

苫小牧市における現況・まちづくり上の課題

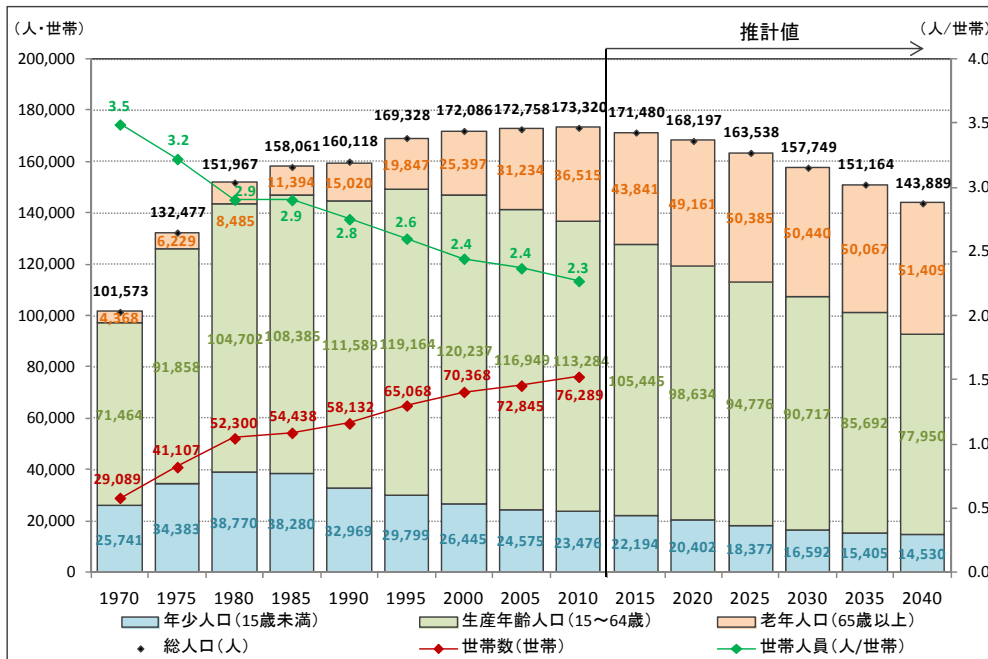
1	人口・世帯の状況	1
	(1)人口の推移と将来推計.....	1
	(2)地域別人口動向.....	4
	(3)通勤・通学.....	7
2	土地利用・住宅の状況	8
	(1)土地利用.....	8
	(2)老朽建物・空き家の状況.....	9
	(3)空き地等の状況.....	11
	(4)地価の状況.....	13
	(5)苫東地域における開発.....	14
	(6)新千歳空港周辺における開発.....	15
3	都市機能の立地状況	16
	(1)医療施設.....	16
	(2)教育関連施設.....	17
	(3)商業施設.....	17
	(4)行政施設、文化・交流施設.....	18
	(5)公園.....	18
4	交通体系の状況	19
	(1)道路ネットワーク.....	19
	(2)鉄道.....	21
	(3)バス.....	22
	(4)港湾.....	24
	(5)空港.....	25
5	産業の状況	26
	(1)産業別就業者数.....	26
	(2)商業.....	26
	(3)観光.....	29
6	防災	30
7	苫小牧市におけるまちづくり上の課題	33
	(1)項目別の現況のまとめ.....	33
	(2)項目別の課題のまとめ.....	34
	(3)今後の都市政策・都市計画を考える視点.....	35
	(4)苫小牧市のまちづくり上の課題.....	36

1 人口・世帯の状況

(1)人口の推移と将来推計

- ・苫小牧市の人口は、1970年(昭和45年)から急増したものの、1995年(平成7年)ごろから微増傾向で推移しており、2010年(平成22年)は約17万3千人となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)によると、今後人口減少に転じ、2020年(平成32年)には約16万8千人、2030年(平成42年)には約15万8千人、2040年(平成52年)には15万人を下回って約14万4千人になると推計されています。

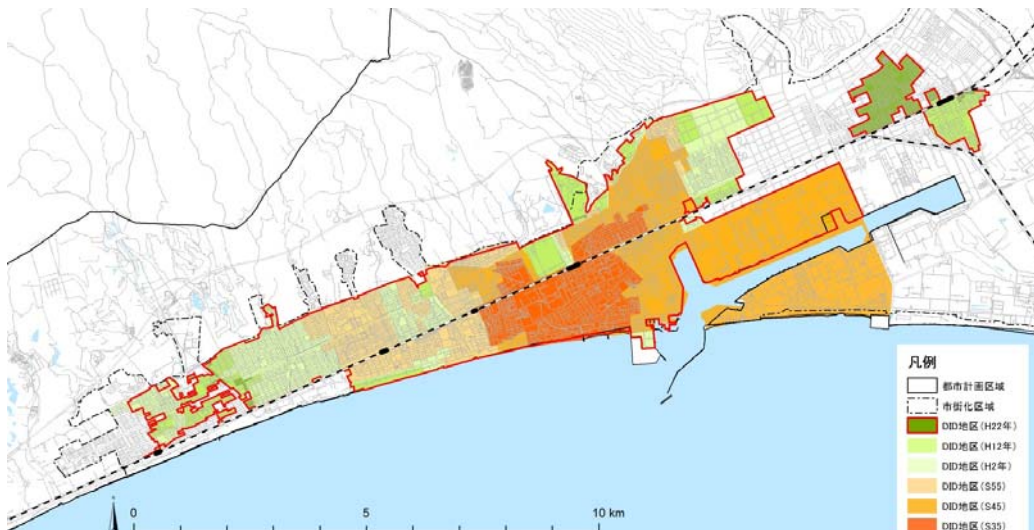
【図表】総人口・世帯数・世帯人員の推移と将来人口推計



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25年3月推計)」

- ・苫小牧市の人口集中地区(DID地区)は、1960年(昭和35年)の苫小牧駅中心部から苫小牧港、次に苫小牧西部の方へ拡大し、近年は沼ノ端の方へ拡大が進んでいます。

【図表】人口集中地区(DID地区)の推移

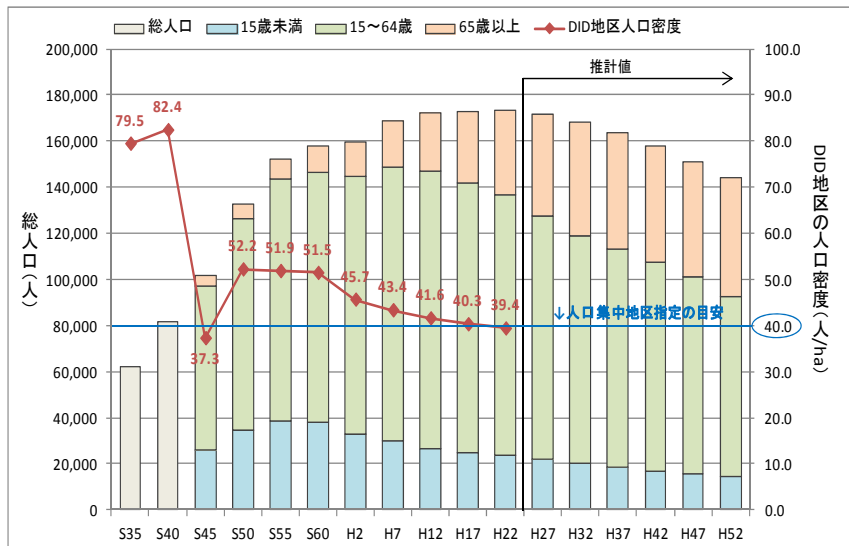


資料:国土交通省「国土数値情報」をもとに作成

・人口集中地区の人口密度※の推移をみると、1975年～1985年(昭和50～60年)までは約50人/haで推移していましたが、1990年(平成2年)から密度が低下し、2010年(平成22年)には、人口集中地区設定の目安とされる40.0人/haを割り込み、39.4人/haとなりました。今後、人口減少と高齢化の進行を想定すると、より人口密度の低下が懸念されます。

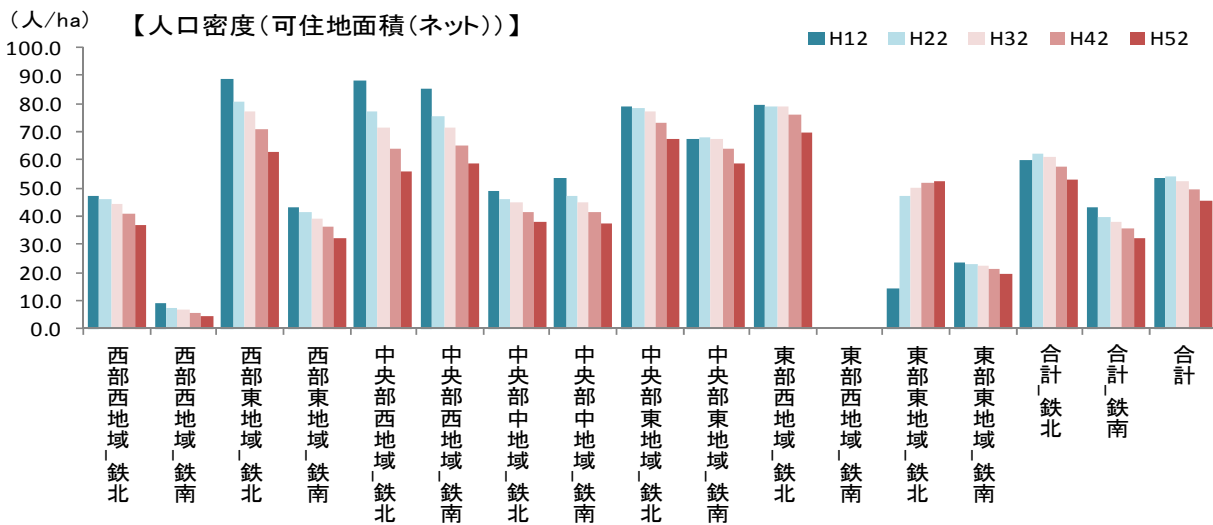
※人口集中地区の人口密度は、人口集中地区面積を人口集中地区の人口で除して算出。

【図表】DID地区人口密度と総人口の推移及び将来推計



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25年3月推計)」

【図表】人口密度の推移と将来推計



●ここでの人口密度は、各地区面積から、下記に示す非可住地を除いた可住地面積から算出した。

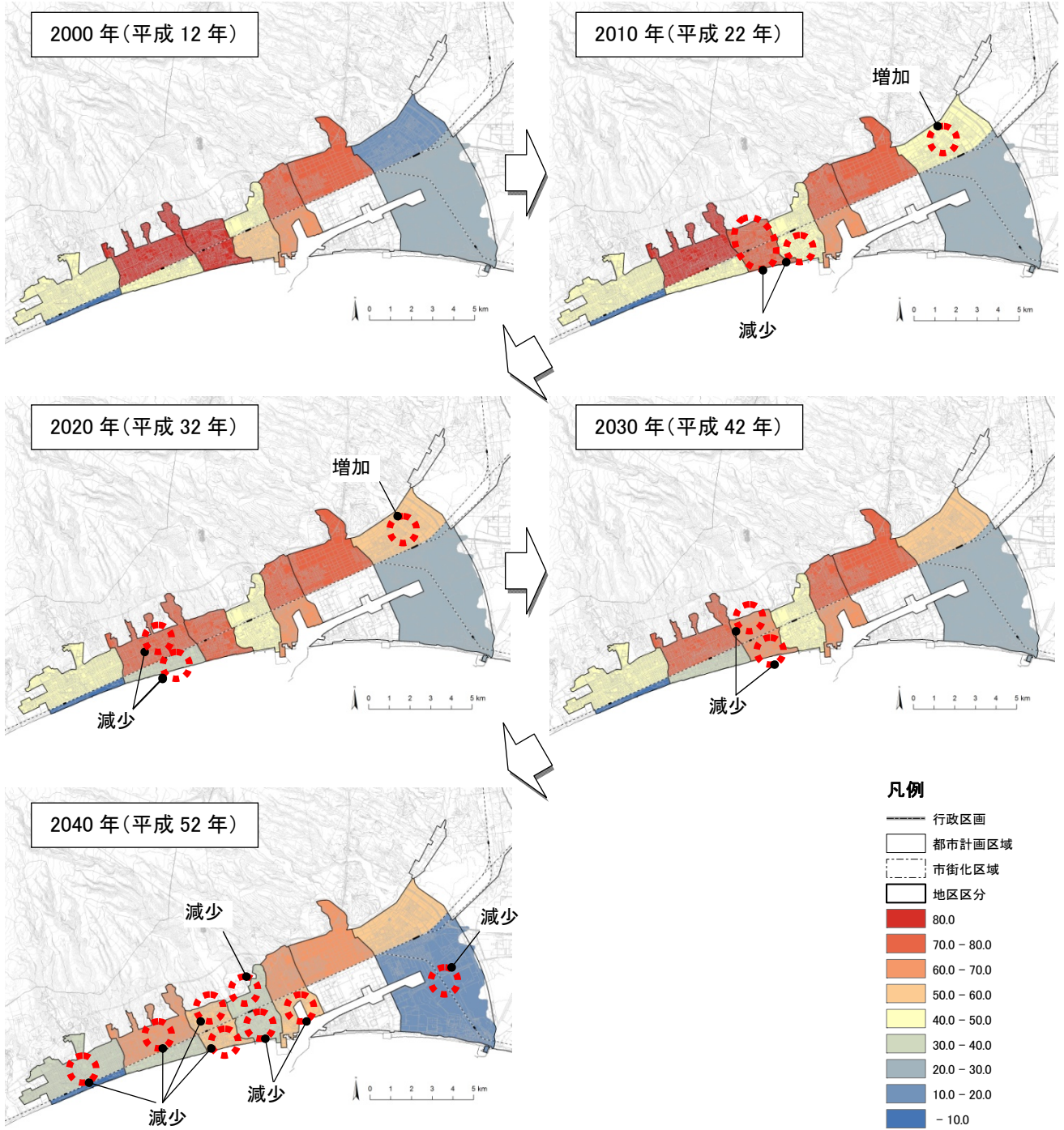
- ・人口密度(人/ha) = 人口 / 可住地面積
- ・可住地面積(ha) = 地区面積 - 非可住地面積 [非可住地]

都市計画基礎調査(H20.1.1)における、工業専用地域、臨港地区、特定工業用途地域の用途地域が指定されている土地及び、道路、河川・湖沼、公園緑地、その他の土地のこと。

●将来人口は、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25年3月推計)」における、純移動率、生残率、子ども女性比、0～4歳性比を用いて、平成22年国勢調査の小地域ごとに将来人口を推計して算出した。

資料: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25年3月推計)」

【図表】人口密度の推移と将来推計

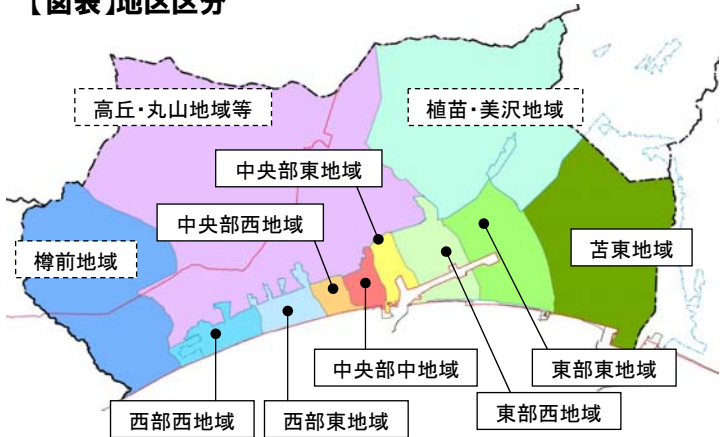


資料:国勢調査、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」

(2)地域別人口動向

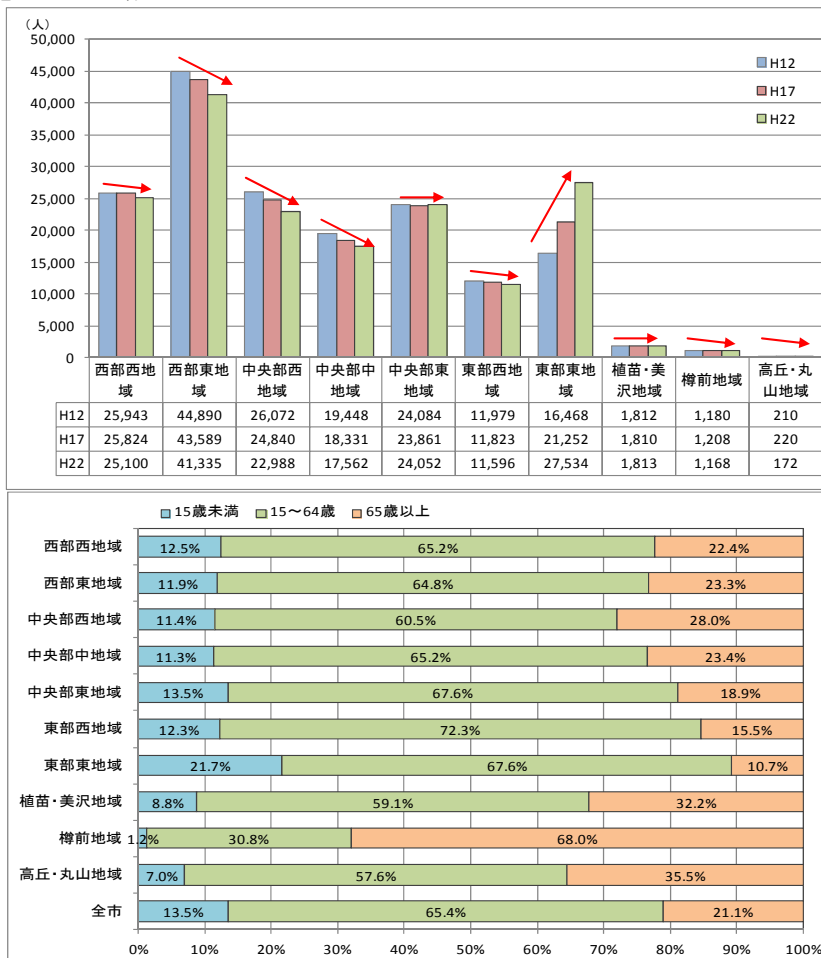
・地区別に2005年(平成17年)～2010年(平成22年)の人口動向を分析すると、西部西地域、西部東地域、中央部西地域、中央部中地域、東部西地域で微減傾向が続いています。中でも、中央部西地域の人口減少率は増大しており、市街化区域内では最も減少割合が高くなっています。一方、沼ノ端の宅地分譲が進んだことにより、東部東地域は増加が続いています。

【図表】地区区分



- ・年代構成をみると、人口減少割合の大きかった中央部西地域の高齢化率が28.0%と、市街化区域内の地域では最も高く、西部西地域や西部東地域、中央部中地域も全市の高齢化率と比べると高くなっています。人口流入が進んでいる東部東地域は、15歳未満人口の割合が21.7%と全市の中でも突出して高く、高齢化率は10.7%と全市の約半分の割合となっています。
- ・植苗・美沢地域と樽前地域、高丘・丸山地域は高齢化率が30%以上であり、特に樽前地域は約7割と最も高く、特に高齢化が進んでいます。

【図表】地域別人口の推移と年代構成

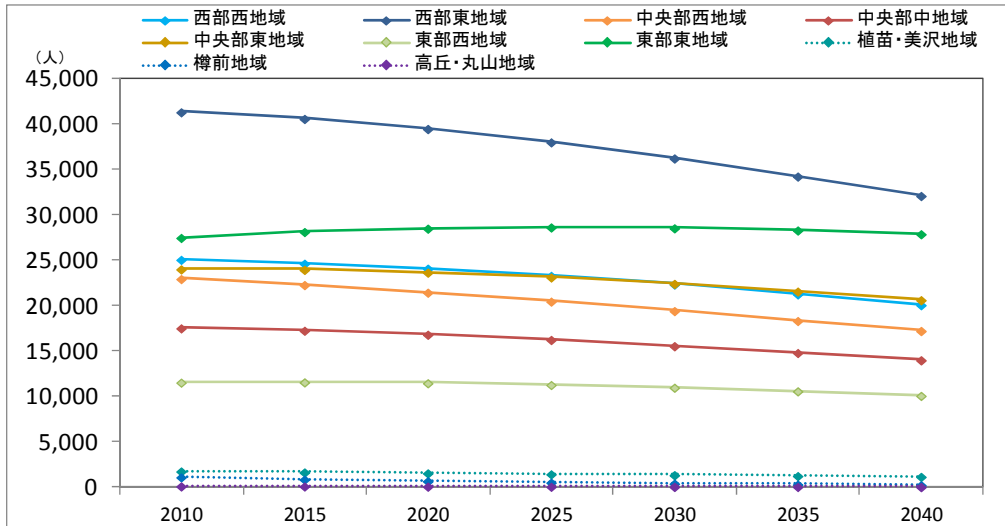


※小地域によっては、秘匿地域・合算地域を含むため、厳密には前ページで図示した地域区分における高齢化率とは異なる。

資料：総務省「国勢調査」

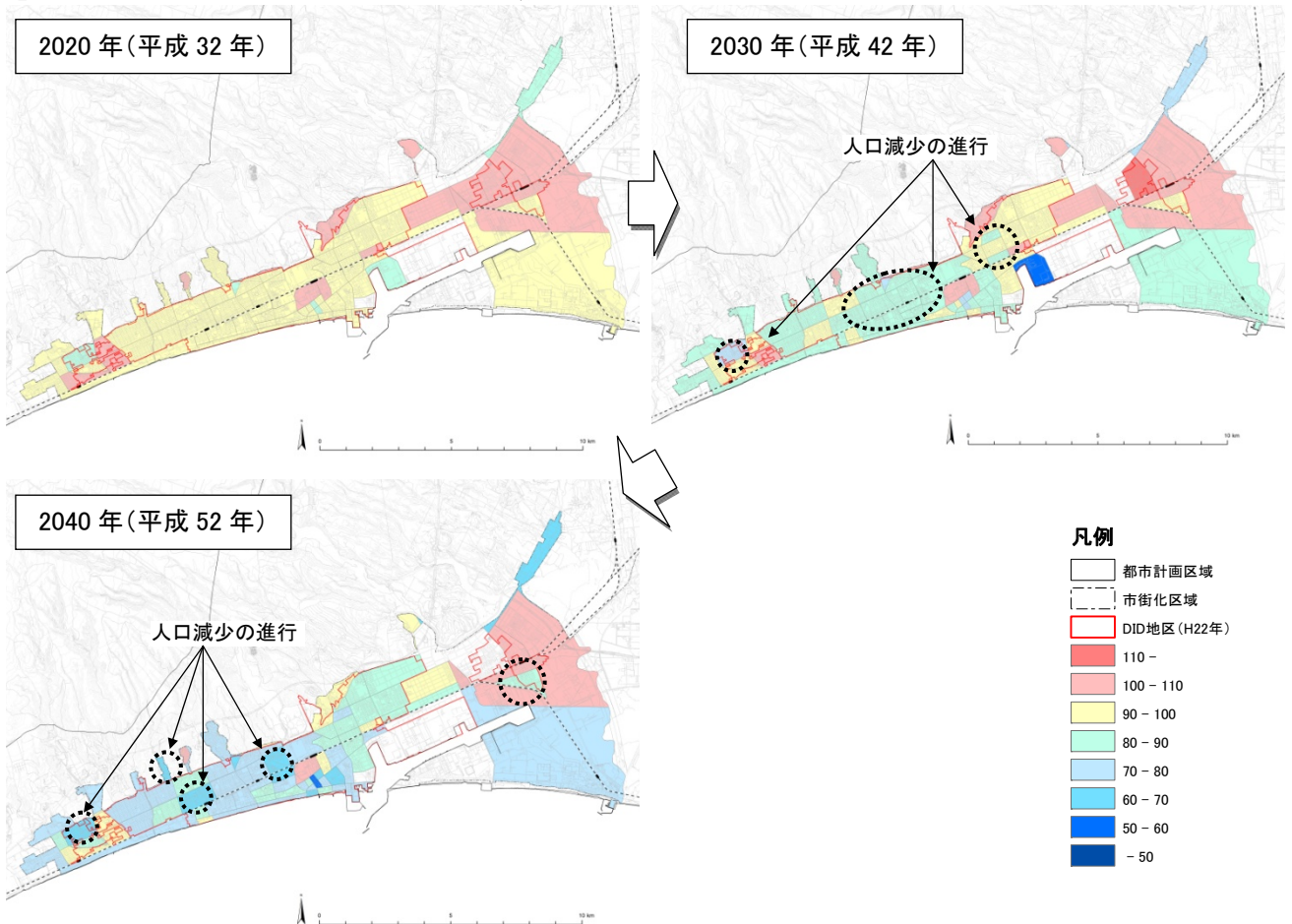
- ・地区別に将来人口を推計すると、西部東地域が今後も減少が進むと推計され、東部東地域は 2025 年まで微増傾向で推移するもののそれ以降は横ばい傾向で推移すると推計されています。
- ・高齢化率は、どの地域も今後上昇すると予測され、特に東部東地域は今後急激に増加すると予測されています。

【図表】地域別の人口推計

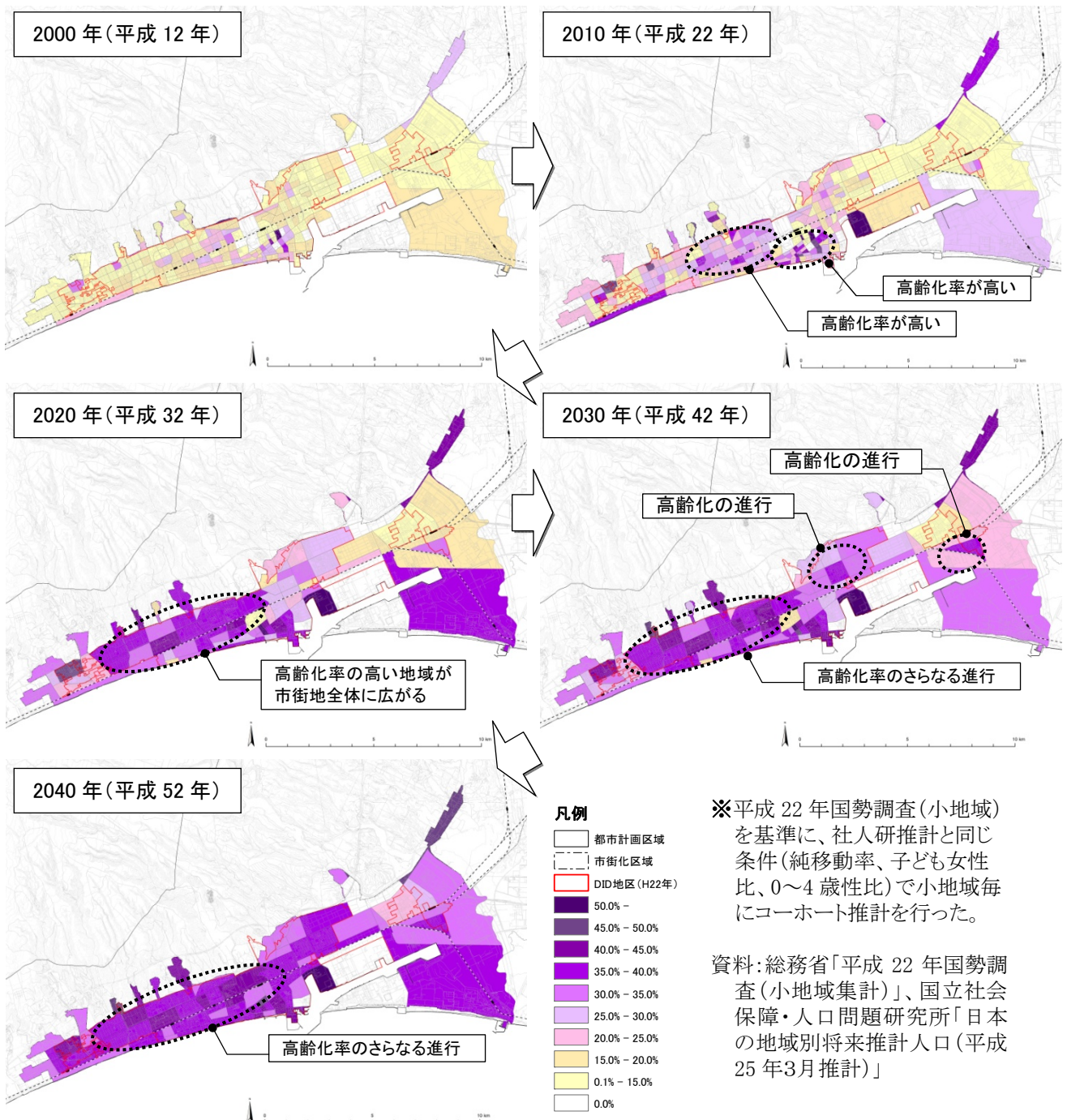
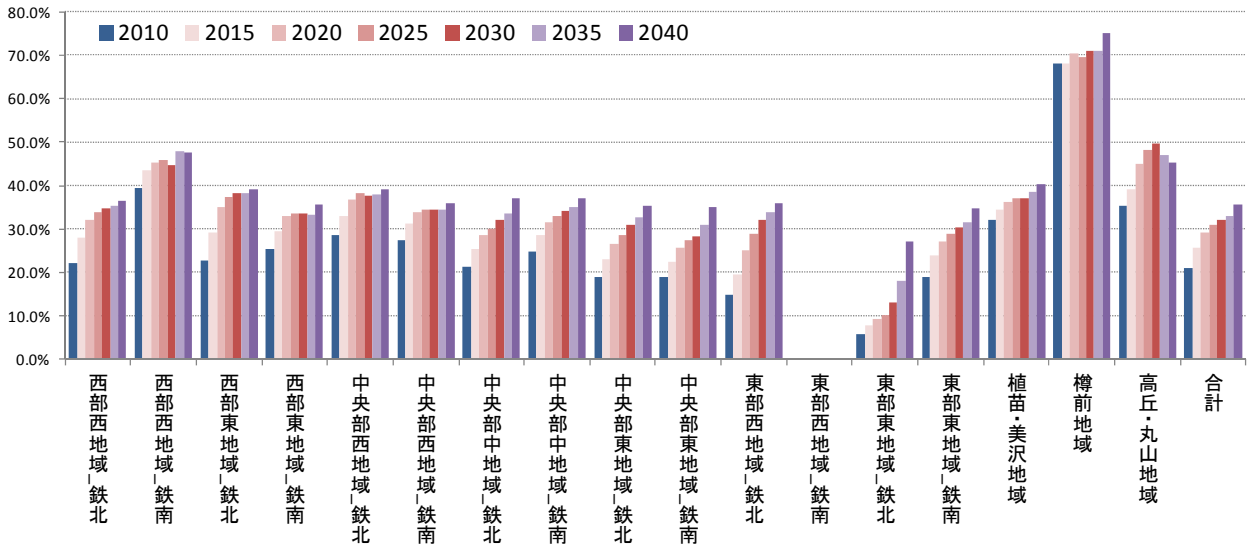


※平成 22 年国勢調査(小地域)を基準に、社人研推計と同じ条件(純移動率、子ども女性比、0~4 歳性比)で小地域毎にコーホート推計を行った。
 資料:総務省「平成 22 年国勢調査(小地域集計)」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年3月推計)」

【図表】平成 22 年を 100 とした場合の地域別の人口推計



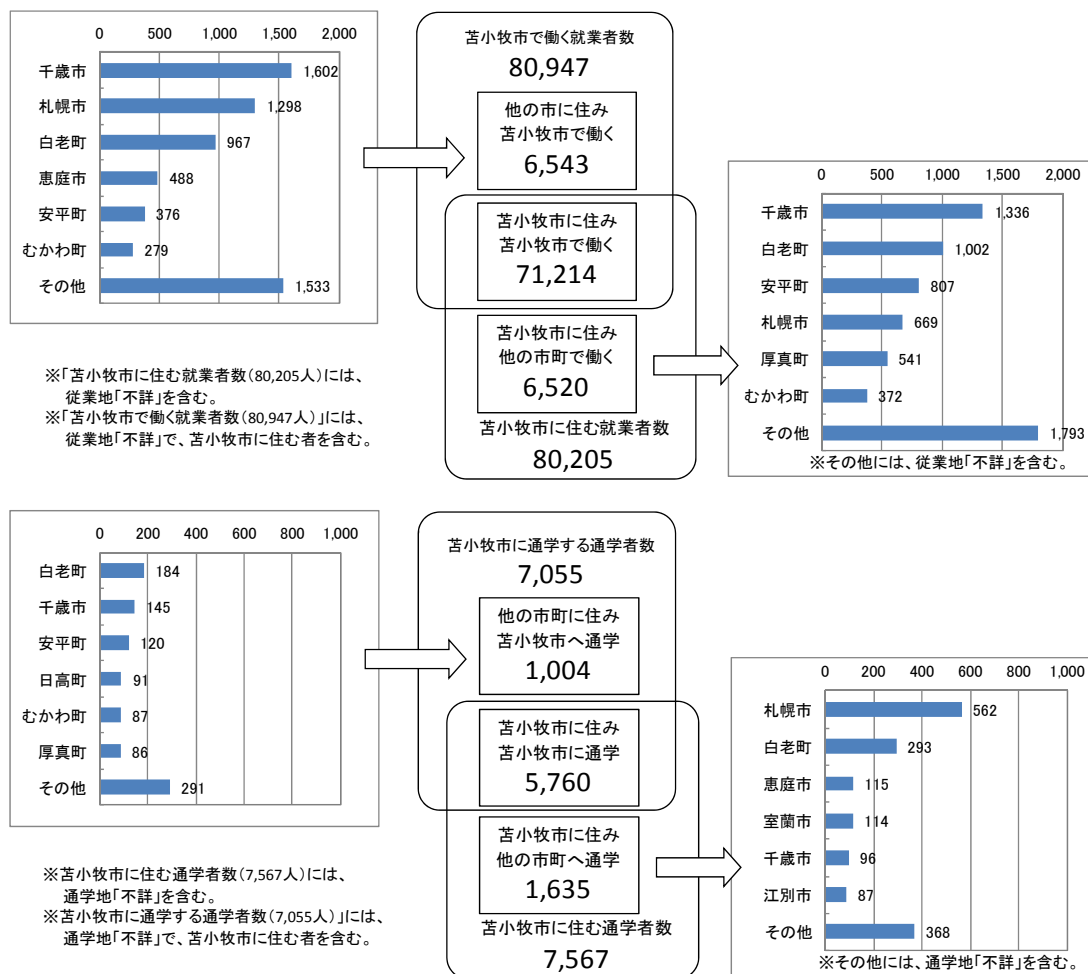
【図表】高齢化率の状況と将来推計



(3)通勤・通学

- ・2010年(平成22年)における、市町村間の通勤をみると、千歳市や札幌市、白老町から苫小牧市に通勤する就業者が多く、苫小牧市からは千歳市や白老町、安平町へ通勤する就業者数が多くなっています。
- ・市町村間の通学をみると、白老町や千歳市、安平町から苫小牧市に通学する通学者が多く、苫小牧市からは札幌市や白老町、恵庭市に通学する通学者が多くなっています。
- ・通勤について、他市町村間との往來を差し引いてみると、千歳市、札幌市、恵庭市などは、苫小牧市に通勤する就業者数の方が多いが、反対に白老町、安平町、厚真町、むかわ町などは苫小牧市から通勤する就業者数の方が多いことがわかります。
- ・通学についても、通勤と同様に他市町村間との往來を差し引いてみると、千歳市、安平町などは、苫小牧市に通学する通学者の方が多いが、反対に札幌市、恵庭市、室蘭市、白老町などは、苫小牧市から通学する通学者の方が多いことがわかります。
- ・これは、「学ぶ場」の観点からみると、千歳市、安平町よりも選択されているが、大学等も立地する札幌市や恵庭市、室蘭市、白老町の方が選択されていると考えられます。

【図表】通勤・通学の状況(2010年(平成22年))



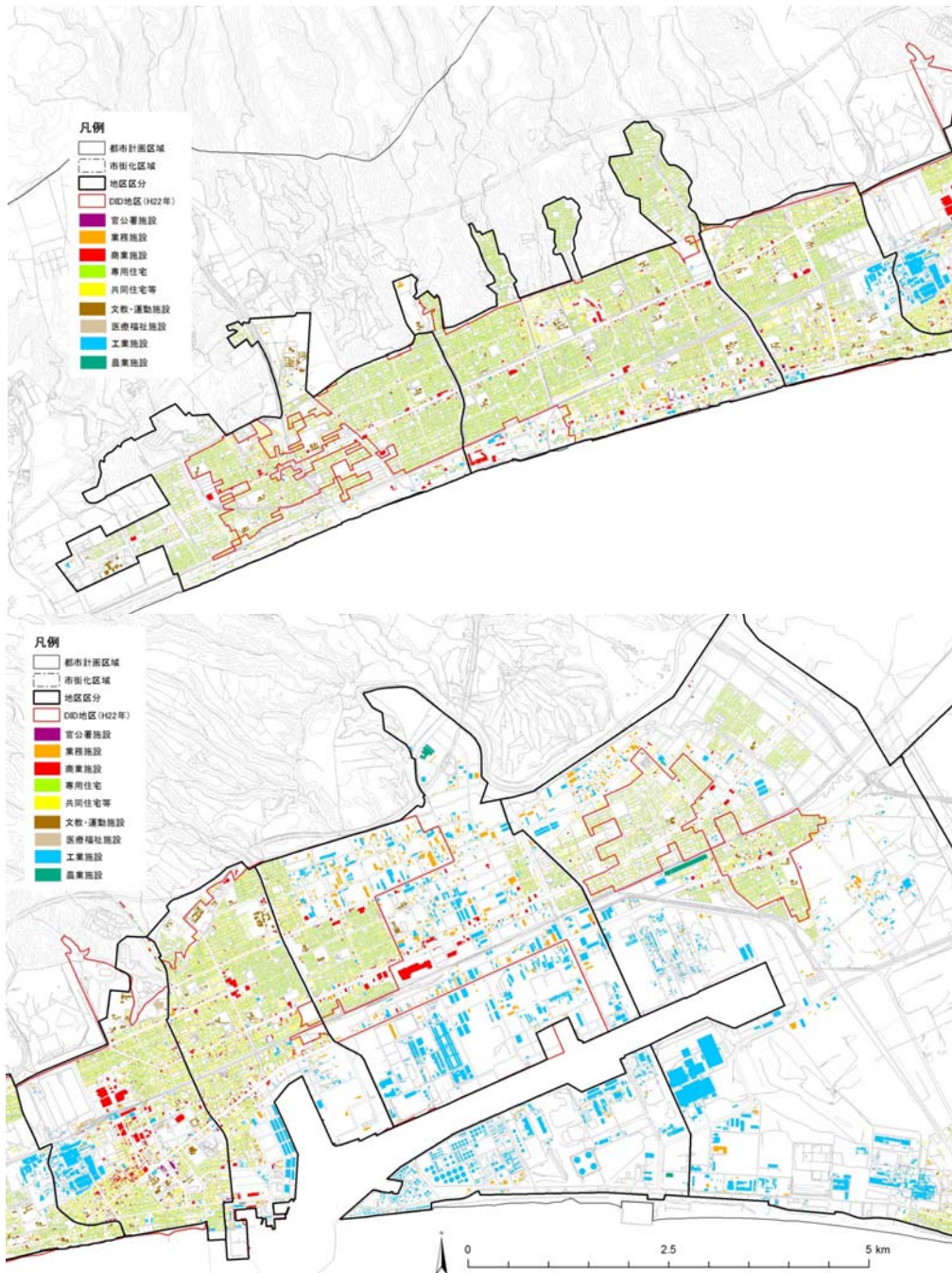
資料:総務省「平成22年国勢調査」

2 土地利用・住宅の状況

(1) 土地利用

- ・苫小牧市は、山と海に囲まれた地域で、市街地の西から東まで全長で約 20km と、東西に長い市街地となっています。東部は港湾と工業地域、西部に計画的な住居地域が形成され、機能分化されて市街地が形成されています。
- ・国道 36 号線、道道苫小牧環状線(781 号)沿いに商業施設や業務施設、共同住宅等が連なって立地しており、苫小牧駅周辺を除いた JR 線沿いや駅周辺には、商業施設等の立地はあまり見られません。
- ・JR 線南側と中心市街地の東側に共同住宅等の立地が多くみられ、それ以外に戸建て住宅が立地しています。

【図表】建物用途動態図



資料:都市計画基礎調査(2010年(平成22年))

(2)老朽建物・空き家の状況

- ・都市計画基礎調査を活用し、下表のように建物構造に応じて老朽化した建物を地域ごとに集計をしたところ、市街化区域内の全体では 54.8%と過半数の建物が老朽化しています。特に、中央部西地域では 64.5%と最も高い割合であり、次に中央部中地域が 64.0%となっています。東部東地域は近年宅地開発が進んだ地域であるため、31.9%と 3 割程度となっています。
- ・建築年度の状況を見ると、建築年度が古く老朽化が進む地域のほか、ある年度に集中して建設された地域があり、前述の高齢化率の状況と併せてみると、既に高齢化が進んでいる地域や将来建物の老朽化と高齢化を一斉に迎えると予測される地域があります。
- ・老朽化建物は建物の更新等を促進していく必要があります。

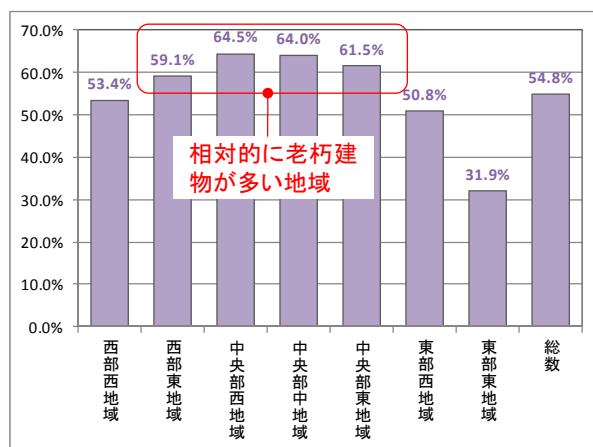
【図表】老朽化した建物とする構造別経過年数

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

資料:都市計画基礎調査(2010年(平成22年))

※集計に使用した都市計画基礎調査では、建築年度が2011年度までであるため、2012～2014年度に建築された建物は反映されていない。

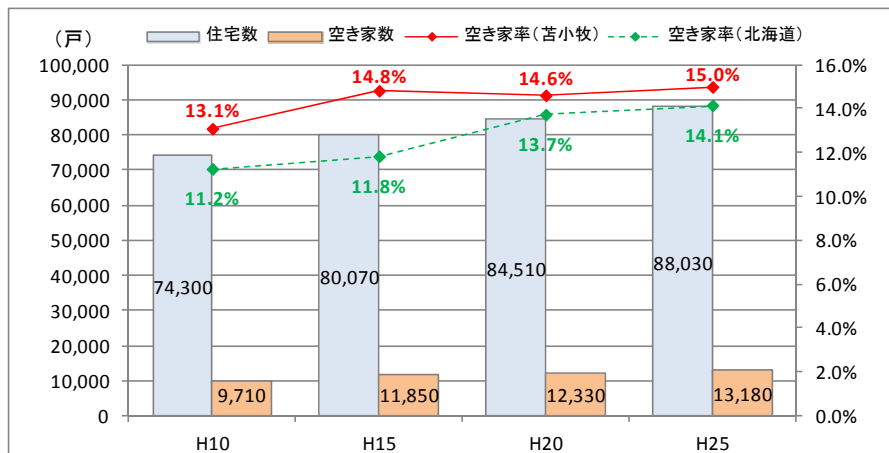
【図表】老朽化した建物の棟数と割合



資料:都市計画基礎調査(2010年(平成22年))から集計

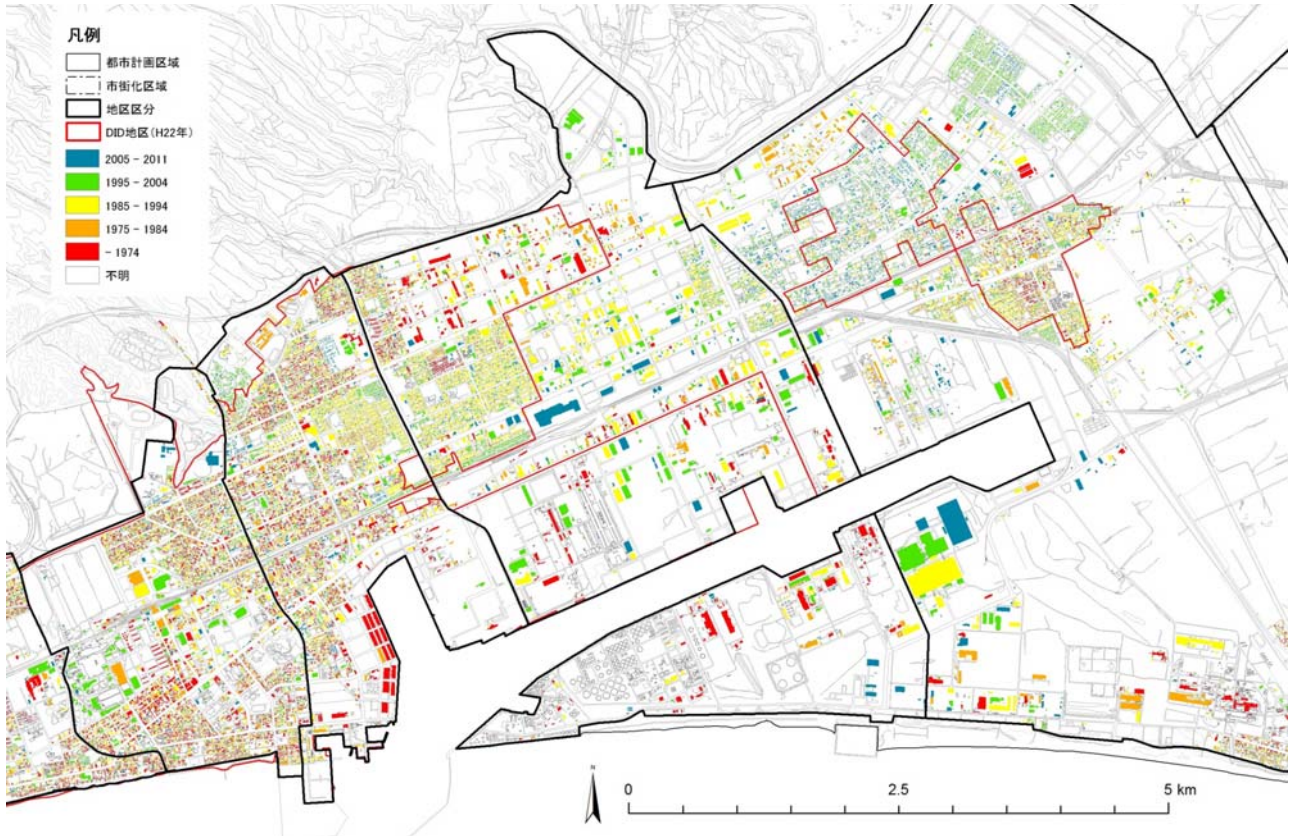
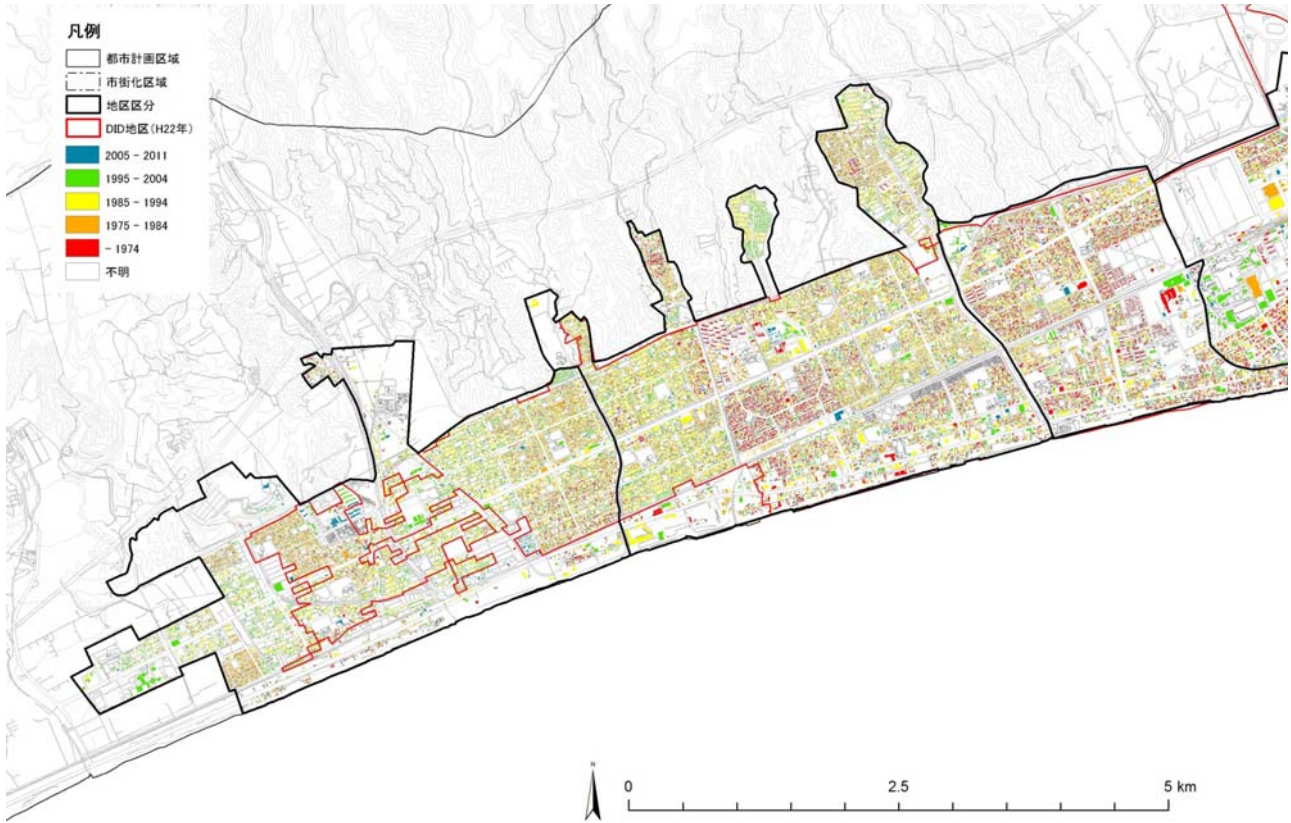
- ・空き家についてみると、空き家数は増加傾向にあり、空き家率は北海道平均よりも高く推移し、平成25年の空き家率は 15.0%となっている。

【図表】空き家数の推移



資料:住宅・土地統計調査

【図表】建築年度の状況

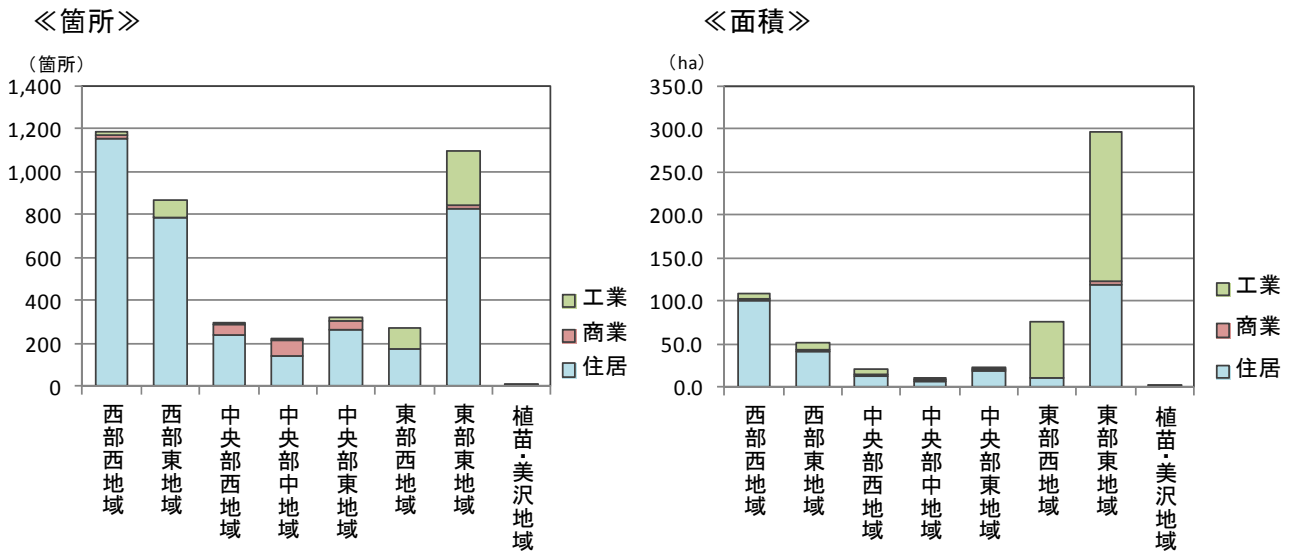


資料:都市計画基礎調査(2010年(平成22年))から作成

(3) 空き地等の状況

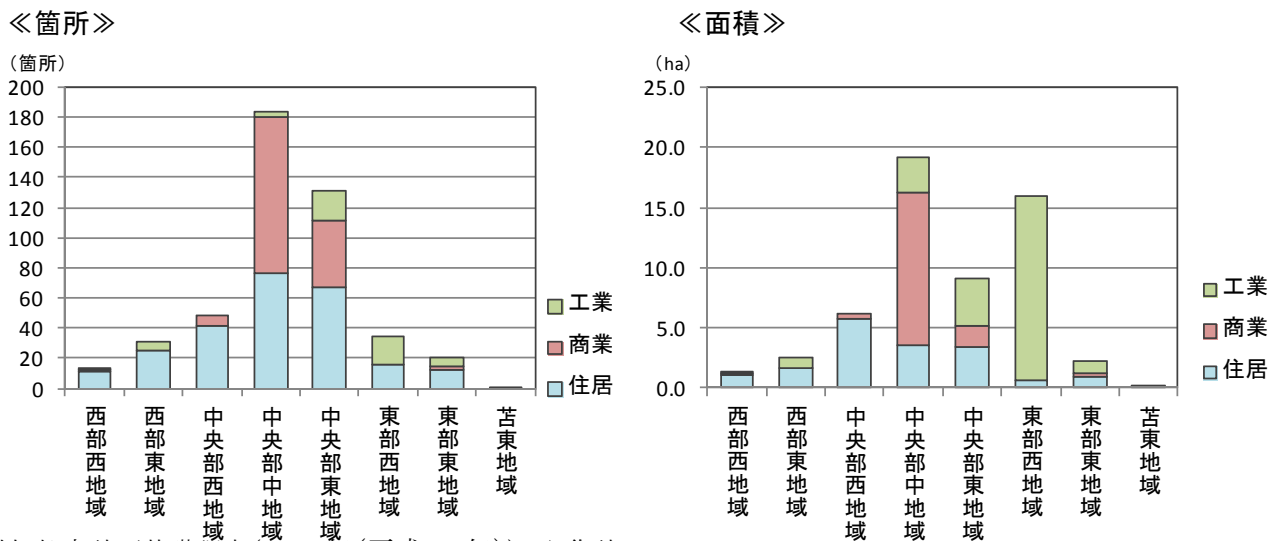
- ・都市計画基礎調査(2008年(平成20年))における「未利用宅地」の状況をみると、西部西地域が1,185箇所と箇所数では最も多く、東部東地域が296.7haと面積では最も多くなっています。
- ・1箇所あたり面積でみると、東部西地域が2,791㎡、東部東地域が2,707㎡と大きくなっています。住居系用途地域が指定されている箇所では、東部東地域が1,444㎡と最も大きく、商業系が西部西地域の1,617㎡、工業系では中央部西地域の10,542㎡が最も大きくなっています。
- ・中央部西地域、中央部中地域、中央部東地域においては、住居系・商業系の1箇所あたり面積が他地域と比較すると小さいことがわかります。
- ・同様に、「青空駐車場」の状況をみると、中央部中地域が184箇所、19.2haと突出して多くなっています。次いで中央部東地域が131箇所と多く、土地の有効活用が進んでいない状況となっています。

【図表】未利用宅地の用途地域別箇所数・面積



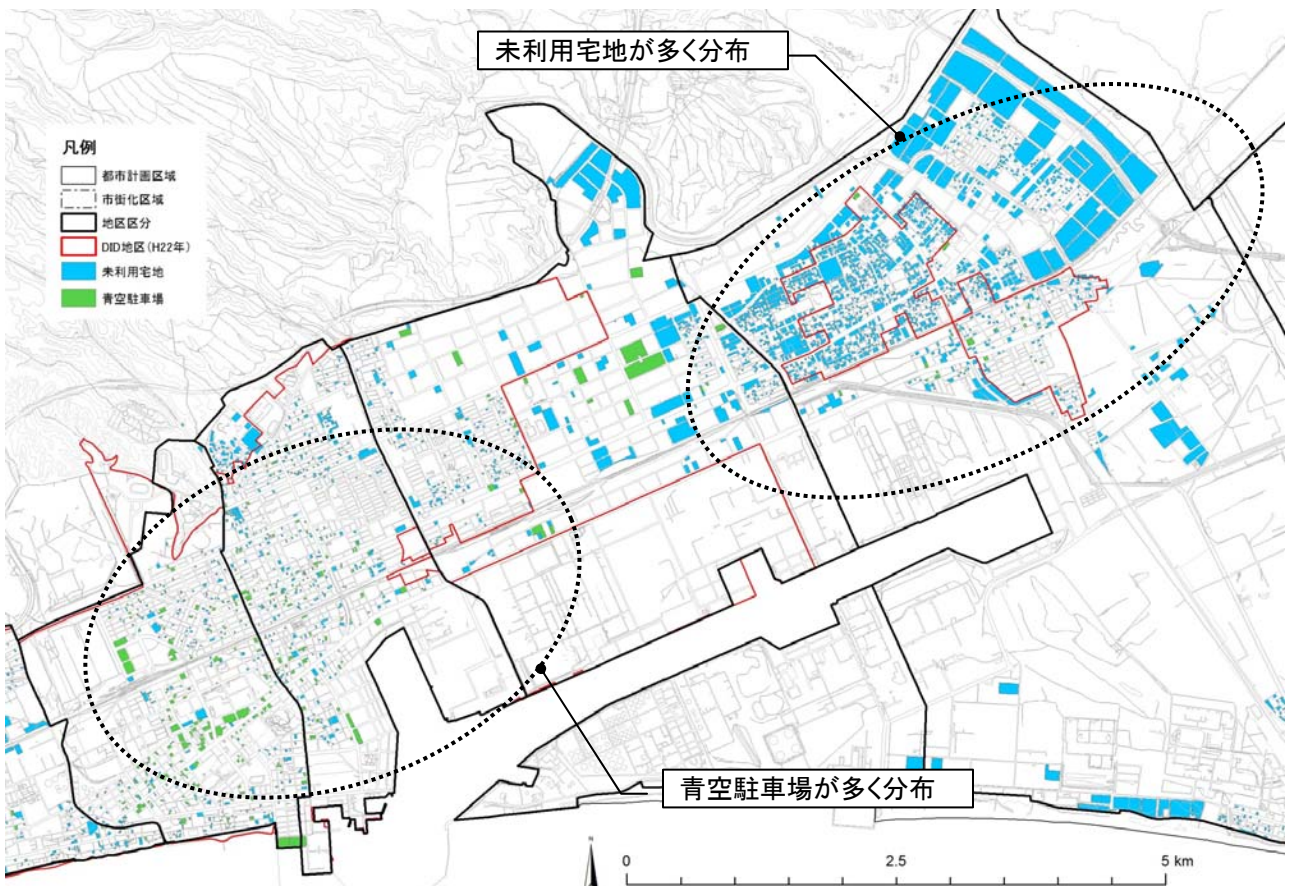
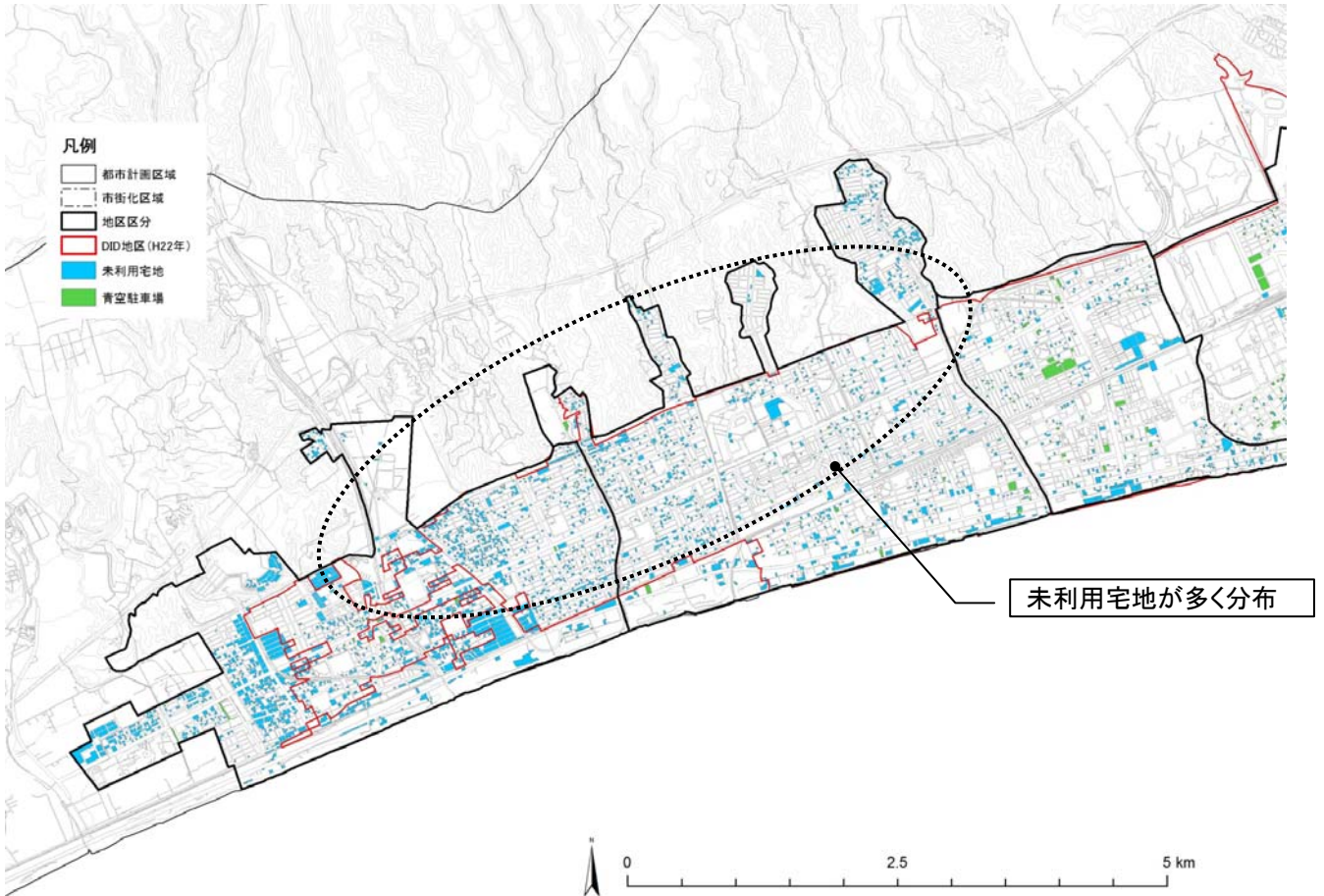
資料:都市計画基礎調査から集計(2010年(平成22年))

【図表】青空駐車場の箇所・面積



資料:都市計画基礎調査(2010年(平成22年))から集計

【図表】未利用宅地および青空駐車場の状況



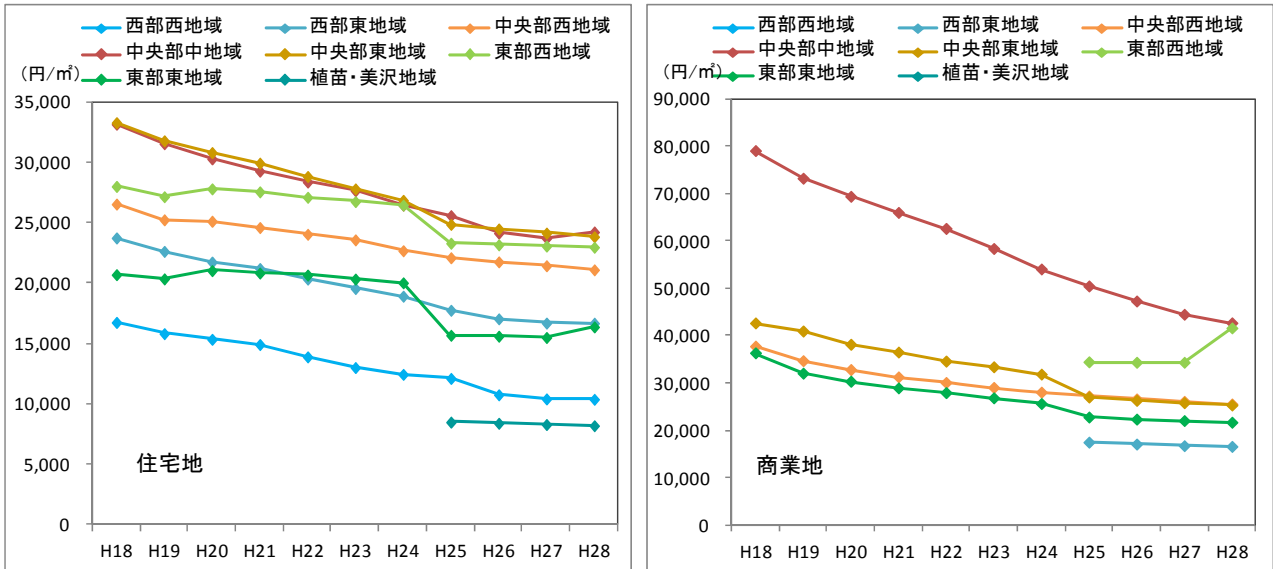
資料：都市計画基礎調査(2010年(平成22年))から作成

(4)地価の状況

- ・地価は全体的に下落傾向にあるが、東部西地域と東部東地域の住宅地は横ばいまたは回復傾向にある。
- ・商業地は、中央部中地域が急激に下落している一方で、東部西地域においては地価が上昇している。

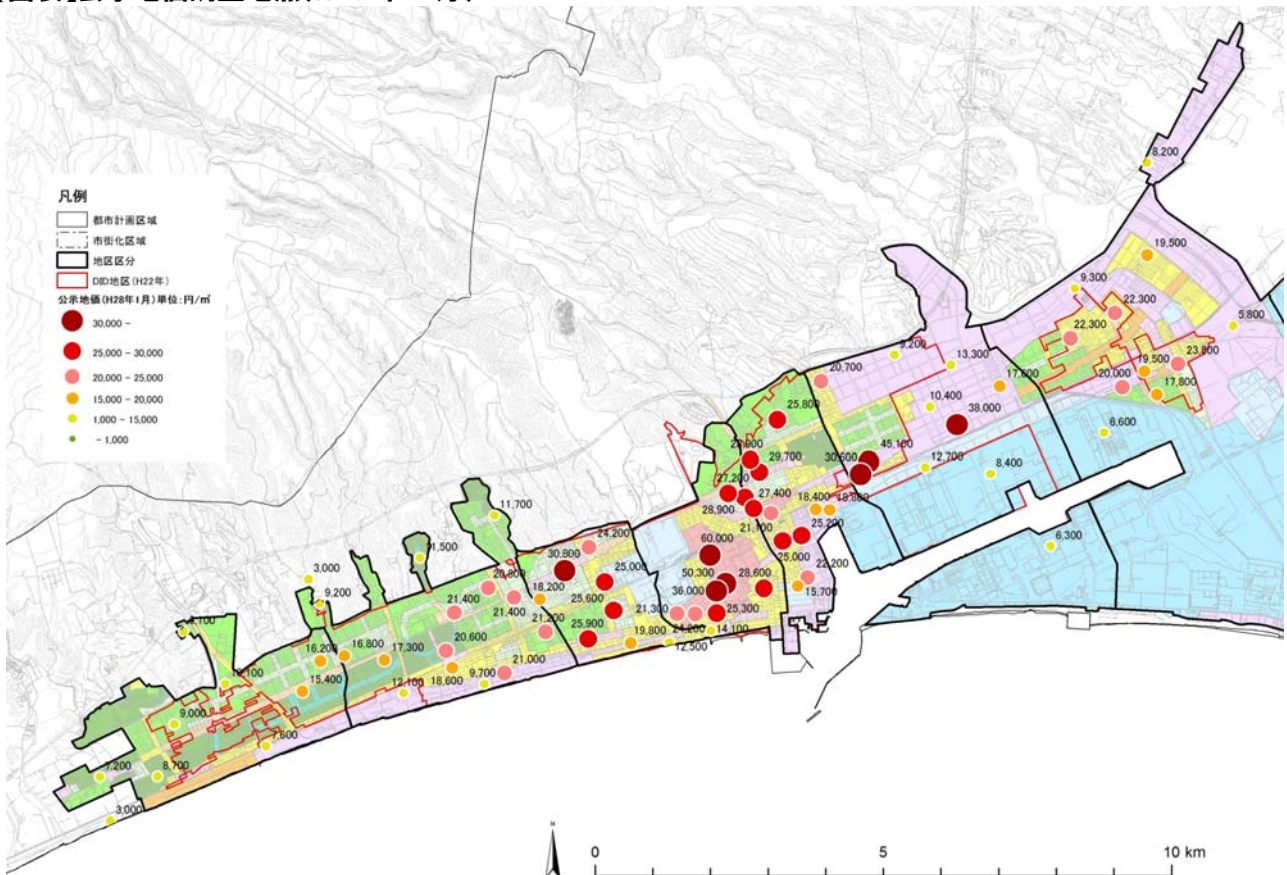
【地域別の公示地価(平均)の推移】

※市街化調整区域に位置する調査地点は含めていない



資料: 国土数値情報より作成

【図表】公示地価調査地点(H28年1月)

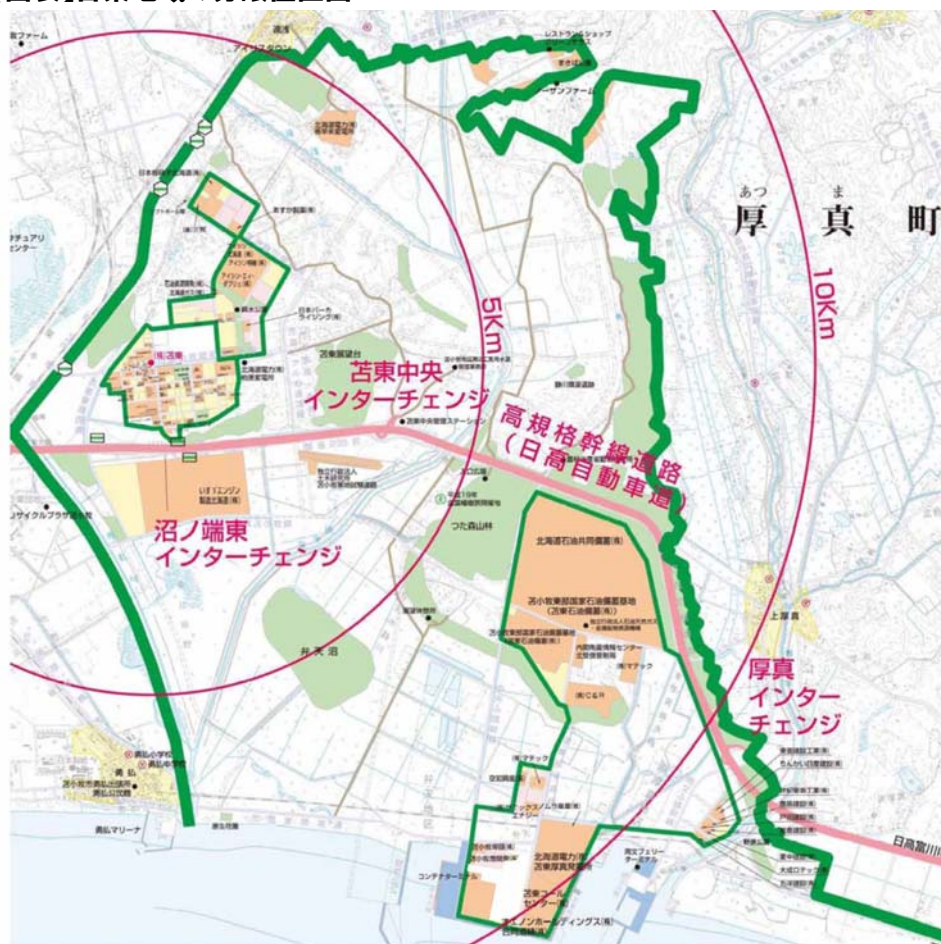


資料: 国土数値情報から作成

(5) 苫東地域における開発

- ・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づけられ、平成 7 年に「苫小牧東部開発新計画」が策定されました。平成 9 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 年に株式会社苫東が設立、平成 20 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を実施されてきている状況です。
- ・苫小牧市としては、平成 14 年 3 月に「苫小牧東部開発に関する市の基本方針」を策定しています。
- ・平成 27 年度現在、苫東地域に立地している企業は、全部で 96 社あり、そのうち操業している企業(年度内の操業予定も含む)は 67 社となっています。

【図表】苫東地域の分譲位置図



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平22業複、第162号)

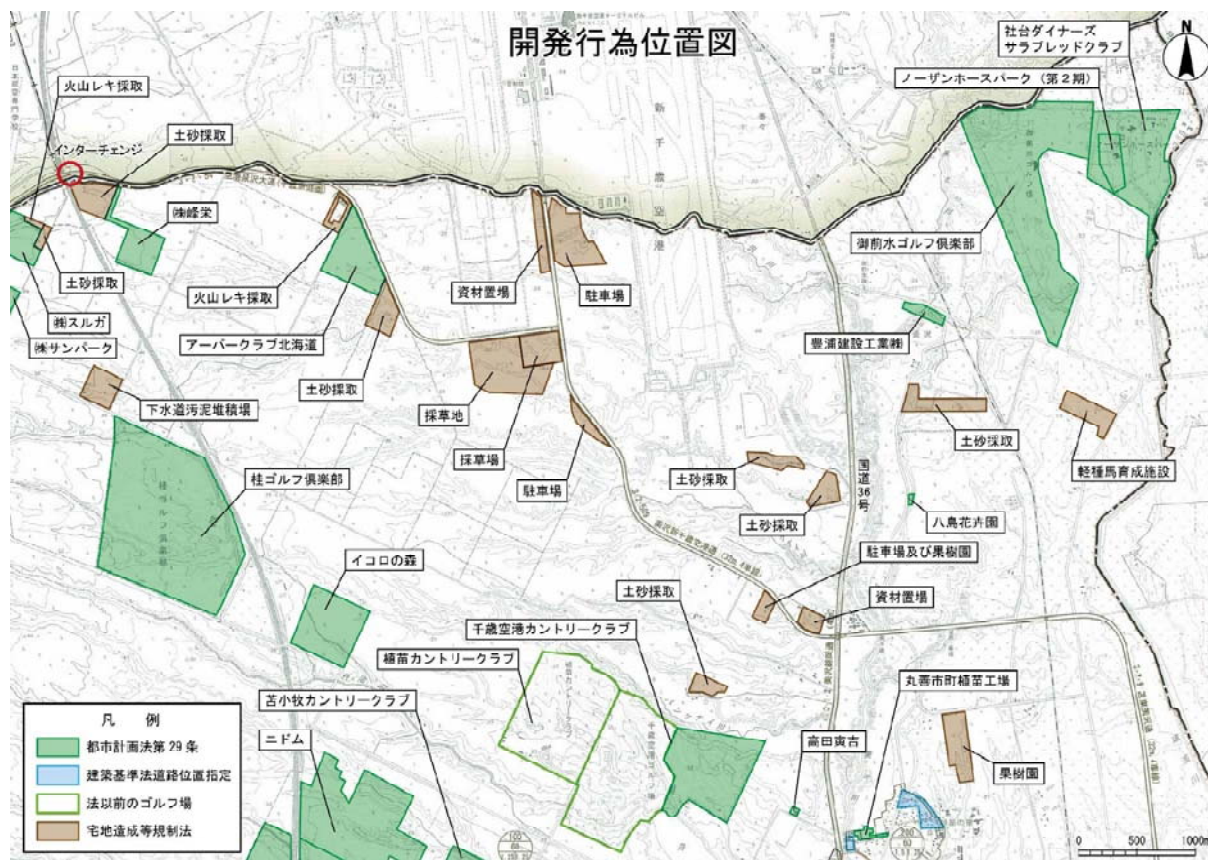
分譲中の箇所 (黄色)

資料:(株)苫東ホームページ

(6)新千歳空港周辺における開発

- ・新千歳空港周辺(植苗・美沢地域)は、市街化調整区域となっているため、都市計画法第7条第3項の規定により、市街化を抑制すべき区域として、開発行為は原則として認められていません。
- ・しかし、下表の規定に適合する場合には、特例的に認められることがあり、新千歳空港周辺では、次頁の図に示す開発行為が行われてきました。
- ・具体的な土地利用としては、ゴルフ場や公園、駐車場、資材置場、土砂採取場、採草地、果樹園、花卉園、軽種馬育成施設、工場等に利用されています。

【図表】開発行為位置図



3 都市機能の立地状況

・市内の行政施設、病院、診療所、歯科診療所、小中学校、高校、高等専門学校・大学、保育所、幼稚園、文化・交流施設、公民館・集会施設、主な商業施設について、各地域の立地状況を分析します。

【図表】各地域の主要施設

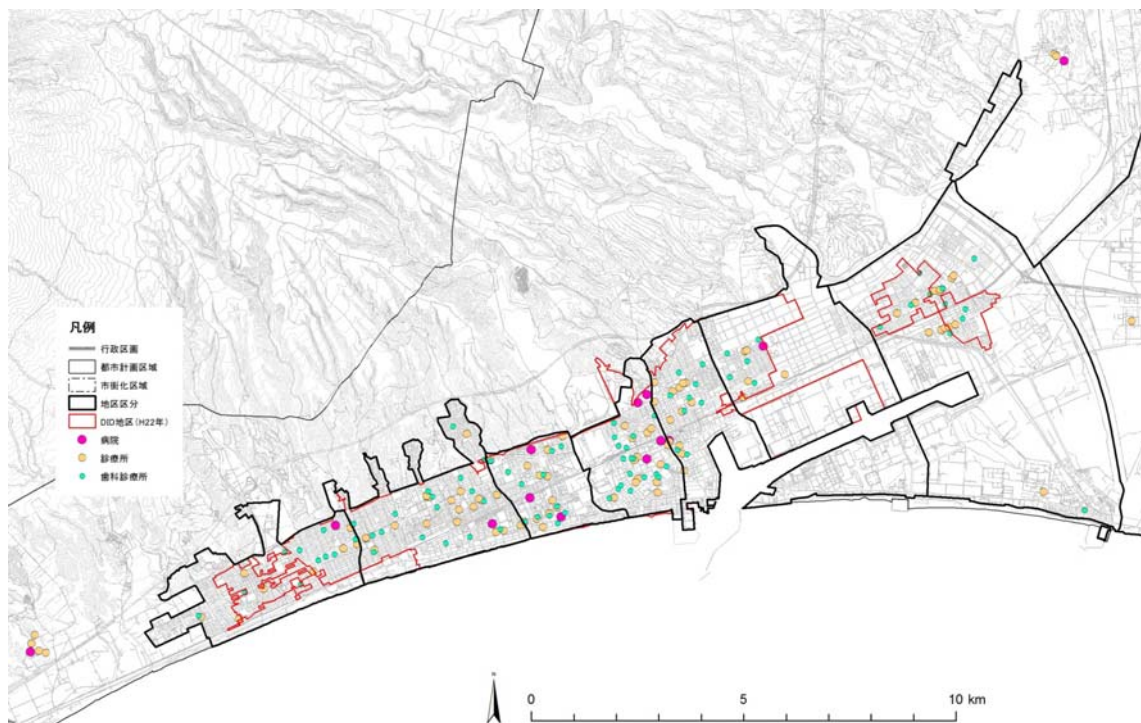
	西部西地域	西部東地域	中央部西地域	中央部中地域	中央部東地域	東部西地域	東部東地域	樽前地域※ ¹	植苗・美沢地域※ ¹
行政施設	1	1	－	2	1	－	2	－	－
病院	1	1	3	4	1	1	－	1	1
診療所	8	22	13	14	13	5	15	5	2
歯科診療所	10	17	12	18	9	5	11	－	－
小学校	3	5	3	3	2	1	4	1	2
中学校	2	4	1	2	1	1	3	－	1
高等学校	1	1	1	2	1	1	－	－	－
高等専門学校・大学	2	－	－	－	－	－	－	－	－
保育所	1	4	4	3	3	1	4	－	－
幼稚園	1	5	2	3	3	－	4	－	－
認定子ども園	1	－	1	－	1	1	－	－	－
文化・交流施設	1	4	1	22※ ²	1	－	3	－	1
公民館・集会施設	3	2	1	1	2	－	3	－	1
主な商業施設	7	13	5	5	4	15	4	－	－

※1：市街化調整区域に立地 ※2：うち6施設は市街化調整区域に立地

(1) 医療施設

- ・医療施設は、診療所が各地域に立地しており、病院は西部東地域と西部西地域、中央部西地域、中央部中地域、東部西地域に立地しています。
- ・人口が伸びている東部東地域には病院が立地していませんが、診療所が多く立地しています。

【図表】医療施設



資料：国土交通省「国土数値情報（出典データ：平成26年度）」から作成

(2)教育関連施設

- ・教育関連施設は、全ての地域に施設が立地しています。



資料：国土交通省「国土数値情報（出典データ：平成18年度）」を基にデータ更新して作成

(3)商業施設

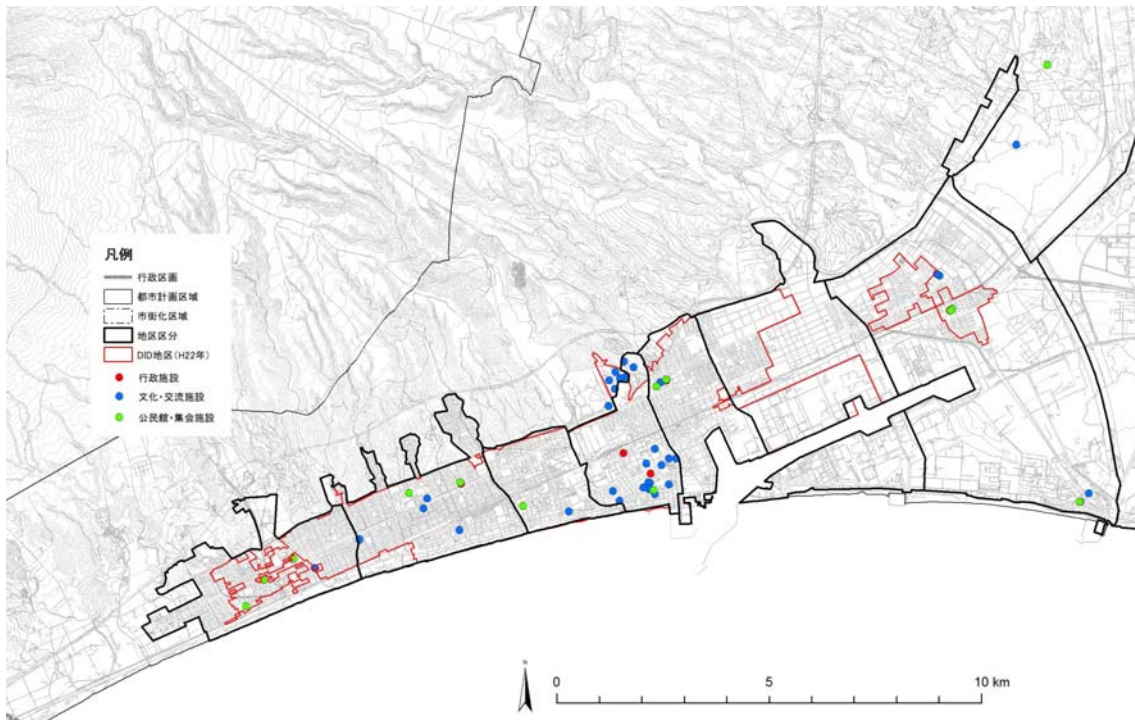
- ・大型商業施設は、国道や道道沿いを中心に立地しており、市街地の範囲を概ねカバーしています。



資料：資料：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、苫小牧市資料をもとに作成（平成27年12月）

(4)行政施設、文化・交流施設

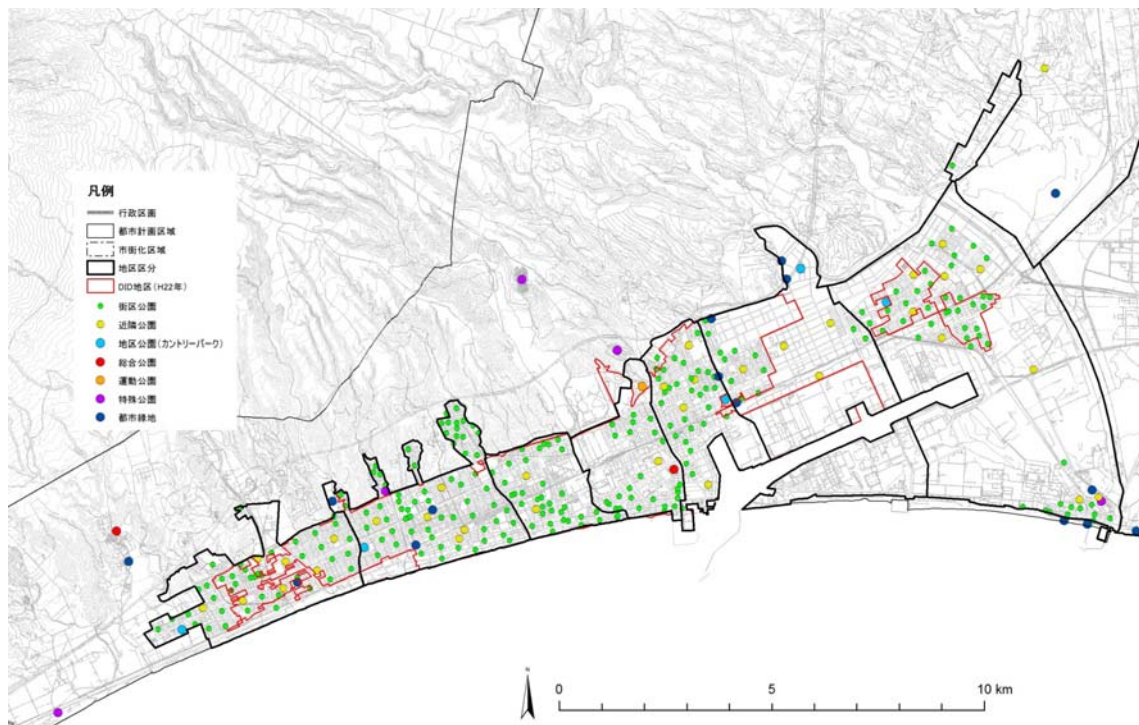
・行政施設、文化・交流施設は、中央部中地域に集中して立地しています。



資料：国土交通省「国土数値情報（出典データ：平成 22 年 4 月（行政施設、公民館・集會施設）、平成 18 年度（文化・交流施設）」からデータ更新して作成

(5)公園

・公園は、各地域にバランスよく立地しています。



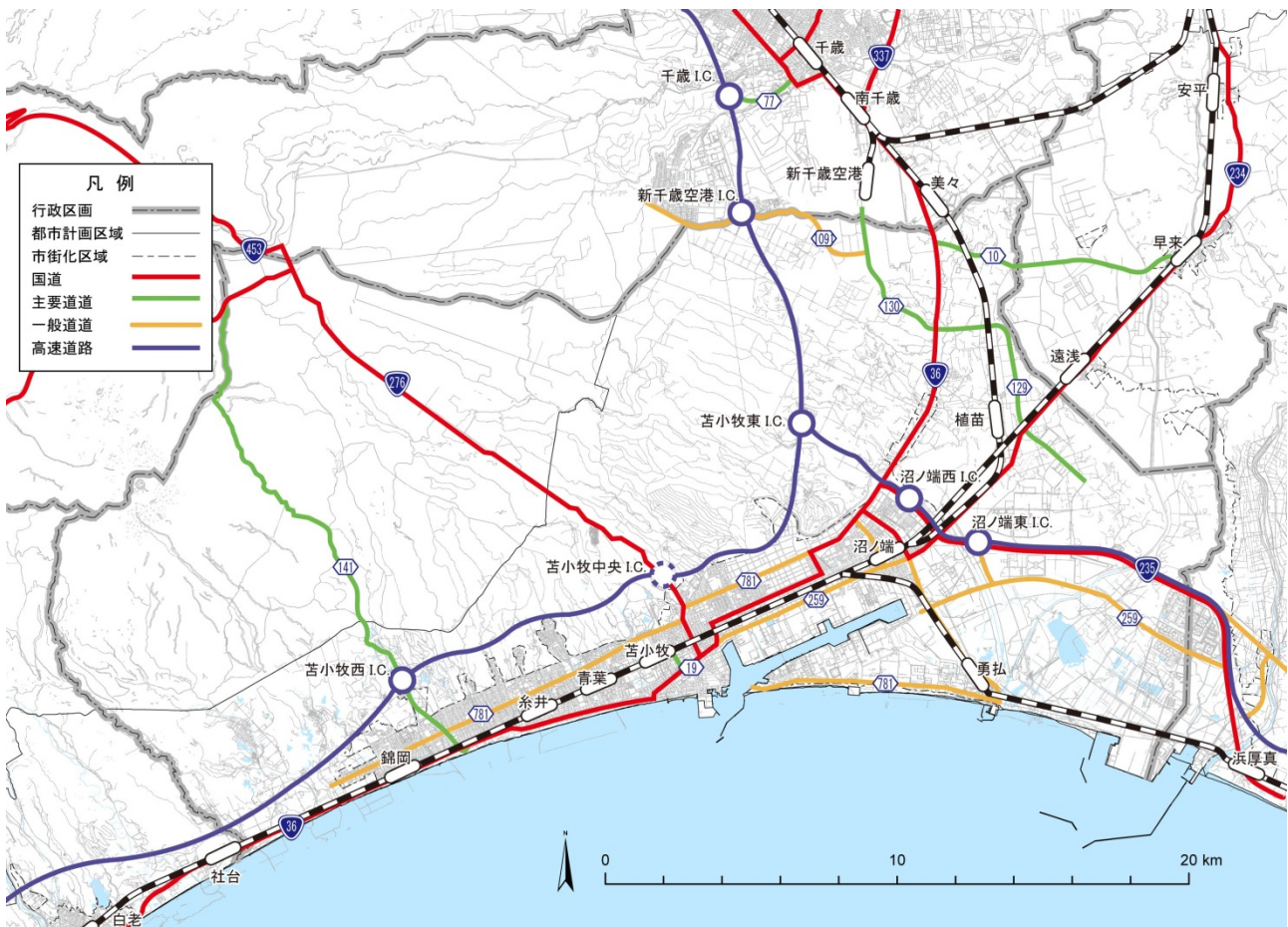
資料：資料：国土交通省「国土数値情報（出典データ：平成 22 年 3 月）」から作成

4 交通体系の状況

(1) 道路ネットワーク

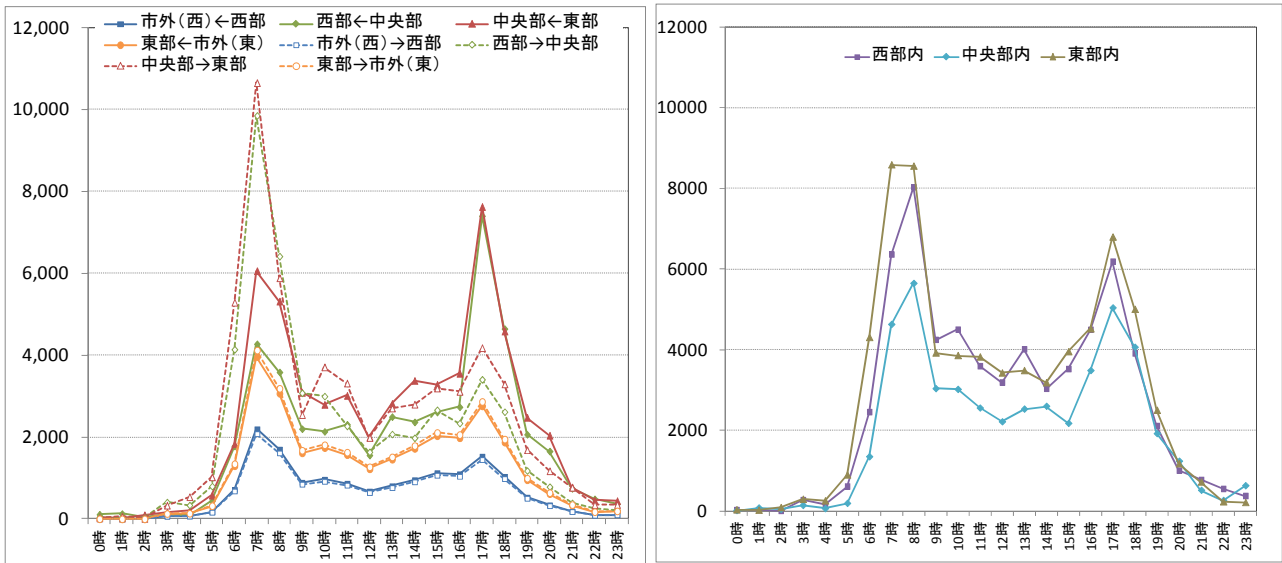
- ・ 苫小牧市内の道路網は、道央自動車道や国道 36 号、国道 234 号、国道 235 号をはじめ、道道苫小牧環状線(781 号)、道道上厚真苫小牧線(259 号)を骨格として道路ネットワークが形成されています。
- ・ 道央自動車の苫小牧東 IC、苫小牧西 IC、日高自動車道の沼ノ端西 IC、沼ノ端東 IC と市内に 4 つの IC (インターチェンジ) を有しており、苫小牧の物流動線を支えています。さらに、千歳市との境界付近には新千歳空港 IC が平成 25 年から供用され、空港と高速道路を結ぶ新たなネットワークが形成されました。
- ・ また今後、道央道と国道 276 号の交点付近に、苫小牧中央 IC(仮称)が開設予定となっています。
- ・ 国道 276 号と国道 36 号、王子通、緑町二条通との交差点等で渋滞が発生しています。

【図表】道路ネットワーク図

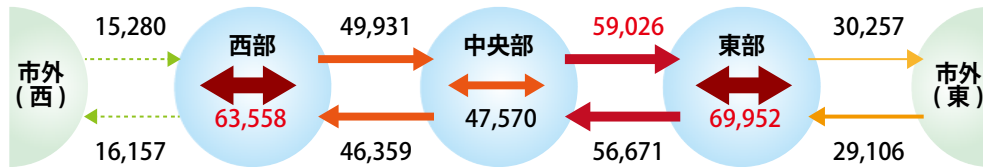


- ・苫小牧市の市街地が東西に長く、職住分離の土地利用のため、朝の時間帯は、通勤等により西から東へ向かう交通が集中し、夜の時間帯は、東から西へ向かう交通が集中しています。
- ・朝 6～8 時では、西部から中央部、中央部から東部の交通量が、20,415トリップ、21,839トリップと、西側へ移動する交通量に対して約 1.6 倍～約 2 倍の交通量となっています。
- ・夕方 17～19 時では、反対に東部から中央部、中央部から西部の交通量が東側へ向かう交通量に対して約 1.6 倍～約 2 倍の交通量となっています。

【図表】時間別交通量



1日合計



6時～8時



17時～19時



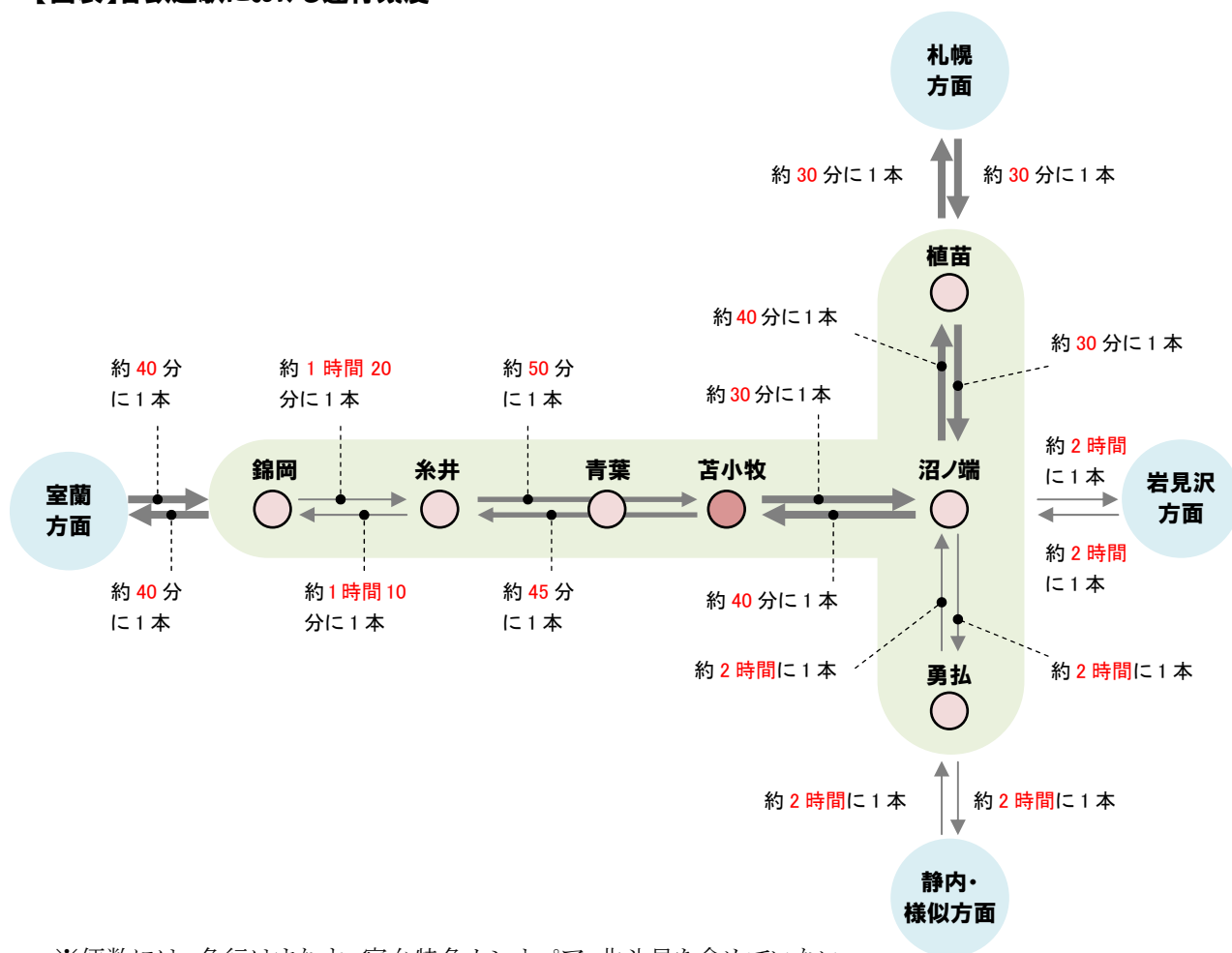
※時間ごとに交通量の高い3つの区間を赤字としている

資料: 苫小牧都市圏パーソントリップ調査データから作成

(2) 鉄道

- ・苫小牧市内には、千歳線、室蘭本線(室蘭方面、岩見沢方面)、日高本線の3路線が通っており、市内には7つの鉄道駅が立地しています。このうち、「苫小牧」および「沼ノ端」のみ特急が停車します。
- ・苫小牧駅は、胆振地域の主要駅であり、札幌・小樽方面、室蘭方面と片道33~37便/日で結ばれており、岩見沢方面や静内・様似方面とも8~9便/日で運行されています。
- ・「錦岡」「糸井」「青葉」は、13~21便/日の頻度で運行する普通列車のみ停車し、札幌・小樽方面、室蘭方面へ向かうためには、苫小牧駅等での乗り換えが必要です。

【図表】各鉄道駅における運行頻度



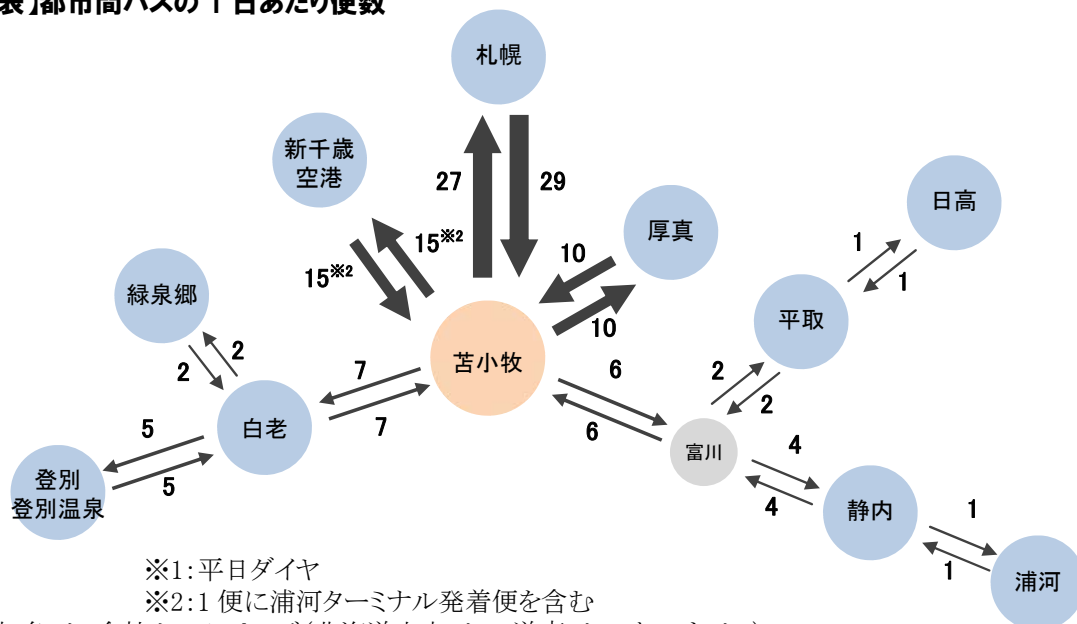
※便数には、急行はまなす、寝台特急カシオペア・北斗星を含めていない。

資料:「えきから時刻表(<http://www.ekikara.jp/top.htm>)」から集計

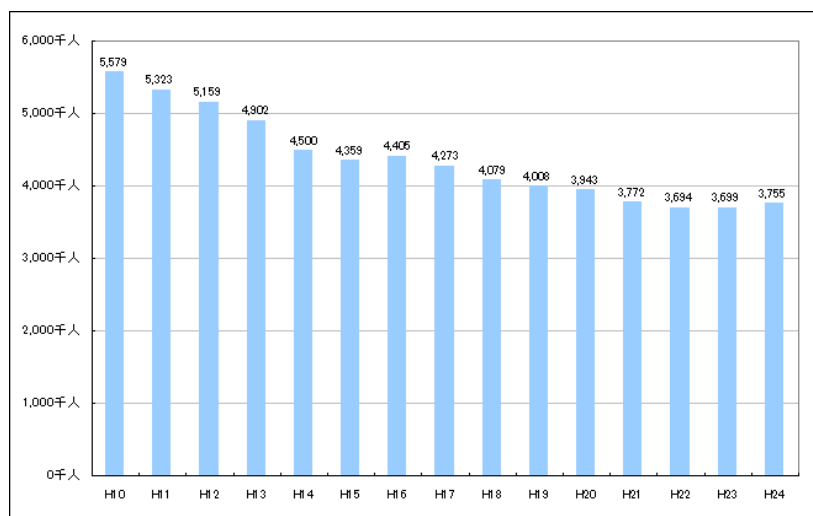
(3)バス

- ・苫小牧市と各都市を結ぶバスの運行便数をみると、札幌と結ぶ路線は 27、29 便/日と、日中は 30 分に 1 便の頻度で運行しています。
- ・新千歳空港と結ぶ路線は、15 便/日で運行しており、約 1 時間に 1 本便の頻度で運行しています。
- ・苫小牧市内は、道南バスによって 21 路線が運行しており、「錦西営業所」や「北光小学校前」「元町二丁目」「市役所前」「苫小牧駅前バスターミナル」「市立病院前」「苫小牧営業所」などを結節点として、国道・道道沿いを主要な路線として運行し、ほぼ市街地全域を運行しています。
- ・樽前地域には、予約運行型バス(樽前ハッピー号)が運行しており、1日 2 往復の定時定路線の便以外は事前予約があった場合に運行しています。
- ・市内線の利用者は減少傾向でしたが、近年は現象に歯止めがかかりつつあり、横ばい傾向が続いています。

【図表】都市間バスの 1 日あたり便数

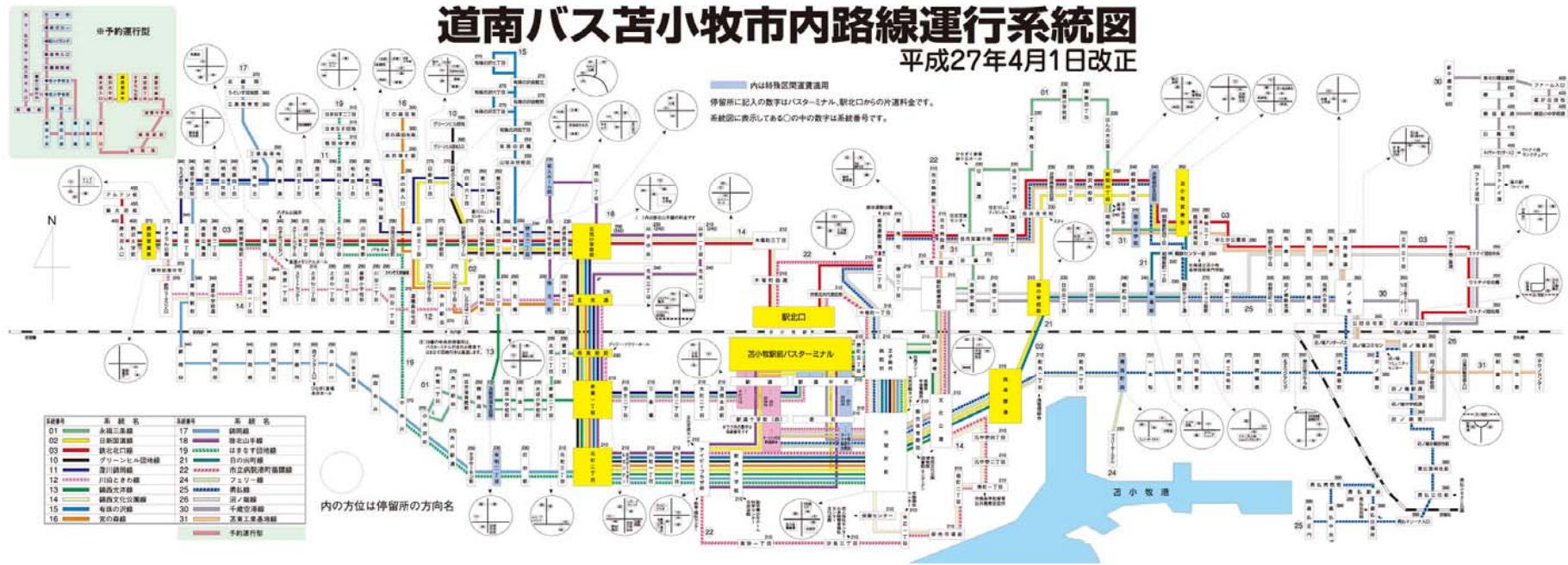


【図表】路線バスの年度別利用者数の推移



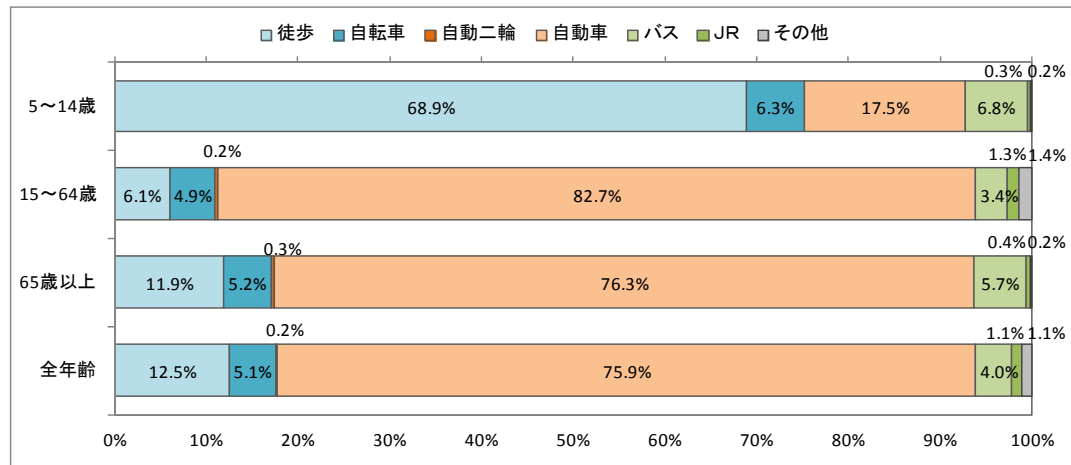
資料: 苫小牧市総合政策部まちづくり推進課、道南バス(株)

【図表】苫小牧市内のバス路線図



資料：道南バスホームページより抜粋

【図表】年齢別の交通手段分担率(平日)



資料：北海道「H21 苫小牧都市圏 PT 調査」をもとに作成

(4) 港湾

- ・苫小牧港は、札幌市から約 60km、新千歳空港から約 20km の近い距離に位置し、地理的に利便性が高く、北海道の海の玄関口として、カーフェリーや RORO 船、内外航定期コンテナ船など、多数の航路を有しています。
- ・「国際拠点港湾」として指定され、北海道経済はもとより日本経済の発展を支える流通拠点港湾として大きな役割を果たしています。
- ・苫小牧港は、苫小牧市街に近接する「西港区」と苫小牧東部地域にある「東港区」から構成され、「西港区」は、日本初の大規模な掘込港湾で、流通港湾の拠点として、臨海部には石油精製業、自動車工業、電力、木材・木製品製造業、化学工業、非鉄金属製造業、配合飼料製造業などの多様な企業が立地しています。
- ・「東港区」は、国際コンテナターミナルなどの流通港湾としての機能拡充が進められ、石炭火力発電所やコールセンターが臨港地区内に、背後には石油備蓄基地、エネルギー関連企業のほか、自動車工業やリサイクル関連企業などが立地しています。

【図表】港湾背後地域の立地企業



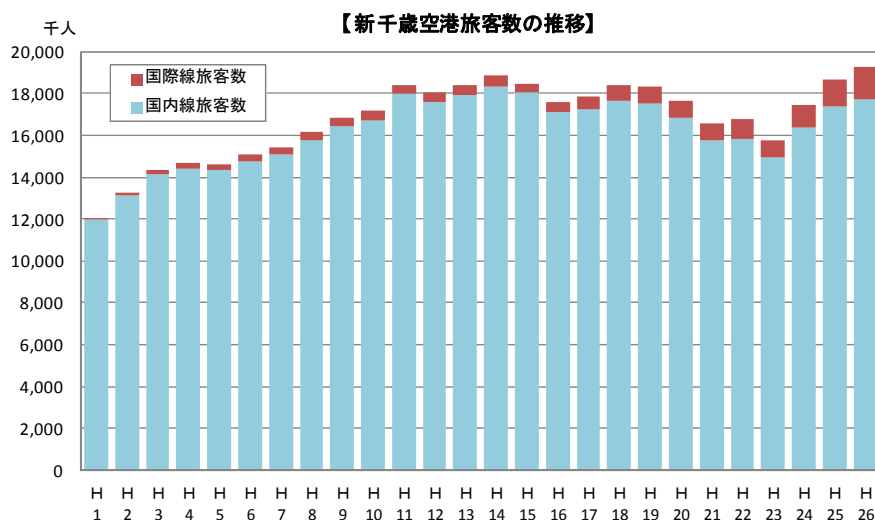
資料: 苫小牧港 50 周年記念事業実行委員会「苫小牧港開港 50 周年記念誌」

(5) 空港

① 新千歳空港における乗降客数等の状況

- ・新千歳空港の乗降客数は、1988年(昭和63年)7月の開港以来増加を続けてきましたが、ここ10年間は国内線がやや減少傾向、国際線が増加傾向にあります。東日本大震災のあった平成23年は両者とも落ち込みをみせたが、平成24年以降はいずれも増加に転じています。
- ・2015年(平成27年)6月現在の定期運航路線は、国内線27路線(道内6路線、道外21路線)、国際線13路線です。

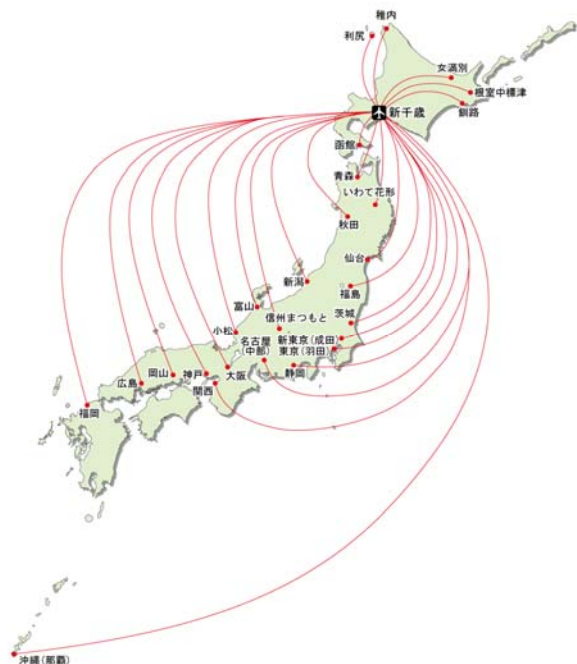
【図表】新千歳空港の乗降客数等の状況



資料: 暦年別空港管理状況調査 国土交通省航空局

【図表】新千歳空港定期運航路線(2015年(平成27年)6月現在)

《国内線》



《国際線》

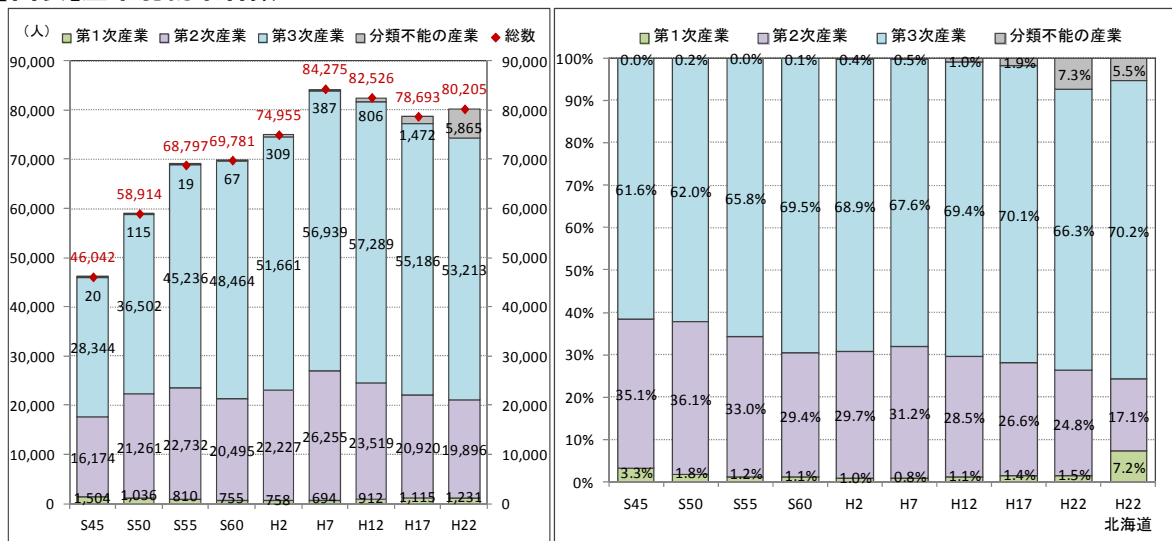


5 産業の状況

(1) 産業別就業者数

- 産業別就業者数の推移をみると、1995年(平成7年)の84,275人をピークに全体的に減少傾向にあり、2010年(平成22年)は80,205人となっています。
- 第3次産業が占める割合が全体的に増加しており、2010年(平成22年)では第1次産業が1.5%、第2次産業が24.8%、第3次産業が66.3%となっています。北海道の産業構造(第1次:7.2%、第2次:17.1%、第3次:70.2%)と比べると、第2次産業の割合が高い構造となっています。

【図表】産業別就業者数



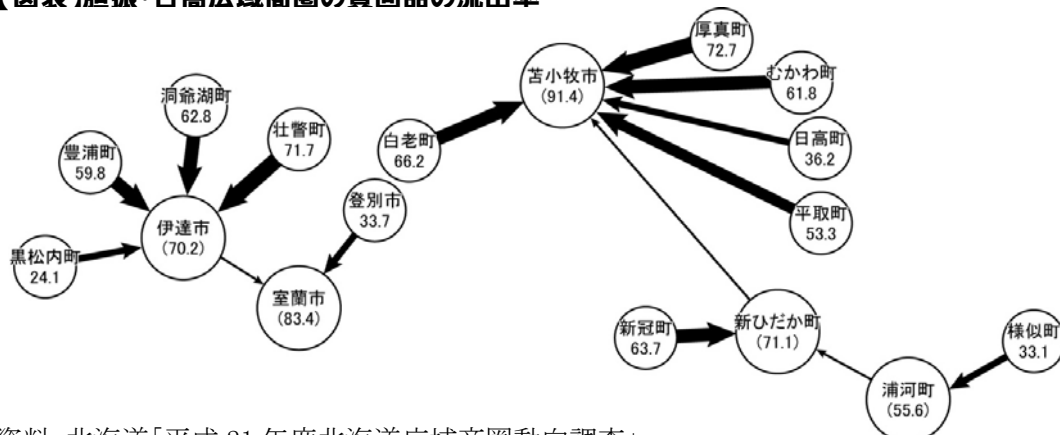
資料:総務省「国勢調査」

(2) 商業

① 商圈

- 苫小牧市は、胆振・日高広域商圈において中小商圈を形成する母都市のひとつであり、2009年(平成21年)には1市5町(厚真町、白老町、むかわ町、平取町、日高町)の商圈を形成しています。
- 地元購買率をみると、苫小牧市は91.4%と9割以上となっており、東胆振において、苫小牧市が商圈の中心を担っていることがわかります。

【図表】胆振・日高広域商圈の買回品の流出率

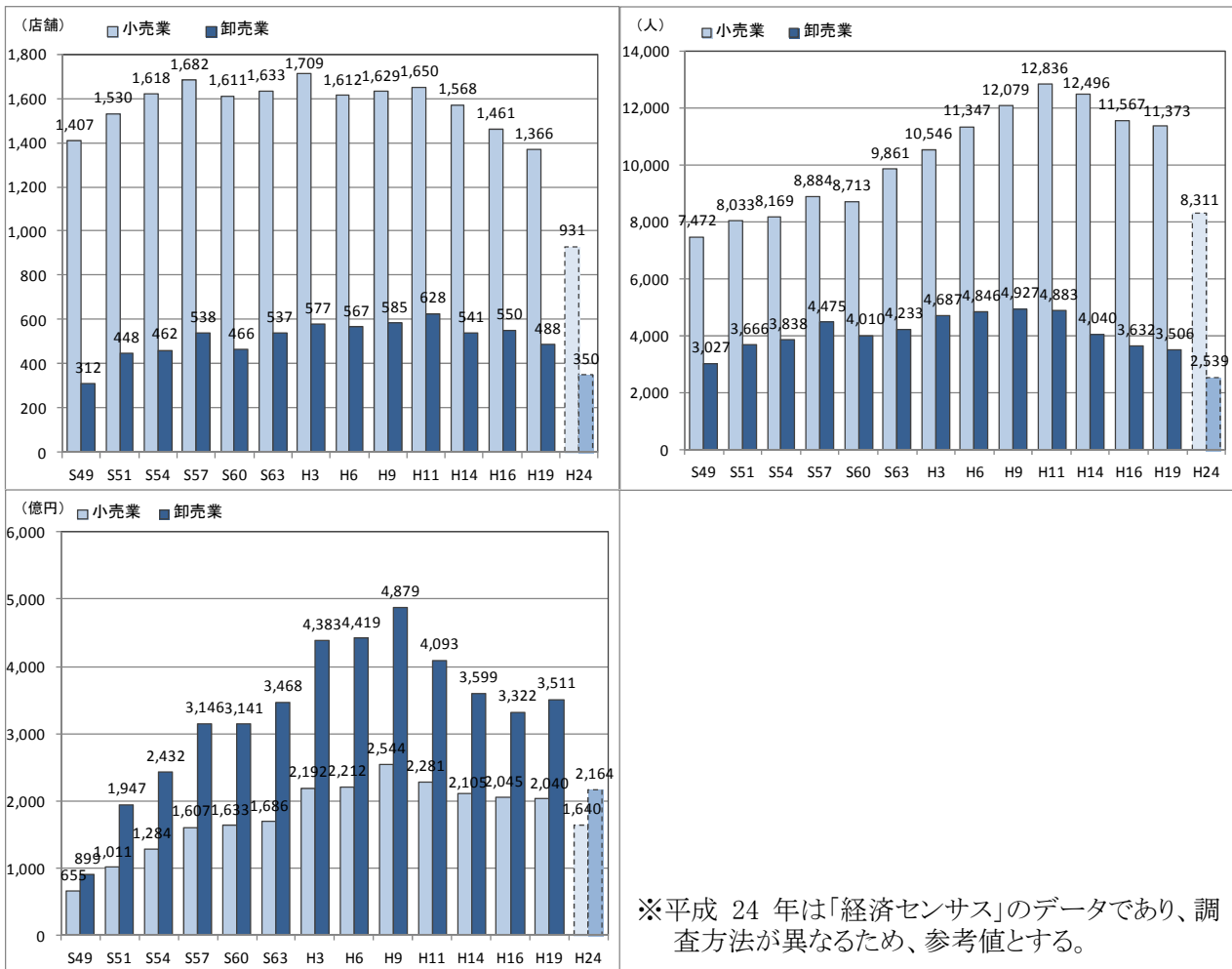


資料:北海道「平成21年度北海道広域商圈動向調査」

②卸売・小売業の状況

- 卸売・小売業の店舗数、従業員数、年間販売額の推移をみると、小売業の店舗数及び従業員数は 1999 年(平成 11 年)以降から減少傾向にあり、2007 年(平成 19 年)には 1,366 店舗、11,373 人となっています。年間商品販売額は、1997 年(平成 9 年)から緩やかに減少傾向にあり、2007 年(平成 19 年)には 2,040 億円となっています。
- 一方、卸売業をみると、店舗数は 1999 年(平成 11 年)から、従業員数は 1997 年(平成 9 年)から緩やかに減少傾向にあり、2007 年(平成 19 年)には 488 店舗、3,508 人となっています。年間商品販売額については、1997 年(平成 9 年)から急激に減少していたものの、2007 年(平成 19 年)から回復に転じ、3,511 億円となっています。
- 今後人口減少の進行により、さらに減少が加速されることが懸念されます。

【図表】卸売業・小売業の店舗数、従業員数、年間商品販売額



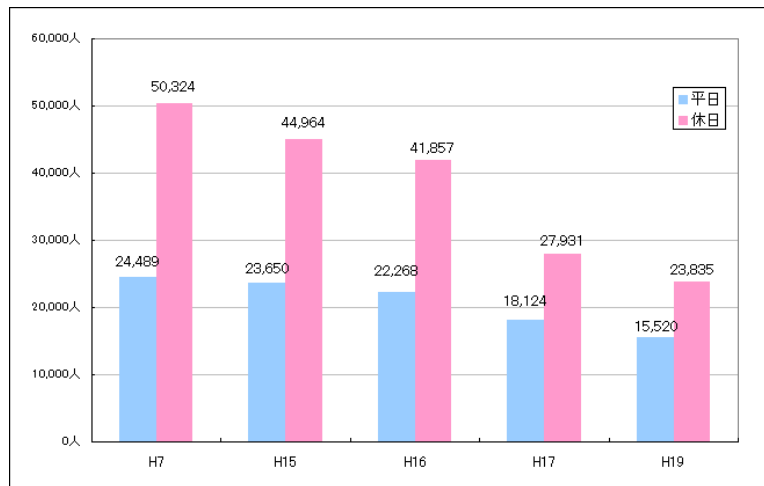
※平成 24 年は「経済センサス」のデータであり、調査方法が異なるため、参考値とする。

資料：経済産業省「商業統計調査」、総務省・経済産業省「平成 24 年経済センサス-活動調査」

③中心市街地の状況

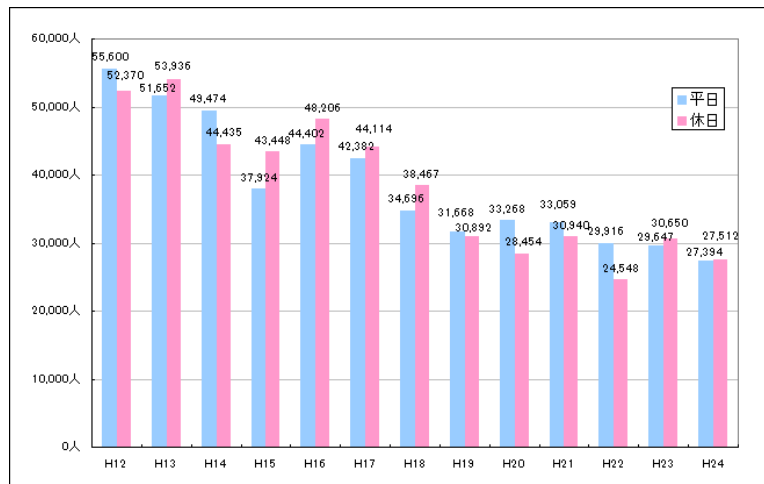
- ・道道・国道沿いにロードサイド型の大型小売店舗の立地が進む一方で、中心市街地においては、来店者数・歩行者通行量の減少、2014年(平成26年)には「苫小牧駅前プラザegao」が閉鎖するなど、まちなかの魅力・賑わいの低下が進んでいます。
- ・さらに、市内商店街の個店は、全体の半数近くが後継者不足の問題も抱えており、中心市街地においてもさらなる賑わいの喪失に拍車をかける懸念があります。
- ・一方、中心市街地の活性化に向けては、平成23年6月に「CAP PROGRAM PART I」、2014年(平成26年)5月にその「PART II」が策定され、これまで様々な中心市街地活性化の取組がなされてきています。
- ・例えば、東胆振4市4町の行政、関係団体、事業者の連携による「東胆振地域ブランド戦略事業」や、「まちゼミ」の開催、「日新団地建替事業」におけるまちなかへの移転、空き店舗情報発信マップのWeb公開、苫小牧市公式キャラクター“とまチョップ”を活用した情報発信事業、「COCOTOMA」整備、マルシェの開催など、取り組んできました。
- ・中心市街地は、これまでの本市における歴史・文化などの地域固有の財産があるだけでなく、JR・バスの交通結節点であり、市内外からの玄関口として、魅力あるまちの顔づくりが求められています。

【図表】苫小牧市中心市街地における1日あたりの大型店舗来店者数の推移



資料:商業の現況(苫小牧市産業経済部商業観光課)

【図表】苫小牧市中心市街地における1日あたりの歩行者通行量の推移(10:00~18:00)



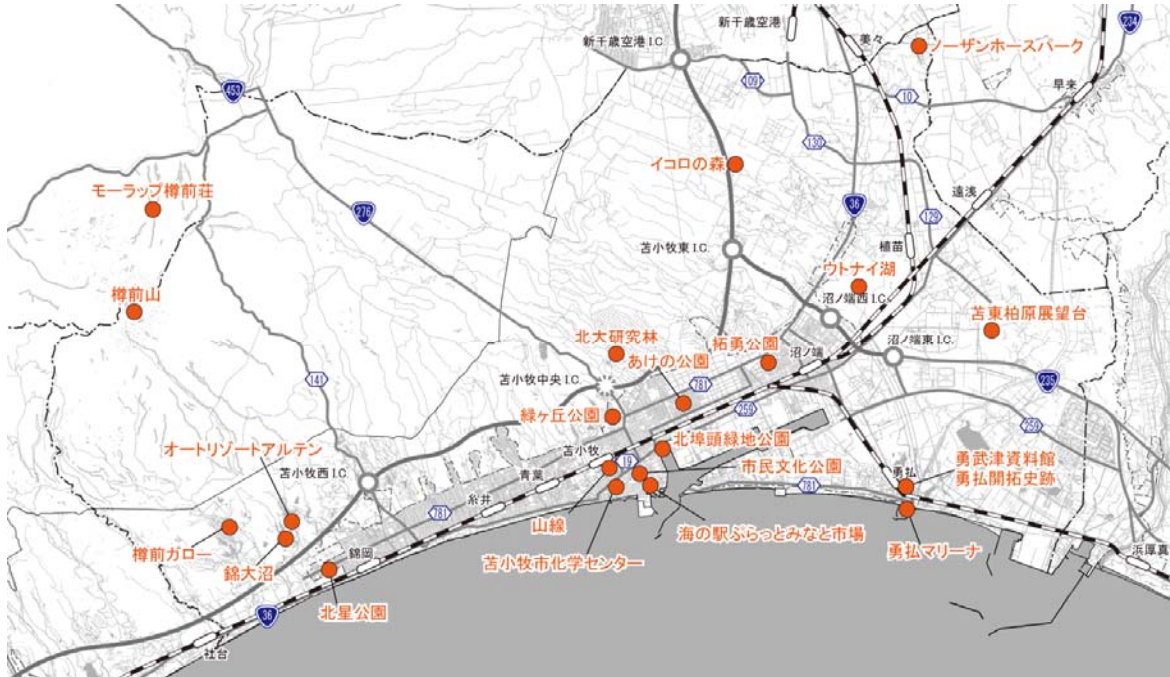
資料:まちなか再生総合プロジェクト(苫小牧市総合政策部まちづくり推進課)

(3) 観光

① 観光資源

- ・本市には、豊富な自然資源や歴史文化資源が存在し、樽前地域と植苗地域には、樽前山や国指定鳥獣保護区、ラムサール条約の登録湿地であるウトナイ湖など市を代表する自然資源があります。
- ・さらに、中心部中地域には道の駅や科学センター、勇払には貴重な歴史文化資源があります。

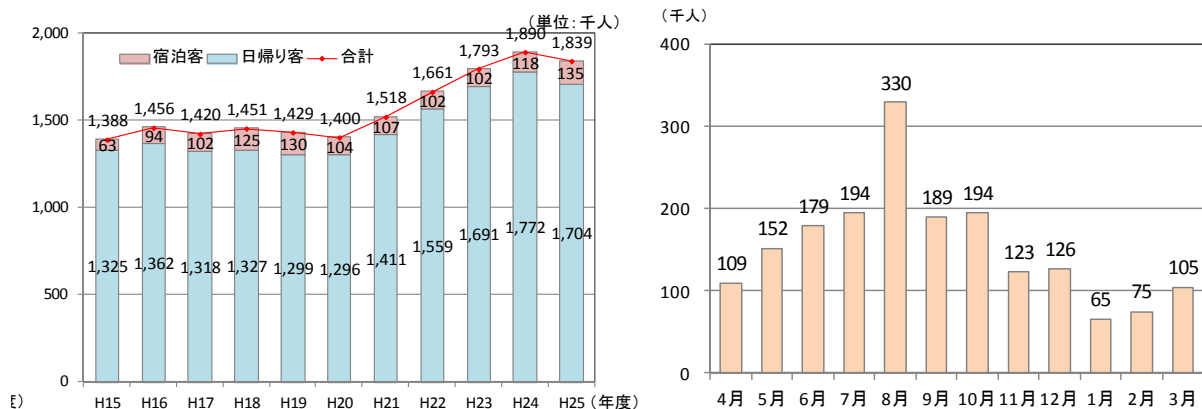
【図表】苫小牧市における主な観光資源



② 観光入込客数

- ・苫小牧市の観光入込客数は、140 万人程度で推移していましたが、2009 年度(平成 21 年度)以降から年々増加し、2012 年度(平成 24 年度)には 189 万人に達しました。2013 年度(平成 25 年度)は約 184 万人にまで落ち込んでいます。
- ・宿泊客は 1 割に満たない割合で推移しており、ほとんどが日帰り客となっています。
- ・月別にみると、8 月が突出して多く、1～3 月の時期は少なくなっています。

【図表】観光入込客数の推移と月別観光入込客数(平成 25 年度)

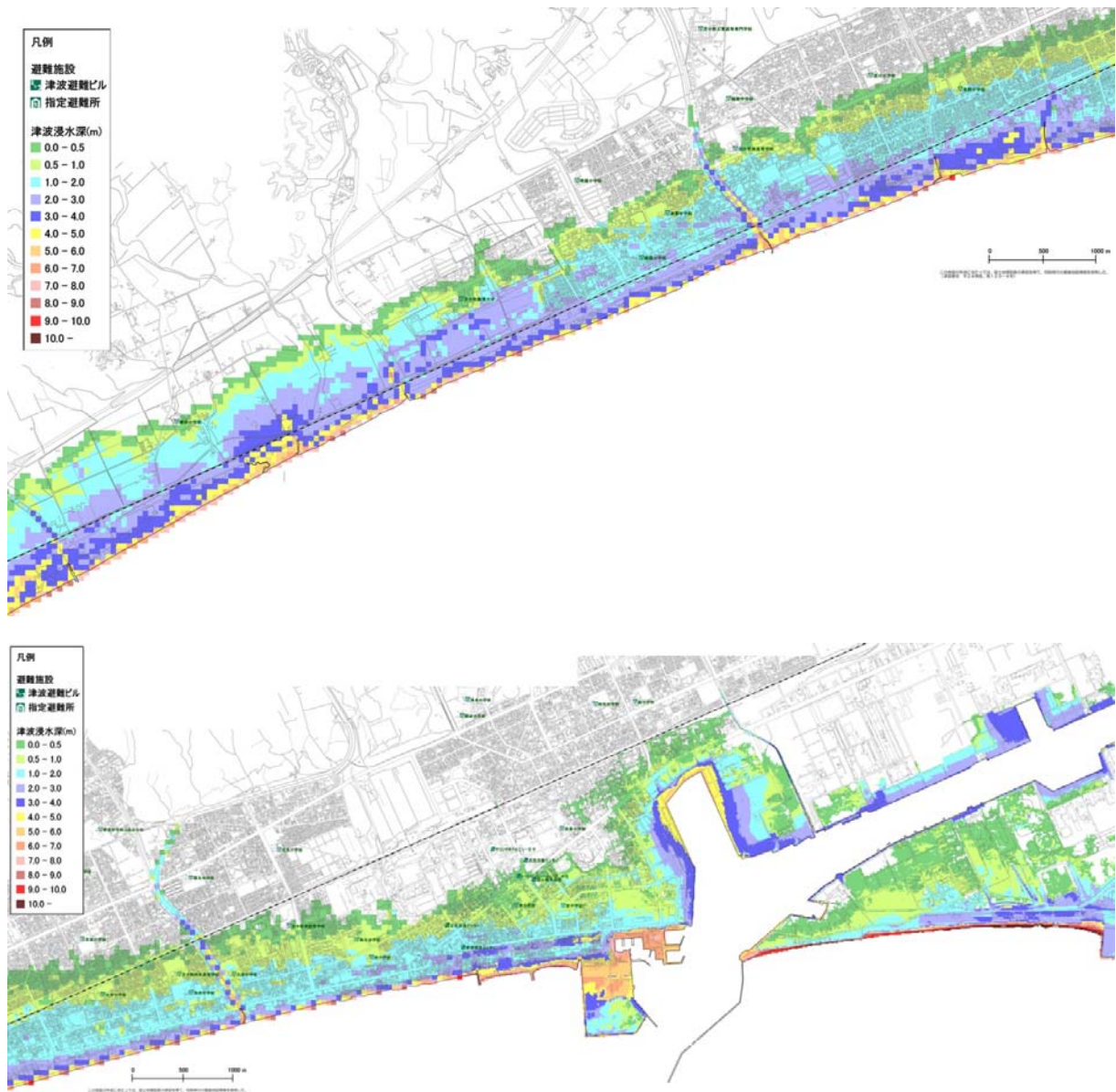


資料: 北海道「北海道観光入込客数調査」

6 防災

- ・津波災害については、津波浸水想定区域をみると、西部西地域・西部東地域のエリアは道道周辺まで、中央部西地域はJR線まで、中央部中地域は国道まで浸水すると想定されている。東部東地域においては、沼ノ端周辺まで浸水エリアが広がっており、勇払は浸水深が5mの高さになると想定されています。
- ・一時的な避難所に指定されている小中学校等の公共施設や民間施設(65箇所)のうち、津波浸水エリアに立地する施設が28箇所へのぼり、どのような津波対策を講じてゆくかの検討が必要となります。

【図表】津波浸水ハザードマップ



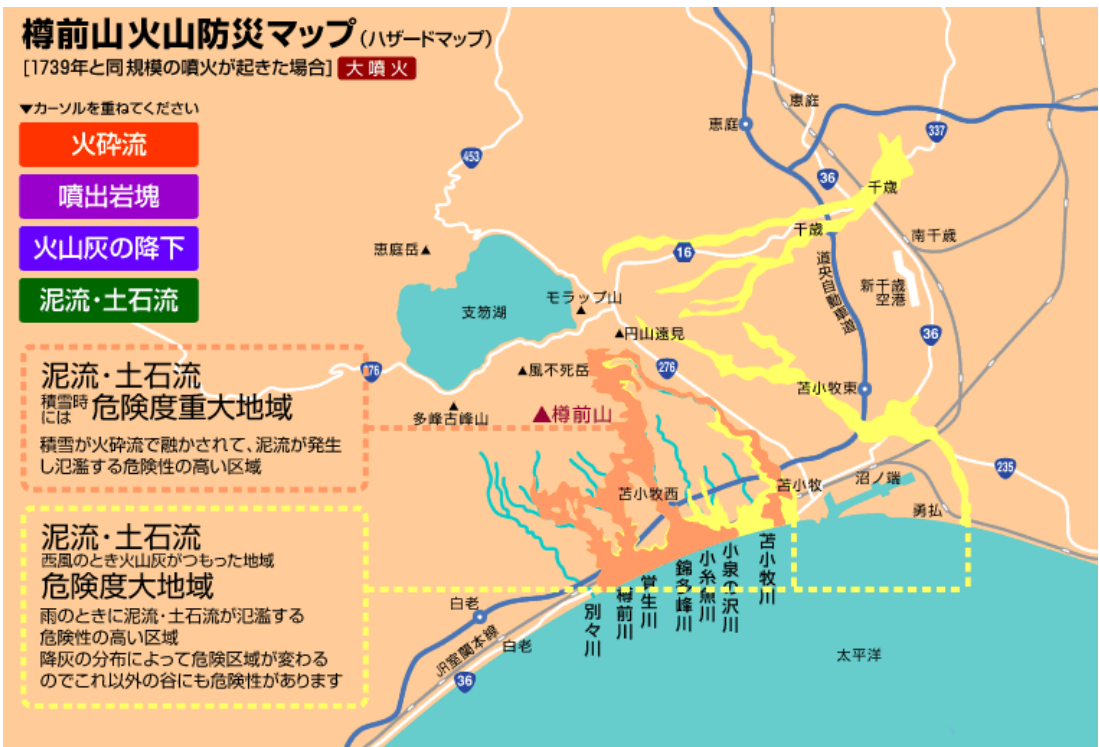
資料: 苫小牧市「津波浸水予測図」を基に作成

(出典: 北海道「津波浸水予測図(平成24年度改訂)」)

- ・火山災害については、中噴火(1874年と同規模の噴火)の場合は、泥石流・土石流が市街地部にも及ぼすと想定され、大噴火(1739年と同規模の噴火)の場合は、火砕流、泥石流・土石流が市街地の広い範囲にまで危険性を及ぼすと想定されています。

【図表】樽前山ハザードマップ

《大噴火(1739年と同規模の噴火が起きた場合)》



資料: 室蘭開発建設部「樽前山火山防災マップ」

7 苫小牧市におけるまちづくり上の課題

(1) 項目別の現況のまとめ

①人口・世帯の状況

- ・これまで微減傾向だった人口は、今後人口減少に転じ、高齢化が進行すると予測。
- ・西部西、西部東、中央部西、中央部中地域は、人口が微減傾向、高齢化が進行。
東部西地域は、近年宅地開発が進んだことにより人口増加。
- ・人口密度の低密度化が予測され、商業・福祉等の生活サービスの低下、生活利便性の低下、公的サービスのコスト増大等が懸念。

②土地利用・住宅の状況

- ・苫小牧は、山と海に囲まれた地域で、東西に長い市街地(約 20km)を形成。
- ・東部は港湾と工業地域、西部は計画的な住居地域と、機能分化された市街地。
- ・国道、道道沿いに商業施設や業務施設、共同住宅が連なって立地。
- ・空き家率が増加しており、中央部西、中央部中、中央部東地域における老朽建物割合が高い。
- ・特定の年代に集中して建物が建設された地域は、今後一斉に高齢化すると想定される。
- ・西部西、東部東地域では未利用宅地の割合が高く、中央部中地域では青空駐車場の割合が高い。
- ・新千歳空港周辺では、新たな土地利用のうごきが見られる。

③都市機能の立地状況

- 小中学校や公園等の都市基盤、商業や医療等の生活サービス機能は各地域に充足。
- 公共施設が、中央部中地域に集中して立地しているが、老朽化が進行。

④交通体系の状況

- 苫小牧港と新千歳空港、広域高速道路ネットワークを有する人流・物流の結節点。
- 生活交通や通過交通などの移動が東西動線に集中。国道の一部区間で渋滞が発生。
- 車の保有台数の増加、バス等の公共交通の利用者が減少。
- 樽前地域では、地域の生活の「あし」を確保するデマンド交通が実施されている。
- 苫小牧港は「国際拠点港湾」として、各種産業の企業立地が進んでいる。
- 新千歳空港の旅客数は近年次第に伸びている。

⑤産業の状況

- 苫小牧市は、厚真町、白老町、むかわ町、平取町、日高町を含めた商圏を形成。
- 人口減少の進行により、卸売・小売業の減少が加速されることが懸念される。
- 中心市街地は魅力・賑わいの低下。中心市街地活性化策として、拠点施設の整備、各種イベント等を実施。
- 観光入込客数の低下。滞在時間が短く、夏季に集中している。

⑥防災

- 津波浸水区域が、西部西・西部東地域では道道周辺、中央部西地域は JR 線、中央部中地域は国道まで浸水すると想定。
- 一時的な避難所に指定されている小中学校等の公共施設や民間施設(65 箇所)のうち、津波浸水エリアに立地する施設が 28 箇所。津波対策の検討が必要。

(2)項目別の課題のまとめ

①人口・世帯

- 人口減少・少子高齢化に対応した都市づくりが必要
- 高齢化等の特性に合わせた、地域ごとのまちづくりが必要
- 人口密度を高め、都市のサービスを持続可能なものとするために、都市構造の明確化・強化が必要
- 「住む場」「学ぶ場」として選択される魅力づくりと、住みよい環境づくりが必要

②土地利用・住宅

- 東西に長く、機能分化した市街地形成から、中心市街地や地域の拠点を中心とした、分節した都市構造への転換が求められます。
- 都市機能が集積する、国道・道道を骨格軸とした都市づくりが求められます。
- 各地域において、機能分化した“均質な市街地”から、“特色あるまちづくり”へ転換が必要
- 老朽化建物の更新促進や空き家の活用、中古住宅等の不動産流通の促進が必要
- 未利用宅地の多い地域は土地利用の見直し、青空駐車場の多い地域は土地の有効活用策が必要
- 新千歳空港周辺(植苗・美沢地域)における土地利用方針と、規制・誘導するコントロール手法の検討が必要

③都市機能

- 医療・福祉、商業機能等の生活サービス機能の立地の誘導が必要
- 老朽化した公共施設の再編、既存ストックの活用を図ることが必要

④交通

- 機能分化した市街地形成のため、通過交通と生活交通などの移動が東西に集中
- 国道の一部区間に発生している渋滞の解消が必要
- 自動車利用から公共交通の利用に向け、バス交通の強化・利便性の向上が必要
- 国際競争力を強化する、空港・港湾の強みを生かした都市づくりが必要

⑤産業

- 商圏母都市として、商業機能の維持が必要
- 中心市街地の活性化に向けて、商業・業務、サービス、居住等の様々な都市機能の集積、まちなか全体の魅力と価値を高めるエリアマネジメントの活動が必要
- 豊かな自然等の観光資源を生かした、魅力向上が必要
- 長期滞在・通年の観光に向けた、観光の魅力づくり、交通等の利便性強化が必要

⑥防災

- 避難施設の確保と避難ルートの設定が必要
- 災害時におけるリダンダンシーを強化する、交通ネットワークの形成が必要
- 自助・共助による防災まちづくりの実践が必要
- 公共施設の適正な配置を検討することが必要

(3)今後の都市政策・都市計画を考える視点

- ・社会経済状況の変化に対応した、都市計画が求められている状況にあります。国の社会資本整備審議会等における議論などをもとに、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。

【図表】今後の都市政策・都市計画を考える視点

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、商業等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る。

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等のストックが、市街地の拡大に伴って面的に拡がりつつ、老朽化等が進んでおり、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、想定を上回る地震、津波、洪水等の災害が発生していますが、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る。

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みなどにより、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づけについて、総合的に検討することが求められています。

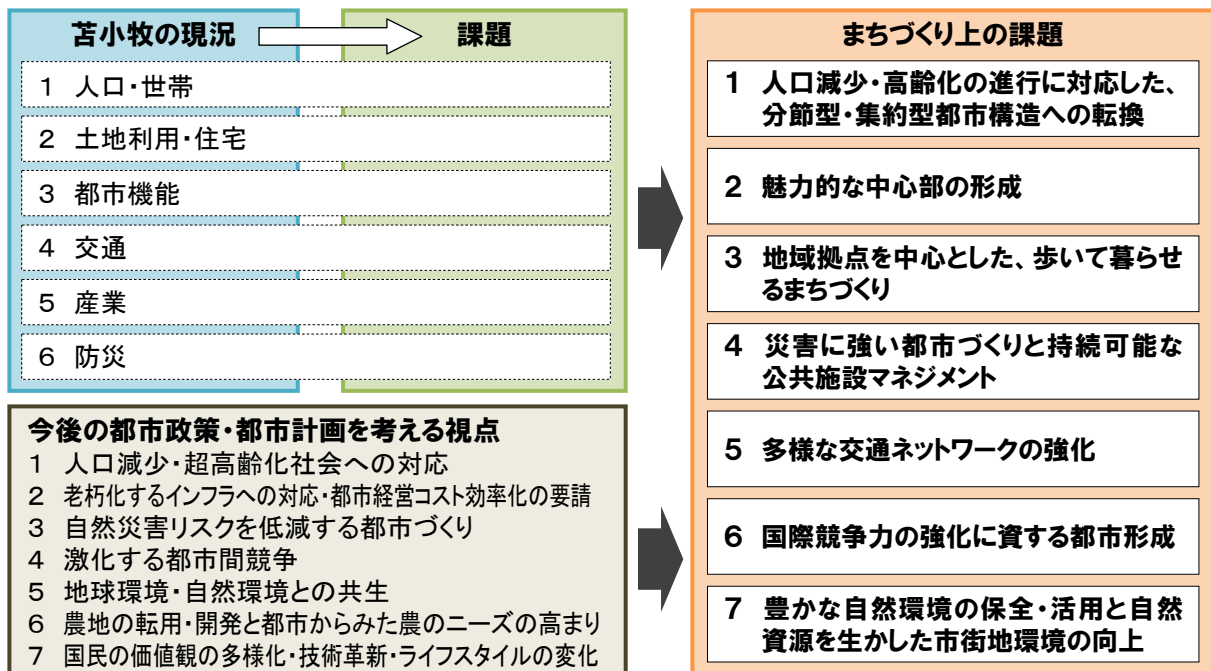
⑦国民の価値観の多様化・技術革新・ライフスタイルの変化

- ・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を柔軟で多様化することが求められています。

(4) 苫小牧市のまちづくり上の課題

- ・苫小牧市におけるまちづくり上の課題を整理するにあたっては、前述した「1. 人口・世帯の状況」～「6. 防災」から浮かび上がる課題を基に、「(4) 今後の都市政策・都市計画を考える視点」を踏まえると、次の7つの課題が挙げられます。
- ・第1に、東西に延びた、機能分化され均質な土地利用状況の中、人口減少・高齢化に対応した「コンパクト+ネットワーク」の都市づくりが求められていることから、まちづくり上の課題として、「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」が挙げられます。
- ・第2に、中心市街地における魅力・賑わいの低下が続く中で、東胆振地方の中心都市に相応しい、更なる魅力の創出や都市機能の強化が求められていることから、まちづくり上の課題として、「魅力的な中心部の形成」が挙げられます。
- ・第3に、東西に長い市街地が形成されている中で、人口減少・高齢化、生活ニーズの多様化に対応し、将来にわたって、持続的に医療・商業等の生活サービスを享受できる都市づくりが求められていることから、まちづくり上の課題として、「地域拠点を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり」が挙げられます。
- ・第4に、自然災害のリスクを低減するとともに、老朽化する公共施設の効率的・効果的な管理に向けての、まちづくり上の課題として、「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」が挙げられます。
- ・第5に、車による生活交通と通過交通の移動が東西に集中する中で、災害時における都市機能の維持、公共交通空白地帯における交通手段の確保、都市の競争力を高める交通機能の強化が求められていることから、まちづくり上の課題として、「多様な交通ネットワークの強化」が挙げられます。
- ・第6に、グローバルな都市間競争が激化する中で、空港・港湾を有する強みを生かし、産業の立地競争力、企業の生産性を高め、経済活動の活発化を促すことが求められていることから、まちづくり上の課題として、「国際競争力の強化に資する都市形成」が挙げられます。
- ・第7に、豊かな自然環境や資源を有する中で、新たな農へのニーズの対応や、特色ある地域環境の形成を図るため、まちづくり上の課題として、「豊かな自然環境の保全・活用と自然資源を生かした市街地環境の向上」が挙げられます。

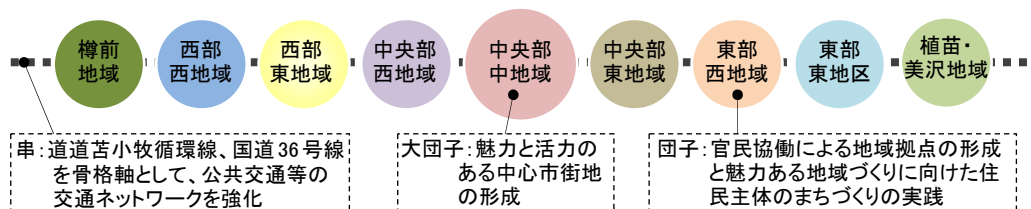
【図表】苫小牧市のまちづくり上の課題を整理するための考え方



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

- ・東西に伸びた均質的な都市構造から、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。
- ・各地域の都市機能の役割を明確化しながら、地域の特色を生かした市街地形成を図ることが必要。

(例) “串と団子”の分節型・集約型都市構造



②魅力的な中心部の形成

- ・東胆振地域の中心都市における都心部であるとともに、これまでの苦小牧の歴史・文化を形成してきた中心部として、まちなかに人や企業が集めるために、
 - ・商業・業務機能やサービス機能など、複合的な都市機能の導入
 - ・ひとの交流・滞留を生む空間整備やまちなみづくりなど、まちなかの魅力を高めるまちづくりやエリアマネジメントの実践が求められる。

(例)・中心市街地活性化に向けた計画作成(CAPの更新、立地適正化計画 等)

- ・エリアマネジメントの担い手づくりと実践
- ・大型商業施設(旧 egao)の跡施設を活用した拠点整備の検討
- ・まちなかを歩きたくなるまちづくりやイベント等の実施(居心地の良いパブリックスペース創出の社会実験等)
- ・空き店舗、青空駐車場を活用したリノベーションや暫定利用 など

③地域拠点を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり

- ・市街化区域内では、商業、医療・福祉、コミュニティ機能等の都市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歩いて暮らすことができるまちづくりの推進が必要。
- ・地域の魅力を高めるため、住民、企業、団体等が主体となったまちづくりの実践が必要。

(例)・コミュニティカフェ、コミュニティレストランの実践 など

- ・快適に歩いて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・子どもにやさしいバリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進が必要。
- ・市街化調整区域では、土地利用コントロールによって、農地を保全し建物の立地を誘導するとともに、日常生活における交通手段を確保するなど、生活環境を維持することが必要。

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

- ・地震・津波、火山、洪水・土砂災害など災害種別ごとに対応した、避難施設の設定、避難ルート確保が必要。
- ・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を強化について検討することが必要。
(例) ・道道苫小牧環状線の白老方面への延長整備の要望 など
- ・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が必要。
(例) ・避難所単位の防災訓練
 - ・各機関が連携した合同訓練の実施
 - ・地区別防災計画の作成
 - ・民間と災害時における協定締結 など
- ・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。
- ・近隣市町村との連携による公共施設の相互利用・共同利用の検討が必要。
(例) ・各種運動施設や図書館などの相互利用・共同管理するため、近隣市町村と提携 など

⑤多様な交通ネットワークの強化

- ・広域的な通過交通を市街地内から排除することが必要。(市街地と直結するICの設置等)
- ・地震・津波、火山、洪水・土砂災害など、災害緊急時の避難ルート確保と、市街地内の交通ネットワークの強化が必要。
(例) ・道道苫小牧環状線の白老方面への延長整備の要望 など
- ・生活交通の維持・確保に向け、自家用車による移動からJRやバスなどの公共交通利用への転換を図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。
(例) ・利用シーンに合わせた時刻表や路線図をまとめた公共交通情報の一元的な提供
 - ・WEBやスマートフォンアプリなど電子媒体による情報提供
 - ・バスロケーションシステムの導入
 - ・バス利用デーの設定
 - ・バス専用レーン設定、快速バス導入の検討 など
- ・自動車から公共交通や徒歩・自転車利用へ図るため、自転車利用を推進することが必要。
(例) ・サイクル・アンド・バスライドの推進
 - ・自転車専用レーンの整備とネットワーク など
- ・デマンド交通など、生活の移動手段を維持・改善することが必要。

⑥国際競争力の強化に資する都市形成

- ・空港・港湾を有する交通の要衝地である強みを生かした、産業立地を促進することが必要。特に、環境・エネルギー、科学技術、健康・医療、農業等の都市の国際競争力を強化する産業の立地を促進することが必要。
 - (例) ・新千歳空港周辺地域の土地利用を促進
 - ・官民協働によるスマートコミュニティの導入検討 など
- ・工業専用地域として土地利用の純化を図る地域と、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。
- ・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生かした都市機能を強化することが必要。

⑦豊かな自然環境の保全・活用と自然資源を生かした市街地環境の向上

- ・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。
 - (例) ・親水空間の整備
 - ・錦大沼公園や緑ヶ丘公園におけるパークマネジメントの実践 など
- ・公園施設の計画的な更新と維持修繕の実施。
- ・街区公園等の活用、花のまちづくりの実践など、公園等の施設整備による「まちづくり」から公園等を使う「まちづかい」の推進とともに、歩いて楽しい魅力ある市街地の形成。

苫小牧市における現況・まちづくり上の課題

苫小牧市における項目別の現況

1. 人口・世帯の状況

- ・これまで微減傾向だった人口は、今後人口減少に転じ、高齢化が進行。
- ・西部西、西部東、中央部西、中央部中地域は、人口が微減・高齢化が進行。東部西地域は、近年宅地開発が進んだことにより人口増加。
- ・人口密度の低密度化が予測され、商業・福祉等の生活サービスの低下、生活利便性の低下、公的サービスのコスト増大等が懸念。

2. 土地利用・住宅の状況

- ・苫小牧は、山と海に囲まれた地域で、東西に長い市街地(約 20km)を形成。
- ・東部は港湾と工業地域、西部は計画的な住居地域と、機能分化された市街地。
- ・国道、道道沿いに商業施設や業務施設、共同住宅が連なって立地。
- ・空き家率が増加しており、中央部西、中央部中、中央部東地域における老朽建物割合が高い。
- ・特定の年代に集中して建物が建設された地域は、今後一斉に高齢化すると想定される。
- ・西部西、東部東地域では未利用宅地の割合が高く、中央部中地域では青空駐車場の割合が高い。
- ・新千歳空港周辺では、新たな土地利用のうごきが見られる。

3. 都市機能の立地状況

- 小中学校や公園等の都市基盤、商業や医療等の生活サービス機能は各地域に充足。
- 公共施設が、中央部中地域に集中して立地しているが、老朽化が進行。

4. 交通体系の状況

- 港と空港、広域高速道路ネットワークを有する人流・物流の結節点。
- 生活交通や通過交通などの移動が東西動線に集中。国道の一部で渋滞。
- 車の保有台数の増加、バス等の公共交通の利用者が減少。
- 樽前地域では、地域の生活の「あし」を確保するデマンド交通が実施。
- 苫小牧港は「国際拠点港湾」として、各種産業の企業立地が進んでいる。
- 新千歳空港の旅客数は近年次第に伸びている。

5. 産業の状況

- 苫小牧市は、厚真町、白老町、むかわ町、平取町、日高町を含めた商圏を形成。
- 人口減少の進行により、卸売・小売業の減少が加速されることが懸念される。
- 中心市街地は魅力・賑わいの低下。中心市街地活性化策として、拠点施設の整備、各種イベント等を実施。
- 観光入込客数の低下。滞在時間が短く、夏季に集中している。

6. 防災

- 津波浸水区域が、西部西・西部東地域では道道周辺、中央部西地域は JR 線、中央部中地域は国道まで浸水すると想定。
- 一時的な避難所に指定されている小中学校等の公共施設や民間施設(65 箇所)のうち、津波浸水エリアに立地する施設が 28 箇所。

今後の都市政策・都市計画を考える視点

- 1 人口減少・超高齢化社会への対応
- 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
- 3 自然災害リスクを低減する都市づくり
- 4 激化する都市間競争
- 5 地球環境・自然環境との共生
- 6 農地の転用・開発と都市からみた農のニーズの高まり
- 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

項目別の課題

1. 人口・世帯

- 人口減少・少子高齢化に対応した都市づくりが必要
- 高齢化等の特性に合わせた、地域ごとのまちづくりが必要
- 人口密度を高め、都市のサービスを持続可能なものとするために、都市構造の明確化・強化が必要
- 「住む場」「学ぶ場」として選択される魅力づくりと、住みよい環境づくりが必要

2. 土地利用・住宅

- 東西に長く、機能分化した市街地形成から、中心市街地や地域の拠点を中心とした、分節した都市構造への転換が必要。
- 都市機能が集積する、国道・道道を骨格軸とした都市づくりが求められる。
- 機能分化した“均質な市街地”から、“特色あるまちづくり”へ転換が必要
- 老朽化建物の更新促進や空き家の活用、中古住宅等の不動産流通の促進が必要
- 未利用宅地の多い地域は土地利用の見直し、青空駐車場の多い地域は土地の有効活用策が必要
- 新千歳空港周辺(植苗・美沢地域)における土地利用方針と、規制・誘導するコントロール手法の検討が必要

3. 都市機能

- 医療・福祉、商業機能等の生活サービス機能の立地の誘導が必要
- 老朽化した公共施設の再編、既存ストックの活用を図ることが必要

4. 交通

- 通過交通と生活交通などの移動が東西に集中
- 国道の一部区間に発生している渋滞の解消が必要
- バス交通の強化・利便性の向上が必要
- 国際競争力を強化する、空港・港湾の強みを生かした都市づくりが必要

5. 産業

- 商圏母都市として、商業機能の維持が必要
- 中心市街地の活性化に向けて、商業・業務、サービス、居住等の様々な都市機能の集積、まちなか全体の魅力と価値を高めるエリアマネジメントの活動が必要
- 豊かな自然等の観光資源を生かした、魅力向上が必要
- 長期滞在・通年の観光に向けた、魅力づくりと利便性の強化が必要

6. 防災

- 避難施設の確保と避難ルートの設定が必要
- 災害時におけるリダンダンシーを強化する、交通ネットワークの形成が必要
- 自助・共助による防災まちづくりの実践が必要
- 公共施設の適正な配置を検討することが必要

苫小牧市における今後のまちづくり上の課題

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

- ・コンパクトな分節型・集約型都市構造への転換
- ・各地域の特色を生かした市街地形成

2 魅力的な中心部の形成

- ・複合的な都市機能の導入
- ・まちなかの魅力を高めるまちづくり/エアーマネジメント

3 地域拠点を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり

- ・地域拠点の形成
- ・住民主体のまちづくりの実践
- ・自転車利用、ユニバーサルデザイン化の推進
- ・市街化調整区域の生活環境の維持

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

- ・避難施設の設定と避難ルートの確保
- ・交通ネットワークの強化
- ・防災まちづくりの実践
- ・公共施設の適正な配置・再編
- ・公共施設の相互利用・共同利用の検討

5 多様な交通ネットワークの強化

- ・生活交通と通過交通等の自動車ネットワークの強化
- ・バス交通の強化、モビリティマネジメント
- ・デマンド交通の維持・導入
- ・自転車利用の推進

6 国際競争力の強化に資する都市形成

- ・交通の利便性を生かした産業立地の促進
- ・調和のとれた工業地域の形成
- ・東胆振地域と連携した観光機能の魅力向上

7 豊かな自然環境の保全・活用と自然資源を生かした市街地環境の向上

- ・自然資源の保全・活用
- ・公園施設の計画的な更新・修繕
- ・公園等を活用した魅力ある市街地の形成

苫小牧市における都市構造上の課題

- 凡例
- 地区区分
 - 大型商業施設（食品スーパー等）
 - 大型商業施設（ホームセンター等）
 - バスの主な乗換えポイント
 - 渋滞箇所
 - 渋滞区間
 - 津波浸水区域
※平成24年度太平洋沿岸に係る津波浸水予測
 - 避難所
 - 集会施設
 - 都市機能の集積エリア

都市構造全体の課題

- 東西に長い市街地
- 工業地域と住居地域の機能分化により、生活交通と通過交通の移動が東西に集中
- 地域毎の特徴が分かりにくく、均質な都市構造
- 都市構造全体を分節型・集約型都市構造への転換が必要（“串と団子”の都市構造）
- 各地域の特色を生かした、魅力ある地域づくりに向けて住民主体のまちづくりの実践が必要

東部東地域

- 人口は一貫して増加
- 高齢化率は最も低いが、将来的には、国道以南の地域で高齢化率の進行が予測
- 沼ノ端駅北側の国道36号線周辺に商業施設、公共施設等が集積
- 沼ノ端駅北側の国道36号線周辺に、子育て支援を含めた地域拠点の形成

植苗・美沢地域

- 人口は横ばい傾向
- 新千歳空港に近接した地区
- 生活拠点の維持確保
- 空港周辺における適正な土地利用の推進

西部西地域

- 人口は微減傾向
- 将来的に高齢化の進行が予測
- 鉄道駅周辺に核となる施設の立地はない
- 道道周辺に商業施設、大学、集会施設等が集積しているが、各機能が分散して立地
- 道道沿いに高齢者支援を含めた地域の生活拠点の形成

西部東地域

- 人口は微減傾向
- 将来的に高齢化の進行が予測
- 鉄道駅周辺に核となる施設の立地はない
- 日新町の区画と道道周辺に商業施設等が集積
- 日新町の区画と道道周辺に高齢者支援を含めた地域の生活拠点の形成

都市の骨格であり、公共交通の路線が集中する箇所での渋滞

- 渋滞対策の実施
- 定時性確保に向けた、バス専用レーン設置の検討
- 自家用車から公共交通の利用への転換

高齢化の進行、人口密度の低下が予測

樽前地域

- 人口は減少に転向
- 最も高齢化率が高い
- 交流人口の拡大
- グリーンツーリズムの展開、優良田園住宅制度導入検討
- 散策路、並木道づくりの検討
- 高齢者支援を含めた地域の活動拠点の形成（つどいの場づくり）
- 文化・芸術活動の拠点づくり

人口密度の低下

将来的に人口密度の低下が予測

特定の年代に集中して住宅が立地

高齢化率が高い

高齢化率が高い

※区域は苫小牧市中心市街地活性化基本計画（H12年度策定）の計画区域

- 中心市街地まで浸水が予測
- 苫小牧駅側への拠点機能の形成

将来的に人口密度の低下と高齢化の進行が予測

苫東地域

バスによる交通手段の維持・確保

地区全体が浸水想定区域に含まれる

- 津波災害における避難施設、避難経路の確保が必要

中央部西地域

- 人口減少率が最も高い
- 市街化区域では最も高齢化が高く、今後も進行すると予測
- 鉄道駅周辺に核となる施設の立地はない
- 大成大通周辺に商業施設等が集積
- 集会施設とは分散して立地
- 大成大通周辺に高齢者支援を含めた地域拠点の形成

未利用宅地が多く立地

JR、道道まで津波の浸水が予測

地域拠点は浸水想定区域外に確保することが必要

予約運行型の交通手段の維持・確保

災害時の避難経路、都市機能のリダンダンシーを強化するために、道道の延長整備の要望

中央部中地域

- 人口は微減傾向で減少割合は回復傾向
- 空き地、空き店舗の増加、青空駐車場が多くを占め、まちなかの魅力・活力の低下が進行
- 商業・業務機能やサービス機能、都心居住機能など、複合的な都市機能の導入が必要
- ひとの交流・滞留を生む空間整備やまちなみづくりなど、まちなかの魅力を高めるためのエリアマネジメントの実践が必要

中央部東地域

- 人口は微減傾向で減少割合は増加
- 鉄道以北で高齢化の進行が予測
- 商業施設等が双葉三条通、双葉大通り周辺に集積
- 双葉三条通や双葉大通り周辺、または国道36号線と双葉大通りの交差点で、高齢者支援を見据えた地域拠点の形成

東部西地域

- 人口は微減傾向で、減少割合はほぼ横ばい
- 高齢化率は全市よりも低い
- 国道36号線周辺に商業施設等が集積
- 国道36号線周辺の既存の大型商業施設を活かした地域拠点の形成

