

第2次

苫小牧市
都市計画
マスタープラン





ごあいさつ

苫小牧市の都市計画の歴史は、初めて都市計画区域を定めた昭和 17 年に遡ります。続いて用途地域を昭和 32 年、区域区分は昭和 48 年に定めてきました。

この当時は、市中心部に位置する国内有数の製紙工場のほか、昭和 38 年に第 1 船が入港した国内初の大規模な掘り込み港湾である苫小牧港の築造と共に、その背後地である臨海部への企業進出が活発化するなど、わが国の高度経済成長に支えられながら、北海道有数の工業都市として歩みを始めた時代でした。

景気の上昇とともに、新たな企業の進出と人口増加が進み、優良な宅地を供給するため、土地区画整理事業や公営住宅の建設など、都市基盤整備による都市化が進められ、現在では 17 万人を超える北海道第 4 位の人口規模にまで成長し、北海道経済に大きな役割を果たす産業拠点都市へと発展しました。

しかしながら、全国的な人口減少と少子高齢化が急速に進行していく中、こうした傾向は、本市においても例外ではなく、今後の都市計画行政にも大きな影響を及ぼすことが懸念されています。

この課題を克服するため、本市では市制施行 70 周年となった平成 30 年度に、上位計画である苫小牧市総合計画（基本計画）を見直し、この度、新たな苫小牧市都市計画マスタープランを策定することとなりました。

本計画は、これまでの人口増を背景とした既成概念にとらわれることなく、人口減少社会においても市民の生活利便性の確保や、行政サービスの効率化を見据えながら、土地を有効に活用していく、新たなまちづくりの方針を位置付けたものです。

この理想とする都市像を目指し、市民と行政が相互に協力しながら実践していくことで、暮らしやすく豊かで魅力あるまちへと近づくものと考えています。

最後に、本計画を策定するに当たり、苫小牧市都市計画マスタープラン改定検討委員会（委員長 田村 了 教授）の委員の皆様には、大変貴重なご意見をいただきましたことに対しまして、心より感謝とお礼を申し上げます。

2019 年 4 月

苫小牧市長 岩倉博文

目次

序章 背景と概要	1
1 都市計画マスタープラン改定の趣旨	3
2 都市計画マスタープランについて	4
第Ⅰ章 まちづくりの課題	9
1 これまでの都市づくり	11
2 現在の都市を巡る潮流と社会情勢の変化	13
3 まちづくりの課題	15
第Ⅱ章 都市の将来像と将来都市構造	21
1 将来都市像	23
2 将来都市構造	30
第Ⅲ章 分野別方針	33
1 土地利用の方針	35
2 交通ネットワークの方針	45
3 みどりと水辺空間の方針	54
4 都市防災の方針	58
5 その他の都市施設の方針	60
第Ⅳ章 地域別構想	65
1 地域別構想について	67
2 西部西地域	69
3 西部東地域	75
4 中央部西地域	81
5 中央部中地域	87
6 中央部東地域	94
7 東部西地域	101
8 東部東地域	107
9 苫東地域	114
第Ⅴ章 実現化方策	119
1 基本的な考え方	121
2 進行管理	123
3 エリアマネジメントの導入	124
参考資料	127
1 都市計画マスタープランの改定体制	129
2 用語集	132



序 章

背景と概要

- 1 都市計画マスタープラン改定の趣旨
- 2 都市計画マスタープランについて

1 都市計画マスタープラン改定の趣旨

「苫小牧市都市計画マスタープラン」は、平成 16 年（2004 年）に策定され、平成 23 年（2011 年）に一部改定されましたが、2022 年度に計画期間が終了します。

この間、理想の都市である「人間環境都市」の理念にもとづいて、都市の将来像を「産業と環境が調和した生活の魅力と活力に満ちた持続的都市」と定め、まちづくりを進めてきました。

一方、少子高齢化の進展、地球環境への関心や防災意識の高まり、財政的制約の顕在化など社会経済状況が大きく変化してきており、とりわけ、増加傾向にあった苫小牧市の人口が平成 27 年国勢調査で減少に転じるなど大きな転換期を迎えています。

こうした変化に的確に対応するため、まちの将来を見据えた新たなまちづくり戦略や目標を定め、その実現に向けて市民と行政が協働しながらまちづくりを進めていくための行動指針として、都市計画マスタープランを改定するものです。

2 都市計画マスタープランについて

(1) 都市計画とは

都市は、多くの人が集まり、住み、様々な活動を行う場です。都市の魅力や活力を高め、安定的に快適な暮らしを送るためには、ある一定のルールが必要になることから、都市計画制度が定められています。

都市計画は、計画的にまちづくりを進めるための制度で、都市づくりのルールや都市の骨格をつくるための方策、具体的な事業計画などを定めます。

都市計画は複雑な制度で、他の様々な法律が定める内容と連携しているものですが、その内容を簡単に整理すると次の3点となります。

【土地の使い方に一定の制限を加えます】

例えば、静かな住宅地の中に大きな工場が建つことを防ぐために、住宅以外の建築を制限する「土地利用規制」などを定めることができます。また、都市が無秩序に広がることを防ぐため、あるいは豊かな自然や大切な農地を守るために、市街地として利用する区域と抑制する区域を明確に定めることができます。

具体的には、都市計画法に基づく制度を活用してまちづくりを進めていく「都市計画区域」を指定し、さらに都市計画区域を市街地として利用する「市街化区域」と、抑制する「市街化調整区域」に区分しています。この区分は「区域区分」といって、北海道が定めます。

さらに市街化区域においては、住宅地・商業地・工業地などの土地利用の方向性を13種類に区分する「用途地域」を指定し、土地の使い方や建物の建て方のルールを定めています。

【道路や公園、下水道などの公共施設を計画的に決めます】

都市の中には様々な道路がありますが、都市の骨格となるような道路は、都市計画で位置付けて骨格に相応しい道路となるよう整備したり、市民が快適な生活を送ることができるように、「ここには公園を整備します、下水道を整備します」といったことを、都市の状況を総合的に考えて決めることができます。

【まちづくりに必要な事業を定め、計画的に事業を行います】

新しい住宅地を作ったり、古くなった街を作り直すため、都市計画で開発などを行う区域を定めることで、まちづくりの事業を計画的に行うことができます。

(2) 都市計画マスタープランとは

1 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、「市町村が創意工夫のもとに市民の意見を反映させて、将来都市像や地域別の都市計画の方針をきめ細かく総合的に定めた、市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市計画区域を有する市町村では、その策定が責務となっています。

2 都市計画マスタープランの役割

【将来都市像の明示】

目指すべき将来都市像を明示し、その実現に向けた都市計画の対応について合意形成を図っていくことにより、市民の都市計画に対する理解が深められ、各種都市計画事業への協力や参加を容易にする役割を果たします。

【都市計画の整合性・総合性の確保】

土地利用や都市施設、都市環境などの分野別計画を総合的に調整し、都市計画の整合性・総合性の確保を図り、都市づくりに関する体系的な施策の推進に寄与します。

【個別の都市計画の指針】

市町村の定める個別の都市計画は、都市計画マスタープランに即したものでなければならないことから、都市計画マスタープランに示す将来都市像は、個別の都市計画が決定・変更されるべき方向を示す指針としての役割を果たします。

3 都市計画マスタープランの効果

【市町村独自の都市計画課題、テーマへの総合的対応】

都市計画マスタープランの策定により、今後のまちづくりをどのようにしていくのか、解決すべき課題は何かを考え、具体的な課題やテーマを絞り込み、これからのまちづくりを実現するための全市共通の目標となる指針をつくることができます。

【身近な生活環境の整備促進】

都市計画マスタープランにおいて地域別構想を策定することで、日常生活空間について、地域の視点からのまちづくりが図られることとなります。

【協働のまちづくりの契機】

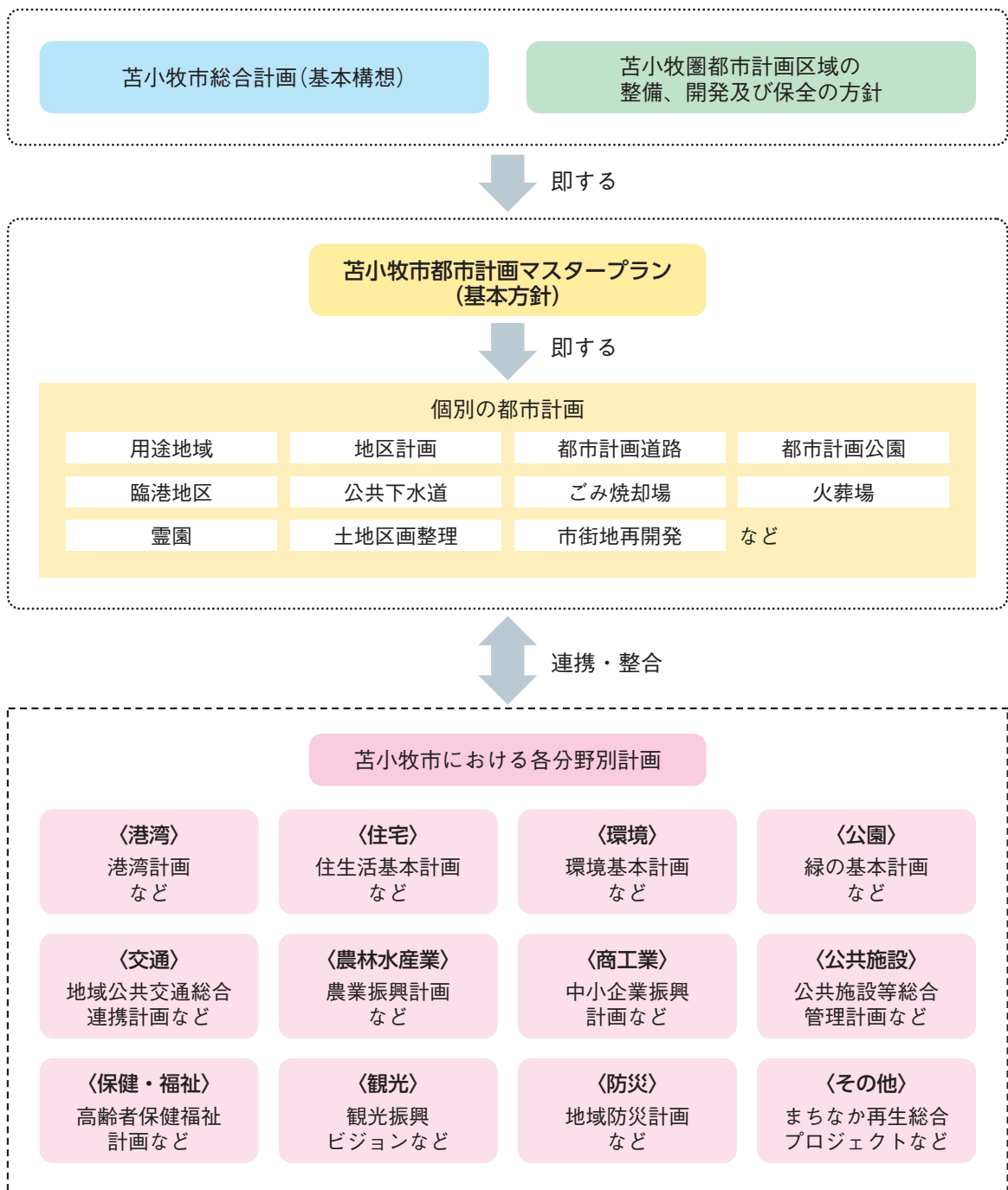
都市計画マスタープランの策定を通じ、市民と行政における「都市の目標像の共有化」が図られるとともに、「市民へのまちづくりの啓発」、「都市計画に対する市民の理解、協力」などの契機となります。

(3) 位置付け

「苫小牧市都市計画マスタープラン」は、苫小牧市の最上位計画である「苫小牧市総合計画（基本構想）」と、北海道の「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定められる「都市計画・基盤整備」に係わる部門別計画に位置するものです。

また、本マスタープランは、まちづくりの全ての分野に関連する「空間形成・土地利用」のあり方に係わる重要な計画であると同時に、個別の都市計画は本マスタープランに即して定められることとなります。

【計画の位置付け】



(4) 対象区域と計画期間

1 対象区域

対象区域は、苫小牧市の都市計画区域（38,800ha）で、市域面積（56,157ha）の約7割となります。

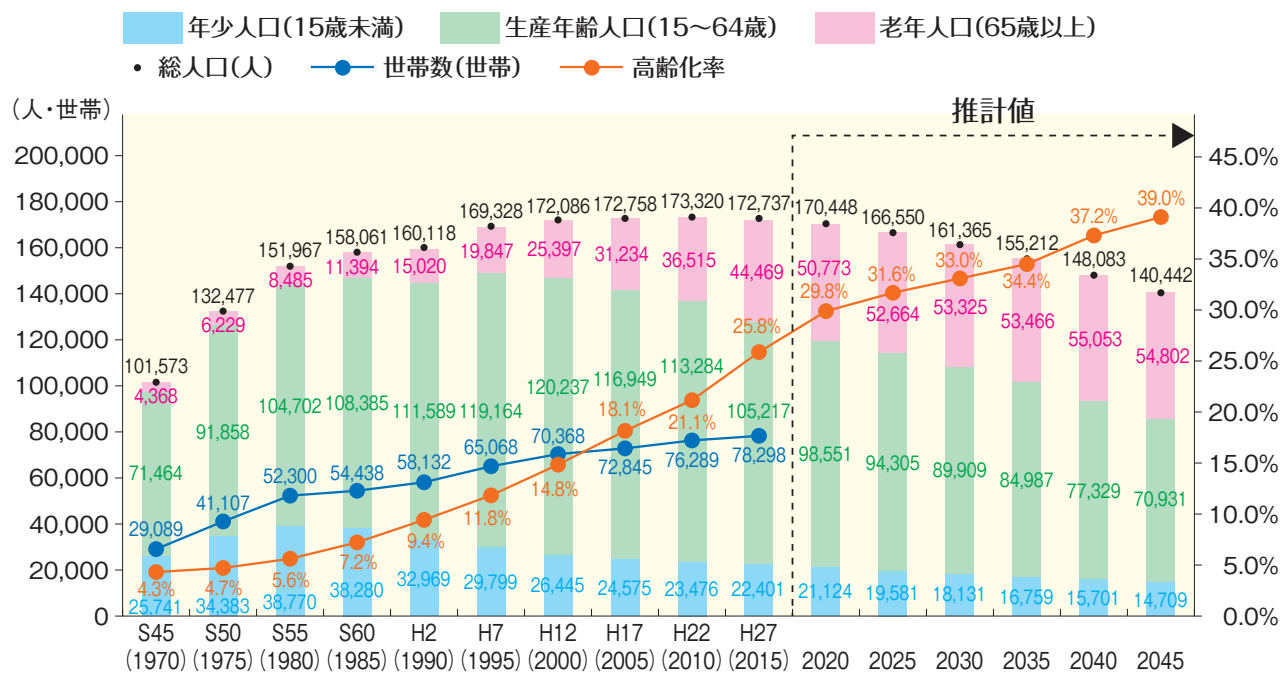
2 計画期間・将来人口

都市計画マスタープランは、概ね20年後を見据えた長期的な取組であることから、計画期間は2019年度～2038年度までとします。

国立社会保障・人口問題研究所による推計では、苫小牧市の人口は2035年で155,212人、2040年で148,083人となっており、「苫小牧市人口ビジョン」では2040年で約15万人を維持することを目標に掲げています。

以上を踏まえ、本計画における計画期間の将来人口は約15万人程度と設定します。

【図表】苫小牧市の人口推移と将来推計（国立社会保障・人口問題研究所）



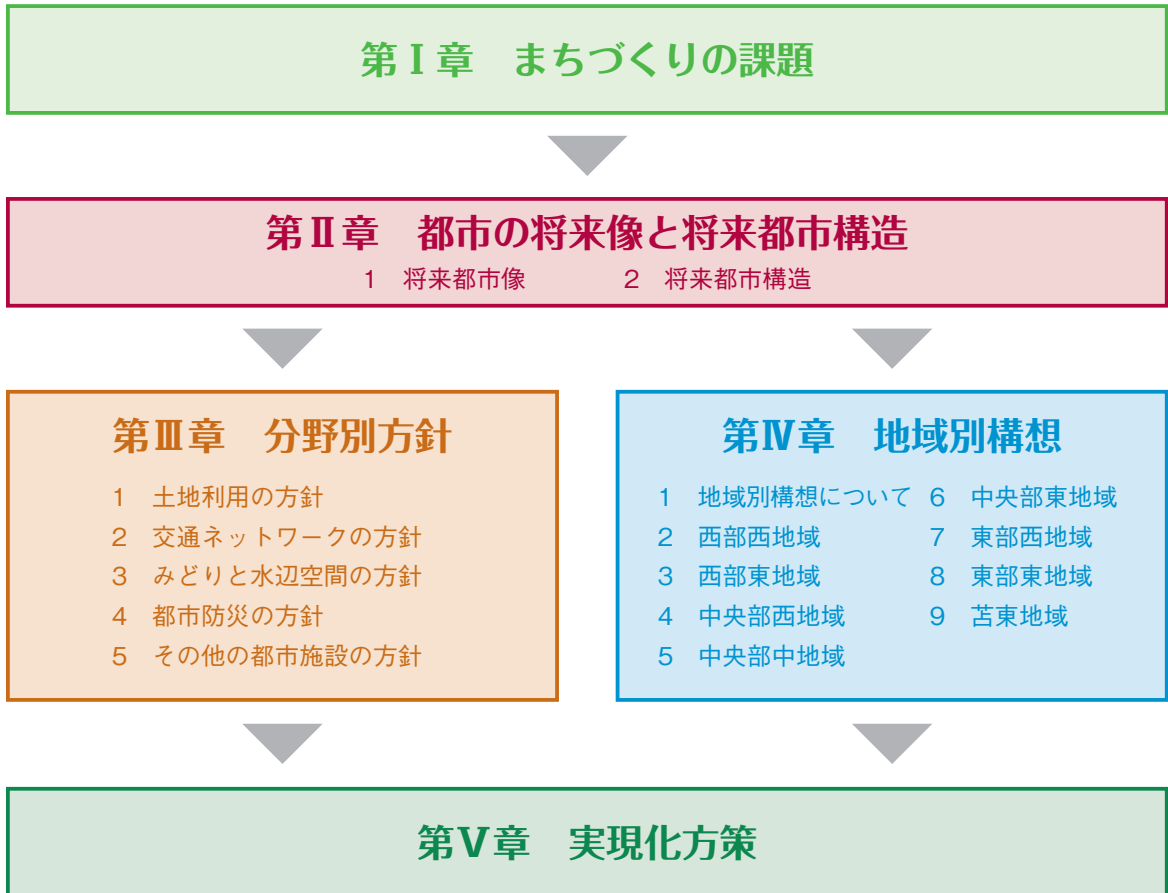
資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

3 改定時期

まちづくりの理念や都市の将来像などは、都市計画マスタープランの根幹をなすものであり、長期的かつ継続的な取組の柱としています。

ただし、上位計画の改定や社会経済状況の変化、まちづくりの進捗状況などに応じて、適宜柔軟に見直すこととします。

(5) 都市計画マスタープランの構成





第 I 章

まちづくりの課題

- 1 これまでの都市づくり
- 2 現在の都市を巡る潮流と社会情勢の変化
- 3 まちづくりの課題

1 これまでの都市づくり



【都市づくりの黎明期と工業都市への出発】

苫小牧市の都市づくりは、寛政12年（1800年）に八王子千人同心と呼ばれた一団が警備・開墾を目的に勇払原野に移住し、開拓が始まりました。

明治43年（1910年）に製紙工場が操業を開始したことにより、第一次産業から紙パルプを中核とした工業都市として発展することになりました。

【工業都市として更なる発展に向けた職住分離型の都市づくり】

昭和32年（1957年）に「苫小牧臨海工業地帯造成計画」が発表され、鉄鋼や石炭関連工業、化学工業などの企業が立地する北海道の工業を支える中心地として位置付けられ、昭和38年（1963年）に日本初の大規模な内陸掘込式人造港が開港しました。

また、苫東地域の開発は、昭和43年（1968年）に「苫小牧東部大規模工業基地開発計画案」が樹立されるとともに、昭和45年（1970年）の「第3期北海道総合開発計画」では北海道における工業生産の飛躍的拡大と産業構造の高度化を推進するための重要な施策として位置付けられ、昭和51年（1976年）に苫小牧港東港区が着工しました。

東部における大規模な港湾と重工業を中心とした工業地帯の形成に伴って人口が急増し、1960年代頃から、良好な環境である西部において土地区画整理事業を中心に計画的な住宅地整備が進められるとともに、小・中学校などの公共施設の整備や都市基盤整備を進め、居住地（住宅地）と工業地を分離する「職住分離」による都市づくりが進められました。

【職住近接型の都市づくりへの転換】

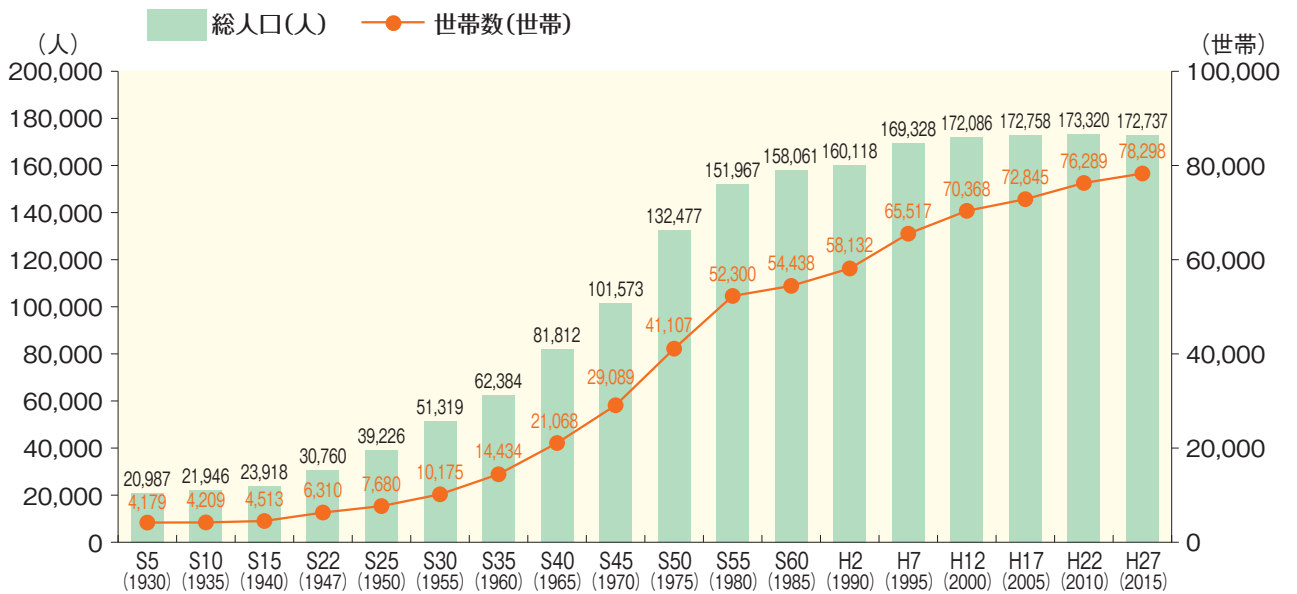
昭和63年（1988年）の市の総合計画（基本構想）の改定において、社会経済状況の変化や市民ニーズを受けて、これまでの「職住分離」から「職住近接」による都市づくりへと転換し、東部地域の一部を住居系用途地域に変更した上で、沼ノ端地区における土地区画整理事業によって住宅地整備が進められました。

一方、モータリゼーションの進展やライフスタイルの変化に伴い、ロードサイド型の大型商業施設の郊外立地が進み、苫小牧駅を中心とした中心部における魅力や活力が低下するとともに、東西方向の通過交通と生活交通が混在することで、道路混雑などの課題が生じてきました。

【人間環境都市を目指した都市づくりの展開】

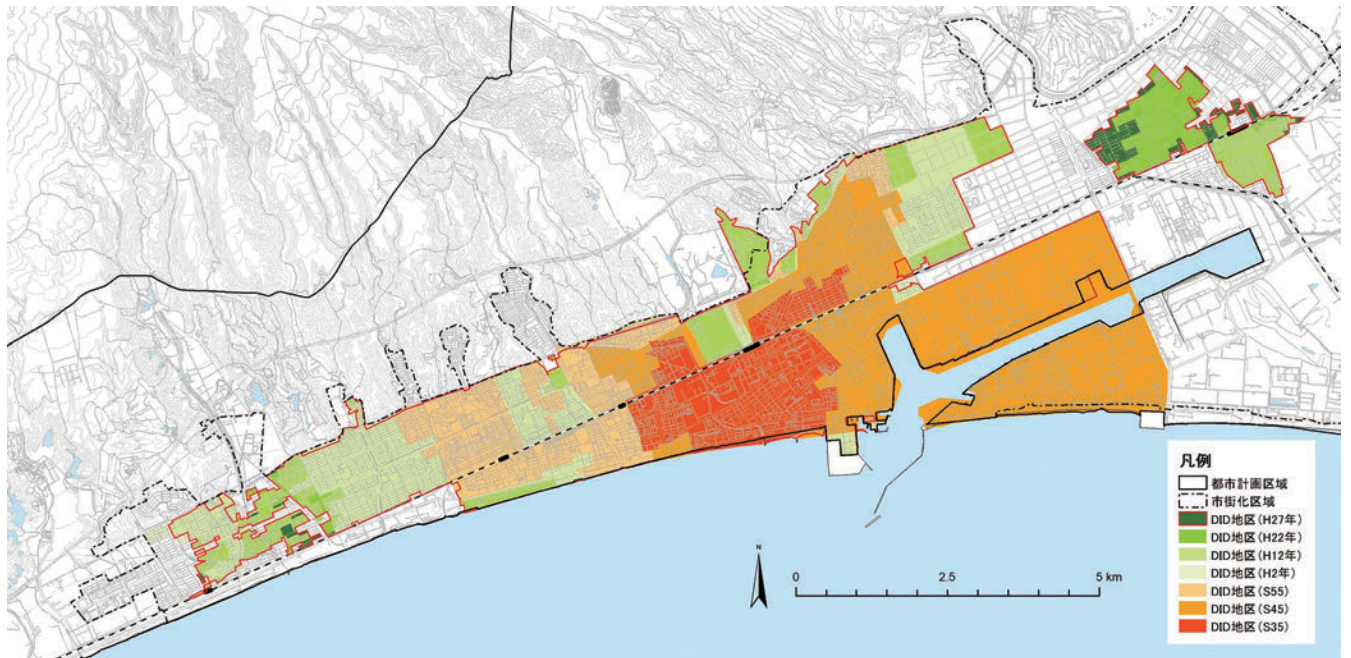
平成16年（2004年）に策定（平成23年（2011年）一部見直し）された都市計画マスタープランにおいては、「東西方向に伸びた均質性の高い市街地」から「水と緑の軸線で囲まれた個性的で魅力ある市街地」へと都市構造の転換を目指しました。そして、中心部における機能集積や活性化による取組、各地域の居住環境の向上を目指した各種事業の展開、東西の交通混雑を解消する円滑な道路交通網整備の推進、苫小牧港・新千歳空港・高速道路・鉄道など交通アクセスを活かした産業立地の推進など、「人間環境都市」を目指した都市づくりが進められ、現在に至っています。

【図表】 苫小牧市の人口推移



資料：総務省「国勢調査」

【図表】 人口集中地区（DID 地区）の推移



資料：国土交通省「国土数値情報」、総務省統計局「政府統計の総合窓口（e-Stat）」（データ出典：総務省「国勢調査」）

2 現在の都市を巡る潮流と社会情勢の変化

人口減少・超高齢化社会の到来、激甚化する自然災害への対応や地球環境問題など、都市を巡る潮流や社会経済状況が変化しており、こうした変化に対応しながら持続可能な「人間環境都市」の実現に向けた都市計画が求められています。

社会資本整備審議会（国土交通省）などにおける議論をもとに、今後の都市政策・都市計画を考えるにあたって、求められる視点として、以下の7点が挙げられます。

1 人口減少・超高齢化社会への対応

全国レベルで本格的な人口減少・高齢化が進む中、拡散した市街地において、低密度に人口が分散する状況が進展すると、日常生活に必要なサービスを提供するためのコスト増大、公共サービスの低下が想定されます。

医療・介護・福祉、商業などの地域生活に必要なサービスが持続的・効率的に提供されるよう、都市構造を持続可能な形に再構築していくことが求められるため、重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていく必要があります。

2 老朽化するインフラへの対応・都市経営コスト効率化の要請

高度経済成長期を中心に大量に整備されてきた都市基盤などのストックが、市街地の拡大に伴って面的に拡がりつつ、老朽化などが進んでおり、維持管理・改築更新費の増大が懸念されていることから、都市経営コストの効率化が求められています。

3 自然災害リスクを低減する都市づくり

近年、これまでの想定を上回る地震、津波、洪水などの災害が発生しています。これらの自然災害のリスクを低減するためには、危機管理体制の構築に留まらず、避難ルートや避難施設の整備など、都市基盤整備の側面から、防災・減災対策や国土強靱化に資する都市づくりが求められており、ハード・ソフトの総合的・効果的な対策を一層強化していく必要があります。

4 激化する都市間競争

国際的な都市間競争力の激化と併せて、地方分権や規制緩和の進展により、国内の都市間競争も激化しています。国内外の創造的人材を惹きつけられるような諸環境の整備や、アジア各国との国境を越えた経済圏・観光圏としての取組などにより、都市の競争力を高めていくことが重要となっています。

5 地球環境・自然環境との共生

限りあるエネルギー資源を大切にし、地球環境にやさしい生活を心がけることが求められており、再生可能エネルギーの活用やリサイクルの推進など、環境との共生に向けて、環境負荷を低減する低炭素社会形成への取組が必要とされています。

6 農地の転用・開発と都市からみた農のニーズの高まり

食糧自給率向上や食の安全の観点から農業の重要性が再認識されているほか、農地について農業体験の場や緑地としての機能を積極的に評価するなど、都市近郊や都市内における農の位置付けについて、総合的に検討することが求められています。

7 国民の価値観の多様化・技術革新・ライフスタイルの変化

国民の価値観は、「物質的な豊かさ」よりも「心の豊かさ」に重きを置くようになってきているとともに、生活環境としては安全・安心へのニーズが高くなっています。

また、家族形態の多様化、住まい方の多様化に応じて、社会的コストの低減を含め都市政策も柔軟に対応することが求められています。

3 まちづくりの課題

今後の都市政策においては、個々の課題に対して対症的に施策を展開していく「課題対応・問題抑制型」の都市政策から、豊かで活力ある持続可能な都市のあるべき姿を検討し、市民や関係者の合意のもとに描かれた将来像の実現を目指す「ビジョン実現型」の都市政策への転換が求められます。

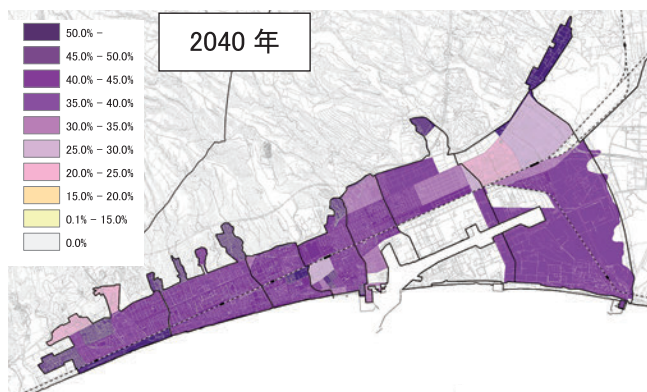
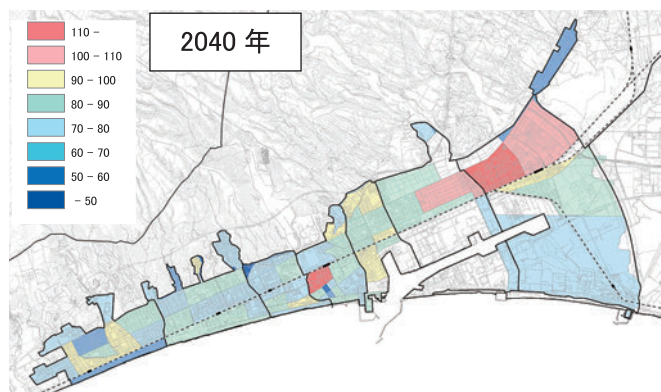
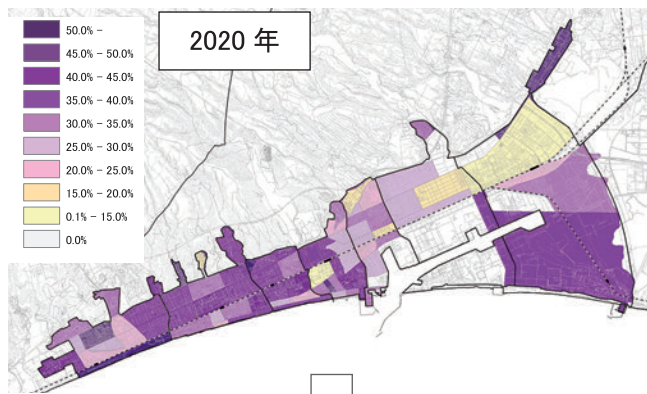
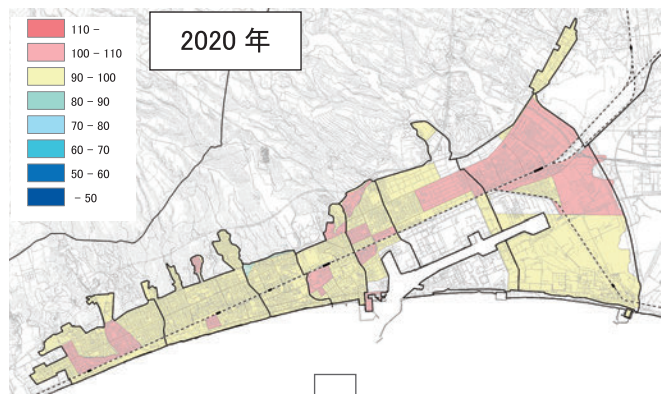
この基本的な方向のもと、持続可能な「人間環境都市」の実現に向けては、「2 現在の都市を巡る潮流と社会情勢の変化 (P13)」を踏まえると、苫小牧市におけるまちづくり上の課題が次のように整理されます。

1 人口減少・高齢化の進行に対応した、分節型・集約型都市構造への転換

苫小牧市の人口は、これまで微増から横ばいで推移していましたが、平成 27 年国勢調査から人口減少段階に移行し、今後も人口減少がさらに進行すると予測されています。人口減少によって人口の低密度化が進行し、商業・福祉などの店舗や施設の撤退による生活利便性の低下や、公的サービスのコスト増大が懸念されます。

そのため、日常生活が身近な地域で可能となるコンパクトな分節型・集約型都市構造*への転換を推進することが必要であり、各地域の役割を明確化しながら、地域の特色を活かした市街地形成を図ることが必要です。

■人口 (H27 (2015年) を100とした場合) の将来推計 ■高齢化率の将来推計



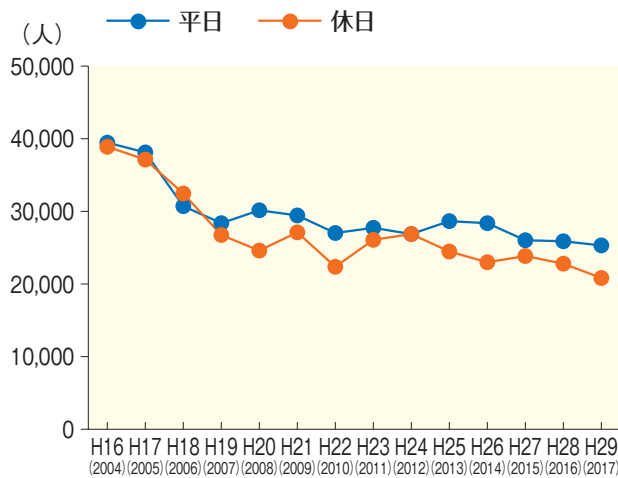
資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (平成 30 (2018) 年推計)」
※平成 27 年国勢調査 (小地域) を基準に、社人研推計と同じ条件 (純移動率、子ども女性比、0～4 歳性比) で小地域毎にコーホート推計を行った。

2 魅力的な中心部の形成

市街地の拡大、郊外大型店の立地、ライフスタイルの変化などによって、中心部では、来店者数・歩行者通行量の減少、大型商業施設の相次ぐ閉鎖など、魅力・賑わいの低下が進んでいます。

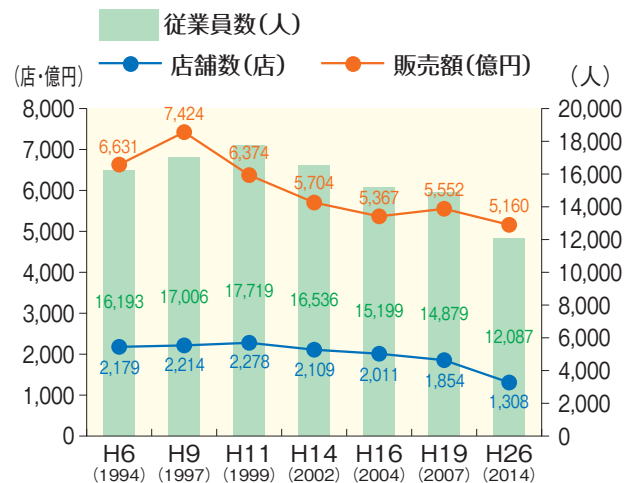
中心部は、東胆振地域の中心都市における都心エリアであるとともに、これまでの苫小牧市の歴史・文化を形成してきた拠点として、商業・業務機能、サービス機能などの複合的な都市機能の導入や、人の交流・滞留を生む空間の形成など、魅力を高める方策やエリアマネジメント*の実践が求められています。

■中心部の歩行者通行量の推移 (10:00~18:00)



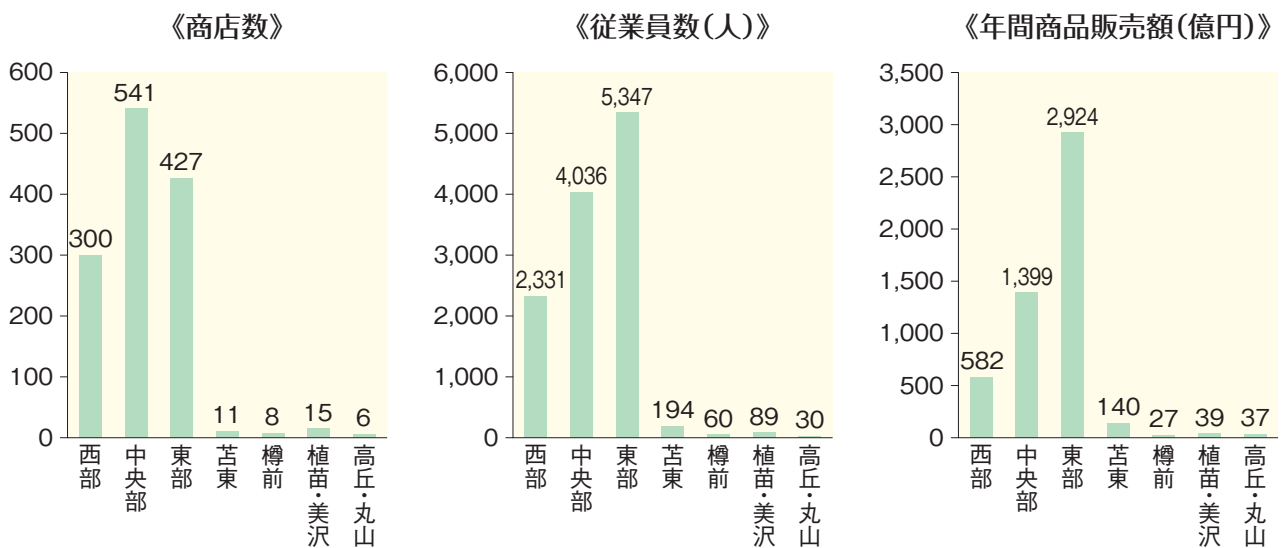
資料：苫小牧市「歩行者通行量調査」

■小売業・卸売業の店舗数・従業員・売上高の推移



資料：経済産業省「商業統計」

■地区別商店数・従業者数・年間商品販売額 (平成26年(2014年))



資料：経済産業省「商業統計」を市独自集計

*年間商品販売額は、秘匿地域を含むため合計値と市全体の商品販売額は一致しない。

3 地域拠点を中心とした、生活利便性の高いまちづくり

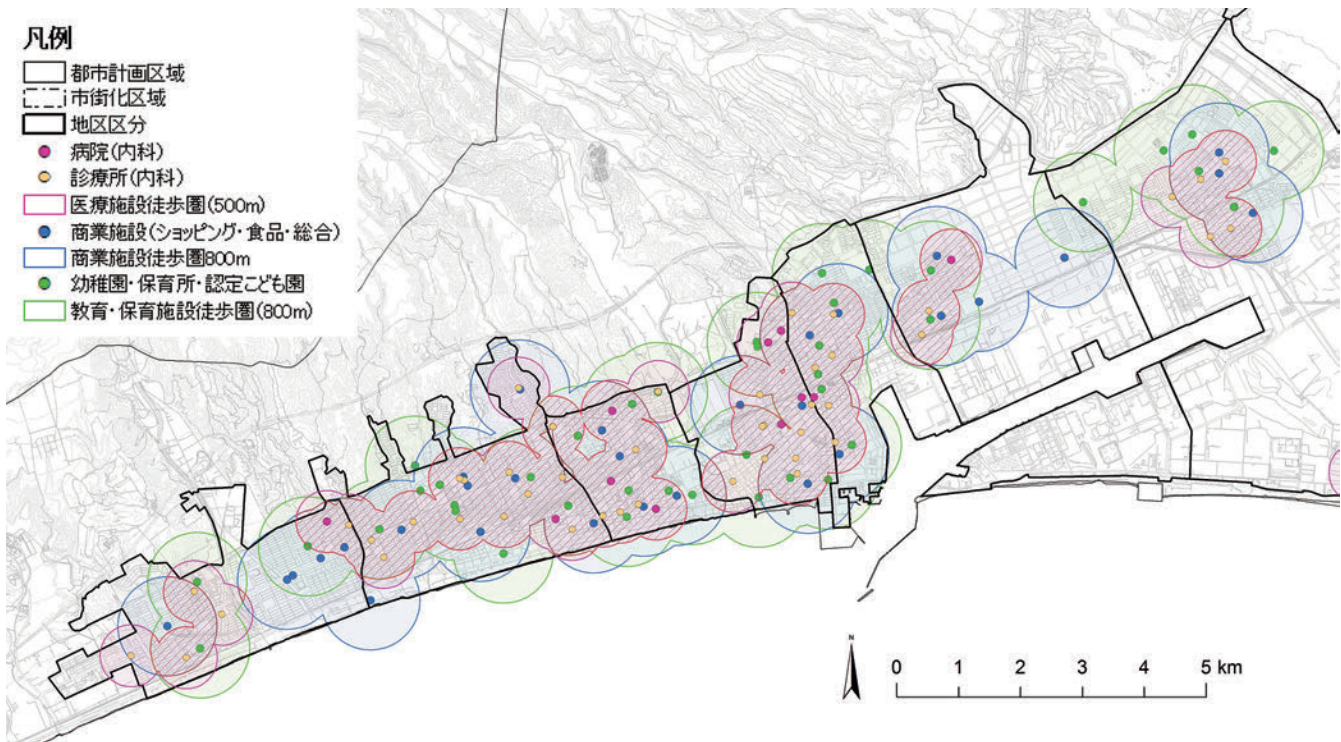
苫小牧市は、土地区画整理事業などによって計画的に整備された住宅地が形成され、小・中学校や公園などの都市基盤のほか、商業・医療施設などの生活利便機能は、各地域において一定程度充足している状況にあります。

一方、全市的に今後も人口減少や高齢化の進行が予測されており、人口密度の減少による生活利便施設の撤退や自家用車を利用できない高齢者の増加が懸念されます。

そのため、市街化区域では、商業、医療・福祉、コミュニティ機能などの生活利便機能が複合した地域拠点を形成し、拠点を中心としながら、バスなどの公共交通とあわせて生活利便性の高いまちづくりの推進が必要です。

地域拠点の形成にあたっては、地域の魅力を高めるため、市民、企業、団体などが主体となったまちづくりの実践が必要であり、快適に暮らすことができるよう、自転車利用の促進や高齢者・障がい者・子どもにやさしいユニバーサルデザイン*化の推進が必要です。

■都市機能（医療、商業、教育・保育）のカバーエリア



※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」を参考に、医療施設（内科）は500m（主に高齢者の利用が多く想定されるため）、商業施設（生鮮食品が購入できるショッピングセンター及び総合スーパー、食品スーパー）及び教育・保育施設（幼稚園、保育園、認定こども園）は800mの徒歩圏を設定。

資料：国土数値情報（出典データ：医療施設は平成26年度（2014年度）、教育施設は平成18年度（2006年度）、東洋経済「全国大型小売店総覧2015」、「iタウンページ」ホームページ、苫小牧市資料を基に作成。

4 災害に強い都市づくりと持続可能な公共施設マネジメント

苫小牧市は、津波浸水想定区域が西部では道道苫小牧環状線周辺、中央部では JR 線や国道 36 号まで含まれており、さらに樽前山の噴火や地域を流れる河川による洪水などの災害が予測されます。そのため、地震・津波、火山、洪水・土砂災害など、災害種別に対応した避難施設の設定や避難ルートの確保が求められるとともに、災害時における都市機能を維持するための交通ネットワークの強化について検討することが必要です。

また、行政だけに頼らない地域防災力の向上のため、自助・共助の考えに基づいた、各地域における防災まちづくりの活動を強化することも求められます。

さらに、市が管理する公共施設のうち約 7 割が築 30 年を超え、20 年後にはさらに施設の老朽化が進むと予測されることから、今後予想される厳しい財政状況の中では、利用形態や保有形態の見直し、運営面の効率化、効率的利活用のほか、類似した機能を持つ施設や稼働率の低い施設を集約するなど、公共施設の適正な配置が必要であり、近隣市町村との連携による公共施設の共同利用の検討が必要です。

■津波浸水想定区域



資料：北海道「津波浸水予測図（平成 24 年度改訂）」

5 多様な交通ネットワークの強化

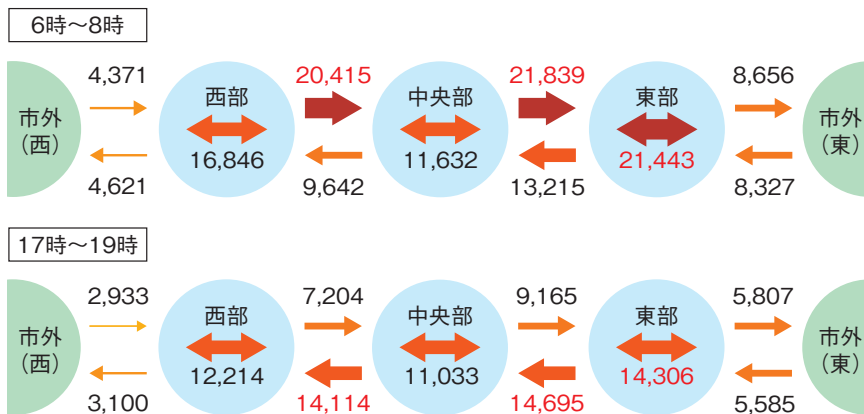
苫小牧市の市街地は東西に長く、国道 36 号や道道苫小牧環状線においては、広域的な通過交通と生活交通が混在し、特に朝の通勤時間には、西部から東部に向かう移動が集中しており、道路混雑など交通利便性の低下を招いています。そのため、広域的な通過交通と生活交通の分化を促進し、市街地内の円滑な交通動線を確保することが求められます。

また、地震・津波、火山、洪水・土砂災害といった災害緊急時における避難ルートを確認するなど、市街地内の交通ネットワークの強化が求められています。

さらに、今後人口減少に伴い公共交通利用者が減少することによって、路線バスのサービス水準が低下し、さらに利用者が減少するなどの負のスパイラルに陥ると、公共交通を維持することも困難な状況となることが想定されます。

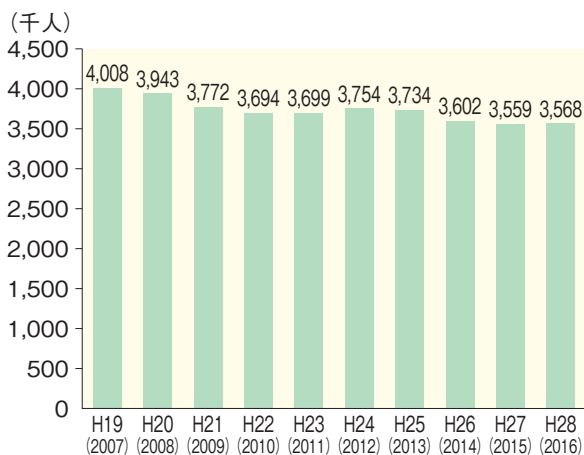
そのため、生活交通の維持・確保に向け、高齢者など自家用車を運転できない人の生活の「あし」を確保しつつ、自家用車中心の移動から鉄道・バスなどの公共交通利用への転換や自転車利用を推進することが必要であり、バス交通の利便性やモビリティ・マネジメント*を強化することが必要です。

■時間別交通量



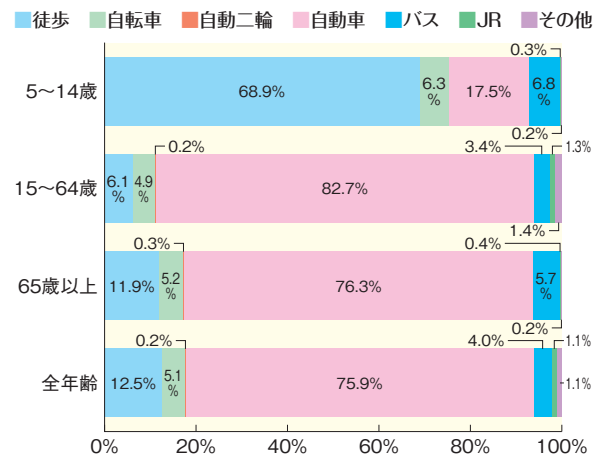
資料：北海道「平成 21 年苫小牧都市圏パーソントリップ調査」

■路線バスの年度別乗車人員の推移



資料：苫小牧市統計書

■年齢別交通手段分担率 (平日)



資料：北海道「平成 21 年苫小牧都市圏パーソントリップ調査」

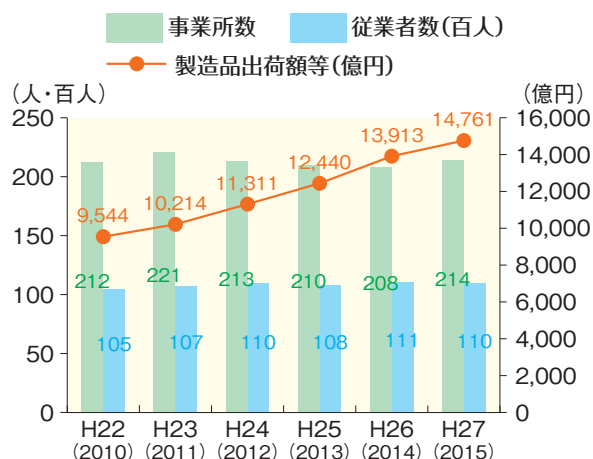
6 国際競争力の強化に資する都市形成

苫小牧市は、国際拠点港湾である海の玄関「苫小牧港」と空の玄関「新千歳空港」を擁し、交通の要衝である強みを活かして自動車関連産業やリサイクル関連産業、農業などの産業立地を進めてきました。今後は苫小牧市の国際競争力をさらに強化するため、地域の特性を活かしたバイオエネルギーや自然冷熱エネルギー、燃料電池関連産業などの産業立地をより一層促進することが求められます。

また、工業専用地域として土地利用の純化を図る地域や、職住近接型の複合型土地利用を図る地域を形成し、周辺環境と調和のとれた工業地域を形成することが必要です。

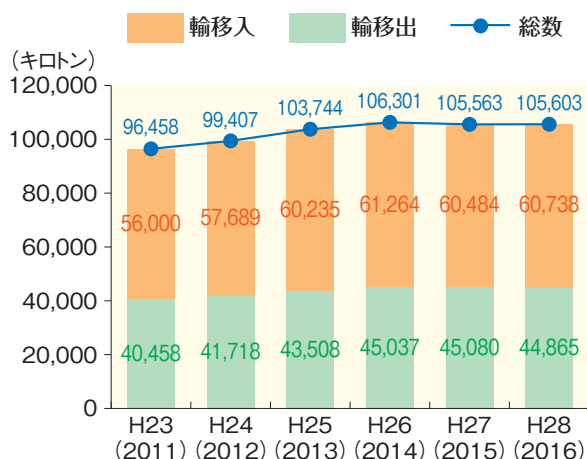
さらに、苫小牧市を中心とした東胆振地域が連携しながら、自然資源の活用や地域固有の食のブランド化など、地域の特色と優位性を活かした魅力向上と利便性の向上を図ることが必要です。

■工業の事業所数・従業者数・製造品出荷額の推移



資料：経済産業省「工業統計調査」、平成27年（2015年）は経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」

■苫小牧港の港湾貨物取扱量の推移



資料：苫小牧港管理組合「港湾統計」

7 豊かな自然環境の保全・活用と自然資源を活かした市街地環境の向上

苫小牧市は、ウトナイ湖や美々川、樽前山、北大研究林など、豊かな自然環境と生態系を有しています。これらは、環境保全やレクリエーション、防災、景観などにおいても重要であるため、市民にとって身近に触れ合える森林、河川、海岸の環境整備を推進するとともに、自然資源の保全・活用を行うまちづくりの推進が求められます。

また、市街地に立地する公園施設については、老朽化が進んでいることから、公園施設の計画的な更新と維持修繕を行うとともに、公園の活用や花のまちづくりの実践など、施設整備による「まちづくり」から公園などを使う「まちづかい」を推進し、歩いて楽しい魅力ある市街地の形成を図ることが重要です。

■錦大沼公園（樽前山）



写真：苫小牧市

■市民文化公園



写真：苫小牧市



第Ⅱ章

都市の将来像と将来都市構造

- 1 将来都市像
- 2 将来都市構造

1 将来都市像



(1) 将来都市像についての基本的考え方

苫小牧市の現在の市街地における可住地面積*は約 3,225ha であり、平成 27 年国勢調査における人口密度は約 52 人 /ha となっています。今後ともこの市街地規模を維持した場合、2040 年度では人口密度が約 45 人 /ha 程度となります。

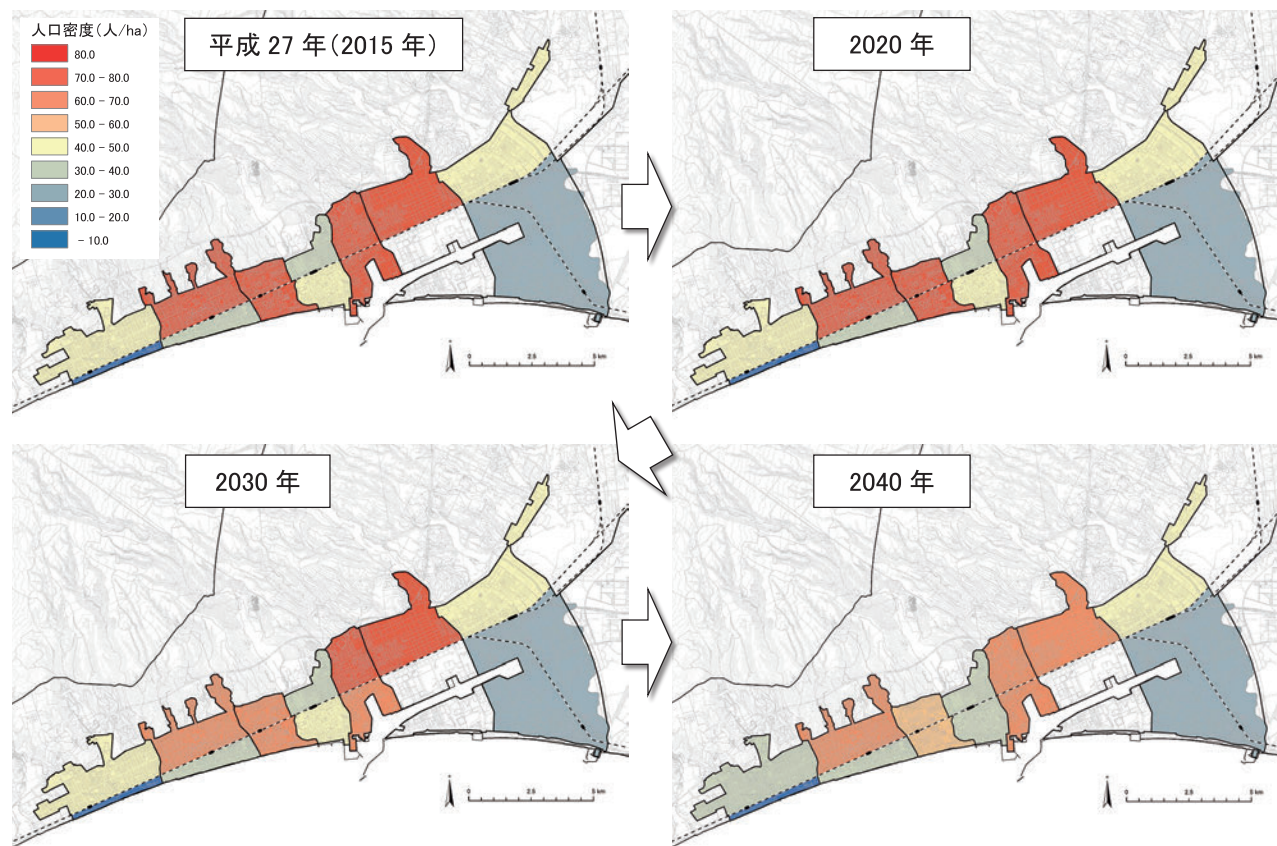
この数値は、人口集中地区(DID)の要件である 40 人 /ha は上回るものの、都市計画運用指針(国土交通省)における住宅用地の目標とすべき人口密度である 80 人 /ha を大きく下回っており、市街地規模の縮小についての検討が必要になってくると考えられます。

一方で、市街地規模を縮小するには市民の合意形成が必要となるため、全国的にもほとんどの市町村が決断できない状況にあります。

今後、人口減少に伴う税収減や人口密度の低下による行政サービスの非効率化が顕著になると考えられるなかで、持続可能な都市経営を行うためには、市街地規模を縮小する、あるいは日常生活が身近な地域で可能となるコンパクトな分節型・集約型都市構造へ転換する、さらには市街地のなかで行政サービス水準に差をつけるなどの抜本的な取組が求められています。

こうした中、人口減少を少しでも抑え、健全な都市経営につなげていくためには、生活の基本となる雇用の確保が極めて重要であることから、本マスタープランにおいては、雇用をキーワードとした次のような将来都市像を設定します。

■人口密度の将来推計



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」

【将来都市像】

持続的な雇用が育む人間環境都市・苫小牧

～産業と環境が調和し、生活の魅力と活力に満ちた持続的都市の形成～



苫小牧市は、総合計画（基本構想）において、目指すべき理想の都市を「人間環境都市」としています。「人間環境都市」は、人間主体のまちであり、豊かな自然と調和した文化の薫り高く潤いのある快適な生活環境の中で、共に生き生きと心豊かに暮らしながら、全ての市民が持てる能力で社会に貢献し、未来に向かって挑戦し続けるまちです。

この「人間環境都市」の実現に向けて本マスタープランでは、市民はもとより多くの方が、苫小牧に住み続けられる・住みたくなる、行ってみたいくなるよう、「いつでも働く場のあるまち」、「生活に便利で誇りが持てるまち」、「自然の魅力を満喫できるまち」の形成に取り組みます。

○いつでも働く場のあるまち

「人間環境都市」の実現にあたっては、人々が苫小牧市に未来永劫住み続けられるよう、生活の糧となる持続的な雇用の確保が極めて重要です。

苫小牧市は、北海道の海の玄関口である苫小牧港と空の玄関口である新千歳空港を擁し、高速道路をはじめとする広域幹線道路などにより、人流・物流の結節点にある道内屈指の産業拠点都市として発展しています。したがって、持続的な雇用の確保のためには、今後とも市街地に近接した豊かな自然環境との調和を図りながら、既存産業の育成及び環境関連産業、IT産業、食品関連産業など新たな産業立地の促進に向けた都市基盤の整備が必要です。（【目標 1】）

○生活に便利で誇りが持てるまち

空洞化がみられる中心部においては、都市の魅力と競争力の向上に向けて、都市機能の充実により「まちの顔」となる都市拠点の形成を進めるとともに、東西に細長い市街地の一定の地域ごとに医療・福祉、商業、交流などの身近な生活利便機能が集積した生活拠点を形成することによって、新たな雇用機会の拡大と誰もが都市的サービスを容易に受けることができる、生活の魅力と活力に満ちた都市形成が必要です。

（【目標 2】及び【目標 3】）

さらに、これらの拠点の形成にあたっては、市民が都市の歴史や文化、自然資源を大切にしながら、生活の魅力と活力に満ちたまちを次世代に継承するため、自らまちづくり活動に参加し、誇りを持って持続的な都市づくりにつなげていく必要があります。（【目標 5】）

○自然の魅力を満喫できるまち

苫小牧市は、産業拠点都市でありながらにして、錦大沼公園、北大研究林、ウトナイ湖、弁天沼などの貴重な自然資源や、漁港、長い海岸線といった海洋資源を有していることから、これらの資源を活かした交流エリアの形成により、自然の魅力を享受できる場を確保するとともに、交流人口の拡大と雇用機会の確保を目指す必要があります。（【目標 4】）

(2) まちづくりの目標

【目標1】産業立地の促進に向けた都市基盤などの整備

苫小牧市は、国際港湾、国際空港を擁し、さらには高速道路のI.C.や鉄道駅があるなど、優れた広域交通結節機能を有しており、こうした優位性を活かしながら更なる産業立地を誘発する都市基盤の整備を進めるとともに、これら産業に携わる人々の快適な生活交通の確保を図ります。

1 産業立地を誘発する都市基盤の整備

〈具体的施策メニュー〉

- 広域交通ネットワーク（自動車専用道路）の整備促進
- 都市の骨格や物流機能を支える主要幹線道路の整備・機能強化
- 東西交通の混雑緩和や移動の円滑化、津波避難などに対応した南北交通ネットワークの強化
- 港湾機能及びアクセスの強化
- 空港機能及びアクセスの強化

2 快適な生活交通の確保

〈具体的施策メニュー〉

- 日常生活を支える市内幹線道路・補助幹線道路の安全性や利便性、快適性の向上
- 東西交通の混雑緩和や移動の円滑化、津波避難などに対応した南北交通ネットワークの強化
- 誰もが安心して移動できる歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進
- 自動車や徒歩による移動を補完する自転車走行空間のネットワークの形成
- 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網への再編

【目標 2】 苫小牧市の顔となる都市拠点の形成

苫小牧駅から国道 36 号沿道に至るエリアは、東胆振地域の中心であり、まちの顔となる「都市拠点」と位置付け、未利用施設・未利用地の活用を念頭におきながら、公共施設の再編・集約化による文化交流機能の導入や、業務・教育・宿泊・飲食機能などの立地誘導を図るとともに、魅力ある都市景観の整備などにより、都市機能の更なる集積と昼夜間人口の拡大、ひいては雇用機会の拡大につなげていきます。

1 産業や生活を支える都市機能の再編・集積

〈具体的施策メニュー〉

- 商業・業務、ビジネス交流、観光・文化交流、宿泊、医療・福祉、子育て支援、高等教育などの高次都市機能*の集積
- 公共施設の集約化による新たな文化交流拠点（市民ホール）の整備
- 苫小牧市の魅力を味わうことのできる、魅力ある個店の創出と集積
- 苫小牧市の顔に相応しい、人を中心としたパブリックスペース*の創出
- 都市拠点隣接地における利便性を活かした都心居住の推進
- 商業関係者や市民・企業・行政が連携したエリアマネジメントの推進

2 広域交通結節機能の強化

〈具体的施策メニュー〉

- 苫小牧駅における駅前広場の機能再編・強化とともに、旧バスターミナル・周辺施設を含めた駅周辺の一体的な再整備の推進による、広域交通結節点の再整備
- 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進と多様な交通手段の乗り継ぎ利便性の向上
- 都市拠点と各地区の拠点を結ぶバス路線の充実
- 苫小牧駅から新千歳空港へのアクセス強化

【目標3】身近な生活利便機能が集積した生活拠点の形成

東西に細長く形成されている市街地の一定の地域ごとに、医療・福祉、商業、交流などの身近な生活利便機能が集積した生活拠点を形成し、これらが公共交通によりネットワーク化されることによって、新たな雇用機会の拡大と誰もが都市的サービスを容易に受けることができるまちづくりを実践していきます。

生活拠点の形成を進める場所としては、既存の生活利便機能の集積の程度や交通利便性、背後地の人口集積などから、明德町、日新町、三光町、沼ノ端駅周辺の4地区とします。このうち、沼ノ端駅周辺は近年人口の伸びが顕著で、近隣に多くの企業が立地しているとともに、今後の産業立地を支える役割を担うと考えられることから、中心部の都市拠点機能を一部補完する複合型生活拠点の整備を進めます。

〈具体的施策メニュー〉	複合型生活拠点 (沼ノ端駅周辺)	生活拠点 (明德町・日新町・ 三光町)
●商業、医療（病院）・福祉、教育、コミュニティ・交流機能などの生活利便機能の集積	○	
●商業、医療（診療所）・福祉、教育、コミュニティ・交流機能などの日常生活を支える生活利便機能の集積		○
●商業・業務施設、宿泊施設など、近隣の産業や雇用を支える都市機能の集積と高度化	○	
●子育て支援機能と地域交流機能を導入した複合施設の整備	○	
●公共交通（鉄道・バスなど）の乗り換え拠点の整備	○	
●公共交通（バスなど）の乗り換え拠点の整備		○
●公営住宅の計画的な維持・更新	○	○
●サービス付き高齢者向け住宅や若者向けの民間賃貸住宅の整備	○	○
●地域住民が立ち寄り、集まりやすいオープンスペース*の整備	○	○
●生活拠点におけるバリアフリー化の推進	○	○

【目標4】 貴重な自然資源・海洋資源を活かした広域的な交流エリアの形成

苫小牧港漁港区周辺やふるさと海岸は、港町を感じられる貴重な資源であり、集客機能の充実や環境整備、イベントの開催などにより、市民はもとより交流人口の拡大と雇用機会の確保を図っていく必要があります。

苫小牧市の良好な自然資源である錦大沼公園、北大研究林、ウトナイ湖、弁天沼・勇払原野、及びそれぞれの周辺を、自然の保全と調和した利活用を行う観光交流エリアと位置付けるとともに、これらの資源と連携しながら、国際港湾・国際空港に近接する地理的優位性を活かした国際リゾート地域の形成を図り、交流人口の拡大と新たな雇用機会の創出を目指します。

1 みなとを活かした観光交流の拡大

〈具体的施策メニュー〉

- 海の駅「ぷらっとみなと市場」とその周辺における人を呼び込むための魅力とアクセス性の向上、及び漁港区の機能強化
- フェリーターミナルにおける北海道の顔となる海の玄関口の形成
- 勇払マリーナにおける多様な交流を生むマリンレジャーの拠点形成
- 中心市街地から親水空間である「ふるさと海岸」をつなぐ円滑な動線の確保
- 北ふ頭緑地（キラキラ公園）などにおける官民が連携した公園管理やパークマネジメント*の促進

2 豊かで貴重な自然環境を活かした交流の創出

〈具体的施策メニュー〉

- 錦大沼公園、北大研究林、ウトナイ湖、弁天沼・勇払原野、及びそれぞれの周辺地域における良好な自然環境の保全
- 道の駅「ウトナイ湖」における情報発信や地場産品の開発・販売促進、ウトナイ湖の自然景観、ウトナイ湖野生鳥獣保護センター・サンクチュアリネイチャーセンターなどの活用による魅力ある観光交流拠点の形成
- 錦大沼公園における観光・交流機能の強化と、官民が連携した公園管理やパークマネジメントの促進
- グリーンツーリズム*や景勝地の散策ネットワークなど、自然環境や農業、景観などの地域資源を活用した地域づくりの推進
- 民間活力を活かした北海道の自然・食・文化の体験、健康増進、MICE*、エンターテインメント機能の導入による総合的な国際リゾート地域の形成

【目標5】市民参加による協働のまちづくりの推進

1 都市拠点におけるエリアマネジメント

魅力ある都市拠点を形成するためには、地域自らまちづくりに取り組む「エリアマネジメント」の導入が求められます。エリアマネジメントには、快適な地域環境の形成とその持続性の確保や地域活力の回復・増進、資産価値の維持・増大、市民・事業主・地権者などの地域への愛着や満足度の高まりといった効果が期待できることから、行政と地域が歩調を合わせながら、持続可能な協働のまちづくりの実践とともに、まちづくりの担い手づくりにつなげていく必要があります。

〈具体的施策メニュー〉

- 商店会同士や市民・企業・行政が連携したエリアマネジメントの推進
- 緑ヶ丘公園や市民文化公園などにおける官民が連携した公園管理やパークマネジメントの促進

2 生活拠点の運営への市民参加

市民はまちづくりの主役であり、身近な地域に関心を持ち、積極的にまちづくりに参加していく必要があります。具体的には、子育て支援や高齢者支援の場となる生活拠点施設の運営（指定管理者など）のほか、声掛け、見守りなどの日常的な地域住民との生活上の助け合い、アダプトプログラム*の導入による地域の道路・公園などの環境整備に関わることが考えられます。

〈具体的施策メニュー〉

- 地域・高等教育機関・行政の連携による、学生や地域住民が参加する多世代コミュニティの形成など、地域の課題解決に向けた実践の場の形成
- 錦大沼公園や北星公園、北ふ頭緑地（キラキラ公園）などにおける官民が連携した公園管理やパークマネジメントの促進
- 学校、商業施設、公園などの主要施設を活用した花やみどりのまちづくりの実践
- 「木もれびの道」や公園、河川空間など、地域住民やコミュニティによる維持・管理活動の促進
- 「そよ風と遊ぶ道」や公園など、地域住民やコミュニティによるみどり豊かなまちづくりの実践
- 市民との協働による日の出公園の防災機能強化・充実

2 将来都市構造



将来都市像の考え方を踏まえ、将来の都市構造を次のように設定します。

苫小牧市の将来都市構造として、

3つの都市軸と1都市拠点・4生活拠点を結ぶラダー状の都市構造

をめざします。

(1) 都市軸

- ①都市骨格軸：東西に長い市街地を貫き、西側から沿道に公共施設や商業施設などが集積する国道36号から国道276号・道道苫小牧環状線を経て再び東側の国道36号に至る東西軸を都市骨格軸と位置付け、苫小牧市の生活・産業をはじめ広域的な連携を含めた骨太な都市骨格の形成を図ります。
- ②生活軸：国道36号に並行して東西を貫き、沿道に住宅をはじめ日常生活に必要な医療施設や商業施設などの身近な生活利便機能が集積する西側の道道苫小牧環状線から、市道双葉大通線・国道36号を経由して沼ノ端に至る東西軸を生活軸と位置付け、沿道に更なる生活利便機能の充実を図ります。
- ③産業軸：苫小牧市の産業集積の中核である西港から苫小牧東部地域に至る道道上厚真苫小牧線及び国道235号沿道を産業軸と位置付け、沿道及び背後地を含めて更なる産業集積の拡大を図ります。

(2) 拠点

- ①都市拠点：苫小牧駅から国道36号沿道に至るエリアは、広域交通結節機能や行政機能をはじめ、商業・業務、医療・福祉、文化・交流、宿泊などの多くの都市機能が集積していることから、苫小牧市の顔である都市拠点と位置付け、現在ある未利用施設・未利用地の活用や公共施設の再編・集約化、まちなか居住の推進などにより、高次都市機能の集積を図ります。
- ②生活拠点：東西に細長い市街地が形成されている苫小牧市においては、生活に必要な全ての都市機能を1カ所に集約化することは、都市機能を楽しむための移動距離が長くなり、必ずしも現実的とはいえないことから、生活軸の要所に医療・福祉、商業、交流などの身近な生活利便機能が集積した生活拠点の形成を図ります。

(3) 交通ネットワーク

- ①南北連絡軸：各拠点に集積する都市機能を効果的に享受できるよう、都市拠点・生活拠点と各都市軸や都市軸相互を南北に結ぶ南北連絡軸の整備を図ります。南北連絡軸においては、徒歩、自転車、バス、自家用車などによる移動が想定されるため、歩道空間・車道空間とも広幅員とし、快適な移動とともに、津波避難道路としての機能も併せ持つよう整備します。

- ②公共交通 : 都市拠点機能を享受する場合や生活拠点相互に不足する都市機能を補完し合う場合、東西方向の移動の確保が求められます。現在、鉄道が東西市街地を貫いていますが、鉄道の全ての駅前に生活に必要な都市機能が集積している訳ではなく、むしろ前述の生活軸に集積しているケースが多いため、バス交通による東西移動の確保が重要となります。このため、生活拠点と都市拠点を結ぶ路線や、生活拠点と背後地を結ぶ路線の乗換機能の強化を含めたバス網の再編による交通利便性の充実を図ります。

(4) その他

①自然を活かした交流エリア

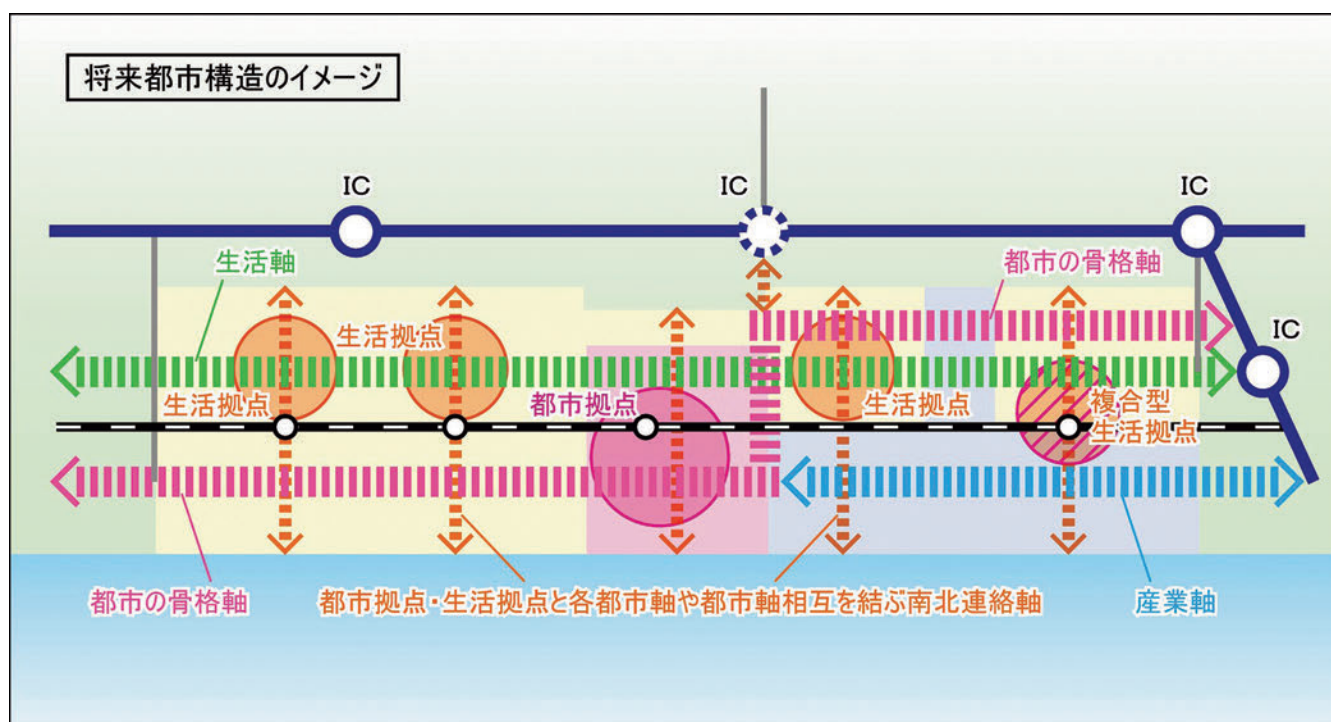
: 苫小牧市の良好な自然資源である錦大沼公園、北大研究林、ウトナイ湖、弁天沼・勇払原野、国際リゾート地域、及びそれぞれの周辺を、自然環境の保全と調和した利活用を行う交流エリアと位置付けます。

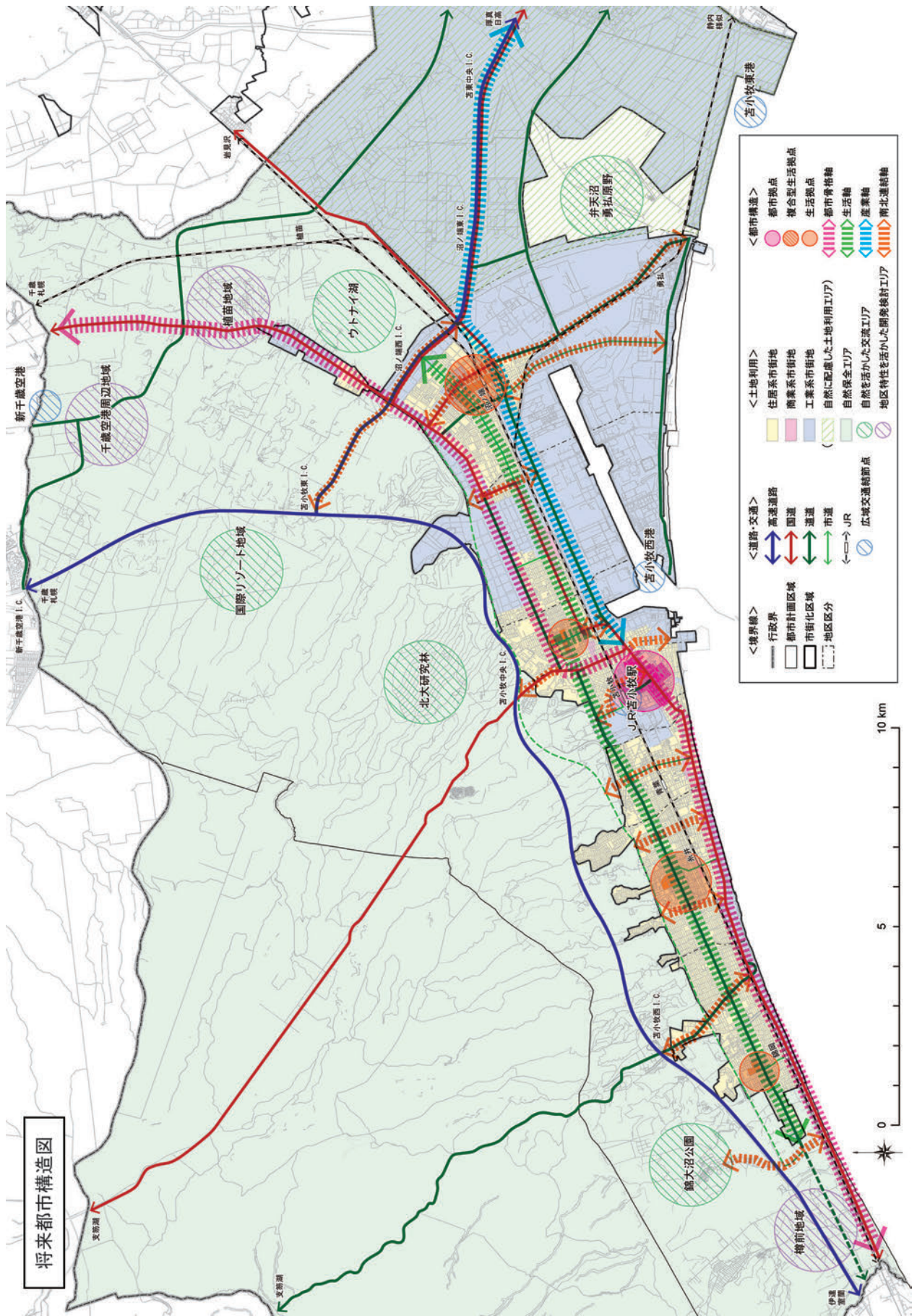
②地区特性を活かした開発検討エリア

: 市街化調整区域に位置する樽前地域、植苗・美沢地域においては、地域における土地利用計画などを踏まえながら、自然環境の保全とともに地区特性を活かした開発を誘導するエリアと位置付けます。

③工業系市街地のうち自然に配慮した土地利用エリア

: 苫東地域は工業系用途地域が指定されていますが、良好な自然が残された樹林地や湖沼群などを有しており、関連計画と整合を図りながら、自然に配慮した土地利用エリアと位置付けます。







第Ⅲ章

分野別方針

- 1 土地利用の方針
- 2 交通ネットワークの方針
- 3 みどりと水辺空間の方針
- 4 都市防災の方針
- 5 その他の都市施設の方針

1 土地利用の方針



【現状・課題】

- 苫小牧市の人口は、平成 27 年（2015 年）は 172,737 人で、高齢化率は 25.8% ですが、2040 年には 148,083 人に減少し、高齢化率は 37.2% になると予測されています。
- 中心市街地においては、平成 17 年（2005 年）以降にスーパー、百貨店などの中核的商業施設が閉鎖するなど、空き地や空き店舗が増加し、商業機能の衰退や魅力・賑わいの低下が進んでいます。
- 今後とも現在の市街地規模を維持したまま人口減少が進むと人口密度が低下し、一定の人口集積によって支えられてきた都市機能の衰退によって、生活利便性の低下や行政サービスの非効率化が顕著になると考えられます。
- 人口減少・少子高齢化など都市をとりまく環境の変化に対応し、持続可能な都市経営を行うためには、地域の特性を活かした日常生活が身近な地域で可能となるコンパクトな都市構造へ強化・再編していく必要があります。

【方針の体系】

●区域区分の方針 ●市街化区域の方針 ●市街化調整区域の方針	
(1) 住居系	①基本的な考え方
	②基本方針 ア 良好な住環境の保全と形成（一般住宅地） イ 快適で利便性の高い住環境の形成（都市拠点・生活拠点） ウ 地域の特性に応じた住環境の整備
(2) 商業・業務系	①基本的な考え方
	②基本方針 ア 将来都市構造に向けた商業・業務地の形成 イ 都市拠点における商業・業務地の適正配置 ウ 生活拠点における商業・業務地の適正配置 エ 沿道型の商業・業務地の適正配置
(3) 工業系	①基本的な考え方
	②基本方針 ア 流通業務地の形成 イ 産業集積を図る工業専用地の形成 ウ 景観・環境に配慮した工業地の形成 エ 海と親しめる工業地の形成 オ 苫東地域における長期的視点からの開発と自然に配慮した土地利用の推進
(4) 市街化調整区域	①基本的な考え方
	②基本方針 ア 豊かな自然環境の保全と調和のとれた開発の誘導 イ 既存集落の良好な住環境の形成 ウ 豊かで貴重な自然資源を活かした交流の創出 エ 空港の利便性を活かした調和のとれた土地の有効活用

区域区分の方針

- 苫小牧市は、都市計画区域として約 38,800ha、そのうち市街化区域として 15,445ha、市街化調整区域として 23,355ha を指定しています。今後も人口減少の傾向が続くと予測されることから、当面は、市街地（市街化区域）の範囲を拡大しないことを基本とし、将来的には、人口動向や社会経済状況を踏まえながら、コンパクトな市街地を目指します。
- 市街化区域の中で、都市的土地利用*がなされておらず、豊かな自然環境が形成され災害リスクも高い区域など、今後とも都市的土地利用が見込まれない地域については、社会経済状況を踏まえながら、市街化区域の縮小を目指します。

市街化区域の方針

- 市街化区域は、新たな雇用機会の拡大と誰もが都市的サービスを容易に受けることができる都市づくりに向けて、コンパクトで効率的・機能的な土地利用を推進し、将来都市構造の実現を目指します。
- 地域の特性を踏まえながら、住居系・商業系・工業系のそれぞれの土地利用方針に沿って、適正な密度構成と都市機能の配置を図り、社会経済状況の変化や土地利用の動向を勘案しながら、秩序ある調和のとれた市街地を形成します。

ア 拠点形成に向けた複合型土地利用の促進

- 将来都市構造の実現に向けて、都市拠点及び生活拠点においては、生活利便性の高い活力ある拠点形成を図るため、既存ストックの利活用や、居住、商業、医療・福祉、子育てなどの多様な用途の誘導による複合型土地利用を促進します。
- 地域の特性に対応しながら将来都市構造の実現に向けて、必要に応じて地区計画制度などを活用した土地利用の規制・誘導を図ります。

■都市拠点

- ▷ 世界とつながる苫小牧市の魅力と競争力の向上に向けた、高次都市機能の集積を図るとともに、まちの顔に相応しい公共空間の創出と活用を推進します。

■生活拠点

- ▷ 地域住民が身近なエリアで生活サービスを楽しむよう、行政の出張所をはじめ、医療・福祉、商業、子育てなどの生活利便機能の集積を図るとともに、地域の賑わいや交流を生み、コミュニティ形成に資する場の創出を図ります。

イ 都市軸の形成に向けた沿道型土地利用の促進

- 将来都市構造の実現に向けて、3つの都市軸においては、既存の機能の集積を活かしながら、それぞれの地域特性に応じた沿道型土地利用を促進します。

■都市骨格軸

- ▷ 苫小牧市の生活・産業をはじめ、広域的な連携を支える骨格軸として、公共公益施設や商業・業務施設などの集積を図ります。

■生活軸

- ▷ 住宅とともに、日常生活に必要な商業、医療・福祉、子育てなどの身近な生活利便機能の集積を図ります。

■産業軸

- ▷ 持続的な雇用の確保を目指し、世界に開けた交通ネットワークを有する利点を活かした国際競争力の強化に向けた産業の集積とともに、沿道景観や環境に配慮した工業地の形成を図ります。

市街化調整区域の方針



- 市街化調整区域は、都市的土地利用を抑制することを基本とし、豊かな自然環境や貴重な生態系を保全します。
- 樽前地域や植苗・美沢地域など、既に集落が形成されている地域は、周辺の自然環境の保全に配慮しながら、地域の特性に合った良好な生活環境の形成や生活利便性を確保します。
- 豊かな自然環境に配慮しながら、地域資源を活用し、交流人口の拡大や雇用機会の確保、地域産業・コミュニティの活性化を促進します。
- 自然環境などの地域特性を活かした開発については、開発内容や必要性などを総合的に勘案し、自然環境と調和のとれた開発を誘導します。
- 新千歳空港に隣接している地域は、空港支援機能や利便機能などの立地を適切に誘導し、空港の機能強化や利便性の向上を図ります。

(1) 住居系

1 基本的な考え方

- 人口減少・少子高齢化が進む中、都市拠点及び生活拠点において生活利便機能などの集積を図ることで、生活圏内に生活関連サービス機能が整った、利便性の高い、多様なライフスタイルを支える魅力ある住宅地の形成を目指します。
- 今後の住宅地需要には市街化区域内の土地を有効活用することで対応し、今後の人口減少などを勘案しながら、区域区分の見直しなどにより、コンパクトな市街地形成を目指します。

2 基本方針

ア 良好な住環境の保全と形成（一般住宅地）

- 戸建て住宅や集合住宅が立地する住宅地では、住まい方の多様化に対応しながら、用途地域や地区計画による適切な規制・誘導を図り、地域の特性に応じたきめ細かいまちづくりを進め、良好な住環境の維持・保全を図ります。
- 人口減少や高齢化が進む地域では、空き家・空き地などの発生によって良好な住環境が損なわれないうよう、これらの利活用の促進を図ります。
- 低炭素型社会の実現に向けて、建築物の高断熱・高气密化による省エネルギー化や、長持ちする住宅の建設、リフォームによる住宅の長寿命化と有効活用、太陽光などの自然エネルギーの利活用などを促進し、環境負荷を低減する低炭素まちづくりを推進します。
- 市民・行政の協働のまちづくりにより、適正な街路樹の育成や住宅地の緑化、公園や水辺空間の整備及び維持管理を進め、良好な住環境・街並みの形成を図ります。

イ 快適で利便性の高い住環境の形成（都市拠点・生活拠点）

- 都市拠点と生活拠点では、商業、医療・福祉、交流などの多くの生活利便機能などの集積を図り、生活利便性と安全性を高めながら、高齢者・障がい者が住みよい住宅（コレクティブハウス*やサービス付き高齢者向け住宅など）や若者向けの住宅など、多様な住まいの供給を促進し、歩きやすい歩行空間や魅力的なオープンスペースなどが整った快適で利便性の高い住環境の形成を目指します。

ウ 地域の特性に応じた住環境の整備

- 地域の特性に応じた良好な住環境の形成に向けて、地区計画などの土地利用計画制度を活用します。
- 産業空間の展開に応じ必要となる住宅地については、住宅需要や土地利用の動向などを勘案し、用途地域の指定や土地地区画整理事業、開発行為などにより適切に誘導します。

(2) 商業・業務系

1 基本的な考え方

- 苫小牧駅から国道 36 号沿道に至るエリアは東胆振地域の中心であり、まちの顔となる都市拠点の形成に向けて、高次都市機能の集積を図ります。
- 東西に細長く形成されている市街地において、身近な生活利便機能が集積した生活拠点の形成に向けて、日常の生活圏を支える商業・サービス機能の充実・強化を図ります。
- 国道 36 号や道道苫小牧環状線などにおいては、苫小牧市の生活・産業をはじめ、広域的な連携を支える都市軸を形成するため、これら都市軸沿道に商業やサービス機能の集積を図ります。

2 基本方針

ア 将来都市構造に向けた商業・業務地の形成

- 将来都市構造の実現のため、拠点（都市拠点、生活拠点）や都市軸（都市骨格軸、生活軸、産業軸）の形成に向けて、地域の特性に応じた適切な用途地域や特別用途地区の指定など、土地利用の規制や誘導などにより適正配置を図ります。大規模集客施設は、これらの拠点や都市軸への立地を基本とします。

イ 都市拠点における商業・業務地の適正配置

- 都市拠点は東胆振地域の中心都市である苫小牧市の“まちの顔”となるエリアであり、商業・業務、医療・福祉、文化・交流、宿泊、教育などの都市機能の集積と人を中心としたパブリックスペースの創出を図り、まちの賑わいや交流とともに、まちの雇用を生み出す市の中心的な商業・業務地を形成します。
- 魅力ある個店の創出や集積を図るとともに、必要に応じて地区の核となるよう高度利用と都市機能の更新を図り、地区の特性を踏まえた中心商業地を形成します。
- 官民連携によるエリアマネジメント*を推進し、都市拠点の魅力向上と活性化、シビックプライド*の醸成を図り、エリア全体の価値向上を目指します。

ウ 生活拠点における商業・業務地の適正配置

- 生活拠点に位置付けている明德町、日新町、三光町、沼ノ端駅周辺において、地域の利便性とコミュニティの形成を支える医療・福祉、商業、交流などの商業・サービス機能の充実・強化を図ります。

Ⅰ 沿道型の商業・業務地の適正配置

- 苫小牧市は東西に細長く市街地が形成されており、自動車による移動が中心となっているため、都市骨格軸や生活軸に位置付けている主要道路沿道においては、背後住宅地の住環境に配慮しながら沿道サービス施設などの立地を進めます。

■都市骨格軸

- ▷ 苫小牧市の生活・産業をはじめ、広域的な連携を支える骨格軸として、市内外の自動車利用者が利用するサービス施設や業務施設などの立地を促進します。
- ▷ 沿道の地域特性や周辺の住宅地に配慮しながら、必要に応じて特別用途地区を指定するなど、適正な規模の施設を誘導します。

■生活軸

- ▷ 適切な用途地域や特別用途地区の指定により、住宅や日常生活に必要な商業などの身近な生活利便機能の集積を図るとともに、騒音防止など周辺住宅地に配慮した施設立地の誘導や、歩行者空間に配慮した街並みの形成、背後の住宅地と幹線道路間の緩衝となる適正な緑化を図ります。

■地域軸

- ▷ 各地域における都市軸を補完しながら、地域住民の日常生活を支える身近な生活利便機能の誘導を図ります。

(3) 工業系

1 基本的な考え方

- 苫小牧市は苫小牧港、新千歳空港、高速道路、鉄道などの優れた広域交通網が形成されていることにより、人流・物流の結節点にある産業拠点都市として発展してきました。こうした苫小牧市の優位性を活かし、更なる産業立地を誘発する都市基盤の整備が必要です。
- 持続可能な雇用の確保に向けて、広域交通結節機能を活かし、既存の工業集積の拡大に留まらず、環境・エネルギー産業、IT産業、食品関連産業などの新たな産業集積の促進やみどりを活かした潤いのある景観の形成を図ります。

2 基本方針

ア 流通業務地の形成

- 主要幹線道路沿いを中心とした工業地では、未利用地を活用しながら流通業務に係わる施設の立地誘導を図るとともに、円滑な企業活動の増進に向け、建物の混在を未然に防止しながら土地利用の適正化を図ります。
- ウトナイ湖など周辺の自然環境に与える影響のない施設の立地を誘導します。

イ 産業集積を図る工業専用地の形成

- 港湾と一体になった工業専用地では、港湾利用の増進、安定的な雇用の確保や国際競争力の強化に向けた産業集積を進め、港湾機能に特化した土地利用や施設の配置を図ります。

ウ 景観・環境に配慮した工業地の形成

- 西港から苫東地域に至る産業軸は、背後地の工業地・工業専用地と併せて産業集積を進めるとともに、道路の緑化や立地施設における緑地・環境施設の設定など、沿道景観や環境に配慮した工業地の形成を図ります。

エ 海と親しめる工業地の形成

- 港町として「海の駅ぶらっとみなと市場」やフェリーターミナルなどの施設を中心に、漁港区とその周辺地区の機能強化や魅力化、港湾の緑化などにより、市民をはじめ、市外からの来訪者も海に親しみながら賑わいや交流を生むことができる工業地の形成を図ります。
- 勇払マリーナは、地域の特性を活かしたサービスや施設の充実を図り、多様な交流を生むマリインジェアの拠点形成を目指します。

オ 苦東地域における長期的視点からの開発と自然に配慮した土地利用の推進

- 苦東地域は、地域の特性に配慮し、国際化、情報化、循環型社会に対応した多様な産業活動や研究活動が展開できる地域の形成と、豊かな自然の中で享受できる余暇環境の創出に向けて、関連計画と整合を図りながら、長期的な視点に立った土地利用の展開を促進します。
- 苦東地域は良好な自然が残された樹林地や湖沼群を有しており、自然と共生する地域の形成に向けて、自然に配慮した土地利用を推進します。
- 洪水などの災害時における防災機能を高めるため、安平川下流域において、自然環境に配慮しながら河道内調整地の整備を推進します。

(4) 市街化調整区域

1 基本的な考え方

- 市街化区域の拡大は行わないことを基本とし、市街化調整区域においては、都市的な土地利用を抑制するとともに良好な自然環境を保全します。
- 樽前地域や植苗・美沢地域など、既に集落が形成されている地域においては、周囲の自然環境や農地の保全に配慮した地域づくりを目指します。
- 地域の特性を活かした開発については、自然環境の保全と調和がとれた秩序ある土地利用の誘導を図ります。

2 基本方針

ア 豊かな自然環境の保全と調和のとれた開発の誘導

- 市街化調整区域内の農地や、良好な自然環境を形成する湖沼、河川、海浜、山林などについては、関連法・条例などを踏まえながら自然環境の保全に努め、都市的な土地利用の抑制を図ります。
- 豊かな自然環境などの地域の特性を活かした開発は、苫小牧市全体及び地域における必要性、開発内容、規模などを総合的に勘案し、地区計画制度の活用や開発許可制度の適切な運用を行い、自然環境と調和のとれた開発を誘導します。

イ 既存集落の良好な住環境の形成

- 樽前地域や植苗・美沢地域など、市街化調整区域に位置する既存集落においては、地区計画など適切な土地利用の誘導により、周辺環境と調和した生活環境の整備を進め、地域との協働により良好な住環境の維持・形成を図ります。
- 農業などの地域産業とコミュニティの活性化、交流人口の拡大に向けて、文化・芸術活動の拠点づくりやグリーンツーリズムの展開、景勝地の散策ネットワークづくりなど、自然環境や農業、景観などの地域資源を活用した地域づくりを進めます。

ウ 豊かで貴重な自然環境を活かした交流の創出

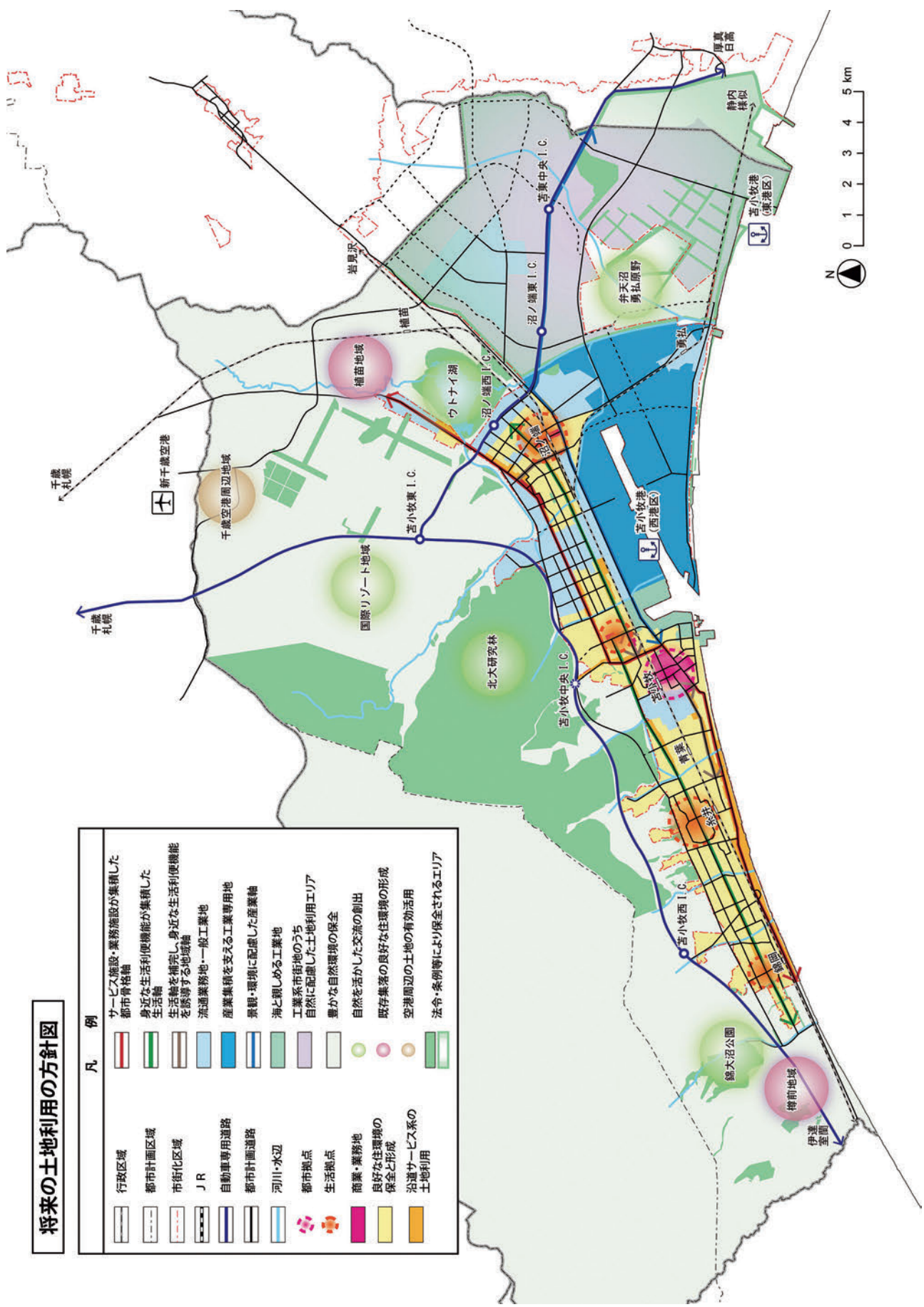
- 錦大沼公園、北大研究林、ウトナイ湖、弁天沼・勇払原野、及びそれぞれの周辺などは、自然環境の保全と調和した利活用を図り、市内外からの来訪者による多様な交流を創出します。
- 国内外からの交流人口の拡大を目指した複合的な国際リゾート地域の形成を図ります。

エ 空港の利便性を活かした調和のとれた土地の有効活用

- 新千歳空港周辺地域においては、自然環境との調和を図りながら地区計画などを活用し、空港に近接する立地特性を活かした空港支援機能や空港利便機能などを適切に誘導します。

将来の土地利用の方針図

凡 例	
	行政区域
	都市計画区域
	市街化区域
	J R
	自動車専用道路
	都市計画道路
	河川・水辺
	都市拠点
	生活拠点
	商業・業務地
	良好な住環境の 保全と形成
	沿道サービス系の 土地利用
	サービス施設・業務施設が集積した 都市骨格軸
	身近な生活利便機能が集積した 生活軸
	生活軸を補完し、身近な生活利便機能 を誘導する地域軸
	流通業務地—一般工業地
	産業集積を支える工業専用地区
	景観・環境に配慮した産業軸
	海と親しめる工業地
	工業系市街地のうち 自然に配慮した土地利用エリア
	豊かな自然環境の保全
	自然を活かした交流の創出
	既存集落の良好な住環境の形成
	空港周辺の土地の有効活用
	法令・条例等により保全されるエリア



2 交通ネットワークの方針

【現状・課題】

- 苫小牧市は、苫小牧港と新千歳空港、また高速道路や鉄道など、陸・海・空の交通が結節した拠点地域となっており、道内や国内のみならず世界とつながる北海道の玄関口となっています。
- 苫小牧市は、市街地の奥行きが狭く東西に長い地形と、かつての職住分離政策によって西側に住居系、東側に工業系の土地利用としたことから、広域交通と市内交通が輻輳化しており、東西交通の混雑解消に向けた広域道路ネットワークを構築・整備することが必要です。
- 今後、苫小牧市においても人口減少・少子高齢化が進行すると見込まれ、人口特性や社会状況などの変化に対応した公共交通の充実と利用促進を図ることが必要です。
- 交通結節点の機能強化とともに、安心して歩くことができる歩行空間や自転車走行空間のネットワークを形成し、安全で快適な人優先の道路空間の形成が必要です。
- 苫小牧市は樽前山の火山噴火や大規模な地震による津波などの災害の危険性が懸念されるため、円滑な緊急避難や救助・救援活動、緊急物資の輸送などが可能となるよう、リダンダンシー*機能を確保した災害に強い道路ネットワークが必要です。

【方針の体系】

(1) 自動車道路	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 広域交通ネットワークの整備促進 イ 都市骨格軸と産業軸を主とした主要幹線道路の整備・機能強化 ウ 生活軸を主とした市内幹線道路の安全性や利便性・快適性の向上 エ 南北連絡軸の形成 オ 補助幹線道路の整備 カ 災害に対応した道路の整備 キ 将来都市像に沿った長期的な交通体系の見直し
(2) 自転車道路 ・歩行者道路	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 自転車ネットワークの形成 イ 歩行者に配慮した道路の整備 ウ 歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進 エ 水とみどりの歩行者動線軸の形成
(3) 公共交通	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 都市拠点の中核となる広域交通結節点の形成 イ バス交通の充実による基幹的交通網の形成 ウ 鉄道網の維持存続と都市間輸送の充実 エ デマンド型交通による移動手段の確保 オ 公共交通の利用促進策の実施
(4) 港湾	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 西港区・東港区が一体となった港湾機能の強化 イ 交流の拠点形成による「みなとまちづくり」 ウ 安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成
(5) 空港	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 空港機能の強化 イ 空港に向かうアクセス強化 ウ 空港周辺の土地の有効活用

(1) 自動車道路

1 基本的な考え方

- 人流・物流の結節点にある道内屈指の産業拠点都市として、今後とも持続的な雇用による活力に満ちた都市の形成に向け、既存産業の集積と環境・エネルギー産業、IT産業、食品関連産業などの新たな産業の立地・誘導を促進する広域交通ネットワークや、市民の安全で快適な移動を確保する幹線道路網の整備・機能強化を図ります。

2 基本方針

ア 広域交通ネットワークの整備促進

- 市街地内から通過交通を分離し、広域的な交通を円滑に処理するため、苫小牧中央インターチェンジ（仮称）の整備を推進します。
- 東部地域や苫東地域の交通利便性、東胆振地域と日高地域における広域医療などの生活や交流、物流の利便性を向上させるため、日高自動車道や苫小牧厚真通の機能強化を図ります。
- 都市内交通の円滑化、救急搬送の迅速化、物流利便性を向上させるため、美沢錦岡通などのバイパス機能を有する主要幹線道路の整備を進めます。

イ 都市骨格軸と産業軸を主とした主要幹線道路の整備・機能強化

- 都市骨格軸及び産業軸は、苫小牧市の生活や産業集積、広域連携を支えるため、道路の利便性や安全性の向上を図るとともに、国道36号や国道276号においては通過交通などの広域的な交通流動に対応した主要幹線道路として機能向上を図ります。
- 苫小牧東西両港の連携強化や苫東地域への企業誘致を進めるため、産業軸を補完する臨海東通や苫小牧厚真通の整備を促進し、物流基盤の強化を図ります。
- 観光や産業の活性化に向けて、美沢新千歳空港通や（仮称）植苗新千歳空港通など、新千歳空港へのアクセスを強化します。
- 国際リゾート地域の立地に合わせて、既存の都市交通への影響に留意しながら、アクセス道路の整備を図ります。

ウ 生活軸を主とした市内幹線道路の安全性や利便性、快適性の向上

- 各生活拠点を結ぶ生活軸の沿道に日常生活に必要な生活利便機能の集積を図るとともに、東西の生活交通と広域交通の分化の促進による混雑の改善、適正なみどりによる快適な歩行者空間の形成により、生活軸を構成する幹線道路の安全性・利便性・快適性の向上を図ります。
- 背後に住宅地を抱え交通需要の多い生活軸を中心に、バス専用・優先レーンなどの導入による公共交通の利便性向上に資する道路空間の形成を目指します。

エ 南北連絡軸の形成

- 各拠点や各都市軸を結ぶ南北連絡軸においては、都市拠点及び生活拠点に集積する生活利便機能などを享受できるよう、道路の機能強化や橋梁の長寿命化などにより、移動の円滑化や道路の安全性の向上を図ります。
- 明野西一条通から苫小牧港通の区間において、東西動線の混雑の緩和や移動の円滑化に対応するため、南北の交通ネットワークを強化します。
- 道路の機能強化や新規整備に当たっては、快適な歩行空間の確保や緑化を図り、景観に配慮した道路整備を進めます。
- 災害緊急時には、避難や緊急輸送に対応できるよう道路の機能強化を進めます。

オ 補助幹線道路の整備

- 日常生活の利便性、安全性の向上を図るため、市街地内の補助幹線道路の整備、バリアフリー化などの改善・整備を進めます。

カ 災害に対応した道路の整備

- 樽前山の噴火や地震時における津波などの災害緊急時において、円滑に緊急避難、救助・救援活動、緊急物資輸送などに対応できるよう、南北連絡軸や苫小牧白老通、美沢錦岡通、(仮称)苫小牧登別通などの整備・強化を図ります。

キ 将来都市像に沿った長期的な交通体系の見直し

- 人口や土地利用、都市交通ニーズなどの社会経済状況の変化に応じ、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう、長期未着手の都市計画道路の見直しを含め、土地利用と一体となった総合的な観点から見直しを行います。

(2) 自転車道路・歩行者道路



1 基本的な考え方

- 子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民も、四季を通じて自転車や車椅子、徒歩で安心して市街地内を移動できるよう自転車ネットワークの形成とバリアフリー化された歩行空間の形成を図ります。

2 基本方針

ア 自転車ネットワークの形成

- 平坦で東西に広がった地形を活かし、各地域から中心部へ向かう経路や市街地内の公園・河川空間、海岸、公共施設・レクリエーション施設などを結ぶ自転車走行空間のネットワーク化を目指します。

イ 歩行者に配慮した道路の整備

- 木もれびの道など、市街地内に計画的に整備された歩行者専用道路を活かして、歩行空間のネットワーク化を目指します。
- 植栽や花植え、ごみ拾いなど、市民との協働で道路の維持管理を継続的に進め、市民に親しまれる道路空間の形成を図ります。

ウ 歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進

- 苫小牧駅をはじめ、周辺の病院や官公署、文化・運動施設などの生活関連施設*相互を結ぶ主要な経路においては、高齢者や障がい者などが安心してスムーズに移動できる道路空間のバリアフリー化をはじめとするユニバーサルデザイン化を推進します。
- 生活拠点をはじめ、鉄道駅や商業施設、医療・福祉施設、公共施設など、日常生活で利用する生活利便施設相互を結ぶ歩行者動線において、冬季間の利用にも配慮し、誰もが安心して移動できる歩行空間の形成を図ります。

エ 水とみどりの歩行者動線軸の形成

- 苫小牧市の市街地内には、樽前山麓から市街地を流れる錦多峰川、小糸魚川、苫小牧川、幌内川、明野川などの中小河川が多数あり、これらのみどり豊かな河川空間の保全、親水空間の形成・活用を図ります。
- 河川に平行して整備されている道路の歩行空間や河川管理用通路の活用などにより、水辺のみどりと一体となった歩行者動線軸の形成を図ります。

(3) 公共交通

1 基本的な考え方

- 苫小牧市においては自動車に依存する割合が高く、バスや鉄道など公共交通機関の利用が少なくなっています。今後、利用促進が図られず人口減少が進行した場合、公共交通利用者の更なる減少が懸念されます。
- 高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することが難しい市民の移動手段を確保するとともに、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

2 基本方針

ア 都市拠点の中核となる広域交通結節点の形成

- 苫小牧駅周辺は広域交通結節点として都市拠点の中核を担うエリアであるため、多様な交通手段への対応や、円滑な歩行者動線の確保、交流空間の確保を可能とする適正規模の駅前広場の機能再編・強化を行うとともに、駅周辺の一体的な再整備を推進します。
- 交通結節点におけるユニバーサルデザイン化を進め、鉄道やバス、タクシーなどへの乗継利便性の向上を図ります。

イ バス交通の充実による基幹的交通網の形成

- 都市骨格軸や生活軸におけるバス専用・優先レーンの設置などにより、バスの定時性や輸送力を高め、市内の基幹的交通網の形成を図ります。
- 高齢者や子どもなどの日常生活の移動手段を確保するとともに、東西交通の混雑解消に向けて、通勤・通学や買い物などにおける公共交通への利用転換を促進するため、利用者のニーズを踏まえた路線や便数などの改善・再編を促進します。
- 都市拠点における商業施設や公共公益施設を結ぶ循環バスや、生活拠点と背後の住宅地を結ぶデマンド型バスといった最適な交通手段導入により、各施設へのアクセス性を高め、都市拠点や生活拠点における回遊性や利便性の向上を図ります。

ウ 鉄道網の維持存続と都市間輸送の充実

- 道内各都市と結ばれている鉄道網の特性を活かし、ビジネス利用や観光需要に対応した利便性、速達性の向上を図ります。
- 胆振・日高圏と新千歳空港を結ぶ交通利便性を高めるため、広域交通結節点である苫小牧駅からのアクセス性向上を図ります。
- 鉄道は、日常生活や物流を支える重要な交通インフラであるため、社会経済状況や利用状況なども踏まえながら、路線の維持を図るため、関係機関や事業者と連携した取組を進めます。

エ デマンド型交通による移動手段の確保

- 樽前地域と植苗・美沢地域で運行しているデマンド交通については、誰もが利用できる効率的で利便性が高い持続可能な公共交通システムとなるよう維持・改善を図ります。
- 利用者数の減少などによりバス路線の維持が困難になった地域については、デマンド交通などへの転換により利用者（市民）の足を守ります。

オ 公共交通の利用促進策の実施

- ICカード乗車券の導入やバスロケーションシステム*など、利便性向上につながる取組を進め、公共交通へのモーダルシフト*を図ります。
- 事業者との協働による割引切符やイベントにあわせた旅行商品の企画など、新たな公共交通利用者の増加に向けた取組を進めます。
- 都市拠点や生活拠点における、公共公益施設・商業施設を活用したバス待合スペースや、休憩・交流機能などと一体となったバス待合所を整備し、利便性の向上を図ります。

(4) 港湾

1 基本的な考え方

- 苫小牧港は西港区が昭和 38 年（1963 年）に、東港区が昭和 55 年（1980 年）に第 1 船が入港し、昭和 56 年（1981 年）には特定重要港湾（平成 23 年（2011 年）から「国際拠点港湾」）に指定され、国際貿易港及び国内流通港として、北海道はもとよりわが国の経済及び国民の生活に大きく寄与してきました。
- 「産業とくらしを支える物流拠点」として地域や港湾利用者の要請に応えるとともに、北海道と我が国の発展に貢献し時代の変化に対応した役割を果たすため、物流の効率化や港湾機能の充実を図ります。
- 交通の要衝に位置する優位性を活かした交流拠点の形成を図り、親しみやすく、また利用しやすい港湾空間を形成します。

2 基本方針

ア 西港区・東港区が一体となった港湾機能の強化

- 増大するコンテナ輸送や貿易構造の変化及び船舶の大型化などに対応した、わが国の国際拠点港湾に相応しい外貿コンテナ貨物取扱機能の拡充・強化を図り、道産農水産物などの輸出を促進するとともに、国内流通の拠点港湾として複合一貫輸送の進展や物流需要の増大に対応するため、内貿ユニット貨物取扱機能の拡充・強化を図ります。
- 港湾と背後地域との円滑な交通を確保するため、臨海部の交通機能の向上を図ります。
- 北極海航路におけるアジア側のハブ港湾を目指し、調査研究などの取組を進めます。

イ 交流の拠点形成による「みなとまちづくり」

- 「海の駅ぷらっとみなと市場」や北ふ頭緑地（キラキラ公園）、海からの玄関口であるフェリーターミナルなどの既存資源を活用しながら、市内外からの来訪客によって賑わいや交流を生み、港や海辺を活用した交流拠点づくりを推進します。
- 中心市街地の活性化と連携したイベントの実施、循環バスの運行など、「まち」と「みなと」をつなぐ市街地内における回遊性向上を図ります。
- 勇払マリーナは「とまこまい海の駅」として、海や陸からの利用者呼び込む魅力あるマリンレジャーの拠点形成を目指します。

ウ 安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成

- 大規模地震などの災害時においても緊急物資輸送機能や、経済活動を維持する国際及び国内物流機能を確保するため、大規模地震対策を進めます。
- 安全で安心なポートサービス*体制を確保するとともに、漁船などの安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまり機能を強化します。

(5) 空港



1 基本的な考え方

- 新千歳空港は、国内及び国際航空ネットワーク上の拠点となる空港として、道内及び全国的にも大きな役割を果たすことが期待されています。
- 今後とも新千歳空港が国内及び国際航空ネットワークの拠点となるよう、国際的な機能の整備と充実を図ります。

2 基本方針

ア 空港機能の強化

- 北海道の産業や観光、生活を支え、国内外の人やモノの活発な交流を支える国内及び国際航空ネットワークの中核となる空港を目指し、国内線・国際線における空港機能やターミナル機能の一層の強化を図ります。

イ 空港に向かうアクセス強化

- 長期的な視点から、新千歳空港へのアクセスを強化する交通体系の形成を図ります。

ウ 空港周辺の土地の有効活用

- 新千歳空港周辺地域においては、空港に近接している地域特性を活かし、地区計画制度や開発許可制度を適切に運用し、自然環境との調和に配慮しながら空港の機能強化や利便性の向上を図ります。

3 みどりと水辺空間の方針

【現状・課題】

- 苫小牧市は太平洋に面し、背後には樽前山に連なる広大な自然環境が広がり、市街化調整区域の樹林は、環境保全、レクリエーション、防災、景観にとって重要なみどりとなっています。ラムサール条約に指定されているウトナイ湖にそそぐ美々川のほか、勇払川や安平川などは持続性を図るべき水とみどりであり、都市と自然の生態系ネットワークを形成するため、今後とも環境の保全、再生に資する整備の促進が必要です。
- 市内には錦多峰川、小糸魚川、苫小牧川、幌内川などの中小河川が流れており、帯状に連担する市街地を貫いている構造となっています。
- 市街化調整区域に位置する錦大沼公園や北大研究林は、豊かな自然とのふれあい拠点として重要な公園緑地となっており、自然の保全と調和した利活用を維持・継続することが求められます。
- 市街地内の公園緑地の整備水準は十分な状況にあり、緑ヶ丘公園や市民文化公園、北ふ頭緑地（キラキラ公園）が整備され、市民のみならず市外からも公園が利用されており、交流や憩いの拠点となっています。従来公園利用に留まらず、市民との協働によって積極的な空間づくりや管理を行うなど、市民がより愛着や親しみをもつことができるようにする必要があります。
- 市街地内のみどりは成熟期を迎え、街路樹や公園樹木の大木化や老木化が進んでいることから、適正な配置や樹種による安全で快適な緑化空間の提供を進める必要があります。
- みどりのまちづくりは、公園や街路樹、公共施設のみならず、工場や商業施設といった企業敷地、さらには個人の庭先にいたるみどりまで、市民、企業、行政が連携した緑化に対する取組を進める必要があります。

【方針の体系】

(1) みどり	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 自然環境、生態系の保全と活用 イ 市街地のみどりの骨格軸の形成 ウ 官民が連携した緑化の推進とみどりの活用の推進
(2) 水辺空間	①基本的な考え方	
	②基本方針	ア 自然環境に配慮した河川及び湿地の保全・整備 イ みどりの南北軸を構成する河川空間の形成 ウ 防災機能を高める河川・海岸の整備

(1) みどり

1 基本的な考え方

- 恵まれた自然環境や生態系の保全に努めるとともに、市街地内の都市公園など身近なみどりの空間の確保と維持・更新を図り、みどりのネットワークづくりを推進します。
- 自然環境の保全と活用に当たっては、国・北海道などの関係機関との連携を深めるとともに、市民との協働を進め、みどりのまちづくりを推進します。

2 基本方針

ア 自然環境、生態系の保全と活用

- 苫小牧市は、樽前山や北大研究林、ウトナイ湖をはじめ、広大な丘陵地や市街地外延部に広がる樹林地など豊かな自然環境に恵まれており、現行の法制度や条例により保全されている自然地やみどりについては、今後とも適正に保全します。
- また、市民の保全意識の高揚や利用マナーの向上に資するPR、市民活動団体や関係機関の協力・連携体制の整備などに取り組みます。

イ 市街地のみどりの骨格軸の形成

- 苫小牧市の帯状の市街地と、市街地に近接する海と山地・丘陵地の自然、市街地を貫く河川によるみどりの骨格軸を形成します。

■みどりの拠点（公園）

- ▷ 都市拠点及び生活拠点における公園は、パブリックスペースとしての公園の価値を高めるほか、高齢者や障がい者などが安心して移動できるように、バリアフリー化をはじめとするユニバーサルデザイン化を推進します。
- ▷ 緑ヶ丘公園はスポーツ・交流拠点として、既存施設の活用を促進するとともに、関連施設の集積や機能強化を図ります。
- ▷ 周辺の土地利用状況や地域のニーズ、公園の配置状況、災害時への対応などを考慮し、効率的・効果的な公園機能の再編を図ります。
- ▷ 長期未着手公園などの見直しは、みどりとオープンスペースの機能や代替手法、他の都市計画との整合性などを踏まえ、地域との合意形成を図りながら進めます。

■南北軸

- ▷ 山と海を結ぶみどりの南北軸として、道路空間や河川空間を活用し、自転車や歩行者がスムーズに行き来できるよう適正なみどりによるネットワークの形成を図ります。

■東西軸

- ▷ 整備された道路空間や公共施設のみならず、沿道の住宅地や企業敷地など、市民、企業、行政が連携した緑化、緑道のネットワークの形成を図ります。

ウ 官民が連携した緑化の推進とみどりの活用の推進

- 市民や事業者による緑化の推進、身近な公園・緑地を活用したまちづくり活動、官民連携によるパークマネジメントの取組、子どもへの環境学習や学校教育におけるみどりの活用など、みどりのまちづくりを推進する連携体制の構築やまちづくり活動を行う機会や場所を提供します。

(2) 水辺空間

1 基本的な考え方

- 河川流域の自然環境や生態系の保全に努めるとともに、治水上の安全を確保し、氾濫水害に対する整備や樽前山の火山砂防事業を進めます。
- みどり豊かな水辺空間を形成することで、市街地に憩いと潤いの場を提供し、道路や住宅地の緑化、歩行者系のネットワークの整備と併せて、みどりの南北軸の形成を進めます。

2 基本方針

ア 自然環境に配慮した河川及び湿地の保全・整備

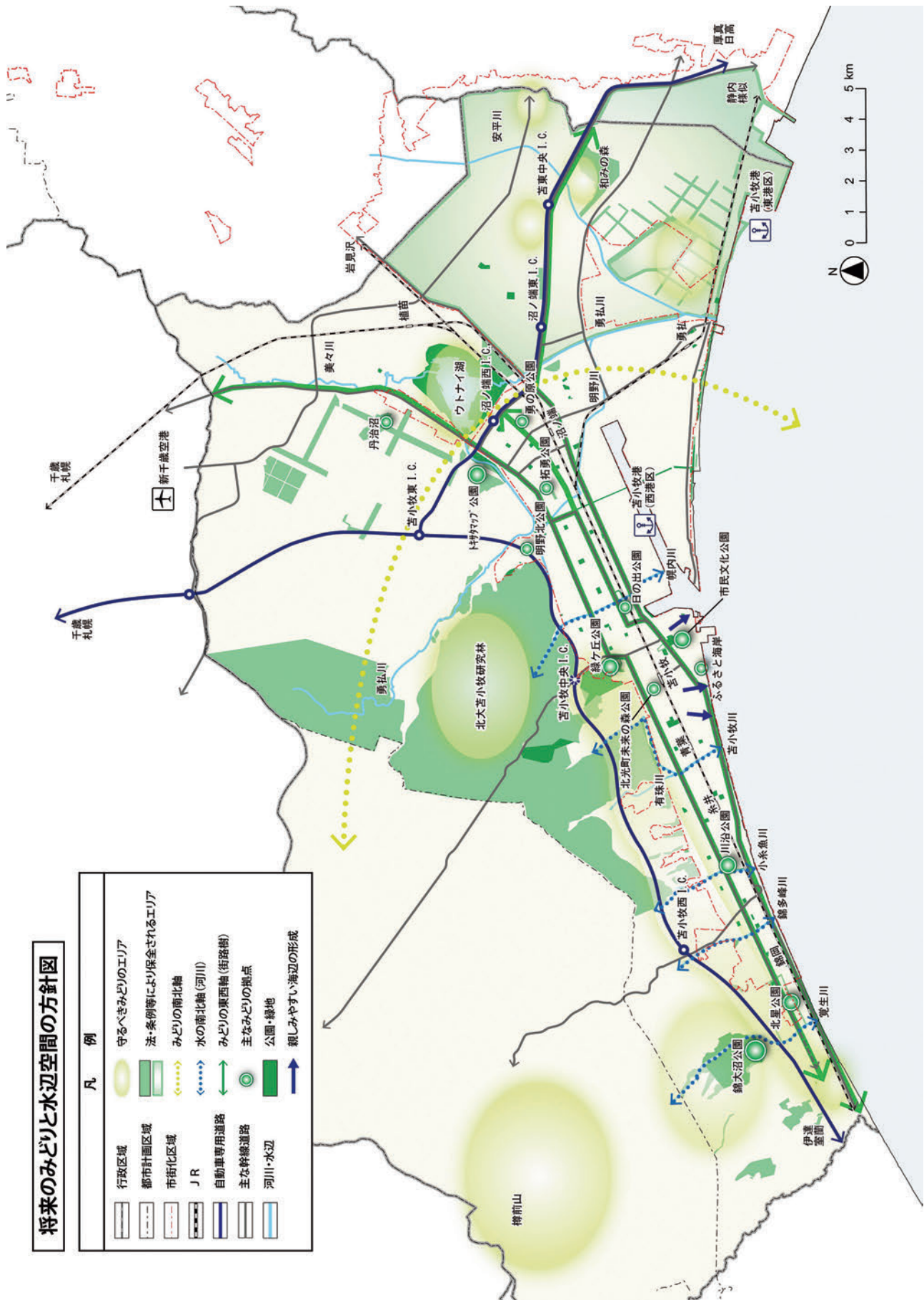
- 勇払川、美々川などの河川やウトナイ湖、錦大沼などの湿地については、自然環境や生態系に配慮した河川及び湿地の保全・整備を進め、良好な水辺空間の形成を図ります。
- 美々川については、ウトナイ湖周辺の環境の保全と再生を担う重要な河川として、北海道と連携をとりながら美々川流域の環境保全と再生に向けた事業を促進します。
- ウトナイ湖周辺は、道の駅「ウトナイ湖」やウトナイ湖野生鳥獣保護センターが立地しており、交流人口の拡大に向けて自然環境に配慮した観光拠点を形成します。

イ みどりの南北軸を構成する河川空間の形成

- みどりの南北軸を構成する錦多峰川、小糸魚川、苫小牧川、明野川などの河川については、河川敷の緑化や散策路の整備などにより、水とみどりに親しめる空間の形成を図り、まちと水辺が融合した空間形成を推進するとともに、市民との協働による親水空間の維持管理や活用を促進し、地域の魅力向上を目指す「かわまちづくり*」を推進します。
- その他の市街地を流れる主な河川（有珠川、勇払川）についても、治水上の安全を確保し、さらに豊かな生態系を有する水とみどりの空間として、潤いある水辺空間を形成します。

ウ 防災機能を高める河川・海岸の整備

- 苫小牧市のシンボルである樽前山は活火山であることから、樽前山火山砂防事業や環境整備を進めます。
- 豪雨に対する安全性を高めるため、小糸魚川、小泉の沢川、明野川などにおける改修を進めます。また、安平川における洪水などの災害発生の防止又は軽減のため、弁天沼周辺の湿地環境の保全に配慮しながら河道内調整地の整備を推進します。
- 海岸浸食が著しい胆振海岸においては、人工リーフ（岩礁）や緩傾斜護岸などの整備を進めるとともに、市民に親しまれる海辺となるような水辺空間の形成を図ります。



4 都市防災の方針



【現状・課題】

- 苫小牧市は平坦な市街地であるため、津波や洪水において広範囲の市街地が浸水想定区域に含まれています。また、樽前山火山噴火においても、市街地の広範囲にわたって火砕流や泥流の危険性があると予測されています。
- ハード・ソフトの両面から災害に強い都市づくりに取り組み、災害対応力の強化と、自助・共助による防災・減災まちづくりの取組が求められています。

【方針の体系】

都市防災の方針	①基本的な考え方
	②基本方針

ア	地震・津波災害対策
イ	洪水・土砂災害対策
ウ	火山災害対策
エ	火災対策
オ	防災力の向上

1 基本的な考え方

- 苫小牧市は、地震・津波、洪水・土砂、火山などの災害が想定されます。市民の生命及び財産を災害から守るため、これらの災害に対する防災・減災対策、要配慮者の安全確保、防災情報ネットワークの整備・強化を進めるとともに、広域防災拠点となる病院や公園などの機能強化を図ることによって災害に強い都市をつくり、市民の安全・安心な生活を守ります。

2 基本方針

ア 地震・津波災害対策

- 市全体を災害に強い都市にするため、道路の整備や強靱化、公園・広場などのオープンスペースの確保、住宅密集地域の基盤整備、建築物の耐震化・不燃化を進めます。
- 上下水道、電気、電話施設などのライフライン施設、道路・橋梁、河川・海岸施設、港湾施設において、耐震化や老朽化施設の更新を推進するとともに、BCP*や避難計画の作成など防災・減災対策を推進します。
- 公共施設を活用した避難所や福祉避難所の確保・整備のほか、民間施設と連携した津波一時避難施設を確保します。
- 南北連絡軸や（仮称）苫小牧登別通など、緊急時の避難や緊急輸送を支える道路ネットワークの強化を図ります。

イ 洪水・土砂災害対策

- 浸水などの水害を低減するために、安平川における河道内調整地の整備をはじめとする河川・水路の改修・整備、公共下水道（雨水）などの事業を推進し、総合的な治水対策を進めます。
- 市内には土砂災害危険箇所（土石流危険渓流、急傾斜地崩壊危険箇所）と土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域が指定されていることから、土砂災害に対する避難計画を策定し災害に強い都市づくりを進めます。

ウ 火山災害対策

- 樽前山の噴火によって発生する避難活動を円滑に進めるため、防災に関する計画を踏まえながら、避難広報、避難経路、避難手段、避難所、災害弱者に関する具体的対策や近隣市町などとの広域的な連携を図ります。
- 国、北海道などの関係機関及び大学などの研究機関と連携し、火山活動に対する警戒、監視を行うとともに、緊急時の避難や緊急輸送を支える道路、観測機器などの整備充実を図ります。
- 火山噴火に伴う泥流による被害の軽減に向けて、樽前山火山砂防事業を促進します。

エ 火災対策

- 市街地における火災の危険を防ぐため、建築物の耐震化や不燃化を促進し、災害に強いまちづくりを進めます。
- 商業地や建物が密集する地域など延焼の危険が予想される地域においては、都市防災の観点から防火地域及び準防火地域を適切に指定し、市街地の防災機能の維持・向上を図り、安全で安心な市街地を形成します。
- 断水時においても防火活動を実施できるよう公園などに防火水槽の整備を進めます。

オ 防災力の向上

- 地域の防災力の向上のために、防災機関・研究機関・専門家との連携を図り、情報の収集・連絡体制、通信機器の整備を進めます。
- 自主防災組織に対する研修会の開催や出前講座などを通じて、市民一人ひとりの防災意識の向上などを図ります。
- 地域に応じて避難体制や被災時の応援態勢、ボランティアの活用体制などの確立、救援・救護対策の実施体制の確立など、実践的な緊急時対策を強化します。

5 その他の都市施設の方針

(1) 上水道

1 基本的な考え方

- 苫小牧市の水道は、主に市内西部地域に水を供給する錦多峰浄水場と、東部地域に水を供給する高丘浄水場の2つの浄水場により配水を行っています。
- 飲料水をはじめとする生活用水の安定的な供給は、市民の生活を支える基本的な条件と言えます。将来の水需要を勘案しながら、計画的で効率的な水道施設の更新を進めるとともに、水源地域の環境保全に努め、良質な水の安定供給に努めます。

2 基本方針

- 良質な水を継続的に提供するため、経営基盤の安定化を図り、持続可能な水道事業の実現に努めます。
- 樽前山麓の自然環境に育まれた良質な水道水源の保全に努めるとともに、安全で安心な水道水を供給するため、徹底した管理体制の確立を目指します。
- 様々な災害に対し被害を最小限にとどめる対策を進めるとともに、市民生活に影響を与えないよう緊急時の応急給水体制などを強化します。

(2) 下水道

1 基本的な考え方

- 苫小牧市の下水道は市街地のほぼ全域に普及し、西町下水処理センター・高砂下水処理センター・勇払下水処理センターの3つの下水処理センターで汚水の処理を行っています。
- 将来にわたり快適な生活環境を確保するため、公共水域の水質保全や雨水対策、老朽施設の計画的な更新、下水道資源の有効利用を進め、持続可能な下水道の確保に努めます。
- 下水道事業計画区域外については、合併処理浄化槽などによる生活排水の適正処理を促進するとともに、環境負荷低減に向けた普及啓発を推進します。

2 基本方針

- 計画的かつ効率的な下水道施設を整備することにより下水道未接続の解消を進め、良好な環境の保全と衛生的な生活の実現に努めます。
- 下水道施設の計画的な点検調査を行い、効率的に老朽化対策や耐震化対策を進め、安全で持続的な処理機能の確保に努めます。
- 汚泥の更なる減量化や下水道資源の新たな有効利用の検討を進め、安定的かつ効率的な汚泥処理システムの構築を目指します。

- 合併処理浄化槽などの個別処理施設の適切な維持管理に対する指導や啓発活動を推進します。

(3) 廃棄物処理施設

1 基本的な考え方

- ごみの減量とリサイクルの推進により、環境負荷を軽減し効率的なごみ処理事業を推進するとともに、市民の意識向上を図り「053（ゼロごみ）のまちとまこまい」の実現を目指します。

2 基本方針

- 循環型社会の構築を目指し、廃棄物の減量と再資源化を推進するため、廃棄物処理機能の効果的な運用を図ります。
- 廃棄物の減量とリサイクルを推進するため、リサイクルプラザ苫小牧の利用促進と環境教育の充実を図ります。

(4) 地域冷暖房施設

1 基本的な考え方

- 苫小牧市においては熱供給施設により、周辺の公共施設や集合住宅、業務施設などに地中導管を通して温水による熱供給が行われ、暖房・給湯に利用されています。
- 今後とも安全で快適な地域熱供給に向けて、供給施設の適切な維持管理を行うとともに、地球温暖化対策や省エネルギーの推進、産業の活性化に向けて、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを活用した環境負荷を低減する低炭素まちづくりを推進します。

2 基本方針

- 安定的に地域熱供給を受け快適で安全な住環境を確保するため、熱利用施設の設備修繕などを計画的に行い、適切な維持管理に努めます。
- 既存の熱供給システムを活用しながら、再生可能エネルギーや工場排熱などの未利用エネルギー、水素エネルギーの活用、コージェネレーション*システムの導入など、エネルギーの有効利用を図るとともに、熱と電力を効率的に供給し、災害時においても安定したエネルギーの供給を可能とする自立分散型エネルギーネットワークの拡大と普及を図ります。

(5) 市場



1 基本的な考え方

- 長期的視点で市場全体の経営を展望し、生産者及び消費者から求められる安全かつ安定的な生鮮食料品などの流通を促進するため、施設規模・機能の適正化を図ります。

2 基本方針

- 施設の老朽化や今後の経営の展望を踏まえ、安全・安心で効率的な流通システムへの転換が図られるよう市場全体の再編を図ります。
- 経営改善に向けて、指定管理者制度の導入など、官民が連携した管理運営体制を構築します。

(6) 火葬場



1 基本的な考え方

- 高丘霊葬場は、公衆衛生と公共の福祉の観点から老朽化対策や機能再編などを進め、市民の生活環境の維持向上を図ります。

2 基本方針

- 高丘霊葬場は、適切な老朽化対策を進めるとともに、多様化したライフスタイルに対応した機能付加・再編など、施設の維持・更新を図ります。

(7) 公営住宅

1 基本的な考え方

- 市営住宅・道営住宅などの公共賃貸住宅の有効活用に向けて、住宅の需要・老朽化状況、人口・世帯数の動向や将来推計を踏まえ、戸数減を含む適正な管理戸数の確保と、多様な世代が快適に暮らせる住宅の供給を目指します。
- 公営住宅の建替えの際は、関連計画を踏まえながら都市拠点や生活拠点への移転建替えを目指します。

2 基本方針

- 公営住宅の既存ストックを有効に活用するため、適切な点検・修繕、データ管理などを行い、現状や将来的な需要見通しを踏まえ、各団地のあり方を考慮した上で老朽化した団地の建替えや修繕を計画的に推進します。
- 長期に渡って入居者が安全・安心な環境で暮らせる住環境を維持するため、定期的・計画的な点検の実施と、点検結果に基づいた予防保全的な修繕や必要な改善を推進し、既存ストックの長寿命化を図ります。
- 高齢化や世帯規模の縮小などのライフスタイルの多様化に対応し、誰もが安心して快適に暮らすことができる住宅整備を推進します。
- 将来都市構造の実現や地域コミュニティ形成の核となるよう、公営住宅の建替えの際は都市拠点や生活拠点への移転建替えを目指します。

(8) 病院

1 基本的な考え方

- 苫小牧市立病院は、広域的な医療拠点（二次医療機関）であるとともに災害時における拠点病院であることから、継続的な医療を提供する重要な施設です。
- 将来を見据え安定的に高度で専門的な医療を提供するため、病院機能の維持・充実を図ります。

2 基本方針

- さらなる高度な医療を提供するため、病院機能の充実・強化に向けた施設の拡充を進めます。
- 災害時においても継続的な病院機能を確保するため、日常的な施設の修繕や計画的な改修を行うなど、適切な施設の維持管理を行います。



第Ⅳ章

地域別構想

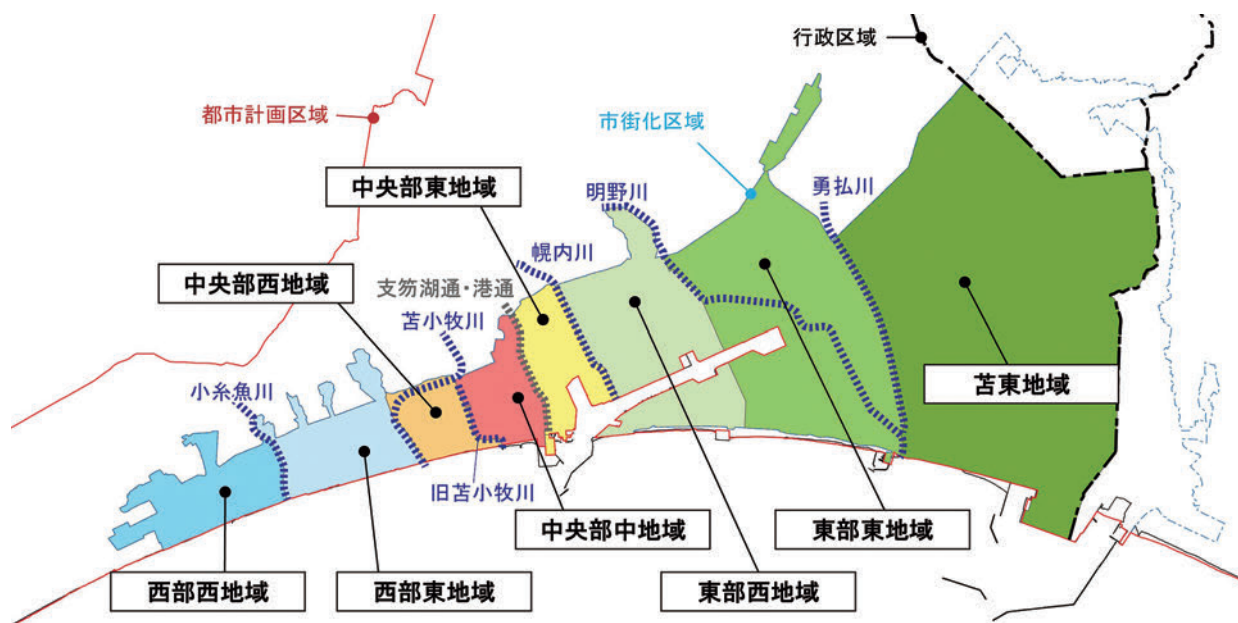
- 1 地域別構想について
- 2 西部西地域
- 3 西部東地域
- 4 中央部西地域
- 5 中央部中地域
- 6 中央部東地域
- 7 東部西地域
- 8 東部東地域
- 9 苫東地域

1 地域別構想について

(1) 地域区分

地域別構想は、苫小牧市の市街地を全部で8地域に区分し、苫小牧市全体の将来都市構造、分野別方針を踏まえたうえで、身近な視点から地域ごとに将来像と都市計画の整備方針を定めたものです。

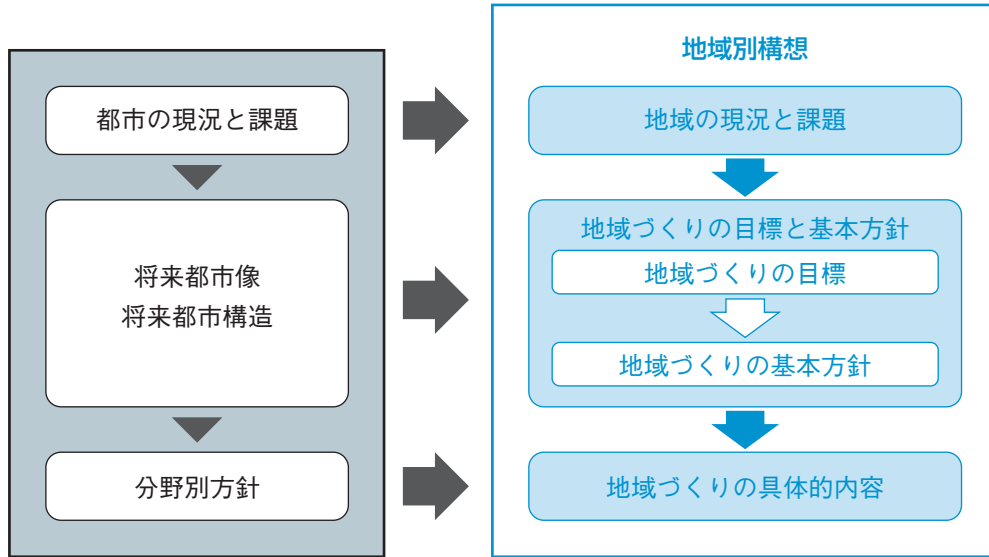
【地域区分】



地域名	町名等
①西部西地域	字錦岡、錦西町、北星町、もえぎ町、宮前町、明德町、青雲町、のぞみ町、美原町、澄川町、ときわ町
②西部東地域	字糸井、はまなす町、柏木町、川沿町、宮の森町、日新町、しらかば町、桜坂町、永福町、小糸井町、豊川町、桜木町、日吉町、有明町、光洋町、有珠の沢町
③中央部西地域	松風町、見山町、啓北町、花園町、青葉町、大成町、新富町、元町、山手町、北光町、白金町、弥生町、矢代町、浜町
④中央部中地域	清水町、木場町、王子町、幸町、本町、大町、錦町、本幸町、寿町、栄町、高砂町、春日町、緑町、表町、若草町、旭町、末広町、汐見町2丁目、汐見町3丁目
⑤中央部東地域	字高丘、泉町、美園町、住吉町、双葉町、音羽町、三光町、日の出町、新中野町、元中野町、港町、船見町、入船町、汐見町1丁目
⑥東部西地域	新明町、あけぼの町、明野新町、新開町、明野元町、柳町、一本松町、晴海町、真砂町
⑦東部東地域	拓勇西町、拓勇東町、北栄町、ウトナイ北、ウトナイ南、沼ノ端中央、東開町、字沼ノ端、字勇払、字植苗
⑧苫東地域	

(2) 地域別構想の構成

各地域別構想の構成は、「地域の現況と課題」「地域づくりの目標と基本方針」「地域づくりの具体的内容」の3つで構成されています。



2 西部西地域



(1) 地域の現況と課題

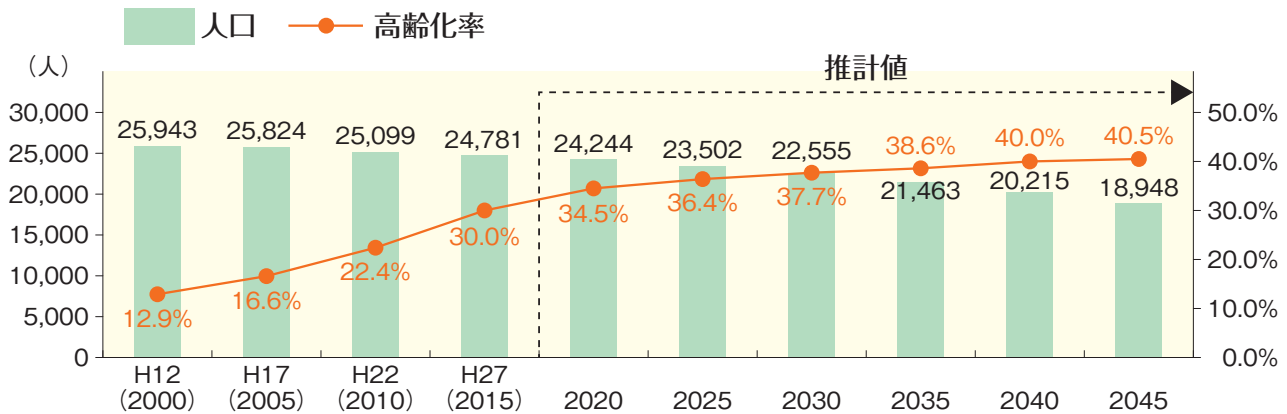
1 地域の成り立ち

西部西地域は、苫小牧市の市街地の中でも最も西側に位置する地域で、錦岡地区は1960年代からの公営住宅団地の建設・整備に伴って人口が増加し、1970年代後半以降、土地区画整理事業などによって大規模な宅地造成が進められ、良好な住宅市街地が形成されてきました。

2 西部西地域の現況

【人口特性】

- 人口は微減傾向で、減少割合は大きくなっています。
- 高齢化率は30.0%と、全市（25.8%）よりも若干高齢化が進行しており、今後も高齢化の進行が予測されます。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 双葉三条通（道道苫小牧環状線）沿いに商業施設、大学が立地し、その他は住宅が大半を占め、小・中学校が配置されています。
- 老朽建物^{*}割合は60.1%と市全体（56.6%）より高くなっています。
- 住居系未利用宅地の箇所数が最も多くなっています。（未分譲の宅地が多く残っています。）

※老朽建物とは次のものをいいます。

構造	木造	簡易耐火構造	耐火構造	構造不明
経過年数	20年以上	20年以上	35年以上	20年以上

資料：都市計画基礎調査（平成22年（2010年）時点）

【都市機能の立地状況】

- 平成10年（1998年）に苫小牧駒澤大学が開学し、苫小牧工業高等専門学校とともに高等教育機関が立地する市内唯一の地域となっています。
- 双葉三条通（道道苫小牧環状線）沿いに商業施設、大学、コミュニティ施設が立地しており、他の地域と比べると、下表に示す全ての種類の施設が立地している唯一の地域となっていますが、これらは地域内に分散している状況です。
- 保育所・幼稚園、認定こども園などの教育施設は、他地域に比べると多くありませんが、商業施設や診療所など日常生活に必要な施設は概ね立地しています。

《主な施設立地状況（平成29年（2017年）7月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
1	1	8	10	3	2	1	2	1	1	1	1	3	7

【交通】

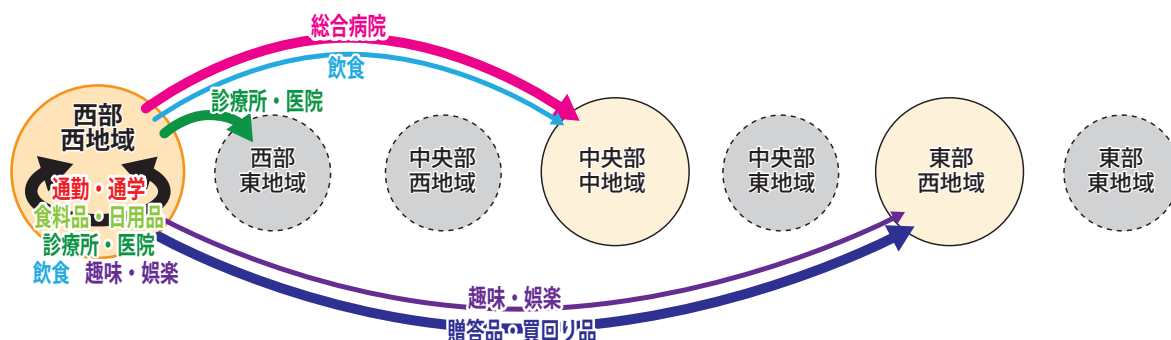
- 錦岡駅が立地しています。
- 道南バスの錦西営業所があり、バスの発着拠点となっています。
- 道央自動車道の苫小牧西I.C.が立地しています。

【災害リスク】

- 海岸線から双葉三条通（道道苫小牧環状線）周辺まで、津波浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学は、地域内を中心としながら、他地域にも分散する傾向にあります。
- 食料品・日用品の買い物は地域内、贈答品・買回り品の買い物は東部西地域が中心となっています。
- 診療所・医院への通院は西部東地域と地域内、総合病院への通院は中央部中地域が多くなっています。
- 飲食は地域内と中央部中地域、趣味・娯楽は地域内と東部西地域が多くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活環境の良さ（閑静など）が最も多くなっています。



3 西部西地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の西部西地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 地域内に分散した生活利便機能の集約化による生活拠点の形成
- ▷ 文教エリアとして大学・苫小牧高専と地域の連携
- ▷ 閑静で良好な住環境を維持しながら、高齢化に対応した安心して暮らせる環境の実現
- ▷ 未利用地を活用した良好な住環境の形成
- ▷ 双葉三条通（道道苫小牧環状線）以南の地域における津波防災対策の実施

(2) 西部西地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

多世代コミュニティと自然との共生を目指した豊かな暮らしの実現

高等教育機関が立地している文教エリアとしての地域特性を活かした学生と地域住民が参加する多世代コミュニティの形成と、自然との共生を目指した田園都市型住環境の実現を図りながら、地域住民が生き生きと生活でき、安全・安心に生活できる環境を形成します。



【地域づくりの基本方針】



多世代が活用する利便性の高い生活拠点の形成



生活に密着した骨太の生活軸の形成



自然との共生を目指した田園都市型の住環境の形成



安全・安心な暮らしを守る防災・減災対策の実施

(3) 地域づくりの具体的内容

生活拠点

多世代が活用する利便性の高い生活拠点の形成

【土地利用】

- 明德町周辺の徒歩圏内に生活サービスなどの複合機能が集積した一体的な拠点形成
 - ▷ 商業、医療・福祉、高齢者支援、コミュニティ・交流機能などの生活利便機能の集積
 - ▷ 公共交通（バスなど）の乗り換え拠点の整備
 - ▷ サービス付き高齢者向け住宅や若者向け民間賃貸住宅の整備
 - ▷ 地域住民が立ち寄り、集まりやすいオープンスペースの整備
- 地域・高等教育機関・行政の連携による学生や地域住民が参加する多世代コミュニティの形成など、地域の課題解決に向けた実践の場の形成

【交通ネットワーク】

- 生活拠点におけるバリアフリー化の推進

骨太
生活軸

生活に密着した骨太の生活軸の形成

【土地利用】

- 生活軸である双葉三条通（道道苦小牧環状線）沿道における身近な商業、医療・福祉など、背後の住環境に配慮した生活利便機能の誘導

【交通ネットワーク】

- バスによる基幹的公共交通網の形成
- バス待合などの利用環境の改善によるバス利用の促進
- 地域内北部丘陵地及び鉄道南側における日常生活の移動手段の確保
- 東西の自動車交通の混雑緩和や、地域間の回遊性向上を目指した自転車ネットワークの形成
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸）

田園都市
型住環境

自然との共生を目指した田園都市型の住環境の形成

【土地利用】

- 鉄道北側における、空き地や市有地をコミュニティガーデン*や農園、広場などに活用するなど、自然との共生を目指したゆとりある田園都市型住宅地の実現と、閑静な住環境や子育て、生活環境の維持・形成
- 錦岡駅周辺における周囲との均整のとれた住環境の保全に資する土地利用の転換
- 長期的な未利用地における将来の土地利用構想を勘案した市街化区域の縮小
- 市民農園を活用した交流機能の強化

【みどりと水辺空間】

- 錦多峰川、錦岡川における、河川敷の緑化や散策路の整備など、水とみどりが一体となった親水空間と歩行者動線の形成
- 錦大沼公園における豊かな自然環境の保全と観光・交流機能の強化
- 錦大沼公園や北星公園などにおける官民が連携した公園管理やパークマネジメントの促進

防災

安全・安心な暮らしを守る防災・減災対策の実施

【土地利用】

- 都市骨格軸である苦小牧白老通（国道36号）沿道における、津波・高潮などの災害リスクを踏まえた広域交通に対応する適切な規模の沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導
- 防災・減災対策などによる災害に強い市街地構造の形成

【交通ネットワーク／都市防災】

- 災害時における避難経路の確保に向けた南北連絡軸である苦小牧西インター通（道道樽前錦岡線）の機能強化
- 官民が連携した津波避難施設の確保

3 西部東地域



(1) 地域の現況と課題

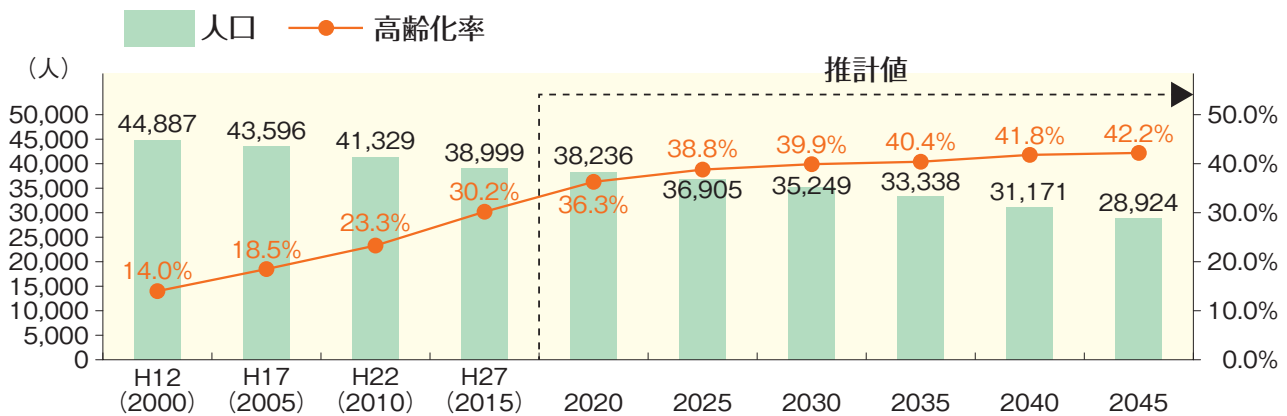
1 地域の成り立ち

西部東地域は、小糸魚川、小泉の沢川、豊木川、苫小牧川など多数の河川が流れている地域となっています。鉄道より北側は、1960年代後半に糸井団地が計画的に開発・整備され、1980年代にかけて土地区画整理事業などによって住宅地整備された地区となっています。

2 西部東地域の現況

【人口特性】

- 人口規模は市内で最も大きいものの、微減傾向となっており、他の地域に比べて減少割合が大きくなっています。
- 高齢化率は30.2%と、全市（25.8%）よりも若干高齢化が進行しており、今後も引き続き高齢化が進むものと予測されます。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 苫小牧白老通（国道36号）沿いには主に工業施設・業務施設、双葉三条通（道道苫小牧環状線）沿いには沿道型の商業施設が立地しており、その他は住居系の土地利用となっています。
- 老朽建物割合は62.8%と市全体（56.6%）より高くなっています。

【都市機能の立地状況】

- 日新町に公共施設と商業施設（専門店）が多く立地しています。
- 他の地域と比べると、診療所、保育所、幼稚園が最も多く立地しており、商業施設も東部西地域に次いで多く立地しています。

《施設立地状況（平成29年（2017年）7月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
1	1	22	17	5	4	1	—	4	5	—	4	2	13

【交通】

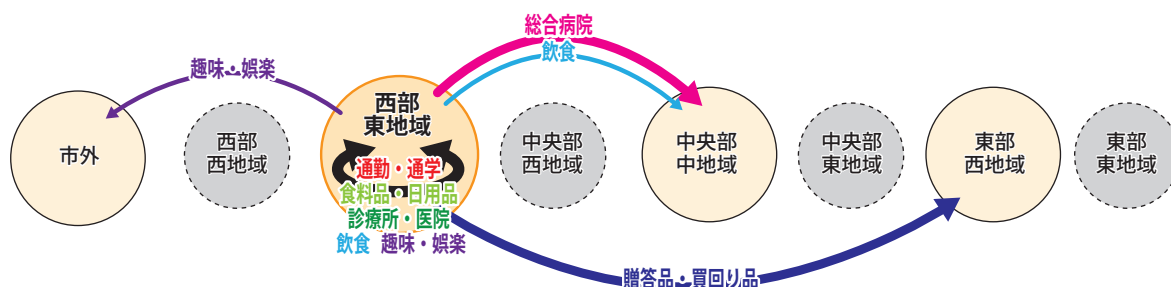
- 糸井駅が立地しています。
- 双葉三条通（道道苦小牧環状線）に多数のバス路線が運行されています。
- 双葉三条通（道道苦小牧環状線）沿いに歩行者専用道の「木もれびの道」が整備されています。

【災害リスク】

- 西側は双葉三条通（道道苦小牧環状線）周辺まで、東側は鉄道周辺まで、津波浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学は、地域内を中心としながら、他地域にも分散する傾向にあります。
- 食料品・日用品の買い物は地域内、贈答品・買回り品の買い物は東部西地域が中心となっています。
- 診療所・医院への通院は地域内、総合病院への通院は中央部中地域が中心となっています。
- 飲食は地域内と中央部中地域、趣味・娯楽は地域内と市外が多くなっています。
- これらの生活行動に伴う地域内外の移動にあたっては、他の地域に比べて公共交通の利用割合が高くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活環境の良さ（閑静など）と生活利便性の良さが多くなっています。



3 西部東地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の西部東地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 生活利便機能の更なる集積による生活拠点の機能強化
- ▷ 今後の高齢化に備えた安心して暮らせる環境の実現
- ▷ 閑静な住環境を維持しながら、老朽化を迎えた住宅の更新や高齢者世帯と子育て世帯の住み替え、中古住宅の流通の促進
- ▷ 市民・企業・行政の協働による、計画的に整備された道路・公園などを活用した住環境の維持・向上
- ▷ 双葉三条通（道道苫小牧環状線）以南における津波防災対策、地域内の河川における洪水対策の実施

(2) 西部東地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

みどり豊かな住環境と生活利便性を併せ持つ住みよい地域づくり

計画的に整備された、みどり豊かで良好な住宅市街地の環境と生活利便機能が集積している特徴を活かし、地域の更なる成熟に向けて、今後の高齢化に備えた活発なコミュニティの形成を図るとともに、みどり豊かな環境を積極的に保全・育成し、住みよい地域づくりを目指します。

【地域づくりの基本方針】



(3) 地域づくりの具体的内容

生活拠点

更なる機能集積による利便性の高い生活拠点の強化

【土地利用・その他都市施設】

- 日新町周辺の徒歩圏内に、既存の機能集積を活かした生活拠点を形成
 - ▷ 商業、医療・福祉、コミュニティ・交流機能など、日常生活を支える生活利便機能の更なる集積
 - ▷ 公共交通（バスなど）の乗り換え拠点の整備
 - ▷ 公営住宅の計画的な維持・更新
 - ▷ サービス付き高齢者向け住宅や若者向けの民間賃貸住宅の整備

【交通ネットワーク】

- 生活拠点におけるバリアフリー化の推進

【みどりと水辺空間】

- 学校、商業施設、公園などの主要施設における、花やみどりのまちづくりの実践など、適切な維持管理・活用の推進

骨太
生活軸

生活に密着した骨太の生活軸の形成

【土地利用】

- 生活軸である双葉三条通（道道苦小牧環状線）沿道における、身近な商業、医療・福祉など、背後の住環境に配慮した生活利便機能の誘導
- 鉄南地域における身近な生活を支えるための、三条通沿道（光洋町）へ生活利便機能の誘導を図る地域軸の形成

【交通ネットワーク】

- バスによる基幹的な公共交通網の形成
- バス待合などの利用環境の改善によるバス利用の促進
- はまなす町、宮の森町、桜坂町、有珠の沢町、字糸井における日常生活の移動手段の確保
- 生活軸における東西の自動車交通の混雑緩和に資する自転車ネットワークの形成
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸）

ゆとり
住環境

自然を身近に感じる閑静でゆとりある住環境の形成

【土地利用】

- 糸井駅南側や都市骨格軸の背後地における住居系の土地利用への転換・純化による住環境の保全
- 閑静な住環境や子育て、生活環境の維持・向上と、買い物環境などの維持
- 長期的な未利用地における将来の土地利用構想を勘案した市街化区域の縮小
- 空き地や空き家の適正な管理など、ゆとりある住環境や景観の維持・形成

【みどりと水辺空間】

- 川沿公園や苦小牧川における、河川敷の緑化や散策路の整備など、親水空間における歩行者動線軸の形成
- 「木もれびの道」や公園、河川空間など、地域住民やコミュニティによる花とみどり豊かな歩行者動線軸の形成と維持・管理活動の促進

防災

安全・安心な暮らしを守る防災・減災対策の実施

【土地利用】

- 都市骨格軸である苦小牧白老通（国道36号）沿道における、津波・高潮などの災害リスクを踏まえた広域交通に対応する適切な規模の沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導
- 防災・減災対策などによる災害に強い市街地構造の形成

【交通ネットワーク／都市防災】

- 災害時における避難経路の確保に向けて、南北連絡軸である糸井西通と糸井東通（糸井東大通）の機能強化
- 鉄南地域における避難経路や津波避難施設の確保など、津波避難対策の推進

4 中央部西地域



(1) 地域の現況と課題

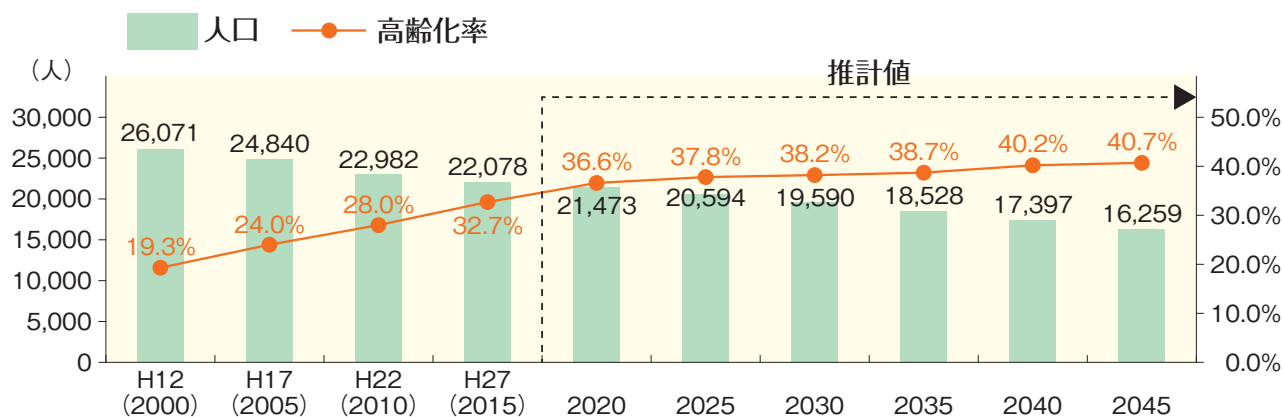
1 地域の成り立ち

中央部西地域における鉄道南側は、1950年代後半に青葉地区において公営住宅団地が整備され、1970年代から高層住宅の公営住宅団地と一般住宅地が整備されました。鉄道北側については、1960年代から、土地区画整理事業を中心に計画的な住宅地が整備されました。

2 中央部西地域の現況

【人口特性】

- 人口は微減傾向で、他の地域に比べ最も減少割合が高くなっています。
- 高齢化率は32.7%と他の地域に比べ最も高く、今後も高齢化の進行が予測されています。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 鉄道南側の一部に製紙工場が立地しているほか、苫小牧白老通(国道36号)・双葉三条通(道道苫小牧環状線)・三条通沿いに商業施設、それ以外の大半が住居系の土地利用となっています。
- 老朽建物割合は64.4%と他の地域に比べ最も高くなっています。
- 未利用宅地の箇所数・面積は少なく、1箇所当たりの面積も小さくなっています。

【都市機能の立地状況】

- 苫小牧白老通(国道36号)、双葉三条通(道道苫小牧環状線)、三条通の幹線道路沿いには小規模な商業施設が立地しており、大型商業施設(食品スーパー)の立地もみられます。
- 行政施設と高等専門学校・大学以外は、どの施設も立地しており、特に病院は中央部中地域に次いで多く立地しています。

《施設立地状況（平成 29 年（2017 年）7 月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
—	3	13	12	3	1	1	—	3	2	2	1	1	5

【交通】

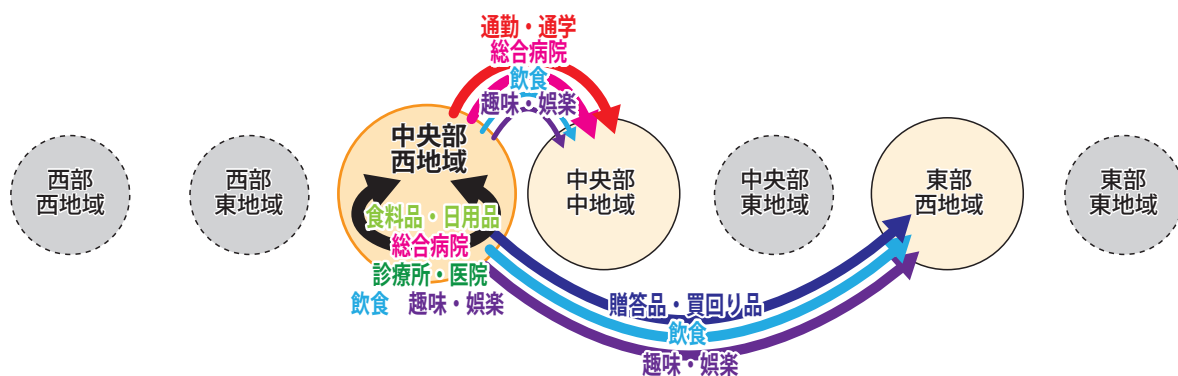
- 青葉駅が立地しています。
- 苫小牧白老通（国道 36 号）、双葉三条通（道道苫小牧環状線）と西町大通（大成大通）に多数の路線バスが運行されています。

【災害リスク】

- 海岸線から鉄道南側まで、津波浸水想定区域に含まれています。
- 苫小牧川の洪水により、地域の大半が浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学は、隣接する中央部中地域が最も多くなっています。
- 食料品・日用品の買い物は地域内、贈答品・買回り品の買い物は東部西地域が中心となっています。
- 診療所・医院への通院は地域内、総合病院への通院は中央部中地域と地域内が多くなっています。
- 飲食と趣味・娯楽は、東部西地域と中央部中地域、それに地域内が多くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活利便性と職場（学校）からの近さが多くなっています。



3 中央部西地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の中央部西地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 隣接する都市拠点及び生活拠点へのアクセス性の向上
- ▷ 鉄北・鉄南地域における身近な生活を支える生活利便機能の確保
- ▷ 住み慣れた地域で安心して暮らせるための移動手段の充実
- ▷ 老朽化を迎えた住宅の更新や高齢者世帯と子育て世帯の住み替え、中古住宅の流通の促進
- ▷ 津波や洪水の災害に対応した防災・減災対策の実施

(2) 中央部西地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

安全・安心な暮らしを守り、次世代へつなぐ地域づくり

地域住民が住み慣れた地域で住み続けられるよう、身近な生活利便機能の確保や地域の移動手段の充実を図りながら、安全・安心に暮らせる地域づくりを行うとともに、老朽家屋の更新や交流機能の強化により、次世代を見据えた地域づくりを目指します。

【地域づくりの基本方針】



(3) 地域づくりの具体的内容

機能誘導

地域の生活を守る生活利便機能の誘導

【土地利用】

- 都市骨格軸である苫小牧白老通（国道 36 号）沿道における、背後の住環境を踏まえた広域交通に対応する沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導
- 生活軸である双葉三条通（道道苫小牧環状線）沿道における、身近な商業、医療・福祉など、背後の住環境に配慮した生活利便機能の誘導
- 鉄南地域における身近な生活を支えるための、三条通沿道へ生活利便機能の誘導を図る地域軸の形成
- 都市軸や地域軸沿道における背後の閑静な住環境に配慮した土地利用への転換

【みどりと水辺空間】

- 苫小牧川における親水空間と歩行者動線の形成（河川敷の緑化や散策路の整備など）
- 北光町未来の森公園の交流機能（農園など）の強化

拠点
アクセス

都市拠点・生活拠点へのアクセス性の向上

【交通ネットワーク】

- 隣接する都市拠点や生活拠点（西部東地域）へのアクセス性の向上を目指したバスなどの公共交通の維持・充実
- 都市拠点から西部生活軸への動線を担う主要南北連絡軸である西町大通（大成大通）における機能強化、景観に配慮した緑化の推進
- 東西の自動車交通の混雑緩和に資する生活軸における自転車ネットワークの形成

市街地
更新

利便性を活かした市街地更新の推進

【土地利用】

- 北光町、弥生町、矢代町などにおける、中心市街地に近接する利便性を活かした戸建て住宅を中心とする良好な住宅市街地の形成
- 都市軸間の住・商・工の土地利用純化や、適切な距離を保つことによる良好な住環境の保全
- 工業地における緩衝帯など、周辺住宅地と適切な距離を保つことによる良好な住環境の維持
- 危険な老朽家屋の除却や住宅リフォームの推進、中古不動産の流通促進などによる住宅ストックの有効活用
- 高齢者世帯と若者世帯の住替えの推進

【その他の都市施設】

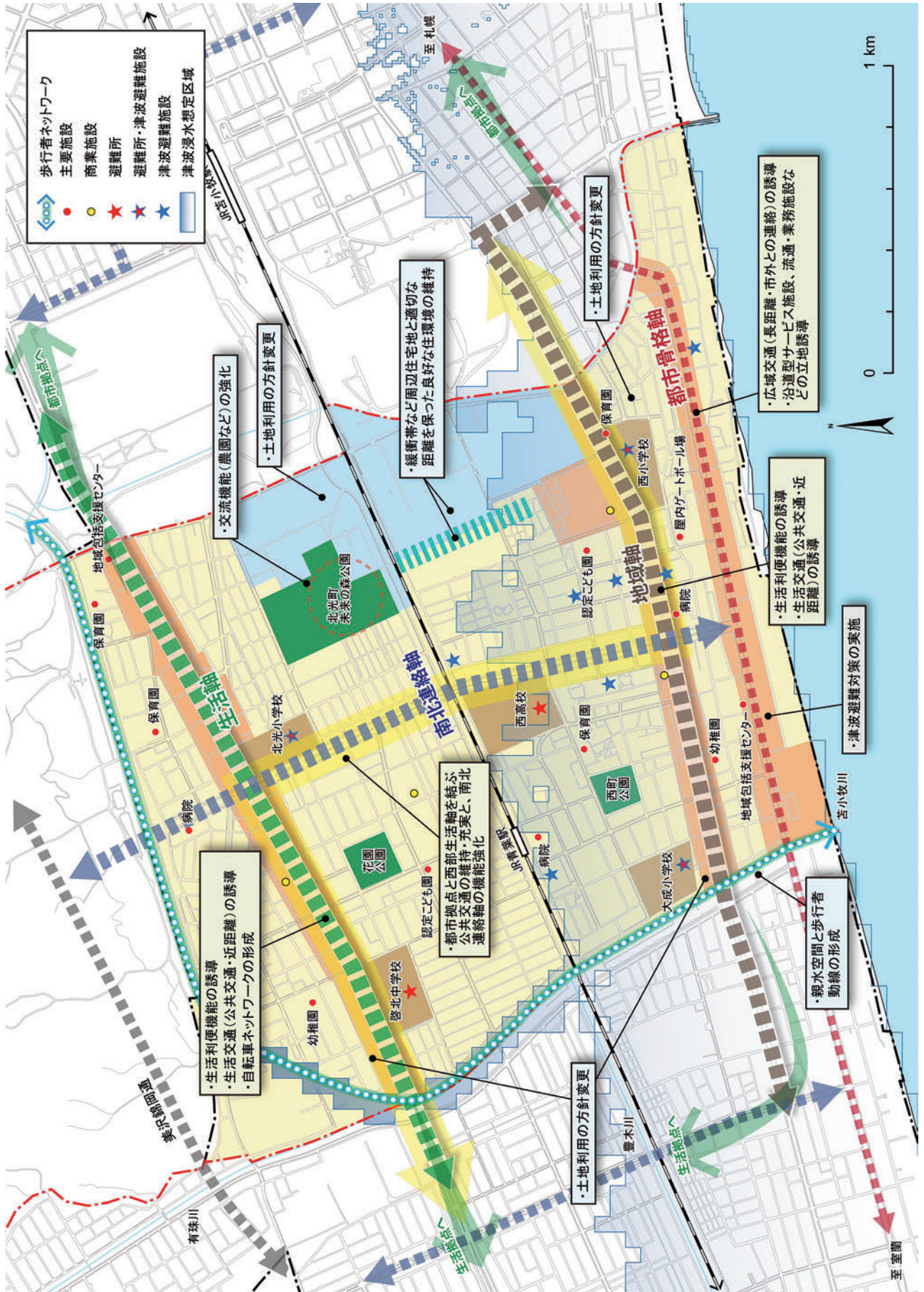
- 公営住宅の計画的な維持・更新

防災

安全・安心な暮らしを守る防災・減災対策の実施

【交通ネットワーク／都市防災】

- 災害時における避難経路の確保に向けて、南北連絡軸である西町大通（大成大通）の機能強化
- 鉄南地域における津波避難施設の確保など、津波避難対策の実施



5 中央部中地域

(1) 地域の現況と課題

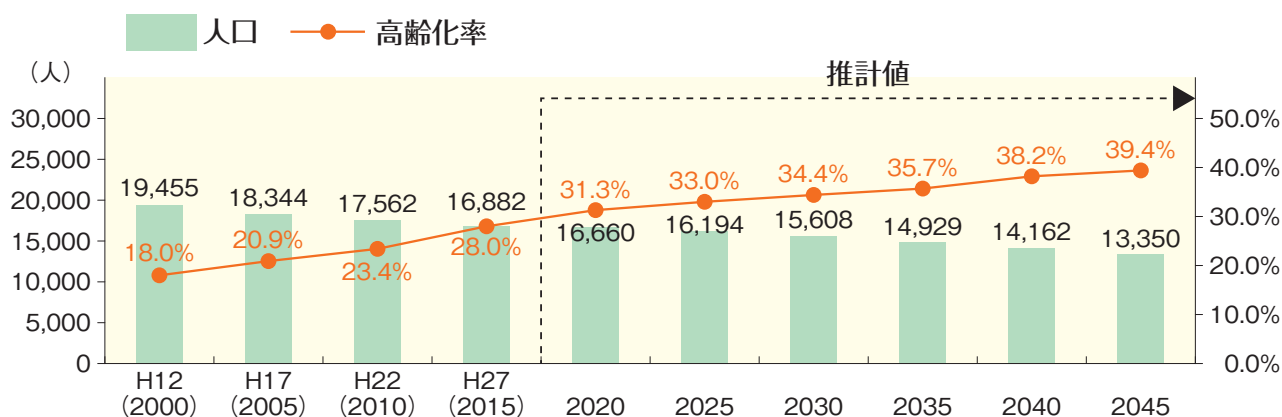
1 地域の成り立ち

中央部中地域は、苫小牧市の都心となる地域で、住宅地の多くは 1950 年代後半に土地区画整理事業によって整備された地域です。苫小牧駅周辺は、1970 年代後半に一部で市街地再開発事業により整備されましたが、近年は空き店舗などが増加しています。

2 中央部中地域の現況

【人口特性】

- 人口は微減傾向で、減少割合は回復傾向となっています。
- 高齢化率は 28.0%と、全市（25.8%）よりも若干高齢化が進行しており、今後も高齢化の進行が予測されます。



※総務省「平成 27 年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 商業地が苫小牧駅周辺と幹線道路沿いに形成されており、製紙工場のほか臨海部に工業地を形成、その他は住居系の土地利用がなされています。
- 老朽建物割合は 64.3%と他の地域に比べ 2 番目に高くなっています。
- 未利用宅地の箇所数・面積は最も少ないですが、青空駐車場の箇所数・面積が最も多くなっています。

【都市機能の立地状況】

- 苫小牧駅周辺から苫小牧白老通（国道 36 号）にかけて商業施設、共同住宅などが立地し、苫小牧白老通（国道 36 号）以南には市役所などの公共公益施設が集積しています。
- 災害拠点病院に指定されている苫小牧市立病院・王子総合病院をはじめ、病院及び歯科診療所は市内で最も多く立地しています。

- 双葉三条通（道道苦小牧環状線）以北の緑ヶ丘公園には、多くの運動施設が立地しており、文化・交流施設も最も多く立地しています。
- 観光資源として、緑ヶ丘公園、市民文化公園などの公園や、苦小牧市科学センターなどの文化施設、ふるさと海岸などがあります。
- 診療所や商業施設、保育所や幼稚園など、日常生活に必要な施設が立地しています。

《施設立地状況（平成 29 年（2017 年）7 月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
2	4	14	18	3	2	2	—	3	3	—	19*	1	5

※うち 6 施設は市街化調整区域に立地

【交通】

- 苦小牧駅（特急停車）が立地しています。
- 苦小牧中央 I.C.（仮称）の整備が進められています。（2020 年度完成予定）
- 「支笏湖通（国道 276 号）の緑町～新中野町」の区間、「支笏湖通（国道 276 号）×双葉三条通（道道苦小牧環状線）」「苦小牧白老通（国道 36 号）×駅前中央通（道道苦小牧停車場線）」の箇所では渋滞が発生しています。

【災害リスク】

- 双葉三条通（道道苦小牧環状線）～苦小牧白老通（国道 36 号）周辺まで、津波浸水想定区域に含まれています。
- 苦小牧川の洪水により、地域の大半が浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査より）】

- 通勤・通学、食料品・日用品の買い物、通院、飲食、趣味・娯楽は、地域内が最も多くなっています。その他、飲食は東部西地域、趣味・娯楽は市外も多くなっています。
- 贈答品・買回りの買い物は、東部西地域が多くなっています。
- 総合病院への通院や飲食、趣味・娯楽は他の地域からの移動先としても多くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活利便性と交通利便性が多くなっています。



【中心市街地の対策（市民アンケート調査結果より）】

- 中心市街地の活性化のために取るべき対策については、「市の最重要課題として各種事業や取組を集中的に行い中心市街地の魅力を向上させる」という意見が最も多くなっていますが、「中心市街地は重要であるが、他の事業とのバランスを考え、施策の進め方を再考すべき」という意見も少なくありません。
- 中心市街地に必要な機能は、商業施設が最も多く、次いで娯楽施設、飲食店となっています。

3 中央部中地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の中央部中地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 苫小牧市の産業・生活を支える様々な都市機能を集積した都市拠点の形成
- ▷ 中心市街地の魅力アップと空き地・空き店舗の活用
- ▷ 苫小牧駅の広域交通結節点の機能強化と苫小牧市の顔となる空間づくり
- ▷ 苫小牧中央 I.C.（仮称）と市街地を結ぶ円滑なアクセス動線の確保
- ▷ 防災対策の実施による安全・安心な中心市街地の確保

(2) 中央部中地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

苫小牧市の顔として誇れる都市拠点の形成

苫小牧市の産業と生活を支える中心的な拠点として、商店会同士や市民・企業・行政が連携した協働体制のもと、様々な都市機能の集積を図ります。また、市民が訪れたい魅力を持った都市空間を形成することで、都市に住む利便性と豊かさを感じることができ、苫小牧市の顔として誇れる都市拠点を形成することを目指します。



【地域づくりの基本方針】



(3) 地域づくりの具体的内容

都市
拠点

苫小牧市をけん引する都市拠点の形成

【土地利用】

- 産業や生活を支える都市機能の再編・集積による都市拠点の形成（商業・業務、ビジネス交流、観光・文化交流、宿泊、医療・福祉、子育て支援、高等教育機能など）と雇用の創出
- 高度化した建物の都市拠点への集積による土地利用の効率化と、集積エリアの適正化
- 公共施設の集約化による新たな文化交流拠点（市民ホール）の整備
- 苫小牧市の顔に相応しい、人を中心としたパブリックスペースの創出
- 商店会同士や市民・企業・行政が連携したエリアマネジメントの推進
- 苫小牧市の魅力を味わうことのできる、魅力ある個店の創出と集積
- 都市拠点周辺の住宅地における、土地利用の純化による良好な住環境の形成と拠点に隣接する利便性を活かした都心居住の推進
- 未利用地や空き店舗などの利活用の促進
- 安定した雇用を支える工業地の維持・保全

【交通ネットワーク】

- 苫小牧駅前広場の機能再編・強化とともに、旧バスターミナル・周辺施設を含めた駅周辺の一体的な再整備の推進による広域交通結節点の形成
- ユニバーサルデザイン化の推進と多様な交通手段の乗り継ぎ利便性の向上
- 都市拠点と生活拠点を結ぶバス路線の充実
- 苫小牧駅から道内各都市への利便性・速達性の向上及び新千歳空港へのアクセス強化

都市骨格軸の強化

苫小牧市の顔となる都市骨格軸の強化**【土地利用】**

- 都市骨格軸である苫小牧白老通（国道 36 号）沿道における、背後の住環境を踏まえた広域交通に対応する沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導

【交通ネットワーク】

- 苫小牧中央 I.C.（仮称）の整備推進
- 苫小牧市の顔となる苫小牧白老通（国道 36 号）及び支笏湖通（国道 276 号）における良好な街並みの形成
- 支笏湖通（国道 276 号）の機能強化による交通の円滑化
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸）

交流機能強化

苫小牧市の魅力を高める交流機能の強化**【土地利用】**

- 緑ヶ丘公園における、市民が自然やみどりと触れ合う環境の保全

【交通ネットワーク】

- 観光・交流や広域医療を支える、南北連絡軸としての支笏湖通（国道 276 号）及び港通（舟見通線）の機能強化（苫小牧中央 I.C.（仮称）、緑ヶ丘公園、苫小牧市立病院、市民文化公園、ぶらっとみなと市場の連携）
- 苫小牧駅と周辺の商業施設や公共公益施設、観光・交流施設を結ぶ南北の循環バスなどによる都心回遊性の向上

【みどりと水辺空間】

- 市民文化公園（中央図書館、美術博物館）の魅力アップと拠点性の向上
- スポーツ・交流拠点として、緑ヶ丘公園におけるスポーツ・交流施設の集積・機能強化
- 緑ヶ丘公園や市民文化公園などにおける官民連携による公園管理やパークマネジメントの促進
- 中心市街地から親水空間である「ふるさと海岸」をつなぐ円滑な動線の確保

【都市防災】

- 災害拠点病院（苫小牧市立病院・王子総合病院）における病院機能の充実・強化

災害対策の中枢部における防災・減災対策の実施

【交通ネットワーク／都市防災】

- 災害時における避難経路の確保や緊急搬送に向けて、南北連絡軸である支笏湖通（国道276号）及び旭大通の機能強化
- 災害対策の中枢部である市役所をはじめ、公共施設が集積するエリアにおける地震・津波災害対策
- 官民連携による緊急時津波避難施設の確保



序章

第I章

第II章

第III章

第IV章

第V章

参考資料

6 中央部東地域

(1) 地域の現況と課題

1 地域の成り立ち

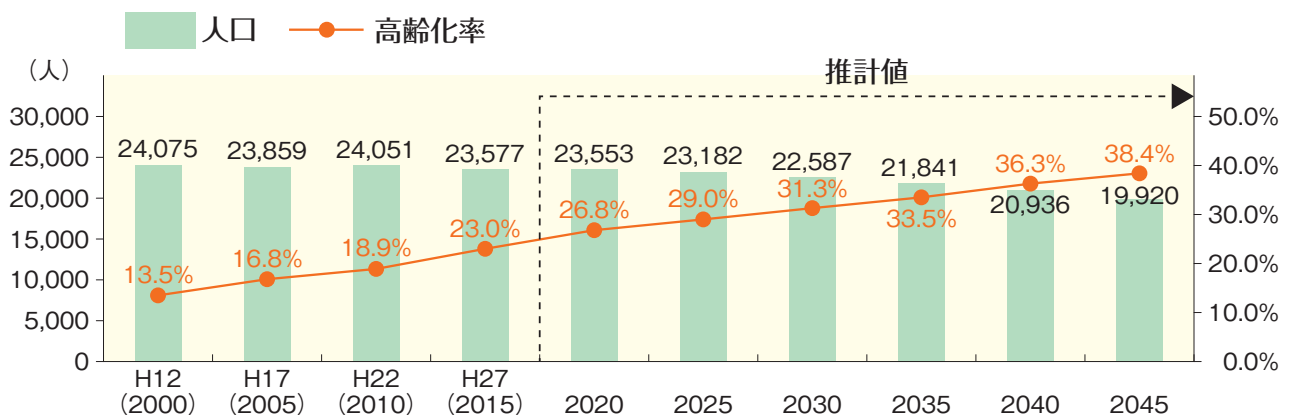
中央部東地域における住宅地の多くは、1960年代に土地区画整理事業によって整備されました。三光町は、1980年代以降に開発行為で整備され、比較的新しい団地となっています。

臨海部には、海からの玄関口であるフェリーターミナルやRoRo船*のターミナルなどの物流機能のほか、海の駅ぷらっとみなと市場が立地しており、多くの観光客が来訪するエリアとなっています。

2 中央部東地域の現況

【人口特性】

- 人口はほぼ横ばい傾向となっています。
- 高齢化率は23.0%と、全市（25.8%）よりも低くなっています。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 幹線道路沿いは商業地、臨海部は工業地、それ以外は住居系の土地利用がなされています。
- 老朽建物割合は62.0%と市全体（56.6%）より高くなっています。
- 未利用宅地の箇所数・面積は少ないですが、青空駐車場の箇所数は中央部中地域に次いで2番目に多くなっています。

【都市機能の立地状況】

- 明野南通（国道36号）、明野北通（道道苦小牧環状線）、苦小牧白老通（双葉大通線）沿いに商業・業務施設が立地しています。
- 診療所や保育所、幼稚園、商業施設など、日常生活に必要な施設は概ね立地しています。
- 観光資源として海の駅ぷらっとみなと市場が立地しています。

《施設立地状況（平成29年（2017年）7月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
1	1	13	9	2	1	1	—	3	3	1	1	2	4

【交通】

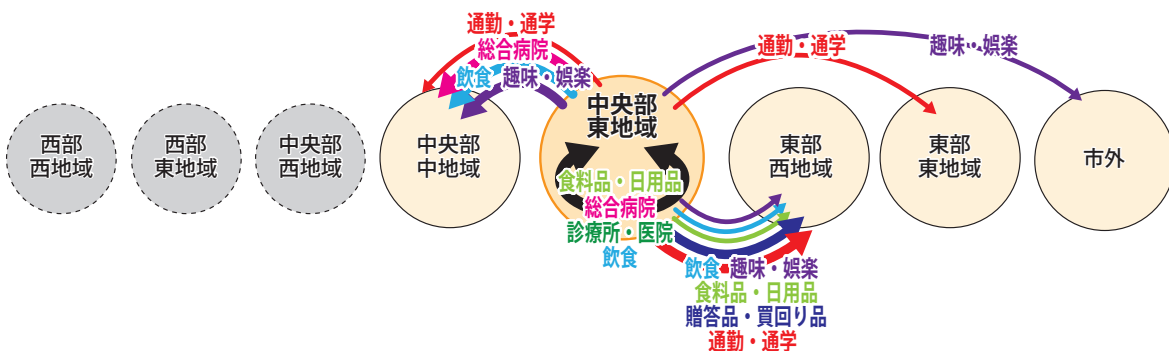
- 苫小牧中央 I.C.（仮称）の整備が進められています。（2020 年度完成予定）
- 苫小牧港の本港地区は、フェリーや RoRo 船のターミナルなどにより、北海道経済を支えるとともに道央圏発展の牽引力として大きな役割を果たしています。
- 「苫小牧白老通（国道 36 号）×緑町二条通」の箇所では渋滞が発生しています。

【災害リスク】

- 海岸線から鉄道南側まで、津波浸水想定区域に含まれています。
- 苫小牧川の洪水により、鉄道北側の大半が浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学は、地域内よりも東部西地域、中央部中地域、東部東地域が多くなっています。
- 食料品・日用品の買い物は地域内と東部西地域、贈答品・買回りの買い物は東部西地域が中心となっています。
- 診療所・医院への通院は地域内、総合病院への通院は中央部中地域が中心となっています。
- 飲食は中央部中地域と東部西地域に加え地域内、趣味・娯楽は地域内よりも中央部中地域と東部西地域に加え、市外も多くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活利便性と生活環境の良さ（閑静など）が多くなっています。



3 中央部東地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の中央部東地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 生活利便機能が集積した生活拠点の形成
- ▷ 古くから形成された市街地における、今後の高齢化に備えた安心して暮らせる環境の実現と市街地の更新
- ▷ 子育てに便利で環境の良いゆとりある住環境の維持・向上
- ▷ 雇用や生活を支える港湾物流機能の強化
- ▷ 海の駅ぷらっとみなと市場やフェリーターミナルなどの資源を活用した交流人口の拡大
- ▷ 大規模自然災害などに強い港湾の形成

(2) 中央部東地域における地域づくりの目標と基本方針

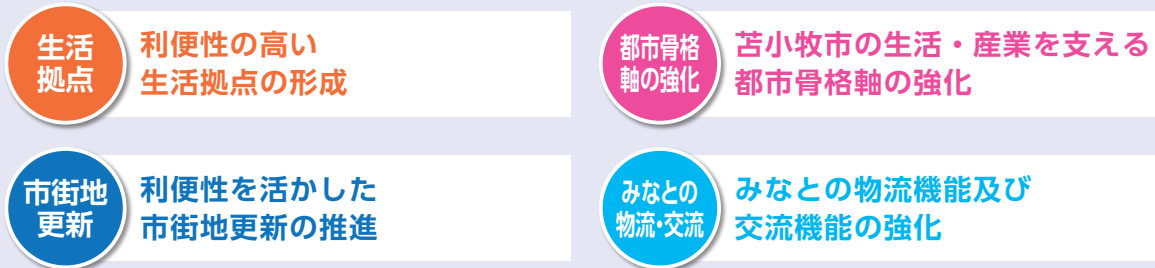
【地域づくりの目標】

中心市街地と海に近い特性を活かした、利便性の高い市街地の形成

海からの玄関口を有する地域の特性を活かし、市内外からの交流を育むエリアとして魅力を高めます。また、中心市街地に近接した利便性を活かしながら、安全・安心に暮らすことができる市街地の実現を目指します。



【地域づくりの基本方針】



(3) 地域づくりの具体的内容

生活
拠点

利便性の高い生活拠点の形成

【土地利用】

- 苫小牧白老通（双葉大通線）と双葉三条通が交差するエリアを中心とした徒歩圏内に、日常生活を支える生活利便機能の集積を活かした拠点形成
 - ▷ 商業、医療・福祉、コミュニティ・交流機能など、日常生活を支える生活利便機能の更なる集積
 - ▷ サービス付き高齢者向け住宅や子育て世帯向け住宅などの整備
 - ▷ 地域住民が立ち寄り、集まりやすいオープンスペースの整備
- 生活軸を補完し、周辺の日常生活を支える地域軸の形成

【交通ネットワーク】

- 生活拠点におけるバリアフリー化の推進
- 東西の自動車交通の混雑緩和に資する生活軸における自転車ネットワークの形成

【都市防災】

- 市民との協働による日の出公園の防災機能強化・充実

都市骨格軸の強化**苫小牧市の生活・産業を支える都市骨格軸の強化****【土地利用】**

- 都市骨格軸である支笏湖通（国道 276 号）・明野北通（道道苫小牧環状線）沿道における、背後の住環境を踏まえた広域交通に対応する沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導

【交通ネットワーク】

- 苫小牧中央 I.C.（仮称）の整備推進
- 苫小牧市の生活・産業を支える苫小牧白老通（国道 36 号）及び支笏湖通（国道 276 号）の機能強化による交通の円滑化と良好な街並みの形成
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸、産業交通は産業軸）

市街地更新**利便性を活かした市街地更新の推進****【土地利用】**

- 生活軸である苫小牧白老通（双葉大通線）や双葉三条通及び明野南通、産業軸である苫小牧白老通（国道 36 号）沿道における、背後の住環境に配慮した土地利用の転換と適切な規模の生活利便機能などの誘導
- 拠点周辺や都市軸の背後地における住居系の土地利用への転換・純化による住環境の保全
- 既に形成された住環境を維持しながら、市街地更新に向けた、危険な老朽家屋の除却や住宅リフォームの推進、中古不動産の流通促進などによる住宅ストックの有効活用

みなとの物流・交流**みなとの物流機能及び交流機能の強化****【土地利用】**

- 苫小牧市の雇用・産業を支える港湾物流機能の強化
- 臨海部に接する産業軸である臨海北通（道道上厚真苫小牧線）沿道における流通・業務機能や適切な規模の沿道型サービス施設の立地誘導
- 海の駅ぷらっとみなと市場と周辺に人を呼び込む魅力向上と漁港区の機能強化
- フェリーターミナルにおける北海道の顔となる海の玄関口の形成

【交通ネットワーク】

- 産業や観光、広域医療などを支える苫小牧中央 I.C.（仮称）から苫小牧港（西港区）までのアクセス強化及び主要施設（緑ヶ丘公園・苫小牧市立病院・市民文化公園・ぷらっとみなと市場）の連携
- 南北連絡軸である苫小牧白老通（国道 36 号）及び支笏湖通（国道 276 号）の機能強化による災害時の安全性向上

【みどりと水辺空間】

- 北ふ頭緑地（キラキラ公園）などにおける官民が連携した公園管理やパークマネジメントの促進

【その他の施設】

- 卸売市場における施設の老朽化や今後の経営展望を踏まえた市場全体の再編



7 東部西地域



(1) 地域の現況と課題

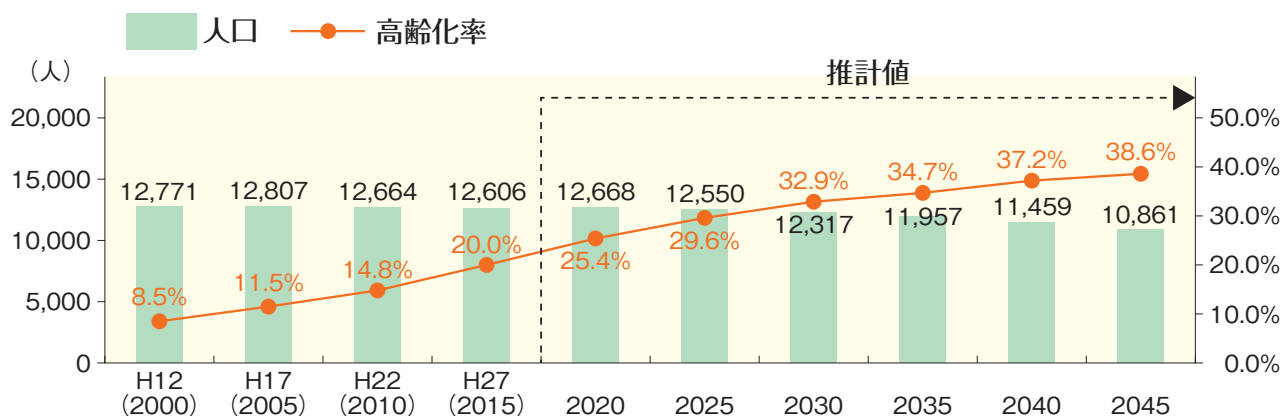
1 地域の成り立ち

東部西地域においては、1960年代に苫小牧港(西港区)の建設が進められ、明野北通(道道苫小牧環状線)より北側は主に工業団地として造成・分譲されましたが、現在では西側の一部に住宅市街地が形成されています。明野北通(道道苫小牧環状線)より南側は、1980年代から土地区画整理事業によって整備され、明野南通(国道36号)にかけては工業団地と住宅市街地が、また臨海部には、港湾による物流優位性から電力、石油精製、非鉄金属、配合飼料など多種多様な企業が立地し、一大臨海工業地帯が形成されています。

2 東部西地域の現況

【人口特性】

- 人口はほぼ横ばい傾向となっています。
- 高齢化率は20.0%と、全市(25.8%)よりも低くなっています。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 鉄道北側は、東西両端が住宅地となっており、その間は工業施設や業務施設が立地しています。
- 鉄道南側は、港湾関連施設や工業施設に特化した土地利用となっています。
- 老朽建物割合は54.1%と、他の地域に比べ2番目に低くなっています。
- 未利用宅地の箇所数は少ないものの、1箇所あたりの面積が最も大きくなっています。

【都市機能の立地状況】

- 大型商業施設が最も多く立地する地域で、明野南通（国道 36 号）沿いを中心に立地していますが、他の地域と比較すると、教育施設や交流・集会施設などの立地は多くない状況です。
- このほか、業務施設、工業施設が多く立地しています。

《施設立地状況（平成 29 年（2017 年）7 月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
－	1	5	5	1	1	1	－	1	－	1	－	－	15

【交通】

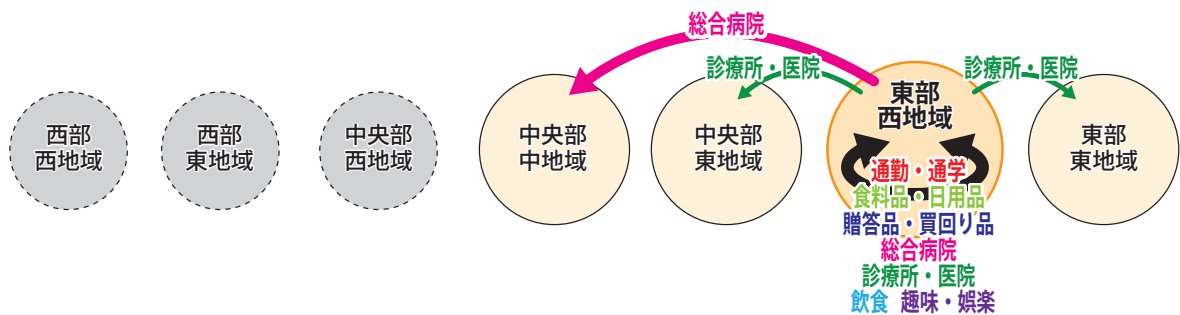
- 「明野南通（国道 36 号）×明野西一条通」「苫小牧港通（国道 36 号）×明野北通（道道苫小牧環状線）」の箇所で渋滞が発生しています。

【災害リスク】

- 臨海部の一部が津波浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学、買い物、飲食、趣味・娯楽は、地域内が最も多くなっています。
- 診療所・医院への通院は地域内に加え、中央部東地域、東部東地域が多く、総合病院への通院は中央部中地域に加え地域内も多くなっています。
- 特に、贈答品・買回りの買い物は、他の地域からの移動先として多くなっています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活利便性と職場（学校）の近さが多くなっています。



3 東部西地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の東部西地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 産業集積地と住宅市街地の用途分化による良好な住宅地と工業地の維持・保全
- ▷ 都市拠点や隣接する生活拠点へのアクセス性の向上
- ▷ 明野南通（道道苫小牧環状線）沿道の街並みへの配慮、及び土地利用コントロールによる沿道型商業施設の集積
- ▷ 港湾物流機能の強化に向けた鉄道の南北をつなぐ道路ネットワークの強化

(2) 東部西地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

暮らしと産業が両立した良好な生活・生産環境の形成

住・商・工の土地利用を明確に区分しながら、生活交通や産業交通、広域交通の分離を図り、便利で良好な住環境の保全と競争力のある工業地の形成を目指します。



【地域づくりの基本方針】



(3) 地域づくりの具体的内容

骨太生活軸

沿道型商業が集積した生活軸の形成

【土地利用】

- 鉄道駅が無く、都市活動に公共交通や自家用車が不可欠である地域特性を踏まえた、生活軸である明野南通（国道 36 号）沿道における沿道型商業地の形成
- 生活軸沿道商業地と背後の工業地の土地利用分化の促進による沿道商業活動の維持・保全

【交通ネットワーク】

- 東西の自動車交通の混雑緩和に資する生活軸における自転車ネットワークの充実
- 街並み景観に配慮した生活軸の形成
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸、産業交通は産業軸）

拠点
アクセス

都市拠点・生活拠点へのアクセス性の向上

【交通ネットワーク】

- 公共交通の増便や路線の再編など、都市拠点や隣接する生活拠点（中央部東地域、東部東地域）へのアクセス性の向上

機能
分化

機能分化による良好な住環境の形成

【土地利用】

- 都市骨格軸である明野北通（道道苫小牧環状線）沿道における、背後の住環境を踏まえた広域交通に対応する沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導
- 都市骨格軸及び生活軸沿道における、身近な商業、医療・福祉など背後の住環境に配慮した生活利便機能の誘導
- 都市軸の背後地における、住居系の土地利用への転換・純化による住環境の保全
- 都市軸背後の工業地における土地利用分化による産業活動の利便増進
- 住宅地と工業地との境界における緩衝帯や適切な距離を保つことによる良好な住環境・業務利便性の保全

【交通ネットワーク】

- 住・商・工の土地利用純化を促進させ、生活交通と産業交通の分離による交通安全性の向上

【みどりと水辺空間】

- 明野川における、河川敷の緑化や散策路の整備など、親水空間と歩行者動線の形成

産業

苫小牧市の活力を生み出す産業集積地の形成

【土地利用】

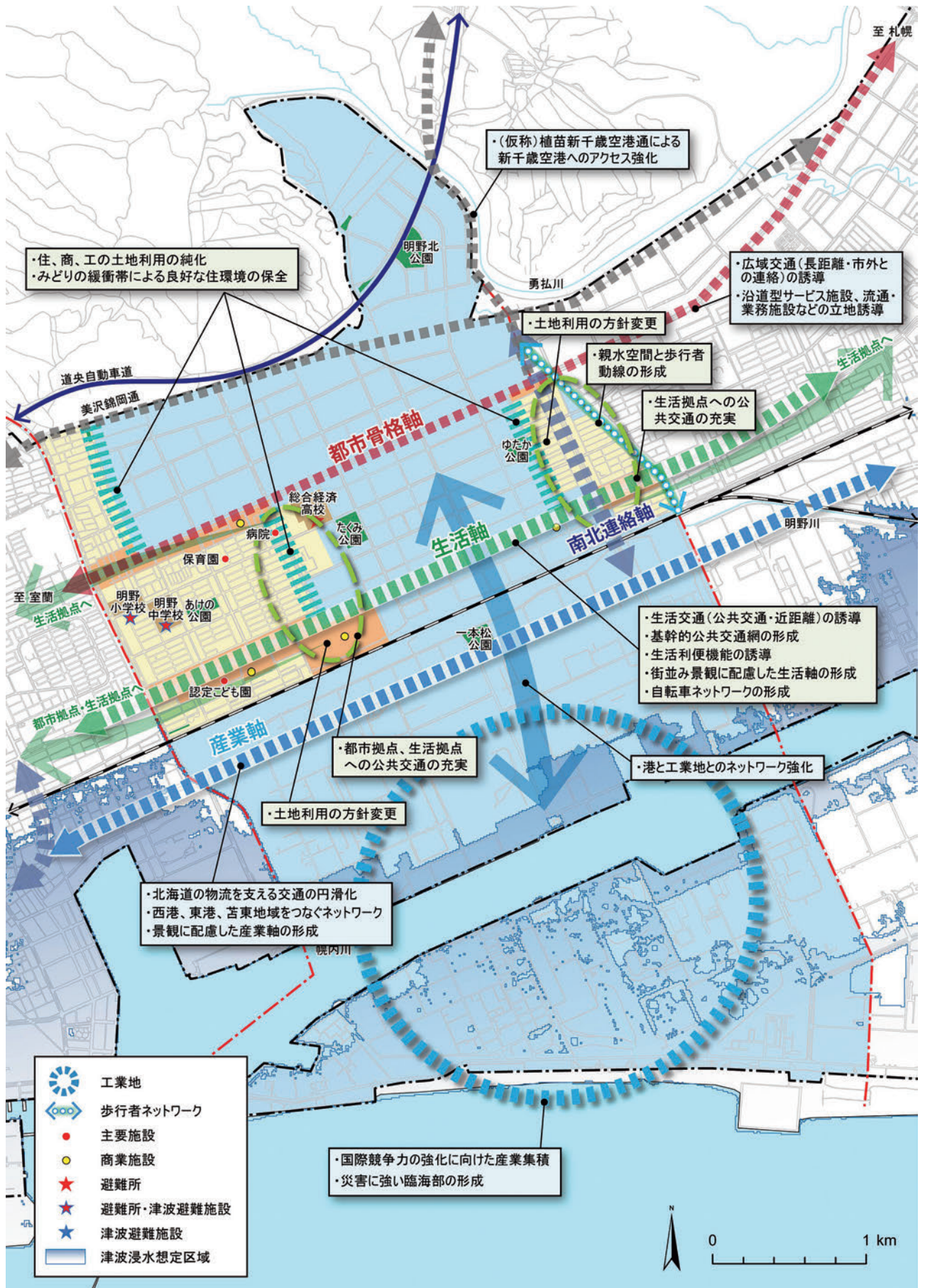
- 世界に開けた港湾、全国への鉄道網、道内への道路ネットワークを有する利点を活かした国際競争力の強化に向けた産業集積
- 港湾の背後地や工業地における倉庫やヤードなどの物流関連施設の立地誘導
- 港湾の一層の強化に資する臨海部での港湾用地の利用促進

【交通ネットワーク】

- （仮称）植苗新千歳空港通による新千歳空港へのアクセス強化
- 港湾物流機能の強化に向けた鉄道南北のアクセス強化
- 工業景観に配慮した産業軸の形成

【都市防災】

- 産業集積エリアにおける地震や津波などの災害に備えたBCPの作成、避難訓練の実施など、災害に強い臨海部の形成



8 東部東地域



(1) 地域の現況と課題

1 地域の成り立ち

東部東地域の沼ノ端地区は、札幌や新千歳空港に近く、鉄道駅も立地しており、また苫小牧市の産業が集積する港湾からも近い地域であるため、市内の中でも交通利便性の高い地域となっています。

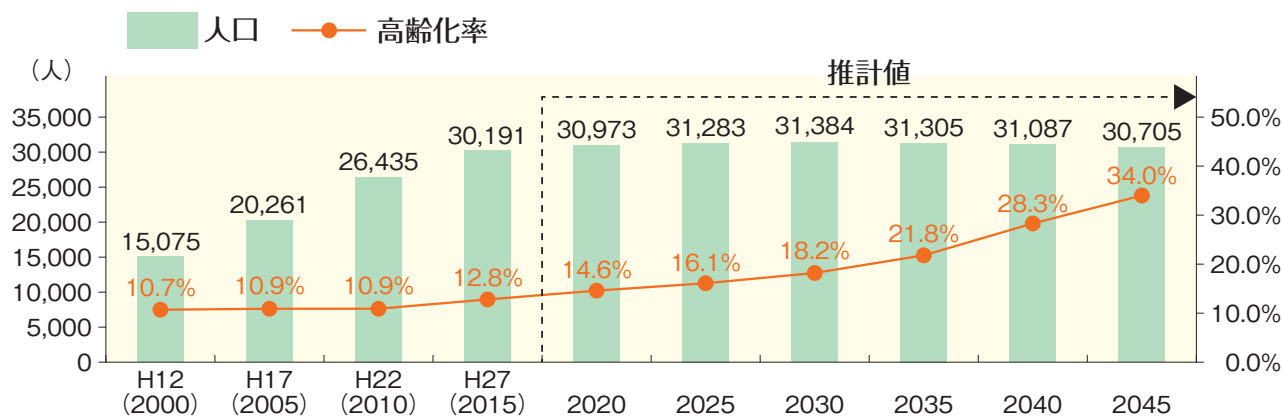
1980年代から土地区画整理事業によって、住宅地、流通・軽工業地が整備され人口流入が進んでおり、市内で唯一人口が増加している地域となっています。

勇払地区は、苫小牧市の起源となった地区であり、工業集積地となっているとともにそれらを支える市街地も形成されています。

2 東部東地域の現況

【人口特性】

- 市内で唯一、人口が増加傾向にあります。
- 高齢化率は12.8%と、全市（25.8%）の中で最も低くなっていますが、その後は急激な高齢化が予想されます。



※総務省「平成27年国勢調査」の結果を基に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」における各種比率を用いて推計。

【土地利用】

- 沼ノ端地区では、沼ノ端駅周辺と明野南通沿いに商業施設や公共施設が立地し、その他は住居系の土地利用となっています。勇払地区は、住居と軽工業が混在した土地利用がなされています。
- 老朽建物割合は31.1%と最も低くなっています。
- 未利用宅地の箇所数は2番目に多く、1箇所あたりの面積も2番目に大きくなっています。

【都市機能の立地状況】

- 沼ノ端駅周辺に教育施設、公共施設、商業施設が立地しており、勇払地区に教育施設や公共施設が立地しています。
- 観光資源として、ウトナイ湖とその周辺の道の駅やウトナイ湖野生鳥獣保護センターのほか、勇払地区に立地する勇武津資料館、勇払開拓史跡公園、勇払マリーナなどがあります。
- 地域内に病院は立地していませんが、診療所が西部東地域に次いで多く立地しており、保育所や幼稚園も他の地域と比べ多くなっています。

《施設立地状況（平成29年（2017年）7月時点）》

行政施設	病院	診療所	歯科診療所	小学校	中学校	高等学校	高等専門学校・大学	保育所	幼稚園	認定こども園	文化・交流施設	公民館・集会施設	主な商業施設
2	—	15	11	4	3	—	—	3	3	1	3	3	4

【交通】

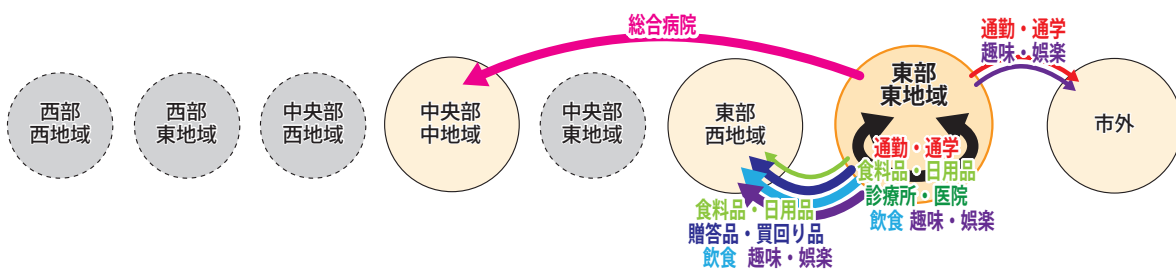
- 沼ノ端駅（一部の特急停車）が立地しています。
- 道央自動車道の苫小牧東 I.C. や日高自動車道の沼ノ端西及び東 I.C. が近接しています。
- 「臨海北通（道道上厚真苫小牧線）×臨海東通（道道苫小牧環状線）」で渋滞が発生しています。

【災害リスク】

- 沿岸部から沼ノ端地区の鉄道南側まで、津波浸水想定区域に含まれています。
- 勇払川・安平川の洪水により、勇払地区の大半と沼ノ端地区の東側の住宅地の一部が浸水想定区域に含まれています。

【地域の生活行動・居住地選択理由（市民アンケート調査結果より）】

- 通勤・通学は、地域内に加え市外が多くなっています。
- 食料品・日用品の買い物は地域内に加え東部西地域、贈答品・買回り品の買い物は東部西地域が多くなっています。
- 診療所・医院への通院は地域内、総合病院への通院は中央部中地域が中心となっています。
- 飲食は東部西地域と地域内、趣味・娯楽は東部西地域と地域内に加え、市外が多くなっています。趣味・娯楽では市外が地域内を上回っています。
- 現在の居住地を選んだ理由としては、生活利便性と職場（学校）の近さ、生活環境の良さ（閑静など）が多くなっています。



3 東部東地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の東部東地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 子育て世帯にとって暮らしやすく、閑静で良好な住環境の保全に向けた土地利用の純化とコントロール
- ▷ 日常生活を支える生活利便機能や、近隣の産業・雇用を支える都市機能が集積した利便性の高い生活拠点の形成
- ▷ 勇払地区における移動手段の確保
- ▷ 室蘭線南側の市街地や勇払地区、臨海部における災害時の避難経路・避難施設などの確保と防災・減災対策の実施

(2) 東部東地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

交通利便性を活かし都市の活力を生み出す住みよい地域づくり

札幌市や苫小牧港、新千歳空港に近接している優れた交通利便性を活かし、日常生活や産業・雇用を支える複合的な生活拠点として、新たな人口流入や産業集積を進め、都市の活力を生み出す住みよい地域づくりを目指します。

【地域づくりの基本方針】

複合型
生活拠点

都市機能を併せ持った
複合型生活拠点の形成

機能
分化

機能分化による
良好な住環境の形成

環境・
交流

豊かな自然環境の保全と
観光交流拠点の形成

産業

苫小牧市の活力を生み出す
産業集積地の形成

(3) 地域づくりの具体的内容

複合型
生活拠点

都市機能を併せ持った複合型生活拠点の形成

【土地利用】

- 沼ノ端駅周辺を中心とした徒歩圏における、日常生活や産業・雇用を支える複合的な生活利便機能が集積した生活拠点の形成
 - ▷ 商業、医療・福祉、教育、子育て支援、コミュニティ・交流などの生活利便機能の集積
 - ▷ 商業・業務施設、宿泊施設など、近隣の産業や雇用を支える都市機能の集積と高度化
 - ▷ 子育て支援機能と地域交流機能を導入した複合施設の整備
 - ▷ 公共交通（鉄道・バスなど）の乗り換え拠点の整備
 - ▷ 市営住宅の計画的な維持・更新
 - ▷ サービス付き高齢者向け住宅や若者向けの民間賃貸住宅の整備
 - ▷ 地域住民が立ち寄り、集まりやすいオープンスペースの整備

【交通ネットワーク】

- 沼ノ端駅周辺における広域交通結節機能を高める都市機能の誘導
- 生活拠点におけるバリアフリー化の推進

- 学校や公園などの主要施設、沼ノ端駅などをつなぐ歩行空間における、花やみどりのまちづくりの実践など、適切な維持管理・活用の推進
- 沼ノ端駅から苫小牧方面、札幌方面、岩見沢方面への利便性・速達性の向上及び新千歳空港へのアクセス強化

機能
分化

機能分化による良好な住環境の形成

【土地利用】

- 都市骨格軸である明野北通及び美沢錦岡通（国道36号）沿道における、広域交通に対応する適切な規模の沿道型サービス施設、流通・業務施設などの立地誘導
- 生活軸である明野南通沿道における身近な商業、医療・福祉など、背後の住環境に配慮した生活利便機能の誘導
- 産業軸である臨海北通（道道上厚真苫小牧線）や南北連絡軸沿道における適切な規模の業務・流通関連施設の立地誘導
- 鉄南地域の産業軸沿道における、背後の住宅地との緩衝帯としての適正規模の沿道型サービス施設の立地誘導及び土地利用純化の促進
- 都市軸間を南北に連絡する臨海東通における、生活軸を補完し周辺の日常生活を支える地域軸の形成及び土地利用純化の促進
- 今後のニーズを見極め、住・商・工の混在を未然に防ぐ土地利用の転換・純化の促進による相互に適切な距離を保った良好な住環境、業務利便性の保全

【交通ネットワーク】

- 東西の自動車交通の混雑緩和に資する生活軸における自転車ネットワークの拡充
- 交通の分化促進（広域交通は都市骨格軸、生活交通は生活軸、産業交通は産業軸）

【みどりと水辺空間】

- 「そよ風と遊ぶ道」や公園など、地域住民やコミュニティによるみどり豊かなまちづくりの実践
- 明野川などの河川における、河川敷の緑化や散策路の整備など、親水空間と歩行者動線の形成

環境・
交流

豊かな自然環境と観光交流拠点の形成

【みどりと水辺空間】

- 勇払マリナーにおける多様な交流を生むマリンレジャーの拠点形成
- ウトナイ湖などにおける貴重で豊かな自然環境の保全・再生
- 道の駅「ウトナイ湖」における情報発信や地場産品の開発・販売促進、ウトナイ湖の自然景観、ウトナイ湖野生鳥獣保護センター・サンクチュアリネイチャーセンターなどの活用による魅力ある観光交流拠点の形成

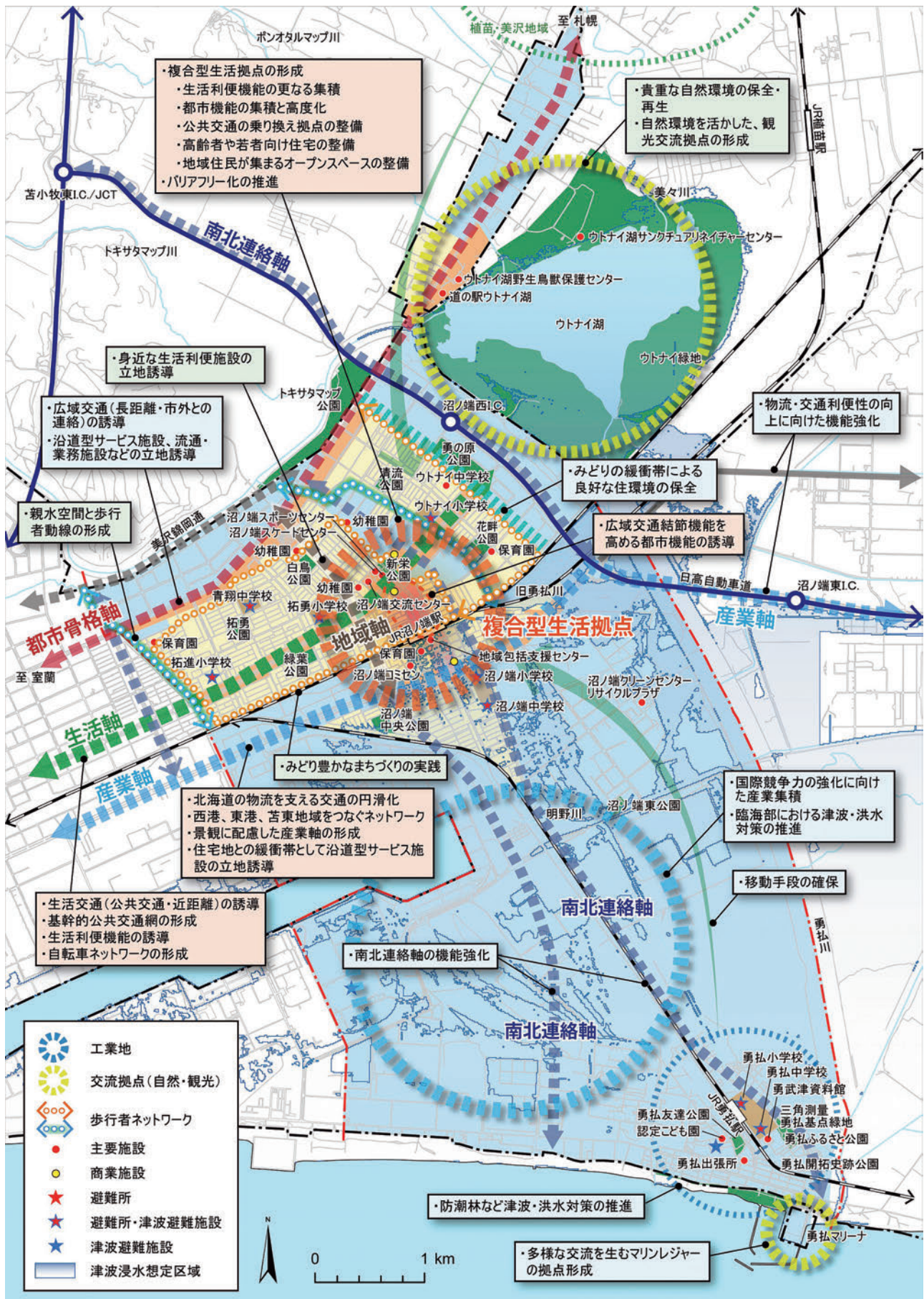
苫小牧市の活力を生み出す産業集積地の形成

【土地利用】

- 世界に開けた港湾、全国への鉄道網、道内への道路ネットワークを有する利点を活かした国際競争力の強化に向けた産業集積

【交通ネットワーク／都市防災】

- 勇払地区における日常生活の移動手段の確保
- 南北連絡軸である臨海東通及び勇払沼ノ端通（道道苫小牧環状線）の機能強化
- 物流・交通利便性の向上に向けた日高自動車道や苫小牧厚真通（柏原開拓道1号線）の機能強化
- 勇払地区沿岸部における防潮林など、津波・洪水対策の推進
- 臨海東通をはじめとする南北連絡軸の強化など、災害時における緊急避難や緊急輸送を支える道路ネットワークの構築



9 苫東地域

(1) 地域の現況と課題

1 地域の成り立ち

苫東地域における開発は、北海道総合開発計画において重要な施策として位置付けられ、平成7年(1995年)に「苫小牧東部開発新計画」が策定されました。平成9年(1997年)には「苫小牧東部開発新計画の進め方について」が策定され、平成11年(1999年)に株式会社苫東が設立、平成20年(2008年)には「進め方」の第2期が策定され、関係機関により各施策が実施されている状況です。

平成30年(2018年)3月末現在、苫東地域には118の企業が立地しており、そのうち、操業しているものは91となっています。

2 苫東地域の現況

【土地利用／都市機能の立地状況】

- 自動車関連産業、製造業、食関連産業、エネルギー関連産業、物流関連産業、リサイクル関連産業などの工業施設が立地しています。
- 工業系土地利用に特化しているため、生活に必要な機能は立地していない状況です。
- 弁天沼やその周辺においては、貴重な樹林帯や湖沼、生態系を有する豊かな自然環境が形成されています。

【交通】

- 地域内には、日高自動車道の沼ノ端東 I.C. と苫東中央 I.C. があり、道央自動車道の苫小牧東 I.C. と連絡しています。
- 苫小牧港（東港区）を有し、周辺には物流・エネルギー・リサイクル関連の施設が多く立地しています。

【災害リスク】

- 日高自動車道以南の地域の大半が津波浸水想定区域に含まれています。

3 苫東地域の主な課題

以上を踏まえ、今後の苫東地域における地域づくりの主な課題は、次のように整理できます。

- ▷ 苫小牧市の国際競争力を高める更なる企業立地の推進
- ▷ 貴重な自然環境や生態系の保全と活用
- ▷ 苫小牧港（西港区、東港区）、新千歳空港への交通ネットワークの強化
- ▷ 雇用や産業を支える港湾物流機能の強化
- ▷ 地震などの災害に強い港湾の形成

(2) 苫東地域における地域づくりの目標と基本方針

【地域づくりの目標】

自然環境に配慮し、地域の強みを活かした産業の更なる集積

苫小牧港や新千歳空港、高速道路、鉄道などが整備されており、交通利便性が高くまた広大な土地の活用が可能であることから、自然環境に配慮しながら苫東地域の強みを活かし、更なる産業集積を図ります。



【地域づくりの基本方針】

産業

港湾・空港・高速道路に
近接する強みを活かした
更なる産業集積

環境

豊かな自然環境の保全

(3) 地域づくりの具体的内容

産業

港湾・空港・高速道路に近接する強みを活かした更なる産業集積

【土地利用】

- 苫東地域での雇用創出に寄与し立地企業の生産活動を支える、港湾物流機能の強化や港湾関連施設の整備促進
- 自動車関連産業、リサイクル関連産業などの既存分野の集積と関連産業の誘導
- 自然エネルギー、水素関連産業の誘致、実証・実験フィールドとしての活用など、地域の特性を活かした新たな産業の展開や研究開発
- 北海道における物流の拠点性を活かした食品物流の高度化、農産物などの出荷平準化、災害リスク分散などを念頭に置いた食産業に係る物流、加工施設の集積
- 北極海航路へのアジアの玄関口としての役割を確立する港湾関連施設の整備促進
- 日本のエネルギー安定供給を支える石油備蓄基地の安定的な運用と更なるエネルギー関連基地などの形成

【交通ネットワーク】

- 物流・交通利便性の向上に向けた日高自動車道や苫小牧厚真通の機能強化
- 企業立地や物流動線の円滑化に向けた未整備道路の整備促進
- 苫小牧港（東港区）におけるコンテナターミナルの機能拡充・強化
- 苫小牧港（西港区、東港区）、新千歳空港を結ぶ交通ネットワークの強化

環境

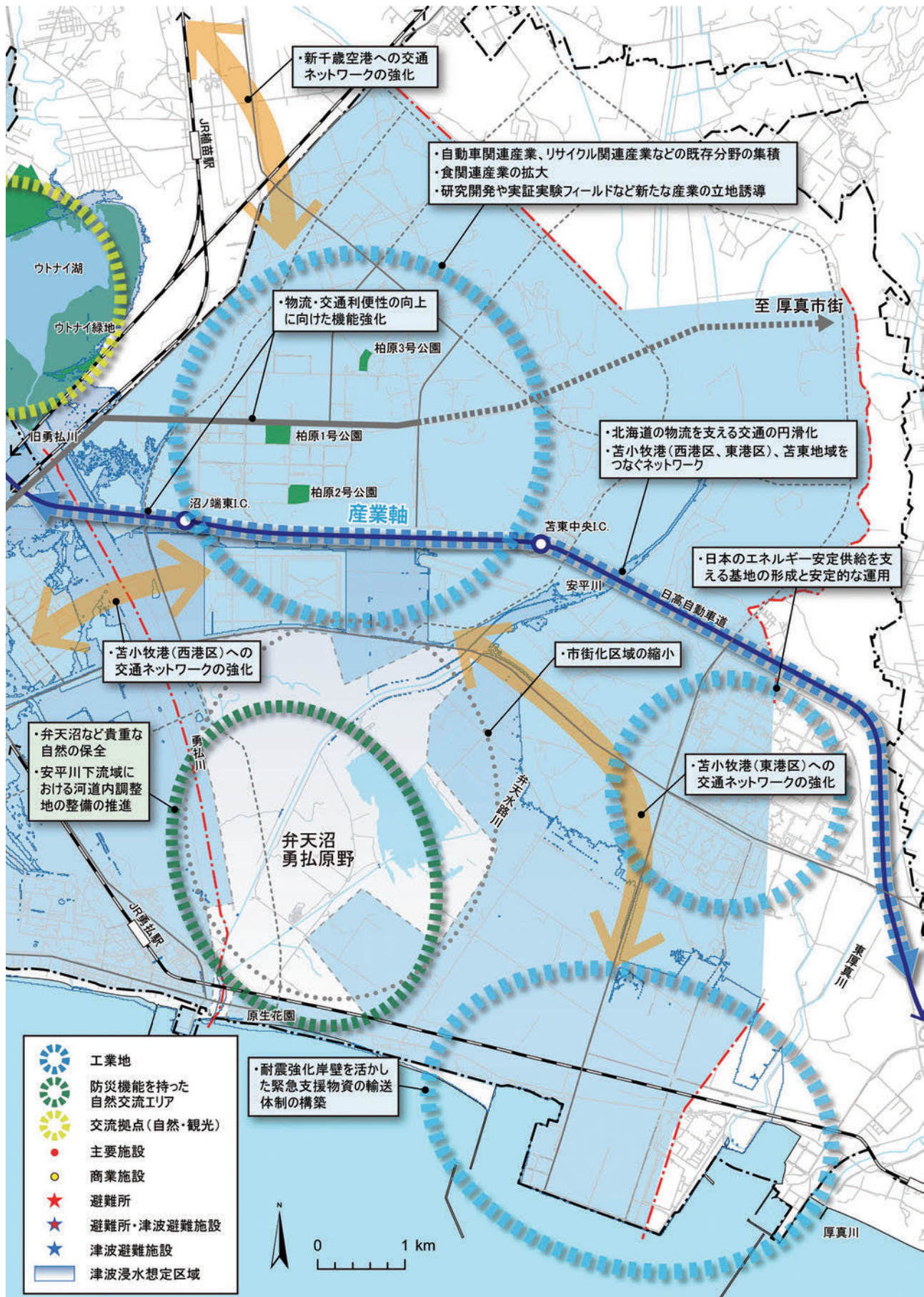
豊かな自然環境の保全

【土地利用／みどりと水辺空間】

- 弁天沼など貴重な自然が残された樹林地や湖沼群などの保全

【都市防災】

- 安平川下流域における河道内調整地の整備による水害対策の推進



序章

第Ⅰ章

第Ⅱ章

第Ⅲ章

第Ⅳ章

第Ⅴ章

参考資料



第 V 章

実現化方策

- 1 基本的な考え方
- 2 進行管理
- 3 エリアマネジメントの導入

1 基本的な考え方

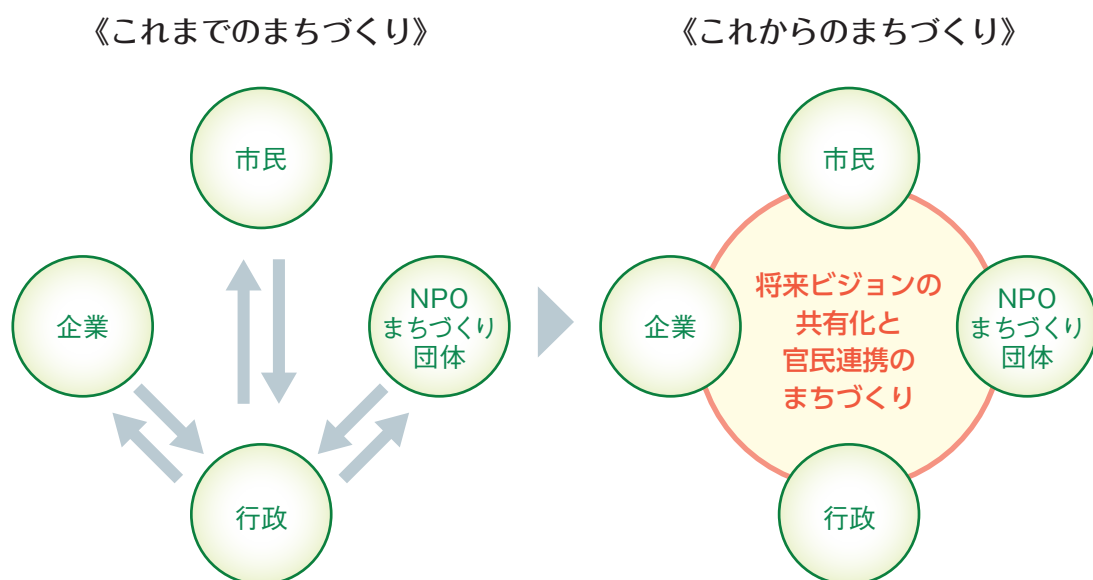
(1) 官民連携による取組

まちづくりは、そこに住む市民、立地する企業やまちづくり団体などだけでできるものではなく、また、行政だけでできるものでもありません。例えば、まちの活性化のために、地域のイベントやお祭りといったソフト事業を行う場合、拠点となる広場や練り歩くプロムナード*といった気の利いたハード施設が伴っていないと効果的ではありません。

これらの都市基盤の整備は行政の役割であり、地域の発意によるイベントを成功させるためには、ハード・ソフト両面にわたる実践、いわば官民の一体的な取組が必要です。

まちづくりは、まちの将来ビジョンを市民、企業、団体などと行政の協働で作成・共有化し、それぞれの役割を認識しながら具体的な取組のプログラムを協働で構築し、計画から実施まできちんと進められているか、また、その後の社会経済状況の変化にどう対応していくかといった全体マネジメントが基本となります。

これまでのまちづくりは、どちらかと言えば行政主導のまちづくりに偏っていたため、市民、企業、団体などは個別の参加に留まっていた。今後、少子高齢化・人口減少が進む中、一層地域の課題は複雑化し、行政のみでは課題の解決やまちづくりを進めることには限界があります。このため、本マスタープランで描いた将来像を実現するには、市民、企業、NPO・まちづくり団体、行政が将来都市像やまちづくりの方向性を共有化し、それぞれの責任のもと、適切な役割分担と官民連携によるまちづくりを進めていく必要があります。



その先駆けとして、苫小牧市では「公共サービス民間提案制度」による協働のまちづくりに取り組んでいます。この制度は、現在、市が実施している事業の内容やコストを公表し、民間からの知恵とアイデアが盛り込まれた提案を募り、その内容が市民にとって有益であれば、より良い形で業務委託を進めることで、協働によるまちづくりの実現を目指す制度です。

(2) 役割分担のイメージ

今後の苫小牧市のまちづくりを担う市民、企業、NPO・まちづくり団体、行政が果たすべき役割としては、次のようなものが考えられます。

市民の役割

- ①まちづくりの主役・担い手
- ②様々なまちづくりに参画
- ③行政へのまちづくりの提言

- まちづくりの主役である市民は、身近な地域環境に関心を持ち、積極的にまちづくりに参画することが必要です。
- 具体的には、まちづくりの担い手として地域住民と生活上の助け合いを行うとともに、地域のルールづくりやまちづくり活動、更には、公共施設の維持・管理や協力などに関わるほか、行政に対してまちづくりの提言を行うことなどが考えられます。

企業の役割

- ①まちづくりに対する理解と協力
- ②事業活動を通じた社会的貢献

- 自らの生産活動の維持や発展に際して、まちづくりに対する理解と社会的責任を認識し、例えば緑化の推進などに積極的に協力、貢献していくことが必要です。
- 都市計画マスタープランで描く将来像を実現する担い手として、事業活動を通して積極的に社会的貢献を果たします。

NPO・団体の役割

- ①社会的ニーズに対応した新たなまちづくりの担い手
- ②地域課題に応える事業や活動

- 「新しい公共」と呼ばれる新たなまちづくりの担い手として、個人や企業、行政でもまかなうことが難しい、例えば地域における教育や子育て、防犯や防災、福祉、環境保全などの社会的なニーズに対応します。
- きめ細かい地域の課題に応える柔軟な事業・活動を通して、社会的な役割を果たします。

行政の役割

- ①都市計画マスタープランの進行管理
- ②まちづくり活動への支援
- ③官民連携の取組の導入検討
- ④国、道、周辺市町との連携・調整

- 庁内連携のもと、都市計画マスタープランに基づく施策・事業の着実な進行と管理を行います。
- まちづくりのサポーターあるいはコーディネーターとして、市民、企業、NPO・団体などに各種の情報提供と周知、更にはまちづくり活動への支援を行います。
- 官民連携の多様な取組として、例えば、指定管理者制度や民間資金を活用した社会資本整備（PFI）の導入などについての検討を行います。
- 苫小牧市は北海道の太平洋側に位置する都市であり、交通や産業面などで広域的な役割を担っていることから、国や北海道、周辺市町との連携・調整を図ります。

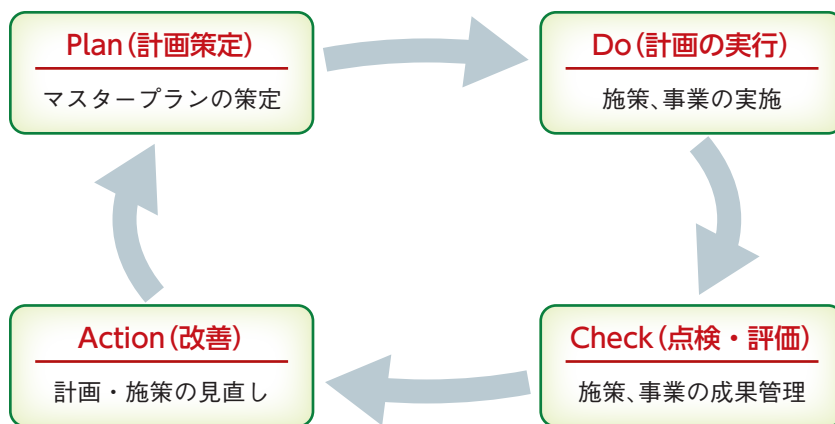
2 進行管理

都市計画マスタープランに定める各種施策の実現に向けては、社会経済状況の変化を見極めながら、長期的な見通しに立って取り組む必要があり、実施過程を明らかにしながら適切な政策判断を行う必要があります。

そのため、持続可能なまちづくりという視点に立ち、Plan（計画策定）、Do（計画の実行）、Check（実行成果の点検・評価）、Action（改善）の4工程からなる、PDCA サイクル手法により進行管理を行い、効率性や経済性などから効果の高い事業実施をめざします。

一方、市民は、様々な官民連携のまちづくりに参加することを通じて、行政が実施する都市施設整備などのまちづくりの実施状況について把握・チェックし、自らのまちづくり活動の見直しや行政への見直しの提言を行っていくことが求められます。また、行政は、市民による提言を踏まえ、行政が実施する都市施設整備などのまちづくりや、市民主体のまちづくりについても見直していく必要があります。

■PDCA サイクルによる進行管理のイメージ



3 エリアマネジメントの導入

都市拠点や生活拠点の形成にあたっては、官民連携のもと、地域自らがまちづくりに取り組む「エリアマネジメント」の導入が必要です。

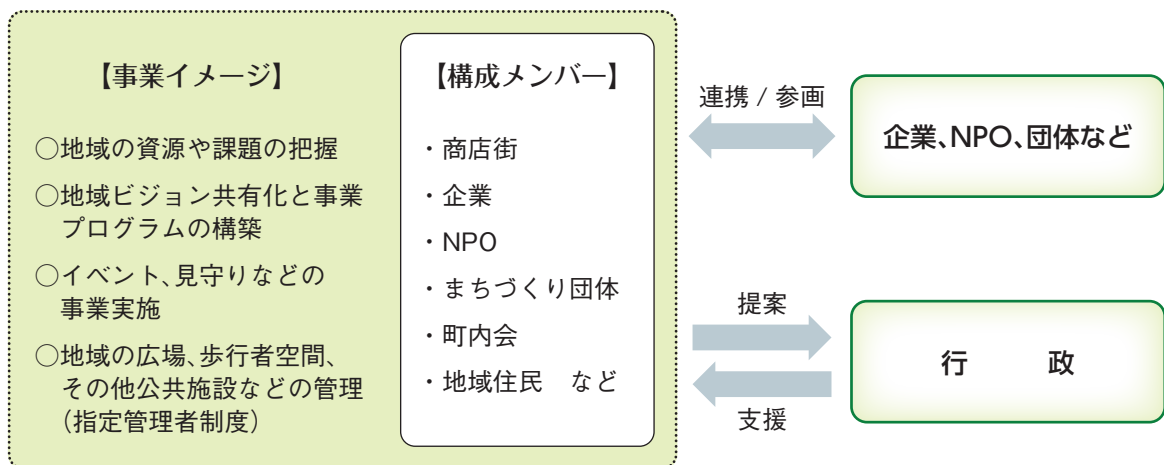
エリアマネジメントは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取組」と定義され、快適で魅力的な環境の創出や美しい街並みの形成による資産価値の保全・増進などに加えて、地域のブランド力の形成や安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティ形成、地域の伝統・文化の継承など、ソフトな領域のものも含むものです。

エリアマネジメントが必要とされる背景には、①人口減少社会において、コンパクトシティの形成に代表されるように、既存ストックの有効活用や運営（マネジメント）の必要性が高まっていること、②活力に富む地域を持続させていくためには、地域特性に応じた地域の魅力づくりが重要であり、このことが地域の資産価値の維持・向上につながること、③成熟社会においては「生活の質の向上」、「心の豊かさ」が求められ、社会貢献や地域活動など自分達の力で地域を変えていこうとする機運が高まっていることなどがあげられます。

また、エリアマネジメントには、次ページ示すような効果が期待できることから、都市拠点や生活拠点といった特性の異なる地域の拠点づくりにあっては、こうしたエリアマネジメント手法の導入が効果的です。

拠点形成に関わるエリアマネジメントのイメージは、下記に示すとおりであり、地域自らがまちづくりに取り組む様々な事業に対して、行政の適切な支援を含め、官民連携によるまちづくりを推進する必要があります。

■拠点形成に関わるエリアマネジメントのイメージ



【参考：エリアマネジメントの効果】

(1) 快適な地域環境の形成とその持続性の確保

- ▷ 住民・事業主・地権者のみならず、就業者・来街者にとっても快適で質の高い環境の形成が図られる。
- ▷ 建築物や道路・公園などの公共施設の整備と併せて、その場所に相応しい活動がなされるような継続的な仕組みを整えることで、快適な地域環境を形成し、環境を持続する仕組みがつけられる。

(2) 地域活力の回復・増進

- ▷ 地域の活力の回復・維持、さらには増進が期待される。例えば、中心市街地においては、来街者が増えて活気を取り戻したり、空き店舗が減少して経済活動が活性化していくことが期待できる。

(3) 資産価値の維持・増大

- ▷ エリアマネジメントの実施に伴い、土地・建物の資産価値が高まることが期待される。美しい街並みや安全で快適な環境が形成されることで、土地・建物の不動産価値が下落しにくくなったり、不動産の売却が比較的容易になったりするなど、市場性を維持することが期待される。

(4) 住民・事業主・地権者などの地域への愛着や満足度の高まり

- ▷ 住民・事業主・地権者などの地域への愛着や満足度が高まることが期待される。その結果エリアマネジメントへの参画意識が高まり、活動が充実化していくとともに、住民の定住促進や事業主の継続性など、地域の求心力が高まることによる更なる効果が期待される。

(資料：地方創生まちづくりエリアマネジメントー (内閣官房・内閣府))



参考資料

- 1 都市計画マスタープランの改定体制
- 2 用語集

1 都市計画マスタープランの改定体制

(1) 庁内体制

【部長会議】

役割：都市計画マスタープランの基本方向、基本方針を作成する。

構成：正副市長及び各部長で構成する。

【次長課長会議】

役割：施策の検討や部署間の連携・調整を行う。

構成：関係課長で構成する。

(2) 苫小牧市都市計画マスタープラン改定検討委員会

役割：素案の中で、まちづくりに関する課題や目指すべきまちの将来像などについて、各界からの幅広い意見と提案を反映する。

構成：学識経験者及び有識者で構成する。

[委員] 学識経験者（都市計画、公共交通、建築）及び有識者（農業、経済、福祉）／6名

区分	氏名	所属	職名	備考
学識経験者	◎田村 亨	北海商科大学	教授	都市計画
学識経験者	下々村 光弘	苫小牧工業高等専門学校	教授	公共交通
学識経験者	内海 佐和子	室蘭工業大学大学院工学研究科	准教授	建築
有識者	丹羽 秀則	苫小牧市農業委員会	会長	農業
有識者	宮本 知治	苫小牧商工会議所	会頭	経済
有識者	柳谷 昭次郎	苫小牧市社会福祉協議会	会長	福祉

◎：委員長

【開催概要】

	日時	テーマ
第1回	平成28年(2016年)10月19日(水)	・都市計画マスタープランの改定に係る方針について ・将来都市像と骨格・構造について ・市民意向調査について
第2回	平成29年(2017年)5月31日(水)	・市民意向調査結果について ・分野別方針について
第3回	平成29年(2017年)8月24日(木)	・地域別構想について
第4回	平成30年(2018年)12月19日(水)	・地域別懇談会結果について ・第2次都市計画マスタープラン(案)について

(3) 苫小牧市都市計画審議会

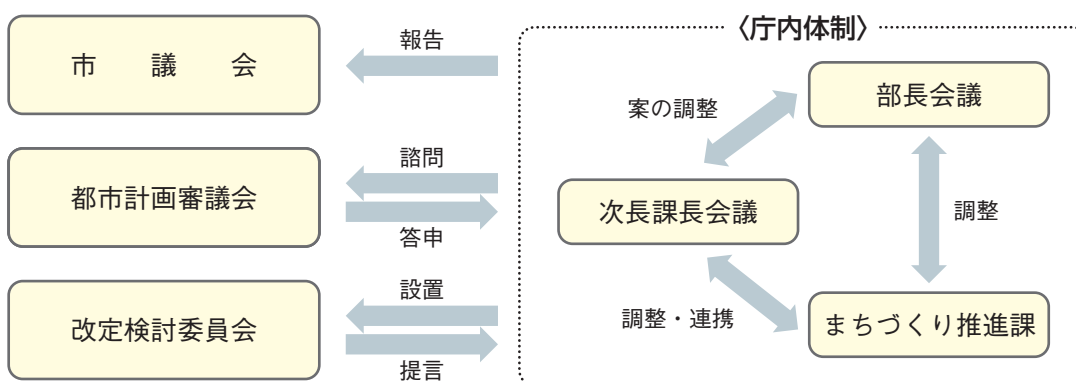
役割：市長が諮問する都市計画マスタープラン改定案に対して審議を行い、答申する。

構成：市議会議員、学識経験者及び市民意見の代表者で構成する。

【委員】市議会議員（4人）、学識経験者（5人）、市民意見の代表者（6人）／15人

【開催概要】

	日時	議事内容
第104回	平成31年(2019年)1月16日(水)	事前審議
第105回	平成31年(2019年)3月19日(火)	本審議



(4) 市民アンケート調査

市民の意見を計画策定の参考とするため、無作為に抽出した3,000名を対象にアンケート調査を実施しました。

【調査概要】

対象	苫小牧市内に居住する18歳以上の市民
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収
回答期間	平成28年(2016年)11月9日(水)～11月25日(金)
配布数	3,000票
回収数	1,125票(回収率37.5%)

【アンケート項目】

- I 回答者属性（性別・年齢、家族人数、職業）
- II 現在の住まいの状況（住んでいる地域、目的別外出頻度と外出先、主な交通手段など）
- III 苫小牧市におけるまちづくりの評価（満足度と重要度、苫小牧市のイメージ色）
- IV 住まいの動向（現在の居住地を選択した理由、住み続け意向、住替えたい理由）
- V これからの苫小牧市のまちづくり（行政サービスの水準、中心市街地、公共交通について）
- VI 苫小牧市のまちづくりに関するご意見（自由意見記入）

※調査結果は、「資料編」をご覧ください。

(5) 地域別懇談会

「苫小牧市都市計画マスタープラン」について、広く市民の方々に周知を図るとともに、各地域の市民にとって身近な「地域別構想」について、地域ごとに意見を頂き、都市計画マスタープランへの意見収集を図りました。

【開催概要】

日 時	平成 29 年（2017 年）11 月 20 日（月） 18：00～20：30			
会 場	苫小牧市役所 9 階 会議室			
参 加 者	西部西地域 9 名	西部東地域 12 名	中央部西地域 4 名	中央部中地域 5 名
	中央部東地域 6 名	東部西地域 3 名	東部東地域 6 名	合 計 45 名



※地域別懇談会の結果は、「資料編」をご覧ください。

(6) パブリックコメント

「第2次苫小牧市都市計画マスタープラン」を策定するにあたり、市民の皆様からの意見を募集するため、平成30年度（2018年度）にパブリックコメントを実施しました。

【実施概要】

意見募集期間	平成 31 年（2019 年）1 月 28 日（月）～2 月 26 日（火）
資料の入手方法	市のホームページからダウンロード、または以下の公共施設で入手 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり推進課（市役所 8 階） ・市民情報コーナー（市役所 2 階） ・各コミュニティセンター（のぞみ・豊川・住吉・沼ノ端） ・COCOTOMA ・沼ノ端交流センター ・勇払出張所 ・植苗ファミリーセンター
意見の提出方法	電子メール、ファックス、書面の持参又は郵送

【あ】

アダプトプログラム [P29] :

市民と行政が協働で進めるまち美化プログラムのこと。アダプト (ADOPT) とは英語で「〇〇を養子にする」の意味。一定区画の公共の場所を養子にみだて、市民がわが子のように愛情をもって面倒をみ(=清掃美化を行い)、行政がこれを支援する制度。

苫小牧市においては、「トマコマイクリーンアップ・サポーター制度」を設け、平成 29 年時点で 37 団体・3 個人 1,870 名が加入し、主にパークゴルフ場や街路・公園などの清掃が行われている。

エリアマネジメント [P16] :

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取組をいう。快適で魅力的な環境の創出や美しい街並みの形成による資産価値の保全・増進などに加えて、ブランド力の形成や安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティ形成、地域の伝統・文化の継承など、ソフトな領域のものも含む。

オープンスペース [P27] :

敷地内で、建築物が建っていない空地で、一般の人々に開放された空間。

【か】

可住地面積 [P23] :

市街化区域の面積から非可住地（工業専用地域、臨港地区、特別工業地区に指定される地域及び道路、河川・湖沼、公園緑地など）を除いた「居住可能な土地」の面積。

かわまちづくり [P56] :

河口から水源地まで様々な姿を見せる河川とそれに繋がるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地域住民と河川管理者の連携の下、実現性の高い水辺の整備・利用に係る取組。

グリーンツーリズム [P28] :

みどり豊かな農山漁村でゆっくりと滞在し、訪れ

た地域の人々との交流を通じて、その自然、文化、生活、人々の魅力に触れ、農山漁村でさまざまな体験などを楽しむ余暇活動のこと。

高次都市機能 [P26] :

行政機能、商業機能、医療機能、教育機能、文化機能など、周辺市町村からの利用も対象とした、質の高いサービスを提供する機能。

コージェネレーション [P61] :

天然ガス、石油、LP ガスなどを燃料として、エンジン、タービン、燃料電池などの方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム。

コミュニティガーデン [P73] :

地域住民が主体となり、地域の中に共同で造成・維持管理する庭や花壇のこと。

コレクティブハウス [P38] :

それぞれが独立した専用の住居と、リビングや食堂などの共用空間を持ち、皆が集い、食事をするなど、生活の一部を共有するような住まい方の住宅。

【さ】

シビックプライド [P39] :

市民が都市に対してもつ誇りや自負、愛着のこと。

生活関連施設 [P48] :

駅や病院、官公庁施設、福祉施設など、高齢の方、障がいのある方などが日常生活等において利用する一定規模以上の施設のことで、苫小牧市では「苫小牧市バリアフリー基本構想（平成 28 年（2016 年）3 月）」において、全 33 の旅客施設、官公署、文化・運動施設、医療・福祉施設、都市公園、郵便局、商業・宿泊施設を設定している。

【た】

都市的土地利用 [P36] :

都市生活または都市活動を営み、住宅地や工業地、商業地、公園など市街地として利用する土地のこと。

【は】

パークマネジメント [P28] :

住民・NPO・企業・行政が連携しながら、総合的かつ戦略的に公園全体と公園施設の一体的な管理運営を行う仕組みを導入し、住民・NPO・企業の柔軟かつ優れたアイデアや活力により、新たな魅力の創出を図ること。

バスロケーションシステム [P50] :

GPSなどを用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

パブリックスペース [P26] :

不特定多数の人が利用できる公共性の高い空間。

BCP [P58] :

Business Continuity Plan（業務継続計画）の略。災害時に特定された重要業務が中断しないこと、また万一事業活動が中断した場合に目標復旧時間内に重要な機能を再開させ、業務中断に伴う顧客取引の競合他社への流出、マーケットシェアの低下、企業評価の低下などから企業を守るための経営戦略のこと。バックアップシステムの整備、バックアップオフィスの確保、安否確認の迅速化、要員の確保、生産設備の代替などの対策を実施する。

プロムナード [P121] :

フランス語 (promenade) で「散歩」あるいは「散歩道・遊歩道」を意味し、ここでは歩行者が安全で快適に歩くことができる散策道のことを指す。

分節型・集約型都市構造 [P15] :

人口減少・高齢化が進む中、基幹的な公共交通の軸上に集約拠点の形成を促進し、行政や医療・福祉、商業など、生活に必要な各種機能の集積を図り、地域公共交通ネットワークとの連携により、日常生活が身近な地域で可能となるコンパクトな都市構造のこと。

ポートサービス [P51] :

港湾で受けることのできる港湾運送、通関、倉庫、船舶代理などのサービス。

【ま】

MICE [P28] :

企業などの会議 (Meeting)、企業などの行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会などが行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称のこと。

モビリティ・マネジメント [P19] :

1人1人のモビリティ (移動) が、社会的にも個人的にも望ましい方向 (過度な自動車利用から公共交通を適切に利用するなど) に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

モーダルシフト [P50] :

人や貨物の輸送手段を転換することをいう。旅客においては、自家用車から環境負荷の小さい鉄道・バスなどの公共交通機関へ転換することを指す。

【や】

ユニバーサルデザイン [P17] :

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種などに関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

【ら】

リダンダンシー [P45] :

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害などによる障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

RORO 船 [P94] :

主に貨物運送に用いられる、トレーラーシャーシや商品車を自走により積み卸しする荷役方式の船舶のこと。Roll-On Roll-Off 船。



第2次 苫小牧市都市計画マスタープラン

発行：2019年4月

編集：苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課

〒053-8722 苫小牧市旭町4丁目5番6号

電話：0144-32-6054

URL：<http://www.city.tomakomai.hokkaido.jp/>

