

# 小樽市立地適正化計画策定委員会（第1回）会議録

## 【日時・会場】

日時：令和3年10月22日（金）午後2時00分～4時05分

会場：小樽市いなきたコミュニティセンター5階 集会室

## 【会議次第】

- 1 開会
- 2 市長あいさつ
- 3 委嘱状交付
- 4 委員紹介
- 5 委員長の選任（資料1）
- 6 副委員長の指名（資料1）

## 7 議 題

議題1 小樽市立地適正化計画策定委員会運営規程(案)について(資料2)

議題2 小樽市立地適正化計画の策定について(資料3・資料4)

- 8 その他
- 9 閉会

## 【議事】

### 《建設部次長》

定刻となりましたので、ただいまから第1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、お忙しいところ、お集まりいただきまして、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。

初回の委員会でありますので、次第の5の「委員長の選任」までの間、進行を務めさせていただきます。

また、委員会の公開・非公開の件であります、事務局に一任いただき、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。

それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。

次第の2、「市長あいさつ」ですが、開催に当たりまして、市長より、委員の皆様にご挨拶申し上げます。

## 《市長》

皆様こんにちは、紹介を頂きました、市長の迫です。

委員の皆様方には、日頃から市政の各般にわたりまして、ご理解、ご協力をいただいておりますことに、この場をお借りして、厚く御礼を申し上げます。

また、皆様方には、小樽市立地適正化計画策定委員にご就任いただくわけですが、ご快諾を頂きましたことに御礼を申し上げますとともに大変お忙しい中、本日までご出席いただいておりますことに感謝を申し上げたいと思っております。

この策定委員会でご協議いただくこととなります「立地適正化計画」についてでありますけれども、これにつきましては人口が減少下にあっても、市民の皆様が安心・快適な暮らしを持続できるよう、長期的な時間軸の中で、都市機能を維持あるいは誘導し、持続可能で効率的なまちづくりを目指していくために策定をするものでございます。

この背景には小樽市で申し上げますと、東西に広がる市街地におきまして人口が減少し、そして税収も減っていく中で、例えば除雪などのように行政サービスが今まで通り維持できなくなる。こういった恐れがあるということが背景の一つにあるわけでございます。

ご存じのように、小樽市の人口は毎年2000人ずつ減少している状況でございます。令和2年度の国勢調査の速報値が出ておりますけれども、約11万1千人となっているところでございます。

色々な推計がございますけれども、20年後の令和22年には、6万9千人になることが想定もされているところでございます。

こうした中で、本市では、人口対策を最重要課題といたしまして、10年先を見据えた、第7次小樽総合計画というものがございまして、この中におきましても「人口減少への挑戦」あるいは「将来人口への適応」こういったものを掲げまして、重点的に取り組んでいるところでございます。「将来人口への適応」では、将来の人口規模あるいは人口構造にしっかりと適応し、安心して快適に住み続けることができる、まちを目指すこととしているわけでございます。

この委員会には、医療、福祉、子育て、商業などの関係団体や市民の代表の方など、多様な分野の方々にお集まりいただいておりますけれども、この計画は都市全体の観点から策定するものでございまして、多様な分野の施策と連携を図っていく、こういった必要もあるというふうに認識をしております。後ほど今後のスケジュールの説明もあるかと思っておりますけれども、この計画は本日から1年半の予定でご議論をいただくこととなっております。大変お忙しい中、長期にわ

たりご出席をいただくこととなりますけれども、先人たちから引き継いだこのすばらしいまちを、次の世代へ責任をもって引き継げるように、皆さんと共に、策定したいと考えておりますので、積極的なご議論をいただきたく、よろしくお願い申し上げます。

開催に当たりましてのご挨拶と代えさせていただきたいと思っております。

これから、皆様方のお力添えをいただきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いをいたします。

本日は、ありがとうございました。

### 《建設部次長》

続きまして、次第の3、「委嘱状の交付」を行います。

今回、小樽市立地適正化計画策定委員会委員として16名の方をお願いしております。

正面に向かって左側の方から五十音順にご着席いただいておりますので、順次、私の方からお名前をお呼びいたします。

市長が皆様の席を順次まわりますので、大変恐縮ですが、その場でご起立の上、委嘱状をお受け取りいただきたくと思っております。

それでは、お願いいたします。

(各委員に市長より委嘱状交付)

### 《建設部次長》

委員の皆様の任期につきましては、計画策定完了までとなっております、現在のところ、令和4年度末までを予定しております。以上で、委嘱状の交付を終わります。

続きまして、次第の4、「委員の紹介」であります。

本日が最初の委員会となりますことから、委員のご紹介をさせていただきます。

お手元にごございます委員会名簿の順でご紹介させていただきますので、よろしくお願いいたします。

(各委員の紹介)

次に、事務局の紹介をいたします。

(事務局の紹介)

## 《建設部次長》

ここで、資料の確認などをさせていただきます。

次第、委員会名簿、そして資料1から資料4までが本日の資料であります。

また、「小樽市立地適正化計画策定参考資料」としまして緑のファイルを机上配布させていただいております。過不足はございませんでしょうか。

(一同資料の不足なし)

また、本日の出席状況ですが、所要により4名の方が欠席のため12名となっており、資料1の要綱第5条第2項に規定されております会議の成立要件である「過半数」を越えていることをご報告いたします。

続きまして、次第の5、「委員長の選出」であります。

ここで皆様のお手元にあります資料1の要綱、第3条をご覧ください。

委員長は、第3条第2項の規定に基づき、委員の互選により定めるとされております。

ここで、委員の皆様のご意見を伺いたいと思います。

ご意見はございませんでしょうか。

## 《A 委員》

委員長推薦にあたりまして、私の方から大津委員が適任かと思っております。理由といたしましては、都市計画分野に精通されておりました、第2次小樽市都市計画マスタープラン策定委員会においても副委員長を務めておられたということですので、適任かと思い推薦をさせていただきます。よろしくお願いたします。

## 《建設部次長》

ありがとうございます。ただいま、大津委員が適任とのご推薦がありましたが、他にございませんでしょうか。

(他に意見なし)

ただいまご推薦をいただきました、大津委員に委員長をお願いしたいと思います。

(一同賛同)

それでは、委員皆様の賛同をいただきましたので、大津委員に委員長をお願いいたしたいと思います。

早速ですが、大津委員には委員長席に、ご移動いただきたいと思います。  
(委員長移動)

それでは、大津委員に委員長就任のご挨拶を頂戴し、併せて次の議題であります、副委員長のご指名と、これからの議事の進行をお願いいたします。

委員長、どうぞよろしく申し上げます。

### 《委員長》

改めまして、わたくし小樽商科大学に勤務しております大津と申します。

ただいま皆さんにご指名ご推挙賜りまして、誠に僭越でございますが、この小樽市立地適正化計画策定委員会の委員長を勤めさせていただきたいと存じます。

どうぞ皆様宜しくお願い致します。

先ほど冒頭で迫市長からも、この立地適正化計画の位置づけ、考え方、背景のご紹介がありましたけれども、私も先ほどご推薦を賜る中で、第2次小樽市都市計画マスタープラン、これを今日ご出席の方も一緒させていただいた方もいらっしゃいますが、そこで議論をしながら、小樽市の都市計画のビジョンというものを、皆様と議論して一定の形を得たというところでございますが、その中にもやはりうたってあった、この人口減少して行く中であって、持続可能なまちづくり、都市計画を進めていく、こういった目標を掲げてあったわけですが、この後、また説明あるかと思えますけれども、この立地適正化計画は、持続可能な都市計画、まちづくりを進めていくための具体的な手法と言うことになるかと思えます。

大変重要な位置づけになる計画だということで、私もやや緊張感をもって、本委員会に参加をしておるところでございます。

本日は一回目の委員会ということで、先ほどから皆様のご紹介ございましたけれども、都市計画、まちづくりに関わるさまざまな立場の皆様、また、市民の代表の皆様にもご出席をいただいております。この計画策定の一年半という中で皆様と可能な限り幅広く議論を交わしながら、よりよい計画作りをしてまいりたい。私もその進行役として、皆さんと一緒に議論したいと考えておりますので、皆様に引き続きご協力のほど、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは以降は着席のまま進行をさせていただきたいと思ひます。

続きましては、次第にあります副委員長の使命と言うことになっております。

この要綱の中に副委員長は3条の2項で委員長の指名になっているようがございます。私の方からは北海道大学の杉浦先生がこの委員会にも参加いただいておりますけれども、杉浦先生は都市計画、中でも交通に関する分野において大変深い知見をお持ちだということでございますし、また実務経験も大変豊富でいらっしゃると思っております。杉浦先生がお引き受け頂けるようであれば、副委員長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでございましょうか。

#### 《副委員長》

ご指名いただきありがとうございます。微力ながら務めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

#### 《委員長》

皆様よろしいでしょうか。

(一同賛同)

はい。ありがとうございます。

この委員会の副委員長は、北海道大学の杉浦先生をお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

続きまして、今日の議題に入って参まいたいと思っております。次第の方もご覧いただきたいと思います。本日は2つの議題を頂戴しております。今日は第一回目の委員会ということになりますので、まずは議題の1、小樽市立地適正化計画策定委員会運営規定(案)についてまずは会したいと思っております。こちらまずは説明の方事務局からお願いしてよろしいでしょうか。

#### 《建建設部次長》

議題の説明をさせていただきます。

その前に、ここで、迫市長におかれましては、誠に申し訳ありませんが、他の公務のため途中退席とさせていただきますと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(迫市長退出)

それでは引き続き、事務局の方から御報告をさせていただきます。

## 《建設部主査》

立地適正化計画を担当しております建設部都市計画課主査の高杉と申します。  
どうぞよろしくお願いいたします。

大変恐縮ではございますが、感染防止対策のため、座ってご説明させていただきます。

それでは、資料2をご覧ください。

上から、まず、第1条の「趣旨」につきましては、資料1の要綱の第7条の規定に基づき、会議の運営に関し必要な事項を定めることとしております。

次に、第2条の「会議の公開」につきましては、会議は、原則、公開としますが、小樽市情報公開条例第7条に規定する不開示情報を含む事項を審議する場合や、公開することによって公正かつ円滑な審議運営に支障が生じるような場合は、委員長が会議に諮り、非公開もしくは一部非公開にすることができるとしております。

なお、この情報公開条例の7条で規定する不開示情報とは、氏名や生年月日等の個人を識別できる情報などのことであります。

また、会議を公開しないこととした場合は、その理由を明らかにしなければならないとしております。

次に、第3条の「会議開催の事前公表」につきましては、会議の日時などを1週間前までに、市のホームページで公表するとともに、報道機関に資料提供を行い周知することとしております。

次に、第4条の「会議の傍聴」につきましては、会議を傍聴される方が、遵守しなければならない事項や定員、第5条の「会議資料の閲覧」では、傍聴者の会議資料の閲覧について、第6条の「会議録の作成」では、会議終了後に作成する会議録の記載内容、第7条の「会議録の公表」では、会議を公開したときは、会議録の写しなどを公表することとし、発言委員名や非公開とした事項などの公表しない事項を定めております。

公表の方法は、建設部都市計画課で縦覧するとともに、市のホームページへの掲載により行うものとしております。

ご了承いただければ、本日付けで施行させていただきたいと考えております。  
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》

はい、ありがとうございます。この委員会の運営規定案のご説明をいただきま

した。趣旨としましては、私どもがこれから検討していく立地適正化計画というものは、市民の生活に直接関わって影響していく計画でございますので。当然関心の強いところだということを念頭に置きまして、委員会は原則公開という方法をとつつ、個人の不利益を与えるようなものについてのみ除外をして非公開で、こんな考え方で規定案を作っていたという説明でした。こちらの運営規定につきまして、皆様のご意見でございますでしょうか。

特段ございませんでしょうか。

(意見なし)

はい、それでは事務局案のままお認めを頂いたということにしたいと存じます。ありがとうございます。

若干前後致しますけれども、本日からこれを施行して行くということでございますけれども、本日も公開でこの会議を進めております。本日の傍聴希望者についても事務局の方で把握していればご報告いただければと思いますが、いかがでしょうか。

#### 《建建設部次長》

傍聴希望者は、0名でございます。

#### 《委員長》

はい、ありがとうございます。本日は0名ということでございますけれども、今後、議論が進行していく中で、幅広くこの会議を公開して、また可能な範囲で、この会議録、あるいは資料等ホームページ上で市民に公開しながら開かれた議論を進めていくという方針で参りたいと存じます。よろしくお願いいたします。

続きまして議題の2でございます。こちらが本題と言いますかボリュームがございますけれども、時間の許すかぎり議論したいと考えております。議題2としまして小樽市立地適正化計画の策定についてでございます。こちらもまずはご説明お願いいたします。

#### 《建設部主査》

資料につきましては、事前に配布しております資料3と資料4でございますし



て、資料の右下にページ番号が記載されております。

説明につきましては、スクリーンとお手元も資料3、資料4と合わせてご説明させていただきたいと思いますが、スクリーンに関しましては、大変申し訳ございませんが後ろの方は見えずらいと思いますので、お手元の資料3、資料4をご覧ください。

それでは、ご説明させていただきます。

まず、1ページをご覧ください。

資料の目次になりますが、大項目としては、序の「計画策定に当たって」、そしてⅠの「小樽の市街地形成のあゆみ」、Ⅱの「計画の概要」、Ⅲ 計画策定の進め方になります。

まず、序の「計画の策定に当たって」として、他都市の計画の作成状況と、立地適正化計画とはこういった計画なのか、計画の大枠について、ご説明させていただきます。

2ページをご覧ください。

この資料は、国土交通省が公表しております「立地適正化計画」の作成状況になります。

解像度が悪く、見づらいですが、令和3年4月1日現在、具体的な取組を行っている都市は、本市を含め全国で581都市、このうち、策定済みの都市は、オレンジ色で塗りつぶしておりますが、全国で383都市、道内では、小樽市を含む38市町が取り組みを進めており、このうち札幌市や室蘭市など21都市が同計画を策定・公表し、計画に基づく施策を進めております。

すでに策定済みの都市では、市民に対し、いろいろな形で、計画に対する理解を深めるため、計画の概要やその必要性などを説明する資料を作成し、ホームページ等で公開しております。図の右側の赤枠で囲っております広島県呉市では、市の将来を担う子供たちにも理解を深めてもらおうということで、小学生向けの資料も作成・公表しております。

この資料が、大変分かりやすいので、議論の前に参考までにご紹介させていただきます。

3ページをご覧ください。

こちらが呉市が作成した「立地適正化計画ってなんだろう？」という資料で、4ページで構成されております。

まず、左側のページの「1考えよう！呉市の問題について」の真ん中の赤い枠で囲っている絵をご覧くださいなのですが、あくまでもイメージになります

が、昔はたくさん人がいたが、人が減り、スカスカの状態になっていくことを都市計画では「スポンジ化」と言います。

左側から右側にかけて記載しておりますが、スポンジ化が進むと、病院やスーパーマーケット、バスなどの私たちの生活を豊かにするものが、地域からなくなってしまふことになり、住みにくいまちになってしまうこととなります。

次に4ページをご覧ください。

左側のページの一番上に記載されておりますが、これを解決するのが「立地適正化計画なんだ」ということであります。

そして、左側の真ん中に赤い枠で囲っている絵がございますが、立地適正化計画とは、人口減少によりスポンジ化が進み、スカスカの状態になっているまちを、人口が少なくなった分、小さくまとめてコンパクトにして、人々の住まいを安全で暮らしやすく、生活サービス施設などが利用しやすい場所に集めることにより、生活サービス施設や公共交通機関がなくならずにすむという計画であるとしています。

次に、右側のページになりますが、4の「呉市が目指すまちの理想」ということで、立地適正化計画では、真ん中の絵の上に赤字で記載している「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を定め、コンパクトなまちを作ることで、呉市が目指す「地域がつながり、にぎわい、住み続けられる都市」が実現されることになるという資料であります。

後ほどご説明いたしますが、立地適正化計画は、中心拠点と複数の地域の拠頭に都市機能を集約し、それらを交通ネットワークで結ぶ計画であります。この呉市の絵では都市の中心に都市機能を集めるような形になっているため、若干、計画が目指す都市構造とは違いがありますが、あくまでもイメージということでご理解いただきたいと考えております。

序の「計画の策定に当たって」は以上になります。

続きまして、5ページをご覧ください。

それでは、ここからは小樽に目を向けていきたいと思っております。

立地適正化計画は、人口減少下にあっても、市民が安心して快適な暮らしを持続できるよう、将来の人口規模に見合った都市構造に見直していこうとする計画であります。小樽が、これまで人口が右肩上がりで増加し、都市が拡大していった状況について説明させていただきます。

6ページをご覧ください。

都市が拡大していった状況については、資料4として配布させていただいて

おります、「小樽の鉄道の移り変わり」という資料でご説明させていただきます。この資料は、小樽市総合博物館が作成し、同館においてプロジェクションマッピングで公開しているものですが、小樽の市街地の広がりの方が時系列で大変分かりやすい資料でしたので、若干加工させていただきます、本日の資料とさせていただきます。

同館へご来場の際は、入口から入って正面にプロジェクションマッピングの設備がございますので、是非ご覧いただきたいと思います。

それでは、「小樽の市街地形成のあゆみ」についてご説明させていただきます。

それでは、資料4をご覧ください。

開きまして、ページ番号を右下に記載しておりますが、1ページをご覧ください。

これは、1875年、明治8年の鉄道敷設前の市街図になりますが、左上の小樽のあゆみにも記載しておりますが、この6年前の明治2年に北海道に開拓使が置かれ、「オタルナイ」から「小樽」に改められております。

位置関係が分かりやすいように、勝納川などの小樽の主だった河川を旗揚げしておりますが、赤点線で囲っている現在の信香町、勝納町、新富町などの勝納川周辺に街区が形成されており、当時の人口としては、右上に記載しておりますが、明治10年には6,433人が居住していたようです。

また、現在の寿司屋通り沿いに流れている於古発川の河口や、現在は国道5号や臨港線の下になり、暗渠となっておりますが、色内川の河口あたりの海岸線沿いにも建物が並んで建っております。

2ページをご覧ください。

これは、少し飛びまして、1891年、明治24年の鉄道敷設後の市街図になります。

左上の小樽のあゆみに記載しておりますが、この約10年前の明治13年に鉄道が開通し、その2年後の明治26年には日本銀行、そして5年後の明治29年には現在の小樽商工会議所である小樽商業会議所が開所されております。

このころになりますと、それぞれ赤点線で囲っておりますが、左側の住吉神社の下の現在の南小樽駅周辺と、右側の手宮の鉄道駅の周辺、そして真ん中の現在の色内周辺に街区が形成されており、少し前にはなりますが、明治20年には15,461人が居住していました。

3ページをご覧ください。

これは、1902年、明治35年の小樽駅開業前の市街図になりますが、この

ころになりますと、鉄道と並行して道路が整備され、図の真ん中上に、「浅草寺」というお寺がありますが、その下の赤点線で囲っている現在の富岡、稲穂、花園周辺に街区が形成され始めております。

このお寺は現在もございまして、ご存じの方もいらっしゃると思いますが、平安中期に作られた道内で最も古い仏像の1つである「木造聖観音立像」という市指定の有形文化財が保管されており、お寺の名称は「浅草通り」や「浅草橋外苑」の由来にもなっております。

また、図の右側になりますと、急な坂で有名な、浄心寺も既にあり、赤点線で囲っておりますが、谷あいには上流側に向かって伸びるように、現在の石山町、豊川町周辺にも街区が形成されております。

なお、緑の点線で描かれているのは、北海道鉄道の予定線となっており、このころはまだ線路がございません。

少し前にはなりますが、明治32年には61,893人が居住していました。

4ページをご覧ください。

これは、1911年、明治44年の手宮・岩見沢間の複線化の完了、手宮の高架橋が完成した頃の市街図になります。

図の右側の現在ホームック手宮店のある辺りが埋め立てられ、高架橋や線路が敷設されております。

この6年前の明治38年に函館本線が全線開通し、3年前の明治41年には北防波堤が完成、この図が作成された明治44年には現在の小樽商科大学の前身である小樽高等商業学校が開校しております。

この図には地形や概ねの高さが分かる「等高線」というものが表示されておりますが、小樽は日本海に面し、残る三方を山に囲まれた起伏に富んだ平地の少ない地形で、「坂のまち」とも呼ばれておりますが、こうした地形上の制約から、谷あいには道路が作られ、その沿線には街区が徐々に形成され、市街地が拡大していったことが分かる図となっております。

少し前の明治40年には90,373人が居住しており、このころすでに10万人規模の都市になっております。

5ページをご覧ください。

これは、1926年、大正15年の小樽運河が完成後の市街図になり、図の左側の現在の小樽築港駅の海側のウイングベイ小樽の辺りが埋め立てられております。

この4年前の大正11年に市制施行、3年前の大正12年には小樽運河が完

成しております

このころになると、現在の本市人口より多い、134,469人が居住していたように、人口増加に対応するため、山側に新たな街区が形成され、住宅地が徐々に山側に広がり、既成市街地の街区にも生活道路がかなり整備されております。

6ページをご覧ください。

これは、1928年、昭和3年の市街図になります。

小樽築港石炭ヤード埋立と記載しておりますが、当時の計画線もあり、どの部分が埋め立てられたのか判別がつかない状況となっております。

昭和5年当時の人口としては、144,887人となっております。

7ページをご覧ください。

これは、1932年、昭和7年の水色の線で表示されている小樽臨港線開業後の1937年の市街図になります。

この3年後の昭和15年には高島町と朝里村との合併、第1ふ頭が完成しており、左下の築港と、右下の手宮において線路の複線化が進み、高島の方まで鉄道が延伸されているのが分かります。

昭和10年当時の人口としては、153,587人が居住しておりました。

8ページをご覧ください。

これは、1949年、昭和24年の市街図になり、この5年後の昭和29年には朝里川温泉郷が開発されております。

このころになると、赤点線で囲っております現在の「花園グリーンロード」も整備されるなど、幹線道路の整備もかなり進んでおります。

昭和25年当時の人口としては、178,330人となっております。

9ページをご覧ください。

これは、1963年、昭和38年の市街図になります。

この5年前の昭和33年に塩谷村と合併、昭和37年には現在の市役所庁舎別館、昭和38年には市民会館が建設され、昭和39年には小樽駅と南小樽駅間の高架化が完了しております。

昭和35年当時の人口としては、本市の国勢調査人口のピークである198,551人が居住しておりました。

このころになりますと、現在の市街地がほぼ形成されている状況となっております。

10ページをご覧ください。

これは、1985年、長橋バイパスの建設が始まった昭和60年の市街図にな

りますが、この1年前の昭和59年には小樽臨港鉄道と手宮線が廃止されております。

また、昭和61年には小樽運河の散策路が完成し、記載はしてありませんが、完成した昭和61年には約273万人だった観光客も右肩上がりで増加し、平成11年度には過去最高の約970万人、コロナ禍前の令和元年度には約700万人の観光客が訪れておりましたが、昨年の令和2年度は約260万人まで減少し、本市の主要産業である観光業は大変厳しい状況となっております。

昭和60年当時の人口としては、172,486人となっております。

11ページをご覧ください。

説明も最後になりますが、これは旧国鉄手宮線の散策路が完成した2016年、平成28年の航空写真になります。

次の最後のページにその散策路の写真がございます。

Iの「小樽の市街地形成のあゆみ」の説明は以上になります。

資料3に戻りまして、7ページをご覧ください。

続きまして、「II計画の概要等」ですが、

本市の現状や課題を踏まえた計画策定の必要性や、立地適正化計画とはどのような計画なのか、またスケジュールなどについて御説明させていただきます。

それでは、まず「1立地適正化計画策定の必要性」から説明させていただきます。

8ページをご覧ください。

まず、「総人口と高齢化の推移等から見る小樽市の現状と将来」ということで、下のグラフをご覧くださいなのですが、このグラフは、本市の国勢調査人口の推移と国立社会保障人口問題研究所が予測した推計人口を示したものとなっております。

本市の総人口は、明治元年には2,230人でしたが、石炭輸送を始めとした北海道の物流拠点として発展を続け、約50年後の大正9年に行われた第1回国勢調査では約10万8千人まで増加し、大正11年の市制施行以降、昭和15年の高島町と朝里村との合併や、昭和33年の塩谷村との合併を経て増加を続け、昭和35年の約20万人をピークとして減少に転じております。

現在では、速報値ではございますが令和2年の国勢調査人口は、約11万1千となり、100年前の町村合併前の大正9年当時の人口とほぼ同規模となっております。

そして、国の推計では、20年後の令和22年には約7万人、そして45年後の令和47年には約3万2千人となり、ピーク時の人口の約1/6になるものと予測されております。

また、総人口に占める65歳以上の割合である高齢化率は、昭和35年には約5%でありましたが、令和2年では41%、令和22年には人口の約50%、令和47年には54%と、人口の半分以上が65歳以上になるものと予測されております。

次に、9ページをご覧ください。

この図や表は、本市の市域の変遷を示したのですが、

まず、①の大正11年8月の市制施行時点の小樽市域は、約56平方キロメートルでしたが、②の昭和15年4月の高島町との合併や、③の同年9月の朝里村との合併により約180平方キロメートルまで拡大し、④の昭和33年4月の塩谷村との合併により234平方キロメートルになり、その後の石狩湾新港地域の銭函4丁目、5丁目の編入などを経て、令和2年10月現在では、243平方キロメートルとなっております。

市域には山林なども含まれておりますことから、一概に比較することはできませんが、大正11年の市制施行時点には、①の区域内に現在と同じ人口が住んでいたこととなります。

次に、10ページをご覧ください。

この図は、本市の町村合併前の昭和4年当時の鳥瞰図ですが、市立小樽図書館にございましたので、参考としてご覧いただきたいと思っております。

赤の点線の内側が、先ほどの市域変遷図の①のエリアで、このエリア内に現在と同じくらいの数の市民の方が住まわれていたこととなります。

港のあたりをご覧いただくとわかりますが、港内には多くの船が停泊しており、当時の小樽市の繁栄がうかがえる図となっております。

次に、11ページをご覧ください。

これは、10ページの鳥瞰図の中央付近を拡大したものでありますが、現在の小樽市役所や小樽商科大学などが描かれております。

次に、12ページをご覧ください。

これは、左側を拡大したものでありますが、青い線は勝納川になり、南防波堤の基部の平磯岬から札幌側が朝里村となっております。

次に、13ページをご覧ください。

これは、右側を拡大したものでありますが、手宮公園の辺りから右側が高島町、

長橋中学校の辺りから塩谷村となっております。

次に、14ページをご覧ください。

これは、昭和9年当時の合併前の高島町の市街図で、市域変遷図の②のエリアになります。

図の下の赤点線が、小樽市と塩谷村との境界になり、山中海岸や赤岩山などが高島町に含まれておりました。

また、右側に当時の高島町役場の位置を旗揚げしておりますが、現在も当時の役場が現存しており、「旧高島町役場庁舎」として、左上の写真の建物が、小樽市指定歴史的建造物に指定されております。

合併前年の昭和14年には8,516の方が居住しておりました。

次に、15ページをご覧ください。

これは、昭和7年当時の図になりますが、合併前の朝里村の全体図がなく、右上の黄色の点線で囲っている部分が当時の市町村の配置を示したものになります。

札幌市と小樽市間の赤点線で囲った範囲が、先ほどの市域変遷図の③のエリアの朝里村となっております。

合併前年の昭和14年には、高島村より3,000人ほど少ない5,280の方が居住しておりました。

次に、16ページをご覧ください。

これは、比較的新しい昭和33年当時の合併前の塩谷村の市街図で、④のエリアになります。

真ん中上あたりに当時の塩谷村役場の位置を旗揚げしておりますが、現在の小樽市塩谷児童センターの付近に置かれておりました。

合併した年の昭和33年には8,178の方が居住しておりました。

17ページをご覧ください。

次に、「人口密度の現状と将来の見通し」ですが、

先ほどの8ページの「総人口と高齢化の現状と将来」は、都市全体、マクロ的な視点でしたが、ここでは、地域別、ミクロ的な視点で、人口の現状と将来見通しについて、ご説明させていただきます。

本市の人口は、先ほどご説明のとおり、昭和35年の約20万人をピークとして、急速に減少しており、これに比例して、単位面積当たりの人口である人口密度も急速に低下しております。

左側が平成27年、右側が国の推計をもとに作成した25年後の令和22年



で、人口密度分布を比較した図になります。

それぞれの図の右上にあります凡例を記載しておりますが、「100m メッシュ総人口」というのは、本市の市街地を縦 100m、横 100m のメッシュ、ようは格子状に 100m×100m で 1ha ごとに区切って、その中に住んでいる方の人口を色分けしております。

上から、赤は、1ha あたり 80 人以上の人が居住しているエリア、オレンジ色は、1ha あたり 60 人以上 80 人未満ということであります。

また、黒い線で表示しておりますが、左から塩谷、長橋・オタモイ、高島、手宮など小樽市内を 9 地域に地域分けしております。

まず、左側の平成 27 年の図をご覧くださいなのですが、花園や稲穂などの中央地域、山手、南小樽、朝里地域で、人が比較的密集している赤の 1ha あたり 80 人以上のエリアがあり、市街地全体においても黄色の 1ha あたり 40 人以上のエリアが大半を占めている状況となっております。

なお、下の四角枠の下段の※をご覧くださいなのですが、一般的な人口密度の基準としては、都市計画法施行規則に、既成市街地の人口密度基準 1ha 当たり 40 人が定められております。

次に右側の 25 年後になりますが、令和 22 年では、各地域において人口減少が進み、80 人/ha 以上のエリアは 1 つも無くなり、最も人口集中しているオレンジ色の 60~80 人/ha のエリアが、中央、南小樽地域のみとなっております。

また、郊外の住宅地についても緑色の 40 人/ha 未満が大半を占め、全体的な人口密度の低下が予測されており、特に、塩谷地域は全域が青の 20 人/ha 未満、長橋・オタモイ、銭函地域においても青のエリアが拡大しております。

こうした、各地域の人口密度や、先ほどの総人口、高齢化の現状、将来見通しを踏まえまして、次の 18 ページをご覧ください。

「人口減少・人口密度の低下がもたらす市民生活などへの影響」ということで、一般的に想定される、人口減少や人口密度の低下がもたらす市民生活などへの影響として、主なものを記載しております。

まず上から、①として、多くの人々が利用することによって経営が成り立っていた日用品販売店舗等の身近な生活利便施設の撤退、通院や買い物、通勤・通学などに利用する路線バスや鉄道等の地域公共交通の縮小・撤退などにより、日常生活を営む生活圏において必要な機能が失われ、生活利便性の低下などが懸念されます。

次に②として、空き家・空き地、空き店舗等が増加し、都市のスポンジ化が進行、まちの活力やにぎわいの低下、景観や治安等の生活環境が悪化し、地域の価値・魅力の低下などが懸念されます。

次に3つ目として、地域経済の衰退などに伴う企業の撤退に拍車がかかり、働く場所、雇用の場が減少、若い世代や子育て世代のさらなる流出が懸念されま

す。

次に④として、税収の減少などにより財政状況が悪化、道路の維持管理や除排雪などの現行の行政サービスが維持できなくなる恐れなどがあります。

こうした市民生活などへの影響を踏まえまして、一番下の「本市の生活利便施設などの現状は」ということで、次に、以上の市民生活に影響をもたらす4つの観点から、本市の現状と、課題である将来の懸念について御説明させていただきます。

19ページをご覧ください。

委員の皆様も、日頃よくお使いになられていると思いますが、日用品販売店舗の現状ということで、この図は、今年の6月16日現在、小樽市内に立地しているスーパーマーケットやコンビニなどの日用品販売店舗を図に落としたものになります。

図の右上に凡例がありますが、赤の点がスーパーマーケット、青がドラッグストア、緑がコンビニになります。

赤い円で囲っている範囲が、一般的な徒歩圏とされている半径800mで概ね徒歩10分の範囲となっております。

スーパーマーケットについては、手宮、中央、山手、南小樽、朝里地域に集中して立地している状況で、コンビニは、蘭島、塩谷、銭函などにもあり、ほぼ市内全域に立地しております。なお、旗揚げしておりますが、生協のオタモイ店については、9月末を持って閉店しております。

現在のところ、赤い線の外側である徒歩利用圏外の区域があるのは、青の点線で囲っておりますが、忍路などの塩谷地域、長橋・オタモイ、高島、山手、南小樽、朝里、銭函地域の一部で、将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました18ページの市民生活への影響の①の現象と同じく、経営が成り立たず撤退する店舗が増加し、さらに徒歩利用圏外の区域が拡大することが予測され、地域内の生活利便性の低下が懸念されます。

20ページをご覧ください。

次に、医療施設の現状ということで、病院・診療所は中央、山手、南小樽地域

の人口密度の高いエリアに集中して立地しており、

半径 800m 以上の徒歩利用圏外は、青の点線で囲ってありますが、蘭島などの塩谷地域、長橋・オタモイ、高島、山手、南小樽、朝里、銭函地域の一部で、将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました 18 ページの市民生活への影響の①の現象と同じく、経営が成り立たず撤退する医療施設が増加し、さらに徒歩利用圏外の区域が拡大することが予測され、地域内の生活利便性の低下が懸念されます。

続きまして、21 ページをご覧ください。

次に、福祉施設の現状ということで、中央、山手、南小樽、朝里地域の人口密度の高いエリアに集中して立地している傾向にありますが、郊外の住宅地などにも分散して立地しており、徒歩利用圏は市街地の大半をカバーしている状況となっております。

半径 800m 以上の徒歩利用圏外は、青の点線で囲ってありますが、塩谷地域の忍路や高島、銭函地域の一部となっております。将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました 18 ページの市民生活への影響の①の現象と同じく、経営が成り立たず撤退する福祉施設が増加し、地域内の生活利便性の低下が懸念されます。

22 ページをご覧ください。

参考になりますが、国土交通省がホームページで公開している「利用人口と都市機能」という資料になります。

上段に、丸で記載されておりますが、商業、医療、福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、圏域人口が求められるということで、前のページの利用圏域は、徒歩での利用を想定した場合のものでありますが、この資料は、企業の立地戦略などにおける利用圏域となっております。下段の「商業施設の商圈と施設規模」というオレンジ色の枠で囲っているところをご覧くださいなのですが、例えば、コンビニですと、小樽などのその他の地域における商圈としては、幹線道路沿いに立地している場合、半径 2、3 キロで、周辺人口 3 千人から 4 千人、小樽市内に立地する食品スーパーは、標準的な店舗で 3000 m<sup>2</sup>、大きい店舗ですと 5000 m<sup>2</sup>くらいになりますが、食品スーパーの商圈としては、企業の戦略にもよりますが、一般的に、周辺人口 1 万人から 3 万人くらいが求められているようであります。

続きまして、23 ページをご覧ください。

地域公共交通の現状ということで、この図は、小樽市内の JR 駅とバス停を

に落としたものになります。

図の右上に凡例がありますが、ちょっと見づらいですが、赤の点がJR駅、青がバス停で、赤い円で囲っているのが、JR駅からの徒歩利用圏である半径800mの範囲、青い円がバス停からの徒歩利用圏である半径300mの範囲となっております。

鉄道や路線バスの徒歩利用圏は、鉄道駅周辺や国道などの幹線道路沿いを中心に市街地の大半をカバーしている状況となっております。

また、右のグラフのとおり、総人口に占める徒歩利用圏内の人口の割合である本市の公共交通機関の徒歩圏カバー率は77.4%で、現在のところ、全国の人口同規模程度都市の平均や、道内の人口同規模都市である江別市、北見市よりも高い利便性を示している状況となっておりますが、将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました18ページの市民生活への影響の①の現象と同じく、経営が成り立たず、地域公共交通の縮小などの可能性もあり、生活利便性の低下が懸念されます。

24ページをご覧ください。

次に、「本市における空き家の現状」ということで、下の表は、令和2年度に実施された空き家実態調査の結果になりますが、表の一番下の全市の行をご覧くださいなのですが、左から2列目、本市の建物総数は46,185件、そのうち空き家建物総数は1,869件で、空き家は、建物総数の約4.0%を占めております。

空き家の建物数を地域別で見ると、ピンクで表示しておりますが、多い順から手宮地域287件、南小樽地域260件、長橋・オタモイ地域246件となっております。

また、地域内建物数に占める空き家建物の割合では、手宮地域が8.2%、高島地域及び塩谷地域が5.6%となっており、特徴としては、塩谷などの北西部は空き家率が高く、逆に札幌市に近い銭函などの東南部では低い傾向となっております。

将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました18ページの市民生活への影響の②の現象と同じく、さらなる空き家の増加が予測され、まちの活力やにぎわいが低下、治安等の生活環境の悪化などが懸念されます。

25ページをご覧ください。

これは、市街図に空き家を落とした分布図になります。

右上の凡例のとおり、「青」が状態が良好、「黄色」が不良、「赤」が危険な空き家となっております。

赤枠で囲っている地域が、空き家が多い地域で、特に手宮地域の石山町、豊川町付近では、狭いエリアに空き家が密集しているのが分かります。

また、全体的な分布状況としては、ご覧のとおり、朝里地域から北東側の空き家が少ない状況となっております。

26ページをご覧ください。

次に、事業所の現状ということで、この図は、小樽市内において、物の生産や販売サービスを行っている事業所の平成13年から平成26年かけての増減となっております。

図の右上に凡例がございますが、例えば、紫は13年間で50以上増加したエリア、オレンジ色は1以上24未満増加というふうになっております。

総事業所数としては、平成13年には7,758あった事業所が、平成26年には6,090になり、13年間で約2割減少している状況となっております。

また、赤い点線で囲っておりますが、小樽築港駅周辺では、平成13年から平成26年にかけて50事業所以上増加しているのに対し、青い点線、本市の中心市街地であるJR小樽駅周辺では、50事業所以上減少している状況となっております。

中心市街地をはじめとして、将来、人口密度の低下が予測されている地域においては、先ほどご説明しました18ページの市民生活への影響の③の現象と同じく、働く場所、雇用の場の減少により、若者や子育て世代のさらなる流出が懸念されます。

27ページをご覧ください。

次に、「本市の財政状況」でございますが、上の図は、地方公共団体の財政力の強弱を示す指標である「財政力指数」について道内主要10都市と比較したグラフ、下は市の財政構造の弾力性を示す指標である「経常収支比率」について比較したものになります。

本市は指数が0.443で、標準的な行政サービスに係る経費を市税などにより44.3%しか賄えず、55.7%を国からの普通交付税に依存している状況にあり、道内主要10都市中、一番低い数値となっております。

また、下の経常収支比率は、一般的に、数値が低いほど一般財源に余裕があり、政策的な事業などを行うための財源として利用できることを示し、数値が高いほど財政構造が硬直化していることを示すものとなっております。

現状としては、道内主要 10 都市中、一番高く、他都市と比較しても、かなり厳しい財政状況となっており、今後の人口減少等による税収の減少などにより、財政状況はさらに厳しさを増すものと見込まれ、先ほどご説明しました 18 ページの市民生活への影響の ④の現象と同じく、このままの市街地の広がりでは、今までどおりの道路の除排雪や維持管理などの行政サービスが維持できなくなる恐れもある状況となっております。

こうした本市の現状や懸案を踏まえ、次の 28 ページをご覧ください。

上段に、さきほどの 4 つの将来想定される市民生活への影響をまとめたものを記載しておりますが、こうした市民生活への影響に対して、対策を講じず、放置した場合、下の図をご覧くださいの図ですか、あくまでもイメージではありますが、上から、人口減少、人口密度の低下が進むと、生活利便施設の経営が成り立たず撤退、それによって生活利便性が低下、雇用の場が減少することになり、それにより子育て世代などが流出、それによって、さらに、生活利便施設が撤退、生活利便性の低下、雇用の場が減少、そして、さらに、子育て世代等が減少していくという連鎖的な悪循環、負のスパイラルに陥り、さらなる人口減少を招く恐れがあります。

このような負のスパイラルに陥らないようにするにはどのようにしたらよいかということで、まず、ここで一旦ご説明を切らせていただきたいと思います。

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。大変たくさんの資料がございますので、まずはここで 1 区切りをしていただきましたが、今ご説明あったように、皆様も既にご存知のこと多かつたかと思いますが、改めて小樽市の市街地の発展の時間軸、時間的な経過、明治期から大正、昭和、平成、令和の中で、どんな形で市街地が形成されてきたのかということ、また今後の小樽市の人口の減少に伴って、市民生活にどんなことが起こるのかということについての見通しを説明いただきました。

ここまでで、皆様から資料のご説明へのご質問、あるいは感想、コメントでも結構だと思いますけれども、ご意見を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

大変深刻な影響が起こることということが共有されたと存じます。

この立地適正化計画というものがどんな計画なのか、その中身については、この後段でご説明いただくことになると思いますが、その背景あるいは必要性の

認識をすり合わせたいということで資料の準備を頂いたということでございます。私も学生時代に勉強をしましたけれども、都市計画というものが、特に戦後においては人口が増えていく局面、市街地が発展し拡大していく局面で良好な市街地を形成しているとか、あるいは無秩序な開発を抑制して安全な利便性の維持された市街地を作るための体系である、こんな風に教わってきたわけですが、すでに人口がピークからほぼ半減に近い状態、これから急速に減少して行く、高齢化が進んでいくという中にあっては、根本的な都市計画の考え方を変えていかなければいけないのかなと言うのが現状です。これは小樽市に限らず、日本全国の大半の都市が直面している状況だということでございます。

また、地域によって、その状況というものがかなり多様だということも特徴かと考えております。小樽市においても小樽市ならではの対策を考えていかなければならない、そんな状況かなというのが私の感想でございます。

皆様のお立場からいかがでしょうか。特段、ご質問、ご意見はないでしょうか。

この人口減少というの、いろんなところで出てきて、聞かされるとあまり明るい気持ちにはならないものでございますが、しかし、これはマイナスに捉えるという現実的な部分もございますけれども、こういう状況にあっても、先ほどの負のスパイラルをいかに防いで、人口が減りながらも都市の活力や産業、魅力をむしろ高めていくのか、といった所がまさに知恵の出どころなのかなと考えるところです。この辺り、後半に皆様とまた意見を交わしてまいりたいと考えています。

それではここまで特に質問はございませんので、引き続き先ほどの資料の29ページ以降になりましょうか。立地適正化計画の具体的な考え方について説明を進めていきたいと思っております。それではお願いいたします。

### 《建設部主査》

それでは、29ページをご覧ください。

真ん中の緑色の矢印のあたりをご覧くださいなのですが、先ほどご説明しました、市民生活への影響など、人口減少下におけるまちづくりの様々な課題を解決し、負のスパイラルに陥らないようにするための政策手段として、国土交通省が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」というまちづくりの手法がございます。

この「コンパクト・プラス・ネットワーク」とは、どういったまちづくりの手法かと申しますと、次の30ページになりますが、左側の資料は、国土交通省が

作成したのですが、コンパクトプラスネットワークとは、赤枠の部分を赤の矢印で右側に抜き出しておりますが、生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積する従来の「コンパクトシティ」の概念に、「ネットワーク」を加え、まちづくりと連携した交通ネットワークを再構築することで、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」という都市構造を実現するためのまちづくりの考え方の中で、少し見づらいですが、赤枠の下に図がありますが、大きな赤い円で表示している駅周辺の中心拠点と、その周辺の地域の拠点に都市機能や居住を誘導し、バスや鉄道などの交通ネットワークで結ぶイメージとなっております。

一番下の黒丸に記載しておりますが、人口の減少と高齢化が急速に進む中、高齢者や子育て世代などにとって安心できる、健康で快適な生活環境を実現し、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とするためのまちづくりの方法の一つとなっております。

ここで、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」という言葉がでてまいりましたが、次のページでその考え方についてご説明させていただきます。

31ページをご覧ください。

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」とは、商業施設や住居等がまとまって立地し、自家用車に過度に頼ることなく公共交通により、これら施設にアクセスでき、各種サービスが住まいなどの身近に存在する都市構造のことで、近年、国土交通省では、政策の方向性として、これを、今後、地方都市が目指すべき都市構造であるとしております。

「コンパクトプラスネットワーク」や「多極ネットワーク型コンパクトシティ」などの専門的な言葉が出てきましたが、次に、どのような経緯で、日本の地方都市における都市政策がこうした方向性に至ったのか、かなり専門的な話にはなりますが、国土交通省における「コンパクトシティ政策」の経緯について説明させていただきます。

32ページをご覧ください。

「コンパクトシティ政策」の経緯、その1として、上から、1980年代から1990年代、バブル期とも重なりますが、高度経済成長期以降の自動車の普及や大衆化の進展などを背景として、都市郊外における大型店舗やロードサイド店舗などの立地や宅地開発などが顕著化し、市街地が都心部から郊外へ無秩序・無計画に広がっていく現象を「スプロール化」と申しますが、スプロール化や中心市街地の衰退が深刻化していました。

こうした状況を受け政府は、1998年、平成10年に、中心市街地の衰退と



郊外化に歯止めをかけるべく、関連法を一体的に推進し、地域の実情に合ったまちづくりを行うことを目的として、「中心市街地活性化法」などの「まちづくり3法」を制定しております。

これにより、郊外における大型店舗の立地規制などを行うことが可能となりましたが、効果は限定的で、中心市街地の衰退や郊外化に歯止めをかけることはできず、2005年の国勢調査において、戦後初めて日本の総人口が一時減少し、これ以降「人口減少社会」の到来を迎えることとなります。

左横に、オレンジ色に白抜き文字で記載しておりますが、ここまでが、人口増加に伴う都市の拡大を前提としたまちづくの弊害に対する取組みの経緯になり、

次からは、青に白抜きで記載しておりますが、人口減少、高齢化社会の到来への要素も加えた、都市をコンパクトに集約する取組みの経緯になります。

こうした状況の中、2006年、平成18年に、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」として、国土交通省の諮問機関である社会資本整備審議会から、第一次答申として、都市機能の拡散と中心市街地の空洞化などを解消するための方向性として、都市圏内の一定の地域に都市機能を集約し、その集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで連携させる「集約型都市構造」の実現の提言があり、これ以降、日本の都市政策は、「コンパクトシティ」、「集約型都市構造」の本格的な展開を進めていくことになりました。

一般的に、「コンパクトシティ」には明確な定義がないとされ、専門家によって、様々な説明がなされておりますが、次のページで、当時の国土交通省が目指す「コンパクトシティ」、「集約型都市構造」について説明させていただきます。

33ページをご覧ください。

「コンパクトシティ」、「集約型都市構造」とは、下の図をご覧くださいなのですが、この図は、審議会の答申を受け、平成19年に国土交通省が作成した「集約型都市構造の実現に向けて」という資料に掲載されているイメージ図になります。

左側が拡散型の都市構造、右が集約型の都市構造のイメージになります。

右側の「集約型都市構造」のイメージとしては、基幹的な公共交通沿線に集約拠点の形成を促進し、都市機能が集約拠点やその周辺に集約され、拠点間が公共交通ネットワークで結ばれた市街地のイメージとなっており、当時は、中心市街地の衰退というのが大きな問題となっており、中心の拠点の山が、ほかの拠点と比較してかなり高く大きく、中心市街地への一極集中的なイメージが強いものとなっております。

34ページをご覧ください。

「コンパクトシティ政策」の経緯、その2として、上から、先ほどの2006年の社会資本整備審議会の答申を受け、同じ年の5月に「都市計画法」と「中心市街地活性化法」が改正されております。

改正に当たっては、右上の吹き出しに記載しておりますが、人口減少、超高齢化社会を迎える今後のまちづくりの方向性として、「様々な都市機能がコンパクトに集約した、歩いて暮らせるまちづくりを進めることが必要」と位置付け、コンパクトなまちづくりを実現していくためには、「都市機能の無秩序な拡散防止」、「中心市街地への都市機能の集約」の両輪で取り組む必要があるとし、この改正により、改正前は、用途地域の「工業地域」などでも立地が可能であった大規模集客施設を、商業地域、近隣商業地域及び準工業地域のみにも制限するとともに、中心市街地の活性化に係る支援対象事業として、中心市街地に居住を集約するための事業などを追加し、※印に記載しておりますが、中心市街地活性化基本方針において、支援対象となる中心市街地は、原則1市町村に1区域とされております。

この工業地域等の大型商業施設の立地制限については、当時、地方都市においては、商業地域などの商業系の用途地域以外への大型商業施設の立地が多く見られ、これを抑制するためのものとなっております。

その後、2008年、平成20年には、日本の人口は1億2,808万人をピークとして減少に転じ、2013年、平成25年には、国土交通省の「都市再構築戦略検討委員会」の中間とりまとめとして、従来、国においては、中心市街地において、商業の活性化を柱とした経済活力の向上のための施策が講じられてきましたが、今後の人口減少下にあっては、従来の施策にとどまらず、都市構造全体のあり方を見直し、居住の集積を重視し、都市の中心部に限らず市街地に集住を図ることにより、都市機能の維持・向上、都市構造のリノベーションが重要であり、地方都市においては、集約型の都市構造の形成、「多極ネットワーク型」等で集住することを目指すべきとしております。

そして、これを踏まえ、2014年、平成26年5月に、都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されるとともに、同年7月には、2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示すもので、平成28年に策定された「国土形成計画」、「国土利用計画」のベースとなった「国土のグランドデザイン2050」において、今後の国土づくりのキーワードとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」が示され、これ以降、国土交通省では、市町村に対し、「立

地適正化計画」の策定を促し、「コンパクトプラスネットワーク」を推進しております。

コンパクトシティ政策の経緯については以上となります。

35ページをご覧ください。

これは、「コンパクトシティをめぐる誤解」という資料ですが、上から、中心市街地などの最も主要な拠点に人口や都市機能をすべて集約するという「一極集中」ではなく、中心的な拠点だけではなく生活拠点も含めた多極ネットワーク型都市構造を目指すもので、右上の吹き出しに記載しておりますが、東は銭函、西は蘭島という東西に細長く、日本海と三方を山々に囲まれ、谷あい整備された幹線道路沿線などに市街地が形成され、比較的コンパクトで、公共交通網が整備されている本市が目指すべき方向性と概ね合致していると考えております。

また、真ん中になりますが、農業従事者の方や、多少不便でも自然に囲まれた広い敷地でゆったりと生活をしたい方などについては、その地域でそのまま生活していただくなど、全ての人口の集約を図るものではございません。

そして、一番下の、法的制限などにより強制的に集約するのではなく、長期的な時間軸の中で、時間をかけながら中心拠点や地域拠点に居住をゆるやかに誘導・集約していくものとなっております。

36ページをご覧ください。

これは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のねらいという資料ですが、右側に推進することによる効果の例がございますが、上から、生活サービス機能が維持されることなどによる「生活利便性の維持・向上等」、サービス産業の生産性向上などによる「地域経済の活性化」、行政サービスの効率化などによる「行政コストの削減」、そして「地球環境への負荷の低減」が図られるものとなっております。

こうした効果を踏まえ、本市といたしましても、急速に人口減少が進む中、40年、50年先の将来を見据え、先人から受け継いだこのすばらしいまちを、次の世代へ責任をもって引き継げるよう、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、持続可能で効率的なまちづくりを推進していきたいと考えております。

37ページをご覧ください。

真ん中下の緑色の矢印をご覧ください。この「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえたまちづくりを推進するためには、まちづくりや都市計画に関する上位計画への位置付けが必要であり、これまでの取組とし

て、令和元年 10 月に策定した本市の最上位計画である第 7 次小樽市総合計画と、令和 2 年 2 月に策定した本市の都市計画に関する基本方針である第 2 次小樽市都市計画マスタープランにこのまちづくりの考え方の位置付けを行っております。

次に 38 ページをご覧ください。

これは上位計画における位置付けの内容ですが、上段が令和元年 10 月策定の第 7 次小樽市総合計画、下段が令和 2 年 2 月策定の第 2 次小樽市都市計画マスタープランになり、下線で表示しているとおり、両計画ともに、「中心拠点と複数の地域の拠点に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、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考え方の位置付けを行っております。

次に 39 ページをご覧ください。

こうした上位計画の位置付けを踏まえ、下段をご覧ください。

これからの取組として、今年度から、コンパクト・プラス・ネットワークの考えのもと、人口減少下においても、市民が安心・快適な暮らしを持続できるよう「立地適正化計画」の策定を進めることとしております。

「1 立地適正化計画策定の必要性について」の説明は、以上になります。

40 ページをご覧ください。

続きまして、「2 小樽市立地適正化計画の策定について」ですが、立地適正化計画とはどういう計画なのか、また位置付け、策定体制、現在予定しているスケジュールについて、事前にご説明差し上げている内容もごさいますが、改めてご説明させていただきます。

41 ページをご覧ください。

まず、「立地適正化計画とは」ですが、先ほどの「コンパクト・プラス・ネットワーク」の説明の中でも触れましたが、具体的には、下のイメージ図のとおり、市街化区域内に、居住を誘導し人口密度を維持する区域である「居住誘導区域」、そして公共交通路線上に、生活サービス施設などを誘導する区域である「都市機能誘導区域」と、区域ごとに立地を誘導する誘導施設を定め、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス施設等を、長期間かけて緩やかに誘導し、人口密度を維持することにより「生活利便性の向上」、「地域経済の活性化」、「行政コストの削減」、「地球環境への負荷低減」などを図る計画となっております。

42 ページをご覧ください。

次に、計画の位置付けであります。同計画は、都市再生特別措置法により、

上位計画である「総合計画」や「北海道の整備、開発及び保全の方針」に即するとともに、都市計画マスタープランと調和が保たれたものでなければならないとされており、計画が策定・公表されたときは、都市計画マスタープランの一部とみなされるとされております。

また、同計画は、都市全体の観点から作成する、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランであるため、地域公共交通、公共施設再編、住宅、防災、医療・福祉、学校・教育など多様な分野の計画・施策との連携を図る必要があるとされております。

43ページをご覧ください。

次に、計画策定体制ですが、まず、ページの下赤枠で囲っているところをご覧くださいなのですが、同計画は、都市再生特別措置法第81条第22項の規定により、「市町村は、計画を策定しようとするときは、あらかじめ、住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会の意見を聴かなければならない」とされておりまして、策定体制としては、これを踏まえ、基本的な流れとしては、上の図の左下の国などの関係機関との協議や、図の右下のアンケート調査や住民説明会等による市民意見を踏まえ、真ん中の下の事務局でたたき台を作成し、それを庁内調整会議に諮り、計画素案として本委員会に諮り、委員の皆様にご協議いただく形となります。

そして、最終的に、策定委員会から計画原案として報告を受け、関係部長会議で最終案の取りまとめを行い、市長が都市計画審議会に意見を聴いた上で、決定することとなります。

44ページをご覧ください。

計画策定のスケジュールでございますが、策定の大まかな流れとしましては、将来の市民生活に影響する計画でありますことから、市民との十分な合意形成を図るため、まず計画の核となる基本方針について検討を行っていただき、パブリックコメントを行った上で基本方針を策定し、この方針に基づき居住誘導区域等の区域設定などを行い、令和4年度内の策定を目指していきたいと考えております。

なお、当初の予定では、令和3年度内に、計基本方針を策定する予定でしたが、第1回目の策定委員会の開催を延期させていただいたため、当初のスケジュールとは若干変更が生じております。

それでは、現在の予定しているスケジュールについてご説明させていただきます。

まず、上段の今年度につきましては、8月4日に開催しました都市計画審議会において、策定について報告させていただいておりまして、本日の策定委員会後、少しタイトなスケジュールではございますが、11月ごろに第2回の策定委員会を開催させていただき、年が明けた令和4年の1月に第3回目の策定委員会において基本方針の取りまとめを行い、2月に開催予定の都市計画審議会に協議事項として事前説明を行い、市民の皆様にご意見をお聴きするため、2月から3月にかけてパブリックコメントを実施したいと考えております。

そして、令和4年度に入りまして、4月に開催予定の第4回策定委員会において、パブリックコメントを踏まえた基本方針の原案について協議いただき、5月の都市計画審議会に諮った上で、基本方針を策定してきたいと考えております。その後の予定につきましては、現在のところ、6月から10月にかけて3回の策定委員会を開催させていただき、年が明けた令和5年の2月頃に策定委員会を開催し、市内9地域における説明会やパブリックコメントを踏まえた計画全体の原案について協議いただき、令和5年3月に策定したいと考えております。

なお、今後のコロナウィルスの状況などにより、スケジュールはさらに変更する可能性がありますことを、あらかじめご了承願います。

「2小樽市立地適正化計画の策定について」の説明は以上になります。

45ページをご覧ください。

続きまして、「Ⅲ計画策定の進め方」ですが、次の46ページになりますが、

これは、国土交通省が作成した「立地適正化計画作成の手引き」における「立地適正化計画の検討の進め方」ですが、検討の進め方としては、「1の関連する計画や他部局の関係施策等の整理」に始まり、「10の施策の達成状況に関する評価方法の検討」までございまして、本市におきましても、この流れに沿って委員の皆様と検討を進めていきたいと考えております。

47ページをご覧ください。

今後の検討の範囲としましては、現在のところ、次の第2回目の策定委員会において、赤枠で囲っております「1の関連する計画や他部局の関係施策等の整理」から「3のまちづくりの方針の検討」まで、そして第3回は、青枠で囲っております「4の目指すべき都市の骨格構造の検討」と「5の課題解決のための施策・誘導方針の検討」について協議いただき、基本方針案の取りまとめを行い、パブリックコメントを経た上で、紫の枠で囲っております第4回で基本方針の原案について協議いただきたいと考えております。

そして、6の誘導施設・誘導区域等検討から、10の施策の達成状況に関する評価方法の検討について、4回の策定委員会を開催し、計画を策定していきたいと考えております。

「Ⅲ計画策定の進め方」についての説明は以上であります。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。後半の説明としましては具体的な立地適正化計画の考え方で国が示している枠組みについて説明をいただいたところです。

特に何度か出てまいりましたコンパクト・プラス・ネットワークという考え方、これを小樽市においてどのように適用し、小樽市ならではの特性、地域の実情を組み込みながら、今後計画をつくっていくのか、具体的な議論は第2回目の委員会以降ですというスケジュール、流れについても計画を示していただいた状況であります。

主にこの後半の部分につきまして、あるいは本日全体のことで結構かと思えます。第1回委員会は前提となる内容の共有が中心でございましたので、どんな些細なことでも結構ですので、疑問な点、あるいは要望、ご質問があれば時間の許すかぎり頂戴できればと考えてございます。何方からでも結構でございますので、ご発言があれば挙手いただければと思えます。

### 《B委員》

観光面からの質問というか要望になるんですけど、人口等の資料大変興味深く見させていただきました。これの他に土地の用途別の面積と、その未使用の土地の面積等の状況はありますでしょうか。この質問の意図は、小樽市内の土地が空き家を含め、宿泊施設に使える土地の割合は非常に低いと認識しています。あとは民泊にしか使えない状況である。非常に魅力的な小樽の土地なんですけど、実際に宿泊施設を建築しようとする、なかなかその場所が見つからないのが現状です。

例えば、商業地区の割合が小樽市の中にこれだけあって、未使用の土地の面積がこれだけあるというデータがあれば、例えば商業地区の未使用の土地が50%あるということ、50%の誘致の可能性があるということになります。それが土地を9割使って10%しか残ってないとなれば、だいぶ方向性・方針が違うと思えます。その辺の数値を知りたいなと思えます。よろしく申し上げます。

### 《委員長》

はい、ありがとうございます。これは本日今すぐお手元には出てくるものではないでしょうか。

### 《建設部主幹》

そうですね。本日はお出しすることができませんので、事務局で検討しまして、第2回目以降にご提示できるかわかりませんが、ご提示をできればしていきたいと考えております。

### 《委員長》

ありがとうございました。先ほど申し上げたように、国土交通省が示している「コンパクト・プラス・ネットワーク」というのは、ひな型にあたるものです。これを小樽市の特性とか、あるいは強みみたいなものを生かすまちづくりに考えたというときに、都市計画が第一義的には小樽市内に居住される方、定住人口を対象にしてまちづくりを考えるというのがある意味基本だと考えますが、今の委員の発言趣旨としましてはやはり昨今の交流人口、関係人口といったようなものをいかにその都市の力にしていくのか、と言う考え方はやはり必要だろうということではないかなと思います。この居住誘導区域ないしは都市機能誘導区域の中にこういった宿泊施設だとか、観光関連の施設といったものを技術的に含めることができるのかということは法制度の仕組みについての検証が必要かと思いますが、考え方として小樽市として人口が10万を確実に切るだろうと言う中であって、新型コロナウイルス感染症が一段落すればまた数100万人、直前まで700万800万人という観光入り込みだったので、こういったものをやはり前提に考えたいというところがご主旨かと考えます。この辺り、また第2回目以降に具体的な議論を深めていきたいと思っております。

### 《C委員》

2点ほど確認をさせていただきたいのですが、以前から中活法と呼ばれる法律があるんですけども、この立地適正化計画というのは、中活法に取って代わる計画という捉え方でいいのでしょうか。

もう一点は、この資料を見ていると、いろいろイメージ図がでてきてある地域の中にコンパクトシティをつくってネットワークで結ぶと、JR駅を中心に



都市機能を誘導しているようなイメージ図の描き方をしているのですが、この計画を進めるにあたって、市内何箇所かに限定して計画を進めるのか、どういった手法で進めるのか。具体的な方法があれば教えていただきたいと思いません。

### 《建設部主幹》

中活法に基づく中心市街地活性化基本計画でございますが、それと立地適正化計画との違いについて、ご説明させていただきます。中心市街地活性化基本計画に関しては、ミクロ的な考えで都市の中心部の特定のエリアに対する計画です。立地適正化計画はマクロ的な都市全体を対象とした計画です。内容については、中心市街地活性化基本計画は中心市街地の商業の再生に焦点を当てているような計画になっています。立地適正化計画は、どちらかという都市全体の市民生活に焦点を当てた持続可能で、効率的な都市構造を目指すような計画となります。そういった中で中心市街地の再生の部分は、持続可能な街づくりを進めるにあたっては共通事項と言う部分がございます。立地適正化計画においても、中心市街地を含めた都市全体としての持続可能な街づくりを目指すというのがございますので、そういった計画になっております。

先ほど JR のお話、資料 3 の 41 頁をご覧くださいと思います。下の図をご覧くださいんですけども、公共交通路線、鉄道の路線がございまして、基本は居住誘導区域と表示した緑色の枠の中に、さらに赤枠で都市機能誘導区域がございまして、基本は公共交通路線上に生活サービスなどを誘導する都市機能誘導区域というものを、一箇所なのか何箇所は検討中でございますけれども、そういったものを定めていくことになると考えております。

### 《D 委員》

市内のある特定の場所を限定して、そこをコンパクトシティ化していくという理解でいいですか。例えば小樽駅前が今再開発の動きがあって集中的にその部分をどうするか、という議論までこの計画に入ってくるのでしょうか。

### 《建設部主幹》

都市機能誘導区域のエリアを設定して、そこに誘導施設というものを定めて、それを誘導していくことで持続可能な街づくりを進めるものです。そして誘導施設を誘導するには、誘導施策というものが必要で、その中で市街地再開

発事業や空家対策などを位置づけることなどを考えています。

### 《委員長》

私のコメントも少し補足させていただきますと、まずは今の後半の部分ですかね、まさにこの図に書いてある通り、基本的には、今回の立地適正化計画が市街化区域の中でかなり広範にわたって対象になっています。小樽市全域の既成市街地ができてきているエリアというのは原則としては対象だと考えた方が良いでしょうと考えています。その中で、もちろん、それぞれの地区ごとで、どういった市街地を目指しているのかという議論になっていくと思いますが、少なくとも先程の「コンパクトシティの誤解」というスライドがありましたけども、例えば小樽市のすべての人口を中心エリアにすべて集約する事を目指すといったような、そういうビジョンではないと思います。その中で小樽駅前のあり方というものが並行して議論になっていくのかなと考えるところです。前半の中心市街地活性化基本計画との関係においては、やはり医療の問題、あるいは高齢化する中で、公共交通というものをきちんとセットで考えるという点ではより全体像というものを描き出すような計画だというのが私の理解ではあります。もし間違っていれば事務局の方から修正いただきたいと思います。

いかがでしょうか。

### 《建設部主幹》

はい、大丈夫です。ありがとうございます。

### 《委員長》

今日は第一回目でございますので、こう言ったご質問、意見交換、大変有意義なことだと思います。計画の位置づけ、狙いというものが、ある程度みなさんに共有いただいたうえで、個別の議論に入っていく、これが望ましいかと思っておりますので、ぜひこういった観点からでも結構でございますので、ご発言いただければと思います。

### 《D 委員》

資料 3 の 42 ページをご覧くださいなのですが、関連する計画の左の下から 2 番目に小樽市地域福祉計画と言うのがありまして、これは令和 3 年 3 月小樽市と社会福祉協議会で策定した計画であります。この計画の中には、よく「住

み慣れた地域で」というフレーズが出てきますが、この計画の中にも子どもから高齢者まですべての人が住み慣れた地域で共に支え合って安心して暮らしていきましょう、という内容が盛り込まれています。それともう一つ高齢者の介護保険事業計画の中でも「地域包括ケアシステム」ということで住み慣れた地域で医療、介護、生活支援、住居など提供しそこで最期を迎えましょう、という厚生労働省からの流れで地域包括ケアシステムというのがあります。

今、立地適正化計画の説明を聞いた中で、「コンパクトシティ」というのと「住み慣れた地域」というのが、私の中で整理できてないのですが、いわゆる時間軸の違いというんですかね。福祉分野で言えば、今すぐ、住み慣れた地域で安心して暮らして行きましょうという、現在すでに進めていきましょうという計画である一方で、立地適正化計画は40年、50年の将来的な計画なので、そこは整合性が今とれなくてもいい、というような理解でいいのかどうかを確認したかったんです。

#### 《建設部主幹》

そういう考え方でよいかと思います。我々としても40～50年先の将来に見据えた形で持続可能なまちづくりを進めるために誘導していくというのがあります。また居住誘導という「誘導」という言葉がありますがけれども、どちらかというところ、居住を「推奨」する区域と、この区域に住んでくださいという、どちらかというところそういった区域の設定になるかと考えています。将来に向けて、例えばライフステージの変化、例えば就職とかリタイアしたときに、こういった時に利便性の高いエリアに皆さん住んでいただきたいというような計画として捉えております。その中で40～50年先のまちづくりを目指すということになるかと思っています。住み慣れた地域という部分もございましてけれども、たとえば地域でも幹線道路の沿線、あるいは山側の地域1つ取ってみても、地域も広いですから、例えば、その地域内の山側に住まれている方が、幹線道路沿線の利便性の高いところに引っ越して頂くとか、そういった部分も含まれていると考えております。

#### 《D 委員》

福祉分野でいう住み慣れた地域というのは自宅を中心になると思うんです。自宅で医療も介護も受けて、高齢者の方が最後住み慣れた地域で安心して暮らすというのが福祉の考えだと思うんです。私がちょっと心配するのは、福

社の分野で住み慣れた地域で地域包括ケアシステムを進めて行った時に、通常は中学校区というエリアで介護、医療、住宅、生活支援というのを進めていった時、何年か後に立地適正化計画で40年、50年コンパクトにしましょうといったときに一生懸命進めた地域のその地域包括ケアシステムが足かせになってしまうのでは、という心配なんですね。

40年～50年後の立地適正化計画への移行というのができるのかなと、時間軸がよく読み取れないってことがあります。ですから今一生懸命進める福祉の施策が将来的に40年、50年経ったら、こちらに移行するとなった時に今、一生懸命進めるべきものなのかという疑問を思ってしまったということで、その整理が出来てないんですよ。今日答えをもらおうとは思ってないです。ただ、そういう疑問がありましたということです。

### 《建設部次長》

立地適正化計画で、やはり時間軸の違いかと思えますけど、この地域包括ケアシステムは、現状のお困りになっている人たちをどうにかしないとならないということで、それはそれでやっていかななくてはならないですが、立地適正化計画は40年後、例えば人口が3万人に将来なると言った時に、今の福祉の計画ではそれは賄えないような状態になっていると思います。ですのである時期には方針を転換しながら、その3万人の人口に合わせていく時期というのがあると思います。その分水嶺がいつかというのはこれから見極めていかなければならないので、今すぐ何年後に計画と整合しなければならぬというのはないのですが、どうしても緩やかな切り替えの時期は出てくると思います。その見極めは、これからなるかと思えます。

### 《委員長》

言葉が適切かどうかわかりませんが、ある種のソフトランディングみたいなものを目指さなければいけないだろうと思います。これから、大きく人口が増える局面はどう考えても想定しづらいのですが、今、それぞれお住まいの市内の皆様、特にご高齢の皆さん、あるいは医療福祉サービスを支えに生活していらっしゃる方々が、不安に感じるようなまちづくりであってはならないというのは、前提だろうと思います。その不安というものが、ある日突然強制的に住まいを移されるとか、そんなものを目指す計画では無いと言う事だと思えますが、地域の人口が減っていく中で将来像というのが見えないのもまた、これ

はこれで長期的には不安だということになると思います。その整合性をどのようにとっていくのか、先ほど申し上げた、人口が減っていく、市街地が縮退して行く際も、ある意味では最も知恵を使わなければいけない、そんな局面にありますので、場面場面でいろんな計画の連携、あるいは関連計画もろもろと整合を取りつつ、計画を策定していかなければならないと思います。総論としては、今日皆様およそご理解をいただけたのかなと思っていますが、具体的な計画を作っていく中では、当然各論の場面では様々な利害の対立といった部分が出てくる。これはある意味避けられないと思いますので、ここをまさに皆様と知恵を出し合って議論をしてより良いものにして行きたいということですので、またぜひ第2回目以降の委員会の中で建設的なご議論を賜りたいと考えているところでございます。

### 《E 委員》

基本的な質問だと思うんですけども、今のご意見に私も近いところがあって、ちょっと理解がなかなか追いつかないところではあるんですけども、小樽市の総合計画の中でも子育て支援にすごく力を入れていこうという話がありまして、今の日本の全体を考えても、これから人口が増えることはないんだろうと思いますけれども、40年、50年後に小樽市の人口が3万人くらいになることを見据えて、この立地適正化計画を立てていくのでしょうか。やはりこの人口の推移がこれくらいの規模になるということを受け入れた上で計画を考えていくのか、ということが知りたいんですが。

### 《委員長》

人口の予測というものが数字で示されており、これをどういうふうに計画の前提として整理しておくのかと、大きなテーマと思いますが、いかがでしょうか。

### 《建設部主幹》

市長からも先程ご挨拶があったとおり、市としては総合計画で人口対策を最重要課題としておりまして、人口減少への挑戦と、将来人口への適応の2点を掲げています。立地適正化計画は将来の人口規模や人口構造にしっかり適応して、安心して快適に住み続けられるまちづくりを目指すということにしております。

当然、もう1つの人口減少への挑戦という部分もございますので、そちらとの両輪で取り組んでいくような状況になると考えております。

### 《委員長》

この人口減少は受け入れるというところをどのように解釈するのかということになると思いますが、手をこまねいて3万人というものを前提にまちづくりをしようということでは多分なくて、急速に減っていく下がり具合をいかになだらかに、緩やかにしていくのか、あるいは仮に最終的に人口が底を打つような場面というのがあったときに、それが少しでもそのまちの状態が住みやすく、人口が少ない中であっても持続的に暮らしが成立する市街地を作っていくことが結果として、移住や子育てにも当然繋がってくるということだろうと思います。このあたりの具体的な計画というのが徐々に示されていくと思いますので、それぞれの立場の観点からご意見をいただきたいと考えます。

### 《委員長》

皆さん、ありがとうございました。活発なご意見を賜りました。およそ予定の時間が見えてきておりますが、いかがでしょうか。今日は全体の前提の確認ということで、議論をいただきましたけれども、次回また11月にと申すことですし、委員会の回数も多くて、皆さんお忙しい中ではございますが、冒頭市長からもご説明あったように小樽市の都市計画にとっては非常に大きな意味合いを持つ、ある種の分岐点ということになるのかもしれない。そういう計画でございますので、是非皆様には今後も活発なご議論をいただいて、よりよい小樽市の魅力を高めていく計画にまとめていきたいと考えてございます。それでは、この1回目の今日の委員会は以上としたいと思っております。それでは進行を事務局の方にお返しします。

### 《建設部次長》

ありがとうございました。本日はご協議いただきまして、誠にありがとうございます。次回の策定委員会につきましては、令和3年の11月の開催を予定しております。ご案内につきましては、後日送付をさせていただきますので、よろしく願いいたします。それでは、長時間にわたりましてありがとうございます。以上を持ちまして、第一回の策定委員会を閉会させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

2時間05分（終了）