



第3章 立地適正化計画の基本方針

- 3.1 まちづくりの目標及びまちづくりの方針
- 3.2 目指す都市の骨格構造
- 3.3 誘導等の方向性（ストーリー）
- 3.4 立地適正化に関する基本的な方針

3.1 まちづくりの目標及びまちづくりの方針

前述の「居住」「都市機能」「交通ネットワーク」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、この将来都市像を実現するための「まちづくりの方針(ターゲット)」を設定します。

本計画は、第7次小樽市総合計画に即すとともに、第2次小樽市都市計画マスタープランの一部とみなされる計画であり、同マスタープランの基本目標の1つである「持続可能で効率的なまちづくり」を推進することにより、将来都市像の実現を図るものです。

このことから、「まちづくりの目標(目指す将来都市像)」は、これら上位計画等と共有し、「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち小樽」とします。

また、これを実現するための「まちづくりの方針(ターゲット)」を、第2次小樽市都市計画マスタープランの基本目標である「持続可能で効率的なまちづくり」として、「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。

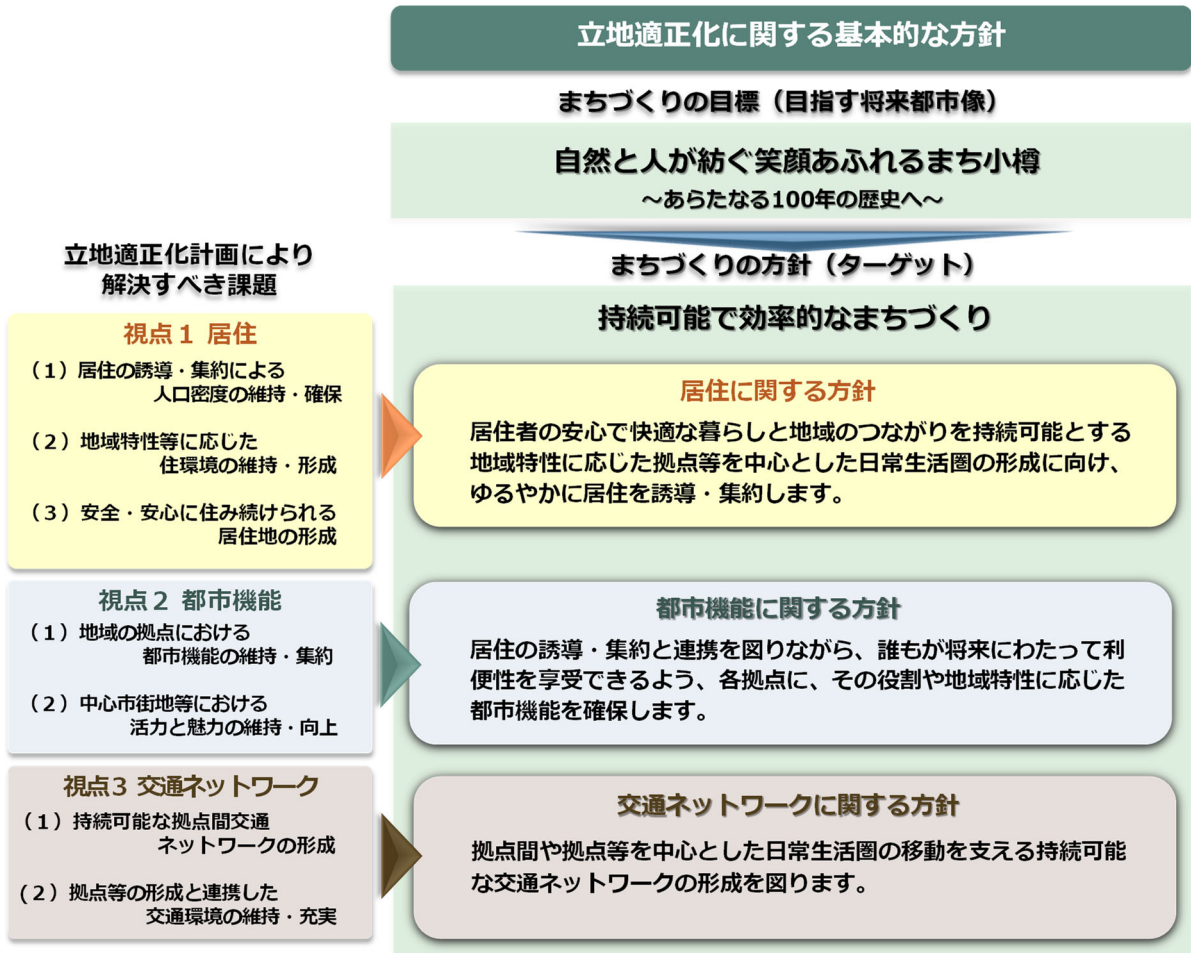


図 3-1 まちづくりの目標及びまちづくりの方針

3.2 目指す都市の骨格構造

(1) 基本的な考え方

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「まちづくりの方針」を見据えながら、

- ① 公共施設が集積し、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**」
- ② 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、各拠点地区を結ぶ「**基幹的公共交通軸**」など

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す。

各拠点等のイメージは以下のとおりです。

表 3-1 各拠点のイメージ

拠点類型	拠点類型	地区例
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・行政支所や地域の中心となる駅バス停の周辺 ・近隣商業地域等の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

資料：「立地適正化計画作成の手引(国土交通省)」をもとに作成

表 3-2 基幹的公共交通軸のイメージ

基幹的公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
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	<ul style="list-style-type: none"> ・一定以上のサービス水準を有する路線で、一定の沿線人口密度がありサービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ・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 ・都市構造評価に関するハンドブック(国土交通省)における指標である「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)」が一つの参考

資料：「立地適正化計画作成の手引き」及び「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を基に作成

(2) 拠点の設定

1) 拠点の抽出

拠点の設定に当たっては、都市計画マスタープランで定められている「まちの骨格(主要な地区)《エリア》」と、「土地利用の方針(土地利用区分・地域別まちづくり方針)《ゾーン区分》」を基本として、同プランや第7次小樽市総合計画における地勢や生活圏などを考慮したまちづくりの基本的な単位である「9地域」の生活圏も考慮し、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の形成を図る「ゾーン」から、以下 13 地区の拠点候補を抽出しました。

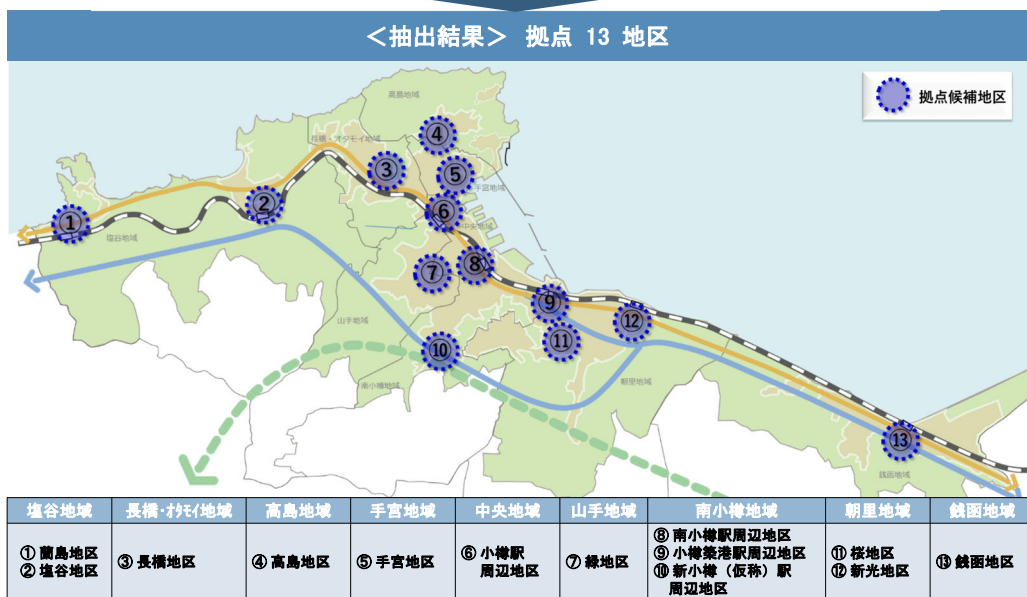
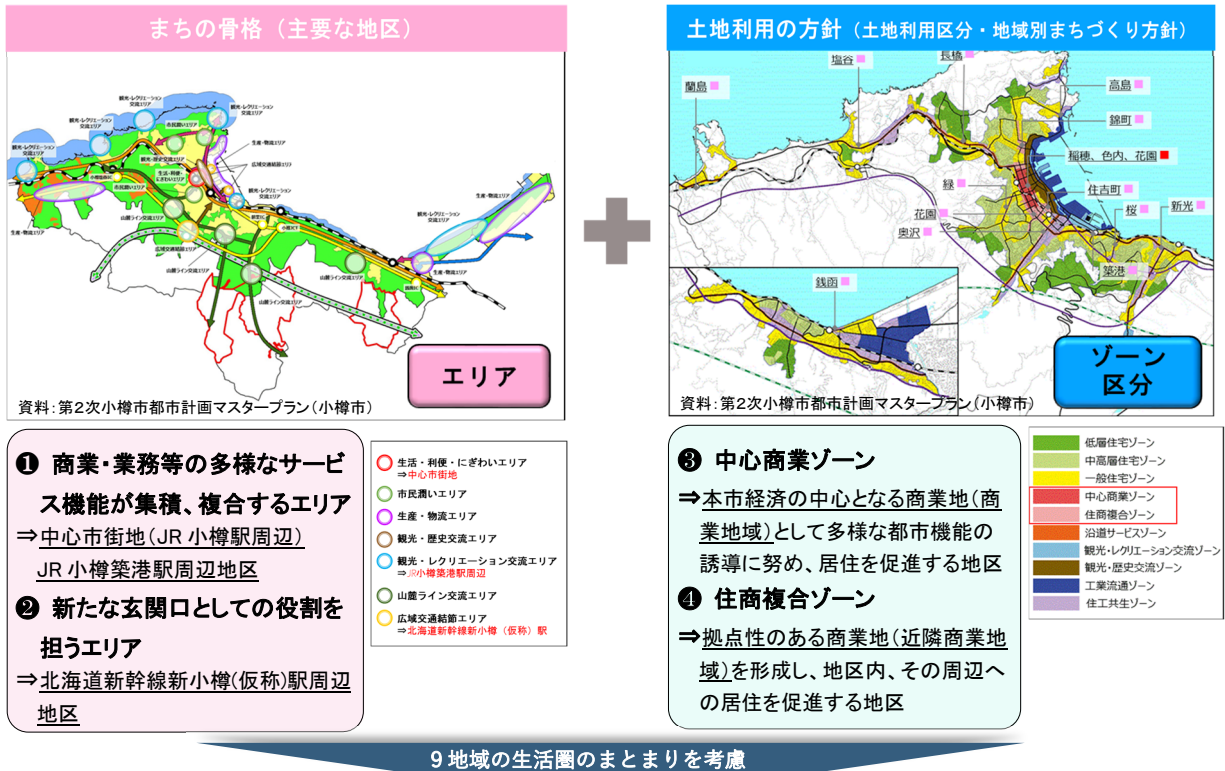


図 3-2 拠点候補地区(13地区)の抽出


2) 拠点の分類及び設定

本市は、前述のとおり、東西に細長く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に柔軟に対応しつつ、特性の異なる市街地の特徴・魅力を生かしながら、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、特性などを踏まえ各拠点の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。

このため、本計画では、提供する機能に応じて、交通結節機能や立地する機能、施設数なども考慮し、拠点13地区を5つに分類し、それぞれの役割を明確化しました。

都市機能の充実を図る都市機能誘導区域の設定に当たっては、これらの拠点を基本として設定を検討しますが、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更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。

 : 連携・補完

高次の都市機能 ^{※1} や主要な交通結節機能を提供 (立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)における「中心拠点」に相当)		日常的な生活サービス機能を提供 (左記と同様に「地域/生活拠点」に相当)	
<p>①中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 市の経済の中心地である高次の都市機能等が集積する拠点 ✓ 主要な交通結節機能(バス・在来線) 		<p>④地域拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域の中心的な拠点 (スーパー等の生活サービス機能提供) 	
<p>②高次地域拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 総合病院等の高次の都市機能を提供する拠点 ✓ 主要な交通結節機能(バス・在来線) 		<p>⑤生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域の生活の拠点 (身近な生活サービス機能を提供) 	
<p>③広域連携交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 広域的交通結節機能(新幹線) 			

図 3-3 拠点の5分類

※1 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)等

表 3-3 拠点の分類・役割

	①中心拠点	②高次地域拠点	③広域連携交流拠点	④地域拠点	⑤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(仮称)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	本市経済の中心地であることに加え、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	市立病院や大型商業施設などの高次の都市機能が立地し、主要な交通結節機能を有した居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する中心拠点の機能を補完する拠点	北海道新幹線の札幌延伸に伴い、道内外を結ぶ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中心拠点や高次地域拠点の機能を補完する拠点	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、金融などの生活サービス機能が一定程度まとまって立地し、中心拠点等と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、中心拠点等と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

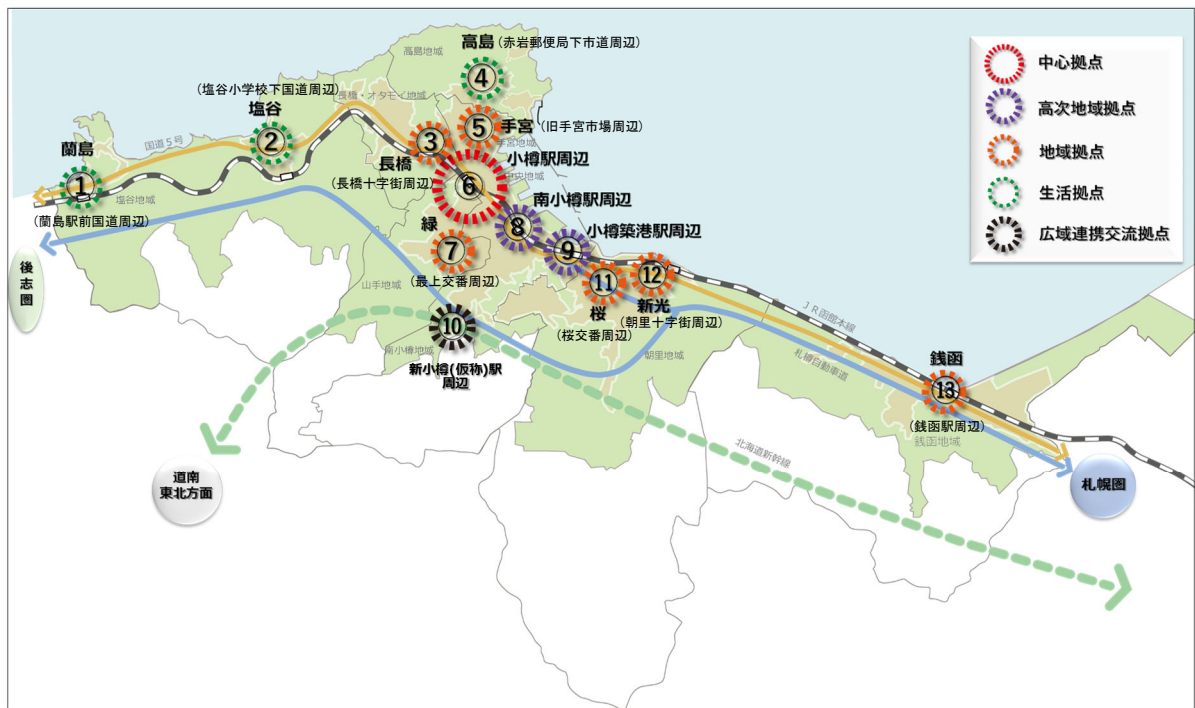


図 3-4 13 拠点の配置イメージ

(3) 基幹的公共交通軸の設定

1) 市内公共道路線の現状

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本以上の路線が一つの参考とされ、前述の「拠点」と市内公共道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。

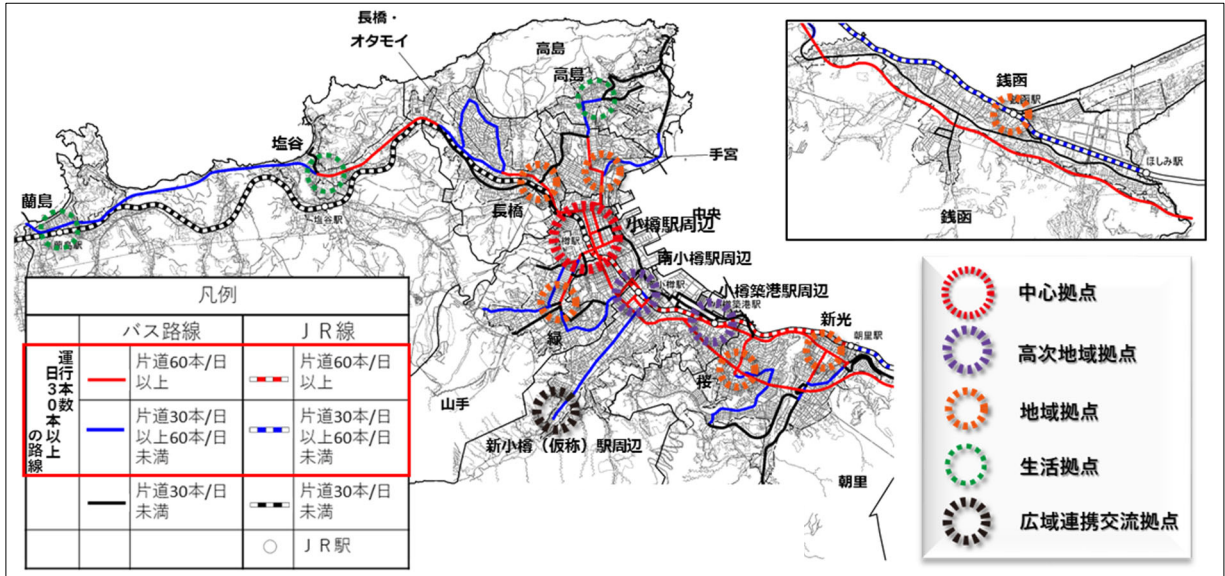


図 3-5 市内公共交通機関の運行路線状況

※ 図に示すバス路線は令和4年3月現在(北海道中央バスHP)、JR線は令和4年1月現在(JR北海道HP)とともに市内各地から、小樽駅方面に向かう便の片道の本数を計上

2) 基幹的公共交通軸

上記の現状などを踏まえ、本計画におい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」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。

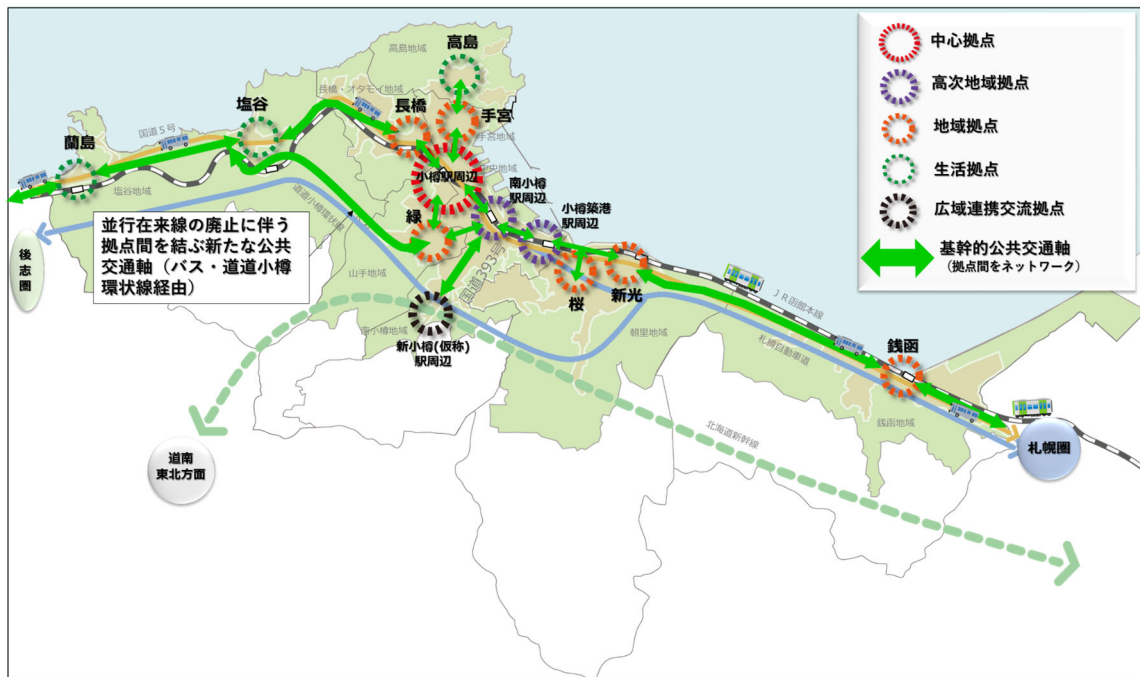


図 3-6 基幹的公共交通軸

(4) 本市が目指す都市の骨格構造

本市が目指す都市の骨格構造は、前述の「拠点」と「基幹的公共交通軸」を基に、以下の図のとおり、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し、以下の図のとおりとします。

本計画の計画期間は概ね20年後としていますが、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」を示します。

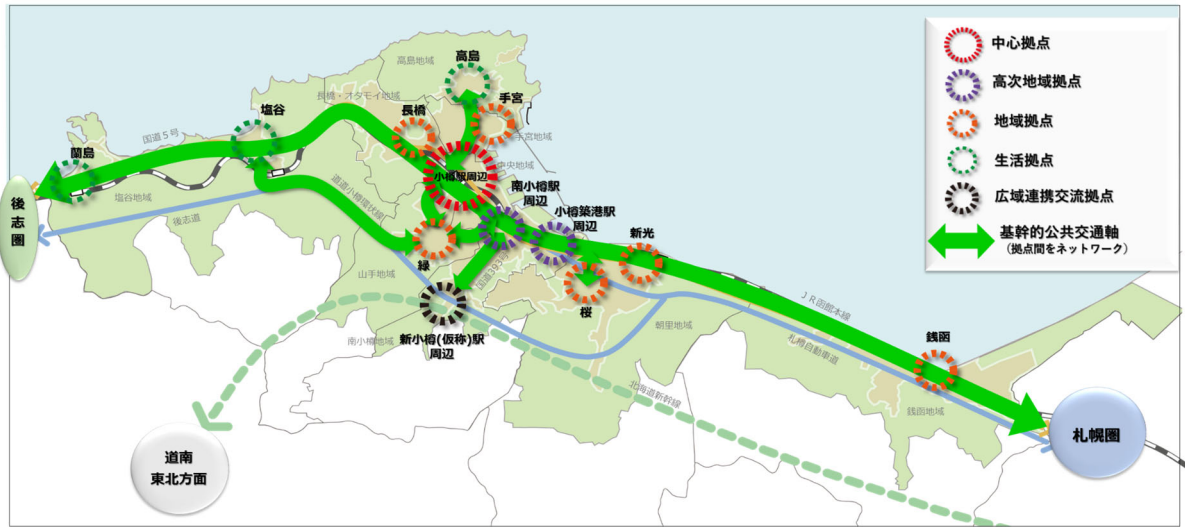


図 3-7 都市の骨格構造図

3.3 誘導等の方向性(ストーリー)

立地適正化計画により解決すべき課題に取り組むためには、まちづくりの方針(ターゲット)と都市の骨格構造を踏まえ、居住や都市機能の誘導、交通ネットワークの充実などの方向性(ストーリー)を具体的に構築することが重要となります。

本計画では、前述の3つの視点におけるまちづくりの方針と、目指す都市の骨格構造を踏まえ、その実現のための「誘導等の方向性(ストーリー)」を以下のとおり設定します。

(1) 居住に関する誘導等の方向性(ストーリー)

居住に関する まちづくりの方針	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。
《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。	

(2) 都市機能に関する誘導等の方向性(ストーリー)

都市機能に関する まちづくりの方針	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、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。	

(3) 交通ネットワークに関する誘導等の方向性(ストーリー)

交通ネットワークに関する まちづくりの方針	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。	

3.4 立地適正化に関する基本的な方針

前述のとおり、本計画の「立地適正化に関する基本的な方針」は、以下とします。（再掲）

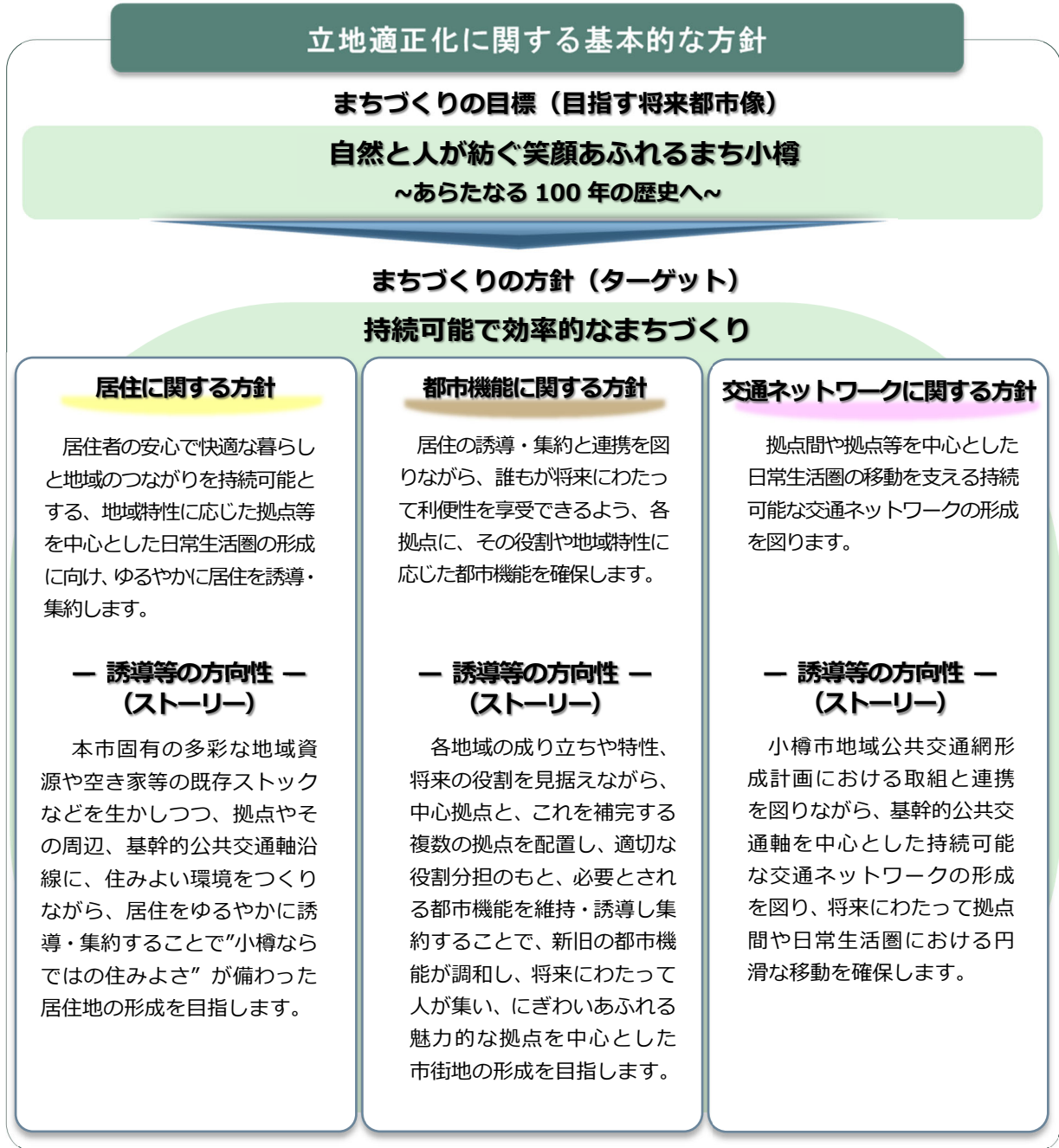


図 3-8 立地適正化に関する基本的な方針