

# 余市町立地適正化計画

## 【防災指針・誘導区域の骨子】

1. 昨年度の振り返り (1P~5P)

2. 防災指針 (7P~16P)

① 災害リスクの整理 (8P~12P)

② 課題 (13P)

③ 取組方針 (14P)

④ 具体的な取組 (15P)

⑤ 目標値 (16P)

3. 誘導区域 (17P~35P)

① 居住誘導区域の設定 (17P~23P)

② 都市機能誘導区域の設定 (25P~33P)

③ 誘導区域(案)重ね図 (35P)



# 1. 昨年度の振り返り

# 検討の進め方

## 立地適正化計画の検討の進め方

1. 関連する計画や他部局の関係施策等の整理

2. 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

5. 課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー)の検討

6. 誘導施設・誘導区域等の検討

8. 防災指針の検討

7. 誘導施策の検討

9. 定量的な目標値等の検討

10. 施策の達成状況に関する評価方法の検討

## 立地適正化計画素案の作成

パブリックコメント・公聴会・ワークショップ等による住民意見の聴取

市町村都市計画審議会の意見聴取

昨年度はここまで  
検討しました

1

反映

# 課題の整理

項目	将来懸念される課題
人口	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
都市機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
災害リスク	<ul style="list-style-type: none"><li>・余市川は中心市街地内を流れしており、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。</li></ul>
経済動向	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
財政状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>

# まちづくりの方針

余市町が抱える課題	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
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・鉄道によって隔てられている市街地の在り方の再考</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の核となるバスターミナル化の構築</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・中心市街地の空洞化を食い止め、活性化促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化が著しい公共施設の維持・修繕費用の確保</li> <li>・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</li> </ul>

町民アンケートの考察	①人口減少、少子高齢化への対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政に関わるサービスは、I C T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</li> </ul>
	②拠点・都市規模の設定
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
	③防災・減災対策の強化
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
町民アンケートの考察	④空き家の増加が招く居住環境低下への対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
	⑤住民主体のまちづくりの推進
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

# まちづくりの方針

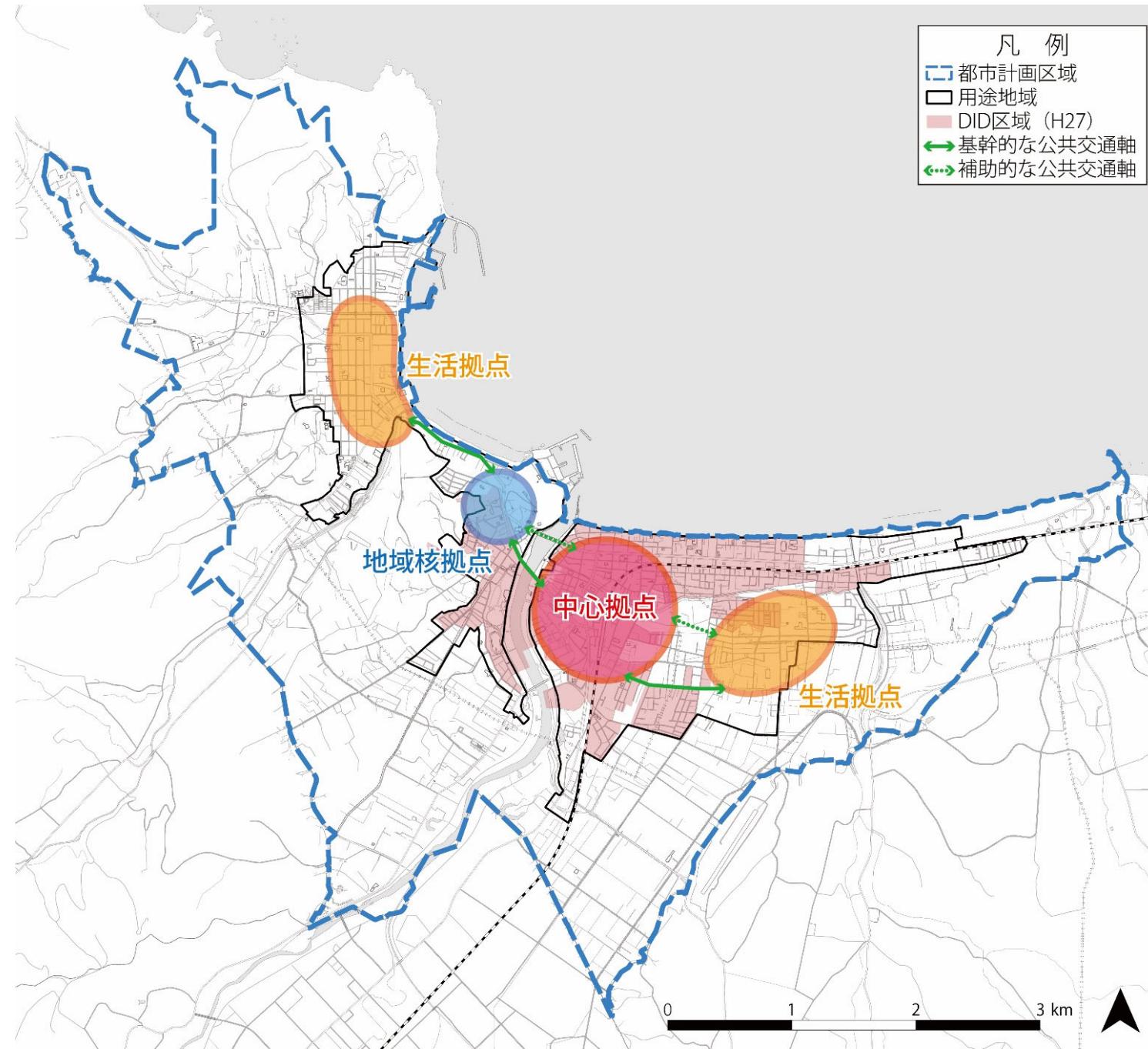
## まちづくり の方針

## 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

課題解決のための 施策・誘導 方針	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）
	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li><li>・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」に対応したものとする</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・駅周辺において、公共交通を含めた東西連絡動線を確保し、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とする</li><li>・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・現JR余市駅周辺の「バスタークナール化」を図り、地域公共交通の核となる機能を担保する</li><li>・余市町は「小樽・札幌」「俱知安・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・「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</li><li>・「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</li><li>・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li></ul>

※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

# 都市の骨格構造





## 2. 防災指針

- 防災まちづくりの推進を図るため、大震災の被害を教訓とした都市火災対策に加え、平成23年の東日本大震災による津波被害や、頻発するゲリラ豪雨を踏まえ、平成25年に「防災都市づくり計画策定指針」を定めています。この中で、**都市計画の目的として自然災害による被害の抑止・軽減を明確に位置づけること**、防災部局との連携により、**災害リスクの評価に基づく都市計画の策定や市街地整備を進めていくこと**等を示しています。

7

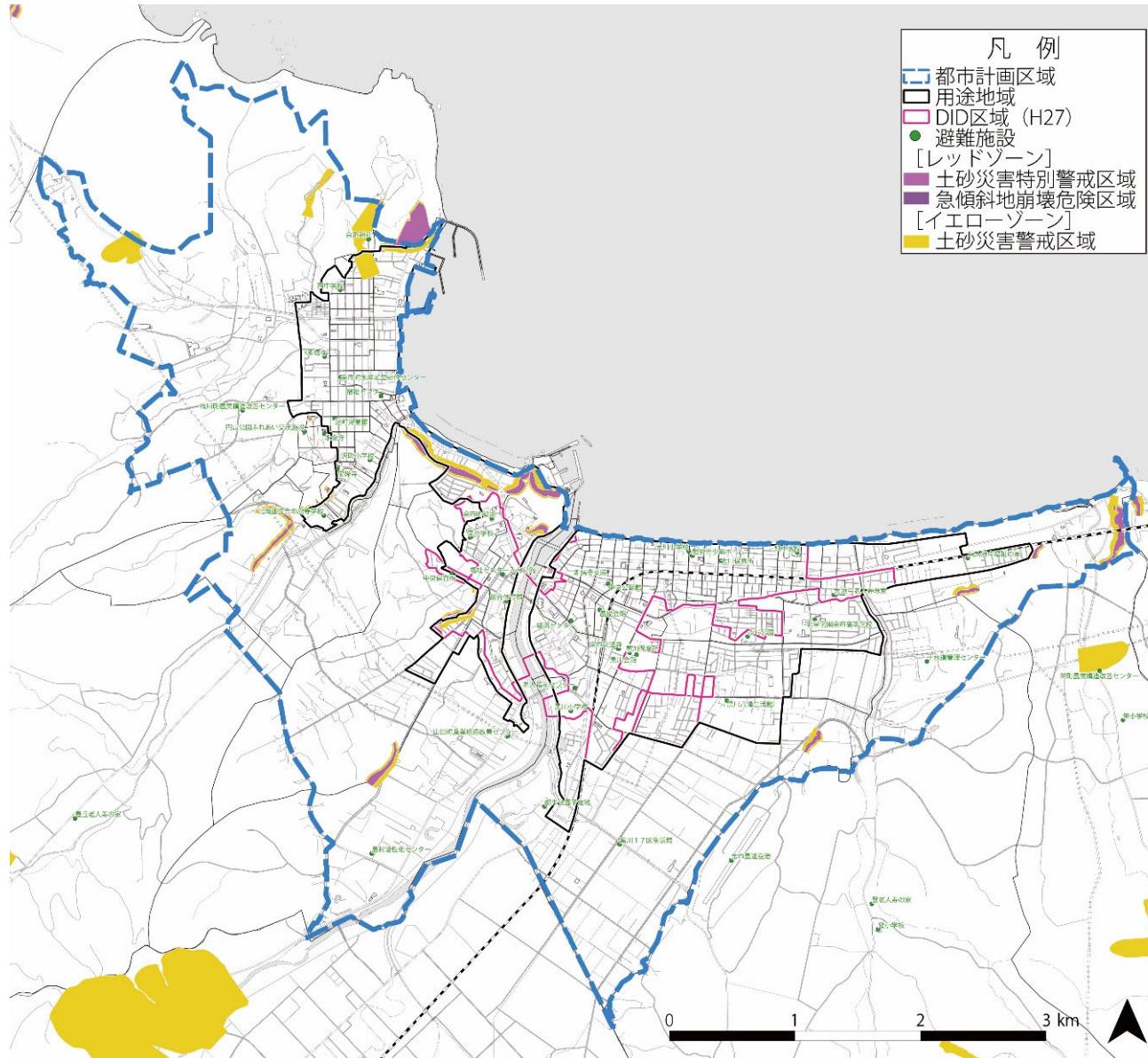


令和2年9月 都市再生特別措置法の改正

居住誘導区域にあっては住宅の、  
都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための  
都市の防災に関する機能の確保に関する指針（防災指針）  
を定めることになりました。

## ①災害リスクの整理 (土砂災害)

- #### ・余市町における土砂災害（特別）警戒区域

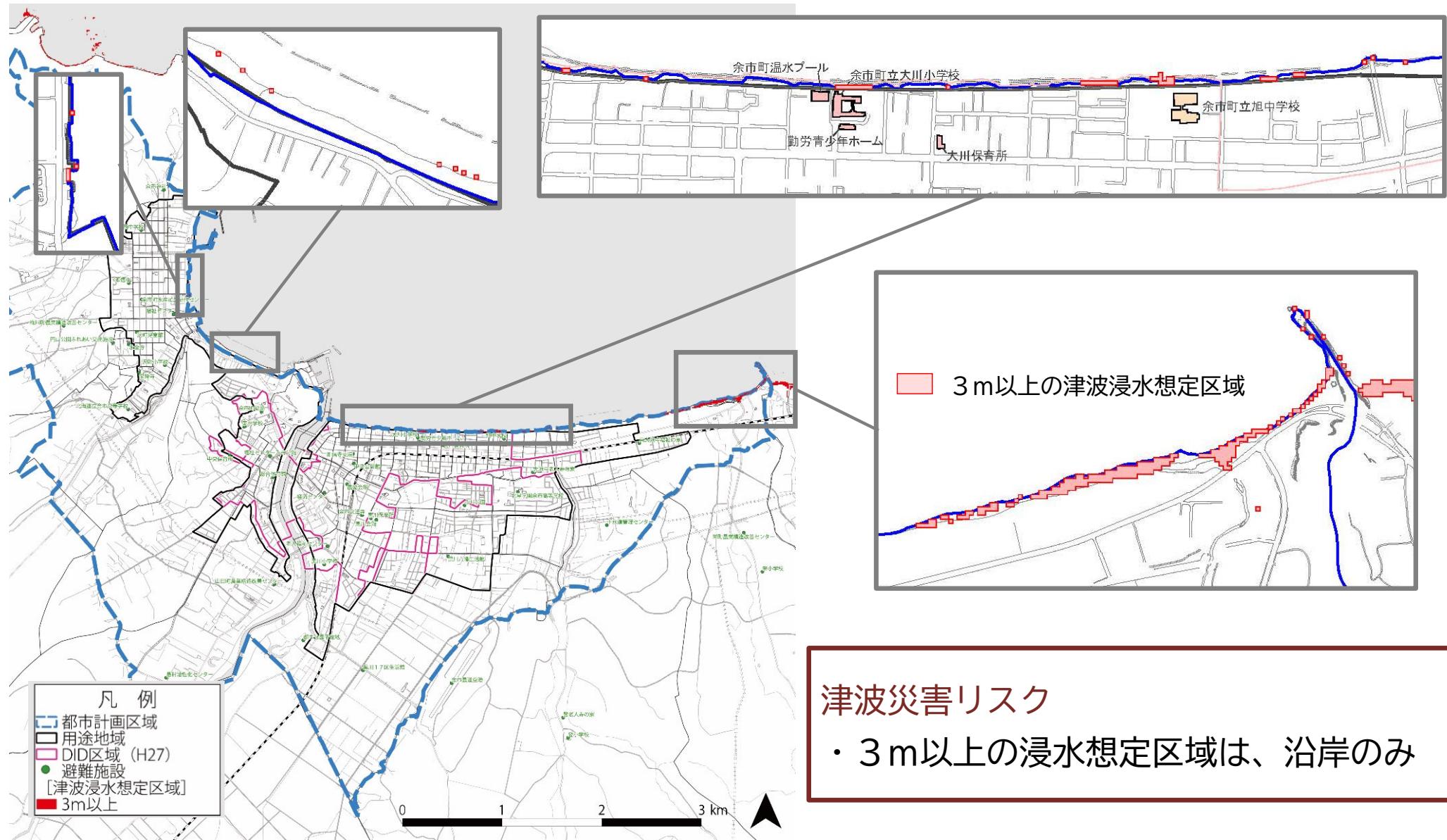


## 土砂災害リスク

- 既成市街地への影響は少ない
  - 会館や文化財施設等、イエローゾーンに隣接した公共施設がある

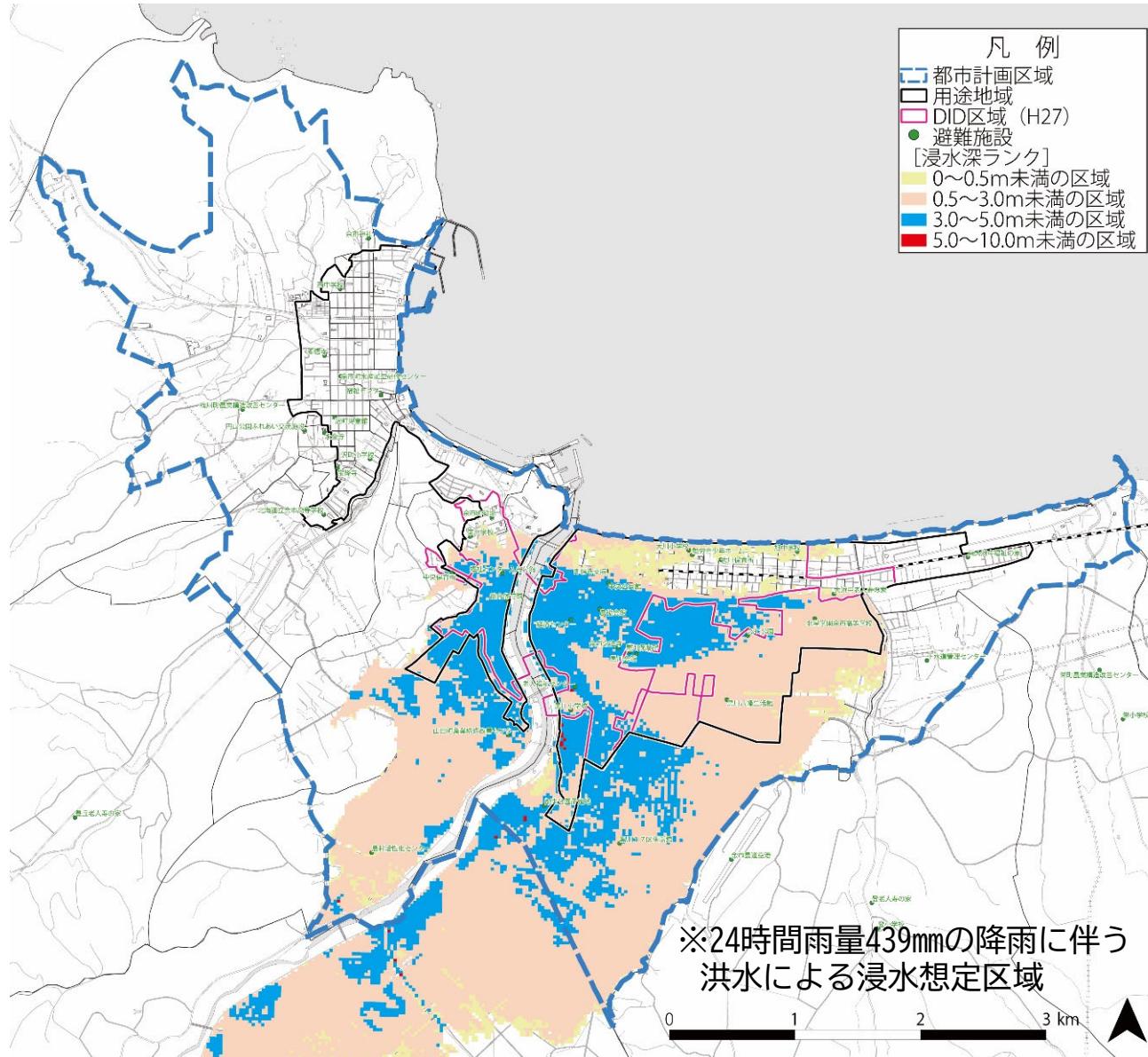
# ①災害リスクの整理 (津波浸水想定区域)

## ・余市町における津波浸水想定区域



# ①災害リスクの整理 (余市川 浸水深)

- 余市町における余市川の浸水想定区域

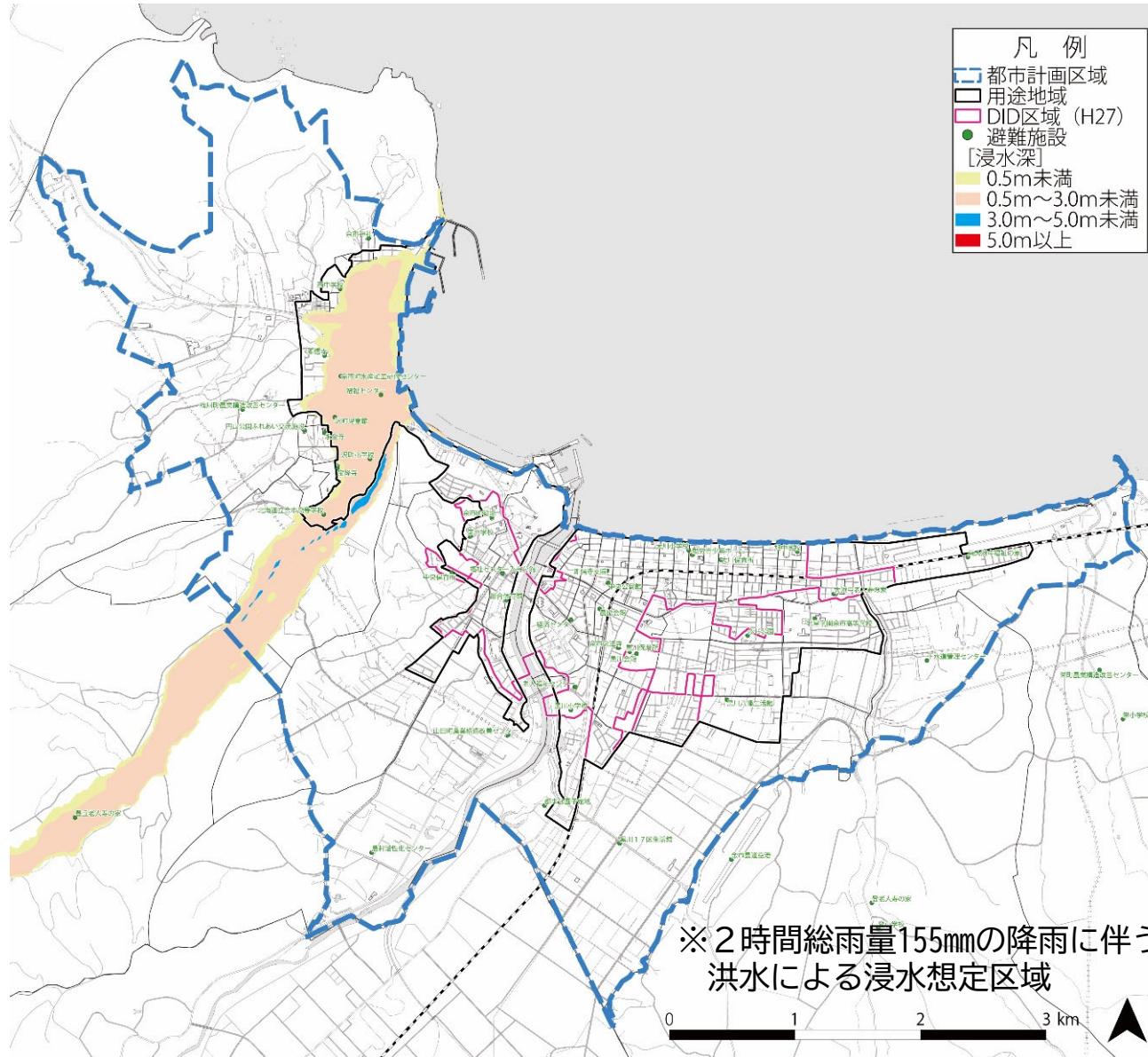


## 洪水災害リスク (余市川)

- 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るため、5m以上の浸水想定区域は、区域設定から除外
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

# ①災害リスクの整理 (ヌッチ川 浸水深)

## ・余市町におけるヌッチ川の浸水想定区域



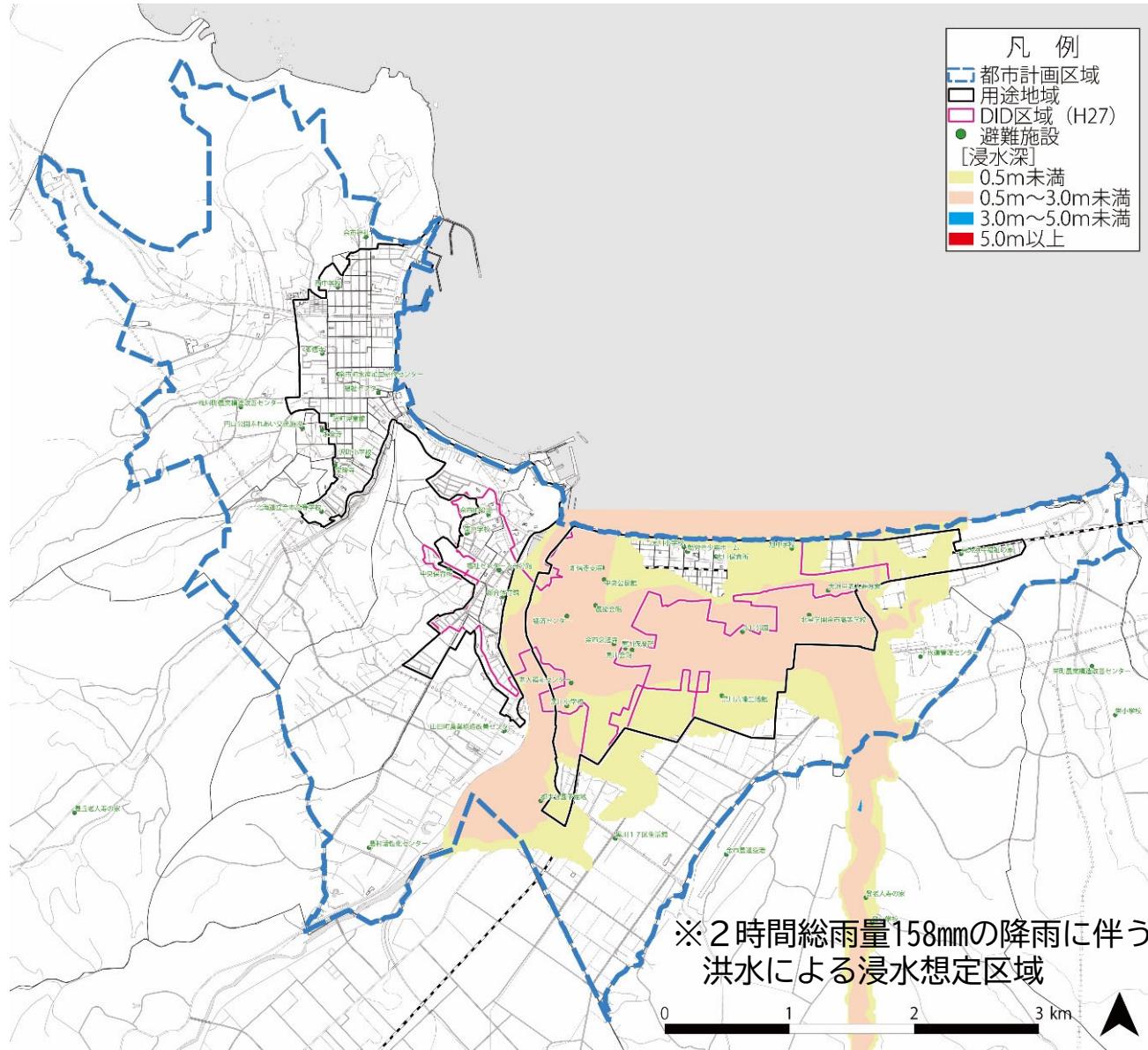
## 洪水災害リスク (ヌッチ川)

- ヌッチ川についても、余市川と同じく、5m以上の浸水想定区域は、区域設定から除外
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

※ヌッチ川では、5m以上の想定区域はありません。

# ①災害リスクの整理 (登川 浸水深)

- 余市町における登川の浸水想定区域



## 洪水災害リスク (登川)

- 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
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

※登川では、5m以上の想定区域はありません。

## ②課題

### 土砂災害リスク

- 既成市街地への影響は少ないが、会館や文化財施設等、イエローゾーンに隣接した公共施設がある

### 津波災害リスク

- 3m以上の浸水想定区域は沿岸のみであるが、低い水位の津波浸水対策は必要

### 洪水災害リスク（余市川）

- 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るため、5m以上の浸水想定区域は、区域設定から除外
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

### 洪水災害リスク（ヌッチ川）

- ヌッチ川についても、余市川と同じく、5m以上の浸水想定区域は、区域設定から除外
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

### 洪水災害リスク（登川）

- 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
- 避難場所の多くが使用できないため、代替策が必要

### ③取組方針

#### 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

課題解決のための 施策・誘導 方針	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）
	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li><li>・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」に対応したものとする</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・駅周辺において、公共交通を含めた東西連絡動線を確保し、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とする</li><li>・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・余市町は「小樽・札幌」「俱知安・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・「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</li><li>・「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</li><li>・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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li></ul>

取組方針 「災害リスクへの備えと都市構造の再編の両立」

※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

## ④具体的な取組

- 取組方針に基づき、地域住民等との合意形成等を図りつつ、ハード、ソフト両面から災害リスクの回避、低減に必要な具体的な取組について記載します。

取組方針と対策	具体的な取組(余市町強靭化計画より)
<b>災害リスクの回避の対策</b> <ul style="list-style-type: none"><li>災害時に被害が発生しないようにする（回避する）ための取組</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>河川改修等の治水対策</li><li>下水道による雨水対策</li></ul>
<b>災害リスクの低減の対策（ハード）</b> ※対策の程度によっては災害が防止される場合も想定される <ul style="list-style-type: none"><li>雨水貯留施設の整備、（市町村管理の）河川や下水道の整備等による浸水対策や土砂災害防止のための砂防施設の整備等</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>緊急輸送道路等の整備</li><li>適切な管理が行われていない空家対策</li><li>海岸保全施設等の整備</li><li>積雪寒冷を想定した避難所等の対策</li></ul>
<b>災害リスクの低減の対策（ソフト）</b> <ul style="list-style-type: none"><li>氾濫の発生に際し、確実な避難や経済被害軽減、早期の復旧・復興のための対策</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>警戒避難体制（土砂災害）、津波避難体制、洪水浸水避難体制の整備等</li><li>関係機関等の情報共有の強化</li><li>市民等への情報伝達体制の強化</li><li>災害時における福祉的支援</li><li>業務継続計画の整備</li><li>町内外の自治体との応援・受援体制の整備</li></ul>

## ⑤目標値

指標（例）	現状	目標
自主防災組織結成数	全区会	組織の実効性の向上
公共施設耐震率	65.8% 避難所38か所中、13か所耐震×	収容人数大、耐震構造の避難所の確保 広域避難計画の推進
役場庁舎の建替	—	防災対応庁舎整備に向けた検討開始
避難施設収容率	125% (17,390人／21,790人収容)	1人当たりのスペースの拡大 $1.62\text{m}^2 \rightarrow 4\text{ m}^2$

### 3. 誘導区域

#### ①居住誘導区域の設定

## 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

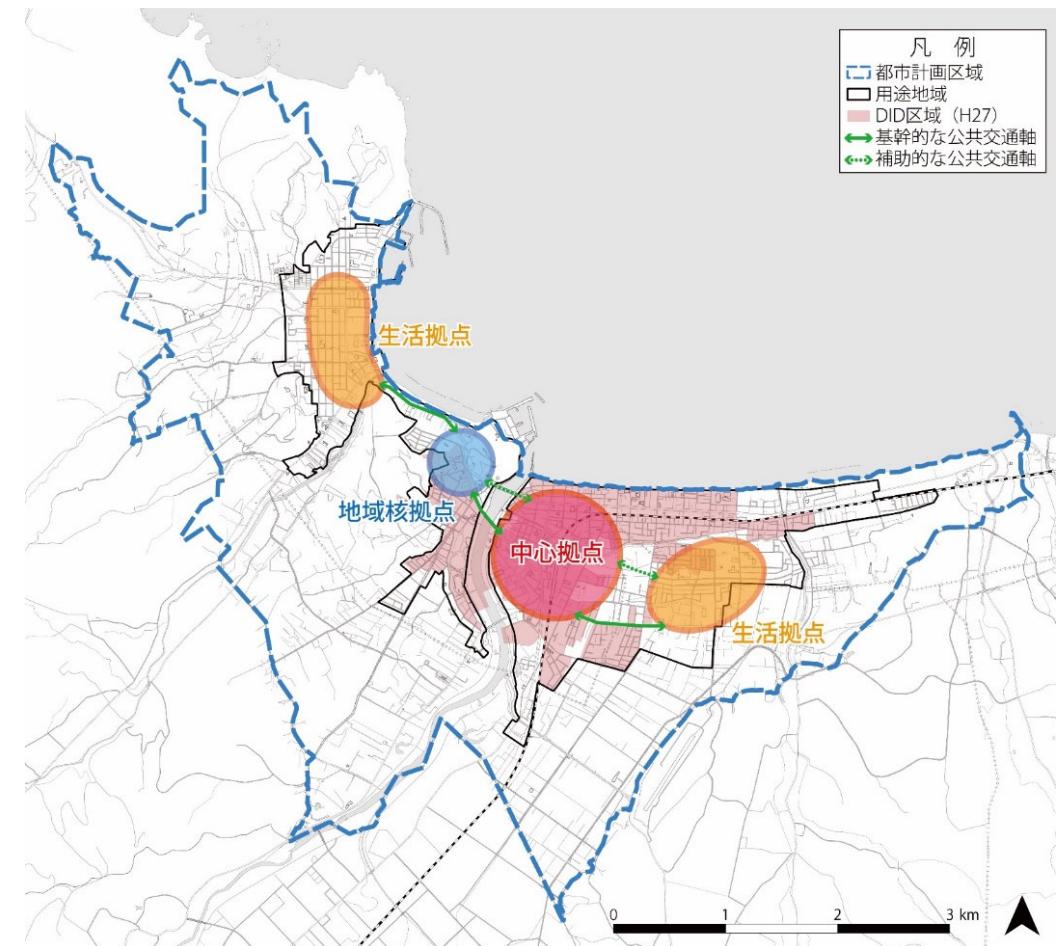


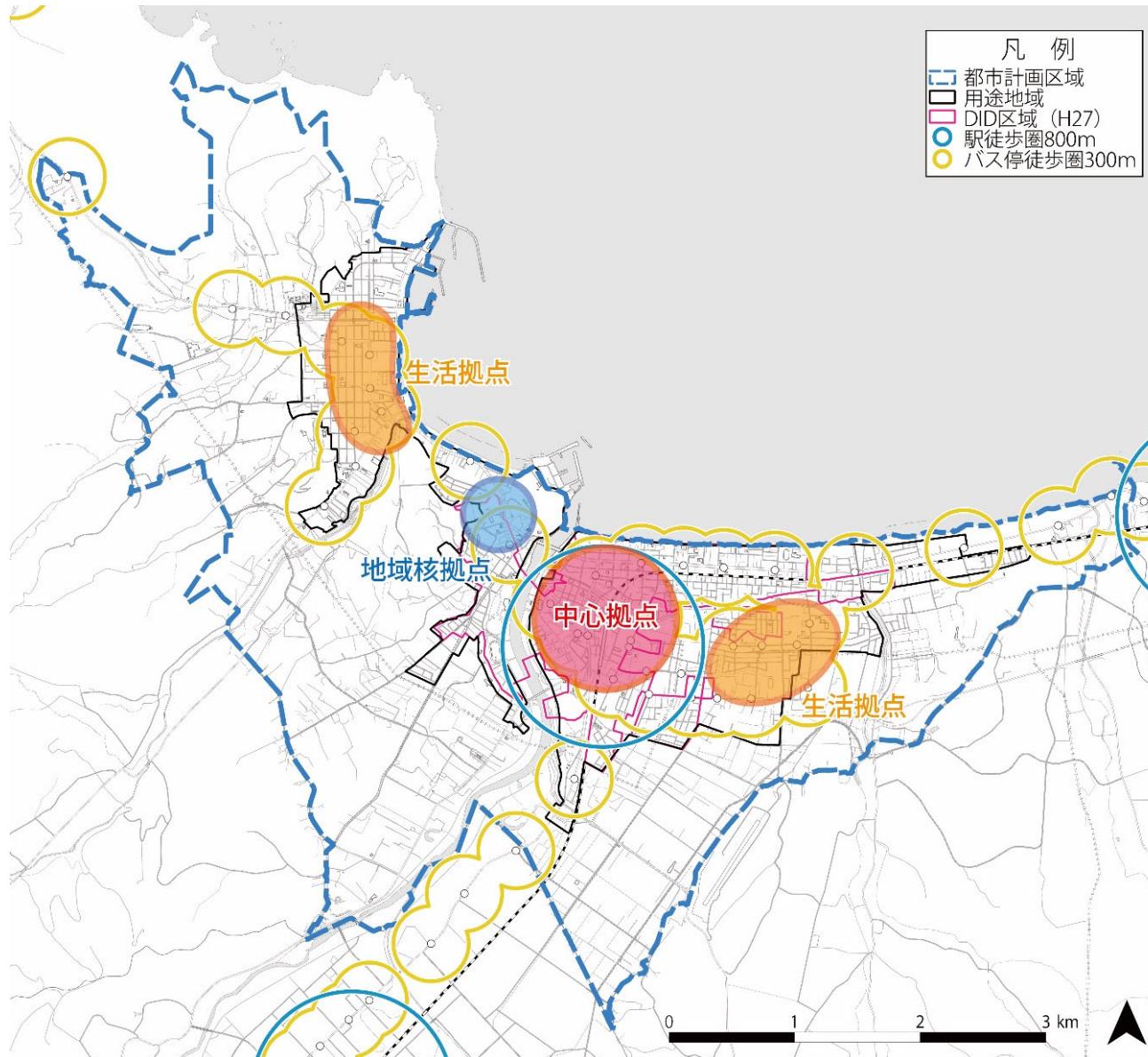
図 余市町立地適正化計画における都市の骨格構造

○誘導施設や都市機能誘導区域、居住誘導区域等の検討については、まちづくりの方針、課題解決のための施策・誘導方針、骨格となる都市構造、誘導施設の最適立地の範囲に沿って検討する必要があります。（国交省「立地適正化計画作成の手引き」より）

# 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

- ・用途地域内には、公共交通として徒歩圏に駅※、バス停があり、生活利便性が確保されています。

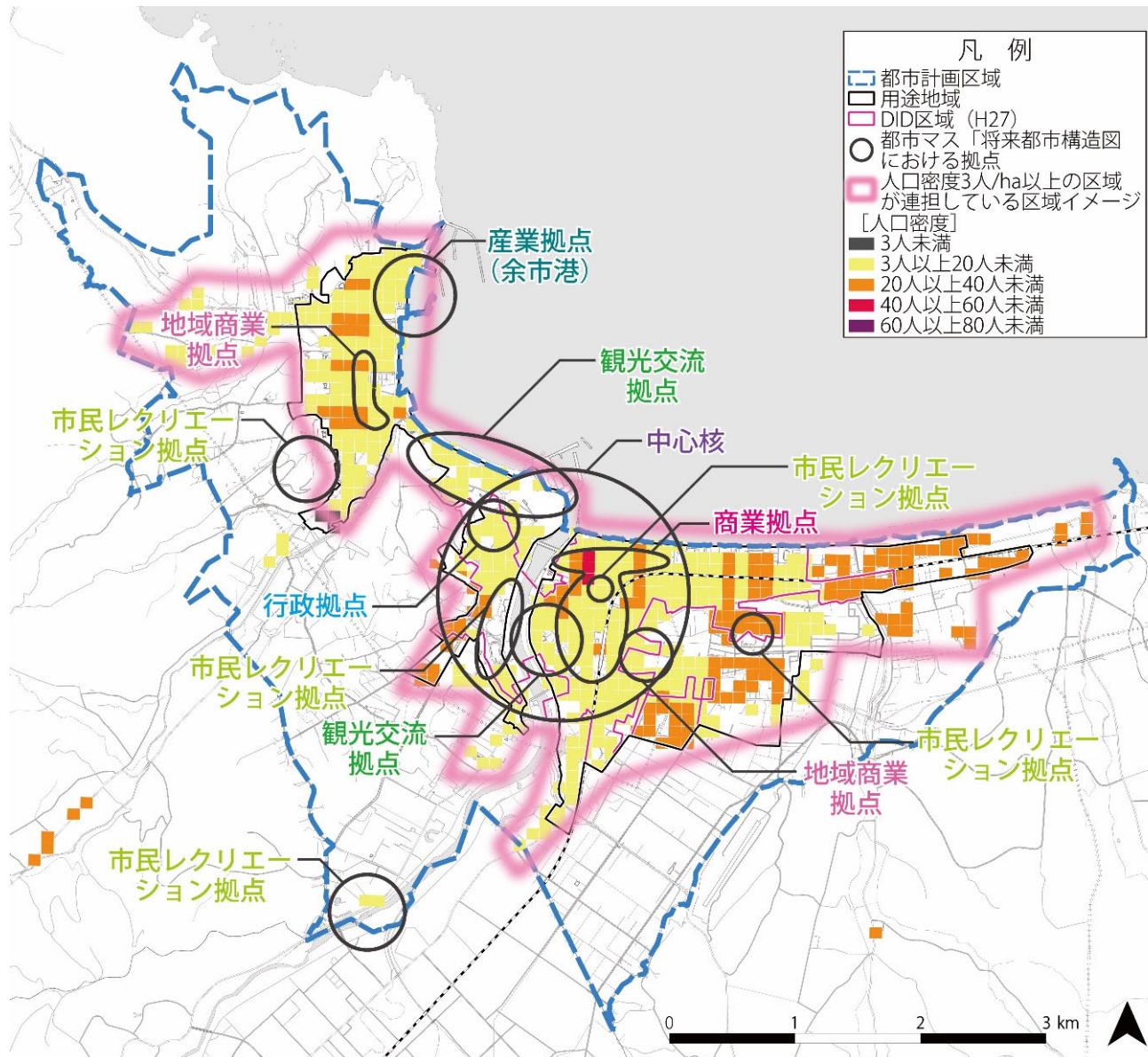
※新幹線開通後（並行在来線廃止後）は余市駅のバスターミナル化と、鉄道代替バスのアクセスを想定

- ・目指すべき都市の骨格構造で設定している各拠点は、公共交通利用圏内に形成しています。
- ・「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 (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？



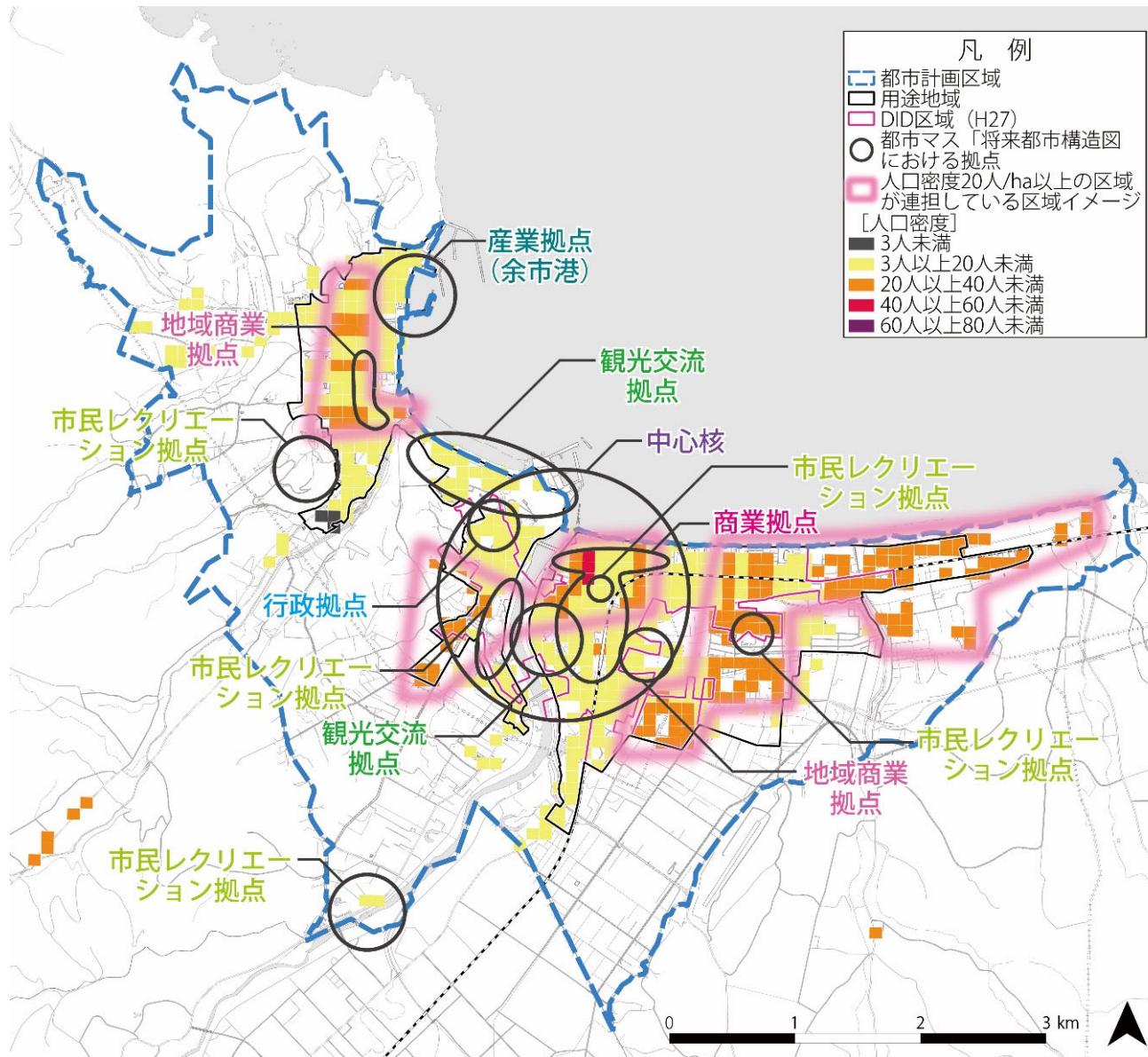
## 区域設定の考え方

- 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3 災害リスクの低減

## 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】

- ・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）及びイエローノゾーン（土砂災害警戒区域）について区域から除外します。

### 【津波】

- ・3m以上の津波浸水想定区域は、区域設定から除外します。

21

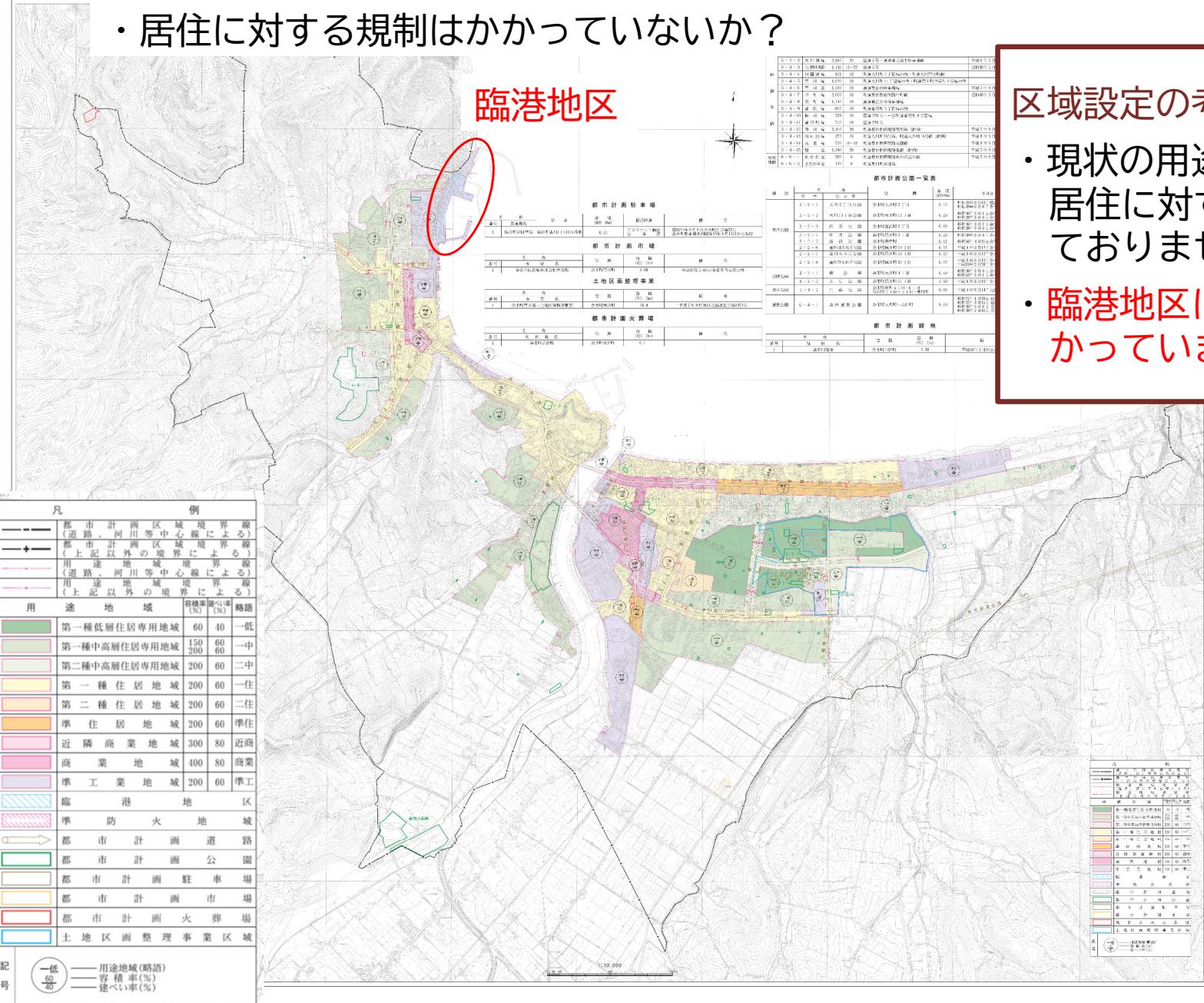
### 【洪水】

- ・5m以上の洪水浸水想定区域は、区域設定から除外します。

## 視点4 土地利用の規制・実態

## 視点の考え方

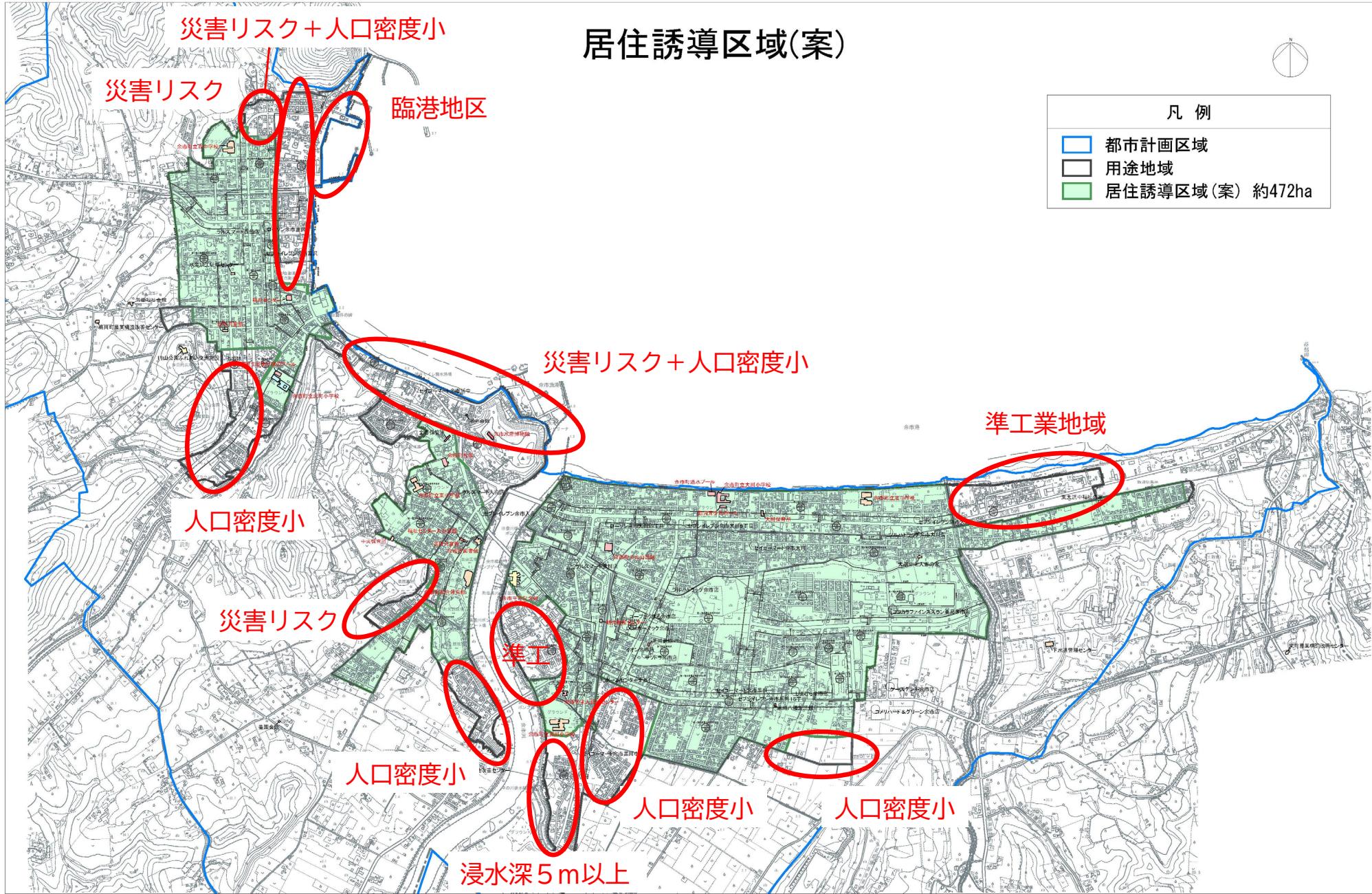
- ・居住に対する規制はかかっていないか？



## 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。
  - ・臨港地区に居住の規制がかっています。

# 居住誘導区域(案)





## ②都市機能誘導区域の設定

### 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（JR※・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的な区域を検討

### 望ましい区域像

25

- 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

※国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」より

※新幹線開通後（並行在来線廃止後）は余市駅のバスターミナル化と、鉄道代替バスのアクセスを想定

## ②都市機能誘導区域の設定

### 設定のための視点

視点1 都市計画マスターplan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

## ②都市機能誘導区域の設定

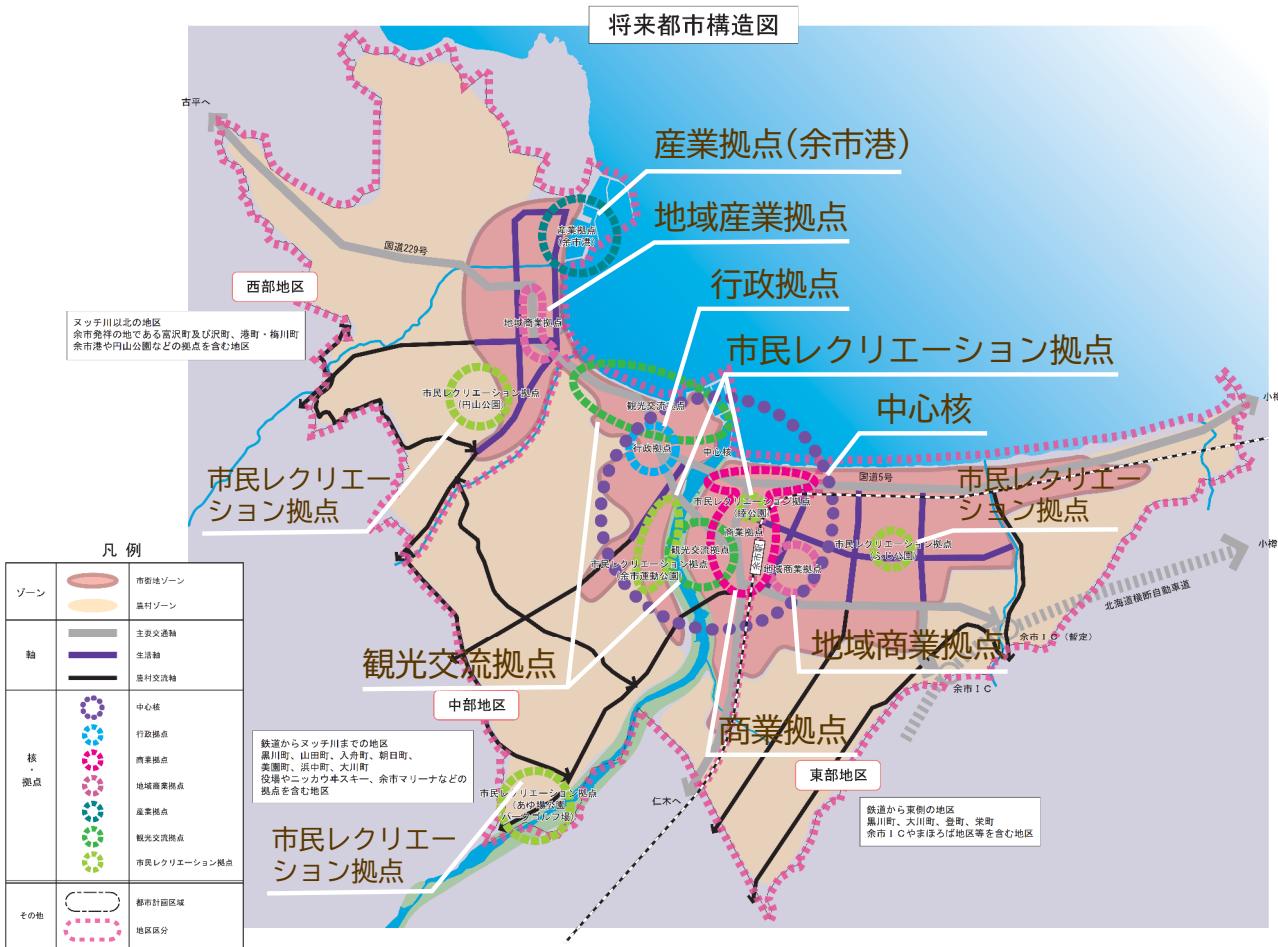
### 設定のための具体方針

- 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、行政官庁等を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？



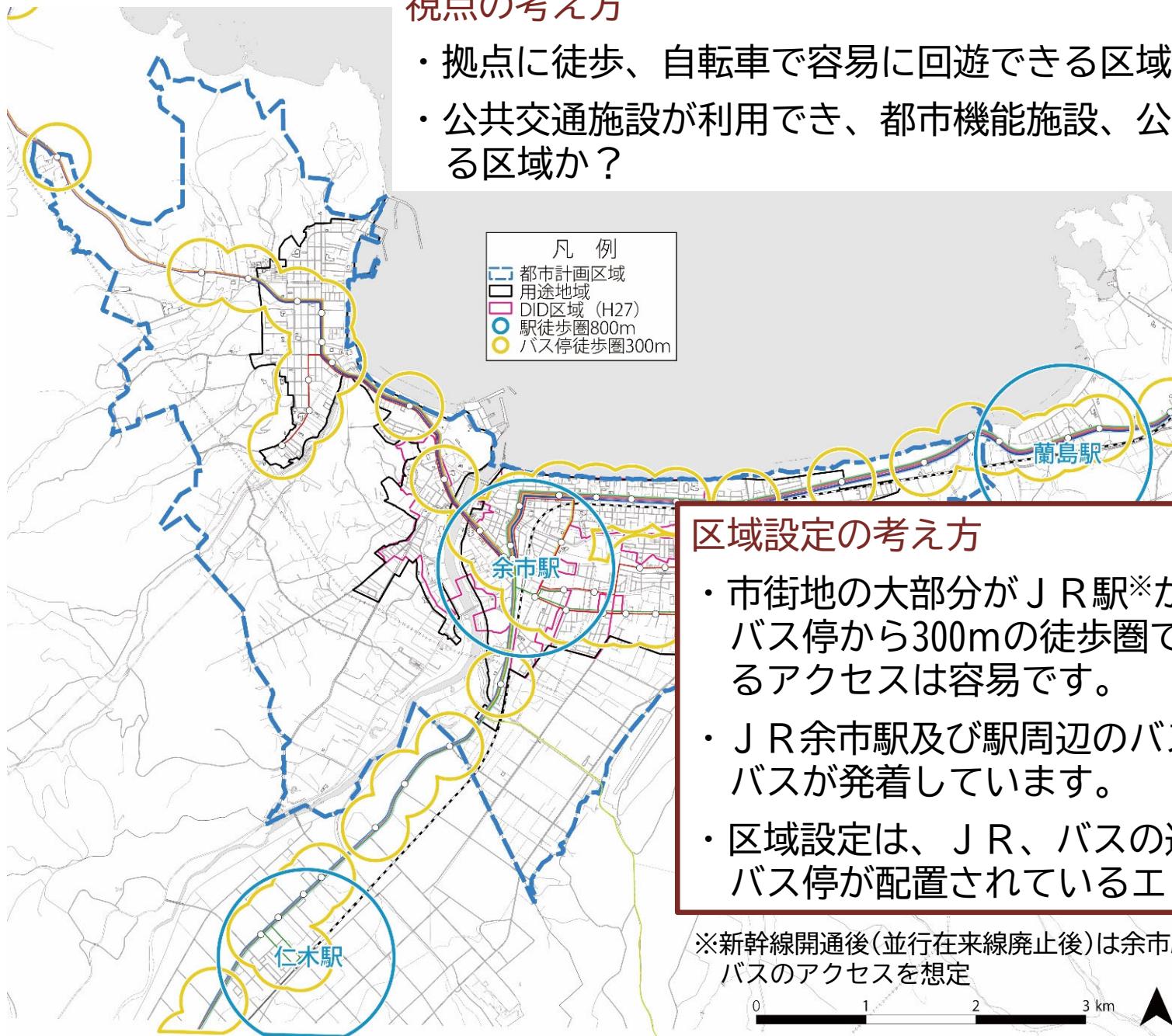
## 区域設定の考え方

- ・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

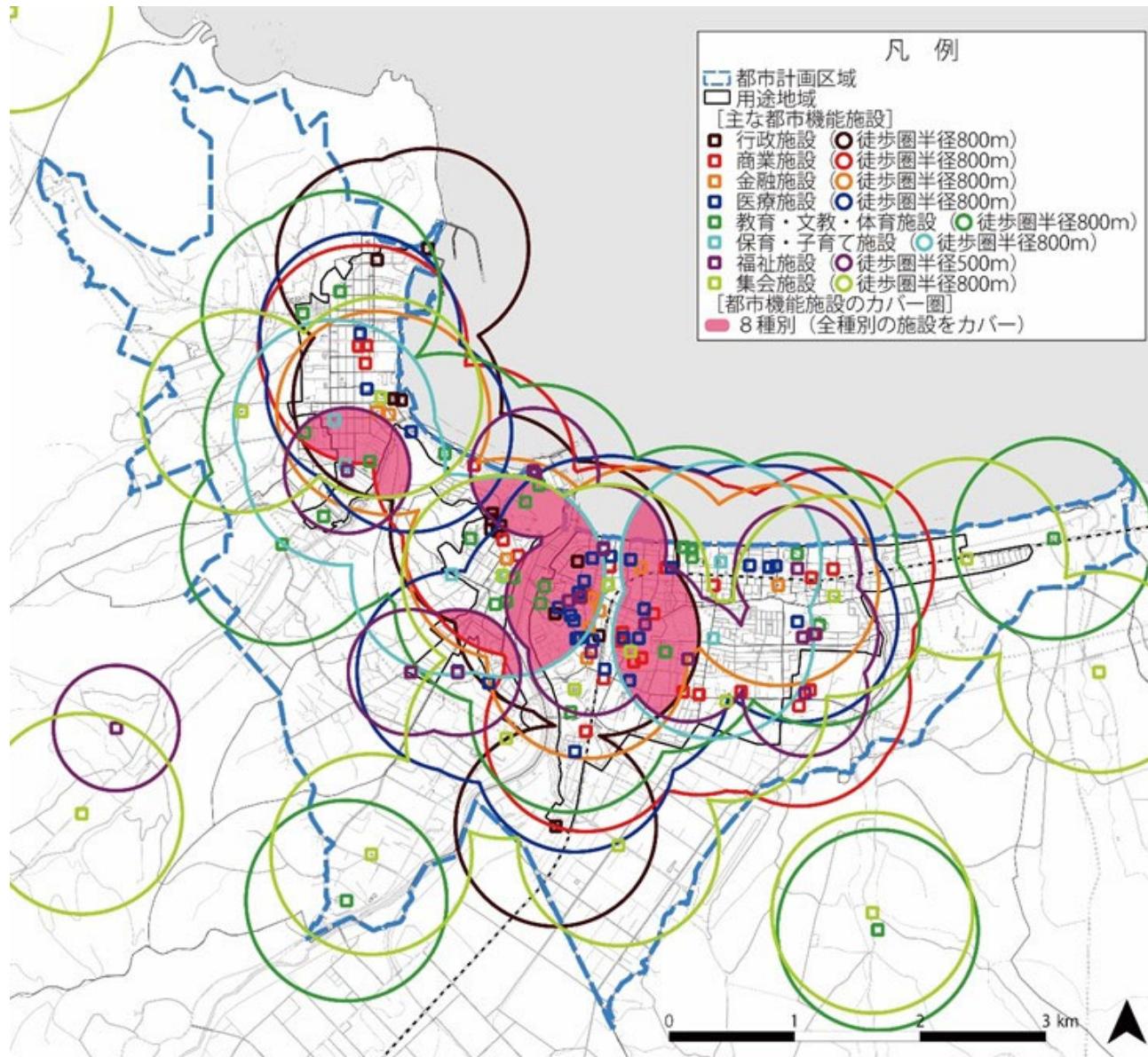
- 市街地の大部分がJR駅※から800mの徒歩圏またはバス停から300mの徒歩圏でカバーされ、徒歩によるアクセスは容易です。
- JR余市駅及び駅周辺のバス停には、全ての路線のバスが発着しています。
- 区域設定は、JR、バスの運行状況を考慮し、駅、バス停が配置されているエリアを基本に検討します。

※新幹線開通後(並行在来線廃止後)は余市駅のバスタークナリ化と、鉄道代替バスのアクセスを想定

# 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？



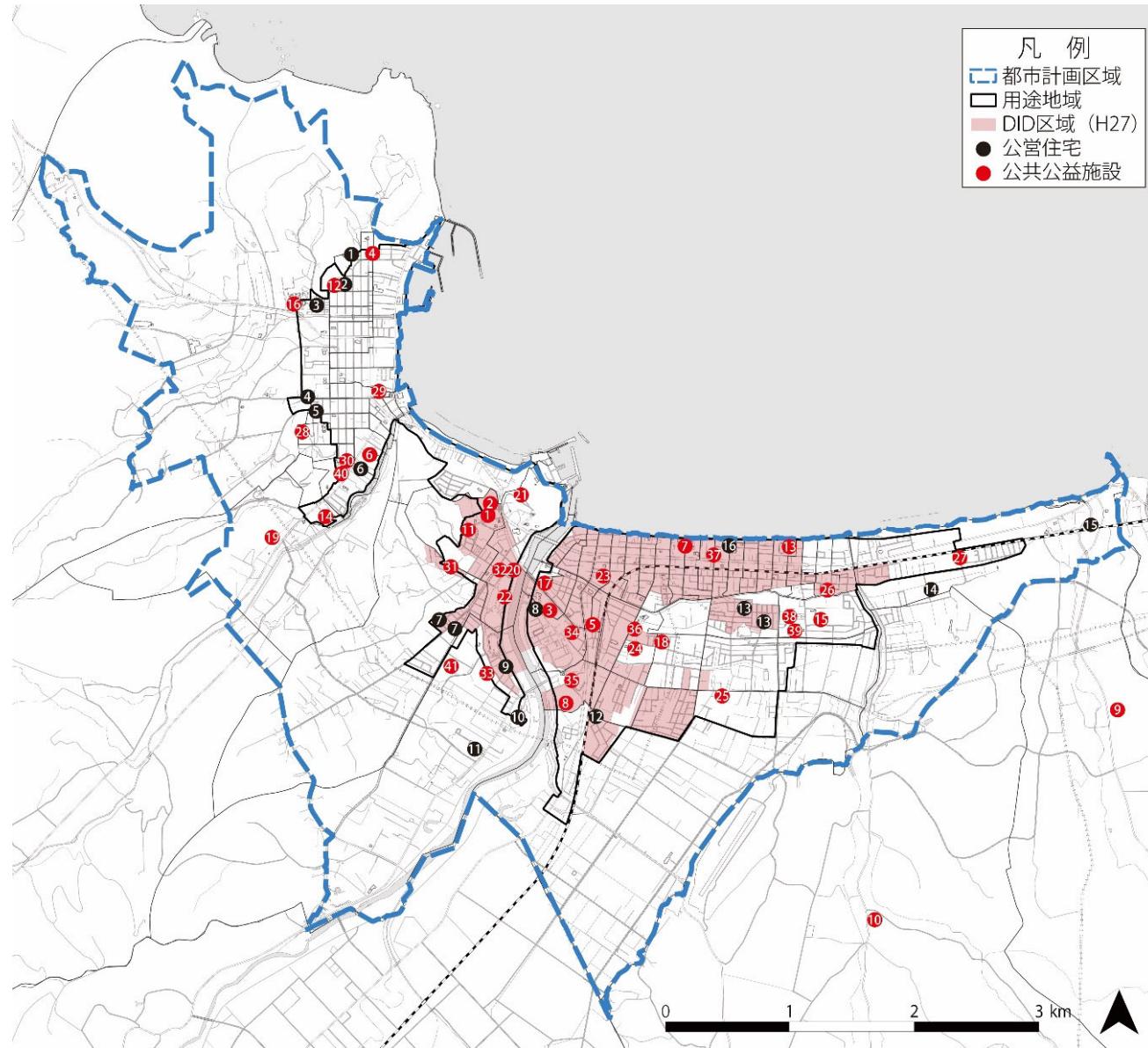
## 区域設定の考え方

- ・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

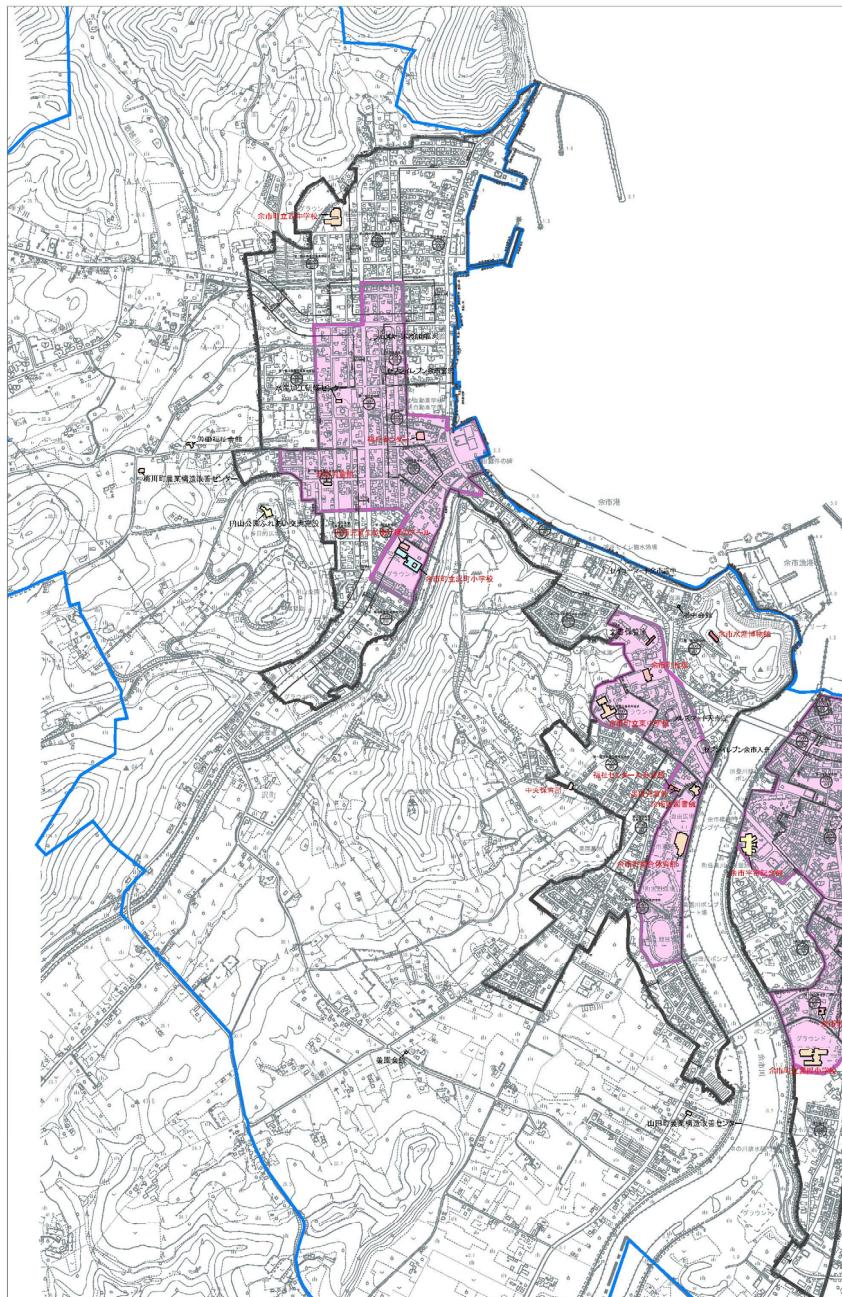
公営住宅一覧

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 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		24	黒川会館
		余市消防署		25	黒川八幡生活館
	4	沢町警察官駐在所		26	大浜中老人寿の家
	5	駅前交番		27	東大浜中福祉の家
	6	沢町小学校		28	円山公園ふれあい交流施設
	7	大川小学校		29	福祉センター
	8	黒川小学校		30	ほうりゅうじ保育園
	9	栄小学校		31	中央保育所
	10	登小学校		32	福祉センター入舟分館
	11	東中学校		33	修徳会林病院
	12	西中学校		34	倫仁会小嶋内科
	13	旭中学校		35	老人福祉センター
	14	余市紅志高等学校		36	北海道勤労者医療協会
	15	北星学園余市高等学校		37	余市診療所
	16	余市養護学校		38	大川保育所
	17	リタ幼稚園		39	北海道社会事業協会余市病院
	18	杉の子幼稚園		40	特別養護老人ホーム フルーツ・シャトーよいち
	19	夢の森幼稚園		41	徳風会養護老人ホーム かるな和順
	20	図書館			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

# 都市機能誘導区域(案)



## 都市機能誘導区域(案)



### 凡例

- |                      |
|----------------------|
| ■ 都市計画区域             |
| ■ 用途地域 約660.7ha      |
| ■ 都市機能誘導区域(案) 約255ha |



### ③誘導区域(案)重ね図

誘導区域重ね図(案)



#### 凡 例

- |                      |
|----------------------|
| ■ 都市計画区域             |
| ■ 用途地域 約660.7ha      |
| ■ 居住誘導区域(案) 約472ha   |
| ■ 都市機能誘導区域(案) 約255ha |

※都市機能誘導区域は、居住誘導区域と重複しています。

