

2016

札幌市立地適正化計画

素案（H27.9.15時点）

市民まちづくり局 都市計画部

# 目次

## 1 目的と位置づけ

- 1 - 1 背景と目的
- 1 - 2 位置付け
- 1 - 3 計画の前提
  - (1) 札幌市まちづくり戦略ビジョンにおける考え方
  - (2) 目標年次
  - (3) 将来人口（20年後）
  - (4) 対象区域（立地適正化計画区域）
- 1 - 4 市民意見の反映に関わる取組

## 2 これまでの都市づくり

### 3 都市づくりの理念、基本目標等

- 3 - 1 都市をとりまく状況の変化とその課題
- 3 - 2 都市づくりの理念、基本目標等
- 3 - 3 実現に向けて

### 4 居住誘導の基本的な考え方

- 4 - 1 人口の動向
- 4 - 2 市民の意向
- 4 - 3 土地利用の状況
- 4 - 4 公共交通利便性
- 4 - 5 防災
- 4 - 6 まとめ

### 5 都市機能誘導の基本的な考え方

- 5 - 1 公共サービス機能
- 5 - 2 地域の魅力を高める都市機能
- 5 - 3 都心の魅力を高める都市機能

### 6 各区域及び誘導施設の設定

### 7 施策の方向性

- 7 - 1 居住誘導区域における施策
- 7 - 2 都市機能誘導区域における施策
- 7 - 3 （仮称）居住ストック活用区域における施策
- 7 - 4 交通に関する施策

## **8 事前届出**

- 8 - 1 居住誘導区域外
- 8 - 2 都市機能誘導区域外

## **参考資料**

- 1 都市構造評価
- 2 アクセシビリティ指標による評価
- 3 都市計画審議会における審議経過
- 4 市民参加事業
- 5 パブリックコメント手続き

# 1 目的と位置付け

## 1 - 1 背景と目的

明治2年(1869年)北海道開拓の拠点として都市の骨格づくりが始まった札幌は、大正11年(1922年)の市政施行などを経て、一貫した人口増加を背景に市街地の拡大や都市基盤の整備が順次進められ、開拓から140年あまりの比較的短い期間で、人口190万人を超える大都市へと成長してきました。

特に、戦後から政令指定都市への移行がされた昭和47年(1972年)頃にかけては、急激な人口増加に伴い市街地が大幅に拡大し、また、政令指定都市移行と同年に開催された冬季オリンピックに合わせ、都市基盤の整備や都心部でのビル建築などに一層の拍車がかかりました。

その後、平成に入り、徐々に人口増加の傾向に鈍化がみられ始め、市街地拡大期の終焉を迎えつつあった平成16年(2004年)本市では「札幌市都市計画マスタープラン」を策定し、それまでの市街地拡大を中心とした都市づくりから方向転換を図りました。当マスタープランでは、都市づくりの理念として「持続可能なコンパクト・シティへの再構築」を掲げ、市街地の外延的拡大の抑制を基調とし、既存の市街地や都市基盤を有効に活用しながら都市の魅力と活力の向上を目指すこととしており、本市では、この時点から、内部充実型の都市づくりを目指してきています。

そして現在、これまで増加の一途をたどっていた本市の人口は、少子高齢化を背景として、平成27年(2015年)をピークに減少に転じることが見込まれており、また、かつて経験したことのない超高齢社会を迎えつつあります。

こうした状況に対応するため、本市の最上位計画として平成25年(2013年)に策定した「札幌市まちづくり戦略ビジョン」では、都市空間創造の目標を「持続可能な札幌型の集約連携都市への再構築」と掲げ、誰もが安心して歩いて暮らせる、効率的でコンパクトな都市を目指すことを位置付けました。

また、当戦略ビジョンの策定や近年の社会経済情勢の変化等を捉え、上記の都市計画マスタープランについても、人口減少下における新たな都市づくりの指針として、平成28年(2016年)3月に見直しを行ったところです。

そして、平成26年(2014年)の都市再生特別措置法の改正により、市町村が策定することが可能となった立地適正化計画は、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するための施策、公共交通の充実に関する施策等について記載する計画であり、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるものです。

そこで、本市では「札幌市まちづくり戦略ビジョン」と「第2次札幌市都市計画マスタープラン」に掲げる都市づくりの目標の実現に向けた計画の一つとして、本計画を策定いたしました。

## (参考) 立地適正化計画制度の概要

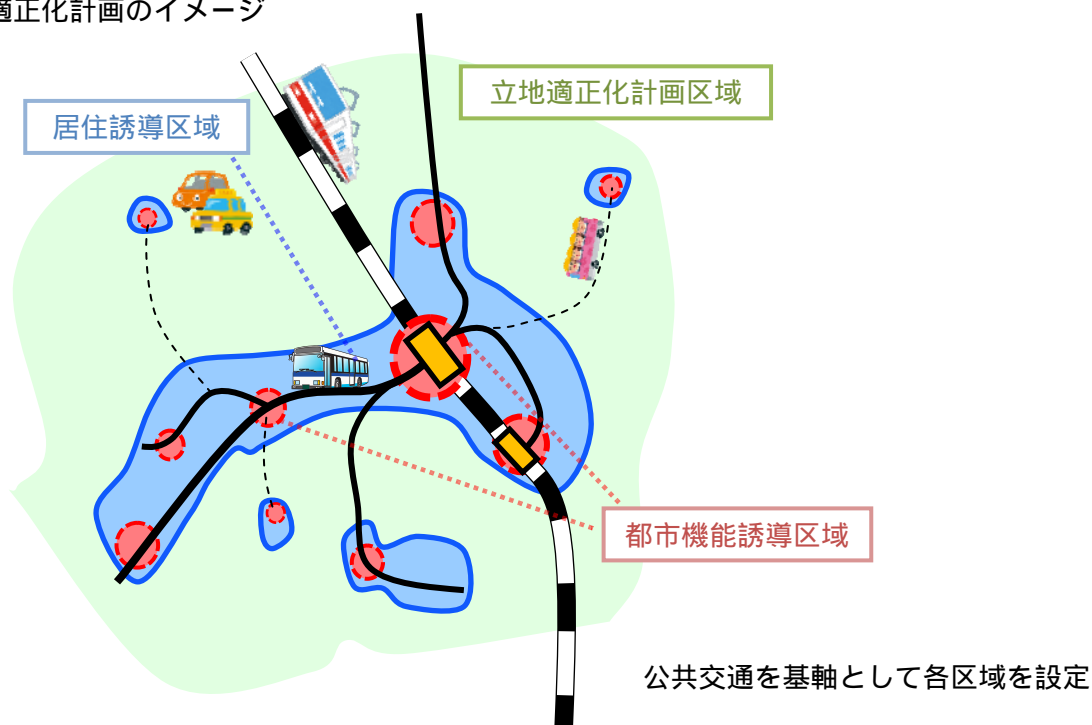
### 法改正の背景

全国的な人口減少・高齢化のもと、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが、まちづくりの大きな課題となっていることから、都市再生特別措置法が平成 26 年(2014 年)に改正され、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくため、市町村が立地適正化計画を策定することが可能となりました。

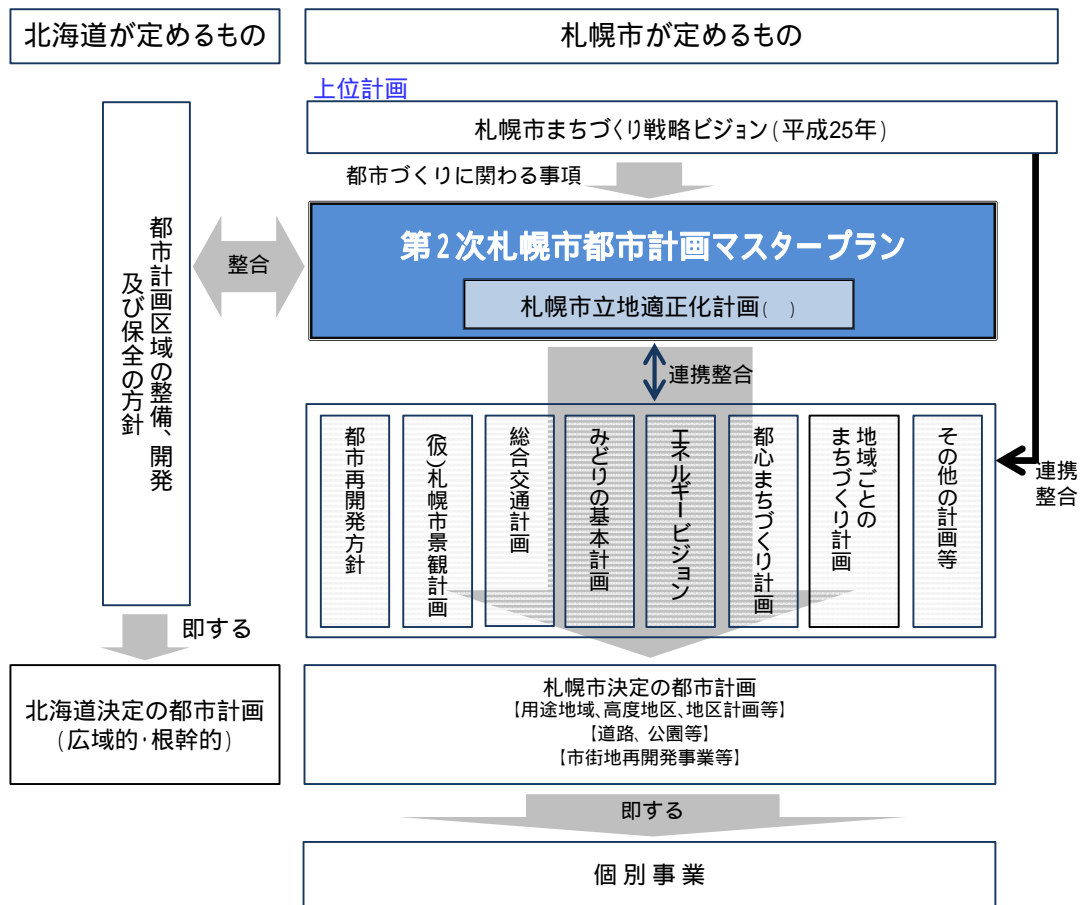
### 立地適正化計画で定める事項

- ・立地適正化計画区域  
：計画の対象区域
- ・基本的な方針  
：計画により実現を目指すべき将来の都市像
- ・居住誘導区域  
：人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域
- ・都市機能誘導区域  
：医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域
- ・誘導施設  
：都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき施設

### 立地適正化計画のイメージ



## 1 - 2 位置付け



立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部とみなされます。

図 計画体系

### 【根拠法】

都市再生特別措置法第 81 条の規定による「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」として定めます。

### 【上位計画との関係】

本計画は、都市再生特別措置法第 82 条に基づき、都市計画法第 18 条の 2 の規定により定める「第 2 次札幌市都市計画マスタープラン」の一部とみなします。

そのため、第 2 次札幌市都市計画マスタープランと同様、札幌市まちづくり戦略ビジョンを上位計画とし、そのうち都市づくりに関わる事項について他の分野別計画などとも整合性を保ちながら定めます。

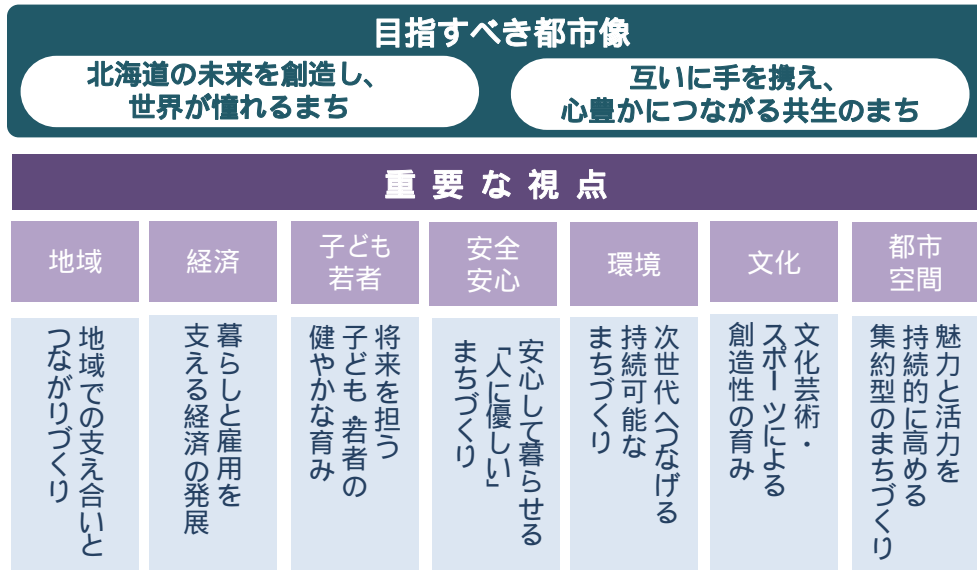
また、北海道が定める広域のマスタープランである「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合を図りつつ定めます。

## 1 - 3 計画の前提

### (1) 札幌市まちづくり戦略ビジョンにおける考え方

#### 【目指すべき都市像等】

上位計画である札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて、目指すべき都市像等として以下が示されています。



#### 【都市空間の創造に当たっての基本的な考え方】

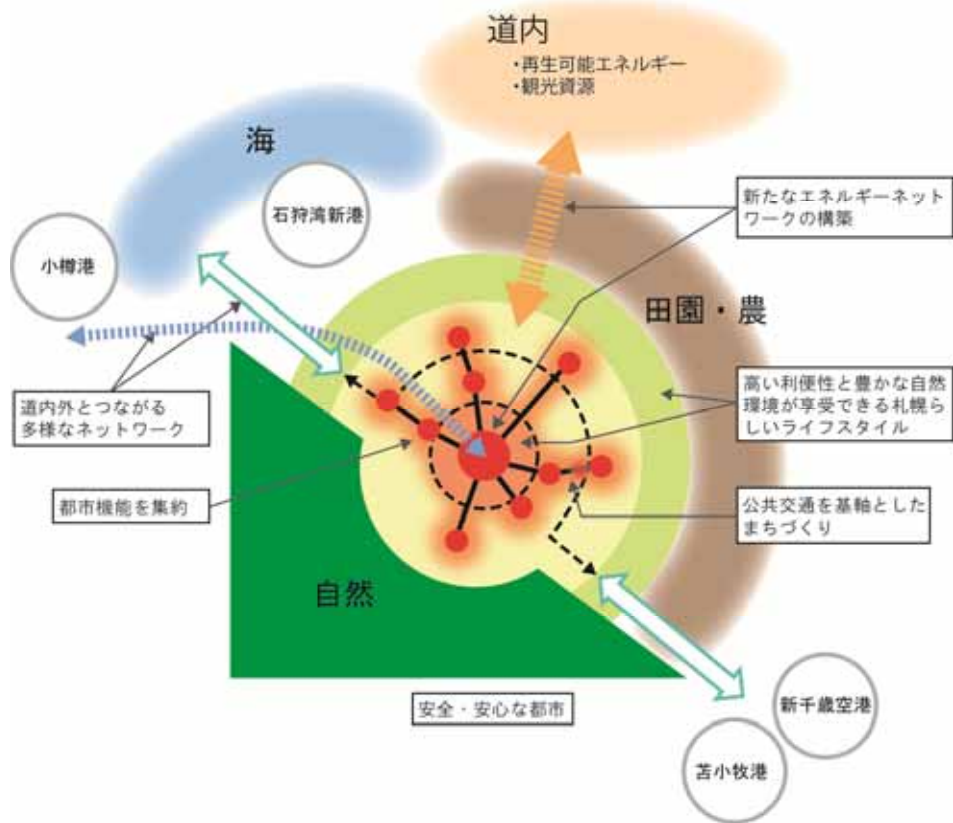
札幌市まちづくり戦略ビジョンでは、これからの都市空間を創造するための基本目標を次のように設定しています。

『持続可能な札幌型の集約連携都市への再構築を進める』

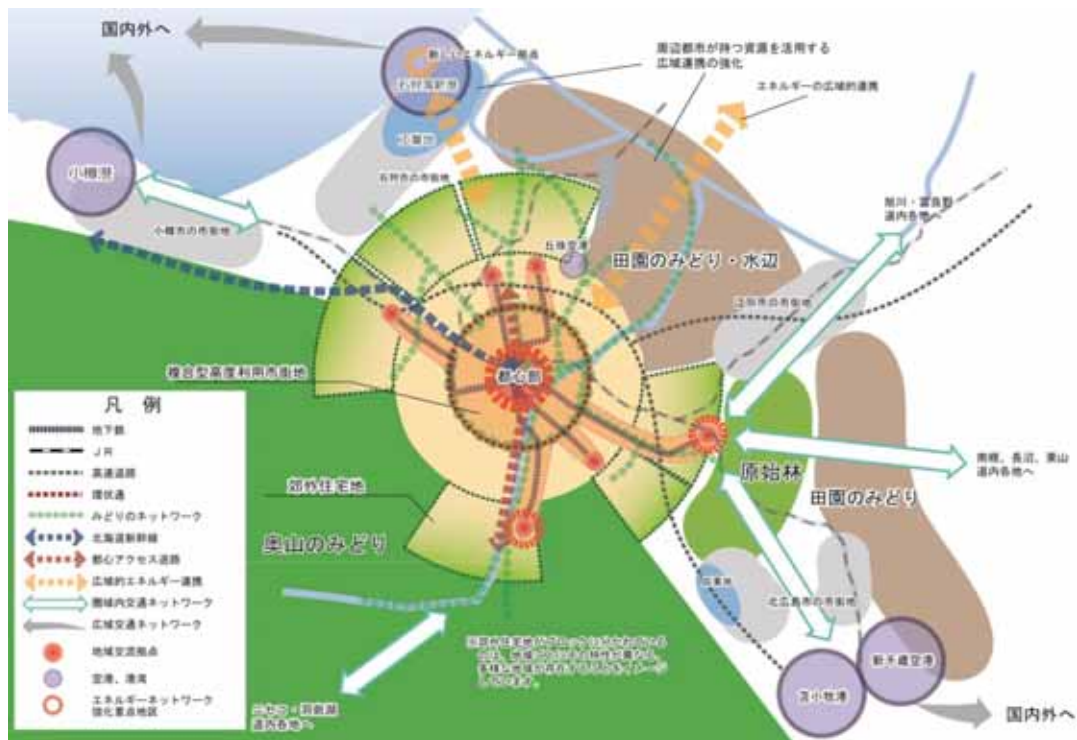
また、札幌型の集約連携都市への再構築を進めるため、都市空間の創造に当たってのコンセプトを以下のとおり設定しています。



## 札幌型の集約連携都市のイメージ



## 札幌型の集約連携都市 将来の都市空間図





## (2) 目標年次

目標年次は、札幌市都市計画マスタープランと同じく、概ね 20 年後の平成 47 年（2035 年）とします。

## (3) 将来人口（20 年後）

目標年次における人口は、札幌市まちづくり戦略ビジョン及び札幌市都市計画マスタープランと同様、182 万人と想定します。

## (4) 対象区域（立地適正化計画区域）

対象区域（立地適正化計画区域）は、本市の都市計画区域 とします。



図 立地適正化計画の対象区域

【都市計画区域】一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域として、都道府県が指定する区域。本市では 112,126ha の行政区域のうち、南西部の国有林等の区域を除く 56,795ha を都市計画区域として指定している。

## 1 - 4 市民意見の反映に関わる取組

本計画の策定に当たっては、策定過程の中に市民が参加できる様々な機会を設けることにより、都市づくりに対する市民の意識・意向等を把握し、検討の参考としました。

詳細は巻末の参考資料参照

事業	参加者数	概要
市民アンケート (平成 26 年 9 月実施)	903 名	無作為に抽出した 3,000 名の市民を対象にアンケート調査し、札幌での暮らしに対する評価やこれからのまちづくり、まちづくりの参加意向などについて意見をいただいた。
まちづくり子どもアンケート (平成 26 年 10 月実施)	1,363 名	市内の小学 3～6 年生を対象に、住みたい場所や将来の札幌のまちについて質問し、意見をいただいた。
まちづくりワークショップ(第 1 回) (平成 26 年 12 月実施)	28 名	都心、地下鉄駅周辺、郊外住宅地それぞれ特徴を持った市街地について、魅力的なところ、改善すべきところなどについて話し合った。
子ども議会 (平成 27 年 1 月実施)	65 名	「誰もが快適に暮らしやすいまちにするためには、どんなところにどんなものがあればいいか考えよう」という共通テーマについて子ども議員で議論し、市長等と今後の都市づくりなどについて意見交換した。
これからの都市づくりを考える パネル展 (平成 27 年 7～8 月実施)	207 名 (市役所ロビー見学者)	都市計画マスタープランの骨子案及び立地適正化計画の考え方の内容を、市役所・区役所等でパネルの展示を行い、来場者からの意見を募った。
まちづくりワークショップ(第 2 回) (平成 27 年 8 月実施)	17 名	都市計画マスタープランの骨子案及び立地適正化計画の考え方について意見をいただいた。
パブリックコメント キッズコメント (平成 28 年 1～2 月)		



まちづくりワークショップのようす



子ども議会のようす

## 2 これまでの都市づくり

これからの都市づくりの方向性を定めるに当たって、ここでは、開拓期、戦前、戦後、政令指定都市移行後、都市計画マスタープラン（平成16年）策定後の5つの区分について、これまでの都市づくりを整理しました。

### （1）開拓期の都市づくり

明治2年（1869年）～明治32年（1899年）

北海道開拓の拠点都市として、国による新たな都市づくりがはじめられ、都心部の原型や周辺都市間、衛星村落間を結ぶ道路はこのころに形成されました。



図 明治29年（1896年）の札幌の市街地

### （2）戦前の都市づくり

明治32年（1899年）～昭和20年（1945年）

北海道の中心都市へと成長していく中、公共交通機関などの整備が進みました。

特に旧都市計画法の適用以降は、さまざまな都市基盤が整備されてきました。



図 大正5年（1916年）の札幌の市街地

### （3）戦後の都市づくり

昭和20年（1945年）～昭和47年（1972年）

人口や産業の集中が急速に進んだこの時代には、これに対応した土地区画整理事業などが積極的に進められました。

中でも、昭和41年（1966年）にオリンピックの招致が決定したことは、地下鉄南北線の開通をはじめ、骨格基盤の整備に一層の拍車をかけました。

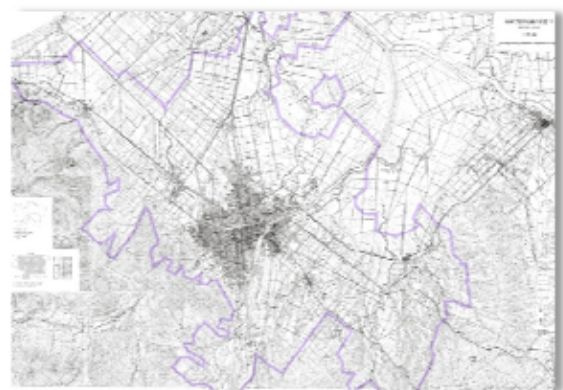


図 昭和25年（1950年）の札幌の市街地

#### (4) 政令指定都市移行後の都市づくり 昭和47年(1972年)～平成16年(2004年)

人口や産業が集中する都市化の進展が続く中、新たな都市計画制度を運用し、計画的な市街地の整備・拡大を進めました。

とくに市街地の郊外部には、この時代に入って計画的に整備された戸建住宅主体の街並みが広がっています。

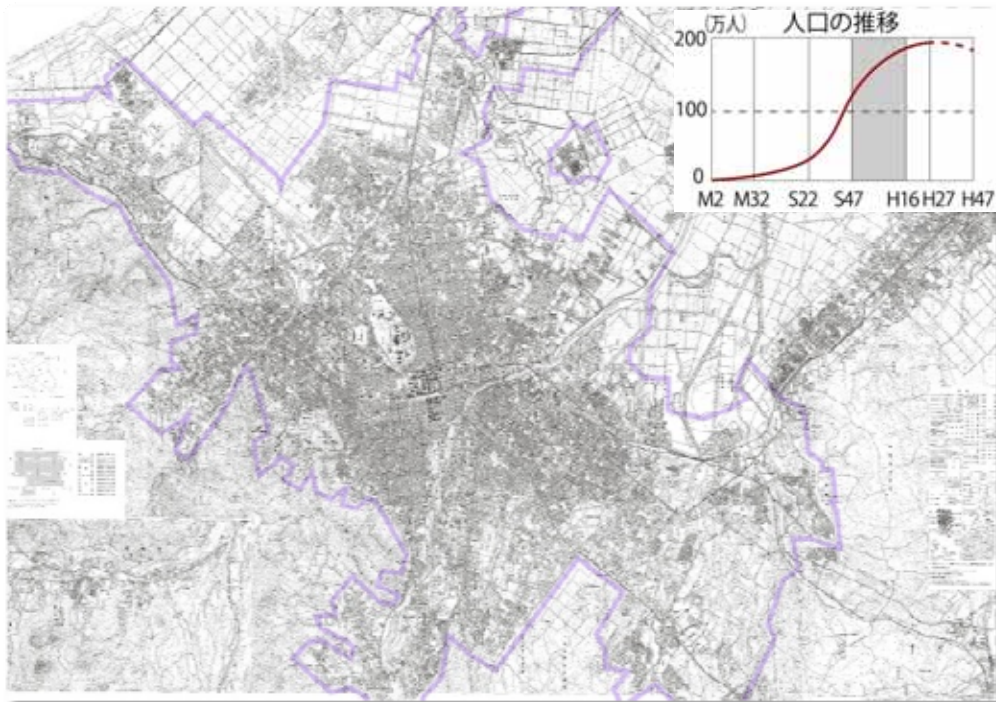


図 昭和50年(1975年)の札幌の市街地

##### 時代背景

- ・ オリンピック開催  
: 昭和47年(1972年)
- ・ 政令指定都市への移行  
: 昭和47年(1972年)
- ・ 人口増加の持続

##### 都市づくりの主要課題

市街地拡大の計画的コントロール

##### 主な取組

- ・ 無秩序な市街地拡大の抑制  
区域区分(線引き)の実施: 昭和45年(1970年)～
- ・ 良好な民間開発の誘導  
札幌市宅地開発要綱: 昭和48年(1973年)～  
札幌市住区整備基本計画: 昭和48年(1973年)～  
札幌市東部地域開発基本計画: 昭和49年(1974年)～

## (5) 札幌市都市計画マスタープラン(平成16年)策定後の都市づくり

平成16年(2004年)～

都市計画マスタープランを平成16年(2004年)に策定してからは、緩やかに増加していた人口を当時の市街化区域内に誘導しており、新たな市街地を整備するための拡大は行っていません。

また、平成18年(2006年)には、秩序ある街並み形成を図るため、建物の高さの最高限度を定めた高度地区を、市内のほぼ全域に定めました。

さらに、市街地内の充実、特に地域ごとの特性を踏まえたまちづくりを進めるため、地域ごとのまちづくり計画策定や再開発の事業化に向けた取組も順次進めてきました。

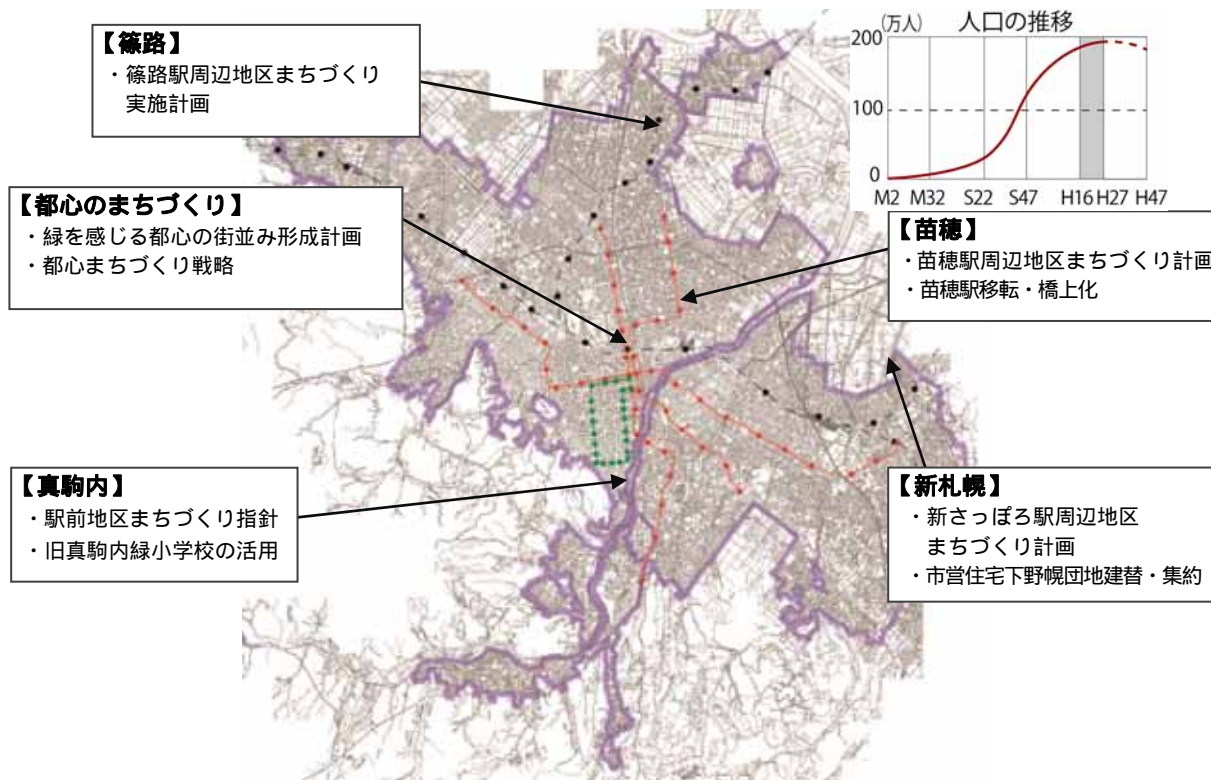


図 昭和27年(2015年)の札幌の市街地

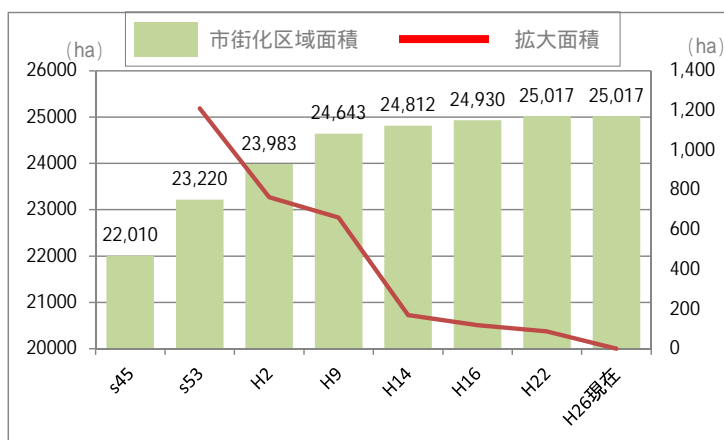


図 市街化区域面積の変遷

## 3 都市づくりの理念、基本目標等

### 3 - 1 都市をとりまく状況の変化とその課題

前章では、これまでの都市づくりについてふりかえりましたが、この節では、今日の札幌が直面している状況の変化と、それらに起因する課題を、以下のとおり整理します。

#### 人口減少・超高齢社会の到来

##### 【状況の変化】

札幌では近年、人口増加が次第に緩やかになっており、平成 27 年（2015 年）以降人口減少に転じることが見込まれています。

また、高齢化が進み、20 年後の平成 47 年（2035 年）には市民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になると推計されています。

さらに、都市の経済・活力を主に担う生産年齢人口の減少による経済規模の縮小が予想されています。

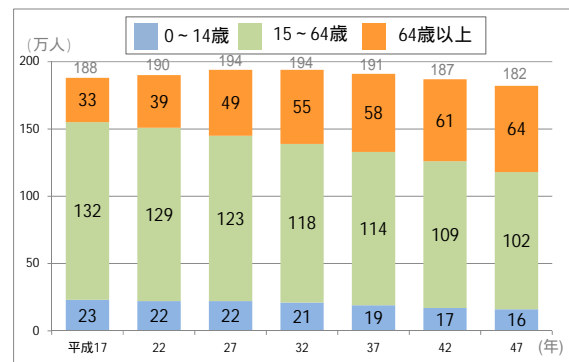


図 札幌の人口の将来見通し

##### 【課題】

人口が減少し、高齢者が増えていく社会に対応した福祉・医療の機能、買物など生活利便機能の確保が重要です。

生産年齢人口が減少していく中では、女性や高齢者の雇用の確保、だれもが働きやすい環境づくりのほか、産業集積や産業育成により、経済の活性化を図ることが重要です。

#### 子育て家庭の多様化

##### 【状況の変化】

札幌における出生数や合計特殊出生率は、平成 17 年（2005 年）に最低となってからはほぼ横ばいです。

また、働く女性の割合やひとり親世帯の世帯数はともに増加傾向にあり、子育て家庭の多様化が進んでいます。

##### 【課題】

子育て家庭の多様化に対応するため、様々なニーズに合わせた子育て支援の充実が必要です。

## 交通環境の変化

### 【状況の変化】

人口減少や少子高齢化により通勤・通学による移動が減少する一方、高齢化による非就業者の増加により、私用での移動が増加する見込みです。

近年、公共交通の利用者数は緩やかに増加していますが、今後の人口減少による影響が懸念されます。

また、自動車による移動分担率の割合が相対的に高くなっており、特に郊外の縁辺部で自動車分担率が高くなっています。

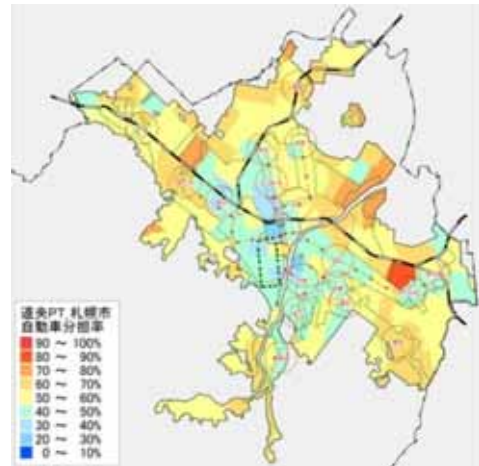


図 自動車分担率

### 【課題】

公共交通を維持できるよう取り組んでいく必要があります。特に、路線バスを取り巻く環境の悪化や、自家用車を運転できない高齢者の増加などが懸念されており、生活交通の確保に向けた取組が不可欠と言えます。

## 地球規模の環境・エネルギー問題の深刻化

### 【状況の変化】

地球温暖化の主要な要因であるCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)について、平成2年(1990年)と比較して、総排出量が増加しています。

部門別のエネルギー消費量は、家庭部門、運輸部門の順に多くなっており、特に家庭部門の消費割合が全国と比較して高くなっています。

東日本大震災以降、再生可能エネルギーへの移行に向けた気運が高まっており、太陽光発電をはじめとした再生可能エネルギーの導入が進んでいます。

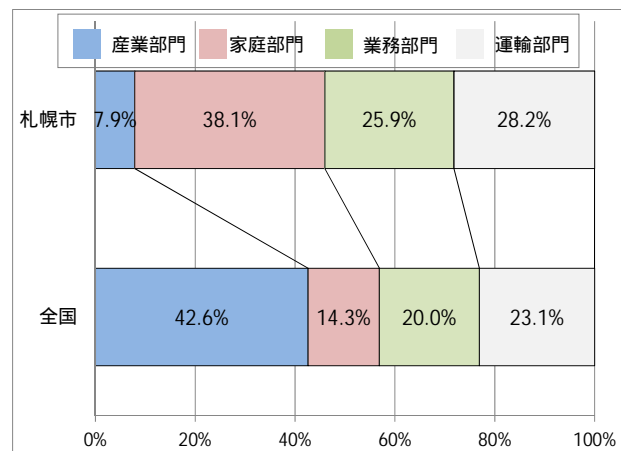


図 エネルギー消費量の割合比較(2012年)

### 【課題】

市民生活や自動車利用によるCO<sub>2</sub>排出量の削減や、エネルギー転換をさらに進めるため、太陽光発電をはじめとする、再生可能エネルギーの導入・拡大に向けた取組が必要です。

## 財政状況の制約

### 【状況の変化】

生産年齢人口の減少による市税収入などの財源の落ち込み、高齢化の進行などを受けての扶助費の増大が懸念されています。

また、公共施設や道路などの都市基盤については、老朽化が進んでおり、今後更新費用が増大することが予測されています。

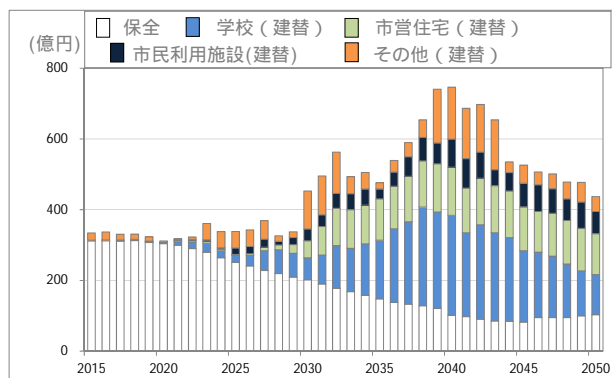


図 公共施設の建替え・保全費用試算

### 【課題】

公共施設や都市基盤の維持・更新に利用できる予算が限られている中で、効率的に維持・更新していくための長期的なビジョンを持って取り組んでいくことが重要です。

## ライフスタイルの多様化

### 【状況の変化】

昭和45年頃にはすでに市街地が形成されていた都心周辺や、急激な人口増加に対応するために計画的に拡大していった郊外部など、まちが形成された過程や、周辺環境の違いなど、地域が有している特徴は様々です。

こうした中、利便性が高い地下鉄駅周辺などの居住ニーズがある一方で、ゆとりある居住環境を備えている郊外部での暮らしのニーズもあるように、市民のライフスタイルは多様化しています。

### 【課題】

市民の多様なニーズに対応するためには、地域ごとの特徴を生かし多様性を考慮した都市づくりを進めることが重要です。

そのためには、市民・企業・行政がともに考え、実践していくことが求められます。



## グローバル化の進展

### 【状況の変化】

近年、東南アジアをはじめとする海外での北海道・札幌の人気の高まっていることを受け、海外インセンティブツアーの人気の高まりやコンベンション開催の潜在的需要がみられます。

また、人口減少社会の到来や、グローバル化の更なる進展に伴い、観光や留学、投資先として選ばれるための都市間競争は激しさを増し、国内のみならず、海外の諸都市との間で優位性を競っています。

### 【課題】

海外からの活力を取り込んでいくとともに、集客交流人口の増加や新たな市場の開拓、誰もが能力を発揮できる創造的な社会の実現など、経済や地域の活性化に向けた取組が必要です。

また、人々の関心を呼ぶためには、他地域にはない札幌の魅力を効果的に発信していくことが重要です。

## まちづくりにおける市民参加

### 【状況の変化】

近年、まちづくりへの市民参加の仕組みが充実されるなか、自身の意見を市政に届ける市民が増え市民の意識も高まりを見せつつあります。

また、地域住民による都市計画提案や、地域主導のまちづくりを当事者として進めているケースも見られるなど、市民のまちづくりに参加する場面が増えています。

しかしながら、それは一部の市民にとどまっており、まちづくり未経験の市民がまだ多数いるのが現状です。

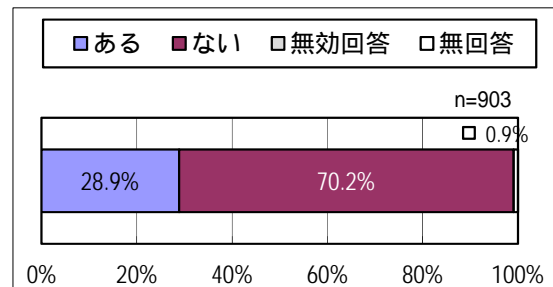


図 市民のまちづくり参加の経験の有無

資料：札幌市市民アンケート

### 【課題】

協働によるまちづくりを推進していくためには、より一層の市民参加を促していくことが必要です。

そのためには、市民がまちづくりに参加するきっかけづくりや、市民への意識醸成などの充実が求められます。

## 3 - 2 都市づくりの理念、基本目標等（第二次札幌市都市計画マスタープランと一致）

### （１）都市づくりの理念

前都市計画マスタープランの理念「持続可能なコンパクト・シティへの再構築」を踏襲し、また、札幌市まちづくり戦略ビジョンの「S・L・M City Sapporo」をさらに進め、都市づくりで今後重視すべき観点を加えたものを、これからの都市づくりの理念として定めます。

#### 都市づくりの理念

（スマイルズ・シティ・サッポロ）  
**S・M・I・L・Es City Sapporo**

～誰もが笑顔でいきいきと暮らせるまちへ～

この理念には、札幌市まちづくり戦略ビジョンで掲げた「S・L・M City Sapporo」に「経済」「活力」「環境」といった観点を加えることで、様々な側面から都市の魅力や活力を向上させ、住む人、訪れる人誰もが笑顔で過ごせるまちにするという願いが込められています。

### （２）都市づくりの基本目標

上記の都市づくりの理念を踏まえた今後の都市づくりは、様々な分野において共通認識のもと施策を推進していく必要があります。そこで、具体的な施策を進めていくための都市づくりの基本目標を、二つの視点から以下のとおり定めます。

#### <都市づくり全体>

都市の魅力・活力を創出し、高次な都市機能を備え、多様なネットワークで国内外とつながる**世界都市**

超高齢社会を見据え、地下鉄駅の周辺などに、居住機能と生活を支える多様な都市機能を集積することで、円滑な移動や都市サービスを楽しむことができる**コンパクトな都市**

良好な環境を備える郊外での暮らしや利便性の高い都心・拠点での暮らしが選択できるなど、住まいの多様性が確保された**札幌らしいライフスタイルが実現できる都市**

公共交通を基軸としたまちづくりの推進や、新たなエネルギーネットワークの構築などによる**低炭素都市**

都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる**安全・安心な都市**

#### <身近な地域>

**多様な協働**による地域の取組が連鎖する都市

### (3) 住宅市街地・主要な拠点ごとの基本方針

まちの成り立ちや都市空間の種別（住宅地、都心、拠点）などに応じて、以下のように市街地を分類し、前述の都市づくりの基本目標をもとに、それぞれに応じた取組の基本方針を定めます。

複合型高度利用市街地	
定義	・おおむね環状通の内側と地下鉄の沿線、地域交流拠点に位置付けられているJR 駅などの周辺
基本方針	・集合型居住機能と多様な生活利便機能が集積し、良好な都市景観やオープンスペースを有する住宅市街地の形成を目指します。
一般住宅地	
定義	・複合型高度利用市街地、郊外住宅地、工業地・流通業務地以外の地域
基本方針	・戸建住宅から集合住宅までの多様な居住機能や生活利便機能が、地域の特性に応じて相互の調和を保ちながら維持される住宅地の形成を目指します。
郊外住宅地	
定義	・札幌市住区整備基本計画などに基づき、低層住宅地を主として計画的に整備してきた地域
基本方針	・戸建住宅を主体としながらも一定の生活利便施設を有し、地域コミュニティが持続できる住宅地の形成を目指します。
工業地・流通業務地	
基本方針	・工業地・流通業務地における土地利用の再編・高度化を支えます。 ・土地利用動向の変化を踏まえた土地利用転換の適切な誘導を図ります。
都心	
定義	・JR 札幌駅北口の一帯、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西端付近を頂点として結ぶ区域
基本方針	・国内外から活力・投資を呼び込む高次な都市機能の集積や都心の象徴的な公共空間の効果的な活用、災害に強いエネルギーネットワークの形成などを進めます。
地域交流拠点	
定義	・交通結節点である主要な地下鉄・JR 駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域
基本方針	・区役所などの公共機能や、商業・業務・医療などの多様な都市機能の集積を図るとともに、これらの都市機能を身近に利用することができるよう、居住機能との集積を促進します。
高次機能交流拠点	
定義	・産業や観光、文化芸術、スポーツなど、国際的・広域的な広がりをもって利用され、札幌の魅力と活力の向上を先導する高次な都市機能が集積する拠点
基本方針	・産業や観光、文化芸術、スポーツなど、札幌の魅力と活力の向上を先導する高次な都市機能の集積を目指します。

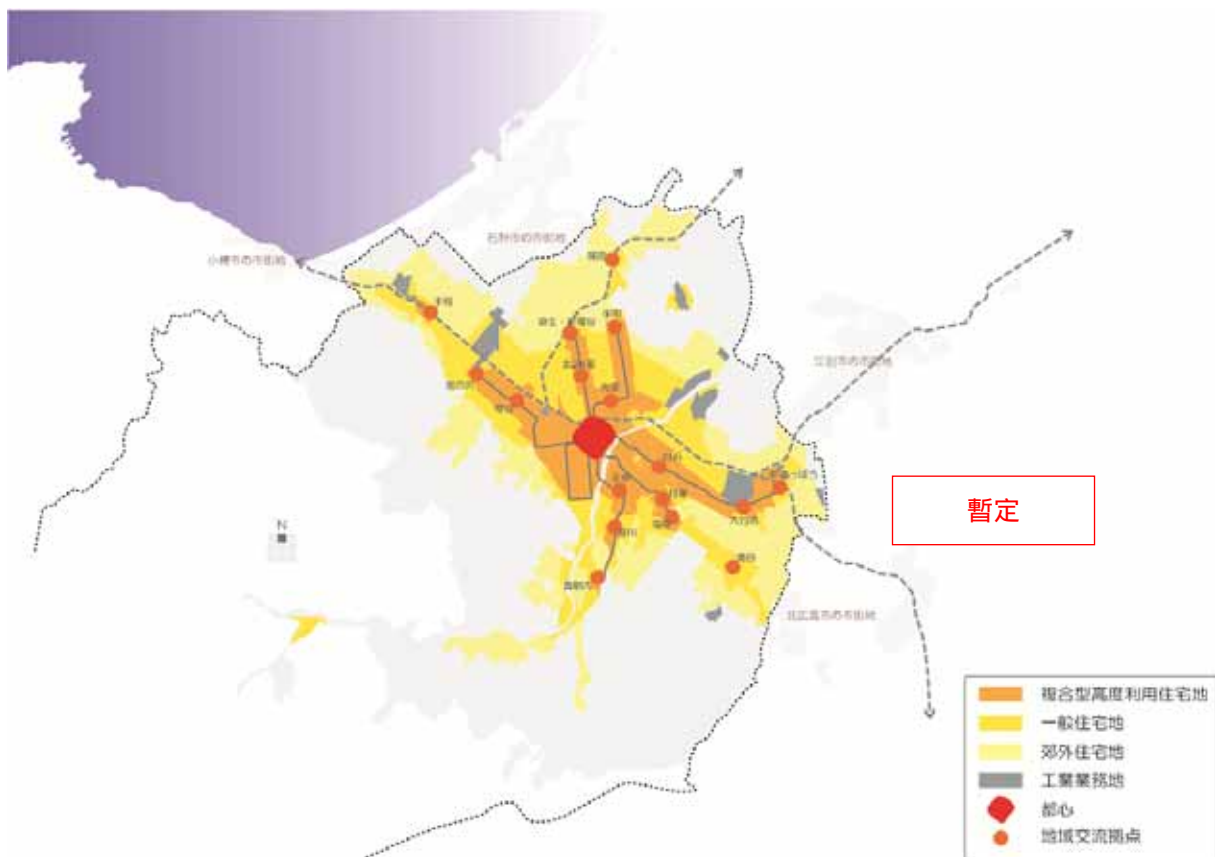


図 住宅市街地・主要な拠点の分布

### 3 - 3 実現に向けて

前述の都市づくりの理念や基本目標等の実現に向けては、今後、市街地区分に応じた人口密度の適正化や各種都市機能の配置を図ることが重要です。

そのため、本計画では、住宅や日常生活を支える多様な便利施設は、今後も市街化区域全体において立地を図っていくことを前提とし、札幌をとりまく状況や課題に応じた居住誘導区域・都市機能誘導区域を設定することとし、各施設の立地の適正化を目指します。

そこで、次章以降に各誘導区域の基本的な考え方やその範囲を示します。

## 4 居住誘導の基本的な考え方

居住誘導区域等の設定に当たっては、「人口の動向」、「市民の意向」、「土地利用の状況」、「公共交通利便性」、「防災」という5つの項目に着目し、各項目の分析・検討結果に基づいて、基本的な考え方を整理しました。

### 4 - 1 人口の動向

本市の人口はこれまで増加の一途をたどってきましたが、2 - 1で記載したとおり、今後は減少に転じることが見込まれています。年少人口や生産年齢人口の減少が続く一方で、老年人口が増加し、高齢単身世帯数も増加することが予想されています。

#### (1) これまでの人口の動向

図は、条丁目別に平成12年から平成22年までの人口動態を整理した結果です。

人口が増加した地区、減少した地区、それぞれ全市的に散在している中、特に人口増加のあった特徴的な三種類の地区が存在しています。まず一つ目として都心に近い中央区、二つ目が平成11年(2009年)に地下鉄が開業した宮の沢地区、三つ目が屯田、南あいの里といった郊外の新規開発地です。

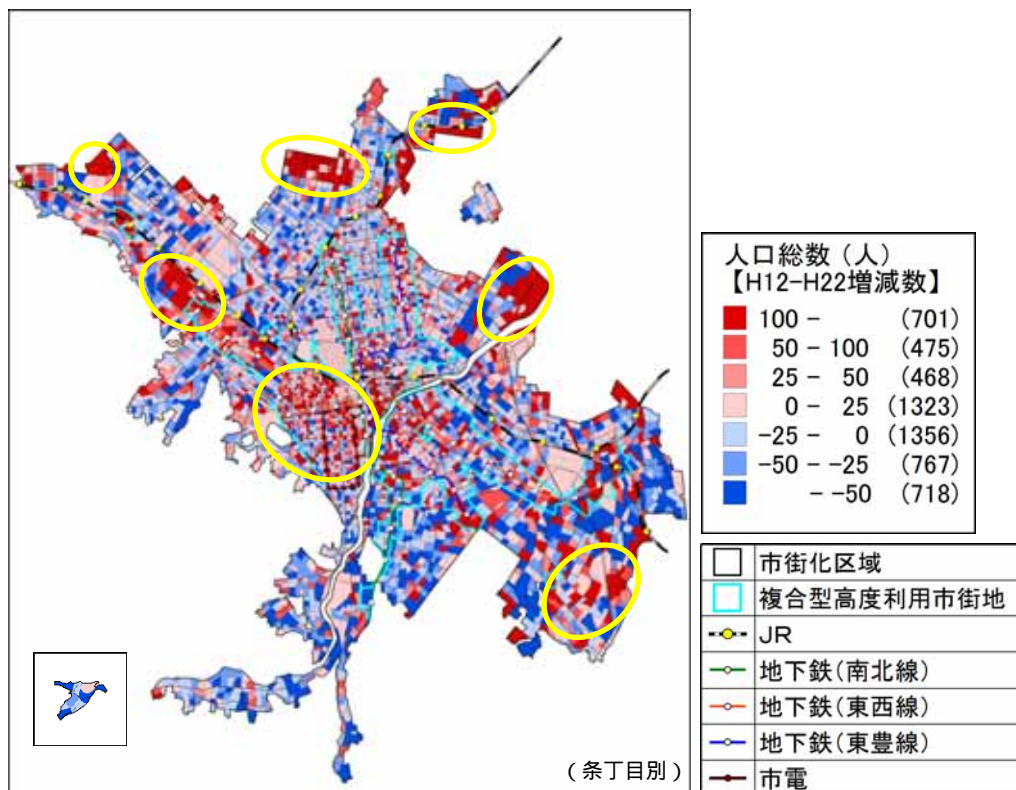


図 人口総数増減数 (H12~22)

さらに、この結果を世代別にみても、学生や働き手世代である生産年齢人口は、年少人口や老年人口と比べて、中央区や地下鉄駅周辺などの交通利便性が高い地域に多く集まる傾向がみられます。

また、年少人口は単独では移動しないことからファミリー層として捉えると、ファミリー層や高齢者は比較的郊外部に多く集まる傾向があり、世代や家族構成により、居住地選択の特徴に違いがみられます。

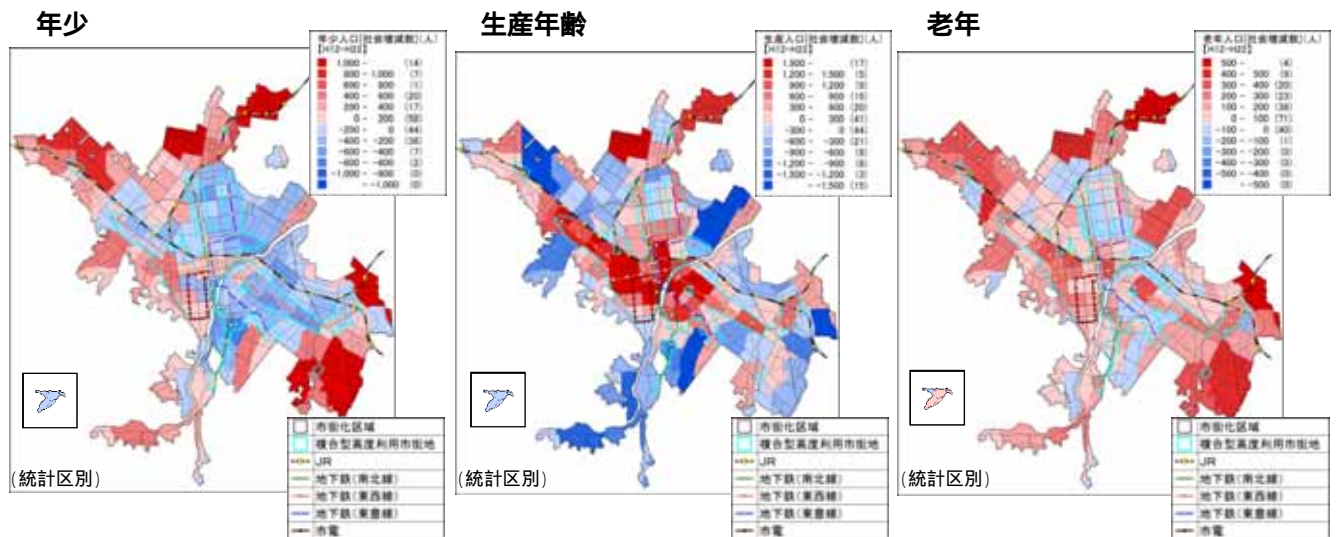


図 世代別の社会増減数 (H12 ~ 22)

【人口動態】出生・死亡、転入・転出などを合わせた人口の動き。

【統計区】区よりも小さな地域の統計情報を集計するため、札幌市が独自に設定している地理的区域で、市内を206に分割している(平成24年10月31日現在)。長期間にわたって集計結果を比較できるように、区域の境界線は、幹線道路や大きな河川、字界(あざかい)など、一般的に変動要素が少ないものとしている。

## (2) 現在の人口

平成22年(2010年)時点の人口密度をみると、複合型高度利用市街地の人口密度が高くなっています。

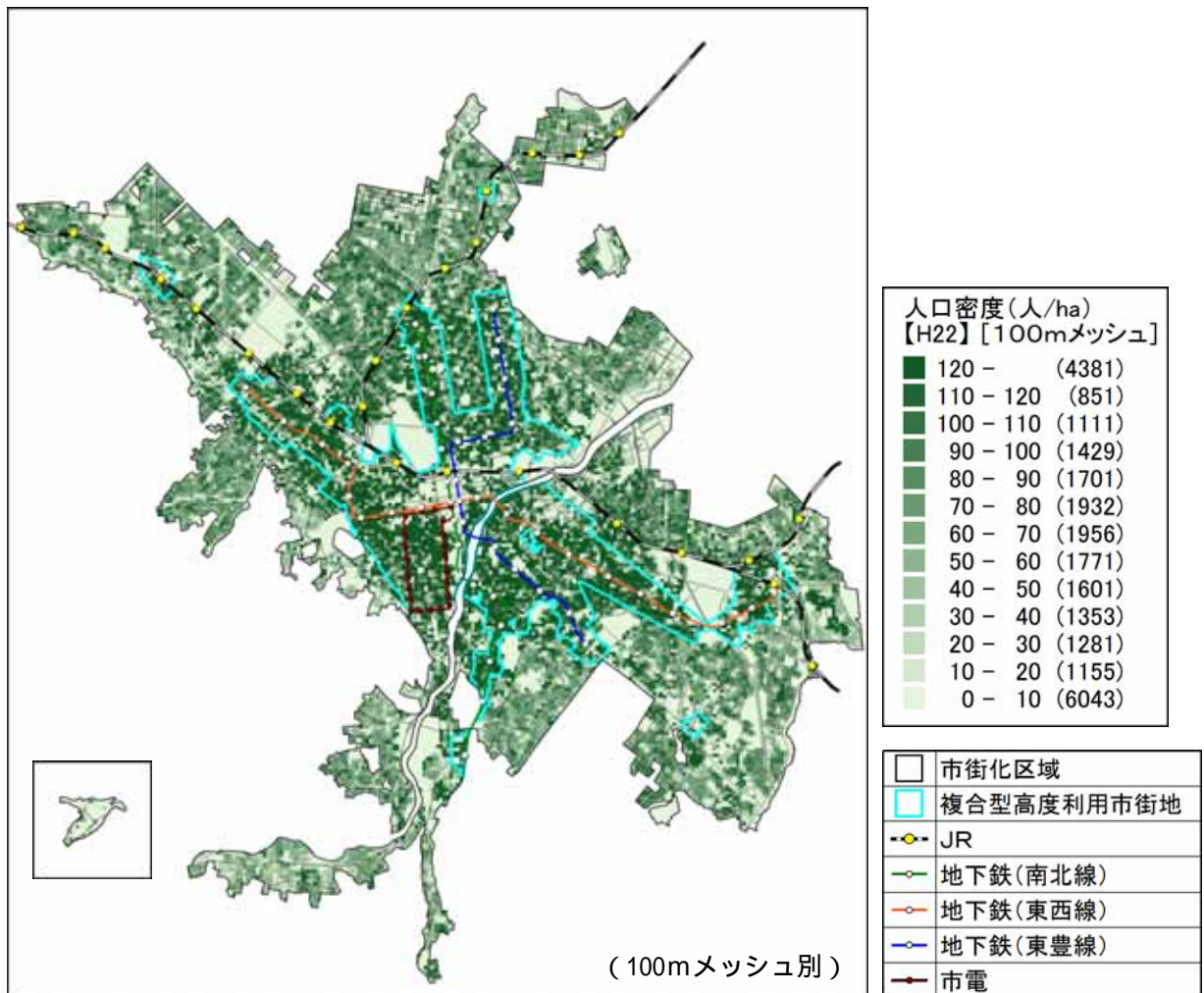


図 H22 人口密度(人/ha)

### (3) これからの人口の動向

平成22年(2010年)から平成42年(2030年)の人口について、コーホート要因法を用いて将来推計を行ったところ、人口密度については、全市的にはそれほど大きな変化は認められませんでした。(図、 )

しかしながら、将来人口の増減率をみると(図)、中央区周辺への一極集中が顕著であり、その他の地域では、郊外の新規開発地を除くほとんどの地域で人口減少が起きる推計となっております。それは、交通利便性が高い地域でも例外ではなく、地下鉄駅周辺の一部の地域(楕円で囲んだ部分)において人口減少が進む地域もあることが推計されます。

さらに、この傾向が平成42年以降も続いた場合、人口が減少する地下鉄駅周辺では都市機能の低下などが想定され、複合型高度利用市街地内における「人口分布の偏在」が、本市の持続的な都市づくりに弊害をもたらすことが懸念されます。

また、平成32年(2020年)から平成42年(2030年)の年少・老年人口の将来推計をみると(図)、郊外部の開発時期が古い地域の一部においては、年少人口が減少するとともに、それまで増加傾向にあった老年人口が維持・微減に転じることが推計されています(人口減少の第二段階)。これらの地域では、「世代構成の偏在」が顕在化しており、今後、より速い速度で人口減少が進むことが懸念されます。

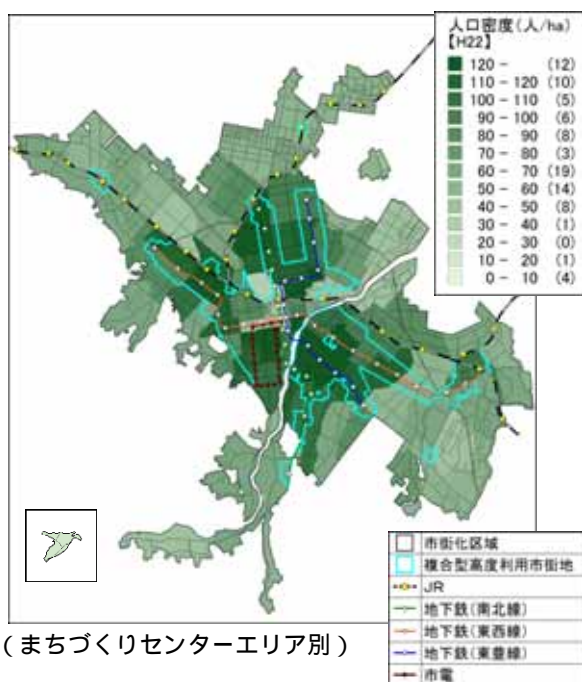


図 人口密度 (H22)

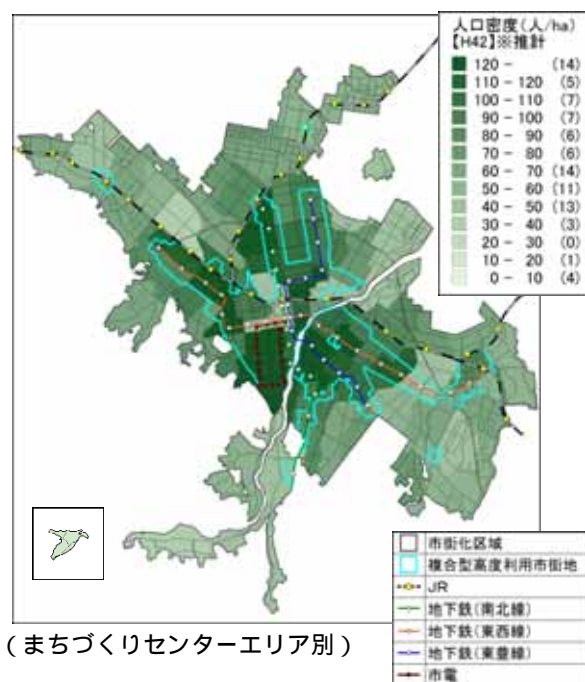
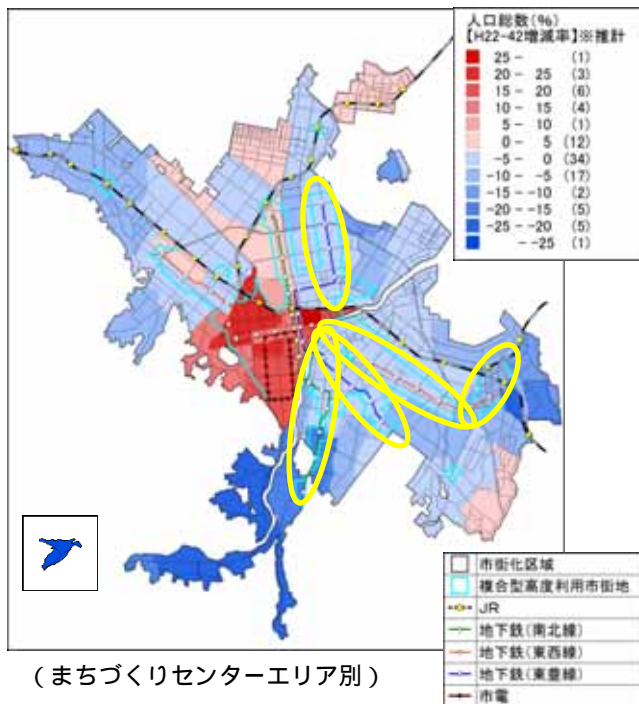


図 人口密度 (H42)

表 市街地区別人口密度

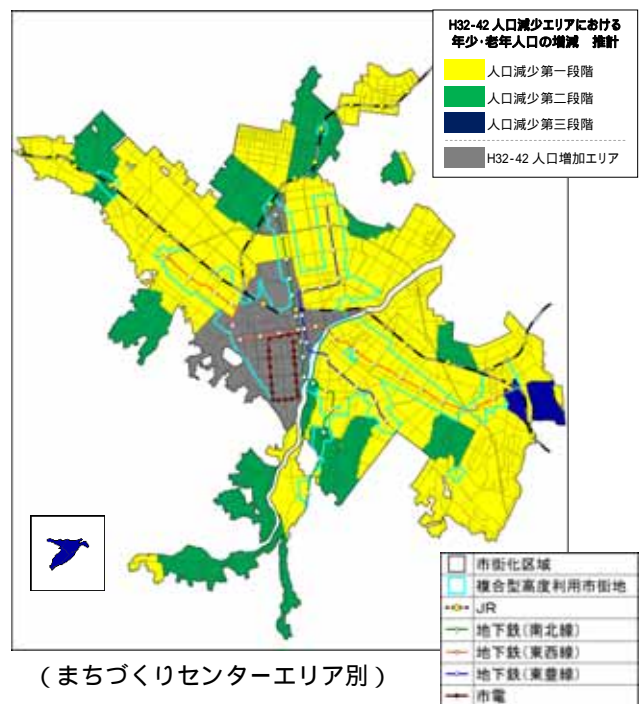
市街地区分	H22 実績値	H42 推計値
複合型高度利用市街地	120.5(人/ha)	123.6(人/ha)
一般住宅地	75.9(人/ha)	72.8(人/ha)
郊外住宅地	60.6(人/ha)	57.1(人/ha)
市街化区域合計	76.0(人/ha)	74.5(人/ha)





(まちづくりセンターエリア別)

図 将来人口総数増減率 (H22 ~ 42)



(まちづくりセンターエリア別)

図 年少・老年人口の将来推計 (H32 ~ 42)

将来人口推計の年次について

本計画は、平成 47 年 (2035 年) を目標年次とするものであるが、計画策定時 (平成 27 年度) においては、平成 22 年 (2010 年) の国勢調査データが実測人口の最新値であったため、当該時点を起算点として 20 年後の平成 42 年 (2030 年) の将来値を推計することとした。

【人口減少の第二段階】ここでは、人口減少の状態について大きく三段階に分類し、年少人口が減少する中で老年人口が増加する状態を「第一段階」、年少人口が減少する中で老年人口が維持・微減となる状態を「第二段階」、年少人口も老年人口も減少する状態を「第三段階」としている。「第二・第三段階」では「第一段階」と比較して、より速い速度で人口減少が進むと考えられる。

【まちづくりセンター】住民組織の振興、地域の要望などの収集、市政の周知などに加え、様々なまちづくり活動を支援する地域の拠点として市内に 87 か所設置 (平成 24 年 10 月 31 日現在)。

## 4 - 2 市民の意向

平成 26 年（2014 年）9 月に実施した市民アンケートによると、居住環境として、買い物・通院・公共交通などの「生活利便性」を最も重視する傾向があり、多くの回答者が地域交流拠点や複合型高度利用市街地に住みたいと回答しています。

その一方、現在の居住環境に満足していることを理由として、郊外住宅地に住み続けたいとする声も一定程度存在しています。

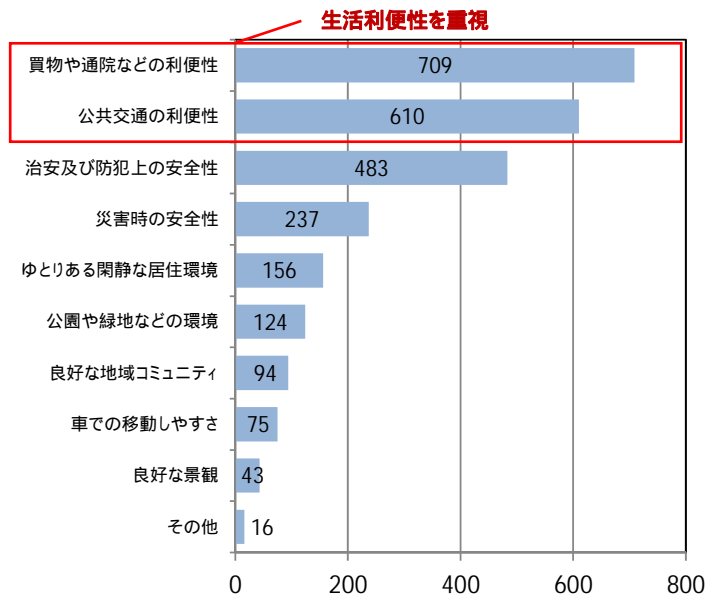


図 居住環境として重要と考えること

Q 居住環境として重要と考える項目はなんですか。

・居住環境として、買い物・通院・公共交通などの「生活利便性」を最も重視しており、続いて、災害や防犯などの「安全性」、ゆとりある居住環境や公園・緑地等の順となっている。

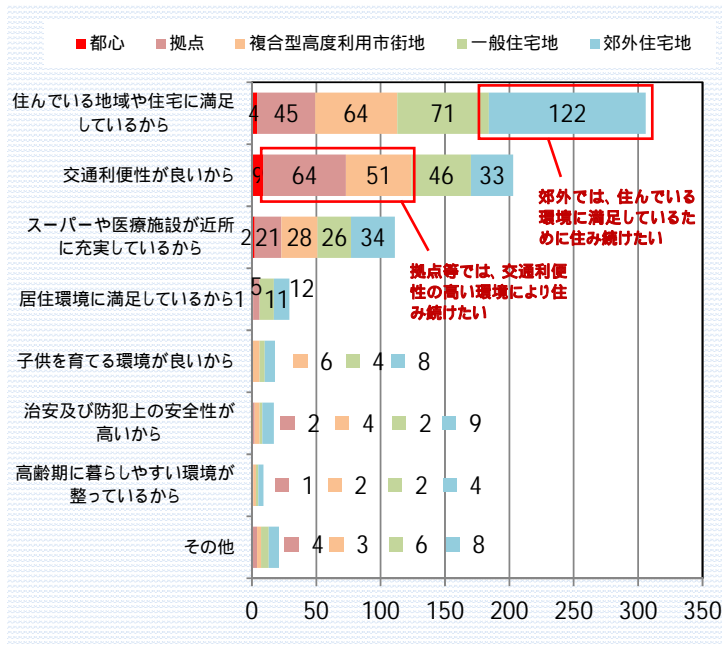
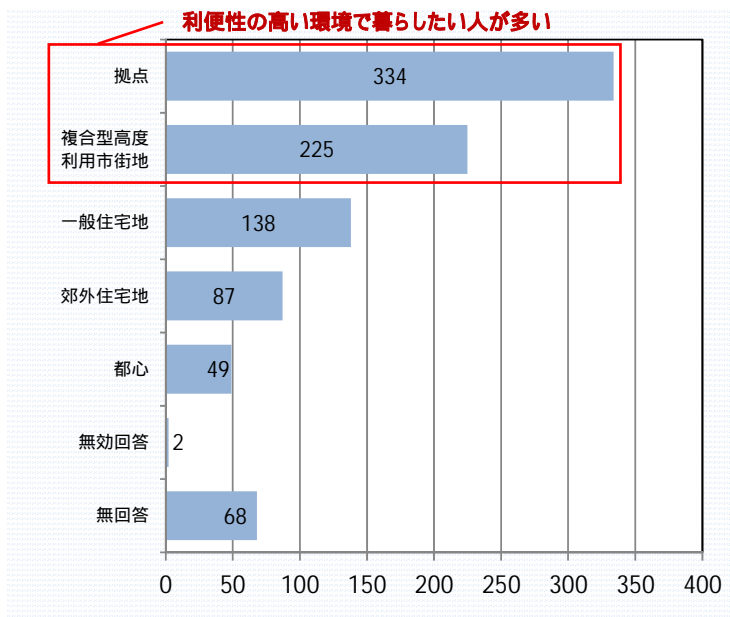


図 住み続けたいと思う理由（市街地区別）

Q 住み続けたいと思う理由はなんですか。

・拠点や複合型高度利用市街地では、交通利便性の高い環境により住み続けたい意向となっており、郊外では、住んでいる環境に満足しているために住み続けたいという意向がみられる。



Q あなたが住みたいと思う場所は、どのような地域ですか。

・住みたいと思う場所は、拠点、複合型高度利用市街地、一般住宅地の順となっており、利便性の高い環境で暮らしたい意向がみられる。

図 住みたい場所

市民アンケートの概要

【調査対象】札幌市に住んでいる 18 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）

【調査方法】郵送による配布、回収

【調査期間】平成 26 年（2014 年）9 月 12 日（金）～ 30 日（火）

【回答者数】903 人（回収率 30.1%）

## 4 - 3 土地利用の状況

### (1) 低未利用地・更新候補地

市内の土地利用の状況を確認すると、低未利用地（未利用宅地、資材置き場、青空駐車場）は、市内にある程度一様に存在しています。

また、複合型高度利用市街地には、老朽化した共同住宅が比較的多く立地しており、これらの建築物の更新が今後見込まれます。

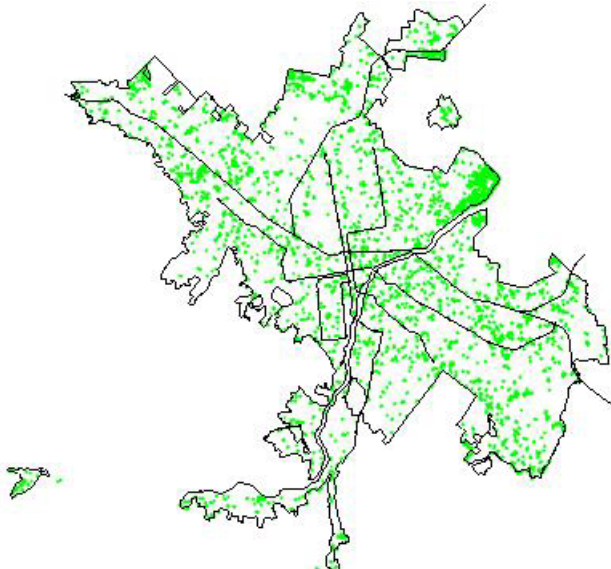


図 1,000 m<sup>2</sup>以上の低未利用地 (H24.3月時点)

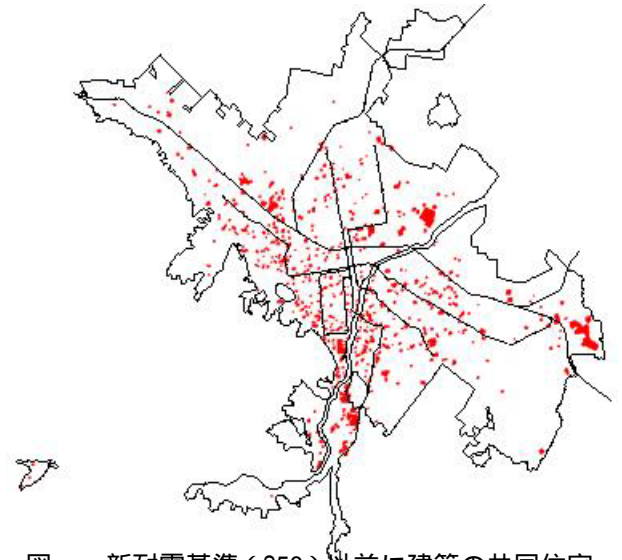


図 新耐震基準 (S56) 以前に建築の共同住宅 (RC造等) が立地している 1,000 m<sup>2</sup>以上の敷地 (H24.3月時点)

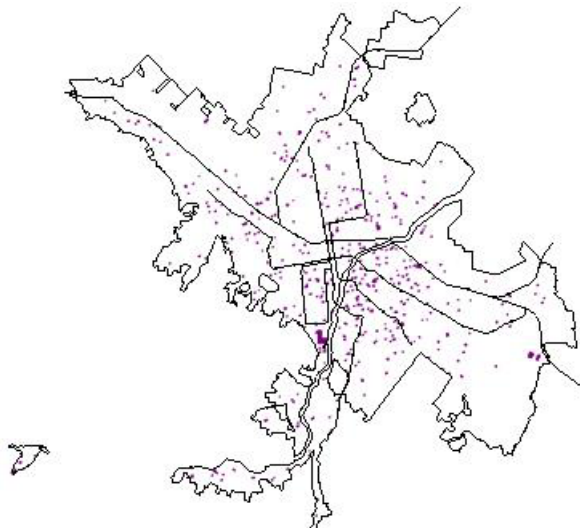


図 新耐震基準 (S56) 以前に建築の共同住宅 (木造) が立地している 1,000 m<sup>2</sup>以上の敷地 (H24.3月時点)

## (2) 日常生活サービス徒歩圏

医療・福祉・商業施設及び基幹的公共交通機能のすべてを徒歩圏内で利用できる地域（日常生活サービス徒歩圏）は、図 のとおり、主に複合型高度利用市街地や幹線道路沿道となっています。

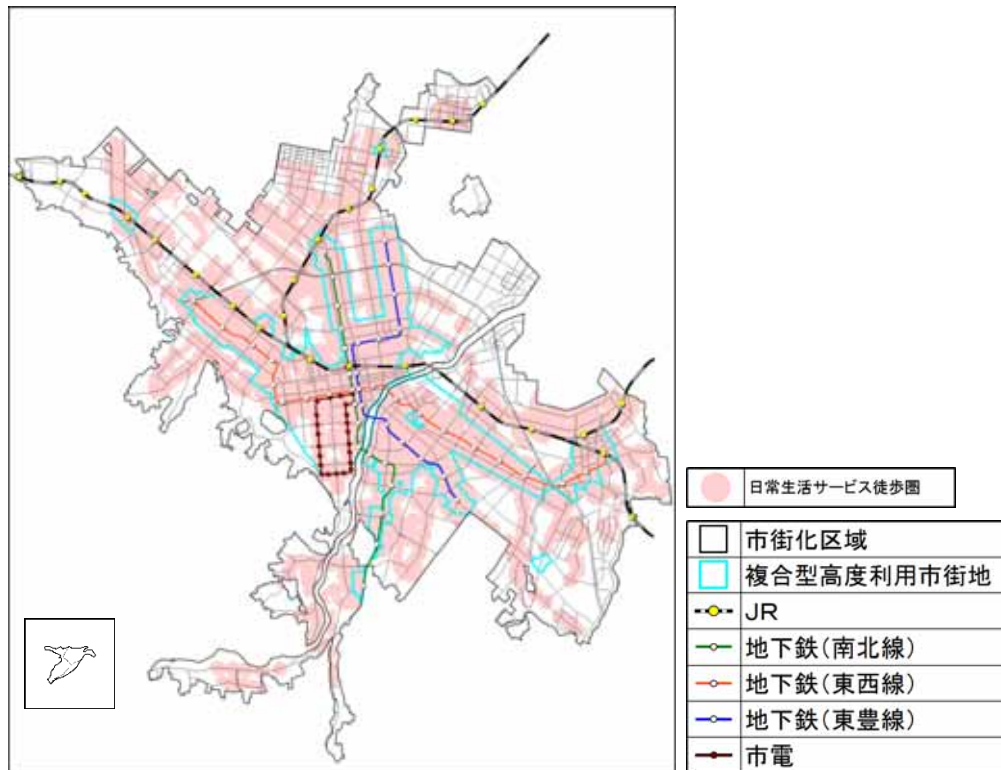


図 日常生活サービス徒歩圏 (H22)

### 日常生活サービス徒歩圏について

「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月国土交通省都市局都市計画課)に基づき算出したもので、以下の「生活サービス施設」及び「基幹的交通路線」の全てを徒歩圏で享受できる範囲。

また、「徒歩圏」の定義としては、一般的な徒歩圏である半径800m(バス停は誘致距離を考慮し300m)としている。

#### 【生活サービス施設】

- ・医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所(出典：医療機関名簿(H26.10.1 北海道保健福祉部))
- ・福祉施設：通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設(出典：指定事業者及び介護施設一覧(札幌市介護保険課))
- ・商業施設：食料品取扱店舗(出典：全国大型小売店舗総覧2015、日本スーパー名鑑2013版)

#### 【基幹的交通路線】

- ・日30本以上(片道)の運行本数を有するJR、地下鉄、バス及び市電の路線

## 4 - 4 公共交通利便性

公共交通ネットワークの構成は、最も需要密度の高い区間に地下鉄などの軌道系交通機関を基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することにより、都心等へ向かう広範な交通を軌道系交通機関に集中させることを基本としてきました。そして現在は、市街化区域のほとんどの区域が公共交通徒歩圏でカバーされています。

また、近年、公共交通の利用者数は緩やかに増加していますが、今後は人口減少や高齢化の影響を受け、路線バスを取り巻く環境の悪化や自家用車を運転できない高齢者の増加などが懸念されます。

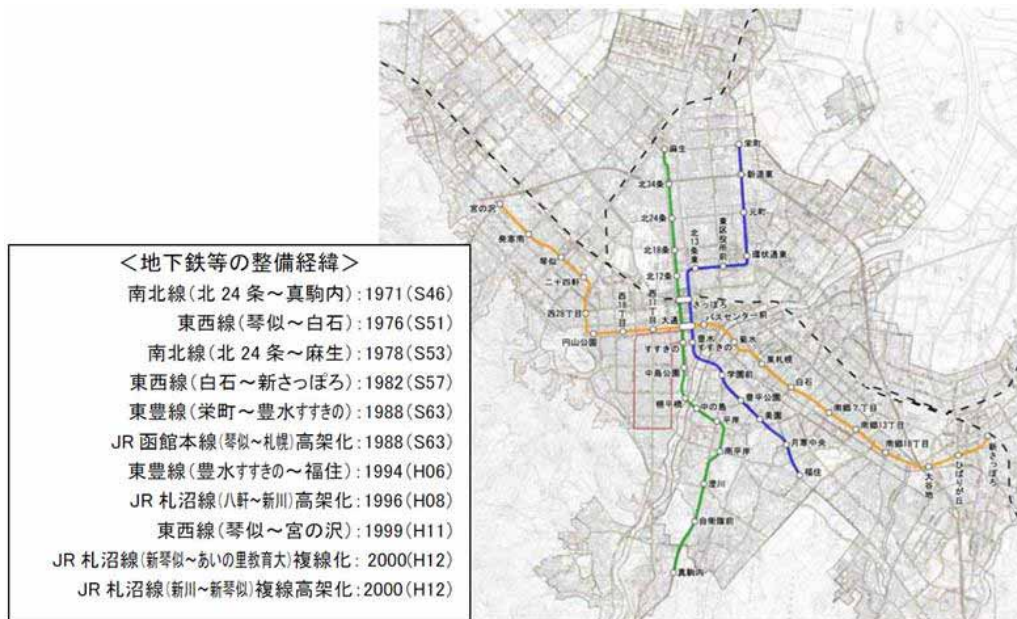


図 札幌市内の地下鉄・JR 網



図 市内バス路線・停留所

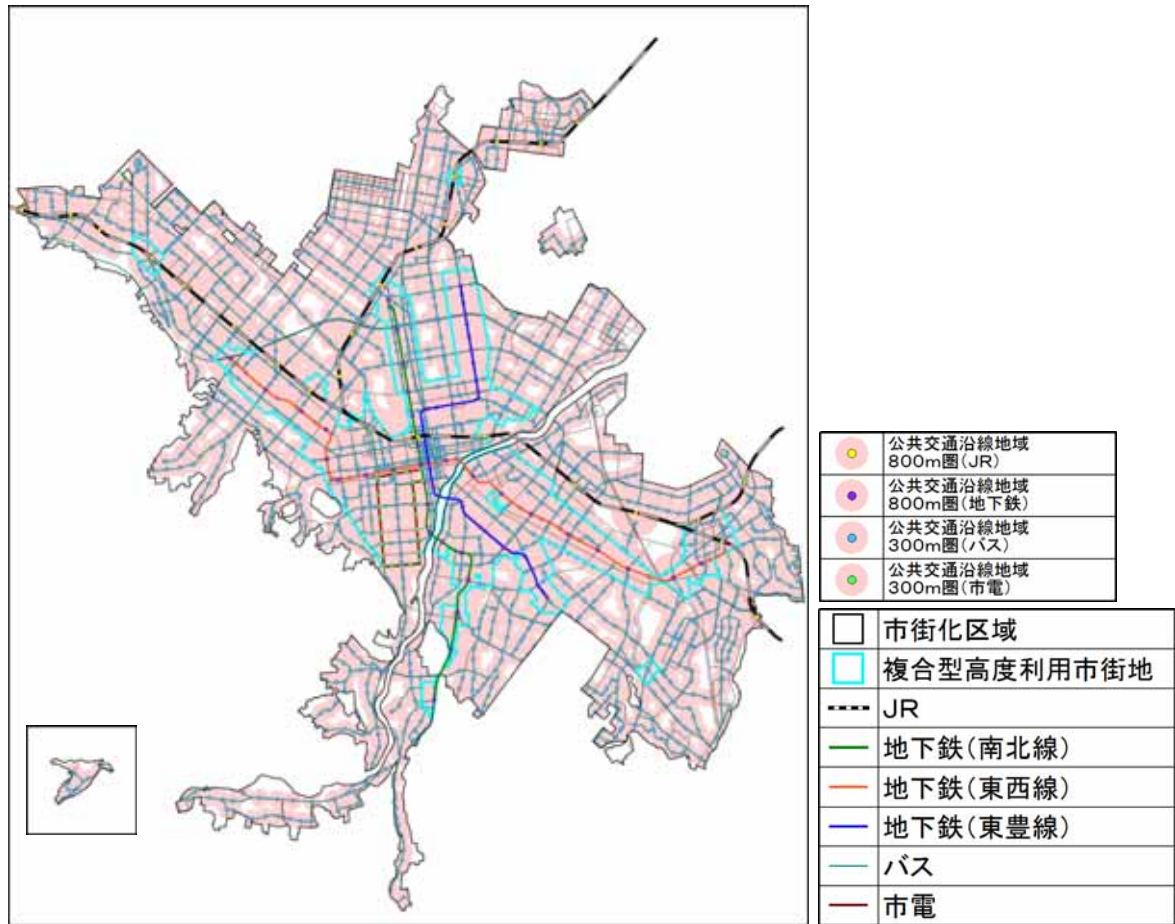


図 公共交通徒歩圏

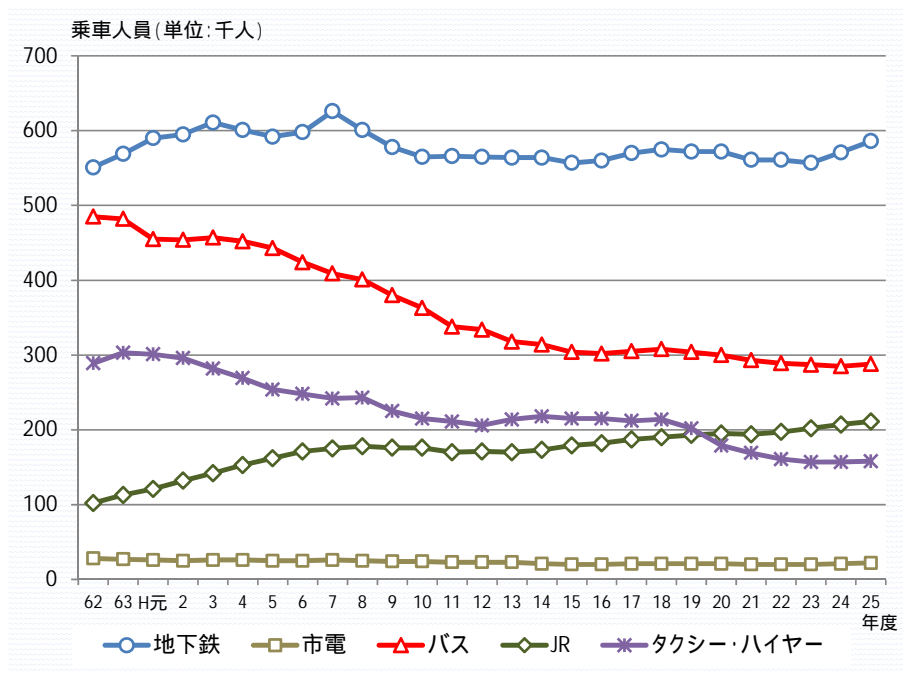


図 市内各輸送機関別乗車人員の推移

市内の各地点の公共交通の利用のしやすさを評価すると、図 のとおり、主に地下鉄・JR 駅周辺や幹線道路沿道が利用しやすい状況となっています。

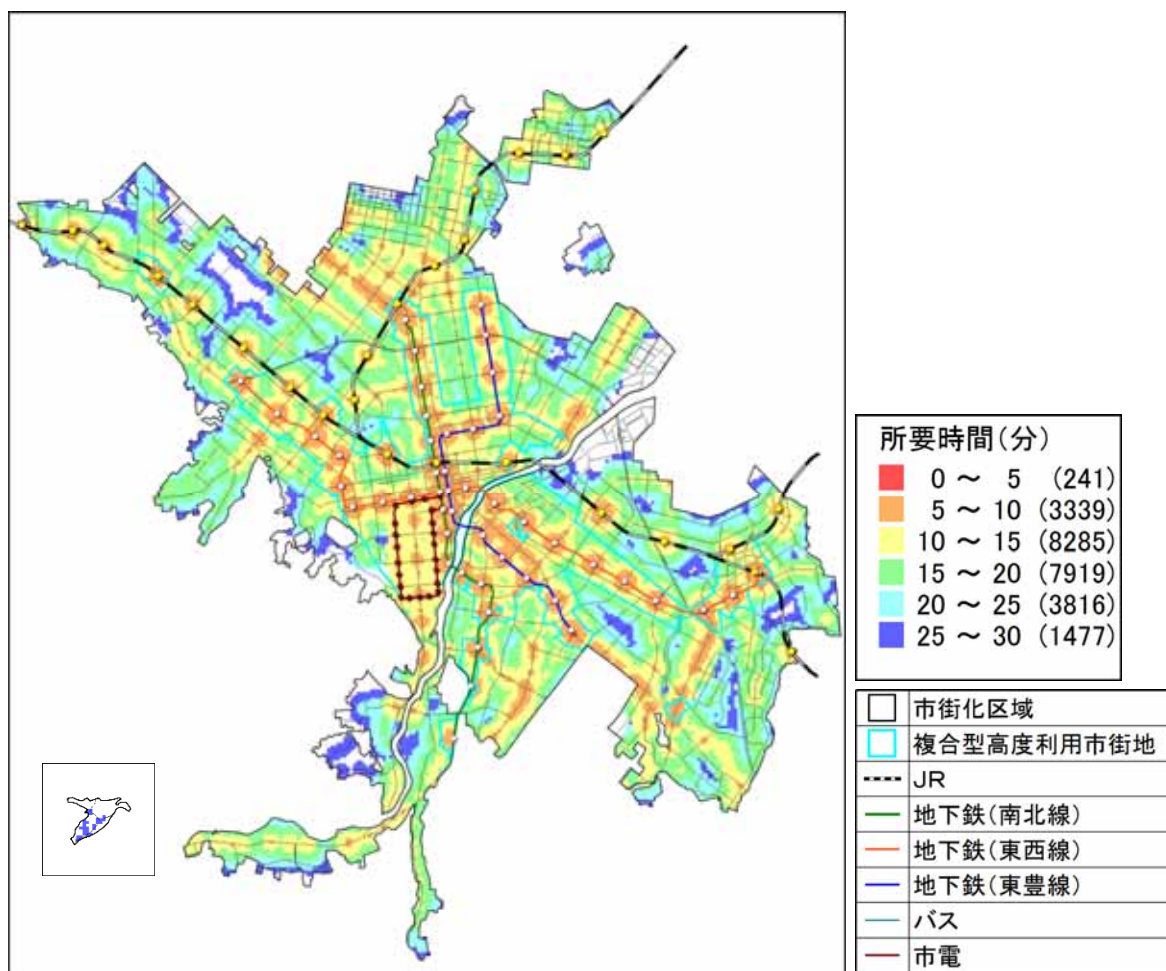


図 公共交通の利用のしやすさ

公共交通の利用のしやすさについて

「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」(平成26年6月国土技術政策総合研究所)に基づき、各地点の居住者が、任意の時刻に家を出て、公共交通に乗車するまでの期待時間を公共交通の利用のしやすさとして評価した。



## 4 - 5 防災

土砂災害防止法（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）に基づく「土砂災害警戒区域」と「土砂災害特別警戒区域」は、本市南西部の急傾斜地に多く指定されています。

また、北海道では現在、本市の土砂災害危険箇所 974 か所について、順次基礎調査を進めており、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、今後も新たに指定されていく見込みとなっています。

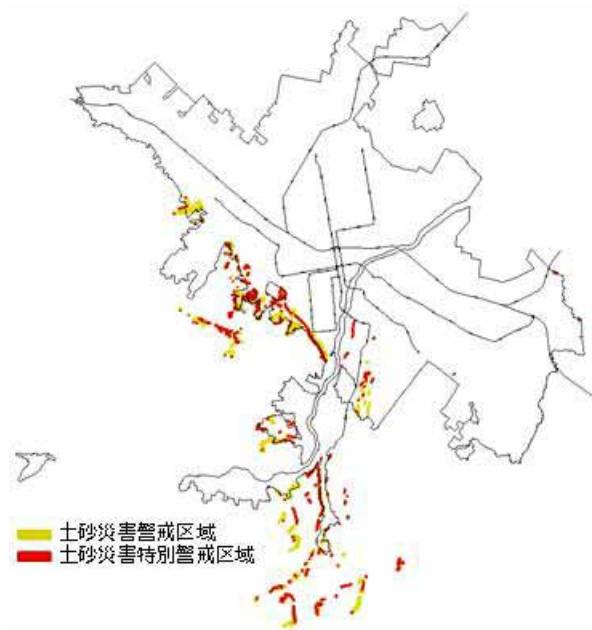


図 土砂災害警戒区域等の指定範囲（H26.9月時点）

表 土砂災害警戒区域等の指定状況（H26.9月時点）

指定区	指定箇所数
中央区	146 か所
厚別区	2 か所
豊平区	7 か所
南区	166 か所
西区	35 か所
合計	356 か所

【土砂災害警戒区域】急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域。危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。

【土砂災害特別警戒区域】急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域。特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。

## 4 - 6 まとめ

過去の人口の動向では、世代や家族構成によって、居住地選択における特徴に違いがみられ、特に生産年齢は、中央区や地下鉄駅周辺などの交通利便性が高い地域への転入が多い傾向がありました。

また、市民アンケート（H26）によると、居住環境として、買い物・通院・公共交通などの「生活利便性」を最も重視する傾向があり、地域交流拠点や複合型高度利用住宅地に住みたいと回答する市民が多い結果となりました。

これらのことから、複合型高度利用市街地は、居住地としての需要が非常に高いことが伺えます。

しかしながら、今後の人口推計において、複合型高度利用市街地内では、人口増加が著しい地域がある一方、交通利便性の高い地下鉄駅周辺でも人口減少が見込まれる地域もあるということがわかりました。

これら人口減少が推計される地下鉄駅周辺で、すでに都市機能がある程度集積している地域は、後背圏の生活利便性の確保という役割も担っているため、その地域の人口が減少すれば、現在の都市機能が低下し、後背圏の利便性をも低下させるということが懸念されます。

そこで、本市では、この複合型高度利用市街地を居住誘導区域として設定し、人口分布の偏在を是正しつつ、人口密度の維持・増加を図るため、土地の高度利用を基本とした集合型の居住機能が集積することを目指します。

ただし、複合型高度利用市街地においても、一部の地域では、災害の危険性が高い地域などが含まれていることから、これらの地域については、居住誘導区域には含めないこととします。

なお、土地利用状況から、複合型高度利用市街地内にも一定規模以上の低未利用地は多く存在しており、また、今後更新時期を迎える大規模な共同住宅等についても多数存在していることから、集合型の居住機能を新たに建築するための敷地確保は可能な状況であると考えられます。

一方、開発時期の古い郊外住宅地の一部においては、近い将来、人口減少の第二段階に入り、人口減少スピードが速まることが想定されるものの、今後20年の間では人口密度は概ね維持され、居住地としての需要は一定程度存在すると考えられることから、今後も生活利便性や交通利便性を確保しつつ、持続的なコミュニティや魅力ある住宅地の形成を目指すこととし、市独自の区域として、「(仮称)居住ストック活用区域」を設定します。

また、具体の区域としては、開発時期が古い郊外住宅地のうち、平成32年(2020年)から平成42年(2030年)の間に人口減少第二・第三段階に入る地域に設定し、良好な環境を備える郊外での暮らしを支えることを目標として、多様な世代の流入を促す総合的な取組により地域の課題を解決することを目指していきます。

なお、(仮称)居住ストック活用区域については、今後の人口の動向により、その範囲を適宜見直していきます。

---

【集合型の居住機能】ここでは、共同住宅、長屋及び寄宿舍をいう。

## 5 都市機能誘導の基本的な考え方

居住誘導区域（複合型高度利用市街地）内では、医療施設や商業施設などの日常生活を支える上で必要な利便施設については、ほぼ徒歩圏内に立地している状況です。

そのような状況の中、居住誘導区域内の人口分布の偏在を是正しつつ、人口密度の維持・増加を図るために誘導すべき都市機能を見出すため、「公共サービス機能」、「地域の魅力を高める都市機能」に、また、本市の国際競争力の向上に資する「都心の魅力を高める都市機能」にそれぞれ注目し、各項目の分析・検討結果に基づいて、都市機能誘導の基本的な考え方を整理しました。

なお、考え方の整理に当たっては、立地適正化計画において誘導施設として位置付けることが、都市機能誘導区域という特定の区域にその機能を集約する（集めてまとめる）という意味合いをもつことに留意し、検討を進めました。

表 日常生活を支える利便施設の立地状況

日常生活を支える利便施設	立地状況	
	居住誘導区域内	居住誘導区域外
医療施設 (内科又は外科を有する病院・診療所)	ほぼ全域で徒歩圏内に立地 (近年増加傾向)	ほぼ全域で徒歩圏内に立地
福祉施設 (通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設)	ほぼ全域で徒歩圏内に立地	ほぼ全域で徒歩圏内に立地
商業施設 (食料品取扱店舗)	ほぼ全域で徒歩圏内に立地 (近年増加傾向)	徒歩圏内に立地していない 地域も存在
子育て関連施設 (幼稚園・保育所)	ほぼ全域で徒歩圏内に立地	徒歩圏内に立地していない 地域も存在
全市的に待機児童が多い現状では、全体的な量的拡大が求められているが、居住誘導区域のみに誘導すべきものではない。		

### 5 - 1 公共サービス機能

人口減少の到来、少子高齢化の進展という本市を取り巻く状況の下では、効率的な行財政運営と多様化する市民ニーズ・地域ニーズへの対応が求められます。

そこで、本市のまちづくりの最上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」では、市有建築物の複合的利用や機能転換の推進などによる総量抑制と利便性向上を掲げており、また、市有建築物の効果的・効率的な配置や総量のあり方についての基本的な方向性や考え方を示した「札幌市市有建築物の配置基本方針」においても、区民センターや図書館などといった行政区単位に配置される施設については、複合化などにより、多くの人が訪れやすい都心や地域交流拠点等に集約していく方向性が示されています。

こうしたことから、本計画においても、適切な公共サービス提供の実現を担保するため、多くの市民が利用する施設については、都心及び地域交流拠点における誘導施設として設定します。

## 5 - 2 地域の魅力を高める都市機能

居住誘導区域の人口分布の偏在を是正しつつ、人口密度の維持・増加を図るためには、その地域の魅力を向上させることが重要です。

地域の魅力向上に当たっては、「多様な都市機能の集積（いろいろな機能がたくさんあること）」、「公共交通利便性・回遊性の向上（車がなくても行きやすく、歩き回りやすいこと）」、「様々な交流や賑わいが生まれる空間の創出（集まれる空間があって、活用されていること）」、「地域資源の活用・発信（その地域にしかない魅力があって、その魅力をアピールすること）」という4つの「魅力向上の柱」を複合的に推進させていくことが必要です。

また、居住誘導区域内の人口分布偏在の是正と人口密度の維持・増加に向けて、どこの地域の魅力を向上させることが効果的かについては、前述の公共サービス機能と同様に、多くの人を訪れやすい“地域交流拠点”であると考えられます。

そこで本項では、地域の魅力向上の柱の一つである「多様な都市機能の集積」を図るため、地域交流拠点において誘導施設として位置付けるべき都市機能は何かを検討しました。

まず、医療・福祉・商業・子育てなどの日常生活を支える利便機能については、すでに徒歩圏内に立地している地域であっても、魅力向上に向けては、その機能の集積は必要であると考えられます。

しかしながら、立地適正化計画において誘導施設として位置付けることは、都市機能誘導区域という特定の区域にその機能を集約するという意味合いをもつため、20年後も多くの人口を抱える本市においては、医療・福祉・商業・子育てなどの都市機能の多くは、郊外部においても必要性が高く、それらの機能を誘導施設として設定することが適さないことから、魅力向上のためにどのような都市機能を誘導施設に設定するかについては、現時点では明確な結論が出ていません。

そのため、今後も継続的に考察を重ね、整理がついた段階で、誘導施設への設定を検討します。

## 5 - 3 都心の魅力を高める都市機能

本市の顔である都心は、北海道全体として人口減少が予測されている中で、北海道・札幌の経済成長をリードする都心まちづくりが期待されているとともに、アジア圏からの観光流入の増加による国際化への対応を含め、厳しさを増す都市間競争での札幌の確固たる地位の確保を先導していくことが重要となっています。

そのような中、平成28年(2016年)3月に策定した札幌市都心まちづくり計画において、これからの都心まちづくりの力点の一つとして、「世界が注目する都心強化の推進」を定め、その実現に向けて高機能オフィスの整備、国際対応型施設の充実強化、大規模MICEの開催を支える拠点施設の整備などを掲げています。

そこで、本計画においては、都心まちづくり計画の実現に向けて、本市の顔である都心の魅力・活力を高めるという観点から、国際競争力の向上に資する高機能オフィス等の高次都市機能について、都心における誘導施設として設定します。

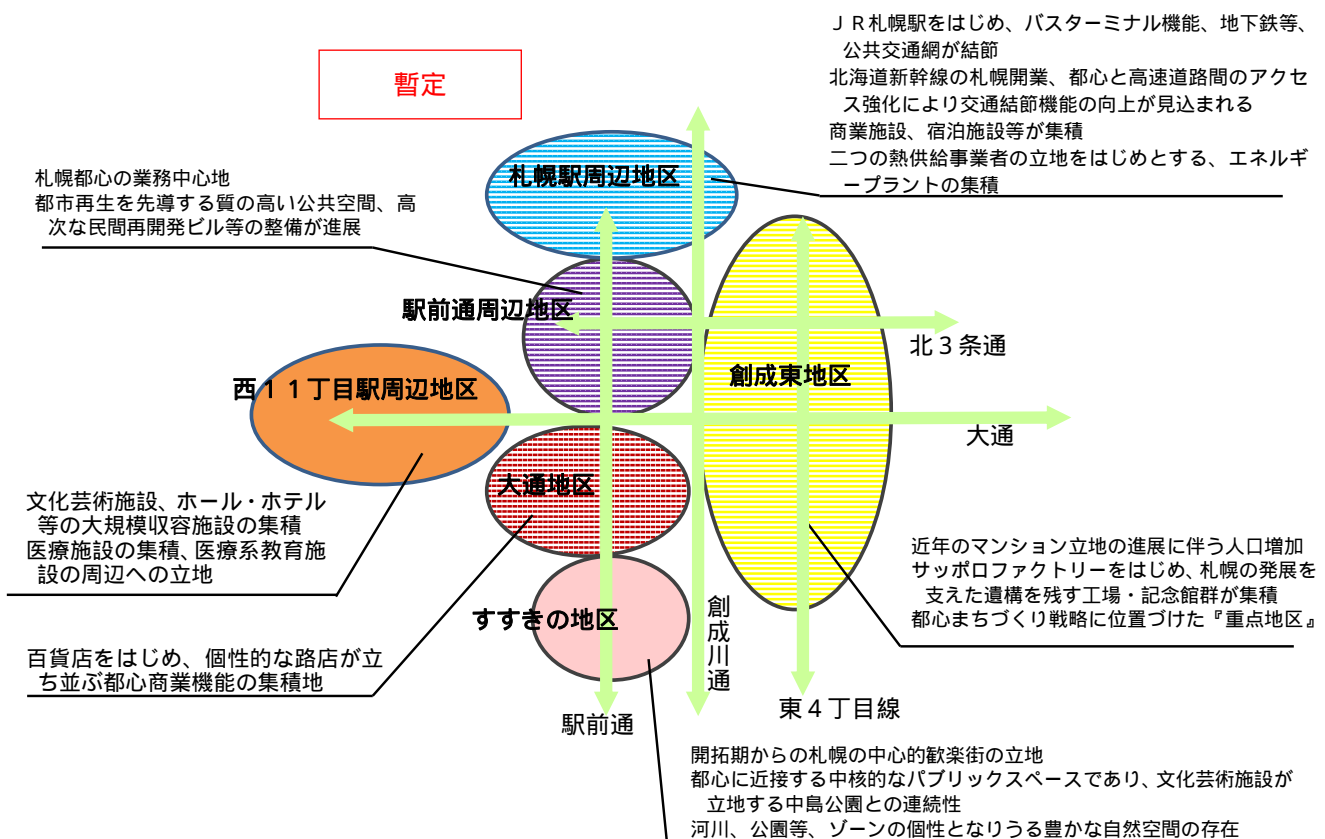


図 都心のゾーニング

【MICE】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で、Meeting(会議・セミナー)、Incentive Travel(Tour)(企業報奨、研修旅行)、Convention(大会・学会・国際会議)、Exhibition(イベント・展示会・見本市)の頭文字のこと。

## 6 各区域及び誘導施設の設定

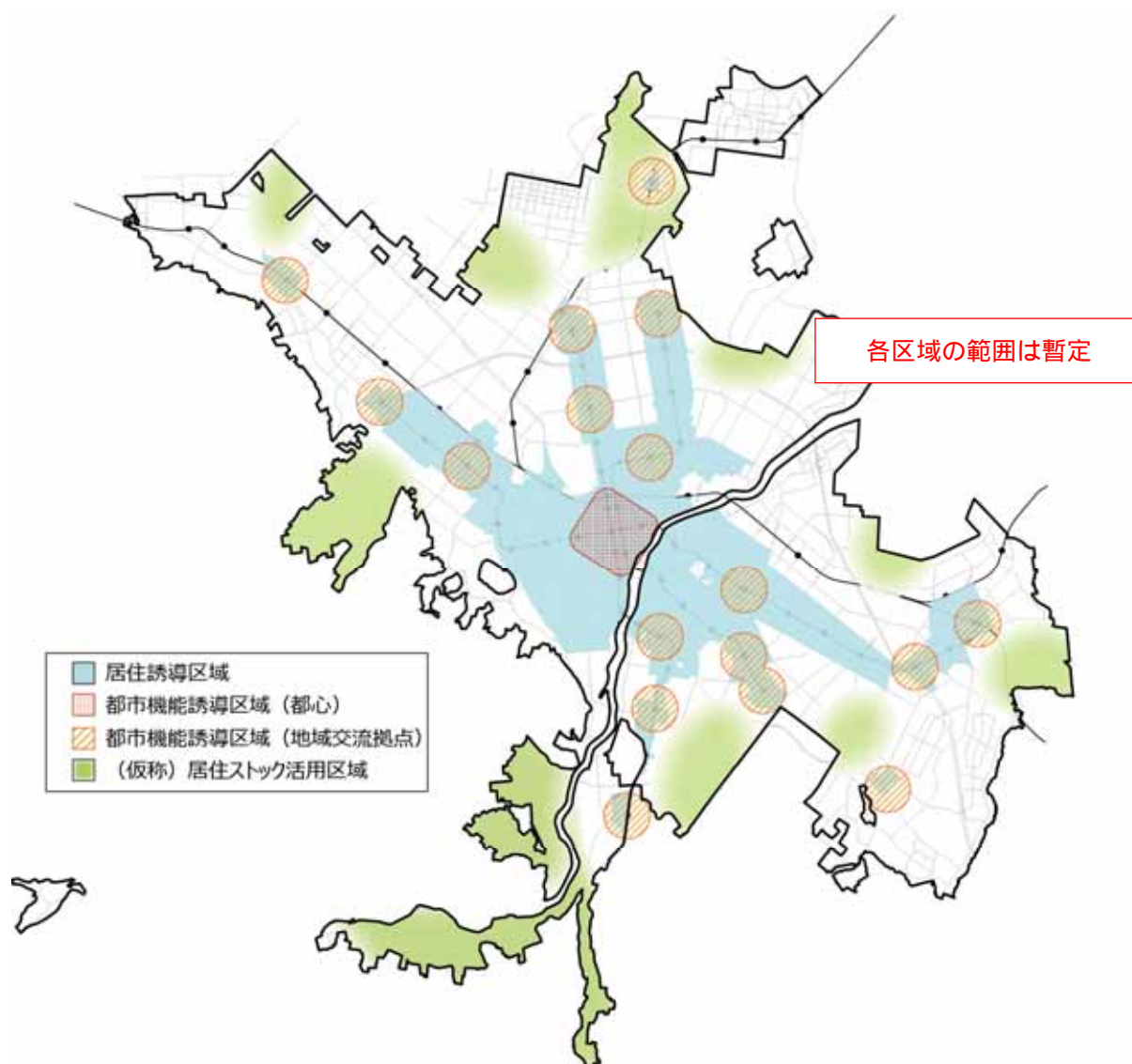


図 各区域の範囲

表 各誘導施設

都市機能誘導区域	誘導施設
都心	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際競争力の向上に資する高次都市機能施設（MICE 関連施設、高機能オフィス）</li> <li>教育文化施設</li> <li>多くの市民が利用する公共施設（区役所、区民センター、図書館、体育館、子育て支援センター）</li> </ul>
地域交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの市民が利用する公共施設（区役所、区民センター、図書館、体育館、子育て支援センター）</li> </ul>

## 7 施策の方向性

### 7 - 1 居住誘導区域における施策

居住誘導区域においては、再開発や緩和型土地利用制度の運用などにより、土地の高度利用を図ることで居住機能の誘導に寄与する取組を支援します。合わせて、都市機能の集積、広場・歩行空間創出の誘導など、間接的に居住環境の向上に資する施策についても、居住誘導のための施策として位置付けて推進していきます。

なお、それらの取組については、居住誘導区域内に含まれる「都心」、「地域交流拠点」、「複合型高度利用市街地」のエリアごとに、それぞれ以下のとおり推進していきます。

#### 【都心における取組】

##### 安全・快適で質の高い生活

- ・都心における人を中心とした移動手段の多様化による回遊・交流環境の向上を図ります。
- ・集約連携都市を先導し、多様性を受け入れる居住環境の形成を目指します。
- ・市民のパブリックライフを豊かにする交流の場、創造の場の形成による魅力の向上を図ります。

##### 都心部におけるみどりの保全・創出

- ・街路樹等の適切な管理や各種制度により都心部の貴重なみどりの保全を図るほか、民有地緑化への支援などにより、景観や環境に配慮した建築物緑化や広場等オープンスペースの緑化を進め、札幌の顔にふさわしいみどりの創出を図ります。
- ・都心内の河川・公園・緑地等の自然資源を結ぶコリドーを形成します。

#### 【地域交流拠点における取組】

##### 拠点の特性に応じた多様な都市機能の集積

- ・都市基盤の整備状況や機能集積の動向、後背圏の違いなど、各拠点の異なる特性を踏まえ、緩和型土地利用計画制度や各種補助金制度を活用した都市機能集積を図ります。
- ・必要に応じて基盤整備や市街地開発事業を進め、機能の集積・向上を支えていきます。
- ・公有地等における土地利用転換が見込まれる場合には、各拠点の異なる特性を踏まえ、多様な都市機能の導入を検討します。

##### 質の高い空間づくりの創出

- ・地域特性に応じたにぎわいや多様な交流を支える空間（広場・公園・空地など）の創出を図ります。
- ・冬でも安心・快適に移動できる空間を創出していくため、再開発などを活用した地下鉄コンコースへの接続や空中歩廊による駅への接続を促進します。

## 【複合型高度利用市街地における取組】

### 高密度で質の高い複合型高度利用市街地の実現

- ・地域の特性や状況に合わせて集合型の居住機能をはじめとした都市機能の集積や、歩きやすさを重視した歩行者環境整備等を進めるために、適切な土地利用計画制度などを運用します。
- ・路面電車沿線では、良好な街並みやにぎわいを感じる活動によって、路面電車沿線の魅力を高めていくため、地域と協力しながら、沿線の魅力づくりの指針を作成し、景観まちづくりを推進します。

### 地域特性を踏まえたみどりの創出

- ・人口が増えている既成市街地においては、官・民各々が管理するさまざまなオープンスペースを活用しながらみどりの確保を図ります。
- ・地域特性や市民のニーズ、公園の配置状況などを踏まえ、地域ごとに求められる機能を把握しながら、公園の再整備を進めます。

## 7 - 2 都市機能誘導区域における施策

都市機能誘導区域である「都心」、「地域交流拠点」においては、それぞれ高次都市機能施設や公共施設などを誘導施設として設定しているため、交流空間の創出や安心・安全の確保など、各誘導施設の整備効果を相乗的に高める取組を推進していきます。

なお、それらの取組については、都市機能誘導区域である「都心」、「地域交流拠点」のエリアごとに、それぞれ以下のとおり推進していきます。

### 【都心における取組】

#### 環境に配慮した持続可能な都市の実現

- ・環境首都さっぽろを象徴する都心のグリーンビルディング化を推進します。
- ・積雪寒冷地の特性を捉え環境に配慮したエネルギーネットワークの強化・拡充を図ります。
- ・北海道・札幌を象徴するような緑豊かな空間の創出とネットワークの形成を図ります。

#### 地域特性を生かした創造性の発揮

- ・北海道・札幌の魅力を集約・発信する都市観光の強化を図ります。
- ・既存のストック強化・再生を通じた札幌型の MICE を支える中核的な機能の向上を図ります。
- ・積雪地・北方都市の有する多様な技術を活かした産業創造を支える都心のビジネス環境の強化を推進します。

#### 安全・快適で質の高い生活（再掲）

#### 経済持続性・雇用環境の創出

- ・国内外の投資誘引による老朽ストックの更新・高度利用化を目指します。



- ・災害に強いエネルギーネットワークをはじめとする先進的な取組を通じた不動産価値の向上を目指します。
- ・経済活性化をけん引する人材の誘引や、企業立地の促進を通じた雇用環境を向上します。
- ・都心部における帰宅困難者対策を進めます。

## 【地域交流拠点における取組】

### 優先度を考慮した拠点の機能強化

- ・区役所等の公共施設や大規模民間施設などの建替えの機を捉えたケース、地域のまちづくりの熟度に応じたケース、地域コミュニティや商店街等の活性化施策に着目したケースごとに各拠点の置かれている状況を整理するとともに、地下鉄始発駅といった交通結節性の高さや基盤整備状況などの地区特性を踏まえて、優先度を考慮した取組を推進・強化します。

### 拠点の特性に応じた多様な都市機能の集積（再掲）

### 質の高い空間づくりの創出（再掲）

### 環境に配慮した拠点の取組

- ・公共施設等の建替更新時に合わせたコージェネレーションシステム等の導入や、周辺民間施設へのエネルギーネットワークの拡充について検討を進めます。

## 7 - 3 居住ストック活用区域における施策

（仮称）居住ストック活用区域では、人口減少が進む中においても、生活利便性や交通利便性を確保しつつ、持続的なコミュニティや魅力ある住宅地の形成を目指すこととし、以下の取組を総合的に推進していきます。

### 【（仮称）居住ストック活用区域における取組】

#### 良質な住環境の維持・向上

- ・地域固有の資源を活用するとともに、まちづくりセンターや児童会館など小学校への機能の複合化による地域コミュニティ拠点の形成や、移動利便性の維持や地域のニーズに対応した交通の実現などにより、良好な住環境の維持・向上に向けた総合的な取組を検討します。
- ・良好な住環境が形成されている郊外住宅地、及び一般住宅地でも戸建住宅が多く立地しているエリアにおいては、現状の住環境の維持を図るとともに、生活利便機能の向上を図ります。
- ・安全・安心な住宅市街地を形成するため、建築物の耐震化や建替え等に伴うオープンスペースの確保を推進するとともに、空き家の適切な管理や有効活用について検討します。

## 7 - 4 交通に関する施策

居住誘導区域・都市機能誘導区域・(仮称)居住ストック活用区域において、各区域間及び各区域内に有機的な交通体系を確立し、円滑な移動を確保するための施策として、以下の取組を推進していきます。

### 【公共交通に関する取組】

#### 公共交通ネットワークの活用

- ・公共交通機関の持つ個々の特性や役割を生かし、連携を強化することによりネットワークの充実を図ります。

#### <地下鉄など軌道系交通機関>

- ・地下鉄については、将来の交通需要への対応、冬期間においても安定した交通機能の確保、さまざまな拠点の育成・整備、他の交通機関との連絡性の向上などの観点から、その機能向上や活用について検討を進めます。
- ・JRについては、駅関連施設の整備・改善を促進するとともに、立体化により市街地の分断解消や自動車交通の円滑化を図るなど、周辺の市街地との一体的な再整備の可能性について検討を進めます。
- ・路面電車については、都心や都心部周辺での利便性の高い生活を支えるとともに、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置として、路面電車の都心周辺への延伸など、機能向上や活用について景観施策とも連動しながら検討を進めます。

#### <バス>

- ・拠点機能の向上や市街地整備の進展等による交通需要の変化に対応し、地域の移動を支えるバスネットワークの維持・改善に向けた取組を進めます。
- ・公共交通の円滑化を図るため、バスレーンや狭小バス路線などの除排雪の強化を図ります。
- ・需要に応じたサービス水準の確保に努めます。

#### <乗継施設等>

- ・地下鉄、JRの駅では、乗継施設等の機能を適切に維持・改善し、民間開発との連携や更新機会を捉えた整備・改修等により利便性や快適性を向上させます。
- ・民間開発などと連携した駐輪場の整備や放置禁止区域の拡大など、総合的な駐輪対策のあり方について検討を進めます。

#### 公共交通の質的充実

- ・インターネットやロケーションシステムなどを活用した交通情報の提供による利便性の向上を図ります。
- ・主要な駅とその周辺の道路を含めた公共空間や車両のバリアフリー化を一体的に推進します。

### 【道路ネットワークに関する取組】

#### 既存道路の有効活用

- ・交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用することを通じて、自動車交通の円滑化を図ります。

#### 駐車場の集約化や既存施設の有効活用

- ・都心において、過度な駐車場整備を誘発しないため、駐車場の集約化や既存施設の有効活用などを検討します。

#### 自転車の利用環境の改善

- ・駅周辺における駐輪場の整備を推進するとともに、走行空間の確保やネットワークの検討を進めます。

### 【広域的な交通ネットワークに関する取組】

#### 都心と高速道路間のアクセス強化

- ・都心と高速道路間のアクセス強化に向け、国とも連携しながら検討を進めます。

### 【地域特性に応じた交通体系の構築】

#### 都心のまちづくりを支える交通体系の実現

- ・人と環境を重視した交通環境の創出に向け、歩行者ネットワーク、公共交通、自転車や荷さばき等について、まちづくりの取組と連携しながら、一体的に方向性の検討や取組を進めます。

#### 拠点等における交通機能の向上

- ・各拠点の位置付けやまちづくりの特性に応じ、アクセス性の向上や交通結節点の機能改善、歩行者・自転車等の移動性の向上を図るための取組を進めます。

#### 地域交通の維持・改善

- ・主に郊外部においては、移動利便性の維持や地域のニーズに対応した交通のあり方を検討します。

#### 歩行環境の充実

- ・都心や拠点の特性に応じて、地下通路や空中歩廊など、季節や天候に左右されない、安全安心な歩行環境の充実を図ります。

## 8 事前届出

都市再生特別措置法第 88 条又は第 108 条の規定に基づき、居住誘導区域外又は都市機能誘導区域外で以下の行為を行う場合、これらの行為に着手する日の 30 日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

### 8 - 1 居住誘導区域外

#### 【届出対象】

開発行為の場合

3 戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為

1 戸又は 2 戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が 1,000 m<sup>2</sup>以上のもの

建築行為の場合

3 戸以上の住宅を新築しようとする場合

建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合

#### 【届出様式】

開発行為の場合・・・様式 1

建築行為の場合・・・様式 2

上記 2 つの届出内容を変更する場合・・・様式 3

#### 【添付書類】

開発行為の場合

- ・当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1,000 分の 1 以上）
- ・設計図（縮尺 100 分の 1 以上）
- ・その他参考となるべき事項を記載した図書

建築行為の場合

- ・敷地内における住宅等の位置を表示する図面（縮尺 100 分の 1 以上）
- ・住宅等の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺 50 分の 1 以上）
- ・その他参考となるべき事項を記載した図書

上記 2 つの届出内容を変更する場合

- ・上記と同じ

## 8 - 2 都市機能誘導区域外

### 【届出対象】

開発行為

誘導施設を有する建築物の建築を目的とする開発行為

建築行為

誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合

建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合

### 【届出様式】

開発行為の場合・・・・・・・・・・様式 4

建築行為の場合・・・・・・・・・・様式 5

上記 2 つの届出内容を変更する場合・・・様式 6

### 【添付書類】

開発行為の場合

- ・当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1,000 分の 1 以上）
- ・設計図（縮尺 100 分の 1 以上）
- ・その他参考となるべき事項を記載した図書

建築行為の場合

- ・敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺 100 分の 1 以上）
- ・建築物の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺 50 分の 1 以上）
- ・その他参考となるべき事項を記載した図書

上記 2 つの届出内容を変更する場合

- ・上記と同じ