

余市町立地適正化計画

【基本方針】

- | | |
|----------------|---------|
| (1) 立地適正化計画とは | (1 P~) |
| (2) 検討の進め方 | (8 P~) |
| (3) まちづくりの方針 | (11 P~) |
| (4) 都市の骨格構造 | (14 P~) |
| (5) 誘導区域設定の考え方 | |
| ① 居住誘導区域 | (16 P~) |
| ② 都市機能誘導区域 | (28 P~) |

立地適正化計画とは

【背景】

- 我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が懸念
- 都市全体の構造を見渡しながら、居住者の生活を支えるようコンパクトなまちづくりの推進が必要



平成26年8月 都市再生特別措置法の一部を改正

住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための市町村による立地適正化計画の作成ができるようになった。

急激に進む人口減少と少子高齢化を背景に、高齢者や子育て世代にとって安心できる、健康で快適な生活環境を維持しつつ、財政面及び経済面においても、持続可能な都市経営を実現するために、医療・福祉・商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めた住民の行政ニーズに対応していくため、将来のまちづくりが必要となり、「立地適正化計画」の策定が求められています。

本町の策定理由

- 立地適正化計画は、今後の人口減少・少子高齢化の中で、医療・福祉・商業施設・公共施設及び住居等がまちなかにまとまって立地することで、地域の住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等を利用しやすくすることを目的に都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指すための計画の策定が求められています。

余市町においても人口減少・高齢化が進展

空家の増加や郊外開発などまちなかの空洞化が進行

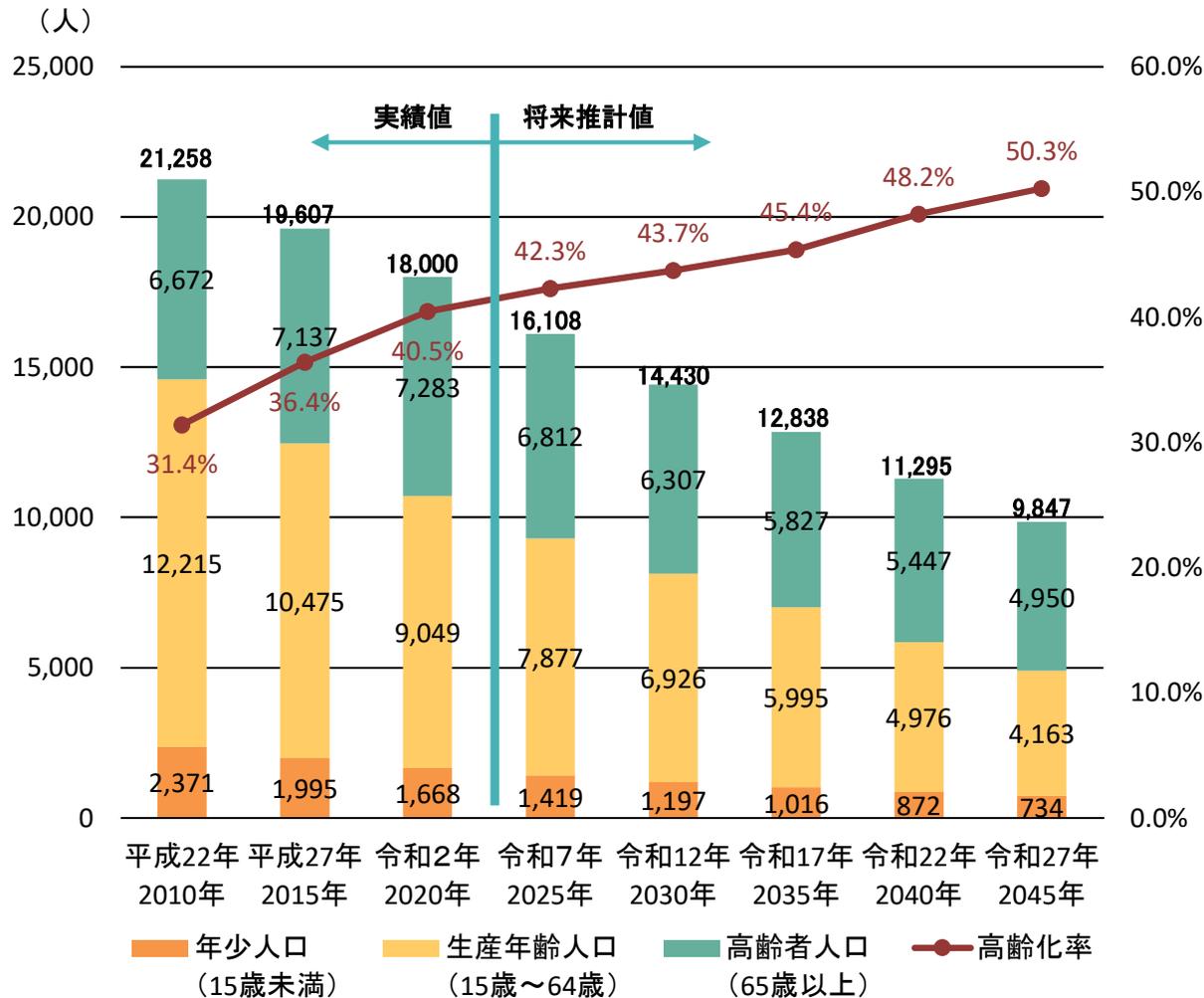
市街地の拡散に伴ってインフラの維持管理の負担が増大

まちなかの人口密度低下と合わせて都市の活力が低下

利用者の減少に伴って公共交通の維持の負担が増大

将来にわたり持続可能な都市構造を構築することが必要

余市町の人口動向 (人口推移)



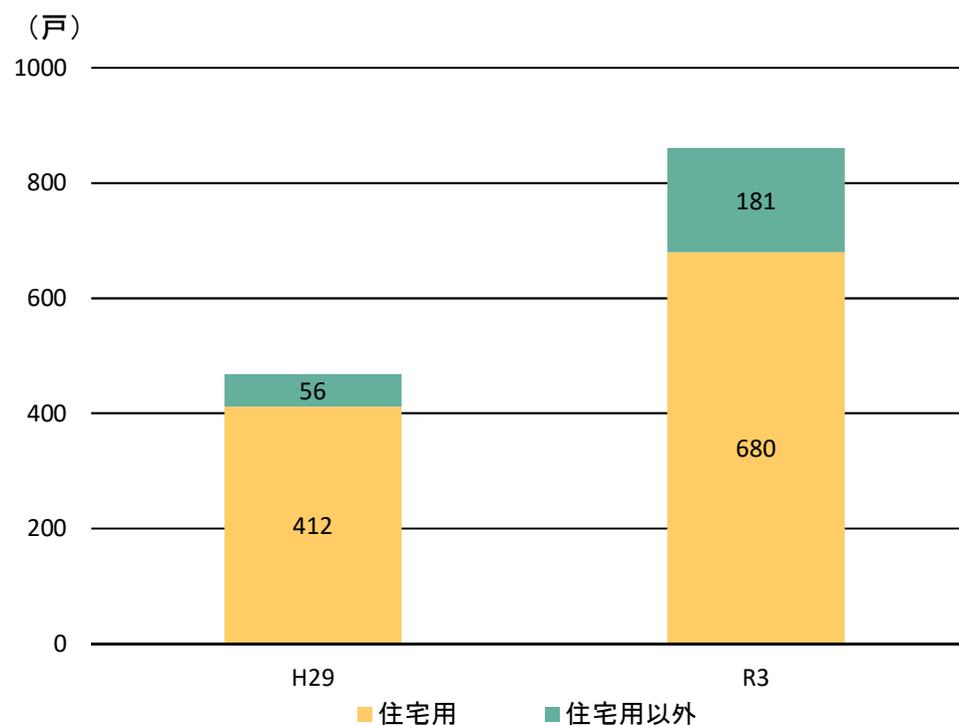
余市町の総人口・年齢別人口の推移
 (資料：実績値は国勢調査、将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所
 (平成30年推計))

- 本町の人口は、平成22年(2010年)から令和2年(2020年)の10年間で3,258人(約15%)減少しています。
- 将来人口では、令和2年(2020年)の18,000人に対し、令和27年(2045年)には9,847人となる見通しであり、30年で人口が半減するペースになります。
- 高齢化率も年々増加し、令和2年(2020年)時点では40.5%となっており、令和27年(2045年)には50%を超え、余市町民の2人に1人が65歳以上となる見込みです。

空き家の状況

- 余市町が平成29年度（平成29年10月末現在）及び令和3年度末の比較では、空き家数は4年間で393戸、45.6%増加しており、用途別では住宅が268戸（39.4%）、住宅用以外が125戸（69.1%）増加しています。

※余市町では平成30年3月に「余市町空家等対策計画」を策定し、計画期間を平成30年度から平成34年度（令和4年度）までの5か年として、空家対策を講じています。



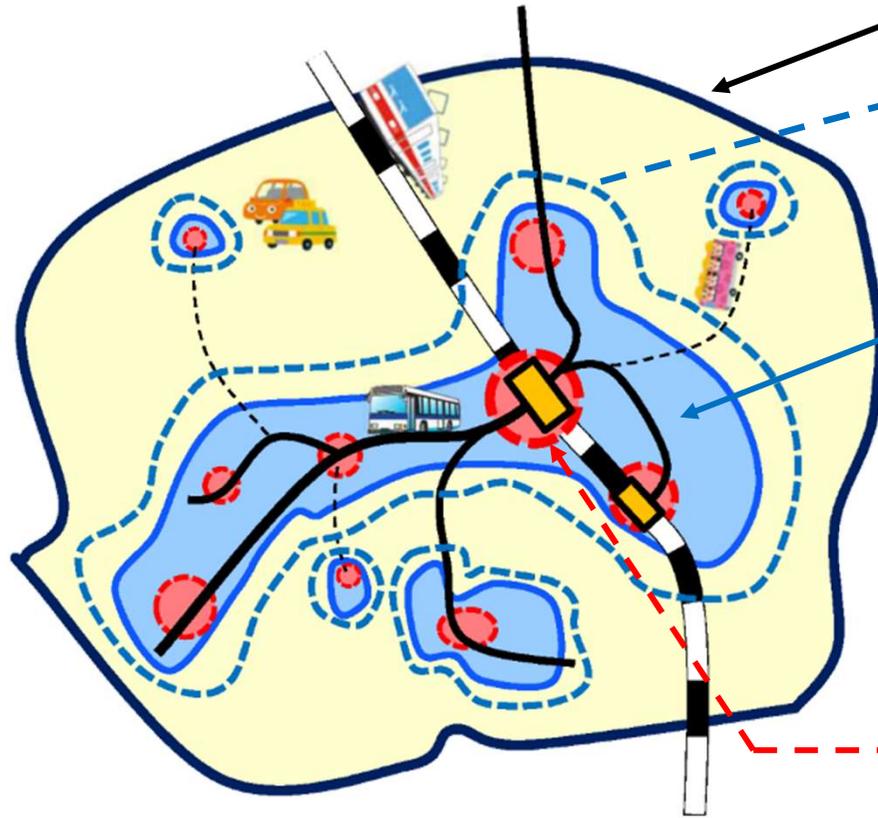
余市町における空き家数の推移（資料：余市町空家等対策計画（H29）、余市町空家データベース）

立地適正化計画に定める事項

立地適正計画とは、都市再生特別措置法（平成14年4月5日 法律第22号）第81条の規定により策定するものであり、都市計画区域内において、医療・福祉・商業などの都市機能や居住を誘導する区域を設定するほか、区域内へ誘導するための施策を定めるものであり、計画に記載すべき事項を以下のとおり定めます。

- ① 立地適正化計画の区域
- ② 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- ③ 都市の居住者の居住を誘導すべき区域（居住誘導区域）
- ④ 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（都市機能誘導区域）
- ⑤ 都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）
- ⑥ 居住の誘導や誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策
- ⑦ 防災指針の作成（令和2年法改正）

都市機能誘導区域・居住誘導区域のイメージ



立地適正化区域 = 都市計画区域

市街化区域等(用途地域)

居住誘導区域



都市機能誘導区域



居住誘導区域

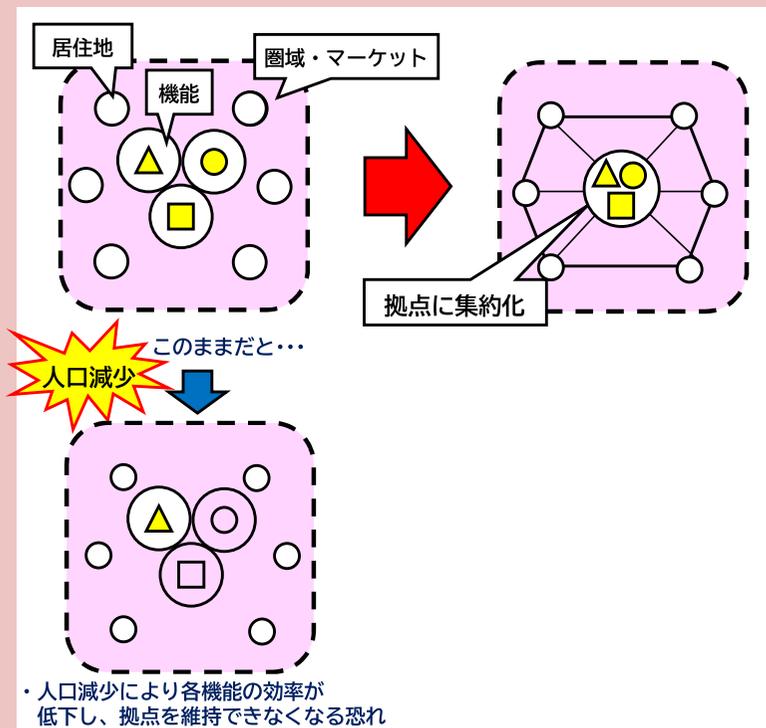
人口減少の中にあっても一定のエリアで人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域

都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」

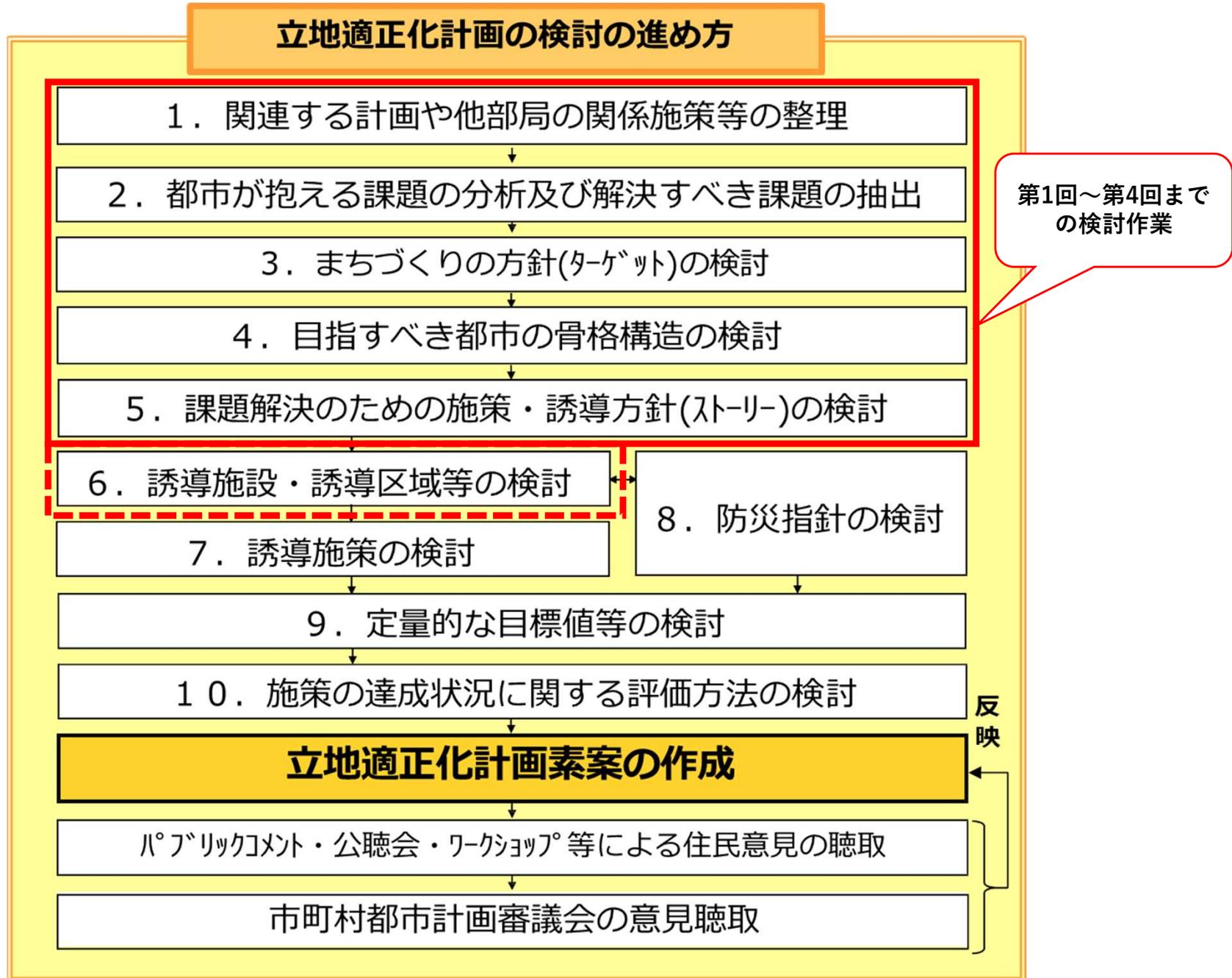
- ・人口減少のなか、現状のままでは様々な機能が維持できなくなる。
- ・このため、まちの規模をコンパクトにまとめ、様々なサービスの生産性を高め、質を確保することが必要。
※強制的に移転を迫る考え方ではありません。
- ・そして、集積した拠点を公共交通や通信等でネットワークし、住民の利便性を高めるとともに、サービスの持続性を確保する考え方。



- ◎都市の機能を再整備、集約化
- ◎中心部と周辺を公共交通などで結び付ける

- ★様々なサービス水準を確保
- ★生活サービスの持続性を確保
- ★都市機能が集約されることで、歩いて施設を利用できる環境を構築

検討の進め方



関連する計画や他部局との整理について

- コンパクトシティ形成に向けた取組は、公共交通の充実、防災、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地活性化等のまちづくりに関わる**様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要**です。
- また、当制度における誘導施設は、新しい仕組みです。例えば、従来からの用途地域の仕組みは、いわば「pull型」で、13類型から選択すれば具体的な立地は「お任せ」である一方、当制度は、立地させたい施設を「選んで」記述し誘導する、いわば「push型」です。そのため、**医療・福祉、地域経済などの他分野と連携し、各分野の施設の立地の動向や方向性の共有無くしては、誘導施設は設定できません**。
- そのためには、他の担当部局等はもちろん、誘導施設を整備する民間事業者、交通事業者等の様々な関係者が参画する協議会を設置するなど、**都市計画部局と他部局等が連携して、都市が抱える課題・ターゲットを共有して、解決に取り組んでいくことが重要**です。



関連する計画	他部局の施策等		
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 市町村の総合計画 ➢ 市町村マスタープラン ➢ 都市計画区域マスタープラン ➢ 地方版総合戦略 ➢ 流域水害対策計画 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域公共交通計画 ➢ 中心市街地活性化基本計画 ➢ 公共施設等総合管理計画 ➢ 農業・林業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 農業振興地域整備計画 ・ 地域森林計画 ・ 市町村森林整備計画 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域防災計画 ➢ 都道府県住生活基本計画 ➢ 福祉・医療 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都道府県医療計画 ・ 市町村介護保険事業計画 ・ 市町村高齢者居住安定確保計画 ・ 市町村地域福祉計画 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 河川整備計画 ➢ 低炭素まちづくり計画 ➢ 地方公共団体実行計画 (地球温暖化対策推進法) <p style="text-align: right;">等</p>
参考となる指針等			
<ul style="list-style-type: none"> ➢ まちづくりのための公的不動産有効活用ガイドライン ➢ 健康・医療・福祉のまちづくりのための推進ガイドライン ➢ まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン ➢ 都市構造の評価に関するハンドブック ➢ 鉄道沿線まちづくりガイドライン ➢ スマート・プランニング実践の手引き <p style="text-align: right;">等</p>			

余市町の現状及び将来見通しからみる課題の整理

項目	将来懸念される課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少に伴って人口密度の低い地域が増加し、生活サービス機能や産業の活力が維持できなくなります。 ・高齢化が進行するため、高齢者が利用しやすい公共交通のあり方が必要となります。 ・高齢化に伴う福祉需要が増加し、福祉分野での人材確保が課題となります。 ・子育て世代が、働きながら育児も両立できる環境を創出し、年少人口の減少を軽減することが必要です。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少に伴う空き家の増加に加え、新規住宅への住み替えも一定数あるため、さらに空き家が増加することが懸念されます。
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少とともに商業も含めた施設利用者が減少し、現在のサービスの維持が困難になります。 ・現在施設が充足できていない地域は、居住環境の低下が進行し、地域格差が生じる可能性が考えられます。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線開業に伴うJR並行在来線の廃止により、地域の交通体系が大きく変化し、移動に制約が生じることが懸念されます。 ・減便や路線の見直しによって、高齢者などの交通弱者の利便性が損なわれるほか、交通空白地帯が生じる可能性があります。
災害リスク	<ul style="list-style-type: none"> ・余市川は中心市街地内を流れており、将来的にも一定の人口集積が見込まれる地域であるため、災害によって人命や財産がおびやかされる可能性があります。
経済動向	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が低下し、生活サービスが維持できず、さらに地価の下落が懸念されます。 ・地価の下落により固定資産税が減少し、財政を圧迫する恐れがあります。
財政状況	<ul style="list-style-type: none"> ・一般財源の根幹となる町税の確保が、人口減少とともに難しくなるといえます。 ・老朽化した公共施設に対する維持管理費用等の増加が懸念されます。

まちづくりの方針

1. 関連する計画や他部局との整理（P 9）
2. 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出（P 10）

余市町が抱える課題の整理と方向性を踏まえ、余市町立地適正化計画におけるまちづくりの方針（基本方針）を定めます。



3. まちづくりの方針（ターゲットの検討）（P 13）
4. 目指すべき都市の骨格構造の検討（P 14～15）
5. 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）の検討（P 13）

まちづくりの方針

	人口減少に応じたコンパクトなまちづくりと効率的な行政サービス	J R 並行在来線廃止に伴う都市構造の見直し	公共交通ネットワークの見直し	流入人口低下がもたらす地域経済悪化への対応	老朽化が進む公共施設の更新・再編
余市町が抱える課題	<ul style="list-style-type: none"> 人口半減（30年後推計）による行政サービスの提供、財源不足への対応 将来人口に応じたコンパクトなまちづくりと効率的な行政運営 	<ul style="list-style-type: none"> 経営分離される並行在来線（長万部一小樽間）の廃止とバス転換への対応 鉄道によって隔られている市街地の在り方の再考 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の核となるバスターミナル化の構築 通勤や通学、高齢者や交通弱者、来街者に応じた公共交通の見直しと効率的な交通ネットワーク構築 	<ul style="list-style-type: none"> 並行在来線廃止に伴う流入人口の低下や町民の外出機会の減少がもたらす地域経済の循環悪化抑制 中心市街地の空洞化を食い止め、活性化促進 	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化が著しい公共施設の維持・修繕費用の確保 長寿命化の視点を踏まえつつ必要に応じた施設の複合化・集約化

町民アンケートの考察	<p>①人口減少、少子高齢化への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政に関わるサービスは、ICTをはじめとするデジタル技術を駆使して省力化や業務効率化を図り、現在の水準を向上することで町民の利便性を確保する必要がある <p>②拠点・都市規模の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点のあり方と人口減少を見据え、コンパクトなまちとなるような都市規模を設定することが必要である <p>③防災・減災対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市のコンパクト化に対応した避難施設の収容人数拡充、避難訓練や防災教育の実施が考えられる <p>④空き家の増加が招く居住環境低下への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 分譲中古住宅の流通売買を円滑に行うしくみや組織、あるいは地域で空き家を管理して治安や景観の維持につなげる方法などの検討が考えられる <p>⑤住民主体のまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 町民の意見を広く取り入れ施策に反映し、持続可能な都市運営を図ることが重要と考えられる
------------	--

まちづくりの方針

まちづくりの方針

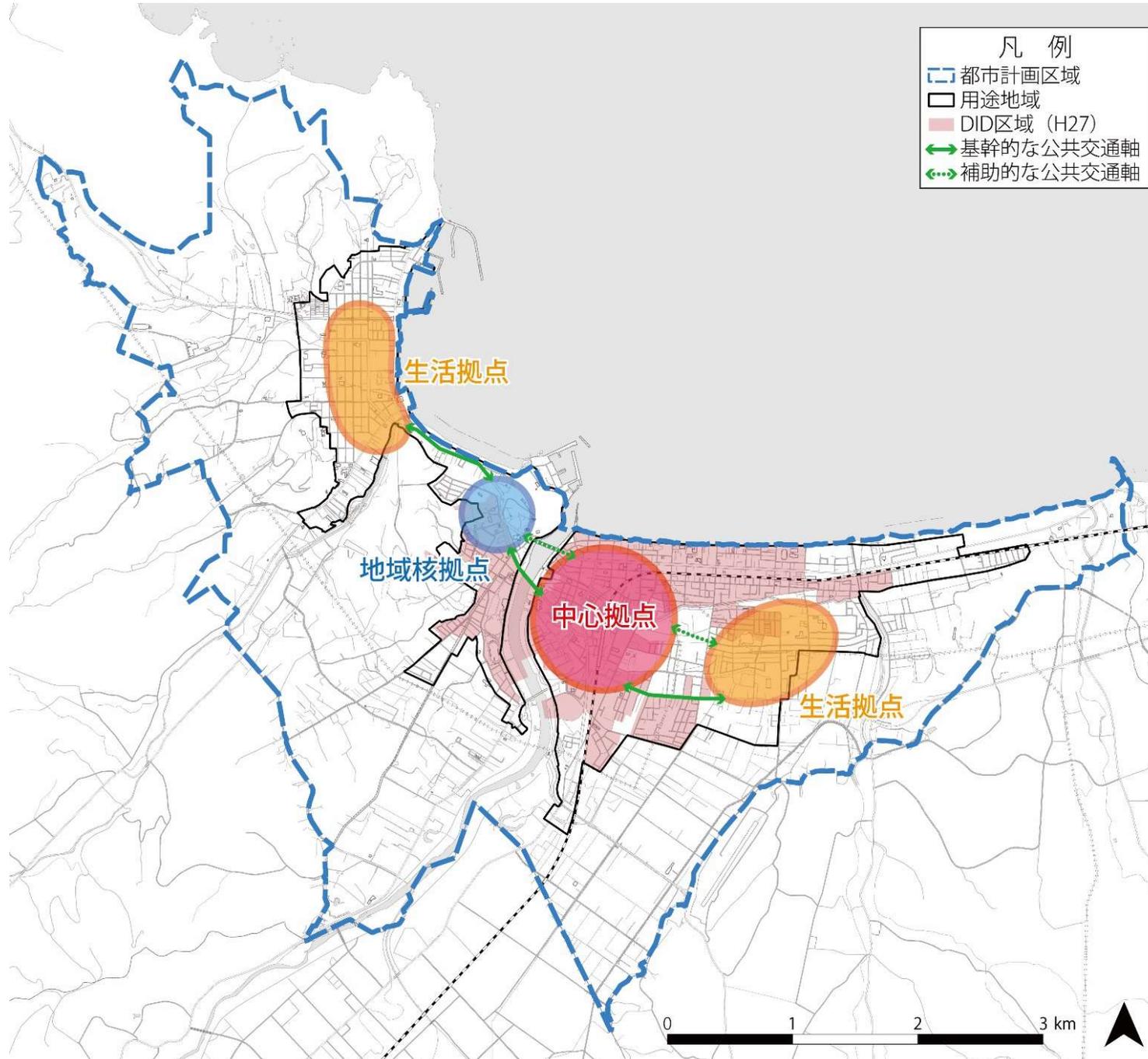
都市構造の変化に対応し、すべての人が快適で安全な生活を享受できるまちづくり

	都市構造の再編による都市・生活機能の集積	鉄道で隔てられている東西のまちの一体による拠点化の強化	公共交通ネットワークの再構築	地域産業及び観光業の振興	環境に対応した持続可能なまちづくり（SDGs）
課題解決のための施策・誘導方針	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域は「黒川地区」を中心に複数の拠点を設定（多核化）し、秩序ある市街地の構成を目指す 居住誘導区域は「まほろば地区」を含め、将来人口を見据えて設定する 区域設定に際しては、災害ハザードと照らし合わせて安全な地域への誘導を行い、「防災・減災」に対応したものであるとする 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺において、公共交通を含めた東西連絡動線を確認し、高齢者や観光客にもわかりやすいユニバーサルデザインに配慮したものであるとする 駅前の道路「リタロード」のバリアフリー化、電線共同溝等の景観整備を行い、沿道地域の活性化と、役場など行政機関が集積する朝日町へのつながりを強化する 	<ul style="list-style-type: none"> 現JR余市駅周辺の「バスターミナル化」を図り、地域公共交通の核となる機能を担保する 余市町は「小樽・札幌」「倶知安・ニセコ」「積丹」など各方面の分岐点であることから、バスによる「新幹線駅」を含む周辺市町村とのアクセス性の強化を図り、観光客の後志管内への周遊、地域住民の町外移動の利便性を向上する 	<ul style="list-style-type: none"> 「道の駅」を余市IC付近に新規に計画し、まちのゲートウェイ機能を強化する 「DX化」の推進により、快適で利便性の高い都市を構築し、町外からの移住促進を図る 増加する空き家、空き店舗など「既存ストック」の積極的・有効的な活用を進める 	<ul style="list-style-type: none"> 公共公益施設は、都市機能誘導区域内への移設により「集約・複合化」を行い、利便性とあわせて維持管理の効率化も図る 新たに建設する施設は、環境に配慮してZEB・ZEH※化を促進し、「ゼロカーボン」の達成を目指す <p>※創エネ・省エネによりエネルギー収支ゼロを目指した建築物</p>

都市の骨格構造

- ・本町における市街地形成は、発祥の地である西部地区から東方向へ拡大する形で広がり、JR余市駅前を中心とした地域に中心市街地が形成されましたが、その後、自家用車の普及等を背景に国道5号と道道登余市停車場線沿いに市街地が広がりました。
- ・このような背景を踏まえ、居住誘導区域や都市機能誘導区域の検討にあたっては、余市町全体の観点から拠点と基幹的な交通軸を設定し、余市町の骨格構造を設定します。
- ・基幹的な交通軸と拠点については、『余市町都市計画マスタープラン』の将来都市構造において定めている「ゾーン（土地利用）」「都市軸（主要動線）」「拠点（生活や交流の主要な場所）」の考え方を基本とします。
- ・都市を支える「中心拠点」は、JR余市駅を中心に線路を跨いだ東西の範囲を一体的に構成し、本町の中核をなす地域を位置付けます。
- ・経済・交流を支える「地域核拠点」は、行政施設、文教施設等が立地している地域を位置付けます。
(役場や税務署が立地する朝日・入舟地区を設定)
- ・日常生活を支える「生活拠点」は、中心拠点と地域核拠点周辺の用途地域内において、商業施設や医療施設、子育て施設、集会施設等が立地している地域を位置付けます。
(黒川まほろば地区、沢・富沢地区の2つを設定)
- ・各拠点については、公共交通を主としたネットワークを構築し、連携を図りながら生活の利便性を確保します。

都市の骨格構造



居住誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

基本的な考え方

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、以下の観点等から具体的な区域を検討

- 徒歩や主要な公共交通（バス、タクシー等）を介した拠点地区へのアクセス性
- 区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス（医療・福祉・商業等）施設の持続性
- 対象区域における災害等に対する安全性

望ましい区域像

1. 生活利便性が確保される区域

- 都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域
- 公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

2. 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- 将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持
- 日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

3. 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- 土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域
- 土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

居住誘導区域設定の考え方 (2) 設定のための視点

視点1 生活利便性が確保される区域

視点2 生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度の範囲

視点3 災害リスクの低減

視点4 土地利用の規制・実態



居住誘導区域
の設定

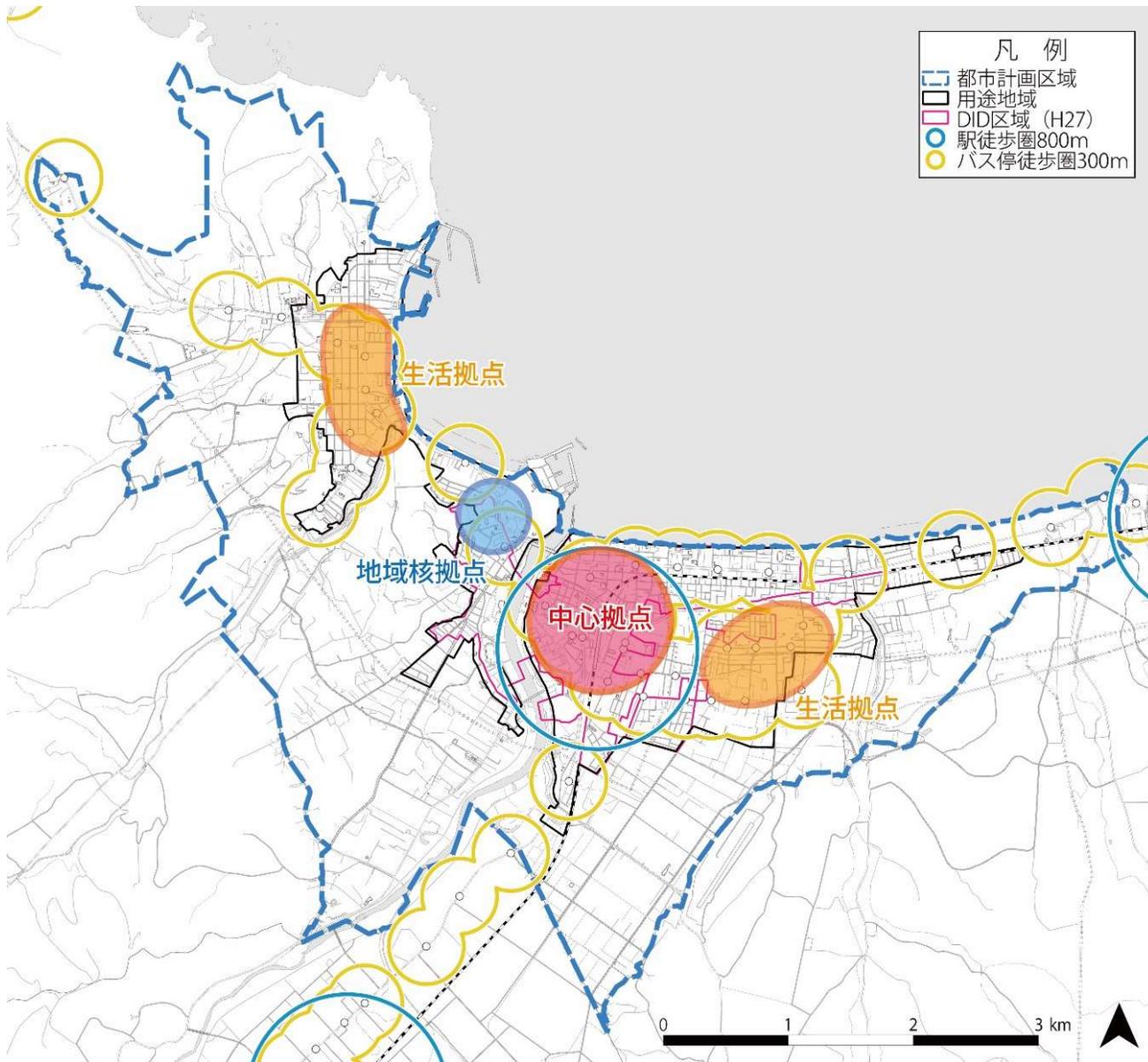
居住誘導区域設定の考え方 (3) 設定のための具体方針

- 町民すべてが、安心・安全で快適に暮らせること
- 子育てをしやすい環境をつくること
- 医療・高齢者福祉施設へ徒歩で通うことができること
- 既存大型商業施設へ徒歩で行くことができること
- 居住集合体として、住民たちが協働できること
- 津波災害・洪水浸水災害・土砂災害区域を的確に把握し、安心・安全で快適に暮らせること
- 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）及び、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）には、居住誘導区域を設定しないこと

視点1 生活利便性が確保される区域

視点の考え方

- ・ 拠点に徒歩、自転車、公共交通等で容易にアクセスできる区域か？



区域設定の考え方

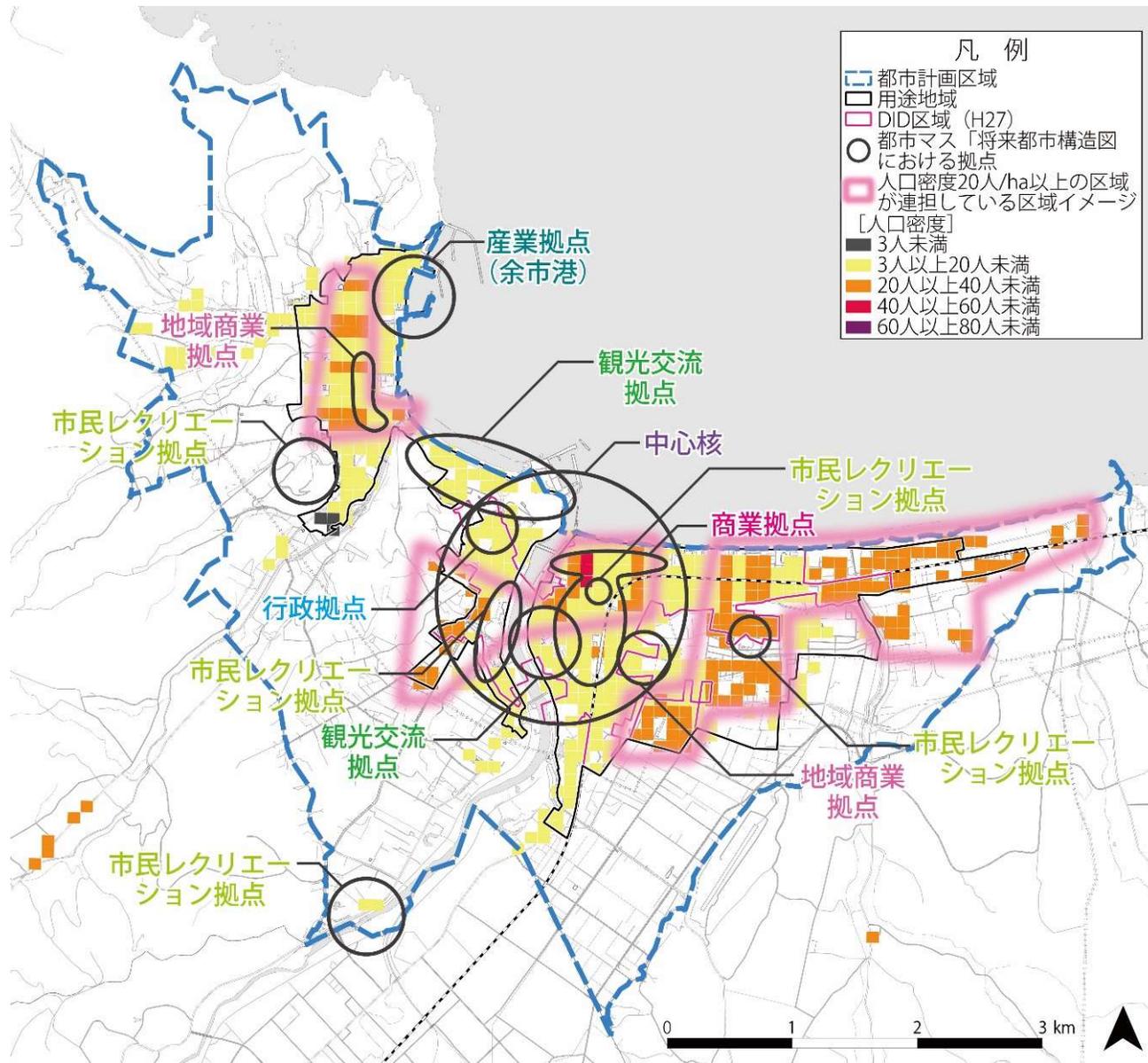
- ・ 公共交通（JR、バス）は、用途地域内では徒歩圏に駅、バス停があり、生活利便性が確保されています。
- ・ 目指すべき都市の骨格構造で設定している各拠点は、徒歩及び公共交通で通える位置に形成しています。
- ・ 「生活利便性が確保される区域」の視点からは、用途地域内には居住誘導区域に適さない除外要因は見当たりません。

視点2 生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度の範囲

(現在の人口密度を維持できる範囲)

視点の考え方

- ・現在の人口密度を維持できるか？



区域設定の考え方

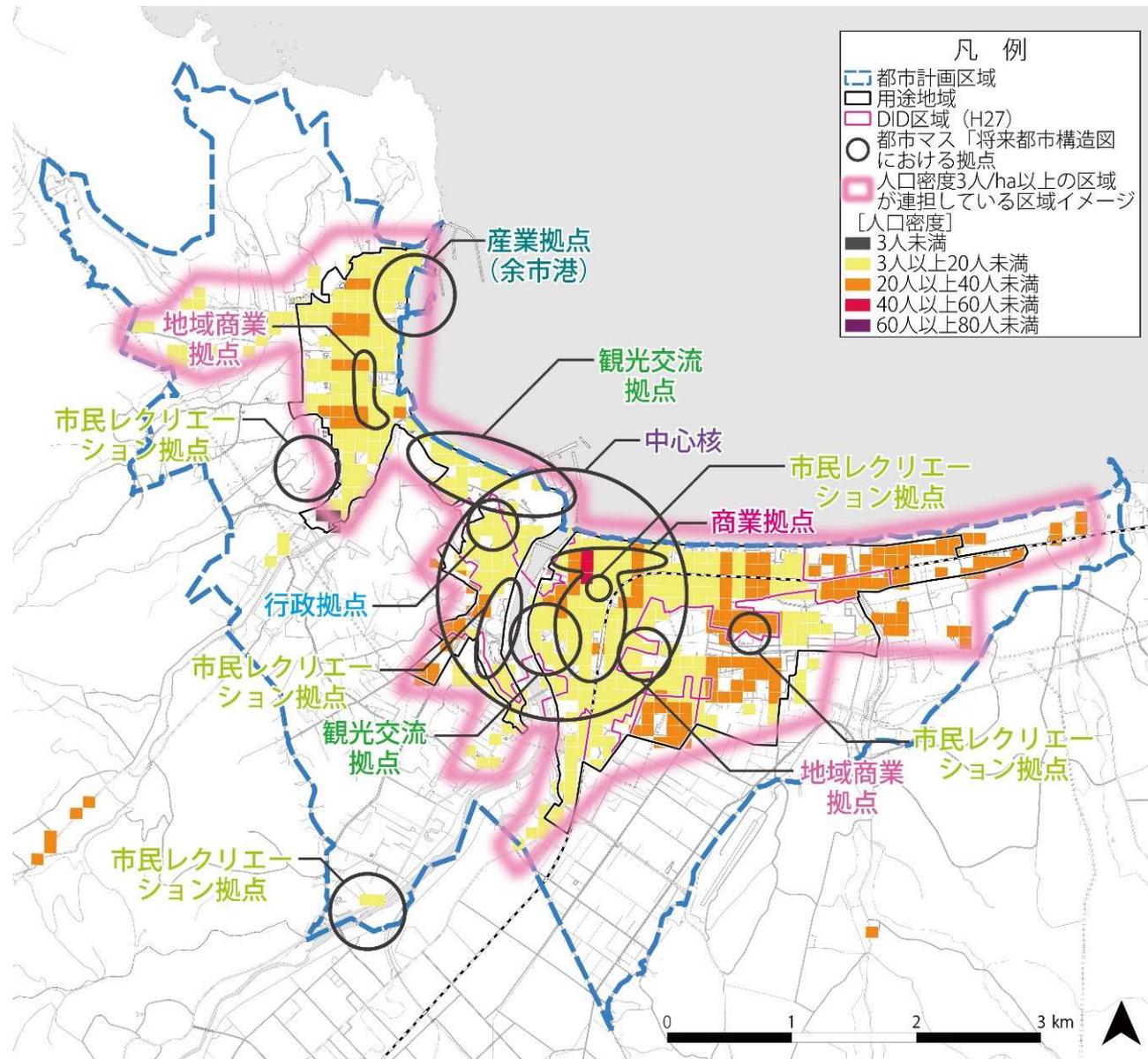
- ・平成27年（2015年）におけるメッシュ全体の人口密度は、33.6人/haになります。
- ・現状における人口密度（33.6人/ha）を概ね維持する場合の想定として、令和27年（2045年）において人口密度20人/ha以上のブロックが連担する区域イメージを整理すると、範囲は3地区に分かれます。

視点2 生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度の範囲

(財政コストが著しく上がらない程度の人口密度の範囲)

視点の考え方

- ・ 財政コストが著しく上がらない程度の人口密度を維持できるか？



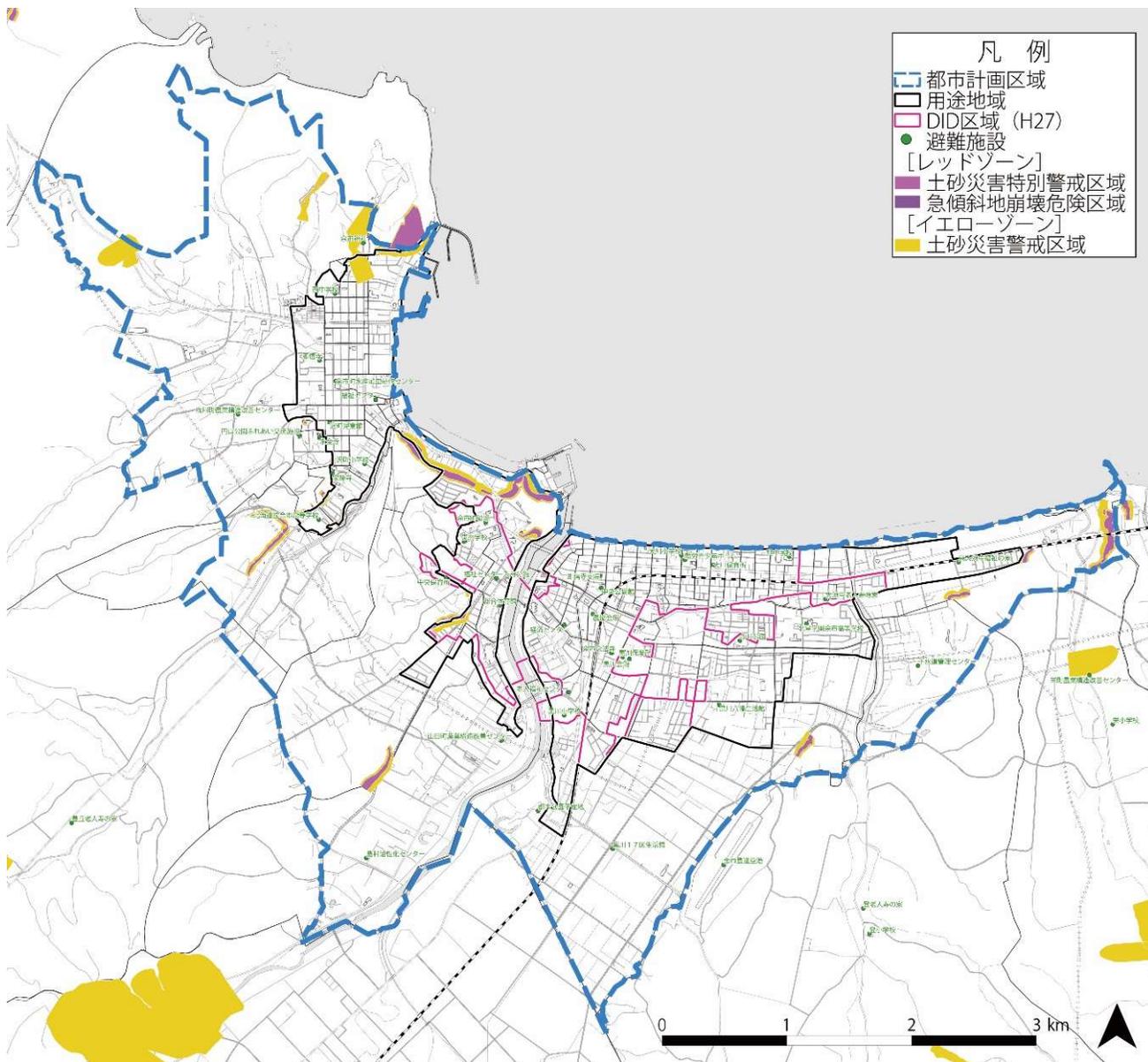
区域設定の考え方

- ・ 市街地環境を維持する財政コストが格段に上がるとされる3人/ha未満の区域を最低限除くとした場合、令和27年(2045年)において3人/ha以上のブロックが連担する区域イメージを整理すると、用途地域内を網羅します。
- ・ この範囲を居住誘導区域の最大イメージとして設定します。

視点3 災害リスクの低減 (レッドゾーン、イエローゾーン)

視点の考え方

- ・ 自然災害による甚大な被害を受ける危険性が少ない区域か？



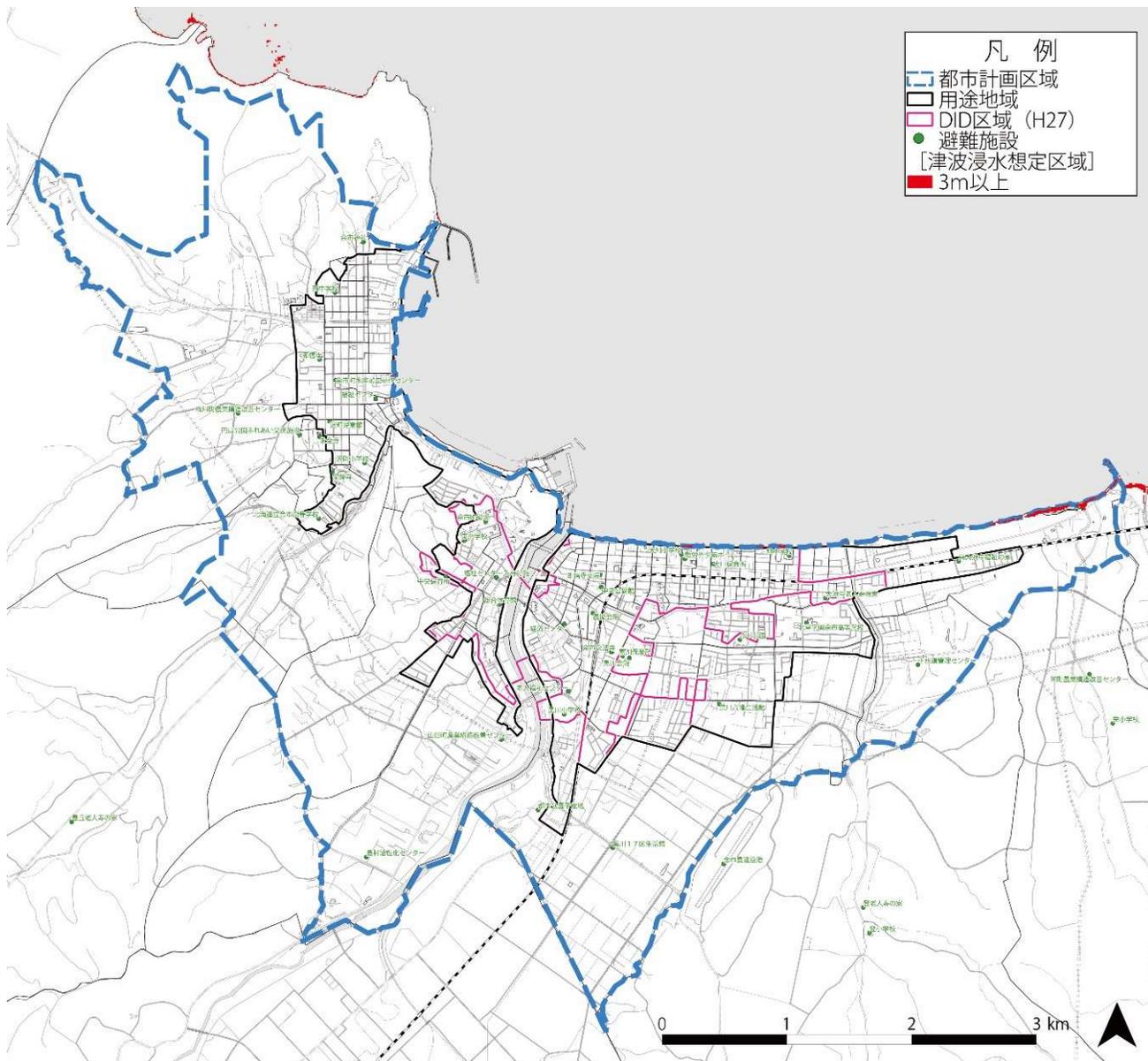
区域設定の考え方

- ・ 土砂災害は、災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域）及びイエローゾーン（土砂災害警戒区域）について区域から除外します。

視点3 災害リスクの低減 (津波浸水想定区域)

視点の考え方

- ・ 自然災害による甚大な被害を受ける危険性が少ない区域か？



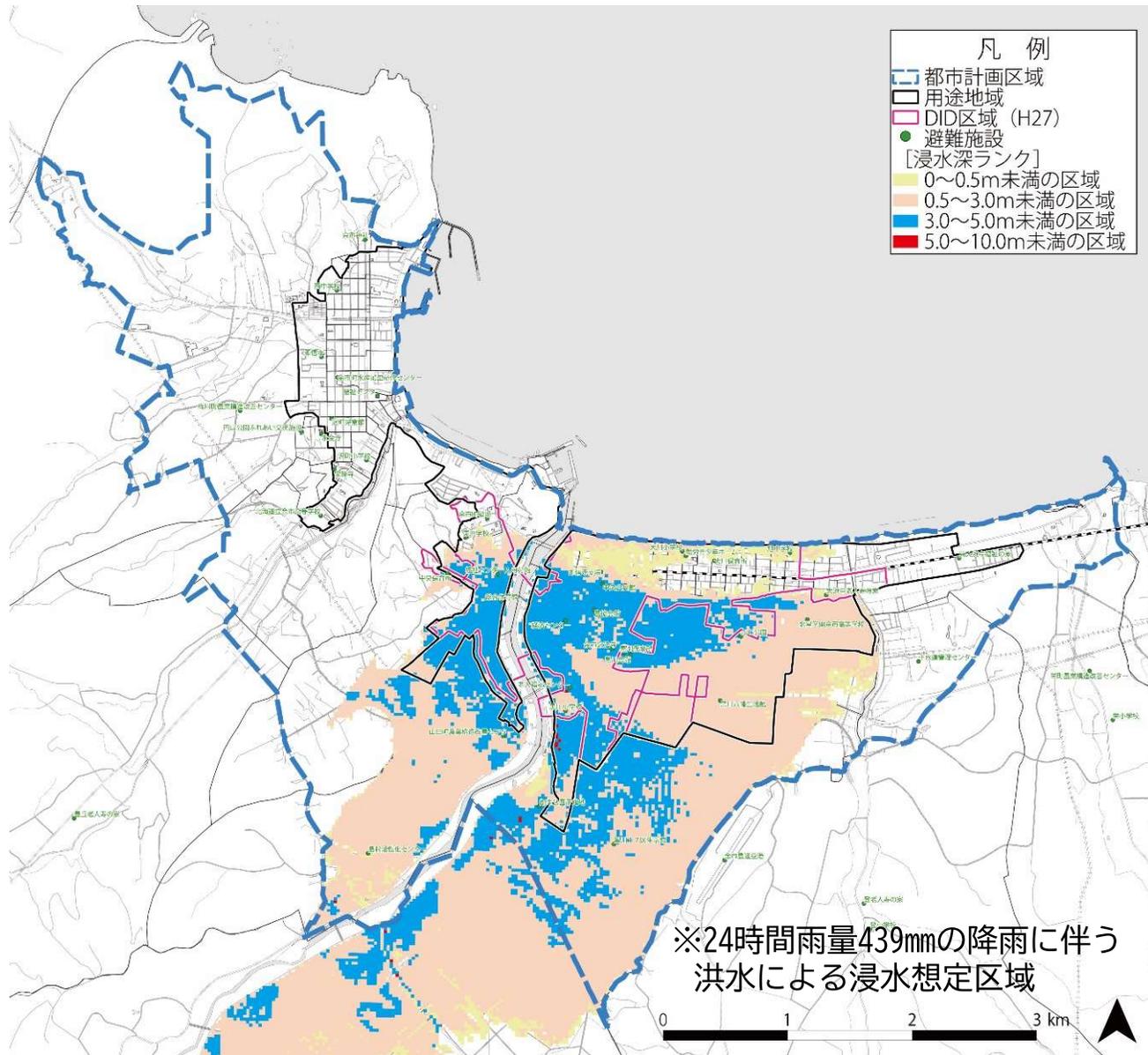
区域設定の考え方

- ・ 浸水深では、家屋の1階が水没するおそれがあるのが3.0m未満となっています。
- ・ そのため、津波浸水災害は、3m以上の想定区域は、区域設定から除外します。

視点3 災害リスクの低減 (余市川 浸水深)

視点の考え方

- ・ 自然災害による甚大な被害を受ける危険性が少ない区域か？



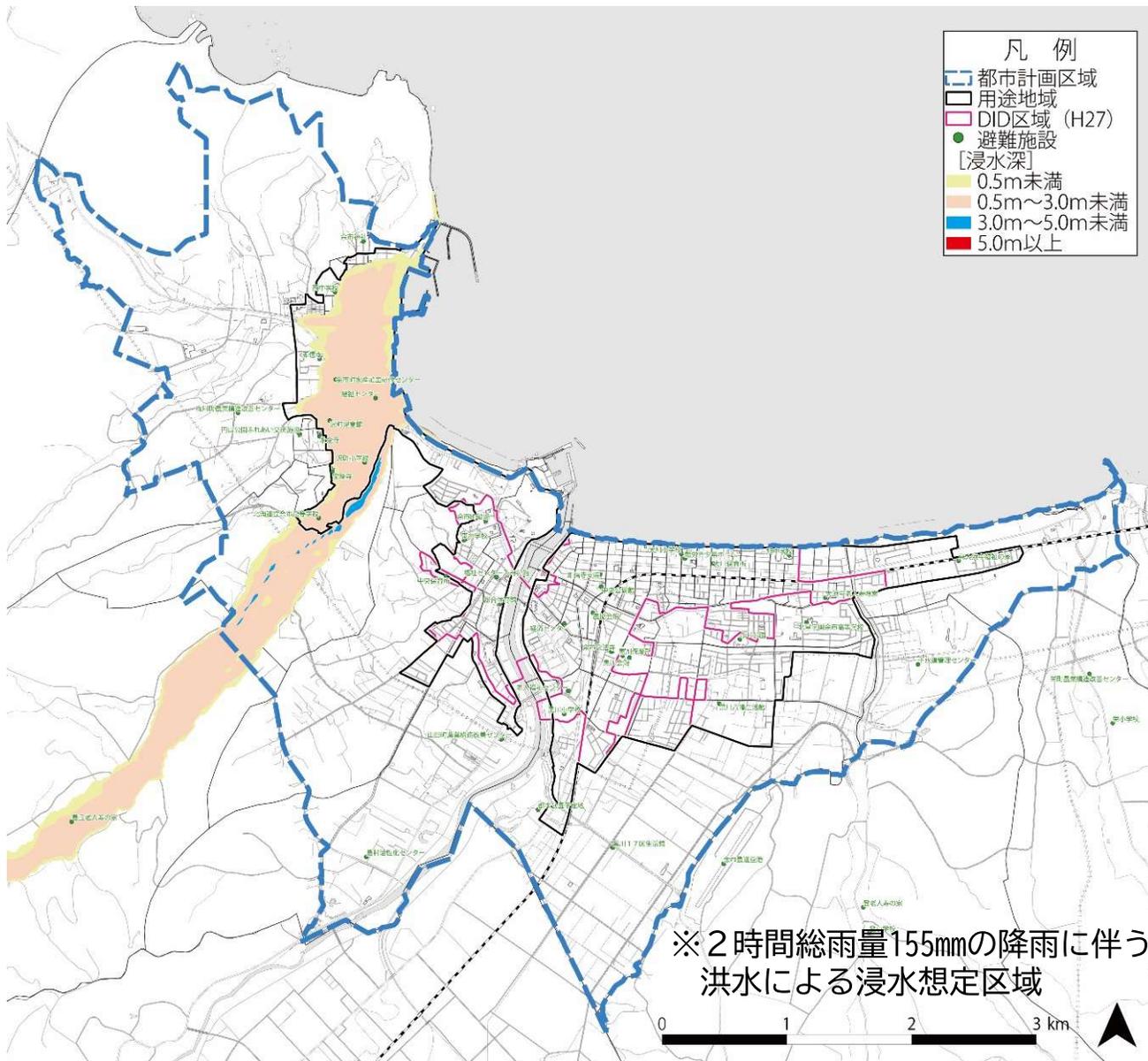
区域設定の考え方

- ・ 浸水深では、家屋の1階が水没するおそれがあるのが3m未満となっています。
 - ・ 余市川については、3m~5m未満の区域が市街地の広範囲を占めています。
 - ・ そのため、洪水浸水災害は、5m以上の想定区域は、区域設定から除外します。
- ※災害リスクのある区域を居住誘導区域とする場合は、「防災指針」を定め、防災・減災対策に取り組みます。

視点3 災害リスクの低減 (ヌッチ川 浸水深)

視点の考え方

- ・ 自然災害による甚大な被害を受ける危険性が少ない区域か？



区域設定の考え方

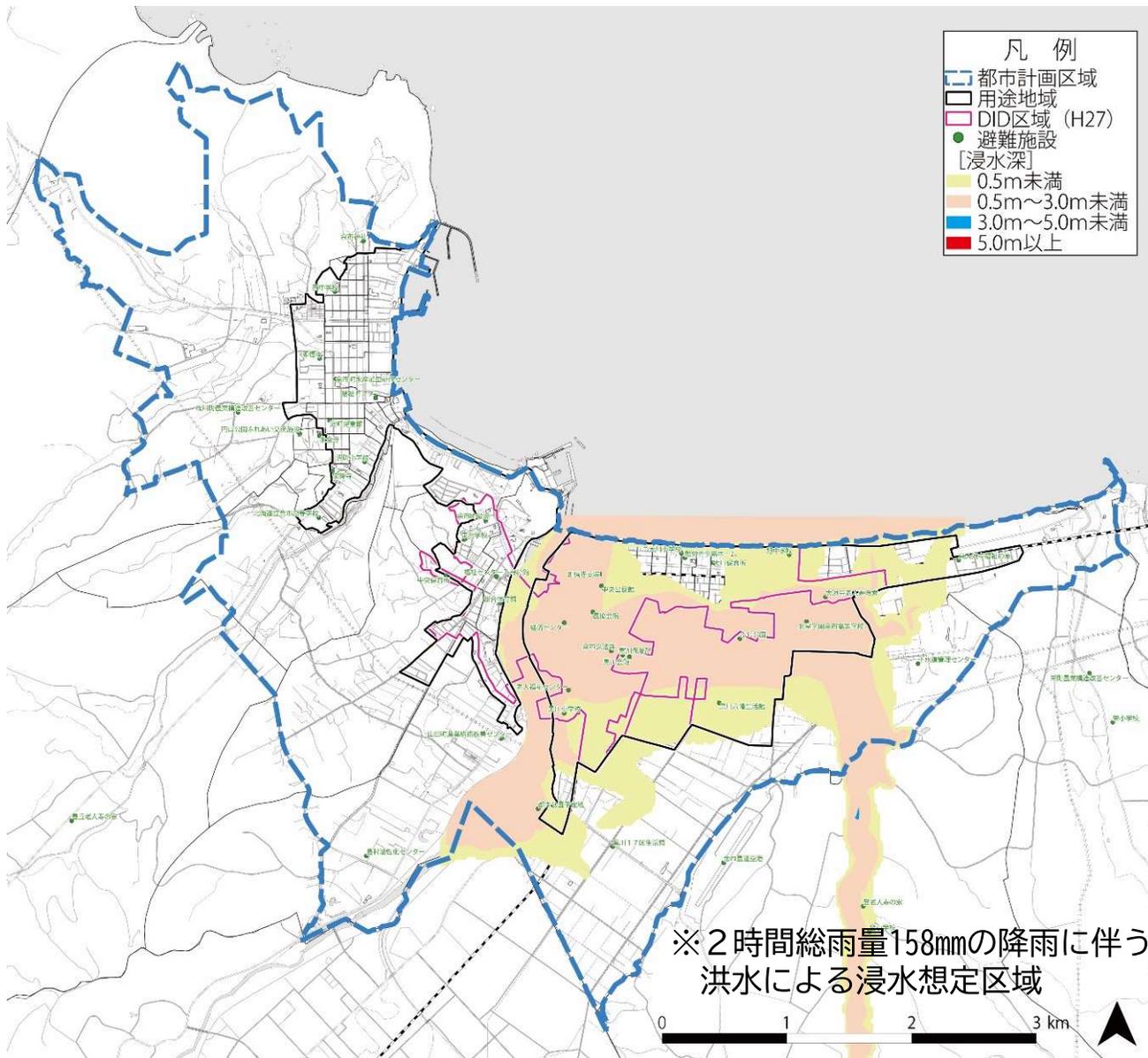
- ・ ヌッチ川についても、余市川と同じく、5m以上の想定区域は、区域設定から除外します。

※ヌッチ川では、5m以上の想定区域はありません。

視点3 災害リスクの低減 (登川 浸水深)

視点の考え方

- ・ 自然災害による甚大な被害を受ける危険性が少ない区域か？



区域設定の考え方

- ・ 登川についても、余市川と同じく、5m以上の想定区域は、区域設定から除外します。

※登川では、5m以上の想定区域はありません。

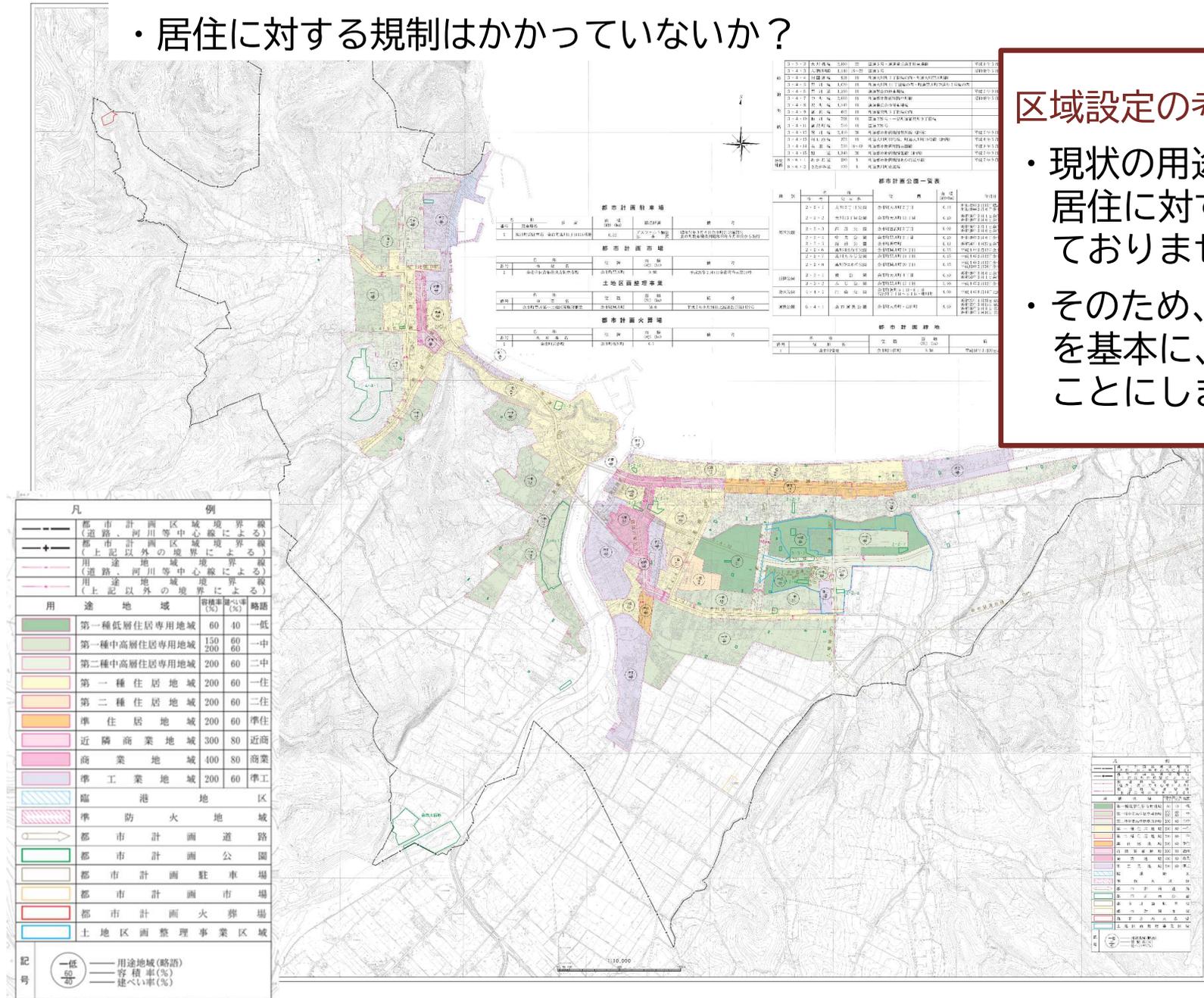
視点4 土地利用の規制・実態

視点の考え方

- ・ 居住に対する規制はかかっているか？

区域設定の考え方

- ・ 現状の用途地域設定では、居住に対する規制はかかっておりません。
- ・ そのため、用途地域の範囲を基本に、区域設定を行うことにします。



都市機能誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

基本的な考え方

各拠点地区における、

- 生活サービス（医療・福祉・商業等）施設等の土地利用の実態
- 基幹的な公共交通（バス・タクシー等）路線や幹線道路
- 公共施設、行政施設等の配置

を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を検討

望ましい区域像

- 各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能
- 公共交通施設、都市機能施設（医療施設、福祉施設、商業施設など）、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

※国交省「立地適正化計画作成の手引き」より

都市機能誘導区域設定の考え方 (2) 設定のための視点

視点1 都市計画マスタープランや都市の骨格構造における「拠点」の位置づけ

視点2 公共交通の利便性・アクセス性

視点3 都市機能施設の集積・回遊性

視点4 公共施設の集約・再編の可能性、公的不動産のある区域



都市機能誘導区域
の設定

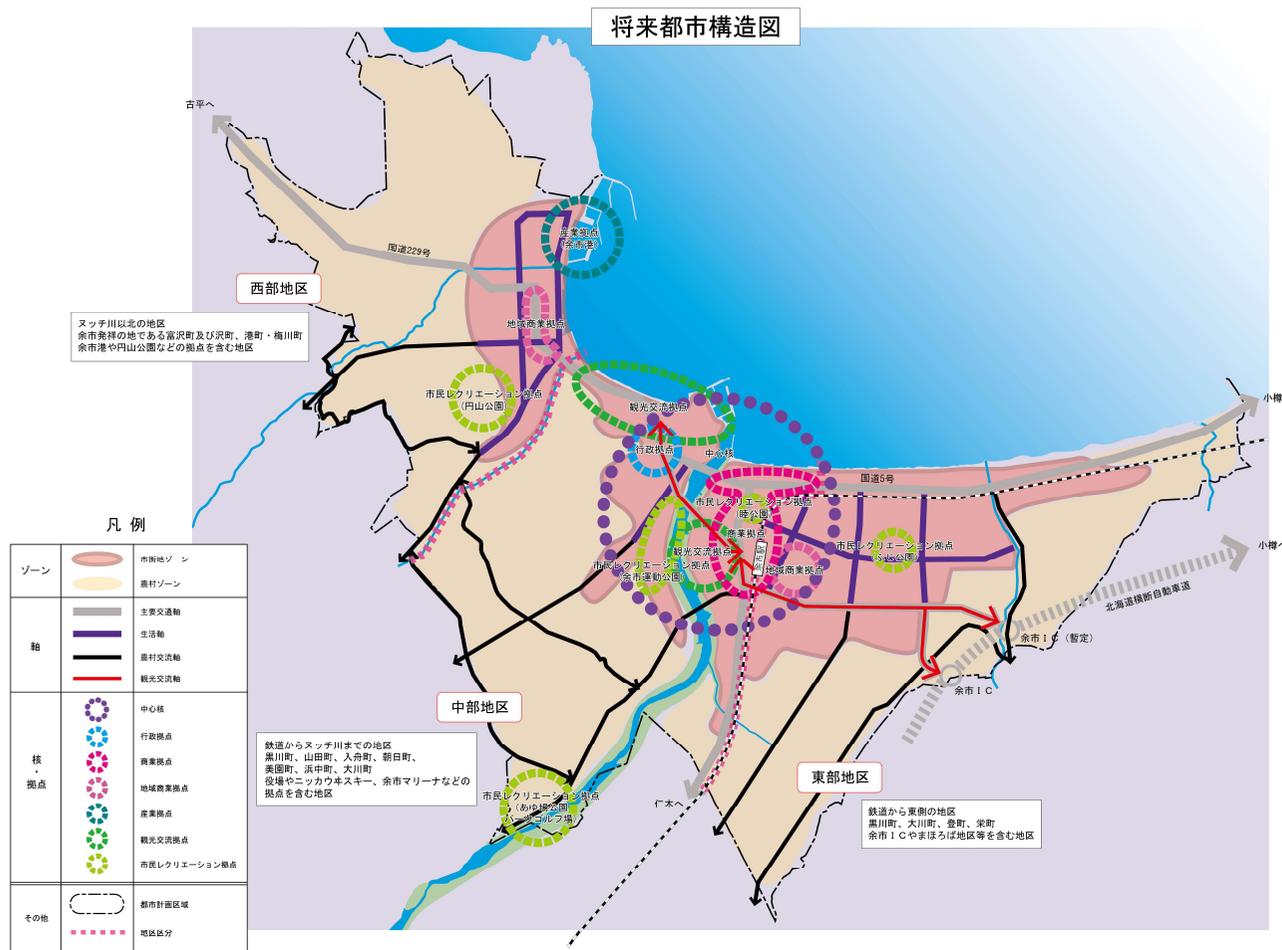
都市機能誘導区域設定の考え方 (3) 設定のための具体方針

- 2030年度末で廃止されるJR函館本線並行在来線（長万部－小樽）に代わるバス転換を受けて、既存JR余市駅附近のバスターミナル化を図ること
- バスターミナルからの二次交通を確立すること
- 老朽化している公共施設の再編整備において、利便性を考慮した複合化等を図ること
- 町民の利便性を考慮した、行政官庁等の同一エリアに集約すること

視点1 都市マスや都市の骨格構造における「拠点」の位置づけ

視点の考え方

- ・ 拠点に徒歩、自転車で容易に回遊できる区域か？
- ・ 公共交通施設が利用でき、都市機能施設、公共施設等が集まっている区域か？



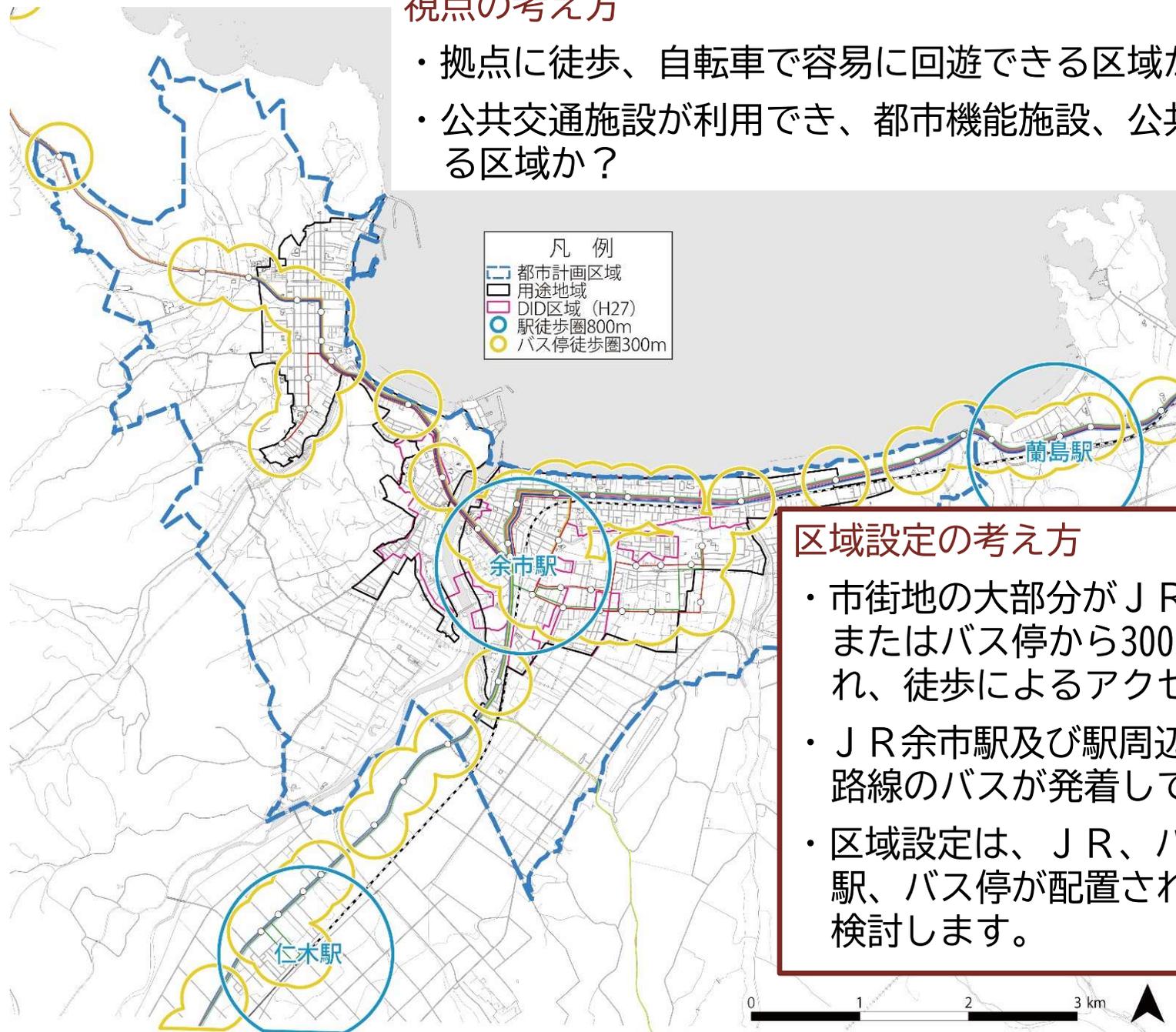
区域設定の考え方

- ・ 都市計画マスタープランでは、「中心核」及び「行政拠点」「商業拠点」「地域商業拠点」「産業拠点」「観光交流拠点」「市民レクリエーション拠点」の6つの拠点が位置付けられています。
- ・ 立地適正化計画は、都市再生特別措置法に基づき都市計画マスタープランの一部とみなされて策定されることから、中心核及び6つの拠点を踏まえた区域設定とします。

視点2 公共交通の利便性・アクセス性

視点の考え方

- ・ 拠点に徒歩、自転車で容易に回遊できる区域か？
- ・ 公共交通施設が利用でき、都市機能施設、公共施設等が集まっている区域か？



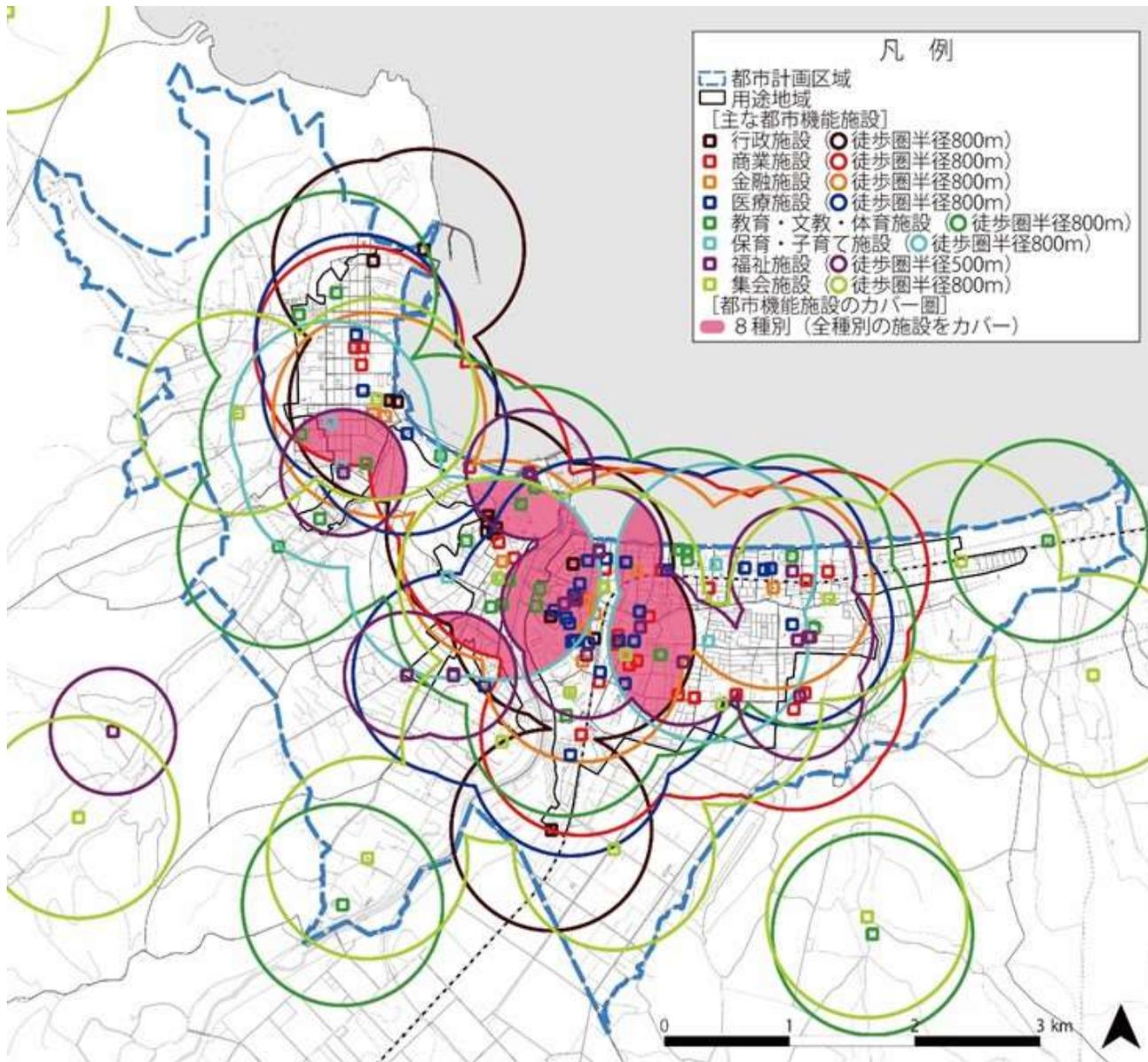
区域設定の考え方

- ・ 市街地の大部分がJR駅から800mの徒歩圏またはバス停から300mの徒歩圏でカバーされ、徒歩によるアクセスは容易です。
- ・ JR余市駅及び駅周辺のバス停には、全ての路線のバスが発着しています。
- ・ 区域設定は、JR、バスの運行状況を考慮し、駅、バス停が配置されているエリアを基本に検討します。

視点3 都市機能施設の集積・回遊性

視点の考え方

- ・都市機能施設、公共施設等が集まっている区域か？



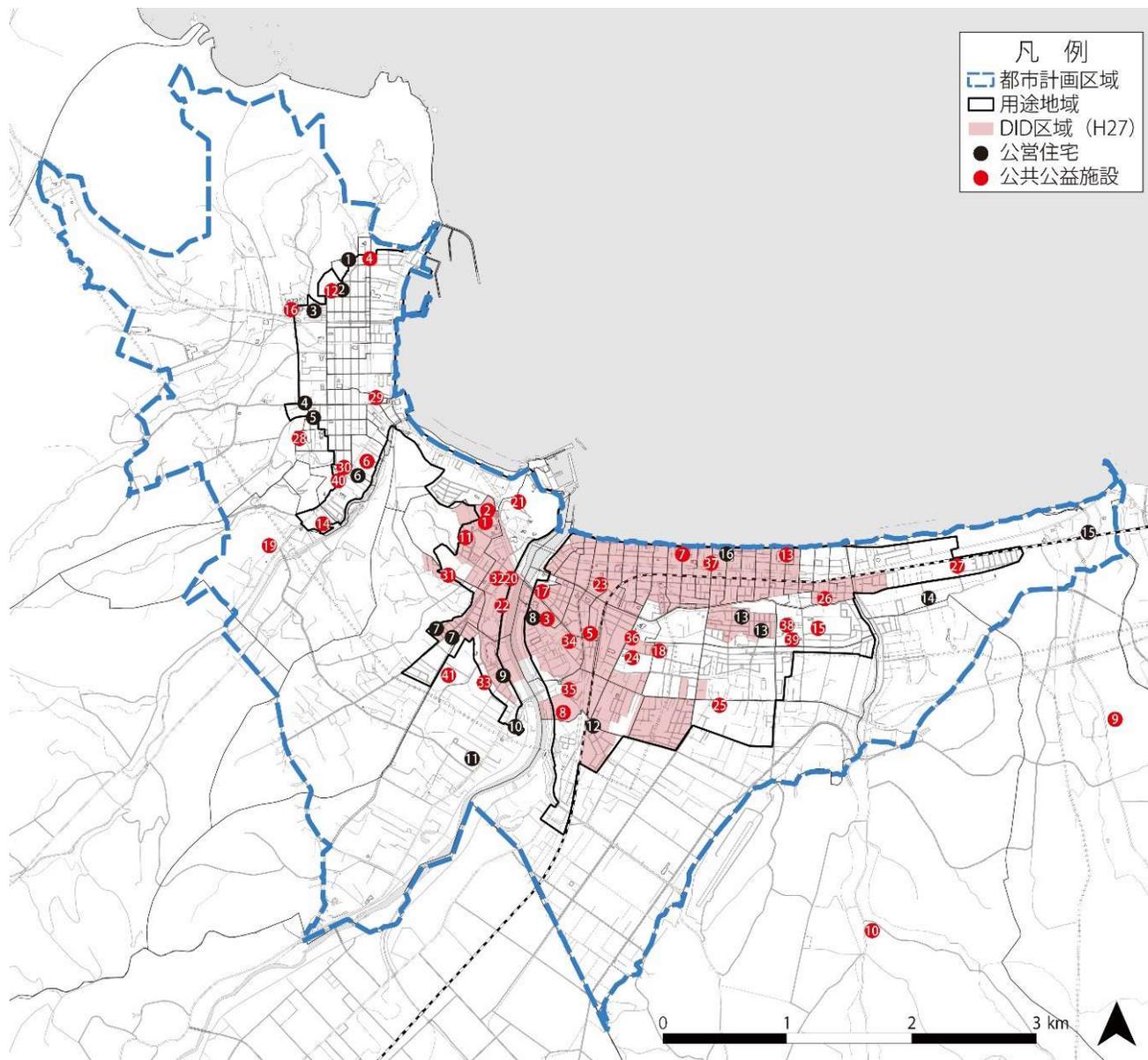
区域設定の考え方

- ・用途地域内においては、複数の都市機能施設が立地しています。
- ・区域設定は、都市の運営に不可欠である行政機能や、市民の利便性享受に必要な商業・医療機能など、基幹的な都市機能施設が集積する地区を含めます。

視点4 公共施設の集約・再編の可能性、公的不動産のある区域

視点の考え方

- ・ 公共施設が集まっている区域か？



区域設定の考え方

- ・ 公共施設については、各地区の役割や特性を踏まえ、維持管理のしかたを検討します。
- ・ 公的不動産の利活用による地域の活性化を踏まえることとします。
- ・ 今後耐用年数を迎える施設は、「余市町公共施設等総合管理計画」等に基づく廃止・統合等により、適宜集約・再編を検討します。

視点4 公共施設の集約・再編の可能性、公的不動産のある区域

公営住宅一覧

対図番号	団地名
1	富沢団地
2	中町団地
3	梅川団地
4	琴平団地
5	円山団地
6	沢町団地
7	美園団地
8	黒川中央団地
9	白樺団地
10	余市川団地
11	山田団地
12	黒川団地
13	共栄団地
14	大浜中団地
15	栄団地
16	改良住宅

公共公益施設一覧

区分	対図番号	施設名	区分	対図番号	施設名
行政サービス施設	1	余市町役場	コミュニティ施設	22	総合体育館（運動公園）
	2	余市警察署		23	中央公民館
	3	北後志消防組合 余市消防署		24	黒川会館
	4	沢町警察官駐在所		25	黒川八幡生活館
	5	駅前交番		26	大浜中老人寿の家
学校・教育施設	6	沢町小学校		27	東大浜中福祉の家
	7	大川小学校		28	円山公園ふれあい交流施設
	8	黒川小学校		29	福祉センター
	9	旧栄小学校		30	ほうりゅうじ保育園
	10	登小学校		31	中央保育所
	11	東中学校	32	福祉センター入舟分館	
	12	西中学校	33	修徳会林病院	
	13	旭中学校	34	倫仁会小嶋内科	
	14	余市紅志高等学校	35	老人福祉センター	
	15	北星学園余市高等学校	36	北海道勤労者医療協会 余市診療所	
	16	余市養護学校	37	大川保育所	
	17	リタ幼稚園	38	北海道社会事業協会余市病院 特別養護老人ホーム フルーツ・シャトーよいち	
	18	杉の子幼稚園	39	徳風会養護老人ホーム かるな和順	
	19	夢の森幼稚園	40	徳風会養護老人ホーム かるな和順	
	20	図書館	41	誠仁会よいちクリニック	
	21	水産博物館		※赤文字の施設は、公益性のある民間施設	