

## 令和4年第1回江差町議会定例会資料 No.2

資料40：平成26年2月 株式会社ドーコン提案書（抜粋） …P 1

資料41：令和2年3月 一般社団法人寒地港湾技術研究センター報告書（抜粋） …P 39

※ 資料は抜粋のため、本編のページ数が記載されている箇所があります。

上記のページ数は、本資料におけるページ数(最下段に表示)となりますのでご注意ください。



## 江差町市街地活性化の為の提案書

- 提案書は 90 ページです
- つぎの 3 つの章で構成されています
  - Ⅰ. 江差町の観光入込状況及び観光諸施設の概況（21 ページ）
  - Ⅱ. 観光振興の為の基本的マーケティング（34 ページ）
  - Ⅲ. 江差町観光振興の為の方向性及び改善施策（35 ページ）
- 資料は「Ⅲ. 江差町観光振興の為の方向性及び改善施策」を提出します

平成 26 年 2 月



株式会社 ドーコン

Docon

### Ⅲ. 江差町観光振興の為の方向性及び改善施策

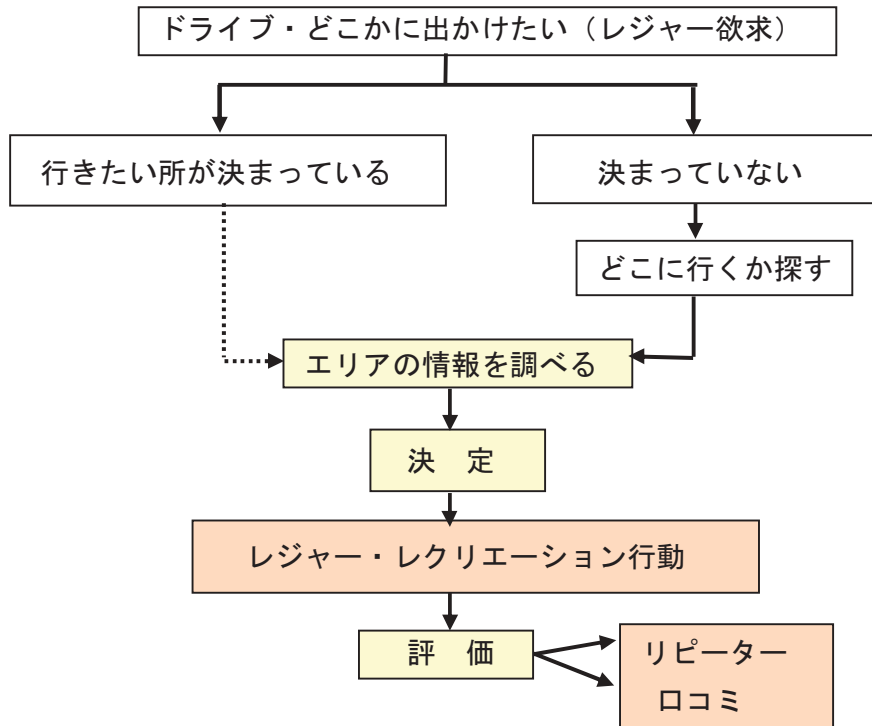
## 1. 江差観光振興の為の方向性

### (1) 現況の認識

- ・ 「Ⅰ. 江差町の観光入込状況及観光諸施設の概況」で記述した通り、江差町の観光実態は純然たる観光入込数は 70～80 千人程度 であり、抜本的な対策が急務であること、又、北海道新幹線の開業が迫っている現在、道内 179 市町村の中でも、代表的な「小樽」「函館」と規模こそ違い、同様の歴史、文化を有する「江差」は道内外の観光客にとって「訪れてみたい魅力」を有しているにも拘わらず、驚くほど少ない来訪客数に至っている現状を直視しなければならない。
- ・ 又、「Ⅱ. 観光振興の為の基本的マーケティング」で記述した通り、今や、旅行形態は家族、夫婦、友人等個人客が主流となっている。ともすれば、従前多く見られたように個人客より団体客に目が行ってしまいがちである。数が纏まる道外のツアー、海外からのインバウンドは1件が数量的に目立ち、それなりの売上も計上されるが、旅行形態の大きな変化により今後は尚一層個人客が主流になっていく。受け入れ側としては団体対応より、ウォンツが千差万別であり評価がまちまちである個人客に対してはより細やかな対応が必要となるが、個人客の積み重ねが本来の観光の姿である。観光振興を目指す為には避けて通れないテーマである。
- ・ 江差町にとって大きなマーケットである札幌圏住民に対するアンケートでは「江差、奥尻」は「行ったことが無い」が 81.4% を占めていること、函館市の行なった観光客へのアンケートでは北海道への訪問回数が増えるほど函館以外の道南各地への訪問希望が高まっており、その中でも「大沼」「松前・江差・奥尻」への訪問希望が高まっていることを述べた。従って、観光魅力度、潜在需要があるにも拘わらず訪問経験が無いという現状を直視し、今後の対策が急がれるところである。
- ・ 今回の江差町の観光振興対策は遠方から訪れる来訪客（観光客）目線での施設及び魅力度と町民及び近郊住民対象としての施策、施設（イベント、行政サービス施設等）とを分離しての現況の把握及び対策が必要である。双方を同一基準として見るのではなく、来訪者（観光客）の立場に立った施策を施さない限り「江差に行ってみよう」というマーケットにおけるニーズは生まれてこない。江差を代表する「3大祭り」は今後とも継承されていくべきイベントであるが、町民及び近隣住民の活力、楽しみを目的とした行事と遠方から観光目的で訪れる人々の目的、ニーズとの違いをはっきり認識することからのスタートが肝要である。
- ・ 本編は純然たる観光振興の視点に立ち、来訪者（観光客）にとって「魅力的な江差」への転換を記述する。

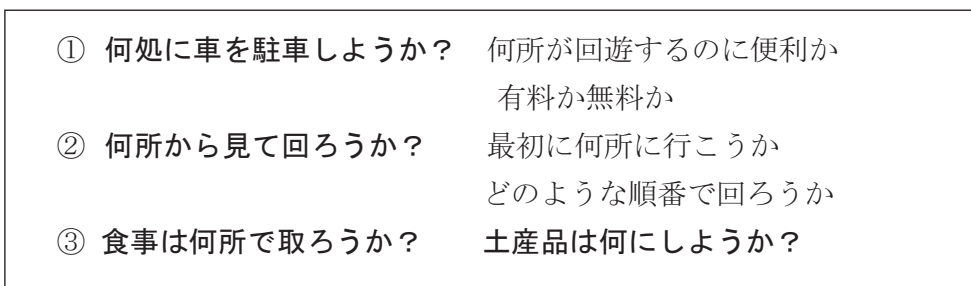
(2) 来訪客（観光客）の行動

- ・ マーケティング編にて記述した来訪者の行動の流れは下記の通りである。



- ・ 「江差に行こう」「江差に行ってみよう」と訪問先が決定し、ネット等でエリアの情報を入手し行動に移す。

<江差到着時の来訪者の心理と行動> （所要時間・予定滞留時間・費用等）



「江差に来て良かった」「また来よう」「期待はずれだった」等来訪者は江差訪問の評価を下し、総合的に良ければ「口コミ」「リピーター」に繋がっていく。

江差に対する総合評価

(3) 来訪客（観光客）増加の為の優先施策

STEP 1

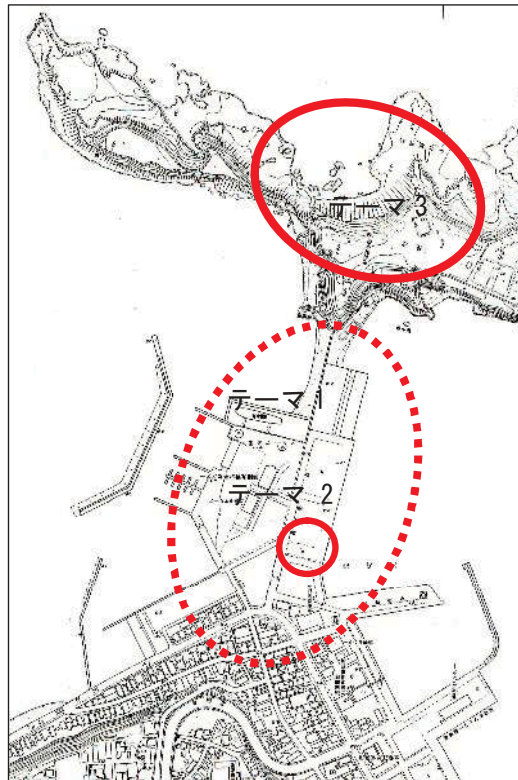
◇ 観光拠点づくり

テーマ1. 拠点としての基盤整備

テーマ2. 核となる「新・道の駅」建設

◇ 観光スポットへ「かもめ島」再生

テーマ3. 観光視点からかもめ島整備



STEP 2

◇ 「ようこそ江差へ」の体制づくり

サービス・楽しさ・食・物産等ソフト関連事項の充実化

◇ 「魅力向上の江差」「生まれ変わった江差」の情報発信

ネット・リーフレット等江差の魅力発信ツールの見直し  
及び販売促進活動

◇ 宿泊施設（ホテル）の誘致

江差の観光地としての注目度上昇に伴い、民間ホテル経営企業  
に誘致活動

#### (4) STEP 1. の方向性

- ・ 来訪者（観光客）の視点から、現在の江差は訪れた客が「まず、何処に行けば良いのか」「何処に車を停めておけば良いのか」という初期的な来訪者動機に対する対策が必要である。ネット、パンフ等で事前の情報はあるものの、江差到着時に来訪者にとって分かりやすく「ウエルカムゾーン」を整備することが必要である。
- ・ 来訪客の為に、新たな観光拠点を作り、そこにおいて駐車及び江差の観光の各スポットの所在及びそれぞれの魅力を発信する。マーケティングの各調査から、来訪客が江差町に求めているニーズである「歴史」と「自然」に的を絞り具体的な方向性を提案する。

#### <具体的方向性>

◇ 江差港湾エリアを江差の観光拠点として捉える。

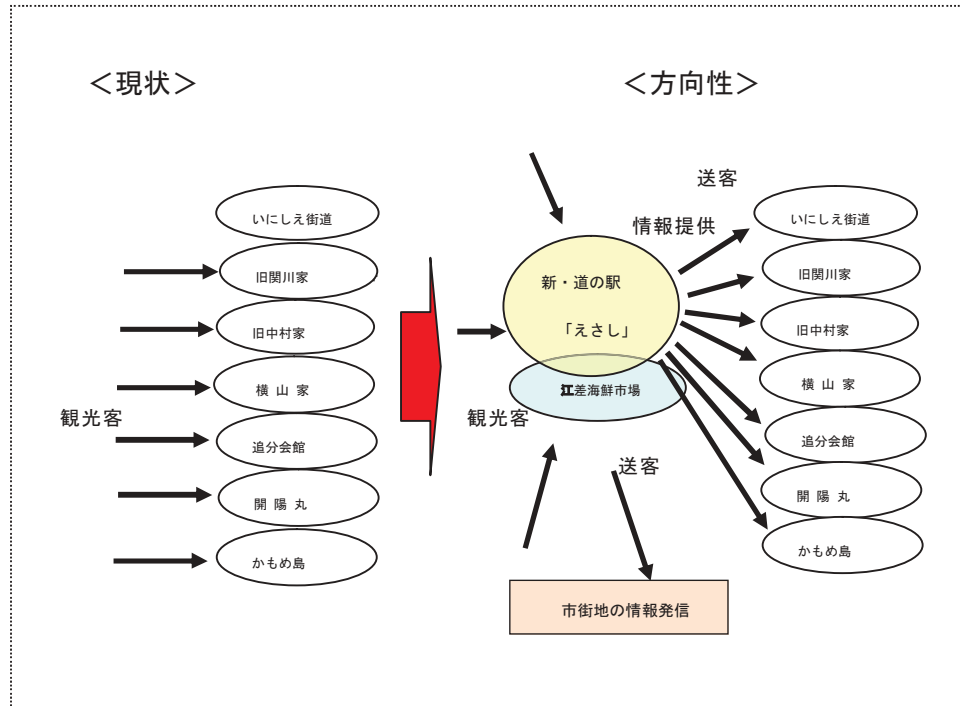


来訪者に対し、江差の玄関口として「江差港」「かもめ島」「開陽丸」を一望できる港湾エリアに観光拠点を作り、駐車場、スポット情報等のニーズに対応する。



◇ 観光拠点の中心的位置づけとして「新・道の駅」を設置する。

観光拠点として中心的役割を果たす為、来訪客が立寄り易く  
利用し易い「新・道の駅」を設置する。



#### \* 市街地活性化の考え方

- ・ 江差町全体、市街地に対する間接効果は第一に江差町への観光入込数を如何に増加させるかにある。江差を訪れる人々が増加していくにつれ街を散策する人々が増え、次第に活性化していく。市街地活性化の為の絶対条件は江差の魅力が増大し訪れる人々が増加することにある。
- ・ 第二に、来訪者は今やあらゆる情報が入手でき、その情報のもと新たな発見行動に移行していく。来訪者の増加という前提条件を基に市街地への散策、購買に結びつける為には訪れてみたいという個々の「魅力」が必要である。ネットによる現状は明治3年創業の本町所在「五勝手屋羊羹本舗」くらいである。より多くの店舗が「魅力」を発信していく必要があると同時に、個々の企業、商店が魅力創造の為の研究開発に取り組んでいく必要がある。
- ・ 来訪者（観光客）の視点のポイントは「歴史」「文化」に加え、その土地ならではの「食」「休息」に関する行為及び「工芸」等文化に接する行為である。決して「日常生活」

の中の行為ではなく、訪れた土地の非日常空間の中での魅力を発見することにある。町民の生活空間の中での行動と来訪客の行動は全く目的自体が異なったものである。

- 従って、多くの来訪客の中から「江差市街地の魅力発見」の散策行為が増加していく為にも、市街地自体の「魅力」増加が鍵を握ることになる。その為には個々の企業、商店が行政、商工会、観光協会等周囲の助言を基に自ら努力していくことが何よりも肝要となっていく。
- 来訪者（観光客）が増加していくということは市街地の活性化のみならず、住民の人々の生活感が変わり、次第に「土地の誇り」に繋がっていく。静かな変化の無い日常から生き生きした街への変化の中で、自らも次第に「ようこそ江差へ」の一員となっていくことが「生き甲斐」に繋がっていく。

◇ 「かもめ島」の観光資源としてのコンセプトを確立し、来訪客の目線で再整備する。



\* 「かもめ島」再整備（案）については後述。

## (5) 観光拠点エリアの関連事項

### ① 開陽丸青少年センター

- ・ 江差観光を代表する施設であり、史実に則っとり貴重な資料を展示する来訪客にとって魅力ある施設である。
- ・ 1Fに新設された「えさし海の駅」は、どこの観光地でも見受けられる土産店であり、歴史的に貴重な「開陽丸」施設内には相応しくなく、幕末という大切なテーマの雰囲気を壊している。むしろ「有料ゾーン」に入館したくなるようなプレゼンテーションゾーンとしての利用が相応しい。
- ・ 従って、「新・道の駅」新設時には全館が幕末・歴史に純化した施設内容とし、売店及び飲食関連は廃止、新施設に集約する方が観光目的の来館客にとって魅力増大となる。



### ② 宿泊施設（ホテル）誘致の考え方

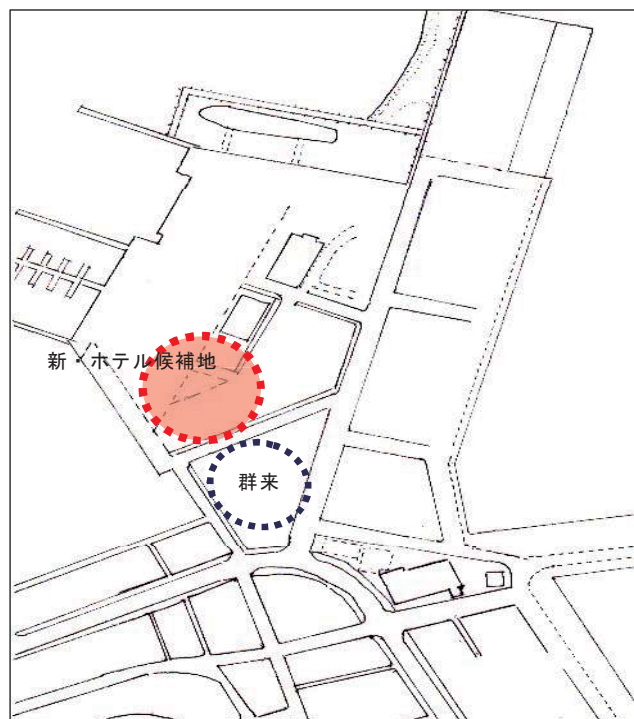
- ・ 江差町の観光入込数は70～80千人程度であり、驚くほど少ない来訪客数に至っている。江差町が観光地としての魅力が増大し来訪客が増加していくにつれ現在の宿泊施設件数及び収容キャパシティでは部屋数が足りなくなる。
- ・ まず認識しなくてはならないことは、宿泊施設が不足しているから観光客が来ないのではなく、観光地として魅力が欠如しているから来訪客が減少し宿泊ニーズも減少しているのである。マーケット的に人気度が増し、江差町及び近隣での滞在時間が増加していくと、必然的に宿泊ニーズが増加していくのである。決して、宿泊施設が不足しているから観光客が減少しているのではないことを認識すべきである。
- ・ 現在、観光拠点入口部に位置する「群来」は国道からの「かもめ島」「開陽丸」の視認性を遮っているだけでなく、宿泊施設としての内容的には江差観光振興の為の宿泊施



設とは言い難い。

- ・ 観光入込に関するマーケティング及び観光客ニーズの観点からマーケット状況の変化の把握及び中長期的予測に関しては、旅行エージェント、宿泊産業等旅行関連企業が何所よりも早く認識し出店を推奨したり、水面下で出店を計画するものである。
- ・ 従って、宿泊施設誘致に関しては ①江差町の観光的魅力を増大させ、入込数を増加させる施策を計画的に実施していくこと ②来訪客が増加していることを観光関連マーケットが次第に認識してきた段階で宿泊関連企業に江差町の観光ビジョン及び施策を提示し、出来るだけ町の施策に則った施設を、又、町にとって有利な条件下での出店を促していくことが良策である。
- ・ 以上のことを踏まえ、新たな宿泊施設（ホテル）は迎える立場（町）及び進出する立場（民間企業）双方の観点から言えることは次の通りである。
  - ① 江差観光振興の一躍を担う宿泊施設であること。
  - ② 規模、料金等は進出するホテル側のスタンスによるが、出来るだけリーズナブルな料金、観光リゾートとしての施設内容を有するホテルであること。
  - ③ 立地的には今回提案の観光拠点エリアの中の位置づけであること。

◇ 新たな宿泊施設（ホテル）としての最適地



## 2. 観光拠点の為の基盤整備

### (1) 主幹線道路（メインストリート）の整備

#### <現況>



- ・ 「開陽丸」「かもめ島」に向う港湾エリアは空地空間と仮設店舗、資材置場等余りにも味気のない景観が続いており、江差町観光振興の観点からマイナス要素の筆頭である。



#### <改善案>

##### ① 主幹線道路（メインストリート）の整備

- ・ 観光地点である「いにしえ街道」との相乗効果を醸し出す為、整備エリアのメインストリートを固有名詞化する。

きたまえぶねかいどう  
(仮称) **北前船街道**

- ・ 「北前船街道」で「かもめ島」「江差港」「開陽丸」と「新・道の駅」を一体的に結び、来訪客が各スポット及びエリア全体を散策する楽しみを創出する。
- ・ 又、駐車場が無く、散策するには来訪客に不評の「いにしえ街道」とを連動させ、「(仮)北前船街道」と「いにしえ街道」を一体化させる。

国道 228 号入口部サイン例

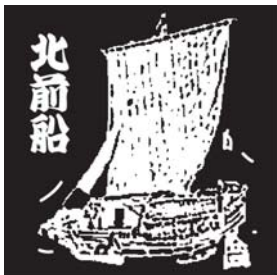
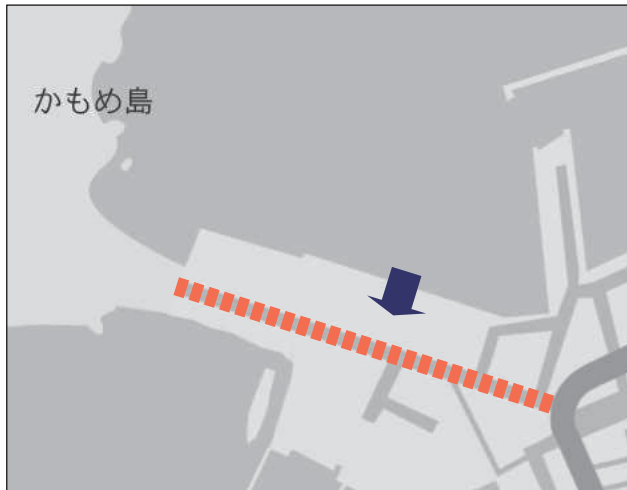


## ② 南埠頭メインストリート 歩道演出例（案）

<歩道イメージ>

<歴史絵タイル>

かもめ島への誘導とイメージ訴求を  
目的とした、歩道絵タイル演出。



参考絵柄： 北前船・開陽丸・ニシン漁・江差追分・瓶子岩・鷗島灯台・厳島神社等

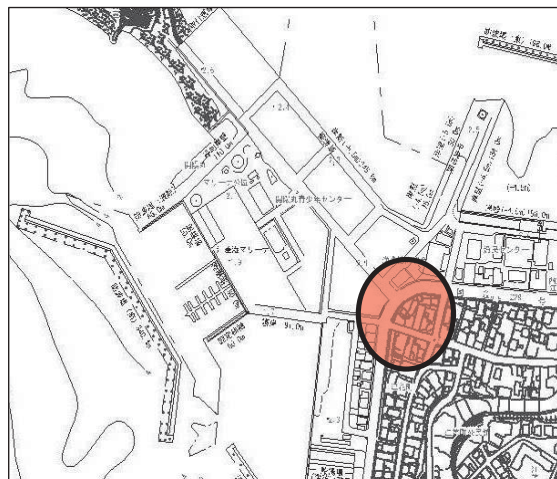
■参考：いにしえ街道の絵タイル演出



## (2) 国道 228 号入口部の改良

### <現況>

- 江差観光の為の幹線である国道 228 号から観光拠点である港湾エリアに入る入口部は狭小であり、既存の建物によってエリア全体がブラインドになっており、国道から「開陽丸」「かもめ島」「新・道の駅」が視認出来ない。

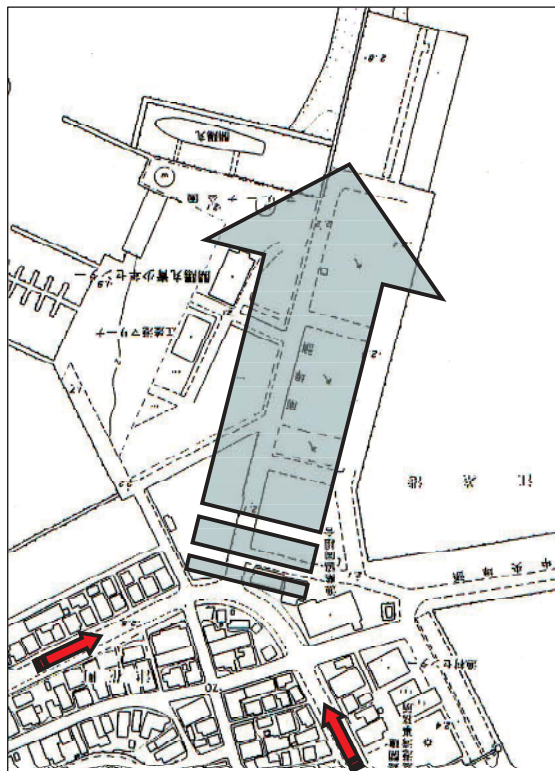


### <改善>

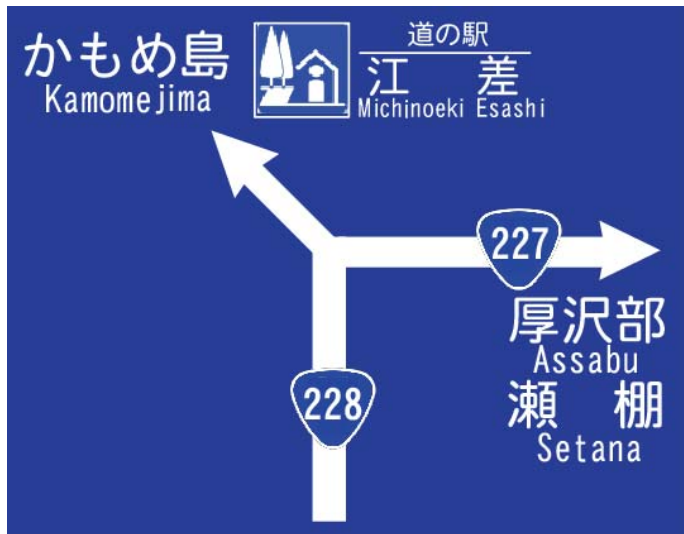
- 江差観光の拠点となるべくこのエリアが来訪客にとって分かりやすく、しかも国道からの視認性を確保する為、国道のカーブ部分を改良し（仮）「北前船街道」の玄関口として相応しい導入部とする。
- 又、来訪客の車両導入を容易にすること、並びに歩行者の安全性を確保する為、公安委員会に新たな信号機の設置を働きかける必要がある。



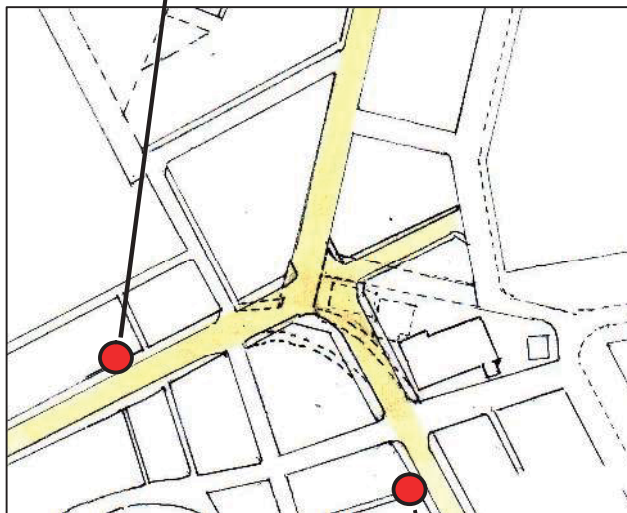
国道から「港」「かもめ島」「開陽丸」「江差観光拠点」の眺望、視認性が重要



<国道から観光拠点への誘引の為の道路標識（例）>



松前方面からの車両



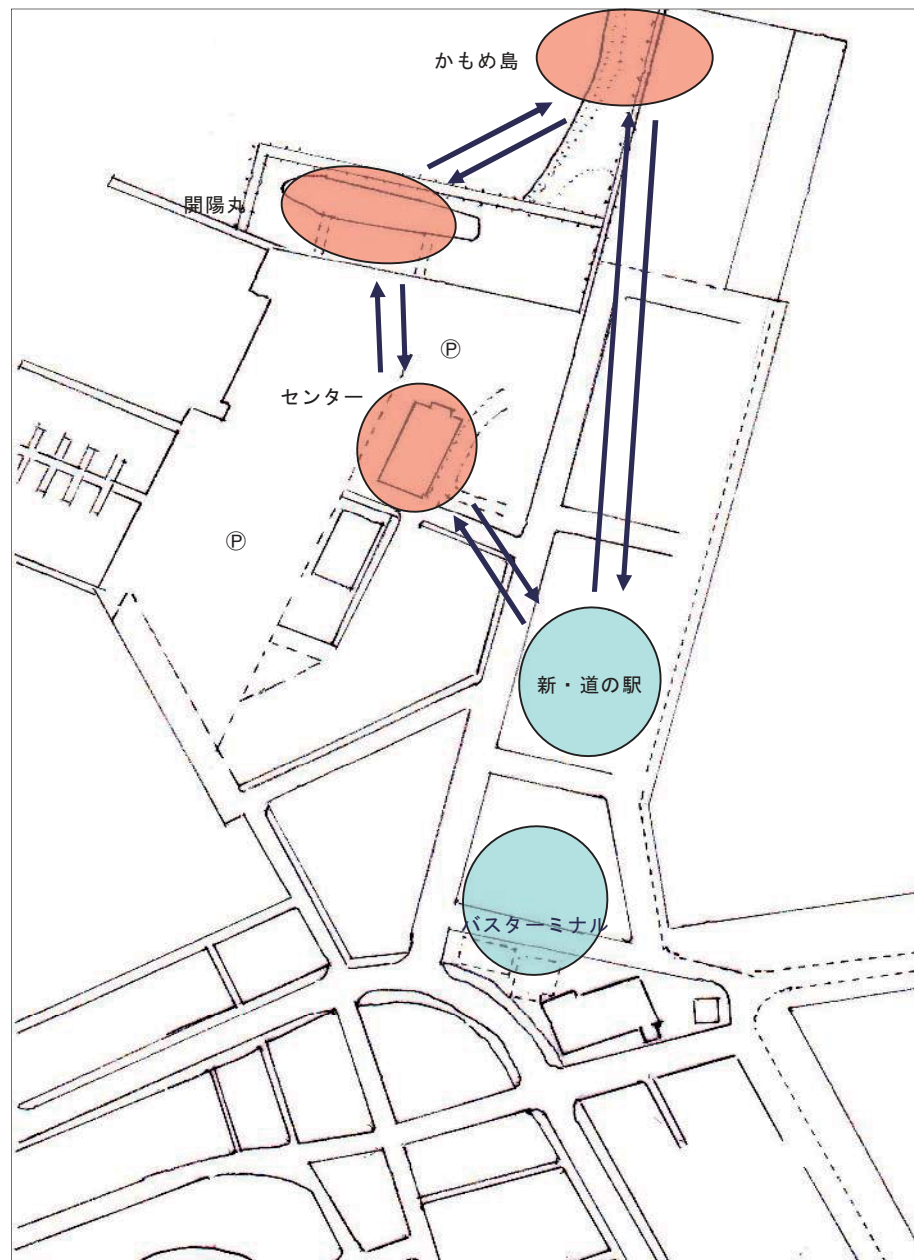
厚沢部方面からの車両





### (3) 観光拠点のゾーニング

- ・ 江差町の観光振興拠点において、江差のあらゆる情報発信、特に地場産品情報、観光関連既存施設情報の発信するステーション（基地）とすることが来訪者から見た「江差の魅力」の点で最も効果を見込める手法と考えられる。
- ・ 観光拠点である港湾エリアの入口部に「新・道の駅」を設置し「開陽丸」「かもめ島」と連動性を持たせる。来訪客がこのエリアを散策、見学することにより、滞在時間が一段と増加する。



### 3. 観光拠点としての「道の駅」

#### (1) 業態「道の駅」の進化

- ・ 本来、「道の駅」は利用者（ドライバー）に対する「安全」と「快適性」の提供であるが、昨今はそれら「休憩機能」に加え「情報機能」「地域振興機能」の充実化が顕著となってきているのが現状である。特に「地域振興機能」の充実により、道の駅の公共性の信頼から、安心安全な地域商品購入の場としての認知がすっかり定着した状況である。
- ・ 昨今ではドライバーの為の情報発信基地であるにも拘わらず、「道の駅」自体が観光、レクリエーションのスポットとなっている。道内道の駅のスタンプラリーをはじめレジャー、レクリエーションのスポットとしての話題にのぼることもしばしばである。「道の駅」が起爆剤となり、当該市町村の知名度が向上し、多方面での間接効果も現れている。札幌圏の住民から見ると、自治体名を挙げても、その自治体自体の位置、産業等が全く認知していない市民も少なくない。その点、「道の駅」はオープン時からマスメディアで取上げられ消費者の認知を得ることが出来る。又、「道の駅」は国交省及び旅関連サイトにおいて全国的に無料でPRしてくれる効果が大きい。 「道の駅」のお陰でドライブへのモチベーションが高まったとも考えられており、各テレビ局が取上げる道の駅関連番組及び旅行情報誌の道の駅特集等の影響等メディアによる宣伝効果は一般的コマーシャルに勘案すると数百万円、数千万円に匹敵すると考えられている。
- ・ 従って、江差町の観光拠点は新たな「道の駅」として計画し、その「道の駅」による集客を起爆剤として江差町全体の観光振興に繋げていくことが賢明である。又、多方面から多くの人々が訪れることにより、次第に市街地にも流入する人々が増え活気が生まれていくことにより「市民の誇り」にも繋がっていくと思料される。
- ・ 道の駅は観光客のみならず一般通行客の立寄りも相当数あることから「江差の観光拠点」としての重要な役割を果たすことになる。又、「道の駅」自体が観光、レクリエーションスポットになってきており、札幌市内のメディアエージェントが「道の駅巡りの旅行商品」を販売している程である。



- 「道の駅」とは条件面で異なるが、高速道路のSAにおいても日本道路公団の民営化により誕生した NEXCO 中日本が管理する高速道路のサービスエリアを、休憩、トイレ等を目的とし利用するだけの施設ではなく、「積極的に利用したくなる施設」にすることを目的として施設の建設・展開を実施しており、従来のサービスエリアには出店していない、デパ地下や駅ナカにあるようなテナント（飲食店等）が多数入店している。最近では EXPASA 海老名（東名高速道路 海老名SA）、EXPASA 富士川（東名高速道路 富士川 SA）のリニューアルオープンが注目を浴びている。又、NEXCO 東日本（東日本高速道路）は平成 25 年 12 月に東北自動車道 上り線の羽生 PA を「鬼平江戸処」としてリニューアルオープンし、年集客予想 300 万人、売上予想 16 億円を想定し、そのテーマ性、魅力度、集客性が注目されている。
- このように、国土交通省の管轄下にある「道の駅」及び高速道路の「SA」も従前のドライバーの為の休憩ステーションという観念から、来訪客が「魅力」を感じ、是非訪れてみたいという概念のもと、その姿を大きく変えつつある。

<マーケットから>

昨今の「道の駅」はドライバーの立寄施設ではなく「目的地」化してきている

従って

江差町は全国的に人気度が高く、拠点としての役割を担っている観光業態「道の駅」の重要性・価値を再認識することからのスタートを切る必要がある。

## (2) 魅力的「道の駅」とは

### 視 点 1 : 利用者サイドの視点

- ・最も重要なことは「道の駅」の各機能、各要素が利用者にとって魅力的であることである。
- ・ともすれば「道の駅」の機能・要素が供給者サイド（事業主体）の視点から決められ構成されがちであるが、需要者サイド（利用者）が何を求めているか、何が魅力的と写るかの視点が大切である。
- ・「道の駅」の利用者は客層、年齢、目的等が様々であることから、マーケティングに立脚したターゲットの想定、ターゲットニーズを的確に捉えた計画が必要となる。

### 視 点 2 : 当該エリアの特性

- ・利用者にとって「道の駅」は新たな発見の場でもある。ドライバーにとって休憩機能はもとより、その地域の情報、観光スポット、特産品等当該エリアのあらゆる分野の情報は立寄客にとって魅力の最大要素であることから、事業主体はこれら地域情報、地域特性を整理し的確に発信していくことが差別化要素として重要である。

### 視 点 3 : 明確な「道の駅」コンセプトの確立

- ・利用者の視点から見た時、当該「道の駅」が単なる休憩、食堂、売店等諸室の組合せ施設ではなく、その地域を代表するテーマ性を持った施設であることが必要である。そのためには、計画段階で「ハード」「ソフト」とも明確なコンセプトを確立し、そのコンセプトのもと諸室計画を展開していくことが良策である。

### 視 点 4 : 健全な運営収支体制の導入

- ・上記 視点1～3の要素を満たし、利用者にとって魅力的な「道の駅」が設置されたとしても、その運営管理に係る収支バランスが健全でなければその魅力は継続できないこととなる。従って計画段階で事業主体及び管理運営主体のスタンス考え方、運営管理に係わる収入、支出の検討を行い健全な体制を構築することが肝要である。

◇ 平成 25 年 12 月、現在道内には 114 箇所の道の駅が存在する。旅行雑誌「じゃらん」では毎年これら道の駅を対象に利用客の満足度を中心にアンケートによるランキングを発表している。結果、内容を絶対視は出来ないが、利用者から見た「道の駅の魅力度」の参考例として平成 22 年度～平成 25 年度の 4 年間のランキングをとりあげた。

・ 平成 22 年度

今年で7回目を迎えた「道の駅満足度ランキング」。トイレや情報提供、お土産など、9項目における利用者の満足度を調査し、その平均点を「全体の満足度」としています。今年には992件の回答が寄せられました。じゃらん4月号ではグルメ部門に着目したグルメランキングを発表しましたが、「総合ランキング」をこの場で大発表！全109駅の頂点に立った道の駅を早速チェックしよう！

順位	昨年順位	駅名	市町村	トータル	項目別満足度(点)								
					トイレ	屋内の着席可能な無料休憩コーナー	道路や天候のリアルタイムな情報提供	地域や観光に関する情報提供	レストランなどの食事メニュー	アイスクリームなどのテイクアウトメニュー	地域の特産品などのお土産	接客サービス	清潔感
1	1	うとろ・シリエトク	斜里町	82.74	87.11	79.49	73.85	78.97	84.19	86.82	90.22	75.90	88.10
2	NEW	流氷街道網走	網走市	79.78	86.53	80.00	69.78	76.09	82.50	79.15	85.83	73.04	85.11
3	2	もち米の里☆なよろ	名寄市	78.25	81.14	72.86	70.15	73.62	76.29	83.84	86.85	75.00	84.48
4	4	絵本の里けんぶち	剣淵町	78.03	80.67	79.33	69.82	71.58	77.14	85.17	82.54	73.93	82.07
5	6	ぐるっとパノラマ美幌峠	美幌町	76.97	73.10	75.71	68.89	71.72	80.00	88.28	83.57	75.71	75.71
6	12	くろまつない	黒松内町	76.64	78.13	73.67	67.72	69.83	79.67	86.47	80.60	73.67	80.00
7	14	フォーレスト276大滝	伊達市	75.67	91.31	70.78	64.53	66.57	79.33	80.43	85.42	68.73	73.90
8	13	なかざつない	中札内村	75.36	73.04	69.55	66.22	74.67	80.44	85.83	85.71	70.45	72.27
9	5	花ロードえにわ	恵庭市	75.18	81.33	70.61	65.73	70.61	78.03	80.77	79.23	70.67	79.64
10	NEW	ウトナイ湖	苫小牧市	75.16	80.26	74.52	67.61	71.23	73.51	78.18	73.59	72.50	85.06
11	19	厚岸グルメパーク	厚岸町	75.11	72.89	74.42	69.30	73.49	82.50	79.07	83.64	68.00	72.73
12	9	ライズランドふかがわ	深川市	74.91	72.95	70.63	66.17	73.75	83.24	80.20	83.21	69.38	74.65
13	15	知床・らうす	羅臼町	74.90	78.46	67.69	72.50	71.11	80.87	76.00	84.29	71.20	72.00
14	24	そうべつ情報館I(アイ)	社管町	74.77	81.40	73.17	73.02	72.86	63.00	68.78	86.05	72.38	82.27
15	10	スタープラザ芦別	芦別市	74.53	78.46	68.37	68.84	69.77	83.02	78.46	80.77	70.87	72.24
16	16	ニセコビュープラザ	ニセコ町	74.33	72.52	65.34	67.50	73.22	72.00	82.83	90.62	72.81	72.11
17	21	ひえい「丘のくら」	美瑛町	74.31	77.07	66.84	64.74	74.00	73.85	80.49	80.00	71.28	80.51
18	7	おんねゆ温泉	北見市	73.25	75.65	70.00	74.09	70.45	67.14	78.60	77.78	70.22	75.35
19	23	田園の里うりゅう	雨竜町	73.14	74.78	71.63	64.76	67.62	73.78	80.89	81.74	70.48	72.56
20	43	ハウスマルビ奈井江	奈井江町	72.32	78.40	67.83	65.22	68.18	76.92	76.92	77.69	67.50	72.17

・平成 23 年度

気になるランキング結果はコチラ!

## 発表!! 道の駅ランキング2011 ベスト30

※(王冠マーク)は⑤食事メニューと⑥テイクアウトメニュー、それぞれの部門でのベスト10を表したマーク

◎道の駅満足度ランキングって??

2011年新春号で「道の駅満足度アンケート」を実施し、インターネット調査で寄せられた490件のデータを集計(12/20~1/19)。満足度は、実際に道の駅を利用した読者が①トイレ②屋内の着脱可能な無料休憩コーナー③道路や天候のリアルタイム情報提供④地域や観光に関する情報提供⑤レストランなどの食事メニュー⑥アイスクリームなどのテイクアウトメニュー⑦地域の特産品などの土産⑧接客・サービス⑨清潔感の9項目を5段階評価したもので、その結果を100点満点に換算し、満足度としている。総合点とはこの9項目の平均点を出したもの。ジャンルではこの総合点を全体的な満足度の指標として「道の駅満足度ランキング」を出している。施設は全110駅のリストから選択。各駅に対する有効回答数は15以上としている。ちなみに回答者の割合は女性59.6%、男性40.4%であった。  
※昨年までの調査はハガキによるアンケート調査であった。

順位	道の駅名	ゾーン	市町村	昨年順位・変動	総合点	9項目								
						①トイレ	②無料休憩コーナー	③道路や天候のリアルタイム情報提供	④地域や観光に関する情報提供	⑤食事メニュー	⑥テイクアウトメニュー	⑦土産	⑧接客・サービス	⑨清潔感
1	絵本の里けんぶち	北	剣淵町	7位↑	81.47	85.19	86.57	76.3	75.56	80	84.44	82.22	77.09	85.19
2	ぐるっとパノラマ美幌峠	東	美幌町	9位↑	81.29	79.07	80.47	74.76	81.4	83.81	86.05	84.19	81.4	80.47
3	流水街道網走	東	網走市	2位↓	79.71	84.15	79.25	75.85	81.13	71.54	77.74	84.23	76.23	87.31
4	厚岸グルメパーク	東	厚岸町	19位↑	79.05	76.57	77.5	68.33	73.33	93.91	76.67	90	75.83	79.17
5	サロマ湖	東	佐呂間町	12位↑	78.69	76.47	76.47	74.12	75.29	81.18	87.06	87.06	77.85	72.94
6	知床・らうす	東	羅臼町	21位↑	78.63	78.06	70.97	74.84	83.87	79.35	74.19	91.61	77.42	77.33
7	うらほろ	東	浦幌町	49位↑	78.17	85.88	75.29	68.24	75.29	71.76	83.53	83.53	80	80
8	もち米の里☆なよろ	北	名寄市	5位↓	78.15	78.97	71.58	68.42	71.58	76.84	83.68	93.33	77.44	81.54
9	ライスランドふかがわ	中央	深川市	20位↑	78.04	77.75	76.57	72.29	75.43	82.29	80.85	83.66	74.65	78.86
10	くろまつない	中央	黒松内町	10位	77.34	77.86	74.29	71.07	71.79	81.07	86.79	77.14	73.21	82.86
11	むかわ四季の館	南	むかわ町	47位↑	77.31	78.95	71.58	70.53	81.05	77.89	71.58	86.32	76.84	81.05
12	うとろ・シリエトク	東	斜里町	1位↓	76.8	82.79	73.95	73.49	77.21	70.7	73.49	84.19	71.53	83.72
13	北前船 松前	南	松前町	3位↓	76.57	82.73	69.09	70	75.45	79.09	72.73	80	73.54	86.36
14	スワン44ねむろ	東	根室市	37位↑	76.47	74.12	78.82	75.29	81.18	78.82	72.94	77.65	71.76	77.65
15	花ロードえにわ	中央	恵庭市	17位↑	76.39	81.79	75.48	67.58	73.5	76.61	81.46	78.87	71.77	80.48
16	ハウスヤルビ奈井江	中央	奈井江	38位↑	76.21	77.65	72.94	71.76	75.29	81.18	82.35	80	69.41	75.21
17	ウトナイ湖	南	苫小牧	18位↑	75.6	83.53	73.41	69.65	71.43	76.24	77.65	75.29	70.35	82.81
18	フォーレスト276大滝	南	伊達市	14位↓	75.57	86.67	76	65.91	70.22	79.11	78.67	80.44	69.78	73.31
19	なかさつない	東	中札内	16位↓	75.5	72	70.34	68.57	73.1	80.67	86.67	84.57	73.1	70.31
20	田圃の里うりゅう	中央	雨竜町	34位↑	75.15	81.71	71.43	69.71	70	71.43	83.53	80.57	72	76

・平成 24 年度

2013年	昨年順位	道の駅名	市町村	項目別満足度【点】											
				総合点	トイレ	屋内の着脱可能な無料休憩コーナー	道路や天候のリアルタイム情報提供	地域や観光に関する情報提供	レストランなどの食事メニュー	アイスクリームなどのテイクアウトメニュー	地域の特産品などの土産	接客・サービス	清潔感		
1位	1位	うとろ・シリエトク	斜里町	83.6	85.9	82.7	83.3	83.2	80.0	78.4	80.0	78.4	91.0	77.4	90.3
2位	2位	流水街道網走	網走市	80.7	82.0	79.3	73.7	79.3	81.0	81.3	88.0	78.0	84.0	84.0	
3位	NEW	摩周温泉	弟子屈町	79.2	89.0	78.7	74.5	75.9	67.4	80.6	78.6	79.3	88.4	88.4	
4位	6位	絵本の里けんぶち	剣淵町	78.5	81.2	76.3	69.1	75.8	78.8	81.2	85.0	75.6	83.6	83.6	
5位	4位	ぐるっとパノラマ美幌峠	美幌町	77.9	73.3	79.2	72.8	75.8	80.0	84.3	84.4	79.3	72.3	72.3	
5位	3位	くろまつない	黒松内町	77.9	80.0	75.5	67.3	72.7	87.2	86.9	79.2	70.0	82.4	82.4	
7位	8位	なかさつない	中札内村	77.6	70.7	74.6	65.8	73.7	83.6	91.2	91.5	72.3	74.6	74.6	
8位	10位	ライスランドふかがわ	深川市	77.5	74.6	70.8	68.1	75.0	88.5	86.3	86.4	73.8	74.4	74.4	
8位	19位	おんねゆ温泉	北見市	77.5	83.1	77.3	75.9	78.4	68.4	80.0	81.0	74.1	79.0	79.0	
10位	12位	花ロードえにわ	恵庭市	76.7	80.4	73.4	68.3	72.2	80.3	83.5	79.3	71.8	81.4	81.4	
10位	NEW	あしよる銀河ホール21	足寄町	76.7	80.8	77.5	70.0	77.9	72.2	78.2	80.8	71.7	81.2	81.2	
12位	5位	もち米の里☆なよろ	名寄市	76.6	78.3	68.6	68.2	71.7	76.5	83.3	91.0	73.9	77.4	77.4	
13位	22位	ひがしかわ「道草館」	東川町	76.4	77.1	70.0	71.9	80.0	69.3	80.0	87.9	75.0	76.3	76.3	
14位	15位	ウトナイ湖	苫小牧市	76.2	78.0	77.6	68.3	70.4	80.0	83.1	80.5	71.4	76.3	76.3	
15位	NEW	だて歴史の社	伊達市	75.3	76.9	70.2	67.8	72.7	71.6	76.5	69.8	75.2	77.1	77.1	
16位	18位	ニセコビュープラザ	ニセコ町	74.8	71.3	66.7	68.2	75.7	70.0	85.5	92.2	71.7	72.0	72.0	
16位	7位	厚岸グルメパーク	厚岸町	74.8	70.9	71.3	63.1	68.5	88.6	76.9	85.5	73.1	75.2	75.2	
16位	25位	スタープラザ鶴別	鶴別市	74.8	76.6	70.0	69.2	73.3	83.4	77.1	80.7	70.8	71.5	71.5	
19位	16位	フォーレスト276大滝	伊達市	74.5	87.4	71.4	63.1	66.0	81.6	79.1	81.3	68.1	72.4	72.4	
20位	16位	びえい「丘のくら」	美瑛町	73.9	71.3	66.0	66.0	77.3	75.3	78.0	82.7	72.0	76.0	76.0	

・平成 25 年度

2013年	昨年順位	道の駅名	市町村	総合点	トイレ	屋内の 書店可能な 無料休憩 コーナー	道路や 天候のリアル タイムを 情報提供	雨降や 観光に 関する 情報提供	レストラン などの 食事 メニュー	アイスcream などの ドリンク メニュー	地域の 特産品 などの お土産	検索・ サービス	満足感
1位	1位	— うとろ・シリエトク	斜里町	83.6	85.9	82.7	83.3	83.2	80.0	78.4	91.0	77.4	90.3
2位	2位	— 流水街道網走	網走市	80.7	82.0	79.3	73.7	79.3	81.0	81.3	88.0	78.0	84.0
3位	NEW	★ 摩周温泉	弟子屈町	79.2	89.0	78.7	74.5	75.9	67.4	80.6	78.6	79.3	88.4
4位	6位	★ 絵本の里けんぷち	剣淵町	78.5	81.2	76.3	69.1	75.8	78.8	81.2	85.0	75.6	83.6
5位	4位	★ ぐるっとパノラマ美幌峠	美幌町	77.9	73.3	79.2	72.8	75.8	80.0	84.3	84.4	79.3	72.3
5位	3位	★ くるまつない	黒松内町	77.9	80.0	75.5	67.3	72.7	87.2	86.9	79.2	70.0	82.4
7位	8位	★ なかさつない	中札内村	77.6	70.7	74.6	65.8	73.7	83.6	91.2	91.5	72.3	74.6
8位	10位	★ ライスランドふかがわ	深川市	77.5	74.6	70.8	68.1	75.0	88.5	86.3	86.4	73.8	74.4
8位	19位	★ おんねゆ温泉	北見市	77.5	83.1	77.3	75.9	78.4	68.4	80.0	81.0	74.1	79.0
10位	12位	★ 花ロードえにわ	恵庭市	76.7	80.4	73.4	68.3	72.2	80.3	83.5	79.3	71.8	81.4
10位	NEW	★ あしよる銀河ホール21	足寄町	76.7	80.8	77.5	70.0	77.9	72.2	78.2	80.8	71.7	81.2
12位	5位	★ もち米の里やなよろ	名寄市	76.6	78.3	68.6	68.2	71.7	76.5	83.3	91.0	73.9	77.4
13位	22位	★ ひがしかわ「道草館」	東川町	76.4	77.1	70.0	71.9	80.0	69.3	80.0	87.9	75.0	76.3
14位	15位	★ ウトナイ湖	苫小牧市	76.2	78.0	77.6	68.3	70.4	80.0	83.1	80.5	71.4	76.3
15位	NEW	★ だて歴史の杜	伊達市	75.3	76.9	70.2	67.8	72.7	71.6	76.5	89.8	75.2	77.1
16位	18位	★ ニセコビュープラザ	ニセコ町	74.8	71.3	66.7	68.2	75.7	70.0	85.5	92.2	71.7	72.0
16位	7位	★ 厚岸グルメパーク	厚岸町	74.8	70.9	71.3	63.1	68.5	88.6	76.9	85.5	73.1	75.2
16位	25位	★ スタープラザ芦別	芦別市	74.8	76.6	70.0	69.2	73.3	83.4	77.1	80.7	70.8	71.5
19位	16位	★ フォーレスト276大滝	伊達市	74.5	87.4	71.4	63.1	66.0	81.6	79.1	81.3	68.1	72.4
20位	16位	★ びえい「丘のくら」	美瑛町	73.9	71.3	66.0	66.0	77.3	75.3	78.0	82.7	72.0	76.0

◇ 4年間のランキングを見ると、「ベスト20」に顔を出しているのは常連の道の駅が多く、100箇所近くの道の駅はランキングに顔を出すことさえ無い「道の駅」が多い。

#### 4. 江差町「新・道の駅」の施設構想

##### 基本

来訪客にとって人気度が高く集客性が多い「道の駅」とは、客にとって「魅力あること」である。その基本は地元の人が求めることではなく、来訪者の視点・立場に徹して道の駅施設を考えることである。

##### 施設概要

###### (1) 情報コーナー

- ・ 江差観光スポットの詳細案内
- ・ 「かもめ島」の魅力発信
- ・ 「にしん街道」「北前船」の歴史
- ・ 「幕末」「開陽丸」の歴史
- ・ 江差特産品の案内
- ・ 市街地の魅力店散策案内

- ・ 情報コーナーは来訪客（観光客）にとって非常に重要なコーナーであり、江差の観光情報及びそれぞれのスポットの魅力を発信し、各所への訪問動機を喚起することが目的である。従って、上記のテーマを大型パネルに表示しロビー又は無料休憩コーナーに掲示する。  
又、ロビー或いは無料休憩コーナーに観光情報、特産品情報、食事喫茶情報等を検索できるPCを2～3台設置する。
- ・ 行政、各種団体及び各観光スポットの制作する各種リーフレットを当該コーナーに集約し、大型ラックにて展示する。



**1 開陽丸沈没地点**  
旧幕府重祿本艦隊の旗艦であった開陽丸は、江差沖で沈没した。場所は現在のアエリ港防波堤先端付近である。

**2 最後のニシン漁**  
明治になるまで、ニシンの漁獲は減り始める。無人の浜にならうとしていた明治41年、ニシンが十年ぶりに群来。その後、大正2年にもう一度ニシンが姿を見せたのが最後。岩前に停泊する井船跡と前船跡。

**3 北前船の停泊地**  
北海道の南西部に位置する江差は沖合500mに浮かぶ島。北前船交易の重要な拠点。明治初期の開陽丸遺跡。別史跡「歴史文化財開陽丸遺跡」資料のミュージアム施設。

**4 徳川幕府軍艦開陽丸**  
江差沖で座礁沈没した開陽丸の遺物海底調査が行われ、木町から大量の船底遺物資料が発見された。開陽丸の別史跡「歴史文化財開陽丸遺跡」資料のミュージアム施設。

**5 開陽丸と徳川砲台**  
開陽丸の来船者には、かもめ島南にある徳川砲台跡の設置を紹介。徳川幕府軍艦開陽丸の遺物海底調査が行われ、木町から大量の船底遺物資料が発見された。開陽丸の別史跡「歴史文化財開陽丸遺跡」資料のミュージアム施設。

**6 かもめ島 (弁天島)**  
明治以前、かもめ島が弁天島と呼ばれていた頃、天然の良港を築くこの島はニシン漁や北前船交易の拠点となった。同時に江差歴史のはじまりの地となる。

**7 瓶子岩**  
昔、様子をみる焼がいた。あるとき、焼は開陽丸の船を襲った。瓶を海に投げると、この瓶を差にニシンが群来が起きた。この瓶が石と化して瓶子岩になったと

**8 北前船の係留地跡**  
北前船が江差に船を下ろした場所は、荒波から船を守るかもめ島の内海で、岩盤の係留地として、岩盤に掘った穴や係留環が今でも残っている。

**9 徳川幕府砲台跡**  
かもめ島の北のブナ林の砲台跡。1869年、この砲台から幕府軍艦開陽丸を砲撃した。江戸時代後期に松前藩や幕府が設置したもの。

**10 蔵島神社**  
元和元年、回船問屋仲間が海上安堵の願いをこめ、弁天神社として建立。北前船関係者、商家の信仰をまつめ、明治元年蔵島神社と改称される。

**11 浪切鳥居遺構**  
天保年間、回船問屋仲間が安全や商売繁栄のため鳥居とともに弁天神社 (後の蔵島神社) の第一の鳥居として建立。後に波で崩壊。その遺構を引継ぎ境内に保存。

**12 千疊敷**  
大昔、海底火山の噴火によって、火山灰・岩などの噴出物が海底に堆積し岩石になる。その後、波の力で差動され意を斬ったような形状から、千疊敷と呼ばれる。

**13 島上からの眺望**  
島上から360度見渡す開陽丸の眺望ポイントに設けられたかもめ島。開陽丸の眺望ポイントが、荒々しい千疊敷と巨大な日本海。その海に沈む夕日の美しさはまさに絶景である。

**14 鷗島灯台**  
江戸時代には、灯台の形状である灯明台が建てられた。北前船と漁船の「灯り」となる。明治期に木造の灯台に、昭和25年現在の灯台に建て替えられた。

**15 徳川幕府砲台跡**  
かもめ島のキヌツカ岬の砲台跡。1869年、この砲台から幕府軍艦開陽丸を砲撃したが、弾は届かなかった。江戸時代後期に松前藩や幕府が設置したもの。

**16 北前船飲用井戸**  
北前船が次の航海の準備で荒々しい島の水の確保。島には水がなく、明治初期、問屋村上氏に大きな経費をかけたこの井戸を掘り当て、北前船に飲用をもたらす。



**17 アネロイド気圧計**  
昭和3年、かもめ島入口付近の現歴まち入口に設置。当時、天候予報は出漁前に設置。いにしえ街道と北前船街道を結ぶ重要地点である。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

**18 横山家**  
横山家は江戸時代より、漁業、商業、回船問屋を営み、その拠点は北前船明神水をもかもめ島前浜に停泊させ、小船に荷物を移してはね出さしてまで荷物を運んだ。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

**19 姥神大神宮**  
創建時の「折高様」伝説。折高という老姥が神から降ってきたと瓶子 (壺) が形を変えて瓶子岩になったと一説に言い伝え。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

**20 中村家展示室**  
開陽丸「弁天島」伝説。江差の沖に浮かぶ開陽丸は、江戸時代には開陽丸と呼ばれていた。開陽丸の遺物海底調査が行われ、木町から大量の船底遺物資料が発見された。開陽丸の別史跡「歴史文化財開陽丸遺跡」資料のミュージアム施設。

**21 旧榎山爾志郡役所**  
江差港展示ハナレに併せて、かもめ島に「伝説開陽丸」を復元し、存在していることを周知させる。開陽丸の全容を紹介。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

**22 郡役所バルコニー**  
開陽丸の遺物海底調査が行われ、木町から大量の船底遺物資料が発見された。開陽丸の別史跡「歴史文化財開陽丸遺跡」資料のミュージアム施設。

**23 松ノ谷神社**  
江差の高台にある公園。大正時代には、維新50周年記念として引き上げられた開陽丸の遺物海底調査が行われていたが、軍事供出品となった。現在、鑑が復元されている。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

**24 旧関川家別荘**  
関川家では幕末3家の北前船をもつて、各地との交渉で事業拡大し、町づくりにも貢献。弁天島に別荘を建て、アネロイド気圧計設置 (写真は、関川家別荘写真)。  
(中チライト機組：北前船街道へ誘導)

## (2) 休憩コーナー

- ・ 江差湾、開陽丸、かもめ島を眺望できる立地に「無料休憩コーナー」「レストラン」を設置する。

道の駅立寄り客にとって「無料休憩コーナー」は人気度が高く、昨今の旅行雑誌による道の駅評価の中でも「無料休憩コーナー」の充実度が重要視されている。

- ・ 「無料休憩コーナー」は情報コーナーと連動させる。
- ・ 外部、内部双方から利用できる24時間トイレを設置する。  
(営業時間外は外部からのみ利用)

\*道の駅に於ける「食」に関しては「日常と非日常の食」という視点が必要。

- ・ 来訪者に対し、江差町の情報発信基地である「道の駅」は、江差町のイメージを打ち出していく大切な場所であり、又、その役割を背負っている。「食」というテーマを考える時、「日常と非日常の食」という基本的視点に立って考える必要がある。来訪者（観光客）のニーズ、ウォンツを十分に理解した上での商品化、商品の提供が必要である。特に「食」に対して敏感な女性層の評価は厳しく、「江差町のイメージ構築の場としての食の提供はどうあるべきか」という観点の上に立って前面に打ち出す商品を捉える必要がある。
- ・ 日常生活の中での「食」は生活習慣での食であり、欠かすことの出来ない行為である。非日常の食事とは、日常生活から離れ日常の食生活とは異なる「場所」や「時間」「雰囲気」「サービス」を求めリフレッシュすることである。
- ・ 多くの来訪者は江差を訪れる際、「日本海」「魚」のイメージを抱いている。基本的には、提供商品については「日常の食」の概念ではなく「非日常の食」の概念でスタートし、江差の特産をどう取り入れていくかである。「日常の食」を求めるターゲットに対しては江差町市街地のあらゆる業態の飲食店が対応していくべきであり、市街地の活性化にも繋がっていく。
- ・ これら「食」に関するテーマは、管理運営者が方向性、方針を決め商品を考えるのではなく、実質経営者である事業主体（町）が「食」に関する方向性を決定し、運営者がその方針に従った商品の研究、開発を行っていくことが肝要である。「食」を発信していくということは「幌加内、新得のそば」「滝川のジンギスカン」「帯広の豚丼」等当地のブランド商品、或いはアイデア商品を開発していくことではなく、江差を訪れる人々が求める、江差のイメージアップに繋がる「江差の食」を打ち出していくことである。

- ・ ターゲットである道外客及び札幌圏のターゲットの動向は、正に「非日常空間」での「非日常の食」を求めており、「江差ならではの」の食イメージの発信が求められる。

### (3) 地場産品コーナー

#### \* 既存人気「道の駅」の地場産品コーナー実績からのポイント

- ・ 当該地域の特産品の展示販売に徹する。
  - ・ 一般的には食品、特に菓子類が人気商品。[手軽さ。適切な価格。土産に最適。]
  - ・ 当地でしか購入できない物に注目度が高い。
  - ・ 小ポーション、低プライスの商品が主流。
- ・ 江差に対する来訪客（観光客）のイメージは「日本海の海の幸」であることから、**海産物**をメイン商品とする。
  - ・ 来訪客に人気度が高い**鮮魚の販売**も漁組と共同で検討する。  
(季節販売も検討し、市場としての雰囲気創出及び臭気等の観点からセンターハウスとは別棟とする。)



魚津・海の駅「蟹気楼」

- ・ 来訪客に人気度が高いスイーツ対策としては、江差町にある菓子店の商品を同一コーナーに集め「江差銘菓コーナー」として設営する。
- ・ 又、食品以外の雑貨類に関しては旧態依然の観光土産品の商品は出来るだけ展示販売せず、「開陽丸」「北前船」等江差観光関連商品に絞り込んだ商品販売が良策である。決して旧態依然の観光土産店或いはコンビニのような要素を取り入れないことが肝要である。

- \* より具体的な「新・道の駅」施設内容、入込想定、営業収支予想、管理運営手法等は「新・道の駅基本計画」段階で企画展開する。

#### (4) 観光拠点である「新・道の駅」管理運営の基本事項

- ・ 道内「道の駅」は現在 114 箇所へのぼり、人気度の高い道の駅と低い道の駅が次第に明確化してきており、人気度の高い道の駅では利用人員が年間 100 万人を超える程である。それら道の駅は当該市町村の最大の観光スポットとして変貌し、**地域に対するイメージアップ効果及び経済効果**は計り知れない。
- ・ 前面道路の交通量、施設計画等初期の計画要因もあるが、必ずしもそれらハード的要因に因るものではない。むしろ、来訪客の立場に立った商品販売、運営管理等ソフト面の要因により「**魅力度**」が押し量られているケースが多い。
- ・ 利用者は「道の駅」を**公共施設**と認識し安心安全を信じて利用している。従って、開業後も全ての責任は事業主体、自治体（行政）にあり、**管理運営者は行政の代行者という立場**にある。ともすれば、管理運営は指定管理者まかせ、事業主体の行政は「道の駅」という公共施設の「箱」を作っただけのケースが多く見受けられる。
- ・ 従って、開業後の運営を民間企業任せにする運営方式は、自治体のリスクになる可能性がある。管理運営者スタンスは、その手法について**行政と一心同体**であるが、**行政の強いリーダーシップ**が求められる。飽くまでも**事業主体及び管理運営責任者は行政である認識が必要**である。



#### 魅力ある「観光拠点」にする為のポイント

- ① 計画段階、開業準備及び開業後の管理運営は指定管理者に委ねるにせよ、リーダーシップは常に行政がとり、連携を取りながら経営に参画していく必要がある。
- ② 出来れば全館の責任者、経営指揮者（町長の代行業務）は行政人を専従として充てるのが好ましい。
- ③ 決して、民間企業に全面委託、場所貸しの委託等の手法をとらず、行政が全館のトータルの管理を行い、適正利潤を官民双方が分かち合う関係になることが好ましい。当然、事業主体である自治体は収益の一部還元を受けべきであり、その財源を観光振興施策に充当するようなスタンスが求められる。

#### 4. 「かもめ島」再整備構想

##### (1) 現況と改善の方向性

###### <現況>

- ・「かもめ島は江差観光の要である」としているが、実際とは大きな乖離がある。島特有の歴史イメージが稀薄な分、発信力が弱く「江差らしさ」にも欠けているのが現状である。
- ・又、国道から「かもめ島」の姿が視認できず、サインも名称だけで、説明やビジュアル情報も無いため、その存在や魅力が伝わっていない。観光名所へのウエルカムには程遠い環境にある。



はるばる訪れる観光客、特に東京、大阪、札幌等都市圏からの来訪客は「かもめ島」に求めているのは「自然」と「眺望」である。より魅力増大の為、それに付加するならば、「開陽丸」「北前船」等歴史を感じる要素である。

###### <改善案>

- ① 天候に拘わらず眺望を楽しみながらゆっくり散策できるよう歩径路の一部整備が必須である。



来訪客（観光客）が求めているのは「自然」・「眺望」である。



② 観光客から見て「かもめ島」の魅力を手無しにしている建築物、構築物の解体撤去が必須である。又、「開陽丸」「北前船」の歴史に関係の無い物も島以外の場所への移設を検討する。

<解体必須>

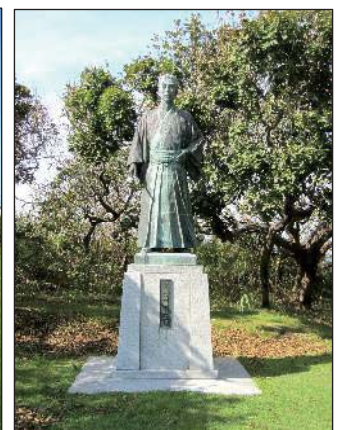


<解体検討又は移築検討>



<移設検討>

追分会館前庭に移設が相応しい



- ③ より「かもめ島」の魅力をPRする為、入口部に「北前船」のサインを設置し（案）島への魅力を発信するとともに、「かもめ島」全体のサイン計画も来訪客の立場に立って見直す必要がある。



(1) かもめ島観光振興の為の諸提案 (各提案項目を事業主体にて検討)

① かもめ島の名称変更

- 「かもめ島」はその昔、「辨天島」と呼ばれていた。かもめ島は、江戸時代の絵図に「辨天島」と表記されている。明治期に入り「鷗島」となりその後、現在の「かもめ島」となっている。また、「モシリ（茂尻）島」とも呼ばれていたという説もある。いずれにしても、ニシン漁や北前船交易の舞台となった島の歴史性から考えて「辨天島」という呼称が、この島の特徴をいちばん表している。

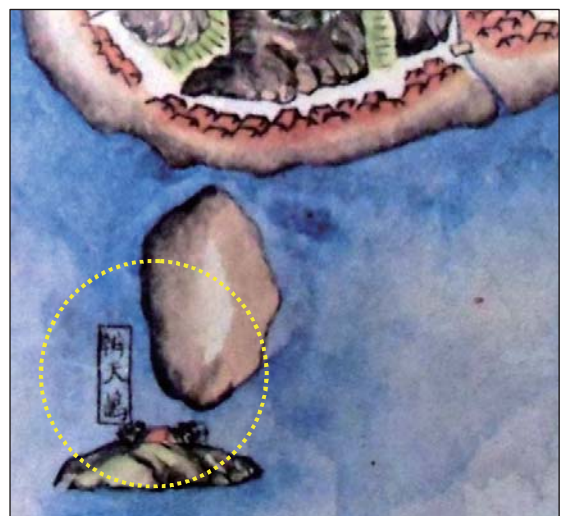
<各地に存在する弁天島>

弁天島は弁財天信仰に由来する島名で、日本各地に存在する（道内で5ヶ所）。弁財天は財産の神とともに水神としての性質を併せ持ち、海難事故から守り、大漁を祈願する守護神として日本各地の小島に祀られてきた。

- 通り名として「江差辨天島」。上記の如く各地に弁天島が数多かったせいか、当時は地域名を入れて「江差辨天島」と呼んで通り名としていた。この呼び名を復活させ、この島本来の姿を魅力としたアピールする。

新名称案

## 江差辨天島



● 文化四年（1807）江差絵図／辨天島の表記



② かもめ島／徳川幕府砲台跡の復元

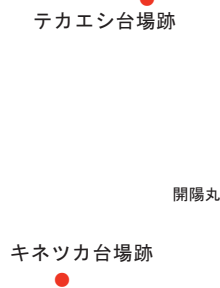
- ・ 現況：キネツカ台場跡・  
かもめ島の南にキネ  
台跡が残されている  
い。  
明治元年、この砲台  
た。弾は届かなかつ



カエシ台場跡という徳川幕府の砲  
のみで、当時の様子は伺い知れな  
軍が江差沖の新政府艦隊を攻撃し  
るける歴史の一舞台となっている。



キネツカ台場跡



テカエシ台場跡

この貴重な歴史舞台を再現演出する。2つの砲台跡に、史実に基づいた「砲台」を復元設置。（開陽丸から移築又は多額の費用が掛からないFRPレプリカにて対応）

「開陽丸」来館者を、かもめ島に誘引する新スポット

<砲台復元演出イメージ>



※ 尚、この2カ所の名称は「徳川幕府砲台跡」「キネツカ台場跡」「テカエシ台場跡」とそれぞれ呼称されているが、「徳川幕府砲台跡」が観光的にもインパクトがある。

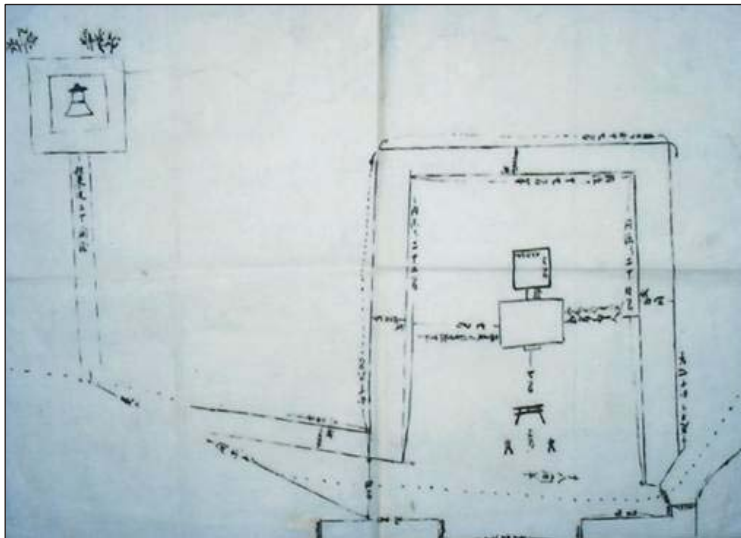
### ③ かもめ島灯台<灯明台復元>

- ・ 弁天島に江差の豪商関川家が建てた「灯明台」。かもめ島には、江戸時代に灯台の原形である灯明台が建てられた。多くの北前船や漁船はこの灯りを頼りに江差にやって来た。現在の灯台は昭和 26 年に建て替えられたもの。その前には木造の灯台が明治 22 年に建てられた。さらに遡ると、江戸時代には江差の豪商関川家が、灯台の原形となった灯明台なるものを北前船の安全確保のために建てたのである。



<提案> 蝋燭や油を燃した関川家「灯明台」の姿を、当時の位置に復元する。

■かもめ島灯台の図（江戸時代後期）



・ 右側に巖島神社、左上部に「燈明台」が描かれている




・ 復元参考：江戸期の灯台（灯明台）


#### ④ 観光アイテムのサイン

- ・ 写真や図、詳細な解説文を基本によりビジュアルなサインを演出展開する。又、現在地を併記して、常にエリア全体とスポット位置が容易に理解できる構成とする。形態は下記で示すように不特定多数、誰もが見やすい大型とする。


(例)




**前浜の北前船係留**



江差港は遠く江戸時代のころから明治初期まで、ヒノキの産地、鱈漁業等の基地、北海道を代表する商業港として繁栄。物資の交易に活躍したのが北前船といわれた弁財船です。北前船は瀬戸内海を起点に日本海をキやニシンは、各地で活発に取引されました。最盛期のころの江差には、多くの北前船主や豪商が住み、街は活気にあふれた。北前船の往来で、関西文化の流れをくむ江差文化が生まれ、育っていった。



**江差港に消えた開陽丸**



江差を無血占領した板本は、最低限の乗組員を開陽丸に残して江差へ上陸。この時の天気は晴れていて波も穏やかでした。それに安心して板本は海底の調査と地元民に海の状態を聞くことを怠った。結果的にこの事が船を沈める原因になった。夜、急に風向きが変わり、大時化となった。しかもこの江差沖の海底岩盤で固く船が引っ掛かりかけた。船は船を引かずそのまま波風に翻弄された。陸地に向かって流された。船底が岩盤が突き刺さり海水が浸水。約10日間、座礁した開陽丸は風雨にさらされ、やがて江差の海へと消えた。



← スポット名称

← ビジュアル

← 解説・ビジュアル

← 現在位置MAP

## 5. 港湾エリア開発計画の整理と折衝事項

### (1) 計画の課題

当港湾エリア開発に当たっての課題は以下である。

- ① 港湾エリアは国有地でもあり、観光目的の開発をするには用途上の制限がある。
- ② かもめ島は江差発祥の地であり、観光資源である。その江差のシンボルであるかもめ島と港と海、周辺観光施設が国道交差点から見通せないことが問題である。
- ③ 国道 228 号港湾エリア分岐交差点は、曲線部になっており、観光拠点の出入り口としては危険であり交差点改良が必要である。
- ④ かもめ島付近の港湾地区近隣に、観光客も利用できる路線バス駐車場が必要である。

### (2) 計画の方向性

#### 1) 港湾用地（国有地）の開発用途規制

港湾用地は目的から以下の用途に供されることが原則である。

◇荷揚機能    ◇荷捌き機能    ◇保管場所機能

等の流通機能の施設及び船員の休憩厚生施設のみ建設可である。

(参考 1) 国の港湾管理者協議により、付帯する水産販売部分と食の場、情報提供部分については、具体的な協議により認められる可能性はある。

(参考 2) 港湾用地〔国有地〕の使用は、用地の管理委託となり用地は自治体に管理委託することになる。しかし、施設建築物は別である。

(参考 3) 用途規制無しで使用するには、土地を取得する必要がある。その場合買収価格は周辺相場価格。

#### 2) 計画方針

##### ① 港湾エリア国有地を借用して建設する場合の方針

＜港湾施設機能を兼ね備えた観光拠点施設を計画する＞

道の駅の場合、「江差港湾情報センター・漁船員休憩施設」として「かもめ島の歴史や港湾事業地域文化への寄与を広く社会に啓蒙すること」「休憩は船員に対する厚生施設機能であること」で整備計画し、運営の円滑な継続運営から道の駅登録を行う計画とする。また、バス駐車場の待合所機能も併設検討を行う。

- ・漁組との協議、協力を得、「市場」新設の場合、鮮魚市場については現在の水産市場を現状で残し周辺隣接地で計画する方法と、港湾用地エリアに「道の駅」に併設するが考えられる。その場合、港湾用途の整合性を協議し了解を得る方法がある。

## ② かもめ島景観確保、交差点改良、バス停車場確保の方針

- ・現在の国道の曲線交差点を、十字路の交差点に改修する。これにより、現在のコンビニ、魚組倉庫は立ち退きとなり、交差点付近にバス停車場のバス廻しを取ることで、建物がなくなり交差点付近のかもめ島への景観を確保する。  
又、施設建物は海側に極力寄せて、かもめ島に向う巾約11m道路に対し壁面線を10m以上後退させ、「かもめ島」の視認性に配慮する。

## (3) 江差港湾エリア（南埠頭）開発についての協議

・ 日 時	平成 25 年 12 月 6 日		
・ 場 所	函館開発建設部		
・ 参加者	(函館開発建設部 築港課)	小玉課長	時田計画官
		浅井係長	
	(江差港湾事務所)	金田所長	丸山計画係長
	(江差町農林水産課)	福島課長	
	(ドーコン)	浅間 久郷	

- 1) 資料説明 持参した港湾エリア（南埠頭）開発計画案を説明
- 2) 協議 時田計画官より

南埠頭地区に港湾情報センターを建てたいと言うことであれば次の方法がある。

### ① 用途変更

現状では漁港の荷揚げと保管機能でしか建物を建てられない用途になっているので、緑地（建設の自由度が高い）用途に変更が必要である。変更手続きはそれほど時間を有しない。しかし国有地の中での販売行為は規制がある。荷揚げ部分を確保しなくてはいけなく、護岸ぎりぎりまで施設整備は出来ない。

② 別の方法としては以下の案がある。

1. 水産市場を移転させそれを中心とした情報センターの方策がある。(しかし現状は水産市場の実体がなく、青果物市場になっていることが事業の問題となるので不可能である・町より)
2. 港湾エリアをはずし、開陽丸駐車場に建設すると自由な施設が可能である。  
(開陽丸駐車場は、国道からホテルがブラインドになり視認性がなく観光拠点立地としては相応しくない、又、事業性も悪い。)
3. 用地を時価で町が買収する案  
(用地買収費が嵩んでしまう。)
4. かもめ島に近い荷揚げ場のゾーンの利用形態を決め、護岸整備し緑地用途にする。港湾エリア用途変更が最も簡単である。(国道から離れ過ぎており、視認性が悪い)

◇ 上記1～4の方法については、現実的な案とは思えないので、「用途変更」でお願いする方策が現実的である。

<用途変更の場合の課題>

- ①江差町はフェリーターミナル建設の際、「港湾センター」の名称で港湾用地に町がターミナル建設し、民間のハートランドフェリーに運営させた経緯がある。同じような手法で、似た名称の建物を作るには本省でのハードルが高く危険性がある。
- ②販売行為の部分については、町がその用地を買い取る手法がある。岸壁より離れた位置で、道路に面し区分出来る形が望ましい。但し、飛び地形式で売買は不可。

◇ 国道からの交差点進入について（時田計画官より）

- ・ 江差港湾事務所勤務時代に、現在の国道と南埠頭からの道路については、十字路の交差点改良が必要と思い、絵まで描いた経緯がある。今のままでは、国道から南埠頭に入る交差事故が心配である。是非、町は十字路交差点計画の改良を進めて欲しいし、道路事務所に相談を持ちかけて欲しい。

## 6. 今後の想定される工程

\* 平成 27 年度に北海道新幹線（仮）新函館駅開業には間に合わないが、出来るだけ早急に実施に移行し、「江差観光」を PR していくことが肝要である。マーケットに於ける北海道新幹線開通、道南観光等注目度、注目時期の好機を逸してはならない。通常の検討業務工程をスピードアップしていく必要がある。

### <主たる業務テーマ>

- ① 港湾エリア整備計画
- ② 新・道の駅新設計画
- ③ 「かもめ島」整備計画

### <事業主スタンス>

- ① 江差町が置かれている現状を直視
- ② 江差町の将来を見据えた明確なビジョン・目的を認識
- ③ 具現化には熱意に溢れるリーダーが必要

### <工程例>

平成 25 年度	・ 観光振興の為の検討業務終了 ・ 事業主体内（町）の内容検討 ・ 計画の中での早期具現化項目の選択 ・ 具現化年度の設定、予算策定
平成 26 年度	・ 事業主体具現化項目の実施計画 ・ コンサル基本計画、基本設計
平成 27 年度	・ 事業主体拠点開業準備室設置 ・ コンサル実施設計
平成 28 年度	・ 実施計画の中の一部実施開業 ・ 新・道の駅着工、開業コンサル
平成 29 年度	・ グランドオープン





令和元年度

離島における地方港湾の利活用  
に関する研究

報 告 書

- 報告書は341ページです
- 資料は「南ふ頭エリアの整備に関して」を抜粋し提出します

令和2年3月

一般社団法人 寒地港湾技術研究センター

令和元年度

離島における地方港湾の利活用  
に関する研究

報 告 書

令和2年3月

一般社団法人 寒地港湾技術研究センター



§ 1. 研究概要

1-1. 研究概要	1- 1
1-2. 研究目的	1- 1
1-3. 研究箇所	1- 1
1-4. 検討方針・方法	1- 3

§ 2. 離島地方港湾の課題把握の経緯

2-1. 離島港湾に関する過年度調査結果	2- 1
2-2. 北海道における地方港湾の課題のヒアリング	2- 4
2-3. 研究課題の絞り込みとモデル港の選定	2- 8
2-4. 研究計画と本年度実施内容について	2- 9
2-5. 第5期奥尻町発展計画の達成状況	2- 10

§ 3. 資料収集整理

3-1. 道南地域における今後の交流人口拡大に向けた背景・前提条件について	3- 1
(1) 道南地域における北海道新幹線や高規格道路等の交通インフラ整備状況	3- 1
(2) 北海道新幹線等による地域経済や観光入込に関する効果の既往資料	3- 5
(3) 道南地域における地域づくりや地域連携に関連する資料	3- 24
(4) 国内レジャーの動向	3- 30
3-2. 奥尻町や奥尻港における今後の交流人口拡大に向けた背景・前提条件について	3- 37
(1) 人口・世帯数推移	3- 37
(2) 産業別就業人口	3- 39
(3) 工業（事業所数、従業員数、事業所出荷額）	3- 41
(4) 漁業（魚種別の漁獲数量・金額）	3- 43
(5) 観光入込客数	3- 47
(6) 奥尻町内の観光施設、宿泊施設、緑館の閉鎖等の概要	3- 54
(7) 祭りやイベント開催状況や入込数	3- 70
(8) フェリー就航状況	3- 87
(9) クルーズ船の寄港状況	3- 99
(10) 町内のまちづくりや観光振興に関する施策内容	3-100
(11) 奥尻港南地区の整備計画に関する概要	3-113
3-3. 江差町や江差港における今後の交流人口拡大に向けた背景・前提条件について	3-115
(1) 人口・世帯数推移	3-115
(2) 産業別就業人口	3-117
(3) 工業（事業所数、従業員数、事業所出荷額）	3-119
(4) 漁業（魚種別の漁獲数量・金額）	3-121
(5) 観光入込客数	3-125
(6) 江差町内の観光施設（道の駅含む）、商業施設の概要	3-131
(7) 祭りやイベント開催状況や入込数	3-144

(8) みなとオアシス江差の状況	3-162
(9) クルーズ客船の寄港状況	3-168
(10) 路線バスの状況	3-169
(11) 町内のまちづくりや観光振興に関する施策内容	3-170
3-4. 資料収集整理一覧	3-190
(1) 道南地域における主なインフラと整備効果、地域づくり・地域連携の取組	3-191
(2) 奥尻町	3-192
(3) 江差町	3-197

## § 4. 関係者ヒアリング調査

4-1. ヒアリング調査概要	4- 1
4-2. ヒアリング調査結果(奥尻港)	4- 7
(1) 奥尻町役場 水産農林課(1回目)	4- 8
(2) 奥尻町役場 水産農林課(2回目)	4- 10
(3) 奥尻島観光協会、ひやま漁協奥尻支所青年部	4- 12
(4) チーム島おこし、ベラヴィスタ、奥尻ワイナリー	4- 14
(5) 奥尻町役場 地域政策課	4- 16
(6) 北海道奥尻高等学校	4- 18
4-3. ヒアリング調査結果(江差港)	4- 19
(1) 江差町役場 まちづくり推進課、産業振興課(1回目)	4- 20
(2) 江差町役場 まちづくり推進課、産業振興課(2回目)	4- 22
(3) 江差町役場 まちづくり推進課、産業振興課(3回目)	4- 23

## § 5. 交流人口拡大に向けた課題抽出

5-1. 対象地域の今後の交流人口拡大に向けた背景・前提条件について	5- 1
(1) 北海道新幹線や高規格道路整備による交流人口へ与える影響	5- 1
(2) 奥尻町	5- 2
(3) 江差町	5- 4
(4) 江差町と奥尻町の連携	5- 5
5-2. 奥尻港を核とした奥尻町交流人口の維持・拡大について	5- 6
(1) 前提条件を踏まえた交流人口の拡大や目標点について	5- 6
(2) 交流人口拡大の目標達成に向けた課題や必要事項	5- 7
(3) 交流人口の拡大や地域活性化の課題と「みなとオアシス協議会」	5- 9
(4) 奥尻町と江差町の連携による効果	5- 9
5-3. 江差町「北の江の島構想」及び「港湾エリア」の構想について	5- 11
(1) 前提条件を踏まえた交流人口の拡大や目標点について	5- 11
(2) 交流人口拡大の目標達成に向けた課題や必要事項	5- 11
(3) 交流人口の拡大や地域活性化の課題と「みなとオアシス協議会」	5- 14

## § 6. 次年度に向けた検討項目（案）

6-1. 次年度に向けた検討項目（案）	6- 1
（1）奥尻町の検討項目	6- 1
（2）江差町の検討項目	6- 2
（3）共通事項（奥尻町、江差町）に関する検討項目	6- 2

## 参考資料

1. 関係者ヒアリング項目
  - 1-1. 奥尻町農林水産課
  - 1-2. 奥尻町その他関係者
  - 1-3. 江差町まちづくり推進課
2. 江差港「北の江の島構想」の南埠頭エリアにおける検討課題・調整事項
3. 江差港「北の江の島構想」の南埠頭エリアのロードマップ
4. 江差町「北の江の島構想」の南埠頭エリアのイメージ図
5. 新聞記事
  - 奥尻港の「みなとオアシス」指定目指す◇奥尻町
6. 奥尻島ボルダリング紹介
7. ヒアリング結果



## § 1 研究概要

### 1-1. 研究概要

- 研究名 : 離島における地方港湾の利活用に関する研究
- 研究期間 : 令和元年6月～令和2年3月（研究期間第1年度）
- 研究機関 : 一般社団法人 寒地港湾技術研究センター

### 1-2. 研究目的

本研究は、奥尻港、江差港を対象とし、対象地域の交流人口拡大を目的とした離島地方港湾の機能上の課題やニーズを抽出し、離島地方港湾の機能を活用した交流人口拡大方策を検討する。

令和元年度は、当該地域の交流人口拡大の背景や前提条件の整理と、それを踏まえて、交流人口拡大を目的として必要な港湾機能や方策を検討するための基礎資料を収集する。

### 1-3. 研究箇所

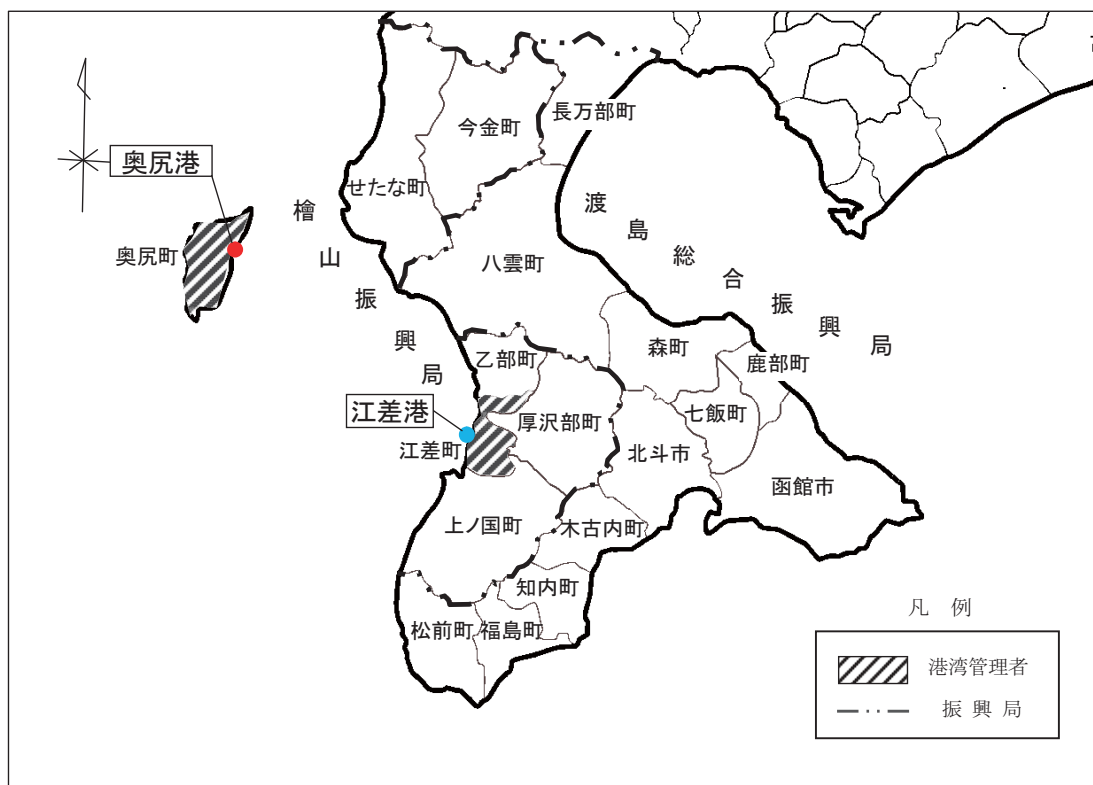


図-1 研究箇所



検討内容や留意点等	
<p>検討課題・調整事項</p> <p>I. 南埠頭エリアの施設配置</p> <p>1. 南埠頭エリアの施設配置</p> <p>(1) エリア内のゾーニング検討</p> <p>1) 民間活力ゾーン、道の駅(産直市場)、駐車場、バス待合所・待機所等</p> <p>2) 他エリア(マリーナエリア、南埠頭エリア、かもめ島)との機能分担の整理・調整</p>	<p style="text-align: center;">&lt;検討経緯&gt;</p> <p>○「北の江の島構想」は、平成 27 年、南埠頭周辺において、にぎわいを創出することを目的に検討が始まっており、役場内で検討委員会を設けている。</p> <p>○平成 28 年度、町有地であるマリーナ側の構想を検討していたが、平成 30 年 6 月の議会で、江差港内の南埠頭も整備対象に入れて良いのではないかという意見が出て、以降、検討範囲となった。</p> <p style="text-align: center;">&lt;南埠頭エリアの構想概要：交通拠点&gt;</p> <p>○構想の一つに交通拠点がある。路線バスの町内への入込みは、函館から上下 5 便、新幹線からの本古内駅からの上下 6 便、八雲から 2 便あるが、これらバスを港内に受入れ、交通のハブ拠点とする構想となっている。</p> <p style="text-align: center;">&lt;南埠頭エリアの構想概要：交流拠点&gt;</p> <p>○マーケットゾーンとして、「道の駅」や生鮮品市場、その他、民間活力ゾーンとして民間施設の進出を期待する。民間施設は、テナントとして入ってもらう方法も念頭に、町民が買い物に来るようなデイリーなものを期待する。</p> <p>○流通拠点として、青果卸市場が付近にあるが、その機能を南埠頭にシフトし、農水産物の直売や、マリーナ側の海の駅に入っているアンテナショップも、南埠頭側にシフトし、生鮮品や加工品が購入可能なゾーニングを考える。</p> <p>○南埠頭に立地の魚介類を売る店舗は、産直市場へ入ることを想定する(漁協の直営店舗は廃止)。</p> <p>○レンタカー店も入れてはどうかという意見も聞いている(町内にレンタカー店は無い)。</p> <p>○「道の駅」は、基本的に国道沿線に整備されるが、道内外で国道より離れた設置例もあるので、国道より離れた位置での「道の駅」認定は問題ないと考える。</p> <p>○南埠頭エリアにおける「道の駅」新設について、北海道開発局より以下の 3 点が指摘されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」は、同一町内で 10km 範囲内に 2 つ無いこと。</li> <li>・町内に「道の駅」を 2 つ整備する場合、整備理由の棲み分けが整理されないとハードルは高く、申請には時間を要する。</li> <li>・「道の駅」に関して、中央省庁では防災・子育て・自動運転機能等の必要性が検討されている。</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;マリーナエリアの構想概要&gt;</p> <p>○マリーナエリアと港湾エリアが機能を分担し、相乗効果が得られるよう工夫が必要である。</p> <p>○マリーナエリアの開陽丸のアンテナショップを南埠頭へシフトし、簡易な屋内の遊具施設を設け、同時に小さな子を持つ親を対象とした飲食施設や休憩所を整備することを検討する。ただし、屋内の遊具施設は、クオリティを維持するため、5 年に 1 回程度の更新が必要と考える。</p> <p>○交流拠点として、マリーナ側をアドベンチャーゾーンとしてテーマパークを整備し、マリーナも既存施設としてあるため、マリンスポーツや体験型の施設導入を想定している。</p> <p>○「北の江の島構想」で描いているゾーニングに拘らず、南埠頭における制約があれば、マリーナエ</p>

<p>リア(町有地)にシフトする可能性も想定する。</p> <p>＜かもめ島との構想概要＞</p> <p>○かもめ島は、自然景勝ゾーンの位置付けとし、あまり開発行為をせず体験プログラムを導入する。</p> <p>＜各エリアの制約＞</p> <p>○マリナーエリアの開陽丸の管理上屋は昭和63年に建設され、老朽化が進んでいる。この建設に当たり、民都機構の補助金や地方創生推進交付金が入っており、改良すると補助金の返還も発生する懸念があるため、改良しにくい。</p> <p>○民都機構の補助金は、みたとオアシスのエリア内で分散して活用されている。商店街の誘導看板や空き店舗を街中市場に改装する費用にも充当しており、開陽丸の建物は、海に面した窓を大きくした費用に充てられている。また、会議室であった箇所をアンテナショップに改修する費用もなっている。なお、これら補助金は、6年前に会計検査を受けている。</p> <p>○かもめ島は道立の自然公園、南埠頭は国有港湾施設、マリナー側は町有地で一部民間施設が含まれている。よって、マリナーエリアは町の主体的な整備が可能だが、他は様々な規制を受けるため、経済性に配慮し、どこまで整備が可能なのか探る必要がある。</p> <p>＜南埠頭エリアの運営＞</p> <p>○開陽丸には、一般財団法人の開陽丸青少年センターと、昨年10月にできた一般財団法人の北海道江差観光みらい機構が入っている。後者はアンテナショップと観光のインフオメーションセンターを運営しているが手狭であるため、南埠頭へのシフトし、建物全体の管理やアンテナショップ運営、及び南埠頭エリアにおける一体的なマネジメントを担うことを想定する。一方、マリナー側のアドベンチャー的体験観光を、開陽丸青少年センターが担う構み分けを考えている。</p> <p>○2つの一般財団法人について、統合の可能性に関する検討課題もある。</p>	<p>（2）エリア内の施設規模の検討・調整</p> <p>1) 導入施設内容や規模の検討</p> <p>2) 南埠頭船揚場の利活用検討（増養殖施設、親水施設等）</p> <p>3) 南埠頭道路や物揚場敷の一部用地化等の検討・調整</p> <p>4) 駐車場の収容分担と配置の検討（道の駅、マリナー、開陽丸青少年センター、商業施設等）</p>												
<p>＜導入施設の規模(案)＞(検討中)</p> <p>南埠頭配置(案)の施設構成</p> <table border="1" data-bbox="917 336 1117 1131"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>規 模</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス待合所</td> <td>45m × 30m = 1,350m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>道の駅</td> <td>83m × 48.5m = 4,026m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>84m × 49m = 4,116m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>50m × (44m + 65m) ÷ 2 = 2,725m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>12,217m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p>＜南埠頭船揚場の利活用＞</p> <p>○現在、船揚場は維持管理が行われておらず、本来の用途として廃止されている。また、船揚場背後は、かもめ島訪問者の駐車場となっており、考慮が必要となる。</p> <p>○船揚場を増養殖施設や親水施設として利用する場合、船揚場を取り壊し新たな施設を整備するには、産業振興課や町長に確認し許可を受けた上で、開発局との協議が必要となる。</p> <p>○船揚場は、ミニ水族館等親水施設や増養殖施設を設ける等の新たな活用方法を考える必要がある。</p> <p>＜駐車場の収容分担＞</p> <p>○南埠頭エリアに配置する駐車場は、商業施設利用者と「道の駅」の利用者で分けた配置も検討が必要である。また、「道の駅」はユニバーサルデザインとして整備することになるため、駐車場と</p>	項目	規 模	バス待合所	45m × 30m = 1,350m <sup>2</sup>	道の駅	83m × 48.5m = 4,026m <sup>2</sup>	駐車場	84m × 49m = 4,116m <sup>2</sup>	商業施設	50m × (44m + 65m) ÷ 2 = 2,725m <sup>2</sup>	合 計	12,217m <sup>2</sup>	<p>参考 2-2</p>
項目	規 模												
バス待合所	45m × 30m = 1,350m <sup>2</sup>												
道の駅	83m × 48.5m = 4,026m <sup>2</sup>												
駐車場	84m × 49m = 4,116m <sup>2</sup>												
商業施設	50m × (44m + 65m) ÷ 2 = 2,725m <sup>2</sup>												
合 計	12,217m <sup>2</sup>												

<p>「道の駅」の施設が繋がった構図とする必要もある。</p> <p>○マリーナエリアの駐車場台数は、大型バス4台や普通車135台で、マリーナ利用者（開陽丸記念館利用者）の受入れのみ対象とした規模である。また、「海の駅」のコンセプトは、マリーナ利用者を対象とした補給基地（トイレ、水、シャワー等）であるため、車で来場する利用者は算定根拠の対象外である。なお、来場者数が大幅に減少したため、南埠頭の施設を利用する車両も、マリーナエリアの駐車場に受入れすることは可能と予想される。</p>	<p>○クルーズ船の江差港寄港時におけるテンダーボートの係留場所について、当初はマリーナ内の浮桟橋に係留予定であったが、フェリー岸壁の天端が低い船尾部に係留している。将来的には南埠頭の物揚場にテンダーボートの係留を検討する。</p> <p>○江差港へのクルーズ船寄港は、にっぽん丸が2回来ており、テンダーボートでの乗降対応となっている。機会があれば、今後も寄港を期待する。</p> <p>＜江差港内のイベント＞</p> <p>○南埠頭の用地は、現在、前面潤内で開催される北前船競漕大会の際、用地に集まったり、他の祭りの駐車場に使用されたりするが、整備による支障は特に無いと考える。</p> <p>○「みなどオアシス」のイベントではないが、連携しながら、開陽丸の施設を活用して産業祭りを開催している。元々違う場所で開催していたが、平成25年頃、シフトしてからは、非常に評判は良い。その他、かもめ島祭りといったイベントも開催している。</p> <p>＜市街地やフェリーターミナルとの連携＞</p> <p>○江差町内には、2つの商店街があるが、「北の江の島構想」とこれら商店街との連携や調整は、これから行うことになる。</p> <p>○フェリーの瀬棚便が廃止になったことによる影響は、江差町として感じる部分は今の所無いが、乗降客は増えている。ただし、臨時便を出す程の増加ではない。</p> <p>＜奥尻町との連携＞</p> <p>○奥尻町との連携やフェリー利用の検討に関する具体的方策は、今の所ない。</p> <p>○南埠頭を交通拠点として整備した場合、フェリーターミナルのアクセス確保対応も考える必要が出てくる。フェリーで往来する人も立ち寄り寄る場所にしたい。そうすれば訪れた人は、江差と奥尻の両方を楽しめることになり、連携が図られることになる。</p>
<p>(3) エリア内での利用や関連施設との連携方策の検討</p> <p>1) 町民意向の取入方法の検討(アンケート調査やパブリックコメント等)</p> <p>2) 観光客やインバウンドの取込み方策の検討</p> <p>3) エリア間の動線や南埠頭道路における横断歩道配置等の検討</p> <p>4) クルーズ船受入れ方策の検討(テンダーボート受入岸壁の配置と乗船客の動線)</p> <p>5) 隣接する海水浴場との連携検討</p> <p>6) 港内既存イベントとの駐車場利用等の影響・対応検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江差かもめ島まつり、江差町産業まつり、北前船競漕大会等</li> </ul> <p>7) 都市計画マスタープラン(R2.4 検討着手)との調整、都市機能誘導区域の拡張手続き</p> <p>8) 市街地(いにしえ街道、商店街)やフェリーターミナルとの連携方策・アクセス確保の検討</p>	<p>○整備手順</p> <p>○整備手順として、南埠頭側の調整を進めている間、マリーナエリアの整備を進める方法もある。ただし、南埠頭側の施設の役割・機能を明確化しないと、手戻りになる懸念がある。</p> <p>＜事業手法＞</p> <p>○南埠頭エリアは、国有港湾施設の管理委託を受けている範囲であるため、管理委託を解除し、町で買い受け、整備を進める方法がある。その際、民間企業に進出してもらい賃貸料を原資に充てることも考えられる。</p> <p>○国有港湾施設の管理委託を受けた状態のまま、道の駅の機能を付与する手立てがないか、開発局等と調整を進める。</p>
<p>(4) 事業化の検討</p> <p>1) 各エリア(マリーナエリア、南埠頭エリア、かもめ島)の整備スケジュールの調整</p> <p>2) 整備事業費の検討</p> <p>3) 事業手法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みなど振興交付金事業、都市再生整備事業計画事業、地方創生推進交付金、港湾民間拠点施設整備事業等</li> <li>・その他「道の駅」整備に関する活用可能な制度(添付表参照)</li> <li>・民間資金の活用(ファンド等)</li> </ul>	<p>○整備手順</p> <p>○整備手順として、南埠頭側の調整を進めている間、マリーナエリアの整備を進める方法もある。ただし、南埠頭側の施設の役割・機能を明確化しないと、手戻りになる懸念がある。</p> <p>＜事業手法＞</p> <p>○南埠頭エリアは、国有港湾施設の管理委託を受けている範囲であるため、管理委託を解除し、町で買い受け、整備を進める方法がある。その際、民間企業に進出してもらい賃貸料を原資に充てることも考えられる。</p> <p>○国有港湾施設の管理委託を受けた状態のまま、道の駅の機能を付与する手立てがないか、開発局等と調整を進める。</p>

検討課題・調整事項		検討内容や留意点等																	
<b>2. 道の駅や産直市場</b> (1) 入込客数目標の予測 1) 立寄率、立寄台数、入込客数、平日休日別等 + α 等 2) 24 時間トイレ、情報コーナー、ホール、地場産品コーナー、農水産物直売所、フードコート、バックヤード、通路、イベントスペース、交流スペース、レンタカー店等		<b>入込客数の関連情報</b> ○厚沢部町の「道の駅」では、商品の売上が年間 1 億円に達しており、相当数の来訪客が訪れている。江差町でも、交差点改良の整備を進めながら、魅力向上により入込が期待できる。 ○江差町の観光入込は、年間 30 万人を下回っている。開陽丸が整備された平成 2 年直後は、82 万人の入込があったため、近い入込に戻す努力が必要である。																	
<b>導入機能、施設構成及びその規模や配置の検討</b> 1) 道の駅要件である休憩・情報発信・地域の連携機能以外の + α 等 2) 24 時間トイレ、情報コーナー、ホール、地場産品コーナー、農水産物直売所、フードコート、バックヤード、通路、イベントスペース、交流スペース、レンタカー店等		<b>「道の駅」の機能</b> ○「道の駅」の機能として、産直市場やフードコートを盛り込み、町民が来訪する工夫が必要である。 ○「道の駅」は、予想として特に土日集中する。また、全世代に適した施設であることは難しいため、特定の年齢層をターゲットとした設定でなければならぬ。 <b>参考：全国の「道の駅」規模</b> ○全国の「道の駅」を対象に財団法人地域活性化センターが平成 23 年度に実施した調査では、敷地面積が 10,000 m <sup>2</sup> 未満の施設が回答数 (578) の 50.5% を占めている。 ○南埠頭において、商業施設区画 (2,700m <sup>2</sup> ) を除く、港外側の 2 区画 (4,000m <sup>2</sup> +4,100m <sup>2</sup> =8,100m <sup>2</sup> ) で「道の駅」を整備した場合、全国平均より小規模の「道の駅」となる。																	
		<table border="1"> <caption>全国の「道の駅」の敷地面積 (附帯施設含む)</caption> <thead> <tr> <th>敷地面積 (m<sup>2</sup>)</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>50.5%</td> </tr> <tr> <td>10,000m<sup>2</sup>以上～20,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>26.8%</td> </tr> <tr> <td>20,000m<sup>2</sup>以上～40,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>13.8%</td> </tr> <tr> <td>40,000m<sup>2</sup>以上～60,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>2.8%</td> </tr> <tr> <td>60,000m<sup>2</sup>以上～80,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>2.8%</td> </tr> <tr> <td>80,000m<sup>2</sup>以上～100,000m<sup>2</sup>未満</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td>100,000m<sup>2</sup>以上</td> <td>2.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※出典：H23 年度 財団法人地域活性化センター  <b>全国調査における「道の駅」の敷地面積 (附帯施設含む)</b>  <b>全国調査における「道の駅」規模</b></p>		敷地面積 (m <sup>2</sup> )	割合 (%)	10,000m <sup>2</sup> 未満	50.5%	10,000m <sup>2</sup> 以上～20,000m <sup>2</sup> 未満	26.8%	20,000m <sup>2</sup> 以上～40,000m <sup>2</sup> 未満	13.8%	40,000m <sup>2</sup> 以上～60,000m <sup>2</sup> 未満	2.8%	60,000m <sup>2</sup> 以上～80,000m <sup>2</sup> 未満	2.8%	80,000m <sup>2</sup> 以上～100,000m <sup>2</sup> 未満	0.5%	100,000m <sup>2</sup> 以上	2.8%
敷地面積 (m <sup>2</sup> )	割合 (%)																		
10,000m <sup>2</sup> 未満	50.5%																		
10,000m <sup>2</sup> 以上～20,000m <sup>2</sup> 未満	26.8%																		
20,000m <sup>2</sup> 以上～40,000m <sup>2</sup> 未満	13.8%																		
40,000m <sup>2</sup> 以上～60,000m <sup>2</sup> 未満	2.8%																		
60,000m <sup>2</sup> 以上～80,000m <sup>2</sup> 未満	2.8%																		
80,000m <sup>2</sup> 以上～100,000m <sup>2</sup> 未満	0.5%																		
100,000m <sup>2</sup> 以上	2.8%																		
		<b>参考：道内の「道の駅」規模</b> ○道内 4 カ所の「道の駅」について、施設面積や年間利用者数等の事例を下表に示す。2～3 万 m <sup>2</sup> といった比較的大規模の施設がある中、「だて歴史の杜」の様な 2 千 m <sup>2</sup> 程度の小規模もある。しかし、総合公園「だて歴史の杜」等の他施設が隣接しており、複合的な施設と見なす方が良い。																	

道内「道の駅」の敷地面積等の事例

「道の駅」名	施設面積	整備費	年間売上	交通量	年間利用者数	従業員
道の駅 ウトナイ湖	市 17,708m <sup>2</sup> 国 7,643m <sup>2</sup>	約 5 億円		20,000 台	73 万人	正 5 非 2
道の駅 だて歴史の杜	2,160m <sup>2</sup>	約 3.6 億円	約 6 億円	13,000 台	約 125 万人	正 5 非 32
道の駅 ニセコビュープラザ	8,505m <sup>2</sup>	約 3.2 億円	4 億 2 千万円	6,000 台	60～70 万人	正 12 非 12
道の駅 サーモンパーク	約 30,000m <sup>2</sup>	約 12 億 8 千万円 (隣接地購入含 む)	不明	6,000 台	60～80 万人	正 2 非 7

<「道の駅」施設規模検討事例と試算> (検討中)

- 「道の駅」における施設規模の検討事例として、当別町の事例を以下に示す。
- 当別町の検討事例に基づき、江差港南埠頭における 4,000m<sup>2</sup> 区画に「道の駅」を整備した場合の施設規模の試算結果を下表に示す。上屋の 920m<sup>2</sup> は当別町と同規模とし、イベントスペースとフラワースペースの規模により調整している。

「道の駅」施設規模の検討：江差港南埠頭 (4,000m<sup>2</sup> + 4,100m<sup>2</sup>「駐車場」)

項 目	施設規模		備 考
	当別町検討事例	江差港南埠頭	
24時間トイレ	110 m <sup>2</sup>	110 m <sup>2</sup>	
情報コーナー	80 m <sup>2</sup>	80 m <sup>2</sup>	
ホール・無料休憩コーナー	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	
地場産品コーナー	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	
農産物直売所	70 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	
飲食コーナー	150 m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>	レストラン+テイクアウト
チエレンジショップ	30 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>	
バックヤード	80 m <sup>2</sup>	80 m <sup>2</sup>	
通路等	200 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	
施設本体小計	920 m <sup>2</sup>	920 m <sup>2</sup>	
イベントスペース	3,000 m <sup>2</sup>	2,000 m <sup>2</sup>	
フラワーガーデン	1,500 m <sup>2</sup>	1,000 m <sup>2</sup>	
都市農村交流スペース	2,500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	
スペース小計	7,000 m <sup>2</sup>	3,000 m <sup>2</sup>	
駐車場	11,600 m <sup>2</sup>	4,050 m <sup>2</sup>	
合計	19,520 m <sup>2</sup>	7,970 m <sup>2</sup>	

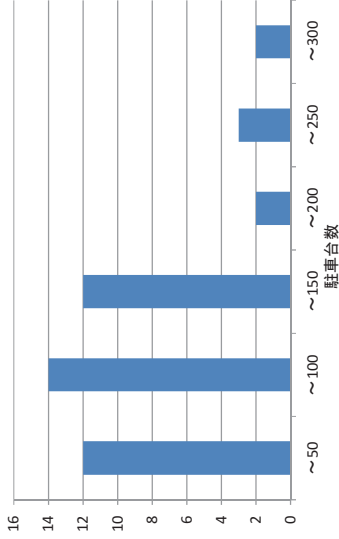
- (3) マリーナエリアからの機能シフト・調整  
 1) 開陽丸青少年センターのアンテナショップ、インプオメーションセンター等

(4) 駐車場収容台数の検討

- 1) 普通車台数、イベント用台数、大型車台数等

＜参考；道内「道の駅」における駐車場規模の事例＞

○道内45ヶ所の「道の駅」を事例対象とした、駐車台数の一覧と台数規模別のグラフを以下に示す。  
 45ヶ所の駐車台数の平均は96台となっており、台数規模別では、50台未満、100台未満、150台未満が、それぞれほぼ同数となっている。



道内「道の駅」 駐車台数の規模別件数

道内「道の駅」の駐車台数事例と江差港南埠頭の検討台数

道の駅名	駐車台数	道の駅名	駐車台数	道の駅名	駐車台数
道の駅「みついし」	271	道の駅「YOU遊もり」	107	道の駅「おうむ」	50
道の駅「かみゆうべつ温泉フェリーパークの里」	250	道の駅「サラブレッドロード新冠」	105	道の駅「ルート229元和台」	49
道の駅「いわない」	230	道の駅「香りの里たきのうえ」	105	道の駅「よってけ！島牧」	47
道の駅「びふか」	218	道の駅「おこっぺ」	95	道の駅「森と湖の里ほろかない」	44
道の駅「愛ランド湧別」	210	道の駅「おひら鱈番屋」	81	道の駅「横綱の里ふくしま」	39
道の駅「ほっと★はぼろ」	197	道の駅「あさぶ」	80	道の駅「オスコイ！かもえない」	39
道の駅「富士見」	174	道の駅「足寄湖」	78	道の駅「おといねっぶ」	37
道の駅「樹海ロード日高」	147	道の駅「さらべつ」	74	道の駅「てっくいらんど大成」	32
道の道「さるふつ公園」	145	道の駅「ニセコビュープラザ」	62	道の駅「知床・らうす」	30
道の駅「オホーツク紋別」	130	道の駅「くろまつない」	61	道の駅「江差」	26
道の駅「サンフラワー北竜」	126	道の駅「おとふけ」	60	道の駅「摩周温泉」	23
道の駅「ウォーレスト276大滝」	120	道の駅「なかさつない」	60	道の駅「ピンネシリ」	20
道の駅「南ふらの」	120	道の駅「しりうち」	57	道の駅「つどーる・プラザ・さわら」	15
道の駅「なとわ・えさん」	116	道の駅「田園の里うりゆう」	56		
道の駅「スペース・アップルよいち」	113	道の駅「サロマ湖」	54		
道の駅「虫類」	110	道の駅「上ノ国まんじゆ」	50	平均	96
				江差港南埠頭検討	60

〈道の駅」駐車場台数検討事例と試算〉（検討中）

○「道の駅」における駐車台数の検討事例として、当別町の事例を以下に示す。

表 4 想定入込客数（40 万人想定）

項目	施設規模	備考
立寄率	平日 12h	通常よりも 0.1 ポイント増加したとして設定
	休日 12h	
12 時間立寄台数	平日 12h	488 台
	休日 12h	896 台
年間入込客数	平日 12h	198,372 人
	休日 12h	210,560 人
合計	408,932 人	

表 5 駐車場規模想定

項目	施設規模	備考
普通車駐車台数	56 台	12 時間立寄台数（休日）/12h × 集中率 1.5/2（滞在時間 30 分）（12 時間立寄台数：896 台）
高齢者・障がい者用	4 台	
イベント用駐車場	80 台	入込数を 1,000 人と設定（平均乗車人員 2.5 人、1 日の回転数 5 回）
計	140 台	
大型車混入率	0.287	バスはほとんどない可能性あり
大型車駐車台数	23 台	56 台に対して算出
合計台数	163 台	
駐車場面積	普通車	50 m <sup>2</sup> /台
	大型車	200 m <sup>2</sup> /台
	普通車	7,000 m <sup>2</sup>
	大型車	4,600 m <sup>2</sup>
合計	11,600 m <sup>2</sup>	

※出典：当別町道の駅基本計画 平成 26 年 11 月（当別町）

「道の駅」の入込客数と駐車台数の検討事例（当別町）

○当別町の検討事例に基づき、江差港南埠頭における 4,100m<sup>2</sup> 区画に「道の駅」の駐車場を整備した場合の駐車台数の試算結果を下表に示す。試算結果によると計 60 台となり、前述の道内平均の駐車台数 96 台より下回る事が分かる。

江差港南埠頭（4,100m<sup>2</sup>）における駐車台数試算

項目	施設規模	備考
普通車駐車台数	25 台	
高齢者・障害者用	3 台	
イベント用駐車場	25 台	
普通車計	53 台	
大型車混入率	0.287	
大型車駐車台数	7 台	
合計台数	60 台	
駐車場面積	普通車	50 m <sup>2</sup> /台
	大型車	200 m <sup>2</sup> /台
	普通車	2,650 m <sup>2</sup>
	大型車	1,400 m <sup>2</sup>
	合計	4,050 m <sup>2</sup>

※「当別町道の駅基本計画（平成26年11月；当別町）」による概算事例をもとに作成

(5)年間販売・売上高の予測

(6)運営形態の検討

- 1) 道の駅；行政直営型、委託型、指定管理者
- 2) 飲食・物販；協議会自主運営型、運営管理者主導型
- 3) 民間進出や出店意向の収集

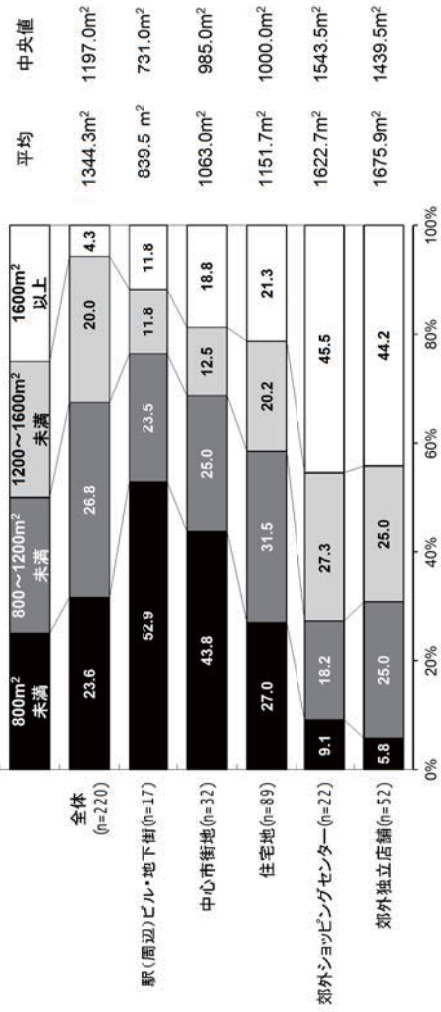
(7)集客方法の検討

- 1) イベント開催、物販差別化、ブランド・商品開発、地域住民サービス等

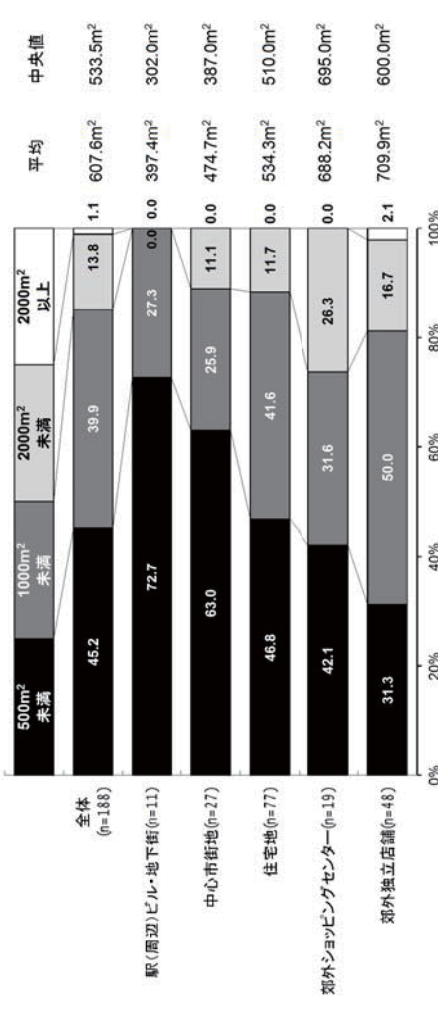


検討課題・調整事項	検討内容や留意点等
<p>3. バス待合所</p> <p>(1) 立寄路線や便数等の調整</p> <p>1) バス運行事業者、道路管理者(港湾管理者)、交通管理者(警察)との調整</p>	<p>＜路線バスの現状＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○江差港ではマリーナ側にはバス停留所があるが、木古内から来る路線バス1便のみ受入れしている。</li> <li>○現状のバスターミナルは、街の郊外に位置しており、国道沿いではなく旧道沿いにある。待合所があるが、利用者からは郊外にあるという点で不便と苦情が出ている。</li> </ul> <p>＜路線バスの受入れ＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○木古内からの路線バスは町内計6便、函館から来る路線バスが計5便、八雲から来る路線バスは計2便あるが、将来的に、南埠頭に待合所を整備し、全便受入の意向をバス会社に要望済である。受入れに当たっては、バスダイヤの改正が必要となる。</li> <li>○当初、南埠頭にバスターミナル自体をシフトする方向で検討されていたが、道路運送法や旅客自動車運送法等の関係で、2km以内にピットや車両倉庫、及び地下タンクが整備する必要があり、南埠頭から現在のターミナルまでは2km以上あるため、ターミナルの移転はできない結論となった。南埠頭にバスターミナルを整備しようとする、バス会社の負担は1億円以上となる。</li> <li>○南埠頭背後の港湾道路で路線バスを受入れする際、道路幅員が狭くないか懸念がある。</li> </ul> <p>○待合所は、簡易な屋根付き施設を検討している。</p>
<p>(2) 施設規模・配置の検討</p> <p>1) 待合所、バス待避・旋回スペースの規模・配置検討</p> <p>2) バス停や附帯施設の設置許可</p>	

検討課題・調整事項	検討内容や留意点等																																	
<p>4. 商業施設</p> <p>(1) 誘致する店舗種別等の検討</p> <p>(2) 店舗規模の検討</p> <p>1) 売場面積、バックヤード面積、駐車台数</p>	<p>〈参考：店舗種別による施設規模〉</p> <p>○ 商業施設の規模について、企業HPによる店舗種別の施設規模を下表に示す。江差港南埠頭の商業施設の配置予定区画における2,700㎡の規模では、大型店より少し下回る規模となる。</p> <p><b>店舗種別による施設規模の目安</b></p> <table border="1" data-bbox="383 358 782 1209"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>施設規模</th> <th>施設規模(㎡換算)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大型店</td> <td>1,000坪から2,000坪以上</td> <td>3,306㎡から6,612㎡以上</td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>150坪から200坪以上</td> <td>496㎡から661㎡以上</td> </tr> <tr> <td>観光地</td> <td>60坪から100坪以上</td> <td>198㎡から331㎡以上</td> </tr> <tr> <td>駅なか</td> <td>50坪から</td> <td>165㎡から</td> </tr> <tr> <td>踏面店</td> <td>250坪から</td> <td>827㎡から</td> </tr> <tr> <td>商店街</td> <td>300坪から</td> <td>992㎡から</td> </tr> <tr> <td>繁華街</td> <td>80坪から</td> <td>264㎡から</td> </tr> <tr> <td>オフィス</td> <td>50坪から</td> <td>165㎡から</td> </tr> <tr> <td>空港</td> <td>25坪から</td> <td>83㎡から</td> </tr> <tr> <td>屋外施設</td> <td>180坪から</td> <td>595㎡から</td> </tr> </tbody> </table> <p>※資料：100円ショップHP</p> <p>○ 商業施設の延面積(=売場面積+バックヤード面積)について、国内の平均値は立地環境別に、全体平均で1,952㎡(=1,344.3㎡+607.6㎡)、中心市街地は1,819㎡(=1,344.3㎡+474.7㎡)、住宅地は1,686㎡(=1,151.7㎡+534.3㎡)、郊外ショッピングセンターで2,311㎡(=1,622.7㎡+688.2㎡)となっている。江差港南埠頭の商業施設の配置予定区画における2,700㎡の規模は、これら平均を上回ることになる(駐車場を除く)。</p>	項目	施設規模	施設規模(㎡換算)	大型店	1,000坪から2,000坪以上	3,306㎡から6,612㎡以上	商業施設	150坪から200坪以上	496㎡から661㎡以上	観光地	60坪から100坪以上	198㎡から331㎡以上	駅なか	50坪から	165㎡から	踏面店	250坪から	827㎡から	商店街	300坪から	992㎡から	繁華街	80坪から	264㎡から	オフィス	50坪から	165㎡から	空港	25坪から	83㎡から	屋外施設	180坪から	595㎡から
項目	施設規模	施設規模(㎡換算)																																
大型店	1,000坪から2,000坪以上	3,306㎡から6,612㎡以上																																
商業施設	150坪から200坪以上	496㎡から661㎡以上																																
観光地	60坪から100坪以上	198㎡から331㎡以上																																
駅なか	50坪から	165㎡から																																
踏面店	250坪から	827㎡から																																
商店街	300坪から	992㎡から																																
繁華街	80坪から	264㎡から																																
オフィス	50坪から	165㎡から																																
空港	25坪から	83㎡から																																
屋外施設	180坪から	595㎡から																																



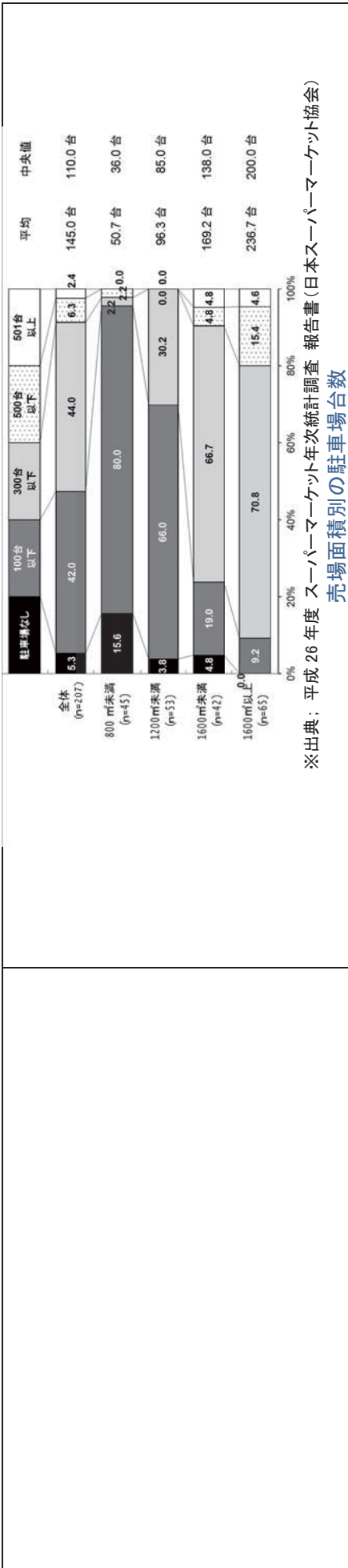
※出典：平成26年度スーパーマーケット年次統計調査 報告書(日本スーパーマーケット協会)  
立地環境別の商業施設の売場面積



※出典：平成26年度スーパーマーケット年次統計調査 報告書(日本スーパーマーケット協会)  
立地環境別の商業施設のバックヤード面積

<参考：売場規模別の駐車場台数>

○商業施設の駐車場台数について、売場面積の全国平均である1,344.3m<sup>2</sup>であれば、下図では1,600m<sup>2</sup>未満に該当することから、平均駐車台数は169.2台となり、前述の江差港南埠頭における4,100m<sup>2</sup>区画に「道の駅」の駐車場を整備した場合の駐車台数の試算結果である計60台より、大規模な駐車場施設が必要との試算結果になる。

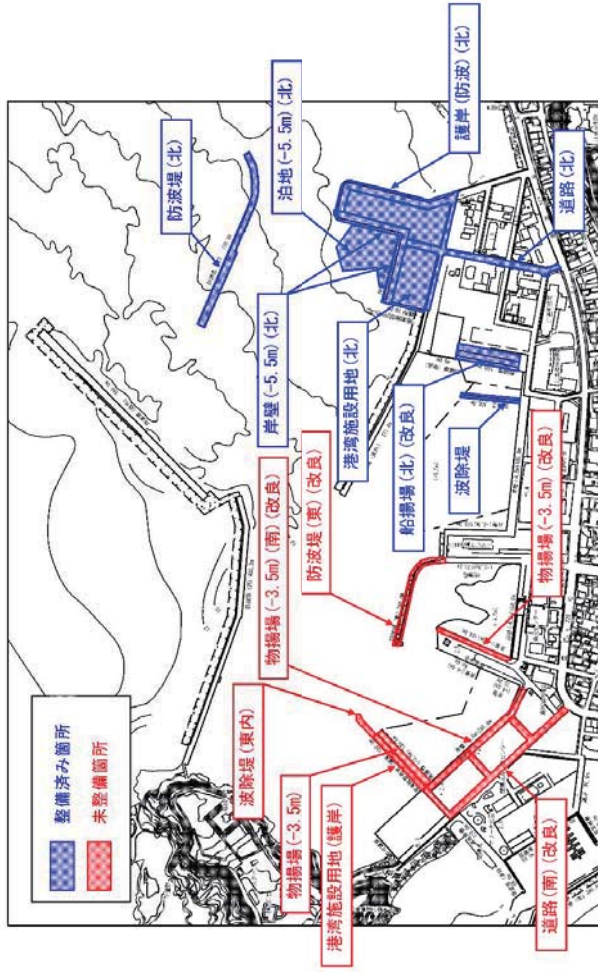


Ⅱ. 直轄港湾整備「江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業」との調整

(1) 事業概要

- 1) 関連整備施設；物揚場(-3.5m) (南) (改良) (L=245.8m)、道路(南) (改良) (L=390m)
- 2) 整備スケジュール；平成37年度完了予定 (平成28年度事業評価(再評価)時点)

<直轄港湾整備事業の概要>



江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業

- 江差港南埠頭では、「本港地区国内物流ターミナル整備事業」により、平成3年度～令和7年度の整備期間にて、物揚場や道路等を整備予定としている。
- 整備事業は、5年に1回の頻度で事業評価(再評価)が実施され、前回は平成28年度に港形を縮小した変更計画にて評価が実施されている。次回評価は令和3年度の予定となる。

<係留施設の利用計画や状況>

- 南埠頭の利用に関して、漁港区として整備が進められ、物揚場は外来船(漁船)の休憩岸壁となる予定である。現状では、カニ漁船や海上保安署巡視船が利用している。なお、物揚場の休憩岸壁の背後用地は、現状では利用されていない。
- 漁協前の船間が漁船利用で溢れていたことから、南埠頭の物揚場整備が計画として位置付けされたが、整備中に利用漁船が徐々に減少している。外来船はイカ漁期に入港するが、近年はイカが不漁であるため少数である。

(2) 施設利用に関する調整

- 1) 物揚場(-3.5m) (南) (改良) の利用予定者(漁協)による背後用地利用の必要性確認
- 2) 整備後の利用形態(外来漁船の休憩等の計画)や新たな活用検討(外来漁船の隻数減を踏まえ)

<p>(3)施設配置の変更に関する調整</p> <p>1)物揚場(-3.5m)(南)(改良)のエプロン幅(現状-5.5m水深部の6.5m幅を6.0mに変更)</p> <p>2)道路(南)(改良)の物揚場(-3.5m)(南)(改良)への取付道路(3箇所)の一部用地化</p>	<p>＜直轄港湾整備事業との調整＞</p> <p>○「道路(南)(改良)」の内、物揚場(-3.5m)(南)(改良)への取付道路が、岸壁法線と直角に3本配置されている。「北の江の島構想」の整備に当たり、これらが不要であれば、利用者(漁業者)や直轄との調整が必要となる。なお、3本の取付道路の内、1本の減なら可能だが、2本以上の減は道路整備自体の必要性にも影響が出てくるので難があると想定される。</p>
<p>(4)道路(南)(改良)に関する調整</p> <p>1)南埠頭道路の断面計画の調整</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装構成(バス耐荷重等)、車道幅員、歩道配置・幅員</li> <li>・排水計画(トラフ、集水枠)</li> <li>・カラー舗装やインタローキング舗装等のデザイン</li> </ul> <p>2)附帯設備や関連施設の調整</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・照明灯、用地への車両出入口箇所の歩道切り下げ位置</li> <li>・電線の地中化整備</li> <li>・下水道(函渠;現状は浄化槽)、上水道の整備</li> </ul>	<p>＜道路(南)(改良)の調整＞</p> <p>○南埠頭の港湾道路である「道路(南)(改良)」について、事業最終年の令和7年度の単年で整備予定である。よって、港湾道路の電線の地中化は、前年の令和6年度までに、調整や設計を完了させる必要がある。</p> <p>○電線の地中化について、いにしえ街道の整備では、景観保持が整備目的となっており、当時、街道の街路整備事業にて整備され、その後、町道として移管された。なお、防災名目の整備は難がある。</p> <p>○港湾内に多くの電柱があるため、これら地中化の検討が必要である。</p> <p>○マリーナ側や南埠頭共に、下水道は入っておらず浄化槽で対応しており、地方創生推進交付金(1/2補助)により函渠を引いて整備する検討も必要である。</p>
<p>(5)整備スケジュール等</p> <p>1)設計や整備スケジュール調整</p> <p>2)事業費の分担</p>	
<p>Ⅲ. 国有港湾施設の手続</p>	
<p>(1)国有港湾施設の解除・廃止・変更</p> <p>1)南埠頭荷さばき地(A=9,901.27㎡)の町有地としての買い上げに伴う用途廃止または用途変更</p> <p>2)南埠頭岸壁(L=245.80m)の原状変更や一部用途変更</p> <p>3)南埠頭道路(A=6,834.08㎡)の一部用途変更</p> <p>4)南防波堤(L=449.40m)の用途廃止</p> <p>5)南埠頭船揚場(L=100.70m)の原状変更や用途変更</p>	
<p>(2)臨港地区の分区指定</p> <p>1)分区指定の変更(漁港区、特殊物資港区→商港区、無分区等)</p>	

参考；「道の駅」整備に関する活用可能な制度の例

所管省庁	制度名称
総務省	地域経済循環創造事業交付金 都市農村共生・対流総合対策交付金 農山漁村地域整備交付金のうち、集落基盤整備事業・中山間地域総合整備事業
農林水産省	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金 6次産業化ネットワーク活動交付金 農林漁業の健全な発展と調和のとれた再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律 国産水産物流通促進事業 産地水産業強化支援事業（強い水産業づくり交付金） 離島漁業再生支援交付金 次世代自動車充電インフラ整備促進事業 地域エネルギー供給拠点整備事業 ふるさと名物応援事業 社会資本整備総合交付金 （道路関係、市街地関係、公園関係、住宅相談・住情報の提供関係等） 集落活性化推進事業 河川環境整備事業 直轄道路事業 みなとオアシス制度 地域公共交通確保維持改善事業 地域観光環境改善事業 観光地域ブランド確立支援事業
経済産業省	
国土交通省	
観光庁	

※出典；国土交通省 重点「道の駅」企画提案募集要領

参考資料3.江差港「北の江の島構想」の南埠頭エリアのロードマップ

検討項目	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	備考
	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	
I.南埠頭エリアの施設配置											第6次総合計画の期間中10年を整備対象期間
1.南埠頭エリアの施設配置											
(1)エリア内のゾーニング検討											交通拠点、交流拠点
(2)エリア内の施設規模の検討・調整											奥尻町との連携も検討
(3)エリア内の利用や関連施設との連携方策の検討											他エリア(マリナーエリア、かもめ島)との調整
(4)事業化の検討											
2.道の駅や産直市場											
(1)入込客数目標の予測											
(2)導入機能、施設構成及び規模・配置の検討											道の駅の要件に関する機能や+αの機能
(3)マリナーエリアからの機能シフト・調整											
(4)駐車場収容台数の検討											
(5)年間販売・売上高の予測											
(6)運営形態の検討											
(7)集客方法の検討											
3.バス待合所											
(1)立寄路線や便数等の調整											現状の1便から計13便の受入意向
(2)施設規模・配置の検討											バスダイヤの改正必要 待合所は簡易な屋根付き施設想定
4.商業施設											
(1)誘致する店舗種別等の検討											
(2)店舗規模の検討											
II.直轄港湾整備との調整											
(1)施設利用に関する調整											整備年はH28事業評価時の計画(要確認) 物揚場(-3.5m)(南)(改良)は外来漁船体憩利用
(2)施設配置の変更に関する調整											取付道路の用地への変更等 カラ舗装、電線の地中化、上下水道等の調整
(3)道路(南)(改良)に関する調整											
III.国有港湾施設の手続											
(1)国有港湾施設の解除・廃止・変更											用途廃止、原状変更、用途廃止 漁港区から商港区等への変更
(2)臨港地区の分区指定											漁港区から商港区等への変更



参考資料 4. 江差町「北の江の島構想」の南埠頭エリアのイメージ図

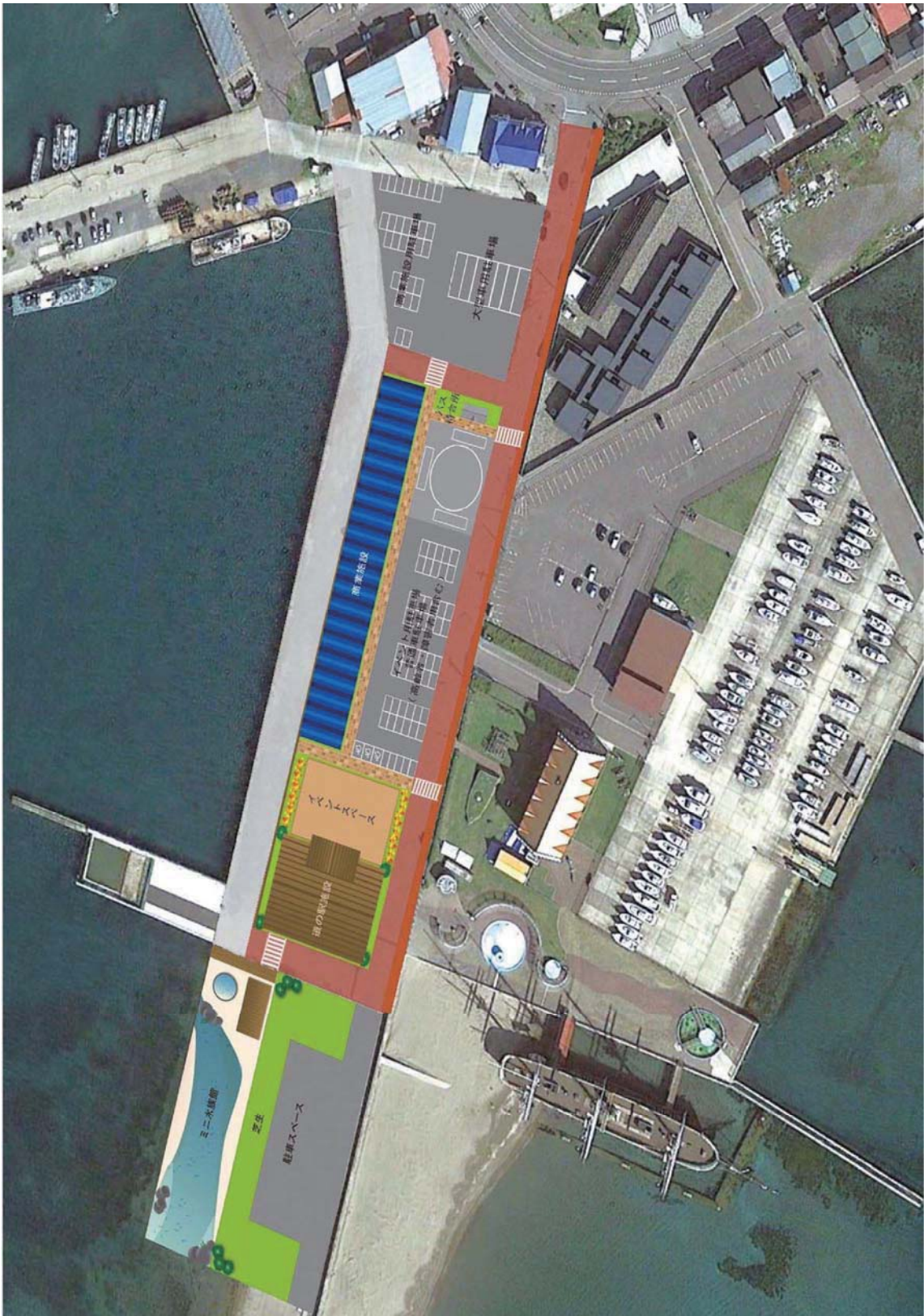
【イメージ1案】



【イメージ2案】



【イメージ3案】



参考 4-3

【イメージ4案】



参考 4-4

