

令和 7 年度行政評価《施策評価調書》

テーマ	4	生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち（生活基盤）		
施策	5	市街地整備		
所管部	建設部	関係部		

Ⅰ 施策の概要と実施状況

施策の 目的	歴史や豊かな自然環境との調和を基本として、人口減少や少子高齢化などの社会動向に対応し、安全・安心で快適な都市生活を持続可能とする、中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを目指します。
-------------------	---

市民アンケート指標の推移										
中心部のにぎわいや商業・サービス機能に満足している市民の割合							基準値(R1)		目標値(R10)	
							14.7%		基準値より増	
実績	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
	14.7%	-	14.9%	-	11.4%	-	18.1%			

[illegible]

基本計画の主な取組	主な実施事業	所管	今後の方向性	指標の推移										
(２) 周辺市街地の整備 ○小樽市立地適正化計画の策定と推進（建設部都市計画課、建設部新幹線・まちづくり推進室） ○第２次小樽市都市計画マスタープランの推進（建設部都市計画課）	立地適正化計画推進経費	建都市	継続	暮らしやすい環境が形成されていると感じている市民の割合（アンケート）						基準値(R1)		目標値(R10)		
										37.8%		基準値より増		
	用途地域等見直し推進事業費	建都市	継続	実績	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
				37.8%	-	37.7%	-	29.4%	-	37.2%				
	(３) 新幹線を活用したまちづくりの取組 ★北海道新幹線新小樽（仮称）駅の開業効果の波及に向けた官民連携によるアクションプランの推進（建設部新幹線・まちづくり推進室） ○北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺の整備や関係機関と連携したアクセス道路の高質化など魅力あるまちづくりの推進（建設部新幹線・まちづくり推進室） ○多様なツールを活用した新幹線に関する情報の発信や開業前イベントの開催などによる開業に向けた機運の醸成（建設部新幹線・まちづくり推進室）	北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費	建新ま	継続	北海道新幹線札幌延伸後に新幹線を利用してみたいと答えた市民の割合（アンケート）						基準値(R1)		目標値(R10)	
				43.3%							基準値より増			
新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費		建新ま	継続	実績	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
				43.3%	-	44.5%	-	41.8%	-	53.5%				

Ⅱ 各部評価（各部による自己評価）

施策の進捗

- （１）中心市街地の整備について
 - ・駅前第１ビルの再開発については、人件費や建設費の高騰により、事業着手に至っていない。
 - ・駅前広場の再整備については、現駅前第１ビルの敷地の一部を使用する関係上、同ビルの再開発事業の実施が前提の案となっているが、近年の人件費や建設費の高騰の影響で、再開発事業着手には至っていない。
- （２）周辺市街地の整備について
 - ・都市再生特別措置法に基づき、小樽市立地適正化計画を令和７年３月に策定、７月に公表した。
 - ・都市計画マスタープランの目指す土地利用方針実現のため、用途地域等の見直しを進めている。
- （３）新幹線を活用したまちづくりの取組
 - ・新幹線の開業延期の公表前
 - ⇒アクションプランや新駅周辺整備に向けた取組については、おおむね計画通りに進めてきた。
 - ・新幹線の開業延期の公表後
 - ⇒各スケジュールの見直しが必要な状況にある。（アクションプランについては協議会において見直し手続き中）

効果の発現状況

- （１）中心市街地の整備について
 - ・対象の施策が実施されていないことから、指標である「中心市街地の滞在量」の推移から効果の発現状況は読み取れない。
- （２）周辺市街地の整備について
 - ・立地適正化計画の公表に伴い、法に基づく居住誘導区域外と都市機能誘導区域内外において、対象となる行為について届出が実施されているが、提出はまだないことから、効果の発現はない。
 - ・用途地域等の見直しについては分析中であるため、効果の発現はない。
- （３）新幹線を活用したまちづくりの取組
 - ・指標「北海道新幹線札幌延伸後に新幹線を利用してみたいと答えた市民の割合（アンケート）」は増加しており、アクションプランの取組のひとつである「駅舎デザインの検討」の一環で、駅舎デザインの選定において市民アンケートを行うなど、新幹線に関する市民の意識醸成の結果と考えられる。

構成事業の妥当性

- （１）中心市街地の整備について
 - ・中心市街地の整備として、駅前第１ビルの再開発や駅前広場の再整備を行うことにより駅周辺の課題解決が見込まれるので、事業としては妥当と考えるが、まずは実施に向けた課題解決が必要である。
- （２）周辺市街地の整備について
 - ・市街地整備事業（小施策（２））の構成は妥当と考える。
- （３）新幹線を活用したまちづくりの取組
 - ・新幹線を活用したまちづくりの取組（小施策（３））の構成はおおむね妥当と考える。
 - ・ただし、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費については、当面現状規模での事業実施とするが、今後、新幹線の開業時期が近づいた際には、事業量の拡大（予算の増額）が必要と考える。

その他（必要に応じて記載）

今後の施策改善の方向性

- （１）中心市街地の整備について
 - ・駅前第１ビルの再開発については、現時点まで、人件費や建設費の高騰により事業着手に至っていないが、再開発準備組合では、令和７年度中に新たな事業計画を作成し、令和８年５月の再開発準備組合総会にて事業実施の可否を判断する予定となっており、この判断を受けて、次の対応策の検討を進める。
 - ・駅前広場の再整備については、駅前第１ビルの敷地に影響させない形での暫定整備も視野に入れて検討を進める。
- （２）周辺市街地の整備について
 - ・立地適正化計画の推進に当たっては、おおむね５年ごとに、計画に記載する施策等の実施状況について調査、分析及び評価を行い計画の進捗状況を精査する。
 - ・用途地域等の見直しについては、効率的な土地利用が期待されることから、令和８年度・９年度で進める。
- （３）新幹線を活用したまちづくりの取組
 - ・当施策を継続してきた方向性は妥当と考えられる。
 - ・アクションプランについては、今後、協議会において取組内容の見直しを進めていく予定である。

Ⅲ 二役フィードバック

各部評価に対する意見等