

「第4次北しりべし定住自立圏共生ビジョン(案)」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

- | | |
|----------------------|----|
| 1 意見等の提出者数 | 1人 |
| 2 意見等の件数 | 4件 |
| 3 上記2のうち計画等の案を修正した件数 | 0件 |
| 4 意見等の概要及び市の考え方 | |

| No. | 意見等の概要 | 市の考え方等 |
|-----|--|---|
| 1 | 第1章の2にあげるイメージには欠陥があるように思いました。昨年1月の能登の地震を見ると、少子高齢化が進んだ地域に災害が発生すると、被害は甚大で、復興は非常に困難であると、思いました。北後志の地域は、まさに能登と同様の高齢化率なので、災害が発生すると壊滅的な影響があるように強く思い不安になります。イメージには、災害に対する地域間の連携等が全く見えなかったのですが、そのような取組は盛り込まれているのでしょうか。イメージにある3つの取組とは別に、このような災害や、コロナウイルス感染のような危機的非常事態に対する連携の取組を設定した方が良いように思います。 | 災害時の連携につきましては、北しりべし6市町村の枠組みによらない災害協定締結などの取組が行われているため、本ビジョンには掲載しておりませんが、災害時における連携は重要な事項と考えておりますので、今後も北しりべしでの連携について模索し、その上でビジョンへの掲載も検討してまいります。 |
| 2 | 第2章3の(6)で、新千歳空港-札幌-北後志圏域-ニセコを結ぶ「ゴールデンルート」が注目とありますが、これは期待しない方が良いでしょう。このルートは長万部-小樽間を結ぶ在来線のJR函館本線があってこそ成立するルートであり、目下、小樽市を始めとするすべての沿線自治体が廃線を決めている以上、ゴールデンルートの消滅は確定しています。大荷物を持って移動する外国人観光客が予約の必要な新幹線をわざわざ利用するとは思えず、在来線廃止後は、シャトルバスなどによる新千歳空港-登別・洞爺-倶知安-ニセコルートが確立し、小樽市を始めとする北後志の市町村には人が来なくなる公算が大きいと思います。沿線地域の住民の重要な生活インフラであることも合わせて、もし、本気で広域観光を考えるならば、在来線のJR函館本線の存続を課題としてとらえ、第3章で方向性を定め、第4章で具体的な取組を設定して欲しいです。 | この記述は、高速道路延伸などの交通インフラの整備による新たな人の流れを見据えて、北しりべしの広域観光を推進する視点を示したものです。 なお、並行在来線については、北しりべし定住自立圏として取り組むものではないため、本ビジョンには掲載しておりません。 |
| 3 | 観光に関連して、ここ最近、観光の弊害が顕在化し、住民の生活に支障が出てきています。第2章できちんと課題としてまとめ、そのための対策を立てないと、本当に人が住めない地域になるように思います。 | オーバーツーリズムなど、観光に関する問題につきましては、まずは各自自治体に応じた対策を検討するべきものと考えており、北しりべし6市町村での広域的な取組の必要性については、今後把握に努めてまいります。 |
| 4 | 外国人の大きな購買力や内地方面の天候不良、温暖化による農水産物の減少により、北後志を始めとする北海道の各地の農水産物が地域外に流れてしまい、住民のもとに届きにくくなっています。これは住民の生活にとって大問題です。ぜひ、課題として、まとめて欲しいです。北後志地域は、他の北海道の地域と比べ、高緯度の割に温暖で、気候が穏やかであり、北海道では不向きとされる、りんご、ぶどう、栗などの作物が栽培できる恵まれた地域です。産業の活性化も考えるなら、広域観光などに期待せず、もっと基本的な漁業や農業のような第1次産業の強化を課題としてとらえ、地域ブランドではなく、まず住民が普段の生活で手軽に入手できる農水産物の確保を目指し、その上で全国各地の消費をまかなえるような取組を設定した方が良いように思います。 | 本ビジョンにおける取組事項の一つとして、新鮮で安全な地元農水産物の圏域内消費に取り組むこととしております。今後も、圏域内で生産される新鮮で安心・安全な農水産物などを広く住民に周知を図り、イベントの開催などを通じ消費拡大を図ることとしております。 そのほか、産業振興の観点からも、農水産物の安定生産を図るため、生産支援や人材育成など、必要な支援を行うこととしております。 |

* 同じ内容の意見が複数ある場合は、「意見等の概要」の最後に件数を記載してください。

* 計画等の案を修正した場合は、「市の考え方等」の欄に修正箇所を併せて記載してください。