

# 小樽都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

## I. 都市計画の目標

### 1. 基本的事項

#### (1) 目標年次

この方針では、小樽都市計画区域（以下「本区域」という。）について、将来の姿を展望しつつ、土地利用、都市施設等の決定方針を令和 12 年(2030 年)の姿として策定する。

#### (2) 範囲

本区域の範囲及び規模は次のとおりである。

	市 町 名	範 囲	面 積
小樽都市計画区域	小 樽 市	行政区域の一部	約 13,050 ha
	合 計		約 13,050 ha

### 2. 都市づくりの基本理念

本区域は、道央広域連携地域の北西部に位置し、日本海に面した長い海岸線と、緑濃い山々に囲まれる起伏に富んだ地形を呈し、市街地は重要港湾である小樽港を中心として、狭あいな平坦地と背後の丘陵地に広がっている。

小樽市は、北海道開拓とともに鉄道や港を中心に発展し、明治、大正、昭和初期の繁栄の時代に築かれた歴史文化資源や変化に富んだ美しい海岸線、緑豊かな山々などの自然景観が一体となった情緒あふれる街並みは、そこに暮らす人々の郷土に対する誇りや愛着を育み、訪れる人々を魅了するまちとして歩んで来た。

小樽市の将来都市像を「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽」とし、「住んでみたい」、「住みよい」、「魅力的」なまちとなるよう、多彩な地域資源や都市基盤を効果的に活用して、全ての人々が快適で安心して心豊かに暮らせる、活力あふれる地域社会の実現を目指している。

本区域の都市づくりにおいては、これらのことを踏まえるとともに、都市の防災性の向上を図り、誰もが安心して暮らせる都市を目指すとともに、未利用地等を有効活用しながら市街地の無秩序な拡大を抑制し、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた都市づくりを推進する。

## II 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

### 1. 区域区分の有無

本区域に区域区分を定める。なお、区域区分を定めることとした根拠は以下のとおりである。

本区域は、市街地の一方が日本海に面し、他の三方を山々に囲まれた坂の多い地形で、平地が少ない地形的特性がある。

また、人口及び工業出荷額等は減少傾向にあるが、依然人口や産業の規模は大きい状況にある。

一方、市街地周辺部には、優良な農地や貴重な緑地・森林等、豊かな自然環境が形成されており、今後とも適正に維持・保全していく必要がある。

以上のことから、今後も農林漁業との健全な調和を図りながら、無秩序な市街化を抑制し、計画的な市街地整備を図っていくため、引き続き区域区分を定める。

## 2. 区域区分の方針

### (1) おおむねの人口

本区域の将来における人口を次のとおり想定する。

	平成 27 年(2015 年) (基準年)	令和 12 年(2030 年)
都市計画区域内人口	122 千人	おおむね 90 千人
市街化区域内人口	121 千人	おおむね 89 千人

### (2) 産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

		平成 27 年(2015 年) (基準年)	令和 12 年(2030 年)
生産規模	工業出荷額	1,501 億円	1,205 億円
	卸小売販売額	2,454 億円	1,889 億円
就業構造	第 1 次産業	0.7 千人 (1.3%)	0.5 千人 (0.9%)
	第 2 次産業	10.0 千人 (18.0%)	7.5 千人 (14.9%)
	第 3 次産業	44.9 千人 (80.7%)	42.5 千人 (84.2%)

(注) 生産規模の令和 12 年(2030 年)推計値は平成 27 年 (2015 年) 価格を基準とする。

### (3) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

市街化区域は、平成 27 年(2015 年)時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とすることとし、その規模については、都市計画基礎調査に基づき、将来の市街地に配置すべき人口・産業を適切に収容しうる規模として、次のとおり想定する。

年 次	令和 12 年(2030 年)
市街化区域面積	おおむね 3,848 ha

## Ⅲ. 主要な都市計画の決定の方針

### 1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

#### (1) 主要用途の配置の方針

本区域では、北海道開拓とともに鉄道や港を中心に発展し、明治、大正、昭和初期の繁栄の時代に築かれた歴史文化資源や変化に富んだ美しい海岸線、緑豊かな山々などの自然景観が一体となった情緒あふれる街並みがあり、次代に継承するため、利便性の高いコンパクトな市街地を目指し、計画的に市街地の整備が進められてきた。

しかしながら、近年は、急速に進む人口減少や少子高齢化の中で生じる様々な課題への対応に当たっては、さらなる取組が必要となっている。

このため、本区域では都市を取り巻く環境の変化に対応し、安全で快適な都市生活を持続可能とするため、地域ごとに計画的な土地利用を誘導し、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、住宅地、商業業務地及び工業・流通業務地の各用途を次のとおり配置する。

#### ① 住宅地

- ・本区域の住宅地は、一般住宅地及び専用住宅地で構成する。
  - ・一般住宅地は、中心市街地の周辺や塩谷、長橋、銭函、新光、桜、星野及び高島等の幹線道路の周辺等に配置し、住宅や店舗等の生活利便施設等が適度に混在し、身近でサービスが受けられる利便性の高い住宅地の維持・創出を図る。
- また、桜、祝津、オタモイ、J R 小樽築港駅周辺地区、緑、入船及び銭函等に配

置し、低層建物と中高層建物が共存する住宅地として、引き続き良好な住環境の維持・創出を図る。

- ・専用住宅地は、幸、望洋台、桂岡、桜、赤岩、オタモイ及び最上等に配置し、今後とも地区計画制度などの活用により、周辺の自然環境などと調和したゆとりある良好な住環境の維持・創出を図る。

## ② 商業業務地

- ・本区域の商業業務地は、中心商業業務地、拠点商業業務地、地域商業業務地及び沿道商業業務地で構成する。
- ・中心商業業務地は、稲穂、色内及び花園等に配置し、商業、業務、交通結節機能を高めるため、市街地再開発等の面的整備を促進し、土地の高度利用や都市機能の更新を図る。  
また、小樽市特有の歴史・文化・街並み景観等を生かした地区の形成や、利便性が高い特性を生かし、周辺地域とのバランスに配慮しつつ、まちなか居住を促進する。
- ・拠点商業業務地は、JR小樽築港駅周辺地区、朝里川温泉地区、第3号ふ頭・周辺地区及び小樽運河・堺町本通地区等に配置し、自然景観や親水空間、温泉などの地域の特性を生かし魅力ある交流空間のほか、歴史的建造物や文化財などと商業機能が調和した魅力ある交流空間の形成を図る。
- ・地域商業業務地は、入船、錦町、新光、花園、稲穂、奥沢及び緑等に配置し、身近な生活利便施設や住宅等が複合する拠点性のある商業地の形成を図るとともに、利便性が高い特性を生かし、周辺地域とのバランスに配慮しつつ、区内やその周辺への居住を促進する。
- ・沿道商業業務地は、銭函、新光、奥沢、天神、長橋、塩谷及び蘭島等に配置し、交通状況や市街地環境に配慮しつつ、沿道におけるサービス施設の立地を誘導し、周辺の利便性を高める。

## ③ 工業・流通業務地

- ・本区域の工業・流通業務地は、専用工業地及び一般工業地で構成する。
- ・専用工業地は、銭函工業団地及び小樽港臨港地区に配置し、銭函工業団地は、北海道職業能力開発大学校等近隣の教育・研究機関との連携を図りつつ、都市型工業の集積や新たな産業の立地にも対応する。また、小樽港臨港地区については、港湾計画に基づき、同港の管理運営に必要な範囲を指定するとともに、港湾機能を生かし、効率的な工業・流通活動を支える土地利用を図る。
- ・一般工業地は、奥沢、天神、銭函、塩谷、新光、祝津及びオタモイ等に配置し、都市型工業の集積や既存施設機能の更新においては、周辺環境との調和を図る。

## ④ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

- ・北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区は、小樽市の新たな玄関口にふさわしい土地利用に向けた規制・誘導方策を検討する。
- ・小樽港臨港地区については、港湾計画に基づき適切な土地利用を図るとともに、港湾機能を生かし、効率的な工業・流通活動を支える土地利用を基本としつつ、隣接する交流空間と連携した複合的な土地利用を検討する。
- ・JR小樽築港駅周辺地区については、社会情勢の変化への対応等の必要に応じ、港湾との十分な調整を図った上で、都市計画制度を活用し、地区計画等により形成された良好な市街地環境を保全しつつ、周辺の港湾環境や背後地の住環境に配慮した適切な用途転換又は用途の複合化を検討する。

## (2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

- ・住宅地のうち、一般住宅地は中密度での土地利用を、専用住宅地は低密度での土地利用を基本とし、地区の特性に応じた良好な住環境の形成及び保全を図る。
- ・商業業務地のうち、中心商業業務地は高密度での土地利用を、拠点商業業務地、地域商業業務地及び沿道商業業務地は中密度から高密度での土地利用を基本とし、地区の特性を踏まえた適切な密度での土地利用を図る。
- ・工業・流通業務地は中密度での土地利用を基本とし、地区の特性を踏まえた適切な密度での土地利用を図る。

## (3) 市街地の土地利用の方針

### ① 土地の高度利用に関する方針

J R 函館本線小樽駅周辺の中心商業業務地のうち、400%を超える容積率が指定されている地区では、今後、市街地再開発事業の導入や都市基盤施設の整備を図りながら、高度利用を進め、周辺地域とのバランスに配慮しつつまちなか居住を図る。また、J R 小樽築港駅周辺については、親水空間と調和した交流・生活サービス機能などが充実した魅力ある空間の維持・創出を図る。

### ② 居住環境の改善又は維持に関する方針

- ・既成市街地で老朽家屋率が高い地区や狭い道路が多い地区については、市街地整備などを検討し居住環境の向上に努める。
- ・良好な住環境の維持すべき地区としては、まとまりのある専用住宅地である幸、望洋台、桂岡、桜、赤岩、オタモイ及び最上等と、オタモイ、新光町及び星野町の住居系地区計画区域を位置付け、地区の特性を生かし、周囲の自然と調和した住環境の保全に努める。

### ③ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

- ・市街地内の緑地については、良好な都市環境を維持するために必要な緑地として今後も適正な保全を図る。
- ・小樽歴史景観区域については、小樽市景観計画に基づく良好な景観の誘導と魅力や潤いを感じさせる景観の形成を進める。

## (4) その他の土地利用の方針

### ① 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域のうち、農地造成など農業基盤の整備が実施されている区域及び実施を予定している区域などについては、健全な農業の維持と発展を図るためにも、今後とも優良な農用地としてその保全に努め、特に農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域については「農業上の利用を図るべき土地」として、市街化区域の拡大の対象とはしない。

### ② 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

- ・溢水、湛水、津波、高潮、がけ崩れその他の災害発生の可能性がある地区については、市街化を抑制し、緑化の促進や保全に努め、災害の防止を図る。
- ・土砂災害特別警戒区域に指定されている地区については、災害防止の観点から、特に市街化を抑制する。
- ・既成市街地において災害発生の可能性のある地域については、地域防災計画に基づき、避難所への誘導等、災害の防止に努める。

### ③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

良好な都市環境を形成する上で重要な要素である市街地背後の赤岩山、天狗山、毛無山、石倉山及び春香山等の丘陵樹林地や「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」等の自然景勝地については、自然環境の維持・保全に努める。

また、豊かな水資源がもたらす恩恵を現在と将来の世代が享受できるよう、朝里地区及び銭函地区水資源保全地域の保全に努める。

### ④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

- ・既存集落等における生活環境の維持及び整備については、必要に応じて地区計画を活用するなど、周辺の自然環境に配慮した土地利用に努める。
- ・人口減少・高齢化の進行等により、本区域の市街化調整区域において空き家等が発生し、地域活力の低下等の課題が生じていることから、地域の実情に応じて、都市計画法第42条第1項ただし書及び第43条第1項の規定による既存建築物の用途変更の許可制度を活用することにより、観光振興等による地域再生や既存コミュニティの維持を図る。

## 2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

### (1) 交通施設

#### ① 基本方針

##### a 交通体系の整備の方針

本区域は、北海道開拓の歴史の中で先駆的な拠点として、港湾及び鉄道が早くから整備され、海陸交通の要衝として、本道の発展に大きく貢献してきた。

近年、道央広域連携地域の西の玄関口の役割を果たすとともに、陸上交通や海上交通の結節点として、地域内をはじめ、国内外を結ぶ機能を有しており、本地域の拠点都市としてその役割が増大している。

本区域の交通体系は、広域幹線道路による骨格道路網及び都市内道路網によるネットワークを形成しており、公共交通網については、これらの道路網を利用したバス路線やJR函館本線の鉄道によりネットワークを形成している。

しかし、急速に進む人口減少や少子高齢化、安全・安心に対する意識の高まりや環境問題など、交通を取り巻く環境が大きく変化している。

このような状況の中、都市内交通については、これまでも基盤整備が進められてきたが、今後とも都市の生活や経済活動を支える重要な機能として、交通の円滑化や利便性の向上、人にやさしい交通環境、公共交通の充実等が求められている。

広域交通については、新たな高速交通ネットワークの構築、都市内交通との連携など、道内外や地域間の交流促進、経済活動の連携や観光交流の促進のため、機能の充実が求められている。

このため、本区域の交通施設の整備は、効率性、快適性、安全性のほか、環境や景観との調和を考慮し、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとともに、人口減少等の社会情勢の変化に対応した都市の将来像を実現する交通体系の観点から、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を進める。

また、社会情勢の変化とともに、都市交通のニーズが高度化並びに多様化していることから、交通量に基づく施設整備の考え方や安全・安心や環境面等からの考え方とともに、情報技術等を活用し、既存の交通施設を有効利用する考え方を連動させた総合的な視点で交通施設整備を検討する。

これらの考えのもとに、基本方針は次のとおりとする。

- ・経済活動や地域間交流などの促進のため、国道等の幹線道路や北海道横断自動車道、北海道新幹線等による広域交通ネットワークの確立に努める。

- ・都市内交通については、既存の交通施設の有効利用を図りつつ、計画的な整備に努めるとともに、公共交通機関の利便性の向上、駅等の交通結節点の機能強化や将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組を進め、都市内交通機能の充実を図る。
- ・高速交通ネットワークとして、他地域との広域的な連携をより高めるため、北海道新幹線の整備が進められていることから、北海道新幹線新小樽（仮称）駅と市街地や観光拠点等とのアクセス機能の充実に努める。
- ・広域幹線道路として、1・3・1号小樽山手通（北海道横断自動車道）の早期整備を促進する。
- ・局所的な危険箇所の解消により安全性の向上を促進するなど、主要幹線道路ネットワークの充実に努める。
- ・市内地域間を結ぶ環状道路（一般道道小樽環状線）や物流・交流拠点である小樽港などの主要な拠点間を結ぶ道路網の形成を促進する。
- ・広域交通と都市内交通の有機的な連携のとれた道路交通ネットワークの形成に努める。
- ・全ての人々が安全・安心で快適に移動できる交通環境を実現するため、交通施設のバリアフリー化を促進する。
- ・中心市街地のにぎわいの創出を支援する交通環境形成のため、駐車場への適切な誘導や効率的利用を促進する。
- ・地震等の災害に際して、円滑な避難、復旧が可能となるような交通ネットワークの構築に配慮するとともに、除排雪などの冬期交通対策の充実に努める。
- ・本区域は、重要港湾である小樽港を有することから、航路の拡充に努め、国内外との交易・交流を促進する。

#### b 整備水準の目標

交通体系については、広域のかつ長期的視点に立って必要な路線の道路機能確保に努め、当面の整備水準は以下のとおりとする。

	平成 27 年(2015 年) (基準年)	令和 12 年(2030 年) (目標年)
幹線街路網密度	1.99 km/km <sup>2</sup>	2.04 km/km <sup>2</sup>

### ② 主要な施設の配置の方針

#### a 道 路

- ・広域幹線道路として、北海道横断自動車道（小樽・札幌間）及び1・3・1号小樽山手通（北海道横断自動車道）、3・3・7号小樽中央線（国道5号）、3・3・8号蘭島中央線（国道5号）、3・1・500号道央新道（国道337号）、3・4・14号若松線（国道393号）及び3・4・17号朝里温泉通（主要道道小樽定山溪線）を都市の骨格となる道路とする。
- ・3・2・1号中央通（市道中央通線）、3・2・4号臨港線（主要道道小樽港線、一般道道小樽港稲穂線及び小樽海岸公園線）、3・4・12号緑山手線（一般道道天神南小樽停車場線）、3・4・14号若松線（一般道道天神南小樽停車場線）、3・4・18号銭函海岸線（一般道道小樽石狩線）、3・4・20号祝津山手線（一般道道小樽海岸公園線）、3・6・38号海岸高島線（一般道道小樽海岸公園線）、3・4・24号最上町線（一般道道小樽環状線）、3・5・42号東小樽環状線（一般道道小樽環状線）及びその他都市計画道路を配置し、都市内道路網を形成する。

## b 鉄 道

北海道新幹線は、早期実現に向けた取組を進めるとともに、開業後の並行在来線については、沿線自治体等と連携を図りながら在り方の検討を進め、地域公共交通の確保に努める。

## c 駐 車 場

中心市街地における交通の円滑化と利便性の向上を図るため、必要に応じて駐車場整備計画を策定するなど、計画的な駐車場の配置に努める。

また、駐車場への適切な誘導と効率的な利用に努める。

## d 交通結節点等

- ・ 3・3・7号小樽中央線（市道中央通線）にJR函館本線小樽駅の駅前広場、3・5・34号東小樽線（市道水産学校東通線）及び3・3・52号築港海岸通（市道築港海岸通線）にJR函館本線小樽築港駅の駅前広場、3・4・18号銭函海岸線（一般道道小樽石狩線）にJR函館本線銭函駅の駅前広場を配置しており、今後とも交通結節点機能を確保する。
- ・ 3・4・14号若松線（一般道道天神南小樽停車場線）に新たな交通結節点となる北海道新幹線新小樽（仮称）駅の駅前広場を配置する。

## e 港 湾

- ・ 小樽港は、道央広域連携地域における日本海側の物流・交流の拠点港として、港湾機能の強化を図るとともに、防災活動の拠点として、災害時に対応する物流機能の確保に努める。
- ・ 歴史や文化、水辺を生かした魅力ある国際交流や市民交流の場としての活用を促進し、まちづくりと連携した港湾空間の形成に努める。

## ③ 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に、実施を予定する主要な事業は次のとおりとする。

- ・ 1・3・1号小樽山手通（北海道横断自動車道）の整備を促進する。
- ・ 3・3・7号小樽中央線（国道5号）の整備を促進する。
- ・ 3・3・7号小樽中央線（市道中央通線）のJR函館本線小樽駅駅前広場及び3・4・14号若松線（一般道道天神南小樽停車場線）の北海道新幹線新小樽（仮称）駅駅前広場の整備を促進する。

## (2) 下水道及び河川

### ① 基本方針

#### a 下水道及び河川の整備の方針

##### ア 下水道

- ・ 本区域の公共下水道については、衛生的で住みよい生活環境の確保及び公共用水域の水質環境の保全を図るとともに、河川との整合を図りながら雨水を効率的に排除するため、下水道の整備を促進する。
- ・ 都市施設として持続可能な下水道機能を維持するため、老朽化した下水道施設の延命化や改築更新を進めるとともに、災害対応力の向上に努める。

##### イ 河 川

河川については、関係機関や地域との連携を図りながら、治水の安全度の向上や親水性の向上に努め、周辺環境に配慮した河川整備に努める。

## **b 整備水準の目標**

### **ア 下水道**

小樽公共下水道の下水道普及率は、平成 27 年(2015 年)で、98.9%であり、今後も下水道の普及を目指すとともに、持続可能な機能確保とライフサイクルコストの低減のため、施設の効率的かつ効果的な延命化や改築更新を図る。

### **イ 河川**

河川については、治水の安全度の向上や周辺環境に配慮した河川整備に努める。

## **② 主要な施設の配置の方針**

### **a 下水道**

本区域では、処理区域を中央、銭函及び蘭島の 3 処理区に区分し、地域特性を考慮しながら適正な規模の処理場、ポンプ場及び幹線管渠を配置し、適切な管理運営に努める。

### **b 河川**

市街地中心付近を流れる勝納川については、治水の安全度の向上、周辺環境及び親水性に配慮するとともに、地域と連携した施設整備を進める。

また、市街地西部の蘭島川・餅屋沢川及び塩谷川、市街地南東部の朝里川、市街地東部を流れる星置川及びキライチ川についても治水の安全度の向上や適切な維持管理に努める。

## **③ 主要な施設の整備目標**

おおむね 10 年以内に実施を予定する主要な事業は次のとおりとする。

- ・老朽化した下水道施設は、効率的かつ効果的な延命化や改築更新を進めるとともに、下水道施設耐震化計画を策定し、計画的に事業を推進する。
- ・勝納川については、周辺環境や親水性に配慮するとともに、地域と連携した施設整備を図る。

## **(3) その他の都市施設**

- ・本区域の都市計画に定められている小樽市青果物地方卸売市場、小樽市水産物地方卸売市場、小樽市火葬場、小樽市天神ごみ焼却場、小樽市ごみ処理場及び北しりべし廃棄物処理広域連合ごみ処理施設(ごみ処理場)等については、それぞれの施設の整備等に関する計画を踏まえて適正な維持管理又は建替整備等を行い、必要に応じて都市計画変更を行う。
- ・ごみ焼却場、ごみ処理場等の都市施設については、それぞれの施設の整備に関する計画等を踏まえて適切な位置に整備を図るものとし、公益性並びに恒久的な性格を有するものについては、都市計画決定に向けた検討を行う。

## **3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針**

### **(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針**

J 函館本線小樽駅周辺を中心商業業務地については、市街地再開発などの面的整備を促進し、土地の高度利用や都市機能の更新を図る。

### **(2) 市街地整備の目標**

おおむね 10 年以内に実施を予定する主要な事業は次のとおりとする。

(仮称) J R 小樽駅前周辺地区(市街地再開発事業等)



#### 4. 自然的環境に関する主要な都市計画の決定の方針

##### (1) 基本方針

本区域は、北海道の南西部に位置し、前面には日本海が広がり背後には山岳丘陵が迫っており、市街地は海岸沿いの狭あいな平坦地を主体に発達している。

市街地の各所から背後の豊かな森林を望むことができ、緑あふれる都市景観を呈し、気候は比較的温暖で過ごしやすい。

また、小樽市は、北海道開拓の中で先駆的な拠点として開かれ、経済都市として繁栄してきた。

その歴史をしのばせる街並みのほか、旧日本郵船(株)小樽支店、手宮洞窟等の史跡文化財が多く存在するとともに、海岸線の一部は「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」の指定を受けており、良好な自然環境が数多く残されている。

これらの多様かつ貴重な自然、文化及び伝統を後世に伝えるとともに、環境保全、レクリエーション、防災、景観構成及びその他の機能が効果的に発揮され、かつ、持続可能で効率的なまちづくりに対応するよう緑地の整備及び保全等を行い、緑地全体の適正配置に努める。

また、都市公園においては長寿命化対策を行い、適切な維持管理を進める。

##### (2) 緑地の配置の方針

###### ① 緑地系統ごとの配置方針

###### a 環境保全系統

- ・都市環境を良好なものとして維持していく上で重要な市街地背後に広がる天狗山周辺等の丘陵樹林地の保全を図る。
- ・市街地内部の社寺境内林及び栗林の北限といわれる手宮公園の樹林地の保全を図る。
- ・学校等の公共公益施設の緑化の推進や街路樹の適切な保全に努める。
- ・多様な生物の生息・生育環境を育む河畔林の水辺周辺緑地の保全を図る。

###### b レクリエーション系統

日常圏的なレクリエーション活動に対処する緑地として、街区公園は街区内の居住者が、近隣公園は近隣の居住者が、地区公園は徒歩圏内の居住者が各々において容易に利用することができるよう配置するとともに週末圏的なレクリエーション活動に対処する緑地として、手宮公園、小樽公園及び長橋なえぼ公園を配置する。

###### c 防災系統

- ・雨水貯留、土砂流出防止等の都市防災上重要な機能を有する市街地背後に広がる天狗山周辺等の丘陵樹林地の保全を図る。
- ・崖崩れ防止に寄与する市街地内部の丘陵樹林地の保全に努める。
- ・小樽公園及び手宮公園の一部に災害時の緊急避難場所を配置するとともに、災害時の避難場所としての緑地の活用や防災機能を有する公園の整備を検討する。

###### d 景観構成系統

- ・都市景観を構成する骨格的な緑地である市街地背後に広がる天狗山周辺等の丘陵樹林地の保全を図る。
- ・市街地景観に潤いを与える社寺境内林及び丘陵樹林地の保全を図るとともに、緑の少ない中心市街地に都市緑地を配置するよう努める。
- ・本区域の中心部を一望できる丘陵地として手宮公園・平磯公園の保全を図る。
- ・都市景観の向上に資するため、緑地を整備するとともに、街路樹の適切な保全

や公共公益施設の緑化を進める。

**e その他の系統**

- ・奥沢水源地周辺は、歴史的資産である旧水道施設とその周辺の豊かな自然環境を生かし、市民や観光客の憩いの場として活用を検討する。
- ・歴史学的及び学術的に貴重な忍路環状列石並びに地鎮山環状列石の遺跡の周辺は、地域の特性を生かした歴史や文化とふれあえる場所として活用を検討する。

**② コンパクトなまちづくりに対応する緑地の配置方針**

持続可能で効率的なまちづくりを進めるため、区域内の公園等緑地の適正配置を進める。

また、人口減少等の社会情勢やニーズの変化に対応した緑地の適正配置を実現する観点から、長期未着手である公園の見直しを含めて、区域内の公園等緑地が都市の利便性上より有効となるように配置する。

**(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針**

都市緑地法に基づき策定した「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」等を踏まえた上で、必要なものを公園等の都市施設や特別緑地保全地区等の地域地区として定める。