

令和2年6月9日送付

【事前説明案件】

- ① 札幌圏都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全
の方針の変更

【北海道決定】

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 【素案】

I. 都市計画の目標

1. 基本的事項

（1）目標年次

この方針では、札幌圏都市計画区域（以下「本区域」という。）について、将来の姿を展望しつつ、土地利用、都市施設等の決定方針を令和12年（2030年）の姿として策定する。

（2）範 囲

本区域の範囲及び規模は、次のとおりである。

	市 名	範 囲	規 模
札幌圏都市計画区域	札 幌 市	行政区域の一部	約 57,584 ha
	小 樽 市	行政区域の一部	約 910 ha
	江 別 市	行政区域の全部	約 18,738 ha
	北 広 島 市	行政区域の全部	約 11,905 ha
	石 狩 市	行政区域の一部	約 9,493 ha
	合 計		約 98,630 ha

2. 都市づくりの基本理念

本区域は、道央広域連携地域の中央部に位置し、各市が都市機能の有機的な連携と分担を図ることにより、区域全体の均衡を保ちながら持続的に発展していくことを目指し、これまで都市づくりを進めてきたが、今後は人口減少社会の到来が見込まれ、これに伴う経済規模の縮小も懸念されるところである。

札幌市は、身近に感じられる豊かな自然と高度な都市機能が調和した魅力的な都市として、国内外から高い評価を受けてきた。今後は、札幌市のまちづくりの2つの都市像である「北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち」「互いに手を携え、心豊かにつながる共生のまち」の実現を目指し、SDGsの理念や目標に沿った持続可能なまちづくりを推進する。

小樽市は、石狩湾新港とその後背地に物資流通基地、都市型工業基地などを建設し、本道経済の発展に寄与すべく、「道央の拠点都市」を目指し、「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽」を将来都市像として、まちづくりを推進する。

江別市は、文化、教育、商業、工業等の都市機能や広域交通機能が集積し、恵まれた自然環境との調和を図りながら、総合居住環境としての快適な都市の形成に努めてきた。今後は、「みんなでつくる未来のまち えべつ」を将来都市像とし、「駅を中心とした集約型都市構造～えべつ版コンパクトなまちづくり～」、「地域経済の活性化」、「災害に強い安全・安心な都市環境」、「江別市の特性を活かした魅力ある都市」を目標としてまちづくりを推進する。

北広島市は、交通の利便性が高く、適度な丘陵地で豊かな緑に恵まれており、住宅地のみならず生産・流通業等も着実に立地してきている。今後も「自然と創造の調和した豊かな都市」を基本理

水色 石狩市の記載箇所
黄色 今回変更している箇所

念とし、「ともに歩み笑顔が輝くまち」、「学び合い心を育むまち」、「だれもが安全に暮らせるまち」、「住みよい環境にかこまれたまち」、「活力みなぎる産業と交流のまち」、「つながり成長するまち」を基本目標としてまちづくりを推進する。

石狩市は、石狩湾新港とその後背地に物資流通基地、都市型工業基地の開発が進められて以来、良好な住宅地と港湾・流通・工業機能を有する産業都市として発展してきた。今後も、「このまちに住み続けたい・住みたいと思うまち」の実現に向け、「新現役世代（知識や技能、経験を有する高齢者）がいしかりで活躍する」、「いしかりの子育て力をさらに発揮する」、「いしかりの資源からモノやしごとを創り出す」、「いろんないしかりの顔をつくる」、「いしかりが誇る人や文化を育てる」の5つを戦略目標に掲げ、まちづくりを推進する。

本区域の都市づくりにおいては、これらのことを踏まえるとともに、持続可能なコンパクトなまちづくりに向け、未利用地等を有効活用し、都市の防災性の向上を図りつつ、各市の特徴を活かしながら持続的に発展していく都市づくりを進める。

Ⅱ．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

1．区域区分の有無

都市計画法第7条第1項第2号及び同法施行令第3条の規定に基づき、本区域に区域区分を定める。

2．区域区分の方針

（1）おおむねの人口

本区域の将来における人口を次のとおり想定する。

	平成27年（2015年） （基準年）	令和12年（2030年）
都市計画区域内人口	2,185 千人	おおむね 2,164 千人
市街化区域内人口	2,155 千人	おおむね 2,142 千人

（2）産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

		平成27年（2015年） （基準年）	令和12年（2030年）
生産規模	工業出荷額	8,854 億円	8,264 億円
	卸小売販売額	105,250 億円	93,123 億円
就業構造	第1次産業	7.1 千人(0.8%)	6.0 千人(0.7%)
	第2次産業	139.3 千人(16.0%)	125.2 千人(14.0%)
	第3次産業	723.8 千人(83.2%)	764.6 千人(85.3%)

（注）生産規模の令和12年(2030年)推計値は平成27年（2015年）価格を基準とする。

（3）市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

市街化区域は、平成27年（2015年）時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とすることとし、その規模については、

都市計画基礎調査に基づき、将来の市街地に配置すべき人口・産業を適切に収容しうる規模として、次のとおり想定する。

年 次	令和 12 年 (2030 年)
市街化区域面積	おおむね 32,963 ha

Ⅲ. 主要な都市計画の決定の方針

1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要用途の配置の方針

本区域においては、これまでも道路や鉄道等をはじめとする各種の都市基盤の配置と整備状況等を踏まえつつ、住居、商業、工業等の用途の適切な配分に留意して市街地整備を進め、都市機能の維持増進を支えてきた。

しかしながら、今後の人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの多様化、産業構造の変化など、社会経済情勢は大きく変化しており、これらを踏まえた土地利用に対応していく必要がある。

このため、本区域では、都市をとりまく環境の変化に対応し、安全で快適な都市生活を持続可能とする「コンパクトなまちづくり」を目指し、住宅地、商業業務地及び工業・流通業務地などの各用途を次のとおり配置する。

① 住宅地

- ・本区域の住宅地は、高度利用住宅地、一般住宅地及び専用住宅地で構成する。

a 高度利用住宅地

- ・高度利用住宅地は、集合型の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す区域として、以下を位置付ける。

札幌市	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ている J R 駅等の周辺
-----	--

- ・高度利用住宅地内の地下鉄及び J R の駅周辺では、基盤整備や土地利用の状況に応じて、集合型の居住機能の集積を図るとともに、にぎわいや交流が生まれる場を創出する。

b 一般住宅地

- ・一般住宅地は、戸建住宅や集合住宅等の多様な居住機能や生活利便機能が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す区域として、以下を位置付ける。

札幌市	市街化区域内のうち高度利用住宅地、専用住宅地、商業業務地、工業・流通業務地以外の区域
-----	--

江別市	J R 野幌駅周辺から J R 江別駅周辺を結ぶ国道 12 号及び J R 函館線を軸とした区域、文京台の一部
-----	---

北広島市	J R 北広島駅周辺
------	------------

石狩市	石狩市役所を中心とする区域
-----	---------------

c 専用住宅地

- ・専用住宅地は、地区特性を踏まえ、戸建住宅を主体としながら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ゆとりある住宅地の形成を目指す区域として、以下を位置付ける。

札幌市	低層住宅地を主として計画的に整備してきた区域
江別市	
北広島市	市街化区域内のうち、一般住宅地、商業業務地、工業・流通業務地以外の区域
石狩市	

② 商業業務地

- ・本区域の商業業務地は、中心商業業務地、拠点商業業務地、地域商業業務地及び沿道商業業務地等で構成する。

a 中心商業業務地

- ・中心商業業務地は、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公共空間の効果的な創出と活用、災害に強いエネルギーネットワークの形成等を進めるとともに、魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルを実現する環境を整備する地域として、以下を位置付ける。

札幌市	J R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
-----	--

- ・「市民や来街者が都心のにぎわい・活力を体感できる交流空間の形成」「地下空間ネットワークと沿道ビルの接続等による地上・地下の重層的ネットワークの形成」「界わい性が感じられ、まちに奥行きが出るような公共空間の配置と連鎖」の3つの視点を重視することで、より魅力的な都心空間を創出する。

b 拠点商業業務地

- ・拠点商業業務地は、各市の特性に応じて、行政管理機能、文化交流機能、商業業務機能及び居住機能等の集積を誘導し、各市の顔としての形成を図る区域として、以下を位置付ける。

札幌市	北 24 条、麻生・新琴似、篠路、光星、栄町、白石、大谷地、新さっぽろ、平岸、月寒、福住、清田、澄川、真駒内、琴似、宮の沢、手稲
江別市	J R野幌駅周辺
北広島市	J R北広島駅周辺の道道栗山北広島線と道道江別恵庭線、北進通、中央通に囲まれた区域
石狩市	石狩市役所周辺

- ・札幌市は、区役所等の公共機能や、商業・業務・医療・福祉等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、居住機能の集積を促進する。

c 地域商業業務地

- ・地域商業業務地は、都市高速鉄道や幹線道路等の整備状況、住宅市街地内の生活関連機能の立地状況を踏まえ、地区住民の生活利便を支える機能等の集積を図る地域として、以下を位置付ける。

江別市	J R 江別駅周辺、J R 大麻駅周辺
-----	---------------------

北広島市	西の里、大曲、輪厚
------	-----------

石狩市	花川、本町、八幡
-----	----------

d 沿道商業業務地

- ・沿道商業業務地は、住宅地の居住環境の保護及び自立的な生活を支える身近な利便性の確保の観点から、中心商業業務地と拠点商業業務地のほかは、市街地内に網羅的に整備されている幹線道路沿道での分散的な立地が図られるよう対応する。

e その他商業業務地

- ・これまで市街地開発事業等の実施にあたり計画的に配置が位置付けられてきた利便施設用地においては、今後とも土地利用需要の動向を踏まえつつ必要な機能の立地に対応する。
- ・札幌市では中心商業業務地及び拠点商業業務地のほか、地下鉄及び J R 駅の周辺や計画的に位置付けた利便施設用地等においては、交通結節性や基盤整備状況などの地区特性に応じて、生活関連機能等の立地に対応する。
- ・江別市の J R 豊幌駅周辺、J R 高砂駅周辺及び元江別中央地区は、地域住民の日常生活を支える拠点として、地域の実情に応じた生活関連機能などの充実を図る。

③ 工業・流通業務地

- ・工業・流通業務地は、インターチェンジ周辺や主要幹線道路の沿道、鉄道駅近傍など交通の要衝において集約的に配置することにより、業務の利便を増進するとともに、公害防止や十分な緑地の確保等を通じて周辺市街地との調和を保つことを基本とし、以下を位置付ける。

札幌市	丘珠、東苗穂、東雁来、米里、厚別、下野幌、新川、発寒、手稲、大谷地、桑園、真栄
-----	---

小樽市	石狩湾新港地域
石狩市	

江別市	工栄町、角山地区、西野幌地区
-----	----------------

北広島市	共栄・北の里、大曲、輪厚地区
------	----------------

- ・工業系の土地利用が必要な地区は、その機能の維持・向上を基本とした土地利用計画制度の運用を検討する。
- ・工業・流通業務地内において既存の建物の老朽化が進行し、建替えの時期を迎えていることから、工業系土地利用の再編や高度化への対応を進めていく。

- ・大谷地、桑園及び石狩湾新港地域には、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する。

④ その他

a 高次機能交流拠点

- ・高次機能交流拠点は、産業や観光、文化芸術及びスポーツ等、都市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す。

札幌市	円山動物園周辺	観光・環境学習・生物多様性の保全・市民の癒し空間などの拠点として、さらに、産・学・官の連携による環境負荷の低減など多様なメッセージの発信拠点としての役割を果たすための機能強化を図る。
	藻岩山麓周辺	藻岩山の豊かな自然環境や周辺の施設などを生かし、観光客や市民を引きつける魅力の向上を図る。
	北海道大学 周辺	次世代型のエネルギー利活用や、新しい産業振興の源泉となる技術の研究開発、さらには活力ある企業や人材の育成などに向けて、産・学・官が協働して取り組むための中心的な拠点として位置付け、連携を図る。
	苗穂	都心への近接性を生かして、スポーツ・集客交流産業の振興や利便性の高い魅力ある複合型市街地形成を図るため、都心を含めた地域の回遊性を高める交通環境の整備や再開発などによる市街地整備を進める。
	東雁来	モエレ沼公園・サッポロさとらんどや豊平川に近接し地理的環境を生かし、子育て世代や高齢者が生き生きと暮らすまちを目指すとともに、環境負荷の少ない良好な居住環境のモデル地区としての整備を進める。また、食関連産業をはじめとするものづくり産業などの集積を図る。
	モエレ沼公園・ サッポロさとら んど周辺	文化芸術、スポーツ、レクリエーション活動など、市民や来訪者の創造性を刺激する多様な活動の拠点として、水辺や農地、埋蔵文化財などを生かした良好な空間の更なる活用を図るほか、拠点としての機能や魅力の向上に資するような土地利用を検討する。
	大谷地流通 業務団地	団地の機能更新や高度化などにより物流の効率化を進め、交通混雑の緩和、環境への負荷や物流コストの低減に資する拠点としての役割の向上を図る。
	東札幌	集客交流産業の振興と活力ある企業や人材の育成を先導する拠点として、札幌コンベンションセンターや産業振興施設、商業・業務施設などの更なる活用や連携を図る。

札幌テクノパーク		エレクトロニクスセンターを核として、バイオや食関連を含めた研究開発拠点としての再構築を推進し、食やバイオ、IT が連携した産業・研究支援の強化を図る。
札幌ドーム周辺		スポーツや集客交流産業の振興などに関わる拠点性を高めるため、多様なイベントの開催や、札幌ドームと相乗効果が期待できる多様な施設の立地など、周辺を含めた更なる活用を図る。
定山溪		豊かな自然環境を生かし、自然と共生した様々な体験が可能な宿泊・滞在型の観光拠点として、その魅力を高めるとともに、更なる活用を図る。
芸術の森周辺		文化芸術の拠点として更なる活用を図るとともに、札幌市立大学との連携の強化や札幌アートヴィレッジへの企業集積を図るなど、文化芸術や産業の振興、産・学・官連携による研究開発を促進する。
小樽市 石狩市	石狩湾新港地域	流通港湾と一体となった道央圏の生産・流通拠点として、その機能強化を図るほか、情報技術やエネルギー関連施設の集積を図る。
北広島市	きたひろしま総合運動公園周辺	きたひろしま総合運動公園の球場施設を核とし、多様な世代がスポーツを通して触れ合うコミュニティ空間の創出、北海道の食と観光等の地域ブランド発信の拠点となる施設の立地を図る。

b 幹線道路等の沿道

- ・幹線道路等の沿道においては、道路機能に対応した土地利用を図ることを基本に、地区特性に応じて商業・業務機能、軽工業・流通業務機能及び集合型の居住機能等の立地に対応する。
- ・沿道土地利用の範囲は、一般的な街区規模に対応することを原則に、地形地物や土地利用状況などを踏まえて適切に定め、都市構造の秩序の維持と周辺市街地環境との調和を図る。

c スポーツ・レクリエーション地区

- ・多くの市民が利用するスポーツ施設やレクリエーション施設等、都市の魅力と活力の向上を支える特徴的機能を有する施設が立地する地区等においては、周辺環境との調和に配慮した上で、その機能の維持・向上を図る。その際には、基盤整備の状況や土地利用状況の現況・動向などを踏まえ、地区特性に応じた土地利用計画制度の柔軟な運用を検討する。

⑤ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

- ・今日的な土地利用需要の変化を背景として長期的遊休地等を抱える地区においては、都市構造の維持と周辺環境との調和に配慮しながら、適切な土地利用が図られるための対応を検討する。特に住居専用地域にある遊休地については、土地利用の基本枠組みを踏まえつつ、必要な対応を検討する。

- ・個別更新等により用途の混在が進行しつつある地区については、用途地域や特別用途地区の活用により、周辺市街地環境に配慮しながら、段階的な土地利用転換を適切に誘導するほか、地域地区の変更や地区計画を活用等により、用途の転換や複合化の誘導について検討する。
- ・大規模跡地が発生し、行政機能・文化交流機能の集積等といった他の土地利用への転換を図る必要が生じた地区については、地域地区の変更や地区計画の活用等により、計画的な誘導調整に努める。
- ・札幌市では、その他商業業務地のうち、地下鉄及びＪＲの駅周辺や計画的に位置づけた利便施設用地において、「拠点商業業務地とのアクセスの充実」、「都市機能の集積」、「既存資源（貴重なみどり空間）の保全と活用」、「地域防災に資する機能の充実」等、民間活力や既存資源の活用による拠点商業業務地の機能・魅力の向上に資する取組と、これらを支える官民一体の連携体制の構築など市のまちづくりに資する取組を推進する場合には、地域地区の変更と地区計画の活用等により、適切な土地利用が図られるよう、用途転換を検討する。
- ・石狩湾新港地域に配置する工業地については、食品関連産業やリサイクル関連産業の集積、エネルギー関連施設などの立地が進んでおり、同港の港湾計画等に基づき、これらの工業・流通機能と企業立地のインセンティブを高める利便施設、研究施設、情報機能が調和した、複合的な土地利用を図る。

（２）市街地における建築物の密度の構成に関する方針

- ・住宅地のうち高度利用住宅地は中密度から高密度、一般住宅地は中密度、専用住宅地は低密度の土地利用を基本とし、地区の特性に応じた良好な住環境の形成及び保全を図る。
- ・商業業務地のうち中心商業業務地、拠点商業業務地は、地区特性に応じて多様な機能が集積する高密度の利用を基本とする。
- ・地域商業業務地は、中密度の利用を基本とし、機能集積の状況等から必要な場合は、周辺との調和に配慮しながら高密度の利用を図る。
- ・その他、地下鉄駅周辺は、地区の特性に応じた機能の集積が可能となるよう高密度の利用を基本とする。また、ＪＲ駅周辺は、交通結節性や駅前広場の整備状況、周辺住環境の状況等に応じて中密度から高密度の利用を図る。
- ・工業・流通業務地は、中密度の利用を基本に地区特性に応じた密度の利用を図る。
- ・高次機能交流拠点は、それぞれ期待される機能が十分発揮されるよう、土地利用状況を踏まえた適切な密度の利用を図る。
- ・幹線道路等の沿道は、低密度から中密度の利用を基本に、高度利用住宅地の幹線道路等の沿道については、高密度の利用を図る。

（３）市街地の土地利用の方針

① 土地の高度利用に関する方針

札幌市の中心商業業務地や拠点商業業務地等の高度利用を図る地域においては、個別の都市開発の誘導・調整を通じて地区の特性に応じた機能の集積と豊かなオープンスペースの創出・連続化が効果的に図られるよう、緩和型土地利用計画制度をはじめとした各種制度を効果的に運用するとともに、必要に応じて都市基盤の整備を図る。

② 居住環境の改善又は維持に関する方針

- ・活発な建替え更新の動向が見られる地区や、将来的な更新期に備え居住環境の維持改善が望まれる地区については、住民意向や地区特性に応じて地区計画等の土地利用計画制度の活用を検討し、質の高い居住環境の形成を支える。
- ・安全・安心な住宅地を形成するため、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する。
- ・主として高度利用住宅地内に分布する老朽木造建築物の密集地区並びに道路等の公共施設整備不良地区などについては、防災性や安全性を兼ね備えた居住環境へと改善すべく、耐火性の高い建築物への建替え、必要な基盤整備並びにオープンスペースの確保等を一体的に誘導する。
- ・専用住宅地においては、居住者の高齢化や人口減少、住宅老朽化等の状況もみられることから、今後とも良好な居住環境の維持に努めることを基本に、今日的な住要求に対応した建替え更新が可能となるよう、必要な対応についても検討する。

③ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

- ・開発済み団地内などにまとまりをもって残存する緑地や防風林並びに、野生生物の生育・移動空間ともなる水辺空間等については、市街地の快適性を高める貴重な空間として、土地所有者の理解を得ながら適切な保全に努める。
- ・南西部の里山に接する市街地など核となる風致周辺の市街地においては、地区特性や土地利用現況を踏まえた風致の保全を進める。

(4) その他の土地利用の方針

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域のうち、集团的農用地や国営・道営の土地改良事業など各種農業投資が実施されている区域及び実施を予定している区域の農地等については、健全な農業の維持と発展を図るため、今後とも優良な農用地としてその保全に努め、特に、農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域については「農業上の利用を図るべき土地」として市街化区域拡大の対象とはしない。

② 災害防止の観点から必要な市街地の抑制に関する方針

- ・札幌市の西部から南部にかけての山地・丘陵地帯のうち、がけ崩れや土石流のおそれのある区域や、札幌市の北部から北東部にかけての低平地のうち軟弱地盤地帯や浸水のおそれのある区域については、災害防止の観点から市街化を抑制する。
- ・溢水、湛水、津波、高潮、がけ崩れその他の災害発生の可能性のある地区については、市街化を抑制し、緑化の促進や保全に努め、災害の防止を図る。また、気候変動により増大する水害リスクに対して、まちづくりにおける防災配慮について検討する。
- ・土砂災害特別警戒区域に指定されている地区については、災害防止の観点から、特に市街化を抑制する。

- ・既成市街地において災害発生の可能性のある地域については、地域防災計画に基づき、災害の防止に努める。

③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

本区域西部の藻岩山・円山・手稲山の自然林、東部の野幌原始林、南の里の樹林地、北部の紅葉山砂丘の樹林地、石狩海岸及び石狩川下流部の植物群落等、豊かな自然環境を有する山林原野、丘陵台地、河川敷地及び湿地帯等については、今後とも保全を図る。

④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

- ・主に昭和 45 年の区域区分の指定以前より存在する市街地の外の住宅団地のうち、一定の基準を満たしている住宅団地において、地区住民の意向等から住環境の維持が必要な区域については、災害の発生の恐れなども考慮しながら、地区計画制度の適用等について検討する。
- ・周囲が市街化区域で囲まれている市街化調整区域のうち、都市基盤整備上支障がなく、周辺市街地と調和し、健全で一体的かつ効率的な市街化を図るべき区域については、都市的土地利用が図られるよう地区計画制度を適用する。
- ・市街化調整区域における都市的土地利用については、生活利便機能など本来市街地内において提供されるべき機能の立地を抑制する一方で、市街化区域内に立地することがない機能や市街化調整区域の特質を活かす機能の立地については、農林漁業との調整を図りつつ、開発許可制度等を適切に運用し、対応する。
- ・農業の維持や発展を支えるとともに都市住民への農業体験や交流の機会を提供する観点から、農業関連施設の計画的な誘導を図るなどを検討する。
- ・札幌市の市街化調整区域における高次機能交流拠点においては、拠点の機能や魅力の向上に資するよう、周辺を含めた自然環境の保全を前提とし、地区特性を踏まえて景観にも配慮した限定的な土地利用について地区計画等の活用も踏まえた検討を行う。
- ・石狩湾新港地域において、小樽市の新港西地区は公有水面埋立事業による港湾施設の整備を検討する。公有水面埋立事業による港湾施設の整備が予定されている石狩市の新港東地区は、同埋立事業の竣工認可に併せて市街化区域への編入を行う。また、港湾として適切に管理運営するために港湾計画に基づき臨港地区を指定する。
- ・大麻地区地区計画区域を含む江別市のインターチェンジ周辺においては、特定流通業務施設の立地等、交通利便性の高さを活かし、地域の産業振興に寄与する都市的土地利用の可能性について、周辺環境の保全・調和等の観点を踏まえた上で検討を行う。

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設

① 基本方針

a 交通体系の整備の方針

本区域は、北海道の中央部の広大な石狩平野に位置し、北海道の中核管理機能の集積地である道都札幌市を核とした多量の発生集中交通が生じている。

本区域の交通体系のうち道路については、道内拠点間を結ぶ高速自動車道路、札幌圏の都

市相互を結ぶ連携道路、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る環状道路、都心部と地域拠点や周辺都市を結ぶ放射道路により構成される2高速3連携2環状13放射の骨格道路とともに、これらを補完する幹線道路等により本区域の道路網を形成している。

鉄道は、J R函館本線、千歳線及び札幌線の各線が、それぞれ道内に放射状にのびており、広域交通網を形成するとともに、都市交通網としての機能を担っている。また、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設工事が進められている。

港湾・空港としては、本州各地との海運輸送の拠点として整備が進められている石狩湾新港と、道内の航空路線網の拠点である丘珠空港を擁している。

なお、本区域に隣接して位置する新千歳空港は、全国航空路線網の拠点として、また、札幌圏の国際化及び経済活性化に資する空港として本区域における航空輸送を担っている。

また、本区域の中央部では、ラッシュ時の通勤・通学等の大量の交通需要からなる都市交通に対応して、地下鉄及びJ Rを基幹とし、バスがこれに連携する公共交通機関網を形成している。

これまで本区域では、急激な人口増加とそれに伴う都市化の進展に合わせて、計画的な市街地整備とこれに対応する交通基盤整備を積極的に展開してきたことから、交通基盤の骨格構造は、これからの都市活動を支えるうえで、大幅な拡充は要しない水準に達している。

しかし一方で、都心や一部の幹線道路の交差点周辺では局所的・一時的な交通渋滞が発生しており、特に冬期間は定時性が確保されていない状況にあることから、交通渋滞の緩和による定時性の確保や道路交通機能の向上等、取り組むべき課題も多い状況にある。

これからは魅力的で活力ある都市へ向けて持続的な発展を目指し、これらの課題に対応することをはじめ、経済活動の活性化や環境への負荷の低減、歩行者・自転車にとって魅力的で利用しやすい空間の確保、拠点の育成・整備等を主要な観点として、交通体系を構築していくことが求められる。

さらに、国内諸地域や海外との交流を活発化するとともに、北海道の中核都市圏としての役割を果たしていくためには、広域的な交通にかかわる高い利便性が不可欠であり、代替的な交通手段の提供や定時性の確保を図ることの重要性はますます高まるものと予想される。

このため、交通施設の整備は、効率性、快適性のほか、安全性や環境との調和を考慮し、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとともに、人口減少等の社会情勢の変化に対応した都市の将来像を実現する交通体系の観点から、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を進める。

また、社会情勢の変化とともに、都市交通のニーズが高度化並びに多様化していることから、交通量に基づく施設整備の考え方と情報技術等の活用による施設利用の効率化など、既存の交通施設を有効利用する考え方を連動させた総合的な視点で交通施設整備を検討する。

このような状況を踏まえて、本区域の交通体系の基本方針は、次のとおりとする。

ア 広域交通について

- ・国内外へと広がる人や物の交流を支えるため、空港、港湾及びそれらへのアクセス並びに鉄道、高速自動車道路、主要幹線道路などの広域交通機能の確保に努めるとともに、広域交通と都市内交通との確実な連携を図る。
- ・道内と本区域の有機的な連携に向け、インターチェンジの改良やその周辺道路の整備等

による高速自動車道路網と一般道路との結節性の向上を図る。

イ 都市内交通について

- ・土地利用計画との整合のもとで、環境保全に配慮しつつ、道路網と大量公共輸送機関を有機的に結ぶ総合的な交通体系を確立し、本区域内の円滑な都市交通機能の確保に努める。

ウ 公共交通について

- ・公共交通ネットワークについては、今後も軌道系交通機関を基軸として後背圏からのバスネットワークが各駅に接続することを基本として構成する。
- ・各拠点へのアクセス機能の向上を図るなど、都市づくりの目標の実現に向けた取り組みを進める。

エ 道路ネットワークについて

- ・札幌都市圏の均衡ある発展を支えるため、道路ネットワークの基軸となる骨格道路網について、道内各拠点へのアクセス強化や拠点間の連携強化を図ることを目的として、既存道路網も活用しながら機能強化に努める。
- ・その他の幹線道路についても地域の交通状況やニーズを踏まえ、市内及びその周辺における交通需要に応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実に取り組む。

オ 交通結節点について

- ・軌道系交通機関の駅においては、乗継施設の整備等により、異なる交通モード相互の有機的な連携を図る。
- ・札幌駅周辺においては、北海道新幹線札幌開業を見据え、周辺まちづくりと連携し、多様な交流を支える利便性の高い交通結節点を形成していく。
- ・札幌市の地域交流拠点など主要な地域においては、それぞれの特性に応じた交通体系の構築に向け、市民・企業・行政等と連携を図り、地域のまちづくりの動向を踏まえた、交通体系のあり方を検討する。

カ 歩行者・自転車について

- ・魅力と活力の向上にむけて積極的な再構築がのぞまれる都心については、交通の面からもまちづくりを支えていくため、歩行者や環境を重視し、様々な人々が都心の魅力を享受できる交通体系を検討していく。
- ・地域特性に応じた交通機能の向上を図るため、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保や自転車駐車場の整備等の取り組みを進める。

キ バリアフリー及び高齢者への配慮について

- ・高齢者を含め全ての歩行者の安全で快適な通行を確保するために、都心や主要な駅及びその周辺において、バリアフリー化の推進を図る。

ク 既存施設のマネジメントについて

- ・様々な人が安心して移動できる交通環境の実現のためにも、将来に向けて公共交通を安定的に維持していく必要があることから、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や乗継機能の強化、利便性の向上等、公共交通の質的充実に取り組むとともに、交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など既存の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る。

ケ 環境に対する配慮について

- ・大規模な都市施設について、都市計画決定の手続きとあわせて環境影響評価を行うなどにより、環境に対する配慮を十分図るとともに、渋滞緩和や走行速度の向上および公共交通利用促進を推進する。

コ 防災について

- ・災害に強い交通環境を実現するため、道路・橋梁等の交通施設の耐震化や老朽化対策、無電柱化を進め適切な維持・保全を図る。

b 整備水準の目標

- ・交通体系のうち道路については、広域的かつ長期的視点に立って必要な路線の道路機能確保に努め、当面の整備水準は以下のとおりとする。
- ・都市高速鉄道については、その利便性の向上を図り、都市内の骨格路線としての活用と充実を図る。

	平成 27 年 (2015 年) (基準年)	令和 12 年 (2030 年) (目標年)
幹線街路網密度	2.74 km/km ²	2.87 km/km ²
都市高速鉄道	74.4 km	77.7 km

② 主要な施設の配置の方針

a 道路

- ・道路ネットワークは、札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するように構成することとし、2 高速 3 連携 2 環状 13 放射道路として配置する。
- ・骨格道路のうち高速道路として、道内拠点間を結ぶ北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道を配置する。
- ・骨格道路のうち連携道路として、札幌圏の都市相互を結ぶ道央圏連絡道路(国道 337 号)、札幌圏連携道路(主要道道札幌北広島環状線及び江別恵庭線)、南回り連携道路(国道 230 号及び 453 号、主要道道小樽定山溪線及び支笏湖公園線、3・4・43 平岸通)を配置する。
- ・骨格道路のうち環状道路として、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る内環状道路(3・2・10 環状通)、外環状道路(3・1・47 札幌新道、3・3・612 厚別東通、3・2・75 羊ヶ丘通、3・3・5 北 5 条・手稲通、主要道道西野真駒内清田線)を配置する。
- ・骨格道路のうち放射道路として、都心と地域拠点や周辺都市とを結ぶ小樽方面(国道 5 号、3・3・22 北 1 条・宮の沢通)、石狩方面(国道 5 号及び 231 号、3・2・49 新川通、3・3・11 石山通)、当別方面(国道 275 号、3・1・68 伏古・拓北通、主要道道札幌当別線)、江別方面(国道 12 号、3・3・73 厚別通、3・3・303 3 番通)、千歳方面(国道 36 号及び 274 号、3・2・39 南郷通、3・2・75 羊ヶ丘通)、南区方面(国道 453 号及び 230 号、3・4・45 豊平川通)を配置する。

- ・幹線道路は、骨格道路を補完し、地域相互の連絡を確保するために配置するとともに、生活幹線道路として地域の交通状況などを踏まえ、補助幹線道路を配置する。
- ・放射道路として配置している 3・1・1 創成川通（国道 5 号）については、高速自動車道路と札幌都心を結ぶ都心アクセス強化道路軸として、アクセス機能の強化を図る。

b 都市高速鉄道

- ・地下鉄は、大通駅を中心として放射状に南北・東西・東豊の 3 路線を配置しており、今後は、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、様々な拠点の育成・整備、他の交通機関との連絡性の向上等の観点から、その充実や機能向上について検討する。
- ・JR は、札幌駅を中心として函館本線、千歳線及び札幌線（札幌駅～新札幌駅）の 3 線が配置され、都市圏内の輸送を担っており、今後は、輸送力の強化や駅関連施設の整備・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を促進する。

c 歩行者・自転車利用空間ネットワーク

- ・札幌市の都心部では、札幌駅前通地下歩道、大通地下歩道、西 2 丁目・3 丁目地下歩道、札幌駅前広場 1～7 号地下歩道、札幌駅北口 1・2 号地下歩道及び札幌駅前通公共地下歩道を配置しており、都心のまちづくりの一環としても、四季を通じた安全で快適な歩行空間確保による魅力と活力の向上を目指し、民間開発と連携することにより地下歩行空間のネットワーク充実を図る。
- ・地域特性に応じた交通機能やスポーツ・レクリエーション機能の向上を目指し、安全で快適な歩行者、自転車利用空間の確保に努める。

d 駐車場

- ・道路の安全性の確保と効率的な活用及び業務活動に伴う自動車交通の円滑化を目的として、都心については、大通地下駐車場及び札幌駅北口地下駐車場を配置しており、今後は、都市の将来像を見据え、適宜駐車施策を展開していく。
- ・自転車駐車場については、大谷地自転車駐車場、北 34 条自転車駐車場、手稲北口自転車駐車場、手稲駅北口駅前広場自転車駐車場及び北 5 条西 5 丁目自転車駐車場を配置しており、今後も、自転車駐車場の確保に努める。

e 交通結節点等

- ・様々な交通機関により構成される公共交通ネットワークが十分な機能を発揮するためには、各交通機関が相互に連携し、容易に乗り継ぐことが不可欠であることから、札幌市の都心には札幌駅バスターミナルや大通バスターミナル等を配置し、地下鉄駅周辺では、宮の沢バスターミナル、大谷地バスターミナル、新札幌バスターミナル及び福住バスターミナル等の一般バスターミナルをはじめ、発寒南バス発着場や、その他多くの専用バスターミナル及び栄町駅交通広場などを配置している。

- ・ J R 駅周辺では、苗穂駅北口駅前広場、苗穂駅南口駅前広場、札幌駅前広場、札幌駅北口駅前広場、白石駅前広場、白石北口駅前広場、手稲駅前広場、手稲駅北口駅前広場、厚別駅前広場、森林公園駅東口駅前広場、森林公園駅西口駅前広場、星置駅前広場、星置南口駅前広場、あいの里公園駅前広場、あいの里教育大駅前広場、琴似駅前広場、桑園駅前広場、百合が原駅前広場、ほしみ駅前広場、ほしみ駅南口駅前広場、篠路駅東口駅前広場、篠路駅西口駅前広場、新琴似駅前広場、野幌駅北口駅前広場、野幌駅南口駅前広場、北広島駅東口駅前広場及び北広島駅西口駅前広場を配置している。
- ・ 今後も、必要に応じて交通広場、バスターミナルの整備やバリアフリー化の推進等により交通結節機能の強化を図る。
- ・ 札幌駅周辺においては、北海道新幹線札幌開業に合わせて新たに設置される新幹線駅と他の交通機関との乗継機能の確保やバスターミナルの再整備など、交通結節機能の強化を図る。

f 空港

- ・ 新千歳空港については、北海道の航空ネットワークの中核空港として、増加する需要に見合った各種機能の強化を図るとともに、北の国際拠点空港化を進める。
- ・ 丘珠空港については、道内航空ネットワークの拠点空港を目指し、道内医療への貢献、防災機能の集約、経済の活性化など、幅広い分野での役割を果たしていく。

g 港湾

- ・ 小樽市及び石狩市は、日本海沿岸地域や対岸諸国等と結ぶ物流拠点港である石狩湾新港を有していることから、その後背地域である札幌都市圏等の物流の効率化を図る拠点として、機能向上を促進する。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に実施を予定する主要な事業は次のとおりとする。

a 道路

ア 札幌市

- ・ 3・1・1号 創成川通（国道5号）
- ・ 3・2・10号 環状通（主要道道札幌環状線、主要市道南19条宮の沢線）
- ・ 3・2・616号 屯田・茨戸通（主要道道札幌北広島環状線）
- ・ 3・3・6号 西5丁目・樽川通（市道西5丁目線）
- ・ 3・3・83号 山本通（市道山本線）
- ・ 3・4・54号 宮の森・北24条通（市道米里東雁来連絡線）
- ・ 3・4・71号 横新道（市道雁来篠路連絡線）
- ・ 3・4・95号 五輪通（主要道道西野真駒内清田線）
- ・ 3・4・97号 定山溪通（国道230号）
- ・ 札幌圏連携道路（主要道道札幌北広島環状線）

上記10路線の整備を促進する。

イ 江別市

- ・ 3・4・311 号 対雁中通（主要道道札幌北広島環状線）
- ・ 3・4・352 号 大麻インター線（一般道道大麻東雁来線）
- ・ 札幌圏連携道路（主要道道札幌北広島環状線）

上記 3 路線の整備を促進する。

ウ 北広島市

- ・ 3・1・226 号 羊ヶ丘通（一般道道仁別大曲線）
- ・ 3・3・202 号 北進通（市道北進通線）
- ・ 3・3・229 号 西裏通（市道西裏線）
- ・ 3・5・212 号 広島公園通（市道公園通線）

上記 4 路線の整備を促進する。

エ 石狩市

- ・ 3・1・501 号 小樽・石狩通（一般道道小樽石狩線）
- ・ 3・2・401 号 花川通（主要道道石狩手稲線）
- ・ 3・3・421 号 本町中央通（一般道道小樽石狩線）

上記 3 路線の整備を促進する。

b 都市高速鉄道

ア 札幌市

- ・ 踏切の解消による混雑緩和及び市街地の分断解消等を図るため、J R 札幌線の高架化（篠路駅付近）を進める。

c 交通結節点等

ア 札幌市

- ・ 札幌駅前広場及び札幌駅バスターミナルの整備を促進する。
- ・ 3・4・197 篠路駅東通（市道篠路駅前線）の J R 札幌線篠路駅東口駅前広場の整備を促進する。

イ 北広島市

- ・ 3・4・208 緑陽通（市道駅前 5 番通線）の J R 千歳線北広島駅西口駅前広場の整備を促進する。

（２）下水道及び河川

① 基本方針

a 下水道及び河川の整備の方針

本区域では、都市化の進展に伴い、河川流域の保水遊水機能の低下による雨水流出量の増加や雨水排水施設整備の遅れが一部で見られることから、北東部の低地帯において中小河川の氾濫や浸水、南西部山地帯及び南部丘陵地帯の急流河川において土石流等の災害の危険性を有している。

また、本区域の下水道は広く普及し、生活環境の向上、都市の浸水防除及び河川の水質改

善に大きく寄与してきたが、今後は、持続的発展が可能な社会の構築等新たな役割が求められている。

これらの状況を踏まえ、下水道及び河川が連携して、以下の基本方針のもと、効果的、効率的に整備を進める。

ア 下水道

- ・下水道施設の機能を将来にわたり維持していくため、適切な維持管理を行うとともに、急激に増加する老朽化施設の改築を進める。
- ・浸水被害を軽減するため、近年多発する局地的な集中豪雨を踏まえた下水道施設の整備を進める。
- ・地震時の下水道機能を確保するため、機能の重要度を考慮し、下水道施設の耐震化を進める。
- ・良好な水環境の保全に貢献するため、水再生プラザにおいて処理水質の向上や安定を図り、合流式下水道の改善対策が完了していない手稲処理区において対策を進める。
- ・低炭素・循環型社会の構築に貢献するため、エネルギー使用量の削減に努めるとともに、下水道エネルギー・資源の有効利用を進める。
- ・合併処理浄化槽等との役割分担のもと、更なる生活環境の向上及び水質改善を図るため、污水处理施設の未普及地域における早期解消を進める。

イ 河川

- ・災害に強く安全な川づくりを推進するため、都市化の進展や土地の高度利用に伴う雨水流出増に対応して、河川整備や流域対策など総合的な治水対策による治水安全度の向上を図る。
- ・人と自然にやさしい川づくりを促進するため、親水性や自然環境に配慮した水辺空間の形成や、良好な水環境の形成を図る。
- ・市民との協働による川づくりを促進するため、市民の河川への愛護意識の醸成を図る。

b 整備水準の目標

ア 下水道

本区域の下水道普及率は、平成 27 年度末（2015 年）で 98.1%の高普及率を達成しているが、下水道の整備については、長期的な視点に立つて行うものとし、当面、以下の目標により整備を進める。

- ・施設の劣化状況を客観的に把握し、修繕や改築の必要性や時期を総合的に判断しながら改築を進めることで、施設の機能の確保を図る。
- ・10 年確率降雨への対応を基本とした整備を進め、浸水に対する安全性の確保を図る。
- ・機能の重要度に応じて優先度を定め、耐震性の向上を図る。
- ・河川の水質環境基準の達成・維持に貢献するとともに、雨天時の放流水質の基準を遵守する。
- ・下水や処理水及び汚泥の持つエネルギーを利用した設備や、省エネルギー設備の導入により、環境負荷の低減を図る。
- ・下水道計画区域内での処理人口普及率 100%を目指し、下水道の整備を図る。

イ 河川

- ・重要度に応じた治水の安全度の確保を図るとともに、自然環境に配慮した整備を行う。

② 主要な施設の配置の方針

a 下水道

- ・札幌市及び石狩市の一部を排水区域とする札幌石狩公共下水道については、札幌市の麻生町、あいの里、伏古、菊水元町、東米里、厚別町山本、定山溪温泉東、八軒、手稲山口、石狩市の花川東及び八幡に処理場を配置し、排水区域内にポンプ場及び幹線管渠を適切に確保する。
- ・小樽市の一部及び石狩市の一部を排水区域とする石狩湾新港地域公共下水道については、石狩市の新港中央に処理場を配置し、排水区域内にポンプ場及び幹線管渠を適切に確保する。
- ・江別市を排水区域とする江別公共下水道については、江別市の工栄町に処理場を配置し、排水区域内にポンプ場及び幹線管渠を適切に確保する。
- ・北広島市を排水区域とする北広島市公共下水道については、北広島市の富ヶ岡に処理場を配置し、排水区域内にポンプ場及び幹線管渠を適切に確保する。

b 河川

本区域は、1級河川石狩川水系、2級河川新川水系、2級河川星置川水系で構成されている。

ア 北部地区

- ・当地区は市街化が進展しているが、低平地であり、下流域の農地等では過去からたびたび洪水被害を受けている。このため、この地区では河川整備を促進するとともに、遊水地整備や流域対策を行う「伏籠川流域総合治水対策」を北海道開発局、北海道、札幌市及び石狩市において促進する。

イ 東部地区

- ・当地区は北部地区と同様に市街化が進展しており、低平地では、過去からたびたび洪水被害を受けている。
このためこの地区では、市街地整備との整合を図りながら河川整備の促進を図るとともに、流域の地域特性、土地利用状況及び洪水被害の実態を踏まえて、地域に適合した流域対策に努める。

ウ 南部地区

- ・札幌市南部の発展に伴い急速に宅地開発が行われた中で、丘陵地である当地区では、過去集中豪雨により記録的な土砂災害が発生し、多大な被害を受けている。
このため河川整備とともに、砂防事業についても促進する。

エ 西部地区

- ・当地区においては、河川整備や内水対策としての排水機場の整備を進めるとともに、手稲山等からの土砂対策として砂防事業を促進する。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に実施を予定する主要な事業は、次の通りである。

a 下水道

ア 札幌市

- ・改築が必要と判断された施設について、計画的に改築を進めるとともに、施設規模の適正化や事業の平準化を考慮し、再構築を行う。
- ・雨水拡充管の整備等を行う。
- ・防災拠点と水再生プラザを結ぶ管路や、揚水施設、消毒施設及び沈殿施設の耐震化を進めるとともに、汚泥圧送管のループ化等を行う。
- ・放流水質の改善が必要な水再生プラザにおいて、ステップ流入式硝化脱窒法や、雨天時下水活性汚泥処理法の導入等を行う。
- ・下水汚泥の有効利用を進めるとともに、下水処理水の熱を利用した融雪槽の能力増強、汚泥焼却廃熱を利用した発電設備の整備等を行う。
- ・下水道計画区域内において幹線管路の整備等を行う。

イ 江別市

- ・下水道施設の機能を維持するため、下水管渠、処理場及びポンプ場施設の改築・更新、地震時における機能確保を図るため主要な施設の地震対策及び下水管路の整備等を行う。

ウ 北広島市

- ・公共下水道については、幹線管渠の整備及び面整備、北広島下水処理センターの増設、改築及び更新等を行う。

エ 石狩市

- ・浸水対策としての花川南地区の雨水管渠の整備のほか、市内の重要な幹線の耐震化や下水道施設の適切な維持管理を行うとともに、改築が必要と判断された施設は計画的な改築・更新を行う。

b 河川

ア 北部地区

- ・伏籠川流域総合治水対策区域においては、流域整備計画に基づき雁来川の整備を行うとともに、流域対策を行う。
- ・茨戸川の水質浄化対策を行う。

イ 東部地区

- ・石狩川・豊平川及び夕張川の整備を行う。
- ・千歳川流域は、千歳川・輪厚川及び島松川の整備を行うとともに、内水対策、流域対策について、地域で協議を行い必要な対策を進めていく。

ウ 南部地区

- ・真駒内川の整備をするとともに、南の沢川の砂防施設整備を行う。

エ 西部地区

- ・内水対策を拡充するとともに、左股川の砂防施設整備を行う。

(3) その他の都市施設

- ・本区域の都市計画に定められている「学校、市場、と畜場又は火葬場、一団地の住宅施設、一団地の官公庁施設、流通業務団地、ごみ焼却場、その他の処理施設」については、それぞれの施設の整備等に関する計画を踏まえて適正な維持管理又は建替整備等を行い、必要に応じて都市計画変更を行う。
- ・ごみ焼却場及びごみ処理場等の都市施設については、それぞれの施設の整備に関する計画等を踏まえて適切な位置に配置し、公益性並びに恒久的な性格を有するものについては、都市計画決定に向けた検討を行う。

3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

本区域においては、これまで市街化の拡大を必要最小限にとどめるとともに、既成市街地を再生・活用しながら、都市の魅力と活力の向上を図ってきた。

今後も引き続き、都市機能の向上や市街地の様々な課題解決のために、市民・企業・行政が連携して行う市街地再開発事業や土地区画整理事業等の手法による都市空間整備を、以下の地区において誘導する。

また、計画的かつ良好な市街地を総合的に整備する必要がある地区は、土地利用や都市施設に関する都市計画との整合性を確保しつつ、市街地開発事業や土地区画整理事業等による魅力ある都市空間の形成について検討する。

なお、土地区画整理事業の長期未着手地区においては、開発行為等により基盤整備がなされ、土地区画整理事業による基盤整備の目的が概ね達成された箇所については、関係者等と十分調整した上で見直しを検討する。

市 名	地 区 名	整備の目的
札幌市	都心地区	・土地の高度利用
	苗穂駅周辺地区	・都市機能の更新
	地域交流拠点地区	・公共貢献の誘導
	地下鉄駅周辺地区	・地域課題の解決
	大谷地流通業務団地地区	
北広島市	北広島駅西口周辺地区	・土地の高度利用 ・都市機能の集積

(2) 市街地整備の目標

以下の市街地開発事業について、おおむね10年以内の実施を予定する。

市 名	事業の種別	地区名
札幌市	市街地再開発事業	都心地区 苗穂駅周辺地区 地下鉄駅周辺地区（中島公園）
	土地区画整理事業	篠路駅周辺地区

4. 自然的環境に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

本区域は、石狩平野の南西、石狩川の最下流域に位置し、石狩川の支流豊平川の扇状地及びその下流の平野部に市街地の発達をみせている札幌市を中心に、隣接する丘陵部の北広島市、その下流部の江別市、石狩市及び小樽市の一部により構成されている。

本区域は、支笏洞爺国立公園に連なる手稲山系と、野幌森林公園に連なる丘陵地から扇状地、平野及び海浜へと標高1,100mから0mまで極めて変化に富む地形と、広大な面積を有しており、植生は温帯北部のミズナラ・ブナクラス域に属し、その特色をよく保存している藻岩山及び円山原始林を含む山岳地の森林、野幌原始林に連なる丘陵地の森林、石狩川下流部の植物群落、砂丘林及び海岸林等市街地周辺の大規模な緑地によって良好な都市環境が形成されている。

しかし、これまでの本区域への人口及び産業の集中並びに市街化の進展により、市街地周辺及び市街地内の緑は減少を続け、郊外に比べ既成市街地の緑が少ない等の地域格差も見られ、うるおいのある都市環境の形成を難しくしつつある。

そこで、札幌市、小樽市、江別市、北広島市及び石狩市が掲げるまちづくりの基本理念に基づき、自然、文化及び伝統を後世に伝え、北国の風土に根ざした、美しいうるおいのある都市環境を築くために、「生活環境の保全」、「レクリエーションの場の確保」、「安全性の向上」、「都市景観の構成」の観点から公園緑地等を系統的に配置するとともに、風致地区等の制度により自然環境の保全と創出に努める。

また、都市公園においては長寿命化対策を行い、適切な維持管理を進める。

(2) 緑地の配置の方針

① 緑地系統ごとの配置方針

a 環境保全系統

- ・本区域の自然環境の骨格をなす石狩川、豊平川及び厚別川の河川と市街地に接する山岳丘陵地の森林の環境保全を図る。
- ・市街地に近接して豊富な植物相を有し本区域の自然植生を現在に伝える藻岩山、円山、野幌の原始林、南の里、紅葉山砂丘、石狩川下流部及び石狩海岸等の樹林地や植物群落、市街地内の旧河川沿いのハルニレ林等の貴重な緑地の保全を図る。
- ・地域の歴史的遺産としての社寺林や耕地防風林、河岸段丘、山麓及び沢地等の旧地形を保存する樹林地の保全を図る。

b レクリエーション系統

- ・住民の身近なレクリエーションの場を提供するため、地域社会の段階構成に応じて街区公園、近隣公園及び地区公園を適正に配置する。
- ・総合公園としては、札幌市に中島公園を含む 10 公園のほか厚別山本公園を新たに配置する。江別市に東野幌総合公園、北広島市に緑葉公園を配置する。
- ・運動公園として、札幌市は屯田西公園を含む 4 公園と、江別市に飛鳥山公園、**石狩市に青葉公園**、北広島市にきたひろしま総合運動公園を配置する。
- ・広域公園として、札幌市に滝野すすらん丘陵公園及び真駒内公園、江別市に野幌総合運動公園を配置する。
- ・石狩川及び豊平川をはじめとする河川敷地内にレクリエーションの場を配置する。

c 防災系統

- ・がけ崩れ及び地すべり等を未然に防止するため、市街地に接する南西部の山岳地帯の急傾斜地及び月寒台地南部等の流出しやすい地質上の樹林地の保全を図る。また、市街地内の急崖地上の樹林地の保全を図る。
- ・災害時に安全な避難の場を確保するため、札幌市の中島公園を含む指定緊急避難場所を指定するほか、避難場所として活用しうる公園の配置を図るとともに、迅速な避難行動を取りうるよう避難路として活用できる河川緑地及び緑道の配置を図る。
- ・**石狩湾新港地域、工業団地及び高速道路の周辺には緩衝帯としての緑地の配置を図る。**

d 景観構成系統

- ・市街地をとりまく山並みや丘陵地の森林地域は、住民が日常望見する自然景観であり、その保全を図る。
- ・都市景観に方向性をあたえる河川の緑化を図るとともに、主要道路・鉄道からのランドマークとなる斜面林や沿道の樹林地の保全を図る。
- ・緑の景観要素の不足する平野部に公園緑地の配置を図る。
- ・特殊公園としては、すぐれた自然資源や史跡を有する適地等環境の特性に配慮し、札幌市に宮丘公園を含む 5 公園を配置する。

e その他

- ・石狩平野の最下流域に位置する本区域における緑地形態は、日本海とこれに注ぐ石狩川下流部と市街地に面して山並みを形成する手稲山系から野幌森林公園にいたる丘陵地にかこまれて大きく環状の緑地帯をかたちづくっている。これら、骨格的緑地形態をいかし、市街地を取り巻く大規模な緑地帯の形成を図るとともに、市街地内に公園緑地を系統的に配置し、緑のネットワークの形成を図る。
- ・墓園については、札幌市に里塚霊園、北広島市に北広島霊園、**石狩市に親船霊園を配置する。**

② コンパクトなまちづくりに対応する緑地の配置方針

コンパクトなまちづくりを進めるため、人口増加している都心部において、街区公園の整備や拡張を進め、公園配置の適正化を図るとともに、民間再開発等に併せて、みどりのオープンスペース等の創出を進めることで、市民や来訪者が憩い交流し滞留する、魅力的な都心空間を創出する。

また、人口減少等の社会情勢やニーズの変化に対応した緑地の適正配置を実現する観点から、長期未着手の公園等の見直しを含めて、区域内の公園等緑地が都市の利便性上、より有効になるように配置する。

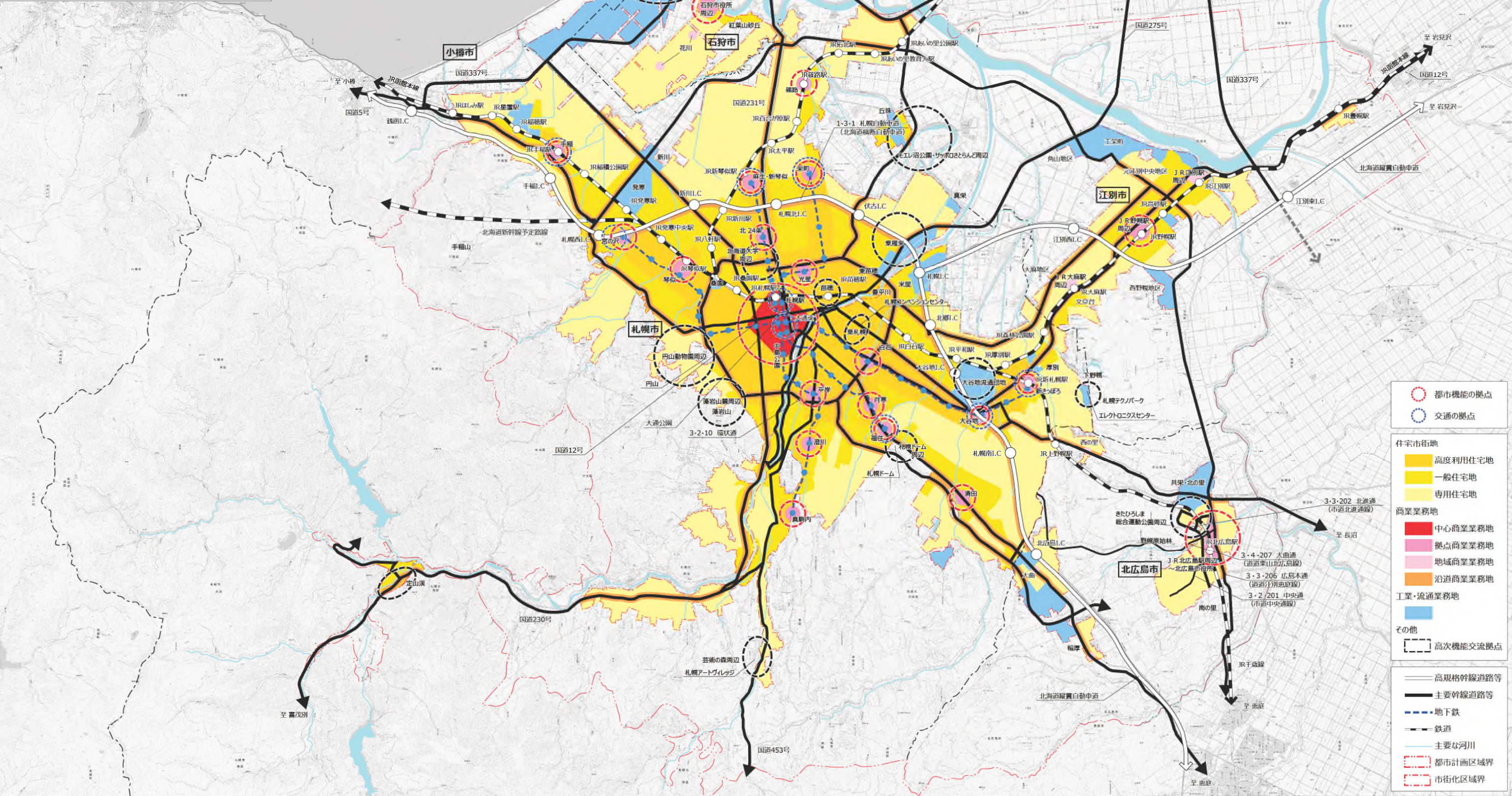
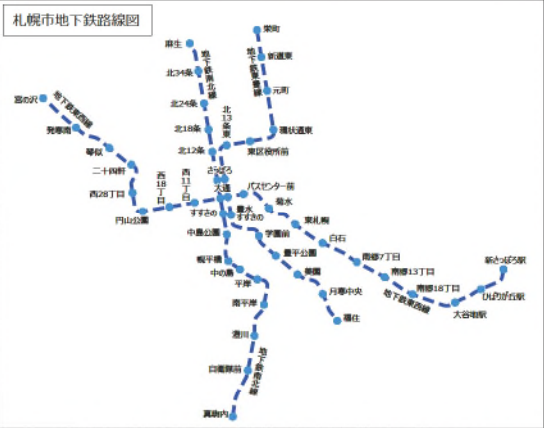
（３）実現のための具体の都市計画制度の方針

都市緑地法の規定に基づき策定した「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」等を踏まえた上で、必要なものを公園等の都市施設や特別緑地保全地区等の地域地区として定める。

（４）主要な緑地の確保目標

おおむね 10 年以内に整備予定の主要な公園緑地等

- ・総合公園としては、札幌市の厚別山本公園、江別市の東野幌総合公園、運動公園としては、北広島市のきたひろしま総合運動公園の整備を図る。
- ・札幌市では、屯田西公園と農試公園の再整備を進める。
- ・北広島市では、緑葉公園の再整備を進める。

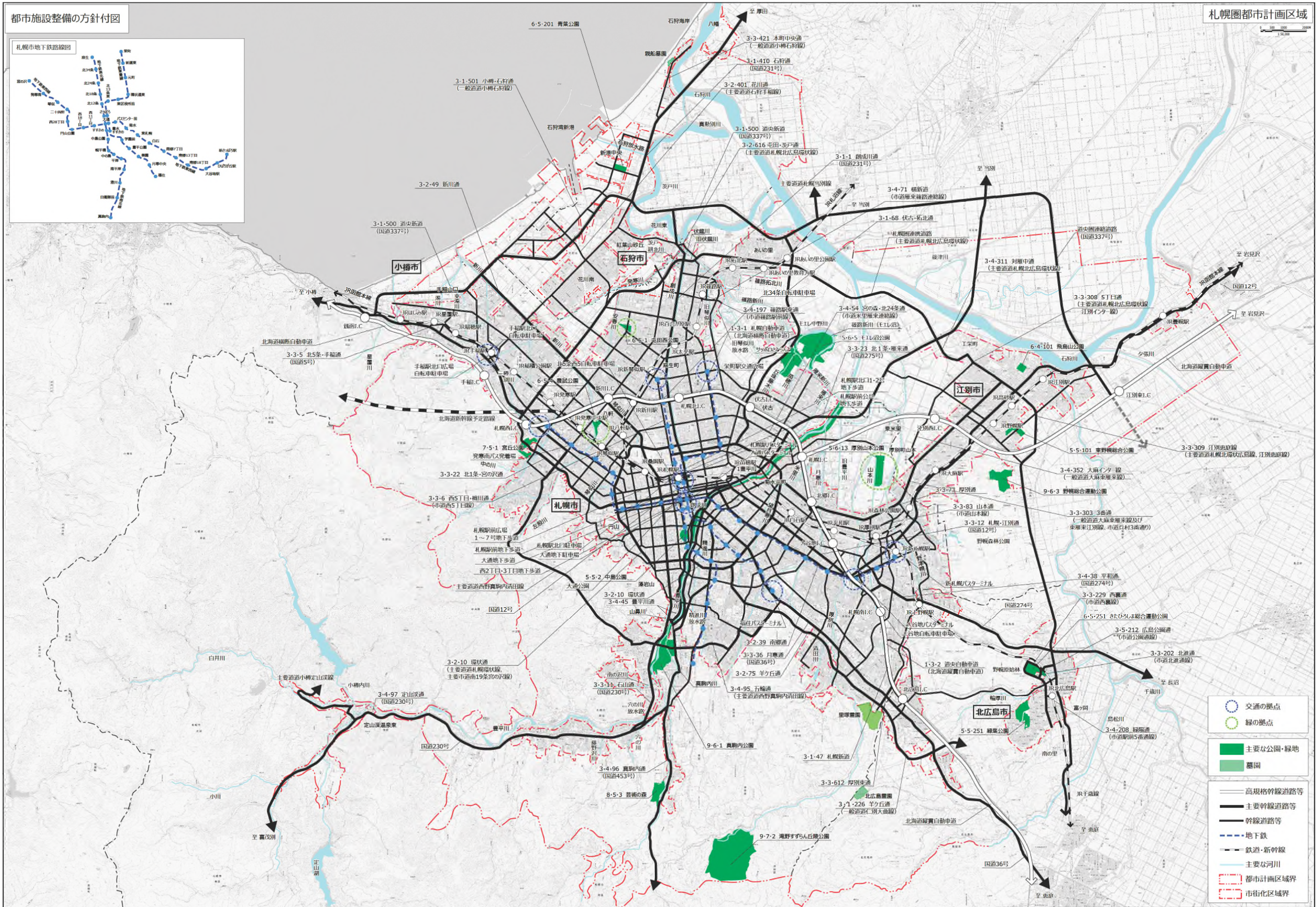


都市施設整備の方針付図

札幌市地下鉄路線図



札幌圏都市計画区域



- 交通の拠点 (Transportation Hub)
- 緑の拠点 (Green Hub)
- 主要な公園・緑地 (Main Parks and Green Spaces)
- 墓園 (Cemeteries)
- 高規格幹線道路等 (High-standard Expressways, etc.)
- 主要幹線道路等 (Main Expressways, etc.)
- 幹線道路等 (Expressways, etc.)
- 地下鉄 (Subway)
- 鉄道・新幹線 (Railway, Shinkansen)
- 主要な河川 (Main Rivers)
- 都市計画区域界 (Urban Planning Region Boundary)
- 市街化区域界 (Urbanization Region Boundary)