

【めむろ未来ミーティング日程 15】

令和8年1月21日（水）

10:00～11:22

■参加者 6人

■芽室町 町長、副町長、教育長、
魅力創造課参事、農林課長、
環境土木課長、政策推進課長

■記録 広報広聴係

■対応・検討が必要な事項

①高岩地域福祉館について（都市経営課）

- 1 開会
- 2 町長挨拶
- 3 町からの説明事項

資料1 芽室公園 Park-PFI

資料2 都市公園ストック再編計画について

資料3 新嵐山スカイパークについて

- 4 意見交換

(1)資料1・2についての意見交換

【参加者】

Park-PFI 事業の維持費は大体年間1億円程度かかるとのことだが、過去に道の駅は維持費が高いとの理由で断念したと聞いているが、1億円かかるのであれば道の駅をつくったほうが収益を得られるのではないかと思う。

【町長】

道の駅については、さまざまな会場で「やったらよいのではないか」という意見をいただいている。道内の道の駅の収支状況は確認しており、決算上は黒字に見える施設もあるが、実態としては自治体からの補助金等が入っている例が多い。売上だけで採算が取れている管内の施設は、把握している限りでは1、2施設程度にとどまることも分かった。

芽室町でも以前から道の駅の検討は進めてきたが、こうした収支面の課題があり、これまで積極的に取り組んでこなかった経緯がある。加えて、町内では愛菜屋も運営されていることから、地域内の役割分担やバランスといった観点も踏まえる必要がある。

道の駅そのものを将来にわたって否定するものではないが、少なくとも当初のスタートとして道の駅を前提に進める考えは現時点では持っていない。ただし、今後の集客力や収益性を見ながら、仮に道の駅として認定を受けることで効果が見込めるのであれば、改めて検討する余地はある。

道の駅には24時間365日、トイレ等の機能を開放し続ける要件があり、特に冬場の売上が伸びにくい時期でも管理人等の人員が必要となる。この点は収益面での大きなネックになり得ると考えている。

管内でも人気の高い道の駅も存在し、そうした施設はプラスになっている可能性もあるが、全体として見ると、広い敷地や強い観光資源といった明確な特徴がない限り、集客の確保は容易ではない。こうした認識から、当面は道の駅としての整備は考えていない。

また、懸念として、駐車場を開放すると24時間利用可能な状態になり、可能性は高くないものの、大型車両が長時間滞留するなどの事態も想定される。そのため、今後の検討事項ではあるが、ゲートの設置等により駐車場を管理し、適切に利用をコントロールする対策も必要になると考えている。道の駅として整備すると、原則として常時開放に近い運用となり、施設側で制限をかけにくくなる点も懸念である。したがって、駐車場を含めた管理の在り方や、営業時間の設定をどうするかについても、あわせて検討していく必要がある。

【参加者】

モンベルが入るということで、モンベルは流行っているアウトドアブランドだが、個人的な感覚として、15年や20年も流行るブランドは少ないと思っている。モンベル人気が無くなった場合のことも役場内部では考えているか。

【町長】

さまざまな会場で同様の懸念の声が出ていることは事実である。現在、代表企業「つなぐパートナーズ」の代表である大和リースと協議している内容としては、契約上、まず10年間は撤退しないルールとする方向で整理している。

流行り廃りのリスクがあることは認識しており、端的に言えば黒船のように外から来た企業が、調子が悪くなったら撤退してしまうのではないかとこの心配だと受け止めている。ただし、建物の建設や運営の主体は大和リースであり、同社と10年間の契約を前提に調整を進めている。仮に、契約期間である10年の時点で撤退という事態になった場合には、次の業態・集客力を担える事業者を探すという考え方で協議している。もちろん絶対という言葉は使えないが、町としてもその点は懸念しているため、民間資本を活用する以上、長期的に活用される仕組みとなるよう、ルールづくりを含めて細部を調整している。心配や不安は理解しており、そこを踏まえた上で進めていきたい。

一方で、事業の成立性という観点では、企業グループが手を挙げた背景として、モンベルショップが核となる集客力が重要であり、その集客力がなければ採算が取りにくいという感覚がある。制度としてのPark-PFIは平成29年からの比較的新しい仕組みであり、都市公園など一定規模の公園で活用できる制度である。そうした条件が合致したことで、芽室公園においてモンベルを含む公園施設整備が可能になったという状況である。

モンベルが来る価値は大きいと捉えているが、そこだけが賑わって儲かれば良いとは考えていない。試算では年間10万人程度の集客が見込まれるという話もあるため、その来訪者を市街地の商店街等へどう結び付けるか、また新嵐山再生の取組とどう連動させて回遊ルートをつくるかなどについて、商店会や商工会も含めて検討していきたい。

もう1点として、町民の皆さんに芽室公園を改めて活用してもらい、憩いの場として親しみ、足を運んでもらえるようにしたいという思いがある。

【参加者】

モンベルショップの大きさはどの程度になるか。

【町長】

現在モンベル社と協議している中で、出店規模については、ほぼ確約に近い形で南富良野町の店舗と同程度の規模が可能だという認識である。小清水町や東川町にも店舗はあるが、それらと比べると南富良野町の店舗はより規模が大きく、地域の拠点となるフラッグシップ店(旗艦店)として位置付けられている。

芽室町における計画も、その南富良野町と同程度の水準になる見込みであり、現時点ではその方向で進むと考えている。

必須整備として求められているのは、モンベルショップとビジターセンターである。加えて、提案内容には屋内遊戯施設の整備も盛り込まれており、規模としてはモンベルショップと概ね同程度の面積になる見込みである。

屋内遊戯施設については、フレスポ等、近隣でも類似施設の整備が進み、音更町にも将来的に施設が増える可能性はあるものの、子ども向けのニーズは大きく、十分に需要を見込める施設だと考えている。結果として、集客の核をモンベルショップだけに依存せず、屋内遊戯施設も含めた複数のメニューで数年間かけて利用者を積み上げていく構成になり得る。

さらに、芽室公園は体育館やプール等も含む運動公園としての性格があることから、運動の要素で人を集めることもあわせて検討している。具体的には、レバンガ北海道が道内19市町村にバスケットコートを整備する構想を持っており、芽室町にも提案が来ている。現時点で確定ではないが、敷地内に3x3用のコートを整備する案があり、町の持ち出しなしで実現できる可能性がある。

これらを組み合わせ、屋内遊戯・スポーツ・憩い・交流を一体的に楽しめるエリアを目指したい。既存の噴水は夏場に人気がある一方、近年の暑さでは屋外に長時間滞在しにくい日もあるため、そうした際

に屋内遊戯施設へ移動して遊べるなど、季節や天候に左右されにくい利用の受け皿を用意することにも意義があると考えている。

【参加者】

公園の計画に関して、もう大体決まっているのだと思うが、パークゴルフ場がもう少しあっても良かった。清水町や新得町の方と大会で一緒になることがあり、それぞれの町にはバラエティ豊かなコースがあるが、芽室町は単調なコースが多い。せっかくなら公認コースがあっても良い。

【町長】

後ほど説明するが、競技人口の現状や、新嵐山における維持管理上の課題などを総合的に検討した結果、現時点では新嵐山での整備は考えていないという方針である。

指摘のあった点については町としても認識しており、地形が平坦で魅力に欠け「あまり面白くない」といった声があることも承知している。現実的に候補を挙げるとしても南パークゴルフ場がせいぜいであり、河川敷についてはコースが長くなり過ぎるなどの課題がある。特に高齢者にとっては負担が大きいの話も聞いてはいるが、現時点ではパークゴルフ場の整備は検討していない状況である。

(2)資料3についての意見交換

【参加者】

新嵐山再生計画とあるが、再生せずにそのまま自然に戻すという考えはないか。計画を少ししか見ていないが、以前と比べて目新しく変わったものはなく、この計画でお客さんがたくさん来るとは考えにくい。ウィンタースポーツ人口も減少しており、キャンプブームも落ち着いてきている中で、客観的に見てあの場所に何回も来たいと思わせる魅力がそんなにあるのか疑問である。以前と同じような感じになってしまうのではないかと思うが、その辺りはどのようなシミュレーションを立てたのか。

【町長】

懸念の声は理解しており、町としても、めむろ新嵐山株式会社が経営破綻し倒産に至ったこと、その後説明会を重ねてきた経緯を重く受け止めている。スキーをしない人から見れば不要ではないかという意見が出ることも当然あり得るが、町民にとっての価値に加え、十勝全体としてもこれまで利用してきた人がいる資源である。

そこで、従来の観光中心のスキー場という位置付けから転換し、体育館等と同様に、地域の利用を主目的とする社会体育施設的なスキー場として再生していく方針を考えた。責任ある立場としても、スキー場を復活させる必要があると判断し、町として今後も整備・再生していく考えである。少なくとも、再生のスタート時点から更地にして終わりにする発想は持っていない。

ただし、無計画に投資を増やすことはできない。以前のランドデザイン案をすべて実施すると概算で40億円規模になる想定であったが、現実的にそれは困難であるため、内容を精査し、規模を絞り込んだ。具体的には、当初は建物を冬季ロッジと、屋内遊戯施設の2棟とする案もあったが、集客面・運営面の分析を踏まえ、建物は1棟に集約する方向とした。また、リフトも2本あるが、1本化して効率化を図る考えである。結果として、当初の構想と比べて概ね半減程度のイメージでまとめたのが現在の再生計画である。

休止期間の影響で、利用者が他地域へ移ったという話も聞いている。そうした状況も踏まえ、帯広から近い立地を生かし、ファミリー層を中心としたレジャー機能として一定の必要性があると判断した。

さらに、冬季だけで採算を成立させるのは厳しいため、夏季を含めた通年での利活用を前提に、持続可能な運営の形を検討しながら整備計画を立てているというのが現在の状況である。

【参加者】

計画を立ててうまく運営できるのであれば、それに越したことはない。ただ、再び同じような経営破綻や失敗を繰り返すのであれば、最初からやらない方がよいのではないかという懸念がある。だからこ

そ、町民が納得できるように、根拠を含めた計画を作り込み、できるだけ具体的で分かりやすい形に落とし、丁寧に提示してもらいたい。

【町長】

指摘の趣旨は理解している。新嵐山については、現在まちのミライという運営会社とともに進めており、今後、将来に向けてどのような形で運営していくかを継続して検討している。現在は整備に着手しようとしている段階であるが、判断の根拠となる詳細なデータや資料についても、今後は整理して提示していく必要があると考えている。

【参加者】

芽室公園と新嵐山、このような大きな事業を二つ同時にやって大丈夫なのかと懸念している。将来人口の推計など、10年後、20年後に人口がどの程度になり、子どもの人数がどれくらいになるのかといった統計は一定程度出ているはずである。

また、足元の経済状況を見ても、為替や物価の影響で建設費や資材価格が上がり、事業費が膨らむ可能性がある。先行きは誰にも断言できないからこそ、分からないで済ませるのではなく、人口動態や経済環境の変動リスクも含めて見通しを立てた上で、納得できる形で計画を示してもらいたい。両方やってくれば町民は嬉しいと思うが、町の財政が心配。

【町長】

タイミングとして町の財政負担が重なる時期が出てくる可能性があるため、新嵐山の再生についても、現状の進め方を前提にしつつ、場合によっては後ろ倒しを含めて検討しなければならないと考えている。やらないという選択肢は現実的に取りにくい一方で、負担の時期や規模をどう調整するかは重要な論点である。また、負担の平準化も必要である。1年に一気に大きな費用を投じるのではなく、できるだけ複数年に分けて負担をならす考え方で進めたい。Park-PFIは民間資金の導入を前提とするため、町としての負担は結果的に生じる部分があるとしても、仕組み上はまだ調整の余地がある。一方で、

新嵐山は性格上、町が責任を持って直接的に費用を負担する割合が高いため、指摘のとおり負担は重くなる。したがって、町としては負担を軽減する方法の検討とあわせて、年次をずらすなどの調整も必要だと考えている。

例えば3億5,000万円規模の負担は町にとって非常に大きいことから、財源の確保についても、水面下で複数の可能性を探りながら対応を進めている。Park-PFIについても、賃借料7,000万円という枠組みを前提にしつつ、国の制度等の活用により、町の負担をさらに削減できる手法がないか検討している。資材費高騰など不確実性を現時点で完全に織り込むことは難しいが、町としては、今後も引き続き、可能な限り町の負担を減らすための手法を検討していく考えである。

【参加者】

外国人の集客も考えているか。

【町長】

主なターゲットとしては考えていない。主に地元や国内がターゲット。新嵐山については、空港から直接来訪できる立地であるため、インバウンドも視野に入れるべきではないかという意見があることは承知しているが、現時点で町としてはインバウンドを主要ターゲットには置かず、地元利用を基本としたファミリーゲレンデという位置付けで運営していく考えである。もちろん、来訪者を意図的に排除するものではなく、結果としてインバウンドの利用があることは想定し得るが、計画の主軸としては地元の利用を中心に据えて進めたい。

【参加者】

先日新聞に管内自治体の将来負担比率が掲載されていて、芽室町は高い方だった。この事業をやることにより一番高くなると思うが、財政は危なくないのか。

【町長】

将来負担比率は、かなり先まで見通した将来の負

担を数値化する指標であり、いわば将来にわたって負担をする度合いを示すものである。したがって、今この時点の比率が直ちに極端に悪いというより、将来に向けて負担が積み上がると比率が上がっていく仕組みになっている。

現時点で本町の将来負担比率は66%台であり、350までは黄色信号が灯らないとも言われるが、だからといって大丈夫という話でもない。危機感は持つべきだが、直ちに危機的な状況ではないというのが認識である。

今後も財政状況は注視していく必要がある。歳入をどう確保するか、歳出をどう抑制するかをあわせて検討しなければならない。また、財政分析については内部の試算だけで完結させるのではなく、外部の視点も入れて町の財政の現状を客観的に評価する必要があると考えており、その取り組みを進めたい。

【参加者】

リフトの架け替えで一本になるのか。

【町長】

そのとおり。乗り場、降り場の位置関係も踏まえつつ、リフトの設置場所を一部移動するという考え方である。ゲレンデのコース自体は、基本的にこれまでと大きく変えない。

現在指摘されている点として、例えばBコースなど上級者が滑り降りてきた際にリフト乗り場が遠くなるのではないかという懸念がある。ただ、現状は第一リフトしか使えず、Cコース側から下りてきた利用者にとっても、すでに乗り場までの距離が長い状況になっている。加えて、既存リフトは設備の状態として十分に使用できる段階ではなく、運輸局からも使用はできないといった趣旨の指摘を受けている。そうした条件を踏まえて検討した結果、リフトを斜めに配置し、展望台付近まで上げる形とする案が現実的であると考えている。これにより、冬季だけでなく、展望利用なども含めた通年利用の可能性を広げられないかという発想である。

【参加者】

例えばCコースを、一般的な滑走というよりもスノーボード向けに特化させ、大型のハーフパイプを設置し、日本で一番長いハーフパイプを作ってそれを宣伝材料にして集客を狙うのはどうか。山が小さいので普通に滑るだけではみんな物足りない。

【町長】

考えたことはあった。

【参加者】

図面で見ると、ここに新たにリフトを作るとコースが狭くなるように見えるが、どうか。

【魅力創造課参事】

図面だけを見ると、Aコースの正面に支柱が立つような印象になる。しかし実際の現地は、第二リフト側に人が立って見ると分かるとおり、地形に起伏や斜面の切り替わりがあり、支柱位置はできるだけAコースの滑走に支障が出にくい場所を選定している。

結果として、1本程度が滑走エリアにかかることも想定されるが、同様の事例は他のスキー場でも見られ、支柱周辺は適切に防護カバー等を施すことで安全性を確保できる。設計段階でもその前提で検討しており、Aコースの滑走面は概ね確保できるように計画している。

【参加者】

第一リフトは本当にもう使用できなくて更新しないといけないほどなのか。

【魅力創造課参事】

第二リフトは昭和50年代製であり、メーカー一点検の結果、継続使用は困難と判断されている。第一リフトは平成3~4年頃の設備で、昨年度にメーカーによる点検を実施した結果、現時点では使用可能である。

しかし、第一リフトを今後10年使用する前提で延命するには、改修や部品交換等で約6億円が必要

と見込まれた。一方で、リフトを架け替える場合は約4億5,000万円程度であり、改修よりも安価である。加えて、平成3~4年製の設備を10年延命しても、その先さらに10年、20年と使えるかは別問題であるため、長期的な合理性を踏まえると更新の方が適切だと考えた。

財源面でも、一般に修繕には補助金が付きにくい一方、更新・新設には補助制度を活用できる可能性がある。こうした財源条件も勘案し、架け替えで進める判断としている。さらに運営面では、リフトを複数運用すると上下にスタッフ配置が必要となるが、一本化すれば必要人員を減らせる。人件費を含む運営費、維持費まで含めた全体最適の観点から、リフトは一本化した方が効率的であるという整理である。

【町長】

リフトの掛け替えについては、相当慎重に検討した。その上で、スキー場を継続することを前提にし、さらに夏季利用を含めた通年活用を考えるのであれば、結果としては掛け替えの方が望ましいという判断に至ったという整理である。

一方で、近年は積雪が少ないこともあり、スキー場をどこまで維持するのかという議論は当然あり得る。ただ、通年利用を進めるにしても、夏季は平日も含めて毎日運行する想定ではなく、土日祝日やイベント時などに限定して運行するといった柔軟な運用が必要だと考えている。平日を含め常時運行として上下に人員を配置し続ける運営は現実的ではないため、運行日や運行形態は負担と需要を見ながら設計していく方針である。

【参加者】

リフトは通年でつけっぱなしだと傷むのではないか。

【町長】

保守はしっかりしていかないといけない。

【魅力創造課参事】

夏季運行については、法令や基準上の要件がいくつかあり、冬季と同じ仕様や運転方法のままでは運行できない。例えば、冬季は搬器を約100基程度取り付けて運行する想定だが、夏季に運行する場合は搬器数を半分程度にしなければならない等の基準がある。また、運転速度にも基準がある。冬季は最大で毎秒2mまで可能であるが、その速度だと速すぎて子ども等が乗降しづらい面があるため、実運用では毎秒1.6m程度に抑えているが夏季は基準上、さらに低速の毎秒1m程度でなければならない。加えて、安全バーの装着など、季節運行に応じた安全要件も満たす必要がある。そのため、夏季は冬季と同じ搬器の付け方や運転条件ではなく、季節ごとに搬器数を切り替え、要件に適合させた上で運用することになる。

【参加者】

昨年、全国的にクマが大発生したが新嵐山周辺ではどの程度の出没があったのか。また、新嵐山の営業を考えているのであればクマ対策をしっかりしないといけないと思うが、どのように考えているか。

【農林課長】

新嵐山付近での目撃情報は直接町には届いていないが、新嵐山の後ろ側、渋山では大体15頭程度駆除していて、町内全体では22件の痕跡や目撃情報があった。

【町長】

クマの出没については強い懸念を持っている。頂上まで上げること自体は良いとしても、頂上付近でクマの目撃等が発生すると、利用者の安全面だけでなく風評被害にもつながり、一度情報が出てしまうと影響が大きく、非常に厳しい状況になり得る。そのため、ここは重要課題として捉えており、今後しっかりと対策を検討しなければならない。

自身が農林課長であった当時、河川敷のオートキャンプ場でクマ対策として二重に電気柵を設置し、南側での出没や行動が見られた中で一定の対応を行った経過がある。頂上付近でも同様に、電気柵等

を含む実効性のある対策を講じなければならないと考えている。

クマ対策は極めて重要な問題であり、目撃情報が出ただけでも利用や評判に直結するため、慎重かつ確実に進める必要がある。

斜面を緩衝帯として維持するという意味では、現在は夏場に牧場として利用しており、管理もJAに委託している。ただ、預託頭数が減ってきている状況もあり、今後は光勇に運用を一本化する方向で整理している。そうなる斜面の維持をどうするのが課題になるため、冬季の維持管理をお願いしている事業者のまちのミライに、夏場の斜面維持管理も併せてお願いすることを考えている。斜面を草ぼうぼうにすると、クマが出やすくなる懸念があることに加え、降雪機で雪を作っても定着しにくいという技術的な問題も生じる。そのため、夏場も含めて適切に草刈り等の維持管理を行う必要がある。斜面は夏季に空いている状態になりやすいことから、町民の利用やイベント等に活用してもらう余地もあると考えている。利活用の例としては、マウンテンバイクのようなアクティビティがあり得る。リフトで上がってもらい、下りを楽しむといった使い方も検討の対象になり得る。いずれの利活用を進めるにしても、クマ対策は最重要課題である。町としては、まちのミライとも十分に話し合いながら、実効性のある対策を講じていきたい。

加えて、キャンプ利用者等のマナーも重要である。ゴミの放置や不適切な処理はクマを誘引し、執着を招く可能性があるため、ゴミ処理の徹底を含め、利用ルールの周知や管理を強化していかなければならない。

(3) その他の意見交換

【参加者】

①この福祉館の改修を早めに進めてほしい。蛍光管ももう製造していないので手に入りにくい。また、襖の戸も開きづらくなっている。レースカーテンも取り替えたいと思っているが、改修した場合に窓のサイズが違っていると取り替えても使えなくなってしまうので買っていない。不凍栓も昔のもので、硬くて折

れてしまいそうになっている。最低でも不凍栓は更新してほしいところだが、改修等の計画は現時点でどうなっているか。

【町長】

現在の地域福祉館に関する計画は令和8年度までである。そのため、令和8年度中に一定の整理を行う必要があるが、当該施設は昭和56年以降の建物であり、現行の耐震基準に切り替わった後の建築であることから、いわゆる旧耐震には当たらない。ただし、それとは別に、老朽化への対応として改修や長寿命化のための整備は進めていかなければならない。そこで、令和8年度中に全面的な改築ありきで進めるのではなく、比較的新しい改修箇所も含め、住民から出ている要望を把握するための調査を行い、計画的にどのように整備していくかを検討している。一方で、緊急的にもう機能しないといった不具合がある場合は、計画期間とは切り離して対応しなければならないと考えている。本日は担当部署の職員が同席していないが、必ず伝え、町として現地の状況を確認し、緊急性を見極めた上で、すぐ対応すべきものと計画的に進めるものを整理していきたい。できるだけ近いうちに要望を聞きに行かせる。

【参加者】

南3線の道路が、夏から秋にかけて草がひどく伸びて散歩もしづらい。草を刈らないとハチの巣もできてしまう。

【環境土木課長】

草刈は全体的に路肩を年に2回、法面は1回実施している。南3線の道路は結構広い道路で、歩道もあるが、ちょうど歩道と車道の間木のようなものが生えてきていて、昨年確認して一度切ったところだが、また状況を見ながら対応していきたい。

ハチの巣も温暖化の影響からかスズメバチの巣が増えてきているが、公共施設の敷地であれば町で対応するので連絡をいただきたい。

11時22分終了

