

説明用資料

3 議題

(2) 協議事項

【議案 2】

小樽都市計画 道路の変更

《北海道決定》《小樽市決定》

【議案 3】

小樽都市計画 ごみ焼却場の変更

《小樽市決定》

1 都市計画道路とは

1－1 都市計画道路の目的

- ・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、主に5つの機能に配慮しながら、市全域のバランスなどを考慮して「道路となる計画の位置・幅員」等を定めています。

1 都市計画道路とは

- 都市計画道路がもつ主な機能は大きく分けて **5つ**

「交通機能」

- ・都市における円滑な**移動を確保するための機能**

「都市環境機能」

- ・**景観**、日照等の都市環境保全のための機能

「都市防災機能」

- ・**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

「市街地形成機能」

- ・都市の骨格や**街区を形成する機能**

「収容空間機能」

- ・上下水道などの供給処理施設等の空間

1 都市計画道路とは

1 - 2 計画道路を都市計画決定する意義・目的

- ・計画段階において必要な道路施設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。**
(都市計画法第53条・・・次頁で内容の説明あり)
- ・都市計画決定の**手続を行うことにより**、計画の必要性と計画内容が明示され、施設整備に向けた**市民との合意が形成されます。**

以上のことから、**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。

1 都市計画道路とは

◆都市計画法第53条の建築制限とは

- ・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

- (1) **2階建て以下**で地下を有しないこと
- (2) 構造が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること

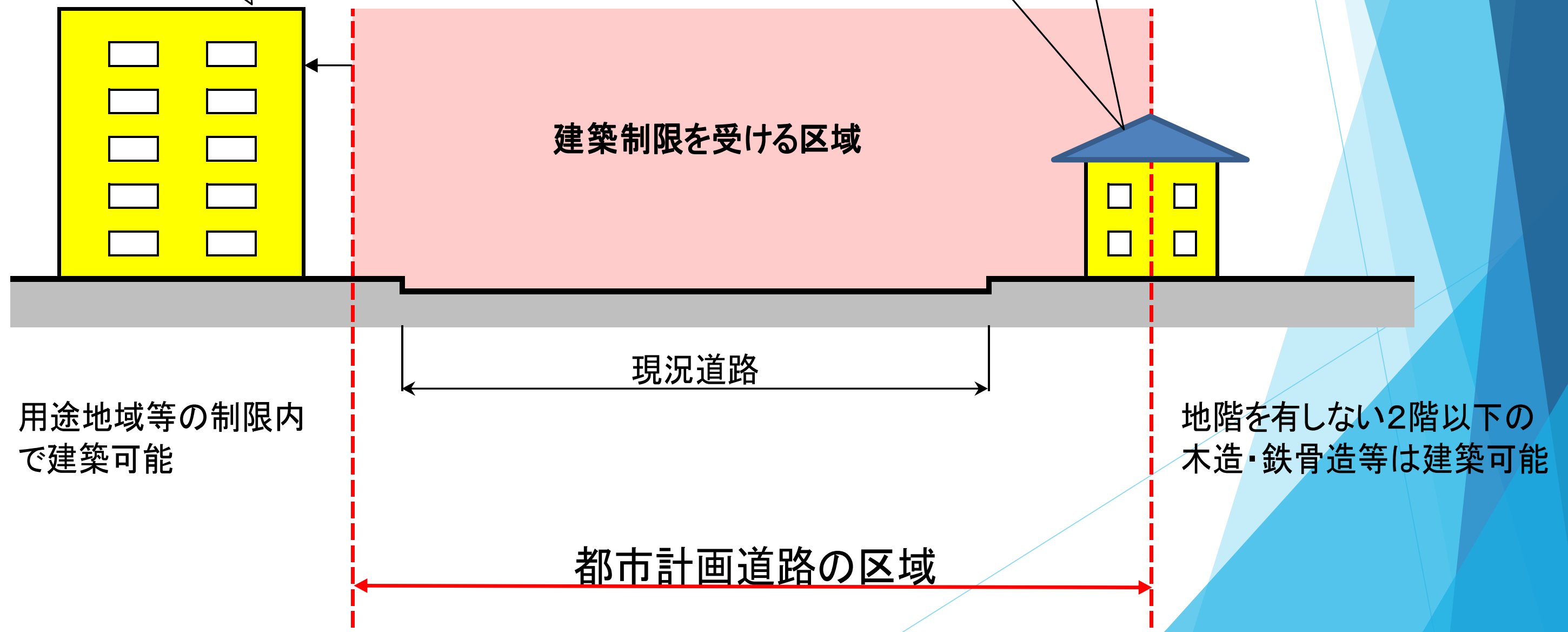
※鉄筋コンクリート(RC)造や、3階建ては建てられない

1 都市計画道路とは

◆ 建築制限のイメージ

区域外に建築する場合は、
都市計画法第53条の許可は必要なし。

区域内に建築する場合は、
都市計画法第53条の許可が必要

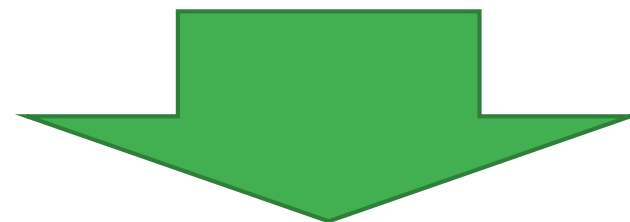


2 都市計画道路の現状と課題

- ・本市の都市計画道路は、昭和10年(1935年)に小樽中央線(一般国道5号)など17路線が当初決定
- ・その後の高度経済成長期(昭和30年～昭和47年前後)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



令和5年12月現在、**60路線、延長約149km**が決定



- ・整備済みの路線延長は約87km、整備率は約59%に留まり、
39路線、約62kmが未整備又は一部未整備

※後志自動車道(都市計画道路名:小樽山手通 延長約23km 4車線計画)は暫定2車線での開通のため、未整備としている。

2 都市計画道路の現状と課題

【未整備の主な要因】

- ・人口減少、高齢化、経済成長の低迷
 - ⇒ 公共投資の縮小、社会保障費の増加などにより、投資が可能な道路整備費の制約がある
- ・交通量の頭打ち、市街化拡大の収束⇒まちづくりの方向性が変化
- ・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存在
 - ⇒ 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る

3 都市計画道路の見直しの背景

● 未整備部分に対する本市の見直しの考え方

- ・第53条の建築制限により、沿線の土地所有者等が**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。
- ・安全・安心で快適な都市生活を可能とする持続可能で効率的なまちづくりが必要
- ・急速に進む人口減少と少子高齢化や**財政的な制約等による道路整備の遅れ**

以上のことから・・・

3 都市計画道路の見直しの背景

● 未整備部分に対する本市の見直しの考え方

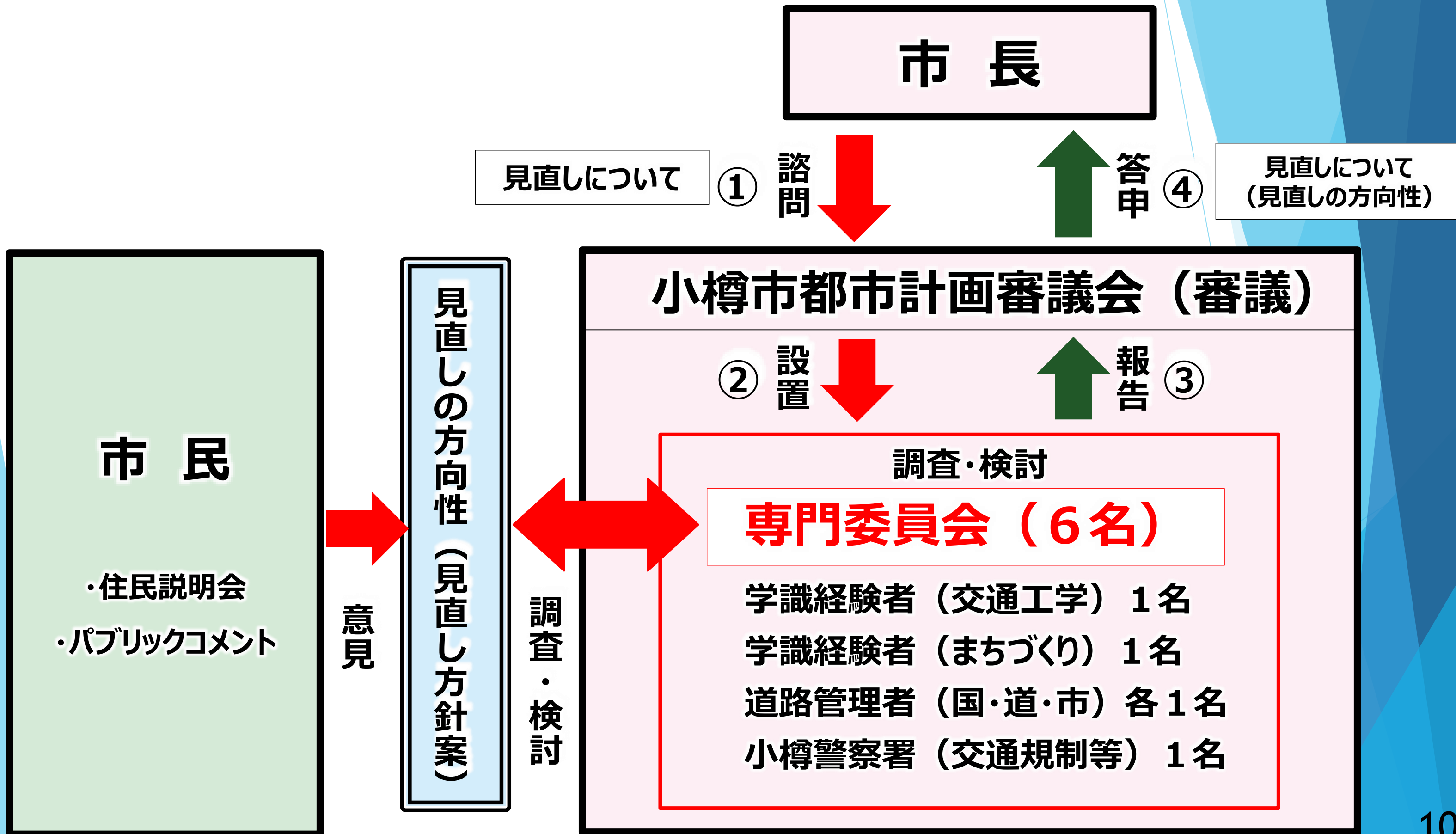
全市的な視点で、都市計画道路としての必要性や事業実施の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い、必要に応じて都市計画道路の規制を解除していくことが必要であると考え、



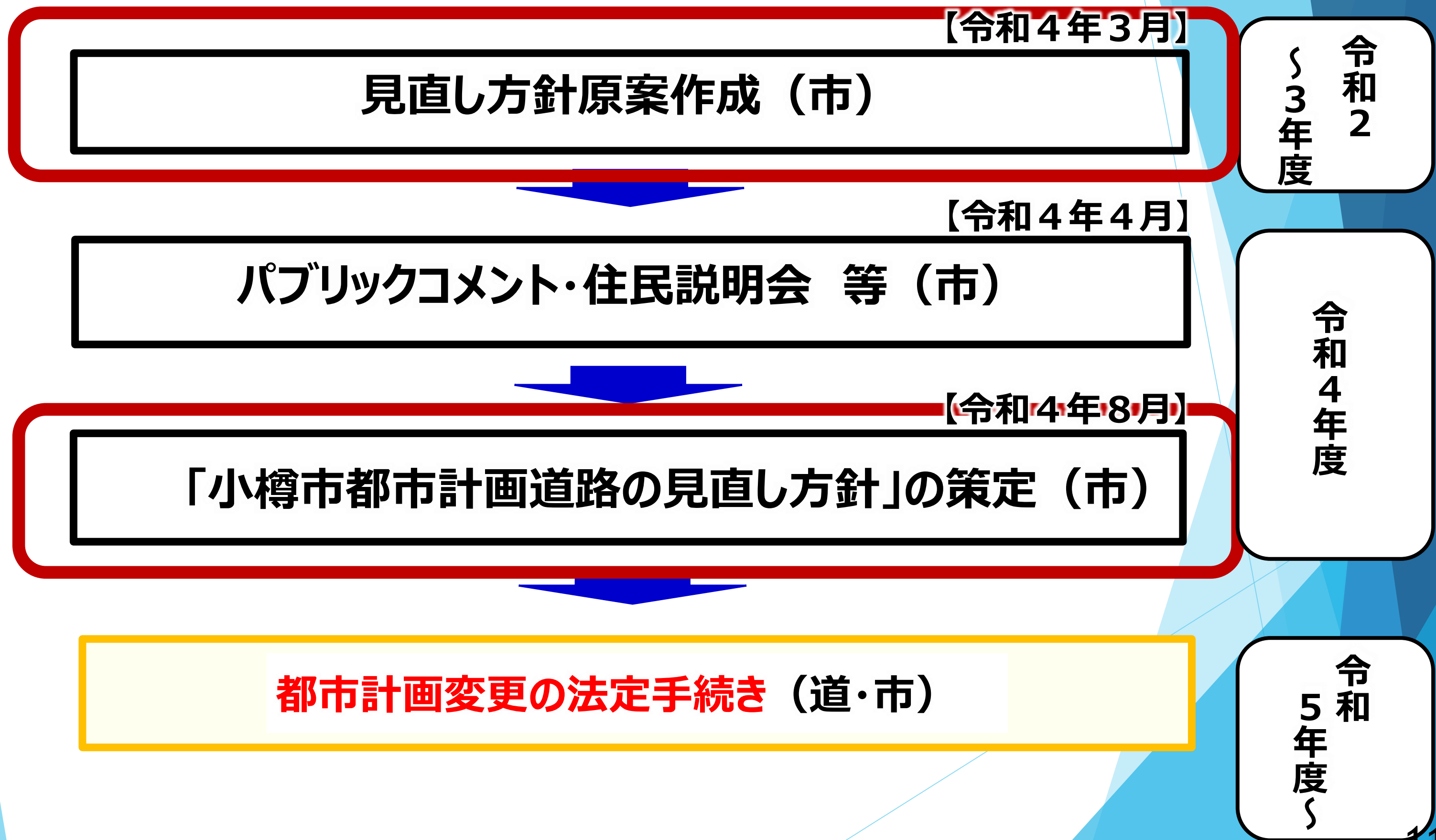
**R2年度からR3年度にかけて、見直しの作業を進め、
R4年8月に「小樽市都市計画道路の見直し方針」
を策定しました。**

4 見直しの進め方

【令和2～3年度】



4 見直しの進め方



■ 見直しの方針原案の検討について

【令和2～3年度】

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性・実現性を検証

【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証

見直し方針 (素案)

■ 見直しの方針原案の検討について

【令和2～3年度】

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性・実現性を検証

（1）必要性の検証

都市計画道路として**必要があるかどうか**の整理・検証項目

①現状整理

（上位計画位置付け、土地利用、建築制限等の現状整理）

②計画決定時の位置付け（当初位置付け、考え方の確認）

③整備する場合の課題（整備する場合の課題、社会情勢の変化等整理）

④道路密度（現状の密度、望ましい道路密度の確認）

⑤道路機能（交通機能等、**必要とされる道路の機能確認**）

⑥道路の連続性・配置バランス

（道路網ネットワーク、配置バランス確認）

必要性の評価フロー

【評価項目Ⅰ】①道路機能（交通機能・将来交通量）

【令和2～3年度】

将来交通量

全58区間

計画交通量以上

計画交通量未満

6区間

52区間

【評価項目Ⅰ】②道路機能（その他）

その他の道路機能において
重要な機能を有するか。

機能を有する

機能を有しない

32区間

20区間

【評価項目Ⅱ】

連続性、道路密度、
配置バランスに問題ないか。

問題あり

問題なし

0区間

20区間

「必要性が高い」

「必要性が低い」

38区間

【必要性の検証結果】

20区間

（以降の検証に進む）

（廃止）

※以降の検証結果については、P20参照 14

■ 見直しの方針原案の検討について

【令和2～3年度】

【第2段階】 路線・区間ごとに必要性・実現性を検証

（2）実現性の検証

事業の実現性を検証する項目

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

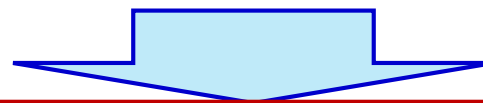
機能を代替する路線の有無

- ・計画の**【廃止】【変更】**を行う場合、機能を代替する路線の有無を整理

■ 見直しの方針の検討について

【令和2～3年度】

【第1段階】 見直し対象路線の抽出 (37路線-58区間)



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性・実現性を検証



【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針 (素案)

■ 見直しの方針の検討について

【令和2～3年度】

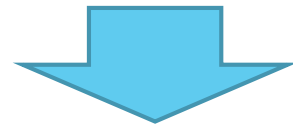
【第3段階】 見直しの方向性の検討

【第2段階：必要性・実現性の検証】を基に、
見直し対象路線・区間の方向性を以下の4つに区分



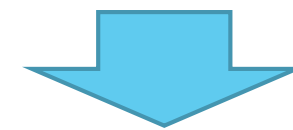
存 続

現状のまま存
続すべき路
線・区間



**存 続
(変更)**

幅員等を変更し
た上で存続すべ
き路線・区間



廃 止

廃止すべき
路線・区間

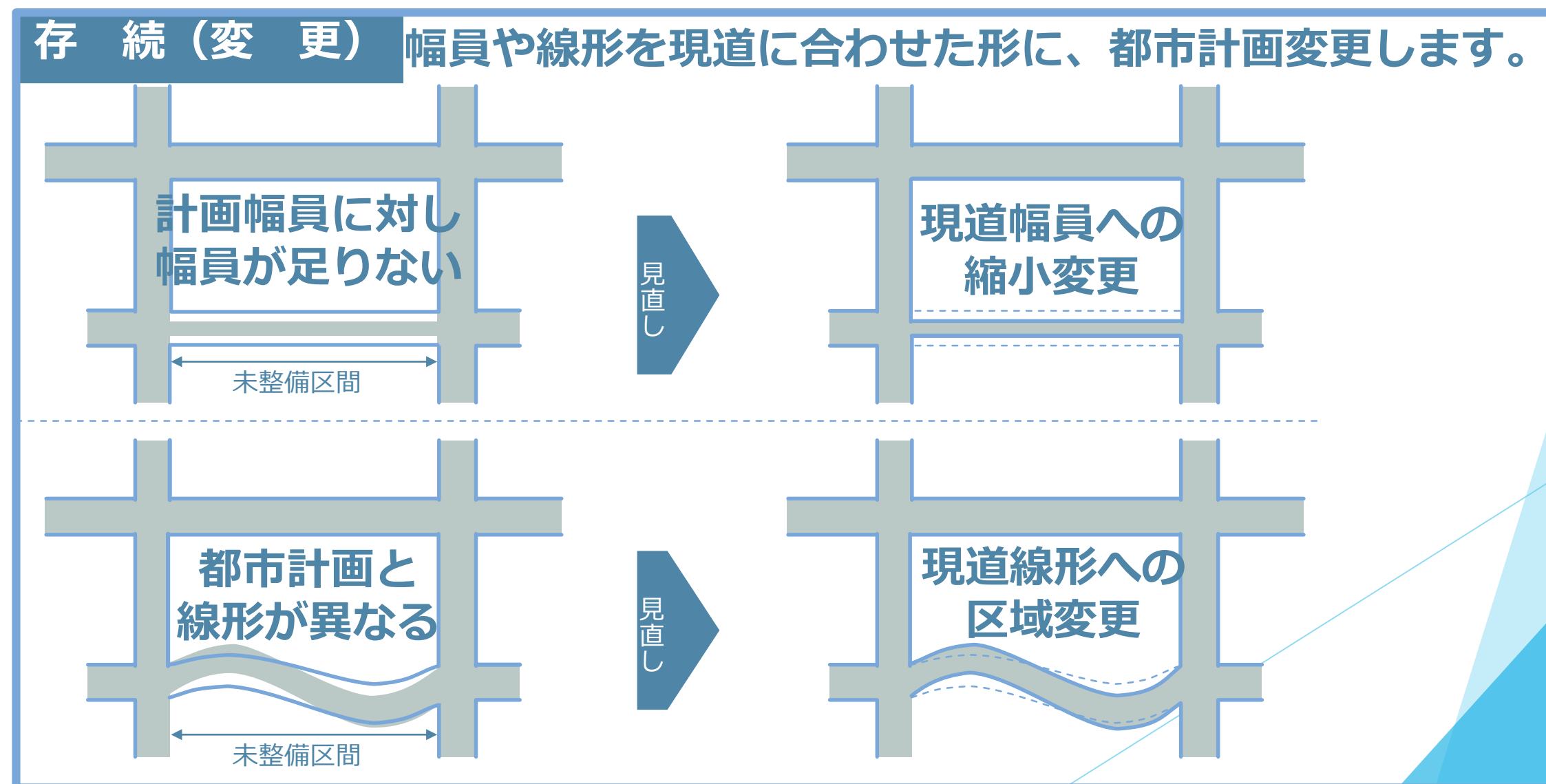
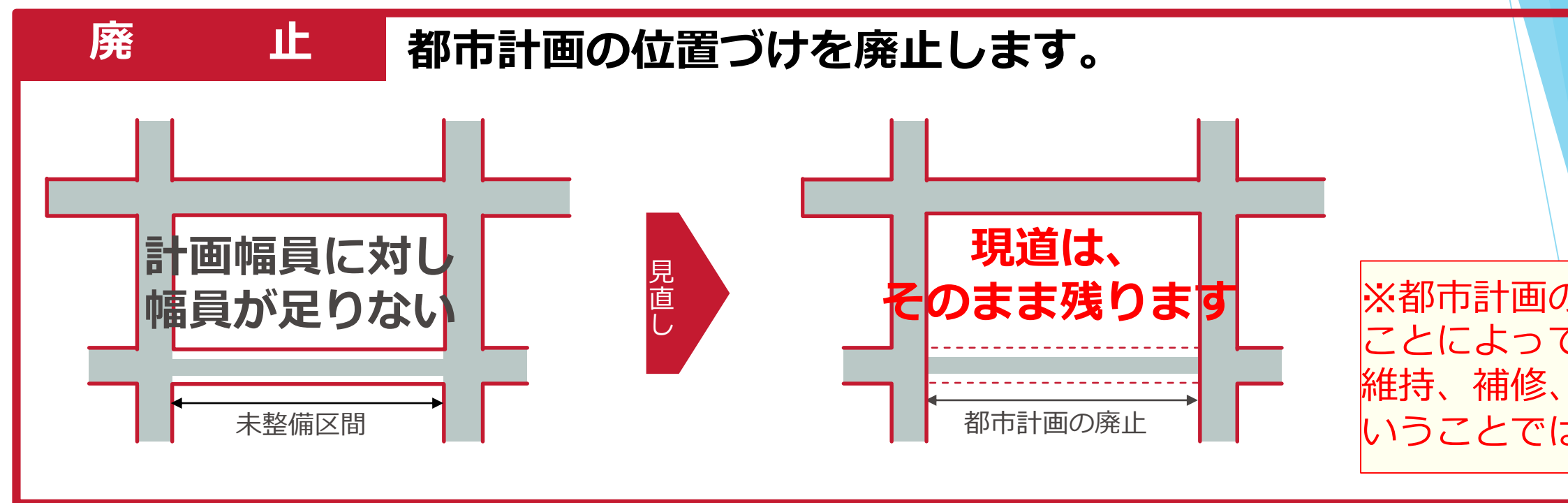


**検 討
継 続 ※**

検討を継続
すべき路線
区間

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

●見直しの方向性 参考イメージ図



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

【令和2～3年度】

廃止

20区間

北海道

「都市計画道路の見直しガイドライン」

存続

3区間

存続
(変更)

5区間

廃止

6区間

廃止

0区間

見直し検討路線（区間）

58区間

1) 必要性の検証

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

NO

低い

廃止に向けて検討を進める

38区間

高い

YES

2) 実現性の検証

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

該当しない

存続の方向で検討を進める

35区間

1項目以上該当する

都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか

YES

存続の方向で検討を進める
(p.23 ①)

30区間

NO

現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか

YES

廃止に向けて検討を進める

24区間

NO

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

YES

廃止に向けて検討を進める

24区間

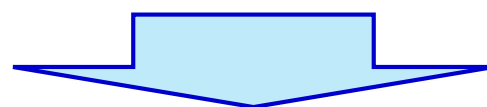
検討
継続

存続
※適宜見直し

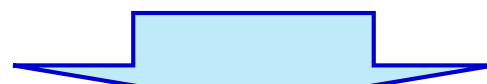
■ 見直しの方針（案）の検討について

【令和2～3年度】

【第1段階】 見直し対象路線の抽出（37路線-58区間）



【第2段階】 路線・区間ごとに必要性等を検証



【第3段階】 見直しの方向性の検討



【第4段階】 道路網全体で妥当性を検証



見直し方針（素案）

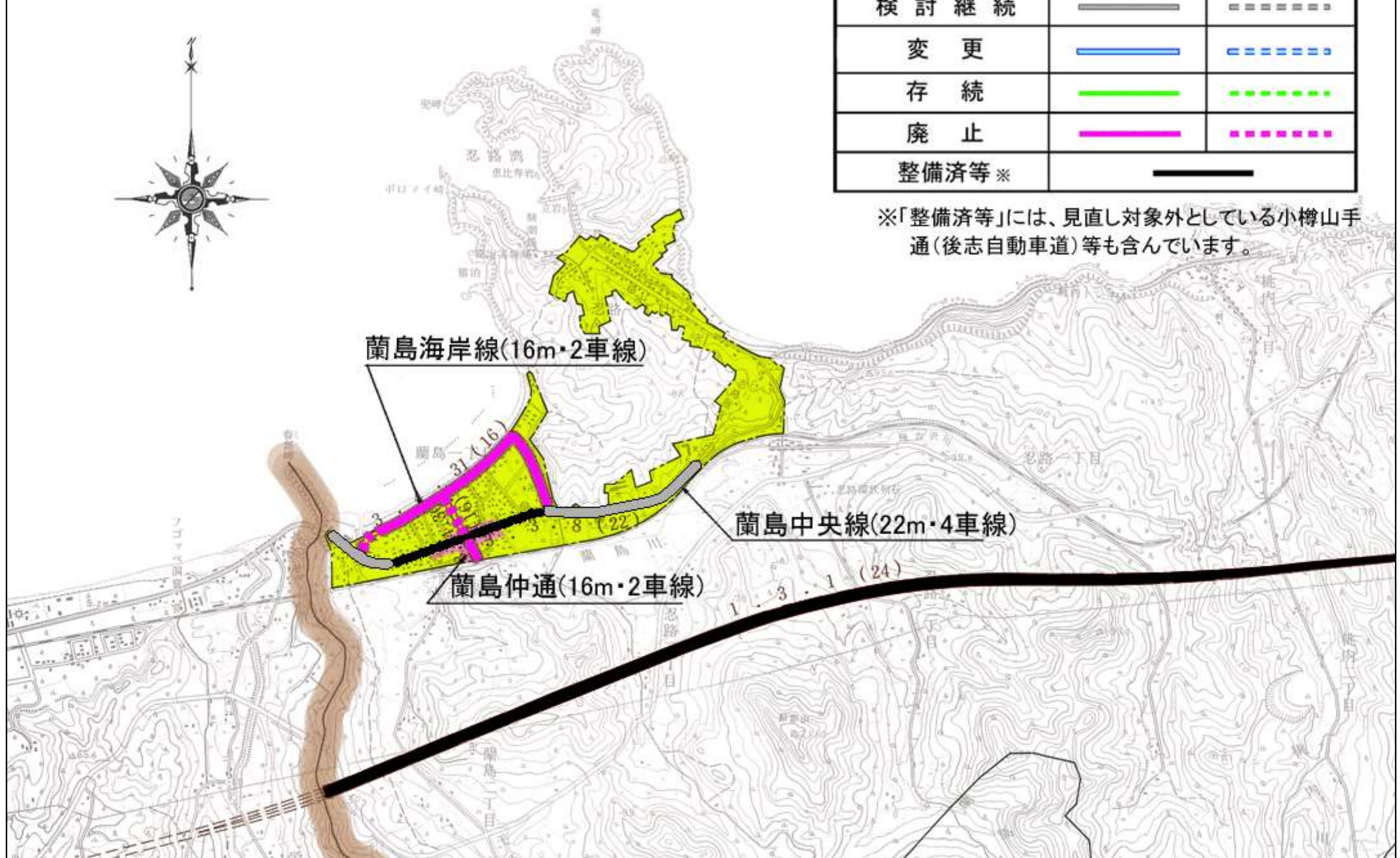
【令和2～3年度】

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

位置図 個別路線(区間)の概要
①蘭島地区

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。



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

■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、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

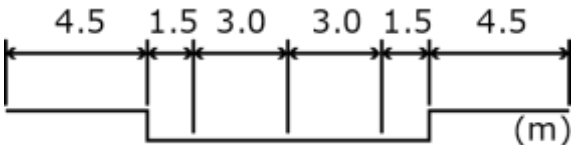
■計画変更

■代替路線の有無

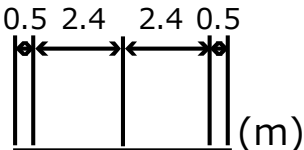
廃 止

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

【計画幅員②】18m



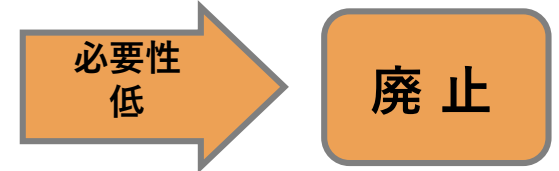
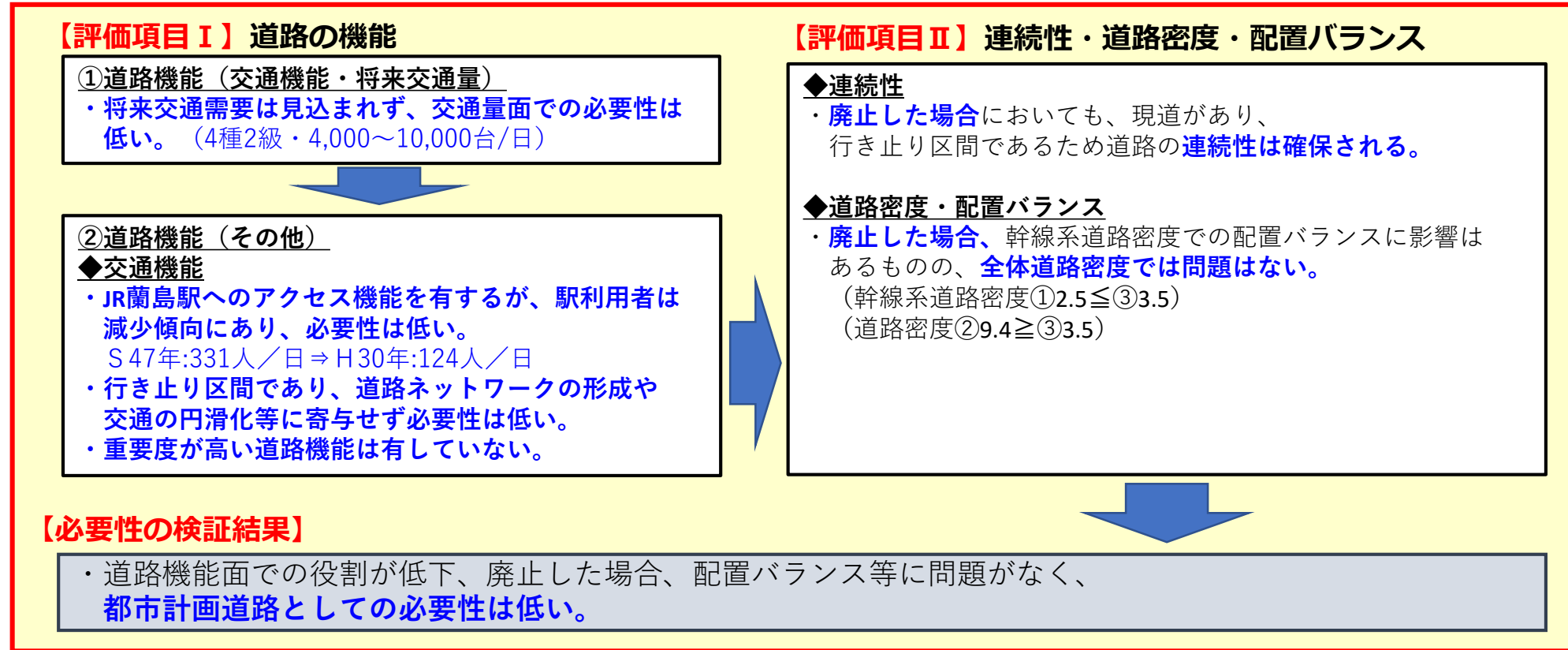
【現況幅員】5.8m



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		

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）

■ 必要性の検証

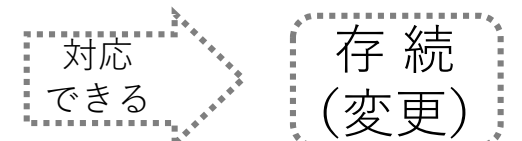
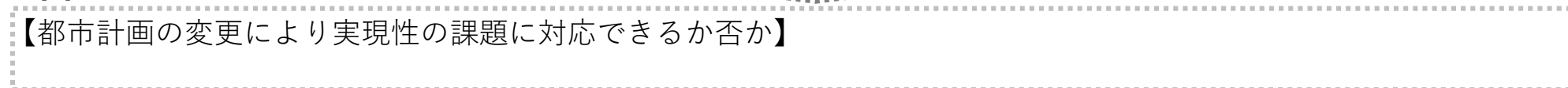


必要性 高

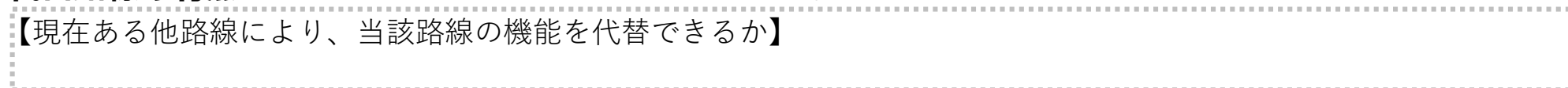
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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	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交通諸元機能 ※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、廃止した場合、配置バランス等に問題はなく、都市計画道路としての必要性は低い。



■実現性の検証



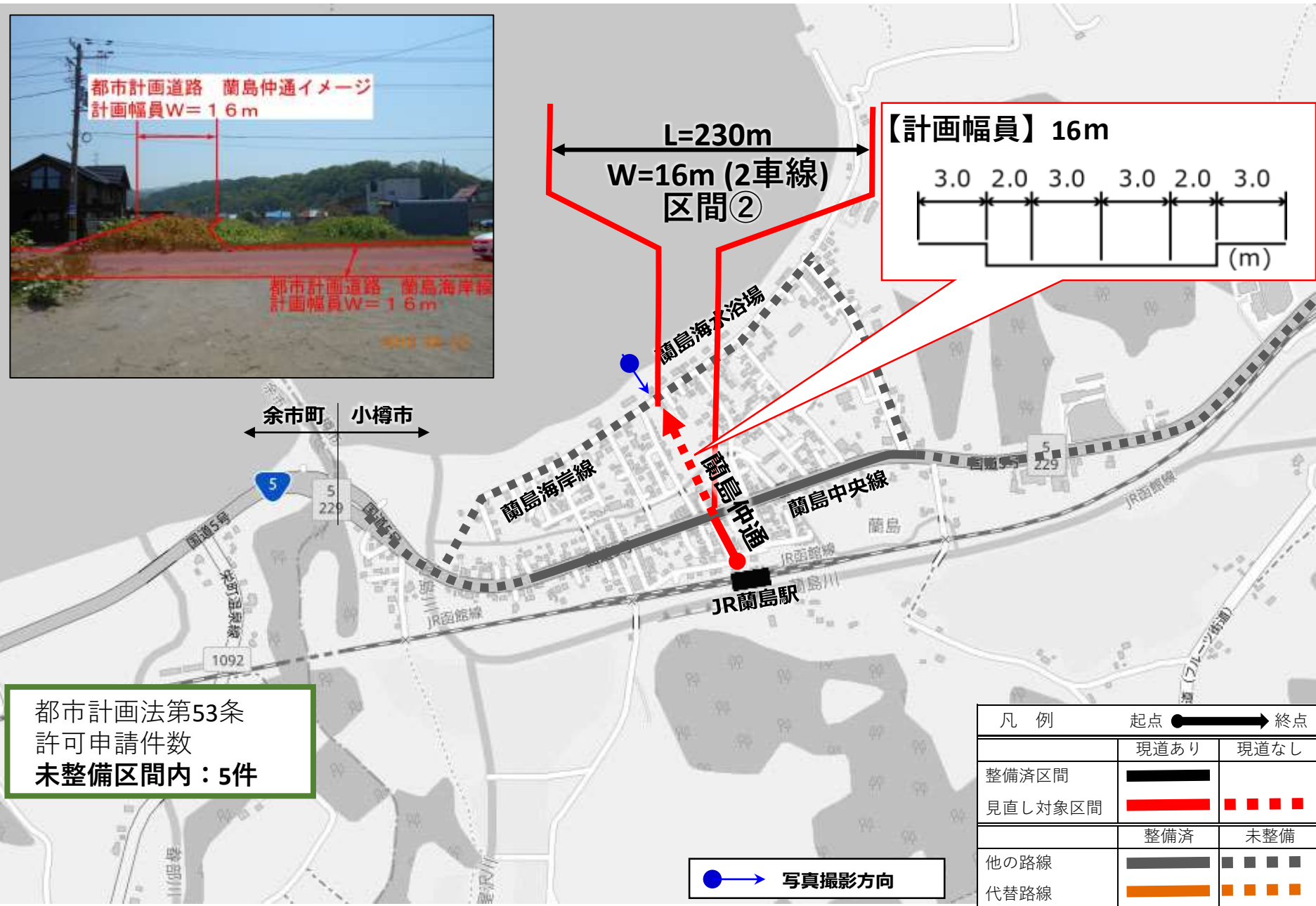
■計画変更



■代替路線の有無



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）



凡 例	起点	→	終点
整備済区間	——		——
見直し対象区間	——		■ ■ ■ ■
他の路線	——		■ ■ ■ ■
代替路線	——		■ ■ ■ ■

■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① $2.5 \leq$ ③ 3.5)
(道路密度② $9.4 \geq$ ③ 3.5)

【必要性の検証結果】

- ・道路機能面での役割が低下、廃止した場合、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)

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

■必要性の検証

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

必要性 低

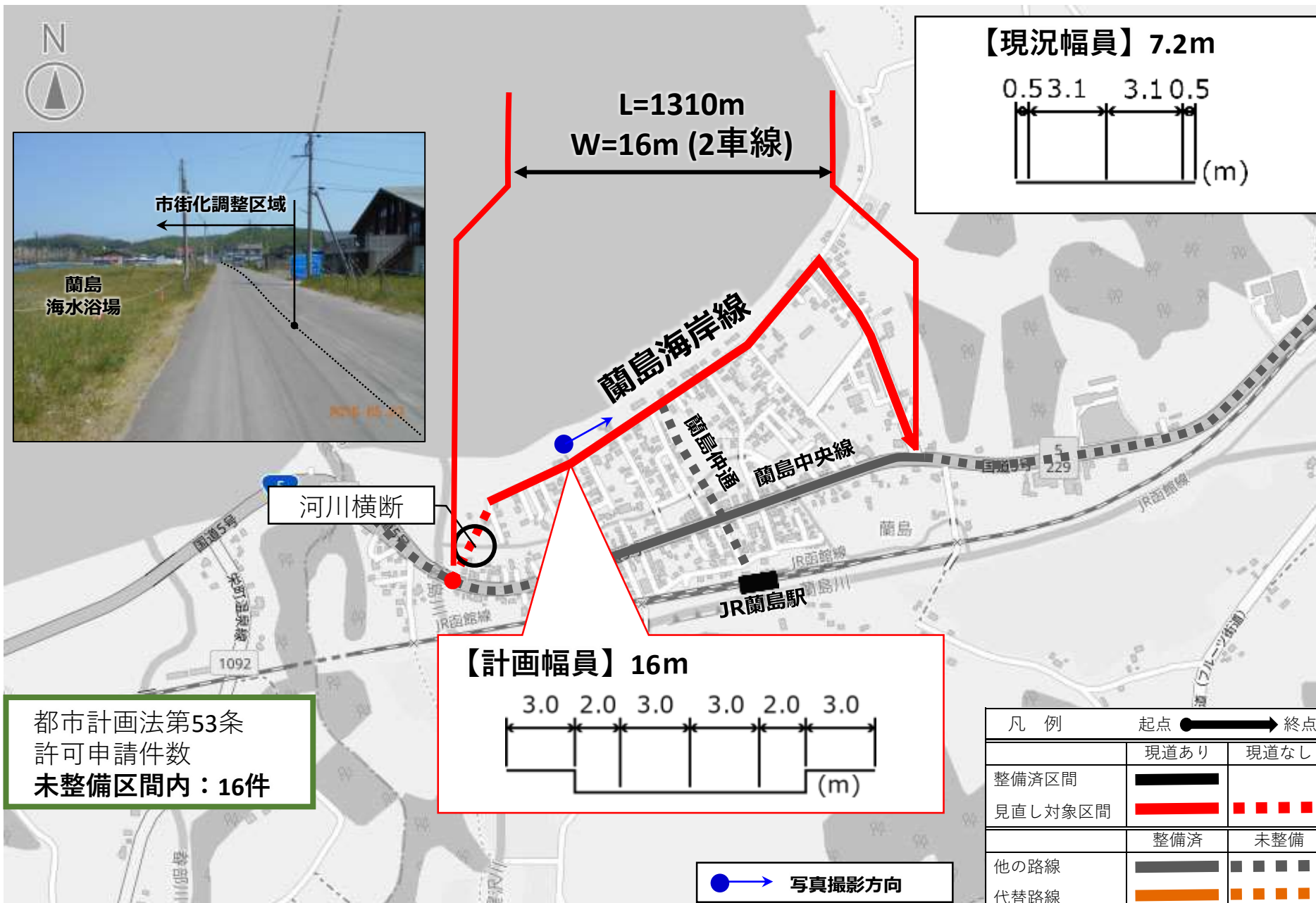
■実現性の検証

■計画変更

■代替路線の有無

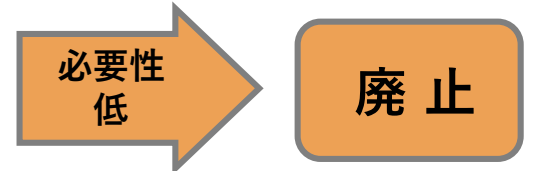
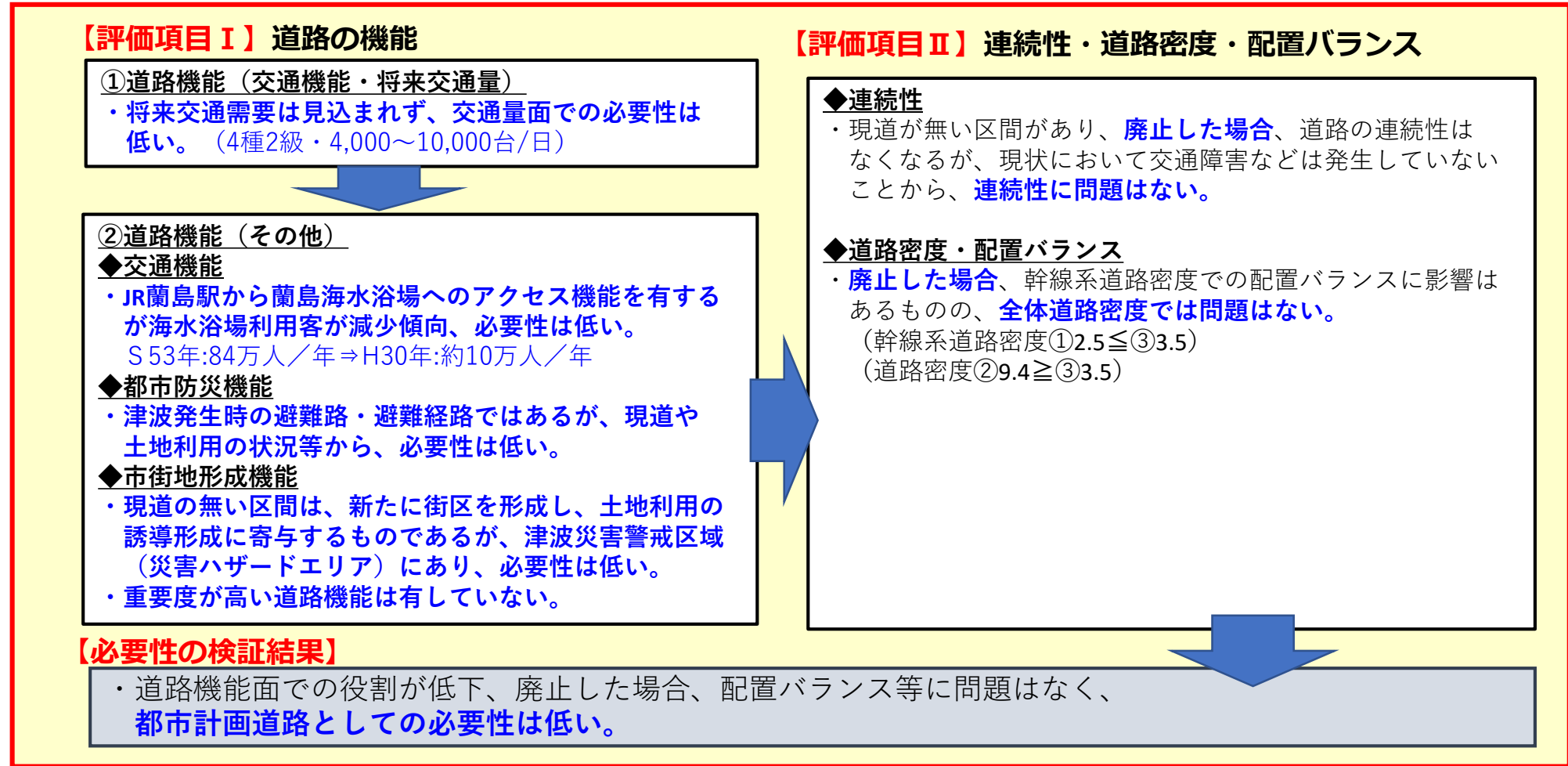
廃止

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）



凡 例	起点	→	終点
整備済区間	■		■
見直し対象区間	■		■
他の路線	■		■
代替路線	■		■

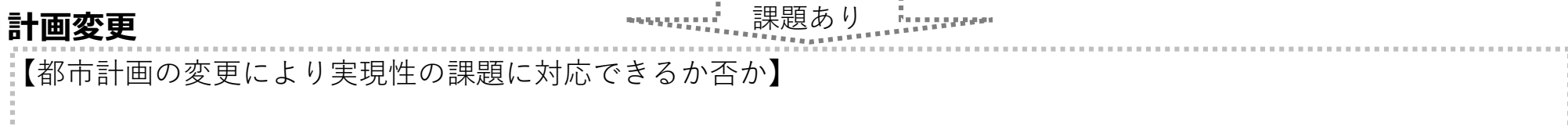
■必要性の検証



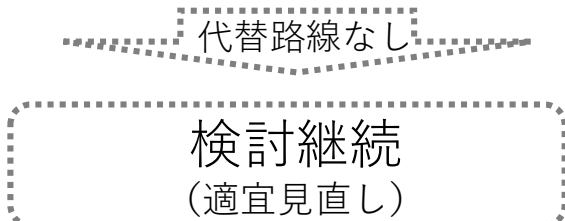
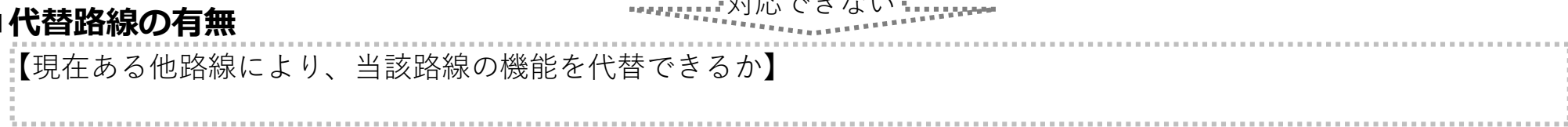
■実現性の検証



■計画変更



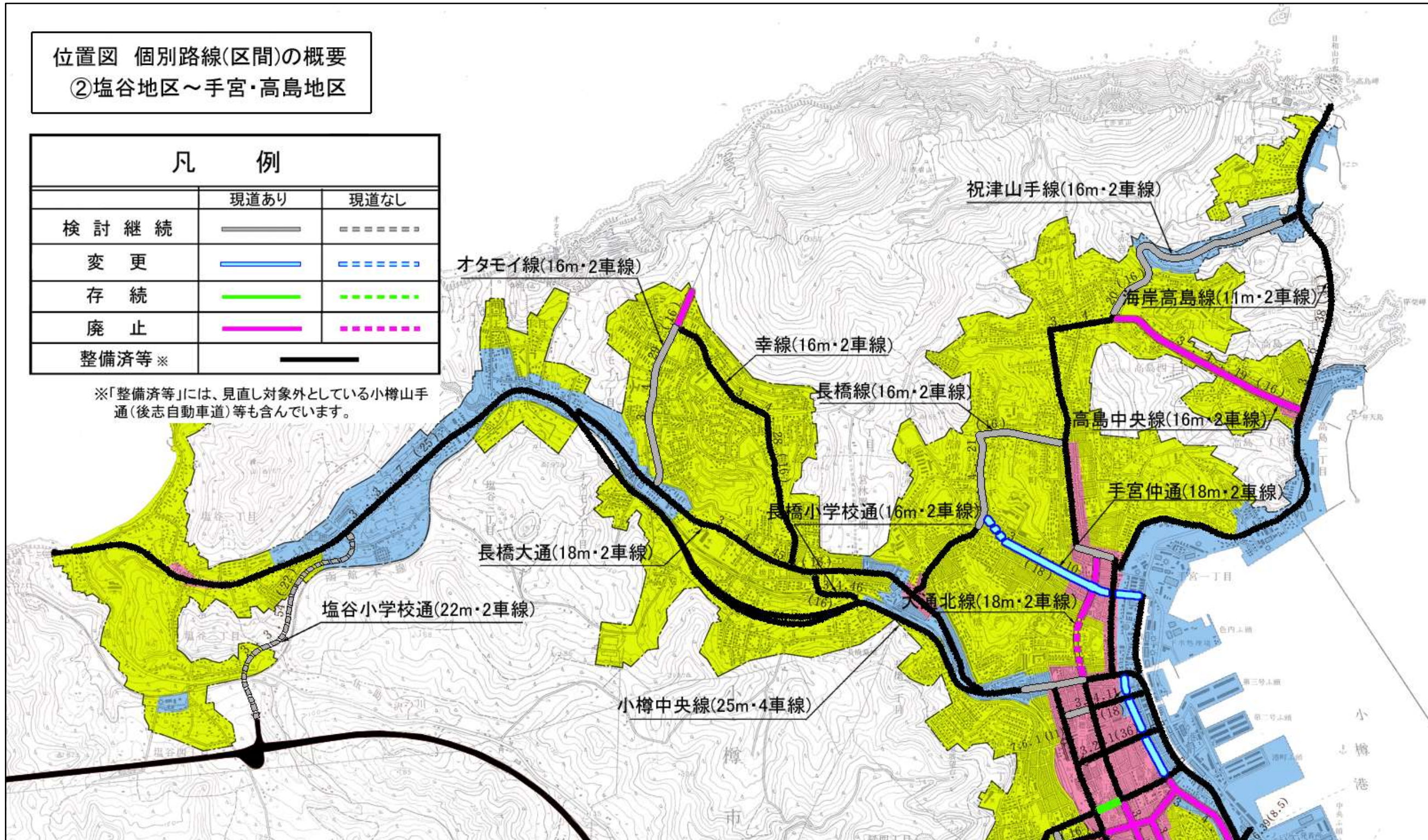
■代替路線の有無



位置図 個別路線(区間)の概要
②塩谷地区～手宮・高島地区

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。



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

■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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

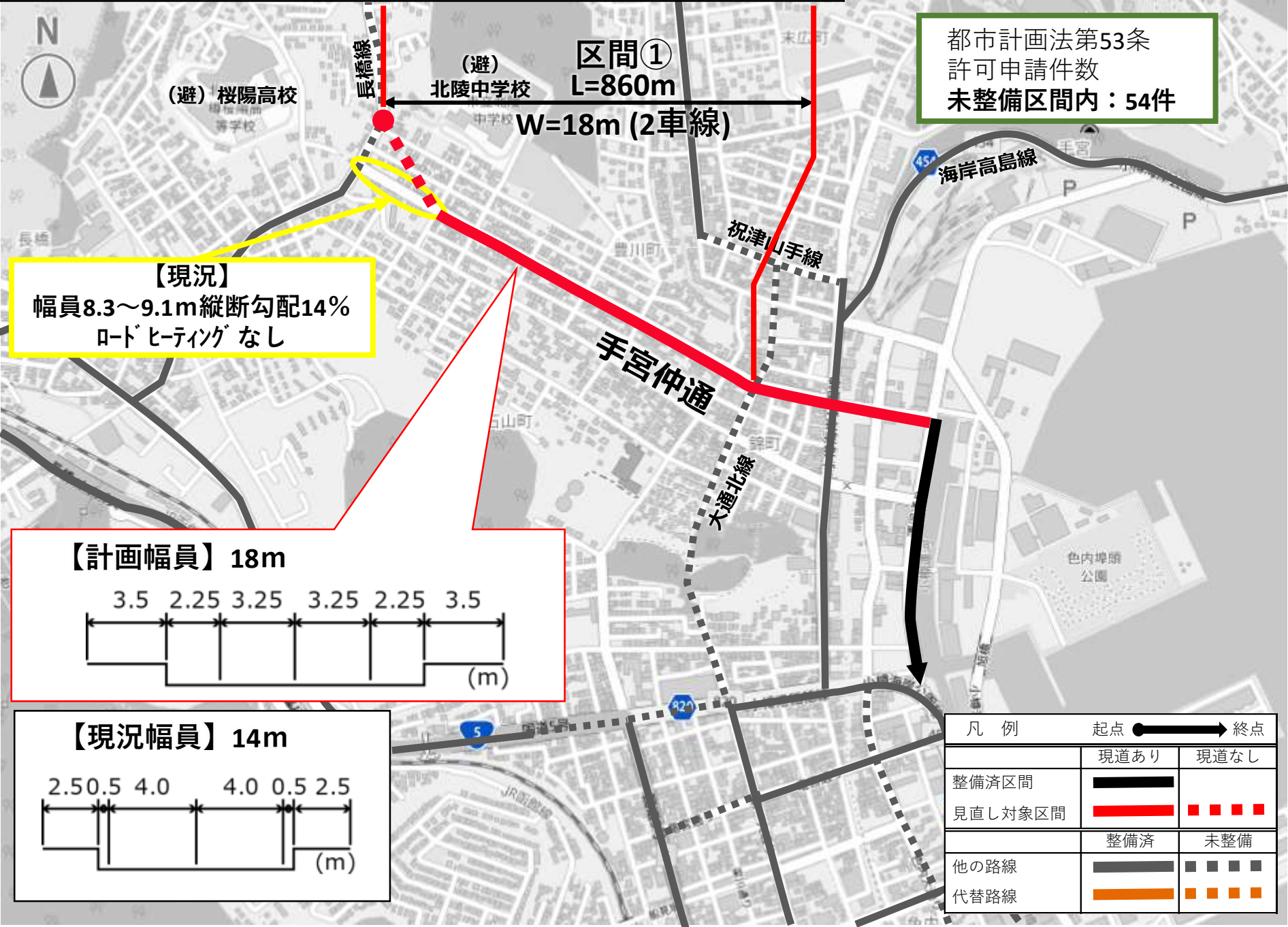
・対応できる。（幅員の変更）

対応できる

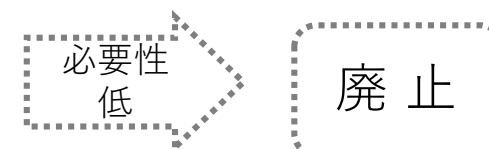
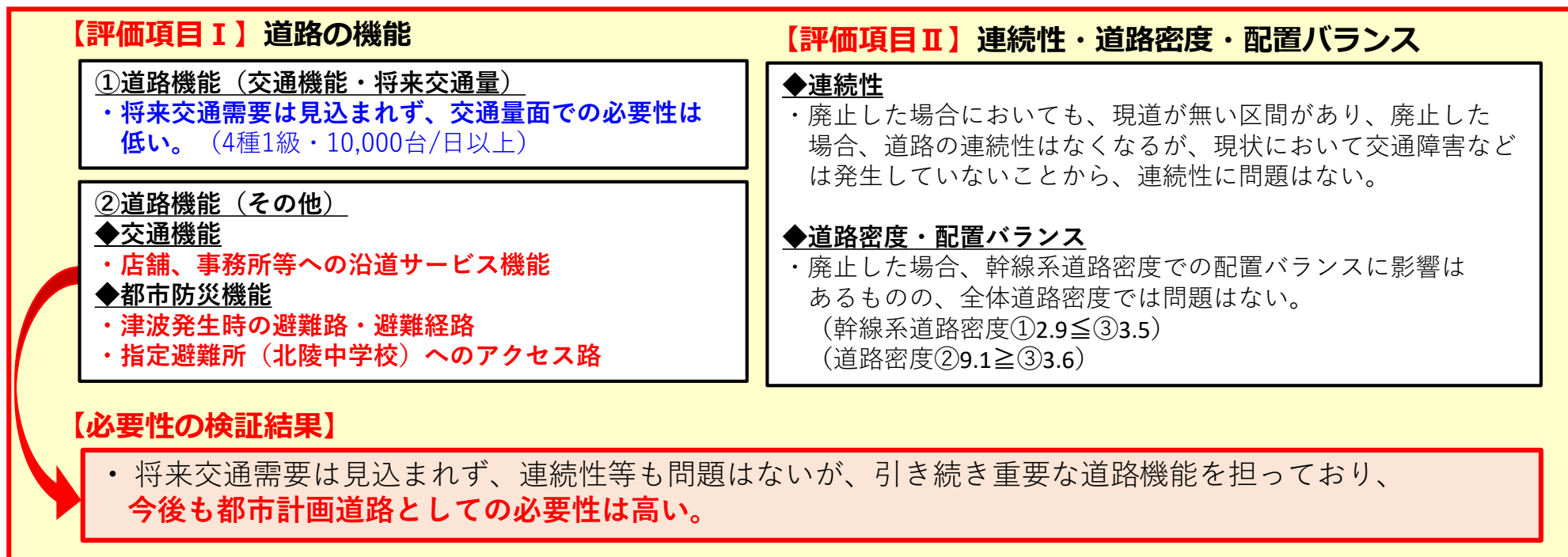
■代替路線の有無

存続（変更）
14mへ変更

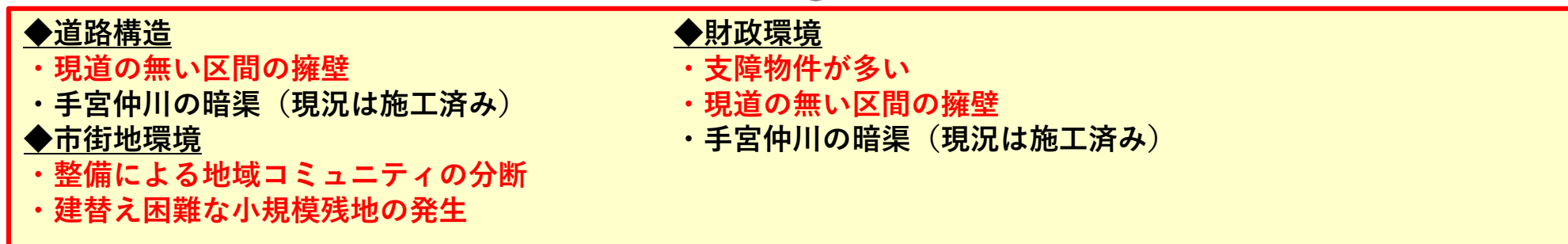
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,849台/日（0.26・7,200台/日）



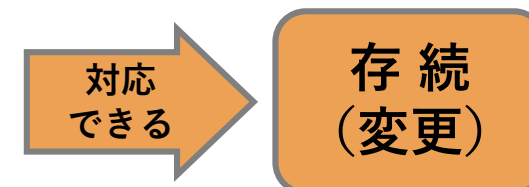
■必要性の検証



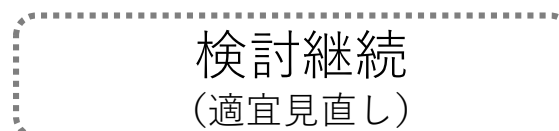
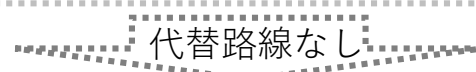
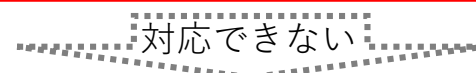
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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、連続性等问题はないが、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

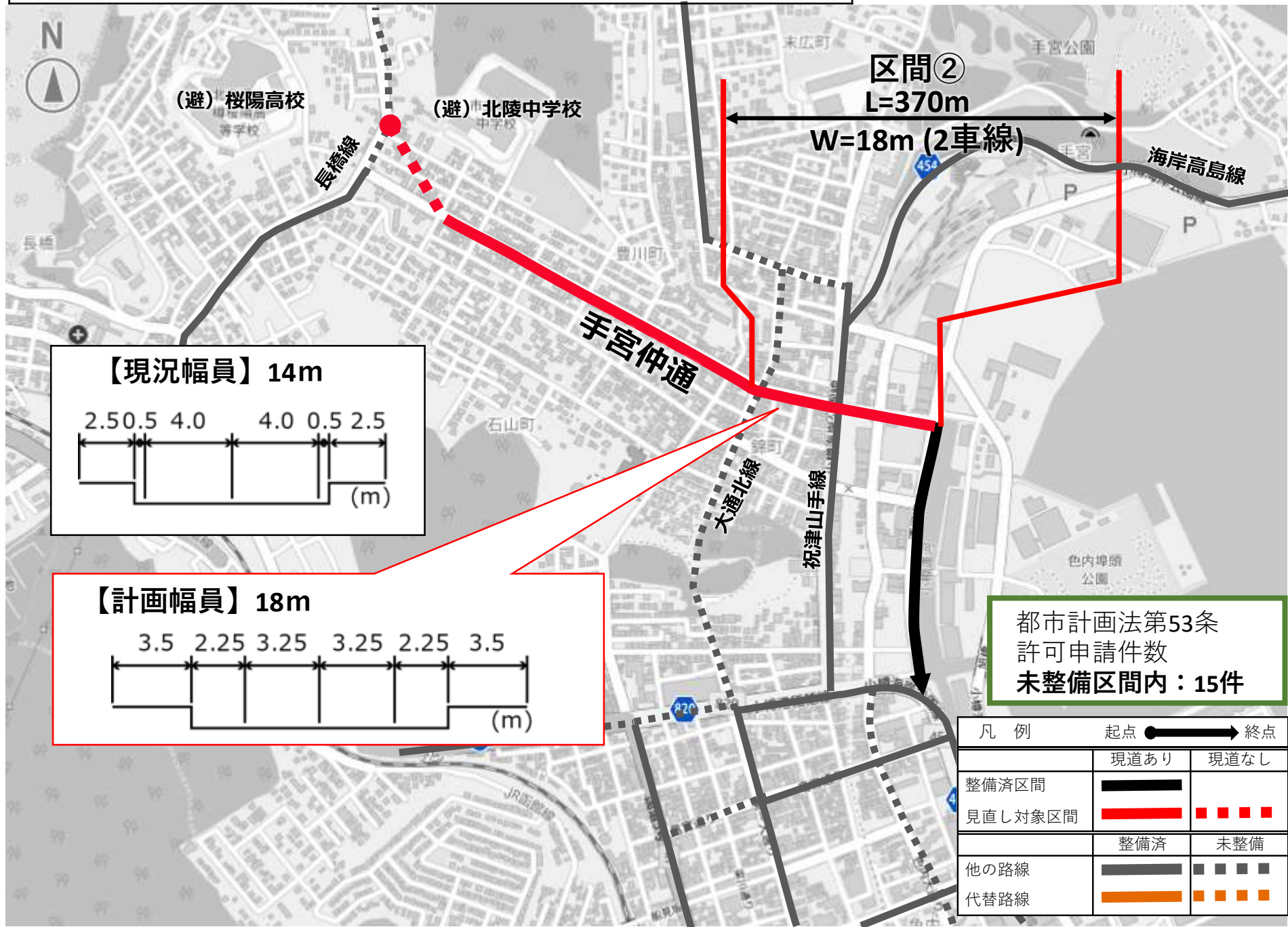
・対応できる。（幅員の変更）

対応できる

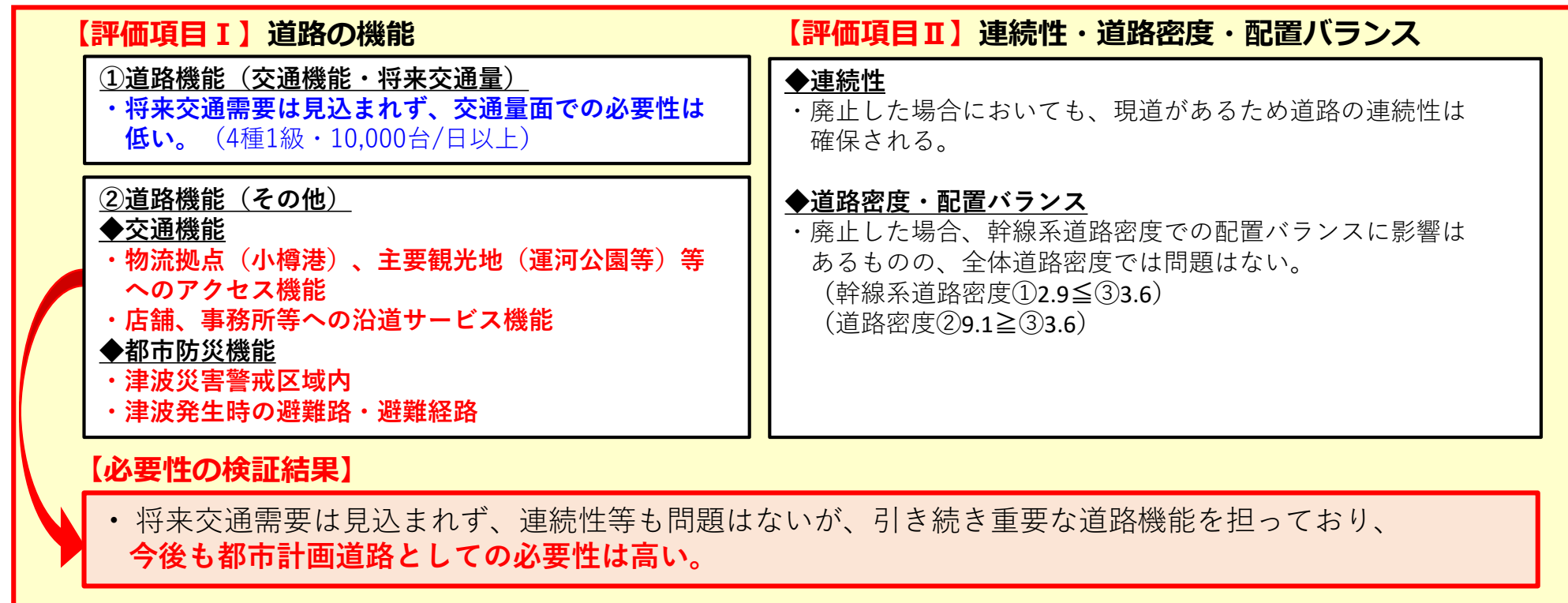
■代替路線の有無

存続（変更）
14mへ変更

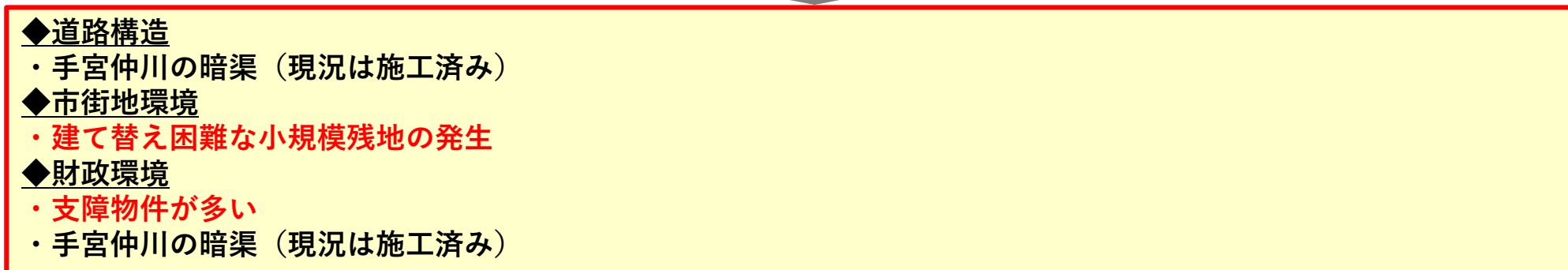
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,248台/日（0.17・7,200台/日）



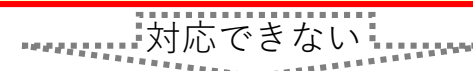
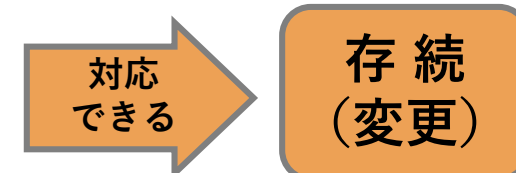
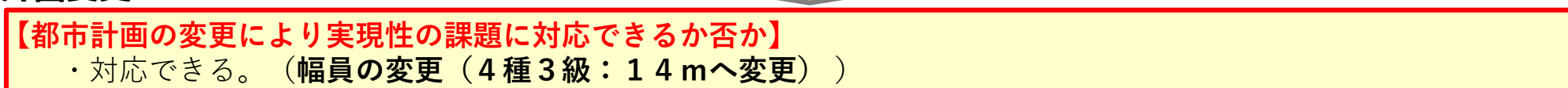
■必要性の検証



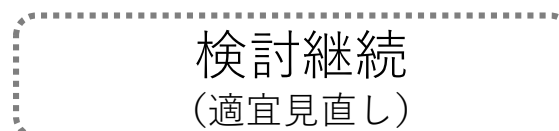
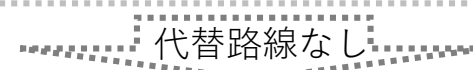
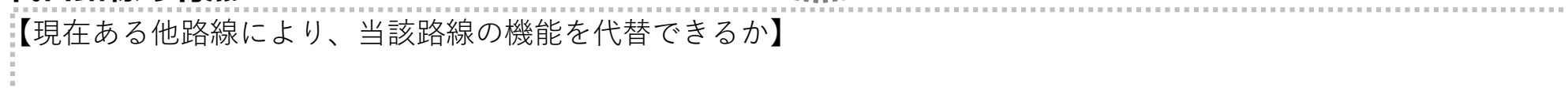
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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, 0 0 0 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、廃止した場合、配置バランス等に問題はなく、都市計画道路としての必要性は低い。
--

必要性 低

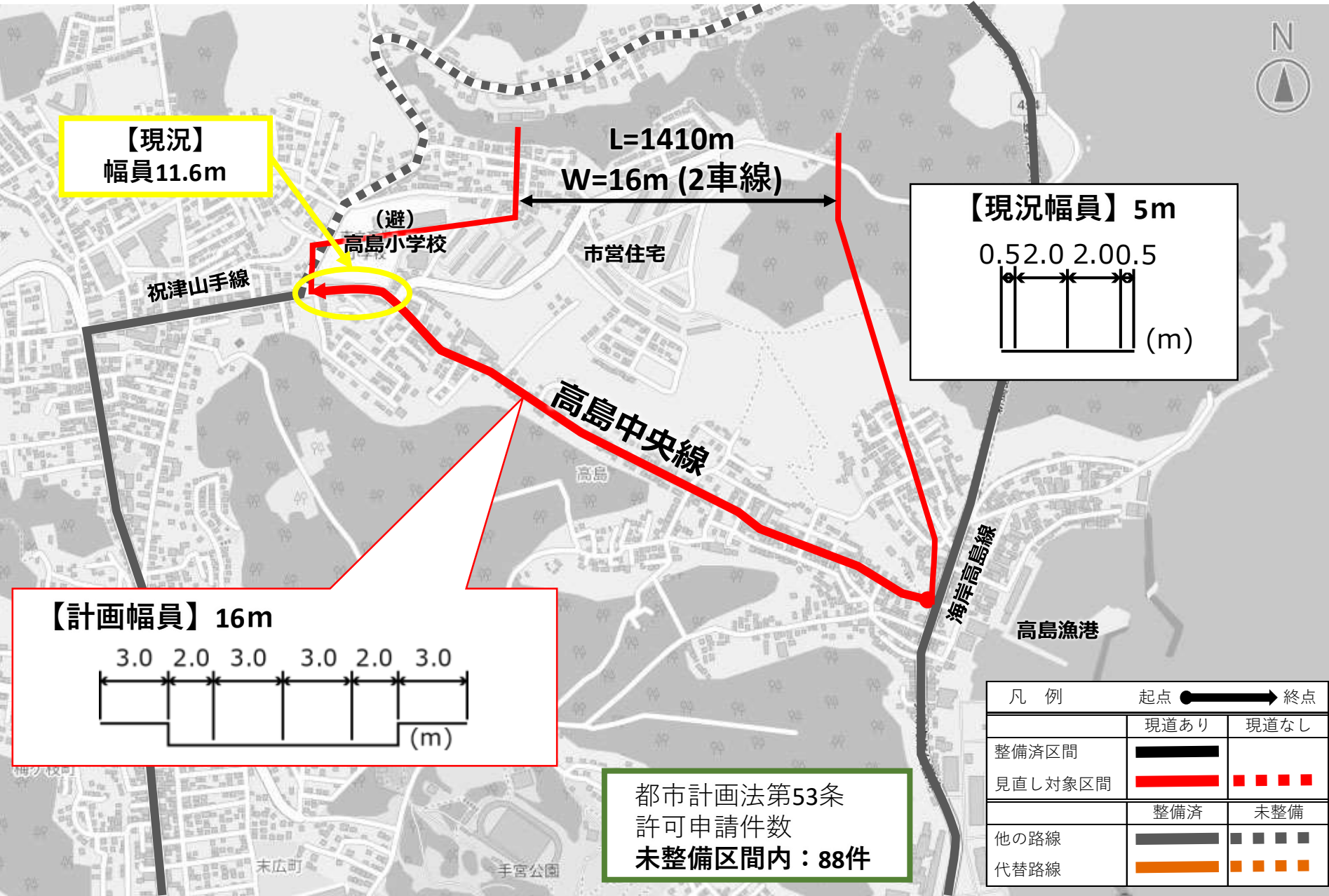
■実現性の検証

■計画変更

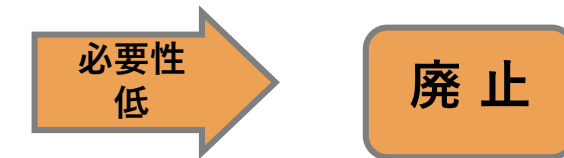
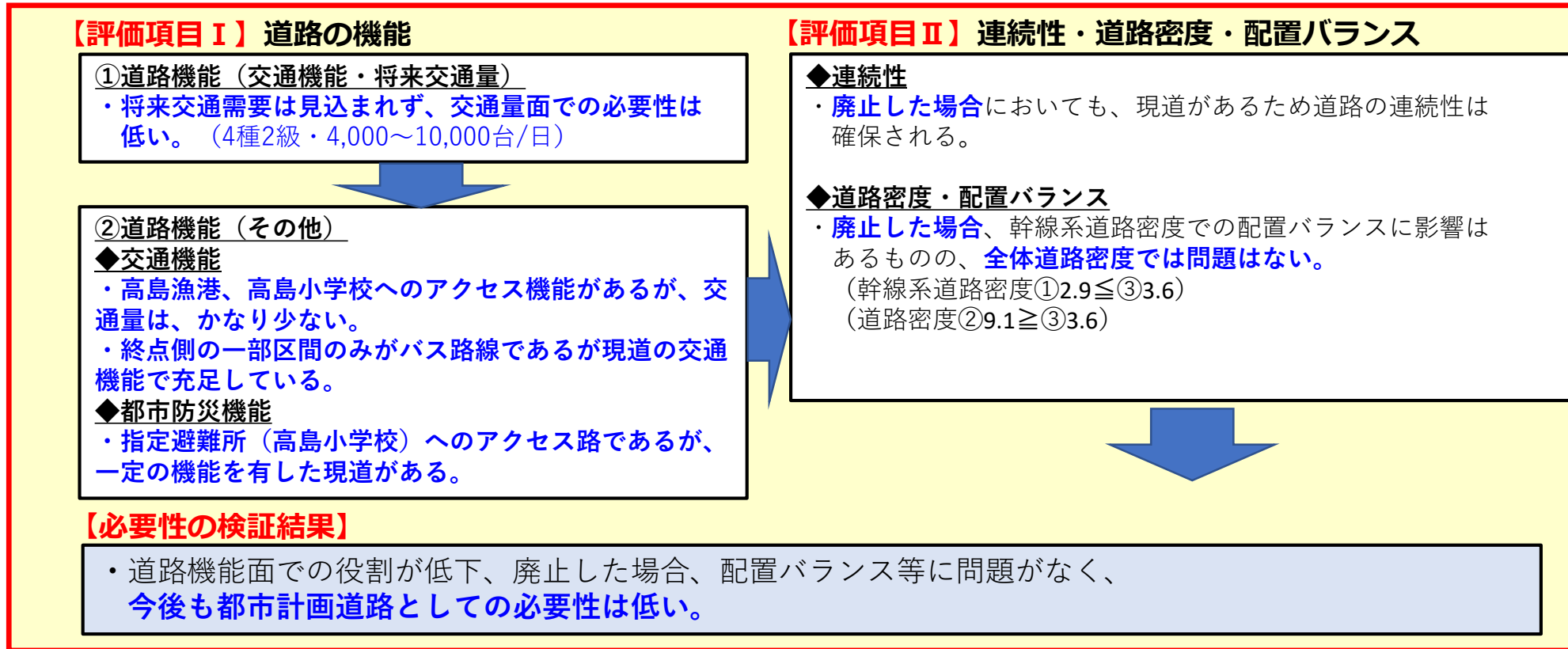
■代替路線の有無

廃 止

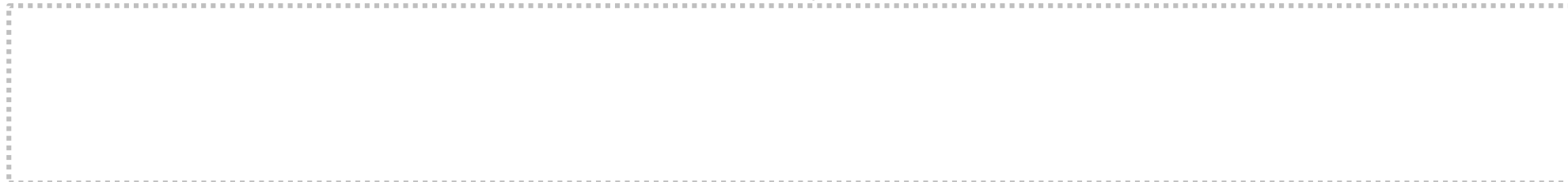
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
66台/日（0.01・7,200台/日）



■ 必要性の検証



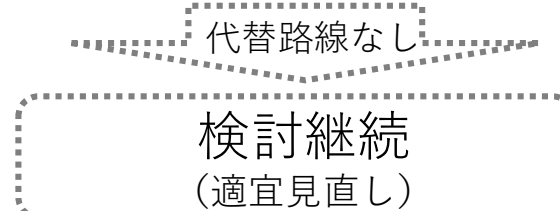
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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	6～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

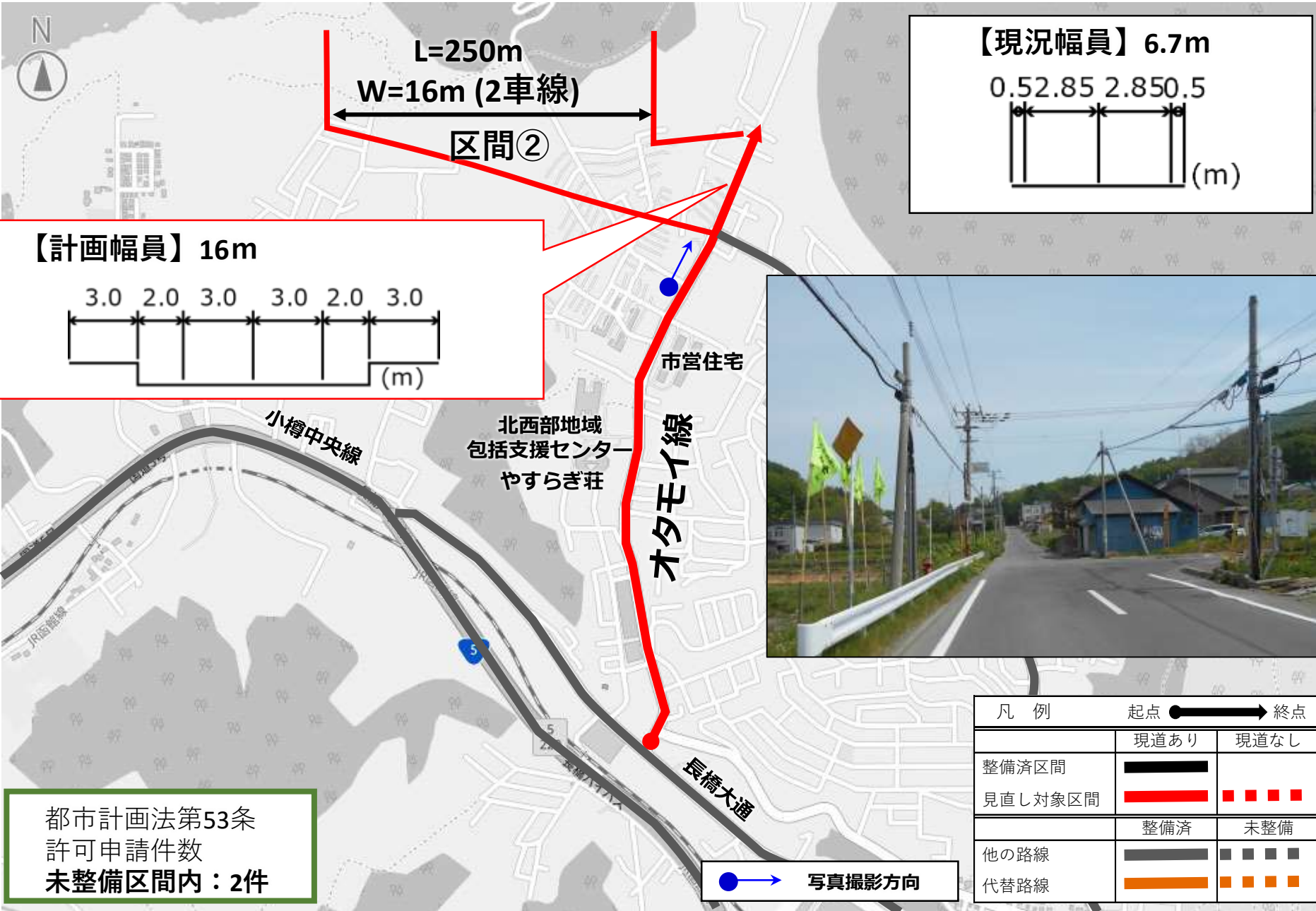
・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

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



■ 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はなく、都市計画道路としての必要性は低い。



■ 実現性の検証



■ 計画変更



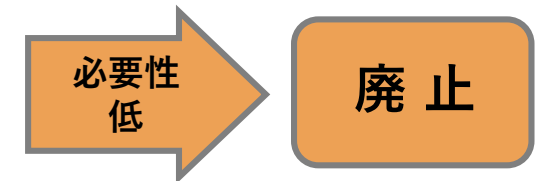
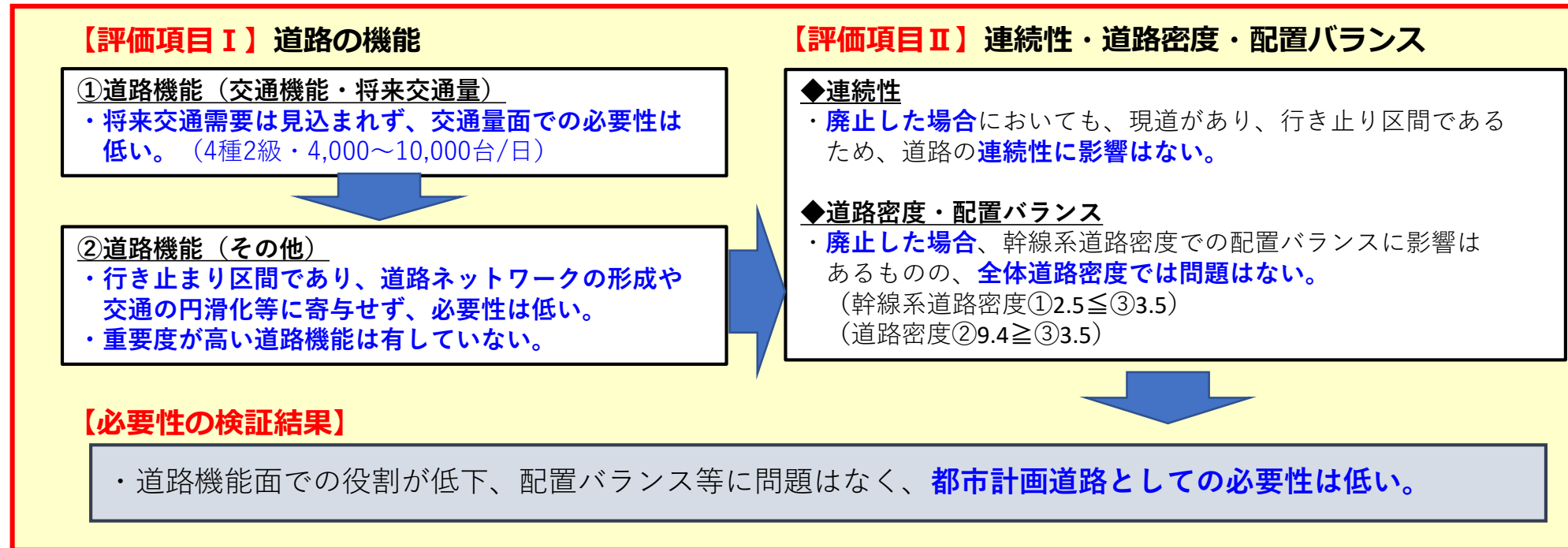
■ 代替路線の有無



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）

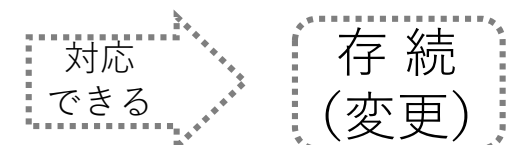
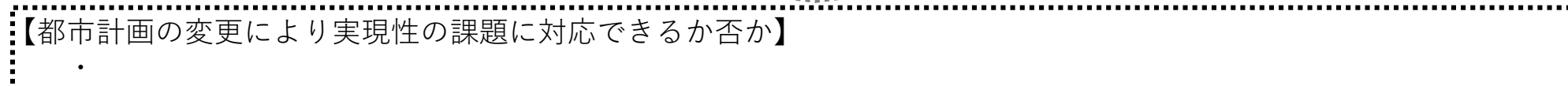
■ 必要性の検証



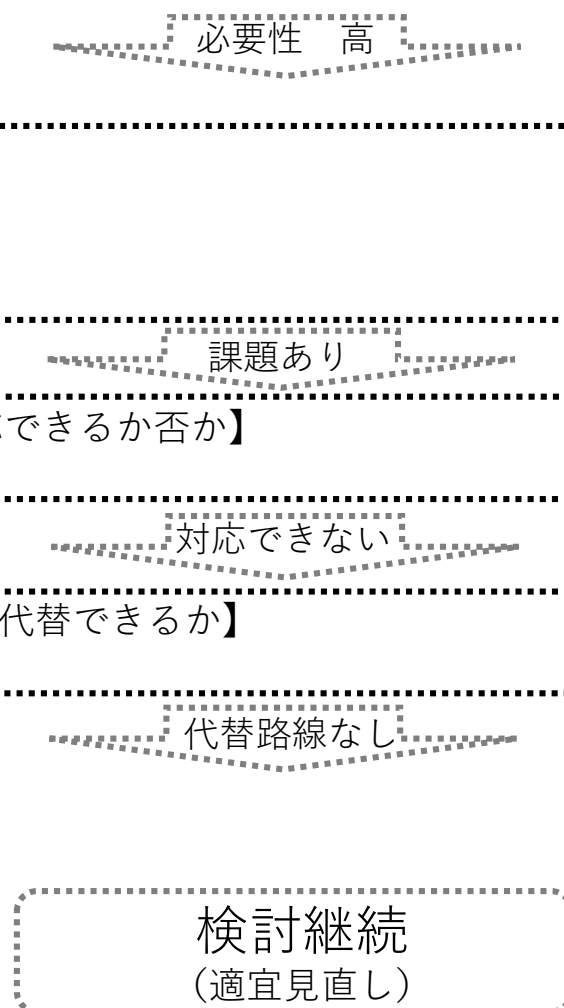
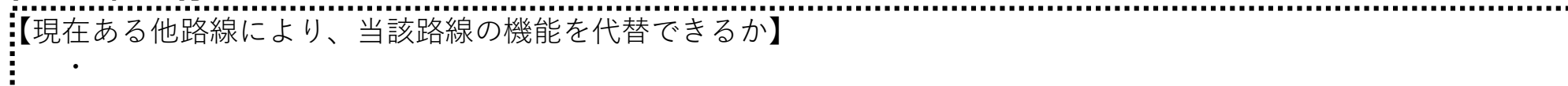
■ 実現性の検証



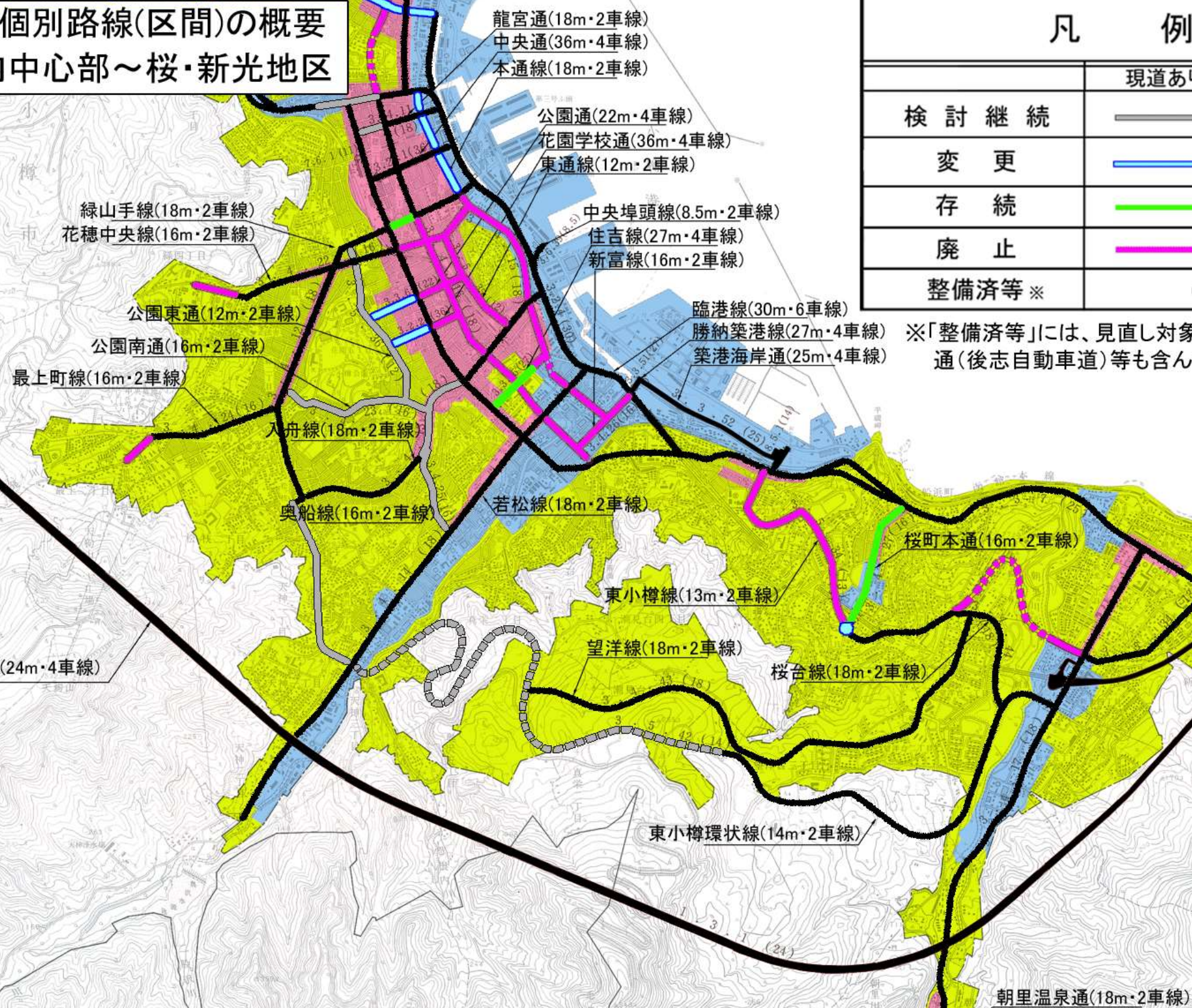
■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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		
	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)等も含まれています。

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、廃止した場合、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

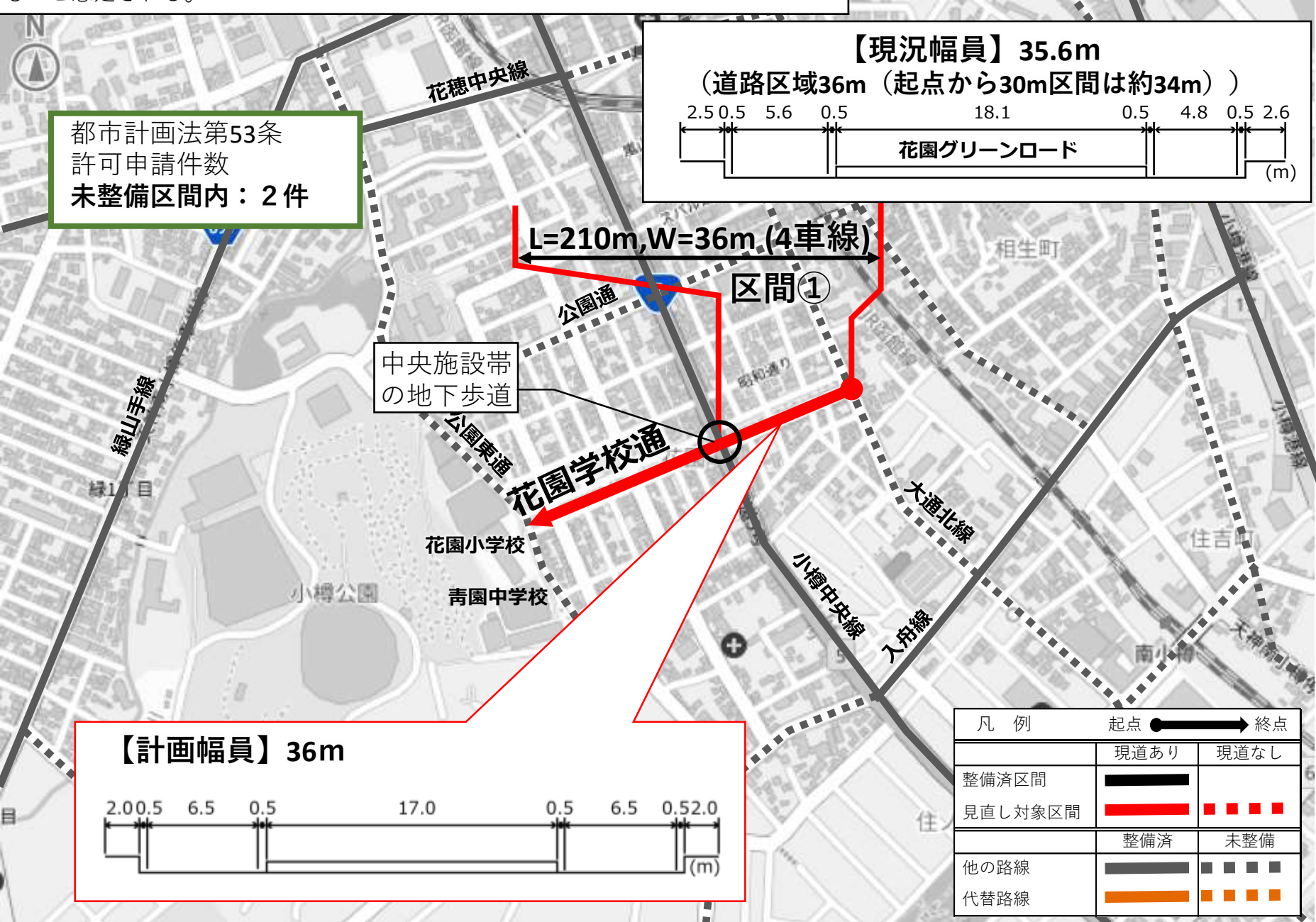


■代替路線の有無



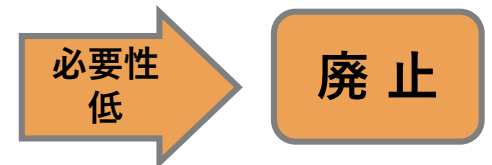
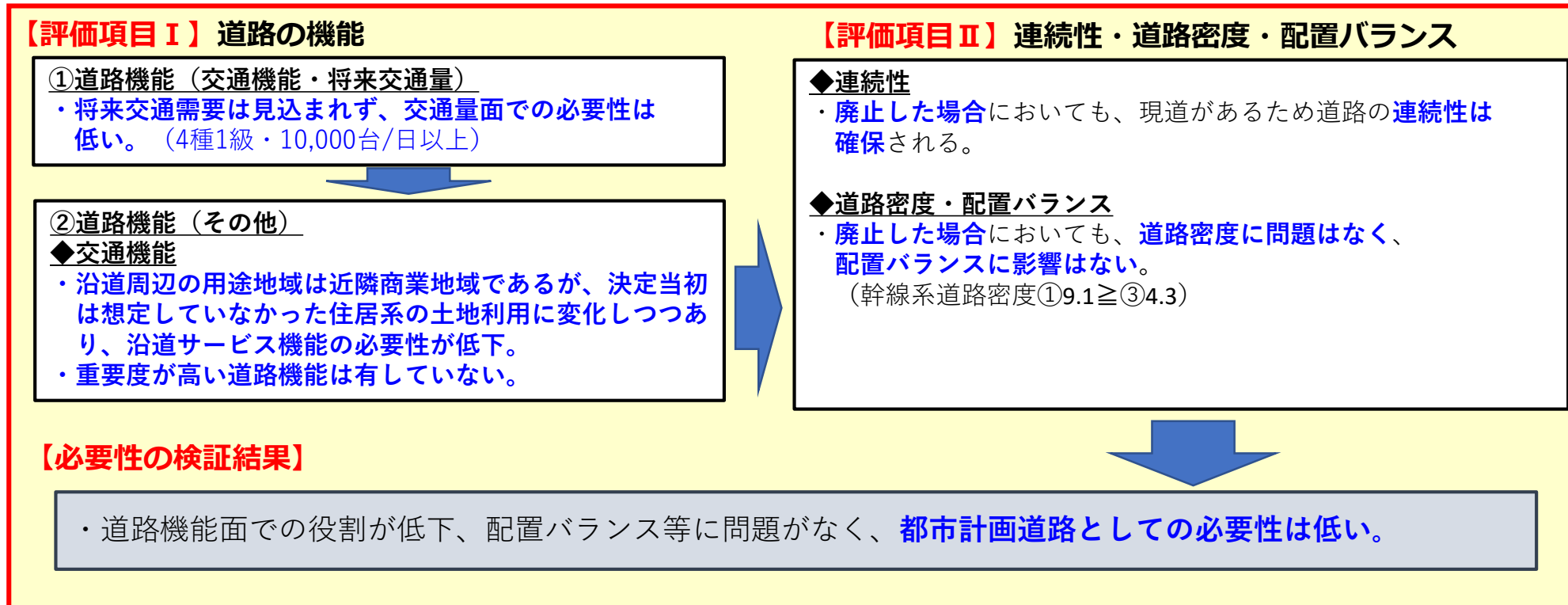
廃止

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）



凡 例	起点	終点
	●	●
整備済区間	現道あり	現道なし
見直し対象区間	■	■
	整備済	未整備
他の路線	■	■
代替路線	■	■

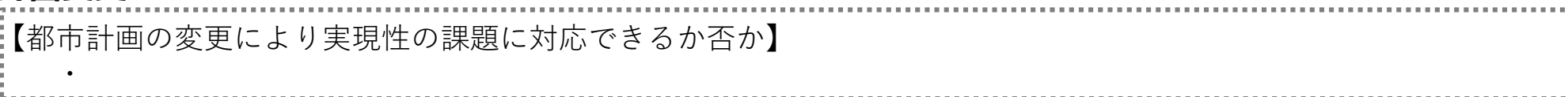
■ 必要性の検証



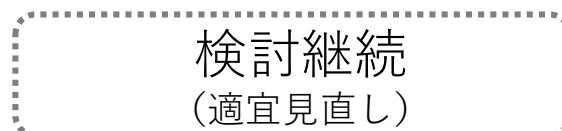
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

■必要性的検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等に問題はないが、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

■実現性的検証

- ◆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

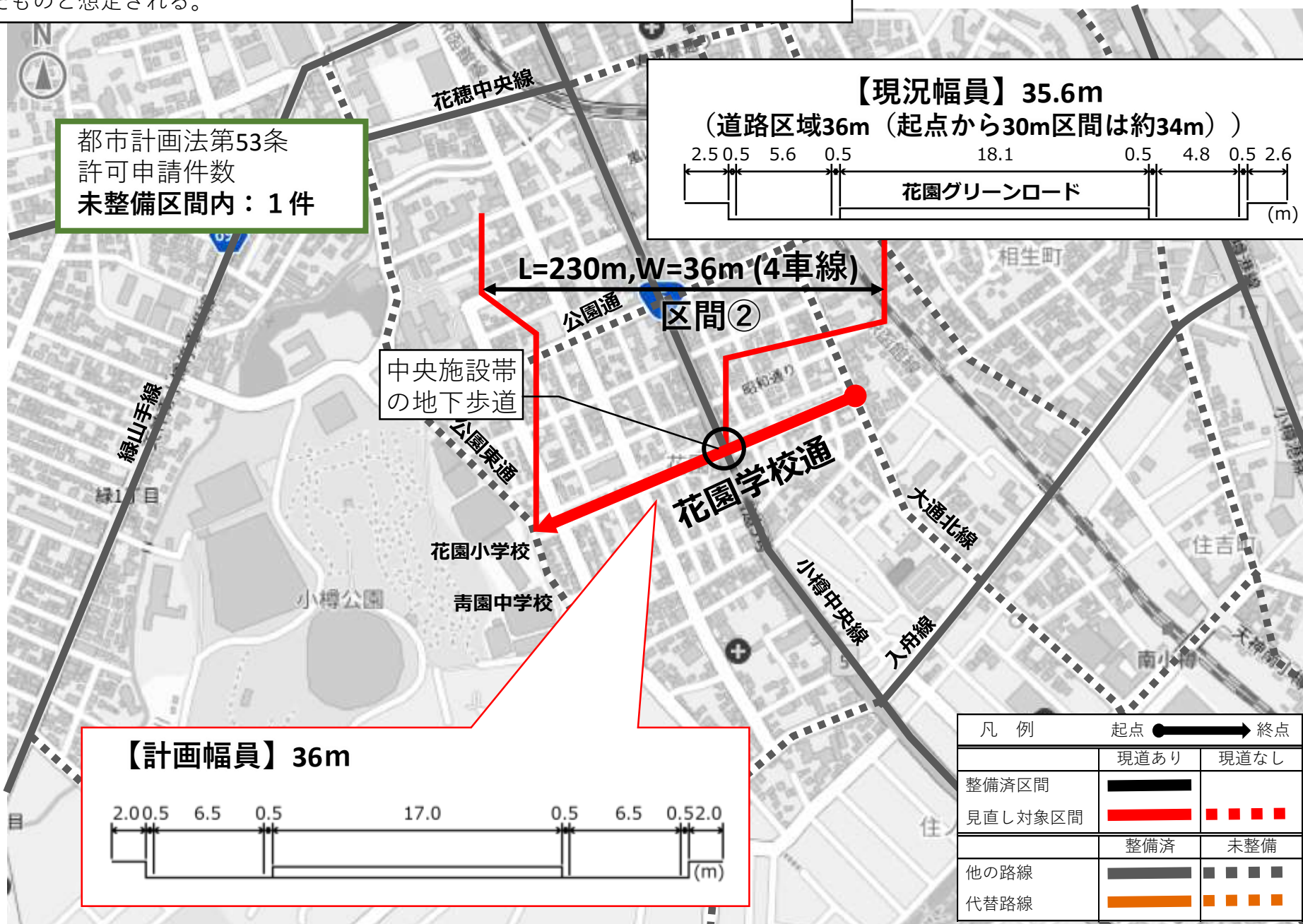
・対応できる。（幅員・車線数の変更）

対応できる

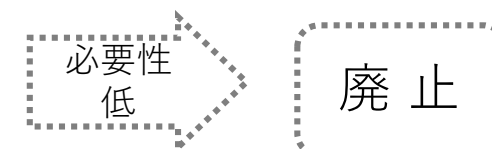
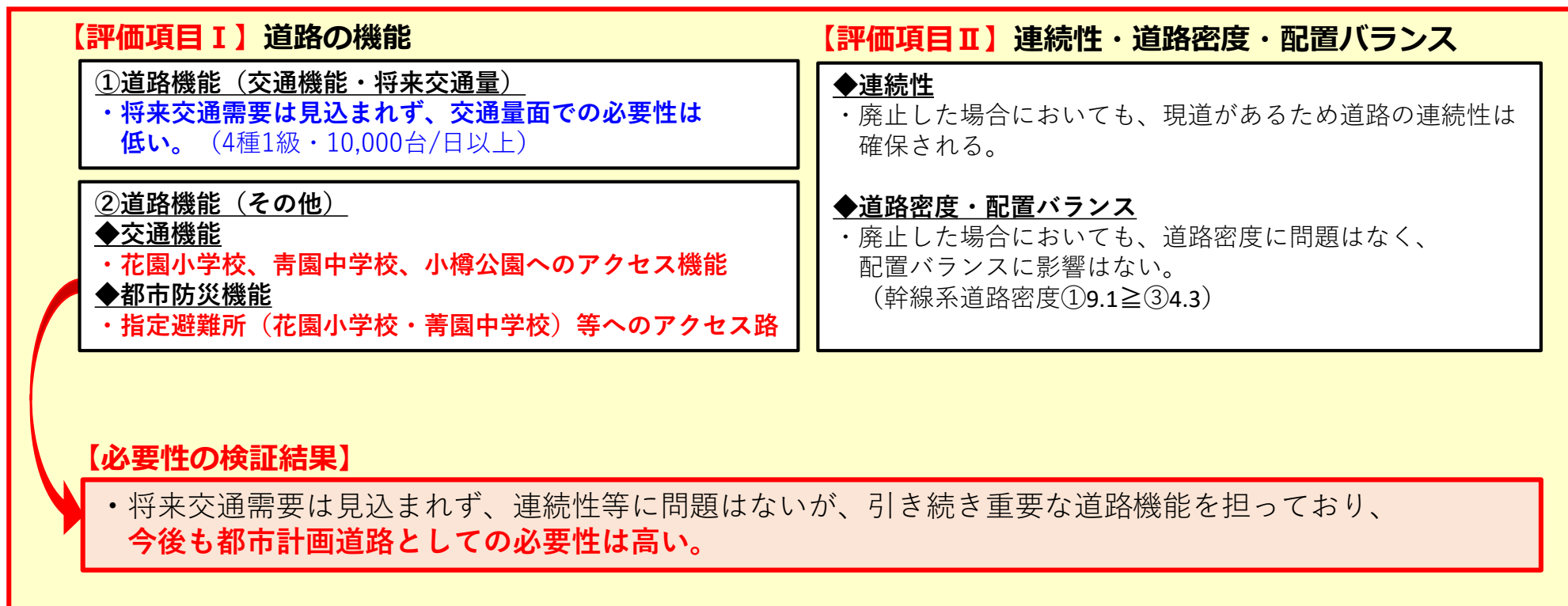
■代替路線の有無

存続(変更)
32m・2車線へ変更

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）



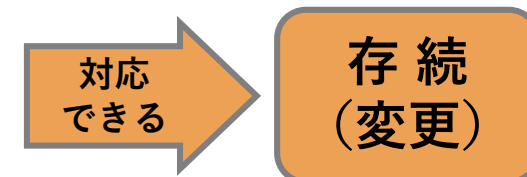
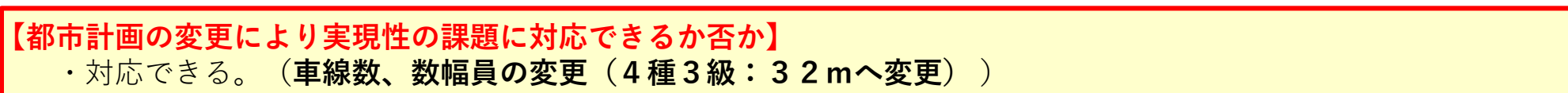
■ 必要性の検証



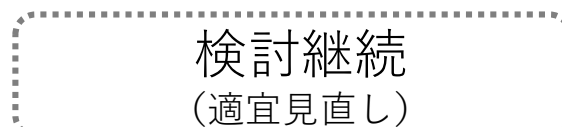
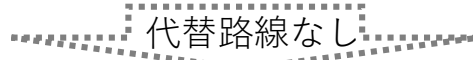
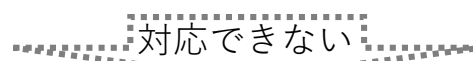
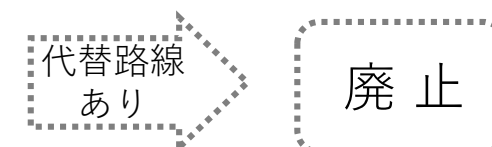
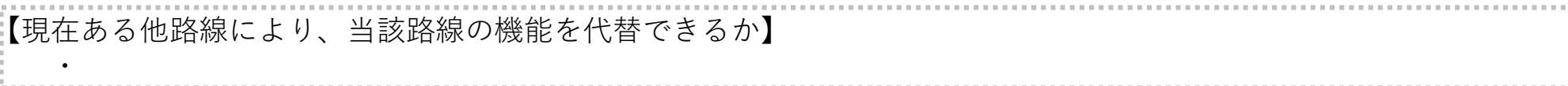
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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2 2～花園4丁目2 2 3
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, 6 0 0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

■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はなく、都市計画道路としての必要性は低い。

必要性 低

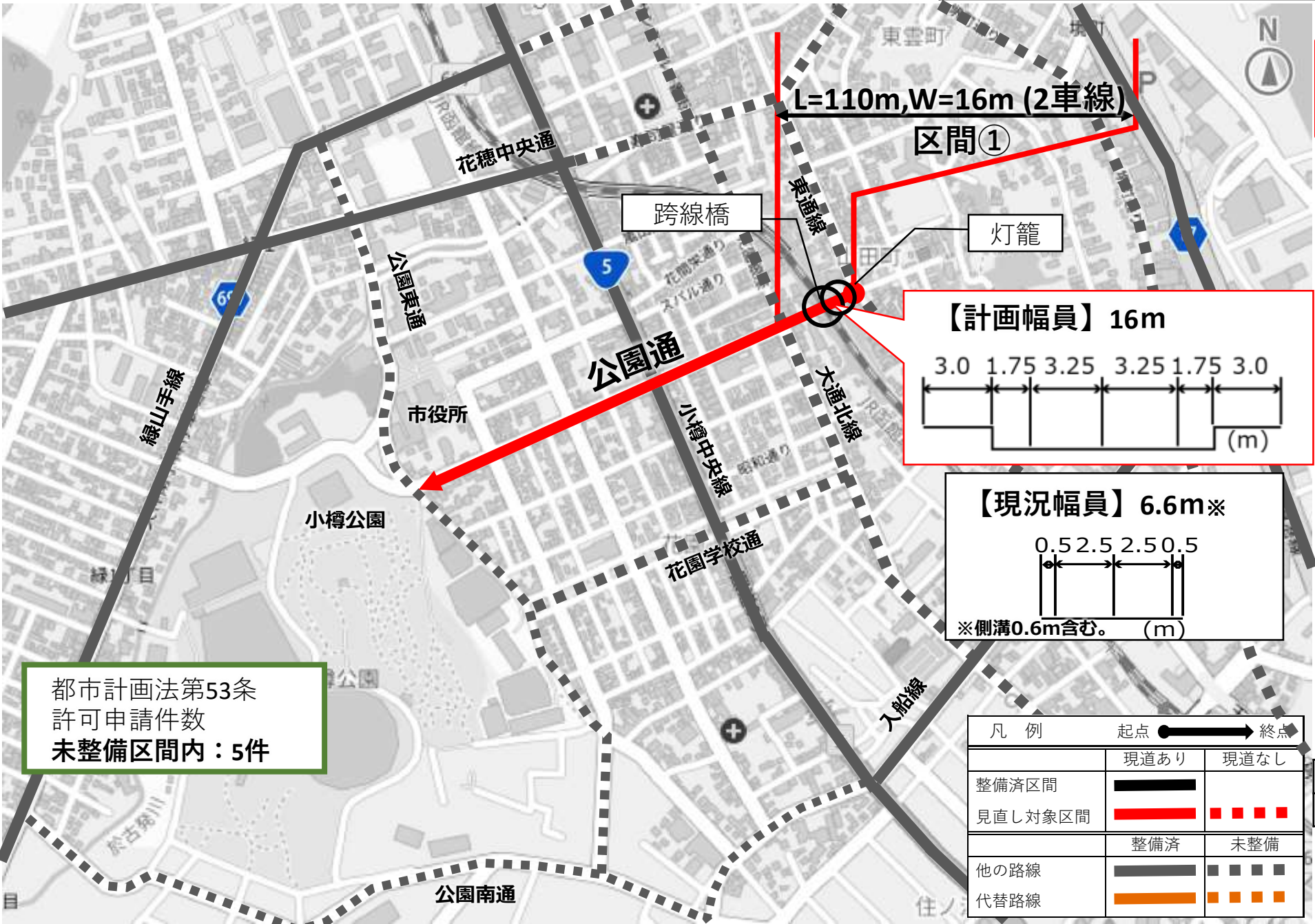
■実現性の検証

■計画変更

■代替路線の有無

廃止

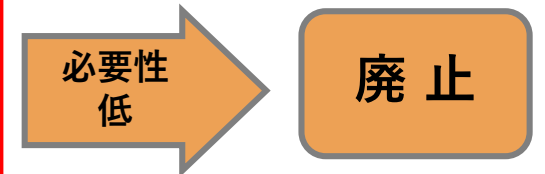
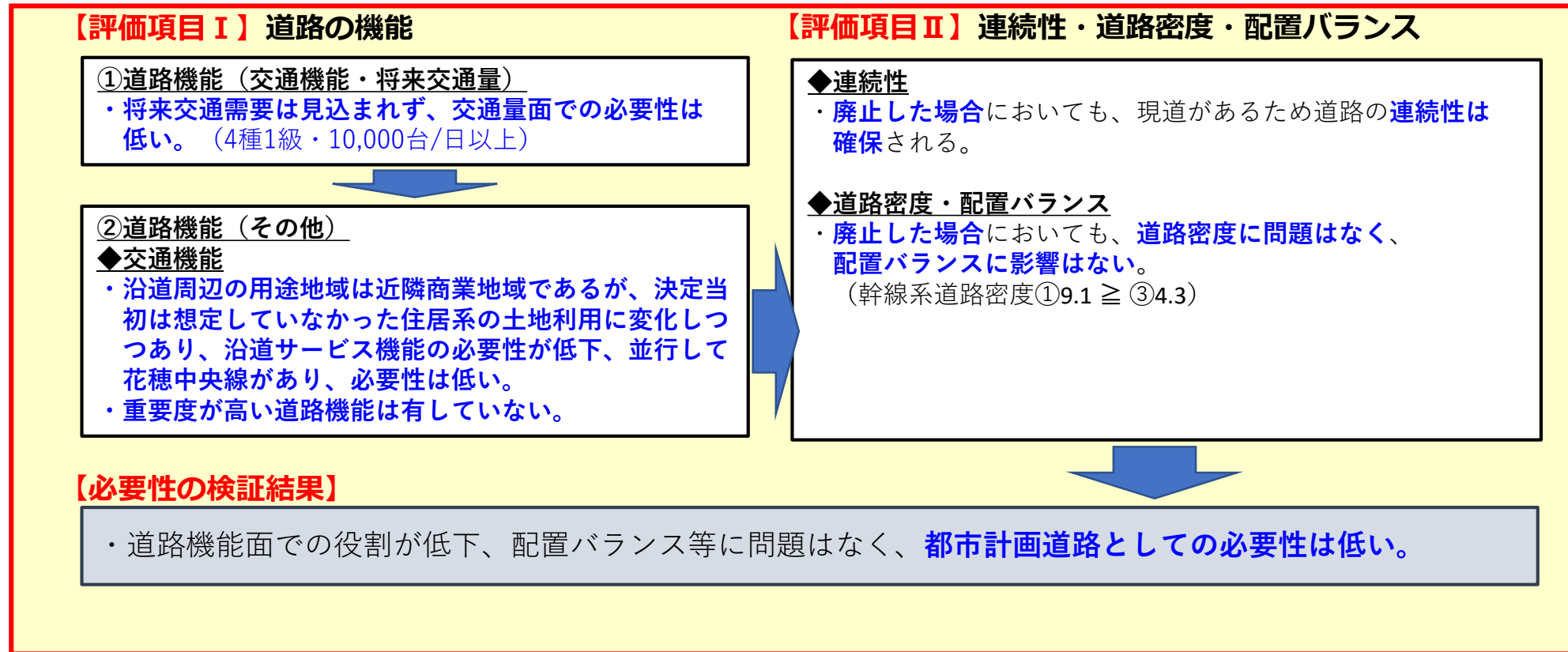
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
2,278台/日（0.32・7,200台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

凡 例	起点	終点
整備済区間	■	□
見直し対象区間	■	■
他の路線	■	■
代替路線	■	■

■必要性の検証



必要性 高

■実現性の検証

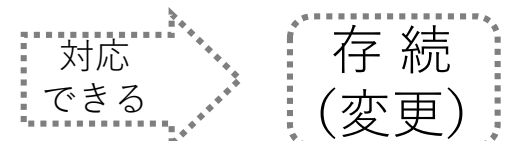


課題あり

■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

■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：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

■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はなく、都市計画道路としての必要性は低い。

必要性 低

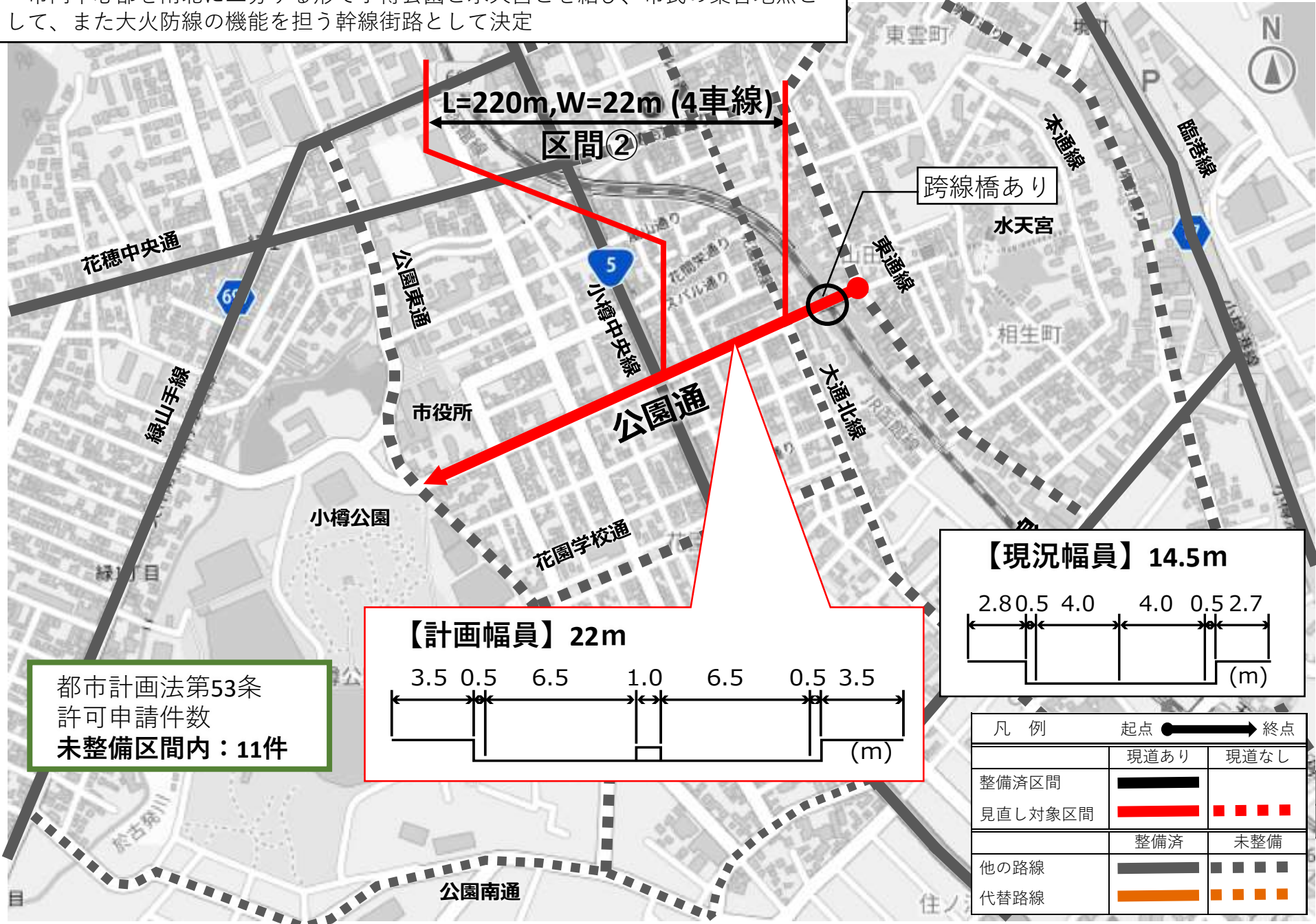
■実現性の検証

■計画変更

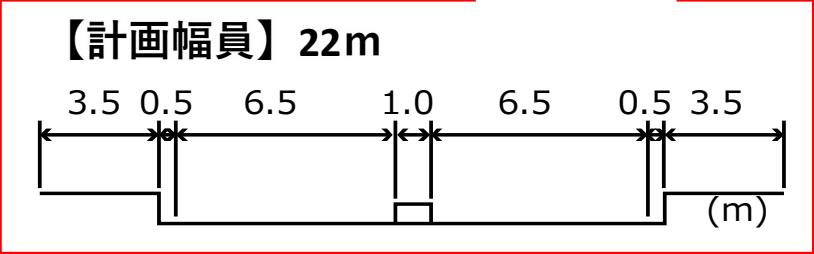
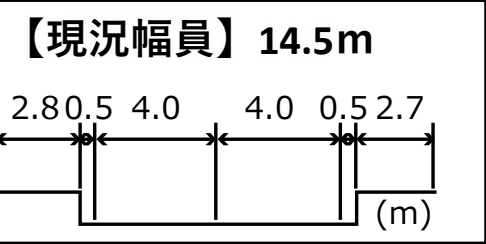
■代替路線の有無

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）

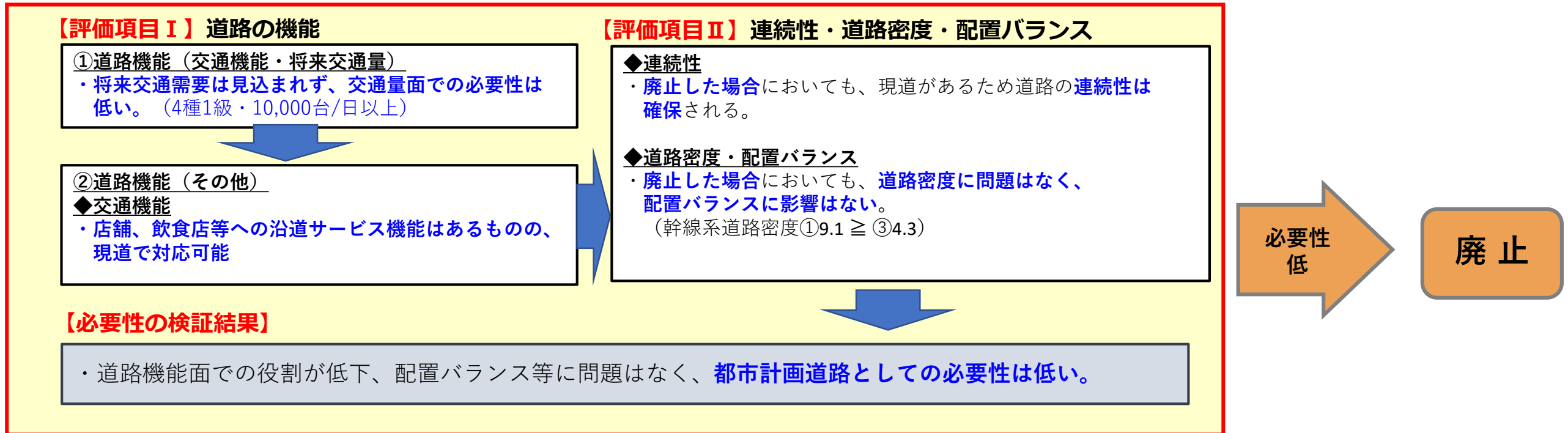


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：11件



凡 例	起点	→	終点
整備済区間	現道あり		現道なし
見直し対象区間			
他の路線	整備済		未整備
代替路線			

■必要性の検証



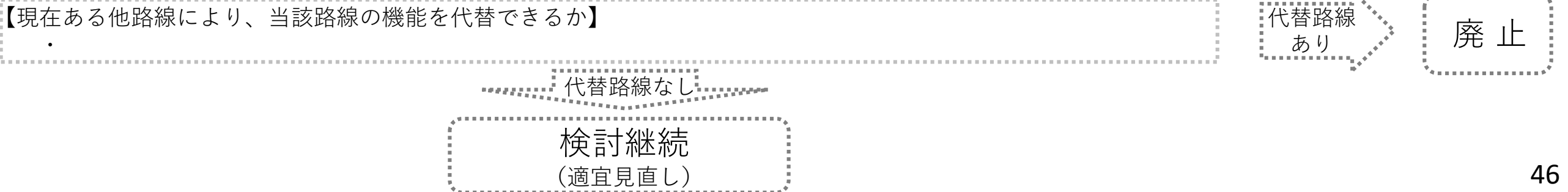
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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2 2～花園4 丁目2 2 3
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

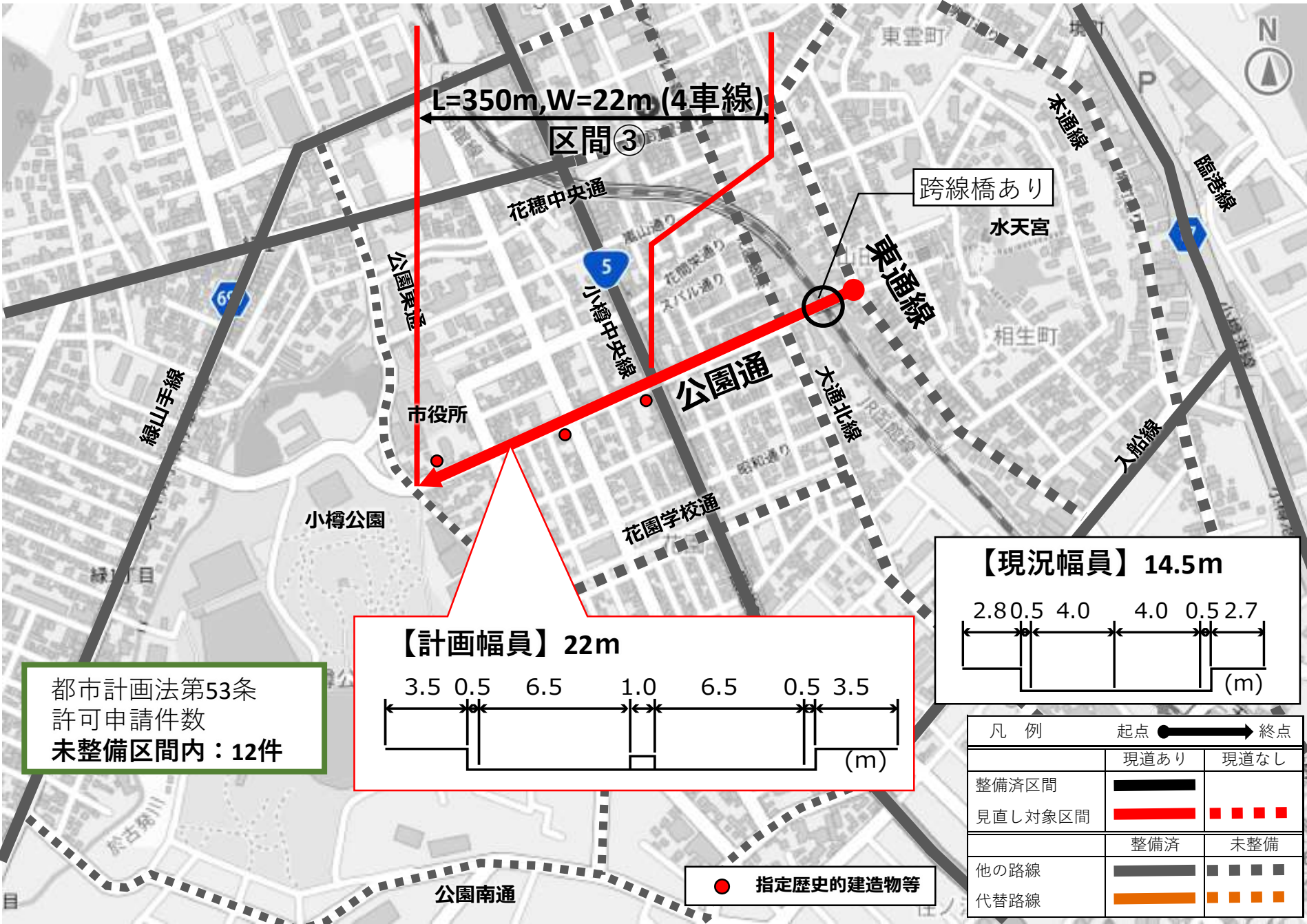
- ・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

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



■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）

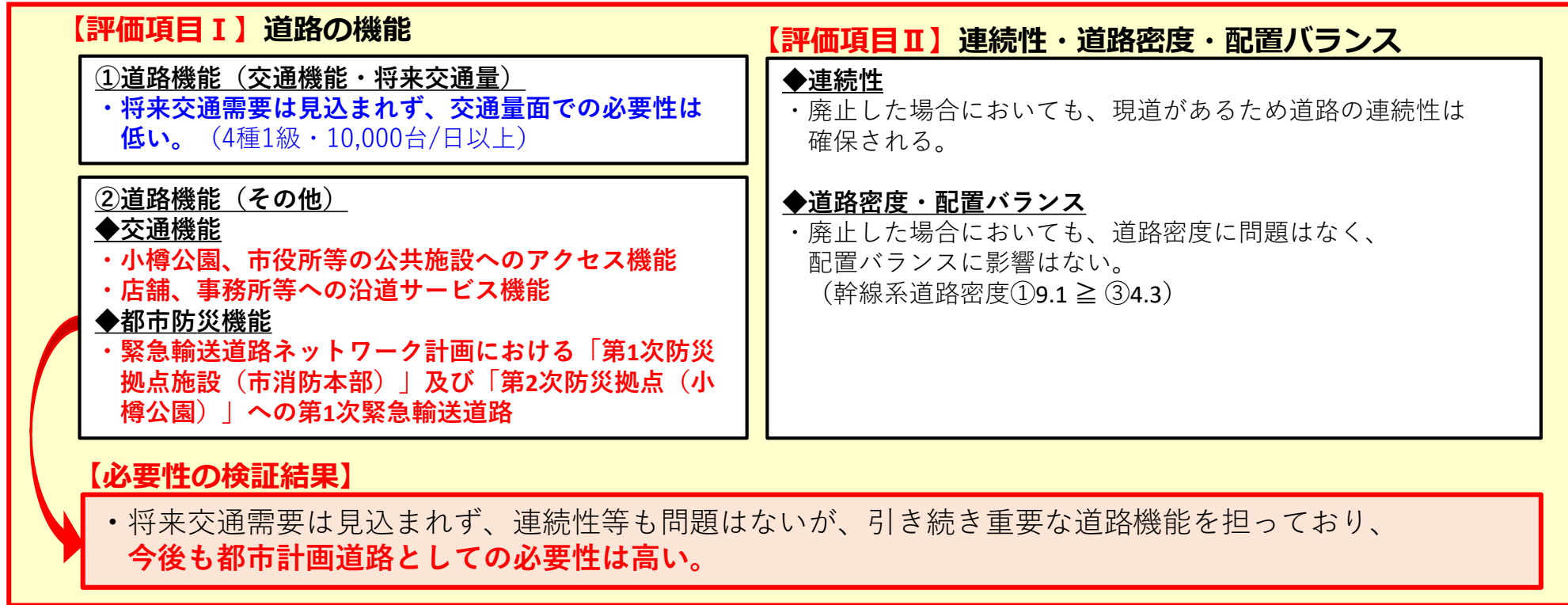
対応できる

■代替路線の有無

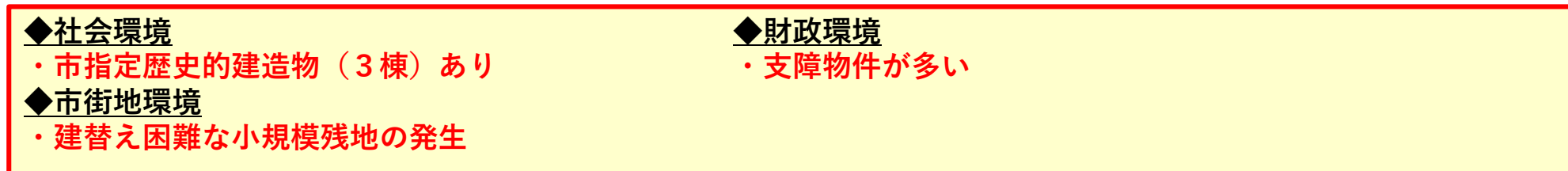
存続(変更)
14.5m・2車線へ変更

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）

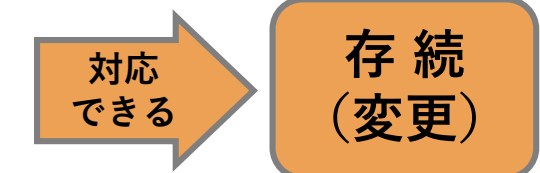
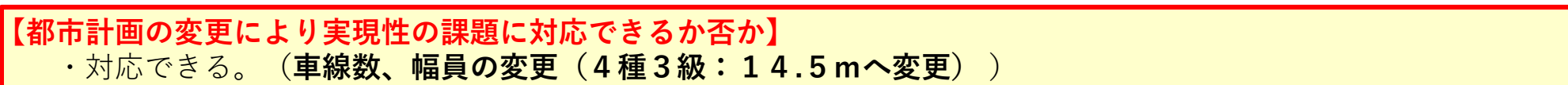
■必要性の検証



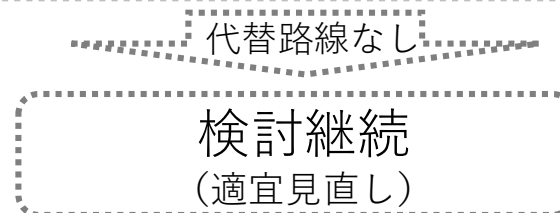
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



■見直し方針（案）

個別路線（区間）の概要【3・4・15 本通線】 区間① No.12-1

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

■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））

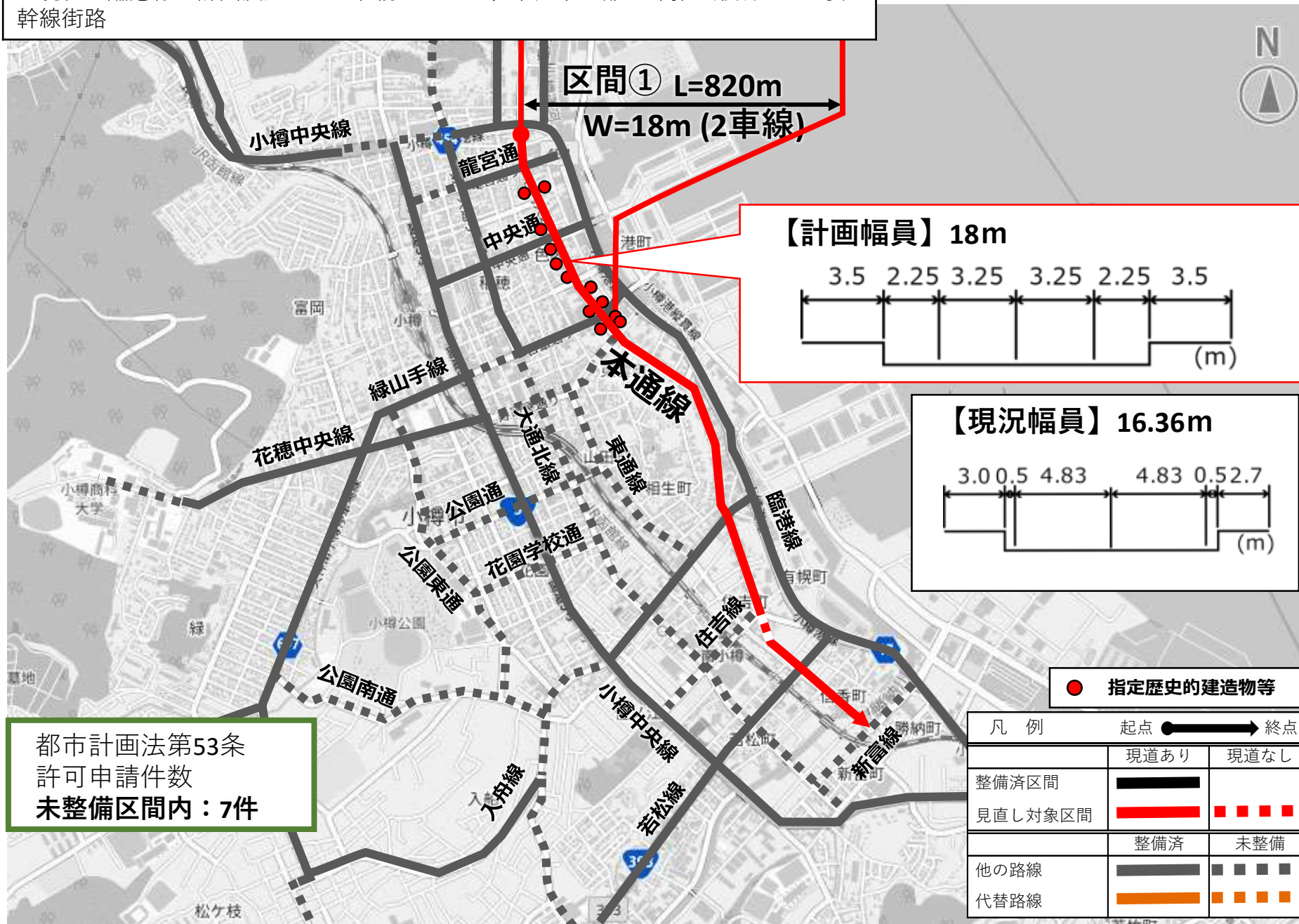
対応できる

■代替路線の有無

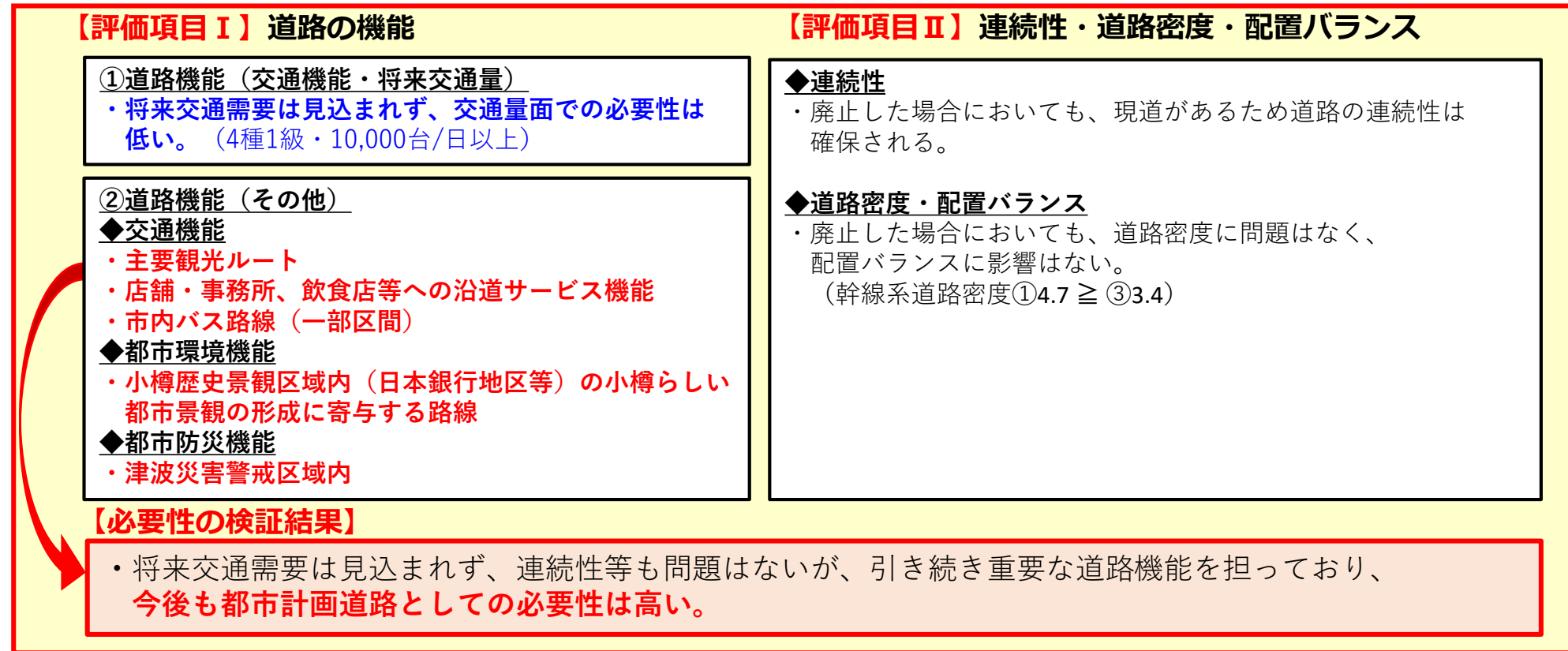
存続(変更)
16mへ変更

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）

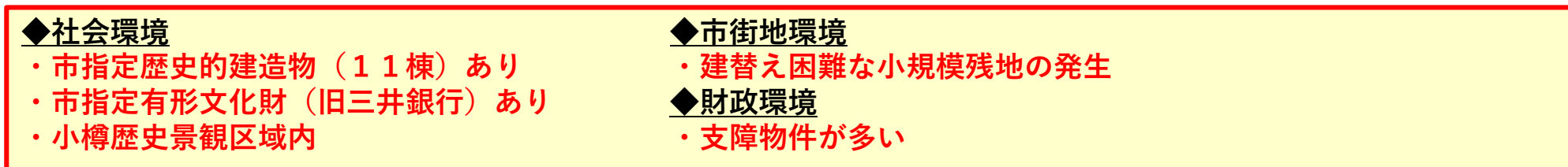
※花穂中央線、本通線区間②以降の廃止に伴い、ネットワークを考慮し、緑山手線を終点とする。



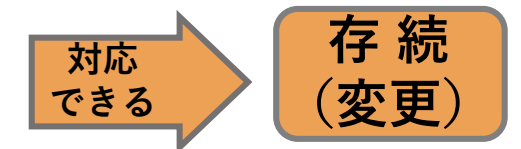
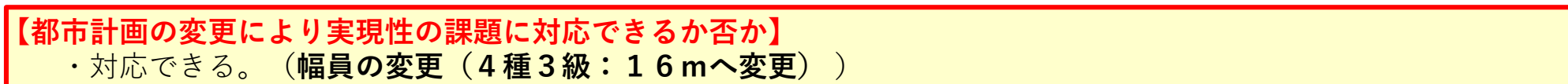
■ 必要性の検証



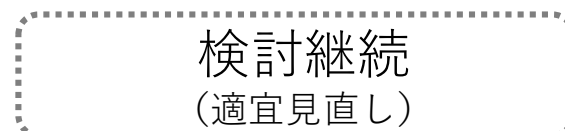
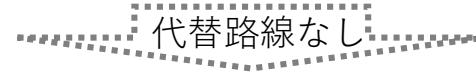
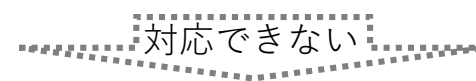
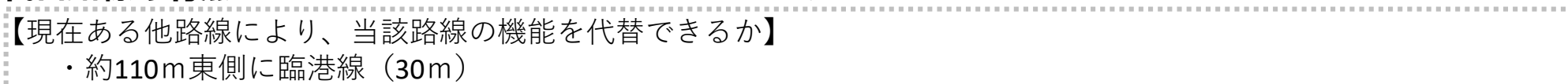
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



※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。

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

■必要性的検証

- ・将来交通需要は見込まれず、連続性等问题はないが、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

■実現性的検証

- ◆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

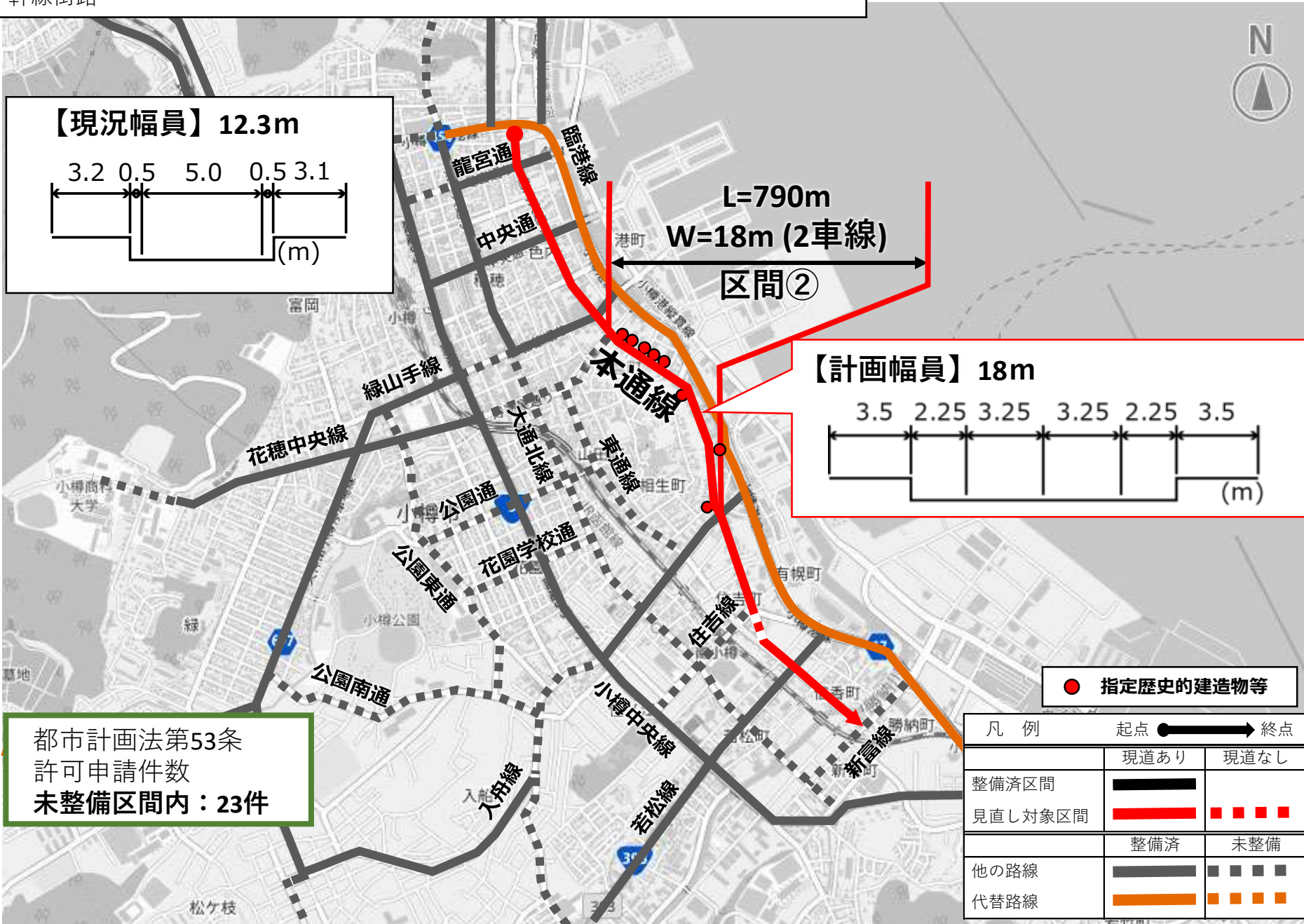
■代替路線の有無

- ・約110m東側に臨港線（30m）

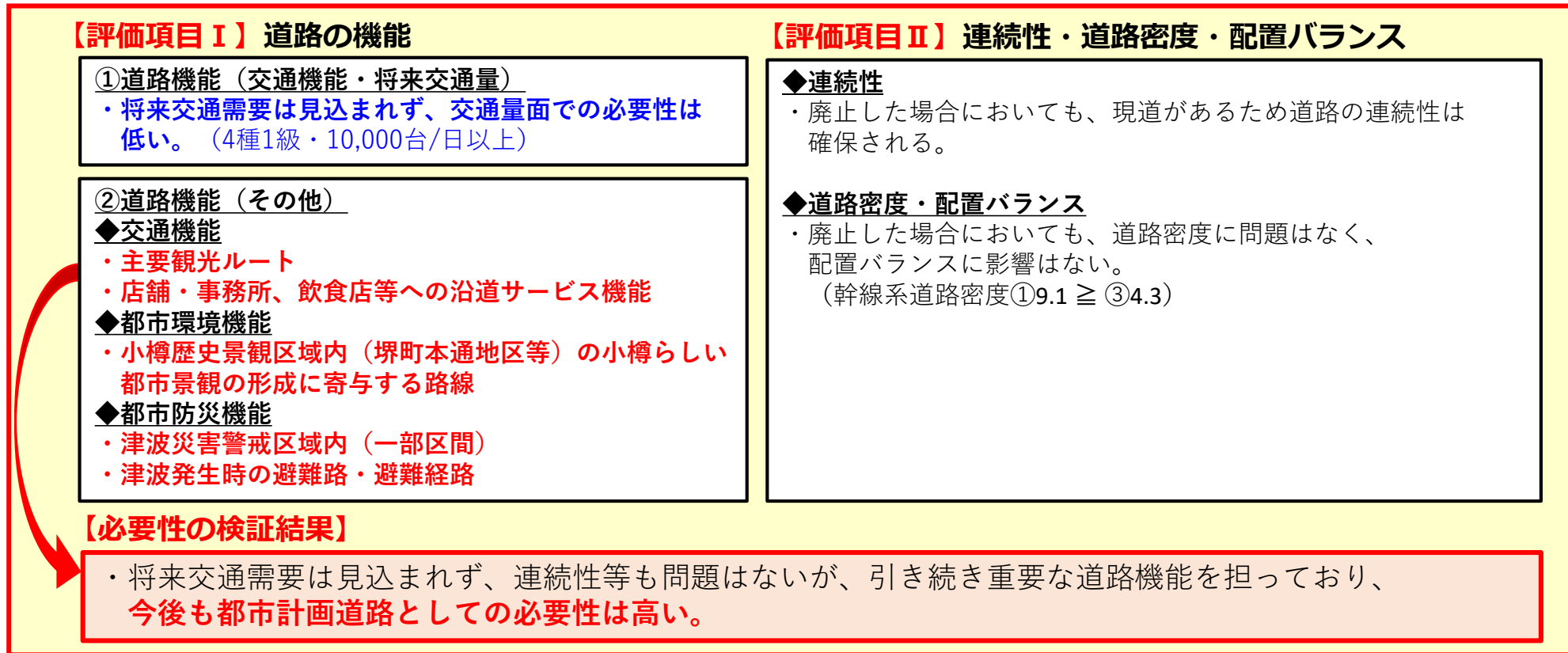
代替路線あり

廃止

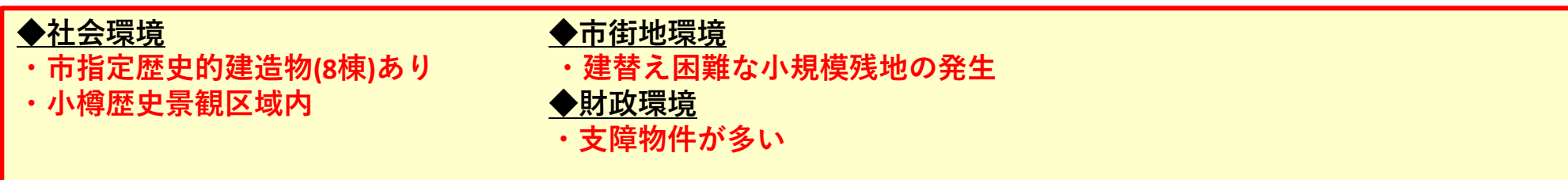
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
4台/日（0.00・7,200台/日）



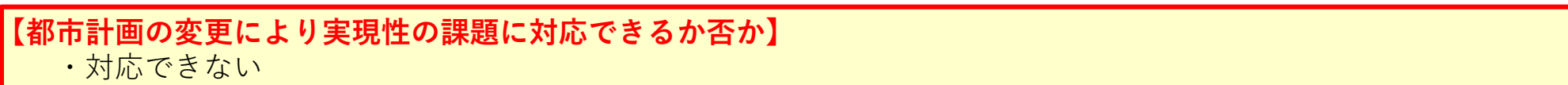
■必要性の検証



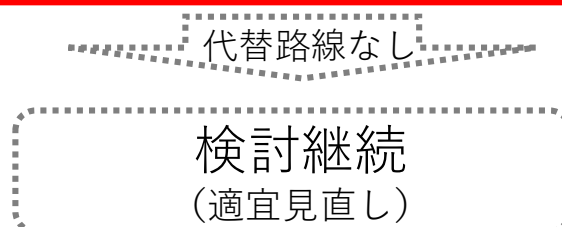
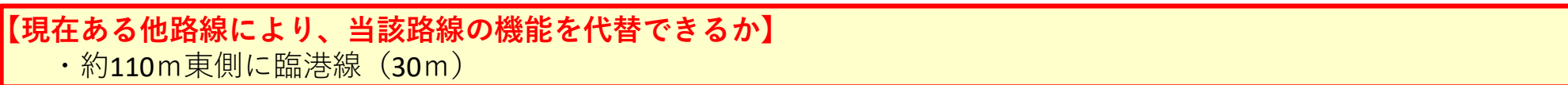
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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、連続性等问题はないが、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

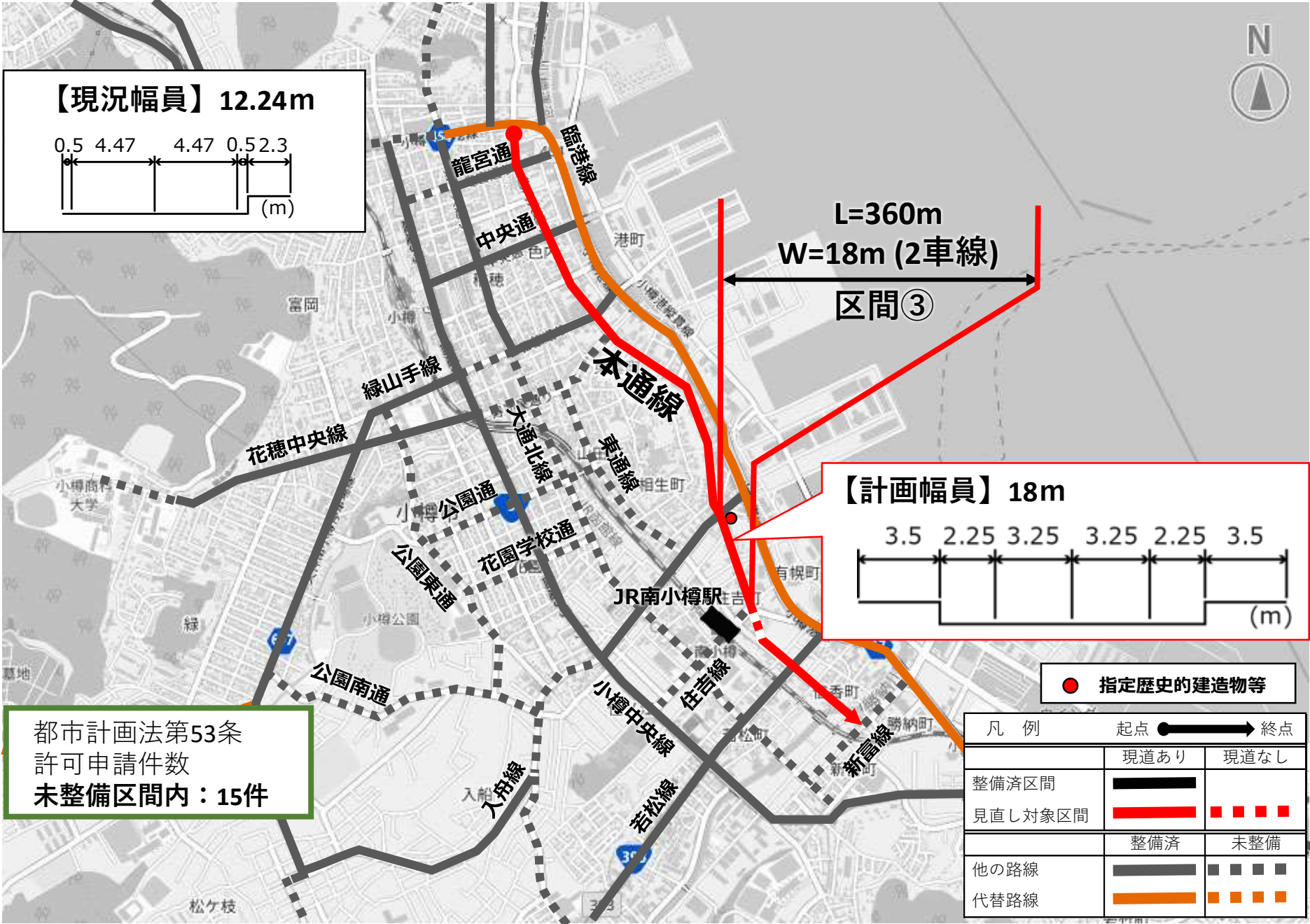
■代替路線の有無

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

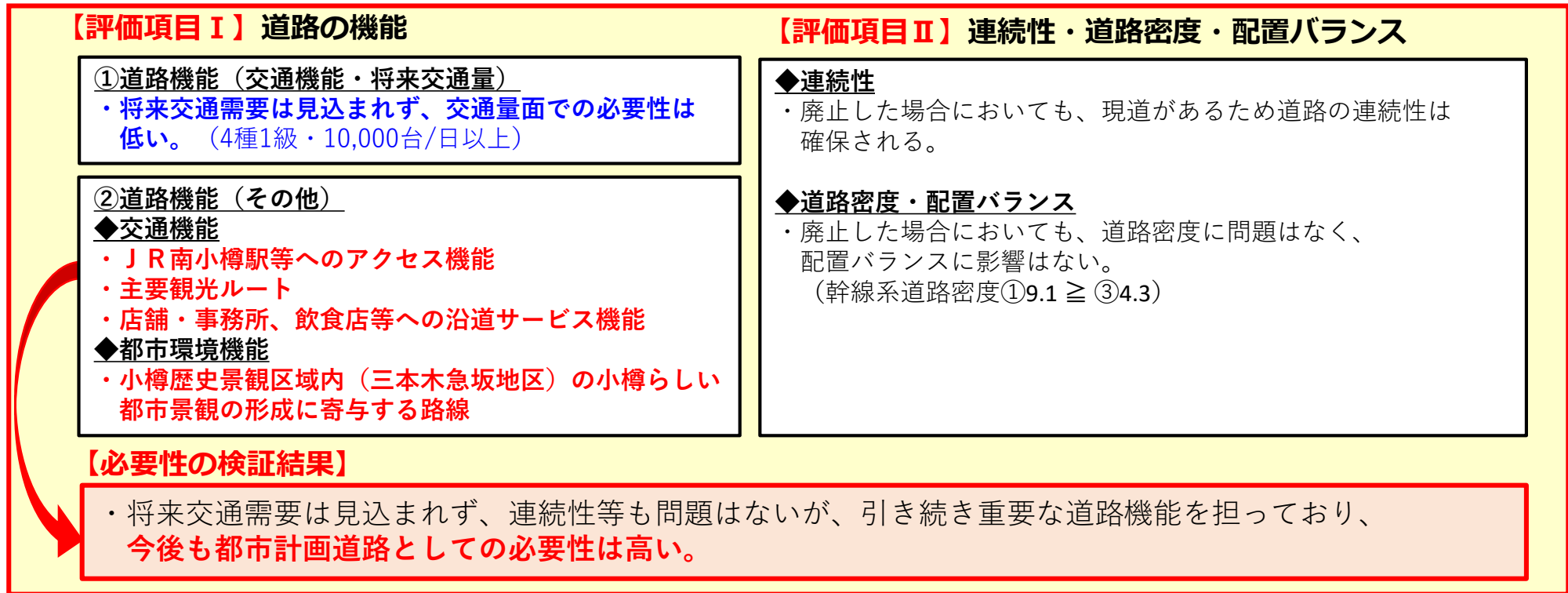
廃止

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）

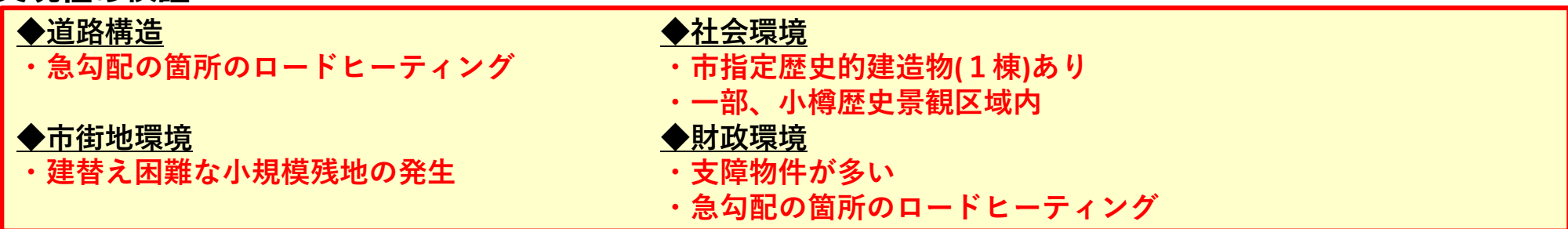


凡 例	起点	終点
	●	→
整備済区間	■	■
見直し対象区間	■	■ ■ ■ ■
	■	■
他の路線	■	■ ■ ■ ■
代替路線	■	■ ■ ■ ■

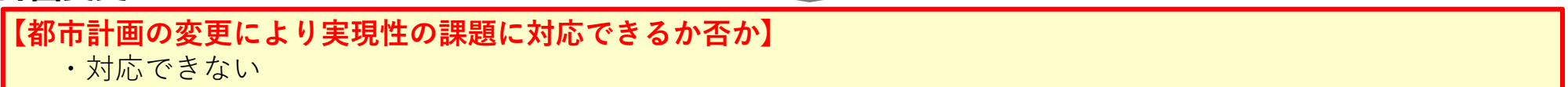
■必要性の検証



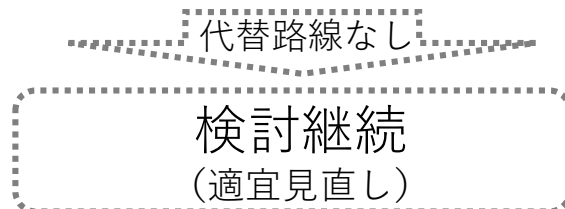
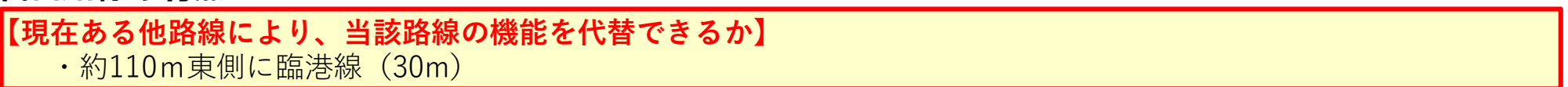
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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6 2～住吉町3 2 6
延長	270m（内、道道天神南小樽停車場線区間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

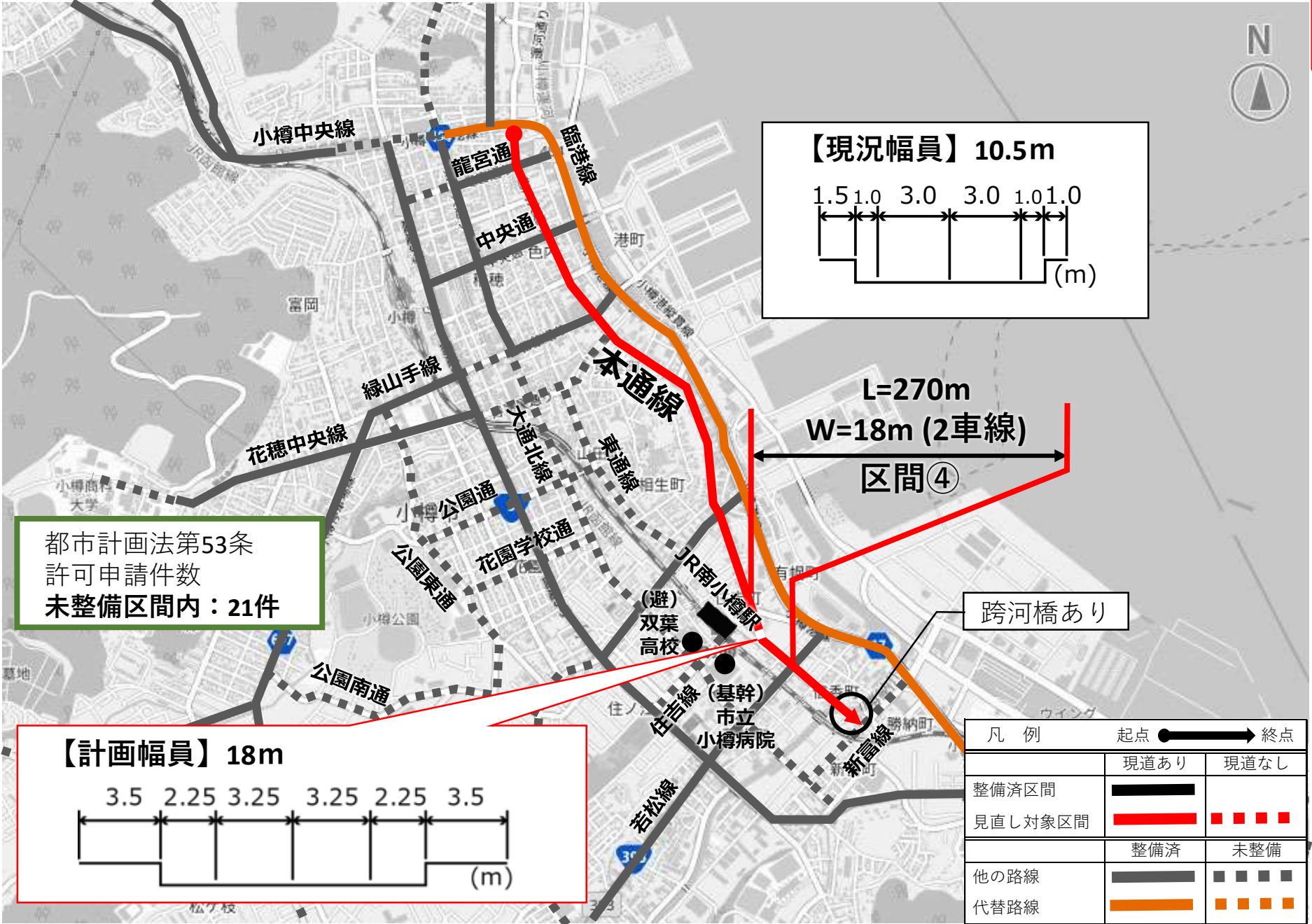
■代替路線の有無

・約110m東側に臨港線（30m）

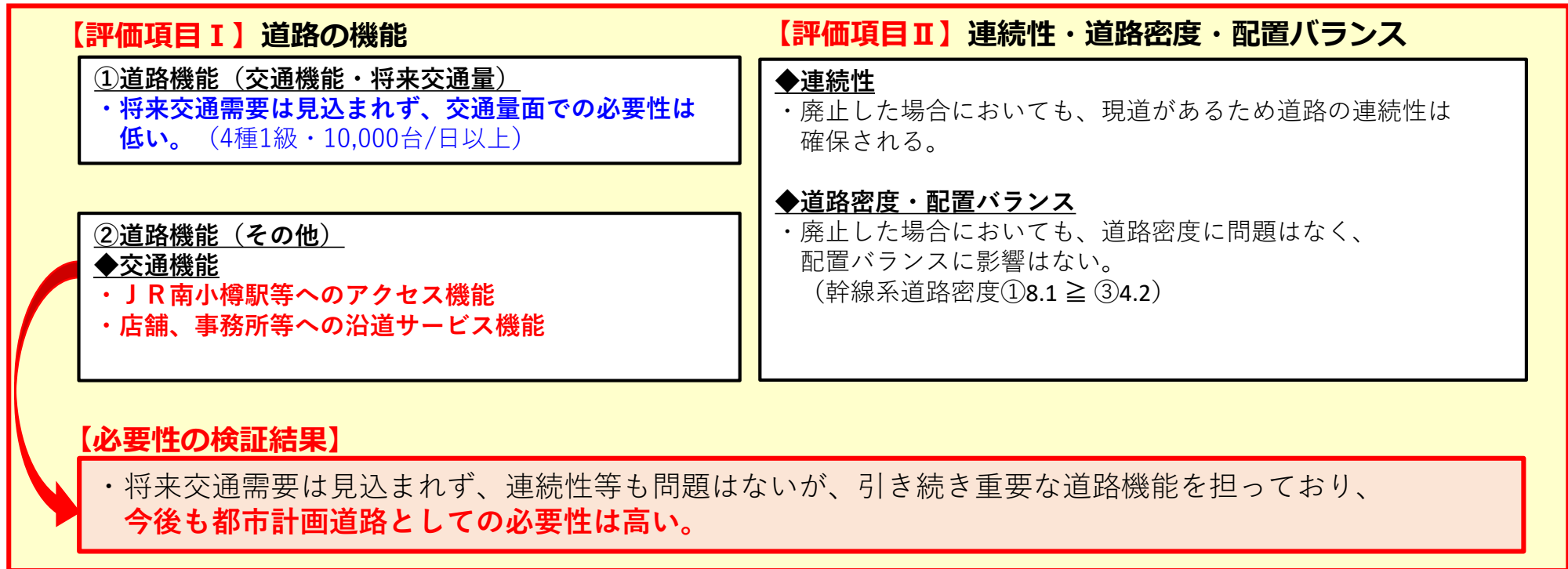
代替路線あり

廃止

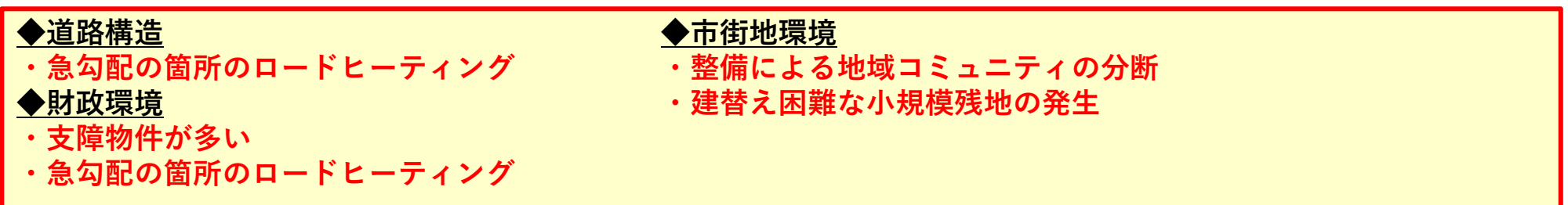
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,552台/日（0.22・7,200台/日）



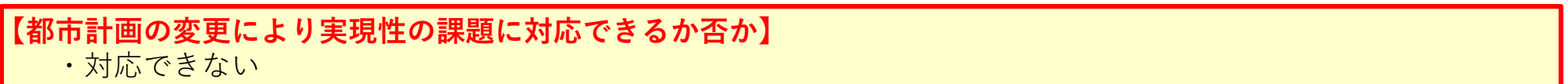
■ 必要性の検証



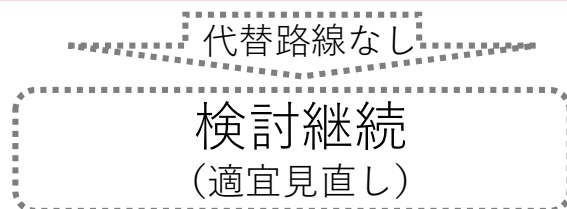
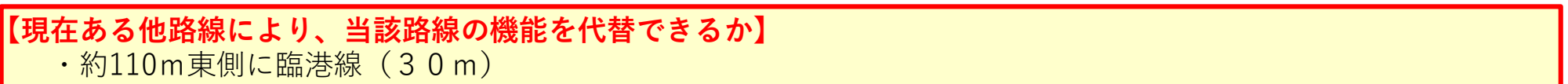
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

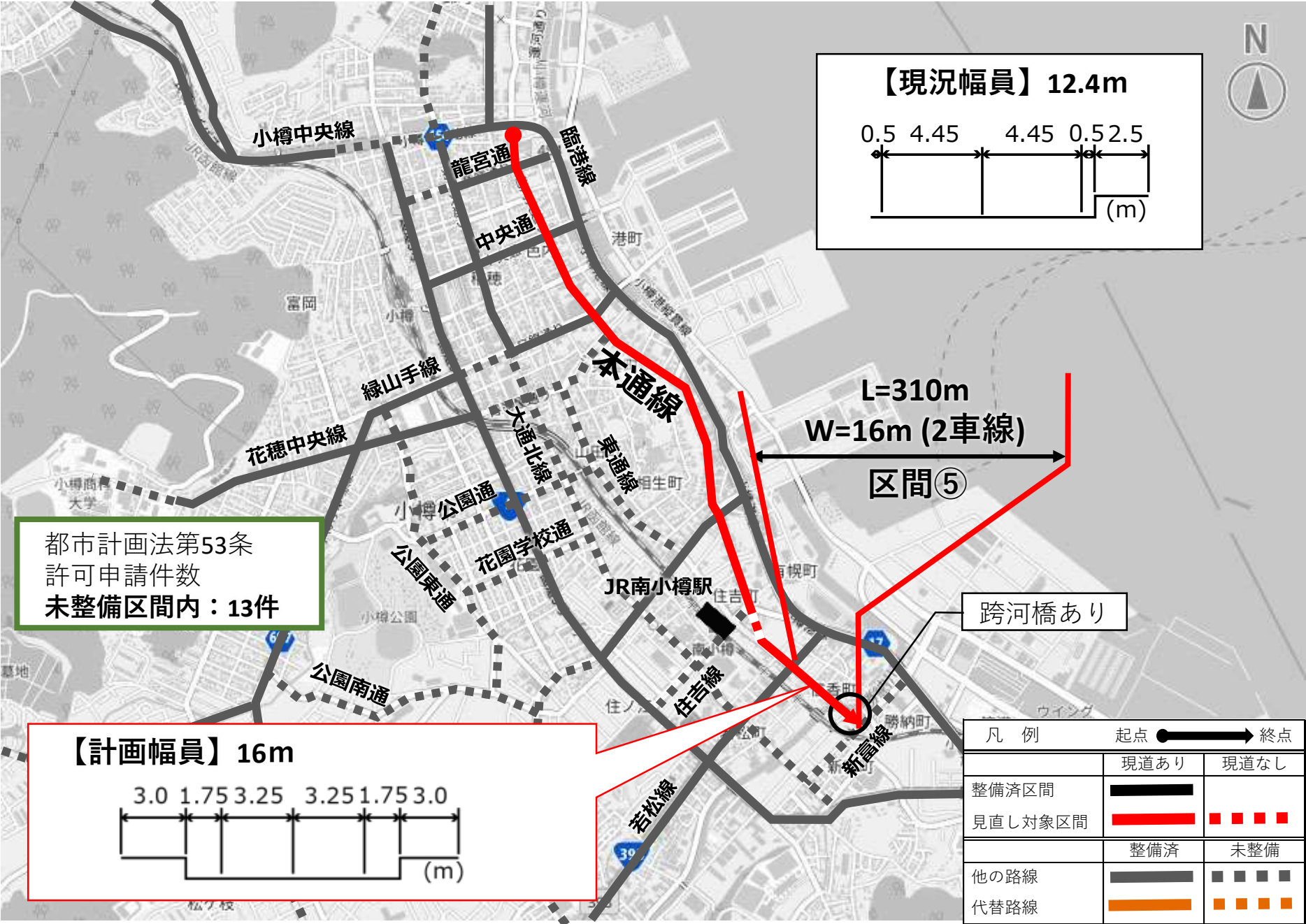
・昭和47年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

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



■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



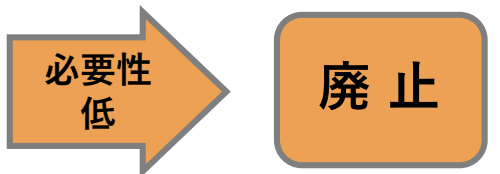
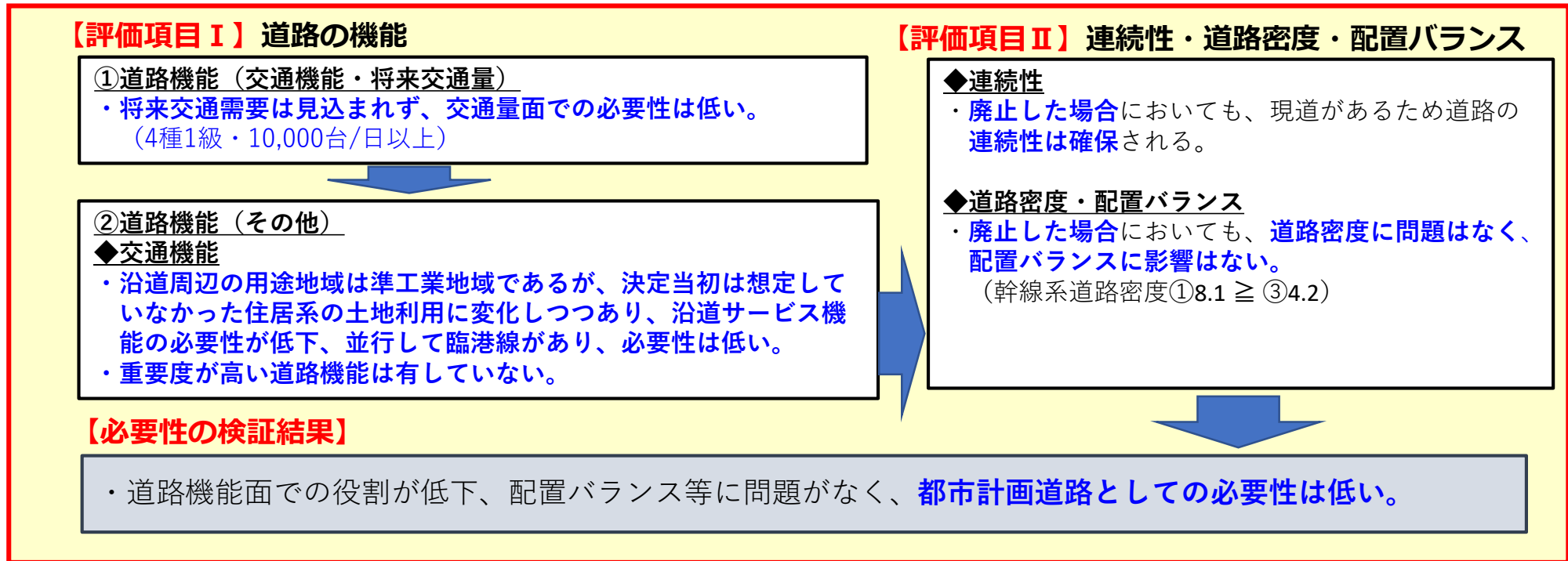
■代替路線の有無



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）

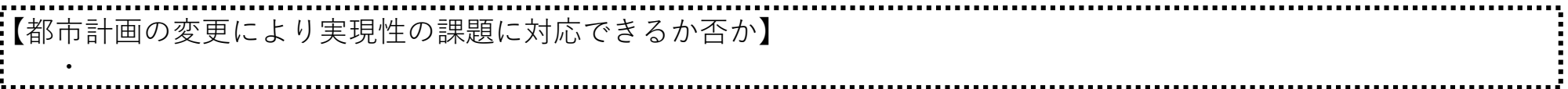
■必要性の検証



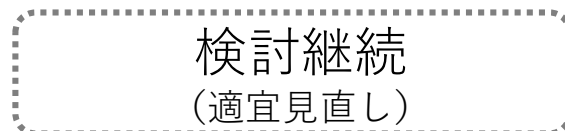
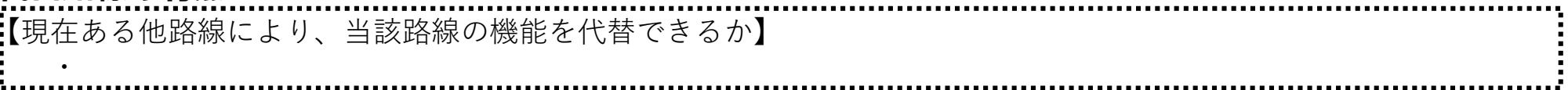
■実現性の検証



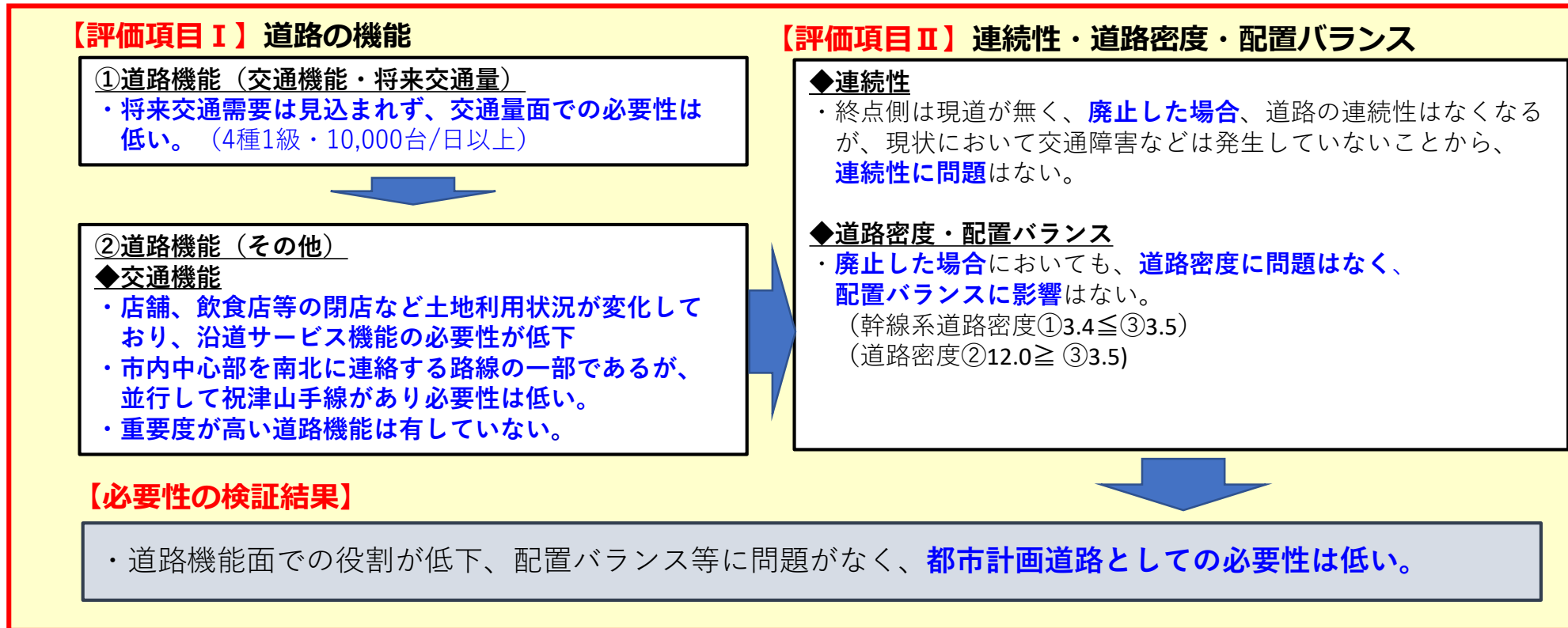
■計画変更



■代替路線の有無



■ 必要性の検証



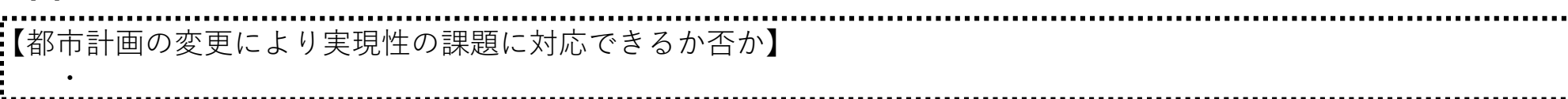
必要性 高

■ 実現性の検証



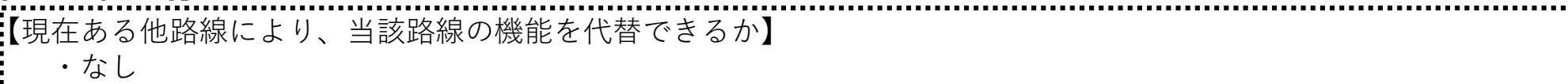
課題あり

■ 計画変更



対応できない

■ 代替路線の有無



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、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、連続性等问题はないが、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

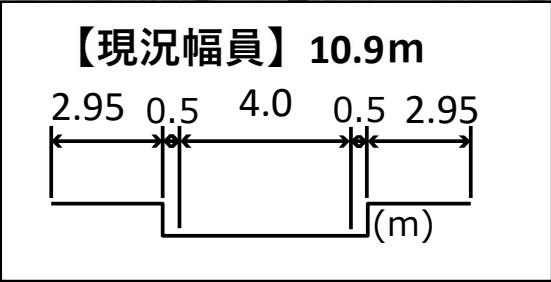
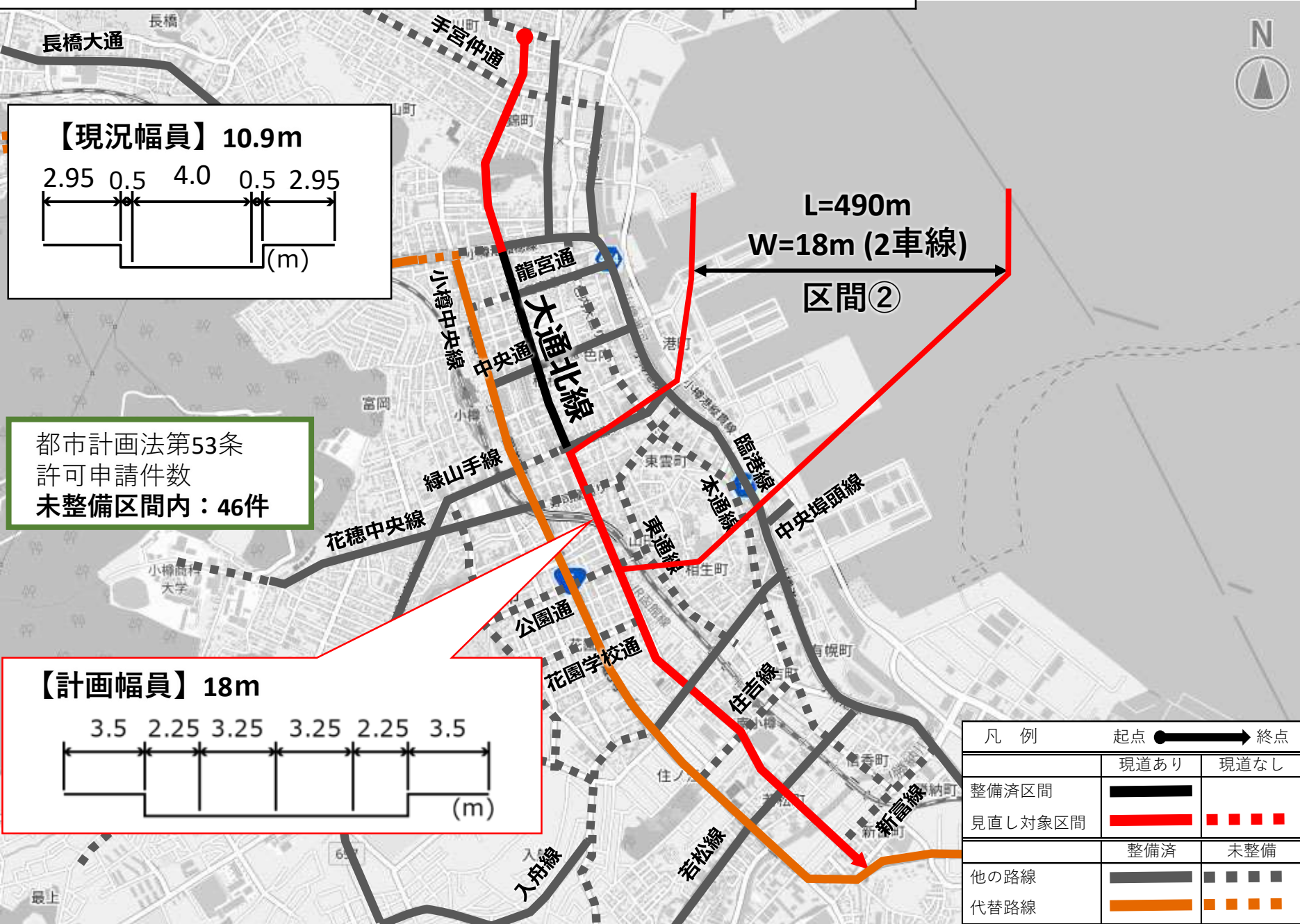
■代替路線の有無

・約180m西側に小樽中央線（22m）

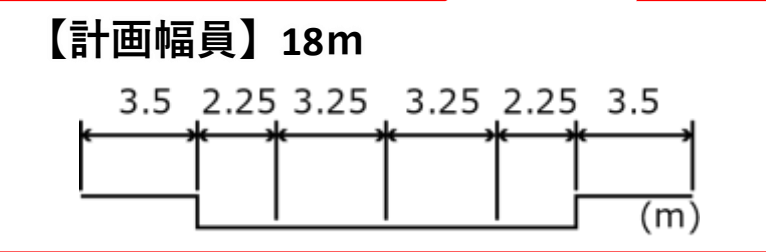
代替路線あり

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）

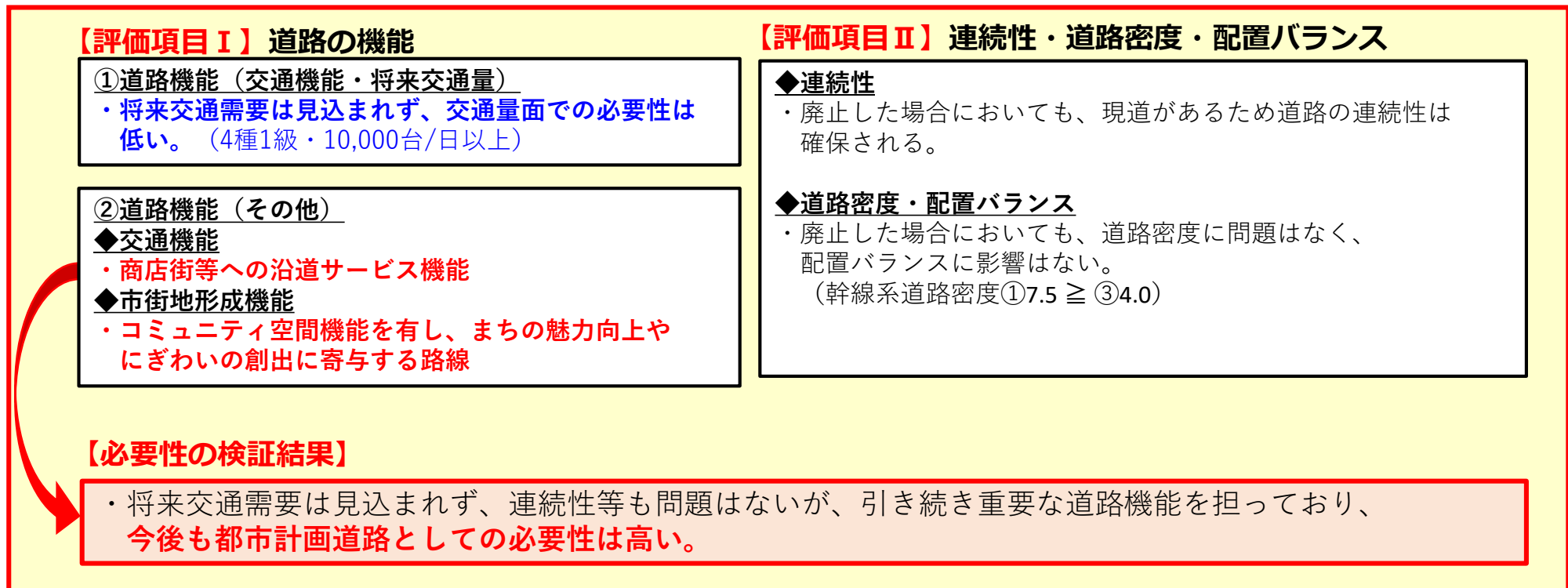


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区内：46件

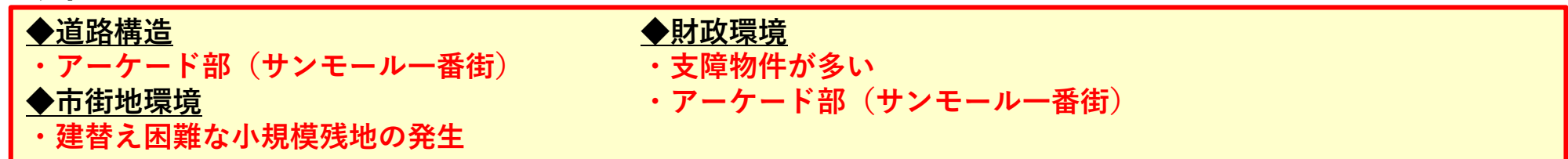


凡 例	起点	→	終点
整備済区間	現道あり	現道なし	
見直し対象区間			
他の路線	整備済	未整備	
代替路線			

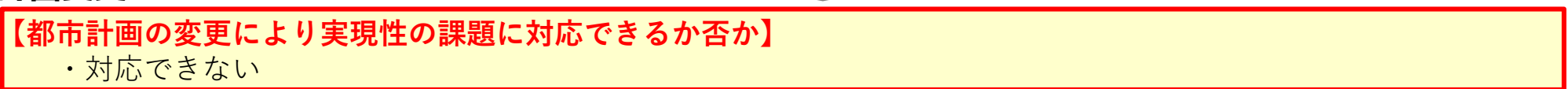
■ 必要性の検証



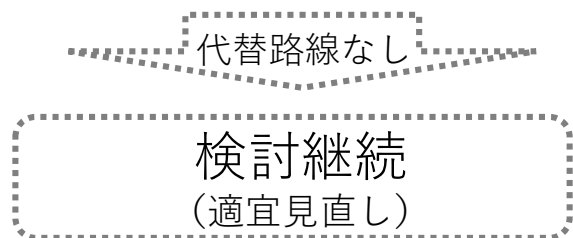
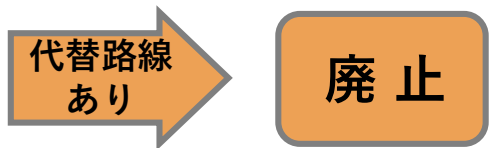
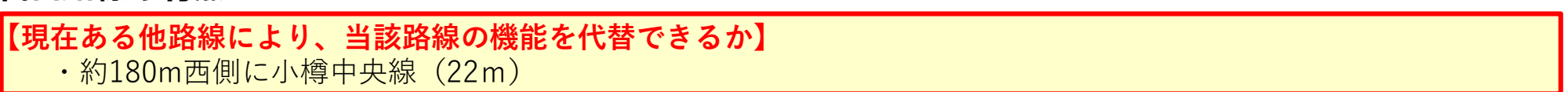
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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1 1 1-6
延長	1030m
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、連続性等问题はないが、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

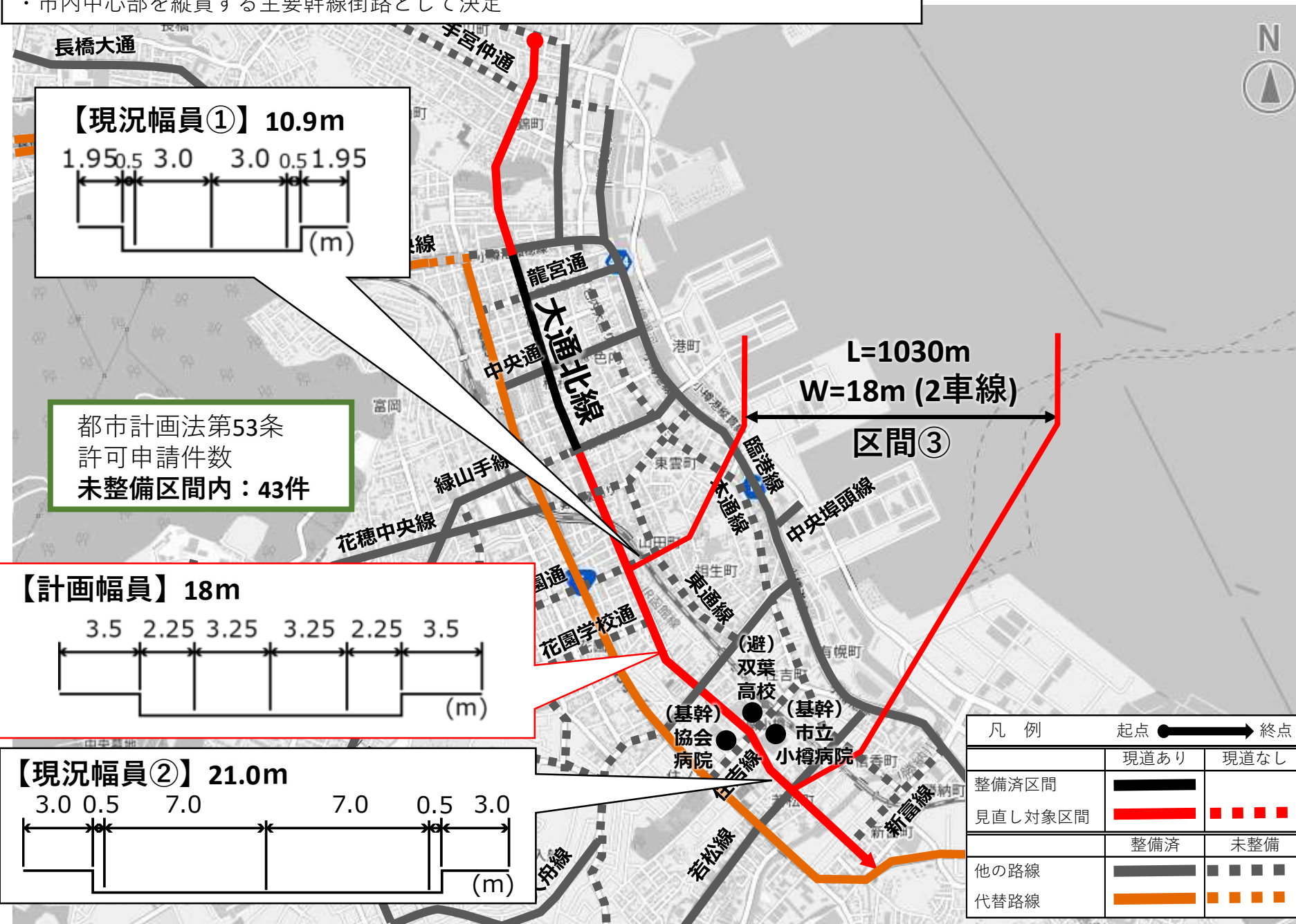
■代替路線の有無

・約210m西側に小樽中央線（22m）

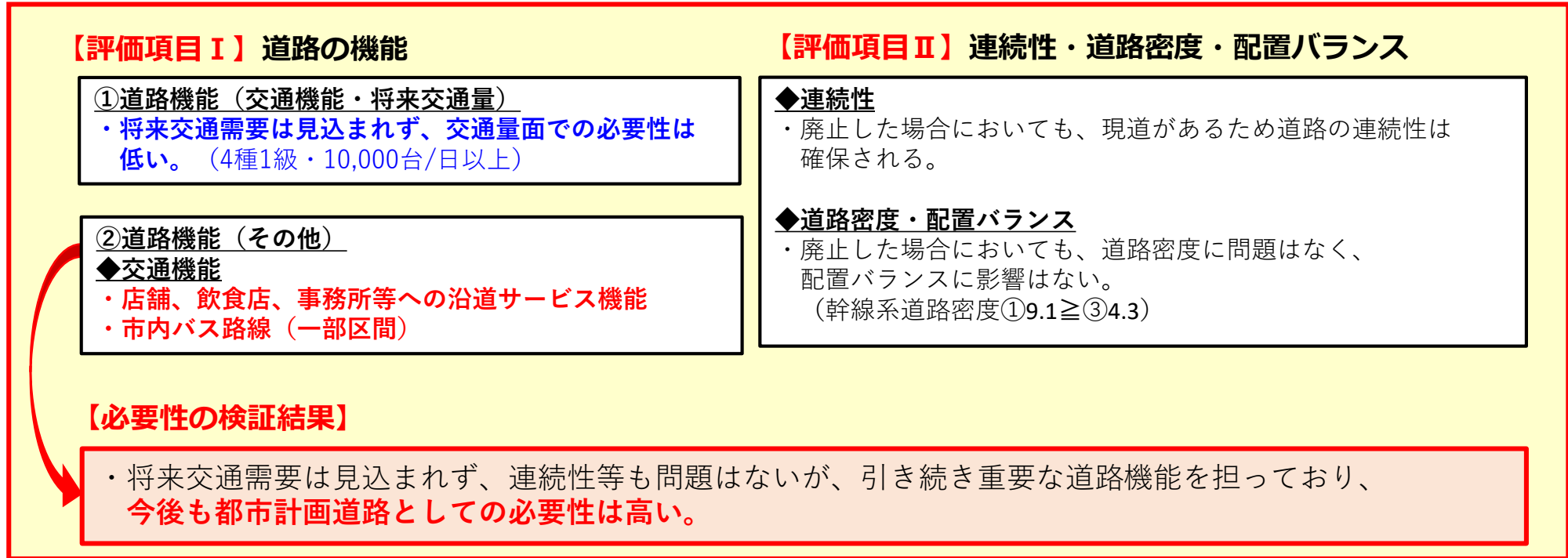
代替路線あり

廃止

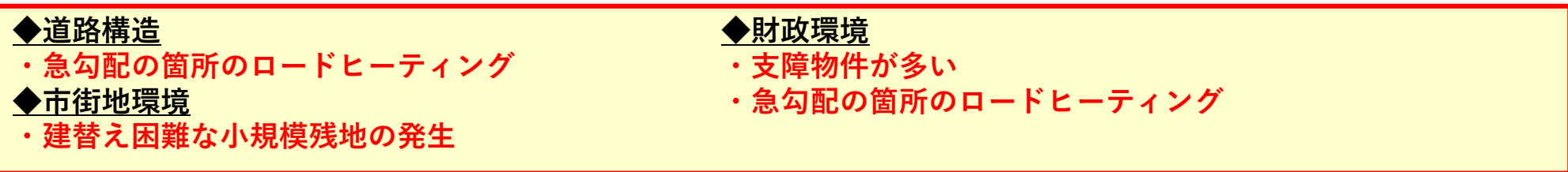
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
702台/日（0.10・7,200台/日）



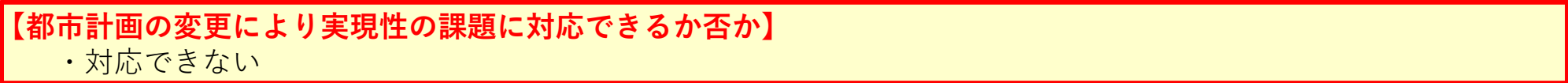
■ 必要性の検証



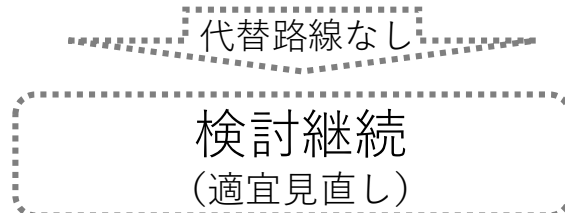
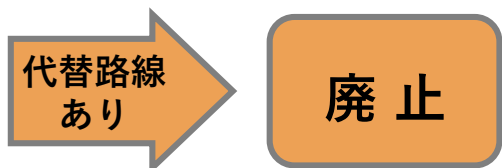
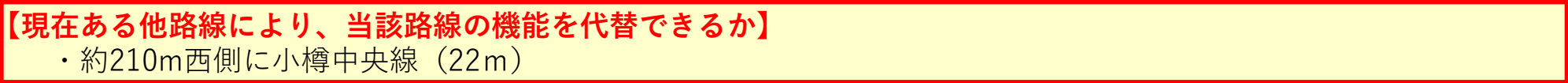
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

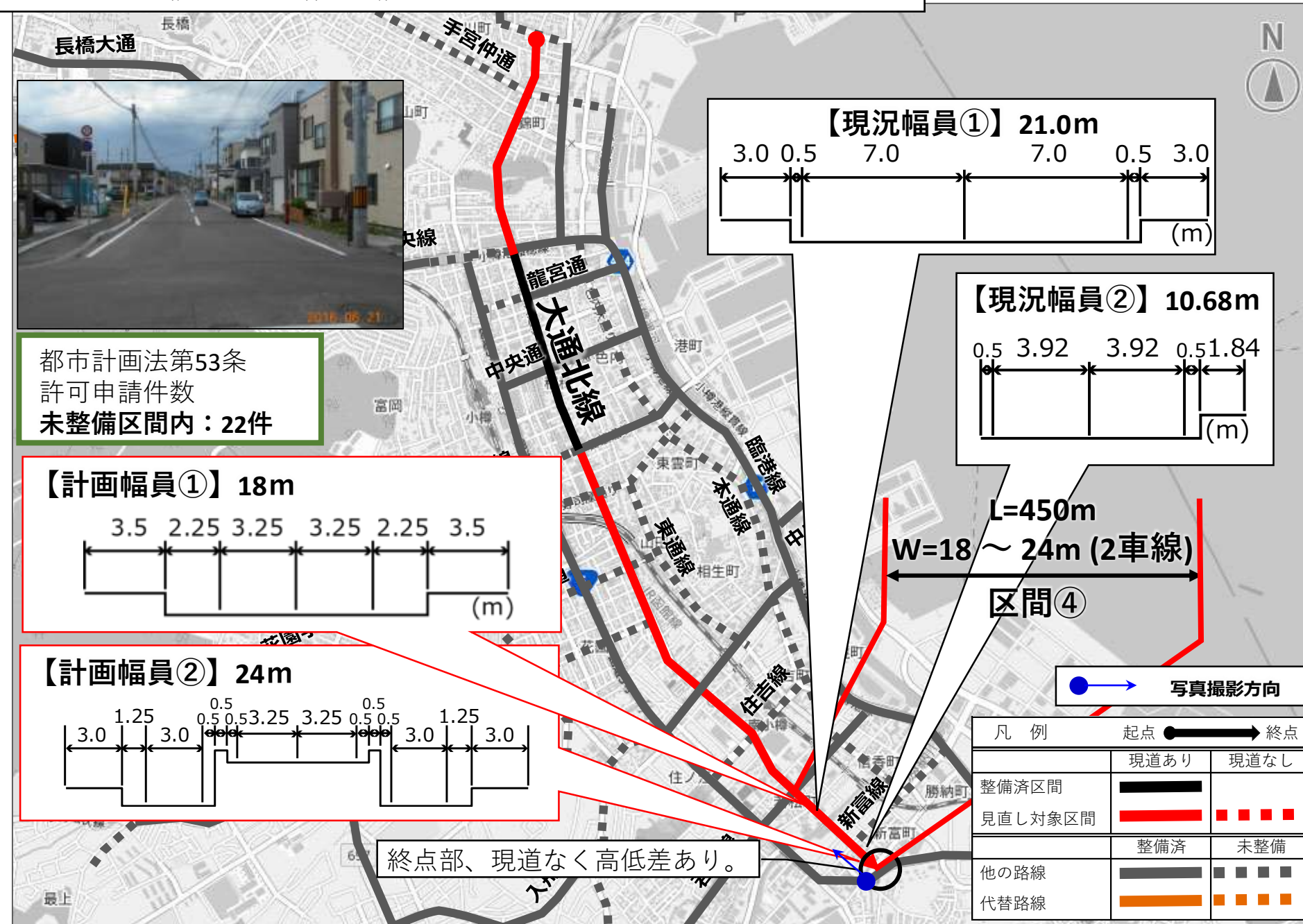
■実現性の検証

■計画変更

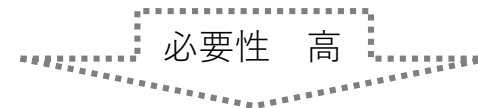
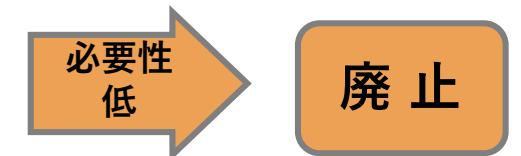
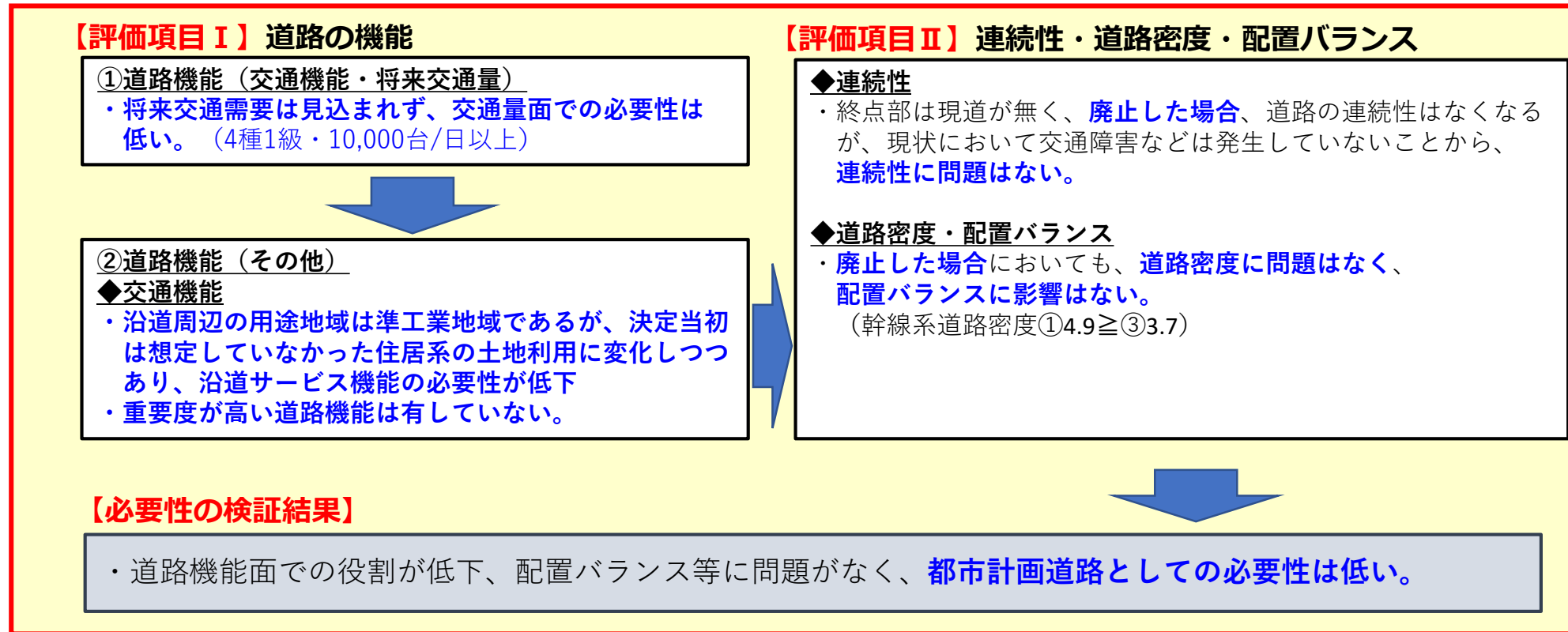
■代替路線の有無

廃止

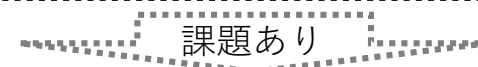
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
386台/日（0.05・7,200台/日）



■ 必要性の検証



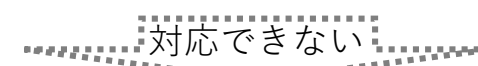
■ 実現性の検証



■ 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】

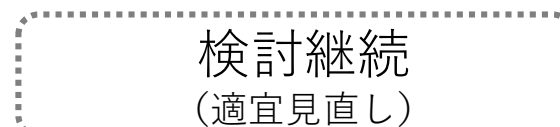
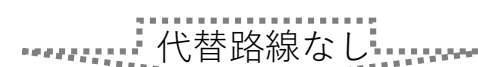
・



■ 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



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

■必要性の検証

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



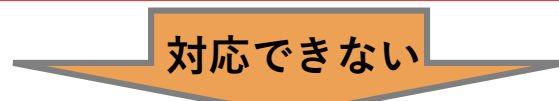
■実現性の検証

◆道路構造
・於古発川の暗渠
◆財政環境
・於古発川の暗渠



■計画変更

・対応できない。



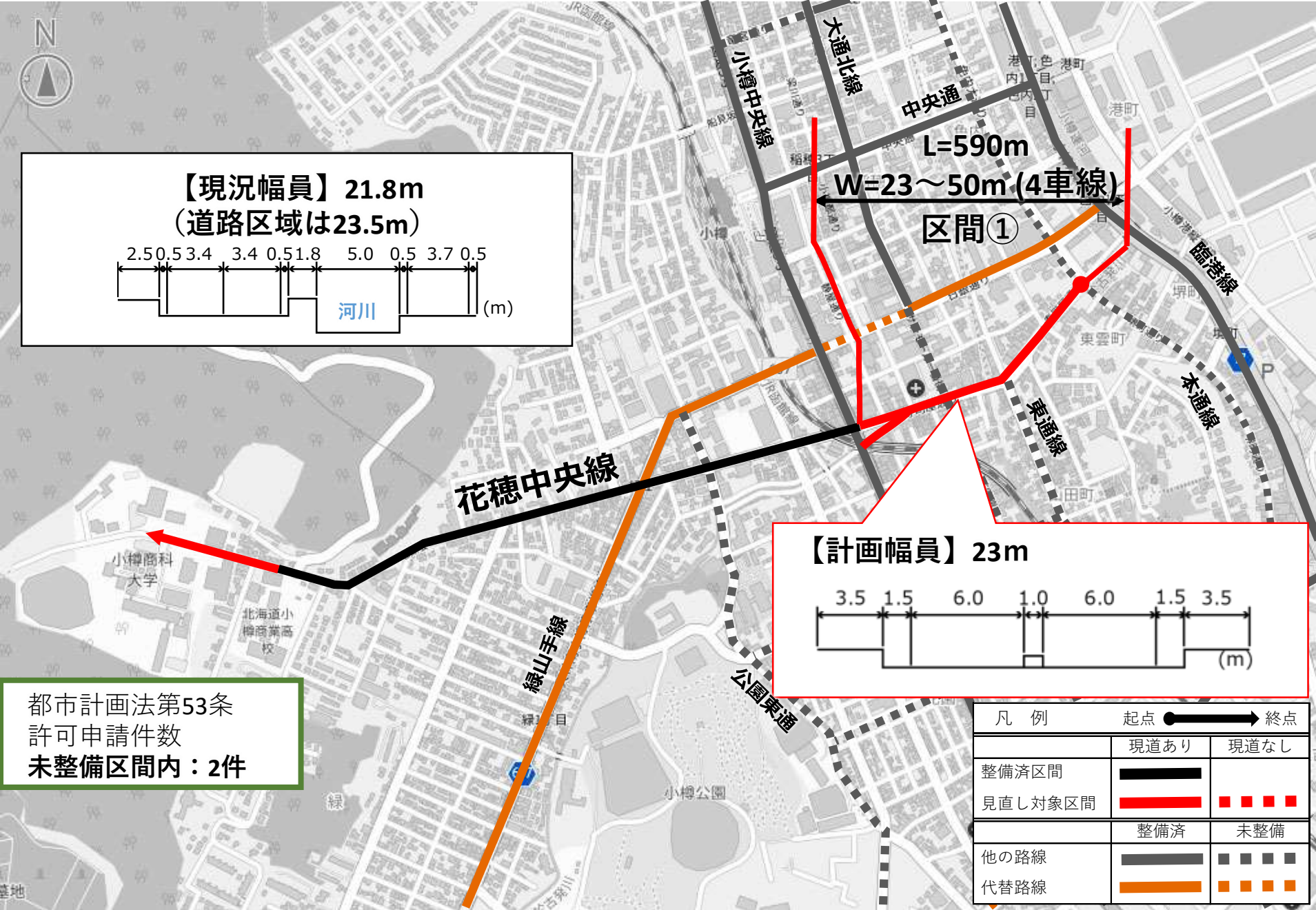
■代替路線の有無

・約180m北側に緑山手線（18～22m）



廃止

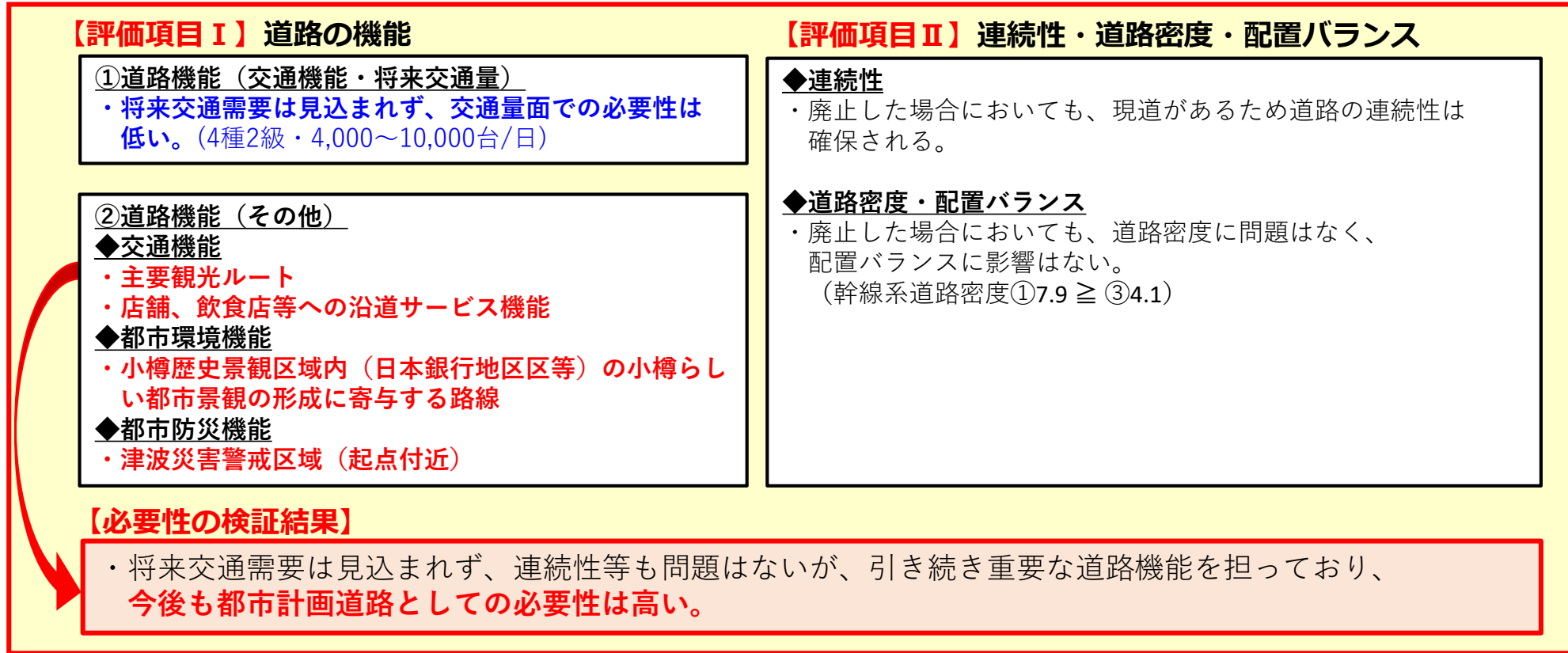
将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
850台/日（0.12・7,200台/日）



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：2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	——	■ ■ ■ ■

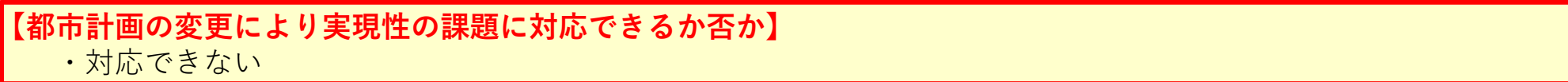
■必要性の検証



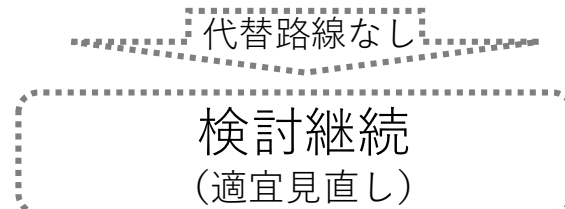
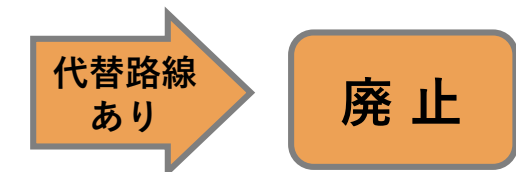
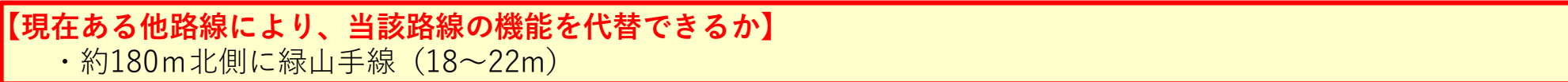
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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

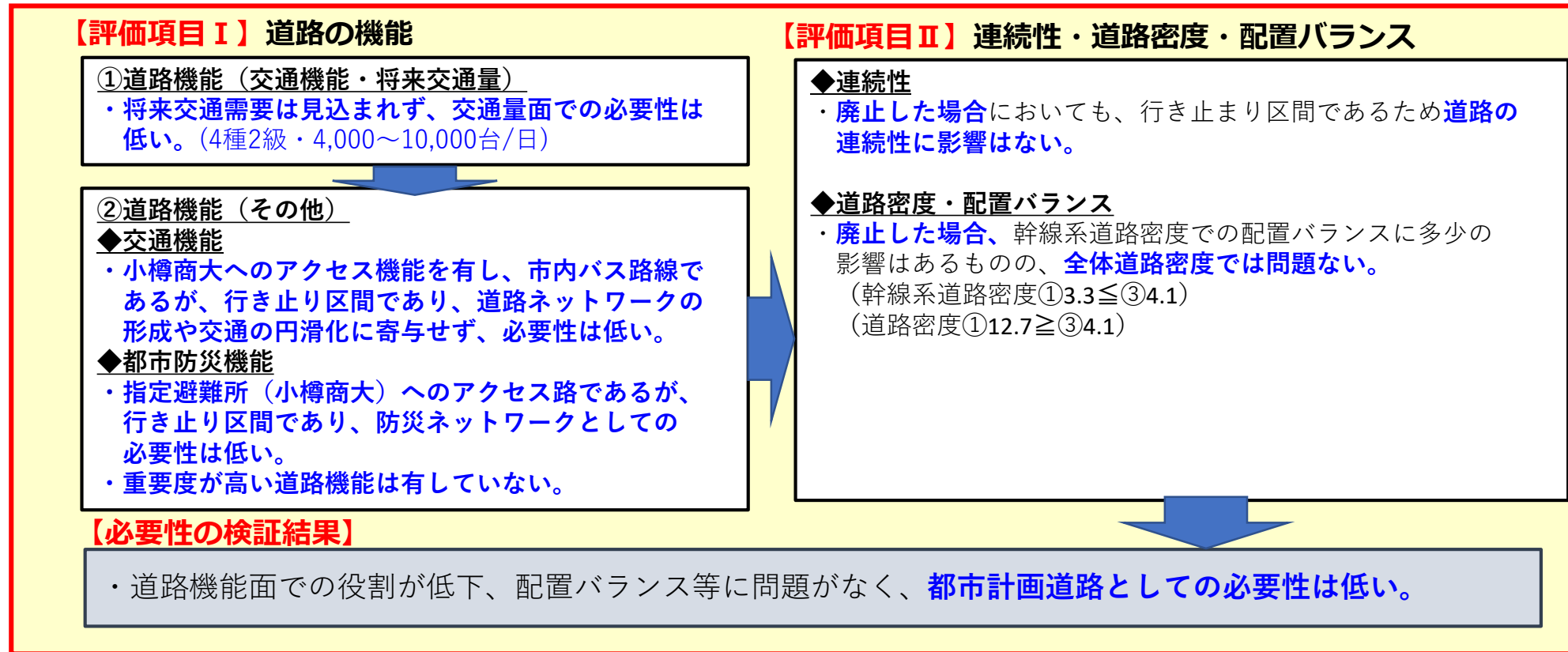


廃止

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）

凡 例	起点	終点
整備済区間	現道あり	現道なし
見直し対象区間		
他の路線	整備済	未整備
代替路線		

■必要性の検証



必要性 高

■実現性の検証



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

■代替路線の有無

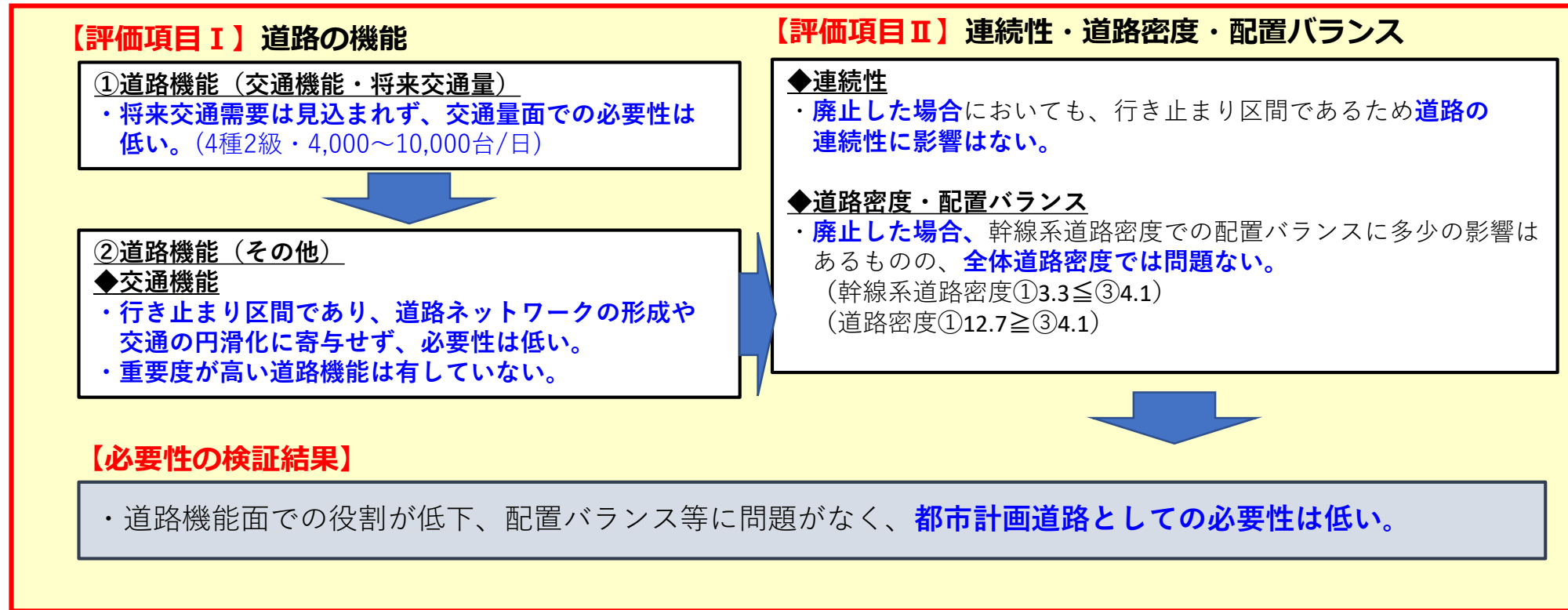
【現在ある他路線により、当該路線の機能を代替できるか】



代替路線なし

検討継続
（適宜見直し）

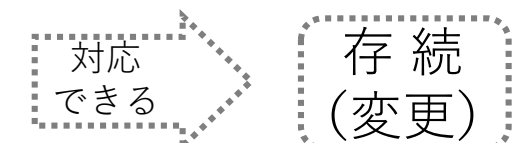
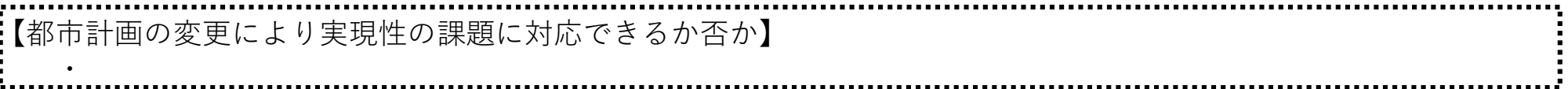
■ 必要性の検証



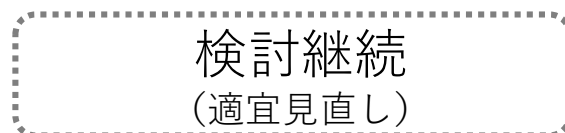
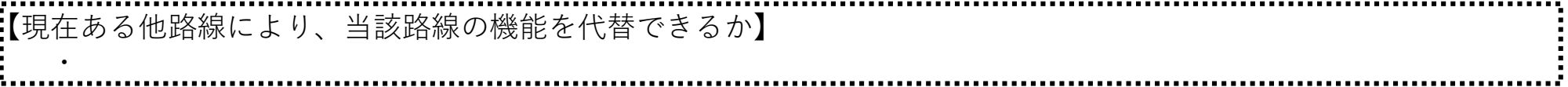
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

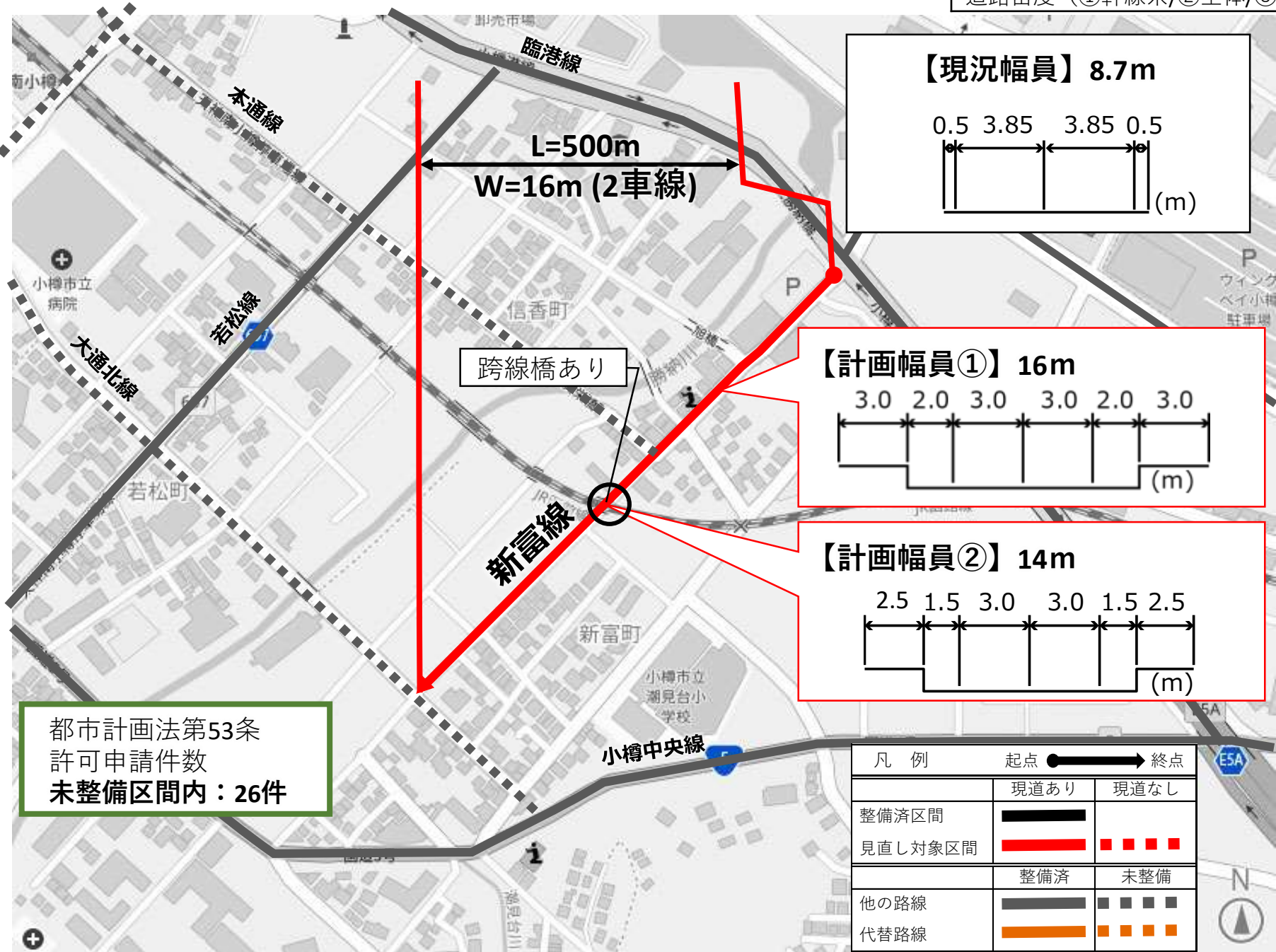
- ・本通線（当時は本通南線）と小樽中央線（現国道5号、当時は西通南線）を連絡する幹線街路として決定

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

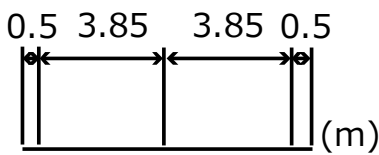
⑤交通諸元

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

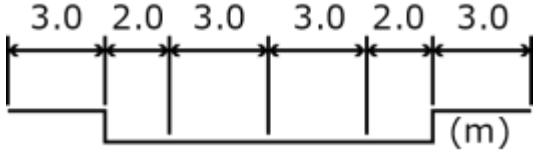


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：26件

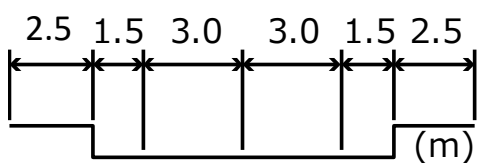
【現況幅員】 8.7m



【計画幅員①】 16m



【計画幅員②】 14m



■ 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はなく、**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



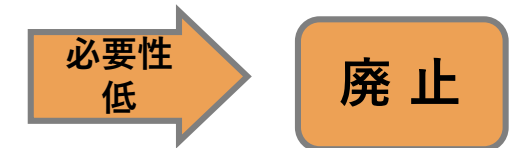
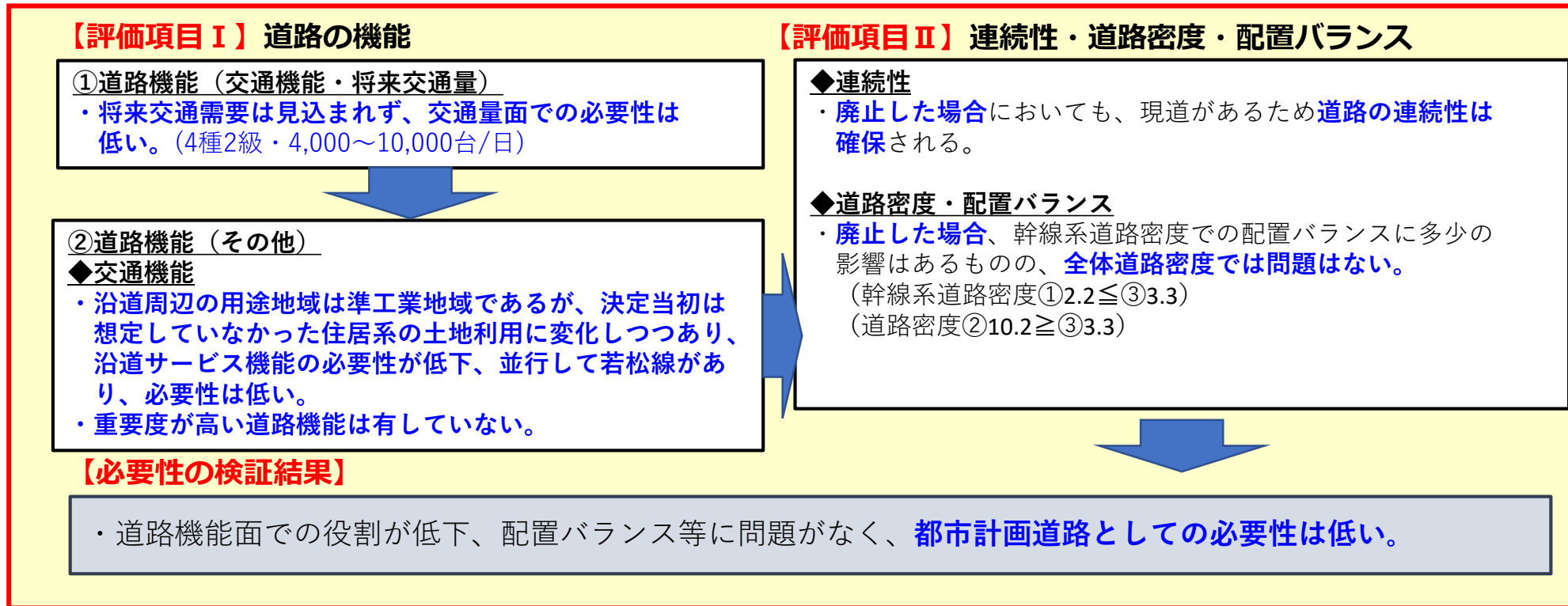
■ 代替路線の有無



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）

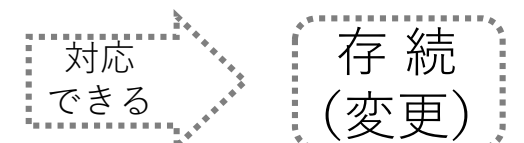
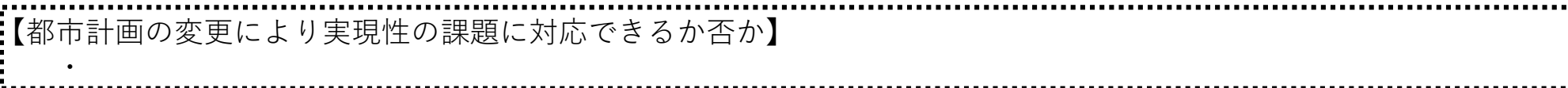
■ 必要性の検証



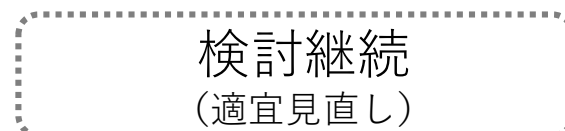
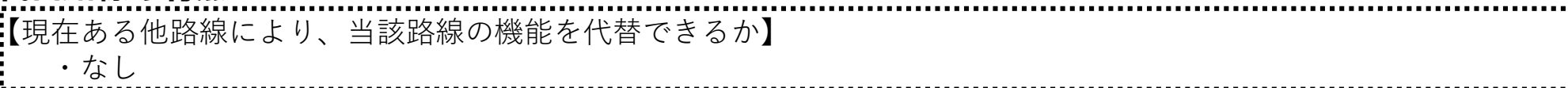
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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 1 6 - 1 ～桜 1 丁目 9 1 4
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, 0 0 0 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はなく、**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

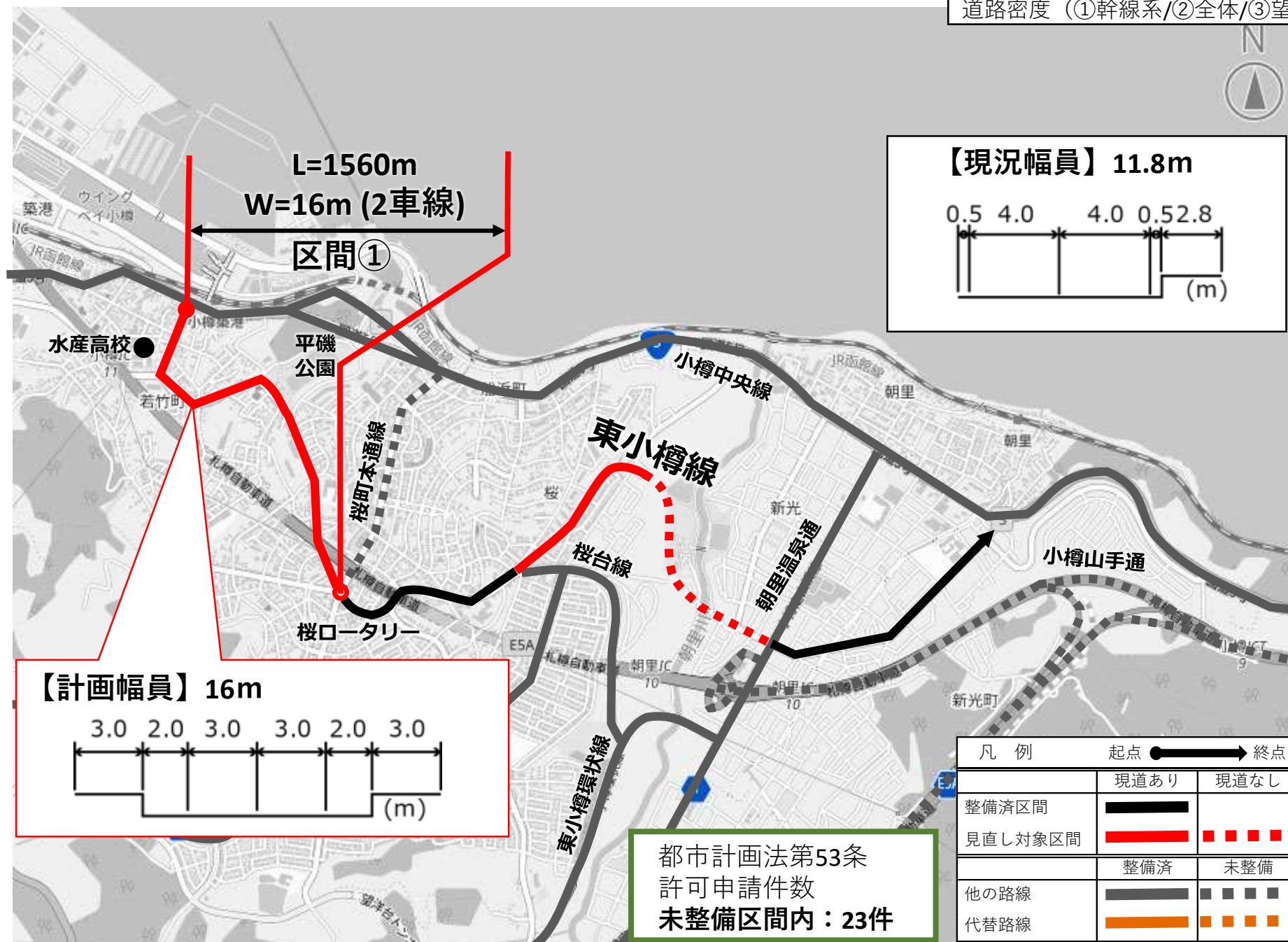
■ 計画変更

■ 代替路線の有無

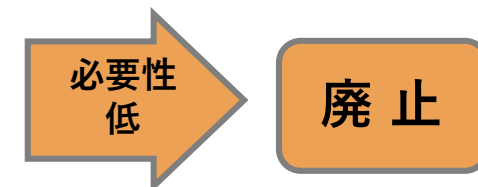
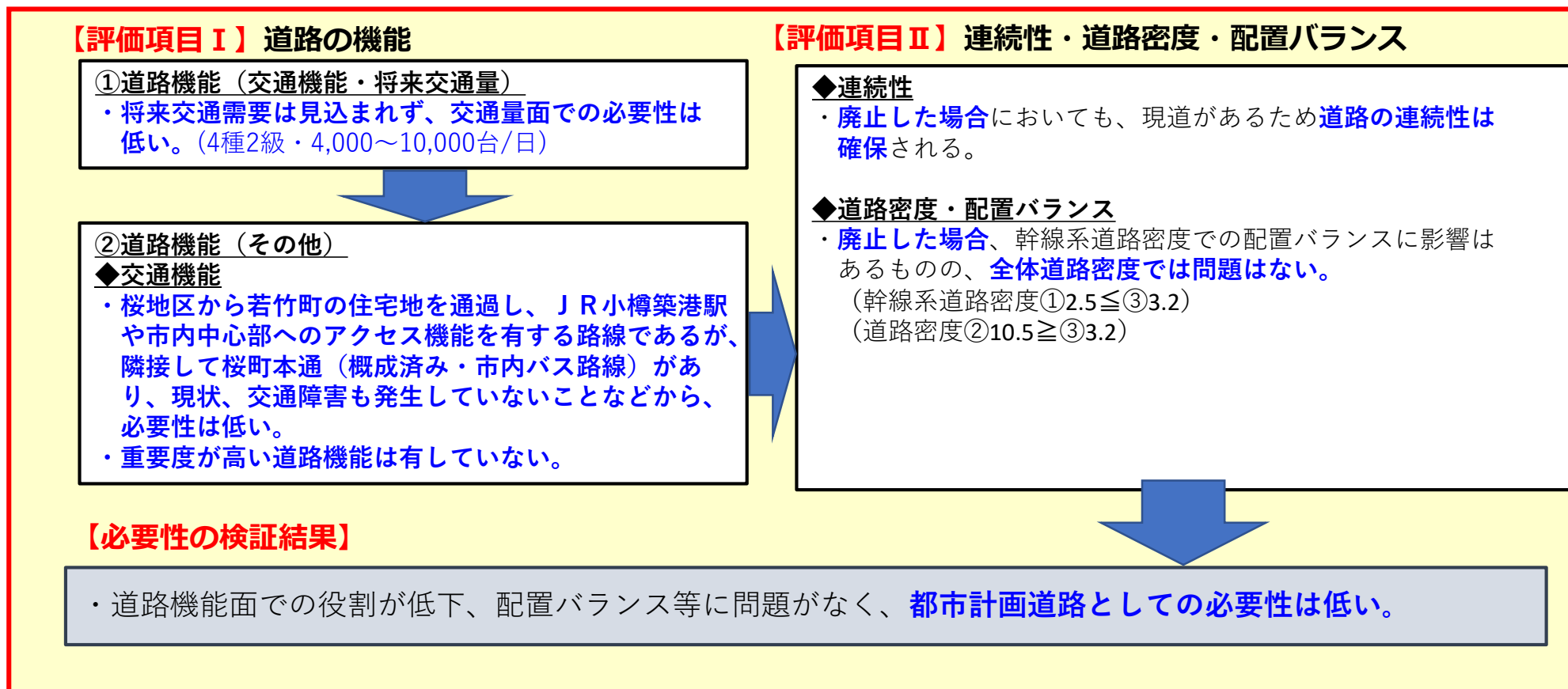
止 癆

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）

※区域の一部（小樽築港駅前広場）
を小樽中央線に変更する



■ 必要性の検証

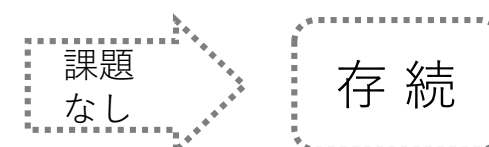


※区域の一部（小樽築港駅前広場）を小樽中央線に変更する

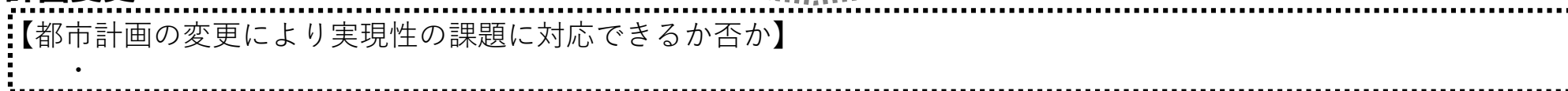


必要性 高

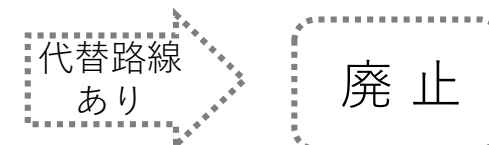
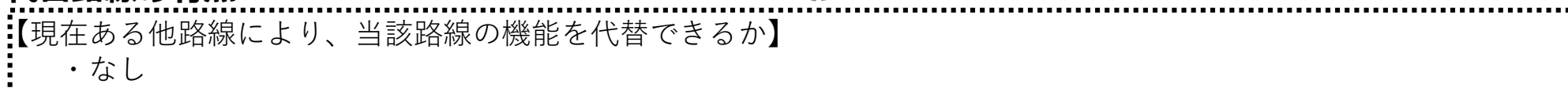
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

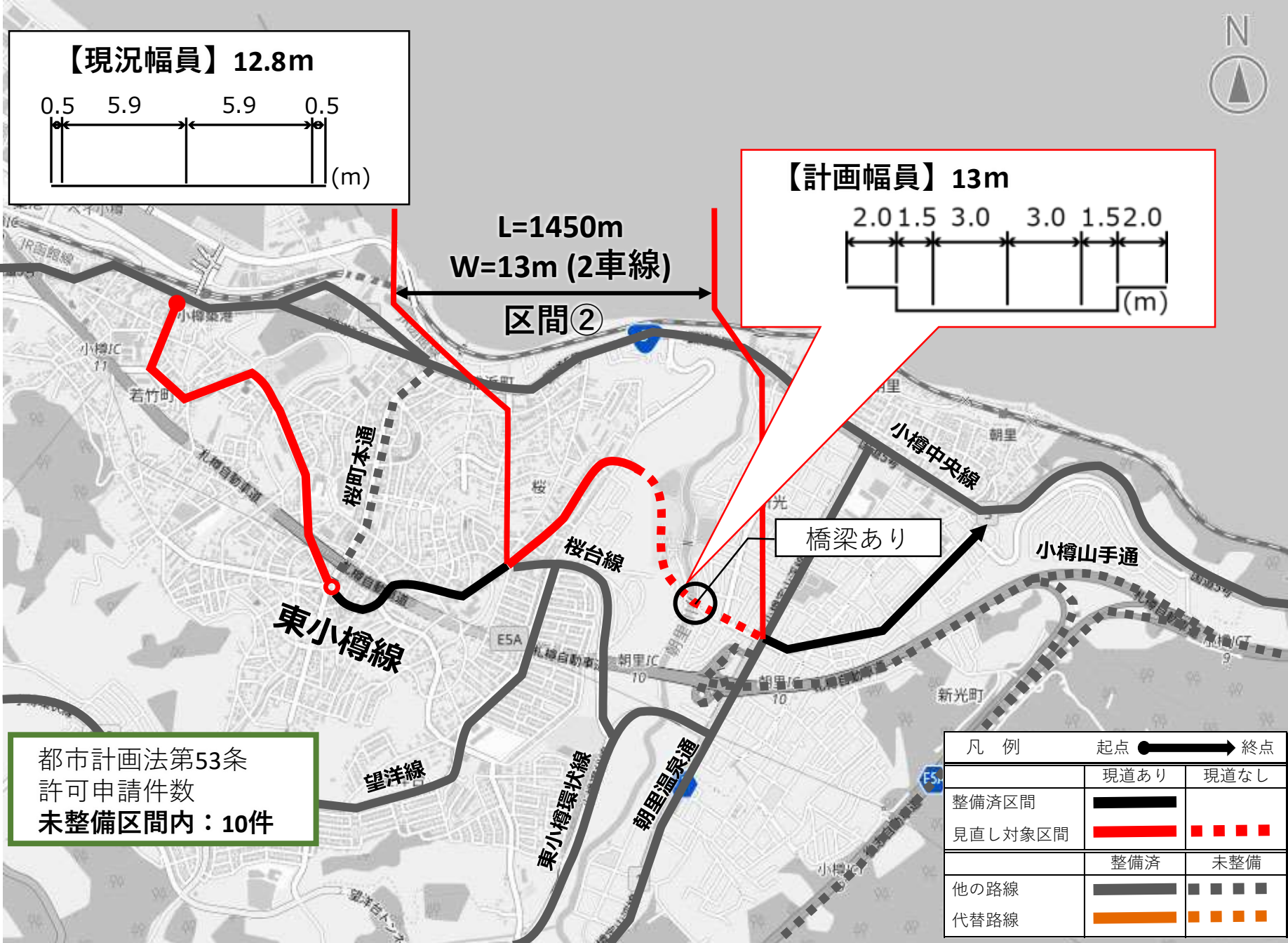
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定
--

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はなく、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

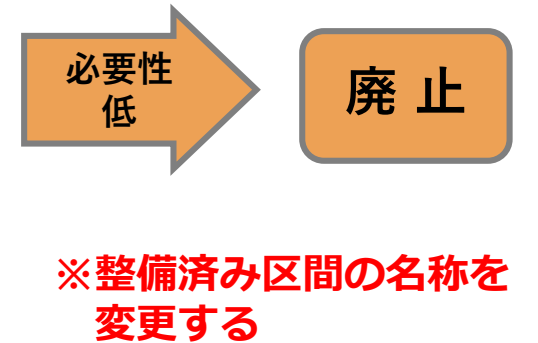
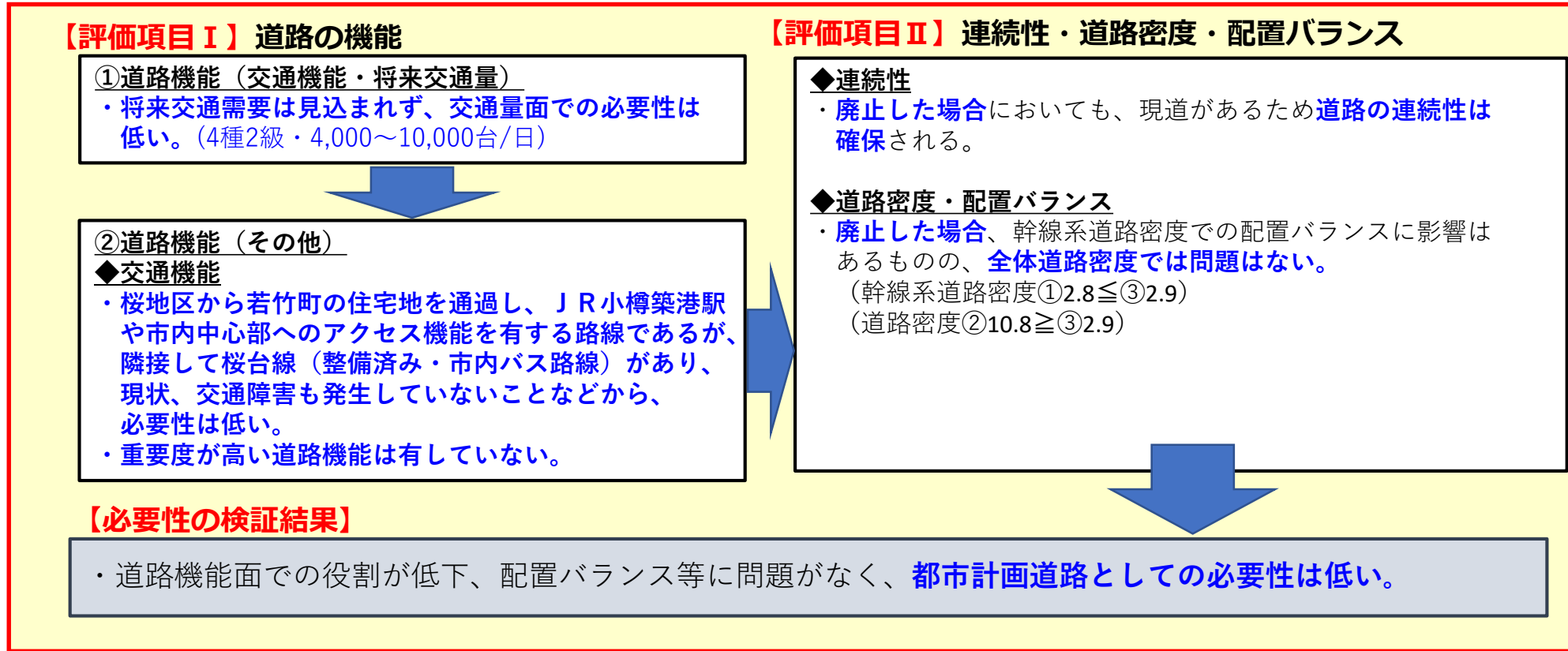
■代替路線の有無

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を変更する

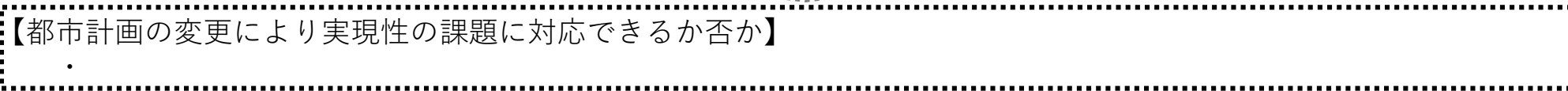
■必要性の検証



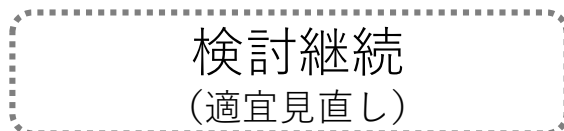
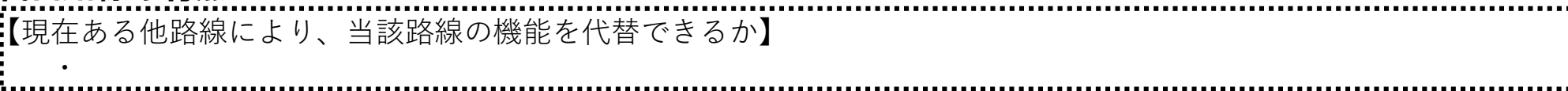
■実現性の検証



■計画変更



■代替路線の有無



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はなく、都市計画道路としての必要性は低い。

必要性 低

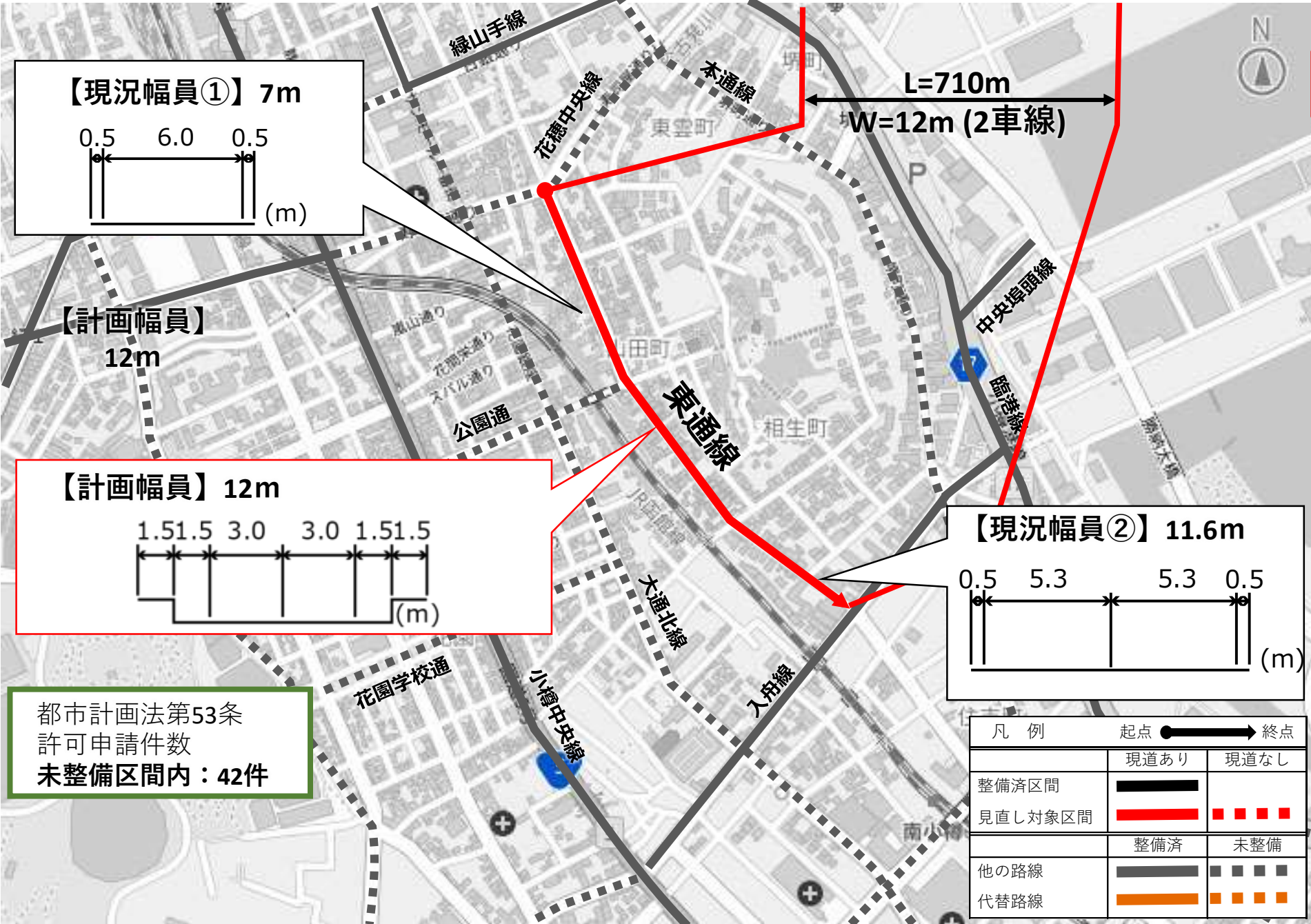
■実現性の検証

■計画変更

■代替路線の有無

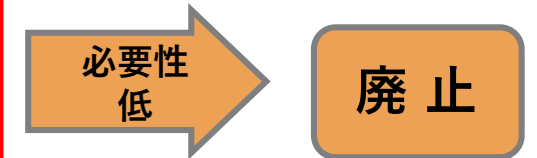
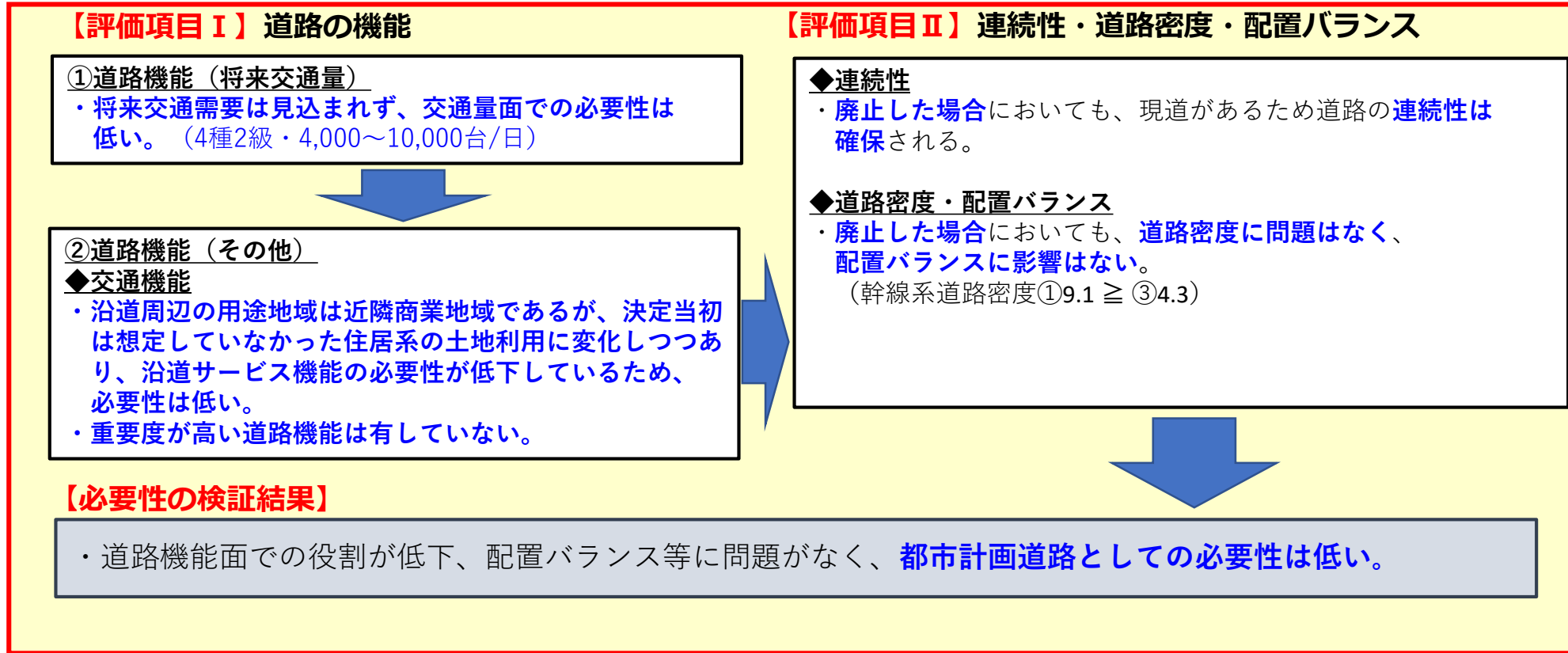
廃止

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）

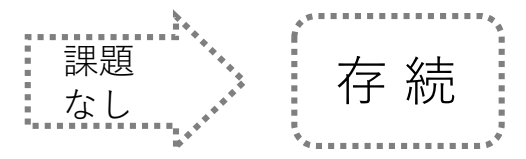


都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：42件

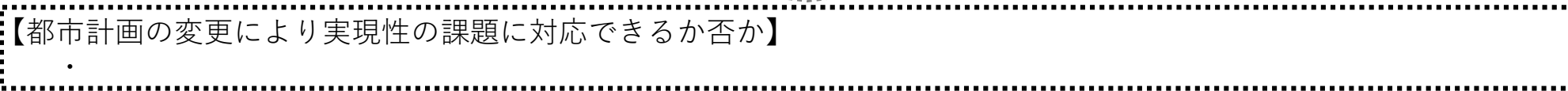
■ 必要性の検証



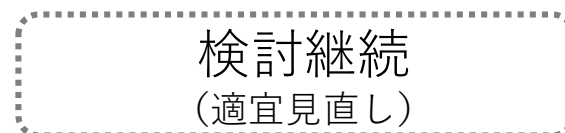
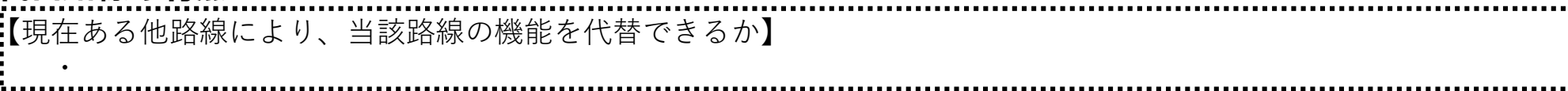
■ 実現性の検証



■ 計画変更

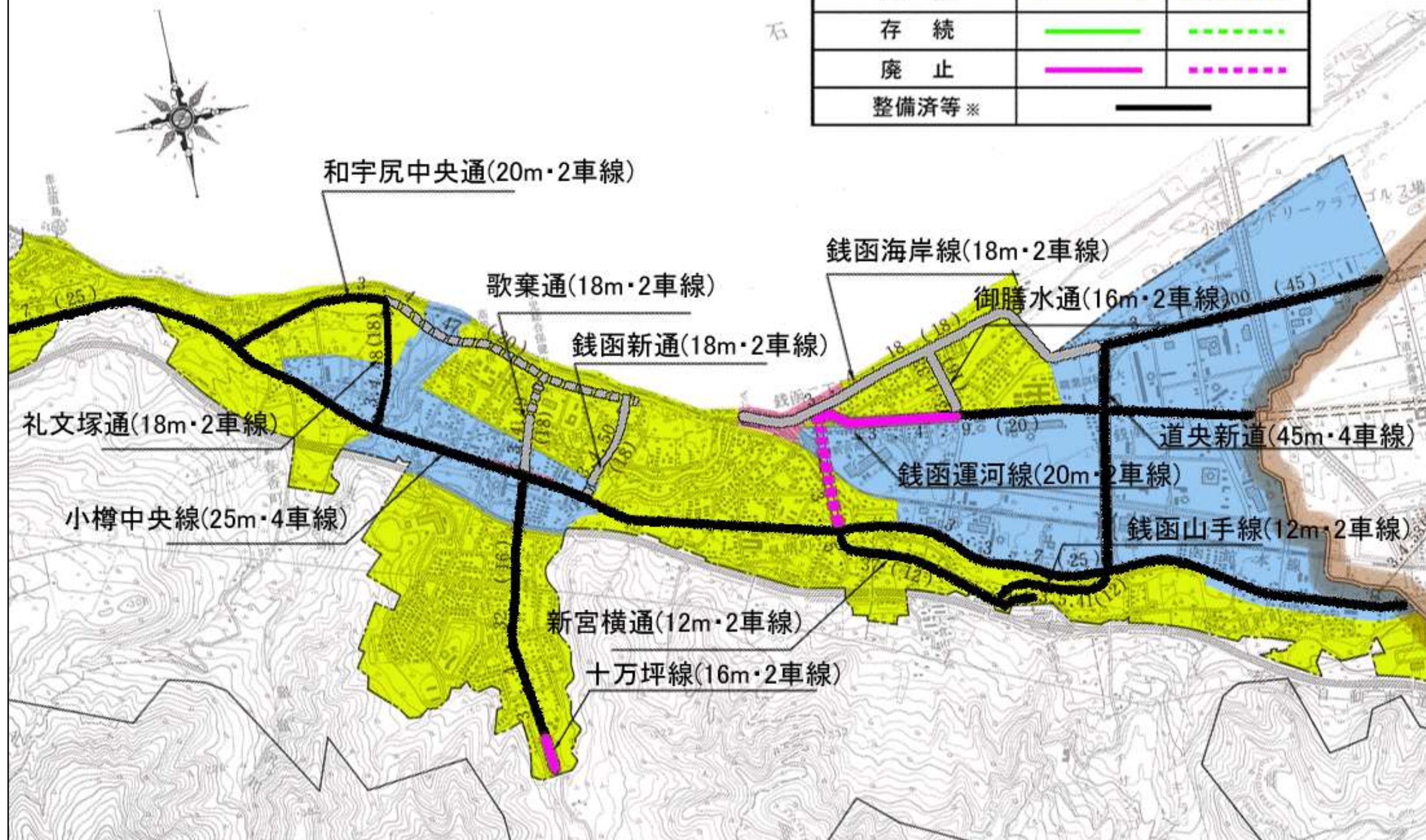


■ 代替路線の有無



位置図 個別路線(区間)の概要
④ 銭函地区

凡 例		
	現道あり	現道なし
検 討 継 続		
変 更		
存 続		
廃 止		
整備済等※		



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

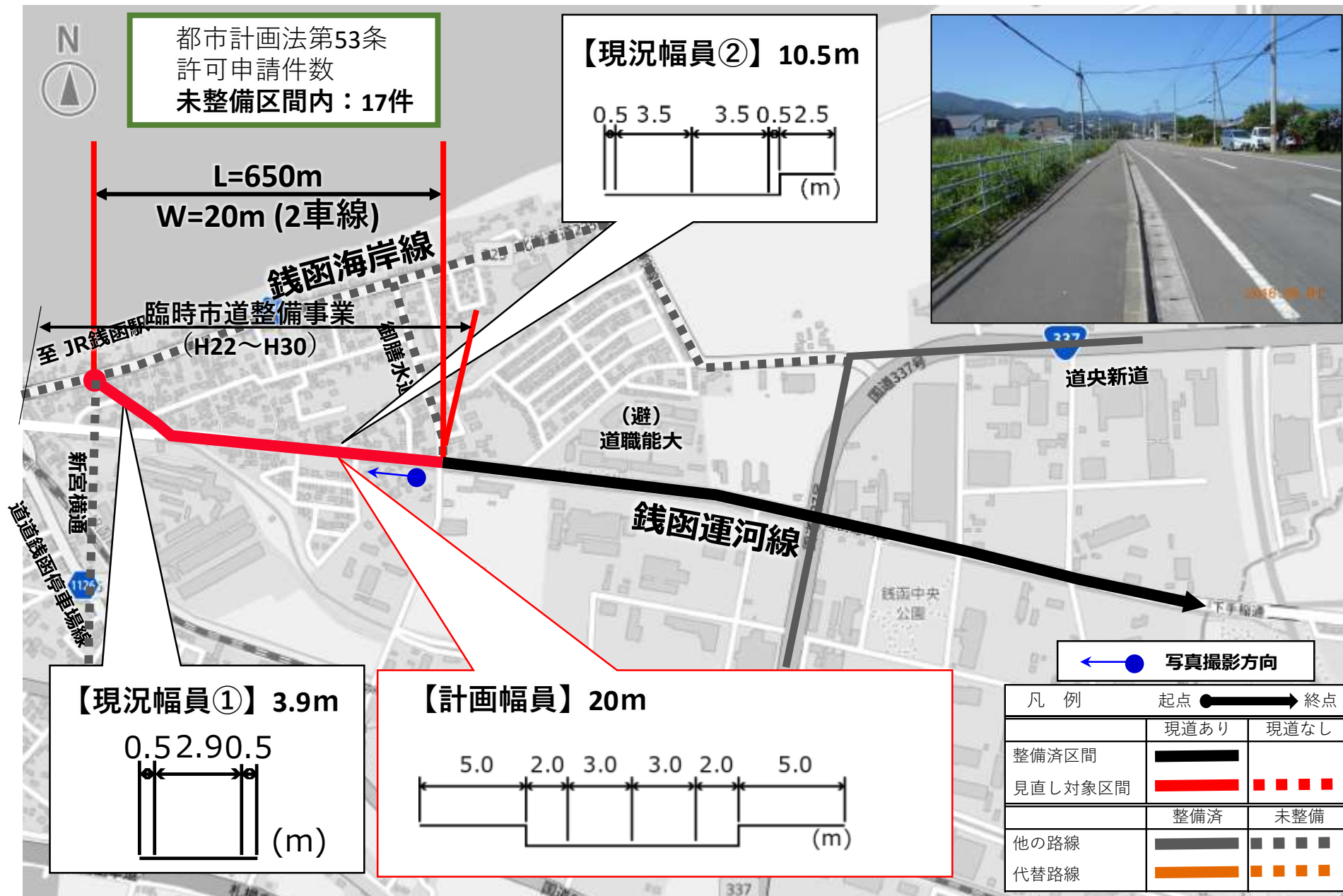
■計画変更

■代替路線の有無

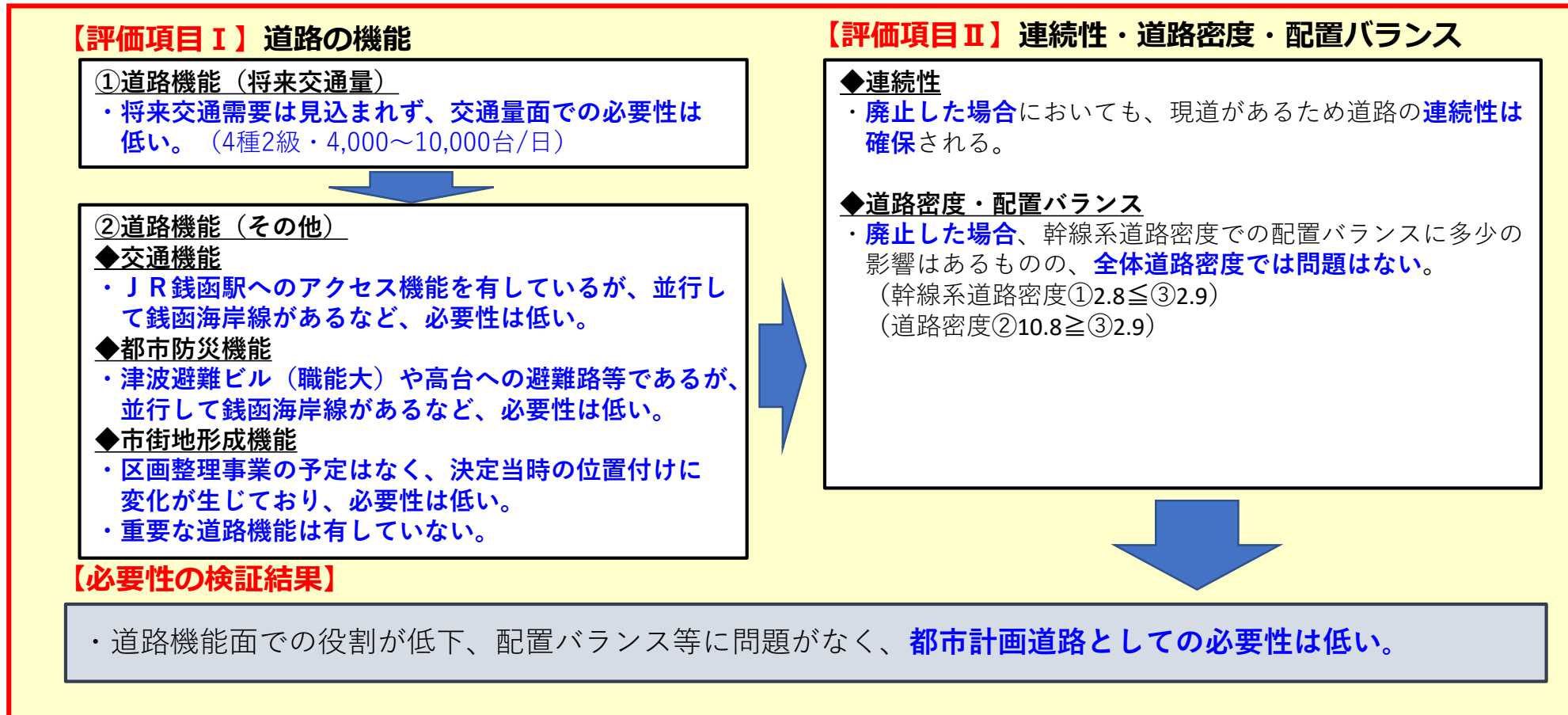
廃止

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）



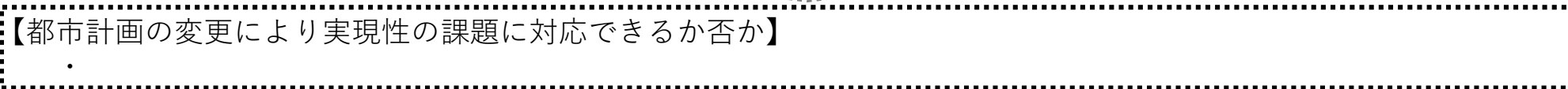
■ 必要性の検証



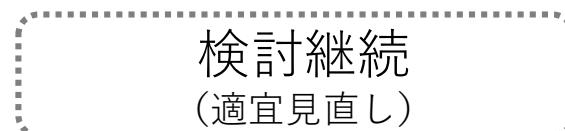
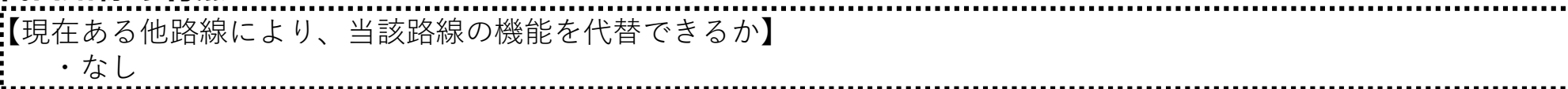
■ 実現性の検証



■ 計画変更



■ 代替路線の有無



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

■ 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。



■ 実現性の検証



■ 計画変更

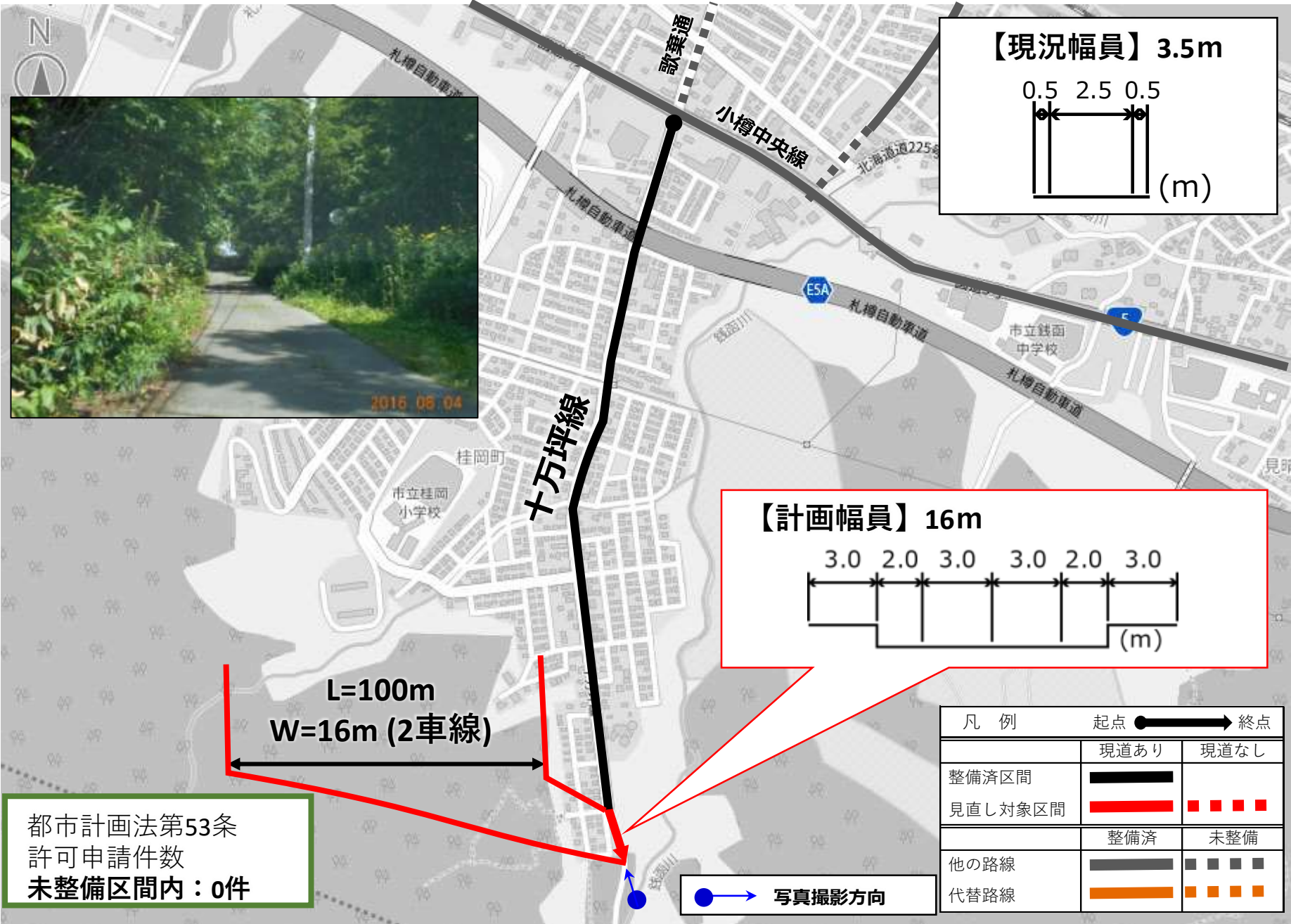


■ 代替路線の有無

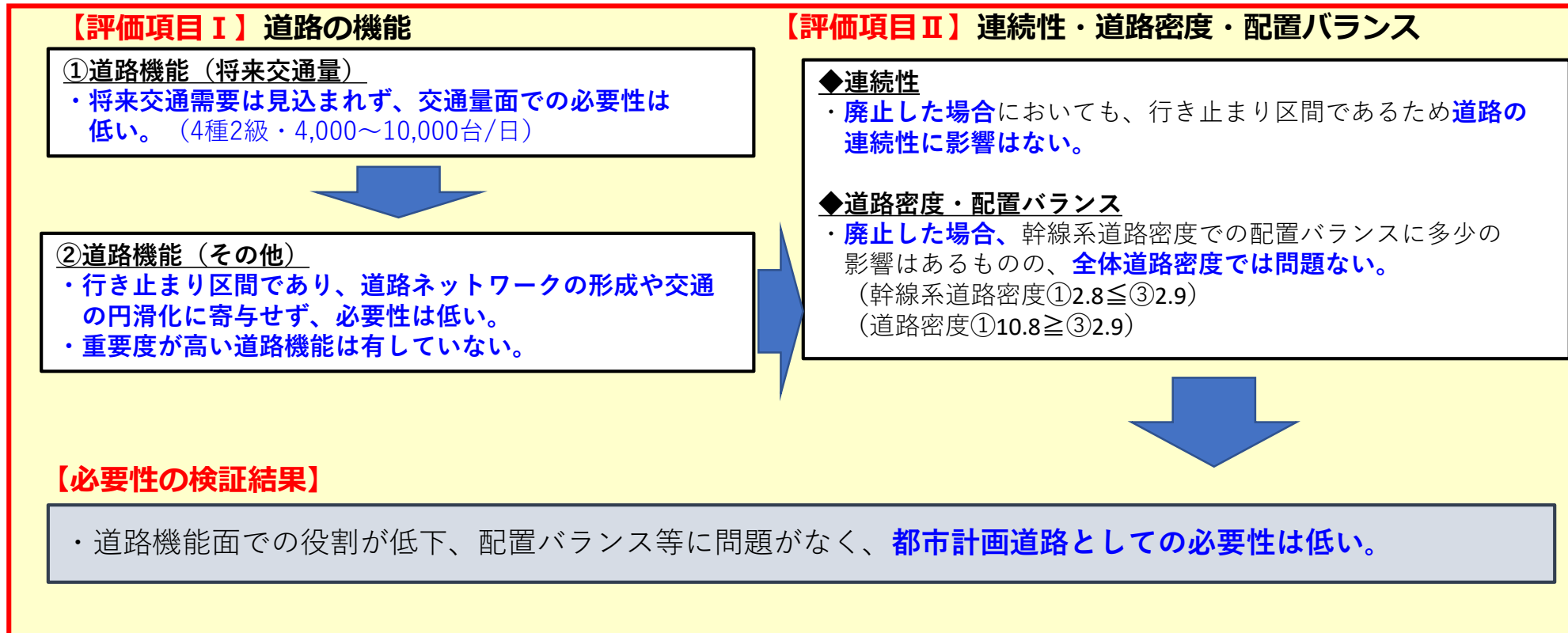


廃止

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）



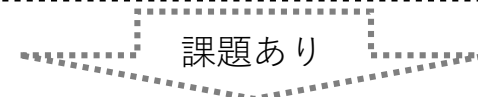
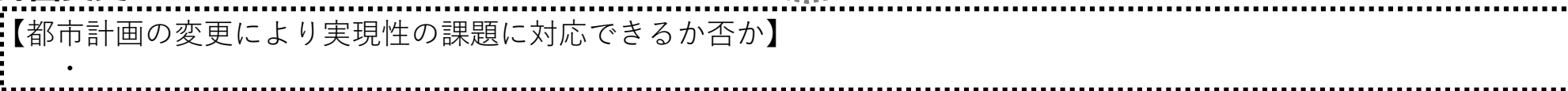
■必要性の検証



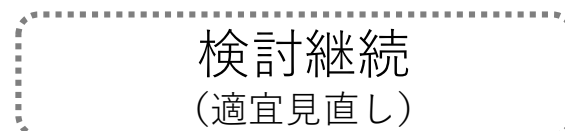
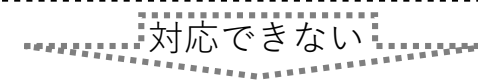
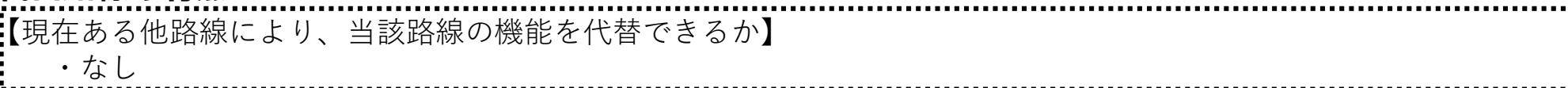
■実現性の検証



■計画変更

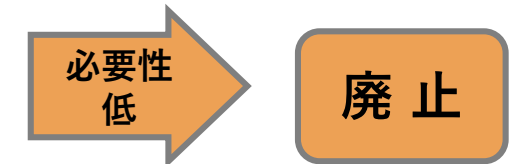
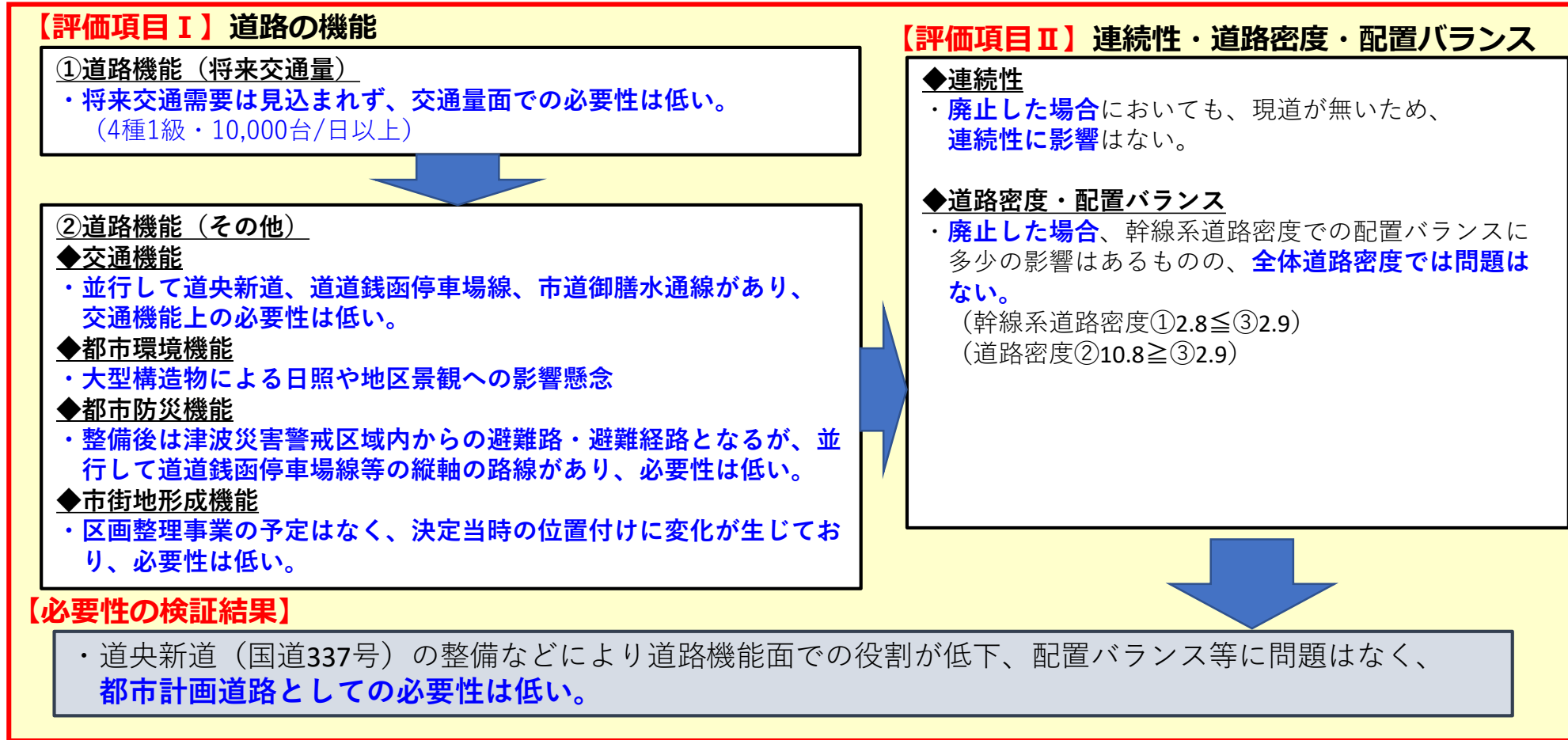


■代替路線の有無



個別路線（区間）の概要【3・5・37 新宮横通】 No.32

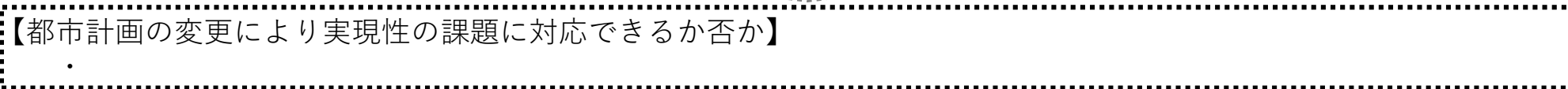
■必要性の検証



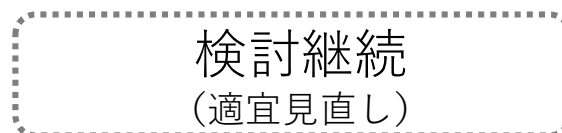
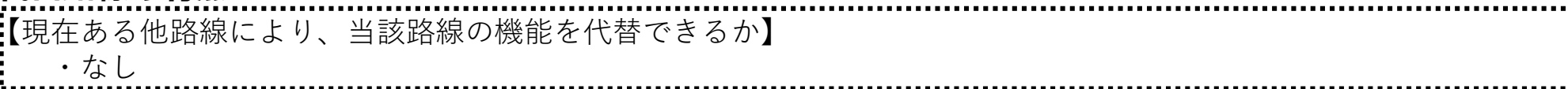
■実現性の検証



■計画変更



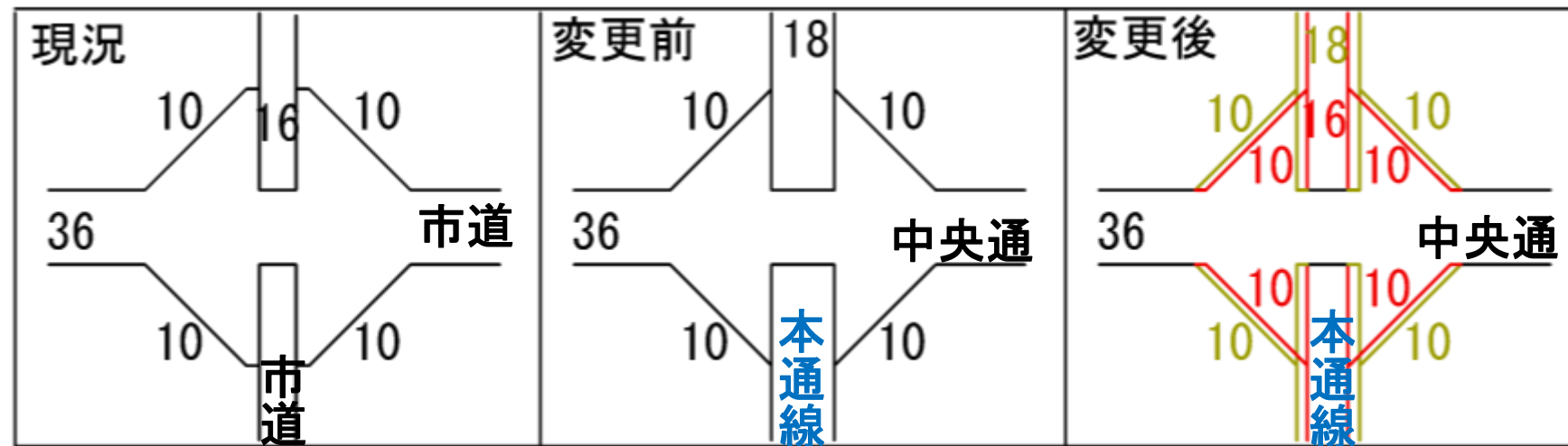
■代替路線の有無



●道路の交差部について

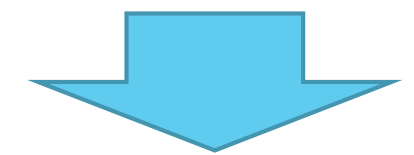


●道路の交差部について

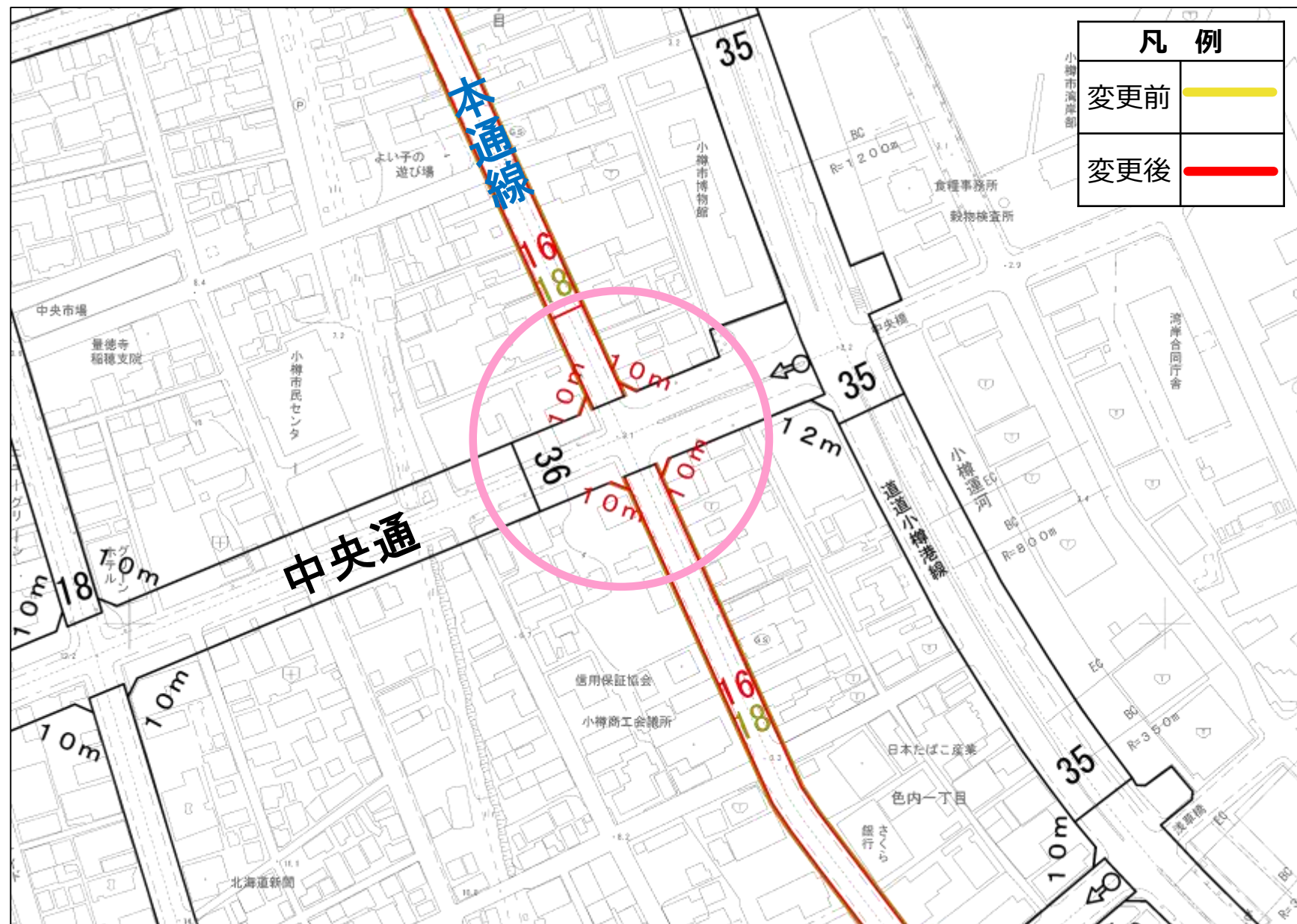


交差部の変更

- ・ 交差部の隅切は、上位路線の区域に属する。
- ・ 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、中央通の区域となる。



- ・ 本通線の幅員を縮小変更することに合わせて、中央通の隅切位置を、内側に縮小する区域の変更が必要。



A部拡大図

4 見直しの進め方

【令和4年3月】

見直し方針原案作成（市）

令和2
～3年度

【令和4年4月】

パブリックコメント・住民説明会 等（市）

令和4年度

【令和4年8月】

「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（道・市）

令和
5年度～

【都市計画決定権者】

都市計画の種類			北海道決定	小樽市決定
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針			●	
区域区分(市街化区域・市街化調整区域)			●	
地域地区	用途地域			●
	特別用途地区、防火地域、高度地区、高度利用地区等			●
	駐車場整備地区			●
	臨港地区		●	
都市施設	道路	自動車専用道路、一般国道、道道	●	
		市道		●
	駐車場			●
	公園・緑地	面積10ヘクタール以上(市が設置するもの)		●
		面積10ヘクタール以下		●
	下水道	公共下水道(小樽都市計画)		●
		特定公共下水道(札幌圏都市計画(小樽市分))	●	
	ごみ焼却場・ごみ処理場等(産業廃棄物処理施設以外)			●
	市場、火葬場			●
	市街地再開発事業	面積3ヘクタール超(市施行)		●
面積3ヘクタール以下			●	
地区計画等				●

都市計画変更スケジュール(北海道決定の道路)

<小樽市> 【令和5年度～】

R5年12月

住民説明会

素案の作成

R6年2月8日(本日)

市都市計画審議会(協議)

2月予定

案の申し出

(法第15条2)

<北海道>

素案の作成

北海道へ
案の申し出

原案作成

5月予定

道都市計画審議会

7月～8月予定

案の公告及び縦覧

本市への意見聴取

縦覧依頼

意見聴取
(法第18条)

回答

9月予定

道都市計画審議会(本審査)

10月予定

都市計画決定(変更)
告示及び縦覧

案の公告及び縦覧

7月～8月予定

8月予定

市都市計画審議会(諮問)

9月予定

本市の意見の提出

縦覧

意見書提出

都市計画変更スケジュール(小樽市決定の道路)

【令和5年度～】

