

5章 全体構想

1 土地利用の基本方針

(1) 現況と課題

① 住居系の土地利用

- 人口が減少し、宅地需要が低下していく傾向にあるなか、無秩序な市街地の拡大はインフラの整備・維持管理にかかる費用の増大を招く懸念があります。
- 中央地区、本町地区、市渡地区などでは、既存市街化区域内に低・未利用地があり、それらの有効活用を図っていく必要があります。
- 追分2丁目地区、東前地区における宅地造成事業が一部未完了となっており、事業の促進が課題となっています。
- 七重浜8丁目、東浜1丁目などでは、住居系と工業系の土地利用が混在しており、住環境の保護が課題となっています。

② 新幹線新駅周辺の整備

- 新駅周辺は、新幹線の整備効果を最大限に発揮するため、適切な開発誘導が必要です。
- 新駅利用者などの利便性の向上を図るため、開業にあわせて、駐車場など駅に付帯する施設の整備を進める必要があります。

③ 工業業務系の土地利用

- 工業の振興、定住促進のため、企業誘致、雇用の場の創出が求められています。
- 既存の工業団地は、そのほとんどが既に土地利用が図られており、企業誘致に向けて、立地動向に応じた新たな工業業務地の確保が必要です。
- 高規格幹線道路 函館・江差自動車道が平成23年度に北斗茂辺地インターチェンジまで供用されるなど、高速交通ネットワークの整備により、物流の活性化が期待されることから、物流関連企業の立地の受皿整備が必要です。

④ 高齢社会への対応

- 高齢社会の進展に対応し、高齢者が自動車に頼らずに安心して日常生活を送れるまちづくりが必要となっています。

⑤ 集落地区の持続

- 高齢化に加え、人口が減少傾向にある農業集落地区などでは、児童数減少による小学校の複式化、地域コミュニティの衰退などの課題があり、集落を持続していくため、農業後継者の育成はもとより、農業などの周辺環境と調和した、地域の定住化、活性化に向けた土地利用の誘導を図っていく必要があります。

⑥ 秩序ある市街化調整区域の土地利用

- 市街化調整区域については、市街化を抑制する地域であることから、その性格は堅持しつつ、都市的土地利用を図る特段の必要性が認められる区域については、秩序ある土地利用を誘導する必要があります。

(1) 目標

持続可能な都市活動を支える、個性的でまとまりのある職・住の調和したまちづくりを目指します

(2) 基本方針

1.1 既存市街地を有効活用したエコ・コンパクトシティを目指します

1.1.1 都市機能の集約化

- 地球温暖化問題に対応した低炭素都市づくり、超高齢社会に対応した歩いて暮らせるまちづくりに向け、市街地の拡散をできるだけ抑制し、地域特性に応じた市街地整備の重点化を進め、集約型都市構造を目指します。

1.1.2 既存市街地の低未利用地の有効活用

- 今後は、人口が減少傾向にあると推計されていることから、原則、新市街地での住宅地開発などは行わないこととし、既存市街地の低未利用地を宅地化するなどで有効活用を進め、エコでコンパクトな市街地形成を目指します。

1.2 調和のとれたゾーン形成と配置を目指します

1.2.1 住居系土地利用

■居住ゾーン

- 戸建て住宅を中心とした、ゆとりのある低層住宅ゾーンは、追分2丁目地区、中野通3丁目地区、本町地区、東前地区、向野地区及び市渡地区などに配置します。
- 東前地区においては、不足している地域住民のための食料品、日用品販売店舗などの立地誘導を図るなど、宅地造成事業の一部未了となっている未利用地の土地利用の検討を行います。
- 浜分地区、久根別地区、上磯駅周辺地区及び本町地区などは、商業、医療、福祉、行政などの生活利便施設が充実し居住の需要が高い地域であり、歩いて暮らせるまちづくりを目指した市街地の形成を進めます。
- 七重浜3丁目、4丁目、8丁目及び東浜1丁目地区などの住工混在地区は、工場の生産機能と住環境の調和を図るため、地区特性を踏まえて、特別工業地区の拡大や用途地域の見直しを行い、長期的な視点で用途の転換・純化を促進します。
- また、新駅周辺の市渡地区については、多様な居住者ニーズに対応した道営住宅を誘致するなど、新幹線新駅に近接した利便性をいかした住居系土地利用を図るため、用途地域や地区計画の見直しを検討します。

■田園居住ゾーン

- 中野・清川・野崎地区、一本木・久根別3丁目地区、文月地区、稲里地区及び追分地区などの集落地区は、それぞれの地域のコミュニティを維持し活性化していくため、優良農地など周辺環境を保全しつつ、田園を身近に感じられる居住ゾーンとしての土地利用を誘導します。

1.2.2 商業系土地利用

■都市拠点ゾーン

- 中央・上磯駅周辺地区及び本町地区は、中心的市街地である都市拠点ゾーンとして位置づけ、まちなか居住の核となる商業・生活利便サービスを担う空間として、個性的で魅力ある商店街の形成、活性化を図ります。
- 七重浜地区、久根別地区には、地域商業業務地を配置し、地域特性を踏まえて、商業、生活利便施設の充実を図り、日常生活圏を維持します。

■交流拠点ゾーン

- 北海道新幹線の新駅周辺は、新幹線利用者の利便性を確保するとともに、新たなビジネス拠点とするための広域的な交流拠点として位置づけ、新たな商業業務地等の形成を図ります。

1.2.3 工業系土地利用

■産業ゾーン

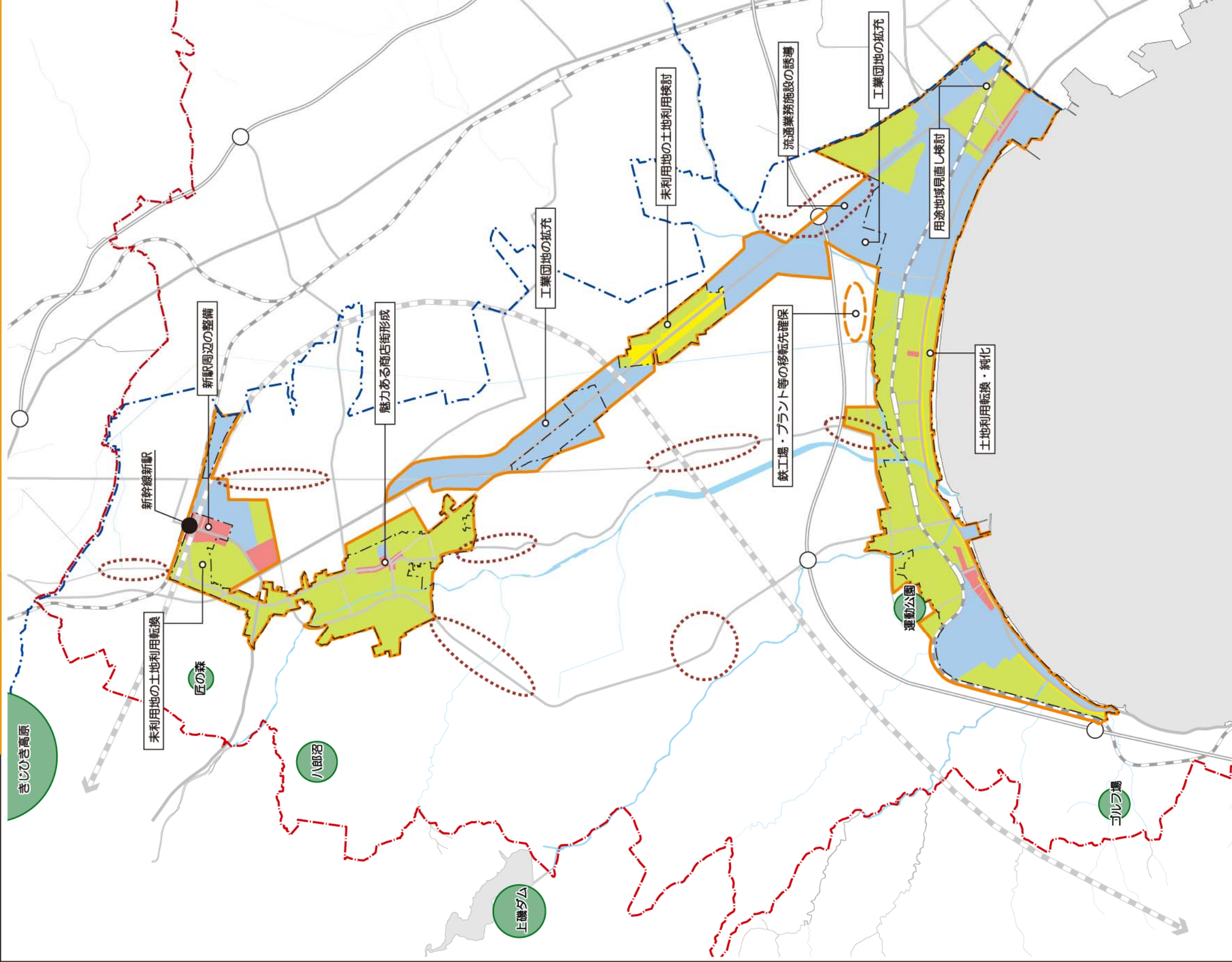
- テクノポリス函館上磯工業団地、追分地区農工団地が整備されている追分地区、清水川工業団地がある国道227号沿道地区は、工業振興を支える工業団地として、周辺の営農環境などに配慮しつつ、企業の立地動向に応じて整備拡充を進めます。
- セメント製造が行われている谷好1丁目地区、石油流通基地のある七重浜6丁目地区、及び臨港地区に指定されている七重浜1丁目地区についても、引き続き産業ゾーンとして位置付け、土地利用の増進を図ります。
- 北海道新幹線総合車両基地が建設される稲里地区については、七飯町の飯田町地区と一体として、新たな工業地の形成を図ります。
- 萩野地区については、農村地域工業等導入促進法による工業等導入地区として工場等が立地しており、周辺の農業、居住環境に配慮しつつ、引き続き工場等の適正な土地利用を図ります。
- 久根別5丁目地区については、市街化区域内での立地が困難な工業施設等の移転先として、周辺の営農環境や住環境に配慮し、農業との調整を図った上で、地区計画等を活用し、計画的な土地利用を図ります。
- 追分地区については、函館・江差自動車道 北斗追分インターチェンジに近接する交通利便性の良さをいかした流通業務地として、周辺の営農環境や住環境に配慮し、農業との調整を図った上で、地区計画等を活用し、計画的な土地利用を図ります。

1.2.4 観光・レクリエーション・スポーツ系土地利用

■観光・レク・スポーツゾーン

- 上磯ダム公園や戸切地陣屋跡、きじひき高原や匠の森公園、八郎沼公園は、観光・レクリエーションゾーンとして位置づけ、豊かな自然環境を保全するとともに、自然とのふれあいの場として一層の魅力アップを図ります。
- 運動公園や民間のゴルフ場についても、観光・レク・スポーツゾーンとして位置づけ、市内外の利用者の増加やスポーツ合宿の誘致を図るため、施設の維持改修、機能の強化を進めます。

■土地利用の方針図
持続可能な都市活動を支える、个性的でまとまりのある職・住の調和したまちづくりを目指します



N

市町界	田園居住ゾーン
都市計画区域	観光・レク・スポーツゾーン
現市街化区域	
都市的土地利用を許容する区域	
住居系土地利用	
商業系土地利用	
工業系土地利用	
沿道サービス系土地利用	

2 交通施設の基本方針

(1) 交通施設の現況

北斗市の道路交通基盤は、函館市から七重浜や追分、本町地区を経て檜山方面へ至る「国道 227 号（放射 5 号線、大野新道）」と函館湾の海岸線沿いの「国道 228 号（放射 5 号線）」が地域の経済活動や生活の主要な幹線をなし、これらに道道 11 路線と市道が接続され、都市交通機能が形成されています。

高速道路ネットワークとしては、東西方向に通過する高規格幹線道路「函館・江差自動車道」が、函館インターチェンジ～北斗茂辺地インターチェンジ間で供用されています。

都市計画道路については、25 路線が都市計画決定され、大野市街通や新駅前通などの整備が進められており、平成 25 年 3 月末現在の整備率は約 73%となっています。

長年の悲願であった北海道新幹線は、平成 17 年 5 月の新青森～新駅間の着工以来、平成 27 年度の開業に向け工事が順調に進められており、JR 函館本線渡島大野駅付近に新駅が建設されます。開業後は、新駅～東京間が現在の 6 時間から 4 時間 9 分に短縮されるなど、道民に多くのメリットがもたらされ、低炭素都市づくりの時代にふさわしい乗り物として、その効果が期待されています。

公共交通としては、鉄道は、JR 江差線・津軽海峡線、函館本線があり、江差線では 7 駅、函館本線では 1 駅が設置されています。バス路線は、函館バスによる乗合バス路線が運行されており、函館市内から国道 227 号と 228 号を運行する路線と、国道 227 号と 5 号を循環する路線の 3 路線のほか、南北の市街地を連絡する路線が運行されています。これら公共交通は、マイカー利用の増加により年々利用者数が減少傾向にあり、その経営が厳しい状況ですが、交通渋滞、交通空白地帯の解消や、地球温暖化防止の観点からその必要性は高まっています。

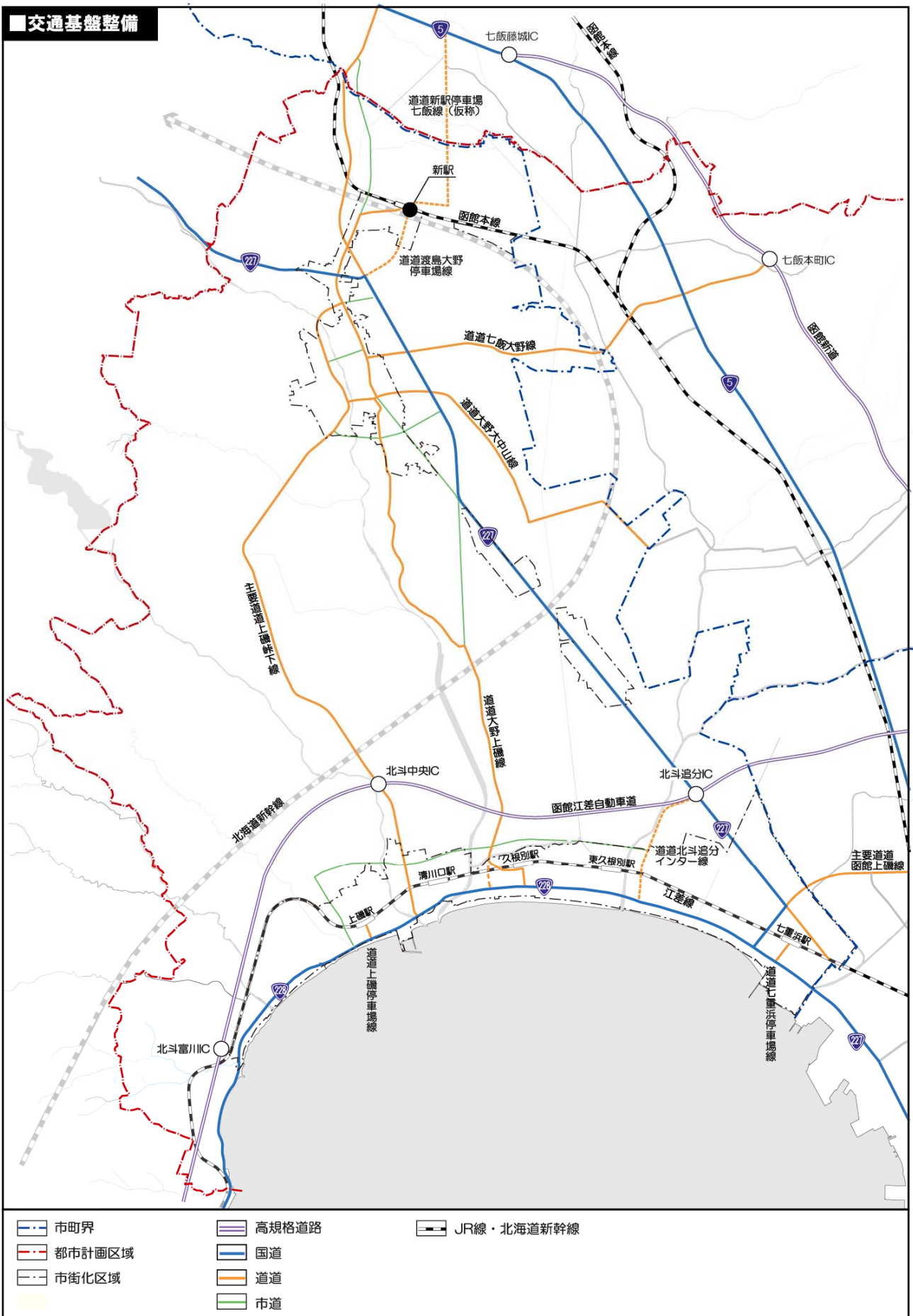
表 5-1 都市計画道路の整備状況

(単位：m)

路 線 名	車線数	代表幅員	計 画	改 良	舗 装
1・3・2	4	24m	480	480	480
3・2・31	4	30m	11,230	11,230	10,180
3・3・25	4	25m	8,810	8,350	8,350
3・3・87	4	23m	2,570	0	0
3・3・101	4	25m	1,060	1,060	1,060
3・3・213	2	25m	540	0	0
3・3・301	4	25m	990	990	990
3・4・106	2	18m	380	380	380
3・4・203	2	16m	440	440	440
3・4・204	2	16m	240	0	0
3・4・205	2	16m	4,790	2,610	2,610
3・4・208	2	16m	230	230	230
3・4・209	2	16m	320	0	0
3・4・210	2	16m	1,720	1,720	1,720
3・4・211	2	16m	180	180	180
3・4・212	2	16m	1,070	1,070	1,070
3・4・302	2	16m	3,440	0	0
3・4・303	2	16m	3,100	3,100	3,100
3・4・304	2	16m	480	480	480
3・4・305	2	16m	530	530	530
3・4・306	2	16m	1,220	1,220	1,220
3・4・307	2	16m	1,490	1,490	1,490
3・4・308	2	21m	970	0	0
3・4・309	2	18m	730	0	0
7・4・301	2	16m	180	0	0
25 路 線 合 計			47,190	35,560	34,510
整備率 (%)				75.35%	73.13%

(平成 25 年 3 月 31 日現在)

交通基盤整備



(2) 交通施設に関する問題点・課題

① 高速交通ネットワーク

- 高規格幹線道路は、近隣市町間の交流を促し、物流の効率化と生活利便性の向上、更には交通の安全性の促進、防災代替路機能としても期待されており、整備促進が求められています。
- 新幹線開業にあわせ、高速鉄道と高速道路との相乗効果を高めるため、新駅とのアクセスを重視した広域的な高速交通ネットワークの構築が必要です。
- 函館・江差自動車道は、平成 23 年度に北斗茂辺地インターチェンジが供用されるなどその整備が進められていますが、北斗追分インターチェンジにアクセスする新外環状線（道道北斗追分インター線）が未整備となっており、早急な整備が必要です。

② 主要幹線道路

- まちづくりの骨格をなす主要幹線道路の放射 5 号線（国道 228 号）は、富川橋付近の拡幅が未完了となっており、交通安全対策上も早急な拡幅整備が必要です。

③ 都市計画道路

- 都市計画道路は、広域交流軸や各地区の中心軸となるものですが、久根別通（道道大野上磯線）、上磯田園通、大野市街通などで未整備区間があり、国道などへの連絡する道路網の確立、自転車・歩行者の安全な通行空間の確保が課題となっています。
- 七重浜駅北通、久根別駅北通など、都市計画決定以来、長期末着手となっている都市計画道路があり、その整備等についての検討が必要となっています。
- 東日本大震災の発生以降、地域における防災計画の重要性が強く認識されており、地域防災計画と有機的に連携した道路整備が今後の大きな課題となっています。

④ その他の道路

- 七重浜地区、東浜地区などの一部の街区では、行き止まり道路や幅員が狭い道路がみられ、防災・安全面や居住環境において問題を抱えています。
- 高齢社会における自転車・歩行者の移動安全性の確保は急務となっており、子ども、高齢者や障がい者など、誰もが安心して円滑に外出できるバリアフリー環境を形成するため、市街地の歩道の整備が重要です。

⑤ 新駅周辺の道路網

- 新駅開業に伴い、駅利用者のマイカーに加え、レンタカー、タクシーや観光バスなど、新駅への自動車交通の集中が予想されるため、これらを適切に処理する道路網の整備が必要となります。

⑥ 新駅へのアクセス交通

- 北海道新幹線の利便性を高めるため、新駅～函館駅間の在来線アクセス、新駅への路線バスの乗り入れなど、それぞれの公共交通機関が相互に連携してネットワークの整備を進めていく必要があります。

(3) 目標

地域の活力・にぎわいを高め、人にやさしく、安全・安心な交通環境づくりを目指します

(4) 基本方針

2.1 広域交流を支える高速ネットワークを形成します

2.1.1 高規格幹線道路の整備

- ・ 函館・江差自動車道は、北海道縦貫自動車道、函館新外環状道路と一体で、道南圏の高速ネットワークを構築するものであり、函館圏域の交通渋滞の緩和や物流の効率化、日常生活での利便性の向上を図るため、とりわけ事業化されている木古内町までの早期完成を促進します。
- ・ 函館空港へのアクセス向上など函館圏域の円滑なモビリティの確保、物流の効率化を図るため、函館インターチェンジと函館空港を結ぶ函館新外環状道路（新外環状線）の整備を促進します。

2.1.2 高規格幹線道路へのアクセス道路の整備

- ・ 平成 14 年度の函館・江差自動車道北斗追分インターチェンジの供用から年月が経過していることから、高規格幹線道路の整備効果を十分に発揮するためにも、北斗追分インターチェンジへのアクセス道路である新外環状線（道道北斗追分インター線）の整備を促進します。

2.2 生活・産業を支える道路網の計画的・体系的な整備を進めます

2.2.1 主要幹線道路の整備

- ・ 放射5号線（国道 228 号）は、生活・産業を支える骨格となる幹線道路であり、富川地区における未整備区間の早期完成を目指し整備を促進します。
- ・ 函館港は、道南圏はもとより北海道における拠点港で、地域の産業や生活を支える重要な役割を担っており、港湾機能の充実、放射5号（国道 228 号）の渋滞緩和を図るため、函館港幹線臨港道路湾岸線の函館市万代～七重浜における2期工区の整備を促進します。

2.2.2 幹線道路の整備

- ・ 大野市街通（道道大野上磯線、主要道道上磯峠下線）は、大野新道（国道 227 号）と本町地区の拠点ゾーンを結び、ゾーン内の骨格をなす重要な道路であり、歩道が狭く交通安全上も支障があるため、整備を進めます。
- ・ 大野新道（主要道道函館上磯線）については、JR 七重浜踏切が鋭角に交差し、交通量も多く、歩道がなく大変危険であるため、未整備区間の早期整備を促進します。
- ・ 久根別通（道道大野上磯線）は、放射5号線（国道 228 号）とのスムーズな連絡を可能にし、東浜・久根別地区の津波避難路線として重要な役割も期待されることから、その整備を促進します。
- ・ 上磯田園通は、放射5号線（国道 228 号）とともに梯子型の道路ネットワークの柱をなす重要な路線であり、未整備区間の整備を進めます。

2.2.3 新駅へのアクセス道路の整備

- ・ 新幹線開業にあわせ、新駅へのアクセス道路として、新駅と大野新道（国道 227 号）を結ぶ新駅駅前通（道道渡島大野停車場線）の整備を促進します。

- 新駅北側のアクセス性向上を図るため、沿道の農業利用と新駅へのアクセス交通を円滑に処理できるよう、道道新函館停車場七飯線（仮称）の整備を促進します。
- 新幹線開業に伴い、新たな交通結節点となる新駅については、各交通機関が相互に連携し容易に乗り継ぎができるよう、交通広場の整備を進めます。また、新駅利用者の利便性に配慮し、新駅に隣接した駐車場の整備を進めます。

2.2.4 補助幹線道路の整備

- 日常生活に密着した補助幹線道路は、周辺土地利用の状況に合わせ、歩行者や自転車利用者の利便性・安全性を重視し、関係する市道とのネットワーク化を考慮しながら、計画的な整備を推進します。

2.2.5 都市計画道路の見直し

- 七重浜駅北通、久根別駅北通など、都市計画決定後長期にわたり事業が未着手となっている都市計画道路は、社会情勢の変化を踏まえつつ、その必要性等を総合的に点検・検証し、計画の変更や廃止を含めた見直しを進めます。
- これまで増え続けてきた自動車の保有台数は、平成 17 年度をピークに減少傾向にあり、交通量の減少を踏まえ、都市計画道路の適切な見直しを進めます。

2.3 あらゆる住民に優しい交通環境の整備充実を図ります

2.3.1 生活道路の整備

- 七重浜地区や東浜地区など、建築物が密集している市街地にみられる狭幅員や行き止まりについては、地区住民の意向を反映しつつ、防災性の向上及び居住環境の改善を目的として整備改善を図ります。

2.3.2 バリアフリー化の推進

- 高齢社会に対応し、高齢者、障がい者などあらゆる人の移動の円滑化を図るため、段差の解消やゆとりある幅員の歩道の整備など、歩行空間のバリアフリー化を進めます。
- 特に新駅周辺整備にあたっては、高齢者や障がい者、外国人など不特定多数の人が利用する公共施設であるため、新駅を中心に交通結節点機能の強化を図るためバリアフリー化を推進します。

2.4 北海道新幹線の早期開業により、地域間交流の活性化を図ります

2.4.1 北海道新幹線の整備

- 北海道新幹線については、沿線地域の発展、本州からの観光客を含む地域間交流の活性化、市民の首都圏等への迅速な往来が期待できるため、新青森～新駅間の早期開業とともに、札幌延伸の早期完成を要望します。

2.5 地域住民が安心して利用できる公共交通の確保・充実を図ります

2.5.1 鉄道交通の確保・充実

- 新幹線新駅と函館駅間の在来線アクセスについては、新幹線の運行本数に対応した円滑な列車運行を要望します。

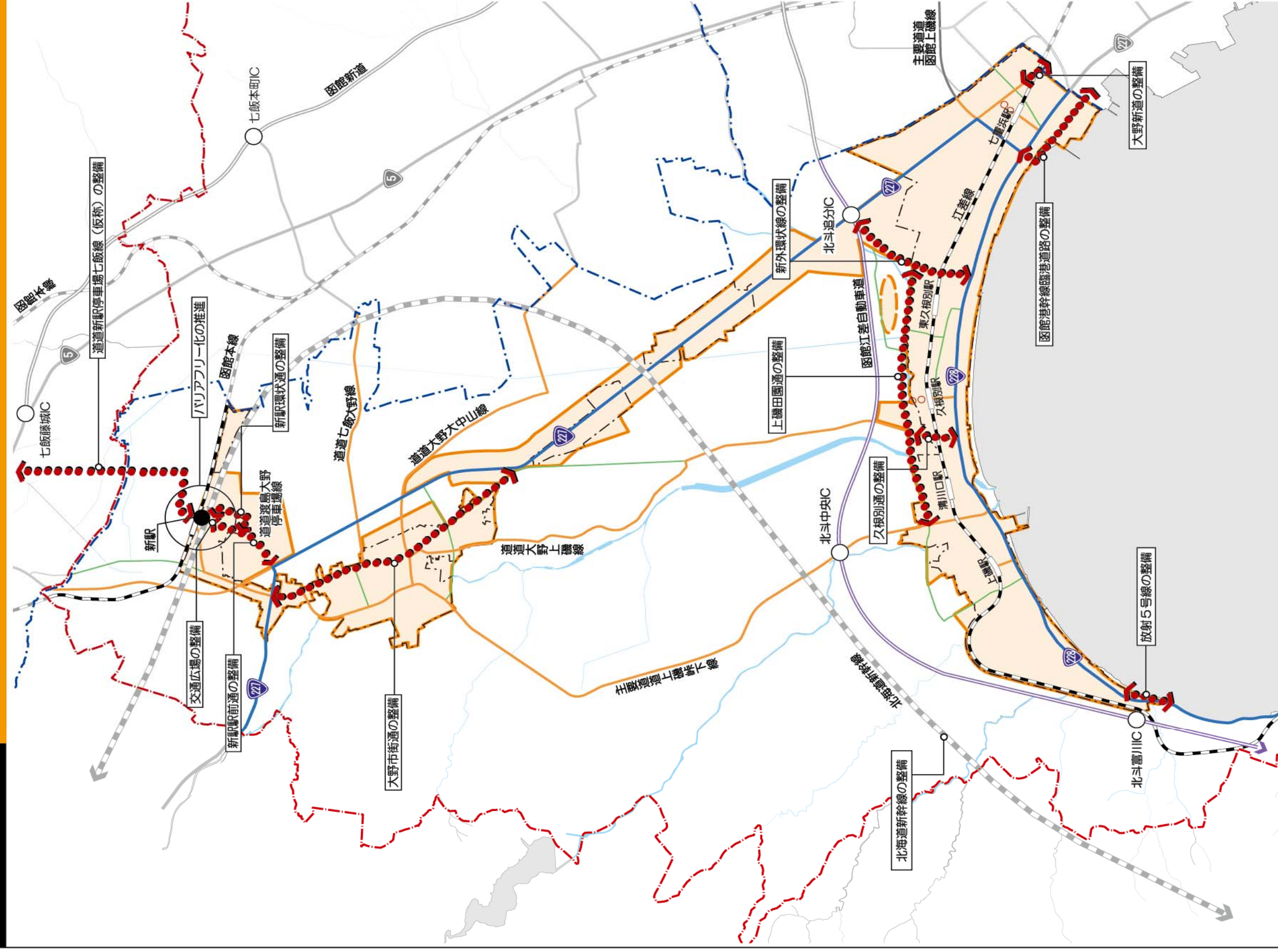
2.5.2 バス交通の確保・充実

- 市内を走る路線バスは、地域住民の重要な足となっていることから、市民の利用に配慮した路線の充実などについて、バス事業者などに働きかけ、公共交通の確保に努めます。
- バス交通などは、交通渋滞や交通空白地帯を解消するほか、マイカーをバス交通などへ転換することで二酸化炭素の排出を抑制することができるといったメリットが多くあることから、公共交通の利用促進を図ります。
- 新幹線利用者の利便性の向上のため、既存のバス路線が新幹線新駅を経由するなど、バス事業者などに働きかけます。

2.5.3 並行在来線の対応

- 新幹線開業に伴う並行在来線経営分離後、沿線住民の足を確保するため、道や沿線市町などとの連携により、経営分離区間の安全性はもとより、安定的かつ効率的な第3セクター鉄道の経営に必要な利用促進を図ります。

■ 交通環境の方針図 地域の活力・にぎわいを高め、人にやさしく、安全・安心な交通環境づくりを目指します



	市町界		北海道新幹線の整備
	都市計画区域		JR線・北海道新幹線
	現市街化区域		JR駅
	都市的土地利用を 許容する区域		高規格道路
			国道
			道道
			市道
			都市計画道路（未整備）

3 都市施設の基本方針

(1) 都市施設の現況と課題

① 下水道

下水道は、河川や海など公共水域の水質向上や公衆衛生の向上など、快適な生活環境になくなくてはならない施設です。北斗市では、公共下水道事業、漁業集落排水整備事業及び浄化槽市町村整備推進事業により、下水道の整備を計画的に進めています。

公共下水道事業については、昭和 53 年から進め、市街化区域内の整備がほとんど完了し、現在は、市街化調整区域内の農村集落に認可区域を拡大して事業を推進しています。また、漁業集落排水整備事業は、平成 7 年から茂辺地地区で進められ、整備はほぼ完了しています。浄化槽市町村整備推進事業は、平成 19 年度から進め、公共下水道事業区域外及び漁業集落排水整備事業区域外の下水道未計画地区を対象に進めており、平成 25 年 3 月末現在の下水道処理人口普及率（下水道処理人口/行政人口）は 89.1%となっています。

今後は、市街化調整区域における下水道整備の推進、下水道処理区域内の水洗化を促進していく必要があります。

表 5-2 下水道普及率

区 分	人 口
① 行政人口	48,477 人
② 下水道処理人口（水洗化が可能な人口）	43,183 人
公共下水道事業	41,979 人
漁業集落排水整備事業	1,204 人
③ 下水道処理人口普及率（②/①）	89.1%

（平成 25 年 3 月末現在）

② ごみ処理施設

ごみ焼却施設は、ダイオキシン類排出抑制などの環境保全対策や道ごみ処理の広域化計画に基づき焼却施設の集約化を図るため、渡島管内 1 市 9 町による渡島廃棄物処理広域連合で焼却施設の整備が行われ、平成 15 年から「クリーンおしま」として稼働しています。クリーンおしまは、安全性、経済性、そしてダイオキシンに対する環境保全性に優れた特徴を持つ全連続燃焼式（ごみ熱分解ガス化溶融炉キルン式）が採用され、1 日 126 トン（63 トン×2 炉）処理する能力を持ち、24 時間稼働の設備となっています。

資源ごみの処理は、館野地区で処理及び保管を行っており、資源ごみのうちプラスチック製容器、ペットボトルは容器包装リサイクル協会、生ごみは民間の堆肥化施設にそれぞれ処理を委託し、空き缶、空きビン、金属ごみや紙類は民間の再生業者が買い取りを行っています。

不燃ごみ、粗大ごみ等の最終処分は、中山地区の一般廃棄物最終処分場で埋め立て処分を行っていますが、残容量の不足や資源化の観点から、処理方法の転換が求められており、新たなごみ処理施設の整備が必要となっています。

表 5-3 ゴミ焼却場の概要

名 称	位 置	面 積	備 考
渡島廃棄物処理広域連合 ごみ処理施設	館野	約 2.2ha	・処理方式 連続式 ・処理能力 126t/24h (63t/24h×2基)

③火葬場

北斗市の火葬場は、桜岱地区と向野地区に整備されていますが、桜岱地区の火葬場は老朽化が進んでおり、施設整備の必要性を含めた検討が必要です。

表 5-4 火葬場の概要

名 称	位 置	面 積	備 考
北斗市火葬場	桜岱	約 0.2ha	設置炉数2
北斗市永遠の森火葬場	向野	約 1.9ha	設置炉数2

④学校

学校については、現在、小学校が11校、中学校が5校、高校が3校あり、児童生徒数は近年の少子化傾向により減少していますが、大規模な宅地造成が行われている七重浜・追分地区、東前地区の学校では児童・生徒数が増加しています。

⑤河川

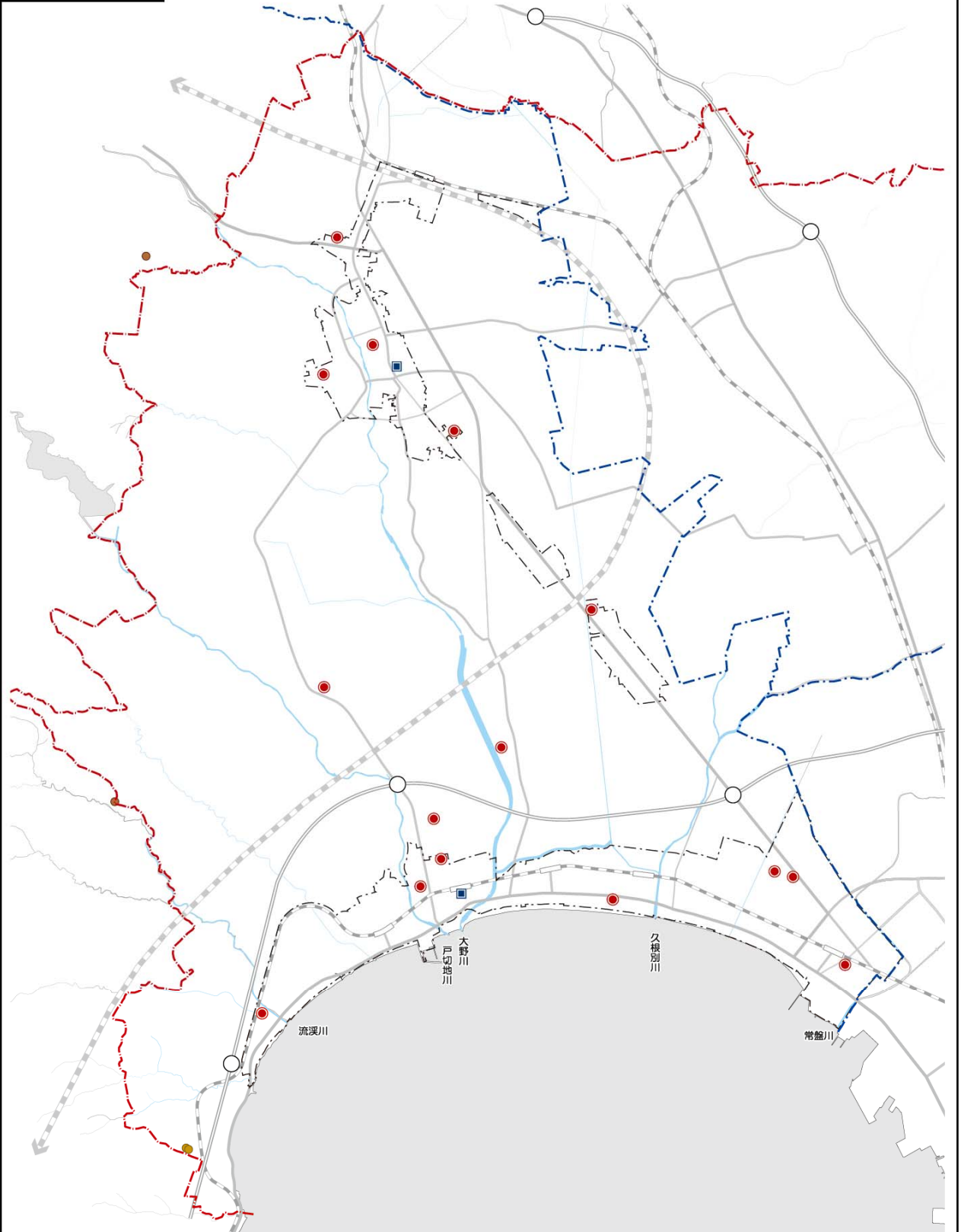
北斗市の主要な河川としては二級河川が8河川あり、水害から生命と財産を守り、安心して暮らせるまちづくりには、治水対策が重要であり、現在、久根別川、戸切地川及び流溪川で改修が行われています。

また、久根別地区などの低地帯では、内水はん濫による浸水被害が危惧されており、浸水を軽減する対策が求められています。

表 5-5 都市計画河川の概要

名称	位 置		区 域		構造	備考
	起点	終点	幅員	延長		
常盤川	七重浜1丁目	函館市西桔梗町	74~28m	約 4,020m	堀込式 複断面	二級河川
	七重浜1丁目	函館市亀田港町	37~28m	約 900m	堀込式 単断面	二級河川

■主な都市施設



- | | |
|--------|--------|
| 市町界 | 行政施設 |
| 都市計画区域 | 学校教育施設 |
| 市街化区域 | ごみ処理施設 |
| 道路 | 火葬場 |
| 河川 | |



(2) 目標

環境にやさしく、快適な生活環境を支える都市づくりを目指します

(3) 基本方針

3.1 快適な生活環境を確保するため、地域に応じた下水道施設の整備を図ります

3.1.1 地域特性に応じた下水道整備

- 公共下水道事業については、市街化区域内の未整備区域の整備を進めるとともに、市街化調整区域内の農村集落の整備を進めます。また、老朽化した下水道施設については、長寿命化を図りながら、改築更新を行います。
- 公共下水道事業区域外、漁業集落排水整備事業区域外の地域については、浄化槽市町村整備推進事業により、浄化槽の整備を促進します。
- 下水道処理区域内の未水洗化の解消に向け、各種制度の活用及び地域住民への普及啓発を進め、水洗化を促進します。

3.1.2 良質な水道水の安定供給

- 浄水施設の整備拡充、老朽管の布設替えを計画的に行い、安全で安定した水道水の供給に努めます。

3.2 環境負荷の少ない循環型社会の形成に向けた廃棄物処理を進めます

3.2.1 一般廃棄物

- 一般廃棄物については、今後とも、「北斗市一般廃棄物処理基本計画」に基づき、適正な処理を行うとともに、ごみの減量化、生ごみと資源ごみの分別回収に取り組み、資源のリサイクル化を促進します。
- 可燃ごみを処理しているクリーンおしまについては、関係自治体と連携を図りながら、効率的、経済的な運営に努めます。
- 不燃ごみのうちリサイクル可能な廃棄物は埋立処分せずリサイクルすることにより、更なる循環型社会の形成を目指すこととし、館野地区の旧ごみ焼却場跡地に、破砕施設を基本とした中間処理施設の整備を進めます。

3.2.2 産業廃棄物

- 産業廃棄物は、民間処理を原則とし、生活環境の確保、自然環境の保全のために、幅広い産業との連携を図りながら、環境への不可の少ない適正な循環的利用や適正処分を促進します。
- 産業廃棄物処理施設は、都市計画区域内での新設は行わないことを基本としつつ、「北海道循環型社会形成推進基本計画」、「北海道廃棄物処理計画」に基づき、適正な配置となるよう誘導を図ります。

3.3 火葬場の維持管理、墓地の整備を図ります

3.3.1 火葬場

- 桜岱地区の北斗市火葬場は老朽化が進んでおり、終焉の場になさわしい適切な維持管理に努めます。

3.3.2 墓地の整備

- 墓地については、平成 15 年に造成した野崎霊園の第 1 期区画が完売していることから、今後のニーズを見極めながら、第 2 期造成を行います。

3.4 教育施設の適正な配置を図ります

3.4.1 学校の適正配置

- 小学校、中学校及び高校については、周辺環境との調和に配慮しつつ、現在の位置を基本とした配置とします。
- 児童・生徒数の推移を踏まえ、地域住民のニーズに対応した通学区域の弾力化を図るとともに、規模に見合う施設の整備を計画的に進めます。
- 老朽化などによる建物及びグラウンドの改修は、長期的視野のもとで施設機能の低下を招かないよう計画的に進めます。

3.5 総合的な治水対策により、水害に強いまちづくりを進めます

3.5.1 治水対策の強化

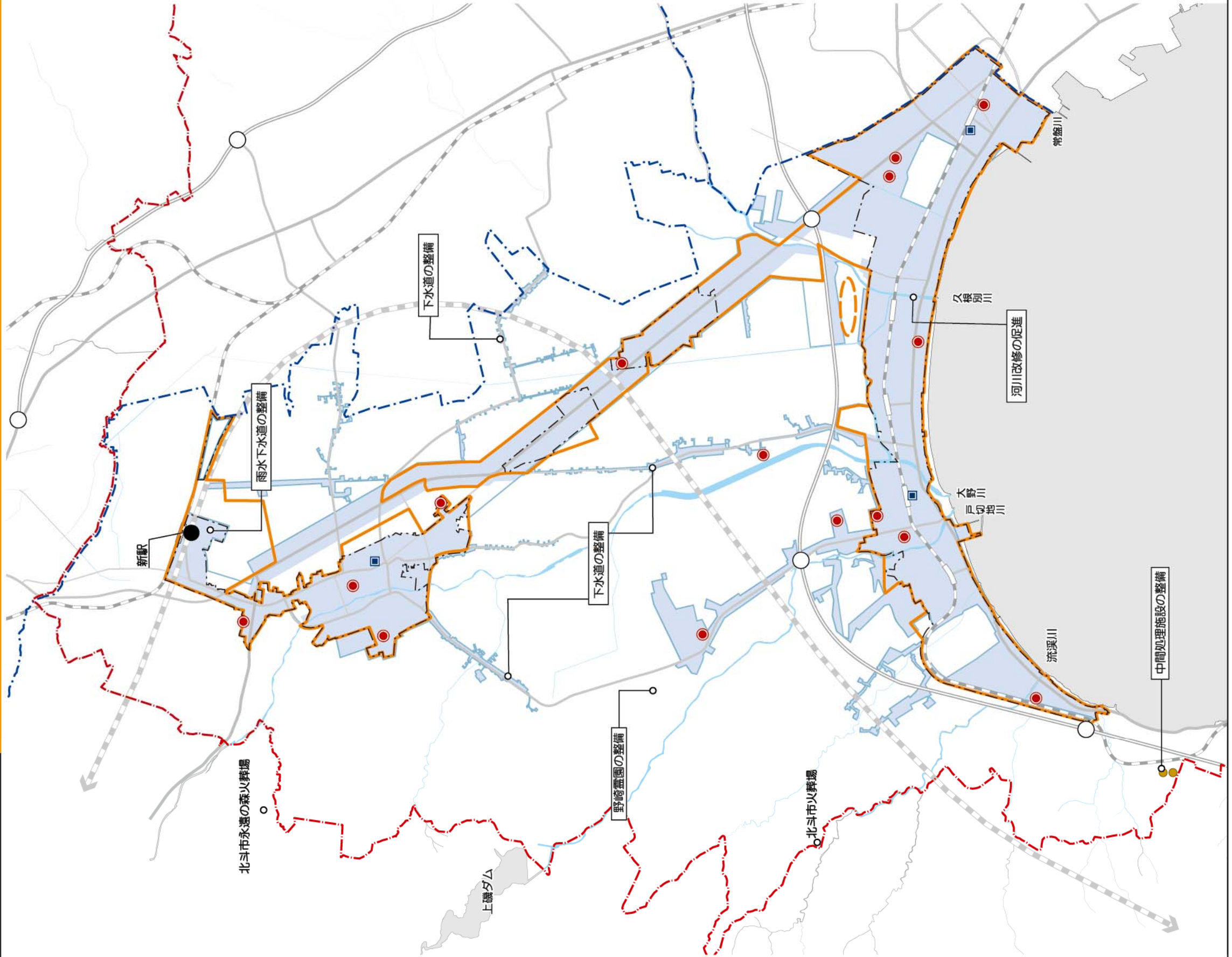
- 優れた自然環境の保全に配慮して河川改修を進めるとともに、低地帯の内水氾濫地区での浸水被害を軽減するため、内水排除対策を強化します。

3.5.2 雨水下水道の整備

- 雨水の総合的な排水処理を図るため、新駅周辺地区など、治水施設の整備にあわせ、状況に応じて雨水を速やかに排除する雨水下水道の整備を進めます。

■都市施設の方針図

環境にやさしく、快適な生活環境を支える都市づくりを目指します



N

	市町界		行政施設
	都市計画区域		学校教育施設
	都市計画区域		ごみ処理施設
	現市街化区域		
	都市的土地利用を許容する区域		
	下水道計画区域		
	下水道認可区域		
	道路		
	河川		

4 水と緑の基本方針

(1) 水と緑の現況

北斗市全体の地勢は、北西部の脊梁山脈が南東部に緩傾斜となって農耕地が拓け、東側の平坦な大野平野の大規模な農耕地へ続いています。市の約 70%は国有林を含む山林となっており、豊かな緑の空間が広がっています。

この広大な森から流れ出す河川は、平野部の農地を潤し、市街地を貫流して函館湾に注ぎ、市内を流れる河川は、2級河川が8河川、準用河川4河川、普通河川83河川があり、良好な自然環境を形成し、生活にうるおいを与えています。

都市公園は、平成24年3月末で、街区公園は108カ所、近隣公園2カ所、総合公園1カ所、運動公園1カ所、特殊公園4カ所、都市緑地6カ所の計122カ所あり、また都市公園以外の公園は30カ所整備され、身近な緑のスペースとなっています。北斗市の一人当たりの都市公園面積は16.1㎡/人で、全国の9.8㎡/人を上回っているものの、北海道の36.5㎡/人からは大幅に下回っています。

また、戸切地陣屋跡桜並木、トラピスト修道院のポプラ並木、きじひき高原、本町の桜並木など、魅力ある緑の拠点が多く点在しています。

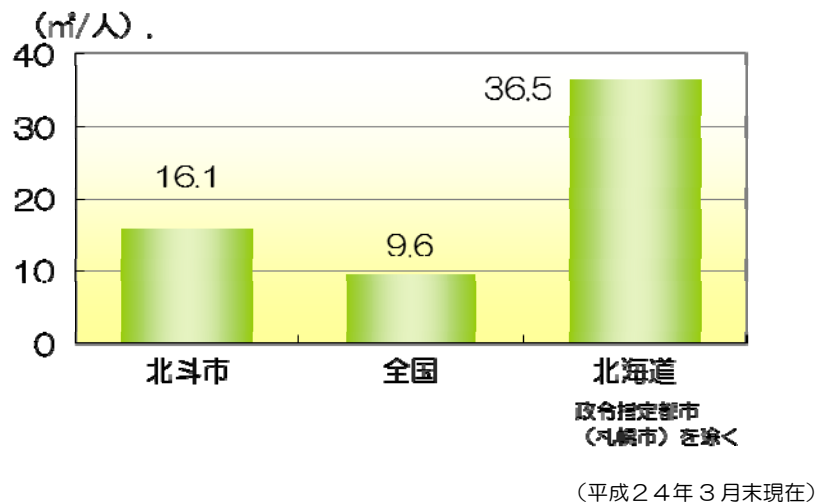


図 5-1 1人当たり都市公園面積比較

表 5-6 都市公園一覧

種類	公園種別	公園数	面積(ha)
住区基幹公園	街区公園	108	16.54
	近隣公園	2	3.11
都市基幹公園	総合公園	1	11.36
	運動公園	1	14.34
緩衝緑地等	特殊公園	2	3.70
	風致	1	10.18
	歴史	1	12.80
	墓園	6	1.83
都市緑地	6	1.83	
計		122	73.86

(平成24年3月末現在)

(2) 水と緑に関する問題点・課題

①軸的な緑

- 市街地の骨格をなす都市計画道路などで街路樹が連続していない区間については、街路樹の整備により緑の軸を確保することが必要です。
- 北海道新幹線の新駅周辺は多くの人が集う交流拠点となるため、新駅へのアクセス道路については、地域住民や来訪者が憩える、南北海道の顔にふさわしい並木づくりが必要です。

②拠点的な緑

- きじひき高原や匠の森は、緑の拠点として内外にアピールできる優れた自然環境を有しており、観光拠点としての活用が期待されています。
- 八郎沼公園については、市内外のレクリエーション拠点にふさわしい、施設の更新が必要です。
- 田園、森、水、花を守り、次世代に伝えていくためには、市民全体でその重要性を理解しあい、身近にふれあい、守っていくための取り組みが必要です。

③身近な緑

- 総合公園などの都市基幹公園は充足しているものの、街区公園や近隣公園などの住区基幹公園が不足しており、周辺の土地利用状況に応じ、計画的な公園整備を進める必要があります。
- 設置後 30 年を経過した公園も多く、公園の遊具の老朽化が見受けられるため、遊具の計画的な更新など、公園の質の向上を図っていく必要があります。
- 街区公園など身近な公園緑地については、市民との協働による維持管理手法の確立が課題となっています。

④花いっぱい運動

- 市の花のマリーゴールドの植栽をはじめ花いっぱい運動が行われていますが、地域により取り組みに違いがあり、更に市民全体の運動へと広げる取り組みが必要です。

(3) 目標

水と緑に囲まれふれあえる、憩いとうるおいのある都市づくりを目指します

(4) 基本方針

4.1 自然とふれあう拠点的な緑の保全・整備を進めます

4.1.1 北西部の森の保全と活用

- 北西部の丘陵地の緑は、自然を享受できる貴重な財産であり、「みどりのゾーン」として位置づけ、自然環境の保全に努めます。
- 特に、きじひき高原、匠の森については、継続的に植樹を行って森づくりを進める一方、優れた自然景観を生かし、市民が集う憩いの場として、また新幹線新駅開業による観光振興の拠点としての施設整備を進めます。

4.1.2 拠点的な緑の整備

- 北斗市運動公園については、利用者の推移を勘案しながら、第2多目的グラウンドの整備など、施設拡充の検討を行います。
- 八郎沼公園は、老朽化している人道橋の架け替え、遊具の更新を行うなどで、レクリエーション拠点にふさわしい施設改修を進めます。
- 健康意識の向上、スポーツの振興を図るため、本町地区に新たなスポーツ拠点としての地区公園の整備を検討します。
- 地域の特性を生かした公園として、村内地区の水田発祥の地碑周辺や、富川地区の富川八幡宮周辺での公園整備を検討します。
- 松前藩戸切地陣屋跡やトラピスト修道院周辺、道道上磯峠下線の千本桜や本町地区の桜並木、法亀寺のしだれ桜などのシンボリックな緑については、その整備拡充と適切な維持保全に努めます。

4.2 緑の拠点を結ぶ軸的な緑の整備を進めます

4.2.1 街路樹の整備

- 都市計画道路など基幹的な道路は、拠点的な緑を結ぶ緑の軸として、街路樹の整備などにより緑豊かな道路空間の形成を図ります。

4.2.2 新駅駅前通の緑空間の創出

- 特に、新幹線新駅のアクセス道路である新駅駅前通（道道渡島大野停車場線）については、北海道らしさが感じられる街路樹の整備を進め、みどりのゾーンへと連続するシンボリックな緑の軸の形成を図ります。

4.2.3 河川の水と緑の保全

- 大野川など市街地を縦貫する河川空間は、身近に水と緑を享受できる自然環境であり、河川環境の保全を図るとともに、親水公園やパークゴルフ場など親水空間としての利用を進め、水と緑のネットワーク化を図ります。

4.3 遊びや憩いの場としての身近な緑の整備を進めます

4.3.1 身近な緑の整備

- 歩いて行ける身近な場所に、遊びや憩い、自然とのふれあいの場として、東前近隣公園をはじめ、街区公園等を計画的に整備し、うるおいのある住環境の向上を図ります。
- 新駅利用者や市民が憩い、交流する、地域の自然を感じられる緑の拠点として、駅前広場と隣接した公園を整備します。
- 処分制限を超えたもの、点検調査で改善が必要と判断された遊具などの改築更新等を、公園施設長寿命化計画に基づき計画的に進め、公園の安全性の確保、長寿命化を図ります。
- 昭和児童公園など、都市計画決定以来長期末整備となっている公園については、周辺の公園の配置や土地利用の状況により見直しの検討を行います。
- 工業業務地については、敷地内の緑化を促進し、緑豊かな工業団地の形成を図ります。

4.4 市民と協働による緑化・花いっぱい運動を推進します

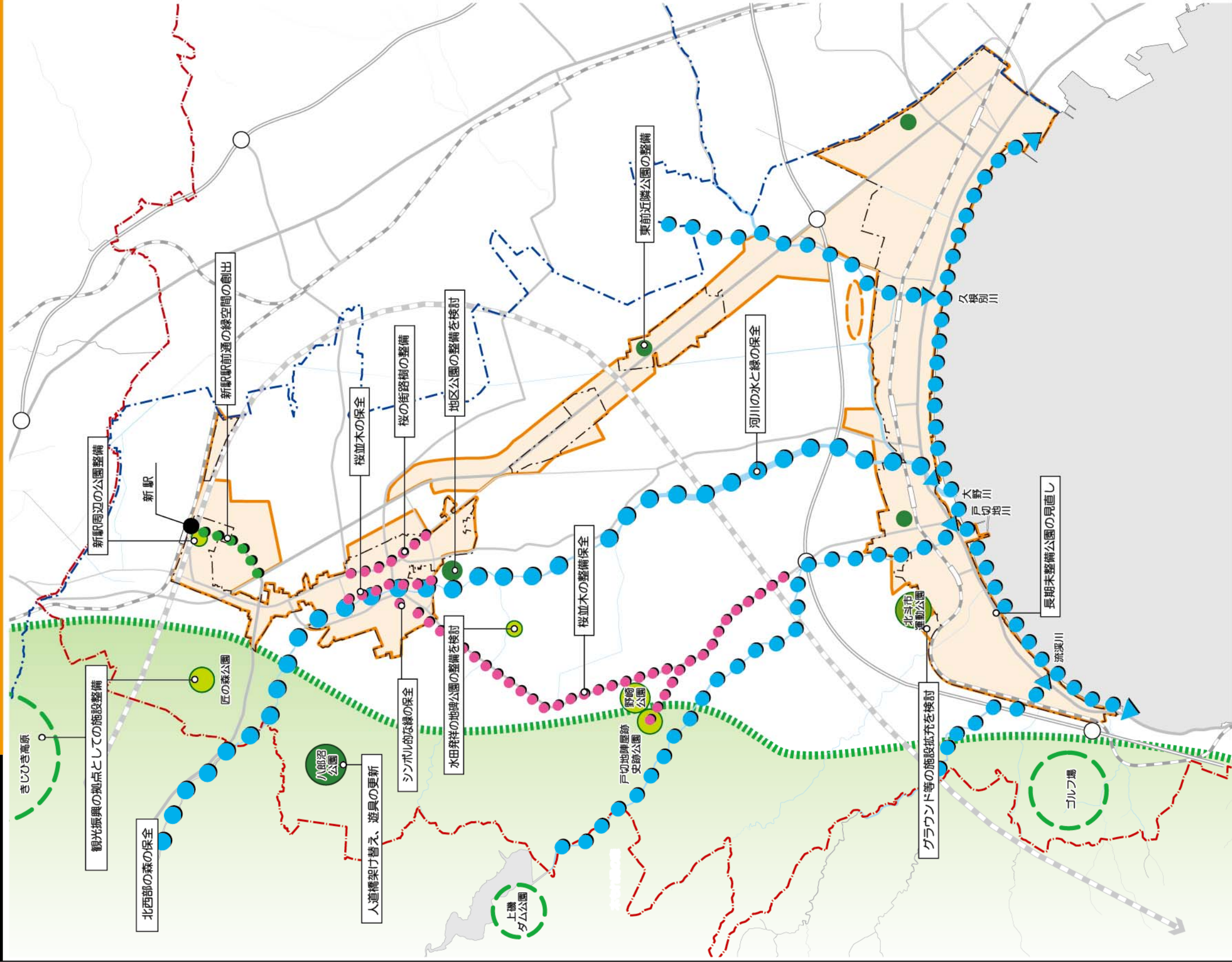
4.4.1 花いっぱい運動の推進

- 緑化思想を啓発するとともに、フラワーマスターを活用しながら花の育苗・植栽に関する技術や知識を指導、啓発に努め、市民、町内会や老人クラブなど市民の自発的活動を基本に花いっぱい運動を推進します。

4.4.2 市民協働による公園管理

- 身近な街区公園などについては、管理を行う町内会等の市民組織の育成・支援に努め、市民との協働による維持管理を推進します。

■水と緑の方針図
水と緑に囲まれふれあえる、憩いとうるおいのある都市づくりを目指します



<p>市町界</p> <p>都市計画区域</p> <p>現市街化区域</p> <p>都市的土地利用を 許容する区域</p> <p>河川</p>	<p>総合公園</p> <p>運動公園</p> <p>地区公園</p> <p>近隣公園</p> <p>特殊公園</p>	<p>みどりのゾーン</p> <p>水辺軸（河川・海岸）</p>
---	---	----------------------------------

5 景観の基本方針

(1) 景観の現況と課題

①自然景観

- 北斗市は、山、川、海からなる豊かで美しい自然に恵まれており、これらは生活にうるおいと安らぎを与える重要な要素であり、次世代に引き継ぐべき財産です。
- 特に、市の面積の約 70%を占める森林は、林業生産の場としてだけでなく、保水機能や水の浄化、土砂の流出防止機能、二酸化炭素の吸収機能といった多様な公益的機能があるばかりか、住民にとっては保健・保養の効果があるため、その保全を図ることが重要です。
- 市内には、戸切地陣屋跡の桜並木、法亀寺のしだれ桜、意富比神社のイチイなどの名木があり、地域の固有の良好な景観を形成していますが、高樹齢の木も多くその適切な保存が必要です。

②田園景観

- 平野部の肥沃な田畑が広がる豊かな田園景観は、北斗市の代表的な景観要素となっており、無秩序な開発の規制が必要です。

③都市景観

- 都市景観としては、通りの景観も重要ですが、大野市街通（道道大野上磯線等）、放射5号線（国道 227 号）七重浜地区など、中心的市街地の沿道で空き店舗や空地もみられ、街並みとしての魅力が損なわれている状況にあります。
- 市街地内では、無秩序な開発や密集した住宅地、住工混在地区、周辺環境と調和しない色彩の建築物や広告物があり、都市景観に優れない地区もあります。
- 歴史的な景観拠点としては、トラピスト修道院、国指定史跡の松前藩戸切地陣屋跡などがあり、守り伝承していくことが重要です。

④新幹線新駅周辺の景観

- 新たに市街地となる新幹線新駅周辺については、北海道らしいデザインの駅舎、シンボリックな駅前通の景観など、景観への対応が求められています。

(2) 目標

歴史や自然を継承し、優れた都市景観を保全・創造する都市づくりを目指します

(3) 基本方針

5.1 まちを囲む水と緑の景観を保全・活用を図ります

5.1.1 水や緑の自然景観の保全

- 北西部の丘陵地の緑は、優れた自然景観を有しており、その保全に努めます。
- 特に、きじひき高原については、継続的に植樹を行って森林景観を整備し、固有の高原牧場の景観、噴火湾の眺望など優れた自然景観を生かし、観光振興の拠点として活用を図ります。
- 河川改修については、河畔林も含めた川全体の自然環境、景観に配慮した工法を検討するなど、自然景観の保全に努めます。

5.1.2 田園景観の保全

- 集団性のある優良な農用地の土地利用転換を適切に規制して、市街地に近接して面的に広がる貴重な緑空間として、田園景観の保全に努めます。

5.2 歴史と風土をあらわす景観の保存・整備を進めます

5.2.1 歴史ある建築物の保存

- トラピスト修道院や戸切地陣屋跡など、北斗市を代表する歴史的な景観拠点は、今後ともその保存に努めます。

5.2.2 花と木の景観の保存・整備

- 戸切地陣屋跡の桜並木、主要道道上磯峠下線沿道の千本桜、法亀寺のしだれ桜、本町地区の桜並木は、市の花さくらの地域を代表する名所であり、地域住民、樹木保存会などの協力を得ながら、桜回廊として景観の整備保全に努めます。
- 意富比神社のイチイ、文月神社の杉、大野小学校のけやきなどの名木があり、地域の固有の良好な景観として、所有者などと連携して適切な保存に努めます。
- 市民、町内会や老人クラブなどと協働で、市の花マリーゴールド、ムクゲなどの花いっぱい運動を推進し、花による景観の形成に努めます。

5.3 ふれあいと賑わいのある街並み景観の形成を図ります

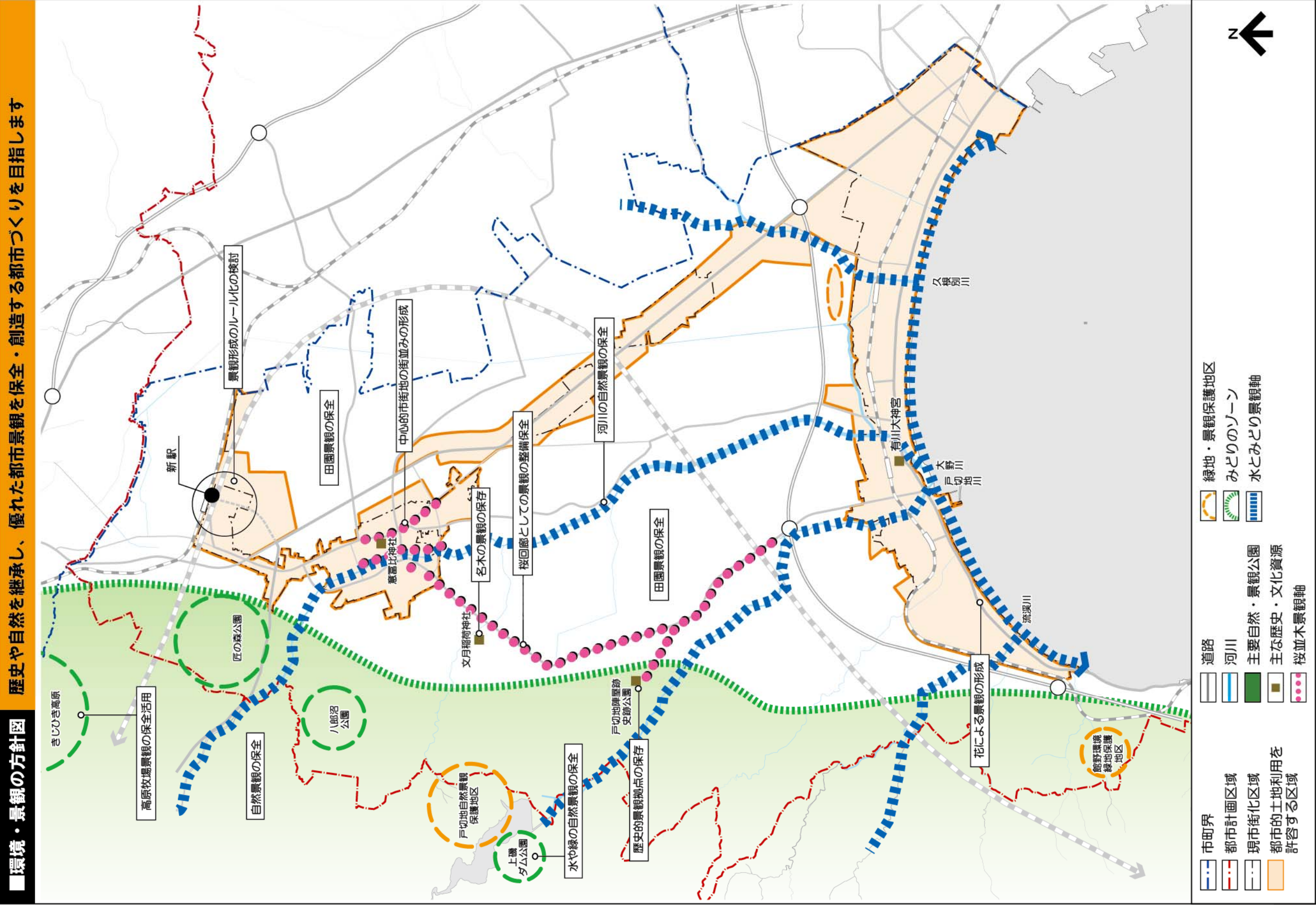
5.3.1 中心的市街地の街並みの形成

- 大野市街通（道道大野上磯線等）については、街路整備事業にあわせ、地域の合意をもとに、桜の街路樹や街灯の整備、店先の緑化などを進め、統一感があり、ふれあいが感じられる街並み形成を図ります。

5.3.2 景観づくりの推進

- 景観に対する住民意識の高揚を図り、きれいな街並みを形成していくため、地区のまちづくりに関する合意の内容を協定として定める街並み協定や、建築基準法に基づき自主的に申し合わせを行う建築協定、行政と地区住民が一体となって進める地区計画制度などを活用し、市民自らが主体となった景観づくりに努めます。

- 北海道新幹線の新駅周辺は、「北の大地のエントランス～大空の下 自然と共存する やさしいまち」をまちなみデザインコンセプトに、田園風景と調和し、まちの随所に緑がある、エコでユニバーサルデザインなまちづくりを目指し、リピートしたくなるような魅力的な景観形成の醸成を検討します。



■環境・景観の方針図 歴史や自然を継承し、優れた都市景観を保全・創造する都市づくりを目指します

- | | | |
|--------------------|-----------|-----------|
| 市町界 | 道路 | 緑地・景観保護地区 |
| 都市計画区域 | 河川 | みどりのゾーン |
| 現市街化区域 | 主要自然・景観公園 | 水とみどりの景観軸 |
| 都市的土地利用を
許容する区域 | 主な歴史・文化資源 | |
| | 桜並木景観軸 | |