第201回 小樽市都市計画審議会 議事録

[開催日時] 令和7年1月23日(木) 14時00分～15時35分

[開催場所] 小樽市建設部庁舎 3階 研修室

[会議次第]

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

(1) 諮問事項

- ・小樽都市計画 道路の変更〈北海道決定〉(9路線)
- ・小樽都市計画 道路の変更〈小樽市決定〉(23路線)

4 閉 会

[出席委員] (委員名簿順)

おおつ しょう 委員、きたじま よしはる 委員、しょうだ とおる 委員、あきもと ともりのり 委員、おも の だいすけ 委員、

たかの さくら 委員、なかばち じゅんじ 委員、なかむら いわお 委員、こんの ゆたか 委員、ささき きよたか 委員、

まえかわ ひとし 委員

以上 11名

[欠席委員] (4名)

たかの しんえい 委員、ひらまつ まさと 委員、うえのやま てつお 委員、さいとう ともこ 委員

[説明のための出席者]

《建設部》 山岸次長

《都市計画課(事務局)》 佐藤課長、高橋(卓)主査、門司主事、近江主事

目次

1 開会	2
2 挨拶	3
3 議題	3
(1) 諮問事項	4
【質疑】	20
【採決】	27
(2) その他	27
4 閉会	28

1 開会

《佐藤課長》

若干定刻よりも早いです、始めさせていただければと思います。

本日はお忙しい中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただ今、委員15名のうち、11名の方がお揃いでありまして、小樽市都市計画審議会条例に規定される定足数を満たしておりますので、ただ今から「第201回 小樽市都市計画審議会」を開催させていただきます。

私は、当審議会事務局を担当しております都市計画課長の佐藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、本日の委員の御出席についてですが、事前に平松委員と齋藤委員から、御欠席の旨の御連絡をいただいております。また、本日急遽、御欠席の旨の御連絡が上野山委員と高野会長からございました。

高野会長におかれましては、本日11時半頃、JR函館線、朝里駅構内で発生しました人身事故により、ほしみ、小樽駅間上下線が運転見合わせとなった影響を受け、こちらの会場に到着できなくなったということでございます。

従いまして、本日の議事進行につきましては、会長職務代理者でいらっしゃいます大津先生にお願いすることとなりますので、御報告をいたします。

それでは大津先生、恐縮ですが会長席へお移りいただければと思います。

続きまして、本日の議題についてでございます。

諮問事項といたしまして「小樽都市計画道路の変更」について御審議いただきます。

この議案につきましては、令和4年8月に策定しました「小樽市都市計画道路の見直し方針」に基づき、都市計画道路の変更及び廃止をする変更案でありまして、令和6年の2月に開催しました第198回の審議会で御審議いただき、3点ほど御質問がありましたものの、協議事項として御了承をいただいた案件でございます。

その後、北海道や北海道開発局などの関係機関との協議を進め、令和6年10月には「北海道都市計画審議会」の予備審査を経まして、変更決定の目途が立ちましたことから、本日、諮問事項として上程いたしますので、御審議の上、答申をいただければと思っております。

それでは、本日の議題に入る前に、配布資料の確認をさせていただきます。

まず、事前に配布させていただいておりますが、「次第」、「資料No. 1 説明用資料」、「資料No. 2 見直し方針一覧表」、「資料No. 3 総括図」、「資料No. 4 変更説明書」、そして本日、机上配布してございます「座席表」、「諮問書の写し」、「資料No. 5 小樽市都市計画道路の変更案への意見等について」となっております。

以上であります。過不足等がございましたら、事務局までお申し出いただければと思いますが、よろしいですか。

なお、本日の審議会も公開ということで進めさせていただきたいと思います。

2 挨拶

《佐藤課長》

それでは、次第に従いまして、大津先生から御挨拶をいただきましてから、以降議事進行をお願いしたいと思います。

では、大津先生、よろしくお願いいたします。

《大津会長職務代理者》

大津でございます。

皆様、本日もお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

まだまだ油断はできませんけれども、大変雪の少ない真冬ということで、雪あかりの路もハラハラというところがございますが、雪が少ないのは生活上、だいぶほっとしているところかと存じます。

本日急遽、高野先生が到着できずということで、職務代理者として代理を務めさせていただきます。皆様には円滑な議事進行に御協力いただきたいと思いますということで、どうぞよろしくお願いいたします。

3 議題

《会長職務代理者》

それでは早速ではございますが、第201回小樽市都市計画審議会の議事を次第に従って進めさせていただきます。

報道機関の方の写真撮影については、これ以降、御遠慮いただくということになっておりますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それから、先ほど事務局の方から御説明ありましたが、本日の審議会では、「小樽都市計画道路の変更」についての諮問ということで、お手元にも諮問書の写しが配付されているかと思いますが、わたくしの手元にも、市長から当審議会宛に諮問書が届いておりますので、御確認いただきたく存じます。

それでは、諮問事項の「小樽都市計画道路の変更」につきまして、事務局から御説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(1) 諮問事項

《事務局》

資料 No. 1 | P P 0

諮問事項「小樽都市計画道路の変更」について御説明します。見直し方針策定の時や、前回の審議会の時にも御説明させていただいている内容ですが、時間が経過していることでもありますので、今一度、見直し方針の概要も含めて説明をさせていただきます。

資料 No. 1 | P P 1

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

本日の説明の流れとしましては、最初に、「1. 都市計画道路について」ということで、都市計画道路がどのようなものか、小樽市都市計画道路の見直し方針の概要も含めて御説明させていただき、次に、「2. 都市計画道路の変更案について」では、見直し方針の検証の結果と変更案について、一つ一つの道路について御説明させていただきます。最後に、「3. 今後のスケジュールについて」を御説明させていただきます。

資料 No. 1 | P P 2

次に 2 ページになります。

まず、「1. 都市計画道路について」は、御覧のとおり 1-1 から 1-3 まで御説明いたします。

資料 No. 1 | P P 3

それでは、説明に入ります。3 ページを御覧ください。

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

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

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

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

資料 No. 1 | P P 4

次に 4 ページになります。

小樽市の都市計画道路の現状について御説明いたします。小樽市の都市計画道路は、昭和 10 年に小樽中央線など 17 路線が、最初に決定されております。その後の昭和 30 ~

47年頃までの高度経済成長期における自動車交通量の増加や、市街地の拡大などを前提として幾度も追加決定され、令和7年1月現在、60路線、延長約149kmが決定されております。

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

資料 No. 1 | PP 5

次に5ページになります。

先ほどお伝えした都市計画法第53条の建築制限について御説明いたします。都市計画施設、ここでいう都市計画道路ですが、その都市計画道路の計画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こととなっております。また、許可を得るために、許可基準に適合した建築計画とし、申請手続きをしなければいけません。

許可の基準として、1つ目は、2階建て以下で地階を有しないこと。2つ目は、建築物の構造が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること。3つ目が、容易に移転し、又は除却できるものが、基準となっております。鉄筋コンクリート造、俗にいうRC造や、3階建て以上の建築物は建築することができません。

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ようになります。

資料 No. 1 | PP 6

次に6ページになります。

こちらが、5ページで御説明した都市計画法第53条の建築制限のイメージ図となります。スクリーン画面向かって右側が、一般的な木造2階建て住宅、向かって左側が5階建ての建物というイメージ図で、現況道路沿いに建物が建っている例となりますが、都市計画道路の区域として決定されているのが、ピンクと赤線で示している幅です。

画面向かって右側にある建物のように都市計画道路の区域内に建築する場合は、地階を有しない2階以下の木造または鉄骨造等は許可申請を出せば建築可能で、画面向かって左側にある建物のように区域外に建築する場合は、そのほか特別な制限がなければ、建築基準法などの一般的な法規制のみで、建築物を建てるのが可能です。

このような制限により、沿線の土地所有者の方などが、土地を有効に利用できないといった状況が長期化する事例もあります。そのため、社会情勢の変化等により、長期未整備となっている都市計画道路を見直し、建築制限の解除が必要とされています。

資料 No. 1 | PP 7

次に7ページになります。

小樽市では、令和2年度から3年度にかけて、長期未整備となっている都市計画道路について、必要性や事業実施の実現性などを見直しする作業を進め、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しました。

見直し対象路線の抽出については、先ほど39路線が未整備として残っていると御説明

しましたが、今回は都市計画道路のうち、幹線街路のみを見直しの対象としているため、自動車専用道路1路線と、区画街路1路線を除いた37路線が見直しの対象となっております。

また、抽出された37路線は、部分的に未整備になっている場合や、1つの路線の延長が長いなどの理由により、道路の区間分けを行った結果、58区間となり、この区間ごとに検証を行っております。

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、見直しを進めると、存続、変更、廃止、検討継続の4つの方向性に分かれていますが、まず先に、両端の存続と検討継続について御説明します。

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

そして中央の赤枠で囲っている存続（変更）と廃止についてが、今回の都市計画変更の対象となります。これらについては言葉だけではイメージしにくいと思いますので、イメージ図を御用意しました。

資料 No. 1 | PP 8

次に8ページになります。

まず「廃止」についてですが、赤枠内になります。例として、グレー部分が現道で、赤枠ラインまで広げる計画の路線があるとします。都市計画道路の位置付けを廃止することによって、グレーの部分の現道はそのまま残りますが、現道より拡幅するという計画を廃止することで、先ほど御説明した都市計画道路の区域がなくなるため、沿線の建築制限もなくなるということです。

ここで御注意いただきたいのが、都市計画の位置付けを外すことで、「残った現在ある道路の維持、補修などを行わない」ということではありません。あくまでも都市計画道路としての「計画の廃止、計画をなくす」という意味です。グレーの部分の現道は道路としてそのまま残ります。

次に「変更」についてですが、青枠内上段の例は、拡幅計画を見直して、機能上、現在ある道路の幅で足りていれば、現在の道路に合わせた計画幅員の縮小を行い、都市計画法第53条の建築制限がかからないようにする例となります。青枠内下段の例は、道路線形が計画と違う現道を、計画の線形を現道に合わせることによって、都市計画法第53条の建築制限がかからないようにする例となります。

資料 No. 1 | PP 9

次に9ページになります。

見直し対象として抽出した市内37路線の58区間について、一覧表で示したものになっております。こちらの一覧表は、計画の番号順になっているため地域別になっておりません。廃止や変更の数がどれだけあるかを示したものです。

存続や検討継続など、現在の計画と変わらない区間もありますが、幅員の縮小変更や、廃止する区間は、約半数になっています。右下に集計欄がありますが、先ほど御説明したとおり、全58区間あるうち、存続が3区間、変更が5区間、廃止が26区間、検討継続が24区間となっています。

ここで、資料 No. 2 を御覧下さい。9ページの文字が小さく見えづらいため、同じ表をA3サイズで作成したものです。

次に、資料 No. 3 を御覧下さい。これは、市内全域の図面に今回の都市計画道路の見直し方針に基づき変更や廃止する区間等をまとめたもので、左下に凡例が書かれております。黄色の実線は、計画を廃止する区間で、黄色の点線は、幅員を縮小する区間となります。

次のスライドからは、これらの変更について、路線、区間ごとに御説明をまいります。

資料 No. 1 | PP 10

それでは、資料 No. 1 に戻りまして、10ページになりますが、「2. 都市計画道路の変更案について」ということで、個別路線の説明に入ります。

本市は、東西に細長い地形となっているため、市域を4地区に分割し、「2-1. 蘭島地区」、「2-2. 塩谷地区から手宮、高島地区」、「2-3. 市内中心部から桜、新光地区」、「2-4. 銭函地区」の順で変更又は廃止とする31区間について御説明いたします。

また、「2-5. 付随する変更について（道路の交差部）」については、見直し方針以外の路線について、付随して都市計画変更が必要となる場合がありますので、いくつか事例を示しながら御説明いたします。

資料 No. 1 | PP 11

11ページを御覧下さい。

まず、「2-1. 蘭島地区」の中で、見直し方針に基づき廃止の対象となった赤枠で示す2路線3区間について、御説明いたします。

資料 No. 1 | PP 12

次に12ページになります。

初めに、右上の方に記載していますが、「蘭島仲通 (No. 25-1)」という路線の区間①について御説明いたします。

まず、この路線は、蘭島駅から蘭島海岸までを結ぶ路線で、区間①は、国道5号である蘭島中央線から駅側としています。この区間については、計画幅員18mの計画が検証の結果、廃止の方針となりました。

右側に、北海道が策定した「都市計画道路見直しガイドライン」の見直しの方向性を検証するフローを記載しております。必要性の検証、実現性の検証、計画変更により実現性の課題に対応できるかの検証、代替路線の有無の検証、の4段階の手順により検証し、見直しの方向性を導き出しています。検証を必要としたフローの部分を色塗りし、検証を要しなかったフローの部分は、点線で表現しております。

この蘭島仲通の区間①は、一日当たりの交通量が、現況で153台、全ての都市計画道路を整備したと仮定した場合の10年後の将来交通量の推計では84台となっており、交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下しております。

そのため、右側にあるフローを見ていきますと、上の必要性の検証の部分で、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、現況幅員5.8mを18mまで広げる計画は廃止の方針となりました。

なお、計画を廃止した場合でも、狭いながらも現況幅員5.8mの道路が既にあるので、道路ネットワークの連続性は確保されており、地域にどれだけの距離の道路があるのかを示した指標である道路密度についても、問題のない値となっております。

資料 No. 1 PP 13

次に13ページになります。

同じ路線 (No. 25-2) の終点側、国道5号である蘭島中央線から海側の区間②について御説明いたします。この区間も、廃止の方針となりました。

蘭島地区は、海水浴場の利用者が見込まれる地区ですが、昭和53年の84万人いた利用者が、平成30年で10万人と、大幅に利用者が減っている状況です。こちらの区間も交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、幅員16mの道路を整備する計画が廃止の方針となりました。

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

資料 No. 1 PP 14

次に14ページになります。

「蘭島海岸線 (No. 26)」について御説明いたします。

この路線は、蘭島の海側市街地の街区を形成する幹線道路として計画された路線となっております。この路線は、廃止の方針となりました。

こちらの路線も交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、新設や拡幅により幅員16mの道路を整備する計画は廃止の方針となりました。蘭島地区の説明は以上です。

資料 No. 1 PP15

次に15ページになります。

「2-2. 塩谷地区から手宮、高島地区」の中で、見直し方針に基づき変更又は廃止の対象となった赤枠で示す3路線4区間について、御説明いたします。

資料 No. 1 PP16

次に16ページになります。

「手宮仲通 (No. 8-1)」という路線ですが、この路線は清水町から豊川町や錦町を通過し、北運河の札幌側までを結ぶ路線で、都市計画道路としては一部未整備で、見直し対象区間となっているのは、北運河の祝津側までです。

このうち、起点側の清水町から、錦町の大通北線までの区間①について御説明いたします。この区間は、存続（変更）の方針となり、幅員を縮小する区間となります。

都市計画道路としての道路機能を担っており、必要性が高いですが、現道がない区間を通ることによる、既存の地域コミュニティの分断や、擁壁の設置が必要になるなど、事業の実現性には課題があります。そのため、計画幅員を縮小することで、一定程度の課題を解決できることから、存続の変更となりました。

計画幅員が18mとなっておりますが、現況の幅員は14mです。計画幅員を、この現況と同じ14mに変更するというのが、今回の変更案になります。この変更を行うことで、桜陽高校側の区間①の破線の現道がない区間のみ、都市計画法第53条の建築規制が残ってしまいますが、そのほかの赤実線の部分については、これまで現道の外側にかけていた都市計画法第53条の建築規制は解除されます。

資料 No. 1 PP17

次に17ページになります。

同じ路線 (No. 8-2) の海側の区間②について御説明いたします。見直し対象としている区間②は錦町の大通北線から北運河までの区間となります。この区間も、存続（変更）の方針となり、幅員を縮小する区間となります。

こちら区間①と同様に、沿道に支障物件が多いなどの課題がありますが、計画幅員を縮小することで、実現性の課題を解決できることから、変更の方針となりました。この変更を行うことで、これまで現道の外側にかけていた、都市計画法第53条の建築規制は解除されます。

資料 No. 1 PP18

次に18ページになります。

「高島中央線 (No. 15)」について御説明いたします。この路線は、海岸沿いの高島地区から、山側の赤岩方面を結ぶ都市計画道路となっています。この路線は、廃止の方針となりました。

交通量は少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

なお、高島小学校付近の一部区間が、バス路線となっていますが、その区間については、現況道路の幅員が11.6mあり、一定程度の広さがあるため、支障ないものと判断されております。

資料 No. 1 PP19

次に19ページになります。

「オタモイ線 (No. 24-1)」という路線ですが、この路線は、旧国道である長橋大通から海岸に向かっていくおおむね直線の路線となっており、途中で幸、赤岩方面へ連絡する幸線と交差しております。

この幸線とのT字路より海側の終点側の区間②について御説明いたします。この区間は、廃止の方針となりました。この区間は行止り区間となっており、交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

塩谷地区から手宮・高島地区の説明は以上です。

資料 No. 1 PP20

次に20ページになります。

「市内中心部から桜・新光地区」の中で、見直し方針に基づき、変更又は廃止の対象となった赤枠で示す9路線21区間について、御説明いたします。

資料 No. 1 PP21

では、21ページになります。

初めに、「花園学校通 (No. 1-1)」という路線ですが、通称、花園グリーンロードと呼ばれる、路線です。

まず、起点側である、小樽中央線より海側の区間①について御説明いたします。この区間は、廃止の方針となりました。

中央帯の公園部分を含め、計画幅員が36mとなっていますが、現況道路の幅員が既に35.6mあり、道路機能としては十分に対応できています。拡幅整備を伴うほどの重要度の高い道路機能は認められず、将来交通需要が見込まれないなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP22

次に22ページになります。

「同じ路線 (No. 1-2)」の小樽中央線より山側、花園小学校がある終点側の区間②について御説明いたします。この区間は、存続（変更）の方針となり、幅員を縮小する変更となりました。

指定避難場所である花園小学校や菁園中学校へのアクセス路になっており、必要性の高い区間となっていますが、中央帯に地下歩道があることなど、事業の実現性には課題があ

ります。そのため、計画幅員の縮小及び車線数の変更をすることで、この課題を解決できることから、存続の変更となりました。

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

この変更を行うことで、これまで現道の外側にかけていた、都市計画法第53条の建築規制は解除されます。

資料 No. 1 PP 23

次に23ページになります。

「公園通 (No. 4-1)」という路線ですが、こちらは、市内中心部を東西に横断し、水天宮と小樽公園を結ぶ路線です。

まず、起点である水天宮側の区間①について御説明いたします。この区間は、廃止の方針となりました。拡幅整備を伴うほどの重要度の高い道路機能は認められず、将来交通需要が見込まれないなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 24

次に24ページになります。

同じ路線 (No. 4-2) の花銀通りの一方通行の出口から、小樽中央線までの区間②について御説明いたします。

この区間は、廃止の方針となりました。この区間②は4車線で幅員22mとする計画となっておりますが、現況の道路幅員が14.5mあり、道路機能としては十分に対応できているため、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 25

次に25ページになります。

同じ路線 (No. 4-3) の小樽中央線から、山側、小樽公園側の区間③について御説明いたします。この区間は、存続（変更）の方針となり、幅員を縮小する変更となりました。

この区間は、小樽公園や市役所等の公共施設へのアクセス機能や、災害時の第1次緊急輸送道路になっているなど、必要性の高い区間となっておりますが、沿道には、3棟ある市指定の歴史的建造物が支障になるなど、事業の実現性には課題があります。そのため、計画幅員の縮小及び車線数の変更をすることで、この課題を解決できることから、存続の変更となりました。

こちらの区間の計画は、4車線で幅員が22mとなっておりますが、現況の幅員は14.5mです。計画を、将来交通量の推計等により再検討した結果、この現況と同じ2車線でも計画交通量をさばける結果となり、14.5mに変更するというのが、今回の変更案になります。この変更を行うことで、これまで現道の外側にかけていた、都市計画法第

53条の建築規制は解除されます。

資料 No. 1 PP26

次に26ページになります。

「本通線 (No. 12-1)」になります。

この路線は、手宮側の臨港線から、堺町通など市の主要な観光ルートを通り、新富線のある勝納町までを結ぶ路線で、延長が長いため、5区間に分けて、検証を行いました。

まず、起点である手宮側の区間①について御説明いたします。この区間は、存続(変更)の方針となり、幅員を縮小する変更となりました。

区間①は臨港線から一方通行となっている堺町商店街の手前までとなります。この区間は、小樽市の主要な観光ルートになっており、必要性の高い区間となっていますが、沿道には多数の市指定の歴史的建造物や有形文化財があり、当初の計画のままでは、歴史的建造物等が支障となるため、事業の実現性には課題があります。

そのため、計画幅員を縮小することで、この課題を解決できることから、存続の変更となりました。こちらの区間は、計画幅員が18mとなっておりますが、現況の幅員は16.36mです。計画幅員を、この現況とほぼ同じ16mに変更するというのが、今回の変更案になります。この変更を行うことで、これまで現道の外側にかけていた、都市計画法第53条の建築規制は解除されます。

資料 No. 1 PP27

次に27ページになります。

同じ路線 (No. 12-2) の花穂中央線、通称、寿司屋通りから入舟線のメルヘン交差点までの区間②について御説明いたします。この区間は、廃止の方針となりました。

堺町商店街を通り、小樽市の主要な観光ルートになっているため、必要性が高い区間となりますが、沿道には、市指定の歴史的建造物等が多数あるため、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかしながら、約110m東側には臨港線があり、当該区間の交通機能等を代替できることから、この区間は廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP28

次に28ページになります。

同じ路線 (No. 12-3) の入舟線のメルヘン交差点から、住吉線までの区間③について御説明いたします。この区間も、廃止の方針となりました。

三本木坂とも呼ばれるこの区間は、店舗や事務所などへの沿道サービス機能を有することや主要観光ルートになっているため、必要性の高い区間となっていますが、沿道には市指定の歴史的建造物等があるため、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかしながら、前の区間と同様に、臨港線が当該区間の交通機能等を代替できることから、この区間は廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 29

次に29ページになります。

同じ路線 (No. 12-4) の住吉線から若松線までの区間④について御説明いたします。この区間も、廃止の方針となりました。

この区間は、店舗や事務所などへの沿道サービス機能があり、必要性の高い区間となっていますが、支障物件が多いなど事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。

しかしながら、前の区間と同様に、臨港線が当該区間の交通機能等を代替できることから、この区間も廃止となりました。

資料 No. 1 PP 30

次に30ページになります。

同じ路線 (No. 12-5) の若松線にある住吉郵便局から、終点である新富線のケーズデンキがある通りまでの区間⑤について御説明いたします。この区間も、廃止の方針となりました。

この区間については、将来交通需要が見込まれないなど、拡幅整備などを伴うほどの重要度の高い道路機能は認められず、道路機能としての役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 31

次に31ページになります。

「大通北線 (No. 13-1)」という路線ですが、この路線は錦町から、市内中心部を通過し、新富町までを結ぶ路線ですが、延長が長いため、4区間に分けて検証を行いました。

まず、起点側の区間①について御説明いたします。

区間①は、手宮市場があったノジマ通りから八間坂を通過し、通称：荒巻山を貫通するトンネルの計画で、いなきたコミュニティセンターまでの区間となります。この区間は、廃止の方針となりました。

店舗や飲食店の閉店など沿道サービス機能の必要性が低下するなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 32

次に32ページになります。

同じ路線 (No. 13-2) の緑山手線、通称、浅草線から公園通までの区間②について御説明いたします。

区間②は、サンモール一番街のアーケードから一方通行の花銀通りの出口までの区間であり、計画は、幅員18mで対面通行2車線となっています。この区間も、廃止の方針となりました。

商店街への沿道サービス機能や、コミュニティ空間機能を有しているなど、重要な道路

機能を担っていることから、必要性の高い区間となっておりますが、支障物件が多く、アーケードも支障になるなど、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかしながら、約180m西側には小樽中央線があり、当該区間の交通機能等を代替できることから、この区間は廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 33

次に33ページになります。

同じ路線 (No. 13-3) の公園通から若松線までの区間③について御説明いたします。この区間も、廃止の方針となりました。

こちらの区間も支障物件が多いなど、事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかしながら、②の区間と同様に、小樽中央線が当該区間の交通機能等を代替できることから、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 34

次に34ページになります。

同じ路線の (No. 13-4) の若松線から終点までの区間④について御説明いたします。区間④は、南樽市場の前を通過し、潮見台小学校前の道路をまたぎ、橋を架けて小樽中央線まで接続させる計画道路となっております。この区間も、廃止の方針となりました。

こちらの区間については、拡幅整備などを伴うほどの重要度の高い道路機能は認められず、付近に都市計画道路である小樽中央線があるなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 35

次に35ページになります。

「花穂中央線 (No. 18-1)」という路線ですが、堺町の本通線から小樽商大までの路線となります。見直し対象としている区間は、海側と山側に分かれています。

まず、起点である海側の区間①について御説明いたします。区間①は、通称、寿司屋通りと呼ばれる区間となっておりますが、この区間は、廃止の方針となりました。

都市計画道路の整備に際しては、河川の暗渠化工事が必要なことから事業の実現性には課題があり、都市計画変更をしても課題の解決ができません。しかしながら、約180m北側には緑山手線があり、当該区間の交通機能等を代替できることから、この区間は廃止の方針となりました。

また、花穂という名称について、花園と稲穂をつなぐ路線ということが由来となっておりますが、花園町区間の廃止に伴い、馴染まなくなるため、名称を花穂中央線から富岡線に変更します。

資料 No. 1 PP36

次に36ページになります。

「同じ路線 (No. 18-2)」の終点である山側の区間②について御説明いたします。区間②は、現在の小樽市教育委員会（旧商業高校）から小樽商科大学の正門までの区間で、行き止まり区間となっております。この区間も、廃止の方針となりました。

交通量が少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP37

次に37ページになります。

「最上町線 (No. 20)」という路線について御説明いたします。この路線は洗心橋から天狗山方面へ向かう路線となっておりますが、見直し対象区間は、天狗山側の一部区間のみで、行き止まり区間となっております。この区間は、廃止の方針となりました。

交通量が少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP38

次に38ページになります。

「新富線 (No. 22)」という路線について御説明いたします。この路線は、勝納町方面の臨港線から潮見台小学校前を通過し、大通北線までを結ぶ路線となっており、現況の道路幅員約9mを、幅員16mまで広げる計画となっております。この路線は、廃止の方針となりました。

将来交通需要が見込まれず、並行して都市計画道路である若松線があるなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP39

に39ページになります。

「東小樽線 (No. 29-1)」という路線ですが、この路線は、小樽築港駅前から若竹町、桜町、望洋台を通過し、新光3丁目の小樽中央線まで、通称、柂里十字街を結ぶ路線となります。

都市計画道路としては一部未整備で、見直し対象としている区間は、小樽築港駅前から小樽水産高校、平磯公園などを経由し、桜ロータリーまでを結ぶ区間①と、桜、望洋方面から朝里川に橋を架け、新光方面へと結ぶ区間②となっております。

まず、起点側の区間①について御説明いたします。この区間は、計画幅員は16m区間となっておりますが、廃止の方針となりました。

将来交通需要は見込まれず、付近には都市計画道路である桜町本通があるなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

また、この区間の廃止に伴い、東小樽線の区域の一部であった小樽築港駅前広場については、小樽中央線の区域の一部に変更します。

資料 No. 1 PP 40

次に40ページになります。

同じ路線 (No. 29-2) の桜、望洋方面の区間②について御説明いたします。計画幅員13mの道路となっておりますが、現地に道路はないため、新たに道路をつくる計画の路線になります。この区間は、廃止の方針となりました。

こちらの区間も将来交通需要は見込めず、付近に都市計画道路である桜台線があるなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

また、この区間の廃止に伴い、整備済みである新光方面の区間と桜台線から桜ロータリーまでの区間が、分断されてしまうため、桜ロータリーまでの区間を桜台線に組み入れる区間の変更を行います。

資料 No. 1 PP 41

次に41ページになります。

「東通線 (No. 30)」という路線ですが、花園方面から山田町を通過して、入船方面へと結ぶ路線となっております。この路線は、廃止の方針となりました。

拡幅整備などを伴うほどの重要度の高い道路機能は認められず、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

市内中心、桜、新光地区の説明は以上です。

資料 No. 1 PP 42

次に42ページになります。

「銭函地区」の中で、見直し方針に基づき、廃止の対象となった赤枠で示す3路線3区間について、御説明いたします。

資料 No. 1 PP 43

43ページを御覧下さい。

まず、「銭函運河線 (No. 7)」という路線ですが、この路線は、銭函駅付近から、職能大の前を通過して札幌市の下手稲通につながる路線で、現況の道路幅員は約4m~10mとなっております。幅員を20mまで広げる計画の都市計画道路となっておりますが、見直し対象としている区間は、銭函駅付近から職能大より手前にある御前水通までの区間となります。この区間は、廃止の方針となりました。

将来交通需要は見込まれず、付近には平行して、都市計画道路である銭函海岸線があるなど、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低い

との検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 4 4

次に44ページになります。

「十万坪線 (No. 27)」という路線ですが、この路線は、桂岡町のセブンイレブンや、ラルズマートがある交差点から、山側に上っていき、銭函浄水場の取水堰堤へと続く路線となっておりますが、見直し対象の区間は山側で未整備の行き止まり区間のみとなります。この区間は、廃止の方針となりました。

交通量が非常に少なく、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止の方針となりました。

資料 No. 1 PP 4 5

次に45ページになります。

「新宮横通 (No. 32)」という路線ですが、この路線は銭函駅付近から、橋梁の設置などにより、小樽中央線までを直線でつなぎ、さらに銭函インターチェンジまでを結ぶ路線となっております。見直し区間は銭函駅付近から小樽中央線までの区間で、現況は、道路がありません。この区間は、廃止の方針となりました。

国道337号である道央新道の整備などにより、道路機能面での役割が低下していることから、都市計画道路としての必要性が低いとの検証結果になり、廃止となりました。

また、この区間の廃止により、山側にある小樽中央線から銭函インターチェンジまでの区間のみが都市計画道路として残ることになり、この路線の名称の由来であった新宮商の敷地付近を通らない路線になることから、都市計画道路の名称を新宮横通から銭函インター線に変更します。

銭函地区の説明は以上となります。

これら4地区を併せて17路線31区間となりますが、これらが見直し方針に基づく変更又は廃止する変更案となります。続きまして、そのほかにも、見直し方針に基づき、変更や廃止の対象となった路線に附随して変更が必要となる路線がありますので、事例を用いて御説明いたします。46ページを御覧ください。

資料 No. 1 PP 4 6

1つ目の事例としては、都市計画道路の「廃止」に付随する変更になります。

左側の図1のようなAとBの都市計画道路が交差する交差点の事例となりますが、見直し方針に基づき、図2のようにBの都市計画道路を廃止するに伴い、Aに属している隅切が不要になるため、隅切を閉じるように一部区域の変更を行います。

最終的には図3のようになり、各道路の変更内容は、Aの都市計画道路は、「一部区域の変更（隅切）」及び「構造の変更（平面交差箇所）の減」、Bの都市計画道路は、「廃止」という都市計画の変更を行います。

Bの都市計画道路が、都市計画道路の見直し方針に基づく変更であれば、Aの都市計画

道路は、これに付随する変更となります。

資料 No. 1 | PP 47

次に47ページになります。

2つ目の事例としては、都市計画道路の幅員の縮小変更に伴う付随する変更になります。左側の図4のようなCとDの都市計画道路が交差する交差点の事例となりますが、見直し方針に基づき、図5のようにDの都市計画道路の幅員の縮小に伴い、Cに属している隅切をDの道路に接続させる必要があるため、Cの隅切の位置の変更を行います。

最終的には図6のようになり、各道路の変更内容は、Cの都市計画道路は、「一部区域の変更(隅切)」、Dの都市計画道路は、「幅員の縮小変更」という都市計画の変更を行います。

Dの都市計画道路が、都市計画道路の見直し方針に基づく変更であれば、Cの都市計画道路は、これに付随する変更となります。

また、隅切の長さについては、都市計画決定時に定められていますが、未整備区間の隅切については、今回の変更に合わせて長さの見直しを行っています。将来、どのくらいの交通量になるかという将来交通量推計により、適切な長さに変更しております。

このように、見直し方針に基づく変更や廃止する路線以外にも、付随して変更が必要となる路線が15路線あります。都市計画道路の見直し方針に基づく変更が、17路線ありますので、併せて、計32路線の都市計画道路について、今回、都市計画の変更を行うこととなります。

ここで、お配りしている資料 No. 4、都市計画変更図書(参考)を御覧ください。

1ページから3ページは、変更する路線の一覧表となっており、各路線がどのような変更を行うかを示した資料となります。北海道と小樽市でそれぞれ決定する路線ごとに分けた表となっており、北海道決定が9路線、小樽市決定が23路線となっています。白と青に色分けしておりますが、白が見直し方針に基づく変更路線で、青が付随して変更する路線となります。

資料 No. 4の4ページと5ページは、定規図という断面図で、都市計画変更図書から、幅員を縮小変更する4路線のみを抜粋して、幅員構成がどのように変更されるかを示した資料となります。こちらも参考として見ていただければと思います。

資料 No. 1 | PP 48

次に、ふたたび資料 No. 1の48ページを御覧下さい。

「3. 今後のスケジュールについて」、3-1から3-3まで、御説明いたします。

資料 No. 1 | PP 49

では、49ページになります。

変更の手続きやスケジュールに関連する都市計画決定権者について、御説明します。都市計画を決める決定権者は、都市計画法に基づき、道路の種類によって、北海道が定める

ものと、小樽市が定めるものに分かれます。

都市計画道路以外にも色々な種類の都市計画がありますが、種類ごとに決定権者が異なります。今回の都市計画道路については、都市施設の中に分類されており、国道、道道の変更については、北海道が都市計画を定め、小樽市道については、小樽市が定めることとなります。

資料 No. 1 | P P 5 0

次に50ページになります。

都市計画変更のスケジュールについて御説明いたします。このページは、北海道で都市計画を定める場合のスケジュールになります。これらは都市計画法に定められている手続きの流れであり、中央の赤く囲っているところが、本日の審議会に該当しています。

これまでの経過としましては、まず、素案を作成しまして、令和5年12月に住民説明会を実施し、令和6年2月8日に開催した小樽市都市計画審議会にて協議事項として素案を審議していただき、令和6年9月17日に原案として、北海道に案の申し出を行いました。その後、北海道の都市計画審議会にて予備審査として審議されております。

それから、令和7年1月6日に案の公告を行い、2週間の縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

北海道で決定する案件であることから、北海道より意見を求められておりますので、本日の小樽市都市計画審議会にて変更案について、諮問させていただいております。

今後の流れとしましては、本日、答申を得られましたら、北海道に回答し、その後は、北海道の都市計画審議会の審議を経て、3月に小樽市決定の案件と同日に都市計画の変更告示及び縦覧が行われる予定となっております。これをもって、北海道で定める都市計画道路の変更が正式に決定されることとなります。

資料 No. 1 | P P 5 1

次に51ページになります。

このページは、小樽市で都市計画を定める場合のスケジュールになります。北海道決定の手続きとの違いは、小樽市決定の場合は北海道の都市計画審議会の審議に代えて知事協議が必要となることです。

小樽市決定の流れについては、赤く囲っているところが、本日の審議会の部分で、住民説明会や前回の小樽市都市計画審議会の審議までは同様の流れで、令和6年9月17日に原案として、北海道と事前協議を行い、令和6年12月26日に「意見なし」との回答をいただいております。

その後、北海道決定と同様に令和7年1月6日に案の公告を行い、2週間の縦覧を行いました。こちらについても意見書の提出はありませんでした。これらの経過を踏まえて、本日の小樽市都市計画審議会にて変更案を諮問させていただいております。

今後の流れとしましては、本日、同意の答申を得られましたら、知事協議を行い、3月に北海道決定の案件と同日に都市計画の変更告示及び縦覧が行われる予定となっております。

す。

これらの手続きをもって、小樽市で定める都市計画道路の変更が正式に決定されることとなります。

最後になりますが、資料 No. 5 を御覧ください。

「小樽都市計画道路の変更案への意見等について」になりますが、住民説明会の概要と縦覧の結果をまとめた資料となっております。説明会については、令和5年12月に、地域ごとに4日間に分けて開催しており、説明会のなかでは、今回、変更や廃止されることによって、今までかけられていた建築規制がなくなるという事を確認するような質問が多く、次に、都市計画とは関係しない、道路の維持や管理についての御質問がありました。

都市計画の変更案に対する御意見は、なかったことから、変更案については、御理解いただけたと考えております。

以上で、「小樽都市計画 道路の変更」についての説明を終わらせていただきます。

【質疑】

《会長職務代理者》

ありがとうございます。説明の分量が多かったので、委員の皆様も御確認いただくのが大変だったかと思えます。

まず、都市計画道路の変更ということで、当初の都市計画決定から、古い路線だと80年以上前から整備が進んでおらず、現状の社会情勢に合わせて都市計画道路を廃止または縮小を検討してきたということで、これまでずっと検討が進められており、案も示されていたわけですが、いよいよ本日、諮問ということに至ったわけでございます。

今、スケジュールから全て御説明いただきましたけれども、どの部分でも結構でございますので、事務局の御説明について御質問、御意見あれば承りたいと思います。いかがでしょうか。

《A委員》

資料 No. 5 で、住民説明会が4回開催され、道路に関することが多かったけれど、都市計画の変更案に対する意見は特に無かったということなんですけれども、改めて確認ですが、計画に対しての反対は特に無かったのかということを確認したいのと、

パブリックコメントで、例えば、高島中央線の部分については、冬期間になると交通障害が起こることもあって、廃止ではなく、道路を少し広くしたほうがいいんじゃないかというような意見もあったようですが、こうした住民説明会の意見ですとか、またはパブリックコメントで出された意見をこの案で反映させたというところがもしあれば教えていただきたいというところがもう1点。

あと、小樽公園前の公園通についてですが、廃止や変更と説明があったのですが、策定時はまだ小樽公園のリニューアルの話が出ていなかったもので、今後、小樽公園がリニューアルすれば、交通状況も少し変わってくるのかなと思ひ、そのあたりは大丈夫なのかなという心配があったので、お聞きしたいと思ひます。

《会長職務代理者》

ありがとうございます。3つぐらい質問が上がりましたので、事務局からお答えいただきたいなと思います。よろしく願いいたします。

《事務局》

お答えさせていただきます。まず資料 No. 5 についてのお話がありました。

まず、住民説明会ですが、これにつきましては、令和4年に見直し方針を策定した際に、パブリックコメントを行っており、その後、更なる住民説明会を行ったのが令和5年12月でございます。資料 No. 5 に書いてございますとおり、計画に対する「ここはおかしいんじゃないかな」ですとか、「やめたほうがいいのではないか」というような変更案に対する意見はなく、資料に記載のとおり「長年、都市計画決定されているけれども、本当に制限がなくなるんですね」というような確認のお話が多く、計画をやめる変更案についての御意見はなかったということでございます。

それから、公園通の質問についてです。

公園通の都市計画変更の部分ですけれども、このときにリニューアルの話が出ておりませんでしたので、細かくリニューアルされたらどうなるというような検証はなされていませんけれども、基本的に計画（将来）交通量を出すにあたって、断面（定規図）といえますか、これで通れるということでございましたので、こちらについては、縮小変更ということでございます。

補足ですが、リニューアルされた後に、どれぐらいの交通量になるかという点でございますけれども、現状の幅員は2車線で3メートル確保されております。これが4車線で3.25メートルの4つの車線を必要とするほどの交通量は発生しないだろうというのが、今の予測でございます。

以上でございます。

《会長職務代理者》

そのほか、委員の皆様から御質問をお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

《B委員》

今回の見直しについては、以前から御説明いただいておりますので、そちらについては何もないのですが、資料 No. 1 のなかで、度々出ている課題の部分で、移転補償費がかかるので難しいというような表現があるんですけれども、この移転補償費について、内訳などを教えていただきたいです。

例えば、道路を整備するにあたって、そこに住居があれば解体しなければならないでしょうし、移転を補償するという意味合いにおいては、それに付随する引っ越しの費用であるとか、新しい引っ越し先の新居の土地は補償するのか、建物を建てる部分に補償はするのか、もともとあった建物が半分だけ道路用地にかかった場合、その費用というのは半分になってしまうのかなど。

今後、存続になっている計画もありますし、検討継続というものがなかったりするもの

ですから、そのあたりの考え方について教えていただきたいと思います。

《事務局》

基本的には、新しく建物を建てるための費用が補償されるということでお考えいただいで結構かと思います。都市計画道路が土地に半分かかるだとか、2分の1かかるだとか、様々なケースがございます。都市計画道路が土地に少し食い込んだ場合、取り壊して狭いお宅にしてくださいというようなケースも補償の基準のなかにはございます。

一概に全部が全部、建て替えまでのお金が出るというようなことではありませんが、状況によっては、お宅を小さくしてくださいというような話が出ることもございます。

また、補償がしっかり出る場合、引っ越し費用も出るというような場合もございますし、御商売をなさっている方であれば、営業補償というようなことも出るということでございます。一般的な回答で恐縮ですけれども、補償につきましてはケースバイケースになりますので、補償が多く出るときもあれば、場合によってはそうでないときもございます。

《会長職務代理者》

今、事務局からあったように、実現性の検証というところで、必要性を検証したのちの実現性のなかで、総合的に勘案された要素だということをお確認いただければと思います。

そのほかいかがでしょう。全体を通してでも結構ですし、どこか一か所、または一区間というところでも結構かと存じます。

《C委員》

質問が何点かあるので、一問一答でお聞きしたいのですが、私ちょっと不勉強というか復習不足なのですが、私のパソコンのメモを見返すと、第198回の時に都市計画道路の変更案が示されて、当時どういうお話があったかというのは確認できたのですが、資料No. 2が今回のメインの内容だと思っておりますが、前回示された案と、今回示された案で変更点というものがあつたのか教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

《事務局》

資料No. 2につきましては、変更がないということをご理解いただければと思います。

《C委員》

わかりました。その上で、昭和10年から都市計画決定されて、長いもので当初決定から80数年経っているということだったのですが、言い方を悪くすれば、80年以上ほったらかしの部分があつて、そこは色々な理由があるにせよ整備できなかったということは理解しているのですが、整備できたところというのは、業務的にやりやすかったという面が大きいのか、それとも本当に改善しなきゃいけなかったという面が大きいのか、どんなイメージで認識すればよろしいでしょうか。

《事務局》

両方の面があろうかなと思います。

基本的に、必要な部分をやっていくという流れでして、着手したところでも、結局買収がうまくいかず、途中でやめた路線というのも実際にあったりします。

工事サイドとしましては、どうしてもやるつもりで進めるのですが、地元との調整などがうまくいなくてできないケースもあるものですから、そのあたりを考慮しつつ、途中で事業が中止にならないように一生懸命やるんですけども、どうしてもこれはうまくいきそうにないなと思うと、やはり二の足を踏むというケースもございますので、この80年の間には、そういった理由で、着手に至らなかったところもあろうかなとは思っています。

《C委員》

ちなみに、実施計画みたいなものはありますか。それと、財源というのはやっぱり市道なので、市で全部やらなきゃいけないのか、進め方と財源についても教えていただきたいです。

《事務局》

進め方と財源ということで、事業としては街路事業という事業で行います。

話が前後しますが、財源としては、国庫補助事業として国からお金を2分の1なりもらって、その残りの半分は市が持ち出しをするということになります。

例えば、道道であれば、残り半分のお金は北海道が持ち出して、事業が進んでいく公共事業になります。

具体的に都市計画決定で、たくさん路線がありますけども、それをどういう順番で整理していくかというような実施計画というか、そのスケジューリング的なものについては、今まで作られたことはありません。

《C委員》

今回これだけ大きな改善というか変更があるなかで、恐らく一つ一つの路線区間で課題を認識したり、できるできないって判断をされた上で、この資料が出来上がっていると思うのですが、今後の実現性みたいなものというのは、時間的なものや、費用的なものも含めて、これにはその実現性が担保されているという見方でよろしいですか。

《事務局》

資料 No. 2 を御覧いただきたいんですけども、全部で58区間あるなかで、「各区間の方針」の欄の左から3番目に丸がついている26路線が廃止となってしまいますが、これは実現性も厳しい部分があってという理由があります。

それともう1点、廃止の右隣にある検討継続ですが、24路線がこれに該当します。これにつきましては実現性があるので検討継続にしているわけではなく、代替路線がないですとか、やはり重要だねといった理由で、検討継続としております。

そして、更に存続となっている3路線につきましても、このような形のなかで、残った

ものについて、実現性が高いから云々というような検証はしていないというような状況でございます。

《C委員》

長くてすみません、もう1点だけ伺います。

具体的な路線についてなんですけれども、資料 No. 1 の27ページ、堺町のところだと思いますが、計画策定当初の社会情勢や人口、交通量だったりというのが変わってきて、近頃は観光客が多く、最近だとレンタカーに海外の観光客の方が乗っているというところもよく見かけますが、この堺町の部分は今回廃止となっておりますが、もともとどのようなものなのか、もう少し詳しく御説明いただきたいなと思います。

《事務局》

27ページに記載がありますとおり、昭和10年に都市計画決定されております。

ここは現在も、用途的には準工業地域となっておりますが、もともとは、銀行街というよりも御商売などの軽工業というような地域でございます。

その御商売に対する運搬を要する状況のなかで、道路を広くすべきということで決まったものだというふうに理解をしているのですが、様々な事情により、なかなか整備ができずに進んでいった結果、観光地としてお店が増えてきて、これは恐らく運河が整備された後に、運河の近くということで、たくさんお店ができたように感じているんですけれども、当時の堺町通りは歩道がなく、相互通行でした。

そんな状況のなかで、都市計画道路として整備するのかどうなのかという議論も当時ありましたけれども、やはり歴史的建造物もあり、整備が難しい状況で、今の形である一方通行の上で歩道を整備して、観光地的なケースにするというようなことを、地元の方と一緒に意見交換をしながら、堺町をなんとか活かしていこうというところで、今の形ができているはずと思います。

《会長職務代理者》

ありがとうございます。堺町につきましては、必要性は高いという判定けれども、建て替えることができないということもあって、計画を維持しても達成されることはないだろうという判断ということでしょうね。

そのほか、質問ございますか。

《D委員》

C委員の話とリンクするかと思いますが、地域遺産連合という会がありまして、地域の歴史や文化を保存していこうという運動をしているんですけれども、歴まち法や重伝建というようなことで、堺町通りについては、文化的なことから考えて、今のまちなみをやっぱり残していくべきだろうなと思います。一方的にこの都市計画で変更していくのではなく、そのあたりとの兼ね合いを考えて進めていくべきだろうなというふうに思います。

《会長職務代理者》

ありがとうございます。何度か説明もあったように社会的な背景、当時は車が増えていたり、交通量が増えてモータリゼーションというなかで、安全を確保していくという機運がありましたけれども、単に交通量の変化だけではなくて、前川委員の御指摘のような都市計画や、まちなみ整備などといった質的な部分の考え方も、その間に推移しており、小樽市としてどういった都市計画が望ましいのかといった判断も、当然ながらこのなかで行われるんだという御指摘かなと思います。

特に、北海道のなかでも小樽は早くに市街地が形成されたということもあって、都市計画道路の取り扱いについては、先ほど何をやっていたんだという御指摘もありましたけれども、やはり難しい面があったんだというなか、このままずっと塩漬けというわけにはいかんということで、今回、大きな見直しをかけたという経緯を全体として御理解いただきたいなというところでございます。

《E委員》

今回、存続（変更）という区間が5つありますが、その内容を見ますと、現況幅員と変更幅員がそのままの幅員であるけれど、存続（変更）という形になっているのがほとんどかと思えます。幅員断面を見ると、断面構成が変わっているということなのかなと思うのですが、存続（変更）路線については、幅員を変えずに断面構成だけ変えたかったので、あえて廃止にはせず断面構成を変えるという判断になったのでしょうか。

《事務局》

現況の幅員ですが、構造令に則っているというよりも、何というか、これまでの流れの中で、たまたま何mだったというようなことで現況が作られてきたというのが実際でございまして、ただ、変更後の断面は道路構造令に則った形の断面ということになりますので、状況としては、都市計画道路として整備するというよりも、変更後の幅員が道路構造令に則った幅員を確保した上で、きちんと交通が流れるよう整理するといった理由で、変更後の断面が新しくなっているというような言い方になろうかなと思います。

《会長職務代理者》

都市計画道路として位置付けられているものは、全ての道路が、国が定める道路構造令というものに則っていないんじゃないということで、結構細かくスペックというか、仕様が定められておりますので、都市計画を変更した場合も、それに則った形に整備をしないんじゃないんだということになっているというのは私の理解ではあります。いかがでしょうか。

《E委員》

ありがとうございます。了解しました。

《会長職務代理者》

技術的な部分もあり、なかなか分かりにくいところもございますが、今日が諮問で最後ということになりますので、丁寧に御質問を伺っております。

《F委員》

私からの感想というか、私は平成8年ぐらいだったと思いますが、他の町で街路事業をやっておりまして、ちょうどその時に小樽市で電線整備の地中化などをやっておりまして、視察に来たのですが、北海道でも先駆者的なところがありまして、中央通は沿道型の区画整理ということで、面整備で街路事業を行っておりまして、堺町本通りは、歴道という「歴史の道」という国の事業がありまして、よくあの時にあれだけ早くに歴道の事業を取り入れてやったな、というふうに僕たちも思っております、今は防災が中心で進んでおりますが、あの頃は景観、電柱を無くす、色々な面で北海道では先駆けてやっておりまして。

先ほど塩漬けの都市計画道路など色々とお話がありましたけれども、私の経験から言うと、街路事業というのは予算がどんどん減らされているみたいで、苫小牧中央インターチェンジが出来て、それに新しく接道する事業をやったりもするんですけど、北海道の街路事業自体がそのような事業しかできないというふうになっているんですね。

そのなかで、先見的にまちの観光だとか、まちの将来の規模を含めたなかで、小樽というのはそれだけ進んでいる。

インターロッキングだとか、ピンコロだとかの高級舗装をして、デザイン照明や植樹帯等、街路事業の先駆者的な部分で非常に進んでいたと思うんですね。

今、見直しが必要だということで、地域住民に色々負担や制限をかけるよりも、見直しをして、なおかつ全体的に町の景観を保っていく必要があると私自身は思っております。

《会長職務代理者》

ありがとうございます。総括的なコメントをいただけたと思います。

中央通は建物も引っ張って道路を広げたりもして、そんな取り組みもしてきたということの振り返りになったかなと思います。

先ほど市民からの質問で、制限がなくなるということは、逆に言えば建て替えであるとか、ある種の経済活動がむしろ今回の見直しによって活発になるというそんなきっかけにもなるんじゃないかなという考え方もあって、今回の見直しということが進んできたというふうに最後、総括したいと考えているところでございます。

他にございませんでしょうか。

【採決】

《会長職務代理者》

それでは本日、冒頭で申し上げたとおり、これは審議会への諮問ということでございますので、皆様に採決を取りたいと思います。

それでは、諮問事項「小樽都市計画 道路の変更」の変更につきまして、これをお認めいただけるかどうか、恐縮ではございますが、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

《会長職務代理者》

全員の賛成をいただいたということで、この計画案どおりにお認めをいただきました。ありがとうございます。この審議会としましては、審議会の会長名でもって、市長に対して、この計画を認めるということで、お返しをするということにしたいと思います。

(2) その他

《会長職務代理者》

それでは、最後に次第(2)その他として、事務局からもし何かあれば御案内いただければと思いますがいかがでしょうか。

《事務局》

事務局からはございません。

《会長職務代理者》

次の審議会の日程は決まっておりましたでしょうか。

《事務局》

次の審議会の日程につきましては、近いですが2月14日の金曜日になります。

会場は小樽市役所本庁舎第2委員会室、時間は今回と同じ14時からということで御案内をさせていただき予定でございます。後ほど皆様に御連絡をさせていただきます。

《会長職務代理者》

また改めて、事務局から連絡があるかと思えます。皆さんお忙しい中、立て続けで大変恐縮でございますが、次の議題は立地適正化計画となっております。

これはこれで、都市計画の大きな節目となる計画でございますので、何かと御多忙の時期かと存じますが、ぜひ御参集いただければと思います。

それでは、その他は特になしということでございますので、本日の審議は終了といたします。私の方から事務局へお返ししたいと思います。

4 閉会

《事務局》

本日は長時間にわたり御審議をいただきまして、誠にありがとうございます。先ほど申し上げたように、次回は2月14日ということで、よろしく願いいたします。それでは以上をもちまして第201回小樽市都市計画審議会を閉会させていただきます。

本日は大変ありがとうございました。