

目指すべき都市の骨格構造の検討

＜「目指すべき都市の骨格構造」と「都市機能誘導区域」の関係について＞

- ・第2次小樽市都市計画マスタープランでは、「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」ことを目標としていますが、これを目指すための具体的な拠点等については、都市構造形成の基本的な考え方として『「まちの骨格」を形成する主要な地区である「エリア」』と『「土地利用の方針」における「ゾーン区分」』を示しています。
- ・このことから、計画の策定に当たって、まずは、基本方針において、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等を形成することとしている「ゾーン」を基本として、具体的な拠点等の「都市の骨格構造」を設定し、今後この中でも、公共交通の利便性が高く都市機能が充実するなど、多くの市民等が利用し、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、都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」として設定し、利便性の高いまちづくりを進めていきます。

小樽市立地適正化計画策定委員会資料（第4回）





— 目 次 —

- 1 都市の骨格構造とは (p1～p3)
- 2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ (p4～p9)
- 3 本市が目指すべき都市の骨格構造の抽出 (p10～p29)

■本日の協議ポイントについて

関連する計画や他部局の関係施策の整理

都市が抱える課題の分析
及び解決すべき課題の抽出

1 都市が抱える課題の分析

- (1) 都市の分析
- (2) 分析のまとめ（本市が抱える課題〔分野別〕）

2 解決すべき課題の抽出

- (1) 抽出の考え方
- (2) 解決すべき課題の抽出

基本方針

まちづくりの方針（ターゲット）の検討

目指すべき都市の骨格構造の検討

課題解決のため施策・
誘導方針（ストーリー）の検討

誘導施設・誘導区域等の検討

防災指針
の検討

誘導施策の検討

定量的な目標値等の検討

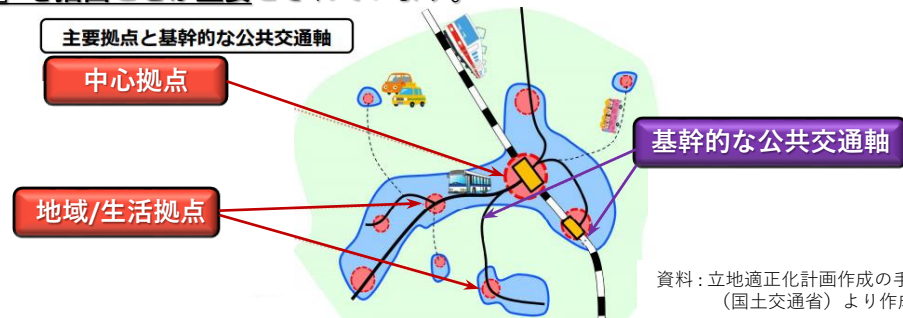
施策の達成状況に関する評価方法の検討

「小樽市立地適正化計画」の策定

目指すべき都市の骨格構造の検討

1 都市の骨格構造とは（p1～p3）

- 国土交通省の立地適正化計画作成の手引きにおいて、計画の策定に当たっては、都市全体の観点から、目指すべきまちづくりの方針を見据えながら、**中心拠点**
地域拠点及び**基幹的な公共交通軸**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います。



2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ（p4～p9）

- まちづくりの方針を見据えながら、**都市計画マスタープラン**における**都市構造形成の考え方**（「**まちの骨格（エリア）**」と「**土地利用の方針（ゾーン区分）**」）を基本として、上位計画等における「**9 地域の生活圏（p6）**」を考慮し、**地域の現状等を踏まえ、本市の都市の骨格構造を抽出**

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出（p10～p29）

- (1) **拠点の抽出**
 - ・抽出の考え方に基づき「**拠点（地区）**」を抽出
- (2) **拠点の分類等の設定**
 - ・提供する機能に応じて拠点を5つに分類し名称を設定
抽出した拠点（地区）の「**拠点分類**」と「**役割**」を明確化
- (3) 「**基幹的な公共交通軸**」の抽出
 - ・**拠点の配置等を踏まえ**、中心拠点を中心として各拠点間を結ぶ都市軸である「**基幹的な公共交通軸**」を抽出
- (4) 本市が目指すべき都市の骨格構造



1 目指すべき都市の骨格構造とは

1 都市の骨格構造とは

(1) 主要拠点と基幹的な公共交通軸

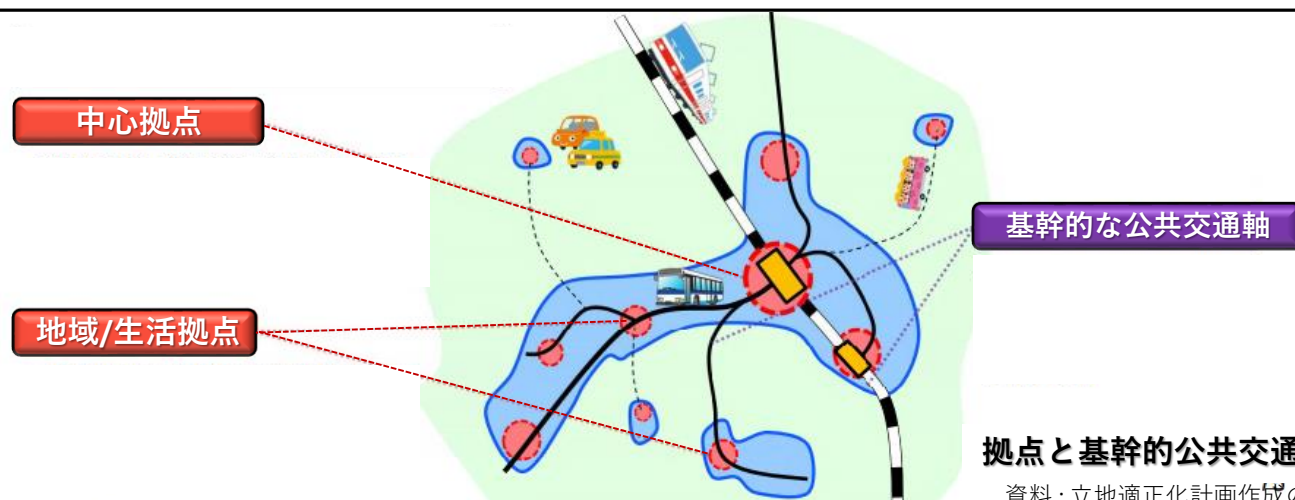
○国土交通省の立地適正化計画作成の手引きにおいて、立地適正化計画の策定に当たっては、都市全体の観点から、目指すべきまちづくりの方針を見据えながら、

- ・公共交通施設が集積し、主要な公共交通路線の結節点等として公共交通アクセス性が高く人口や都市機能施設が集積している『中心拠点、地域／生活拠点』
- ・将来も一定の運行水準を維持すると見込まれる公共交通路線であって、各拠点地区をネットワークしている『基幹的公共交通軸』等

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います。

これを踏まえ、本計画においても、持続可能な都市の骨格構造を構成する「拠点」と「基幹的公共交通軸」等を設定することとしました。

資料：立地適正化計画作成の手引きより抜粋



拠点と基幹的公共交通軸のイメージ図

資料：立地適正化計画作成の手引きより作成

以下のイメージを踏まえ
拠点等を抽出

(2) 各拠点と基幹的な公共交通軸のイメージ

各拠点のイメージ

資料：立地適正化計画作成の手引きより作成

拠点類型	拠点類型	地区例
中心拠点	<u>市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、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</u>	○中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○業務・商業機能等が集積している地区 等
地域/ 生活拠点	<u>地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点</u>	○行政支所や地域の中心となる駅バス停の周辺 ○近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○合併町村の旧庁舎周辺地区 等

基幹的な公共交通軸のイメージ

資料：立地適正化計画作成の手引きより作成
都市構造の評価に関するハンドブック

基幹的な公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
<u>中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、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</u>	➤ <u>一定以上のサービス水準を有する路線</u>で、一定の沿線人口密度があり、<u>サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線</u> ➤ <u>中心拠点と地域/生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線</u> ➤ 「<u>日30本以上の運行頻度（片道）の鉄道・バス路線（基幹的公共交通路線）</u>」が同計画における<u>一つの参考</u>（ハンドブック）



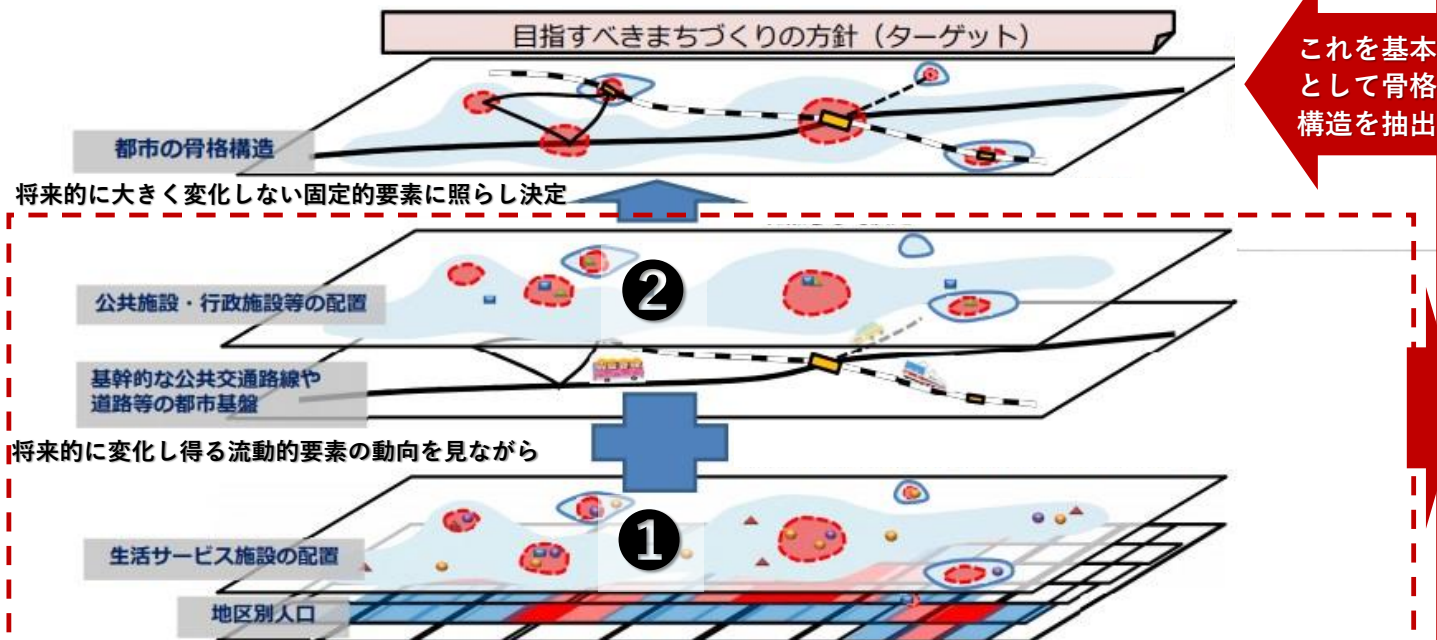
2 「都市の骨格構造」の抽出の 基本的考え方と流れ

2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ

(1) 本市における「都市の骨格構造」抽出の基本的考え方

- 国土交通省の立地適正化計画作成の手引きでは、持続可能な都市の骨格構造の抽出に際しては、以下の図の下から、①現状の人口や生活サービス施設の配置を見ながら、②公共施設や都市基盤などの配置と照らし合わせて検討することが重要とされています。
- 本計画では、こうした検討を踏まえ設定した、右下の都市計画マスタープランにおける都市構造形成の考え方である「まちの骨格」と「土地利用の方針」を基本として、本市の都市の骨格構造を抽出することとします。

「立地適正化計画作成の手引き」における都市の骨格構造抽出の流れ



都市計画マスタープランにおける都市構造形成の考え方

まちの骨格

エリア

土地利用の方針

ゾーン区分
(中心商業ゾーン等)

- 都市計画マスタープランでは、人口や生活サービス施設、道路等の都市基盤などの現状や課題を整理した上で、本市の都市構造形成の基本的な考え方である「まちの骨格」やこれを踏まえた商業地の形成などに係る「土地利用の方針」を設定しています。



2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ

(2) 9地域の生活圏のまとまりを考慮した抽出

- ・第7次小樽市総合計画及び第2次小樽市都市計画マスタープランでは、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として市域を9つに区分
- ・これを踏まえ、本計画においても、この9地域を「まちづくりの基本的単位」として、今後も各地域における日常の生活利便性等を確保するため、9地域の生活圏のまとまりを考慮し拠点等を抽出することとします。

第7次小樽市総合計画

【総合計画P49～53】地区別発展方向

それぞれの地区が持つ特性や役割を生かしたまちづくりを進めるため、地勢や生活圏のまとまりなどを考慮した地区の区分設定するとともに、地区ごとに将来に向けた発展の方向性を示す。



北西部地区	●塩谷地区 ●高島地区	●長橋・オタモイ地区
中部地区	●手宮地区 ●山手地区	●中央地区 ●南小樽地区
東南部地区	●朝里地区 (●石狩湾新港地区)	●銭函地区

第2次小樽市都市計画マスタープラン

【都市マスP82】地域別方針

(1) 地域区分の考え方

第7次小樽市総合計画では、地勢や生活圏のまとまりなどを考慮した地域区分がなされており、まちづくりの基本的な単位となっています。このため、地域別方針は、当該区分を基本としつつ、石狩湾新港地区を銭函地域に含め、9地域として1次マスタープランの区分を引き継ぎ、各地域の目標などを設定

9地域

塩谷地域

高島地域

中央地域

南小樽地域

銭函地域

長橋・オタモイ地域

手宮地域

山手地域

朝里地域

一部・調和

立地適正化計画では

各地域の日常生活における利便性等の確保

9地域の生活圏のまとまりを考慮した拠点等の抽出

本市が
目指すべき
都市の骨格
構造の抽出



2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ

(3) 抽出の流れ

(1) 拠点の抽出 (p10~p19)

都市マスにおける
都市構造形成の
考え方を基本として
9地域における
拠点候補地区を抽出

1) 拠点候補地区の抽出

・まちづくりの方針を見据えながら、都市計画マスタープランの都市構造形成の考え方である「まちの骨格」と「土地利用方針」を基本として、9地域の生活圏のまとまりを考慮し、右記の2つの視点で各地域における拠点候補地区を抽出

<視 点>
まちの骨格

エリア

<視 点>
土地利用の方針

ゾーン区分

(中心商業ゾーン等)

拠点候補地区を基に

拠点候補地区の
現状把握・検証

拠点抽出

2) 拠点候補地区の現状把握と拠点の設定

・拠点候補地区について、3ページの「(2) 各拠点地区と基幹的な公共交通軸のイメージ」を踏まえ、右記の3つの視点を基本として現状を把握・検証し、本市が目指すべき都市の骨格構造における「拠点」を抽出

視点① 生活サービス施設等の都市機能の立地状況

→一定の都市機能が立地しているか把握・確認

視点② 地区内のバス停等における公共交通の運行状況

→一定以上のサービス水準を有する路線にあるか把握・検証（「基幹的な公共交通路線※」）
※定義等は次ページ参照

視点③ 公共交通沿線や後背住宅地の状況

→公共交通沿線等の状況などから一定の人口で支えられる都市機能の持続可能性を検証

(2) 拠点の分類等の設定 (p20~p24)

●提供する機能に応じて拠点を5つに分類し、名称を設定
抽出した拠点(地区)の「拠点分類」と「役割」を明確化

(3) 「基幹的な公共交通軸」の抽出 (p25~p27)

●拠点の配置を踏まえ、中心拠点を中心として、各拠点間を結ぶ都市軸である「基幹的な公共交通軸」を抽出

(4) 本市が目指すべき都市の骨格構造 (p28~p29)

●「基幹的公共交通路線」とは

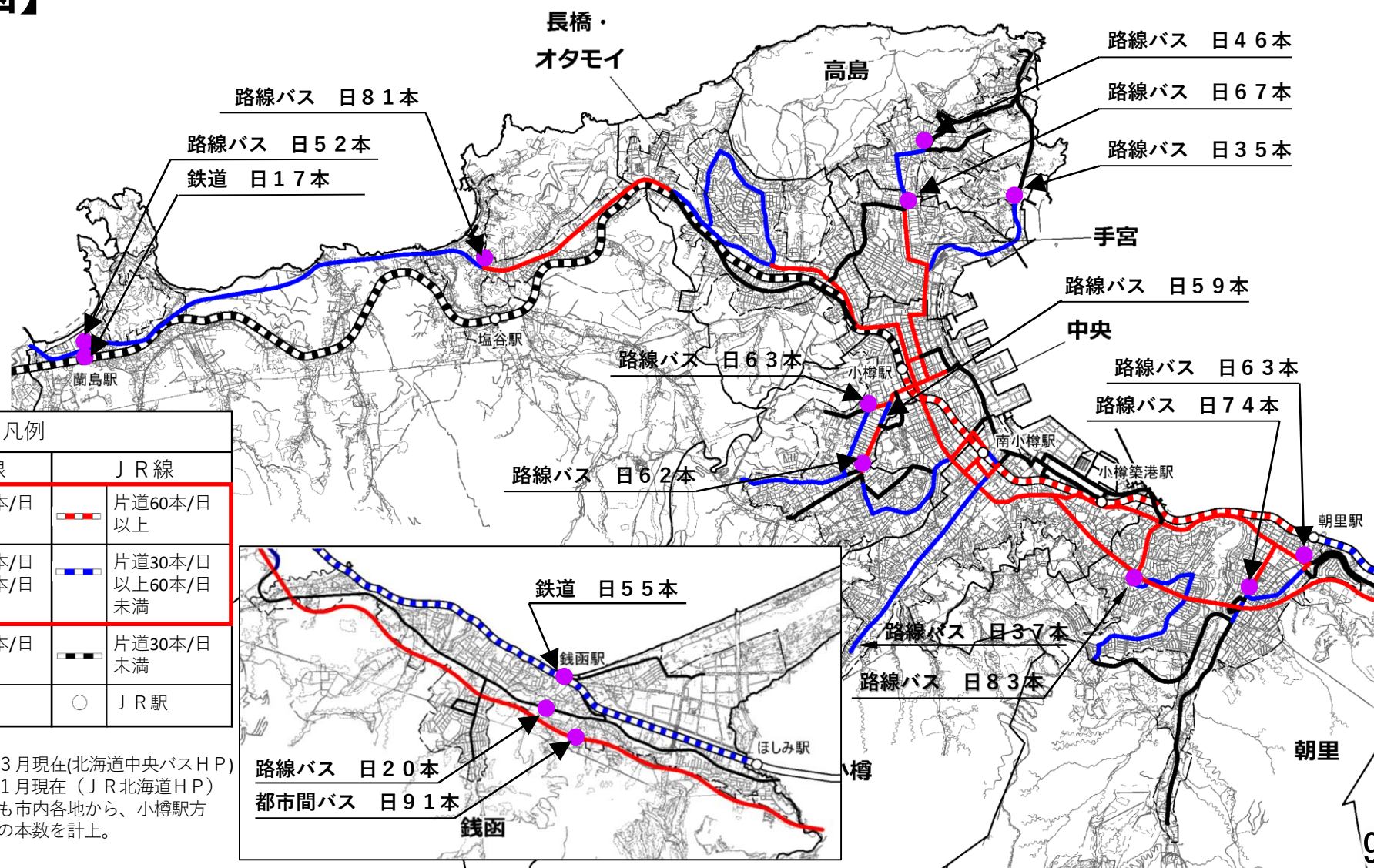
-
- ※次ページ「拡大図」

- ※バス路線：令和4年3月現在(北海道中央バスHP)
- ※ＪＲ線：令和4年1月現在（ＪＲ北海道HP）
- ※バス路線、ＪＲ線とも市内各地から、小樽駅方面に向かう便の片道の本数を計上
- ※小樽市内では、日当たり運行時間15～17時間が多い。



2 「都市の骨格構造」の抽出の基本的考え方と流れ

【拡大図】





3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出

1) 拠点候補地区の抽出

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

●拠点候補地区抽出の流れ

- ・都市マスにおける本市の都市構造形成に係る「まちの骨格（エリア）」と「土地利用の方針（ゾーン区分）」の考え方を基本として、9地域の生活圏のまとまりを考慮しつつ、以下の2つの手順で拠点候補地区を抽出

手順1

エリア

(p13,14) による抽出

※エリアはすべて「骨格軸等」の軸上

<視点>「まちの骨格」

○「エリア※」のうち、都市機能の集積等に関する以下のエリア（地区）を拠点候補として抽出

① 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：

- ・中心市街地（JR小樽駅周辺）
- ・JR小樽築港駅周辺地区

② 新たな玄関口としての役割を担うエリア

- ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺地区

※エリアとは

様々な交流等の場である本市の主要な地区として都市計画マスタープランに位置付けされた拠点的な役割を担う地区

手順2

ゾーン区分

(p15,16) による抽出

<視点>「土地利用の方針」

○生活圏をまとまり考慮しつつ、各地域における以下に該当する地区を抽出

③ 中心商業ゾーン

- ・本市経済の中心となる商業地（商業地域）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

④ 住商複合ゾーン

- ・拠点性のある商業地（近隣商業地域）を形成し、地区内、その周辺への居住を促進する地区

拠点候補地区の抽出

抽出結果、次ページ (p12) 参照

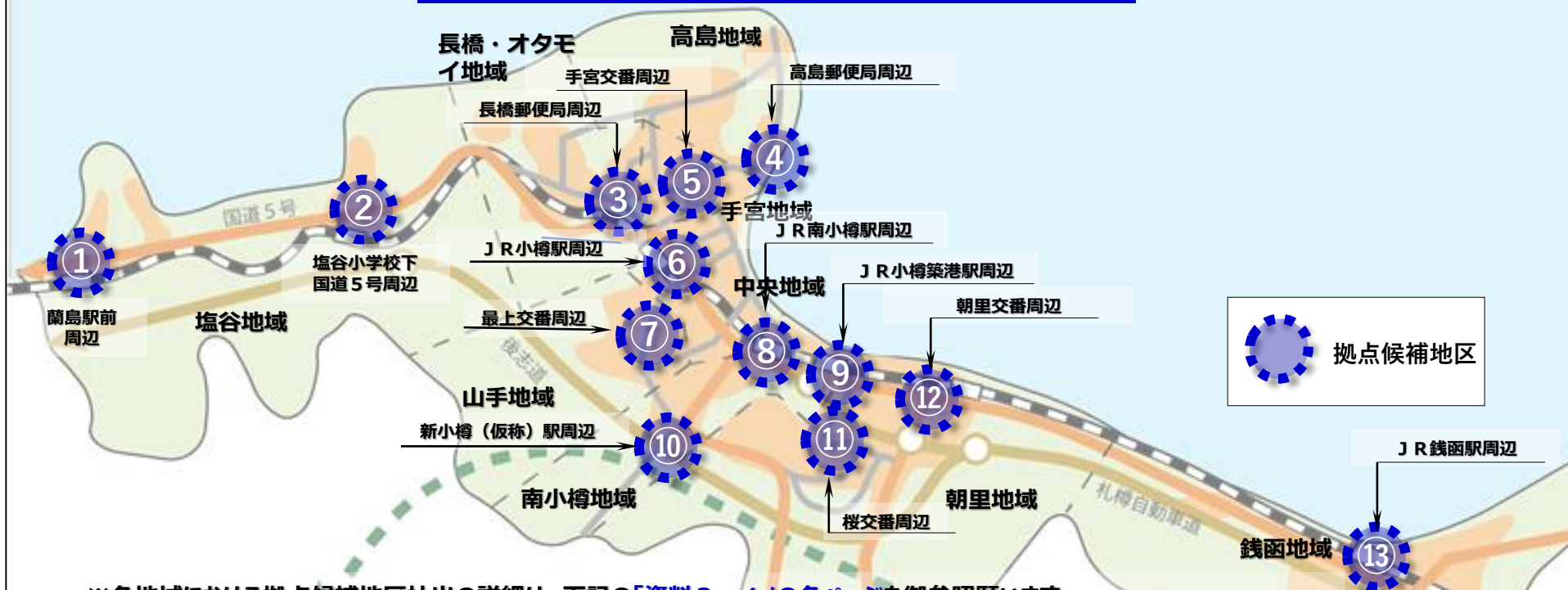


3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

拠点候補位置図

<抽出結果> 拠点候補 13 地区



※各地域における拠点候補地区抽出の詳細は、下記の「資料2-1」の各ページを御参照願います。

塩谷地域	長橋・オタモイ地域	高島地域	手宮地域	中央地域	山手地域	南小樽地域	朝里地域	銭函地域
① 蘭島地区 ② 塩谷地区 資料2-1・p2	③ 長橋地区 資料2-1・p8	④ 高島地区 資料2-1・p12	⑤ 手宮地区 資料2-1・p18	⑥ 小樽駅 周辺地区 資料2-1・p22	⑦ 緑地区 資料2-1・p28	⑧ 南小樽駅周辺地区 ⑨ 小樽築港駅周辺地区 ⑩ 新小樽駅周辺地区 資料2-1・p32	⑪ 桜地区 ⑫ 新光地区 資料2-1・p40	⑬ 銭函地区 資料2-1・p46

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

<視点> 「まちの骨格」 **エリア**

・都市計画マスタープランでは、様々な交流や生産活動の場である主要な地区を「エリア」と位置付け、エリア間を連携するネットワークづくりを進めることとしています。





3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

<視点> 「まちの骨格」 **エリア**

- ・「エリア」のうち、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（JR小樽駅周辺地区）」と「JR小樽築港駅周辺地区」、本市の新たな玄関口としての役割を担うエリアである「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区」を拠点候補地区として抽出
- ・また、海岸線沿いに配置されている「観光・レクリエーション交流エリア（蘭島、塩谷等）」や山側の「山麓ライン交流エリア（朝里川温泉等）」などの観光系エリアと生活拠点等との連携・調和などが想定されます。

エリア		役割・方向性
生活・利便・にぎわいエリア	・ <u>中心市街地</u>	・ 本市の中心部として、 <u>商業・業務など多様なサービス機能が集積</u> するエリア ・ にぎわいの創出を図るため、 <u>商業の振興やまちなか居住を促進</u> します。
観光・レクリエーション交流エリア	・ <u>JR小樽築港駅周辺地区</u>	・ JR 小樽築港駅を中心とした <u>広域的な商業・レクリエーション・医療 などの生活サービス機能が複合</u> するエリア ・ 親水性と小樽らしさを生かした広域的な生活サービス機能などを提供するとともに、中心市街地との連携を図ります。
広域交通結節エリア	・ <u>北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区</u> ・ <u>JR小樽駅周辺地区</u>	・ <u>広域交通との結節機能</u> を有するエリア ・ <u>小樽観光や後志圏への玄関口</u> としての役割を担います。

資料：第2次都市計画マスタープランp56抜粋



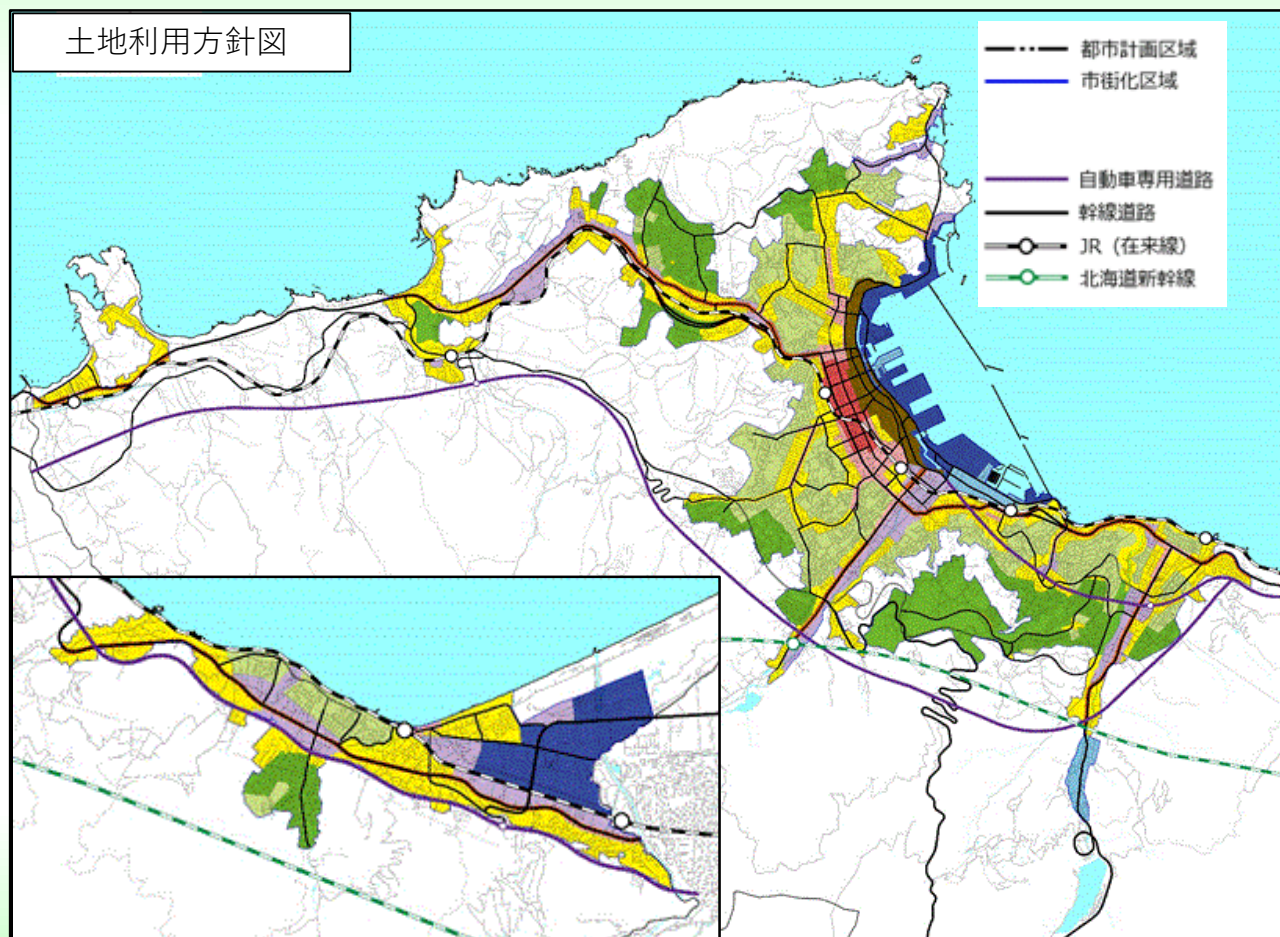
3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

<視点> 「土地利用の方針」

ゾーン区分

- ・都市計画マスタープランの土地利用の方針では、快適な生活環境の確保、活力ある産業の振興などが適切に図られるよう、土地利用を「住宅系」、「商業系」、「工業系」に区分し、これらの土地利用を各ゾーンで構成



凡 例

住居系

- 低層住宅ゾーン
- 中高層住宅ゾーン
- 一般住宅ゾーン

商業系

- 中心商業ゾーン
- 住商複合ゾーン
- 沿道サービスゾーン
- 観光・レクリエーション交流ゾーン
- 観光・歴史交流ゾーン

工業系

- 工業流通ゾーン
- 住工共生ゾーン

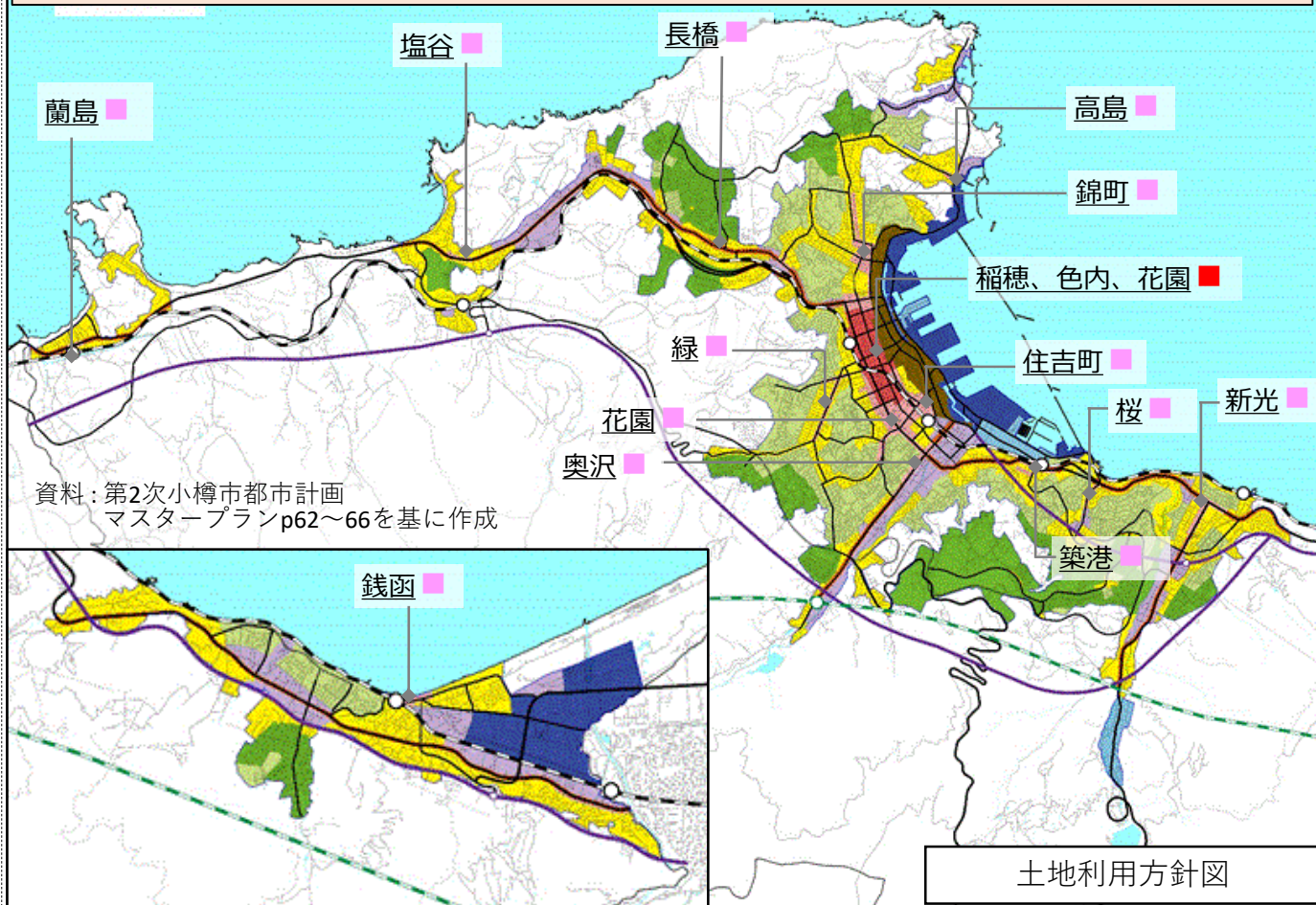
(1) 拠点の抽出 1) 拠点候補地区の抽出

<視点> 「土地利用の方針」

ゾーン区分

- ・本計画では、「商業系」の土地利用のうち、本市経済の中心となる商業地を形成する「中心商業ゾーン」と拠点性のある商業地の形成を図る「住商複合ゾーン」に位置付けられている地区を基本として拠点候補を抽出

商業系土地利用（中心商業ゾーン・住商複合ゾーン）の分布箇所（主な拠点候補）



資料：第2次小樽市都市計画
マスタープランp62～66を基に作成

凡 例

低層住宅ゾーン	都市計画区域
中高層住宅ゾーン	市街化区域
一般住宅ゾーン	
中心商業ゾーン	自動車専用道路
住商複合ゾーン	幹線道路
沿道サービスゾーン	JR（在来線）
観光・レクリエーション交流ゾーン	北海道新幹線
観光・歴史交流ゾーン	
工業流通ゾーン	
住工共生ゾーン	

■ 中心商業ゾーン（商業地域）

- ・本市経済の中心となる商業地を形成し、多様な都市機能の誘導に努め、居住を促進するゾーン
- ➔ 稲穂、色内、花園等

■ 住商複合ゾーン（近隣商業地域）

- ・周辺住宅等の生活サービスを担う商業地を形成するゾーン
- ・身近な生活利便施設や住宅などが複合する拠点性のある商業地の形成し、地区内、その周辺への居住を促進
- ➔ 蘭島、塩谷、長橋、高島、錦町、緑、花園、奥沢、住吉町、築港、桜、新光、銭函など

土地利用方針図



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出

2) 拠点候補地区の現状把握と拠点の抽出

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 (2) 拠点候補地区の現状把握と拠点の抽出

●拠点抽出の流れ

・以下の**手順**により、**9地域**における「**拠点**」を抽出（詳細は「資料2-1」を御覧ください。）

手順1 現状把握に係る中心点と範囲の設定

下図は「資料2-1」3ページを縮小して貼り付け

●拠点候補地区の現状を把握するに当たって、**中心点**と一般的な徒歩圏である**半径800m**と高齢者等の移動を考慮した**半径500m**の**範囲を設定**



手順2 現状把握・検証

下図は「資料2-1」4ページを縮小して貼り付け

●以下の3つの視点を基本として、**現状を把握・検証**、骨格構造における**拠点を抽出**

視点① 生活サービス施設等の都市機能の立地状況

- 一定の都市機能が立地しているか検証（半径500m）
- ・郊外の地域においては、地域の現状や今後の誘導・集約を考慮

視点② 地区内のバス停等における公共交通の運行状況

- 一定以上のサービス水準を有する路線にあるか検証
- ・日30本以上の運行頻度（基幹的公共交通路線）

視点③ 公共交通沿線や後背住宅地の状況

- 公共交通沿線等の状況などから一定の人口で支えられる都市機能の持続可能性を検証
- ・後背住宅地の広がりや地形的制約など、人口の誘導・集約の可否



本市が目指すべき都市の骨格構造における「**拠点（地区）**」の抽出

抽出結果、次ページ



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(1) 拠点の抽出 (2) 拠点候補地区の現状把握と拠点の抽出





3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

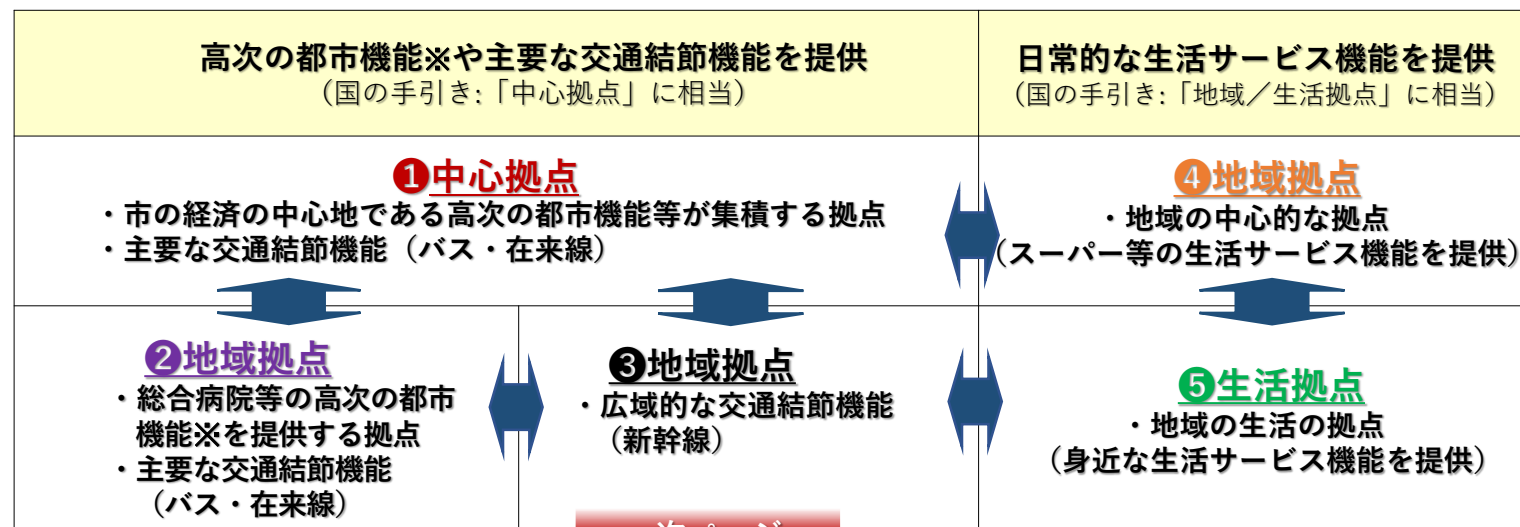
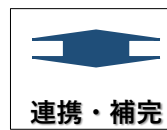
(2) 拠点の分類等の設定



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(2) 拠点の分類等の設定（拠点の分類の考え方）

- 本市は、J R小樽駅を中心として、約69kmに及ぶ海岸線に沿う形で、東には銭函地域の銭函など、西には塩谷地域の蘭島などの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います。
- 今後もこのような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、地域の現状や将来、地域特性などを踏まえ、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必要があります。
- また、中心拠点を補完する地域拠点等の役割としては、総合病院などの高次の生活サービス機能のほか、新幹線の特性を生かした二地域居住、遠距離通勤の可能性や、国内有数の観光都市であり道内外から多くの観光客が訪れる本市の特性などを踏まえ、広域的な交通結節機能も含めて考えていく必要があり、中心拠点などの主要な交通結節機能を補完する拠点として、新たな広域的な交通結節機能である「⑩新小樽駅周辺地区」が想定されます。
- これらを踏まえ、下表のとおり、提供する機能に応じて拠点を5つに分類します。



※高次の都市機能とは
行政中枢機能、総合病院、
相当程度の商業集積（大
型商業施設）など



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(2) 拠点の分類等の設定（役割による拠点の分類）

- ・ 前述の分類の考え方を基に、以下のとおり、立地する機能や施設数などを考慮し、抽出した13地区を分類、拠点の役割を明確化しました。

拠点分類	①中心拠点	②地域拠点	③地域拠点	④地域拠点	⑤生活拠点
	↓	↓	↓	↓	↓
拠点分類	中心拠点	高次地域拠点	広域連携交流拠点	地域拠点	生活拠点
該当地区	⑥小樽駅周辺地区	⑧南小樽駅周辺地区 ⑨小樽築港駅周辺地区	⑩新小樽駅周辺地区	③長橋地区 ⑤手宮地区 ⑦緑地区 ⑪桜地区 ⑫新光地区 ⑬銭函地区	①蘭島地区 ②塩谷地区 ④高島地区
役 割	・ <u>本市経済の中心地</u> であることに加え、北しりべし定住自立圏の中心市として、市全体及び広域圏を対象とする <u>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</u>	・ 市立病院や大型商業施設などの <u>高次の都市機能</u> が立地し、 <u>主要な交通結節機能</u> を有した居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する <u>中心拠点の機能を補完する拠点</u>	・ 北海道新幹線の札幌延伸に伴い、道内外を結ぶ <u>本市の新たな広域的な玄関口</u> として、居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する <u>中心拠点や高次地域拠点の機能を補完する拠点</u>	・ スーパーやコンビニエンスストア等の商業、内科医院等の医療、子育て、金融などの <u>生活サービス機能が一定程度まとまって立地し</u> 、中心拠点等と利便性の高い公共交通で結ばれた、 <u>地域内における日常生活の中心的な役割を果たす拠点</u>	・ <u>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</u> 、中心拠点等と利便性の高い公共交通で結ばれた、 <u>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</u>



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(2) 拠点の分類等の設定（立地機能・施設数）

各拠点の徒歩圏内の高次の都市機能及び日常的な生活サービス機能の施設数（中心点から半径500mの範囲）

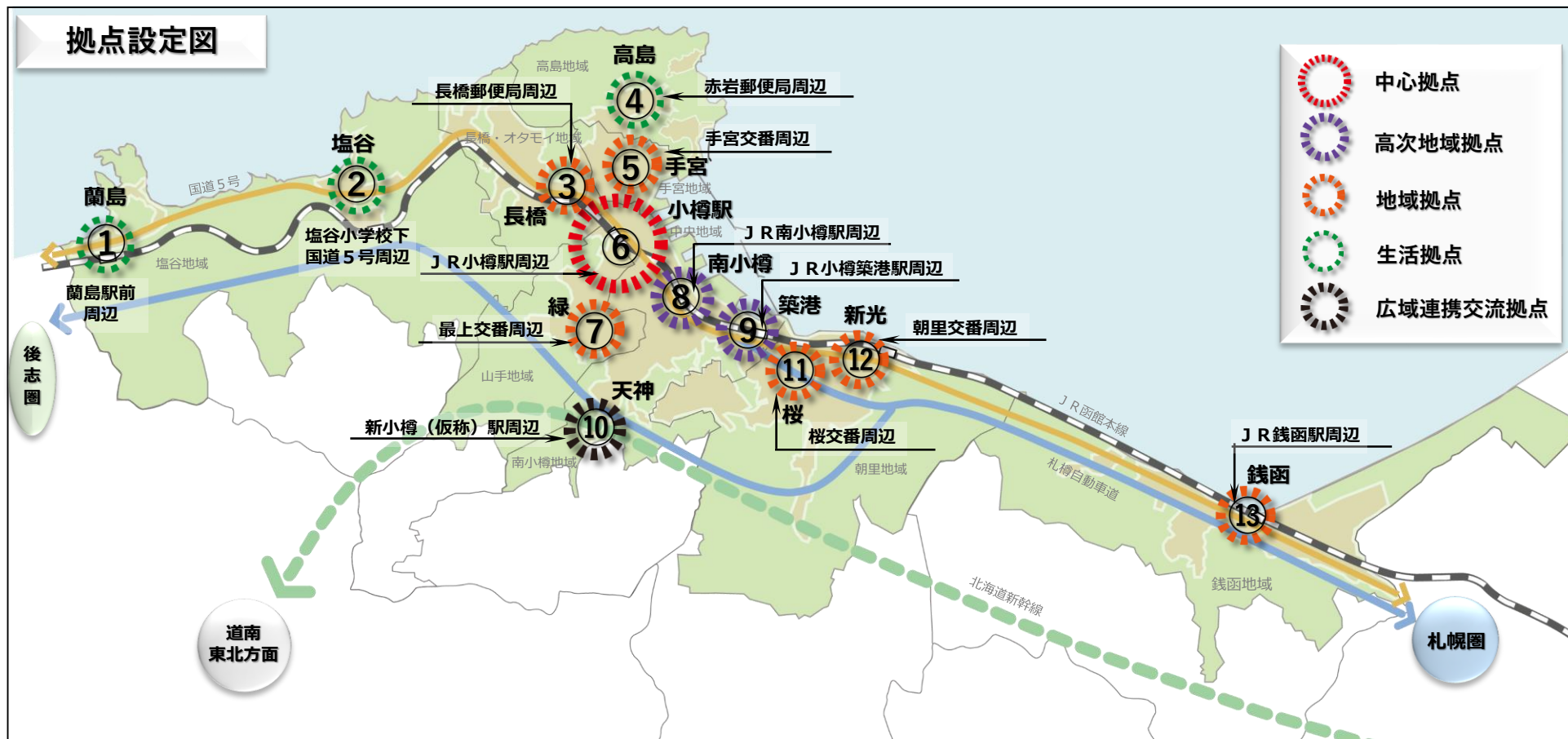
区分	塩谷地域		長橋・オタモイ地域	高島地域	手宮地域	中央地域	山手地域	南小樽地域			朝里地域		銭函地域
	① 蘭島	② 塩谷	③ 長橋	④ 高島	⑤ 手宮	⑥ 小樽駅周辺	⑦ 緑	⑧ 南小樽	⑨ 築港	⑩ 新小樽駅	⑪ 桜	⑫ 新光	⑬ 銭函
行政機能	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
介護福祉機能	1	5	9	8	7	24	10	20	5	7	15	6	11
子育て機能	1	0	1	2	1	2	2	2	1	0	0	1	2
商業機能	1	1	4	1	7	1 16	3	9	1 3	0	3	8	2
医療機能	0	1	6	1	6	1 21	3	1 7	0	0	2	3	0
金融機能	1	1	2	1	2	10	3	3	2	0	1	2	2
教育・文化機能	1	1	3	2	7	9	6	6	2	0	2	3	2
	5 生活拠点	10 生活拠点	25 地域拠点	15 生活拠点	30 地域拠点	85 中心拠点	27 地域拠点	49 高次地域拠点	14 高次地域拠点	7 広域連絡交流拠点	25 地域拠点	23 地域拠点	20 地域拠点

※上記表中の施設数表記について

区分	定義	備考
赤字：高次の都市機能	行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積など	・上記13地区の半径500m圏内では 商業機能（店舗面積10,000㎡以上）：「長崎屋、ドン・キホーテ」、「ウイングベイ小樽」が該当 医療機能（総合的な診療科目を標榜する二次救急医療機関）：「小樽市立病院」、「小樽掖済会病院」が該当
青字：日常的な生活サービス機能	行政支所機能、診療所、食品スーパーなど	行政（サービスセンター）、介護福祉（デイサービス等通所関連、障がい者支援等）、子育て（保育所、こども園、幼稚園等）、商業（スーパー、コンビニ、ドラッグストア等）、医療機関（内科、外科等医院、診療所、クリニック）、金融（郵便局、銀行、信用金庫）、教育・文化（小・中学校、高等学校、集会施設・会館等）

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(2) 拠点の分類等の設定



中心拠点	高次地域拠点	広域連携交流拠点	地域拠点	生活拠点
⑥小樽駅周辺地区	⑧南小樽駅周辺地区 ⑨小樽築港駅周辺地区	⑩新小樽駅周辺地区	③長橋地区 ⑤手宮地区 ⑦緑地区 ⑪桜地区 ⑫新光地区 ⑬銭函地区	①蘭島地区 ②塩谷地区 ④高島地区



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(3) 「基幹的公共交通軸」の抽出

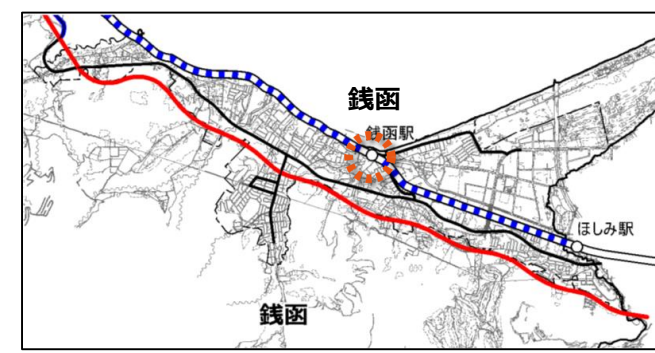
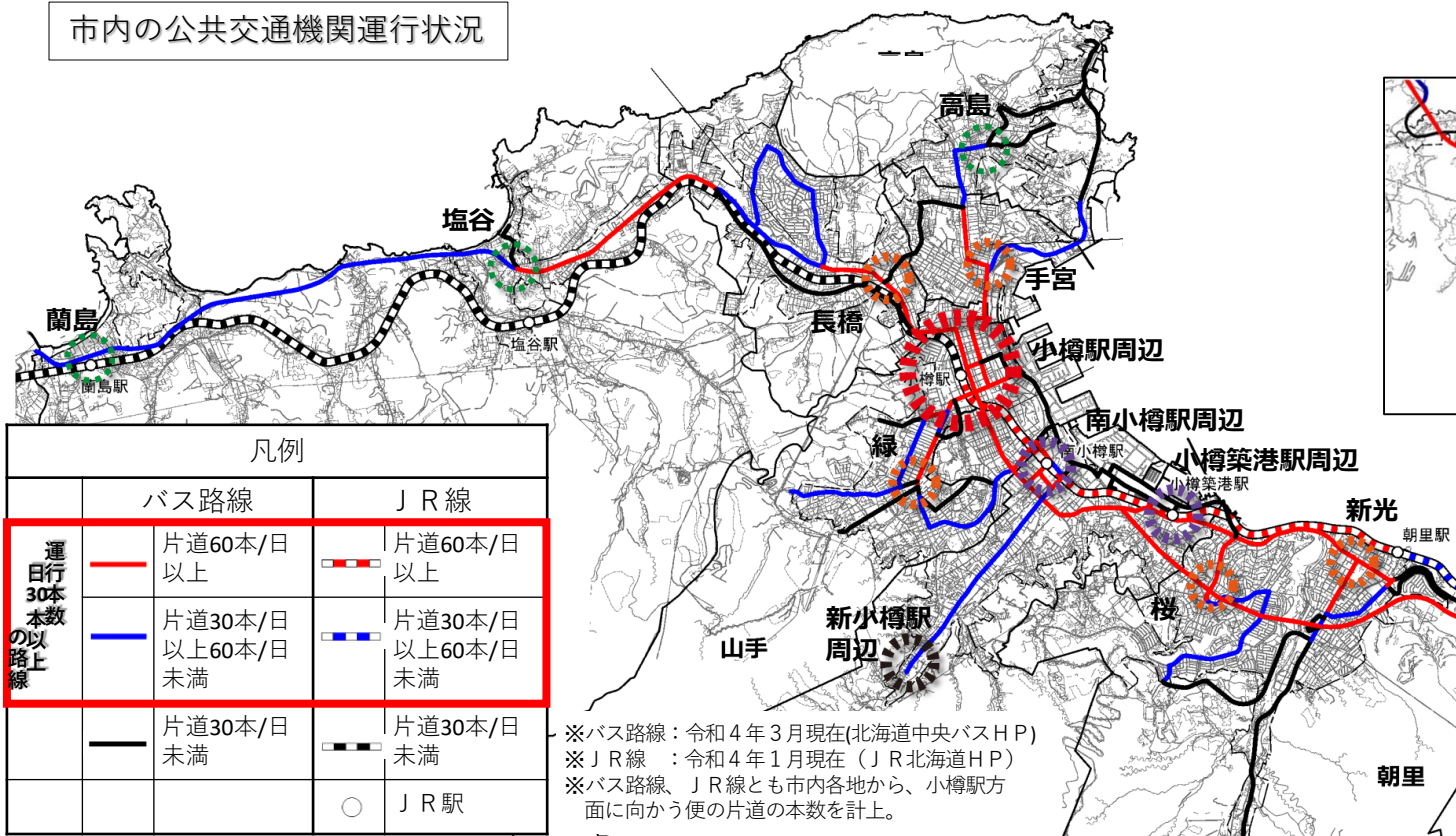


3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(3) 「基幹的公共交通軸」の抽出

・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」の設定に当たっては、運行本数日30本以上の路線（赤・青）が一つの参考とされ、下図のとおり、前述の「拠点」と市内公共交通路線とを重ね合わせると、拠点間を結ぶ路線すべてがこの路線上にあります。

市内の公共交通機関運行状況



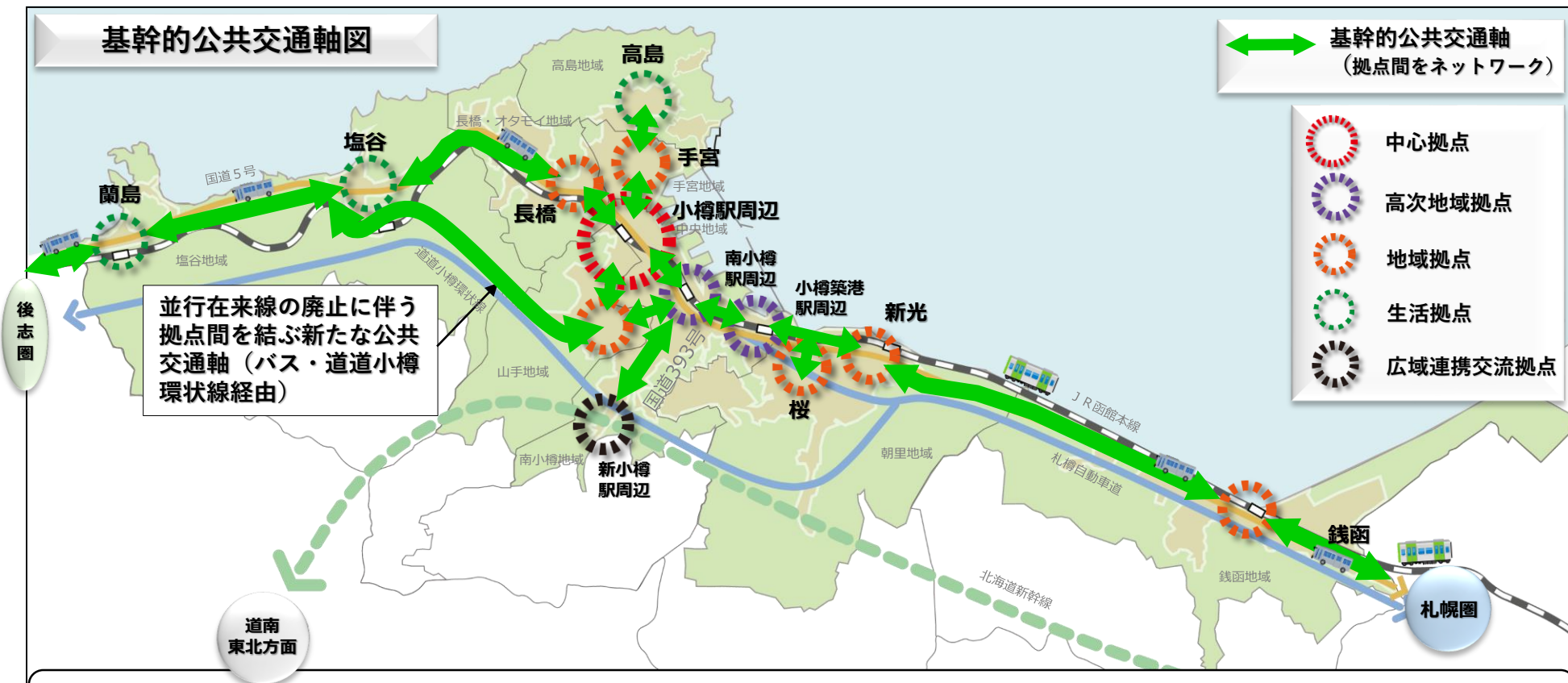
凡例				
	バス路線		ＪＲ線	
運行 日行 30本 本数 の以 上路 線		片道60本/日 以上		片道60本/日 以上
		片道30本/日 以上60本/日 未満		片道30本/日 以上60本/日 未満
		片道30本/日 未満		片道30本/日 未満
				ＪＲ駅

- 中心拠点
- 高次地域拠点
- 地域拠点
- 生活拠点
- 広域連携交流拠点

※バス路線：令和4年3月現在(北海道中央バスHP)
※J R 線：令和4年1月現在(J R 北海道HP)
※バス路線、J R 線とも市内各地から、小樽駅方面に向かう便の片道の本数を計上。

3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(3) 「基幹的公共交通軸」の抽出



●本計画では、本資料3ページの国土交通省の手引きのイメージや、前述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ます。

●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、その方向性を検討していきます。



3 本市が目指すべき「都市の骨格構造」の抽出

(4) 本市が目指すべき「都市の骨格構造」

