

第3回 余市町都市再生協議会 議事録

開催日時： 令和5年1月23日（月）午前10時30分から
開催場所： 余市町役場 301・302会議室
出席者： 岸 邦宏（会長：北海道大学 公共政策大学院 教授）
小田 寛（副会長：余市商工会議所 副会頭）
内海 幸夫（北海道中央バス株式会社 余市営業所 所長）
森田 尚洋（国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 地域振興対策室長）
高木 弘章（北海道後志総合振興局 地域政策課長）
新開 孝一（北海道後志総合振興局 新幹線推進室長）
椋平 剛史（北海道後志総合振興局 小樽建設管理部 地域調整課長）
舟倉 勝巳（余市消防署 署長）
平田 進（余市町区会連合会 副連合会長）
彫谷 泰嗣（一般社団法人 余市観光協会 副会長）
川村 憲吾（一般公募）
欠席者： 佐々木 隆行（余市警察署 地域課長）
横浜 博（小樽つばめ交通株式会社 余市支店 支店長）
小嶋 研一（一般社団法人 余市医師会 会長）
北島 正樹（余市町PTA連合会 会長）
千葉 一仁（一般公募）
オブザーバー： 九笹 英司（国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部）
事務局： 千葉建設水道部長、庄木まちづくり計画課長、阿部企画政策課長、
まちづくり計画課本間主幹、松尾主幹、大隅主事、
オブザーバー(町)： 農林水産課小林主幹、子育て健康推進課鈴木主幹
委託事業先： シン技術コンサル 加藤

1. 開会 (事務局)

2. 会長挨拶 (会長挨拶)

3. 審議事項

○ 余市町都市計画マスタープラン【将来目標の設定】【資料1】 (事務局)

〈資料1について説明〉

(会長) ただいまの説明に対して、質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。

なければ、一つ。移住を促進するというような意味合いでのDXの部分、資料1の最後ですけれども、そのような形の表現にしたということが一番のポイントかと思います。

○ 余市町都市計画マスタープラン 全体構想および分野別方針について【資料2】

(事務局)

〈資料2について説明〉

(会長) ただいまの説明に対して、質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。

(委員) 交通体系の関係で、農村交流軸と観光交流軸というふうに二つに大きく仕分けられるということで、例えば12ページあたり、他のところでも、道の駅、余市インターチェンジの近くに作る予定という話があった関係で、余市インターチェンジの近くに道の駅ができるとすると、農村交流軸と観光軸っていうものとの位置づけ、観光交流軸はリタロードを中心に記載されているのですが、実際、例えばですけど余市インターチェンジ近くに道の駅ができると、そこも観光拠点の顔として一つ出来上がるのかなと思うと、その観光交流軸の考え方の中に道の駅も含めたような考え方にはなっていないのかなと思いました。

(事務局) 現行の国道229号につきましては、JR余市駅から、この役場庁舎までリタロードということで、ニッカ創設者の竹鶴氏の奥様のリタさんのお名前を借りて花壇、植樹帯の植栽ですとか、そういうものでさらには余市川の桜づつみという部分の観光施設という位置づけにしております。それで、ご提言にありました新たな道の駅を、観光交流軸という部分、確かに集客という部分につきましては、他方では観光という部分が出てくるのかなというところはございますが、基本、道の駅なものですから、道の駅の趣旨にのっとっていけば車を運転される方の休憩施設という中で、その中で新たな交流が生まれるということで、まず、道の駅の本筋、そこを変えずに考えていたものですから、敢えてこちらの部分につきましては道の駅を観光交流軸というところには設置しておりません。

(委員) 観光という面では共通して見ていたものですから、やはりそれぞれの役割の違いというか、それぞれの重点の置き方だということと理解しました。

(会長) 13ページで言うと、観光交流軸というのは赤い線ということですかね。赤い矢印の両矢印のところ、これが観光交流軸というふうになりますか。

(事務局) そうです。

(会長) 農村交流軸はどこになりますかね。軸というと。

(事務局) 黒の両矢印です。

(会長) すると、軸で言うと、その軸の定義を特に観光交流軸というは、線で観光のところを歩かせたいという意味で言うのであれば、今の事務局側の説明で良いと思います。ただ、人々の動きという、観光客にどう動いてほしいかということで軸を作って、その道路整備をちゃんとやっていこうというような位置づけだったら、道の駅のところの、要するに黒川通りは観光軸としても道路として大事だっという位置づけもあるのかなと思います。インターから降りてきて、観光客が来るといふ、その何か軸をちゃんと整備しようっていう意味での道路の位置づけというのは、あっても良い。一方で観光地ということで道の駅しかないから、そこは点で、軸ではないですね。両方の見方がとれるなと思いつつ、ただ、今の指摘というのは動きの方ですよ。

(委員) そういうニュアンスです。

(会長) それなら検討しても良いかなと思います。ここは、市街地ゾーンですよ。

(事務局) 市街地ゾーンと農村ゾーンということで色分けしております。

- (会長) 余市インターから黒川通のところは灰色になっているから、観光交流軸になっているのではないですかね。
- (事務局) 道の駅という部分でいけば、観光の軸という部分にはそぐわない部分がありまして、おっしゃるように路線で考えれば、その中には対象とはなるのかなと。
- (会長) 主要交通軸、生活軸、農村交流軸、観光交流軸という交通体系があって、4 ページの図は観光交流軸と生活軸と農村交流軸はあるけれども、主要交通軸が無いのではないのでしょうか。
- (事務局) 重複している部分が、実際あるが、追加するような形を取らせていただければなど。
- (会長) ご指摘いただいた道の駅のところからの軸も観光交流軸なんじゃないでしょうかということで、観光交流軸ですと言えますよね。ここを整理した上で、さらにそのもっと上となるような主要交通軸というのが多分あると思うのですよ。そこが分かるような感じで4 ページを修正すると、解決するのではないかと思います。

○ 余市町立地適正化計画【まちづくりの方針】【資料3】

(事務局)

〈資料3について説明〉

- (会長) ただいまの説明に対して、質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。前回の意見を受けて文言を変えたというところが今日のポイントになるかと思います。
- (委員) この公共交通ネットワークの再構築と、地域産業および観光業の更新とか移住を促進するというところで、最近、札幌がやはり一番人口が多く働いている人も多いので、札幌近郊、札幌で家を建てる人が多いと思うのですけれど、その辺で働いている人は札幌の土地がだんだん無くなってきて、近郊の江別、石狩、北広島とかで建てている人も多く、そこから通っている人も結構いるので、そうなると、意外と車で通勤しても40～50分とかかかって通勤する人もかもあるので、余市も結構、札幌に近いといえば近いですし、高速が開通したのでインターチェンジから札幌までだと1時間もかからないぐらいで行けるので、なおかつ、空き家がいっぱいあったりとか、土地もまだ結構あったり、札幌近郊よりだいぶ安いと思うので、移住促進する意味では、結構、公共交通ネットワークがしっかりすれば、かなり利点にはなるのかなと思っています。
- JRが無くなってしまいますのですけれど、逆にそれを強みにバスで1本、余市から札幌直通とかにしてしまえば、別に意外と札幌に住んでいなくてもたいした不便ではないのかなと思いました。
- (事務局) おっしゃる通り、北海道横断自動車道が開通したというところは大変強みな部分だと思っております。人のみならず物流という部分でもかなり強いものだと考えております。それを強みに本町のJR余市東側エリア、そちらの方で土地区画整理事業を実施し、現在販売している土地もあります。そういうところを移住・定住される方に取得していただいて、人口減のスピードを遅くする、願わくは人口増というところを図っていきたいということでございます。
- (会長) 移住促進のプロモーション等、町として宣伝をやっているのか。
- (事務局) 行っています。
- (会長) 高速道路ができたことにより、時間距離が短縮となったところは大きいと思います。町全体

として、より推しても良い部分かもしれないです。高速道路ができて近くなりましたというのは、言わないよりは言ったほうが良いなと私は思うほうですね。アピールの仕方では、上手いこと何かやり用があるかなと、柔軟な対応ができるかなと思います。文面として直すのであれば、「周辺市町村へのアクセス性の強化を図り」というところは、もう少し、例えば、「小樽—札幌」とか、「倶知安方面」とかというふうに書いても良いかなと思いますけれどね。それと、例えば、「岩内とのアクセス強化を図ります」とかいうところが、余市町で言う話かどうかということですよ。ただ、札幌—小樽方面と、あと倶知安方面、途中の共和も含めてですけれども、そっちの方はこれからいろいろなやりようがあって、特に新幹線で降りてきたお客さんを、どうやってここに引っ張ってくるかということ、これから重点的にやっていかなければいけないという意味で言うと大事なかなと思います。

(事務局) 検討します。

(会長) 近隣の隣り合わせの町とは仲良く連携してくのはもちろんだけれども、その中で、方針としてどこを重点的にやっていくかというのは、私は別に抜け駆けでも何でもなく、やっていかなければいけないで、ここが拠点となるということが分岐点じゃないですか。倶知安の方に行くのとかと積丹半島と。ここがちゃんとやっていかないと、後志は盛り上がっていかないぐらいの勢いで書いても良いかなと思ったりしますので、検討してもらえればと思います。

○ 余市町立地適正化計画 都市の骨格構造について【資料4】

(事務局)

〈資料4について説明〉

(会長) ただいまの説明に対して、質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。ポイントは最後の3ページのところの拠点をどこにするかということが居住誘導区域とか地域中心核誘導区域とか、立地適正化計画の場合は、具体的にどこだっていうところを決めて書かなければいけないというところで、それに向けた都市の骨格構造で、駅を中心とした赤丸で中心拠点と、あとは生活拠点ということと、余市の発祥とか沢地区の方と、もう一つは、今、積極的に移住とかも進めている新しい地域ということでの右側の方と。地域核拠点ということで町役場とか警察署とかがあるかということになっているという、この部分が立地適正化計画のこの後、とても大事になってくるということになるかと思えます。

文言の修正ということで、ご説明をいただきましたけれども、大体よろしいでしょうか。

(委員) 異議なし。

(会長) はい、ありがとうございます。では、これについてはこのような形で進めていきます。

○ 余市町立地適正化計画 誘導方針について【資料5】

(事務局)

〈資料5について説明〉

(会長) ただいまの説明に対して、質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。一応、文言ということで具体的に例えば「生活サービスって何だ」というところは「医療、福祉、商業など」とか、「主要な公共交通」というのは「バス、タクシーなど」という形で公共交通の位置づけということがメインになっていることと、そこを全体的に表現の統一をしたということ

ころかと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員) 異議なし。

(会長) はい、ありがとうございます。全体を通していかがでしょう。

(OBS) 全般を見ていて、資料のいろいろなところで「並行在来線が 2030 年度末」に無くなると書いてあるのですが、新幹線は 2030 年度末というのは、今、一般的にはそう言われていますけれど、並行在来線も 2030 年度末迄に無くなるのですか。2030 年度末に無くなるのですか。「末に無くなる」と書いてあるのが、気になりました。

(会長) 2030 年度末に開業して、開業する前に、廃止、バス転換するというような検討もするというような話があったかどうかということですよ。いかがでしょうか。

(事務局) 並行在来線につきましては、基本的には新幹線、今の札幌延伸に開業になった日を以って並行在来線が無くなるという形の考え方です。ですから、あくまで、例えば、2030 年度末と言って、2031 年の 3 月、例えば、31 日に開業しましたとなると、その日から並行在来線が無くなるという考え方です。並行在来線の考え方の中で新幹線、例えば、倶知安の駅の部分ですとか、そういうことでいろいろ協議されていますけれども、あくまで考え方としては開業日を以って並行在来線の廃止という考え方は、変わっていないというのが現状です。

(OBS) 資料 2 の中に、「今後の人口減少を見据え、長期未着手の路線等の見直しの検討を令和 5 年に行う」と書かれておりました。それが生活軸の中に、11 ページ目の 2 ポツ目のところです。この語りって、「全般的に見直しを行う」という解釈なのか、この 2 ポツ目についてだけ見直しを行うということなのか、教えていただければなと思いました。

(事務局) 立地適正化計画を策定する場合には、長期未着手の都市計画道路の見直しを行いなさいということが必須条件になっております。というのは、当然、人口減少していく中でハード整備していくと、当然、ランニングコスト、維持管理コストというものも伴ってくるものですから、そこを立地適正化計画を策定する際に見直しなさいと。これは事業着手をしているところには特段関係ないのかなという部分もございますけれど、あくまで長期未着手ということなので、本町で計画に位置づけられている都市計画道路全てを 1 度精査して、廃止にするのか、今後、着手時期は未定ですけれども継続して事業を進めていくのかという線引きをするということでございます。

(OBS) 分かりました。

(会長) これは一つの文章になってしまっているから、今、おっしゃったような受けとめ方をしてしまいますね。全体ではなくて、この 4 つを未着手の路線等の見直しというふうに捉えられてしまいそうな気がします。見直しはいつごろやるのですか。

(事務局) 令和 5 年度に、今のこの業務のほかに都市計画道路の見直しということで予定しております。本業務と同時進行という形で。本業務は、令和 5 年度の 11 月ぐらいまでに最終的な素案を作成して、意見聴取等々を行って、その後、精査という形になってこようかなと。

(会長) 分かりました。では、道路については令和 5 年にマスタープランができて、見直しを行いますという文言は、多分書くようなことにはならないのかなと思うのだけれども、そういう位置づけでやるということで、ご理解いただければと思います。

(委員) 補足ではないのですが、バス転換に関してのルートだとか対策というのは、並行在来線の沿線の 9 市町村、北海道、バス事業者も交えていろいろ検討しているところではあるの

ですけれども、バス転換の時期云々というのは一時前にも話題にはもちろん出ていましたし、今現在はルートですとかダイヤというのを検討していかないと、その後のバス転換という話がまだまだできませんよねというような話題が出ているだけで、もしかしたら今後、バス転換の時期について出てくるかもしれないです。現段階ではバス転換をいつにする、もしくは2030年度までそのまま行くという、そういった話が具体的にされていない状況があるので、とりあえず今は2030年度でのバス転換ということになっていると思います。

(会長) 基本的には2030年度末に新幹線開業したらバス転換をするというのが大前提ですよ。

(委員) そうですね。

(会長) 早く決まってしまうたら、前倒しになるということが、もしかしたらこれから本当に議論するかもしれないという、そういう意見も上がっているという段階でしょうか。

(委員) 現段階ではどうなるか分からないですね。

(会長) そうならば、ここで書く書きぶりとしては、2030年度末のバス転換ということで問題ないですよ。

(委員) そこは問題無いと思います。

(会長) ということが分かれば、あとは変わった時に対応しましょうということで進めていければと思います。その他、いかがでしょうか。

(委員) 資料1の、これ前回と表記は同じになっているのですが、今回の文言見直しで2ページから3ページにかけて前半の「不便を感じたことがない生活を送れるようにします」の次、「さらには」となっていて、「町外から移住の手段としてリモートワークの活用で」と、これ前回も同じだったので、その時に言えば良かったと思ったのですが、リモート活用以外の手段も含めて、「等」など入れておかなくて良いのかなと。と言いますのは、実際にDX化していきますと、リモートワークの活用以外の色々な面も、ひょっとしたら手段としてあるかもしれないなと想像しまして、特になければ「等」と入れなくても良いと思うのですが、一般的なイメージからすると「等」と入っても良いかなと思いました。

(事務局) DX化の推進ということで、現在の状況ではリモートワーク等の活用という部分がございしますが、将来的なものを考慮し「等」ということで追加する方向で検討させていただきます。

4. その他

(事務局) 公共施設の部分についてご説明をさせていただきます。今回の資料、公共施設の色分け図ということで、町内にある公共施設の築年別にそれぞれ地図上に分布させて表記しております。この公共施設につきましては、ご覧の通り施設が老朽化し、かなり古いものとなっています。この部分につきまして再編整備、廃止であるとか、機能の移転とか等に関しまして、庁舎内のプロジェクトチームで現在、検討を進めているところでございます。検討内容につきまして動き等ございましたら、改めて会議の方でご提示させていただきたいと思っております。次回は令和5年2月14日（火）の朝10時30分の予定。

5. 閉会