

苫小牧市都市計画マスタープランにおける 将来ビジョン(案)について

1. 将来都市像

(1) 計画期間等

- ・計画期間：平成30年度（2018）～平成49年度（2037）
- ・計画人口：15万人（苫小牧市人口ビジョン）

(2) 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3,268 ha であり、今後ともこの市街地規模を維持した場合、平成50年度では人口密度が約46人/ ha 程度となる。

この数値は、人口集中地区（DID）の要件である40人/ ha を上回るものの、国の都市計画運用指針における住宅用地の基本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も必要になってくると考えられる。

一方で、市街地規模を縮小するには住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る。

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、あるいは市街地のなかで行政サービス水準に差をつける等の抜本的な取組みが求められている。

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する。

【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」としている。

「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環境の中で、すべての市民が持てる能力を発揮しながら、ともに生き生きと暮らし、未来に向かってたくましく歩むまちである。

この「人間環境都市」の実現に向けては、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ある。

幸い苫小牧市は、北海道の空の玄関口である新千歳空港と海の玄関口である苫小牧港を擁し、高速道路をはじめとする広域幹線道路等により、人流・物流の結節点にある道内屈指の工業都市として発展してきている。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、バイオ産業など21世紀型の産業立地の促進に向けた都市基盤の整備が必要である。【目標1】

一方で空洞化がみられる都心部においては、都市の魅力と競争力の向上に向けて、まちの顔となる都市機能の充実を進めるとともに、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、交流等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ある。【目標2】及び【目標3】

また、苫小牧市は、産業拠点都市でありながらにして、ウトナイ湖、北大研究林、錦大沼公園、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おり、環境と調和した産業立地とともに、これらの資源を活かした交流エリアの形成により、交流人口の拡大と雇用機会の確保を目指す必要がある。【目標4】

さらに、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、持続的な都市づくりにつなげていく必要がある。(P5【目標5】)

(3) 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等の整備

苫小牧市は、国際空港、国際港湾を擁し、さらには高速道路のICやJRの乗換駅があるなど、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と、産業立地を支える人材育成を図る。

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＞
・ 高速交通網とのアクセス性の向上
・ 苫小牧港へのアクセス性の向上
・ 新千歳空港へのアクセス性の向上
・ 道内主要都市とのアクセス性の向上
・ 苫東への企業立地の促進

②快適な生活交通の確保

＜具体的施策メニュー＞
・ 東西自動車交通の混雑解消
・ 将来都市構造に対応した公共交通網の再編

【目標 2】 苫小牧市の顔となる都市拠点の形成

J R 苫小牧駅周辺から国道 36 号沿道に至るエリアは、東胆振地域ブランドの発信拠点であり、まちの顔となる「都市拠点」と位置づけ、現在ある未利用施設・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・飲食機能等の立地誘導を図るとともに、魅力ある都市景観の整備等により、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く。

＜具体的施策メニュー＞
・ 業務施設（起業家支援：インキュベーション機能を含む）の立地
・ 教育機関（専門学校、予備校等）の立地
・ 医療施設の充実
・ 行政施設、文化施設の充実
・ 宿泊施設（ホテル）の立地
・ こだわりの物販・飲食施設（東胆振ブランドの食・グルメ、農産加工品・水産加工品、職人の技）の立地
・ 広域公共交通（J R）と市内公共交通（路線バス）との結節機能（ターミナル機能、情報発信機能・待合機能を含む）の強化
・ まちの顔にふさわしい都市の活力として高層建築物等による都市景観の形成と、魅力的なパブリックライフを演出するひと空間の整備（潤いのある歩行者プロムナード、憩いの場としての屋内外のポケットパークやカフェ）
・ バリアフリー化を推進

【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、交流等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歩いて暮らせるまちづくりを実践して行く。

生活拠点の形成を進める候補としては、既存の生活利便機能の集積の程度や交通利便性、後背地の人口集積等から、明德町、日新町、三光町、沼ノ端駅周辺の4地区が考えられる。このうち、沼ノ端駅周辺は近年人口の伸びが顕著で、周辺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、都心部の都市拠点機能を一部補完する副都心としての位置づけで拠点整備を進める。

<具体的施策メニュー>	生活拠点 (沼ノ端駅周辺)	生活拠点 (明德町・日新町・三光町)
・行政機関（コミセン、証明取扱所）の立地	○	○
・教育機関（学習塾等）の立地	○	○
・医療施設（病院）の立地	○	
・医療施設（診療所）の立地		○
・宿泊施設（ホテル）の立地	○	
・鉄道、路線バス、デマンドバスの結節機能強化	○	
・路線バス、デマンドバスの結節機能強化		○
・生活利便施設（スーパー、ホームセンター等）の立地	○	○
・子育て支援施設（認定子ども園、幼稚園、保育所等）の立地	○	○
・高齢者支援施設（高齢者の居場所：コミセン等）の立地	○	○
・住宅供給（集合住宅：民間分譲・賃貸マンション、公営住宅等）	○	○
・緑化推進と拠点にふさわしい公園整備（主に地域住民の休息やイベント対応）	○	○

【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、イベントの開催等により、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る。

苫小牧の良好な自然資源であるウトナイ湖周辺、北大研究林周辺、錦大沼公園・苫小牧オートリゾート周辺、弁天沼・勇払原野周辺を、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づけ、交流人口の拡大と雇用機会の拡大を目指す。

＜具体的施策メニュー＞
・ぷらっとみなと市場のアクセス性の向上
・道の駅「ウトナイ湖」の観光拠点化
・自然系資源の情報発信

【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」の導入が求められる。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、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る。

＜具体的施策メニュー＞
・都市拠点におけるエリアマネジメントの推進

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る。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近隣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等に関わることが考えられる。

＜具体的施策メニュー＞
・生活拠点施設（コミセンなど）の管理運営参加
・地域の道路・公園などの環境整備参加

【参考：エリアマネジメントの効果】

(1) 良好な市街地環境の形成・維持

- ①まちづくりの方針やガイドラインなどに基づき、事業者やまちづくり協議会などの地元組織が、適切に開発を誘導することにより、統一感のある良好な市街地環境や景観が創出される。
- ②事業で創出された公共施設や街並み、緑化空間、公開空地などを事業完了後も良好に維持・管理することで、住民、企業、地権者のみならず、就業者や来街者にとっても快適で質の高い環境形成が図られる。

(2) 地域の活力の維持・増進

- ①事業で創出された公共施設や敷地内の公開空地を活用して、イベントなどを継続的に実施することにより、集客性が高まりにぎわいの創出が図られ活力あるまちが形成される。
- ②集客性の高い地域では、経済活動が活発化しテナントやオフィスの稼働率の向上が期待できる。

(3) まちの安全・安心

- ①地域が主体となったパトロールの実施など、さまざまな活動を通じ地域コミュニティが形成されることにより、安全・安心に暮らすことができる。
- ②事業により創出された公開空地などを活用し、地域と連携した防災訓練の実施などにより、防災への意識が高まりまちの安全・安心が向上する。

(4) 資産価値の維持・増大

- ①エリアマネジメントの実施により、良好な街並みや安全で快適な環境、活力あるまちが形成されることで、土地、建物の不動産価格の維持・上昇が期待でき市場性を確保することが可能となる。
- ②行政にとっても資産価値が維持・増大することで、安定的な税収が確保できる。

(5) 地域への愛着、満足度の向上

- ①良好な景観や市街地環境の維持・管理、イベント開催によるにぎわいのあるまちの形成、安全・安心なまちづくりなどにより、地権者や企業、開発事業者の地域への愛着や満足度が向上し、定住性や事業継続性が高まる。
- ②地域への愛着や満足度の向上により、エリアマネジメントへの参画意欲が向上し、更に活動が活発化し、持続的発展が期待できる。

(資料：「エリアマネジメントの手引（東京都）」)

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する。

苫小牧市の将来都市構造としては、

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公益施設や商業施設等が集積する国道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づけ、苫小牧の生活・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る。
- 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国道276号・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づけ、沿道の要所に更なる生活利便機能の充実を図る。
- ③**産業軸**：苫小牧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（臨海北通）及び国道235号沿道を産業軸と位置づけ、沿道及び後背地を含めて更なる産業集積の拡大を図る。

(2) 拠点

- ①**都市拠点**：JR苫小牧駅周辺から国道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、苫小牧の顔であり、ハレの場ともなる都市拠点と位置づけ、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等により、都市機能の更なる集積を図る。
- 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、地区ごとに医療・福祉、商業、交流等の身近な生活利便機能が集積した生活拠点の形成を図る。

(3) 交通ネットワーク

- ①**南北連絡軸**：地区ごとに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JRの駅を南北に結ぶ南北連絡軸の整備を図る。南北連絡軸においては、徒歩、自転車、バス、自家用車等による移動が想定されるため、歩道空間・車道空間ともできるだけ広幅員とし、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する。
- ②**公共交通**：都市拠点機能を楽しむ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、東西に細長い市街地が形成されている苫小牧市においては、東西方向の移動の確保が

求められる。現在、JRが東西市街地を貫いているが、JR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る。このため、生活拠点と都市拠点を結ぶ路線や、生活拠点と後背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る。

(4) その他

①自然を活かした交流エリア

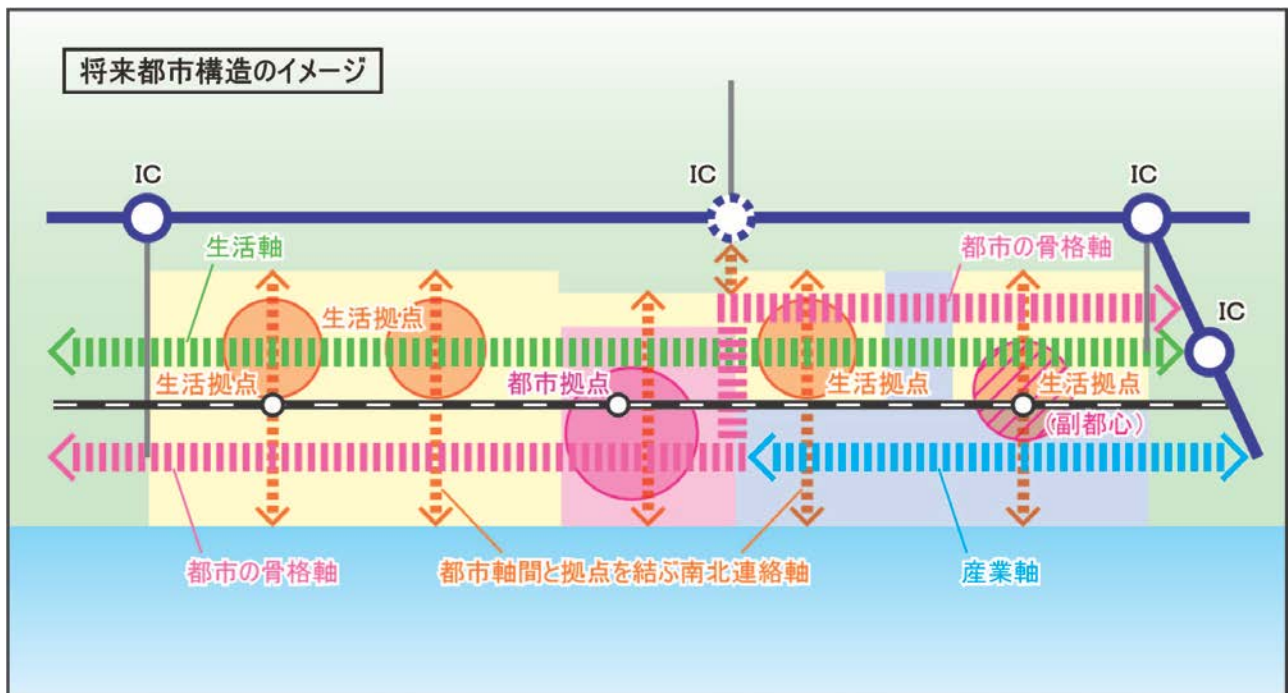
：苦小牧の良好な自然資源であるウトナイ湖周辺、北大研究林周辺、錦大沼公園・苦小牧オートリゾート周辺、弁天沼・勇払原野周辺を、自然の保全と調和した利活用を行う交流エリアと位置づける。

②地区特性を活かした開発検討エリア

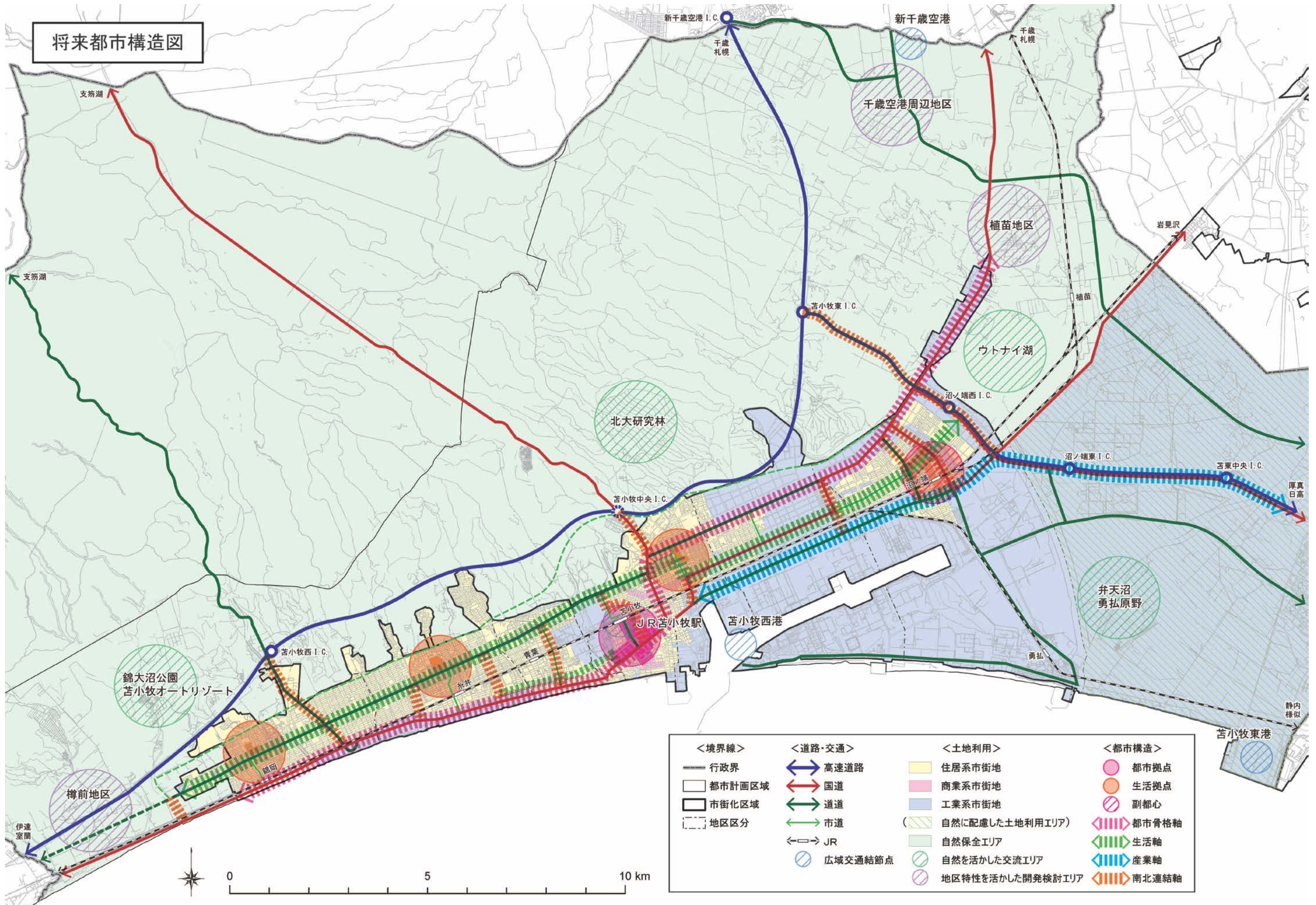
：市街化調整区域に位置する植苗地区、新千歳空港周辺地区、樽前地区においては、それぞれ「植苗・美沢地区土地利用計画」、「新千歳空港周辺土地利用構想」、「樽前地区地域振興計画」を基本に、自然の保全とともに地区特性を活かした開発を検討するエリアと位置づける。

③工業系市街地のうち自然に配慮した土地利用エリア

：苦小牧東部地域は工業系用途地域が指定されているが、良好な自然が残された樹林地や湖沼群等を有しており、国の計画において「自然環境等に配慮した土地利用の展開」、市の基本方針として「自然と共生する地域」としていることから、自然に配慮した土地利用エリアと位置づける。



将来都市構造図



<境界線>	<道路・交通>	<土地利用>	<都市構造>
— 行政界	↔ 高速道路	■ 住居系市街地	● 都市拠点
□ 都市計画区域	↔ 国道	■ 商業系市街地	● 生活拠点
□ 市街化区域	↔ 道道	■ 工業系市街地	○ 副都心
- - - 地区区分	↔ 市道	() 自然に配慮した土地利用エリア	▬ 都市骨格軸
	← 市道	■ 自然保全エリア	▬ 生活軸
	← JR	■ 自然を活かした交流エリア	▬ 産業軸
	○ 広域交通結節点	■ 地区特性を活かした開発検討エリア	▬ 南北連絡軸

