

「小樽市立地適正化計画 基本方針骨子(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 3人
- 2 意見等の件数 19 件
- 3 上記2のうち計画等の案を修正した件数 2 件
- 4 意見等の概要及び市の考え方

No.	意見等の概要	市の考え方等
1	市民などに本方針を周知徹底させる必要から、本方針を策定している部署と連絡先(電話番号、メールアドレス)などは、表紙あるいは最終頁などに記載すべきである。	御意見のとおり、最終頁に担当部署等を記載します。
2	地域別人口密度は、どのようにして算出したのか。 第2次都市計画マスタープランでは、全地域に同じ人口減少率を乗じて地域の人口密度を算出したが、それは適切ではない。 現在把握している地域別人口減少率にて将来の見通しを算出すべきである。	国土交通省の「都市計画運用指針」において、立地適正化計画における人口等の将来見通しは、計画の内容に大きく影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)が公表している値を採用すべきとされていること、また御指摘の地域別人口減少率を用いて推計した場合、宅地開発などにより、一時的に人口が増加している地域については、10年後、20年後も同じ割合で人口が増加していくことになるなどの課題があることから、本計画では、社人研の値を採用しております。 このことから、地域別人口の将来推計に当たっては、地域毎の現状の年齢(5歳階級)別・男女別人口に、社人研の推計で使用されている本市全域の将来の年齢別・男女別の自然増減(出生と死亡)及び純移動(転出入)の値を乗じて算出しております。
3	「立地適正化計画作成の手引き」に示される9分野における分析・課題抽出は理解するが、小樽市の特性に応じた将来危惧される市民生活についての課題抽出と対処が不十分である。 具体的には高齢化による自家用車利用率が低下すること、これにより市民の行動範囲が狭まる可能性が高いこと、除雪が必要な特に市民の対応比率が高い生活道路が短縮されないことから、高齢化により市民の除雪能力が著しく低下するなどが示されていないことである。 これらの対処から市内バス路線の見直しなど新たな施策が求められるはずだが、全く触れていないことに基本方針の不備を感じる。	少子高齢化や人口減少の進行により、都市のスポンジ化等人口密度の低下が進行すると、御指摘の生活道路の除雪やバス路線の維持などが困難となります。 このことから、これら根底の課題を抑制するためにも、居住を誘導し人口密度を維持していくため、立地適正化計画を策定するものです。 御指摘の高齢化に伴う除雪等の具体的な課題については、「小樽市雪対策基本計画」や「小樽市地域公共交通網形成計画」などによる対応になります。
4	都市機能あるいは都市施設に「飲食店」は含まれるのか。拠点選定にあたり飲食店数などは把握していないようだ。 地域拠点と生活拠点について飲食店機能の確保の考え方を示して欲しい。	「飲食店」は、都市活動を支える一つの機能であり、一般的には「都市機能」に含まれるものと考えておりますが、国土交通省の「立地適正化計画作成の手引き(以下「国の手引き」という。)」では、地域/生活拠点に誘導する施設としては想定されていません。 ただし、「飲食店機能の確保の考え方」につきましては、「飲食店機能」とは、食堂や居酒屋、カフェなどの飲食機能全般であると考えますが、特に郊外の地域における「飲食店」は、飲食の場としての機能に加え、地域コミュニティの交流の場としての役割を果たすこともあり、今後の誘導区域や誘導施策等の検討の際に、国の手引きなども踏まえながら、その考え方について併せて検討してまいります。
5	基幹的公共交通軸のイメージは中心拠点と地域/生活拠点の接続に拘りすぎである。 桜ゾーンと新光ゾーンを巡回するバス路線の新規確保などの視点が必要と考える。(例:桜町入口→桜ロータリー→望洋台→文治沢→朝里十字街→東小樽などの環状バス路線を設置し桜ゾーン、新光ゾーンの公共施設、スーパーなどの利便性を確保する)	第2次小樽市都市計画マスタープラン(以下「都市マス」という。)では、中心拠点と複数の地域拠点をネットワークで結ぶこととしていることから、基幹的公共交通軸は、案のとおりとします。 なお、本資料11頁「参考・今後の進め方」に記載のとおり、今後、居住誘導区域内の住宅地等と拠点を結び、基幹的公共交通軸を補完する公共交通軸の設定について検討する予定であり、御指摘のルートについては、その必要性を含め、併せて検討してまいります。

No.	意見等の概要	市の考え方等
6	10のゾーンがどこの町で構成されるのか明記すべき。 例えば桜ゾーンは船浜町、桜1～5丁目、望洋台1～3丁目などを示すべきである。	ゾーンは、都市マスで位置付けられておりますので、立地適正化計画では詳細まで示さず、案のとおりとします。
7	ゾーンと拠点との関係性について全く触れられていない。 例えば桜ゾーン(船浜町、桜1～5丁目、望洋台1～3丁目と推察)の拠点が桜交番周辺とあるが、桜ゾーン居住者が利用する多くの地域拠点機能が桜交番周辺に将来整備されると理解してよいのか。	ゾーンと拠点の関係性につきましては、ゾーンは、本資料8頁下段の「(2) 拠点の設定等」、「①拠点候補地区の抽出」に記載のとおり、拠点の設定に当たっての抽出条件の一つであります。 なお、拠点の範囲等は、今後の検討となります。
8	桜ゾーンの拠点候補に桜ロータリー周辺あるいは北海道信金周辺も考えられる。 今後桜交番周辺を拠点とすることが見直される可能性があることを明記して欲しい。	拠点の位置の見直し可能性の明記につきましては、本資料9頁右側上段、拠点設定図(13地区)の下に、米印で「各拠点の位置表示については、現時点での概ねの位置を示しています。」と記載しておりますとおり、概ねの位置について、交番等をランドマークとして示したものであり、その位置を限定したものではありませんので、案のとおりとします。
9	9頁の拠点設定図に示されている13地区がどこの町で構成されるのか明記すべき。	13地区の拠点の詳細の位置については、今後検討し、決定することになることから、現時点での概ねの位置を示しておりますので、案のとおりとします。 なお、今後作成いたします本編では、御意見を踏まえ、明記することとします。
10	新小樽駅周辺は広域連携交流拠点となっているが天神町在住者などの地域拠点あるいは生活拠点はどこになるのか。	天神から、基幹的公共交通軸を利用し、最も近い拠点は、高次地域拠点の「南小樽駅周辺地区」であります。
11	基幹的公共交通軸(緑色の→)の定義が9頁に示されるが、交通軸図を見ると違和感を感じる。 国道5号線と桜町本通りの交差点と桜交番周辺を結ぶ交通軸は望洋台まで延長すべきではないか。 さらに朝里交番周辺から道道1号線文治沢周辺まで交通軸を明記すべきではないか。 すなわち拠点間のネットワークではなく、地域・地区(ゾーン)間のネットワークであるべき。	都市マスでは、中心拠点と複数の地域拠点をネットワークで結ぶこととしていることから、基幹的公共交通軸は、案のとおりとします。 なお、本資料11頁「参考・今後の進め方」に記載のとおり、今後、居住誘導区域内の住宅地等と拠点を結び、基幹的公共交通軸を補完する公共交通軸の設定について検討する予定であり、御指摘のルートについては、その必要性を含め、併せて検討してまいります。
12	新小樽(仮称)駅周辺と新小樽駅周辺という記載が混在する。 統一するなどの見直しが必要。	記載の混在を修正し、「新小樽(仮称)駅周辺」に統一いたします。
13	11頁に居住誘導区域のイメージが示されているが、望洋台、文治沢周辺は居住誘導区域から除外されているように見える。 誤解を与えないよう補足説明が必要なのではないか。	本資料11頁下段右側の「図 居住誘導区域のイメージ」については、あくまでもイメージであり、案のとおりとします。
14	II 基本方針の1の(2)にある都市の分析結果などから抽出した本市が抱える課題(要約)の④経済活動で北海道新幹線の整備効果波及を挙げていますが、そもそも整備効果もあるのか疑問に思います。 1日に数本しか列車が止まらない鉄道に、そのような効果があるのでしょうか。	北海道新幹線の整備に伴う主な効果といたしましては、安全性・定時性に優れた大量輸送(10両編成・定員731名)が可能な新たな交通手段が確保されることにより利便性が向上し、交流人口の増大や新たな経済交流・周遊観光による地域経済の活性化などが期待されます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
15	<p>同じく⑥で地価水準の維持向上を挙げていますが、地価が高い方が地代や税金が高くなり、住みにくくなると思うのですが。</p> <p>そもそも新幹線の開通を見越した地価の高騰がすでにありと聞きますが、⑥と矛盾していないでしょうか。</p>	<p>地価水準と住みやすさ、住みにくさの関係は、一概に断定することはできませんが、一般的には、住みやすく魅力のある地域には人が集まり、その地域の土地等に対する需要が高まることにより、結果として、地価が上昇することになるものと考えられます。</p> <p>本計画は、市民が安心・快適な暮らしを持続できるよう策定するものでありますが、それには住みやすく魅力のあるまちであり続ける必要があるものと考えており、地価水準の維持・向上を、本市が抱える課題の一つとしてしているところであり、矛盾はしていないものと考えております。</p>
16	<p>3の(2)で北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺地区を拠点候補地に挙げていますが、上記と同様に1日に数本しか列車が止まらない鉄道に、そのような玄関口としての役割があるのか疑問で、拠点として相応しくないと考えます。</p>	<p>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本市に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と考えております。</p> <p>新幹線の整備効果を最大限に波及するためには、この玄関口をいかにして活用していくかが重要であり、現在、官民連携して様々なまちづくりを進めているところであります。</p> <p>本計画では、この玄関口を拠点として設定し、中心拠点をはじめとした各拠点を交通ネットワークで結ぶことにより、北海道新幹線の整備効果がさらに波及され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指す本計画の実効性も高まるものと考えておりますので、案のとおりとします。</p>
17	<p>(3)で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を基幹的公共交通軸と設定していますが、運行本数日30本以上の路線なのではないでしょうか。</p> <p>在来線に関する説明会で示されていた案では2、3本あるかないかで、とても基幹的公共交通軸となり得ないと思います。</p>	<p>本資料9頁下段左側の「(3)基幹的公共交通軸の設定」に記載のとおり、「運行本数日30本以上の路線」は、基幹的公共交通軸を設定するための条件ではなく、現状を把握するに当たっての参考としているものであります。</p> <p>御指摘の新たな公共交通軸は、塩谷地域をはじめ後志圏における居住者の通勤、通学に関して非常に重要な路線であり、利用者に応じた運行本数を将来においても確保していく必要のある路線であることから、基幹的公共交通軸として設定しておりますので、案のとおりとします。</p>
18	<p>この計画のように前もって拠点を定め用途を明確にした場合、事前に土地や建物を買占めるような投機家が現れないか心配です。</p> <p>特に海外の方々に渡った場合、思うように都市整備ができなくなると思うのですが、そのあたりの対策等を講じる必要があると感じます。</p>	<p>対策等の必要性につきましては、事前に拠点の設定などを行うことによる影響の有無については予測できないところであり、また不動産取引を制限することはできないことから、現在のところ、対策等は考えておりません。</p>
19	<p>今月の町内会回覧版にて、基本方針骨子(案)を見た市民はどの様に理解し感じ取ったか、非常に興味と共に疑問に思っています。</p> <p>この案は今までの提案されている「総合計画」、「総合戦略」、「マスタープラン」、「人口ビジョン」(人口対策)、「過疎地域持続的発展計画」等、全て目を通し解釈していないと、理解が困難と考えますがいかかでしょうか。</p> <p>今回の「骨子案」は特に今まで以上に身近な問題として関心を持って読んでもらいたいと思いました。きっと読んでいると思いますが?</p> <p>「コンパクト・プラス・ネットワーク」等を早急にワークショップや住民説明会(単位町内会等含む)をお願いしたいと思います。</p> <p>個人的には総論については理解はしたつもりですが、各論はいろいろ疑問はありますが、これからの流れを見たいと考えています。</p> <p>「将来へ向けた活力ある小樽を創造するため」とありましたが、はたしてどんな将来なんだろうか!</p>	<p>今後につきましては、ワークショップなども行いながら、誘導区域などについて、策定委員会において検討を進め、これらを含め全体を取りまとめた段階で、住民説明会などを行い、市民の皆様の御意見をお聞きする予定です。</p>

\* 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。