

1 調査名称：（小樽市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：小樽市

3 調査圏域：小樽都市計画区域

4 調査期間：令和2年度～3年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は現在60路線、延長約14.9kmが都市計画決定されているが、平成31年3月末現在で整備済み路線延長は約8.7km、整備率は約59%に留まり、39路線、約6.2kmが未整備または一部未整備となっている。こうした状況のなか、都市計画道路の区域内の土地には都市計画法による建築制限が課せられ、長年にわたり土地所有者等の生活や土地の有効利用などに影響を与えている。

そのため、本業務では小樽市で予定している長期未整備の都市計画道路の見直しに向けた基礎資料作成を目的に、都市計画道路の整備状況を整備するとともに、計画の必要性や事業の実現性などを総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの方向性を点検・検証するものである。

I 調査概要

1 調査名称

(小樽市) 総合都市交通体系調査

2 報告書目次

【1】業務概要

1. 都市計画道路のあり方検討の流れと内容
2. 小樽市都市計画道路の現状整理
3. 都市計画道路の見直し方針検討

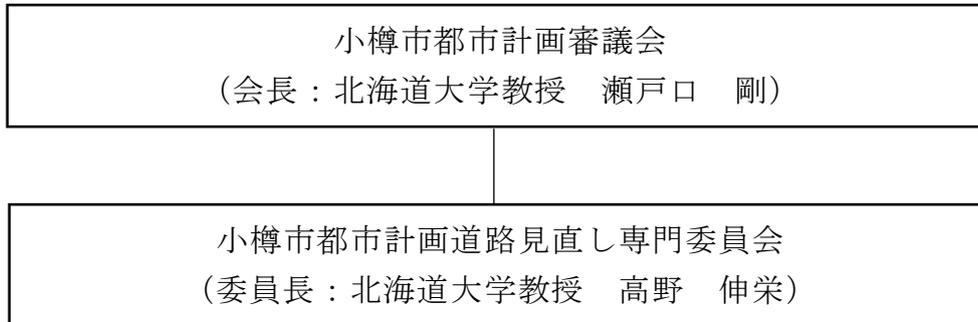
【2】都市計画道路の見直しの進め方について

【3】路線一覧表

【4】個別路線（区間）の概要

【5】将来交通需要推計

3 調査体制



4 委員会名簿等：

No.	要綱第3条の区分	役職等	委員氏名	所属・役職
1	(1)学識経験を有する者	委員長	高野 伸栄	国立大学法人 北海道大学 公共政策学連携研究部 教授
2		副委員長	大津 晶	国立大学法人 小樽商科大学 商学部 社会情報学科 教授
3	(2)関係行政機関の職員	委員	佐々木 博一	国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 道路計画課 課長
4		委員	川端 茂敬	北海道 後志総合振興局 小樽建設管理部 事業室 道路課 課長
5		委員	宮崎 慎吾	札幌方面小樽警察署 交通第一課 課長
6		委員	松浦 裕仁	小樽市 建設部 次長

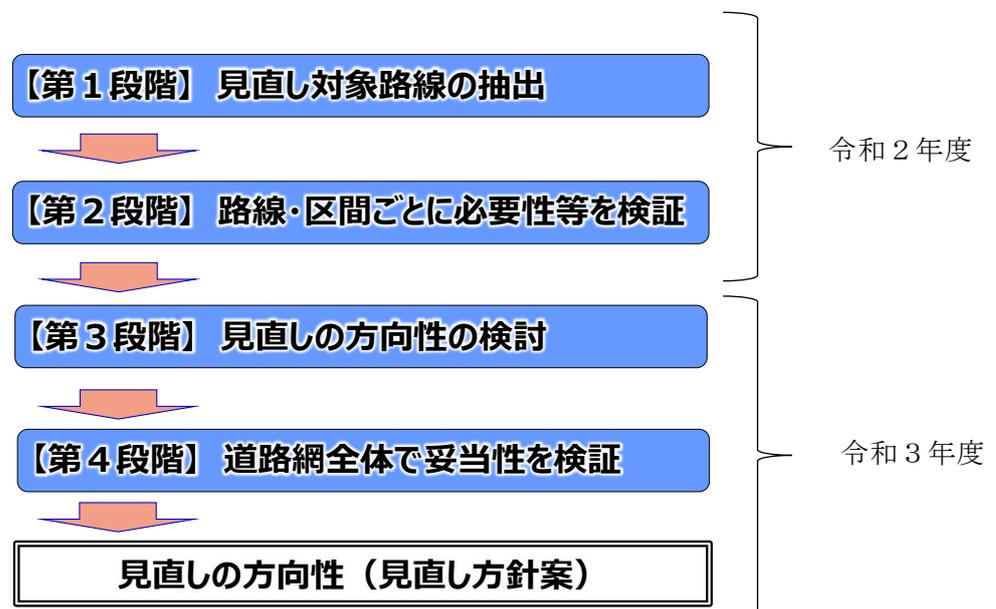
II 調査成果

1 調査目的

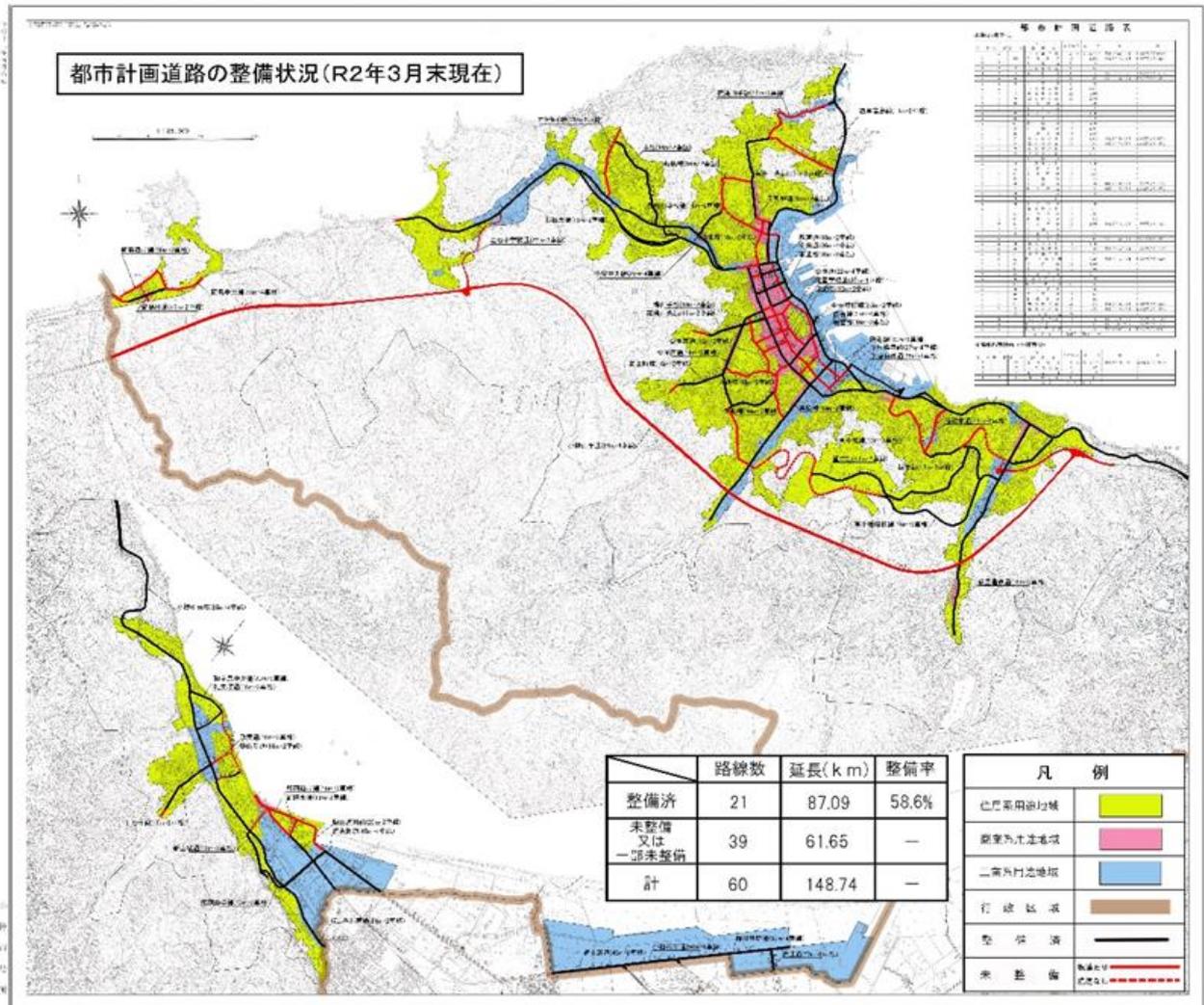
本市の都市計画道路は現在60路線、延長約149kmが都市計画決定されているが、平成31年3月末現在で整備済み路線延長は約87km、整備率は約59%に留まり、39路線、約62kmが未整備または一部未整備となっている。こうした状況のなか、都市計画道路の区域内の土地には都市計画法による建築制限が課せられ、長年にわたり土地所有者等の生活や土地の有効利用などに影響を与えている。

そのため、本業務では小樽市で予定している長期未整備の都市計画道路の見直しに向けた基礎資料作成を目的に、都市計画道路の整備状況を整備するとともに、計画の必要性や事業の実現性などを総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの方向性を点検・検証するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果
(別紙による)

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価														■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)	
			a	b	c (件)			道路密度				交通機能				重要性が高い道路機能		都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	■必要性の検証結果					
								現状密度	望ましい密度	現況交通量		将来交通量		都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能						自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境		財政環境
										市全体	②全体	①幹線系	③エリア															
1	花園学校通	3 2 2	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略) ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行います。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・一部区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住	3 3	○昭和24年当初決定時の関係図書 ・「小樽市将来道路計画における幹線道路網の拡充をはかるため、当該路線を更新及び新設するものである。」との記載 ・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更(立体交差化) ・「一部未取得用地あり、全線計画断面での整備が未完了、一定の事業費を要する。 ・花園グリーンロードや小樽中央線地下通路の一部が支障となることから、横断面構成の再検討が必要 ※小樽中央線等の接続する路線との隔切り及び大通北線との交差点付近礼儀側の沿道約30m	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,459	0.15	1,140	0.04	・花園小学校、青園中学校、小樽公園へのアクセス機能	・指定避難所(花園小学校、青園中学校)へのアクセス路	—	—	—	・コミュニティ空間機能(花園グリーンロード)	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・中央施設帯と小樽中央線(国道5号)の交差点に地下通路があり、施工が困難である	・なし(当該路線が公園通の代替路)
2	臨港線	3 2 4	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略) ○2都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針、(1)交通施設②主要な施設の配置方針一産業・交流の軸として主要な視点を結ぶ道路網の形成の促進に努める。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商	5 1	○昭和56年計画変更時の関係図書 ・「小樽市将来道路計画における幹線道路網の拡充をはかるため、当該路線を更新及び新設するものである。」との記載 ・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更(立体交差化) ・「立体交差(アンダーパス)の計画であり、未取得用地もあることから、多額の事業費を要する。」	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	17,961	0.42	13,469	0.31	・市内地域間を結ぶ都市内幹線道路 ・中心市街地や主要観光(小樽運河等)、物流拠点(小樽港)等へのアクセス機能	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第2次緊急輸送道路」	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.7≦③3.4)	・連続性等は問題ないが、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。	・特になし	・特になし	・特になし	・福北交差点付近立体交差(アンダーパス) ・現道下に色内川(雨水渠)	・なし	
3	住吉線	3 3 5	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(7)南小樽地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や病院等が建ち並び、おむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、近商、準工	3 3	○昭和47年当初決定当時の関係図書 ・本通線との交差点を起点とし、大通北線を經由し小樽中央線との交差点を終点とする幹線道路、昭和47年の道路網の全面見直しにより追加決定 ・決定当時、現道の沿道には、国鉄南小樽駅、市立小樽病院、協会病院、小樽双葉女子学園、量徳小学校が既に立地 ・「一部未取得用地あり。 ・全区間計画断面での整備が完了していないため、一定の事業費を要する。」	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	3,993	0.14	2,929	0.10	・JR南小樽駅、小樽病院、協会病院、双葉高校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次防災拠点施設(市立小樽病院)への「第1次緊急輸送道路」 ・指定避難所(双葉高校)や災害時基幹病院(市立小樽病院及び協会病院)へのアクセス路	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・JR函館本線との立体交差の橋梁	・あり(近傍約250m北側に入舟線、近傍約250m南側に若松線が存在している。共に18m)	
4-1	公園通 (起点～大通北線)	3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商	5	○昭和10年当初決定当時の街路網参考資料 ・市/中央部二於テ市街ヲ南北ニ二分シ小樽公園ト水天宮トヲ連絡スルモノニアシテ公園道路ノ一部ヲ形成シ市民ノ集合地点及大火防線トシテ設置シタル…との記載 ・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	3,874	0.54	2,417	0.25	・沿道周辺の用途地域は近隣商業地域であるが、決定当初は想定していた土地利用に変化しつつあり、沿道サービスの必要性が低下、並行して花穂中央線があり、必要性は低い。	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・水天宮神社の灯籠、JR函館本線の上を横断する跨線橋(橋長35.1m)の整備	・あり(約280m北側に花穂中央線(21.8m))	
4-2	公園通 (大通北線～小樽中央線)	3 3 6	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業	41 11	○昭和10年当初決定当時の街路網参考資料 ・市/中央部二於テ市街ヲ南北ニ二分シ小樽公園ト水天宮トヲ連絡スルモノニアシテ公園道路ノ一部ヲ形成シ市民ノ集合地点及大火防線トシテ設置シタル…との記載 ・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	2,919	0.36	2,159	0.07	・小樽公園、市役所等へのアクセス機能 ・数条街の中心道路 ・店舗、飲食店等の沿道サービス機能	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・あり(約280m北側に花穂中央線(21.8m)、約280m南側に花園学校通(35.6m))	
4-3	公園通 (小樽中央線～終点)	3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、おむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住	12	・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	2,348	0.29	1,132	0.04	・小樽公園、市役所等へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次防災拠点施設(小樽消防本部)」及び「第2次防災拠点(小樽公園)への「第1次緊急輸送道路」	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・市指定歴史的建造物(3棟)があり、周囲には曳家する敷地がない	・あり(約280m北側に花穂中央線(21.8m)、約280m南側に花園学校通(35.6m))	
5	小樽中央線	3 3 7	【2次都市計画マスタープラン】 ○第3章 部門別方針、(2)交通の整備方針、1)交通ネットワークの強化、①広域的な路線等の整備 一国道5号、局所的な危険箇所を解消により安全性の向上を促進するなど、主要幹線道路ネットワークの充実に努めます。 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、近商	89 0	○昭和56年計画変更時の関係図書 ・「小樽市将来道路計画における幹線道路網の拡充をはかるため、当該路線を更新及び新設するものである。」との記載 ・市内中心部における交通量の増大に対応するため、長橋バイパスの整備に係る変更と同時に幅員の拡幅変更(立体交差化) ・用地は取得済みであるが、立体交差(アンダーパス)の計画であるため、多額の事業費を要する。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	27,232	0.63	23,031	0.53	・都市の骨格を形成する広域幹線道路 ・中心市街地や観光地(小樽運河等)、物流拠点(小樽港)等へのアクセス機能	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次緊急輸送道路」	—	—	—	・都市構造の主軸を形成する路線	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.7≦③3.4)	・連続性等は問題ないが、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。	・特になし	・特になし	・特になし	・福北交差点付近立体交差のアンダーパス ・現道下に色内川(雨水渠)	・なし

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価													■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)		
			a	b	c (件)			道路密度						重要度が高い道路機能							■実現性に関する各項目の評価							
								現状密度	望ましい密度	交通機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境				
										現況交通量	将来交通量	交通量(台/日)	混雑度												交通量(台/日)		混雑度	
6-1	蘭島中央線 (起点側未整備区間)	3	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が点在し、未利用地あり 【用地取得状況】 ・用地取得済み 【用途地域】 ・1住、調整区域	○昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定 ※余市都市計画区域は、小樽市行政界から登川までの区間のみ未決定	・一部未取得用地あり、用地取得等が必要 ・対象区間全線計画断面での整備が完了していないため、一定の事業費を要する	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	9,927	1.10	12,020	0.27	・都市の骨格を形成する広域幹線道路	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次緊急輸送道路」	—	—	—	・都市構造の主軸を形成する路線	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ないが、ネットワークとしての必要性は高い。(幹線系道路密度①2.5≦③3.5)(全体道路密度②9.4≧③3.5)	・将来交通量は見込まれず、連続性等も問題ないが、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	・特になし	・蘭島川を横断する橋梁	・特になし	・特になし	・蘭島川を横断する橋梁	・なし
6-2	蘭島中央線 (終点側未整備区間)	8	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が点在し、未利用地あり 【用地取得状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】 ・1住	○昭和47年当初決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・道路網の全面見直しにより、蘭島市街地の主軸として 蘭島海岸線、蘭島仲通とともに追加決定	・用地は取得済みであるが、対象区間全線計画断面での整備が完了していないため、一定の事業費を要する。	11.1	9.4	2.5	3.4	3.5	10,271	1.07	12,242	0.28	・都市の骨格を形成する広域幹線道路	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次緊急輸送道路」	—	—	—	・都市構造の主軸を形成する路線	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ないが、ネットワークとしての必要性は高い。(幹線系道路密度①2.5≦③3.5)(全体道路密度②9.4≧③3.5)	・将来交通量は見込まれず、連続性等も問題ないが、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	・特になし	・擁壁工事	・特になし(近隣に、埋蔵文化財包蔵地がある)	・特になし	・擁壁工事	・なし
7	銭函運河線	9	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・取得済み 【用途地域】 ・近商、2住、工業、1住	○昭和40年決定時の関係図書 ・銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定をみ、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するための区画整理の根幹をなす都市計画街路を指定するものである。」との記載 ・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追加決定 【参考】 ・国道337号札幌側は、市施行の区画整理事業(昭和57年～平成元年)、国道337号小樽側は、民間開発行為(平成5年～平成6年)	・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通から道道銭函停車場までの区間は、歩道等整備済み(臨時市道整備・方歩道・H22～H30年度) ・市有地(河川敷)の貸付地があり、契約者との調整が必要	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	1,134	0.16	1,455	0.18	・JR銭函駅等へのアクセス機能を有しているが、並行して銭函海岸線があり、また周辺の土地利用や道路ネットワークの状況等から、必要性は低い。	・津波避難ビル(職能大)への避難路等であるが、一定の都市防災機能を有した現道があり、また周辺土地利用の状況等から、必要性は低い。	—	—	—	・区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置付けに変わり、必要性は低い。	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。(幹線系道路密度①2.8≦③2.9)(道路密度②10.8≧③2.9)	・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 。	・特になし	・起点部は、銭函海岸線、新宮横通との接続点形状が複雑	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生 ・起点部を整備する場合、周辺土地利用への影響大	・支障物件が多い ・新宮横通との橋梁	・なし
8-1	手宮仲通 (起点～大通北線)	3	【沿道土地利用】 ・起点から200m区間は現道無く、住宅地を縦断 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(現道の無い区間あり) 【用途地域】 ・一住、近商、商業	○昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・大正13年の建物用途現況図において、現在の位置に現道が確認され、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。	・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の区間は現道がなく、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が懸念される	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	4,409	0.61	2,063	0.21	・店舗、事務所等への沿道サービス機能	・津波発生時の避難路・避難経路 ・指定避難所(北陵中学校)へのアクセス路	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ない。(幹線系道路密度①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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 。	・特になし	・現道の無い区間の擁壁構造 ・現道下に手宮仲川(雨水渠)	・特になし	・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	・支障物件が多い ・現道の無い区間の擁壁構造 ・現道下に手宮仲川(雨水渠)	・なし	
8-2	手宮仲通 (大通北線～市道海岸線)	0	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、近商、商業	○昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・大正13年の建物用途現況図において、現在の位置に現道が確認され、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。	・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	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	4,003	0.56	1,631	0.17	・物流拠点(小樽港)、主要観光地(運河公園等)等へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	・津波災害警戒区域内 ・「小樽市地域防災計画」における津波発生時の避難路・避難経路	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ない。(幹線系道路密度①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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 。	・特になし	・現道下に手宮仲川(雨水渠)	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・現道下に手宮仲川(雨水渠)	・なし	
9	龍宮通	1	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所等が建ち並び、おおむね土地利用済み 【用地取得状況】 ・取得済み 【用途地域】 ・商業	○昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和7年決定の高度地区の関係図書において「第三火防線」の記載 ・市内中心部の外郭を形成し、最重要道路として位置付けられていた色内本通(本通線)と西通(小樽駅前国道5号)を結ぶ連絡道路として、また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。	・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、移転補償費、工事費等の多額の事業費を要する	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	1,410	0.20	1,076	0.11	・都市計画駐車場(稲穂駐車場)等へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	・津波発生時の避難路・避難経路	—	—	—	・小樽中央線、大通北線に交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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なく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.7≦③3.4)	・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 。	・特になし	・特になし	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・あり(約190m北側に臨港線(32M)、約270m南側に中央通(36M))	

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価														■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)			
			a	b	c (件)			道路密度		重要度が高い道路機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境						
								現状密度	望ましい密度	交通機能		都市防災機能	収容空間機能												市街地形成機能					
										現況交通量	将来交通量																			
上位計画における位置づけ	土地利用	第53条許可件数	未整備区間内	市全体	②全体	①幹線系	市全体	③評価対象エリア	交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境								
10-1	緑山手線 (大通北線～小樽中央線)	3 4 1 2	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道沿道にはホテルや店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場1か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業	45	5	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「奥澤緑町線、緑町浅草線(新名最上線)ハ線町及最上町、松ヶ枝町一帯/住宅地域ト中心地帯及奥澤方面ト連絡道路ニシテ山手幹線道路ノ使命ヲ有ス」との記載 ・市内中心部から山側の線、最上、松ヶ枝を経由し、奥沢までを連絡する幹線街路	・一部未取得用地(隅切り等)あり、用地取得等が必要 ・対象区間全線計画断面での整備が完了していないため、一定の事業費を要する。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	5,407	0.56	2,851	0.30	・市街地を南北に連絡する路線 ・主要観光ルート ・商業施設等への沿道サービス機能	—	—	—	—	・小樽中央線に交差・接続し、都市内幹線道路ネットワークを形成 ・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.7≦③3.4)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・なし
10-2	緑山手線 (入船線～終点)	1 2	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)山手地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・地形的な制約もあり、現道の沿道に住宅等が点在、未利用地が多い 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高、1低	45	12	・未整備区間は一部で縦断勾配がきつ、ロードヒーティング設置が必要 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、移転補償費や工事費など、多額の事業費を要する	11.1	9.9	3.5	3.4	3.7	3,743	0.52	1,961	0.20	・市内地域間を結ぶ都市内幹線道路 ・市街地を南北に連絡する路線 ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅等へのアクセス機能	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はないが、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。	・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。	・特になし	・擁壁工事 ・縦断勾配が急な箇所 ・ロードヒーティング	・特になし	・特になし	・支障物件が多い ・擁壁工事 ・縦断勾配が急な箇所 ・ロードヒーティング	・なし	
11	入舟線	3 4 1 3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)その必要性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場1か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商	26	16	・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等多額の事業費を要する。 ・公園南通との交差点形状や4車線道路(幅員22m)の必要性の再検討が必要	11.1	15.6	7.7	3.4	4.2	6,398	0.89	6,715	0.70	・市街地を東西に連絡する路線 ・店舗・事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線	—	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第3次防災拠点施設(北ガス)」への「第3次緊急輸送道路」	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①7.7≦③4.2)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・支障物件が多い	・なし			
12-1	本通線 (起点～緑山手線)	3 4 1 4	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略) 【小樽市景観計画】 ○第4章 2小樽歴史景観区域における良好な景観の形成に関する方針、(2)景観形成の考え方、⑦色内1・2丁目地区 →本通線沿いでは、商屋や銀行などの歴史的建造物が創り出す景観の保全に努めます。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場6か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、商業	7	7	・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。	11.1	19.2	4.7	3.4	3.4	2,234	0.31	2,685	0.28	・主要観光ルート ・店舗・事務所、飲食店等への沿道サービス機能 ・市内バス路線(一部区間)	・小樽歴史景観区域内(日本銀行地区等)の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線(指定歴史的建造物11棟、指定有形文化財1棟)	・津波災害警戒区域内	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.7≦③3.4)	・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。	・特になし	・特になし	・市指定歴史的建造物(11棟)、市指定有形文化財(旧三井銀行)があり、街並みへの影響が大きい(小樽歴史景観区域内)。	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・あり(約250m西側に大通北線(10M)、約110m東側に臨港線(35m))			
12-2	本通線 (緑山手線～入船線)	1 5	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略) 【小樽市景観計画】 ○第4章 2小樽歴史景観区域における良好な景観の形成に関する方針、(2)景観形成の考え方、⑨堺町本通地区 →本通線2線(堺町本通り)沿いに残されている歴史的建造物などに配慮した街並みの形成に努めます。	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場4か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工	82	23	色内本通: 現在の本通線 色内川通: 長橋～福北交差点～運河の間(国道5号-臨港線) 西通: 現在の小樽駅前の国道5号 若松線: 現在の若松線と同位置	・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。 ・報道整備及び高質化(H12～H17年)を行い、一方通行で供用中	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	599	0.08	1,667	0.17	・主要観光ルート ・店舗・事務所、飲食店等への沿道サービス機能	・小樽歴史景観区域内(堺町本通地区等)の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線(指定歴史的建造物6棟)	・津波災害警戒区域内(一部区間) ・津波発生時の避難路、避難経路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・特になし	・市指定歴史的建造物(6棟)があり、街並みへの影響が大きい(小樽歴史景観区域内)。	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・あり(約110m東側に臨港線(30m))		
12-3	本通線 (入船線～住吉線)		【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 →地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅、店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み ・時間貸し駐車場2か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工	15	15	・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	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,521	0.21	2,153	0.22	・JR南小樽駅等へのアクセス機能 ・主要観光ルート ・店舗・事務所、飲食店等への沿道サービス機能	・小樽歴史景観区域内(堺町本通地区等)の小樽らしい都市景観の形成に寄与する路線(指定歴史的建造物8棟)	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・縦断勾配が急な箇所 ・ロードヒーティング	・市指定歴史的建造物(1棟)があり、街並みへの影響が大きい(一部小樽歴史景観区域内)。	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所 ・ロードヒーティング	・あり(約110m東側に臨港線(30m))	

[凡例]

青文字: 必要性が低い
赤文字: 必要性が高い

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価											■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)					
			a	b	c (件)			道路密度				重要度が高い道路機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	必要性の検証結果	自然環境	道路構造		社会環境	市街地環境	財政環境		
								現状密度		望ましい密度		交通機能		交通機能															
								市全体	②全体	①幹線系	市全体	③評価対象	現況交通量	混雑度	将来交通量													混雑度	交通量(台/日)
12-4	本通線 (住吉線～若松線)	3 4 5	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(7)南小樽地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・沿道には住宅、事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(一部現道なしの区間あり) 【用途地域】 ・準工	21	82	○昭和47年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・昭和10年当初決定時は東通南線として計画決定、昭和38年の全面見直し時に廃止 ・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された。	・住吉線との交差点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は、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、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。	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	2,594	0.36	2,837	0.30	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①8.1≦③4.2)	・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。	・特になし	・縦断勾配が急な箇所にてロードヒーティング	・特になし	・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	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所にてロードヒーティング	・あり(約110m東側に臨港線(30m))
12-5	本通線 (若松線～終点)		【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(7)南小樽地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・沿道には住宅、事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(一部現道なしの区間あり) 【用途地域】 ・準工	13		・住吉線との交差点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は、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、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。	11.1	16.5	8.1	3.4	4.2	5,076	0.71	3,745	0.39	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①8.1≦③4.2)	・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。	・特になし	・勝納川を横断する橋梁	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・勝納川を横断する橋梁	・あり(約110m東側に臨港線(30m))	
13-1	大通北線 (起点～臨港線)		【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(4)手宮地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・荒巻山(通称)付近は現道、住宅等なし 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(一部現道の無い区間あり) 【用途地域】 ・商業、近商、1住	1	26	・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。	11.1	12.0	3.4	3.4	3.5	4,365	0.61	3,286	0.34	—	—	—	—	・終点側は現道が無く、廃止した場合、道路の連続性はなくなるが、現状において交通障害などは発生していないことから、連続性に問題はない。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①3.4≦③3.5)	・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。	・特になし	・荒巻山(通称)区間のトンネル	・特になし	・支障物件が多い ・荒巻山(通称)区間のトンネル	・あり(約220m東側に祝津山手線(22m))		
13-2	大通北線 (線山手線～公園通)	3 4 6	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(5)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、「サンモール一番街」、花園銀座商店街の2つの商店街を通過 ・時間貸し駐車場4か所 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】商業	161	46	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「大通線は現在市内第一縦貫線ニシテ交通量最も多し平日於テ一時間ノ歩行者約二千五百人以上ヲ算ス而(シ)シテ本道路ハ・・・」との記載 ・市内中心部を縦貫する主要幹線街路(平日の歩行者交通量が、最大で1時間に約2,500人以上)	・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、サンモールの番街(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。	11.1	18.1	7.5	3.4	4.0	851	0.11	1,708	0.18	—	—	—	・コミュニティ空間機能を有し、まちの賑わいの創出に寄与する路線	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①7.5≦③4.0)	・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。	・特になし	・アーケード部(サンモール一番街)	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・アーケード部(サンモール一番街)	・あり(約180m西側に小樽中央線(22m))
13-3	大通北線 (公園通～道道南線)		【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(5)中央地域及び(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗、住宅等が建ち並び、おおむね土地利用済み ・住吉線から若松線までの区間の一部区間、現道無く、住宅地を縦断 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住、準工	161	43	・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。	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,917	0.27	2,779	0.29	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・縦断勾配が急な箇所にてロードヒーティング	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・終点部(サンモール一番街)	・あり(約210m西側に小樽中央線(22m))	
13-4	大通北線 (道道南線～終点)		【第2次都市マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗(終点部)は構造物が必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する ・小樽中央線との交差点(終点部)の構造等について再検討が必要	161	22	・現道の沿道には店舗等が建ち並び、小樽中央線との交差点(終点部)は構造物が必要、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する ・小樽中央線との交差点(終点部)の構造等について再検討が必要	11.1	13.0	4.9	3.4	3.7	1,460	0.20	2,125	0.22	—	—	—	—	・終点部は現道が無く、廃止した場合、道路の連続性はなくなるが、現状において交通障害などは発生していないことから、連続性に問題はない。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①4.9≦③3.7)	・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。	・特になし	・終点部(小樽中央線との接続部)の橋梁又は擁壁による高上げ ・勝納川の橋梁	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生 ・終点部を擁壁による高上げ ・勝納川の橋梁	・支障物件が多い ・終点部(小樽中央線との接続部)の橋梁又は擁壁による高上げ ・勝納川の橋梁	・あり(約180m西側に小樽中央線(22m))	

[凡例]

青文字:必要性が低い
赤文字:必要性が高い

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価											必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)						
			a	b	c (件)			道路密度			重要度が高い道路機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能		道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境		財政環境					
								現状密度	望ましい密度	交通機能	交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度																	
			上位計画における位置づけ	土地利用	第53条許可件数			未整備区間内	市全体	②全体	①幹線系	市全体	③評価対象	交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度														
14	銭函海岸線	3 4 1 8	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(9)銭函地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商、1住	65	65	○昭和40年決定時の関係図書 ・「銭函地区は、札幌寄りの手稲町に隣接し、昭和39年3月新たに用途地域制の決定を、近時大手企業の進出計画と住宅の建設が顕著であるので将来の円滑な都市交通と産業の発展に寄与するため区画整理の根幹をなす都市計画道路を指定するものである。」との記載 ・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追加決定 【参考】 ・国道337号札幌側は、市施行の区画整理事業(昭和57年～平成元年)、国道337号小樽側は、民間開発行為(平成5年～平成6年)	・現道の沿道には住宅や店舗等が建ち並び、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。 ・新宮橋通と銭函運河線との交差点形状等について再検討が必要	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	3.577	0.45	1.786	0.19	・地域間を結ぶ都市内幹線道路 ・JR銭函駅へのアクセス機能 ・店舗、事務所等への沿道サービス機能	・津波災害警戒区域内の津波避難ビル(道庁能大)への避難路等 ・第3次防災拠点(銭函駅前広場)への第3次緊急輸送道路	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.8≦③2.9)(道路密度②10.8≧③2.9)	・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。	・特になし	・置置川を横断する橋梁	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・置置川を横断する橋梁	・なし
15	高島中央線	3 4 1 9	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(3)高島地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、1住、1中高	88	88	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を経て現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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されたものと想定される。	・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、多額の事業費を要し、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。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	146	0.02	112	0.01	・高島漁港、高島小学校、市営住宅等へのアクセス機能 ・バス路線(終点側一部区間)	・津波災害警戒区域(起点側一部区間) ・津波発生時の避難路・避難経路 ・指定避難所(高島小学校)へのアクセス路	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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。	・特になし	・特になし(市指定歴史的建造物は区域外)	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・なし
16-1	祝津山手線(バスターミナルから250m区間)	3 4 2 0	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(4)手宮地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・近商、1住	95	6	○昭和10年決定当時の関係図書 ・街路網参考資料に、「隣接町村高島町及祝津ノ連絡道路タルト共二同方向ノ幹線シテ…」との記載 ・市内中心部から本市に編入前(昭和15年編入合併)の高島町、祝津までを連絡する幹線街路	・現道の沿道には住宅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。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	7.640	1.06	4.476	0.56	・店舗、事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線	・津波災害警戒区域(一部区間) ・津波発生時の避難路・避難経路	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・あり(約210m南側に手宮伸通(18m))
16-2	祝津山手線(高島中央線から終点付近)	3 4 2 1	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(3)高島地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には事務所や住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・準工、1中高、1低、1住	95	36	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を経て現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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、海岸高島線と高島中央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(延伸)決定	・現道の沿道には住宅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。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	100	0.01	291	0.04	・主要観光地(祝津水族館)、祝津漁港、高島小学校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	・津波災害警戒区域(起点側一部区間) ・指定避難所(高島小学校)へのアクセス路	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・なし
17	長橋線	3 4 2 1	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(4)手宮地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高	43	24	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、「長橋線ハ長橋及手宮ノ連絡道路タルト共二同方向ノ幹線タルベキモノナルガ故ニ第四號(コウ)型(幅員十五米)トナセリ」の記載 ・長橋と手宮とを連絡する幅員15mの幹線街路の一部が支障となる。	・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。 ・中野植物園(明治41年開園)の一部が支障となる。	11.1	9.1	2.9	3.4	3.6	964	0.13	849	0.11	・北陵中学校等へのアクセス機能 ・市内バス路線	・指定避難所(北陵中学校)へのアクセス路	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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①2.9≦③3.6)(道路密度②9.1≧③3.6)	・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。	・中野植物園への影響がある。	・擁壁工事が急な箇所へのロードヒーティング	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・擁壁工事が急な箇所となるロードヒーティング	・なし
18-1	花穂中央線(本通線～小樽中央線)	3 4 2 2	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(5)中央地域及び(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には店舗や病院等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全区間用地取得済み 【用途地域】 ・商業	14	2	○昭和36年当初決定時の関係図書 ・「車輛交通流を高度化し、もって本市産業の充実に計りたく変更せんとするもの」との記載 ・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	・全線用地は取得済みであるが、河川整備(於古免川の暗渠化等)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	11.1	18.0	7.9	3.4	4.1	1,583	0.22	1,893	0.08	・小樽街を東西に連絡する路線 ・主要観光ルート(店舗、飲食店等)への沿道サービス機能	・津波災害警戒区域(起点付近)	—	—	—	—	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①7.9≧③4.1)	・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。	・特になし	・於古免川が区域を縦断しており、一部路床となる部分あり	・特になし	・於古免川が区域を縦断しており、一部路床となる部分あり	・あり(約180m北側に緑山手線(18～22m))	
18-2	花穂中央線(旧樽商高校～終点)	3 4 2 2	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)山手地域4)地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 一部沿道に住宅等がある以外は、商大、旧樽商高校の敷地 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1中高	14	1	○昭和36年当初決定時の関係図書 ・「車輛交通流を高度化し、もって本市産業の充実に計りたく変更せんとするもの」との記載 ・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	・現道の沿道に住宅等が数棟立地する事業費を要する。	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	1,094	0.15	684	0.09	・小樽商大へのアクセス機能を有し、市内バス路線であるが、行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化に寄与せず、必要性は低い。	・指定避難所(小樽商大)へのアクセス路であるが、行き止まり区間であり、防災ネットワークとしての必要性は低い。	—	—	—	—	・廃止した場合においても、行き止まり区間であるため道路の連続性に影響はない。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①12.7≧③4.1)	・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。	・特になし	・擁壁工事が急な箇所へのロードヒーティング	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・擁壁工事が急な箇所となるロードヒーティング	・なし

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価												■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)									
			a	b	c (件)			道路密度				交通機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	必要性の検証結果	自然環境	道路構造	社会環境		市街地環境	財政環境							
								現状密度	望ましい密度	現況交通量		将来交通量		市全体	②全体													①幹線系	市全体	③評価対象	交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度
										交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度																					
19	公園南通	3 4 2 3	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)中央地域及び(6)山手地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・山の手小学校(避難所)、北ガス小樽支社(第3次防災拠点)に接道 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1中高、近商、1住	17 17	○昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・入舟線との交差点を起点として、教育委員会庁舎(旧東山中学校)や小樽公園を經由し、緑山手線との交差点を終点とする幹線街路として決定 ・決定当時、現道の沿道には旧東山中学校、旧水道局庁舎などの公共施設が立地 ・山の手小学校の建設に併せ、一部歩道整備済み(H29年度)	11.1	10.2	3.5	3.4	3.8	4.089	0.57	5.284	0.66	・山の手小学校、小樽公園等へのアクセス機能 ・市内バス路線	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第3次防災拠点施設(北ガス)」への第3次緊急輸送道路 ・指定避難所(山の手小学校、教育委員会庁舎)へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.2≧③3.3)	・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。	・特になし(小樽公園が近接しているが影響なし)	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング ・於古釜川を横断する橋梁	・特になし	・建設困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング ・於古釜川を横断する橋梁	・なし									
20	最上町線	3 4 2 4	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)山手地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1低、1中高	24 8	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・市街地の着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	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	78	0.01	47	0.01	・行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や交通の内消化に寄与せず、必要性は低い。	・	・廃止した場合においても、行き止まり区間であるため道路の連続性に影響はない。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①3.3≧③4.1)	・道路機能面での役割が低下、配置バランス等は問題がなく、 都市計画道路としての必要性は低い。	・特になし	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・特になし	・建設困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・あり(約300m南側に市道千秋通線(14.54m))									
21	奥船線	3 4 2 5	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1中高、近商、1住	19 19	○昭和10年決定時の関係図書 ・関係図書には特に記載なし。 ・入舟線と若松線を連絡する幹線街路として両路線と同時に決定されたものと想定される。 ・入舟線との交差点(隅切など)は、交差点角や線形等の再検討が必要	11.1	10.5	3.9	3.4	3.8	1.007	0.14	3.525	0.44	・奥沢小学校等へのアクセス機能 ・若松線の小樽中央線との交差点から緑山手線との交差点までの区間において、入船線に接続する唯一の路線であり、市内中心部に流入する交通を分散する機能を有する路線	・指定避難所(奥沢小学校)へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①3.9≧③3.8)	・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。	・特になし(栗山公園が近接しているが影響なし)	・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・特になし	・建設困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所のロードヒーティング	・なし									
22	新富線	3 4 2 6	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(7)南小樽地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み ・JR線高架橋との交差あり(高さ制限1.8m) 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(現道あり) 【用途地域】 ・準工	26 26	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、二等大路第二類第五号線として「勝納町三番地ニ於テ一等大路第三類第七号線(本通南線)終点ヨリ起リ新富町五十一番地ノ一地先ニテ一等大路第三類第九号線(花園線)ヲ横切リ真栄町百番地先ニテ勝納川ヲ渡リ奥澤町五丁目八十番地ニ於テ一等大路第三類第十号線(若松線)ニ接続スル路線」との記載 ・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 ・昭和38年の道路網の全面見直しにより、現在の臨港線(起点)から大通北線(終点)までの区間となった。	11.1	10.2	2.2	3.4	3.3	2.936	0.82	2.153	0.27	・沿道周辺の用途地域は準工業地域であるが、決定当初は想定してなかった住居系の土地利用に変化しつつあり、沿道サービス機能の必要性が低下、並行して若松線があり、必要性は高くない。	・	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.2≧③3.3)	・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。	・特になし	・JR高架橋交差点でアンダーパスの建築限界が確保できていないため、改良が必要	・特になし	・建設困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・JR高架橋交差点のアンダーパス改良	・あり(約300m北側に若松線(18m))									
23	桜町本通	3 4 2 7	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(8)朝里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全線用地取得済み 【用途地域】 ・近商、1住、準工業	0 0	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書には特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の着しい発展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・市街地の着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	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	5.510	0.77	3.594	0.45	・桜小学校等へのアクセス機能 ・店舗・事務所等への沿道サービス機能 ・市内バス路線 ・交通機能は概成済み。	・指定避難所(桜小学校)へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.9≧③2.9)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・なし									

No.	路線名称	路線番号	現状整理			必要性に関する各項目の評価														■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在 (幅員も記入のこと)								
			a	b	c (件)	道路密度				重要度が高い道路機能				必要性の検証結果						自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境									
			上位計画における位置づけ	土地利用	第53条許可件数	未整備区間内	計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	現状密度		望ましい密度	交通機能		都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)															
									市全体	②全体	①幹線系	市全体	③評価対象						現況交通量							将来交通量	交通量(台/日)	混雑度	交通量(台/日)	混雑度			
28	御膳水通	3 4 3 3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(9) 銭函地域4) 地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、2住	9	9	○昭和47年当初決定当時の関係図書 ・特に記載なし、道路網の全面見直しにより追加決定 ・昭和40年に区画整理の根幹をなす幹線街路として計画決定された銭函海岸線(道道小樽石狩線)と銭函道河線とを連絡し、街区形成する幹線街路として追加決定	・現道の沿道には住宅等が立地、移転補償費や工事費等、多額の事業費を要する。	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	2,859	0.40	1,037	0.13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	・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持っており、 今後も都市計画道路としての必要性は高い。	・特になし	・特になし	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い	・なし
29-1	東小樽線 (起点～桜町本通)	3 5 3 4	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(7) 南小樽地域及び(8) 朝里地域、4) 地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高、近商	23	40	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・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。 ・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。	11.1	10.5	2.5	3.4	3.2	1,339	0.19	1,612	0.20	—	—	—	—	—	・桜地区から住宅地を通過し、JR小樽港駅や市内中心部へのアクセス機能を有する路線であるが、隣接して桜町本通線(既成済み・市内バス路線)があり、現状、交通障害も発生していることから、必要性は低い。	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.5≦③3.2) 道路密度②10.5≦③3.2)	・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。	・平磯公園の区域を通過するが、影響の程度は少ない	・縦断勾配が急な箇所のローディング工事	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所のローディング工事	・なし		
29-2	東小樽線 (桜台線～朝里温泉通)	3 3 3	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(8) 朝里地域、4) 地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の無い区間を除き、沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・1住、1中高、準工	10	—	○昭和38年決定当時の関係図書 ・関係図書に特に明記はないが、理由書に「本市既定街路は昭和10年に決定されその後変更等を行って現在に至ったが近時市街地の著しい進展に伴う交通量の激増に対処して土地利用の観点から再検討した結果本案のように街路を決定し本市の将来の発展に寄与しようとするものである。」との記載 ・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	・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)の区間については、現道に合わせた線形変更が必要(開発許可番号第10号 S55.5.12、第8号 S55.8.21)	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	381	0.05	—	—	—	—	・桜・望洋台地区から札幌自動車道朝里ICへのアクセス機能を有するが、桜台線、東小樽環状線、朝里温泉通を経由するルートが整備済みであり、現状、交通障害も発生していないことから、必要性は低い。	・現道が無い区間があり、廃止した場合、道路の連続性はなくなるが、現状において交通障害などは発生していないことから、連続性に問題はない。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.9≦③2.9) 道路密度②10.8≦③2.9)	・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。	・朝里川公園の区域を通過するが、影響の程度は少ない	・朝里川を横断する橋梁工事	・特になし	・特になし	・朝里川を横断する橋梁工事	・あり(約170m南側に桜台線(18m))			
30	東通線	3 5 3 5	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章地域別方針、(5) 中央地域4) 地域づくりの方針、②都市環境等一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には住宅等が建ち並び、未利用地が点在 【用地取得状況】 ・未取得用地あり 【用途地域】 ・商業、近商	42	42	○昭和10年決定時の関係図書 ・街路網参考資料に、二等大路第二類第四路線として「(入船町二丁目五十三番地先一於ター等大路第三類第八路線(入船線)ヨリ分岐シ永井町二丁目十八番地ニ至ル路線及永井町三丁目十八番地ヨリ南小樽駅前ニ至ル路線」との記載 ・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	・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。 ・区域内の一部に市の貸付地があり、契約者との調整が必要(契約管財課)	11.1	17.5	9.1	3.4	4.3	1,713	0.48	1,977	0.25	—	—	—	—	・沿道周辺の用途地域は近隣商業地域であるが、決定当初は想定していなかった住居系の土地利用に変化したこともあり、沿道サービス機能の必要性が低下、並行して大通北線があり、必要性は低い。	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・廃止した場合においても、道路密度に問題はなく、配置バランスに影響はない。(幹線系道路密度①9.1≦③4.3)	・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。	・特になし	・縦断勾配が急な箇所のローディング工事	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・支障物件が多い ・縦断勾配が急な箇所のローディング工事	・あり(約300m西側に小樽中央線(22m))			

No.	路線名称	路線番号	現状整理			計画決定時の位置付け	現在の計画どおり整備する場合の課題等	必要性に関する各項目の評価											必要性の検証結果	■実現性に関する各項目の評価					■代替機能となる路線等の存在(幅員も記入のこと)
			a	b	c (件)			道路密度		交通機能				都市環境機能	都市防災機能	収容空間機能	市街地形成機能	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)		自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	
								現状密度	望ましい密度	現況交通量		将来交通量													
										市全体	②全体	①幹線系	市全体												
31-1	公園東通 (起点～公園通)		【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)中央地域及び(6)山手地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の沿道には市役所等の公共施設、住宅や事務所等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・全線用地取得済み(水道局等公共施設用地含む。) 【用途地域】 ・1住、1中高	11	2	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	604	0.08	662	0.08	・市役所等の公共施設へのアクセス機能 ・市内バス路線	・緊急輸送道路ネットワーク計画における「第1次防災拠点施設(小樽市消防本部)」、「第3次防災拠点施設(小樽市保健所)」への第1次及び第3次緊急輸送道路(一部区間) ・「第2次防災拠点(小樽公園)」へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ない。(幹線系道路密度①3.3≦③4.1)(道路密度②12.7≧③4.1)	・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。	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・あり(約300m東側に小樽中央線(22m))
31-2	公園東通 (公園通～花園学校通)	3 5 6	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の山側沿道には花園小学校が立地、海側沿道は住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(現道あり) 【用途地域】 ・1住、1中高	11	0	11.1	12.7	3.3	3.4	4.1	1,318	0.18	1,316	0.16	・花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能	・指定避難所(花園小学校、青園中学校)へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ない。(幹線系道路密度①3.3≦③4.1)(道路密度②12.7≧③4.1)	・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。	・特になし	・擁壁工事	・特になし	・特になし	・擁壁工事	・あり(約300m東側に小樽中央線(22m))
31-3	公園東通 (花園学校通～終点)		【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(6)中央地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道の山側沿道の一部には青園中学校が立地、その他沿道には住宅等が建ち並び、概ね土地利用済み 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(現道あり) 【用途地域】 ・1住、1中高	11	9	11.1	9.9	3.5	3.4	3.7	525	0.07	312	0.04	・花園小学校、青園中学校等へのアクセス機能	・指定避難所(花園小学校、青園中学校)へのアクセス路	・廃止した場合においても、現道があるため道路の連続性は確保される。 ・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ない。(幹線系道路密度①3.5≦③3.7)(道路密度②9.9≧③3.7)	・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。	・特になし	・擁壁工事	・特になし	・建替え困難な小規模残地の発生	・擁壁工事	・あり(約300m東側に小樽中央線(22m))
32	新宮横通	3 5 7	【第2次都市マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(9)銭函地域4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略)	【沿道土地利用】 ・現道は無く、既成市街地内を当該道路が縦断 【用地取得状況】 ・全線未取得(現道無し) 【用途地域】 ・工業、1住、2住、近商	19	18	11.1	10.8	2.8	3.4	2.9	0	0.00	3,198	0.11	・並行して道央新道、道道銭函停車場線、市道御前水通線があり、交通機能上の必要性は低い。 ・大型構造物による日照や地区景観への影響懸念 ・整備後は津波災害警戒区域内からの避難路・避難経路となるが、並行して道道銭函停車場線等の避難の路線があり、必要性は低い。	・区画整理事業の予定はなく、決定当時の位置付けに変わりが生じており、必要性は低い。 ・現道が無い場合、連続性に影響はない。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題ない。(幹線系道路密度①2.8≦③2.9)(道路密度②10.8≧③2.9)	・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。	・すべての区間で橋梁又は擁壁構造 ・未整備区域内に、埋蔵文化財包蔵地である銭函遺跡がある。	・住宅が建っている部分を横切るルートがあり、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	・支障物件が多い ・すべての区間で橋梁又は擁壁構造	・あり(約460m東側に市道御前水通線(12.5m))			
33	東小樽環状線	3 5 4 2	【第2次都市計画マスタープラン】 ○第4章 地域別方針、(7)南小樽地域、及び(6)新里地域、4)地域づくりの方針、②都市環境等 一地域内の長期未整備の都市計画道路については、(中略)計画の見直しを行い(後略) 【小樽区域マス】 ○2.都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針、(1)交通施設 ②主要な施設の配置方針 一市内地域間や主要な拠点間を結ぶ道路網の形成の促進に努める。	【沿道土地利用】 ・起点付近の現道の沿道に住宅、店舗等が立地する以外は現道が無い 【用地取得状況】 ・未取得用地あり(一部現道あり) 【用途地域】 ・工業、1低層、1住、調整区域	14	14	11.1	10.1	2.7	3.4	3.5	0	0.00	638	0.07	・市内地域間を結ぶ都市幹線道路	・第2次緊急輸送道路(国道393号)	・現道が無い場合、連続性に影響はない。 ・廃止した場合、幹線系道路密度での配置バランスに多少の影響はあるものの、全体道路密度では問題はない。(幹線系道路密度①2.7≦③3.5)(道路密度②10.1≧③3.5)	・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。	・特になし(位置付けは無いが、山林地帯の主に現道がない区間で都決)	・山林を通るトンネルが急な箇所 ・緩急勾配による地域コミュニティの分断 ・ヒーティング工事	・住宅が建っている部分を通過し、整備による地域コミュニティの分断 ・支障物件が多い ・山林を通るトンネルが急な箇所 ・緩急勾配による地域コミュニティの分断 ・ヒーティング工事	・なし		

[凡例]

青文字:必要性が低い
赤文字:必要性が高い

