

ハートフルアイランドへ

いざな 誘いの港まち みなと おしどまり

利尻富士町

(改訂) 鴛泊市街地整備計画マスタープラン

及び

鴛泊市街地街なみ環境整備方針

～風情・風景・風物を守り育てる まちの創作～



平成 25 年度

利尻富士町

目 次

| | |
|---|----|
| 序章 「鷺泊市街地整備計画マスタープラン」の見直し及び「街なみ環境整備方針」策定の背景 | |
| 1 これまでの鷺泊市街地整備のあゆみ | 1 |
| 2 マスタープラン見直しと街なみ環境整備方針策定の目的・経緯 | 2 |
| 3 計画の位置づけ | 3 |
| 第1章 現状と課題 | |
| 1 利尻富士町の概況 | 4 |
| 2 鷺泊市街地の現状と課題 | 13 |
| 3 マスタープランの実績と課題 | 20 |
| 第2章 (改訂) 鷺泊市街地整備計画マスタープラン | |
| 1 全体構想 | 23 |
| 2 重点施策 | 27 |
| 第3章 鷺泊市街地街なみ環境整備方針 | |
| 1 鷺泊市街地街なみ整備方針 | 29 |
| 2 地区施設等の整備方針 | 31 |
| 3 住宅等の整備に関する方針 | 42 |
| 4 街づくり協定の実施体制 | 47 |
| 第4章 事業の推進に向けて | |
| 1 鷺泊市街地街なみ環境整備事業の推進 | 48 |
| 2 概算事業費及び整備予定時期 | 51 |
| 参考資料 | |
| 1 鷺泊市街地街づくり協定 | 54 |
| 2 鷺泊市街地街づくり協定細則 | 58 |

序章 「鴛泊市街地整備計画マスタープラン」の見直し及び「街なみ環境整備方針」策定の背景

町では、鴛泊市街地の再整備に向けて、「鴛泊市街地整備計画マスタープラン（以下、“マスタープラン”という）」に基づき各種事業を推進してきましたが、さらなる整備推進に向けて「鴛泊市街地街なみ環境整備方針」を策定するとともにマスタープランの見直しを図ることといたしました。

計画の見直し、策定の背景は以下のとおりです。

1. これまでの鴛泊市街地整備のあゆみ

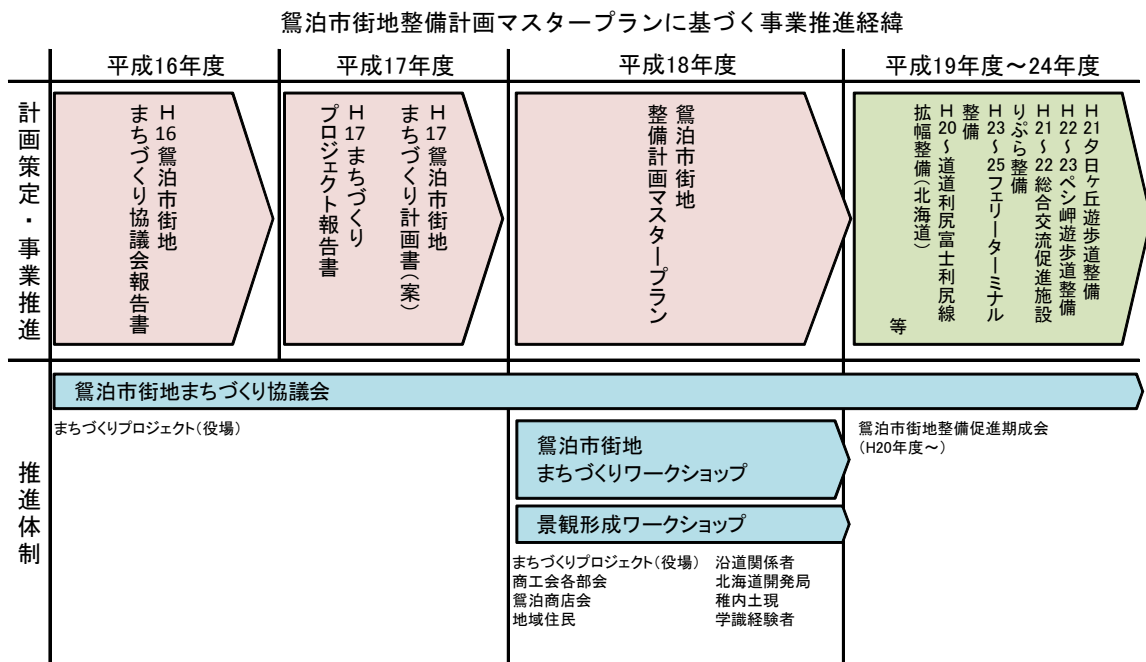
(1) 鴛泊市街地整備計画マスタープラン（平成19年策定）に基づく市街地整備

平成19年6月、利尻富士町の中心市街地の再生の基本的な方向性を関係者相互が共有することを目的に「鴛泊市街地整備計画マスタープラン」を策定いたしました。

策定にあたっては、商店会を中心とした「鴛泊市街地まちづくり協議会」のメンバーに加え、地域住民や沿道の関係者、行政機関、学識経験者など多くの町民・関係機関を交えた、まちづくりや景観形成のワークショップ、意見交換を開催し、とりまとめを行いました。

町ではこのマスタープランに基づき、漁業振興施設や総合交流促進施設 りぷら、夕日ヶ丘やペシ岬の遊歩道、フェリーターミナル等の施設整備、うにむき・昆布造り体験の実施、観光マップの作成など、種々ハード・ソフト事業を推進してきました。

また、平成20年度には長年の懸案事項であった「道道利尻富士利尻線」の拡幅整備が北海道によって着手され、安全・安心なゆとりある道道整備が進められています。



2. マスタープラン見直しと街なみ環境整備方針策定の目的・経緯

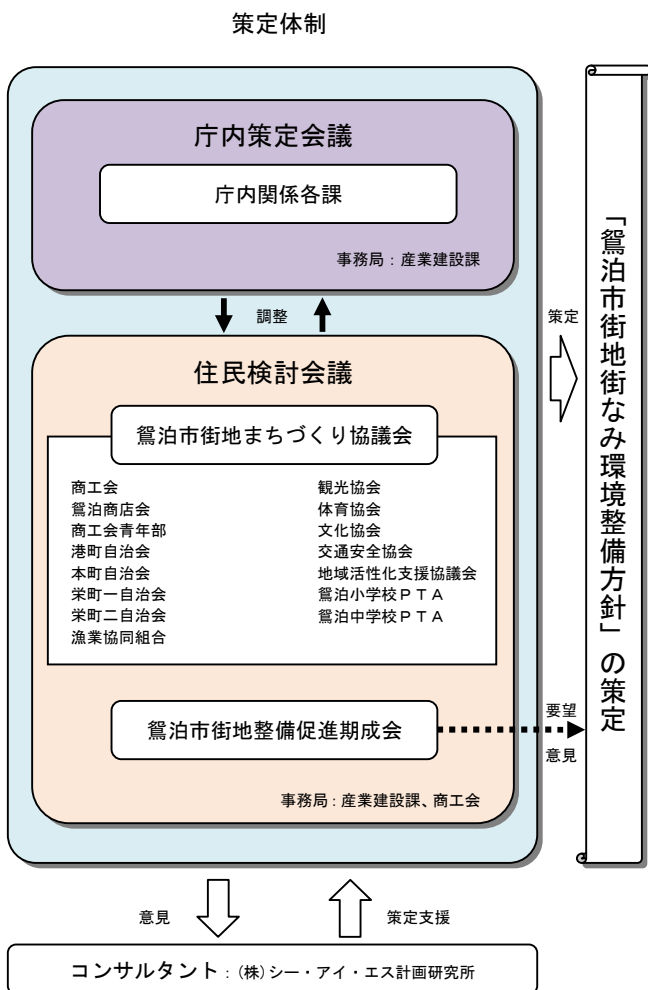
(1) マスタープランの見直しと街なみ環境整備方針策定の目的

鷺泊市街地は、空港やフェリーターミナルを抱えることから、多くの観光客が訪れる地となっていますが、島の玄関口にふさわしい魅力ある市街地の景観づくりが課題となっており、道道拡幅の整備に合わせて、ゆとりとうるおいのある街なみ整備が求められています。

町では、道道の拡幅整備と連動して、住宅、生活環境施設の整備改善を図り、ゆとりとうるおいのある市街地形成を図るべく、「街なみ環境整備事業」を活用した事業展開を行うため、その事業方針となる「鷺泊市街地街なみ環境整備方針」を策定することとし、同時にマスタープランの見直しを行うことといたしました。

(2) 計画策定体制と策定経緯

策定体制と策定経緯を以下に示します。



策定経緯

| 月日 | 会議 | 内容 |
|--------|--------------|---|
| 6月28日 | 住民検討会議(第1回) | ・まちづくりの経緯 ・街なみ環境整備事業の概要 |
| | 市内策定会議(第1回) | ・検討スケジュール |
| 8月9日 | 住民検討会議(第2回) | ・ワークショップ - 市街地に必要な施設とは? - 鷺泊らしい街なみとは? |
| 9月20日 | 住民検討会議(第3回) | ・タタキ案 - 街なみ整備方針・ゾーニング |
| | 市内策定会議(第2回) | - 個別施設整備方針 - 街なみルール |
| 9月25日 | 鷺泊市街地整備促進期成会 | ・街なみルールの検討 |
| 10月10日 | 鷺泊市街地整備促進期成会 | ・街なみルールの検討 |
| 10月21日 | 住民検討会議(第4回) | ・素案の検討 - 街なみ整備方針 - 地区施設等整備計画 |
| | | - 街づくり協定 |
| 11月21日 | 住民検討会議(第5回) | ・「街なみ環境整備方針」の策定 |
| | 市内策定会議(第3回) | |



住民検討会議ワークショップの様子

3. 計画の位置づけ

「改訂 鷺泊市街地マスタープラン」は、「利尻富士町新まちづくり総合計画」及び「北海道離島振興計画」を上位計画とし、鷺泊市街地の総合的なまちづくりの目標として位置づけ、「街なみ環境整備方針」やその他の関連事業計画との整合を図りながら、市街地整備を一体的に推進します。

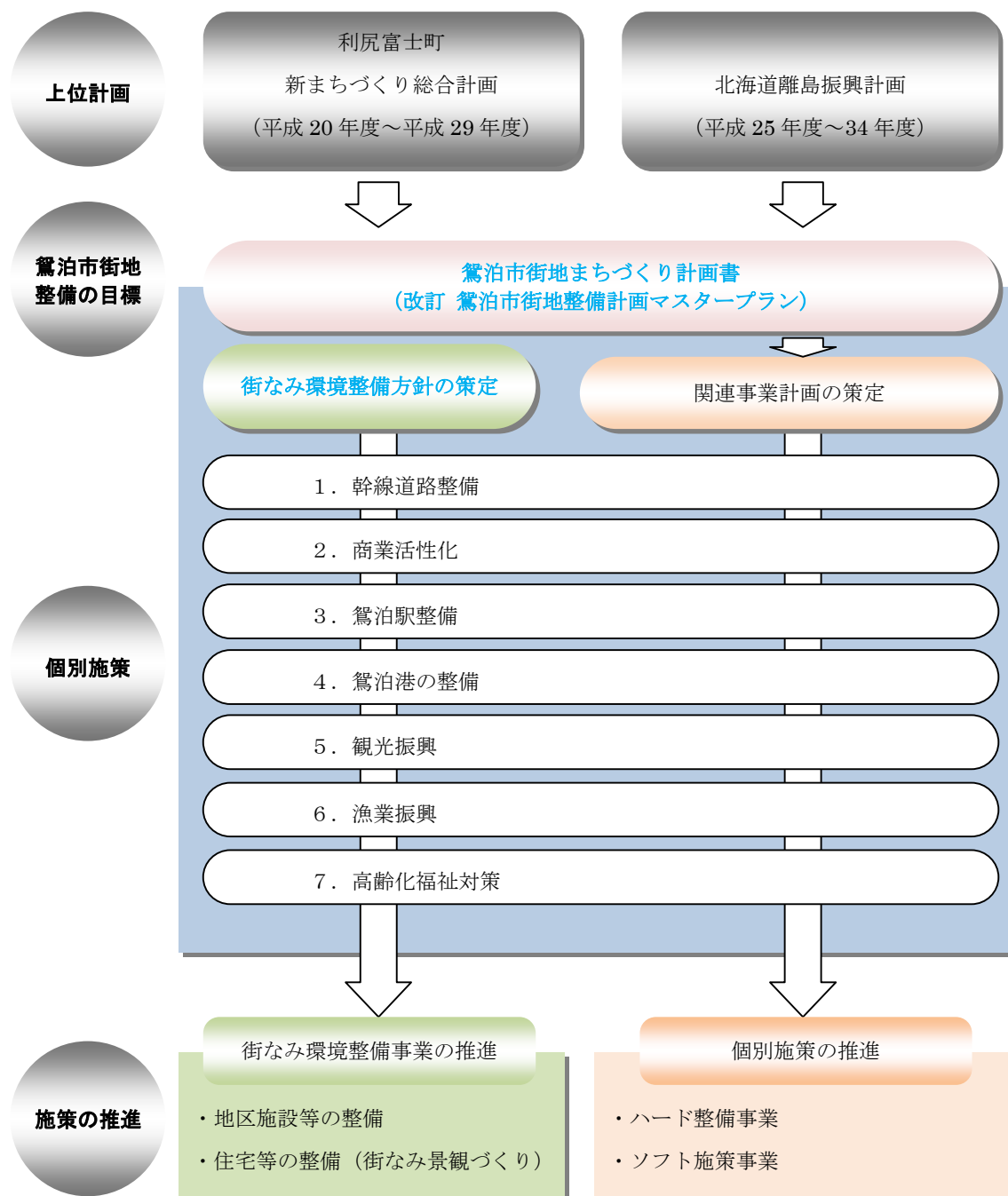


図 0-1 計画の位置づけ

第1章 現状と課題

1. 利尻富士町の概況

(1) 沿革

1670（寛文 10）年頃より、和人とアイヌとの間で海産物の交易をしていたとされ、1808（文化 5）年には江戸幕府の命により会津藩士らが利尻に派遣され、北方警備にあたっていました。利尻には 252 名の藩士らが派遣されましたが任務中に病気や海難事故により命を落とす者も多く、島内にはその墓碑がペシ岬、本泊などに残されています。

幕末の 1848（嘉永元）年、野塚にアメリカ人青年ラナルド・マクドナルドが単身上陸しました。マクドナルドはその後長崎に移送されましたが、黒船の来航時、幕府の通訳として重要な役割を担った森山栄之助をはじめとする若者達に英語を教えた日本初の英語教師として活躍しました。野塚にはマクドナルドを題材とした「海の祭礼」の著書である吉村昭文学碑、ラナルド・マクドナルド顕彰碑、英文銅板が設置されています。

利尻島には、1878（明治 11）年に鴛泊、石崎、鬼脇、仙法志、杳形、本泊の 6 村が置かれ、鴛泊に利尻郡各村戸長役場が設置されました。1902（明治 35）年の二級町村制施行により、鬼脇・石崎は鬼脇村、鴛泊・本泊が鴛泊村となり、1956（昭和 31）年に鬼脇村と鴛泊村が合併し東利尻村となり、昭和 34 年に町制を施行しました。1990（平成 2）年に東利尻町を利尻富士町に改称し現在に至ります。

漁業は、利尻島の古くからの産業であり、歴史と文化に大きな影響を与えてきました。特に鱈漁はかつて地域の基幹産業であり、1915（大正 4）年頃に漁獲高 10 万トンを超えるなど最盛期を迎えましたが、1955（昭和 30 年）を境にほぼ消滅しました。このため、港町、本町をはじめ漁業地区で転出者が増加し、人口の減少へとつながっています。

1962（昭和 37）年に利尻空港が開設し、1965（昭和 40）年に利尻礼文国定公園に指定されてから、夢の浮島、日本最北端の離島観光地として全国の注目を浴び、観光客も急激に増加をみるようになりました。1970（昭和 45）年に島民待望のカーフェリーが利尻・稚内間に就航、1998（平成 10）年には、温泉掘削にも成功し、温泉保養施設も整備され、これに離島ブーム、登山ブームも相まって、多くの観光客が訪れています。

利尻富士町は、日本百名山（利尻山）、日本名水百選（甘露泉水）、森林浴の森百選（自然休養林）などの豊かな自然を抱える町として、水産と観光を基幹に住みよいまちづくりを目指してさらなる発展と飛躍を期し、豊かな住みよい理想郷建設を目指しています。

(2) 位置・地勢

利尻富士町は、北海道最北端の宗谷岬より南西約 62 kmの海をへだてた日本海の離島、利尻島の北東部を占め、高峰利尻山嶺（1,721.6m）の南西を背にして利尻町と接し、東は利尻水道をはさんで稚内市と相対し、北西は礼文島と約 10 kmの海をへだて指呼の間にあります。

面積は 105.69k m²で利尻島の約 59%を占め、広ぼうは東西 11.512km、南北 18.110km、海岸線の延長は約 40km です。

利尻島と北海道本土との一般的な交通手段は、鷲泊～稚内間のフェリーであり、約 1 時間 40 分で稚内と結ばれているほか、礼文島からの便もあります。また利尻空港～丘珠空港及び新千歳空港間が航空路により約 1 時間で結ばれています。

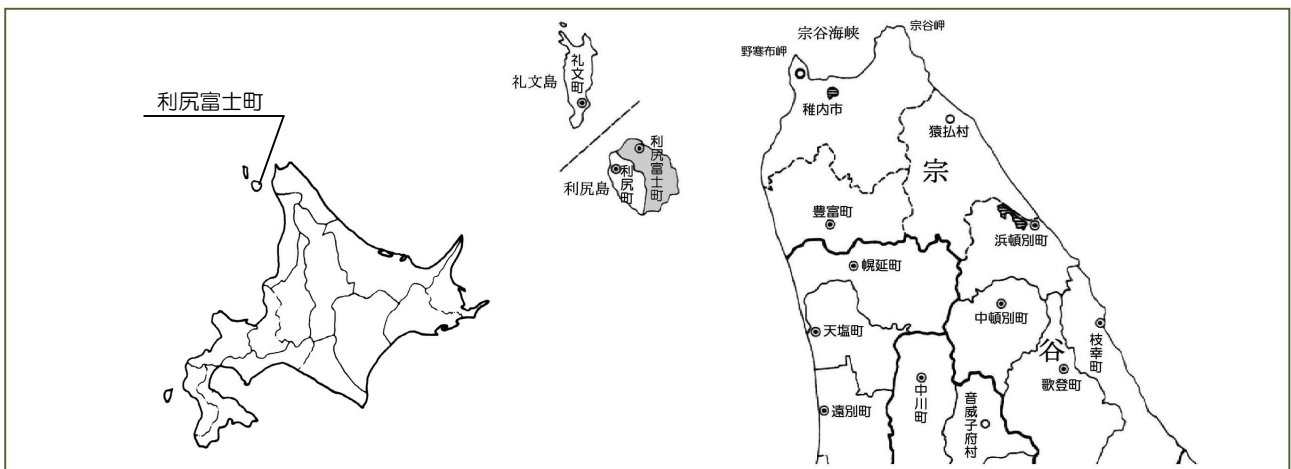


図 1-1 利尻富士町の位置

(3) 自然環境

利尻富士町は、「利尻礼文サロベツ国立公園」区域を含み、優れた自然環境に恵まれています。「利尻礼文サロベツ国立公園」は、1950（昭和 25）年に利礼道立公園として指定を受け、1965（昭和 40）年の利尻礼文国立公園指定を経て、1974（昭和 49）年に国立公園となりました。

利尻山は、1923（大正 12）年、北海道三景の第一位に選出されたほか、登山家であった深田久弥氏の著書「日本百名山」の一つに数えられる名峰と知られています。

気候は、沿岸一帯を流れる対馬海流の影響が大きく、温暖で四季を通じての最高気温は 30 度を越えず、最低気温も零下 15 度以下になることは極めてまれで、夏は涼しく冬は積雪も少なく恵まれています。他地域に見られないほど季節風が強く、典型的な北方離島特有の自然条件下にあります。



エゾカンゾウと利尻山

(4) 人口

国勢調査によると昭和30年の11,234人をピークに人口は減少傾向をたどり平成22年には3,037人となり、その減少率は約73.0%減となっています。近年では5年間で200人弱の減少となっており、緩やかな減少傾向となってはきましたが、依然進行し続けています。

人口構成別では、本町の基幹産業である漁業の不振から若者の都市部への流出が続くなかで65歳以上の高齢者については総人口の約33.9%を占め、**高齢化が著しく進行**しています。

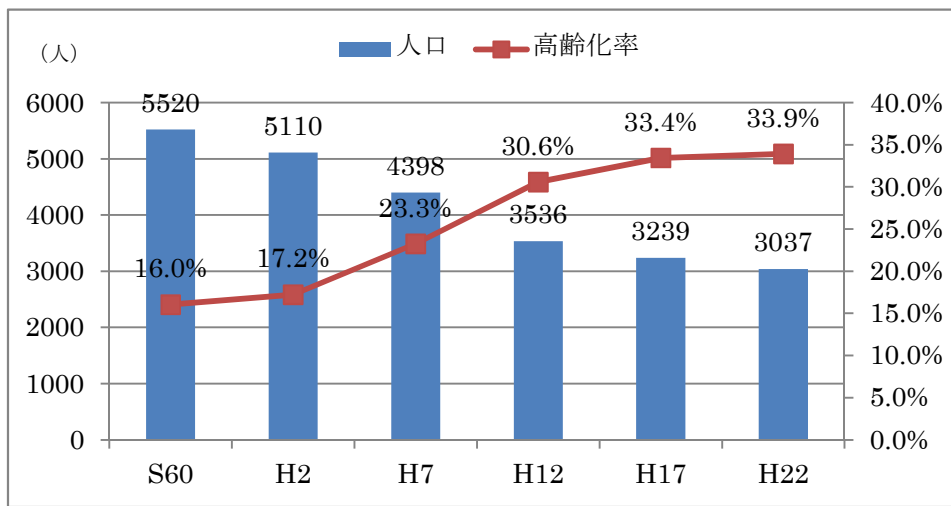


図 1-2 人口の推移 (資料: 国勢調査)

(5) 産業

a. 産業構造

産業構造は、第一次産業の割合が減少し、第二次・三次産業の割合が増加傾向にあります。これは後継者不足と高齢化による漁業の衰退と、観光客の増加が主な要因と考えられます。

しかし、一次産業の構成比は全道の7.2%に比べて約4倍の値であり、現在でも**漁業は本町を支える基幹産業**となっています。

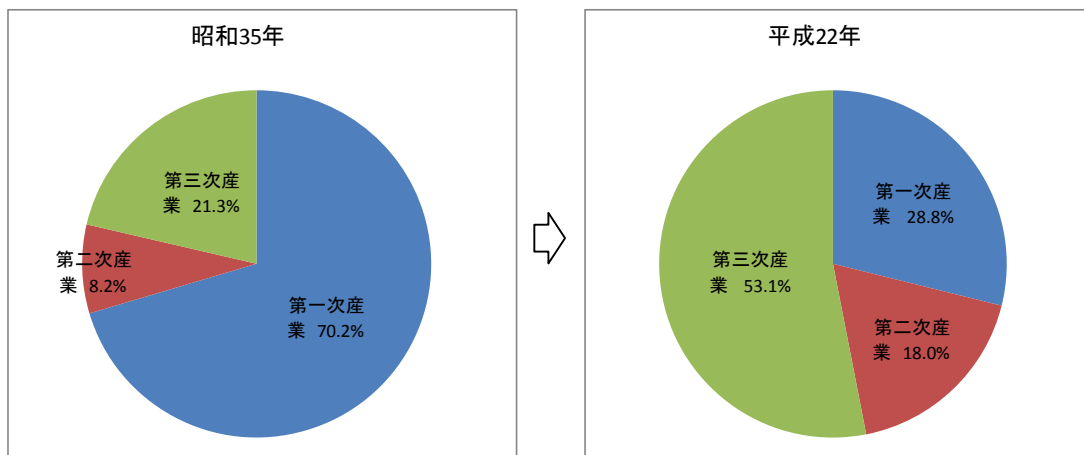


図 1-3 産業構造の推移 (資料: 国勢調査)

b. 漁業

江戸時代より松前藩との交易があったとおり、利尻島には良好な漁場がありました。明治に入り、場所請負、漁場持ちなど幾多の困難な状況を経て、漁業権の開放となりました。

日本海沿岸でニシン漁が栄えたとおり利尻島においてもニシン全盛期の時代がありました。その後ニシン漁が衰退し、もともと有名だった「利尻昆布」やウニ漁を主体とする根付漁業と、タコやカレイを主体とする沿岸漁業へと形態が変化していきました。

近年では、サケの孵化放流やウニあわび種苗の放流、利尻昆布の養殖・ホタテの養殖と、育てる漁業のほか、投石や魚礁、岩礁爆破と漁場造成にも力を入れており、漁獲高にその効果が現れてきています。

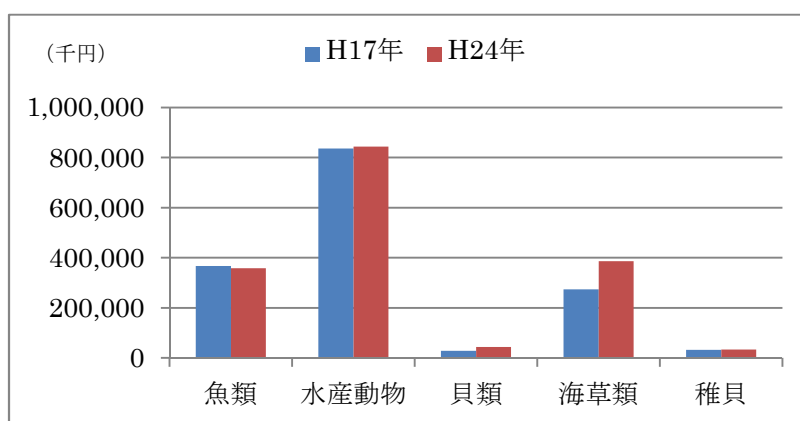


図 1-4 魚種別漁獲高の推移

c. 商業

利尻富士町は離島という地理的条件から、生活必需品の大半を島外からの移入に依存しています。販売輸送経費などにより物価水準が高く、住民生活に影響を与えています。大型店の進出や通信販売の普及などにより地元の商店経営に影響を及ぼし、**地元商店街の購買力が低下**しています。店舗経営を続けられない状況が見受けられ、**店舗数は大きく減少**しています。

販売総額については、観光客の増加に伴い、観光関連の商店や宿泊施設への納入などにより増加傾向にありましたが、近年は下降傾向へと一転し、平成 9 年に約 48 億円あった販売額が平成 19 年には約 36 億円と 10 億円以上の減額となっています。

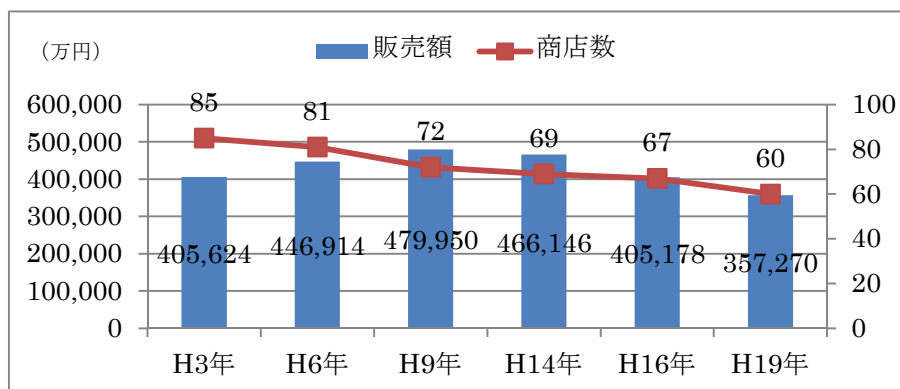


図 1-5 商業販売額と商店数の推移 (資料：商業統計調査)

d. 観 光

利尻山は、登山家にとって魅力的な山であるほか、植物研究家にとっても高山植物の宝庫であったことから古くから人を集めていました。1974（昭和 49）年に「利尻・礼文・サロベツ国立公園」に指定された頃から、「離島ブーム」がおとずれ、日本百名山（利尻山）、日本名水百選（甘露泉水）、森林浴の森百選（自然休養林）といった**3つの日本百選**に選定された観光資源にも恵まれていることから、不況の状況下においても観光入込客数は増加傾向にありました。しかし、**平成 15 年以降は減少傾向**へと転じ、平成 24 年には約 15 万人まで落ち込んでいます。

観光客の来島は6月～9月に集中し、**極端な夏季集中型**となっており、この時期は容易に宿泊施設を確保できない状況となります。

観光の形態は景勝地めぐりと登山の2タイプが大半で、特に登山者の増加が目立ち、登山者のうち約9割が鴛泊ルートの利用であり、平成 19 年には8千9百人が鴛泊より入山しています。

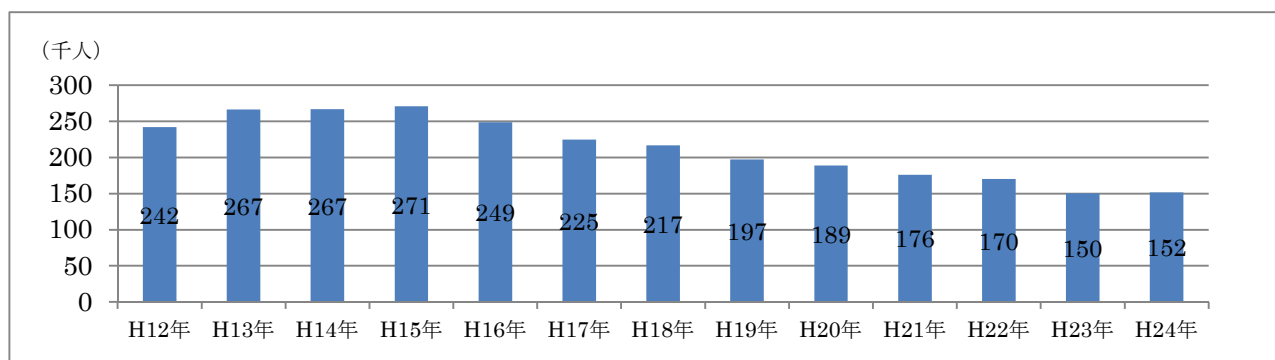


図 1-6 観光入込客数の推移（資料：北海道観光入込客数調査報告書）

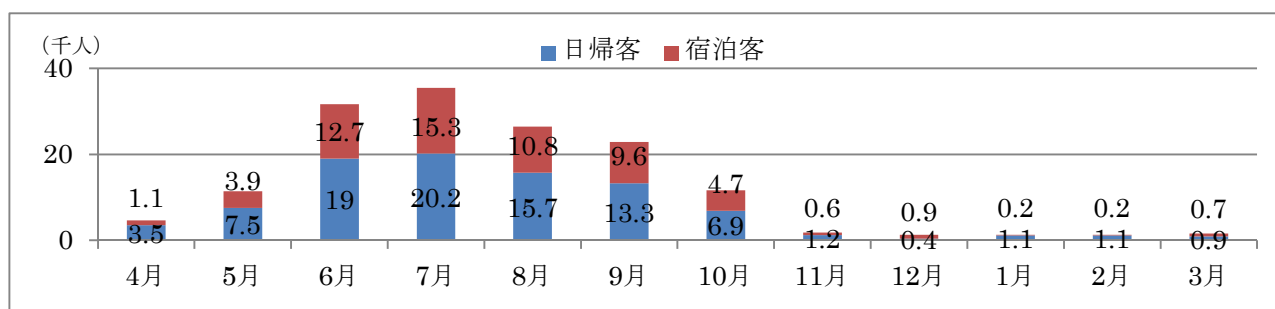


図 1-7 平成 24 年度月別観光入込客数（資料：北海道観光入込客数調査報告書）

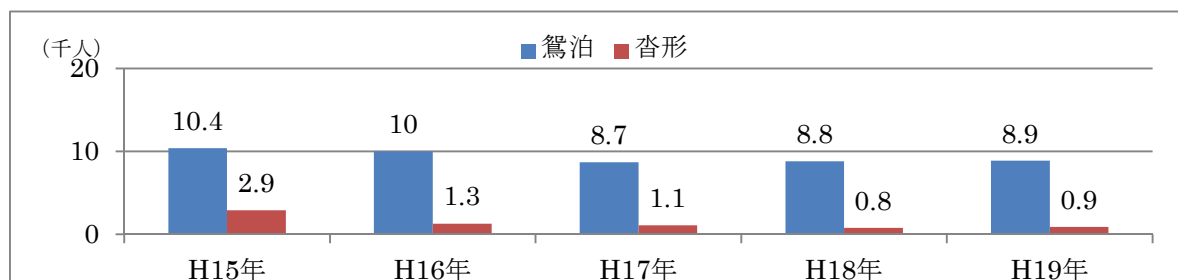


図 1-8 登山ルート別利尻山登山者数の推移（資料：北海道地方環境事務所 HP より）

(6) 土地利用

利尻富士町は、総面積 10,565ha のうち約 82% (8,711ha) が森林で、うち 7,101ha が国有林です。また、「利尻礼文サロベツ国立公園」の特別地域は 5,183ha であり、この地域は貴重な自然を保護するために、開発の手を厳しく制限しています。

主要な市街地は**鶯泊地区**と**鬼脇地区**にあり、鶯泊市街地には島内消費生産物資の移入基地であるフェリーターミナルと漁業根拠地である地方港湾・鶯泊港があり、北海道所管の第三種空港である利尻空港（昭和 37 年開港）が近接しており、町人口が集中するとともに商店が集積しています。

一方、鬼脇市街地には、島内消費物資の移入基地、漁業根拠地、作業船基地の施設を擁した地方港湾である鬼脇港があります。

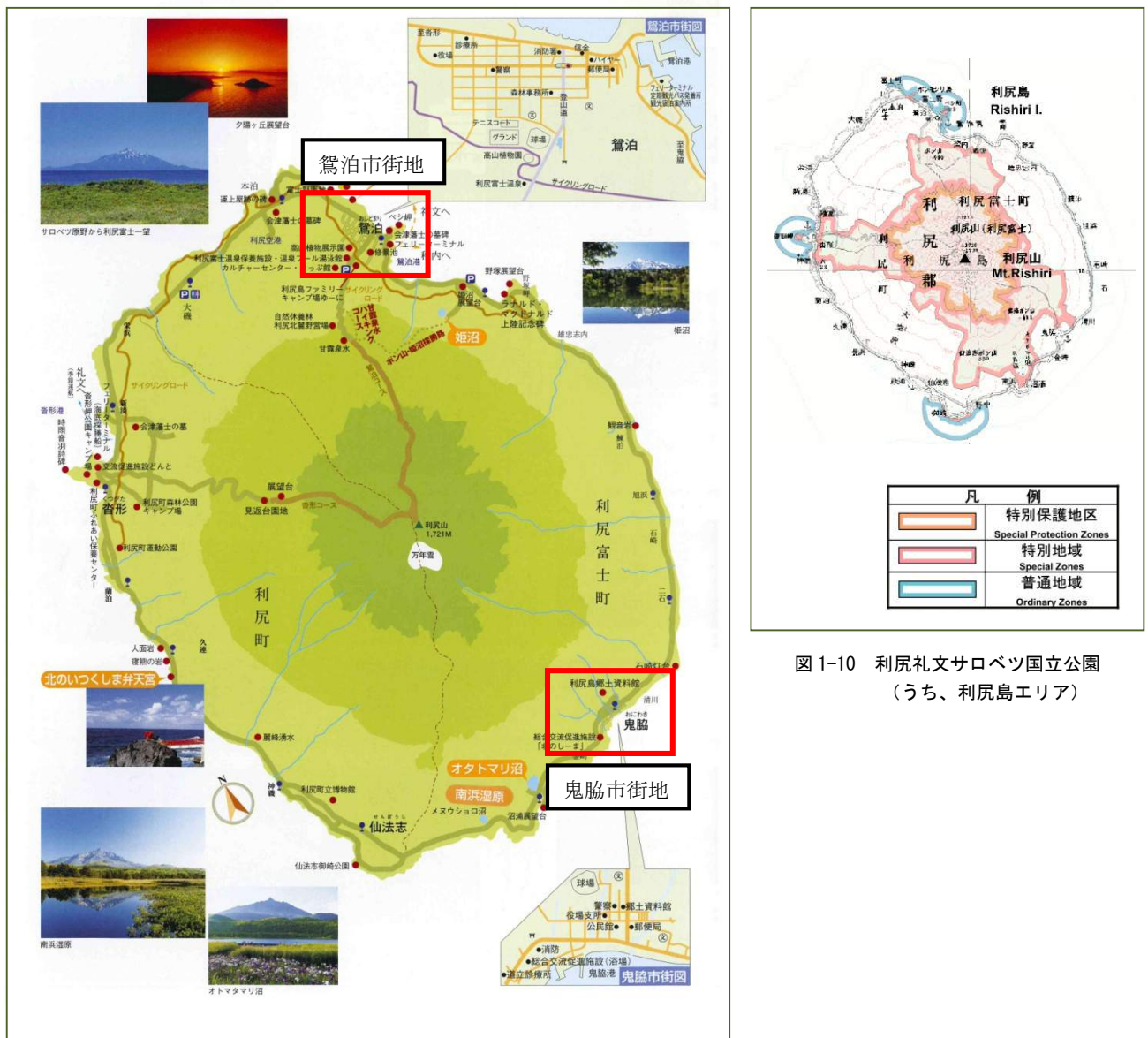


図 1-10 利尻礼文サロベツ国立公園（うち、利尻島エリア）

図 1-9 利尻富士町における主要な市街地

(7) 地域資源

平成 19 年のマスタープラン（当初計画）の策定にあたっては、地域をこれまで支えてきた「地域資源」の現状を町民の目で見直す調査を行いました。地域資源のうち、鷺泊市街地における主要なものとしてとりまとめたものを次頁に示します。

地域資源は、以下の二つの視点から整理されています。

① プラスの資源

地域の魅力的な資源として、保全・発信していきたいもの（こと）

② マイナスの資源

地域の課題点として、改善・再生していきたいもの（こと）

地域資源については、引き続きその発掘と町民による認識への取り組みを継続する必要があるとともに、市街地整備にあたっては、これらの資源の魅力を活かし高める視点で行っていくことが求められます。

夕陽ヶ丘展望台

- + 夕日などの眺望が素晴らしい
神秘的な雰囲気がある
- 誘導が不十分、利用されていない
もっとPRされても良い

泉のなまこ

- + 現存する鯨漁時代の石垣造りの
船揚場として大変めずらしい
稚内まで見る景観ポイント
石蔵も残っている

★なぜ「なまこ」と呼ぶの?～諸説あり～

- ①海に突き出た石積みの建造物が海のなまこに似ていることから
- ②「ふなま」(船の着くところ)としても利用しており、東北では名前の最後に「こ」を付けることから、「ふなまっこ」と呼ばれた。それが短縮され「なまこ」になった



商店街

- + 商店街と海がとても近い
駐車場が無く、路上駐車が
多い
道路がせまく、歩道がない
坂道、段差、砂利など歩きにくい
お店が暗くわかりにくい
ため利用しにくい
おもてなしの雰囲気や活気が見られない
空き家、空き店舗が目立ち寂しい
トイレなど休憩場所がない
看板や街灯がわかりやすさ、明るさに欠ける
-



さとうの浜

- + 浜に名前が付いていておもしろい
番屋(作業場)がいい感じ
- 建物の裏側の見栄えが悪く、ごみも多い



風袋

- + 地元で
上か
港近く
トンネル
- コミカ



神社通り

- + まちの歴史を知る通り
まっすぐ延び、海への景観軸として期待
- 登山の入り口として認知されていない



温泉・プール・足湯

- 温泉、プール、足湯を
気軽にいつでも使いたい



芸術の森・リップ館

- + 施設は芸術的で設備は立派
- 立派なのに利用されていない
用途など認知されていない







| 凡 例 | |
|---|--|
|  | プラスの資源 (地域の魅力として保全、発信していきたいもの) |
|  | マイナスの資源 (地域の課題として改善、再生していきたいもの) |

図 1-11 地域資源図 (平成 19 年当初計画策定時調査)

2. 鴛泊市街地の現状と課題

(1) 利尻富士町の中心市街地としての市街地整備の課題

鴛泊市街地は、利尻富士町の人口の約45%が居住し、利尻富士町役場や他の行政機関、金融、商店、観光宿泊施設などが集中しており、利尻富士町における中心市街地としての役割を担っています。

町民生活の拠点となる中心市街地としての市街地整備の課題を次頁以降のとおり整理します。

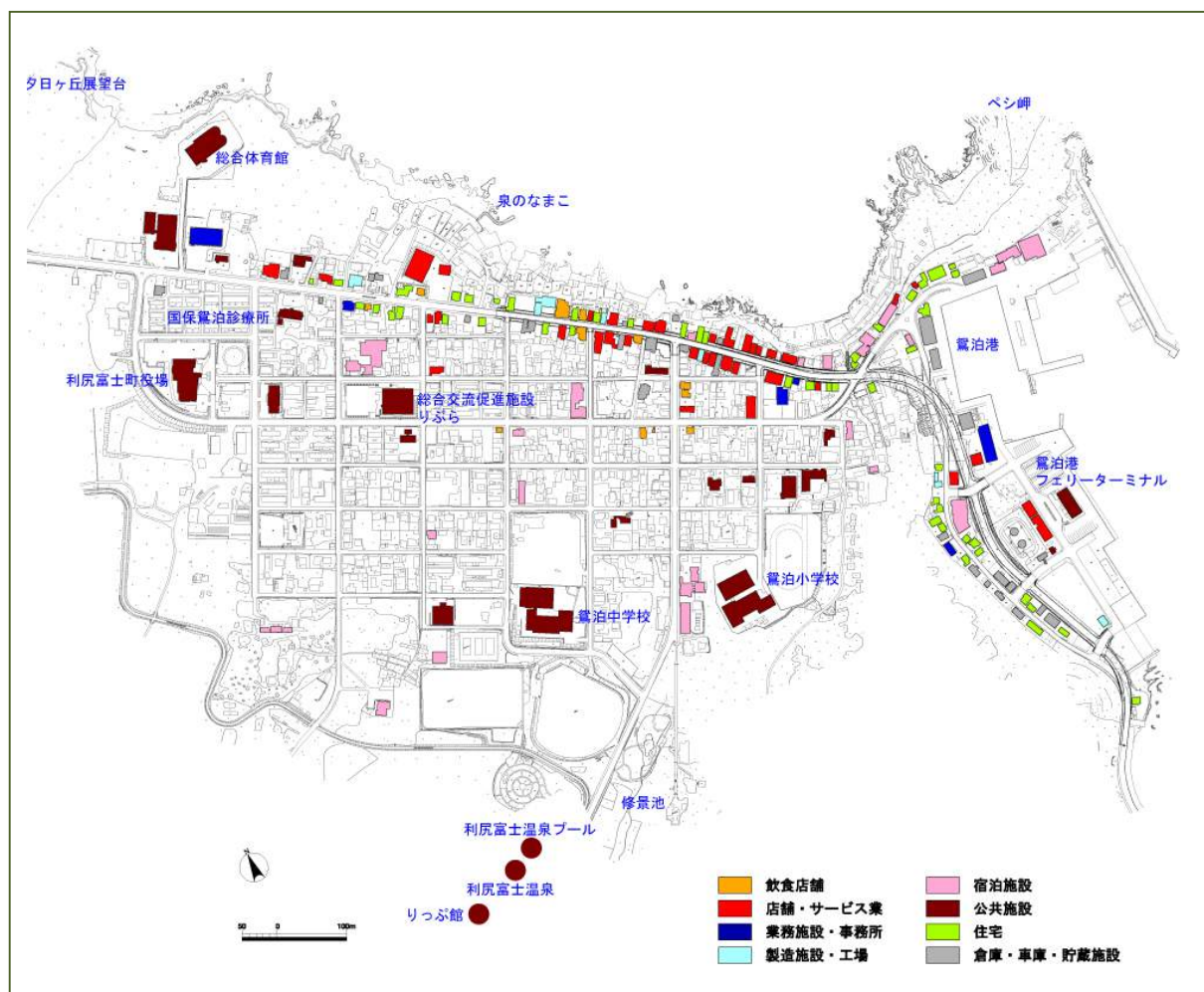


図 1-12 鴛泊市街地の主要施設等の配置



ペシ岬から望む鴛泊市街地



利尻富士町役場

a. 道路環境整備の課題

鷲泊市街地には、道道利尻富士利尻線、道道仙法志鷲泊線の2路線があり、これらによって島内を一周することができ、地区の幹線道路となっています。

商店街を形成する区間は、歩道がなく幅員が狭隘であるため、歩行者と車両の双方の安全な通行に支障をきたしており、古くから商店街を形成する沿道では、商店の営業活動や住民等の利便性に影響を与えてきました。また、鷲泊港から市街地へ通じる区間では、急カーブ、急勾配の箇所があり、線形等の改良が望まれてきました。

平成20年度から北海道により道道の拡幅事業が着手され、安全・安心な幹線道路の完成が待たれているところですが、道路の整備にあたっては、高齢社会に対応したバリアフリーやユニバーサルデザインへの配慮が求められるとともに、沿道においては歩行者に対する誘導看板が不十分であることや、休憩スペースの不足、夜間の街なみの暗さなどの問題点もあげられ、道道の拡幅整備と合わせ、歩行者の良好な市街地回遊を可能とする、分かりやすく、安全で、魅力的な市街地環境づくりを行うことが求められます。



歩道のない狭隘幅員道路



冬季の交通障害



急カーブ、急勾配地点

課題

○安全・安心な幹線道路づくり ……> 道道拡幅整備により課題を解消

- ・歩行者と車両の安全でスムーズな通行の確保
- ・急カーブ、急勾配を解消する線形等の改良
- ・高齢社会に備えたバリアフリー、ユニバーサルデザインへの配慮

○歩行者の良好な市街地回遊を可能とする環境の整備

- ・幹線道路における夜間の安全性確保
- ・沿道への休憩施設の確保
- ・魅力的な沿道環境の整備

b. 商業活性化の課題

鷺泊市街地には、古くから店舗等が集積し、町民生活を支えてきましたが、大型店の進出や通信販売の普及により店舗数の減少が進んでいます。市街地には宿泊施設も多く存在することから、かつては浴衣を羽織り、商店街を歩く宿泊客を見かけることもありましたが、今ではその姿はほとんどありません。

各店舗が個性を出しつつも、一体性のある歩いてみたくなる魅力的な街なみの商店街形成が求められます。また、日常生活用品を中心とする店舗構成に加え、観光や漁業と連携した水産・物産店舗の集積等の誘客の工夫が必要となります。

一方、商店街利用時の駐車・駐輪、休憩施設やトイレ等の設置状況など商店街の利便性に対する問題点の指摘も多く、もてなし施設の対応が必要とされています。

さらに、中心市街地における滞留拠点として、新たな地域コミュニティ活動・集客交流拠点施設が求められており、その整備にあたっては、商業支援と観光拠点に必要な賑わいへの配慮が必要となります。配置やデザインにあたっては、海や山への眺望を活かすとともに街なみとの調和を図ることが求められます。

商店街再生にあたっては、商工会や商店会が中心となり、幅広い市民の要望に応えた店づくりや街なみ形成を検討し、観光協会や地元漁協などとの連携のもとに進めていく必要があります。



昭和30年代



昭和40年代

課題

○魅力的な街なみ景観の創出

- ・もてなしの店づくり
- ・観光や漁業との連携した商店構成の展開

○もてなし施設の充実

- ・駐車・駐輪施設の確保
- ・休憩施設・トイレ等の確保

○まちの駅（中心市街地滞留拠点）の確保

- ・地域コミュニティ活動・集客交流拠点の創出
- ・登山客等の誘導
- ・観光・商店情報の提供



平成25年

c. 過疎化と高齢者福祉の課題

若年層をはじめとする働き手が都市部に集中することに伴う過疎化の影響は鷺泊市街地においても顕在化しています。

高齢化や過疎化は、町財政の悪化や福祉予算の圧迫にとどまらず、各産業における後継者不足、売上の低下等による店舗等の閉鎖などの問題を生じています。

店舗等の閉鎖は、商業の問題ばかりではなく、移動手段が歩行しかない高齢者の生活を不便なものにしています。

中心市街地には、一般に身体機能が低下する高齢者の利用に配した施設が少なく、年齢層を問わず気軽に集い安心して生活できる施設と仕組みづくりをまちづくりに取り込むことが必要です。

公営住宅に関しては、高齢者から子育て世帯まで安全・安心に暮らせるまちなか居住住宅（第二見晴ヶ丘団地）を整備し、バランスのとれたコミュニティの形成と良質な住環境の形成を図っています。

今後は、道道の拡幅整備にあわせ、まちや商店のバリアフリーを進めるとともに、集いや交流の場などの設置・運営を検討することが必要です。

また、過疎化に対応した定住対策として、若年層などの雇用創出を目指し、地元産業の育成や新規産業の創出を図ることが求められます。



第二見晴ヶ丘団地



団地内の児童遊園

課 題

○まちや商店のバリアフリー化

- ・道路や公共施設におけるバリアフリー化
- ・商店のバリアフリー化

○集い・交流の場の創出

- ・まちなかにおける集会・休憩・交流機能施設の確保

○若年層の雇用の場の確保

- ・地元産業の育成
- ・新規産業の創出

(2) 利尻島の表玄関としての市街地整備の課題

市街地に近接して利尻空港が整備されており、季節運行（6月～9月）の新千歳～利尻便に加え、通年運行の丘珠～利尻便が就航しています。

鷺泊市街地には、フェリーターミナルと船舶貨物輸送施設、漁業基地をあわせ持つ鷺泊港が整備されており、フェリーは鷺泊港との間で本土の稚内港、礼文島の香深港と3,500トン型フェリーが通年運行しており、大多数の島民と観光客が利用する最大の輸送機関となっています。

鷺泊地区は利尻島の玄関口として重要な役割を果たしています。玄関口としての市街地整備の課題を次のとおり整理します。

d. 鷺泊駅（フェリーターミナル）整備の課題

現在、フェリーターミナルは港湾の安全性向上と機能の高度化を目的に整備中であり、高齢者等が安全に利用できるバリアフリー対応施設として、エスカレーターやエレベーター、ボーディングブリッジを設置する施設としてその完成が待たれています。これにより上下船時の混雑の解消及び、雨や雪、風の影響を受けずに快適にフェリーの上下船を行う環境が整うこととなります。

一方、フェリーターミナルの外に目を向けると、フェリーターミナルの併設する駐車場だけでは多客期には満車となり、路上駐車や交通事故が発生するなど、駐車台数の増大が必要となっています。

また、フェリーターミナル周辺は玄関口としてのもてなしの表現に乏しく、人が集い休憩し交流できる滞留・交流空間の創出や、市街地へと人の流れを生み出す機能の不足が指摘されています。



整備中のフェリーターミナル



フェリーターミナル前の環境

課 題

- フェリーターミナル機能の強化 ……> フェリーターミナル整備により課題を解消
 - ・フェリーターミナル収容人数の増大
 - ・バリアフリー化
 - ・情報発信機能の強化
- フェリーターミナルにおける交通結節点機能の強化
 - ・市街地への回遊性の誘導
 - ・人が集い休憩し交流する滞留・交流空間づくり
- フェリーターミナル周辺の駐車場収容台数の増大
 - ・駐車場の確保

(3) 利尻島観光の拠点としての市街地整備の課題

鶯泊市街地は、地区内に約 20 の観光宿泊施設があるとともに、利尻島を周遊する定期観光バスの発着地や、秀峰利尻山の登山拠点ともなっており、利尻島観光の拠点のひとつとなっています。

利尻島観光の拠点としての市街地整備の課題を次のとおり整理します。

e. 観光振興の課題

鶯泊市街地は、利尻山登山道の起終点であり、海拔 0 メートルからの登山が可能な全国においても珍しい数少ない登山口スポットとなっています。しかしながら、市街地には海拔 0 メートルポイントからの登山を誘う登山口としての環境は整っておらず、その整備と誘導 PR が望まれます。

また、市街地周辺にはペシ岬展望台、夕日ヶ丘展望台、アメニティパーク、利尻富士温泉などの観光資源があるとともに、商店街に隣接し漁業の作業場となっている鶯泊海岸や、鯨漁時代からの船揚場である「泉のなまこ」など、来訪者にとって非日常を感じる漁師まち特有の地域資源が存在していますが、これらは有機的に結びついておらず、観光客にとっての大きな魅力と映っていないのが実情です。

利尻島を訪れる観光客のほとんどは、利尻山を中心とした自然・景観を目的としており、島内には一級の景勝地が散在していることから、市街地周辺の観光資源～地域資源～商店街を有機的に繋げるとともに、案内板等による誘導充実を図り、街なみの形成とあわせ魅力的な回遊環境を整え、他の景勝地に劣らない魅力的な市街地形成を図ることが必要です。



鶯泊海岸



泉のなまこことペシ岬

課 題

○海拔 0 メートルの登山口の創出

- ・ 海拔 0 メートル登山口の設置
- ・ 海拔 0 メートル登山情報の発信充実

○地域資源の保全と有機的な連携活用

- ・ 泉のなまこ等地域資源の保全・活用の取り組みの検討
- ・ 地域資源を有機的に繋いだ効果的な PR・観光プログラムの充実

○魅力的な市街地回遊環境の創出

- ・ 案内板の確保
- ・ 回遊ルートの確保

(4) 漁業基地としての市街地整備の課題

鷺泊港、鬼脇港はともに地方港湾として位置づけられています。また、町内には鷺泊と鬼脇の二つの漁業協同組合があります。鷺泊漁業協同組合は、鬼脇に比べ約2倍の組合員を抱え、生産高も約2倍となっており、利尻富士町の主要な漁業基地となっています。

f. 鷺泊港の課題

鷺泊港は、利尻富士町の水産拠点として鷺泊漁業協同組合の水産物集出荷場や販売所、漁業関連の作業場等が集積しています。平成22年～23年には昆布集荷施設、冷凍冷蔵庫施設、畜養施設を整備し、漁業振興施設の更新を行いました。

一方、一帯はフェリーターミナルからペシ岬や商店街等への通過点であるとともに、利尻山への眺望が良好であること、地域産業が観光分野のテーマとして注目を集めていることなどから、観光の側面からも重要な役割を担うことが想定されます。

水揚げ作業など漁業活動の機能に加え、これらに支障を与えない方法により、水産物のPRや漁業見学・体験を促し、ペシ岬や商店街へ来訪者を誘導する工夫が求められます。

また、漁業の防風雪対策施設の整備等とあわせて眺望や海への近接性を活かした休憩施設等、滞留を促す施設整備の検討が求められます。

課 題

- フェリーターミナルからペシ岬～商店街への誘導
 - ・誘導案内機能の配置
- 眺望や海との近接性を活かした滞留・交流空間創出
 - ・防風雪対策施設の整備等とあわせて施設整備の検討



昆布集出荷施設

g. 漁業振興の課題

漁業は、他の産業を支える重要な産業ですが、ブランド力の低下や資源の減少等による生産の安定性、後継者不足、従事者の高齢化等の課題を抱えています。

利尻ブランドである利尻昆布をはじめとして、特産品であるウニ、アワビ等は、観光の観点からも重要な資源です。漁業に対する誇りを持ち、かつ水産加工品など地場産品の付加価値向上や観光事業との連携などにより経済性を高め、後継者・新規就業者の増加を図る必要があります。

課 題

- 水産物の付加価値向上
 - ・加工品開発、六次産業化等による付加価値向上
- 観光と連携した漁業振興
 - ・漁業体験プログラムの充実

3. マスタープランの実績と課題

(1) 鴛泊市街地整備計画マスタープランの目標

平成19年策定のマスタープラン（当初計画）の目指す「まちづくりの目標」、「整備方針」は以下のとおりです。

●まちづくりの目標

- 目標① もてなしと交流のまち
- 目標② 地域遺産と元気な産業に下支えされたまち
- 目標③ 誰にも優しく安全で快適なまち

●整備方針図

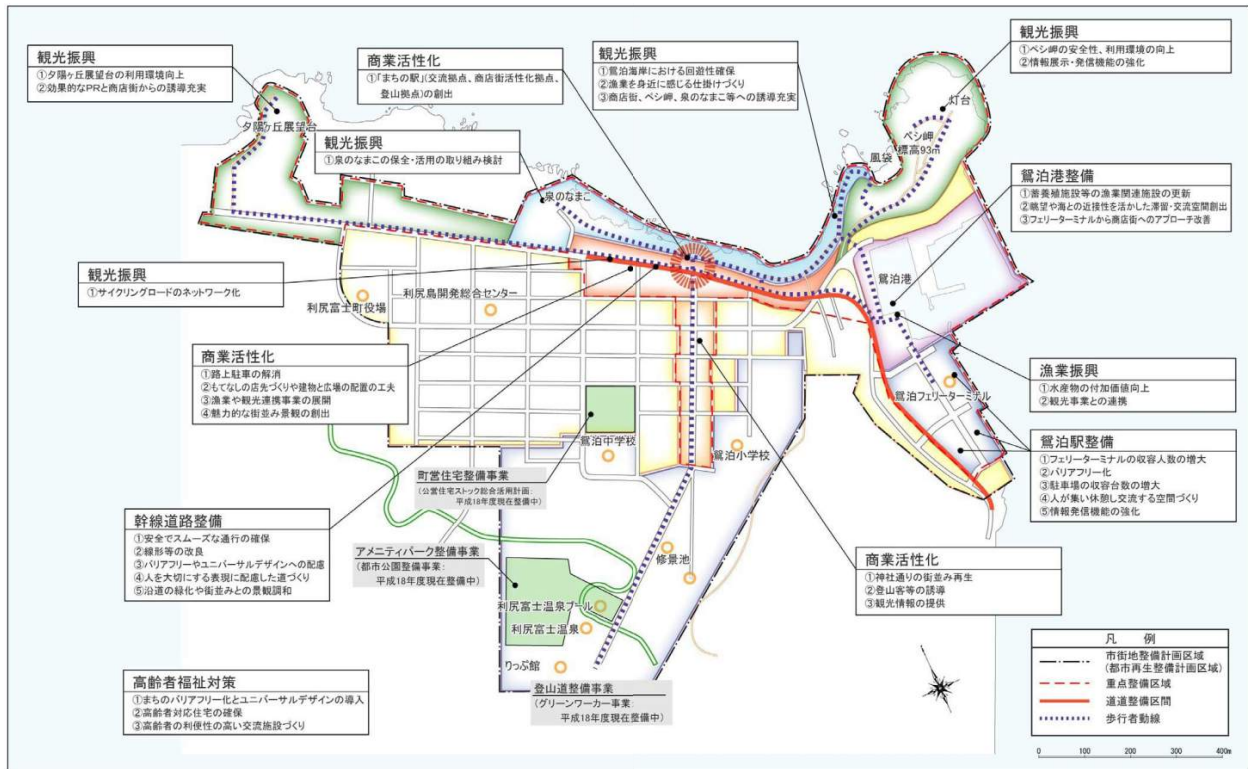
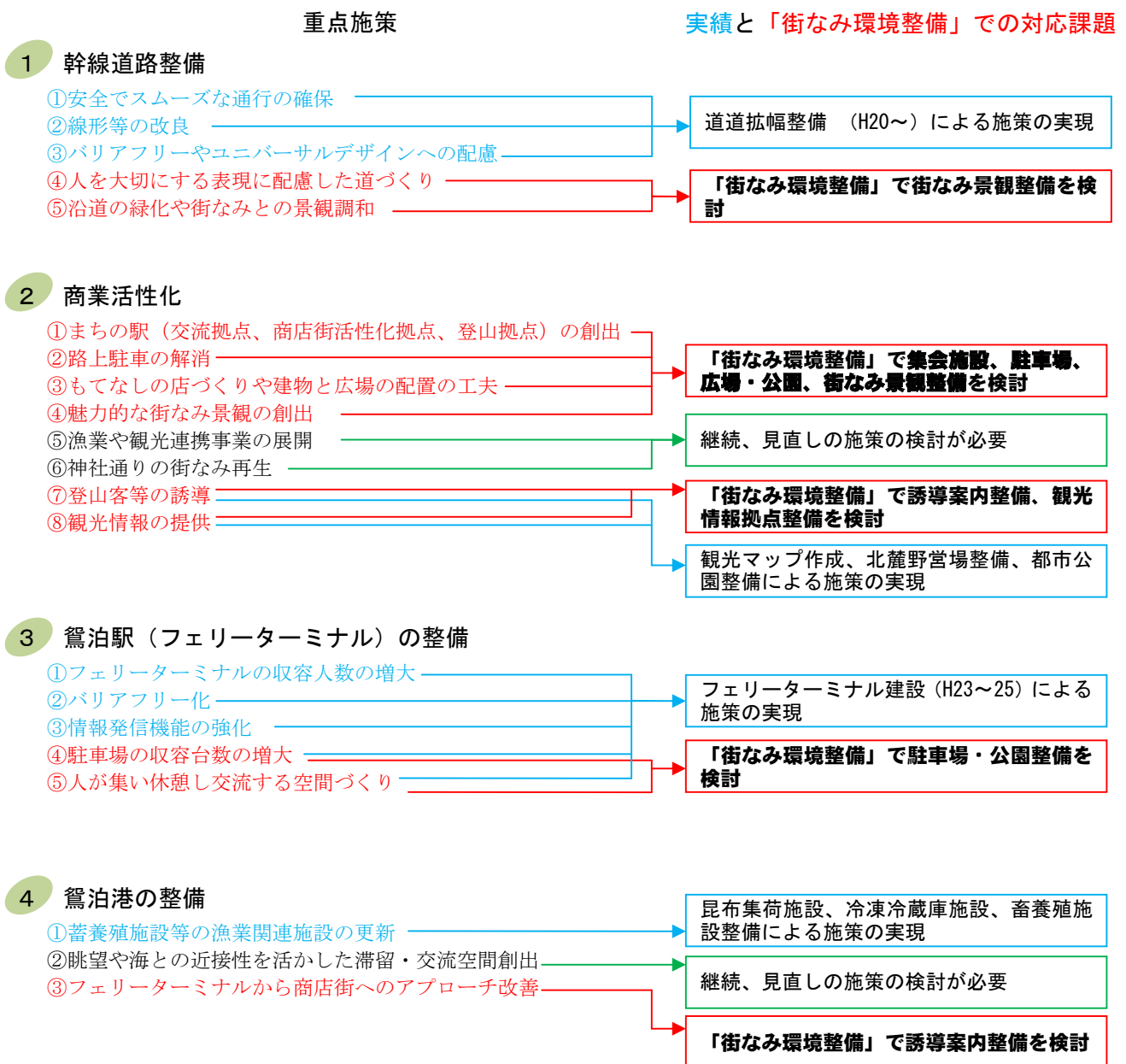


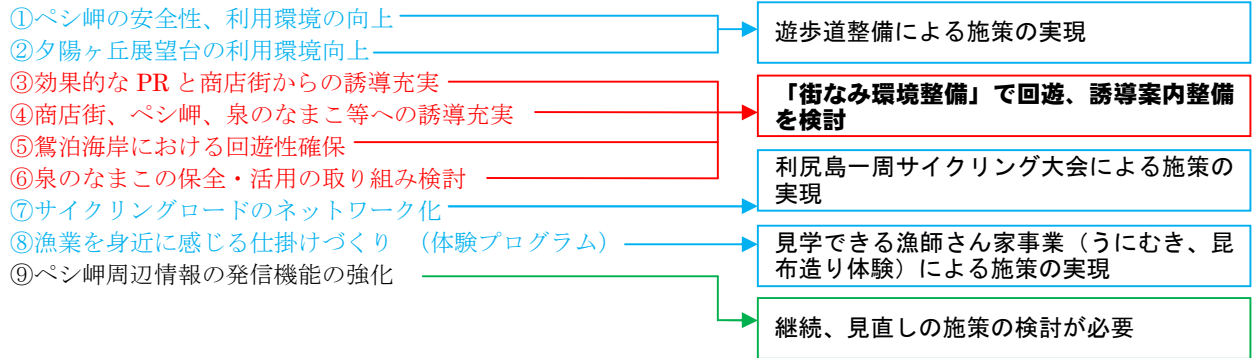
図 1-13 当初計画の整備方針図

(2) 重点施策の実績と街なみ環境整備での対応課題

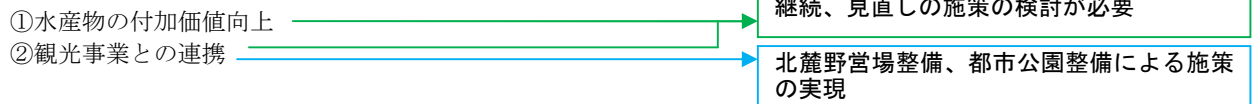
当初計画における重点施策は以下のとおりで、策定後にその実績が認められるものについては青字、本マスタープラン改訂と同時に検討を進めている「街なみ環境整備」での事業対応が可能と思われるものについては赤字、今後も継続的な施策の検討が求められるものは黒字で示します。



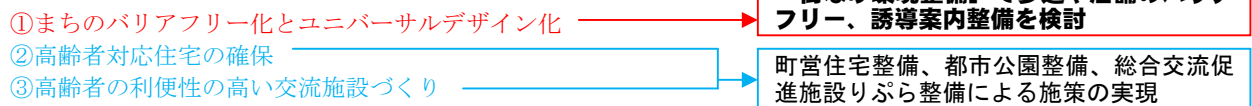
5 観光振興



6 漁業振興



7 過疎化と高齢者福祉対策



第2章 (改訂) 鴛泊市街地整備計画マスタープラン

1. 全体構想

(1) まちづくりの目標

まちづくりの目標は、地域が一体となってまちづくりを進めていくための「拠りどころ」となるものです。平成19年のマスタープランの策定時には、多くの住民意見を取り入れるため、ワークショップやアンケート調査等を実施し、それに基づいた検討を踏まえ、「目標像」を掲げました。

本改訂マスタープランにおいては、当時のまちづくりに抱いた地域住民の思いを継承し、以下のとおり当初計画の目標を引き継ぐこととします。

目標① もてなしと交流のまち

住民相互や来訪者へのもてなしの心を基盤とする、ハートフルな市街地の形成を目指します。また、これを支援する整備事業の展開にあたっては、町民の創意工夫を盛り込むとともにホスピタリティ表現を含むデザイン性を検討し、交流人口の拡大を目指します。

目標② 地域遺産と元気な産業に下支えされたまち

海産物の高付加価値化、漁業と観光や商業との連携、地域遺産を活用した滞在プログラムなど、地域資源の付加価値の向上と発信を通じた産業の発展を目指します。

目標③ 誰にも優しく安全で快適なまち

地域住民や来訪者にとって安全で快適な往来と滞留を促すしつらえを施します。また高齢化時代に対応しユニバーサルデザインを取り入れるとともに、人のハートバリアフリーにより誰にでも優しい市街地を目指します。

以上の目標実現に向け、マスタープランのテーマを次のように定めます。

■ **ハートフルアイランドへ** いざな みさと **誘いの港まち** **おしどまり** ■

副題：～風情・風景・風物を守り育てる、まちの創作～

鴛泊市街地の整備が、これまで地域が育ててきた風情、風景、風物など、有形無形の美しいもの、真実なものに立脚して進められるよう、副題を「～風情・風景・風物を守り育てる、まちの創作～」としました。

(2) 整備区域とゾーニング

a. 市街地整備計画区域

市街地整備計画区域は、中心市街地機能、表玄関機能、利尻島観光の拠点機能、水産拠点機能を強化することに配慮した区域とします。この区域は、すでに進行中の事業を含め、重点的なまちづくりに必要な各種事業の実施にあたり高い効果が見込まれる区域です。

b. 重点整備区域

市街地整備計画区域のうち、本マスタープランで重点的に整備する区域を重点整備区域とします。

c. ゾーニング計画

整備区域内において求められる機能をふまえ、以下の9つにゾーニングします。

- ① 道道・中心商店街ゾーン
- ② 神社通りゾーン
- ③ 海岸探勝ゾーン
- ④ 海拔 0m (交流拠点) ゾーン
- ⑤ 利尻島のゲートウェイゾーン
- ⑥ 水産関連ゾーン
- ⑦ 探勝・眺望ゾーン
- ⑧ 健康・文化体験ゾーン
- ⑨ 快適・居住滞在ゾーン

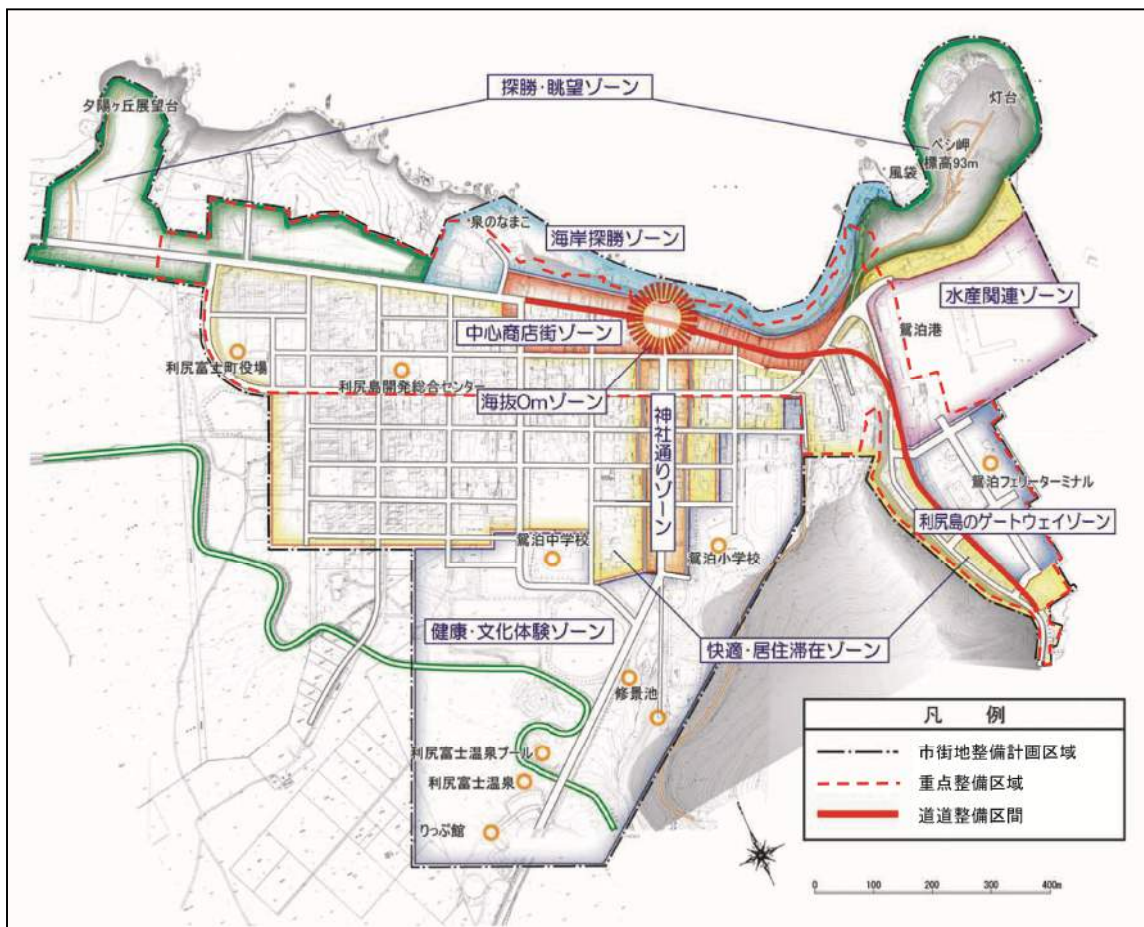


図 2-1 整備区域及びゾーニング

(3) ゾーン整備の方向性

鷲泊市街地の現状と課題、マスタープランの実績と課題を踏まえ、ゾーン整備の方向性を以下のとおりとします。

①道道・中心商店街ゾーン

安全で利便性が高く、景観に調和した道道の整備を行います。また、道道整備とあわせ、個性を持った商店の整理・集積を図り、漁師まちの魅力と生活利便性向上を目指します。

| 区分 | 整備の方向性 |
|-------|--|
| 道路環境 | ○安全・安心な幹線道路づくり ○歩行者の良好な市街地回遊を可能とする環境の整備 |
| 商業活性化 | ○魅力的な街なみ景観の創出 ○もてなし施設（駐車・駐輪場、トイレ、休憩施設）の充実 |

②神社通りゾーン

まちの発展の中軸であり続けた神社通りの賑わいの再生と、登山道としての誘導機能強化を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|------|-----------------|
| 観光振興 | ○魅力的な市街地回遊環境の創出 |

③海岸探勝ゾーン

商店との近接性を確保し、海と水産を感じる体験拠点を形成します。

| 区分 | 整備の方向性 |
|------|--------------------------------------|
| 観光振興 | ○地域資源の保全と有機的な連携活用 ○魅力的な市街地回遊環境の創出 |

④海拔 0m（交流拠点）ゾーン

商業、観光、生活の重心としてまちの総合拠点を形成し登山道の入口としての誘導機能強化を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|-------|---------------------|
| 商業活性化 | ○まちの駅（中心市街地滞留拠点）の確保 |
| 観光振興 | ○海拔 0メートルの登山口の創出 |

⑤利尻島のゲートウェイゾーン

利尻島のもてなしの玄関口（ゲートウェイ）として、フェリー・自動車・歩行者の交通結節点機能の強化を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|----------------------|--|
| 鷺泊駅整備 （フェリーターミナル） | ○フェリーターミナル機能の強化 ○フェリーターミナルにおける交通結節点機能の強化 ○フェリーターミナル周辺の駐車場収容台数の増大 |

⑥水産関連ゾーン

漁業やレジャーなど賑わいや活気を予感させる誘導機能を充実します。また、水産加工品等の付加価値向上や観光と漁業の共存化に資する施策を展開します。

| 区分 | 整備の方向性 |
|-------|---|
| 鷺泊港整備 | ○フェリーターミナルからペシ岬～商店街への誘導 ○眺望や海との近接性を活かした滞留・交流空間創出 |
| 漁業振興 | ○水産物の付加価値向上 ○観光と連携した漁業振興 |

⑦探勝・眺望ゾーン

ペシ岬及び夕日ヶ丘展望台とまちの間に誘導する景観ポイントを形成するとともに、利用環境の向上を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|------|--------------------------------------|
| 観光振興 | ○地域資源の保全と有機的な連携活用 ○魅力的な市街地回遊環境の創出 |

⑧健康・文化体験ゾーン

健康で文化的な町民生活を支える施設整備と既存施設の活用を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|------|-------------------|
| 観光振興 | ○地域資源の保全と有機的な連携活用 |

⑨快適・居住滞在ゾーン

高齢化に対応し、まちのバリアフリー化とユニバーサルデザインの導入を進め、快適な居住環境の創出を図ります。

| 区分 | 整備の方向性 |
|-------------|---|
| 過疎化と高齢者福祉対策 | ○まちや商店のバリアフリー化 ○集い・交流の場の創出 ○若年層の雇用の場の確保 |

2. 重点施策

鷲泊市街地の現状と課題、マスタープランの実績と課題、ゾーン整備の方向性を踏まえ、改訂マスタープランの重点施策を以下のとおりとします。

(1) 道路環境整備

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|--------------------------|--------------------------------|-----------------|
| ○安全・安心な幹線道路づくり | ・歩行者と車両の安全でスムーズな通行の確保 | 道道拡幅事業 (進行中) |
| | ・急カーブ、急勾配を解消する線形等の改良 | |
| | ・高齢社会に備えたバリアフリー、ユニバーサルデザインへの配慮 | |
| ○歩行者の良好な市街地回遊を可能とする環境の整備 | ・幹線道路における夜間の安全性の確保 | 街なみ環境整備 |
| | ・幹線道路沿道における休憩施設の確保 | |
| | ・魅力的な沿道環境の整備 | |

(2) 商業活性化

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|-----------------------|------------------------|---------|
| ○魅力的な街なみ景観の創出 | ・もてなしの店づくりによる魅力的な街なみ創出 | 街なみ環境整備 |
| | ・観光や漁業と連携した商店構成の展開 | 関連施策 |
| ○もてなし施設の充実 | ・駐車・駐輪施設の確保 | 街なみ環境整備 |
| | ・休憩施設・トイレ等の確保 | |
| ○まちなかの駅（中心市街地滞留拠点）の確保 | ・地域コミュニティ活動・集客交流拠点の創出 | 街なみ環境整備 |
| | ・登山客等の誘導 | |
| | ・観光・商店情報の提供 | |

(3) 過疎化と高齢者福祉

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|----------------|--------------------------|---------|
| ○まちや商店のバリアフリー化 | ・道路や公共施設におけるバリアフリー化 | 街なみ環境整備 |
| | ・商店のバリアフリー化 | |
| ○集い・交流の場の創出 | ・まちなかにおける集会・休憩・交流機能施設の確保 | 街なみ環境整備 |
| ○若年層の雇用の場の確保 | ・地元産業の育成 | 関連施策 |
| | ・新規産業の創出 | |

(4) 鵜泊駅（フェリーターミナル）整備

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|--------------------------|------------------------|------------------------|
| ○フェリーターミナル機能の強化 | ・フェリーターミナル収容人数の増大 | 港湾機能高度化施設整備事業 (進行中) |
| | ・バリアフリー化 | |
| | ・情報発信機能の強化 | |
| ○フェリーターミナルにおける交通結節点機能の強化 | ・市街地への回遊性の誘導 | 街なみ環境整備 |
| | ・人が集い休憩し交流する滞留・交流空間づくり | |
| ○フェリーターミナル周辺の駐車場収容台数の増大 | ・駐車場の確保 | 街なみ環境整備 |

(5) 観光振興

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|-------------------|--|---------|
| ○海拔 0 メートルの登山口の創出 | ・海拔 0 メートル登山口の設置 | 街なみ環境整備 |
| | ・海拔 0 メートル登山情報の発信充実 | |
| ○地域資源の保全と有機的な連携活用 | ・泉のなまこ等地域資源の保全・活用の取り組みの検討 | 関連施策 |
| | ・地域資源を有機的に繋いだ効果的なPR・観光プログラムの検討及び着地型観光情報発信の充実 | |
| ○魅力的な市街地回遊環境の創出 | ・歩行者の市街地回遊を誘導する案内板の確保 | 街なみ環境整備 |
| | ・良好な回遊ルートの確保 | |

(6) 鵜泊港の整備

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|--------------------------|--------------------------|---------|
| ○フェリーターミナルからペシ岬～商店街への誘導 | ・地域資源等への誘導案内機能の配置 | 街なみ環境整備 |
| ○眺望や海との近接性を活かした滞留・交流空間創出 | ・防風雪対策施設の整備等とあわせた施設整備の検討 | 関連施策 |

(7) 漁業振興

| 整備の方向性 | 重点施策 | 事業推進 |
|--------------|------------------------|------|
| ○水産物の付加価値向上 | ・加工品開発、六次産業化等による付加価値向上 | 関連施策 |
| ○観光と連携した漁業振興 | ・漁業体験プログラムの充実 | 関連施策 |