

1 調査事件

都市基盤及び住環境の整備のさらなる充実について

2 調査概要

(1) 北広島市（人口 56,758人）

ア ボールパーク構想について

北広島市では、北海道日本ハムファイターズの新球場誘致を行うに当たり、誘致表明までの間の球団との意見交換において、市が目指す都市像である「希望都市」、「交流都市」、「成長都市」と球団の企業理念である「Sports Community」が、同じ方向性であることを確認し、新球場を核ににぎわいや交流を創出するエリアとなる北海道ボールパークFビレッジを整備することにより、地方創生を図り、目指す都市像の実現に大きく寄与するものと考え、平成28年6月から誘致を促進し、球団と、まちづくりについての想いを共有しながら協議を重ねている。

移転場所としては、同市内にある40年以上手つかずであった、約32ヘクタールの旧きたひろしま総合運動公園を候補地として協議を進め、平成30年10月31日に、旧きたひろしま総合運動公園への建設が正式に決定した。新球場名を「ES CON FIELD HOKKAIDO」とし、令和2年4月13日から建設工事に着手している。球場の建設に当たっては、球団側から選手のパフォーマンスや安全性を考慮し、天然芝フィールドを熱望されたため、フィールドは天然芝とすることとしたが、北の大地で天然芝を育成することは、非常に難しいことが課題であったが、球場の屋根を開閉式にし、年間に約600回、屋根を開閉することで、ふんだんに空気を取り入れられることや、天然芝に日光が当たるように、球場の正面に位置する南側の壁はガラス張りにするなど、課題の解決を図ることで天然芝フィールドの実現に至っている。

同球場は、令和5年1月に完成し、敷地内には、子どもが自由に遊ぶことができるキッズプレイフィールドや農業学習施設、認定こども園、ドックパークなど、様々なにぎわいを創出する施設が併設されるとともに、分譲マンションも建設され、118戸が全て完売するなど居住スペースとしての機能も果たしている。また、大規模災害の際には、周辺住民、来場者、観光客などの帰宅困難者の緊急一時避難場所として、フィールドおよびコンコースの開放、50店舗ある飲食テナントの活用、非常用電源やトイレなどを確保し、1万人であれば、3日間は滞在できる防災機能を有した施設となっている。なお、防災備蓄倉庫も整備されており、災害時に道内の市

町村へ支援を行う備蓄拠点ともなっている。

今後の取組については、エリア開発の計画として、フェーズ1からフェーズ5までを設定し、約20年間かけて開発していくことを計画しており、フェーズ1については、令和5年から令和8年とし、高齢者向けの賃貸住宅の建設や4,000人規模の北海道医療大学の建設も予定されている。各フェーズについては、その時の時代に即した最先端の建物や設備を整備していくことで、新たなにぎわいの創出を図ることとしている。

イ 駅西口周辺エリア活性化事業について

北広島市では、北海道日本ハムファイターズの新たな本拠地である、北海道ボールパークFビレッジが、令和5年3月に開業を迎え、北海道ボールパークFビレッジへのアクセス拠点となることで、当該エリアが担う役割がますます重要なものとなっている。しかしながら、JR北広島駅周辺エリアの特に駅西口周辺エリアにおいては、高度利用されていない土地や未利用の市有地が残されている状況であり、北海道ボールパークFビレッジへのアクセス機能整備と併せて、駅周辺エリアの魅力と価値を高めるような市有地の効果的な活用及び民有地を含めた一体的な土地の利用・機能整備を進める必要があることから、官民連携プロジェクトとして、北広島の顔となる、にぎわいと交流を生む拠点の形成等を目指している。

これまでの取組として、平成30年度に立地適正化計画を策定し、JR北広島駅周辺エリアを都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定し、今後、JR北広島駅周辺エリアを開発するに当たって、行政のみではなく民間のノウハウや活力を十分に生かし、官民連携した事業を図っていくこととしている。そのため令和元年度に、今後、官民連携によって駅西口周辺エリアの開発を行うに当たっての方針を示した駅西口周辺エリア活性化計画を策定している。令和2年度には、JR北広島駅周辺エリアを共同で開発を行うパートナー企業を公募し、株式会社日本エスコンとパートナー協定を締結している。令和3年度に、株式会社日本エスコンと共同で、駅西口周辺エリアの開発の方針となる駅西口エリア活性化整備計画を策定し、各市有地での個別の事業計画を順次策定するなど、事業の推進を図っている。

整備計画の内容としては、駅西口周辺エリアにある4つの市有地をA、B、C、Dとし、1つ目の北広島駅前にある所有地Aについては、商業・交流・宿泊機能等を有した複合交流施設を整備することとしている。2つ目の北広島公園と隣接する所有地Bについては、居住・商業・子育て等の生活支援を有した複合施設を整備することとしている。3つ目の所有地Cと

4つ目の所有地Dについては、土地が北海道ボールパークFビレッジ側に位置することから、分譲住宅などの居住機能を整備することとしている。この4つの市有地の中で、より具体的な個別の事業計画を策定し、実際に事業に着手している市有地は、駅前近くのエリア市有地Aと市有地Bの2つとなっている。市有地Aについては、令和3年11月に個別事業計画を策定し、既存の公園を廃止した上で株式会社日本エスコンに売却して宿泊施設や商業施設を併設した複合施設の開発を進めてもらっている。併せて、駅前広場の再整備も行うとともに、廃止を行った公園に変わる立体的広場の整備も進めている。次に、令和5年3月に市有地Bの個別事業計画を策定し、197戸を保有する分譲マンションの整備を進めるとともに、同敷地内に認可保育所の整備、生活利便機能の整備及び隣接する北広公園の一部の整備を進めている。

今後の目指すべき姿としては、課題である人口減少を克服するため、駅西口エリア活性化事業により都市機能への誘導を図り、駅前に人が集まる求心力を高めるとともに、居住施設を整備することで、新たな受け皿を確保し、駅前のにぎわいを創出し人口の社会増につなげていくこととしている。

(2) 小樽市（人口 106,082人）

ア 小樽港長期構想について

小樽市の小樽港は、北海道の西部、積丹半島の東側、石狩湾に面する弓状に入り組んだ海岸線に位置しており、明治32年に外国貿易港として開港し、昭和26年には重要港湾に指定された歴史ある港となっている。現在は、穀物基地としての機能のほか、本州と北海道日本海側を結ぶフェリー航路や中国との定期コンテナ航路を有し、大消費地である札幌市を含む道央圏日本海側の物流拠点として重要な役割を担っている。また、近年では、北海道の観光の海の玄関口として、クルーズ船が多数寄港し、小樽港周辺地域の観光振興の面でも大きな期待が寄せられている。このほか、小樽港マリーナや親水緑地など、水辺の魅力を活かした施設を有しており、市民や来訪者の憩いの場としても利用されている。

長期構想の策定に当たっては、「ひと・ものが世界と行き交う北海道日本海側の物流・交流拠点 小樽港」を将来像とし、「物流・産業の基盤強化」、「観光・交流の基盤強化」、「安全・安心の基盤強化」の3つの柱となる基本目標を掲げ、将来に向けた課題を整理し、小樽港の概ね20年から30年後の長期的な社会、経済情勢の見通しや地域の将来動向などを考慮

した「小樽港長期構想」を令和2年12月に策定している。小樽港長期構想の策定後、同構想を反映した港湾計画を改訂し港湾整備を行っているが、「観光・交流面」では「第3号ふ頭及び周辺再開発」として、第3号ふ頭の大型クルーズ船対応岸壁や、ふ頭基部の船溜まり・緑地等の整備を令和7年度末の完成を目標に進めており、令和6年3月には、先行して14万トン級の大型クルーズ船への対応施設が供用開始となっている。

今後は、第3号ふ頭及び周辺は、JR小樽駅正面に位置するほか、中心市街地に近く、運河をはじめとする多くの観光資源があることから、クルーズ振興とにぎわいある空間として、「みなと観光」拠点の創出を図る取組が必要となっている。

イ 地域公共交通活性化の取組について

小樽市の市内を運行する地域公共交通は、北海道旅客鉄道株式会社により運行されているJR函館本線、北海道中央バス株式会社及びジェイ・アール北海道バス株式会社並びにニセコバス株式会社の3社により運行されている路線バスのほか、8社のタクシー会社により確保されている。

これまでは、交通事業者により公共交通網が維持されてきたが、近年の人口の減少と少子高齢化の影響により、市内路線バスの利用者の減少につながり、交通事業者の経営努力のみでは、路線の確保が困難な状況となっている。市内の路線バスについては、平成29年に1,516便運行していたものが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和5年度には、運航便数は895便にまで減少している。そのため、小樽市地域公共交通活性化協議会で協議を行い、令和元年度に、小樽市地域公共交通網形成計画を策定し、将来像を「暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい持続可能な地域公共交通の構築」と定め、同市におけるバス路線網について、現状を維持することを前提に施策を展開している。

施策を展開するに当たり、利用者数の減少による収支の悪化や乗務員の不足、さらに燃料高騰などが大きな課題となっており、課題を解決するための取組としては、利用者増加対策として、小樽築港駅バス停の移設による利便性の向上やバス利用促進のためのYouTube動画の作成などを行っている。また、事業者の経営改善対策として、令和2年4月にバスの運賃を220円から240円に値上げするとともに、バス路線維持のため、国や市の補助金による支援なども行っている。さらに、乗務員不足を解消するため、就職相談会への交通事業者の参加促進や小中学校でのバス教室を開催し、乗務員の仕事に興味を持ってもらい、将来の職業選択の1つにし

てもらなど、様々な取組を行っている。

今後については、コロナ禍からの回復状況が定まらないため、当面は、計画に則り、路線バスの維持のため利用促進策や乗務員採用に向けた施策の実施に努めることとしている。