

報告事項

○千歳恵庭圏都市計画の変更について

(1)「千歳市第3期都市計画マスタープラン」 及び「立地適正化計画」の策定について

1. 千歳市第3期都市計画マスタープラン

・背景と目的

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に位置づけられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市計画に関わる土地利用の方針、都市施設（道路、公園、下水道など）の整備方針などについて策定する計画です。

千歳市では、平成11年3月に策定し、その後、見直しを行い平成24年3月に現在の「千歳市第2期都市計画マスタープラン」を策定しております。

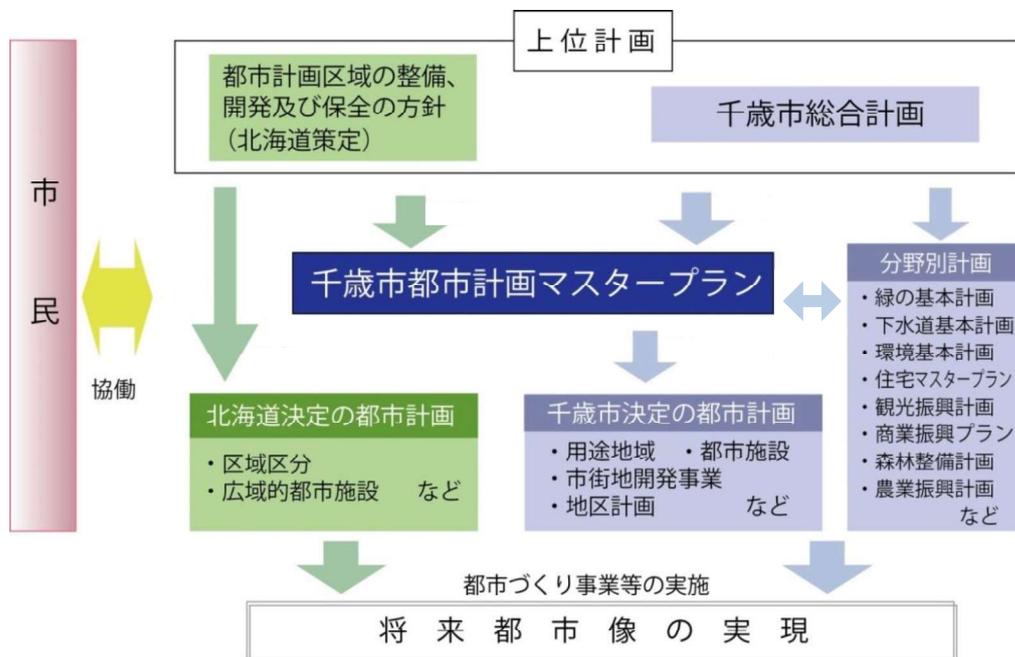
しかし、前回の策定より10年近くが経過し、全国的な課題として、将来人口の減少や少子高齢化社会、空き家・空き地の発生、土地利用の多様化のほか、市民ニーズの多様化など、都市を取り巻く状況は大きく変化をしています。

このような状況から、本市においても将来都市ビジョンを再構築し、課題に対応した土地利用方針や都市生活を支える諸施設の計画等を定めることを目的に、現在策定を進めている千歳市第7期総合計画の個別計画として、令和3年度末までに「千歳市第3期都市計画マスタープラン」の策定を行います。

1. 千歳市第3期都市計画マスタープラン

・計画の位置づけ

千歳市都市計画マスタープランは、北海道が定める「都市計画区域の整備・開発及び保全の方針」、千歳市の総合計画に即して定め、市の分野別計画に整合を図ります。



1. 千歳市第3期都市計画マスタープラン

・計画の構成

都市計画マスタープランは、「全体構想」と「地域別構想」による構成を基本とし、検討していきます。

(1) 全体構想

- ①千歳市の都市づくりにおける理念と目標
- ②将来都市構造
- ③分野別方針

(2) 地域別構想

- ①地域区分
- ②地域づくりの方針

2. 立地適正化計画

・立地適正化計画とは

立地適正化計画は、平成26年に改正された都市再生特別措置法に基づき、都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成するものであり、都市計画マスタープランの一部として位置づけられる計画です。

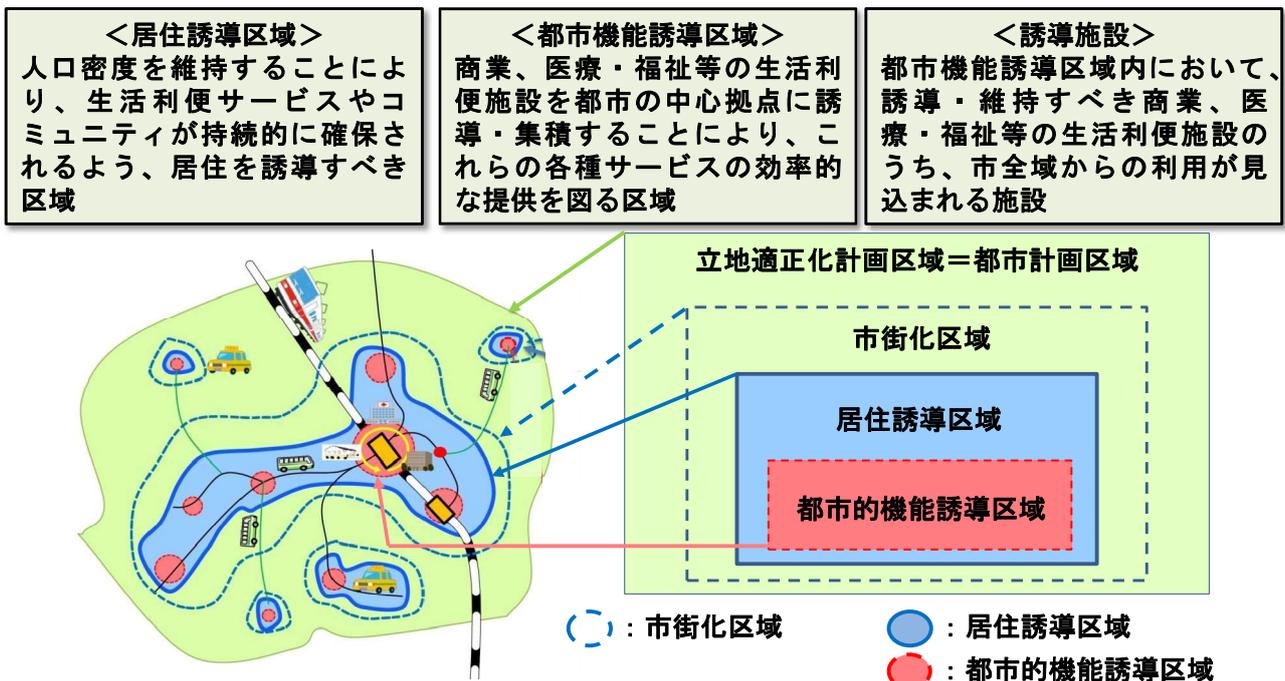
全国的に人口減少、少子高齢化の進展により、人口密度を維持していくことが難しくなっており、それに伴う社会インフラの維持や医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能施設的生活サービスの維持等の課題に対応するため、都市機能や居住区域の集約、ネットワークと連動した市街地形成が必要となってきたことから、市民が徒歩や公共交通を利用してそれらの生活機能を利用できるように、公共交通の沿線などに居住を誘導する区域（居住誘導区域）を設定することとし、その区域内において中心拠点や生活拠点などを医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を誘導する区域（都市機能誘導区域）に設定することで、計画的な市街地形成を目指すものであります。

2. 立地適正化計画

・立地適正化計画の構成

立地適正化に関する基本的な方針

計画により実現を目指すべき都市構造を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、定量的な目標を設定します。



2. 立地適正化計画

・立地適正化計画の必要性

千歳市では人口増加が続いていますが、将来的には、人口減少や少子高齢化に伴い、生活利便施設や公共交通サービスなどへの影響が懸念されます。

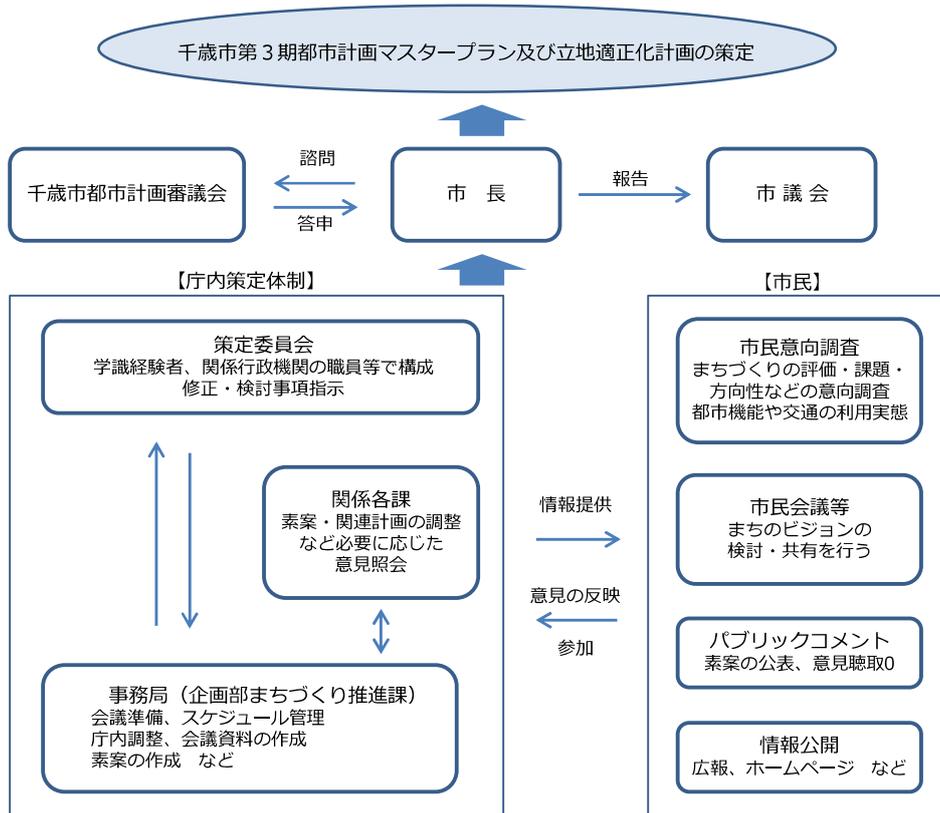
現状の人口密度を維持し、建築・住宅ストックを適切に更新していくことで、これらの都市機能を維持・充実していくことが必要です。

今後起こりうる市街地の問題に対処し、適切な都市機能の配置と居住の誘導、居住密度の維持・向上を可能にするため、千歳市第3期都市計画マスタープランの策定に合わせ、立地適正化計画を策定します。

なお、立地適正化計画を策定し、居住誘導区域を定めることで、多様な主体の連携・協働により、居住機能の集約化等と合わせた子育て支援施設や福祉施設等の整備を進め、地域の居住機能を再生する取組みに対し国の総合的な支援を受けることが可能となります。

また、都市機能誘導区域を定めることで、市街地再開発事業に対する面積要件の緩和や交付対象額の嵩上げ等を受けることなどが可能となり、民間の開発意欲を促進することとなります。

3. 策定体制



4. スケジュール（案）

1) 都市計画マスタープラン

作業項目	令和2年度	令和3年度
将来目標の設定		
全体構想案 （分野別構想）の策定		
地域別構想案の策定		
実現化方策の検討		
マスタープラン案の とりまとめ		
策定委員会		
市民会議		
パブリックコメント		
都市計画審議会		
市議会		

2) 立地適正化計画

作業項目	令和2年度	令和3年度
都市構造の分析		
立地の適正化に関する 基本的な方針の設定		
居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定		
誘導施設、誘導施策の設定		
定量的な目標等の設定		
立地適正化計画案の とりまとめ		
策定委員会		
市民会議		
パブリックコメント		
都市計画審議会		
市議会		

報告事項

**(2)「千歳市第3期都市計画マスタープラン」
策定のための市民アンケート及び事業者
アンケート調査報告書について**

令和元年度

「千歳市第3期都市計画マスタープラン策定」

のための市民アンケート調査

【概要版】

令和2年3月

千歳市

【目次】

1. 業務概要	3
1-1 業務の目的	
1-2 調査の対象	
1-3 質問内容	
1-4 回収状況	
2. 回答者属性	4
3. 現在の千歳市のまちづくりについて	6
4. 現在のお住まいと今後の居留意向	12
5. 生活利便施設や移動手段の利用実態と今後の見通しについて	14
6. 将来(10年～20年後)の持続可能なまちづくりについて	19

1. 業務概要

1-1 業務の目的

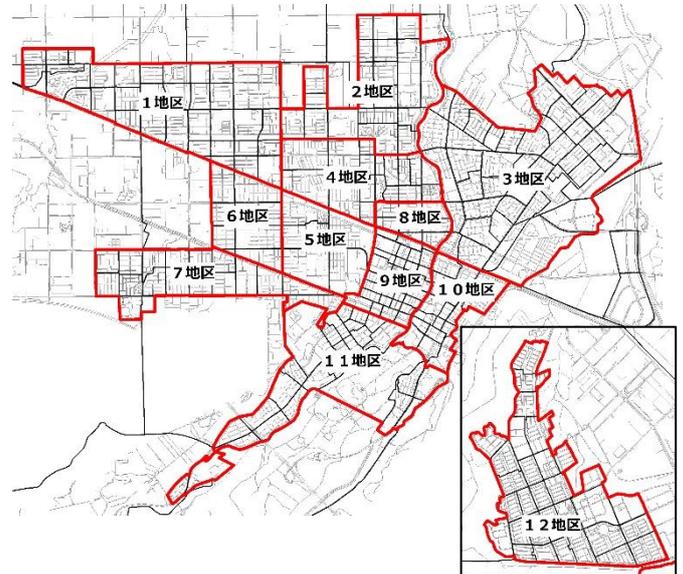
「千歳市第3期都市計画マスタープラン」の策定にあたり、まちづくりに対する市民意向などを把握し、今後のまちづくりに生かしていくため、市民アンケート調査を実施しました。

1-2 調査の対象

- ・実施地域：千歳市全域
- ・対象：千歳市在住の18歳以上の男女
- ・配布数：3,000名
- ・抽出方法：住民基本台帳から地区別・年代別に等間隔で無作為抽出

1-3 質問内容

千歳市第2期都市計画マスタープラン（以下、「前計画」）策定時のアンケート調査でも組み入れたまちづくりに対する「満足度」「重要度」に関する設問を含め選択式（一部、記述形式を含む）の質問としました。（全25問）



【質問項目】

1. 現在の千歳市のまちづくりについて〔問1～3〕
2. 現在のお住まいの今後の居住意向について〔問4・5〕
3. 生活利便施設や移動手段の利用実態と今後の見通しについて〔問6～10〕
4. 将来（10年～20年後）の持続可能なまちづくりについて〔問11～18〕
5. あなたご自身について〔問19～25〕

1-4 回収状況

- ・配布：令和元年10月10日（木）発送
- ・回収：郵送にて回収（返信用封筒を同封）
※×切：令和元年10月31日（火）。ただし、12月31日（火）投函分までを集計
- ・回収数：940票
- ・回収率：31.3%（940/3,000×100=31.3%）

【地区別の・回収数】

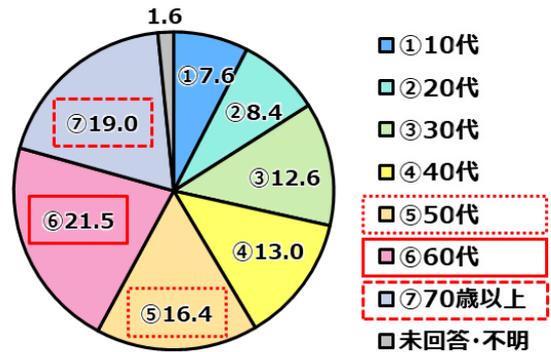
地区名	回収数	割合	H27 国調人口（参考）	
①1地区（長都駅前、みどり台、勇舞など）	170	18.1%	15,433	16.1%
②2地区（清流、あずさ、稲穂など）	84	8.9%	7,912	8.3%
③3地区（住吉、豊里、青葉など）	152	16.2%	15,878	16.6%
④4地区（富丘、花園、高台）	57	6.1%	7,707	8.1%
⑤5地区（新富、北宋）	53	5.6%	5,349	5.6%
⑥6地区（信濃、富士）	49	5.2%	5,077	5.3%
⑦7地区（桜木、自由ヶ丘、北斗）	71	7.6%	7,500	7.8%
⑧8地区（未広）	23	2.4%	2,875	3.0%
⑨9地区（清水町、錦町、栄町など）	17	1.8%	3,327	3.5%
⑩10地区（本町、朝日町、東雲町）	35	3.7%	2,390	2.5%
⑪11地区（桂木、春日町、大和など）	66	7.0%	7,660	8.0%
⑫12地区（白樺、柏陽、文京など）	81	8.6%	9,347	9.8%
⑬13地区（上記市街地以外）	34	3.6%	5,193	5.4%
未回答・不明	48	5.1%		
合計	940	100.0%	95,648	

2. 回答者属性

(1) 年齢〔問 19〕

回答者の年齢は「60歳代」が最も多く、21.5%となっています。次いで、「70歳以上」が19.0%、「50歳代」が16.4%となっており、比較的年齢の高い方の回答が多くなっています。

前計画策定時のアンケート調査結果と近い割合構成となっていますが、50歳代以下の回答割合が減少し、60歳以上の回答割合が増加しています。

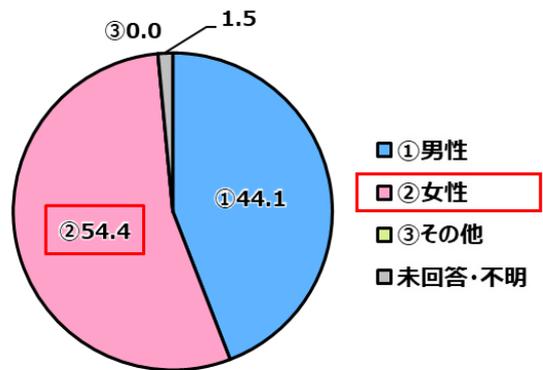


(2) 性別〔問 20〕

性別では「女性」が54.4%と過半数となっています。

前計画策定時のアンケート調査結果では、未回答・不明の割合が約26%（4人に1人が不明）となっていますが、男性・女性の回答者割合（比率）は、不明を除くと今回の調査とほぼ同じ割合（女性：約56%、男性：約44%）となっています。

n=940

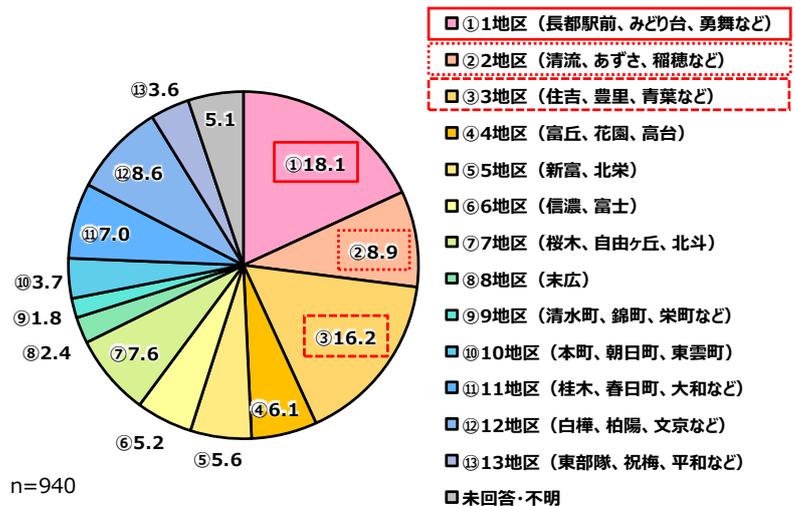


n=940

(3) 居住地〔問 21〕

居住地では、長都駅前・みどり台・勇舞などの「1地区」が18.1%と最も多く、次いで住吉・豊里・青葉などの「3地区」が16.2%、清流・あずさ・稲穂などの「2地区」が8.9%となっており、この3地区で全体の43.2%を占めています。

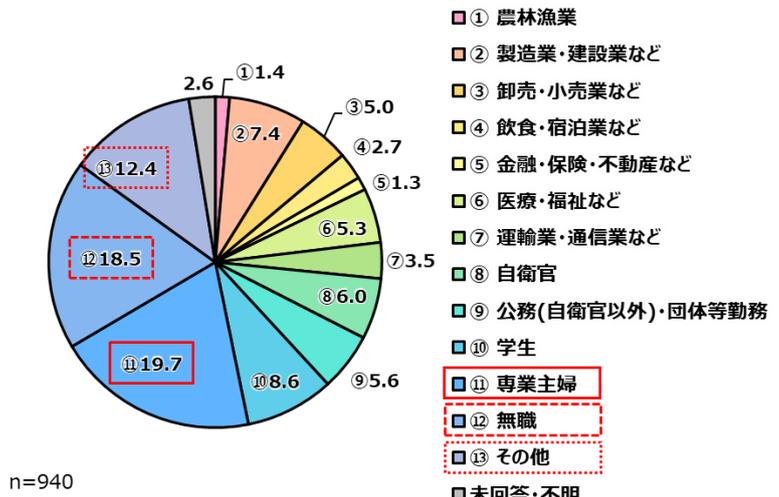
前計画策定時のアンケート調査結果では、3地区・12地区・1地区の順となっています。



n=940

(4) 職業〔問 22〕

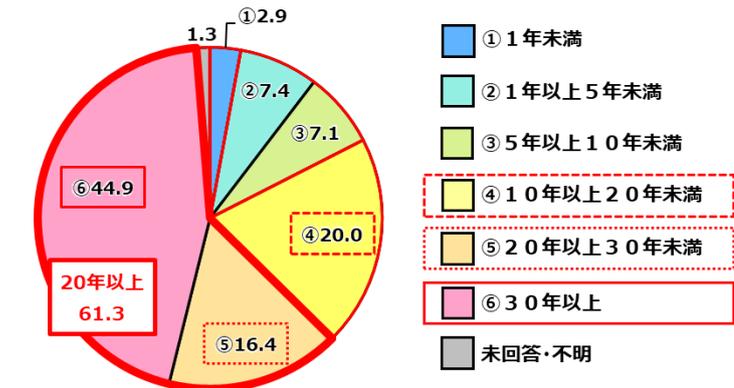
職業では「専業主婦」が19.7%と最も多く、次いで「無職」が18.5%、「その他」が12.4%となっています。上位の3つは、前計画策定時のアンケート調査結果と同じですが、「無職」の回答割合が前回より増加し、「専業主婦」と「その他」の割合が減少しています。



n=940

(5) 居住年数〔問 23〕

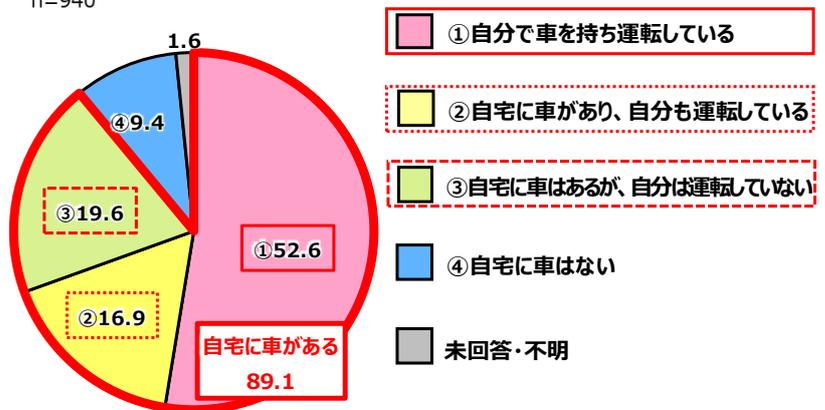
居住年数では「30年以上」が44.9%と最も多く、次いで「10年以上20年未満」が20.0%、「20年以上30年未満」が16.4%となっています。上位の3つは、前計画策定時のアンケート調査結果と同じですが、「20年以上」の回答割合が前回より増加しています。



n=940

(6) 車の保有状況〔問 24〕

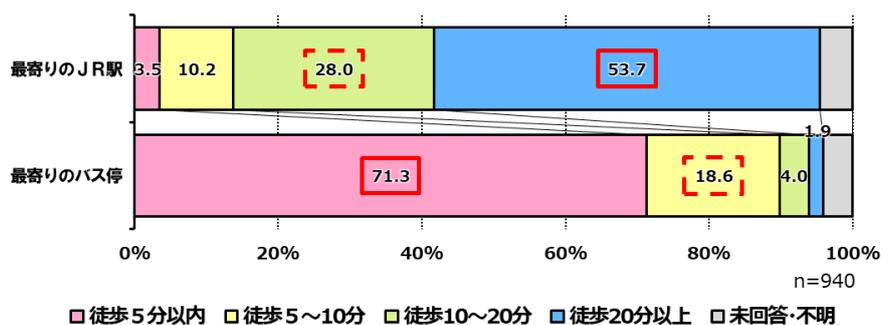
車の保有状況では「自分で車を持ち運転している」が52.6%と最も多く、次いで「自宅に車はあるが、自分は運転していない」が19.6%、「自宅に車があり、自分も運転している」が16.9%となっています。



n=940

(7) 最寄りのバス停・JR駅までの徒歩時間〔問 25〕

最寄りの JR 駅までの徒歩時間では「徒歩 20 分以上」が 53.7%と最も多く、次いで「徒歩 10～20 分」が 28.0%となっています。最寄りのバス停までの徒歩時間では「徒歩 5 分以内」が 71.3%と過半数を占めており、次いで、「徒歩 5～10 分」が 18.6%となっています。



n=940

3. 現在の千歳市のまちづくりについて

(1) まちづくりに関する満足度・重要度（千歳市全体）〔問 1〕

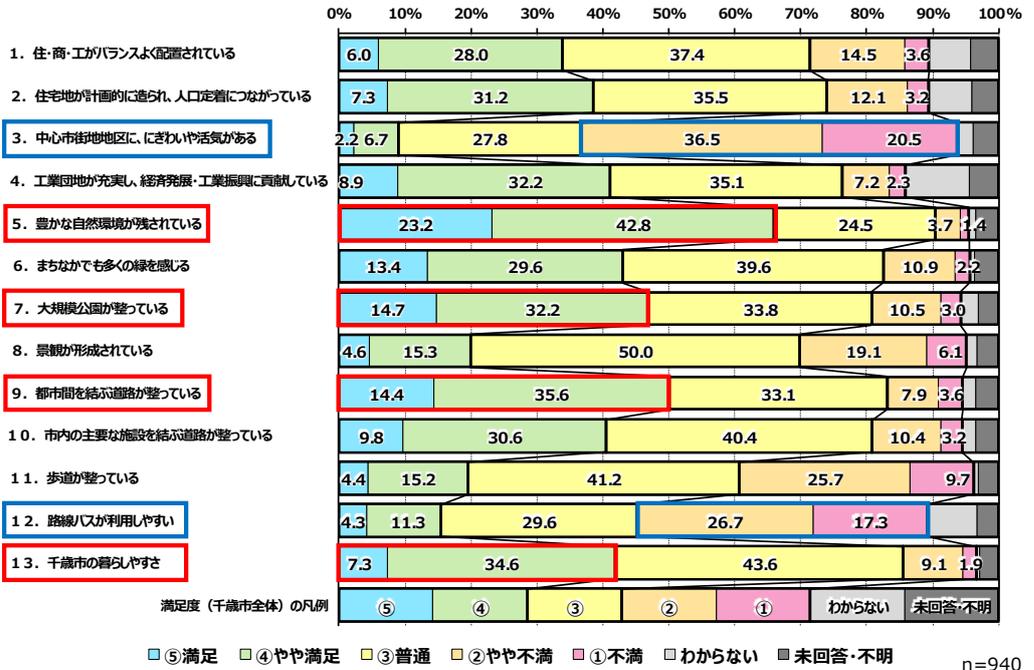
【満足度】

千歳市のまちづくりについて、千歳市全体の満足度では「豊かな自然環境が残されている」は「満足」、「やや満足」と回答した人が 66.0%となっており、次いで「都市間を結ぶ道路が整っている」が 50.0%、となっています。

一方、「中心市街地地区に、にぎわいや活気がある」は「不満」、「やや不満」と回答した人が 57.0%となっており、次いで「路線バスが利用しやすい」が 44.0%となっています。

なお、1～12の項目を踏まえたうえでの「千歳市の暮らしやすさ」については「満足」、「やや満足」と回答した人が 41.9%となっています。

前計画策定時のアンケート調査結果と似たような傾向を示しており、「暮らしやすさ」の満足度は増加しています。

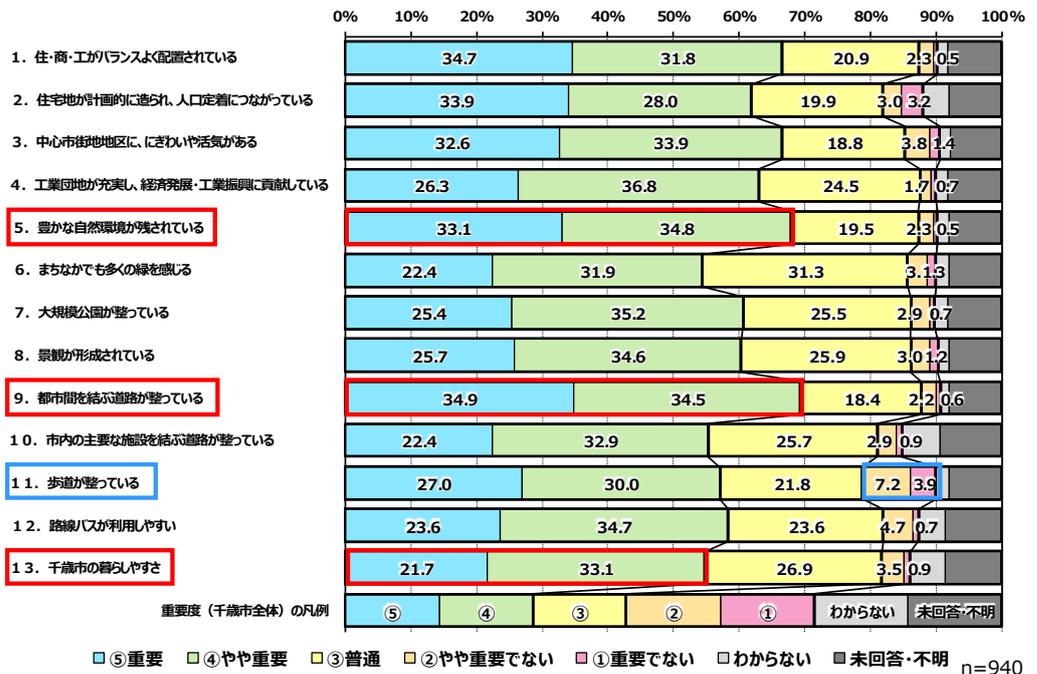


【重要度】

千歳市全体の重要度では、「都市間を結ぶ道路が整っている」は「重要」、「やや重要」と回答した人が 69.4%と最も多くなっており、次いで「豊かな自然環境が残されている」が 67.9%となっています。

全項目で「重要」、「やや重要」と回答した人が 50%を超えておりますが、「歩道が整っている」は「重要でない」、「やや重要でない」と回答した人が 11.1%となっています。

なお、1～12の項目を踏まえたうえでの「千歳市の暮らしやすさ」については重要、やや重要を合わせて 54.8%となっています。



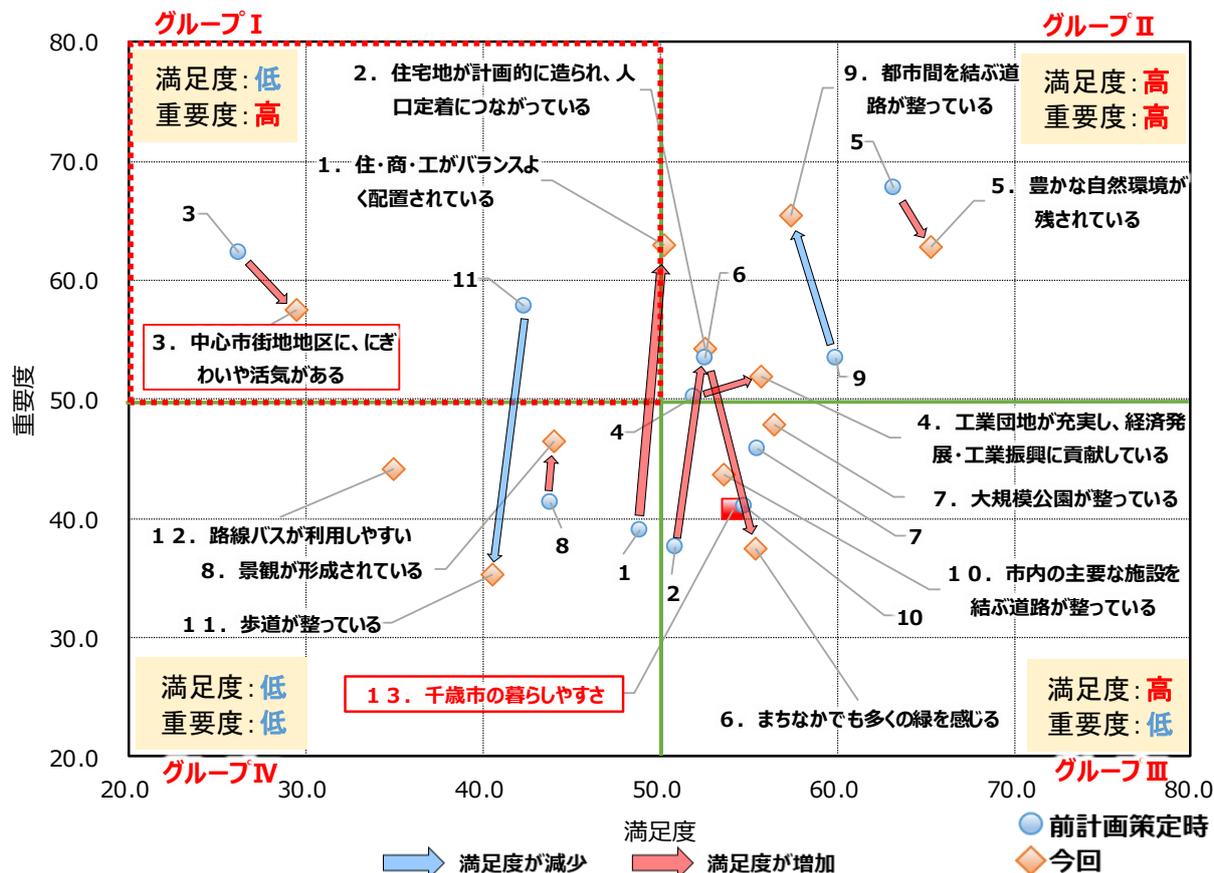
【重要度と満足度のクロス分析】

重要度と満足度について、満足又は重要を「2点」、やや満足又はやや重要を「1点」、普通を「0点」、やや不満又はやや重要でないを「-1点」、不満又は重要でないを「-2点」として点数化して、平均値（加重平均）を算出しました。

さらに、算出した各項目の重要度と満足度の平均値について、50ポイントを中央値とする「偏差値」を算出し、全体のバランスを標準化しました。

「満足度が低く、重要度が高い」グループに含まれる項目が、アンケート結果から導き出される取り組みべき内容となります。

千歳市全体の満足度と重要度の偏差値を散布図に示すと、以下のような分布となります。



- ◆ 満足度と重要度の偏差値は4つのグループに分類されます。
- ◆ グループIは、満足度が低く、重要度が高い範囲となるため、アンケート回答者の評価が低く、優先的に改善していくべき項目と考えられます。
- ◆ グループIIは、満足度が高く、重要度が高い範囲となるため、アンケート回答者の評価が高く、引き続き優先的に維持していくべき項目と考えられます。
- ◆ グループIIIは、満足度が高く、重要度が低い範囲となるため、グループIIほどではないが維持していくべき項目と考えられます。
- ◆ グループIVは、満足度が低く、重要度が低い範囲となるため、グループIほどではないが改善していくべき項目と考えられます。

満足度が高く、重要度が高い項目（グループII）は「都市間を結ぶ道路が整っている」、「豊かな自然環境が残されている」などとなっています。

一方、満足度が低く、重要度が高い項目（グループI）は「中心市街地地区に、にぎわいや活気がある」などとなっています。

前計画策定時のアンケート調査結果と比較すると、「住・商・工がバランスよく配置されている」と「住宅地が計画的に造られ、人口定着につながっている」が「グループIV」から「グループII」に、「まちなかでも多くの緑を感じる」が「グループII」から「グループIII」に移動しています。

また、「歩道が整っている」は、「グループI」から「グループIV」に移動しています。

それ以外の項目は、同じグループ内での移動となっています。

(2) まちづくりに関する満足度・重要度（お住まいの地域）〔問1〕

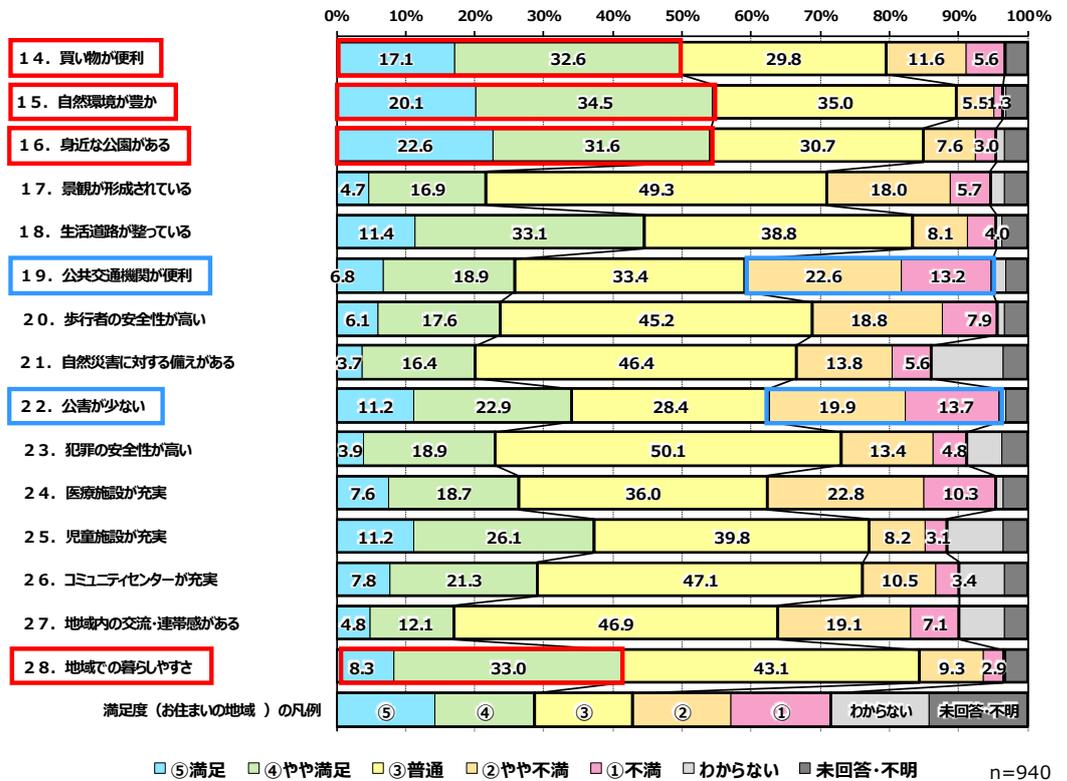
【満足度】

お住まいの地域全体の満足度では「自然環境が豊か」は「満足」、「やや満足」と回答した人が54.6%となっており、次いで「身近な公園がある」が54.2%、「買い物が便利」が49.7%となります。

一方、「公共交通機関が便利」は「不満」、「やや不満」と回答した人が35.8%となっており、次いで「公害が少ない」が33.6%となります。

なお、14～27の項目を踏まえたうえでの「地域での暮らしやすさ」については「満足」、「やや満足」と回答した人を合わせて41.3%となっています。

前計画策定時のアンケート調査結果と似たような傾向を示しています。

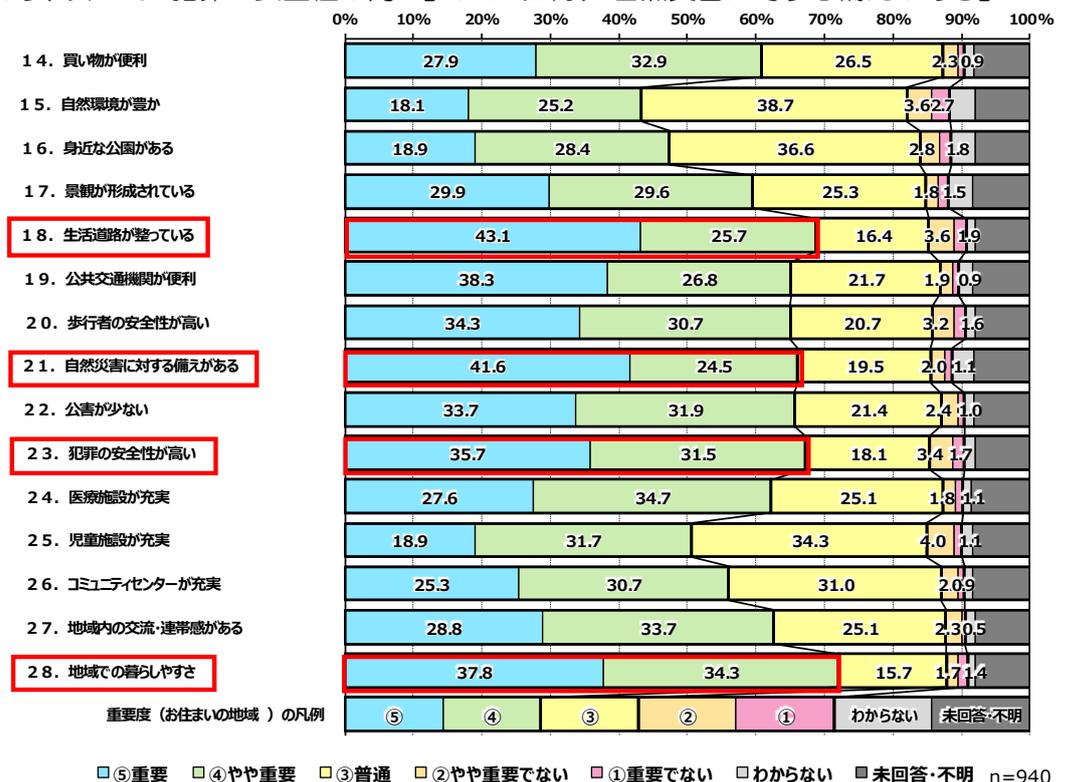


【重要度】

お住まいの地域全体の重要度では「生活道路が整っている」は「重要」、「やや重要」と回答した人が68.8%となっており、次いで「犯罪の安全性が高い」が67.2%、「自然災害に対する備えがある」が66.1%となります。

なお、14～27の項目を踏まえたうえでの「地域での暮らしやすさ」については「重要」、「やや重要」と回答した人が72.1%となっています。

前計画策定時のアンケート調査結果と似たような傾向を示していますが、「買い物便利」と「医療施設が充実」の割合が減少しています。

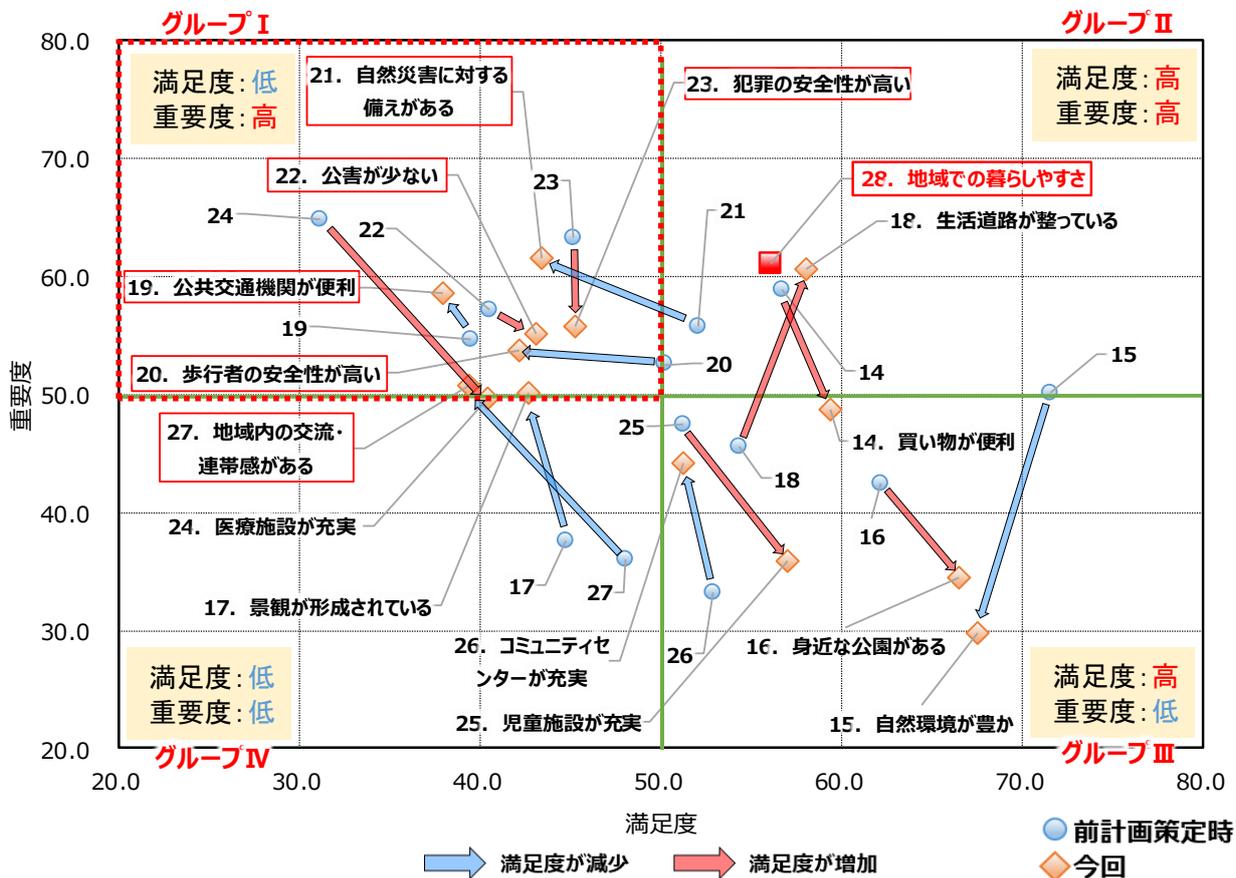


【重要度と満足度のクロス分析】

重要度と満足度について、満足又は重要を「2点」、やや満足又はやや重要を「1点」、普通を「0点」、やや不満又はやや重要でないを「-1点」、不満又は重要でないを「-2点」として点数化して、平均値（加重平均）を算出しました。

さらに、算出した各項目の重要度と満足度の平均値について、50ポイントを中央値とする「偏差値」を算出し、全体のバランスを標準化しました。

お住まいの地域全体の満足度と重要度を散布図に示すと、以下のような分布となります。



満足度が高く、重要度が高い項目（グループⅡ）は「生活道路が整っている」、「地域での暮らしやすさ」となっています。

一方、満足度が低く、重要度が高い項目（グループⅠ）は「公共交通機関が便利」、「自然災害に対する備えがある」、「歩行者の安全性が高い」、「公害が少ない」、「犯罪の安全性が高い」となっています。

グループⅠの項目について、前計画策定時のアンケート調査結果と比較すると、「歩行者の安全性が高い」と「自然災害に対する備えがある」が、「グループⅡ」から「グループⅠ」に移動しています。

また、「買い物が便利」と「自然環境が豊か」は、「グループⅡ」から「グループⅢ」に、「景観が形成されている」と「地域内の交流・連帯感がある」は、「グループⅣ」から「グループⅠ」に、「医療施設が充実」は、「グループⅠ」から「グループⅣ」に移動しています。

それ以外の項目は、同じグループ内での移動となっています。

〔3〕千歳市全体とお住まいの地域の「特に満足なところ」「特に不満なところ」〔問2〕

【特に満足な（良いと思う）ところ】

千歳市のまちづくりについて、約半数の446名が、満足な（良いと思う）内容を記載しています。

記載の内容ごとに10個の大項目で整理すると、「その他」を除き「自然・景観」に関する内容が最も多く154件、以下、「道路・交通」の132件、「商業地」と「公園・緑地」の56件と続きます。

項目	詳細	意見数
1.住宅地	住宅全般について	8
2.商業地	商業全般について（55）、業種・業態等について（1）	56
3.工業地	工業全般について	7
4.自然・景観	自然等全般について（135）、景観等全般について（8）、千歳川等について（7）、支笏湖等について（2）、その他の事項について（2）	154
5.道路・交通	交通全般について（37）、空港について（42）、道路について（27）、公共交通について（26）	132
6.公園・緑地	公園等全般について（42）、青葉公園について（14）	56
7.公共施設	公共施設等全般について（14）、医療について（13）	27
8.市民参加	市民参加全般について（3）、イベントについて（5）	8
9.防災	防災全般について	2
10.その他	まちづくり全般について（87）、その他の事項について（38）	125

【特に不満な（悪いと思う）ところ】

千歳市のまちづくりについて、約6割の548名が、不満な（悪いと思う）内容を記載しています。

記載内容ごとに9個の大項目で整理すると「その他」を除き、「道路・交通」に関する内容が最も多く300件、以下、「自然・景観」の125件、「商業地」の112件と続きます。

項目	詳細	意見数
1.住宅地	住宅全般について	3
2.商業地	中心市街地について（38）、業種・業態等について（73）、その他の事項について（1）	112
3.自然・景観	景観等全般について（10）、自然の減少等について（8）、駅周辺について（12）、騒音について（68）、維持管理について（14）、ごみ等について（5）、悪臭について（8）	125
4.道路・交通	渋滞等について（4）、公共交通について（156）、歩行者等の安全性について（54）、生活道路の整備について（10）、維持管理について（23）、除排雪について（26）、標識や信号等について（16）、個別の事項について（11）	300
5.公園・緑地	公園等の活用について（1）、公園等の不足について（3）、維持管理について（3）、個別の事項について（4）	11
6.公共施設	利便性向上や有効利用について（15）、不足施設について（15）、医療施設について（44）	74
7.市民参加	町内会組織等について（1）、市民参加全般について（1）	2
8.防災	防災全般について	2
9.その他	まちづくり全般について（10）、その他の事項について（51）	61

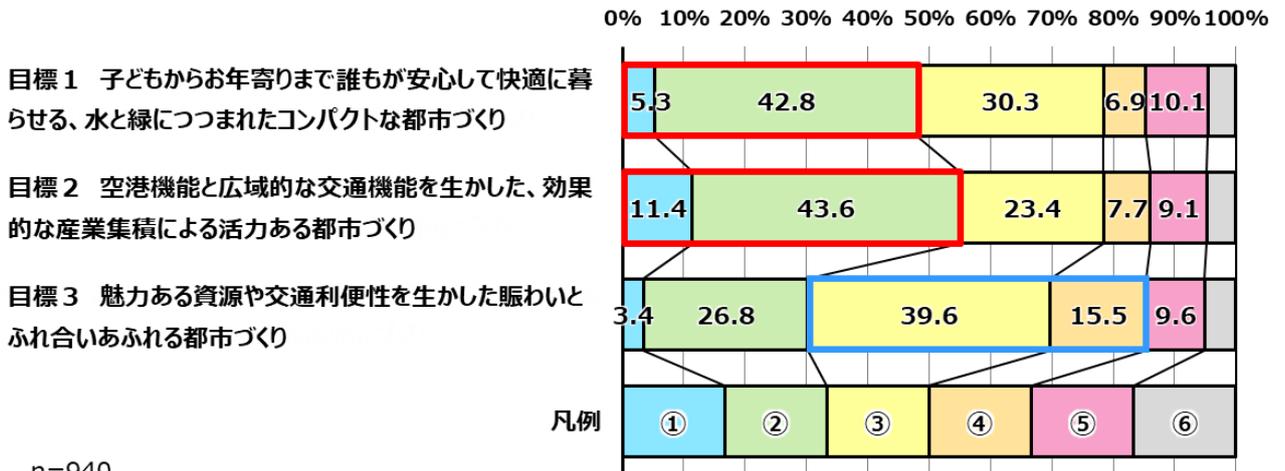
(4)「千歳市第2期都市計画マスタープラン」に掲げた目標に近づいているか〔問3〕

現行の「千歳市第2期都市計画マスタープラン」に掲げた3つの目標について、「目標1」は「近づいている」と「やや近づいている」と回答した人が約5割となっています。

「目標2」は「近づいている」と「やや近づいている」と回答した人が過半数を超えています。

「目標3」は目標1、2と異なり、「近づいていない」「あまり近づいていない」と回答した人が過半数を占めています。

千歳市は、コンパクトで活力のある都市づくりに近づいていると認識している人が多いものの、賑わいとふれ合いあふれる都市づくりについては、近づいていないと感じている人が多く、目標3の取り組みに課題がうかがえます。



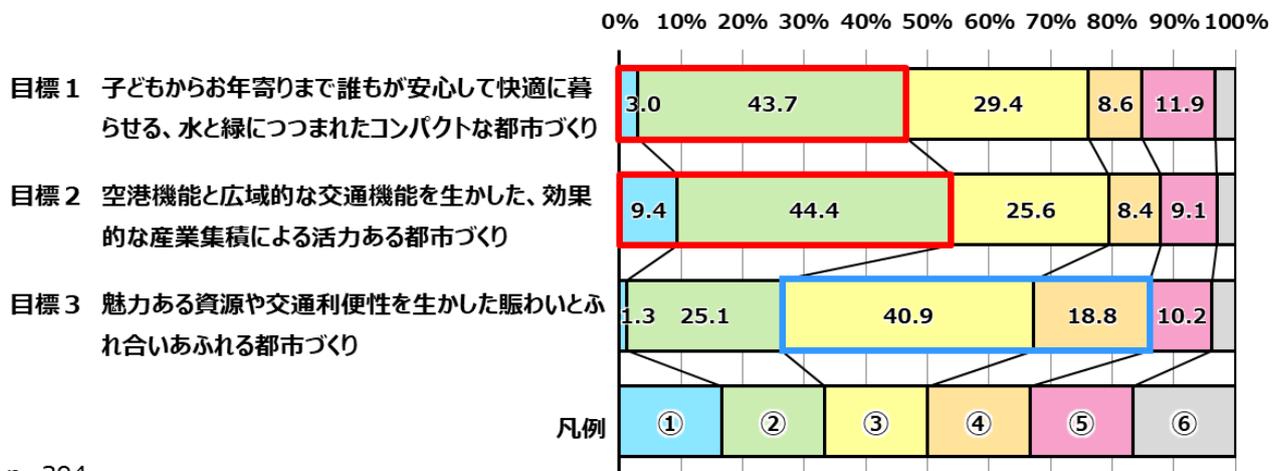
□ ①近づいている □ ②やや近づいている □ ③あまり近づいていない □ ④近づいていない □ ⑤わからない □ ⑥未回答・不明

前計画策定時に20代から40歳代であった「30～50代」の結果を見ると、「目標1」と「目標2」は、「近づいている」の割合が全体の割合よりも低く、「近づいていない」の割合が全体の割合よりも高くなっています。

「目標3」は、「近づいていない」「あまり近づいていない」の割合が全体の割合よりも高くなっています。

「30～50代」は、全体よりも厳しい結果となっています。

【30～50代】



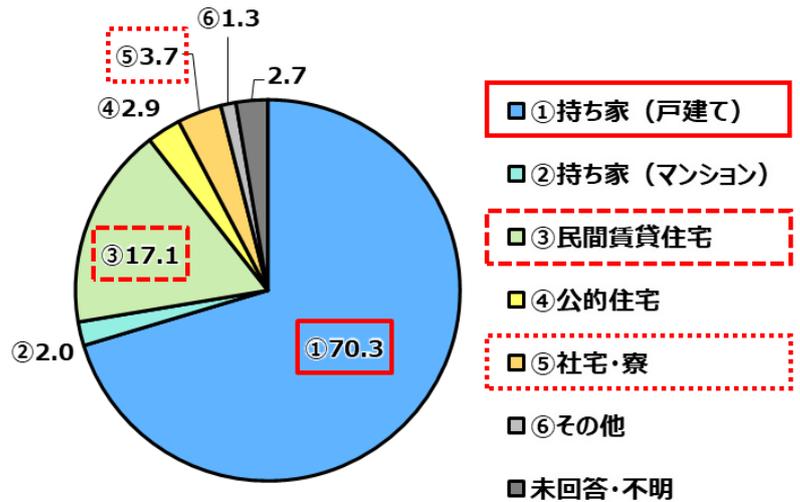
□ ①近づいている □ ②やや近づいている □ ③あまり近づいていない □ ④近づいていない □ ⑤わからない □ ⑥未回答・不明

4. 現在のお住まいと今後の居留意向

(1) 現在の住まいの形式〔問4 a〕

現在の住まいの形式では「持ち家（戸建て）」が70.3%と最も多く、次いで「民間賃貸住宅」が17.1%、「社宅・寮」が3.7%となっています。

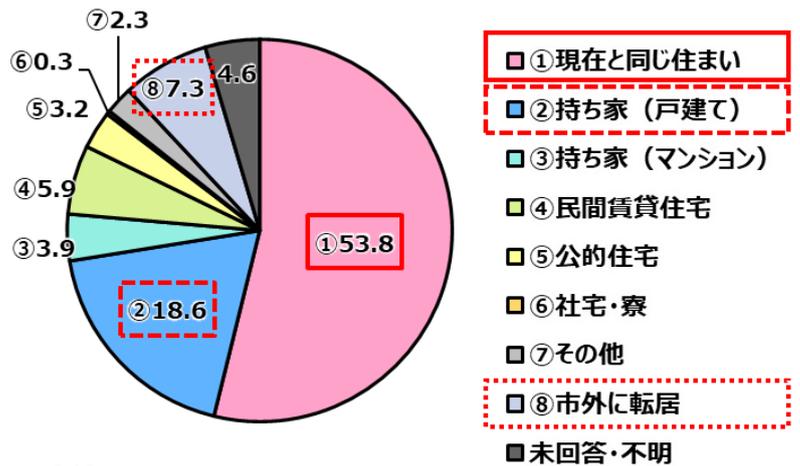
前計画策定時のアンケート調査と比較すると、「持ち家（戸建て）」「持ち家（マンション）」の割合は、ほぼ同じです。



n=940

(2) 10～20年後の住まい〔問4 b〕

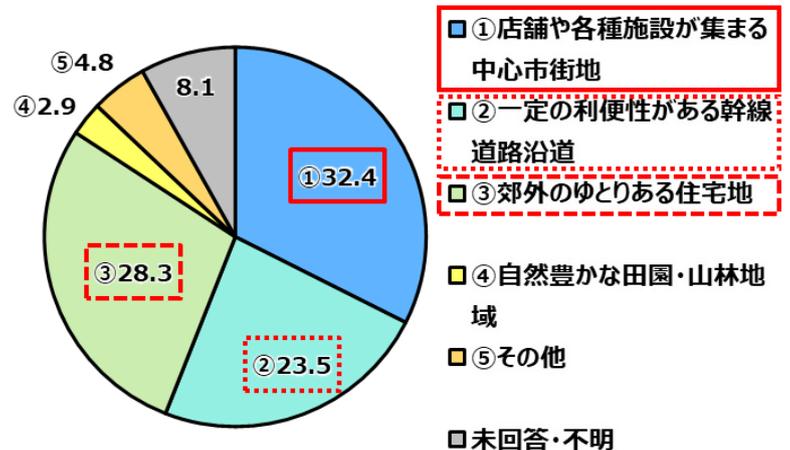
10～20年後のお住いでは「現在と同じ住まい」が53.8%と最も多く、次いで「持ち家（戸建て）」が18.6%、「市外に転居」が7.3%となっています。



n=940

(3) 10～20年後の住まいとして希望する立地環境〔問4 c〕

10～20年後の住まいとして希望する立地環境では「店舗や各種施設が集まる中心市街地」が32.4%と最も多く、次いで「郊外のゆとりある住宅地」が28.3%、「一定の利便性がある幹線道路沿道」が23.5%となっています。



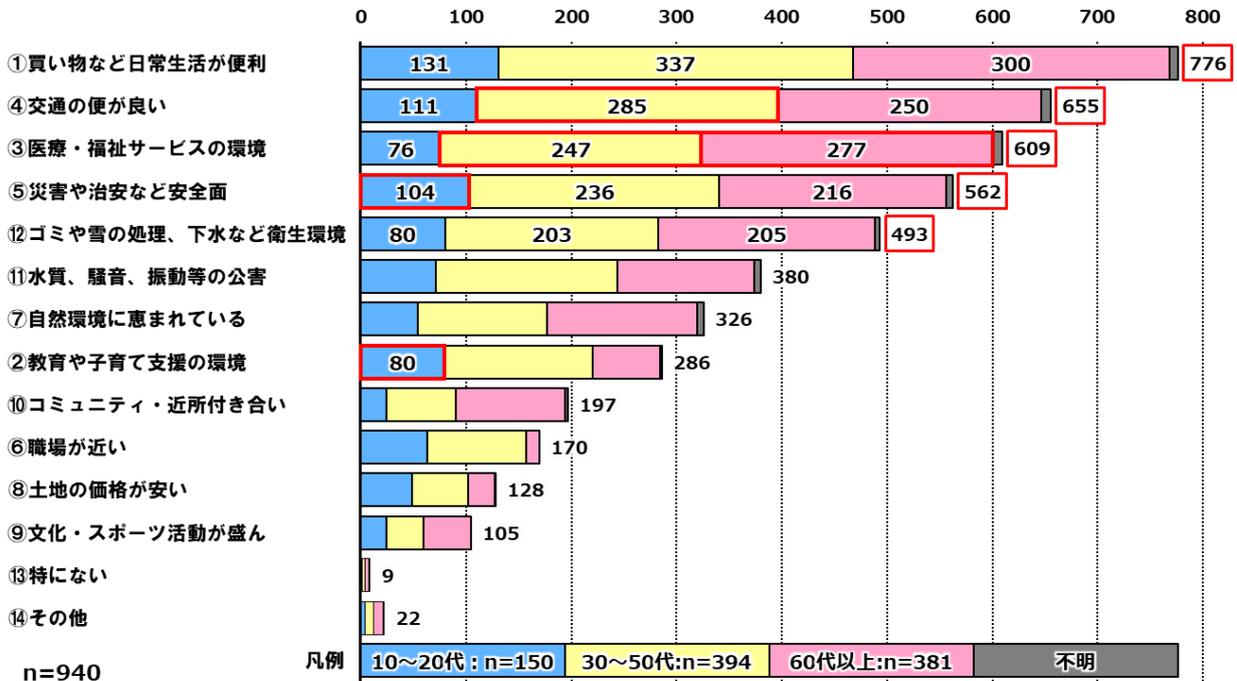
n=940

(4) 住まい環境で重視したいこと〔問5〕

住まい環境で重視したいことでは「買い物など日常生活が便利」が776名と最も多く、次いで「交通の便が良い」、「医療・福祉サービスの環境」、「災害や治安などの安全面」、「ゴミや雪の処理、下水などの衛生環境」となっており、半数以上の人がこの項目を選択しています。

とりわけ、「買い物など日常生活が便利」は、約8割の人が選択しています。

各年代、概ね同じ項目を選択した結果となっており、「買い物など日常生活が便利」が最も多くなっていますが、「10～20代」では「災害や治安など安全面」、「教育や子育て支援の環境」を選択した割合が、「30歳代以上」では「医療・福祉サービスの環境」を選択した割合が高くなっています。



※値の単位：名

5. 生活利便施設や移動手段の利用実態と今後の見通しについて

(1) 生活利便施設全体の利用頻度〔問6〕

生活利便施設の全体の利用頻度では「食料品」の頻度が高く、週1～2回が55.0%、週3～4回以上が31.4%となっています。

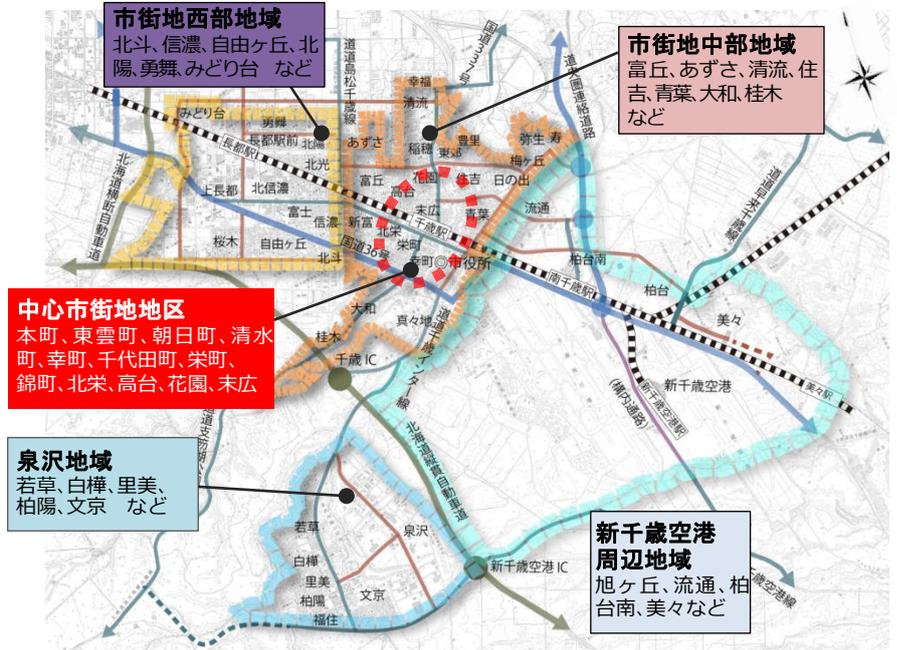
「日用品・日用雑貨」についても「食料品」に次いで頻度が高く、週1回以上でみると48.5%となっています。

一方で、「福祉施設、サービス施設等」、「子育て支援施設（保育園・幼稚園含む）」、「集会・コミュニティ施設」の利用頻度が低く、7割以上の方が「利用しない」と回答しています。

「10～20代」の利用頻度は、全体の利用頻度と概ね同様の傾向となっていますが、「飲食店」の利用が週1回以上で35.3%と比較的高くなっていることが特徴です。

「30～50代」の利用頻度は、全体の利用頻度と概ね同様の結果となっています。

「60代以上」は、全体の利用頻度と大きな変化はありませんが、各施設の利用頻度が全体的に低くなっている傾向があり、外出の低下が見受けられます。



1. 食料品（生鮮・一般）の購入

2. 日用品・日用雑貨の購入

3. 医療品・化粧品の購入

4. 衣料品・服飾品の購入

5. 家具・寝具・家電の購入

6. 娯楽・レジャー施設の利用

7. 飲食店の利用

8. 郵便局・金融機関の利用

9. 医療機関（内科・外科）の利用

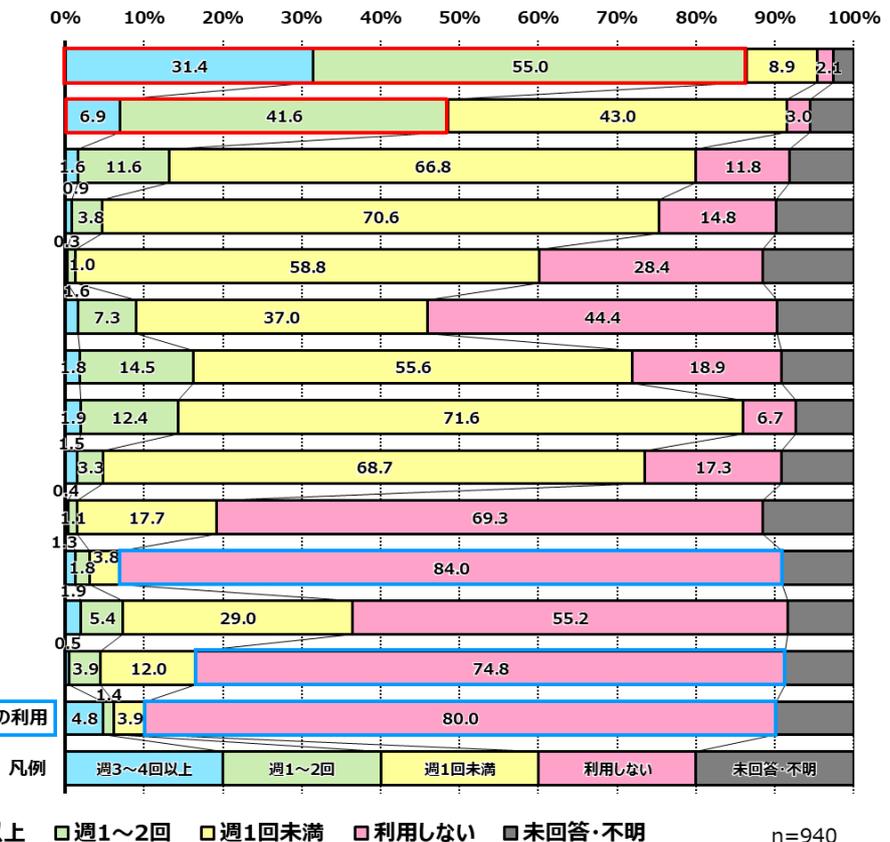
10. 医療機関（小児科）の利用

11. 福祉施設、サービス施設等の利用

12. 図書館やスポーツ施設の利用

13. 集会・コミュニティ施設の利用

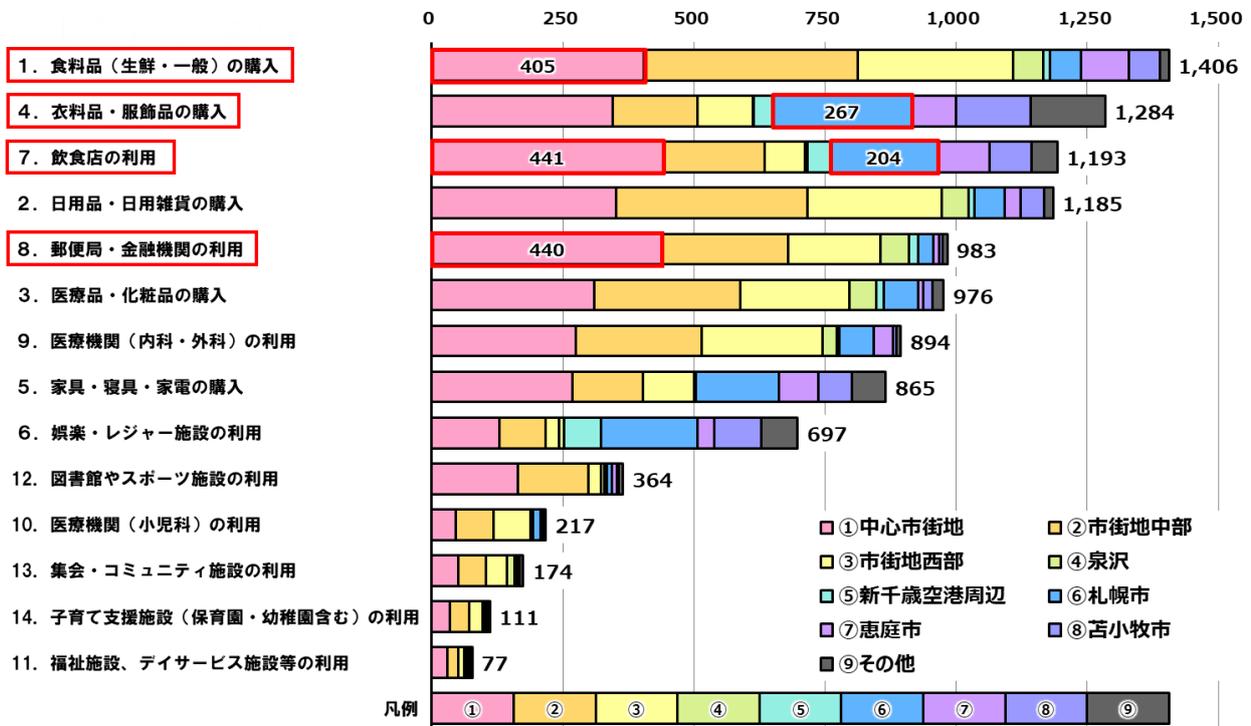
14. 子育て支援施設（保育園・幼稚園含む）の利用



(2) 利用する施設の場所〔問6〕

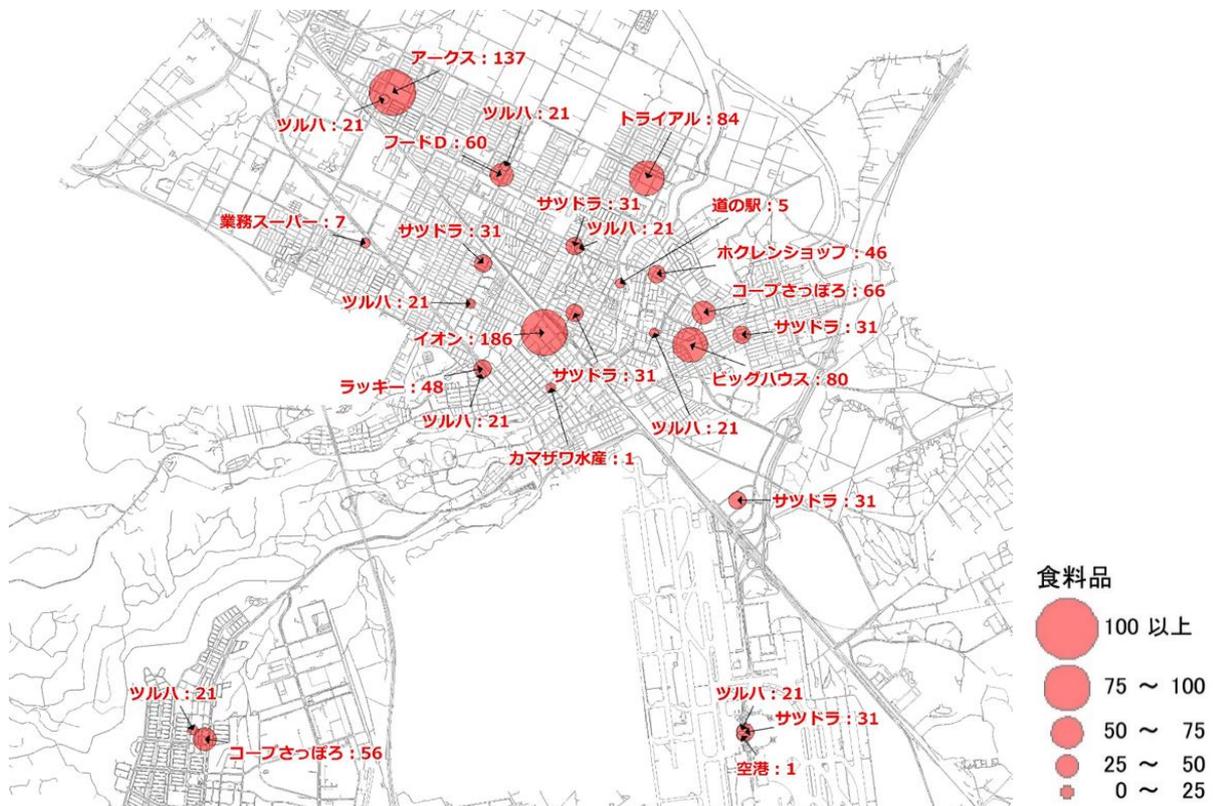
目的別の利用する場所としては、「**中心市街地**」がいずれも多くなっており、「**食料品**」「**飲食店**」「**郵便局・金融機関**」では400名以上が「**中心市街地**」と回答しています。そのほか、「**市街地中部**」についても、いずれの目的でも比較的に利用されています。

「**衣料品・服飾品**」や「**飲食店**」に関しては、200名以上が「**札幌市**」と回答しています。



※値の単位：名

【アンケートに記載された店舗（食料品）の分布図】



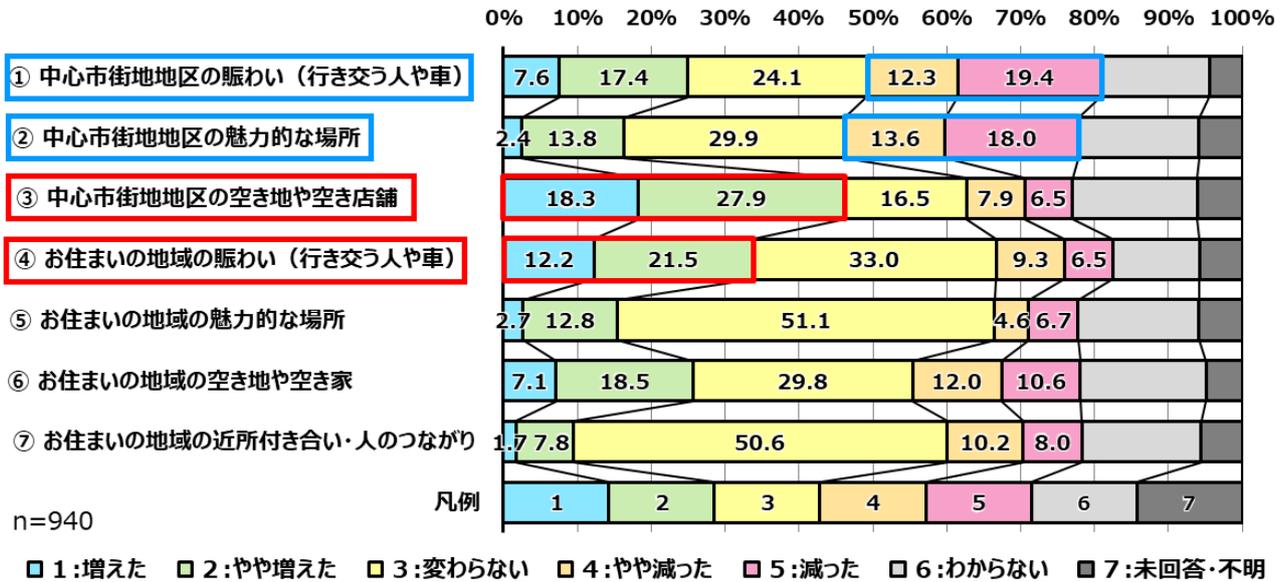
注) 場所が特定できない店舗（ツルハ、サツドラなど）は、全ての店舗に加算しています。

(3) まちの賑やかさや魅力などのイメージ〔問7〕

全体のまちの賑やかさや魅力では、「お住まいの地域の賑わい（行き交う人や車）」は「増えた」、「やや増えた」と回答した人は33.7%となっています。

一方、「中心市街地地区の空き地や空き店舗」は「増えた」、「やや増えた」と回答した人は46.2%となっています。

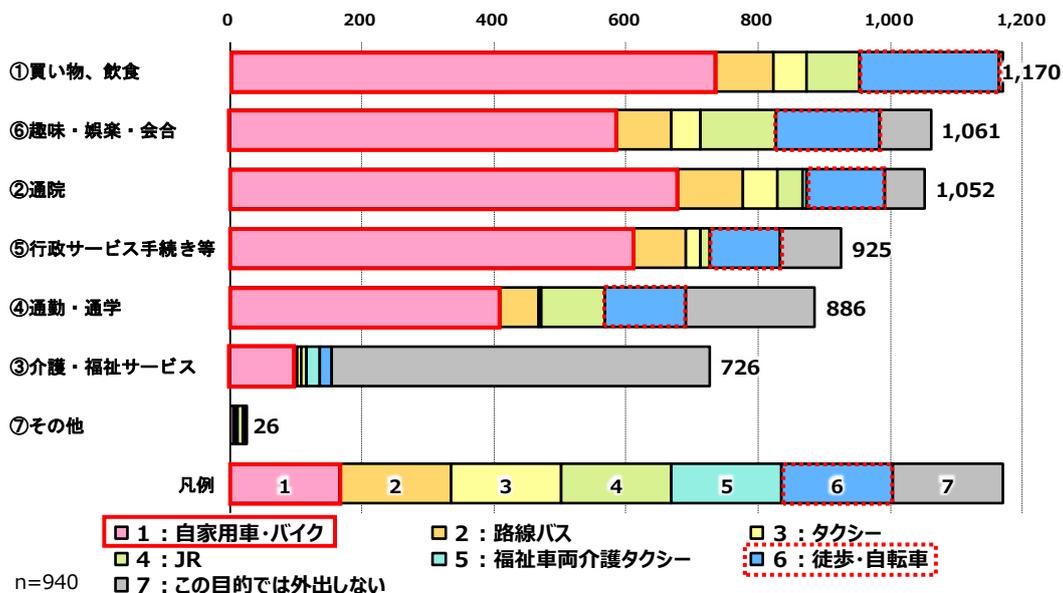
また、「中心市街地地区の賑わい（行き交う人や車）」は「減った」、「やや減った」と回答した人は31.7%となっており、次いで「中心市街地地区の魅力的な場所」が31.6%となっています。



(4) 目的別移動手段〔問8〕

目的別の移動手段では、いずれの目的においても「自家用車・バイク」による移動が多くなっており、次いで徒歩・自転車の移動が多い状況です。

また、路線バスやJRについても一定の利用が見受けられます。



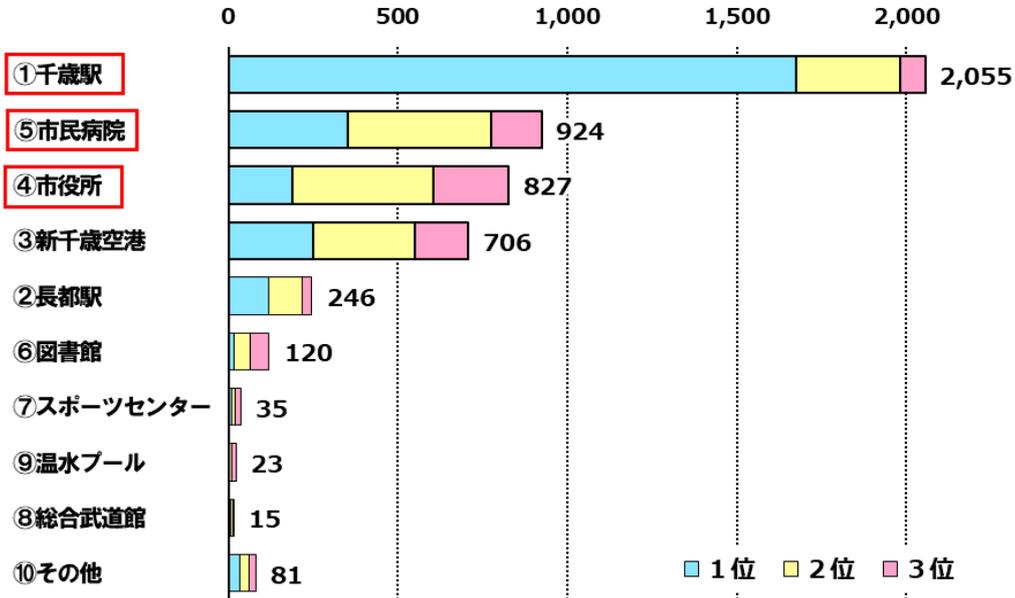
※値の単位：名

(5) 路線バスを利用する場合、目的地として重要と思う順〔問9〕

路線バスを利用する場合の目的地について、1位～3位の順位で回答してもらいました。

1位を3ポイント、2位を2ポイント、3位を1ポイントとして集計したところ、路線バスの目的地では「千歳駅」が2,055ポイントと最も多く、次いで「市民病院」、「市役所」、「新千歳空港」となります。

交通結節点へのアクセスや病院・市役所への移動手段としてバスが使われています。

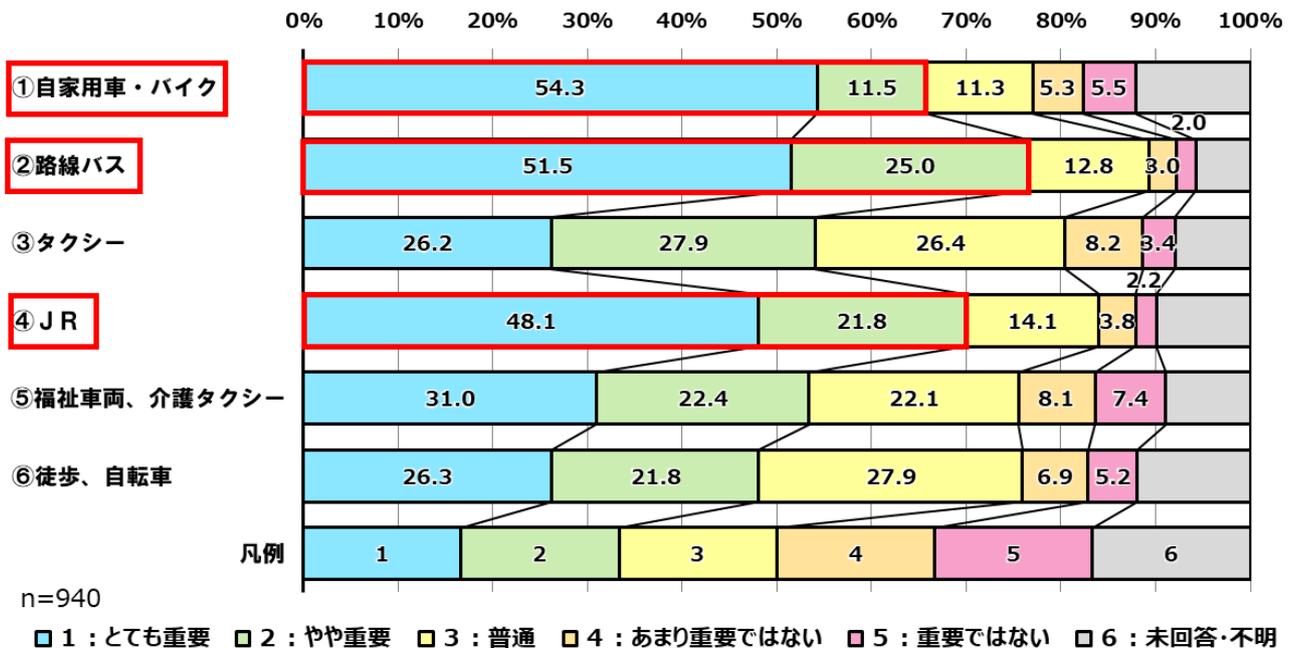


※値の単位：ポイント

(6) 将来の移動手段の重要度〔問10〕

将来の移動手段の重要度では「路線バス」が「とても重要」、「やや重要」と回答した人は76.5%と最も高くなっており、次いで「JR」が69.9%であり、公共交通に対する重要性が高くなっています。

また、とても重要に着目すると「自家用車・バイク」が最も高く54.3%となっています。



6. 将来(10年～20年後)の持続可能なまちづくりについて

(1) 土地利用の取り組み〔問11〕

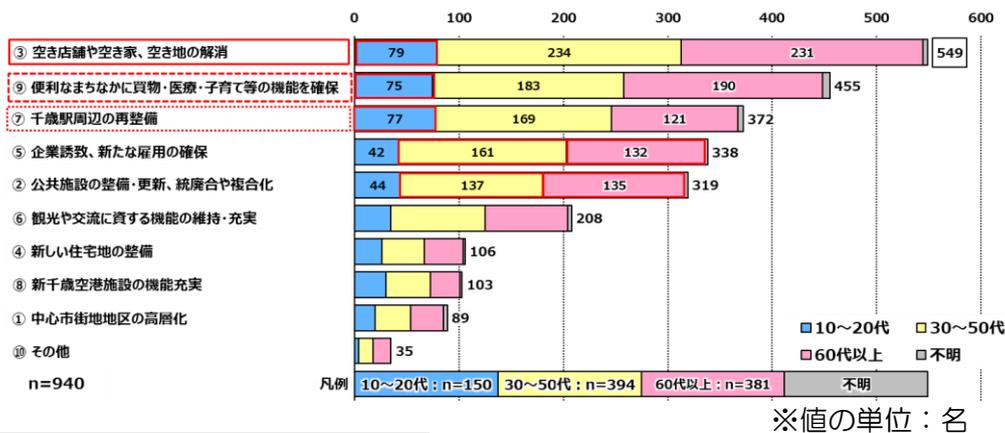
土地利用としては、「空き店舗、空き地の解消」が力を入れるべき取り組みとして最も多い回答となっており、次いで「便利なまちなかに買物・医療・子育て等の機能を確保」、「千歳駅周辺の再整備」となっています。

「10～20代」では、「空き店舗、空き地の解消」、「便利なまちなかに買物・医療・子育て等の機能を確保」、「千歳駅周辺の再整備」の3つが力を入れるべき取り組みとして同等程度の回答となっています。

「30～50代」では、全体集計と概ね同様の傾向ですが、「公共施設の整備・更新、統廃合や複合化」、「企業誘致、新たな雇用の確保」の回答割合も高く、3割以上の方が選択しています。

「60代以上」では、「空き店舗、空き地の解消」、「便利なまちなかに買物・医療・子育て等の機能を確保」の優先度は高くなっていますが、「千歳駅周辺の再整備」よりも「公共施設の整備・更新、統廃合や複合化」、「企業誘致、新たな雇用の確保」の優先度が比較的高くなっています。

【土地利用について、力を入れるべきと思う取り組み】



(2) 道路・交通施設の取り組み〔問12〕

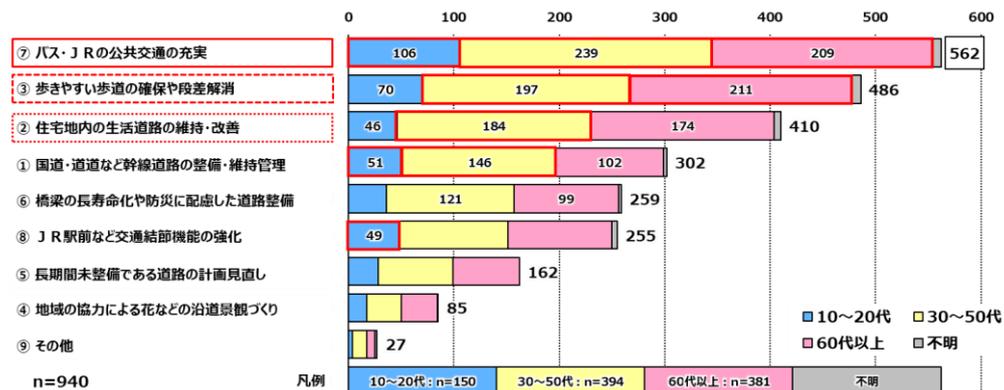
道路・交通施設の整備・維持管理としては、「バス・JRの公共交通の充実」が力を入れるべき取り組みとして最も多い回答となっており、次いで「歩きやすい歩道の確保や段差解消」、「住宅地内の生活道路の維持・改善」となっています。

「10～20代」では、「バス・JRの公共交通の充実」が他の取り組みと比較して非常に多くの回答を得ており、その重要性がうかがえます。さらに、「JR駅前など交通結節点機能の強化」に対しても優先度が高く、公共交通への取り組みに対する意識が高いと考えられます。

「30～50代」では、「バス・JRの公共交通の充実」、「歩きやすい歩道の確保や段差解消」「住宅地内の生活道路の維持・改善」の順に優先度が高くなっており、全体集計と概ね同様の結果となっていますが、「国道・道道などの幹線道路の維持・管理」や「橋梁の長寿命化や防災に配慮した道路整備」の回答割合も高く、3割以上の方が選択しています。

「60代以上」では、「歩きやすい歩道の確保や段差解消」、「バス・JRの公共交通の充実」が同等程度で多くの回答を得ており、交通弱者に対する移動支援の優先度が高くなっています。

【道路・交通施設の整備・維持管理について、力を入れるべきと思う取り組み】



(3) 公園・緑地の取り組み〔問 13〕

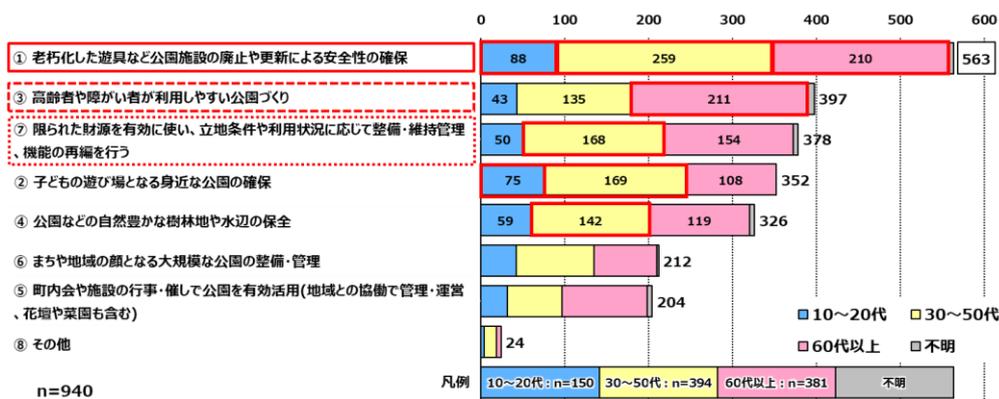
公園・緑地の整備・維持管理としては、「老朽化した遊具など公園施設の廃止や更新による安全の確保」が力を入れるべき取り組みとして最も多い回答となっており、他の取り組みと比較して非常に多い状況です。次いで「高齢者や障がい者が利用しやすい公園づくり」、「限られた財源を有効に使い、立地条件や利用状況に応じて整備・維持管理、機能の再編を行う」となっています。

「10～20代」では、全体集計と同様に「老朽化した遊具など公園施設の廃止や更新による安全の確保」が最も多い回答となっています。一方で、2番目として「子どもの遊び場となる身近な公園の確保」、3番目として「公園などの自然豊かな森林地や水辺の確保」となっており、子育てを中心とする取り組みの優先度が高い傾向となっています。

「30～50代」では、全体集計と同様に「老朽化した遊具など公園施設の廃止や更新による安全の確保」が最も多い回答となっています。一方で、2番目として「子どもの遊び場となる身近な公園の確保」、3番目として「限られた財源を有効に使い、立地条件や利用状況に応じて整備・維持管理、機能の再編を行う」となっています。

「60代以上」では、「高齢者や障がい者が利用しやすい公園づくり」「老朽化した遊具など公園施設の廃止や更新による安全の確保」が同等程度で多くの回答を得ており、高齢者や障がい者に配慮した維持管理の重要性がうかがえます。

【公園・緑地の整備・維持管理について、力を入れるべきと思う取り組み】



※値の単位：名

(4) 景観まちづくりの取り組み〔問 14〕

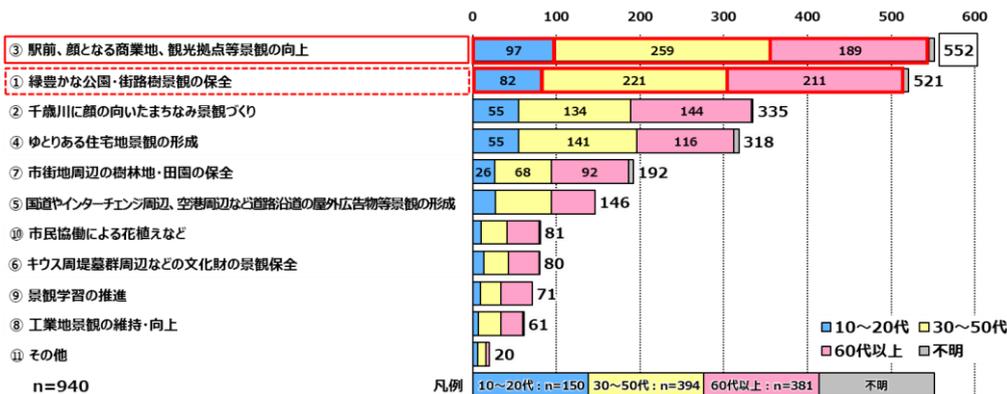
景観まちづくりとしては、「駅前、顔となる商業地、観光拠点等景観の向上」、「緑豊かな公園・街路樹景観の保全」の2つが力を入れるべき取り組みとして多くの回答を得ています。

また、「千歳川に顔を向いたまちなみ景観づくり」、「ゆとりある住宅地景観の形成」についても比較的多い回答となっています。

「10～20代」と「30～50代」では、全体集計と概ね同様の結果となっており、「駅前、顔となる商業地、観光拠点等景観の向上」が最も多く、次いで「緑豊かな公園・街路樹景観の保全」となっています。

「60代以上」では、「緑豊かな公園・街路樹景観の保全」が最も多く、次いで「駅前、顔となる商業地、観光拠点等景観の向上」となっており、全体集計と比較すると公園や街路樹の景観に対する意識が高い状況です。

【景観まちづくりで、力を入れるべきと思う取り組み】



※値の単位：名

(5) 防災まちづくりの取り組み〔問 15〕

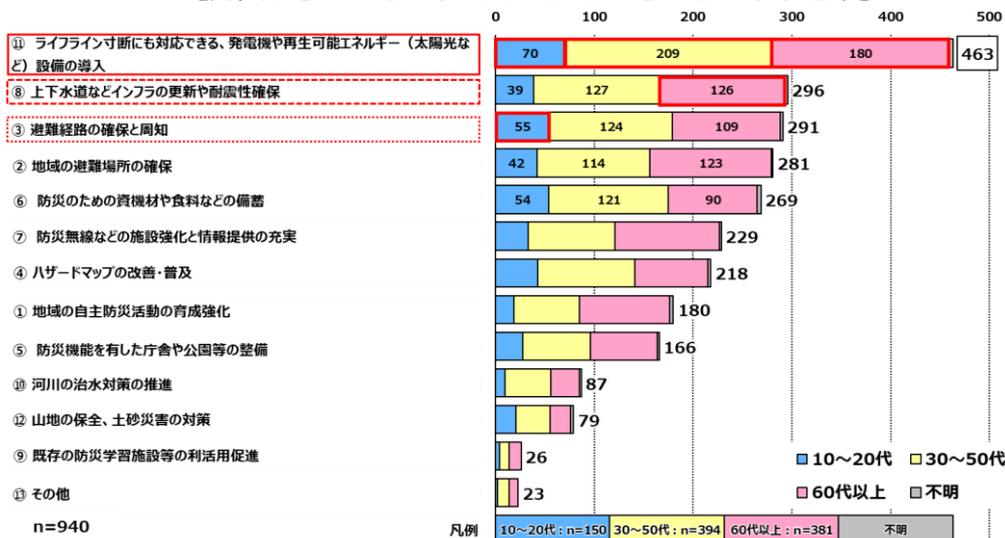
防災まちづくりとしては、「ライフライン寸断にも対応できる、発電機や再生可能エネルギー設備の導入」が力を入れるべき取り組みとして多くの回答を得ています。次いで、「上下水道などインフラの更新や耐震性確保」、「避難経路の確保と周知」の順に比較的多い回答となっています。

「10～20代」では、全体集計と同様に「ライフライン寸断にも対応できる、発電機や再生可能エネルギー設備の導入」が最も多くの回答を得ております。次いで、「避難経路の確保と周知」、「防災のための資機材や食料などの備蓄」に対する回答が多く3割以上の人が選択しており、災害発生時の避難に対する意識が高い状況がうかがえます。

「30～50代」では、全体集計と同様に「ライフライン寸断にも対応できる、発電機や再生可能エネルギー設備の導入」が最も多くの回答を得ており、そのほかの取り組みの優先度も全体集計と同様です。

「60代以上」では、全体集計と同様に「ライフライン寸断にも対応できる、発電機や再生可能エネルギー設備の導入」が最も多くの回答を得ております。次いで、「上下水道などインフラの更新や耐震性確保」、「地域の避難場所の確保」に対する回答が多くなっています。

【防災まちづくりで、力を入れるべきと思う取り組み】



※値の単位：名

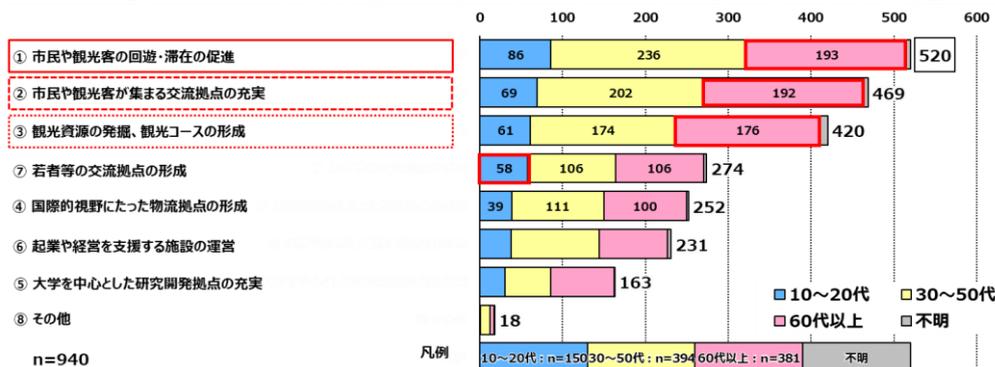
(6) ひと・もの交流まちづくりの取り組み〔問 16〕

ひと・もの交流まちづくり（観光、物流、学術研究）としては、「市民や観光客の回遊・滞在の促進」が力を入れるべき取り組みとして多くの回答を得ています。次いで、「市民や観光客が集まる交流拠点の充実」、「観光資源の発掘、観光コースの形成」の順に多い回答となっており、観光についての取り組みの優先度が高くなっております。

各年代、全体集計と同様に観光の取り組みに対する優先度が高い状況となっていますが、「10～20代」では、約3割の人が、「若者等の交流拠点の形成」を選択しています。

「60代以上」についても、全体集計と同様に観光の取り組みに対する優先度が高い状況となっていますが、「市民や観光客の回遊・滞在の促進」、「市民や観光客が集まる交流拠点の充実」、「観光資源の発掘、観光コースの形成」について、いずれも同等程度の回答を得ています。

【ひと・もの交流まちづくりで、力を入れるべきと思う取り組み】



※値の単位：名

(7) 今後のまちづくりの進め方〔問17〕

将来にわたって住み続けられる千歳市を実現するために、今後求められるまちづくりの進め方として、「中心市街地地区だけでなく、身近なところにも生活を支える一定の機能を確保し、交通ネットワークでつなぐ」が最も多くなっており、約6割の人が選択しています。

次いで、「計画段階から市民の意向を反映して、ニーズに合った効果的な計画を立案する」、「老朽施設を更新するとき、維持管理必要や手間のかからない仕様・方法に切り替える」が多くなっています。

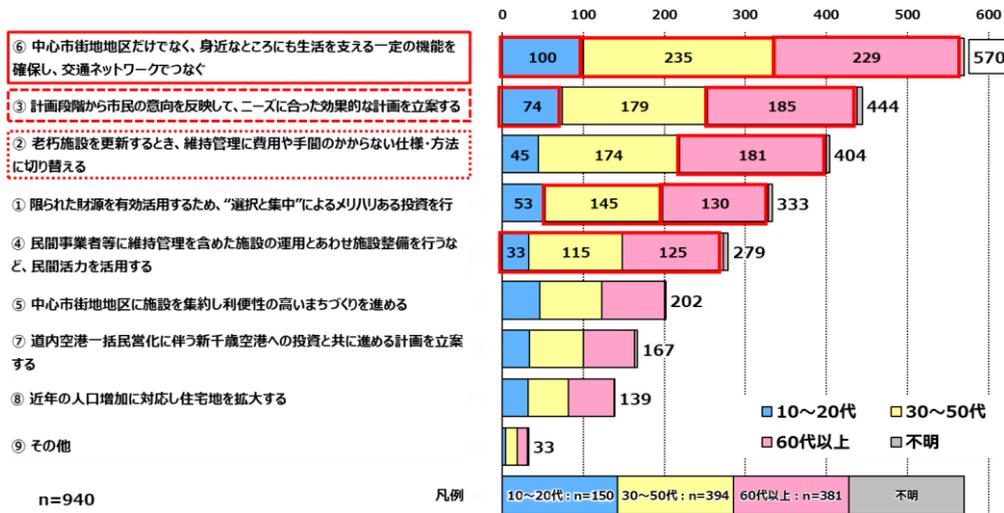
「10～20代」では、全体集計と同様に「中心市街地地区だけでなく、身近なところにも生活を支える一定の機能を確保し、交通ネットワークでつなぐ」が最も多くなっています。次いで、「計画段階から市民の意向を反映して、ニーズに合った効果的な計画を立案する」が多くなっており、2つの回答に集中している傾向となっています。

「30～50代」では、全体集計と同様に「中心市街地地区だけでなく、身近なところにも生活を支える一定の機能を確保し、交通ネットワークでつなぐ」が最も多くなっています。その他の取り組みについても全体と同様の傾向となっていますが、「限られた財源を有効活用とするため、“選択と集中”によるメリハリある投資を行う」の回答割合も3割を超えています。

「60代以上」では、全体集計と同様に「中心市街地地区だけでなく、身近なところにも生活を支える一定の機能を確保し、交通ネットワークでつなぐ」が最も多くなっています。次いで、「計画段階から市民の意向を反映して、ニーズに合った効果的な計画を立案する」「老朽施設を更新するとき、維持管理必要や手間のかからない仕様・方法に切り替える」が多くなっており、3つの回答に集中している傾向となっています。

また、「民間事業者等に維持管理を含めた施設の運用とあわせ施設整備を行うなど、民間活力を活用する」の回答割合も3割を超えています。

【今後求められるまちづくりの進め方】



※値の単位：名

(8) 全体を通して千歳市のまちづくりに関して考えていること〔問18〕

全体を通しての千歳市のまちづくりに関する自由意見の回答者数は 299 名で、アンケート回答者の約 3 割の方が自由意見を記載しています。

自由記述の記載内容を 10 個の大項目で整理すると、「その他」を除き、「道路・交通」の項目が最も多く 96 件、以下、「商業地」の 47 件、「自然・景観」の 30 件、「公共施設」の 27 件と続きます。

「道路・交通」の内容を見ると、「公共交通の利便性」に関する意見が多くなっています。

項目	内容	意見数
1.住宅地	住宅全般について(6)、安全面について(2)	8
2.商業地	中心市街地について(15)、業種・業態等について(31)、その他(1)	47
3.自然・景観	景観等全般について(10)、沿道景観等について(7)、ごみ等について(2)、自然・景観(4)、騒音について(4)、維持管理について(3)	30
4.道路・交通	渋滞等について(2)、公共交通について(36)、歩行者等の安全性について(10)、維持管理について(13)、除排雪について(15)、標識や信号等について(3)、個別の事項について(17)	96
5.公園・緑地	維持管理について(3)、公園等の整備について(9)	12
6.公共施設	利便性向上や有効利用について(1)、不足施設について(6)、施設配置について(2)、維持管理について(2)、医療施設について(8)、その他の施設について(8)	27
7.観光地	観光全般について(10)、その他の観光地について(4)	14
8.市民参加	町内会組織等について(1)、市民参加全般について(3)、イベントについて(2)、交流や見守りについて(1)	7
9.防災	防災全般について	2
10.その他	まちづくり全般について(83)、その他の事項について(41)	124

令和元年度

「千歳市第3期都市計画マスタープラン策定」

のための事業者アンケート調査

【報告書】

令和2年3月

千 歳 市

【目次】

1. 業務概要	1
1-1 業務の目的	1
1-2 調査の対象	1
1-3 回収状況	1
1-4 工業団地位置図.....	1
2. 設問別集計結果	2
2-1 回答事業者について	2
2-2 事業所進出の経緯について	4
2-3 立地場所のアクセス・利便性について	6
2-4 従業員の通勤・居住について.....	11
2-5 総括	17
3. 参考資料(アンケート調査票)	18

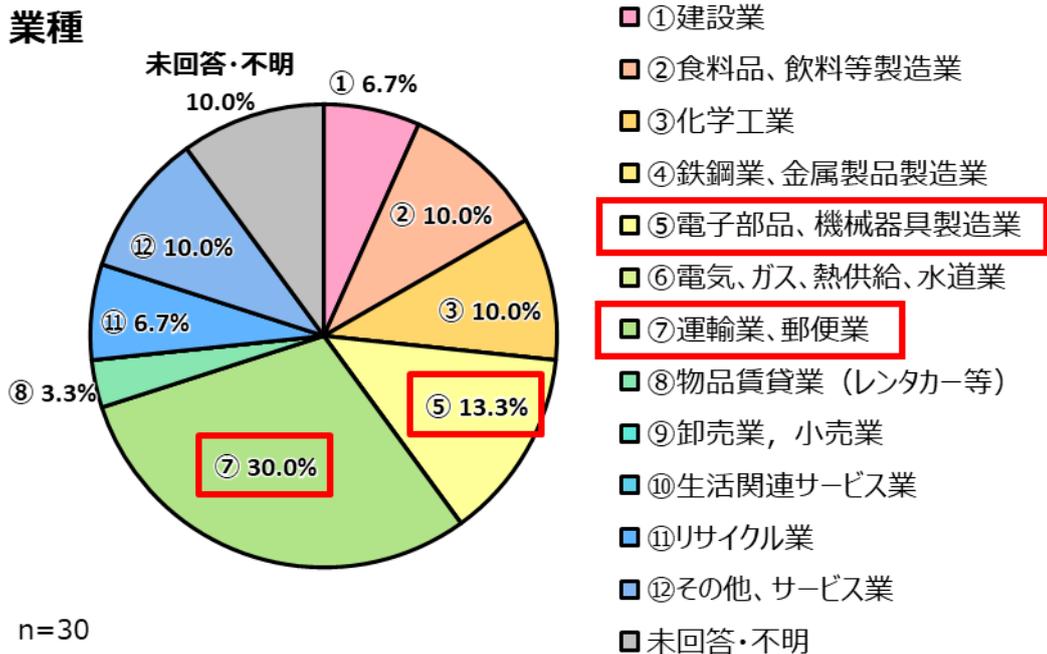
2. 設問別集計結果

2-1 回答事業者について

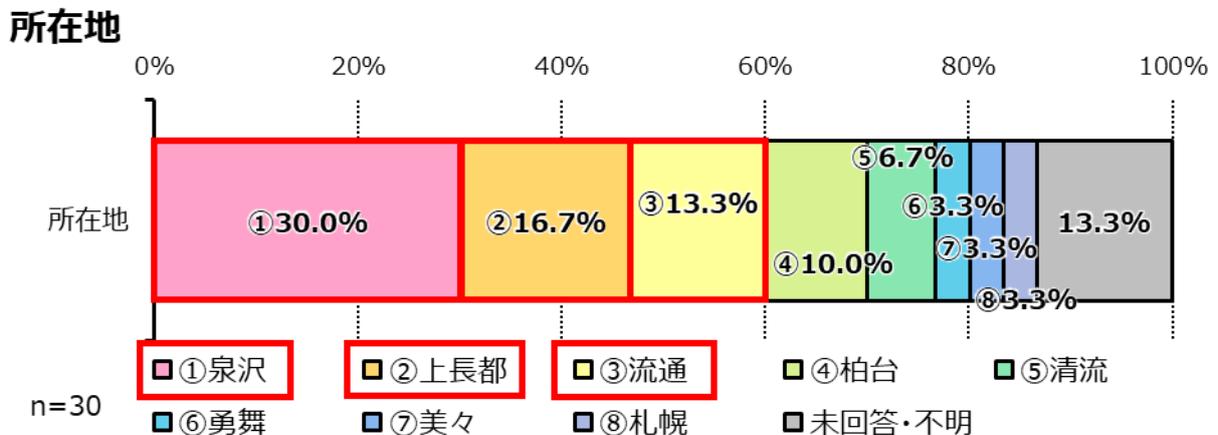
(1) 業種・所在地

問 1. 差支えなければ会社名、業種、所在地、ご連絡先をご記入ください。 単数回答

- ◆ 回答者の業種は「⑦運輸業・郵便業」が最も多く、9 事業所（30.0%）となっています。次いで、「⑤電子部品、機械器具製造業」が4 事業所（13.3%）となっています。



- ◆ 所在地は「泉沢」が9 事業所（30.0%）と最も多く、次いで、「上長都」が5 事業所（16.7%）、「流通」が4 事業所（13.3%）となっています。

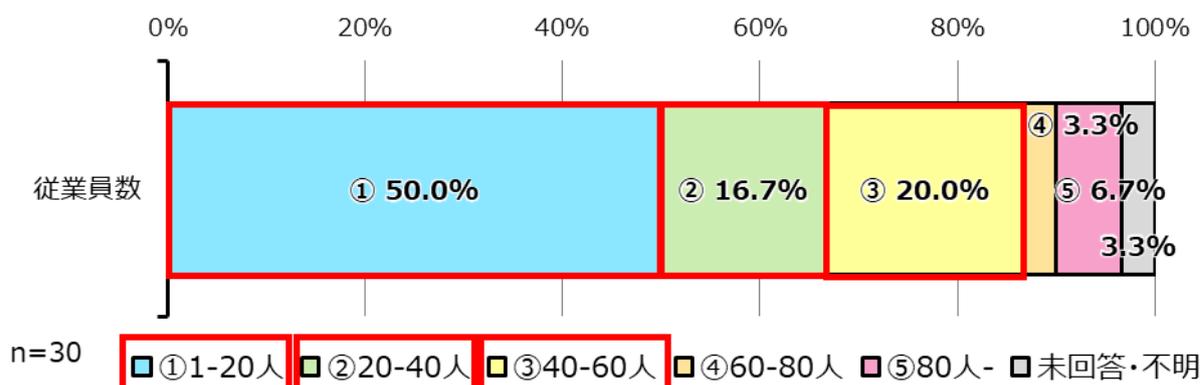


(2) 従業員規模

問2. 千歳市内に立地した事業所における、従業員規模は何名程度ですか。単数回答

- ◆ 従業員数は、「①1-20人」が最も多く15事業所で半数を占めており、次いで、「③40-60人」が6事業所（20.0%）、「②20-40人」が5事業所（16.7%）となっています。

従業員規模



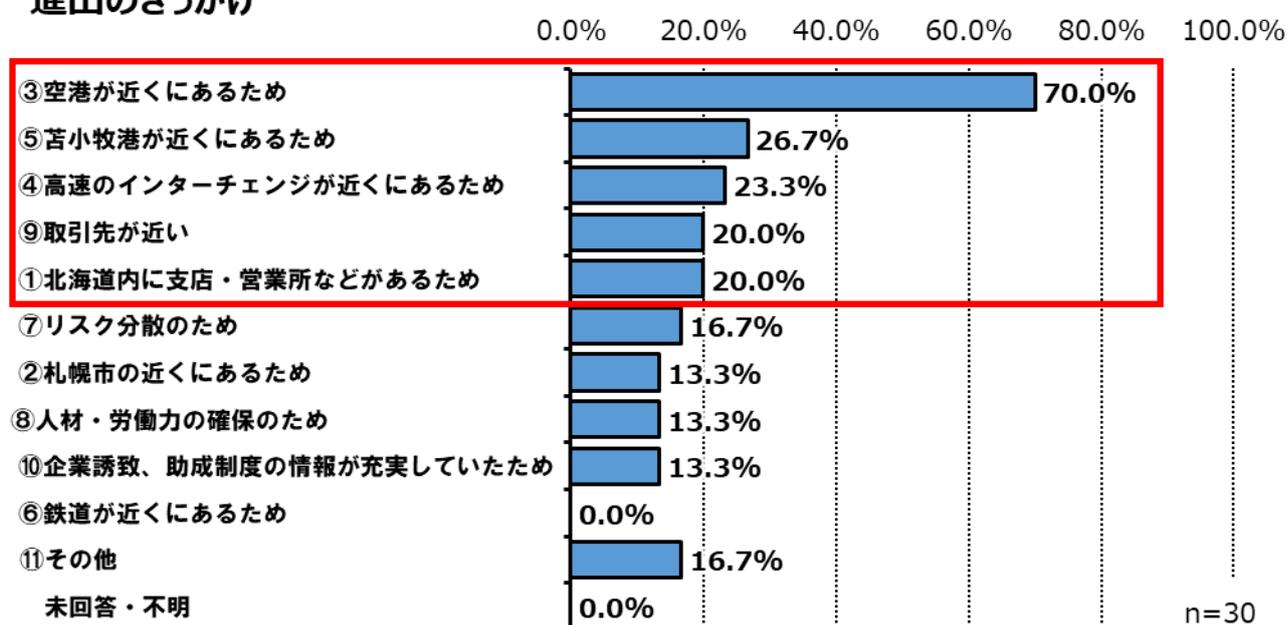
2-2 事業所進出の経緯について

(1) 進出の検討を始めたきっかけ

問3. 御社が、千歳市への進出の検討を始めたきっかけは何ですか。複数回答

- ◆ 進出の検討を始めたきっかけでは「③空港が近くにあるため」の回答が全体の70.0%であり21事業所と最も多く、次いで、「⑤苫小牧港が近くにあるため」が8事業所(26.7%)、「④高速のインターチェンジが近くにあるため」が7事業所(23.3%)、「⑨取引先が近い」が6業所(20.0%)、「①北海道内に支店・営業所などがあるため」が6事業所(20.0%)、となっています。

進出のきっかけ



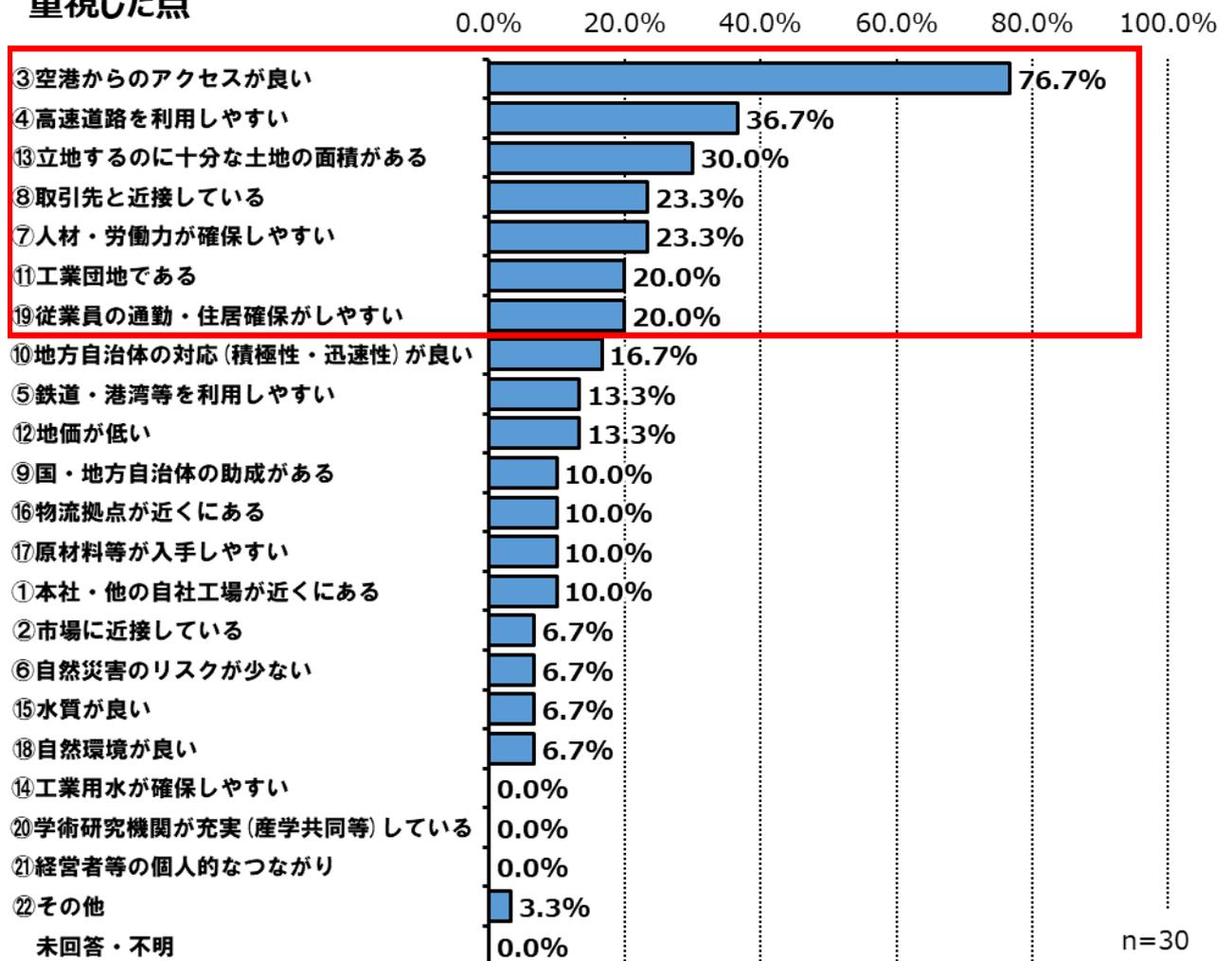
新千歳空港が近くにあることが、進出の検討を始めた最大の動機となっています。
また、苫小牧港・高速道路などの交通利便性が良いこと(立地環境)が、千歳市への進出検討のきっかけとなっています。

(2) 千歳市に事業用地・工業用地を選択する際に重視した点

問4. 御社が、千歳市に事業用地・工業用地を選択する際に重視した点は何ですか。 複数回答

- ◆ 重視した点では「③空港からのアクセスが良い」の回答が全体の76.7%であり23事業所と最も多く、次いで、「④高速道路を利用しやすい」が11事業所(36.7%)、「⑬立地するのに十分な土地の面積がある」が9事業所(30.0%)、「⑧取引先と近接している」、「⑦人材・労働力が確保しやすい」が7事業所(23.3%)、「⑪工業団地である」、「⑲従業員の通勤・住居確保がしやすい」が6事業所(20.0%)となっています。

重視した点



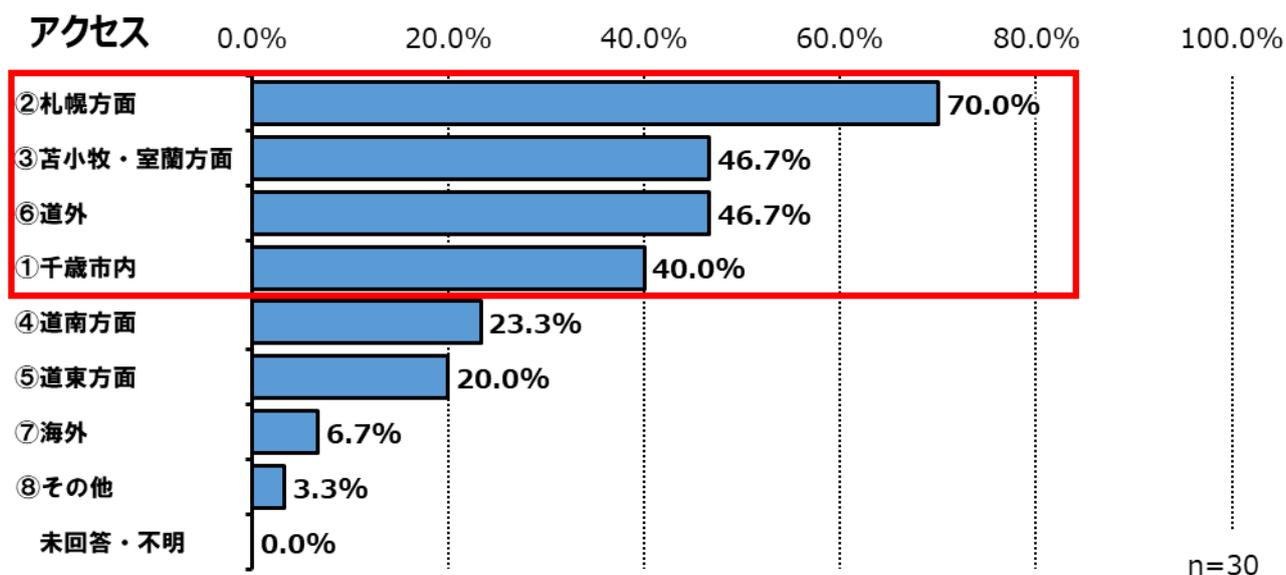
空港からのアクセスが良いことのほか、高速道路など様々な交通機関を利用しやすく、土地や人材が確保しやすい工業団地であることを重視しています。

2-3 立地場所のアクセス・利便性について

(1) 千歳市からの重要なアクセス先

問5. 御社の事業所の操業環境として、千歳市からどの方面へのアクセスが重要ですか。
複数回答

- ◆ 重要なアクセス先では「②札幌方面」の回答が全体の70.0%であり21事業所と最も多く、次いで、「③苫小牧・室蘭方面」、「⑥道外」が14事業所（46.7%）、「①千歳市内」が12事業所（40.0%）となっています。

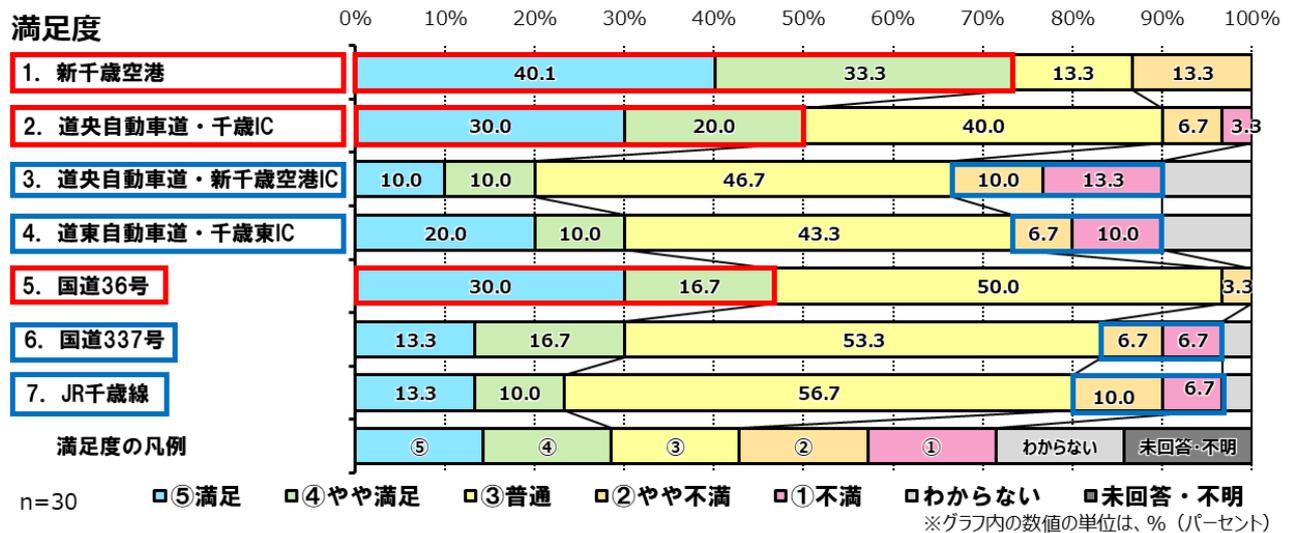


重要なアクセス先として、北海道内で人口が一番多い札幌、港を抱える苫小牧・室蘭、道外を挙げる事業者が多く、4割以上の企業がこれらを選択しています。

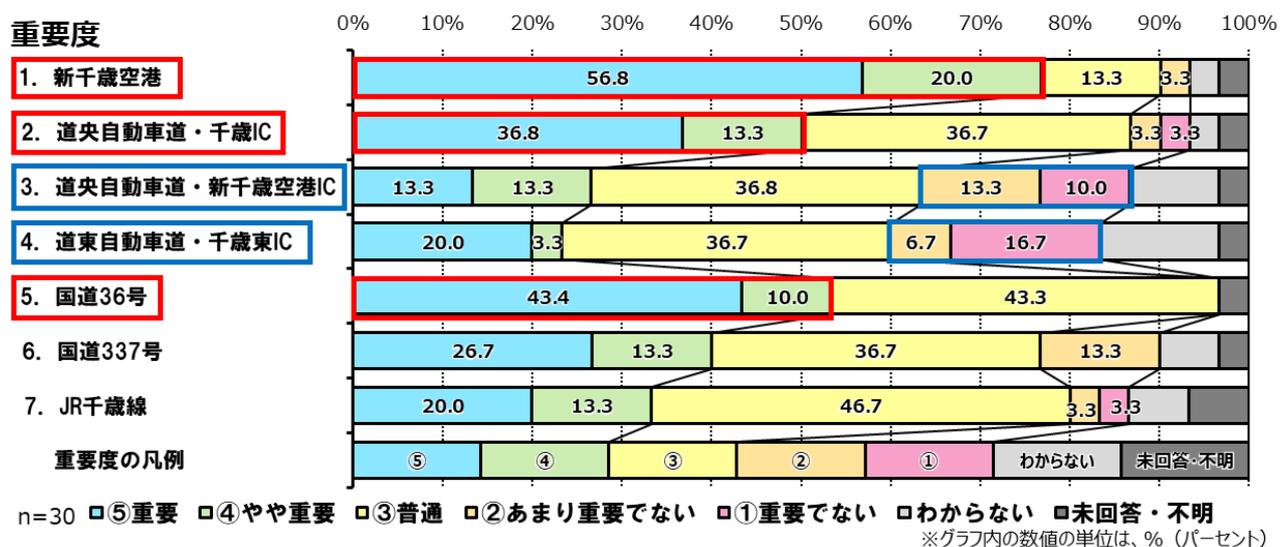
(2) 千歳市の交通環境に対する満足度・重要度

**問6.現在の御社の事業活動から見た千歳市の交通環境に対する『満足度（便利・使いやすさ）』と『将来の重要度（今後もよく使う）』について、どう感じているかお答えください。
単数回答**

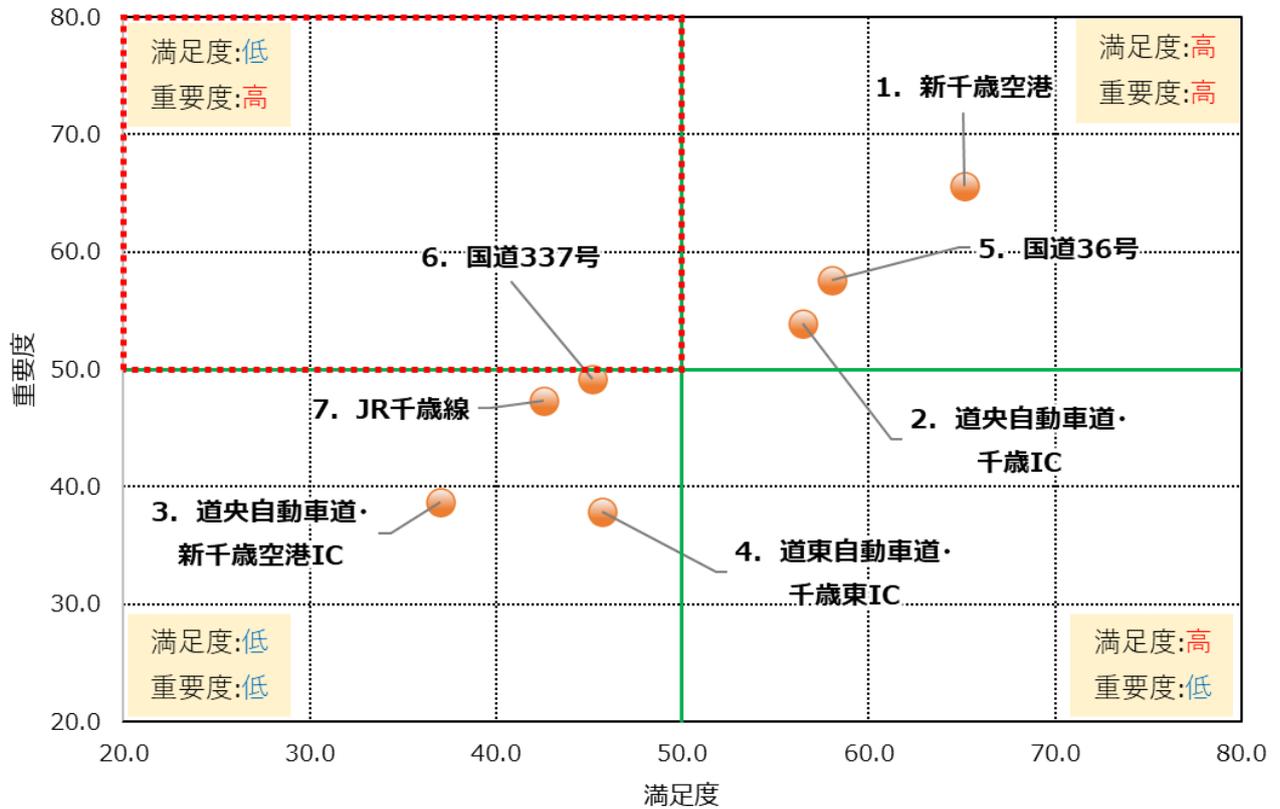
- ◆ 千歳市の交通環境に対する満足度では「1. 新千歳空港」は満足、やや満足を合わせて73.4%となっており、次いで「2. 道央自動車道・千歳IC」が50.0%、「5. 国道36号」が46.7%となっています。
- ◆ 一方、「3. 道央自動車道・新千歳空港 IC」は不満、やや不満を合わせて23.3%となっており、次いで「4. 道東自動車道・千歳東IC」と「7. JR千歳線」が16.7%、「6. 国道337号」が13.4%となっています。



- ◆ 千歳市の交通環境に対する重要度では「1. 新千歳空港」は重要、やや重要を合わせて76.8%となっており、次いで「5. 国道36号」が53.4%、「2. 道央自動車道・千歳IC」が50.1%となっています。
- ◆ 一方、「4. 道東自動車道・千歳東IC」はあまり重要でない、重要でないを合わせて23.4%となっており、次いで「3. 道央自動車道・新千歳空港IC」が23.3%となっています。



◆ 千歳市の交通環境に対する満足度と重要度を散布図に示すと、以下のような分布となります。



- ◆ 満足度は、新千歳空港や国道 36 号、千歳 IC が高く、新千歳空港 IC は低い傾向となっています。
- ◆ 重要度は、新千歳空港や国道 36 号は高く、新千歳空港 IC や千歳東 IC は低い傾向となっています。

特に優先度の高い項目はありませんが、新千歳空港・国道 36 号・千歳 IC については、満足かつ重要となっています。

一方、新千歳空港 IC・千歳東 IC は満足度・重要度とも低い結果となっています。

(3) 交通環境で特に満足・不満なところ

問7.「問6」でお答えいただいた中で、交通環境で特に満足な（良いと思う）ところ、不満な（悪いと思う）ところがあれば具体的にお書きください。自由記述

- ◆ 交通環境の満足・不満では、「満足な（良いと思う）ところ」に 17 事業所（56.7%）、「不満な（悪いと思う）ところ」に 16 事業所（53.3%）の回答をいただいています。

満足な（良いと思う）ところ

回答内容
近い。
36号線の雪道より高速が安全。
LCCも多くて良い。
千歳→道外の航空便数が多い。市街地からICが近い。
5については重要道路である。6については町中の余計なところを走行せず目的地近隣に行ける。
千歳市は千歳空港、苫小牧フェリーターミナルに隣接しており利便性大。
空港に近い。
空港が近い事と札幌が近いため便利。札幌市内でも清田などに比べるとJRなどがあり札幌方面にも行ける。
交通（国道、高速道）がすべて整っている事。
事業所から主要交通道路に近い。
1.便数が多い。国際線も増えてきている。
渋滞が少ない。
新千歳空港へのアクセスが良いこと。JR千歳線「快速エアポート」が千歳駅に停車すること。道央自動車道のICが近いこと。
羽田への便が多い。
千歳インターチェンジが北海道の中心地になっているから良い。
人の移動に便利。
高速道路で全道各方面にアクセスできる

満足な（良いと思う）ところとして、「近い」「空港」「交通インフラの充実」をキーワードに挙げる事業所が多くなっています。

空港や高速道路、港が近く交通機関が充実しており、新千歳空港の発着便についても便利との回答が多くなっています。

不満な（悪いと思う）ところ

回答内容
江別線との接続がない。空港の中を通ると不便。
北米便、ヨーロッパ便がほしい。関西、福岡便の時間帯の幅を広げて欲しい。帰りの時間が制限される。
道内の航空便数が少ない（函館便がもう少しあれば）。
千歳空港の道路、駐車場合めた駐停車の渋滞。千歳空港インターと空港間の距離。千歳臨空工業団地、向陽台地区から千歳市内の道路の復路化又は、青葉公園地域から大和、桂木地域に抜ける道路新設。
空港の駐車場は使いづらい。バスが不便。
バスがもう少し走っているといいと思う。1時間に1本くらいの場所もあるので。
空港の駐車料金が高い。一般の乗降場所がない（狭い）。
事業所近くにバス停がない。バスの運行数が少ない。
工業地域に対する公共交通機関がなく、不便すぎます。改善して欲しい。
空港駅と市内泉沢地区との公共交通機関が少ない。
7.夜が早い。苫小牧方面が少ない。
空港インターは札幌方面から来るときの時間短縮が弱い。
出通勤時間帯の渋滞。路線バスが工業団地内を走っておらず、千歳市街地から泉沢工業団地へ通勤するには自動車を中心となること。
空港の駐車場が不足。
千歳駅から他駅へ移動する際、周辺に駐車場がない事が不便に思う。
事業所から空港駅への公共交通手段がない。

不満な（悪いと思う）ところとして、「バスの利便性」「駐車場」「渋滞」「空港の便数」をキーワードに挙げる事業所が多くなっています。バスなどの公共交通や空港・駅の駐車場、市内の交通渋滞に不便を感じ、また、新千歳空港のヨーロッパ・関西方面の便の拡充を求める回答もあります。

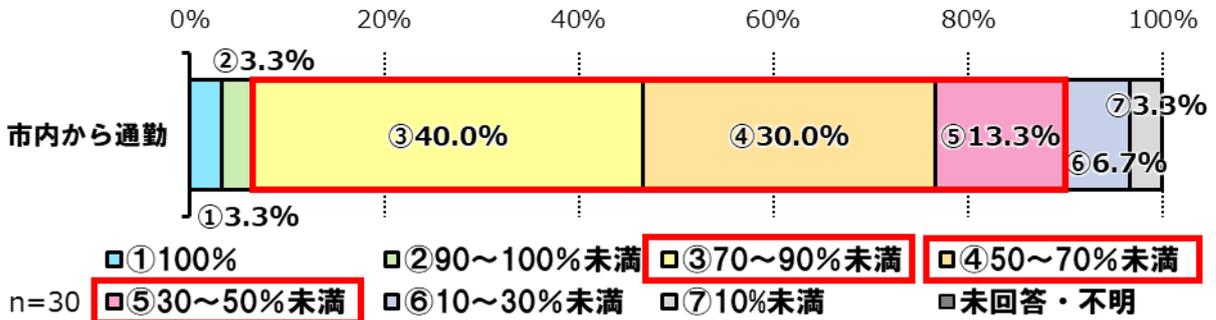
2-4 従業員の通勤・居住について

(1) 市内から通勤されている従業員の割合

問 8 . 御社の従業員のうち、市内から通勤されている方はどのくらいの割合ですか。単数回答

- ◆ 市内から通勤の割合では「③70～90%未満」が 12 事業所（40.0%）と最も多く、次いで、「④50～70%未満」が 9 事業所（30.0%）、「⑤30～50%未満」が 4 事業所（13.3%）となっています。

市内から通勤



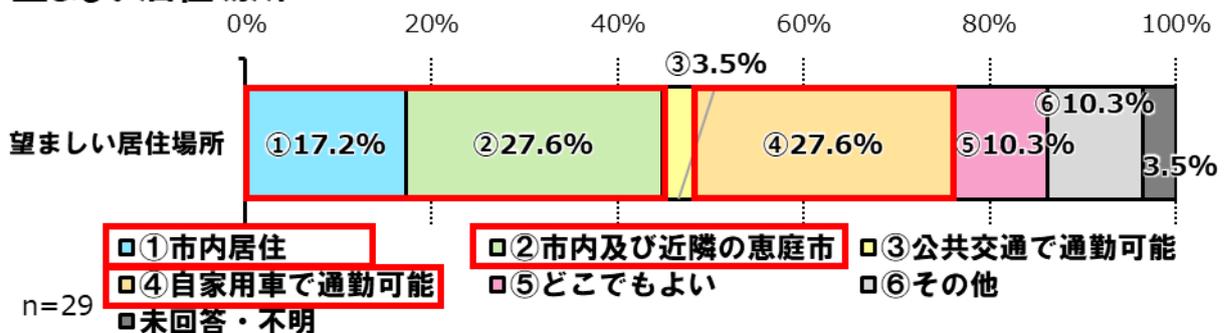
従業員の半数以上が市内から通勤していると回答した事業者は約 7 割となっています。

(2) 従業員の望ましい居住場所【市内からの通勤割合で100%以外を回答された方】

問 9 . 問 8 で「1」以外を回答された方にお聞きます。従業員の居住場所として望ましいと思うものをお答えください。単数回答

- ◆ 望ましい居住場所では「②市内及び近隣の恵庭市」と「④自家用車で通勤可能」が最も多く 8 事業所（27.6%）となっており、次いで、「①市内居住」が 5 事業所（17.2%）となっています。

望ましい居住場所



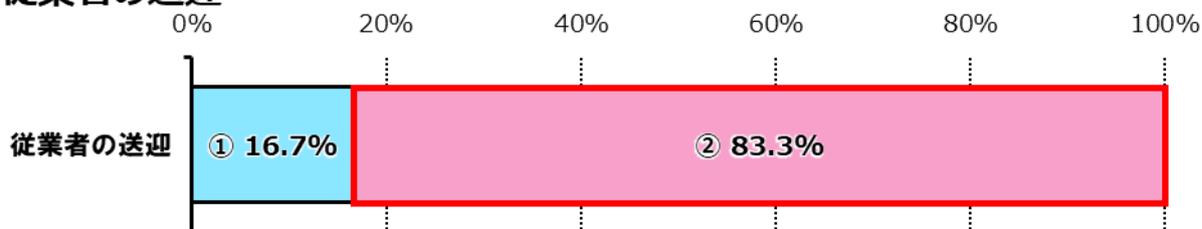
従業員の居住場所として、自家用車で通勤可能な場所を望む傾向があります。自家用車で通勤可能な場所以外では、市内及び近郊となっています。

(3) 従業員の送迎

問 10. 御社では従業員の送迎を行っていますか。また、送迎している場合は、どの範囲までの送迎を行っているかについてもお答えください。単数回答

◆ 従業員の送迎では「②送迎していない」が25事業所（83.3%）となっています。

従業員の送迎

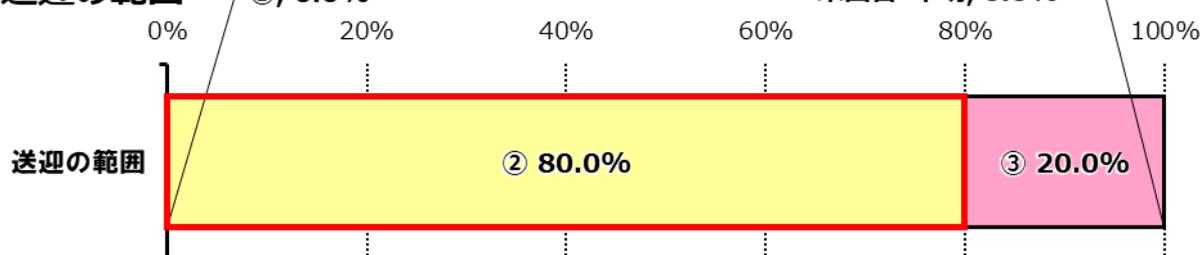


n=30

■ ①送迎している ■ ②送迎していない ■ 未回答・不明

◆ 「①送迎している」と回答した方のうち、送迎の範囲については、「②事業所と従業員の自宅周辺」が4事業所（80.0%）、「③その他」が1事業所（20.0%）となっています。

送迎の範囲



n=5

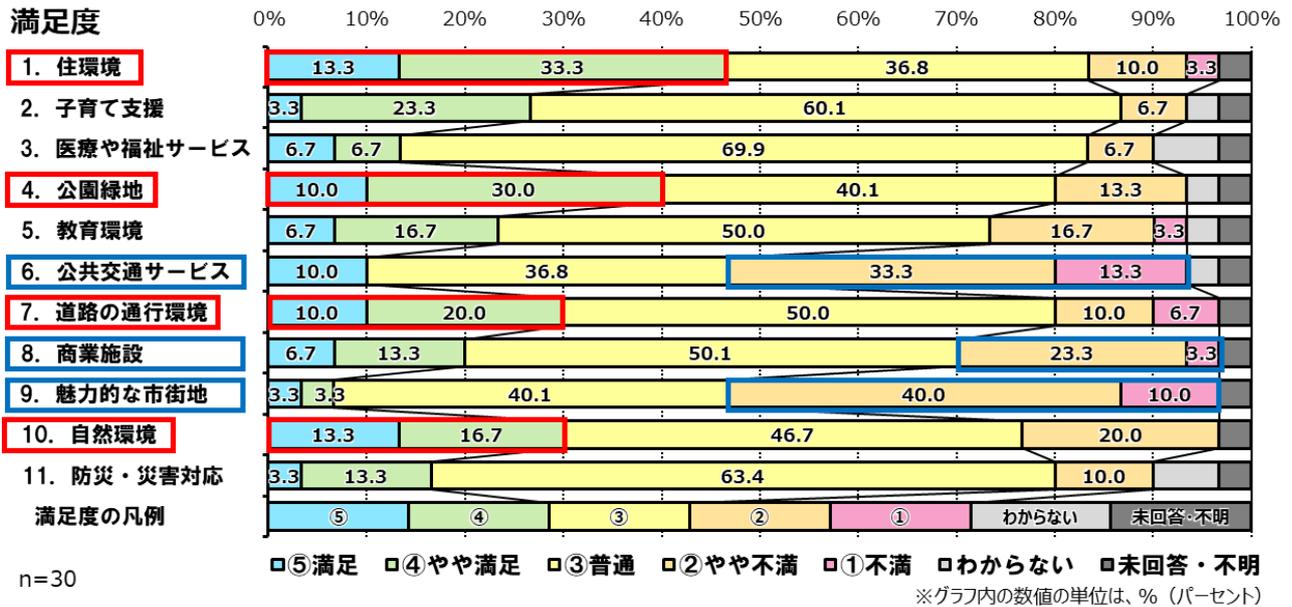
■ ①事業所とJR千歳駅 ■ ②事業所と従業員の自宅周辺 ■ ③その他 ■ 未回答・不明

従業員の送迎を行っていない事業所が多く、送迎していると回答した事業所では事業所と自宅周辺間を送迎している傾向があります。

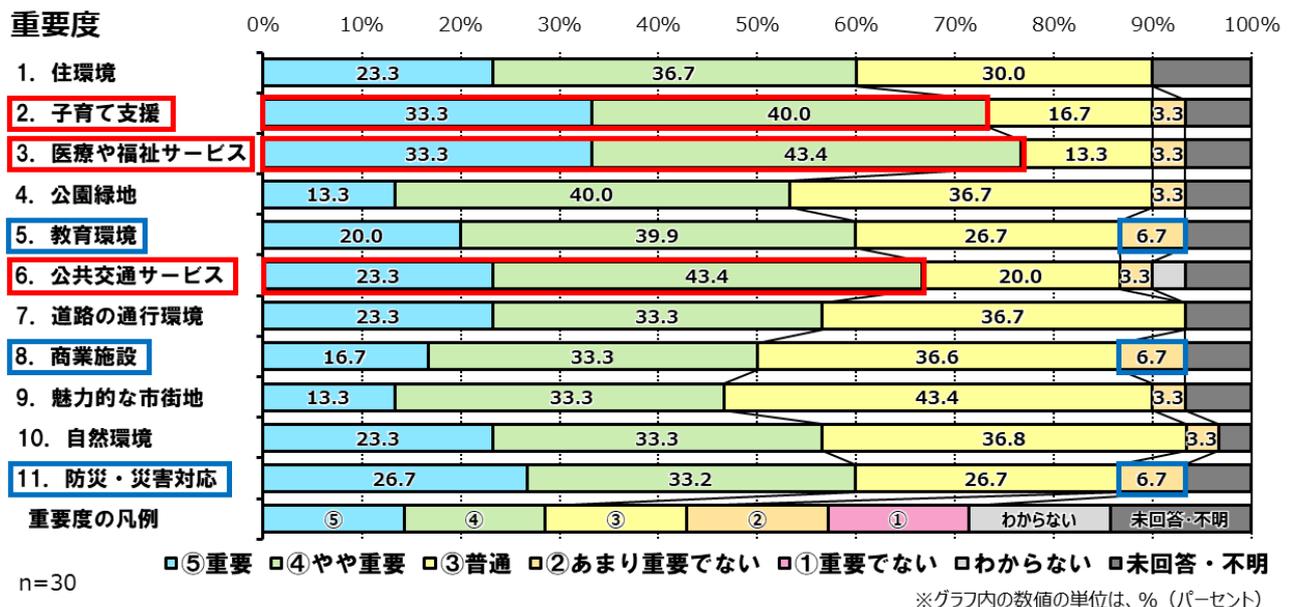
(4) 従業員の確保の観点から千歳市のまちづくりに対する満足度・重要度

問 11. 今後の従業員の生活環境の確保や人材募集・確保に向けた PR の観点から、千歳市のまちづくりについて、現在の満足度と将来の重要度をお答えください。 単数回答

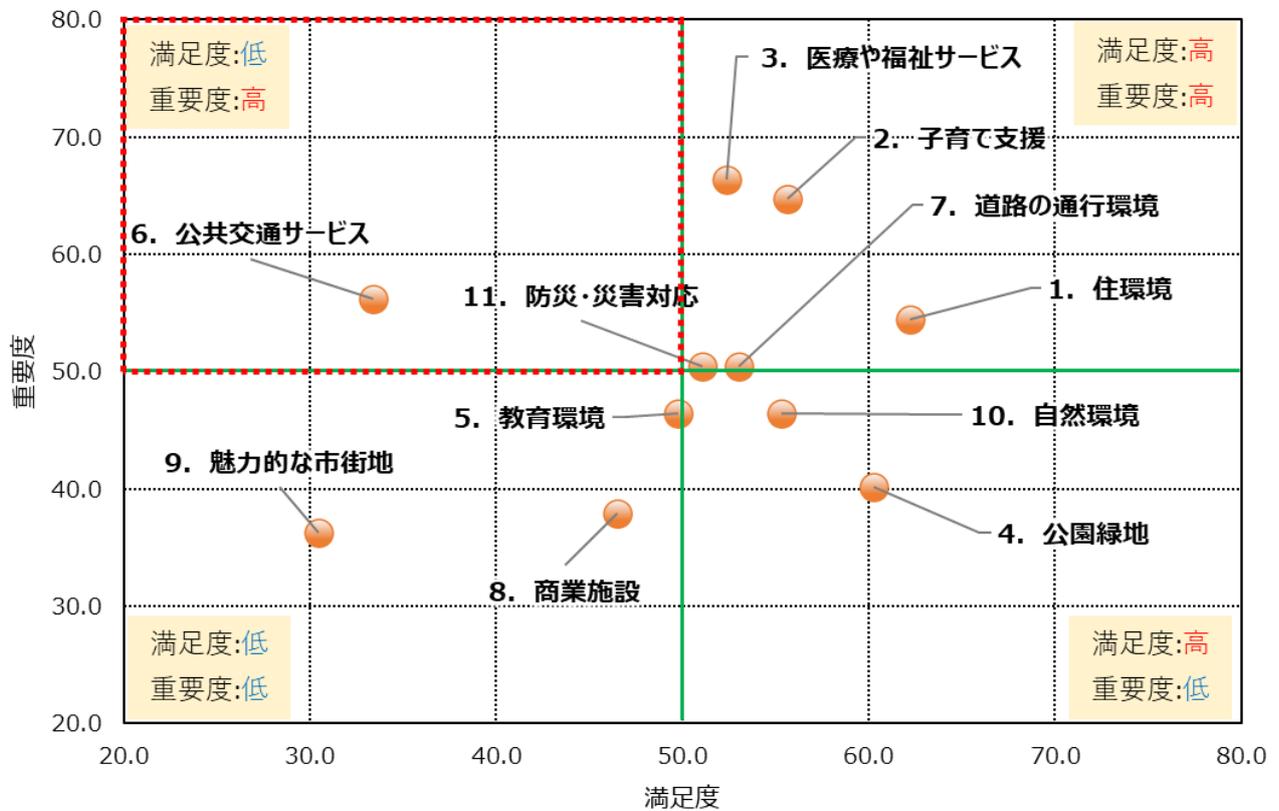
- ◆ 千歳市のまちづくりに対する満足度では「1. 住環境」は満足、やや満足を含わせて46.6%となっており、次いで「4. 公園緑地」が40.0%、「7. 道路の通行環境」、「10. 自然環境」が30.0%となっています。
- ◆ 一方、「9. 魅力的な市街地」は不満、やや不満を含わせて50.0%となっており、次いで「6. 公共交通サービス」が46.6%、「8. 商業施設」が26.6%となっています。



- ◆ 千歳市のまちづくりに対する重要度では「3. 医療や福祉サービス」は重要、やや重要を含わせて76.7%となっており、次いで「2. 子育て支援」が73.3%、「6. 公共交通サービス」が66.7%となっています。
- ◆ 一方、「5. 教育環境」、「8. 商業施設」、「11. 防災・災害対応」はあまり重要ではない、重要ではないを含わせて6.7%となっています。



- ◆ 千歳市のまちづくりに対する満足度と重要度を散布図に示すと、以下のような分布となります。



す。

- ◆ 満足度は、「住環境」や「公園緑地」が高く、「公共交通サービス」や「魅力的な市街地」が低い傾向となっています。
- ◆ 重要度は、全体的に高い傾向にありますが、「子育て支援」や「医療や福祉サービス」が特に高い傾向となっています。

優先度の高い項目としては、公共交通サービスとなっています。
「住環境」や「子育て支援」、「医療や福祉サービス」については、重要かつ満足との傾向にあります。

(5) 従業員の通勤・居住環境としてのご意見

問 12. 従業員の通勤・居住環境として、ご意見がございましたらご自由にお書きください。

自由記述

- ◆ 従業員の通勤・居住環境としてのご意見では、8 事業所（26.7%）から回答をいただきます。

回答内容
安価な住宅地の供給をお願いします。
臨空工業団地から千歳市内の道路復路に。千歳空港利用者が増加すれば更に渋滞すると予想します。（千歳インター利用）
平均近郊（恵庭、苫小牧）より借家等の相場が高く感じる。
事業所所在地近くにバス停がなく、便数も少ない。
空港貨物地区や流通団地地区など労働者が働く場所への交通が不便。免許あっても車両を購入できないこともあり雇用の幅を広げるため公共交通の拡充を。
1.市街地と工業団地を結ぶ道路が1本であるため、出通勤時間帯に渋滞が発生しやすく、これを解消していただきたい（本町2丁目交差点や市民スキー場近くのJ字路など）。2.泉沢工業団地へ路線バスで通勤できるようになれば、さらに便利になると思います。
恵庭と比べて家賃が高いと思います。
千歳市内のアパートの家賃が高い。その為、苫小牧市内に居所を移す例がある。朝夕の渋滞を考えると苫小牧からの通勤時間と大差ない。

従業員の通勤・居住環境として、「家賃」「交通インフラ」「公共交通」について回答している事業者が多くなっています。周辺市町村と比較して家賃が高いと感じています。通勤中の渋滞の緩和対策やバスの便数や路線の拡充を求める回答があります。

(6) 千歳市のまちづくりについてのご意見

問 13. 千歳市のまちづくりについてお気づきの点、ご意見がございましたらご自由にお書きください。自由記述

- ◆ 千歳市のまちづくりについてのご意見では、11 事業所（36.7%）の回答をいただいています。

回答内容
IR に反対します。
ホテルが足りない（ビジネスホテル）。夏期のスポーツ合宿シーズンにホテルがとれなくて困ります。
千歳空港の施設をお客目線で。
商業施設が少なすぎ。
千歳市は水道料金が近郊に比べて安価である。できればそのまま安価を継続して欲しい。
渋滞緩和（特にグランテラス前）のため、千歳 IC 前の交差点から青葉公園→支笏湖通りに抜ける道を整備して欲しい。泉沢新千歳空港線（道道 1091）のつきあたりから支笏湖に抜ける道を整備して欲しい。空港の駐車場を拡張して欲しい。慢性渋滞で市民は近寄りがない。
千歳市以外から通う。魅力ある高校、大学がない。札幌などに流れがちである。農業、物流専門学校もない。
商店街は魅力がない。
千歳市が人口 10 万人を達成し、定住者を増やすためには安定して努められる仕事があることが重要であると思います。空港があり、苫小牧港からも近いという利点を活かし、企業誘致などの経済政策が進んでいくことを期待いたします。また、活気ある商店街とするため、商工会議所や町内会等と連携して活性化に取り組んでいただきたいと思います。
子育て環境の充実に力を入れた方が良くと思います。育てやすくないと出生率は上がりません。土、日住所変更できると助かります。
幹線道路が混雑した際の逃げ道がない。右左折大回り、通行車線上の駐車、道幅を無視した路上駐車等運転マナーが悪い割合が高い。

千歳市のまちづくりについて、「商業施設」「交通渋滞」に関して回答している事業所が多くなっています。ホテルや商業施設が少なく、商店街に魅力がないと感じています。渋滞緩和のため別路線の整備を求める意見があります。

2-5 総括

新千歳空港が近くにあり、札幌圏や港（苫小牧市・室蘭市）からも比較的近く、国道36号や高規格道路（道央自動車道）などの交通インフラが整っていることが、千歳への進出動機になっています。

事業所の立地環境については、概ね満足している事業所が多いものの、自家用車で通勤する従業員が多いことや事業所から製品等を搬出することから国道36号や千歳ICまでの市道の渋滞、公共交通（バス）の利便性の悪さ、JR駅や空港周辺の駐車場の少なさなどが不満なこととして挙がっています。

千歳市のまちづくりに関しては、交通アクセスを良くすることの他、商業施設・宿泊施設の充実を挙げる事業所が多くなっています。

立地場所のアクセス・利便性について伺います。

問 5. 御社の事業所の操業環境として、千歳市からどの方面へのアクセスが重要ですか。

(該当するもの全てに○)

1. 千歳市内	2. 札幌方面	3. 苫小牧・室蘭方面	4. 道南方面
5. 道東方面	6. 道外	7. 海外	
8. その他 ()			

問 6. 現在の御社の事業活動から見た千歳市の交通環境に対する『満足度（便利・使いやすさ）』と『将来の重要度（今後もよく使う）』について、どう感じているかお答えください。(1.~7.の満足度・重要度それぞれ1つに○)

『満足度(便利、使いやすさ)』	5 (満足)	4 (やや満足)	3 (普通)	2 (やや不満)	1 (不満)
『将来の重要度(今後もよく使う)』	5 (重要)	4 (やや重要)	3 (普通)	2 (あまり重要でない)	1 (重要でない)

千歳市の道路・交通環境	現在の満足度					将来の重要度					
	高	▲	▲	▲	低	高	▲	▲	▲	低	わからない
(記入例) 5~1の数字、もしくは「わからない」の欄の1つに○ →	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	わからない
1. 新千歳空港	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
2. 道央自動車道・千歳インターチェンジ	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
3. 道央自動車道・新千歳空港インターチェンジ	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
4. 道東自動車道・千歳東インターチェンジ	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
5. 国道 36 号	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
6. 国道 337 号	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
7. JR 千歳線	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	

問 7. 「問 6」でお答えいただいた中で、交通環境で特に満足な（良いと思う）ところ、不満な（悪いと思う）ところがあれば具体的にお書きください。

① 特に満足な（良い・便利と思う）ところ 	② 特に不満な（悪い・不便と思う）ところ
--	--

従業員の通勤・居住について伺います。

問 8. 御社の従業員のうち、市内から通勤されている方はどのくらいの割合ですか。

(該当するもの 1 つに○)

- | | | | |
|-------------|--------------|-------------|-------------|
| 1. 100% | 2. 90~100%未満 | 3. 70~90%未満 | 4. 50~70%未満 |
| 5. 30~50%未満 | 6. 10~30%未満 | 7. 10%未満 | |

問 9. 問 8 で「1」以外を回答された方にお聞きます。

従業員の居住場所として望ましいと思うものをお答えください。(該当するもの 1 つに○)

- | |
|-----------------------------|
| 1. 全ての従業員について、市内居住が望ましい |
| 2. 市内及び近隣の恵庭市への居住が望ましい |
| 3. 市外でもJRなどの公共交通で通勤可能であればよい |
| 4. 市外でも自家用車で通勤可能であればよい |
| 5. 居住場所はどこでもよい |
| 6. その他 () |

問 10. 御社では従業員の送迎を行っていますか。

また、送迎している場合は、どの範囲までの送迎を行っているかについてもお答えください。

(該当するもの 1 つに○)

- | | |
|-----------------|------------|
| 1. 送迎している | 2. 送迎していない |
| ↓ | |
| { 1. 事業所とJR千歳駅 | |
| 2. 事業所と従業員の自宅周辺 | |
| 3. その他 () | |

問 11. これまで千歳市では、企業誘致とともに、従業員の住まいの受け皿として、市内への定住促進を積極的に進めており、働きながら住みやすいまちづくりを通じて、企業様の働き手・人材確保のしやすい環境づくりに努めていきたいと考えています。

今後の従業員の生活環境の確保や人材募集・確保に向けた PR の観点から、千歳市のまちづくりについて、現在の満足度と将来の重要度をお答えください。(1.~11.の満足度・重要度それぞれ1つに○)

千歳市のまちづくり	現在の満足度					わからない	将来の重要度					わからない
	高	▲			低		高	▲			低	
(記入例) 5~1の数字、もしくは「わからない」の欄の1つに○→	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
1. ゆとりある、快適な住環境があり、住居が取得しやすい	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
2. 保育所や子育て支援をサポートする環境が充実している	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
3. 医療や福祉サービスの環境が整っている	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
4. 遊び場・レクリエーションの場となる公園緑地が充実している	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
5. 学校に通いやすい、高校・大学があるなど教育環境が充実している	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
6. 通勤のための公共交通サービスが整っている	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
7. 通勤のための道路の通行環境が整っている	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
8. 商業施設が充実している	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
9. 休日などに外出したくなる魅力的な市街地がある	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
10. 休日などに外出したくなる自然環境がある	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	
11. 地域の防災・災害対応の体制が整っている	5	4	3	2	1		5	4	3	2	1	

問 12. 従業員の通勤・居住環境として、ご意見がございましたらご自由にお書きください。

問 13. 千歳市のまちづくりについてお気づきの点、ご意見がございましたらご自由にお書きください。

以上でアンケートは終了です。ご協力いただき誠にありがとうございました。ご記入いただいた調査票は、令和2年1月24日(金)までに同封の返信用封筒(切手不要)にて投函下さい。

報告事項

(3)「千歳市景観計画」の策定について

千歳市景観計画策定

・背景と目的

景観法は、都市、農山村等における良好な景観形成を促進するため平成16年に制定されておりますが、本市においては「千歳市都市景観形成基本計画」として、平成13年3月に「ちとせ都市景観ガイドプラン」、平成14年8月に「ちとせ都市景観ガイドライン」を策定し、景観事業を実施するなど、景観法の施行前より景観の取り組みを行ってきたところであります。

その後、平成20年に本市を含む北海道全体(一部を除く)の良好な景観形成を目指し、北海道景観計画及び北海道景観条例が定められております。

現在、本市の「キウス周堤墓群」を「北海道・北東北の縄文遺跡群」の構成資産として、世界文化遺産への登録を目指してしておりますが、国の文化審議会世界文化遺産部会から、世界遺産登録に向けて、「各市町における景観計画を策定するなど保全の在り方を整えること」の指導を受けるとともに、「北海道・北東北の縄文遺跡群世界遺産保存活用協議会」より、構成資産を有する各自治体において、令和3年7月に予定されている世界遺産登録審議を目標に、計画策定及び条例制定の手続きを行うよう求められております。

このことから、本市ではこれまでの「千歳市都市景観形成基本計画」と「北海道景観計画」を基本に、内容の見直しと併せキウス周堤墓群周辺の景観の保全を目的として、新たな景観計画を策定することとします。また、「景観計画」を策定、運用するため、景観行政団体へ移行し、景観条例の制定を行います。

景観法の概要

景観法は、良好な景観形成に関する基本理念を定めるとともに、国、地方公共団体、事業者、住民それぞれの責務が定められております。

また、良好な景観形成のための建築物等に対する具体的な規制や、良好な景観形成のための各種の支援を行うため、景観行政団体、景観計画等の概念が定められています。

景観法を活用するためには、「景観行政団体」になり、「景観計画」を策定し、併せてその計画の実施のための条例を制定する必要があります。

本市では、これまで「千歳市都市景観形成基本計画」に基づき、景観に関する各種施策を実施してきましたが、新たに景観法に基づく景観計画の策定、景観条例の制定を行い、景観法に基づく各種制度を活用し、届出を中心とした規制・誘導を行います。

○景観行政団体とは

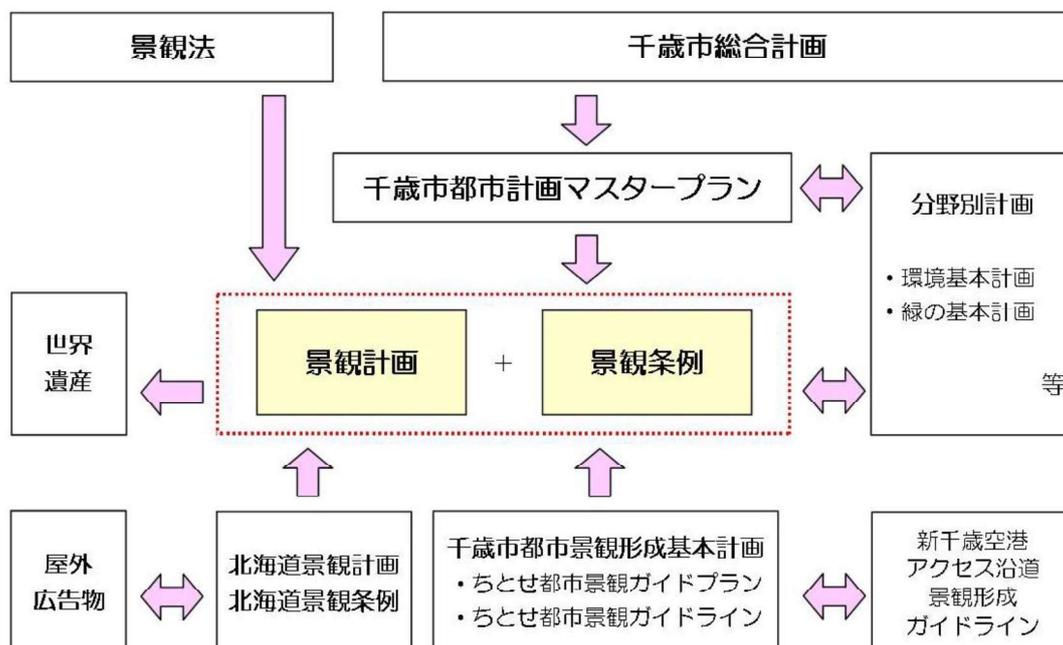
景観法に基づく施策を実施する主体をいい、都道府県及び指定都市又は中核市は自動的に景観行政団体となり、指定都市と中核市以外の市町村は、都道府県と協議し同意を得ることにより、景観行政団体になることができます。

本市は、景観行政団体ではなく、都道府県である北海道が景観行政団体として、北海道景観計画及び北海道景観条例に基づき、本市の景観行政を行っています。

今後、本市として景観計画の策定、景観条例の制定を行うため、景観行政団体となる予定です。

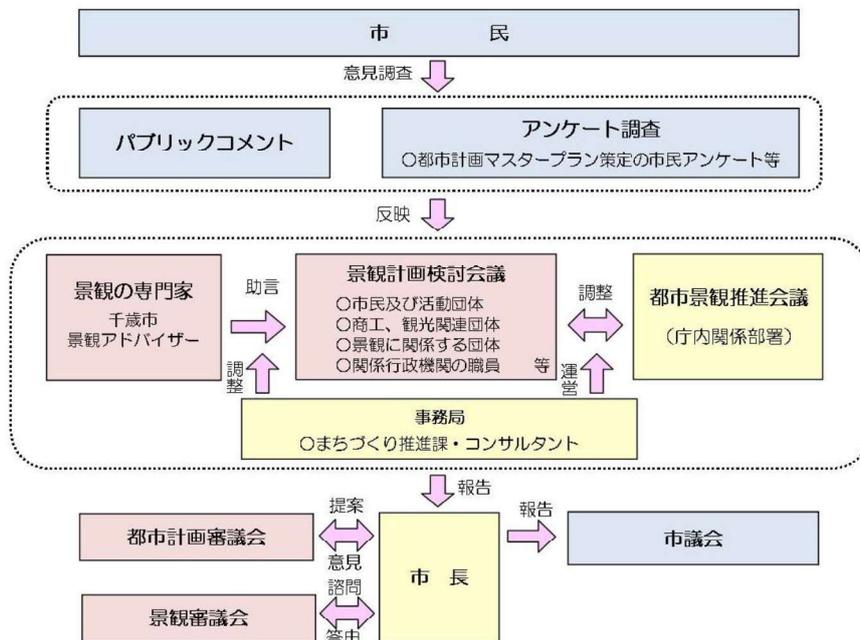
景観計画及び景観条例の位置づけ

景観計画は、景観法第8条第1項に基づき景観行政団体が策定する計画で、千歳市総合計画、千歳市都市計画マスタープランに適合し、その他計画と連携し策定します。



策定体制

景観計画の策定にあたっては、市民及び活動団体、各分野の方々等から構成する「千歳市景観計画検討会議」及び庁内組織として「千歳市都市景観推進会議」において、検討を進めます。



スケジュール（案）

令和2年度

- 景観計画策定業務委託
 - ・基礎調査 ・目標の設定 ・制限内容の検討 ・景観計画に必要な事項の検討
- 千歳市景観計画検討会議(第1回:8月)
 - ・景観計画素案、景観条例素案を基に意見聴取
- 千歳市都市景観推進会議(第1回:8月)
 - ・千歳市景観計画検討会議結果を基に庁内調整
- 景観計画案、景観条例案の作成
 - ・千歳市景観計画検討会議、千歳市都市景観推進会議の意見を反映し事務局(まちづくり推進課、コンサルタント)で取りまとめ、案を作成
- 千歳市議会(令和2年第4回定例会:12月)
 - ・千歳市景観条例の提案、審議
- 千歳市議会(令和3年第1回定例会:3月)
 - ・千歳市景観条例の審議、議決

令和3年度

- 景観条例の制定、一部施行(4月1日)
- 景観行政団体へ移行、景観行政事務開始(5月1日～)
 - ・千歳市景観計画策定までの間、北海道景観計画を運用
- 景観計画のパブリックコメント(5月～6月)
 - ・市民意見の聴取
- 議会説明(総務文教常任委員会)
 - ・景観計画の内容及びパブリックコメント結果の報告
- 千歳市景観審議会
 - ・景観計画の諮問、答申
- 千歳市都市計画審議会
 - ・都市計画との整合性を確認
- 景観計画策定、運用開始、景観条例全面施行(7月1日)