



第5章 都市機能誘導区域の設定

- 5.1 都市機能誘導区域等の基本的な考え方
- 5.2 区域の区分・配置の考え方
- 5.3 都市機能誘導区域の設定
- 5.4 都市機能誘導区域

5.1 都市機能誘導区域の基本的な考え方

(1) 都市機能誘導区域とは

- 医療・福祉・子育て支援・商業施設などの都市機能を、都市の中心拠点や地域の拠点において誘導し集約することにより、居住者等へこれらの各種サービスの効率的な提供を図る区域とされ、公共交通へのアクセスや地域の実情に応じて定めるものです。
- また、一定のエリアと維持・誘導したい機能、当該エリア内において講じる支援措置等を明示することにより、当該エリア内の具体的な場所は問わずに、必要な機能の維持・誘導を図るものです。

資料:都市計画運用指針(国土交通省)等より作成

(2) 都市機能誘導区域の設定に当たって特に配慮すべき事項

1) 法等からの配慮事項

視点	配慮すべき事項
<p>①法的条件等 (都市機能誘導区域設定条件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域には誘導施設の設定が必須 ・都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域(以下「都市機能誘導区域(法定)」という。)は、誘導施設(法文上は「都市機能増進施設」)を定めることが必須条件となっています。 ●都市機能誘導区域と誘導施設は一体での検討が必要 ・区域内に誘導施設としてある施設を設定すると、区域外にその施設の建築に係る開発行為や新築・改築又は用途変更を行う場合等は、市長への届出が義務付けられます。 ・また、誘導を図る観点上、支障となる場合は、勧告の対象となり、区域と誘導施設は、一体で慎重に検討する必要があります。 ●誘導施設は高次の都市機能施設※の中から選定を検討 ・居住等の誘導は、多様なライフスタイルに対応しながら、長期間かけてゆるやかに、無理のない形で行っていくものであり、その過程においては、スーパーマーケット等のどこの地域においても必要な日常的な都市機能施設については、当面の間は現状の配置を維持していく必要があります。また、ある程度分散して立地することで日常的なニーズに応える施設であることから、現状では特定の区域内のみに誘導を図る施設には馴染まないものと考えられます。 ・本計画では、こうした市内の都市機能施設の配置状況等を勘案して、市全体や複数の地域で1つしかない高いレベルのサービスを提供する公共施設等の高次の都市機能施設の中から誘導施設の選定を検討します。 <p>※ 高次の都市機能施設 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</p>

2) 基本的な方針からの配慮事項

前述の「都市機能に関する方針」「誘導等の方向性」の視点ごとに具体的な区域を設定する場合に配慮すべき事項を整理します。

視 点	配慮すべき事項
①居住誘導区域との連携	<p>●現状の役割から、中心拠点、高次地域拠点及び広域連携交流拠点を都市機能誘導区域(法定)に設定することが想定</p> <p>・都市機能誘導区域(法定)は、法に基づく居住誘導区域(以下「居住誘導区域(法定)」という。)の中に定めることが原則とされており、基本方針を踏まえ、公共交通の利便性が高いなど、多くの市民等が利用する区域を都市機能誘導区域(法定)としますが、その役割から、高次の都市機能や主要な交通結節機能を提供する中心拠点、高次地域拠点及び広域連携交流拠点到当該区域を定めることが考えられます。</p>
②拠点の役割	<p>●地形的特性から、中核的な区域を補完する副次的な区域等や市独自区域の設定が必要</p> <p>・東西に細長い本市の地形的特性から、中心拠点などの高次の都市機能施設が集積する中核的な拠点への移動距離が長く遠い地域があるため、高次の都市機能施設を配置する準中核や副次的な都市機能誘導区域の設定が必要となります。また、居住誘導区域内外における一定の利便性を確保するため、小樽市独自の都市機能誘導区域(以下「都市機能誘導区域(市独自)」という。)の設定が必要です。</p>
③利便性	<p>●移住・定住の促進、来訪者等の利便性の確保について考慮する必要</p> <p>・区域の選定に当たっては、人口動態や既存都市機能施設の立地状況、移住や定住の促進の視点に加え、多くの観光客が訪れる観光都市として、来訪者等の利便性確保などの視点も考慮する必要があります。</p>

エリア区分	居住推奨エリア			ゆとり居住エリア	
区域区分	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
	居住誘導区域(法定)			市独自区域(法定外)	
将来イメージ	高【利便性】			低【自然の豊かさ】	
区域の特徴	中心拠点 高次地域拠点 広域連携交流拠点 地域拠点 (全10か所)	住宅団地 (幸・望洋台・桂岡・星野)	生活拠点(3か所) 既存住宅地(張碓)	既存住宅地	既存住宅地
主な移動手段	・自家用車に頼らず徒歩を基本	・一定程度自家用車に依存	・一定程度自家用車に依存	<短中期> ・現状交通手段 <中長期> ・一定程度自家用車に依存	・自家用車に依存
生活サービス施設	・徒歩圏内で充足	・隣接拠点を利用	・隣接拠点を利用 ・徒歩圏内で最低限のサービスが充足	・隣接拠点を利用	・隣接拠点を利用

都市機能誘導区域(法定)は、居住誘導区域(法定)の中に定めることが原則(例外あり※)

居住誘導区域(法定)ではあるが、低層の戸建住宅主体の閑静な住宅地であり、多くの市民等が利用する都市機能誘導区域(法定)には馴染まない。

※章末の「<参考>国の指針等における区域設定の考え方」参照

図 5-1 居住誘導区域等の特徴

拠点分類	高次の都市機能※や主要な交通結節機能を提供 (「中心拠点」に相当)			日常的な生活サービス機能を提供 (「地域/生活拠点」に相当)	
	中心拠点	高次地域拠点	広域連携交流拠点	地域拠点	生活拠点
該当地区	・小樽駅周辺地区	・南小樽駅周辺地区 ・小樽築港駅周辺地区	・新小樽(仮称)駅周辺地区	・長橋地区 ・手宮地区 ・緑地区 ・桜地区 ・新光地区 ・銭函地区	・蘭島地区 ・塩谷地区 ・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
検討区分	都市機能誘導区域(法定)に定めることが考えられる拠点			法定又は市独自区域への設定検討が考えられる拠点	

図 5-2 基本方針における各拠点の分類・役割

(3) 本市の都市機能誘導区域の基本的な考え方

- **13の拠点地区の中から「都市再生特別措置法に基づく区域」と「小樽市独自の区域」を定めます。**
 - 本市の都市機能誘導区域は、前述の基本方針や居住誘導区域、配慮すべき事項などを踏まえ、13の拠点地区の中から「都市再生特別措置法に基づく区域」と「小樽市独自の区域」を定めることとし、高次の都市機能が集積しアクセス性の高い地区と、地形的特性などの地域の実情を踏まえた地区の2つの視点で設定することとします。
 - また、法に基づく区域は、高次の都市機能施設が、現にあるいは新たに集積し、主要な交通結節機能を有することを前提とします。
- **居住推奨エリア内の拠点から離れた区域について対応を検討します。**
 - 居住推奨エリア内の拠点から離れた戸建居住推奨区域（望洋台等）や地域特性活用居住区域（張碓町）についても、日常的な都市機能施設（日常生活に身近な生活サービス施設）の誘導を図る区域の必要性等についてその考え方を示します。
- **持続性を確保します。**
 - 今後20年、40年先の将来においては、更なるデジタル技術の進展（DX化）などにより、公共サービスなどの変化が予想されることから、社会情勢の変化に応じて定期的に見直しを行うことを前提とします。

5.2 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

1) 13の拠点地区について

前述の基本的な考え方を踏まえ、13の拠点地区の中から「都市再生特別措置法に基づく区域」と「小樽市独自の区域」を定めることとし、以下の2つの視点で検討し、設定することとしました。

また、配置に当たっては、東西に細長い本市の地形的特性から、東西の端部においては高次の都市機能施設を有する中心拠点への移動距離が長く、他の地域と比べ利便性が劣ることとなるため、人口や土地利用状況も考慮した上で、中心拠点への移動距離が長い「蘭島地区」「塩谷地区」「新光地区」「銭函地区」の利便性の確保について検討が必要です。

検討した結果を以下に示すとともに、区域名称やその役割等について、次ページの表 5-1、5-2、5-3 に詳述します。

視点1 高次の都市機能が集積しアクセス性の高い地区(中核的區域)

- 市全域・広域圏の居住者や来訪者等を対象とした高次の都市機能が現にあるいは新たに集積し、主要な交通結節機能を有することを前提とし、更なる機能の充実を図り、将来にわたってにぎわいと活力を支えるべき拠点地区である「小樽駅周辺地区」「南小樽駅周辺地区」「小樽築港駅周辺地区」「新小樽(仮称)駅周辺地区」の4つの中核的な拠点地区を都市機能誘導区域(法定)に設定します。

視点2 地形的特性などの地域の実情を踏まえた地区(準中核、副次的区域等)

- 「長橋地区」は、高次の都市機能を同地域内で維持するための人口は擁していない「塩谷地区」「蘭島地区」や幸・オタモイの住宅地団地など、後背圏に一定の人口規模を持つことから、中核的拠点を補完する副次的な役割を担う地区として、法に基づく区域として設定し、国の支援措置等を受けながら利便性を向上することが考えられますが、現状では、当該地区に高次の都市機能施設はなく、新たな「誘導施設」の選定に当たっては、更なる検討が必要なことから、副次的な役割を担う市の独自区域として設定し、今後、都市機能誘導区域(法定)への設定について検討していくこととします。
- 「新光地区」は、本市のまちづくりの基本的な単位である9地域の内、最も人口が多い朝里地域内の中心的な役割を果たし、背後には観光エリアである朝里川温泉地区があり、法に基づく区域として設定し、国の支援措置等を受けながら利便性を向上することが考えられますが、「長橋地区」と同様に、現状では高次の都市機能施設がないことから、副次的な役割を担う市の独自区域として設定し、今後、都市機能誘導区域(法定)への設定について検討していくこととします。
- 一方「銭函地区」は、中核的拠点から離れ独自の生活圏を形成し、人口減少率が低く、周辺人口を一定数擁することや、市内外からのアクセス性の高い鉄道駅があり、既に高次都市機能施設が立地し更なる機能の充実を図ることで移住の促進につながるなど、総合的に判断し、中核的區域に準ずる都市機能誘導区域(法定)とします。
- 上記以外の拠点地区については、表 5-2、5-3 のとおりとします。

表 5-1 都市機能誘導区域(法定)の区分・設定の考え方

都市機能誘導区域(法定)			
区域名称	目的・求める役割等	対象拠点地区	対象区域
中核 都市機能誘導区域	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	<中心拠点> ・小樽駅周辺地区 <高次地域拠点> ・小樽築港駅周辺地区 ・南小樽駅周辺地区	都市型居住 推奨区域
広域連携交流 都市機能誘導区域	新たなまちづくりの推進に向けた区域 で、新幹線の開業に伴う新たな広域交通結節機能をはじめとした都市機能の集積など、中核都市機能誘導区域等との連携強化を図り、居住者や来訪者等の利便性の向上、更なる交流人口の増加に寄与する 新たな広域玄関口としてのまちを形成	<広域連携交流拠点> ・新小樽(仮称)駅周辺地区	都市型居住 推奨区域
準中核 都市機能誘導区域	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、人口減少下においても現在の利便性を維持しつつ、地域内の生活の中心的な役割を果たすとともに、デジタル技術の進展やライフスタイルの多様化などの時代の変化にも柔軟に対応しながら、地域に必要とされる都市機能の充実を段階的に図り、更なる高齢化にも対応可能で、 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	<地域拠点> ・銭函地区	都市型居住 推奨区域

表 5-2 都市機能誘導区域(市独自)の区分・設定の考え方

都市機能誘導区域(小樽市独自区域)			
区域名称	区域名称	区域名称	区域名称
副次 都市機能誘導区域	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、更なる高齢化にも対応可能で、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、法定区域への設定を検討	<地域拠点> ・長橋地区 ・新光地区	都市型居住 推奨区域 (法定)
一般 都市機能誘導区域	日常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	<地域拠点> ・手宮地区 ・緑地区 ・桜地区	都市型居住 推奨区域 (法定)
		<生活拠点> ・塩谷地区 ・高島地区	地域特性活 用居住区域 (市独自)

表 5-3 都市機能誘導区域以外の拠点地区(蘭島地区)の考え方

特定の区域設定なし		
目的・求める役割等	対象地区	対象区域
<p>蘭島地区の居住区域は、東西に約 1,000m、南北に約 200mから 500mのコンパクトな平坦地に閑静でゆとりのある市街地が形成され、区域を東西に縦貫する国道5号(基幹的公共交通軸)沿道には生活サービス施設やバス停があり、これらへのアクセスをはじめ区域内を徒歩で容易に移動・回遊できる環境となっている。</p> <p>また、都市計画マスタープランの地域づくりの方針[※]に示されている地域の利便性を確保する「住商複合ゾーン」「沿道サービスゾーン」と、夏には多くの海水浴客などが訪れる魅力ある交流の場である「観光レクリエーション交流エリア」が、一つの区域の両端に位置していることから、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分散させることにより、一体となった魅力的なまちを形成</p> <p><small>※第2次小樽市都市計画マスタープラン・地域別方針参照</small></p>	<p><生活拠点> ・蘭島地区</p>	<p>地域特性活用居住区域 (市独自)</p>

2) 居住推奨エリア内の拠点から離れた区域の考え方

- 居住推奨エリアの戸建居住推奨区域の大規模住宅団地の区域については、徒歩圏内における日常的な生活利便性の向上や団地内の交流・にぎわいを育むため、団地内の準基幹的公共交通軸沿線に、日常的な都市機能施設の誘導を検討することとします。
- 地域特性活用居住区域の張碓町については、「山麓ライン交流エリア[※]」に隣接し、自然が創り出す恵比寿島などの海岸線の景観などと一体となった魅力あるまちを形成し、現状の利便性の中で、新たな住宅の立地や飲食等の個店の出店が増える傾向にあります。こうした状況を踏まえ、現状の利便性の維持を基本として、当該区域ならではの魅力の保全に努めます。

※ 市民や観光客が豊かな自然環境に親しみ、自然環境に配慮し、観光・レクリエーションの場として活用を図るエリア
(資料:第2次小樽市都市計画マスタープラン)

3) 全体像

本計画では、以下の配置イメージ図のとおり、人口減少下においても、安心して快適な暮らしを持続できるよう、にぎわいと活力あふれた「中核都市機能誘導区域(法定)」を中心として、新たな広域玄関口である「広域連携交流都市機能誘導区域(法定)」、中核的な機能を分担・補完する「準中核都市機能誘導区域(法定)」、複数の拠点周辺の居住者等を対象とした「副次都市機能誘導区域(市独自)」、地域内における中心的な役割を果たす「一般都市機能誘導(市独自)」などが、基幹的公共交通軸等を介して結ばれた都市構造とし、この配置に基づき、次節で各都市機能誘導区域の区域を設定します。

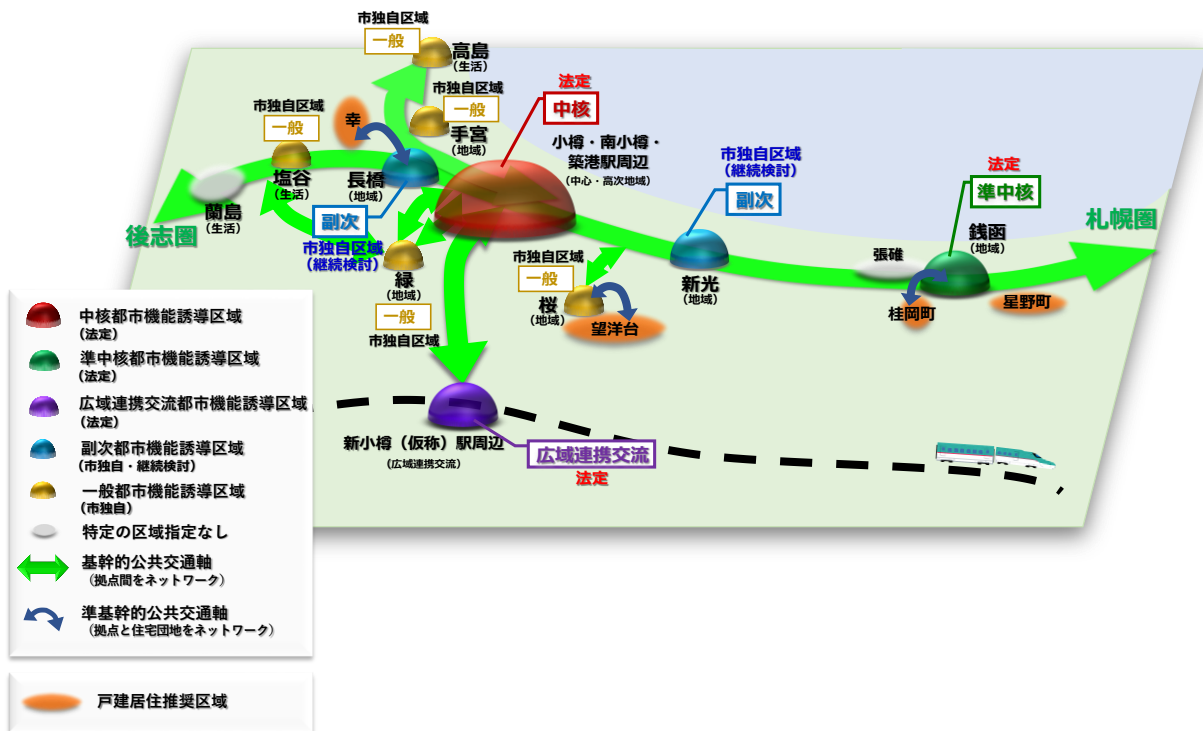


図 5-3 都市機能誘導区域等の配置イメージ

5.3 都市機能誘導区域の設定

(1) 区域等の設定手順

前述の基本的な考え方に基づいた上で、国の指針等の考え方[※]や地区の現状等を踏まえ、区域を設定します。(中核、広域連携交流、準中核、副次及び一般都市機能誘導区域の範囲・境界設定)

その手順は、以下のとおり、居住誘導区域内を基本として、まず、STEP1でおおむねの範囲を設定し、STEP2とSTEP3の区域を重ね合わせ、重層的な条件を満たす区域(①定める区域)を設定、STEP4で具体的な境界を設定・整形(②区域境界)の上、区域を決定します。

※ 章末の「＜参考＞国の指針等における区域設定の考え方」参照

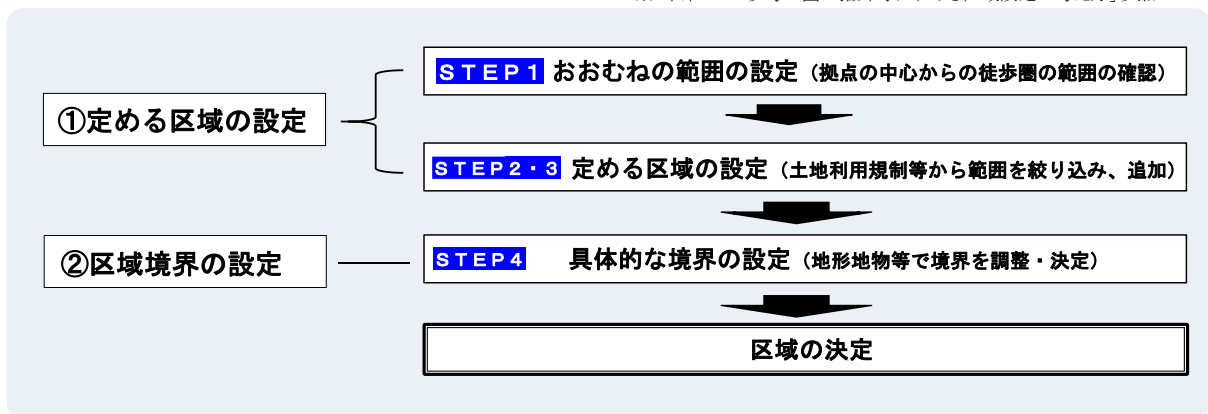


図 5-4 区域の設定手順

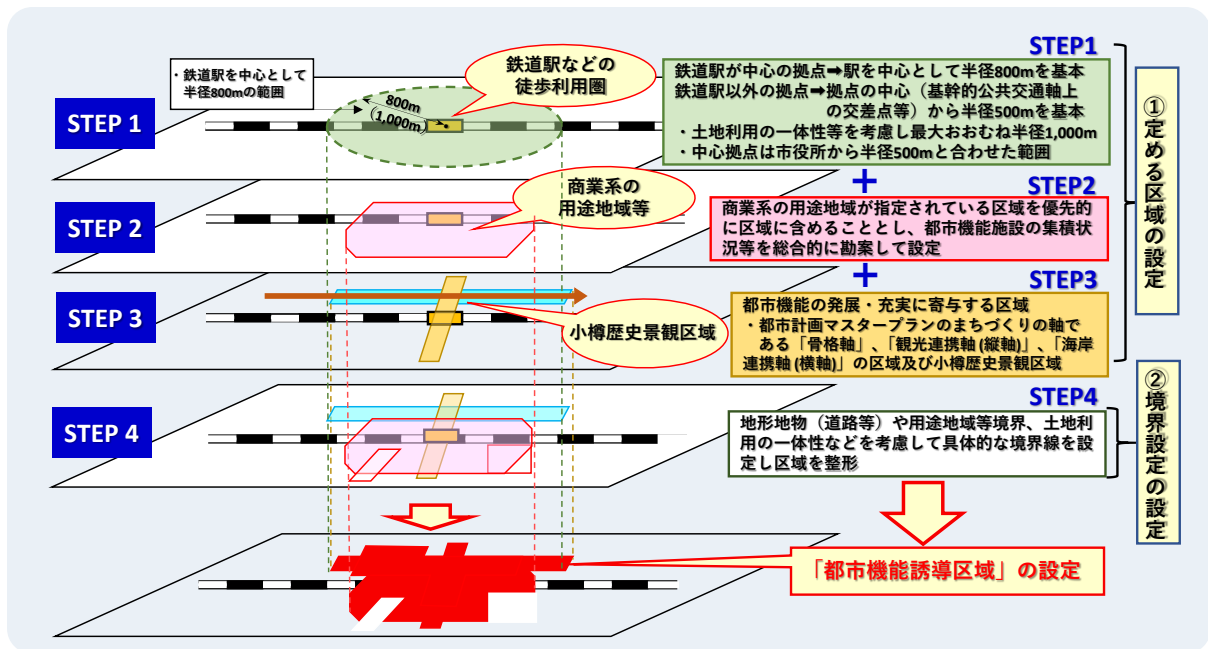


図 5-5 区域の設定手順イメージ

(2) 区域等の設定

前述の手順で、区域を設定します。

① 定める区域

STEP 1 拠点の中心の駅や公共施設、交差点等からの徒歩圏で、土地利用の実態等(おおむねの範囲)に照らし地域としての一体性を有している区域

●各地区について、以下の条件でおおむねの範囲を設定します。

区分	地区名	拠点分類	範囲設定の考え方
都市機能誘導区域	小樽駅周辺地区	中心拠点	<p>拠点の中心の鉄道駅からの徒歩利用圏(おおむね半径800m※1)の範囲と市役所からの徒歩利用圏(おおむね半径500m※2)とを合わせた範囲</p> <p>中心拠点である小樽駅周辺には、拠点の中心となりうる「JR小樽駅」と「市役所」があり、主要な交通結節機能であるJR小樽駅の周辺には、市全体及び広域圏を対象とする高次の都市機能施設が集積しています。</p> <p>また一方、本市行政の中核を担う市役所の周辺には、主要な公共施設である図書館、市民会館、総合体育館などの高次の都市機能施設が集積しています。</p> <p>こうした現状を踏まえ、都市機能施設の利用の連続性や区域の一体性を考慮し、鉄道駅(JR小樽駅)からの一般的な徒歩利用圏であるおおむね半径800m(最大おおむね1,000m※3)の範囲に、市役所からの徒歩利用圏(おおむね半径500m)の範囲を合わせた範囲として、一体となって本市の中核的な拠点にふさわしい都市機能の充実を図ります。</p>
	南小樽駅周辺地区	高次地域拠点	<p>拠点の中心の鉄道駅からの徒歩利用圏(おおむね半径800m)の範囲</p> <p>市民をはじめ来訪者や滞在者等が利用する「都市の拠点」としての役割を担う地区であることから、鉄道駅からの徒歩利用圏であるおおむね半径800mの範囲を基本とします。</p> <p>ただし、都市機能施設の配置や土地利用の実態等に照らし、同一の区域として一体性を有していると認められる場合にあっては、おおむね最大半径1,000mの範囲内とします。</p>
	小樽築港駅周辺地区		
	新小樽(仮称)駅周辺地区	広域連携交流拠点	<p>基幹的公共交通軸上の地域の中心となる駅やバス停、交差点からのおおむね半径500mの範囲</p> <p>各拠点間をネットワークする基幹的公共交通軸上の地域の中心となる駅やバス停、身近な生活サービス等が立地している交差点等を中心として、高齢者等の移動に配慮し、おおむね半径500mの範囲を基本とします。</p> <p>ただし、都市機能施設の配置や土地利用の実態等に照らし、同一の区域として一体性を有していると認められる場合にあっては、おおむね最大半径800mの範囲内とします。</p>
上記以外の拠点地区	長橋地区 手宮地区 緑地区 桜地区 新光地区 銭函地区	地域拠点	
	塩谷地区 高島地区	生活拠点	

※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(一般的な徒歩圏)

※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(高齢者等の移動を考慮した徒歩圏)

※3 「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)・国交省」では鉄道駅から徒歩20分(直線距離1km)、バス停から徒歩10分(直線距離500m)をアクセシビリティ(利用のしやすさ)算出上の徒歩の限界としています。

①定める区域

STEP 2 土地利用の実態等に照らし、商業等が集積する地域など都市機能が一定程度充実し、一体性を有している区域 (定める区域)

- STEP1のおおむねの範囲を基本として、以下の考え方で区域を設定します。
 - ・都市機能誘導区域は、都市機能を誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域であり、本計画では、商業の集積を図る用途地域である「商業地域」と「近隣商業地域」を基本として、下表に示す本市における地域地区、地区計画及び関連計画での設定の考え方、既存の都市機能施設の集積状況、区域としての一体性等を総合的に勘案して区域を設定します。
 - ・また、本市の中心部は、市内外を結ぶJR函館本線と国際旅客ふ頭を有し北海道観光における海の玄関口である小樽港に挟まれる形で、小樽港臨港地区内の小樽運河等の歴史的資産などと、観光・商業施設等の都市機能とが調和した個性的で魅力ある市街地が徒歩圏内に一体的に形成され、現在では多くの観光客が訪問するとともに、潮祭りなど多彩なイベントが開催され市民同士、市民と観光客など、多様な交流と連携の場となっています。
 - ・本計画では、こうした本市の市街地の特性や国の指針等の考え方※1を踏まえ、臨港地区などの住宅の立地を制限している居住誘導区域外の区域についても、港湾諸活動に影響のない範囲で、区域としての一体性を考慮し都市機能誘導区域を設定し、港湾機能等と調和を図りながら都市機能の充実・発展を図ります。※1 章末の「＜参考＞国の指針等における区域設定の考え方」

種別	本市における設定の考え方	
<地域地区>		
①商業系用途地域	・商業地域及び近隣商業地域	◎ 優先的に含める。(都市機能の立地誘導を優先)
②工業系用途地域	・工業専用地域	× 含めない。(事業者等の操業環境の保全を優先)
	・工業地域及び準工業地域	○ 含める。(法令により生活サービス施設や住宅等の建築可)
③住居系用途地域	・第1種低層住居専用地域	× 含めない。(低層住宅の良好な住環境の保全を優先)
	・その他の用途地域※ <small>※第1種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域</small>	○ 含める。(住環境上支障のない都市機能の混在を許容)
④特別用途地区	・特別工業及び特別業務地区	× 含めない。(事業者等の操業環境の保全を優先)
	・大規模集客施設制限地区	○ 含める。(条例により生活サービス施設や住宅等の建築可)
⑤臨港地区	・分区が指定されている区域	× 原則含めない。ただし、にぎわいの創出を目指す区域※は除く。 <small>(港湾諸活動の円滑化、機能確保を優先しつつ、一部区域においては、港湾機能と調和した都市機能の立地を誘導) ※分区条例に定める10,000㎡以下の飲食店及び物販店等が建築可能な区域</small>
	・無指定区域	× 原則含めない。ただし、にぎわいの創出を目指す区域※と一体となって都市機能の集積を図る以下の地区計画が決定されている区域を除く。 ・小樽築港駅周辺地区地区計画の区域 ・港町地区地区計画・港町A地区の一部の区域 <small>(港湾諸活動の円滑化、機能確保を優先しつつ、一部区域においては、港湾機能と調和した都市機能の立地を誘導)</small>
<地区計画>		
⑥住居系の以下の地区計画 <small>・金沢ニュータウン地区・星野町地区・幸地区・新光町地区・星野ニュータウン地区・富岡地区地区計画の区域</small>	×	含めない。(低層住宅の良好な住環境の保全を優先)
⑦臨港地区内の以下の地区計画 <small>・小樽築港駅周辺地区、色内3丁目地区及び港町地区地区計画の区域</small>	×	原則含めない。 (「⑤臨港地区」に同じ)
⑧上記以外の以下の地区計画 <small>・堺町地区地区計画の区域</small>	○	含める。(歴史的資産等と調和した都市機能の立地を誘導)
<関連計画> (北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画)		
⑨新小樽(仮称)駅周辺地区	・交通結節・交流ゾーン	○ 含める。(広域交通の結節点としての整備や交流の場、利便性を強化するエリア)
	・駐車場ゾーン	
	・利便機能誘導ゾーン	

① 定める区域

STEP 3 観光都市として更なる都市機能の充実・発展に寄与する区域
(定める区域)

- STEP1のおおむねの範囲を基本として、以下の考え方で区域を設定します。
 - ・観光は本市の主要産業であり、都市機能施設は、居住者をはじめ、観光客などの交流人口や関係人口によって支えられています。また、小樽を愛してくれる方々のふるさと納税や観光税(現在検討中)などにより財政的にも地域が支えられていることとなります。
 - ・こうしたことから、都市機能誘導区域の区域設定に当たっては、第2次小樽市都市計画マスタープランにおける本市のまちづくりの主要な軸であり、観光都市としての活力や交流を支える「骨格軸」、「海岸連携軸」、「観光連携軸」を踏まえるとともに、重要な観光資源でもある小樽らしい良好な景観が形成されている「小樽歴史景観区域」を踏まえる必要があります。
 - ・本計画では、こうしたまちづくりの主要な軸上にあり、それぞれに「小樽歴史景観区域」の範囲が含まれる中心拠点の「小樽駅周辺地区」、高次地域拠点の「南小樽駅周辺地区」及び「小樽築港駅周辺地区」の3つの地区については、本市の中核的な拠点として、まちづくりの連続性・一体性を考慮し一体の区域として、小樽らしい良好な景観の維持、形成を図りながら都市機能の充実を図り、区域内の住環境にも配慮しつつ、市内居住者や来訪者等の利便性を確保することとします。
 - ・「小樽歴史景観区域」と重複しない「新小樽(仮称)駅周辺地区」は、独立した区域として、中核的な拠点と連携を図り、市内居住者や来訪者の利便性を確保することとします。

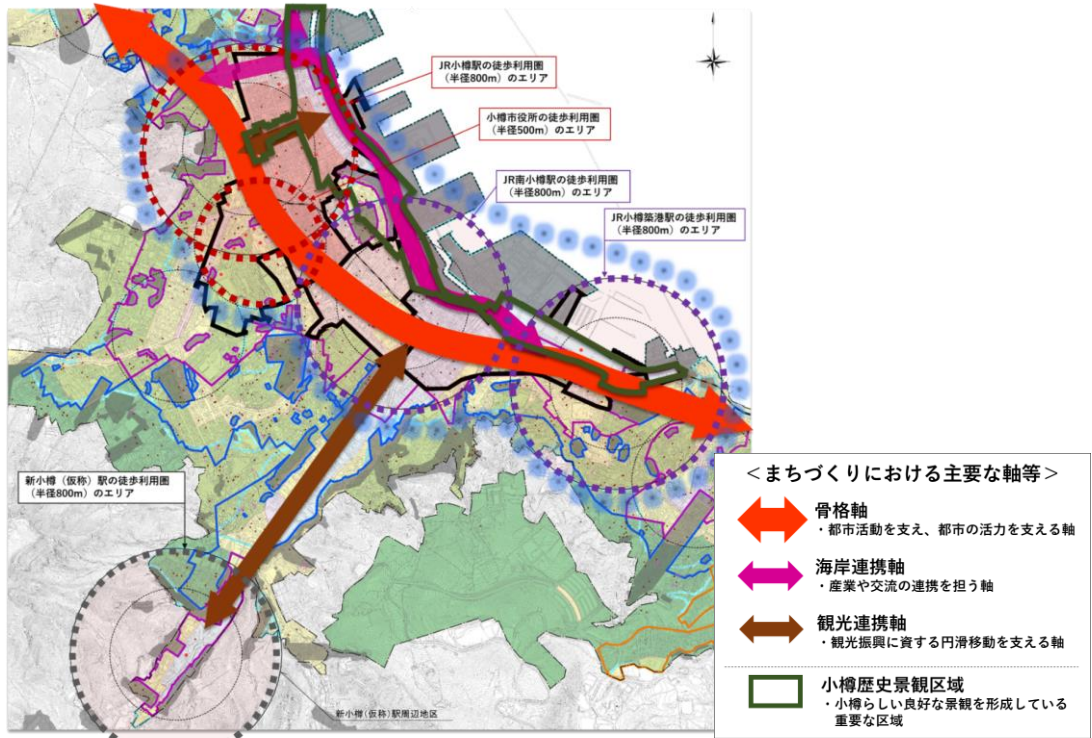


図 5-6 区域一体化のイメージ

② 区域境界の設定

STEP 4 地形地物(道路等)や用途地域等の境界などを考慮して、具体的な境界線を
(区域境界) **設定し、区域を決定**

《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)＞

- 都市全体を見渡し鉄道駅に近い業務、商業等が集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域
 - 一定程度都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれら(都市機能施設)の間が容易に移動できる範囲
 - 都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり、都市機能と併せて居住を誘導することが基本となる。ただし、都市の中心拠点等において、特に商業等の都市機能の集積を図る必要から住宅の立地を制限している場合等※には、居住誘導区域を設定しないことも考えられる。
- ※既に商業等の居住以外の機能がまとまって立地している場合、地域の観光の拠点として都市機能を集中させるために居住の誘導は想定していない場合等(資料:国土交通省・立地適正化計画の作成に係るQ&A)

＜法に基づく都市機能誘導区域の必須条件(国土交通省・立地適正化計画作成の手引き)＞

- 都市機能増進施設(誘導施設)を位置付けていない都市機能誘導区域が仮に定められた場合、当該区域は法律で規定している都市機能誘導区域には該当しない。

＜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)＞

- 各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していたところなど従来から生活拠点となる都市機能が存在し、中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

5.4 都市機能誘導区域

本市の都市機能誘導区域は、以下のとおりです。

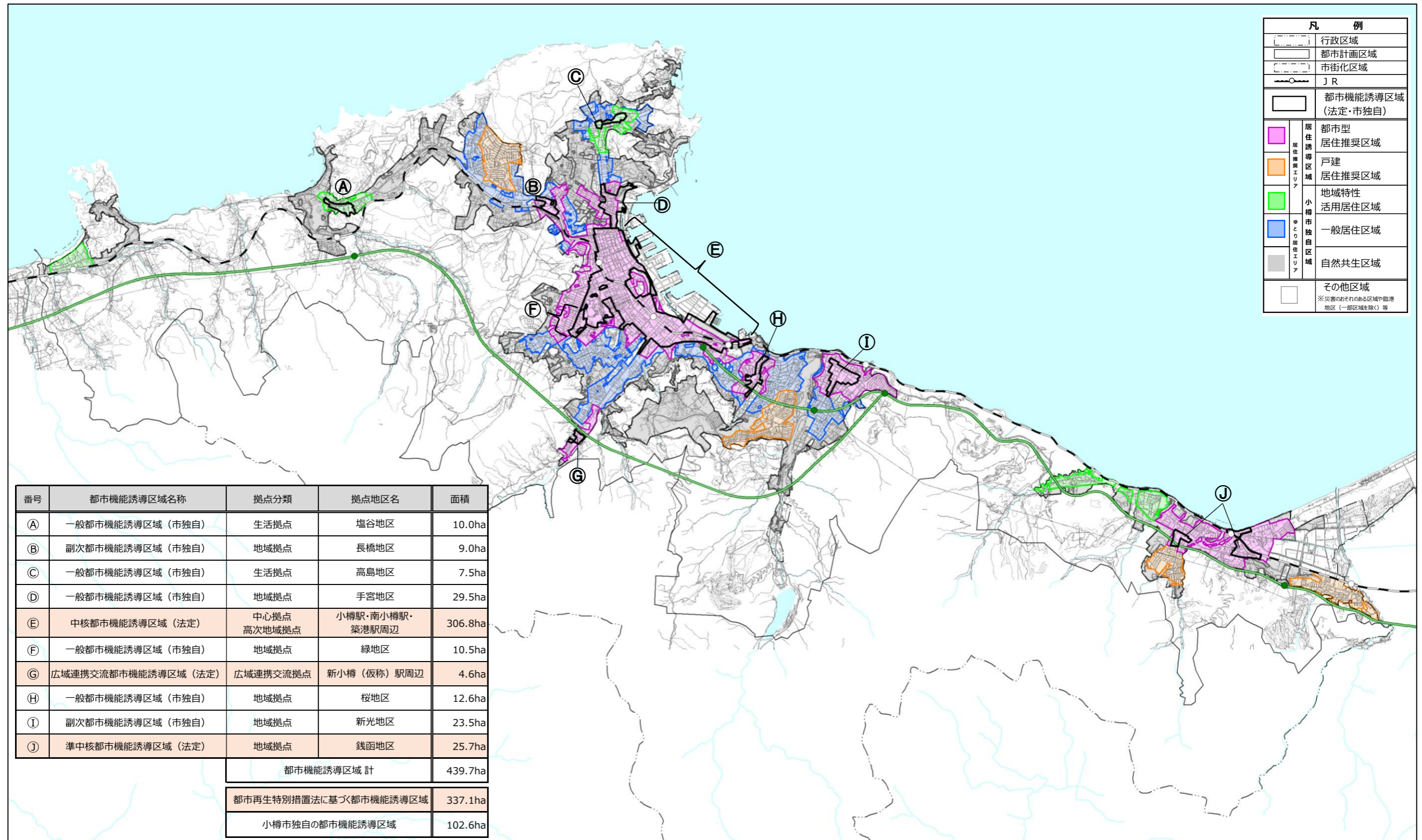


図 5-7 都市機能誘導区域(全体)

