



小樽市立地適正化計画【概要版】（案）

小樽市建設部都市計画課
〒047-0024 小樽市花園5丁目10番1号
TEL:(0134)32-4111(7332)
FAX:(0134)32-3963
E-Mail:tosikei@city.otaru.lg.jp
<https://www.city.otaru.lg.jp/>



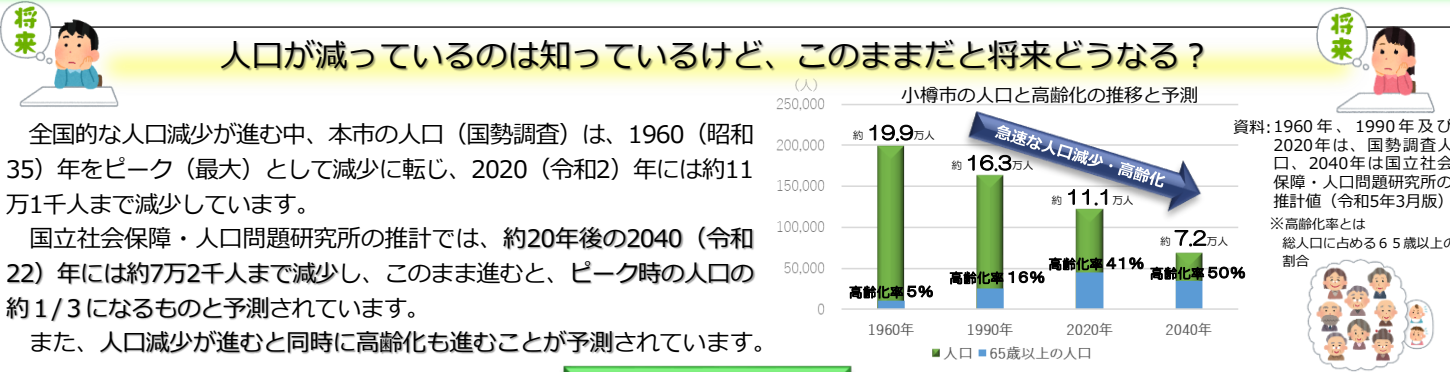
小樽市立地適正化計画【概要版】（案）

計画期間:令和21(2039)年

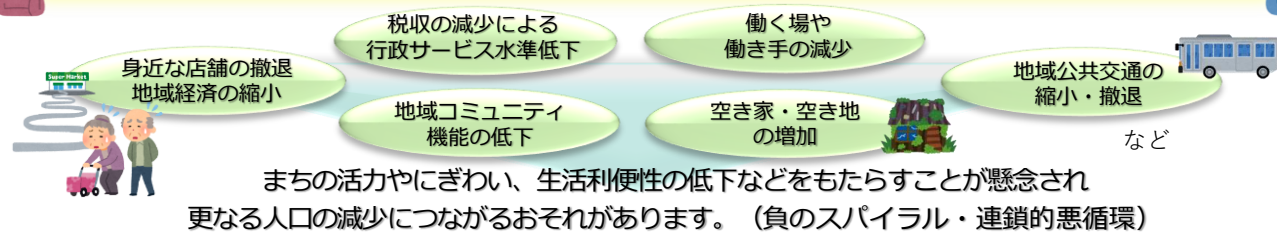
本市では、人口減少がもたらす様々な市民生活への影響を最重要課題として、先人から引き継いだこのまちを、次の世代に責任をもって引き継ぐため、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定し、「小樽の将来（40年先）を見据えた都市計画（都市構造の再編）」を進めていきます。

▼ どうして今、立地適正化計画の策定が必要なのか（計画の必要性）

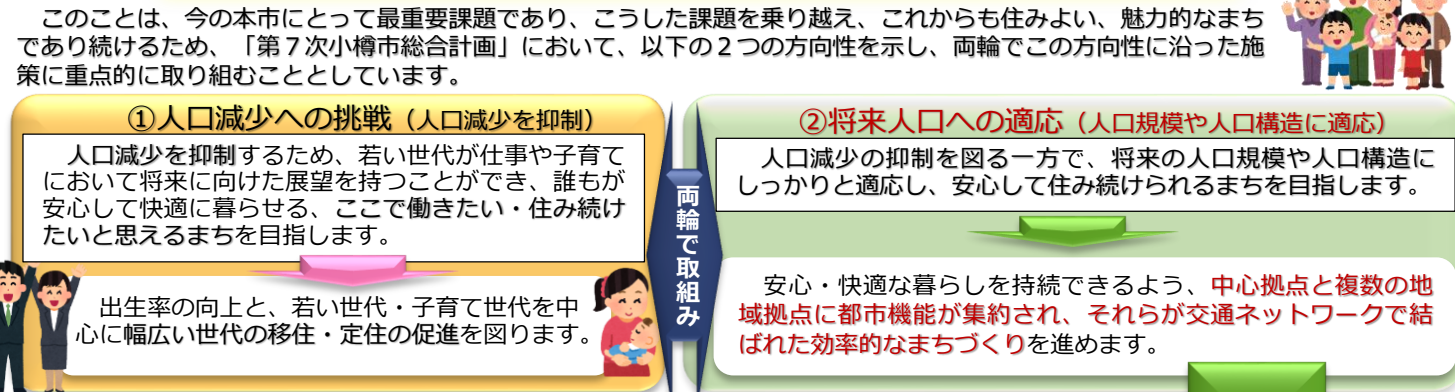
本編第1章



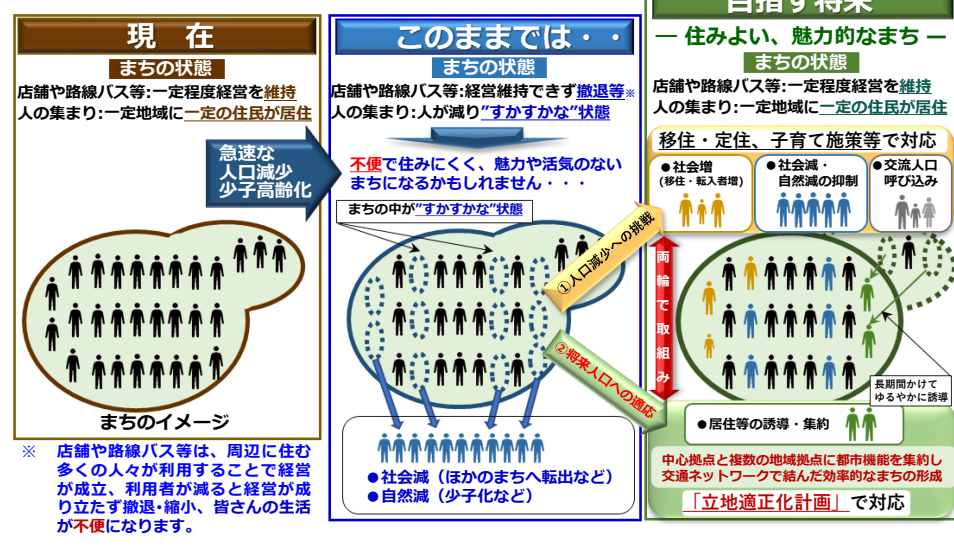
人口が減っていくと、私たちの生活にどんな影響があるの？



小樽市ではこれをどう考えているの？



小樽市の人口減少への取組のイメージ



本市では、こうした基本的な方向性に即し、「将来人口への適応」を進める一つの手段として、国土交通省が推進する右記の「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ「第2次小樽市都市計画マスタープラン」の基本目標に掲げた「持続可能で効率的なまちづくり」の実現を目指し、『小樽市立地適正化計画』を策定することとしました。

▼ 立地適正化計画とはどんな計画で、何を決め、市民生活への影響はあるのか

本編第1章

- 「立地適正化計画」とは、平成26年の都市再生特別措置法等の一部改正に伴い創設された、住宅及び都市機能増進施設（誘導施設）の立地の適正化を図るための計画です。
- 具体的には、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ、人口減少下においても持続可能で効率的なまちづくりを進めるため、市街化区域内に「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」、これら区域を結ぶ「基幹的公共交通軸」を定め、居住と医療・福祉・商業等の生活サービス施設等を長期間かけてそれぞれの区域にゆやかに誘導します。
- これにより、区域内の人口密度を維持し、「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」などを図るものです。
- なお、居住誘導区域等の区域外における住宅開発等の動きを把握することを目的として、計画に定められた居住誘導区域等の区域外で、一定以上の開発行為や建築行為※を行う場合は、市長への届出が必要となります。
- 計画のおおむねのイメージや計画に記載すべき事項は、以下のとおりです。
※3戸以上の住宅の建築など。詳細については本編をご覧ください。

都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」

下記の拠点の中から選定し、法律に基づき生活サービス施設等の誘導を行う区域で、都市機能の充実を図るため、区域ごとに誘導施設（都市機能増進施設）を定めます。

<中心拠点>※

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

<地域/生活拠点>※

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生活サービス機能を提供する拠点

※「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」引用

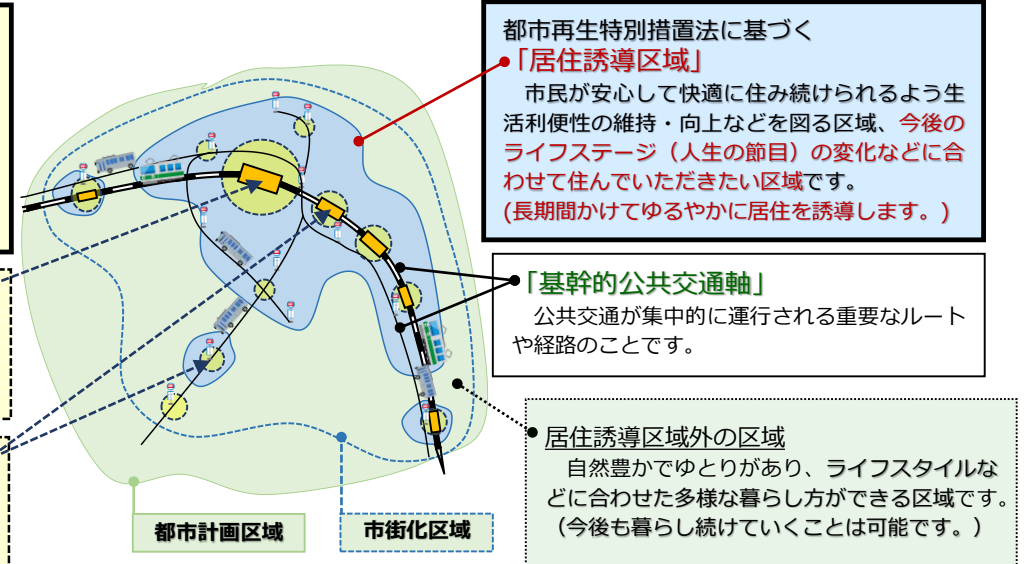
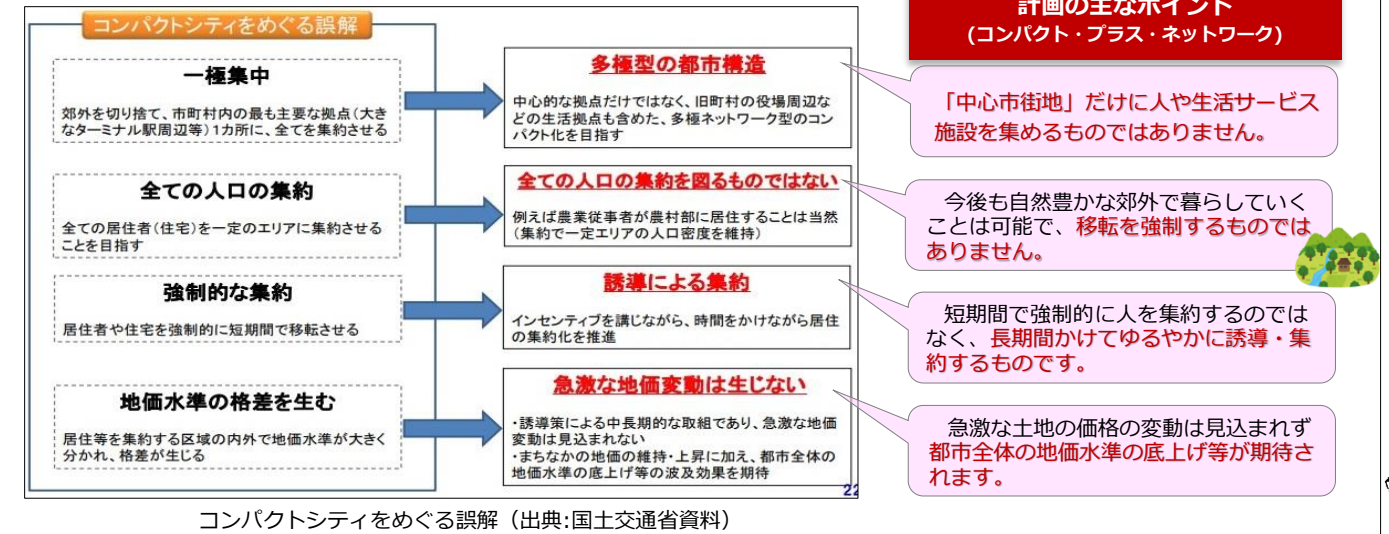


図 立地適正化計画のイメージ 資料 小樽市作成

□: 法に基づく必須事項

<参考>「コンパクト・プラス・ネットワーク」とは

- 国土交通省が推進する住宅や医療・福祉、商業施設などがまとまって立地し、高齢者を始めとする住民が徒歩や公共交通などによりこれらの施設等に容易に行き来できるまちづくりの考え方で、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政策手段の一つです。



▼ 将来にむけて、計画によりどのような課題を解決しなければならないのか

本編第2章

● 都市構造上の特性

- 本市は、日本海に面し、ＪＲ小樽駅周辺の中心市街地を中心として、東西に細長く約69kmに及ぶ海岸線に沿う形で、東側の札幌市に隣接する銭函地域には銭函や桂岡町など、西側の塩谷地域には豊かな自然に囲まれた蘭島や塩谷などの市街地が飛び地で形成され、その背後には山岳丘陵地が迫っているため、坂が多く平坦な土地が極めて少ない特有の地形をしています。
- 現在、本市の市街化区域（面積4,288ha）は、市域（面積24,383ha）の約1／5を占め、主要な幹線道路（国道５号等）沿線やその周辺に市街地が広がり、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。



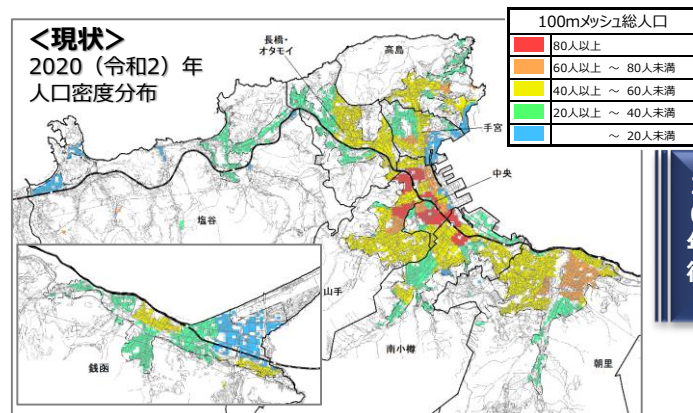
図 小樽市の地勢（３Ｄ）
資料：小樽市航空写真（令和6年度小樽市撮影）
※データを加工して使用

● 計画により解決すべき課題（以下は分析結果の一部であり、その他の分析結果や言葉の定義等は、本編第2章参照）

- 本市は、一定程度コンパクトな市街地が形成され利便性が確保されていますが、このままの市街地の広がり（規模）では将来の人口減少により、まちの活力やにぎわい、生活利便性の低下が懸念されます。
- 本計画は将来目指す都市計画（コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造）の実現に向け、「居住」、「都市機能」、「交通ネットワーク」の３つの視点で、人口などの都市の状況分析の結果等から**解決すべき課題を抽出**しました。

◆地域別の人口密度※（現状） ※１ヘクタール（ha・100m×100m）当たりの人口で、人の混み具合を表す指標

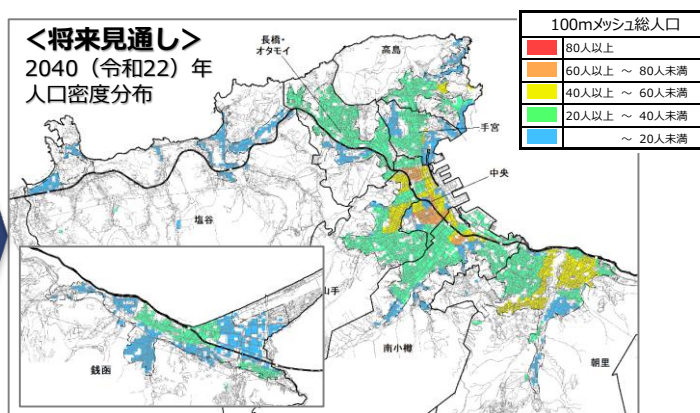
- ・**暖色系（40人/ha以上）**が一定の広がりを見せています。



【参考】住宅用地全域の将来人口密度は、都市計画法施行規則（1969年建設省令第49号）に定める既成市街地の人口密度の基準である1ヘクタール当たり40人を下回らないこととすべきとされています。（資料：都市計画運用指針・国土交通省）

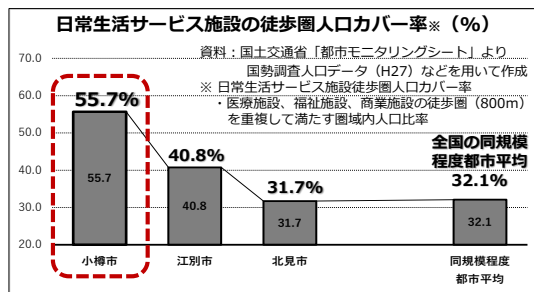
◆地域別の人口密度※（将来見通し）

- ・人口密度の低下が進行（**暖色系から寒色系**）し、特に郊外の市街地の低下が顕著となっています。



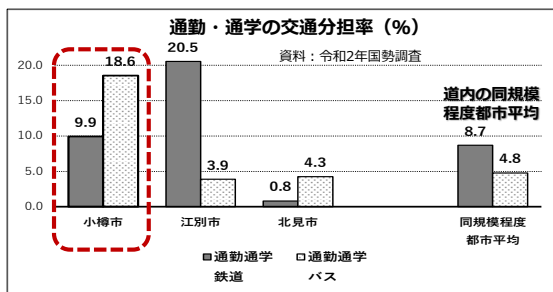
◆日常生活のサービス水準（現状）

- ・同規模程度都市平均（以下「他都市」という。）と比較して高い生活サービス水準が確保されており、生活利便性の高さが伺えます。



◆公共交通の利用状況（現状）

- ・通勤通学の公共交通（鉄道・バス）の利用割合が高く、特に**バス利用は他都市を大きく上回り、市民生活に欠かせないもの**となっています。



将来に向け解決すべき課題への対応

視点「居住」

- 居住の誘導・集約による人口密度の維持・確保
- 地域特性等に応じた住環境の維持・形成
- 安全・安心に住み続けられる居住地の形成

視点「都市機能」

- 地域の拠点における都市機能の維持・誘導による集約
- 中心市街地等における活力と魅力の維持・向上

視点「交通ネットワーク」

- 持続可能な拠点間交通ネットワークの形成
- 拠点等の形成と連携した交通環境の維持・充実

▼ 課題解決に向け、どのようなまちづくり、都市構造を目指すのか

本編第3章

● 立地適正化に関する基本的な方針

- 前述の３つの視点での課題の解決に向けて、「まちづくりの目標（目指す将来都市像）」と、これを実現するための「まちづくりの方針（ターゲット）」、「誘導等の方向性（ストーリー）」を以下のとおり設定し、「居住」、「都市機能」、「交通ネットワーク」の**３つの視点から、人口減少や少子高齢化などの社会動向に対応し、安全・安心で快適な暮らしを持続可能とする効率的なまちづくりを目指します。**

まちづくりの目標（目指す将来都市像）

自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち小樽※
～あらたなる100年の歴史へ～

※「第7次小樽市総合計画」と共有

まちづくりの方針（ターゲット）

持続可能で効率的なまちづくり※ ※「第2次都市計画マスタープラン」の基本目標と共有

居住に関する方針

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。

－ 誘導等の方向性 － （ストーリー）

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、基幹的公共交通軸沿線に、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。

居住誘導区域の設定

都市機能に関する方針

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に、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。

－ 誘導等の方向性 － （ストーリー）

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。

都市機能誘導区域の設定

交通ネットワークに関する方針

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。

－ 誘導等の方向性 － （ストーリー）

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。

基幹的公共交通軸の設定

● 本市が目指す都市の骨格構造

- 第2次小樽市都市計画マスタープランを踏まえ拠点を設定するとともに、**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（全13拠点）が基幹的公共交通軸※を介して結ばれた構造**とします。
※ 基幹的公共交通軸：将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する中心拠点を中心として、各拠点や札幌圏等とを結ぶ交通軸
- 本計画の計画期間は**おおむね20年後（令和21（2039）年）**としますが、**その先の将来（40年後）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」**を下記のとおりとします。



図 都市の骨格構造図（13拠点を基幹的公共交通軸）

▼居住誘導区域はどこに定めるのか、その区域の外側（区域外）は、人が住めないようにするのか、ライフスタイルの多様性に応じた居住地の選択はできないのか

本編第4章

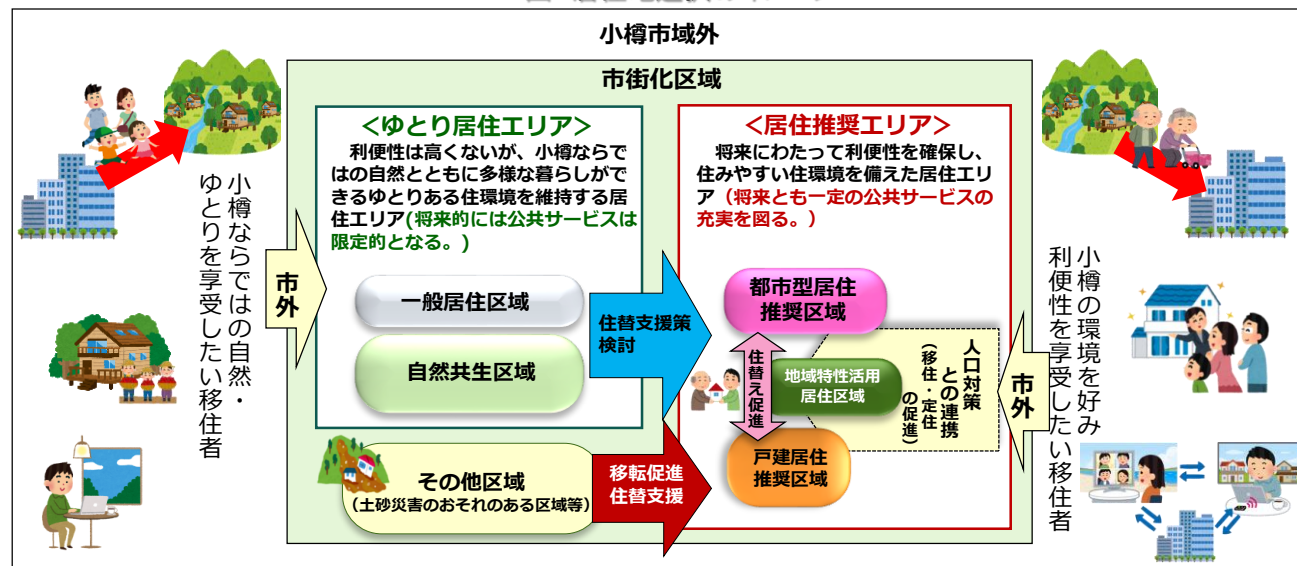
- 災害の危険性が低く、誰もが安心・快適な暮らしを持続できる市街地を形成するため、**拠点やその周辺、基幹的公共交通軸沿線、大規模住宅団地の区域を基本**として都市再生特別措置法に基づく**居住誘導区域**を定めます。
- また、**居住誘導区域の区域外に小樽市独自の区域を定め**、長期的な時間軸の中、**自らの意思で多様なライフスタイルが選択できる環境を創りながら、ゆるやかに無理のない形で段階的に都市の変容**を図っていきます。

▼多様なライフスタイルが選択できる環境は、どのように創っていくのか

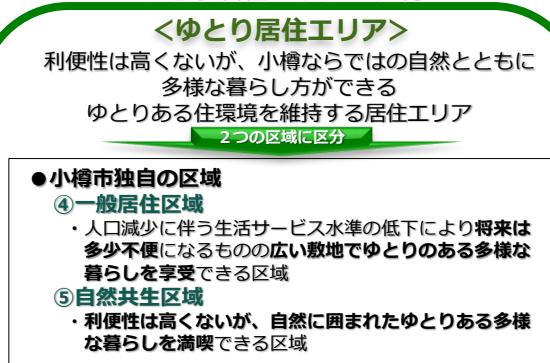
本編第4章

- 本市では、以下のとおり、市街化区域内を「ゆとり居住エリア」と「居住推奨エリア」の2つのエリアに区分しこれを更に、多様なライフスタイルが選択できるよう5つの区域に区分します。

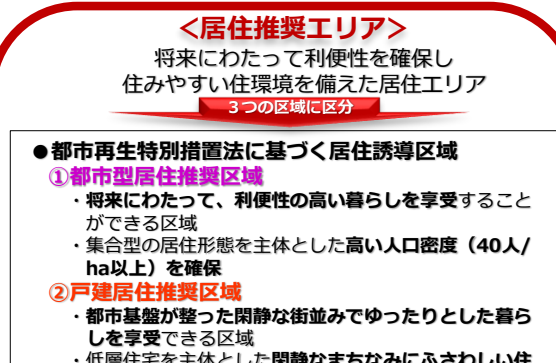
図 居住地選択のイメージ



ゆとり居住エリアの区分



居住推奨エリアの区分



2つのエリアの最も大きな違いは？

<居住推奨エリア> ➡ 将来とも一定の公共サービスの充実を図ります。

- 長期的な時間軸の中で、計画に基づく国等の支援の活用や市の独自施策等により段階的（徐々に）に利便性の向上を図るなど公共投資（公共サービス、インフラ整備等）を集中

<ゆとり居住エリア> ➡ 将来的には公共サービスは限定的となります。

- 当面は現状の利便性を確保しながらも、将来の人口減少等を踏まえ、長期的な時間軸の中で、土地利用の状況等を注視しながら無理のない形で段階的に公共投資を縮減

図 計画に定める区域の全体配置イメージ



表 計画に定める区域の全体イメージ

エリア	立地適正化計画区域（都市計画区域）					その他区域
	市街化区域				市街化調整区域	
区域	居住推奨エリア		ゆとり居住エリア			その他区域
	都市型居住推奨区域	戸建居住推奨区域	地域特性活用居住区域	一般居住区域	自然共生区域	
区域の場所	○以下の拠点の徒歩利用圏かつ住商混在地域 ・中心拠点（小樽駅周辺地区） ・高次地域拠点（南小樽駅及び小樽築港駅周辺地区） ・広域連携交流拠点（新小樽（仮称）駅周辺地区） ・地域拠点（長橋、手宮、緑、新緑及び緑地区（桂岡十字街周辺含む））	○拠点から離れているが計画的に開発がなされ都市基盤が整備された一団の大規模住宅団地の区域（幸、望洋台、桂岡町、星野町等）	○古くから栄えてきた生活拠点（関島、塩谷及び高島地区） ○恵まれた自然と様々な都市機能が集積する札幌圏に隣接する特性を生かし、市外からの更なる移住が期待される張碓町一体の区域（張碓地区）	○現状のバス停からの徒歩利用圏など、国の指針等を踏まえた区域のうち左記の3つの居住区域以外の区域	○市街化区域のうち、右記と左記の区域を除く区域	○市街化区域内の以下の区域 ・土砂災害警戒区域等の災害のおそれのある区域 ・法令等により住宅の建築が制限されている区域 ・徒歩利用圏外の斜面地等
イメージ	低	高	低	高	低	高
住んでいただきたい方	【お勤めの方のイメージ】 ・子育てが終わり、自家用車や除雪の必要ない利便性の高い場所で暮らしたい方 ・単身の若い世代や現役世代など	【お勤めの方のイメージ】 ・自家用車を主な移動手段とする子育て世帯 など	【お勤めの方のイメージ】 ・マリンスポーツや登山など、1年を通してアクティビティを楽しみながら子育てがしたい方 ・生活サービス施設等のある区域内に暮らし、区域外（市街化調整区域等）の恵まれた環境で農業等を営みたい方など	【お勤めの方のイメージ】 ・子育て世帯など、ライフステージごとに最適な居住地を選択される方nado	【お勤めの方のイメージ】 ・子育て世帯など、ライフステージごとに最適な居住地を選択される方nado	【お勤めの方のイメージ】 ・不自由さの中でも小樽らしい山坂の環境を楽しめる方など
区域形成誘導等の考え方	○当該区域を形成するため、集合型の居住形態を主体として、高い人口密度（40人/ha以上）を確保できるよう、市街地再開発事業や住宅等の建替え促進などにより、にぎわいと魅力の向上を図りながら居住の維持・誘導の促進を図る。	○当該区域を形成するため、低層戸建住宅を主体として、閑静なまちなみにふさわしい人口密度を確保できるよう、高齢者・子育て世帯に対応した既存ストックの有効活用等による住宅団地の再生などにより魅力を高めながら、居住の維持・誘導の促進を図る。（人口密度目標値設定しない）	○恵まれた自然環境などの地域の特性を有効に活用しながら既存生活サービス機能の維持等を図る。 ○張碓地区については、恵まれた自然と様々な都市機能が集積する札幌圏に隣接する特性を生かし、市外からの移住促進による更なる居住の誘導の促進を図る。	○利便性は高くないが、日常生活の多くを自家用車に依存しながら、戸建て住宅での居住を主体として、多少不便であっても郊外の豊かな自然と共生したゆとりのある多様な暮らしを満喫したい方	○市街化調整区域内において、農業・漁業等を営んでいる方や今後、農業等を営みたい方	○市街化調整区域



- 本市では、居住推奨エリア内の高次の都市機能や主要な交通結節機能を提供する拠点である「小樽駅周辺地区（中心拠点）」、「南小樽駅周辺地区（高次地域拠点）」「小樽築港駅周辺地区（高次地域拠点）」、本市の新たな玄関口である「新小樽（仮称）駅周辺地区（広域連携交流拠点）」、本市の中心部から離れ独立した独自の生活圏を形成する「銭函地区（地域拠点）」を対象として、鉄道駅等を中心とした徒歩圏（鉄道駅を有する拠点は中心から半径800m、その他は半径500mが基本）の区域を、都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域を定めます。そのほかの拠点地区については、以下のとおりです。
- また、誘導施設（都市機能増進施設）は、市全体や広域圏を対象として多くの市民や観光客等が利用する大規模商業施設や市役所等の公共施設など（高次都市機能施設）を誘導施設として定めます。

市独自区域（継続検討）

副次都市機能誘導区域：長橋十字街（市道交差点）を中心とした周辺の区域

＜対象拠点地区＞

- ・長橋地区（地域拠点）

＜目的・求める役割＞

- ・一定の人口規模を有する複数の拠点地区周辺の居住者等を対象として、日常的な生活における利便性を維持するため都市機能施設の集積を図る区域で、定住者はもとより子育て世代等の移住者に選ばれるまちを形成するため法に基づく区域への設定を検討

＜誘導施設＞ 今後継続して検討（子育て機能等）

法に基づく都市機能誘導区域

中核都市機能誘導区域：JR小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅を中心とした周辺の区域

＜対象拠点地区＞

- ・小樽駅周辺地区（中心拠点）
- ・南小樽駅周辺地区（高次地域拠点）
- ・小樽築港駅周辺地区（高次地域拠点）

＜目的・求める役割＞

- ・中核的な役割を担う区域で、高次の都市機能の集積や本市の歴史的資産等を多くの市民や来訪者が訪れ、回遊できるにぎわいと活力があふれたまちを形成

＜誘導施設＞ ※その他の誘導施設は7ページ参照

- 大規模集客施設 ●二次救急医療機関（小樽市立病院等） ●市役所等の公共施設 など

法に基づく都市機能誘導区域

準中核都市機能誘導区域：JR銭函を中心とした周辺の区域

＜対象拠点地区＞

- 銭函地区（地域拠点）

＜目的・求める役割＞

- 本市の中心部から離れ、独立した独自の生活圏の形成し、中核都市機能誘導区域の機能を分担・補完する区域で、定住者はもとより、子育て世代等の移住者に選ばれるまちを形成

＜誘導施設＞

- 鉄道駅 ●コミュニティセンター等

市独自区域（継続検討）

副次都市機能誘導区域：朝里十字街（国道5号と道道小樽定山溪線の交差点）を中心とした周辺の区域

＜対象拠点地区＞

- ・新光地区（地域拠点）

＜目的・求める役割＞

- ・一定の人口規模を有する複数の拠点地区周辺の居住者等を対象として、日常的な生活における利便性を維持するため都市機能施設の集積を図る区域で、定住者はもとより子育て世代等の移住者に選ばれるまちを形成するため、法に基づく区域への設定を検討します。

＜誘導施設＞ 今後継続して検討（子育て機能等）

市独自区域

一般都市機能誘導区域：中核、広域連携交流、準中核及び副次都市機能誘導区域以外の地域拠点及び生活拠点（蘭島地区を除く※）

＜対象拠点地区＞

- ・手宮地区、緑地区、桜地区（地域拠点）
- ・塩谷地区、高島地区（生活拠点）

＜目的・求める役割＞

- ・日常的な生活サービス機能を担う区域で、人口減少下にあっても現在の利便性を維持し地域内における日常生活の中心的な役割を果たし、更なる高齢化にも対応可能なまちを形成
- ※ 蘭島地区は、国道5号沿道における既存機能の維持を基本としながら、区域を限定した都市機能の集約は行わず区域内に混在させることにより、一体となった魅力的なまちを形成

図 都市機能誘導区域の配置イメージ

法に基づく都市機能誘導区域

広域連携交流都市機能誘導区域：北海道新幹線新小樽（仮称）駅を中心とした周辺の区域

＜対象拠点地区＞

- ・新小樽（仮称）駅周辺地区（広域連携交流拠点）

＜目的・求める役割＞

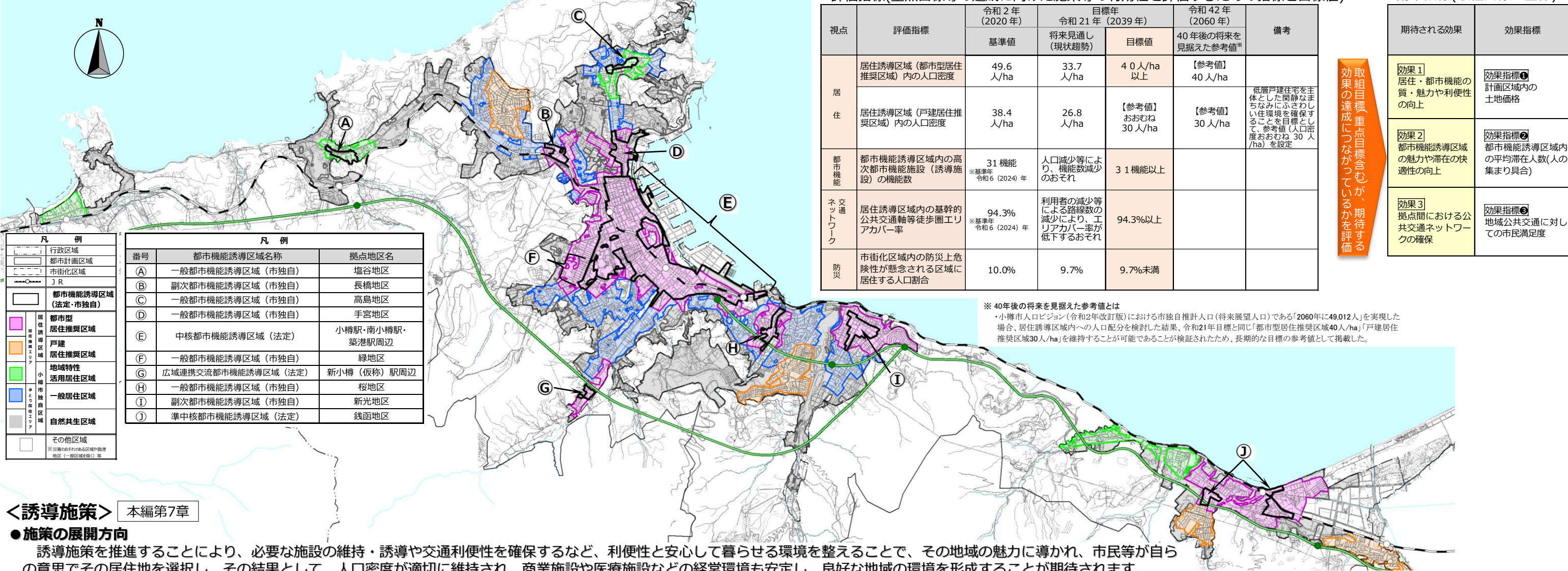
- ・新たなまちづくりの推進に向けた区域で、新たな広域玄関口としてのまちを形成

＜誘導施設＞

- 鉄道駅 ●観光交流施設

▼ 都市構造（住む場所や事業エリア）の再編に当たって、どのような支援策（誘導施策）などを考えているのか。また、その有効性の検証はどのようにするのか。

図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域等の配置イメージ



＜誘導施策＞ 本編第7章

●施策の展開方向

誘導施策を推進することにより、必要な施設の維持・誘導や交通利便性を確保するなど、利便性と安心して暮らせる環境を整えることで、その地域の魅力に導かれ、市民等が自らの意思でその居住地を選択し、その結果として、人口密度が適切に維持され、商業施設や医療施設などの経営環境も安定し、良好な地域の環境を形成することが期待されます。このような環境の実現性を高めるために、公共施設の整備などを通じて、利便性を高める区域形成施策や交通網形成施策と、不動産の流通促進などを通じて、居住地等の移転をしやすくする誘導等促進施策を展開していきます。また、自然環境に恵まれた地域については、その地域ならではのゆとりある環境で、住み続けていくことができるよう施策を進め、全市的に均衡の取れた発展を目指します。

●施策の内容

本市では、上記の区域が目指す環境と基幹的公共交通軸等の確保を実現するため、居住、都市機能、交通ネットワークの3つの視点で、「取組目標（全体）」と「重点目標」、目標を達成するための区域ごと、交通軸ごとに講じる「取組（具体的な施策①～⑬）」を以下のとおり定めます。

「居住」に関する施策		「都市機能」に関する施策		「交通ネットワーク」に関する施策	
・多様化するライフスタイル等を踏まえ、居住誘導区域外（市独自の区域）における多様な暮らし方を受け入れつつ、居住誘導区域（都市型居住推奨区域等）では、「居住者を誘導」するとともに、日常生活に必要な生活利便施設や公共交通の確保、コミュニティの維持に向け、一定の人口密度を維持し、「居住の質・魅力を高める」必要があります。 ・そのため、居住誘導区域の内外では、既存ストックなどを活用しながら、ライフスタイル等に応じた多様な暮らし方が選択でき、居心地がよく住むことに魅力を感じられる「安心・快適に住み続けられる“小樽ならではの住みよさ”が備わった居住地をつくる」施策を展開します。 【取組目標（全体）】 「安全・快適に住み続けられる“小樽ならではの住みよさ”が備わった居住地をつくる。」 【重点目標（居住誘導区域・法定）】 「居住者を誘導する」 「居住の質・魅力を高める」		・市民が安心・快適に住み続けられるためには、その役割や地域の特性に応じた都市機能施設が立地し、公共交通で結ばれた拠点が必要です。中でも、高次都市機能施設等が集積し交通利便性の高い、多くの市民や観光客等が利用する中核都市機能誘導区域等では、観光都市としての更なる発展や市民の暮らしを持続可能とするため、更に「高次都市機能施設を誘導する」とともに「都市機能の質・魅力を高める」必要があります。 ・そのため、居住推奨エリア内の各区域の将来の役割等を見据え、公的不動産等の既存ストックや民間活力を活用しながら新旧の都市機能が調和した「魅力的な拠点を中心とした市街地をつくる」施策を展開します。 【取組目標（全体）】 「魅力的な拠点を中心とした市街地をつくる。」 【重点目標（都市機能誘導区域・法定）】 「高次都市機能施設を誘導する」「都市機能の質・魅力を高める」		・まちににぎわいをもたらす人々の交流と地域の暮らしを支えるには、将来にわたって安心して移動できる交通ネットワークが必要です。中でも、基幹的公共交通軸等は、市民等の「拠点間の移動を支える」重要な交通軸です。 ・そのため、拠点間の移動について、地域公共交通に関する計画に基づく取組等と連携を図りながら「持続可能な交通ネットワークをつくる」施策を展開します。 【取組目標（全体）】「持続可能な交通ネットワークをつくる」 【重点目標（居住誘導区域・法定）】「基幹的公共交通軸等を中心とした拠点間の移動を支える」	
＜誘導等促進施策＞住まい（受け皿）の確保		＜区域形成施策＞都市機能施設（受け皿）の確保		＜交通網形成施策＞ 拠点間の移動を支える。	
●既存住宅の利活用・流通促進等 【施策①】 空き家等の既存ストックの利活用・流通の活性化 ○空家等流通プラットフォーム事業 ○住宅エコリフォーム助成 ほか ●新たな住宅の供給・住み替えの促進等 【施策②】 安心・快適な住まいの供給、住み替えの促進等 ○市営住宅の建替え ○国の支援制度の情報提供 ほか		●魅力的なにぎわい拠点づくり 【施策⑨】 市民と観光客が交流し にぎわう魅力的な拠点づくり ○新総合体育館等の整備推進 ○歩きたくなる環境整備の検討 ほか ●日常生活の基盤を支える地域の拠点の維持 【施策⑩】 日常生活の中心的な役割を果たし生活基盤を支える地域の拠点の維持 ○公共施設の効率的な再編 ○都市機能施設の維持に必要な支援策検討 ほか		●暮らしの移動手段の維持・確保 【施策⑪】 「小樽市地域公共交通網形成計画」に基づく取組との連携 ○地域公共交通網形成計画による取組 ○利用促進策の展開 ほか ●歩きたくなる快適な空間づくり 【施策⑬】 地域特性を踏まえた安心・快適に移動できる交通環境の創出 ○小樽駅前広場の再整備の検討 ○歩きたくなる環境整備の検討 ほか	
●道路・公園等の維持管理等 【施策③】 安心・快適に住み続けられる居心地のよい生活空間の創出 ○災害に強い道路整備 ○道路維持、整備の優先順位検討 ほか ●住宅団地の再生 【施策④】 都市基盤の整った住宅団地における世代循環等の促進 ○再生に向けた取組方策の検討 ほか ●区域の特性を踏まえた土地利用の促進 【施策⑤】 都市計画制度等の活用による区域ごとの目指す居住地づくり ○土地利用の規制・誘導 ○民間開発の誘導の検討 ほか ●「ゆとり居住エリア」の環境維持 【施策⑥】 ゆとりある住みよい環境の維持 ○土地の適正管理に関する指導等 ○公共サービス維持の検討 ほか		●新たな都市機能の誘導 【施策⑧】 都市計画制度等の活用による区域の個性を生かした都市機能施設の誘導等 ○土地利用の規制・誘導 ○都市計画提案制度等の活用促進 ほか		【移動手段の維持・確保】を柱として3つの施策を展開	
「住まいの確保」と「良好な住環境の確保」2つを柱として6つの施策を展開		「都市機能施設の確保」と「都市機能誘導区域の形成」2つを柱として4つの施策を展開			

＜評価指標（目標値）・効果指標＞ 本編第9章

■評価指標(重点目標等の達成に向けた施策等の有効性を評価するための指標と目標値)

視点	評価指標	令和2年 (2020年)	目標年 令和21年(2039年)		令和42年 (2060年)	備考
		基準値	将来見通し (現状趨勢)	目標値	40年後の将来を見据えた参考値※	
居住	居住誘導区域（都市型居住推奨区域）内の人口密度	49.6人/ha	33.7人/ha	40人/ha以上	【参考値】40人/ha	低層戸建住宅を主体とした閑静なまちなみにふさわしい住環境を確保することを目標として、参考値（人口密度おおむね30人/ha）を設定
	居住誘導区域（戸建居住推奨区域）内の人口密度	38.4人/ha	26.8人/ha	【参考値】おおむね30人/ha	【参考値】30人/ha	
都市機能	都市機能誘導区域内の高次都市機能施設（誘導施設）の機能数	31機能 ※基準年 令和6（2024）年	人口減少等により、機能数減少のおそれ	31機能以上		
ネットワーク	居住誘導区域内の基幹的公共交通軸等徒歩圏エリアカバー率	94.3% ※基準年 令和6（2024）年	利用者の減少等による路線数の減少により、エリアカバー率が低下するおそれ	94.3%以上		
防災	市街化区域内の防災上危険性が懸念される区域に居住する人口割合	10.0%	9.7%	9.7%未満		

■効果指標(取組目標・全体)

期待される効果	効果指標
効果1 居住・都市機能の質・魅力や利便性の向上	効果指標① 計画区域内の土地価格
効果2 都市機能誘導区域の魅力や滞在の快適性の向上	効果指標② 都市機能誘導区域内の平均滞在人数(人の集まり具合)
効果3 拠点間における公共交通ネットワークの確保	効果指標③ 地域公共交通に対する市民満足度

取組目標・重点目標を含むが、期待する効果の達成につながっているかを評価

※ 40年後の将来を見据えた参考値とは
・小樽市人口ビジョン(令和2年改訂版)における市独自推計人口(将来展望人口)である「2060年に49,012人」を実現した場合、居住誘導区域内への人口配分を検討した結果、令和21年目標と同じ「都市型居住推奨区域40人/ha」「戸建居住推奨区域30人/ha」を維持することが可能であることが検証されたため、長期的な目標の参考値として掲載した。

▼ 法に基づく「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」の区域外で、新たに建築行為や開発行為を行う際には、何か制限があるのか

居住誘導区域※1の区域外における届出（法88条）

本編第7章

※1 都市型居住推奨区域・戸建居住推奨区域

- **都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域の区域外における住宅開発等の動きを把握**するため、居住誘導区域外における一定以上の開発行為又は建築行為を行おうとする場合、その行為に着手する30日前までに市長への届出が義務付けられます。
- なお、居住誘導区域外での開発等が居住誘導区域内における居住の維持や誘導に対し支障が生じると認められる場合は、協議・調整の上、勧告等の必要な措置を行うことがあります。

＜届出の対象となる行為（居住誘導区域外）＞

開発行為	建築行為
① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為でその規模が1,000㎡以上のもの	① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅等とする場合
①の例示 3戸の開発行為 届	①の例示 3戸の建築行為 届
②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為 届	1戸の建築行為 不届
800㎡ 2戸の開発行為 不届	

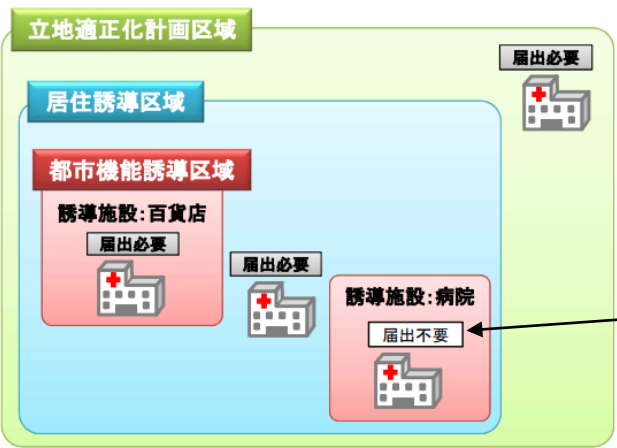
出典：国土交通省作成資料抜粋

都市機能誘導区域※2の区域外における誘導施設に関する届出（法108条）

本編第7章

※2 中核都市機能誘導区域・広域連携交流都市機能誘導区域・準中核都市機能誘導区域

- **都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域の区域外における誘導施設の整備の動きを把握**するため、都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の開発行為又は建築行為を行おうとする場合には、その行為に着手する30日前までに市長への届出が義務付けられます。
- なお、都市機能誘導区域外での誘導施設を有する建築物の開発等が、都市機能誘導区域内における誘導施設の維持・誘導に対し、支障が生じると認められる場合は、協議・調整の上、勧告等の必要な措置を行うことがあります。



出典：国土交通省作成資料抜粋

図 届出の要否のイメージ

届出は不要ですが、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合は、届出が必要となります。

表 本計画で定める誘導施設
(届出の必要のある誘導施設の定義等)

本編第6章

分野	施設分類	法等の位置付け等	都市機能誘導区域(法定)		
			中核	広域連携交流	準中核
商業	大規模集客施設 (床面積 10,000 ㎡超)	店舗、飲食店その他これらに類する用途に供する建築物で、その用途に供する部分の面積の合計が 10,000 ㎡を超えるもの	●	—	—
医療	二次救急医療施設	医療法第 1 条の 5 に規定する「病院」のうち、救急医療対策事業実施要綱 第 2 に規定する「入院を要する(第二次)救急医療体制」を担う「二次救急医療施設」	●	—	—
	初期救急医療施設	医療法第 1 条の 5 に規定する「病院」のうち、救急医療対策事業実施要綱 第 1 に規定する「初期救急医療体制」を担う「初期救急医療施設」	●	—	—
子育て	こども家庭センター	母子保健法第 22 条及び児童福祉法第 10 条の 2 に規定する施設	●	—	—
保健・福祉	保健所	地域保健法第 5 条第 1 項に規定する保健所	●	—	—
	総合福祉センター	市条例に規定する総合福祉センター	●	—	—
	身体障害者福祉センター	市条例に規定する身体障害者福祉センター	●	—	—
教育・文化交流	文化ホール	市条例に規定するホール機能を有する小樽市民会館、小樽市民センター及び小樽市公会堂条例又はこれらに類する施設	●	—	—
	コミュニティセンター等	市条例に規定する体育室、集会室等を有するいなきたコミュニティセンター及び銭函市民センター又はこれらに類する施設	●	—	●
	勤労センター	市条例に規定する勤労女性センター及び勤労青少年ホーム又はこれらに類する施設	●	—	—
	図書館	図書館法第 2 条第 1 項に規定する図書館	●	—	—
	博物館	博物館法第 2 条第 2 項に規定する「公立博物館」。ただし、歴史的背景などから立地場所が特定される施設は除く。	●	—	—
	美術館等		●	—	—
	生涯学習施設	市条例に規定する生涯学習プラザ又はこれに類する施設	●	—	—
	スポーツ拠点施設	全市民をはじめ広域圏からの利用者を対象として、複数競技が開催可能な拠点的スポーツ施設(総合体育館ほか小樽公園内施設)	●	—	—
	地域づくり交流施設	スポーツ拠点施設と一体となって市民の交流や活動を支え、促進する多目的交流スペースを有する拠点的施設	◎	—	—
	観光交流施設	地場産品の普及を促進し、観光情報を提供することにより、産業の振興を図るとともに、市民の交流の場となる施設	●	◎	—
行政	市役所	市条例に規定する小樽市役所本庁舎	●	—	—
交通	鉄道駅	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第 2 条第 1 項第 7 号に規定する施設	●	◎	●
	バスターミナル	複数の路線バス等が発着する停留施設	●	—	—
	観光船ターミナル	市民や観光客等が利用する港内及び沿岸を周遊するための発着場所となる多目的ホールを併設したターミナル(港湾法第 2 条第 5 項第 7 号に規定する施設)	◎	—	—

●：誘導施設（充実） ◎:誘導施設（誘導）