

小樽市立地適正化計画策定委員会（第4回）会議録

[日時・会場]

日時：令和4年9月13日（火）午前10時00分～12時06分

会場：小樽市公会堂 地下2階ホール

[会議次第]

1 開会

2 議 題

議題1 立地適正化計画策定に係るスケジュールの変更について

議題2 まちづくりの方針の検討

議題3 目指すべき都市の骨格構造の検討

議題4 課題解決のための施策・誘導方針の検討

議題5 小樽市立地適正化計画 基本方針骨子（素案）

3 その他

4 閉会

[議事]

《建設部次長》

それでは、定刻となりましたので、ただ今から「第4回小樽市立地適正化計画策定委員会」を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところをご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の司会を務めさせていただきます、建設部次長の内藤と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

第4回の策定委員会につきましては、開催延期にもかかわらず、ご対応いただきありがとうございます。

この場をお借りいたしまして、お礼申し上げます。

（委員の紹介）

続きまして、本日の出席状況ですが、委員16名のうち4名の欠席で12名となっております。

要綱に規定されております会議の成立要件である「過半数」を越えておりますので、ご報告させていただきます。

また、策定委員会の公開・非公開の件ではありますが、運営規程に基づき、本日

の策定委員会は「公開」ということで進めさせていただきます。

ここで本日の資料の確認をさせていただきます。

事前配布資料として、会議次第、委員会名簿、右上に資料番号を記載しておりますが、「資料1」と「資料1・別紙」、「資料2」と「資料2-1」、「資料3」から「資料5」と「参考資料」、そして、本日机上配布させていただいております、A3版の資料になります。

資料に過不足はございませんでしょうか。

つづきまして、会議次第をご覧ください。

本日の議題でございますが、5つの議題をご用意させていただいており、1から4までご議論いただき、最終的にパブリックコメントを行う資料を議題5でご議論をお願いするものです。

それでは、こののちの議事進行を大津委員長にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

《委員長》

改めまして、おはようございます。

お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

第3回から5か月近くですか、少し間が空いてしまいましたが、本日も活発なご意見をどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず確認となりますけれども、先ほど次長からご説明がりましたが、本日の会議は公開で始めるということでございますけれども、傍聴者について事務局からご報告をお願いします。

《建設部次長》

本日の傍聴希望者はいらっしゃいません。

《委員長》

はい。傍聴希望者無しということであります。

報道関係の方に関しましては、これ以降の写真の撮影等をご遠慮いただくということで、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは早速、議題が5件ございますので早速、議事に入ってまいりたいと考えております。

まずは議題の1でございます。「立地適正化計画の策定に係るスケジュールの変更について」ということでございます。事務局の方から説明をよろしくお願いいたします。

いたします。

《都市計画課主査》

それではまず、議題1「立地適正化計画策定に係るスケジュールの変更について」ご説明させていただきます。

資料は、「資料5」になります。

資料をめくっていただきまして、向かってページ右側が、前回第3回の策定委員会時点でのスケジュール左側が、変更後になります。

変更点は、右側下の令和5年9月計画策定が、左側下の令和6年3月と、半年間延期するというものです。

主な理由といたしましては、左側「赤の太字」部分になりますが、庁内協議に時間を要し、第4回の策定委員会の開催が遅れたことによるものでございます。

これは、本日の議事内容は、市民の皆さまの生活に影響のある、基本的な部分に関する事項のため、より深い議論が必要であったためであります。

委員の皆様におかれましては、策定期間を再度延長することとなり、お忙しい中、大変申し訳ございませんが、ご了承いただきますようお願い申し上げます。議題1の説明は以上になります。

《委員長》

はい、ありがとうございます。こちらにつきましては、ご質問、ご意見特にないというふうに思いますが、当初の計画からスケジュールを見直していただいております。

今、庁内協議に時間を要したと言う説明がございましたけれども、何よりも立地適正化計画は、小樽市民にかなり、生活に大きな影響を与える計画でもございますし、当初のスケジュールを、当然尊重して行きたいところですが、丁寧な議論、それから市民の理解を得ながら進めることをぜひ優先をして進めてまいりたいと考えていますので、現時点では資料の左側のような変更をご提案ということで、令和5年度末の令和6年3月いうところが最後のゴールをめざして粛々と進めてまいりたいと考えていますが、市民のこれから各論に入っていく中で様々な疑問ですとか、ご意見というものも出てくると考えておりますので、委員の皆様には大変お忙しい中ですが、より良い計画策定のためにご理解、ご協力いただければと存じます。

まずは左側の変更を得て見直すということで、議題になってございます。お認めいただけたということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。

それでは議題2、まちづくりの方針の検討ということでございます。前回の第3回委員会では、大きく問題点の抽出と言うところ、それからまちづくりの方針を検討すると言うところまで、皆様にはご議論いただきましたが、これを踏まえまして、今日はその議題2で、まちづくりの方針を固めてまいりたいと考えてございます。こちら、まずは資料に基づいてご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

《都市計画課主査》

それではご説明させていただきます。

「資料1」をご覧ください。

資料をめくりまして、見開き上のページをご覧ください。

まず、議題2の説明に入る前に、こちらの資料で、本日の協議の全体の中の位置付けと、その内容を、概略でご説明させていただきます。

左側、全体の流れですが、上から、1つ目の四角、関連計画の整理、2つ目の都市の課題の分析等をすでに検討しまして、本日は、オレンジ色の「基本方針の検討」となります。

その後、順次、誘導区域、誘導施策、防災指針、定量的目標、施策の評価を検討し、「小樽市立地適正化計画」の策定となります。

本日の基本方針の内容として、赤字部分議題2の「まちづくりの方針の検討」、議題3の「目指すべき都市の骨格構造の検討」、議題4の「課題解決のための施策・誘導方針の検討」となります。

そして、右側一番下の議題5の「小樽市立地適正化計画基本方針骨子(素案)」として、資料はA3版の「資料4」になりますが、この資料は、これまでの検討してきた内容と、本日の議題2から議題4の内容を骨子としてまとめたもので、市民からご意見等をお聴きするためのパブリックコメントの資料となるもので、その内容についてご協議いただきたいと思いますと考えております。

それでは、議題2「まちづくりの方針の検討」についてご説明させていただきます。

ご用意いただく資料としては、今ご覧いただいている「資料1」に加え、A3

版の「資料1・別紙」、そして、A4版縦の「参考資料」の3種類になります。それではまず、「参考資料」をご覧ください。

この資料は、議題ごとに、ご議論のポイントを記載した資料であり、検討の参考としていただくものであります。

一番上の白抜き文字の「前回の協議の確認」のところをご覧ください。

前回の協議では、丸の2つ目、(1)の居住、(2)の都市機能、(3)の交通ネットワークの3つの方針を設定するに当たって、「5W1H」の視点で、「キーワード」について、協議していただきました。

そしてその下の「今回の協議」ですが、前回の協議を踏まえ、事務局の方で設定しました、3つの方針について、下に黒の星印(★)で確認の主なポイントを参考として記載しておりますが、「キーワード」や「優先順位」に問題はないか。」「設定した3つ方針は妥当か。疑問や気になる点はないか。」などの視点で、ご確認いただき、これからの資料説明をお聞きいただければと考えております。

それではまず、「資料1・別紙」をご覧ください。

前回のご意見を整理いたしましたので、主な部分をご説明いたします。

ページ左側から、「解決すべき課題」、真ん中に前回ご提示したキーワードの資料をそのまま貼り付け、その下にいただいた主なご意見を記載しております。そして、ページ右側が、ご意見を踏まえた、「計画への反映の考え方」になり、3つの方針ごとに、一つ目の黒丸が「ご意見等を踏まえた今後の認識・取扱い」、二つ目が「各方針のフレーズ」として、文章を組み立てる際の考え方を記載しております。

まず、一番上の「居住に関する方針」のキーワードについての主なご意見ですが、F委員の方から、「日常生活圏の中心とはどこなのか。市民に分かりやすい表現にした方がよい。」

G委員からは、「生活利便性が向上」と「コミュニティのつながり」を両輪で備えるのは難しいのでは、併記して大丈夫なのか。」

H委員からは、「地域コミュニティ」の単位の中には「町会」も含めた意図か。」「高齢者は優先順位が低いのかと見る人もいるのではないか。」というご意見をいただきました。

こうしたご意見を受け、右側「計画への反映」の一つ目の黒丸の今後の認識・取扱いですが、まず、一つ目のボツ、キーワードの②「日常生活圏」とは、拠点やその周辺、公共交通軸沿線を中心としたエリアを想定しており、市民に分かりやすく記述することとして、「拠点等を中心とした日常生活圏」に修正いたしま

した。

次に、2つ目のポツ、生活利便性とコミュニティについてですが、生活利便性の高い都心部とは違い、郊外の地域の持続可能性を高めるためには、一定の生活利便性に加え、地域のつながり、地域コミュニティにおける地域の方々の助け合いによる「共助」というものが重要であると認識し、両輪を目指したいと考えております。

次に、3つ目のポツ、高齢者の表現についてですが、高齢者を置き去りにするという受け止めがないよう、今後配慮したいと考えております。

なお、ご意見を踏まえ、キーワードの資料については、ホームページで公表しないこととしております。

続きまして、中段の「都市機能に関する方針」の主なご意見としましては、I委員から、左側の立地適正化計画により解決すべき課題の「(1) 身近な地域の拠点等における都市機能の維持・集約」について、「維持と集約は、相反するものと捉えてしまう」。

J委員からは、「都市機能の「どこに誘導」と交通ネットワークの「どことどこを結ぶ」の拠点の書き方が違っている。書きぶりを揃えた方がよい。

また、K委員から、「「広域利用者」はどのような方を対象としているのか。」

「新幹線利用者をここに挙げるほど、新幹線が小樽市に貢献するのか疑問である。」というご意見をいただきました。

こうしたご意見を踏まえ、右側の「計画への反映の考え方」の1つ目の黒丸の今後の認識・取扱いですが、一番上の1つ目のポツですが、「維持・集約」とは、既存の機能は維持し、足りない機能は新たに集約するということでありますが、読み手に伝わるよう表現の工夫が必要と認識し、「維持・集約」から「維持・誘導による集約」に修正いたしました。

次に2つ目のポツ、拠点の書き方の統一についてですが、②の優先順位「高」のキーワードの、「既存商業施設等の集積地等」と、「中心市街地」のところになりますが、これを「各拠点」に修正することとしました。

続きまして下段の「交通ネットワークに関する方針」の主なご意見としては、L委員から、「この文面だと拠点から離れた「ゆとりある空間、自然の豊かさ」のあるところは結ばないのかという議論にならないか。」、また、「高齢者が坂で移動できないという事態を避けるべきであり、そのあたりも含めた文言になっているとよいと思う。」というご意見をいただきました。

こうしたご意見を踏まえ、右側の一つ目の黒丸の今後の認識・取扱いとしては、

1つ目のポツとして、「拠点から離れたエリアにおけるネットワークのあり方や位置付けについての記載を検討」、また2つ目のポツとして、「坂道が多いという地形的な制約を踏まえ高齢者等の円滑な移動に配慮する。」ことといたしました。

以上のご意見について、事務局の考えを整理し、方針案を設定しております。続きまして、「資料1」をご覧ください。

資料の右下にページを記載しておりますが、1ページをご覧ください。

まず、(1)「居住に関する方針」ですが、ページ左側の点線四角枠内に凡例がございますが、青色下線は、修正の無いキーワードで、下の方針にそのまま反映し、緑色下線は、ご意見を踏まえ修正したキーワード、赤色下線は、作文するに当たって読み替えしたキーワードになり、方針としては、「居住者の安心で快適な暮らしと、地域のつながりを持続可能とする、地域特性に応じた、拠点等を中心とした日常生活圏の形成に向け、ゆるやかに居住を誘導・集約します。」といたしました。

次に、下の2ページの(2)「都市機能に関する方針」としては、「居住の誘導・集約と連携を図りながら誰もが将来にわたって利便性を享受できるよう各拠点に、その役割や地域特性に応じた都市機能を確保します。」といたしました。

次に、ページをめくりまして、3ページをご覧ください。

(3)「交通ネットワークに関する方針」としては、拠点間や拠点等を中心とした、日常生活圏の移動を支える持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。」といたしました。

下の4ページは、3つの方針のまとめになります。

説明は以上になります。

ご協議のほどよろしくお願いいたします。

《委員長》

ありがとうございます。前回この委員会でまちづくりの方針に対して特にキーワードを、あるいはそこで考えているまちづくりの、三つの、居住機能、都市機能、それから交通ネットワークというものの各領域についての考え方を整理するということで、さまざまな観点でご意見を賜ったところでございます。

それを踏まえて整理した、場合によっては修正を施したということのご説明でございました。

これはこの後の検討の方針ということになってまいります。まずはどうでしょうか。前回、また別の箇所でも良いかと思いますが、お気づきの点、あるいは

ご意見ご質問があれば、さまざまな観点で頂戴できればと考えています。

ちょっと前回から時間が空いておりますので、少し思い出しながら、ということもあるかと思いますが、特に拠点、あるいは生活圈、こういったもののイメージがこの段階では、十分に私どもの中でもイメージが必ずしも一致してなかった面もあったと思いますが、こういったものもこの表記の上では整理していただけたかなと認識をしております。

ここで一応、決定ということになりますと、この方針はどの部分まで公表されてパブリックコメントに付すと考えればよろしいでしょうか。

基本的には、この方針が全体像として表現されるということでしょうか。

《内藤建設部次長》

コメにつきましては、キーワードの細かなところは外には出ていかない形になりまして、1ページで言いますと、下の赤枠で書かれている居住に関する方針などの部分が外に出て行くことになります。

《委員長》

ありがとうございます。そうしますと最後の4ページですかね。3つの方針のまとめの部分がパブコメに出てくるという考え方になるかなと思います。

《建設部主幹》

一番分かりやすいのが、資料4の7ページの右下になりますけれども。

《委員長》

基本方針骨子素案というものがパブコメの対象になるということですが、そこで表現されているこのまちづくりの方針、立地適正化に関する方針という形、こんな形で表記表示されるということをイメージいただければよろしいかと思います。

いかがでしょうか、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

それでは、この後、資料も大量にございまして、時間も多くなりますので、まずは、この議題2つについて一旦お認めをいただきまして、また後半の中でちょっと整合性がとれないということが出てきたらその部分を議論していこうと思います。

具体的な個別の骨格構造という中で、疑問だというところが出てきた場合は、

少し遡って、ご発言、ご意見いただけると言う形でよろしいかと思いますが、いいでしょうか。

それでは、議題2、基本方針については前回の検討意見を踏まえて修正した形で、一旦、認めていただけたと言うことで取り扱いたいと考えます。ありがとうございます。

それでは次は、議題3ということになります。

今の方針を踏まえて目指すべき骨格構造の検討と、具体的な計画の構造に入って参りますけれども、この辺り時間をかけて議論したいところですが、こちらについても、資料に基づいて説明していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

《都市計画課主査》

それでは、議題3「目指すべき都市の骨格構造の検討」についてご説明させていただきます。

「都市の骨格構造」につきましては、本計画において、重要なところになりますので、説明は、少し長くなりますが、よろしくお願いいたします。

資料としては、メイン資料の「資料2」、そして拠点抽出の根拠資料である「資料2の1」、A3版の「資料4」、「参考資料」、そして本日机上配布しておりますA3版の資料をご用意ください。

なお、机上配布した資料は、資料作成の都合上、事前配布できませんでしたが、「資料4」の最後のページに、今後の進め方についてなど、参考として添付したいと考えている資料となります。

それではまず、「参考資料」の2ページをご覧ください。先ほどと同様、議題3の概略理解の参考として、1番上の丸の「都市の骨格構造」とは、ですが、「都市の骨格構造」は、都市機能の集積等を図る「拠点」と、拠点間を結び将来にわたり一定のサービス水準を確保する「基幹的公共交通軸」で構成されます。

次に、2つ目の丸の「本市における骨格構造の考え方」ですが、本市の都市の骨格構造の考え方は、都市計画マスタープランに位置付けがあり、1つ目のポツ、「中心拠点と複数の地域拠点に公共施設などの都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを目指す」としてあります。ここが議論の出発点になります。

具体的な拠点等については、「エリア」と「ゾーン」という考え方で都市マスに位置付けられております。

次に、黒丸の「都市の骨格構造」の具体的設定ですが、本計画では、都市マスの考え方を基本として、右側に米印で記載しておりますが、都市マスでは、地勢や生活圏を考慮し、市域を塩谷地域や手宮地域などの「9地域」に区分し「まちづくりの基本的単位」としてあり、この「9地域」の生活圏のまとまりも考慮し、具体的な「拠点」と「基幹的公共交通軸」で構成する「都市の骨格構造」を設定しております。こののち、具体的にご説明いたしますが、その際には、3つの星印の視点を頭の片隅においていただければ、よりイメージがしやすいと思います。

まず四角枠で囲っております「拠点の設定」ですが、まず「拠点候補地区の抽出」として「抽出の考え方に疑問や気になる点はないか」。

その下2つ目のポツの「拠点の抽出〔検証等〕」として、「拠点は妥当か、イメージとあっているか」。

そして、3つ目のポツの「拠点の分類」として、「役割や分類は妥当か」の視点となります。

次に、一番下の四角枠の「基幹的公共交通軸の抽出」ですが、これについては、「設定の考え方に疑問や気になる点はないか、基幹的交通軸は妥当か」。

そして、一番下の黒丸の全体を通してということで、全体をとおして「疑問や気になる点がないか」などの視点を含め、説明を聞いていただければ、より事務局の説明の意図をくみ取っていただけると考えております。

もちろん、この視点は参考であり、皆様の検討をこれにしてくださいと、絞るものではございません。

それでは具体的な説明に入らせていただきます。

「資料2」と「資料2の1」については、ページ数が多く、これらをまとめたものが「資料4」となりますことから、「資料4」を中心に、ご説明させていただきます。

「資料4」の8ページ上段をご覧ください。

まず、(1)の①「拠点」と「基幹的公共交通軸」ですが、まず「拠点」とは何か、「基幹的公共交通軸」とは何かですが、国の手引きにおいて、計画の策定に当たっては、目指すべきまちづくりの方針を見据えながら、中心拠点などの「拠点」と、これら各拠点をネットワークする「基幹的公共交通軸」等の、将来においても持続可能な「都市の骨格構造」を抽出することが重要とされております。

そして、ページ右側をご覧くださいなのですが、上から、「中心拠点」のイ

メージとしては、市内各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、相当程度の商業集積などの「高次」の都市機能を提供する拠点で、市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺や業務・商業機能等が集積している地区など「地域拠点等」としては、地域の中心として、地域住民に主として日常的な生活サービスを提供する拠点で、地域の中心となる駅やバス停周辺、近隣商業地域など小売り機能等が、一定程度集積している地区などとされており。

また、その下の「基幹的公共交通軸」は、中心拠点を中心として拠点等を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸とされ、日30本以上の路線が参考とされており。

続きまして、8ページ下段をご覧ください。

(2) 拠点の設定等の①拠点候補地区の抽出ですが、このイメージに沿って都市マスで拠点を示しています。

少し複雑ですが、都市マスにおける、都市機能の集積等に関する「エリア」と、拠点性のある商業地を形成することとしている「ゾーン」から、9地域の生活圏のまとまりも考慮しながら、ページ右下の図のとおり、13地区の拠点候補地区を抽出しております。

そして、説明文の下の青の四角枠内になりますが、ピンクの「エリア」では、①の商業・業務等の多様なサービス機能が集積、複合するエリアである、中心市街地とJR小樽築港駅周辺地区。また、②の新たな玄関口としての役割を担うエリアとして、北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺地区。その下の青の「ゾーン区分」では、「商業地域」が指定されている、本市経済の中心となる商業地として多様な都市機能の誘導に努め、居住を促進する地区である③「中心商業ゾーン」と「近隣商業地域」が指定されている、拠点性のある商業地を形成し、地区内、その周辺への居住を促進する地区である④「住商複合ゾーン」から拠点候補地区を抽出しております。

今の説明を図で表しているのが、左下の図、都市マスのエリア図ですが、凡例部分9つのエリアが設定されており、そのうち、「居住者」に関する部分が、「生活利便にぎわいエリア」の中心市街地、「観光・レクリエーション交流エリア」のJR小樽築港駅周辺、「広域交通結節エリア」の北海道新幹線新駅となっております。

また、真ん中の図が、都市マスの土地利用方針図で、右の凡例部分、低層住宅ゾーンを含め、10のゾーンで市内を区分しており、このうち、「居住者」に係のある拠点として、赤の「中心商業ゾーン」とピンクの「住商複合ゾーン」を

位置付けております。

場所は図に旗揚げしておりますが、「赤の四角」が③の「中心商業ゾーン」で、小樽駅周辺の中心市街地に指定されており、「ピンク色の四角」が④の「住商複合ゾーン」で、日用品販売店舗や飲食店などの日常生活で利用する身近なサービス施設などが立地し、JR駅や地域の主要なバス停があるなど古くから地域の拠点的な役割を担ってきた、蘭島駅周辺や、長橋十字街周辺、銭函駅周辺などに指定されております。

そして、これらエリアとゾーンから、9地域の生活圏のまとまりも考慮し、右下の図のとおり、拠点候補地区、13地区を抽出しております。

ページをめくりまして、次の9ページをご覧ください。

ページ上段の(2)拠点の設定等の②拠点の抽出ですが、8ページ下段で抽出した拠点候補地区について、生活サービス施設等の都市機能の立地や公共交通などの現状を把握し、検証を行った上で、右上の図の13地区を、本計画における「拠点」として抽出しております。

この現状の把握と検証の内容については、「資料2」と「資料2-1」でご説明させていただきます。

まず、「資料2」をご覧ください。1ページから6ページまでを今説明させていただきました。7ページをご覧ください。

抽出の考えたと流れを説明した資料になりますが、ページのちょうど真ん中あたりの片カッコ2の「拠点候補地区の現状把握と拠点の設定」のところをご覧ください。

右側の茶色の四角枠内になりますが、
視点①として「生活サービス施設等の都市機能の立地状況」
視点②として「地区内のバス停等における公共交通の運行状況」
視点③として「公共交通沿線や後背住宅地の状況」
の3つの視点で、先ほどの13の拠点候補地区の妥当性の検証を行い、拠点を最終的に設定していきます。

ここで「資料2-1」をご覧ください。

この資料は、9地域ごとに、拠点の抽出の過程をまとめた資料になります。

ページを開きまして右下にページを記載しておりますが、1ページをご覧ください。

塩谷地域の「①蘭島地区」を例として、資料の内容をご説明させていただきます。

1 ページは、都市マスにおける塩谷地域の地域別まちづくり方針になりますが、都市マスでは地域ごとに、土地利用などの方向性を示すもので、ここで、赤枠部分のように、拠点性のある商業地として、住商複合ゾーンを位置付けています。

次の2 ページが、都市マスのエリアやゾーン区分による拠点候補の抽出に関する資料で、蘭島、塩谷地区ともに、先ほどの「住商複合ゾーン」に該当する地区を抽出しております。

3 ページが、拠点部分における商業施設などの生活サービス施設である都市機能の立地状況などの現状を把握するため、中心点と、これを中心とした半径500m と800m の範囲を設定しております。

そして、次の4 ページが、現状把握と検証の結果を記載した「地区カルテ」になります。

図に郵便局などの都市機能施設をプロットするとともに、図の左下に機能別の施設数、右下に人口、バスの本数などのデータを記載し、これらのデータを基に、左上に、地区の現状、その下が、現状を踏まえた検証結果になり、最終的な拠点としての可否を記載しております。

それでは、各地域に設定した拠点の位置について、ひとつおとり、地区カルテのページでご説明させていただきます。ページをめくっていただき、6 ページが「②塩谷地区」で、塩谷小学校下の国道5号の周辺で一定の都市機能の集積があります。

10 ページが「③長橋地区」で、長橋十字街の周辺で同様に一定の都市機能の集積があります。

14 ページが「④高島地区」で、高島郵便局の周辺としておりますが、高島地域における、都市マスのゾーンの考え方では、この高島郵便局の周辺が拠点候補となりましたが、本計画における拠点の役割としては、都市機能を維持・誘導し、拠点内やその周辺における居住を促進することになりますが、図のとおり、赤の中心点の道道の海側は、漁業関連の事業場などが立地する工業地で、山側のグレーでハッチがかかっている区域が、「急傾斜地崩壊危険区域」に指定されており、法令上、「居住誘導区域」として定めない区域とされ、居住や生活サービス機能の誘導が期待できないことから、左の黄色枠太字にあるように、拠点の再検証を行っております。

その結果としては16 ページをご覧ください。

先ほどの地点から、山側に約1 km ほどの地区になりますが、赤岩郵便局付近

の市道祝津山手線の辺りを中心として、周辺に高島小学校や内科医院などが立地する地区を拠点として設定しております。

続きまして、20ページが「⑤手宮地区」で、手宮交番の周辺

24ページが「⑥小樽駅前周辺地区」で、小樽駅前の周辺

30ページが「⑦緑地区」で、最上交番の周辺

34ページが「⑧南小樽駅周辺地区」で、南小樽駅の周辺

37ページが「⑨小樽築港駅周辺地区」で、築港駅の周辺

38ページが「⑩新小樽駅周辺地区」で、新駅の周辺

42ページが「⑪桜地区」で、桜交番の少し上のラルズマートの周辺

44ページが「⑫新光地区」で、朝里交番の周辺

そして、最後の48ページが「銭函地区」で、銭函駅の周辺としております。

以上、13地区の拠点を設定しております。

ここで、「資料4」に戻っていただき、9ページの上段、(2)拠点の設定等の③拠点の分類等の設定のところをご覧ください。ここでは、13の拠点のそれぞれの特徴を分類し、役割を設定しています。太字の下線部分になりますが、本市は、JR小樽駅を中心として、東には銭函地域、西には塩谷地域があり、市街地が飛び地で形成され、坂が多く平坦な土地が極めて少ない特有の地形をなしております。

こうした地形的な制約の中で、持続可能で効率的なまちづくりを進めて行くためには、役割を明確にした上で、中心拠点とそれを補完する拠点等を、適切に配置していくことが必要であると考え、本計画では、提供する機能に応じて拠点を5つに分類し、先ほどの「地区カルテ」で把握しました立地する機能や施設数などを考慮し、13地区の「拠点分類」と「役割」を明確にすることといたしました。

拠点の分類としては、提供する機能を視点として下の表のとおり分類しております。

資料に記載はしておりませんが、左側の列の①～③の拠点は「全市民」と「来訪者や滞在者」を対象とし、右側の列の④と⑤は「地域住民」を対象とした拠点になります。

まず左側の列ですが、総合病院や大型商業施設などの高次の都市機能や主要な交通結節機能を提供する中心的な役割を担う拠点として、上から、市の経済の中心地を「①中心拠点」、その左下の総合病院などの高次の都市機能を提供し中心

拠点の機能を補完する拠点を「②高次地域拠点」、そして、その右側の新幹線という広域的な交通結節機能を提供する拠点を「③広域連交流携拠点」としました。

そして、右側の列は、スーパーなどの日常的な生活サービスを提供し、地域内の生活利便性やコミュニティを維持するための拠点として、スーパーなどの生活サービス機能を提供する地域の中心的な拠点である「④地域拠点」、そしてこれを補完するコンビニなどの身近な生活サービス機能を提供する拠点を「⑤生活拠点」として、提供する機能に応じて5つに分類し、ページ右側の表のとおり、13地区の拠点を分類し、役割を記載しております。

なお、拠点の名称については、特に決まりはなく、小樽市独自で設定しております。

そして、ページ右側の表になりますが、拠点分類ごとの該当地区と役割としては、左から、中心拠点の該当地区としては、⑥の小樽駅周辺地区で、役割としては、下線の太字の部分になりますが、本市経済の中心地であり、高次の都市機能や主要な交通結節機能を有し、居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する拠点。高次地域拠点は、⑧南小樽駅周辺地区と⑨小樽築港駅周辺地区で、高次の都市機能や主要な交通結節機能を有し、居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する、主に中心拠点の機能を補完する拠点。

広域連携交流拠点は、⑩新小樽駅周辺地区で、本市の新たな広域的な玄関口として、居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する、主に中心拠点等の交通結節機能を補完する拠点。

地域拠点は、長橋、手宮、緑、桜、新光、銭函の6地区で、生活サービス機能が一定程度まとまって立地し、利便性の高い公共交通で結ばれた、地域内における日常生活の中心的な役割を果たす拠点。

生活拠点は、蘭島、塩谷、高島の3地区で、生活サービス機能の集積が地域拠点に比べ少ないが、一定程度まとまって立地し、利便性の高い公共交通で結ばれた、地域内における身近な生活サービス機能を提供する役割を果たす拠点としております。

ここで、「資料2」の23ページをご覧ください。

この資料は、先ほどの「地区カルテ」の各拠点の半径500m範囲内に立地する機能と施設数をまとめた表になります。

一番下に凡例がございますが、赤い数字が、国の手引きにおいて、「高次の都市機能」としている施設、青い数字が「日常的な生活サービス機能」になります。

上の表の一番下に施設数の合計がございますが、赤の中心拠点である⑥の小

樽駅周辺が85施設と一番多く、紫色の高次地域拠点である⑧の南小樽と⑨の築港には、それぞれ赤字の高次の都市機能が立地しております。

また、オレンジ色の地域拠点の地区には20以上の施設が立地しておりますが、緑色の生活拠点の地区は20施設未満と、地域拠点と比較して、施設が少ない状況となっており、こうした状況などを考慮して、各地区を分類しております。

「資料4」の9ページに戻っていただき、ページ左側(2)拠点の設定等③拠点の分類等の設定の4段落目ですが、今後は、この中でも、多くの市民が利用し、今後も都市の拠点として、国等の様々な支援を活用しながら、さらなる機能の充実を図るべき区域を「都市機能誘導区域」として設定することとしております。そして、()の中になりますが、その他の拠点については、市独自の施策等を検討する旨、記載しております。拠点の設定等については、以上になります。

続きまして、ページ下段の(3)の「基幹的公共交通軸の設定」ですが、下の図をご覧ください。

《委員長》

はい、すみません。議題としては拠点とネットワークでまとめて1つということですが、説明の段取りが変わって申し訳ないのですが、まず一旦拠点の部分について、ご意見を伺いたいと思っておりますがよいでしょうか。

改めて拠点というもの、国の方針、ガイドライン(手引き)を説明していただいた上で、単純に小樽市に当てはめるということではなく、この考え方にに基づき、独自性、地域性、地形とか、あるいは既成の市街地の状況といったものを踏まえて、丁寧に検証して拠点を抽出したという作業についてご説明いただいたということです。

議題2の冒頭で説明のあった通り、議論のポイントとしてはやはり拠点の抽出、拠点を選り出すというところ、その考え方に違和感がないかということかと思えます。また、選ばれた拠点が妥当なのかどうか、それから各拠点の役割・イメージというものも説明があると思えますけれども、こういった役割と分類、あるいは割り当てといったものが妥当かどうか。この三点ぐらいがポイントかと存じます。

全体像でも結構ですし、個別の拠点についてのご質問、ご意見があればと思います。この拠点に関わる、説明資料につきましてご質問をいただければ承りたいと存じますがいかがでしょうか。

《A 委員》

一点、質問ですが、拠点の地図の中に 500m 圏、800m 圏が示されているのですが、500、800 の違いはどのような内容なのか。

《建設部主幹》

500m と 800m の徒歩圏ですが、800m が一般的な徒歩圏内という形で、毎分 80m で大体 10 分程度の距離です。500m が一般的に高齢者の歩行に配慮した距離としています。

《A 委員》

あと、拠点について、中心拠点などについて説明があったんですけども、中心拠点の中にですね、市役所を中心としたエリアが入ってない。交通の便が悪いというのが理由だろうかと思いましたがいかがでしょうか。

もう一点、広域連携交流拠点では新幹線駅が入っていますが、今後の開発として小樽港第三埠頭に再開発している部分を見るとクルーズ船が来る。そうすると、道内外を結ぶ、新たな玄関口と、こういう言い方をしているので、そういった部分は拠点にならないと言う事でいいのでしょうか。

《建設部主幹》

市役所が拠点として設定されないのかという質問ですが、JR 小樽駅と市役所の距離が 800m 程度で、資料 2-1 の 23 ページをご覧くださいと思います。JR 小樽駅と市役所はかなり近い距離にあるので、同じエリアと言いますか、小樽駅周辺地区の中に市役所も含むようなイメージで考えているところです。

二つ目の第三埠頭の関係でございますけれども、今回設定した拠点というのは、市民生活に対応している場所になってございます。第三埠頭は観光になりますので、今後、都市機能誘導区域の検討を進めていく中で、小樽市では当然観光は重要な部分でありますので、観光的な部分の拠点設定の検討も必要なのかなどは考えています。しかし今のところはとりあえず今回整理している件に関しては、居住ベースでと言うことで考えていただければと思っております。

《A 委員》

説明は大体分かりました。で、もう一点ですね。パブコメを実施した時に、まず市民が思うのはこの拠点を見て拠点外の自分の土地が拠点内に入った時にど

ういう影響が出てくるのだろうと、多分一般市民は心配すると思うのですが、800m 500m、その拠点の中に入っている、入っていないかでどう違うのか、市民に説明するのですか。

《建設部主幹》

特に説明することについては考えておりませんが、今の委員のご指摘のとおり質問が出てくる可能性がございますので、その都度出てきた質問についてはお答えをしていきたいと考えております。

《委員長》

恐らくパブコメの内容では最も市民の関心の高いところだと思いますが、机上に配布された今後の進め方について、今、これはパブリックコメント対象として公開されるものでしたよね。これを先にちょっと順序が前後しますが、この今後の進め方についてということで説明をいただきたいと思います。

追加で配布された一枚ものA3版の資料ですね。はい、お願いします。

準備いただいている間に、少し私から補足しますと、居住誘導区域は考え方としてはまさにこの計画の前提となる、今後の人口の減少、それから市街地の縮退が起きる中で、今後仮に人口6~7万人になったとしても、都市機能をきちんと維持していくというある種の防衛線のようなものだとお考えいただくのがいいのかなと思います。

そこに向けて、どのような形で市民生活を維持しつつも、スリムな市街地をつくっていくかというのが一番大事なことだと思っております。

その拠点から外れた人は見捨てられるのではないかと、こんな心配を市民に持たせてしまうのはよろしくないかと、こんな指摘だとますが。ご準備できたらお願いします。

《都市計画課主査》

はい。すみません。それでは、本日机上配布したA3版の資料をご覧ください。

この資料は、作成が間に合わず机上配布となりましたが、「資料4」のパブリックコメントの資料の最後のページに、添付されるもので、参考として、「今後の進め方について」と、国交省における「居住誘導区域の設定イメージ」を記載しております。

まず、「今後の進め方」ですが、上から読みますと、今後は、設定した都市の

骨格構造を基本として、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を設定していきます。

「居住誘導区域」については、下記の国土交通省における「居住誘導区域」を定める区域の設定イメージや居住に関する方針を踏まえながら、各拠点の都市機能サービスを徒歩や公共交通等を利用し、享受できる範囲を基本とし、「第2次小樽市都市計画マスタープラン」で日常的な生活利便性の維持・向上を図る区域として位置付けされている周辺の自然と調和した低層建物を主体とするゆとりと落ち着きのある計画的に開発がなされた住宅地（幸・オタモイ、望洋台、桂岡）や、人口が増加傾向にあり、交通利便性や札幌市に隣接するという地域特性を有する星野町のほしみ駅周辺など、将来人口の見通しや社会増も念頭に、移住等の受け皿となりえる地域等、各地域の特色を総合的に勘案しながら検討を行い、都市再生特別措置法に基づく区域を設定し、人口減少（社会減）の抑制を図りながら、人口減少下にあっても安心して快適な暮らしと地域のつながりを持続可能とする魅力的な市街地の形成を図ります。

また、同区域の設定に併せ、区域内の住宅地等と拠点とを結び「基幹的公共交通軸」を補完する公共交通軸の設定を検討します。

「都市機能誘導区域」については、まず、拠点について、そこにどのような都市機能施設を誘導すべきか、あるいは拠点の圏域人口でその施設が維持可能なのか、来訪者等による下支えも必要ではないのか、この拠点にその施設を誘導した場合、他の地域への影響がどうなるのか等を総合的に判断し、拠点形成の考え方を示すとともに、拠点の中から都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」を設定し、あわせて維持・誘導すべき「誘導施設」を定め、利便性の高いまちづくりを進めていきます。

なお、「居住誘導区域」の区域外となる住宅地等については、長期間かけてゆるやかに居住等を誘導・集約していく過程において、人口減少下にあっても一定の日常生活における利便性を確保しながら、地域コミュニティを維持できるような施策等を検討します。としております。

次に、国交省における「居住誘導区域の設定イメージ」ですが、参考として、国交省の手引きや、都市計画運用指針における設定のイメージを記載しております。

一番上の黒丸の部分になりますが、「居住誘導区域」の設定に当たっては、国のイメージを踏まえつつ、本市の地形的特性や地域の実情なども勘案しながら検討しますとしております。

まず、都市計画運用指針における1)の「居住誘導区域」として定めることが考えられる区域としては、上から、都市機能や居住が集積している中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域。

中心拠点等に公共交通等により比較的容易にアクセスでき、拠点到立地する都市機能の、利用圏として一体である区域。都市機能や居住が一定程度集積している区域。

そして、国の手引きにおける2)の望ましい区域像としては、上から、生活利便性が確保される区域として、公共交通軸にある駅やバス停の徒歩圏にある区域など。

生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域として、一定の人口密度水準が確保される区域など。

災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域として、土砂災害などにより甚大な被害を受ける危険性の少ない区域などとされております。

区域につきましては、今後、検討していくこととなりますが、本市は、山坂が多いことから、市街地内に急傾斜地が点在し、また日本海に面していることから、山側では土砂災害、海岸線では地震による津波被害の可能性もある状況となっておりますが、法令により、特に災害の危険性の大きい土砂災害特別警戒区域などについては、居住誘導区域としては定めないこととされており、区域から除く形となります。

机上配布の資料の説明については以上となります。ご協議のほどよろしくお願いいたします。

《委員長》

はい、ありがとうございます。

少しレギュラーな説明をお願いしましたが、まず先ほどA委員のご質問に対して申し上げます、今のこの追加の資料ですね。上段の下の方ですか、居住誘導区域の区域外となる場所の説明ということでお願いしました。

この右下の図をご覧くださいと、この黄色の丸が、先ほどの説明の拠点到立地にして、その拠点到立地の周辺に、水色の居住誘導区域があります。この後、パブコメの後と思いますが、設定されていきますので、市民目線で見ると自分のお住まいの地域がそれぞれ黄色の拠点到立地にどの程度の距離があるか、自分の最も身近な拠点到立地がどこにあるのか、居住誘導区域に含まれるのかどうかというのが、現実的に最も気になる場所かなということだろうと思います。そんなこともこの水色

の設定はこれから丁寧に検討して行くと思います。まずはその拠点ですね。都市機能のもっとも利便性を享受できる位置と言うものが、果たしてどこにあるのかということについて論点になろうかと言うことだと思います。ご説明を追加していただきましたけど、このようなイメージでよかったですでしょうか。

それでは、ほかのその他の意見も含めてお聞きできればと思います。はい、お願いします。

《B 委員》

資料の内容は基本的に良いかなと思いますけど、ちょっと表現のところがですね。例えば教育文化機能ってありますね。教育文化というのが小中学校、高等学校と集会施設、会館等になっているのですが、どうもイメージ的に学校と集会所が一緒になっているのはちょっとどうかなって感じがするのですがいかがですか。

《建設部主幹》

その部分については国の手引きに準じるようになっていまして、特に小樽市で新たに整理したということではありません。

《B 委員》

この資料見るとですね。23ページをみると学校と集会場が一緒に入っているものですから、いろんなものだったら学校と集会所とか言って全く別なのですけどね。

国の指針からであればしょうがないと思いますが。

《委員長》

ありがとうございます。そこを見ると大学が入ってないのでそれは大丈夫なのかなって思うのですがそれはそれとしまして、このカテゴリには社会教育的な要素、あるいはコミュニティの集会ということで、これはおおむね国の手引きに対応しつつ、もし個別に何かこの枠にそぐわないようなものがあれば、それはそれでまた別途検討していくと思いますので、具体的にどの地区のこの施設は対象ではないのではないかというのが、もしまた見つかりましたら、その都度ご指摘いただければなと思います。ありがとうございます。

《C 委員》

基幹的公共交通路線についてですが、考え方としましては、国交省の手引きを参考にされているということで、一日 30 本以上の路線を基幹的公共交通路線と言うことなんですが、おそらくこれらはバス路線の維持ということに関わってくると思うのですが、将来的には今の便数を維持するのは、難しくなってくるかと思います。またバスの乗務員の確保につきましてもなかなか難しいと思っております。この便数は、例えば 20 パーセントとか 15 パーセントとか今の便数よりもかなり減少する可能性もございますけれども、そうなった時の基幹的公共交通軸としての考え方に変更が出てくるのかどうか。また、こういった路線につきましては、重点的に維持していく考えなのかということ、先ほどと関連して、居住誘導区域に外れた場所についてバス路線があるかどうかについて不安に思われる方もいるかと思うのですがいかがでしょうか。

《委員長》

はい。まず私から説明しますけれども、議題を途中で切ってしまったのですが実は基幹的公共交通の方、ご説明いただいて無いと思いますので、今の問題意識はこの後ご説明いただいたあとに改めて議論をさせていただければと思います。よろしくをお願いします。

まず拠点のところ 9 地域 13 の拠点というところで、一応確認ですけれども、このあと 5 種類の拠点の分類というのがあって、この分類はあくまで小樽市として設定しているものであると、国の考え方をより細分化して設定していますので、仮に 5 つの分類の考え方をさらに増やすべきなのか、違う役割があっいいのではないかと、という意見があれば技術的には可能だということでご意見あればいただきたいと思います。また、各 13 拠点への分類の割り当てについても、もし不自然だというものがあればご意見いただければと思います。先ほど A 委員からありました広域連携交流拠点の考え方を仮に新幹線のものを港の方に役割を持たせるとすれば、技術的には可能ということになります。港湾地区です居住誘導区域にはならないけれども高次の都市機能拠点の設定が技術的には可能ですので、今後の論点にはなるのかなと思います。

《D 委員》

1 点確認ですが、地域人口が蘭島のところでいうと平成 27 年に 607 人、令和 22 年にも 282 人と細かい数字だが、どういう計算で出しているのでしょ

うか算出根拠を教えてください。

また、資料の検証結果で「人口密度が低い」とありますが、この人口密度の数値によって拠点にする、しないのボーダーラインがあるのでしょうか。

《委員長》

いまのは各拠点候補地区のカルテの内容についての質問だと思います。地区人口は、拠点抽出にどのように採用されているのか、という質問かと思います。いかがでしょうか。

《建設部主幹》

平成27年の人口は、平成27年国勢調査の人口です。国の方で人口推計を行っていますので、その推計をベースにして令和22年の人口282人を算出しています。この人口は800m圏内の人口になっています。人口密度はその人口を1ha当りに換算したものになります。

《委員長》

従って、この拠点の抽出の考え方として、この数字でバサッと切ったということではなく、あくまで参考値であると。技術的にはそういう手法で行ったということであります。例えばこの地区、この拠点は違和感あるというのはありませんか。よろしいですか。ありがとうございます。

《副委員長》

皆様の議論のタネといいますか、皆様のご意見を伺いたいということで、今回事務局で設定いただいて、資料2の23ページのところ、どの機能の施設が拠点に何個あるか記載していますが、ちょっと見ていくと、医療機能がゼロとか子育て機能がゼロとかが散見されます。という地域に対して、都市機能誘導区域に指定した場合、その施設が圏域で維持可能なのか。もし誘導するのが難しい、何も誘導できないとなった場合に、拠点を置いてしまったことによる大変さをどのように捉えるかというのが議論になってよいと思います。いままでの感触、見込みで皆様どう思われますか。

《委員長》

これは重要な論点かと思いますが、まず大前提として立地適正化計画が令和

6年3月に策定される。そのあとの見直しについては、5年に1回、10年1回というかたちで中長期的に見直すことはあるのでしょうか。

《建設部主幹》

国の方では5年に1度計画の進捗を評価することになっているので、小樽市としても、評価、あるいは見直しをしていきたいと考えています。

《委員長》

ということですが、委員の皆様には、5年に1度見直しがあるので、最初は粗雑で作ってよいというわけではないと思います。しっかりとした議論を経て計画を作るけれども、なかなか計画通りにいかないということもあり得るので、その場合は必要に応じて見直しがなされていくということでございます。いまのL委員のご指摘を踏まえていえば、拠点の現状を維持していくのはまだしも、新たに誘導するというのはある意味困難な要素でもありますので、拠点の設定について慎重な判断も出てくる、というご指摘だと思います。

本来、拠点の話と基幹的公共交通軸の話は議題としては一緒でしたので、このあと基幹的公共交通軸の資料の説明をお願いしたいと思います。

《都市計画課主査》

それでは拠点に引き続きまして、「基幹的公共交通軸の設定」についてご説明いたします。

資料につきましては、資料の4、9ページをご覧ください。

ページ下段の(3)の「基幹的公共交通軸の設定」になります。

下の図をご覧ください。見えづらい方は、「資料2」の26ページをご覧ください。

左下に凡例がございますが、黒の路線が運行本数日30本未満、青の路線が日30本以上60本未満、赤の路線が、その倍の日60本以上の路線になります。

図に拠点の位置を示しておりますが、拠点間を結ぶ路線すべてが、青又は赤の日30本以上の路線上にある状況となっており、現状でも、主要な人の移動の動線であることが分かります。

そして、こうした現状も参考として、下段右側の図の「基幹的公共交通軸」を設定しております。図の下の四角枠内になりますが、本計画では、8ページ上段の国土交通省手引きのイメージや、左記の現状などを参考として、将来にわたり

一定以上のサービス水準を確保する「基幹的公共交通軸」としては、中心拠点を中心とした、各拠点や札幌圏等とを結ぶ路線としております。

また、その他の路線については、今後の居住誘導区域等の設定に合わせ、その方向性について検討する旨記載しております。

また、上の図の左側に旗揚げし、矢印で示しておりますが、並行在来線の廃止に伴う拠点間を結ぶ新たな公共交通軸として、塩谷地区と緑地区を結ぶ路線についても「基幹的公共交通軸」として設定しております。

「基幹的公共交通軸」の設定については、以上になります。

ページをめくりまして、10ページをご覧ください。

(4)「本市が目指すべき都市の骨格構造」ですが、本市が目指すべき「都市の骨格構造」は、前述の「拠点」と「基幹的公共交通軸」を基に、下の図のとおり、中心拠点（小樽駅周辺）を中心として、海岸沿いなどに配置された複数の地域拠点等が基幹的公共交通軸を介して結ばれた構造とすると、しております。

また、図の下の四角枠内になりますが、本計画の計画期間は概ね20年後とされていますが、その先の将来を考慮し持続可能な都市の発展を今後も支えるため必要となる「都市の骨格構造」を示したものである旨記載しております。

都市の骨格構造の説明については以上になります。

《委員長》

ありがとうございます。拠点との間を結ぶのが基幹的公共交通軸ということなので、少なくとも先ほどの13の拠点候補のうち、基幹的公共交通軸から外れているものはない、ということになっています。先ほどC委員からご質問ありました、設定根拠のひとつの考え方としての現状の運行本数、今後縮小していったときに、この考え方は前提を変えてしまうものなのか、という趣旨だったと思いますが、この辺はいかがでしょうか。

まあ、ここは絶対30本/日維持して行きたいって言われても困るのではないかと考えていますが、ここについていかがでしょうか？

《建設部主幹》

基幹的公共交通軸に関しては、我々としても、今回拠点間を結ぶということで、将来的にもこの路線図に関しては必ず維持するものとして考えています。当然ながら今後人口は減少していきますが、便数が減るのはしかたないと捉えており、そういった中でも市民の移動の足を確保するという事で市では路線に関

しては確保していきたいという考えでございます。

《建設部次長》

私ども建設部では地域公共交通網形成計画も担当しております、そちらの方との関係もあるんですけど、地域公共交通網形成計画というのは、今の路線をどうしていこうか、減便していこうか、路線を振り替えようかっていうことで。主に5年間なり7年間、そういった身近に確実に予想できる需要の中で計画をするもので、目先の内容については網形成計画で、立地適正化計画では基幹的な公共交通軸を守っていきますよ、と位置付ける計画になります。

ただ、途中路線が変わるかもしれない。まっすぐ行っていた路線が多少お客さん送るために違うルートに変わるかもしれない。でも、拠点間の起終点は守るといのが、基幹的公共交通軸となっております。

30台/日というのは参考値でして、立地適正化計画では新たに市街地を整備して0から作っていく場合もありますけど、まあ、今回は都市機能の施設はすでにここにある、拠点にする現状に合わせて設定しておりますので、30台の路線がいまは大動脈として走っています、だからここは大動脈ですよ。そういった見方で設定していますので、30便/日にこだわっているわけではございません。以上でございます。

《委員長》

はい、ありがとうございます。まあ、先ほど人口のご質問もありましたけれども、あくまでも将来を拘束すると言うものではなく、抽出して行く上での参考値と言うことになっていると思います。

今、基本的公共交通軸の説明がありました、先ほどの拠点と合わせまして、さかのぼってご質問ご意見あればと思います。

一通りまずはお意見伺いましたので、議題3の目指すべき都市の骨格構造の協議は一旦ここまでにさせていただきたいと思います。

それでは議題の4に進みたいと思います。

資料3、4について、事務局から説明お願いしたいと思います。

《都市計画課主査》

それでは、議題4「課題解決のための施策・誘導方針の検討」についてご説明させていただきます。

資料としては、「資料3」と「資料4」、そして「参考資料」になります。

まず、「参考資料」の3ページをご覧ください。

一番上の黒丸の誘導等の方向性、誘導方針ですが、居住誘導区域などの区域の設定に先立ち、どこに、どのように誘導するかなどについて大局的に定めるもので、議題2の「まちづくり方針」と議題3の「都市の骨格構造」を踏まえ、誘導等の方向性を設定しております。

この項目については、「方向性は妥当か。」などの視点を含め、説明を聞いていただければと考えております。

次に、2つ目の黒丸の課題解決のための施策例ですが、実際の施策については、区域等の検討の際に合わせて検討することになりますが、誘導等の方向性を踏まえ、方向性ごとに本市で想定される課題解決のための施策を例示しております。

この項目については、「施策例に疑問や気になる点はないか。」また「追加した方がよい施策などはないか。」などの視点を含め、説明を聞いていただければと考えております。

それでは、「資料3」をご覧ください。ページをめくりまして、見開き下のページ、1ページをご覧ください。

「課題解決のための施策、誘導方針の検討」として、すでに説明しました、ページ左側上の四角青色のまちづくりの方針と、その下の黄色の都市の骨格構造を踏まえ、議題3では、青の矢印で下に示しておりますが、課題解決のための3つの誘導等の方向性と施策例を示すこととなります。

それでは、3つの誘導等の方向性についてご説明させていただきます。

2ページをご覧ください。まず居住に関する誘導の方向性と施策例ですが、ページ左側上から、解決すべき課題、方針、そして、誘導等の方向性、その下に施策例を記載しております。

また、右側が、方向性と施策例をイメージした図になり、図の左上に高齢者等、左下に子育て世代、右中段に若い世代について、3つのライフステージに応じた居住、住み替えのイメージなども記載しております。

「誘導等の方向性」、ストーリーとしては、左側の中ほどになりますが、その上「居住に関する方針」を踏まえ、「本市固有の多彩な地域資源や空き家等の既存ストックなどを生かしつつ、拠点やその周辺、公共交通軸沿線に、住みよい環境をつくりながら、居住をゆるやかに誘導・集約することで、”小樽ならではの住みよさ”が備わった居住地の形成を目指します。」としております。

また、その下の施策例としては、「まちなか居住の促進」、「空き家等既存ストックの活用促進」「利便性の高い拠点やその周辺等への住み替えの促進」などを例として記載しております。次に下の3ページをご覧ください。

都市機能に関する誘導等の方向性と施策例ですが、「誘導等の方向性」としては、「各地域の成り立ちや特性、将来の役割を見据えながら、中心拠点と、これを補完する複数の拠点を配置し、適切な役割分担のもと、必要とされる都市機能を維持・誘導し集約することで、新旧の都市機能が調和し、将来にわたって人が集い、にぎわいあふれる魅力的な拠点を中心とした市街地の形成を目指します。」としております。

また、その下の施策例としては、「中心拠点等における高次都市機能の維持・充実」、「市街地再開発事業等の面的整備の推進」、「商業・娯楽、医療・福祉、子育て支援機能の充実等」などを想定しております。

次に4ページをご覧ください。交通ネットワークに関する誘導等の方向性と施策例ですが、「誘導等の方向性」としては、「小樽市地域公共交通網形成計画における取組みと連携を図りながら、基幹的公共交通軸を中心とした持続可能な交通ネットワークの形成を図り、将来にわたって拠点間や日常生活圏における円滑な移動を確保します。」としております。

また、その下の施策例としては、「駅などにおける交通結節機能の強化」、高齢者等の移動に配慮した、「高次都市機能施設周辺等のバリアフリー化の推進」、「高齢者や障がい者等が、拠点内や拠点間等を安全に安心して歩くことのできる環境の確保」などを例として記載しております。

そして、下の5ページがまとめとなります。

説明は以上になります。ご協議のほどよろしくお願いいたします。

《委員長》

ありがとうございます。今ご説明いただいたのは、先ほどの骨格構造の実現に向けてどういう手法で誘導を図っていくのか、について居住と拠点、交通ネットワークの3つについて整理したものでございます。図を使っておりますのでこれが分かりやすいかどうかも含めてご意見いただければと思います。またここでは「ストーリー」という言葉を使って様々な世代、属性の市民それぞれの生活、働き方の姿をここに投影できるか、というのがストーリーになるかなと思います。ご質問、ご意見を幅広い観点から頂戴できればと思います。

《副委員長》

今日、会場まで歩いてきましたが、割と自転車を利用されている方がいらっしゃいました。そう思った時に交通ネットワークに関する方針の中に自転車を考えたときに、いまは公共交通をメインで考えられていることかなと思います。逆に景観部分で自転車の有効な利用を促進するようなことってというのがあれば、もしこの、例えばアクセス、バス停までの移動、あるいは駅までの移動に有効に活用するということがあれば、政策の中に一つあってもいいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

《委員長》

これまで、交通網の方でも、自転車っていうのは題材に上がってきたことがありましたでしょうか。私はあまり記憶がないのですがいかがでしょうか。

《建設部主幹》

そうですね。今後は検討して行きたいと思います。いかんせん北海道でどうしても雪の関係があるので、自転車に乗れる期間は短いかなと思いますけれども、平坦な場所もございますので、今後検討して行きたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

《委員長》

はい、ありがとうございます。今のような新しい観点でも結構でございます。

本当は私からお聞きしてはいけないのかもしれないですが、確認のような形になりますが、あくまでもこれは誘導のための政策イメージということでございますけれども、選択肢として例えば住み続けるという選択肢が最初から想定されていないように、まず見えてしまう。

これは例えば先ほどの居住、高齢者のところで、住み慣れた土地、地域に居続けたいが不安だと言うことで、住み替えをイメージするのはそういった強制力的なものを想起する表現になっているかなということもありますので、あくまでもこれは誘導という考え方で、住み続ける選択肢をあまり否定的にとらえた形では表現としてあまり良くないかなと考えますし、例えば若い世代で、必ずしも利便性は低いかもしれないけど、自然の豊かな場所で暮らしたい、生活したいというそういう選択肢もやはり否定するものではないのかなと思います。

誘導ということの中に入ってこないかもしれませんが、この辺りの配

慮はちょっとあった方が良くのかなと。すみません。確認取りながら、意見してしまいました。が、まあ、この中に盛り込むかどうか別として、そしてそういった要素はどこかに配慮があった方が良くということでございます。コメントいただけることがありますでしょうか。

《建設部次長》

生活の多様性ですとか、こちらの立地適正化計画につきましては、やはりいろいろと質問が住民の中からある中で、居住の場所の多様性は認めていることですよというところは誤解のないような配慮をしたいと思います。

《委員長》

はい、ご配慮よろしくお願いいたします。他いかがでしょうか。

《E 委員》

地域特性に応じた住環境の維持というところ、維持、形成というのがあったのですが、地域特性というのは、今、現在のそれぞれの地域の特性ということだと思うのですが、私、道外から移住して30年ぐらいになりますけど、今、住んでいると、この地域ってこんなイメージとかって住んでいる人は持っていると思うのですけれども、今、人口がどんどん減っています。

でも、今の市長の主要政策として人口をなんとか減らさないように、子育て支援に力を入れて行きたいっていうのは長年言っていらっしゃると思うのですけれど、今、割と高齢者が多く一方で土地は結構あるというような、そういう地域に新しく若い世代が越してきて、その拠点の周りでいいのですが、新しい子育て世代が引っ越してこられるような新しいことを言う感じのイメージではないのですね。この地域特性っていうのは、やっぱり今現在の地域の特性を活かしつつというイメージなんでしょうか。ちょっと知りたいと思いました。

《建設部主幹》

基本はやはり今現在の地域特性ということは当然あります。地域特性はかなり広い意味になりますが、現状の、ということにはなると思います。

《委員長》

はい、今のご指摘については、例えば郊外の大きな住宅で、ご高齢の方の雪か

きなどが大変だから、街中に引っ越すのだけれども若い世代はそこに住み替えたいよ、ということですね。

そんなことは誘導の対象になるのかという指摘だと思いますが、この辺は例えばこの資料の2ページの右上の方も、空き家等の既存ストックの活用促進と言うことがありますけども、この辺りはあくまでも居住誘導地域の中だけに限定されていくのか。もう少し郊外においても場合によっては誘導区域じゃないけれども、住宅は建設できますので、ここについては、この政策の対象に入ってくるかどうか、技術的にはこんな話だと思いますが、いかがでしょうか。

《建設部主幹》

今後検討していくことになりますが、やはり基本は居住誘導区域内に、ということがありますけども、これが周りに自然がある場所で、すごく良いポテンシャルがあるエリアに、例えば居住誘導区域にいれない場合においても、やはり当然ながら政策の展開をしなければならぬと思います。新たに、例えば、ゆとりのあるエリアへの子育て世帯の誘導ということなども、検討していかなければいけないかなと考えます。

小樽市も以前お話ししましたけれども、人口減少への挑戦と将来人口への適応という部分で、両輪で進めていくということで考えております。

《委員長》

はい、ありがとうございます。今の論点は、この2ページ一番右下ですよ。

多彩な地域資源の活用、自然環境調和、といったところでくみ取れるかなと思います。今後の個別の施策については、まだもう少し先の論点になるかと思いますが。例えば傾斜地であっても見晴らしがよい、自然環境が良いとか、あるいは住宅の敷地が広くてゆったり過ごせるみたいなものを求めて行くものについても、この計画が否定するものではないと、この辺りの整理をしておきたい、というところでございます。

それでは、これらを踏まえて全体としての基本方針の骨子というものが、まとまってくるところがありますが、次の議題に進ませてもらいたいと思います。

議題の5としまして、小樽市立地適正化計画基本方針、これはあくまでご議論いただいたものをまとめた骨子案ということになりますので、これを最後にご議論いただいて、全体を通してやはり、確認をしておきたいといったような、ご質問、ご意見を頂戴する形で進めさせていただければと思います。

基本方針骨子（素案）についてご説明願います。

《都市計画課主査》

それでは、議題5「小樽市立地適正化計画基本方針骨子（素案）」についてご説明させていただきます。

資料としては、「資料4」と「参考資料」になります。

まず、「参考資料」の4ページをご覧ください。

一番上の丸の「策定の目的」ですが、この資料4で、パブリックコメントを行うものであり、この資料で、広く市民の意見を聴取するとともに、計画について理解を深めていただくことを目的としています。

そして、その下の黒丸の「記載内容の確認」ですが、先ほども概略ご説明いたしました。この資料は、これまでの検討結果の「骨子」、要点を取りまとめた資料で、本日の議題に係るページも含め、資料全体についてご協議いただきたいと考えております。

この資料については、「記載内容は、これまでの内容を反映しているか。」「わかりにくいところはないか。」などの視点を含め、説明を聞いていただければと考えております。

それでは、A3版の「資料4」をご覧ください。まず、表紙をご覧ください。

四角枠内になりますが策定の経緯や目的、今後について記載しております。

一番上の1段落目には、人口減少などに伴い、今後、懸念される課題、そして、2段落目から4段落目にかけて、こうした課題を受け、第7次小樽市総合計画において、「人口減少への挑戦」と「将来人口への適応」の方向性を示し、両輪で人口対策に取り組んでいる旨記載しております。

そして、5段落目の「これら第7次小樽市総合計画」のところになりますが、総合計画の基本的な方向性に即した上で、都市マスの基本目標である「持続可能で効率的なまちづくり」の実現を目指し、計画を策定する旨記載しております。

そして、6段落目の「本冊子は」からになりますが、本冊子は、左側に国交省の手引きのフローを示し、これを基に、本策定委員会において協議を行い、「基本方針骨子」として取りまとめたものとしております。

また、策定委員会の経過や資料等については、小樽市ホームページでご覧いただける旨記載しております。

そして、一番下の7段落目に、今後について、記載し、その下に目次を記載しております。

ページめくりまして、右下にページを記載しておりますが、1ページをご覧ください。まず、1の「立地適正化計画とは」ですが、ページ左側の上から、計画の概要とイメージ図、そして、図の下に、居住誘導区域などの説明、一番下に計画策定公表による届出制度について記載しております。

そして、ページ右側には、参考として、コンパクト・プラス・ネットワークの概要、その下には、生活サービス施設の持続的維持に必要な周辺人口として、国交省の資料を記載しております。

次に、2ページをご覧ください。2の「計画策定の背景・目的」の「(1) 総人口と高齢化の推移から見る本市の現状と将来」として、ページ左側に、都市全体のマクロ的な視点で現状と将来として、2040年には人口が約7万人、ピーク時の3分の1になり、その約半分が65歳以上になることが予測されていること、また、ページ右側に、地域別のミクロ的な視点で、総人口と地域別の人口密度の現状と将来として、市街地全体において、人口密度の低下が顕著である旨、記載しております。

次に、3ページをご覧ください。上から、(3)の「市民生活などへの影響」として、これまで委員会でご説明した、人口減少などによる市民生活への影響や、それに伴う連鎖的悪循環についての内容を記載しております。

そして、(4)の「計画の策定について」として、こうした喫緊の課題を解決するため、持続可能で効率的なまちづくりの実現を目指し、計画を策定することとしております。

そして、ページ右側の上から「計画の位置付け」、「計画区域」、「計画期間」について、記載しております。

次に、4ページをご覧ください。ここからが、基本方針の内容になります。

まず1の「解決すべき課題」として、課題を抽出するに当たって、都市の状況を表す人口や土地利用などの9分野について、都市全体（マクロ的）と、地域別（ミクロ的）の視点で分析し、その結果から課題を導き出しておりますが、このうち、代表的な「分析結果」と「課題」を4ページと5ページに示し、このほかの分析結果等については、小樽市のホームページでご覧いただける旨、米印で記載しております。

4ページの左側上から、①人口、そしてその右側の②土地利用、そして、ページ下段が③都市交通になります。

そして、ページをめくりまして5ページの左側上の⑤財政、その右側の⑦災害、ページ下段が⑧都市機能になります。

次に、6ページをご覧ください。(2)の「本市が抱える課題及び解決すべき課題」として、ページ左側から、3つの観点での課題、真ん中に本市が抱える課題、そして、ページ右側に解決すべき課題を記載しております。

次に、7ページをご覧ください。2の「立地適正化に関する基本的な方針」として、上から「まちづくりの目標」、そして「まちづくりの方針」と、課題解決のための3つの個別の方針、誘導の方向性を記載しております。

これ以降については、議題2から4でご説明しましたので、割愛させていただきます。以上が資料4の内容になりますが、ここで、今後の直近のスケジュールについてご説明させていただきます。資料5のスケジュールをご覧ください。

ページ左側中段の令和4年の9月から11月のところをご覧ください。

本日、この素案について、ご了承をいただけた場合、資料には時期を記載してはおりませんが、今のところ10月上旬頃に、小樽市都市計画審議会に協議し、ご意見をお聴きした上で、市民の皆さまに広くご意見をお聞きするため、10月から11月にかけて1か月間のパブリックコメントを実施し、その結果報告として、早ければ11月下旬か12月上旬頃に、次回の策定委員会を開催したいと考えております。

なお、変更前では策定委員会後に、都市計画審議会に諮問することとしておりましたが、基本方針骨子の段階では審議会への諮問は行わず、最後の計画全体についてのみ行うことといたしました。

説明は以上になります。ご協議のほどよろしくお願いいたします。

《委員長》

ありがとうございます。最後のところでスケジュールについても説明いただきましたが、基本方針の骨子そのものが最終的に確定するのは、12月～3月ということですので、都市計画審議会からの意見も出てくるでしょうし、何よりパブリックコメントで様々な意見がきっと出てくると思います。従ってこの間基本方針そのものはこれからまだ修正が加わっていくものですので、今日皆様にお認めいただくのはパブコメに出す素案のこの形でお示しをするという事について認めていただきたいということです。

ですから、委員の皆さまご自身も、ぜひこの期間中、また改めて素案をご覧くださいながらご意見ですとか、修正点といったものを必要な点があれば随時ご意見賜りたいと考えております。

これまでの第1から、第4回ですね。各委員会の議論を振り返りながら、全体

をまとめてこの骨子案素案と言うことでまとめておりますけれども、全体を通して、大きく問題がある、資料が足りないというようなところがあれば、頂戴したいという風に考えます。

後半は駆け足になってしまい、申し訳ございません。この形でパブコメ、その前の都市計画審議会の方へ意見を求めると言うことになります。私自身も審議会のメンバーでもございますので、この策定委員会での様々なご意見や議論というのは、必要に応じて審議会の中でも、説明をしたいと考えております。

《副委員長》

はい。確認させていただきたいのですが、ページ番号を合わせると一致するので、そういうことかなと思いますけども、今日お話しただいていたこの今後の進め方について参考というのは、これの後ろにつけてパブコメに出されるのか、そうでないのかというのをご確認くださいませ。

《建設部主幹》

はい。パブコメ資料の最後のページになります。

《委員長》

はい、ありがとうございます。今、A3版でご説明いただいた、素案の一番最後に今日机上に配布いただいた今後の進め方についてが加わることになります。

それではよろしいでしょうか。今日も後半、私の方で、やや遅れまして。後半、早い急ぎ足の進行で予定の時間を超過してしまいますけれども、この形でご意見なければ、これを素案として一つ今日のまとめということにさせていただければと思います。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。この形を素案とさせていただきたいと思います。

それでは一通り議題1～5までを進めてまいりましたが、その他というのは何かございますでしょうか。

《建設部次長》

特にございません。

《委員長》

先ほどのスケジュールでありましたが、次回委員会は年内にもう一度、パブコメを踏まえてということになるかと思えます。大変お忙しいと思いますが、ご参加、ご議論のほど、よろしくお願いいたします。

《建設部次長》

ありがとうございます。本日は、ご協議いただきまして、誠にありがとうございました。

次回の策定委員会につきましては、日程が決まり次第、お知らせをさせていただきます。

以上をもちまして、第4回小樽市立地適正化計画策定委員会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

2時間6分（終了）