に 7 ページ目になりますが、地区計画区域周辺の日用品販売施設の位置を表した図で、地区計画の決定当初は、日用品販売施設が半径 1km 以内にほとんどありませんでしたが、近年は図で示すように日用品販売店が充実していることや、ネット販売なども充実していることもあり、店舗等の立地がますます厳しい状況になってきていると考えております。

#### 【資料 1-1】 P P 8

次に 8 ページ目からは変更案についての説明となりますが、地区計画の変更理由としては、現在の地区の現状等を踏まえ、「都市計画マスタープラン」で目指すべきまちづくりを実現するためには、低・未利用地の積極的な利活用の誘導など、人口減少や社会経済情勢の変化に対応していく施策が必要であることから、長年未利用地となっている利便施設地区については、建築制限を見直すことで有効活用を促進し、地域の活性化につながるよう、地区計画の一部を変更したいと考えに至ったところであります。

#### 【資料 1-1】 P P 9

次に9ページ目からは具体的な地区計画の変更内容についてですが、地区計画で定めている地区のルールの一つである、「地区計画の方針」を一部変更しますが、「**利便施設地区**」の名称を「**低層一般住宅・利便地区**」に変更し、地区計画の方針を「**低層住宅のほか、地区住民の利便性の確保が図られるよう、周辺の住環境に配慮した生活利便施設等が立地できる地区**」と変更することで、日用品販売店舗と低層住宅の両方の土地利用を可能とするものです。

#### 【資料 1-1】 P P 1 0

次に10ページ目では、具体的な建物の建て方のルールを定めた「**地区整備計画の変更内容**」ですが、

利便施設地区は現在、店舗と店舗を兼用する住宅しか建築できませんが、1点目は「**低層専用住宅地区**」で建築できる「**専用住宅**」の建物用途を追加するのと、2点目が「**兼用住宅**」で建築可能な建物用途の増加、という建築制限を緩和することで店舗兼用住宅の立地も促進できないか、ということでの変更でございます。

具体的に何が建築可能になったかわかりやすいように、建築可能な建築物の用途の新旧表に、新たに可能となったものを赤字で記載しております。

#### 【資料 1-1】 P P 1 1

次に11ページ目は、先ほどのページに引き続き、地区整備計画の変更内容となりますが、「**容積率**」と「**建蔽率**」、「**建築物の敷地面積の最低限度**」の3つについては、低層専用住宅地区の制限と同じ基準に合わせたものであります。

以上が今回の地区計画のメインとなる変更内容の説明でございます。

#### 【資料 1-1】 P P 1 2

次に12ページ目ですが、

今回の利便施設地区の変更に併せて、関係法令の改正等に伴う字句等の修正を行いました。

1点目が、託児所という言葉が、現在の法令等での定義がないこともあり、保育所と幼保連携型認定こども園と、具体的な建物用途を記載するように変更しました。

2点目が各地区の面積ですが、測量精度の向上により面積に差異が発生したため修正するものであります。

以上が、地区計画の変更案の説明となります。

#### 【資料 1-1】 P P 1 3

最後に13ページ目になりますが、今後のスケジュールについて説明させていただきます。

中央部分の赤枠で示している部分が、本日の審議会でございますが、前回の審議会後に、都市計画法に基づく「**案の縦覧**」を1月15日～1月29日の間で行い

ました。参考として事前配布しました資料No.1-3で、縦覧の内容をまとめさせていただきましたが、意見書の提出は0件でございました。

今後の予定となりますが、本日の本審議会で同意を頂けたら、地区計画の内容の実現を、より確実なものとするため、「小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例」の改正を行い、建築物の制限を行っていくものでありますので、この建築条例の改正時期に合わせて、予定としてはR6年4月1日に「都市計画変更」の決定告示と「建築条例」の施行を同時に予定しております

以上で、「新光町地区地区計画の変更」についての説明を終わらせていただきます。

## 【 質 疑 】

### 《会長》

はい、ありがとうございました。

ただいま御説明いただきましたように、まず資料No.1-4という資料で、前回の協議事項として議論いたしました、本案件についての議論の経緯について御説明をいただきました。それから、資料No.1-1で前回とほぼ同様の御説明をいただいたのち、資料No.1-3で、今回は法に基づく縦覧及び意見書ということの結果でございますが、これについては、今回は意見書としては提出は0件であったという御報告がございました。

また、資料No.1-1の一番最後のページで、今後の予定というところで、地区計画は基本的に条例に基づいての効力となりますので、この改正と同時に、本年4月1日に都市計画の改正と条例の施行というものを同時に行うという御説明があったところでございます。

はい、それでは、どういった点でも結構でございますので、ただいまの御説明について、御質疑を頂戴できればと思います。いかがでしょうか。

前回でいろいろな議論があったこともありますが、御質問、御意見はございませんでしょうか。

もし無ければ、本案件は諮問事項ということでございますので、挙手をいただきまして、同意するか否かの決議を取ることになります。

特段、御質問等無ければ、お認めいただくかどうかの挙手をお願いすることになりますが、よろしいでしょうか。

## 【 採 決 】

はい、ありがとうございます。それでは議案 1、「新光町地区地区計画」の都市計画変更について、お認めいただけるという方については、挙手をお願いしたいと思います。

はい、ありがとうございます。13 名中 12 名の方に同意いただきました。  
賛成多数ということで、本都市計画審議会としては、本案件について同意とさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

それでは続いて、今度は協議事項「議案 2 小樽都市計画道路の変更」ということで、前回、見直しの方針について議論、御紹介いただいたところではございますが、いよいよ都市計画の変更の議論をお願いするところでございます。

はい、それでは、議案 2 についての御説明をお願いしたいと思います。

## (2) 協議事項

### 議案 2 小樽都市計画 道路の変更（北海道決定 8 路線）（小樽市決定 23 路線）

#### 資料No.2-1 P P 0

##### 《事務局》

都市計画課です。よろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。協議事項 議案 2 小樽都市計画 道路の変更について御説明します。

本議案については、令和 4 年に策定した、小樽市都市計画道路の見直し方針に基づいた都市計画道路の、計画の変更や、計画の廃止の、手続きを進めるにあたり、提出させていただきました。

本日説明させていただく内容は、方針策定の時に、何度も御説明させていただいている内容ですが、委員の中には、初めて聞く方もいらっしゃるかと思いますので、今一度、見直しの概要も含めて説明をさせていただきます。説明時間が長く、かかりますが、途中、切りのいい部分で、一度、質疑を挟み説明させていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

最初に、都市計画道路とはどのような道路なのかを説明させていただき、その後、都市計画道路を見直した検証方法について、そして最後に、検証の結果、変更案について、一つ一つの道路についてご説明させていただきたいと思います。

#### 資料No.2-1 P P 1

それでは、スクリーンをご覧ください。スクリーンが見えにくい場合は、資料No.2-1 を配布しておりますので、併せて御覧ください。資料No.2-1 の 1 ページになります。

都市計画道路とは、都市計画法に基づいて計画される道路で、都市計画やまちづくりの根幹をなすものです。

計画に当たっては、交通需要の予測や道路ネットワークとしての交通機能や、景観や防災などの道路空間としての機能等、次のスライドで紹介いたします主に 5 つの機能に配慮しながら、「道路となる計画の位置・幅員」等を定めています。

#### 資料No.2-1| P P 2

次に 2 ページになります。

そして、その 5 つの機能がこちらの交通機能、都市環境機能、都市防災機能、市街地形成機能、収容空間機能です。

1 つ目の交通機能は、都市における円滑な移動を確保するための機能、わかりやすくいえば、自動車や歩行者の交通のための機能です。

2 つ目の都市環境機能は、景観、日照等の都市環境、保全のための機能であり、小樽市では特に景観や歴史的建造物が存在しているため重点的に評価しております。

3 つ目の都市防災機能は、文字通り災害時の避難路や、救援活動のための通路などとしての機能です。

4 つ目の市街地形成機能は、都市の骨格や街区を形成する機能、

5 つ目は収容空間機能で、水道やガスなど供給処理施設などの空間機能となっております。

次に、なぜ道路を都市計画道路として位置付けるかを説明します。

#### 資料No.2-1| P P 3

次に 3 ページになります。

計画道路を都市計画決定する意義・目的として、事業を実施する前の計画段階において、必要な施設、ここでいいます計画道路の、区域や、内容を、示すことができ、道路施設が予定される区域内には都市計画法に基づき、一定の建築制限が発生し、整備に支障をきたす建築物が建築されることを抑止することができます。その建築制限については、次のスライドで都市計画法第 53 条について説明させていただきます。

また、都市計画決定の手続きを行うことにより、計画の必要性や内容が明示され、道路整備に向けた市民との合意形成を図れます。

以上の 2 点から、都市計画道路を、円滑に整備することを目的として都市計画決定が行われてきました。

#### 資料No.2-1| P P 4

次に 4 ページになります。

先ほどお伝えした都市計画法第 53 条の建築制限についてですが、都市計画施設、ここでいう都市計画道路ですが、その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。要するに、許可を得るための申請を出さなければならないのです。

許可の基準としては、1つ目は、2階建て以下で地下を有しないこと、2つ目は、建物構造が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であることが、基準となっています。鉄筋コンクリート造、俗にいうRC造、や、3階建ては建築することができません。これらのイメージ図が、こちらになります。

#### 資料No.2-1|PP5

次に5ページになります。

画面向かって右側が、一般的な木造2階建て住宅、向かって左側が5階建ての建物というイメージ図ですが、いまある現況道路沿いに建物が建っておりますが、都市計画道路の区域として決定されているのが、ピンクと赤線で示している幅です。都市計画道路の区域内に建築する場合は、画面右下に記載しているとおり、地階を有しない2階以下の木造・鉄骨造等は許可申請を出せば建築可能で、画面向かって左側にある建物のように区域外に建築する場合は、建築基準法の制限内で、建物を建てることは可能です。

#### 資料No.2-1|PP6

次に6ページになります。

これまでのスライドは、「都市計画道路とは」というお話でしたが、ここからは、都市計画道路についての小樽市での現状と課題をお話ししてまいります。

小樽市の都市計画道路は、昭和10年に小樽中央線、(国道5号)など17路線が、最初に決定されております。

ここで小樽中央線と国道5号は、同じ道路の事になりますが、2つの名称が出てきました。都市計画道路の道路名と、一般的に用いられている道路法上の道路名は、必ずしも一致していないのでご注意ください。

その後の昭和30~47年頃までの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されてきて、令和5年末現在、60路線、延長約149kmが決定されております。

計画全体が149kmとなっているうち、約87kmが整備済みで、整備率は約59%にとどまっており、39路線、約62kmが未整備又は一部未整備となっております。

平成30年に開通した高速道路の後志自動車道も都市計画道路の小樽山手通として決定されており開通されましたが、計画が4車線計画となっており、現状は上下線1車線ずつの暫定2車線で開通のため、未整備の扱いとなっております。

#### 資料No.2-1|PP7

次に7ページになります。

では、なぜそれだけ未整備が残っているかの説明ですが、未整備の主な要因として、人口減少や少子高齢化、経済成長の低迷により、公共投資の縮小、社会保障費の増加などにより、道路整備への公共投資が制約されていることや、その人口減少の影響により、交通量の頭打ち、つまりこれ以上交通量が伸びていかないことや、市街地の拡大が収束しているため、高度経済成長期からまちづくりの方向性が変わっていること、さらに小樽市

は、北海道内でも特に歴史のある町ということもあり、既成市街地には狭いなりにも車同士がすれ違い可能な現道が存在していることから、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、これらが未整備の主な要因であります。

これら未整備部分に対する、小樽市の見直しの考え方が次のスライドです。

#### 資料No.2-1|PP8

次に8ページになります。

本市の、都市計画道路の未整備部分に対する見直しの考え方としましては、先ほどご説明しました第53条の建築制限により、沿線の土地所有者などが土地を有効に利用できないといった状況が長期化する事例もあること、安全・安心で快適な都市生活を送ることができる持続可能で効率的なまちづくりが必要であること、人口減少と少子高齢化が進み財政的な制約があること、これらのことから、

#### 資料No.2-1|PP9

次に9ページになります。

全市的、小樽市全域をみる視点で、都市計画道路としての必要性や、事業実施の実現性などを総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い、必要に応じて都市計画道路の規制を解除していくことが必要と考えております。

以上のことから、小樽市では、令和2年度から令和3年度にかけて、長期未整備となっている都市計画道路について、見直しの作業を進め、令和4年の8月に、小樽市都市計画道路の見直し方針を策定しました。

#### 資料No.2-1|PP10

次に10ページになります。

令和2年度から進めた、見直しの進め方の体制を、スライドに表示しています。

こちらの図の真ん中で、青塗りをしている「見直し方針案」を作成したところですが、その方向性、見直し方針は、本審議会の中に専門委員会を立上げて、都市計画審議会と、その下部組織、見直しの専門委員会のなかで、調査・検討されたものです。

この見直し専門委員会は、条例をもとに設置され、学識経験者2名、道路管理者3名、小樽警察署1名の計6名で構成されております。

その専門委員会で作成された案について、第191回小樽市都市計画審議会で審議がなされ、見直し方針の原案が作成されました。

#### 資料No.2-1|PP11

次に11ページになります。

このスライドでは上から順番に時系列で進め方を表示しています。

こうして、作成された見直し方針原案は、令和4年の4月に4回にわたり住民説明会を開催し、パブリックコメントを経て、令和4年の8月に「小樽市都市計画道路の見直し

方針」を策定いたしました。

次のスライドからは、一番上の赤枠で示しております、見直し専門委員会で調査・検討して、どのように検討して案が作成されたかをご説明していきます。

#### 資料No.2-1|PP 12

次に 12 ページになります。

北海道が、これからの北海道における都市計画道路のあり方について、目指すべき方向性を示すとともに、長期未整備の道路について、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を示す「都市計画道路見直しガイドライン」を策定しております。

都市計画道路の見直しについては、北海道が策定したガイドラインの見直し手順を基本として、4段階に分けて進めさせていただきました。

第1段階では、対象路線の抽出を行っています。先ほど、39路線が未整備として残っていると説明しましたが、今回、都市計画道路のなかでも幹線街路について見直しを行うため、自動車専用道路1路線と区画街路1路線を除いた、37路線が対象となっております。

また、抽出された路線は、1つの路線の長さが長いため、区間分けを行った結果、58区間になるのですが、第2段階以降ではその58区間ごとに評価をしていきます。市内の各地域を結ぶ計画で決まっている路線もあり、きめ細かく評価するため、路線ごとだけでなく区間での評価を行っております。

#### 資料No.2-1|PP 13

次に 13 ページになります。

第2段階では、路線・区間ごとに必要性・実現性を検証していますが、まず、必要性の検証についてです。

都市計画道路として、必要があるかどうかを、6項目について検証しています。なかでも赤文字で示しております⑤の道路機能は、先ほど説明した都市計画道路がもつ5つの機能のうち、その見直し路線、区間がどの機能を持つかを整理しています。

#### 資料No.2-1|PP 14

次に 14 ページになります。

必要性の評価については、評価フローに基づいて整理を行いました。

フローの一番目としては、将来交通量が計画交通量以上あるのか。次に、道路機能において重要な機能を有しているのか。次に、連続性、道路密度、配置バランスに問題がないか。

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

#### 資料No.2-1|PP 15

次に 15 ページになります。

同じく第 2 段階での実現性の検証では、その計画どおりに事業を行う実現性に課題があるかどうかを検証します。

実現性に課題があるかの検証項目は 5 項目あります。自然環境へ影響を及ぼすかどうか、高低差があつたり河川と交差するときは橋をかける必要があるためその道路構造がどうなるか、景観などに影響はないのか、などがあります。

同時に、実現性に課題がある場合は、その見直し対象路線、区間の近くに、道路機能を代替できる路線があるのかも検証します。

ここまでが第 2 段階での必要性・実現性の検証となっております。

#### 資料No.2-1|PP16

次に 16 ページになります。

第 3 段階では、37 路線 58 区間について、第 2 段階での評価をもとに見直しの方向性をだしていきます。

#### 資料No.2-1|PP17

次に 17 ページになります。

4 つの方向性にわかれますが、存続、変更、廃止、検討継続のうち、まず先に、両端の存続と検討継続についてご説明します。存続は、現状の計画のまま、存続すべき区間。

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

そして真ん中 2 つの赤字で示しています、計画の変更、計画の廃止についてですが、言葉だけではイメージしにくいと思いますので、次のスライドでイメージ図をご用意しました。

#### 資料No.2-1|PP18

次に 18 ページになります。

まず「廃止」の方向性についてですが、赤枠内です。グレー部分が現道で、赤枠ラインまで広げる計画の路線があるとして、都市計画道路の位置づけを廃止することによって、先ほどご説明した都市計画道路の区域がなくなり沿線の建築制限がなくなるということです。

ここでご注意していただきたいのが、都市計画の位置付けを外すことで、「残った現在ある道路の維持、補修などを行わない」ということではございません。あくまでも「計画の廃止、計画をなくす」という意味ですので、ご注意ください。

次に、「変更」の方向性についてですが、青枠内上段は、拡幅計画を見直して、機能上、現在ある道路の幅で足りていれば、現在の道路に合わせた計画幅員の縮小を行い、53 条の建築制限をなくすということです。

青枠内下段は、道路線形が計画と違う現道を、計画の線形を現道に合わせることによって、53条の建築制限をなくすということです。

#### 資料No.2-1|PP19

次に19ページになります。

4つの方向性を判断する流れについては、こちらの図になりますが、北海道の見直しガイドラインに示されているものになります。

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

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

図の中ほどに、「2) 実現性の検証」がありますが、検証する5つの項目において、課題が1項目以上該当があるのか、ないのかによって、次のフローに進むという流れとなっております。事業の実現を行うにあたり、5つの項目において、課題がない場合は、フロー図を右に進み、存続の方向で検討を進めるとし、課題がある場合は、フロー図を下に進み、

都市計画の変更により実現性の課題に対応できるかどうか、検討することになります。

都市計画の変更により、実現性の課題に対応できる場合は、存続(変更)となり、対応できない場合は、下のフローに進み、

現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか確認することになります。代替できる場合は、フローを右に進み、廃止に向けて検討を進めることとし、代替路線がない場合は、フローを下に進み、

新たな路線の追加や他路線の変更により当該路線の機能を満足させることができるか確認することになります。

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

#### 資料No.2-1|PP20

次に20ページになります。

第3段階において、各路線・区間について、存続、変更、廃止、検討継続の4つの方向性を出したことに對して、それらが妥当かどうかを、第4段階で検証を行います。

見直しの方向性に基づいて、道路網の将来交通量推計を行い、混雑が発生するかしなかなどを検証します。もし混雑が発生する推計結果となった場合は、再度、第2段階から検証をし直し、また第4段階まで進んでいくというサイクルとなっております。将来の交通量を推計した結果、混雑が発生しないということで、見直し方針(案)が作成できました。

皆様には、配布資料として、都市計画道路の見直し方針について、市内全域の図面を資

料No.2-2 としてお配りしております。

## 資料No.2-1 | P P 2 1

次に 21 ページになります。

資料No.2-3 は、こちらのスライドになりますが、市内 37 路線の 58 区間について、一覧表で示したのになっております。

こちらの一覧表は地域別ではなく、計画の番号順になっているため地域別になっておりません。廃止や変更の数がどれだけあるかを示したものです。

存続や検討継続など、現在の計画と変わらない区間もありますが、幅員の縮小変更や、廃止する区間は、約半数になっています。具体的には、全 58 区間あるうち、存続が 3 区間、変更が 5 区間、廃止が 26 区間、検討継続が 24 区間となっています。

次のスライドからは、幅員の縮小変更や、計画を廃止する各路線、各区間の御説明をしてまいります。前段の説明は以上になります。

## 【 質 疑 】

### 《会長》

はい、ありがとうございました。

都市計画道路の変更について、御説明がございました。都市計画道路を廃止するとどうなるかということですが、基本的には、現在道路がある道路について、維持や補修とか、そういうメンテナンスのレベルを落とすというわけでは決してないということになります。

それから、必要に応じて交差点の改修とか、場合によっては、少し歩道を増やすとか、そういうことも必要性に応じて可能であるということになります。

ただ、世の中に対して都市計画道路ということを表示してはいないので、説明にありましたように、建物を自由に建てることのできるの、道路近傍に RC 等の固い建物が建ってしまう可能性があります。

そういうときには、持ち主の方と交渉するときに補償費も増えるので、事業は少しやりにくくなる面はあるのですが、一方では、都市計画道路というように世の中に表明してしまいますと、そのとおりに造らなければいけないという制約もあるので、道路を手直しするときに非常に自由度が低くなってしまいうというデメリットも出てくることがありますので、逆にその都市計画道路を廃止した方が、ちょっとここの部分だけ直すよとか、自由度は増すというプラスの面もあるということなんです。

これから各路線の御説明をいただきますけれども、こんな重要な路線が廃止になるのと思う方も多いと思います。

これは、何度も繰り返しになりますけれども、道路の重要性が低いからそれを廃止するというよりも、都市計画道路のネットワークとして、世の中に表明して、このとおりに広

さを確保していく必要性はないよということで、都市計画道路を廃止するという意味合いで、お考えいただくというところでございまして、なかなかその辺がケースバイケースで非常に難しいというか、例えば、私、高島中央線を寺がある関係で結構通るのですが、現道 5m くらいで都市計画道路の計画幅員が 16m ですかね、かなり広がっておりますが、もし 16m にしますと、後ろに土地もあまりないので、沿道に住んでおられる方が引っ越さなければなりません。

そうすると道路は立派になるけど、人が住まない地区が出来上がったというデメリットもあって、それぞれの地区に応じて、その都市計画道路を廃止して現道を財政制約のなかで維持管理していった方が良いと思われるところが多くなった結果によって、21 ページにありますように、廃止が 26 路線と、存続変更が 5 路線ということで、非常に廃止が多くなっていると。

それから検討継続というのが 24 路線あります。これもその方針を決めるときに、もっとこれを決着つけた方が良いのではないかという議論もありましたけれども、国道や道道との交差点を含むような道路については、なかなか市の方だけでは決められないということもあって、24 路線が検討継続になったということになります。

それで、この審議会において議論いただくのは、「存続の変更」、及び「廃止」というのが議論の対象で、「存続」と「検討継続」については、とりあえず都市計画を変更するものではないので、ここの中で御議論いただくという対象に当たらないということになっております。

ということで私から余計なことをちょっと説明させていただきましたけれども、いかがでしょうか。ただいまの御説明、21 枚目のスライドまでのところで、わかりにくい点もあるかと思しますので、質問お願いいたします。

A 委員も議論に加わっていただいたので何か補足できるようなところがあれば、お願いいたします。

## 《A 委員》

御指名がありましたので、多少短く補足したいと思います。

先ほどあった見直しの体制として、専門委員会というのに私も加わりました。

実はこのときの委員会の委員長が会長でいらっしゃったので、我々はここでかなり深い議論をしたところです。

この後、個別の路線ごとに説明があるかと思いますが、交通量の予測であるとか、あるいは実際にその現況も視察といいますか、確認に行ってですね、個別にかなり丁寧に議論をした結果、こういった判断になったということですし、かなり慎重を期して検討継続を残したということもありまして、気持ちとしては、何十年も計画が達成されないという状況でありましたので、この際一掃みたいな気持ちも、私も含め委員の中にはあったかもしれませんが、しかし、都市計画というものの重みを考慮して、かなり抑制的といいますか、慎重に検討した結果が、この後に御説明いただくことになるだろうということでございます。すいません、御指名の主旨とは違ったかもしれませんが、検討状況の雰

困気というものを一応お伝えしたところでございます。

## 《会長》

ありがとうございました。さて、御質問いかがでしょうか。

私もいろいろな地域でこの都市計画道路の変更に関わっていて、別のところですが、最初の頃すごく行政が心配したのは、今まで権利制限をかけていたと。自分の土地なのに、固い建物を建てられなかったと。それを宣言しておきながら、今度はなしよということで、今まで建てられたところをどうしてくれるんだと。こういう訴訟が相当起きるのではないかと心配をしておりました。

ところが、実際訴訟というのは、0件ではないのですが、ほとんど起きてないという状況で、そういう意味では杞憂だったというか、その心配はあまりしなくて良かったなど、結果的にはそういうことだったのですが、これは全国的にもいろいろな町でやっているんですけど、最初の頃はすごくそこを心配していたということだったのですが現実的には訴訟はほとんどないという状況のように伺っております。

よろしいですか。ではまた、個別の説明をした後で、制度についてもわからない点があれば質問いただくということで、それでは説明を続けてください。お願いします。

### （議案 2 説明 後段 個別路線の説明）

## 《事務局》

### 資料No.2-1 | PP 2 2

それでは、個別路線の説明に入りますが、構成としては、本市は、東西に細長い地形でありますことから、市域を①の「蘭島地区」から④の「銭函地区」の4地区に分割して、地区ごとにまとめております。

資料No.2-1の方は、22ページになります。

### ① 蘭島地区

まず、①の「蘭島地区」ですが、

蘭島地区は、未整備部分の内、2路線3区間について、変更や廃止となっております。

### 資料No.2-1 | PP 2 3

次に23ページになります。

はじめに、「蘭島仲通（No.25-1）」という路線の蘭島駅側の区間①になります。

計画幅員18mの計画が、検証の結果、廃止の方針となりました。

右側に、方針策定の大まかな流れ、フローを記載しておりますが、先ほどご説明させていただいた、北海道の見直しガイドラインによる、段階ごとの検証をして、ガイドラインによる方向性を判断するフローによって、方向性が導きだされています。進んだフローの部分を色塗りし、進まなかったフローの部分は、点線で表現しております。

こちらは一日当たりの交通量が、現況が 153 台、将来交通量の推計では 84 台となっており、交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しておりますので、右側にあるフローを見ていきますと、上の必要性の検証の部分で、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いという評価がされました。

現況幅員 5.8m を 18m まで広げる計画は廃止の方針となりました。

計画を廃止した場合でも、狭いながらも道路が既にあるので、道路ネットワークの連続性は確保されており、また、地域にどれだけの距離の道路があるのか示した道路密度という数値も、問題ありませんでした。

#### 資料No.2-1|PP25

次に 25 ページになります。

同じ路線 (No.25-2) の終点側、海側の区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

蘭島地区は、海水浴場の利用者が見込まれる地区ですが、昭和 53 年の 84 万人いた利用者が、平成 30 年で 10 万人と、かなり利用者が減っている状況です。

こちらも交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いという評価がされました。

現況道路がない場所に 16m 道路を作る計画が廃止の方針となりました。

この区間は、津波災害警戒区域内にありますが、左右 100m の範囲に平行している道路が既にあることから、計画を廃止しても避難上、問題とはなりません。

#### 資料No.2-1|PP27

次に 27 ページになります。

「蘭島海岸線 (No.26)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらも交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いという評価のため、現況道路がない部分と現況幅員 7.2m の道路を、16m まで広げる計画は廃止の方針となりました。

蘭島地区の説明は以上です。

### ② 塩谷地区から手宮・高島地区

#### 資料No.2-1|PP29

次に 29 ページになります。

塩谷地区から手宮・高島地区についてご説明させていただきます、3 路線 4 区間について、ご説明いたします。

#### 資料No.2-1|PP30

次に 30 ページになります。

「手宮仲通 (No.8-1)」という路線の、起点側の区間①になります。この区間は、幅員を縮小変更する方針となりました。

都市計画道路としての道路機能を担っており、必要性が高いですが、現道が無い区間を通ることによる、既存の地域コミュニティの分断や、擁壁の設置が必要になるため、事業の実現性には課題があり、【幅員の縮小】の都市計画変更をして『一定程度』課題の解決ができることから、変更の方針となりました。

計画幅員が18mとなっておりますが、現況の幅員は14mです。計画幅員を、この現況と同じ14mに変更するというのが、今回の変更案になります。

この変更がされれば、区間①の破線の現道がない区間のみ、都市計画法第53条の建築規制が残ってしまう形となりますが、赤実線の部分で、今まで現道幅の外側にかけていた都市計画法53条の建築規制は解除されます。

#### 資料No.2-1|PP32

次に32ページになります。

同じ路線(No.8-2)の終点側、海側の区間②になります。この区間は、幅員を縮小変更する方針となりました。

こちらも区間①と同様に、【幅員の縮小】の都市計画変更をして課題の解決ができることから、変更の方針となりましたので、この変更がされれば、今まで現道幅の外側にかけていた、都市計画法53条の建築規制は解除されます。

#### 資料No.2-1|PP34

次に34ページになります。

「高島中央線(No.15)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。

高島小学校付近の一部区間が、バス路線となっておりますが、その区間は、現況幅員が11.6mと、ある程度の幅があります。交通量は非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の、幹線街路としての必要性が低いという評価がされました。そのため、廃止の方針となりました。

#### 資料No.2-1|PP36

次に36ページになります。

「オタモイ線(No.24-1)」という路線の、終点側の区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

計画を廃止した場合でも、この区間は、行き止まり区間となっているので、道路ネットワークの連続性が形成されておらず、問題はありません。

### ③ 市内中心・桜・新光地区

#### 資料No.2-1|PP38

次に38ページになります。

「③市内中心部から桜・新光地区」について説明させていただきます、

9 路線 21 区間について、ご説明いたします。

#### 資料No.2-1 | P P 3 9

次に 39 ページになります。

まず、「花園学校通 (No.1-1)」のという路線の起点側、国道 5 号線より海側の区間①になります。この区間は、廃止の方針となりました。

通称、花園グリーンロードと呼ばれる路線ですが、右側にあるフローを見ていきますと、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いという評価となりました。そのため、36mの計画幅員は廃止の方針となりました。

計画を廃止した場合でも、計画幅員 36mに近い、35.6mの道路が既にあるので、道路ネットワークの連続性は確保されており、また、地域にどれだけの距離の道路があるのか示した道路密度という数値も、問題ありませんでした。

#### 資料No.2-1 | P P 4 1

次に 41 ページになります。

「同じ路線 (No.1-2)」の学校がある終点側の区間②になります。この区間は、幅員を縮小変更する方針となりました。

中央施設帯の地下歩道があることなど、事業を実現するには課題がありますが、計画の幅員および車線数の都市計画変更をすることで、実現性の課題の解決ができることから、存続の変更となりました。

こちらの区間の計画は、4 車線で幅員が 36mとなっておりますが、現況の幅員は 35.6mです。計画を、将来交通量の推計により検討し、2 車線で、32mに変更するというものが、今回の変更案になります。

この変更がされれば、今まで現道幅の外側に、都市計画道路の区域内としてかけられていた、都市計画法 53 条の建築規制は解除されます。

#### 資料No.2-1 | P P 4 3

次に 43 ページになります。

「公園通 (No.4-1)」の起点側 (水天宮側) の区間①になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらの区間は、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

計画を廃止した場合でも、狭いながらも道路が既にあるので、道路ネットワークの連続性は確保されており、また、地域にどれだけの距離の道路があるのか示した道路密度という数値も、問題ありませんでした。

#### 資料No.2-1 | P P 4 5

次に 45 ページになります。

同じ路線 (No.4-2) の大通北線、花銀通りの一方通行の出口から、小樽中央線、国道 5

号までの区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらの区間は、4車線で幅員22mとする計画となっておりますが、現在の道路幅員14.5mで、道路機能に対応できていること、そして、この区間が接続している大通北線が廃止になっていることから、都市計画道路ネットワークとして存続する必要性が無くなっているため、廃止の方針となりました。

#### 資料No.2-1 | P P 4 7

次に47ページになります。

同じ路線(No.4-3)の小樽中央線、国道5号から、山側、小樽公園側の区間③になります。この区間は、幅員を縮小変更する方針となりました。

沿道には、市指定の歴史的建造物が3棟あり、事業の実現性には課題がありますが、幅員および車線数の都市計画変更することで課題の解決、歴史的建造物の保全ができることから、存続の変更となりました。

こちらの区間の計画は、4車線で幅員が22mとなっておりますが、現況の幅員は14.5mです。計画を、将来交通量の推計により検討し、この現況と同じ2車線で14.5mに変更するというのが、今回の変更案になります。

この変更がされれば、今まで現道幅の外側に、都市計画道路の区域内としてかけられていた、都市計画法53条の建築規制は解除されます。

#### 資料No.2-1 | P P 4 9

次に49ページになります。

「本通線(No.12-1)」の起点側の区間①になります。この区間は、幅員を縮小変更する方針となりました。

市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題がありますが、計画幅員18mを縮小する都市計画変更で、課題の解決ができることから、変更となりました。

計画幅員が18mとなっておりますが、現況の幅員は16.36mです。計画幅員を、この現況とほぼ同じ16mに変更するというのが、今回の変更案になります。

この変更がされれば、今まで現道幅の外側にかけられていた、都市計画法53条の建築規制は解除されます。

#### 資料No.2-1 | P P 5 1

次に51ページになります。

同じ路線(No.12-2)の花穂中央線(寿司屋通り)から入船線のメルヘン交差点までの区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

通称、堺町本通やメルヘン通りと呼ばれる区間ですが、市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題があります。都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかし、約110m東側に代替路線となる臨港線があり、交通機能を担っていることから、この区間は廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP53**

次に 53 ページになります。

同じ路線 (No.12-3) の入船線のメルヘン交差点から、住吉線までの区間③になります。この区間は、廃止の方針となりました。

三本木坂とも呼ばれるこの区間も、市指定の歴史的建造物や有形文化財があり事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

前の区間と同様に、臨港線が代替路線となるため、この区間は廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP55**

次に 55 ページになります。

同じ路線 (No.12-4) の住吉線から若松線までの区間④になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらも、前の区間と同様に、約 110m 東側に代替路線となる臨港線があることから、本通線区間④は廃止となりました。

**資料No.2-1|PP57**

次に 57 ページになります。

同じ路線 (No.12-5) の若松線にある住吉郵便局から、終点である新富線のケーズデンキさんがある通りまでの区間⑤になります。この区間は、廃止の方針となりました。

都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP59**

次に 59 ページになります。

「大通北線 (No.13-1)」という路線の区間①になります。この区間は、廃止の方針となりました。

この路線は錦町付近から、新富町付近までを結ぶ路線として決定されております。

路線の長さが長いので、区間わけをして検証を行い、旧手宮市場があったノジマ通りから八間坂を經由し、通称：荒巻山を貫通するトンネルの計画で、いなきたコミュニティセンターまで、つなぐ区間を区間①としておりますが、付近に平行して、都市計画道路である祝津山手線があるなど、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、計画の廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP61**

次に 61 ページになります。

同じ路線 (No.13-2) の緑山手線 (浅草線) から公園通までの区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは現状サンモール一番街のアーケードから一方通行の花銀通りの出口までの区

間となっています。計画幅員 18mの対面通行 2 車線計画となっておりますが、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかし、約 180m西側に代替路線となる小樽中央線、国道 5 号線があることから、この区間は廃止の方針となりました。

#### 資料No.2-1|PP 63

次に 63 ページになります。

同じ路線 (No.13-3) の公園通から若松線までの区間③になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらの区間も前の区間と同様に事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかし、約 210m西側に代替路線となる小樽中央線 (国道 5 号) があることから、この区間も計画の廃止の方針となりました。

#### 資料No.2-1|PP 65

次に 65 ページになります。

同じ路線の (No.13-4) の若松線から終点までの区間④になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは、南樽市場さんを経由し、潮見台小学校通線をまたぎ、橋を架けて小樽中央線 (国道 5 号) まで接続させる計画道路となっておりますが、都市計画道路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

#### 資料No.2-1|PP 67

次に 67 ページになります。

「花穂中央線 (No.18-1)」という路線の起点側の区間①になります。この区間は、廃止の方針となりました。

ここは通称、寿司屋通りなどと呼ばれる区間になっておりますが、河川の暗渠化工事が必要なことから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかし、約 180m北側に代替路線となる緑山手線 (浅草線、日銀通り) があることから、この区間は廃止となりました。

#### 資料No.2-1|PP 69

次に 69 ページになります。

同じ路線 (No.18-2) の終点側の区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは旧商業高校、いまの教育委員会から小樽商科大学の正門までの区間となっておりますが、交通量が非常に少なく道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP71**

次に71ページになります。

「最上町線 (No.20)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。交通量が非常に少なく道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP73**

次に73ページになります。

「新富線 (No.22)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。こちらは現況の幅員約9mを、計画幅員16mまで広げる都市計画道路ですが、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。計画を廃止した場合でも、狭いながらも道路が既にあるので、道路ネットワークの連続性は確保されており、また、地域にどれだけの距離の道路があるのか示した道路密度という数値も、問題ありませんでした。

**資料No.2-1|PP75**

次に75ページになります。

「東小樽線 (No.29-1)」という路線の起点側の区間①になります。この区間は、廃止の方針となりました。

小樽築港駅前から小樽水産高校、平磯公園などを経由し、桜ロータリーまで接続する計画幅員16m区間となっております。

道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP77**

次に77ページになります。

同じ路線 (No.29-2) の終点側の区間②になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは望洋・桜方面から朝里川をまたぐ、大きな橋をかけて新光方面までつなぐ、計画幅員13mの道路となっております。現地に道路はありません。新たに道路をつくる計画の路線になります。

こちらの区間も隣接している道路、桜台線があり道路機能面での役割が低下しており、都市計画道の幹線街路としての必要性が低いため、計画の廃止の方針となりました。

**資料No.2-1|PP79**

次に79ページになります。

「東通線 (No.30)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低い

ため、廃止の方針となりました。

#### ④ 銭函地区

##### 資料No.2-1|PP 81

次に 81 ページになります。

「④銭函地区」について説明させていただきます、  
3 路線 3 区間について、ご説明いたします。

##### 資料No.2-1|PP 82

次に 82 ページになります。

まず、「銭函運河線 (No.7)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらは銭函駅付近から、職能大の前面道路につながる路線で、現況の道路幅は約 10 m や約 4m となっていますが、道路幅を 20m まで広げる計画の都市計画道路となっております。

こちらの路線は、平行して、銭函海岸線があるなど、道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止の方針となりました。

##### 資料No.2-1|PP 84

次に 84 ページになります。

「十万坪線 (No.27)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。  
桂岡町のセブンイレブンさんや、ラルズさんがある交差点から、山側に上っていき、水道施設へ行く、奥に行く区間になります。

交通量が非常に少なく、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止となりました。

##### 資料No.2-1|PP 86

次に 86 ページになります。

「新宮横通 (No.32)」という路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。  
こちらは銭函駅付近から、小樽中央線、国道 5 号までを、橋をつくり直線で結ぶ路線となっております。現況は、道路がありません。

道路機能面での役割が低下しており、都市計画道路の幹線街路としての必要性が低いため、廃止となりました。

以上が、個別路線における変更案となります。

##### 資料No.2-1|PP 88

次に 88 ページになります。

ここまでが、見直し方針に基づいた道路の変更や廃止について、各個別の路線・区間ごとにお話ししましたが、これら路線の変更に伴って、他にも合わせて変更しなければ

ならない路線があります。

今回変更、廃止を予定している道路との交差部には、隅切がありますが、この隅切も併せて変更する必要があります。

こちらの図面にピンクの丸で示している。アルファベットのAという部分を例に御説明します。

水色で示しております本通線について、先ほど、計画幅員を18mから16mに変更する旨を説明させていただきましたが、本通線と交差している中央通の部分を例に御説明します。

## 資料No.2-1 | PP 89

次に89ページになります。

こちらの図面が、交差部の詳細になります。隅切部分は、本通線と中央通の、どちらの区域に属するのか。交差部の隅切は、上位路線の区域に属することになります。中央通と本通線では、幅員の広い中央通が上位路線となり、隅切は、中央通の区域となります。

今回、本通線の幅員を縮小変更することに合せて、中央通の区域である10mの隅切位置を、内側に縮小する区域の変更が必要になります。

上の図面は、概略を示した図面になります。

交差部分について3つ標記していますが、一番左の図面は、現状の道路状況を道路法上の観点で示しています。中央通も本通線も、道路法上は、市道になっており、現地の状況は36mの中央通と、16mの本通線が交差して、10mの隅切があります。

そして、真ん中の図面は、変更前の計画の図面になります。36mの中央通と、計画幅員18mの本通線が交差しており、中央通は計画どおり、36mで整備済み、本通線は、計画幅員18mであります。現地の状況は、16mとなっており、未整備である状態です。隅切は10mで整備済みです。

図面の右側が、今回の変更案になります。未整備である本通線の計画幅員を黄色線で示しています変更前の18mから、赤線で示しています16mに変更をします。この変更に合わせて中央通の隅切位置を赤線で示している内側に変更します。隅切は18mの本通線に合わせて整備済みであります。計画上、隅切位置を変えるだけで、現地の隅切の状況を変えるわけではなく、現況は何も変わりません。

また、この隅切の変更の他にも、交差する道路の数というのが、都市計画の内容に明記されていますので、都市計画道路を廃止する場合、その廃止する道路と交差している都市計画道路については、交差する道路の数が、廃止することにより減る事になりますので、今回併せて、平面交差箇所数について減らす変更をする必要があります。

平面交差箇所数が、なくなるということは、必然的に隅切もなくなることになり、53条の制限も解除されます。

このように、見直し方針に基づき変更や廃止する路線の他にも、今回変更する必要があります。

そういった路線も含めた変更する一覧表を、皆様にお配りしています。資料No.2-4の1ページから3ページになります。北海道決定する路線と、市決定する路線に分けた表と

しております。最初のページの一番上に臨港線がありますが、見直し方針に基づいた変更や、廃止することに伴い、変更する必要があります。

表の右側に変更内容の記載がありますが、臨港線については、隅切の変更と、交差する道路の数を一つ減らす変更を行います。

結果的には、北海道決定が8路線、市決定が23路線について変更する案となりました。

資料No.2-4の4ページ以降は、幅員を縮小変更する4路線の幅員構成がどのようになっているかを示した、定規図という図面になりますので、参考に見ていただければと思います。

#### 資料No.2-1 | PP 90

次に90ページになります。

今回変更を予定している、道路の変更や廃止についての変更案について、お話ししましたが、こちらが一番した、赤文字で示しておりますとおり、都市計画変更の手続きを進めるに当たり、本日の審議会の協議事項とさせて頂きました。

#### 資料No.2-1 | PP 91

次に91ページになります。

そして最後に、変更の手続き、スケジュールについて、御説明します。

都市計画を決める決定権者は、道路の種類によって、北海道が定めるものと、市が定めるものに分かれます。

国道、道道の変更は、北海道が都市計画を定め、小樽市道は、小樽市が定めることになります。

#### 資料No.2-1 | PP 92

次に92ページになります。

こちらは、北海道が定める、都市計画の場合のスケジュールになります。

右上の赤く囲っているところが、本日の審議会の部分となります。

左上の赤枠にある住民説明会ですが、計画の変更や、計画を廃止する区域の方、約2000名に、個別に開催案内を送付させていただき、昨年12月に、地域ごとに4日間に分けて開催しました。

説明会の概要については、資料No.2-5をお配りしております。説明会の中では、今回、変更や廃止されることによって、今までかけられていた建築規制がなくなるという事を確認するような質問が多く、次に、都市計画とは関係しない、道路の維持や管理についての御質問がありました。

都市計画の変更案に対する御意見は、無かったことから、変更案については、了承していただいているものと考えております。

余談ではありますが、本日、皆様にお配りしているペーパークラフトは、住民説明会の際に配布したもので、住民の皆さんにも都市計画、まちづくりに少しでも関心を持っていただきたいという事で、説明会でお配りしたものであります。

今後は、北海道の都市計画審議会での審議や、案の公告及び縦覧などを経て手続きが終了します。

## 資料No.2-1|PP93

次に93ページになります。

小樽市が定める、都市計画の場合のスケジュールになります。

北海道の都市計画審議会での審議は必要なくなりますが、今回の、北海道決定、小樽市決定の手続きは同時に行っていく、最終的に幅員の縮小変更や、計画の廃止などの都市計画が決定されるのは、順調に進めば令和6年の10月の予定であります。

以上で、「小樽都市計画 道路の変更」についての説明を終わらせて頂きます。

## 【 質 疑 】

### 《会長》

はい、説明方大変御苦勞様でございました。ありがとうございました。

今回見直すということで、廃止、存続するけれども変更ということについて、それから、今回の見直し方針以外にも、特に交差部等々で例を挙げて御説明いただきましたけれども、一部変更と、かなり微妙な変更というところもありますけれども、そういうものも含めた変更もなされますという御説明がありました。

そして、92ページ、93ページ、特に市決定については、本日、協議を行っていただいた後、北海道の方に事前協議を行い、その回答を待って、案の公告縦覧、そして一般の方からの意見書の提出をしていただいて、その後、本審議会において、8月予定というように書いてありますけれども、諮問をいただき、それについて議論をするというような流れでございまして、一番目の左とは違い、協議から諮問まで約半年ぐらいかけて行うということでございます。

どの点でも結構でございますので、御質問頂戴できればと思います。いかがでしょうか。

### 《B委員》

ただいま説明いただきました、資料の36ページのオタモイ線に関連してなんですけれども、ここは今、オタモイ海岸が観光地として整備できないかということで、調査されている経緯がありますけれども、この資料では、現況幅員が6.7mということで、仮に、オタモイ海岸が観光地として整備されるとなったときには非常に幅員として狭いんじゃないかなというような感じはしますけれども、今回廃止になった場合、今言ったとおり、オタモイ海岸が整備されることによって幅員を拡幅しないとならないといった場合に、そういうことも可能なのか。

またその際、どういった手続きが必要になってくるのか、その辺についてはどうでしょうか。

## 《会長》

はい、お願いします。

## 《事務局》

はい、お答えをさせていただきます。

まず位置的な部分をちょっとおさらいさせていただきますが、36 ページでございますけれども、図面の赤い部分の本線、オタモイ線ということで、図面の下から突き当たりの矢印まであるんですけども、その間に青い丸で矢印ついている箇所があるのですが、この曲がり角から現道のオタモイ海岸に行く道の交差点がここでございます。

オタモイ海岸の曲がり角よりも、もうちょっと先を行きまして、幸町に右側に曲がるバス路線までは廃止にならず、バス路線より先の部分が廃止の対象ということになってございます。

オタモイ海岸のこれからの整備といういろいろなお話がございますけれども、その際は、廃止になっていない区間の部分の中で、これまでもなかなか進まなかった部分がございますけれども、事業を実現していけるように、今までどおりできるものはできるということとして、難しいものは難しいというような、そんな範疇にあるかなというようなことでございます。

## 《B委員》

この写真に載っている幸町に抜ける道路から先の話ということですね。長橋大通から市営住宅までのちょうど青い写真が写っているところまでは、見直し区間にはならないということで良いですかね。

## 《事務局》

はい、おっしゃるとおりです。

## 《会長》

ほか、いかがですか。

## 《C委員》

今、B委員の方からお話ありましたが、私もこれからの事業と関わる部分で齟齬が生まれなかなと思ったのが23ページの蘭島の駅前ですね。

この議論はまだ続くと思いますが、去年、道からの話があってバスの実証実験をした際に、蘭島発というようなバスの運行が行われました。

小樽余市間のバス停間どのように進んでいくのかちょっと見えない部分もありますけれども、その実証実験のバス路線を一日数往復仮に走らせるとすれば、蘭島がどこをスタートになるのか、仮に始発となれば、ある一定期間、一定の時間そのバス停にバスが停まるとなると、5号線のバス停の部分の引込みがなかったと思いますので、多少なりとも通行の車に負担をかける部分があったりとか、長い路線になりますので、運転手さんが休

憩をされたり、トイレなどということにもなればですね、蘭島駅のトイレを使うということもあるかと思います。

あとはその取り回しというかUターンをどこでするのかということになれば、なかなか蘭島の駅前でのUターンというのはできないとは思いますが、そういう役割を果たすという意味において、現状は全然この幅で良いと思うんですが、そういうバスの運行とかを見越したときに、現状のままで良いですよという形で良いのかどうなのかちょっと疑問に思うところでありますが、そのあたりの見解はいかがでしょうか。

#### 《会長》

はい、お願いします。

#### 《事務局》

はい、今、お話ありましたように、この都市計画道路の観点でいきますと、18mという部分につきましては、現状の幅でということになっていきますので、これにつきましては御理解いただいているかなと思います。

ただ、御心配なさっているように、今後のバス展開によりますバスの始発であるがためのスペースなどにつきましては、今後になりますけれども、必要な箇所としてこの駅前付近が適当な場所だということになるのであれば、そのときに、整備が必要であれば整備する方法を考えていくというような形になりますので、関連としては、廃止になったからといってそちらに影響があるということではないということ認識していただきますので、御理解いただければと思います。

#### 《C委員》

はい、わかりました。

#### 《会長》

はい、ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

今後のこの審議会としての進め方について先ほど説明しましたけど、約半年後、8月ぐらいまでは、この案件については特段、議論とする場面はないということですよ。

#### 《事務局》

はい、そうです。

#### 《会長》

その間、箇所数が多いので、この審議会の後から何かいろいろお気づきだったり、御疑問があったりするということも出てくる可能性があると思いますので、その際は事務局の方に電話なり、メール等々で御寄せいただくと、またそれについて御回答いただくといいことでいいですか。

## 《事務局》

はい、結構でございます。

## 《会長》

とはいえ、今日せっかくですので、もし何か質問があればどうぞ。

## 《D委員》

資料を見させていただいた中で、やはり4種1級の路線は道決定が8本もあるということで、非常に大変なスケジュールの中でやらなければいけないなと思います。

ちょっと私の経験からいきますと、この花園学校通ありますよね、市決定なのですが、4種道路というのは基本的に16mが最低かなというイメージでしたけれど、例えば36mの花園学校通だとかありますよね、これは良いのですが、公園通ですね、ここで桜とか見させてもらって綺麗だなと思って、あそこの広い通りを歩いたりするのですが、例えばこの22mが14.5m、これ、市決定の場合16m以下のある程度現道に合わせた幅員決定というのは可能なのでしょうか。

それをちょっとお聞きしたかったです。

## 《会長》

はい、お願いします。

## 《事務局》

はい、基本的に構造令に、記載してございます幅員の構成につきましては、資料No.2-4のですね、例えば14mでいきますと6ページ目に場所は違いますが手宮仲通がございません。

1枚前の5ページ目に14.5mということで公園通がございます。

今、車道につきましては、4種3級という位置付けの中で、車道は3m3mで停車帯1.5m、それで0.75mちょっと半端な部分ですけども、施設帯ということの0.5m以上ある0.75mと。

これは現地の植樹といいますか、木の部分がございまして、それが0.5mだとちょっと切らなきゃならないとかそういう部分もございますので、それで0.75m、そして、歩道も最低限ですが2mということで、幅員はハマるという話の中で、一応道庁さんの方からも14mやむを得ずということでお話しいただいているので、なんとかこの幅員で進めていきたいと思ってございます。

## 《D委員》

現況に合わせて、施設帯だとか植樹帯だとかその部分については、ある程度臨機応変に現道に合わせて、一般的な歩道は最低限3.5mですけど、それをここまで縮小するというので、北海道の方もガイドラインでいろいろその辺は緩和されてきたということで

すね。

《事務局》

はい。

《D委員》

わかりました。ありがとうございます。

《会長》

はい、ありがとうございました。ほか、いかがでございましょうか。

はい、それでは現時点では、本日の時点では、以上とさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

繰り返しになりますが、また後日何か質問等ございましたら事務局の方に御寄せいただければというふうに思います。

それでは次の議題にまいりたいと思います。続いて、協議事項、「小樽都市計画 ごみ焼却場の変更」ということとさせていただきます。資料3について御説明をお願いします。

**議案3 小樽都市計画 ごみ焼却場の変更（小樽市決定）**

**資料No.3-1 P P 0**

それでは、協議事項 議案3「小樽都市計画ごみ焼却場の変更」について説明させていただきます。

スクリーンが見えにくい場合は、資料No.3-1を配布しておりますので、併せて御覧ください。

**資料No.3-1 P P 1**

資料No.3-1の1ページになります。

今回、変更の対象となる、ごみ焼却場の名称は「第1号 小樽市天神ごみ焼却場」になります。

このごみ焼却場については、北海道新幹線の新小樽（仮称）駅及び周辺整備による、跡地利用が明確になるとともに、焼却場の除却が確定したことから、都市計画を廃止するのが今回の変更案であります。

**資料No.3-1 P P 2**

次に2ページになります。

先程の議案1では、都市施設である道路の変更についてご協議いただきましたが、本議案でご説明するごみ焼却場につきましても、都市施設に分類されており、都市施設については、北海道が定める「都市計画区域の整備、開発、及び保全の方針」通称、「区域

マス」と言われているものと、市町村が定める都市計画に関する基本方針であります通称、「都市マス」と言われている「都市計画マスタープラン」などのマスタープランに即して、必要な事項を定めることとなっております。

なお、ここからは、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は「区域マス」と、「小樽市都市計画マスタープラン」は「都市マス」と呼ばせていただきます。

#### 資料No.3-1 | P P 3

次に3ページになります。

こちらは、今回変更するごみ焼却場の箇所図であります。

昨年、都市計画決定をした、北海道新幹線新小樽（仮称）駅の駅前広場の近くである、天神2丁目に位置しております。

#### 資料No.3-1 | P P 4

次に4ページになります。

ごみ焼却場の都市計画決定の経緯になります。

本市における一般廃棄物のごみ焼却場は、昭和39年に天神2丁目において「第1号小樽市天神ごみ焼却場」を都市計画決定し着工、昭和41年から稼働が開始されました。それまでは、明治末期に建設された焼却場が、大正11年に大改修を行ったものの、使用不可能となり、埋め立て処理をしていたところです。

稼働後の天神ごみ焼却場は、増え続けるごみの量とごみ質の変化、加えて施設の老朽化により、ごみ全量の焼却処理が困難になっていきました。

そこで、平成3年に塩谷4丁目において「第2号小樽市廃棄物焼却場」を追加で都市計画決定したところでありますが、市民の建設反対陳情により着工できないまま、建設を断念したところであります。

その後、平成13年3月に、天神ゴミ焼却場は、ダイオキシン類の第3次規制への対処ができなかったことから、廃棄物及び清掃に関する法律に基づく、ごみ処理場としての用途を廃止し、一切の焼却を停止したところであります。

焼却停止以降の一般廃棄物の処理は、平成12年に桃内2丁目です新たに供用開始されていた埋立処分場において、全量を埋め立て処分することとしたところであります。

埋立処分場については、都市計画決定が不要でありましたが、埋め立て量の縮減等をめざし、焼却施設等を併設したゴミ処理施設としての整備に向け、「北しりべし廃棄物処理広域連合ごみ処理施設」として、平成16年2月に都市計画決定を行い、平成19年から焼却施設の供用が開始され、現在に至っております。

なお、平成3年に塩谷4丁目において決定した「第2号小樽市廃棄物焼却場」については、平成16年に廃止の都市計画変更を行っております。

天神ごみ焼却場については、平成19年の「広域連合ごみ処理施設」の稼働により、焼却施設としての再計画の可能性はなくなり、他の公共施設立地の立地など、土地利用の転換を模索していたところであります。

一方で、天神2丁目は、北海道新幹線のルートとなっていたところですが、平成29年

に策定した「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画」における土地利用で、この場所に駐車場を整備することを位置付け、さらには、今年度、ごみ焼却場の解体に関する予算措置をし、解体工事にも着手したことから、施設の廃止が確定したため、今回、都市計画も廃止するものであります。

#### 資料No.3-1| P P 5

次に5ページになります。

こちらが、市内にある、ごみ焼却場、ごみ処理場の位置図になります。星印1で赤枠で囲っている所が、今回、廃止する小樽市天神ごみ焼却場になります。同じごみ焼却場で、青色の星印2は、平成16年に廃止された焼却場になります。

#### 資料No.3-1| P P 6

次に6ページになります。

都市計画に関する上位計画との整合についてご説明いたします。

先ほども説明しましたが、都市施設の分類に入っている、都市計画道路やごみ焼却場など、個別の都市計画は、都市計画法に基づき北海道が定める「区域マス」や本市が定める「都市マス」などの上位計画に即したものでなければなりません。

こうした上位計画における位置付けと、今回変更する都市計画との整合であります、

#### 資料No.3-1| P P 7

次に7ページになります。

まず初めに、「区域マス」ですが、都市施設に関する主要な都市計画の決定の方針において、「経済活動や地域間交流などの促進のため、国道等の幹線道路や北海道横断自動車道、北海道新幹線等による広域交通ネットワークの確立に努める。」こととしているほか、

「小樽市天神ごみ焼却場等については、それぞれの施設の整備等に関する計画を踏まえて適正な維持管理又は建替整備等を行い、必要に応じて都市計画変更を行う。」こととしております。

今回の変更は、北海道新幹線の新小樽(仮称)駅及び周辺地区整備に伴う、交通ネットワークの確立を目的としており、区域マスの都市施設に関する方針と整合しています。

#### 資料No.3-1| P P 8

次に8ページになります。

「都市マス」ですが、交通の方針において、「後志圏や道央圏の陸上・海上の交通結節点として、経済活動や地域間交流などの促進のため、国道などの幹線道路や北海道横断自動車道、北海道新幹線のほか、フェリーや貨物船による広域交通ネットワークの確立を促進する。」こととしているほか、

生活環境の方針において、「ごみ焼却場などは、公共施設等総合管理計画が示す方針に基づき、利用実態に基づいた施設管理を行う。」こととしております。

今回の変更は、北海道新幹線の新小樽(仮称)駅及び周辺地区整備に伴う、交通ネット

ワークの確立を目的としており、都市マスの交通の方針と整合しています。

#### 資料No.3-1|PP 9

次に9ページになります。

こちらが、付近の航空写真ですが、赤く塗りつぶしている所が天神ごみ焼却場の区域であり、今回の変更は、このごみ焼却場の廃止、区域をなくすという都市計画変更になります。

黄色い矢印で示している方向で、現地の写真を撮ったものが、

#### 資料No.3-1|PP 10

次に10ページになります。

こちらになります。昨年都市計画決定した新駅前広場の区域から、勝納川を挟んで東側にごみ焼却場の区域があります。

付近の土地利用の状況としては、ごみ焼却場の周囲には事業系の建物が点在しており、勝納川に沿って、山と山に囲まれた自然豊かな地域となっております。

#### 資料No.3-1|PP 11

次に11ページになります。

こちらは、今回変更するごみ焼却場の現況図になります。今回、都市計画変更をする範囲は、赤線で囲んでいる区域になります。面積は約1.4haあり、区域の北側には、今年度から解体を進めているごみ焼却場の建物、区域の南側には、小樽浄化センターさんの建物があります。

#### 資料No.3-1|PP 12

次に12ページになります。

次に、新小樽（仮称）駅前広場や、その周辺の整備のレイアウト図になります。今回、都市計画変更をするごみ焼却場の区域は、中長期駐車場を整備して、観光バスや一般車両が駐車できるように計画しています。また、ごみ焼却場から勝納川を挟んで向かい側、駅前広場内にある既存の道路が廃道になりますので、画面の上の方、北側に新たな道路や橋を造り、道路が振替えられることになります。

#### 資料No.3-1|PP 13

次に13ページになります。

こちらが、新小樽（仮称）駅や、その周辺の整備についての、参考のイメージ図になります。

皆様に配布させていただいている資料No.3-2は、都市計画の手続きに使う様式や図面になりますので、後ほど見て頂ければと思います。

#### 資料No.3-1|PP 14

次に 14 ページになります。

次に、都市計画変更の手続きの説明になります。都市計画の決定権者の区分は、北海道が決定するものと、小樽市が決定するものがありますが、ごみ焼却場は、表のとおり小樽市決定となります。

#### 資料No.3-1 | P P 1 5

次に 15 ページになります。

最後に、今後の都市計画変更のスケジュールについてご説明いたします。

赤く囲っているところが、本日の審議会の部分となります。

今後は、北海道との事前協議や案の公告及び縦覧などを経て、5月開催予定の小樽市都市計画審議会に変更案を諮問させていただき、答申が得られましたら、北海道と知事協議を行い、5月に都市計画の変更告示がなされる予定となっており、ごみ焼却場の区域の廃止が決定されることとなります。

説明は以上であります。

### 【 質 疑 】

#### 《会長》

はい、ありがとうございました。平成13年に休止となっていました、ごみ焼却場について、新幹線計画が明確になったこの時点で、都市計画の変更案、廃止ですね、廃止を行うという御提案でございます。御質問いかがでしょうか。

#### 《C委員》

会長の方からお話ございましたけれども、この天神の焼却の停止が平成13年で、今廃止をすると、25年ぐらい間が空いていて、その間に桃内の方の焼却施設が稼働している中で、もちろんこの事業計画の変更については何ら反対する部分は何もないのですが、25年間この状態であった理由、また、聞くところによると、今いろいろなイメージ図で示していただいた新小樽駅の高架橋の工事も焼却炉の関係で工事が遅れているというような話を聞いておりますが、この廃止に至るまで、なぜこのような時間がかかったのかという事業計画の変更とは関係ないことで、ちょっとわかれば教えていただきたいなというように思います。

#### 《会長》

はい、お願いします。

#### 《事務局》

はい、まさにおっしゃるとおりちょっと時間はかかっているのですが、基本的には16年に新しく焼却炉ができたという部分もタイミングだったのかもわかりませんが、廃止

するに当たって、跡地利用の明確化というのが一つあったというような、これ後々は新幹線絡みになるのですが、もう一点、現実な話として、取り壊さなければならない部分のその事業をどのような形で進めるのかという議論は、内々で実際にあったところがございます。

御存知のとおり、今予算化してやっておりますけれども、何億では足りない額の金額で、今解体の方を進めるような形になっています。これに踏み込むまでも、庁内においてもいろいろな検討の中で、この時点までいくのに時間がかかったというような事情がある中で、新幹線の工事に遅れないぎりぎりというところで取壊しにかかったつもりなのですが、今委員おっしゃった新幹線の鉄路が、これの取壊しによって遅れているかどうかは定かではございませんけれども、確かにその工事が錯綜しているという部分は影響あるかもわかりませんが、このタイミングで最低限、都市計画を廃止して、なんとか影響少ない中で各種事業が進むのではないかなというような状況だと思っております。

#### 《会長》

よろしいですか。だいたいそういうことだと思うんですけど、一応次回の5月ですか、諮問のときまでに、もし今御説明いただいた以上の何か御事情等、あるいは検討の何か記録が残っているのであれば少し御紹介いただければというように思います。よろしくをお願いします。

ほか、いかがですか。よろしいでしょうか。もしよろしければ本日の予定しております議題は終了ということでございますが、よろしいですか。

はい、それではその他というのがございますが、事務局から何かございますか。

#### 《事務局》

事務局からはございません。

#### 《会長》

はい、それでは以上をもちまして、本日の審議は終了とさせていただきます。それではまた事務局にお返ししたいと思います。お願いします。

### 4 閉会

#### 《事務局》

ありがとうございます。本日は、長時間にわたりまして、御審議をいただきまして、ありがとうございます。

今日の都市計画審議会を持ちまして、令和5年度に予定をしておりました会議は全て終了ということでございます。

このことから、現在の審議会委員の皆さまの任期期間中における最後の会議となりましたので、次長の山岸より御礼の御挨拶を申し上げます。

## 《事務局》

建設部次長の山岸でございます。

部長の松浦が所用で欠席のため、私の方から一言御挨拶させていただきたいと思いません。

本日は、委員の皆様、御多忙の中、本審議会に御出席と御審議を賜り、誠にありがとうございました。先ほど、御案内にありましたとおり、本日の審議会が、皆様の任期における最後の審議会となります。

この任期中には、提案制度を活用した築港地区の地区計画の変更や、立地適正化計画の基本骨子案、また、新幹線新駅の駅前広場に関連した都市計画道路の変更など、本市にとって大変重要な案件につきまして、様々な観点から、活発な御議論をいただきまして、この場をお借りいたしまして、心より感謝を申し上げる次第であります。今後のまちづくりは、全国的に人口減少下に適応したまちづくりが求められてきます。そういった意味で将来を見据えた、都市計画のあり方は、大変重要な局面に入ってきたものと感じているところであります。委員の皆様方の中には、今期で委員の職を離れられる方もおられるかと思いますが、今後とも本市のまちづくりに関しまして、御指導御助言をいただきましたら幸いと存じます。

最後になりますが、皆様方の御活躍と御健勝を御祈念いたしまして、簡単ではございますが、御礼の挨拶に代えさせていただきたいと思いません。皆様どうもありがとうございました。

## 《事務局》

それでは、最後になりますけれども、事務的な部分でございますけれども、令和6年度及び7年度における委員の皆様の委嘱につきましては、現在推薦をいただいております各団体へ、後日、改めて委員の推薦依頼をさせていただきたいと思いませんので、その節はどうぞよろしく願いをいたします。

また、併せて、市民の皆様からの委員公募も行っておりますので、よろしくどうぞ願いをいたしたいと思いません。

以上をもちまして、第198回小樽市都市計画審議会を閉会させていただきます。

本日は大変ありがとうございました。