



第4章 居住誘導区域等の設定

- 4.1 居住誘導区域等の基本的考え方
- 4.2 区域の区分・配置の考え方
- 4.3 居住誘導区域等の設定
- 4.4 居住誘導区域等

4.1 居住誘導区域等の基本的な考え方

(1) 居住誘導区域とは

- 人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域で、市街化区域内において定められるものです。

資料:都市計画運用指針(国土交通省)より

(2) 居住誘導区域の設定に当たって特に配慮すべき事項

前述の「居住に関する方針」、「誘導等の方向性」の視点ごとに、具体的な区域を設定する際に配慮すべき事項を整理します。

視 点	配慮すべき事項
①人口	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は人口減少が続き、商業施設が地域から撤退したり、公共交通の減便が続くなど、現在の市街地の規模での都市機能の維持に課題が生じてきています。 ・これら課題に対応するため、立地適正化計画を策定しますが、本市の人口減少等は全国や道内の同規模他都市に比べて進行が早く、拠点やバス停の徒歩圏利用圏などを基本とした国の指針等を踏まえた標準的な区域設定の考え方で誘導区域を設定した場合、本計画の計画期間であるおおむね20年後の時点においても現在の市街化区域の人口密度程度までしか確保できず、課題の解決には至りません。またその先の20年後(おおむね40年後)には人口密度が更に低下します。 ・このことから、当初から長期的な視点で40年後も見据え誘導区域を設定する必要がありますがあります。
②住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は、東西に細長く、海岸線に沿う形で起伏に富んだ市街地が形成され、その背後には山岳丘陵地が迫り、平坦な土地が極めて少ない特有の地形をなしていることから、高度経済成長期における人口増加や核家族化の進行による住宅需要の高まりなどを受け、既成市街地背後や幹線道路沿線の斜面地に住宅地を求め、市街地が拡大されてきました。 ・既成市街地では高齢化が進行し、家屋の老朽化や空き家・空き地の増加などによって、居住環境が悪化しつつあり、郊外や斜面地の住宅地などでは高齢者の介護や買い物等における問題に加え、冬期間における除排雪や緊急車両が通行できないなどの様々な問題を抱えています。 ・また加えて、現在の都市計画法制定以前に既に一定程度都市基盤整備がなされ、建物が建築されており、狭あいな道路があるなどの課題が内在し、今後も都市基盤の改善は必要です。 ・一方で、幸や望洋台などの拠点から離れた一団の大規模住宅団地では、現在の都市計画法に基づき計画的に道路・公園等の都市基盤が整備され、周辺の自然環境と調和した低層建物を主体とする閑静でゆとりある良好な住宅地を形成し、急速に人口減少が進む中においても、二定以上の人口密度が維持され、現在でも本市の人口を下支えしていますが、今後は高齢化への対応が必要となります。また、本市には、小樽ならではの自然と歴史が備わった地域があり、これら環境を生かした居住スタイルも確保していかなければなりません。
③安心	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、地球温暖化の影響等により、これまでにない記録的大雨による大規模な土砂災害が全国各地で頻発し、本市でも既成市街地内の住宅裏側の斜面が崩れるなどの土砂災害が発生(急傾斜崩落危険区域・人的に被害なし)した事案があります。 ・本市は、地形的な特性から、道内他都市の中でも土砂災害の発生のおそれのある区域が身近に多くあることに加え、今後とも、土砂災害の発生も予測されることから、ハード・ソフト両面での安全対策を行う必要のない区域に、誘導区域を設定することが好ましい状況にあります。
④時間軸	<ul style="list-style-type: none"> ・住みよい環境は、長期的な時間軸の中、ゆるやかに無理のない形で、形成を図っていくものであり、現在の都市基盤や公共サービス、良質な住宅ストック等を活用しながら段階的に都市の変容を図っていく必要があります。

(3) 本市の居住誘導区域等の基本的な考え方

前述の「居住に関する方針」、「誘導の方向性」及び「配慮すべき事項」に基づき、下記のとおりとします。

- 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。

➤ 本計画では、地域公共交通や空き家対策等の関連する計画と連携を図りつつ、効果的な人口対策により人口減少の流れにあらがいつつも、将来の人口規模や人口構造にしっかりと適応し、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。

- 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ます。

➤ 近年、急激な人口減少や社会の成熟化が進む中で、価値観や意識の多様化の進行により、より个性的で自由な生き方が求められ、心の豊かさやゆとりが重視されています。また、全ての人々が利便性だけを求めているわけではありません。

➤ こうした中、地形的特性や、恵まれた自然と歴史が備わった特性の異なる市街地の特徴・魅力を生かしながら、都市全体として持続可能性を高めていくためには、居住されている方はもとより、移転・移住を考えている方などが、自らの意思で多様なライフスタイルが選択できる環境づくりが必要です。本市では居住誘導区域の区域外の自然に囲まれゆとりのある郊外の地域でも暮らし続けていけるよう、小樽市独自の区域を定めることとします。

- 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。

➤ 住みよい環境は、短期間でなし得るものではなく、長期的な時間軸の中、ゆるやかに無理のない形で創っていく必要があり、現在の都市基盤や公共サービス、良質な住宅ストック等を有効に活用しながら、段階的に都市の変容(姿・様子を変えること)を図っていきます。

➤ 本市は、全国や道内の同規模他都市に比べ、人口減少等の進行が早いことから、長期的な視点で、40年後も見据え誘導区域を設定します。

4.2 区域の区分・配置の考え方

(1) 計画に定める区域の区分・配置の考え方

前述の基本的な考え方を踏まえ、ライフスタイルの多様化や本市特有の様々な課題等に対応しながら、都市全体として持続可能性を高め、将来の人口規模等にしっかりと適応し、未来へ住みよいまちを引き継いでいくため、都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域と小樽市独自の区域を設定することとし、以下の図のとおり、市街化区域内を「将来にわたって利便性を確保し、住みやすい住環境を備えた居住エリア(以下「居住推奨エリア」)」と「利便性は高くないが、小樽ならではの自然とともに多様な暮らし方ができるゆとりある住環境を維持する居住エリア(以下「ゆとり居住エリア」という。))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。

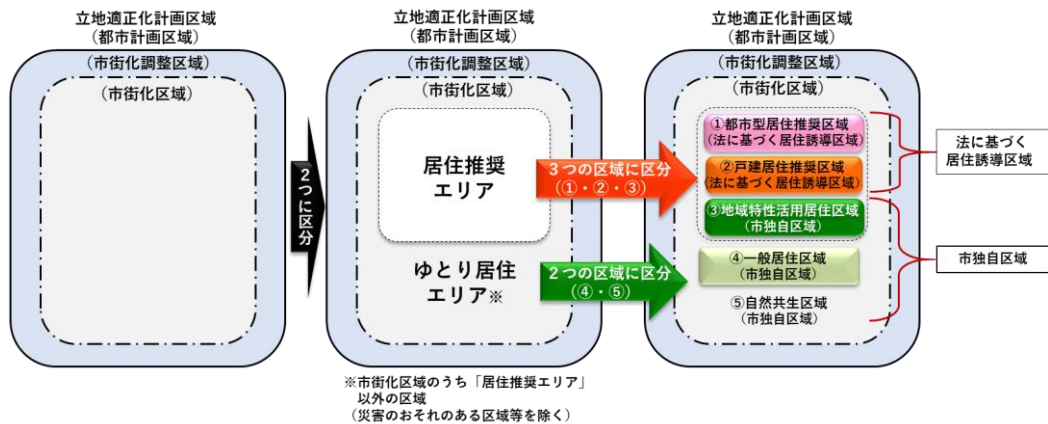


図 4-1 区域の区分イメージ

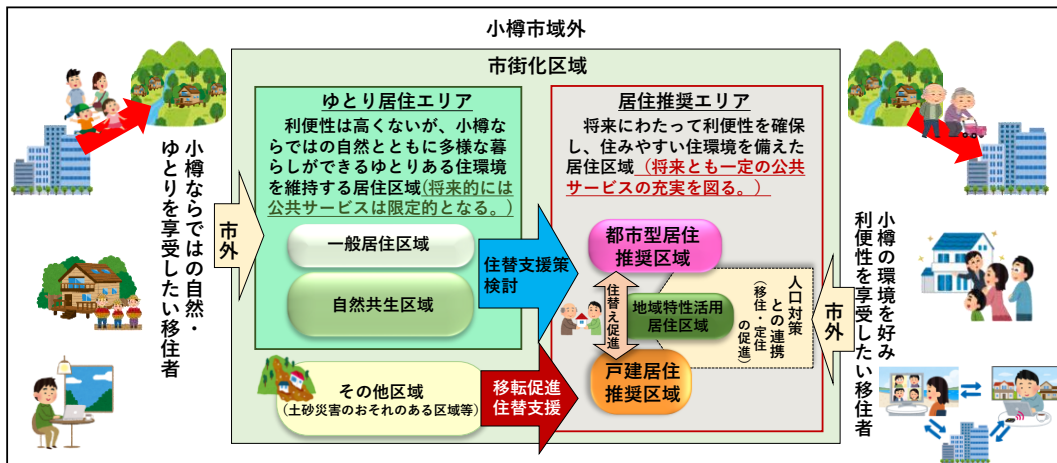


図 4-2 多様なライフスタイルに対応した居住地選択のイメージ

<2つのエリアの最も大きな違い>

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る。

➢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る。

➢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

1) 居住推奨エリア

利便性の高い環境で、住み続けたいという思いに応える居住地となるよう、以下の3つの区域に区分します。

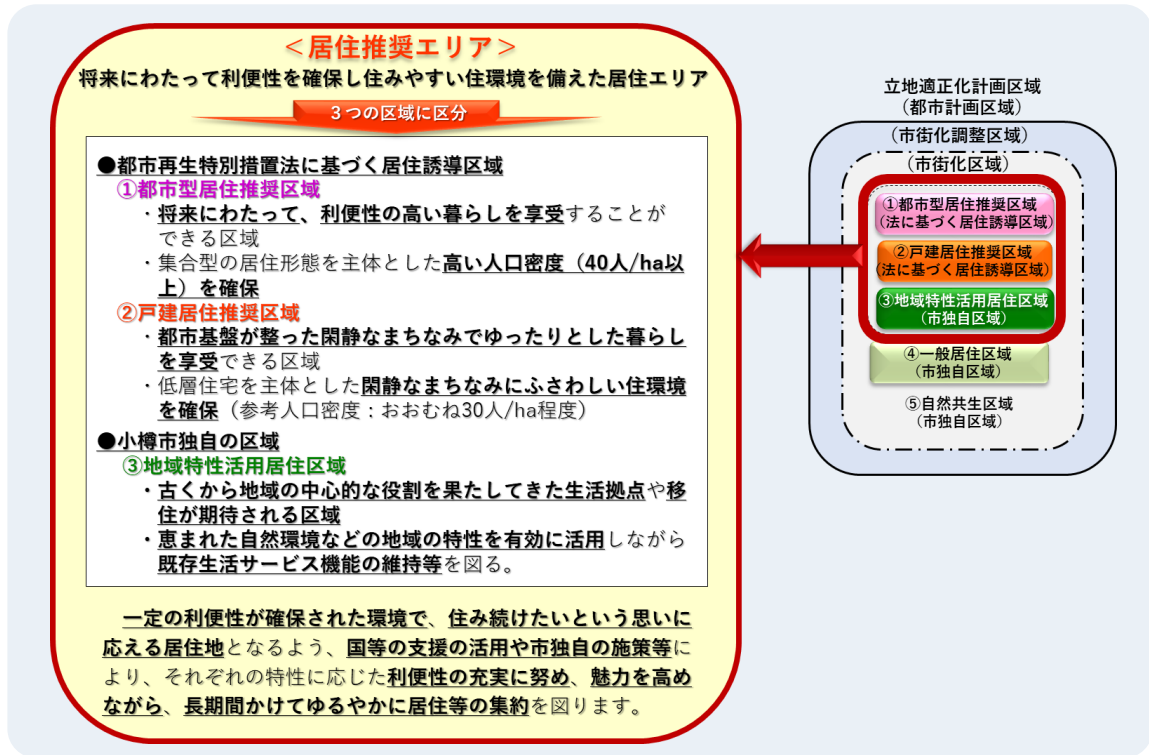


図 4-3 居住推奨エリア

2) ゆとり居住エリア

ゆとりある環境で、多様な暮らしを送りたいという思いに応える居住地となるよう、以下の2つの区域に区分します。

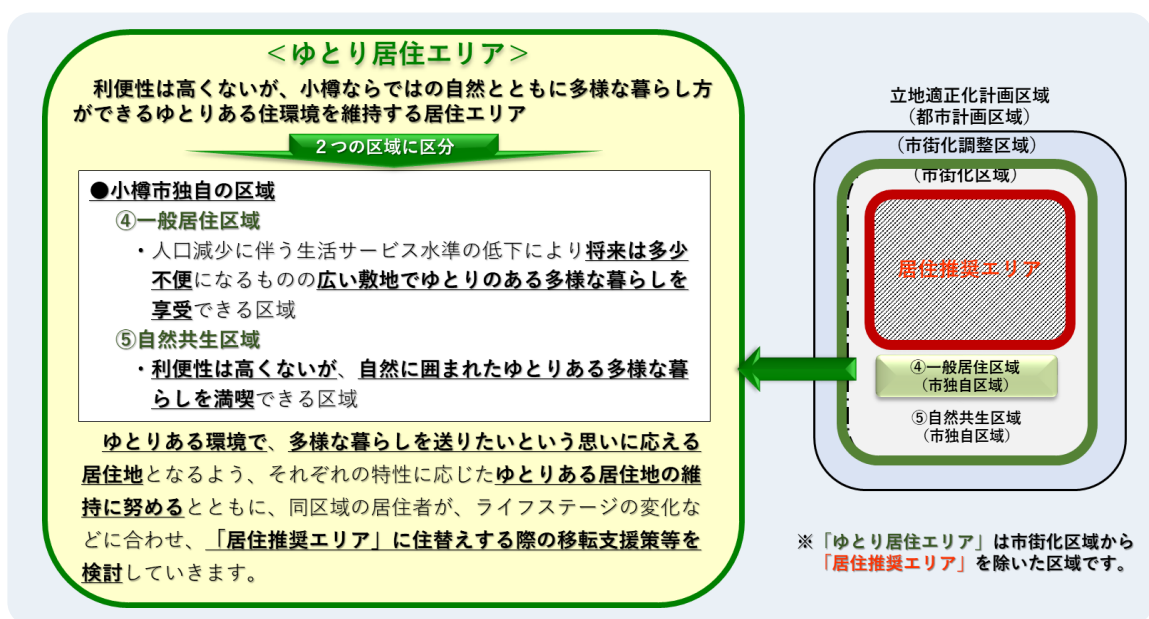


図 4-4 ゆとり居住エリア

3) 各区域が目指す将来の生活環境

エリア区分 (2つのエリア)	(市街化区域)	
	居住推奨エリア	ゆとり居住エリア
将来イメージ	将来にわたって利便性を確保し、住みやすい住環境を備えたエリア	
	高 【利便性】	低
	低	【自然の豊かさ】高






区域区分 (5つの区域)	都市再生特別措置法に基づく 居住誘導区域		小樽市独自区域(法定外)		
	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 
生活環境	現状	拠点やバス停の徒歩利用圏等で、現状一定の利便性等のある区域			左記以外の区域
	将来	<p>自家用車に頼らない歩道を基本とした日常生活が可能で、集合型の住宅での居住を主体とした利便性の高い安心・快適な暮らしを享受することができる区域</p>	<p>生活サービス施設が集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しながらも、区画や道路等の都市基盤が整った低層の戸建て住宅での居住を主体とした閑静なまちなみの中で、ゆったりとした暮らしを享受することができる区域</p>	<p>一定程度自家用車に依存しながらも、徒歩圏内で日常生活に必要な最低限の生活サービス施設等が利用でき、戸建て住宅での居住を主体として、少し足を延ばせば小樽ならではの豊かな自然と歴史を身近に感じられる暮らしを享受することができる区域</p>	<p><時間軸:短中期> ○各拠点に隣接し一定の利便性のある地区の特徴を一定期間、享受することのできる区域</p> <p><時間軸:長中期> ○利便性は高くないが、戸建て住宅での居住を主体として多少不便であっても広い敷地でゆとりのある多様な暮らしを享受することのできる区域</p>

図 4-5 目指す生活環境

4.3 居住誘導区域等の設定

(1) 区域設定の考え方

区域の設定に当たっては、前述の区域の区分・配置の考え方にに基づき、将来の人口予測(40年後)を考慮しつつ、ライフスタイルに応じた居住地の選択が可能となるよう、下図のとおり、市街化区域内を、現状で一定の利便性等のある区域(国の指針等を踏まえた区域、以下「**利便区域**」という。)と、それ以外の区域に区分し、各居住区域等を設定することとします。

具体的には、**利便区域内**に、居住誘導区域の「①都市型居住推奨区域」「②戸建居住推奨区域」と、市独自区域の「③地域特性活用居住区域」「④一般居住区域」を設定します。

また、市街化区域内のうち、利便区域以外の区域*を市独自区域の「⑤自然共生区域」として設定します。 *災害のおそれのある区域等を除く。

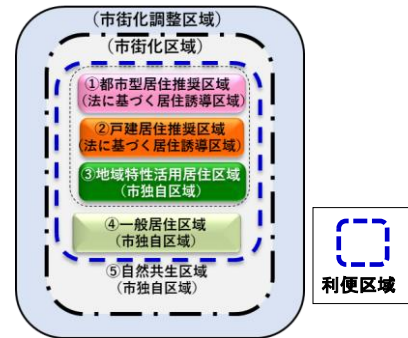


図 4-6 設定区分イメージ

(市街化区域)				
利便区域(国の指針等を踏まえた現状で一定の利便性等のある区域) ・拠点や基幹的公共交通軸上のバス停の徒歩圏利用圏などを基本とした国の指針等を踏まえた標準的な区域設定の考え方や地域の実情等を踏まえ設定した区域			左記の区域以外	
都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域		小樽市独自区域(法定外)		
①都市型居住推奨区域	②戸建居住推奨区域	③地域特性活用居住区域	④一般居住区域	⑤自然共生区域
居住推奨エリア			ゆとり居住エリア	

図 4-7 区域設定分類

(2) 利便区域*の設定

地域特性や国土交通省の都市計画運用指針等を踏まえ、以下の手順で区域を設定します。

*利便区域は、居住区域等を設定する際の区分であり、計画に定めるものではありません。

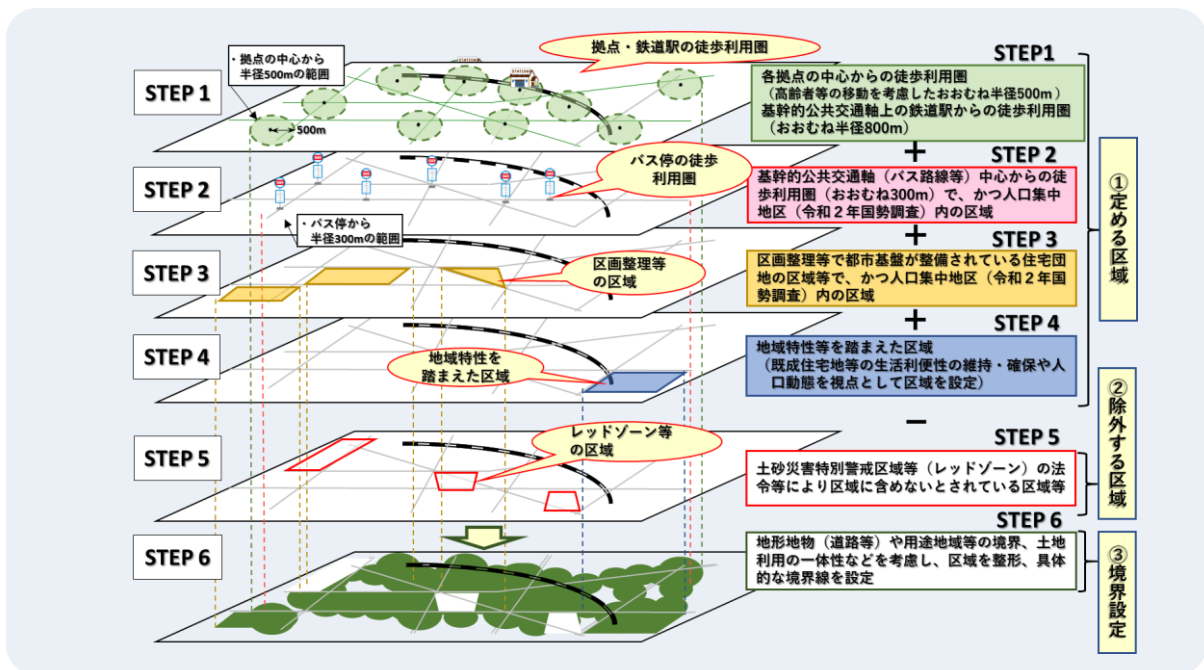


図 4-8 区域の設定手順イメージ(利便区域)

①定める区域

STEP 1 拠点と鉄道駅の徒歩利用圏の区域

- 拠点の徒歩利用圏(中心からおおむね半径 500m^{※1})の区域
- 基幹的公共交通軸上の鉄道駅の徒歩利用圏(鉄道駅からおおむね半径 800m^{※2})の区域

STEP 2 基幹的公共交通軸(バス路線等)中心からの徒歩利用圏の区域で、居住が一定程度集積している区域

- 基幹的公共交通軸中心からの徒歩利用圏(おおむね 300m)の区域で、かつ人口集中地区内の区域(令和 2 年国勢調査 DID 区域)

STEP 3 拠点に公共交通等により比較的容易にアクセスでき、拠点に立地する都市機能の利用圏として一体である区域で、居住が一定程度集積している区域

- 区画整理事業等で都市基盤が整備されている住宅団地の区域^{※3}で、かつ人口集中地区内の区域
- 上記区域と拠点(直近)とを結ぶ公共交通軸上の徒歩利用圏かつ人口集中地区内の区域

STEP 4 地域特性等を踏まえた区域

- 都市全体を俯瞰した上で、地域の実情や特性を踏まえ、以下の2つの視点で区域を設定します。

視点① 既存住宅地の生活利便性等の維持・確保 ➡ 国道 5 号桂岡十字街周辺

以下の地域の実情等を踏まえ、国道 5 号桂岡十字街を中心として生活サービス施設が集積している区域を拠点(飛び地)に設定、拠点周辺の居住や都市機能が一定程度集積している区域(おおむね半径 500m)を利便区域に設定します。

- ・ 国道 5 号桂岡十字街周辺は、中心市街地(小樽駅周辺)から約 15km 離れ独立した生活圏を形成
- ・ 銭函駅から直線距離で約 1km の高台に位置し、拠点周辺(銭函地区)とは銭函川で隔てられ、地域唯一のスーパーマーケットをはじめ生活サービス施設が集積
- ・ 桂岡十字街を中心として、南側には昭和 40 年代初めから宅地開発が行われた桂岡町の住宅団地が広がり、北側の銭函 1 丁目には住宅や事務所などが立地

視点② 人口動態 ➡ 張碓町一帯

過去 10 年間における人口(住民基本台帳・町丁別人口)動態を分析した結果、過去 10 年間の人口増加率が全道平均 95%以上の町丁のうち、上記の STEP1 から STEP3 の区域外となっている張碓町(人口増加率 95%)の区域を利便区域に設定します。

※1 「都市構造の評価に関するハンドブック(国交省)」に示される基準(高齢者等の移動を考慮した徒歩圏)
 ※2 「都市構造の評価に関するハンドブック(国交省)」に示される基準(一般的な徒歩圏)
 ※3 「全国の住宅団地リスト(国土交通省)」に掲載されている 5ha 以上の住宅団地

② 除外する区域

STEP 5 土砂災害のおそれのある区域や住宅の建築が制限されている区域等

- 都市計画運用指針(国土交通省)において、居住誘導区域から除外する区域（含まない区域）や慎重に判断することが望ましい区域等の考え方が示されています。
- 本市において指定されている区域の取扱いや考え方は、以下のとおりとします。

＜本市における取扱い＞

都市計画運用指針の考え方	小樽市指定対象区域		区域の取扱い※	考え方(検証結果等)	備考	
	市街化調整区域	地すべり防止区域				
都市再生特別措置法により含まないとされている区域	市街化調整区域		含まない	都市再生特別措置法に従い区域から除外	都市計画法第7条第1項	
	地すべり防止区域		含まない		地すべり等防止法第3条第1項	
	急傾斜地崩壊危険区域		含まない		急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項	
	土砂災害特別警戒区域		含まない		土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第9条	
災害リスク、警戒避難体制、災害防止施設の整備状況等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として含まない区域	土砂災害警戒区域		含まない	居住誘導区域等の基本的な考え方に基づき区域から除外	土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項	
	基礎調査区域(土砂災害)		含まない		土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項	
	津波災害警戒区域		含める	防災指針に示す取組を推進することと区域に含める	津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項	
	浸水想定区域(洪水)		含める		水防法第15条第1項	
	津波浸水想定区域		含める		津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項	
慎重に判断することが望ましい区域	工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	工業専用地域	含めない	事業者の操業環境の保全等を優先	都市計画法第8条第1項	
	特別用途地区や地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	特別業務地区	含めない	事業者の操業環境の保全等を優先	都市計画法第8条第1項、第12条の4第1項	
		臨港地区	分区が指定されている区域	含めない		港湾諸活動の円滑化、機能確保を優先
			無指定区域	原則含めない。(条例により、共同住宅の建築を制限していない区域を除く。)		地区計画の目標、方針を優先
地区計画						

※ 「含まない」、「含めない」、「原則含めない」区域の名称を「その他区域」とします。

③ 区域境界の設定及び区域の区分

STEP 6

地形地物(道路等)や用途地域等の境界、土地利用の一体性・連続性などを考慮し具体的な境界線を設定し、利便区域とそれ以外の区域に区分

(3) 各区域の設定

1) 居住誘導区域等の設定

都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域は、以下の区域に設定します。

①都市型居住推奨区域(利便性の高い暮らしを享受することができる区域)

○中心拠点、高次地域拠点、地域拠点及び広域連携交流拠点の徒歩利用圏で、住商の混在を許容する用途地域が指定されている区域

・40年先の将来においても、生活サービス機能の持続的確保が可能な高い人口密度(40人/ha)を維持するため、商業の集積や住商が混在した土地利用を図る用途地域^{※1}が指定されている中心拠点等の徒歩利用圏^{※2}の区域を基本として、地形地物や土地利用の一体性などを考慮して具体的な境界線を設定し、区域を決定

※1 商業地域、近隣商業地域、準工業地域、工業地域、第一種及び第二種住居地域とし、小規模な店舗等(500㎡以下)が立地可能な第一種中高層住居専用地域については、区域の範囲や土地利用の現状等を勘案し設定

※2 拠点の中心からおおむね半径500m、鉄道駅を有する拠点は駅からおおむね半径800mの区域

②戸建居住推奨区域(都市基盤が整った閑静なまちなみでゆったりとした暮らしを享受できる区域)

○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ている一団の大規模住宅団地の区域^{※3}

・区画整理事業等により道路・公園等の都市基盤が整備され、周辺の自然環境と調和した低層建物を主体とする閑静でゆとりある良好な住宅地を形成する幸、望洋台、桂岡町及び星野町等の拠点から離れた大規模住宅団地の区域を基本として、地形地物や土地利用の一体性・連続性などを考慮して具体的な境界線を設定し区域を決定

※3 区画整理事業や開発行為等が行われた複数の住宅団地を含む区域

2) 小樽市独自区域(法に基づかない区域)の設定

現在の都市構造や地域特性等を踏まえ、以下の区域を市独自の区域として設定します。

③地域特性活用居住区域(現状の住環境を維持する区域)

○古くから栄えてきた生活拠点や市外からの更なる移住が期待される区域

・国の指針等を踏まえた区域のうち、以下の2つの区域を基本として、地形地物や土地利用の一体性などを考慮して具体的な境界線を設定し、区域を決定

①「蘭島地区」、「塩谷地区」及び「高島地区」の生活拠点の徒歩利用圏の区域

身近な生活サービス機能が一定程度まとまって立地し、古くから地域の生活の拠点として栄え、今後も地域を支えるべき生活拠点(蘭島地区、塩谷地区及び高島地区)の徒歩利用圏(おおむね半径500m)の区域

②張碓町一帯の区域

様々な都市機能が集積する札幌圏に近接する高い生活利便性と、海と山に囲まれた豊かな自然を、身近に感じられるゆとりある住環境を有し、市外からの更なる移住が期待される張碓町一帯の区域

④一般居住区域(多少不便でも広い敷地でゆとりのある多様な暮らしを享受できる区域)

○利便区域のうち、上記の居住区域(「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」)以外の区域

⑤自然共生区域(これまでと変わらず利便性は高くないが自然に囲まれたゆとりある多様な暮らしを満喫できる区域)

○市街化区域のうち、上記以外の区域

※土砂災害のおそれのある区域や住宅の建築が制限されている区域等(その他区域)を除く。

(4) 基幹的公共交通軸を補完する公共交通軸の設定

設定した居住誘導区域等を踏まえ、区域内外における一定の交通利便性の確保と地域産業の維持・振興を図るため、都市の骨格構造を構成する基幹的公共交通軸を補完し、各拠点と、拠点から離れた戸建居住推奨区域（一団の大規模住宅団地）や地域の産業と雇用を支えるエリア（祝津水族館及び祝津漁港周辺）とを結ぶ交通軸を、「準基幹的公共交通軸」に位置付け、利用者に応じた公共交通の確保に努めます。

表 4-1 公共交通軸の分類

分類	対象路線	考え方
基幹的公共交通軸 <small>※「都市の骨格構造」で設定済み</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点間や札幌圏等とを結ぶ以下の路線を経由する交通軸 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道（在来線） ➢ 国道、道道及び市道（都市計画道路） ➢ 高速自動車国道（北海道横断自動車道） ・並行在来線の廃止に伴う拠点間を結ぶ新たな交通軸 	公共交通の一定以上のサービス水準を確保
準基幹的公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点（直近）と「戸建居住推奨区域」及び「祝津漁港等周辺」とを結ぶ以下の路線を経由する交通軸 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 国道、道道及び市道（都市計画道路） 	利用者に応じた公共交通を確保

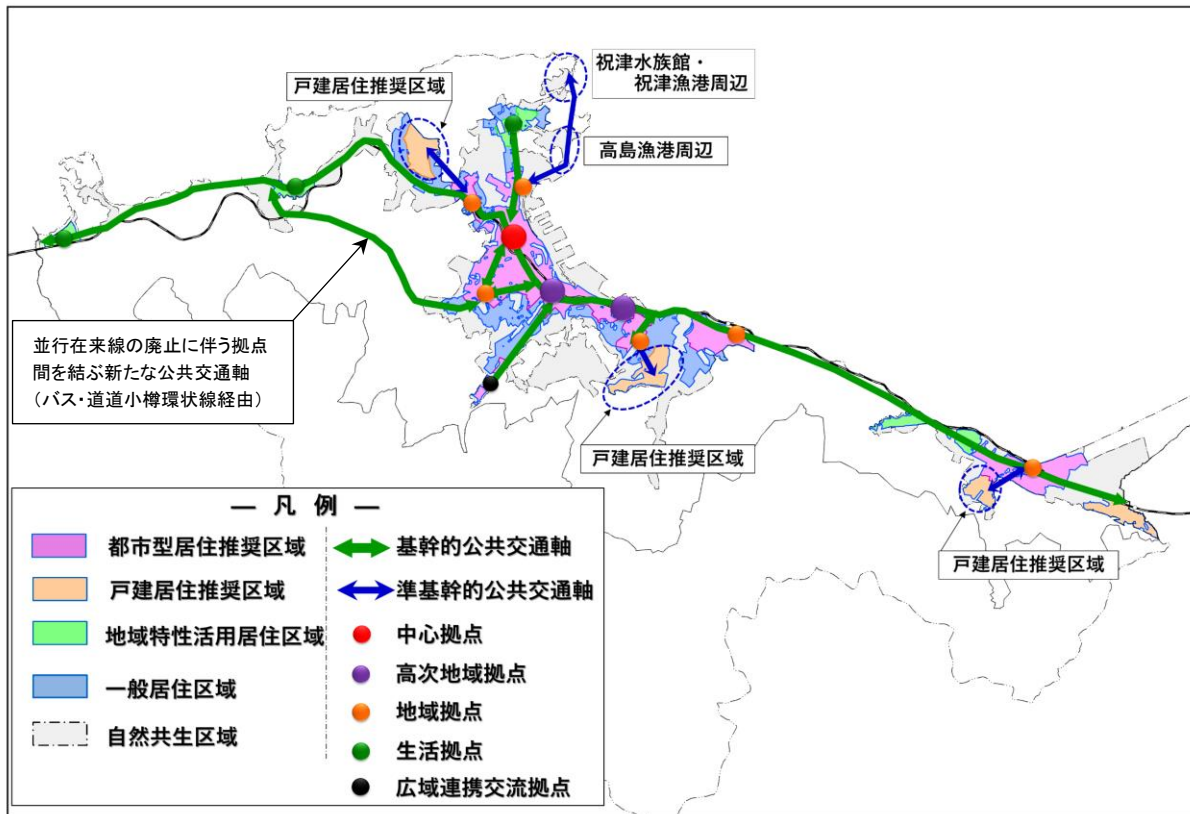


図 4-9 基幹的公共交通軸及び準基幹的公共交通軸のイメージ

《参考》国の指針等における区域設定の考え方(国が示す区域設定の考え方)

・国土交通省の都市計画運用指針などでは、以下のような考え方が示されています。

<設定することが考えられる区域(国土交通省・都市計画運用指針)>

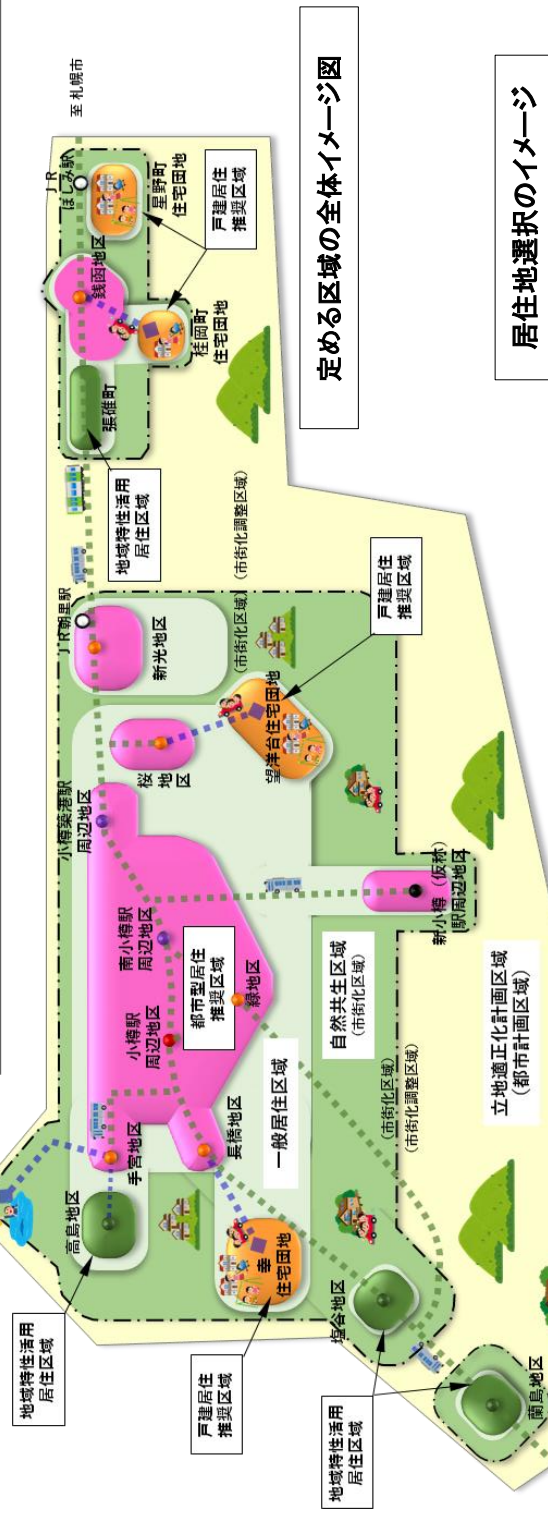
- 都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

<望ましい区域像(国土交通省・立地適正化計画作成の手引き)>

- 生活利便性が確保される区域
 - ・中心拠点、地域/生活拠点の中心部に徒歩、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域
 - ・公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域
- 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域
 - ・日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準^{※1}が確保される面積範囲内の区域
 - ※1 生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街地を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考(40人/ha)
- 災害に対するリスクが低いあるいは今後低減が見込まれる区域
 - ・土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域
 - ・土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

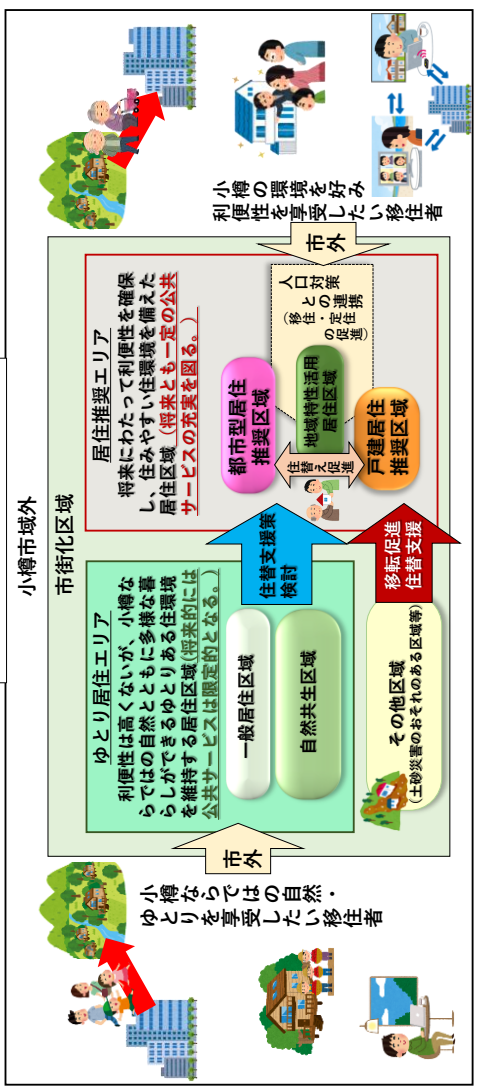
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 資料編

未来へ住みよまいを引き継ぐために～「利便性」と「自然の豊かさ」～



定める区域の全体イメージ図

居住地選択のイメージ



- 凡例
- 基幹的公共交通機関
(駅前広場等を除く。都市計画区域外、敷地)
 - 基幹的公共交通機関
(駅周辺住宅地等を除く。都市計画区域)


立地適正化計画区域(都市計画区域)		(市街化区域)		(市街化調整区域)		
エリア	居住推奨エリア 将来にわたって、利便性を確保し、住みやすい住環境を備えた居住区域	都市再生特別措置法に基づく居住区域	都市型居住推奨区域	都市再生特別措置法に基づく居住区域	居住推奨エリア ゆとり居住エリア 利便性は高くないが、小樽ならではの自然とともに多様な暮らし方を許容できるゆとりある住環境を維持する居住区域	その他区域
区域	都市再生特別措置法に基づく居住区域	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	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	自然共生区域
イメージ	高 利便性	低	高	低	高	自然の豊かさ
住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)	住んでいただきたい方 (居住の対象)
区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方	区域形成・誘導等の考え方
<p>○以下の拠点(小樽駅前周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点(小樽駅前周辺) ・高次地域拠点(南小樽駅前周辺・小樽港駅前周辺) ・広域連携交流拠点(新小樽(仮称)駅前周辺) ・地域拠点(東横、手宮、緑、新光、緑園(桂四十字街周辺含む)) 	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>	<p>○生活サービスマンションが集積する拠点から離れ、一定程度自家用車に依存しないが、区画や道路等の都市基盤が整った世帯単位の戸建て住宅で居住を主体とした戸建て住宅の中で、ゆとりとした暮らしを享受したい(楽しみたい)方</p>
<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>	<p>○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整備促進などにより、にぎわいと活力の向上を図りながら、居住の維持・誘導の促進を図る。</p>

図 4-10 《参考》本計画で定める区域の全体イメージ

4.4 居住誘導区域等

本市の居住誘導区域等は、以下のとおりです。

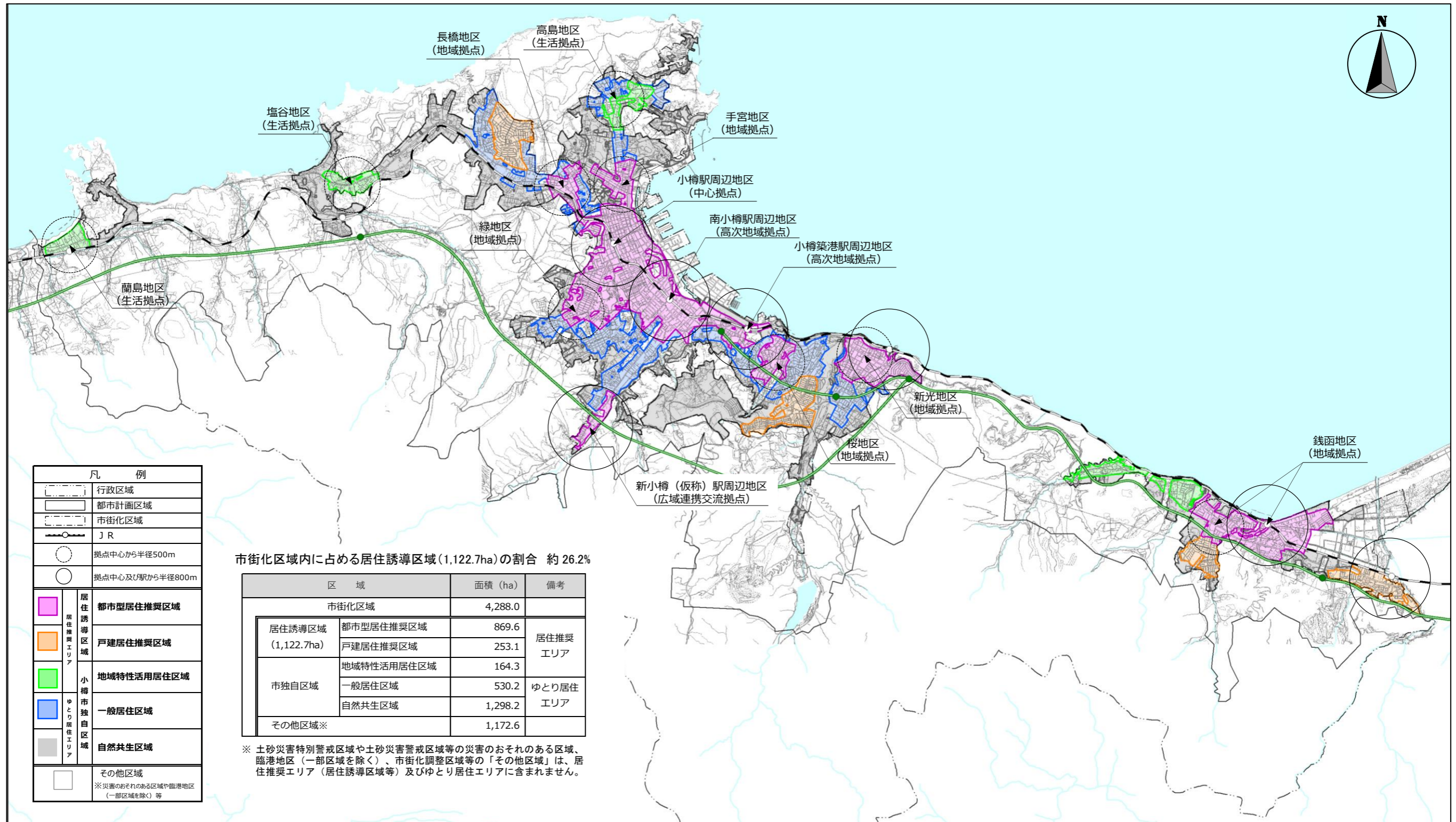


図 4-11 居住誘導区域等(全体)

