

3. あるべき将来像

3-1 計画理念

3-1-1 上位計画、自治体計画を踏まえた将来像検討の視点

上位計画である「国土形成計画」、「新たな北海道総合開発計画」、「新・北海道総合計画」を検証し、キーワードを整理した結果を以下に示します。

上位計画における将来の目指すべき姿

国土形成計画 / 新たな北海道総合開発計画 / 新・北海道総合計画

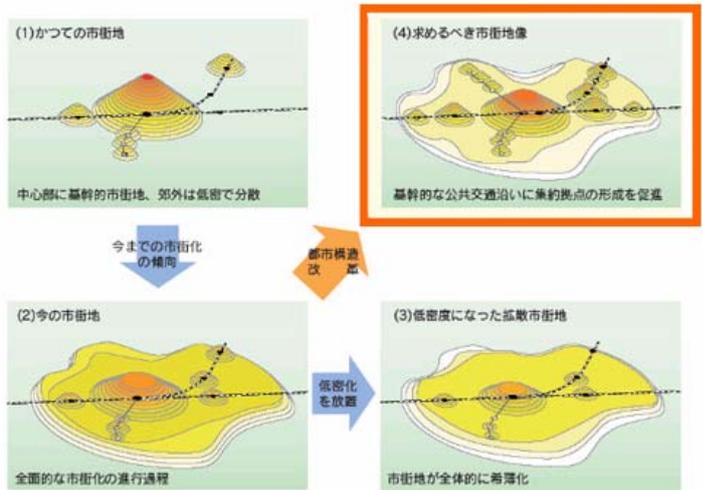
- ◆人口減少・少子高齢化社会に対応した地域社会モデル構築 / 暮らしやすく活力ある都市空間の形成（集約型都市構造・地域の交流・連携等） / 多様なライフスタイルの選択を可能にする社会の構築 / 災害に強いしなやかな国土 / 安全・安心な生活の確保 / 冬も安心して暮らせるまちづくり
- ◆自立的に発展する国土の形成 / 成長のエンジンとなる都市・産業の強化 / 札幌を中心とする都市圏の機能により北海道全体を牽引 / 経済の自立をリード / 国際競争力のある魅力的な観光地づくり / 東アジアと共に成長する産業郡
- ◆美しい国土の再構築 / 人間活動と自然のプロセスとが調和した物質循環の構築 / 低炭素社会・循環型社会の構築 / 環境への負荷が少ない持続可能な社会の構築

集約型都市構造へ

社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。（第二次答申）（H19.720）」より抜粋要約

- 現状のままの拡散型都市構造を放置した場合、
- (1) 公共交通の維持が困難（公共交通減便や廃止等）
 - (2) 超高齢社会の移動問題（移動制約の増大、高齢者ドライバー事故など）
 - (3) 環境への負荷の高まり（自家用車利用増や移動距離増による環境負荷増加など）
 - (4) 中心市街地の一層の衰退（「まちの顔」の役割喪失やコミュニティの希薄化など）
 - (5) 都市財政の圧迫
- といった問題が発生すると考えられます。

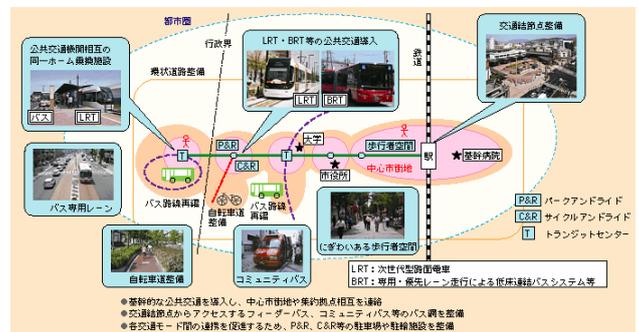
上記の問題を解決または回避し、持続可能な都市を実現するためには、**我が国の都市を集約型都市構造へ再編することが不可欠**です。



『集約型都市構造の実現に向けて』
～都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開～
(国土交通省都市・地域整備局)

集約型都市構造の実現のために、都市交通施策と市街地整備施策において、以下の取組を推進すべきです。

- (1) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境
- (2) 都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性
- (3) 郊外市街地等における密度低下への対応
- (4) 集約型都市構造によって実現される生活像の提示



道央都市圏内の各自治体の総合計画および都市計画マスタープランを検証し、キーワードを整理した結果を以下に示します。

自治体計画における将来の目指すべき姿

各自治体の総合計画／都市計画マスタープラン

- ◆多様な住まい方を支える質の高い居住環境 / 安全で快適な住環境の形成 / 歩いて暮らせるまちづくり / 誰もが安全で快適に暮らせるまち / 自然環境・農業との調和 / 田園景観と快適な暮らし / コンパクトな市街地
- ◆札幌都心の機能強化 / 多中心核都市構造の充実・強化 / 周辺都市との交流・連携 / 生産・物流拠点の育成 / 都心活動拠点の育成 / 観光などの国際交流機能の充実 / サハリンプロジェクト開発支援拠点
- ◆自然環境の保全と活用 / 環境と調和する都市の構築 / 災害に強いまちの形成 / 緑豊かなまちづくり / 水・みどりのネットワーク / 自然共生

上位計画と各自治体の法定計画、また、今後の市街地整備の方針としての「集約型都市構造への転換」から、将来像検討の視点として、以下の9項目を導き出しました。

将来像検討の視点

1. 成長のエンジンとなる都市産業の強化(北海道の牽引)
2. 札幌都心機能強化
3. 周辺市町との機能分担による都市圏の一体化
4. グローバル化(国内、国外)に対応する交流拠点の充実
5. 多様なライフスタイルを支える交通環境の実現
6. 誰もが安全で快適に暮らせるまちづくり
7. 自然環境、農業との調和、共生
8. 環境への負荷が少ない持続可能な社会
9. 今後の高齢化社会、緊縮財政、冬期気象条件といった制約条件との共生

3-1-2 道央都市圏の現状と問題点

昨今の社会的潮流、および平成18年度に実施したパーソントリップ調査結果（交通実態調査結果）、各種既存資料をもとに検討した現況分析の結果、以下に示す道央都市圏の現状と問題点、および課題が浮かび上がりました。

社会的潮流

- ・ 少子高齢化
- ・ 地域経済の停滞
- ・ 安全・安心、美しさや文化に対する国民意識の高まり
- ・ 情報通信技術の発達
- ・ 医療・福祉等生活関連サービスの低下
- ・ グローバル化の進展
- ・ 深刻化する地球環境・資源エネルギー問題
- ・ 公共投資の縮減

道央都市圏の現状と問題点①

○社会経済面

- ・ 都市圏人口は現況からH22にかけて微増。それ以降は減少し高齢化が更に進行 / 児童生徒数がすでに減少 / 2次産業就業者が減少し、都市圏の就業構造が更に3次産業主体へと変化 / 高齢の就業者数が増加
- ・ 北海道経済の中核的機能 / 国際観光進展 / 国際機能を担う空港・港湾 等

○気象および都市構造面

- ・ 冬期は累計積雪量が6m以上に達し交通障害が発生することがあり、都市圏内外の様々な人に影響
- ・ 交通結節点や鉄軌道駅周辺など交通便利地域で居住人口高密度 / 札幌都心周辺および都心から10～20km離れた地域で人口増加 / 石狩～江別～北広島～千歳の方向で人口が増加
- ・ 札幌都心から離れた東西及び北方向で立地が進む流通・工業系施設 / 反面、札幌都心で従業者人口が減少 / 開発事業は札幌都心から6～15km離れた地域で展開 / 高齢化が進む郊外住宅団地 / 住み替え希望が多い札幌都心・駅周辺 / 札幌都心以外で立地が進む大規模小売店舗 / 小樽～定山溪～支笏湖～千歳の方向で展開する広域観光 / 都市圏の北側・東側で展開する田園観光 等

○財政面

- ・ 高齢化に伴う医療・福祉費の増大による財政硬直化、経済低成長時代による税収減少 / 将来の維持管理費増大 / 公共投資への更なる制約が想定 等

道央都市圏の現状と問題点②

○交通面

(通勤・通学交通)

- ・札幌都心周辺の自転車・鉄軌道利用による通勤が増加
- ・従業地の郊外化に伴い自動車利用の通勤も増加。反面、バス利用は著しく減少
- ・冬期には秋期よりも所要時間が増加
- ・通学による地下鉄・バス利用割合は低下したが、自転車・JRは上昇
- ・JR利用の広域化が進み長距離の移動が増加

等

(買物・通院交通)

- ・近距離の自動車利用の買物交通が著しく増加
- ・札幌都心周辺の居住者の自動車による郊外施設への移動も多く、都心周辺の地下鉄利用が低迷
- ・通院交通は送迎・タクシー利用を含む自動車利用が主体
- ・冬期には郊外部の一部で通院行動が減少

等

(高齢者交通)

- ・自動車をもつ高齢者は、地域に関わらず行動が活発
- ・一方、駅から離れた地域の高齢者は自動車所有の有無で、外出率・平均トリップ数に大きな格差
- ・増加する高齢者ドライバーと事故件数
- ・冬期は外出を控える高齢者が増加

等

(業務交通・観光交通)

- ・都市圏の主たる流動である中央区(札幌都心)発着交通が減少
- ・空港・港湾および観光地をつなぐ幹線道路において渋滞が発生
- ・アクセス強化が求められる札幌都心・空港間などの主要拠点間ルート
- ・路上駐車・荷さばき等の影響で発生する札幌都心の渋滞
- ・国内外からの観光交通の増加。観光客から要望の多い交通環境の改善

等

(環境負荷)

- ・渋滞発生により自動車からのCO2排出量増加が懸念。冬期にはさらに渋滞が悪化
- ・私用交通や近距離交通が徒歩・自転車から自動車へ転換しCO2排出量増加が懸念
- ・札幌都心周辺の駅周辺間の移動で高い自動車分担率
- ・住民意識としては「自動車の負の面は理解しているが便利が必要」「公共交通は自動車より不便」

等

道央都市圏の課題

- ◆ 少子高齢化および居住地・従業地の変化に伴う交通手段の変化(公共交通の利用低迷) / 自動車所有の有無や居住地域による行動格差 / 買物・通院における自動車依存、高齢者ドライバーの事故増加 / 札幌都心周辺・駅周辺で増加した自転車利用(利便性・安全性確保の必要性) / 冬期の問題(円滑性・安全性の確保、災害時の対応)
- ◆ 中央区(札幌都心)発着交通の減少(交流・連携の減少) / 2空港・3港湾・高速道路を活用した、国内外に向けた物流・観光ルートの円滑化 / 幹線道路の渋滞および札幌都心の路上駐車・路上荷さばきによる事業所活動、物流・観光交通への影響
- ◆ 渋滞によるCO2増加の懸念 / 公共交通サービス低下、短距離移動の自動車依存によるCO2増加の懸念

3-1-3 道央都市圏の特性と役割

■道央都市圏の特性

- 道内で最も高度な都市機能が集積
- 豊かな自然環境・田園環境・海洋資源を保持
- アジアの中でも北国らしい特徴的な環境・風景を保有
- 東アジアと北米とを結ぶ線上に位置
- 日本海側と太平洋側の両方に国際港湾、内陸部に国際空港が立地

道央都市圏は、歴史・文化資源を含め北海道内で最も高度な都市機能が集積しているのに加え、自然公園や森林資源など21世紀に最も重要な要素となる自然環境ほか、食糧供給とこれを資源としたグリーンツーリズム・マリンツーリズムに対応した田園環境・海洋資源も十分に保持していることが大きな特徴といえます。

また、夏は冷涼、冬は積雪寒冷な気候から、アジアの中でも北国らしい特徴的な環境・風景を有しているほか、急速な経済成長をみせている東アジアと北米とを結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接していることに加え、日本海側と太平洋側の両方に国際港湾、内陸部に国際空港が立地するなど、ヒト・モノ・情報等の国際交流の促進に向けて極めて恵まれた条件にあるといえます。

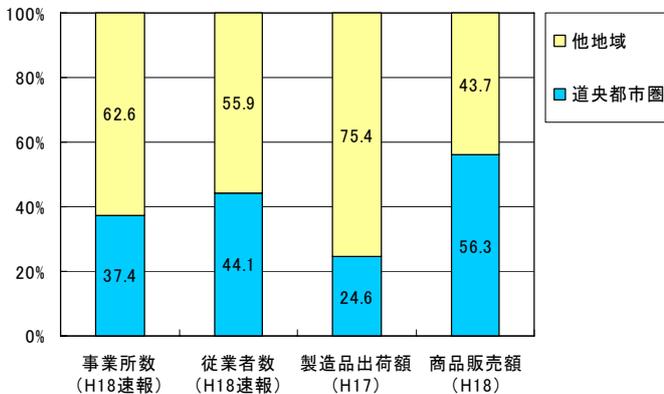
■道央都市圏の役割

- 時代の大転換期にあって、北海道の持続可能な経済社会づくりを牽引することが求められている
- 都市圏を構成する市町は、それぞれの役割に基づく地域づくりを進めていく必要がある

現在、東アジア地域の急速な経済成長、地球環境問題の深刻化とエネルギー資源の逼迫に対して、本格的な人口減少・少子高齢化を迎える北海道の経済社会がどのように対処していくのか、換言すれば、北海道の経済社会が東アジア地域の急速な成長をどのように取り込み自らの成長の糧とするか、また、世界経済の自由化の動きが強まる中で、道内農業の持続的な発展や食料安全保障の確保が問われています。

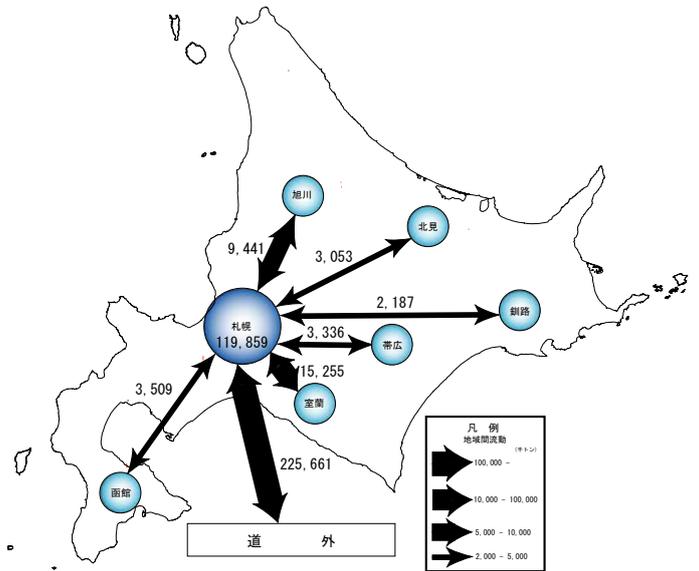
こうした時代の潮流の大転換期にあって、道央都市圏は、地域の特徴的な資源・特性を生かして、北海道の持続可能な経済社会づくりを牽引することが求められており、都市圏を構成する市町はそれぞれの役割分担と責任を自覚しつつ、地域特性を踏まえた将来の豊かな社会づくりのためのビジョン（計画理念）を共有し、それぞれの役割に基づく地域づくりを進めていく必要があります。

【全道に占める道央都市圏の経済活動の割合】



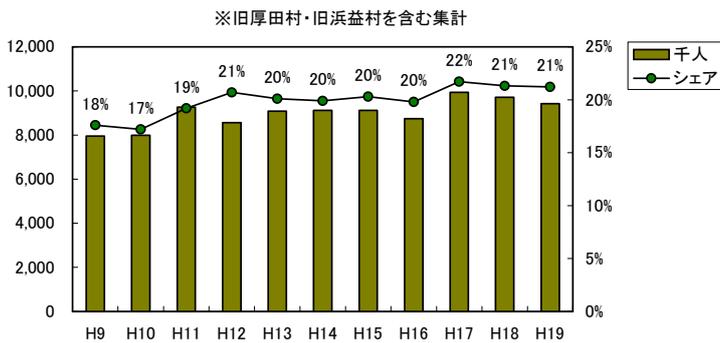
資料：事業所統計調査、工業統計調査、商業統計調査

【H17札幌ブロック発着貨物流動量 (全交通機関)】



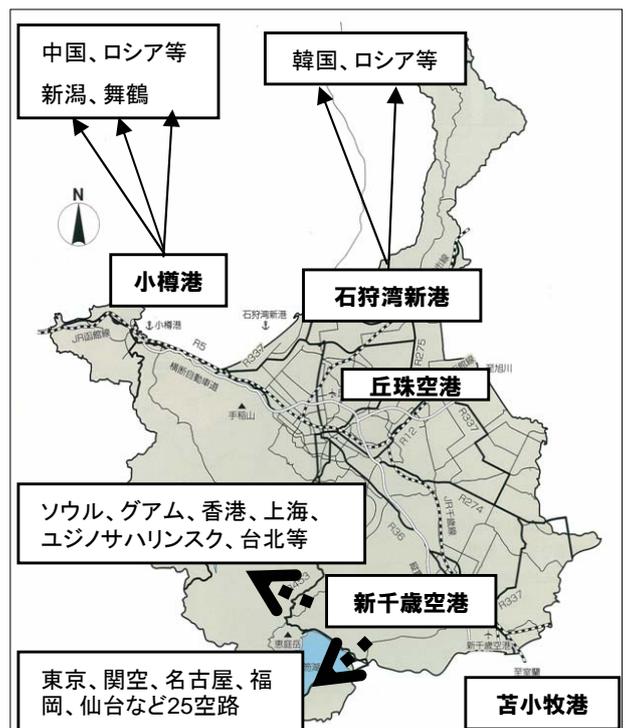
資料：旅客、貨物地域流動調査

【道央都市圏へ道外観光客の入り込み数と対全道シェア】



資料：北海道観光入り込み客数調査

【道央都市圏における空港・港湾の位置】



【道央都市圏の地理的位置】

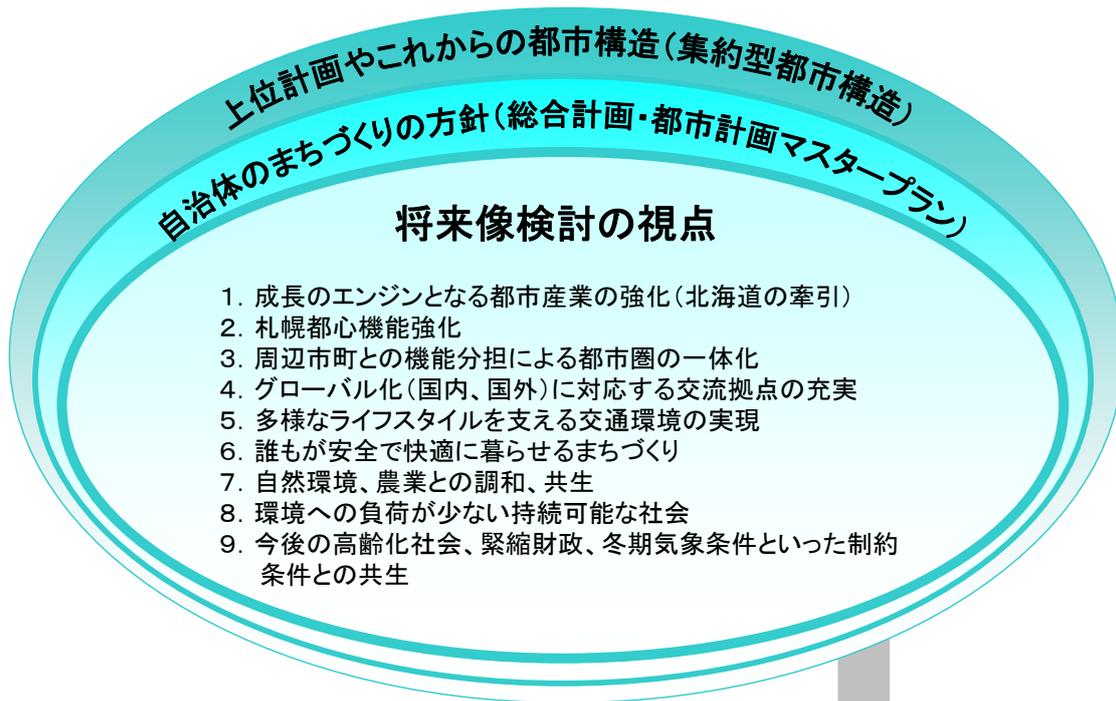


資料：北海道開発局港湾空港部作成資料

3-1-4 あるべき将来像(計画理念)の設定

各種の上位計画、および現況分析から浮かび上がった現状の問題、課題を整理したところ、「暮らし」・「活力」・「環境」の3つの視点が特に重要と考えました。それらを踏まえ、以下に示す「道央都市圏の将来像(計画理念)」を設定するとともに、これらのキャッチフレーズとして「道央 LIVE plan」と名付けました。

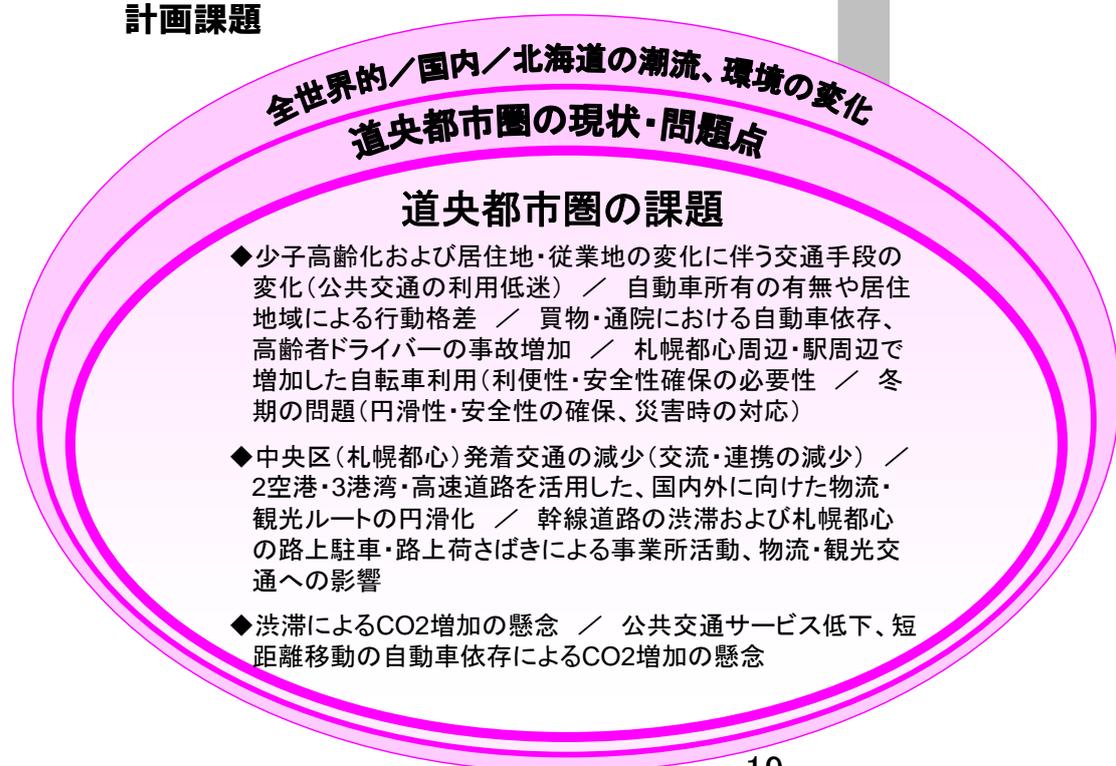
■上位計画等に基づく将来像検討の視点



■道央都市圏の特性

- 道内で最も高度な都市機能が集積
- 豊かな自然環境・田園環境・海洋資源を保持
- アジアの中でも北国らしい特徴的な環境・風景を保有
- 東アジアと北米とを結ぶ線上に位置
- 日本海側と太平洋側の両方に国際港湾、内陸部に国際空港が立地

■社会的潮流や現状の問題を踏まえた計画課題



■道央都市圏の役割

- 北海道の持続可能な経済社会づくりを牽引する
- 都市圏を構成する市町は、それぞれの役割に基づく地域づくりを進めていく

どうおう ライブ プラン
道央 LIVE plan

(暮らし=Life)(活力=Vitality)(環境=Environment)

ふるさとの自然と北国の文化を引き継ぎ、安全・安心に暮らせるまちづくりの実現と、人と人、地域と地域が交流・連携し、世界に飛躍する北海道を牽引する新たな都市圏を創造する。

※「LIVE」の意味は、「生きる」「生活する」のほかに、「人生を十分に楽しむ、充実した生活をする」「(存在・状態・活動などが)続く、存続する」というものがあるため、「道央都市圏における 今後の生き活きとした生活を続けるための 計画」といった意味をこめています。

暮らし
Life

誰もが四季を通じて
安全・安心に
暮らせる都市圏に

活力
Vitality

北海道経済を
牽引する
活力あふれる都市圏に

環境
Environment

環境負荷を減らし
豊かな自然と共生
する都市圏に

あるべき将来像 (計画理念)

暮らし
Life

日常生活を支える拠点および周辺市町の中心市街地において、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、北国の文化を引き継ぐとともに、お年寄りから子供まで、誰もが、安全、安心に暮らすことができる、利便性の高い都市圏を目指します。

活力
Vitality

札幌都心には、道内・国内外と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図ります。また、周辺地域の都市生活エリアや産業・流通拠点、田園地域との連携強化も図ることで北海道経済を牽引するとともに、持続的成長を支える都市圏を目指します。観光、物流、医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化を図ることで、道内、国内、国外の様々な人と人、地域と地域が交流・連携する活力と躍動感あふれる都市圏を目指します。

環境
Environment

地球温暖化などの環境負荷を低減させ、日本海に面した長い海岸線、広大な石狩平野と背後の丘陵地における豊かな自然環境と共生しつつ、田園居住や芸術・文化交流といった創造的都市活動など多様なライフスタイルを実現できる都市圏を目指します。

3-2 今後の方向性

3-2-1 「暮らし」からみた将来のあるべき姿

都市圏像

道央都市圏の「暮らし」からみた将来のあるべき都市圏像を、以下のとおり設定しました。

暮らし

- 地域の暮らしを支える都市機能を圏域において維持
- 都市間で相互に都市機能が補完されるようなネットワークの強化
- 冬でも快適な歩行空間のバリアフリー化
- 都市圏の国際的な魅力を高め、拠点性を向上
(高度な知的資本の集積、文化芸術活動の振興など)

多様で個性ある地域から成る道央都市圏においては、医療、福祉、教育、情報、商業など地域の暮らしを支える都市機能を圏域において維持し、各地域の特性を最大限生かした魅力と活力ある地域社会の形成が求められています。

このため、圏域の拠点となる札幌に集積された高次都市機能を維持・高度化しつつ、都市間で相互に機能が補完されるようネットワークの強化と都心アクセスの強化を図るとともに、災害時等の救急搬送・緊急輸送路としての機能充実を図ります。

また、冬でも快適な歩行空間の確保を図るため、公共交通機関や公共施設周辺の道路等において、冬期を考慮したスカイウェイなどの歩行空間のバリアフリー化を図ります。また公共交通機関や公共施設周辺の公園等においては、特に身近な水・みどりの保全と活用の充実を図ります。

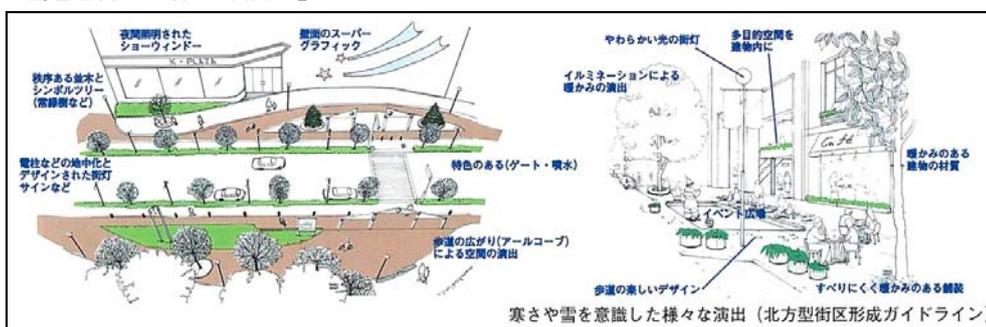
さらに、道央都市圏には道内で最も高度な都市機能が集積しており、北海道全体の経済社会を牽引していく役割が重要なことから、都市圏の国際的な魅力を高め、高度な知的資本の集積、産学官・企業間の連携の強化、文化芸術活動の振興など拠点性の向上を図るとともに、これを支える土地の高度利用、都市構造の再編等を図ります。

【冬でも快適な歩行者ネットワークのイメージ】

交通ターミナル、商業施設、住宅等がスカイウェイで結ばれた冬でも快適なバリアフリーネットワークのイメージ



【寒さや雪を意識した様々な演出】

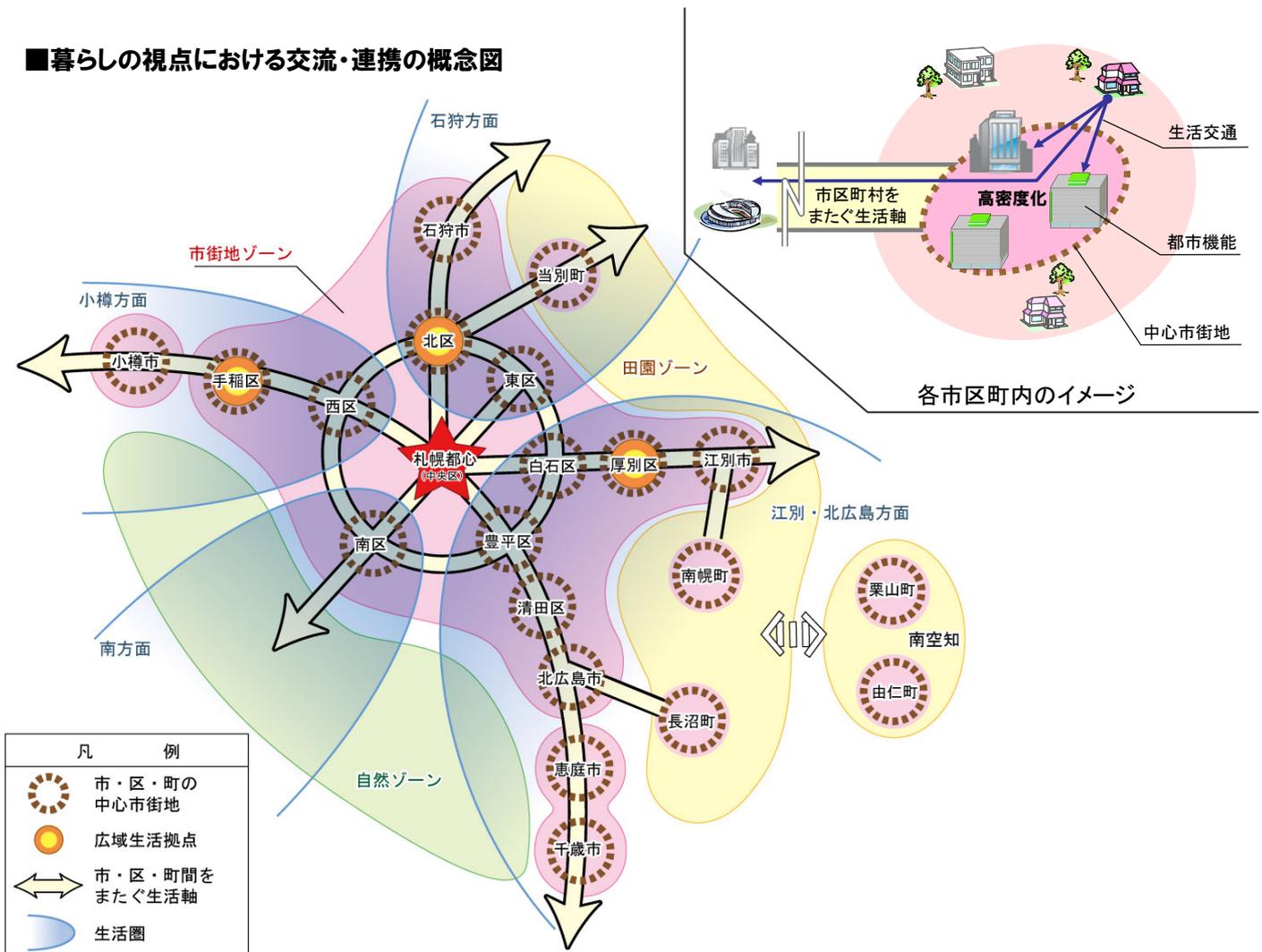


今後の方向性

前述した将来のあるべき都市圏像の実現に向けた、「暮らし」の視点での今後の方向性を、以下のとおり設定しました。

- ・圏域を構成する市・区・町ごとに地域特性に応じた都市機能の集積や生活交通の充実により、便利で安全・安心な市街地形成を図ります。
- ・また、各市街地を公共交通や道路で繋ぎ、利便性の高い生活軸を形成することで、市街地相互での通勤、通院、買い物といった都市活動や災害時等の救急搬送・緊急輸送路としての機能充実を図ります。
- ・札幌市の中央区は圏域の都心として、また、行政区域境界に位置する厚別区、北区、手稲区はそれぞれ江別・北広島方面、石狩方面、小樽方面の生活圏に対する広域生活拠点として都市機能の集積を図ります。また、南区は南方面の生活拠点としての機能強化を図ります。
- ・広域都市計画圏を形成している札幌・江別・北広島・石狩、並びに、千歳・恵庭はそれぞれ連担した市街地ゾーンを、また、小樽、当別、南幌、長沼はそれぞれ地域特性に応じた市街地形成を図るとともに、南幌・長沼は同じ田園ゾーンを形成する南空知圏(栗山・由仁)との更なる連携強化を図ります。
- ・さらに、都市圏として多様なライフスタイルが享受できるよう生活軸の延長上に、田園ゾーン、自然ゾーンとのネットワークの強化を図ります。

■暮らしの視点における交流・連携の概念図



3-2-2 「活力」からみた将来のあるべき姿

都市圏像

道央都市圏の「活力」からみた将来のあるべき都市圏像を、以下のとおり設定しました。

活力

産業・流通

- 地理的優位性を生かした東アジア地域の成長と活力の取り込み
- 空港、港湾などの国際物流機能と生産拠点が一体となった相乗効果の発揮
- 農水産物の生産、加工、流通・販売を一体的に取り組む「6次産業」の展開
- 産学官・企業間の連携の強化による地域の知の拠点の活性化

道央都市圏は、東アジアと北米とを結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接しています。また、日本海側と太平洋側のそれぞれに港湾を有し、その間に空港や工業団地などの産業流通基盤の集積があります。これらの地理的優位性を生かし、東アジア各地域及び北米との一層迅速で円滑かつ低廉な物流を推進することで、東アジア地域の成長と活力を取り込んでいく産業群の形成を図ることが重要です。

このため、新千歳空港、石狩湾新港、小樽港、苫小牧港などの国際物流機能の強化を図るとともに、既存の産業集積を活用した生産拠点の形成を促進し、国際物流・交流拠点と生産拠点が一体となった相乗効果の発揮を目指します。同時に圏域の特性である農水産資源を生かした安全安心の食糧生産と、農水産加工品など地場産品の高付加価値化、流通・販売を一体的に取り組む「6次産業」の展開を図り、広く圏域内外への食糧供給を促進します。

さらに、高度な技術を有する人材を育成する大学、試験研究機関などの集積、産学官・企業間の連携の強化による地域の知の拠点の活性化を促進します。

観光

- 道央都市圏の有する優れた自然環境・田園環境の保全と適正な活用
- 地域の歴史、産業等を生かした個性あるまちづくりの推進による都市の魅力の向上
- 観光ビッグバンに対応した観光資源の広域的ネットワーク化や情報発信の取り組み
- 豊かな自然環境や地場産業を組み合わせたグリーンツーリズム等の展開

道央都市圏の有する自然環境・田園環境の保全と適正な活用を基本とし、優れた自然の景勝地、良好な景観、温泉等国内外の観光客にとって魅力となる観光資源の保護、育成を図ります。また、地域の歴史、産業等を地域の誇りとして再認識し、これを観光資源として生かすなど、地域主導の個性あるまちづくりを進めることにより、都市の魅力・活力を向上し、活発で多様な交流の促進を図ります。

特に、東アジアなど北海道を訪れる外国人観光客に人気が高い自然観賞、冬のイベントやスポーツを目的とする体験型観光等を促進するため、他圏域とも広域的に連携して行う観光資源のネットワーク化や情報発信に取り組みます。

さらに、道央都市圏における観光産業の更なる発展のためには、圏域の特徴的な資源・特性を生かし、食や健康といった内外の人々の嗜好・ニーズと観光を組み合わせ、地域の活性化に向けた相乗効果をより一層追求することが重要となります。

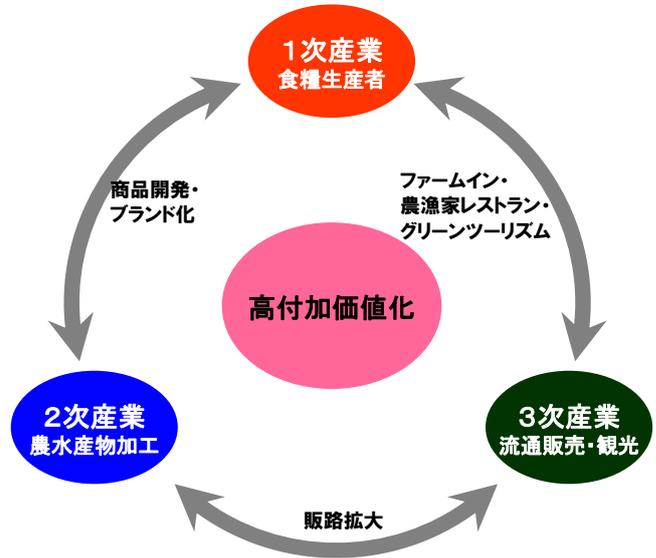
このため、豊かな自然環境と農林水産業をはじめとする地場の産業を組み合わせながら、既に取組が行われているグリーンツーリズム等の取り組みを推進します。

【6次産業の取組イメージ】

(新・北海道総合計画をもとに作成)

【6次産業化】

圏域の特性である農水産資源(1次産業)と、加工(2次産業)、流通(3次産業)が一体となって、総合産業(6次産業)として発展することを目指すもので、その際、いずれも欠かせないという、産業間連携の在り方を示すもの。



今後の方向性

前述した将来のあるべき都市圏像の実現に向けた、「活力」の視点での今後の方向性を、以下のとおり設定しました。

○産業・流通機能

- ・空港や港湾を有し、広域的機能を担う工業流通団地が立地する小樽、石狩、千歳、そして産業流通系の高次都市機能が立地する白石・厚別は、広域的な産業流通拠点としての役割を担います。
- ・さらに、小樽、石狩、千歳は、物流のゲートウェイ(玄関口)として、隣接する苫小牧港を含め、国内外との物流機能の強化を図ります。
- ・広域的な産業流通拠点や工業流通団地と空港・港湾とを結ぶ軸、また、圏域の一大消費地であり、商業・卸売機能が集積する札幌都心と結ぶ軸を中心に、広域産業流通軸を形成します。
- ・また、農業生産ゾーンと都市消費ゾーンを結ぶことで、圏域内における地産地消の更なる促進を図ります。
- ・長沼、南幌、当別については、南空知圏の農業生産ゾーンという地域特性を生かした加工産業機能の集積を図るとともに、道央圏連絡道路の整備により、東西方向については2重の広域産業流通軸を形成します。

○観光機能

- ・都市型観光、グリーンツーリズムなど田園型観光、海浜型観光、自然体験型観光など、圏域の特性に応じた多様な観光レクリエーション機能が享受できる都市圏像を目指します。
- ・観光流動の玄関口であり、宿泊拠点である札幌、千歳、小樽のほか、多くの観光入込みのある定山溪、国立公園に位置する支笏湖は圏域を代表する広域観光拠点としての役割を担います。
- ・観光ビッグバンなどの動向を念頭に、圏域内の広域観光拠点相互のネットワークに加えて、圏域外のニセコ・洞爺・函館方面、旭川・帯広方面ともネットワークする広域観光軸を形成します。
- ・圏域の特色のひとつである南幌、長沼および南空知圏の栗山、由仁などのグリーンツーリズムの活性化と将来の農業関連産業を担う人材育成の強化を図るため、道内外からの集客促進につながる新千歳空港とのネットワークの充実を目指します。

3-2-3 「環境」からみた将来のあるべき姿

都市圏像

道央都市圏の「環境」からみた将来のあるべき都市圏像を、以下のとおり設定しました。

環境

- 持続可能な社会を構築していくための環境に配慮した集約型都市構造（エコ・コンパクトシティ）への移行
- 二地域居住など地域特性を生かした居住形態の創造
- 新たな地域社会モデルの構築（圏域でのリサイクル、ごみ処理・廃棄物処理、グリーン物流への取り組みなど）

地球環境問題が深刻化する中、道央都市圏のもつ豊かな自然環境や良好な田園環境の価値を維持・向上させることを基本としながら、持続可能な社会を構築していくため、環境に配慮した集約型都市構造（エコ・コンパクトシティ）への移行を目指す必要があります。また、二酸化炭素排出量に占める運輸部門割合が全国より高い北海道では、自然環境との共生に加え、環境負荷の少ない交通体系の実現が強く求められています。

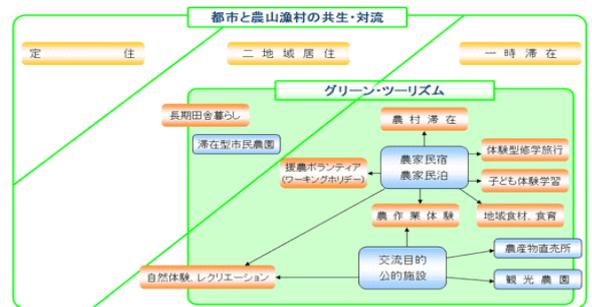
このため、まちなか居住の推進や都市機能の集約化により拠点でのにぎわいづくりを進めるとともに、集約拠点へつながる公共交通ネットワークの強化や渋滞のない道路ネットワークの構築、快適な自転車・歩行者ネットワークの整備、低公害車の普及などを推進します。

また、田園地域における地場産業の育成、良好な自然環境の中での健康増進や文化・芸術活動といった様々な形態の二地域居住など、地域特性を生かした居住形態の創造を図ります。

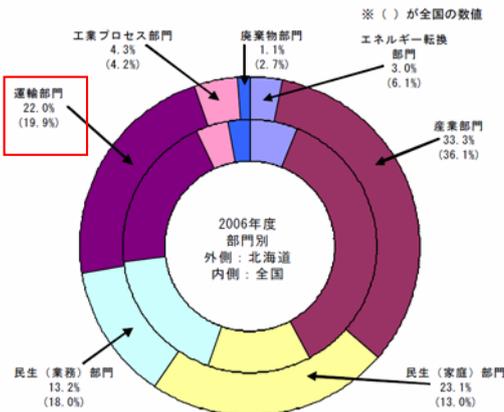
さらに、リサイクルポートとしての石狩湾新港の機能強化を念頭に置きながら、広域的なごみ処理・廃棄物処理やグリーン物流への取り組みなど、新たな地域社会モデルの構築を図ります。

【「都市と農山漁村の共生・対流」と「グリーンツーリズム」】

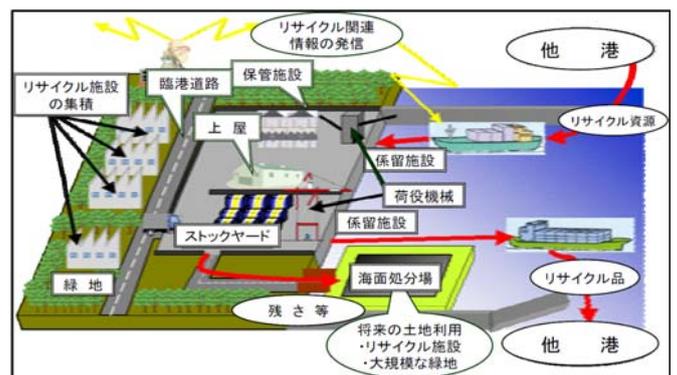
（資料：農林水産省HP）



【北海道と全国の部門別二酸化炭素排出割合】



（資料：北海道環境局HP）



【リサイクルポートのイメージ】

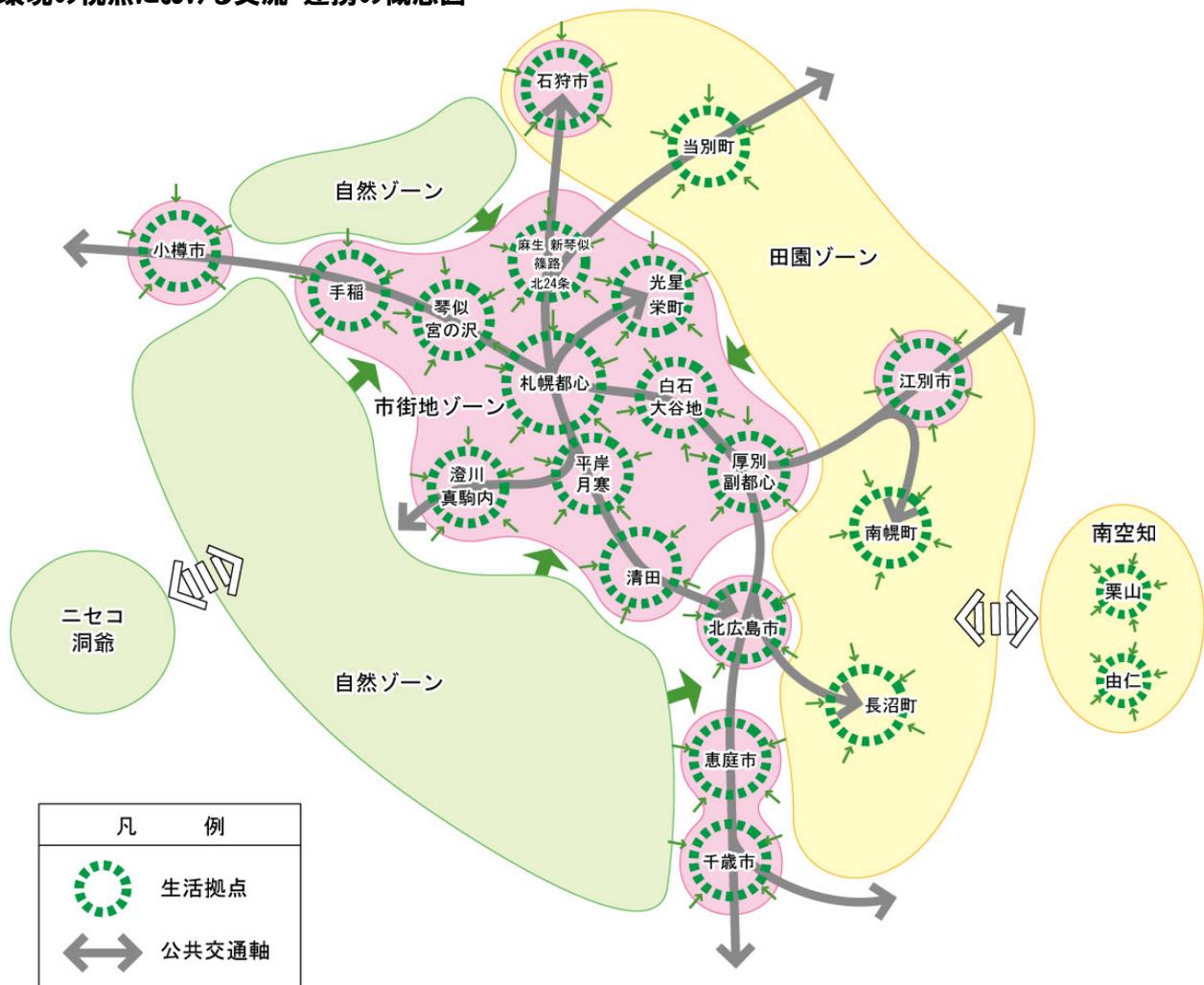
（資料：国土交通省港湾局HP）

今後の方向性

前述した将来のあるべき都市圏像の実現に向けた、「環境」の視点での今後の方向性を、以下のとおり設定しました。

- ・「環境」の視点では、環境に配慮した集約型都市構造『エコ・コンパクトシティ』を目指し、圏域を構成する市・区・町の各市街地を中心市街地や地域中心核等に極力コンパクト化し、それらの拠点間を公共交通でネットワークすることで、拠点内と周辺においては歩行環境・自転車利用環境を改善するなど、環境に優しく、かつ利便性の高い生活拠点、および生活交通軸を形成します。
- ・札幌市内は連担した市街地ゾーンを形成し、その他はそれぞれ独立した市街地を形成します。また、当別、南幌、長沼はみどり豊かな田園市街地を形成します。
- ・また、ごみ処理・廃棄物処理や排雪など、広域的な対応が求められる都市管理については、環境負荷の小さな静脈物流の実現を目指します。
- ・さらに圏域の豊かな自然や田園環境を保全・活用し、二地域居住を含む田園居住や芸術・文化交流など多様なライフスタイルが享受できる都市圏像を目指します。

■環境の視点における交流・連携の概念図



3-3 将来像実現に向けたポイントと交流・連携のあり方

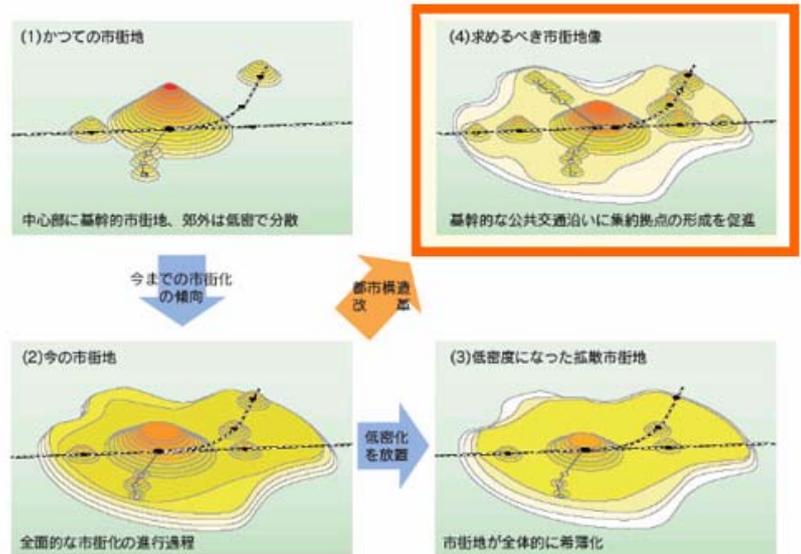
3-3-1 将来像実現に向けたポイント

- 道央都市圏が目指すべき将来像（計画理念）を実現化するためには、今後機能集積が図られるものを含めて、圏域のさまざまな機能（都市機能、産業流通機能、観光レジャー機能、自然・田園資源等）が連携強化され、圏域全体の総合力で北海道経済を牽引していく必要があります。
- そのためには「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点の都市圏将来像を総合化・複合化した将来都市圏像の形成が求められます。
- 都市圏全体の総合力は、構成市・区・町のそれぞれがもつ地域特性や様々な機能を最大限に生かすと同時に、それぞれが圏域における役割を十分に果たしていくことで最大になると考えられます。そのためには、何よりもまず都市圏を構成する市・区・町の交流・連携の強化が必要となります。

選択と集中をはかり 突破口！

Point 1 各拠点に中心的機能を集中すべき

- 市街地の拡大を抑制し、土地利用にメリハリ。
- 各拠点（都市圏コア、広域生活拠点、生活拠点）の交通機能向上の重点化。
- 拠点を中心とした「歩いて暮らせるまち」の実現。



各々の連携強化で 総力戦！

Point 2 3つの連携強化が必要

① 拠点相互の連携強化

- 拠点間のスムーズな移動を実現し、高次医療など高度な都市サービスを全ての居住者が享受できる環境を整備。

② エリア間の連携強化

- 1次2次3次産業のエリアを連携することで、地産地消や産業活性化。
- 都市と田園の連携で、二地域居住やレジャーなど多様で豊かなライフスタイルを実現。

③ 広域連携の強化

- 北海道、ひいては日本・世界との繋がりを強化することで、道央都市圏の国際競争力向上と、北海道経済を牽引。

※『拠点相互』『広域連携』2つの連携軸が重なる都心4方向は、特に重要であるため交通網の充実・向上が必要。

既存ストック、うまく使って 効率化！

Point 3 今ある交通ネットワーク・空間を有効に活用

- 現在の鉄軌道網（JR・地下鉄）、高速道路網、空港や港湾という社会基盤ストックを最大限活用。
- 骨格交通体系は、現在の骨格道路網や鉄軌道網を基本としつつ、必要に応じ部分的なネットワーク整備や部分改良で対応。

① 道央都市圏を構成する各拠点間の交流・連携の強化

- 札幌圏都市計画区域マスタープランや構成市町の都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、圏域を代表する高次都市機能の集積をはかる札幌都心を**都市圏コア**と位置づけるほか、隣接都市の日常生活を支える機能の集積をはかる厚別副都心、麻生・新琴似、手稲を**広域生活拠点**、地域特性に応じた都市機能の集積をはかる札幌市の地域中心核や周辺市町の中心市街地等を**生活拠点**と位置づけます。
- これらの拠点においては、地域特性に応じた居住機能を含む都市機能の更なる集積や生活交通の充実により、便利で安全・安心な市街地形成を図るとともに、市街地のコンパクト化に努めます。
- 拠点相互の交流・連携軸の設定にあたっては、現況の交通圏分析に加え、将来交通需要予測により、結びつきの強い拠点間を**連携の軸**でネットワークすることとし、これらの拠点で構成される**都市生活エリア**(②参照)においては、都市圏コアを中心とした生活利便性の高い多核連携型の都市圏構造を目指します。
- また、上位計画で高次都市機能拠点等に位置づけられている大谷地流通業務団地・石狩湾新港地域を圏域を代表する**主な産業流通拠点**、定山溪・札幌ドーム周辺・モエレ沼公園・小樽運河周辺・支笏湖等を**主な観光・レジャー拠点**に位置づけ、都市生活エリアとの連携強化を図ります。

② 道央都市圏を構成する各エリア間の交流・連携の強化

- 広域生活拠点および生活拠点を含む住居、商業地域を**都市生活エリア**、産業流通拠点を含む工業地域を**産業・物流エリア**、観光・レジャー拠点を含む白地地域を**田園・観光エリア**と位置づけます。
- このうち、**都市生活エリア**においては、各種都市機能の集積のほか、地域特性に応じた住宅市街地の形成を図ります。**産業・物流エリア**においては、工業流通拠点のほか、交通の要衝に流通施設等を集約的に配置し、業務の利便の増進を図ります。**田園・観光エリア**においては、グローバル化を見据えた観光の展開や農業との調和の中でゆとりある生活を求める田園居住の推進など都市と農村の共生・対流に対応した地域づくりを進めます。
- 今後は、エリアごとの機能集積の強化とエリア間的高速交通体系等による交流連携の強化を図ることで、2次産業や観光産業等の活性化とともに、多様なライフスタイルが享受できる都市圏構造を形成し、より一層の北海道経済の牽引と世界に飛躍する新たな都市圏の創造を目指します。
- また、産業・物流エリアにおいては、将来的に道央圏連携道路等による産業・流通軸の強化を図ります。

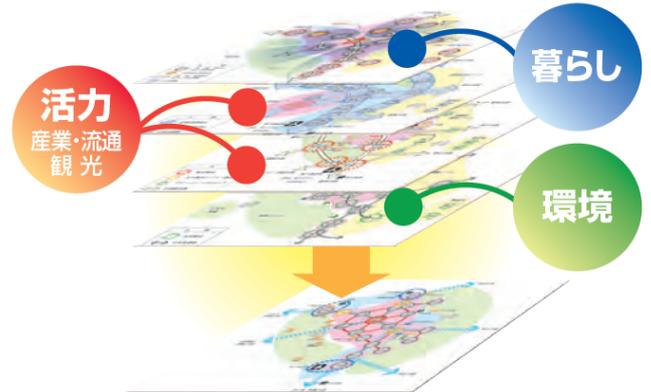
③ 道央都市圏と他圏域との広域交流・連携の強化

- 北海道経済の牽引、世界への飛躍といった道央都市圏の役割・目標を実現していくため、道路・鉄道(新幹線含む)等の高速交通体系の機能強化により、旭川・帯広・留萌・苫小牧・室蘭・函館・ニセコ方面等の他圏域との広域交流連携の促進を図ります。
- また、圏域内外との人流・物流機能を担う新千歳空港・丘珠空港、苫小牧港・石狩湾新港・小樽港などの機能強化とともに、千歳、小樽、石狩などの国際空港および国際港湾とその後背地を都市圏と道外を結ぶ人流・物流の**ゲートウェイゾーン**と位置づけ、空港・港湾機能に加え、広域交流機能、産業流通機能の更なる強化を図ります。

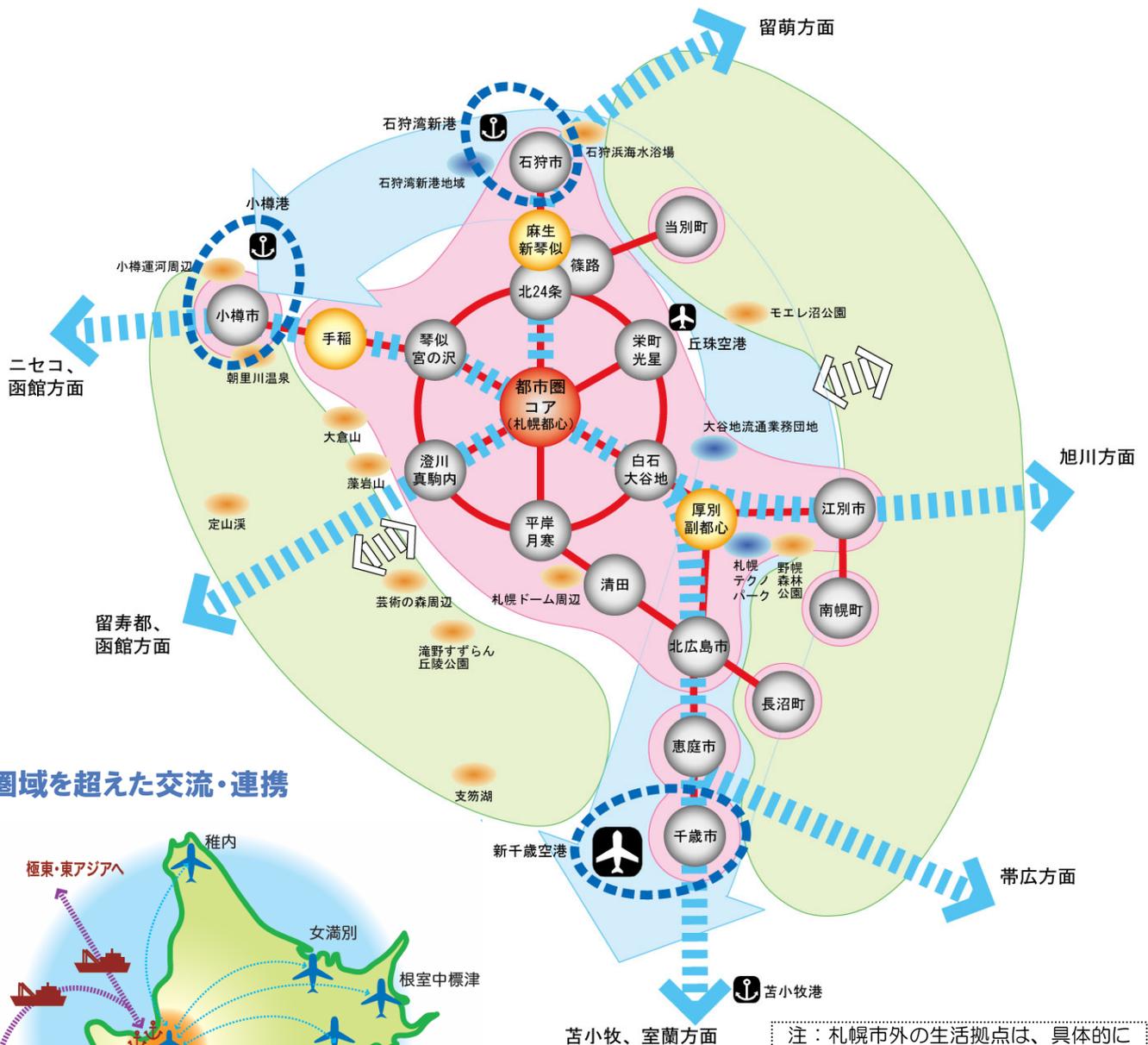
以上のような交流・連携強化の考え方にに基づき、「暮らし」、「活力」、「環境」の各視点における都市圏像と交流・連携の概念図を重ね合わせて総合化・複合化し、将来都市圏交流・連携のあり方を検討しました。

3-3-2 将来の都市圏交流・連携のあり方

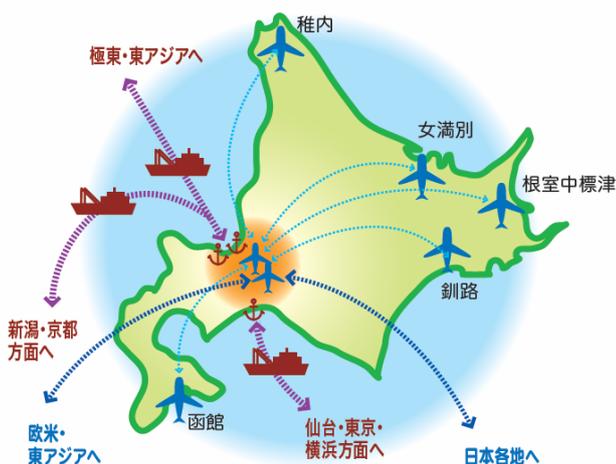
「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点のいずれもが満足できる将来像を目指すべきと考えます。
 そこで、3つの視点による交流・連携の概念図を重ね合わせることで、道央都市圏の目標とする将来の交流・連携のあり方を設定しました。



■圏域内および圏域周辺の交流・連携



■圏域を超えた交流・連携



注：札幌市外の生活拠点は、具体的には下記地域を表しています。
 小樽市..... JR小樽駅周辺
 石狩市..... 石狩市役所周辺
 江別市..... JR野幌駅周辺
 北広島市... JR北広島駅周辺
 恵庭市..... JR恵庭駅周辺
 千歳市..... JR千歳駅周辺
 当別町..... JR石狩当別駅周辺
 南幌町..... 南幌町役場周辺
 長沼町..... 長沼町役場周辺

連携の軸

都市圏全体の総合力は、構成市・区・町のそれぞれがもつ地域特性や様々な機能を最大限に生かすと同時に、それぞれが圏域における役割を十分に果たしていくことで最大になると考えられます。そのためには、まず都市圏を構成する市・区・町の交流・連携の強化が必要であり、「連携の軸」でネットワークすることで生活利便性の高い多核連携型の都市圏構造を目指します。



**他圏域との
広域交流連携**

北海道経済の牽引、世界への飛躍といった道央都市圏の役割・目標を実現していくため、道路・鉄道（新幹線含む）等の高速交通体系の機能強化により、旭川・帯広・留萌・苫小牧・室蘭・函館・ニセコ方面等の他圏域との広域交流連携の促進を図ります。



**田園地域との交流
連携**

エリアごとの機能集積の強化とエリア間的高速交通体系等による交流連携の強化を図ることで、2次産業や観光産業等の活性化とともに、多様なライフスタイルが享受できる都市圏構造を形成し、より一層の北海道経済の牽引と世界に飛躍する新たな都市圏の創造を目指します。



都市圏コア

札幌都心は都市圏コアと位置づけ、北海道経済を牽引するために、道内、国内、国外の様々な人・地域と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図るとともに、高密度な利便性の高い居住環境の形成を図ります。
公共交通の中心結節点として、バリアフリー化などの乗り換え環境の改善を図り、歩いて楽しめる都心づくりを目指し、また都市圏コア内での交通混雑の緩和に向け、通過交通の削減、荷さばきの効率化や道路空間の再構築を行います。



広域生活拠点

広域生活拠点は、隣接市町を含む多くの人々の日常生活を支える機能が集積する拠点として位置づけ、生活関連機能や交流を促す機能の集積を図るとともに、居住機能との複合化を進めます。
広域生活拠点では、複数の公共交通を選択することが可能であることから、公共交通面ではバリアフリー化などの乗り換え環境の改善を図ります。また、道路交通においては、アクセス道路の円滑性確保や駐車場の確保を図り、さらに公共交通と道路交通を有機的に結びつける交通結節点機能の確保に取り組みます。



生活拠点

札幌市の区の中心拠点や周辺市町の中心市街地を、地域の日常生活を支える「生活拠点」として位置づけ、地域特性に応じた各種都市機能の集積を図ります。
日常生活を支えるため、公共交通・道路交通のいずれの交通手段でも生活拠点へのアクセス利便性を確保することが必要です。そのため、公共交通においては、軌道系とバスの乗り継ぎ・接続の改善や、バスの速達性向上などの利便性の向上を図ります。またアクセス道路の円滑性確保や駐車場の確保を図り、軌道系のある拠点では、公共交通と道路交通を有機的に結びつける交通結節点機能の確保に取り組みます。



都市生活エリア

広域生活拠点および生活拠点を含む住居、商業地域を都市生活エリアと位置づけ、各拠点における各種都市機能の集積のほか、地域特性に応じた住宅市街地の形成を図ります。



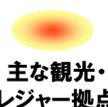
**主な産業流通拠点
ゲートウェイゾーン**

圏域を代表する主な産業流通拠点においては、都市物流の効率化・高度化を支える大規模な流通基地を配置します。国際空港および国際港湾とその後背地を都市圏と道外を結ぶ地域を人流・物流のゲートウェイゾーンと位置づけ、空港・港湾機能の更なる充実や広域交流機能、産業流通機能の強化を図ります。
これらにおいては、空港・港湾等とのアクセス向上を第一目標としつつ、他の産業流通拠点や消費地・生産地とのアクセス向上を適宜図ります。そこで、連携道路により市街地外を円滑に走行できる道路網を形成しつつ、都心アクセス道路の改善も併せて行います。また、従業員の通勤手段の確保や、グリーン物流や貨物のマルチモーダル化に向けて、公共交通機関の機能向上・確保にも取り組みます。



**産業・物流
エリア**

産業流通拠点を含む地域を産業・物流エリアと位置づけ、産業流通拠点のほか、インターチェンジ周辺や主要幹線道路の沿道など交通の重要な地点に流通施設等を集約的に配置し、業務の利便を増進するとともに、将来的には道央圏連絡道路等による機能連携の強化を図ります。さらに、都市圏コア、都市生活エリアと交流連携することで、国内外の競争力に対応した産業・物流エリアの形成を目指します。



**主な観光・
レジャー拠点**



**田園・観光
エリア**

圏域を代表する主な観光・レジャー拠点では、それぞれの特性に応じた機能強化を図るとともに、観光・レジャー拠点を含む白地地域を田園・観光エリアと位置づけ、都市圏コアや都市生活エリアと交流連携するとともに、観光・レジャー拠点間を連携することで、グローバル化を見据えた観光の展開を目指します。また、田園地域では、田園居住の推進など都市と農村の共生・対流に対応した地域づくりを進めます。
また、札幌・小樽・千歳などの都市観光と、自然エリア・田園エリアの自然観光をネットワークすることで、多様な観光サービスの提供を図ることが重要です。
そのため、公共交通と道路交通の両モードでのアクセス改善を図ることを目指します。公共交通では、地理に不案内な利用者、日本語が分からない利用者に対しても十分な利便性を確保し、道路交通については、ドライブ・サイクリング・トレッキング等が楽しめる高質な道路空間を提供することを目指します。

(空白頁)