

「苫小牧市都市計画マスタープラン」

新旧見直し内容

総 合 政 策 部

まちづくり推進室まちづくり推進課

平成23年12月

「苫小牧市都市計画マスタープラン」の見直し

1. 苫小牧都市計画マスタープランの見直しの背景と主旨

都市計画マスタープランは、ゆとりと豊かさを実感できる個性的で活力あるまちづくりの実現に向けて、市町村が住民の意見を反映させながら、都市づくりの整備方針などを総合的・体系的に定めるもので、都市計画法第 18 条の 2 に規定されており、平成 16 年 9 月に多くの市民参加とともに策定しています。

このマスタープランは、市の総合計画等に即して定めるものであり、上位計画である総合計画が改定された時など、計画の社会的情勢の変化への対応を図るため、適宜見直すこととされています。

本市では少子高齢社会の到来、地球規模の環境問題、規制緩和や地方分権の推進などの社会経済情勢の変化などの近年の状況を踏まえて平成 20 年 2 月に「苫小牧市総合計画（第 5 次基本計画）」が策定されました。

苫小牧市総合計画の基本構想では、人間環境都市を実現するため、まちづくりの目標を設定し、また、基本計画では、各分野別に具体的な施策を盛り込んでいます。

今回の都市計画マスタープランの見直しにつきましては、これらとの整合・反映を主に一部見直しを行い、そのほかの部分については、今のマスタープランを基本的に踏襲していきます。

2. 主な見直しのポイント

① 上位計画・関連計画との整合・反映

上位計画である苫小牧市総合計画の改訂では、将来人口については、減少想定するなどこれまで人口増加を前提とした本市の基本的な考え方が転換されており、また、少子高齢化の進展、地球規模の環境問題など都市をとりまく環境の変化への対応を図ります。

② 主要推進プロジェクトの整合・反映

まちなか再生に向け進めている「CAP（まちなか再生総合プロジェクト）」や公共交通の利便性の向上、低炭素化に貢献する移動手段への転換を図る新公共交通システムの構築などとの整合を図ります。

③ 各数値などを直近の数値へ変更します。

3. 主な見直し箇所

1) 土地利用の方針について

○住居系の土地利用の方針

- ・ 今後の人口を減少想定に、また、高齢化の進展にともない高齢化社会から超高齢社会へとしました。
- ・ 人口減少、高齢社会の進展に対応する土地利用として利便性の高い住宅地の形成や老朽化した市営住宅の都心移転建替えによる都心居住の促進を追加しました。

○市街化調整区域の土地利用の方針

- ・ 市街化調整区域内における地域特性を活かした開発についての考え方を追加しました。

2) 交通体系の整備方針について

1

○自動車道路の整備方針

- ・ 現在策定を進めている都市交通マスタープランについての位置づけ及び、幹線道路網の見直しなどを追加しました。

○公共交通の整備方針

- ・ 少子高齢化の進展、地球温暖化への対応など、交通弱者や過度に自動車に依存しない移動手段として公共交通は不可欠であり、現在進めている新公共交通システムの構築との整合を図りました。

○空港の整備方針

- ・ 空港の機能強化、利便性の向上を図る空港周辺地区の土地利用についての考え方を追加しました。

3) 都市景観の形成方針について

- ・ 平成 16 年の景観法の制定により、景観行政団体への移行など景観に関する基本的な考え方を追加しました。

4) その他の都市施設の整備方針について

○上水道の整備方針

- ・ 新たに策定した水道ビジョンとの整合を図りました。

○ごみ処理施設等の整備方針

- ・ 改定した一般廃棄物処理基本計画等との整合を図りました。

○公営住宅の整備方針

- ・ 新たに策定した計画を位置づけしました。

5) まちづくりの重点テーマについて

- ・ 苫小牧市の顔（都心部）づくり：都心部において、現在進めているまちなか「CAP（再生総合プロジェクト）」との整合・反映を図りました。

6) 地域別構想について

- ・ 全体構想の見直しに基づき、関連する地域別構想の見直しを行いました。

7) その他

- ・ 各数値や語句の修正及び表現の変更

4. 変更箇所

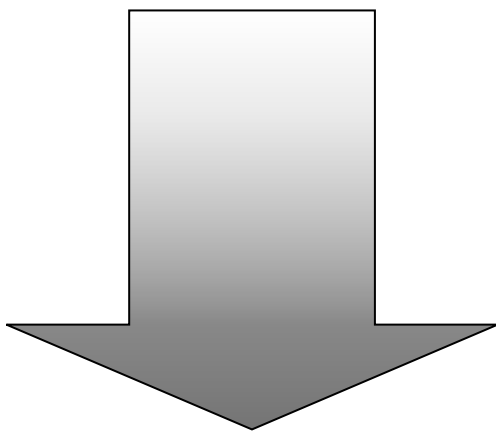
【現行】(P - 4)

1. 土地利用の方針

(2) 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（約 38,793ha）で、市域面積（約 56,134ha）の約7割となります。



【変更】

1. 土地利用の方針

(2) 対象区域と計画期間

① 対象区域

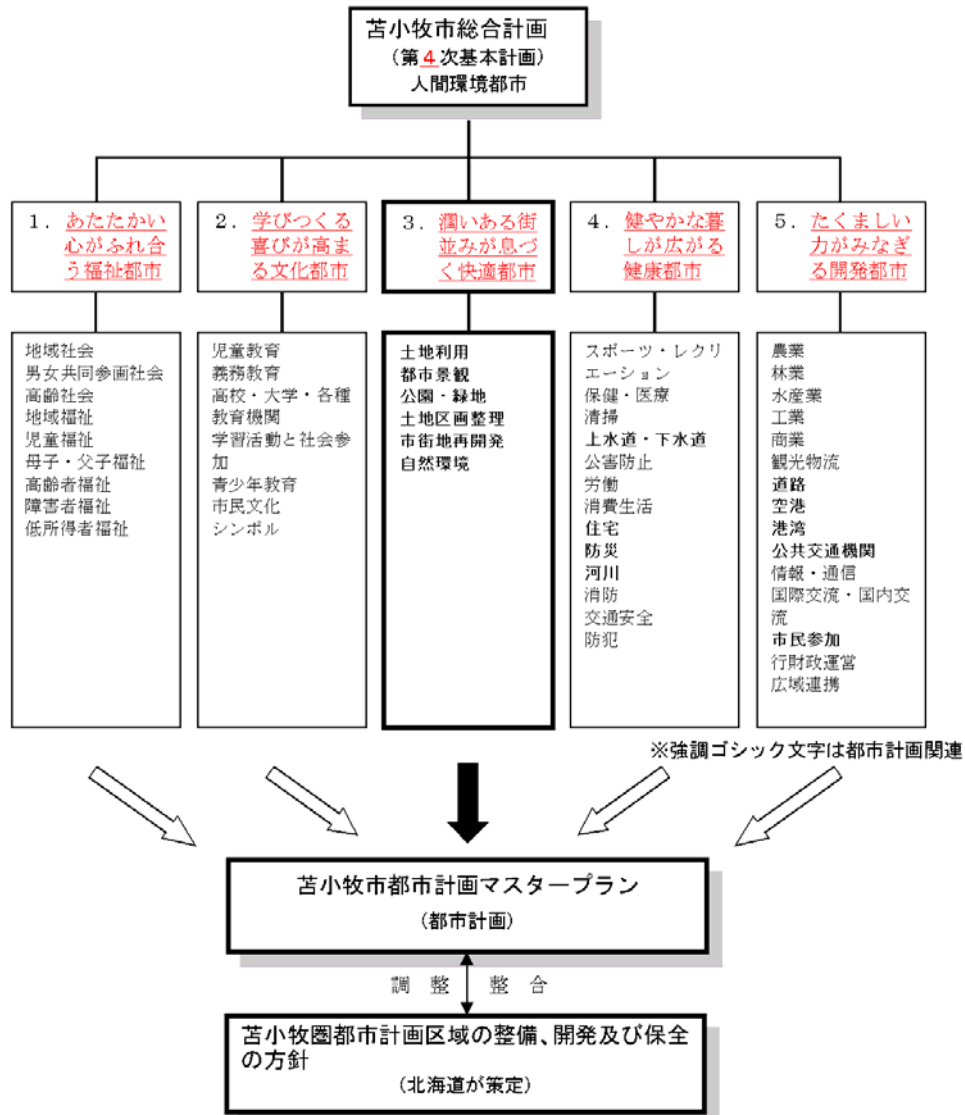
対象区域は、苫小牧市の都市計画区域（約 38,799ha）で、市域面積（約 56,161ha）の約7割となります。

【現行】(P - 5)

(3) 位置づけ

都市計画マスタープランは、「苫小牧市総合計画（基本構想、基本計画）」に即し、その内容を踏まえて都市計画分野の行政運営の基本方針を示すものとして位置づけ、総合計画に示す福祉都市、文化都市、快適都市、健康都市、開発都市それぞれの分野の計画と充分連携を図ったものとします。

また、北海道が定める「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と相互に調整されたものとして整合を図ります。

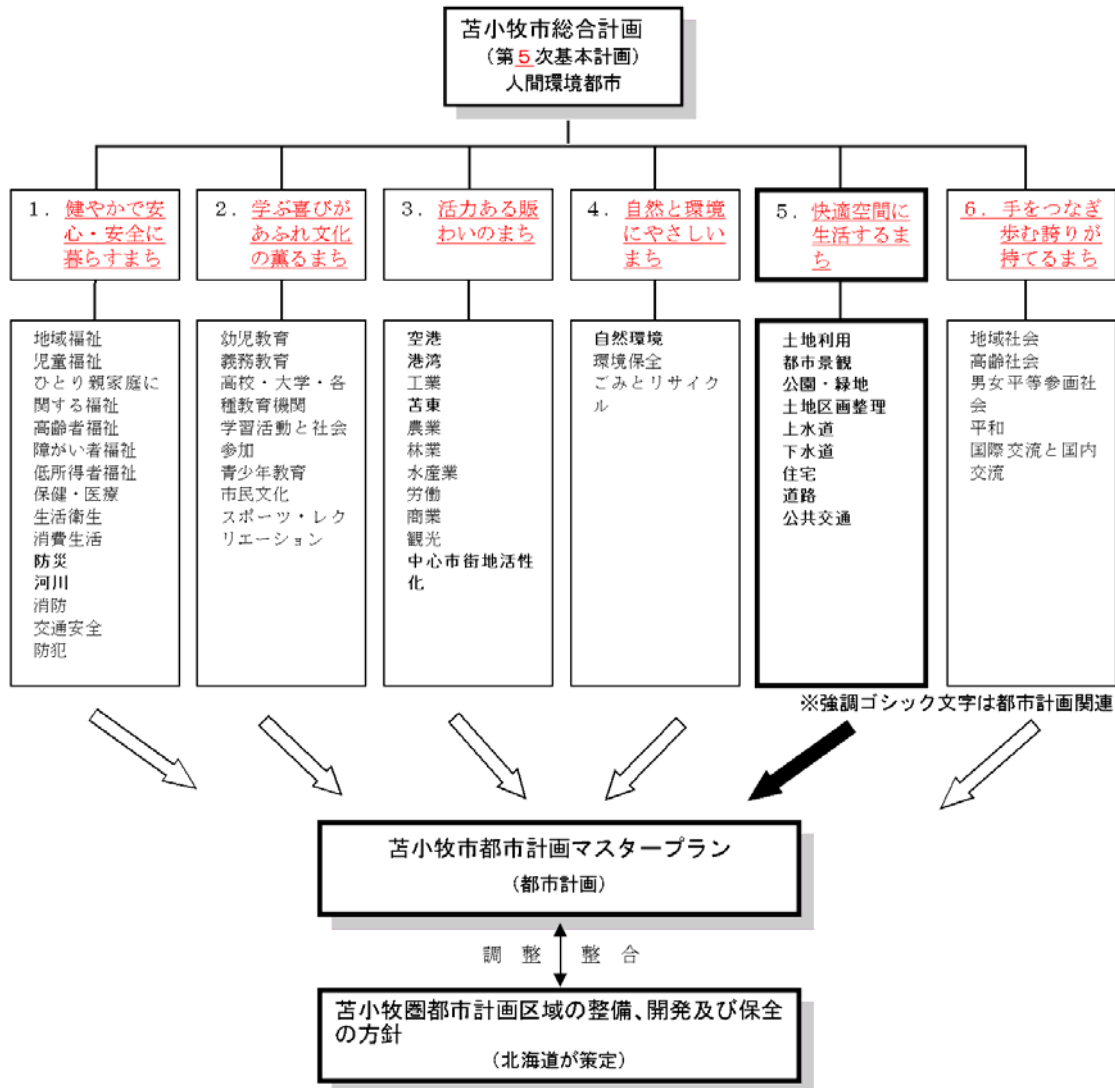


【変更】

(3) 位置づけ

都市計画マスタープランは、「苫小牧市総合計画（基本構想、基本計画）」に即し、その内容を踏まえて都市計画分野の行政運営の基本方針を示すものとして位置づけ、総合計画に示されているまちづくりの目標「健やかで安心・安全に暮らすまち」、「学ぶ喜びがあふれ文化の薫るまち」、「活力ある賑わいのまち」、「自然と環境にやさしいまち」、「快適空間に生活するまち」、「手をつなぎ歩む誇りが持てるまち」の部門別計画と充分連携を図ったものとします。

また、北海道が定める「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と相互に調整されたものとして整合を図ります。



【現 行】(P - 10)

(5) 歩いて暮らせるコンパクトな地域の形成について

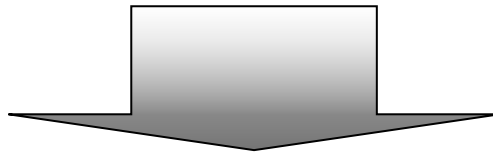
苫小牧市は、土地区画整理事業などによって計画的に整備された東西に長い住宅市街地が形成されており、良好な都市基盤が整った閑静な住宅地が広がっています。一方で、計画的に整備された同質の市街地が続くため、地域ごとの個性がわかりにくいというえ、住宅地域の間で生活利便性に差異が生じています。

また、少子高齢化の進展に伴う自家用車を利用しない高齢者などの増加や、環境に対する意識の向上による自家用車利用の抑制などに対応した歩いて暮らせるコンパクトな地域づくりが重要です。

そのため、計画的に整備された既存ストックを活かしながら、JR駅の周辺や主要道路沿いの商業集積地などを中心に、商業、行政、医療、福祉、教育、娯楽などの多様な都市機能が集積した複合的な土地利用による地域の生活利便性の核づくりを進めることは必要です。

また、これらの日常の生活活動が比較的狭い、より身近なところで可能となる市街地の形成によって、自動車に過度に依存することのない、高齢者・障~~害~~者や子どもにもやさしい歩いて暮らせる地域を形成していくことが求められています。

また、歩いて暮らせる地域の形成にあたっては、平坦なまちとしての特性を活かした自転車利用の促進や、安全・安心な歩行空間づくりとバリアフリー※化を進めることも必要です。



【変 更】

(5) 歩いて暮らせるコンパクトな地域の形成について

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東西に長い住宅市街地が形成されており、良好な都市基盤が整った閑静な住宅地が広がっています。一方で、計画的に整備された同質の市街地が続くため、地域ごとの個性がわかりにくいというえ、住宅地域の間で生活利便性に差異が生じています。

また、少子高齢化の進展に伴う自家用車を利用しない高齢者などの増加や、環境に対する意識の向上による自家用車利用の抑制などに対応した歩いて暮らせるコンパクトな地域づくりが重要です。

そのため、計画的に整備された既存ストックを活かしながら、JR駅の周辺や主要道路沿いの商業集積地などを中心に、商業、行政、医療、福祉、教育、娯楽などの多様な都市機能が集積した複合的な土地利用による地域の生活利便性の核づくりを進めることは必要です。

また、これらの日常の生活活動が比較的狭い、より身近なところで可能となる市街地の形成によって、自動車に過度に依存することのない、高齢者・障~~害~~がい者や子どもにもやさしい歩いて暮らせる地域を形成していくことが求められています。

また、歩いて暮らせる地域の形成にあたっては、平坦なまちとしての特性を活かした自転車利用の促進や、安全・安心な歩行空間づくりとバリアフリー※化を進めることも必要です。

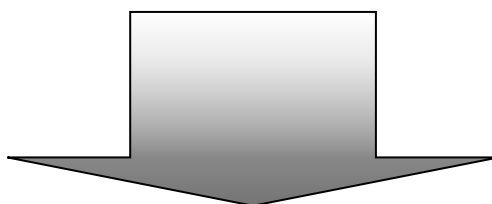
【現 行】(P - 1 1)

(7) 緑豊かなまち並みの形成について

苫小牧市は、一人あたりの都市公園面積が **59.76** m²と全道平均 (**22.6** m²)、全国平均 (**8.5** m²) を大きく上回っているほか、緑ヶ丘公園や市民文化公園等の緑を活かした豊かな公園が整備されています。また、双葉三条通沿いの木もれびの道など、緑豊かな歩行者専用道路が整備されているとともに、町内会単位での花づくり活動の展開など緑を育てる気運も芽生えてきています。

そのため、既存の公園・緑地を活かした緑豊かなまち並みの形成に向けて、中心市街地や国道沿い、工業地域など緑の不足している箇所や都市形成上重要な地区の緑地を重点的に進めるとともに、憩いやふれあいの場となる緑の拠点に適宜配置すること、それらの緑と周辺部の森林や河川、海岸をつないでいくことで緑の質の向上を図ることなどが求められています。

さらに、街区公園*など身近な公園の再整備にあわせて、市民の意見を聞きながら子どもの遊び場や高齢者の憩いの場となるような交流空間を確保することなども必要です。



【変 更】

(7) 緑豊かなまち並みの形成について

苫小牧市は、一人あたりの都市公園面積が **60.47** m²と全道平均 (**26.7** m²)、全国平均 (**9.7** m²) を大きく上回っているほか、緑ヶ丘公園や市民文化公園等の緑を活かした豊かな公園が整備されています。また、双葉三条通沿いの木もれびの道など、緑豊かな歩行者専用道路が整備されているとともに、町内会単位での花づくり活動の展開など緑を育てる気運も芽生えてきています。

そのため、既存の公園・緑地を活かした緑豊かなまち並みの形成に向けて、中心市街地や国道沿い、工業地域など緑の不足している箇所や都市形成上重要な地区の緑地を重点的に進めるとともに、憩いやふれあいの場となる緑の拠点を適宜配置すること、それらの緑と周辺部の森林や河川、海岸をつないでいくことで緑の質の向上を図ることなどが求められています。

さらに、街区公園*など身近な公園の再整備にあわせて、市民の意見を聞きながら子どもの遊び場や高齢者の憩いの場となるような交流空間を確保することなども必要です。

【現行】(P - 18)

(3) 歩いて暮らせる快適な地域づくりを進めます

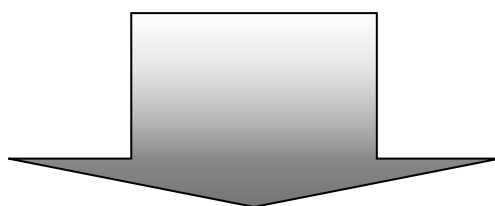
- 地域ごとの公共的なサービスの充実
- 歩行の安全性・快適性の確保
- 公共交通の充実

苫小牧市では、日常の生活活動が徒歩や自転車を中心としたより身近なところで可能となる、高齢者・障~~害~~者や子どもにもやさしい市街地の形成が求められています。

そのために、日常生活の中心となる場所から徒歩圏内に、日常的な買物や医療・福祉サービスなどの基礎的なサービス機能を複合的に立地させるよう努め、自動車を利用しなくても生活の利便性を確保できるまちづくり、地域づくりを進めます。

また、夏・冬を通して高齢者・障~~害~~者などの交通弱者の方々も安全かつ安心して移動できる快適な歩行空間、自転車道の確保に努めます。

さらに、JRやバスなど公共交通機関の利便性の向上、移送サービスの充実などを図ることによって、過度に車に依存しない歩いて暮らせる快適な地域づくりを進めます。



【変更】

(3) 歩いて暮らせる快適な地域づくりを進めます

- 地域ごとの公共的なサービスの充実
- 歩行の安全性・快適性の確保
- 公共交通の充実

苫小牧市では、日常の生活活動が徒歩や自転車を中心としたより身近なところで可能となる、高齢者・障~~害~~がい者や子どもにもやさしい市街地の形成が求められています。

そのために、日常生活の中心となる場所から徒歩圏内に、日常的な買物や医療・福祉サービスなどの基礎的なサービス機能を複合的に立地させるよう努め、自動車を利用しなくても生活の利便性を確保できるまちづくり、地域づくりを進めます。

また、夏・冬を通して高齢者・障~~害~~がい者などの交通弱者の方々も安全かつ安心して移動できる快適な歩行空間、自転車道の確保に努めます。

さらに、JRやバスなど公共交通機関の利便性の向上、移送サービスの充実などを図ることによって、過度に車に依存しない歩いて暮らせる快適な地域づくりを進めます。

【現 行】(P - 1 9)

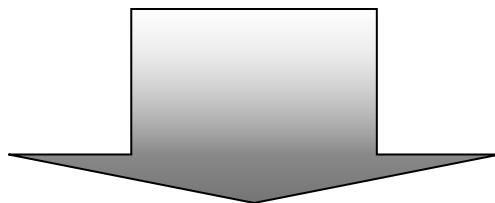
(5) 文化の薫りと潤いのある市民生活を育みます

- 文化芸術性に配慮したまちづくりの推進
- 市民の社会参加を支える福祉のまちづくりの推進

苫小牧市では都市の魅力を高めるために、まちの歴史や文化を活かした都市空間の形成と市民の社会参加を促進する環境づくりが求められています。

そのため、「苫小牧市民文化芸術振興条例※」の精神を受けながら、文化芸術にかかる環境の整備及び充実、風格のあるまち並み景観づくりなどの文化芸術に配慮したまちづくりの推進、さらには、地域の歴史的・文化的な資産の保存及び活用に向けた都市空間の整備などを進めます。

また、「苫小牧市福祉のまちづくり条例※」を踏まえ、高齢者・障~~害~~者等に配慮したバリアフリーのまちづくりなど、すべての市民が安心して快適な日常生活を営み、文化芸術をはじめとしてさまざまな分野の活動に参加することができる環境づくりを進めます。



【変 更】

(5) 文化の薫りと潤いのある市民生活を育みます

- 文化芸術性に配慮したまちづくりの推進
- 市民の社会参加を支える福祉のまちづくりの推進

苫小牧市では都市の魅力を高めるために、まちの歴史や文化を活かした都市空間の形成と市民の社会参加を促進する環境づくりが求められています。

そのため、「苫小牧市民文化芸術振興条例※」の精神を受けながら、文化芸術にかかる環境の整備及び充実、風格のあるまち並み景観づくりなどの文化芸術に配慮したまちづくりの推進、さらには、地域の歴史的・文化的な資産の保存及び活用に向けた都市空間の整備などを進めます。

また、「苫小牧市福祉のまちづくり条例※」を踏まえ、高齢者・障~~害~~がい者等に配慮したバリアフリーのまちづくりなど、すべての市民が安心して快適な日常生活を営み、文化芸術をはじめとしてさまざまな分野の活動に参加することができる環境づくりを進めます。

【現行】(P-22)

第2章 まちづくりの目標

(2) 都市構造の形成方針

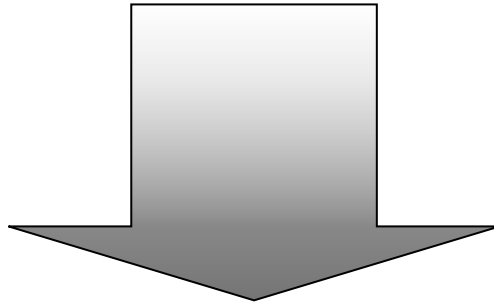
② 拠点の形成：地域の個性と魅力を高める拠点形成

苫小牧駅周辺から市役所に至る一体を、苫小牧市の顔となる場にふさわしい高次な都市機能の集積拠点とします。

また、水と緑の軸で囲まれた地域ごとに、JR駅の周辺や主要道路沿道の商業集積地などを中心にコミュニティ拠点の形成を図り、都心とコミュニティ拠点とが相互に補完しあうことによって、地域の個性と魅力を高めていくよう努めます。

③ 交通の骨格：都市の利便性と機能性を向上させる交通軸の形成

高速道路網と産業集積地、市街地、空港・港湾などを結ぶインターチェンジとアクセスルートの設置、国道・道道を中心にした骨格的な道路網の形成、JR新千歳空港線の延伸など都市の利便性と機能性を向上させる交通網の形成を図ります。



【変更】

(2) 都市構造の形成方針

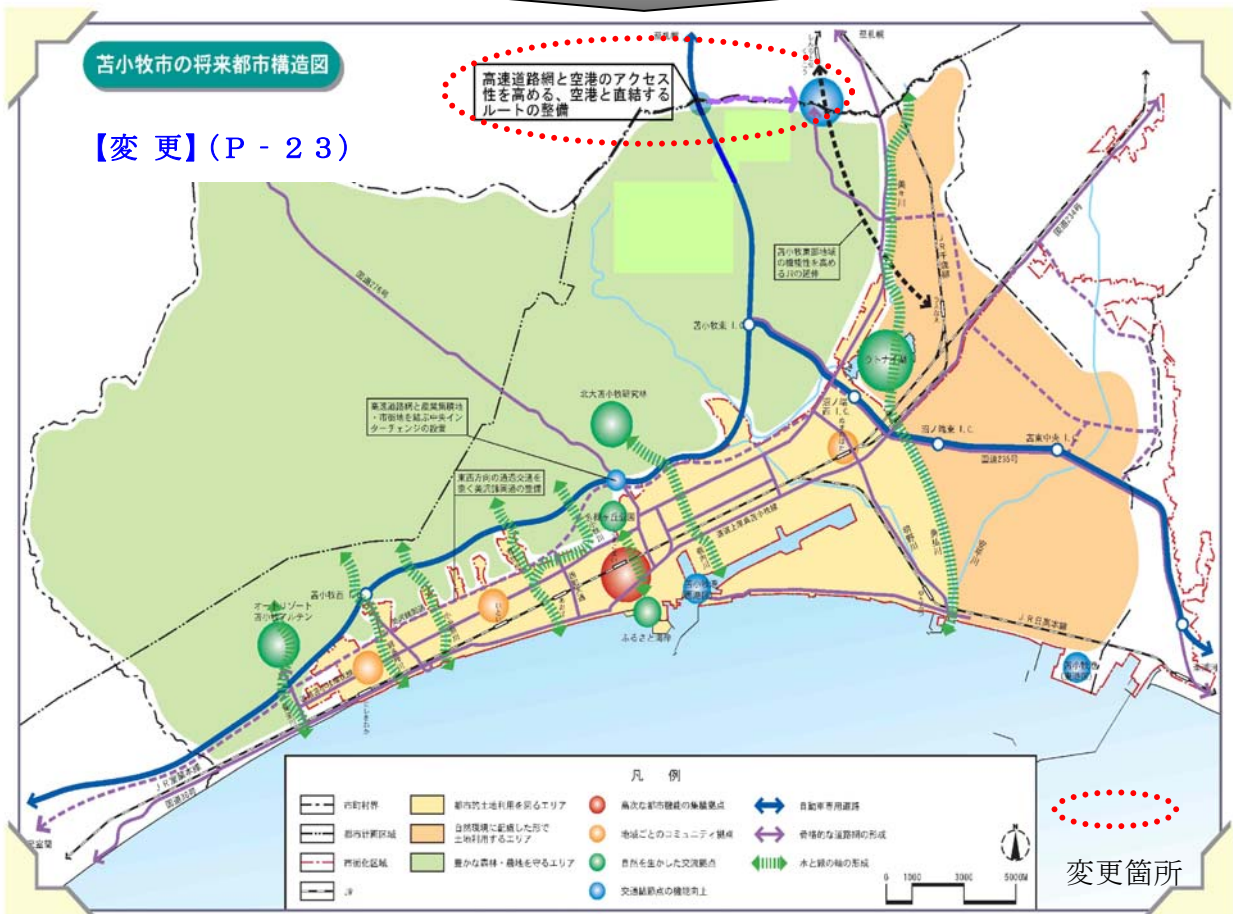
② 拠点の形成：コンパクトで地域の個性と魅力を高める拠点の形成

苫小牧駅周辺から市役所に至る一体を、苫小牧市の顔となる場にふさわしい高次な都市機能の集積拠点とします。

また、水と緑の軸で囲まれた地域ごとに、JR駅の周辺や主要道路沿道の商業集積地などを中心にコミュニティ拠点の形成を図り、拠点への効率的で秩序ある土地利用を促進し、環境負荷の少ない将来にわたってコンパクトで持続可能なまちづくりを図るとともに、都心とコミュニティ拠点とが相互に補完しあうことによって、地域の個性と魅力を高めていくよう努めます。

③ 交通の骨格：都市の利便性と機能性を向上させる交通軸の形成

高速道路網と産業集積地、市街地、空港・港湾などを結ぶインターチェンジとアクセスルートの整備と促進、国道・道道を中心にした骨格的な道路網の形成、JR新千歳空港線の延伸など都市の利便性と機能性を向上させる交通網の形成を図ります。



【現行】(P - 26)

第3章 まちづくりの基本方針

1. 土地利用の方針

1-1 住居系の土地利用の方針

(1) 基本的な考え方

苫小牧市の人口は、少子高齢化の進行、新たな産業立地の減速などにより、今後は非常にゆるやかに増加していくことが想定されます。一方で世帯数は、世帯分離などにより人口の増加を上回る割合で増加することが予想され、新たな住宅地需要の発生も見込まれます。

新たな住宅地需要については、総合計画で想定されている将来人口や苫小牧東部の地域開発の進捗状況等を勘案しながら、市街化区域内の土地の有効利用と市街地開発事業等による整備を基本として対応していくものとします。

また、高齢化社会の進展に対応して、都心部の生活利便性を高めながら、都心型の高度住宅地の形成を促進します。

(2) 基本方針

② 都心型の高度住宅地の形成

高齢化社会の進展に対応して、都心部の生活利便性と安全性を高めながら、高齢者や若年世帯など多様な需要層に対応した住宅市街地の形成を図ります。

再開発などの市街地整備にあわせて、事務所や店舗を併設した住宅や、高齢者・障害者も住みよい住宅（ケアハウス、コレクティブハウスなど）の供給を促進することによって、都心部への居住人口の回帰を図ります。



【変更】

(1) 基本的な考え方

苫小牧市の人口は、少子高齢化の進行、新たな産業立地の減速などにより、今後は減少していくことが想定されます。一方で、世帯数は増加傾向が継続することが予想され、新たな住宅地需要の発生も見込まれます。

新たな住宅地需要については、総合計画で想定されている将来人口や苫小牧東部の地域開発の進捗状況等を勘案しながら、市街化区域内の土地の有効利用と市街地開発事業等による整備を基本として対応していくものとします。

また、超高齢社会の進展に対応して、都心部の生活利便性を高めながら、都心型の高度住宅地の形成を促進するとともに、徒歩生活圏内に必要な生活関連サービス等の機能が整った利便性の高い住宅地の形成を目指します。

(2) 基本方針

② 都心型の高度住宅地の形成と利便性の高い住宅地の形成

超高齢社会の進展に対応して、都心部の生活利便性と安全性を高めながら、高齢者や子育て世帯など多様な需要層に対応した住宅市街地の形成を図ります。

また、事務所や店舗を併設した住宅や、高齢者・障がい者も住みよい住宅（ケアハウス、コレクティブハウスなど）の供給を促進するとともに、老朽化が進む大規模団地の建替えに当たっては、一部まちなか移転建替等によって、都心部への居住人口の回帰を図ります。

また、周辺環境に配慮しながら、徒歩生活圏内に必要な生活関連サービス等の機能が整った利便性の高い住宅地の形成を目指します。

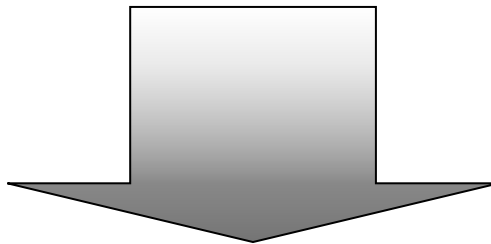
【現行】(P - 27)

1-2 商業・業務系の土地利用の方針

(2) 基本方針

①都市構造とリンクした商業・業務地の適正配置

商業・業務地については、都心部の都市機能の集積拠点と地域ごとのコミュニティ拠点の形成にあわせた土地利用規制や誘導などにより適正配置を図ります。大規模な小売店舗については、これらの拠点への立地を基本とします。



【現行】(P - 27)

1-2 商業・業務系の土地利用の方針

(2) 基本方針

①都市構造とリンクした商業・業務地の適正配置

商業・業務地については、都心部の都市機能の集積拠点と地域ごとのコミュニティ拠点の形成にあわせた土地利用規制や誘導などにより適正配置を図ります。大規模集客施設については、これらの拠点への立地を基本とします。

【現行】(P - 29)

1-4 市街化調整区域の土地利用の方針

(1) 基本的な考え方

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ことを基本とします。

ただし、既に市街地が形成されている既存集落等については、周囲の自然環境や農地の保全に配慮した地域づくりを進めていくものとします。

(2) 基本方針

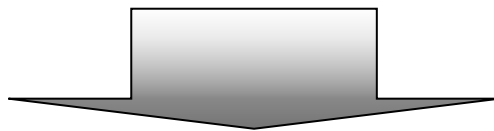
① 既存集落の住環境の形成

植苗・美沢、樽前などの市街化調整区域における既存集落については、住宅、福祉施設、病院、公共施設等が立地している現状を考慮して、環境と調和した生活環境基盤の整備を進めるとともに、住民の参加と協力を得ながら花と緑に囲まれた良好な住環境の形成を図ります。

また、地域の環境を活かした市民農園、交流施設などの整備によって、市民と農業者が交流できる地域づくりを進めます。

② 農地、山林などの保全

市街化調整区域内の優良な農地、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、関連法規等による土地利用の規制を尊重し、都市的な土地利用については抑制を図ります。



【変更】

1-4 市街化調整区域の土地利用の方針

(1) 基本的な考え方

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ことを基本とします。

ただし、既に市街地が形成されている既存集落等については、周囲の自然環境や農地の保全に配慮した地域づくりを進めるとともに、地域の特性を活かした開発は自然環境の保全と調和のとれた秩序ある土地利用を誘導していくものとします。

(2) 基本方針

① 既存集落の住環境の形成

植苗・美沢、樽前などの市街化調整区域における既存集落については、住宅、福祉施設、病院、公共施設等が立地している現状を考慮して、環境と調和した生活環境基盤の整備を進めるとともに、住民の参加と協力を得ながら花と緑に囲まれた良好な住環境の形成を図ります。

また、地域の環境を活かした市民農園、交流施設などの整備によって、市民と農業者が交流できる地域づくりを進めます。

② 農地、山林などの保全

市街化調整区域内の優良な農地、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、関連法規等による土地利用の規制を尊重し、都市的な土地利用については抑制を図ります。

③ 自然環境の保全と調和のとれた開発

地域の特性を活かした開発は、都市及び地域における必要性、規模等を総合的に判断し、地区計画制度の活用や、開発許可制度の適切な運用により、良好な自然環境の保全と調和のとれた適切な開発を誘導します。

【現行】(P-31)

2. 交通体系の整備方針

2-1 自動車道路網の整備方針

(1) 基本的な考え方

21世紀型の環境関連産業などの立地・誘導を促進し、活力ある都市として持続的に発展していくために、大量の通過交通を適切に処理するとともに、快適な生活環境を確保する幹線交通網の整備、交通結節点となるインターチェンジの設置など自動車道路網の形成を図ります。

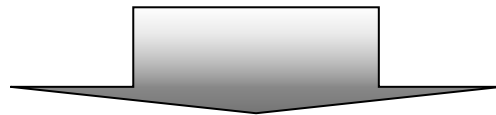
整備にあたっては、自然環境や生活環境（大気汚染や騒音など）の保全、さらに都市景観にも配慮しながら、利便性が高く、かつ効率的な道路網の整備を進めます。

(2) 基本方針

① 産業立地を促進する自動車専用道路の整備

中心市街地及び港湾周辺の工業専用地と高速道路網とのアクセス性を向上させるとともに、通過交通を排除するため、苫小牧市街地中央部へのインターチェンジの設置を図ります。また、北海道縦貫自動車道路と新千歳空港とのアクセス性を向上させるために、空港と直結するインターチェンジとアクセス道路の設置を図ります。

苫小牧東部地域の交通利便性の向上と、東胆振地域・日高地域との産業流動及び交流を促進する日高自動車道の整備促進を図ります。



【変更】

2. 交通体系の整備方針

2-1 自動車道路網の整備方針

(1) 基本的な考え方

21世紀型の環境関連産業などの立地・誘導を促進し、活力ある都市として持続的に発展していくために、都市交通マスタープランに基づく将来あるべき交通体系を確立し、幹線道路網の見直し検討を行い、快適な生活環境を確保する幹線交通網の整備、交通結節点となるインターチェンジの設置など自動車道路網の形成を図ります。

整備にあたっては、自然環境や生活環境（大気汚染や騒音など）の保全、さらに都市景観にも配慮しながら、利便性が高く、かつ効率的な道路網の整備を進めます。

(2) 基本方針

① 産業立地を促進する自動車専用道路の整備

中心市街地及び港湾周辺の工業専用地と高速道路網とのアクセス性を向上させるとともに、通過交通を排除するため、苫小牧市街地中央部へのインターチェンジの設置を図ります。また、北海道縦貫自動車道路と新千歳空港とのアクセス性を向上させるために、空港と直結するインターチェンジの整備を促進します。

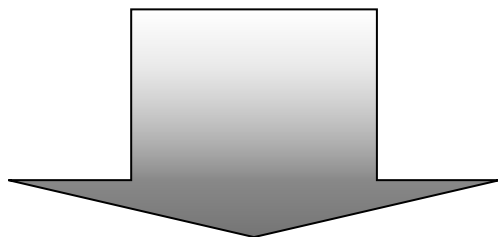
苫小牧東部地域の交通利便性の向上と、東胆振地域・日高地域との産業流動及び交流を促進する日高自動車道の整備促進を図ります。

【現行】(P - 32)

2-2 歩行者道路網の整備方針

(1) 基本的な考え方

高齢者・障~~害~~者や子ども達など自転車を利用しない市民が、夏・冬を通して安全に安心して歩くことができる歩行空間づくり、自転車ネットワークの形成を図ります。



【変更】

2-2 歩行者道路網の整備方針

(1) 基本的な考え方

高齢者・障~~害~~がい者や子ども達など自転車を利用しない市民が、夏・冬を通して安全に安心して歩くことができる歩行空間づくり、自転車ネットワークの形成を図ります。

【現行】(P-33)

2-3 公共交通の整備方針

(1) 基本的な考え方

東西に細長く市街地が形成されていることなどから、自動車に依存する割合の高い本市においては、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。

しかし、高齢者・障害者や子ども達など、交通手段を持たない市民に対する移動手段を確保するとともに、環境への負荷の少ない交通手段として公共交通は必要不可欠のものであり、既存の公共交通機関の充実はもちろんのこと、新たな公共交通のあり方についても検討します。

(2) 基本方針

② バス路線網の検討

高齢者・障害者や子ども達などの交通手段を持たない人の移動を支えるバス路線網の維持・向上を図るとともに、より利便性を高めるためのバス停の整備や路線網の再編などを検討します。

③ 新たな公共交通システムの検討

駅前広場の整備、バスレーンの設置等によって公共交通機関を使いやすくしたり、交通流の平準化、自動車の効率的利用などによって、自家用車利用者の交通行動の変更を促すなどのTDM(交通需要マネジメント)施策を検討することによって、円滑な交通体系の確保を図ります。

また、高齢者・障害者などをはじめ、誰もが気軽に利用できる地域に密着した交通手段について検討します。



【変更】

2-3 公共交通の整備方針

(1) 基本的な考え方

東西に細長く市街地が形成されていることなどから、自動車に依存する割合の高い本市においては、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。

しかし、高齢者・障がい者や子ども達など、交通手段を持たない市民に対する移動手段を確保するとともに、環境への負荷の少ない交通手段として公共交通は必要不可欠のものであり、既存の公共交通機関の充実はもちろんのこと、新たな公共交通のあり方についても検討します。

(2) 基本方針

② バス路線網の検討

高齢者・障がい者や子ども達などの交通手段を持たない人の移動を支えるバス路線網の維持・向上を図るとともに、より利便性を高めるためのバス停の整備や路線網の再編などを検討します。

③ 新たな公共交通システムの構築

交通流の平準化、自動車の効率的利用など、自家用自動車利用者の交通行動の変更を促す交通需要マネジメント施策をもって、安全で環境に優しい移動手段への転換を促進し、円滑な交通体系の確保を図ります。

高齢者等の交通弱者をはじめとして誰もが気軽に利用でき、地域に密着した交通手段について検討を行い交通結節点を結ぶ基幹バスやそれぞれの結節点を核とした循環バスの充実などにより、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通システムの構築を目指します。

【現行】(P - 34)

2-4 空港の整備方針

(2) 基本方針

新千歳空港の地理的優位性を活かし、国際拠点空港にふさわしい空港機能の充実を目指して、滑走路の延長や第2ターミナルビルの苫小牧市域への建設などの整備を関係機関に積極的に働きかけます。

また、長期的な視点から JR 新千歳空港線の苫小牧・室蘭方面への延伸、北海道縦貫自動車道と空港を直結するインターチェンジの設置など、空港機能を補完する交通体系の形成を図ります。

【変更】

(2) 基本方針

新千歳空港の地理的優位性を活かし、国際拠点空港にふさわしい空港を目指して、空港機能の一層の強化を関係機関に積極的に働きかけます。

また、長期的な視点から JR 新千歳空港線の苫小牧・室蘭方面への延伸、北海道縦貫自動車道と空港を直結するインターチェンジの設置など、空港機能を補完する交通体系の形成を図ります。

新千歳空港周辺地区については、空港に隣接、近接している地域特性を活かし、空港支援施設や航空機関連施設等の立地を誘導し、空港の機能強化、利便性の向上を図ります。

【現行】(P - 35)

2-5 港湾の整備方針

(2) 基本方針

広域的な物流需要に対応するため、西港区、東港区を一体的な港湾とした流通港湾の形成を図ります。

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て、わが国の中核国際港湾にふさわしい外貨貨物取扱機能の拡充・強化を図るとともに、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。

港湾における快適な環境の創造を図るため、港湾の特性を活かした豊かなウォーターフロントづくりを推進することとし、親水空間の形成及び地域住民等の交流などに配慮した緑地等を確保します。また、マリナを核とした海洋性レクリエーション基地の形成を促進します。

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。

大規模地震災害時において、緊急避難、緊急物資輸送の機能を確保するとともに、中核港湾として必要な国際物流機能及び国内物流機能を維持するため耐震バース等の整備を図ります。

【変更】

(2) 基本方針

広域的な物流需要に対応するため、西港区、東港区を一体的な港湾とした流通港湾の形成を図ります。

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て、わが国の中核国際港湾にふさわしい外貨コンテナ貨物取扱機能の拡充・強化を図るとともに、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。

港湾における快適な環境の創造を図るため、港湾の特性を活かした豊かなウォーターフロントづくりを推進することとし、親水空間の形成及び地域住民等の交流などに配慮した緑地等を確保します。また、海洋レクリエーションに対応するマリナの充実を図ります。

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。

大規模地震災害時において、緊急避難、緊急物資輸送の機能を確保するとともに、国際物流機能及び国内物流機能を維持するため耐震バース等の整備を図ります。



変更箇所



変更箇所

【現行】(P - 38)

3. 水と緑の形成方針

3-1 緑のまちづくりの形成方針

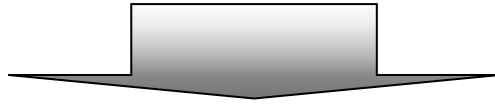
(2) 基本方針

② 緑をそだてる(緑の形成)

1) 緑の拠点の整備

各地区の特性に応じて、住区基幹公園・都市基幹公園等の都市公園の整備や、市民に身近な場所の緑の拠点化を進めます。また、「50年の森」構想を視野に入れ、新たに日の出公園の整備を進めます。

公園等の整備にあたっては、自然エネルギーの活用、ユニバーサルデザイン、市民参加などについて配慮します。



【変更】

3. 水と緑の形成方針

3-1 緑のまちづくりの形成方針

(2) 基本方針

② 緑をそだてる(緑の形成)

1) 緑の拠点の整備

各地区の特性に応じて、住区基幹公園・都市基幹公園等の都市公園の整備や、「市民の森」構想など市民に身近な場所の緑の拠点化を進めます。

公園等の整備にあたっては、自然エネルギーの活用、ユニバーサルデザイン、市民参加などについて配慮します。

【現行】(P - 41)

3-3 都市景観の形成方針

(1) 基本的な考え方

「苫小牧市都市景観形成基本計画(平成10年度策定)」において定められた、愛着の育つ都市景観の形成と都市の持続的な成熟・発展、都市景観形成による都市環境の質的な充足、都市景観と都市整備の相互補完的な推進といった基本理念をもとに、『樽前山の空と太平洋に映える、いきいきとした都市景観をつくる』という基本目標の実現に努めます。



【変更】

3-3 都市景観の形成方針

(1) 基本的な考え方

「苫小牧市都市景観形成基本計画(平成10年度策定)」において定められた、愛着の育つ都市景観の形成と都市の持続的な成熟・発展、都市景観形成による都市環境の質的な充足、都市景観と都市整備の相互補完的な推進といった基本理念をもとに、『樽前山の空と太平洋に映える、いきいきとした都市景観をつくる』という基本目標の実現に努めます。

また、平成16年に景観法が制定されたことから、景観を都市計画の重要な要素として位置づけ、景観行政団体への移行に努め、景観形成の取組みを推進します。

【現行】(P - 43)

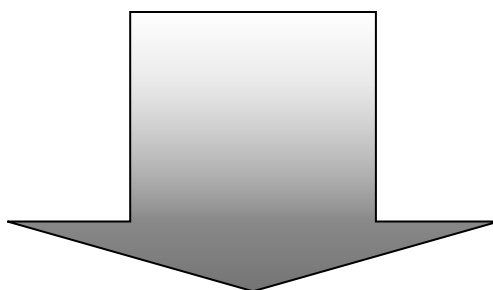
4-1 上水道の整備方針

(2) 基本方針

近年の水需要の推移と長期的な予測から、水道施設全体の機能と効率の充実を図るための、「水道施設整備事業」を展開します。

「水道水源の保護に関する指導要綱」に基づく水源地域の環境保全に努めるとともに、水源水質の監視強化と定期検査により、水質、水量の保全と維持に努めます。

さらに、苫小牧市のおいしい水を守るためには、樽前山麓の森林の保全・育成が不可欠であるとの認識を高めるために、市民の啓蒙、啓発の促進に努めます。



【変更】

4-1 上水道の整備方針

(2) 基本方針

「苫小牧市水道ビジョン」における2つの基本理念“持続可能な水道”と“災害に強い水道”を実現するため、老朽施設の更新及び水道施設の耐震化を推進していきます。

「水道水源の保護に関する指導要綱」に基づく水源地域の環境保全に努めるとともに、水源水質の監視強化と定期検査により、水質、水量の保全と維持に努めます。

さらに、苫小牧市のおいしい水を守るためには、樽前山麓の森林の保全・育成が不可欠であるとの認識を高めるために、市民の啓蒙、啓発の促進に努めます。

【現 行】(P - 4 3)

4-2 下水道の整備方針

(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、平成14年度末現在、人口普及率98.3%と全国でも高い水準にあり、今後とも快適な生活環境を確保するため、施設の整備と下水道区域の拡張を進めます。また、下水道汚泥の安定的処理処分を図り、再資源化による有効利用を進めます。

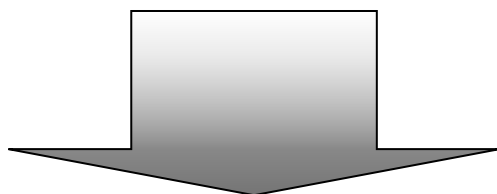
(2) 基本方針

生活排水普及率100%の達成を目指して、施設整備を進めるとともに、合流式下水道区域の改善と関係部局との連携による総合的雨水対策を進めます。

なかでも、合流式下水道の改善にあたっては、緊急に分流化を図る地区を定めるとともに、諸対策を施し、良好な水環境の保全、創出に資するよう積極的に取り組みます。

処理水、汚泥などを熱エネルギーや原材料としての有効活用を図り、汚泥の減量化及び再利用に努めます。

施設の改築、更新、再構築を計画的かつ効率的に実施し、定常的、安定的機能の確保を目指すとともに、質的向上、機能向上を図っていきます。



【変 更】

4-2 下水道の整備方針

(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、平成21年度末現在、人口普及率98.8%と全国でも高い水準にあり、今後とも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、また、老朽施設の計画的な更新、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。

(2) 基本方針

合流式下水道の水質改善と総合的雨水対策を進め、市民の安全・安心と、良好な水環境の創出に努めます。

一方、管路、処理場の老朽施設について、計画的かつ効率的な改築・更新計画を確立し、機能の確保に努めます。

また、汚泥などの下水道資源の有効活用を図り、汚泥の減量化及び再利用に努めます。

【現行】(P-44)

4-3 ごみ処理施設等の整備方針

(2) 基本方針

沼ノ端クリーンセンターを中心に、廃棄物の適正かつ効果的な処理を進めるとともに、老朽化した糸井清掃センターの建替計画については、今後どのようなごみの処理方法が最も適切なのかも含めて検討していきます。

廃棄物循環型社会の構築を目指し、分別収集計画により廃棄物の減量化と資源の再利用を推進するとともに、リサイクルプラザ苫小牧を今後のリサイクル事業推進の拠点とし、多くの市民の利用促進とごみ減量化などの意識啓発を図ります。



【変更】

4-3 ごみ処理施設等の整備方針

(2) 基本方針

「苫小牧市一般廃棄物処理基本計画(平成22年3月)」及び「苫小牧市資源物分別拡大基本計画書(平成19年3月)」の基本方針に基づき、沼ノ端クリーンセンターを中心に、廃棄物の適正かつ効果的な処理を進め、さらに、老朽化した糸井清掃センターのあり方についての検討を行いながら、循環型社会の構築を目指して廃棄物の減量化と資源の再利用を推進していきます。

また、リサイクル事業の推進拠点として、リサイクルプラザ苫小牧の充実を図り、市民の利用促進とごみ減量化への意識啓発を図ります。

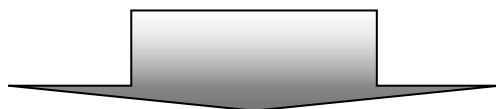
【現行】(P-44)

4-4 公営住宅の整備方針

(1) 基本的な考え方

市営住宅、道営住宅、公団住宅、雇用促進住宅など公営住宅の有効活用に向けて、少子高齢化の進展や世帯動向の変化に対応しながら、誰もが安全快適に暮らせる住宅の供給を目指します。

整備にあたっては、「苫小牧市住宅マスタープラン(平成9年3月)」及び「苫小牧市営住宅ストック総合活用計画(平成14年3月)」の基本方針に基づき計画的に行います。



【変更】

4-4 公営住宅の整備方針

(1) 基本的な考え方

市営住宅、道営住宅、UR賃貸住宅、雇用促進住宅など公共賃貸住宅の有効活用に向けて、少子高齢化の進展や世帯動向の変化に対応しながら、誰もが安全快適に暮らせる住宅の供給を目指します。

整備にあたっては、「住生活基本計画(平成21年3月)」及び「苫小牧市営住宅長寿化計画(平成23年3月)」の基本方針に基づき計画的に行います。

【現行】(P - 45)

(1) 基本的な考え方

市民の生命及び財産を災害から守るため、火山災害、地震災害、風水害等に対する防災対策、災害弱者の安全確保、防災情報ネットワークの機能整備・強化を進めるとともに、防災拠点となる病院や公園等の施設整備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。

【変更】

(1) 基本的な考え方

市民の生命及び財産を災害から守るため、火山災害、地震災害、風水害等に対する防災対策、災害時要援護者の安全確保、防災情報ネットワークの機能整備・強化を進めるとともに、防災拠点となる病院や公園等の施設整備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。

【現行】(P - 48)

第4章 まちづくりの重点テーマ

1. 苫小牧市の顔(都心部)づくり

1-1 苫小牧市の顔(都心部)づくりの基本的考え方

樹と海の恵みを感じられる都心部づくり

都心部には、新産業の立地・誘導を支える異業種間の情報交流機能や人材育成機能などさまざまな機能の集積が求められています。

また、都心部は樽前山麓の丘陵地の森林と太平洋の海岸及び港湾(特に漁港区)を結ぶ軸線上に位置しており、公園・緑地、街路樹といった樹の恵みと、海辺の景観・魚介類といった海の恵みの双方を感じることができる空間を形成していくことが期待されます。

そのため、JR 苫小牧駅を中心にして緑ヶ丘公園から海岸部に至る一帯を苫小牧市の顔(都心部)とし、さまざまな機能の集積を図るとともに、樹と海の恵みを感じられる空間形成を進めます。

【変更】

第4章 まちづくりの重点テーマ

1. 苫小牧市の顔(都心部)づくり

1-1 苫小牧市の顔(都心部)づくりの基本的考え方

樹と海の恵みを感じられる都心部づくり

都心部には、新産業の立地・誘導を支える異業種間の情報交流機能や人材育成機能などさまざまな機能の集積が求められています。

また、都心部は樽前山麓の丘陵地の森林と太平洋の海岸及び港湾(特に漁港区)を結ぶ軸線上に位置しており、公園・緑地、街路樹といった樹の恵みと、海辺の景観・魚介類といった海の恵みの双方を感じることができる空間を形成していくことが期待されます。

そのため、JR 苫小牧駅を中心にして緑ヶ丘公園から海岸部に至る一帯を苫小牧市の顔(都心部)とし、さまざまな機能の集積を図るとともに、樹と海の恵みを感じられる空間形成を進めます。

また、「CAP(まちなか再生総合プロジェクト)」に基づき、暮らしやすい生活空間へと充実させ、定住人口や交流人口の増加を目指します。

【現行】(P-49)

1-2 苫小牧市の顔（都心部）づくりの展開方向

(1) 高次な都市機能の集積

① 研究開発型産業などの新産業の立地・誘導を支える機能の充実を図ります

環境関連産業や研究開発型産業の立地・誘導を支える機能が集積する苫小牧市の中核ゾーンとして、ビジネス創出、ビジネス交流の場となる産業インキュベーション機能や、情報・交流センター機能、人材育成、ベンチャー創業支援機能、さらには魅力ある飲食店街やホテル・宿泊機能など多様な交流機能の充実を図ります。

同時に、それらの施設、機能の集積を利用して、市民や企業が創作活動やメセナ活動を自由、自発的に展開することができる場とすることにより、苫小牧市の芸術・文化の創造・発展拠点、生涯学習活動など市民の各種社会活動拠点となることを目指します。

② 賑わいのある商業環境の形成を図ります

都心部の商業等の活性化に向けて、「中心市街地活性化基本計画」の内容を踏まえながら、情報・交流機能、文化芸術、娯楽、体験・交流機能などの集積を図ります。また、これらの都市機能を複合的に備えた大型集客施設の設置・誘導、空き店舗など既存施設の有効活用による機能集積を図ります。

都心部の魅力を向上させるためのソフト事業として、商店街として取り組んできたお祭りや各種イベントについて、実施の主体を都心部の居住者や来訪者、NPO*などにも広げ、より発展的に展開していくなど、商店街が一層元気になる仕組みを検討します。

③ 都心居住の推進を図ります

買物や医療などが整い、公共施設や公共交通網が充実した都心において、再開発の促進や共同住宅整備など民間活力を活かし、土地の有効利用と公共施設の整備改善などを進め、生活環境の安全性、利便性、快適性を高めることにより、高齢者や若年層など様々な世代の都心居住の促進を図ります。

【変更】

1-2 苫小牧市の顔（都心部）づくりの展開方向

(1) 高次な都市機能の集積

① 研究開発型産業などの新産業の立地・誘導を支える機能の充実を図ります

環境関連産業や研究開発型産業の立地・誘導を支える機能が集積する苫小牧市の中核ゾーンとして、ビジネス創出、ビジネス交流の場となる産業インキュベーション機能や、情報・交流センター機能、人材育成、ベンチャー創業支援機能、さらには魅力ある飲食店街やホテル・宿泊機能など多様な交流機能の充実を図ります。

同時に、それらの施設、機能の集積を利用して、市民や企業が創作活動を自由、自発的に展開することができる場とすることにより、苫小牧市の芸術・文化の創造・発展拠点、生涯学習活動など市民の各種社会活動拠点となることを目指します。

② 賑わいのある商業環境の形成を図ります

都心部の商業等の活性化に向けて、情報・交流機能、文化芸術、娯楽、体験・交流機能などの集積を図ります。また、これらの都市機能を複合的に備えた大型集客施設の設置・誘導、空き店舗など既存施設の有効活用による機能集積を図ります。

都心部の魅力を向上させるためのソフト事業として、商店街として取り組んできたお祭りや各種イベントについて、より発展的に展開していくなど、商店街が一層元気になる仕組みを検討します。

③ 都心居住の推進を図ります

買物や医療などが整い、公共施設や公共交通網が充実した都心において、再開発の促進や共同住宅整備など民間活力を活かすとともに、老朽化が進む大規模団地の建替えに当たっては、一部まちなかへの移転建替え等を図り、土地の有効利用と公共施設の整備改善などを進め、生活環境の安全性、利便性、快適性を高めることにより、高齢者や子育て世帯など様々な世代の都心居住の促進を図ります。

【現行】(P - 50)

1-2 苦小牧市の顔（都心部）づくりの展開方向

(2) やさしく迎える街並みの形成

② 歩きやすい道の形成を図ります

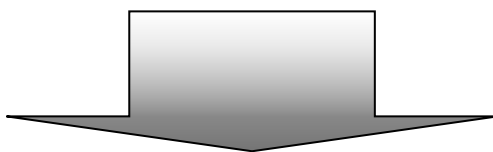
歩きやすい歩道が整備されたシンボルストリート、カルチャーストリートを活かしながら、周辺道路のバリアフリー化や電線類の地中化などを進めるとともに、沿道の商店、公共施設など建築物のバリアフリー化を促進し、高齢化社会に対応した誰もが安心して歩ける都心部の道づくりを進めます。

③ 駅周辺の交通拠点の利便性の向上を図ります

苦小牧駅はバスやJRなど公共交通の結節点として多くの市民が利用しています。

そのため、交通施設などのバリアフリー改修や改善を進め、高齢者・障害者を含めた誰もが使いやすい施設となるよう整備します。

また、駅前広場に散乱する自転車は、景観の阻害要因となっているばかりか、通行の支障にもなっていることから、駐輪場の整備検討や自転車を停める際のルール徹底、マナーの向上などを図ります。



【変更】

1-2 苦小牧市の顔（都心部）づくりの展開方向

(2) やさしく迎える街並みの形成

② 歩きやすい道の形成を図ります

歩きやすい歩道が整備されたシンボルストリート、カルチャーストリートを活かしながら、周辺道路のバリアフリー化や電線類の地中化などを進めるとともに、沿道の商店、公共施設など建築物のバリアフリー化を促進し、超高齢社会に対応した誰もが安心して歩ける都心部の道づくりを進めます。

③ 駅周辺の交通拠点の利便性の向上を図ります

苦小牧駅はバスやJRなど公共交通の結節点として多くの市民が利用しています。

そのため、交通施設などのバリアフリー改修や改善を進め、高齢者・障がい者を含めた誰もが使いやすい施設となるよう整備するとともに、まちなかと地域生活拠点を結ぶ公共交通のあり方を見直し、効率的で利便性の向上、快適性の高い公共交通体系を構築します。

また、駅前広場に散乱する自転車は、景観の阻害要因となっているばかりか、通行の支障にもなっていることから、駐輪場の整備検討や自転車を停める際のルール徹底、マナーの向上などを図ります。

【現行】(P-62)

第5章 地域別構想

2. 地域別構想

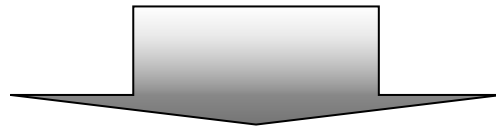
2-1 西部西地域

(1) 西部西地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口・世帯数ともこの10年間増加を続けており、全市平均と比べて人口の伸びが著しくなっています。高齢化率は14%と、全市平均と同様となっています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年	H2-12	H2年	H12年	H2-12		高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%



【変更】

第5章 地域別構想

2. 地域別構想

(1) 西部西地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で減少に転じていますが、世帯数については、増加を続けています。高齢化率は23%と、全市平均より若干高く高齢化が進展しています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年	H12-22	H12年	H22年	H12-22		高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現行】(P-65)

(4) 西部西地域の整備方針

② 部門別の整備方針

【土地利用の方針】

JR 錦岡駅の周辺、道道苦小牧環状線沿いに立地するコミュニティセンターや市の出張所などを中心に、地域住民の日常生活を支える商業地の形成を図ります。

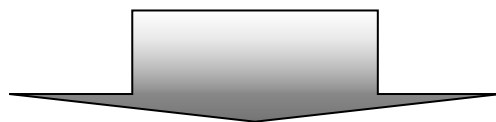
計画的に整備された住環境の保全を図るとともに、市街化区域内の未整備地区において良好な住環境の形成を図ります。

市街化調整区域においては、樽前など既存集落の土地利用の維持、生活環境基盤の充実を図ります。

【都市施設の整備方針】

市内西部の上水道水源である錦多峰浄水場が立地していることから、水源地の樽前山麓の森林地帯の保全・育成に努めます。

昭和40年代前半を中心に建設された公営の明德団地(錦岡団地)は、老朽化とともに入居者の高齢化が進んでいることから、計画的な建替整備により、バリアフリー化の推進など居住環境の向上を図ります。



【変更】

(4) 西部西地域の整備方針

② 部門別の整備方針

【土地利用の方針】

JR 錦岡駅の周辺、道道苦小牧環状線沿いに立地するコミュニティセンターや市の出張所などを中心に、地域住民の日常生活を支える商業地の形成を図ります。

計画的に整備された住環境の保全を図るとともに、市街化区域内の未整備地区において良好な住環境の形成を図ります。

また、地域内にある長期的未利用地については、周辺環境に配慮しながら、土地所有者の意向を踏まえ周辺住民のニーズに対応した生活利便機能などの立地を誘導し土地利用の活用促進を図ります。

市街化調整区域においては、樽前など既存集落の土地利用の維持、生活環境基盤の充実を図ります。

【都市施設の整備方針】

市内西部の上水道水源である錦多峰浄水場が立地していることから、水源地の樽前山麓の森林地帯の保全・育成に努めます。

【現行】(P-68)

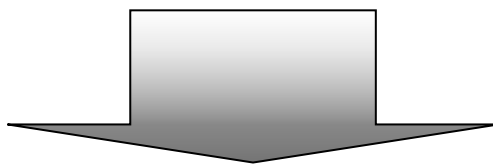
2-2 西部東地域

(1) 西部東地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間であまり増加していませんが、世帯数は大きく増加しており、全市的な傾向と同様の傾向を示しています。高齢化率は14%と、全市平均と同様となっています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年	H2-12	H2年	H12年	H2-12		高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%



【変更】

(1) 西部東地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で減少に転じていますが、世帯数は増加しています。高齢化率は23%と、高齢化が進展しています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年	H12-22	H12年	H22年	H12-22		高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現行】(P - 74)

2-3 中央部西地域

(1) 中央部西地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で14%も減少しており、全市的にみて最も人口減少率の高い地域となっています。高齢化率は20%と全市的に最も高く、**若年層の人口流出傾向が伺えます。**

③ 都市基盤の整備状況

製紙工場が工業地域となっている他は、地域の大半が住居系の土地利用となっています。国道36号沿線、道道苦小牧環状線、三条通沿いに沿道利用型の店舗が立地しています。

JR青葉駅が通勤・通学で利用されているほか、主な幹線道路がバス路線となっており、都心部にも近く公共交通の便が良くなっています。

土地区画整理事業によって計画的に近隣公園、街区公園が配置・整備されていますが、整備されてから年数が経ち、老朽化している施設もあります。

西町下水処理センターが立地する他、北部に老人ホームなどの高齢者福祉施設も立地しています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年	H2-12	H2年	H12年	H2-12		高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%

【変更】

(1) 中央部西地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で12%も減少しており、全市的にみて最も人口減少率の高い地域となっています。高齢化率は28%と全市的に最も高く、**高齢化が進展しています。**

③ 都市基盤の整備状況

製紙工場が工業地域となっている他は、地域の大半が住居系の土地利用となっています。国道36号沿線、道道苦小牧環状線、三条通沿いに沿道利用型の店舗が立地しています。

JR青葉駅が通勤・通学で利用されているほか、主な幹線道路がバス路線となっており、都心部にも近く公共交通の便が良くなっています。

土地区画整理事業によって計画的に近隣公園、街区公園が配置・整備されていますが、整備されてから年数が経ち、老朽化している施設もあります。

その一方で、製紙工場の社宅であった一部を、同工場と共同で地区公園を整備しています。

西町下水処理センターが立地する他、北部に老人ホームなどの高齢者福祉施設も立地しています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年	H12-22	H12年	H22年	H12-22		高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現 行】(P - 7 7)

(4) 中央部西地域の整備方針

② 部門別の整備方針

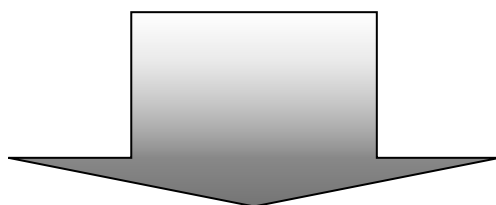
【土地利用の方針】

JR 室蘭本線の北側と南側に地域住民の日常生活を支える商業地の形成を図ります。また、それぞれの商業地を南北方向の西町大通によって連絡することにより、地域全体のサービスをより高めるよう促します。

製紙工場の社宅街であった未利用地区、及び国道 36 号より南側の海岸沿いの旧市街地において、土地利用の転換などにより良好な市街地の形成を図ります。

【都市施設の整備方針】

山手町、北光町を合流式下水道の緊急改善地区に位置づけ、順次分流化を進め、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全を図ります。



【変 更】

(4) 中央部西地域の整備方針

② 部門別の整備方針

【土地利用の方針】

JR 室蘭本線の北側と南側に地域住民の日常生活を支える商業地の形成を図ります。また、それぞれの商業地を南北方向の西町大通によって連絡することにより、地域全体のサービスをより高めるよう促します。

また、周辺環境に配慮しながら、徒歩生活圏内に必要な生活関連サービス等の機能が整った利便性の高い住宅地の形成を図ります。

製紙工場の社宅街であった未利用地区、及び国道 36 号より南側の海岸沿いの旧市街地において、土地利用の転換などにより良好な市街地の形成を図ります。

【都市施設の整備方針】

合流式下水道の分流化を進め、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全を図ります。

【現行】(P-80)

2-4 中央部中地域

(1) 中央部中地域の現況特性

① 地域の概要・沿革

中央部中地域は、苫小牧市の都心として、商業・業務機能、官公庁施設の集積する中心業務地区とその周辺の高層・低層の住宅地及び苫小牧港（西港区）の物流機能等の集積する臨港地区とにより形成されています。

地域の多くは昭和30年代に土地区画整理事業によって整備された住宅地となっています。しかし、地域の西側では建物の老朽化と人口の流出、高齢化が進んでいます。

苫小牧駅の周辺地区は、昭和50年代前半に一部で市街地再開発事業も導入されて再整備されていますが、近年、空き店舗や空き地の増加により中心商店街の空洞化が進行しています。

臨港地区は倉庫、資材置き場、国際コンテナターミナル、フェリーターミナルなどに利用されていますが、未利用地も多く、これらの有効活用が求められています。

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で若干減少しており、中心部からの人口流出が伺えます。一世帯当たりの人数は **2.12** 人と全市的に最も低く、世帯分離が進んだ地区といえます。高齢化率は **16%** と、全市平均よりも若干高くなっています。

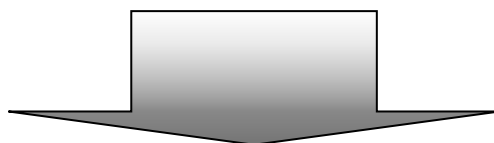
③ 都市基盤の整備状況

JR 苫小牧駅を中心に大型商業施設が複数立地し、苫小牧市の中心商業地となっています。また、商業地域が音羽町・双葉町に、近隣商業地域が主な幹線道路沿いに指定されています。これらの商業地域の周辺が住居系の土地利用となっている他、西側に立地する製紙工場や臨港地区などが工業系の土地利用となっています。

JR 苫小牧駅とその周辺は、市営バスターミナルも立地する市内最大の交通結節点となっています。また、地域内で国道36号、国道276号、道道苫小牧環状線が交差するなど、本地域は市内の交通の要衝となっています。

緑ヶ丘公園、市民文化公園といった苫小牧市の中心的な公園が立地している他、市役所、市民会館、中央図書館、科学センター、総合体育館などの公共公益施設や、霊園、病院、市場など主要な都市施設のほとんどが立地しています。

地域名	人口		人口増減率 H2-H12	世帯数		世帯増減率 H2-H12	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年		H2年	H12年			高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%



【変更】

2-4 中央部中地域

(1) 中央部中地域の現況特性

① 地域の概要・沿革

中央部中地域は、苫小牧市の都心として、商業・業務機能、官公庁施設の集積する中心業務地区とその周辺の高層・低層の住宅地及び苫小牧港（西港区）の物流機能等の集積する臨港地区とにより形成されています。

地域の多くは昭和30年代に土地区画整理事業によって整備された住宅地となっています。しかし、地域の西側では建物の老朽化と人口の流出、高齢化が進んでいます。

苫小牧駅の周辺地区は、昭和50年代前半に一部で市街地再開発事業も導入されて再整備されていますが、近年、空き店舗や空き地の増加により中心商店街の空洞化が進行しています。

臨港地区は倉庫、資材置き場、フェリーターミナルなどに利用されていますが、未利用地も多く、これらの有効活用が求められています。

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間で若干減少しており、引き続き人口流出が伺えます。一世帯当りの人数は1.93人と全市的に最も低く、世帯分離が進んだ地区といえます。高齢化率は21%と、全市平均と同様となっています。

③ 都市基盤の整備状況

JR 苫小牧駅を中心に大型商業施設が複数立地し、苫小牧市の中心商業地となっています。また、商業地域が音羽町・双葉町に、近隣商業地域が主な幹線道路沿いに指定されています。これらの商業地域の周辺が住居系の土地利用となっている他、西側に立地する製紙工場や臨港地区などが工業系の土地利用となっています。

JR 苫小牧駅とその周辺は、市営バスターミナルも立地する市内最大の交通結節点となっています。また、地域内で国道36号、国道276号、道道苫小牧環状線が交差するなど、本地域は市内の交通の要衝となっています。

緑ヶ丘公園、市民文化公園といった苫小牧市の中心的な公園が立地している他、市役所、市民会館、中央図書館、科学センター、総合体育館などの公共公益施設や、霊園、病院、市場など主要な都市施設のほとんどが立地しています。

市立病院の移転に伴い、その跡地を高齢者福祉センター、子育て支援センター、健康支援センター、教育センターと共に、都市公園機能を併せ持つ複合施設として整備しています。

地域名	人口		人口増減率	世帯数		世帯増減率	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年	H12-22	H12年	H22年	H12-22		高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現行】(P - 83)

(4) 中央部中地域の整備方針

② 部門別の整備方針

【交通体系の整備方針】

北海道縦貫自動車道に新たなインターチェンジの設置を図ります。東西方向の主要幹線道路として美沢錦岡通の整備、南北方向の主要幹線道路として国道 276 号の整備を進め、骨格道路のネットワークの構成を図ります。また、啓北木場町線の整備を進め、交通利便性の向上を図ります。

公共交通に関しては、交通結節点である JR 苫小牧駅及びバスターミナル周辺のバリアフリー化を重点的に進めます。

生活軸に設定した道道苫小牧環状線、緑町二条通を中心に、バリアフリーへの配慮などによる誰もが安心して歩ける歩道の整備や、自転車専用レーンの設置を図ります。

【都市施設の整備方針】

市役所など公共公益施設において、建物敷地の積極的な緑化やデザイン化された案内サインの設置などにより、緑豊かで魅力ある都心空間の形成を図ります。

双葉町、音羽町地区を合流式下水道の緊急改善地区に位置づけ、積極的に分流化を進め放流水の水質向上を図ります。また、順次残る地区の分流化を進め、ふるさと海岸をはじめとする公共用水域の良好な水環境の保全、創出を図ります。

【都市防災の方針】

全市的な緊急時の対応や防災対策として、防災公園に位置づけられた日の出公園の整備を進めるとともに、市立総合病院の立地にあわせて、救急医療体制の充実を図ります。

日常的な住民の交流機会や活動の場を積極的に提供・促進し、地域住民一人ひとりの防災意識と災害時の対応力の向上を図ります。

【変更】(P - 83)

(4) 中央部中地域の整備方針

② 部門別の整備方針

【交通体系の整備方針】

北海道縦貫自動車道に新たなインターチェンジの設置を図ります。東西方向の主要幹線道路として美沢錦岡通の整備、南北方向の主要幹線道路として国道 276 号の整備を進め、骨格道路のネットワークの構成を図ります。

公共交通に関しては、交通結節点である JR 苫小牧駅及びバスターミナル周辺のバリアフリー化を重点的に進めます。

生活軸に設定した道道苫小牧環状線、緑町二条通を中心に、バリアフリーへの配慮などによる誰もが安心して歩ける歩道の整備や、自転車専用レーンの設置を図ります。

【都市施設の整備方針】

市役所など公共公益施設において、建物敷地の積極的な緑化やデザイン化された案内サインの設置などにより、緑豊かで魅力ある都心空間の形成を図ります。

合流式下水道の分流化を進め、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全を図ります。

【都市防災の方針】

全市的な緊急時の対応や防災対策として、防災公園に位置づけられた日の出公園の防災機能を維持するとともに、市立病院と緑ヶ丘公園が一体となった救急医療体制の充実を図ります。

【現行】(P-86)

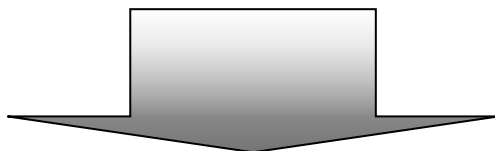
2-5 中央部東地域

(1) 中央部東地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口・世帯数ともこの10年間増加を続けており、全市的にみても人口増加の著しい地区となっており、高齢化率は8%と、最も高齢化率が低く、若年層の転入が伺えます。

地域名	人口		人口増減率 H2-H12	世帯数		世帯増減率 H2-H12	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年		H2年	H12年			高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%



【変更】

2-5 中央部東地域

(1) 中央部東地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

人口はこの10年間は横ばいですが、世帯数については増加を続けています。高齢化率は14%と、全市より低くなっていますが、高齢化が進んでいます。

地域名	人口		人口増減率 H12-H2	世帯数		世帯増減率 H12-H2	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年		H12年	H22年			高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現行】(P-92)

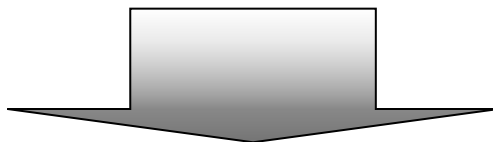
2-6 東部地域

(1) 東部地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

全市的にみて最も人口増加の著しい地域となっており、特に沼ノ端地区の人口はこの10年間で1.8倍に増加しています。一方で勇払地区はこの10年間で人口が約1,000人も減少しています。地域全体の高齢化率は12%と全市平均よりも低くなっていますが、勇払地区の高齢化率は18%と全市平均よりも高くなっています。

地域名	人口		人口増減率 H2-H12	世帯数		世帯増減率 H2-H12	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H2年	H12年		H2年	H12年			高齢者数	高齢化率
西部西	20,308	27,123	134%	7,064	10,588	150%	2.56	3,760	14%
西部東	43,326	45,871	106%	14,699	18,048	123%	2.54	6,424	14%
中央部西	30,758	26,360	86%	11,984	11,933	100%	2.21	5,186	20%
中央部中	45,610	43,289	95%	19,436	20,391	105%	2.12	6,807	16%
中央部東	8,991	12,682	141%	3,021	4,963	164%	2.56	1,032	8%
東部	12,573	17,842	142%	4,695	7,194	153%	2.48	2,089	12%
うち沼ノ端	7,222	13,172	182%	2,576	5,088	198%	2.59	1,229	9%
うち勇払	3,936	2,983	76%	1,385	1,176	85%	2.54	531	18%
全市	161,566	173,167	107%	60,899	73,117	120%	2.37	25,298	15%



【変更】

2-6 東部地域

(1) 東部地域の現況特性

② 人口・世帯数の状況

全市的にみて唯一人口が増加している地域となっており、特に沼ノ端地区の人口はこの10年間で1.8倍に増加しています。全市の人口が横ばいであることから、西部、中央部からの人口流入が伺えます。一方で勇払地区は引き続き減少が続いています。地域全体の高齢化率は12%と最も低くなっていますが、勇払地区の高齢化率は26%と高齢化の進展が著しくなっています。

地域名	人口		人口増減率 H12-H22	世帯数		世帯増減率 H12-H22	世帯人員数 人/世帯	高齢者	
	H12年	H22年		H12年	H22年			高齢者数	高齢化率
西部西	27,123	25,794	95%	10,588	11,492	109%	2.24	5,915	23%
西部東	45,871	42,335	92%	18,048	19,507	108%	2.17	9,817	23%
中央部西	26,360	23,324	88%	11,933	12,086	101%	1.93	6,489	28%
中央部中	43,289	41,644	96%	20,391	21,532	106%	1.93	8,849	21%
中央部東	12,682	12,730	100%	4,963	5,879	118%	2.17	1,821	14%
東部	17,842	28,311	159%	7,194	12,149	169%	2.33	3,380	12%
うち沼ノ端	13,172	24,358	185%	5,088	10,115	199%	2.41	2,346	10%
うち勇払	2,983	2,349	79%	1,176	1,077	92%	2.18	609	26%
全市	173,167	174,138	101%	73,117	82,645	113%	2.11	36,271	21%

【現行】(P-94)

2-6 東部地域

(4) 東部地域の整備方針

① 地域整備の考え方

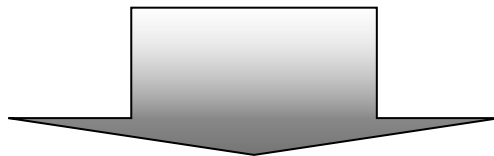
明野南通、沼ノ端北大通、沼ノ端駅通を地域の生活軸とし、JR 沼ノ端駅周辺を苫小牧市東部のコミュニティ拠点（第2章の都市構造参照）として生活利便機能の集積を図ります。また、勇払地区に日常の生活利便施設が立地する生活中心拠点ゾーンを配置します。

JR 沼ノ端駅の北東側、及び植苗地区の市街化区域内と市街化調整区域の既存市街地を市街地形成ゾーンとし、計画的な市街地形成と住環境の改善を図ります。

苫小牧港（西港区）周辺の工業地は産業集積ゾーンに設定し、加工組み立て型産業や研究開発型産業など高付加価値型産業の立地誘導を図ります。

東西方向と南北方向の骨格的な交通軸を設定し、広域的な交通流動、通過交通に対応するとともに、苫小牧市の東の入り口にあたる部分を沿道景観形成ゾーンとし、道路・建物景観の改善や計画的な誘導などを図ります。

ウトナイ湖、美々川周辺は水と緑の交流ゾーンとし、自然を守り、活かした交流の場の形成を図ります。



【変更】

2-6 東部地域

(4) 東部地域の整備方針

① 地域整備の考え方

明野南通、沼ノ端北大通、沼ノ端駅通を地域の生活軸とし、JR 沼ノ端駅周辺を苫小牧市東部のコミュニティ拠点（第2章の都市構造参照）として生活利便機能の集積を図ります。また、勇払地区に日常の生活利便施設が立地する生活中心拠点ゾーンを配置します。

JR 沼ノ端駅の北東側、及び植苗地区の市街化区域内と市街化調整区域の既存市街地を市街地形成ゾーンとし、計画的な市街地形成と住環境の改善を図ります。

苫小牧港周辺の工業地は産業集積ゾーンに設定し、加工組み立て型産業や研究開発型産業など高付加価値型産業の立地誘導を図ります。

東西方向と南北方向の骨格的な交通軸を設定し、広域的な交通流動、通過交通に対応するとともに、苫小牧市の東の入り口にあたる部分を沿道景観形成ゾーンとし、道路・建物景観の改善や計画的な誘導などを図ります。

ウトナイ湖、美々川周辺は水と緑の交流ゾーンとし、また、植苗・美沢地区は豊かな森林を活用し森林共生ゾーンとして自然を守り、活かした交流の場の形成を図るとともに、新千歳空港に近接する地理的優位性を活かした国際的な交流拠点の核として活用を図ります。