

代 表 者

橋口

視 察 報 告 書

令和 7 年 10 月 9 日

会 派 代 表 者 殿

呉市議会議員

橋口 晶
福永 高美
定森 健次朗
坂井 誠臣
岡崎 源太郎
横地 裕子
藤本 哲智

次のとおり行政視察したので報告します。

1. 視察期日

令和 7 年 9 月 30 日 (火) ~ 10 月 2 日 (木)

2. 視察項目

①北海道札幌市 シャトレーゼガトーキングダムサッポロについて

②北海道余市町 余市駅周辺における交通結節点の整備について

③北海道恵庭市 島松駐屯地の概要について

3. 参加議員

橋口 晶、福永 高美、定森 健次朗、坂井 誠臣、岡崎 源太郎、
横地 裕子、藤本 哲智

4. 随行者

無し

北海道 札幌市

■視察項目

シャトレゼガトーキングダムサッポロについて

【視察対応者】

シャトレゼガトーキングダム札幌	総支配人	永井	英樹	様
シャトレゼガトーキングダム札幌	管理本部	本部長	市澤	隆之 様

【視察期日】

令和7年9月30日(火) 14時00分～16時00分
(シャトレゼガトーキングダムサッポロ)

【札幌市の概要】

人口：1,955,648人(令和7年9月1日現在)

面積：1,121.26km²

概要：日本最北の政令指定都市で、東京23区の約2倍の面積を持ち、市域の約6割を山林が占める「環境首都」を掲げる都市である。積雪寒冷な気候を活かした「さっぽろ雪まつり」などのイベントにより、年間約1,500万人以上の観光客が訪れる。

国内有数の観光都市であり、近年はインバウンド(外国人宿泊客)が急増している。特にアジア圏からの旅行者が多く、観光による経済波及効果は年間5,000億円を超えると推計される。観光の季節偏在(夏・冬への集中)や、二次交通の維持、宿泊施設における人手不足などが共通の課題となっている。

【視察目的】

旧グリーンピア安浦がシャトレゼグループの運営となったことを踏まえ、同系列施設であるシャトレゼガトーキングダムサッポロの運営実態を視察し、呉市における今後の観光振興の検討に資することを目的とした。

【視察内容】

(1) 視察施設の概要と強み

①沿革と特徴

当該施設は、1992年に開業した大型リゾート施設であり、旧称は「札幌テルメ」であった。その後、運営母体の変遷を経て、現在は菓子メーカー「シャトレゼ」のホールディングス傘下として運営されている。

札幌市内中心部から車で約40分の距離に位置し、市内では唯一、本格的な温泉施設と大規模なプールを併設するリゾートホテルである点は特筆すべき競合優位性である。

②差別化戦略

競合する星野リゾート（トナム）やルスツリゾートに対し、「市内からのアクセスの良さ」と「お菓子メーカー（シャトレゼ）直営」という独自色で差別化を図っている。

札幌市内においてこれほどの規模のプールと温泉を有する施設は他に存在しないため、独自の立ち位置を確立している。この「プールと温泉」というハード面の強みに加え、シャトレゼブランドのソフト面（菓子、アイス、ケーキ等）を融合させた「お菓子の王国」としてのコンセプトが、ファミリー層やインバウンド客からの強い支持を集める要因となっている。

・ターゲット層

ファミリー・個人：年間約3万人のインバウンド、約2万5,000人の修学旅行生を受け入れ。

・ブランド体験

シャトレゼのアイス・菓子の提供や、子供向けの自由研究イベントなどを通じ、「お菓子の王国」としての魅力を提供している。

③広域連携

全国11箇所のグループホテル（広島・瀬戸内を含む）の特産品を紹介するフェアを実施し、グループ間の相互送客や地域PRに貢献している。

(2) 運営実績と集客状況の詳細

①施設利用者数と収益構造

昨年度（直近1年間）の総利用者数は約125万人に達している。その内訳は、宿泊客が約16万人、プール利用者が約52万2,000人、レストラン利用者が約37万人となっており、日帰り利用客（特にプール利用者）が圧倒的多数を占めている。

宿泊部門における年間稼働率は約70%である。札幌市内のホテル平均稼働率が約80%であることと比較すると、中心部から離れている立地条件が影響し、若干の乖離が見られる。また、客室単価（ADR）は約16,000円で推移しており、これは札幌市内のホテル市場において中価格帯に位置している。

②インバウンドおよび修学旅行の動向

海外からの宿泊客は年間約3万人に上り、その半数以上が韓国、台湾、香港からの観光客で占められている。特に台湾・香港・韓国の順で需要が高く、今後は中国本土からの需要回復に加え、北海道観光振興機構の方針とも連動し、インド、ベトナム、中東エリアからの誘客も視野に入れている。

国内の修学旅行については、年間約2万5,000人から2万6,000人を受け入れている。時期としては9月・10月に高校生の利用が多く、主に関西圏（大阪、京都、神戸）からの来訪が目立つ。

一方、1月以降の冬季においては、福岡県からの修学旅行生が、近隣のスキー場でのスキー学習とセットで3連泊するケースが増加している。また、道内需要としては、旭川・帯広地区の約8割の小学校が同ホテルを指定しており、修

学旅行で訪れた児童が後に家族旅行で再訪するという「思い出の循環」による集客サイクルが機能している点は注目に値する。

(3) 施設運営における課題と具体的対策

①施設の老朽化とリニューアル計画

1992年の開業から約33年が経過しており、建物の老朽化が顕著な課題となっている。これに対し、同社では大規模な投資計画を策定し、客室や温浴施設（大浴場）の改修を順次進めている。特に本年11月からは、3～4年をかけて客室の絨毯、壁紙、水回り（洗面・浴室）を全面的に更新する計画である。

また、戦略的な改装として「ファミリールーム」の増設が挙げられる。現在3室あるファミリールームは年間稼働率が8割を超える高稼働を維持していることから、来年3月にはさらに1室を増設する予定である。

1室あたりの収容人数を増やすことで客室単価および売上の向上を図る狙いがあり、今後4～5年をかけてファミリールームの比率を高めていく方針である。

②宴会部門の苦戦と立地課題

最大1,300㎡・1,400㎡の大宴会場を有しているものの、札幌中心部からの移動時間（約40分）がネックとなり、宴会需要の取り込みに苦戦している。

特に、アルコールを伴う宴席においては交通の便が重視されるため、市内中心部のホテルに需要が流出する傾向にある。このため、宴会場の稼働率向上は今後の経営上の懸念事項として挙げられた。

③二次交通の維持とコスト問題

アクセス面の課題を補うためにシャトルバスを運行しているが、その維持費は年間2,000万～3,000万円に達している。昨今のバス運転手不足や燃料高騰の影響を受け、以前は1時間に1本であった運行頻度を、現在は2時間に1本へと間引きせざるを得ない状況にある。

顧客満足度の観点からは増便が望ましいものの、運行を外部委託する場合のコスト増や運転手確保の困難さ（特に冬季の雪まつり期間などは本州から運転手を招集するほどの不足状況）が壁となり、現状の体制維持が精一杯であるとのことであった。

④人材不足による機会損失

調理師不足も深刻な課題であり、昨年度は結婚式の披露宴料理を提供できる体制が整わず、新規の婚礼受注を停止せざるを得ない事態となった。その結果、昨年の婚礼実施組数はわずか3組にとどまった。現在は調理スタッフの確保を進め、徐々に受注を再開しているものの、かつて年間170組を受け入れていたピーク時と比較すると、市場環境の変化（婚姻数減少、晩婚化）も含め、婚礼部門の完全復調には時間を要する見込み。

(4) シャトレゼグループの経営戦略と特徴

①M&Aによる事業拡大と再生モデル

シャトレゼグループは、新規にホテルを建設するのではなく、経営不振や事業譲渡された既存施設を M&A（合併・買収）により取得し、再生させる手法でホテル事業を拡大している。現在、全国に 11 のホテルと 1 つのロッジを展開しており、その中でも「ガトーキングダム サッポロ」は最大規模の旗艦施設である。

他の事例として、佐賀県の「唐津シーサイドホテル（旧 DHC 所有）」や長野駅前のホテル（旧メルパーク）などが挙げられる。いずれも元の運営母体が異なっていたため、施設ごとのコンセプトや設備は統一されていないが、それぞれの地域の特性や既存設備を活かしつつ、「シャトレゼ」ブランドを付加することで再生を図っている。

②ブランドシナジーの創出

グループのホテル事業は、単なる宿泊機能だけでなく、菓子事業との相乗効果（シナジー）を重視している。

・宣伝塔としての機能

ホテル滞在を通じてシャトレゼのお菓子やアイスを提供し、ブランドのファンを育成する。

・地域間連携

グループホテルが所在する地域の食材を相互に活用したメニュー開発を行っている。例えば、広島・瀬戸内のホテルが開業したことを受け、札幌のホテルでも「瀬戸内フェア」を実施するなど、食を通じた地域交流とプロモーションを展開している。

③財務体質の健全化プロセス

特筆すべき点として、「ガトーキングダム サッポロ」が黒字化を達成するまでに 10 年の歳月を要した。

バブル期に建設された豪華な施設は、エネルギーコストや維持管理費が膨大であり、前運営会社時代から慢性的な赤字体質であった。シャトレゼによる買収後、徹底したコスト管理と運営の見直しを行い、10 年かけてノウハウを蓄積した結果、コロナ禍を除いて安定的な黒字経営を実現するに至った。

この「10 年かけて再生した」という実績と経験が、現在進められている他地域のホテル再生事業の基盤となっている。

(5) 呉市「シャトレゼホテル 瀬戸内」への波及効果と展望

①「グリーンピア安浦」再生の現状

呉市安浦町に位置する旧グリーンピア安浦（現・シャトレゼホテル 瀬戸内）の再生事業について、同施設は、まだリニューアルオープンから日が浅く、認知度が十分ではないという課題がある。

現地視察を行ったガトーキングダム サッポロ総支配人によると、リニューアルされた客室やレストランの質は高いものの、まずは「知ってもらう」ための広報活動が最優先事項であるとの認識が示された。

②菓子工場併設による産業観光の創出

瀬戸内の施設における最大の目玉は、2026年夏に稼働予定の菓子工場（焼き菓子ライン）である。ここでは、瀬戸内レモンを使用した銘菓などを製造する計画であり、工場見学を可能にすることで、単なる宿泊施設ではなく「製造直売・体験型」の観光拠点への転換を図る構想である。

この工場稼働に伴い、現地で約20名から30名程度の新規雇用（正社員およびパート・アルバイト）が創出される見込みである。製造ラインは24時間稼働ではなくシフト制となるため、地域住民の安定的な雇用受け皿として期待される。

【質疑応答】

※時間の都合で、質疑応答は実施せず。

【呉市での展開の可能性】

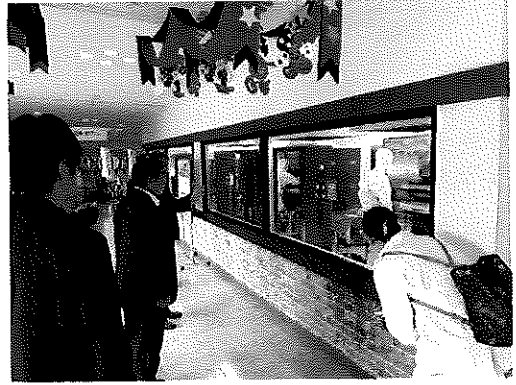
札幌の事例が示す通り、大型リゾート施設の再生には長い時間と継続的な投資が必要である。瀬戸内の施設についても、開業初期の現在は「認知拡大」と「顧客満足度の向上」に注力するフェーズであり、即座に大きな利益を生むものではない。しかし、シャトレーゼグループには札幌で培った再生ノウハウがあり、グループ全体での送客支援や人材交流（ノウハウ移転）が行われている。

呉市としても、この民間活力を最大限に活かすため、周辺道路の整備や広域観光ルートへの組み込み、地元産品（ジビエや海産物）の供給体制構築など、側面からの支援を継続していくことが重要である。

シャトレーゼグループのホテル運営手法は、単なる「場所貸し」ではなく、自社ブランドのコンテンツ力（菓子・食）を核とした「体験価値の提供」にあることが確認できた。

特に、老朽化したバブル期の施設を、長期的視点と緻密なコスト管理によって黒字化させた実績は、人口減少や公共施設の維持管理に悩む地方自治体にとって一つの優良事例として整理できる。呉市における「シャトレーゼホテル 瀬戸内」は、工場稼働を控えた重要な局面にある。

札幌での成功要因であった「地域密着（学校・ファミリー層の取り込み）」と「ブランド発信（工場・直売店）」の両輪が、瀬戸内においても機能するよう、議会としても行政・事業者・地域社会の連携を促進し、地域経済への波及効果を最大化させる取り組みを進める必要がある。



北海道 余市 町

■視察項目

余市駅周辺における交通結節点の整備について

【視察対応者】

余市町	総合政策部	政策推進課	課長	荒井	拓之介	様
余市町	総合政策部	政策推進課	係長	半田	和気	様
余市町	総合政策部	政策推進課	主事	北村	佳輝	様
余市町議会			議長	藤野	博三	様

【視察期日】

令和7年10月1日（水）13時00分～14時30分

（余市町役場）

【余市町の概要】

人口：16,867人

面積：140.59km²

世帯数：9,518世帯 ※（令和7年7月31日現在）

概要：余市町は北海道の西部に位置し、積丹半島の付け根にあたる町である。

札幌市からは高速道路を利用して車で約1時間弱の距離にあり、小樽市と隣接している。道内では比較的温暖な気候であり、縄文時代早期から定住があった地域である。国指定史跡「フゴッペ洞窟」には、国内でも希少な刻画（岩面彫刻）が残されており、歴史的文化財に恵まれている。

果樹栽培が基幹産業。特にリンゴは明治12年頃、日本で初めて民間農家による生産ベースでの結実・販売に成功した発祥の地。また、ブドウ栽培も盛んであり、現在は町内に20のワイナリーが稼働し、ほぼ全てが余市町産のブドウを使用するなど、「ワインの町」としても知られている。かつてはニシン漁で栄え、現在は沿岸漁業が中心である。

また、竹鶴政孝が創業した「ニッカウキスキー余市蒸溜所」があり、構内の建造物が国の重要文化財に指定されている。駅周辺は観光拠点としての性格も帯びている。

海上自衛隊余市防備隊が所在し、ミサイル艇2隻が配備され、函館から稚内までの日本海側の警備を担っている。この点は、海上自衛隊呉地方総監部を擁する呉市との共通点としても挙げられた。

【視察目的】

北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離およびバス転換を見据え、余市駅周辺における交通結節点整備の検討経緯や課題、財源確保の考え方、代替交通の確保、鉄道廃止後の公共交通再編に向けた合意形成等について把握することを目的とした。

【視察内容】

(1) 背景と課題

余市駅周辺は町の玄関口だが、以下のような構造的な課題を抱えていた。

・エリアの分断

駅の西側にはニッカウキスキー余市蒸溜所などの観光資源や駅舎がある一方、線路を挟んだ東側には町内最大規模の商業施設や新興住宅地が広がっている。線路による分断により、生活圏（東側）と交通拠点（西側）のミスマッチが生じている。

・バス停の分散

ニセコや小樽・札幌方面へ向かう広域バスの停留所が、駅前広場内ではなく周辺の「駅前十字街」交差点付近に分散しており、JR との乗り継ぎや利用者の利便性が低下している。

・冬期の課題

駅前広場には屋根やロードヒーティング設備がなく、積雪時には歩行者動線や交通機能が著しく低下している。

(2) 北海道新幹線札幌延伸と検討の経緯

JR 余市駅周辺における交通結節点の整備は、北海道新幹線の札幌延伸に伴う JR 函館本線（並行在来線）の経営分離・バス転換と密接に関わっているが、新幹線の工期遅延により計画の修正を余儀なくされている。

●令和 5 年度（2023 年度）時点の検討

- ・当初は「2030 年度の新幹線札幌開業」を前提としていた。
- ・2030 年に JR が廃止されバス転換されるため、それまでに交通結節点を整備する計画であった。
- ・検討案：「暫定整備を挟み、廃線後に JR 用地を活用して本整備を行う案」と「JR 用地を活用せず、2030 年までに一括整備する案」の 2 パターンを比較検討している。

●令和 6 年度（2024 年度）の転換

- ・2030 年の開業が困難であると公表されたことを受け、方針を変更。
- ・「新幹線開業スケジュールによらず、早期に整備する」方針へ転換。現在の駅前広場の課題（バス停分散など）解決を優先し、JR 用地を活用しない前提で、A・B・C の 3 パターンのレイアウト案を検討した。

●令和 7 年度（2025 年度・現在）の再考

- ・2024 年 3 月に、新幹線開業が「早くても 2038 年度末」まで大幅に遅延することが公表された。
- ・これにより、JR 用地が使えるようになる時期も不透明となったため、再度計画の練り直しを行った。
- ・現在は、「JR 用地を活用しない案（R6 検討）」と「JR 用地を活用する案（R5 検討）」を再度比較整理し、民間事業者の参入可能性や北海道（道路管理者）との協業による事業スキームを深掘りしている段階である。

(3) 整備に向けた財源・スキーム

・活用補助金

国の「社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業等）」の活用を想定している。補助率は1/2で、地方負担分の80%が特別交付税措置される有利な起債を活用予定である。

・要件

「地域公共交通計画」の策定に加え、「地域公共交通利便増進実施計画」の認定、さらに「立地適正化計画」等への交通結節点の位置づけが必要。

- ・余市町では、令和6年度に「利便増進実施計画」を策定済みだが、スケジュールの不透明化により立地適正化計画への位置づけは調整中である。

(4) 並行在来線廃止後の公共交通再編

①バス転換への合意形成

北海道新幹線並行在来線対策協議会において、余市町を含む沿線自治体は、鉄道維持の財政負担（更新費用やランニングコスト）が町の財政規模では困難であることから、バス転換に合意している。ただし、合意の条件として「鉄道並みの利便性を確保すること」を求めている。

②代替バスの運行計画

- ・現状の流動：余市町から小樽市への移動（通勤・通学）が最も多く、この区間の輸送確保が最重要課題。
- ・運行本数の試算：現在、余市・小樽間はJRが33本、バスが112本運行（合計145本）。
- ・バス転換後は、単純な合計ではなく、ダイヤの密度や乗り継ぎを考慮し、合計で125本程度の運行が必要と試算されている。特に、通学需要に対応するため、高校の近くを通る新たな路線の設定なども検討している。
- ・バスドライバー不足：全国的な課題だが、バス転換に際して運転手の確保が大きなリスク要因となっており、協議会でも議論されている。

③町長の考え

余市町長は対策協議会において、「思考停止的に全ての鉄道運行本数をそのままバスに置き換えるのではなく、新幹線開業後の新しい人の流れ（観光客は新幹線へ転移するなど）を踏まえた、効率的な交通体系を考えるべき」と発言している。

【質疑応答】

Q：補助金の活用について、駅舎のバリアフリー化や民間参入の可能性は？

A：社会資本整備総合交付金の中には、交通再構築事業のほかに「都市交通戦略推進事業」等のメニューがあり、通路や駐車施設、バリアフリー化も対象となり得る。呉市のような規模であれば、こうした幅広いメニューの活用が検討できるのではないかと。

Q：鉄道廃止に対する住民の合意形成はどのように行われたのか？また、余市・小樽間だけでも鉄道を残す選択肢はなかったのか？

A：財政負担が非常に大きいというデータを提示し、住民に説明して納得を得た。余市・小樽間のみの存続や、BRT（バス高速輸送システム）化、第三セクター化も検討したが、人口減少下での費用負担がネックとなり断念。ただし、現在も民間団体の一部では鉄道存続を求める活動が続いており、国への働きかけなどの動きも見られる。

Q：呉市との類似性について助言があれば教えていただきたい。

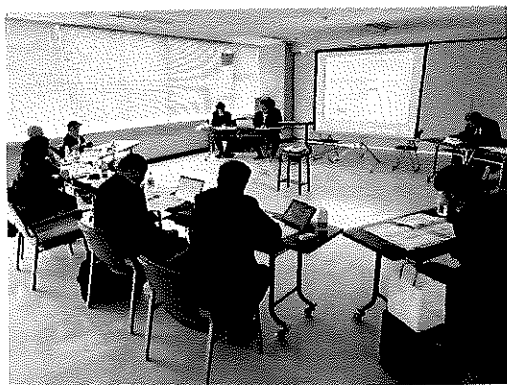
A：呉市においても、呉線（特に広駅以東）の利用状況や将来的な存続議論が課題となる可能性がある。余市町の「輸送密度が高くても（2000以上）、将来負担を考慮してバス転換を決断した」という経緯は、非常に参考になる事例となると考えられる。

【呉市での展開の可能性】

本視察を通じ、余市町が「新幹線開業スケジュールの延期」という外的要因に直面しながらも、現実的な交通機能の確保を最優先に、柔軟かつ段階的に計画を見直している姿勢が確認できた。とりわけ印象的であったのは、駅前広場整備を単体の事業として捉えるのではなく、立地適正化計画や地域公共交通利便増進実施計画といった上位計画と一体的に整理し、国の補助金（社会資本整備総合交付金）を効果的に活用するスキームを構築している点であり、これは呉市における駅周辺整備や交通政策を検討する上でも大いに参考となる。

また、鉄道存続に対する住民の愛着や要望がある中で、将来の維持管理コストを客観的かつ厳密に見積もった上で、バス転換という苦渋の判断を下し、その代替策として「利便性の確保」を重視した交通体系の構築に注力している点は、人口減少社会におけるインフラ維持の在り方として示唆に富むものであった。

さらに、新幹線開業時期が2030年から2038年へと大幅に遅延する中、JR用地の活用が長期間見通せない状況を前提に、「暫定整備」にとどまらず「早期整備」へと方針転換し、住民の現在の利便性を優先しようとする姿勢は、外的環境の不確実性が高まる中において行政が取るべき現実的かつ評価すべき対応であると感じられた。



北海道 恵庭 市

■視察項目

島松駐屯地の概要について

【視察対応者】

陸上自衛隊北海道補給処 総務部長 1等陸佐 平向 信吾 様

【視察期日】

令和7年10月2日（水）10時00分～11時30分
（陸上自衛隊島松駐屯地）

【恵庭市の概要】

人 口： 70,236人

面 積： 294.65km²

世帯数： 36,411世帯 ※（令和7年8月31日現在）

概要：恵庭市は、北海道石狩地方南部に位置し、札幌市と新千歳空港のほぼ中間に立地する都市である。札幌市中心部からは車で約40分、新千歳空港からは約15分の距離にあり、道央圏における交通の要衝として位置づけられている。JR千歳線が市内を縦断し、恵庭駅・恵み野駅・島松駅の3駅を有している。

市域は山林や農地が多く、自然環境に恵まれている一方で、札幌市への通勤圏として住宅地の整備が進んでおり、ベッドタウンとしての性格も有している。

産業面では、農業（花卉・野菜栽培）に加え、工業団地を中心とした製造業の集積が進んでいる。また、陸上自衛隊島松駐屯地をはじめとする自衛隊関連施設が所在しており、防衛・後方支援拠点の一つとしての役割も担っている。

【視察目的】

北海道における陸上自衛隊後方支援部隊の施設運営の実態を把握するとともに、後方支援・補給機能が担う具体的な役割や、地域社会との関係性について確認することを目的とした。

【視察内容】

（1）陸上自衛隊の任務と組織概要

陸上自衛隊は、防衛白書に基づき、我が国の領域防衛において陸上での作戦を担っている。我が国は海と空に囲まれた島国であるため、外部からの侵入に対しては、まず海上自衛隊および航空自衛隊が対処し、その後、着上陸事態や空挺・ヘリボーン部隊への対処を陸上自衛隊が担うという役割分担のもと、統合的に運用している。

陸上自衛隊は、陸上総隊を頂点とし、全国を5つの方面隊（北部、東北、東部、中部、西部方面隊）に区分して編成している。広島県呉市は中部方面隊に属し、第13旅団が担当地域となっている。近年の安全保障環境を踏まえ、北海道所在部隊であっても、必要に応じて南西地域へ機動展開する任務を有している。

（2）島松駐屯地および北海道補給所の沿革

島松駐屯地は、昭和27年（1952年）に北海道補給所の拠点として整備され、現在は創設73周年を迎えている。駐屯地の開設にあたっては、当時の島松村の地権者から土地の寄付を受けており、現在も地域との関係を継続している。

島松駐屯地には、北海道補給所のほか、北部方面後方支援隊の一部部隊、高射中隊、基地通信中隊、警務隊、地方協力本部の援護センターなどが所在している。

（3）北海道補給所の任務と業務内容

北海道補給所は、北海道内に所在する部隊に対し、物資の補給、整備、保管および調達を行っている。また、補給・整備を円滑に実施するため、北海道という広大な地域特性を踏まえた調査研究も業務として行っている。

災害派遣時には後方支援を担い、国際平和協力活動（PKO）に関連しては、車両の国連仕様（白色塗装）への改修や、帰還後の再塗装作業などを実施している。弾薬、燃料、施設機材については、道内各地に分散配置した支処・支所を通じて管理している。

（4）施設・設備の概要

島松駐屯地は、外周約3.7km、南北約1.2km、東西約0.8kmの敷地を有している。建物の多くは建設から年数が経過しており、現在は全国的な計画に基づき、段階的な建て替えを進めている。

また、概況説明の後、史料館、櫛形倉庫、装輪工作工場などの自衛隊施設の現地視察を行った。

【質疑応答】

Q：訓練はどのような場所・内容で実施しているのか？

A：野外での機動訓練などは、主に北部方面後方支援隊が実施している。北海道補給所では、弾薬や物資の搬送、フォークリフトによる積み下ろし、コンテナへの積載、航空自衛隊と連携した輸送訓練など、補給・整備業務に直結した訓練を行っている。また、基本射撃や格闘訓練などの基礎訓練も実施している。

Q：駐屯地に所属する人員規模はどの程度か？

A：島松駐屯地全体では、約1,300名が所属している。居住地は恵庭市が最も多く、そのほか札幌市、岩見沢市、安平町など近隣市町から通勤している隊員もいる。

Q：地域との交流や行事にはどのようなものがあるか？

A：駐屯地記念行事は一般開放として実施している。また、地域の祭りへの参加、協力団体との交流行事、スポーツ行事への参加、恵庭市内イベントにおける装備品展示や体験機会の提供などを行っている。

【呉市での展開の可能性】

本視察により、自衛隊施設が補給・整備・後方支援といった専門的機能を担うと同時に、災害対応や地域行事への協力など、地域社会との関係を維持しながら運営されている実態を確認した。

呉市においても、海上自衛隊呉地方総監部をはじめとする自衛隊施設が所在しており、部隊の運用、補給、整備、訓練、地域連携といった点で共通する側面を有している。呉市における自衛隊関連施設の現状や今後の複合防衛拠点の設置にあたって、陸上自衛隊島松駐屯地における補給・整備機能の集約や、後方支援を重視した施設運用の考え方は、貴重な参考事例になると考える。

今後、呉市としては、自衛隊施設が果たしている役割や運営実態を正確に把握した上で、災害対応、地域行事への協力、周辺環境整備など、既存の枠組みの中で可能な連携の在り方について、関係機関と情報共有を行っていくことが考えられる。

