

新幹線駅周辺整備計画

平成29年3月



目 次

第1章 目的と内容	1-1
1-1 目的	1-1
1-2 内容	1-1
第2章 新幹線駅周辺整備方針	2-1
2-1 計画条件	2-1
2-2 長万部駅乗降客数	2-33
2-3 将来交通量の予測	2-37
2-4 駅周辺交通計画	2-42
2-5 道路整備計画	2-54
2-6 将来乗降人員等による施設規模の算出	2-55
第3章 二次交通対策	3-1
3-1 地域構造	3-1
3-2 交通網の現状	3-5
3-3 二次交通対策に向けた課題	3-8
3-4 二次交通対策に向けた視点	3-11
3-5 他地域の事例	3-13
3-6 今後の対応	3-26
第4章 観光交流拠点・情報発信拠点の整備	4-1
4-1 前提条件の整理	4-1
4-2 類似事例	4-2
4-3 観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けた方向性	4-7
第5章 中心市街地の活性化方策	5-1
5-1 前提条件の整理	5-1
5-2 類似事例	5-4
5-3 中心市街地の活性化に向けた方向性	5-8
第6章 長万部温泉の活性化方策	6-1
6-1 内部環境	6-1
6-2 外部環境	6-6
6-3 長万部温泉街の活性化に向けた市場分析	6-9
6-4 温泉街のシンボリックな空間づくり	6-18
第7章 新幹線開業に向けたロードマップ	7-1
7-1 観光振興分野	7-2
7-2 まちなみ形成分野	7-7
7-3 交通アクセス分野	7-11

第1章 目的と内容

1.1 目的

平成 42 年度末の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）開業により、長万部駅は、道南はもとより、後志・胆振・日高地方を含めた広域の玄関口として、これまで以上の役割が求められる。

さらには、新幹線開業を契機として、将来の長万部町発展を見据えたまちづくりに向け、官民が一体となって取り組んでいく必要がある。

本計画は、平成 27 年度に策定した「新幹線を核としたまちづくり実行計画（以下、まちづくり計画）」のビジョンを踏まえつつ、駅周辺におけるまちづくりを具体的に進めていくための計画として作成するものである。

1.2 内容

1.2.1 新幹線駅周辺整備方針

(1) 計画条件

これまでの検討の経緯や道路ネットワークの必要性、各種調査結果からの現状と課題及び今後の方向性について、歩行者交通、自動車交通、公共交通、交通結節点施設、観光交通、まちづくりの各項目について検討を行う。

(2) 長万部駅乗降客数

新幹線による誘発需要を加えた将来の長万部駅の乗降客数について算出した上で、駅前広場関連交通量を算出する。

(3) 将来交通量の予測

将来交通量予測フローについて検討した上で、将来交通量及び新幹線新駅関連交通発生集中量、配分交通量について予測を行う。

(4) 駅周辺交通計画

まちづくりと交通施策展開の方向性、駅周辺整備地区の位置付けを踏まえ、将来交通量推計による道路網検討案の評価と交通施設配置案について評価を行う。

(5) 長万部駅周辺道路網

交通量推計結果を踏まえ道路駅周辺道路に求められる機能を発揮するために必要となる道路空間構成について検討を行う。

(6) 将来乗降人員等による施設規模の算出

98 指針に基づく施設規模の算出を行った上で、自由通路、駐車場整備可能量について検討を行う。

1.2.2 二次交通対策

(1) 地域構造

長万部エリアの商圈や通院圏、通勤・通学圏など地域構造に関連するデータの収集・整理を行う。

(2) 交通網の現状

長万部エリアの道路交通量や公共交通ネットワーク等について関連するデータの収集・整理を行う。

(3) 二次交通対策に向けた課題

長万部エリアの地域構造や交通網の現状を踏まえ、新幹線開業に向けた二次交通網の構築に向けた課題について整理する。

(4) 二次交通網対策に向けた視点

二次交通網検討に向けた課題を踏まえ、今後の二次交通網の構築に向けた視点について整理する。

(5) 他地域の事例

国内において近年新幹線が開業したエリアを中心に、長万部地域と地理的条件や需要条件が類似した地域における新たな二次交通網の構築に関する取組みについて具体的な事例を収集・整理する。

(6) 今後の対応

長万部エリアの需要条件や先行事例を踏まえ、今後の二次交通網の構築に向けた戦略や取組(案)について整理する。

1.2.3 観光交流拠点・情報発信拠点の整備

(1) 前提条件の整理

広域の観光交流拠点・情報発信拠点の整備に関するこれまでの検討経緯について整理する。

(2) 類似事例

新幹線の既開業地域における施設を抽出し、具体的な施設規模や機能等に関する事例を収集・整理する。

(3) 観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けた方向性

事例を踏まえ、長万部における広域の観光交流拠点・情報発信拠点の方向性等について検討する。

1.2.4 中心市街地の活性化方策

(1) 前提条件の整理

道道昇格を想定した中心市街地の活性化方策に関するこれまでの検討経緯について整理する。

(2) 類似事例

道内において道道の拡幅事業に際して街なみ環境整備事業等を実施した事例を収集・整理する。

(3) 中心市街地の活性化に向けた方向性

事例を踏まえ、長万部における道道昇格を想定した中心市街地の活性化方策等について検討する。

1.2.5 長万部温泉の活性化方策

(1) 内部環境

長万部温泉の施設規模や収容能力、季節変動、宿泊客の推移、歴史的な経緯等についてデータを収集・分析するとともに、道内の温泉宿泊地域におけるポジショニングについて検討を行う。

(2) 外部環境

長万部温泉を取り巻く市場環境について分析するとともに、新幹線開業により変化する市場動向やインバウンド市場の動向などについて検討を行う。

(3) 長万部温泉街の活性化に向けた市場分析

内部環境及び外部環境の分析結果を踏まえ、SWOT分析などを用いて長万部温泉街の活性化に向けた市場分析を行うほか、ハード・ソフトを含めた視点で今後の活性化に向けた方策について検討を行う。

(4) 温泉街のシンボリックな空間づくり

温泉街全体の空間を高質化させる取組（足湯やポケットパーク等）について、国内他地域の事例などを参考に検討を行う。

1.2.6 新幹線開業に向けたロードマップ

(1) 観光振興分野

観光振興分野において今後推進するプロジェクトの概要や留意事項、想定する事業主体等について整理する。

(2) まちなみ形成分野

まちなみ形成分野において今後推進するプロジェクトの概要や留意事項、想定する事業主体等について整理する。

(3) 交通アクセス分野

交通アクセス分野において今後推進するプロジェクトの概要や留意事項、想定する事業主体等について整理する。

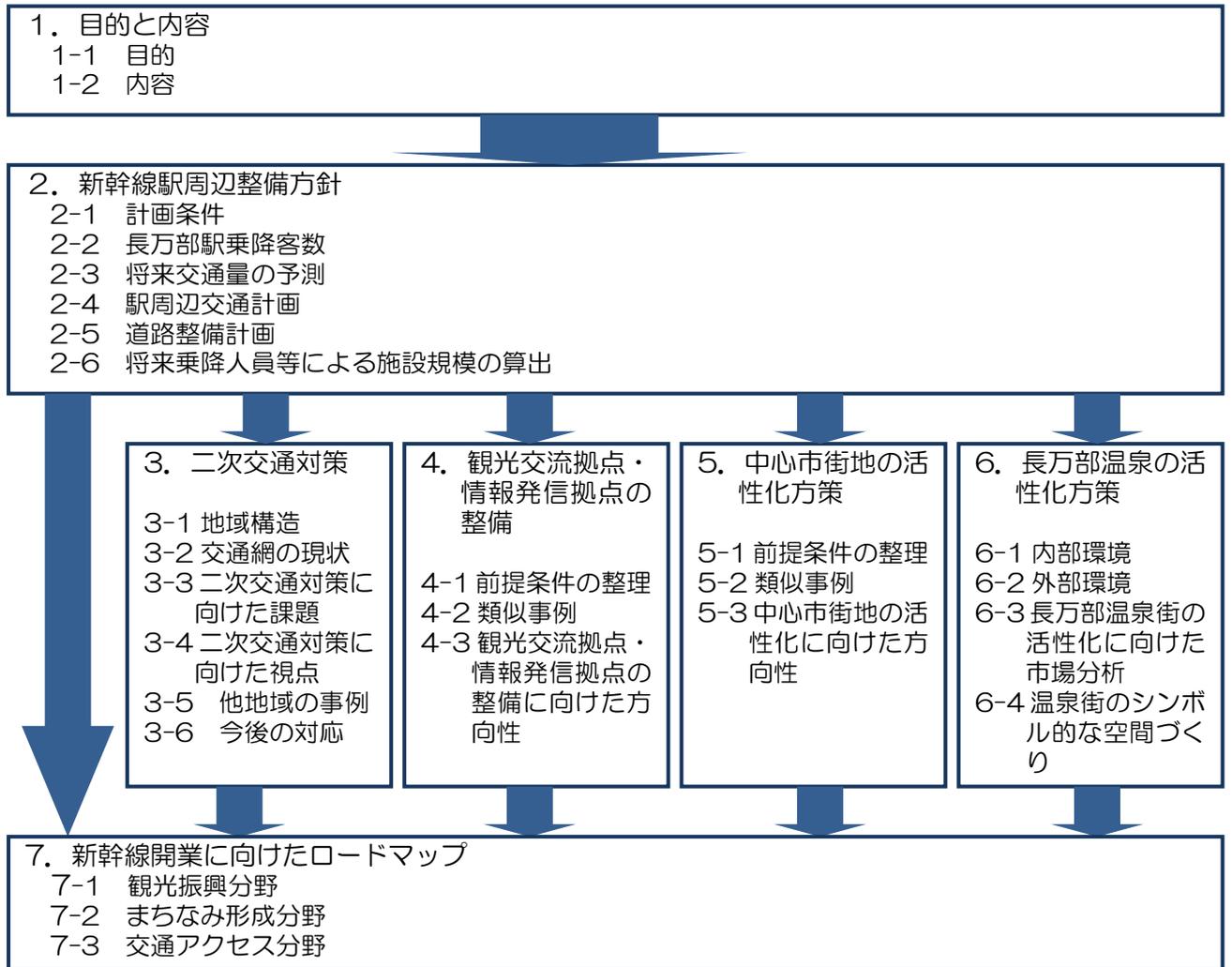


図 1-1 新幹線駅周辺整備計画の検討フロー

第2章 新幹線駅周辺整備方針

2.1 計画条件

2.1.1 新幹線を核としたまちづくり実行計画の概要

長万部町における都市施設整備の基本方針はまちづくり実行計画において、「基本目標③ 広域の乗り換え・玄関口（ハブ）としての機能強化」として以下の施策メニューが提案されている。

次頁以降に基本目標③・エリア方針図を抜粋し掲載する。

新幹線を核としたまちづくりの前提条件

限りある時間・原資を見据えたうえで、現実的で着実に遂行可能なプランの策定

長万部町の特長(有意性)を十分に活かしたプランの策定

関係者相互が協働で進められるプランの策定

まちづくりのビジョン 長万部の豊かな自然資源と 新しい技術を活かした持続可能なまちづくり

～新幹線駅の開業を協働で迎え・未来へ贈る～

まちづくりの課題

- ①居住人口・交流人口の増加
- ②中心市街地の活性化
- ③広域交通拠点、情報発信拠点としての機能強化
- ④防災・減災に向けた機能強化

まちづくりのビジョン達成に向けた基本目標

基本目標①：自然資源と先端技術が融合した居住・交流環境の創出

基本目標②：賑わいのある中心市街地の再生

基本目標③：広域の乗り換え・玄関口（ハブ）としての環境を創出

基本目標④：被災時において居住者や訪問者に安心・安全な空間を創出

資料：平成27年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画

図 2-1 まちづくり実行計画におけるまちづくりのビジョン

基本目標③ 広域の乗り換え・玄関口（ハブ）としての機能強化

方針①：広域的なアクセス強化

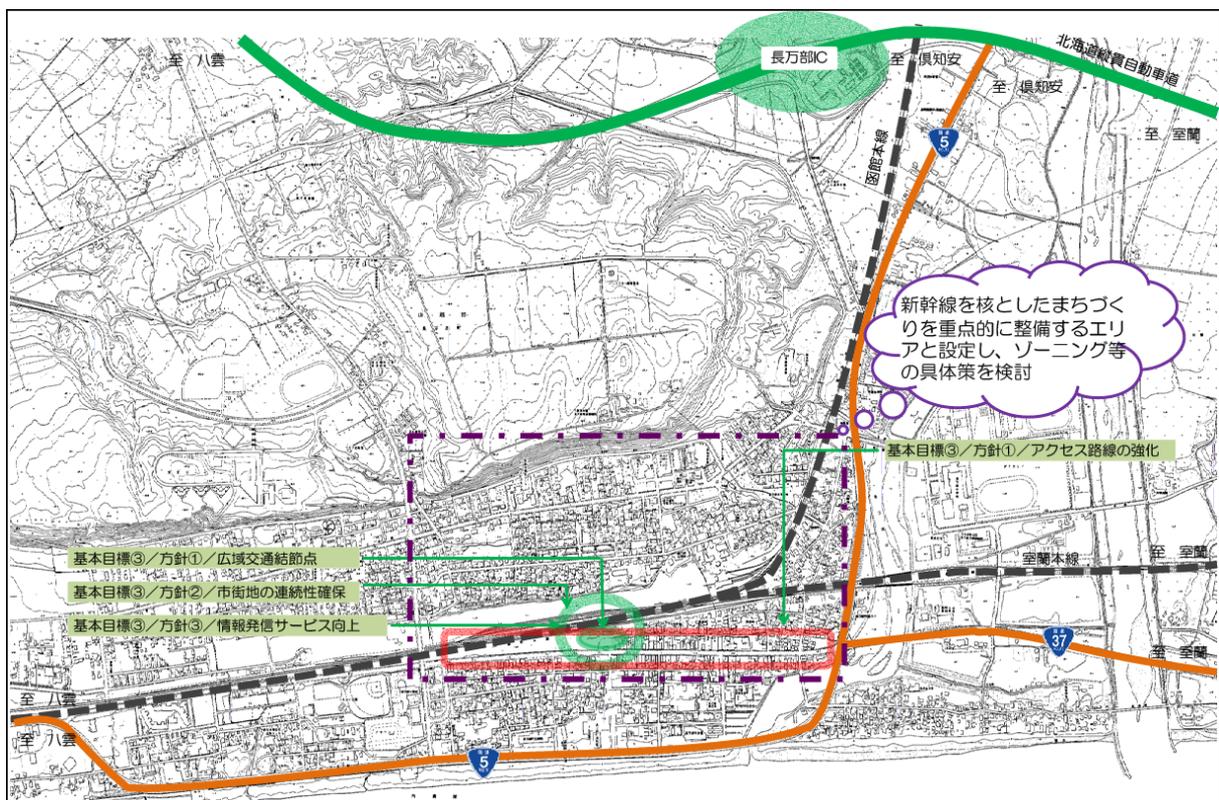
- ・ バス路線の確保・維持等 2 次交通の充実や駅へのアクセス路線の整備等により、「新幹線開業を見据えた広域観光連携協議会」を構成する市町村をはじめとした近隣自治体の観光地へのアクセスを強化する。

方針②：東西市街地の連続性確保

- ・ 長万部駅東西の市街地の連続性を確保し、一体的なまちづくりによる広域的な拠点機能を向上する。

方針③：情報発信サービスの向上

- ・ 広域的な観光情報発信機能、ワンストップ窓口(コンシェルジュ機能)の設置により、広域観光周遊ルートの起終点となる情報機能を強化する。



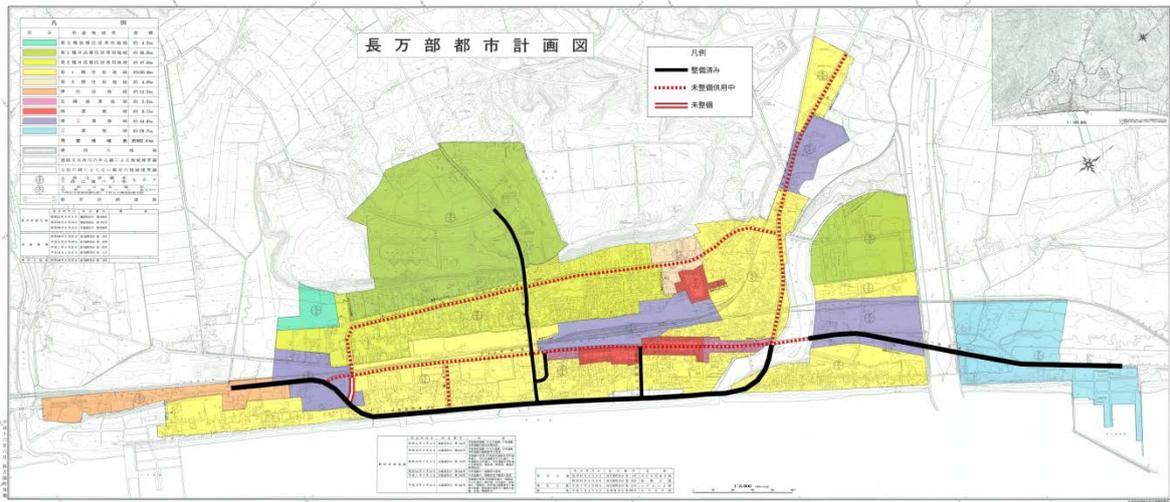
資料：平成 27 年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画

図 2-2 まちづくり実行計画基本目標を展開するエリア方針図（基本目標③抜粋）

(2) 地域ネットワーク（長万部町内）

長万部町内の都市計画道路は、国道5号・道道長万部公園線、都市計画道路駅前通以外は未整備供用中となっている。

長万部駅西側の中山大通・本町通は将来的には新幹線駅と国道5号、高規格幹線道路長万部ICとアクセスする重要な路線であるが、歩道幅員狭小の未整備区間であり、新幹線開業に併せた着実な整備が望まれる。



資料：長万部町都市計画図

図 2-4 長万部町内都市計画道路整備状況

(3) 路線の交通特性分析（交通負荷量）

H17 道路交通センサスペース将来交通量推計結果による交通負荷量を用いて道路の質的重要性の面から道路機能の検討結果を以下に示す。

なお、交通負荷量は道路の質的な側面であるトリップ長と交通量を合成して道路の質と量を同時に捉えた考え方で次式により算定される。

$$\text{交通負荷量 (K)} = \sum (Q_i \times L_i)$$

Q_i : そのリンクを通過するODペア交通量

L_i : 通過する OD ペアの発着値の距離

交通負荷量の大きいリンクは長距離トリップが多いか、交通量が多いことを示しており、交通負荷量が高いほど幹線的傾向が高いことを示すものである。

「道路の機能分類の研究」の分類基準を参考に以下に示すとおり区分し、各路線の幹線性を検証した。

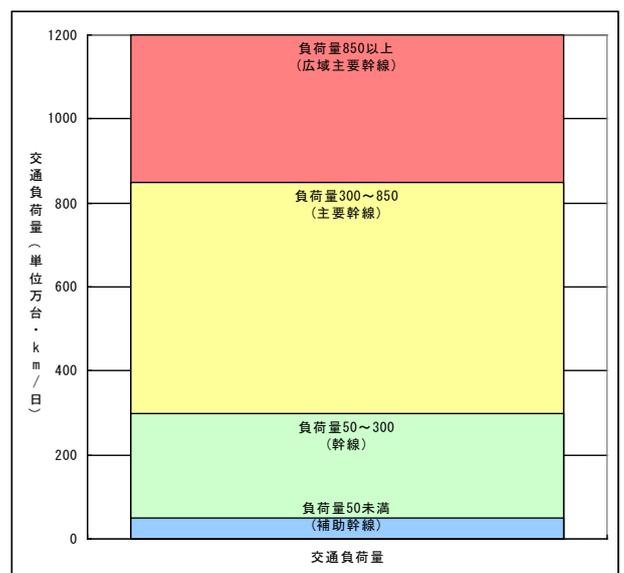


図 2-5 交通負荷量による道路機能分類基準

国道5号・37号で負荷量850万台キロ/日を超え、広域主要幹線としての役割を担っているほか、国道5号より現駅前広場にアクセスする本町通は負荷量が300～850万台キロ/日となっており、幹線性が高い都市計画道路となっている

本町通の様な新幹線駅に関連する路線については負荷量が高くなっていることから、その役割に応じた道路構造（事業主体）による整備が望まれる。



図 2-6 新幹線未整備時負荷量図（H42 将来推計結果より）

(4) 観光ルート

長万部町を交点とした高速道路・国道網により道南・道央圏の各観光拠点（新幹線新駅・宿泊地等）を連絡する滞在型観光に対応した「8の字」観光ルートが形成されており、観光ルートを発展させるためにも長万部町内の幹線道路の魅力づくりが望まれる。

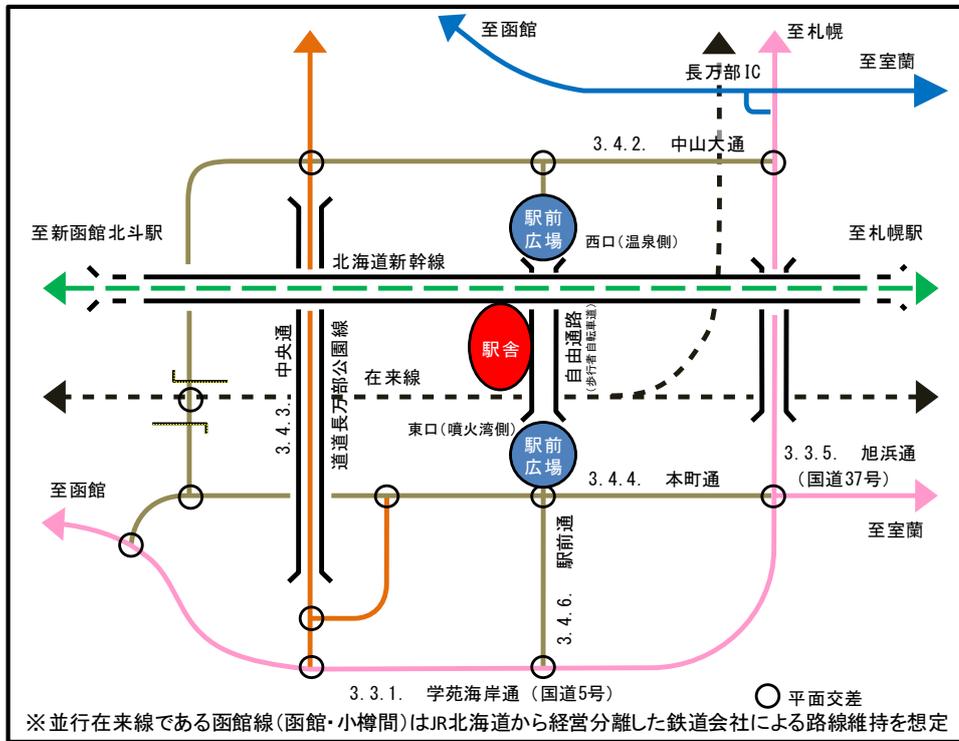


図 2-7 長万部を要衝に複数の「8の字」により結ばれる道南・道央の観光地

(5) 新幹線駅高架構造を想定した道路網の整理

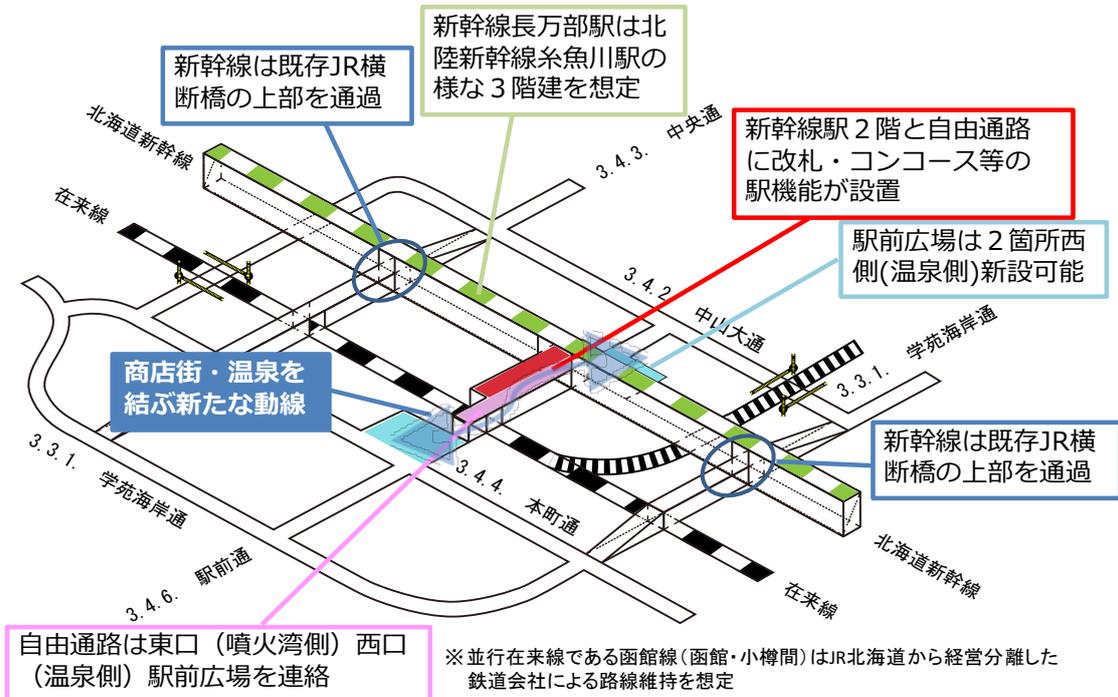
新幹線駅の設置により以下に示す道路網が形成されるものと想定される。

駅西口（温泉側）へのアクセス道路については、新たな道路として配置することからその整備パターンを検討する必要がある。



※図は検討案であり決定したものではない

図 2-8 高高架を想定した駅周辺道路網パターン図



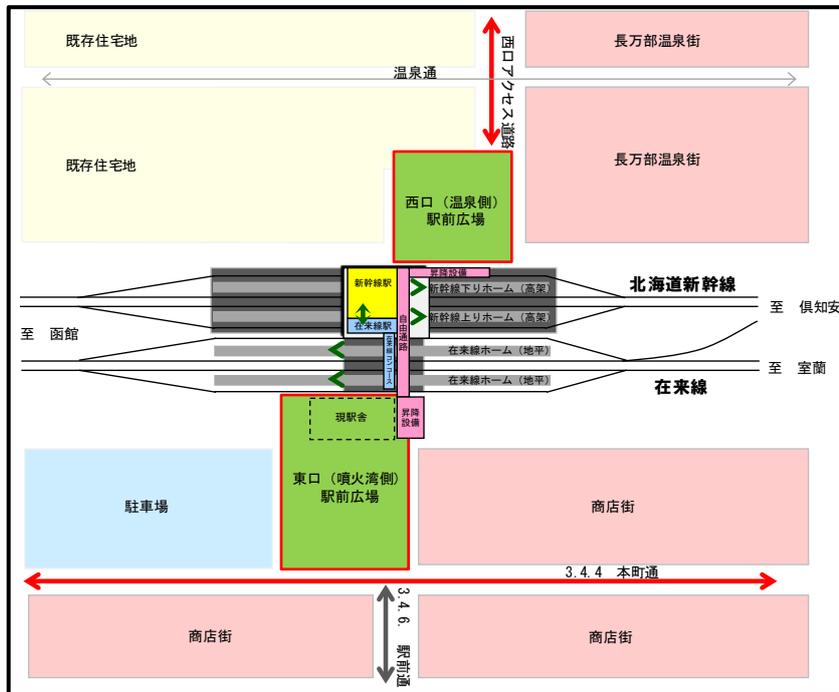
※図は検討案であり決定したものではない

図 2-9 駅周辺道路網パターンでの交通交差イメージ図

(6) 駅舎周辺施設配置

駅舎・自由通路・現駅前広場については、以下に示す配置となることが想定される。

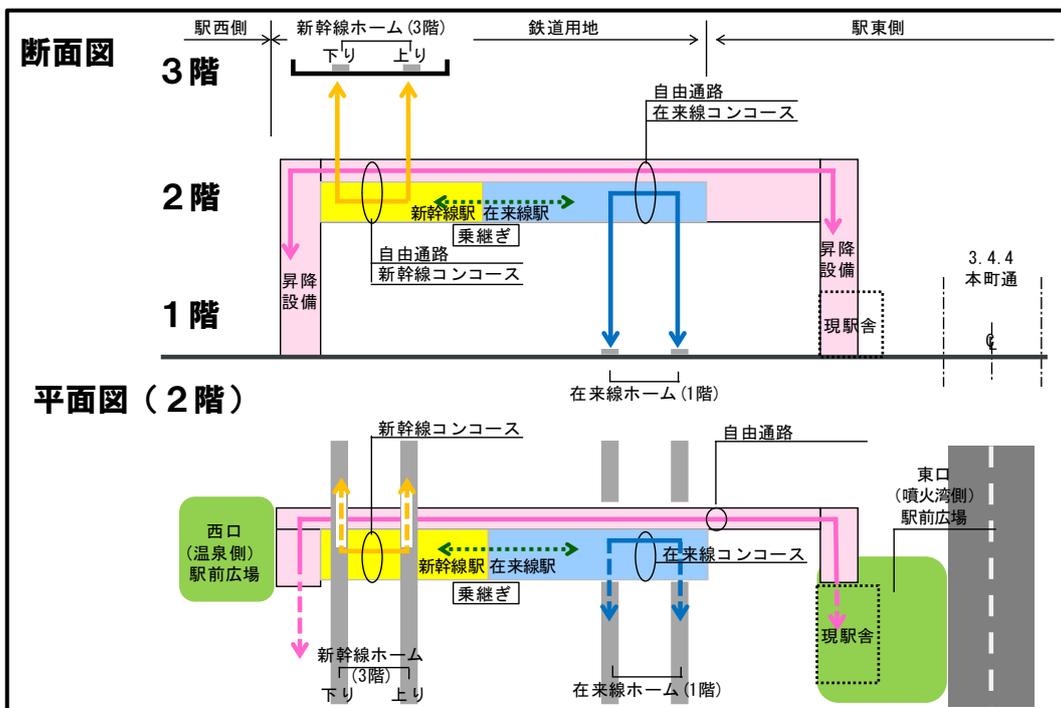
そのため、現駅前広場・自由通路については新たに配置することからその整備パターンを検討する必要がある。



※並行在来線である函館線（函館・小樽間）はJR北海道から経営分離した鉄道会社による路線維持を想定

※図は検討案であり決定したものではない

図 2-10 駅周辺施設配置イメージ図



※並行在来線である函館線（函館・小樽間）はJR北海道から経営分離した鉄道会社による路線維持を想定

※図は検討案であり決定したものではない

図 2-11 駅構内動線イメージ図

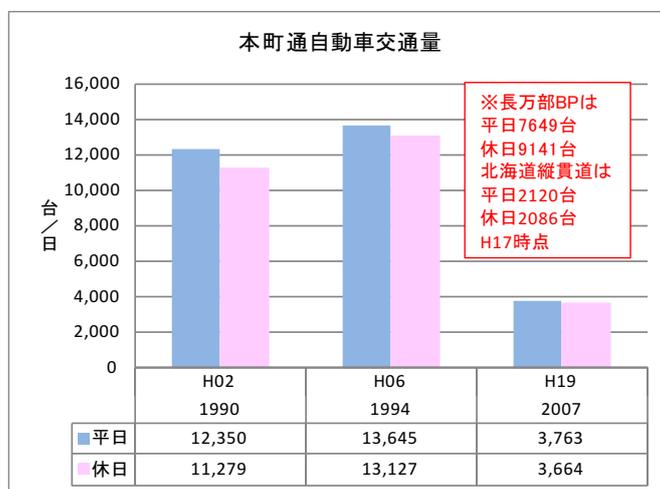
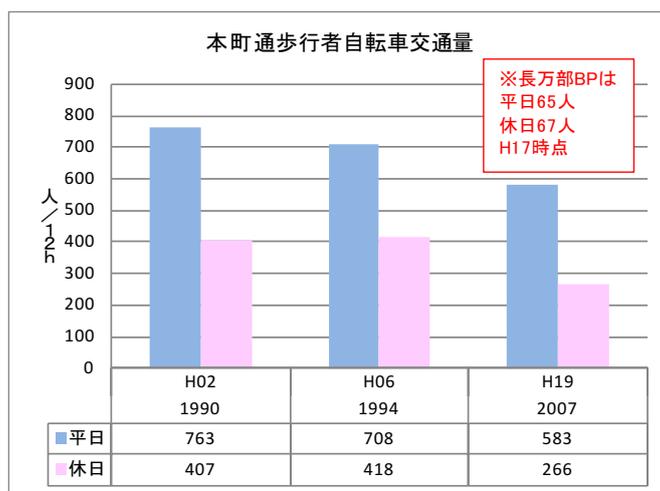
2.1.3 市街地における交通現況と課題

各種調査結果を踏まえ、駅周辺地区における現状と課題および今後の方向性を以下に整理する。

(1) 歩行者交通

① 駅周辺の歩行者

国道5号長万部バイパス（BP）・道央自動車道の整備による自動車交通の減少と共に本町通（旧国道）の交通量が減少している。



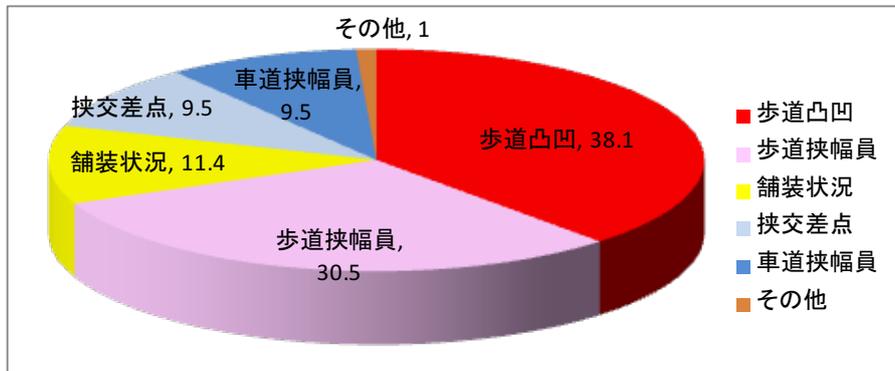
資料：H02・H06 は年道路交通センサス・H19 は長万部町実施調査結果

図 2-12 道路交通センサス・長万部町実施交通量調査における歩行者交通量

②歩道空間

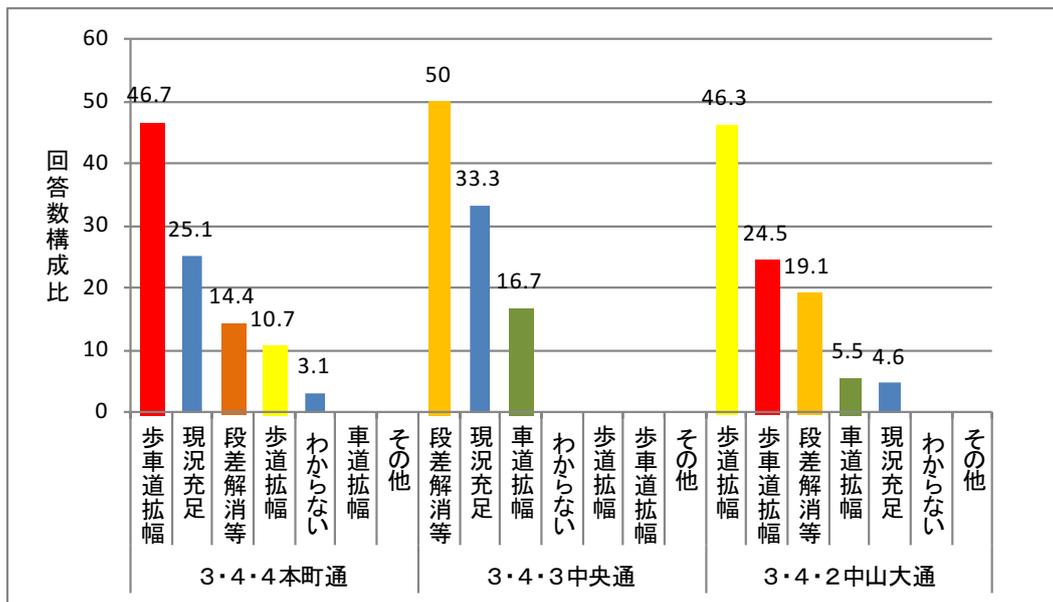
中心市街地を形成する道路（都市計画道路）について「歩道の凸凹」38.1%、「歩道狭幅員」30.5%と歩行空間に対する意見があげられている。

また、歩行空間の整備への要望が「本町通」「中山大通」で高くなっている。



資料：H21 長万部町まちづくり総合アンケート調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-13 H 2 1 長万部町実施アンケート調査結果（都市計画道路の未整備に対する回答）

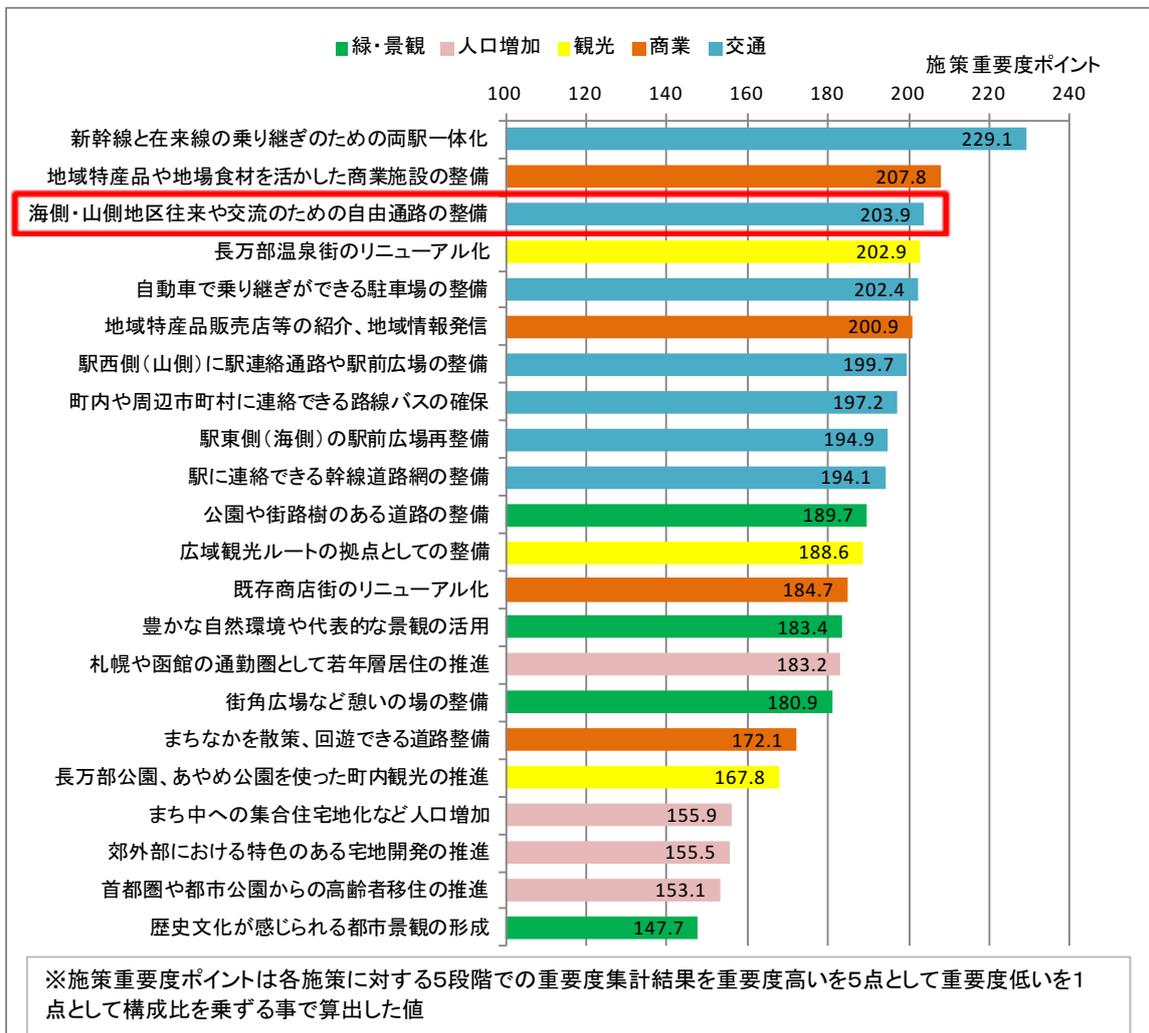


資料：H21 長万部町まちづくり総合アンケート調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-14 H 2 1 長万部町実施アンケート調査結果（都市計画道路整備に対する回答）

③新幹線開業に向けての意向

北海道新幹線開通に伴う長万部駅周辺地区まちづくり施策の重要度において、「自由通路の整備」が3番目にポイントが高くなっている。



資料：H21 長万部町まちづくり総合アンケート調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-15 H 2 1 長万部町実施アンケート調査結果
（新幹線整備に伴うまちづくりに対する回答）

④今後の方向性

■快適な歩行者空間の確保

- ・歩道のバリアフリー化

■歩いて楽しい歩行者空間の演出

- ・商店街、駅前通等の歩行環境の高質化

■「マチ」と「駅」が一体となった歩行者ネットワークの充実

- ・都市軸（駅前市街地～駅～温泉街～文化施設）における歩行者空間の連続性の確保
- ・東口（噴火湾側）西口（温泉側）駅前広場を連絡する自由通路の整備



○歩行者交通対策の実施スケジュール

新幹線駅となることで長万部駅がバリアフリーの対象となることを前提に「バリアフリー基本構想」を策定し整備を行う。

「バリアフリー基本構想」は、策定期間として1年。

その後1年以内に「特定事業計画」を作成、順次各施設管理者が整備事業を進めていく。

バリアフリー化については新幹線開業をまたず順次進めて行く。

(2) 自動車交通

①道路混雑

駅周辺における各路線の交通量は混雑度1.0以下と交通容量を満足しており、地区全体の道路網に大きな問題はみられない。



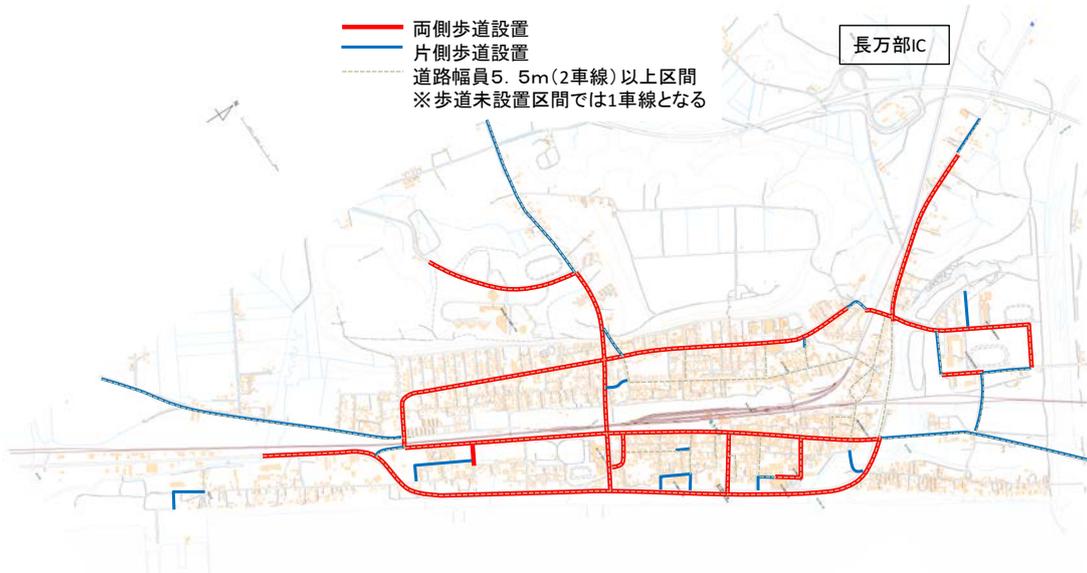
資料：H21 長万部町実施調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-16 H 2 1 長万部町実施交通量調査結果（24時間交通量と混雑度）

②自動車歩行者走行環境

温泉地区周辺では幹線道路が1本しかなく、国道への直設アクセス可能な往復2車線の歩道が整備された路線が必要である。

高い速度での走行・バス等大型車の走行には、車線狭小を解消し・歩車分離することが必要である。



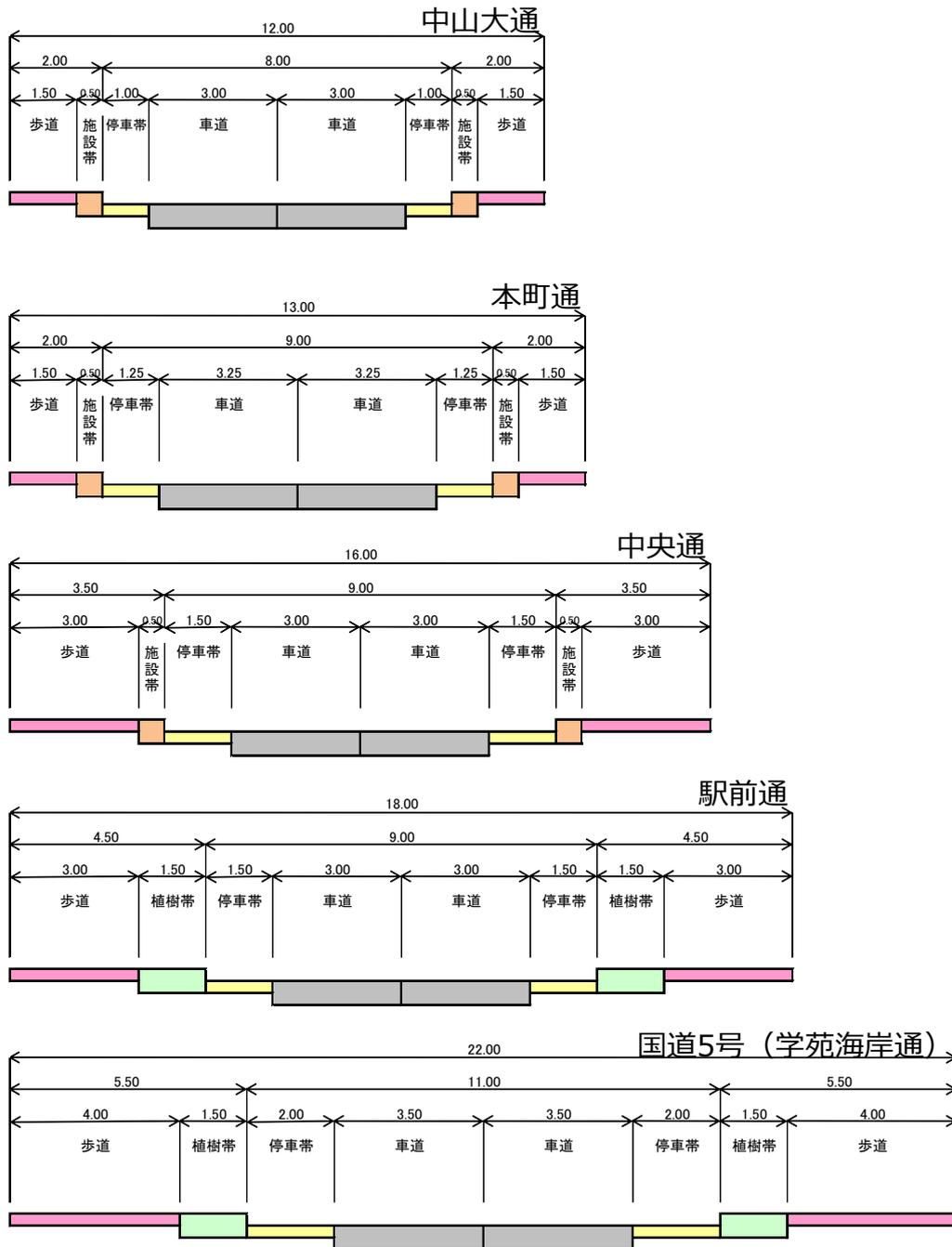
資料：国土地理院地図計測

図 2-17 H 2 7 時点長万部町内道路状況

③都市計画道路の幅員

町内都市計画道路における現況の道路構造は全て2車線道路となっている。

中山大通、本町通は歩道幅員が狭小となっており、歩道拡幅による歩行者の安全性・快適性を向上させる必要がある。



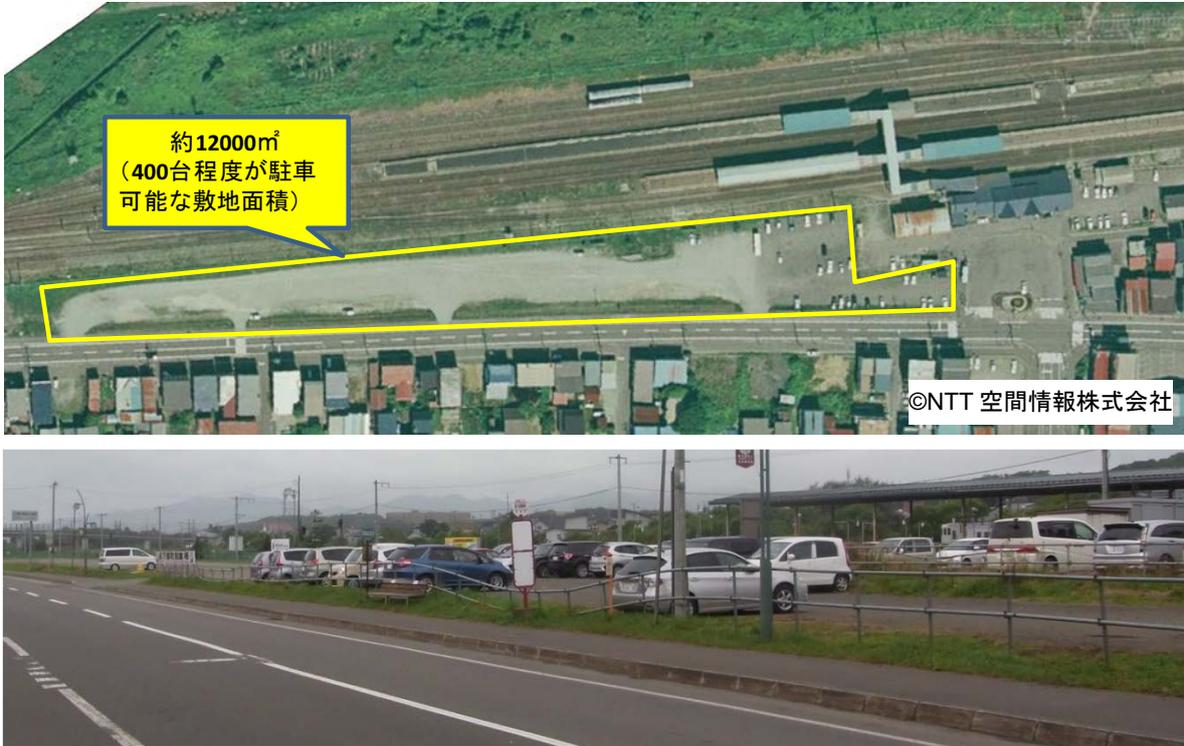
資料：長万部町都市計画図

図 2-18 都市計画道路現況幅員

④自動車休息施設（駐車場）

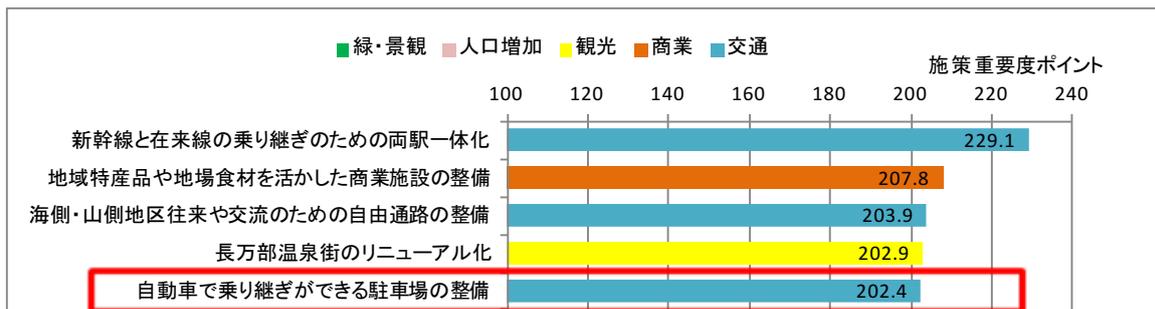
駅周辺の東側には大型の無料駐車場が1カ所配置されており、十分な駐車台数は確保されている。

しかしながら、新幹線整備後には現状の駐車場の乗り継ぎ利便性を向上させる必要がある。



資料：NTT 空間情報株式会社航空写真・現地踏査写真

図 2-19 長万部駅周辺駐車場状況

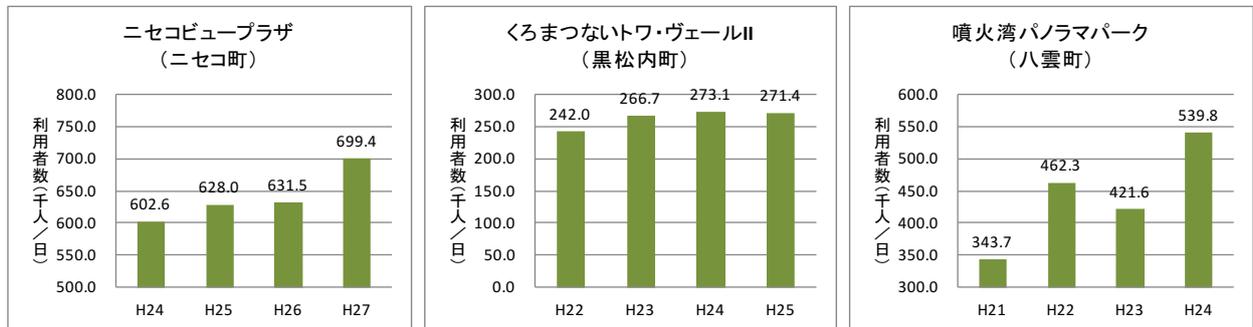


資料：H21 長万部町まちづくり総合アンケート調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-20 H21長万部町実施アンケート調査結果抜粋
（新幹線整備に伴うまちづくりに対しての回答）

一方、長万部町周辺には民間ドライブインが立地しているものの、現状で多くの観光客が利用している拠点（公共駐車場・トイレなどが整備された道の駅）が立地間隔的に望まれる地域となっている。

※道の駅は24時間利用可能なトイレ等が完備



資料：北海道観光地点動向調査

資料：一般国道5号 黒松内道路 H26 事後評価資料

資料：噴火湾パノラマパークを活用したまちづくり協議会資料



資料：北の道の駅HP

図 2-21 長万部町周辺の道の駅等配置状況と近隣地点での利用状況

⑤今後の方向性

■ 駅西側と高速 IC への走行性を確保する路線整備

- ・ 西口（温泉側）駅前広場アクセス道路の配置

■ 既存駐車場を有効に活用する駐車場計画

- ・ 東側については新幹線駅と道の駅と一体となった駐車場の整備
- ・ 西側については温泉・新幹線駅の利用が可能となる駐車場の整備
- ・ 既存商店街・温泉地域での路上駐車対策



○自動車交通対策の実施スケジュール

駅前広場アクセス道路が駅前広場の停車場線として多様なアクセス交通が利用することとなることを前提に整備手法（事業主体）を確定し、各種手続きを進める。

「道路整備手法」の検討に、1～2年。

※都市計画施設となれば同時に「立地適正化計画」を作成することが望ましい。

その後、道路整備調査を概ね5年程度行い道路管理者が整備事業を進めていく。

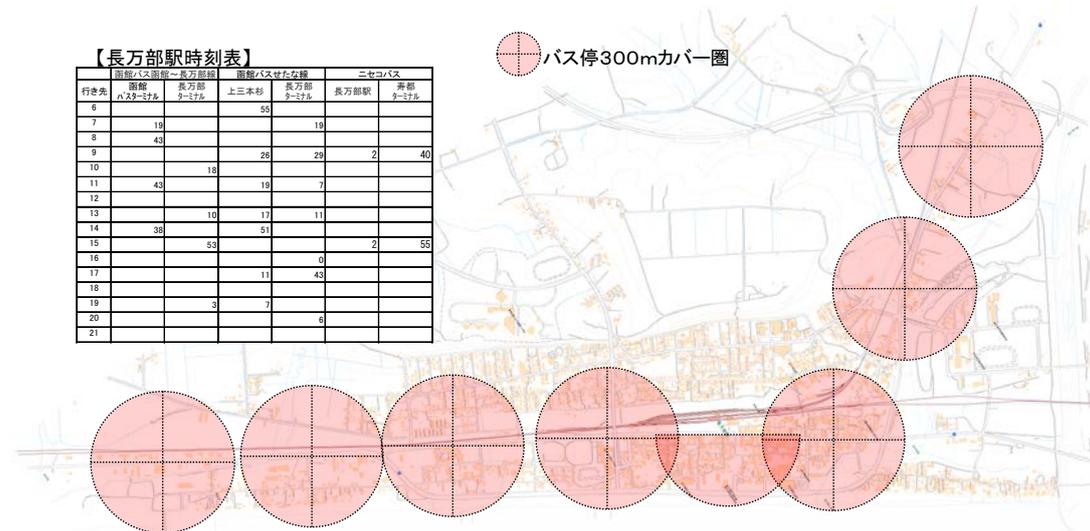
駐車場整備については新幹線駅の整備が始める開業5年前を目処にその規模位置についての検討を進め開業2年前から整備を行う。

(3) 公共交通

① 路線バスサービス水準

駅を経由する形で、函館方面、ニセコ方面へのバス路線が形成されているが1日当たりの便数も少なく利用者数も少ない。

また、市街地では国道5号と本町通の1路線にバス停が8箇所配置されているが、駅西側温泉地区等をカバーできるバス路線・バス停の設置が必要である。



資料：函館バス株式会社 HP 路線図・時刻表

図 2-22 長万部駅周辺のバス停カバー圏と運行便数

② バスサービス

新幹線整備にむけて必要なバスサービスでは、周辺地域からの利用者を確保するためにも駅に近接する「快適なバス待ち環境整備」の提供が必要である。

乗り継ぎ待ち時間等が発生する長万部駅の特徴を活かし、町内を周遊観光できる「循環など安価でわかりやすいバス路線」の提供が必要である。



資料：現地踏査写真

図 2-23 現状長万部駅バス待ち空間と新幹線駅として整備された木古内駅バス待ち空間

③今後の方向性

- 利用しやすいバスサービスの確保
 - ・ 長万部駅におけるバス発着機能の向上
 - ・ 主要施設を巡る循環バスの導入
 - ・ ワンコインバスの導入
- 快適なバス待ち環境の創出
 - ・ 長万部駅におけるバス待ち環境の向上



○公共交通対策の実施スケジュール

バス交通対策に向けては具体的な周辺整備が確定する概ね開業3年前より「地域公共交通網形成計画」を検討し路線再編等を行う。

「地域公共交通網形成計画」は、策定期間として1年、その後に「地域公共交通再編実施計画」を作成しバス事業者と協議の上進めていく。

バス待ち環境についてはバリアフリー基本構想で位置付け整理することになる。

路線再編については新幹線駅の整備が始まる開業1年前を目処に検討を進め、実態把握を行い順次改訂作業を進めることになる。



資料：ニセコバス HP

図 2-24 スキー客のための巡回バスの実施例（ニセコ町）

(4) 交通結節点施設

① 現駅前広場

新幹線整備により駅舎が西側に移動することでホームから現駅前広場まで歩行移動距離が長く（約2倍）なることから利便性を高める必要がある。

新幹線の新たな需要、特に増加が想定される自動車によるアクセス交通確保には現駅前広場面積を拡大する必要がある（現状自家用車乗降場と駐車場が兼用⇒20台以上の施設整備が必要）。

現駅前広場から西側への動線が脆弱であり温泉地区との連絡性が低く（将来駅から20分）、まちと温泉地区との連続性の確保が必要である。



() 内所要時間は歩行者速度 3.6km/h・階段 1 段当たり 1.7 秒/段として試算した値

図 2-25 ホームから現駅前広場と現駅前広場から温泉地区への歩行者動線

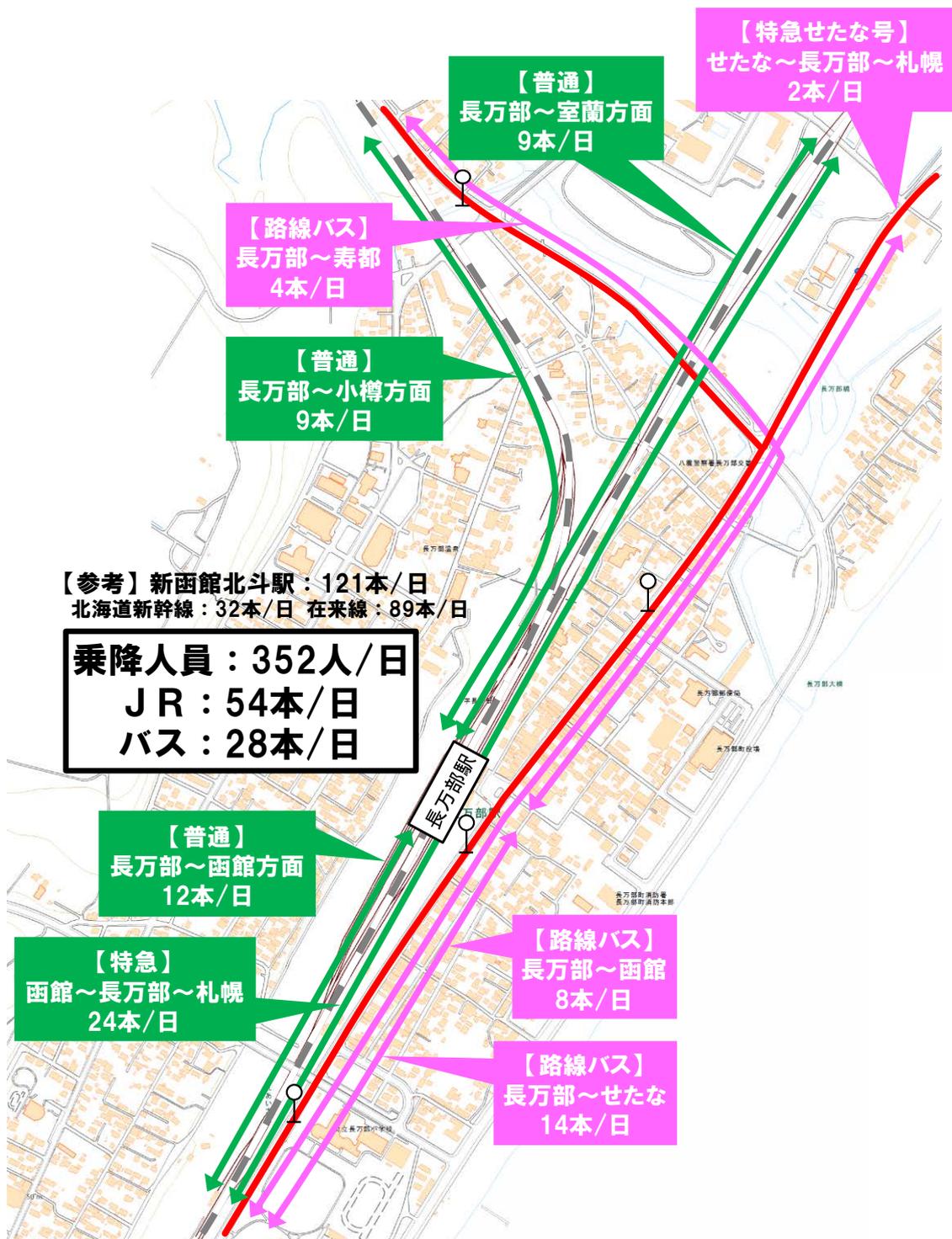


資料：NTT 空間情報株式会社航空写真計測

図 2-26 現駅前広場の收容可能施設量

② 駅利用実態

JRが54本、バスが28本停車する長万部駅の現状の乗降客は4百人弱となっている。
 駅周辺の各施設は新幹線開業による大幅な乗降客の増加と二次交通となるバス本数の増加への対応が必要となる。

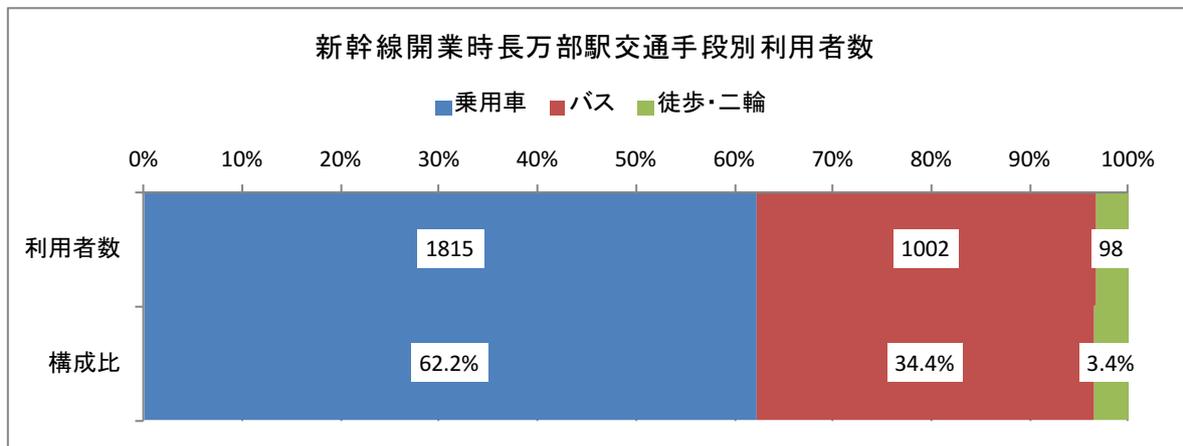


資料：JR 北海道・函館バス・ニセコバス・北都交通時刻表

図 2-27 長万部駅関連公共交通アクセス実態

③新幹線開業後自動車アクセス交通

新幹線整備後の長万部駅を利用する交通手段は、周辺地域からの利用が多いこともあり、徒歩二輪 3.4%、バス 34.4%、タクシー・レンタカーを含む乗用車類が 62.2%となっており、自動車類の比率が極めて高くなるものと予測される。



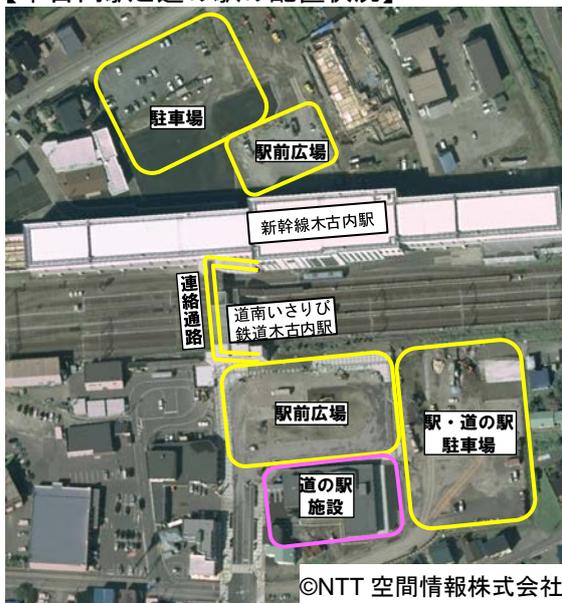
資料：平成 27 年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画算出

図 2-28 新幹線開業後の長万部駅利用交通手段（本検討会での予測値）

④既存交通結節点の自家用車利用対応

新幹線駅利用者の他、他地域から訪れる本町通商店街や温泉地区利用者が立ち寄りたと思う空間を現駅前広場に近接整備することで、複合交通結節点として拠点性の向上を図る必要がある。

【木古内駅と道の駅の配置状況】



【稚内駅と道の駅の配置状況】



資料：NTT 空間情報株式会社航空写真計測

図 2-29 近年整備が進んだ道内駅での交通施設の設置状況

⑤今後の方向性

■駅前広場の機能強化

- ・東口（噴火湾側）・西口（温泉側）の2箇所の駅前広場の整備
- ・バス発着機能の導入
- ・駅と一体となったバス待ち施設の確保
- ・自家用タッチおよび待機スペースの確保
- ・交通結節点機能と道の駅機能を併せ持った駅前広場の創出
- ・東口（噴火湾側）西口（温泉側）駅前広場の連続性を高める自由通路の整備



○交通結節点の実施スケジュール

駅前広場は多様なアクセス交通が利用することとなることを前提に整備手法（事業主体）を確定し、各種手続きを進める。

「駅前広場整備手法」の検討に、1～2年。

※都市計画施設となれば同時に「立地適正化計画」を作成することが望ましい。

その後、事業調査を概ね5年程度行い、道路管理者が整備事業を進めていく。

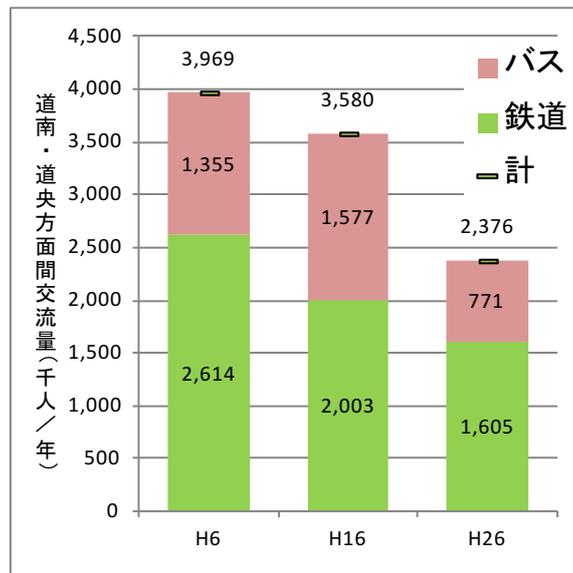
駅前広場整備は新幹線駅の整備が始まる開業5年前を目処にその規模位置についての検討を進め開業2年前から整備を行う。

(5) 観光交通

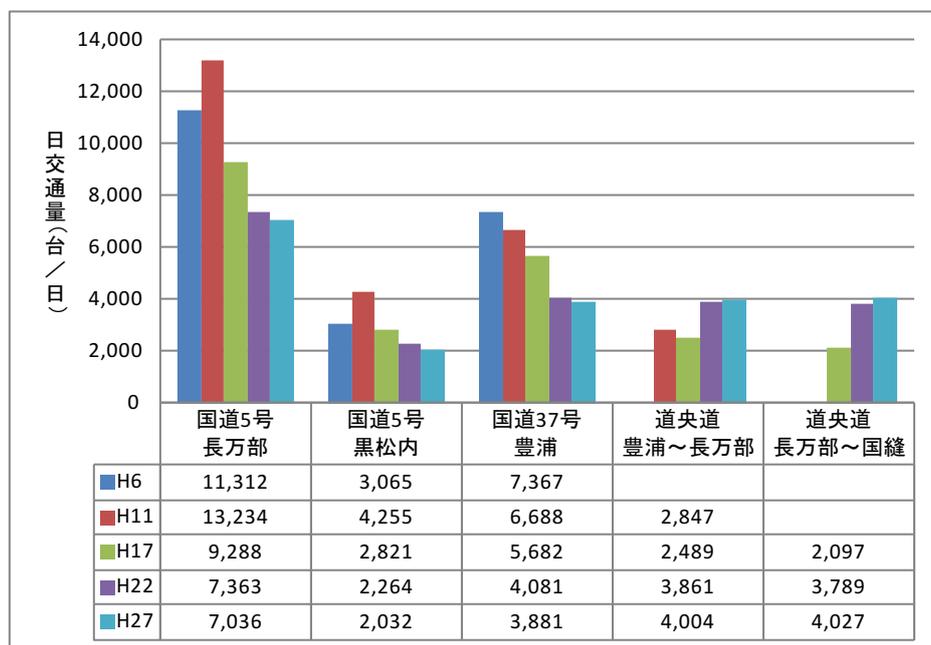
①道南関連交通量

道南と道央を連結する拠点として発展した長万部町は、鉄道・観光バスによる交流量が減少する中で、新幹線による新たな交流量を着実に確保することが必要である。

一方、自動車交通については、高速道路利用が増加し、国道5号の交通量が減少していることから、ドライブインなど国道5号沿線の立ち寄り機会を増やす仕組みが必要である。



資料：旅客地域流動調査

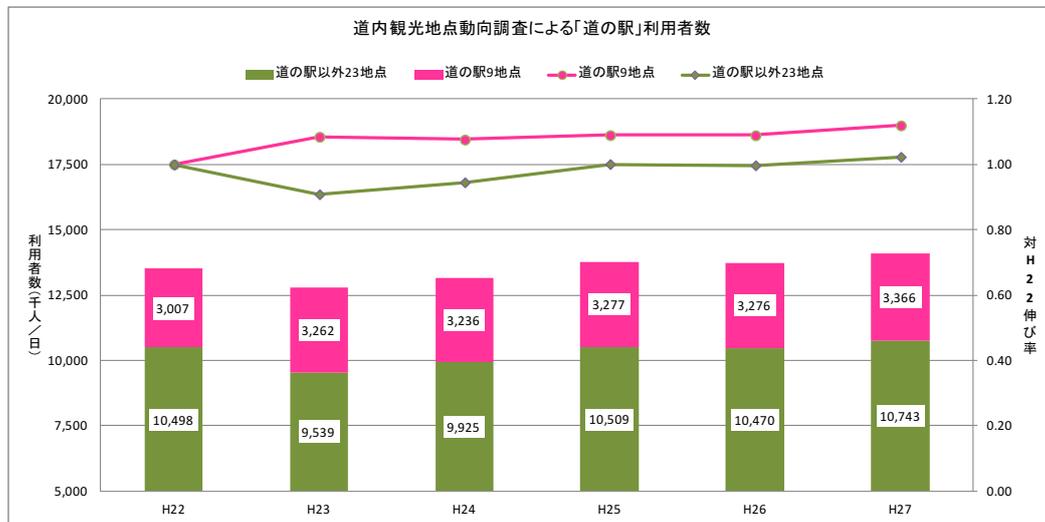


資料：道路交通センサ調査

図 2-30 鉄道・バスの交流量と長万部町周辺の自動車交通量の推移

②周辺地域での道の駅利用状況

近年北海道観光で観光客の入り込みを増加させているのが個人旅行（ドライブ観光）で利用する「道の駅」となっている。



資料：北海道観光地点動向調査

図 2-31 道内観光客における道の駅利用者の推移

また、駅や温泉施設と一体となった特徴のある複合的な道の駅が立地されている。

長万部町周辺では道の駅の立地間隔が広く休息需要が高いことが想定されることから、特徴的な休息施設を整備することで観光入り込み増加が期待される。

【木古内駅と道の駅の配置状況】



【稚内駅と道の駅の配置状況】



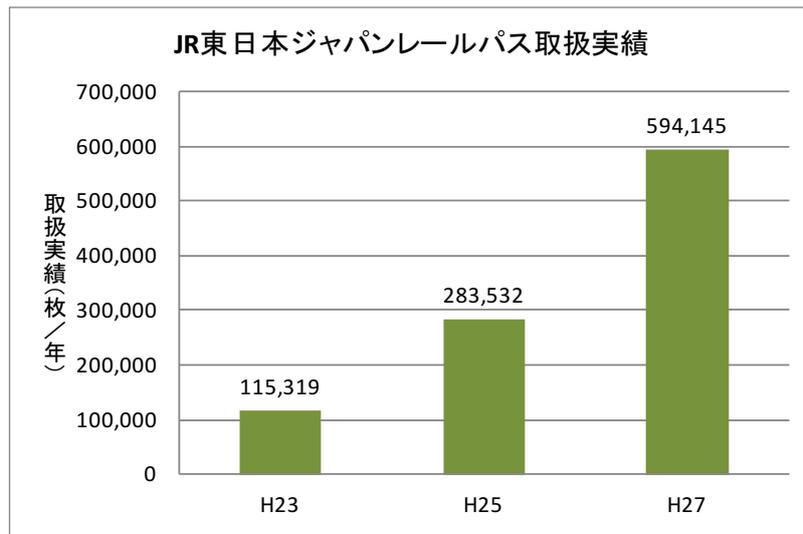
資料：現地踏査写真

図 2-32 特徴的な道の駅立地事例（駅と道の駅の複合化）

③鉄道乗継客の実態

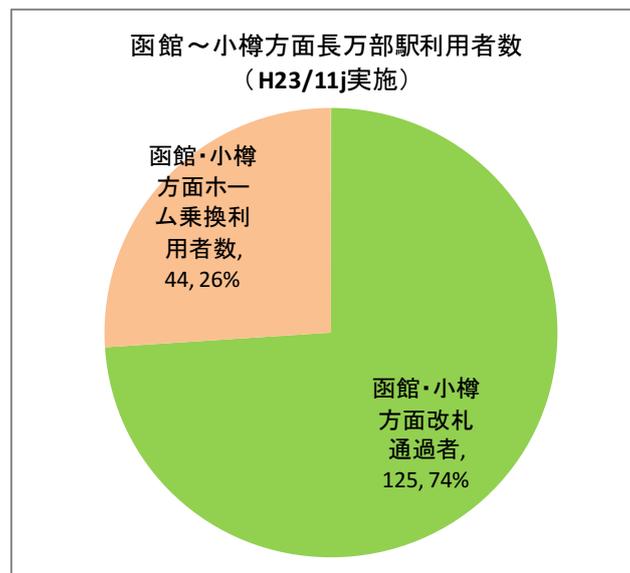
現在長万部駅では、函館方面からニセコ方面の間で函館と長万部間は特急を利用し、長万部からニセコまでは普通列車を利用する外国人等の「ジャパン・レール・パス」利用の鉄道乗り継ぎが発生しており、待ち時間（途中下車）を利用した町内観光をおこなえるような「ホームから駅外に出やすい駅構内環境」「乗り継ぎ列車を1便遅らせてもそれほど旅行行程に影響しないダイヤ」等の仕組みが必要である。

新幹線整備時には在来線との乗り継ぎが発生することから、将来的にも乗り継ぎ利用者（途中下車）の町内への誘導方策が必要である。



資料：JR 東日本の資料

図 2-33 JR 東日本ジャパンレールパス取扱実績



資料：函館線（函館・小樽間）の流動調査結果

図 2-34 長万部駅での乗り継ぎ状況（人・%）

④今後の方向性

■市街地を中心とした回遊機能の向上

- ・歩行者空間の魅力向上
- ・循環バスなど利用しやすい公共交通システムの導入
- ・都市内でくつろげる空間の確保
- ・歩行者観光ルートとしての自由通路の整備

■観光情報提供システムの構築

- ・観光情報、交通情報などが手軽に入手できる総合的な情報提供施設の整備
- ・まち歩きガイドマップなど観光行動支援のソフト施策の展開
- ・駅外への一時的外出を可能とするフリーパス的な鉄道利用サービス展開



○観光交通対策の実施スケジュール

具体的な新幹線の運行・駅舎規模を想定した都市計画マスタープラン・総合計画・創生総合戦略などまちづくり計画の見直しを実施し、前述した歩行者・自動車・公共交通・交通結節点対策の中で常に考慮しながらすすめられる。

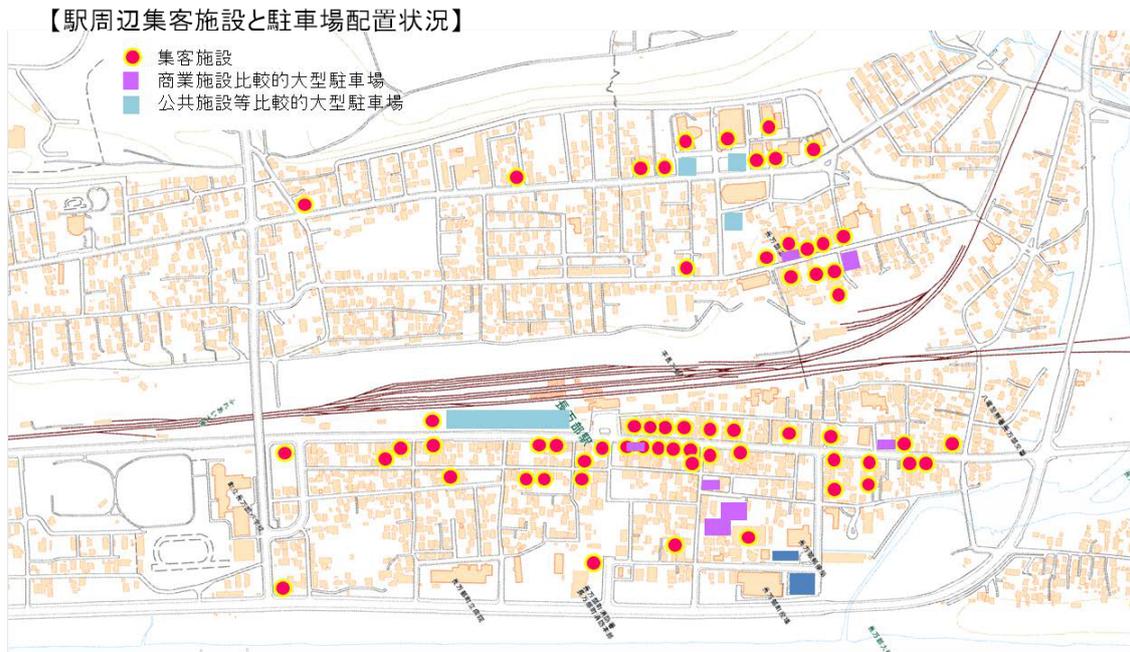
※休息空間・自由通路等が都市計画施設となれば「立地適正化計画」での整理が望まれる。
情報提供システム等ソフト対策について新幹線開業をまたず順次進めて行く。

(6) まちづくり

①長万部温泉や駅周辺商店街立地状況

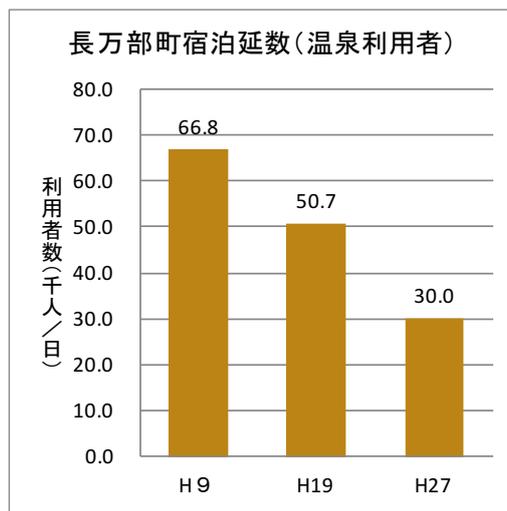
長万部町内には、自動車利用個人旅行客が気軽に立ち寄れる幹線道路沿いに立地する広い駐車場が整備された観光施設が必要である。

駅には隣接するものの、長万部温泉では宿泊者数が年々減少しており、幹線道路からのアクセス性を高め、日帰り利用者呼び込むことでの地域の賑わいの創出が必要である。



資料：国土地理院地図・長万部町観光マップ

図 2-35 長万部駅周辺集客施設の配置と大型駐車場の立地状況



資料：北海道観光入込客数調査報告書より

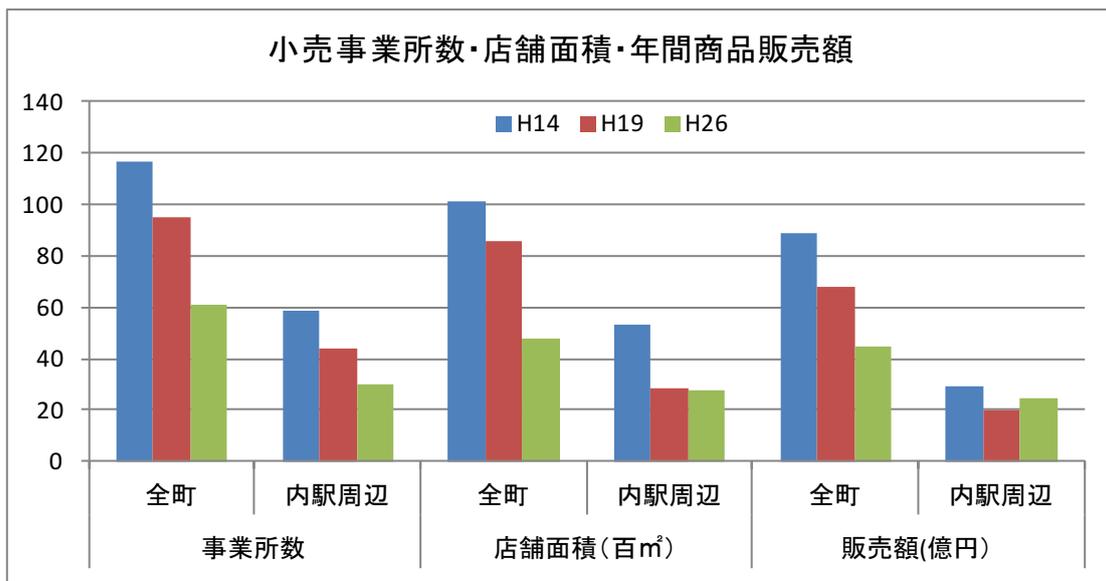
図 2-36 長万部町宿泊者数の推移(≒長万部温泉利用者)

② 駅周辺市街地の商業規模

本町通沿線の商品販売額の減少率は全町と比較して小さく、商業核としての役割は高くなっている。

商業事業者が半減している中で、空き店舗の活用など新たな施策の導入環境が期待されている。

特に駅周辺では駅前通が整備され開放的となった反面、長万部の玄関口としてふさわしい賑わいの創出が必要である。



資料：商業統計調査メッシュデータ

図 2-37 長万部町小売商業の状況（駅周辺は1 kmメッシュデータの値）



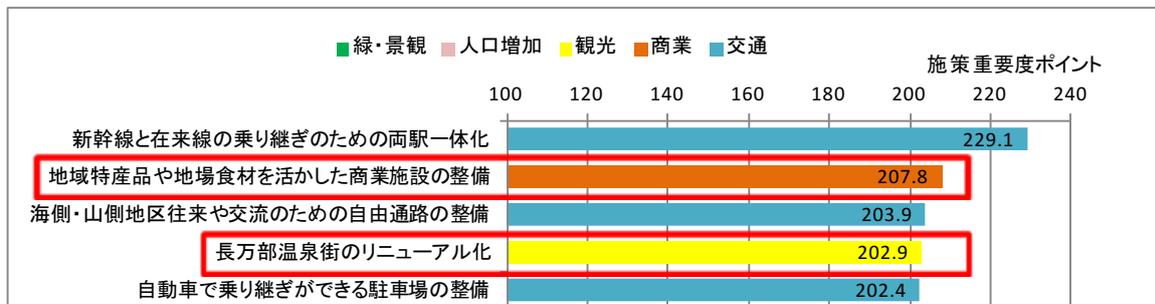
資料：現地踏査写真

図 2-38 長万部駅前アクセス道路の沿道状況写真

③新幹線開業に向けての意向

住民にとってまちづくり施策の重要度において「地域特産品や地場食材を活かした商業施設の整備」が2番目に、「温泉街のリニューアル化」が4番目に高いポイントとなっている。

「駅の一体化」が最もポイントが高かったことを鑑みて、東側・西側でそれぞれの広場を整備するには、極力コンパクトなものとし西側・東側の役割を与えながら一体感を感じさせる広場整備が重要となる。



資料：H21 長万部町まちづくり総合アンケート調査結果（長万部都市計画道路外計画策定業務報告書）

図 2-39 H 2 1 長万部町実施アンケート調査結果抜粋
（新幹線整備に伴うまちづくりに対する回答）

④今後の方向性

■ 中心市街地の魅力向上

- ・ 住民や観光客など「個人」を重視した施設整備
- ・ 交通機能集約拠点（駅&道の駅等複合拠点）形成による魅力の集約化

■ 商店街と温泉との一体化

- ・ 長万部駅周辺の特徴である「温泉街」を活用した市街地振興の仕掛けづくり（イベント 等）
- ・ コンパクトシティ・プラス・ネットワーク化（点と線※）で地域形成を図る
※点は各拠点 線は自由通路を想定



○まちづくり実施スケジュール

前述した歩行者・自動車・公共交通・交通結節点・観光交通対策の基本事項は本計画によって確定され、「バリアフリー基本構想」「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」の基本方針等に反映していくことになる、その後都市計画マスタープラン・総合計画・創生総合戦略などでまちづくり計画としても位置付けていく。

市街地振興等仕掛けづくりについて新幹線開業をまたず順次進めて行く。

(7) 課題の整理

項目	課題の整理
歩行者交通	減少する駅周辺の歩行者 歩道空間の安全性の確保がされていない 安心して快適な、駅周辺歩行者空間が求められている
自動車交通	駅西側温泉地区から国道・高速 I C への走行環境の確保 自動車休息施設（駐車場）の必要地域
公共交通	路線バスのサービス水準の向上 快適なバス待ち環境、東西駅間を循環する安価でわかりやすい バス路線
交通結節点施設	現駅前広場の機能向上 自家用車利用の機能向上が求められている
観光交通	観光交通の結節点としての役割が減少 周辺地域での道の駅等での入り込みが増加 鉄道乗継客の町内への誘導
まちづくり	10年前と比較して商業規模が減少した駅周辺市街地 新幹線開業に向けては「商業施設」「温泉施設」「駅」が一体的 に利用できる広場空間が求められている

2.1.4 交通計画の必要性

まちづくり実行計画における「基本目標③ 広域の乗り換え・玄関口（ハブ）としての機能強化」となる交通計画の必要性を以下に記述する。

◎長万部が広域の乗り換え・玄関口(ハブ)となり交流人口(乗降客)獲得のために

「新幹線駅が地域の中心として認識できる環境の実現」

それに向けて必要なこと

- ①新幹線駅を中心とした移動時間が短いコンパクトな地区・地域の形成
- ②高速道路を活用した二次交通を充実させる
- ③利便性の高い駐車場を整備する
- ④周辺自治体への観光の中継基地化を図る
- ⑤駅舎の有効活用を考える

以上を目指し、広域的な地域づくりを推進させるためには、交通結節点となる長万部町と各地域を連絡する交通計画が必要である。

(1) 整備の方針

「各施設にスムーズにアクセスできる＝つなぐ」
「主要拠点が一体的で連続的な動線が形成されている＝まわる」
の交通網の検討および各地域との接続を図り、
「後志・胆振方面の起点としてたのしく生活できる豊かな空間がある＝たまる」

以上の整備方針に対応した交通施設整備は以下の項目が想定され、この項目に対応した具体的な検討を進める。

○歩行者・自転車ネットワーク（既存道路の有効活用※を基本）

- J R 線分断地域間自由通路の確保
- 歩行空間の確保
- 車道の停車帯・広幅員歩道での自転車走行レーンの確保
- 歩道上のベンチ等の配置

※既存道路の有効活用：道路空間の再配分を意味し、歩行者と自転車の走行空間の分離を自動車走行空間等の既存道路空間を活用し図る

○自動車の交通体系の整備

【広域ネットワーク】

- 新たな道路として高速道路、バイパスの整備（長万部町内では整備済み）

【地域ネットワーク】

- 交通拠点（新幹線駅）との高速道路へのダイレクトアクセス
- 交通拠点（新幹線駅）での放射状交通ネットワークの整備

○公共交通の整備

- 公共交通網を維持し再編に対応
- 交通拠点から各所に分散するバス・タクシーに対応した乗り継ぎ施設の空間を確保
- 多量の自動車の発着に対応する交通結節点の機能の確保

○ユニバーサルデザインによる安全で快適な人にやさしい道づくり

- 人にやさしい道路構造への転換
- 交通弱者に配慮した道路環境施設の導入
- 人が優先となるゆとり空間を配置した道づくり

2.2 長万部駅乗降客数

新幹線による誘発需要を加えた将来の長万部駅乗降客数は、まちづくり実行計画において乗り継ぎ利用者込みで約44百、56百人/日と算出されており、この値を用いて各検討を行うこととした。

2.2.1 算出の基本条件

- 推計年次：平成42年 ※将来人口に基づく駅勢圏から新幹線需要量を算出
- 地域間交通量の基本となる現況値：平成24年度末の住民基本台帳人口
：平成26年度観光入込客数
- 新幹線駅別利用者数：アンケート調査による利用率と将来人口・現況観光入込客数から算出
※将来の地域間交通量は駅カバー圏エリア別の人口比等を用いて算出されている。

2.2.2 新幹線長万部駅利用者数の算出

長万部駅周辺道路網・駅周辺交通施設整備検討に用いる交通は、長万部駅より町内に流入する利用者が対象となることから、交通計画対象長万部駅利用者は、2次駅勢圏を含む最大値で約3千人/日となる。

表 2-1 長万部駅新幹線利用者（乗り継ぎ込み・往復利用想定）

	1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮
通過乗継込乗降客数	長万部町の住民：294人 駅勢圏住人：1,127人 観光客：2,930人 合計：約4,400人	長万部町の住民：294人 駅勢圏住人：2,399人 観光客：2,930人 合計：約5,600人
駅勢圏人口	165千人	350千人

資料：平成27年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画

表 2-2 住民の利用者（乗り継ぎ込み・往復利用想定）

	長万部町民	駅勢圏住人		
		1次	2次	
①新幹線利用旅行回数 (回/年)	7,901	375		アンケート調査結果より 旅行回数×新幹線利用率×長万部利用率
②抽出率 (%)	14.70	0.18	0.09	アンケート回答者数/将来人口
③乗降客 (人/日)	294	1,127	2,399	①÷②/365×2（1往復）

資料：平成27年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画

2.2.3 駅前広場関連交通量

(1) 新幹線端末交通手段交通量の算出

端末交通手段別交通量は、上記で算出された駅利用者数（1次駅勢圏のみで2千人/日・2次駅勢圏考慮3千人/日）に、まちづくり実行計画アンケート調査等で把握された長万部駅を利用する際の交通手段の割合を乗じて算出する。

表 2-7 端末交通手段別乗降客数

		自家用		バス	タクシー	レンタカー	徒歩	二輪	計	
		送迎	駐車							
交通手段 利用割合	観光客	-	-	58.9	-	41.1	-	-	100.0	
	長万部町民	20.0	27.3	2.9	15.3	-	31.1	3.4	100.0	
	駅勢圏住人	29.0	53.9	15.8	1.3	-	-	-	100.0	
交通手段 利用者数	1次駅勢 圏のみ	観光客		790		551			1,341	
		長万部町民	57	77	8	43		88	10	283
		駅勢圏住人	175	327	96	8				606
		計	232	404	894	51	551	88		2,230
	2次駅勢 圏考慮	観光客			790		551			1,341
		長万部町民	57	77	8	43		88	10	283
		駅勢圏住人	374	696	204	17				1,291
		計	431	773	1002	60	551	88		2,915

表 2-8 道外観光客観光バス・レンタカー利用割合

	回答数	構成比
観光バス	612	59%
レンタカー	427	41%
計	1,040	100%

資料：H23年度観光客動態・満足度調査

表 2-9 まちづくり実行計画実施アンケート調査交通手段利用割合

	自家用		バス	タク シー	レンタ カー	徒歩	二輪	鉄道	計
	送迎	駐車							
長万部町民	19.2	26.3	2.8	14.7	-	29.9	3.3	3.8	100.0
駅勢圏住人	15.2	28.3	8.3	0.7	-	0.0	0.0	46.2	98.7
鉄道除き									
長万部町民	20.0	27.3	2.9	15.3	-	31.1	3.4		100.0
駅勢圏住人	29.0	53.9	15.8	1.3	-	-	-		100.0

資料：平成27年度 新幹線を核としたまちづくり実行計画

2.3 将来交通量の予測

2.3.1 条件設定

- ・推計年次 : 平成 42 年
- ・配分OD表 : 平成 17 年道路交通センサスに基づく将来OD表に新幹線関連交通量を追加
- ・配分道路網 : 将来道路網 (高速道路・国道・道道は現在事業化区間を現況道路網に追加)
- ・配分条件 : 容量制限付分割配分法による

2.3.2 現況再現

平成 17 年道路交通センサスに基づき作成した H21 現況 OD 表と現況観測値を比較するなどにより交通量の再現性の検証を行った。

再現性は下図に示すとおりであり、相関係数を 0.9 以上確保しており、良好な再現となっていることから、このデータを用いて将来推計の検討を行う。

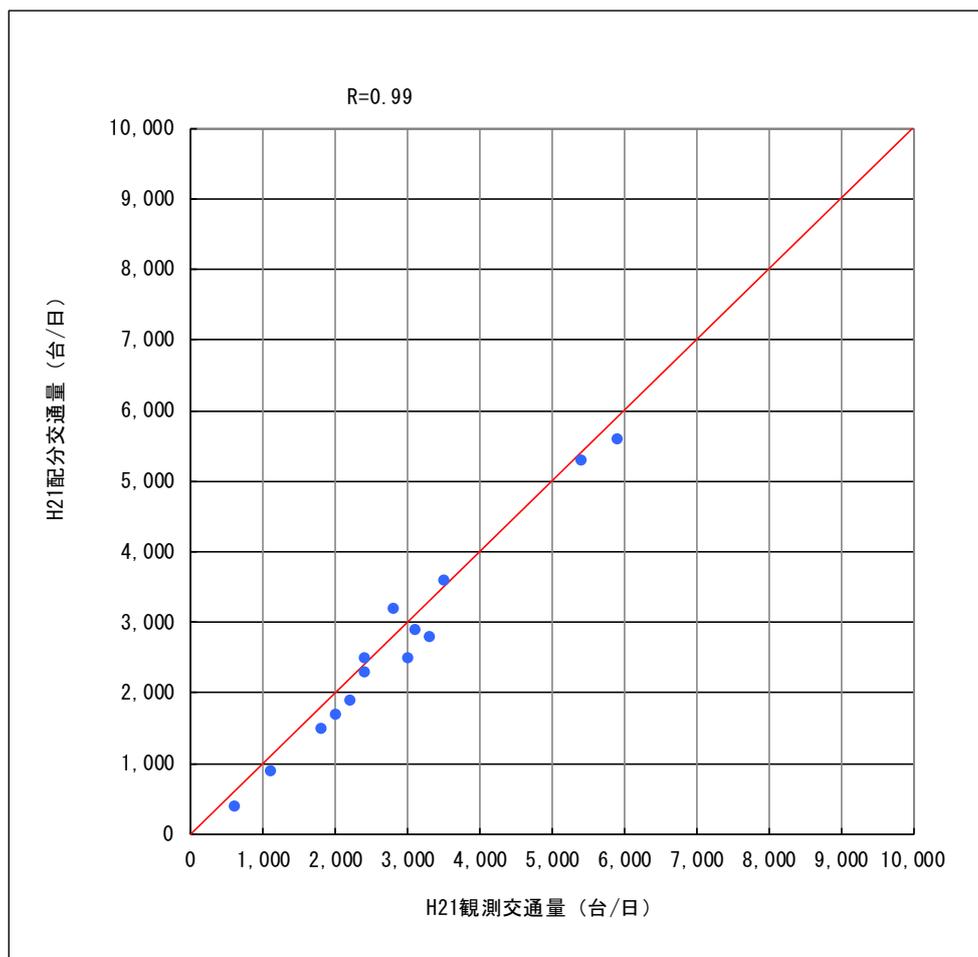


図 2-41 現況相関図

2.3.3 将来交通量推計フロー

将来交通量は、新幹線新駅関連交通量を加味した、配分OD表、配分道路網により配分交通量推計を行い算出する。

将来交通量推計フローは、下図に示すとおりである。

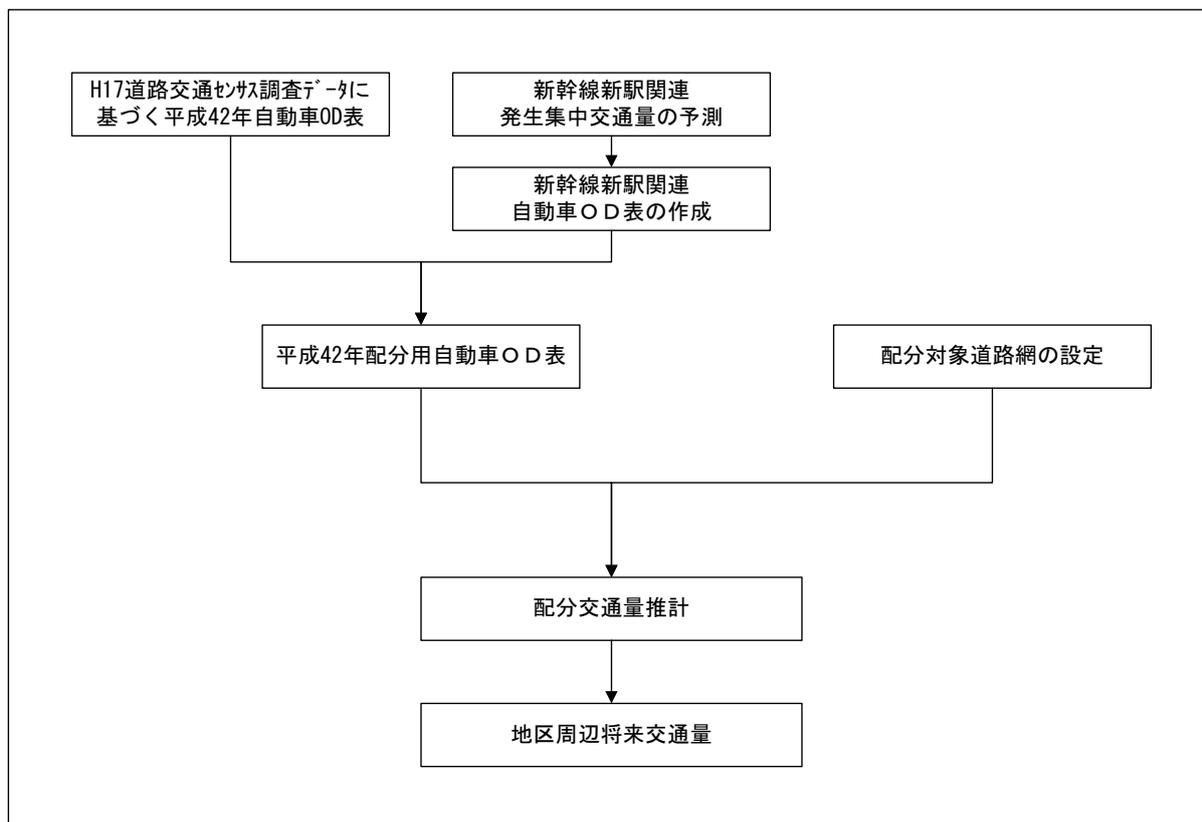


図 2-42 将来交通量推計フロー

2.3.4 新幹線新駅関連交通量の予測

(1) 将来自動車交通量推計（長万部駅からの自動車発生交通量と方面別交通量＝OD交通量）

交通手段別乗降客の自動車利用者数は平均乗車人員（車1台当たりに乗車している人数の平均値）を用いて1次駅勢圏のみで8百台、2次駅勢圏考慮13百台と算出され、以下では交通量の多い13百台を用いて検討する。

なお、方面別利用者はH27時点での地域の人口・観光入込客数・まちづくり実行計画アンケート調査による長万部駅利用意向により算出された値を用いている。

表 2-10 新幹線自動車利用台数推計結果

	利用者（人/日）				自動車台数（台/日）				
	自動車	タクシー	バス	計	自動車	タクシー	バス	計	
長万部	134	43	8	185	106	36	3	145	
1次駅勢圏	寿都町	7	0	1	8	6	0	1	7
	黒松内町	7	0	1	8	6	0	1	7
	島牧村	4	0	1	5	4	0	1	5
	豊浦町	10	0	2	12	8	0	1	9
	洞爺湖町	21	0	4	25	17	0	1	18
	壮瞥町	7	0	1	8	6	0	1	7
	伊達市	92	1	18	111	71	1	1	73
	室蘭市	226	5	43	274	174	4	2	180
	登別市	128	2	25	155	99	2	1	102
2次駅勢圏	苫小牧市	468	8	90	566	360	7	3	370
	せたな町	24	0	4	28	19	0	3	22
	今金町	14	0	3	17	11	0	1	12
	蘭越町	13	0	2	15	10	0	1	11
	白老町	49	1	9	59	38	1	1	40
観光客	札幌	119	0	170	289	48	0	5	53
	小樽	46	0	65	111	19	0	2	21
	二セコ	87	0	125	212	35	0	4	39
	千歳	0	0	0	0	0	0	0	0
	登別・洞爺	221	0	318	539	89	0	8	97
	せたな	0	0	0	0	0	0	0	0
	函館	71	0	102	173	29	0	3	32
江差	7	0	10	17	3	0	1	4	
合計	1,755	60	1,002	2,817	1,158	51	45	1,254	
2次駅勢圏除く	1,187	51	894	2,132	720	43	36	799	

(2) 新幹線駅関連自動車OD表

上記算出結果により作成されたOD表を長万部駅周辺関連で集計した結果は以下となる。
 まちづくり実行計画アンケート調査において自動車での苫小牧・室蘭方面から利用意向が多くあることから、同方面への自動車需要が多く発生する結果となっている。

表 2-11 配分OD表長万部関連集計結果 (台/日)

	振興局																				発集量										
	長万部町	寿都町	黒松内町	島牧村	豊浦町	洞爺湖町	壮瞥町	伊達市	室蘭市	登別市	苫小牧	せたな町	今金町	蘭越町	白老町	長万部駅	石狩	渡島総合	樺山	後志総合		空知総合	胆振総合	日高	上川総合	留萌	宗谷総合	オホーツク総合	十勝総合	釧路総合	根室
長万部町	4,222	0	17	0	20	2	1	2	2	0	3	2	0	5	0	145	32	25	0	14	2	0	1	1	0	0	6	1	3	1	8,727
寿都町		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
黒松内町			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	121	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154
島牧村				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
豊浦町					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	
洞爺湖町						0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	18	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120	
壮瞥町							0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	
伊達市								0	0	0	0	3	3	0	0	73	0	120	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	210	
室蘭市									0	0	0	5	26	0	0	180	0	204	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	434	
登別市										0	0	3	0	0	0	199	0	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	314	
苫小牧											0	4	11	0	0	370	0	515	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	895	
せたな町												0	0	0	1	22	30	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	1	8	97	
今金町													0	0	0	12	51	0	0	54	1	0	0	10	0	0	0	0	0	166	
蘭越町														0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	
白老町															0	40	0	30	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	
長万部駅																0	53	32	4	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,254	
石狩																	0	2,337	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,634	
渡島総合																		0	627	81	194	67	217	43	20	74	117	181	76	5,386	
樺山																			58	3	13	1	6	0	0	14	1	9	290		
後志総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	815		
空知総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	86		
胆振総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	207		
日高																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	69		
上川総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	234		
留萌																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	43		
宗谷総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	20		
オホーツク総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	94		
十勝総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	119		
釧路総合																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	200		
根室																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	76		
																													22,916		

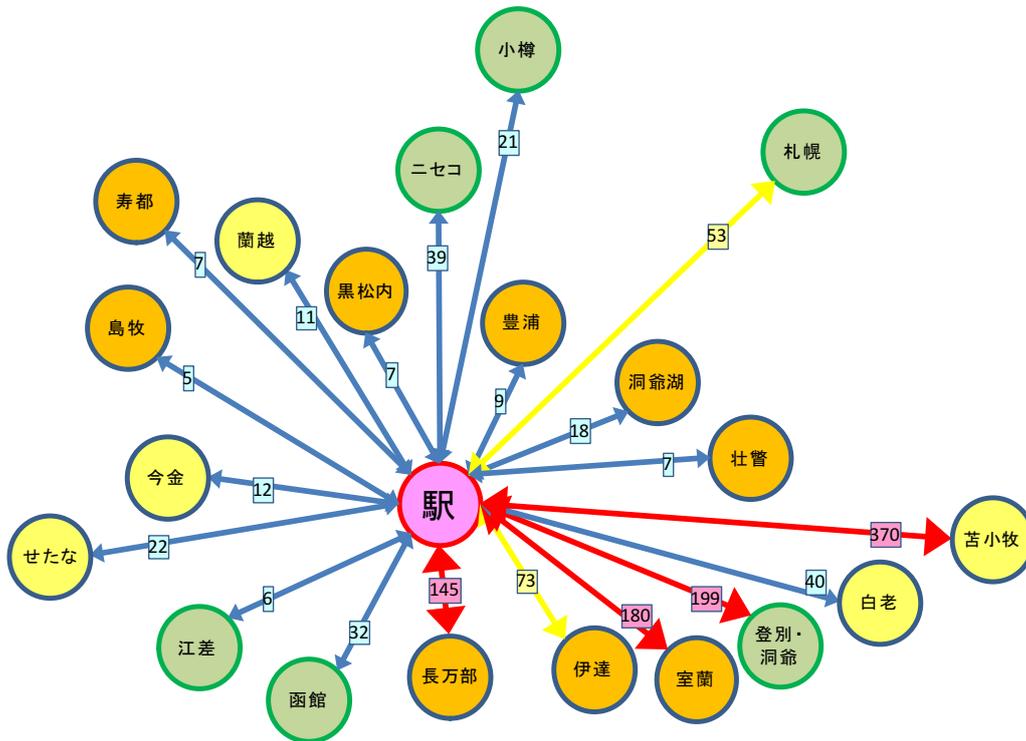


図 2-43 新幹線駅関連自動車利用者の分布状況

(3) 将来自動車交通量推計結果

前述で設定した新幹線関連交通量を加味した交通量推計と参考として新幹線未整備における交通量推計結果を以下に示す。

交通量推計は現駅前広場のみのアクセスを想定していることから西側の町道への新幹線関連交通は流入しない設定となっている。

新幹線未整備時と比較して本町通で最大 9 百台の交通量の増加が見られる結果となっている。

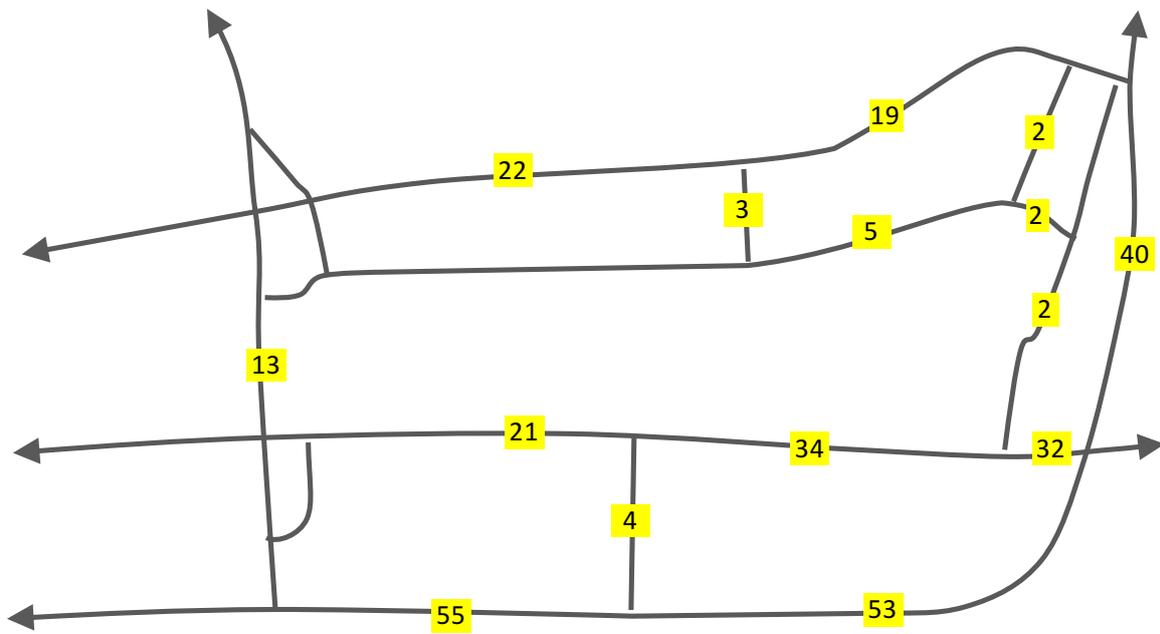


図 2-44 新幹線整備時路線別将来交通量図 (百台/日)

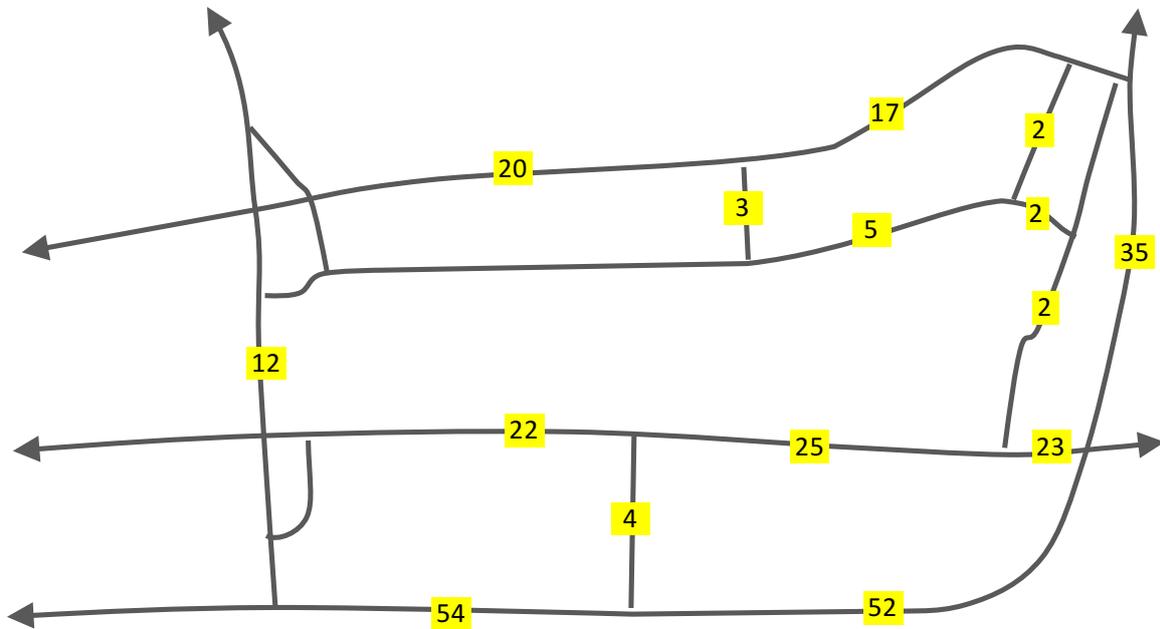


図 2-45 新幹線未整備時路線別将来交通量図 (百台/日)

2.4 駅周辺交通計画

2.4.1 まちづくりと交通施策展開の方向性

○目標：「マチ」と「温泉」が一体となった魅力ある都市構造の形成

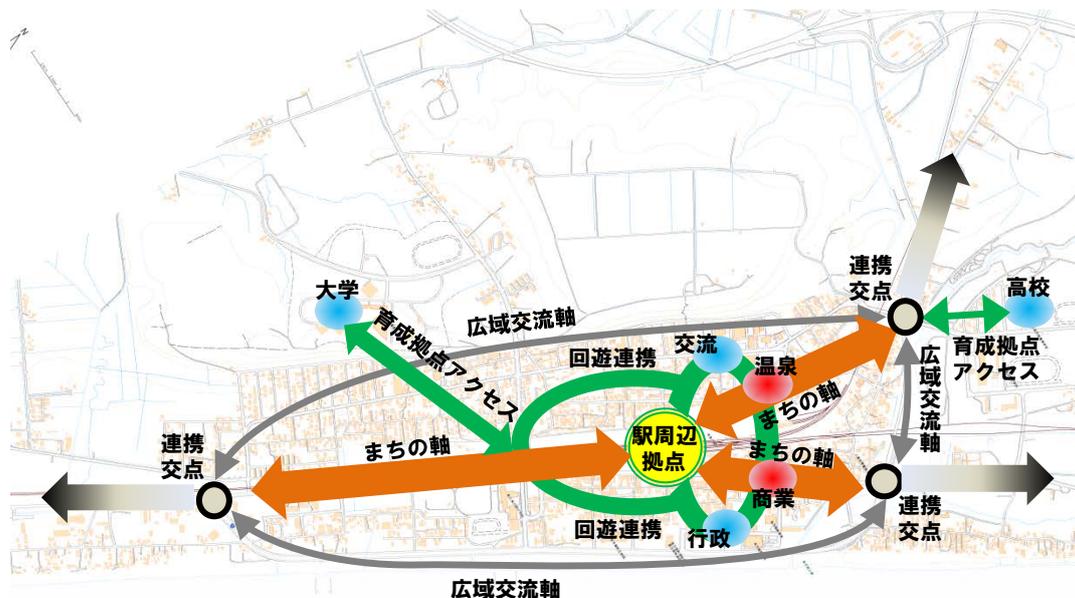
長万部駅周辺は、長万部町の発展を担う地区であり、将来的にも長万部町の経済・文化・観光の顔となる地区である。

今後は、商業・居住・交通の基盤強化を図り、町民生活の場としての「マチ」と観光および経済拠点としての「温泉」が一体となった魅力ある都市構造の形成を目指す。

○方針：「マチ」と「温泉」をつなぐ長万部駅周辺拠点の形成

これまで、必ずしも密接ではなかった「マチ」と「温泉」を、都市構造的に一体化を図るために、駅を中心に国道の連携交点に向けて「都市軸」を設定し、さらに「マチ」と「温泉」とを結びつける要として長万部駅周辺に拠点形成を図るものとする。

この駅周辺拠点形成により、温泉関連の観光客を商店街へ誘導することや、町民の回遊行動を促進するなど「マチ」と「温泉」の交流・連携を促進する。



※図は検討案であり決定したものではない

図 2-46 長万部駅周辺における将来像（案）

2.4.2 交通計画の基本方針

(1) 自動車交通と歩行者交通

① 駅周辺道路網の骨格形成

地区内幹線道路の本町通と駅前通を東口（噴火湾側）アクセス道路、西口駅前通となる西口（温泉側）アクセス道路を位置づけ、これらの道路整備を進めることにより、地区内交通の処理とともに歩行者空間を形成し、駅周辺地区の活性化を図る。

②歩行者道路ネットワークの構成

交通結節地区・観光拠点の形成を目指し、歩行者道路ネットワークは、観光、散策、買物等を目的としたネットワークならびに歩行者空間の充実を図る。

そのため新幹線駅よりJR線で分断される駅東側（主に商業・業務地区）と駅西側（住居・温泉地区）を連続的にネットワークする歩行者ネットワークを主要動線として、東西軸となる自由通路、駅内コンコース、東西アクセス道路を位置づけ、連続性を確保し、道路整備、歩道のバリアフリー化、歩道環境の高質化を図り、歩行者の安全性・快適性、駅前空間としての質の向上を図る。

③バス・タクシー交通の改善

バス交通は、地域住民の日常の足として、観光客・出張者にとっても二次交通として重要な交通手段であり、駅へのバス路線の新設（エリアフリーバス等の導入※具体的イメージは第3章二次交通対策に掲載）による利用者の発生が想定されることから、駅においてバス発着機能の充実を図るとともにバス路線の再編、新バス停の設置等の環境改善を進める必要がある。

一方、タクシー交通は、バス交通と同様の重要な公共交通機関として、また観光客等の足として重要であることから、駅および温泉街など集客施設にタクシー乗り場の設置を図り、乗り場環境の整備、タクシー待ちによる交通障害の解消を進めることとする。

(2) 交通結節施設整備の方向性

①駅前広場の機能確保

新幹線駅は北海道の玄関口として、また道南・道央の北海道の顔としてふさわしい施設として団体広場やプラザ・シンボル施設、案内施設などの配置を行う。交通機能を基本としつつ、環境空間（交流機能、景観機能）に特に考慮し、駐車場等自動車関連施設面積が大半を占める広場とならないよう全体面積の50%程度はゆとりとしての広場空間を確保する。

交通機能としては自動車によるアクセスを前提とした自家用車・タクシーの停車スペース、観光バス乗降場の設置など自動車の発着機能を強化する。

②駐車場の確保

新幹線駅は道外出発地となることから長期間の駐車需要に対応した駐車場の確保を図る必要がある。

駅周辺は町所有の土地や未利用地が多くあることからそれらを活用し、安全で円滑な交通環境を守るため、駅前広場内通路や周辺道路への長時間駐停車を避ける観点で、駅利用者の送迎用短時間駐車場の他、パーク&ライド駐車場および観光バス乗降場の整備を進める必要がある。

(3) 交通課題に対応した個別計画の具体的方向性

■歩行者交通計画

- ◇ 快適な歩行者空間の確保
 - ↳ ・歩道のバリアフリー化
- ◇ 歩いて楽しい歩行者空間の演出
 - ↳ ・歩行環境の高質化
- ◇ 「マチ」と「駅」が一体となった歩行者ネットワークの充実
 - ↳ ・都市軸（駅前市街地～駅～温泉街～文化施設）における歩行者空間の連続性確保
 - ↳ ・東口（噴火湾側）西口（温泉側）駅前広場を連絡する自由通路の整備

■検討スケジュール

「バリアフリー基本構想」の検討に、1年。
上記後1年以内「特定事業計画」策定。

■自動車交通計画

- ◇ 駅西側と高速 IC への走行性を確保する路線整備
 - ↳ ・西口（温泉側）駅前広場アクセス道路の配置
- ◇ 既存駐車場を有効に活用する駐車場計画
 - ↳ ・東側については新幹線駅と道の駅と一体となった駐車場の整備
 - ↳ ・西側については温泉・新幹線駅の利用が可能となる駐車場の整備
 - ↳ ・既存商店街・温泉地域での路上駐車対策

■検討スケジュール

「道路整備手法」の検討に、1～2年。
必要に応じ同時期に「立地適正化計画」策定。

■公共交通計画

- ◇ 利用しやすいバスサービスの確保
 - ↳ ・長万部駅におけるバス発着機能の向上
 - ↳ ・主要施設を巡る循環バスの導入
 - ↳ ・ワンコインバスの導入
- ◇ 快適なバス待ち環境の創出
 - ↳ ・長万部駅におけるバス待ち環境の向上

■検討スケジュール

「地域公共交通網形成計画」は、策定1年。
その後に「地域公共交通再編実施計画」策定。
※概ね開業3年より検討・必要に応じバス事業者と協議

■交通結節点施設計画

◇ 駅前広場の機能強化

- ↳ 東側・西側の2箇所の現駅前広場の整備
- ↳ 駅と一体となったバス待ち施設の確保
- ↳ 自家用タッチおよび待機スペースの確保
- ↳ 交通結節点機能と道の駅機能を併せ持った駅前広場の創出
- ↳ 東口（噴火湾側）西口（温泉側）駅前広場の連続性を高める自由通路の整備

■検討スケジュール

「駅前広場整備手法」の検討に、1～2年。
必要に応じ同時期に「立地適正化計画」策定。

■観光交通計画

◇ 市街地を中心とした回遊機能の向上

- ↳ 歩行者空間の魅力向上
- ↳ 循環バスなど利用しやすい公共交通システムの導入
- ↳ 都市内でくつろげる空間の確保
- ↳ 歩行者観光ルートとしての自由通路の整備

◇ 観光情報提供システムの構築

- ↳ 観光情報、交通情報が手軽に入手できる総合的な情報提供施設の整備
- ↳ まちあるきガイドマップなど観光行動支援のソフト施策の展開
- ↳ 駅外への途中下車を可能とするフリーパス的な鉄道利用サービス展開

■検討スケジュール

歩行者・自動車・公共交通・交通結節点で考慮。
ソフト対策は次年度以降検討実施。

■まちづくり

◇ 中心市街地の魅力向上

- ↳ 住民や観光客など「個人」を重視した施設整備
- ↳ 交通機能集約拠点（駅&道の駅等複合拠点）形成による魅力の集約化

◇ 商店街と温泉との一体化

- ↳ 長万部駅周辺の特徴である「温泉街」を活用した市街地振興の仕掛けづくり（イベント等）
- ↳ コンパクトシティ・プラス・ネットワーク化（点と線※）で地域形成を図る

※点は各拠点 線は自由通路を想定

■検討スケジュール

基本事項は本計画によって確定。
前述施設整備の為の各種計画の基本方針に反映。

2.4.3 長万部駅周辺道路網の検討

(1) 道路網整備の方向性

①道路網ケーススタディの実施

以下に示す4パターンでの道路網を設定し、将来交通量推計による評価を行う。

推計条件は、H17 道路交通センサスを基本とした H42 年（新幹線開業次想定）将来交通量推計を基本とし、前述した新幹線関連交通量130万台を加味する。

表 2-12 道路網検討案のケース設定

<p>【ケース1】 現駅前広場のみ対応</p> <p>西口（温泉側）へのアクセスなし・現駅前広場での全アクセス交通を対応</p>	
<p>【ケース2】 西口（温泉側）のみ設置 ※交通量推計は2パターンを設定</p> <p>現況道路網での西口（温泉側）駅前広場のみを設定（赤線） 西口（温泉側）アクセス新規道路整備はなく温泉街前の町道等は走行性が低い</p>	
<p>【ケース3】 西口（温泉側）から中山大通最短アクセス道路設定（赤線）</p> <p>図書館横町道（回遊連結上）を走行性が高い道路としての整備を実施</p>	
<p>【ケース4】 西口（温泉側）から国道最短アクセス道路設定（赤線）</p> <p>温泉街前町道（まちなちの軸）に沿った走行性が高い道路としての整備を実施</p>	

※設定道路は検討案であり今後詳細な検討が必要

各ケースにおける将来量交通量推計結果を交通量図として以下にまとめる。

アクセス道路の交通量としてはケース3の31百台が多くなっているが、温泉街前町道の交通量が最も多いのはケース4の20百台となっている。

表 2-13 将来交通量推計結果交通量図 (百台/日)

<p>【ケース1】 ()内は新幹線が開業しない場合の交通量</p>	
<p>【ケース2】 ()内は以下のケース3・4での図書館横町道交差点での西口(温泉側)駅前広場入口(赤点線)を想定した交通量</p>	
<p>【ケース3】</p>	
<p>【ケース4】</p>	

※設定道路は検討案であり今後詳細な検討が必要

②道路網の評価

ケース1～4の交通量推計によるアクセス性、交通機能の他、まちづくりの観点、整備内容の項目で比較検討した結果、ケース4が最も高い評価となった。

次項の交通施設配置検討では西側が最低限の整備で最小利用となるケース2ならびに、道路網評価で最も高い評価となり最大利用となるケース4をモデルとして評価を行う。

表 2-14 道路網の評価結果

	ケース1： 現駅前広場のみ対応	ケース2： 西口（温泉側）のみ設置
整備内容	現駅東側の駅前広場の整備面積大 道路整備特になし △	現駅東側の駅前広場の整備面積最小限 道路整備最小限 ◎
連携拠点との アクセス性評価	東口からの迂回間の高いでのアクセスとなる ×	幅員狭小の町道での走行性が低いアクセスとなる △
アクセス道路の 交通機能	ほぼ需要がみられない ×	温泉前町道で最大1600台の需要がみられるが 住宅地内への駅利用通過交通が900台流入し沿線環境 悪化 △
まちづくりの観点	現状と変わらず新幹線利用者の分散が図られない 新幹線利用者の西側へ流入による効果が発揮されない ×	新幹線利用者の分散は図られる 新幹線利用者の西側へ流入が期待されるが利便性に劣る ○
総合評価	現状のままでは新幹線効果が発揮されない 1	一定の新幹線効果は発揮されるが新たな交通課題の発生 7
	ケース3： 西口（温泉側）から中山大通 最短アクセス道路設定（赤線）	ケース4： 西口（温泉側）から国道 最短アクセス道路設定（赤線）
整備内容	現駅東側の駅前広場の整備面積最小限 道路整備延長は短い ○	現駅東側の駅前広場の整備面積最小限 道路整備延長は長い △
連携拠点との アクセス性評価	走行性が担保された新たな道路でのアクセスとなる ○	走行性が担保された新たな道路での最短距離でのアクセ スとなる ◎
アクセス道路の 交通機能	中山大通最短新規アクセス道路で3100台の需要が見 られる ◎ 未整備町道等への駅利用通過交通の利用はない	温泉經由新規アクセス道路で2000台の需要が見られ る ○ 未整備町道等への駅利用通過交通の利用はない
まちづくりの観点	新幹線利用者の分散は図られる 新幹線利用者の西側へ流入が期待されるが温泉地区への 流入がない △	新幹線利用者の分散は図られる 利便性向上による新幹線利用者の回遊行動が期待される ◎
総合評価	一定の新幹線効果は発揮されるが新たな交通課題の発生 8	広く新幹線効果が発揮され、交通課題も特にない 9

※設定道路は検討案であり今後詳細な検討が必要

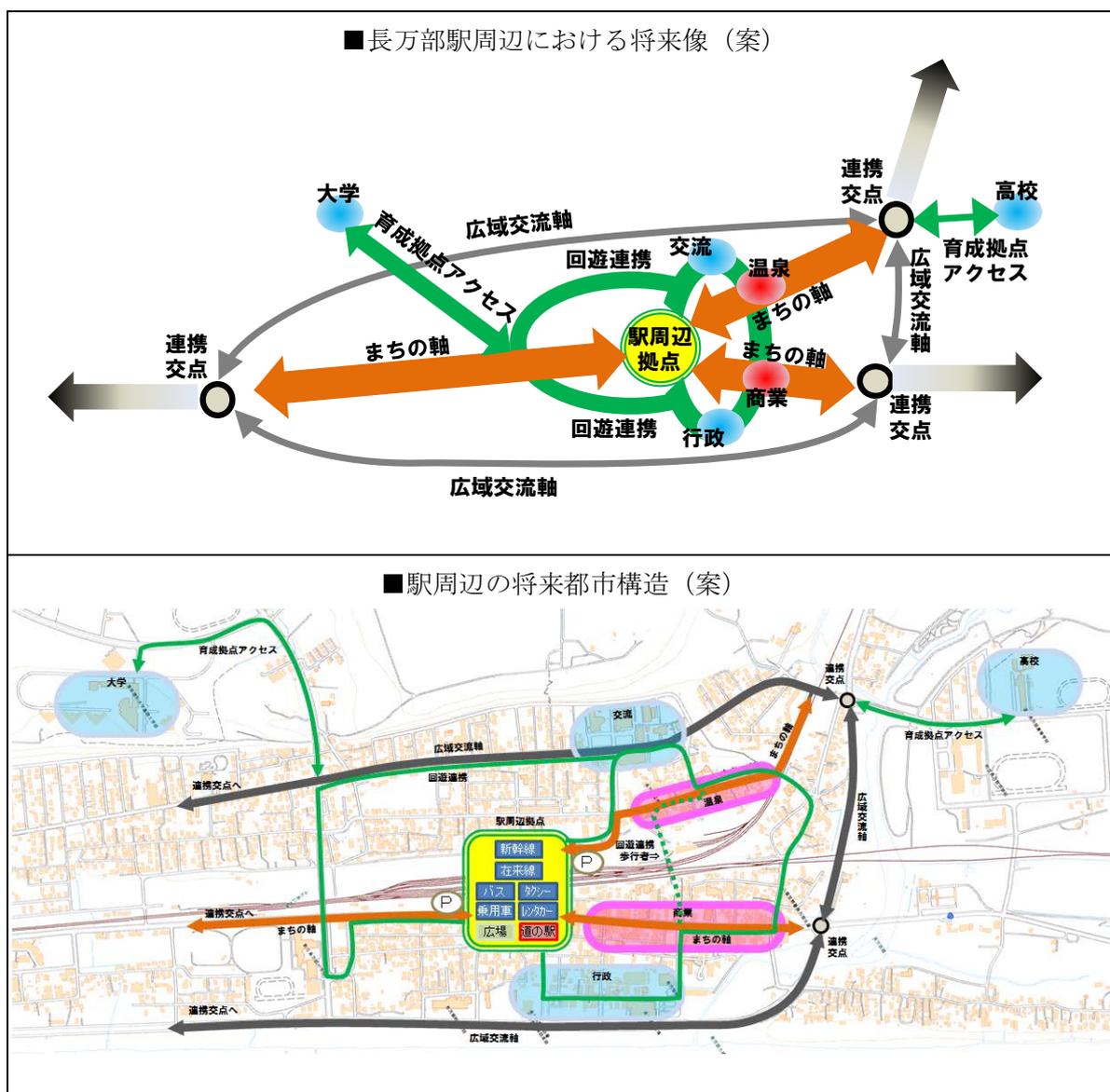
2.4.4 長万部駅周辺の施設配置の検討

(1) 駅周辺地区施設整備の方向性

① 駅周辺地区の位置づけ

駅周辺整備の基本方針は、①都市軸の形成、②拠点の形成、③ネットワークの形成の3つとし、長万部駅周辺拠点を中心とした市街地形成、連携拠点とのネットワークを位置づけた。

さらに、拠点形成の方針においては、長万部駅周辺拠点は「複合交通ターミナル」として、交通・情報・観光・暮らしの『総合的な拠点』として整備するほか、『「マチ」と「温泉」を結ぶ接続拠点』としての機能を位置づける。



※図は検討案であり決定したものではない

③交通施設配置案の評価

配置案の評価については、都市構造との整合性・歩行者動線の観点から駅周辺を前述4地域に分け各地域の拠点性を考慮することで評価点を計算することにより実施した。

【評価の考え方】

- ・総合点= (拠点立地係数/広場アクセス+拠点立地係数/まちの駅アクセス) ×土地利用係数
- ・交通施設配置可能なエリアを4つ設定

【拠点立地係数】

- ・各エリアがカバーする地域を近接地区としその地域の拠点性を考慮
- ※Bエリア周辺 (B周辺) は商業が拠点立地し・まちの軸となっていることから1.5点
- Aエリア周辺 (A周辺) はまちの軸となっていることから1.0点
- Dエリア周辺 (A周辺) は特に拠点動線がないので0.5点

【広場・まちの駅アクセス】

- ・広場・まちの駅アクセス性については歩行者動線距離をイメージ
- ※AエリアはA周辺から近接しているので距離の近さを0.5と表現
- B周辺からは隣接し平面で移動可能なので1.0と表現
- C周辺からは上下移動が伴う移動距離も長くなることから2.0と表現

【土地利用係数】

- ・Bエリアについては土地利用的に空き地が少ないことから、1箇所配置で施設規模が大きくなる場合土地利用係数として0.5として評価している

以下の想定される4パターンについて交通施設配置の評価結果を以下に示す。

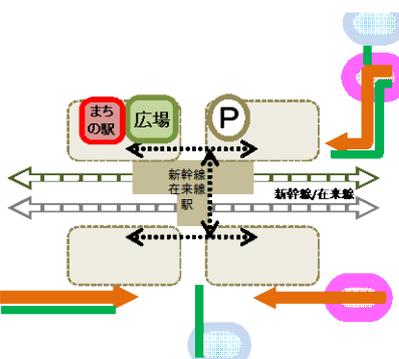
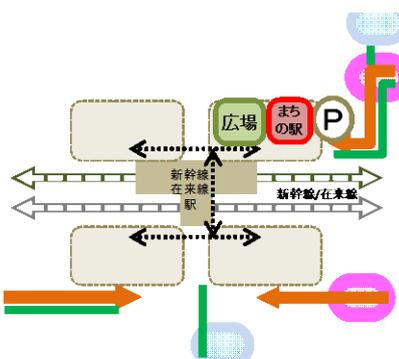
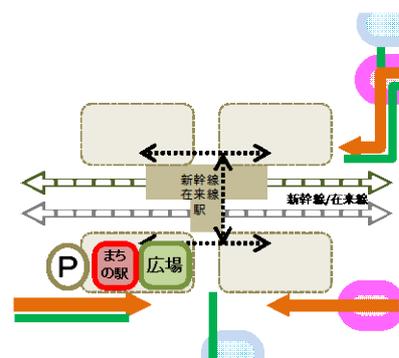
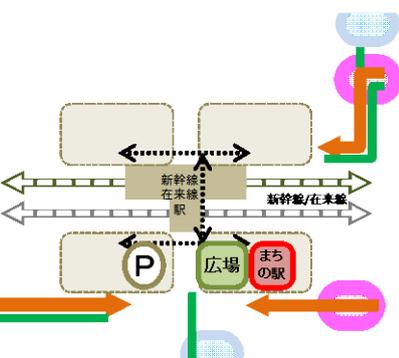
都市構造との整合性・歩行者動線の観点から総合点を計算した結果、まちの駅をBエリアへ設置したケースが最も高い評価となった。なお次頁には参考として1箇所配置による評価結果を掲載している。

表 2-15 交通施設配置の評価結果

	まちの駅Dエリア設置案					まちの駅Cエリア設置案				
	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計
拠点立地	1.00	1.50	1.50	0.50	5.46	1.00	1.50	1.50	0.50	11.00
広場アクセス	0.50	1.00	0.50	1.00		0.50	1.00	1.00	0.50	
まちの駅アクセス	1.50	2.00	1.00	0.50		2.00	1.50	0.50	1.00	
土地利用係数	0.50					1.00				
総合点	1.33	1.13	2.25	0.75		2.50	2.50	4.50	1.50	
	まちの駅Aエリア設置案					まちの駅Bエリア設置案				
拠点立地	1.00	1.50	1.50	0.50	12.08	1.00	1.50	1.50	0.50	12.25
広場アクセス	1.00	0.50	0.50	1.00		0.50	1.00	0.50	1.00	
まちの駅アクセス	0.50	1.00	2.00	1.50		1.00	0.50	1.50	2.00	
土地利用係数	1.00					1.00				
総合点	3.00	4.50	3.75	0.83		3.00	4.50	4.00	0.75	

1 箇所配意の場合 C エリアの配置での評価が高くなっており、あらためて温泉地区とのアクセス性が重要であることが確認された結果となっている。

表 2-16 交通施設配置の評価結果

	Dエリア集約設置案					Cエリア集約設置案					
	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計	
1箇所集約											
	拠点立地係数	1.00	1.50	1.50	0.50	7.83	1.00	1.50	1.50	0.50	10.00
	広場アクセス	1.50	2.00	1.00	0.50		2.00	1.50	0.50	1.00	
	まちの駅アクセス	1.50	2.00	1.00	0.50		2.00	1.50	0.50	1.00	
	土地利用係数	1.00					1.00	1.00			
総合点	1.33	1.50	3.00	2.00	1.00		2.00	6.00	1.00		
	Aエリア集約設置案					Bエリア集約設置案					
	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計	A周辺	B周辺	C周辺	D周辺	計	
1箇所集約											
	拠点立地係数	1.00	1.50	1.50	0.50	9.17	1.00	1.50	1.50	0.50	5.25
	広場アクセス	0.50	1.00	2.00	1.50		1.00	0.50	1.50	2.00	
	まちの駅アクセス	0.50	1.00	2.00	1.50		1.00	0.50	1.50	2.00	
	土地利用係数	1.00					1.00	0.50			
総合点	4.00	3.00	1.50	0.67	1.00		3.00	1.00	0.25		

2.5 道路整備計画

駅周辺道路に求められる機能を発揮するために必要となる道路空間構成について検討する。

(1) 東口（噴火湾側）南北アクセス道路（本町通）

- ・計画交通量 : 21～34 百台/日
- ・現況幅員構成 : 13.00m (2.50+0.50+6.00+0.50+2.50)
- ・道路構造規格 : 4種3級2車線
- ・計画幅員構成 : 18.00m (4.50m+1.50m+6.00m+1.50m+4.50m)
(※12.00m区間は要都市計画変更)
- ・その他 : 東口（噴火湾側）と商業系沿道土地利用が図られる地域内を通過しアクセスする歩行者ネットワークであることから、ゆとりのある空間構成となるよう歩行空間を設置し、駅へ直結する地域を代表する道路とする。

(2) 東口（噴火湾側）東西アクセス道路（駅前通）※整備済

- ・計画交通量 : 現状 6 百台/日
- ・現況幅員構成 : 18.00m (4.50+1.50+6.00+1.50+4.50)
- ・道路構造規格 : 4種3級2車線
- ・計画幅員構成 : 18.00m (4.50+1.50+6.00+1.50+4.50)
- ・その他 : 東口（噴火湾側）からの役場等の集積地域とを最短でアクセスする歩行者ネットワークであることから、ゆとりのある空間構成となるよう歩行空間を設置し、駅へ直結する地域を代表する道路とする。

(3) 西口（温泉側）アクセス道路（新規：西口アクセス）

- ・計画交通量 : 20～28 百台/日
- ・現況幅員構成 : 未整備
- ・道路構造規格 : 4種3級2車線
- ・計画幅員構成 : 18.00m (4.50+1.50+6.00+1.50+4.50)
- ・その他 : 西口（温泉側）からの温泉施設を最短でアクセスする歩行者ネットワークであることから、ゆとりのある空間構成となるよう歩行空間を設置し、駅へ直結する道路して地域を代表する道路とする。



図 2-48 18m幅員道路断面

2.6 将来乗降人員等による施設規模の算出

2.6.1 駅前広場の検討

(1) 基本条件

- ・ 駅利用者 1 次駅勢圏のみ約 44 百人/日（23 百人/日）
2 次駅勢圏考慮約 53 百人/日（29 百人/日）への対応
※（ ）内駅前広場利用者
- ・ 各種交通の結節・収容（徒歩・二輪・自動車 [バス、タクシー、一般車]）
- ・ 環境空間の確保
- ・ 1 次・2 次駅勢圏需要に対応した一般車の駐車対応（駅前広場外で対応）
- ・ 観光客に対応したレンタカー対応（空港のような駅前広場外で対応）
- ・ 観光バス乗降場の設置
- ・ 施設量算出にあたっては 98 年指針による施設整備量を算出することとし、その際に必要となる各種設定条件を以下に整理

表 2-17 施整備量算出に必要な計画交通量設定に関わる指標

	記号	数値	備考	
バス 1 台当たりの平均乗車客数	n_B	40 人/台	駅前広場計画指針 P102~103（参考値）	
バスサービス時間	S_B	5 分		
1 人当りバス降車時間	t_{OB}	2 秒/人		
タクシーサービス時間	S_T	5 分		
1 人当りタクシー乗車時間	t_{IT}	10 秒/人		
1 人当りタクシー降車時間	t_{OT}	30 秒/人		
自家用車平均乗車人数	n_C	1.3 人/台		
自家用車平均停車時間	t_C	1 分		
タクシー 1 台当り平均乗車人数	n_T	1.4 人/台		
バス乗車比率	K_{IB}	0.409		
タクシー乗車比率	K_{IT}	0.569		
バス乗車ピーク率	$PKON_B$	0.20		48 年式外生変数: 地方中心駅
タクシー乗車ピーク率	$PKON_T$	0.13		
バス降車ピーク率	$PKOF_B$	0.20		
タクシー降車ピーク率	$PKOF_T$	0.22		
自家用車ピーク率	PK_C	0.17		
徒歩ピーク率	PK_f	0.18		
駅広利用者比（駅広総利用者/鉄道乗降客）	α	2.50		
駐車率	m_{pc}	0.25		

- ・ 東口（噴火湾側）は現駅前広場での対応、西口（温泉側）はアクセス道路の端末での駅前広場の設置を想定
- ・ 道路網パターンは検討段階であることから、西口（温泉側）が最低限の整備で最小利用となるケース 2、道路網評価で最も高い評価となり最大利用となるケース 4 をケースをモデルとして施設量を検討

(2) ケース 2 道路網時駅施設規模の算出

① 駅前広場交通手段別利用者数（ケース 2 道路網を想定）

施設整備量の検討にあたり、西口（温泉側）利用が最小となる道路網ケース 2 における以下の駅利用人員を用いる。

表 2-18 駅端末交通手段構成【1次駅勢圏のみ】

区分	駅前広場利用者数					計
	徒歩	二輪車	自家用車	タクシー	バス	
東口(噴火湾側)利用	1,754	5	205	30	100	2,094
西口(温泉側)利用	79	5	27	21	4	136
計	1,833	10	232	51	104	2,230

表 2-19 駅端末交通手段構成【2次駅勢圏考慮のみ】

区分	駅前広場利用者数					計
	徒歩	二輪車	自家用車	タクシー	バス	
東口(噴火湾側)利用	2,123	5	404	39	208	2,779
西口(温泉側)利用	79	5	27	21	4	136
計	2,202	10	431	60	212	2,915

※駐車場・レンタカー・観光バスは駅広外なので徒歩としている

② 施設規模の算定（ケース 2 道路網を想定）

西口（温泉側）利用を最低限とした 98 年指針による施設整備量を算出した結果は、③施設規模算出結果で整理し、詳しい内容は巻末（参考資料）に掲載している。

③ 施設規模算出結果（98 指針の結果に必要機能を追加）

【積み上げの考え方】

- バス乗降場：東口（噴火湾側）で定期観光・高速バス分を追加確保
- タクシー乗降場：予備 1 バース確保
- タクシー駐車場：交通島などを利用 1 2 台程度確保可能
- 自家用乗降場：身障者用 2 バースを追加確保

なお、本検討では、実行計画から駅利用者の端末交通手段の設定や 98 年指針で算出される施設量に加え、二次交通確保やバリアフリーの観点で必要となるバス乗降施設などを追加したことで施設量が増えている。

表 2-20 必要施設整備量積み上げ結果【東口（噴火湾側）】

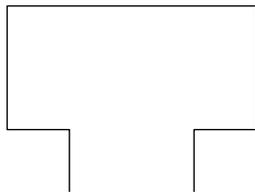
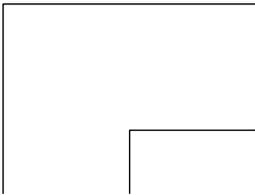
		98年指針		積み上げ	
		1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮	最低限必要な整備量	備考 積み上げの根拠
①乗降等施設	バス乗降バス バス	2	2	4	路線バス(路線2+定期観光1+高速1想定)
	タクシー乗降バス バス	2	2	3	乗2降1 乗降3、運用上最低必要台数
	タクシープール 台	1	1	12	レイアウトによる交通島などの空間を利用
	自家用車乗降バス バス	3	3	3	
	内身障者・高齢者 バス	2	2	2	福祉対応2
	自家用車短時間駐車場 台	7	13	13	
	自転車駐輪場	5	5	5	

表 2-21 必要施設整備量積み上げ結果【西口（温泉側）】

		98年指針		積み上げ	
		1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮	最低限必要な整備量	備考 積み上げの根拠
①乗降等施設	バス乗降バス バス	2	2	2	
	タクシー乗降バス バス	2	2	3	乗2降1 乗降3、運用上最低必要台数
	タクシープール 台	1	1	12	レイアウトによる交通島などの空間を利用
	自家用車乗降バス バス	3	3	3	
	内身障者・高齢者 バス	2	2	2	福祉対応2
	自家用車短時間駐車場 台	1	1	1	
	自転車駐輪場	5	5	5	

④レイアウト検討

アクセス道路との関係から東口（噴火湾側）についてはケースCのパターン、西口（温泉側）についてはケースBを採用し、このレイアウトに環境空間の設置と設置可能性を検討したうえで駐車場の併設、余剰空間へのタクシーの駐車施設の設置を検討する。

ケース	A	B	C
アクセス道路との関係			

【現状】



【整備後イメージ】



図 2-49 駅前広場イメージ図

(3) ケース 4 道路網時施設規模の算出

① 駅前広場交通手段別利用者数（ケース 4 道路網を想定）

施設整備量の検討にあたり、西口（温泉側）利用が最大となる道路網ケース 4 における以下の駅利用人員を用いる。

表 2-22 駅前広場交通手段別利用者数（ケース 4 道路網を想定）【1次駅勢圏のみ】

区分	駅前広場利用者数					計
	徒歩	二輪車	自家用車	タクシー	バス	
東口（噴火湾側）利用	901	5	115	26	51	1,098
西口（温泉側）利用	932	5	117	25	53	1,132
計	1,833	10	232	51	104	2,230

※駐車場・レンタカー・観光バスは駅広外なので徒歩としている

表 2-23 駅前広場交通手段別利用者数（ケース 4 道路網を想定）【2次駅勢圏考慮】

区分	駅前広場利用者数					計
	徒歩	二輪車	自家用車	タクシー	バス	
東口（噴火湾側）利用	1,081	5	212	30	104	1,432
西口（温泉側）利用	1,121	5	219	30	108	1,483
計	2,202	10	431	60	212	2,915

※駐車場・レンタカー・観光バスは駅広外なので徒歩としている

② 施設規模の算出（ケース 4 道路網を想定）

西口（温泉側）利用を最大とした 98 年指針による施設整備量を算出した結果は、③施設規模算出結果で整理し、詳しい内容は巻末（参考資料）に掲載している。

③ 施設規模算出結果（98 指針の結果に必要機能を追加）

【積み上げの考え方】

- バス乗降場：東口（噴火湾側）で定期観光・高速バス分を追加確保
- タクシー乗降場：予備 1 バース確保
- タクシー駐車場：交通島などを利用 12 台程度確保可能
- 自家用乗降場：身障者用 2 バースを追加確保

なお、本検討では、実行計画から駅利用者の端末交通手段の設定や 98 年指針で算出される施設量に加え、二次交通確保やバリアフリーの観点で必要となるバス乗降施設などを追加したことで施設量が変化している。

表 2-24 必要施設整備量積み上げ結果【東口（噴火湾側）】

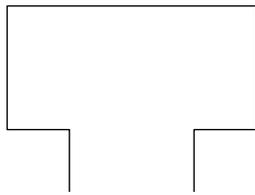
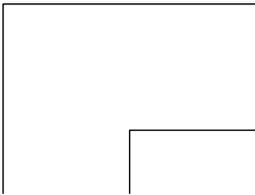
	98年指針		積み上げ		
	1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮	最低限必要な整備量	備考 積み上げの根拠	
①乗降等施設	バス乗降バス バス	2	2	4	路線バス(路線2+定期観光1+高速1想定)
	タクシー乗降バス バス	2	2	3	乗2降1 乗降3、運用上最低必要台数
	タクシープール 台	1	1	12	レイアウトによる交通島などの空間を利用
	自家用車乗降バス バス	3	3	3	
	内身障者・高齢者 バス	2	2	2	福祉対応2
	自家用車短時間駐車場 台	4	7	13	レイアウトによる道路側停車スペースを利用
	自転車駐輪場	5	5	5	

表 2-25 必要施設整備量積み上げ結果【西口（温泉側）】

	98年指針		積み上げ		
	1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮	最低限必要な整備量	備考 積み上げの根拠	
①乗降等施設	バス乗降バス バス	2	2	2	
	タクシー乗降バス バス	2	2	3	乗2降1 乗降3、運用上最低必要台数
	タクシープール 台	1	1	12	レイアウトによる交通島などの空間を利用
	自家用車乗降バス バス	3	3	3	
	内身障者・高齢者 バス	2	2	2	福祉対応2
	自家用車短時間駐車場 台	4	7	7	レイアウトによる道路側停車スペースを利用
	自転車駐輪場	5	5	5	

④レイアウト検討

アクセス道路との関係から東口（噴火湾側）についてはケースCのパターン、西口（温泉側）についてはケースBを採用し、このレイアウトに環境空間の設置と設置可能性を検討したうえで駐車場の併設、余剰空間へのタクシーの駐車施設の設置を検討する。

ケース	A	B	C
アクセス道路との関係			

【現状】



【整備後イメージ】



図 2-50 駅前広場イメージ図

2.6.2 自由通路の検討

(1) 前提条件

① 駅舎の構造

- ・新幹線駅舎は地上3階建（3階：新幹線ホーム/2階：改札/1階在来線等ホーム）を想定

② 通路の位置

- ・駅舎2階部分での自由通路を計画（類似事例北陸新幹線糸魚川駅）
- ・自由通路の位置は温泉・商店街との連続性を考慮し、駅舎北端（静狩側）を想定

③ 規模（幅員）

- ・自由通路の幅員は近年整備された既存新幹線駅の事例では4m～10mとなっている。
- ・計画交通量29百人/日（最大値）による地下歩道幅員算定式※最低幅員は6mとなる。
 $※W（歩道有効幅員）= P（時間最大歩行者交通量）/1600 + F（余裕幅）$ ただし $W < 6$ は6m
 $W = 1.3m = 2915（日最大利用者数） \times 18\%（歩行者ピーク率48年式外生変数）/16000 + 1（通常）$
- ・一般歩行者の他、車いすが円滑に通行できる幅員に家族・団体旅行者の集団歩行の発生などを考慮した必要幅員として6mと設定
- ・その他：駅の東西を連絡する商店街と温泉を最短でアクセスする歩行者ネットワークであることから、ゆとりのある空間構成となるよう歩行空間を設置し、長万部町の玄関口としてふさわしい賑わいを創出する通路とする。

表 2-26 既存新幹線駅の通路幅員

		通路幅員
北海道新幹線	木古内駅	4m
	新函館北斗駅	6m
北陸新幹線	糸魚川駅	6m
	上越妙高駅	10m

※自由通路として認定された幅

表 2-27 自由通路幅員【最低限】

	幅員
一般的な最低幅員（人2人がすれ違える）	1.5m=0.75m×2人
家族づれ・団体旅行者の2人並んだ歩行での幅員	3.0m=0.75m×4人
バリアフリーに基づく車いすの走行幅員	2.0m=1.0m×2台
クリアランス	1.0m=0.5m×2
観光客の割合が多いことを想定し最小限（②③④）計	6m

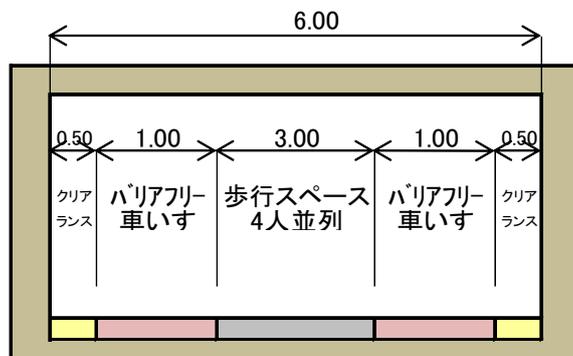


図 2-51 6m自由通路断面

2.6.3 駐車場の検討

(1) 駐車場整備の基本条件

駐車場については、駅舎・駅前広場整備とあわせて整備することが必要な施設として駅前広場外での設置を想定する。

駐車場の検討にあたり道路網は、西口（温泉側）利用が最大となるアクセス道路整備を想定したケース4で行っている。

○パーク＆ライド駐車場

新幹線を利用する1次・2次駅勢圏からの利用者呼び込むため、自家用車利用者の中長期駐車施設として確保する。

○観光バス駐車場

ニセコ・洞爺・登別方面の観光地から新幹線駅へ利用者呼び込むための重要な施設として確保する。

○位置

駅前広場との整合を図るものとし、東口（噴火湾側）は既存市営駐車場の他、西口（温泉側）はアクセス道路整備による土地利用の改変が行われる配置を想定。なお、観光バス駐車場は、駅舎への移動距離を短くする。

○規模

現駅前広場以外の空間を最大限利用し、平面駐車場で可能な量を算出する。

なお、既存新幹線駅における駐車規模は下表のとおりである。

表 2-28 既存新幹線駅の駐車場規模

新幹線駅名	2013(H25) 日 平均乗降者数 (人/日)	広場名	面積(m ²)	駐車可能台数(台)		計	
				有料	無料		
東北新幹線	新白河	東口広場	7,100	371	0	371	
		西口広場	6,000				
	白石蔵王	東口広場	3,000	163	0	163	
		西口広場	7,800				
	新花巻	2,000		13,700	171	497	668
七戸十和田	1,400	北口広場	4,500	0	685	685	
		南口広場	6,700				
新青森	9,700	東口広場	13,900	1,104	0	1,104	
		南口広場	7,600				
上越新幹線	燕三条	4,100	東口広場 西口広場	22,100	545	0	545
北陸新幹線	黒部宇奈月温泉	—		10,000	84	531	615
山陽新幹線	新尾道	2,000		7,000	188	0	188
九州新幹線	筑後船小屋	1,600		9,700	276	0	276
	新大牟田	1,000	東口広場	760	189	0	189
			西口広場	4,650			
	新玉名	—	北口広場	5,325	301	0	301
南口広場			25,588				

(2) 概算駐車台数の試算

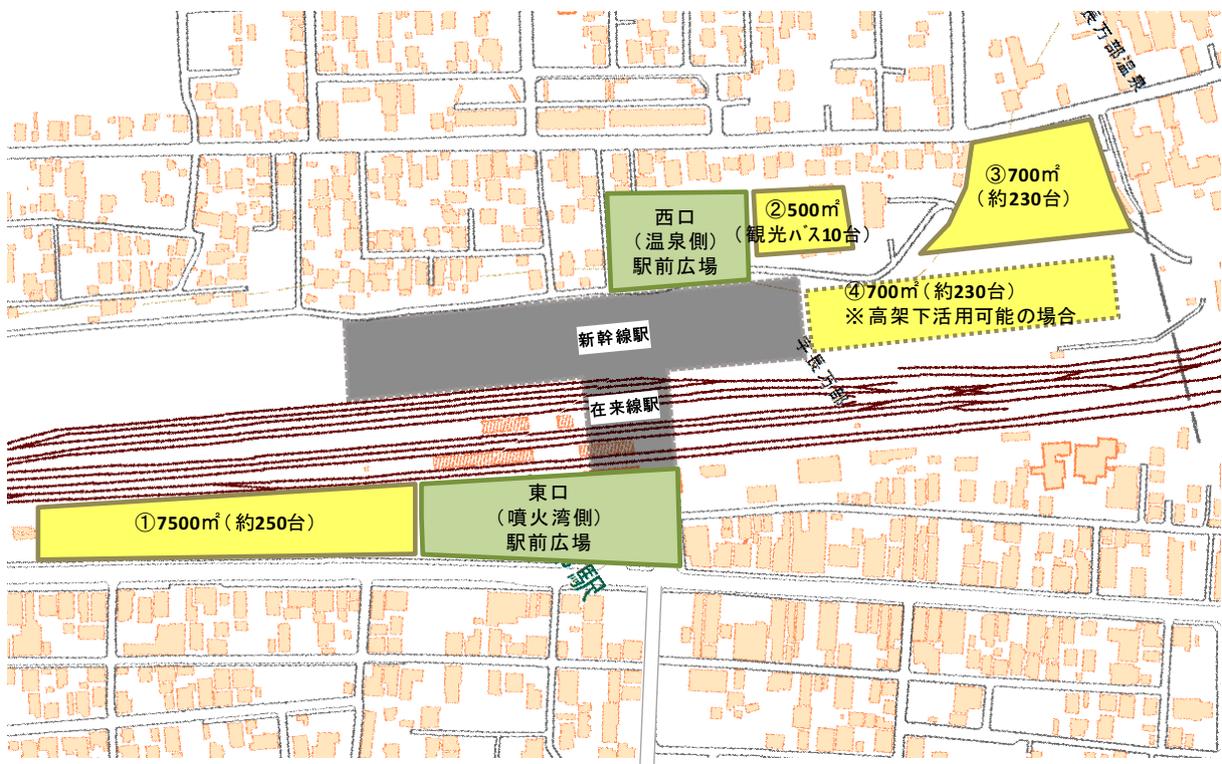
施設規模算出にあたり想定した駐車場の配置・規模は以下であり、駐車可能台数は1台当たりの必要面積を30㎡として試算した値である。

また、観光バス駐車場については、修学旅行等の利用を想定した場合10台分は必要であることから、西口（温泉側）駅前広場に近接する土地として②500㎡を全て活用することを想定している。

なお、駐車場台数については、今後駐車場位置を確定し、レイアウトの検討による算出が必要である。

○駐車場 約500台 ※高架下利用で700台可能

○観光バス 10台



※設定駐車場は検討案であり今後詳細な検討が必要

図 2-52 駐車場配置と概算駐車台数

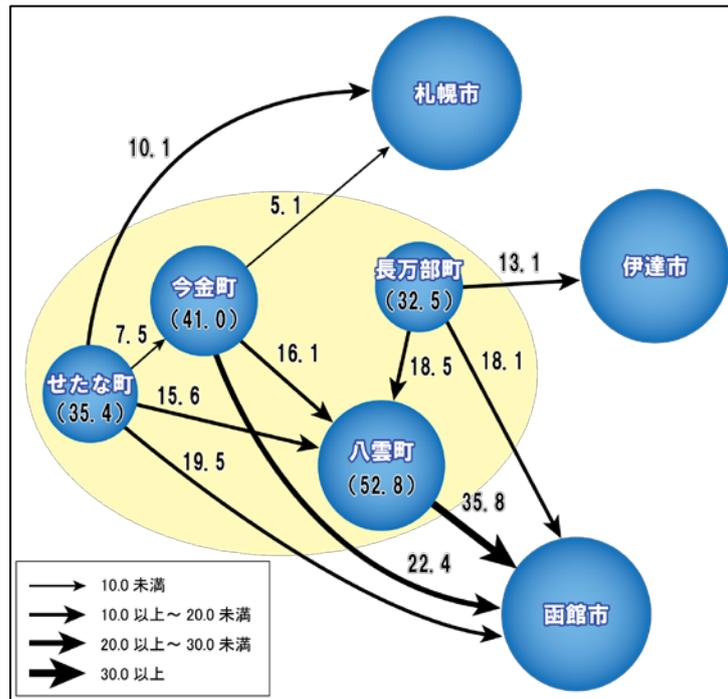
第3章 二次交通対策

3.1 地域構造

3.1.1 商圏の状況

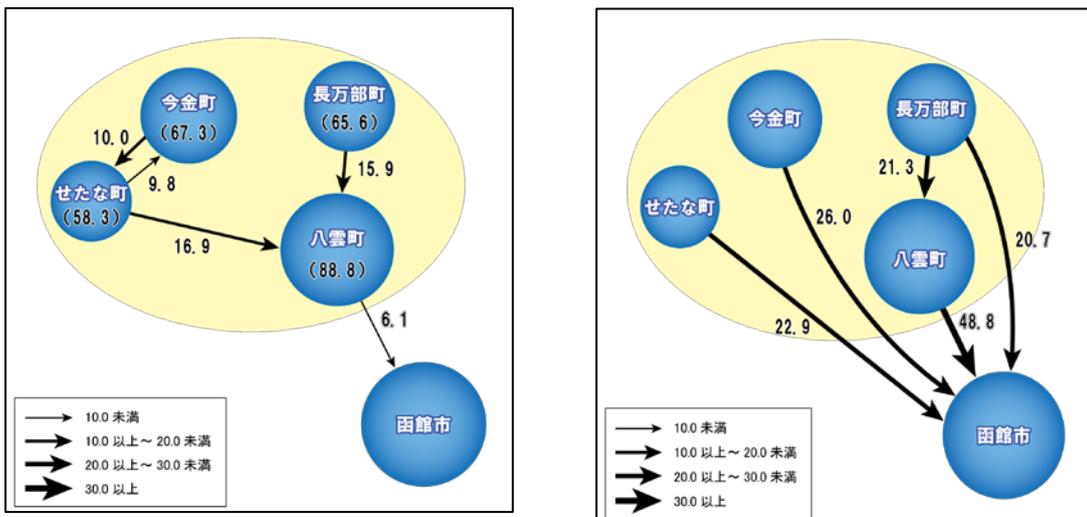
(1) 買物流出率

長万部町を含む北渡島檜山では、八雲町を中心とした商圏を形成している。



資料：平成 21 年度北海道広域商圏動向調査（北海道）

図 3-1 買物流出率（全商品、単位%）

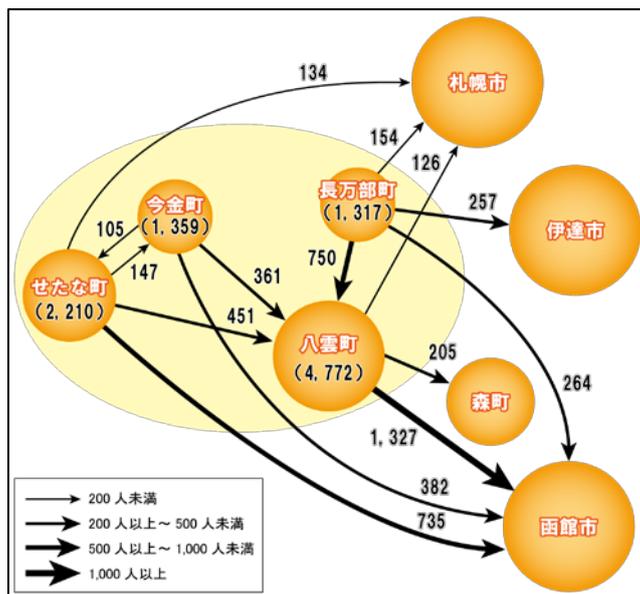


資料：平成 21 年度北海道広域商圏動向調査（北海道）

図 3-2 生鮮食料品流出率（左）及び買回品流出率（右）（全商品、単位%）

3.1.2 通院圏の状況

商圈と同様に、長万部町を含む北渡島檜山では、八雲町への通院が多い。

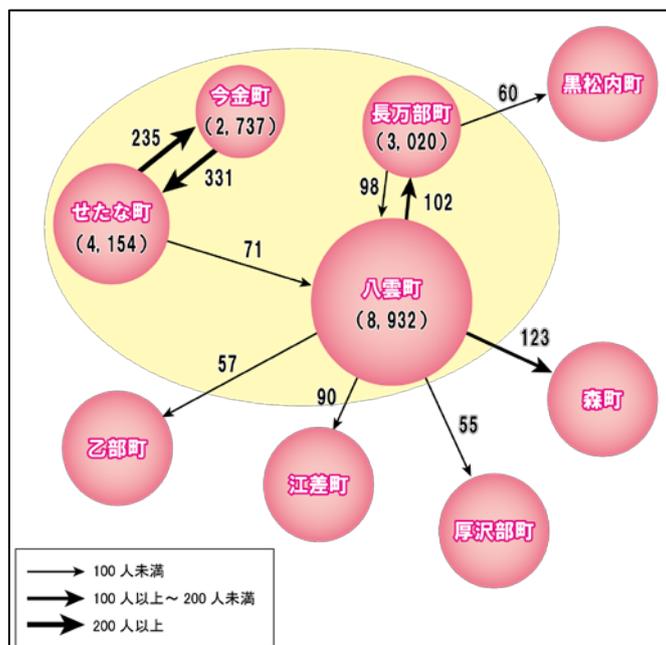


資料：国民健康保険受療動向（北海道・平成18年度）

図 3-3 国民健康保険受療動向（H18年6月、通院、単位：人）

3.1.3 通勤・通学圏の状況

長万部町では、八雲町、黒松内町への通勤・通学が多い。また、近隣エリアの他町においても隣接町への通勤・通学が多い。



資料／国勢調査（平成22年）注／50人以上の流動を対象

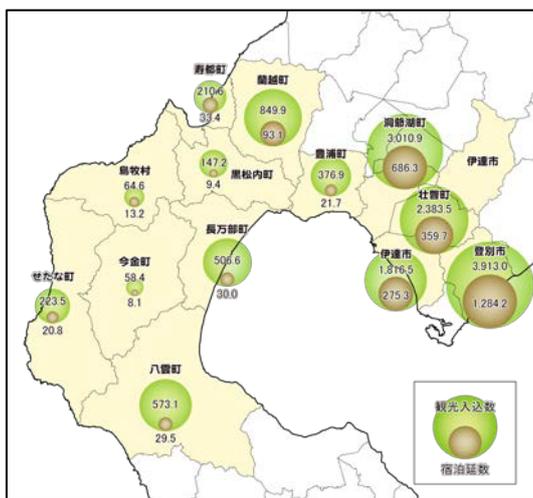
図 3-4 通勤・通学圏の状況

3.1.4 観光入込の状況

(1) 入込客・宿泊数

長万部町の観光入込数は約 50 万人/年であり、宿泊客は年間 3 万人となっている。

道北部や南後志エリアでは、宿泊客数で年間 10 万人を超える町はないものの、駅勢圏である西胆振エリアでは洞爺湖町、壮瞥町、登別市などは年間 30 万人を超える宿泊客が存在しており、長万部駅を拠点とした新たな二次交通網の形成が期待される。

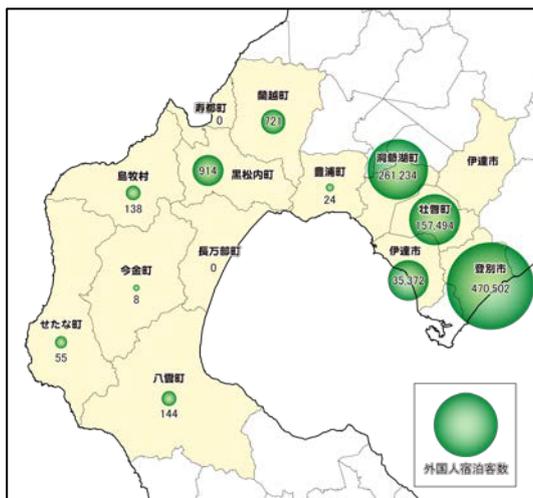


資料／北海道観光入込客数（北海道）

図 3-5 観光入込客数及び宿泊延数 (H27 年度、単位：千人、千人泊)

(2) 外国人観光客

外国人観光客は、登別市や洞爺湖町など大型温泉宿泊施設が立地する西胆振地域で多くなっている。



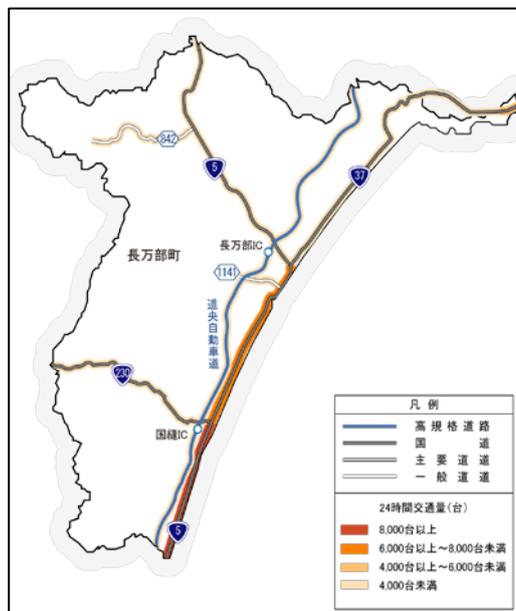
資料／北海道観光入込客数（北海道）

図 3-6 外国人観光客宿泊延数 (H27 年度、単位：人泊)

3.1.5 交通量の状況

(1) 24 時間交通量

長万部町内の国道・道道の交通量をみると、長万部市街地から南側の国道5号で日平均6,000台以上の交通量がみられる。

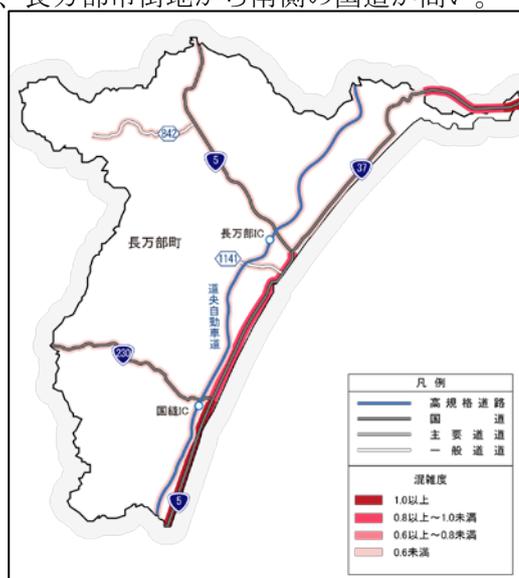


資料／道路交通センサス（平成22年・国土交通省）

図 3-7 24 時間交通量（H22 年、台／日）

(2) 混雑度

混雑度においても、長万部市街地から南側の国道が高い。



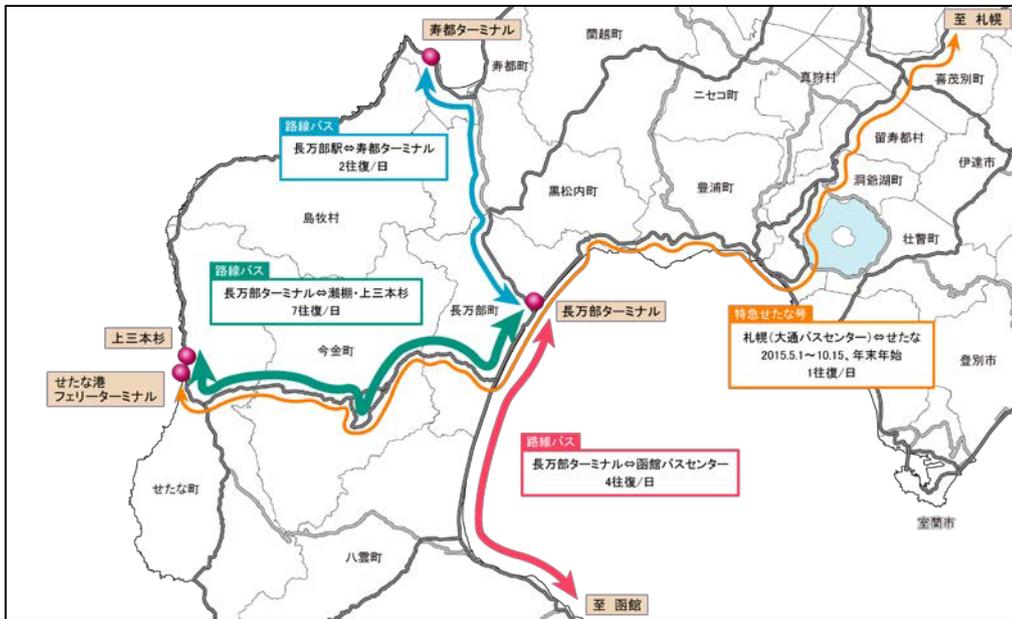
資料／道路交通センサス（平成22年・国土交通省）

図 3-8 混雑度（H22 年）

3.2 交通網の現状

3.2.1 バス網の現状

長万部町を発着する路線バスは、函館方面、せたな方面、黒松内・寿都方面に設定されている。この他、季節運行ではあるが長万部には札幌―せたな間の都市間バスが停車する。



資料／函館バス、ニセコバスの時刻表等を基に作成

図 3-9 長万部町発着のバス網の現状

3.2.2 鉄道網の現状

長万部駅では、札幌・函館間を結ぶ特急が 12 往復/日停車しているほか、普通列車は、函館・室蘭・倶知安各方面に 4～6 往復/日程度運行している。



資料／函館バス、ニセコバスの時刻表等を基に作成

図 3-10 長万部町発着の鉄道網の現状

3.2.3 道路網の現状

長万部町内には北海道縦貫自動車道長万部 IC・国縫 IC の2箇所の ICがあるほか、国道も国道5号、37号、230号の3路線があり、道南北部の交通の要衝となっている。

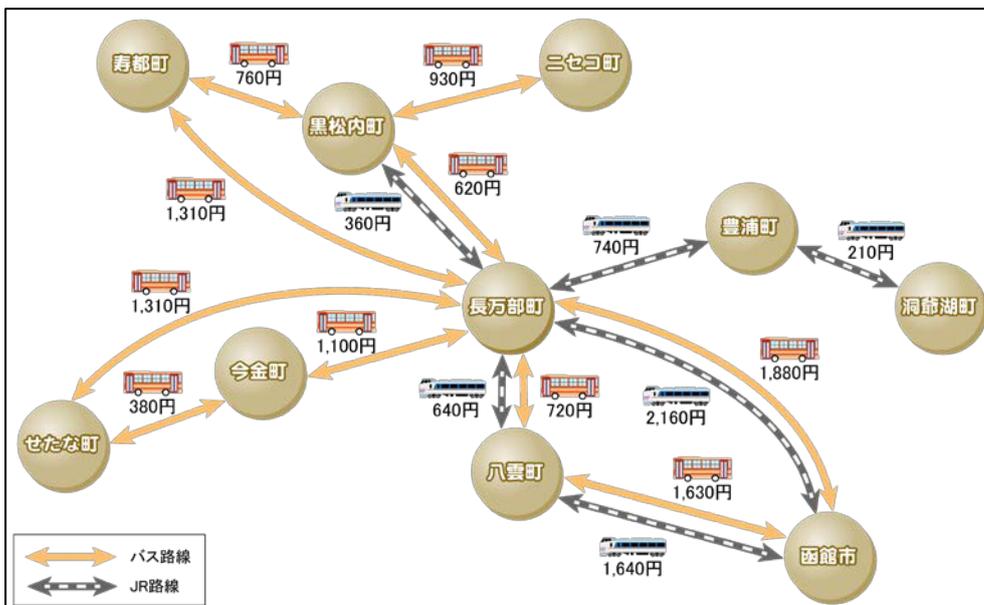


資料／北海道開発局 HP を基に作成

図 3-11 道路網の現状

3.2.4 運賃

長万部町と隣接する八雲町・黒松内町・豊浦町間は 600～700 円台で移動可能である。今金町では 1,100 円。せたな町へは 1,500 円程度となっている。

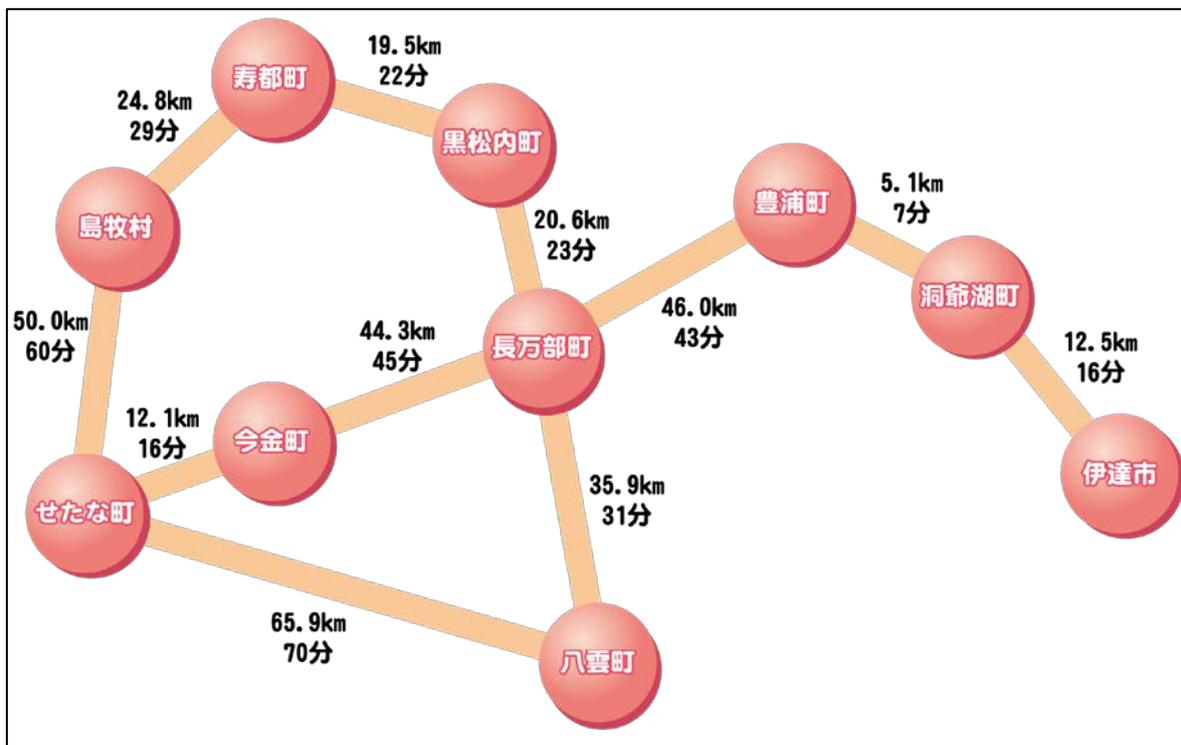


資料／函館バス時刻表等を基に作成

図 3-12 各地域間の各種公共交通の運賃

3.2.5 所要時間（道路利用）

長万部町から隣接する町へのアクセス時間は、黒松内町を除くといずれも 30 分以上必要な距離にある。



資料／北の道ナビ（国立研究開発法人土木研究所 寒地土木研究所）を基に作成

図 3-13 各地域間（役場間）の道路移動の所要時間

3.3 二次交通対策に向けた課題

3.3.1 生活交通の需要量の少なさ

長万部町は道南北部エリアに位置し、南後志地域や西胆振地域と隣接しているが、道北部、南後志、西胆振はそれぞれの圏域の中心都市との交流が多くなっており、長万部町を起点とする生活交通の需要量は少ない状況にある。

二次交通網の形成において、基礎的な需要を担う生活交通需要は重要な役割を占めるが、長万部駅の場合は、多くの生活交通需要が見込めない環境にあることを認識する必要がある。

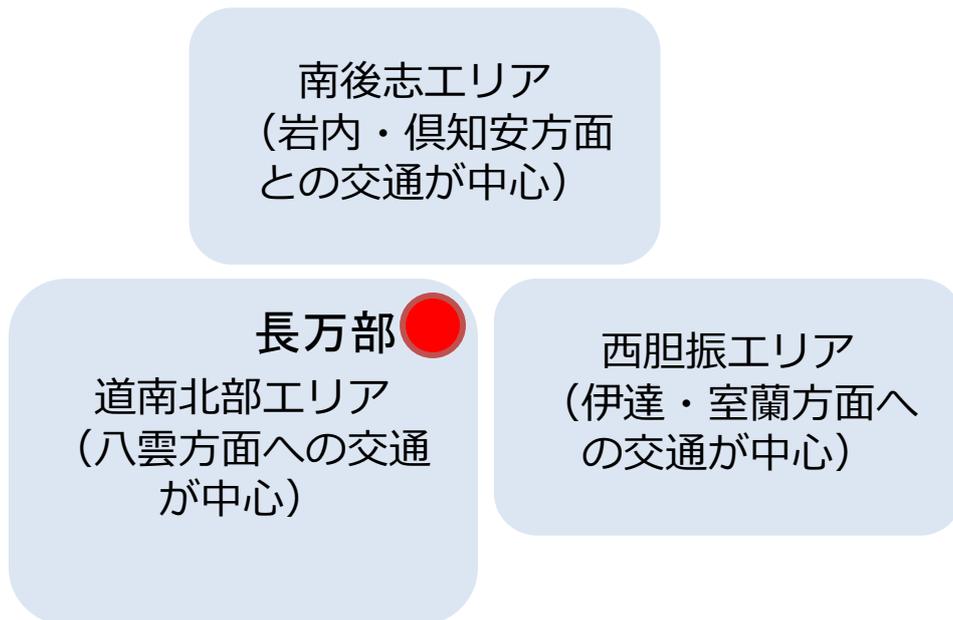


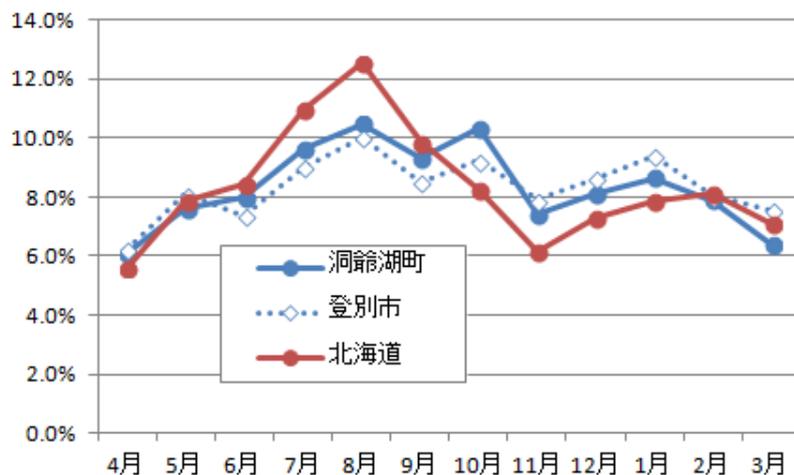
図 3-14 長万部周辺の生活交通（通院・通学・通勤・買い物等）の状況イメージ

3.3.2 観光需要の季節変動への対応

生活関連の交通需要が少ないため、長万部駅からの二次交通ネットワーク形成に向けては、観光需要の占める役割が重要になる。

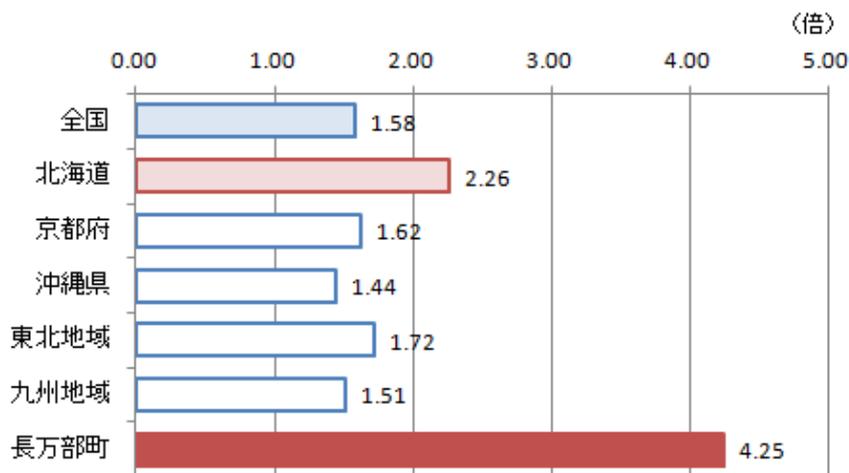
観光面での交通需要は、生活面での交通需要と比較して季節変動や曜日変動が大きいことが、安定的な二次交通網の形成・維持に向けては大きな課題となる。

一方、駅勢圏の主要な観光拠点である洞爺湖町や登別市は、全道平均と比較して季節変動が小さいエリアとなっている。



資料／北海道観光客数調査報告書

図 3-15 駅勢圏の主要観光スポットにおけるの宿泊延数の月別比較 (H27 年度)



※ピーク月の比率をオフピーク月の比率で除した数値

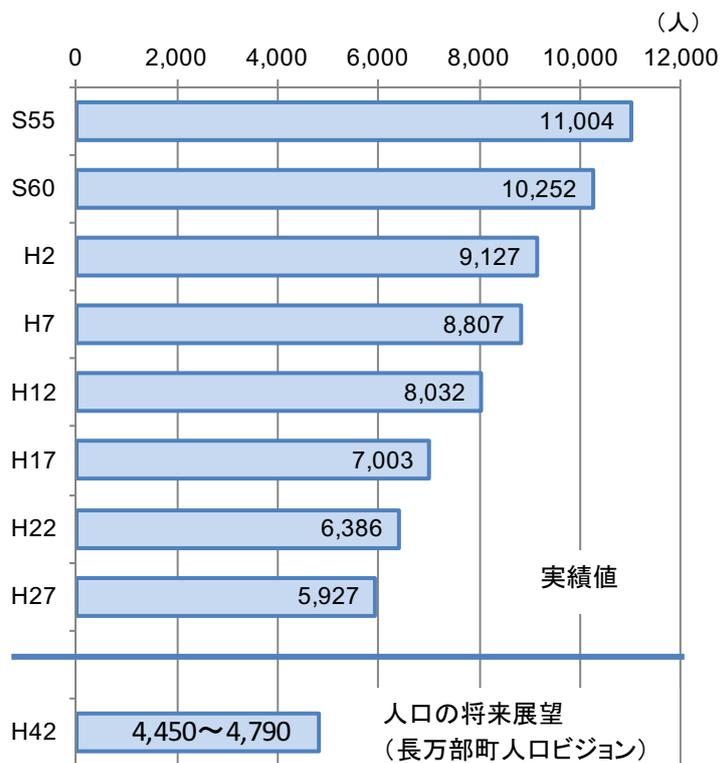
資料／宿泊観光統計、北海道観光客数調査報告書

図 3-16 宿泊客のピーク／オフピーク比率※ (H27 年度)

3.3.3 生活交通を支える需要の減少

町内では人口減少が進んでいることから、公共交通を支える基礎的な生活交通需要は今後さらに減少することが見込まれる。

二次交通網の検討においては、将来の生活交通需要の減少も踏まえた視点で検討を進めることが必要となる。



資料／国勢調査、長万部町人口ビジョン

図 3-17 長万部町の人口推移

3.4 二次交通対策に向けた視点

二次交通対策に向けた課題を踏まえ、二次交通対策に向けた視点を整理すると以下のようになる。

視点1 地域の需要量に応じた二次交通サービスの検討

新幹線による需要が増加しても、観光需要が多い西胆振方面を除くと、人口密度が希薄なエリアが多く生活交通等の絶対的な需要量が少なく、新たなバス路線を設定するだけの需要量が見込めない可能性がある。このため、低い人口密度のために生活交通需要が少なく、かつ観光需要量の急激な拡大も見込めないエリア（南後志や北部檜山等）については、少ない需要に機動的に対応が可能な二次交通手段（タクシーやレンタカーなど）を活用した少人数向けのサービスの検討が必要になる。

視点2 観光需要の特性を踏まえた二次交通サービスの検討

観光交通の需要が多く、季節変動も少ない洞爺湖や登別方面へは、長万部駅を起点とした新たな交通需要の増加が期待できる。一方、JRとしてもこうした需要を踏まえてリレー列車等の利便性を向上させていくことが予想されるため、バスの特性（駅から宿泊施設までダイレクトでアクセスできる等）を活かしながら、鉄路を経由した乗継との差別化を図った二次交通網の検討が必要になる。このため、長万部駅を起点とした二次交通網の検討においては、新幹線によって需要が増加するシニア層や外国人観光客に対応した乗継利便性の確保（長万部駅から各宿泊施設までを直接アクセスできるようなシャトル便等）や西胆振方面との広域的な連携による需要維持・確保策と一体となった検討が必要となる。

視点3 今後の生活交通の需要減少を踏まえた二次交通サービスの検討

今後、長万部駅周辺のエリアでは、人口の減少により生活交通の需要が減少していくことが予想される。このため、地域の生活交通の需要減少を補完するような観光需要の拡大による二次交通の確保が必要となる。具体的には、観光列車や観光タクシーなど移動自体に付加価値を持った二次交通サービスの可能性検討が必要となる。

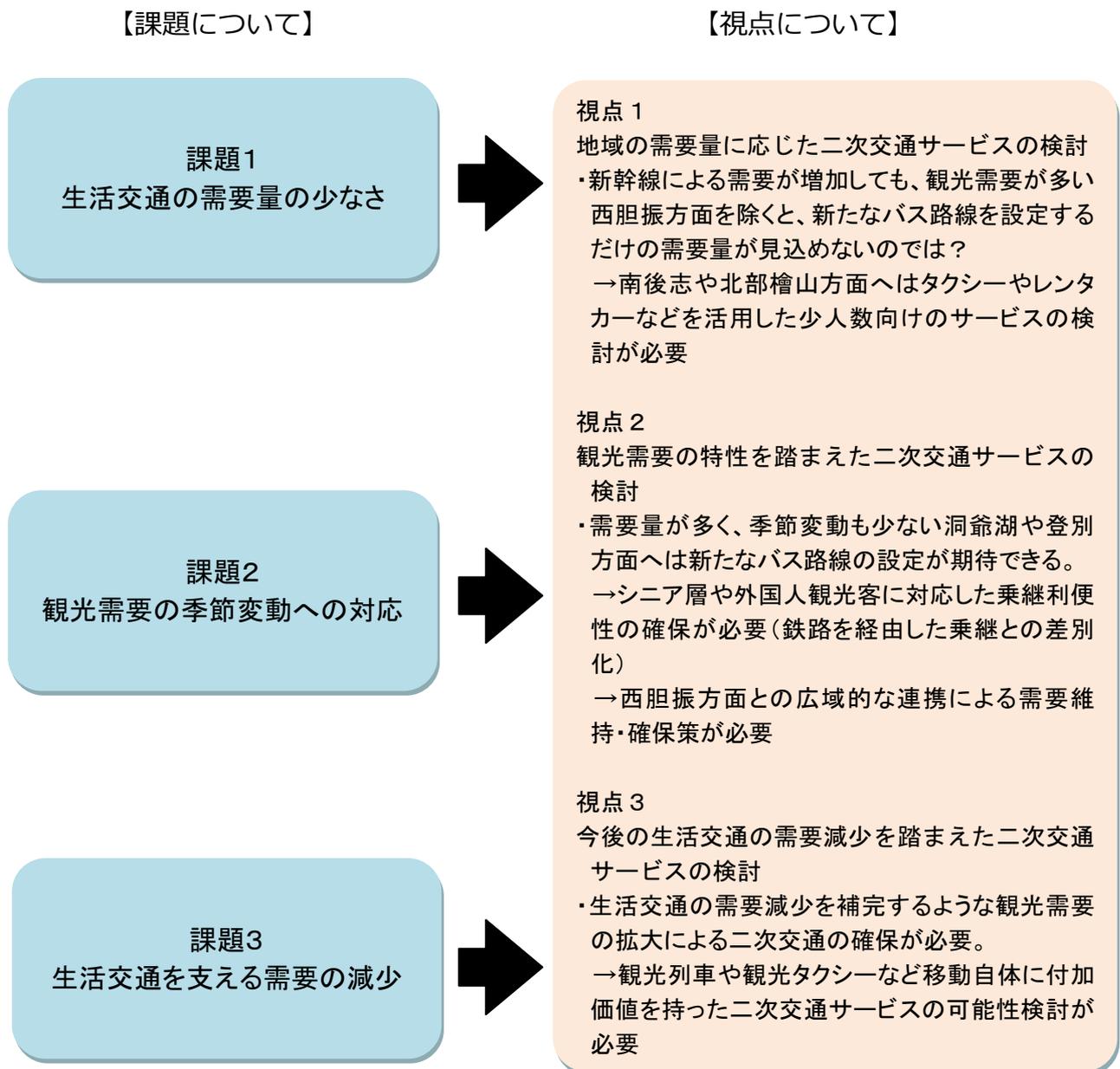


図 3-18 二次交通対策に向けた課題と視点

3.5 他地域の事例

3.5.1 事例の抽出

今後の二次交通対策の検討に向け、近年新幹線が開業した地域を中心に新たに組み込まれた二次交通の事例を整理する。

表 3-1 二次交通の事例

事例	種類	特徴	長万部地域への示唆・課題
ぐるりん下北号 (青森)	定期観光バス	・季節に応じたルートの設定	○季節変動に対応したコースの設定 ○事業性の確保が課題
薩摩川内 観光バス (鹿児島)	定期観光バス	・半日・1日など行程毎のコース設定 ・レトロバスによる運行	○事業性の確保が課題
いずみ万羽鶴号 (鹿児島)	定期観光バス	・出水駅だけでなく、鹿児島中央駅からも参加可能なコース設定	○倶知安駅や新八雲駅との連携によるコース設定
青森市観光 ガイドタクシー (青森)	観光タクシー	・乗務員のスキルアップによる付加価値の向上 ・多様なコース・時間設定	○観光客に対するホスピタリティの向上・付加価値の向上
駅から観タクン (青森)	観光タクシー	・低価格の料金設定 ・短時間での多様なコース設定	○発地側へのPRが課題 ○柔軟な料金設定への対応が課題
八戸に おんでやあんせ (青森)	観光タクシー	・宿泊プランと合わせたタクシー観光コースの設定	○地域の宿泊施設と輸送事業者の連携が課題
黒石こけし号 (青森)	シャトルバス・ タクシー	・新幹線駅から離れた観光地へのアクセス確保	○事業性の確保が課題 (事例も運行停止となった)
鹿屋直行バス (鹿児島)	シャトルバス・ タクシー	・フェリーと一体となったアクセスルートの確保	○せたな～奥尻航路との連携
尻屋観光 シャトル便 (青森)	シャトルバス・ タクシー	・需要の変動に合わせた運行形態の変更 ・ビジネス需要への対応	○洞爺・登別・ニセコ方面との連携 ○事業性の確保が課題
八戸 えんじょいカード (青森)	フリーパス	・バスとJRが一体となったサービスの提供 ・ガイドブック・クーポンサービスとの連携	○バス等との連携 ○地域ガイド・クーポンとの連携
津軽フリーパス (青森)	フリーパス	・バスとJR、私鉄が一体となったサービスの提供 ・ガイドブック・時刻表の提供	○バスとフェリー等との連携 ○地域ガイド・クーポンとの連携
佐渡フリーパス (新潟)	フリーパス	・休日のみ運行ルートを観光客向けに変更 ・バスを利用した着地型ツアーの設定	○観光客に対応した路線ルート検討 ○長万部発モデルコースの検討

3.5.2 事例

(1) 定期観光バス

①【青森県】 ぐるりんしもきた観光ルートバス（ぐるりん下北号）

■概要

2010年12月の東北新幹線全線開業を控え、2次交通網整備の一環として試験運行開始（継続中・補助金利用）。下北半島を巡る観光ルートとして、大湊駅から下北半島へ観光客のアクセスの充実を図ることが目的。

■特色

- ①季節ごとの1日観光コースの設定があり、季節ごとの下北半島の見どころを1日で満喫できる。
- ②地元ガイドが案内。
- ③予約が不要なので、当日でも参加可能。
- ④ルートバス往復チケット提示で、観光遊覧船「サテライト号」の乗船料が割引あり。
- ⑤車内アンケートを記入すると、抽選で地元特産品をプレゼント。函館発着の津軽海峡フェリー（大函丸）のパックでの利用も可能

■内容

大湊駅を出発して、むつ市内のホテル等に立ち寄り下北半島の主要観光地を巡る。季節毎のコースを設定（①ぐるりんしもきた号 4月10月、②ぐるりんしもきた号（菜の花コース） 5月～6月、③ぐるりんしもきた号（Winter号）11月～2月）

※基本的には土日祝日運行（繁忙期は除く）

○料金

大人3,800円、小人1,900円（乗車区間等により、料金に変更）。

■事業者

一般社団法人しもきたTABIあしすと（旧下北観光協議会）、JRバス東北大湊営業所

▼ぐるりんしもきた観光ルートバス運行



出典／一般社団法人しもきたTABIあしすとHPより

▼事例のポイント

- ・季節毎のコースを設定することで季節間の需要変動に対応している。
- ・補助金によって成立しており独立採算が課題となる。

②【鹿児島県】 薩摩川内市観光バス「ゆるっとバス旅」

■概要

九州新幹線の開通に伴い、新幹線の通過駅である JR 川内駅を拠点としたさまざまな観光スポットを巡ることができる観光コースを設けることにより、川内市への観光ルートの充実を図った取組。

■特色

- ①薩摩川内市を1日コース、半日コースの2コースの設定や週により運行コースが異なる定期観光バスの運行。
- ②車輻はレトロ風のものを利用。予約なしでも乗車可能。ガイドが同行。

■内容

- ・1日コース（全コース750円）4種類（①川内高城温泉コース、②市比野温泉コース、③東郷温泉ゆったり館コース、④藺牟田温泉コース）
- ・半日コース（全コース500円）2種類（①歴史探訪ふれあいコース、②西海岸ゆったりろまんすコース）

○現在の運行状況

当初は休日全て運行していたが、現在は月2回程度の運行に縮小。

○集合場所

- ・JR川内駅〔九州新幹線（鹿児島ルート）〕

■事業者

薩摩川内市、南国交通、川内営業所

▼「ゆるっとバス旅」運行ルート



出典／南国交通HPより

▼事例のポイント

- ・提供者（駅を拠点として周遊を促進したい自治体）の目線での路線設定（全てのコースが市内で完結している）ではなく、利用者目線での運行ルート形成に留意する必要がある。

③【鹿児島県】 いずみ万羽鶴号

■概要

九州新幹線の開業に伴い、新幹線鹿児島中央駅、出水駅から出水市内の観光施設を巡ることができ、半日コース、1日コースの運行して観光客の利便性の向上を図ることを目的に運行。

■特色

- ①出水駅は、九州新幹線、肥薩おれんじ鉄道及び空港シャトルバスなどに接続。
- ②九州新幹線鹿児島中央駅、出水駅の観光地をバスガイドが同行。

■内容

鹿児島中央駅西口（7：50発・1日コース）－出水駅（9：50発・1日コース）－感応禅寺－うずしおパークと黒之瀬戸だんだん市場－農園レストラン三蔵（昼食）－出水駅（13：20発・半日コース乗車）－出水麓武家屋敷群－箱崎八幡宮－ツル観察センター－出水駅（16：10着）－鹿児島中央駅西口（18：00頃）

○現在の運行状況

現在は運行中止している

○集合場所

九州新幹線鹿児島中央駅、出水駅

○利用料金

・半日コース

出水駅飛来里前発着

大人 800円、子ども 600円

・1日コース

鹿児島中央駅西口発着

大人 3,800円、子ども 2,500円

出水駅飛来里前発着

大人 1,800円、子ども 1,500円

○定員

最少催行人員1名

■事業者

出水市 南国交通観光(株)

▼「いずみ万羽鶴号」運行ルート



出典／南国交通HPより

▼事例のポイント

- ・提供者（駅を拠点として周遊を促進したい自治体）の目線での路線設定（全てのコースが市内で完結している）ではなく、利用者目線での運行ルート形成に留意する必要がある。
- ・一方、隣接した駅と組み合わせたコース設定に工夫がある（長万部駅と倶知安駅の連携等の可能性）。

(2) 観光タクシー

①【青森県】 青森市観光ガイドタクシー

■概要

新青森駅などを起点とする青森市内及び周辺地域への観光タクシーモデルコースであり、観光客の予算や時間に応じた青森市内の観光をすることが可能。

■特色

①青森市観光ガイドタクシーの「認定乗務員」が乗車する観光タクシー

■内容

○観光タクシーモデルコース（新青森駅等発）

2時間コース 料金 8,000円、 3時間コース 料金 11,000円

5時間コース 料金 24,000円、 9時間コース 料金 42,000円

○「認定乗務員」になるための条件

- ・各タクシー会社の社長の推薦を得ること。
接客・接遇マナーが良い乗務員であること。
3年間無事故無違反の乗務員であること。
青森のことについて習熟する意欲のあるもの。
- ・青森市観光ガイドタクシー認定乗務員養成講座を修了すること。
- ・青森市観光ガイドタクシー認定乗務員認定試験に合格すること。

■事業者

青森市タクシー協会

▼青森市観光ガイドタクシーモデルコース（一部）

2時間コース ￥8,000(小型車) ※中型￥9,000 ジャンボ￥11,000

◆新青森駅・青森駅・市内中心街ホテル 発

【A】三内丸山遺跡～市内中心街

【B】郷土館～八甲田丸～市内中心街

3時間コース ￥11,000(小型車) ※中型￥12,000 ジャンボ￥15,000

◆青森空港 発

【A】三内丸山遺跡～郷土館～棟方志功記念館～市内中心街

【B】郷土館～棟方志功ゆかりの地(生家・生育・就業の各跡地)～棟方志功記念館～
文芸の小道～合浦公園～八甲田丸～市内中心街

◆新青森駅・青森駅・市内中心街ホテル 発

【A】郷土館～棟方志功ゆかりの地(生家・生育・就業の各跡地)～棟方志功記念館～
アスパム～八甲田丸～市内中心街

【B】郷土館～棟方志功ゆかりの地(生家・生育・就業の各跡地)～棟方志功記念館～
文芸の小道～合浦公園～アスパム～八甲田丸～市内中心街

出典／青森市タクシー協会HPより

▼事例のポイント

- ・「認定乗務員」を設定することにより付加価値をつけて運行している。

②【青森県】 駅から観タクン（七戸十和田駅コース）

■概要

新幹線七戸十和田駅から利用することができる利用しやすい料金設定の観光タクシーサービスの提供。

■特色

- ①安い料金設定（タクシー1台1回あたり2時間コース6,000円～）
- ②1台あたり1～4名様まで同じ料金で乗車（有料施設入館料は、別途利用者負担）
- ③駅からすぐに乗れて気軽に周遊できる厳選されたコース

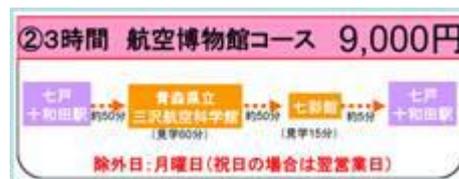
■内容

○コース

・アートコース



・航空博物館コース



・歴史とアートを巡るコース



・蕨温泉散策コース



出典／JR東日本HPより

○現在の運行状況

- ・利用期間は2013（平成25）年3月31日をもって終了

○料金 2時間コース 6,000円、3時間コース 9,000円

○利用方法

みどりの窓口で各コースのタクシー券をご購入⇒七戸十和田駅タクシー乗り場にてタクシーードライバーへタクシー券を渡す⇒厳選観光コースへ出発⇒周遊⇒七戸十和田駅到着

■事業者 JR東日本

▼事例のポイント

- ・需要の少ない環境でなんとか工夫して商品化したものの、採算性等の理由からサービスの継続が難しくなった点に留意する必要がある。

③【青森県】 三八五観光 八戸におんでやあんせパック

■概要

宿泊プランと観光タクシープランからそれぞれお気に入りのホテル・観光タクシーを組み合わせ可能なパッケージ商品。

■特色

- ①2名から利用可能。
- ②安心なベテラン乗務員がご案内。

■内容（観光コース・宿泊プラン）

○観光コース

- ・Aコース 種差海岸三陸復興国立公園と海の街八戸めぐり
- ・Bコース 八戸キャニオンと種差海岸三陸復興国立公園
- ・Cコース 歴史と縄文遺跡めぐり
- ・Dコース 伝説発見ふるさとの歴史と自然めぐり
- ・Eコース 神秘の琥珀と北三陸の久慈めぐり
- ・Fコース 伝説発見ふるさとの自然めぐり
- ・Gコース 瀬戸内寂聴ゆかりの天台寺にふれる旅

○宿泊プラン

- ・シティパークホテル八戸
- ・八戸パークホテル
- ・二戸パークホテル

■事業者

三八五観光株式会社

▼おんでやあんせパック

宿泊ホテル	ご利用人数	お1人様料金(税込)		
		日中コース付	A.F.日中コース付	日中コース付
シティパークホテル八戸	2名様以上での利用	8,300	9,500	10,100
	4名様での利用の場合	8,750	10,250	11,000
八戸パークホテル	2名様での利用の場合	9,500	11,500	12,500
	4名様での利用の場合	11,000	14,000	15,500

※上記料金は、シティパークホテル八戸ご利用の料金です。八戸パークホテルご利用の場合は、5,500円増しの料金をいただきます。
 ※ご利用のタクシーの料金は、各コースのみのご利用となり、500円増しとなります。
 ※いずれのホテルも乗車人数により、ライン並びプランとの組合せでご利用となります。

ご家族、ご団体様は、三八五オートリースの大型レンタカーがおすすめです！
 ●ワゴン車 11,000円（7名 10人乗り）
 ●マイクロバス 9,300円（11名 20人乗り）

※ご予約は、お電話またはHPにてお申し込みください。お申し込みの際は、お電話をさせていただきます。

出典／三八五観光HPより

▼事例のポイント

- ・宿泊とタクシーを組合せることにより付加価値の向上を図っている。

(3) シャトルバス・タクシー

①【青森県】 黒石こけし号

■概要

東北新幹線新青森駅を利用者を対象としたシャトルバス。新幹線開業に合わせ、新青森駅と津軽南地域の観光拠点（黒石市、平川市、田舎館村）を結ぶ広域シャトルバス。

■特色

①新青森と津軽南部エリアをダイレクトに結ぶシャトルバスの運行

■内容

○新青森駅→[黒石こけし号]→黒石温泉郷行き

①JR 新青森駅 10:20 発→こみせ通り→津軽伝承工芸館 11:30 着

②JR 新青森駅 13:50 発→こみせ通り→津軽伝承工芸館 15:00→道の駅虹の湖 15:10 着

③JR 新青森駅 18:00 発→こみせ通り→津軽伝承工芸館 19:10 着

○黒石温泉郷→[黒石こけし号]→JR 新青森駅行き

①津軽伝承工芸館 08:40 発→こみせ通り→JR 新青森駅 09:50 着

②津軽伝承工芸館 12:10 発→こみせ通り→JR 新青森駅 13:20 着

③道の駅虹の湖 16:00→津軽伝承工芸館 16:10 発→こみせ通り→JR 新青森駅 17:20 着

○運行状況

2010（平成 22）年 12 月 4 日～2011（平成 23）年 3 月 31 日

→1 日 2 便運行 ①新青森駅行き ②黒石温泉郷行き

2011（平成 23）年 4 月 1 日～2013（平成 25）年 3 月 31 日

→1 日 3 便運行 ①新青森駅行き ②黒石温泉郷行き

無料で運行していたが、行政からの支援の中止もあり、現在は運行を停止している

○定員

バスは 55 名 ※満席の場合は定期バスなど他交通機関を利用。

■事業者

津軽南地域シャトルバス運営協議会、弘南バス（株）観光部

▼黒石こけし号



出典／弘南バスHPより

▼事例のポイント

- ・バス路線は年間を通じて安定した需要が確保できないと継続的な運行は難しい点に留意する必要がある。

②【鹿児島県】 鹿児島中央～鹿屋直行バス

■概要

鹿児島県は、九州の南端に位置し、薩摩半島と大隅半島という2つの半島と、複数の離島から形成されている。そのため、鹿屋市から鹿児島市に行く場合、フェリーとバスの乗り継ぎにより、移動をすることは可能であったが、3～4回の乗り継ぎを要するなど不便で複雑であり観光客にはわかりにくかった。

■特色

- ①フェリーにバスを載せて、鹿児島中央駅と鹿屋市を直結させる直行バスの導入
- ②鹿屋と鹿児島市をダイレクトに結び、便利で利用しやすいバス路線を新たに設定
→新幹線鹿児島中央駅や鹿児島市中心部へのアクセスが大幅に改善

■内容

○運行状況

- ・1日6往復運行（鹿屋―垂水―鹿児島中央駅を2時間未満で直接結ぶ）

※利用者が好調のために、2010（平成22）年10月より増便

- ・鹿児島―鹿屋間を結ぶ直行バス〔鹿屋を起終点とした30.1km（途中、鹿屋市・垂水市・鹿児島市を經由）〕

○利用料金

- ・鹿屋市～鹿児島市 1,300円（垂水市～鹿児島市 600円）

※既存路線バス（国補助対象路線等）の料金（バス運賃・フェリー航送料）を基本とし、既存路線バスとの競合に配慮した料金設定。

○停留所

最短時間で結ぶ事を考慮し、8箇所のみを設置。

■事業者

鹿屋市 三州自動車株式会社

▼鹿児島中央～鹿屋直行バス



出典／鹿屋市HPより

▼事例のポイント

- ・奥尻島など長万部駅を起点とした多様なルート設定の可能性が考えられる。

③【青森県】 尻屋観光「シャトル便」

■概要

新幹線七戸十和田駅からむつ市内・東通、近川・横浜地区へシャトルバスを運行。新幹線とのスムーズな接続により、むつ市内主要部は自宅の近くまで送迎が可能のために利便性が向上。

■特色

- ①完全予約制の乗り合いシャトル便
- ②1人から予約可能
- ③むつ市内主要部は自宅近くまで送迎

■内容

- 七戸十和田駅から、3つのエリアへ1日上り3便、下り3便のシャトル便を運行
- シャトル便のネット予約は利用の1ヶ月前～前日の正午まで可能

■事業者

株式会社 尻屋観光

▼七戸十和田シャトル便のHP

七戸十和田駅シャトル便

上り3便、下り3便の新幹線に接続しています

料金（片道） 時刻表は→[こちらをクリック!](#)

運送区間	大人運賃	小児運賃
七戸十和田駅⇄むつ主要部・東通	3,800円	1,900円
七戸十和田駅⇄近川地区	3,600円	1,800円
七戸十和田駅⇄横浜地区	3,400円	1,700円

 七戸十和田駅(北口)
Shichinohe-Towada Station (North Entrance) ※乗降場所は北口となります



出典／尻屋観光HPより

▼事例のポイント

- ・完全予約制により乗車率を確保している。
- ・六ヶ所村の原燃施設などビジネス需要を見込める立地であり、こうした立地要因にも留意する必要がある。

(4) フリーパス

①【青森県】 八戸えんじょいカード

■概要

新幹線の停車駅である八戸駅のある八戸市内の観光の利便性を向上させるためのフリーパス。

■特色

- ①八戸市内の JR・市営バス、南部バス、るるっぷ八戸が1日乗り放題
- ②八戸市内の観光施設・宿泊施設・飲食店・お土産店などでの優遇サービスの特典や使い方や利用交通機関等を説明したガイドブックを提供（協賛店のみ）

■内容

○運行開始

2004（平成16）年7月1日～

○八戸1Dayフリーパス（利用期間内の1日限り有効）料金

大人700円 子ども350円

■事業者

八戸カード運営協議会

▼八戸えんじょいカード案内図



出典／八戸カード運営協議会HPより

▼事例のポイント

- ・フリーパスのように、事業者にとって新たなコストの支出が少ないサービス（既存のバス網を活用）は、持続的な取組が可能のため、長期的な視点で利用者への浸透を図ることができる。

②【青森県】 津軽フリーパス

■概要

津軽の名所・温泉・観光施設を巡るのに適した列車とバスのフリーパス。新幹線の停車駅する弘前駅のある弘前市内を中心とするエリアの JR 東日本、弘南鉄道、津軽鉄道、弘南バスが 2 日間乗り放題になり、個人旅行などの観光客のアクセスの利便性が向上。

■特色

- ①「津軽フリーパス」フリーエリアの列車とバスが 2 日間、乗り降り自由
- ②観光案内と割引情報が満載の便利でお得なガイドブック付

■内容

○利用方法

各販売箇所で「津軽フリーパス」を購入→「津軽フリーパスガイドブック」と「津軽フリーパス専用時刻表」を入手（「津軽フリーパス」を呈示して、フリーエリア内の設置場所にて）。

【津軽フリーパスサポーターシール】津軽フリーパスエリアの観光案内所、協賛店は津軽フリーパスサポーターシールが目印（乗車できるバスもこのシールが目印）。

- 有効期限 2 日間
- 利用料金 大人 2,000 円、子供 1,000 円
- 運行開始 2010（平成 22）年 12 月 4 日～

■事業者 津軽フリーパス運営協議会 JR 東日本

▼津軽フリーパスガイドブック



出典／青森県津軽地域観光情報サイトHPより

▼事例のポイント

- ・フリーパスのように、事業者にとって新たなコストの支出が少ないサービス（既存のバス網を活用）は、持続的な取組が可能のため、長期的な視点で利用者への浸透を図ることができる。

③【新潟県】 佐渡フリーパス

■概要

公共交通を活用して佐渡を周遊する多様なサービスを提供。

■特色

- ①佐渡を自由に巡ることができるお得で便利なバスフリー乗車券の設定
- ②バス停留所を拠点とした現地発着型ツアーの設定
- ③路線バスを使ったモデルコースの設定
- ④フェリー料金を含めたパスの設定
- ⑤平日と休日で路線バスルートの一部変更

■内容

○フリーパスサービス

- ・佐渡 3day フリーパス 【料金】 大人 3,500 円 ※3 日間乗り放題＋施設利用券
- ・佐渡 2day フリーパス 【料金】 大人 2,500 円 ※2 日間乗り放題＋施設利用券
- ・佐渡 1day フリーパス 【料金】 大人 1,500 円 ※1 日間乗り放題

○バス停留所を拠点とした現地発着型ツアーの設定

- ・宿根木まちなみ散策～国指定「重要伝統的建造物群保存地域」に指定されている町並みを地元ガイドが案内。
- ・佐渡産地酒付手打ちそば「長浜そば」食べ放題プラン～地酒を飲みながらその場で打ったそばを食べるプラン
- ・佐渡金山産業遺産散策～近代産業遺産である佐渡金山を専門ガイドが案内

○路線バスを使ったモデルコースの設定～1日コースの全4路線と半日コースの1路線から、好きなコースを組み合わせ利用することが可能

○フェリー料金を含めたパスの設定～ときめき佐渡・にいがたパスは3日間有効の乗車券・乗船券などのセットのフリーチケット。

○路線バスルートの変更

- ・既存路線ルートの一部を迂回し、観光地へのアクセスの利便性を高め、観光へのアクセスを容易にすることが目的
- ・対象路線は①本線②南線③七浦海岸線④小木線⑤宿根木線⑥トキの森シャトルの6路線
- ・運行期間～平成25年4月～11月〔土・日・祝日限定〕

■事業者 新潟交通

▼事例のポイント

- ・フリーパスのように、事業者にとって新たなコストの支出が少ないサービス（既存のバス網を活用）は、持続的な取組が可能のため、長期的な視点で利用者への浸透を図ることができる。
- ・平日と休日で路線バスルートを変更し利用者の利便性向上を図っている。

3.6 今後の対応

3.6.1 今後の検討に向けて

地域構造や先行事例を踏まえた検討の視点に基づき、以下に今後の検討に向けた戦略としては、「戦略1 既存の路線バス網を活用したエリアフリーパスの検討」「戦略2 長万部駅と洞爺・登別・ニセコ方面を結ぶオンデマンド型乗合タクシーの検討」「戦略3 新たな旅行需要を喚起する二次交通網の検討」の3つが考えられる。それぞれの戦略及び戦略の実現に向けた具体的な取組について整理する。

戦略1 既存の路線バス網を活用したエリアフリーパスの検討

類似事例においては、開業後採算性が合わずに運行中止になった事例が多いものの、既存の交通網を活用しながら新たな需要層にも対応した利便性の高いサービス（エリアフリーパス）の提供においては、いずれも継続的なサービスの提供を行っている。

既存の交通網を活用したサービスの提供は、運行事業者にとって大幅な支出増を伴うことなく、既存の運行経費をベースにした形での運行が可能である上、新幹線駅を拠点として公共交通を利用した広域の周遊を促進する上で利便性の高いサービスであることから、長万部駅周辺においても、北部渡島・檜山、南後志、西胆振地域など長万部駅勢圏における既存の路線バス網を活用したフリーパスゾーンの設定可能性を検討していく。

一方、サービスの検討においては、異なるバス会社間の利害調整が課題となるほか、エリアの目玉となる重要な観光スポット（ニセコ、洞爺）との連携が課題となる。また、需要促進のためには、長万部発のモデルコースの設定・提案なども検討していく必要がある。

来年度以降の具体的な取組としては、長万部周辺の広域圏での協議会の形成を進めていくほか、協議会を核とした協議を進めていくことが考えられる。

【具体的な取組（案）】

○広域圏での協議会（北部渡島・檜山、西胆振、南後志の各町・交通事業者等が参画した協議会）の形成促進

○協議会を核としながら開業に向けて検討を進めることが必要（木古内方式）

→H29年度以降検討に向けた枠組みを協議

戦略2 長万部駅と洞爺・登別・ニセコ方面を結ぶオンデマンド型乗合タクシーの検討

地域構造を踏まえた検討の結果、長万部駅を起点として絶対的な需要量がある程度見込める洞爺や登別、ニセコエリアへのアクセスにおいては、鉄道（リレー列車）との差別化を図るなどの工夫によって新たな二次交通サービス提供の可能性が考えられる。

このため、長万部駅から重要な観光拠点へのアクセスにおいては、新幹線によって需要が増加する客層（シニア層や外国人客等）の特性を踏まえ、かつリレー鉄道との差別化を図るサービスとそして、長万部駅と各エリア（登別、洞爺、ニセコ）の宿泊施設を直接結ぶ乗合型タクシーの可能性を検討していく。

具体的には、このサービスの利用が想定されるシニア層や外国人観光客のニーズに対応した、ポーターサービスの充実（長万部駅の改札から宿泊施設の部屋までを直結するポーターサービスなど）の組み込みなどのほか、WEBを使った予約などオンデマンド型サービスによる輸送効率性向上、タクシーサービスを組み込んだ宿泊パックの検討なども含めて検討していく。

来年度以降の具体的な取組としては、新幹線開業前において、交通事業者と宿泊事業者の連携による実証実験等を進めていくことなどが考えられる。

【具体的な取組（案）】

- 交通事業者と宿泊事業者の連携を検討
- ただし、現時点では利用者にとってのインセンティブが働きにくいいため、実証実験等による検証は必要性が乏しい
- 新幹線開業前1～2年前に実証実験を検討

戦略3 新たな旅行需要を喚起する二次交通網の検討

地域構造の特性や先行事例などを踏まえ、長万部駅周辺の需要特性に応じた新たな旅行需要を喚起する二次交通網について検討していく。

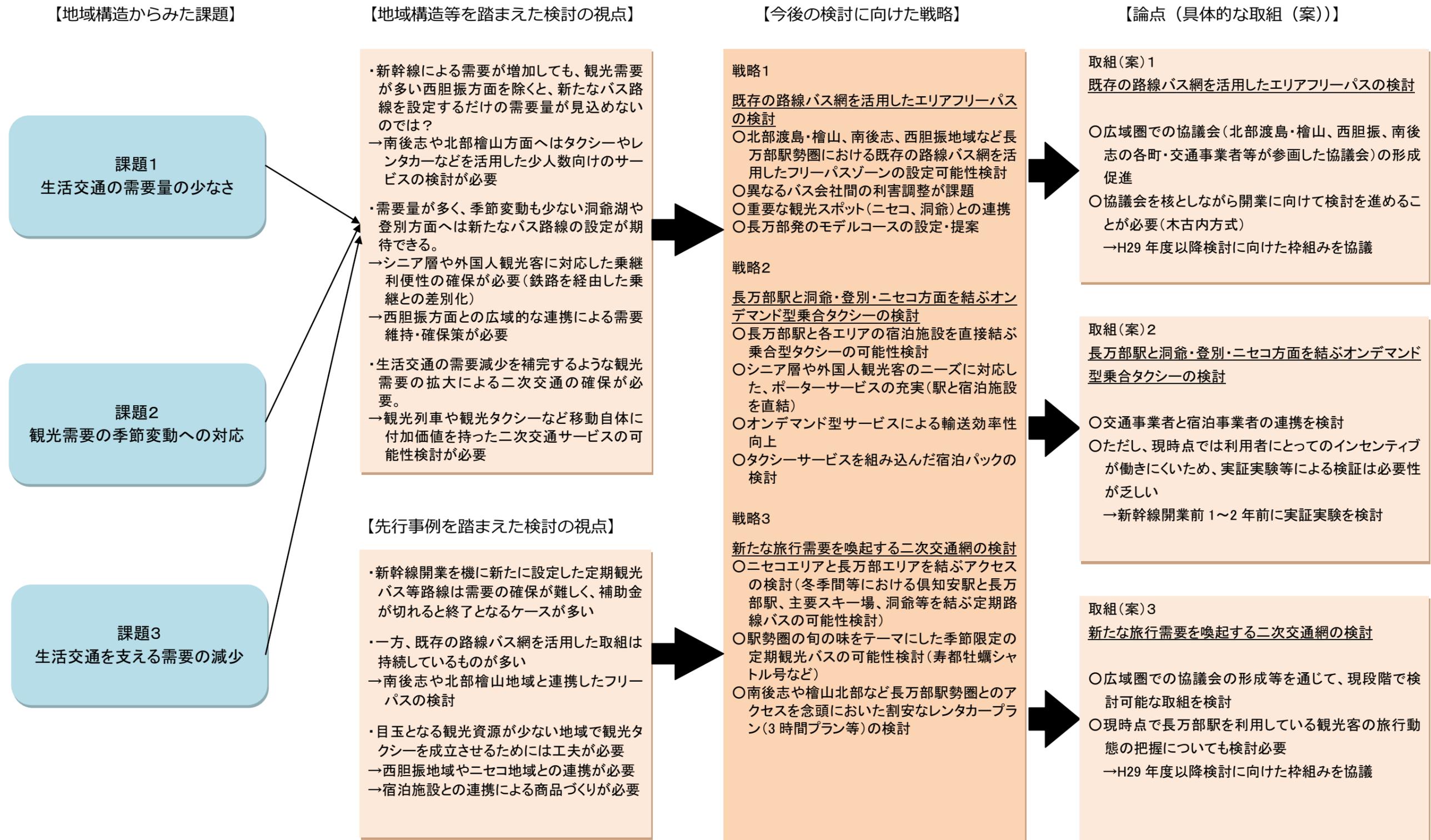
具体的には、冬季間等における新幹線倶知安駅と新幹線長万部駅、主要スキー場、洞爺湖温泉等を結ぶ定期路線バスの可能性などニセコエリアと長万部エリアを結ぶ二次交通アクセスを検討していくほか、寿都の牡蠣やせたなのウニ・アワビなど駅勢圏の旬の味をテーマにした季節限定の定期観光バスの可能性についても検討していく。さらには、南後志や檜山北部など観光需要が少ないもののある程度の需要が見込めるエリアを念頭にした割安なレンタカープラン（3時間プラン等）などについて検討していく。

来年度以降の具体的な取組としては、長万部周辺における地域や交通事業者が一体となった検討の場（広域協議会等）づくりを進めていくほか、現時点で長万部駅を利用している観光客の移動実態などを把握していくことなどが考えられる。

【具体的な取組（案）】

- 広域圏での協議会の形成等を通じて、現段階で検討可能な取組を検討
- 現時点で長万部駅を利用している観光客の旅行動態の把握についても検討必要
- H29年度以降検討に向けた枠組みを協議

3.6.2 二次交通対策についてのまとめ



第4章 広域の観光交流拠点・情報発信拠点の整備について

4.1 前提条件の整理

4.1.1 まちづくり実行計画における位置付け

平成27年度に策定した「まちづくり実行計画」においては、広域の観光交流拠点・情報発信拠点の整備に関連して「広域玄関口及び防災・減災機能強化ゾーン」として、導入施設として以下の機能が例示されている。

表 4-1 広域玄関口及び防災・減災機能強化ゾーンの導入施設（例）

	主たる導入施設等（例）
情報機能	<ul style="list-style-type: none"> ・広域観光情報発信施設 ・ワンストップ窓口（コンシェルジェ機能）
交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント空間 ・東西自由通路
広域交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシー乗車場 ・駐車場 ・レンタカー施設 ・足湯、レンタサイクル、物販施設、飲食施設（乗継時間の有効利用）
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・津波避難ビル



出典／平成27年度 新幹線を核にしたまちづくり実行計画

4.2 類似事例

4.2.1 東北新幹線二戸駅



二戸市の人口：
28,073 人（H28.11 末）

乗降客（新幹線のみ）
769 人／日（H27 年度）
（うち定期 317 人）

開業
平成 14 年 12 月

■拠点施設の概要

- ・名称：「二戸広域観光物産センター『なにゃーと』」
- ・延床面積 3,722 m²、RC造3階
- ・事業費 約 10 億円
- ・駐車場：有料451台、無料42台
- ・諸室（全て駅舎と併設）：イベントホール、メッセホール、物産センター、観光案内所（兼レンタカー）、レストラン、会議室、サークルルーム、待合スペース、オフィス（市商工観光課）

■運営形態

- ・施設自体は市の直営
- ・物産センター部分は指定管理者として市の第三セクターに委託
- ・レストラン部分はテナント（行政財産目的外使用）
- ・観光案内業務は駅レンタカーに委託
- ・施設維持コストは年間約4千万円程度。

■利用状況等（H22 年度ヒアリング時）

- ・駅の乗降客は当初見込み 900 人／日程度だったが、現在は 1,300 人／日が利用。
- ・物産センターは広域 19 市町村の物産品を販売している。年間売上は約 1.7 億円であり、増加傾向にある。
- ・催事場（メッセホール）は会議室は年間 12 万人の利用実績あり。
- ・駐車場は年間約9万台が利用
- ・「東北新幹線二戸駅等利用促進イベント実行委員会」が中心となって、広域の写真コンテンツや広域の物産イベント、広域の観光イベント（ふるさと巡りツアー）などを実施。
- ・「東北新幹線二戸駅利用促進協議会」が中心となり、広域観光に関するPR誌も年1回発行している。
- ・新幹線開業により、三陸方面への連絡バスが運行を再開した。

■駅周辺開発の状況

- ・土地区画整理事業（88.4ha）により街路等・駅前広場等を一体的に整備

乗降客データは、JR東日本WEBサイト http://www.jreast.co.jp/passenger/2015_shinkansen.htm に拠る

出典／北海道新幹線木古内駅利用客促進事業業務委託（平成 22 年・木古内町）

4.2.2 東北新幹線いわて沼宮内駅



岩手町の人口：
14,070 人（H28.11 末）

乗降客
85 人／日（H27 年度）
（うち定期 11 人）

開業
平成 14 年 12 月

■ 拠点施設の概要

- ・ 名称：「岩手広域交流センター」
- ・ 延床面積 2,677 m²、鉄骨造3階、事業費は約 10 億円。
- ・ 駐車場：有料 181 台
- ・ 諸室（全て駅舎と併設）：多目的ホール、会議室、広域観光物産コーナー、岩手町紹介コーナー、店舗（エステ店、飲食店）、レンタカーコーナー

■ 運営形態

- ・ 指定管理者として町の第三セクターに委託
- ・ 施設維持コストは年間4千万円程度
- ・ 物産展示や観光パンフレットなど広域での利用に配慮

■ 利用状況等（H22 年度ヒアリング時）

- ・ 駐車場は通勤者の利用も多い。
- ・ ビジネス客などはレンタカーを利用する例も多いが、観光客は盛岡経由のコースが主流となっている。
- ・ 駅の利用と交流センターの利用の動線を分けるべきだった（交流センターが稼働しない時間帯も維持管理費が必要になるため）。
- ・ 利用促進事業に取り組んでいたが、観光客の誘致は難しかった（補助金がなくなるとツアーも来なくなる）。
- ・ スポーツ合宿（ホッケー）などが増加した。
- ・ B級グルメ（いわて焼きうどん）づくりに取り組んでいる。

■ 駅周辺開発の状況

- ・ 駅前広場、都市計画街路、駐輪場など

乗降客データは、JR東日本WEBサイト http://www.jreast.co.jp/passenger/2015_shinkansen.htm に拠る

出典／北海道新幹線木古内駅利用客促進事業業務委託（平成 22 年・木古内町）

4.2.3 東北新幹線七戸十和田駅



七戸町の人口：
16,306人（H28.11末）

乗降客（新幹線のみ）
721人/日（H27年度）
（うち定期99人）

開業
平成22年12月

■拠点施設の概要

- ・名称：「七戸町観光交流センター」
- ・延床面積 1,139㎡、2階 ・事業費 5.7億円。
- ・駐車場：無料約600台
- ・諸室（全て駅舎と併設）：地域情報コーナー（兼レンタカー）、地域交流ホール（イベントホール）、事務室、多目的室（緊急一時保護室）、物産品展示及び喫茶コーナー、オフィス（町商工観光課）

■運営形態

- ・施設は町の直営
- ・物産品展示及び喫茶コーナーは町の第三セクターである物産協会に委託
- ・観光案内業務は駅レンタカーに委託
- ・施設維持コストは、4,200万円程度を想定。

■利用状況等（H22年度ヒアリング時）

- ・乗降客は 1,100人/日を想定（現時点では 1,250人/日）
- ・週末は駐車場の満車状態が続くこともある（駐車場を無料にしたのは広域利用促進という政策的な意図。青森市などかなり広域からの利用あり）。
- ・駅の開業に合わせて、大手旅行代理店にツアー商品を造成してもらった（十和田湖がらみのツアー）
- ・町の物産協会が主体となって地域名産の馬肉を利用した「桜弁当」を開発。
- ・広域観光のHPを雇用交付金を活用して作成した。
- ・駅を起点とした観光タクシーも売り出し中。
- ・新駅と十和田湖や奥入瀬溪流などを結ぶシャトルバスも運行している。
- ・下北半島方面への直通バスは利用が好調。

■駅周辺開発の状況

- ・土地区画整理事業（21.9ha）及びまちづくり交付金事業により、一体的に都市計画道路や駅前広場、街区公園などを整備。
- ・駅前の土地にはジャスコ（10,600㎡）が立地予定。
- ・近接して道の駅や美術館が立地

乗降客データは、JR東日本WEBサイト http://www.jreast.co.jp/passenger/2015_shinkansen.htm に拠る

4.2.4 北海道新幹線木古内駅（みそぎの郷きこない）



木古内町の人口：
4,445 人（H28.11 末）

乗降客（新幹線のみ・H28 年 8 月）
平日：350～400 人／日
休日：550～600 人／日
（木古内町調べ）

開業
平成 28 年 3 月

■ 拠点施設の概要

- ・ 名称：「道の駅・みそぎの郷きこない」
- ・ 延床面積 843 m² 平屋 ・ 事業費 5.65 億円。
- ・ 駐車場：無料 396 台（うち道の駅のある東駐車場は 150 台）
- ・ 諸室（駅舎とは離れた場所に立地）：観光案内所（兼レンタカー）、レストラン、物販コーナー（広域の物産）、事務室、多目的ホール、バス待合スペース

■ 運営形態

- ・ 指定管理者として一般社団法人「木古内公益振興社」に委託
- ・ 施設維持コストは年間 1,500 万円程度を想定。

■ 利用状況等（H28 年度ヒアリング時）

- ・ 開業から約 10 ヶ月で利用者数が 50 万人を突破。
- ・ 駐車場は当初 300 台程度を予測していたが、400 台分整備。ピーク時などは道の駅の駐車場が満車状態になり新幹線利用者向けの駐車場（北口）を案内している状態。
- ・ 新幹線の駅舎内に売店を想定していたが、売上げが見込めないということでキヨスクが出店しなかった。
- ・ 木古内駅を拠点とした街歩きコース「みそぎまち歩き」を開発。参加費は千円で予約制。所要時間 50 分。JR のツインクルバスのメニューにもなり利用は増加している。
- ・ 町内への回遊を促すことを目指し、施設の南側に「みそぎの郷ガーデン（仮称）」を整備予定。
- ・ 周辺の 9 町や交通事業者で構成される「新幹線木古内駅活用推進協議会」を形成。江差・松前周遊フリーパスなどを企画。

■ 駅周辺開発の状況

- ・ 駅前通の街路事業に合わせた景観統一事業を実施したほか、まちなか公園やみそぎ広場の整備を実施。

出典／木古内町提供資料

4.2.5 類似事例のまとめ

表 4-2 類似事例のまとめ

	二戸駅	いわて沼宮内駅	七戸十和田駅	木古内駅
人口	28,073 人	14,070 人	16,306 人	4,445 人
乗降客数 (うち定期)	769 人/日 (317 人/日)	85 人/日 (11 人/日)	721 人/日 (99 人/日)	350~600 人/日
拠点施設 名称	二戸広域観光 物産センター 「なにゃーと」	岩手広域交流 センター	七戸町観光交流 センター	観光交流センター 「道の駅 みそぎ の郷きこない」
延床面積	3,722 m ²	2,677 m ²	1,139 m ²	843 m ²
事業費	約 10 億円	約 10 億円	約 5.7 億円	約 5.7 億円
駐車場	493 台 (有)	181 台 (有)	600 台 (無)	396 台 (無)
物産機能	物産センター	広域観光物産コ ーナー	物産品展示	広域物産販売 コーナー
飲食機能	レストラン	飲食店	喫茶コーナー	レストラン
観光案内 機能	観光案内兼 レンタカー窓口 (有人)	岩手町紹介 コーナー (有人)	地域情報 コーナー兼 レンタカー窓口 (有人)	観光案内所及び レンタカー窓口 (有人)
ホール機能	メッセホール、 イベントホール	多目的ホール	地域交流ホール (イベントホール)	多目的ホール
運営者	三セク	三セク	三セク	三セク
維持コスト	約 4,000 万円	約 4,000 万円	約 4,200 万円	約 1,500 万円
その他	サークルルー ム、会議室、市 商工観光課	会議室、エステ 店、レンタカーコ ーナー	町商工観光課、多 目的室 (緊急一時 保護室)	バス待合スペース、 事務室 (社団法人)

※人口はいずれも平成 28 年 11 月末現在の住民基本台帳人口。長万部町は 5,660 人。

4.3 観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けた方向性

4.3.1 観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けた目標

事例や長万部町の人口規模等を踏まえ、観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けた目標を整理すると以下ようになる。

目標 1 乗降客による経済効果を最大化する

観光交流拠点・情報発信拠点の整備に向けては、新幹線の開業によって増加が期待される乗降客による消費をいかに受け止めるかという点が重要になる。このため、1つ目の目標を「乗降客による経済効果の最大化」として設定する。

目標 2 広域の拠点となる機能確保（観光・物産等）

新幹線の開業によって、長万部駅の機能を活用するエリアが広域化するとともに乗降客にとっても長万部駅が広域エリアの情報拠点となる。このため、新幹線による来訪客の利便性向上を目指し、2つ目の目標を「広域の拠点となる機能確保（観光・物産等）」として設定する。

目標 3 財政規模に応じた持続可能な運営方法

施設の整備にあたっては、施設整備コストだけでなく長期的な維持・運営も含めた視点を持つことが重要になる。このため、3つ目の目標を「財政規模に応じた持続可能な運営方法」として設定する。

4.3.2 観光交流拠点・情報発信拠点の整備の方向性

3つの目標を実現するための観光交流拠点・情報発信拠点の整備の方向性を整理する。

方向性 1～広域エリアの拠点機能の充実

観光交流拠点・情報発信拠点は、長万部を目的地として来訪した乗降客だけでなく、リレー列車を除く二次交通機関（バス、タクシー、レンタカー等）の利用のために長万部駅を利用する乗降客の利用に対し、いかに利便性を高めていくかという点が重要になる。このため、方向性の1つ目を「広域エリアの拠点機能の充実」とし、広域観光の情報提供機能の充実や広域の物産販売機能の充実を図っていく。

【具体的な内容】

○広域観光情報の提供（観光プログラム予約、パンフレット提供、レンタカー窓口）

○広域の物産販売（道南北部・南後志・西胆振を含めた広域物産販売）

方向性 2～長万部のショーケースとしての機能

観光交流拠点・情報発信拠点は、広域エリアのみならず、長万部町内のPR拠点としても重要な意味を持つ。このため、観光や物産、飲食を含めた長万部町内の魅力を全て凝縮して乗降客に提示していくことが必要となる。このため、方向性の2つ目を「長万部のショーケースとしての機能」と設定し、地域の旬の味覚が楽しめる飲食機能や特産品の販売機能、町内への周遊を促す観光窓口機能の充実を図っていく。

【具体的な内容】

- 地域の旬の味覚が楽しめる飲食機能（飲食テナント）
- 地域の特産品の販売機能
- 町内への周遊を促す観光窓口機能

方向性3～機能の複合化による効率的な施設運営

先進事例調査の結果と比較すると、長万部町は新幹線の立地自治体として人口規模が小さいことから、地域の財政規模に見合った効率的な拠点機能サービスの維持・運営が重要な視点となる。このため、方向性の3つ目を「機能の複合化による効率的な施設運営」と設定し、様々な機能を複合化させたコンパクトで効率的な施設づくりを目指していく。

【具体的な内容】

- コンパクトで効率的な「たまり」機能（休憩スペース＋展示機能）
- 有人サービスの最小化（広域観光案内とレンタカー、物産販売などの複合化）

方向性4～民間の投資を誘発する仕組みづくり

長万部駅は室蘭や苫小牧方面への乗継拠点として乗降客数が増えることが予想される。このため、観光交流拠点・情報発信拠点の整備・運営についても、公共サイドだけではなく、民間事業者との連携や役割分担を行いながら、全体的な機能の充実を図っていく視点が必要になる。このため、方向性の4つ目を「民間の投資を誘発する仕組みづくり」と設定し、公共と民間事業者が一体となった機能の強化を目指していく。

【具体的な内容】

- 隣接スペース等へ民間投資用の用地を確保
- 民間事業者（商社等）と連携した事業の推進
- 駐車スペースの確保

4.3.3 観光交流拠点・情報発信拠点の施設規模等について

観光交流拠点・情報発信拠点の施設整備の目標や方向性を踏まえ、具体的な規模や運営方法、スケジュールなどについて整理する。

(1) 施設規模

施設の整備・運営に伴う町の財政負担軽減に向け、維持管理費の低減を実現するために、飲食、観光案内、物販、ホール機能をコンパクトに収納した1,000㎡程度の施設を想定する。なお、事業費は5～10億円程度、維持管理費は年間1,000万円以内を目標とする。

(2) 運営方法

運営・維持コストに最も大きな比率となるのは人件費となることが予想される。このため、効率的な運営方法を実現するために、指定管理者制度等により、既存の団体（観光協会等）の事務所との一体化等により効率的な有人案内（必要時だけ案内者が対応）を検討するほか、必要に応じ官民連携による運営方式（PFI手法の導入など）についても検討する。

(3) スケジュール

施設整備については、施設の規模が小規模なことから、1～2年程度での整備が可能であり、設計段階（2～4年程度）を考慮しても構想から施設オープンまでの期間全体で4～6年程度が目安となる。このため、新幹線開業4～6年前を目処に施設用地の選定・確保を終了させておくことが必要となる。

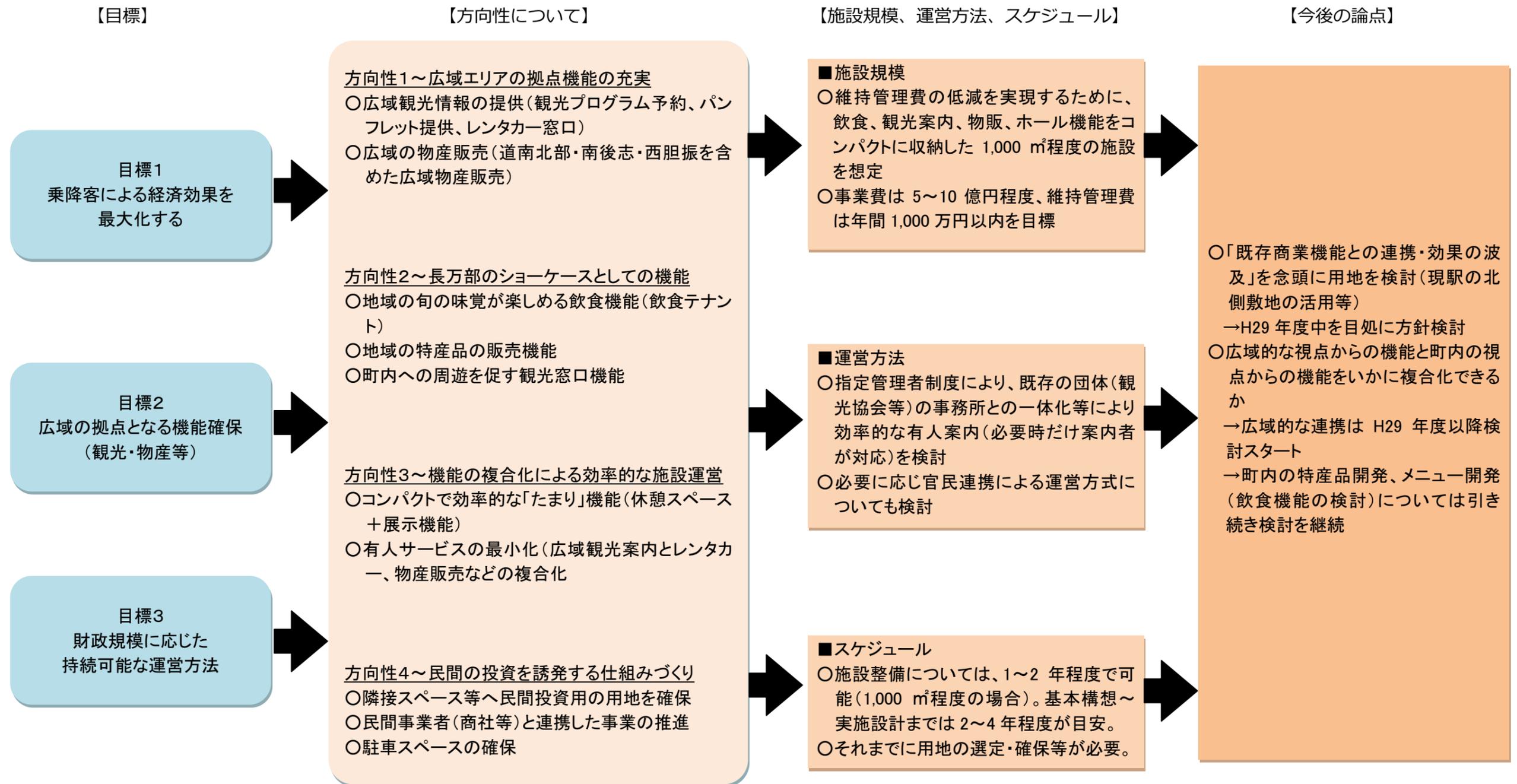
なお、これらの機能は駅舎と一体となることも想定されるため、整備にあたってはJRやJRTTとの十分な事前協議も必要になる。また、駅舎と離れて設置する場合は、オープンの時期についても検討する。

(4) 今後の論点等

観光交流拠点・情報発信拠点においては、長万部駅周辺に集積する商業機能との連携を図ることが重要になってくることから、平成29年度以降既存商業機能との連携や波及効果拡大を念頭に置きながら立地を検討していく必要がある。

また、地域産業全体への波及強化を高めるためには、施設で提供する特産品や飲食メニュー、観光プログラムなどについて、開業に向けて長期的な視点で開発を推進していくことが必要になる。

4.3.4 観光交流拠点・情報発信拠点の整備についてのまとめ



第5章 中心市街地の活性化方策

5.1 前提条件の整理

5.1.1 まちづくり実行計画における位置付け

平成 27 年度に策定した「まちづくり実行計画」においては、道道昇格を想定した中心市街地の活性化方策に関連し、「賑わいのある市街地再生ゾーン」との位置付けで、導入施設として右の機能が例示されている。

表 5-1 賑わいのある市街地再生ゾーンの導入施設（例）

必要機能	主たる導入施設等（例）
地域振興機能	<ul style="list-style-type: none"> ・物販施設 ・飲食施設 ・まちなみの景観形成（全体・個別建物）
癒し・休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・足湯
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路拡幅（延焼被害抑制） ・街路樹の植栽（延焼被害抑制）



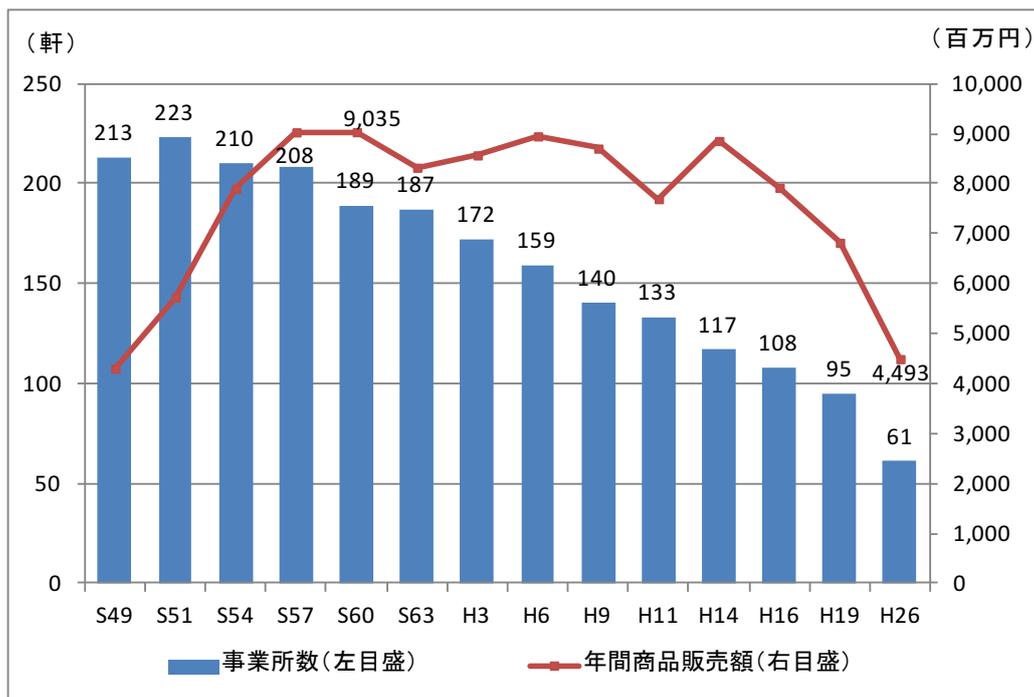
出典／平成 27 年度 新幹線を核にしたまちづくり実行計画

5.1.2 長万部町の商業を取り巻く環境について

長万部町の小売事業者数は平成 26 年で 61 軒であり、ピークだった昭和 51 年の 3 割以下の水準であり、販売額もピーク時（昭和 60 年）の約半分の水準となっている。

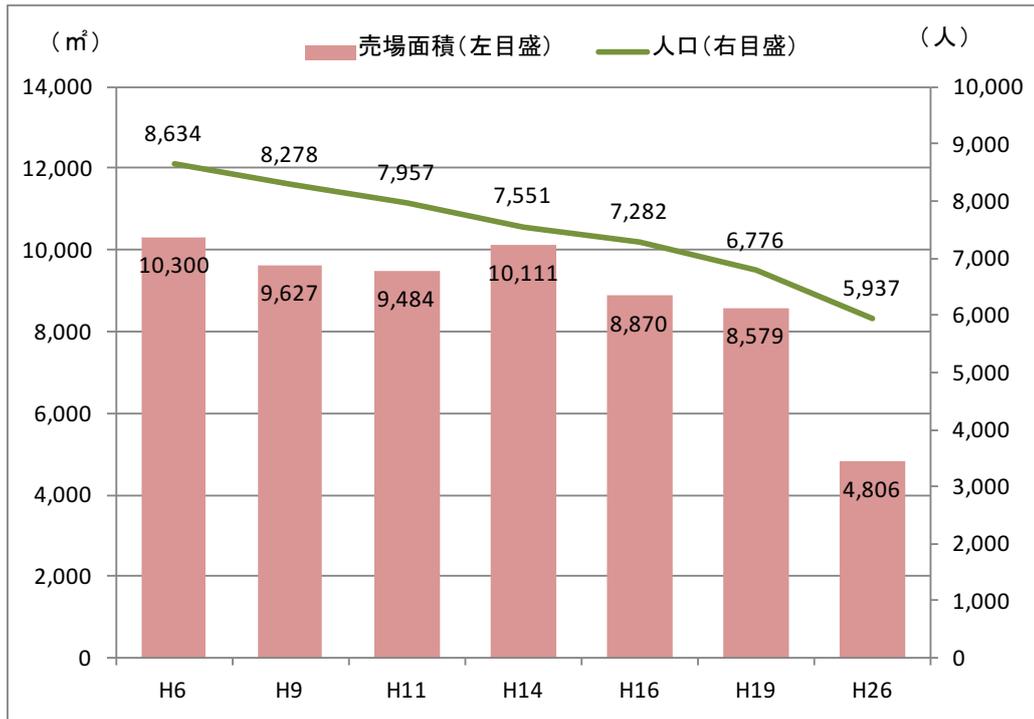
平成 26 年の売場面積は 4,806 m²であり、平成 6 年当時と比較しても半分以下の水準となっている。また、人口 1 人あたりの小売販売額も減少する傾向にある。

本町通全体を商店街として考えた場合、こうした地域としての購買力の推移にも留意して今後のあり方を検討していく必要がある。



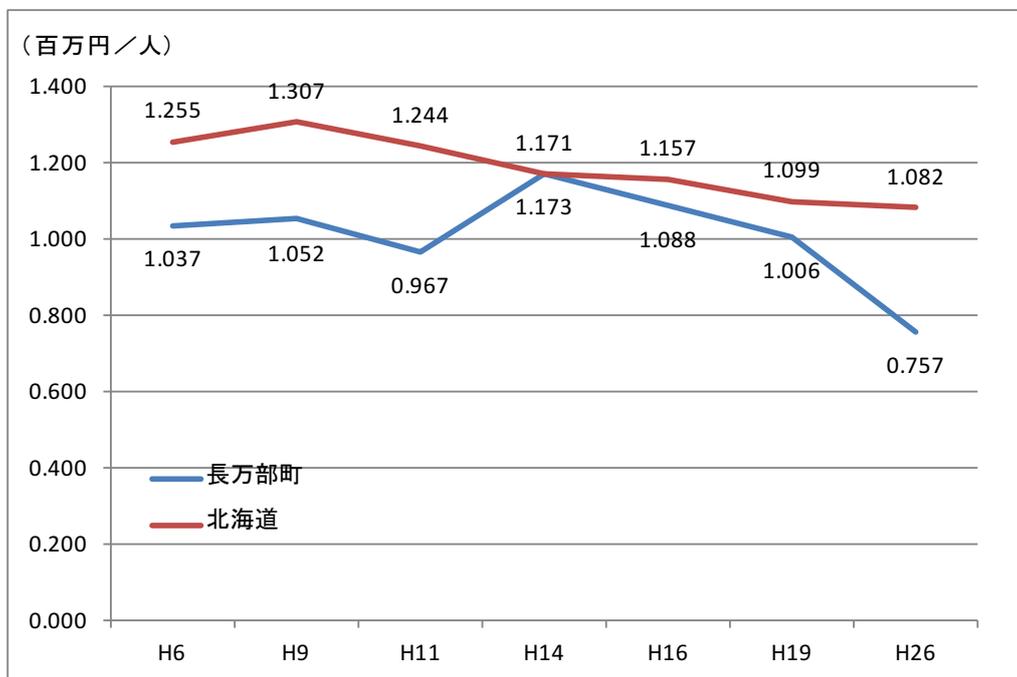
資料／商業統計調査（北海道）を基にドーコン作成より

図 5-1 長万部町の小売事業者数及び年間商業販売額（小売）の推移



資料／商業統計調査（北海道）を基にドーコン作成より

図 5-2 長万部町の売場面積及び人口の推移



資料／商業統計調査（北海道）を基にドーコン作成より

図 5-3 長万部町と北海道の人口 1 人あたり小売販売額の推移

5.2 類似事例

5.2.1 乙部町（街なみ環境整備事業）

■事業の概要

- ・ 事業名： 乙部市街地地区街なみ環境整備事業
- ・ 整備期間： 平成 17 年度～平成 26 年度
- ・ 事業費： 2.66 億円（街路整備に係る費用を除く、うち国費 1.26 億円）
- ・ 街路延長： 722m（1 工区 325m、2 工区 179m、3 工区 218m）
- ・ 施設等： ポケットパーク（4 箇所、40 百万円）、防火水槽（2 基、20 百万円）、集会所（276 ㎡、100 百万円）、案内看板（4 基、16 百万円）、街灯（26 基、16 百万円）、電柱美化（30 本、10 百万円）、セットバック修景（1,440 ㎡、26 百万円）、住宅等修景（62 戸、38 百万円）

■施設整備経緯

- ・ 昭和 63 年から期成会を発足し、中心商業地のあり方の調査や住民以降、視察、懇談会等を実施
- ・ 平成 6 年度に「乙部市街地まちづくりマスタープラン」を策定
- ・ その後も商工会や期成会による「乙部港線のまちづくり懇談会」を組織し、議論を重ねる。
- ・ 平成 11 年に検討協議会を設立
- ・ 平成 15 年度～20 年用地補償
- ・ 平成 16 年 10 月に街なみ形成に向けたまちづくり協定内容に合意し、協定を締結。
- ・ 平成 19 年～21 年で道路工事

■基本計画内容等

▼地区施設等の整備に関する基本方針

- ・ 小公園等（乙部港線と国道 229 号の交差点部をエントランス部として小公園を整備、地区パランスに配慮し、空き地部や拡幅に伴う残地に小公園を 3 箇所整備）
- ・ その他（風が強く延焼可能性の高い特性を踏まえ、防火水槽を整備）

▼住宅等の整備に関する基本方針

- ・ 乙部町まちづくり協定を定め、歴史と夕陽、やさしさとつながりが感じられる街なみ形成に努める。
- ・ 道路との協会は、壁面の統一と歩行者へのやさしさを提供する空間として自主セットバック部分を設ける。街なみの連続性を保つため、前庭駐車は原則禁止）

▼その他

- ・ 公共駐車場の整備と彫刻の配置、河川整備を行う。
- ・ 店頭の夜間照明を奨励する。
- ・ 統一看板の整備を検討する。



資料／乙部町WEBサイトを基に作成

5.2.2 木古内町（駅前通整備事業等）

■事業の概要

- ・事業名：駅前通整備事業
- ・事業主体：北海道
- ・事業規模：220m
- ・事業基幹：平成22年度～平成26年度
- ・事業費：9.2億円



▼関連する事業の概要

- ・事業名：木古内町中心市街地地区都市再生整備事業
- ・事業費：12.2億円（うち交付対象事業費11.3億円、国費率40%）
- ・基幹事業：道路整備（新幹線駅アクセス道路新設等4路線、216百万円）、地域生活基盤施設整備（9百万円）、高質空間形成施設（220百万円）、高次都市施設整備（305百万円）
- ・提案事業：まちなか公園支障物件撤去事業（102百万円）、観光交流センター建設事業（180百万円）等

■駅前通に関連する事業の内容等

- ・新幹線木古内駅から南に延びる駅前通り220mを拡幅整備。
- ・拡幅に伴い、駅周辺の空間を演出するために「駅周辺統一デザイン空間策定事業」を平成23年度に実施し、スカイロード、駅前広場、観光交流センター、駅前通商店街、ポケットパーク、街路等、モニュメント標識、みそぎ公園のイメージを策定。また、商店街の景観形成については「まちづくりルール」を策定。
- ・駅前通に面した商店街については、個々の施設の色彩や外観等を統一し、美しいまちなみを演出する「駅前通商店街景観統一事業」を実施し、「まちづくりルール」に基づいたスギ材を使用した景観を形成。



資料／木古内町WEBサイトを基に作成

5.2.3 ニセコ町（街なみ環境整備事業）

■事業の概要

▼道道事業

- ・ 事業名： 道道岩内洞爺線改良事業
- ・ 整備期間： 平成5年度～平成13年度
- ・ 事業費： 30.79億円（うち補償物件費94件・21.02億円、工事費9.77億円）
- ・ 街路延長： 727m（道路幅員23m、車道幅員11m）
- ・ 施設等： 植樹（山もみじ103本等）、道路照明灯29基、大型標識3基、電線共同溝1,454m

▼街なみ環境整備事業

- ・ 整備期間： 平成8年度～平成13年度
- ・ 事業費： 2.77億円
- ・ 施設等： 小公園整備（3箇所）、信号柱9基、ストリートファニチャー設置（標識柱3基、案内看板2基、バスのストップ4基、ゴミステーション9基）、住宅等修景事業61戸（建築設計に要する費用に対する助成として限度額120万円（3分の2以内）、住宅修景費・外構修景費等に対する助成として限度額80万円（3分の2以内）

■施設整備経緯

- ・ 平成5年実測線調査設計
- ・ 平成8年～13年にかけて協議会活動助成（住宅修景等）
- ・ 平成12年～13年道路改良工事

■街なみ形成ガイドラインの主な内容

▼1階の高さ：3.1mを基準

▼落雪対策：歩道部分及び隣接地に雪が落ちないように工夫

▼建物のデザイン

- ・ 屋根は鉄板とし、濃緑系又は茶系など黒に近い色彩
- ・ 壁面の色は指定されたカラーコードの範囲から選択
- ・ 外壁は木目調、板張り調のサイディング又は板張り
- ・ 窓枠は白の樹脂製又は木製
- ・ 窓台やバルコニーにはフラワーポットを置く場所を設置
- ・ 外壁には街なみのアクセントとして化粧棒によるデザインを設置

▼街なみを連続させるフレームデザイン

- ・ 通りに面せ売る部分に街なみの連続感、賑わいを演出するフレームデザインを施す

▼看板等の屋外広告物

- ・ 見ただけで業種が分かるユニークで工夫のある突き出し看板を設置

▼壁面線

- ・ 道路境界線から1.0m以上後退

▼その他

- ・ メーター類、タンク等は建物の側面又は後面に設置
- ・ 自動販売機の道路側への単独設置は認めない（建物への組み込みはOK）
- ・ 敷地境界の幅は60cm以下



資料／平成7年度本通街区景観整備計画策定委託業務（平成7年度・ニセコ町）等を基に作成

5.2.4 類似事例のまとめ

表 5-2 類似事例のまとめ

	乙部町 (街なみ環境整備事業)	木古内町 (駅前通整備事業)	ニセコ町 (街なみ環境整備事業)
道路延長	722m	220m	727m
事業期間	平成 17～26 年度	平成 22～26 年度	平成 5～13 年度
事業費	街なみ部分は 2.66 億円	道路部分は 9.20 億円	道路部分は 30.79 億円、町なみ部分は 2.77 億円
付帯施設等	ポケットパーク、防火水槽、集会所、案内看板、街灯、電柱美化等	ポケットパーク、モニュメント標識、みそぎ公園等	小公園、ストリートファニチャー（標識柱、案内看板等）等
まちづくり協定等	あり	協定ではなく「まちづくりルール」を策定	あり
その他	住宅等修景の対象は 62 戸		住宅等修景の対象は 61 戸

※道路部分の事業費を 100m あたりに換算すると木古内町の事例で 4.18 億円/100m、ニセコ町の事例で 4.26 億円/100m となる。

※街なみ部分の事業費を 100m あたりに換算すると乙部町の事例で 368 万円/100m、ニセコ町の事例で 381 万円となる。

※道路部分の事業費は道路管理者である道が負担（3 事例とも道道の事例）。

5.3 中心市街地の活性化に向けた方向性

5.3.1 中心市街地の活性化に向けた目標

長万部町の商業を巡る市場環境の変化や類似事例等を踏まえ、中心市街地の活性化に向けた目標を整理すると以下ようになる。

目標 1 長万部の顔となるシンボリックな空間形成

中心市街地は、新幹線の開業によって増加が期待される乗降客に対し、長万部の「顔」となるエリアにあることから、1つ目の目標を「長万部の顔となるシンボリックな空間形成」として設定する。

目標 2 乗降客の消費を受け止める基盤づくり

中心市街地においては、新幹線の開業によって増加が期待される乗降客による消費をいかに受け止めるかという点も重要な視点となる。このため、2つ目の目標を「乗降客の消費を受け止める基盤づくり」として設定する。

5.3.2 中心市街地の活性化に向けた視点

2つの目標を実現するための中心市街地の活性化に向けた視点を整理する。

視点 1 ～事業規模及び財政負担額

収集した事例を踏まえると、拡幅事業の場合、本町通の拡幅整備においては拡幅に伴う家屋の補償などが必要となるため、多額のコスト（事例では100mあたり4億円程度）が必要となる。一方、道道に昇格した場合は、拡幅事業自体が道の事業となるため町財政の負担額は少な

視点 2 ～消費を受け止める商業機能の維持

拡幅事業の場合、他地域の事例などを踏まえると、拡幅整備によって沿線の事業者や居住者等が移転補償費によって転出するリスクも大きくなることから、町のシンボリックな空間を形成するためには、拡幅に伴う移転をいかに最小化するかという点にも留意する必要がある。

視点 3 ～市場環境に合わせた商業機能の集約化

長万部地域の商業を取り巻く環境をみると、地域人口の減少や商業行動の変化などによって中心市街地を巡る商業環境は大きく変化している。現在の本町通商店街は、戦後昭和30年代から40年代にかけて形成されたものであり、現在あるいは今後長万部町に必要とされる市場サイズに比べると明らかに規模が大きすぎるといえる。このことから、町のシンボリックな空間として賑わいを形成するためには、現在の本町通商業機能をいかに集約するかという視点も必要になる。

5.3.3 中心市街地の活性化に向けた方向性等について

中心市街地の活性化に向けた目標や視点を踏まえ、今後の方向性やスケジュールなどについて整理する。

(1) 方向性

本町通については、町はこれまで長い間道道昇格及び拡幅整備を前提として検討を進めてきた経緯もあることから、来年度以降①「本町通の拡幅整備による街なみ環境整備」（沿線の一体整備）という方向性と、②「駅周辺エリアへの商業機能の集約・再編」（集約化による面的整備）という方向性の2つの視点で検討を進めていく。

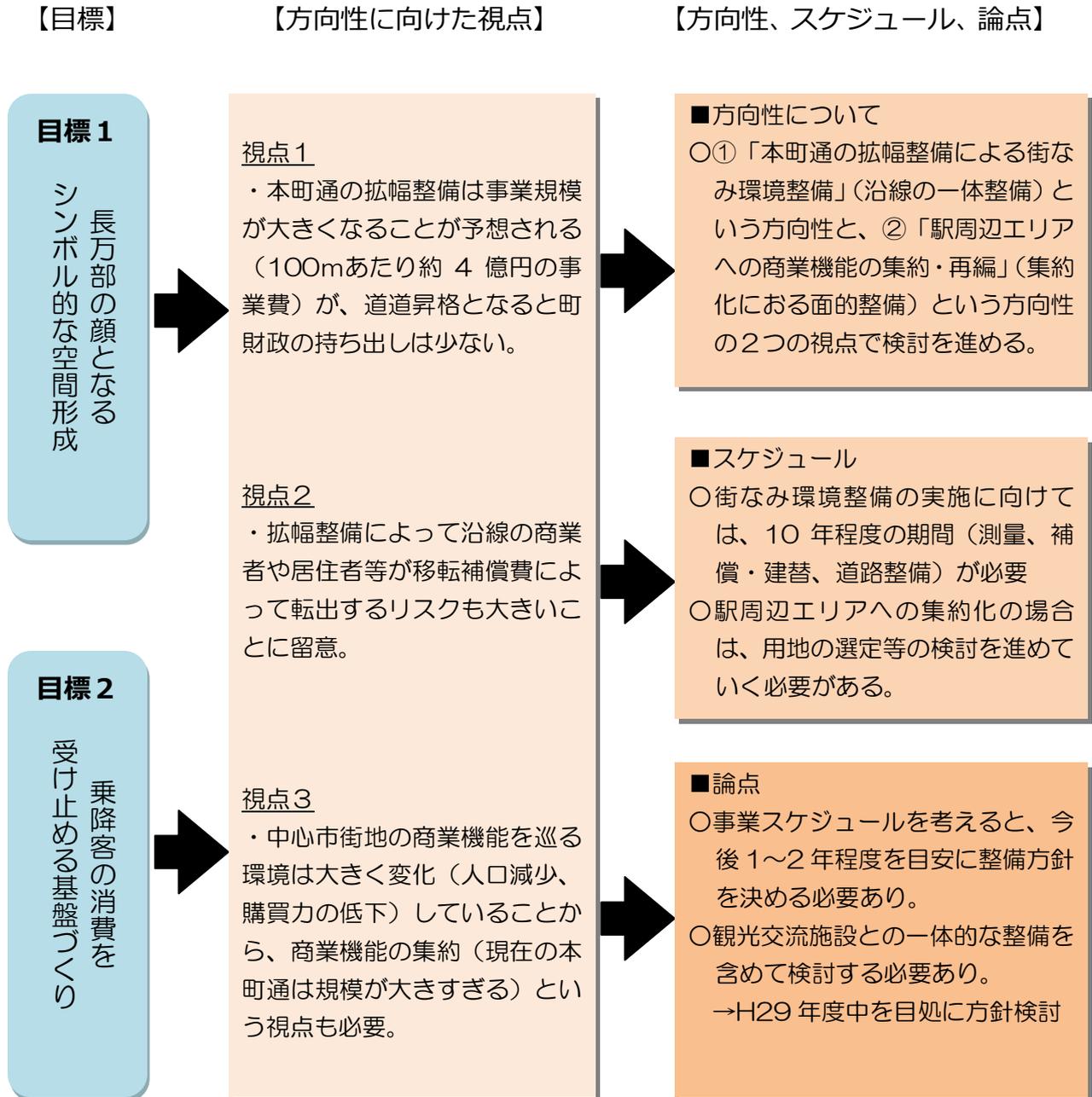
(2) スケジュール

収集・整理した事例でも見られるように、街なみ環境整備の実施に向けては、合意形成や補償、家屋の建て替え、道路整備などに非常に長い期間（10年程度）が必要となる。また、駅周辺エリアに商業機能を集約化していく場合においても、用地の選定、買収などに長い期間が必要になる。このため、中心市街地の活性化に向けては、来年度以降早急に2つの方向性について検討を行った上で、具体的な方針を定めていくことが必要になる。

(3) 今後の論点等

事業スケジュールを考えると、平成29年度以降1～2年程度を目安に整備方針を決定する必要がある。また、今後においては観光交流拠点・情報発信拠点との一体的な整備も含めて検討していく必要がある。

5.3.1 中心市街地の活性化のまとめ



【参考】 中心市街地活性化に関する2つの方向性の比較検討及び検討の視点

「街なみ環境整備事業」と「駅周辺への商業機能集約化」の特徴を比較した上で、今後の検討にあたっての視点を整理すると以下ようになる。

【街なみ環境整備について】

- 事業主体は、道及び町
- 道道の拡幅事業で、支障物件となる沿線の建物に補償費を支払い、その補償費等を用いて沿線の建物を新たに建て替え（補償費は道道の事業主体である道が支出）。
- 家屋の建て替えにあたっては、「まちづくり協定」などの協定を締結し、デザインについて統一感が出るよう工夫（一部に木材を使用、看板を統一など）。その場合、家屋の設計費や色指定の場合の塗料の使用などに町が補助金を出す例もある（ニセコの例）。
- 拡幅に合わせて、道路事業者（道）は街路のほか、歩道、植栽等を整備
- 町は防火水槽、ポケットパーク、ストリートファニチャー、案内看板等を整備

【駅周辺への商業機能集約化について】

- 事業主体は町を想定
- 駅周辺のエリアに一定程度の用地を確保
- その敷地を活用し、町内の商業者が店舗等を設置（敷地は借地となるか買取かは今後検討必要）。
- 店舗の新設を誘発するような仕組みも検討が必要。具体的には、店舗周辺への駐車場整備、修景施設（案内看板等）、ポケットパークなどの整備など。

■ 検討にあたっての視点

視点1 整備コスト

- ・「街なみ環境整備」は、全体の事業費は大きいけど道の負担額の比率が高く町の負担は相対的に少ない。町の持ち出し額としては「駅周辺集約化」の方が高くなる可能性がある（補助のメニューが少ない）。

視点2 商業機能の維持・充実

- ・「街なみ環境整備」は、補償費をもらって移転してしまう商業者が多くなる可能性がある（木古内の事例）。「駅周辺集約化」では意欲のある商業者を駅周辺に集約することで商業機能の確保が可能。

視点3 長万部の「顔」としての機能

- ・「街なみ環境整備」は、道道の沿道全体にわたって修景整備が可能（空き地は増える可能性あり）、「駅周辺集約化」は駅周辺のエリアのみの整備に留まる。

第6章 長万部温泉の活性化方策

6.1 内部環境

6.1.1 長万部温泉の概要

■長万部温泉の歴史

- ・昭和 30 年 2 月、町内で発見されたガスの本格的試掘をしていたところ、温泉が噴き出す。
- ・自噴を続ける井戸周辺はたちまち野天風呂化し、周辺に売店・食堂・酒場、ついで旅館も開業。以後自然発生的に温泉街が形成。
- ・その後、昭和 38 年に温泉を有効的に活用することを目的として、長万部温泉協同組合が設立される。
- ・現在 7 軒の温泉を利用した宿泊施設が営業中。

■立地条件

- ・長万部駅から徒歩 10 分以内という立地条件。

■源泉

- ・毎分約 600 リットル、49.5℃で湧出。
- ・泉質は「高張性弱アルカリ高温泉」で肌の浸透性もよく、湯上がり後にも長時間身体がポカポカ。神経痛、冷え性、痔疾などに高い効能があると評判。

▼昭和 60 年に建立された長万部温泉発祥の地記念碑



▼長万部温泉街



出典／長万部温泉利用組合HPより

6.1.2 長万部温泉の宿泊施設

長万部温泉には7つの宿泊施設があるが、施設の規模は10～16室と小規模な施設が中心。また、宿泊プランについても二食付で1万円以内の施設が中心。

地場産品を使用した料理のほか、ビジネス向けのプランや自転車・バイク旅行向けのプランなどを用意している施設も多く、「料理」や「リーズナブルさ」がセールスポイントとなっている。

表 6-1 長万部温泉の宿泊施設の規模及び価格帯

施設名	室数	宿泊プランの価格帯 (一泊二食付※)
ホテル四国屋	10	7,360円～8,790円
ホテルあづま	16	7,000円
昇月旅館	10	7,000円～8,000円
長万部温泉ホテル	10	7,000円～8,500円
大成館	13	6,800円
湯宿 丸金旅館	10	8,790円～13,110円
温泉旅館もりかわ	10	7,000円

出典／長万部温泉利用組合HPの各施設宿泊プラン案内より

ホテル四国屋

天然温泉100%、掛け流し方式で日帰り入浴もPM11:00よりAM9:00まで入れます。インターネットLAN可。バス・トイレ付の部屋も用意し、ビジネスマンにも観光客にも支持されている宿です。



▶詳細はこちら

ホテルあづま

まごころとサービス、地元海産物を使った特製の料理が自慢の宿。宿泊のお客様は、チェックアウトの前までいつでも入浴が可能ですから好きな時に好きなだけ入ることできる、お客様のペースに合わせたホテルです。



▶詳細はこちら

大成館

豊富に湧出する湯をバルブ調節だけで管理しているそうで、湯船の温度は43度とやや熱め。ペット宿泊可、全室にインターネット用の無線LANを取り付けるなど、新しい取り組みにも熱心です。



▶詳細はこちら

昇月旅館

源泉100%かけ流しの宿!! 宿泊プランもビジネス向けから、地場食材を使用した海鮮コースなどご希望のプランをお選びいただけます。のんびり安らげるおもてなしの宿です。



▶詳細はこちら

長万部温泉ホテル

とにかく料理のボリューム・味が素晴らしいと評判の温泉ホテル。源泉100%の熱めの湯は、まさに源泉そのもの。熱さが身体を芯から温め、心を解放的にしてくれます。



▶詳細はこちら

温泉旅館もりかわ

長万部温泉は昭和30年に湧出した温泉。全和室のこじんまりした日本の旅館で、家族的なもてなしをモットーにしている懐かしさを思わせる旅館です。



▶詳細はこちら

丸金旅館

源泉100%の内湯の檜風呂、露天の岩風呂が自慢の宿。どちらも趣のある癒しの湯です。地元長万部産の旬の海産物や六白黒豚のしゃぶしゃぶなど、地場の絶品料理が味わえるのも嬉しい。



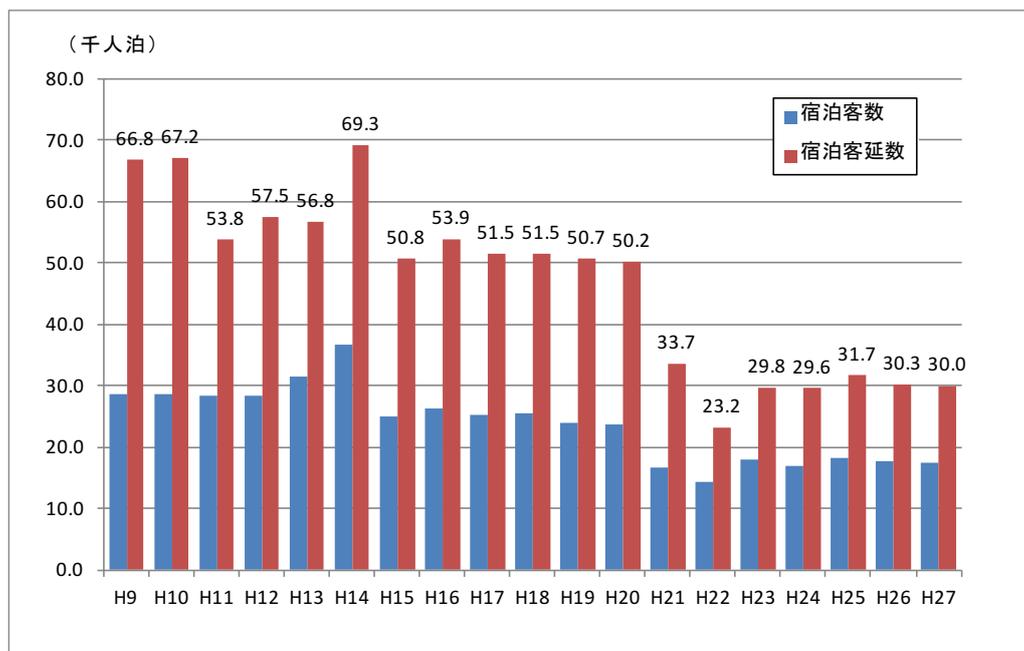
▶詳細はこちら

出典／長万部温泉利用組合HPより

6.1.3 長万部町の宿泊客数の推移

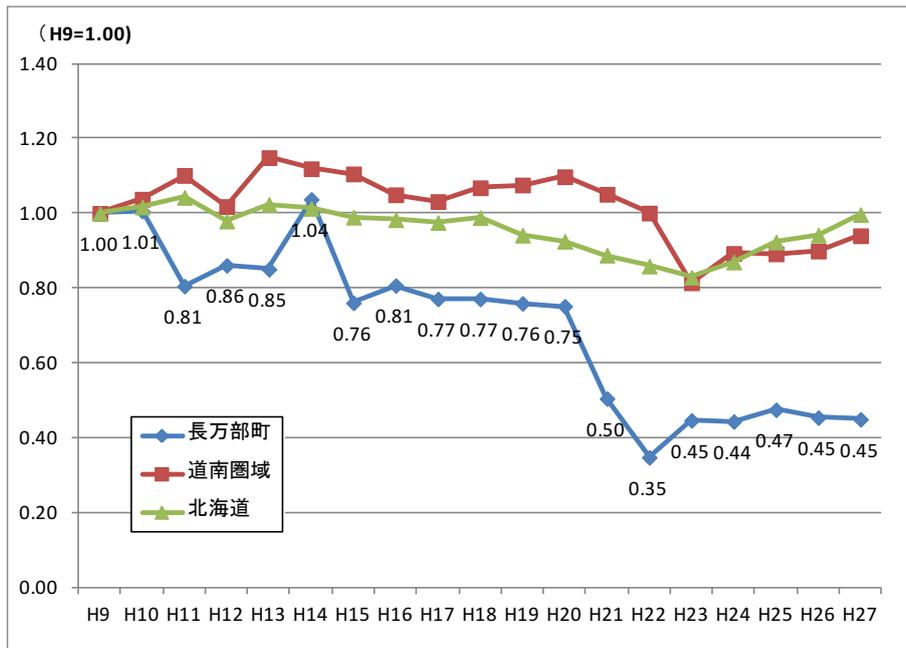
道の統計調査方法が変更された平成9年度以降の長万部町の宿泊客数及び宿泊客延数の推移をみると、平成9年度に6.7万人泊だった宿泊客延べ数は、平成27年度には半分以下の水準となる3.0万人泊に落ち込んでいる。

宿泊客延数の推移を道南圏及び北海道の数値と比較しても落ち込みは顕著であり、宿泊ニーズの変化に対応した新たな顧客層の獲得が大きな課題となっている。



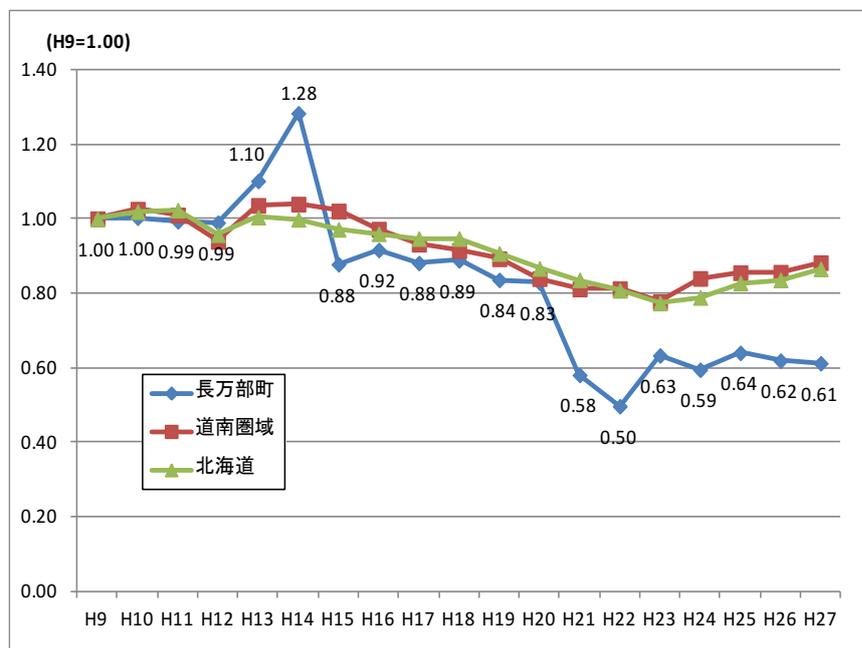
資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）より

図 6-1 長万部町の宿泊客数及び宿泊客延数の推移



資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）より

図 6-2 長万部町の宿泊客延数の推移 (H9=1.00)

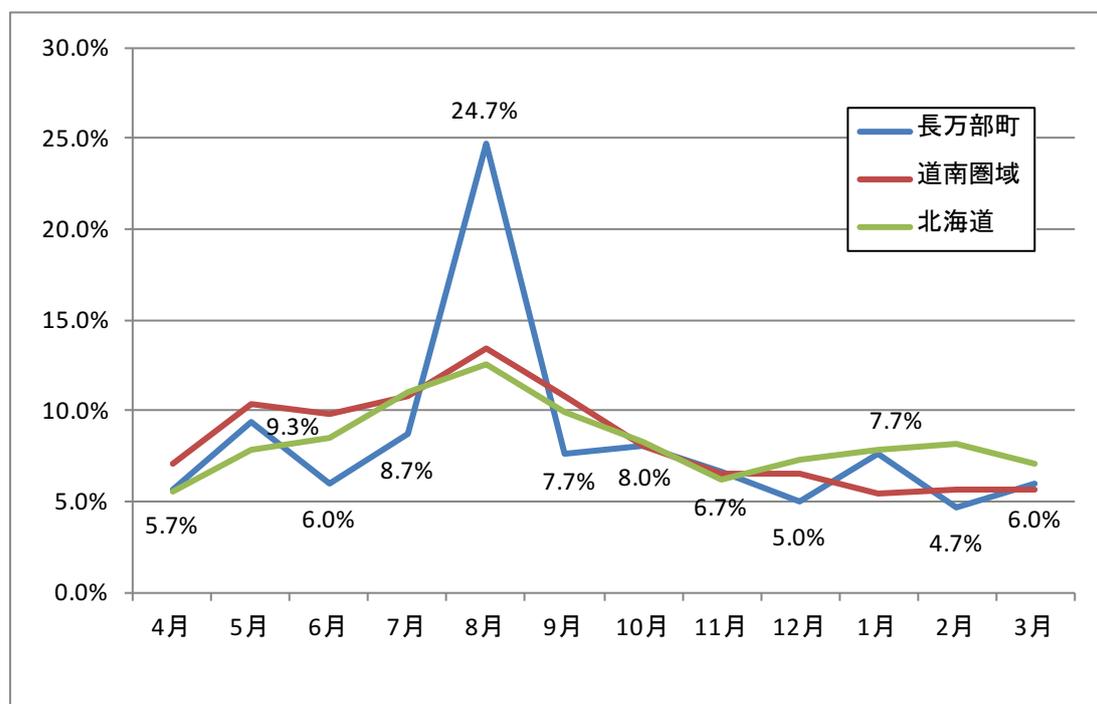


資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）より

図 6-3 長万部町の宿泊客数の推移 (H9=1.00)

6.1.4 長万部町の宿泊客数の季節変動

長万部町の宿泊客の季節変動をみると、8月1ヶ月で年間の4分の1を占める一方、12月や2月などは道南圏や全道平均を大きく下回る比率となっており、年間を通じた宿泊客の確保が課題となる。



資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）より

図 6-4 宿泊客延数の月別比率の比較（H27年度）

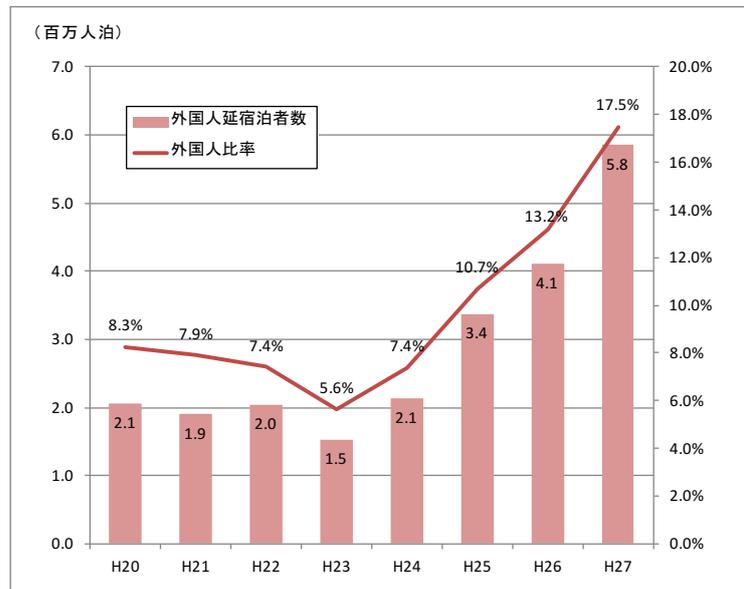
6.2 外部環境

6.2.1 増加する外国人観光客

北海道の宿泊客に占める外国人の比率は近年急激に増加しており、平成 27 年では全体の 17.5%が外国人によるものとなっている。

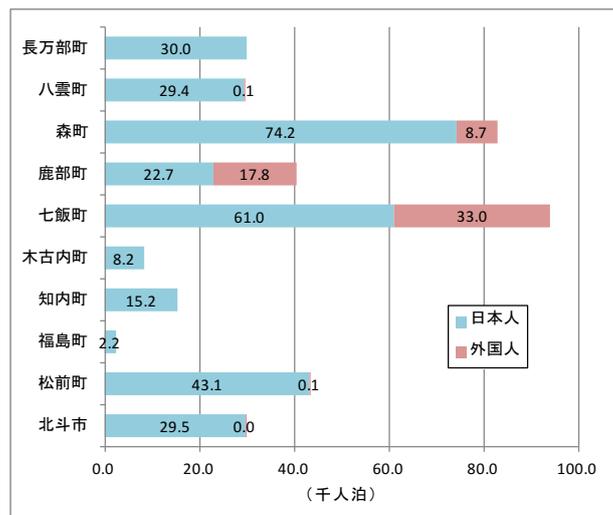
渡島地域においても、七飯町や鹿部町、森町などにおいて外国人宿泊者の占める比率が高まっており、鹿部町では全体の 4 割以上が外国人によるものとなっている。

今後においても、アジア地域の経済成長やアジア諸国と北海道を結ぶ航空便の利便性の向上、受入環境の整備などに伴い、北海道においても一層の外国人観光客の増加が予想されており、こうしたニーズをいかに取り込むかが課題となる。



資料／宿泊統計調査（国土交通省観光庁）より

図 6-5 北海道の外国人延宿泊者数及び比率の推移



資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）より

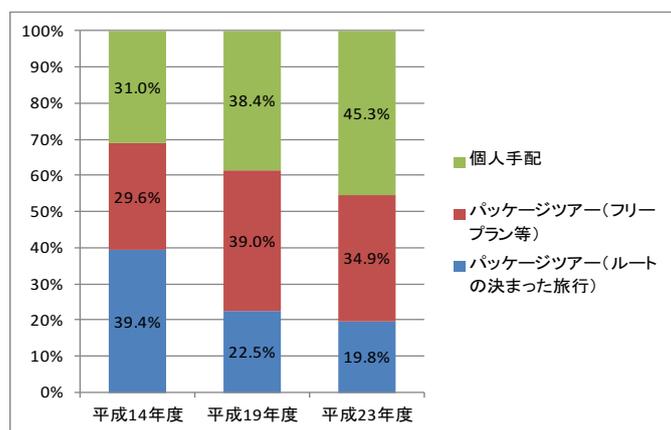
図 6-6 外国人観光客宿泊延数（H27 年度、単位：人泊）

6.2.2 観光行動の個人化

北海道を来訪する観光客のうちパッケージツアーを利用する比率が急激に減少している。

ルートの決まったパッケージツアーの比率は平成14年度の約4割が平成23年度には約2割となっており、10年間でほぼ半減している。

このことは、団体客を顧客としていた道内の観光産業にも大きな影響を与えており、阿寒や洞爺、湯の川等では大型温泉旅館が閉鎖する一方、個人客を主なターゲットとした高級宿泊施設が開業するなどニーズの変化に対応した動きも盛んになっている。

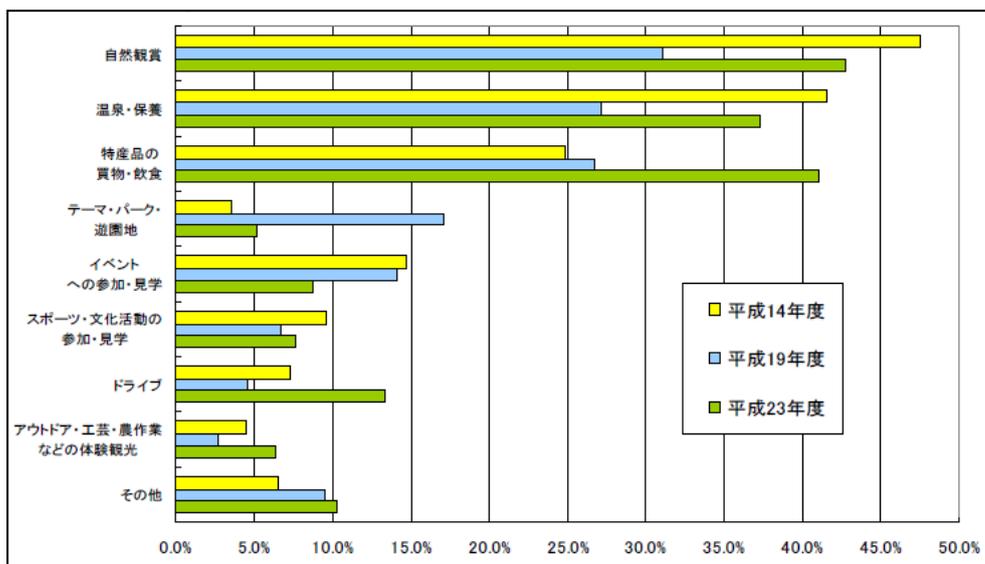


資料／北海道観光客動態・満足度調査（北海道経済部）より

図 6-7 北海道旅行におけるパッケージツアーの利用状況の推移

6.2.3 観光目的の多様化

観光の個人化に伴って観光目的も多様化する傾向にあり、北海道では特に「食」を目的とした観光形態が急激に増加する傾向にある。



出典／北海道観光客動態・満足度調査（平成23年度・北海道）

図 6-8 旅行目的の推移（来道観光客）

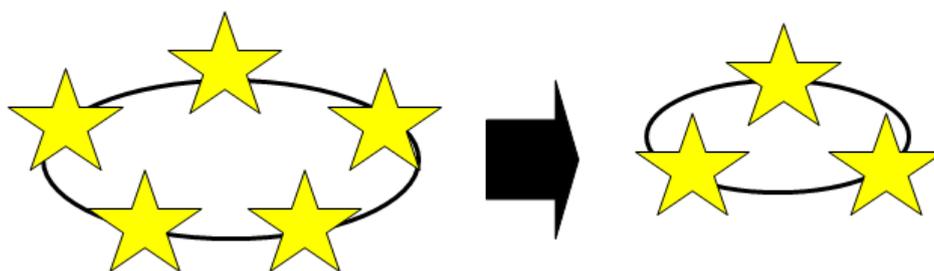
6.2.4 新幹線の開業効果の取り組み

新幹線開業は、特に本州方面の道外客から道南地域への移動が容易になることから、移動に対する心理的ハードルが低下し、これまでより小さな旅行動機でも誘客できることが可能になる。

長万部温泉においても、周遊型ではなく目的を明確化した旅行客の取り込みが課題となる。

■新幹線の整備効果（旅行動機のハードル低下）

- ・新幹線の整備（＝移動コストの縮減）により、魅力度が相対的に小さい（あるいは少ない）観光資源でも道外客を誘客できるようになる（旅行動機のハードルが下がる）。
- ・旅行目的のSIT（スペシャル・インタレスト・ツアー）化（→周遊型からシャトル型へ）
- ・「〇〇を食べたいから長万部へ」「〇〇に泊みたいから長万部温泉へ」など・・・



新幹線によって移動コスト及び移動時間が低減することにより、道外客などの長万部来訪時の旅程はこれまでより短期化する。一方で、旅行動機のハードルが下がることによりより目的を絞った旅行需要が増加することが想定される。

図 6-9 新幹線による整備効果のイメージ

6.3 長万部温泉街の活性化に向けた市場分析

6.3.1 内部環境分析を踏まえた課題点の整理

内部環境分析を踏まえた課題としては、「外国人やシニア個人客等の取り込み」「立地条件や高品質な源泉の活用」「通年で安定した需要の創造」の3点が挙げられる。

視点1 外国人やシニア個人客等の取り込み

長万部温泉街の各施設の施設規模や価格帯、季節変動の状況をみると、道内のビジネス需要や学生の合宿需要など一定の需要層へ依存する傾向が強く、競合条件の変化（市場が重複する温泉付きビジネスホテルチェーンの進出など）によっては、温泉街全体が大きな影響を受ける可能性がある。このことから、外国人やシニアの個人客など今後増加が期待される需要層を取り込むことで、需要層を多様化・分散化させることで、温泉街全体としての競争力を高めていくことが必要となる。

視点2 立地条件や高品質な源泉の活用

長万部温泉街は、新幹線駅から至近の距離にあることに加え、高温で湧出量が豊富な質の高い泉質に恵まれている。こうした条件は今後の新幹線開業を見据えた温泉街の競争力向上にとって非常に重要な役割を果たすことが期待され、こうした恵まれたアクセス条件や温泉の品質をいかにして活用していくかが課題となる。

視点3 通年で安定した需要の創造

観光産業を活性化させ、地域の雇用を創出していく上では、事業者の利益率を高めていくことが必要であり、そのためには年間の稼働率をいかに向上させるかという点が重要な視点となる。特に長万部温泉は夏期に需要が集中する傾向が強いことから、夏期以外の季節における集客力を高めることで通年で安定した需要の創造が課題となる。

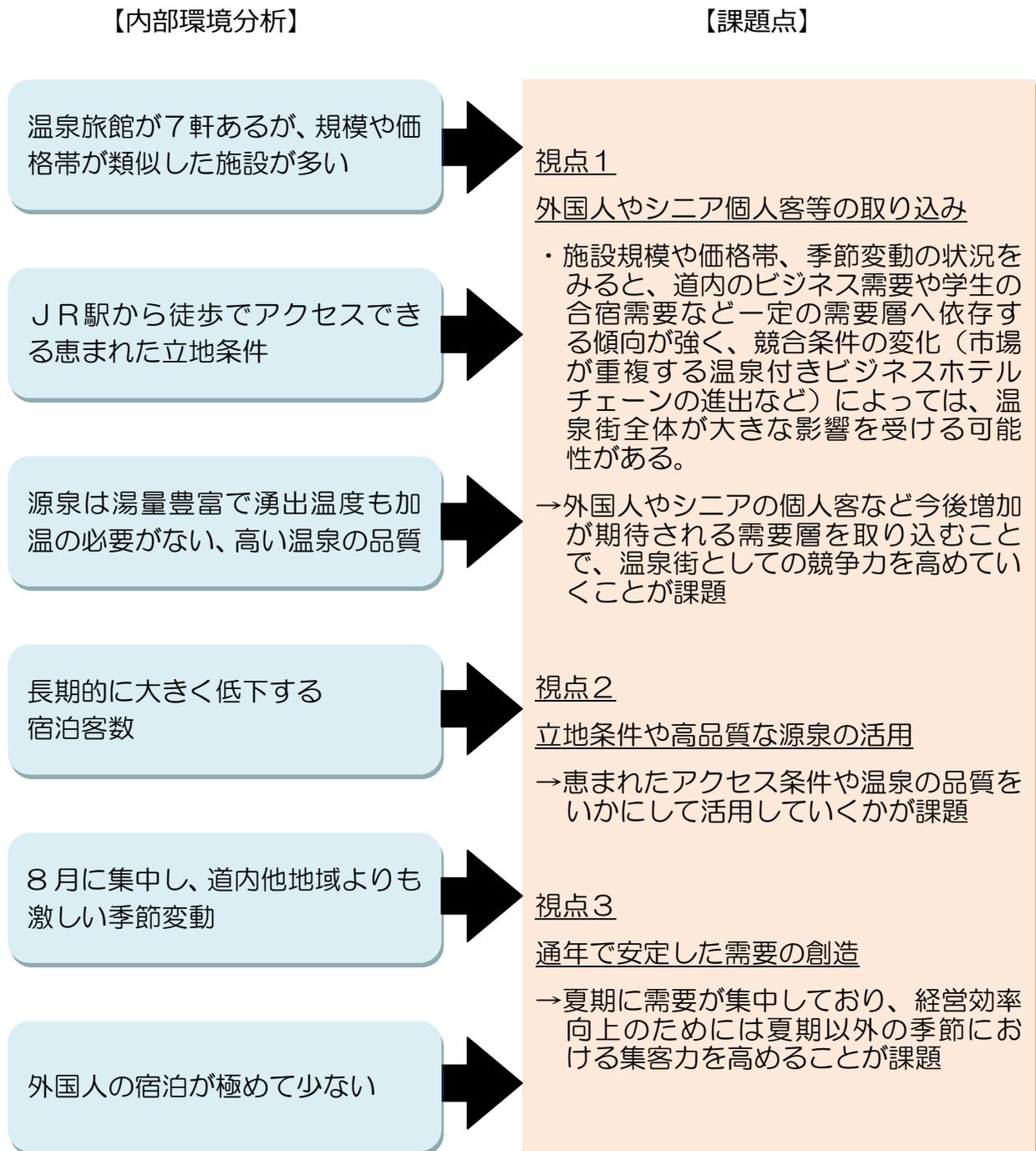


図 6-10 内部環境分析を踏まえた課題点の整理

6.3.2 外部環境分析を踏まえた課題点の整理

外部環境分析を踏まえた課題としては、「外国人客への対応力強化」「個人観光客への対応」「長万部の食資源の活用」の3点が挙げられる。

視点1 外国人客への対応力強化

今後、新幹線開業までの市場の動向を踏まえると、外国人客の需要は無視できない規模になることが想定される。このため、今後長万部温泉街としていかに外国人客への対応力を高めていくかが課題となる。

視点2 個人観光客への対応

今後の市場動向を踏まえると、観光市場の成熟化によって国内外を問わず観光の個人化が進展することが想定される。特に先行して新幹線の開業においては、首都圏等のシニア客が大きく増加する傾向が見られており、長万部温泉においても新幹線開業によって増加が期待される個人観光客をいかに取り込むかが課題となる。

視点3 長万部の食資源の活用

観光市場の成熟化に伴い、観光目的も多様化する傾向が強くなっており、北海道においては特に「食」を旅行動機とした観光が大きく増加する傾向にある。長万部温泉街においても、こうした需要動向の変化を踏まえ、地域の食資源をいかに活用していくかが課題となる。

【外部環境分析】

【課題点】

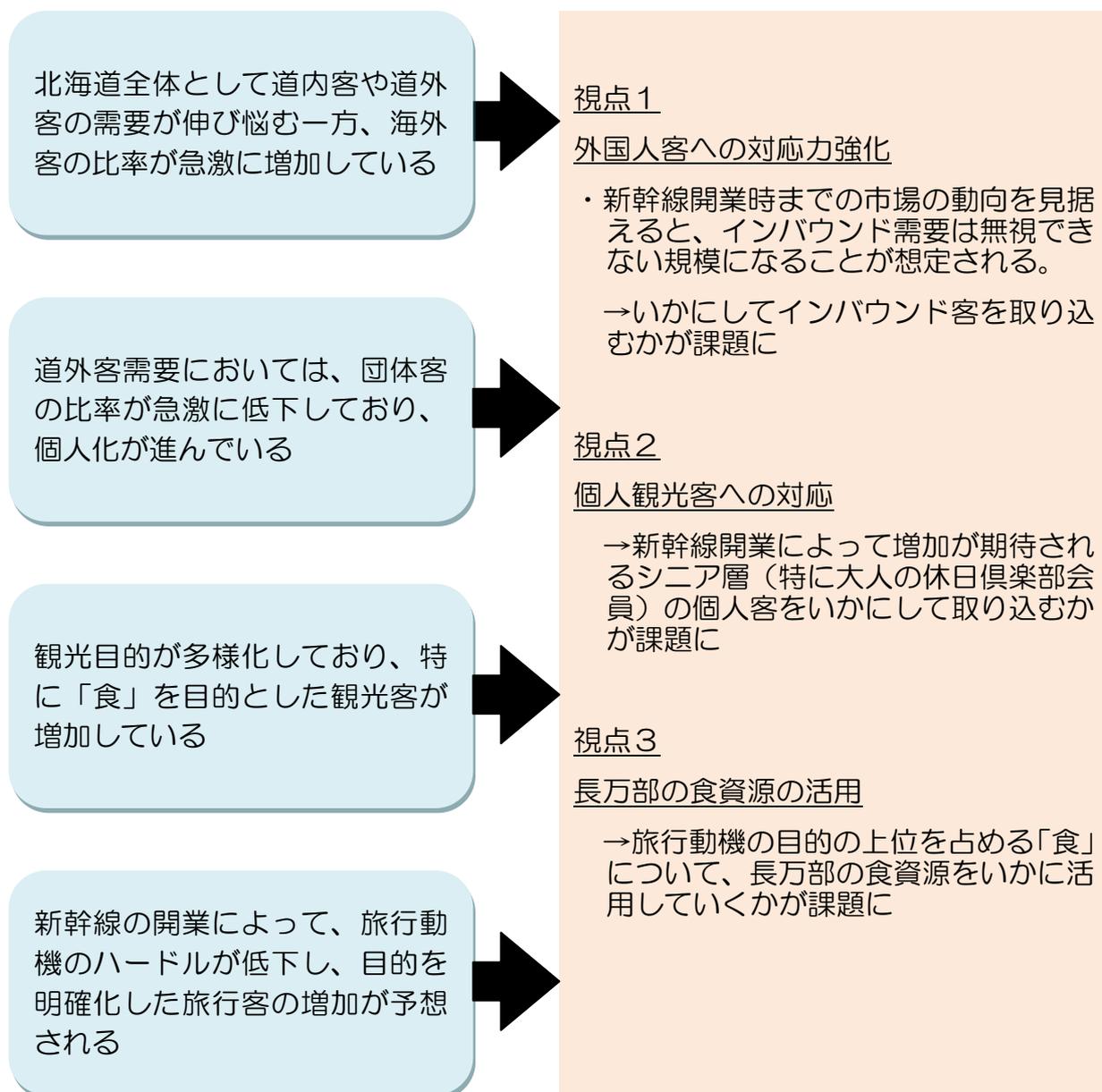


図 6-11 外部環境分析を踏まえた課題点の整理

6.3.3 市場環境を踏まえたSWOT分析

長万部温泉に関する内部環境及び外部環境分析を踏まえ、SWOT分析を検討すると以下のようなになる。

Strengths (強み)

- ・新幹線駅徒歩圏内という恵まれたアクセス条件
- ・高品質で湯量豊富な源泉
- ・機動性のある小規模な施設を中心とした施設構成
- ・豊富な長万部産の農水産物の存在
- ・長い間蓄積された温泉経営の歴史・ノウハウ

Weaknesses (弱み)

- ・施設の老朽化
- ・各施設類似したターゲット層（ビジネス層、合宿等）
- ・大きい季節変動
- ・少ない外国人観光客の取り込み

Opportunities (市場の機会)

- ・北海道新幹線開業
- ・外国人観光客の急激な増加
- ・強まるグルメ志向
- ・堅調な動きを見せる国内シニア層の旅行市場
- ・旅行目的の多様化（体験観光等）
- ・観光の個人化の進展

Threats (市場の脅威)

- ・温泉付きビジネスホテルなど競合する業態の存在
- ・LCC利用の拡大（新幹線利用者数への影響）
- ・道内及び国内旅行市場の縮小
- ・少子化（合宿需要の減少）

6.3.4 長万部温泉街の活性化に向けた戦略

長万部温泉街を取り巻く市場環境（内部環境及び外部環境）を踏まえ、今後の活性化に向けた基本方針及び戦略を整理すると以下ようになる。

(1) 長万部温泉街の活性化に向けた基本方針

長万部温泉街の活性化に向けては、高品質な温泉や小規模経営、駅からのアクセス性、長万部の食資源などの利点を最大限活用しながら、今後の市場環境の変化並びに新幹線の開業によって増加が期待される首都圏等のシニアの個人客をメインターゲットとして想定し、基本方針を以下のように設定する。

基本方針

高品質な温泉や長万部の食資源を活用した、シニアの個人客に選ばれるハイクオリティで多様性のある温泉街づくり

(2) 長万部温泉街の活性化に向けた戦略

長万部温泉街を取り巻く市場環境及び温泉街の活性化に向けた基本方針を踏まえ、長万部温泉の活性化に向けた戦略として「市場環境の変化に対応した施設多様化戦略」「長万部エリアの食の活用による需要通年化戦略」「新幹線開業に向けたブランド力強化戦略」の3つを設定する。

戦略1 市場環境の変化に対応した施設多様化戦略

長万部温泉街は施設の老朽化が大きな課題となっており、今後の活性化に向けてターゲット層の取り込みに対応した既存施設のリニューアルの推進や新規参入者の誘致などにより市場環境の変化に対応した施設の多様化を図っていく。

【戦略を実現するための具体的なプロジェクト（案）】

- 既存施設のリニューアル支援（シニア個人客向け）
- 全く新たな市場を対象とした新規参入者の誘致（超高級旅館、外国人向けゲストハウス、温泉付きB&Bなど）

戦略2 長万部エリアの食の活用による需要通年化戦略

長万部温泉街の経営効率の向上及び長万部の食資源の活用による地域産業への波及効果拡大、さらには拡大する食を目的とした旅行需要の取り込みを目指し、長万部や広域エリアの食資源の活用による需要通年化を図っていく。

【戦略を実現するための具体的なプロジェクト（案）】

- オフシーズン期の需要創造に向けた時期を絞った旬の食材活用・PRの推進（今だけ、ここだけの味）
- 周辺地域との連携による新たな食材の発掘及び連携推進
- 長万部の伝統的な味の活用（地域伝統の家庭料理の活用、温泉饅頭の復活）

戦略3 新幹線開業に向けたブランド力強化戦略

今後更なる増加が予想される外国人観光客の取り込みや長万部温泉を核とした地域の滞在

力強化、さらには温泉街全体としてのブランドイメージの向上を目指していく。

【戦略を実現するための具体的なプロジェクト（案）】

- 外国人への対応力強化（予約、接客、決済等）
- 滞在力強化に向けた各種観光プログラムづくり
- ポケットパークや足湯など温泉街のシンボリックな空間づくり

(3) 戦略を実現するための具体的なプロジェクト

長万部温泉街の活性化に向けた戦略を実現するため、以下の8つのプロジェクトを展開していく。

【市場環境の変化に対応した施設多様化戦略を実現するためのプロジェクト】

プロジェクト① 既存施設のリニューアル支援（シニア個人客向け）プロジェクト

観光市場の個人化に向けて利点である長万部温泉街の宿泊施設のコンパクトさを活用しながら、融資制度等の創設により既存施設のリニューアルを推進する。特に重視するターゲットとして、新幹線開業によって増加が予想されるシニアの個人客（大人の休日倶楽部の会員層など）として想定し、これまで長万部温泉街の経営で蓄積されたノウハウなどを活用しながら、宿泊単価1万円台後半のアップーミドル層に訴求する施設づくりを目指していく。

プロジェクト② 全く新たな市場を対象とした新規参入者の誘致（超高級旅館、外国人向けゲストハウス、温泉付きB&Bなど）

宿泊施設の多様化によって、温泉街全体としての競争力を高めていくことを目指し、地域外からの新規参入者を積極的に誘致していく。具体的には、温泉街にある未利用の源泉や土地資源を活用し、地域金融機関のネットワークなども活用しながら、温泉街全体の競争力強化に資する新規参入者を誘致していく。誘致にあたっては、参入条件として資金力やノウハウの有無、明確なコンセプト等の条件とともに、「既存施設と競合しない分野」「地域経済への波及効果」という項目も重視するほか、融資制度の創設等により、今後の市場環境の変化を的確に捉えるようなコンセプトを持つ施設を誘致していく。具体的には、「宿泊単価3万円程度の超高級旅館」「外国人の若者客を主な対象とした宿泊単価3千円程度のゲストハウス（男女相部屋）」「朝食のみのサービスに限定したB&B（夕食は長万部町内の飲食店で・・・）」などの施設を誘致することにより、多様性かつ競争力のある温泉街づくりを目指していく。

【長万部エリアの食の活用による需要通年化戦略を実現するためのプロジェクト】

プロジェクト③ オフシーズン期の需要創造に向けた時期を絞った旬の食材活用・PRの推進（今だけ、ここだけの味）プロジェクト

現在夏期に集中している需要について、「地域の旬の食材」に的を絞ったPRを徹底することで需要の通年化を図り、温泉街全体の経営効率の向上を目指していく。具体的には、閑散期に的を絞った上で、当該時期にしか食べられない長万部の味（できれば観光動機となり得る高級食材）を活用し、温泉利用組合の連携による「長万部・旬の味キャンペーン」を展開する。また、旬の味の生産現場とも連携した観光プログラムの開発など、地域農水産品のブランドイメージの向上も目指していく。

プロジェクト④ 周辺地域との連携による新たな食材の発掘及び連携推進プロジェクト

新幹線開業によって増加することが期待される本州方面の観光客は、道外客とは違って長万部という市町村単位ではなく、広域的な地域イメージを持って来訪することが予想されることから、広域エリアの玄関口としての長万部を意識した取組を展開していく。具体的には、長万部駅を拠点として新幹線を利用することが想定される檜山北部や南後志、西胆振などの産品のうち、旅行動機として活用できそうな素材（寿都の牡蠣、せたなのアワビ・ウニ、今金の男爵いも、黒松内の畜産品など）を重点的に抽出し、これらの旬の季節等に合わせたキャンペーンや温泉街での提供を目指していく。また、これら周辺エリアの食材の生産現場と連携した観光プログラムについても検討していく。

プロジェクト⑤ 長万部の伝統的な味の活用（地域伝統の家庭料理の活用、温泉饅頭の復活）プロジェクト

地域の個性を活かしたオンリーワンの観光資源として、これまで長万部温泉や長万部地域が蓄積してきた伝統や歴史を活用し、長万部地域の家庭等では当たり前には食べられているが、あまり知られていない調理法などを意識して伝統の味を発掘・提供していく。また、現在まちなみ部会で取り組んでいる特産品づくりやメニューづくりとも連携を図るほか、温泉饅頭の復活など温泉街ならではの土産品の開発も検討していく。

【新幹線開業に向けたブランド力強化戦略を実現するためのプロジェクト】

プロジェクト⑥ 外国人への対応力強化（予約、接客、決済等）プロジェクト

現在急激に増加している外国人観光客は、今後も更なる増加が予想されており、こうした外国人の需要を少しでも取り込んでいくために、温泉街全体が連携して外国人観光客への対応力の強化を図っていく。具体的には、温泉街全体が連携しながら、施設内の説明の多言語化などを検討するほか、長万部温泉版の指さし会話集の作成を検討していく。さらには、外国人向けのパンフレットやWEBサイトの作成、接客セミナーの開催によるノウハウの蓄積、予約・決済システムの勉強会なども検討していく。

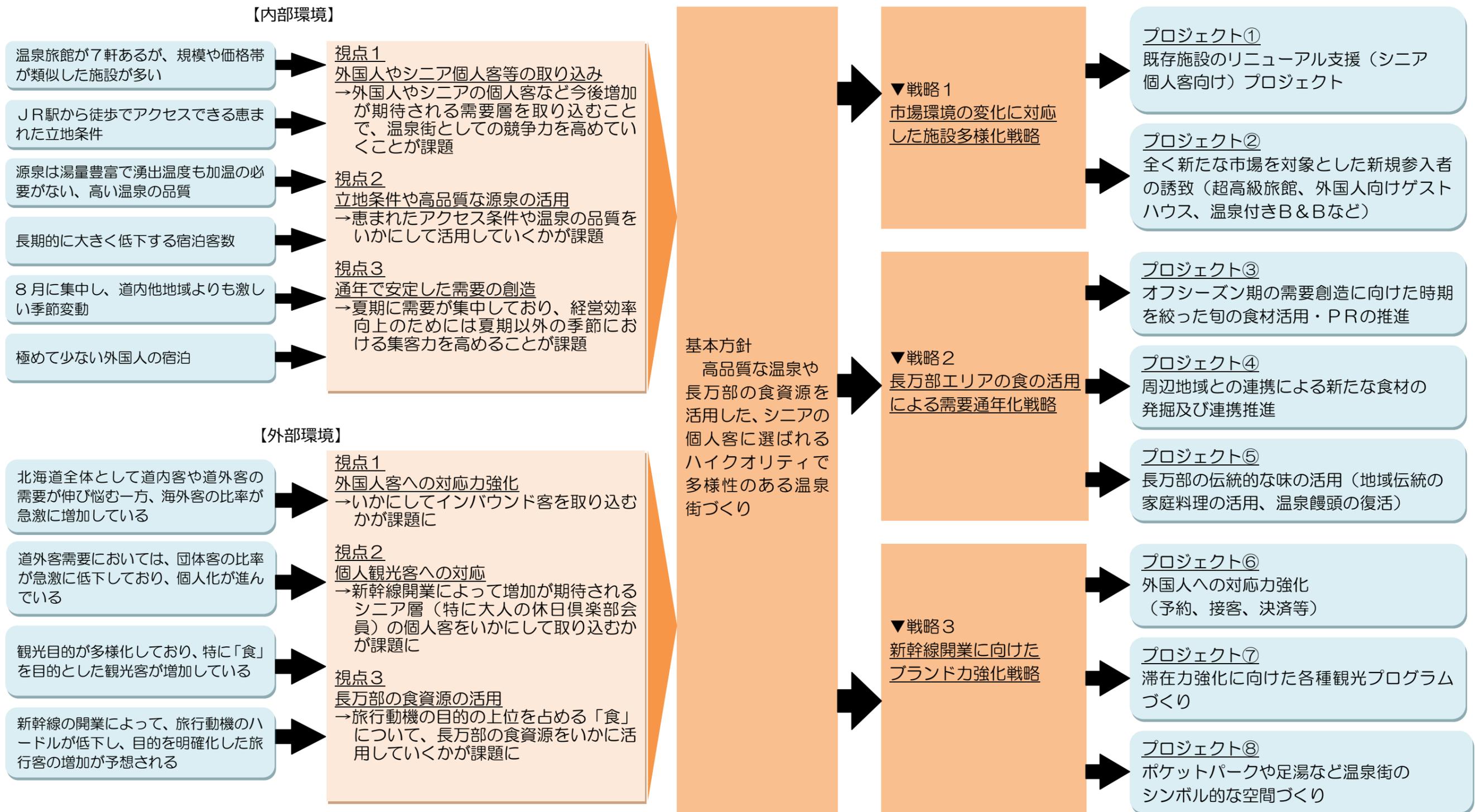
プロジェクト⑦ 滞在力強化に向けた各種観光プログラムづくりプロジェクト

滞在拠点としての長万部温泉街のポテンシャルを高めるために、長万部温泉街を起点とし、長万部や広域エリアの資源を活用した観光プログラムを開発を支援していく。具体的には、現在取り組んでいる「観光振興部会」での取組と連携していくほか、新幹線の開業によって広域的な玄関口になることを意識し、隣接したエリア（黒松内等）のプログラムとの連携も検討していく。

プロジェクト⑧ ポケットパークや足湯など温泉街のシンボリックな空間づくりプロジェクト

新幹線駅に至近という立地条件を活用し、新幹線駅からの眺望などにも配慮しながら温泉街をアピールするためのシンボリックな空間づくりについて検討を進めていく。具体的には、既存宿泊施設のリニューアルや新規参入者の誘致などに合わせ、浴衣で散策できるような温泉街のブランド力の強化に寄与するような高質な空間づくりを目指し、足湯やポケットパークなどの整備を検討する。

6.3.5 長万部温泉街の活性化に向けた戦略のまとめ



6.4 温泉街のシンボリックな空間づくり

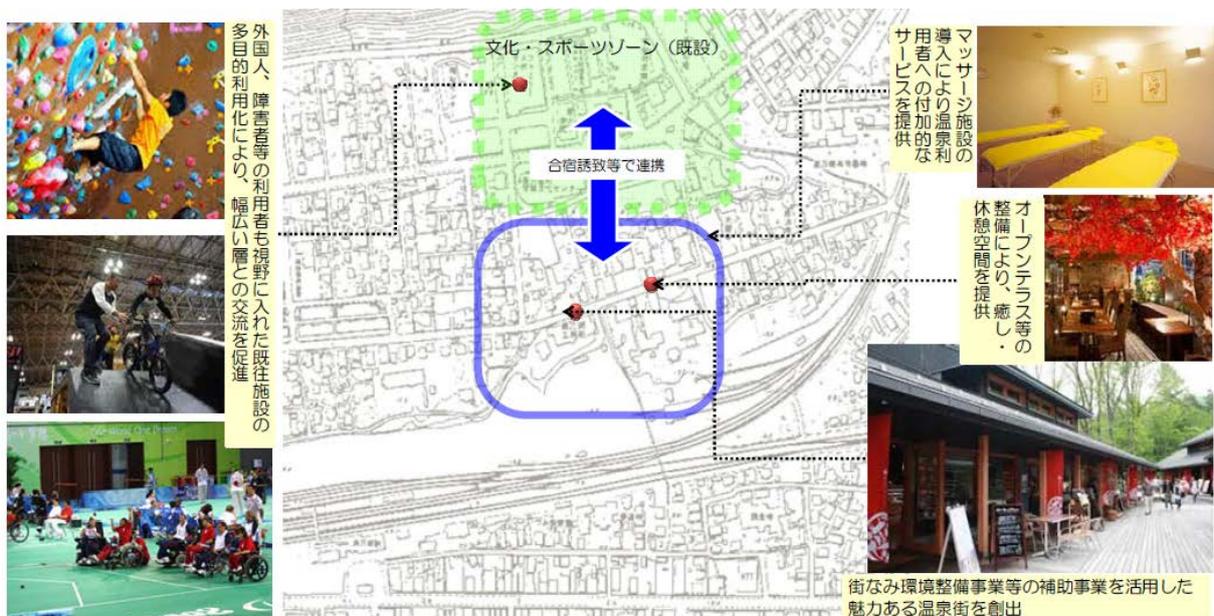
6.3 で挙げた 8 つのプロジェクトのうち、平成 27 年度に策定した「まちづくり実行計画」に位置付けられている「温泉街のシンボリックな空間づくり」を抽出し、方向性等について具体的に検討する。

6.4.1 新幹線を核としたまちづくり実行計画における位置付け

平成 27 年度に策定した「まちづくり実行計画」においては、新幹線駅と連携した長万部温泉街活性化の方策、温浴施設の整備等に関連し、「温泉街活性化ゾーン」との位置付けで、導入施設として右の機能が例示されている。

表 6-2 温泉街活性化ゾーンの導入施設（例）

必要機能	主たる導入施設等（例）
癒し・休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ マッサージ施設、足湯 ・ 既往文化・歴史鑑賞施設の企画の多様化 ・ 飲食施設（オープンテラス等）
交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既往の文化・スポーツ施設の多目的利用化（ボルダリング、BMXフリースタイル、ポッチャ※等） <p>※脳性麻痺等により、運動能力に障害がある競技者向けに考案された障害者スポーツ</p>
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路拡幅（延焼被害抑制） ・ 街路樹の植栽（延焼被害抑制）



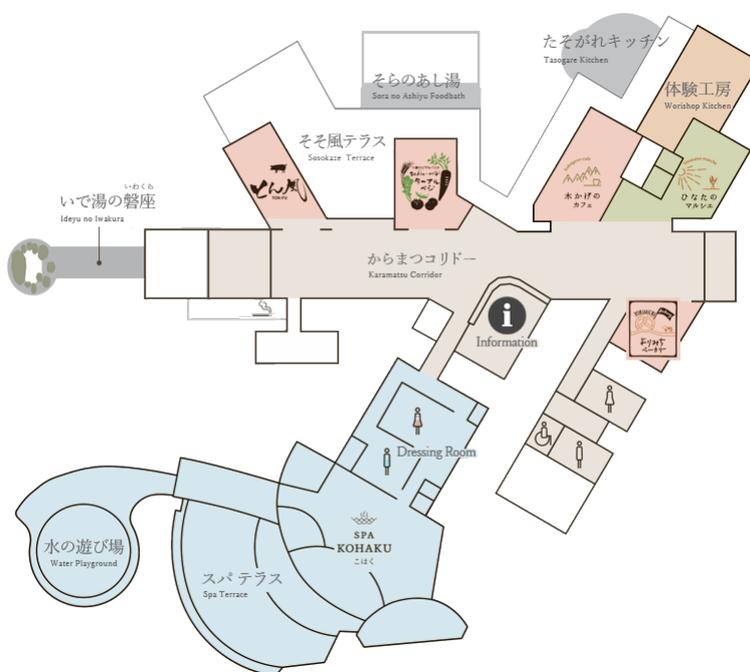
出典／平成 27 年度 新幹線を核にしたまちづくり実行計画

6.4.2 事例研究

(1) ガーデンスパ+勝川温泉の整備

■施設の概要

- ・名称：「ガーデンスパ+勝川温泉」
- ・延床面積 1,173 m²
- ・事業費 7.37 億円
- ・平成 28 年 11 月 26 日プレオープン
- ・諸室：スパ（水着着用の温泉）、ひなたのマルシェ（物販）、飲食施設（ベーカリー、ピザ&パスタ、豚丼、カフェ&バーの4店舗）、足湯、体験工房（生ハム、チーズなどの加工体験）
- ・利用料金 大人 1,500 円（音更町民 810 円）



■施設整備経緯

- ・施設は、「温泉ホテル雨宮館」跡地を利用して整備
- ・整備主体は、十勝川温泉旅館組合であり、運営も組合が担う。
- ・組合は、十勝川温泉の宿泊施設運営者5社と源泉を管理する「温泉開発（有）」の6社により構成される。
- ・十勝川温泉では平成5年から源泉の集中管理を行っており、平成26年から「温泉中心市街地再生事業」を4箇年計画で実施している。
- ・施設は年間利用20万人を見込んでいる。

写真及び施設概要は、十勝川温泉ガーデンスパ公式WEBサイト <http://www.tokachigawa.jp/index.php> に拠る
また、施設概要の一部（事業費等）及び施設整備経緯については、十勝毎日新聞ニュース（12月8日版）に拠る

(2) 公衆浴場「中之湯」の整備(福島県土湯温泉)

■事業の概要

- ・名称：公衆浴場中之湯整備事業
- ・延床面積 750 ㎡
- ・事業費 6.41 億円
- ・平成 30 年年度オープン予定

■施設整備経緯

- ・福島県福島市にある「土湯温泉」は、東日本大震災によって 16 軒あった旅館が 10 軒に減少。
- ・このような状況を受け、土湯温泉地区の復興再生について市と地元住民が意見交換を行い、平成 26 年に市が「社会資本整備総合交付金」を申請
- ・地元住民で構成する「土湯温泉町地区まちづくり協議会」が発足（市もオブザーバーとして参加）。
- ・協議を踏まえて、従来まであった公衆浴場「中之湯」の隣接地である旧富士屋旅館跡地を含めて、公衆浴場「中之湯」をリニューアルして整備するほか、旧いすや旅館の既存建造物を活用した観光交流施設「まちおこしセンター」を整備し、温泉観光地としての魅力向上と賑わい創出を目指している。
- ・公衆浴場は年間利用 2.3 万人の利用を見込んでいる。

▼公衆浴場「中之湯」イメージパース



土湯温泉のランドマークとして、観光客、障がい者、外国人等呼び込める機能のある施設計画としました。

例えば、貸切風呂、温度差のある浴槽、露天風呂も備えます。

また、外から利用できる公衆トイレ機能も備えます。

上記出典／

土湯温泉町まちづくりニュース第5号（2015年10月）より

事業概要及び経緯は、福島市WEBサイト

www.city.fukushima.fukushima.jp/uploaded/.../48175.pdf に拠る

(3) 足湯の整備（函館市湯の川温泉）



■施設の概要

- ・湯の川温泉「足湯」
- ・延床面積 13㎡（鉄骨造・平屋）
- ・事業費 24百万円
（市の補助金 7.8百万円）
- ・平成 19 年 11 月 30 日供用開始

■施設整備経緯

- ・湯の川温泉街のシンボル形成を目的として、函館湯の川温泉旅館組合や地元の町会、商店街などから構成される「足湯整備促進期成会」を発足。市の補助金や同会で集めた寄付金を基に施設を整備。
- ・湯の入れ替えは 1 日 1 回（循環ろ過）。
- ・湯の川温泉街の活性化については、平成元年以降足湯の他に以下のような取組も実施している。
 - 観光標識の設置（24 基）
 - 灯籠型街路等の設置（132 基・うち民間負担 66 基）
 - 道路のカラーブロック舗装（延べ 11 路線）
 - スタンドタイプ・プランターの設置（143 基）
 - はこだて湯の川オンパク（期間限定で湯の川を拠点とした各種観光プログラムを開発・提供、平成 18 年から開催、平成 25 年以降休止中）

事業概要及び経緯は、函館市WEBサイトに拠る

(4) まとめ

表 6-3 事例研究のまとめ

	ガーデンSPA 十勝川温泉	公衆浴場 「中之湯」の整備	湯の川温泉 「足湯」
年間宿泊客数	43.3 万人泊 (H27 年度・音更町全体)	16.9 万人泊 (H25 年度・土湯温泉)	378.6 万人泊 (H27 年度・函館市全 体)
延床面積	1,173 m ²	750 m ²	13 m ²
事業費	7.37 億円	6.41 億円	0.24 億円
整備主体	官民連携 (運営主体は十勝川 温泉旅館組合)	福島市	足湯整備促進期成会
機能	飲食機能、物販機能、 温浴機能、体験観光機能	温浴機能	足湯
その他	「温泉中心市街地再生 事業」の一環としての 取組	「社会資本整備総合交 付金」を活用した取組	市からも事業費の一部 を補助

※長万部町の年間宿泊客数は 3.0 万人泊 (H27 年度)

6.4.1 温泉街のシンボリックな空間づくりに向けた目標

長万部温泉街のシンボリックな空間づくりに関する目標を以下の3つに設定する

目標1 新たな客層の取り込み

新幹線駅から至近という立地条件を活用し、新幹線の乗降客からも視認できるような空間づくり等により新たな客層の取り込みを目指す。

目標2 温泉街のシンボルとなる施設

変化する観光市場に対応し、温泉街全体としてのブランドイメージを向上させるような温泉街のシンボルとなる施設づくりを目指す。

目標3 持続的な維持運営

公共の補助等に極力頼らないで維持が可能な施設づくりを目指す。

6.4.2 温泉街のシンボリックな空間づくりに向けた方向性

3つの目標を実現するための方向性として以下の3つを設定する。

方向性1～維持管理負担が少ない施設の整備

施設整備後の持続的な維持・運営に向け、維持管理負担の極力少ない施設の整備を検討する。

方向性2～長万部温泉街のPR機能の発揮

新幹線駅に至近という立地条件を新幹線駅の乗降客に対して視覚的に訴求するとともに、長万部温泉街のブランドイメージの向上に資するような空間づくりについて検討する。。

方向性3～長万部駅からの散策を想定した「たまり空間」の形成

立地条件を活用し、長万部駅から二次交通機関等に乗継ぐ来訪客が乗継時間を活用して散策が可能な「たまり空間」の形成ができる施設づくりを検討する。

6.4.3 温泉街のシンボリックな空間づくりに向けた施設整備内容等について

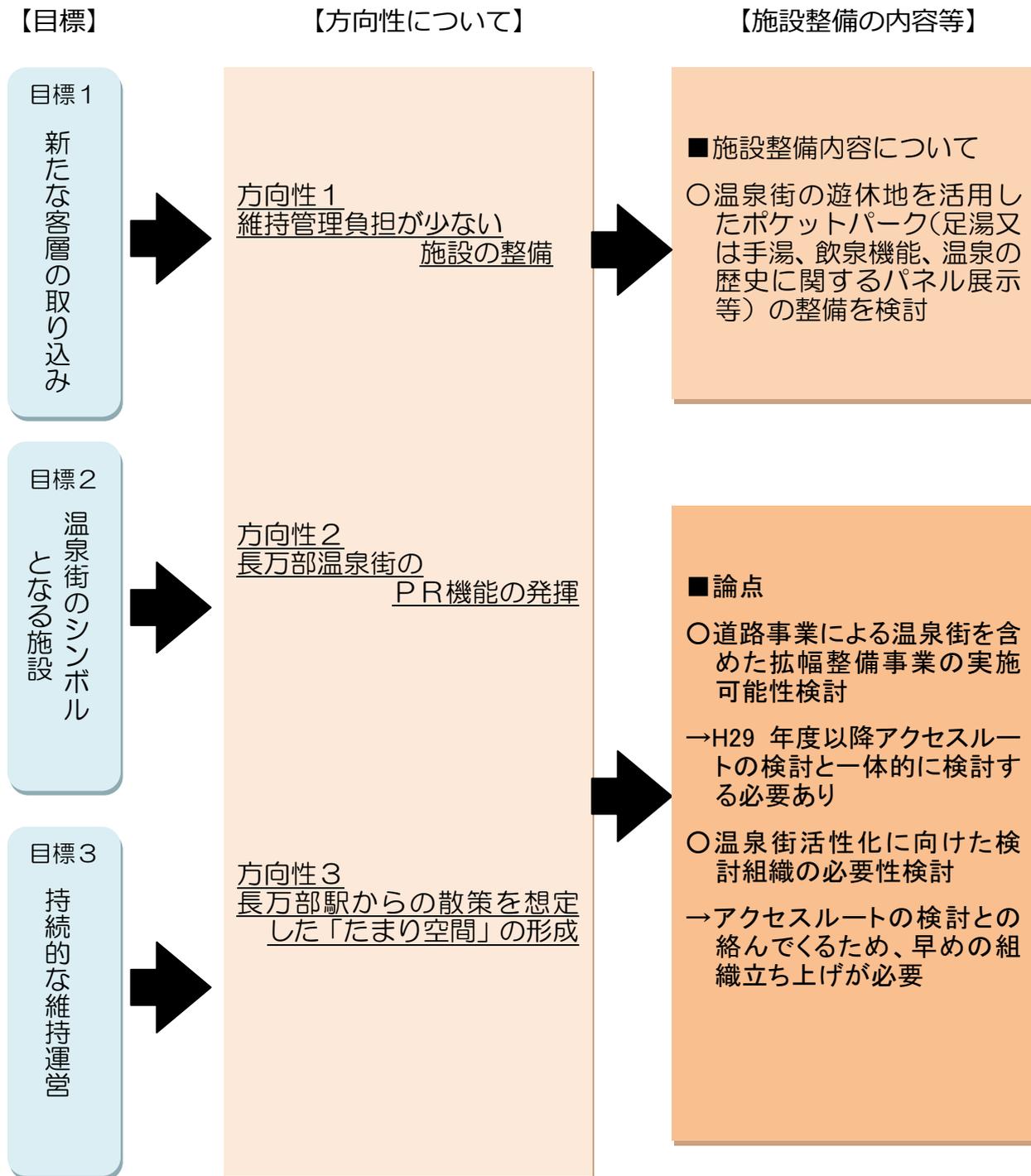
(1) 施設整備内容

収集した事例等を参考として、維持管理負担が少なく、温泉街のブランドイメージの向上やたまり空間の形成に寄与する施設として、温泉街の遊休地を活用したポケットパーク（足湯又は手湯、飲泉機能、温泉の歴史に関するパネル展示等）の整備を検討する。

(2) 今後の論点について

長万部駅西側におけるアクセス道路の整備検討に合わせ、アクセス道路等の整備と一体となった施設づくりについて検討を進めていく必要があるとともに、他のプロジェクトとともに今後の温泉街活性化に向けた検討組織の立ち上げが必要となる。。

6.4.1 温泉街のシンボリックな空間づくりのまとめ



第7章 新幹線開業に向けたロードマップ

新幹線を核としたまちづくりに向け、「観光振興分野」「まちなみ形成分野」「交通アクセス分野」の3分野にわたってロードマップを作成した。

▼新幹線開業に向けたロードマップの分野及び項目一覧

分野	項目
観光振興分野	市場環境に対応した施設の多様化
	食の活用による需要の通年化
	新幹線開業に向けたブランド力の強化
	地域連携DMOの実現
	移住・定住の促進
まちなみ形成分野	中心市街地における商業機能の確保
	交流拠点「まちの駅」の整備
	地域資源を活用した特産品の開発
	長万部のシンボルとなる駅舎デザインの検討
交通アクセス分野	利便性の高い駅機能の確保
	長万部駅を起点とした交通アクセス機能の向上
	駅周辺における駐車機能の確保
	多様な利用者に配慮した移動区間の確保
	ニーズに合わせた二次交通サービスの充実
	二次交通網構築等に関する広域的な協議の場づくり
	高架下空間の有効活用

7.1 観光振興分野

7.1.1 市場環境に対応した施設の多様化

概 要

- 新幹線によって増加する顧客層を取り込むことができる施設づくり(既存宿泊施設の改修・新設等)の支援(施設改修融資制度の創設等)
- 未利用資源(源泉・土地)の活用による町内外からの新規参入者の公募

現状及び課題

- 深刻な施設の老朽化及び偏ったターゲット層の解消
- 温泉資源の有効活用による収益性向上
- 増加する外国人客や新幹線によって増加する個人客への対応

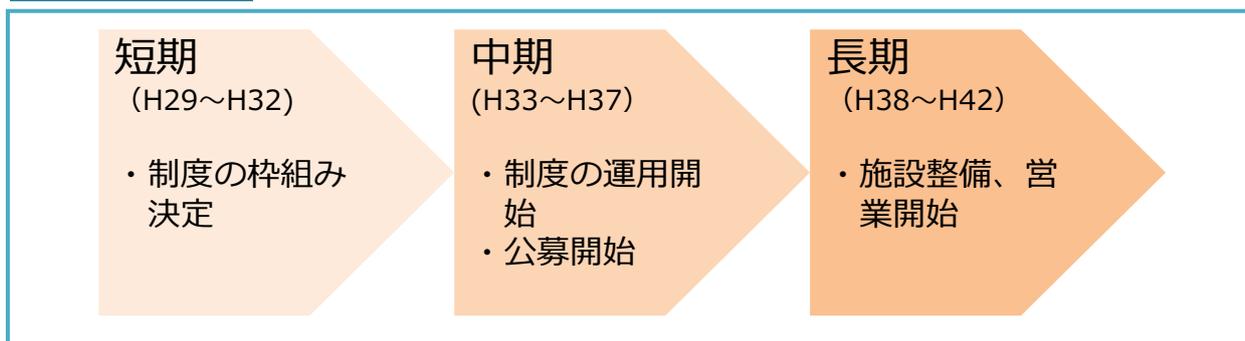
留意事項

- 宿泊事業者の自主性を担保した個性と多様性のある宿泊機能の確保
- 金融機関等との連携
- 観光市場環境の変化に対応した付加価値の高い観光産業の育成及び雇用の創出

事業主体

- ◎宿泊事業者
- 金融機関

工 程



7.1.2 食の活用による需要の通年化

概 要

- これまで地域が蓄積してきた歴史を活用し、長万部町内の「あたり前」の素材・調理法を発掘・磨き上げ
- 長万部が広域エリアの玄関口になることを意識し、南後志や檜山北部、西胆振エリアなどを含めた食材の発掘・提供
- 閑散期に的を絞った町内及び広域エリアの旬の素材を活用したキャンペーンの展開

現状及び課題

- 深刻な観光入込の季節変動
- 地域固有の食文化の活用
- 新幹線で来訪する客層に合わせた広域的な視点での食材発掘

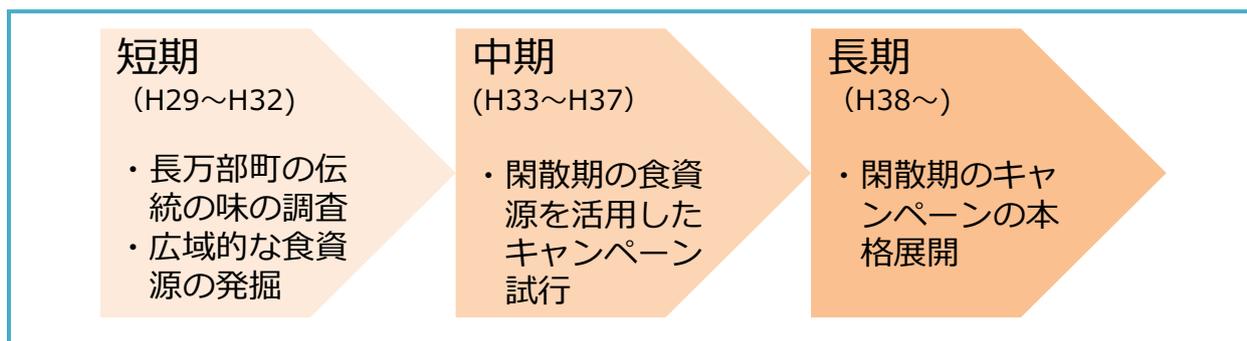
留意事項

- 道外市場やインバウンド市場の取り込み
- 広域的な視点に立った資源の発掘
- 観光需要の平準化による観光産業の稼働率・生産性向上及び雇用の創出
- 地域固有の資源の活用により「本物」を提供することを意識

事業主体

- ◎宿泊事業者及び観光協会
- 農協、漁協

工 程



7.1.3 新幹線開業に向けたブランド力の強化

概要

- 滞在拠点としての長万部のポテンシャルを高めるために、長万部の資源を活用した観光プログラムを開発
- 今後更なる増加が予想される外国人観光客の取り込みへ向けた宿泊施設等の対応力向上
- 温泉街全体のブランドイメージを高めるようなシンボリックな空間づくり(足湯やポケットパーク等)

現状及び課題

- 増加する外国人客や観光ニーズの多様化への対応
- 地域固有の観光資源の見直し
- 長万部温泉の温泉街としての魅力向上

留意事項

- 観光プログラムの展開を担うガイドの育成や予約・PR機能の確保
- 外国人観光客への対応力強化に向けた意識の醸成
- 新幹線開業に向け、費用対効果の視点を持った長期的な視点での取組

事業主体

◎宿泊事業者及び観光協会、温泉利用組合等 ○町、長万部高校・東京理科大など

工程

短期

(H29～H32)

- ・地域資源を活用した観光プログラムの開発
- ・外国人対応力向上セミナー等の開催

中期

(H33～H37)

- ・イベント形式によるプログラムの試行
- ・シンボリックな空間づくりの方針決定

長期

(H38～)

- ・観光プログラムの事業化・運用・改善
- ・シンボル空間の整備

7.1.4 地域連携 DMO の実現

概 要

- 観光協会を核としながら、観光に関連する町内の各組織、さらには広域的な視点での観光振興を推進する組織づくり
- 駅周辺エリアにおける町内及び広域的な観光情報提供
- 地域全体において急激に変化する観光市場の動向に対応できる人材の育成

現状及び課題

- 観光需要を地域産業の育成や雇用の拡大に結びつける機能の強化
- 新幹線開業に伴う需要層の変化を踏まえた広域的な連携
- 急激に変化する観光市場動向を踏まえた戦略的な思考や外国人対応ができる人材の育成

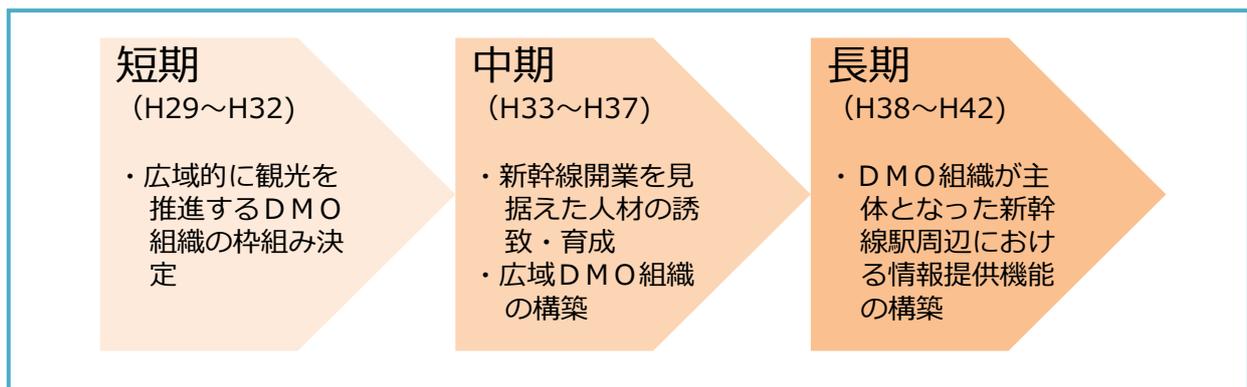
留意事項

- 新幹線開業を見据えた広域的な視点での地域連携
- 市場の変化に柔軟に対応できる自律的な組織づくり
- 長期的な視点にたった地域の観光産業を支える人材の育成

事業主体

- ◎観光協会等
- 町、広域協議会、広域エリアの自治体

工 程



7.1.5 移住・定住の促進

概 要

○新幹線によるアクセス性の向上など滞在拠点としての長万部のポテンシャルを最大限に活用した移住・定住の促進

現状及び課題

- 町内の居住人口が年々減少
- 新幹線開業のメリットを活かし、二地域居住も視野に入れた定住人口の拡大

留意事項

- 新幹線開業によるアクセス性(札幌と函館の中間地点、ニセコなどリゾートエリアとの近接性)の訴求
- 既存インフラ(上下水道、道路、教育施設等)の有効活用

事業主体

- ◎町
- 観光協会
- 不動産所有者など

工 程

短期

(H29~H32)

- ・立地条件のP Rに向けた戦略検討

中期

(H33~H37)

- ・活用可能な不動産(空き家や土地等)の整理

長期

(H38~H42)

- ・効果的・効率的なP Rの展開

7.2 まちなみ分野

7.2.1 中心市街地における商業機能の確保

概 要

- 長万部駅周辺における長万部の顔となる商業機能の確保に向けた民間を主体とした商業空間づくり
- 長万部駅周辺における長万部の顔となる商業機能を支える基盤整備

現状及び課題

- 新幹線開業に向け、長万部の顔となる空間の確保
- 長万部駅の乗降客の町内への消費や周遊を促す空間づくり
- 次世代の地域の商業を支える事業者及び人的資源の確保

留意事項

- 地域の商業を巡る厳しい市場環境を踏まえた現実的かつ持続的な取組
- 新幹線の乗降客による消費を受け止める機能・空間の創出

事業主体

- ◎商工会及び商工事業者
- ◎町(基盤部分)
- 金融機関

工 程

短期

(H29~H32)

- ・駅周辺の商業機能を支える基盤整備の方針決定
- ・都市マスタープラン及び立地適性化計画の策定により都市計画上の位置付け明確化

中期

(H33~H41)

- ・商業空間及び商業機能を支える基盤整備(用地買収・施設整備等)

長期

(H42~)

- ・新幹線開業に向けて営業開始

7.2.2 交流拠点「まちの駅」の整備

概要

○駅周辺に特産品の販売や飲食機能を有し、観光情報提供機能と一体となった拠点施設の整備

現状及び課題

- 新幹線開業に向け、長万部の顔となる空間の確保
- 長万部駅の乗降客の消費促進

留意事項

- 長期的な維持・運営コストの負担
- 官民の連携分担による効率的な施設整備及び運営方式
- 広域の拠点となる駅という点を意識した機能構成

事業主体

◎町 ○観光協会、商工事業者

工程

短期

(H29～H32)

- ・基盤整備の方向性決定（用地の決定）
- ・都市マスタープラン及び立地適性化計画の策定により都市計画上の位置付け明確化

中期

(H33～H37)

- ・運営組織のあり方や具体的機能の決定

長期

(H38～H42)

- ・新幹線開業に向けた施設整備

7.2.3 地域資源を活用した特産品の開発

概 要

○町内で生産される農水産品や町内で伝統的に親しまれてきた菓子など地域資源を活用した特産品の開発

現状及び課題

- 新幹線開業に向け、長万部の個性を活かした特産品づくり
- 長万部駅の乗降客による消費を地域経済に波及させる体制づくり

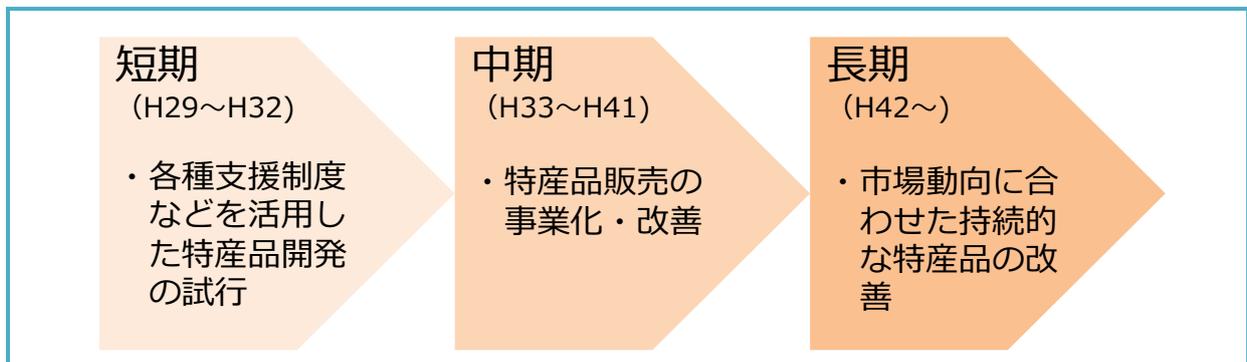
留意事項

- 地域の特産品や食の伝統など多様な地域資源の活用
- 顧客目線に立った商品開発
- 町内各産業への波及効果の拡大に留意した特産品開発

事業主体

- ◎食品製造事業者
- 漁協、農協、商工会、観光協会

工 程



7.2.4 長万部のシンボルとなる駅舎デザインの検討

概 要

○地域の象徴となる駅舎デザインの検討

現状及び課題

○高高架構造になることにより、駅舎を含めて市街地の景観が大きく変化

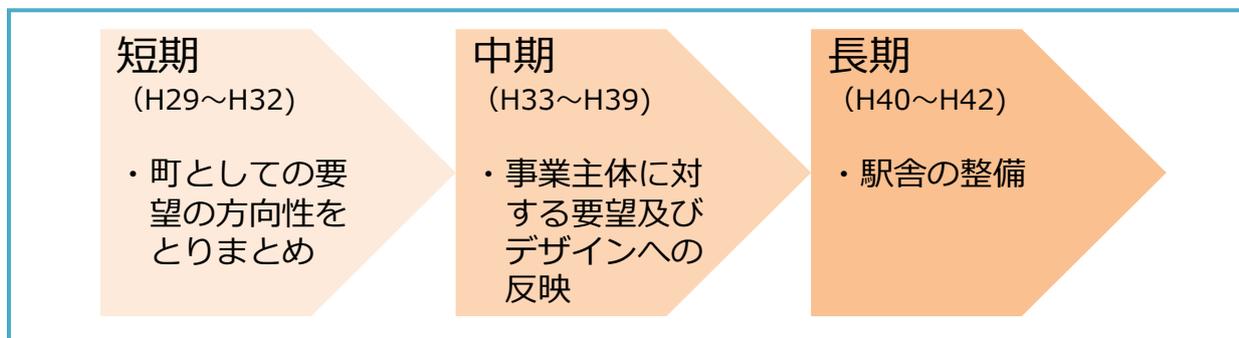
留意事項

- 機能性の確保を踏まえた地域の景観と調和する駅舎デザイン
- 長万部の個性に合わせた地域のらしさが盛り込まれたデザイン

事業主体

◎JR TT、JR ○長万部高校・東京理科大など

工 程



7.3 交通アクセス分野

7.3.1 利便性の高い駅機能の確保

概 要

- 長万部駅の東西を結ぶ自由通路の整備
- 長万部駅を起点とした乗継客の利便性確保(リレー列車の運行便数確保等)
- 長万部駅を起点とした在来線利用客の利便性確保(長万部～新函館北斗間、長万部～小樽間)

現状及び課題

- 東西市街地の連携強化
- 室蘭、苫小牧方面へのアクセス性の充実
- 新幹線と在来線(小樽方面、函館方面)のアクセス性の充実

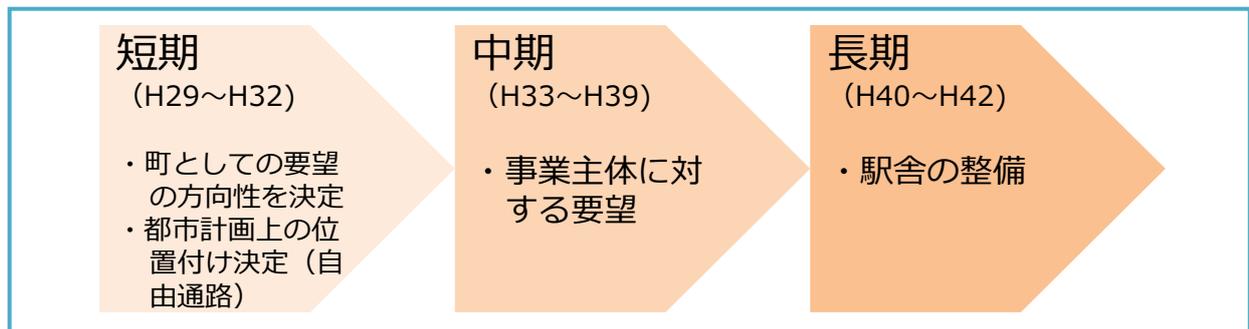
留意事項

- バリアフリーな利用空間の確保
- 駅周辺の交通ターミナル機能との連携
- 駅舎の東西に分布する機能(宿泊、商業、交通)の相互連携強化

事業主体

- ◎JRTT、JR ○漁協、農協、商工会、観光協会

工 程



7.3.2 長万部駅を起点とした交通アクセス機能の向上

概 要

- 長万部駅の東口及び西口における二次交通への円滑な移動等を目的とした駅前広場の整備
- 急激に増加することが予想される長万部駅を起点とした交通需要を円滑に処理するためのアクセス道路の整備

現状及び課題

- 鉄道駅利用者の急増に対応したターミナル機能やアクセス道路機能の強化
- 長万部の顔となる空間及び機能の確保
- 広域的な利用客の利便性向上

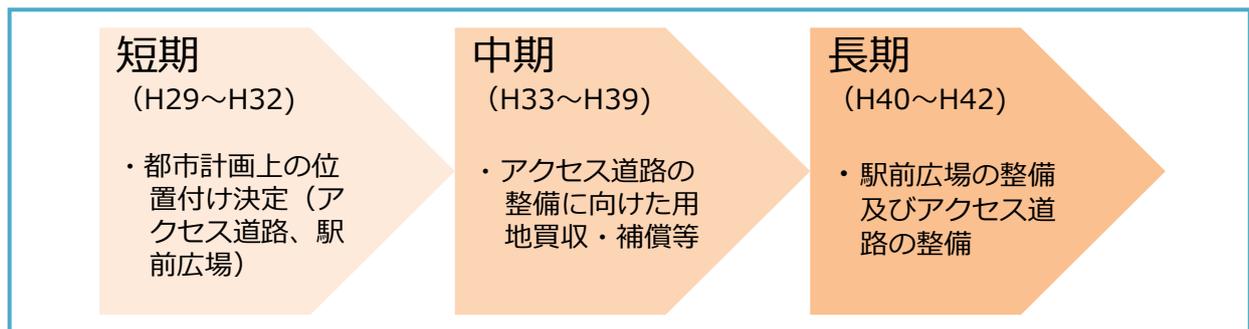
留意事項

- バリアフリーに配慮した乗継空間
- 地域景観や沿道景観への配慮
- 交通量の増大に対応できる道路構造(拡幅等)

事業主体

- ◎道路事業者(道、町) ○交通事業者

工 程



7.3.3 駅周辺における駐車機能の確保

概 要

○新幹線開業によって大きく増加することが見込まれる駐車場の需要に対し、高架下の空間等を活用した利便性の高い駐車場を整備

現状及び課題

- 開業時における駐車場需要の急増への対応
- 地域特性(積雪・寒冷等)を踏まえ、駐車場利用客の利便性に配慮した駐車場の配置及び性能確保

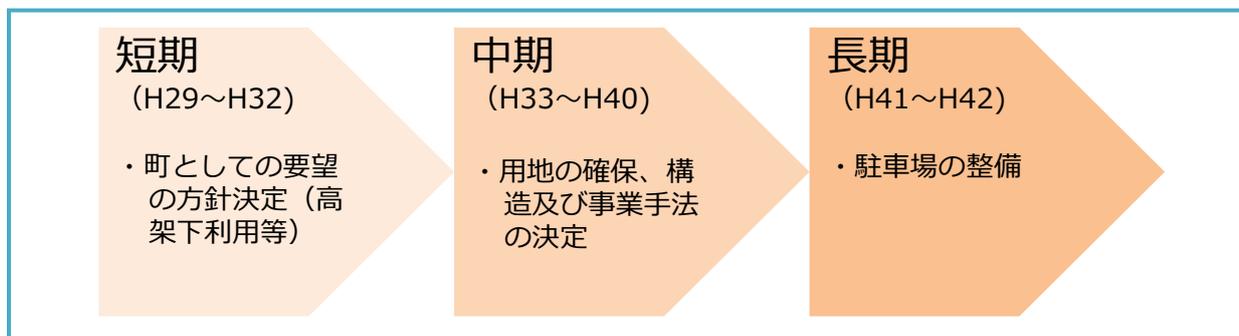
留意事項

- 利便性及び近接性に配慮した駐車機能の確保
- 駐車場の整備・維持コスト(除雪費等)を含めた費用対効果の視点への留意
- 地域の気候特性やバリアフリーへの配慮

事業主体

◎町 ○JRTT

工 程



7.3.4 多様な利用者に配慮した移動空間の確保

概 要

- 駅周辺における車椅子やベビーカー、キャスター付スーツケース利用者が円滑に移動できる移動空間の確保(バリアフリー基本構造の作成等)
- 災害時における駅利用者の安全を確保する施設や仕組みづくり(避難ルートの整備、非常用食料等の備蓄、駅舎施設を活用した一時避難場所の確保等)

現状及び課題

- 多様なバリアフリーニーズ(車椅子だけでなく、大きなキャスター付きスーツケースを持ったまま駅の階段を昇降する外国人観光客など)の存在
- 駅利用客の拡大に合わせ多様性に配慮した空間づくり
- 大規模な災害時等の新幹線利用者等の受け入れ体制や避難ルートの構築が必要

留意事項

- 今後整備を予定している多様な構造物と一体となったバリアフリー空間の形成
- 物理的な側面だけでなく言語のバリアフリー(案内版の多言語化等)にも配慮
- 地域の気候特性に合わせた冬期間の利用への配慮

事業主体

◎町、JR TT、JR

工 程

短期

(H29~H32)

- ・ バリアフリー基本構想の策定
- ・ 町としての駅への防災機能付加の要望とりまとめ

中期

(H33~H37)

- ・ バリアフリー基本構想の各種基盤整備事業への適用
- ・ 事業主体への防災機能付加の要望

長期

(H38~)

- ・ バリアフリー基本構想の各種基盤整備事業への適用
- ・ 駅舎の整備

7.3.5 ニーズに合わせた二次交通サービスの充実

概 要

- 長万部駅を起点として広域エリアの観光拠点等を結ぶバスアクセス網及びタクシーサービスの提供（シャトルバス、定期観光バス、乗合タクシー、ガイドタクシー等）
- 個人やグループの観光客、ビジネス客などが長万部を起点として広域エリアを周遊するためのレンタカー機能の誘致
- 長万部を含む広域エリアで利用可能なバスや鉄道、フェリー等を含めたエリアフリーパスの検討

現状及び課題

- 新幹線長万部駅を起点とした公共交通利用者の乗継ニーズへの対応
- 長万部駅の広域的な拠点性を向上させる多様な二次交通サービス

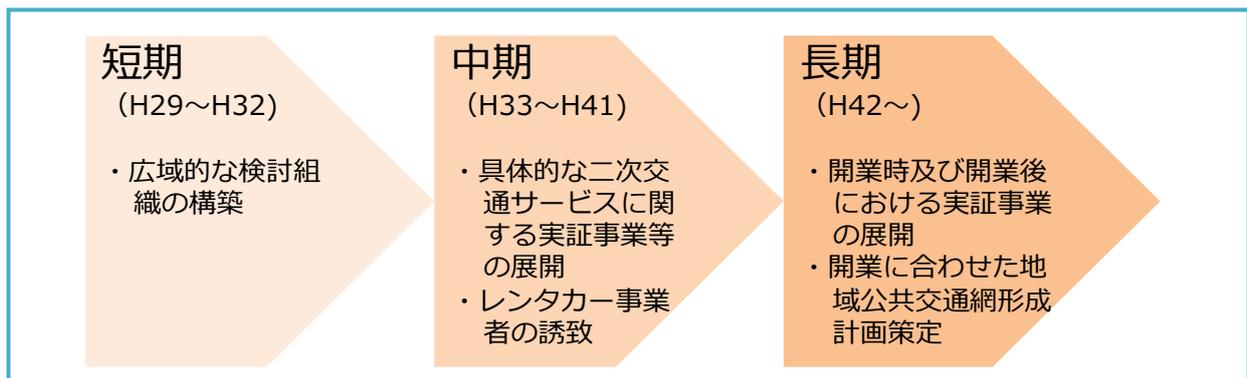
留意事項

- 需要環境や交通事業者の事業性を考慮した持続可能な二次交通サービス
- 広域的な連携による二次交通サービス
- 行政と交通事業者の連携による検討体制の構築

事業主体

- ◎交通事業者（バス事業者、タクシー事業者、レンタカー事業者等）

工 程



7.3.6 二次交通網構築等に関する広域的な協議の場づくり

概 要

○長万部町を事務局とし、檜山北部、南後志、西胆振など広域エリアで二次交通網の構築等に向けた協議を行う場の形成

現状及び課題

○長万部駅の広域的な拠点性を向上させる多様な二次交通サービスの検討においては、広域的な自治体や交通事業者との連携が必要

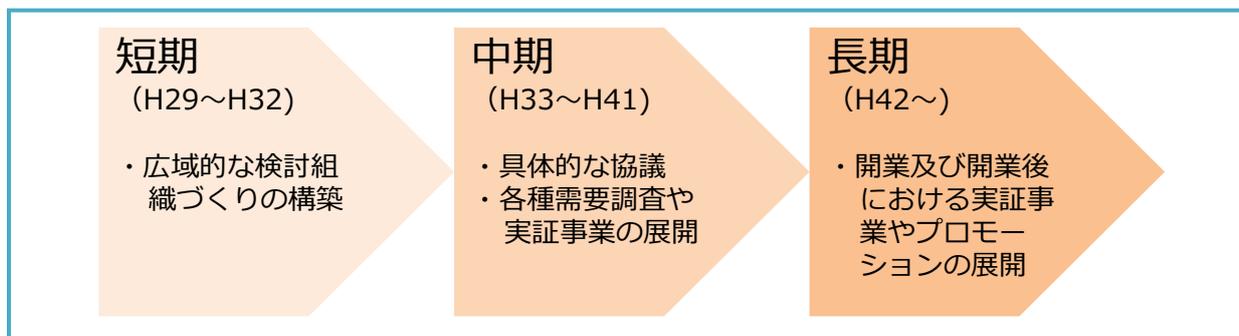
留意事項

○広域的な行政機関や自治体の連携による検討体制の構築
○行政と交通事業者の連携による検討体制の構築

事業主体

◎協議会

工 程



7.3.7 高架下空間の有効活用

概 要

○長万部駅周辺における高高架構造により生じる高架下空間の有効活用促進

現状及び課題

○長万部駅及び駅前後区間の構造(高高架構造)を踏まえた、高架下空間の有効利用

留意事項

- 限定された利用条件(高架構造への影響を与えないよう配慮が必要)
- 天候に左右されない高架下という特性の活用
- 維持コスト負担への配慮

事業主体

◎町(又は民間事業者)

工 程

短期

(H29~H32)

- ・町としての要望の方向性を決定

中期

(H33~H39)

- ・事業主体に対する要望

長期

(H40~)

- ・駅舎の構造を踏まえた具体的な利用方策決定及び整備