

新千歳空港周辺土地利用方針

平成 28 年 2 月

苫 小 牧 市

目 次

I. 土地利用

I-1 新千歳空港周辺における土地利用方針の検討	1
I-1-1 検討の目的と内容	1
I-1-2 計画条件として考慮すべき事項の整理	4
I-1-3 空港周辺地域の役割と導入機能の検討	25
I-1-4 空港周辺地域の土地利用方針の検討	25

(3) 検討の内容

①計画条件として考慮すべき事項の整理

空港周辺地域の土地利用方針の検討にあたり、計画条件として考慮すべき事項を整理する。

具体的には、次のようなものが考えられる。

- ・上位計画としての「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「北東アジア・ターミナル構想」等の整理：当該地区の位置づけ・役割と導入機能の検討に反映
- ・新千歳空港関連の交通需要動向の整理：導入機能の検討に反映
- ・市街化調整区域としての規制・制限の整理：地区計画等の都市計画対応の検討に反映
など

②空港周辺地域の役割と導入機能の検討

新千歳空港及びその周辺地域は、苫小牧市域と千歳市域の両方に位置しており、それぞれの市域の持つ地域特性や上位・関連計画における位置づけ、現在の土地利用動向等を総合的に勘案しながら、対象地域における役割と導入機能についての検討を行う。

③空港周辺地域の土地利用方針の検討

空港周辺地域の導入機能について、空港や新千歳空港 IC への近接性といった立地条件や自然環境保全の必要性等を踏まえ、具体的な機能配置について検討する。

I-1-2 計画条件として考慮すべき事項の整理

(1) 上位・関連計画等における位置づけ

① 苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 22 年 11 月 北海道）

苫小牧市と白老町、安平町、厚真町の 1 市 3 町で構成される苫小牧圏都市計画区域は、工業都市として発展を続ける苫小牧市を中心に、都市機能の調和を図りつつ、秩序ある整備を進め、快適な広域都市圏の形成・発展に努めるとともに、持続可能なコンパクトなまちづくり、さらには地球環境時代に対応した低炭素型都市構造への転換に向けた都市づくりを進めるとしている。

このうち、対象地域である新千歳空港については、北海道の空の玄関口としての同空港の機能強化、機能拡充に関する計画等を踏まえ、同空港の機能強化、機能拡充に資する施設や航空機整備関連施設等の立地を適切に誘導するとしている。

【苫小牧市の都市づくりの基本的理念と対象地域の整備方針】

○苫小牧市の都市づくりの基本理念

苫小牧市は、海・陸・空の交通の要衝に位置し、道央圏の中核都市、各種産業が立地する工業都市として発展しており、今後さらに西部工業地帯の充実と、東部地域の多角的な開発と高度な技術を取り入れた多様な産業の振興を図るとともに、中心市街地としての魅力と活力が低下している都心部においては、都心居住の施策を積極的に推進し、多機能な都市機能の集積を図りにぎわいと魅力ある空間形成を図る。また、個性的で魅力的な地域の形成、高齢者・障害者や子供たちにも快適な歩いて暮らせる地域の形成、豊かな自然をまちなみに活かした地域の形成をまちづくりの基本方針として、理想の都市像である「人間環境都市」の創造を目指している。

○新千歳空港

苫小牧市と千歳市にまたがる新千歳空港は、本道の空の玄関口としての同空港の機能強化、機能拡充に関する計画等を踏まえ、同空港の機能強化、機能拡充に資する施設や航空機整備関連施設等の立地を適切に誘導するとともに、本区域とのアクセス強化による利便性の向上に努める。

②北東アジア・ターミナル構想（平成 25 年 3 月 北海道）

本構想は、北海道経済の活性化に向けて、北東アジアに近接した地理的優位性、安全・安心な食、優れた自然などの北海道のポテンシャルを一層磨き上げ、経済発展が著しい中国やロシア極東などの北東アジアをはじめとした国々や地域の成長力を積極的に取り込むため、国内外との物流及び人流の拡大に向けた将来像と、それへの道筋及びその実現に向けて必要な取組を示したものである。

この中で、北海道全体をけん引する地域としての役割を担う道央圏は、新千歳空港のほか、日本海側に小樽港と石狩湾新港、太平洋側に室蘭港と苫小牧港と、そして、これらを結ぶ道央・札幌自動車道や道央圏連絡道路が整備・計画されており、同一地域で日本海と太平洋に面した交流拠点が集積するなど、特にポテンシャルの高い地域とされている。

特に新千歳空港は、北海道経済の活性化や利便性向上のため、一層の国際競争力の強化が必要であり、新千歳空港の地理的優位性などを活かし、食や観光といった北海道のリーディング産業の振興や海外への多様な展開、海外との人や物の交流を支える国際拠点空港化を目指すとしており、対象地域においては、その一翼を担うべく空港の補完・支援機能を中心として次のような取組方向が示されている。

【対象地域における取組方向】

- 新千歳空港や新千歳空港インターチェンジの周辺地域において、空港とインターチェンジが直結する立地条件の優位性を活かし、貨物の保管・配送など物流拠点機能を中核とする空港補完機能や支援機能、レンタカーや駐車場など空港利便機能などの集積の取組を促進する。
- 新千歳空港や新千歳空港インターチェンジの周辺地域においては、航空輸送の活用が図れる産業の集積を促進する。

「北東アジア・ターミナル構想」の概要

I 章 構想の策定にあたって

<策定の趣旨>

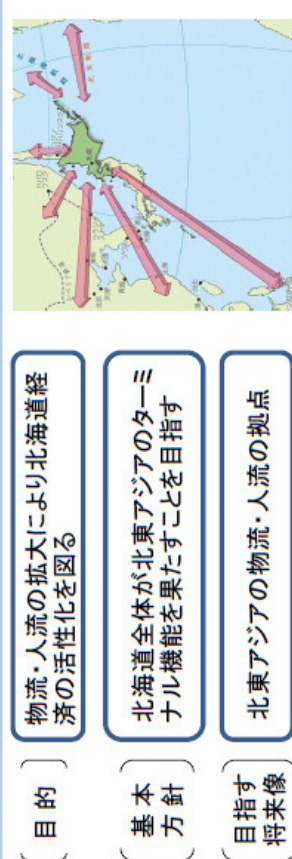


- ・北海道経済の活性化に向けて、北東アジアの国々や地域の成長力を積極的に取り込む。
- ・国内外との物流・人流の拡大に向けた将来像、発展への道筋、実現に向けた取組を示す。

II 章 本道と北東アジアの現状

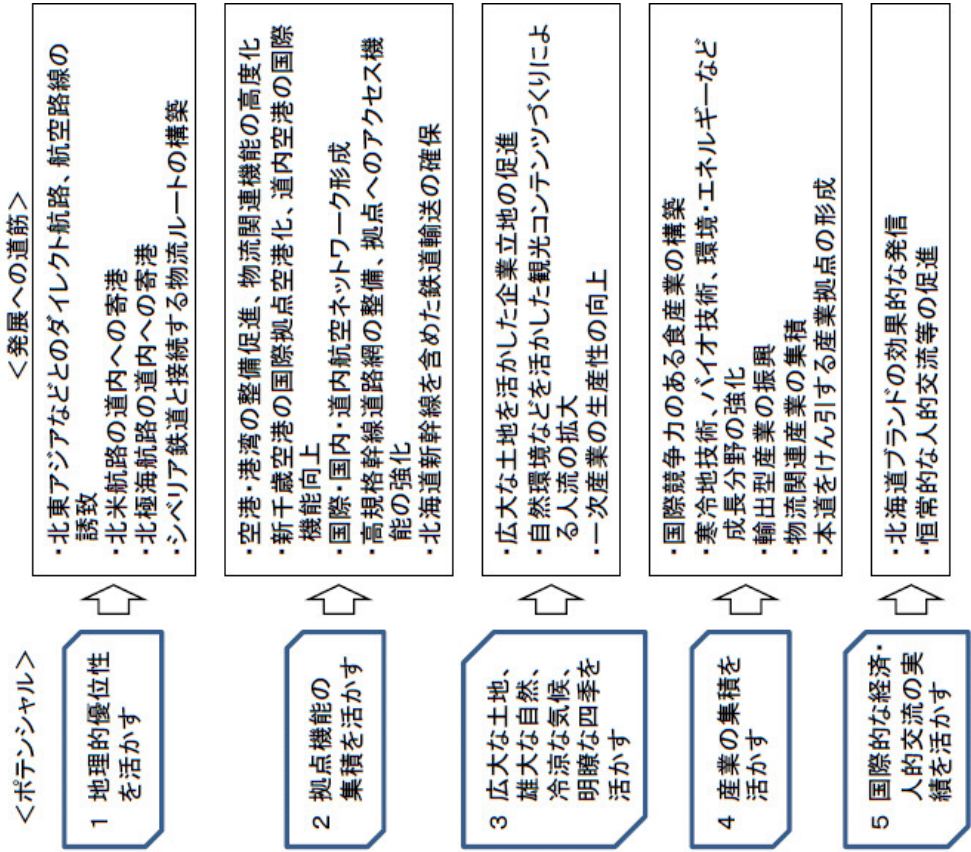
- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1 北東アジアの経済情勢
世界経済をけん引する大きな存在 | 2 本道の経済情勢
公共投資減少、世界的な景気後退の影響 |
| 3 本道と北東アジアの物流
海上輸送中心、輸出が少なく大幅な輸入超過 | 4 本道と北東アジアの人流
航空輸送中心、路線の充実、双方向交流の促進 |
| 5 北東アジアから見た北海道
北海道の食・観光への大きな期待 | |

III 章 構想の方向性



IV 章 構想の実現に向けた発展への道筋

本道が持つポテンシャルを活かすことを基本に、構想実現に必要なアプローチの視点を発展への道筋として示す



(資料：北海道)

V章 構想の推進

目指す将来像をより確実に実現していくため、概ね10年後を目途とする中長期の目標を設定し、それに向けての推進方策を示す。物流・人流の喫緊の課題に対応する重点的な取組を、推進方策の中から抽出し、集中推進期間(～平成27年度)を設定して推進する。国際情勢や海外の経済・貿易環境の変化への的確な対応を図りながら、柔軟かつ機動的に施策を展開する。

＜集中推進期間の主な重点的取組＞(～平成27年度)

1 世界とつながるネットワークをつくる

- 物流・交通機能の強化
 - 中国東北地方、ロシア極東地域とを結ぶ海上ネットワークの充実
 - 本道港湾を北極海航路における北東アジアの拠点として位置づける

＜中長期の目標に向けた主な推進方策＞

- 北東アジアや北米とのダイレクト航路の充実
- 新たな国際航空路線の開設や既存路線の拡充、再開
- フェリー等内航航路の充実強化
- 国内・道内航空ネットワークの維持・充実、LCCの誘致促進
- 北海道新幹線の札幌までの早期完成
- 北極海航路における本道港湾活用の調査検討

2 国際輸送に対応したターミナルをつくる

- 物流・交通機能の強化
 - 国際拠点港湾の機能強化や国際ハルビ戦略港湾の施設整備の促進
 - 新千歳空港の計器着陸装置(ILS)の双方向化などの整備
 - 空港・港湾から道内各地域への高規格道路等道路ネットワークの形成

- 保管や荷役施設整備など物流機能の高度化
- 港湾のコンテナ・バルク・ミナルなどの整備
- 新千歳空港や周辺地域における物流拠点機能・空港利便機能等の集積
- 空港・港湾へのアクセス道路の整備
- 空港・港湾・道路施設の耐震強化、災害時の港湾間協力体制の構築

3 国際競争力のある産業をつくる

- 道産品の輸出拡大
 - 食カスター活動やフード特区と一体となった付加価値の高い道産食品開発
 - 本道産業の強みを活かした道内企業の海外市場への参入の促進
 - 輸送効率化に向けた小口貨物の混載輸送の促進方策の検討
 - 道産食品の輸出や小口貨物の集約などにおける調整機能を果たすプラットフォームのあり方の検討

- 海外市場に向けた道産食品の開発
- 北東アジアとの経済交流の促進による販路拡大や輸出促進
- 小口貨物の海外への効率的な輸送の検討
- 商品開発に向けた金融機関・試験研究機関等の中小企業への支援
- 苫小牧東部・石狩湾新港地域など産業拠点への企業立地促進
- 加工組立型工業や食関連産業等の集積

4 世界との人流を拡大する

- 双方向の人流の活発化
 - 東アジア等への食・文化体験等の観光PRや市場開拓
 - 外国機の乗入制限緩和、地方空港などのCIQ充実、個人観光ビザ発給要件緩和
 - 新千歳空港の深夜・早朝の発着枠拡大
 - 各国政府観光局等と連携したアウトバウンド促進対策
 - 誘致指針に基づいた国際航空路線の拡大

- 安心・快適に観光できる環境づくりや効果的な宣伝誘致活動
- 地域資源を活かした国際クルーズ船の誘致
- インバウンドとアウトバウンドの格差解消に向けた本道からの海外観光客増加
- 中国、ロシアなどの恒常的な文化・学術などの交流の促進
- 国際化の進展に向けた国際会議や国際イベントの誘致

＜中長期の目標＞(概ね10年後)

- 海外との充実した交通・物流ネットワークの構築
- 国内・道内の円滑で効率的な輸送の確保

- 利便性向上に向けた拠点施設の機能強化
- 災害に備えた拠点施設の機能強化

- 質の高い道産食品の開発
- 道内中小企業の海外展開のサポート
- 輸出拡大に資する産業の集積

- 観光地の魅力向上
- 本道から海外への観光客の増加
- 海外との経済連携・交流ネットワークの形成

【推進体制】

- ・道や民間企業、金融機関、試験研究機関などが、本構想の将来像「北東アジアの物流・人流の拠点」を共有し、連携しながら取り組むことが重要
- ・道は、自ら実施する諸施策を体系化し、効果的・効率的に推進
- ・産学官による連携した推進体制を整備し、実践的な取組を推進

【情報の発信・共有】

- ・ホームページなどを活用し、取組状況等を幅広く発信
- ・海外に対し、本道が有する交通基盤などのポテンシャルについて、本構想を活用して情報発信

(2) 新千歳空港関連の交通需要動向

① 新千歳空港 IC の供用による交通利便性の向上

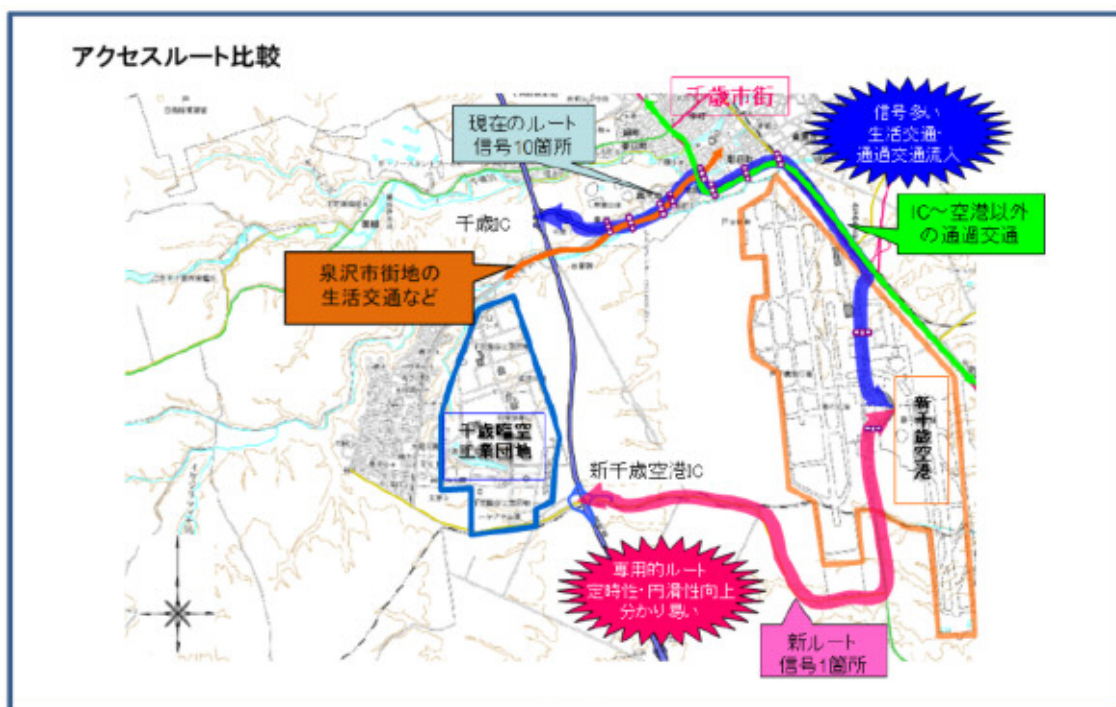
【事業の概要】

新千歳空港インターチェンジは、新千歳空港アクセスにおける定時性、安全性、円滑性などの向上を図るため、道央自動車道と新千歳空港を直結する地域活性化インター制度を活用した新設インターチェンジで、平成25年8月3日（土）に開通した。

【定時性の向上】

現在の千歳インターチェンジから空港へのアクセスルートは、千歳市街を経由するため信号が多く、特に冬季においては交通渋滞も発生し、円滑性・定時性が損なわれている。

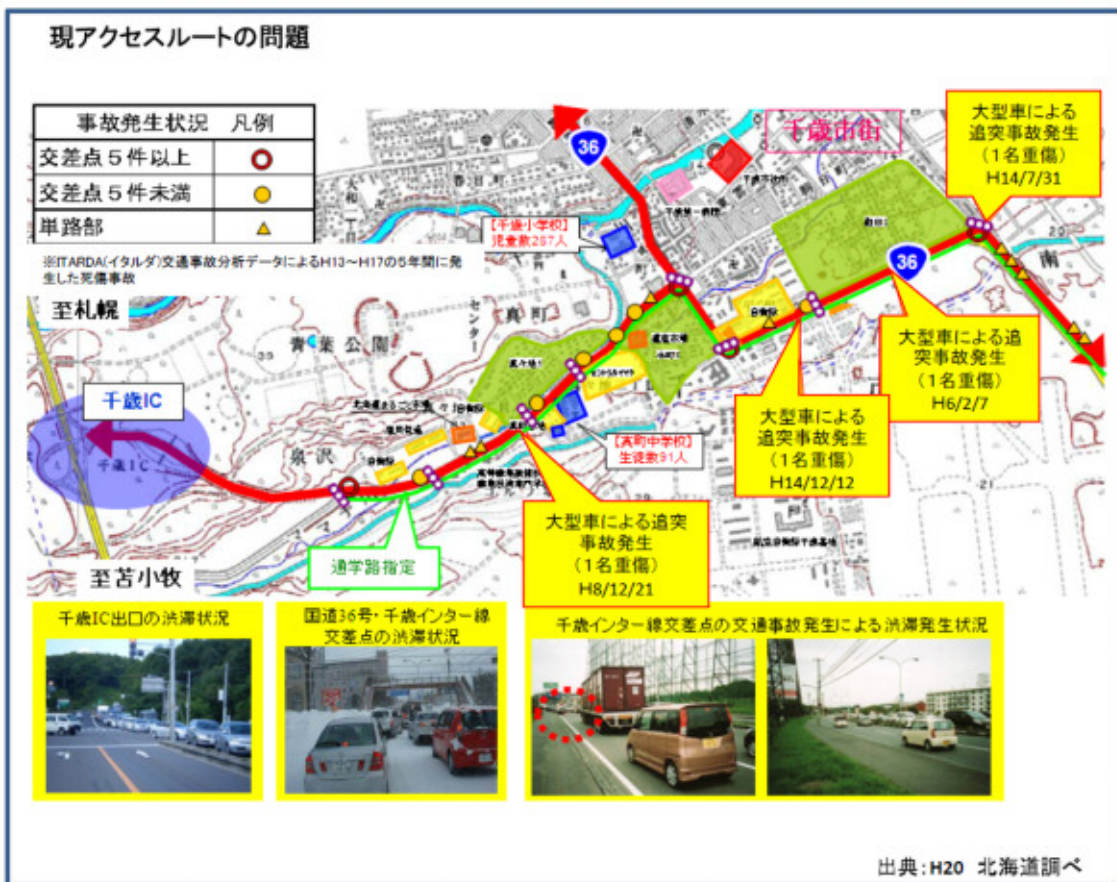
空港直結の新ルートの整備により、空港への円滑性・定時性が確保され、空港利用者の利便性向上に寄与している。



【走行環境の安全性の確保】

現在の千歳インターチェンジから空港へのアクセスルートには、生活交通が混在するため、通勤時間帯や冬季降雪時に渋滞が発生し、また、大型車の混入率が高いため死傷事故率も高くなっている。

空港直結の新ルートの整備により、交通の分散による渋滞の緩和、安全性の向上に寄与している。

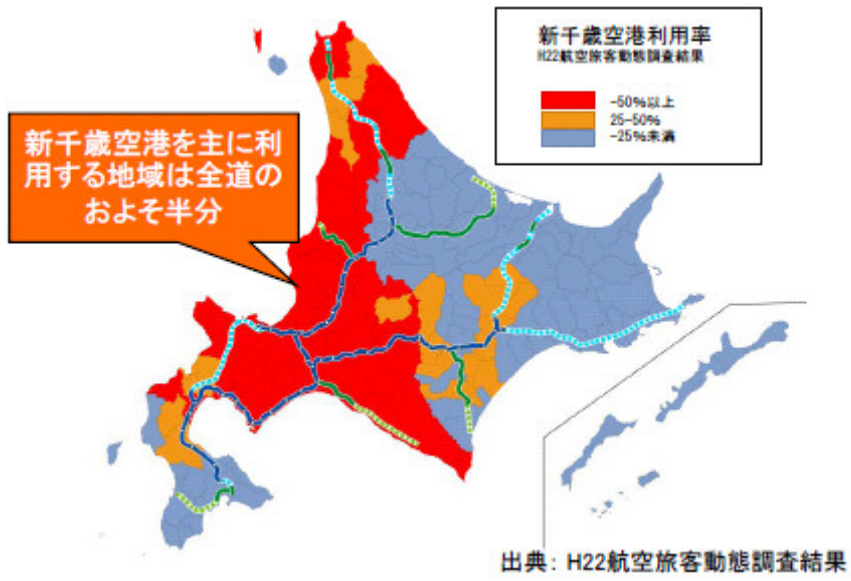


【北海道経済の活性化】

新千歳空港は北海道のおよそ半分の地域に利用され、年間乗客数は国内第3位となっている。深夜の定期貨物便や旅客便の貨物室を使用して、北海道の新鮮な食品を集荷、翌日に首都圏、関西地方に届けることが可能である。さらに、千歳市周辺から国際拠点苫小牧港を擁する苫小牧市にかけては、北海道を代表する産業集積拠点となっており、新千歳空港は旅客のみならず、物流においても活用されている。

また、アジア圏観光客の増加などから、国際線ターミナルの整備（平成22年）、国内線ターミナルの増築（平成23年）が行われている。

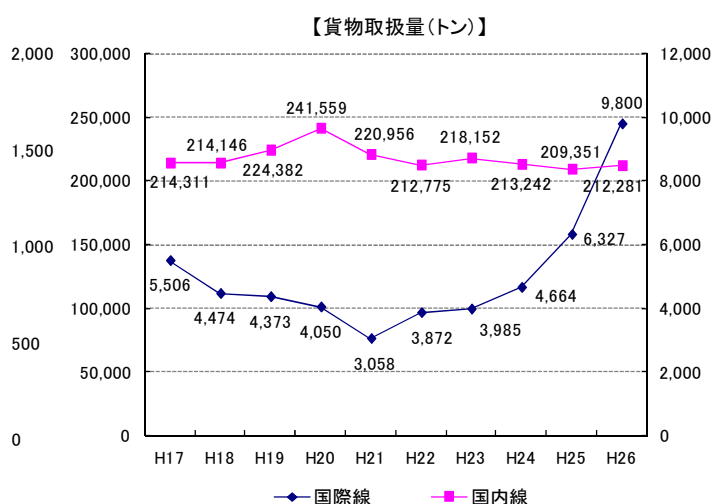
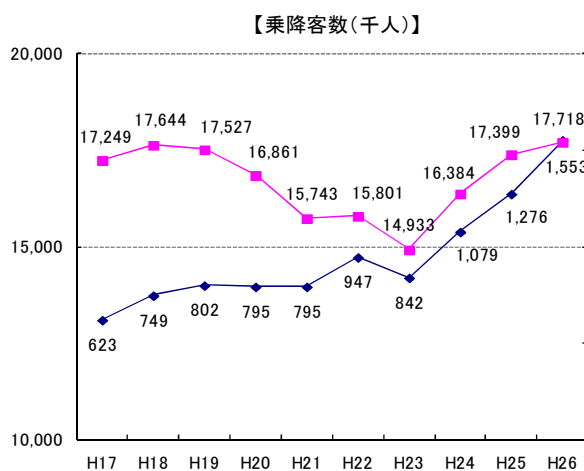
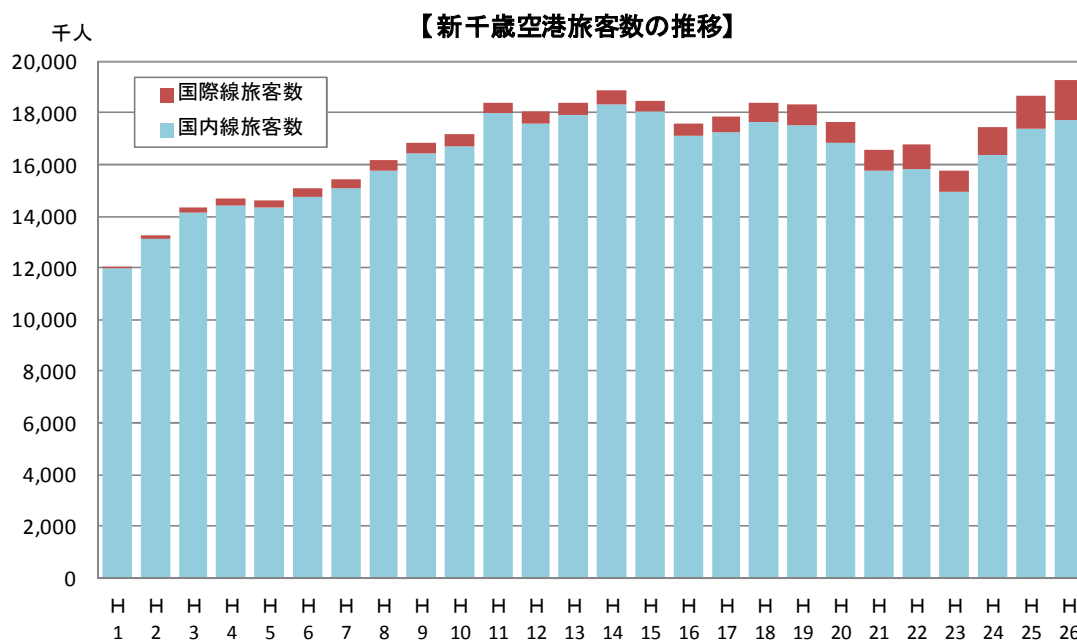
新千歳空港インターチェンジ整備による新千歳空港へのアクセス強化は、北海道の活性化に繋がることが期待される。



②新千歳空港における乗降客数等の状況：国際線乗降客数の増加

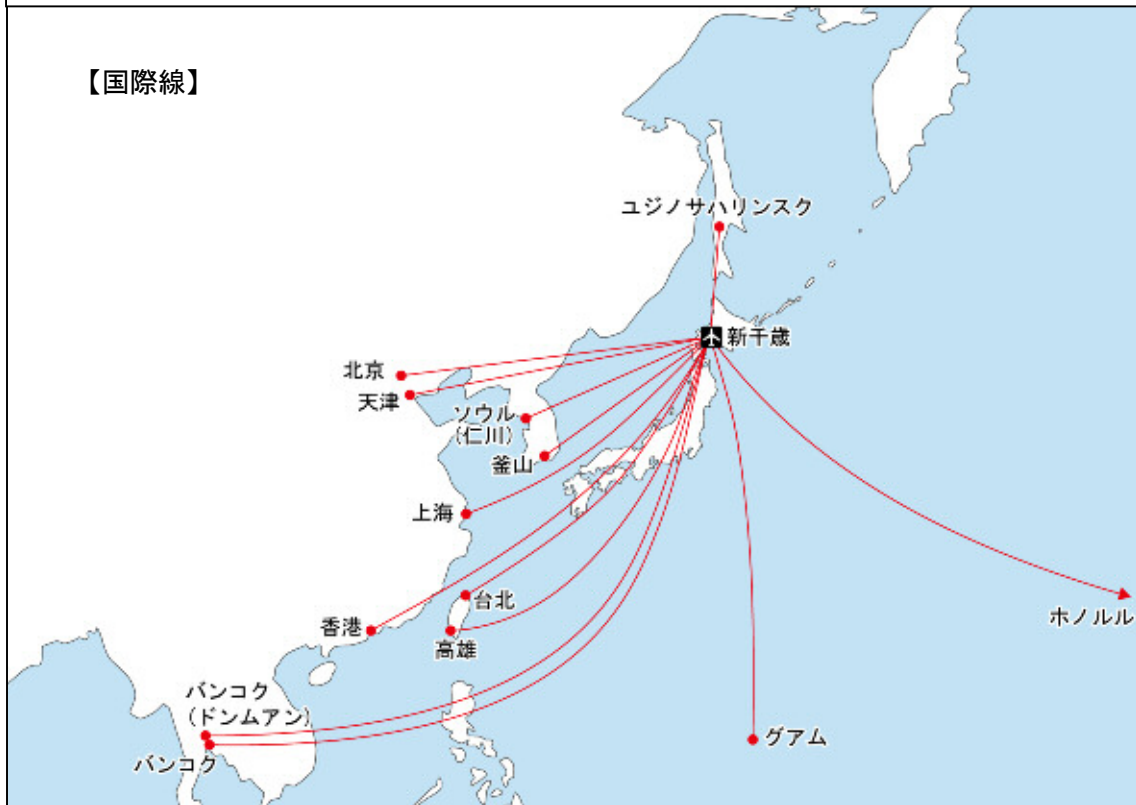
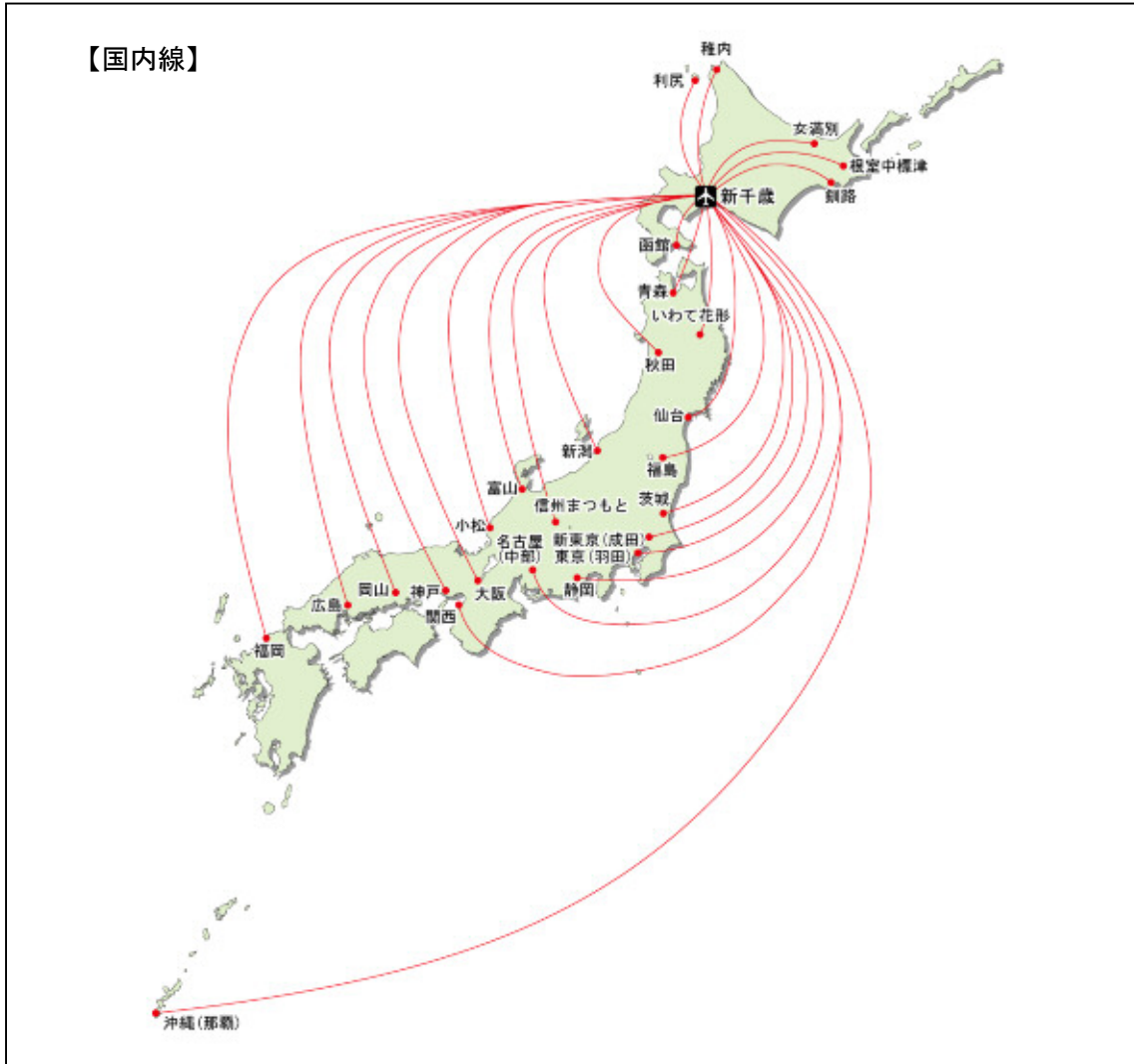
新千歳空港の乗降客数は、昭和 63 年 7 月の開港以来増加を続けていたが、ここ 10 年間は国内線がやや減少傾向、国際線が増加傾向にある。東日本大震災のあった平成 23 年は両者とも落ち込みをみせたが、平成 24 年以降はいずれも増加に転じている。

平成 27 年 6 月現在の定期運航路線は、国内線 27 路線（道内 6 路線、道外 21 路線）、国際線 13 路線である。



(資料：暦年別空港管理状況調書 国土交通省航空局)
※H26 は速報値

【新千歳空港定期運航路線（平成 27 年 6 月現在）】



③新千歳空港の利用交通手段

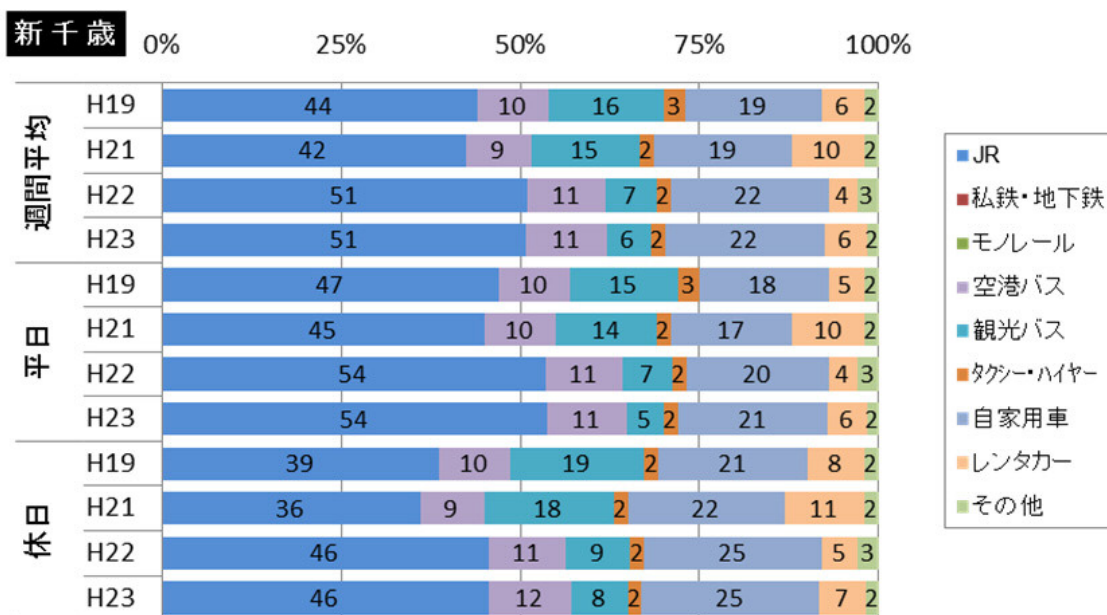
【利用交通手段の状況】

平成 23 年度の新千歳空港の利用交通手段（週間平均）は、JR の利用が 51%と最も多く、次いで自家用車の 22%、空港バスの 11%となっている。

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車や観光バスの割合が高くなる傾向にあり、平成 23 年度における構成比をみると、自家用車は平日 21%、休日 25%、観光バスは平日 5%、休日 8%となっている。一方、JR の割合は平日 54%、休日 46%と低くなる傾向となっている。

経年的にみると、JR 利用や自家用車利用が前回調査時と同様に高い傾向を、観光バスは低い傾向を示している一方で、レンタカーは調査年度によりばらつきがみられる。これは、各年度の調査の実施時期が微妙に異なっており、年度によっては観光シーズンの閑散期や積雪の季節と重なったことで、レンタカー利用に影響を及ぼした可能性が考えられる。

【新千歳空港（国内線）の利用交通手段（最終アクセス・最初イグレス）】



(資料：平成 23 年度航空旅客動態調査)

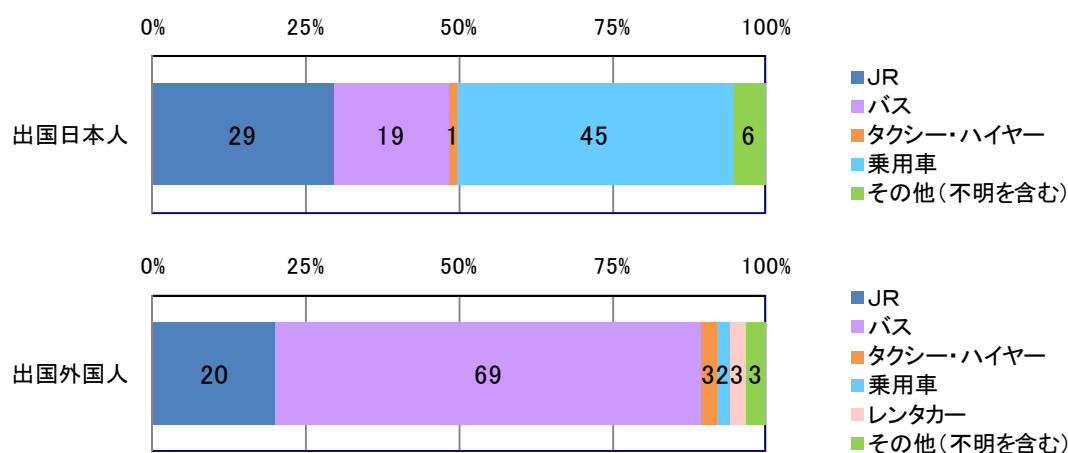
※各年度の調査日は次の通り。

年度	平成 19 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
平日	11 月 14 日 (水)	10 月 21 日 (水)	12 月 1 日 (水)	11 月 16 日 (水)
休日	11 月 11 日 (日)	10 月 18 日 (日)	11 月 28 日 (日)	11 月 13 日 (日)

一方、国際線利用者の出国時における最終アクセス手段は、日本人の場合で乗用車が 45%と最も多く、次いで J R (29%)、バス (19%) となっている。

また、外国人の場合では、バスが 69%と最も多く、これに J R (20%)、が続いている。

【出国時の最終アクセス手段】



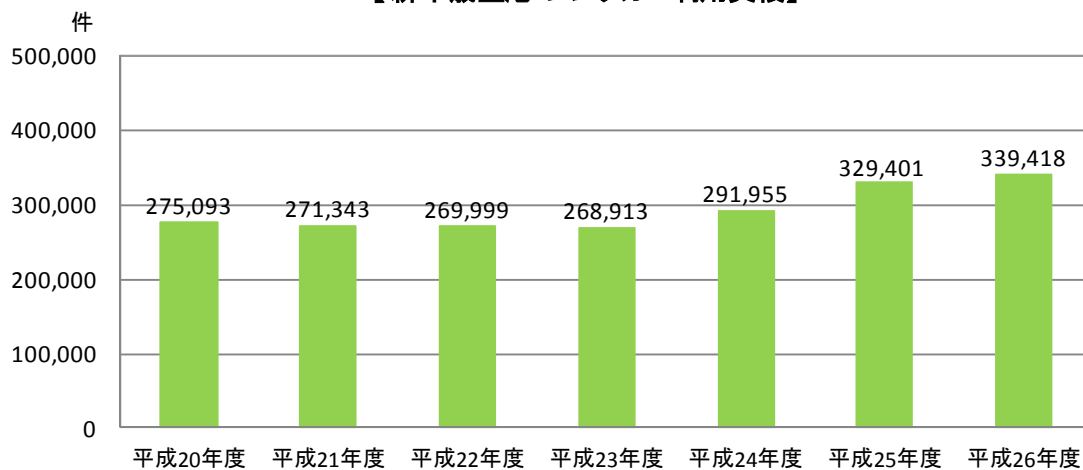
(資料：平成 25 年度国際航空旅客動態調査【速報値 (週間拡大値)】)

※調査日：平成 25 年 8 月 7(水),9(金),10(土)、11 月 20(水),22(金),23(土)

【レンタカーの利用状況】

新千歳空港における近年のレンタカー利用実績は、平成 23 年度を底に増加傾向に転じており、平成 26 年度には約 34 万件に及んでいる。

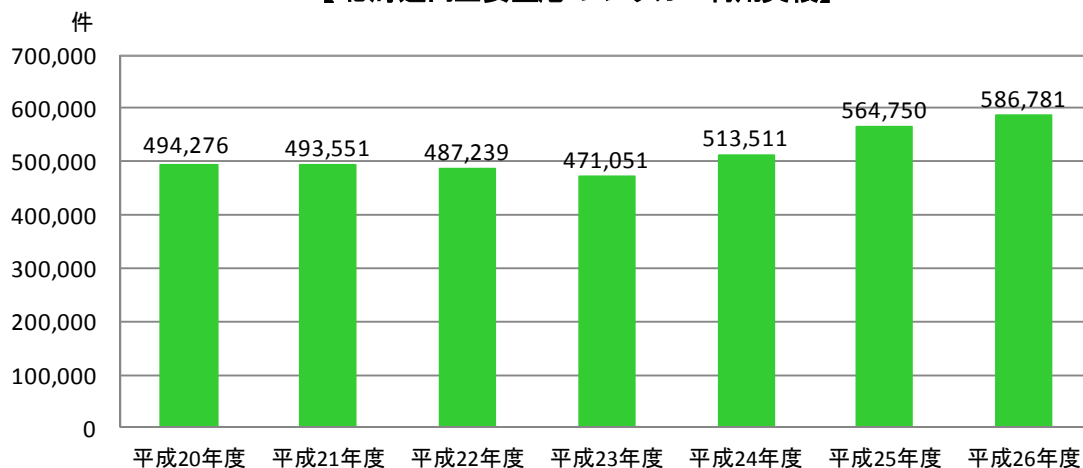
【新千歳空港 レンタカー利用実績】



(資料：北海道地区レンタカー協会連合会)

こうした傾向は道内主要空港でも同様であり、平成26年度には約59万件に及んでいる。

【北海道内主要空港 レンタカー利用実績】

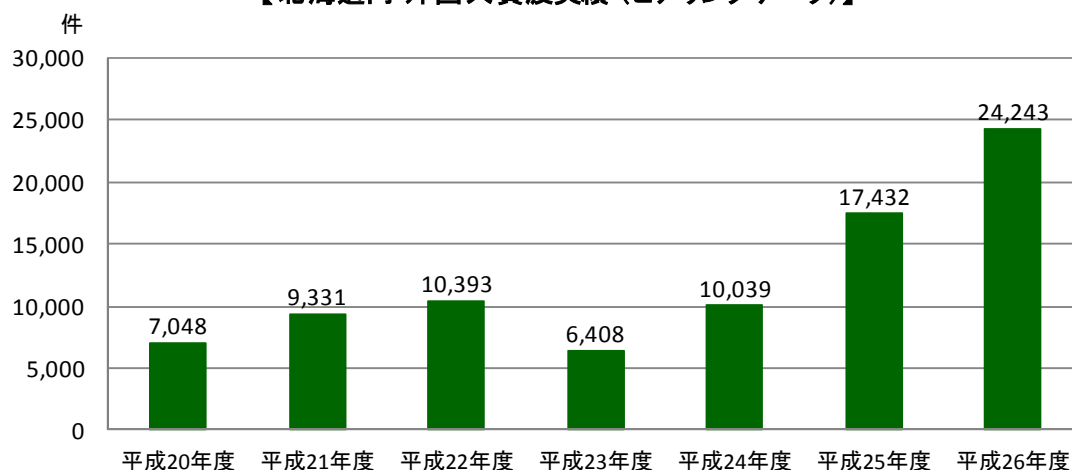


(資料：北海道地区レンタカー協会連合会)

※主要空港：新千歳、旭川、釧路、中標津、帯広、函館、紋別、稚内、女満別の各空港

また、道内におけるレンタカーの外国人貸渡実績では、平成22年度まで増加傾向にあったものが、平成23年度には東日本大震災の影響もあり大幅に減少した。しかしながら、その後は再び増加に転じ、平成26年度には、24,000件を超えるまでに増加している。

【北海道内 外国人貸渡実績 (ヒアリングデータ)】



(資料：北海道地区レンタカー協会連合会)

(3) 検討対象エリアにおける規制・制限

① 自然環境保全地区等

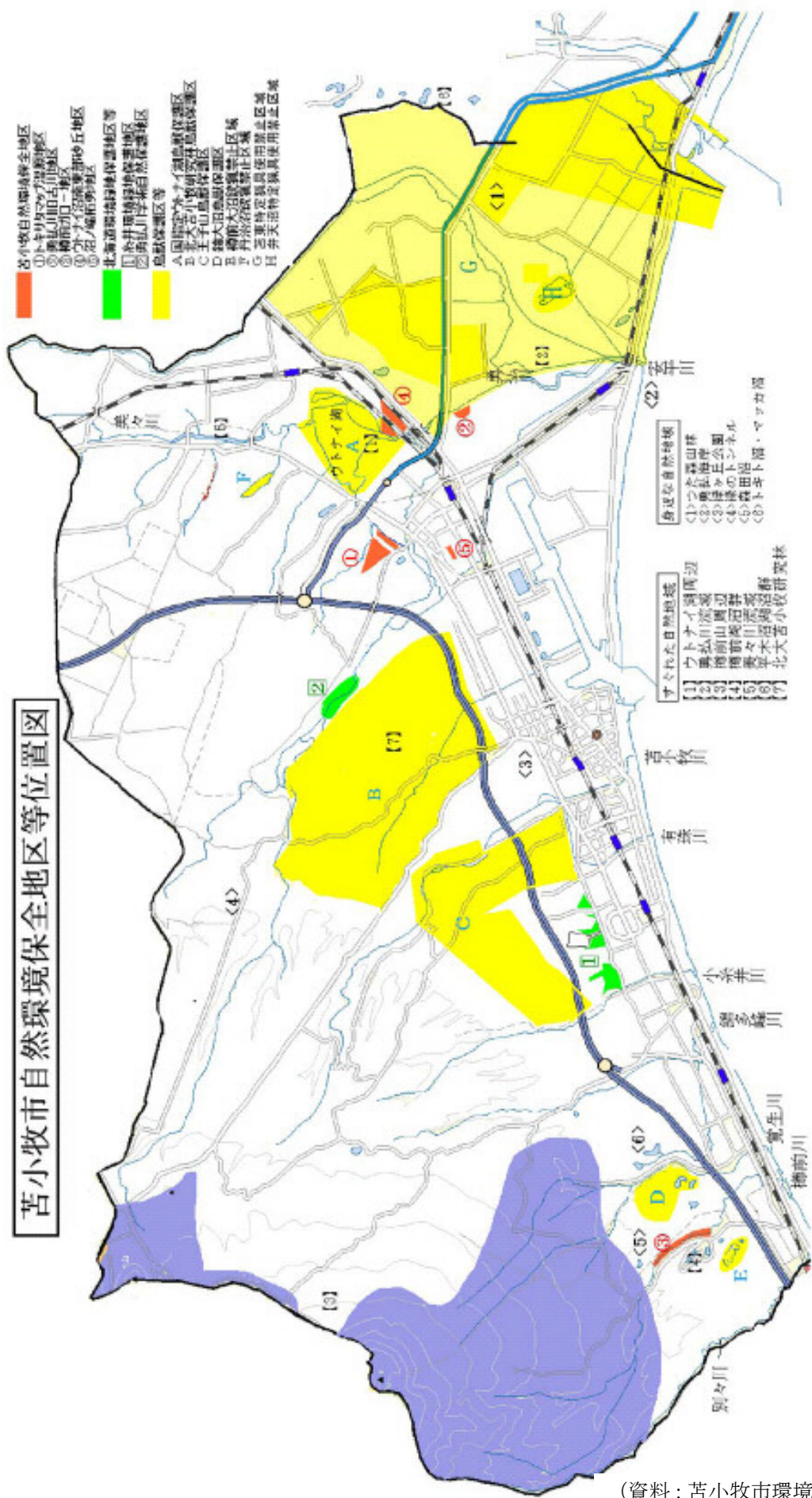
苫小牧市の自然は、樽前山麓の広大な森林をはじめ、湖沼群や湿原、自然緑地などが広く分布している。なかでもウトナイ湖は、全国屈指の渡り鳥の中継地として知られており、国際的にも重要な湿地として平成3年12月12日にラムサール条約（正式名称：「特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約」昭和55.9.22条約28号）の湿地に登録されている。

こうした豊かな自然環境は、野生生物の生息・生育の場であると共に、都市の環境保全や水源かん養などの機能を持ち、また、市民レクリエーションの場としても利用されている。

苫小牧市では、これらのすぐれた自然を保全するため、北海道環境緑地保護地区、学術自然保護地区、鳥獣保護区等の指定を受けるほか、苫小牧市独自に自然環境保全地区を指定するなど、貴重な自然を将来にわたって保全するよう努めている。

対象地域の周辺では、北海道自然環境保全指針に基づく「すぐれた自然地域」として、ウトナイ湖周辺および美々川流域が、また、「身近な自然地域」として、丹治沼が選ばれているほか、ウトナイ湖は国指定の鳥獣保護区に、丹治沼は銃猟禁止区域に指定されている。

苫小牧市自然環境保全地区等位置図



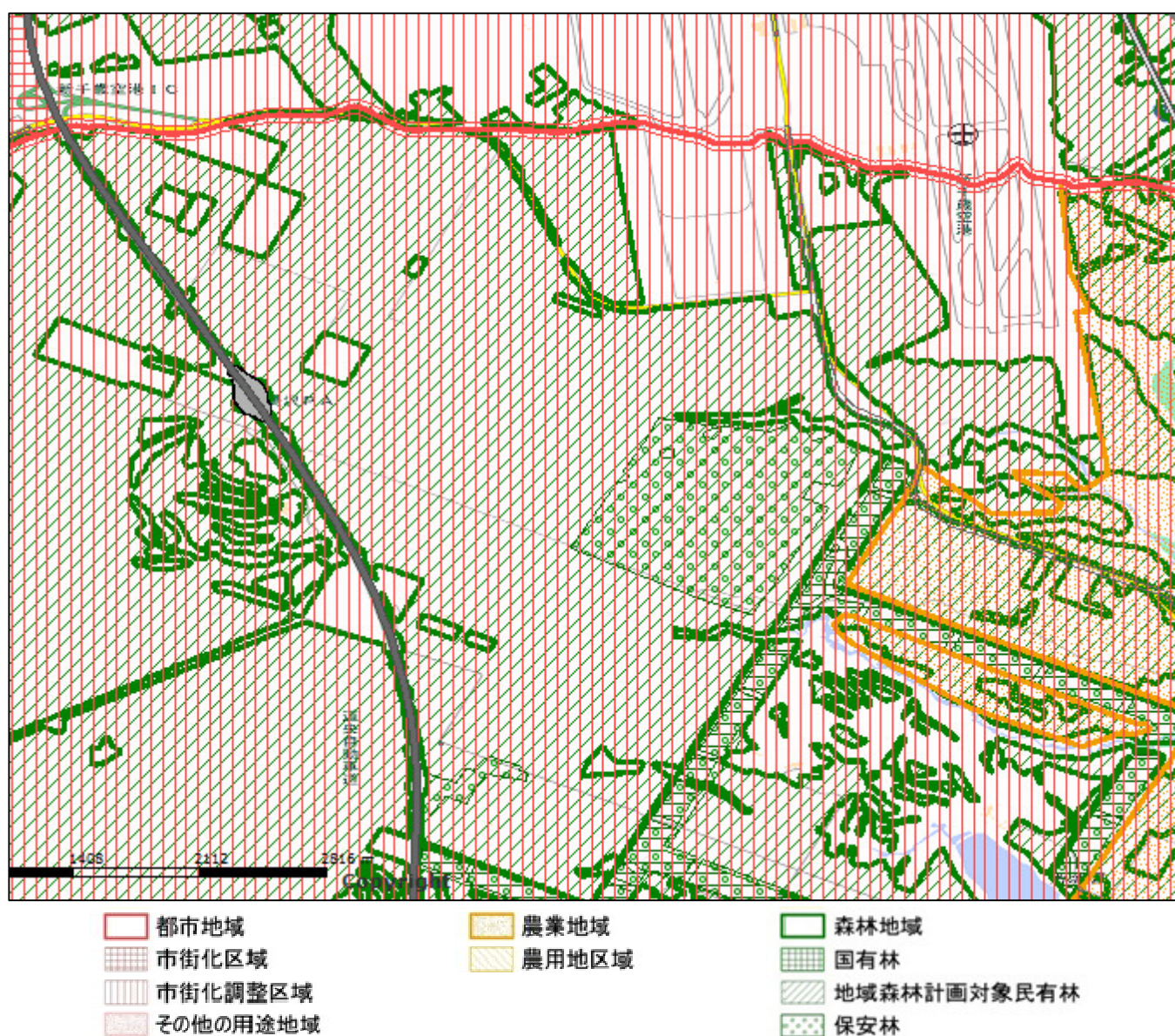
(資料：苫小牧市環境白書
平成 25 年版)

②土地利用規制状況

対象地域及びその周辺地区の土地利用規制は、次の通りである。

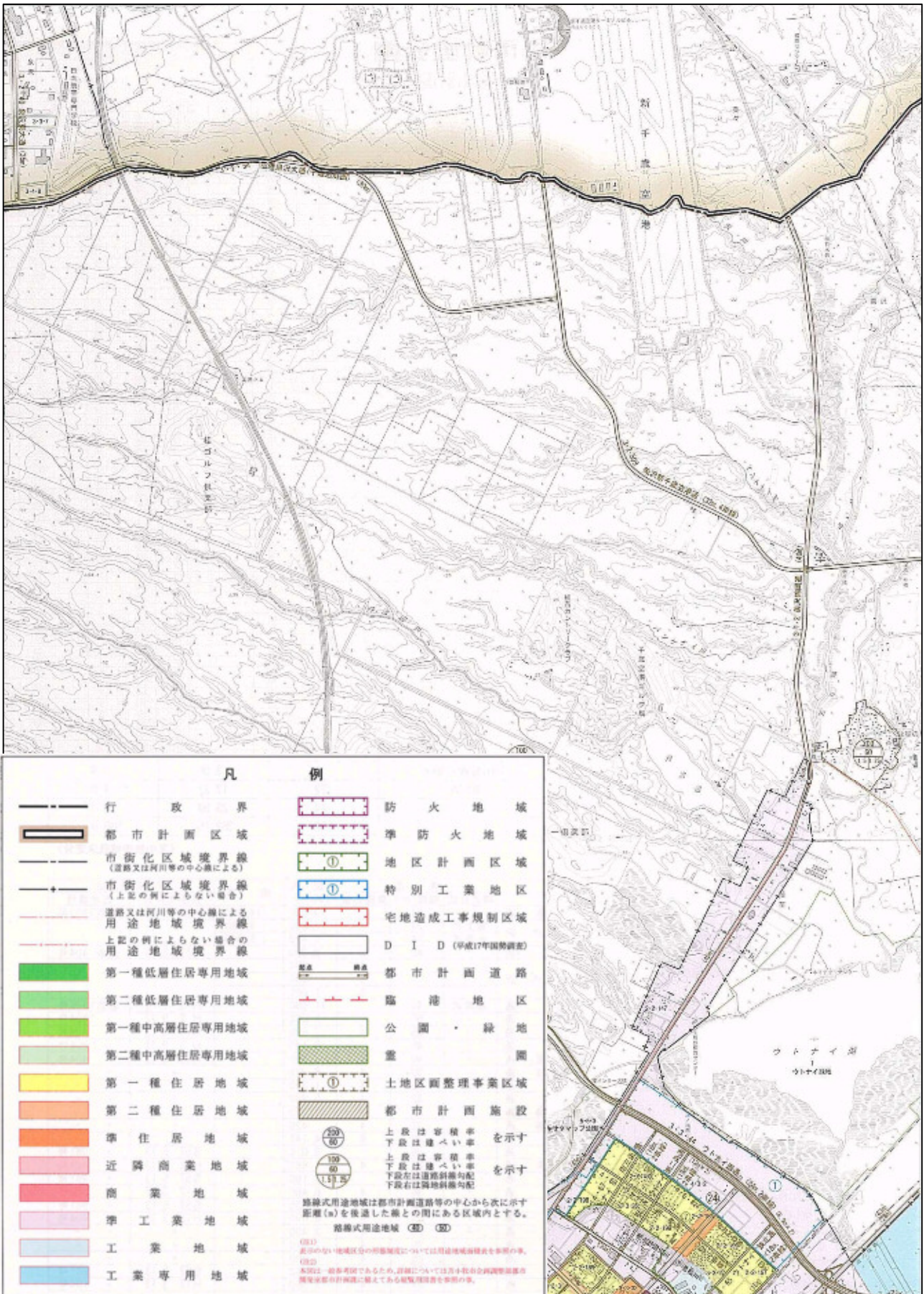
- ・全域が都市計画区域であり、市街化調整区域である。
- ・大半が森林地域であり、地域森林計画対象民有林となっている。対象地域南側に近接して、保安林がある。
- ・対象地域の東側に近接して農業振興地域がある。

【土地利用基本計画図】



(資料：国土交通省)

【都市計画図】



(資料：苫小牧市都市計画図)

③空港周辺における建物等設置の制限

空港周辺においては、一定の高さの建物等を設置することはできない。

i 制限表面の設定

航空機が安全に離着陸するためには、空港周辺の一定の空間を障害物が無い状態にしておく必要がある。このため、航空法において、次のような制限表面を設定している。

a. 進入表面

着陸帯の短辺に接続し、かつ、水平面に対し上方へ 50 分の 1 の勾配を有する平面であつて、その投影面が進入区域と一致するもの。進入区域とは、着陸帯の短辺の両端及びこれと同じ側における着陸帯の中心線の延長 3,000m の点において中心線と直角をなす一直線上におけるこの点から 600m の距離を有する 2 点を結んで得た平面をいう。

(航空法第 2 条第 8 項)

b. 水平表面

空港の標点の垂直上方 45m の点を含む水平面のうち、この点を中心として半径 4,000m で描いた円周で囲まれた部分。

(航空法第 2 条第 9 項)

c. 転移表面

進入表面の斜辺を含む平面及び着陸帯の長辺を含む平面であつて、水平面に対する勾配が進入表面又は着陸帯の外側上方へ 7 分の 1 の平面でその末端が水平表面との接線になる部分。

(航空法第 2 条第 10 項)

d. 延長進入表面

進入表面を含む平面のうち、進入表面の外側底辺、進入表面の斜辺の外側上方（勾配 50 分の 1）への延長線及び当該底辺に平行な直線でその進入表面の内側底辺からの水平距離が 15,000m であるものにより囲まれた部分。

(航空法第 56 条第 2 項)

e. 円錐表面

円錐表面は、水平表面の外縁に接続し、かつ、水平面に対し外側上方へ 50 分の 1 の勾配を有する円錐面であつて、その投影面が空港の標点を中心として 16,500m の半径で描いた円周で囲まれるもののうち、航空機の離着陸の安全を確保するために必要な部分として指

定された範囲。

(航空法第 56 条第 3 項)

f. 外側水平表面

円錐表面の上縁を含む水平面であって、その投影面が空港の標点を中心として 24,000m の半径で水平に描いた円周で囲まれるもののうち、航空機の離着陸の安全を確保するために必要な部分として指定された範囲。

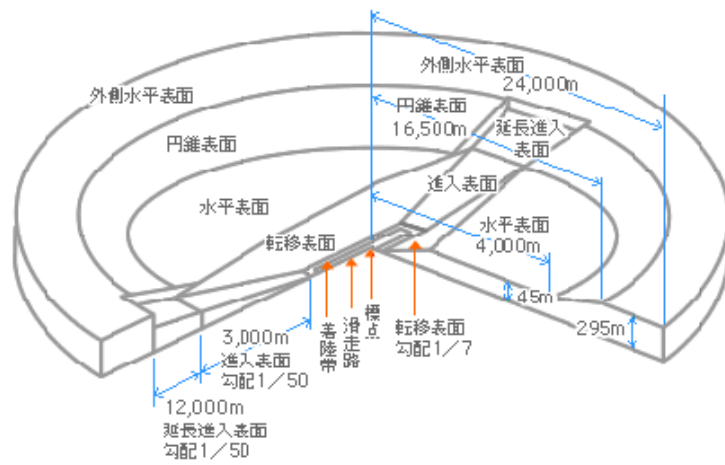
(航空法第 56 条第 4 項)

ii 物件の制限等

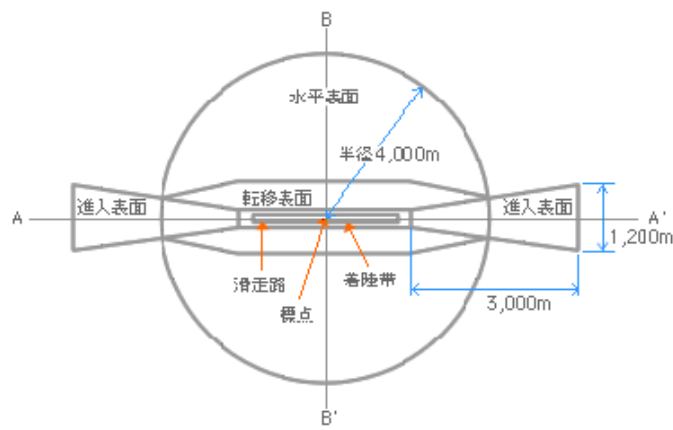
航空法の定めにより、上記の制限表面の上に出る高さの建造物、植物その他の物件について、これを設置し、植栽し、又は留置することは禁止されている。

ただし、水平表面、円錐表面及び外側水平表面に係るもので「仮設物」、「避雷設備」または「地形又は既存物件との関係から航空機の飛行の安全を特に害さない物件」については、申請により東京航空局長の承認を受ければ、当該制限表面の上に出て、これを設置することができる。なお、これらに違反して、設置し、植栽し、又は留置した物件の所有者その他の権原を有する者に対し、除去を求めることがある。(航空法第 49 条、第 56 条の 3)

また、規定に違反して、建造物、植物その他の物件を設置し、植栽し、又は留置した者は、50 万円以下の罰金に処される。(航空法第 150 条)



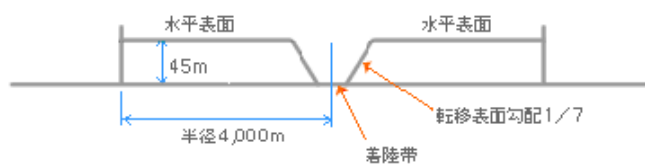
制限表面概略図



制限表面の平面概略図

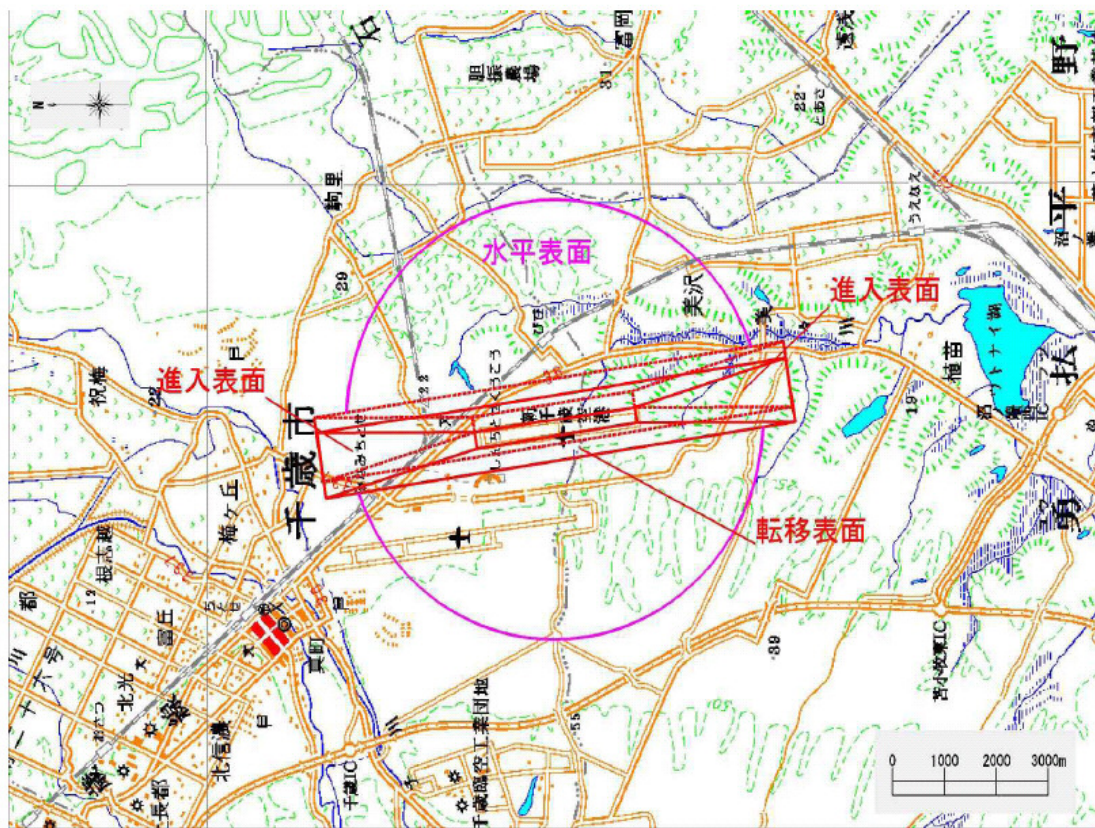


制限表面の断面概略図 断面A-A'



断面B-B'

【新千歳空港における制限表面】



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の
数値地図200000(地図画像)を複製したものである。
(承認番号 平20業複、第170号)」

④水道・下水道などの空港周辺における各種インフラについて

対象地域は、苫小牧市水道事業の給水区域外及び、下水道事業の計画区域外であるため、原則として井戸水による給水や浄化槽による個別の対応が求められる。また、光ケーブル等についても未整備となっている。

(4) 計画条件として考慮すべき事項のまとめ

【項目】	【対象地域に該当する内容】
上位計画における位置づけ	<p>○苦小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <ul style="list-style-type: none">・苦小牧市と千歳市にまたがる新千歳空港は、本道の空の玄関口としての同空港の機能強化、機能拡充に関する計画等を踏まえ、同空港の機能強化、機能拡充に資する施設や航空機整備関連施設等の立地を適切に誘導 <p>○北東アジア・ターミナル構想</p> <ul style="list-style-type: none">・貨物の保管・配送など物流拠点機能を中核とする空港補完機能や支援機能、レンタカーや駐車場など空港利便機能などの集積促進・航空輸送の活用が図れる産業の集積促進
新千歳空港関連の交通需要動向	<ul style="list-style-type: none">・新千歳空港 IC の供用による空港への円滑性・定時性・安全性の確保と地域の活性化・ここ 10 年間の新千歳空港の乗降客数は、国内線がやや減少傾向、国際線が増加傾向・貨物取扱量は、国内線が横ばい傾向、国際線は減少傾向から増加に転じている・空港へのアクセス手段は JR の利用が 51% と最も多く、次いで自家用車、観光バスとなっている一方で、レンタカーの利用実績は、年々増加傾向にある
検討対象エリアにおける規制・制限	<ul style="list-style-type: none">・ウトナイ湖周辺および美々川流域が「すぐれた自然地域」に、丹治沼が「身近な自然地域」に指定されている・全城市街化調整区域であり、大半が地域森林計画対象民有林で、対象地域南側に近接して保安林、東側に近接して、農業振興地域（一部解除予定）がある・空港周辺においては、航空法により制限表面が設定されており、一定の高さの建物等を設置することはできない・各種インフラ（水道・下水道・光ケーブル）が未整備となっている

I-1-3 空港周辺地域の役割と導入機能の検討

新千歳空港及びその周辺地域は、苫小牧市域と千歳市域の両方に位置しており、各市域の地域特性や上位・関連計画における位置付けを勘案しながら、それぞれの役割と導入機能を検討する必要がある。

当地域に導入する機能としては、「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「北東アジア・ターミナル構想」を踏まえ、貨物の保管・配送など物流拠点機能を中核とする「空港補完機能」、航空機整備関連施設等の「空港支援機能」、空港利用者のためのレンタカーや駐車場等の「空港利便機能」が考えられる。

このうち「空港補完機能」については、千歳市域において物流拠点の開発が進められていることから、両市域での機能分担を考慮し、苫小牧市域においては「空港支援機能」及び「空港利便機能」の導入に向けた検討を行うこととする。

I-1-4 空港周辺地域の土地利用方針の検討

「苫小牧圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「北東アジア・ターミナル構想」を踏まえ、「空港支援機能」及び「空港利便機能」の具体的な機能及び配置を検討する。

なお、検討にあたっては、周辺の良い自然環境の保全に配慮するとともに、当地域全域が市街化調整区域であるという地域特性を十分に踏まえる必要がある。

①空港支援機能

- ・「北東アジア・ターミナル構想」では、新千歳空港における国際航空路線の開設・拡充や国際拠点空港化によるネットワークの強化の促進が位置付けられていることから、空港支援機能として、航空機整備関連施設の導入を検討する。
- ・空港支援機能は、滑走路や誘導路近くに立地することでより効果を発揮できるため、滑走路の直近エリアに配置する。

②空港利便機能

- ・現在のレンタカー貸渡施設や空港利用者向け駐車場は、新千歳空港 I Cからのアクセスが必ずしも良好ではないものが多いことから、空港利便機能として、レンタカー貸渡施設や空港利用者向け駐車場及びこれらに併設するガソリンスタンド、ドライブイン、コンビニエンスストアの導入を検討する。
- ・空港利便機能は、空港と新千歳空港 I Cのアクセス性を考慮して、両者を連絡するルートの中に配置する。

これらの方針に基づいた土地利用ゾーニングイメージを次ページに示す。

新千歳空港周辺の苫小牧市域における土地利用ゾーニングイメージ

