

④「小樽市立地適正化計画（案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

1 意見等の提出者数	14	人
2 意見等の件数	57	件
3 上記2のうち計画等の案を修正した件数	1	件 (No.28)
4 意見等の概要及び市の考え方		

※立地適正化計画について

本計画は、人口減少が進む中、持続可能で効率的な都市を維持するための基本方針(マスタープラン)を定めるものです。

本市の計画の特徴としては、他都市に比べて人口減少が急速に進行していることから、40年後を見据えていること、市街化区域内を、将来において居住が可能なエリアを限定するのではなく、ライフスタイルに応じて住む場所を選択できるよう区域設定をしていることが挙げられます。

具体的には、市街化区域内を、将来とも一定の公共サービスの充実を図る「居住推奨エリア」と、将来的には公共サービスは限定的となる「ゆとり居住エリア」に区分し、「居住推奨エリア」を中心に住宅と都市機能を集約し基幹の公共交通等で結ぶことで、将来目指す都市の骨格構造を決定し、併せて誘導施策を設定します。

なお、誘導施策に基づく実施事業は、計画策定後、関連計画等を所管する各部署で検討したうえで実施していく予定です。

そのため、具体的な事業に関するご意見は計画の範囲外となり、今後の検討材料として参考にさせていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
1	<u>桜エリアについて、国道5号から桜ロータリーまでの桜本通りですが、空き店舗が多く、シャッター街になってしまっています。さびれた印象が強くイメージが悪いです。空き店舗だらけのここに、店を誘致して活性化してほしいです。桜エリアといっても、桜という名称が名前倒れになっています。街路樹を桜の木に植え替えることを望んでいます。名実ともに桜の街になれば、栄えてくるのではないのでしょうか。</u>	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
2	市民への説明会周知の不十分さについて、私が最上町会の回覧版で説明会を知ったのは12月10日で、まだ回していない家があるのであわてて回しました。 市民説明会は、12月9日蘭島会館、塩谷サービスセンター、12月10日銭函市民センター、12月11日小樽市民会館 でしたが当日までに対応地区に回覧版がまわったことは確認していたのですか。 また、各町内会がこの説明会のことを知ることができるように回覧版がまわることをどのように徹底していたのかギモンです。 (説明会で)質問の中では各町会毎に説明会を求める声がありましたが、市は1月に全町内会会長が集まる場で説明するからといって、3月末には(案)から方針にしてすすめたいといった。市民のほとんどがよくわからないうちに決まってしまうのは問題です。対策を求めます。	説明会とパブリックコメントに関する市民周知につきましては、小樽市ホームページへの掲載に加え、市政情報番組の「小樽フラッシュニュース(STV)」、「おたる市民ニュース(FMおたる)」、「明日に向かってスクラムトライ！(FMおたる)」、小樽市ソーシャルメディア(Facebook、X、LINE)のほか、今回御意見をいただきました各町内会への回覧(166団体・11月中旬依頼)にて周知をしたところ です。
3	説明会における質問に対する答えて「人口減少に伴い、サービスがゆきとどかなくなることへの対策」とありました。具体的には、市街化区域を「居住推奨エリア」と「ゆとり居住エリア」にわけて居住推奨エリアを中心に住居と都市機能を集約し、公共交通で結びます。とのことですが、単純にいうと人口減が続く中、効率的に住民サービスを提供するためにも中心部に必要度の高い世帯を集約したい、そうではない「ゆとりエリア」の居住者たちには公共サービスが限定的になる(道路整備や除雪など)ことを了解してほしいということですね。	本計画が目指す都市構造は、行政と市民(住民・事業者)が一体となって、その形成に取り組むことが必要です。 本計画は、40年先の将来を見据え、長期的な時間軸の中、緩やかに無理のない形で、段階的に「居住推奨エリア」に居住等を集約していくものであり、居住者が少なくなる「ゆとり居住エリア」では公共サービスが限定的とならざるを得ません。なお、直ちに限定的となるのではなく、集約の過程においては、日常生活に必要な一定の公共サービスは維持していくこととしております。 このことから、案のとおりとします。
4	現在でも都市機能の集中により地域の2極化は問題としてとりあげられるが、今回の提案はこれを推進して行政として2極化を進めることになる。	本計画は、全市的な均衡の取れた発展を目指すものであり、二極化を進めるものではありませんので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
5	私たちの知る限り、公営住宅の空室を集約したいと住民に進めてもなかなか移動に協力してもらえない実態があった。ゆるやかに本人の希望でというのが居住者が市のねらいどおりに生活の中で移動して居住地を変えるのは困難が大きい。	本計画は、今後のライフステージの変化などに合わせて、移転を考えていただくものであり、短期間で集約を図るものではありませんので、案のとおりとします。
6	中心部に低価格のAPなど公営住宅を設置して推進する計画はないようだ。どうやって推進していくのか具体的なものが不明	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
7	公共交通機関で結ぶというが、高齢者が多くなればその必要度は高まる。しかし現状は運転手不足でバスの減便が続く、全国的にも自治体単位の路線バス運行が増加している。提案は実現困難ではないか。	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
8	そもそも住民福祉が自治体の基本的役割なのに居住地域によって公共サービスの限定を前提とした都市計画などはあってよいのか、おおいに疑問である。	国の推計による20年先、さらには40年先の将来の人口規模等を鑑みると、このままの市街地の広がりでは、これまでどおりの公共サービスの維持が困難になるものと考えられ、本計画の策定が必要と考えておりますので、案のとおりとします。
9	新小樽駅周辺地域を広域連携交流都市機能誘導区域としていますが、普通列車が1日に数本しか止まらない駅に対して、この対応は過剰のように思います。過度な期待はせずに、一般都市機能誘導区域くらいに留めておく方が妥当な気がします。 むしろ、広域連携交流都市機能誘導区域は、新千歳空港から快速列車が止まる小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅周辺地区、および定期航路が設定されている小樽港の周辺地区の方が適していると思われる。	新小樽(仮称)駅周辺地区は、高速大量輸送機関である新幹線の駅が設置されることにより、地理的には、市民をはじめ、北後志圏、札幌方面の地域などにお住まいの方や来訪者にとっての新たな玄関口としての役割を担うものであり、本市の将来都市構造を構成する重要な地区であると考えておりますので、案のとおりとします。
10	あらかじめ各地域を区域に仕分けして、区域ごとに定まった街づくりをする趣旨は理解できますが、それでは、即そこに住む地域の住民たちによる自分たちの地域をもっと盛り上げようとする活動を制限しないでしょうか。もっと人を呼び込んで、地域を活性化しようと思っても、その地域はゆとり居住エリアだから、これ以上の行政サービス拡充は行いませんと言うのでは、地域の発展の可能性を奪うような気がし、地域住民のやる気を失わせるような気がします。もともと小樽市は、複数の町や村が市町村合併された街です。各町・村の人たちは、誘導によって人やサービスを奪われたくて合併したのではないと思います。更なる発展を期待して合併に踏み切ったのではないのでしょうか。 この計画は、そのような彼らの意思を裏切るようなもののように感じます。区域を定めても、発展の可能性を設けて頂きたいです。	国の推計による20年先、さらには40年先の将来の人口規模等を鑑みると、このままの市街地の広がりでは、これまでどおりの公共サービスの維持が困難になるものと考えられます。 そのため、持続可能な都市を実現し、効率的なまちづくりを進めるためには、公共サービスが限定的となるエリアが出現することは避けられないと考えます。さらに、公共サービスが限定的となるエリアについては、利便性は必ずしも高くはないものの、小樽ならではの自然環境を活かし、住民が多様なライフスタイルを実現できる住環境を維持することを目指しています。このようなエリアの設定は、地域の発展を抑制するものではなく、むしろ地域資源を活用した持続可能な発展を促すものです。 また、市町村合併などの歴史的背景を踏まえ、蘭島地区、塩谷地区、高島地区、および札幌市に隣接して独自の生活圏を形成している銭函地区にも拠点を設定するなど、各地域の特性を反映した計画としていますので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
11	小樽市は観光を基幹産業と考えていますが、この計画と観光との関連性が見えないように思います。 観光も人やモノあつてのものです。人やサービスが誘導で特定の地域へ集約されてしまったら、人やサービスが減った地域は観光地としての魅力を失うように思います。逆に集約された地域に観光客も集中したら都市機能がマヒしないでしょうか。もし観光に小樽市が執着するならば、観光政策との整合性はどのようになっているのか、明らかにした方が良いでしょう。	本市の観光入込客数は、コロナウイルス感染症拡大の影響により一時は大きく減少しましたが、令和5年度には約761万人まで回復しております。また、令和2年度の「小樽市観光基礎調査(令和3年8月27日訂正)」において、観光客が本市にもたらす観光消費額898億円が市内生産額7,178億円に占める割合は12.5%と推計されたほか、観光経済波及効果に対する雇用効果(雇用者誘発数)13,441人は、事業所従事者総数56,650人に対して23.7%に相当し、「観光」は、本市における基幹産業の一つとして重要な位置を占めております。 こうした「観光」は、国の推計において更なる人口減少が予測されている中、今後も都市機能の維持や居住者の雇用の確保などに重要な役割を果たすものと考えられ、本計画が目指す持続可能なまちづくりを進める上での重要な要素の一つであると考えております。 一方、立地適正化計画は、基本的に、居住と都市機能の集約を主な目的としており、具体的な観光施策とは異なる視点で進められることになります。 本計画では、交流人口は都市機能の維持等に重要な役割を果たしていると考え、観光客の利用も想定しておりますが、観光で賑わう自然景勝地周辺の在り方など具体的な観光施策までは対象としておらず、案のとおりとします。
12	都市機能に関するエリアごとの現状分析(P19)では、「日常生活サービス(地域別)」は、「医療施設、商業施設とともに……銭函地域などの郊外の住宅地等では施設カバー圏外エリアあり」「身近な地域における生活の利便性の確保が課題」と説明している。一方では、「13の拠点地区」(P58)の一つである「銭函地区」について「……すでに高次都市機能施設が立地し……」との記述がある。 いずれも、銭函地区の現状を示したものと思われるが整合性がない。また、「高次都市機能(施設)」の概念(P73)を念頭に現状を見ると、そこには著しい乖離がある。居住者の生活実感に依拠した検証をお願いしたい。	御意見の計画(案)p19の「銭函地域」は、地勢や生活圏のまとまりなどを考慮したまちづくりの基本的単位である第2次小樽市都市計画マスタープランにおける9つの地域区分で銭函1丁目から5丁目、張碓町、桂岡町などを含む銭函地域全体についての記述であります。 また、計画(案)p58の「銭函地区」は、13拠点の1つであるJR銭函駅周辺(銭函駅を中心とした一般的な徒歩圏の範囲)に関する記述であり、整合性が図られ、乖離はないものと考えますので、案のとおりとします。 なお、御意見の居住者の生活実感に依拠した検証につきましては、居住者の年齢や性別、これまでの経験などによっても、その実感に違いもあると考えられることから、他都市事例などを参考に設定をしております。
13	「居住」に関する施策では「●道路・公園等の維持管理等」を通して「良好な住環境の確保」をあげている。第2次小樽市環境基本計画(案)のパブリックコメントにも書いたが、道路空間における歩行の安全を最優先課題としてほしい。通過車両の増加、大型トラックの走行、速度違反等の沿道環境は住環境の妨げになると思われる。 「小樽市都市計画道路の見直し方針」では「銭函海岸線」は「JR銭函駅へのアクセス機能や沿道サービス機能を有するほか、都市防災機能としても必要性が高い。」と評価している。にもかかわらず、歩道がないため危険と隣り合わせである。冬は車道を歩くしかない。	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体的な事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
14	各地域での住民説明会を開催できないでしょうか？	説明会につきましては、東西に細長い地形や生活圏のまとまりなどを考慮し、市内4会場で実施しており、改めて開催する予定はありません。

No.	意見等の概要	市の考え方等
15	適正化計画については、具体的にまだよくわからないことが多いので <u>説明をていねいにする機会を設けてほしい。</u>	説明会につきましては、東西に細長い地形や生活圏のまとまりなどを考慮し、市内4会場で実施しており、改めて開催する予定はありませんが、計画策定後に広報などで、その概要をお知らせしていく予定です。
16	高齢者が多い小樽にとって高齢者が住みやすく、若い人達も小樽に住み続けようと思うような <u>画方の世代が両立できる施策を求めます。</u>	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
17	<u>市民サービスを減らすことばかりで人口減るのでは。</u> 街の中心部に公営住宅をつくっては？！ コンパクトシティ？？日本語で言って！！ 市民説明会してますか。	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。 なお、案に係る市民への説明会は、市内4会場で開催しております。
18	数年前から基本構想から取り組んでいるテーマと認識するが、 <u>市民への周知徹底は市民説明会の参加人数や市民の意見内容などから不十分であると認識する。</u> パブリックコメントが20名以上の市民から得られないような低調な場合、 <u>市民への周知徹底に関する活動を考えべきである。</u> (共通)	案に関する説明会とパブリックコメントの実施に係る市民周知方法につきましては、説明会の会場ではご説明はしておりませんが、小樽市ホームページへの掲載を始め、市政情報番組の「小樽フラッシュニュース(STV)」、「おたる市民ニュース(FMおたる)」、「明日に向かってスクラムトライ！(FMおたる)」、小樽市ソーシャルメディア(Facebook、X、LINE)のほか、各町内会への回覧(166団体・11月中旬依頼)にて周知をしたところです。
19	今回の計画は地域あるいは町会単位で興味を持たなければならないテーマであり、少なくとも <u>町内会からパブリックコメントを求めるような行動が必要だったと考える。</u> 尚、本計画への意見ではなく <u>パブリックコメント制度への意見として扱っても良い。</u> (共通)	御意見は、今後の参考とさせていただきます。
20	今回の計画は200頁を越える膨大な内容となっており、特になにを市民に伝えたいのか、もっと <u>主たる賛同を求めている事項は何なのか読み取れない。</u> パブリックコメント実施にあたり、 <u>市が市民に特に主張することはなにかを計画書緒言あるいは別記4意見募集について数行で示すべきである。</u> 尚、本計画への意見ではなく <u>パブリックコメント制度への意見として扱っても良い。</u> (共通)	御意見のとおり、計画(案)は200頁を超えるものであることから、市民に分かりやすく、また理解を深めるため、計画の概要や市の考え方をまとめた概要版を作成しておりますが、御意見を踏まえ、市の考え方を別紙(様式4)に記載します。 なお、パブリックコメント制度への意見については、大変貴重な御意見として、関係する部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
21	基本構想のパブリックコメント実施、策定を受けて本計画のパブリックコメント実施が行われ、年度内に計画策定の予定と認識する。来年度以降の市の具体的な行動が不明なので、数年先の考えられる市の行動を第1章に示すべきである。少なくとも <u>本計画を推進する全庁的な組織(プロジェクト)の設置は必要と考える。</u> 各部署がそれぞれに与えられた施策を予算編成を通して具体化していくような全体計画が発散するような行動はやめて欲しい。(共通第1章)	御意見は、今後の参考とさせていただきます。
22	<u>誘導施策の都市機能にインフラ(電気、ガス、携帯電話用無線、上水、下水、消防等)に関する記述がない。</u> 市民説明会で市の見解を一部得たが、 <u>計画書にその旨を反映して欲しい。</u> (共通第7章)	本計画は、将来目指す都市構造とその構造を実現するための居住機能や医療、福祉、商業施設等の都市機能の立地、公共交通に関する取組などを示すマスタープランでありますので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
23	市民説明会における質疑にて公共交通がJR、バスに焦点が当たっていて、タクシーに触れることがなかった。 <u>タクシーは本計画においても公共交通であることを再確認したい。</u> (共通第7章)	本計画と連携して取組を行う「小樽市地域公共交通網形成計画(p1)」において、本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーによる交通手段で構成されるとしており、本計画においても公共交通を担う交通手段の一つです。
24	都市機能誘導区域への市民移住を推進しやすくするため、 <u>従来とは異なる居住条件を設定した、市営アパート(マンション)を中心拠点に設置すべきであり、市の取組み姿勢などを示すべきである。</u> 市民説明会にて行政だけでは対応できないとの一部回答があった。 <u>市民は移住に関する経費負担、残してきた家屋・土地に関する処分行為を担当するのは自明であり、行政との協調は必至である。</u> (共通第7章)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
25	コンパクト・プラス・ネットワークに記載される「健康で快適な生活環境」の「健康」とはどういう状態(機能)を指すのか。(計画案P3)	御意見に係る記述につきましては、国土交通省作成の資料からの転記であり、状態についての記載はありませんが、コンパクトシティ化により、高齢者の外出機会、市民の歩行量が増加し、健康な市民の増加が期待されます。
26	総人口数と高齢化率を使って人口動態の未来について説明がある。小樽市は生産人口比率が低いこと、勤務先が小樽市外にある比率が高いこと、 <u>高齢者が一人で住んでいる比率が高いという特性を有しており、これに触れた記述がない。これらの特性からも本計画が有益なのかどうか触れるべきである。</u> (計画案P4)	生産人口の減少や高齢者の一人暮らしといった特性は、人口減少に伴う副次的な要素であること、勤務先の市内確保については、経済の活性化という点での間接的な要素であることから、計画の主な目的である「人口減少への対応」を中心に、記載しており、案のとおりとします。
27	「既に一定程度コンパクトな市街地が形成されている状況にあります」と記述されるが、これはコンパクト・プラス・ネットワークに誘導させる恣意的な表現と受け止められる。長年に渡って海岸近くに集落が形成された、山間部への居住を認めなかっただけの結果にすぎない。(計画案P5)	現状の都市構造を踏まえた記述でありますので、案のとおりとします。
28	<u>図2-2の都市計画区域を示す黄線が目立たなく見辛い。</u> (計画案P8)	御意見を踏まえ、修正いたします。
29	少子高齢化と人口密度が低下した特徴を捉えた記載になっているが、 <u>人口動態、特に生産年齢人口が低いこと、従事者の勤務地が市外に多いこと、一人暮らしの高齢者が多いことについても言及すべきである。</u> (計画案P10～11)	No.26と同様でありますので、案のとおりとします。
30	公共交通利用者の減少は、人口減から一般的に導かれるが、 <u>高齢化に伴い自家用車を手放す市民も増えてくる。このような視点も織り込んで課題を表現すべきである。</u> <u>持続可能な地域公共交通網の形成という課題に有効的な施策を講じていない行政の取組み姿勢が課題といっても良い。</u> (計画案P13)	公共交通の利用者の減少は、免許返納のほか、近年のリモートワークによる通勤形態の変化など様々な要因があります。 このことから、「急速な人口減少等」と表現し、これらを含めていきますので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
31	都市交通にタクシーに関する記述がないがそれで良いのか？(計画案P13～14)	都市交通の分野における現状等の分析につきましては、国勢調査の結果から、本市において交通分担率の高い公共交通機関であるバスと鉄道について分析を行っておりますので、案のとおりとします。(令和2年度国勢調査・交通分担率(通勤・通学) バス18.6%、鉄道9.9%、タクシー0.3%)
32	小樽市の経済活動に関する課題の記載が全く不十分である。勤務地(職場)が市外にある、所得水準が低い、観光業の所得が低い、観光業だけでは小樽市財政を支えられないなど課題は山積のはず。(計画案P15)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
33	「都市全体における地価水準の維持・向上が課題」とあるがこれは誰の立場に立った表現なのか？地価が低下し、都市部に移住しやすくなることも良いのではないかと。同様に「郊外住宅地の地価維持が課題」という表現についても違和感がある。(計画案P17)	地価の下落は、土地の資産価値の低下を招き、地域経済やまちの魅力などにも大きく影響するとともに、税収の減少による市の財政状況の悪化が懸念され、道路維持や除排雪などのこれまでどおりの行政サービスを維持できなくなるおそれがあり、都市全体における地価水準の維持・向上は、持続可能で効率的なまちづくりを進めるに当たって、本市が抱える主な課題の一つであると考えております。 また、郊外の住宅地においては、これまでの傾向や現状を鑑みると、地価の上昇は難しいと考えられることから、維持が課題であるとしておりますので、案のとおりとします。
34	住居系、商業系の地価動向について、一部の町において上昇との記載があるが、これは本当か？市や国が把握できる一部のデータに基づくものであって、そのように感じない。(計画案P17)	地価公示等に基づく平成27年から令和2年の動向分析でありますので、案のとおりとします。
35	21頁に除排雪が記載されていることから都市全体と地域別の視点での分析結果から導かれる課題に除排雪を追加すべきである。誘導施策の中に空き家対策課題と連携した雪置き場を居住地に一定程度確保する施策を盛り込んでも良いくらいと考える。さらに都市計画マスタープランの対象ではないが、「墓地」についても触れるべきである。(計画案P9～20)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
36	分野に財政があり、将来の人口規模に見合った持続可能な行政運営が主な懸念課題として示されるが、行政の効率化という分野に名称変更し、デジタル化推進による行政の生産性向上などを全面的に出すべきである。(計画案P21)	分野名称の「財政」につきましては、国土交通省の「立地適正化計画作成の手引き」において示されている各種基礎的データの収集に係る区分名称であり、これを参考としたものでありますので、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
37	空き家について既存ストックの活用が示されるが、急激な人口減少を前提に本計画があるのだから、未使用となる増大する空き家の解体に関する大きな課題のはず。これに触れていないのはおかしい。(計画案P33～34)	計画の推進に当たっては、行政と市民(住民・事業者)が一体となって進めていくことが必要不可欠であり、空き家については、所有者等において適正に管理することが必要であること、また必要に応じて市が管理等を促す方策を検討する旨を「第7章誘導施策」、「7.2「居住」に関する施策(P101)」に記載しておりますので、案のとおりとします。
38	「各拠点にその役割や地域特性に応じた都市機能を確保します」とあるがこの主語は小樽市なのか？民間、市民との共同(協働)作業であることを示すべきである。(計画案P33～34)	御意見のとおり、計画の推進に当たっては、行政と市民(住民・事業者等)が一体となって機能確保に努めていくことが必要不可欠であり、「第9章計画の推進」、「9.1計画の推進に向けて」、「(3)多様な主体の協働による計画の推進(p181)」にその旨を示しておりますので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
39	3章(あるいは2章)までの課題分析(と方針設定)後、20,40年先まで睨んだ計画策定にあたり、<u>デジタル化による20,40年後の変化を想定し、前提あるいは予見として織り込むべきである</u>。即ち、ITとネットワークはさらに進化し行政のデジタル化、キャッシュレス、医療サービスのネットワーク化、物品のネット調達、IT習熟などがほぼ完成されているとするのである。いわゆる事務的なことについて市役所に行く必要はないことは最低限の事象であるとするのである。食材についても安価にネット調達(自宅に配達)できるとするのである。 <u>この前提で居住誘導区域、居住推奨エリア、ゆとり居住エリアを再定義してみてもどうか。</u>図1ー1において地域／生活拠点に行政支所機能、診療所、食品スーパーを設置するニュアンスで記載されているが、<u>行政支所、食品スーパーなどは不要と考えるのが自然である</u>。(57頁に記載されるデジタル技術の進展により定期的に見直すという進め方を否定している)(共通第4章)	デジタル化の進展に伴う、社会・経済構造の今後の変化に柔軟に対応することも必要なため、「第9章計画の推進」、「9.1計画の推進に向けて」、「(2)本市における計画の評価等の考え方(p181)」に示すとおり、本市を取り巻く社会情勢が刻々と変化する中、本計画がその時々情勢に応じた適切な計画となっているか否か等について、概ね5年ごとに計画の進捗状況を精査・検討し、必要に応じて計画の見直しを行うこととしておりますので、案のとおりとします。
40	<u>20,40年後にITとネットワークはさらに進化し行政のデジタル化、キャッシュレス、医療サービスのネットワーク化、物品のネット調達、IT習熟などがほぼ完成されているとしたとき、この時点で存在する行政機関(公共施設)はなにかも前提に置いた方がよい</u>。市民(と行政)が直接対面で行う機能はなにかを類推するのである。学校や体育館などは継続して残ると考えるが、ネットとの共存によりすべての地区に学校は不要かもしれない。 尚、「<u>立地適正化</u>」の範疇でなければ本計画で触れなくても良い。(共通)	20年、40年後のデジタル化の進展に伴う社会・経済構造の変化の予見については、現時点では困難であり、それを前提とすることは、本計画の範疇に該当しないものと考えていますので、案のとおりとします。
41	<u>将来もあり続けて欲しい施設に関する市民アンケート結果が示されるが、デジタル技術の進展により20,40年後がどうあるか正しく誘導していないので無意味である</u>。<u>食料品・日用品販売店舗、金融機関、コンビニなどはクラウド化(倉庫化)され、地域には存在しないと考えべきである</u>。(計画案共通P71)	都市機能誘導区域内に誘導を図る「誘導施設」の検討に当たって、市民意向を調査し、結果として示したものであり、現状把握に必要と考えていることから、案のとおりとします。
42	新たな住宅の供給・住み替えの促進施策に市営住宅の建替えとあるが、<u>中心部への移住を促進する市営居住建物の新規構築などの積極姿勢を示すべきである</u>。特に現状の低所得者向けアパート提供サービスとは異なるサービスの提供が必要である。(計画案P99、P104)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
43	<u>道路については総延長を削減し、行政(財政)負担減となる立地適正化以外の施策を示すべきである</u>。(計画案P103)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
44	<u>歩きたくなる快適な空間づくりには賛同するが直接これに対応する施策が示されていない</u>。歩きたくなる交通環境の創出に対象を狭めている印象を持つ。(計画案P115)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
45	市民説明会でもマイホーム借上げ制度の活用を促す説明があったが、空き家が発生しそうな居住状態にある高齢者の本当の市民ニーズに対応していると思えない。次のようなイメージのサービスを行政で考えられないか？ (1)1人暮らしの高齢者が有する土地・家屋と中心地の市営住宅1室での期限つき居住を交換する制度 (2)何らかの資産評価を行い、差額は両者で調整する。 (3)期限つきとは該当者が死亡及び退去した場合、居住の権利を失うことを指す 等(計画案P123)	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。
46	<u>PDCAサイクルの適用は良いが、次を見直すべき。</u> (1)5年サイクルでのPDCAであるならば、<u>5年後までに実施する施策と数値目標を今回あるいは令和7年度に示すべき。</u>(182頁に示される目標値の設定に反対しています) (2)181頁にあるように本計画は市民との協働で実現するものであるから、<u>市民を入れた計画進捗管理委員会などを設置すべき。</u>(計画案P180共通)	5年後までに実施する施策等の明示につきましては、本計画は、市の関連計画や施策等を行う上での方向性を示すものであり、具体の施策等については、この方向性を踏まえて、今後、各担当部署で、現在実施中の施策や事業の改善・充実、新たな施策等の検討を行い、長期的な時間軸の中、緩やかに無理のない形で、適時・適切に様々な施策等を講じながら、都市構造の再編を図っていくものであります。 このことから、期間を区切った施策展開や短期的な目標値を設定するものではないと考えますので、案のとおりとします。 計画進捗管理委員会などの設置につきましては、概ね5年ごとに庁内で計画の進捗状況を精査・検討した上で、学識経験者や市民の代表で構成される「小樽市都市計画審議会」に報告し、御意見を伺いながら計画の推進に努めていく予定でありますので、現在のところ設置する考えはありません。
47	目標は令和21年だけではなく、5年後の令和12年の数値も入れるべき。対比すべき数値は令和2年ではなく令和6年とすべき。(計画案P184～191)	No.46と同様に、短期的な目標値を設定するものではないと考えますので、案のとおりとします。
48	期待される効果に公共サービス、特に市の歳出(発生経費)に関する記述が全くないのはおかしい。これなくして小樽市の計画とは言えない。(計画案P192共通)	本計画は、長期的な時間軸の中、緩やかに無理のない形で、都市構造の再編を図っていくものであり、その効果が市の歳出に現れるまでには時間を要すると考えられること、また社会情勢の変化によっても歳出に増減が見込まれることなどから、期待される効果を測定する指標にはなじまないものと考えておりますので、案のとおりとします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
49	小樽市人口減少対策としての小樽市立地適正化計画で、<u>銭函は「準中核都市機能誘導地域」に指定されていますが、40年も先の長期計画としてではなく、今現在、スーパーもバスもその他あらゆるものがほとんどなくなってしまい、酷く不便な生活を強いられている銭函3丁目を早急に何とかしていただきたい</u>と思います。 そして、その方法として、<u>銭函駅から星置経由循環バスの運行についてを提案したい</u>と思います。 銭函星置間の循環バスにより、銭函は星置と同様に便利な街に変わり、老後、免許証返納後も銭函3丁目から星置へ引っ越す必要がなくなり、住み続けることができる街へと変わり、更に便利さゆえに若い世代の人たちも住むようになり、人口減少どころか、人口増加へとつながると思います。 そしてそれが「将来性のある街、銭函」として、次第に店舗やクリニックなども建設されていくと思います。「準中核都市機能誘導地域」に繋がると思います。 バス停は、一例ですが、 銭函駅前→（セブンイレブン横右折してから左折して職業能力開発大学へ向かう）（新設）銭函郵便局前→（新設）東北木材銭函工場前（職業能力開発大学が近い）→（国道5号線へ向かって）（新設）極東高分子前（ゼニバコテラス・札幌病院・銭函市民センターが近い）→（国道5号線を通って）（新設）ほしみ駅北口前（銭函駅よりJRの本数が多い）→（ほしみ駅前通りを通って）（新設）星置駅前通り（クリニックが色々並んでいる）→（新設）星置駅北口前（スーパー・大手銀行・スポーツクラブ等々近い）→（下手稲通り）（新設）トライアル手稲星置店前（業務スーパーも近い）→（新設）星置ショッピングセンター前（スーパーアークス・薬局・衣料品販売店・100円ショップ・スポーツクラブ等々・図書館も近い）→（新設）星観緑地前→（下手稲通りから337号線へ右折）（新設）職業能力開発大学前→ 銭函3丁目バス停（折り返し地点）→（「職業能力開発大学前バス停」からの名称変更）やちだも公園前→ 銭函海水浴場前→ 銭函海岸通→ 銭函2丁目→ 銭函駅前 では、いかがでしょうか？ 運賃は一律200円以下が希望です。 他に、1日乗車券や、小樽市民や学生用に3,000～4,000円程度で購入できる定期券もあると便利と思います。 バスの本数は、通勤通学にも使えるように、1時間に2～3本以上は欲しいと思います。 循環バス運行のための財源についてですが、星置店舗等からのバス内広告収入や、星置まで仕事で通っている人たちがバスを利用するようになると定期券収入も入ります。 是非、銭函3丁目が星置に近い！ということを活かして欲しいと思います。 < 追記 > バス運転手不足も問題になっていますが、バスの運転免許を所持している人達は多数います。運転手不足になる原因を知り、労働条件の改善も目指した方が良くと思います。	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
50	この計画によると<u>蘭島地区は「地域特性活用居住区域」として、「既存生活サービス機能の維持等を図る」とあるが、小樽市の現在の計画によると、2025年度から「消防署蘭島支所を廃止する」という方針があり、それとの関係はどう考えたらよいのか。</u> <u>これは、住民の命にかかわるもっとも大事な消防署を廃止するという、現在の小樽市役所の方針とはまったく矛盾することであり、どちらが正しいのか。「立地適正化計画」と「消防署蘭島支所の廃止」は両立しない。</u>	国土交通省の「立地適正化計画作成の手引き」や「都市計画運用指針」では、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、誘導区域内に「立地を誘導すべき施設」を、医療施設や社会福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、窓口機能を有する行政施設などとしております。 本計画では、こうした国の考え方を踏まえており、御意見の「小樽市消防署オタモイ支署蘭島支所」などの消防施設については、この計画に含まれず、別途、市の消防体制に係る個別の計画等により配置が決められるものと考えておりますので、案のとおりとします。
51	この「立地適正化計画」によれば、<u>蘭島地区が入る「地域特性活用居住区域」は”自家用車に依存”</u>とあり、免許証の持っていない人や免許証を返上した高齢者は住めなくなるのでは？という心配がついて回る。 <u>この地域に住めるのは、自家用車を持ち、運転手を雇えるなど一定以上の所得・財産がある人でなければすめなくなるのではないのか。</u> 現在住んでいる圧倒的多数の低所得者はどこかへ行かなければならなくなるが、「都市型居住推奨区域」や「戸建て居住推奨区域」に住めといっても、低所得者にとってはほとんど不可能に近い。	「蘭島地域の地域特性活用居住区域」では、自家用車に完全に依存しなければ日常生活を営めない区域ではなく、一定程度自家用車に依存しながらも、徒歩圏内で日常生活に必要な最低限の生活サービス施設等が利用できる環境を目指している区域です。 このことから、運転免許や自家用車を所有していなくとも居住は可能です。また、自家用車については、あくまで交通手段の一つとして推奨されるという意味であり、必ずしも自家用車を所有していなければならないというわけではありません。
52	これまでの「コンパクトシティ」構想がうまくいかなかったから、「ネットワーク」をつけて「コンパクト・プラス・ネットワーク」としたものだと思われるが、<u>ネットワークのカギとなる、バスの増便やJRを廃止するのではなく、公共交通網を充実させなければ、「絵に描いた餅」で終わるのではないのか。</u>	「ネットワーク」は、バスの増便やJRの廃止といった個別の対応で将来的に確保するのではなく、多様な移動手段の組み合わせを含めた包括的な視点での確保に努めることとなりますので、案のとおりとします。 なお、公共交通は、官民一体となって維持していくよう努めることが重要です。
53	天神町の「新小樽駅周辺」は「都市型居住推奨区域」とあり、<u>周辺開発には莫大な金がかかるのではないのか。そうした大型開発に金を使うのではなく、住民の暮らしと命を守る分野を第1に金を使うべきで、何よりも「若い世代の子育て」を積極的に支援する事業に金を使って、人口減に歯止めをかけ、増加を目指すべきだと思う。</u>	新小樽(仮称)駅周辺地区は、高速大量輸送機関である新幹線の駅が設置されることにより、地理的には、市民をはじめ、北後志圏、札幌方面の地域などにお住まいの方や来訪者にとっての新たな玄関口としての役割を担うものであり、本市の将来都市構造を構成する重要な地区であると考えておりますので、案のとおりとします。
54	<u>適正って市がきめるものなのか。適正からはずれた所に住んでいる人にどうしろと言うのか。適正地に移れと言うなら、市は援助してくれるのか、不安だらけ。公営住宅に入ろうとしてもなかなか入れないでいる人が周りにもいる。適正地と言われる所に公営住宅を建てる計画はあるのか、わからないことだらけ。説明会を多くやって欲しい。</u>	計画の推進に当たっては、行政と市民(住民・事業者)が一体となって進めていくことが必要不可欠であり、市の援助を前提にするのではなく、ご自身のライフステージの変化などに応じ、無理のない範囲において、居住環境の選択を検討いただくものです。また、公営住宅の建築計画等は、個別の計画に基づくこととなります。 説明会については、東西に細長い地形や生活圏のまとまりなどを考慮し、市内4会場で実施しており、改めて開催する予定はありませんが、計画策定後に広報などで、その概要をお知らせしていく予定です。

No.	意見等の概要	市の考え方等
55	人口問題研究所のデータをもとに、小樽市西部地区の立地適正化計画の説明をしていただきましたが、<u>小樽西部地区の維持・発展を願う意見を述べ</u>させていただけます。 小樽市は、1958年第1次産業主体の小樽西部地区(塩谷・桃内・忍路・蘭島)を併合し人口が20万人を超えたことで、1968年小樽～滝川間電化、1971年札幌バイパス開通、1974年総合体育館・駅前再開発(‘74～’76)、1978年文学館、1979年美術館、1980年勝納埠頭(＋かつない臨海公園)、1986年小樽運河完成・小樽自然の村オープン、1993年朝里ダム完成、1998年国体に合わせ80m級望洋台ジャンプ台新設、1999年マイカル小樽開業、2000年小樽～定山溪線開通等基盤整備を進めてきました。 こうした中、2001年マイカル小樽破綻、2006年交通記念館・青少年科学技術館を閉館・機能統合した総合博物館を2007年開館、2016年望洋台ジャンプ台廃止と施設整備とそれに伴う負の部分である破綻を繰り返してきました。 矢継ぎ早の整備は、ひとえに西部地区を併合し人口20万(1958～1969)を超えたことや農水省予算による整備(小樽自然の村農業予算14億3千万)が可能となったことが大きいと思います。 この間小樽西部地区では、廃棄物処分場いわゆるゴミ捨て場が次々と(伍助沢・寅吉沢・桃内・忍路)農業地帯に建設され、1983～1993年広域農道(フルーツ街道)の開通により西部地区は農業振興地域と厳しい規制のある埋蔵物包蔵地に指定され現在に至っております。 21世紀初頭からの4半世紀(25年)で北海道の人口が568万から509万(59万人10.4%)に減少(日本人人口は2024.11月末500万を割る)、札幌市の北・東・南に位置する自治体(札幌・石狩、江別、北広島、恵庭、千歳＝消費者協会所在地)の大半は人口増加しており江別95.8%、北広島96.1%を除き平均106.6%と道都札幌市周辺に地方の人口が集積しております。 今後ラピダス効果が期待される千歳(109.1%)は、早晚小樽市の人口を大幅に超えると思われます。さらにラピダスの経済効果が、今後千歳のみならず恵庭(107.1%)・札幌(107.6%)を始め上記の市に波及するのは明らかであり、日本ハム球場エスコンのある北広島が小樽を追い越す可能性もあります。 西に位置する小樽だけが、この25年間で人口が30.2%も減少しております。思えば過去数十年にわたり小樽市は運河周辺から中心部・東部地区にかけてまちづくりをしておりますが人口減少を抑えることができておりません。 小樽市は、過去商工観光都市として、21世紀に入っても東に位置する札幌市を手本に半世紀以上まちづくりをしてきたのではないかと思います。さらに魅力発信のため「北前船」「炭鉄港」「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」等のロゴを制定し<u>中心部主体のまちづくりをおこなっておりますが小樽市の人口減少が止まってはおりません。</u>	本計画は、将来目指す都市構造とその実現のための取組を示すマスタープランであり、案のとおりとします。 御意見は、関係する部署と共有し、具体の事業等を検討する際の参考とさせていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
55	第1次産業主体の西部地区の整備を疎かにし、1984年から始まった蘭島川河川改修や広域農道の開通による埋蔵物包蔵地の指定と出土品の活用策小樽「遺跡の里」整備構想は、2000年小樽運河館第2展示室開設で済ませ、北海道・北東北の縄文遺跡群世界文化遺産登録の際には、小樽地域の国指定「忍路環状列石」道指定「地鎮山巨石記念物」の整備を怠り、国指定「フゴッペ洞窟」を42年間で2度も整備し、国指定「大谷地貝塚」道指定「西崎山ストーリーサークル」を擁する余市町に名乗りを上げることさえできなくなったのは後志地区最大都市小樽市であり、併合後小樽西部地区にはゴミ捨て場(廃棄物処分場)を作るだけで地域振興策は全くありません。 このため、小樽青果物地方卸売市場の2度にわたる破綻、JA新おたるが小樽市内の業務を全廃するなど塩谷・桃内・忍路・蘭島地区人口はこの25年で40%減、農業主体で埋蔵物包蔵地に囲まれ遺跡の集中する水車プラザ周辺の土地地区は60%以上人口が減少し地域維持が懸念されるまで疲弊しております。 さらにJR塩谷・蘭島駅のある小樽西部地区に、函館本線の廃線提案(新幹線開業2030年→2038年)、消防署蘭島支所の統廃合、そして今回の小樽市立地適正化計画での『当面現状維持、段階的に公共投資を縮減、自らの意思で多様なライフスタイル選択、無理のない形で段階的に都市の変容(安楽死)を図っていきます。』と受け止めました。小樽市は西部地区を生かさず・殺さず(これまでは江戸時代)・・・死んでまへの政策をとり続け今日に至っております。 現在ニセコ・倶知安を中心とした南後志地区は、パウダースノーの雪質のみを御旗(夏のゴルフ、ラフティング等川遊びもあり)に世界的リゾートとして発展をしており、この25年間で倶知安(102%)、ニセコ(120.4%)周辺町村を巻き込み人口減少に歯止めがかかる可能性があります。 一方しりべし振興局管内最大都市小樽市は、中心部や東部に特化した整備やまちづくりをおこない、2001年にはマイカル小樽の破綻、2006年鉄道記念館閉館、2016年望洋台ジャンプ台廃止等により体力を消耗しておりますが、1999年観光入込客数973万、コロナ禍の大幅減少を乗り越え2023年度761万まで回復しており、第3号ふ頭(15万トン接岸可能?)の完成により乗船客の小樽中心部への大幅な回流が期待されます。 これまで長々と書きましたが、札幌市が西に旧3駅(桑園・琴似・手稲)から新駅増で人口を増したことから、北しりべし最大都市小樽市の今後の取組への期待をこれから列挙いたします。 <u>ニセコ・倶知安に劣らない「北後志の魅力」整備は小樽が鍵。</u>温暖化で北後志は世界的なワイン産地になりツーリズム可能に。ワイナリー道内64「北しりべし26(余市19、仁木6、小樽2)」、日本でビールメーカー4社、キッコーマンに次ぐ醸造量を誇る北海道ワイン本社(日本最大ブドウ畑が浦臼にあり)が小樽にあり。<u>札幌や小樽発ワインツーリズム列車が運行できるのでは？</u> それには、2016年からJR九州ほかで運行する蓄電池搭載電車「デンチャ」運行検討。札幌～小樽間40Km+余市20Km、現在「デンチャ」満充電で非電化区間90Kmまで走行可能。余市～小樽20Kmは「デンチャ」小樽～札幌距離40Kmは通勤圏。「新幹線」倶知安～札幌間時速360Kmで15分、通勤可能。	

No.	意見等の概要	市の考え方等
55	「新幹線」開業が2030年⇒2038年(13年後)に！！ 先に提示された小樽～余市間の赤字額、開業日延長による2040年・2048年までの再精査が必要では！輸送密度が2000人を超える余市一小樽間の廃止決定に沿線バス会社の同意がなく独断で決めてしまったこともある。 2023年4月「改正地域公共交通活性化再生法」国会で成立 2024年12月スーパー「TRIAL」塩谷(新光店より100坪大きく、JR線路から200mの至近距離)に出店24時間営業、西部地区人口は小樽市(11月末)人口の3.2%約3,350人なぜ出店？ ニトリが余市山本観光果樹園を買収しニトリ観光果樹園に整備 2021年ニトリが商工会議所にオタモイ開発調査費として5000万円寄付、道総合地質学研究センター理事松田義章氏がオタモイ海岸はすべりやすい地質であると表明。 教員が終の棲家として余市町を選択する例が多いとの話あり。余市・仁木両町は、平地で気候温暖で雪が少なく新鮮な野菜や全道で1・2番目となる果樹の里でもあります。更に余市は海の幸も豊富で、2028年にはニトリ観光果樹園に近く、高規格道路余市インターチェンジ出入口に「道の駅」を建設予定。積丹ブルーで有名な島武意海岸や神威岬等海が魅力の積丹町、古平琴平神社天狗の火渡り、ローソク岩・セタカムイ岩が有名、スキー場としては、全23コース、リフト・ゴンドラ10基のキロロスノーワールドを有す赤井川村、仁木・美国の町営スキー場、小樽市内に中央バス直営天狗山スキー場、朝里川温泉スキー場、さらに札幌定山溪国際スキー場も至近距離にあり。 南しりべし地区ニセコ・倶知安に勝るとも劣らないほど魅力のある北しりべし地区は、周辺町村と一体となり豪華列車でワイナリーを訪ねるワインツーリズムのため、小樽～余市間函館本線山線を残し、長橋駅、塩谷新道駅(TRIAL駅？)、余市協会病院前駅等の新設、余市駅東側改札口新設(DCM、COOP側が駅前に・・・) 2028年余市「道の駅」開業後、余市宇宙記念館駐車場をバスターミナルとして整備(バス運転手不足や2024残業時間)で解決を図り、さらに小樽市・余市町が縄文遺跡群世界文化遺産追加加入。小樽市が北しりべしのまちづくりに積極的に関わってほしい。 他町村のことなので無理を承知で要望しました。今回の小樽市立地適正化計画に、西部地区活性化のエキスとして一部でも盛り込んでほしいと思っています。	

No.	意見等の概要	市の考え方等
56	私は新光1丁目に住んでおります。先日の「小樽市立地適正化計画(案)」の説明会に参加致しましたが、その中で人口減少が焦点になっていると思いますが、私の住んでいる新光は人口増と云われています。最近では若い家族が増え、近くの公園では子供の声がワイワイと聞こえるので、良いなあと感じています。そして年寄り同志のコミュニケーションも良好と感じています。 さて、その件で何故人口増かと考えてみますと、近くにコンビニ、スーパー、ドラッグが点在し、比較的平坦な土地に郵便局、信金、病院があり、保育園、幼稚園と続いて小学校、中学校があるからだと思えます。 しかしここで考えなければならないのは、<u>成長した子供達が市外、道外、国外にでも年を取って戻ってくる子供頃の楽しい土地で暮らしたいと考えられるような環境であって欲しいと云うことです。Uターンしたい、住みたいと思える持続可能なサイクルができるかどうか</u>が大切と考えます。 <u>立地適正化計画は世代と人生、成長過程、心情等をもっと考慮すべきと考えます。小樽市全体を考えた時も人口減少だけ考えて集約させるのではなく、全体の連携も考えた方がよい</u>と思えます。	本計画は、人口減少がもたらす様々な市民生活への影響を最重要課題として、先人から引き継いだこのまちを、次世代に責任をもって引き継ぐため策定するもので、単なる居住地を集約するのではなく、近年の価値観やライフスタイルの多様化などを反映させ、世代を問わず、ご自身のライフステージに応じた居住環境の選択が可能となることを目指しています。 また、郊外の自然に恵まれた地域でも、その地域ならではのゆとりのある環境で住み続けていくことができるよう取り組み、全市的に均衡の取れた発展を目指すものでありますので、案のとおりとします。
57	小樽は坂の町。特に中心部に居住する高齢者の生活をはばむ雪の坂道。ドカ雪が降ると玄関や歩道の除排雪が困難となり、冬期は引きこもりがちに。体調悪化、介護・往診等で医療・介護に従事される方も大変です。 <u>蘭島・忍路地域は、将来的に公共サービスはなくなり、都市機能誘導区域④～⑦に集約される。</u>しかし、先祖からの家業や土地家屋を売り払い、近隣住民との付き合いを断ち、中心部へとはならない。比較的平地の湾岸地域、高層分譲マンションは約3,000万円必要。賃貸アパート、借家もハードルが高い。郊外の人口減が今後進む時、公共サービスの補充を北後志地域全体での広域連携はできないのでしょうか。 <u>市中心部④～⑦区域は市役所、商業施設、会社、工場、大型病院等が集中しており、子育て・働き世帯を中心とした集中拠点地域とし、郊外は農業、漁業を中心にした就労拠点地域、又、定年・リタイア世代の老後生活重点地域として診療所、薬局、老人ホーム、介護施設等の集中拠点地域では</u>どうか。 空き家等、既存住宅の利活用、流通促進、住み替えの促進にもつながり、公共サービスの集約にもなると思えます。	本計画では、蘭島・忍路地域は、地域特性活用居住区域と一般居住区域に設定しており、いずれも将来的に公共サービスがなくなるわけではありません。 集中拠点地域等につきましては、本計画は、近年の価値観やライフスタイルの多様化などを考慮し、世代を問わず、ご自身のライフステージの変化などに応じて、無理のない範囲において、居住環境の選択を検討していただくものであり、案のとおりとします。

* 同じ内容の意見が複数ある場合は、「意見等の概要」の最後に件数を記載してください。

* 計画等の案を修正した場合は、「市の考え方等」の欄に修正箇所を併せて記載してください。