

新幹線長万部駅

滞留空間整備基本計画業務委託

報 告 書

令和5年3月

長 万 部 町

株式会社 復建エンジニアリング

— 目 次 —

第1章 業務概要	1-1
1-1. 業務概要	1-1
1-2. 業務実施方針	1-4
第2章 基本計画	2-1
2-1. 現況把握	2-1
2-2. 敷地分析	2-61
2-3. 計画内容の検討及び設定	2-85
2-4. 基本計画図の作成	2-146
2-5. 概算工事費の算出	2-151
2-6. 今後への課題	2-153

1. 業務概要

1-1. 業務目的

令和12年度末に開業に向けて整備が進む北海道新幹線長万部駅において、住民及び来訪者の通常時の多目的滞留空間及び災害時緊急避難場所を駅高架下に確保することを検討した「新幹線長万部駅周辺整備調査業務」の検討結果をうけ、令和4年度からは「新幹線駅デザイン検討委員会」において具体的な構想検討を行っている。

本業務は、「新幹線長万部駅周辺整備調査業務」の検討結果や「新幹線駅デザイン検討委員会」の検討状況を踏まえたうえで、上位計画との整合性検証や敷地の立地条件等の分析評価を行い、対象地区の滞留空間の機能・性格・理念・テーマ等を明確にし、整備の基本方針及び概略規模の検討、土地利用・動線計画等基本的な事項の設定を行うものである。

1-2. 業務概要

業務の概要は次に示すとおりである。

- 1) 業務名 : 新幹線長万部駅滞留空間整備基本計画業務委託
- 2) 契約年月日 : 令和4年10月12日
- 3) 工期 : (自)令和4年10月13日
: (至)令和5年03月31日
- 4) 委託者 : 長万部町役場 新幹線推進課
- 5) 受託者 : (株)復建エンジニアリング

1-3. 業務対象位置

北海道新幹線長万部駅地内(位置図参照)

1-4. 業務内容

本業務における検討項目は下表に示すとおりである。

表一業務内容項目

項 目	単位	数量	摘 要
1. 基本計画			
1-1. 現況把握			
1-2. 敷地分先			
1-3. 計画内容の検討及び設定			
1-4. 基本計画図の作成	式	1	
1-5. 概算工事費の算出			
1-6. 基本計画説明書の作成			
1-7. 鳥瞰図及び透視図の作成			鳥瞰図・透視図
2. 関係機関協議			
2-1. 関係機関協議資料作成	式	1	
3. 報告書作成	式	1	
4. 打合せ協議	回	3	初回・中間・納品

1-5. 業務フロー

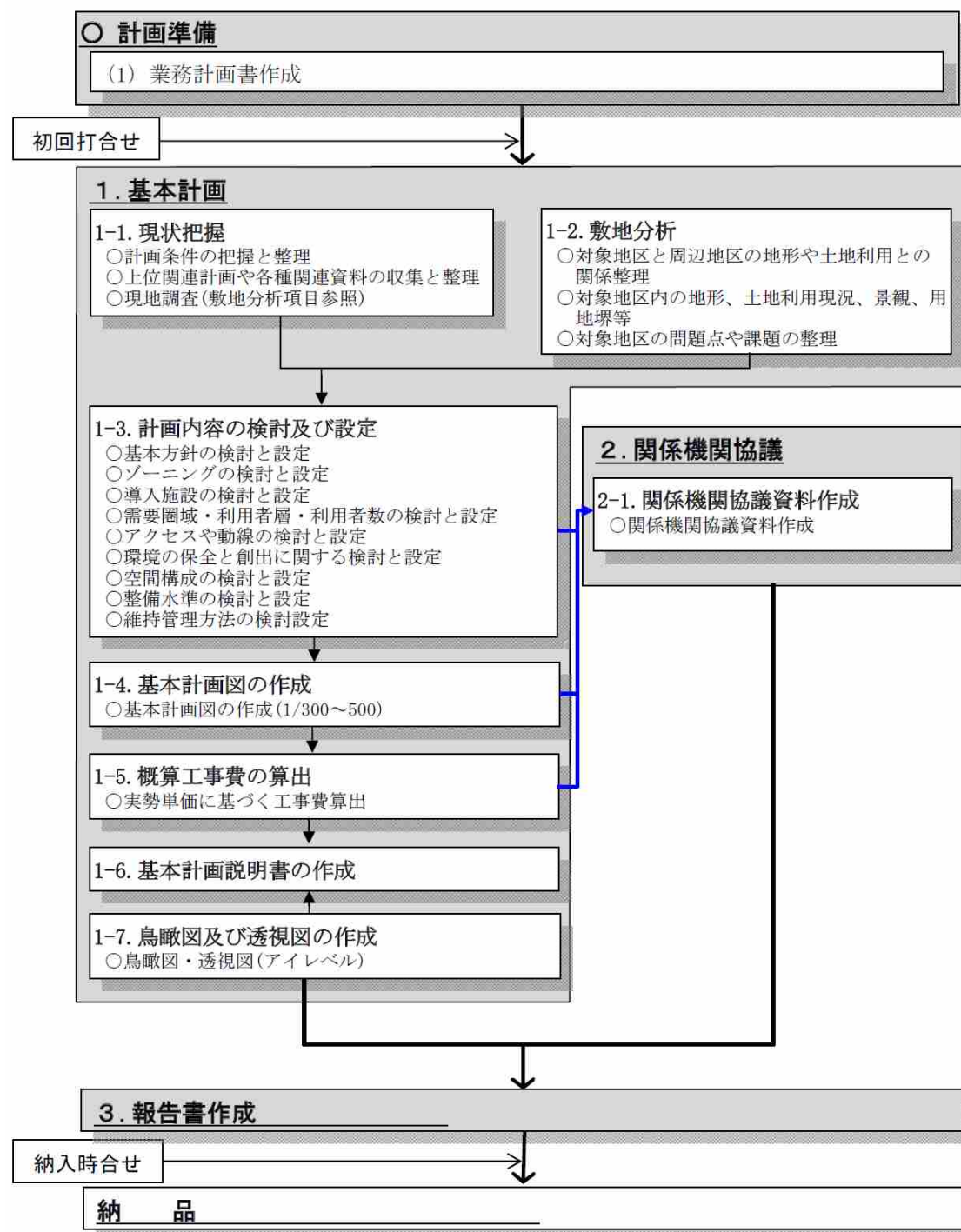
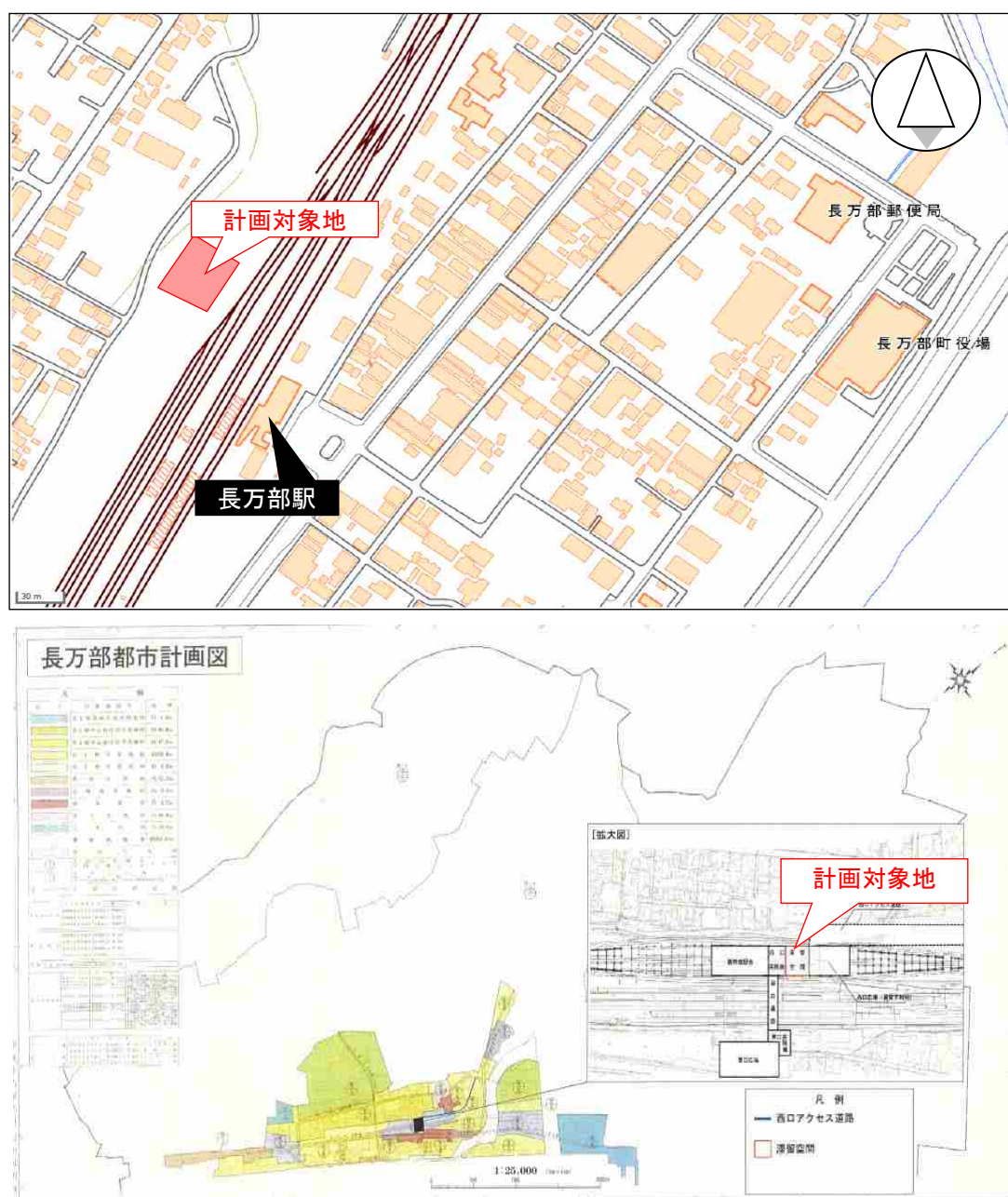


図-業務フロー図

1-6. 業務対象位置図



図一 業務対象位置図

2. 業務実施方針

2-1. 計画準備

作業方針を具体化し、作業項目を明記すると共に、業務目的・主旨を把握し、設計図書に示す業務内容を確認し、業務概要、実施方針、業務工程、組織計画、打合せ計画等を記載した業務計画書を作成する。

2-2. 基本計画

2-2-1. 現状把握

(1) 計画条件の把握と整理

計画対象地に関し、新幹線長万部駅の乗降客動線、駅前広場やその周辺地区の動線計画及び施設整備計画等を把握し、計画対象地の計画を検討するにあたっての基本条件の整理を行う。

(2) 上位関連計画や各種関連計画資料の収集と整理

北海道及び長万部町の上位計画や関連計画及び各種関連計画の資料収集整理を行い、計画対象地の整備の方向性を把握する。

(3) 現地調査

現地の状況及び周辺地域の状況把握のため、現地踏査を実施すると共に、基本計画検討に必要な、自然環境、自然災害の可能性など地理的条件等の自然的条件、周辺土地利用・人口、関連公共施設、土地権利関係等の社会的条件、地域の性格、文化財、景観等の人文的条件について把握する。

2-2-2. 敷地分析

(1) 計画対象地と周辺の地形や土地利用との関係整理

計画対象地の自然的・社会的・人文的条件により滞留空間計画で留意が必要となる点、又は自然的・社会的・人文的条件と与条件との間で調整の必要な点などの把握整理を行う。

(2) 計画対象地の地形・土地利用等の詳細整理

現状把握により得られたデータから滞留空間検討において考慮すべき項目を分析し、計画内容や敷地の持つ固有の特性を明らかにし、事業対象地区の特性をまとめ把握整理する。

(3) 計画上の問題点や課題の整理

現状把握結果及び敷地分析における地形・土地利用の関係の整理結果を基に、滞留空間の計画を行うにあたっての問題点抽出及び課題の整理を行う。

2-2-2. 計画内容の検討及び設定

(1) 基本方針の検討と設定

現況把握及び敷地分析結果を基に滞留空間整備に向けた基本方針を検討し設定を行う。

(2) ゾーニングの検討と設定

基本方針に基づいて、滞留空間に必要とされるゾーンを抽出し、ゾーニングの検討及び設定を行う。

(3) 導入施設の検討と設定

設定したゾーンに導入する施設検討を行う。

なお、施設検討にあたっては、新幹線駅デザイン検討委員会での検討内容を確認のうえ行う。

(4) 需要圏域・利用者層・利用者数の検討と設定

滞留広場利用にあたっての需要圏域や利用者及び利用者数について検討を行い、設定する。

(5) 環境の保全と創出に関する検討と設定

新幹線長万部駅整備計画や駅前広場計画及び長万部のまちづくりにおける環境の保全方針との整合を図り、滞留空間における設えについて長万部町に豊かな自然との共生を念頭に新たな環境創出について検討する。

(4) 空間構成の検討と設定

新幹線長万部駅や駅前広場の空間構成及び長万部のまちづくりとの整合を図ると共に、オープンスペースから滞留空間を考え、ひとの目線で多彩な空間の質と機能、連続性を検討する。

(5) 整備水準の検討と設定

新幹線長万部駅及び駅前広場の整備水準及び長万部のまちづくりの方向性との整合を図り、適切な整備水準について検討する。

(6) 維持管理方法の検討設定

滞留空間整備後における官民協働での維持方法について先進事例を整理し、計画対象地の維持管理方法を提案する。

2-2-3. 基本計画図の作成

業務対象地において設定した機能及び施設の配置等を平面図(1/300～1/500)としてまとめる。

2-2-4. 概算工事費の算出

基本計画図に基づき、整備に必要な概算の工事費を算出する。

2-2-5. 基本計画説明書の作成

基本計画の内容及び内容設定に至るまでの検討過程についてまとめる。

2-2-6. 鳥瞰図及び透視図の作成

基本設計図に基づき全体を俯瞰できる鳥瞰図と作成すると共に、アイレベルでのイメージパースを作成する。

2-3. 関係機関協議資料作成

2-3-1. 関係機関協議資料作成

関係機関として、北海道建設部まちづくり局都市計画課及びＪＲ北海道の２つの期間を想定し、協議用資料・説明資料の作成を行う。

具体的な資料内容は、業務担当員との協議のうえ作成を行う。

2-4. 報告書作成

前述の 2-2. 基本計画、2-3. 関係機関協議資料作成結果及び業務管理資料などを取りまとめ、報告書を作成する。

なお、報告書の構成については、特記仕様書の成果品事項を遵守すると共に、業務担当職員と協議し決定する。

2. 基本計画

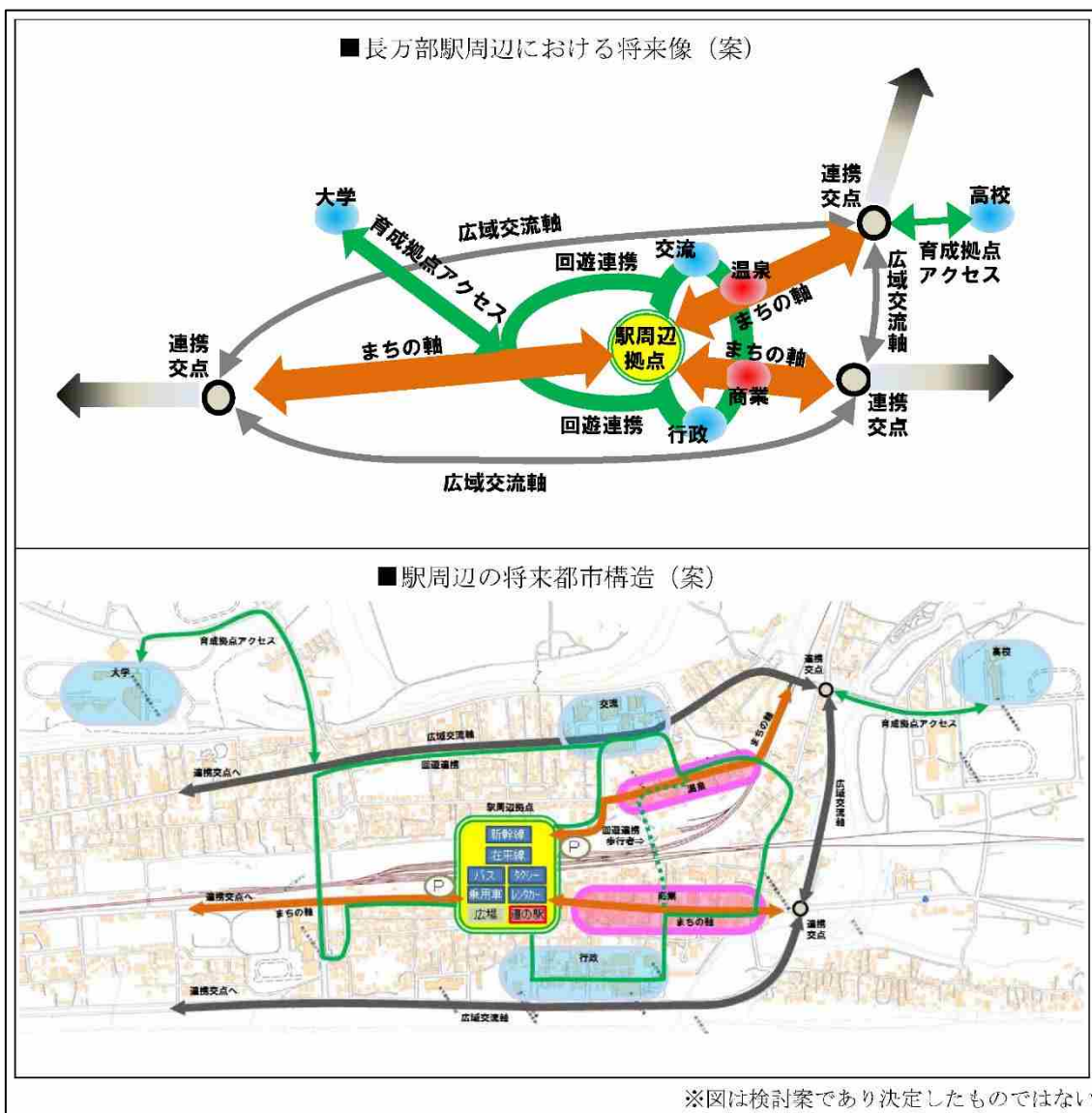
2-1. 現状把握

2-1-1. 計画条件の把握と整理

(1) 駅周辺地区施設整備の方向性

「新幹線駅周辺整備計画(H29.3)」における長万部町の目標として、「マチ」と「温泉」が一体となった魅力ある都市構造の形成を掲げている。

これまでは、必ずしも密接ではなかった「マチ」と「温泉」を結びつける要として長万部周辺に拠点形成を図ることで、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狙いがある。



（出典：新幹線駅周辺整備計画（H29.3））

(2) 駅舎周辺施設整備イメージ

「長万部まちづくりアクションプラン(H30.3)」では、駅舎周辺施設整備イメージ(H29年度時点)を次図のようにまとめている。

東口は、まちの駅、タクシープール、バス乗降バース 3 台等を配置予定としており、まちの顔としての機能を想定している。

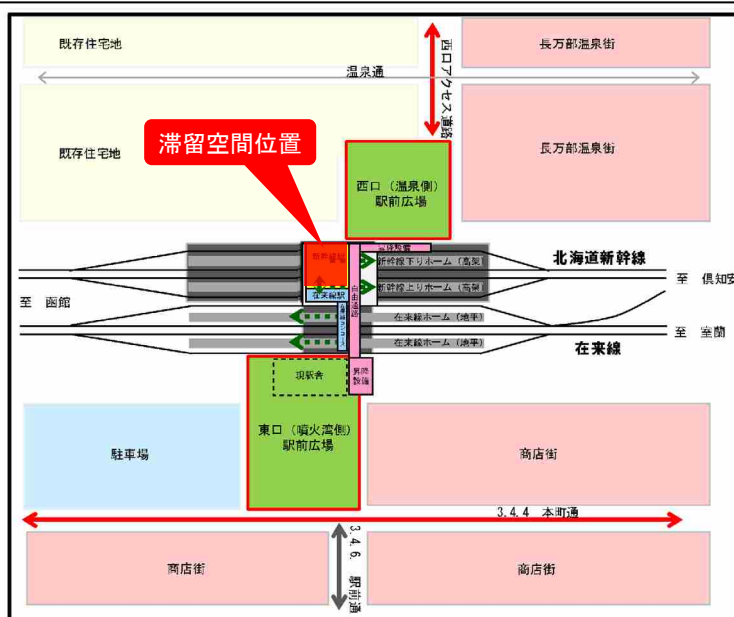
西口は、温泉側であることから、歩いて温泉街に行けるように、歩行者ネットワークの整備を想定している。

また、東口(噴火湾側)駅前広場の面積は約 5,000m²、西口(温泉側)駅前広場は約 1,700m²にて都市計画決定を予定している。

(3) 駅構内動線イメージ

「新幹線駅周辺整備計画（H29.3）」では、駅構内動線イメージを以下のように想定している。

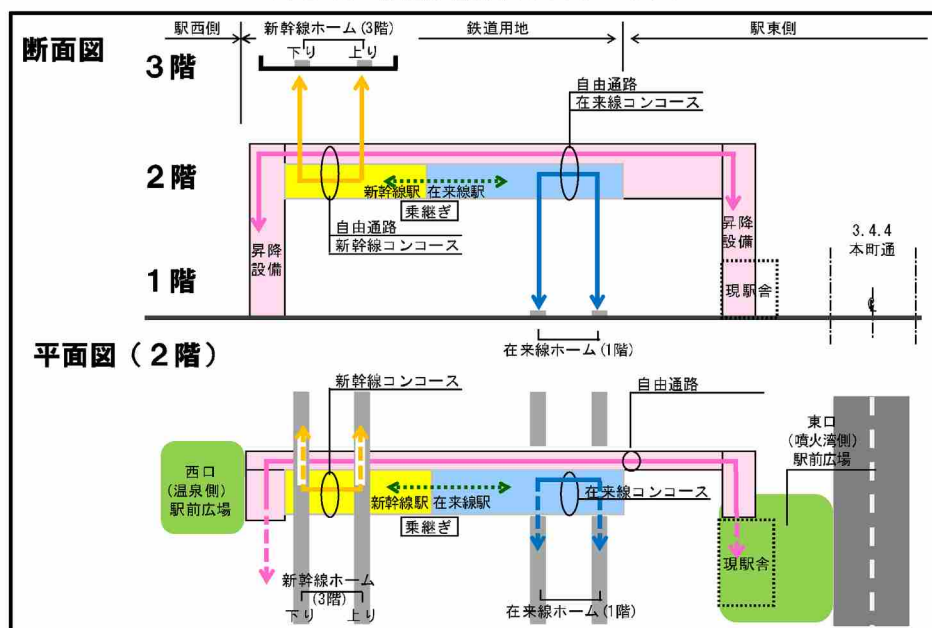
1階に在来線ホーム、2階に自由通路やコンコース、3階に新幹線ホームの配置を計画している。本計画対象の滞留空間は、西口1階に相当する。



※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

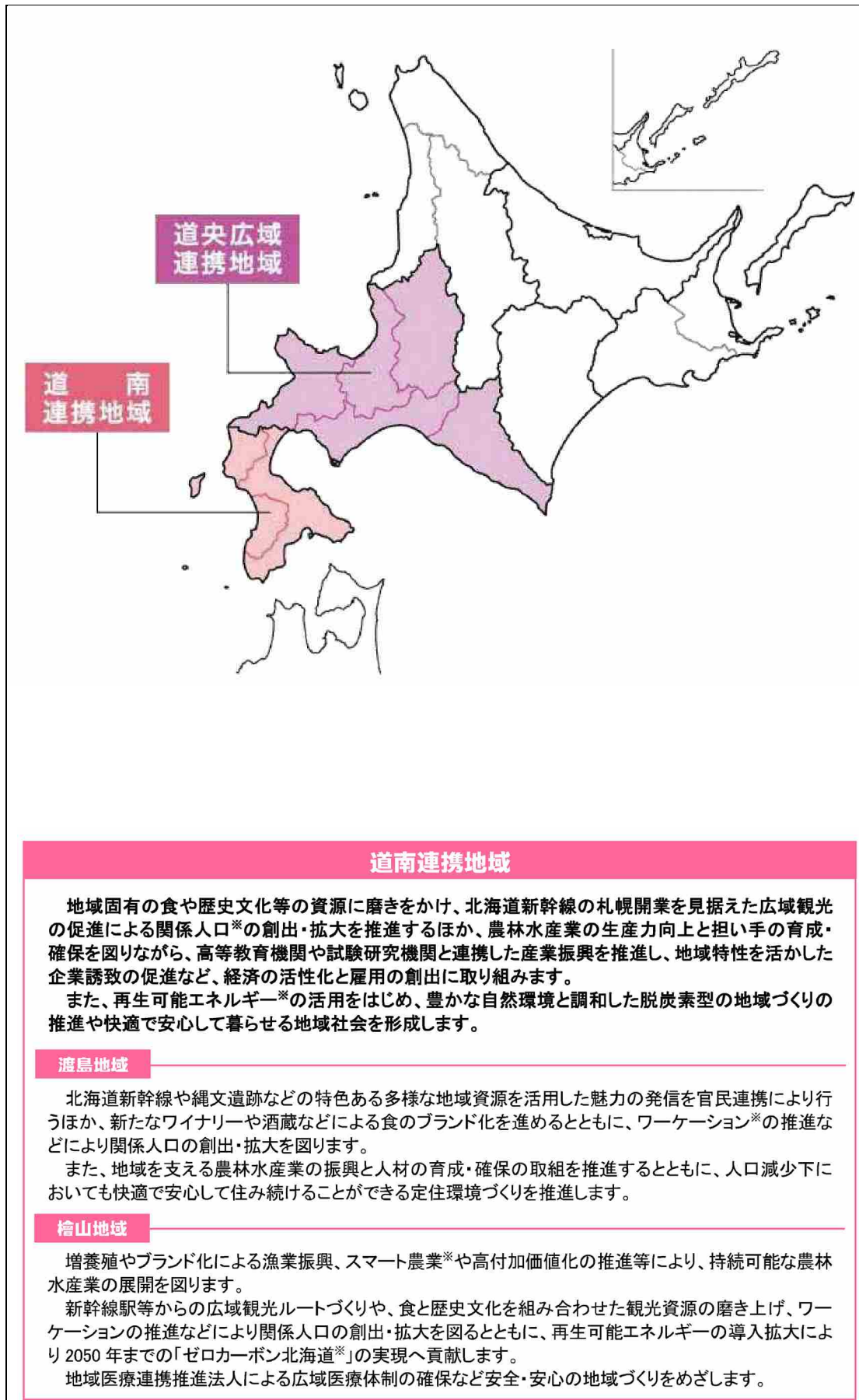
（出典：新幹線駅周辺整備計画（H29.3））

2-1-2. 上位関連計画や各種関連計画資料の収集と整理

(1) 上位計画

1) 北海道総合計画【2021 改訂版】

計画名 北海道総合計画【2021 改訂版】	主体 北海道
	公表年度 令和 3 年 11 月
■計画期間 平成 2 8 年度～令和 7 年度	
■目指す姿 輝きつづける北海道	
■計画の位置づけ 北海道を取り巻く情勢の変化や課題などをとらえ、長期的な展望に立って、道の政策の基本的な方向を総合的に示すため、北海道行政基本条例に基づき策定されている。	
■地域づくりの基本方向 地域づくりについて、基本的な 2 つの視点「個性と魅力を活かした地域づくり」「様々な連携で進める地域づくり」のもと、「中核都市」を拠点とする 6 つのエリアを「連携地域」に設定している。長万部町を含む地域は「道南連携地域」として、北海道新幹線の札幌開業を見据えた経済の活性化と雇用の創出に取り組むとしている。	



(出典：北海道総合計画【2021 改訂版】(R3.11))

2) 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針【3.3】

計画名 都市計画区域の 整備・開発及び保全の方針	主体 北海道
	公表年度 令和3年3月
■計画期間 平成3年度～令和12年度	
■将来像 『みんなでつくろう「おしゃまんべ」 ～輝くふれあいの郷土、協働・教育のまち～』	
■計画の位置づけ この方針では、長万部都市計画区域（以下「本区域」という。）について、将来の姿を展望しつつ、土地利用、都市施設等の決定方針を令和12年(2030年)の姿として策定する。	
■基本目標 ・自然と人が織りなす快適なまちづくり ・ふれあいと優しさが支えるまちづくり ・個性的で心豊かな人と文化を育むまちづくり ・創造的で活力ある地域産業のまちづくり ・安全、安心な暮らしと豊かな環境のまちづくり ・個性ある地域自治と協働のまちづくり	

〔 令和 3 年 3 月 23 日決定 通告示第 230 号 〕

長万部都市計画（長万部町）（非線引き都市計画区域） 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

1. 都市計画の目標

1. 基本的事項

（1）目標年次

この方針では、長万部都市計画区域（以下「本区域」という。）について、将来の姿を展望しつつ、土地利用、都市施設等の決定方針を令和12年(2030年)の姿として策定する。

（2）範囲

本区域の範囲及び規模は次のとおりである。

長万部都市計画区域	市町名	範囲	規模
	長万部町	行政区域の一部	約 4,267 ha

2. 都市づくりの基本理念

本区域は、道南連携地域渡島地域の最北部に位置し、海岸、平野、丘陵、山岳と多様な地形条件を有し、その大半は丘陵地・山地で占められ、平野は内浦湾に沿って帯状に分布し、長万部川、紋別川等の流域に平坦な農耕地が広がっている。

また、明治36年の鉄道開通以来、鉄道の拠点地として発展し、現在は、ＪＲ函館本線とＪＲ室蘭本線の結節点であるほか、3・3・1号学苑海岸通（国道5号）、3・3・5号旭浜通（国道37号）、北海道縦貫自動車道の長万部インターチェンジが整備されており、交通の要衝となっている。

基幹産業は、漁業と農業であるが、社会経済情勢の変化に伴い、厳しい経営を余儀なくされている。

市街地は、海岸と丘陵地の間にＪＲ長万部駅を中心として帯状に形成され、役場庁舎や公共施設、商業施設等が集積しているが、鉄道によって東西に市街地が分断されており、一体的な市街地形成が損なわれている状況となっている。

また、中心商業業務地では、空洞化が進行しており、賑わいや活気が低下している。

今後は、人口減少と少子高齢化が進行し、高齢者世帯が増加することが見込まれることから、これらに対応したまちづくりが求められる。

長万部町では、自然・産業・文化等を継承しつつ、有する資源や可能性を十分踏まえ、独自性のあるまちづくりを進めるため『みんなでつくろう「おしゃまんべ」～輝くふれあいの郷土、協働・教育のまち～』を将来像とするとともに、都市づくりの基本目標として次の6つを定めている。

- ・自然と人が織りなす快適なまちづくり
- ・ふれあいと楽しさが支えるまちづくり
- ・個性的で心豊かな人と文化を育むまちづくり
- ・創造的で活力ある地域産業のまちづくり
- ・安全、安心な暮らしと豊かな環境のまちづくり
- ・個性ある地域自治と協働のまちづくり

また令和12年度末の完成が予定されている北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業効果を最大限に活用したまちづくりを進めていく。

本区域の都市づくりにおいては、このことを踏まえるとともに、今後は人口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する。

Ⅱ. 区域区分の決定の有無

1. 区域区分の有無

本区域に区域区分は定めない。なお、区域区分を定めなかった根拠は以下のとおりである。

本区域は、従来より都市の規模及び人口、産業の動向等から急激かつ無秩序な市街化の進行は見られず、用途地域周辺の農林漁業への影響も少ないことから、非線引き都市計画区域としてきたところである。

現在、人口及び世帯数は減少の傾向を示し、産業については停滞している状況であり、今後ともこれらが増加、発展に転じることは容易ではないと推測される。

今後は未利用地等を有効活用しながら、これまで整備を進めてきた都市基盤を活用したコンパクトな内部充実型のまちづくりを基本とするため、将来の市街地については現在の市街地と同程度と想定し、農林漁業と健全な調和を図りながら、豊かな自然環境や景観の保全に努める都市づくりを進める。

これに加え市街地の規模に大きな影響を与える大規模プロジェクト等の予定もないことから、今後においても急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないものと判断し、区域区分は定めないこととする。

Ⅲ. 主要な都市計画の決定の方針

1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要用途の配置の方針

本区域では、ＪＲ長万部駅を核とし、３・４・３号中央通（一般道道長万部公園線）及び３・４・６号駅前通（町道大町一号線）を基軸とし、計画的に市街地の整備が進められてきた。

しかしながら、人口減少や少子高齢化に伴うコミュニティの衰退、空き店舗・空き地等の増加による商業業務機能の衰退、賑わいの喪失等が課題となっており、中心市街地の機能の回復が求められる。

また、産業構造の転換により、既存市街地においては空き店舗や空き地等の未利用地の活用が課題となっている。

このため本区域では、人口の減少、少子高齢化の進展、産業構造の転換等、都市を取りまく環境の変化に対応するため、安全で快適な都市生活を持続可能とする都市を構築する「コンパクトなまちづくり」。さらには、低炭素型都市構造への転換を目指す。本区域における住宅地、商業業務地及び工業・流通業務地の各用途を次のとおり配置する。

① 住宅地

- ・本区域の住宅地は、一般住宅地及び専用住宅地で構成する。
- ・一般住宅地は、海岸からＪＲ室蘭本線及びＪＲ函館本線までの間や幹線道路の沿道、中心商業業務地の周囲に配置し、生活利便施設の立地を許容しつつ、良好な住環境を形成及び保全を図る。
- ・専用住宅地は、市街地の西側を主体とした住宅地に配置し、中高層専用住宅地及び低層専用住宅地として良好な住環境の形成及び保全を図る。

② 商業業務地

- ・本区域の商業業務地は、中心商業業務地、拠点商業業務地及び沿道商業業務地で構成する。

- ・中心商業業務地は、ＪＲ長万部駅前を中心として３・４・４号本町通（町道本通線）及び３・４・６号駅前通（町道大町一号线）の沿道に配置し、商業・業務施設等が集積する広域的な商業拠点の形成を図る。
- ・拠点商業業務地は、ＪＲ長万部駅裏側の温泉町地区に配置し、温泉施設やホテルのほか、図書館など公共施設と一体となった商業業務地として機能の維持、増進を図る。
- ・沿道商業業務地は、市街地南側の３・３・１号学苑海岸通（国道５号）沿道に配置し、道路利用者の利便性の向上を図る。

③ 工業・流通業務地

- ・本区域の工業・流通業務地は、専用工業地及び一般工業地で構成する。
- ・専用工業地は、長万部漁港周辺に配置し、工業系土地利用の維持、増進を図る。
- ・一般工業地は、ＪＲ長万部駅周辺のほか、大浜地区、旭浜地区、陣屋町地区に配置し、周辺の住宅地の環境に配慮した工業系土地利用の維持を図る。

④ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

- ・新開町地区の第二種低層住居専用地域については、人口減少や土地利用の動向を踏まえつつ、周辺の中高層住宅を主体とした専用住宅地と一体的な住宅地の形成を図るため、用途地域の見直しについて検討する。
- ・３・４・６号駅前通（町道大町一号线）沿道の一般住宅地については、中心商業業務地の再編に併せて、商業業務施設等の立地を誘導するため、用途地域の見直しについて検討する。
- ・町営ガス工場が立地する一般住宅地については、今後のガス供給や施設整備の動向等を踏まえ、用途地域の見直しについて検討する。
- ・北海道新幹線駅周辺予定地区については、住居・商業等の混在した土地利用が見られることから、新幹線関連施設の立地の動向を見極めながら、必要に応じて地区計画等を活用して、適切な用途純化又は用途の複合化を図る。

（２）市街地の土地利用の方針

① 土地の高度利用に関する方針

公営住宅等長寿命化計画に基づき、公営住宅の計画的な再整備を進め、居住者ニーズを踏まえた住宅や増加する高齢者も安心して暮らせる住宅の整備に努める。

② 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地内の緑地については、良好な都市環境を維持するために必要な緑地として今後も適正な保全を図る。

（３）その他の土地利用の方針

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域のうち、集団的農用地や、国営・道営の土地改良事業など各種農業投資が実施されている区域及び実施を予定している区域の農地等については、健全な農業の維持と発展を図るため、今後とも優良な農用地としてその保全に努め、特に、農業振興地域の整備に関する法律第８条第２項第１号に規定する農用地区域については、「農業上の利用を図るべき土地」として用途地域拡大の対象とはしない。

② 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

- ・溢水、湛水、津波、高潮、がけ崩れその他の災害発生の可能性のある地区については、市街化を抑制し、緑化の促進や保全に努め、災害の防止を図る。
- ・土砂災害特別警戒区域に指定されている高砂町地区、南栄町地区及び新開町地区の急傾斜地付近については、災害防止の観点から、特に市街化を抑制する。

- ・既成市街地において災害発生の可能性のある地域については、地域防災計画に基づき、災害の防止に努める。

③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

基本的に市街地の拡大を抑制し、緑地を保全することで、自然環境形成の観点から必要な保全を図る。

④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

- ・3・4・6号駅前通（町道大町一号線）と3・3・1号学苑海岸通（国道5号）の交差点については、沿道サービス施設等が立地しており、適切な沿道土地利用を図るため、農林業との調整を図り、用途地域を定める。
- ・用途地域の指定のない区域について、無秩序な土地利用や市街地の拡大を防ぐため、特定用途制限地域を定めることにより、土地利用の整序を図る。

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設

① 基本方針

α 交通体系の整備の方針

本区域は、道南連携地域渡島地域の最北部に位置する地方中小都市であり、北海道縦貫自動車道、3・3・1号学苑海岸通（国道5号）及び3・3・5号旭浜通（国道37号）が接続する交通の要衝の地であり、今後も広域交通と都市内道路網の重要性は変わらないものと考えられる。

このため、広域的な交通に配慮した交通体系の形成を進めるとともに、都市内交通にも対応した交通体系の形成を図る。

交通施設の整備は、効率性、快適性のほか、安全性や環境との調和を考慮し、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとともに、人口減少等の社会情勢の変化に対応した都市の将来像を現実化する交通体系の観点から、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を進める。

また、社会情勢の変化とともに、都市交通のニーズが高度化並びに多様化していることから、交通量に基づく施設整備の考え方と情報技術等を活用し、既存の交通施設を有効利用する考え方を連動させた総合的な視点で交通施設整備を検討する。

これらの考えのもとに、基本方針は次のとおりとする。

- ・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。
- ・多様な都市活動を支え、円滑な自動車交通を確保するために、都市の骨格となる都市内道路網の形成を進める。
- ・歩行者や自転車の安全で快適な通行を確保するために、歩行者や自転車交通のネットワークの形成やバリアフリー化を進める。
- ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した効率的な公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める。
- ・北海道新幹線長万部駅の整備に伴い、駅の東西を結ぶ自由通路及び駅前広場を整備し、駅を中心とした交通結節点の機能強化、利便性向上を図るとともに、市街地や観光拠点等を結ぶアクセス道路の整備を進める。
- ・本区域は、北海道縦貫自動車道が北側を通過しており、後志方面、胆振方面及び道南方面を結ぶ交通の要衝の地であることから、広域交通と都市内交通の円滑な交通ネットワークの形成に努める。

b 整備水準の目標

交通体系については、広域的かつ長期的視点に立って必要な路線の道路機能確保に努め、当面の整備水準は以下のとおりとする。

	平成27年（2015年） （基準年）	令和12年（2030年） （目標年）
幹線街路網密度	1.77 km/km ²	2.3 km/km ²

② 主要な施設の配置の方針

a 道 路

- ・北海道縦貫自動車道、3・3・1号学苑海岸通（国道5号）及び3・3・5号旭浜通（国道37号）を都市の骨格となる道路とする。
- ・3・4・3号中央通（一般道道長万部公園線）及びその他の都市計画道路を配置し、都市内道路網を形成する。

b 鉄 道

- ・本区域には、JR函館本線があり、道内主要都市に接続する重要な旅客輸送・貨物輸送路となっている。
 今後は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備が進むことにより、更なる道内主要都市間の広域高速ネットワークの形成を図る。
- ・新幹線開業に伴う並行在来線経営分離後の対応については、新幹線開業後における沿線住民の足の確保に向けた取り組みを進める必要があることから、道や沿線市町等との連携により、経営分離区間の安定的かつ効率的な輸送体系を構築するために必要な検討・取り組みを進める。

c 駐車場

- ・北海道新幹線長万部駅周辺における交通の円滑化と利便性の向上を図るため、計画的な駐車場の配置に努める。

d 交通結節点等

- ・JR函館本線及び北海道新幹線長万部駅に駅前広場を配置し、交通結節点の機能充実を図る。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に実施を予定する主要な事業は次のとおりとする。

- ・3・4・4号本町通（町道本通線）の整備を促進する。
- ・JR函館本線及び北海道新幹線長万部駅駅前広場の整備を促進する。

(2) 下水道及び河川

① 基本方針

a 下水道及び河川の整備の方針

ア 下水道

都市の健全な発展と生活環境の改善、公共用水域の水質保全及び浸水の防除を図るため、下水道整備を促進する。

イ 河 川

流域が本来有している保水、遊水機能の確保を図りつつ、流域の土地利用計画等を勘案して総合的な治水対策を促進するとともに、自然環境に配慮しつつ、防災と親水を目的として河川及び水辺空間の適正な維持管理に努める。

b 整備水準の目標

ア 下水道

本区域の下水道普及率は、平成 27 年（2015 年）で 72.7%であり、今後も市街地の普及を目指し、整備促進を図る。

イ 河 川

河川については、治水の安全度の向上に努めるとともに、周辺環境に配慮した河川の適正な維持管理に努める。

② 主要な施設の配置の方針

a 下水道

長万部公共下水道については、下水管渠を確保し、旭浜地区に処理場を適切に配置する。

b 河 川

長万部川、南部陣屋川及び紋別川を主とする河川については、各種開発事業等との調整を図りつつ、親水機能にも配慮した自然と触れ合う水辺空間を含めた適正な維持管理に努める

③ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に実地を予定する主要な事業は次のとおりとする。

北海道新幹線駅周辺予定地区の下水管渠の整備を促進するとともに、老朽化した下水道施設の長寿命化を図りながら、改築更新を行う。

(3) その他の都市施設

ごみ焼却場及びごみ処理場等の都市施設について、それぞれの施設の整備に関する計画等を踏まえて適切な位置に配置し、公益性並びに恒久的な性格を有するものについては、都市計画決定に向けた検討を行う。

3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

今後予定される北海道新幹線の整備に併せて、広域交通機能や交通結節点機能と連携した商業・業務機能等の都市機能の向上を図るため、必要に応じて土地区画整理事業等の市街地開発事業を導入し、個性と魅力ある中心市街地の形成を図る。

4. 自然的環境に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

本区域における緑地の形態は、内浦湾に面した市街地を貫流する南部陣屋川や長万部川の河川空間と市街地背後に展開する丘陵樹林地を骨格とし、良好な自然環境を形成している。

本区域の都市環境の現状を踏まえた上で、環境保全、レクリエーション、防災、景観構成及びその他機能が総合的に発揮され、かつ、緑とオープンスペースのネットワークの形成やコンパクトなまちづくりに対応するように緑地の整備、再整備又は保全を行い、緑全体の適正配置を図る。

また、都市公園においては長寿命化対策を行い、適正な維持管理を進める。

(2) 緑地の配置の方針

① 緑地系統ごとの配置方針

a 環境保全系統

都市の骨格となる緑地として、長万部公園、ふれあい公園及びおやめ公園を配置する。

b レクリエーション系統

日常的なレクリエーション活動の場として、みなみ児童公園及びふれあい公園を配置するとともに週末的なレクリエーション活動の場として、あやめ公園を配置する。

c 防災系統

災害時における一時避難地として、みなみ児童公園及び長万部公園を配置する。
また、拠点となる長万部公園については、災害時における緊急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。

② コンパクトなまちづくりに対応する緑地の配置方針

コンパクトなまちづくりを進めるため、区域内の公園等緑地の適正配置を進める。
また、人口減少等の社会情勢やニーズの変化に対応した緑地の適正配置を実現する観点から、区域内の公園等緑地が都市の利便性上より有効になるように配置する。

（３）実現のための具体の都市計画制度の方針

都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進を総合的かつ計画的に進めるため、都市緑地法の規定に基づく『緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画』の策定を検討するとともに、各種計画等を踏まえて、必要なものを公園等の都市施設や特別緑地保全地区等の地域地区として定める。

3) 第四次長万部町まちづくり総合計画

計画名 第四次長万部町まちづくり総合計画	主体 長万部町 公表年度 令和3年3月
■計画期間 平成3年度～令和12年度	
■長万部町の将来像（キャッチフレーズ） ひらけ！つながれ！おしゃまんべ！！ —みんなで楽しい未来へ—	
■計画の位置づけ 北海道新幹線長万部駅の開業を控え、新たな可能性や地域の資源・人材を活かしながら、将来にわたって住み続けたい自主・自立したまちづくりを目指し、まちづくり推進会議などで議論をし、パブリックコメント等を経て、今後10年間の町政指針として策定されている。	
■基本目標 将来像の実現に向け、新たなまちづくりの6つの基本目標を設定している。	

将来像	基本目標	政策項目
ひらけ！つながれ！おしゃまんべ！！ — みんなで楽しい未来へ —	1 【生活・環境】 豊かで快適な環境と美しい景観のまちづくり	(1) 美しい自然環境の保全と利活用 (2) 居住環境の充実 (3) 新幹線の開業を見据えた移住・定住の促進 (4) 環境衛生の推進
	2 【健康・保健・福祉】 男女が共に支え合う健やかな地域社会づくり	(1) 男女共同参画の推進 (2) 子育て支援体制の充実 (3) 健康づくりの推進 (4) 福祉社会の推進 (5) 温かな地域社会の形成
	3 【学び・スポーツ・文化】 地域の未来を創造する人づくり文化づくり	(1) 生涯学習の推進 (2) 家庭・学校教育の充実 (3) 地域文化の育成
	4 【産業】 世界とつながり躍動する地域産業づくり	(1) 新時代の市場環境に適応した力強い農林水産業の確立 (2) 新幹線開業に備えた産業基盤の確立 (3) 地域の雇用創造を促進する交流人口の拡大
	5 【生活基盤】 安心・安全で暮らしやすいまちづくり	(1) 生活基盤の整備 (2) 交通ネットワーク及び生活交通の維持・確保 (3) 安心して暮らせる地域づくり
	6 【協働】 手を取り合って未来を拓くまちづくり	(1) 町民主体のまちづくり活動の推進 (2) 行財政改革の推進 (3) 多様な「縁」を基盤にした関係人口の拡大 (4) 近隣市町村との連携・交流

■長万部駅の利用促進に向けた検討体制づくり

将来像の実現に向け、近隣市町村と連携や交流をする方向性としている。

(4) 近隣市町村との連携・交流★

①新幹線開業を見据えた広域的な観光や二次交通施策の検討★ 8 11

【現状と課題】

新幹線開業により長万部駅の利用者については、町内はもとより広域エリア全体に及ぶことから、駅の利用促進等に向けては広域的な枠組みで検討を進めていくことが課題となります。

【目標】

新幹線開業を見据えて、近隣市町村を含めた広域的な視点から、観光振興やPR、二次交通網の在り方や方向性を検討していきます。

【施策】

長万部駅の利用促進に向けた検討体制づくり

- ・広域的な観光振興に向けた検討体制づくりについて検討します。
- ・周辺自治体や交通事業者を含め、新幹線駅からの二次交通網のあり方について検討します。
- ・広域的な連携によるPRを推進します。

■安心・安全で暮らしやすいまちづくり

新幹線開業に向け、交通ネットワークについて包括的な検討を行うこととしている。

(2) 交通ネットワーク及び生活交通の維持・確保★ 3 7 11

- ・新幹線開業に向け、町道本通線の道道昇格を前提とした改良を進めるほか、既存の橋梁や町道網、建設機械等の計画的な維持・補修・更新を進めていきます。
- ・公共交通網については、新幹線開業を見据え、地域公共交通計画の策定を検討します。地域公共交通計画の策定にあたっては、高齢者等交通手段確保事業（タクシーチケット）や老人福祉バスのあり方も含め、包括的な検討を行います。

○道路整備の推進

○地域公共交通の充実★

（出典：第四次長万部町まちづくり総合計画（R3.3））

4) 長万部都市計画マスタープラン

計画名 長万部都市計画マスタープラン	主体 長万部町 公表年度 令和 3 年 3 月
■計画期間 令和 3 年度～令和 2 2 年度	
■計画の位置づけ 土地の利用や社会情勢の変化に対応し、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策定されている。	
■まちづくりの方向性 【まちづくりの課題】 【まちづくりの方向性】 ◆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 ◆公共施設等の再編・統合を契機とした市街地の再整備 ◆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 ◆長万部温泉地区の魅力の向上による地域経済の活性化 ◆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 ◆まちの魅力・回遊性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 ◆災害に強く持続可能なまちづくりの推進 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 点を設定している。 ○ 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。 ○ 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新幹線駅西口駅前拠点の形成と合わせて、温泉交流拠点の形成を図る。 ○ 災害に強く持続可能なまちづくりの推進 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。	

■将来都市構造

「まちの魅力・回遊性を高めるまちづくりの推進」として、駅前にぎわい拠点、駅西新駅前拠点の整備、まちなか回遊軸の形成を図る。



■防災等の基本方針

「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。



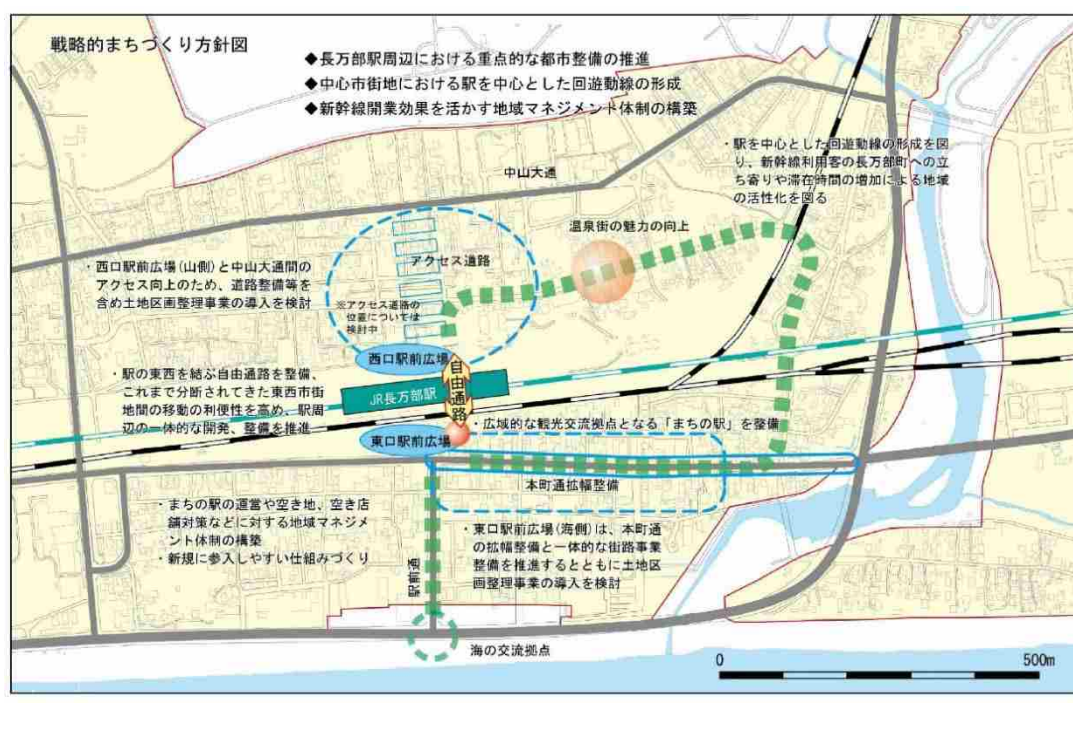
■戦略的まちづくり方針

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。



(出典：長万部都市計画マスタープラン (R3.3))

5) 長万部まちづくりアクションプラン

計画名		主体
長万部まちづくりアクションプラン		長万部まちづくり推進会議 長万部町
		公表年度
		平成 30 年 3 月
■計画期間		
令和 3 年度～令和 1 2 年度		
■計画の位置づけ		
2030（令和 12）年度末の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）開業を契機とした将来の発展を見据え、住民、企業、行政が一体となり、周辺自治体とも連携しながら、新幹線開業に向けた準備をスタートさせ、開業効果を最大限に発揮するための様々な取組みを着実に進めていくために、新幹線開業に向けた様々な取組みの行動指針として提言するもの。		
分野	プロジェクト	課題解決に繋がる施策
交通アクセス分野	利便性の高い駅機能の確保	・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の確保 ・長万部駅を起点とした在来線客の利便性の確保
	長万部駅を起点とした交通アクセス機能の向上	・長万部駅東口および西口の駅前広場の整備 ・長万部駅を起点としたアクセス道路の整備
	駅周辺における駐車機能の確保	・高架下の空間等を活用した利便性の高い駐車場の整備
	多様な利用者に配慮した移動空間の確保	・駅周辺で利用者が円滑に移動できる移動空間の確保 ・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
	二次交通網構築等に関する広域的な協議の場づくり	・町および広域エリアでの二次交通網の構築等に向けた協議等を行う場の形成
	ニーズに合わせた二次交通サービスの充実	・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アクセス網及びタクシーサービスの提供 ・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エリアフリーバスの提供
	高架下空間の有効活用	・高架下空間の有効活用の促進
まちなみ形成分野	中心市街地における商業機能の確保	・長万部駅周辺における民間を主体とした商業空間の検討 ・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
	交流拠点「まちの駅」の整備	・長万部駅周辺に特産品販売や飲食機能、観光情報提供機能をもたせた交流拠点「まちの駅」の整備
	地域資源を活用した特産品の開発	・長万部町内の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	・地域の象徴となる駅舎デザインの検討
観光振興分野	市場環境に対応した施設の多様化	・施設づくり（既存宿泊施設の改修・新設等）の支援 ・長万部温泉街との連携による町内外からの新規参入の促進
	食の活用による需要の過年度化	・長万部町内の「あたり前」とされる素材・調理法の磨き上げ ・広域エリア（南後志や檜山北部、西胆振等）の食材の発掘 ・閑散期における町内・広域エリアでの旬の食材を活用したキャンペーンの展開
	新幹線開業に向けたブランド力の強化	・外国人観光客の取り込みへ向けた宿泊施設等の対応力の強化 ・長万部の資源を活用した観光プログラムの開発 ・温泉街全体のブランド力を高めるようなシンボリックな空間づくり
	地域連携 DMO の実現	・観光協会を核とした町内および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および広域的な観光情報の提供 ・地域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育成
	移住・定住の促進	・長万部町内への移住・定住の促進

■長万部駅の東西を結ぶ自由通路の整備

▶ 施策①：長万部駅の東西を結ぶ自由通路の整備

→長万部駅東口にある商店街と西口にある温泉街を結ぶアクセス路として、駅を中心とした市街地間の交流を促す自由通路を整備する。

－ 議論を踏まえた方向性 －

- ・新幹線駅に最も近接する北側への配置
- ・新幹線改札と自由通路を連絡する通路を確保し、幅広いたまり空間を想定
- ・新幹線と在来線の乗り換え利便性を確保
- ・東口からの利便性の確保
- ・西口昇降口は新幹線駅を共有
- ・自由通路幅員はバリアフリー、観光客の移動などに配慮してスペースを確保
- ・修学旅行や緊急時に対応可能なたまり空間の確保
- ・東口昇降口はまちの駅とのアクセスを考慮
- ・駅利用者がまちの駅や商店街に楽しんでアクセスできるような仕掛けづくり
- ・津波時の避難ルートとしての活用にも配慮

－ スケジュール －

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
都市マスタープラン及び立地適正化計画の策定による位置付けの検討【町】												
関係機関協議【町、JR 及び鉄道・運輸機構】												
都市計画決定【町】												
						予備設計【JR 及び鉄道・運輸機構】						
							測量【JR 及び鉄道・運輸機構】					
									詳細設計【JR 及び鉄道・運輸機構】			
										用地買収【JR 及び鉄道・運輸機構】		
											自由通路の整備【町、JR 及び鉄道・運輸機構】	

※用地買収については鉄道・運輸機構等関係機関と協議しながらスケジュールを調整

KPI

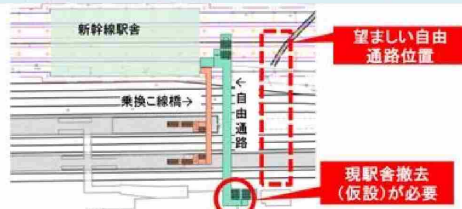
自由通路の1日あたり利用者数

（現状値：なし（跨線橋利用者数は2017年 平日128人/日、休日131人/日）

→（目標値：2031年度 1,750人/日（自由通路中央付近の通行量））

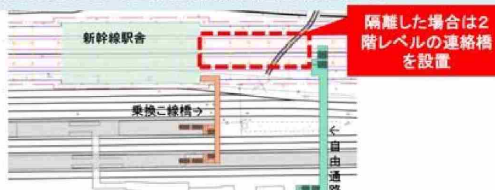
①現駅舎、新幹線高架区間の柱の位置を考慮して、新幹線駅に最も近接する北側への配置とする

- ・現駅舎は支障させない位置に自由通路を設置



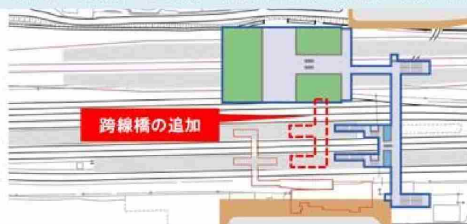
②新幹線駅改札と自由通路を連絡する通路を確保し、幅広く溜まり空間を想定する

- ・自由通路と新幹線駅昇降口を兼ねる
- ・必要となるたまり空間を検討算出し設置する



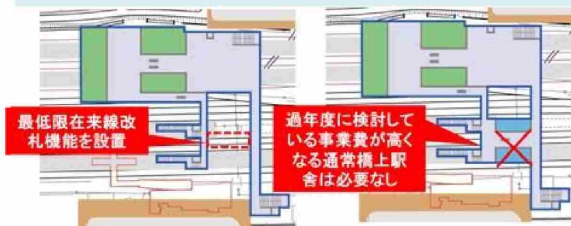
③新幹線と在来線の乗換利便性を確保する

- ・乗換こ線橋(JR整備)・自由通路(自治体整備)を設置



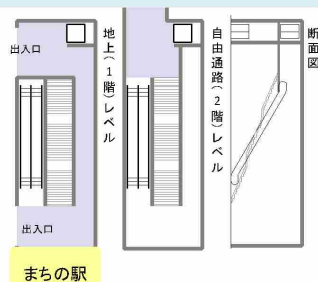
④東口(噴火湾側)がメインとなることから東口からの利便性を高くするようにする

- ・自由通路から在来線への近道となる改札口
- ・乗換こ線橋への連絡橋を確保する



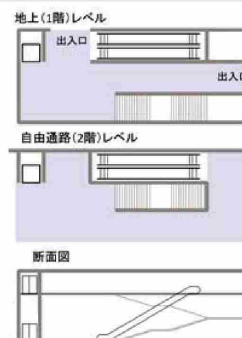
⑧東口昇降口はまちの駅とのアクセスを考えた形式とする

- ・直階段(EV・ES)でまちの駅と接続設置



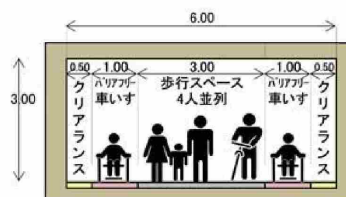
⑤西口(温泉側)昇降口は新幹線駅と共有とする

- ・高架下たまり空間横に折れ階段(EV・ES)設置



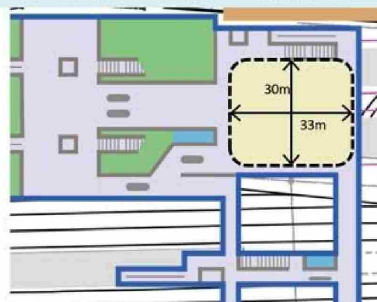
⑥自由通路幅員はバリアフリー・観光客の並列行動・旅行カバン利用によるスペースを確保

- ・各種利用形態による1人当りの幅員を考慮し必要幅員6mを確保



⑦たまり空間は修学旅行や緊急時に対応可能なスペースを確保

- ・ピーク時に1000人が滞留可能な1000㎡(30m×33m)を確保



⑨現自由通路位置では海等を見渡すことが難しいことから昇降口等での眺望空間の確保は考えない

- ・駅前通正面となる駅前広場・新幹線駅構内等での設置にむけ関係機関と協議を進める

⑩乗換跨線橋における利便性を確保する

- ・EVの他ES設置に向け関係機関との協議を進める

推進会議の検討結果を踏まえた自由通路の整備イメージ

■災害時における駅利用者等の安全を確保する施設や仕組みづくり

▶ 施策②：災害時における駅利用者等の安全を確保する施設や仕組みづくり

→避難ルートの整備や非常用食料の備蓄、駅舎施設を活用した一時避難場所の確保など、駅利用者や町民の安全を確保する施設や仕組みづくりを行う。

－ 議論を踏まえた方向性 －

- ・新幹線駅の構造特性（高高架）を活用し、津波発生時の町民や新幹線利用客の一時避難場所としての機能の確保
- ・新幹線の運行停止時の長万部駅の拠点性も考慮し、新幹線の乗客を一時的に収容できるたまり空間の確保
- ・鉄道事業者と連携した新幹線利用者の非常用食料の備蓄や避難ルートづくり

－ スケジュール －

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
都市マスタープラン及び立地適正化計画の策定による位置付けの検討【町】												
			駅における防災機能についての要望 【町から鉄道・運輸機構へ】									
								基本設計・実施設計 【鉄道・運輸機構】				
										駅舎の整備 【鉄道・運輸機構】		

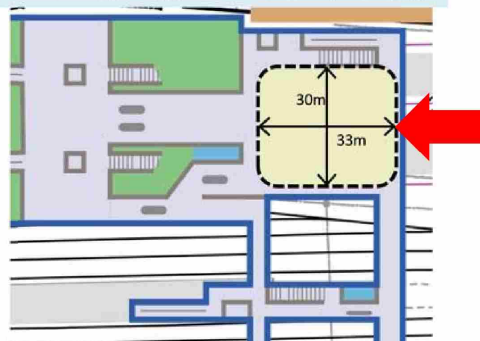
KPI

駅舎内におけるたまり空間の延床面積

（現状値：なし）→（目標値：2030 年度末 1,000 ㎡）

たまり空間は修学旅行や緊急時に対応可能なスペースを確保

- ・ピーク時に1000人が滞留可能な1000㎡（30m×33m）を確保



長万部駅新幹線
たまり空間
イメージ図

長万部新幹線駅内のたまり空間イメージ（再掲）

■高架下空間の有効活用の促進

▶ 施策：高架下空間の有効活用の促進

→長万部駅周辺における高架構造により生じる高架下空間の有効活用方法を検討する。

－ 議論を踏まえた方向性 －

- ・長万部駅の特徴である「高高架」という構造を踏まえ、降雪の影響の少なさなど高架下の特性を活かした空間を有効活用
- ・高架下となる西口においては、鉄道村など文化施設としての機能を検討

－ スケジュール －

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
都市マスタープラン及び立地適正化計画の策定による位置付けの検討【町】												
関係機関協議【町、JR 及び鉄道・運輸機構】												
高架下空間の有効活用に向けた方針検討【町、民間事業者】												
具体的な利用方法の決定【町、民間事業者】												
高架下の利用に係る詳細設計【町、民間事業者】												
高架下空間を活用した駐車場等の整備【町、民間事業者】												

KPI

高架下空間を活用した利便施設の面積

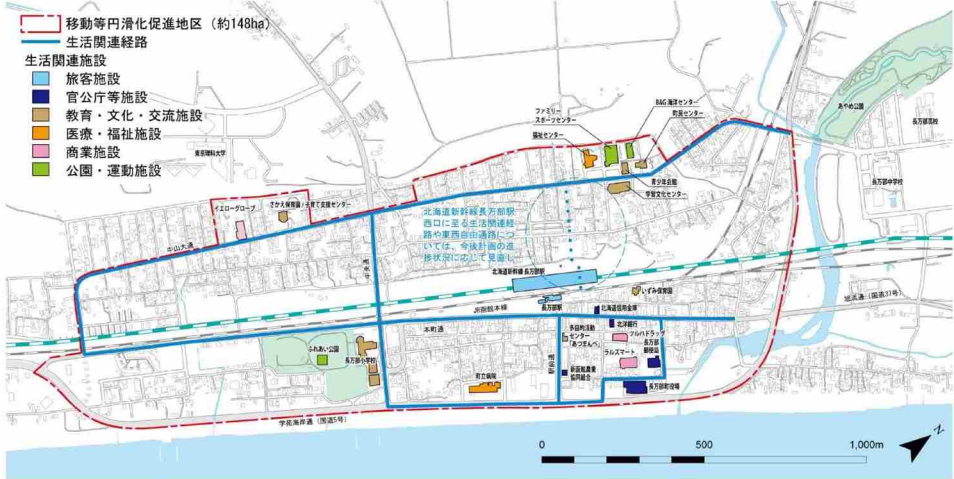
(現状値：なし) → (目標値：2030 年度末 1,000 ㎡以上)



推進会議の検討を踏まえた西口の高架下空間の整備イメージ（再掲）

(出典：長万部まちづくりアクションプラン (H30.3))

6) 長万部町バリアフリーマスタープラン

計画名 長万部町バリアフリーマスタープラン	主体 長万部町 公表年度 令和3年3月
■計画期間 平成3年度～令和12年度	
■長万部町の将来像（キャッチフレーズ） 拓け！安心、安全、快適がつながる「おしゃまんべ」 ～お互いを支えあい、誰もが安心、安全、快適に移動できるまちづくり～	
■計画の位置づけ 旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（「移動等円滑化促進地区」）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想の作成に繋げていくことをねらいとしたもの。	
■基本目標・方針 将来像の実現に向け、2つの基本目標を設定している。 ○ 安心、安全、快適がつながる暮らしやすいまちの実現 ・主要施設のバリアフリー化の推進 ・バリアフリー歩行者ネットワークの形成 ・公共交通による移動の充実 ○ 心を開き、お互いを支え合える心のバリアフリーの推進 ・理解を深めるための啓発・広報活動の推進 ・行動につながる幅広い教育活動の推進	
■移動等円滑化促進地区等の設定 駅西口の駅前広場やアクセス道路も整備計画も未定の状況だが、これらの施設の開業・整備を念頭におき、計画の進捗に応じて生活関連経路の設定を見直していく。 図表 移動等円滑化促進地区及び生活関連施設・生活関連経路（面積約148ha） 	

(出典：長万部町バリアフリーマスタープラン (R3.3))

7) 第2期長万部町創生総合戦略

計画名	主体	
	長万部町	
第 2 期長万部町創生総合戦略	公表年度	
	令和 2 年 3 月	
■計画期間		
平成 2 年度～令和 7 年度		
■計画の位置づけ		
様々な状況の変化に的確に対応しながら自立したまちづくりと、これまで以上に地域の特性を活かした個性あふれ、魅力ある地域を形成していくために、「総合戦略」で掲げた基本目標や重要業績評価指標（KPI）達成に向けた進捗状況を検証するとともに、重点プロジェクト・個別事業について情勢の推移による必要な見直しを行い、策定するもの。		
■基本戦略		
将来像の実現に向け、4 つの基本戦略を設定している。		
○ 地域資源と地理的条件を活かした「稼げる」産業基盤と雇用の場づくり		
○ 新幹線駅を核とした人を惹きつける魅力あふれるまちづくり		
○ 若者・女性が輝ける、子育て環境に恵まれた住みやすいまちづくり		
○ 広域的な地域連携が進む安心して暮らせるまちづくり		
■地域の雇用創造を促進する交流人口の拡大		
◎新幹線開業を視野に入れた多様な交流人口（外国人、道外客、宿泊客）を受け入れる基盤づくり 		
長万部観光協会とも連携しながら、ワンストップ窓口サービス機能の強化を図るとともに、着地型旅行商品の開発・磨き上げや魅力的な観光プランの造成・情報発信、wi-fi 環境等の整備、外国語ガイドの養成、観光関連施設の老朽化対策などを進めます。		
◎「おしゃまんべ毛がにまつり」などイベントの充実強化		
「おしゃまんべ毛がにまつり」について、地元特産品など地域資源を全国に発信する効果的なイベントとして位置づけるとともに、地域ブランドの発掘や販路開拓の機会としての活用を目指します。また、イベントの充実に向け、新たな人材を活用した運営体制見直しや、配置等を含めた会場の見直しを行う。		
◎温泉施設を活用した合宿誘致		
交流人口の拡大と施設の有効活用を図るため、スポーツ合宿と温泉施設を組み合わせた各種団体の合宿誘致事業を推進します。		
重要業績評価指標（KPI）		
項 目	基準値	目標値（R 7）
・外国人観光延宿泊者数	未集計（H30）	1,000 人泊
・観光入込のピーク月とオフピーク月の比率	2.48 倍（H30）	2.0 倍以内
・観光入込客数	49.3 万人（H30）	20%増

(出典：第2期長万部町創生総合戦略（R2.3）)

(2) 関連計画

1) 都市計画道路決定図書

長万部都市計画道路の変更（北海道決定）

都市計画道路の全部を次のように変更する。

種別	名称		位置			区 域	構 造				備 考
	番 号	路線名	起 点	終 点	主 な 経過地		構造式	車 線 数	幅員	地 表 式 の 区 間 における通行等 との交差の構造	
幹線 道 路	3・3・1	宇花塩津通	長万部町 字大浜	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	約4,630m	地表式	2車線	22m	JR函館本線と 立体交差 1箇所 幹線街路と 平面交差 7箇所	一般国道5号
	3・4・2	中山大通	長万部町 字大浜	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	約2,630m	地表式	2車線	18m	JR函館本線と 立体交差 1箇所 J.R函館本線と 平面交差 1箇所 幹線街路本町通と 立体交差 1箇所 幹線街路と 平面交差 3箇所	
	3・4・3	中央通	長万部町 字長万部	長万部町 字豊野	長万部町 字長万部	約1,470m	地表式	2車線	16m	J.R函館本線と 立体交差 1箇所 幹線街路本町通と 立体交差 1箇所 幹線街路と 平面交差 3箇所	一般国道 長万部公園前
	3・4・4	本町通	長万部町 字大浜	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	約2,260m	地表式	2車線	18m	幹線街路中山大通 と立体交差1箇所 幹線街路中央通と 立体交差1箇所 幹線街路と 平面交差 5箇所	
	3・3・5	旭浜通	長万部町 字長万部	長万部町 字旭浜	長万部町 字旭浜	約1,700m	地表式	2車線	22m	幹線街路と 平面交差 1箇所	一般国道11号
	3・4・6	駅前通	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	約250m	地表式	2車線	18m	幹線街路と 平面交差 2箇所	
	3・4・7	曙通	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	長万部町 字長万部	約330m	地表式	2車線	16m	幹線街路と 平面交差 2箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

2) 自由通路都市計画決定資料

①幅員検討資料

新幹線長万部駅自由通路の幅員設定について

自由通路の幅員については一般歩行者（自転車押乗）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、最低限各幅員を確保するものとし、必要幅員として6.0mと設定する。

表 1 自由通路幅員【最低限】

	幅員
①自転車押乗最低幅員（2人がすれ違える）	2.0m=1.00m×2人
②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
③バリアフリー基づく車いすの歩行幅員	2.0m=1.0m×2台
④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	6.0m

※通路利用者と車いすの寸法は、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和4年6月）第2版1～1頁を参照

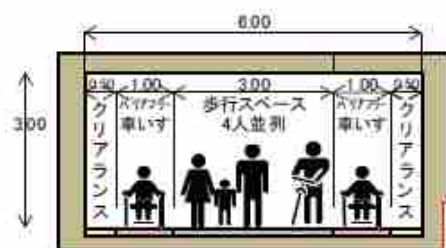


図 1 自由通路の幅員 6m

※クリアランスは、清拭設備の設置及び災害時の避難誘導指示等を設置する余裕幅として確保

↑
「防護柵や標識等、その他の路と施設を設ける場合にあっては0.5mを加えた幅員とする」
道路構造令の解説と運用（令和3年3月）267頁

都市計画道路 or 都市計画道路
壁体を除く内幅 or 壁体を含めた外幅
幅員の内側の標高
これらに関しては、通行都市計画課等と現在協議中

以下には各種歩行者通路に関する幅の考え方を整理する。

- 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の計画幅員は4m～1.0mとなっている。

表 2 既存新幹線駅の計画時の通路幅員

	通路幅員
北海道新幹線 米古内駅	4m
北海道新幹線 新函館北斗駅	6m
北陸新幹線 糸魚川駅	6m
上越新幹線 土佐新川駅	10m

※自由通路として計画された幅

- 計画交通量25百人/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。

$$W = \frac{P}{1600} + F$$
 ※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

$$W = 1.8m \div 2470 \text{ (日最大利用者数)} \times 18\% \text{ (歩行者ピーク率)} \div 48 \text{ (年式外生変数)} / 16000 + 1 \text{ (通常)}$$
 なお、通路利用者の予測結果は次頁に整理する。
- 道路構造令による歩道の最低幅員は4.0m（歩行者交通量多く、歩行者と自転車の混在通行）
- バリアフリーの考え方では歩道は有効幅員は幅広くすることが望ましいとされている。

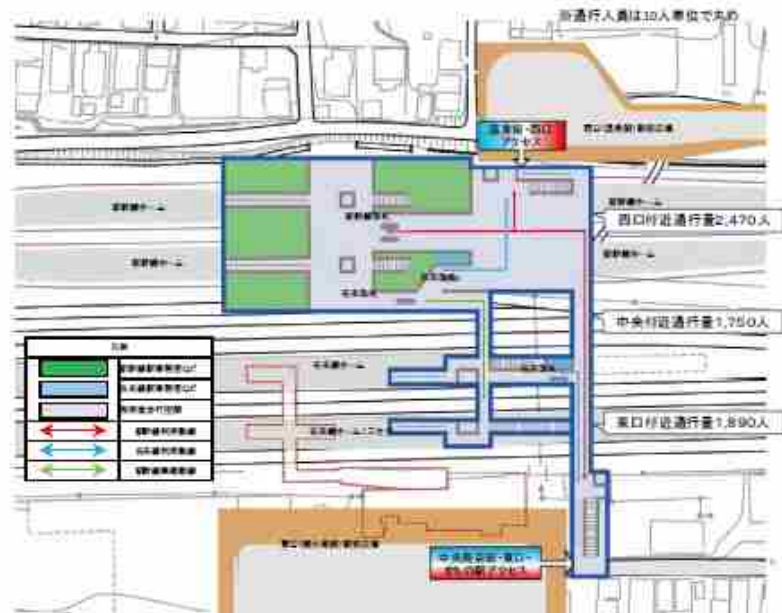


図 2 自由通路利用者数

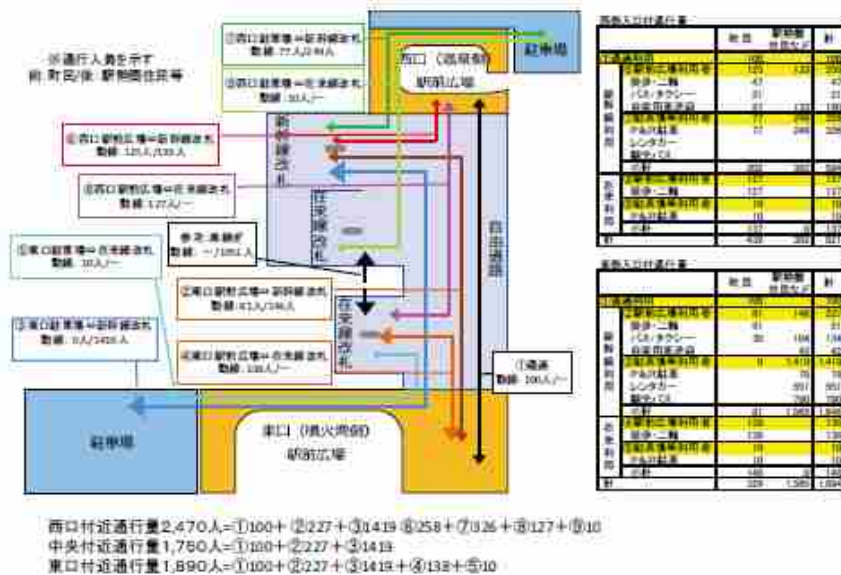
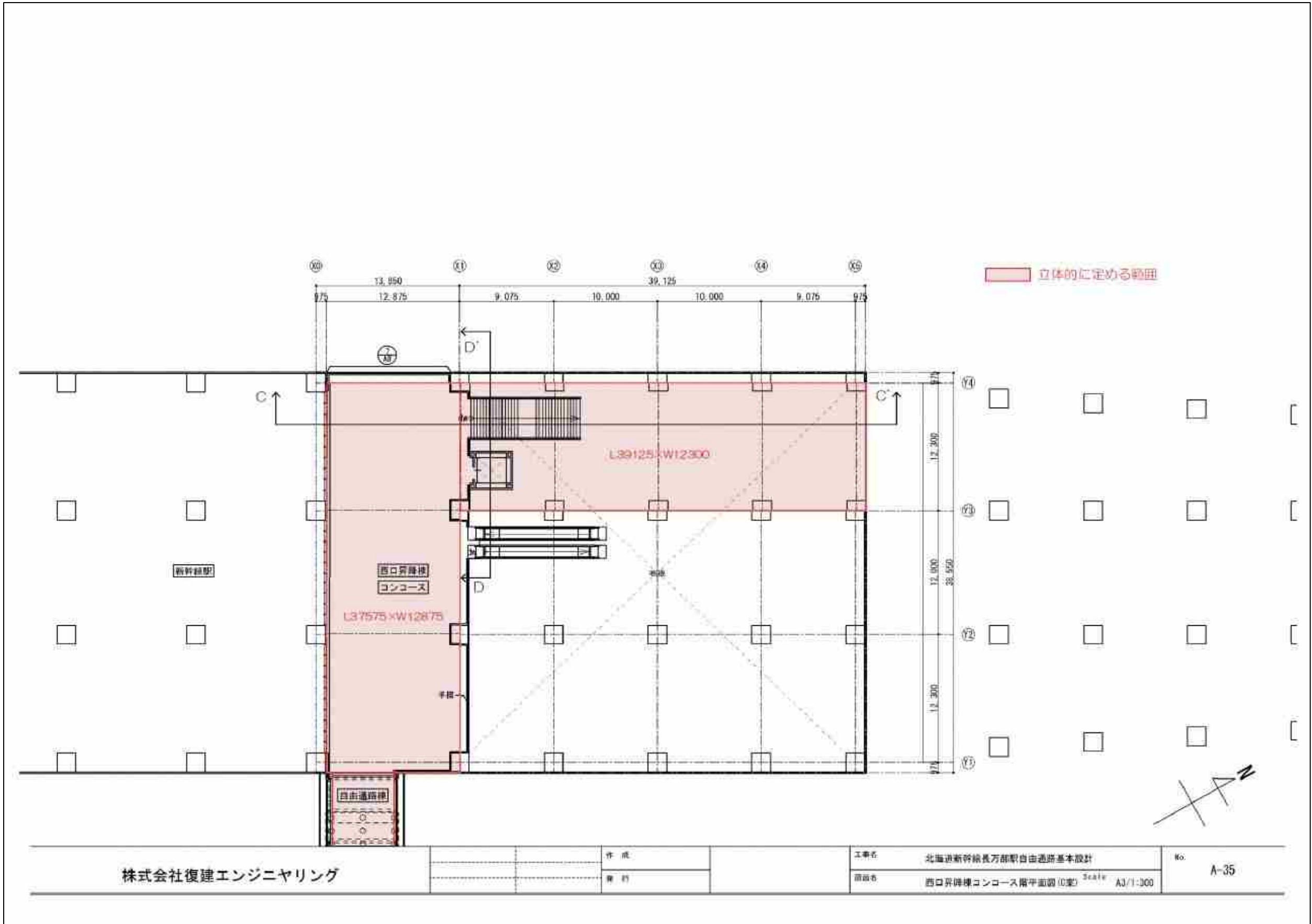
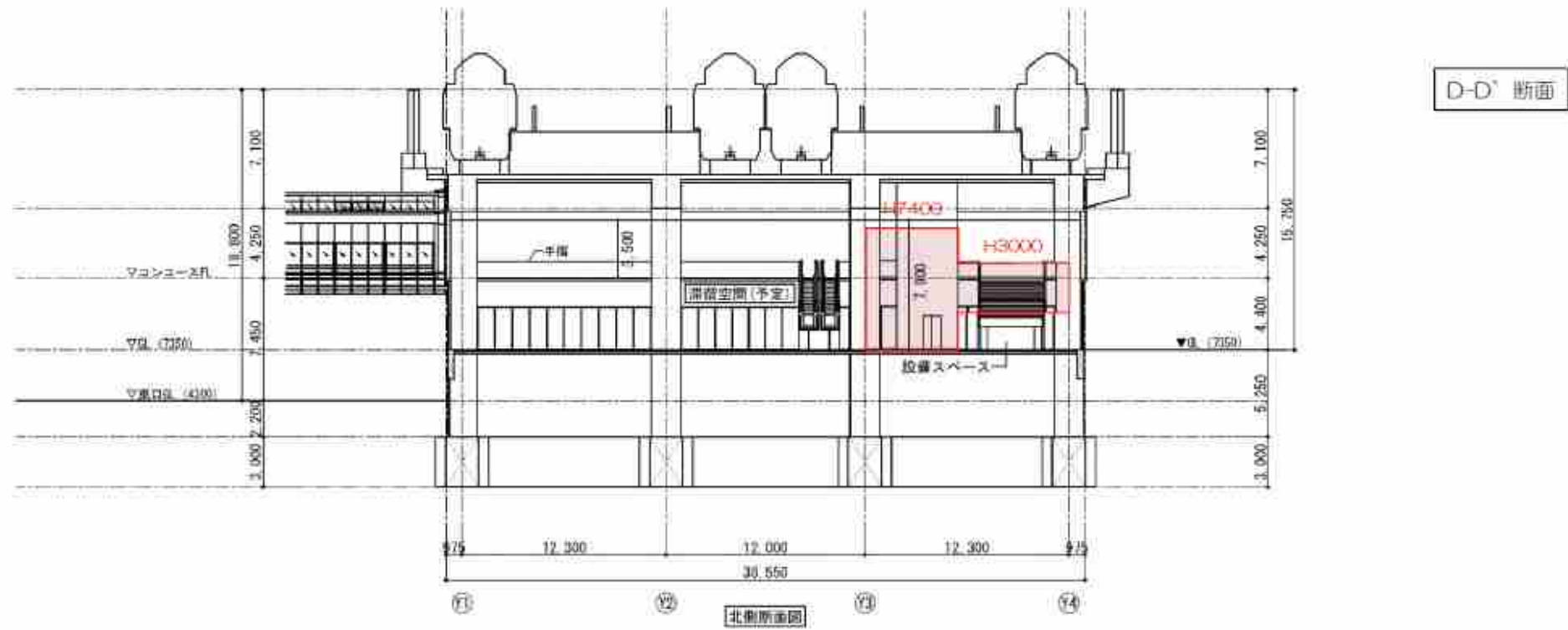
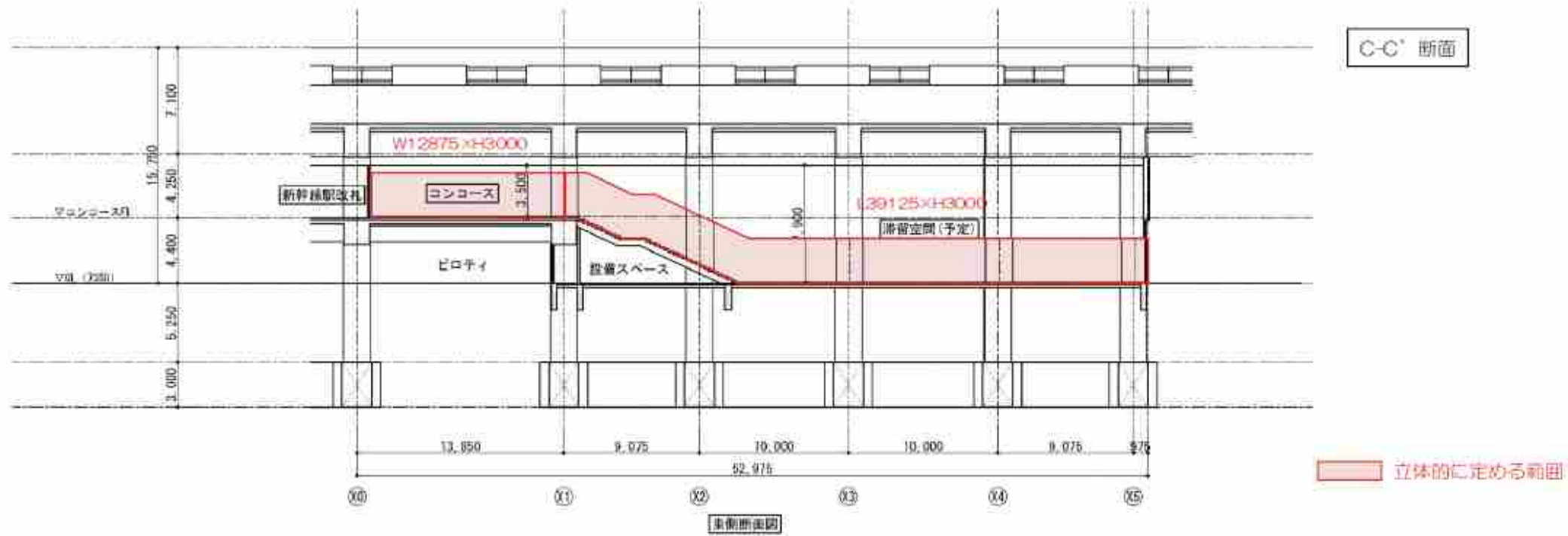


図 3 自由通路利用者数の算出





株式会社復建エンジニアリング

作成
発行

工事名 北海道新幹線長万部駅自由通路基本設計
図面名 西口昇降梯断面図 (C案)

Scale A3/1:300

図 A-37

③事業費の規模

自由通路及び昇降棟の概算工事費は、下図の通りである。ただし、コンコース前床や本計画対象の滞留空間は金額に含まれていない。滞留空間の概算工事費は、「2-5. 概算事業費の算定」で示す。

表-自由通路・昇降棟の概算工事費

工事区分	概算工事費(千円)	備考
橋梁・上部構造	177,834	
下部構造	116,415	
建物 東昇降棟	628,839	
自由通路棟	271,835	
西口昇降棟	220,406	コンコース前床、滞留空間含まない。
電気設備	80,218	
機械設備	18,282	
合計	1,513,829	※エレベータ等、鉄道事業者の負担を見込む部分も含む 7

(出典：町民説明会資料 (R4. 5))

④整備スケジュール

整備スケジュールを下図に示す。2028 年から高架下の利用にかかる詳細設計がスタートする予定となっている。

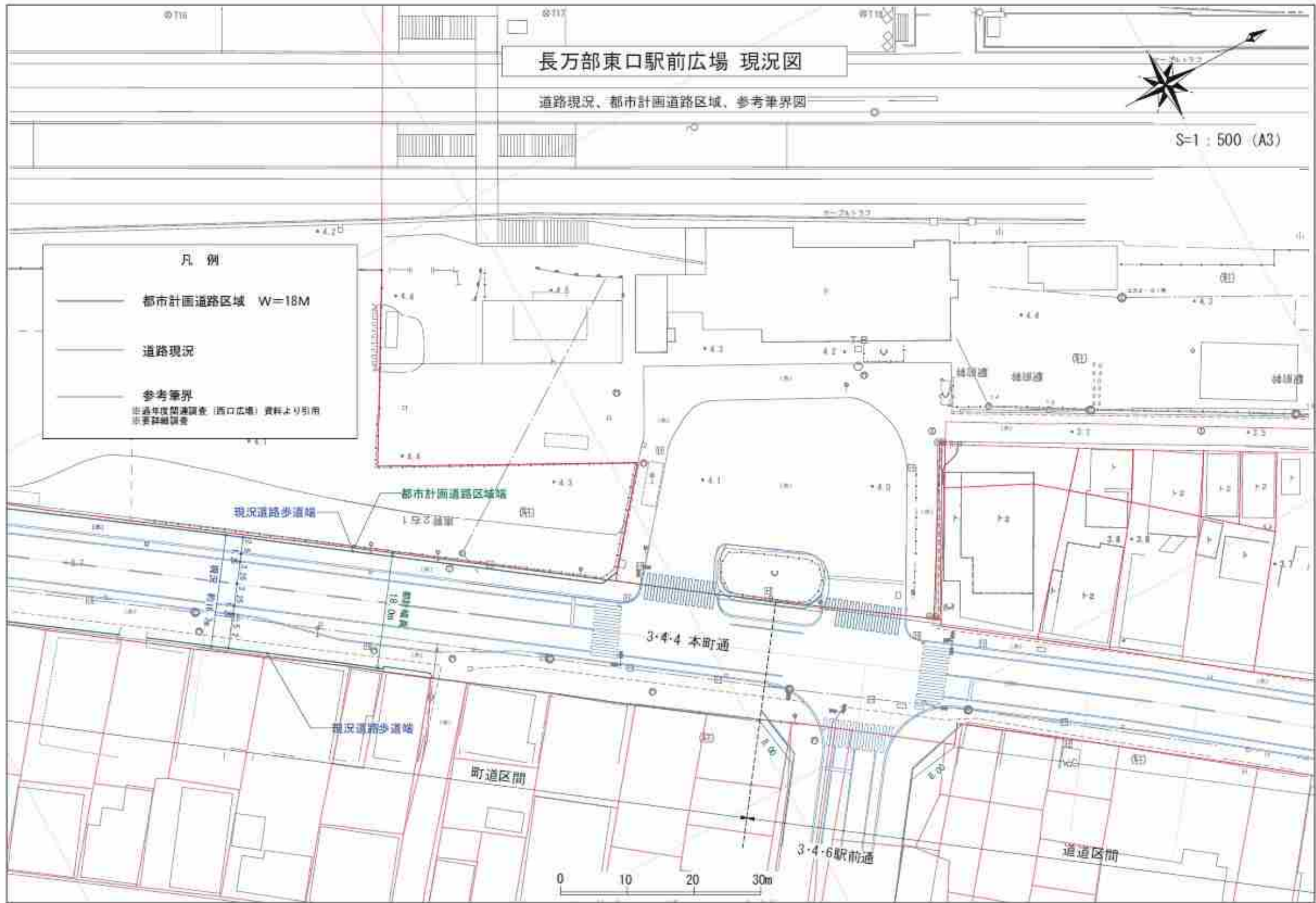


(出典：長万部まちづくりアクションプラン (H30. 3))

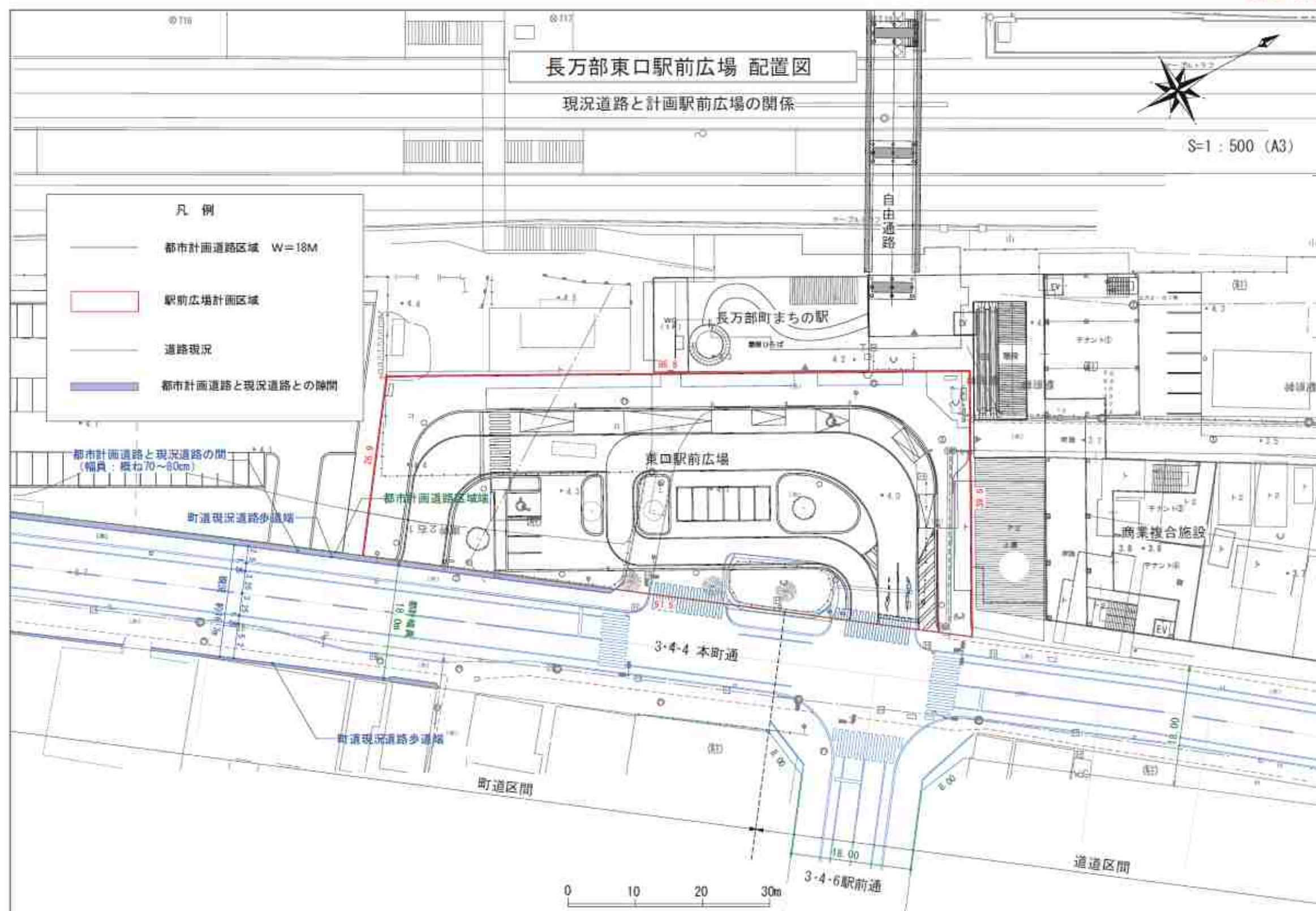
図-高架下空間のスケジュール

3) 東口駅前広場検討資料

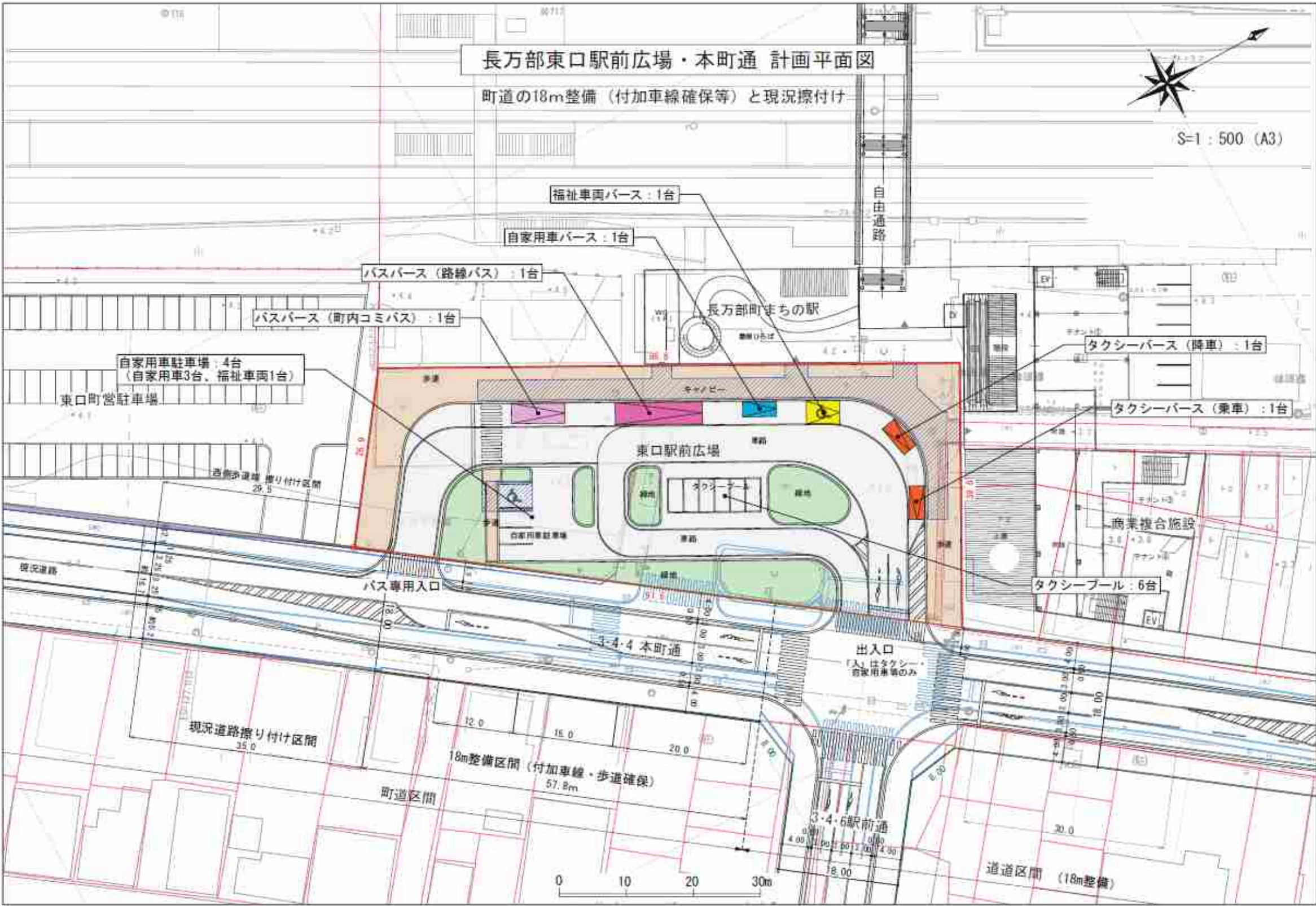
2022.10.25



2022.10.25



2022.10.25



4) 新幹線長万部駅新設駅前広場基本設計外調査業務(R3.3)

新幹線長万部駅新設駅前広場基本設計外調査業務

駅前広場 基本設計

3. 施設配置の検討

3-1. 基本方針

北海道新幹線長万部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駐車場等の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（環境空間）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、バス乗降場の設置など自動車の発着機能を強化する。

また、自由通路昇降梯などの建築施設に近い位置に福祉対応の乗降場を設けるとともに、公共交通の乗降場についても極力、建物近傍に配置することを基本とする。



株式会社ドーコン

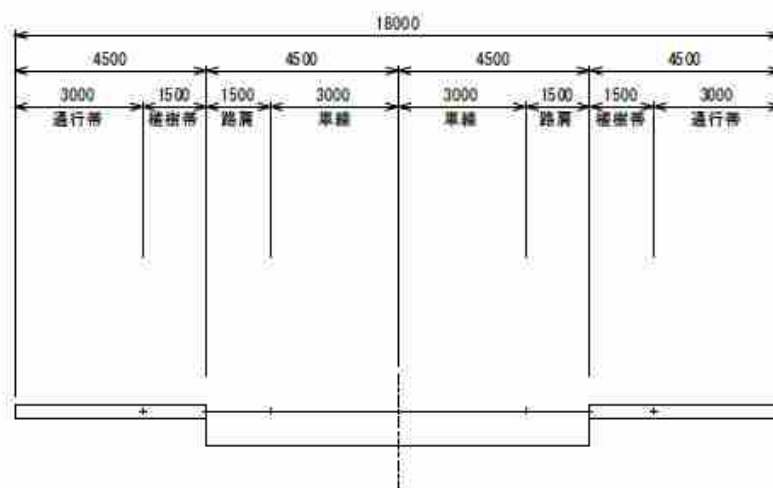
4-2. 施設配置計画

西口広場の施設配置計画については、西口アクセス道路の線形により出入口位置など広場形状が変わることから西口アクセス道路の検討と合わせて検討を行うものとする。

ここで、西口アクセス道路の幅員は、車道9.0m (4.5m+4.5m)、歩道9.0m (4.5m+4.5m) 総幅員18.0mとする。

また、施設配置計画は自由通路昇降梯を駅前広場内に配置した場合と新幹線高架内に配置した案について検討するものとする。

以下に西口広場6案と西口アクセス道路3案の配置案を示す。



標準断面図

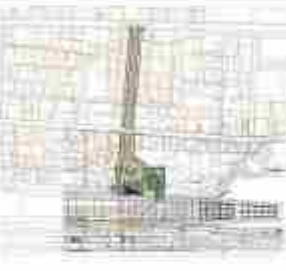
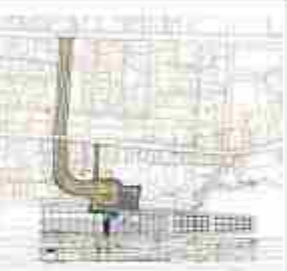


株式会社ドーコン

新幹線長万部駅新設駅前広場基本設計外調査業務

駅前広場 基本設計

■西口広場 比較検討表

案		1案	2案	3案	4案	5案	6案
図面							
計画案概要		- 広場 FH=7.00m - 昇降機 1FL=7.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を北西側に配置 - 昇降機を広場内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 2	- 広場 FH=7.00m - 昇降機 1FL=7.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を北東側に配置 - 昇降機を広場内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 3	- 広場 FH=7.00m - 昇降機 1FL=7.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を南西側に配置 - 昇降機を広場内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 2	- 広場 FH=6.00m - 昇降機 1FL=6.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を北西側に配置 - 昇降機を高架内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 2	- 広場 FH=6.00m - 昇降機 1FL=6.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を北東側に配置 - 昇降機を高架内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 4	- 広場 FH=6.00m - 昇降機 1FL=6.00m - 高架下駐車場 FH=4.00m - 広場出入口を南西側に配置 - 昇降機を高架内に配置 - バス乗降場 1 - 福祉車両乗降場 1 - タクシー乗 1・降 1 - 一般車乗降 1 - タクシー待機 2
利便性	メリット	- 駅前広場近のアクセスが悪い。 - 歩行動線が西口アクセス道路の歩道を利用できる。	- 高架下駐車場の出入りは駅前広場を通過しないため、広場内の交通量が少なくなる。 - 駐車場アクセス道路の道路延長が長く縦断勾配が緩く（3%）なる。	駅前広場近のアクセスが悪い。	- 駅前広場近のアクセスが悪い。 - 歩行動線が西口アクセス道路の歩道を利用できる。 - 広場南西は階段を設置する必要がない。	- 高架下駐車場の出入りは駅前広場を通過しないため、広場内の交通量が少なくなる。 - 駐車場アクセス道路の道路延長が長く縦断勾配が緩く（2%）なる。 - 広場南西は階段を設置する必要がない。	- 駅前広場近のアクセスが悪い。 - 広場南西は階段を設置する必要がない。
	デメリット	- 高架下駐車場の出入口が駅前広場内にあるため、広場内の交通量がやや多くなる。 - 駐車場アクセス道路の縦断勾配が急（6%）になる。 - 広場南西に階段が必要になる。	- 駅前広場近のアクセスが悪い。 - 住宅地と広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。 - 広場南西に階段が必要になる。	- 高架下駐車場の出入口が駅前広場内にあるため、広場内の交通量がやや多くなる。 - 駐車場アクセス道路の縦断勾配が急（6%）になる。 - 広場南西に階段が必要になる。 - 住宅地と広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。 - バス乗降場の位置が昇降機出入口から遠い。	- 高架下駐車場の出入口が駅前広場内にあるため、広場内の交通量がやや多くなる。 - 駐車場アクセス道路の縦断勾配が急（5.7%）になる。	- 駅前広場近のアクセスが悪い。 - 住宅地と広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。	- 高架下駐車場の出入口が駅前広場内にあるため、広場内の交通量がやや多くなる。 - 駐車場アクセス道路の縦断勾配が急（5.7%）になる。 - 住宅地と広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。 - バス乗降場の位置が昇降機出入口から遠い。
経済性（経費・税込み）		駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場
		146,545,000 円	167,831,000 円	152,733,000 円	148,319,000 円	164,751,000 円	155,235,000 円
		昇降機	昇降機	昇降機	昇降機	昇降機	昇降機
		812,000,000 円	812,000,000 円	812,000,000 円	728,000,000 円	728,000,000 円	728,000,000 円
		合計	合計	合計	合計	合計	合計
		958,545,000 円	979,831,000 円	964,733,000 円	876,319,000 円	892,751,000 円	883,235,000 円
評価		△	○	×	△	◎	×

新幹線長万部駅新設駅前広場基本設計外調査業務

駅前広場 基本設計

■西口アクセス道路 比較検討表

案	1案		2案		3案	
図面						
計画案概要	・幅員：18.00m（歩道 4.50m＋車道 9.00m＋歩道 4.50m） ・道路延長：189m ・支障物件：19 件		・幅員：18.00m（歩道 4.50m＋車道 9.00m＋歩道 4.50m） ・道路延長：340m ・支障物件：16 件		・幅員：18.00m（歩道 4.50m＋車道 9.00m＋歩道 4.50m） ・道路延長：221m ・支障物件：16 件	
メリット	・住宅地から短絡的なルートである。 ・整備範囲が最も少ない。		・道路延長は最も長い、支障となる既存建物(16 件)等は 1 案（19 件）より少ない。 ・支障物が少ないため施工性が他の 1 案より良い。		・道路延長はやや短く、支障となる既存建物(16 件)等は 1 案（19 件）より少ない。 ・支障物が少ないため施工性が他の 1 案より良い。	
デメリット	・公営住宅が道路ルートにかかるため、公営住宅の代替え整備が必要。		・住宅地と駅前広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。 ・長万部町学習文化センター(図書館部分)が道路ルートにかかるため、図書館部分の一部改築が必要。 ・整備範囲が最も大きい。		・公営住宅が道路ルートにかかるため、公営住宅の代替え整備が必要。 ・住宅地と駅前広場を短絡的に結ぶ歩行者専用道路の整備が必要。	
経済性	①整備費（経費・税込み）	119,517,000 円	①整備費（経費・税込み）	217,249,000 円	①整備費（経費・税込み）	143,361,000 円
	②用地費・補償費	467,344,000 円	②用地費・補償費	312,294,000 円	②用地費・補償費	401,592,000 円
	①+②事業費	586,861,000 円	①+②事業費	529,543,000 円	①+②事業費	544,953,000 円
備 考	用地費・補償費に公営住宅代替え整備費は含まない。		用地費・補償費に学習文化センター改築費は含まない。		用地費・補償費に公営住宅代替え整備費は含まない。	
評 価	×		○		△	

【参考】公営住宅整備費（事例）：27,000 千円／1 戸、図書館改築費（事例）：600 千円／1 ㎡

5) 西口駅前広場パース



2-1-3. 現地調査

(1) 位置

長万部町は、下図の通り、北海道渡島半島内浦湾の最深部に位置し、檜山、後志、胆振地域を境として、八雲町、今金町、島牧村、黒松内町および豊浦町と隣接している。町の範囲は、東西 29.4km、南北 28.4km にわたり、総面積は 310.76km²である。



図-長万部町位置図

(出典：長万部 HP)

(2) 交通

本町は、鉄道においてはＪＲ函館本線と室蘭本線、国道においては国道５号、３７号、２３０号の分岐点となっており、交通の要衝を形成している。

本町における広域道路網は、平成 9（1997）年に北海道縦貫自動車道長万部 IC、平成 13（2001）年には国縫 IC が供用開始され、また、檜山管内せたな町と連絡する渡島半島横断道路（地域高規格道路）が整備、平成 23（2011）年には国縫道路が開通し、北海道新幹線長万部駅の令和 12（2030）年の開業に向け事業が進められているなど、北海道の交通の重要拠点としての役割が一層高まり、周辺市町村も含めた活性化への取組が期待される。

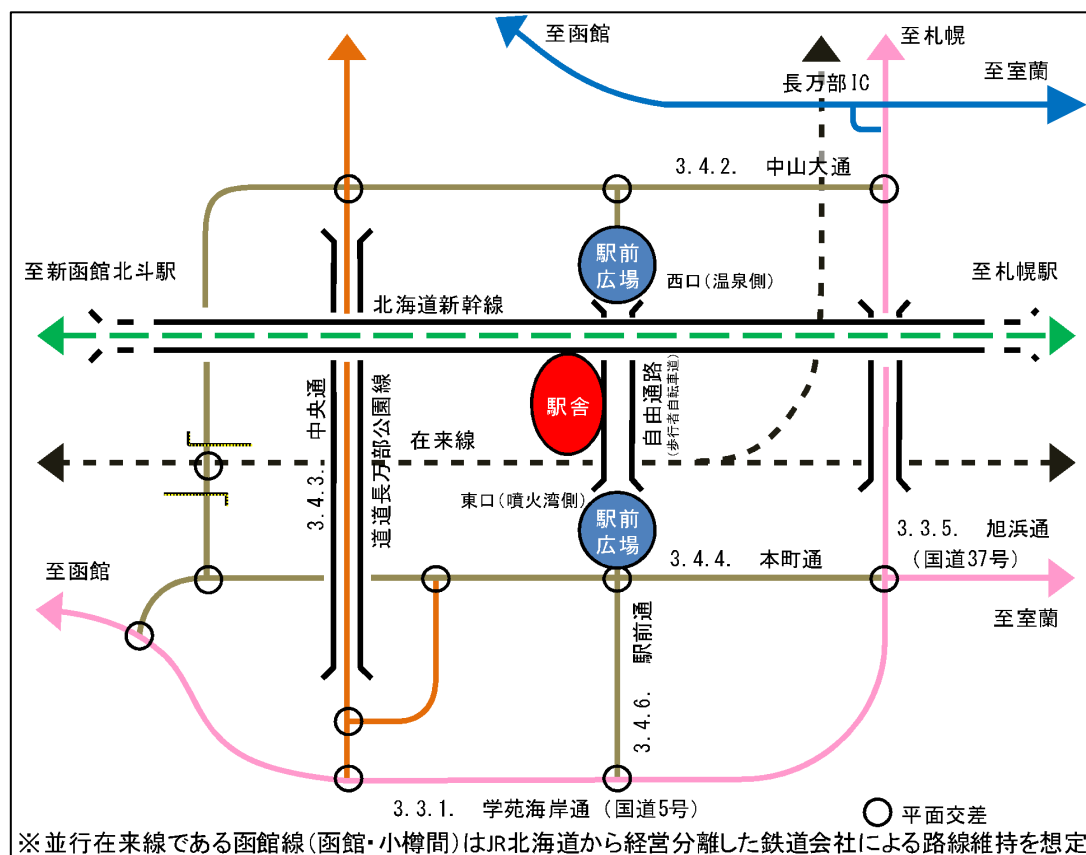


図-駅周辺道路網パターン図

(出典：新幹線駅周辺整備計画（H29.3））

本町の主要幹線ネットワークは、国道5号・道道長万部公園線、都市計画道路駅前通となっている。

一方、町内の都市計画道路網は下図のとおりで、大半の路線が未整備状況である。

なお、中山大通・本町通は、将来的に新幹線駅と国道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り、長万部町では、新幹線未整備時負荷量の将来推計を行っており、国道5号より現駅前広場にアクセスする本町通の負荷量は300～850万台キロ/日であり、幹線性が高い都市計画道路になっている。

以上のことから、新幹線開業に併せた整備が望まれる。

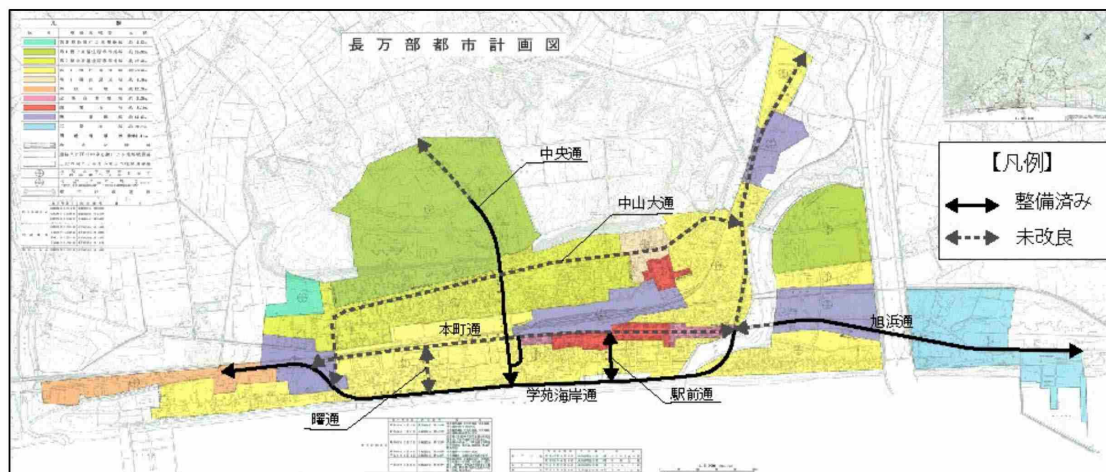


図-都市計画道路の整備状況

(出典：長万部都市計画マスタープラン (R3.3))

(3) 路線の交通特性分析（交通負荷量）

H17 道路交通センサスベ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、交通負荷量が多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。

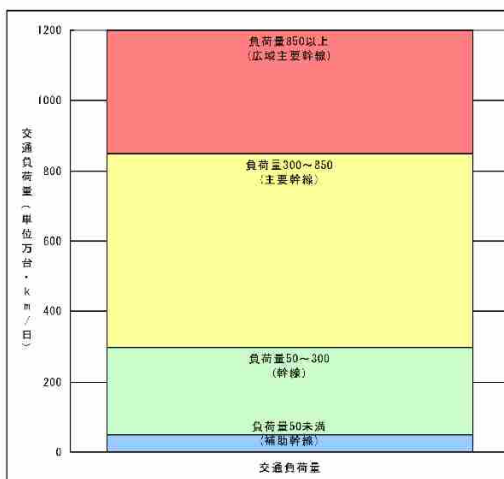


図 2-5 交通負荷量による道路機能分類基準



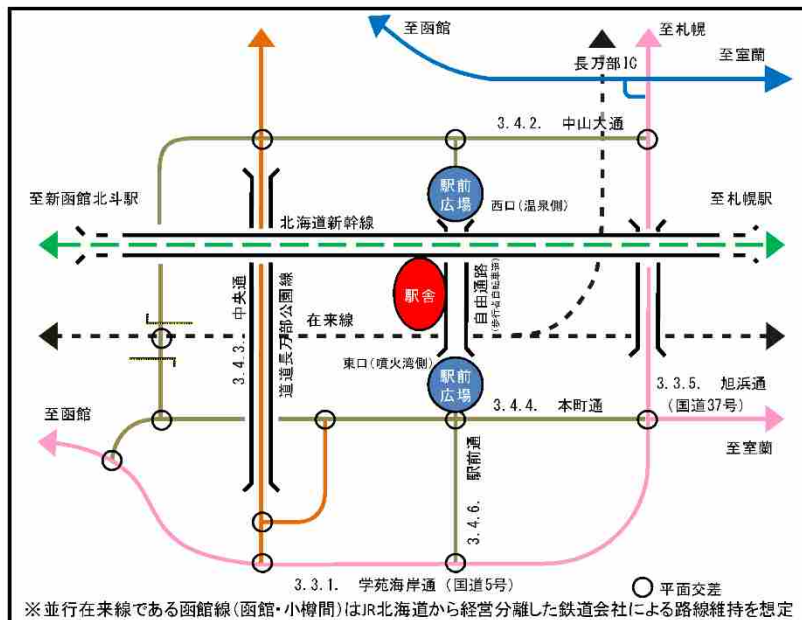
図 2-6 新幹線未整備時負荷量図 (H42 将来推計結果より)

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29.3))

(5) 新幹線駅高架構造を想定した道路網の整理

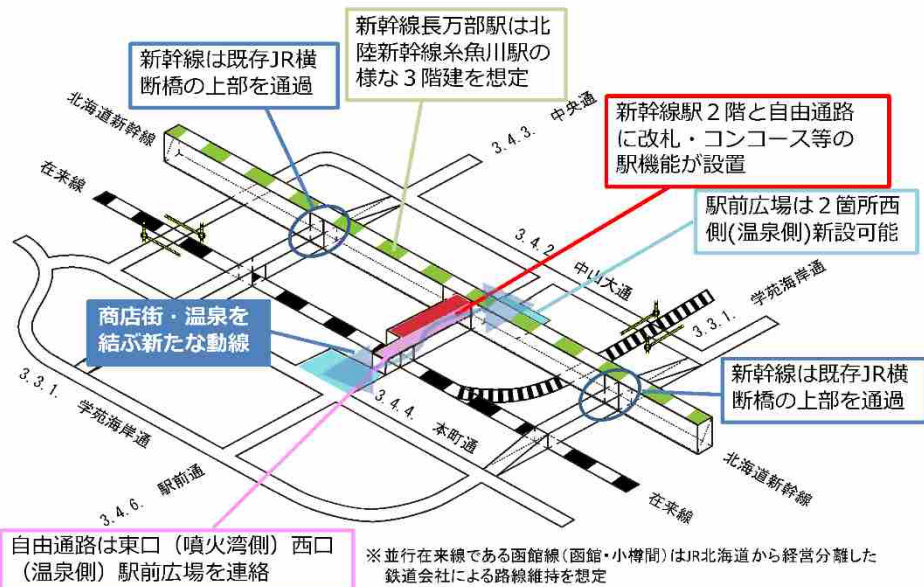
新幹線駅の設置により以下に示す道路網が形成されるものと想定される。

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

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29.3))

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

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29. 3))

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1C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。

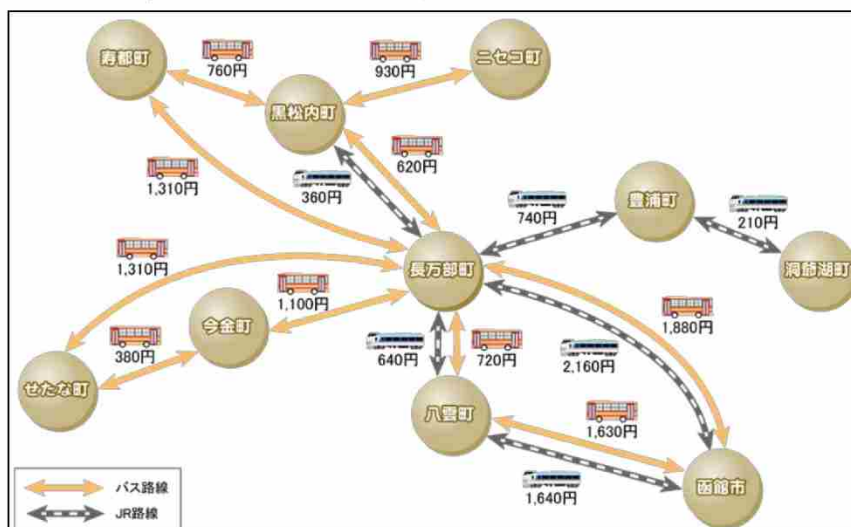


資料／北海道開発局 HP を基に作成

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。



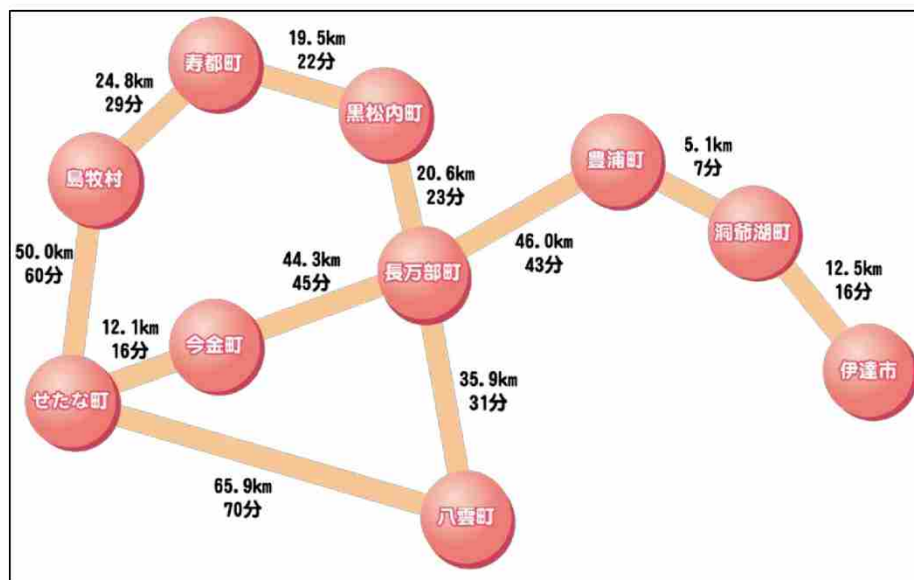
資料／函館バス時刻表等を基に作成

図 3-12 各地域間の各種公共交通の運賃

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29.3))

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

（出典：新幹線駅周辺整備計画（H29.3））

(3) 自然条件

1) 地勢

地勢は、大部分が丘陵部と山地で、平地は内浦湾に沿って帯状に分布し、長万部川、紋別川、国縫川の各流域に平坦な農耕地が広がっている。

また、地形条件により、鉄道の東側は、下図のとおり、基準水位※¹が高い区域になっている。

※1：基準水位とは、津波浸水想定浸水深に津波が建物等に衝突した際のせり上がり高さを加えた水位。

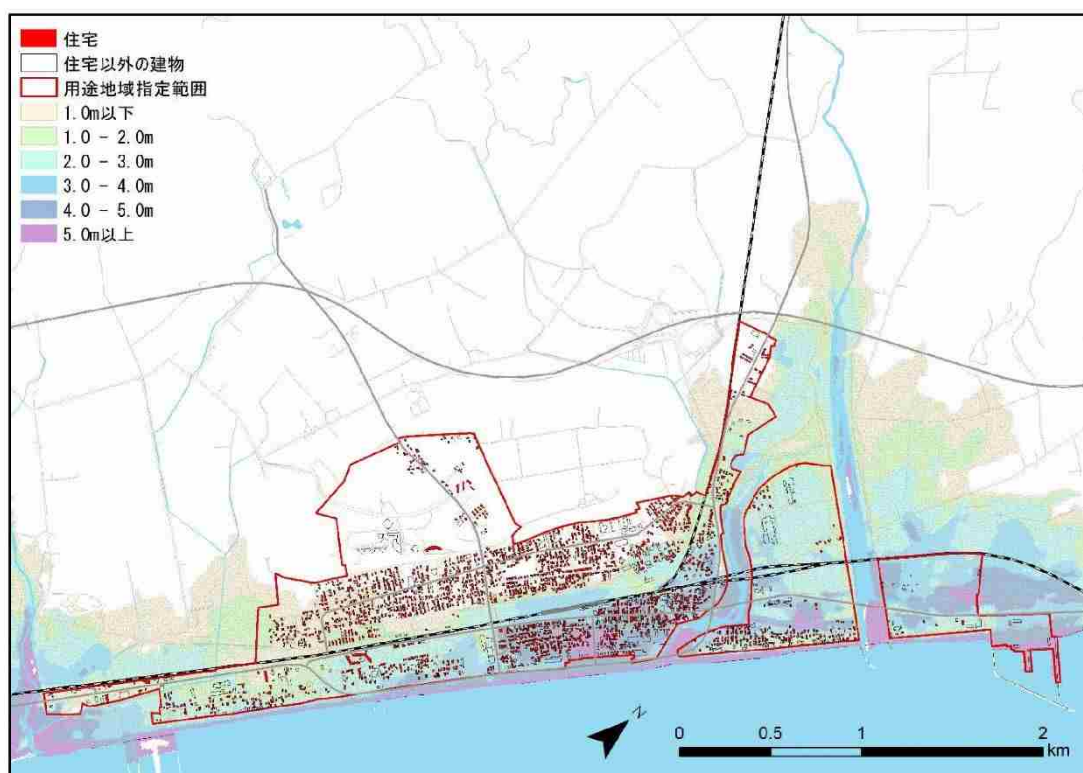


図-津波浸水想定区域

(出典：長万部都市計画マスタープラン (R3.3))

2) 気候

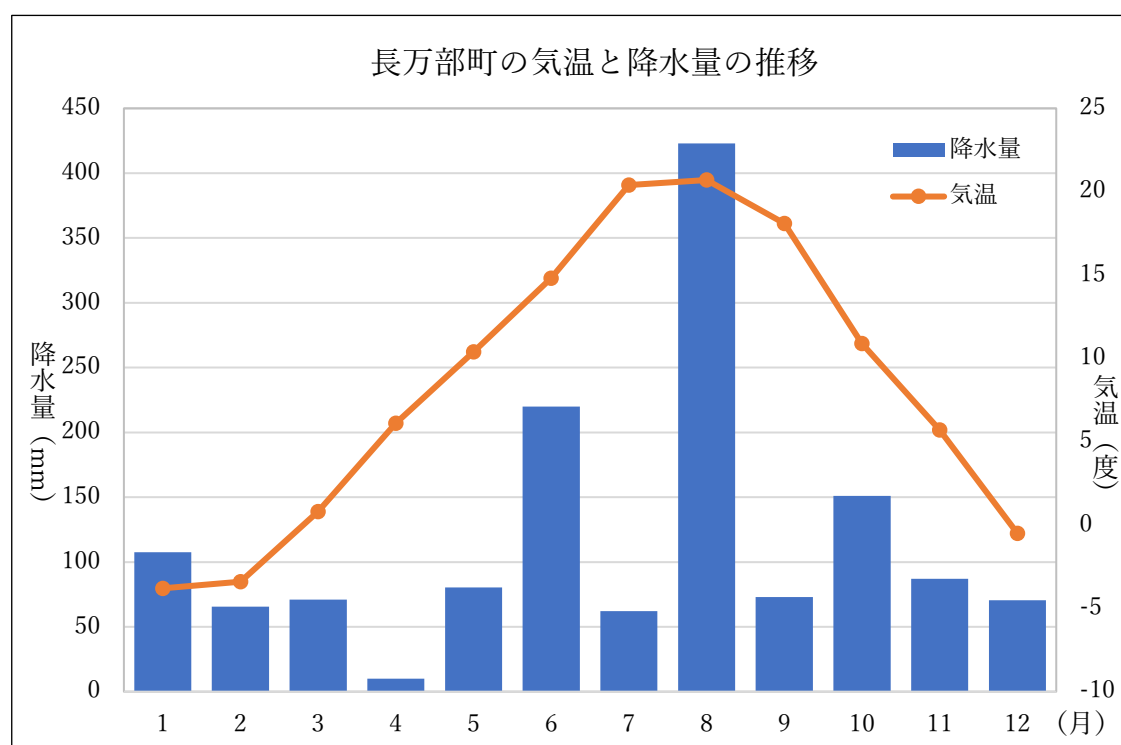
気候は、春から夏にかけては南東の季節風の影響を受けて気温は低く、日照時間も短い。一方で冬は北西の季節風となり積雪量が比較的少なく、北海道としては温暖な地域となっている。2022年の月毎の気象情報を下表に示す。

表-2022 年月毎気象情報

長万部 2022年(月ごとの値) 主要要素

月	降水量				気温						湿度		風向・風速					日照 時間 (h)	雪		
	合計 (mm)	日最大 (mm)	最大		平均			最高 (℃)	最低 (℃)	平均 (%)	最小 (%)	平均		最大風速		最大瞬間風速			合計 (cm)	降雪の深さ (cm)	最深 積雪 (cm)
			1時間 (mm)	10分間 (mm)	日平均 (℃)	日最高 (℃)	日最低 (℃)					風速 (m/s)	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向					
1	107.5	19.5	4.5	1.0	-3.8	-0.3	-8.6	4.9	-13.2	///	///	2.5	12.8	東南東	19.7	東南東	98.1	179	16	74	
2	65.5	12.5	3.0	1.5	-3.4	0.3	-8.5	7.0	-15.4	///	///	2.9	10.4	東南東	18.0	東南東	88.2	193	25	111	
3	71.0	15.5	3.5	1.0	0.8	4.3	-3.9	8.7	-9.9	///	///	2.7	10.5	西南西	17.6	北北西	123.7	108	15	98	
4	10.0	5.5	4.0	1.5	6.1	11.3	-0.2	16.6	-4.5	///	///	2.8	11.8	西	19.1	西	227.0	7	5	11	
5	80.5	24.0	7.0	2.5	10.4	15.2	5.1	20.8	-0.9	///	///	2.7	9.8	西南西	18.1	西	209.2	1	1	1	
6	220.0	75.0	20.0	5.5	14.8	18.4	11.3	25.5	5.6	///	///	2.9	9.3	北西	17.4	北西	162.7	0	0	0	
7	62.0	13.5	3.5	2.0	20.4	23.7	17.4	30.3	14.1	///	///	2.4	8.2	東南東	14.3	東南東	129.3	0	0	0	
8	423.0	119.0	29.5	10.5	20.7	24.4	17.1	27.8	11.6	///	///	2.6	8.9	西南西	16.8	南西	137.1	0	0	0	
9	73.0	31.0	9.5	4.5	18.1	22.5	13.4	27.0	5.8	///	///	2.9	10.3	東南東	18.3	東南東	195.1	0	0	0	
10	151.0	68.5	15.5	3.5	10.9	16.3	5.4	23.7	-0.3	///	///	2.7	13.2	東南東	21.2	東南東	181.3	0	0	0	
11	87.0	24.5	9.0	4.0	5.7	11.1	0.0	16.9	-4.6	///	///	2.6	9.2	北北西	16.1	北北西	130.2	0	0	0	
12	70.5	10.5	5.5	1.5	-2.4	1.2	-6.3	7.0	-13.8	///	///	2.3	9.2	東南東	14.6	南東	92.3	125	15	23	

(出典：気象庁 HP)



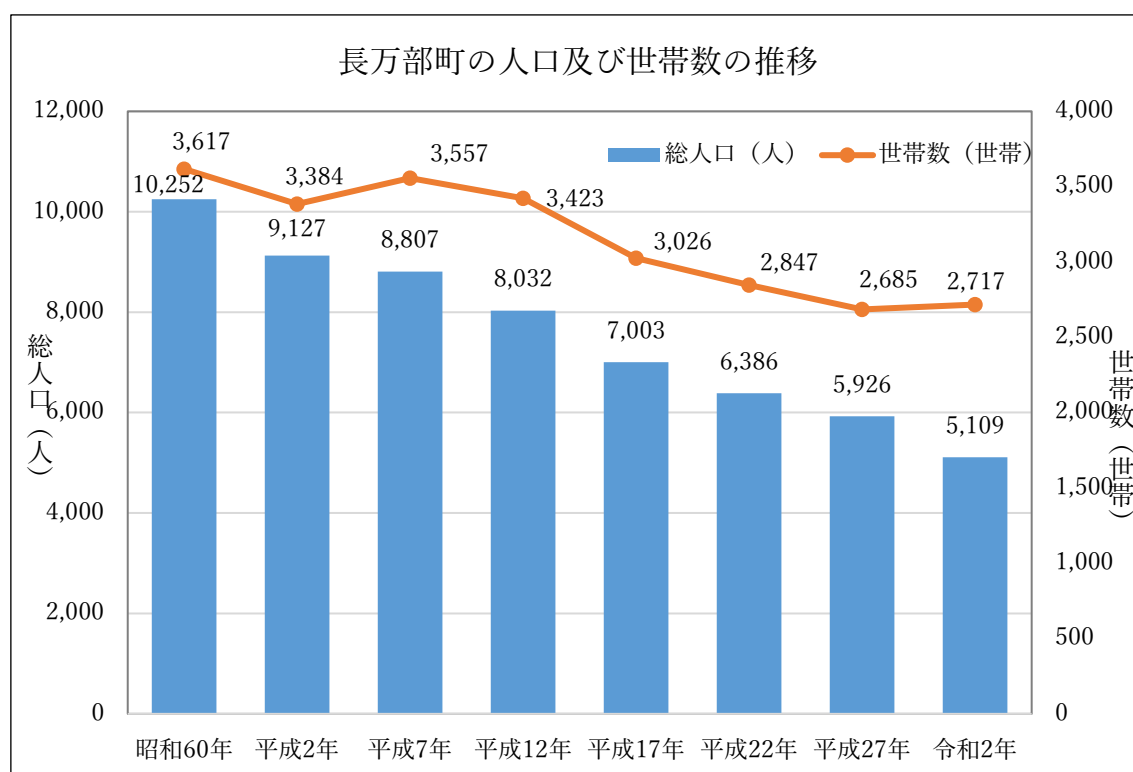
(4) 人口動向

人口は、昭和40(1965)年の15,349人をピークに減少傾向にある。1世帯当たり人員は、年々減少傾向にある。

表-人口の推移

区分	昭和 60年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年	平成 27年	令和 2年
総人口(人)	10,252	9,127	8,807	8,032	7,003	6,386	5,926	5,109
世帯数(世帯)	3,617	3,384	3,557	3,423	3,026	2,847	2,685	2,717
1世帯当たり人員 (人/世帯)	2.83	2.70	2.48	2.35	2.31	2.24	2.21	1.88

(出典：国勢調査)



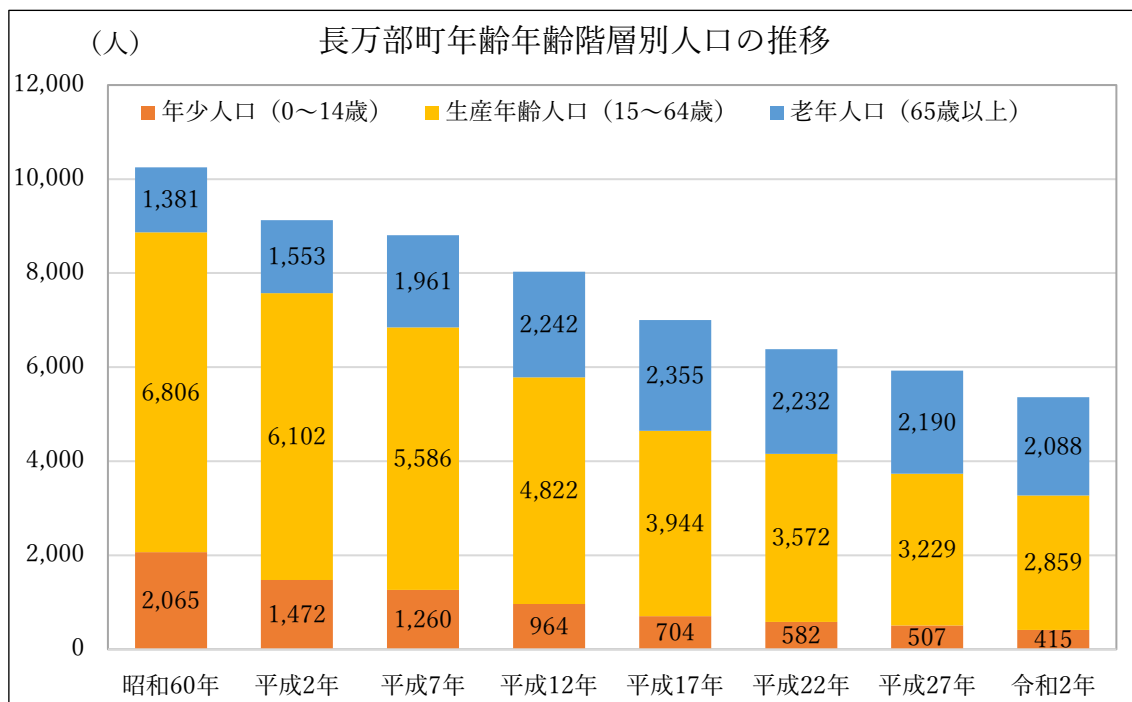
(5) 年齢階層別人口

年齢階層別人口は、総人口が減少傾向で推移している状況下で、昭和 55（1980）年以降、年少人口と生産年齢人口を中心に減少が続いている。また、平成 2（1990）年には老年人口が年少人口を上回り、少子高齢化の傾向が明確に表れている。今後もこの傾向は継続すると予測され、高齢化の進行に向けた対応が課題となっている。

表-年齢階層別人口の推移

区分	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年
年少人口 (0～14 歳)	2,065	1,472	1,260	964	704	582	507	415
生産年齢人口 (15～64 歳)	6,806	6,102	5,586	4,822	3,944	3,572	3,229	2,859
老年人口 (65 歳以上)	1,381	1,553	1,961	2,242	2,355	2,232	2,190	2,088
総人口 (年齢不詳者を除く)	10,252	9,127	8,807	8,028	7,003	6,386	5,926	5,109

(出典：国勢調査)



(6) 産業

産業別就業者数の推移について、下表の通り、第1次産業と第3次産業の人口は減少傾向にある。第2次産業は横ばいの傾向にあったが、平成12(2000)年以降急激に減少している。

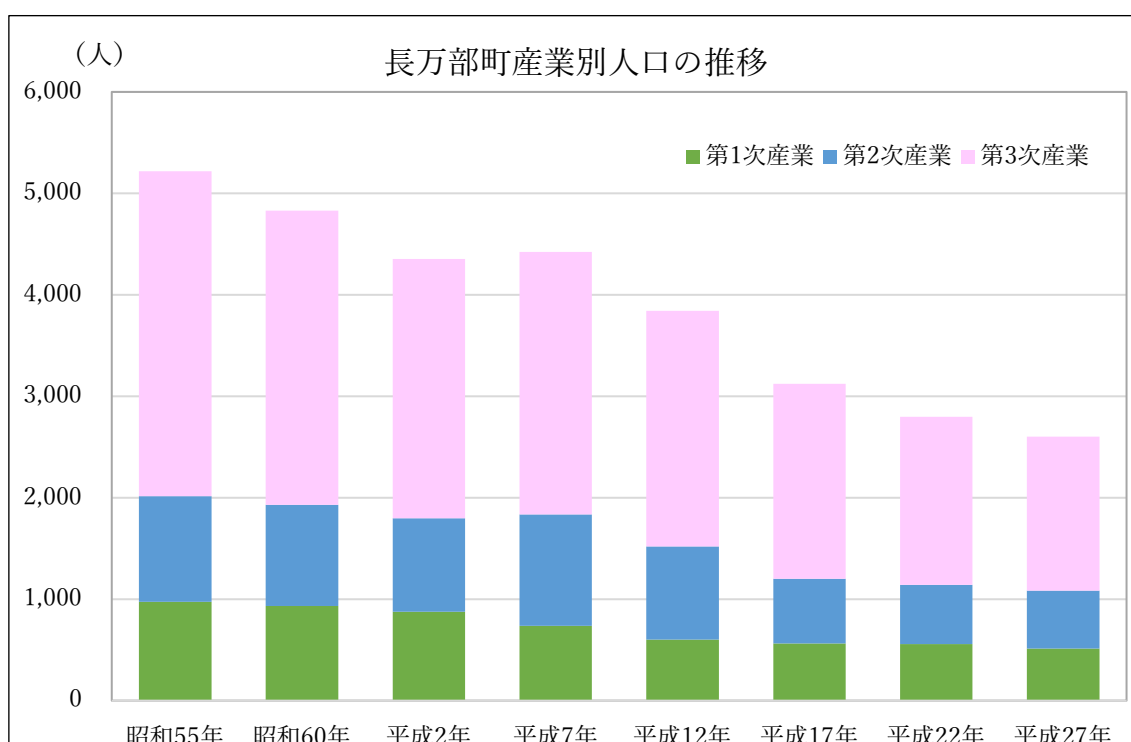
観光業の一つとして、長万部駅西側に温泉がある。平成29年時点で7軒が温泉を利用した宿泊施設として営業中である。しかし、長万部町の宿泊客数及び宿泊客延数の推移は、減少傾向にある。平成9年度宿泊客延数は6.7万人であるのに対し、平成27年度宿泊客延数は3.0万人に落ち込んでいる。

この現状から、北海道新幹線の開業に向け、地域資源を活用した高付加価値化、中心市街の活性化、温泉の魅力向上等の取り組みが必要である。

表-産業別人口の推移

区分	昭和 55年	昭和 60年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年	平成 27年
第1次産業	973	932	875	736	601	565	558	515
第2次産業	1,043	998	924	1,101	920	636	582	571
第3次産業	3,202	2,900	2,556	2,587	2,322	1,923	1,658	1,516
分類不能	2	1	0	0	0	0	2	3
就業者人口	5,220	4,831	4,355	4,424	3,843	3,124	2,800	2,605

(出典：国勢調査)



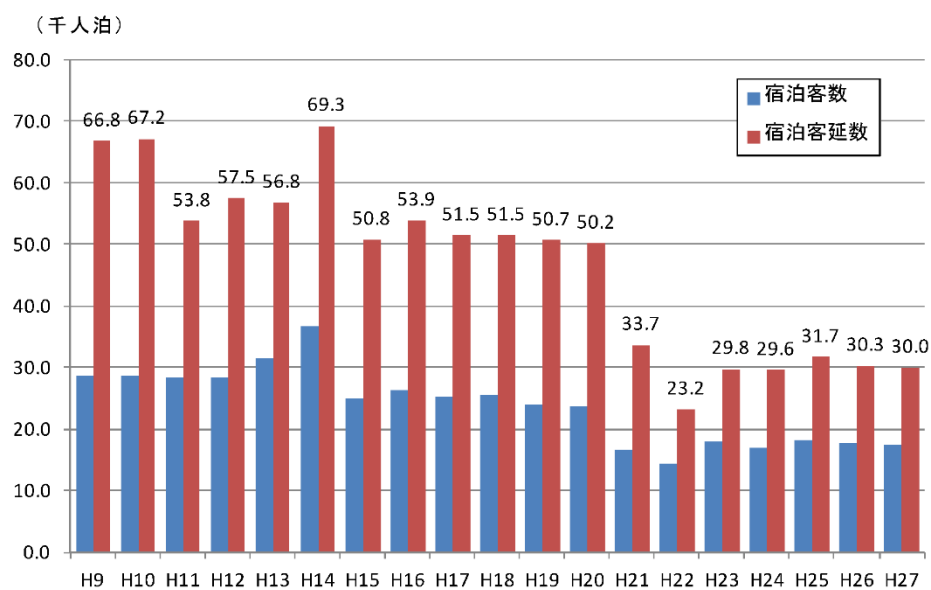


図-長万部町の宿泊客数及び宿泊客延数の推移

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29. 3))

(6) 産業構造・動向**① 漁業**

漁業は、古くから農業とともに基幹産業として発展してきており、当初の内浦湾の沿岸漁業から、近年はホタテ貝の養殖漁業に転換しました。平成 30（2018）年のホタテ貝の生産高は、長万部町の漁業生産高の約 9 割を占めていますが、付着物の影響や斃死等が原因で安定的な出荷が難しい傾向にあり、安定した漁業基盤の整備が課題となっています。

② 農業

農業は、基幹産業として発展し、気象条件や土地条件から酪農経営を主体とした生産基盤整備を進めてきましたが、近年は、諸外国からの市場開放要求、高齢化や後継者不足などによって、農業経営は厳しい環境下にあり、農家戸数も減少傾向を示しています。また、所得の向上安定のために、農業基盤の整備等長万部町の自然環境に適合した生産性の高い営農に向けた試みがなされています。

③ 林業

長万部町の森林面積は 22,854ha（平成 27（2015）年現在）で、長万部町の総面積の約 74% を占めていますが、近年の木材価格低迷や輸入材の増加などにより、森林経営は厳しい状況にあります。森林面積の内訳は、国有林が約 53%、民有林が約 47% を占めています。森林は、貴重な森林資源であるとともに、水資源の涵養や土砂流出防止などの公益的機能を有していることから、適正な森林整備と森林環境の保全を図ることが課題となっています。

④ 工業

工業は、水産加工など食料品製造業の占める割合が高く、事業所数は 10 事業所前後で推移し、従業者数は 300～400 人で推移しています。製造品出荷額は 60～70 億円程度で推移していましたが、近年は 90 億円を超え、平成 30 年には 132 億円と増加傾向にあります。また、北海道新幹線の開業に向け、地域資源を活用した高付加価値化に向けた取組が課題となっています。

⑤ 商業

商業は、小規模な小売業が多くなっており、車社会の進展や地域の人口減少や、近隣市町への商業集積による購買力流出が続き、商店街を支えていた購買需要が減少しています。また、店舗の老朽化や後継者の不在といった課題により閉業する商店が増えた結果、空き店舗が目立ち、商店街の活気が低下していることから、新幹線開業を契機とした中心市街地の活性化や商業機能の維持・確保が課題となっています。

（出典：第 4 次長万部町まちづくり総合計画（R3.3））

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PM1:00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浴できるので、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

登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。ベッド宿泊可、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・味がすば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

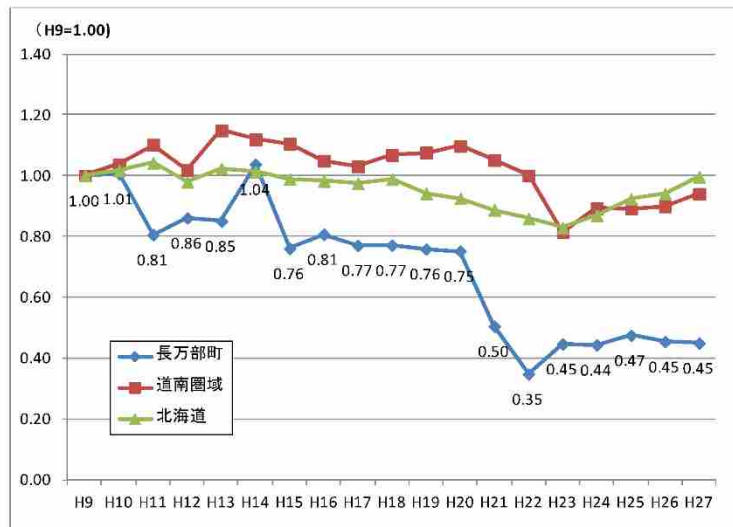
源泉100%の内湯の檜風呂、露天の岩風呂が自慢の宿。どちらも趣のある癒しの湯です。地元長万部産の旬の海産物や穴子黒豚のしゃぶしゃぶなど、地場の絶品料理が味わえるのも嬉しい。



▶詳細はこちら

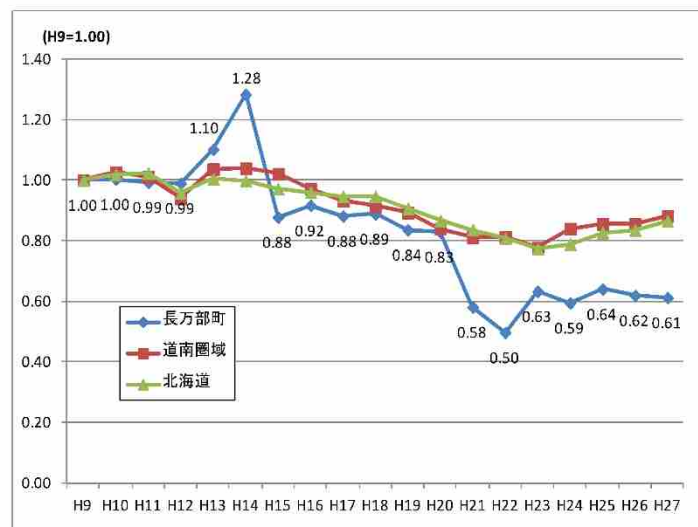
出典／長万部温泉利用組合HPより

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29.3))



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)

(出典：新幹線駅周辺整備計画 (H29. 3))

2-2. 敷地分析

2-2-1. 計画対象地と周辺の地形や土地利用との関係整理

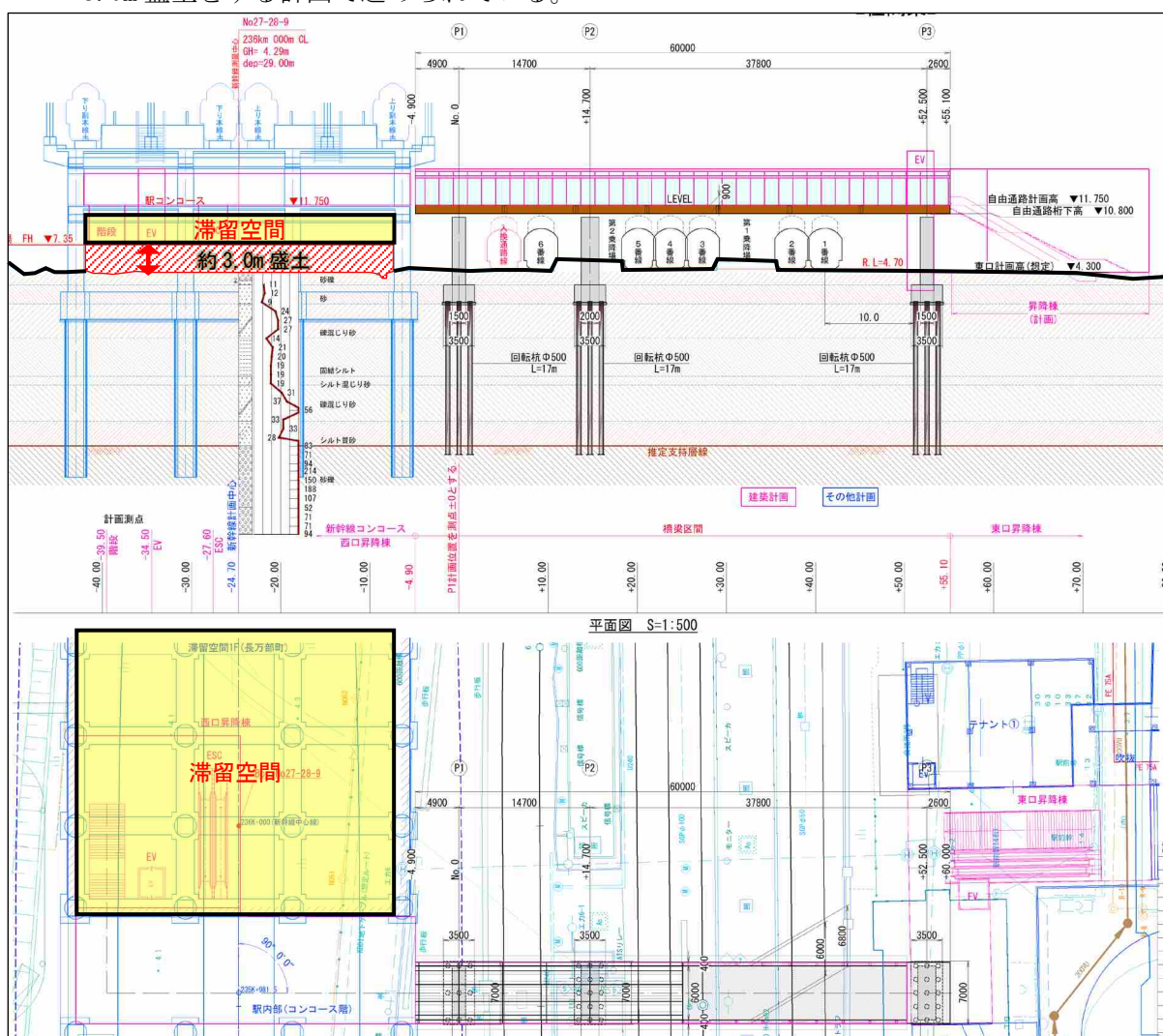
計画対象地の自然的・社会的・人文的条件により滞留空間計画で留意する必要があると考えられる事項を下記に示す。

(1) 計画対象地と自然的条件整理

1) 自然災害対策条件

長万部駅周辺地区は噴火湾から長万部駅に向かってなだらかに高くなっており、長万部駅付近で標高約 4.5m となっているが、本町のハザードマップにおいて、長万部駅周辺の津波浸水深が 3～5 m と想定されており、滞留空間部分については津波による被害が想定される。

一方、新幹線高架下に位置する滞留空間は、災害時の一次避難場所として想定されていることから、新幹線駅の整備計画では、津波水深を考慮して、現地盤より約 3.0m 盛土をする計画で進められている。



(出典：自由通路基本設計・駅前広場等測量業務委託 (R4.3))

図-滞留空間計画地盤高想定図

3) 土地利用・既存建築物条件

新幹線の駅舎など高架構造物が建設される現駅舎西側の地域は、一般住宅の建築敷地が広がった土地利用となっていることから、駅整備及び取付道路整備、駅前広場の整備にあたっては、住環境の保全に配慮することが必要である。

また、現駅舎西側地域の建物の建築年代を確認すると、1968 年以前に建築された築 50 年を過ぎた建築物が多い。

以上の状況から、滞留空間の整備については、駅関連整備と同様に周辺の住環境に配慮した整備推進が必要である。



(出典：都市計画基礎調査 H23)

図-現況土地利用図



(出典：都市計画基礎調査 H23)

図-建築年代別建物現況図

4) 地域産業との連携条件

長万部町の代表的な観光スポットである長万部温泉は、昭和 30 年 2 月に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し、自噴を続ける井戸周辺は野天風呂化し、周辺に売店・食堂・酒場、ついで旅館も開業し、以後自然発生的に温泉街が形成され、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など 60 年以上の歴史を持つ温泉地である。

当該温泉地は、長万部駅から西側に徒歩で 10 分の好立地にあり、平成 29 年現在 7 件の宿泊施設が営業を行っているが近年、温泉利用者の減少が続いている。

そこで、新幹線長万部駅整備計画では温泉客の利用増進対策として、西口駅前広場に温泉利用来訪者のための駐車場を整備する方向である。

また、令和 4 年には、北海道新幹線長万部駅舎デザインコンセプトとして「湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点」が提唱され、市街地に“温泉”がある街としてアピールをしている。

こうした状況から、滞留空間の検討にあたっては、新幹線長万部駅から温泉街への人の流れを作る動線や施設設えを検討していく必要がある。



図-長万部温泉と新幹線長万部駅の位置関係図

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。

（出典：新幹線駅周辺整備計画（H29.3））

北海道新幹線長万部駅舎デザインコンセプト

「湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点」

羊蹄山や駒ヶ岳を背景に内浦湾を一望することができる当町では、町民は一般的に内浦湾を「噴火湾」と呼び親しんでいることや、市街地に温泉がある街でもあるということ、を、「湯けむり香る噴火湾」という言葉で表現しました。

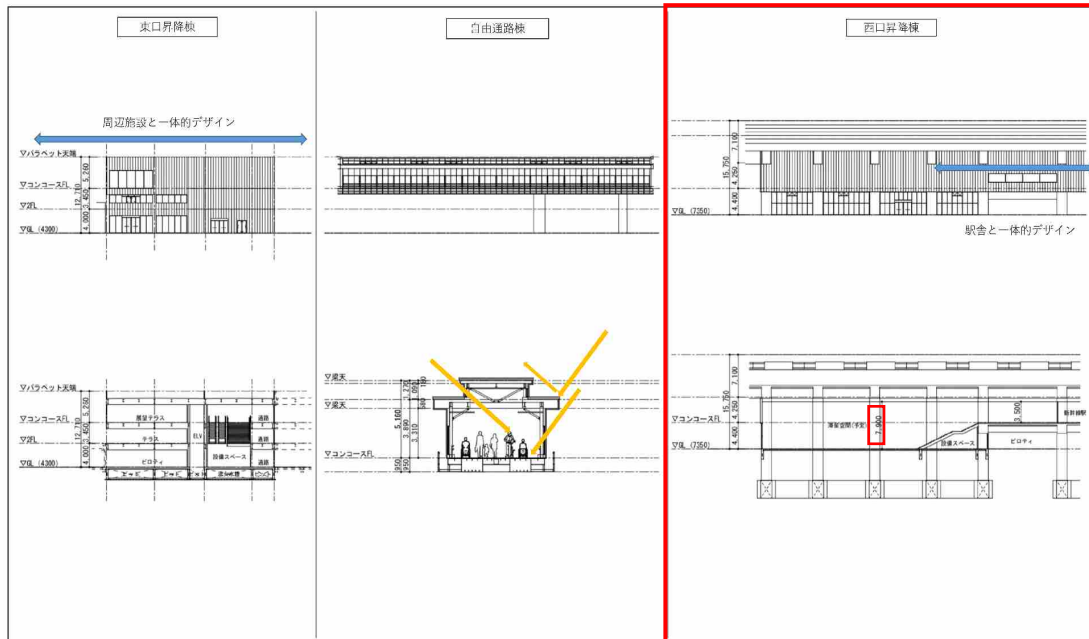
さらに、「人と時代の交差点」という言葉には、長万部が古くから鉄道の要衝であったことと、これから新幹線駅となって、ますます交通拠点として繁栄することを期待する思いが込められています。

（出典：北海道新幹線長万部駅舎デザインに関する要望書（R4.3））

(3) 計画対象地と新幹線高架の詳細整理

本計画対象の滞留空間は、新幹線の高架下に位置することとなり、自由通路検討結果から下図のとおり、滞留空間の上下スペースは、床から天井の高さが 7.9m、コンコース下の高さは約 2.4m の空間を確保されている。

なお、滞留空間は東口駅前広場及び駅舎を自由通路及び2階コンコースで連絡している。また、新幹線駅とも2階コンコースで連絡している。



(出典：自由通路基本設計・駅前広場等測量業務委託 (R4.3))

図-滞留空間構造と西口昇降棟高さ

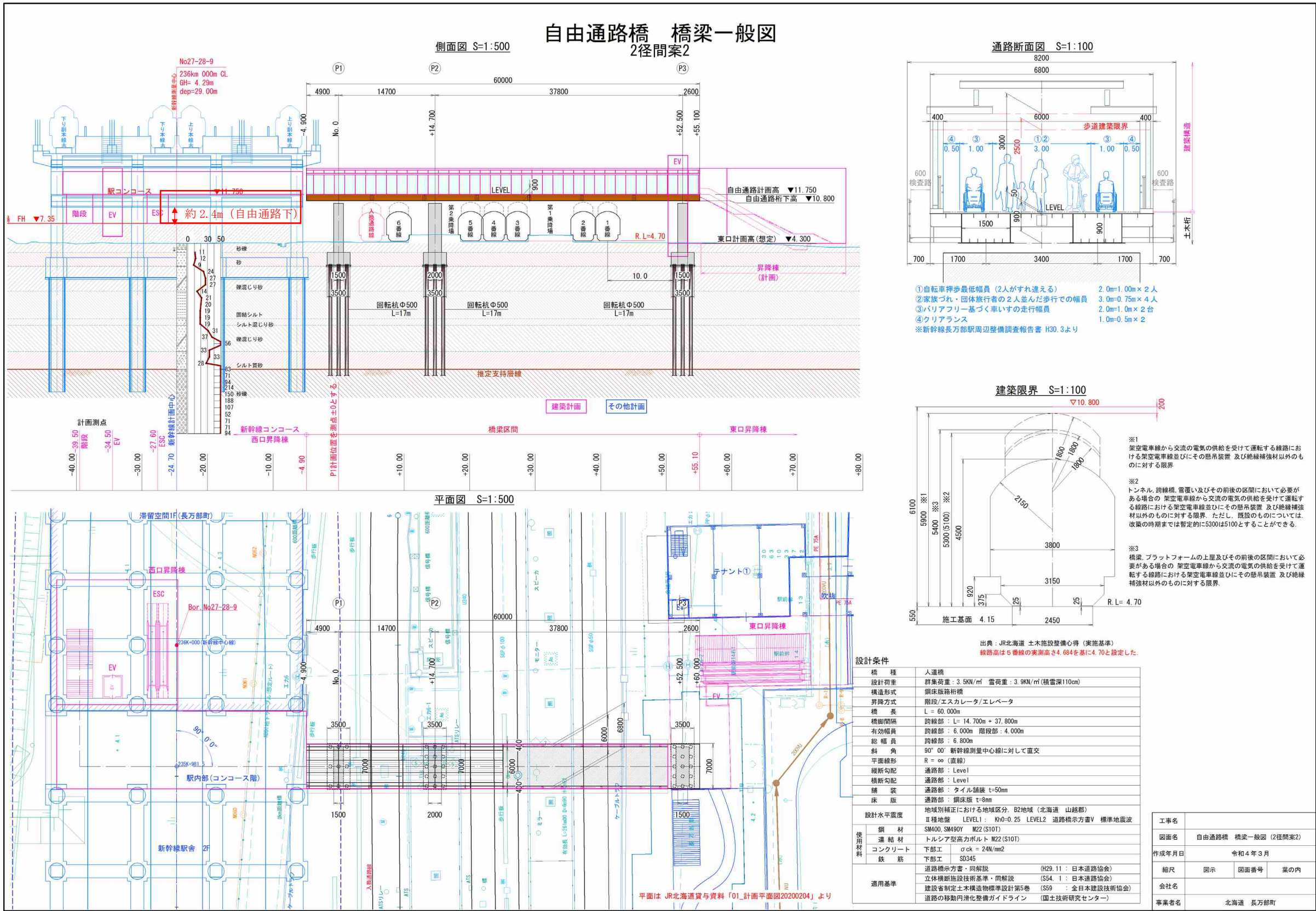
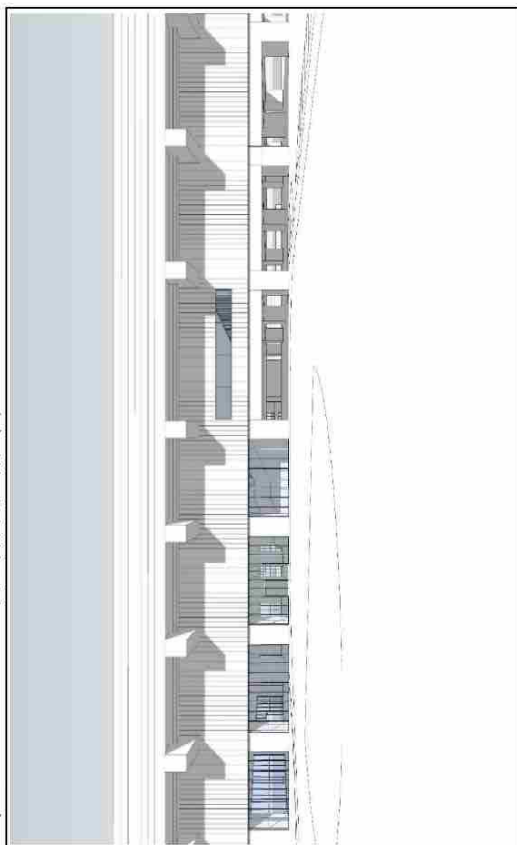


図-滞留空間構造と自由通路下高さ

(出典: 自由通路基本設計・駅前広場等測量業務委託 (R4.3))

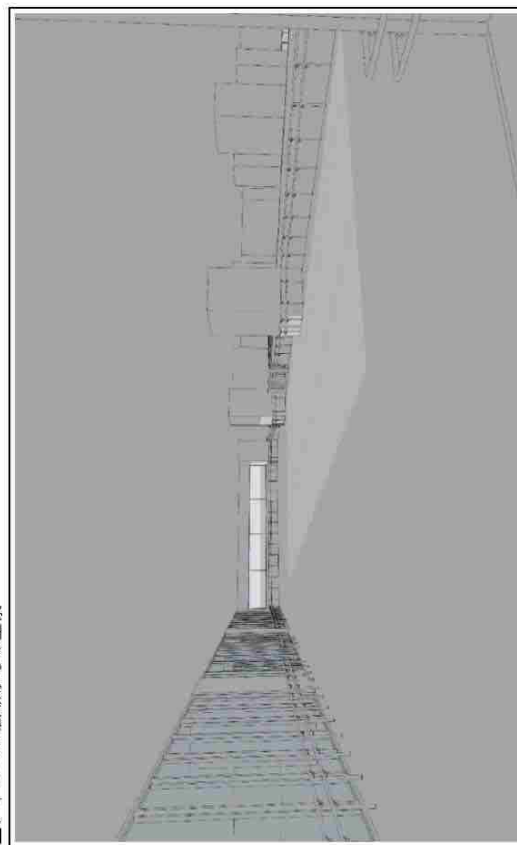
V、イメージパース 西口昇降棟C案 (1)



▲アイレベル広場からの全景



▲アイレベル正面からの全景



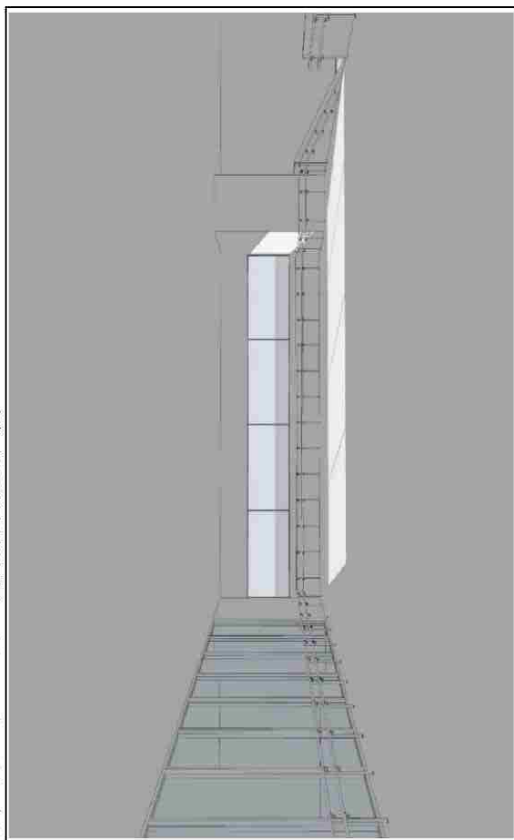
▲コンコース階コンコース階全体の眺め



▲コンコース階1階を眺める

(出典：自由通路基本設計・駅前広場等測量業務委託 (R4. 3))

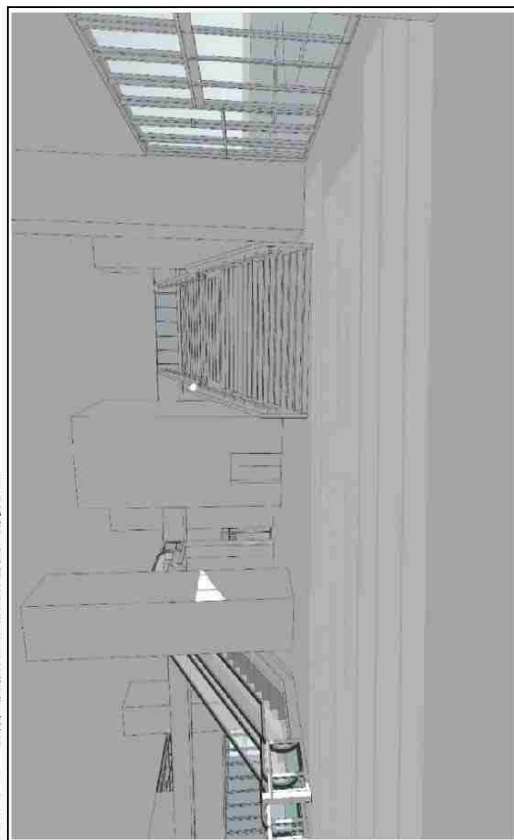
V、イメージパース 西口昇降棟C案 (2)



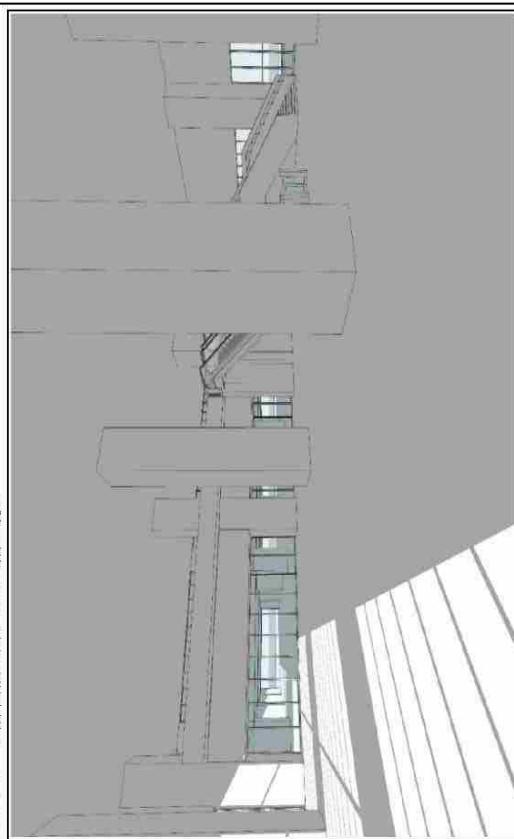
▲コンコース階 窓越しに西口広場側を眺める



▲コンコース階 階段正面からの1階の眺め



▲1階 階段側の眺め



▲1階 線路側の眺め

(出典：自由通路基本設計・駅前広場等測量業務委託 (R4.3))

2-2-3. 計画上の問題点や課題の整理

滞留空間の概要や方向性について整理したうえで、「2-2-2. 計画対象地と周辺の地形や土地利用との詳細整理」を踏まえて計画上の留意点を下記に示す。

(1) 滞留空間の位置づけ

滞留空間は、有事と平時のどちらも利用できる空間として位置づけられている。

有事の際は、新幹線駅の構造特性（高架）を活用し、津波発生時の町民や新幹線利用客の一時避難場所や、新幹線運行停止時の一時収容場所として機能を果たす。

平時は、来訪者や住民の交流空間となったり、長万部の文化・歴史を発信できたりと、多様な機能を果たす。

【 I-7 高架下空間の有効活用 】

▶ 施策：高架下空間の有効活用の促進

→長万部駅周辺における高架構造により生じる高架下空間の有効活用方法を検討する。

— 議論を踏まえた方向性 —

- ・長万部駅の特徴である「高高架」という構造を踏まえ、降雪の影響の少なさなど高架下の特性を活かした空間を有効活用
- ・高架下となる西口においては、鉄道村など文化施設としての機能を検討

（出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30.3））

▶ 施策②：災害時における駅利用者等の安全を確保する施設や仕組みづくり

→避難ルートの整備や非常用食料の備蓄、駅舎施設を活用した一時避難場所の確保など、駅利用者や町民の安全を確保する施設や仕組みづくりを行う。

－ 議論を踏まえた方向性 －

- ・新幹線駅の構造特性（高高架）を活用し、津波発生時の町民や新幹線利用客の一時避難場所としての機能の確保
- ・新幹線の運行停止時の長万部駅の拠点性も考慮し、新幹線の乗客を一時的に収容できるたまり空間の確保
- ・鉄道事業者と連携した新幹線利用者の非常用食料の備蓄や避難ルートづくり

－ スケジュール －

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
都市マスタープラン及び立地適正化計画の策定による位置付けの検討【町】												
			駅における防災機能についての要望 【町から鉄道・運輸機構へ】									
								基本設計・実施設計 【鉄道・運輸機構】				
										駅舎の整備 【鉄道・運輸機構】		

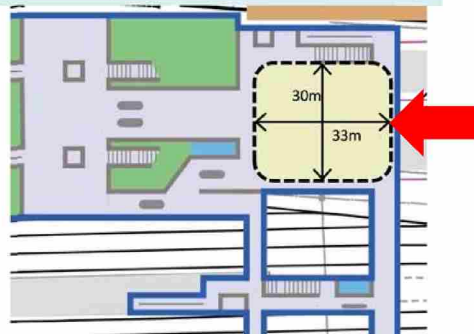
KPI

駅舎内におけるたまり空間の延床面積

（現状値：なし）→（目標値：2030 年度末 1,000 ㎡）

たまり空間は修学旅行や緊急時に対応可能なスペースを確保

- ・ピーク時に1000人が滞留可能な1000㎡（30m×33m）を確保



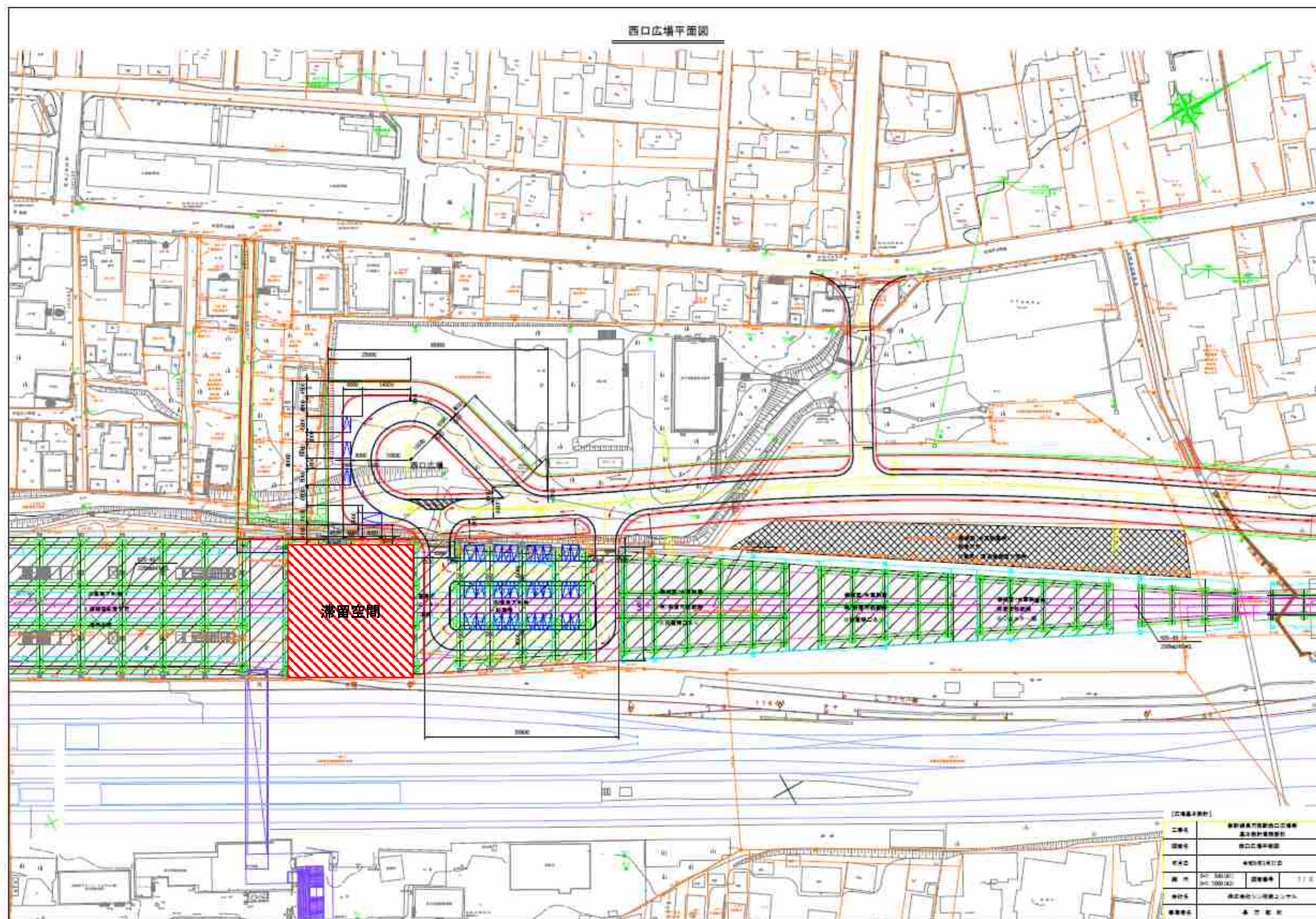
長万部駅新幹線
たまり空間
イメージ図

長万部新幹線駅内のたまり空間イメージ（再掲）

（出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30.3））

(2) 滞留空間の位置

本計画対象の滞留空間は、新幹線長万部駅西口に位置している。図に赤枠で示した。



(出典：長万部町受領資料)

図-長万部町位置図 (R5. 3/8 時点最新版)

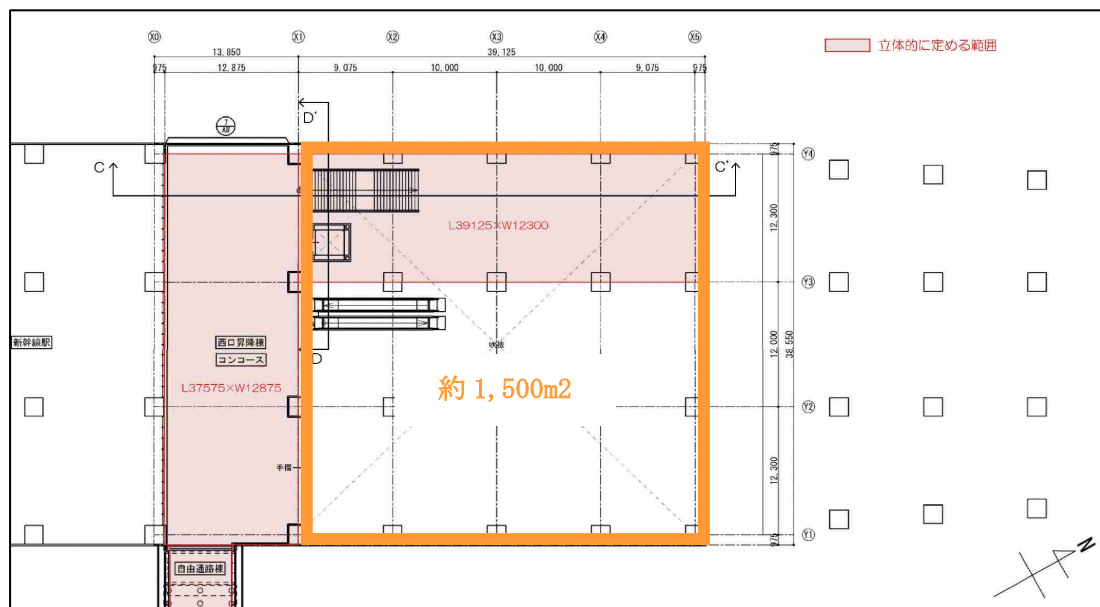
(3) 滞留空間の面積

関連資料の「自由通路と駅前広場を結ぶ通路の都市計画決定資料」から滞留空間の面積は、コンコース下の空間を含まず、地区施設として都市計画決定を予定している西側通路分を含み約 1,500m² となる。

ただし、滞留空間の導入機能による必要面積が未定であるため、本計画にて滞留空間に必要な面積を算出する。（「2-3. 計画内容の検討及び設定」を参照）

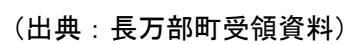
当初滞留空間面積

$$39.125\text{m} \times 38.550\text{m} \div 1,500\text{m}^2$$



(出典：長万部町受領資料)

図-滞留空間想定床面積



(4) 利用者の想定

利用者は、長万部を訪れる観光客、ビジネス客や地域住民はもちろんのこと、長万部を起点として他の地域（洞爺や登別等）を訪れる観光客も想定している。長万部町は、広域エリアの交通拠点として、新幹線長万部駅の拠点性を向上させるための多様な公共交通サービス（2次交通サービス）やレンタカー事業所の確保を目標としている。

なお、新幹線長万部駅に利用者は、「新幹線駅周辺整備計画(H29.3)」において、観光客の乗り継ぎ・通過利用を考慮し、長万部駅利用者＝駅前広場利用者数を算出し1次駅勢圏のみで22百人、2次駅勢圏考慮で29百人と算出されている。

表-新幹線長万部駅乗降客数

	1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮
駅利用者数 乗り継ぎ ・通過なし	長万部町の住民：283人 駅勢圏住人：606人 観光客：1,364人 合計：約2,200人	長万部町の住民：283人 駅勢圏住人：1,291人 観光客：1,364人 合計：約2,900人
駅勢圏人口	165千人	350千人

(出典：新幹線駅周辺整備計画(H29.3))

▶ 施策③：長万部を含む広域エリアで利用可能なエリアフリーパスの提供

→長万部駅勢圏における既存の路線バスや鉄道等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（エリアフリーパスなど）を提供する。

－ 議論を踏まえた方向性 －

- ・既存の交通網を活用した新幹線利用者の利便性向上を図るためのエリアフリーパスの検討
- ・広域エリアの自治体や関連する交通事業者が一体となった検討体制の構築
- ・公共交通とエリア内の観光施設の一体利用を促進する工夫（クーポン等）や外国人観光客など公共交通の利用が見込まれる需要層への効果的なPRの展開

－ スケジュール －

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
長万部駅利用促進に向けた 広域的な連携組織の可能性・方向性を検討 【町、観光協会、近隣自治体】													
				広域的な連携組織を核とした 二次交通サービスのあり方検討 【広域的な連携組織、交通事業者】									
									地域公共交通網形成計画の策定【町】				
										開業に向けた試行 【交通事業者】			
											開業後の利用状況を踏まえた サービス内容の改善 【交通事業者】		

KPI

長万部町が含まれるエリアフリーパスの利用者数

（現状値：2017年度 なし）→（目標値：2031年度 1,000人）

【事例】

青森県八戸市「八戸えんじょいカード」
（<http://www.city.hachinohe.aomori.jp/enjoy/index.html>）

青森県八戸市では、新幹線の停車駅「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に、八戸市内のJR・市営バス、南部バス、るるっぽ八戸が1日乗り放題となるフリーパスを作成しています。



八戸えんじょいカード案内図

（出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30.3））

(7) 住民の要望等

本計画対象地にも関連する駅舎デザインの検討を、町民や東京理科大学生の意見を反映させて、検討を進めている。詳細な町民の意見は「2-3. 計画内容の検討及び設定」に示す。

【Ⅱ-4 長万部のシンボルとなる駅舎デザインの検討】

▶ 施策：地域の象徴となる駅舎デザインの検討

→町民の思いを込めた愛される駅舎デザインづくりを行う。

ー 議論を踏まえた方向性 ー

- ・ 海の眺望を活かした駅舎デザイン
- ・ 防災機能等、必要な機能の確保
- ・ 長万部高校や東京理科大学長万部キャンパスの学生の意見を反映

ー スケジュール ー

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
			長万部駅デザイン検討委員会（仮）の創設・運営【町、高校生、東京理科大生】									
						具体的なデザインコンセプトの要望 【町から鉄道・運輸機構へ】						
								基本設計・実施設計【鉄道・運輸機構】				
						デザイン素案の受け取り・意見募集・推薦案回答【町、町民】						
										推薦案を反映した駅舎の整備 【鉄道・運輸機構】		

KPI

長万部駅デザイン検討委員会（仮）へ高校生及び東京理科大生の延べ参加者数

（現状値：なし）→（目標値：2024～27年度 20人以上）



まちづくり推進会議で発表する長万部高校生（左・2016年度、右・2017年度）

（出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30.3））

長万部高校の高校生が考える「長万部らしさ」のキーワード

かにめし、まんべくん、毛がにまつり、漁業（秋鮭など）
温泉、中学校のグラウンド、道の駅（黒松内）、館先生

長万部高校の高校生が考える「長万部に立ち寄りたくなるような『まち』」

A グループ

- ・ ショッピングモールがある町
（庭にまんべ畑を設置）
- ・ ホテル
- ・ 日本一海に一番近い新幹線
- ・ 日本一太っているキャラクター
- ・ まんべ畑
- ・ ゲームセンター
- ・ 海をきれいにする

B グループ

- ・ 星がよく見える町
- ・ デパートがある町
- ・ ホテルがある町
- ・ きれいなトイレがある町
- ・ 散歩ができる公園

C グループ

- ・ 楽しく盛り上がる「まち」
- ・ 人がたくさん集う「まち」
- ・ 日帰りで楽しめる「まち」
（温泉、アスレチック、動物園、水族館、遊園地など）

D グループ

- ・ 美男美女がいる町！！
- ・ アニメの彫刻
- ・ 駅前にショッピングモール
- ・ 回転寿司チェーン店
- ・ アスレチック公園
- ・ ホテル（たくさん）
- ・ 道の整備
- ・ パン屋

E グループ

- ・ 移動販売（ワゴンショップ）がある公園
- ・ 安くておいしい飲食店
- ・ 展望台がある
- ・ プラネタリウムがある
- ・ レンタルタブレット店（特に電子書籍）

F グループ

- ・ 海で結婚する
- ・ 駅でイベントを行う
（ハロウィン、クリスマス等）
- ・ ショッピングセンター
- ・ ホテル
（あまり高くなく、ほどよく遊べる）



長万部高校でのまちづくり特別授業（2017 年度）

（出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30. 3））

東京理科大生が考える『長万部自慢』のキーワード

【 長万部の自然・環境など（活かすべき素材） 】

- ・「海」と「山」
- ・小・中・高・大が全てそろっている。
- ・二股ラジウム温泉の全国PR。ラジウム温泉のドーム。
- ・夜景・星→360度さえぎるものが無く見える。
- ・山々の紅葉、雪景色。冷涼な気候。
- ・広い土地～高台に登るとまちが見渡せる。インスタ映え。本州の人が来ると、夢が味わえる。
- ・見渡しのいい噴火湾～すばらしい景色を利用してカップルの聖地にする。
- ・高い建物が無いからこそ、都会では味わえない「圧迫感の無い環境」がある。ただ、8階相当の高架した建物を長万部のランドマークとするのは良いと思う。
- ・北海道の植物の緑は、本州の緑とは違い、深く鮮やかな色で驚いた。
- ・使える自然が多くあるまちは、非常に憧れる。

【 駅周辺・街並みの整備 】

- ・シンボル→一点に集中、コスト削減
- ・駅での宣伝（案内・PR）＝あんかけ焼きそばのお店・川瀬チーズ工房など駅前でもマップ表示。
- ・駅前に足湯を設置してはどうか。
- ・福井駅みたいな駅（福井駅の駅前はきれい。長万部駅にもシンボルを）。
- ・街並みはきれいにするよりかは、そのままがいいと思う。
- ・海を見ながらくつろげるスペースがほしい。
- ・本町通りの景観は、噴火湾側＝青をメインにした街並み、毛がに・ホタテなど。温泉側＝緑・オレンジをメインに、温泉イメージ。
- ・きれいな街並みよりも温泉街のような、古くからあるような雰囲気を残してほしい。
- ・案内板が少ない。飲食店がわからない。
- ・トンネルじゃない区間（明かり区間）に花。

【 交通・情報発信 】

- ・北海道新幹線ができれば、バス・列車の本数をできるだけ多くする。（赤字にならない程度）
- ・観光地（二股ラジウム温泉など）にいけるようにする。
- ・交通の整備→長万部に下車してからの移動手段が必要。
- ・もっと「観光向けの自然」をアピールする。海にしろ、山にしろ、「観光映え」するようなアピールを考える。
- ・住民の方が優しい→安全な町としてアピール。
- ・土地があることを利用して、企業・大学の研究機関としての町にする。
- ・まち自慢をSNSや広告で全国に広める。

【 移住・定住施策 】

- ・新幹線による時間短縮により、東京近郊より札幌・函館への新幹線通勤・通学などは便利となる。
- ・本州より冷涼な気候とすばらしい海・山などの環境を活かし、別荘地で全国に売り込む。
- ・函館・札幌への所要時間短縮により長万部町はベッドタウンを目指せるのではないかな。

(出典：長万部まちづくりアクションプラン（H30.3）)

(8) 計画上の留意点

計画上留意する必要がある事項について、「2-2-2. 計画対象地と周辺の地形や土地利用との詳細整理」で整理した4項目について下記に示す。

① 計画対象地と自然的条件の留意点

上述の通り、有事の際に一時避難場所として利用されることから、滞留空間内に防災本部、防災倉庫やトイレ等を導入する必要がある。

② 計画対象地と人口動向の留意点

上述の通り、子育て世代（18～39歳）の町民を中心に、まちづくりにおいて雇用機会の確保を重要視していることから、滞留空間内に町民が働くことができる施設を導入する必要がある。

③ 計画対象地と温泉街の留意点

上述の通り、長万部町は、新幹線長万部駅西口から歩いてすぐに“温泉”がある街として押し出していきたいと考えており、滞留空間内に“温泉”を感じさせる施設を導入する必要がある。ただし、新幹線長万部駅東口への導入施設を考慮しながら、今後検討を進める必要がある。

④ 計画対象地と高架の留意点

上述の通り、滞留空間の床から天井の高さやコンコース下の高さを考慮した施設を導入する必要がある。また、今後の詳細検討の際は、高架下に関する基準等にも留意して検討を進める必要がある。

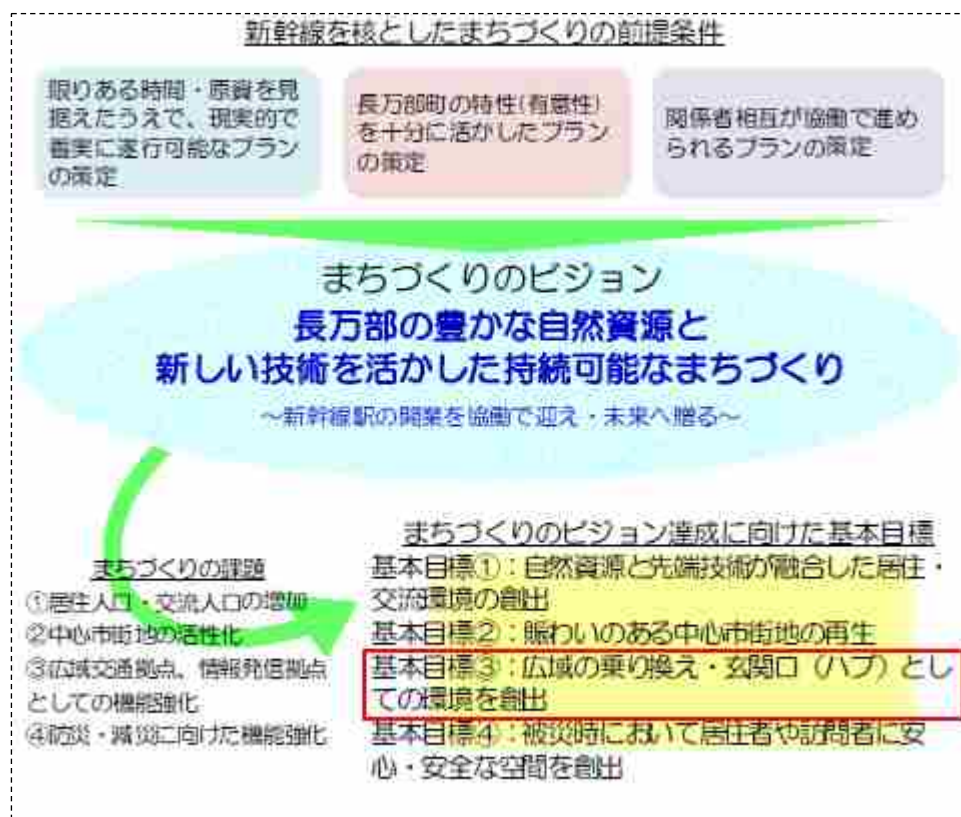
2-3. 計画内容の検討及び設定

2-3-1. 基本方針の検討と設定

1) 既存計画における計画コンセプト

○新幹線駅周辺整備計画(平成 29 年 3 月)

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、新幹線長万部駅は「広域の乗り換え・玄関口（ハブ）としての機能強化」として「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」のまちづくりビジョンの基本目標③として掲げられている。



○長万部まちづくり推進会議(令和3年度)

北海道新幹線の開業を見据え、新幹線を核としたまちづくり、地方創生及び関連計画の推進について、官民が一体となって検討・協議するため、平成28年度から、「長万部まちづくり推進会議」が設置され、令和3年度からは、同会議に7名の北海道立長万部高校の生徒を含む「新幹線駅デザイン検討委員会」が設置され。

デザイン検討委員会において令和4年1月31日に「長万部駅舎のデザインコンセプト」が決定し、高校生委員らから長万部町長へ答申が行われた。

デザインコンセプト

湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点

また、新幹線駅デザイン検討委員会より令和4年1月31日に答申されたコンセプト案に基づき町が要望書として、コンセプトに附帯意見として、下記の3つのテーマとその附帯意見をまとめ、3月2日に鉄道・運輸機構へ提出されている。

●テーマ1:「汽笛が響く日だまりの温泉駅」

●テーマ2:「開放感あふれる次世代に繋がる駅」

●テーマ3:「みんなまんべでぽっかぽか、緑いっぱい北の温泉駅」

デザインコンセプトをベースとした3つの提言

別添

デザインコンセプト

湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点

A案	B案	C案
湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点 ～汽笛が響く日だまりの温泉駅～	湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点 ～開放感あふれる次世代に繋がる駅～	湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点 ～みんなまんべでぽっかぽか、緑いっぱい北の温泉駅～
付帯意見(共通)	付帯意見(共通)	付帯意見(共通)
1 開放感のあるガラス廻りの駅造り	1 開放感のあるガラス廻りの駅造り	1 開放感のあるガラス廻りの駅造り
2 噴火湾を望む誰もが楽しめる展望台の設置	2 噴火湾を望む誰もが楽しめる展望台の設置	2 噴火湾を望む誰もが楽しめる展望台の設置
3 天井を透明にし、太陽光が注がれるようにする	3 天井を透明にし、太陽光が注がれるようにする	3 天井を透明にし、太陽光が注がれるようにする
4 温泉の湯かきを感じられるような落ち葉の色の床を使った駅舎	4 温泉の湯かきを感じられるような落ち葉の色の床を使った駅舎	4 温泉の湯かきを感じられるような落ち葉の色の床を使った駅舎
5 落ち葉の色の床の床材を木目と活用し開放感のある駅	5 落ち葉の色の床の床材を木目と活用し開放感のある駅	5 落ち葉の色の床の床材を木目と活用し開放感のある駅
6 長万部町にマッチした木々に囲まれたデザインの駅舎	6 長万部町にマッチした木々に囲まれたデザインの駅舎	6 長万部町にマッチした木々に囲まれたデザインの駅舎
7 AI、IoTの積極的導入による利便性の追求	7 AI、IoTの積極的導入による利便性の追求	7 AI、IoTの積極的導入による利便性の追求
8 バリアフリーを強化したユニバーサルデザイン駅	8 バリアフリーを強化したユニバーサルデザイン駅	8 バリアフリーを強化したユニバーサルデザイン駅
9 インバウンドを意識したデジタルフォーム作り	9 インバウンドを意識したデジタルフォーム作り	9 インバウンドを意識したデジタルフォーム作り
10 誰もが共感できるデザイン駅	10 誰もが共感できるデザイン駅	10 誰もが共感できるデザイン駅
A案独自の付帯意見	B案独自の付帯意見	C案独自の付帯意見
1 北海道の自然をイメージした内外観	1 北海道の自然をイメージした内外観	1 湯けむりを感じさせる色を強調した駅舎デザイン
2 古き良き長万部町の歴史を感じさせる湯屋空間	2 ガラス廻りの中に過渡的な木目と活用した駅舎作り	2 温泉をイメージした湯かきを感じさせる温泉駅の駅舎
展望空間について	展望空間について	展望空間について
1 温泉の湯かきを感じさせる展望空間のデザイン	1 温泉の湯かきを感じさせる展望空間のデザイン	1 温泉の湯かきを感じさせる展望空間のデザイン
2 町の特徴を最大限活かした展望台、噴火湾口の出入口	2 町の特徴を最大限活かした展望台、噴火湾口の出入口	2 町の特徴を最大限活かした展望台、噴火湾口の出入口
3 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン	3 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン	3 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン
4 機関車や蒸気機関車の佇まいをモチーフにしたコンコース	4 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン	4 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン
5 太陽光を浴びる展望台、展望台(展望台)の設置	5 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン	5 湯けむりを感じさせる駅舎デザイン

■北海道新幹線長万部駅舎デザインに関する要望書内容(令和4年3月)

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

北海道新幹線建設局長 竹津 英二 様

北海道新幹線長万部駅舎デザインに関する

要 望 書

令和4年3月

北海道長万部町

令和12年度末開業に向けた北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）整備推進につきまして、日頃より格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、古くから道南と道央を結ぶ交通の要衝として発展してきた当町にとって、今後、北海道新幹線長万部駅の開業により、北海道の重要な交通拠点としての役割が、より一層期待されております。

当町としては、町民・地元企業・行政が協働して駅周辺のまちづくりを推進するため、平成28年度に地域の産学官金で構成する「長万部まちづくり推進会議」を設置し、新幹線駅開業に向けた様々な取組を検討し、実行しているところです。

新たに建設される新幹線駅舎につきましては、地域の象徴として末永く親しまれる施設となるように、長万部高等学校生徒7名と長万部まちづくり推進会議委員で構成した「新幹線駅デザイン検討委員会」を設置し、議論を重ねてまいりました。

検討委員会では、当町の特徴を捉えた、様々な視点からの意見を長時間掛けて丁寧に集約し、この度その成果を取りまとめました。

つきましては、今後の駅舎建設にあたり新幹線駅に寄せる地域の期待をご理解いただき、要望する駅舎デザインコンセプト及び附帯意見につきまして、最大限反映していただきますよう特段のご配慮をお願いします。

長万部町長 木 幡 正 志

北海道新幹線長万部駅舎デザインコンセプト

「湯けむり香る噴火湾、人と時代の交差点」

羊蹄山や駒ヶ岳を背景に内浦湾を一望することができる当町では、町民は一般的に内浦湾を「噴火湾」と呼び親しんでいることや、市街地に温泉がある街でもあるということを、「湯けむり香る噴火湾」という言葉で表現しました。

さらに、「人と時代の交差点」という言葉には、長万部が古くから鉄道の要衝であったことと、これから新幹線駅となって、ますます交通拠点として繁栄することを期待する思いが込められています。



附帯意見

北海道新幹線長万部駅舎に関する附帯意見について、次に掲げる3つのテーマに基づき要望します。

テーマ1 ～汽笛が響く日だまりの温泉駅～

古き良き長万部を通過する汽車が、乗客が「かにめし」の原点である毛がにを頬張る姿を背景に、汽笛を鳴らす様子を思い起こす、鉄道のまちとして歩んできた長万部の歴史を感じさせる駅を目指しています。



テーマ2 ～開放感あふれる次世代に繋がる駅～

当町が有する雄大な自然環境を、次世代まで繋げていくため、昔からある道南産木材やガラスの活用、噴火湾を眺望できる展望台の設置を踏まえた、開放感のある駅を目指しています。



テーマ3～みんなまんべでほっかほか、緑いっぱい北の温泉駅～

長万部駅は、昔から緑環境が良好で温泉が近傍にある駅であることを踏まえ、新幹線駅舎から「長万部」という自然が豊かな故郷を思い出してほしいと思いを含めて、心が温まる駅を目指しています。



附帯意見（共通）

- 1 開放感のあるガラス張りの駅造り
- 2 噴火湾を望む誰もが楽しめる展望台の設置を考慮したデザイン
- 3 天井を透明にし、太陽光が注がれるようにする
- 4 温泉の温かみを感じられるような落ち着いた色調を使った駅舎
- 5 落ち着いた色味の地域の木材を活用した開放感のある駅
- 6 長万部町にマッチした木々に囲まれたデザインの駅舎
- 7 AI、IoTの積極的導入による利便性の追求
- 8 バリアフリーを強化したユニバーサルデザイン駅
- 9 インバウンドを意識したプラットフォーム作り
- 10 誰もが共生できるダイバーシティ駅



テーマ1 独自の附帯意見

- 1 北海道の自然をイメージしたレトロな外観
- 2 古き良き長万部町の歴史を感じさせる雰囲気駅の駅舎

テーマ2 独自の附帯意見

- 1 サスティナブルな駅舎の構築
- 2 ガラス張りの中に道南の木材を活用した駅の作り

テーマ3 独自の附帯意見

- 1 懐かしさを感じる景色を強調させた駅舎デザイン
- 2 温泉をイメージした温かな落ち着いた雰囲気駅の駅舎



2) 基本方針の検討

新幹線駅周辺整備計画(平成29年3月)における「まちづくりビジョン」や新幹線長万部駅の「北海道新幹線長万部駅舎デザインに関する提言書」(令和4年1月31日)などから、新幹線長万部駅の整備の方向性として、「歴史文化」・「交流」・「結節拠点」・「持続可能性(SDGs)」のキーワードが、提言書の附帯意見から「自然」・「多様性」・「解放的」・「先端技術」・「グローバル」のキーワードが挙げられる。

本計画における滞留空間についても、新幹線長万部駅の整備の方向性は共に共有すべきものとして考え、抽出されたキーワードの意味合いから『地域』と『これからの社会』と『技術・機能』の3つのグループに分類し、それと「交流」のキーワードを組み合わせ、滞留空間は

～地域の豊かな資源を活かし、これからの社会に対応できるよう、
先進技術を活用した、みんなに開放された交流の場～

を基本方針に位置づけるものである。

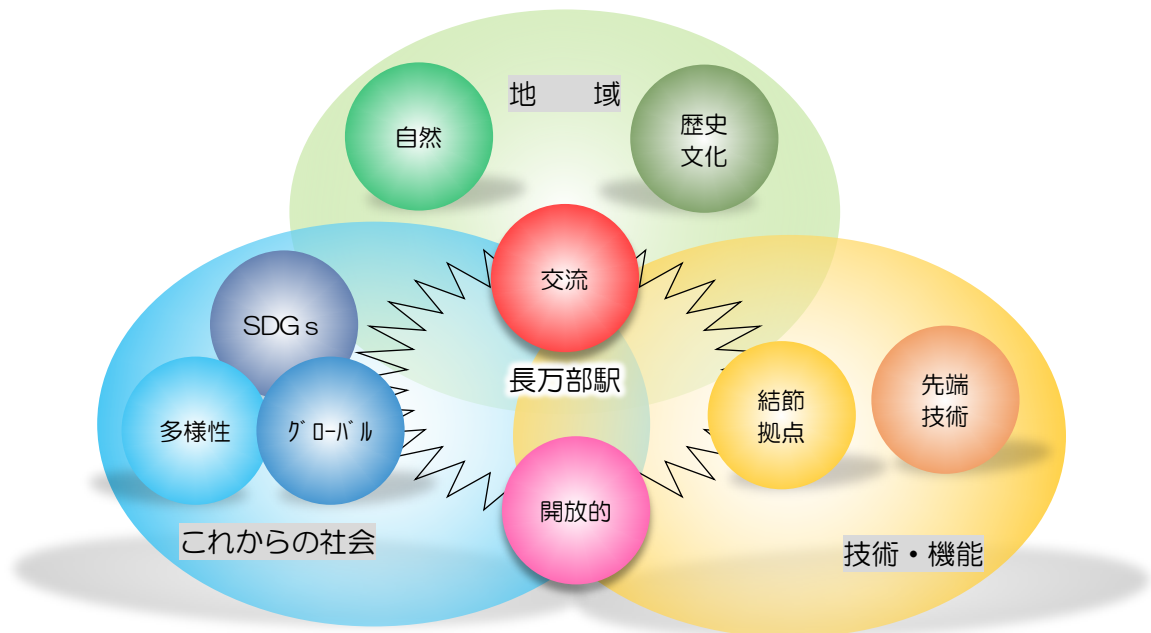


図-滞留空間の基本方針概念図

2-3-2. ゴーニングの検討と設定

(1) 導入機能の区分

鉄道駅や道の駅などはじめとした拠点において、人が滞留する空間などに必要とされる基本機能は、一般的に下図のように「交通結節機能」・「情報サービス機能」・「交流機能」・「広場機能」・「地域振興機能」・「防災機能」の6つに区分することができる。

本計画においては、新幹線長万部駅滞留空間については、この6つの機能を基に導入機能の区分として導入機能・施設について検討を行うものである。

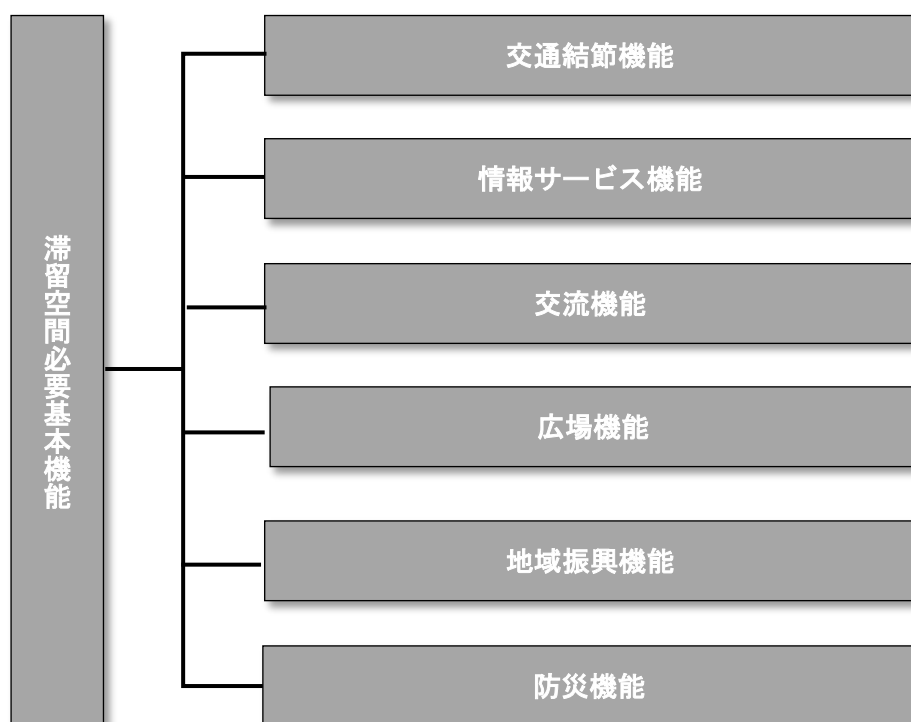


図-滞留空間必要基本機能図

それぞれの6つの機能については、次頁に各々の導入機能の役割内容を示す。



図-導入基本機能の役割内容

(2) 導入施設ゾーンの検討

導入施設ゾーンを「滞留空間」内に配置する場合、導入施設の機能面から勘案した、下記の3つの施設区分を設定する。

- ①単独スペース(ゾーン)に配置する施設
- ②ひとつのスペース(ゾーン)内に配置する施設
- ③「滞留空間」全域に配置する施設

ここでは、①から③の3つの施設区分及び新幹線駅デザイン検討委員会における検討結果及びゾーンの役割内容を基にして、「学習・仕事ゾーン」・「文化ゾーン」・「交流ゾーン」・「プレイゾーン」・「物販ゾーン」・「防災ゾーン」の6つのゾーンを設定した。

設定したゾーンごとに施設区分との連携体系を下記に示す。

なお、③「滞留空間」の全てのゾーンに影響する配置する。

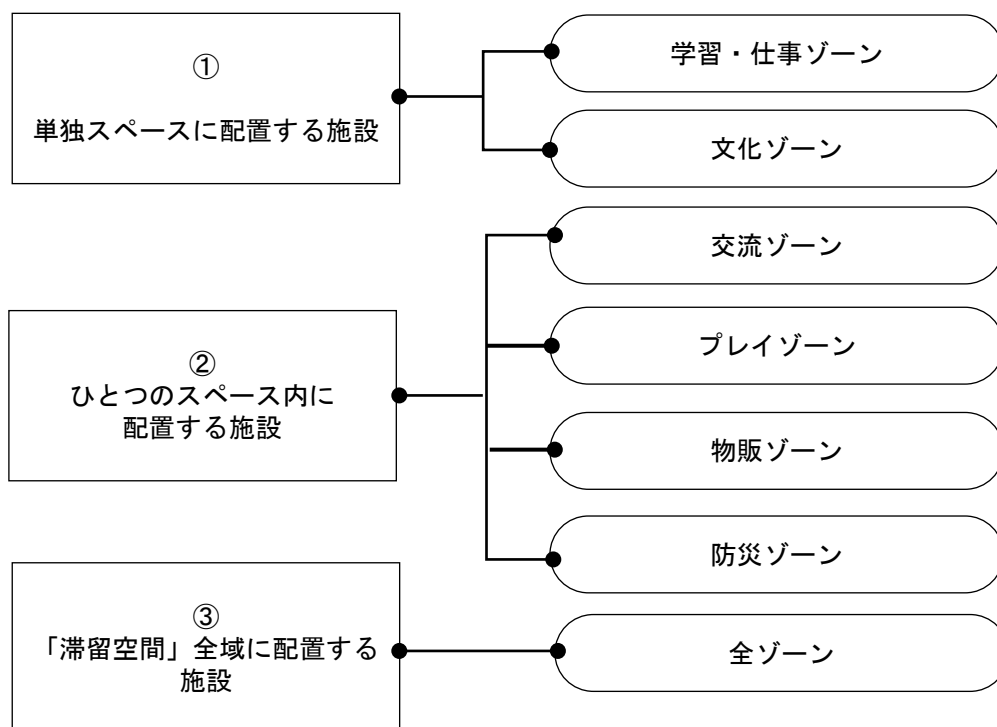


図-施設区分とゾーンの連携図

なお、ゾーンの機能上、「学習・仕事ゾーン」と「プレイゾーン」の隣接は極力避けるものとする。

上記の施設区分とゾーンの連携を基に、各ゾーンの位置付け及び概要について、次頁に整理を行う。



図-配置方針とゾーニングの体系

(3) ゾーンの配置検討

○ゾーンの比較検討

前章で抽出した導入施設の内容及について、設定したゾーン規模を基に「滞留空間」にゾーン配置の検討を行う。

検討に際して、「①-コンコース通路下利用可能ゾーンを考慮した案」・「②-「交流ゾーン」との連携を考慮した案」・「③-各ゾーンの開放性(窓の有無)を考慮した案」の3案について比較検討を下表のとおり行った。その結果、「②-「交流ゾーン」との連携を考慮した案」が最も優位であると判断した。

ゾーニング比較検討表

案	①コンコース通路下利用可能ゾーンを考慮した案	②「交流ゾーン」との連携を考慮した案	③各ゾーンの開放性(窓の有無)を考慮した案
ゾーン配置と動線計画			
概要	・「防災ゾーン」をコンコース通路及び階段下に集積。 ・コンコース通路下の利用ゾーンに、高さへの配慮が必要ないゾーンを配置。	・「防災ゾーン」をコンコース通路及び階段下に集積。 ・各ゾーンが「交流ゾーン」に接し、ゾーン間の移動連携が容易。 ・「学習・仕事ゾーン」が解放的で静肅性を確保。 ・歩行者動線が単純なゾーニング。	・各ゾーンが「交流ゾーン」に接し、ゾーン間の移動連携が容易。 ・各ゾーンに「窓」が確保。
長所	・高さを必要としない施設をコンコース通路下に集約できる。 ・「プレイゾーン」が利用し易い形状となる。 ・「交流ゾーン」が利用し易い形状となる。	・滞留空間内の歩行者動線が明確で短い。 ・「交流ゾーン」の形状が3案中最も利用し易い形状。 ・「学習・仕事ゾーン」が解放的で静肅性が確保できる。。	・「プレイゾーン」が利用し易い形状となる。 ・「学習・仕事ゾーン」の静肅性が確保できる。
留意点	・各ゾーンが「交流ゾーン」に接していない。 ・「学習・仕事ゾーン」と「プレイゾーン」が隣接しており、「学習・仕事ゾーン」の静肅性が確保できない。 ・「交流ゾーン」の必要面積が確保できない。 ・滞留空間の歩行者動線が②より輻輳している。 ・「学習・仕事ゾーン」に解放感が無い。判りにくい位置。	・「プレイゾーン」の一部がコンコース通路下にあり、利用上施設導入において制約を受ける可能性がある。 ・「物販ゾーン」が2箇所に分かれている。	・滞留空間の歩行者動線が3案中最も輻輳し長い。 ・「交流広場」の形状が歪で使い勝手が悪い。 ・「学習・仕事ゾーン」の解放感が無い。判りにくい位置。 ・「トイレ」の位置が判りにくい。
評価	・各ゾーンが比較的成形。 ・各ゾーンの形状が比較的成形されており、利活用が容易。 ・歩行者動線が②案より劣る。	・各ゾーンが「交流ゾーン」に接し、「交流ゾーン」を中心とした「滞留空間」を形成。 ・各ゾーンの形状が比較的成形されており、利活用が容易。 ・歩行者動線が単純で、利便性が高い。	・「交流ゾーン」の形状が歪で、当該ゾーン内で利用を想定している導入施設の導入が困難な施設が発生する可能性がある。 ・歩行者動線が輻輳し、利用者の利便性が損なわれる可能性が高い。
	○	◎	△

2-3-3. 導入施設の検討と設定

(1) 既往計画等の把握

1) 新幹線を核としたまちづくり実行計画(H27)

長万部駅東口駅前広場及び駅舎部分は、下表のとおり「情報機能」・「交流機能」・「広域交通結節機能」・「防災機能」を導入することが検討され、「主たる導入施設」が設定されている。

また、中心市街地部においても「地域振興機能」・「癒し・休養機能」・「防災機能」の導入が検討され、「主たる導入施設」が設定されている

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	・ 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	・ イベント空間 ・ 東西自由通路
広域交通結節機能	・ 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	・ 津波避難ビル

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	・ 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	・ 足湯
防災機能	・ 道路拡幅（延焼被害抑制） ・ 街路樹の植栽（延焼被害抑制）

したがって、滞留空間では、東口駅前広場や駅舎及び中心市街地において導入される施設との重複を避けて導入施設の検討を行うものである。

2) 新幹線駅デザイン検討委員会(令和4年度)

令和4年度には、年度中に委員会が3回開催予定しており、委員会は、北海道立長万部高校生徒を中心に4つのグループで滞留空間活用方法の検討を、ワークショップ形式を用いて行うものである。

現在、令和4年9月15日と令和5年1月24日の2回が開催され、「滞留空間」の施設検討を行い、「滞留空間案A・B」を取りまとめている。

この取りまとめは、今後の滞留空間検討に反映を図る。

表-新幹線駅デザイン検討委員会検討結果表

	第1回委員会(R4.9.15)	第2回委員会(R5.1.20)
A グループ	・ 町民の憩いの場や学生の溜まり場、旅人が休めるイメージ ・ 鉄道マニアや学生が集まってくるような場所	・ 皆が使いやすい人が集まる場、町民利用 ・ ストリートピアノ、産物、温泉、畳スペース、ボウリング
B グループ	・ 自由に休憩できるスペース(フリーWiFi、イス、テーブル) ・ VRを使用し、列車や動輪が動いている映像 ・ 無人のコンビニの設置 ・ 展示コーナーの設置(鉄道、歴史) ・ イベントができるスペースの整備	・ フリーWiFi ・ インスタ映え ・ 飲食、駅弁(椅子・テーブル) ・ モガニ ・ 勉強スペース(椅子・テーブル) ・ 待ち合わせ場所モニュメント
C グループ	・ 町民が主に利用する施設 ・ 新幹線駅内に「長万部の音」 ・ 足湯、手湯を西口側の屋外に設置 ・ 子どもが遊べるスペース(ミニ新幹線の設置)やワークスペースの整備 ・ 周辺の自治体のPRコーナー設置	・ 小さなコンビニ(町の商業への影響配慮) ・ カニ・ホタテ及びアイヌ文様のサイン・暖簾 ・ 温泉、地元食材 ・ パイト可能店舗(カフェ) ・ キッチンカー、SLモニュメント ・ 防災施設
D グループ	・ 観光客をメインではなく、地元利用が一番 ・ 子どもが遊べるスペース整備(クライミング、ボールプール(ブナの木)) ・ ホタテ型のベンチ設置 ・ お土産コーナー設置(周辺自治体特産品含む) ・ 待ち合わせ場所のモニュメント設置(ホタテ等を絡めたもの) ・ 長万部のPRコーナー設置(風景や歴史)	・ 目的別企画(鉄道の歴史) ・ 心休まる空間(休憩・勉強・足湯・飲食) ・ カニ飯自販機

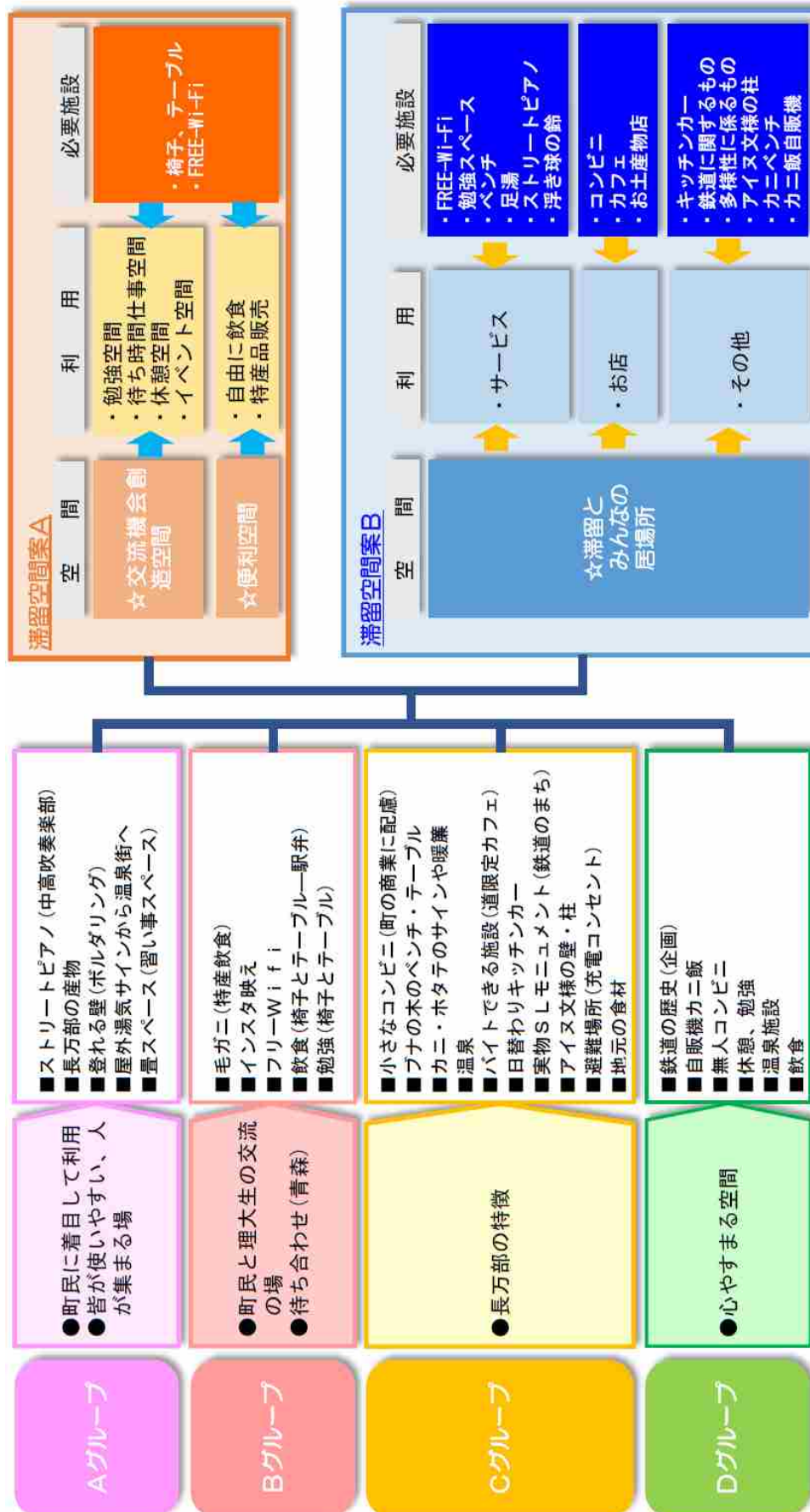


図-新幹線駅デザイン検討委員会検討

(2) 導入施設の検討

1) 導入施設の抽出検討

「導入機能の区分」及び「既往計画等の把握」を基に、長万部駅の「滞留空間」に導入する施設について抽出検討を行った結果、各基本機能ごとにその役割内容の機能を下図のように特定した。

その役割内容を基に、施設及び施設内容について導入機能別に導入機能抽出を行った結果は次頁のとおり整理される。

なお、「交通結節機能」及び「情報サービス機能」は、東西駅前広場及び駅舎において既に検討されていることから、本計画における滞留空間での導入から除外する。

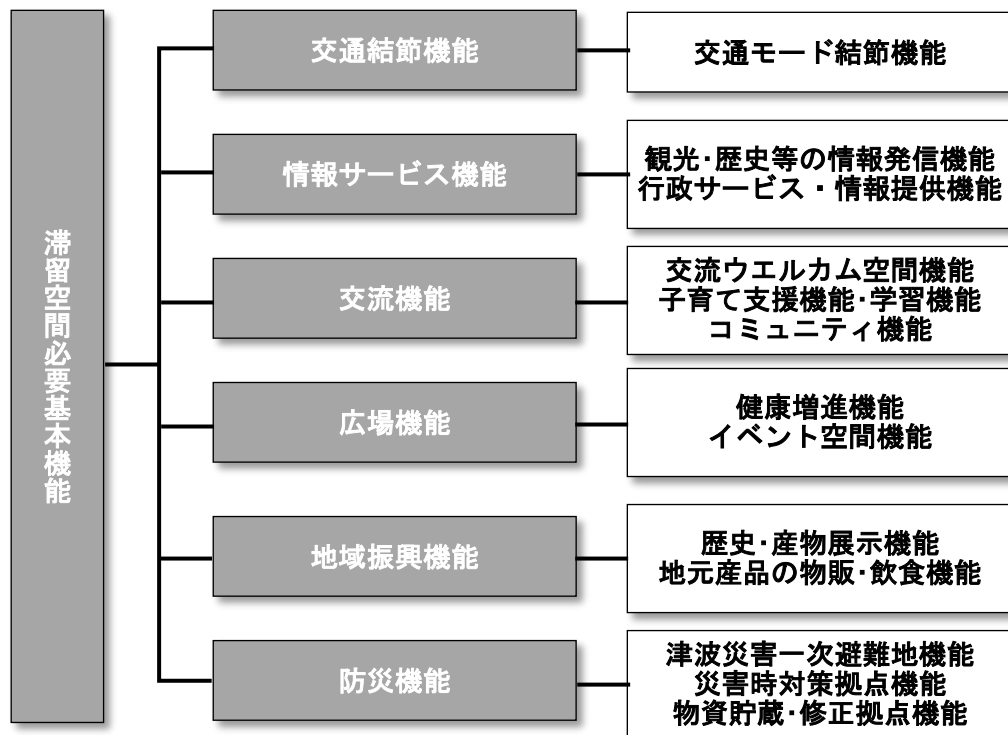


図-各機能の役割内容

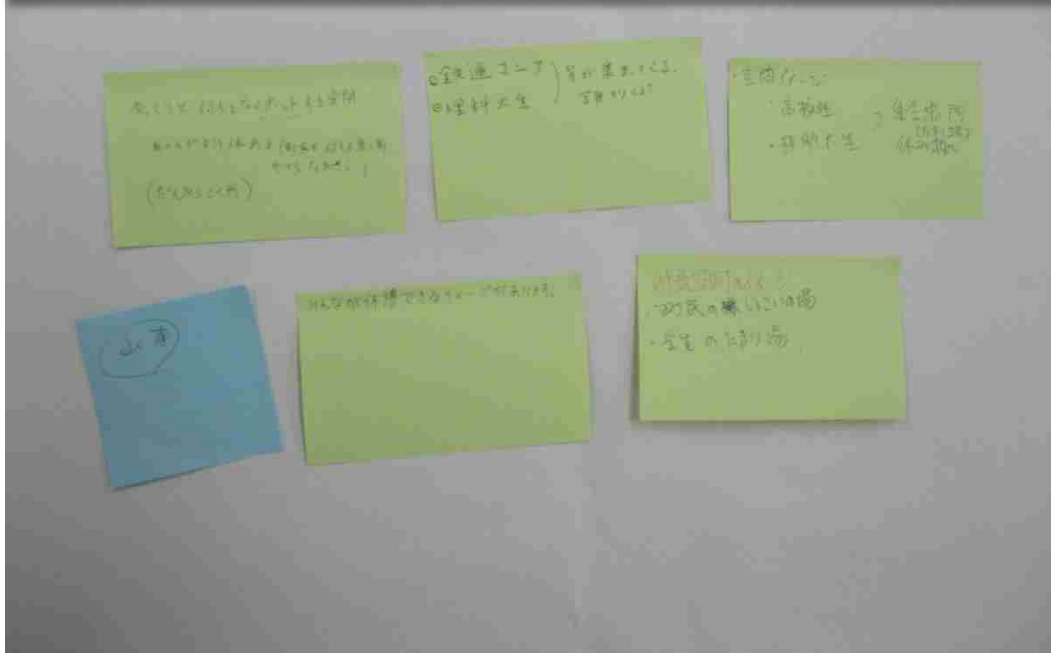


■第1回新幹線駅デザイン検討委員会(令和4年9月15日)

第1回新幹線駅デザイン検討委員会における、ワークショップ検討結果の概要を下記に示す。

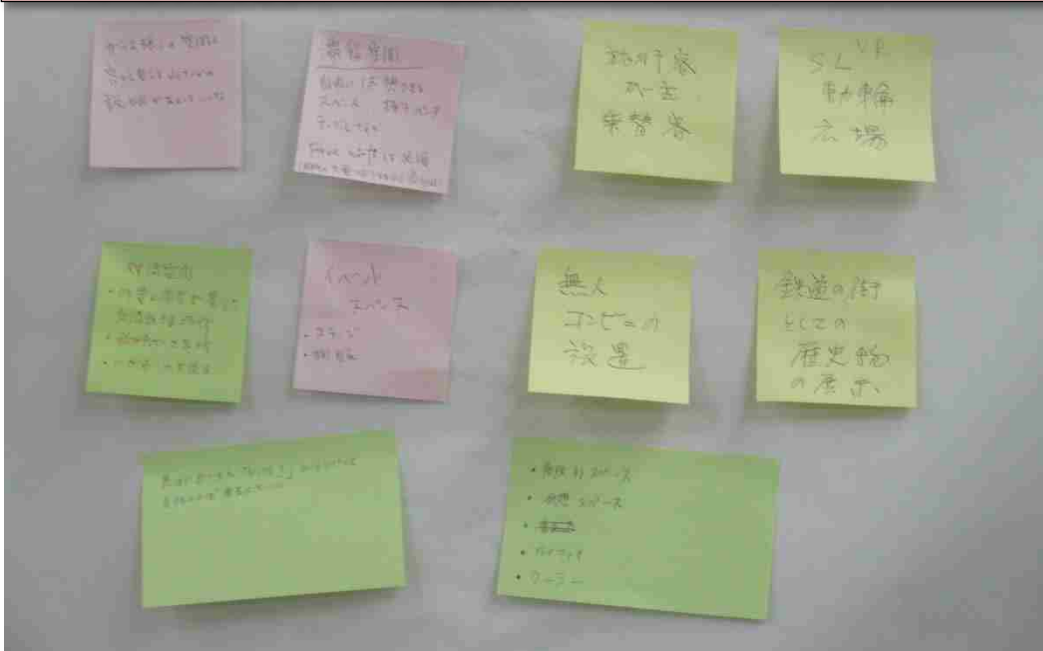
Aグループ

- ・滞留空間は、町民の憩いの場や学生の溜まり場、旅人が休めるところというイメージ
- ・鉄道マニアや学生が集まってくるような場所



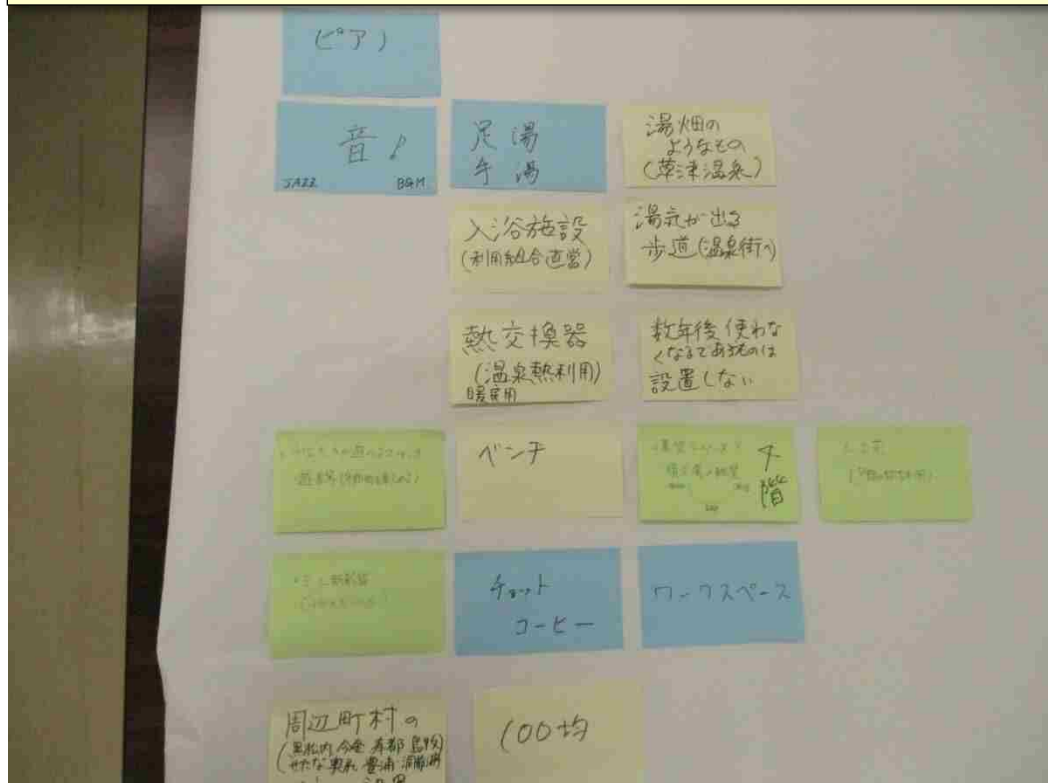
Bグループ

- ・自由に休憩できるスペース（フリーWiFi、イス、テーブル）
- ・VR使用し列車や動輪が動いている映像を流す
- ・無人のコンビニの設置
- ・展示コーナーの設置（鉄道、歴史）
- ・イベントができるスペースの整備



Cグループ

- ・町民が主に利用する施設と考えたい
- ・新幹線駅内に「長万部の音」を流す
- ・足湯、手湯を西口側の屋外に設置
- ・子どもが遊べるスペース（ミニ新幹線の設置）やワークスペースの整備
- ・周辺の自治体のPRコーナー設置



Dグループ

- ・観光客をメインとするのではなく、地元の方の利用を一番に考えたい
- ・子どもが遊べるスペース整備（クライミング、ボールプール（ブナの木））
- ・ホタテ型のベンチ設置
- ・お土産コーナー設置（周辺自治体の特産品も含む）
- ・待ち合わせ場所としてのモニュメントの設置（ホタテ等を絡めたもの）
- ・長万部のPRコーナー設置（風景や歴史）



■第2回新幹線駅デザイン検討委員会資料(令和5年1月24日)

第2回新幹線駅デザイン検討委員会ワークショップ発表資料を下記に示す。

令和4年度 新幹線駅デザイン検討委員会報告
新幹線駅「滞留空間」について



令和5年1月24日 長万部町役場2階会議室
 長万部高校新幹線駅デザイン検討委員会

目 次

- 1 青森研修について（報告）
- 2 滞留空間案Aについて（提案）
- 3 滞留空間案Bについて（提案）
- 4 これからの活動について（連絡）

青森研修（2022年度）

7 / 25 26 に青森に研修に行ってきました。

目的：他県の新幹線駅、施設へ行き、そのデザインを学ぶためです。

訪問場所：青森駅、ユートリー、はっち、ばんらぼ、まちにわです。

成果：どこの滞留空間にも人が少なかった。完成当初は人でにぎわっていたが、最近は人がとても少ないという説明があった。





滞留空間案Aについて

私たちの案は

勉強ができるスペースがほしい
(休憩スペースにも活用可能)

Wi-Fiが使える

飲食が自由にできる

勉強ができるスペース



私たちは今限られた場所で勉強しています。

例えば、学習文化センターがあげられます。ほとんどの人がここを利用していると思います。

滞留空間にもこのスペースを作ればみんなが利用すると思いましたが、勉強以外にも仕事も出来たり、新幹線の待ち時間にも利用が可能なので



休憩スペースにもできると思います。
なので、そのスペースと机や椅子が欲しいです。

Wi-Fiが使える



- 駅にFREEWi-Fiがあればとても便利だと思います。
- コンビニやスーパーにもFREEWi-Fiがあるお店がほとんどです。

なのでであると便利です。先ほどの勉強できるスペースで仕事や勉強している人でパソコンやスマホを使用するときにあるととてもありがたいです。

飲食が自由にできる



- 長万部で飲食できる施設は限られています。

駅は、様々な人が訪れると思います。なので、長万部の特産品の販売をするお店を出して、その休憩場所で食べたりできると思います。また、駅で話しながら飲食できたらとても利用者が増えると思います。



問題

- 作るにあたって費用がかかってしまう

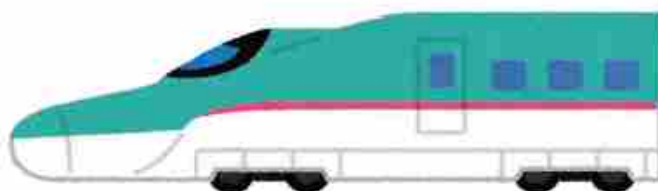
- ゴミの問題等

が大きく挙げられると思います。

滞留空間案**A** 結果

- 費用などはかかってしまうが、利用する人はあるととても便利で使用する人が増えると思います。（学生の利用も増える）
- また、交流する人も増えるので長万部町をもっと知ってもらえると思います。
- イベントもたくさん開催できると思います。

滞留空間案**B**について



私たちのコンセプト
は

滞留空間とみんなの居場所

滞留空間案B

～サービス～

◦**FREE WIFI**

◦勉強スペース（休憩スペース）

◦浮き球の鈴（青森のリンゴの鈴）
ピアノ

◦ベンチ

◦足湯

◦ストリート

滞留空間案B

～お店～

○コンビニ（医薬品込み）

○カフェ

○お土産屋さん

おみやげ



滞留空間案B

～その他～

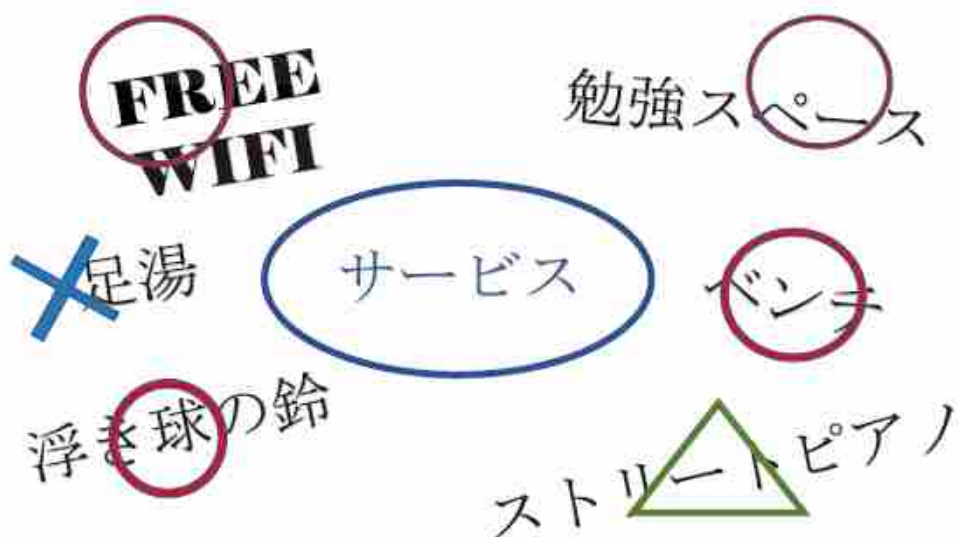
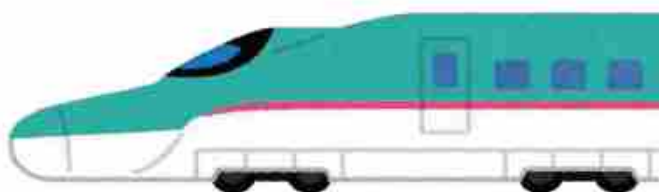
○キッチンカー（外）

○鉄道に関するもの

○多様性に関わるもの
など



現実的に実現可能か否か ～サービス編～



コスト的な問題

継続して使い続けて
もらえるのか

足湯

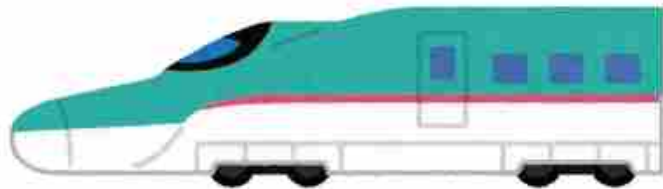
管理の問題

弾いてくれる人
がいるのか

ストリートピアノ

管理の問題

これらをまとめて私たちが
提案する案は



滞留空間案B

～サービス～

◦FREE WIFI

◦勉強スペース（休憩スペース）

◦ベンチ

◦浮き球の鈴（青森のリンゴの鈴）

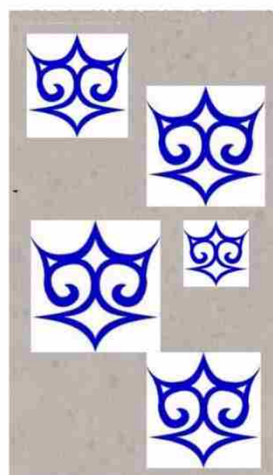
滞留空間案B

～お店～

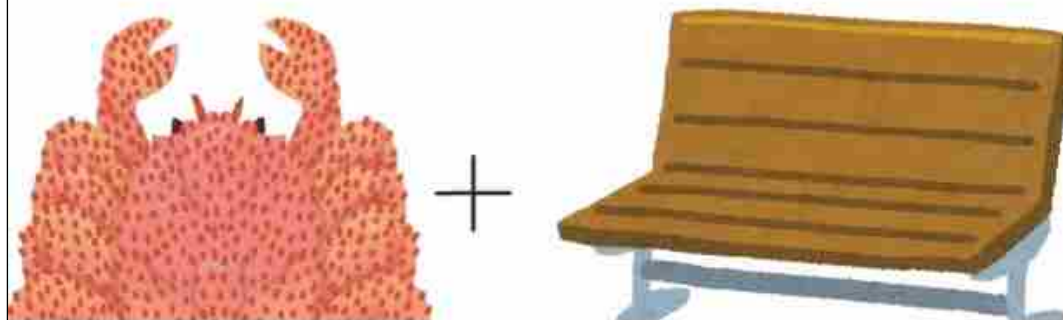
- コンビニ（医薬品込み）
- カフェ（勉強スペースも込み）
- お土産屋さん（周辺のお土産も売っている）

長万部の特色を
入れる
と、、、

柱の柄をアイヌ文様に



カニのベンチ



カニ飯自販機



浮き球の鈴（青森のリンゴの鈴）

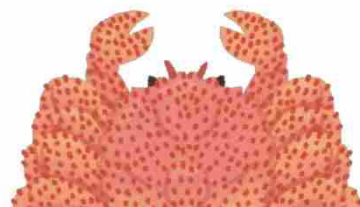


長万部バージョン

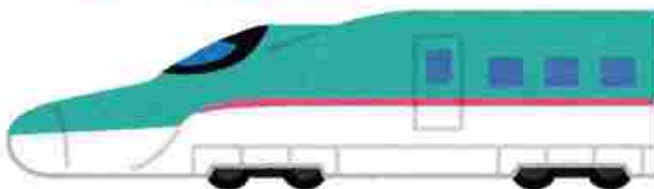


長万部の特色を入ると、、、

- ・柱の柄をアイヌ文様に
- ・カニのベンチ
- ・カニ飯自販機
- ・浮き球の鈴（青森のリンゴの鈴）



新幹線駅デザイン
検討委員会
～これからの活動～



～これからの活動～

△「北海道地学協働アワード2022」

※審査が通れば**zoom**で発表

△町民発表会 2月24日(金)18:00～

△新幹線駅3つの案のデザインについてプレゼン発表

来年度の活動にも
ご協力よろしくお願いします

よろしくお願いします







滞留空間案

- 目的とする目玉企画
(鉄道歴史と展示など)
- 心が休まる空間
(人と人が交流しやすい様子
飲食や足湯などがけられるもの)
- 無人コンビニ

2-3-4. 需要圏域・利用者層・利用者数の検討と設定

(1) 需要圏域

滞留空間を整備した場合、当該施設を利用する人の需要圏域については、通常時と災害時について下記の取り想定を行う。

1) 通常時

通常時、滞留空間を利用する人としては、新幹線使用者及び長万部町民を想定する。

その需要圏域については、下表の内容を想定する。

表-通常時需要圏域一覧表

利用者	需要圏域	備考
新幹線利用者	・北海新幹線利用者を想定、直通で東京から札幌までを圏域と想定する。	新幹線を対象
長万部町内	・新たな滞留空間として施設充実が図られることから、町内全域を圏域と想定する。	

2) 災害時

災害時、滞留空間は一次避難地の役割を担うことから、当該空間を利用する人は、新幹線使用者及び長万部町民を想定する。

なお、災害時の需要圏域は圏域ではなく、避難想定人員にて標記する。

表-災害時需要圏域一覧表

利用者	需要圏域	備考
新幹線利用者	・新幹線乗車客のうち帰宅困難者	
長万部町駅周辺地区	・災害時に収容可能人員にて設定。	・近郊に町役場があり、機能分担を図る。

(2) 利用者層

滞留空間の利用者層については、設定したゾーンの内容から、全ての世代の利用を対象とする。

(3) 利用規模の検討と設定

1) 学習・仕事ゾーン規模の設定

学習・仕事ゾーンの規模については、JR東日本のJR上越線の後閑（ごかん）駅において、2021年4月20日にオープンした、学習室(定員：20名、規模：70㎡、原単位3.5㎡/人)を参考として、30名収容を想定し、必要面積を 100㎡ と設定する。



図-学習ゾーンイメージ

(出典：2021. 4. 18 付け東京新聞抜粋)

2) 文化ゾーンの設定

長万部町は、かつて鉄道の町として栄えていたことやアイヌ語が由来の地名である長万部町は、古くからアイヌ文化との関わりが深い町である。

こうした歴史を持つ本町の文化の歴史・文化の情報発信基地として、鉄道村やアイヌ資料の文化的展示物を交流空間において展示を行う。

展示規模は、長万部町民センターの鉄道村と同程度の規模を想定し、約 150㎡ と設定する。



図-鉄道村

(出典：長万部町 HP)



図-アイヌ資料

(出典：長万部町 HP)

3) 交流ゾーンの必要規模算定

① 滞留空間2階通路(コンコースと自由通路を結ぶ通路)利用者数の算定

新幹線長万部駅の将来利用者は、「新幹線駅周辺整備計画(H29. 3 長万部町)」の検討結果から、2次駅勢圏考慮で約 2,900人 と算定されている。

また、同報告書の自由通路検討において、ピーク時に自由通路を利用する人の割合(ピーク率)が 18% と算定されている。

長万部駅新幹線利用者（乗り継ぎ・通過除く）

	1次駅勢圏のみ	2次駅勢圏考慮
駅利用者数 乗り継ぎ ・通過なし	長万部町の住民：283人 駅勢圏住人：606人 観光客：1,364人 合計：約2,200人	長万部町の住民：283人 駅勢圏住人：1,291人 観光客：1,364人 合計：約2,900人
駅勢圏人口	165千人	350千人

(出典：新幹線駅周辺整備計画(H29.3 長万部町))

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。

$$※W(歩道有効幅員) = P(時間最大歩行者交通量) / 1600 + F(余裕幅) \text{ ただし } W \geq 6 \text{ m}$$

$$W = 1.3 \text{ m} = 2915(\text{日最大利用者数}) \times 18\%(\text{歩行者ピーク率 48 年式外生変数}) / 16000 + 1(\text{通常})$$

(新幹線駅周辺整備計画(H29.3 長万部町)抜粋)

したがって、ピーク時に滞留空間2階通路(コンコースと自由通路を結ぶ通路部)を通る駅利用者は約 522人/h と算定される。

$$\begin{aligned} \text{ピーク時滞留空間2階通路通行者} &= \text{新幹線長万部駅の将来利用者} \times \text{ピーク率} \\ &= 2,900 \text{ 人/日} \times 18\% = 522 \text{ 人/h} \end{aligned}$$

②通路利用者の滞留空間立ち寄り者数の算定

滞留空間において、ストリートピアノ演奏等のイベント等が開催された際に滞留空間への寄り立ち寄り率は、「まちづくりのコツあります(H29.6 国土交通省)」における広場周辺の店舗立ち寄り率を適用して約30%(長時間立ち寄りの場合)と設定する。

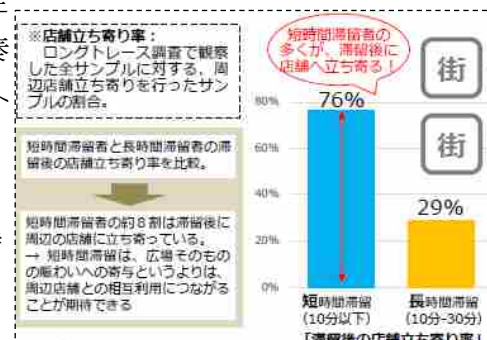


図-広場周辺の店舗立ち寄り率

(出典：まちづくりのコツあります(H29.6 国土交通省))

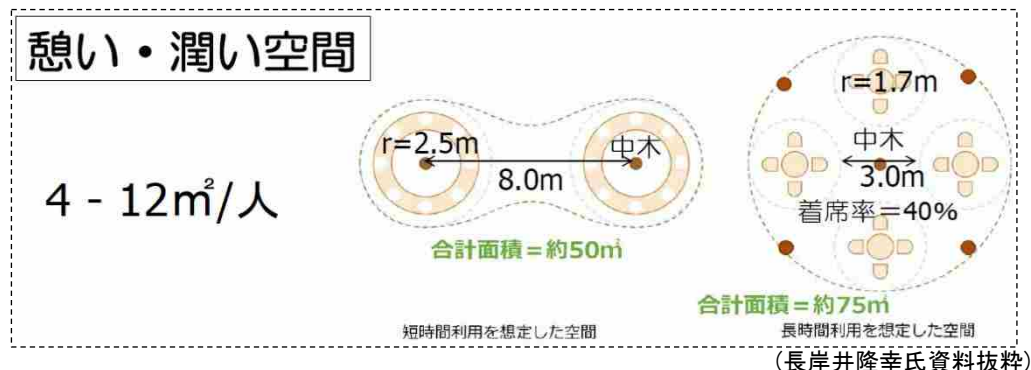
以上の状況から、滞留空間立ち寄り者数は、ピーク時に滞留空間2階通路通行者に立ち寄り率を乗じた約 160人/h と算定される。

$$\begin{aligned} \text{滞留空間立ち寄り者数} &= \text{ピーク時滞留空間2階通路通行者} \times \text{立ち入り率} \\ &= 522 \text{ 人/h} \times 30\% \approx 160 \text{ 人/h} \end{aligned}$$

③滞留空間単位平米原単位の設定

滞留空間における催事開催時の単位平米当りの原単位は、日本大学理工学部土木工学科特任教授(一財)計量計画研究所代表理事(公財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長岸井隆幸の資料から4～12 m²/人と推計されている。

本検討では、このうち最も人が密集した状態(※幹線対策基準原単位)の 4 m²/人 を適用する。



④滞留空間の必要規模の算定

上記の検討結果を基に、滞留空間の必要規模は滞留空間立ち寄り者数に単位平米当り辺単位を乗じた 640 m²/h となる。

したがって、交流ゾーンの必要規模は約 640 m²と設定する。

$$\begin{aligned} \text{滞留空間必要面積} &= \text{滞留空間立ち寄り者数} \times \text{滞留空間単位平米原単位} \\ &= 160 \text{ 人/h} \times 4 \text{ m}^2/\text{人} \div 640 \text{ m}^2/\text{h} \end{aligned}$$

なお、イベント開催時には、駅利用者の長時間立ち寄りや周辺住民の参加も想定されることを考慮する必要がある、ここで算出した結果は最小値と想定する。

また、イベント等を開催していない時の滞留空間の利用者数は、前述の単位平米原単位の 12 m²/人を適用し、約 53 人/h とする。

4) プレイゾーンの必要規模算定

子どもから高齢者まで、誰もが集い・交流し、運動が行える施設として、いわき市の商業施設「いわき・ら・ら・ミュ」内に整備された、屋内型運動施設「わんぱくひろばみゅうみゅう」程度の規模として約 500 m²と設定する。



図-プレイゾーンイメージ
(出典：福島県 HP)

4) わんぱくひろばみゅうみゅう			
所在地	規模(延床：㎡)	事業費(千円)	来場者傾向
福島県いわき市	約 508 (地上1階)	観光物産施設内のため 不明	15万人/年
コンセプト・施設の特徴			
・「子供たちの海」をテーマに、いわきの海・山・町などをイメージしてつくられた遊び場 ・いわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・みゅう」内に設置 ・平日は100分入れ替え制、無料開放日や土・日・祝日・GW・夏休みは50分入れ替え制 ・生後6か月から12歳まで利用可 ・入場者数23万人を記念してリニューアルオープンし、メガ・キャッスルスペシャル、メガ・ジオラマスペシャル、ウレタン山等が登場			
施設概要			
【アクティブゾーン】全身を思いっきり使って遊ぶ 【ロールプレイゾーン】ごっこ遊びが楽しめる 【ボールプール】幼児がリラックスして遊べる 【ベビーゾーン】赤ちゃんが安心して遊べる			
利用料金			
・入館料＝個人200円 ・1歳未満の子・誕生日の人・障害者手帳を持っている人には全額キャッシュバック			

(出典：富谷市児童屋内遊戯施設整備基本方針報告書(R3.6))

5) 物販ゾーンの必要規模算定

①物販

物販ゾーンに配置する施設のうち、お土産物や産物を取り扱う「小さなコンビニ」については「ローソン出店ガイドライン」を基に、「病院施設内、工場内、オフィスビル内、商業ビルなど」の狭隘スペースに出店する場合の必要規模から、約 100 m²(30 坪) と設定する。

出店ガイドライン

ローソンでは、さまざまな出店形態をご用意しております。
下記のガイドラインをご確認いただき、お気軽にお問い合わせください。
※病院へのコンビニ出店、機内店などのコンビニ出店は、あらかじめお客様にお断りさせていただきます。加盟店が詳しくお話を聞かせていただきます。

出店場所	出店形態
病院施設内、工場内、オフィスビル内、商業ビルなど ケースに応じてご提案させていただきます。	特設型店舗 (テナント)
貸貸型店舗 使用設備	特設型店舗 (テナント)
最低5年以上	特設型店舗 (テナント)
20～30坪程度	特設型店舗 (テナント)
20～30坪程度	特設型店舗 (テナント)
施設に準じます。	特設型店舗 (テナント)

(出典：ローソン HP 公開資料)

②飲食

飲食については、飲食は交流ゾーンで行うフードコート形式とし、整備は厨房を2店舗として一店舗当たり 100 m²を想定し、約 200 m²を設定する。

6) 防災ゾーン

防災ゾーンの施設としては、防災本部、備蓄倉庫(発電機保管)及びトイレを想定している。

①防災本部

防災本部の規模算出については、右図の「総務省地方債庁舎算定基準(人口5万人以下)」を基に、180 m²と設定する。

②備蓄倉庫

備蓄倉庫の規模については、下記内閣府下記の基準である人口1万人当たり約 62 m²を基に、長万部町の人口規模を勘案し、30 m²と設定する。

まちづくり基本計画 (市民会館周辺エリア：防災関係系)

【基本的な考え方】
・自治防災課と災害対策本部を隣接配置し、災害時は一体利用できるようにする。
・災害時においても全ての照明が点灯可能とし、パソコン等が使用できるようにする。

○災害対策本部等の面積
(総務省 地方債庁舎算定基準：人口5万人未満の市町村)

ア) 事務室 $4.5 \text{ m}^2 \times (\text{換算職員数})$
 $= 4.5 \text{ m}^2 \times 10.6 = 47.7 \text{ m}^2 \dots \text{①}$

区分	換算率	職員数	換算職員数
特別職	12	0	0
部長・次長級	2.5	1	2.5
課長級	2.5	1	2.5
課長補佐・係長級	1.8	2	3.6
製図職員	1.7	0	0
一般職員	1	2	2
計		6	10.6

イ) 付属面積
 ①倉庫 事務室面積の13%
 $47.7 \text{ m}^2 \times 13\% = 6.0 \text{ m}^2 \dots \text{②}$
 ②会議室等 (本部員10人+事務局ほか5人)
 $7 \text{ m}^2 \times 15 \text{ 人} = 105.0 \text{ m}^2 \dots \text{③}$
 ①+②+③=158.7 m²
 +防災行政無線室 (8 m²)
 +仮眠室等 (12 m²) ※消防隊員 6 m²/人
 必要面積 180 m²程度

(出典：総務省資料抜粋)

備蓄倉庫は、延べ床面積にして約62m²(人口1万人あたり)を整備。
また、備蓄物資は、乾パン約1,294食、米約730kg、毛布約430枚、応急救護設備ではテント2.7張、トイレ23.5個(いずれも人口1万人あたり)を確保している。

(出典：内閣府資料抜粋)

③トイレ

○トイレ利用者数の算定

滞留空間におけるトイレの利用者数の算定については、滞留空間の利用が公園の利用と類似していると想定し、「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル」における「公園施設規模から魅力に変換するための原単位」及び上記算定結果を用いて行うが、導入施設ゾーンのうち「物販ゾーン」及び「防災ゾーン」については、トイレ利用者数が少ないかいないことから算定対象から除外する。

その結果、滞留空間の利用者数は、1,456 人/日と算定される。

なお、災害時等の緊急避難時における滞留空間避難者数を対象としたトイレ規模算定にあたっては、過大規模となることから対処から除外するものである。

表-滞留空間日利用者数算定表

ゾーン	規模 (㎡)	算 式	日利用者数	適 用
学習・仕事 ゾーン	100	30(人) × 3 サイクル/日)	90 人/日	定員 30 名 1 日 3 サイクル(想定)
文化 ゾーン	150	150(㎡) ÷ 3.2(㎡/人) × 4(サイクル/日)	188 人/日	マニュアル「美術館」 1 日 4 サイクル
交流 ゾーン	640	2,900(人/日) × 0.3(%)	870 人/日	駅利用 2,900 人/日 立ち寄り率 30%
プレイ ゾーン	500	500(㎡) ÷ 13(㎡/人) × 8(サイクル/日)	308 人/日	マニュアル「アニエースメント」 2 h 1 サイクル(16 h-8)
計			1,456 人/日	

○トイレ穴数の算定

トイレの必要穴数の算定は、「自然公園等施設技術指針(H26.7)」における「トイレ穴数の同時使用率(原単位)」の1.25%を用いて算定を行う。

同時利用者数として上記と同様の1,456人に対する必要トイレ穴数は18 穴となる。

$$\begin{aligned} \text{トイレ穴数} &= \text{滞留空間日利用者数} \times \text{トイレ同時使用率} \\ &= 1,456(\text{人/日}) \times 1.25(\%) \div 18(\text{穴}) \end{aligned}$$

また、単位規模からみたトイレの必要面積は、トイレの単位規模 3.3 ㎡/穴を穴数に乘じ約 60 ㎡と算定された。

$$\begin{aligned} \text{公衆便所} &= \text{最大時滞留者数} \times \text{便所利用率} \times \text{単位規模} \\ &= 1,456(\text{人/日}) \times 0.0125 \times 3.3(\text{㎡/穴}) \div 60(\text{㎡}) \end{aligned}$$

なお、算定結果については、車椅子用トイレブースなどが含まれていないため、その規模を考慮し、必要なトイレ面積は概ね 70 ㎡と想定した。

表 施設の標準単位規模、利用率

公 共 施 設 名	単 位	標準単位規模 (Su)	備 考
駐 車 場(乗用車)	1 台	30～50㎡	利用者1人当り1.7～2.2～2.5㎡(平均2.2㎡) { 車1台当り平均20人、単位規模平均45㎡ }
(バ ス)	・	70～100㎡	
園 地	1 人	15㎡	利用率は園地利用率の13% <u>利用率は園地利用率の0.0125</u> 、 <u>宿舍の場合</u> 合収能力の0.05～0.1
休 憩 所	・	1.5㎡	
便 所	1 人・1 穴	3.3㎡	
給 水 施設	1 人	75～100ℓ	単位は宿泊客1人当り、日帰客はその1/3
運 動 広 場	・	60㎡	
野 営 場	・	30～50㎡	砂浜面積 初・中級向スロープ } 利 用 率 上 級 向スロープ } 7～18～35%
海 水 浴 場	・	15～30㎡	
ス キー 場	・	100～150㎡	
	・	150～200㎡	利 用 率30～50%、平均滞在時間30分 回転率 ¹ /7～ ¹ /10
ビジターセンター	・	1.5～2㎡	
園 地 園 路	巾員	2.0㎡	園地面積の15%
地 区 園 路(車道)	・	5～6.0㎡	地区面積の1.5%
(歩道)	・	2.0㎡	・ 0.5%

(出典：自然公園等施設技術指針(H26.7))

表 2-8 公園施設規模から魅力へ変換するための原単位

魅力7分類	機能	単位時間あたりキャパシティ	滞留時間(サイクル)
1 園路広場	広場 (多目的広場・芝生広場)	1 人 / 3.2 m ²	2 時間 / サイクル
2 修景施設	庭園・花壇・水面積 (湖沼・池・滝・流れ)		
3 休養施設	キャンプ場・オートキャンプ場	1 人 / 16.3 m ²	1 日 / サイクル
4 遊戯施設	ボート	3 人 / 台	30 分 / サイクル
	フィールドアスレチック	1 人 / 330 m ²	50 分 / サイクル
	遊具ゾーン (ジャングルジム等)	1 人 / 3.2 m ²	1 時間 / サイクル
	アミューズメントゾーン (動力付き遊具)	1 人 / 13 m ²	2 時間 / サイクル
5 運動施設	プール・アイススケート	競泳用 90.9 人 / 50m コース数 / 日	単位時間あたり キャパシティを含む
		メメント用 45.5 人 / 25m コース数 / 日	
	サイクリング	1 人 / 9.3 m ²	1.3 サイクル / 日
		1 台 / (自転車長 + 自転車の制動距離) = 1 台 / (1.73 + 21.8) = 1 台 / 23.5 m	$\left(\frac{\text{サイクリング距離}}{24\text{km}} \right) \text{時間} / \text{サイクル}$
	テニスコート	4 人 / 面	1 時間 / サイクル
	トレーニングセンター・ジム	1 人 / 4.5 m ²	2 時間 / サイクル
	パターゴルフ場	ホール数 × 4	2.8 分 × ホール数 / サイクル
	体育館	※アリーナ面積 11 人 / (14 × 24) m ²	2 時間 / サイクル
	陸上競技場	3,000 人 / 23,000 m ²	1 日 / サイクル
	サッカー・ラグビー専用グラウンド	22 人 / 面 (サッカー)	2 サイクル / 日
		30 人 / 面 (ラグビー)	2 サイクル / 日
6 教養施設	野球場 (野球・ソフトボール等)	18 人 / 面	2 時間 / サイクル
	ゲートボール場	10 人 / コート	0.5 時間 / サイクル
	動物園	1 人 / 3.2 m ²	9 サイクル / 日
	水族館	1 人 / 3.2 m ²	3 サイクル / 日
	植物園	1 人 / 3.2 m ²	1 サイクル / 日
	緑の相談所	1 人 / 相談員	12 サイクル / 日
	野外音楽堂・野外劇場	—	2 サイクル
	博物館	1 人 / 3.2 m ²	1 サイクル / 日
	美術館	1 人 / 3.2 m ²	4 サイクル / 日
	図書館	1 人 / 3.2 m ²	1 サイクル / 日
7 その他の施設	展望施設・休憩施設	1 人 / 0.675 m ²	3 サイクル
	ホール・集会場等	1 人 / 0.675 m ²	0.5 時間 / サイクル

(出典：国土交通省)

○参考資料

便所規模の検討

便所の規模は、都市公園技術標準解説書（平成 28 年度版）より以下の算定式により算出する。以下に算定式を示す。

必要便器数＝同時滞在者数×便所利用率

便所 1 箇所の規模は、公園利用者数（同時滞在者数）と便所利用率により便器数を算定し、便器数に応じた便所床面積を策定する。また、車椅子利用などの障害者の利用を考慮したバリアフリー対応トイレを併設する。

便所規模の参考例として、過去の公園便所事例を基にした便器数と床面積の平均値を表8-3に示す。

①公園施設規模（収容人数）から便器数を算定する方法

・ 便器数＝同時滞在者数×便所利用率

・ 同時滞在者数は、公園施設の収容人数と滞在時間（回転率）により算定する。

同時滞在者数＝収容人数×回転率

・ 同時滞在者数及び滞在時間（回転率）は、季節、休日などにより大きく変化するため、公園の利用特性を考慮した数値とする。1 例として公園滞在時間を 2 時間とした場合、回転率は1/2～1/3程度となる。

・ 公園便所利用率は、一般的な数値として1/80～1/30（80人～30人あたりに1 便器）となるが、採用する数値は、公園の利用特性を十分検討する必要がある。（公園施設の収容人数、回転率、便所利用率などの、一般的な数値は「日本造園学会編/造園ハンドブック」施設別標準規模算定式、公衆便所を参考とした）

・ 便器数の算定例（2000人収容可能な公園施設の場合）便器数＝2000人×1/2.5×1/50＝16器（男女合計数）

②利用状況が類似する便所の個数、規模を参考にする方法

③男女比率は、公園の利用実態などを合わせたものとする

などがある。

また、近年、普段の生活で使用する便器の洋式化が進み、和式よりも洋式便器を望む傾向があり、バリアフリーの観点からも洋式便器とすることが望ましい。

便所のタイプ(便器数)	項 目	平成 2 年	平成 3 年	平成 4 年	平成 5 年	平成 6 年
男子小便器数 : 2	サンプル数	11	8	14	5	3
男子大便器数 : 1	床 面 積	16.9～36.5㎡	10.4～36.1㎡	22.0～54.0㎡	38.3～57.0㎡	18.5～59.3㎡
女子便器数 : 2	平均床面積	30.0㎡	23.9㎡	32.6㎡	44.3㎡	36.2㎡
車イス対応便器数 : 1	応募総数比	11.1%	8.9%	16.5%	8.5%	5.0%
男子小便器数 : 3	サンプル数	—	4	4	2	3
男子大便器数 : 1	床 面 積	—	31.7～5.04㎡	16.3～57.2㎡	34.8～51.9㎡	37.0～55.8㎡
女子便器数 : 3	平均床面積	—	4.01㎡	36.3㎡	43.4㎡	44.8㎡
車イス対応便器数 : 1	応募総数比	—	4.4%	4.7%	3.4%	5.0%

出典：大蔵省印刷局 / 都市公園におけるゆったりトイレの指針 / 平成3年
「グッドトイレ10」応募トイレの資料より作成

種 別	公 園 数 [箇所]	トイレ棟数 [棟]	1公園当り 棟数 [棟]
住区基幹公園	街区公園	18,741	17,259
	近隣公園	3,302	4,599
	地区公園	1,014	2,295
都市基幹公園	総合公園	857	3,856
	運動公園	581	3,083
広域公園	144	1,569	10.9
緩衝緑地等	1,722	3,537	2.1
合 計	26,361	36,198	1.4

出典：建設省公園緑地課 / 都市公園におけるトイレの実態調査 / 平成6年 より作成

出典：都市公園技術標準解説書（平成 28 年度版）

7) 導入施設ゾーン必要規模の検討

本計画における「滞留空間」において、「導入施設ゾーンの検討」で設定した各ゾーンの規模について、トイレの規模算定に用いた日利用者数は 1,456 人/日 となる。(再記載)

また、「2-3-2. 滞留空間導入施設の規模検討」において検討を行った各ゾーン規模を合計すると、下表のとおり、**約 2,000 m²**と算定された。

したがって、本計画における滞留空間については、当初計画において地区施設として都市計画決定を予定している通路部分を含め 1,500 m²であったが、本検討において、導入する施設の規模から、約 2,000 m²の規模が必要との結果となった。

表-滞留空間日利用者数算定表(先記載)

ゾーン	規模 (m ²)	算 式	日利用者数	適 用
学習・仕事ゾーン	100	30(人)×3サイクル/日)	90 人/日	定員 30 名、1 日 3 サイクル(想定)
文化ゾーン	150	150(m ²)÷3.2(m ² /人)×4(サイクル/日)	188 人/日	マニュアル「美術館」、1 日 4 サイクル
交流ゾーン	640	2,900(人/日)×0.3(%)	870 人/日	駅利用 2,900 人/日 立ち寄り率 30%
プレイゾーン	500	500(m ²)÷13(m ² /人)×8(サイクル/日)	308 人/日	マニュアル「アニメーション」 2h1 サイクル(16h-8)
計			1,456 人/日	

ゾーン	算定根拠	想定面積
学習・仕事ゾーン	・JR東日本上越線後閑駅の学習スペース規模(70㎡・20名)を基準に、30名程度が利用想定	約100㎡
文化ゾーン	・長万部町のアイヌ文化や鉄道本線分岐点としての歴史など、本町の文化・歴史を紹介・展示する空間で現長万部町の「鉄道村」規模を想定	約150㎡
交流ゾーン	・新幹線長万部駅利用者数2,900人/日を基に、滞留空間のイベント開催時ににおける必要面積を想定	約640㎡
プレイゾーン	・岩手県いわき市「わんぱくひろばみゆうみゆう」を参考事例として想定	約500㎡
物販ゾーン	・コンビニ：施設内狭小施設(お土産込み)を想定 ・カフェ、飲食厨房(フードコート)対応型を想定(交流ゾーンが飲食空間)	コンビニ：約100㎡ 厨房：約200㎡
防災ゾーン	・災害対策本部：総務省地方債庁舎算定基準(人口5万人未満市町村) ・備蓄倉庫：内閣府基準：延べ床面積にして約62㎡(人口1万人あたり) ・バリアフリー対応トイレ：必要穴数：18穴、車椅子利用者トイレ：1穴	本部：約180㎡ 備蓄倉庫：約30㎡ トイレ：約70㎡
合計		約2,000㎡

図-ゾーン別の必要規模算定結果

8) 災害時の一次避難地機能検討

①収容可能人員の算定条件の整理

滞留空間を災害時の一次避難地としての機能を持たせた場合、避難場所として利用可能なゾーンを「学習ゾーン」・「交流ゾーン」・「プレイゾーン」として設定すると、対象ゾーンにおける収容可能面積は 1,240 m²となる。

また、収容可能人員をするにあたっての一人当たりの専有面積の算定原単位は、下記3パターンを設定する

【算定原単位】

- ・ 1.65 m²：中央防災会議の防災対策実行会議（2018 年年 3 月）「洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難検討ワーキンググループ」検討資料より。畳約 1 畳分に相当。
- ・ 3.30 m²：畳約 2 畳分に相当。（参考：スフィアハンドブックの最低基準：3.5 m²）
- ・ 7.70 m²：約半径 1.5 メートル以内に他の人が入らない広さとして仮定

②収容可能人員の算定

収容可能人員の算定は、収容可能面積と算定原単位（一人当たりの専有面積）を用いて、下記式により算定する。

$$\boxed{\text{収容可能面積} \div \text{算定原単位}}$$

よって、収容可能人員は、選定原単位が 1.65 m²/人の場合約 750 人、3.30 m²/人の場合約 370 人、7.70 m²/人の場合約 160 人と算定された。

表-収容可能人員算定表

パターン	原単位 (m ² /人)	算定概要	収容可能人員
パターン①	1.65	収容可能面積÷算定原単位 1,240(m ²)÷1.65(m ² /人)	約 750 人
パターン②	3.30	収容可能面積÷算定原単位 1,240(m ²)÷3.30(m ² /人)	約 370 人
パターン③	7.70	収容可能面積÷算定原単位 1,240(m ²)÷7.70(m ² /人)	約 160 人

2-3-5. アクセスや動線の検討と設定

(1) 通常時の動線計画

通常時における滞留空間へのアクセスや動線は、下記の2ルート及び新幹線駅からのアクセス及び動線が想定される。

- ① 東口駅前広場→自由通路→コンコース→滞留空間
- ② 西口駅前広場→滞留空間



図-通常時アクセス動線図

(2) 災害時の動線計画

津波を想定した災害時には、下記のとおり、通常時のアクセス動線の他、南北から地上階で直接滞留空間に入ることができるアクセス動線を整備し、迅速な避難活動を実施する必要がある。

したがって、滞留空間の整備にあたっては、災害時の出入り口を想定した計画を検討する必要がある。

- ① 東口駅前広場→自由通路→コンコース→滞留空間
- ② 西口駅前広場→滞留空間
- ③ 駅西側→滞留空間
- ④ 東側軌道敷→滞留空間

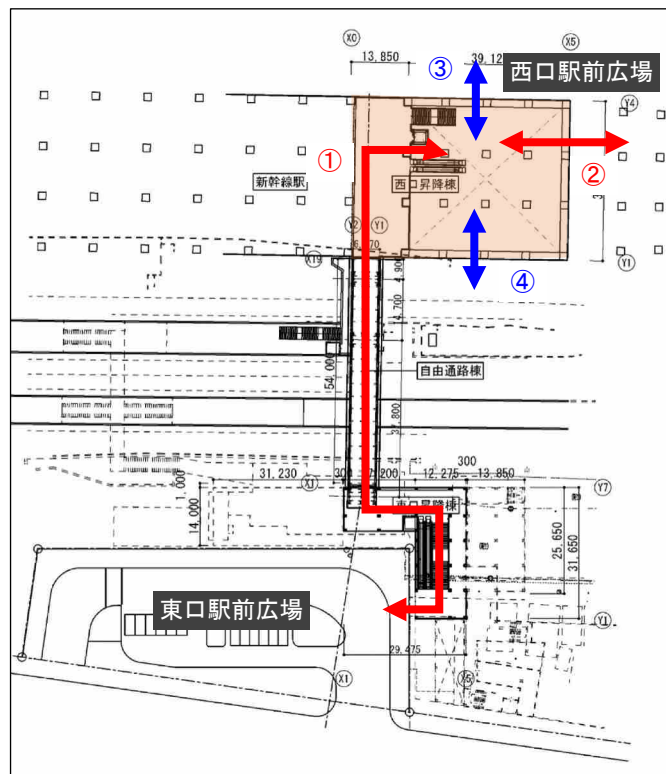


図-災害時アクセス動線図

2-3-6. 環境の保全と創出に関する検討と設定

(1) 長万部町の環境保全について

環境の保全・創出については、「第4次長万部町まちづくり総合計画(R3.3)」において、以下のように提唱されている。

- ・長万部町は、周囲が緑豊かな森林に囲まれ、内浦湾に面した海岸は、豊津から静狩まで砂浜が続いています。また、湿原植物やブナ原生林など貴重な自然景観が見られ、中でも静狩湿原は貴重な動植物が生息する場として残されており、今後一層の保全が必要です。
- ・河川の水質管理などを進め、噴火湾や写万部岳、静狩湿原など貴重な自然資源に恵まれた地域の環境の保全を推進します。
- ・漁業地域は、つくり・育てる資源管理型漁業の一層の展開を目指し、老朽化した漁港の機能強化を促進するとともに、海岸の環境保全に努めます

(2) 新幹線長万部駅周辺の環境保全について

新幹線長万部駅周辺地区に関する環境の保全・創出については、「第4次長万部町まちづくり総合計画(R3.3)」において、「新幹線の開業により大きく変貌することが予想される駅周辺地域についてまちの顔として地域の景観に調和した景観づくりを進めるほか、海岸への眺望を活かしたまちづくりについて検討します。」と提唱され、下記の方針が設定されている。

自然景観の保全と創造

- ・駅周辺や本町通の総合的な景観形成を進めるため、住民・事業者と協働によるルールづくりを検討します。

景観に配慮した街づくりを推進

- ・無秩序な屋外広告物などの抑制を行うとともに、景観に配慮した屋外広告物の掲出を促すルールづくりを検討します。
- ・住宅地・道路の緑化の推進、沿道の花壇等の整備など、町民と行政の協働による景観づくりを進めます。
- ・適切な管理が行われていない空き家等に指導・助言を行い、空き家等対策に努めます。
- ・景観に適した建物や看板デザインの誘導など、個性的で美しい街並み景観の形成を図ります。

(3) 滞留空間の環境保全について

長万部町及び新幹線長万部駅の環境保全の考え方、「北海道新幹線長万部駅舎デザインに関する要望書」等を基に、滞留空間の環境保全については以下の方針を設定し検討を行うものである。

- 新幹線長万部駅舎との調和を図り一体的な意匠を施すことにより、駅周辺の自然環境の保全に寄与する施設としての整備を行う。
- 滞留空間整備にあたっては、自然環境に配慮した素材の使用検討や利用者への環境配慮への意識向上のための情報提供等を検討する。

2-3-7. 空間構成の検討と設定

(1) 滞留空間の空間構成の考え方

本計画における滞留空間の空間構成は、来訪者や住民の交流活動の場となる滞留空間をどのように形成し、どのように利用するかを検討する必要がある。

したがって、滞留空間の空間構成については、①滞留空間の空間構成と②滞留空間を含む新幹線長万部駅空間としての空間構成が考えられる。

上記2つの空間構成について、その考え方を下記のように設定する。

表-空間構成の考え方

空間	空間構成概要
滞留空間	・滞留空間の人が集い、賑わいの核となる交流ゾーンを中心として、その他の各ゾーンが交流ゾーンを介し円滑に連携機能する空間配置を行う。
滞留空間を含む新幹線長万部駅空間	・新幹線駅や西口駅前広場及び自由通路で連絡する東口駅前広場の中心に滞留空間が位置し、新幹線長万部駅に人が集い・賑わう空間として機能するための中心的役割を担う空間として配置する。

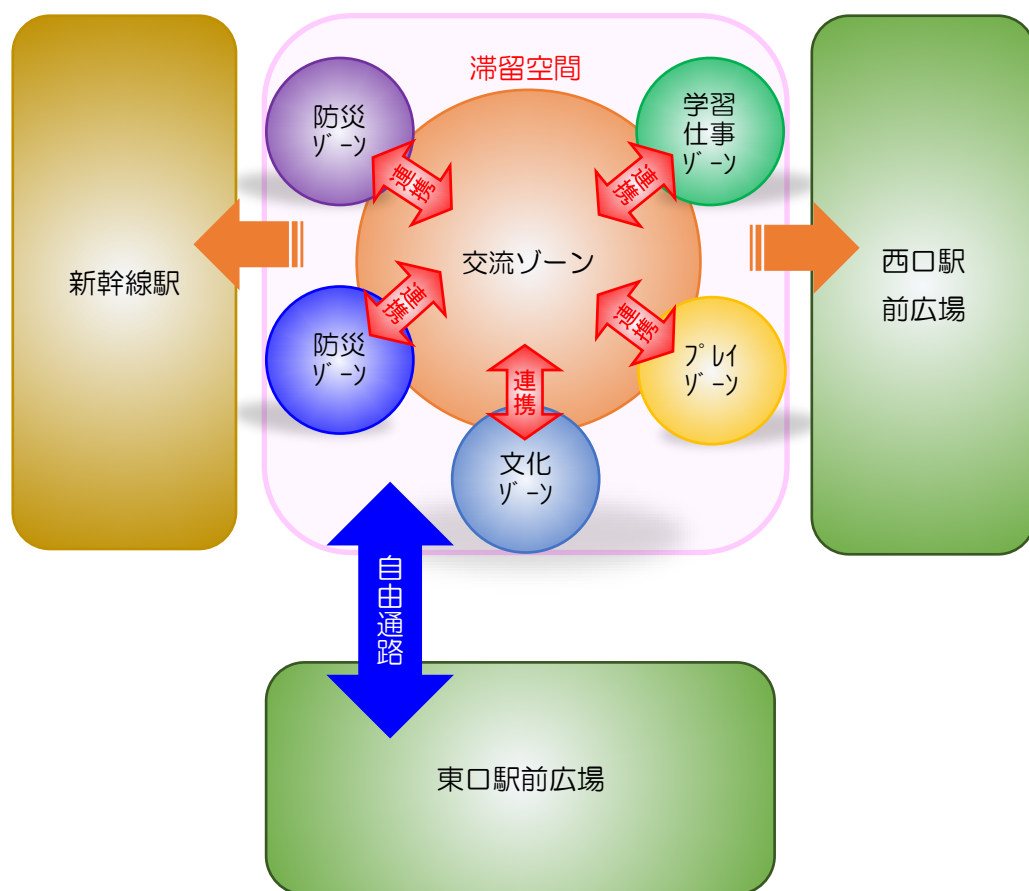


図-滞留空間及び新幹線長万部駅の空間構成図

(2) 滞留空間の要素

一般に空間を構成するデザインの大事な要素として、形・素材・光・色の4つがある。

したがって、ここでは、この4要素を基にした滞留空間における空間構成について検討を行う。

表-滞留空間の要素検討一覧

要素	空間構成
形	・新幹線高架下の方形空間を有効利用すると共に、コンコース下の利用など立体的な空間として整備 ・滞留空間内の各ゾーンのエリアについては、人が安らげる空間として整備
素材	・ブナ材など地域の自然素材を活かした空間として整備 ・アイヌ文様などアイヌ文化や地域の産物であるカニ等に関する素材を活用した空間として整備
光	・滞留空間が高架下に位置する位置的制約はあるが、出来るだけ自然光を取り入れた空間として整備
色	・アイヌ文化やブナ及びカニ・温泉など、町の特色を活かした色使いをした空間として整備 ・外観については、新幹線長万部駅舎との整合を図った色合いとして整備

2-3-8. 整備水準の検討と設定

前記事項を踏まえ、滞留空間の整備にあたって、その整備水準を以下のように設定する。

表-整備水準の設定一覧

項目	整備水準
外壁	・高架下の外壁設置については、高架構造体への影響を軽減するため、独立下構造物としての外壁構造体を想定し、新幹線長万部駅舎の外壁との調和に配慮し、工法及び材料を設定する。なお、高架構造体と一体となった構造体についても検討対象とする。 ・構造物については必要最小限の施設とし、経済性にも配慮する。
施設	・可能な限り、現地の自然素材を用い整備を行う。 ・防災機能を有するトイレや備蓄倉庫については、その必要機能を整備する。 ・空間内施設については、圧迫感を与えない間仕切りの設置など、利用者に配慮した施設配置とする。 ・導入施設は、多世代による利用が想定されていることから、誰もが安全に安心して利用が出来る施設を設置する。
設備	・日当たりが期待できる部分の照明は、自然エネルギー利用も検討する。 ・照明の設置は、イニシャルコストとランニングコストについて経済比較を行うとともに、指向性が高い光源や昆虫の誘引特性の小さい光源を使用する。 ・冬季利用に際し、暖房機能については経済性及び地域の特性を生かし温泉水の利用による暖房施設の検討を行う。
防犯	・屋内空間利用を考慮して、不審者や住居不定者等の進入抑制及び空間の利用者の安全性確保の観点から防犯カメラを設置する。 ・夜間利用エリアがある場合は、平均水平照度概ね3ルクス(公園基準)を確保する。
通路	・通路については、バリアフリー基準を遵守すると共に、歩行や人にやさしい素材を使用する。

2-3-9. 維持管理方法の検討設定

滞留空間の維持管理方法については、他の公共施設同様一般的に下記4つの方法が考えられる。

- ① 公共施設として自治体が自ら管理する方法
- ② 指定管理者制度を活用し管理する方法
- ③ 設計から建設及び管理までを行う PFI 方式により管理する方法
- ④ 住民の参画により管理するアドプト制度方式

これら4つの方式について、比較検討を行うと次表のとおり整備から管理一式を行う PFI 方式の評価が高くなった。

今回の管理方法の比較は簡易的なものであることから、今後は、施設整備及び管理方法については、詳細な検討を行っていく必要がある。

なお、防災ゾーンの防災本部及び備蓄倉庫以外については、自治体による管理が適切と思われる。

表-維持管理方法の比較表

		直営方式		指定管理者方式		PFI 方式		アダプト制度方式	
維持管理の概要		従来から実施されてきている市による直営管理方式。 管理者が直接管理をするためにトラブルは少ないが、近年の地方自治体の厳しい財政状況のなか、人員や管理費の確保が難しい状況である	評価	公共施設の管理に民間活力を導入し、管理費の軽減を目指す管理方式。 近年は山梨県でも県や市の施設を公募により指定管理者に委託している。 仕事の内容に応じ管理業務を設定、1～5 年程度の期間で委託する。	評価	民間の資金と経営能力・技術力（ノウハウ）を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法です。 あくまで地方公共団体が発注者となり、公共事業として行うもの。 償還期間は、行政との協議次第。	評価	公共施設を養子にみたて、市民が里親となって施設の美化・清掃を行なう制度。 市民と行政が役割分担を決め、パートナーシップのもと、管理運営していく。公共施設は市民のものであるという理念から生まれた	評価
交流ゾーン	メリット	・維持管理の責任が明確である。	△	・専門性を活かしたサービスの実施が期待できる。	○	・民間による多彩なイベントが買いう際可能である。 ・収益性が高い。	○	・住民主導のイベントの開催が出来る。	△
	デメリット	・イベント開催等は外部委託に頼らざるを得ない。 ・臨機応変な対応ができない。		・契約行為以外のイベントの開催が困難な場合がある。		・営利目的のイベントとなる可能性がある。		・基本無料イベントとなり、収益が上がらない。 ・事故の場合の責任の所在が不明確	
文化ゾーン	メリット	・維持管理の責任が明確である。 ・文化財の管理が容易	◎	・なし	△	・なし	×	・愛好者などにより、管理かボランティアで行われる。	○
	デメリット	・管理のため人件費がかかる。		・文化財の管理が出来る専門家がいらない。		・文化財の管理が出来る専門家がいらない。		・文化財の管理が出来る専門家がいらない。	
学習・仕事ゾーン	メリット	・維持管理の責任が明確である。	○	・巡回管理などで、防犯効果が確保できる。	◎	・巡回管理などで、防犯効果が確保できる。 ・有料制にし、収益が図られる。	△	・なし	△
	デメリット	・管理が手薄となる。		・なし		・有料とした場合、利用率が低下する。		・管理が希薄となる。	
プレイゾーン	メリット	・公共施設で利用料金が安価となる。	△	・契約内容により対応可能	○	・専門専門知識を有するスタッフや安全管理者の常駐できる。	◎	・なし	×
	デメリット	・メンテナンスや運営等、外部委託に頼らざるを得ない。 ・専門の安全管理者の受注が難しい。		・専門知識を有するスタッフや安全管理者の常駐が難しい。		・スタッフの人件費が利用料に不可さて、利用料が高くなる。		・指導がボランティア対応となる。 ・安全管理ができない。 ・事故の場合の責任の所在が不明確	
物販ゾーン	メリット	・維持管理の責任が明確である。	△	・契約内容により対応可能	○	・民間による多彩な展開が可能。	◎	・なし	×
	デメリット	・知識がなく、外部委託に頼らざるを得ない。		・対応が限定的		・なし		・対応困難。	
防災ゾーン 防災本部 備蓄扱い個	メリット	・維持管理の責任が明確である。	◎	・無し	×	・なし	×	・なし	×
	デメリット	・なし		・対応困難		・対応困難		・対応困難	
防災ゾーン トイレ	メリット	・維持管理の責任が明確である。	△	・専門性を活かしたサービスの実施が期待できる。	○	・専門性を活かしたサービスの実施が期待できる。	○	・地域住民や企業による管理で施設への愛着が持てる。	○
	デメリット	・経費節減のため、嘱託や外部委託に頼らざるを得ない。		・なし		・なし		・ボランティアのため、維持管理に限界がある	
総合評価		・維持管理の責任が明確であるが、防災本部・備蓄倉庫以外は、地域住民や利用者の意見に沿った柔軟な施設の運用が難しい。	△	・民間のノウハウによるきめ細やかで質の高いサービスが可能である。 ・また、行政の経費節減や経費の効率化が可能である。	△	・民間のノウハウによるきめ細やかで質の高いサービスが可能である。 ・また、行政の経費節減や経費の効率化が可能である。	○	・基本的にボランティアであるため、管理主体には向かない。 ・町または指定管理者のもと、まちづくりのパートナーとして維持管理に参加する事が期待される。	×

2-4. 基本計画図の作成

2-4-1. 施設配置の検討

(1) 滞留広場周辺動線

滞留空間の2階部分には、長万部駅東口からの自由通路と西口広場を結び新幹線駅に接続するコンコースが設置されている。

また、コンコースから西口広場へは昇降施設として、滞留空間西側寄りに階段・エレベーター・エスカレーターが設置されている。

以上の状況から、新幹線駅・東西入口などの施設を利用する歩行者の動線は、右図の赤矢印が想定される。

したがって、基本計画図を検討するにあたって、当該動線に留意する必要がある。

なお、新幹線駅からコンコースへの出入り方法については、現在、駅舎設計において検討中となっている。

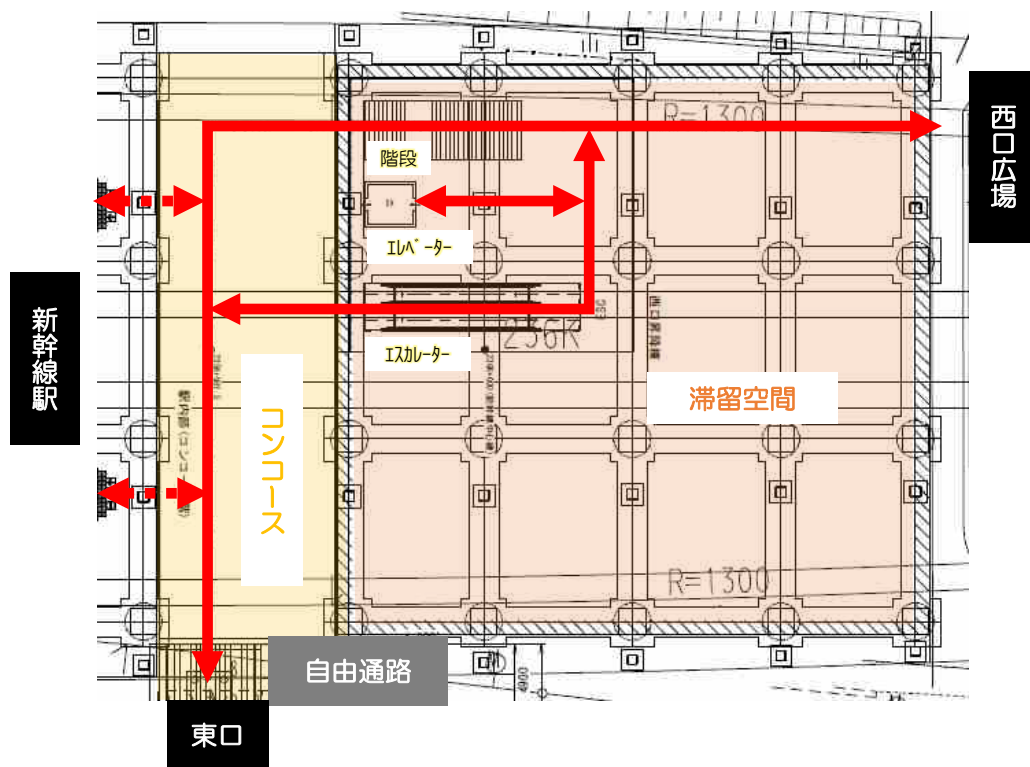


図-滞留広場周辺動線計画図

(2) 課題の整理

ゾーンの検討において、最適案として抽出した「②「交流ゾーン」との連携を考慮した案」について、長所及び留意点に挙がっていなかった「文化ゾーン」について、担当部署との調整から、長万部町の貴重な歴史資料に展示を行うことから、空調管理が比較的容易なコンコース通路下の空間への設置が好ましいとの意見があったことから、②案について、「文化ゾーン」移設に伴う課題を以下に示す

【課題事項】

- 「文化ゾーン」のコンコース通路下移動により、「プレイゾーン」の一体的エリア確保
- 「文化ゾーン」のコンコース通路下移転により、「プレイゾーン」と「学習・仕事ゾーン」の隣接の可能性を排除し「学習・仕事ゾーン」の静粛性確保
- 各ゾーンへの動線確保

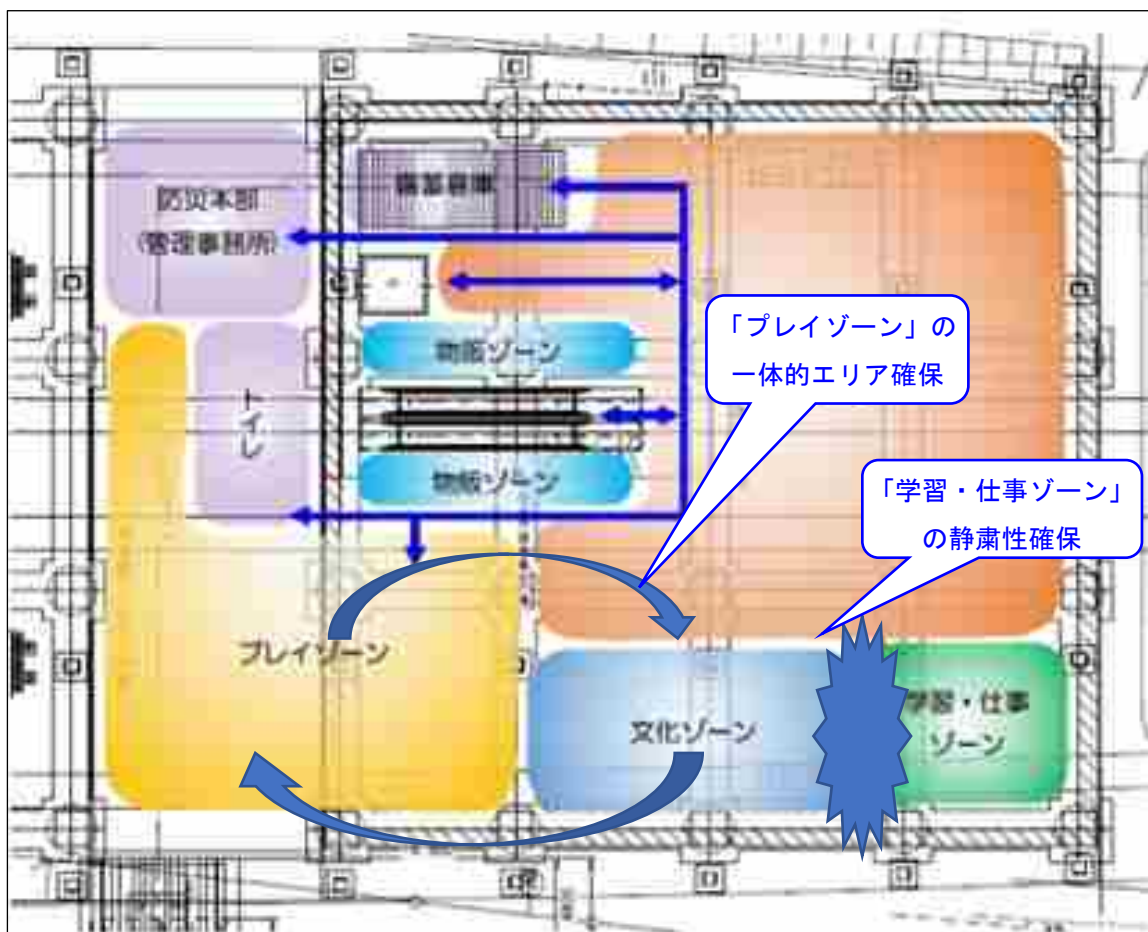


図-課題図

(3) 課題対応ゾーン案の検討

左記の課題について、「交流ゾーン」・「文化ゾーン」の形状変更及び「物販ゾーン」の一部移設を行うことにより対応策の検討を行った結果、下記事項を行うことにより、課題に対応したゾーン形成を図ることが可能となった。

【対応事項】

- 「物販ゾーン」の一部を「学習・勉強ゾーン」に横に移設し「プレイゾーン」とのバッファ機能を確保し「学習・仕事ゾーン」の静粛性確保
- 「文化ゾーン」の形状を変更することにより、「プレイゾーン」の一体的エリア確保
- 「物販ゾーン」の移転あとを「交流ゾーン」とすることで、各ゾーンへの動線確保

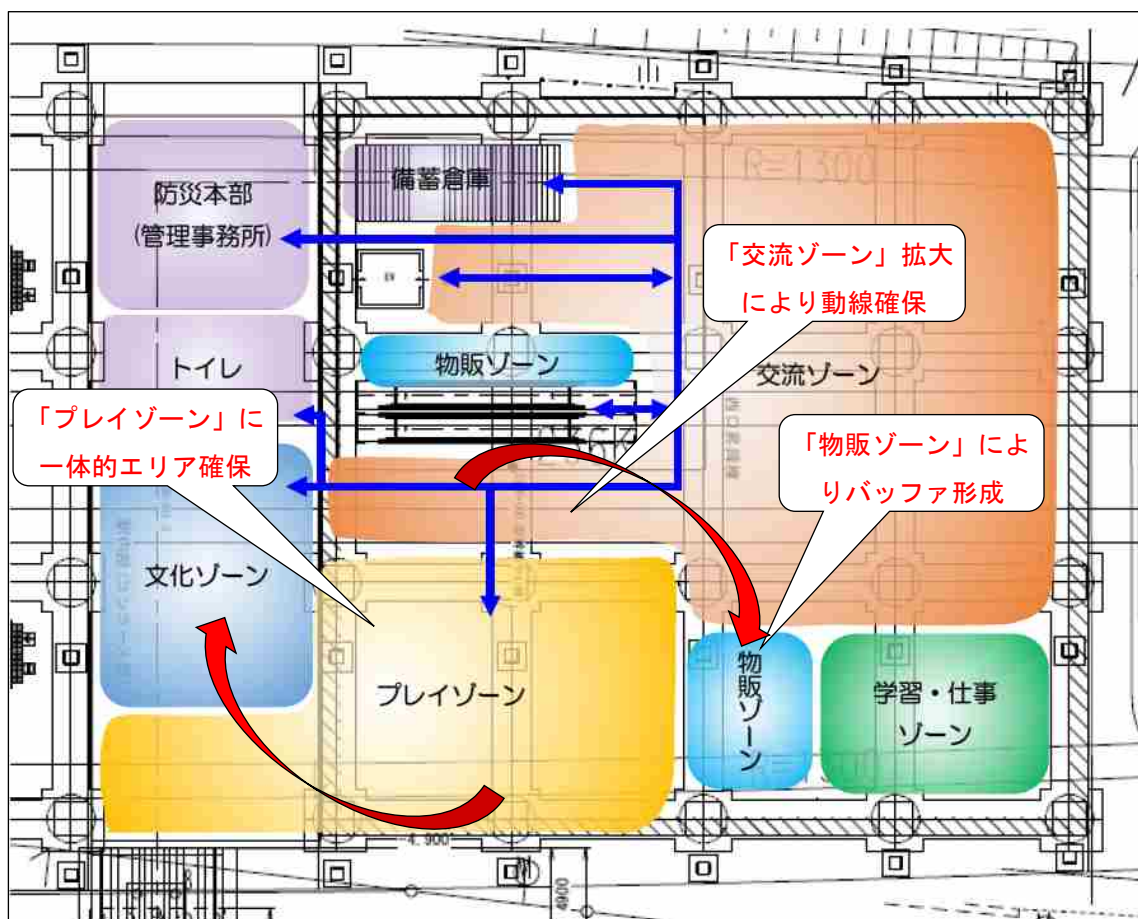


図-対応図

2-4-2. 基本計画図の作成(ゾーンごとの整備イメージ)

(出典：郡山市-HP 抜粋)



防災本部イメージ

(出典：国土交通省-災害に強い官公庁施設づくりガイドライン資料抜粋)



備蓄倉庫イメージ

(出典：国土交通省-データを活かしたまちづくり事例資料抜粋)



交流ゾーンイメージ



ストリートピアノイメージ



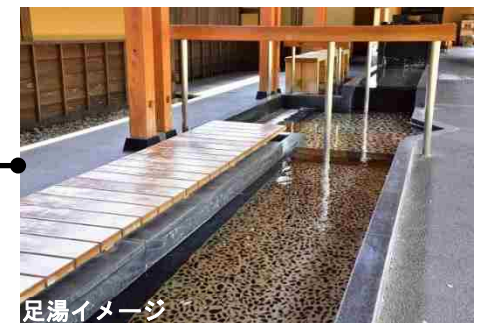
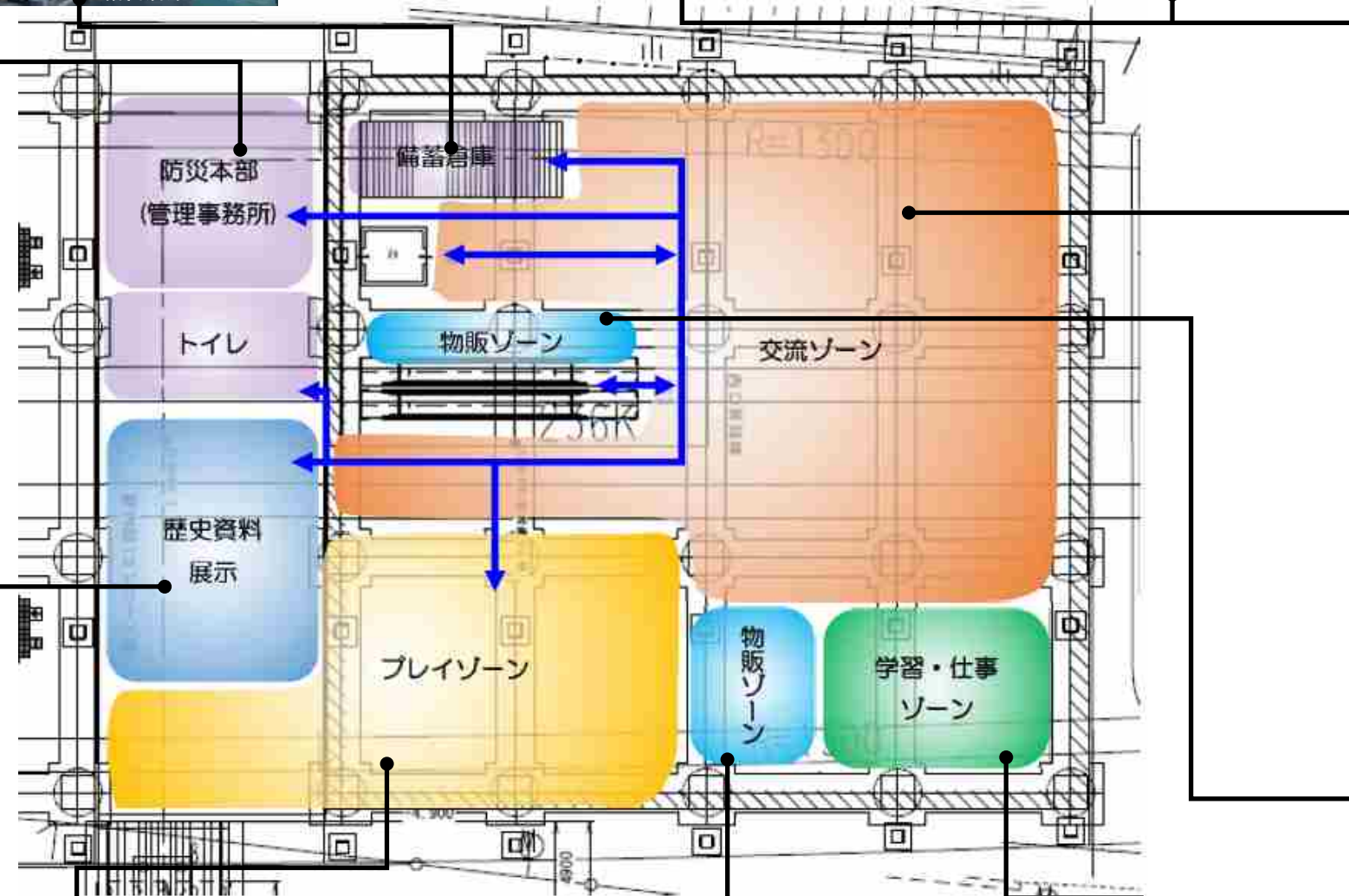
文化ゾーンイメージ

(出典：長万部町)



文化ゾーンイメージ

(出典：長万部町)



足湯イメージ



キッチンカーイメージ

(出典：国土交通省-デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会資料抜粋)



物販飲食イメージ

(出典：国土交通省-デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会資料抜粋)



プレイゾーンイメージ

(出典：室蘭市-(仮称)ふるさと遊びの広場基本計画報告書抜粋)



プレイゾーンイメージ

(出典：室蘭市-(仮称)ふるさと遊びの広場基本計画報告書抜粋)



物販イメージ



学習・仕事ゾーンイメージ

(出典：国土交通省九州地方整備局-九州における官民連携の取組状況について資料抜粋)



図-滞留空間整備イメージ図

2-5. 概算工事費の算定

2-4-1. 駅構造躯体と別途整備の場合

駅の高架構造物への壁の添加が構造上困難な場合、滞留空間の壁を高架部躯体とは別途構造として、地中梁及び深層地盤改良を施工し整備を行う場合の概算事業費を下記に示す。

算定対象面積については、規模算定で算定した 2,000 m²を適用する。

その結果、滞留空間の概算工事費は、約8億3000万円となる。

なお、滞留広場の施設内容が具体化していないため、概算事業費については糸魚川駅高架下施設を事例物件として算出を行うものとし、施設内の厨房や遊具等の費用については別途計上とする。

表-駅躯体別途工事の概算工事費

	平米単価 (円/m ²)	金 額 (千円)	備 考
設計費			
実 施 設 計	—	14,000	
計	—	14,000	
施工費			
建 築 工 事	330,000	660,000	厨房・店舗・遊具別途
機械設備工事	20,000	40,000	温泉利用暖房別途
電気設備工事	56,000	112,000	
計		812,000	
総計		826,000	

2-4-2. 駅構造躯体と一体整備場合

駅の高架構造物に壁の添加を行った場合、上記工事費のうち建築工事において駅基礎工事等の変更は発生するものの、地中梁等の施工は必要で大幅な変更は生じない。

したがって、駅構造躯体と一体整備の場合も、駅構造躯体と別途整備と同様に、滞留空間の概算工事費は、約8億3000万円と想定する。

(参考事例) 糸魚川ジオステーション ジオパル

施設概要	糸魚川ジオステーション“ジオパル”は、糸魚川市が北陸新幹線糸魚川駅高架下に建設した「糸魚川世界ジオパーク」の魅力発信基地であり、また、鉄道実車両、模型、プラレールに親しむこと、楽しむことのできる交流施設。
ジオパーク観光インフォメーションセンター	市内に広がるジオサイトへのスタート地点として、ジオパークのさまざまなインフォメーションを提供
	
キハ52 待合室	平成22年3月12日まで、大糸線で活躍していた「キハ52」の実車を使った待合室。
	
ジオラマ鉄道模型ステーション	えちごトキめき鉄道や JR 大糸線・北陸新幹線の沿線、糸魚川駅をモデルにした大型鉄道模型ジオラマが2セット展示
	

(出典：糸魚川氏環境協会 HP・糸魚川ジオパーク協議会 HP)

2-6. 今後への課題

新幹線長万部駅滞留空間整備基本計画を完投した結果、本計画を実現するためには、下表の掲げる6つの課題への対応が今後必要であると考えられる。

表-今後への課題

No.	課題項目	課題内容
1	構造体構造検討	・新幹線の高架構造体と、独立した構造として設計を行うか、新幹線の高架構造体と一体となって設計を行うか、新幹線高架構造体設計主体との調整が必要。 ・壁等の構造体設計にあたって、地盤支持力調査等実施する必要がある。
2	導入施設詳細検討	・本計画では導入施設について検討を行い、施設抽出を行っているが、滞留空間への実際の施設導入については、規模や施設内容が当該空間へ導入が適切であるか否かについて詳細検討が必要である。 ・導入施設の中には、営利目的の施設があることから、民間企業の出店意向の確認など、リーシングを行う必要がある。
3	設備検討	・滞留空間整備箇所は風や冬季の積雪等により暖房設備や換気及び風対策等は必要であることから、想定される設備関連の詳細な検討が必要。 ・また、カーボンニュートラルの考え方に基づき、再生可能エネルギーの導入等を検討する必要がある。
4	住民・利用者意向確認	・滞留空間は地元住民や駅利用者が利用し易い施設導入が必要であることから、施設導入については住民及び駅利用者の意向確認が必要である。
5	維持管理	・滞留空間の維持管理方法については、行政・住民・ボランティア・民間企業、団体などの参画を想定し、最良の維持管理方法を検討する必要がある。
6	関連整備との整合	・当該空間整備は、新幹線駅舎整備や東西駅前広場整備等、周辺整備計画との整合を検討し、一体的な施設として拠点機能の向上を図り、魅力ある施設整備が望まれる。