
長万部都市計画 マスタープラン

令和3年3月
長万部町

目 次

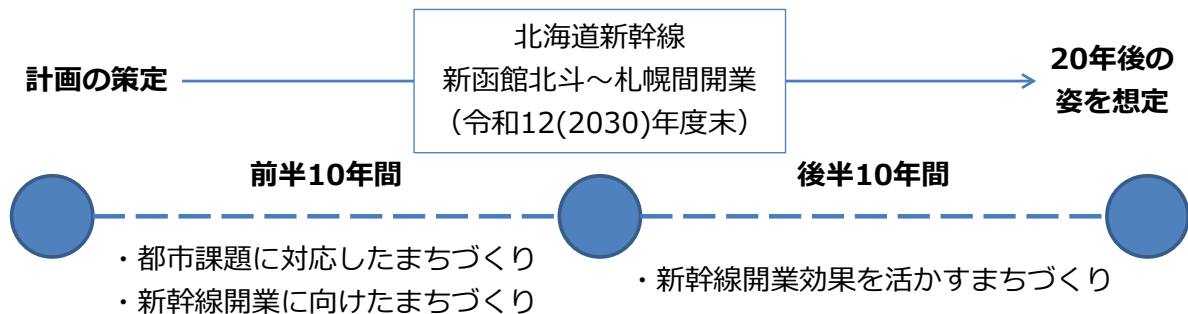
第Ⅰ章 計画の概要.....	1
Ⅰ－１ 都市計画マスタープランの策定目的.....	1
Ⅰ－２ 計画見直しの視点.....	1
Ⅰ－３ 計画の対象と目標年次.....	2
第Ⅱ章 まちづくりの現状と課題の整理.....	3
Ⅱ－１ まちづくりの現状と問題点.....	3
Ⅱ－２ 上位計画・関連計画の方向性.....	6
Ⅱ－３ まちづくりの課題の整理.....	9
第Ⅲ章 基本構想.....	11
Ⅲ－１ まちづくりの方向性.....	11
Ⅲ－２ 将来都市構造.....	12
第Ⅳ章 分野別都市づくりの基本方針.....	15
Ⅳ－１ 土地利用の基本方針.....	15
Ⅳ－２ 道路・交通の基本方針.....	19
Ⅳ－３ 公園・緑地・都市景観の基本方針.....	22
Ⅳ－４ 都市施設の基本方針.....	24
Ⅳ－５ 防災等の基本方針.....	26
Ⅳ－６ 戦略的まちづくり方針.....	28
第Ⅴ章 計画の推進方針.....	30
Ⅴ－１ 計画推進体制の構築.....	30
Ⅴ－２ 重点プロジェクト推進体制の構築.....	30
Ⅴ－３ 計画の適正な見直し.....	30

第Ⅰ章 計画の概要

Ⅰ－１ 都市計画マスタープランの策定目的

長万部都市計画マスタープランは、平成16(2004)年3月に策定され、およそ17年が経過している。その間、第3次長万部町まちづくり総合計画及び長万部町創生総合戦略が策定され、現在、第4次長万部町まちづくり総合計画及び第2期長万部町創生総合戦略に引き継がれている。また、北海道新幹線については、長万部駅を含む、新函館北斗・札幌間が令和12(2030)年度末までの開業が予定されている。

このように本町を取り巻く状況は大きく変化しており、土地の利用や社会情勢の変化に対応し、本町の20年後の姿を想定し、長期的・総合的な都市づくりの方針を示すものとして、長万部都市計画マスタープランを改定・策定する。



Ⅰ－２ 計画見直しの視点

今回の計画見直しの視点としては、次の二点とする。

- ① 町を取り巻く状況の変化に対応
 - ・策定からおよそ17年が経過
 - ・その間「第3次長万部町まちづくり総合計画」及び「長万部町創生総合戦略」が策定され、現在、「第4次長万部町まちづくり総合計画」及び第2期長万部町創生総合戦略に引き継がれている
 - ・北海道新幹線は、長万部駅を含む、新函館北斗～札幌間が令和12(2030)年度末までの開業を予定
- ② 骨格軸・拠点等の位置づけの明確化
 - ・「骨格軸」や「拠点」に位置づけた場合、その実現のために、どのような事業や施策をその場所で展開していくのかを明確にすることが必要

上記二つの視点から、新幹線開業に向けた各種事業の位置づけ・整理、開業後の新幹線整備効果を最大限活かすまちづくりの方向性を検討していく。

I－3 計画の対象と目標年次

本計画の対象区域は、長万部都市計画区域として設定する。

目標年次は新幹線の開業から開業後のまちの変化を見据え、令和3(2021)年度から概ね20年後の令和22(2040)年度までを目標年次として設定する。

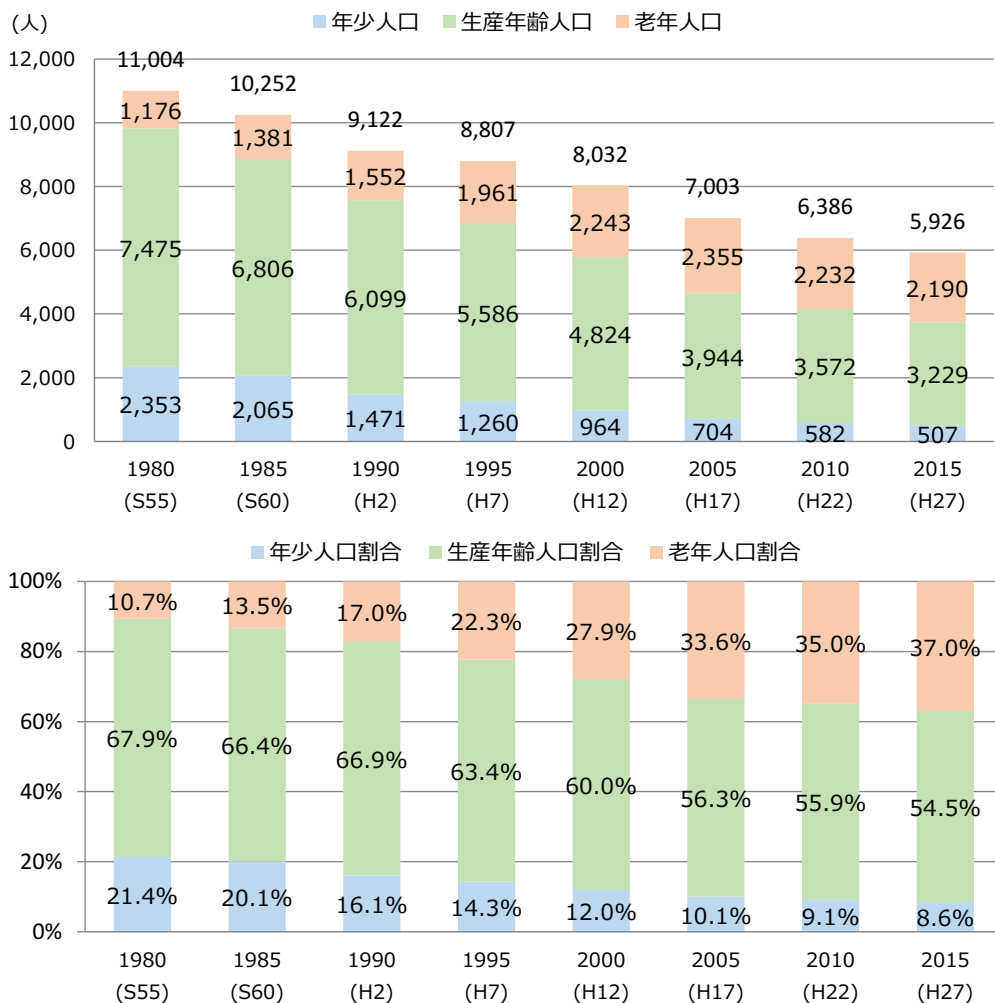
ただし、計画の進捗状況や社会情勢の変化等を考慮した現実的な計画とするための計画の見直し時期としては、北海道新幹線の札幌延伸がおおむね中間年の令和12(2030)年度と予定されていることから、令和12(2030)年度前後を設定する。

第Ⅱ章 まちづくりの現状と課題の整理

Ⅱ－１ まちづくりの現状と問題点

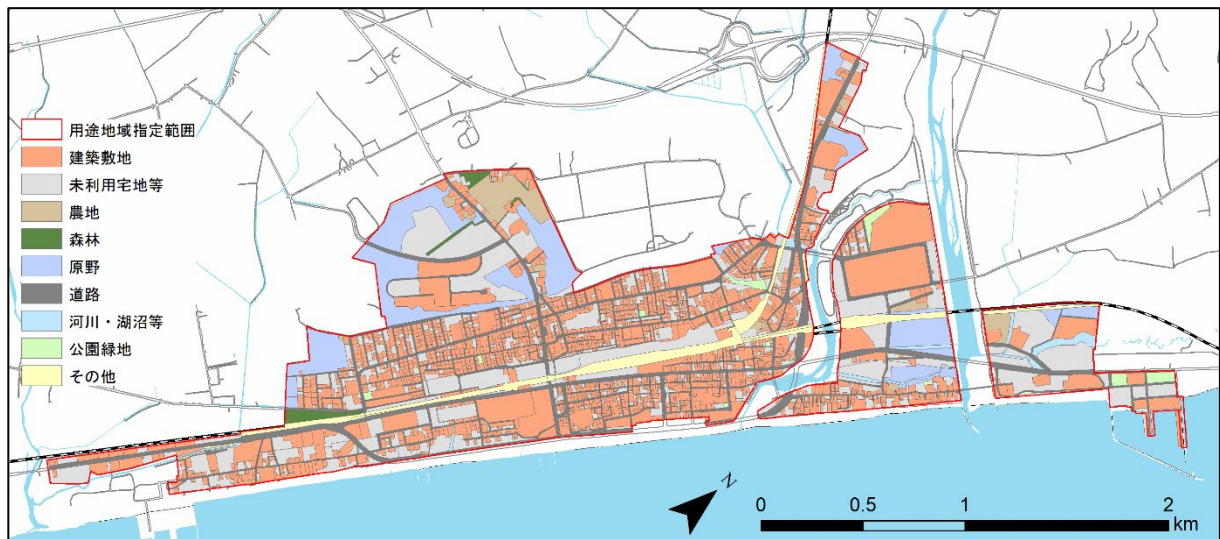
- ・人口の減少、高齢化の進行、建物の老朽化の進行、未利用宅地の点在など、このまま放置すると空き家や空き店舗の増加など、市街地の荒廃へと繋がる懸念がある。
- ・市街地は鉄道により東西に分断、線路を横断する道路は限定的である。鉄道の東側の大半は津波や洪水時には浸水が想定されている区域になっている。
- ・ホタテを中心とする漁業、食料品製造業は伸びているが、商業は事業所・商品販売額とも減少傾向にあり町内で買い物をする人の割合が減少し、購買機会が町外へ流出している。地価も下落を続け、経済活動が停滞している。
- ・厳しい町財政運営の中で、選択と集中によるメリハリをつけた市街地の再生が必要である。

図表 長万部町年齢3区分別人口及び構成比の推移

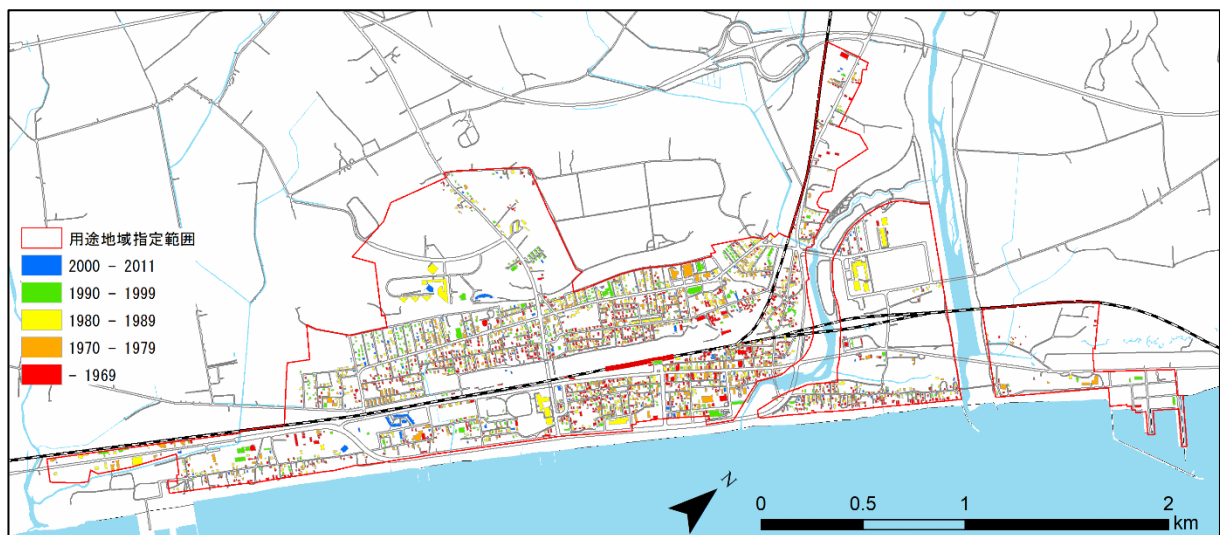


資料：各年国勢調査

図表 現況土地利用

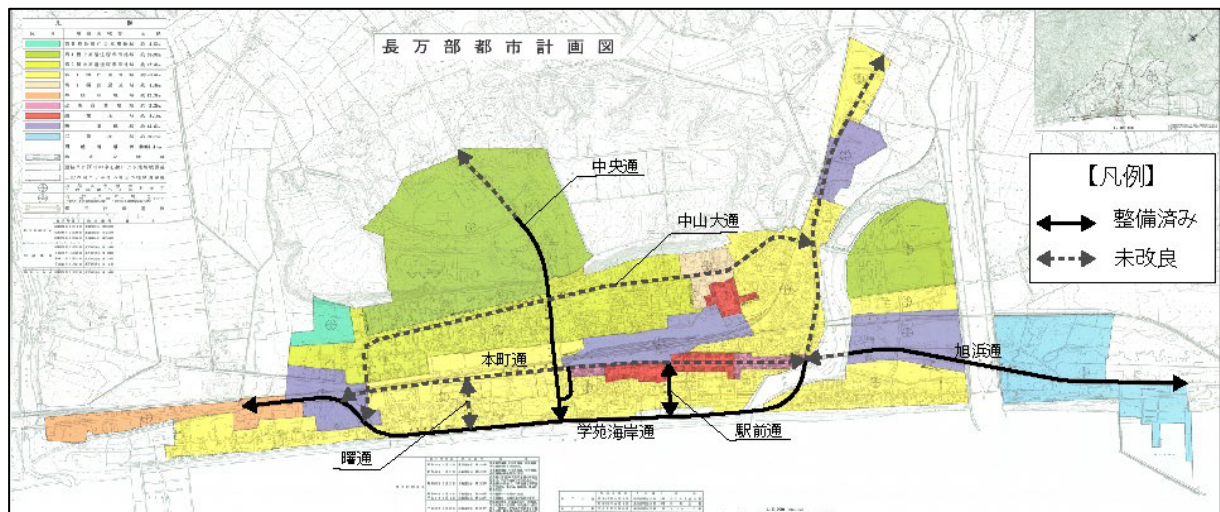


図表 建築年代別 建物現況

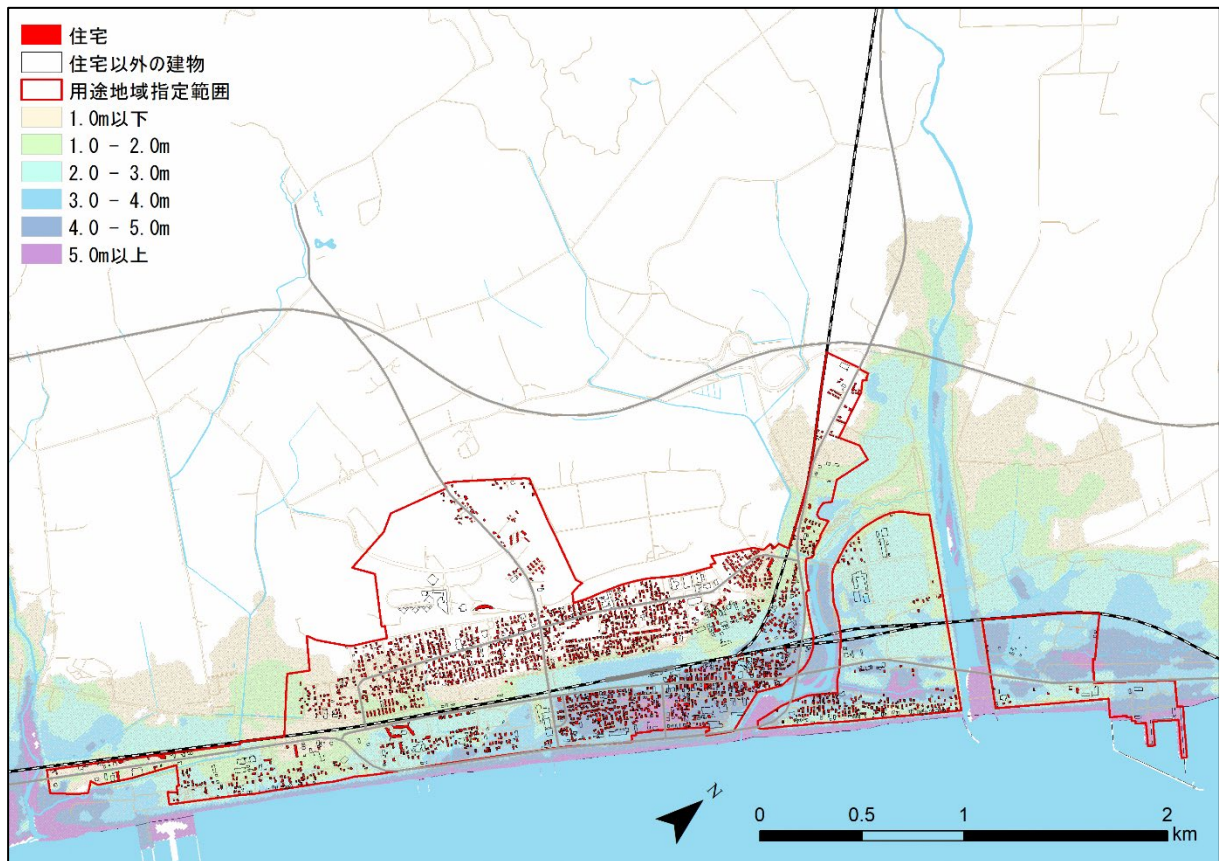


資料：都市計画基礎調査（H23）

図表 都市計画道路の整備状況

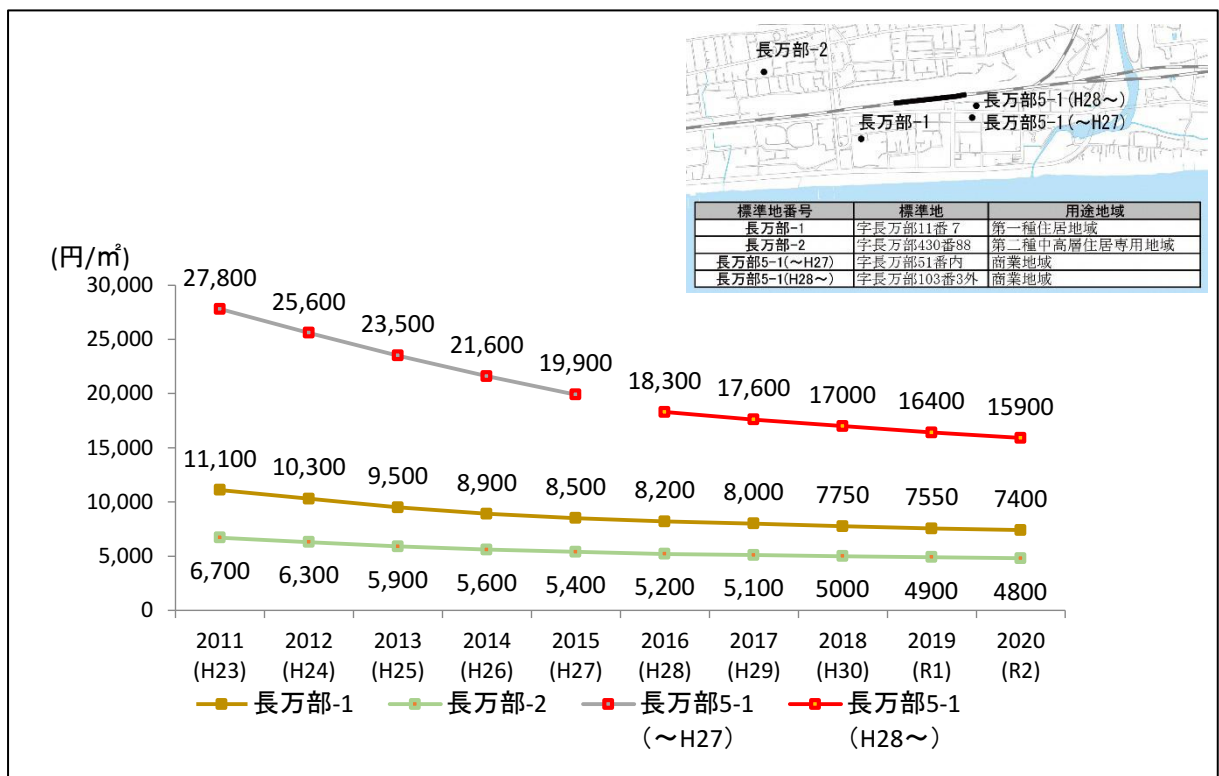


図表 津波浸水想定区域



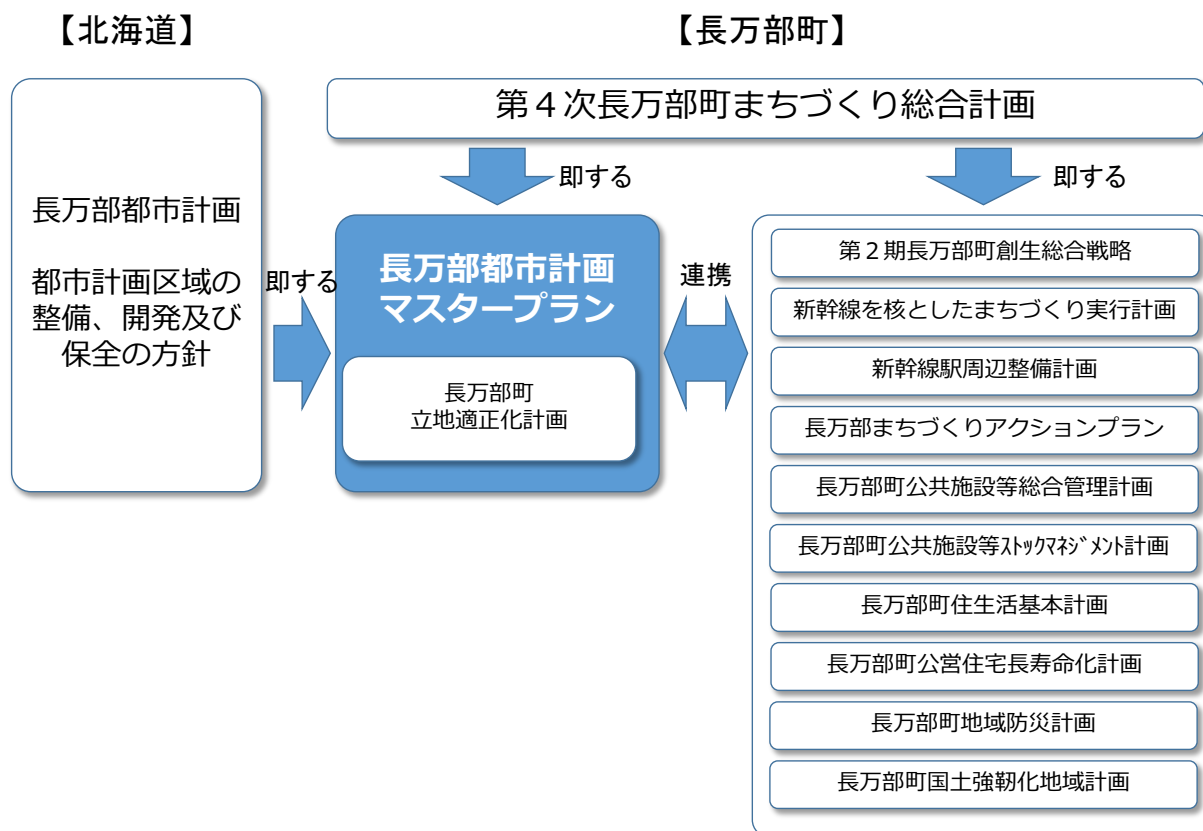
資料：長万部町

図表 公示地価の推移



資料：国土交通省地価公示

Ⅱ－２ 上位計画・関連計画の方向性



（１）上位計画

① 第4次長万部町まちづくり総合計画

- ・北海道新幹線の開業に向け、自然環境の保全と生活環境の調和に配慮しながら、地域の特性や資源を最大限に活かし、町域全体の均衡ある発展のために適切な土地利用を図る

② 長万部都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

- ・人口の減少や少子高齢化が進行することから、市街地の拡大を抑制し、都市の既存ストックの有効活用を促進することにより、都市の防災性の向上が図られ、様々な都市機能がコンパクトに集積した都市構造、さらには、地球環境時代に対応した低炭素型都市構造への転換を見据えながら、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた都市づくりを推進

(2) 関連計画

① 第2期長万部町創生総合戦略

- ・商店街や温泉街での起業支援促進、新幹線開業を視野に入れた多様な交流人口を受け入れる基盤づくり、東京理科大学の知的資源を活かしたまちづくりの推進、空き家、空き店舗などを活用した新世代のICT環境に対応したサテライトオフィス等の誘致促進、持続的で効率的な地域公共交通サービスの提供に向けた検討など

② 新幹線を核としたまちづくり実行計画

- ・重点整備エリアゾーンとして駅周辺、本町通商店街、温泉街等を位置づけ

③ 新幹線駅周辺整備計画

- ・駅を中心に国道の連携交点に向けて都市軸を設定、中心市街地と温泉街を都市構造的に一体化、長万部駅周辺における拠点形成

④ 長万部まちづくりアクションプラン

- ・駅東西自由通路、駅東西駅前広場、長万部IC等広域からの駅へのアクセス道路、本町通拡幅・中心市街地活性化等の位置づけを検討

⑤ 長万部町公共施設等総合管理計画

- ・公共施設の統廃合、施設の集約化・複合化の推進等保有量の適正化、維持管理コスト縮減、施設の長寿命化

⑥ 長万部町公共施設等ストックマネジメント計画

- ・施設の安全性や快適性を確保し、人口規模やコミュニティの実情、経済状況にあうように更新・維持し、町民が「使いたい」時に使える柔軟な公共施設の利用環境を整備、地域の活性化やコミュニティの維持・増進、防災などに利活用

⑦ 長万部町住生活基本計画

- ・適切な維持管理と建替・用途廃止等による公営住宅の整備、空き家等対策の推進、移住・定住の促進、町有地の活用による宅地分譲の検討、地域の住宅ストックを活用したリノベーションの促進、自然と調和する住環境づくり、長万部町らしい住環境づくり

⑧ 長万部町公営住宅等長寿命化計画

- ・公営住宅等ストックの点検と予防保全的な維持管理の実施による長寿命化、仕様のアップグレード等による耐久性の向上、予防保全的な維持管理の実践による修繕周期の延長などによってライフサイクルコストを縮減

⑨ 長万部町地域防災計画

- ・災害対策基本法に基づき、長万部町の地域に係る防災に関し、防災対策を推進するための基本的事項を定め、防災関係機関がその機能の全てを挙げて住民の生命、身体及び財産を災害から保護し、本町における防災の万全を期することを目的

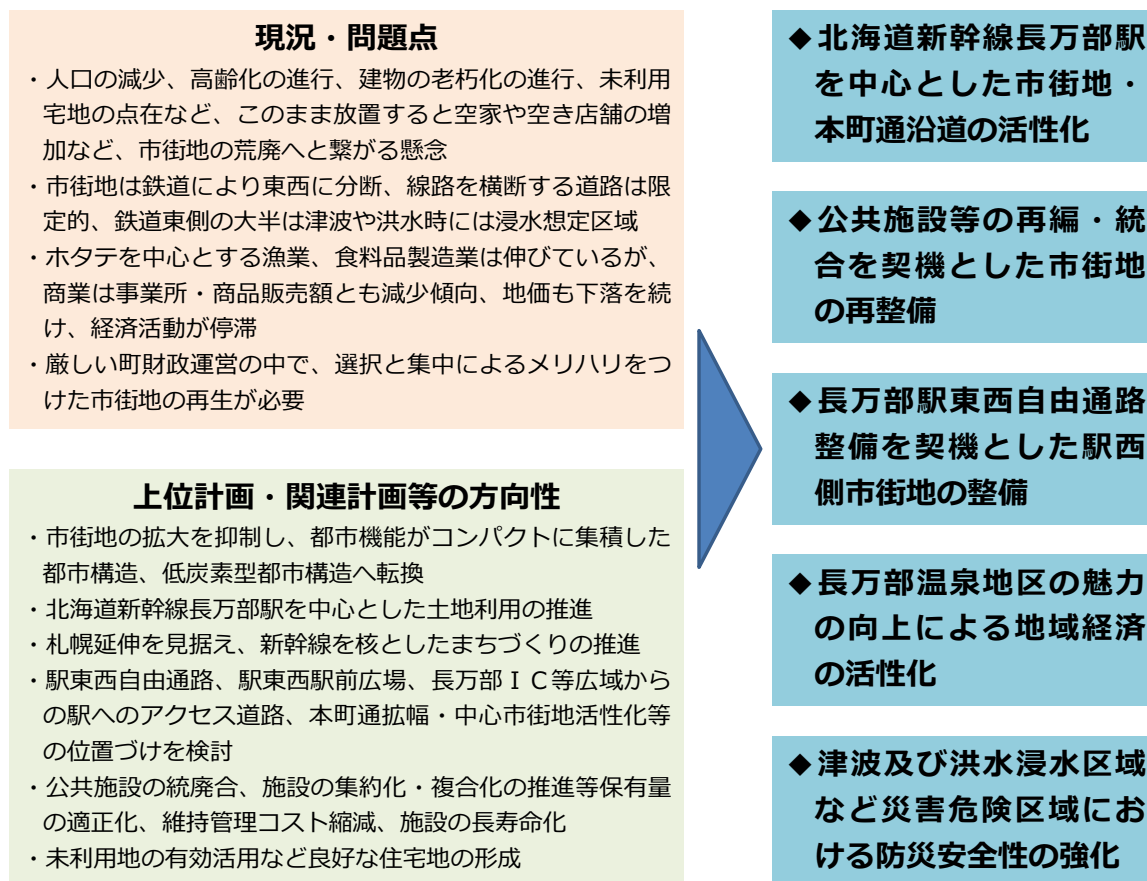
⑩ 長万部町国土強靱化地域計画

- ・国土強靱化基本法に基づき、国土強靱化に関係する部分について地方公共団体における様々な分野の計画等の指針となるものであり、「起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）」を設定し、事態回避に向けた現行施策の対応力について分析・評価する「脆弱性の評価」を行い、推進すべき施策、プログラムを策定

Ⅱ－３ まちづくりの課題の整理

まちづくりの現状と問題点、上位計画・関連計画の方向性を踏まえ、整理したまちづくりの課題を以下に示す。

図表 まちづくりの課題



（１）北海道新幹線長万部駅を中心とした市街地・本町通沿道の活性化

新幹線の整備効果を活かすためにも、長万部駅を中心とした市街地の魅力づくりが重要であり、楽しく歩ける回遊性のあるまちづくりが必要である。そのためには本町通沿道の活性化が必要である。

（２）公共施設等の再編・統合を契機とした駅西側市街地の再整備

公共施設の老朽化が進行していく中で、人口減少や少子高齢化等による町民ニーズの変化に対応した更新・統廃合・長寿命化などを進めていくことが必要である。駅西側市街地には公共施設が多く立地し、今後更新・統廃合にあたっては、駅周辺整備や津波等の災害、将来の人口動向等を踏まえた施設の保有量の適正化に考慮するとともに、更新・統廃合を契機とした市街地の再整備を検討することが求められる。駅西側市街地はこれまでの「駅裏」から「駅前」へと大きく変化することから、このような大きな市街地構造の変化を踏まえた整備が求められる。

（３）長万部駅東西自由通路整備を契機とした駅西側市街地の整備

現在、長万部の市街地は鉄道により東西に分断されている状況にあるが、新幹線整備に伴う駅東西自由通路の整備により、この分断が解消される。今後は駅前広場の整備とともに、駅へとアクセスする基盤整備が求められる。

（４）長万部温泉地区の魅力の向上による地域経済の活性化

新幹線の整備により長万部温泉地区は駅からの近接性が格段に向上する。このインパクトを活かし、長万部町の重要な観光資源として、温泉街でのまちづくりの取り組みを推進し、地区の魅力向上、回遊性の向上などにより、集客効果・誘客効果を高め、地域経済の活性化を図ることが必要である。

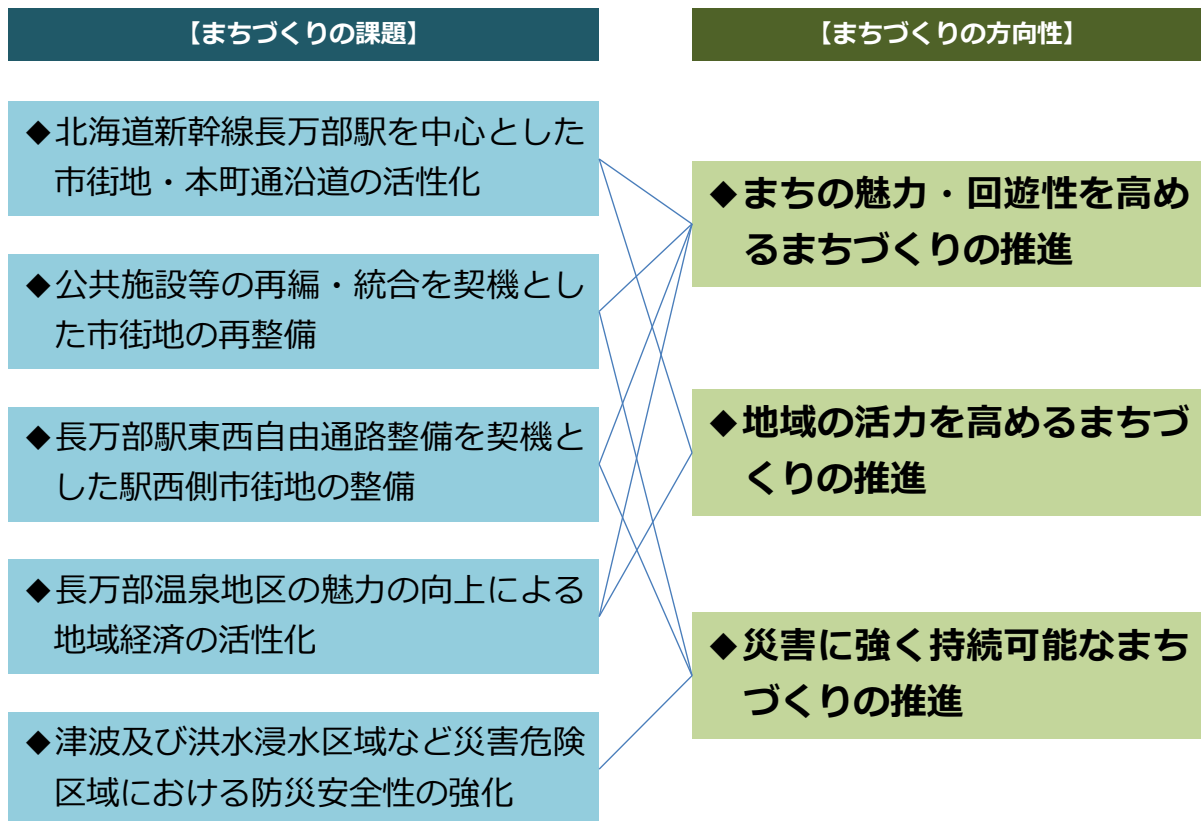
（５）津波及び洪水浸水区域など災害危険区域における防災安全性の強化

長万部町の津波浸水想定区域は市街地の広範にわたり、特に鉄道東側市街地（海側）の大半は２ｍ以上の浸水が想定されている。このため、公共施設や住宅地の配置などについては、災害危険区域に対する考慮が必要である。しかし津波被害は市街地の広範にわたることから、津波避難ビル等や避難経路の確保など、防災安全性の強化が求められる。

第Ⅲ章 基本構想

Ⅲ－１ まちづくりの方向性

まちづくりの課題を踏まえ、まちづくりの方向性として次の３点を設定する。



（１）まちの魅力・回遊性を高めるまちづくりの推進

まちの魅力・回遊性を高めるまちづくりの推進として駅前拠点、まちなか回遊軸の形成を図る。

北海道新幹線の開業を見据え、駅前広場やまちの駅の整備、本町通拡幅整備にあわせた商業機能再編など、駅前にぎわい拠点の形成を図る。

また、新幹線駅が整備される駅西側については、駅へのアクセス道路及び駅前広場の整備とともに、将来的な公共施設の集約を検討し、駅西新駅前拠点の形成を図る。

これらの東西の駅前拠点を東西自由通路の整備、本町通拡幅整備、多様な歩行者等の移動ニーズに対応した円滑な移動空間の確保などにより、まちなか回遊軸の形成を図る。

(2) 地域の活力を高めるまちづくりの推進

地域の活力を高めるまちづくりの推進として、駅前にぎわい拠点及び駅西新駅前拠点の形成と合わせて、温泉交流拠点の形成を図る。

長万部温泉地区は、新幹線が開業すると駅からのアクセス性が格段に改善され、新幹線駅直近の温泉街となるポテンシャルを活かし、長万部温泉地区の活性化、魅力の向上を図り、広域からの集客力を持つ温泉交流拠点の形成を図る。

(3) 災害に強く持続可能なまちづくりの推進

災害に強いまちづくりの推進として、津波や洪水、地すべり・がけ崩れ等に対する防災を進めるとともに、津波や洪水浸水の可能性が低い鉄道西側市街地（山側）への公共施設の再編・統合について検討する。

鉄道東側市街地（海側）については、津波災害に対応するため、新幹線駅自由通路を西側市街地へ避難通路として活用することや、津波避難ビル等の整備により、安全安心な市街地の形成を図ることを検討する。

また、持続可能なまちづくりの推進として、現状の市街地規模は拡大せず、コンパクトな市街地の形成に向けたまちづくりを推進する。

Ⅲ－２ 将来都市構造

都市構造を規定する広域的な交通骨格軸として、北海道縦貫自動車道、国道5号、国道37号を位置づけ、この大きな骨格軸を補完する市街地骨格軸として本町通、中山大通、中央通を位置づける。

また今後20年間を見据えた市街地の拠点は1箇所のみとし、重点市街地拠点として位置づけ、北海道新幹線開業前、開業後のまちづくりを推進する拠点として位置づける。

さらに、中低層住宅や学校施設の将来的な防災移転候補地及び北海道新幹線開業後の移住定住戦略のための活用候補地として戦略的土地利用ゾーンを位置づける。

図表 まちづくりの方向性



図表 将来都市構造



第Ⅳ章 分野別都市づくりの基本方針

Ⅳ－１ 土地利用の基本方針

（１）持続可能な適正規模の市街地の形成

現状の市街地区域（用途地域が定められている区域）においては、低未利用地が多くみられるとともに、少子高齢化の進行による今後のさらなる人口減少も踏まえ、市街地区域は現状のまま拡大せず、持続可能な適正規模の市街地の形成を図ることを基本とする。

その上で、既存の土地利用状況をベースに、今後の土地利用動向を見ながら住宅地・商業地・工業地を適正に配置し、秩序ある計画的な市街地の形成を図る。

具体的な住・商・工の土地利用の配置については、以下に示す土地利用の誘導方針に基づいて計画的に実施していく。

なお、用途地域の指定のない区域においては、必要に応じて特別用途制限地域等の検討を行う。

【住宅地】

専用住宅地

現在、中低層住宅が集積している市街地西部地域については、北海道新幹線長万部駅西口周辺地域を除き、今後も専用住宅地として位置付け、住宅地としての良好な住環境の確保に向けた土地利用の誘導を図る。

一般住宅地

現在、住宅が集積しているものの、商業・業務施設が混在している地域については、今後も一般住宅地として位置付け、都市の活性化及び地域の利便性を確保するとともに、良好な住環境の確保に向けた土地利用の誘導を図る。

複合機能住宅地

北海道新幹線長万部駅西口周辺地域においては、現在、中低層の住宅が集積しているが、今後駅へのアクセス道路や駅前広場の整備など市街地環境が大きく変化していくことが想定され、これを契機として今後更新や統廃合が検討される公共公益施設については、西口周辺地域への再配置の可能性について検討するなど、複合機能を有する住宅地として土地利用の誘導を図る。

【商業地】

中心商業地

現在、商業・業務施設が集積している市街地東部地域については、今後
も中心商業地として位置付け、まちなかの活性化と住民の利便性の確保に
向けた土地利用の誘導を図る。

広域交流商業地

長万部温泉街周辺地域については、現在、中心商業地として位置付けて
いるが、今後北海道新幹線が開業すると駅からのアクセスが大きく改善さ
れ、温泉街としてのポテンシャルの向上が期待されることから、広域的な
観光交流の中心的な商業地として位置付け、施設機能の更新やにぎわい機
能の導入など、地域の活力を高める土地利用の誘導を図る。

沿道型商業地

現在、国道・道道などの幹線道路の沿道地域で、サービス施設、商業・
業務施設、住宅が混在している地域については、今後も沿道型商業地とし
て位置付け、国道・道道の沿道地域にふさわしい商業・業務の利便性の確
保に向けた土地利用の誘導を図る。

【工業地】

小規模工業地

現在、主に小規模な軽工業施設が集積しているものの、住宅地も混在し
ている地域については、今後も小規模工業地として位置付け、工業地とし
ての利便性を確保しつつ、混在する住宅への住環境も確保できるような土
地利用の誘導を図る。

専用工業地

現在、長万部漁港周辺で港湾施設、工業施設が集積している地域につい
ては、今後も専用工業地として位置付け、工業地としての利便性の確保に
向けた土地利用の誘導を図る。

（２）新幹線開業・都市防災を見据えた計画的な土地利用の誘導

北海道新幹線開業に合わせ、駅前広場や東西自由通路の整備など、駅周辺の市街地環境は大きく変化していくことが想定される。

駅の東口周辺地域（海側）は、これまでも長万部町の玄関口であり商業機能の集積がみられ、今後も東口周辺地域（海側）を長万部町の顔として、商業機能の誘導を図る。一方、西口周辺地域（山側）も新たな玄関口として発展が期待されるが、西口周辺地域は公共公益施設の誘導を中心として、複合機能を有する住宅地として位置付ける。

現在、役場庁舎、消防庁舎、町立病院などが津波災害時には4.0m以上の浸水が想定される区域に立地している。防災上の観点からも、今後20年30年スパンの長期的な視点で西口周辺地域への公共公益施設の誘導について検討を進めるとともに、住宅地についても浸水想定区域ではない鉄道西側市街地を中心とした土地利用誘導を図る。

また、市街地に散在する空き地や空き家等の低未利用地について、都市再生特別措置法に基づく低未利用土地権利設定等促進計画の策定など、低未利用地の実態を把握するとともに、市街地の特性に応じた空き家の利活用の推進や低未利用地の利用促進、発生の抑制に向けた取組の検討を進める。

（３）防災及び移住定住に向けた戦略的土地利用ゾーンの検討

土地利用の基本的な考え方は、市街地区域は現状のまま拡大しないこととするが、現在、鉄道東側市街地に集積している中低層住宅や大規模な敷地を必要とする学校施設が、津波又は洪水の浸水想定区域内に立地している。

安全確保方策としては、公共施設や学校そのものを防災機能を備えた施設として整備し、建物側で対応を図るか、安全な場所へ移転するかを検討が今後求められる。

このため、市街地西部の丘陵地に広がる大規模町有地（旧苗畑跡地）については、改定前の都市計画マスタープランでは地域活性化検討拠点として位置づけられていたが、津波又は洪水の浸水が及ばない高所と豊かな自然環境を備えた戦略的土地利用ゾーンに見直しを行い、鉄道東側市街地に集積している中低層住宅や学校施設の将来的な防災移転候補地として位置づける。

さらに、防災性の高さという優位性を活かし、北海道新幹線開業後の移住定住戦略として、優良田園住宅等をはじめとする住宅施策の導入を図る候補地の一つとして検討する。

また、戦略的土地利用ゾーンは現在、用途地域の指定のない区域であるため、今後の無秩序な土地利用を防ぐため、特定用途制限地域を定めることを検討する。



Ⅳ－２ 道路・交通の基本方針

（１）総合的な交通ネットワークの整備

総合的な交通ネットワークの整備にあたっては、現在の都市計画道路網を基本として整備を推進することとするが、整備済となっているのは、駅前通、中央通、長万部橋を除く旭浜通（国道37号）、そして学苑海岸通（国道5号）の一部（バイパス部分）だけである。

未整備となっている都市計画道路については、北海道新幹線開業を見据えて重要となる区間について、段階的な整備を推進する。

具体的には、駅東口（海側）から国道5号までの区間の本町通、駅西口（山側）から中山大通を結ぶ新たなアクセス道路、そしてアクセス道路から国道5号までの区間の中山大通について、北海道新幹線開業に合わせた着実な整備を図る。これらの道路は、国道5号、国道37号及び道央自動車道長万部ICへアクセスする重要な路線であり、広域的な交通ネットワーク形成の観点からも整備が急がれる。

（２）交通結節機能及び２次交通の充実

北海道新幹線の開業にあわせて、駅の東口（海側）及び西口（山側）にそれぞれ駅前広場を整備するとともに、駅の東西を結ぶ自由通路を設置し、駅を中心とした交通結節機能の充実を図る。

商業集積のある東口（海側）は、長万部の玄関口として周辺地域とネットワークするバス交通の拠点として整備を推進するとともに、長万部駅を起点とした広域エリアの観光拠点等を結ぶバスネットワークやタクシーサービスなど長万部駅からの乗継需要に対応する２次交通の充実を図る。

新たな玄関口となる西口（山側）は、北海道縦貫自動車道長万部ICへのアクセス利便性が高いことから、周辺地域から自家用車等で長万部駅にアクセスする利用者を想定し、自家用車対応を中心とした駅前広場として、駅の東西で機能分担を図る。

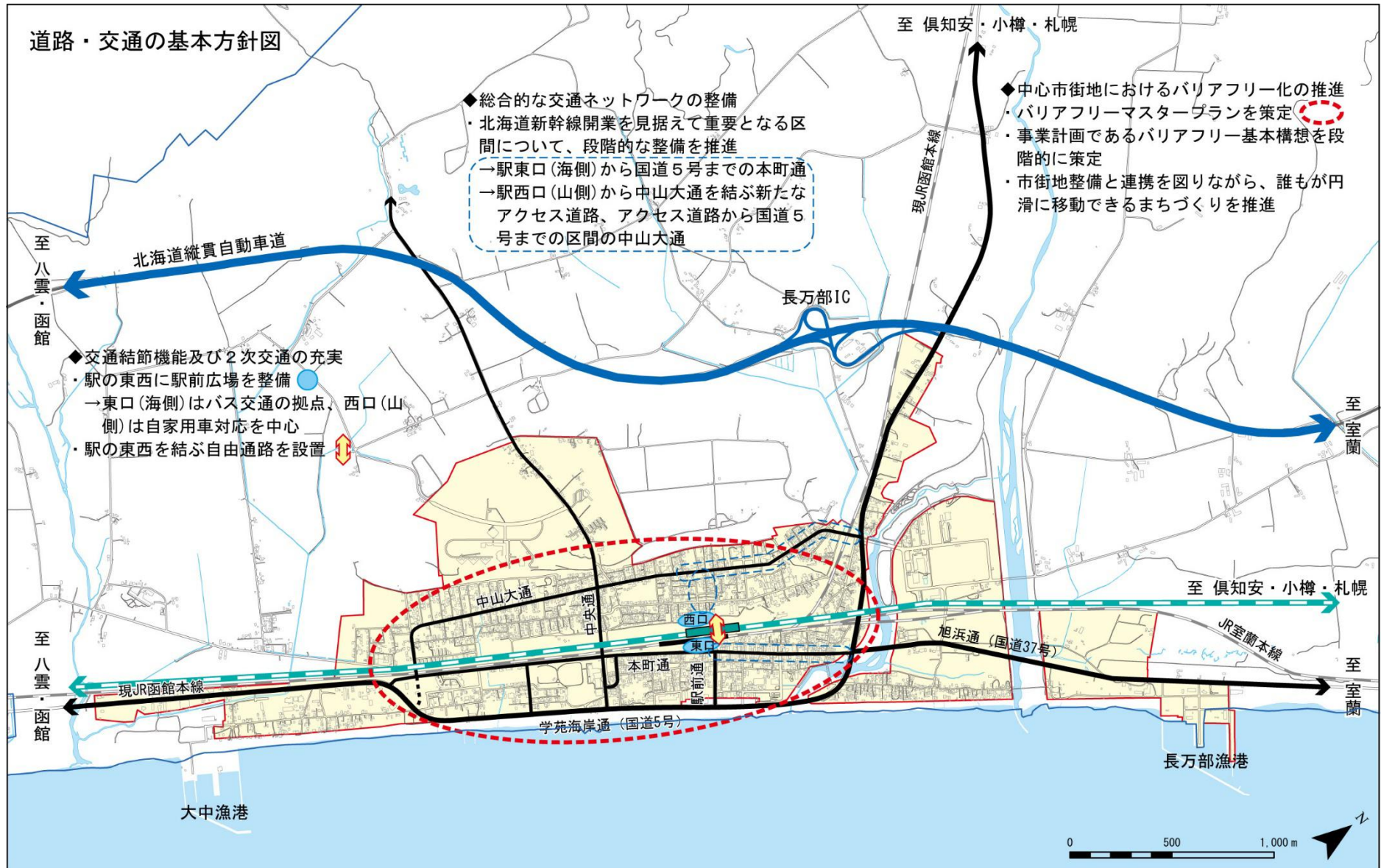
（３）中心市街地におけるバリアフリー化の推進

長万部町においては高齢化率が40%を突破（平成31（2019）年1月1日現在住民基本台帳人口）しており、地域における高齢者、障害者等の自立した生活を確保するために、移動や施設利用の利便性や安全性の向上を図るために、駅や生活関連施設、公共施設、これらをネットワークする道路等のバリアフリー化を推進していくことが重要である。

このため、改正バリアフリー法に新たに位置付けられた移動等円滑化促進方針（以下、「バリアフリーマスタープラン」という。）を策定し、バリアフリー化に対する町の基本的な方針を示すとともに、その後事業計画であるバリアフリー基本構想を段階的に策定し、市街地整備と連携を図りながら、車いすやベビーカー、お年寄り等が円滑に移動できるまちづくりを推進する。

また、バリアフリー化にあたっては、全ての人々にやさしいユニバーサルデザインの基本概念を導入しながら整備を推進する。

道路・交通の基本方針図



Ⅳ－３ 公園・緑地・都市景観の基本方針

（１）緑豊かで魅力ある都市環境の形成

本町の市街地には、広大な山地や良好な農地などの豊かな自然環境が隣接していることを踏まえ、市街地内外を跨る連続性のある緑地を推進することで、点在する公園・緑地を結ぶ緑のネットワークを構築し、自然環境と調和した都市環境の形成を図る。

市街地東部周辺においては、内浦湾沿岸や二級河川である長万部川及び南部陣屋川の自然景観は、市街地から眺望できる良好な景観資源となっている。

これらの景観を守り、育て、整えることによって、豊かな緑と内浦湾沿岸のパノラマを活かした長万部らしい魅力ある都市景観の形成を図る。

（２）計画的な公園・緑地の整備

計画対象区域内において既に整備されている長万部公園、とみの森、あやめ公園及びふれあい公園を、引き続き拠点となる公園・緑地として位置付け、その機能の向上と維持保全を図ることを基本とする。

また、北海道新幹線関連整備に伴い、都市全体における公園・緑地の配置について検討するとともに、誘致距離圏を考慮した公園・緑地の整備を推進する。

（３）内浦湾の海岸線を楽しむ空間形成の推進

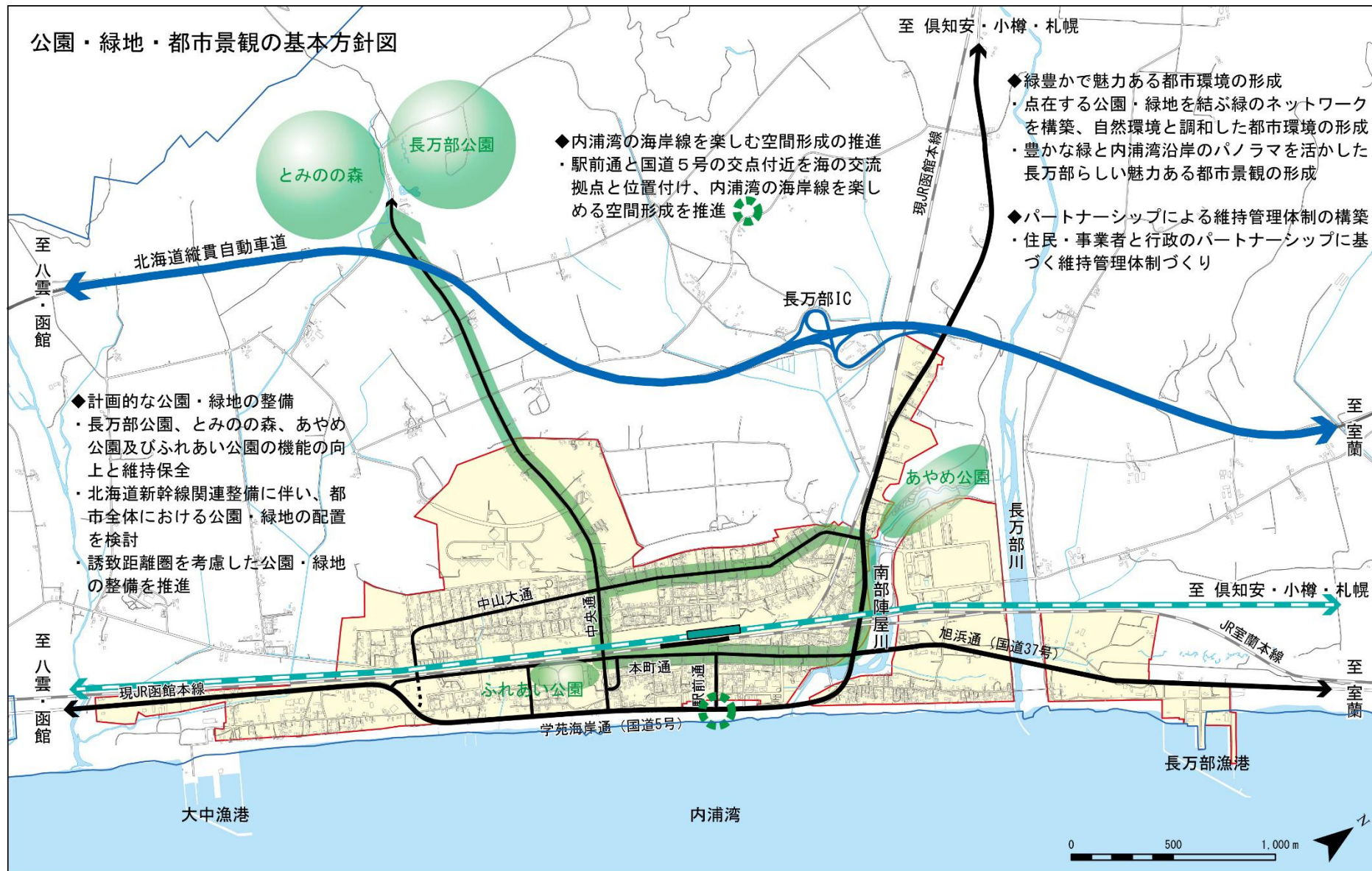
北海道新幹線長万部駅は、高高架構造の駅として整備され、駅から内浦湾を望むことが期待されるとともに、東口（海側）から内浦湾までは駅前通を歩いてわずか300mほどの距離にある。

この立地条件を活かし、駅前通と国道5号の交点付近は、内浦湾の良好な自然環境を活かした自然とのふれあいや人々の交流を図る海の交流拠点と位置付け、内浦湾の海岸線を楽しめる空間形成を推進する。

（４）パートナーシップによる維持管理体制の構築

公園・緑地の計画・整備に関しては、「造り・増やす」を主とした施策から「守り・育てる」を主とした施策への転換を図り、公園・緑地の不足地域への計画的な整備を推進しつつも、地域・地区の貴重な緑地空間と憩いと交流の空間を持続的に守り、育てていくため、住民・事業者と行政のパートナーシップに基づき、各々の役割分担を明確にした維持管理体制づくりを図る。

公園・緑地・都市景観の基本方針図



Ⅳ－４ 都市施設の基本方針

（１）安定した供給処理施設の整備促進及び維持管理

供給施設としての上水道・ガス、処理施設としての下水道・ごみ処理等、これらの都市施設の計画的な整備を推進し、快適で文化的な生活環境の向上を図る。

○上水道

上水道は、市民の福祉、公衆衛生の向上及び産業の発展にとって必要不可欠な都市施設であり、常に安全で安定した供給が求められていることから、水質の保全と水量の確保を図るとともに、水道供給施設の計画的な整備改善を推進する。

○ガス

本町は、昭和34(1959)年から市街地を中心に天然ガスを活用した町営ガス事業を実施しているが、施設の老朽化が目立ってきており、公営企業を取り巻く社会環境が変化してきていることを踏まえ、ガスの安定供給に向けた供給施設の整備改善を図りつつ、ガス事業運営の今後の方向性についての検討を推進する。

○下水道

下水道は、快適で衛生的な都市生活を営むうえで重要な都市施設となっており、市街地の大半が公共下水道によって整備されている現状を踏まえ、「長万部町生活排水処理基本計画」に基づき、市街地内とその周辺地域においては土地利用動向に合わせた公共下水道の計画的な整備を図り、市街地以外の地区においては個別排水処理施設（合併処理浄化槽）の整備を図り、地域特性に応じた総合的な污水处理対策を推進する。

また、都市化の進展に伴う雨水流出量の拡大に対応するため、公共下水道における雨水管の計画的な整備を推進する。

○ごみ

今後の資源循環型社会に向け人と自然が共生し、環境負荷を最小限に抑制する観点から「長万部町一般廃棄物処理基本計画」に基づき、ごみの減量化・再資源化の推進を図るとともに、ごみ処理施設からの環境汚染を防止するため、近隣市町村と連携した広域的なごみ処理体制の充実を図る。

（２）公共公益施設の計画的な整備・再編

公共公益施設については、平成28(2016)年度に策定した長万部町公共施設等総合管理計画に基づき、計画的な整備・再編を推進する。

建築系施設において、更新や統廃合が検討される公共公益施設については、長万部駅西口周辺地域への再配置の可能性について検討するほか、将来的な防災移転候補地として戦略的土地利用ゾーンを検討する。

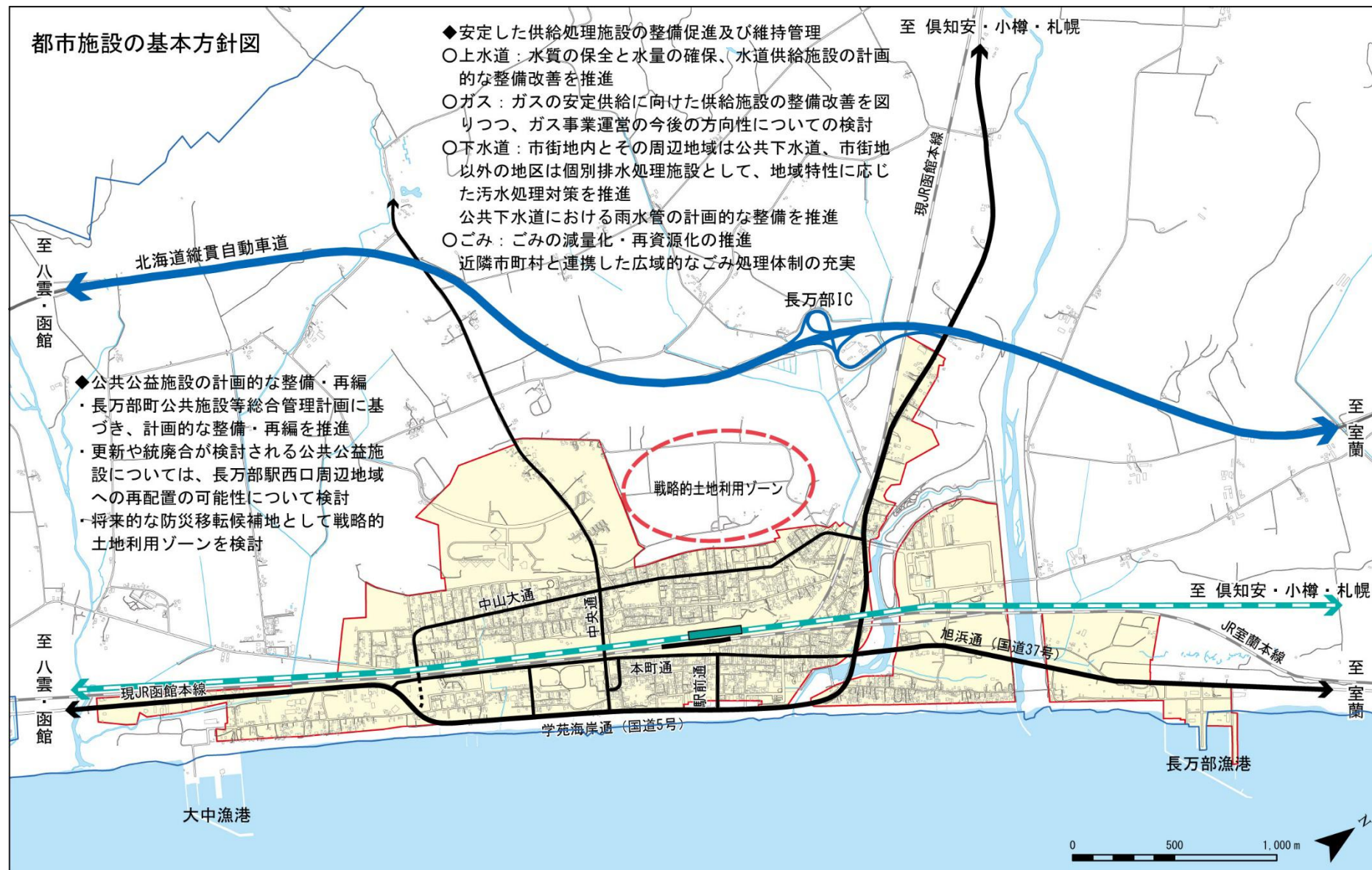
都市施設の基本方針図

◆安定した供給処理施設の整備促進及び維持管理

- 上水道：水質の保全と水量の確保、水道供給施設の計画的な整備改善を推進
- ガス：ガスの安定供給に向けた供給施設の整備改善を図りつつ、ガス事業運営の今後の方向性についての検討
- 下水道：市街地内とその周辺地域は公共下水道、市街地以外の地区は個別排水処理施設として、地域特性に応じた污水处理対策を推進
公共下水道における雨水管の計画的な整備を推進
- ごみ：ごみの減量化・再資源化の推進
近隣市町村と連携した広域的なごみ処理体制の充実

◆公共公益施設の計画的な整備・再編

- ・長万部町公共施設等総合管理計画に基づき、計画的な整備・再編を推進
- ・更新や統廃合が検討される公共公益施設については、長万部駅西口周辺地域への再配置の可能性について検討
- ・将来的な防災移転候補地として戦略的土地利用ゾーンを検討



Ⅳ－５ 防災等の基本方針

（１）災害被害軽減に向けた対策の推進

近年、我が国では大規模な地震や集中豪雨などの自然災害が相次いでおり、地震・水害・火災等の災害から住民の生命・財産を守り、安全で安心して都市生活が営めるよう、防災対策の推進を図る。

一方で平成23(2011)年の東日本大震災の教訓から、防災だけではなく減災という考え方も重要である。このため、公共公益施設については、災害危険区域ではない地域への立地誘導など、長期的視点による土地利用の誘導を図る。

また、「長万部町地域防災計画」に基づき、災害時における迅速な避難・救助活動に対応するとともに、防火帯としての役割も果たす主要避難路の整備を推進する。

さらに、市街地西部の丘陵地に広がる大規模町有地（旧苗畑跡地）については、戦略的土地利用ゾーンとして将来的な防災移転候補地として位置づける。

一方、戦略的土地利用ゾーンへのアクセス道路の道路基盤が非常に貧弱な状況であることから、避難路としての活用も含めたアクセス道路の整備について検討する。

（２）災害危険区域における治山・治水整備の推進

「長万部町地域防災計画」に基づき、高波・高潮・津波等警戒区域、地すべりがけ崩れ等危険区域、市街地における低地帯の浸水予想区域などの災害危険区域における治山・治水整備を推進する。

（３）避難施設の整備の推進

「長万部町地域防災計画」に基づき、避難場所・避難施設の整備充実を図るとともに、一時的な避難場所となり防火帯としての役割を果たす公園・緑地の計画的な整備を推進する。

また、拠点となる公園については、災害時における緊急収容避難場所となるよう防災公園的な機能の充実を推進する。

新たに整備される新幹線駅や東西自由通路等、駅周辺の都市施設整備にあたっては、防災機能もあわせ持つ整備を検討する。

防災等の基本方針図



Ⅳ－ 6 戦略的まちづくり方針

（１）長万部駅周辺における重点的な都市整備の推進

北海道新幹線の開業を見据え、駅周辺における重点的な都市整備を推進する。

東口駅前広場(海側)については、本町通の拡幅整備と一体的な街路事業整備を推進し、土地区画整理事業の導入を検討するとともに、長万部の玄関口として、地域の特産品販売や飲食機能、観光情報提供機能を有する広域的な観光交流拠点となる「まちの駅」や滞留空間を整備し、地域の活性化を図る。

一方、西口(山側)については、現在一般住宅地となっており、将来の駅にアクセスする道路基盤は非常に貧弱な状況である。このため、西口駅前広場(山側)及び中山大通からのアクセス道路の整備にあたっては、土地区画整理事業の導入を検討するとともに、新幹線利用者が滞留できる空間を整備する。

駅の東西を結ぶ自由通路を整備し、これまで分断されてきた東西市街地間の移動の利便性を高め、駅周辺の一体的な開発、整備を推進する。

（２）中心市街地における駅を中心とした回遊動線の形成

駅東西自由通路やまちの駅、本町通の整備、長万部温泉街の魅力の向上など、まち全体の魅力の向上を図るとともに、これらをネットワークする駅を中心とした回遊動線の形成を図り、新幹線利用客の長万部町への立ち寄りや滞在時間の増加による地域の活性化を図る。

（３）新幹線開業効果を活かす地域マネジメント体制の構築

まちの駅や本町通の整備にあたっては、地域が一体となって取り組んでいくことが求められる。特に本町通商店街は店主の高齢化や後継者不足といった課題を有しており、まちの駅の運営や空き地、空き店舗対策などに対する地域マネジメント体制の構築や新規に参入しやすい仕組みづくりなど、ハード整備の推進にあわせて、地域マネジメント体制の構築を図る。

戦略的まちづくり方針図

- ◆長万部駅周辺における重点的な都市整備の推進
- ◆中心市街地における駅を中心とした回遊動線の形成
- ◆新幹線開業効果を活かす地域マネジメント体制の構築



・西口駅前広場(山側)と中山大通間のアクセス向上のため、道路整備等を含め土地区画整理事業の導入を検討

・駅の東西を結ぶ自由通路を整備、これまで分断されてきた東西市街地間の移動の利便性を高め、駅周辺の一体的な開発、整備を推進

・まちの駅の運営や空き地、空き店舗対策などに対する地域マネジメント体制の構築
・新規に参入しやすい仕組みづくり

・東口駅前広場(海側)は、本町通の拡幅整備と一体的な街路事業整備を推進するとともに土地区画整理事業の導入を検討

・駅を中心とした回遊動線の形成を図り、新幹線利用客の長万部町への立ち寄りや滞在時間の増加による地域の活性化を図る

第Ⅴ章 計画の推進方針

Ⅴ－１ 計画推進体制の構築

（１）住民、事業者、行政の協働体制づくり

新幹線駅周辺の重点的なまちづくりの推進にあたっては、行政だけで実現できるものではなく、住民、事業者、行政が各々の役割分担と協働によって、これからのまちづくりを推進する。

（２）行政内の横断的な協力体制づくり

本計画の実現に向けては、行政内部の横断的な検討・調整が必要であり、関係各課の横断的協力体制づくりを推進し、計画の実現に向けた取り組みを図る。

（３）関係機関との協調体制づくり

本計画の実現に向けては、施策の支援制度の動向などについて国や北海道等の関係機関との調整・協議を重ねる必要があり、社会情勢の変化に対応できるよう関係機関との協調体制づくりを図る。

また、周辺関係市町村や民間関係団体なども含めた幅広い協調体制づくりを推進する。

Ⅴ－２ 重点プロジェクト推進体制の構築

北海道新幹線の開業を見据えた各種プロジェクトの推進にあたっては、行政内の横断的な協力体制づくりに加え、庁内プロジェクト会議をはじめとした事業マネジメント体制を構築し、事業の進行管理、各種協議調整など事業の確実な実施を図る。

さらにまちの駅や本町通の整備にあたっては、地域と一体となったマネジメント体制の構築を図る。

Ⅴ－３ 計画の適正な見直し

本計画は、概ね20年後を目標とした長期的な計画であるが、近年の社会情勢の動向はめまぐるしく変化し、さらに10年後には北海道新幹線の開業が控えていることを踏まえ、これらの変化に的確かつ柔軟に対応していくため、計画の見直しを適正に図る。

計画の見直しについては、定期的な見直しと不定期な見直しに区分し、その内容は次に示すとおりとする。

○定期的な計画の見直しの内容

- ・ 計画期間の中間年（概ね10年後）を経過したことによる見直し
- ・ 総合計画、国土利用計画の変更に伴う見直し

○不定期的な計画の見直しの内容

- ・ 都市計画法の改正に伴う見直し
- ・ 大規模プロジェクトの実現に伴う見直し
- ・ 社会経済情勢の著しい変化に伴う見直し

長万部都市計画 マスタープラン

長万部町