資料No.１

説明用資料

１　議題

（１）諮問事項

小樽都市計画　道路の変更

《北海道決定》《小樽市決定》

目　次

１．都市計画道路について

２．都市計画道路の変更案について

３．今後のスケジュールについて

１．都市計画道路について

１－１．都市計画道路とは

１－２．都市計画法第５３条の建築制限

１－３．都市計画道路の見直し方針

１－１．　都市計画道路とは

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

◆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、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る**
（都市計画法第５３条の建築制限）

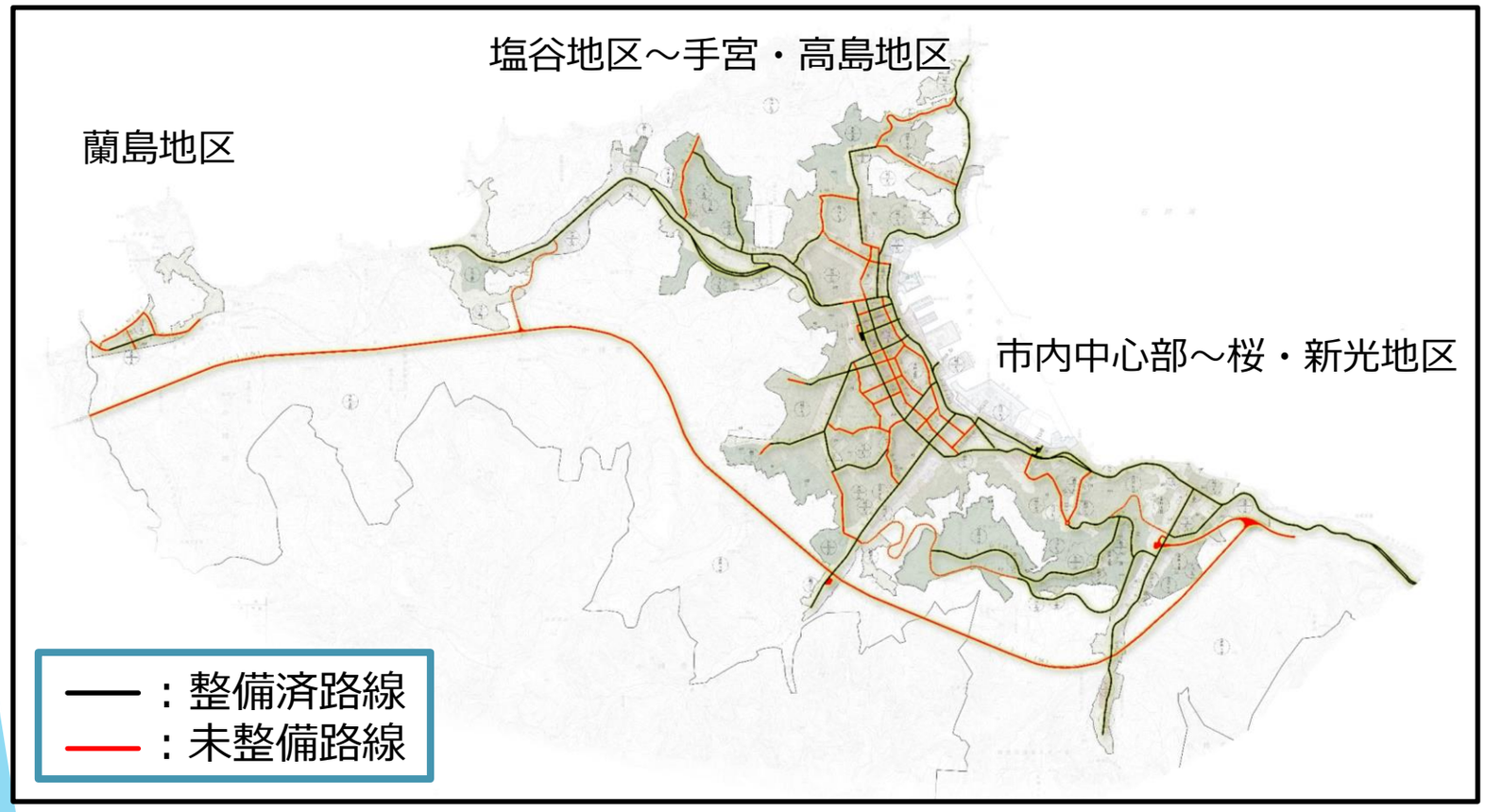
・都市計画決定の**手続を行うことにより**、計画の必要性や内容が明示され、道路整備に向けた**市民との合意形成を図れる**

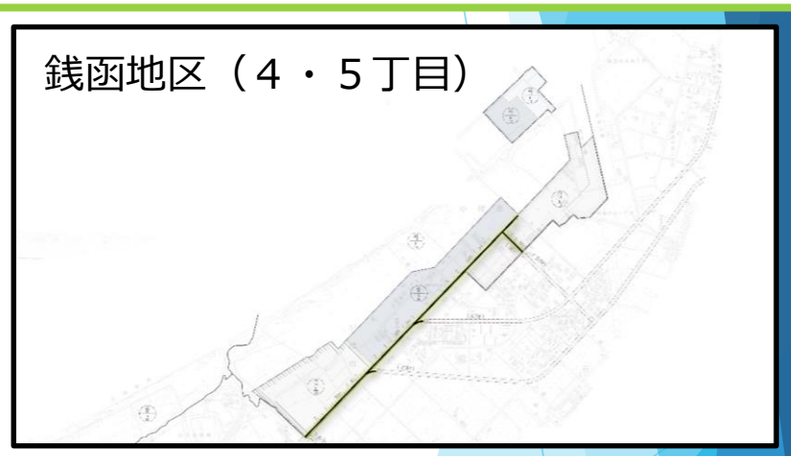
１－１．　都市計画道路とは

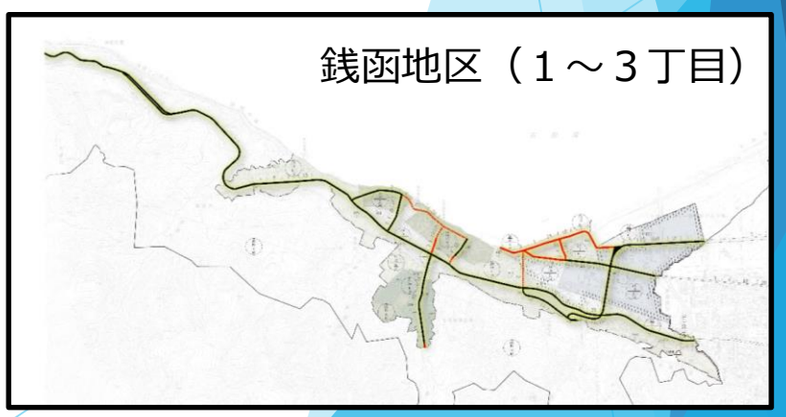
◆小樽市の都市計画道路の現状

昭和１０年からこれまでに、60路線、延長約149kmの道路を都市計画決定しています。しかし、整備済みの路線延長は約87km
整備率は約59％にとどまり、

39路線、約62kmが未整備又は一部未整備の状況







※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。

１－２．　都市計画法第５３条の建築制限

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

許可の基準

⑴　2階建て以下で地階を有しないもの

⑵　主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること

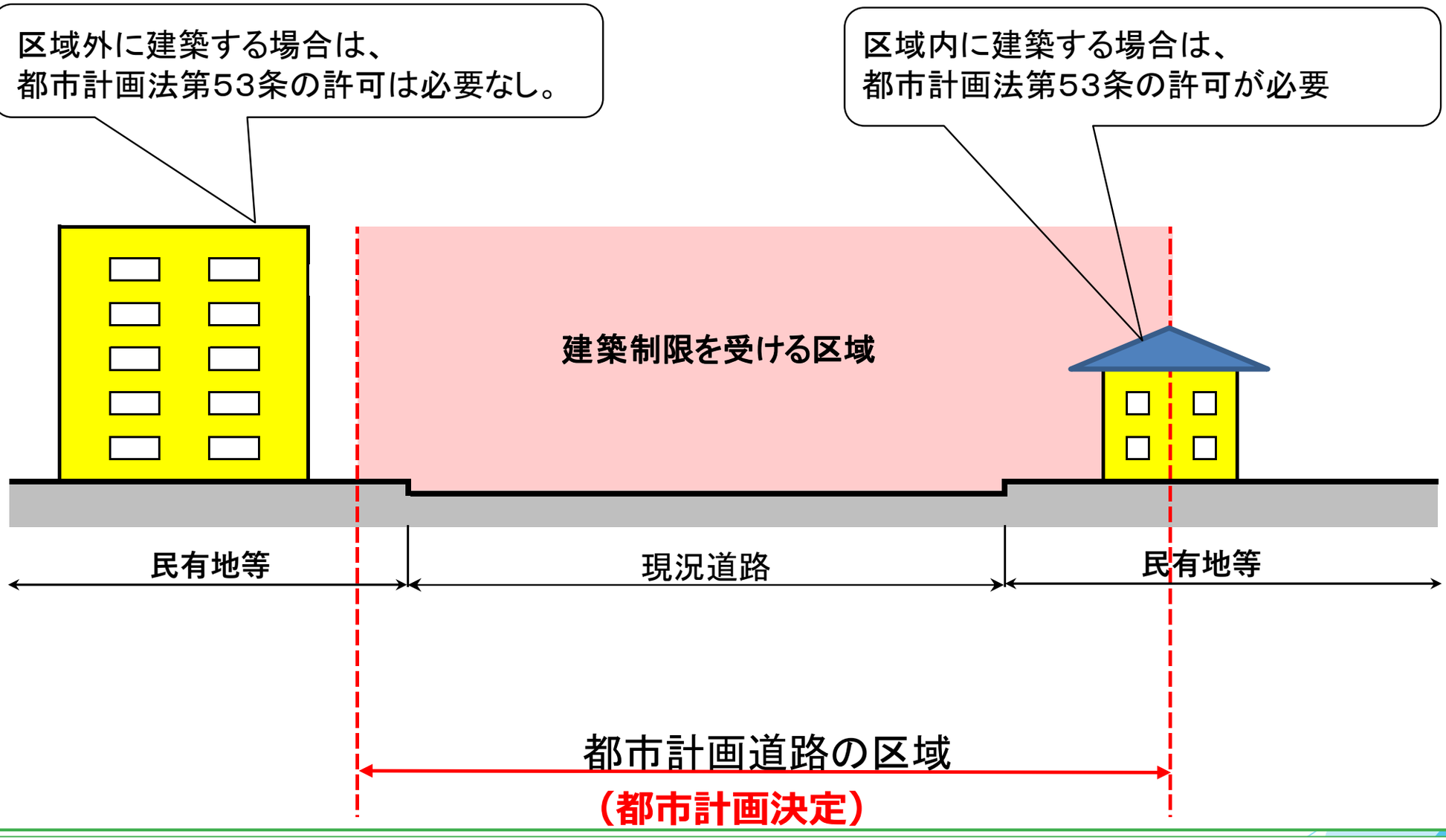
⑶　容易に移転し、又は除却することができるもの

※鉄筋コンクリート（RC）造や、３階建て以上の建築物は建てられない

このような許可基準があることで、都市計画道路の事業化が決まった場合には、円滑に道路整備を進めることができる

１－２．　都市計画法第５３条の建築制限

◆建築制限のイメージ



都市計画法第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

→長期未整備の都市計画道路を見直し、建築制限の解除が必要

１－３．　都市計画道路の見直し方針

◆見直し方針の策定

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の見直し作業を進め、令和４年８月に、

「小樽市都市計画道路の見直し方針」を策定

北海道が策定した「都市計画道路見直しガイドライン」の見直し手順に沿って、見直し対象の市内３７路線（５８区間）の方向性を以下の４つに区分

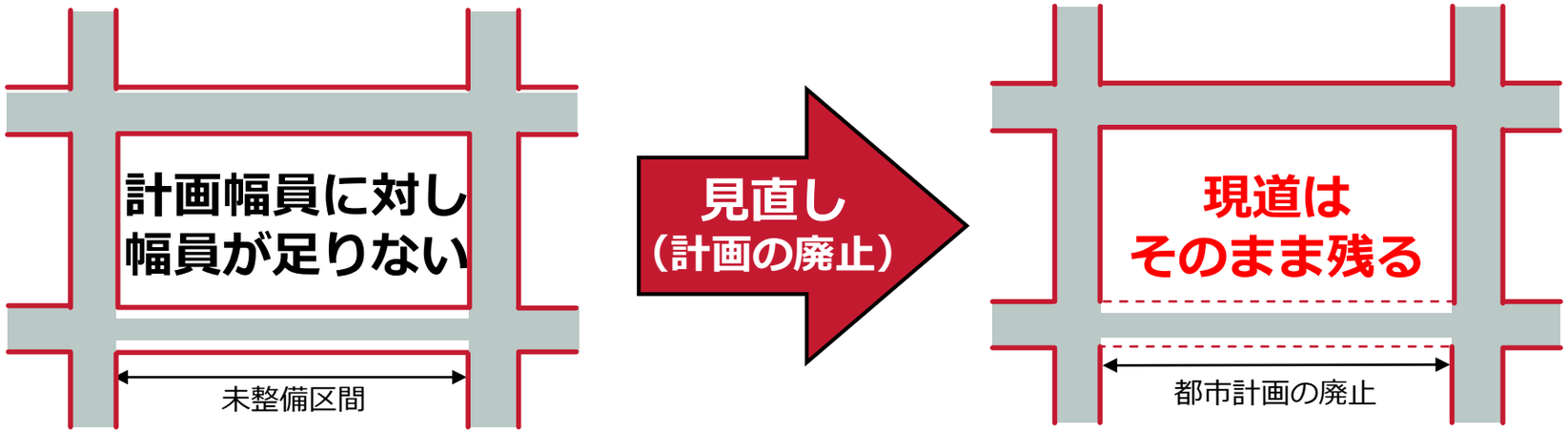
存　続	存　続 (変 更)	廃　止	検 討 継 続
現状のまま存続すべき路線・区間	幅員等を変更した上で存続すべき路線・区間	廃止すべき路線・区間	検討を継続すべき路線・区間
３区間	５区間	２６区間	２４区間

都市計画変更

１－３．　都市計画道路の見直し方針

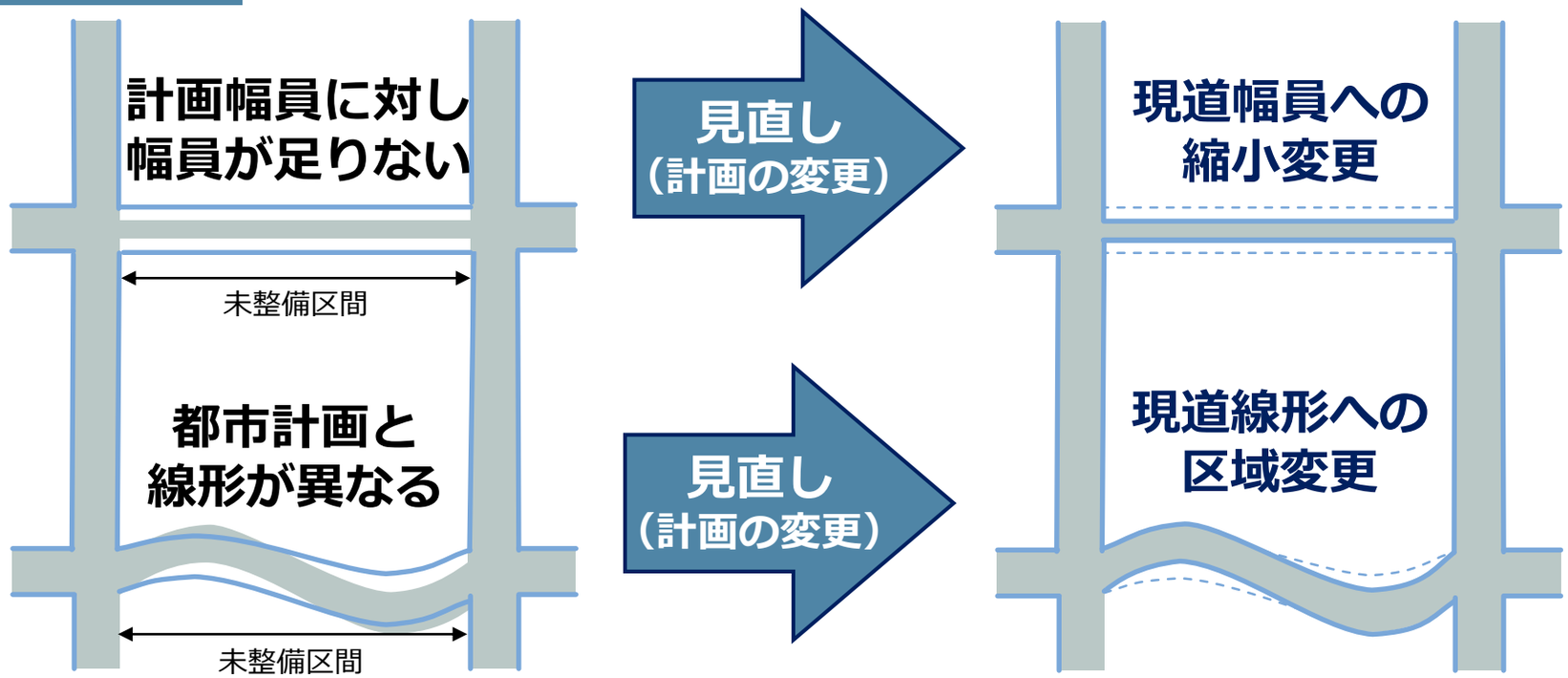
◆見直しの方向性　参考イメージ図

廃　　止　都市計画の位置づけを廃止します。



都市計画の位置づけを廃止することによって、現道の舗装などの維持、補修、修繕等を行わないということではありません。

存　続（変　更）　幅員や線形を現道に合わせた形に、都市計画変更します。



都市計画を変更することで、沿道の都市計画法第５３条の建築制限を解除できます。

1－3．　都市計画道路の見直し方針

◆見直し方針一覧表

路線No.	路線番号	路線名	対象区間				各区間の方針			
			起点	終点	幅員(m)	延長(m)	存続	存続(変更)	廃止	検討継続
1-①	3・2・2	花園学校通	花園3丁目	花園3丁目	36	160			○	
1-②			花園3丁目	花園4丁目	36	280		○		
2	3・2・4	臨港線	稲穂4丁目	稲穂5丁目	38	200				○
3	3・3・5	住吉線	住吉町	住ノ江1丁目	27	490	○			
4-①	3・3・6	公園通	山田町	花園1丁目	16	110			○	
4-②			花園1丁目	花園3丁目	22	210			○	
4-③			花園3丁目	花園4丁目	22	360		○		
5	3・3・7	小樽中央線	稲穂5丁目	稲穂4丁目	38	190				○
6-①	3・3・8	蘭島中央線	蘭島1丁目	蘭島1丁目	22	360				○
6-②			蘭島1丁目	忍路1丁目	22	720				○
7	3・4・9	銭函運河線	銭函2丁目	銭函2丁目	20	600			○	
8-①	3・4・10	手宮仲通	清水町	清水町	18	860		○		
8-②			清水町	色内3丁目	18	370		○		
9	3・4・11	龍宮通	稲穂4丁目	稲穂4丁目	18	210				○
10-①	3・4・12	緑山手線	稲穂2丁目	稲穂2丁目	18	190	○			
10-②			松ヶ枝1丁目	天神1丁目	16～18	1,210				○
11	3・4・13	入舟線	入船2丁目	入船4丁目	18～54	520				○
12-①	3・4・15	本通線	色内2丁目	色内1丁目	18	820		○		
12-②			色内1丁目	堺町	18	790			○	
12-③			堺町	住吉町	18	360			○	
12-④			住吉町	住吉町	18	270			○	
12-⑤			住吉町	勝納町	16	310			○	
13-①	3・4・16	大通北線	錦町	稲穂5丁目	9～22	800			○	
13-②			稲穂1丁目	花園3丁目	18	490			○	
13-③			花園3丁目	若松2丁目	18	1,030			○	
13-④			若松2丁目	新富町	18～24	500			○	
14	3・4・18	銭函海岸線	銭函2丁目	銭函3丁目	18	1,840				○
15	3・4・19	高島中央線	高島2丁目	高島5丁目	16	1,410			○	
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	1,640				○
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	580			○	
18-②			緑4丁目	緑4丁目	16	270			○	
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	270			○	
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	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	1,110				○
24-②			オタモイ1丁目	オタモイ1丁目	16	260			○	
25-①	3・4・30	蘭島仲通	蘭島1丁目	蘭島1丁目	18	70			○	
25-②			蘭島1丁目	蘭島1丁目	16	230			○	
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	90			○	
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	1,530			○	
29-②			桜3丁目	新光2丁目	13	1,430			○	
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	520				○
31-②			花園2丁目	花園4丁目	12	220				○
31-③			花園4丁目	花園5丁目	12	410				○
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・4・47	和宇尻中央通	張碓町	銭函1丁目	16.5～20	530				○
34-②			銭函1丁目	銭函1丁目	20	780				○
35	3・4・49	歌棄通	銭函1丁目	銭函1丁目	18	430				○
36	3・4・50	銭函新通	銭函1丁目	銭函1丁目	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				○
方針別の区間数							3	5	26	24
合　計							58			

２．都市計画道路の変更案について

２－１．蘭島地区

２－２．塩谷地区～手宮・高島地区

２－３．市内中心部～桜・新光地区

２－４．銭函地区

２－５．付随する変更について(道路の交差部)

2.都市計画道路の変更案について

2-1. 蘭島地区

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。

■見直し方針（①蘭島地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・30　蘭島仲通】　区間①　No.25-1

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定

②計画諸元

見直し対象区間	蘭島１丁目２４７～蘭島１丁目２４５
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

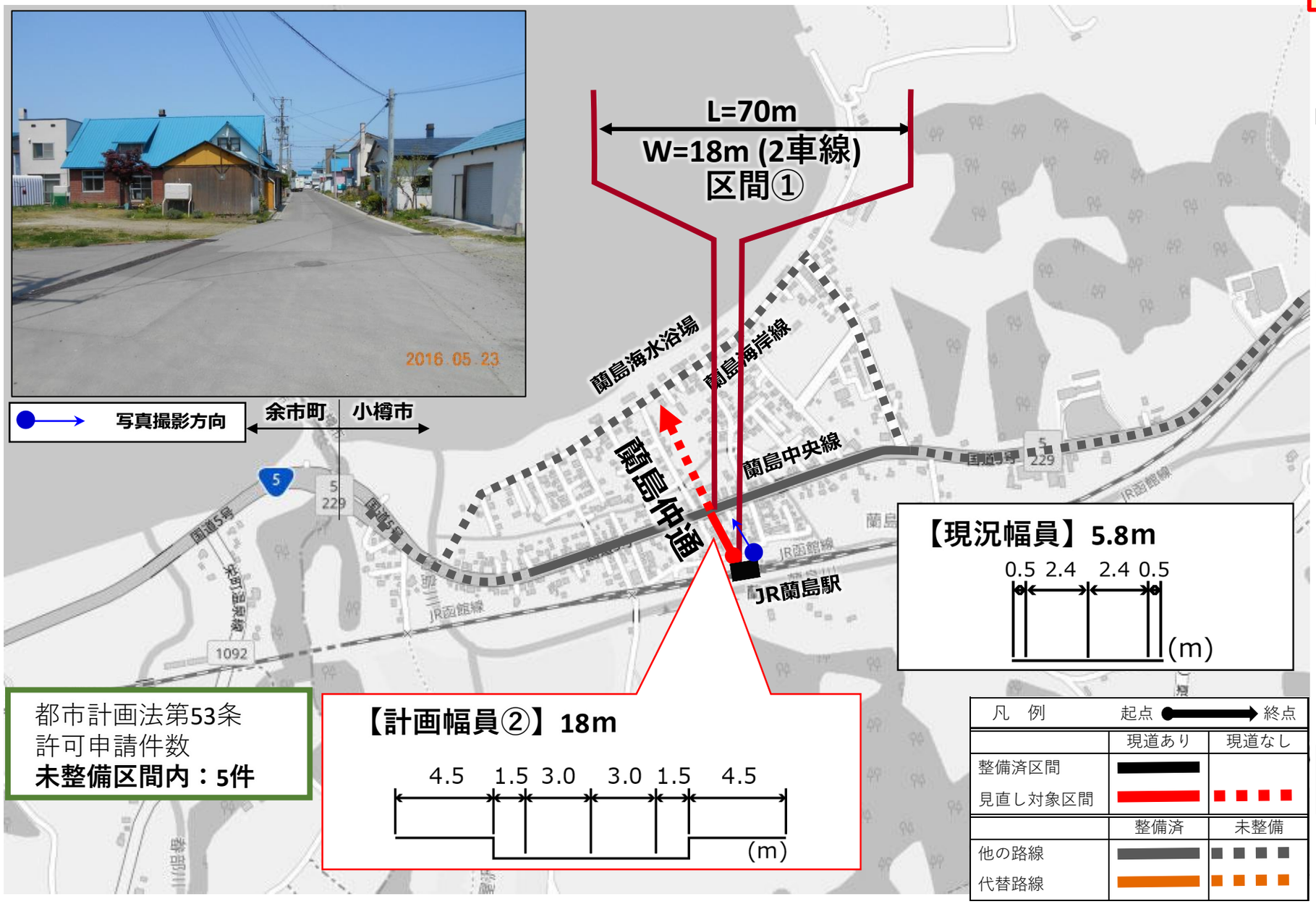
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、 蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

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・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	84台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5　／　②9.4　／　③3.5



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：5件

【計画幅員②】18m

4.5　1.5　3.0　3.0　1.5　4.5
(m)

【現況幅員】5.8m

0.5　2.4　2.4　0.5
(m)

凡　例　起点 ●→ 終点

	現道あり	現道なし
整備済区間	━	
見直し対象区間	━	■ ■ ■ ■

	整備済	未整備
他の路線	━	■ ■ ■ ■
代替路線	■ ■ ■ ■	

■必要性の検証

・道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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
84台/日（0.01・3,600台/日）

■見直し方針（①蘭島地区）　個別路線（区間）の概要【3・4・30　蘭島仲通】　区間②　No.25-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定

②計画諸元

見直し対象区間	蘭島１丁目２４５～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された。

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

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	
	現道あり	現道なし
整備済区間	━━	
見直し対象区間	━━	■■■■
	整備済	未整備
他の路線	━━	■■■■
代替路線	━━	■■■■

■必要性の検証

・道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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
0台/日（0.00・3,600台/日）

■見直し方針（①蘭島地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・31　蘭島海岸線】　No.26

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定

②計画諸元

見直し対象区間	蘭島１丁目３０１－１～蘭島１丁目１５５－１
延長	1,310m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種２級・８，０００台/日

③計画決定時の位置づけ

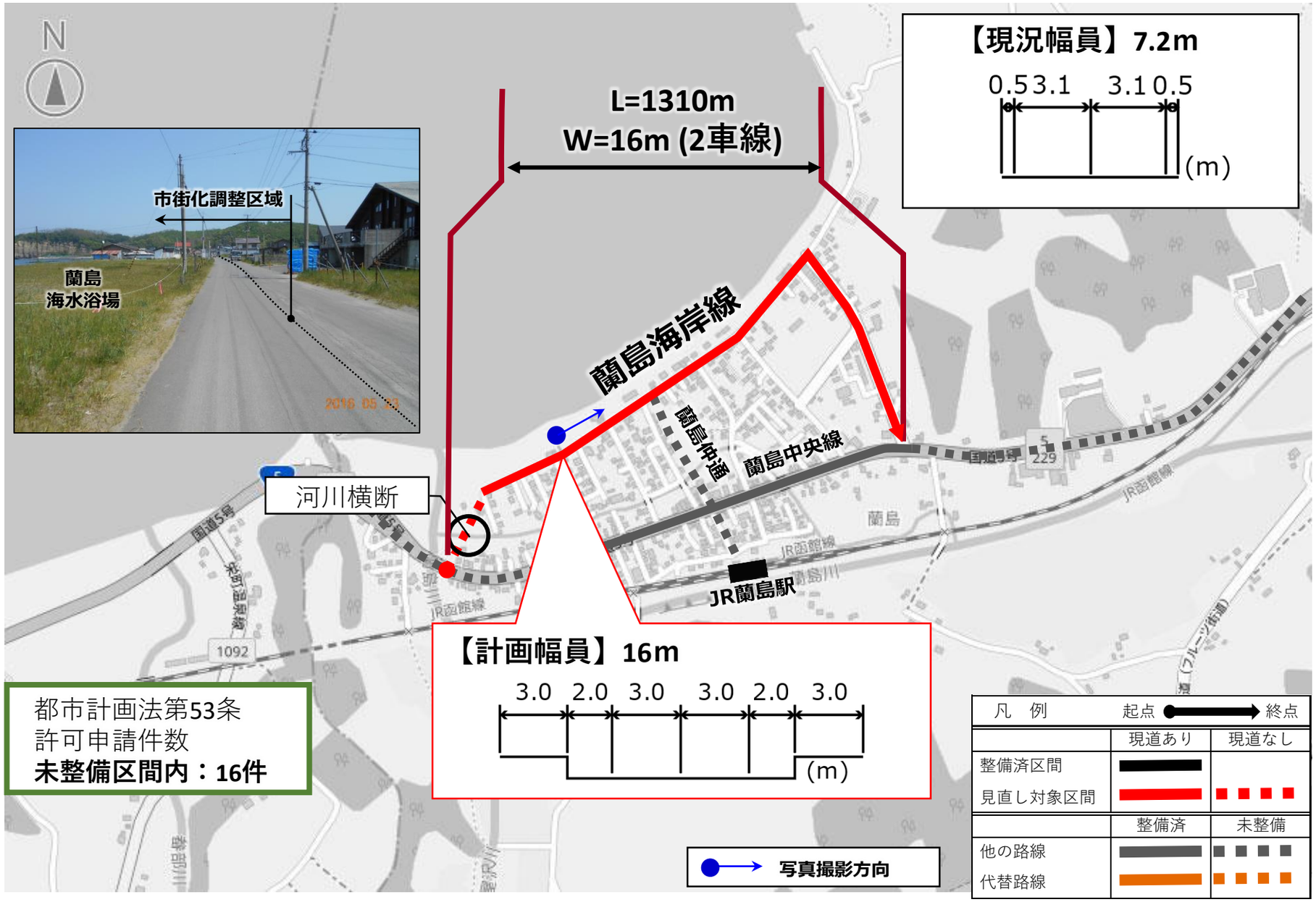
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の街区を形成する幹線街路として、 蘭島中央線、蘭島海岸線とともに追加決定された。

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が立地し、河川（蘭島川）横断があることから、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	47台/日（0.01・3,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	29台/日（0.00・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5　／　②9.4　／　③3.5



都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：16件

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

■必要性の検証

・道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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

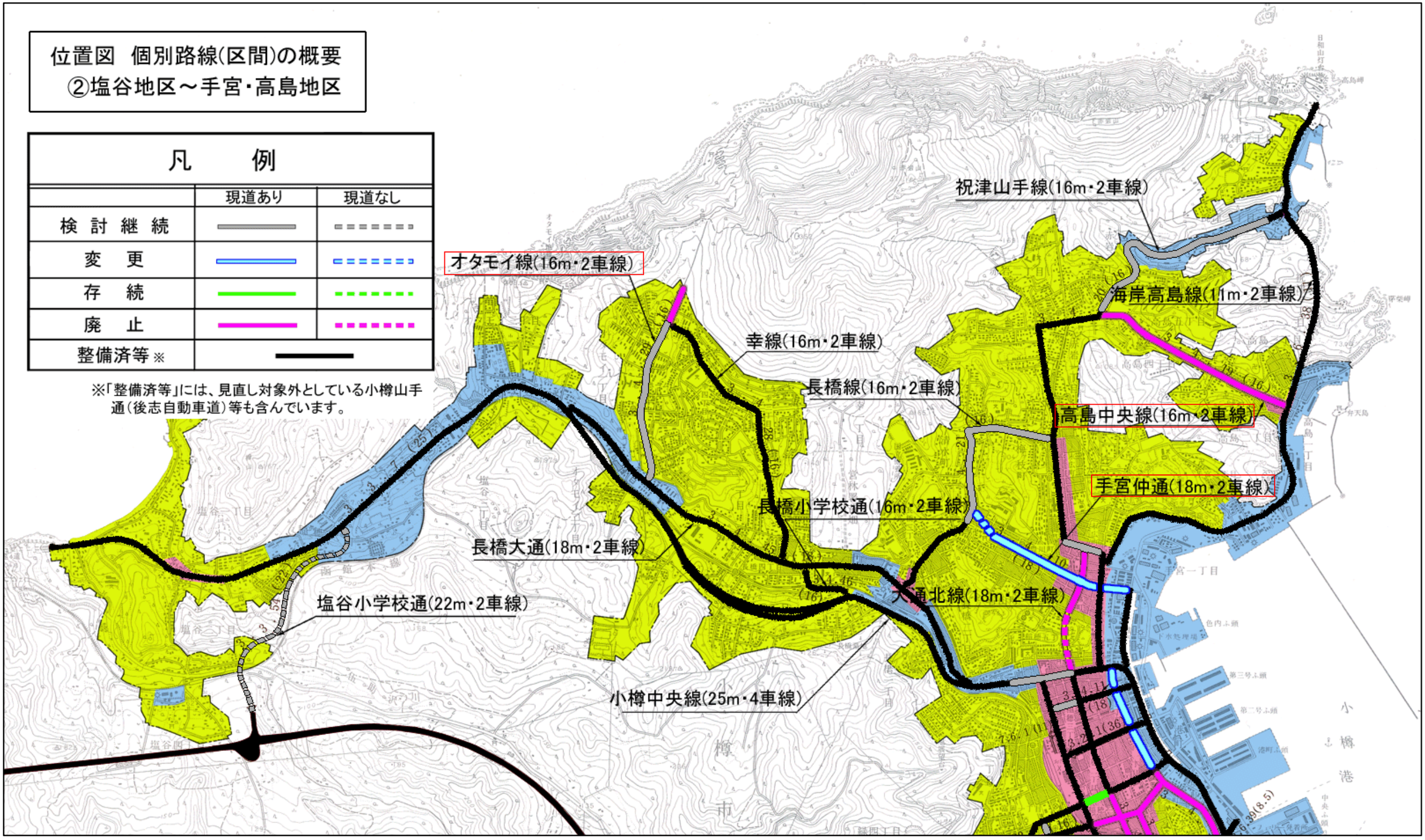
2.都市計画道路の変更案について

2-2. 塩谷地区～手宮・高島地区

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。



■見直し方針（②塩谷地区～手宮・高島地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・10　手宮仲通】　区間①　No.8-1

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	清水町７８～錦町１２４－２
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

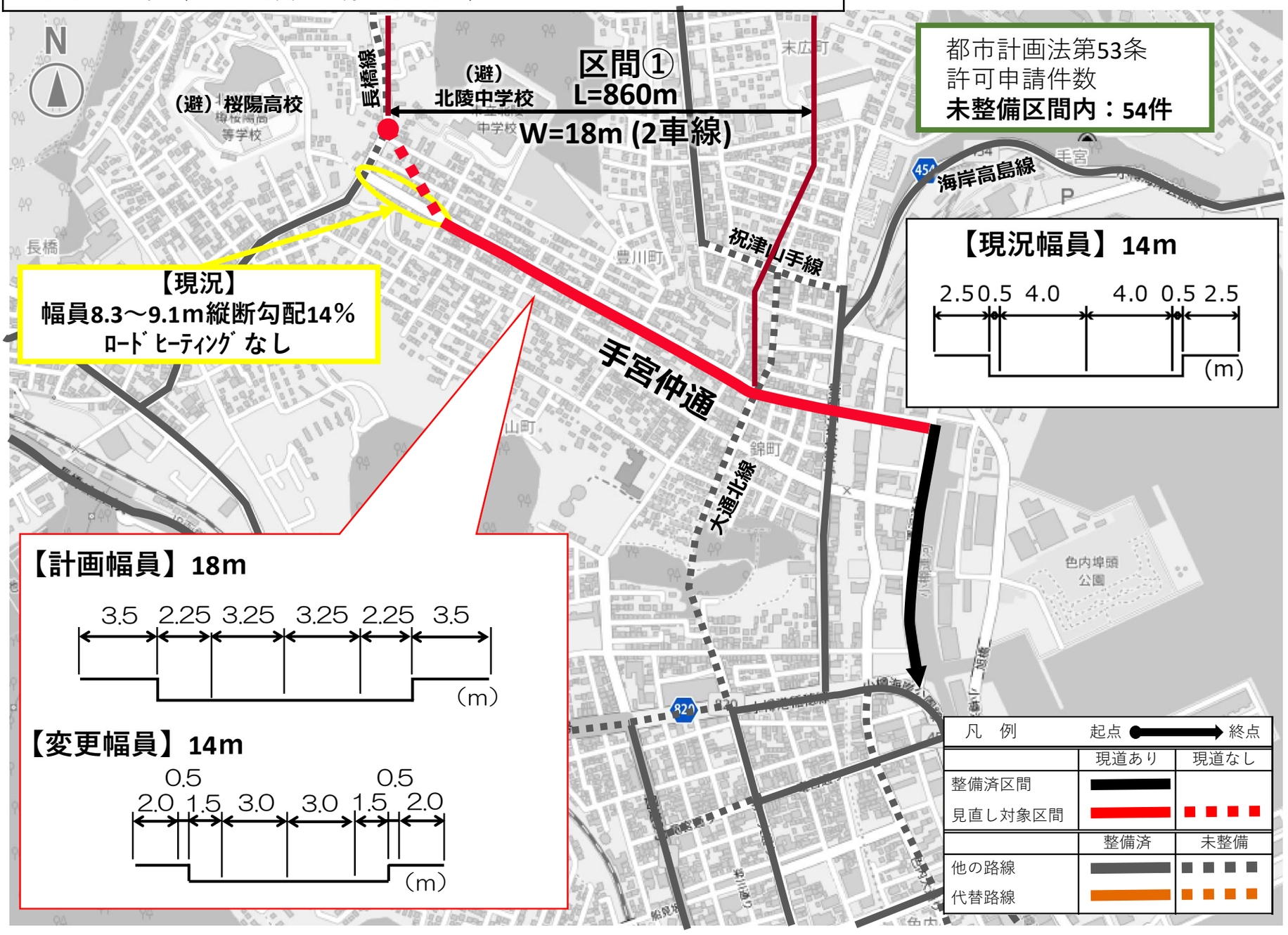
・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

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、連続性等も問題はないが、引き続き重要な道路機能を担っており、**今後も都市計画道路としての必要性は高い。**

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・現道の無い区間の擁壁
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）
◆市街地環境
・整備による地域コミュニティの分断
・建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

■計画変更での対応の検証

・対応できる。（**幅員の変更**）

対応できる

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

存続（変更）
幅員を18mから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）

■見直し方針（②塩谷地区～手宮・高島地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・10　手宮仲通】　区間②　No.8-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	清水町４８～色内３丁目９２－２
延長	370m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・９，６００台/日

③計画決定時の位置づけ

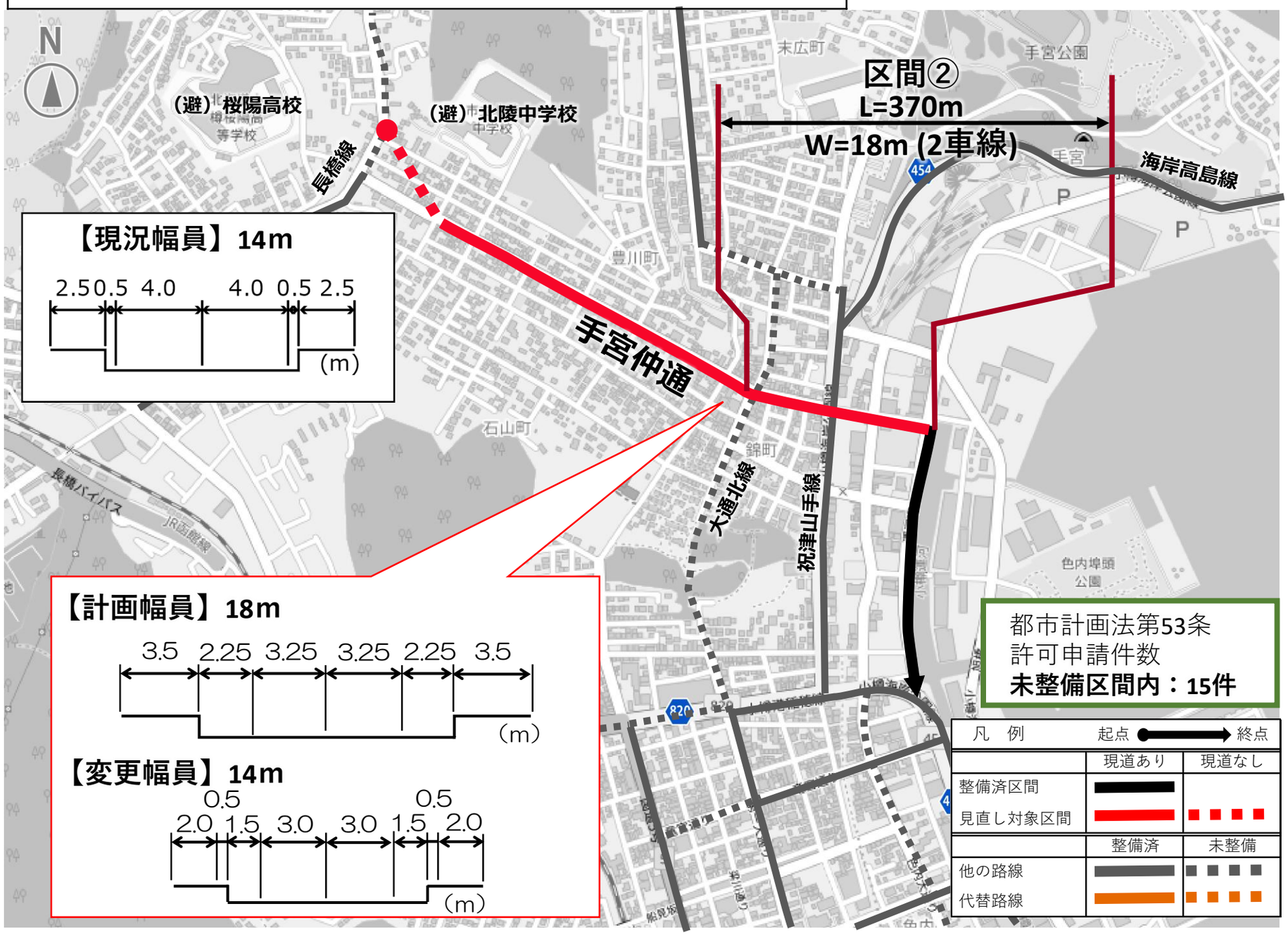
・大通北線と交差し、既成市街地内の主軸をなす幹線街路として決定されたものと想定される。（当初決定図書に特に記載なし）

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	2,957台/日（0.41・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,819台/日（0.19・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9　／　②9.1　／　③3.6



■必要性の検証

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

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）
◆市街地環境
・建て替え困難な小規模残地の発生
◆財政環境
・支障物件が多い
・手宮仲川の暗渠（現況は施工済み）

課題あり

■計画変更での対応の検証

・対応できる。（**幅員の変更**）

対応できる

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

存続（変更）
幅員を18mから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）

■見直し方針（②塩谷地区～手宮・高島地区）

個別路線（区間）の概要【３・４・19　高島中央線】　No.15

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	高島２丁目～高島５丁目１２７－３
延長	1410m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種２級・８，０００台/日

③計画決定時の位置づけ

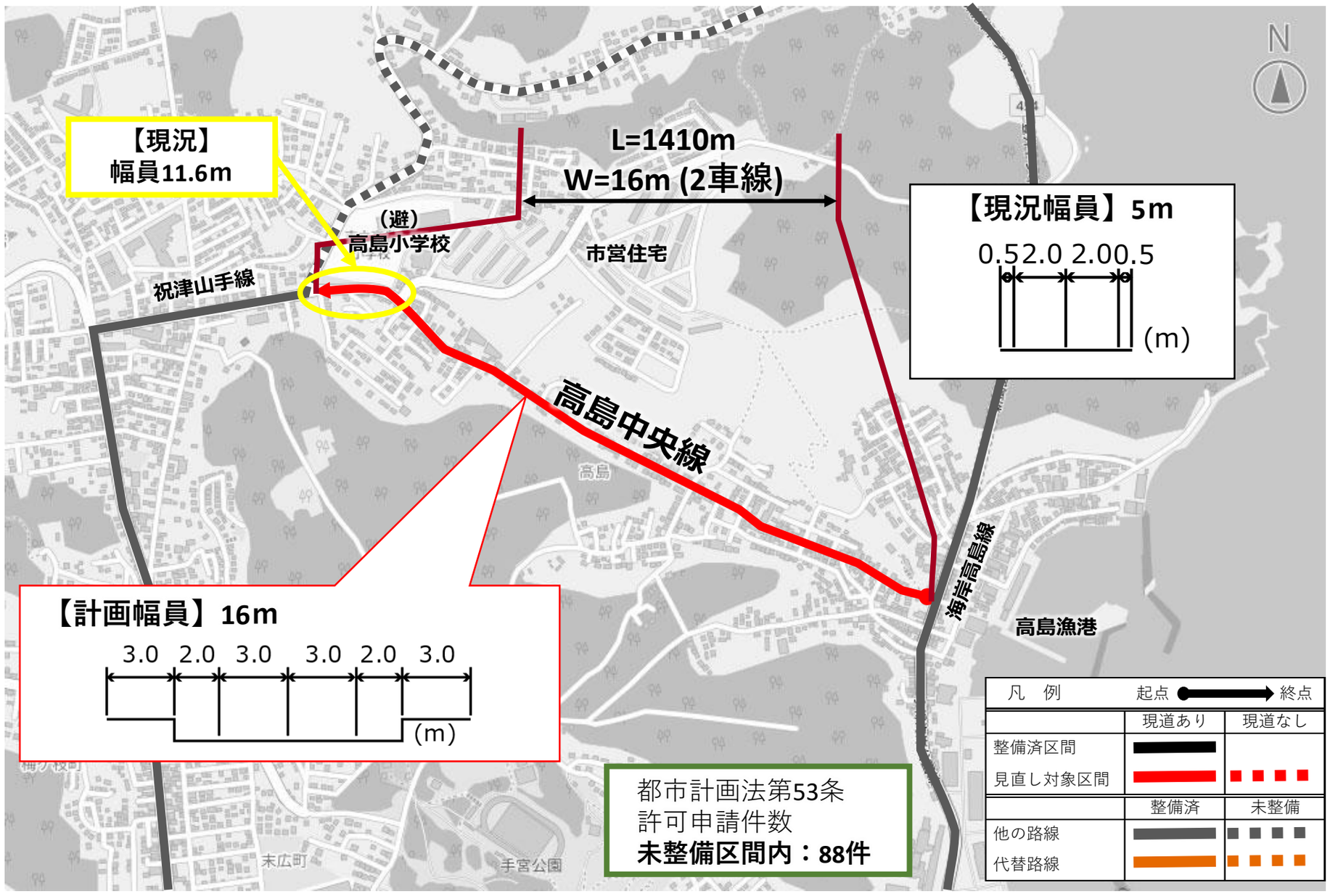
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、海岸高島線と祝津山手線を結ぶ幹線街路として、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が大きい。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	146台/日（0.02・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	112台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.9　／　②9.1　／　③3.6



■必要性の検証

・道路機能面での役割が低下、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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（②塩谷地区～手宮・高島地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・29　オタモイ線】　区間②　No.24-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から47年）

昭和47年7月7日	当初決定

②計画諸元

見直し対象区間	オタモイ１丁目７０－５～オタモイ１丁目７７
延長	260m
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

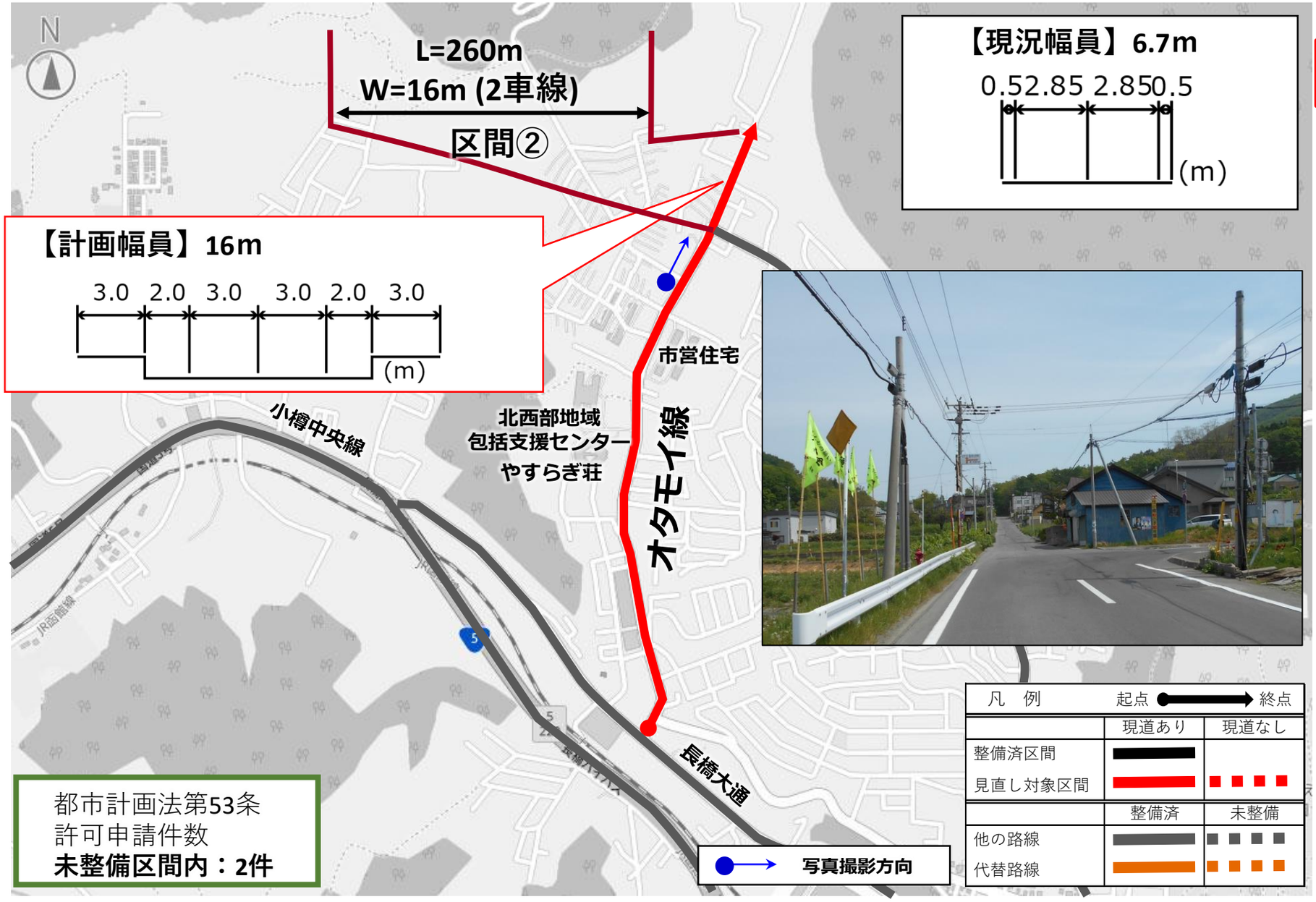
・オタモイ、幸地区の街区を形成する幹線街路として幸線とともに追加決定

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。**

必要性　低

■実現性の検証

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

2.都市計画道路の変更案について
2-3. 市内中心部～桜・新光地区

位置図　個別路線(区間)の概要
③市内中心部～桜・新光地区

龍宮通(18m・2車線)
中央通(36m・4車線)
本通線(18m・2車線)
公園通(22m・4車線)
花園学校通(36m・4車線)
東通線(12m・2車線)
緑山手線(18m・2車線)
花穂中央線(16m・2車線)
中央埠頭線(8.5m・2車線)
住吉線(27m・4車線)
新富線(16m・2車線)
公園東通(12m・2車線)
公園南通(16m・2車線)
最上町線(16m・2車線)
臨港線(30m・6車線)
勝納築港線(27m・4車線)
築港海岸通(25m・4車線)
入舟線(18m・2車線)
大通北線(18m・2車線)
若松線(18m・2車線)
奥船線(16m・2車線)
桜町本通(16m・2車線)
東小樽線(13m・2車線)
望洋線(18m・2車線)
桜台線(18m・2車線)
小樽山手通(24m・4車線)
東小樽環状線(14m・2車線)
朝里温泉通(18m・2車線)

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。

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・２・２　花園学校通】　区間①　No.1-1

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から71年）

昭和24年1月31日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園３丁目１６５～花園３丁目２９－２
延長	160m
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

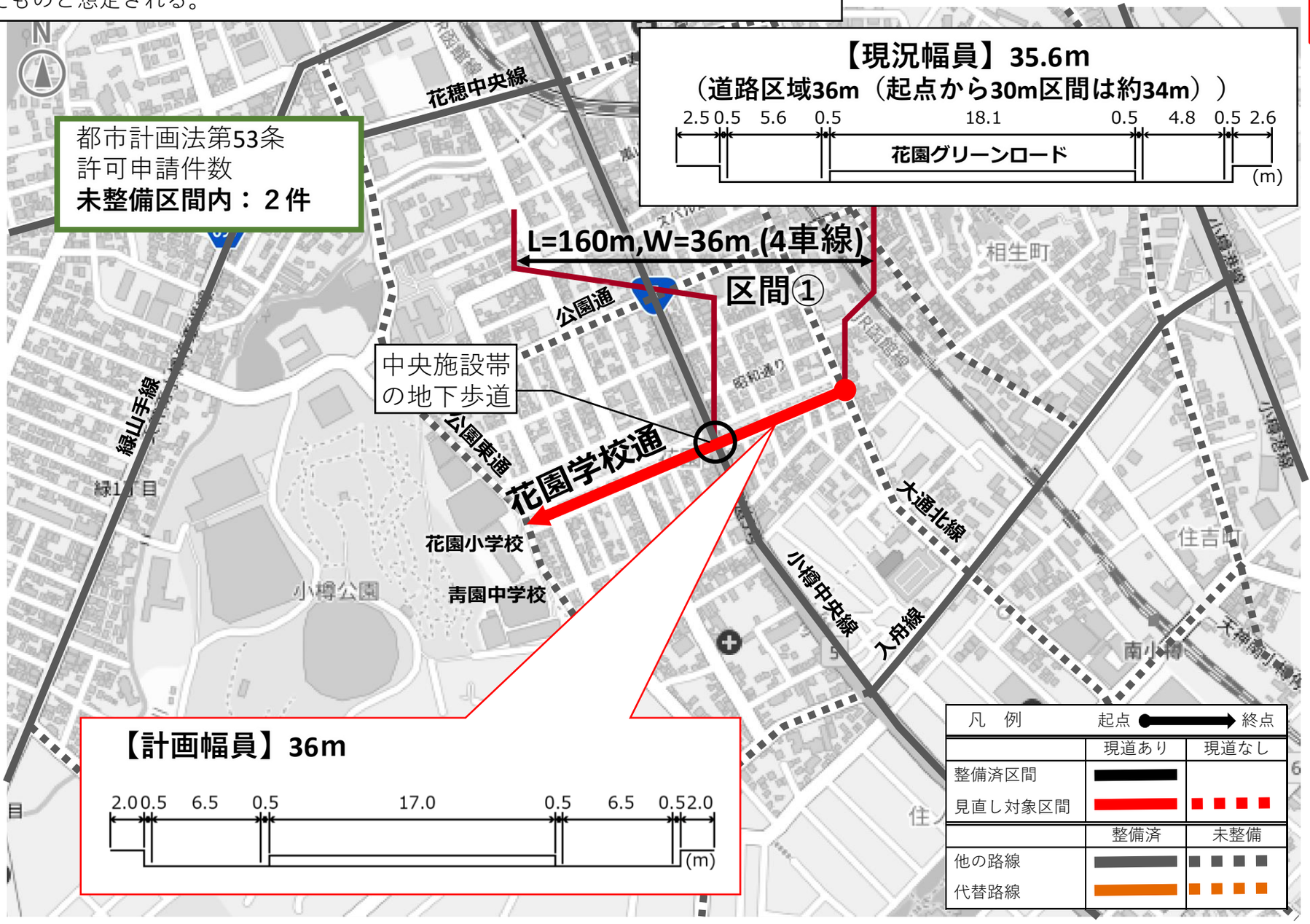
・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・２・２　花園学校通】　区間②　No.1-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から71年）

昭和24年1月31日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園３丁目２９－２～花園４丁目３２７
延長	280m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・２８，８００台/日

③計画決定時の位置づけ

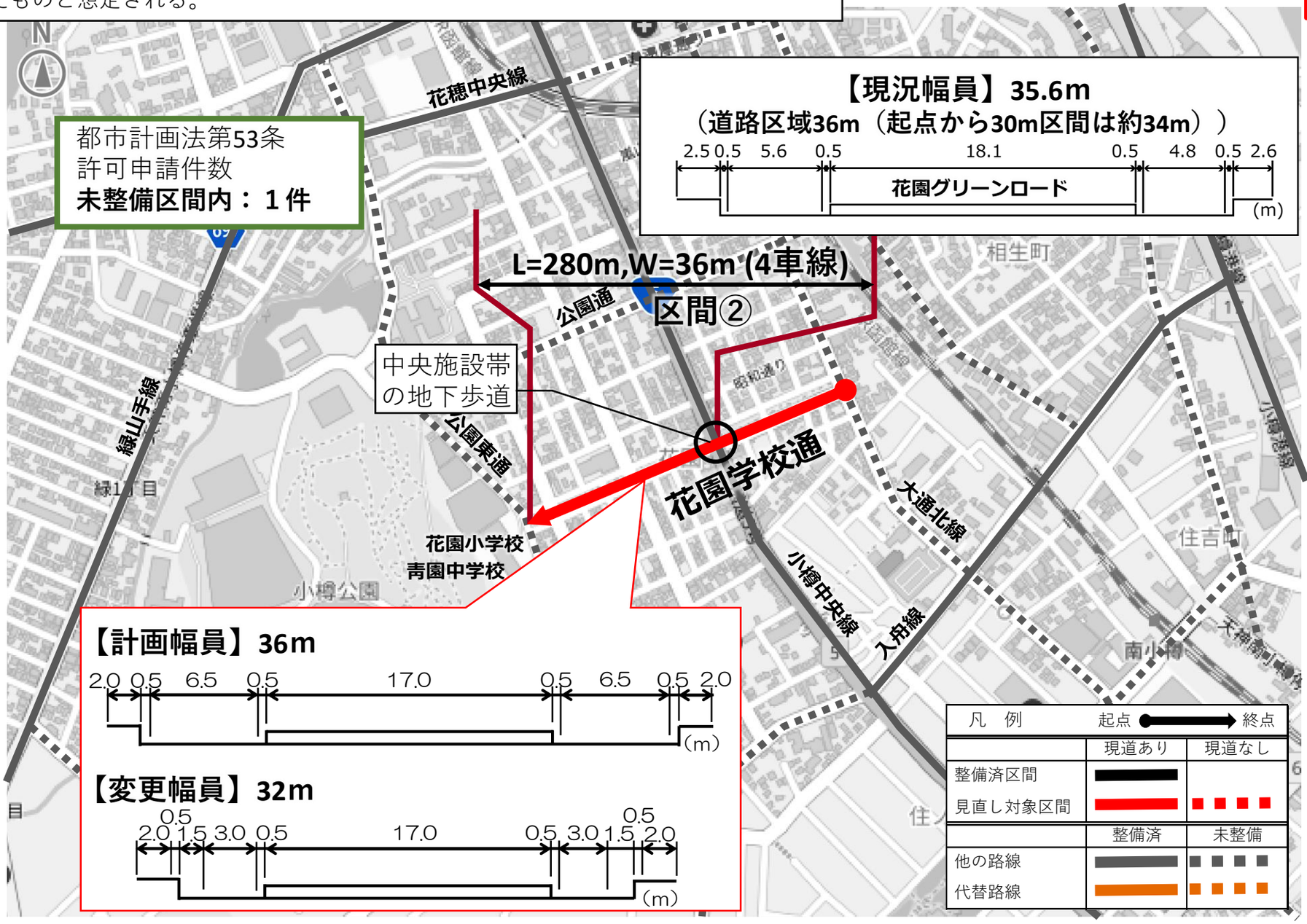
・市内中心部の縦軸を形成する火防線としての機能を担う幹線街路として決定されたものと想定される。

④整備の課題

・一部未取得用地があり、全線計画断面での整備未完了、一定の事業費を要する。
・花園グリーンロード（その他緑地）等の一部が支障、横断面構成の再検討必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,048台/日（0.11・9,600台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	962台/日（0.03・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1　／　②17.5　／　③4.3



■必要性の検証

・将来交通需要は見込まれず、連続性等に問題はないが、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

■実現性の検証

◆道路構造
・中央施設帯の地下歩道
◆財政環境
・中央施設帯の地下歩道

課題あり

■計画変更での対応の検証

・対応できる。（**幅員・車線数の変更**）

対応できる

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

存続(変更)
幅員を36mから32mへ変更
4車線から 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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間①　No.4-1

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

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

②計画諸元

見直し対象区間	山田町２２～花園１丁目５７
延長	110m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・９，６００台/日

③計画決定時の位置づけ

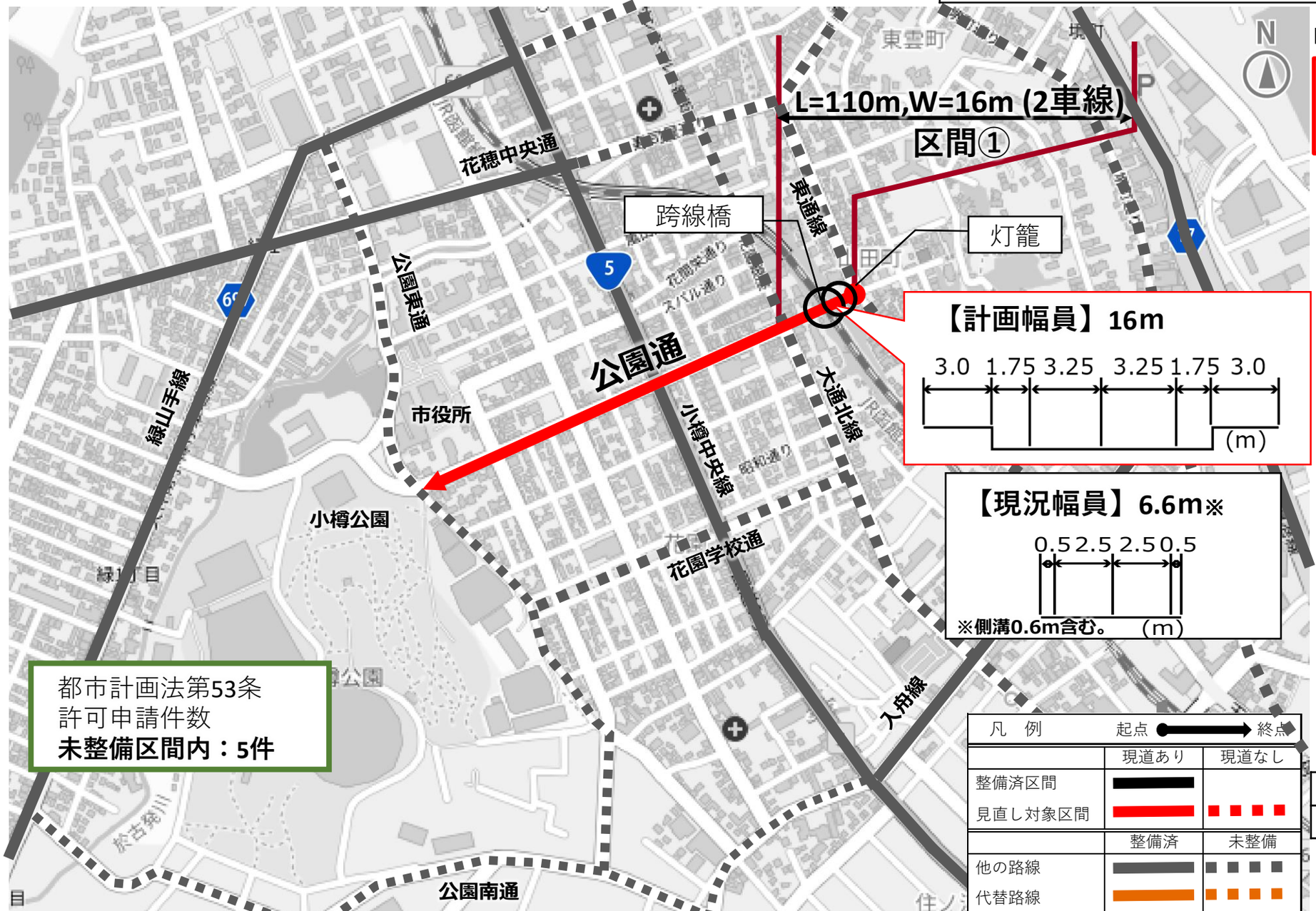
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

④整備の課題

・水天宮神社の灯籠（大正9年奉納）が支障
・現道の沿道には住宅等が建ち並び、跨線橋（既設橋長35.1m）の整備が必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,618台/日（0.50・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,175台/日（0.23・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1　／　②17.5　／　③4.3



■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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間②　No.4-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

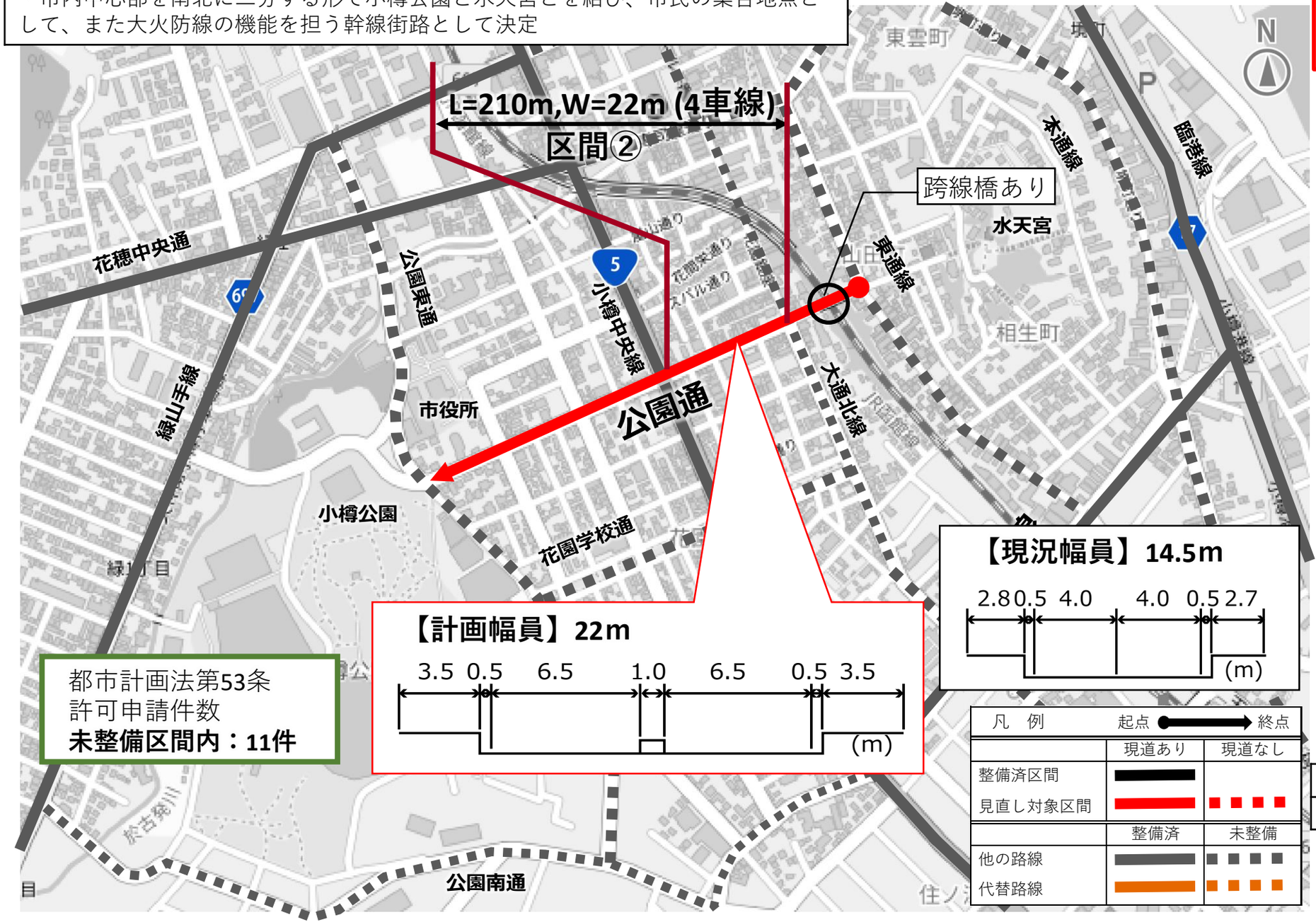
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園１丁目５７～花園３丁目１５－１２
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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・３・６　公園通】　区間③　No.4-3

①都市計画決定の経緯　経過年数：56年（当初決定から84年）

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

②計画諸元

見直し対象区間	花園３丁目１５－１２～花園４丁目２２３
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・２８，８００台/日

③計画決定時の位置づけ

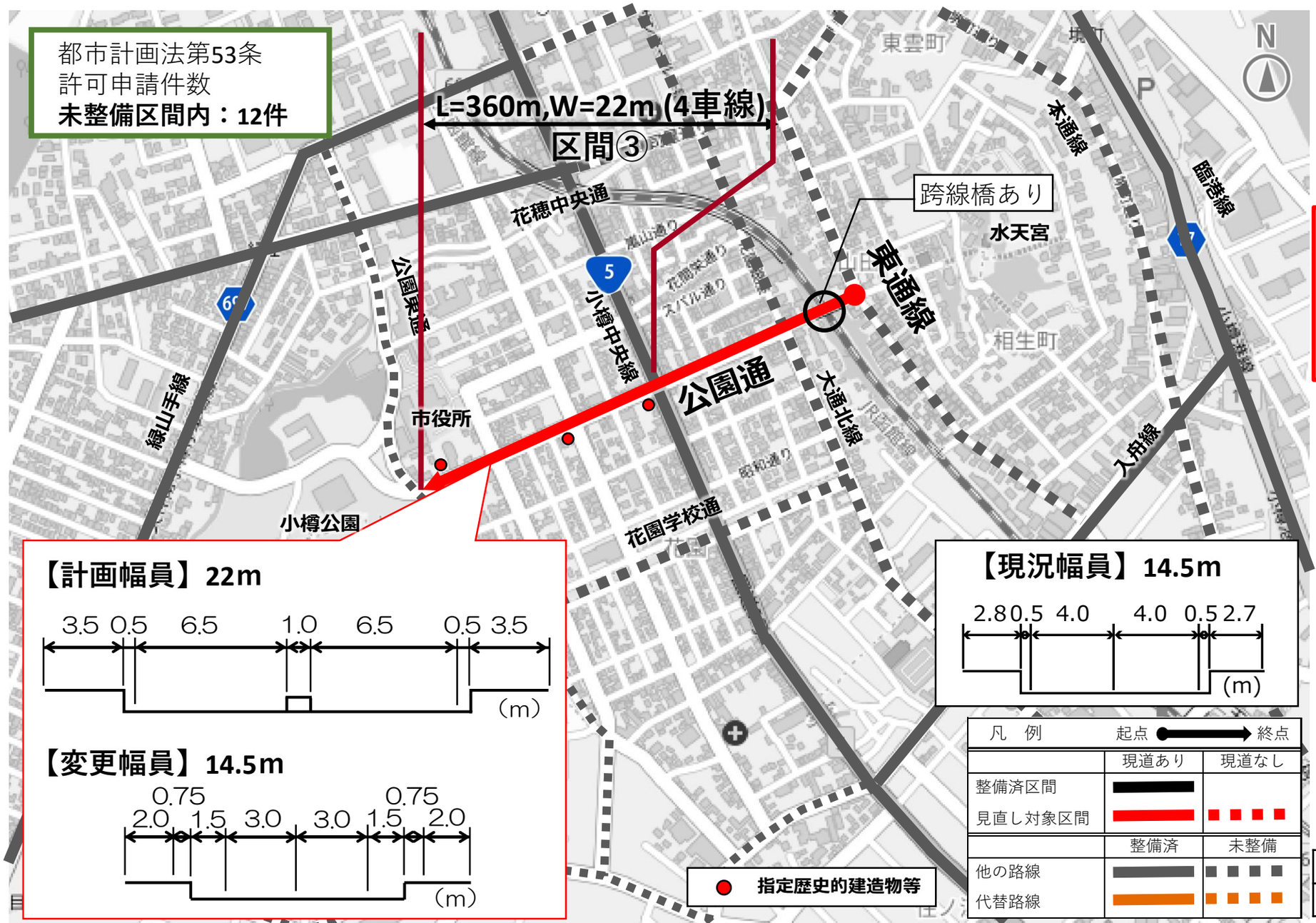
・市内中心部を南北に二分する形で小樽公園と水天宮とを結び、市民の集合地点として、また大火防線の機能を担う幹線街路として決定

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

■計画変更での対応の検証

・対応できる。（**幅員・車線数の変更**）

対応できる

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

存続(変更)
幅員を22mから14.5mへ変更
4車線から 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）	25

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　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）

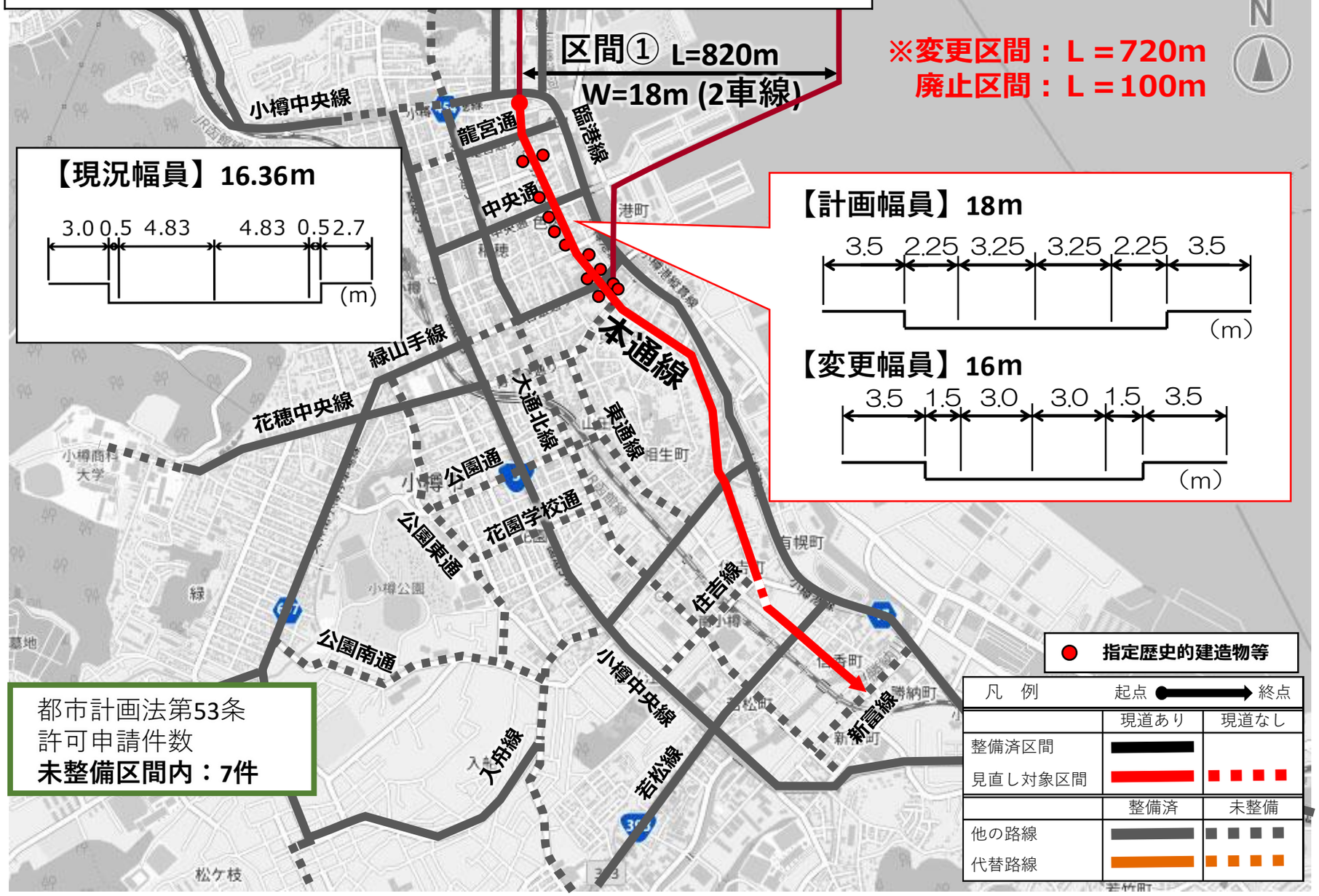
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）

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

■計画変更での対応の検証

・対応できる。
（幅員の縮小（４種３級：１６mへ変更））

対応できる

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

存続(変更)
幅員を18mから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）

※花穂中央線区間①、本通線区間②以降の廃止に伴い、道路ネットワークを考慮し、緑山手線を終点とする。

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・15　本通線】　区間②　No.12-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

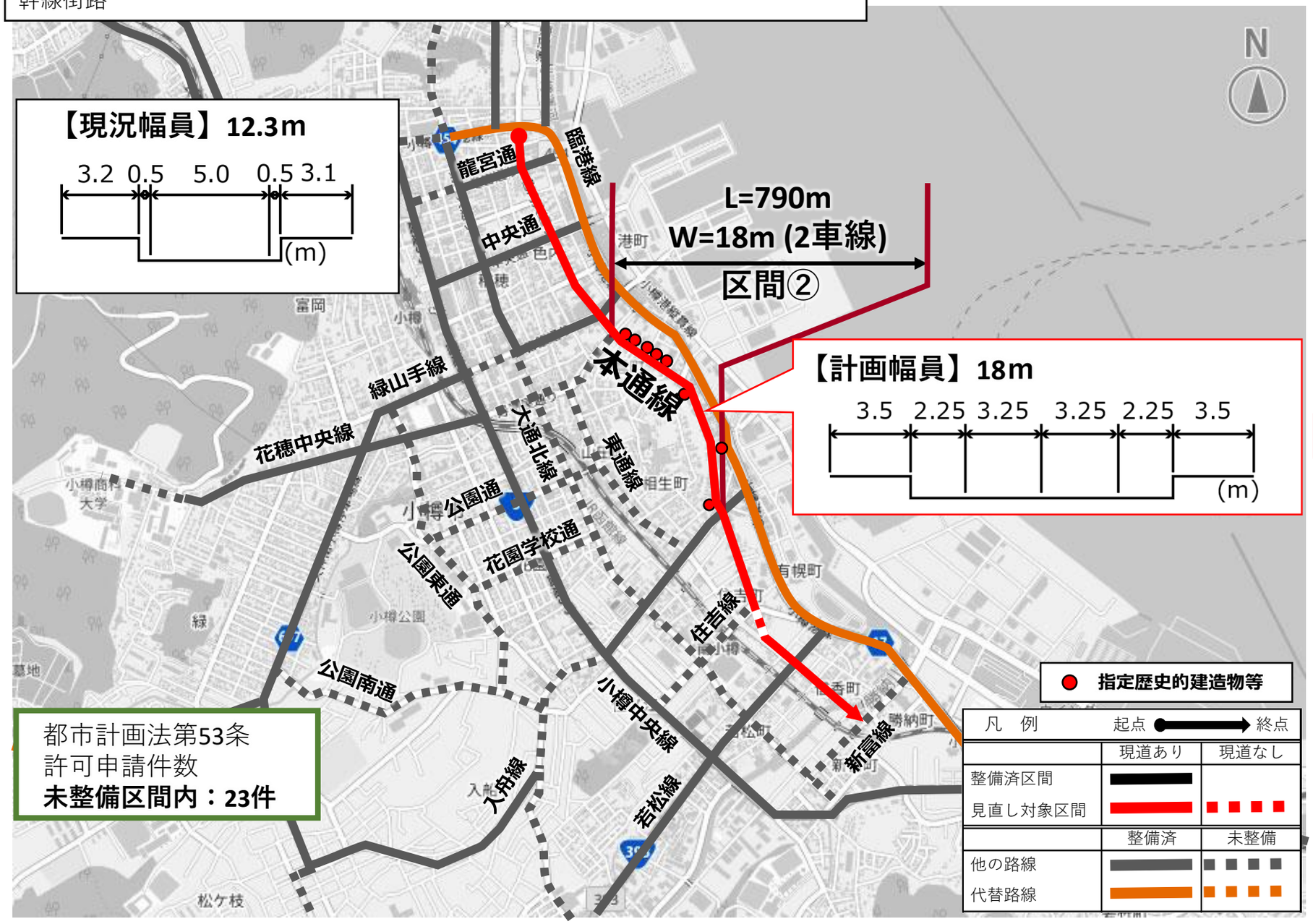
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号及び一部幅員の縮小変更）

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

■必要性の検証

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

必要性　高

■実現性の検証

◆社会環境
・市指定歴史的建造物(8棟)あり
・小樽歴史景観区域内
◆市街地環境
・建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

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・１５　本通線】　区間③　No.12-3

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

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

②計画諸元

見直し対象区間	堺町２７２－２～住吉町６２
延長	360m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・９，６００台/日

③計画決定時の位置づけ

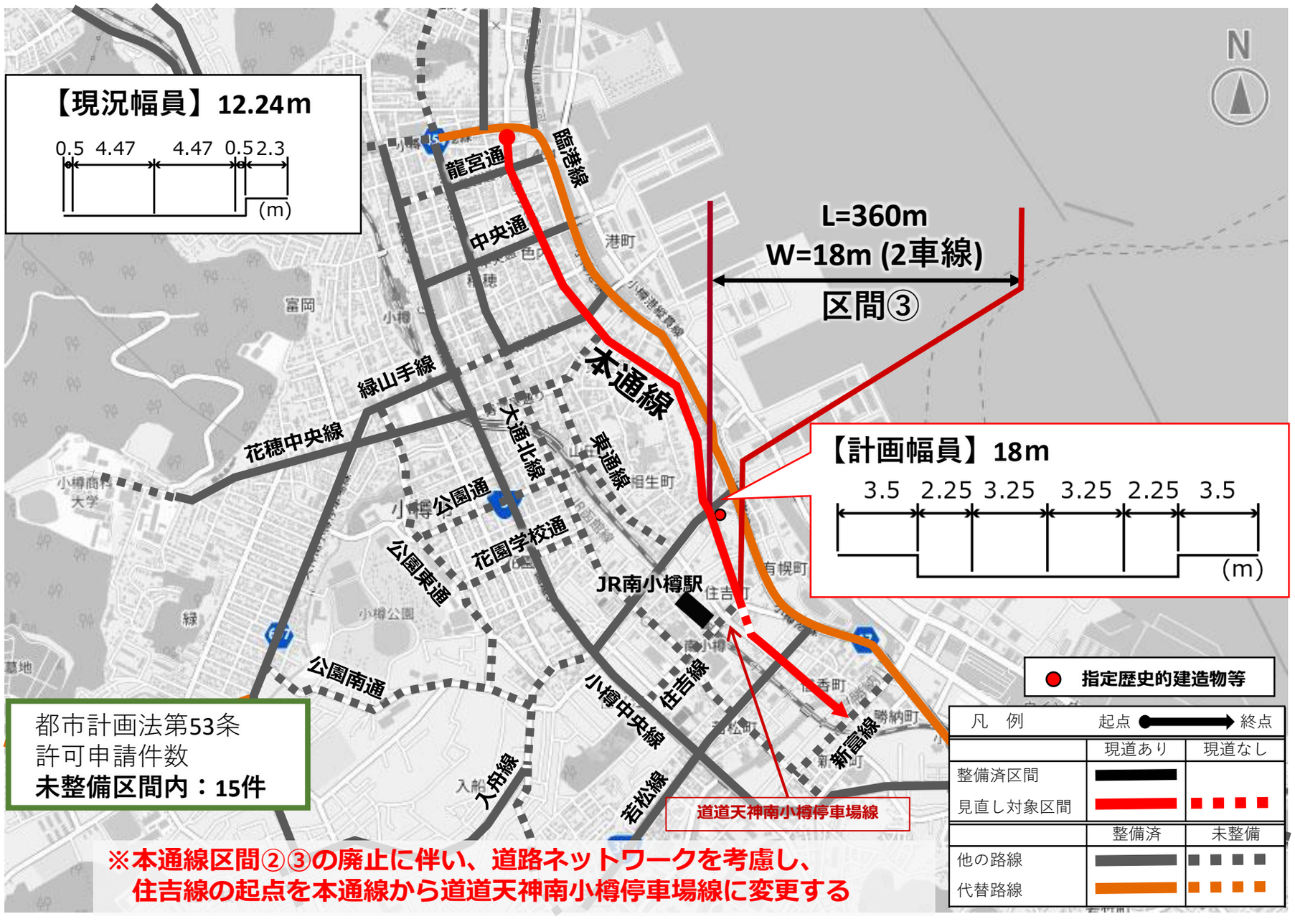
・現在の臨港線が計画決定される以前において、市内中心部の外郭を形成する主要幹線街路

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,723台/日（0.24・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,646台/日（0.17・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①9.1　／　②17.5　／　③4.3



■必要性の検証

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

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・急勾配の箇所のロードヒーティング
◆社会環境
・市指定歴史的建造物(１棟)あり
・一部、小樽歴史景観区域内
◆市街地環境
・建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

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・15　本通線】　区間④　No.12-4

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

昭和10年10月12日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び線形の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	住吉町６２～住吉町３２６
延長	270m（内、道道天神南小樽停車線区間160m）
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・９，６００台/日

③計画決定時の位置づけ

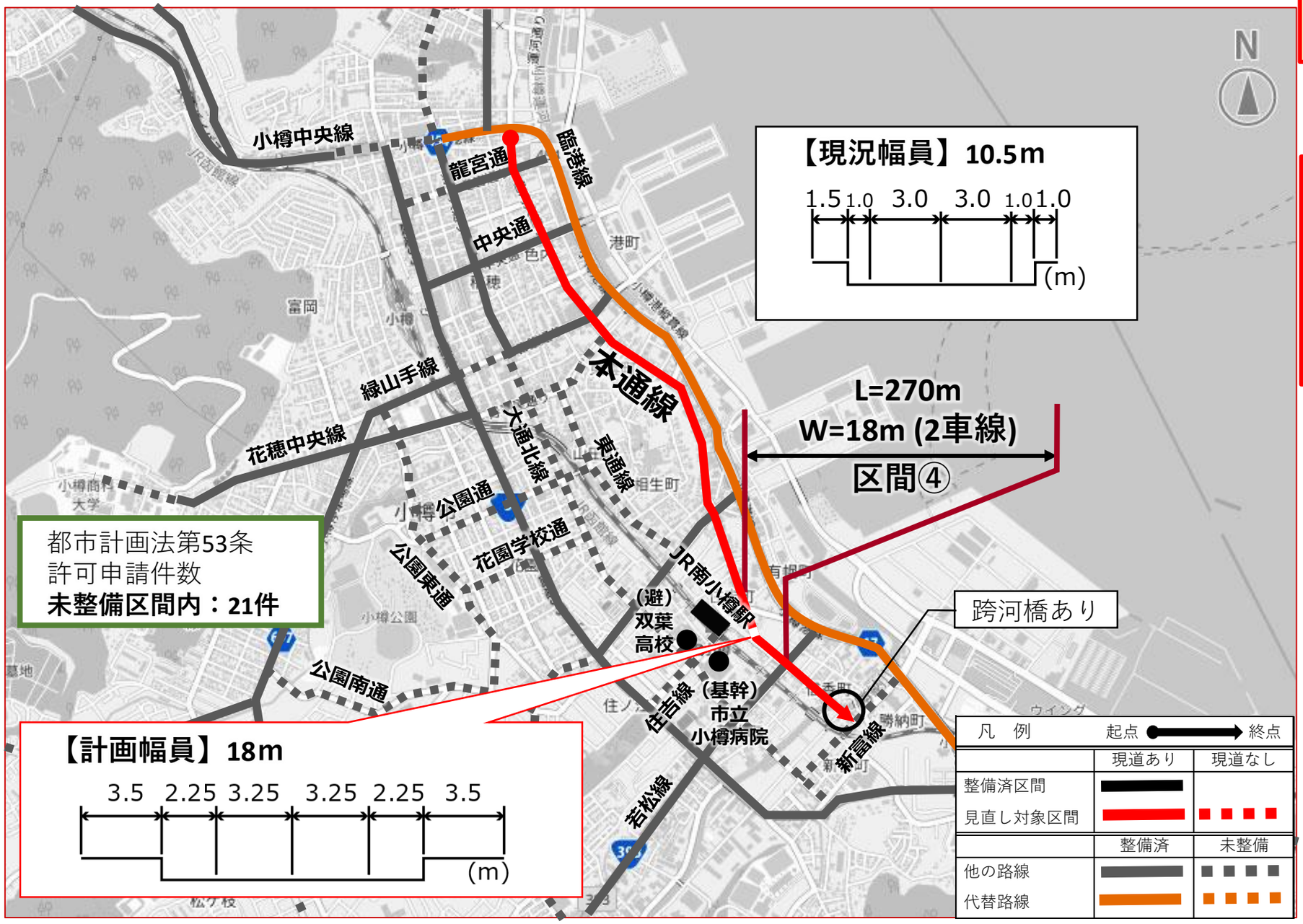
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

④整備の課題

・住吉線との交差部から既成市街地を斜めに縦断し、道道天神南小樽停車場線に交差接続する現道の無い区間について、地域コミュニティの分断や建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

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約110m東側に臨港線（30m）

代替路線あり

■見直しの方向性

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）

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）

②計画諸元

見直し対象区間	住吉町３２６～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

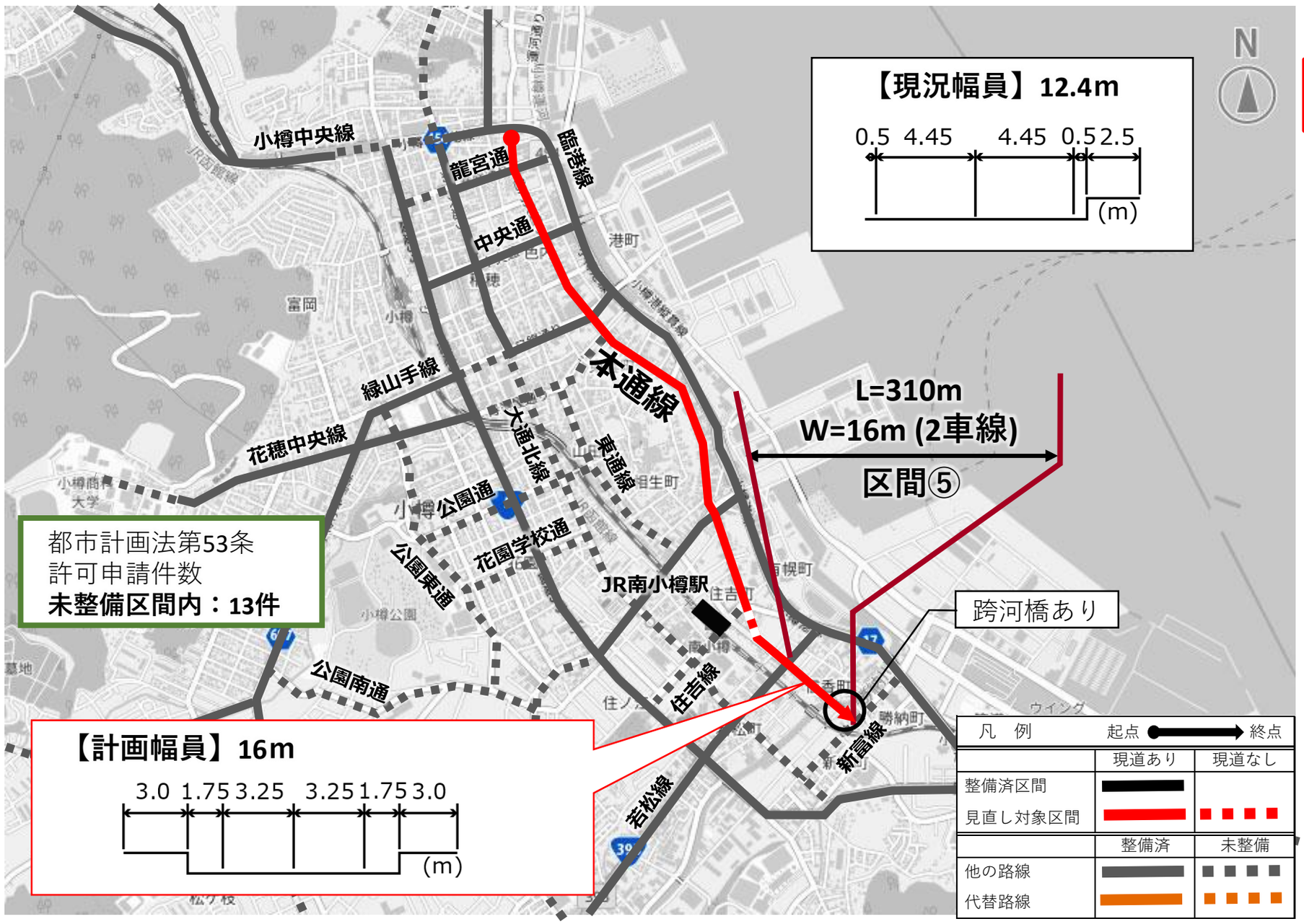
・昭和４７年の道路網の全面見直しにより、国鉄南小樽駅と新富町住宅地とを結ぶ幹線街路として本通線を延伸する形で追加決定

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

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）

②計画諸元

見直し対象区間	錦町５２－１１～稲穂５丁目４１
延長	800m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・９，６００台/日

③計画決定時の位置づけ

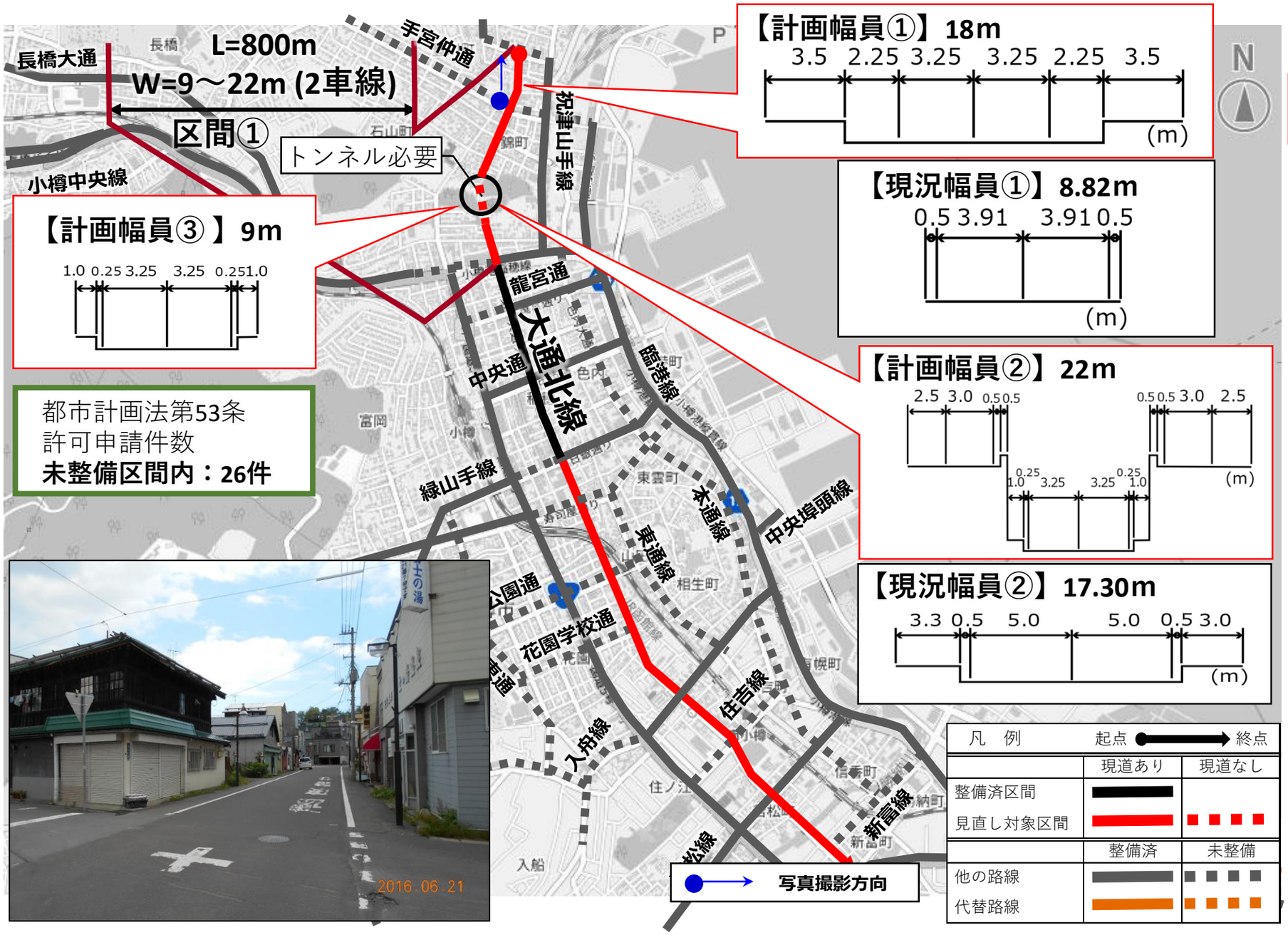
・市内中心部を縦貫する主要幹線街路として決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、現道の無い区間はトンネルの計画であるため、用地補償費や工事費等、多額の事業費を要し、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	3,175台/日（0.44・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	3,312台/日（0.35・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.4　／　②12.0　／　③3.5



凡　例　起点 ⟶ 終点

	現道あり	現道なし
整備済区間	━━	
見直し対象区間	━━	■ ■ ■ ■

	整備済	未整備
他の路線	━━	■ ■ ■ ■
代替路線	━━	■ ■ ■ ■

■必要性の検証

・道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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
569台/日（0.08・7,200台/日）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間②　No.13-2

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

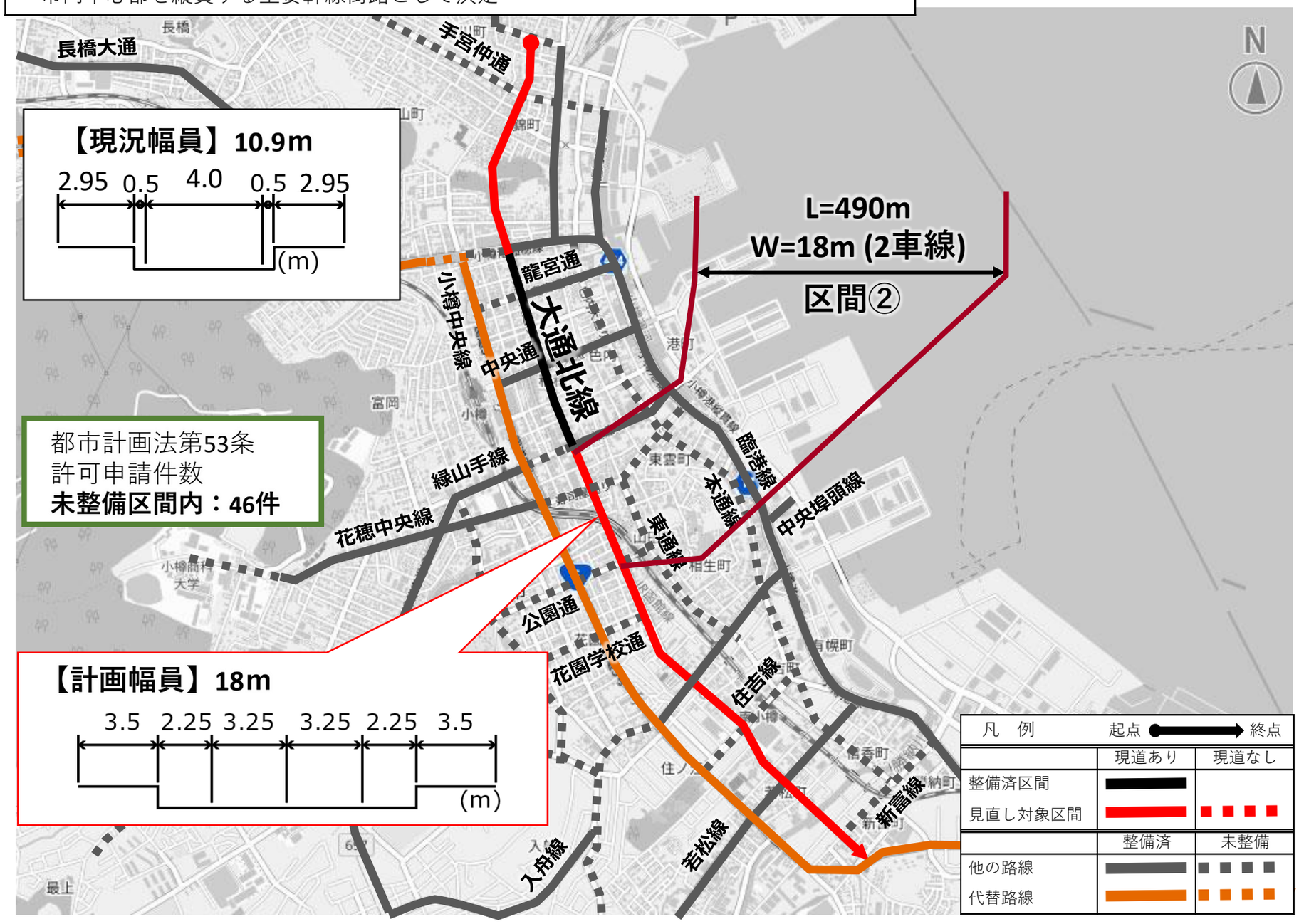
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）

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・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,675台/日（0.17・9,600台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①7.5　／　②18.1　／　③4.0

■必要性の検証

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

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・アーケード部（サンモール一番街）
◆市街地環境
・建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

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約180m西側に小樽中央線（22m）

代替路線あり

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）	
44台/日（0.01・7,200台/日）	32

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間③　No.13-3

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

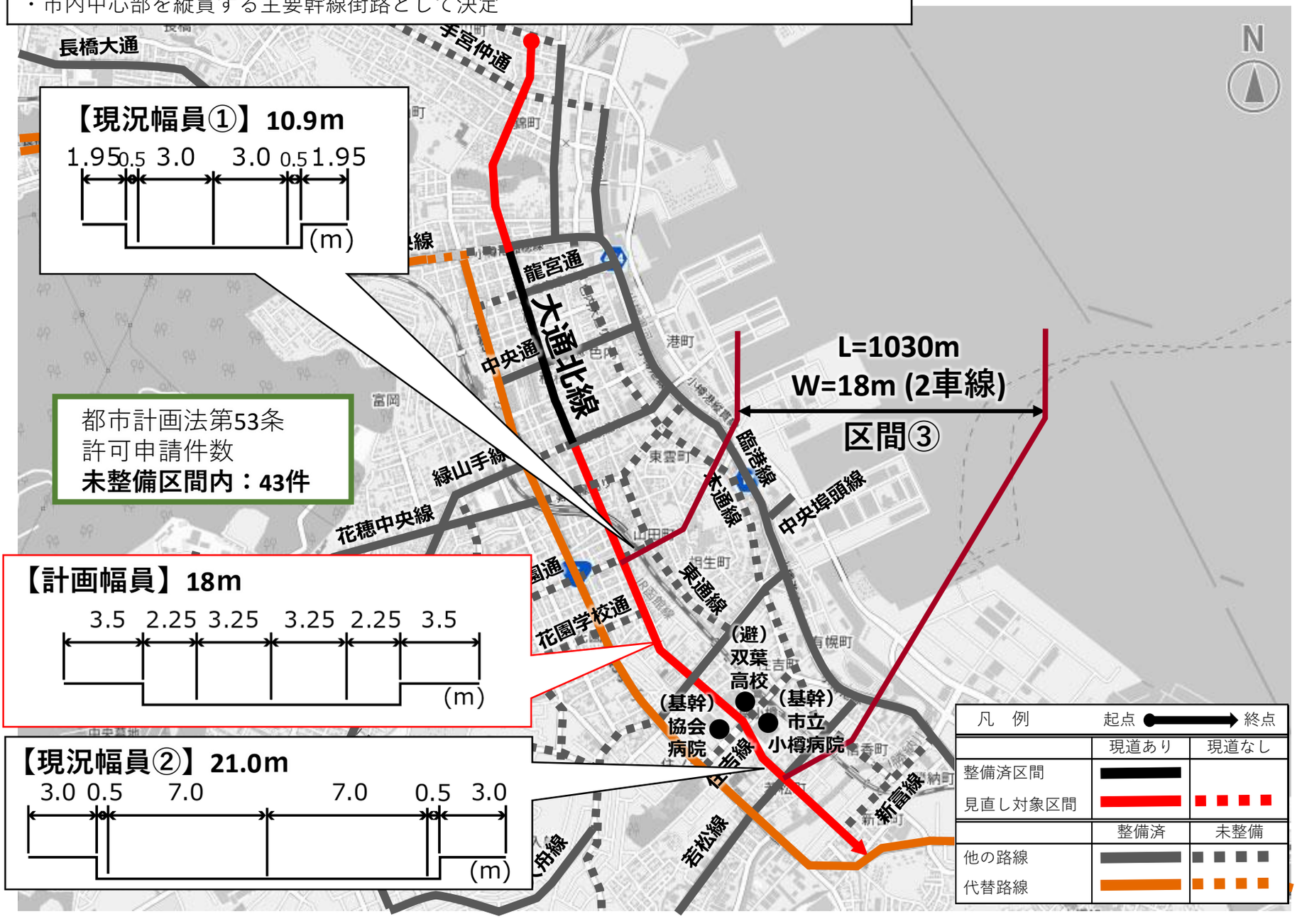
昭和10年10月12日	当初決定
昭和38年10月28日	従来の路線を廃止し、番号及び起点を改めて決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、線形及び一部幅員の拡幅変更）

②計画諸元

見直し対象区間	花園３丁目１－２～若松２丁目１１１－６
延長	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、連続性等も問題はないが、引き続き重要な道路機能を担っており、**今後も都市計画道路としての必要性は高い。**

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・急勾配の箇所のロードヒーティング
◆市街地環境
・建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

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約210m西側に小樽中央線（22m）

代替路線あり

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・16　大通北線】　区間④　No.13-4

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から84年）

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

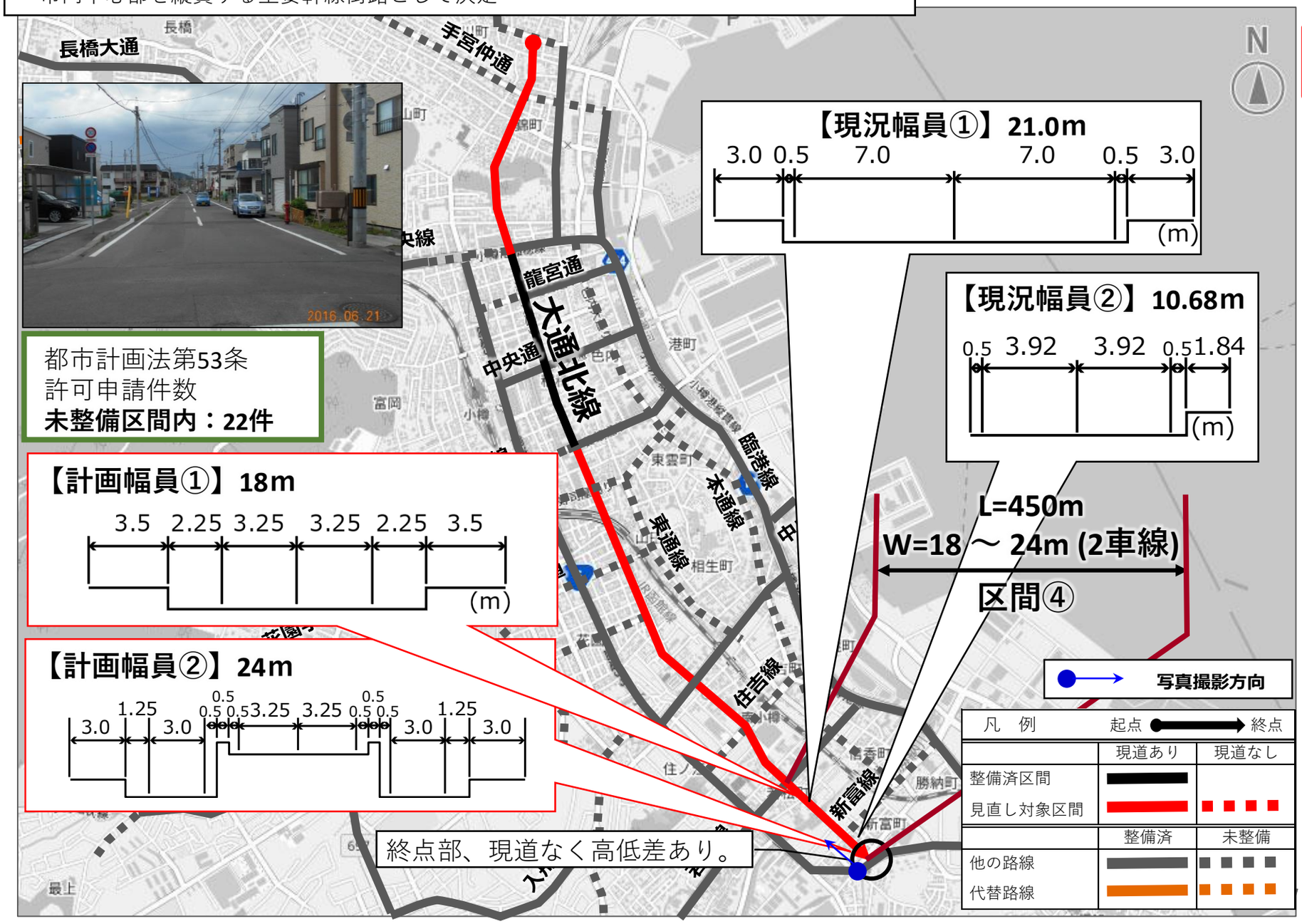
②計画諸元

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

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：22件



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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・22　花穂中央線】　区間①　No.18-1

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から59年）

昭和36年3月16日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び一部幅員の拡幅変更の変更）

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	580m
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

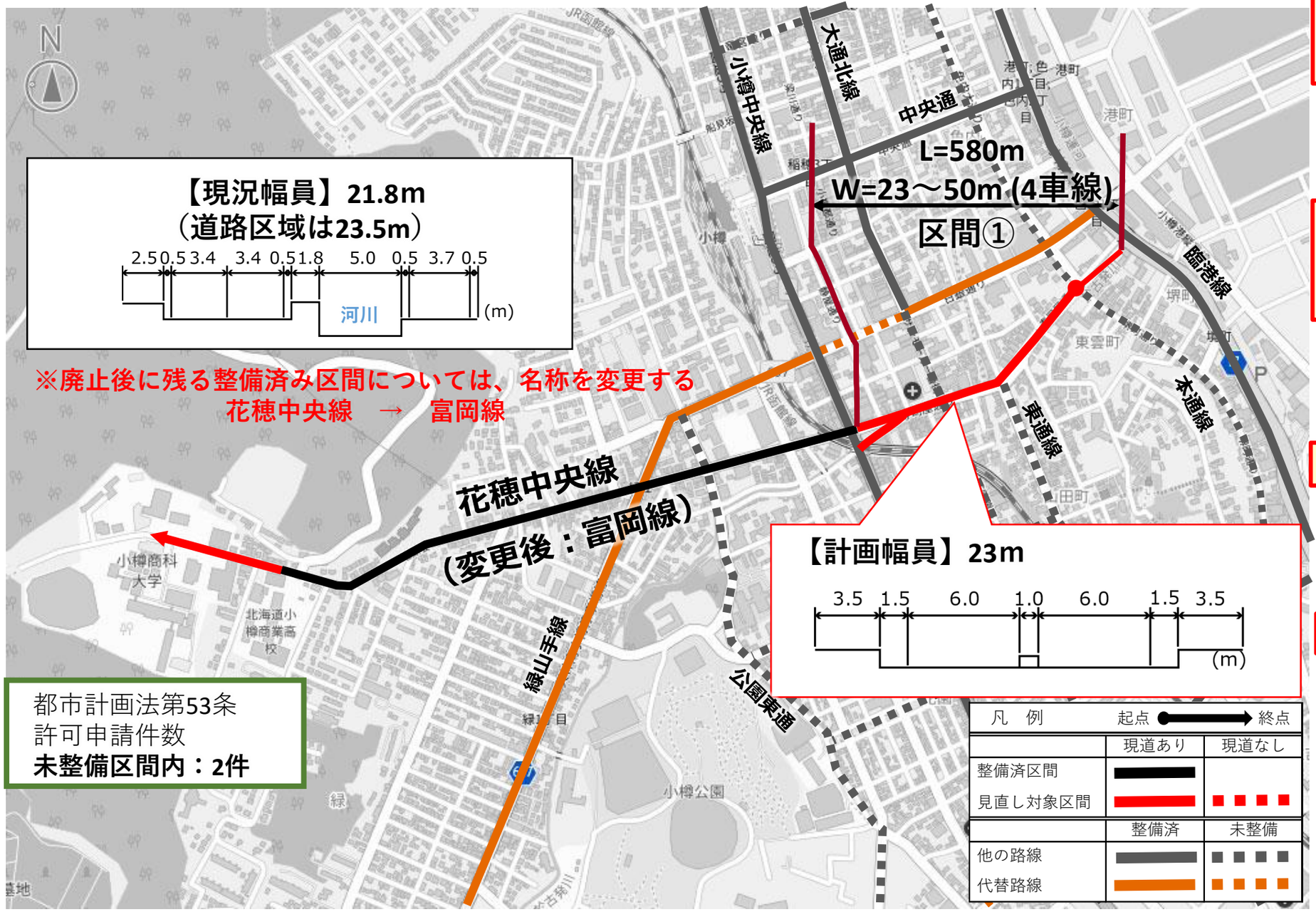
・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

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、連続性等も問題はないが、引き続き重要な道路機能を担っており、**今後も都市計画道路としての必要性は高い。**

必要性　高

■実現性の検証

◆道路構造
・於古発川の暗渠
◆財政環境
・於古発川の暗渠

課題あり

■計画変更での対応の検証

・対応できない。

対応できない

■代替路線の有無の検証

・約180m北側に緑山手線（18～22m）

代替路線あり

■見直しの方向性

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）	35

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）

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	270m
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

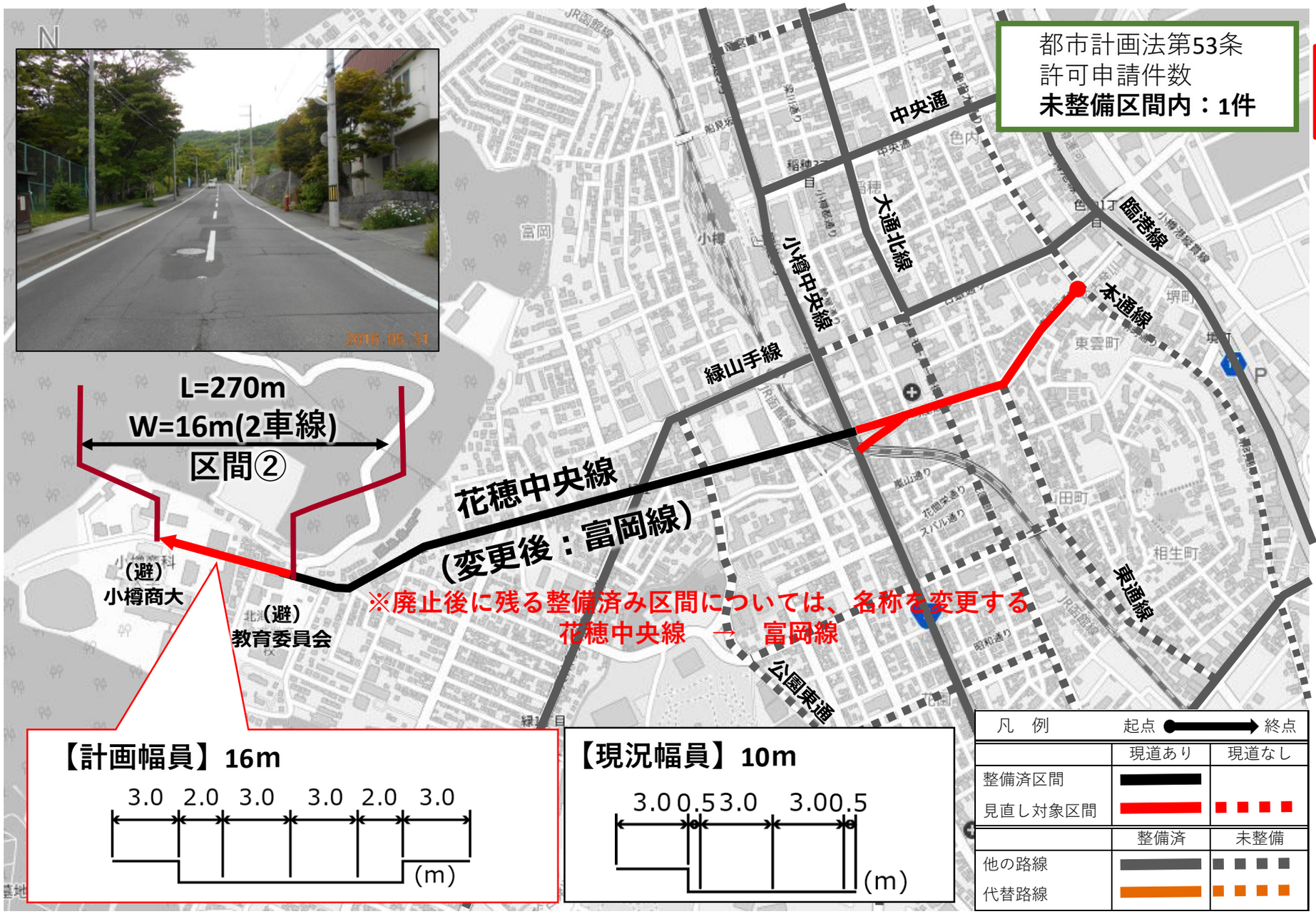
・交通の円滑化による更なる産業の発展を図るため、追加決定

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）

個別路線（区間）の概要【３・４・24　最上町線】　No.20

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から56年）

昭和38年10月28日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、終点及び一部幅員の拡幅変更）

②計画諸元

見直し対象区間	最上２丁目６０－１０～最上２丁目８１－３
延長	270m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種２級・８，０００台/日

③計画決定時の位置づけ

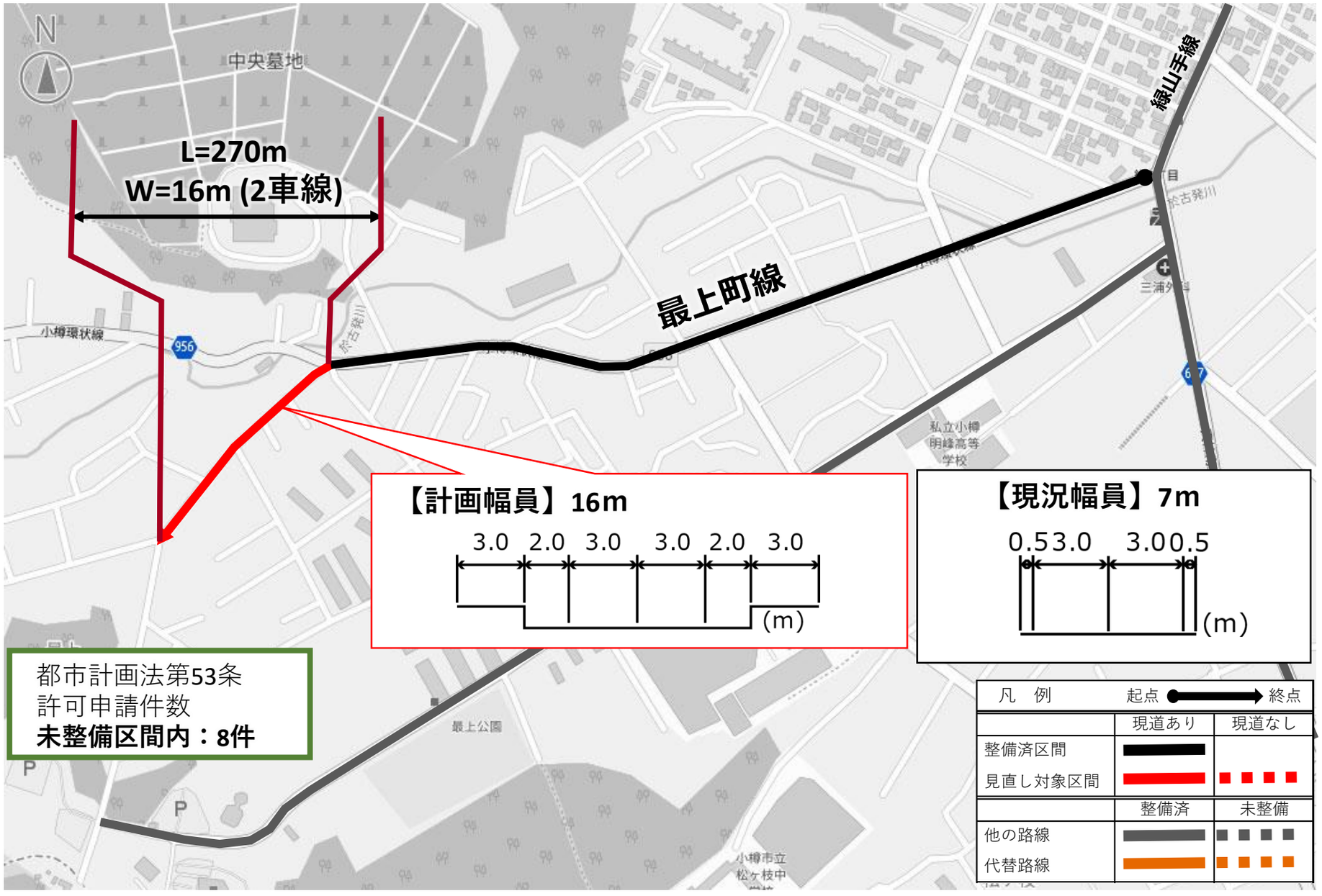
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	78台/日（0.01・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	45台/日（0.01・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①3.3　／　②12.7　／　③4.1



■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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
45台/日（0.01・7,200台/日）

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

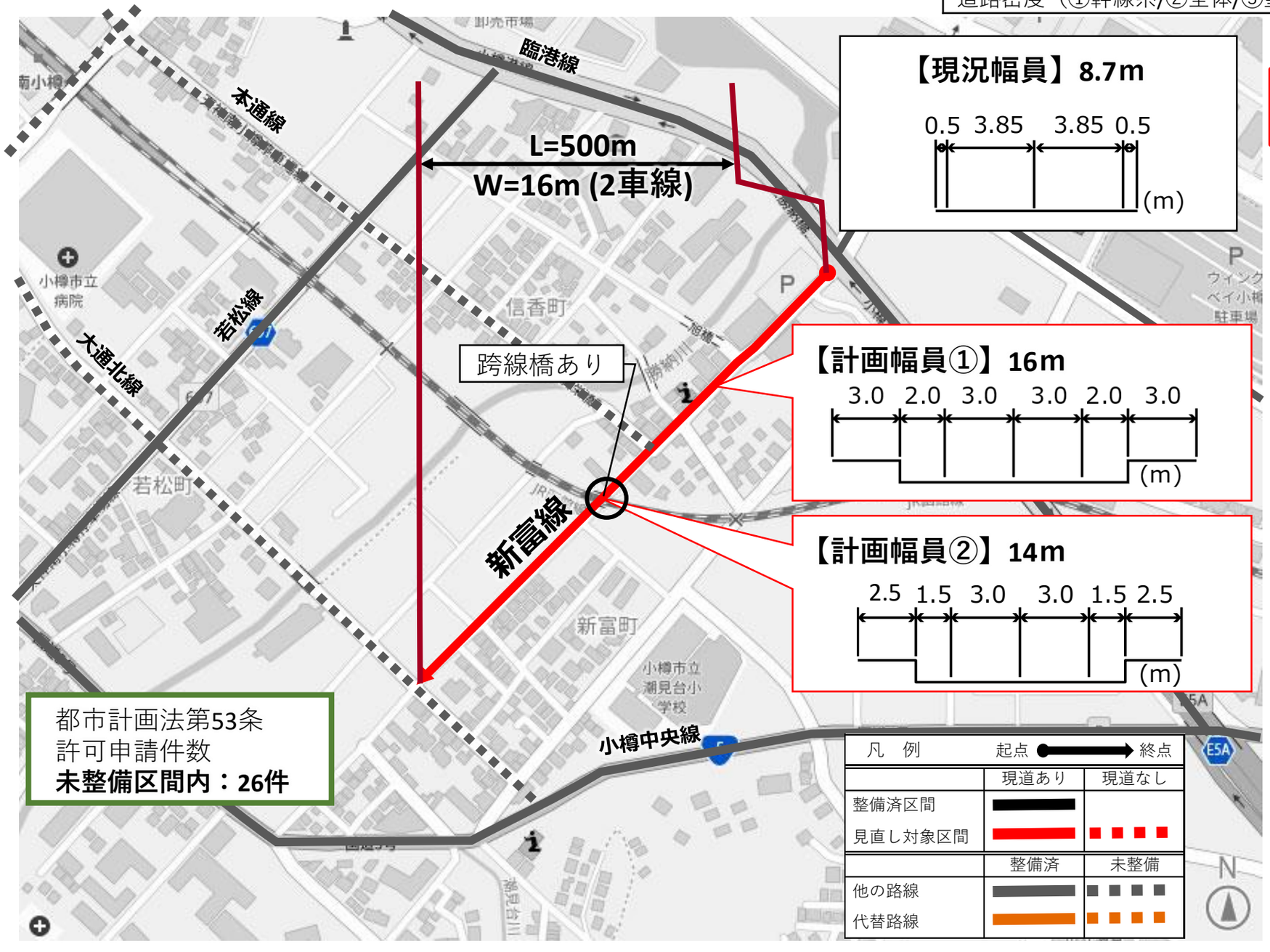
・本通線（当時は本通南線）と小樽中央線（現国道5号、当時は西通南線)を連絡する幹線街路として決定

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



■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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

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	駅前交通広場の設置

②計画諸元

見直し対象区間	若竹町１６－１～桜１丁目９１４
延長	1,530m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種２級・８，０００台/日

③計画決定時の位置づけ

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

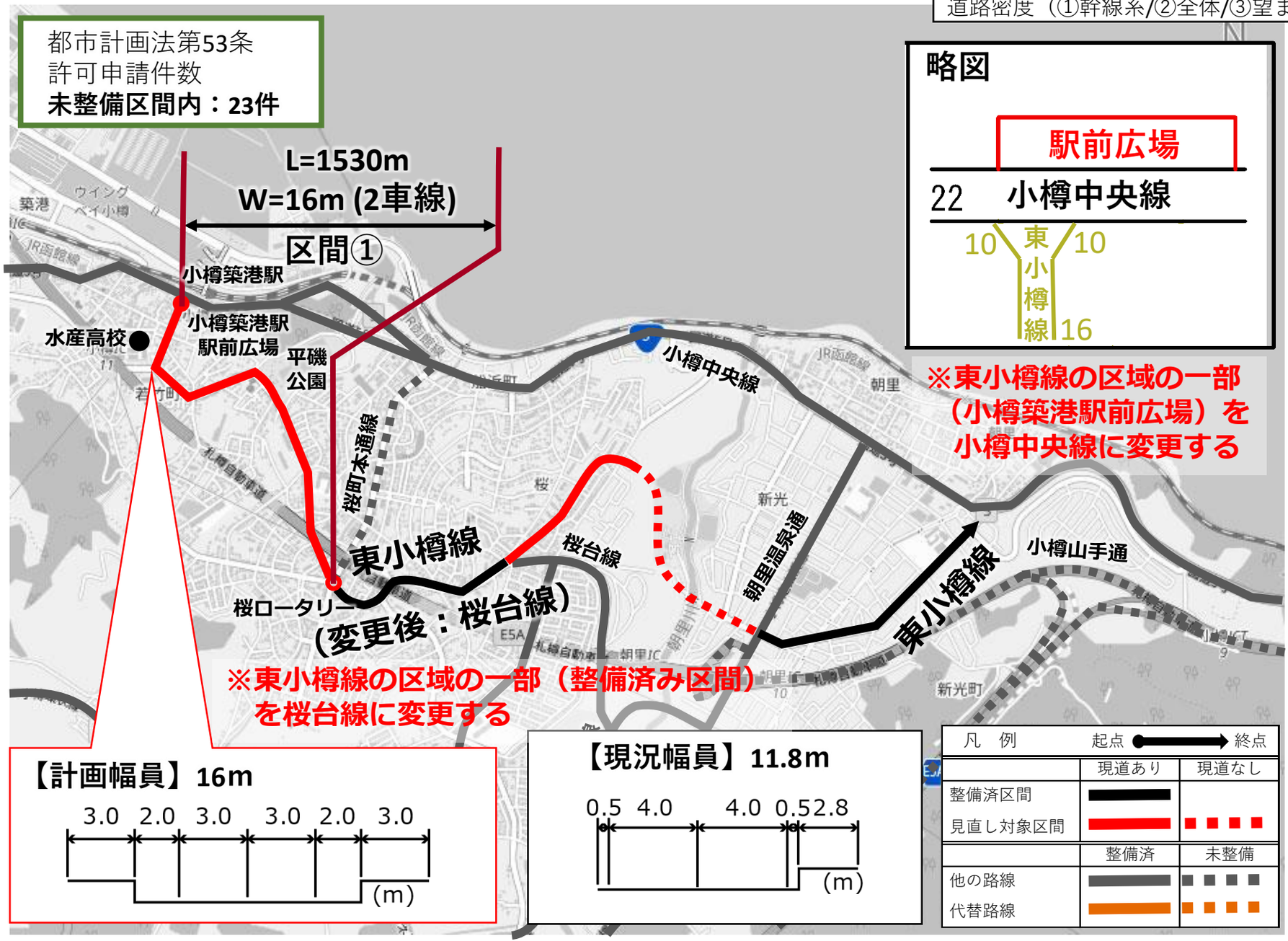
④整備の課題

・現道の沿道には住宅等が建ち並び、擁壁等の構造物が必要な区間があるなど、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要するとともに、家屋の移転等による地域コミュニティへの影響が懸念される。
・都市計画公園（地区公園・平磯公園）と区域が重複している区域あり。

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	1,344台/日（0.19・7,200台/日）
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	1,475台/日（0.18・8,000台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.5　／　②10.5　／　③3.2

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内：23件



略図

【計画幅員】16m

【現況幅員】11.8m

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	■	■ ■ ■ ■

■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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
1,383台/日（0.19・7,200台/日）

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３丁目４４０－１～新光２丁目２９－３４
延長	1,430m
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

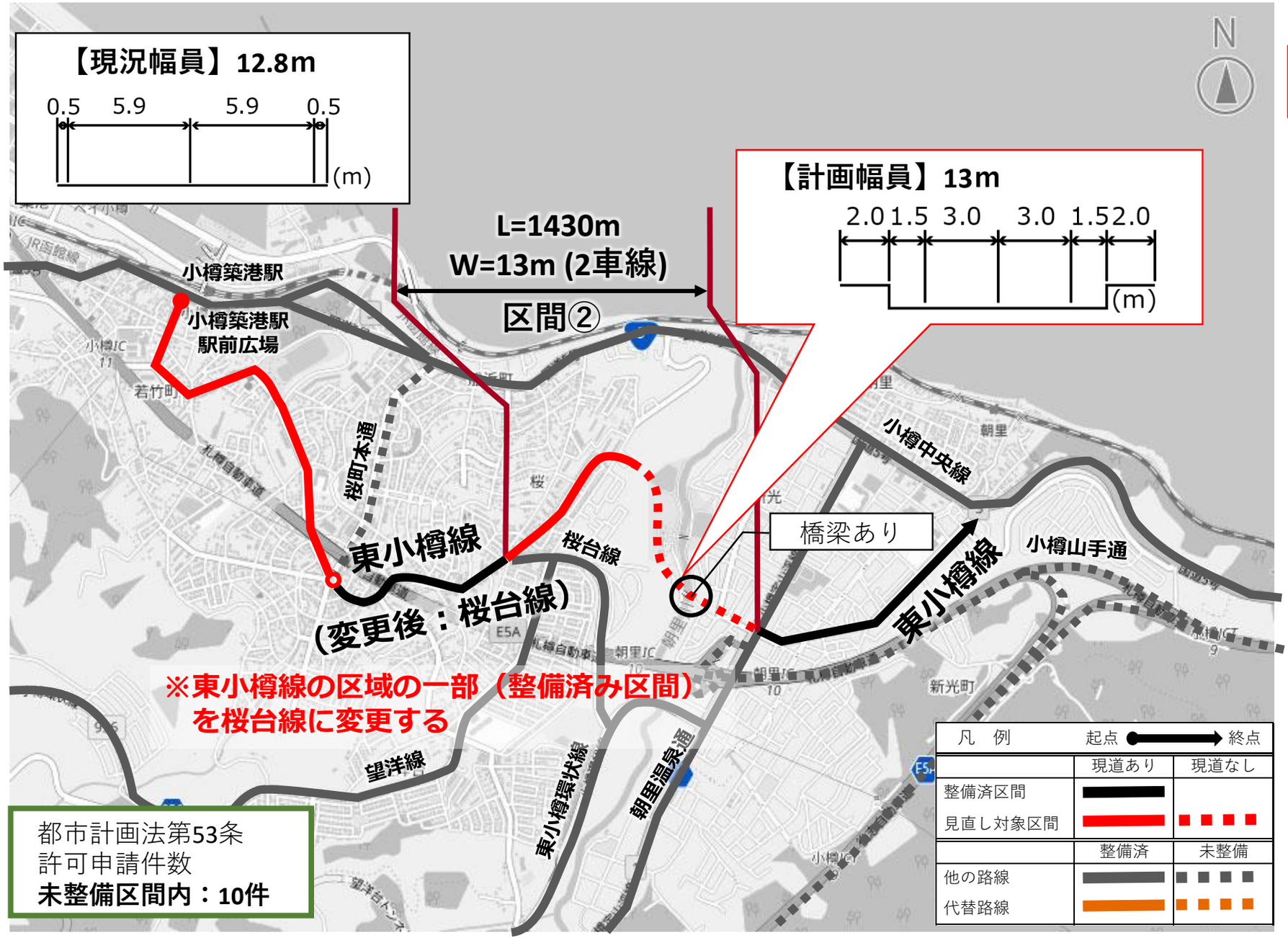
・市街地の著しい発展に伴う交通量の増加に対応するため、昭和38年の道路網の全面見直し時に追加決定

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（③市内中心部～桜・新光地区）

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）

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

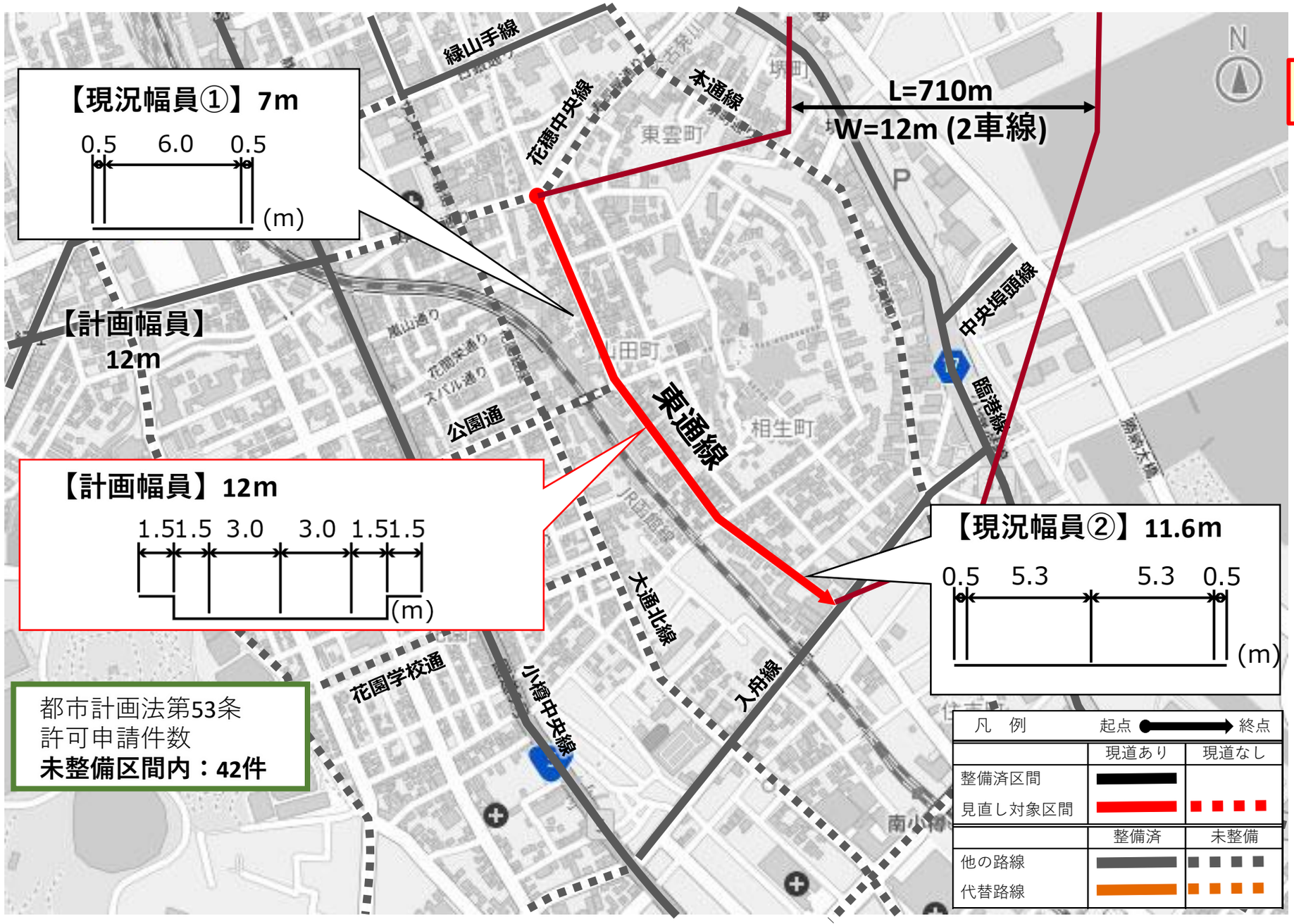
公園通等（大火防線）にアクセスし、防災ネットワークを形成することを目的に決定

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

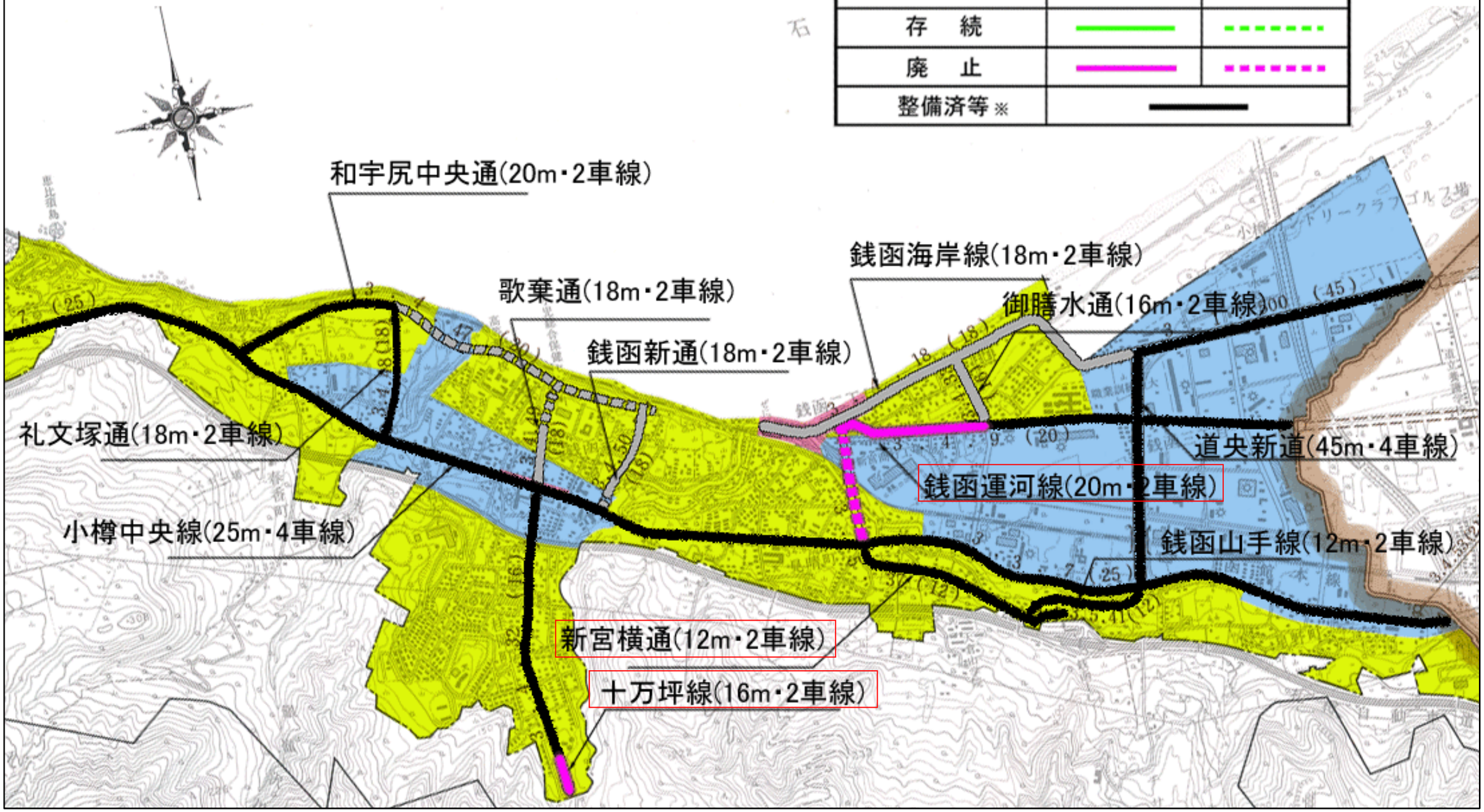
廃　止

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）

2.都市計画道路の変更案について
2-4. 銭函地区

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※		



■見直し方針（④銭函地区）　個別路線（区間）の概要【３・４・９　銭函運河線】　No.7

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、起点、線形及び幅員の変更）

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	600m
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

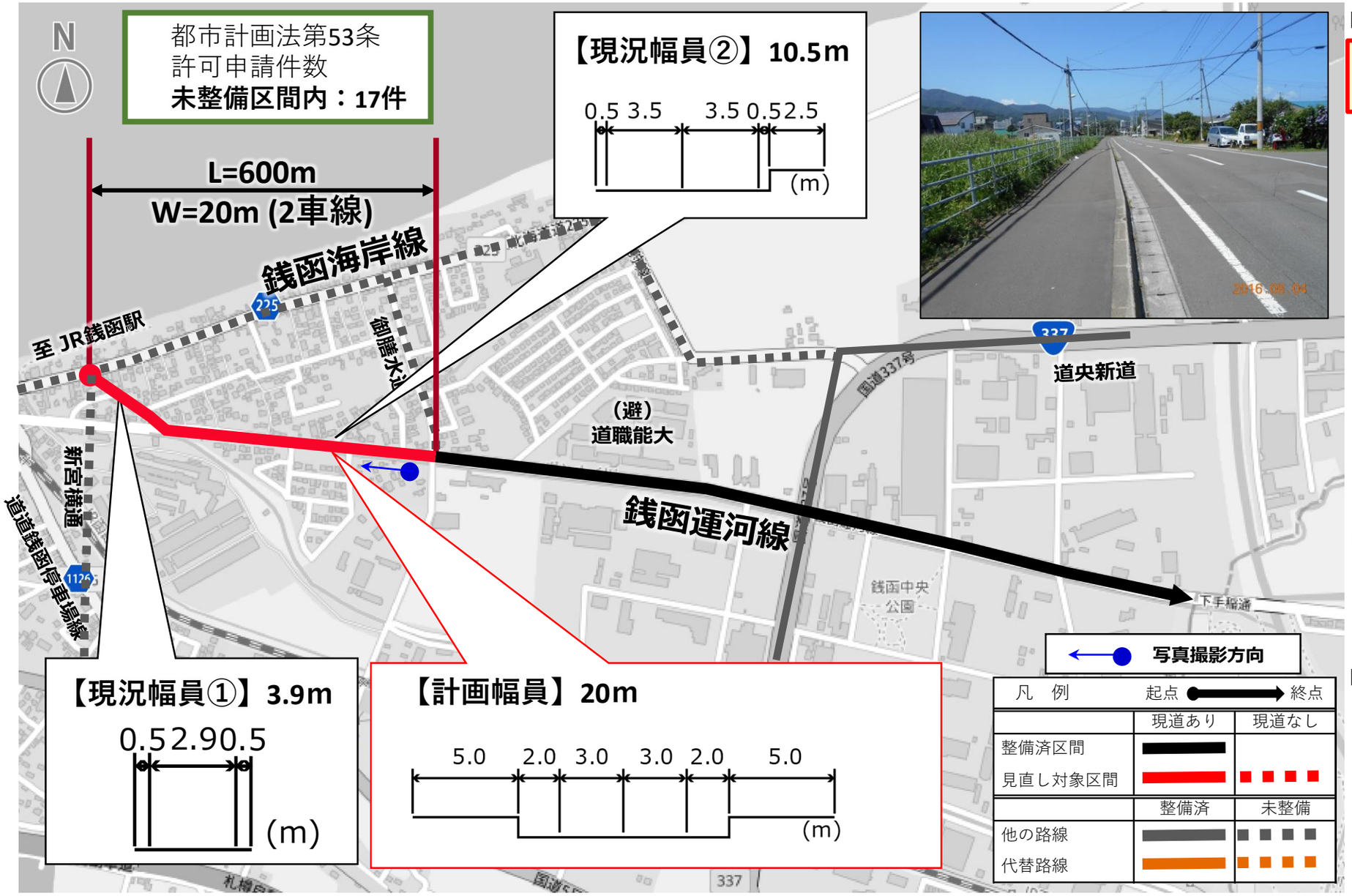
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和４０年に追加決定

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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（④銭函地区）

個別路線（区間）の概要【３・４・32　十万坪線】　No.27

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号の変更）

②計画諸元

見直し対象区間	桂岡町２７２－１３６～桂岡町２８４－２
延長	90m
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

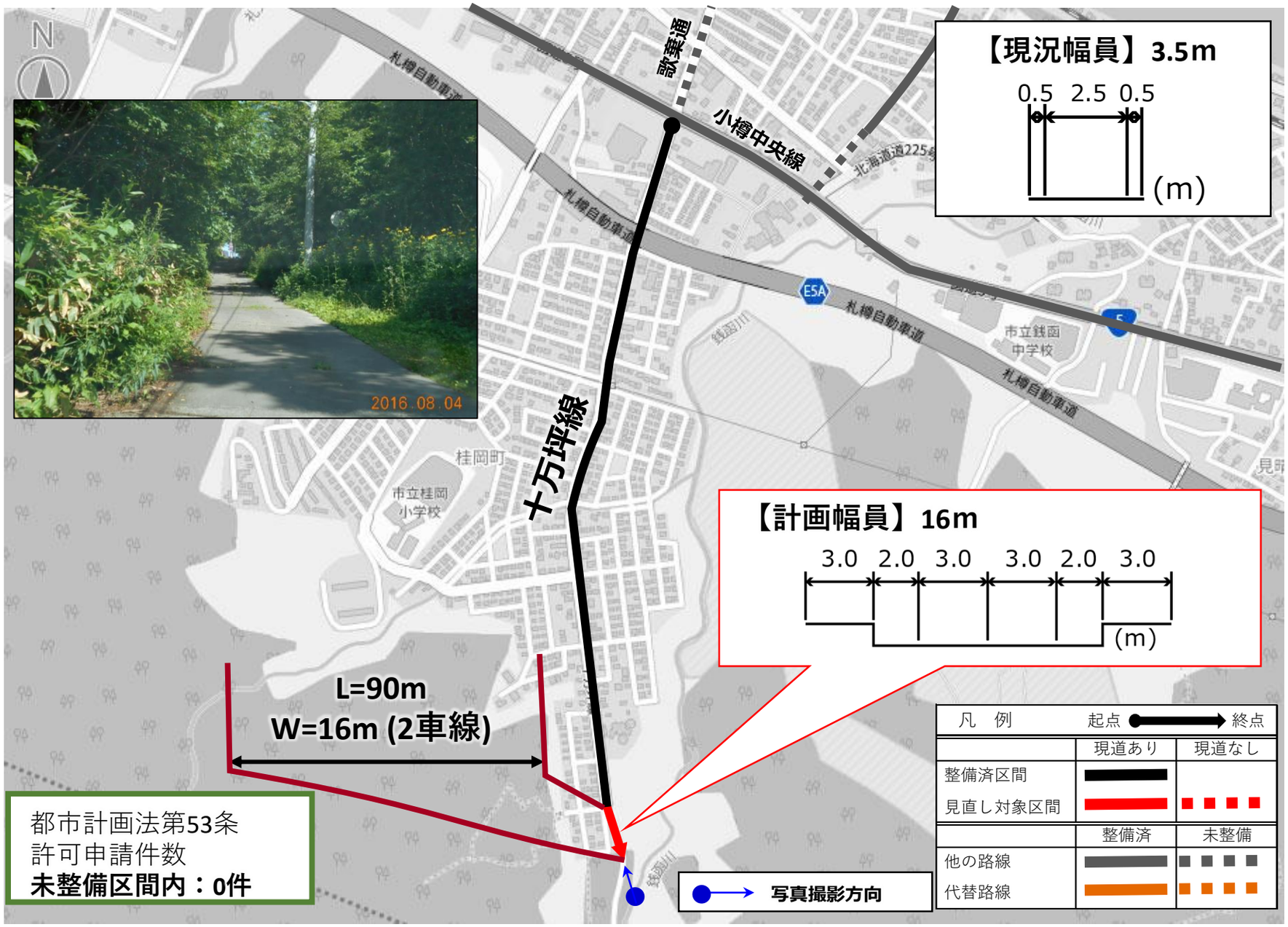
④整備の課題

・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。**

必要性　低

■実現性の検証

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

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）

■見直し方針（④銭函地区）　個別路線（区間）の概要【３・５・37　新宮横通】　No.32

①都市計画決定の経緯　経過年数：47年（当初決定から54年）

昭和40年7月2日	当初決定
昭和47年7月7日	全路線の変更（番号、起終点、線形及び一部幅員の拡幅変更）
昭和52年7月13日	一部幅員の変更

②計画諸元

見直し対象区間	銭函２丁目３５６～銭函２丁目６５０－１
延長	530m
機能分類・道路区分・交通容量	補助幹線道路・４種１級・２８，８００台/日

③計画決定時の位置づけ

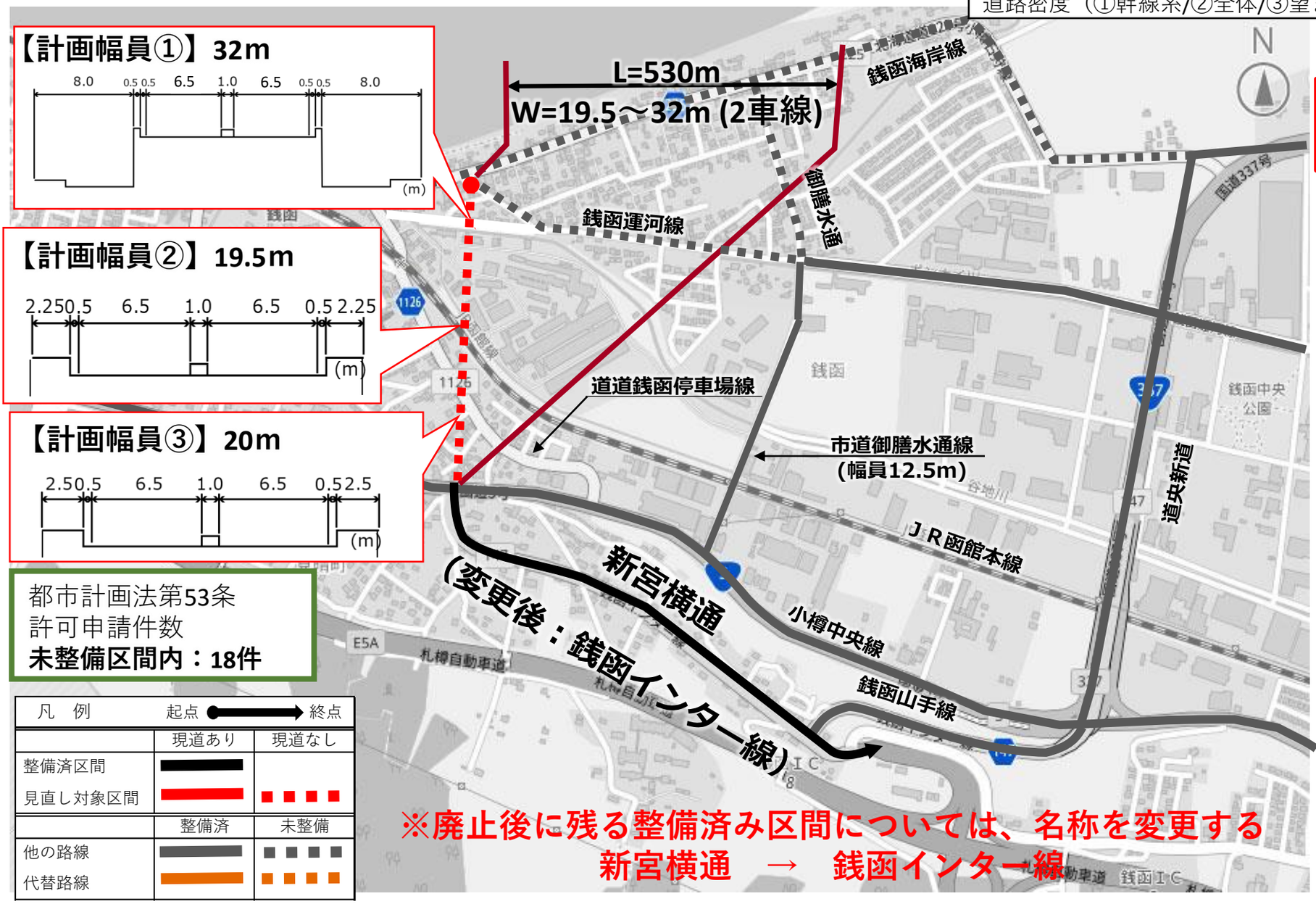
・銭函地区における将来の区画整理事業の根幹をなす幹線街路として昭和４０年に追加決定

④整備の課題

・銭函海岸線交差部（起点）と小樽中央線交差部に高低差があること、またJR函館本線を横断する必要があることから、橋梁等の大規模構造物の新設が必要、移転補償費や工事費などに多額の事業費を要する。
・既成市街地を大規模構造物により分断する計画であるため、地域の分断や家屋の移転などによる地域コミュニティの影響が大きい。
・銭函海岸線と銭函運河線との交差点形状等について再検討が必要

⑤交通諸元

現況交通量（混雑度・交通容量）	－
将来交通量【全整備時】（混雑度・交通容量）	2,468台/日（0.09・28,800台/日）
道路密度（①幹線系/②全体/③望ましい密度）	①2.8　／　②10.8　／　③2.9



※廃止後に残る整備済み区間については、名称を変更する
新宮横通　→　銭函インター線

■必要性の検証

・道央新道（国道337号）の整備などにより道路機能面での役割が低下、配置バランス等に問題はなく、**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

■計画変更での対応の検証

■代替路線の有無の検証

■見直しの方向性

廃　止

将来交通量【見直し後】（混雑度・交通容量）
0台/日（0.00・9,000台/日）

2-5．付随する変更について（道路の交差部）

事例１：都市計画道路の「廃止」に付随する変更

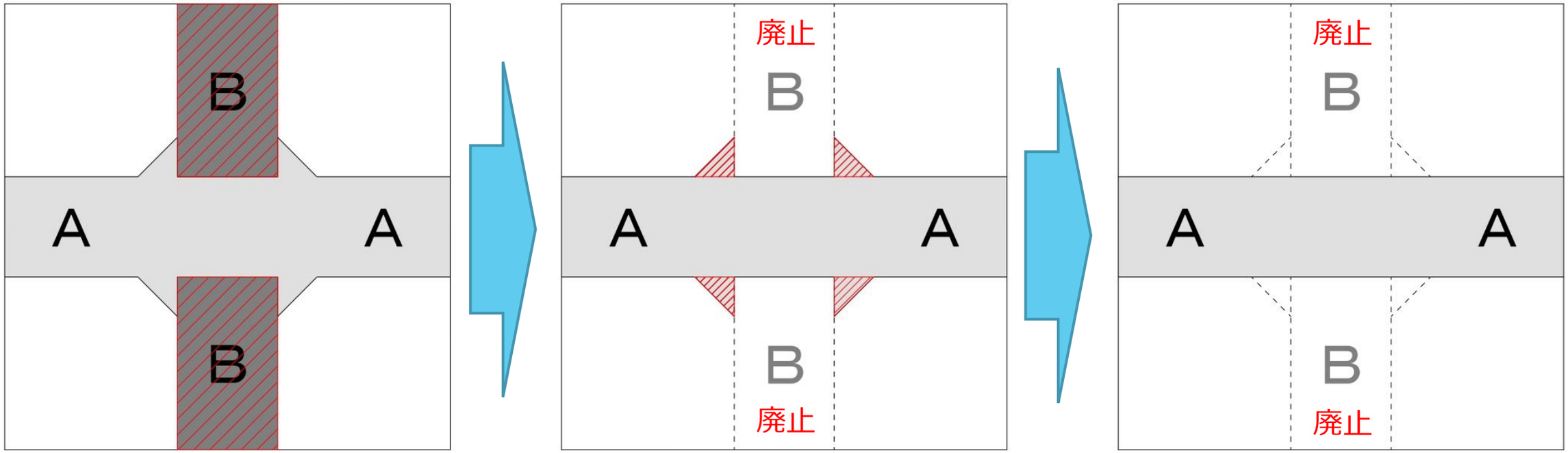


図１

：計画を廃止する道路

・都市計画道路Ａ及びＢの交差点
・都市計画道路Ｂの計画を廃止

図２

：計画を廃止する隅切部分

・都市計画道路Ｂの計画廃止により、都市計画道路Ａに属する隅切部分が不要となる

・都市計画道路Ａに属する隅切の計画を廃止する

図３

：廃止部分

必要となる都市計画変更

・Ａ：一部区域の変更（隅切）
　　構造の変更（平面交差箇所の減）
・Ｂ：廃止

2-5．付随する変更について（道路の交差部）

事例２：都市計画道路の「幅員の縮小変更」に付随する変更

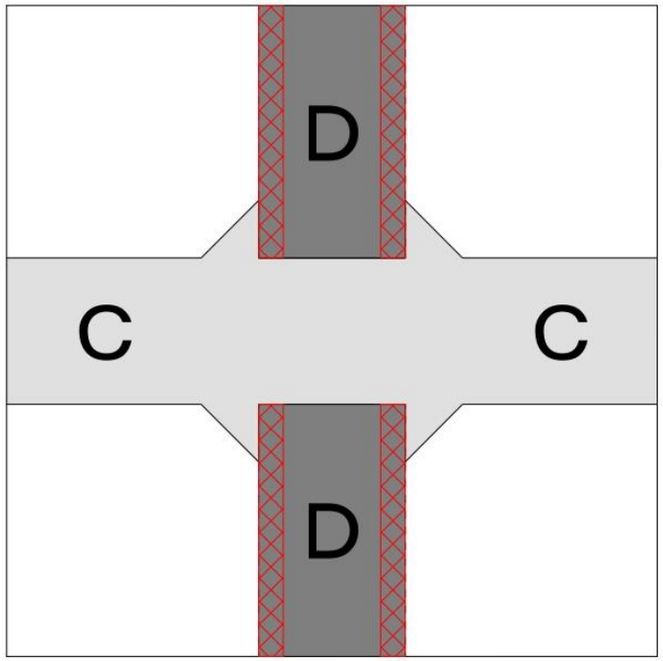


図４

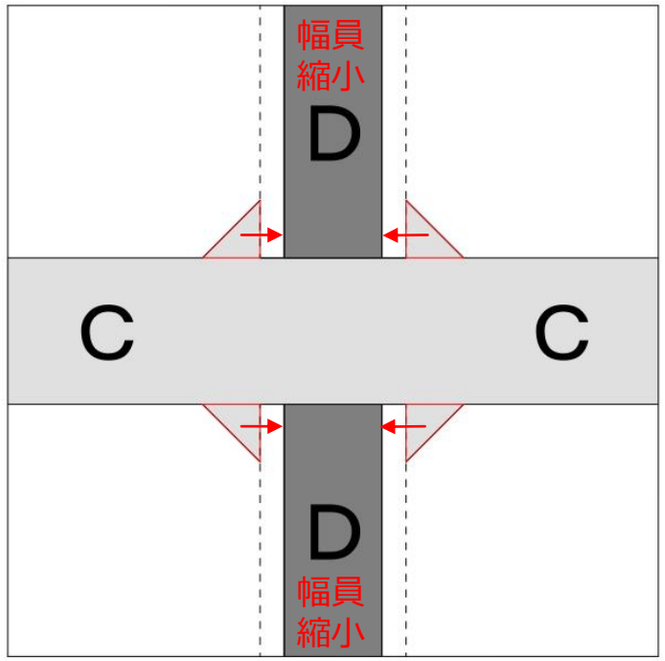


図５

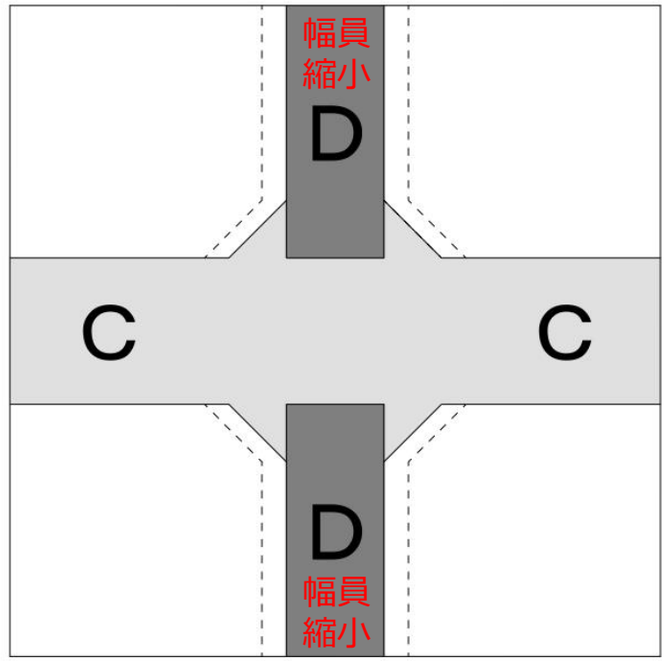


図６

：幅員の縮小範囲

・都市計画道路ＣとＤの交差点
・都市計画道路Ｄの幅員を縮小

：隅切の移動

・都市計画道路Ｄの幅員を縮小することにより、都市計画道路Ｃに属する隅切をＤに接続する必要がある

・都市計画道路Ｃに属する隅切を赤矢印方向へ移動する

：廃止部分

必要となる都市計画変更

・Ｃ：一部区域の変更（隅切）
・Ｄ：幅員の縮小変更

３．今後のスケジュールについて

３－１．都市計画決定権者について

３－２．北海道決定の都市計画変更スケジュール

３－３．小樽市決定の都市計画変更スケジュール

３－１．都市計画決定権者について

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				●

３－２．北海道決定の都市計画変更スケジュール　【令和５～６年度】

これまでの経過

<住 民 等>

令和５年１２月２２日
～１２月２７日

住民説明会

意見

<小 樽 市>

素案の作成

令和６年２月８日

市都市計画審議会（協議）

令和６年９月１７日

案の申し出

北海道へ
案の申し出

<北 海 道>

令和６年９月～１０月

素案・原案の作成

令和６年１０月３１日

道都市計画審議会（予備審査）

令和６年１２月２６日

本市への意見聴取

令和７年１月　６日
～１月２０日

意見書提出

令和７年１月　６日
～１月２０日

案の公告及び縦覧

縦覧依頼

令和７年１月　６日
～１月２０日

案の公告及び縦覧

令和７年１月２３日

【本日】

市都市計画審議会（諮問）

今後の流れ

令和７年１月下旬予定

本市の意見の提出

回答

令和７年２月３日

道都市計画審議会（本審査）

令和７年３月予定
（小樽市決定と同時）

都市計画決定（変更）告示
及び縦覧

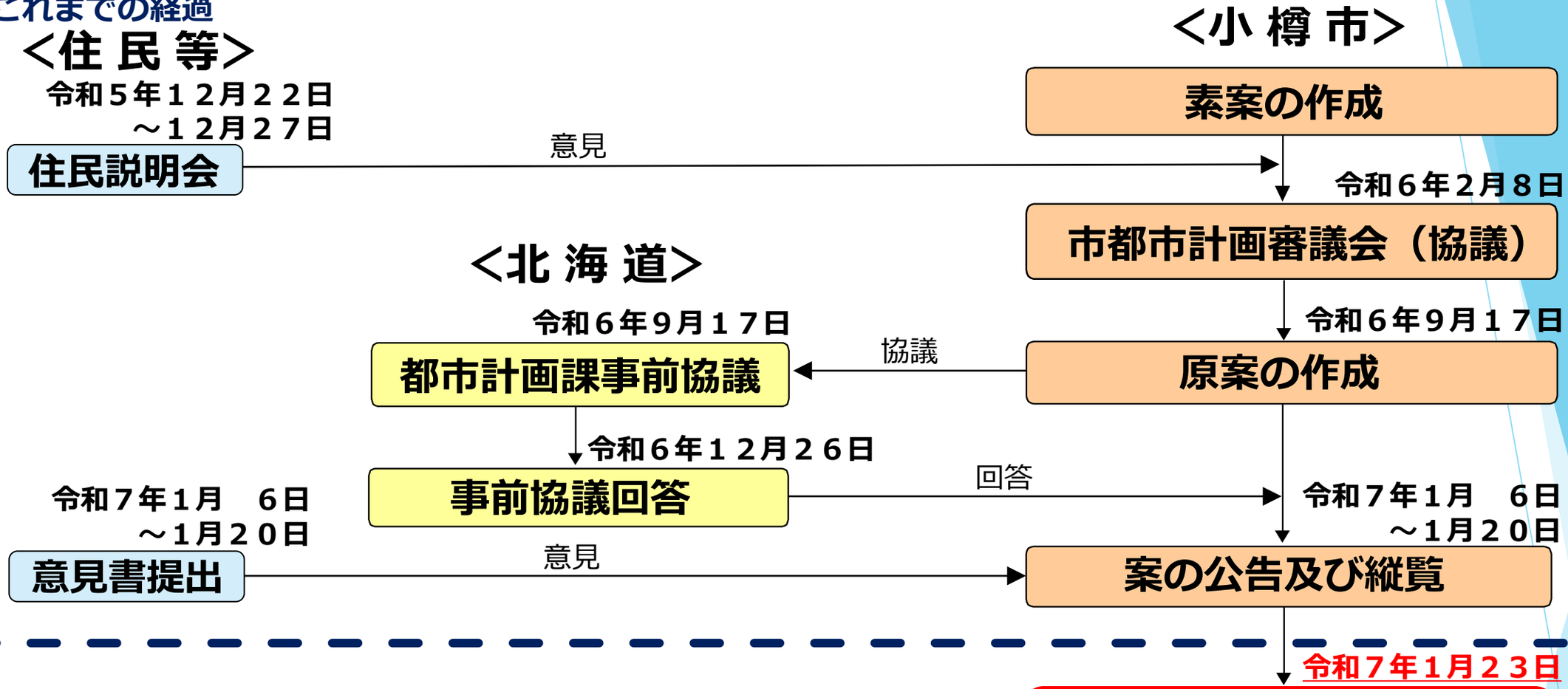
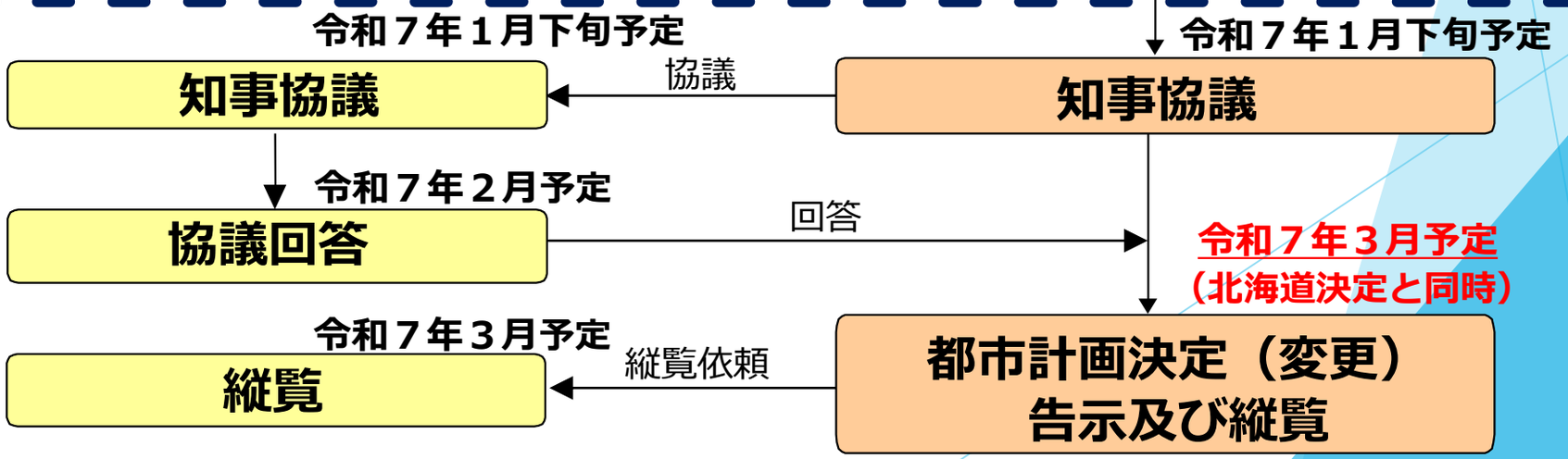
縦覧依頼

令和７年３月予定

縦　覧

３－３．小樽市決定の都市計画変更スケジュール　【令和５～６年度】

これまでの経過



今後の流れ