

北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備

基本計画



平成31年3月

北海道 二海郡 八雲町

目 次

1. 計画の背景と目的	1
1.1 計画の背景	1
1.2 計画の目的	1
1.3 これまでの新駅周辺整備関連計画	2
(1) 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想（平成 18(2006)年 12 月）	2
(2) 北海道新幹線新八雲（仮称）駅等整備方針（平成 28(2016)年 2 月）	8
2. 八雲町の現状	9
2.1 概況	9
2.2 各種統計指標等から見た現状	9
(1) 人口・世帯数	9
(2) 土地利用	12
(3) 交通	14
(4) 産業	17
(5) 交流人口	18
3. 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状及び位置づけ	23
3.1 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状	23
(1) 上位計画での位置づけ	23
(2) 土地利用	24
(3) インフラの整備状況	27
(4) 市街地からの交通アクセス	27
3.2 新駅周辺整備にかかる町民意向（アンケート調査結果）	28
(1) 調査概要	28
(2) 結果概要	28
3.3 広域利用の可能性	29
3.4 事例を基にした新幹線駅周辺土地利用について	30
(1) 駅内における各種サービス施設の存在	30
(2) 駅周辺の駐車場の整備状況	31
(3) 類似する新幹線駅周辺における土地利用等	32
【参考】人口規模から見た八雲町内に立地しうるサービス施設	33
3.5 立地適正化計画との整合	34
4. 新駅周辺整備基本計画	35
4.1 新駅周辺の課題整理	35
(1) 土地利用	35
(2) アクセス環境	35
4.2 計画の基本的な考え方	36
(1) 土地利用の基本方針	36
(2) 新駅周辺の整備コンセプト	37
(3) 導入機能とその整備方針	38
(4) 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計	39
(5) 駅前広場、駐車場の規模算定	42
4.3 土地利用に関する基本計画	44
(1) 新駅周辺整備基本計画の対象範囲（都市計画区域の変更）	44
(2) 用途地域及びその他の地域地区の設定	45
(3) 都市施設、その他誘導施設について	46
4.4 新駅周辺整備基本計画	47
(1) 計画条件整理	47
(2) 駅前広場等配置計画	52
(3) 整備イメージ図	54
(4) 駅前広場周辺の整備について	55

4.5 新八雲（仮称）駅と接続する二次交通やソフト対策のあり方について.....	57
(1) 二次交通のあり方について	57
(2) ソフト対策のあり方について	60
4.6 想定される事業スケジュール.....	61

1. 計画の背景と目的

1.1 計画の背景

北海道新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく整備計画で決定された東北新幹線の新青森駅から函館市付近・小樽市付近を経て札幌市に至る延長約 360 k m におよぶ路線である。

2002 年（平成 14 年）1 月 8 日、日本鉄道建設公団（現：鉄道建設・運輸施設整備支援機構）から国土交通大臣に対し工事実施計画認可申請がなされ、2016 年（平成 28 年）3 月 26 日には、新青森-新函館北斗間が開業した。

新函館北斗-札幌間（211.5km）の開業が 2030 年度末と予定されていることから、今後の事業推進に向け、沿線となる地域の共同した総合的な取り組みが求められる状況にある。

1.2 計画の目的

北海道新幹線新八雲（仮称）駅は、道南地域において太平洋（内浦湾）側の地域と日本海側の地域とを結ぶ玄関駅として、広域的な地域の発展に大きな波及効果のあることが期待されている。一方、J R 八雲駅の西方約 3km に建設が予定されていることから、市街地との連携を考慮した駅周辺整備を図る必要がある。

本計画は、これまでに北海道八雲町で策定した関連計画※を踏まえつつ、北海道新幹線新八雲（仮称）駅の立地特性に考慮した駅周辺の整備の考え方及び整備方針を確立し、土地利用計画、交通計画及び各種施設のデザイン計画等を含めた駅周辺地区の整備基本計画の具体的な方向性を示すものと位置づける。

※ 新幹線八雲駅を核とした地域振興計画（平成 12(2000)年 3 月）

北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想（平成 18(2006)年 12 月）

北海道新幹線新八雲（仮称）駅等整備方針（平成 28(2016)年 2 月）

1.3 これまでの新駅周辺整備関連計画

(1) 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想（平成 18(2006)年 12 月）

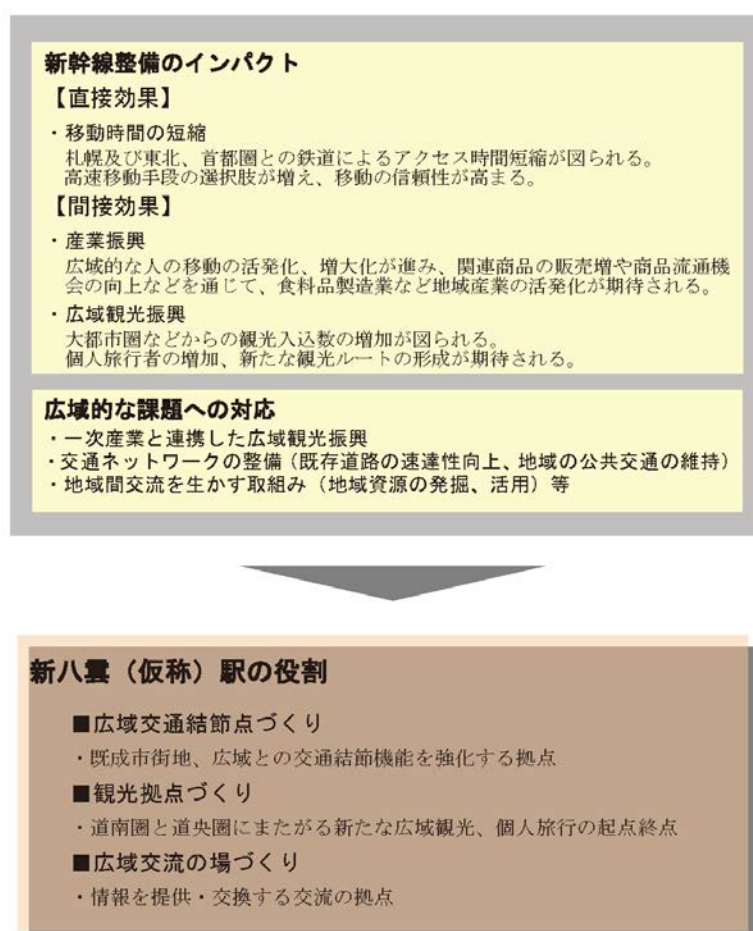
① 概要

北海道新幹線新八雲（仮称）駅の立地特性を踏まえ、平成 12(2000)年 3 月に策定した「新幹線八雲駅を核とした地域振興計画（北海道八雲町）」における考え方に基づき、より具体的に、計画のコンセプト、駅舎及び駅前広場等のあり方を検討。

② 計画のコンセプト

新駅については、以下の役割・構想コンセプト・整備方針が掲げられている。

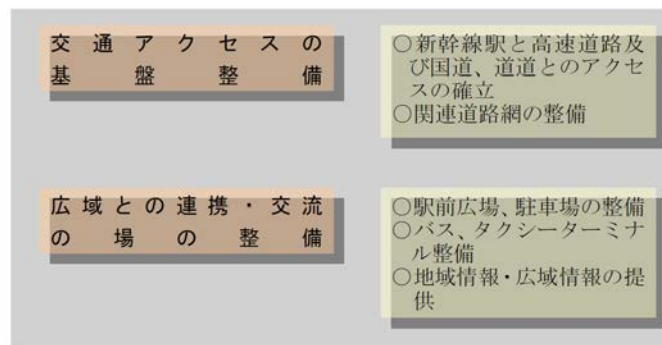
■新八雲（仮称）駅の役割



① 構想のコンセプト

八雲町は、太平洋（内浦湾）と日本海の二つの海と美しい山や川など、他の地域に誇れる豊かな自然と多くの可能性に満ちた町であり、今後、北海道新幹線という新しい広域高速交通基盤を最大限に活用し、道南地域北部の広域連携拠点づくりを計画のコンセプトとし、新八雲（仮称）駅周辺整備構想を進めて行くものとする。

— 道南地域北部の広域連携拠点の形成 —



② 整備方針

駅周辺整備は、新幹線整備のインパクトに相乗して、地域間の連携を強化し、広域的な交流を促進することにより、従来にはなかった新たな形で地域振興を図るものである。よって以下の方針により新八雲（仮称）駅周辺の整備を進める。

自然に調和する 施設整備

：「自然美術館 八雲」に相応しい質の高い施設づくりを目指す。

安全で快適な 施設整備

：高齢者、身障者等誰もが安全・安心して利用できる快適な施設づくりを目指す。
新幹線とバス、タクシーとの乗り継ぎ利便性、安全性を確保する。

冬季の円滑な 利用への配慮

：積雪、寒冷の気候条件でも円滑に利用できる施設整備を目指す。

③ 新八雲（仮称）駅周辺整備に関する土地利用規制の方針

「新八雲（仮称）駅の建設が予定されている区域は、都市計画区域の外部に位置し、国土利用計画の農業地域に含まれ、農用地区域に指定されている。農用地区域については、農業利用以外の土地利用に制約があることから、農用地区域からの除外と農地の転用許可が必要になる。今後、事業の熟度が高まった時点で、農業関係機関との調整・協議が必要になるが、駅舎及び駅前広場など新幹線整備に伴う必須の整備メニューを除き、現行の農業的土地利用を基本に対応することとする。」と示されている。

a. 駅舎及び駅前広場等のあり方（整備内容のイメージ）

① 駅舎及び情報交流館の機能構成

新幹線駅としての基本的な機能充足を目指し、次の機能構成とする。

【駅舎】

駅務機能 : 駅舎の運営・管理に必要な駅務室、ラッチスペースを設置する。

休息・利便機能 : ホール、待合室、キヨスク、トイレを設置する。
あわせて階段とともにエレベーター、エスカレーターを設置し、高齢者等誰もが安全・快適に利用できるユニバーサルデザインの施設とする。

【情報交流館】

情報・交流機能 : 八雲町をはじめ周辺自治体を含む広域の観光・業務などの地域情報、広域情報を提供する情報交流ホール、休憩コーナー、トイレを設置する。

② 駅舎及び情報交流館の計画諸元

駅舎のほか地域情報、広域情報を提供する情報交流館を設置し、広域交通と交流の拠点形成を目指し、計画諸元を次のように設定する。

■駅舎及び情報交流館の規模

区 分	諸 元	備 考
駅舎	約 1,000 m ²	・ホール、キヨスク、駅務室、トイレ ・ユニバーサルデザインの導入
情報交流館	約 500 m ²	・「道の駅」に相当する機能及び面積を想定 ・ユニバーサルデザインの導入

注－１：九州新幹線川内駅（人口 10 万人）の駅舎面積は 1,400 m²。

注－２：情報の提供と交流促進を担う道内の「道の駅」の 43%が 500～1,000 m²、24%が 500 m²未満。

b. 駅前広場の規模の検討

駅前広場の規模について、新八雲（仮称）駅の将来乗降客数による必要面積など、以下に示す条件により試算されている。

【基本的要件】

- ・ 交通結節点としての機能を重視しつつ、環境広場としての要素を考慮する。
- ・ 新幹線整備効果の拡大に伴う将来の乗降客数増大を考慮し、ゆとりある広場空間を創出する。
- ・ 新駅舎及び情報交流館の計画と一体的な施設配置を実施する。

【試算に用いる乗降客数】

- ・ 試算には、北海道の算出した将来利用者数 500 人／日を用いる。（※上記には時間短縮による誘発交通量は、含まれていない。）

【48 式（通常の駅前広場面積の算定式）による試算結果】

- ・ 駅前広場の面積は、48 年式を用いて試算すると約 1,300 m²となる。
- ・ 試算値は、現在の J R 八雲駅前広場の 1/2 以下の面積に該当する規模であり、バス交通の導入や環境広場機能の充実など新八雲（仮称）駅に求められる機能の充足を図るには、面積、機能とも不足する結果となる。
- ・ 仮に乗降客数が推計値の 2 倍、1,000 人/日となった場合でも、算定式にもとづく面積は約 1,500 m²にすぎず、実際に有効に機能する駅前広場面積としては、極めて狭小になる。
- ・ 乗降客数を用いて試算した面積規模では、想定 of 駅前広場計画にある十分な交通機能整備や環境広場整備が実現できない規模であり、機能構成を示した上で必要諸元を設定し、広場の計画を行うことにより面積規模を設定する。

【規模の設定】

① 駅前広場の機能

広場面積は、48 年式による検討の結果では、広場の基本的要件を満たすことができないことから、次の機能構成に基づき規模を設定する。

バスバース	: 公共交通サービスの結節点機能の充実を図るため、日本海側地域などと新幹線駅とを結ぶ路線バス、J R 八雲駅や市街地とを結ぶ循環バスおよび観光バスバースを設置する。
タクシーバース タクシープール	: バスとともに公共交通サービスの充実を図るため、地理に不案内な人、手荷物を持った人などの利用者の利便性を確保するタクシーバース・プールを設置する。
自家用車バース 自家用車駐車場	: 地域の人々の主要交通手段である自家用自動車の利便性確保を図るため、送迎用自家用車バースと短期駐車場を設置する。

② 駅前広場の計画諸元

以上の機能を完備した駅前広場として、バス、タクシー、自家用車などの所要面積の積み上げにより、現在のＪＲ八雲駅前広場の約２倍、約 7,000 ㎡程度を新八雲（仮称）駅の駅前広場面積と設定する。

■駅前広場の規模設定

機 能	諸 元	備 考
バスバース	4 バース	乗車用、降車用を各 2 バース確保する。
タクシーバース	2 バース	乗車用、降車用各 1 バース確保する。
タクシープール	10 台	タクシーの円滑な運用のため 10 台分のタクシープールを確保する。
自家用車バース	4 バース	乗車用、降車用各 2 バース確保する。
自家用車駐車場	20 台	現在のＪＲ八雲駅前広場駐車場（10 台）がピーク時に満車となることに配慮し、20 台分の送迎用短期駐車場を確保する。
全体面積	約 7,000 ㎡	

注－１：現在のＪＲ八雲駅前広場の面積は 3,080 ㎡となっている。

③ 駐車場の計画諸元

八雲町をはじめ周辺地域では、自家用車利用の移動に占める割合が多いことに着目し、パーク＆ライドによる新幹線利用の利便性確保に向けた駐車場設置を図る。

駐車場は、ビジネスなどで定期的に利用する個人・団体・企業等のための月極利用駐車場など長期的利用への対応と、不定期の業務や私事目的で新幹線を利用するケースの短期的利用への対応の両方に応えられるものを想定する。

また、観光バス、貸切バスやレンタカーの待機スペースとしても利用できるものとする。

駐車場の規模は、１日当たり乗降客数の２分の１のうち、概ね６割～８割が自家用車を利用することを想定して、普通乗用車 200 台、バスなどの大型車 20 台が駐車可能な規模とする。

■駐車場の規模設定

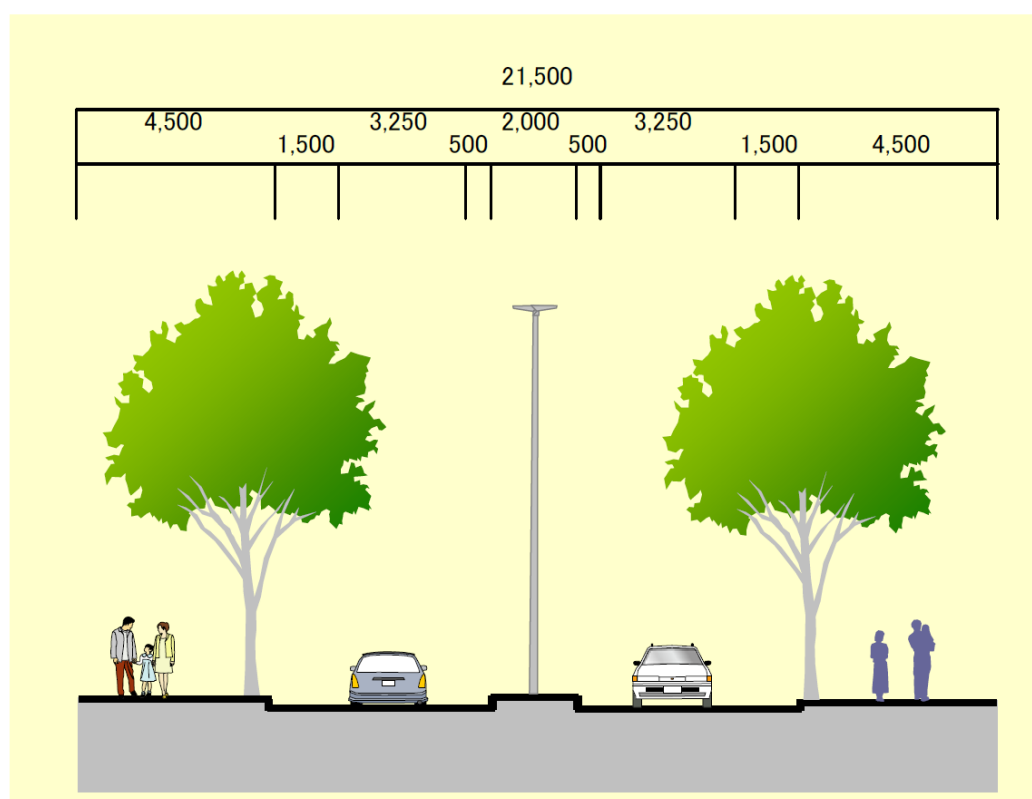
区分	諸 元	備 考
普通車駐車場	約 5,000 ㎡	送迎を除く中長期利用駐車場、障害者用 4 台を含む。 (200 台×25 ㎡)
大型車駐車場	約 5,000 ㎡	観光、貸切バス駐車場。 (20 台×250 ㎡)
合計面積	約 10,000 ㎡	

④ アクセス道路の計画諸元

駅前広場へのアクセス道路は、接続する道道八雲北檜山線で道路改良事業が進められていることから、その整備計画による横断面構成を基本に中央分離帯を加え、以下に示す総幅員 21.5m の断面構成を想定する。

また、広域から八雲町を訪れる人々の玄関口となることから、シンボリックな景観に優れた並木道となる整備を想定する。

■新八雲（仮称）駅アクセス道路の計画断面図



(2) 北海道新幹線新八雲（仮称）駅等整備方針（平成 28(2016)年 2 月）

① 概要

札幌開業の 7 年前（2023 年度）までを目途に新駅周辺整備計画を策定することとし、第 2 期八雲町総合計画（2018～2027 年度）の中で新駅周辺整備のあり方についても検討することとし、新駅周辺整備計画を新たに策定するまでの間の当面の方針が示されている。

② 示された方針

- 新駅は、札幌開業時（2030 年度）に設置される 5 つの駅の中で、現駅に接続する札幌・長万部・倶知安や住宅地に新設される新小樽と異なり、郊外に新設されるため、都市計画区域への編入を不要と考え、性急に現新駅周辺整備構想（平成 18(2006)年度策定）を見直す必要はない。
- 新駅周辺整備は、主要な産業の 1 つである酪農を守るため、市街化が酪農地帯まで及ばないよう、十分に配慮しながら進める。
- 北渡島・桧山の交通の要衝に相応しい機能を備えた新駅として、駐車場、ロータリー、バス・タクシーのバース等を整備する。ただし、牧歌的風景を乱さないよう、過大な整備は避ける。
- 新駅のデザインは牛舎やサイロ等をモチーフとし、橋脚等明かり区間の施設と共に、周辺の牧歌的風景に相応しいものを、鉄道・運輸機構に要望する。なお、現新駅周辺整備構想に記載の情報交流館については整備しないものとする。
- 新駅から市街地までのアクセス道路は、道道八雲北桧山線を最も重要な幹線道路と位置づける。新駅から道道八雲北桧山線までの接続道路の整備は、これまでどおり北海道に要望する。
- 新駅へは、上水道を整備するが、下水処理については、合併浄化槽を想定する。ただし、整備及び維持の費用が、過大なものにならないように配慮する。
- 新駅からの二次交通は、乗降客がストレスなく移動できるよう、路線バスだけでなく、多種多様な交通手段で補完することを検討する。並行在来線については、前例となるいさり火鉄道等の運行状況を注視しながら、北海道や沿線自治体と協議を進める。（2025 年度には結論が出る予定。）ただし、導入費用・維持費用等が過大なものにならないよう配慮する。

2. 八雲町の現状

2.1 概況

八雲町は、渡島半島の中央部に位置し、東は太平洋（内浦湾）、西は日本海に面し、北は長万部町、今金町、せたな町に、南は森町、厚沢部町、乙部町に接している水産・漁業、酪農業を基幹産業とする道南北部の拠点となるまちである。

2005 年（平成 17 年）10 月 1 日には、山越郡八雲町と爾志郡熊石町が合併して二海郡八雲町が誕生し、面積 955.58km²、人口 20,131 人、世帯数 7,981 世帯（平成 17(2005)年国勢調査）、日本で唯一の太平洋と日本海の二つの海を持つまちが誕生した。

八雲町は、函館、室蘭より 70km 圏内に位置し、道央と道南、太平洋と日本海を結ぶ国道が通り、また、北海道縦貫自動車道八雲 I C が開通するなど交通の要衝となっており、国、道の行政機関の立地や商業の集積により、広域的な中核都市としての役割を担っている。

このような中で、北海道新幹線新八雲（仮称）駅が整備されることにより、太平洋と日本海の双方にまたがる八雲町の立地特性がより効果的に発揮され、八雲町を中心とする広域の持続的な活性化に資することが、大きく期待されている。

2.2 各種統計指標等から見た現状

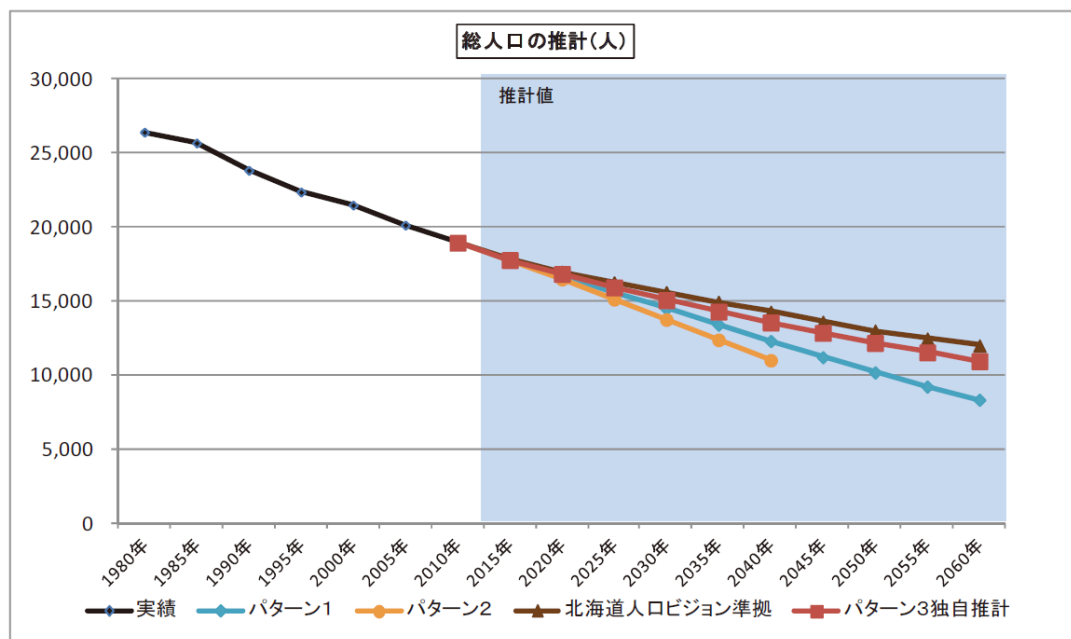
(1) 人口・世帯数

八雲町の人口・世帯数は、平成 27(2015)年国勢調査で 17,252 人 7,523 世帯となっており、旧八雲町地域で 14,830 人 6,377 世帯、旧熊石町地域で 2,422 人 1,146 世帯となっている。

広域地域（森、厚沢部、乙部、奥尻、せたな、今金の周辺の各町を含む）全体では、57,944 人、25,057 世帯となっており、八雲町は広域地域全体の約 30%を占めている。

八雲町人口ビジョン（平成 28(2016)年 2 月）における将来人口推計では、2030 年時点の目標人口を 15,023 人としているが、平成 27(2015)年国勢調査を基にした国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）推計では、2030 年に 12,446 人と推計され、現状の約 7 割に落ち込むとされている。

居住地域で見ると、J R 八雲駅周辺である富士見町や、町営住宅や民間アパートが多い出雲町で人口密度が高くなっている。



	2010 年	2020 年	2030 年	2040 年	2050 年	2060 年
パターン1	18,895	16,656	14,462	12,259	10,142	8,301
シミュレーション1	18,895	16,715	14,817	12,934	11,104	9,575
シミュレーション2	18,895	17,733	16,581	15,392	14,213	13,275
パターン2	18,895	16,437	13,712	10,964	—	—
北海道人口ビジョン準拠	18,895	16,931	15,543	14,232	12,960	11,948
パターン3独自推計	18,895	16,789	15,023	13,516	12,129	10,902

※それぞれの人口推計方法は以下のとおり。

パターン1：全国の移動率が今後一定程度縮小すると仮定した推計（社人研推計準拠）

シミュレーション1：合計特殊出生率が人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の2.1）まで上昇したとした場合のシミュレーション

シミュレーション2：合計特殊出生率が人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の2.1）まで上昇し、かつ人口移動が均衡したとした（移動がゼロとなった）場合のシミュレーション

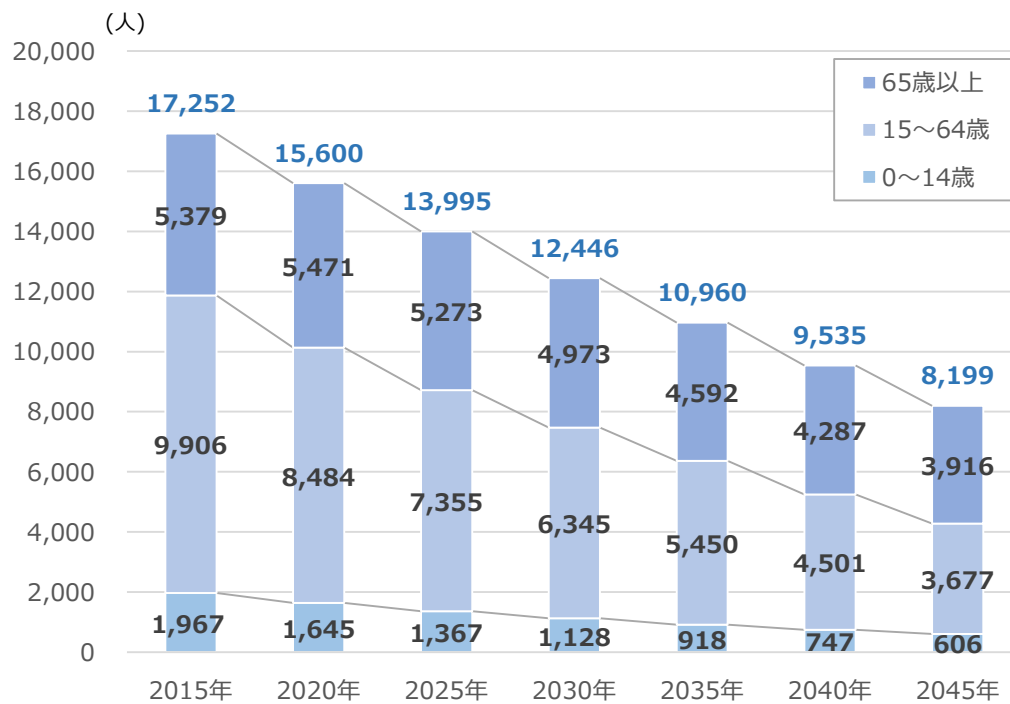
パターン2：全国の総移動数が、平成22年から平成27年の推計値と概ね同水準でそれ以降も推移すると仮定した推計（日本創成会議推計準拠）

北海道人口ビジョン準拠：合計特殊出生率が2040年までに人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の2.07）まで上昇し、かつ人口移動が2025年に均衡すると仮定した推計（北海道推計準拠）

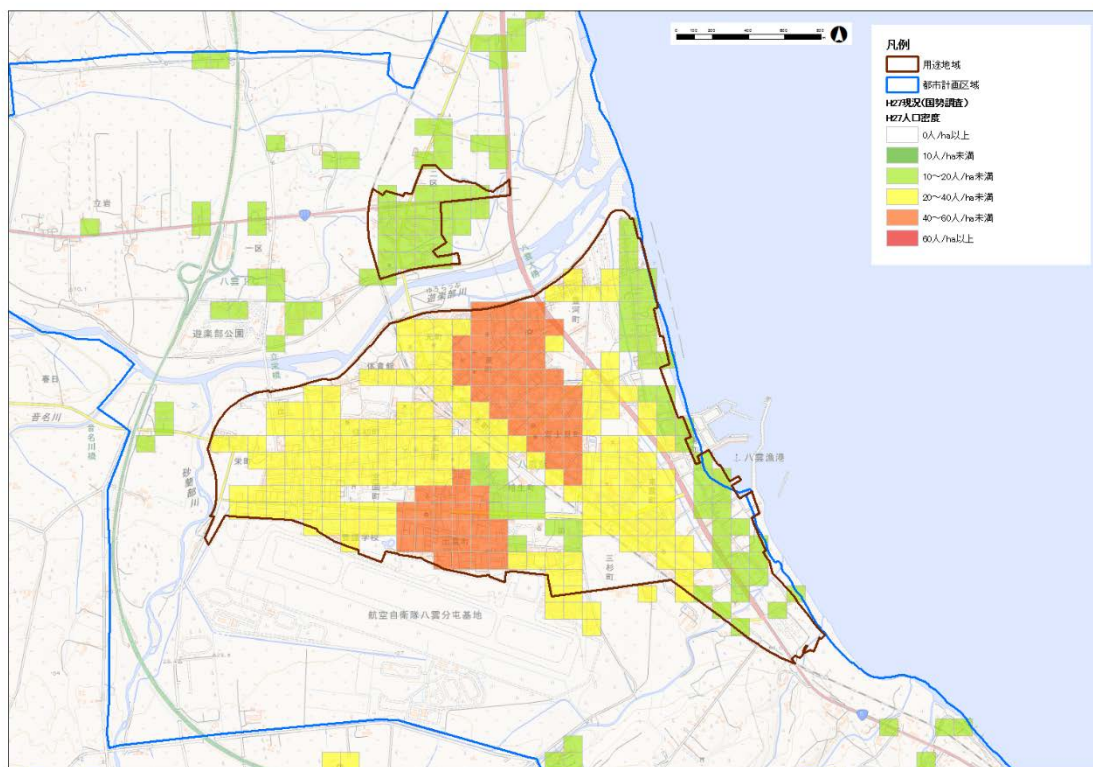
パターン3（独自推計）：合計特殊出生率が2040年までに人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の2.07）まで上昇し、かつ人口移動がパターン1よりも転出減、転入増にシフトすると仮定した推計（事務局推計）

将来人口推計 ＜八雲町人口ビジョン＞

※パターン3が八雲町人口ビジョンにおける目指すべき将来人口



平成 27 (2015) 年国勢調査に基づく将来人口推計 (社人研)

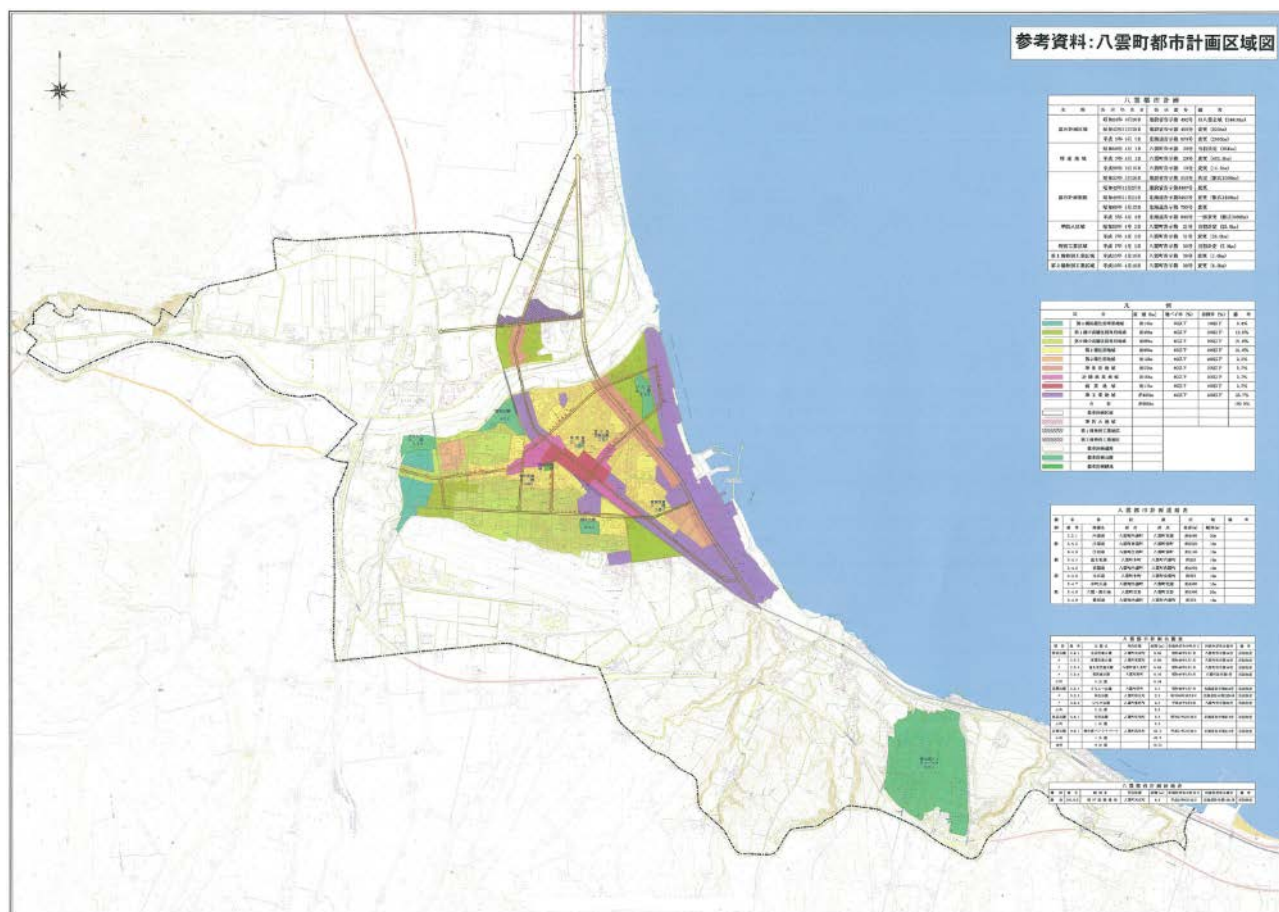


平成 27 (2015) 年国勢調査に基づく人口分布

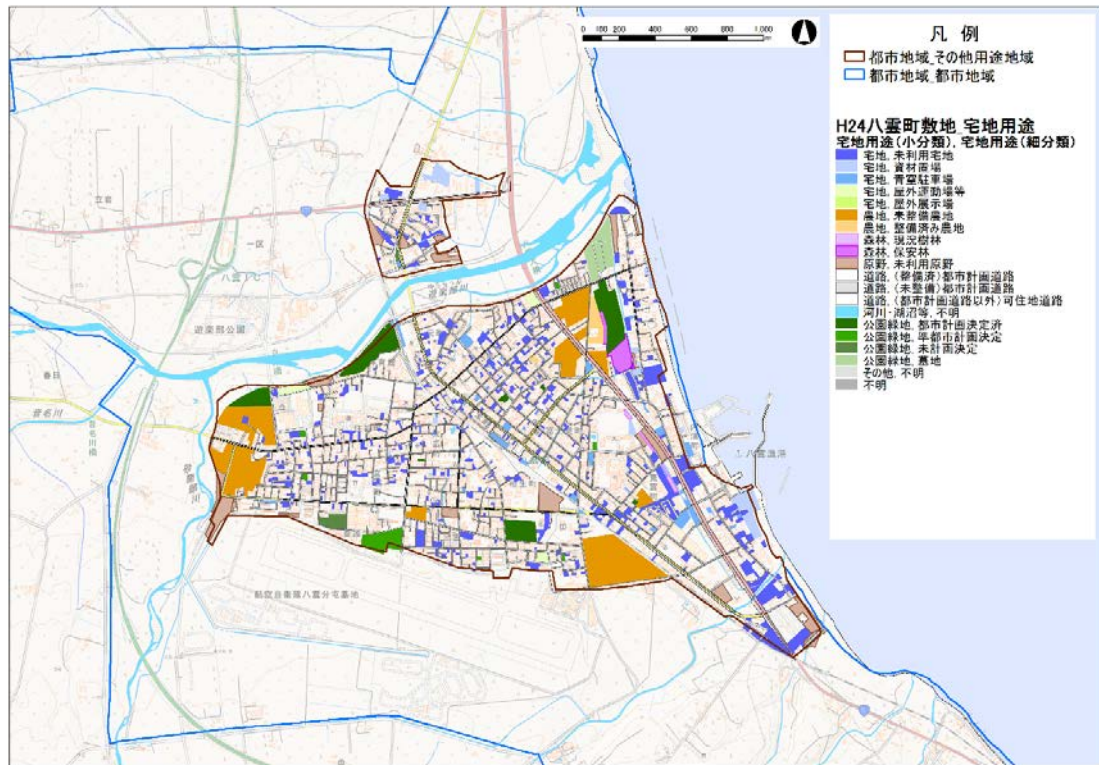
(2) 土地利用

現行の都市計画区域・用途地域は、以下のとおりとなっており、都市計画区域は八雲地区のみであり、用途地域もＪＲ八雲駅を中心に半径 2km 程度に収まるコンパクトなまちである。

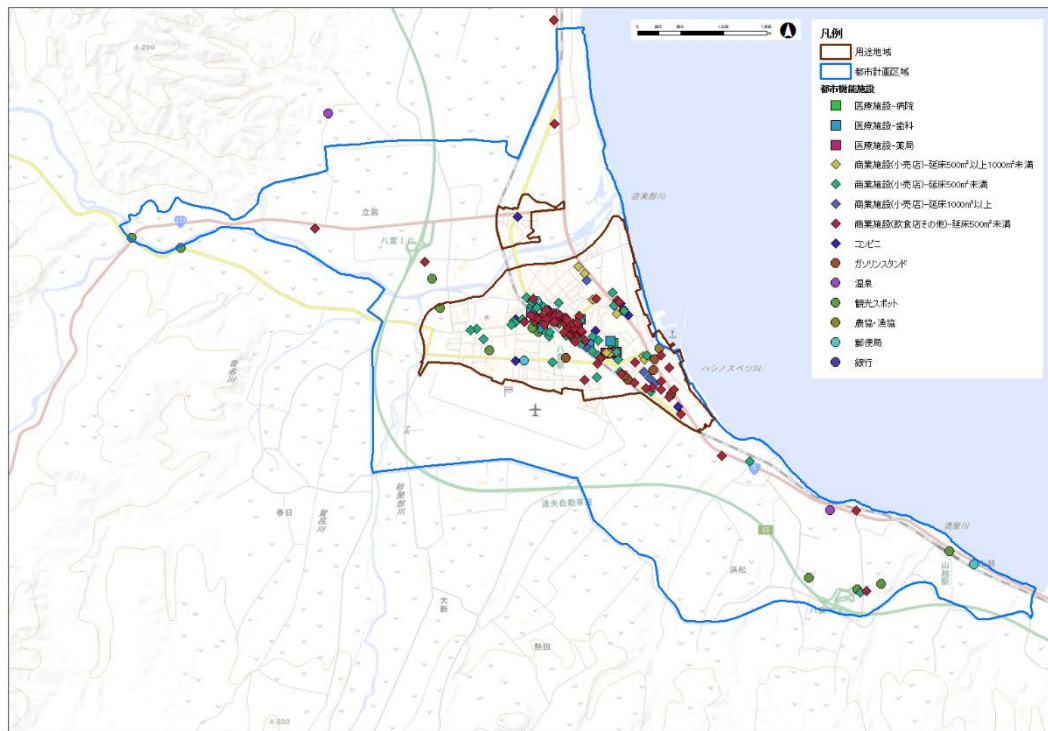
その中で、土地利用現況及び都市機能施設分布を見ると、国道 5 号沿い及び駅前商店街を中心に商業が集積し、その他は住宅が集積する状況となっている。



八雲町都市計画区域図



土地利用現況 <都市計画基礎調査>



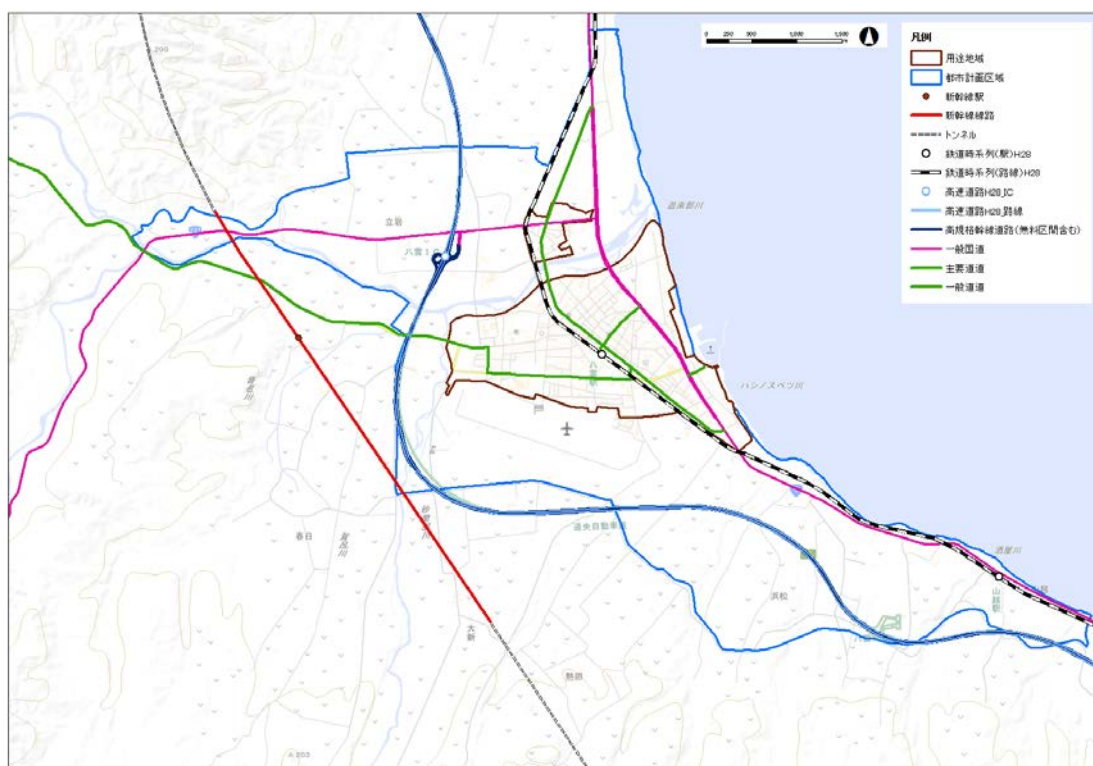
商業施設等の立地状況 <国土数値情報>

(3) 交通

八雲町市街地部には鉄道の函館本線のほか、一般国道 5 号、277 号の各路線があり、平成 18 年には北海道縦貫自動車道八雲 I C も開通し、交通の要衝となっている。

① 道路交通網

全国道路・街路交通情勢調査（平成 27(2015)年度）によると、北海道縦貫自動車道八雲 I C は 4,000 台/日程度（上下計）の交通量となっており、一般国道 5 号（八雲北檜山線～八雲停車場線区間）で 10,000 台/日程度、国道 277 号（花浦内浦線～一般国道 5 号区間）で 2,600 台/日程度の交通量となっている。



道路交通網 <国土数値情報>

② JR 北海道（旅客）

J R 八雲駅では、特急列車（スーパー北斗）が 24 本/日（函館方面行 12 本/日＋札幌方面行 12 本/日）（平成 30(2018)年 3 月 17 日改正）停車している。

乗車人員の推移は、下表のとおり平成 28(2016)年度実績で 1 日当たり乗車人員が 221 人となっている。ここ 10 年では、継続的に乗車人員が減少しており、10 年前よりも 100 名以上が減少している。



年度	乗車人員 (人)	一日平均		
		普通	定期	合計
平成14	133,200	270	90	360
平成15	127,700	260	90	350
平成16	126,300	250	100	350
平成17	129,900	240	120	360
平成18	127,800	230	120	350
平成19	120,400	230	100	330
平成20	115,300	210	100	310
平成21	108,000	200	100	300
平成22	100,400	190	90	280
平成23	98,500	200	70	270
平成24	98,600	193	77	270
平成25	91,300	174	76	250
平成26	88,700	168	75	243
平成27	90,000	175	71	246
平成28	—	—	—	221

（資料：J R 北海道）

八雲町内 J R 路線図 < J R 北海道 H P >

J R 八雲駅の利用者数 < 平成 29(2017)年度八雲町統計書 >

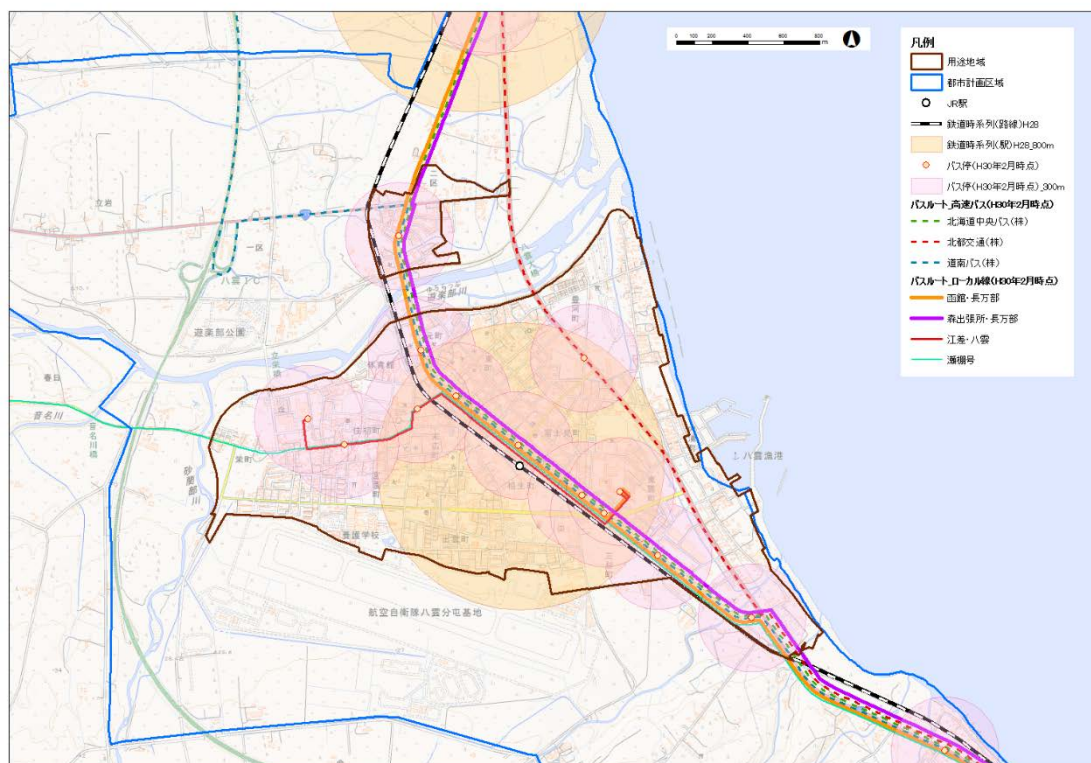
J R 八雲駅の 1 日の運行本数

行先	函館方面		札幌方面		合計	
	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝
普通列車	6	6	6	6	12	12
スーパー北斗	12	12	12	12	24	24

③ バス

民間及び公共が運営しているバス路線及び運行本数、利用状況等を整理した。

公共交通は、函館バスが通るが、1日3往復程度の路線となっている。



八雲町市街地周辺の公共交通網

八雲町市街地周辺の1日のバス本数

	一日の本数（単位は往復） ※は新駅予定地前の道道を通過													
系統	函館・長万部		森出張所・長万部		江差・八雲※				瀬棚号※				合計	
行先	長万部ターミナル		函館バスセンター		江差ターミナル		八雲駅前・八雲総合病院		上三本杉		函館バスセンター			
曜日	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝
八雲役場前					2	2	2	2					4	4
八雲高校					2	2	2	2					4	4
シルバープラザ					2	2	2	2					4	4
花浦	4	4	4	4									8	8
鷲の巣信号所前	4	4	4	4									8	8
立岩入口	4	4	4	4									8	8
八雲元町	4	4	4	4									8	8
八雲本町	4	4	4	4									8	8
八雲駅前	4	4	4	4	2	2	2	2	1	1	1	1	14	14
八雲駅総合病院入口	4	4	4	4	2	2	2	2	1	1	1	1	14	14
八雲総合病院	4	4	4	4	2	2							10	10
八雲開発建設部	4	4	4	4									8	8
自動車学校前	4	4	4	4									8	8
浜松	4	4	4	4									8	8
浜松温泉	4	4	4	4									8	8
山越駅前	4	4	4	4									8	8
中央山越	4	4	4	4									8	8
由追	4	4	4	4									8	8
由追二区	4	4	4	4									8	8
沼尻	4	4	4	4									8	8
野田生駅前	4	4	4	4									8	8

(4) 産業

① 農業

八雲町の平成 28(2016)年度の農業産出額（市町村別農業産出額推計値）は、81.9 億円となっている。

広域地域全体では 314.4 億円となっており、八雲町は、広域地域の約 26%を占め、農業の中心的な役割を担っている。

② 水産業

八雲町は、ホタテやアワビの養殖漁業の展開に努め、平成 28（2016）年度の漁獲量、漁獲高（北海道水産現勢）は、それぞれ 25,532 トン、103.2 億円となっている。

広域地域全体では、漁獲量 55,590 トン、漁獲高 212.3 億円となっており、その中で八雲町は漁獲量の約 46%、漁獲高の約 49%を占めている。

③ 製造業

平成 29(2017)年工業統計調査では、八雲町の製造品出荷額、事業所数、従業員数は、それぞれ 272.7 億万円、25 事業所、647 人となっている。

広域地域全体では、製造品出荷額 881.8 億円、事業所数 115、従業員数 2,675 人となっており、八雲町はそれぞれ、約 31%、約 22%、約 31%を占め、圏域の製造業の中心になっている。

④ 商業

八雲町は、道南地域北部の商業拠点、流通拠点として重要な役割を担っている。

a. 卸売業

平成 28(2016)年経済センサス-活動調査では、八雲町の卸売業の販売額、事業所、従業者数は、それぞれ 73.9 億円、24 事業所、83 人となっている。

広域地域全体では、卸売販売額 335.6 億円、事業所数 79、従業者数 379 人となっており、八雲町はそれぞれ、約 22%、約 30%、約 22%を占めている。

b. 小売業

平成 28(2016)年経済センサス-活動調査では、八雲町の小売商業の販売額、事業所、従業者数は、それぞれ 182.8 億円、172 事業所、871 人となっている。

広域地域全体では、卸売販売額 507.6 億円、事業所数 606、従業者数 2,671 人となっており、八雲町はそれぞれ、約 36%、約 28%、約 33%を占めている。

(5) 交流人口

① 観光

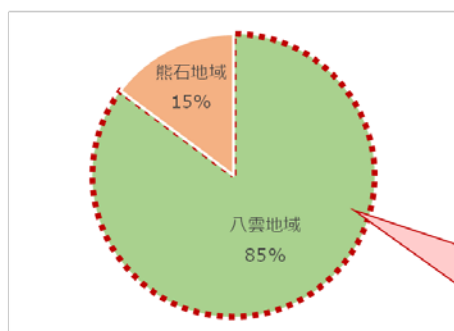
a. 観光入込客数

八雲町への観光客はここ 10 年間で、噴火湾パノラマパークの集客もあり、上昇しているが、周辺市町村と比べれば少ない。

月別に見ると、夏季がオンシーズンで、5 月及び 8 月の集客が多い。

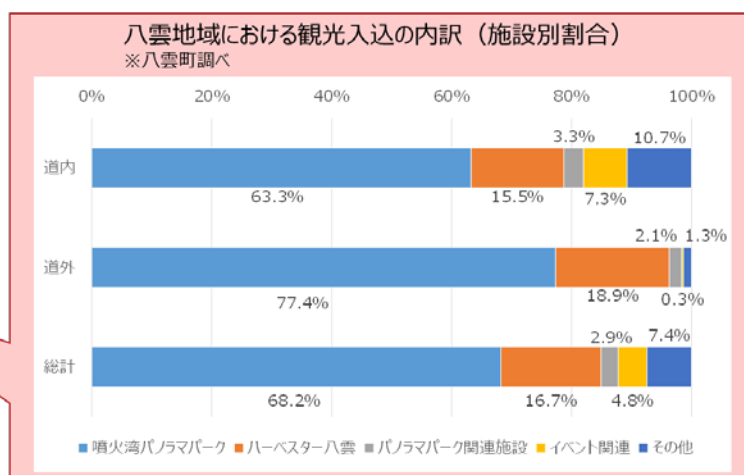
70%程度が道内客で、ほぼ日帰り観光である。

地域別の割合で見ると、旧八雲町地域を訪れる約 90%弱の観光客が、噴火湾パノラマパーク周辺に集積しており、町内全体でも約 80%が、噴火湾パノラマパーク周辺に集積していることとなる。

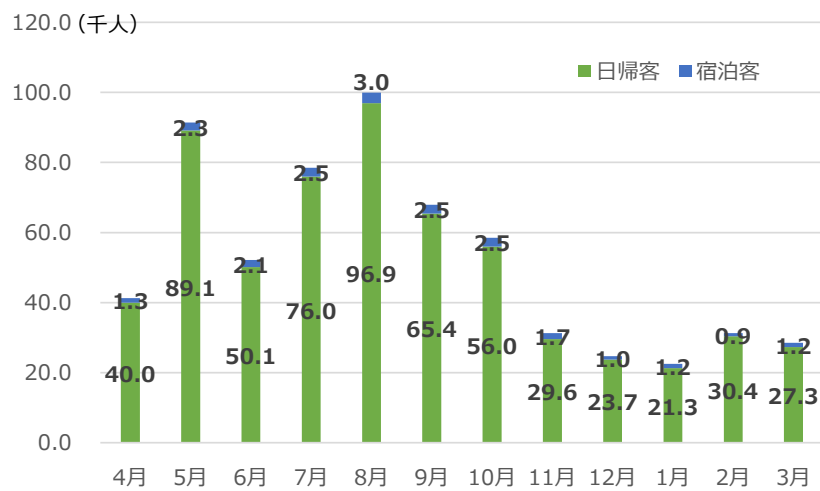
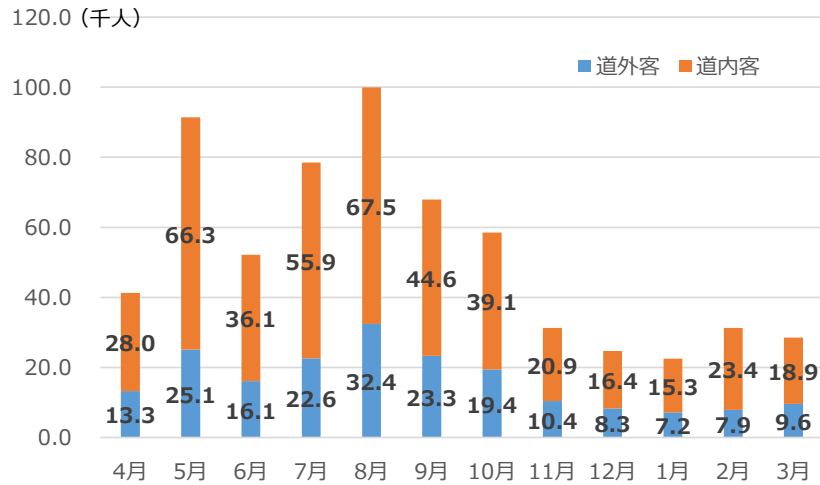


※ 噴火湾パノラマパークとハーベスター八雲の観光入込客数は、過去の調査結果に基づき、利用総数を以下に占める割合で案分し、町内利用客分を除外したもの

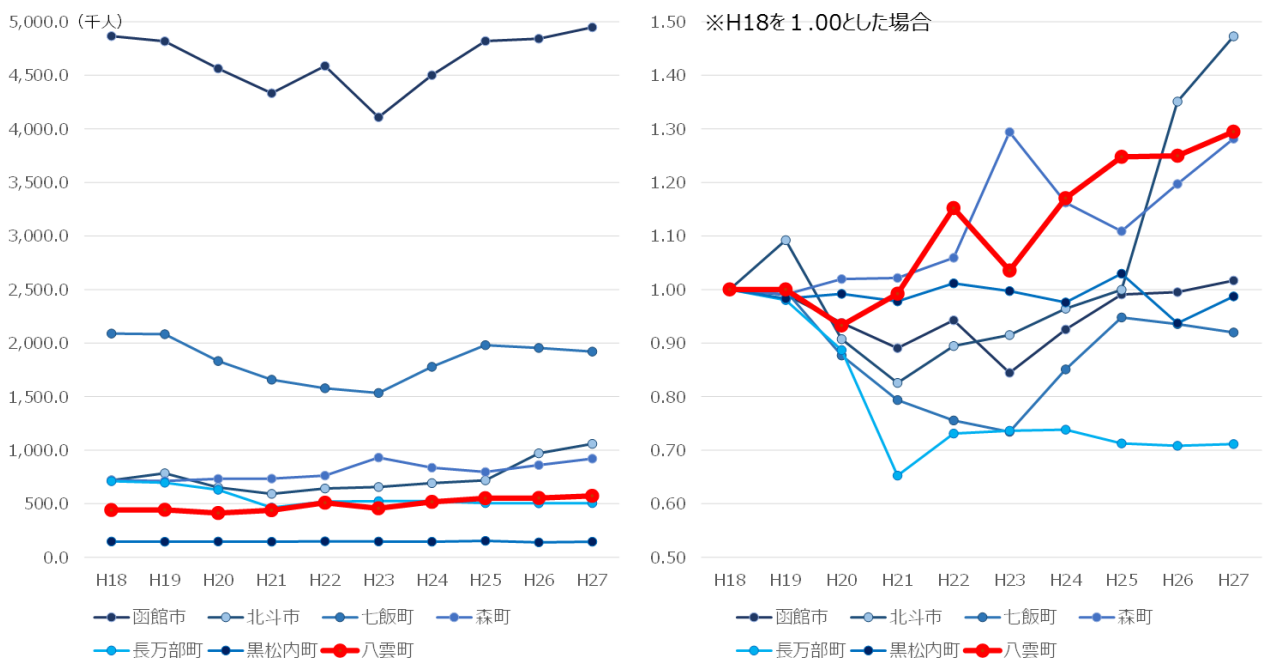
町内利用客：30%
道内観光客：42%
道外観光客：28%



平成 28 (2016) 年度観光入込の地域割合 <八雲町調べ>



平成 28(2016) 年度月別観光入込客数（上：道内外別／下：日帰り・宿泊別） ＜北海道観光入込客数調査報告書＞



平成 18(2006)～平成 27(2015) 年度観光入込客数の推移（周辺市町村比較） ＜北海道観光入込客数調査報告書＞

b. 宿泊施設収容人数

町内の宿泊施設は、以下に示す一覧表のとおりであり、平成 29(2017)年時点の収容人員は 931 人となっている。

* 旅館(ホテル) 数	22	軒	
* 収 容 人 員	931	人	
* 室 数	326	室	(平成29年1月1日現在)

	宿 泊 施 設	住 所	電話番号	収容人員	室 数
1	旅 館 八 雲 館	本 町 213	62-2041	27	14
2	八 桜 庭 旅 館	本 町 125-45	62-2545	20	9
3	山 形 屋 旅 館	本 町 193	63-2746	22	11
4	マ ル ナ カ 旅 館	本 町 203	63-3121	14	6
5	ビジネスホテルフレスコ別館	本 町 207	62-4111	30	24
6	旅 館 二 海	本 町 212	63-2021	24	7
7	八 雲 温 泉 お ぼ こ 荘	鉛 川 622	63-3123	82	19
8	温 泉 旅 館 銀 婚 湯	上 の 湯 199	67-3111	60	21
9	温 泉 ホ テ ル 八 雲 遊 楽 亭	浜 松 152	63-4126	119	28
10	民 宿 や か た	落 部 484	67-3040	61	16
11	民 宿 ま る み	本 町 125	62-2734	50	10
12	民 宿 伸 和 荘	東 雲 町 30	63-3036	24	17
13	ロ グ の 宿 た か 木	立 岩 361	62-2598	50	13
14	パシフィック温泉ホテル清龍園	上 の 湯 162	67-2011	72	23
15	民 宿 浜 松	浜 松 763-36	63-4075	20	10
16	ビジネスホテルフレスコ	本 町 125	62-2100	48	36
17	民 宿 潮	黒 岩 644-48	68-2227	11	3
18	見 市 温 泉 旅 館	熊石大谷町 13	2-2002	25	10
19	榊 井 旅 館	熊石雲石町 62	2-3038	25	7
20	民 宿 さ さ や	熊石見日町 257	2-3423	28	7
21	民 宿 き む ら 荘	熊石鮎川町 55	2-3426	25	11
22	温 泉 ホ テ ル 八 雲 遊 楽 亭 熊 石 ひ ら た な い 荘	熊 石 平 町 329-13	2-4126	94	24

※市外局番は八雲地域0137、熊石地域01398。

(資料:商工観光労政課、産業課)

宿泊施設収容人数 <八雲町統計書>

② 通勤・通学

自町内に従業・通学するものは全体の90%程度を占めるが、町外の従業地としては森町と長万部町、江差町が、町外の通学地としては札幌市、函館市、森町、江差町の占める割合が高い。

常住地による 従業・通学市区町村	総数			15歳以上就業者			15歳以上通学者		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27	H17	H22	H27
当地に常住する就業者・通学者	10,578	9,657	9,066	9,884	9,070	8,571	694	587	495
自市町村で従業・通学	9,854	8,932	8,333	9,245	8,396	7,916	609	536	417
他市区町村で従業・通学	724	687	669	639	639	593	85	48	76
道内	687	640	596	608	598	527	79	42	69
他県	37	10	67	31	10	61	6	0	6
(道内内訳)									
札幌市	39	7	26	17	4	14	22	3	12
函館市	67	43	60	44	36	41	23	7	19
七飯町	10	10	10	10	10	10	0	0	0
森町	113	123	78	98	115	74	15	8	4
長万部町	107	102	97	105	101	97	2	1	0
江差町	81	90	70	73	70	48	8	20	22
上ノ国町	11	5	2	11	5	2	0	0	0
厚沢部町	42	55	31	42	55	31	0	0	0
乙部町	65	57	51	65	57	51	0	0	0
今金町	23	33	28	23	33	26	0	0	2
せたな町	52	45	37	52	45	37	0	0	0
その他の市町村	77	70	106	68	67	96	9	3	10

当地に常住する就業者・ 通学者に占める割合	総数			15歳以上就業者			15歳以上通学者		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27	H17	H22	H27
当地に常住する就業者・通学者	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
自市町村で従業・通学	93.2%	92.5%	91.9%	93.5%	92.6%	92.4%	87.8%	91.3%	84.2%
他市区町村で従業・通学	6.8%	7.1%	7.4%	6.5%	7.0%	6.9%	12.2%	8.2%	15.4%
道内	6.5%	6.6%	6.6%	6.2%	6.6%	6.1%	11.4%	7.2%	13.9%
他県	0.3%	0.1%	0.7%	0.3%	0.1%	0.7%	0.9%	0.0%	1.2%
(道内内訳)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
札幌市	0.4%	0.1%	0.3%	0.2%	0.0%	0.2%	3.2%	0.5%	2.4%
函館市	0.6%	0.4%	0.7%	0.4%	0.4%	0.5%	3.3%	1.2%	3.8%
七飯町	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
森町	1.1%	1.3%	0.9%	1.0%	1.3%	0.9%	2.2%	1.4%	0.8%
長万部町	1.0%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	0.3%	0.2%	0.0%
江差町	0.8%	0.9%	0.8%	0.7%	0.8%	0.6%	1.2%	3.4%	4.4%
上ノ国町	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
厚沢部町	0.4%	0.6%	0.3%	0.4%	0.6%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%
乙部町	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%
今金町	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%
せたな町	0.5%	0.5%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%
その他の市町村	0.7%	0.7%	1.2%	0.7%	0.7%	1.1%	1.3%	0.5%	2.0%

常住地による従業・通学市区町村 <各年国勢調査>

従業地・通学地による 常住市区町村	総数			15歳以上就業者			15歳以上通学者		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27	H17	H22	H27
当地で従業・通学する者	10,619	9,679	9,123	9,975	9,112	8,686	644	567	437
自市町村に常住	9,854	8,932	8,333	9,245	8,396	7,916	609	536	417
他市区町村に常住	765	672	720	730	650	703	35	22	17
道内	758	671	713	724	649	696	34	22	17
他県	7	1	7	6	1	7	1	0	0
(道内内訳)									
札幌市	32	15	21	32	14	21	0	1	0
函館市	58	75	88	58	75	87	0	0	1
七飯町	34	34	39	34	34	39	0	0	0
森町	200	191	201	200	188	198	0	3	3
長万部町	114	98	99	110	96	93	4	2	6
江差町	32	20	17	32	20	17	0	0	0
上ノ国町	13	8	3	13	8	3	0	0	0
厚沢部町	14	7	16	14	6	16	0	1	0
乙部町	68	44	51	47	36	48	21	8	3
今金町	42	47	45	42	47	44	0	0	1
せたな町	68	71	63	63	65	61	5	6	2
その他の市町村	83	61	70	79	60	69	4	1	1

当地で従業・通学する者 に占める割合	総数			15歳以上就業者			15歳以上通学者		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27	H17	H22	H27
当地で従業・通学する者	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
自市町村に常住	92.8%	92.3%	91.3%	92.7%	92.1%	91.1%	94.6%	94.5%	95.4%
他市区町村に常住	7.2%	6.9%	7.9%	7.3%	7.1%	8.1%	5.4%	3.9%	3.9%
道内	7.1%	6.9%	7.8%	7.3%	7.1%	8.0%	5.3%	3.9%	3.9%
他県	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%
(道内内訳)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
札幌市	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%
函館市	0.5%	0.8%	1.0%	0.6%	0.8%	1.0%	0.0%	0.0%	0.2%
七飯町	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%
森町	1.9%	2.0%	2.2%	2.0%	2.1%	2.3%	0.0%	0.5%	0.7%
長万部町	1.1%	1.0%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	0.6%	0.4%	1.4%
江差町	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
上ノ国町	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
厚沢部町	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%
乙部町	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%	0.6%	3.3%	1.4%	0.7%
今金町	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.5%	0.5%	0.0%	0.0%	0.2%
せたな町	0.6%	0.7%	0.7%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	1.1%	0.5%
その他の市町村	0.8%	0.6%	0.8%	0.8%	0.7%	0.8%	0.6%	0.2%	0.2%

従業地・通学地による常住市区町村 <各年国勢調査>

3. 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状及び位置づけ

3.1 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状

(1) 上位計画での位置づけ

以下の資料より、新駅及び周辺地域の位置づけ等を確認した。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 第2期八雲町総合計画（2018-2027）② 八雲町都市計画マスタープラン＜改定版＞（平成27(2015)年7月）③ 八雲町人口ビジョン・総合戦略（平成28(2016)年2月）④ 八雲町緑の基本計画（平成15(2003)年度） |
|--|

新駅及び周辺地域は、以下のような位置づけでの検討が必要である。

- 新駅周辺との連携あるいは機能分担など、新たな時代に対応した市街地形成を推進する。
【緑の基本計画】
- 北海道新幹線新八雲（仮称）駅は、酪農地帯である春日地区への設置が予定されていることから、酪農を全面に打ち出した駅周辺の整備の考え方及び整備方針を検討する必要がある。【総合計画】
- 八雲駅は、JR特急列車が停車する駅として近隣住民も多く利用し集う場であるが、北海道新幹線の札幌延伸により、環境が大きく変わる事が予測されるため、地域の公共交通のあり方を慎重に協議していく。【都市計画マスタープラン】
- 新駅と市街地や観光拠点などを結ぶアクセス機能の充実（新駅との接続のための公共交通機関）に努め、今後は需要動向等を踏まえた、乗継利便性の確保等の適切な機能充実、強化、市街地へ消費者を誘導する仕組みづくりを行う。【都市計画マスタープラン】
- 新駅を、人・物の出入りが活発となる『交通拠点』として位置づけ、道路等の都市基盤の強化、機能を導入し、観光客の増加を図る。【都市計画マスタープラン】
- 本州と道南地域との交流促進を含め、『八雲町情報交流物産館丘の駅』を軸として、交流人口の拡大による新しいまちづくりを展開し、地域活性化を図る。【都市計画マスタープラン】
- 優良農地を守りながら、新幹線新駅周辺及びアクセスルート沿道における無秩序な土地利用を未然に防ぐと共に、地形状況、将来動向（人口、土地需要）、町民活動、近隣からのアクセス等に配慮した都市計画区域、用途地域の見直し等を行い、適切な都市施設の整備を計画的に行う。【都市計画マスタープラン】
- 交通の利便性がさらに向上する一方、商圈拡大による消費者の流出も顕在化している。
【人口ビジョン・総合戦略】
- 二次交通の取り組みが重要だが、渡島・檜山地域における将来的な医療や福祉分野の連携等を見据えた、地域全体の高速交通ネットワークの構築が課題である。【人口ビジョン・総合戦略】

(2) 土地利用

① 用途指定と制限事項

新駅整備予定地は都市計画区域外であるが、農業振興地域（農用地区域）に含まれている。

そのため、以下に示すような規定が設けられており、原則として農業以外への利用（一時的なものを除く）が禁止され、農用地区域内の農地の転用については、農用地利用計画において指定された用途に供する場合以外認められないこととなっている。

なお、農用地利用計画の変更（農用地区域からの当該農地の除外）が必要と認められる場合は、農用地利用計画の変更をした上で農地法による転用許可が必要である。

農業振興地域にかかる各種規定の概要

該当法令	条項	許可内容	八雲町における権限保有者	特筆すべき規定
農地法	第4条 第5条	農地の転用	道知事	●原則として農業以外への利用（一時的なものを除く）を禁止 ●農用地区域内の農地の転用については、農用地利用計画において指定された用途に供する場合以外認められない。なお、農用地利用計画の変更（農用地区域からの当該農地の除外）が必要と認められる場合は、農用地利用計画の変更をした上で農地法による転用許可が必要
			町への委譲	
			農業委員会への委任	
	第18条	農地の賃貸借の解約	道知事	—
			町への委譲	
			農業委員会への委任	
農振法	第15条の2	農用地区域内の開発行為	道知事	●農用地利用計画に沿ってその用途を変更し農業用施設(＊)の建設を行う場合など、同区域内で開発行為を行う際にはあらかじめ権限保有者（道知事あるいは権限委譲先）の許可が必要 ●国又は地方公共団体が転用する場合には許可は不要だが、国又は地方公共団体が行う開発行為のうち、学校、社会福祉施設、病院、庁舎又は宿舍の公共施設については、都道府県知事（振興局）との協議が必要 ※開発行為とは、法律上、「宅地の造成、土石の採取その他の土地の形質の変更又は建築物その他の工作物の新築、改築若しくは増築」を指す
			町への委譲	
			農業委員会への委任	

＊農業振興地域の整備に関する法律施行規則第1条に該当する

農業用施設の範囲

一 畜舎、蚕室、温室（床面がコンクリート敷のものを含む。）、植物工場（閉鎖された空間において生育環境を制御して農産物を安定的に生産する施設をいう。）、農産物集出荷施設、農産物調製施設、農産物貯蔵施設その他これらに類する農畜産物の生産、集荷、調製、貯蔵又は出荷の用に供する施設

二 堆肥舎、種苗貯蔵施設、農機具収納施設その他これらに類する農業生産資材の貯蔵又は保管（農業生産資材の販売の事業のための貯蔵又は保管を除く。）の用に供する施設

三 耕作又は養蚕の業務を営む者が設置し、及び管理する次に掲げる施設

イ 主として、自己の生産する農畜産物又は当該農畜産物及び当該施設が設置される市町村の区域内若しくは農業振興地域内において生産される農畜産物を原料又は材料として使用する製造又は加工の用に供する施設
 ロ 主として、自己の生産する農畜産物等又は自己の生産する農畜産物等を原料若しくは材料として製造され若しくは加工されたものの販売の用に供する施設

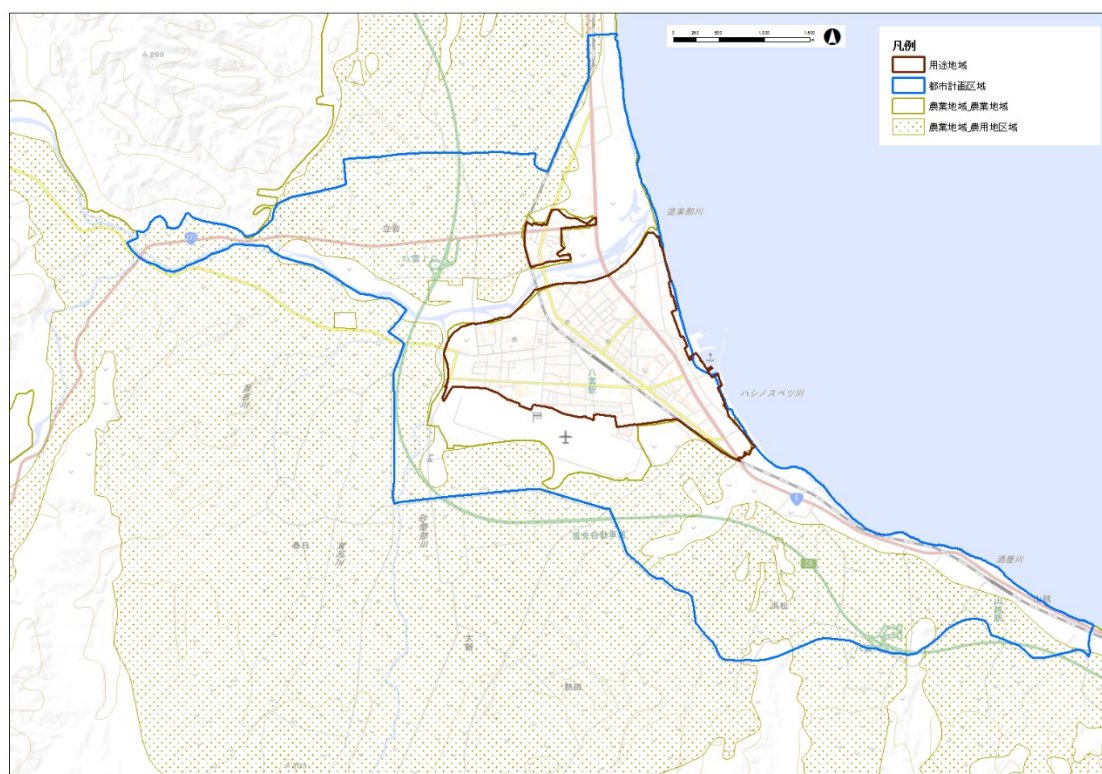
四 廃棄された農産物又は廃棄された農業生産資材の処理の用に供する施設

五 農用地又は前各号に掲げる施設に附帯して設置される休憩所、駐車場及び便所

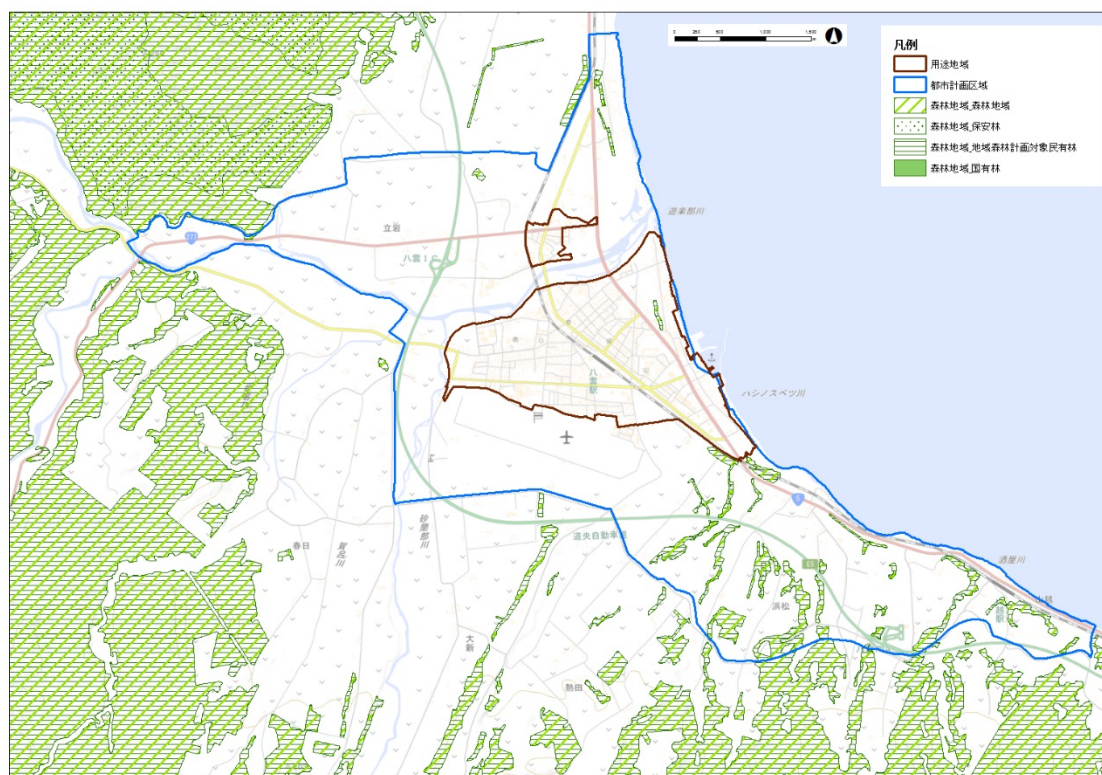
作目	具体的施設例
米麦	育苗（苗供給）施設、農機具格納庫、C E、R C、精米所、麦乾燥施設、穀物処理加工施設、堆肥舎、米品質改善管理センター、米研倉庫
果樹	選果場、集荷場、低温・常温貯蔵庫、農機具格納庫、訪花昆虫増殖施設、花粉開約貯蔵施設、堆肥舎、育苗（苗供給）施設、定置配管施設（水源施設、揚水施設、送水施設、薬剤調合施設等）、軌条式・索道式運搬施設、果樹棚、柿脱渋施設、夜蛾防除施設、果樹園管理施設、果汁（瓶詰・缶詰）製造施設、果実酒醸造施設
野菜	温室、温室管理施設（集中管理棟、ボイラー室、ポンプ室、石油タンク、高圧変電施設、貯水槽、薬液調合槽等）、農機具格納庫、堆肥製造施設（堆肥舎・堆肥盤）、定置配管施設、育苗（苗供給）施設、集出荷所（集送センター）、貯（冷）蔵施設、予冷施設、農業生産用資材庫、冷凍施設、塩蔵施設、選果包装施設、乾燥施設、れき耕施設、溶液栽培施設、きのこ栽培施設、漬物製造施設、野菜加工施設
特産物	育苗（苗供給）施設、種苗貯蔵施設、集出荷貯蔵施設、選別調製施設（1 荒茶製造、弱弱荒粉製造、みつまたこつぞうの叩解・除渣、香料・薬用・染料、作物の蒸熱用施設、2 乾燥施設）、堆肥製造貯蔵施設、農機具収納、定置配管施設、給水施設、集中脱葉施設、加工施設（い草加工施設、製茶施設等）
花き	育苗（苗供給）施設、定置配管施設、農機具格納庫、温室（管理施設含）球根等冷蔵施設、球根乾燥貯蔵施設、集出荷施設
養蚕	稚蚕・壮蚕用蚕室、上族取飼室、繭集出荷施設、堆肥貯蔵、貯桑庫、農機具格納庫、定置配管施設、桑苗供給施設、催育施設、蚕種採取施設、乾繭施設、貯繭施設
畜産	畜舎（鶏舎）、管理舎（看視舎）、サイロ、乾草舎、飼料調製室、堆肥舎、堆肥盤、運動場、肥料庫（乾燥庫）、家畜用水施設、電気導入施設、集出荷（集乳・集卵）施設、農機具格納庫、家畜糞尿処理施設、保冷貯卵施設、育雛施設、分娩室、薬浴施設、家畜人工受精施設、卵卵施設、バトック、給水（塩）施設、避難舎、食肉（鶏）処理加工施設、家畜市場
その他	病害虫防除施設、多目的恒温恒湿貯蔵施設、営農飲雑用水施設、農作業準備休養施設、農舎、肥料倉庫、農機具用燃料貯蔵施設、農業用廃棄物処理施設（糞尿処理含）、農産物包装処理出荷施設（ダンボール・バックの製造）、排水処理等公害対策施設、農機具修理施設、農産物販売施設、地域食料供給施設

② 土地利用に関するその他の制限等

新駅周辺には、国土利用計画の農業地域に含まれ、農用地区域に指定されている。ただし、一部、除外地が含まれている。



農業地域（農用地区域） <国土数値情報>



森林地域（国有林、地域森林計画対象民有林、保安林） <国土数値情報>

③ 土地利用の現状

新駅周辺には、国土利用計画の農業地域に含まれ、農用地区域に指定されている。ただし、一部、除外地が含まれており、そのような場所には、資材置き場等の施設が立地している。

また、新駅予定地の背後の山林は、地域森林計画対象民有林になっているほか、南側には遊楽部川水系音名川が流れている。



(3) インフラの整備状況

新駅予定地は、前面に道道八雲北桧山線（片側 1 車線）が通っており、それに接続して、町道音名川沿線が通っている。周辺の道路台帳等により、電気、通信、水道、排水等は、以下のとおりであると判断される。

電気	→ あり
通信	→ あり（電柱に共架）
水道	→ 都市計画区域外のため、上下水道とも無し
排水	→ RCPφ450mm 道道-町道接続部に RC 高圧管φ600mm
法指定規制等	→ 道道は積雪寒冷地 除雪区間

(4) 市街地からの交通アクセス

市街地からは（JR 八雲駅を起点として）約 3km であり、自動車であればアクセス性は高い。既存の公共交通（バス）も函館バスの運行する江差・八雲系統及び瀬棚号系統が新駅前面道路である道道八雲北桧山線を通過しているが、合わせて往復 3 本/日ずつの運行であり、公共交通によるアクセスの利便性は低い場所といえる。

3.2 新駅周辺整備にかかる町民意向（アンケート調査結果）

（1）調査概要

① 調査日

- 実施期間：平成 29（2017）年 10 月 30 日（月）～平成 29（2017）年 11 月 20 日（月）

② 配布・回収数

- 367 通/1,000 通（宛先不明による返送 5 通のため、995 通）
- 回収率：36.9% ※平成 28 総合計画全体回収率＝32.3%

③ 新駅周辺整備にかかる調査内容

- 現在の JR 八雲駅の利用頻度
- JR 八雲駅を利用する際の主な行き先
- JR 八雲駅を利用する際の主な交通手段
- 新八雲（仮称）駅が開業した場合、JR 八雲駅はどの程度利用するか
- 新八雲（仮称）駅が開業した場合、新幹線はどの程度利用するか
- 新八雲（仮称）駅が開業した場合、新幹線を利用する際の主な行き先
- 新八雲（仮称）駅が開業した場合、新駅を利用する際の主な交通手段

（2）結果概要

- 既存 JR 駅の定期的利用は通勤・通学でも 1%に満たない。しかし、出張、買い物、観光においては、新幹線開業後の JR 駅利用の可能性が高まる結果となっている。加えて、新幹線利用については、通勤・通学、通院を除き、利用の可能性がさらに高まる結果となっている。
- 既存 JR 駅の利用方面は札幌が半数以上となっているが、新幹線利用は道外の利用意向が最も高くなっている。
- 既存 JR 駅までの交通手段は、車による送迎 25%に次いで、徒歩が多い。一方、新駅までの交通手段は、車による送迎が 40%と増えると共に、バスも 13%となっている。

3.3 広域利用の可能性

① 周辺自治体からのアクセス性

八雲町は、道南北部（北渡島・桧山）の交通の要衝であり、新八雲（仮称）駅では、周辺自治体の住民による新幹線利用や、新八雲（仮称）駅を起点とした周辺自治体への周遊観光の可能性が考えられる。

ただし、実際に利用者は、隣接駅である長万部駅や新函館北斗駅と新八雲（仮称）駅を比較して、どちらの利便性が高いかの選択をした上で利用すると考えられ、新八雲（仮称）駅を利用する駅勢圏を考慮する必要がある。

ここで、周辺各自治体からの各新幹線駅への所要時間を比較したものが右表のとおりであり、せたな町・今金町・乙部町においては、隣接駅と所要時間が同等である。

周辺自治体	周辺各自治体からの所要時間（分） ※GoogleMap経路検索より、役場からの 所要時間を一般道利用で算出			新幹線駅の 選択可能性
	新八雲駅 予定地	長万部駅	新函館 北斗駅	
せたな町	54	54	—	同等
今金町	49	41	—	同等
乙部町	66	—	60	同等
江差町	82	—	62	新函館北斗駅
厚沢部町	81	—	48	新函館北斗駅
森町	49	—	32	新函館北斗駅

② アクセス性の高い周辺自治体の状況

上記を元に、せたな町・今金町・乙部町の現状人口、将来推計人口、観光入込数について、下表のとおり整理した。

自治体	人口（H27国勢調査）							観光入込数
	実数				割合			（北海道観光入込客数調査報告書）
	総数	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	（八雲町調べ）
								総数
八雲町	17,252 人	1,967 人	9,895 人	5,369 人	11.4%	57.4%	31.2%	62.8 万人
（旧 八雲町）	14,830 人	1,813 人	8,776 人	4,220 人	12.2%	59.3%	28.5%	53.5 万人
（旧 熊石町）	2,422 人	154 人	1,119 人	1,149 人	6.4%	46.2%	47.4%	9.3 万人
せたな町	8,473 人	749 人	4,135 人	3,589 人	8.8%	48.8%	42.4%	22.9 万人
今金町	5,628 人	566 人	2,965 人	2,097 人	10.1%	52.7%	37.3%	6.7 万人
乙部町	3,906 人	385 人	1,943 人	1,578 人	9.9%	49.7%	40.4%	10.5 万人
周辺自治体計	18,007 人	1,700 人	9,043 人	7,264 人	9.4%	50.2%	40.3%	40.1 万人

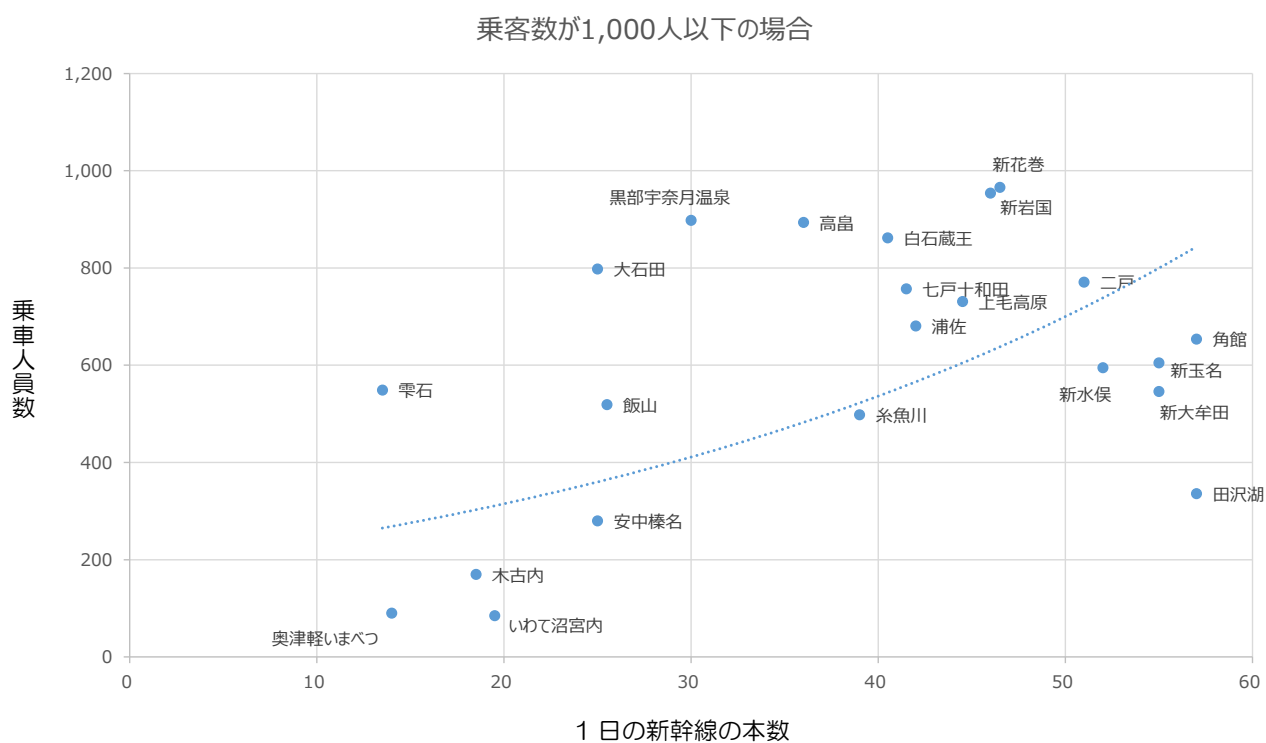
自治体	将来推計人口（H42社人研推計）						
	実数				割合		
	総数	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上
八雲町	14,466 人	1,434 人	7,575 人	5,457 人	9.9%	52.4%	37.7%
せたな町	6,018 人	457 人	2,587 人	2,974 人	7.6%	43.0%	49.4%
今金町	4,737 人	381 人	2,357 人	1,999 人	8.0%	49.8%	42.2%
乙部町	2,970 人	247 人	1,388 人	1,335 人	8.3%	46.7%	44.9%
周辺自治体計	13,725 人	1,085 人	6,332 人	6,308 人	7.9%	46.1%	46.0%

3.4 事例を基にした新幹線駅周辺土地利用について

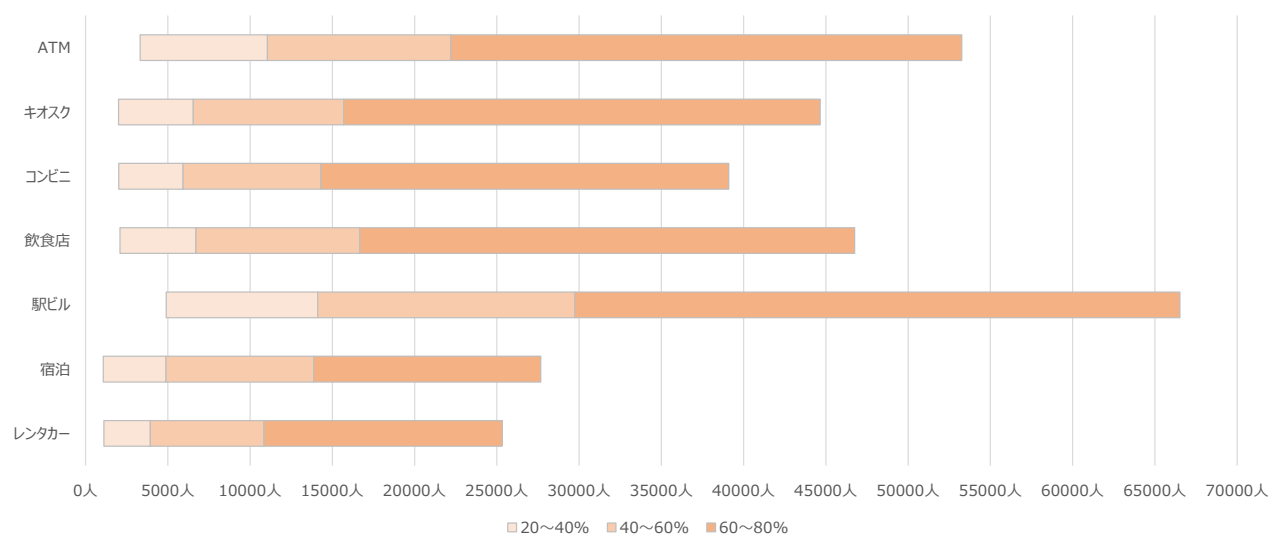
(1) 駅内における各種サービス施設の存在

全国の新幹線駅における乗車人員数、1日の新幹線の停車本数とともに、駅内施設の有無を確認し、それらの関連性を下図のとおり整理した。

新八雲（仮称）駅の乗降客数に関する推計（既存＝500人）を想定した場合、レンタカーや宿泊の立地確率が比較的高いと考えられる。



1日の新幹線の本数に対する駅乗車人員数の分布関係

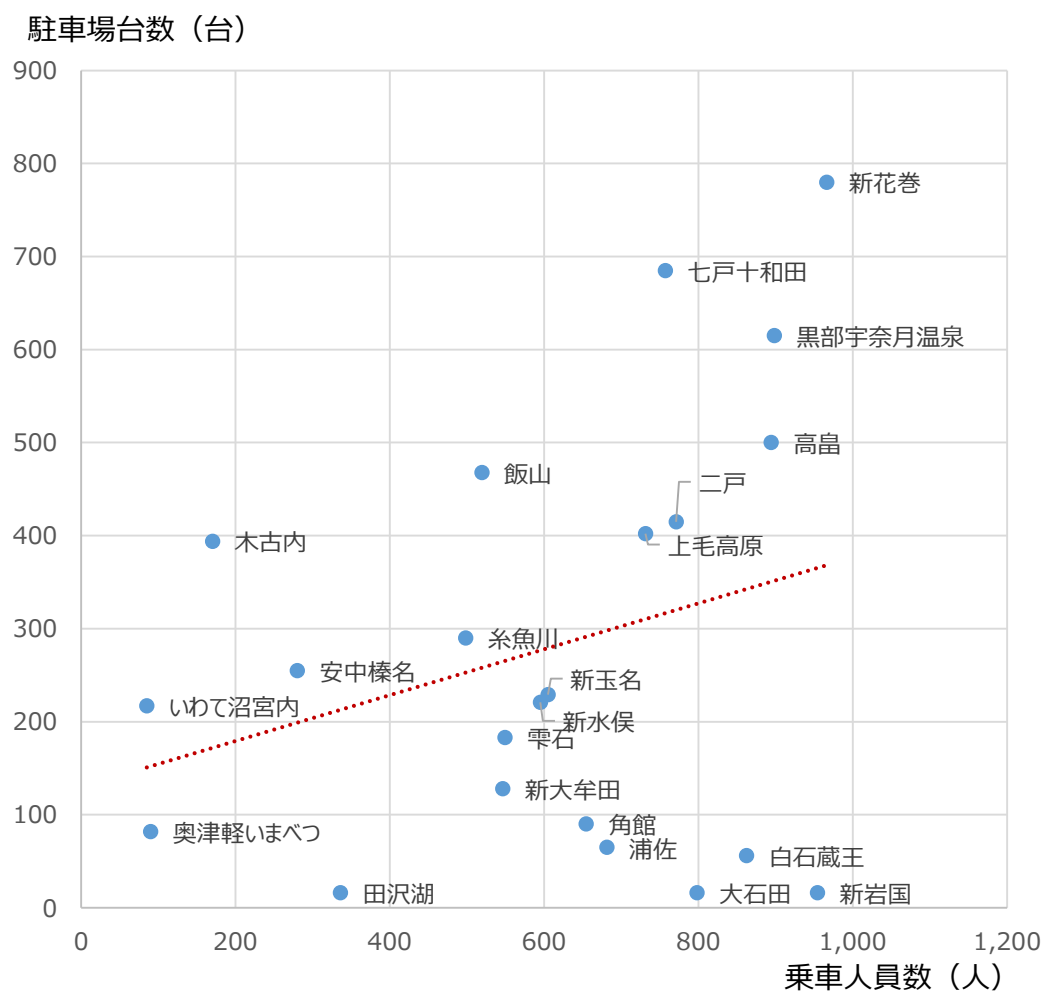


乗車人員数と、駅内における各サービス施設の存在確率の関係

(2) 駅周辺の駐車場の整備状況

乗車人員数と駐車場台数の関係を図化すると以下のとおりとなる。

大きくブレはあるが、新八雲（仮称）駅で想定される乗車人員数に近似する駅としては、安中榛名駅が挙げられ、乗車人員数 280 人に対し、駐車場台数 255 台が整備されている。



乗車人員数に対する駅周辺駐車場台数の分布関係

(3) 類似する新幹線駅周辺における土地利用等

新八雲（仮称）駅で想定される乗車人員数に近似する等の条件設定の下、参考となる7駅の所在する自治体に対し、アンケートを実施し、新幹線駅周辺における土地利用等の状況を把握した。

その結果概要は以下のとおりである。

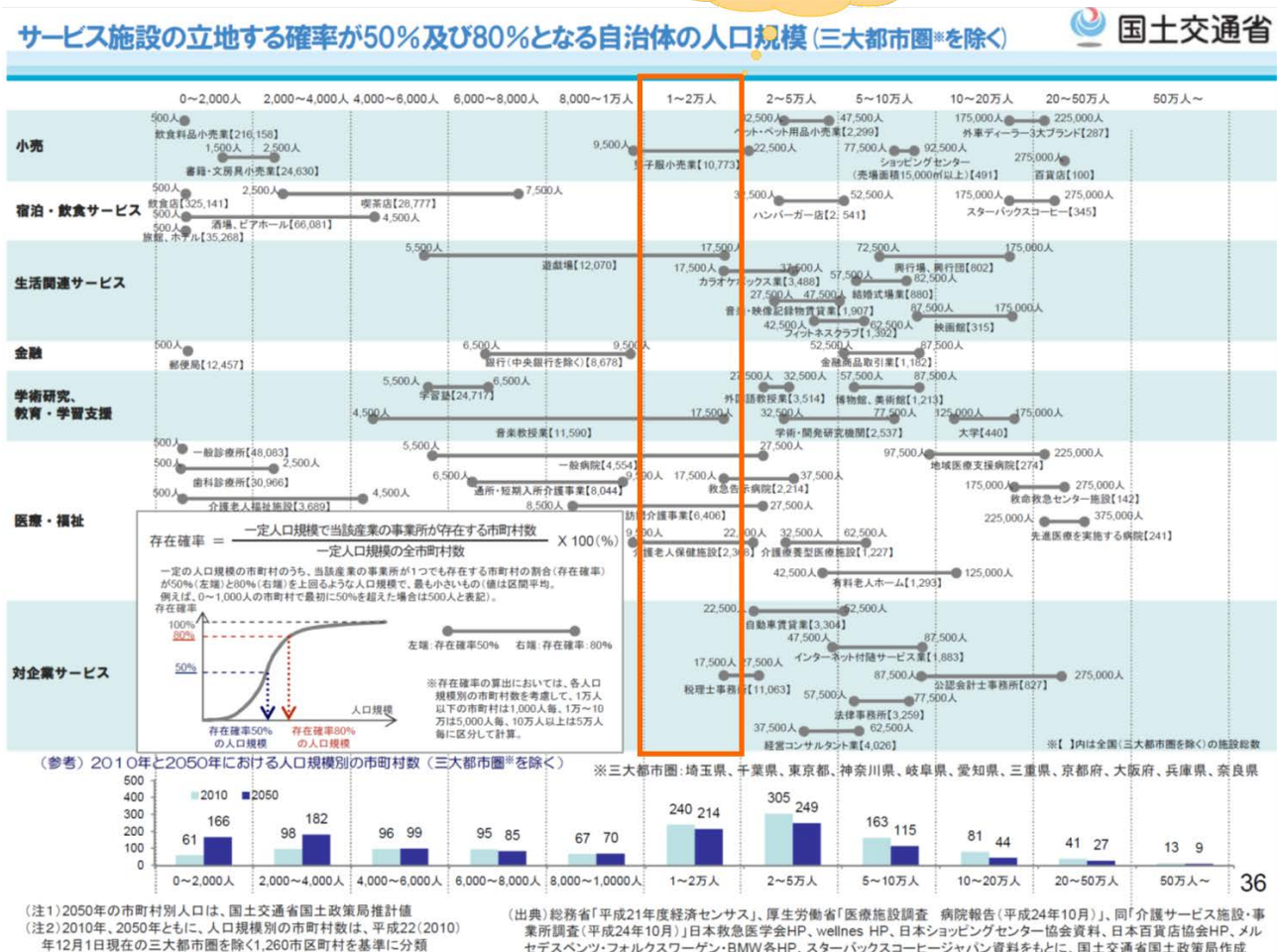
自治体アンケート結果概要

項目	結果概要
新幹線駅の乗降客数について	計画時の想定乗降客数に対し、25～50％程度の実績である駅が多い。よって、駅前広場等の周辺整備は過大に計画され、実施されている可能性がある。
新幹線駅の立地について	- 都市計画以外の制限として、「景観まちづくり協定」及び「景観条例」、「農業振興地域（農用地区域）」ほか。 - 農業振興地域（農用地区域）内に駅が設置されている駅もあるが、基本的に開発意向があるため、周辺農地の維持に対する意識は少ないものと考えられる。
駅舎及び駅周辺整備について	- 周辺整備施設として、駐車場、広場（公園）、観光交流施設（案内所等）、ほか調整池。 - 上下水道は、都市計画区域内の場合、整備をしているか、又は既成市街地や区画整理事業にあわせた整備範囲にとどまる。 - 都市計画区域外の場合は、整備なし（既存水道への引き込み等に限定）。活用された主な事業は、社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業、道路事業、街路事業）、土地区画整理事業、地域活力基盤創出事業のほか、過疎対策事業（起債）。 - 関係機関（鉄道・運輸機構等）との調整。 - 土地区画整理事業を実施している自治体は、地権者調整。 - 駅前広場を都市計画決定する場合には、その規模等の根拠算定に苦慮。
駅周辺土地利用の変化について	- 乗降客数の少ない駅でも、住宅や数件程度の民間施設の開発見込みはある。ただし、商業施設が一度進出したものの撤退した事例もある。 - 宅地開発を行った事例では駐車場不足、もしくは想定されたほどの市街化が進まなかったことが課題として挙げられている。 「賑わい創出」を課題として挙げられている。 - その他、景観まちづくり協定の維持に関する課題も挙げられている。

【参考】人口規模から見た八雲町内に立地しうるサービス施設

「国土のグランドデザイン 2050」（国土交通省）では、参考資料として、サービス施設の立地する確率が 50%及び 80%となる自治体の人口規模が示されている。この内容を見ると、八雲町の人口規模で、立地が期待できる施設は、表の 1～2 万人より左側の施設であり、例えば、「自動車賃貸業」などは、人口規模の面で立地確率が低い施設と考えられる。

八雲町の人口規模

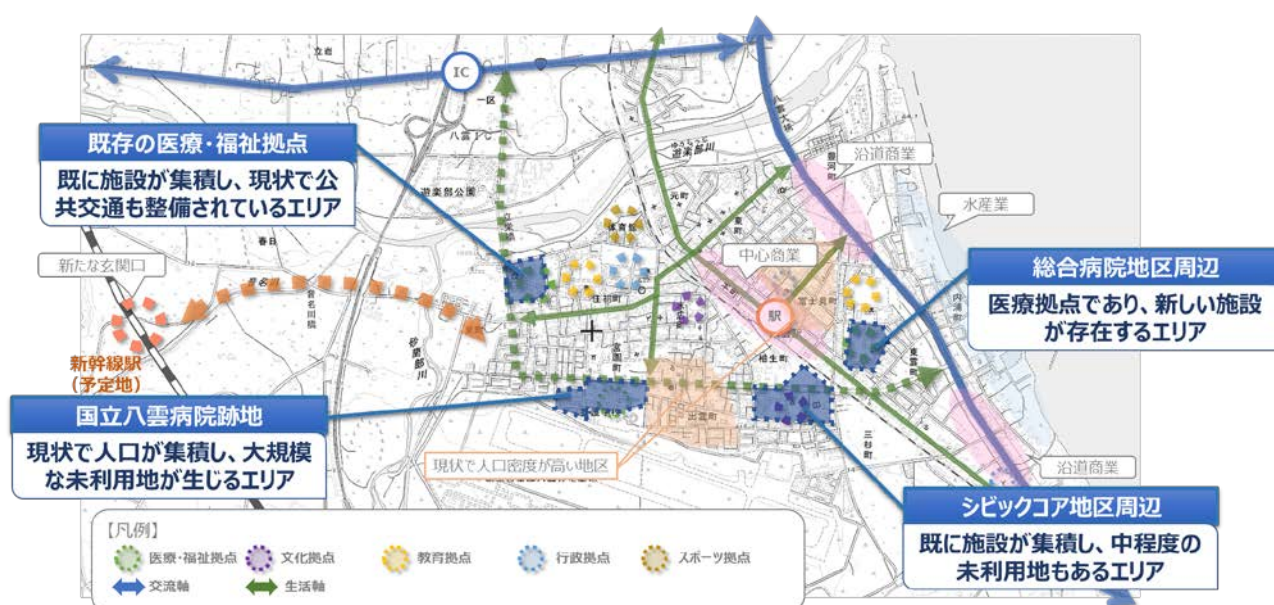


3.5 立地適正化計画との整合

新駅予定地は、現状、都市計画区域外であるため、立地適正化の対象範囲には含まれない。

ただし、道路・公共交通網の再編の方向性として、市街地を循環する「サークルライン」を中心に、今後の公共交通網においても主要な軸と位置づけるとともに、今後の新幹線開業に向け、特に、「主要な生活軸」の強化に向けた新駅と市街地を結ぶ二次交通の確保などが必要となることから、立地適正化計画との整合を図る。

なお、公共交通にかかる検討については、今後予定される「地域公共交通網形成計画」の検討において、具体的な各種施策の連携を検討していくこととなるが、まちなかや観光地までのアクセシビリティ向上策について検討を進めていく必要がある。



4. 新駅周辺整備基本計画

【基本理念】 道南北部の広域連携拠点

二つの海をもつ八雲の大地にたつ、周辺の風景に調和した「牧場の中にある駅」

4.1 新駅周辺の課題整理

(1) 土地利用

① 土地利用の課題と方向性

新駅周辺は農業振興地域（農用地区域）の酪農地域であり、農用地が広がる牧歌的風景が広がっている。都市計画上は、都市計画区域外の建築規制の緩やかな地区となっている。

農業振興地域であるため、農地を活用する場合は、北海道による農地転用許可が必要となり、一定の開発抑制が見込まれるが、現状でも、一部、農用除外地が含まれており、資材置き場等の施設が立地しているように、他の機能に支障が生じる恐れがないと判断される場合には、農業委員会の許可で、宅地造成等の開発行為が可能である。また、必要な住宅や農業用施設については建築可能であり、それらに対し、どれだけ「景観的意義」を求めるかによって、都市計画による規制の要否が判断される。

② 駅周辺土地利用の可能性

全国の新幹線駅の事例や、人口規模に対する立地施設の統計的分析から、多種の施設が立地する地区とは考えにくい。

類似する新幹線駅の自治体アンケートの結果から、乗降客数の少ない駅でも、住宅や数件程度の民間施設の開発見込みはあるものの、商業施設が一度は進出したものが撤退した事例や、宅地開発しても想定されたほど市街化が進まなかった事例もあり、大規模な開発を誘致した場合、新駅周辺の現況が損なわれる可能性がある。

(2) アクセス環境

① 市街地からのアクセス

JR 八雲駅を起点とした市街地からは約 3km であり、自動車であればアクセス性は高い。既存のバス交通（函館バス）も一部、新駅前面道路である道道八雲北桧山線を通過するが、合わせて往復 3 本/日ずつの運行であり、公共交通によるアクセス利便性が低い。

② 広域アクセス

新函館北斗駅は函館に近い主要駅として、長万部駅は JR 室蘭本線方面の乗継駅として、新八雲（仮称）駅よりも新幹線の発着本数が多いことが想定されるものの、周辺各自治体からの各新幹線駅への所要時間の比較によると、せたな町・今金町・乙部町においては、隣接駅と所要時間が同等である。そのため、距離関係からは、これらの自治体からの利用（もしくは各自治体への移動）は隣接駅と同等程度あると考えられる。

その他、森町や南檜山からは、札幌方面に向かう上で、新函館北斗駅に行くには遠回りとなるため、新八雲（仮称）駅を利用する場合が一定程度あると考えられる。

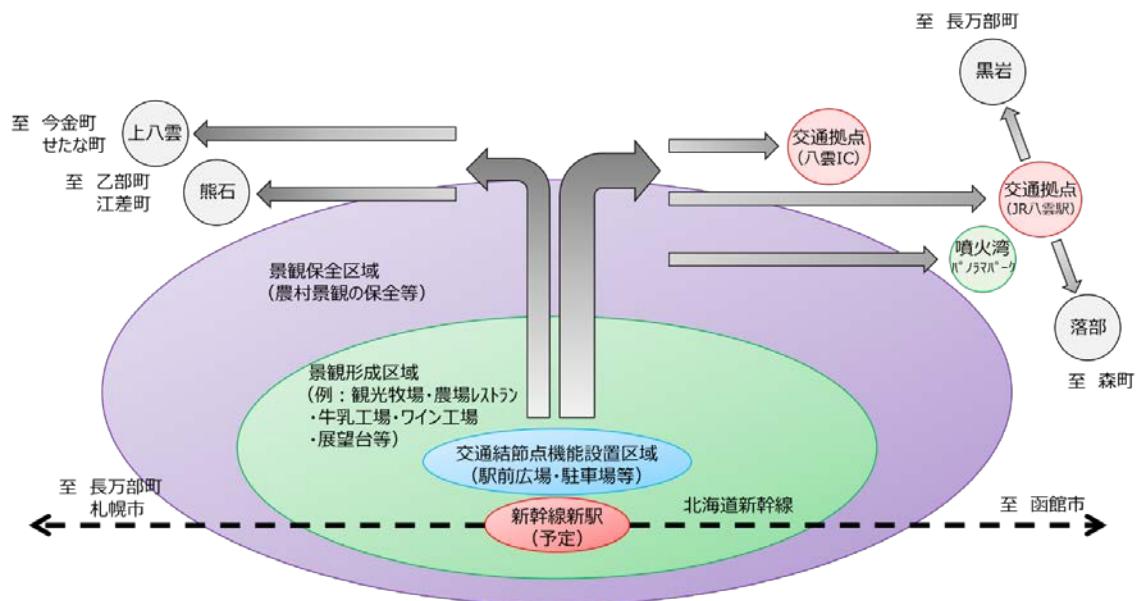
4.2 計画の基本的な考え方

(1) 土地利用の基本方針

4.1 の新駅周辺の課題を踏まえ、以下のとおり土地利用の基本方針を定める。

① 土地利用の基本方針

新駅周辺は、現状で酪農地域であることを活かし、交通結節点としての機能、道南北部の拠点としての機能に留意しつつも、開発を必要最小限にとどめ、現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用とする。



土地利用の基本方針図

② 土地利用の個別方針

a. 農村景観の保全

新駅予定地は、市街地から約 3 km 離れた酪農地域で農業振興地域となっており、町の主要産業の 1 つを支える地域であることから、その状況を保全・維持していくことが重要である。

現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用を目指すこととし、現状見られる農用地以外の土地も含め、農村景観を保全するための土地利用の制限及び駅周辺整備とする。

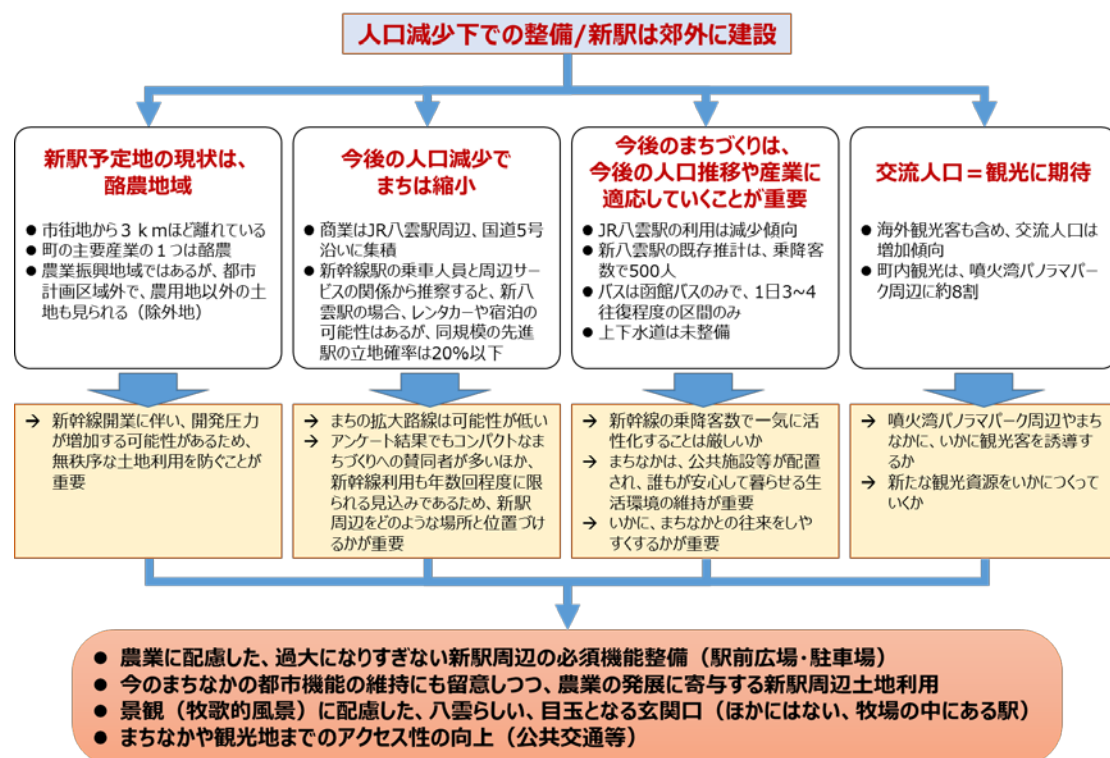
b. 無秩序な市街化等の開発抑制

他の新幹線駅の事例より、新幹線開業に伴い、宅地や商業地としての一定程度的開発可能性はある。一方、八雲町の将来人口規模、想定される新幹線駅乗降客数を踏まえると、宅地や商業地としての持続的な土地利用は厳しい状況であり、いったん開発された後の撤退リスクを考慮しても、新駅周辺への民間開発の誘導はリスクが大きい。

そのため、農村景観を保全するためにも、新幹線開業に伴う、開発圧力の増加の可能性に対処し、無秩序な市街化等の開発抑制を行っていくこととする。

(2) 新駅周辺の整備コンセプト

現状を踏まえた新駅周辺整備に関する方針に基づき、以下のとおり、整備テーマ、コンセプトを設定した。



整備テーマ、コンセプトの設定

① 過大になりすぎず、将来の変化に対応できる新駅周辺の必須機能整備（駅前広場・駐車場）	・ 町の主要産業の1つを支える地域である新駅周辺について、現状の牧歌的風景を売りに出来る、農村景観に配慮した空間とするため、駅前広場や駐車場といった新駅周辺整備における必須メニューは出来る限りコンパクトにする。 ・ ただし、現状では想定できない、将来的な、観光等による新駅周辺の需要増大等があった場合も想定し、変化が必要になった場合でも対応できるような予備スペースを確保しておく。
② 農業の発展に寄与する新駅周辺土地利用	・ 既存の商業集積や類似事例における開発に伴うリスクを踏まえ、人口減少等を見据えたコンパクトなまちづくりの実現のため、今のまちなかの都市機能を維持し、新駅周辺における開発には、まちなかにない、農業の発展に寄与するもののみを検討する。 ・ また、上記のような適正な土地利用を促すため、無秩序な土地利用を防ぐ、都市計画区域拡大を基本事項とした土地利用規制を行っていく。
③ 景観（牧歌的風景）に配慮した、八雲らしい、目玉となる玄関口	・ 現状の牧歌的風景を売りにするため、「牧場の中にある駅」をキーワードとした新駅周辺整備のデザイン等を検討する。 ・ その具体化、実現化に向けては、景観形成に向けた住民との協働方策等を検討する。
④ まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）	・ まちなかの都市機能の維持や、噴火湾パノラマパーク周辺を中心とした観光の振興を図るため、まちなかに人を呼び込み、町内周遊を図るため、新駅～まちなか～観光拠点を結ぶアクセスを再構築する。

(3) 導入機能とその整備方針

① 駅舎

新駅駅舎は、北海道新幹線新八雲(仮称)駅等整備方針(平成28(2016)年2月)を踏まえ、周辺の牧歌的風景に相応しいデザイン(例：牛舎やサイロ等をモチーフ)としたものとする。

② 駅周辺機能(駅前広場及び駐車場等)

駅に接続する交通機能については、必須機能である、駅前広場及び駐車場のみとし、「牧場の中にある駅」をキーワードに、現状の牧歌的風景を売りに出来る空間とするため、出来る限りコンパクトな新駅周辺整備とする。

それら以外の施設機能についても、牧歌的風景を売りに出来る施設の条件で、民間との連携又は民間事業の誘致を検討するが、大規模な機能誘導は行わないこととする。

③ 各種インフラ

a. アクセス道路の接続について

北海道新幹線新八雲(仮称)駅等整備方針(平成28(2016)年2月)を基に、駅前広場から道道八雲北桧山線に最短で接続し、道道八雲北桧山線を極力活用することとする。

なお、道道八雲北桧山線は、市街地に入る栄町付近で、クランク交差点となっており、安全性等の観点で課題となっているため、北海道との協議を行っていく。

b. 水道、電気、通信、排水等のインフラについて

既存施設を活用し、新駅で想定される乗降客数等の条件を踏まえて設定する。

水道については北海道新幹線新八雲(仮称)駅等整備方針(平成28(2016)年2月)に基づき、新駅へは、上水道を整備するが、下水処理については、合併浄化槽を想定する。ただし、整備及び維持の費用が、過大なものとならないように配慮する。

(4) 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計

① 駅利用者の再整理

乗降客数に関する既往情報既存の JR 八雲駅の乗車人員は、右表のとおりであり、年々減少傾向にあるが、一般利用・定期利用をあわせて約 500 人の乗降客数となっており、一般利用と定期利用はおおよそ、7：3 の割合となっている。

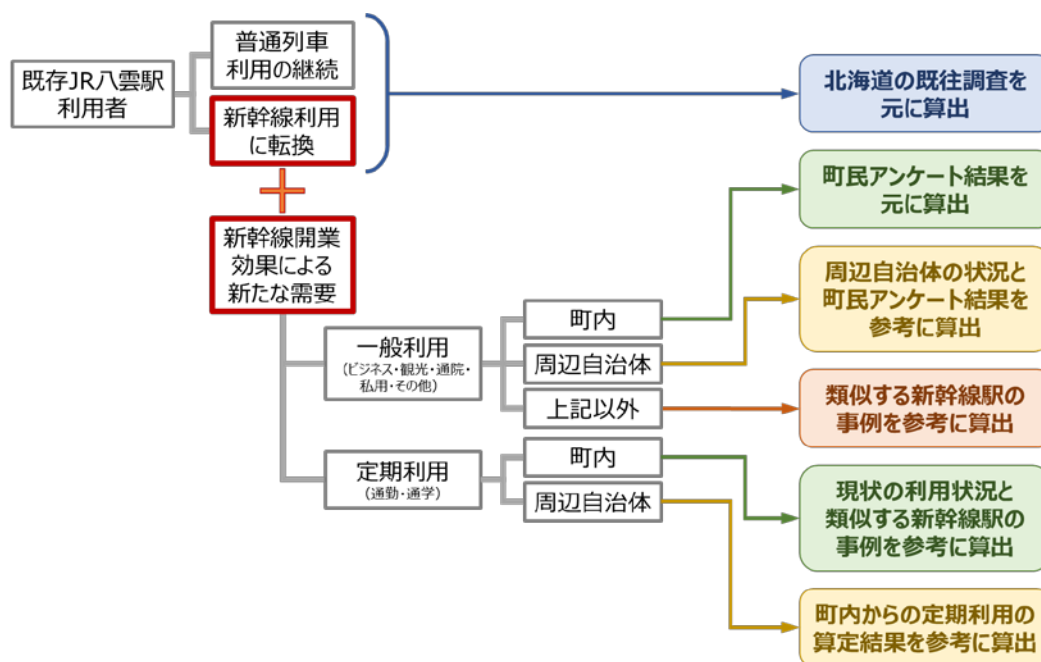
新八雲（仮称）駅については、平成 18(2006)年度に北海道建設部が 500 人となる乗降客数推計値を試算したものの、この推計以降に新たな調査等の資料ができていたことから、本計画の策定において、新たに独自推計を行った。

既往資料の状況から、乗降客の内容に応じ、下図に示すとおりの推計方法により将来乗降客数を推計した。

（※詳細の検討過程は附属資料に別途掲載）

年度	乗車人員 (人)	一日平均		
		普通	定期	合計
平成14	133,200	270	90	360
平成15	127,700	260	90	350
平成16	126,300	250	100	350
平成17	129,900	240	120	360
平成18	127,800	230	120	350
平成19	120,400	230	100	330
平成20	115,300	210	100	310
平成21	108,000	200	100	300
平成22	100,400	190	90	280
平成23	98,500	200	70	270
平成24	98,600	193	77	270
平成25	91,300	174	76	250
平成26	88,700	168	75	243
平成27	90,000	175	71	246
平成28	—	—	—	221

（資料：J R 北海道）



乗降客の内容に応じた推計方法

② 既存 JR 利用者の新幹線利用への転換

新幹線に転換する需要は、開業時で乗車人数 87 人が想定されと考えられる。

③ 一般利用に関する新幹線開業効果による新たな需要

a. 町内からの一般利用

町内からの一般利用の需要として、平成 28(2016)アンケート調査の結果を基に、非定期利用である「仕事における出張等」「買い物やイベント参加」「観光」「通院」「その他」における新幹線の需要を積み上げることとし、1 日当たり乗車人数 111 人と想定した。

b. 周辺自治体からの一般利用

周辺自治体からの一般利用の需要として、その母数はせたな町・今金町・乙部町の平成 42(2030)将来推計人口の合計(13,725 人)の半分である 6,863 人と考えられる。これは、八雲町の平成 42(2030)将来推計人口 14,466 人の 47.4%であり、新幹線の需要についても同程度の割合で存在すると考え、1 日当たり乗車人数 53 人を想定した。

c. 上記以外からの一般利用

○観光目的以外の需要

町外からは、平成 28(2016)アンケート調査の結果を元に、「仕事における出張等」「その他」が町民と同程度あると仮定し、1 日当たり乗車人数 36 人を想定した。

※ 既存 JR 利用者の新幹線利用への転換、町内からの一般利用、周辺自治体からの一般利用、観光目的以外の需要は、合わせて 287 人が見込まれるが、うち 87 人は既存 JR 利用者の新幹線利用への転換に含まれるものと考えられるため、新幹線開業効果による新たな需要としては、実質、1 日当たり乗車人数 200 人と見込んだ。

○観光目的の需要

八雲町の観光入込は平成 28(2016)年実績で 62.8 万人となっており、また、新八雲(仮称)駅を利用した周辺自治体の観光が、平成 28(2016)年実績計 40.1 万人の半分(20.1 万人)が見込まれることから、合計で年間 82.9 万人を観光客の母数と考えた。

観光目的での八雲町周辺への来訪は、参考事例(上越妙高駅、新八代駅)に基づく新幹線開業効果として、およそ 5~10%の増加が期待されることから、全国的な人口減少等の影響も勘案し、現状の 5%である 4.1 万人の観光入込増加を見込むこととした。

八雲町の観光入込は、80~90%は噴火湾パノラマパーク周辺施設で担っている状況を勘案し、これらは、広域公園と同様な交通手段の分担率であると想定し、「平成 26(2014)年度 都市公園利用実態調査」(国土交通省 都市局 公園緑地景観課、次表)を基に、近隣利用と考えられる徒歩・自転車を除いて再配分した、「バス、電車等の公共交通」の割合=8.1%を用いて新幹線需要を推計した。

公共交通利用全てを新幹線利用とみなし、4.1 万人の観光入込増加見込みに対し、約 3,220 人の新幹線利用を見込み、1 日当たり乗車人数 9 人と想定した。

単位: %

	徒歩	自転車	バス、電車等の公共交通	貸切バス	自家用車	バイク	その他	無回答
街区公園	58.9	21.0	2.8	0.0	15.5	1.1	0.4	0.4
近隣公園	48.9	18.3	5.8	0.1	24.7	1.2	0.6	0.4
地区公園	47.4	17.7	3.8	0.1	28.6	1.3	0.6	0.5
運動公園	28.2	10.9	8.3	0.4	49.2	1.8	0.7	0.5
総合公園	28.4	10.5	7.9	0.6	50.2	1.2	1.0	0.3
広域公園	12.7	8.7	6.4	1.6	68.4	1.3	0.5	0.3
国営公園	3.2	5.0	11.0	5.4	73.3	0.6	1.3	0.2
全体	24.9	10.8	7.6	1.5	52.8	1.2	0.8	0.4

④ 定期利用に関する新幹線開業効果による新たな需要

新幹線駅先進自治体の事例より、当該地を常住地として、近隣大都市で従業・通学する者が 2 倍程度になっているほか、定期利用が増加した事例もあることから、定期利用による新幹線利用については、札幌・八雲間の通勤・通学の需要が 2 倍に高まることを想定し、現状からの増加分が新幹線利用となることを想定した。

現状では、八雲町から札幌市への通勤・通学は、八雲に常住する全就業者・通学者のうち、通勤 14 人、通学 12 人となっており、また、札幌市から八雲町への通勤・通学は、八雲で従業・通学する者のうち、通勤 21 人、通学 0 人となっていることから、現状で、札幌・八雲間の通勤・通学は 47 人いると考えられる。

このことから、周辺自治体からの利用がないと想定する場合の通勤・通学需要は、新幹線開業で 2 倍の 94 人に増加すると想定し、新幹線開業効果による新たな需要として、差引分の 1 日当たり乗車人数 47 人の増加を想定した。

なお、八雲町だけでなく、周辺自治体からも通勤・通学需要も考えた場合、平成 42 (2030) 推計生産年齢人口の人口比（周辺自治体の半分 3,166 人 ÷ 八雲町 7,575 人 = 41.8%）より算出すると、1 日当たり乗車人数 20 人が考えられる。

⑤ 新八雲（仮称）駅における乗降客数の推計

上記の検討に基づき、以下に示すとおり、新八雲（仮称）駅における乗降客は、推計値として 552 人を想定した。なお、参考として、周辺自治体からの利用がないと想定する試算も行い、推計値として 406 人を想定した。

新八雲（仮称）駅における乗降客数の推計

新幹線利用の需要の内容				乗車人員	乗降客数換算	※参考（周辺自治体からの利用なし）	
						乗車人員	乗降客数換算
既存JR利用者の新幹線利用への転換				87 人	174 人	87 人	174 人
新幹線開業効果による新たな需要	一般利用	町内からの利用		111 人	222 人	111 人	222 人
		周辺自治体からの利用		53 人	106 人	0 人	0 人
		上記以外	町外からの出張等	36 人	72 人	36 人	72 人
			町外からの観光	9 人	18 人	9 人	18 人
		重複計上分		-87 人	-174 人	-87 人	-174 人
	計		122 人	244 人	69 人	138 人	
	定期利用		67 人	134 人	47 人	94 人	
新八雲駅で期待される乗降客数（合計）				276 人	552 人	203 人	406 人

(5) 駅前広場、駐車場の規模算定

① 駅前広場の必要容量の算出

a. 試算に用いる乗降客数等の設定

- ・ 駅前広場の面積は、計画指針式（広場整備計画調査委員会提案）を用いて試算した。
- ・ 駅の性質上、平成 18(2006)基本構想策定時と同様、「郊外一般」の係数を基本に試算した。
- ・ 上記で算出した推計乗降客数の周辺自治体からの利用があると想定する場合：552 人/日を採用した。
- ・ 駅利用における交通機関分担率には、下表に示す平成 28(2016)町民アンケート結果より、無効回答をその他の項目の回答率で按分した数値を用いた。なお、下表のうち、「その他」については、タクシー需要として算定した。

□新八雲（仮称）駅が開業した場合の新駅を利用する際の主な交通手段

1つに○	バス	車（P&R）	車（K&R）	徒歩	自転車	その他	無効回答
主な交通手段	11.7%	40.8%	21.0%	5.3%	1.1%	4.8%	15.4%
無効回答を按分	13.8%	48.3%	24.8%	6.3%	1.3%	5.6%	

b. 計画指針式（通常の駅前広場面積の算定式）による試算結果

- ・ 周辺自治体からの利用があると想定する場合（≒ピーク時）、必要な駅前広場の面積は、下表に示すとおり 1,480 m²となった。
（算定過程等は附属資料に別途掲載）
- ・ 試算値は、平成 18(2006)基本構想策定時と同様、J R 八雲駅前広場の 1/2 以下の面積規模であり、車輛軌跡等を考慮すると、面積は不足する結果であると想定される。
- ・ 乗降客数を用いて試算した面積規模では、想定 of 駅前広場計画にある十分な交通機能整備が実現できない規模であり、機能構成に応じ必要諸元を設定し、広場の計画を行うことにより面積規模を設定することになる。

① 駅前広場の施設量算定結果

項 目		H18構想での 計画規模	計画指針式 による計画規模
バ ス	乗車/バス数	4 バス	1 バス
	降車/バス数		1 バス
タ ク シ ー	乗車/バス数	2 バス	1 バス
	降車/バス数		1 バス
	タクシー駐車台数	10 台	1 台
自 家 用 車	乗降/バス数	4 バス	2 バス
	駐車台数 （短時間駐車）	20 台	1 台
車道幅員		3 m	6 m
歩道幅員		5 m	6 m

② 駅前広場の面積算定結果

項 目	H18構想での 計画規模	計画指針式 による計画規模
バス用面積		142 m ²
タクシー用面積		71 m ²
自家用車用面積算定		70 m ²
共用部車道面積		445 m ²
歩行者用面積		534 m ²
修景施設等面積		218 m ²
計	7,000 m ²	1,480 m ²

② 駐車場の必要容量の算出

a. 試算に用いる乗降客数等の設定

- ・ 駅前広場と同様、推計乗降客数を用いて試算するが、駐車場の場合、ピーク時と平時の区別が必要であり、最小限ながらもピーク時も許容できる容量が必要となると考えられることから、周辺自治体からの利用があると想定する場合：552 人/日を規模算定に採用する。
- ・ 駅前駐車場の需要として、前出の新八雲（仮称）駅が開業した場合の新駅を利用する際の主な交通手段より、無効回答をその他の項目の回答率で按分した数値のうち、「車（P&R）」の数値を用いた。なお、「その他」については、タクシー需要として算定するとともに、平均輸送人員を 1.30 人/台（道路交通センサス）を用いた。
- ・ また、駅前駐車場の需要としては、駐車のリターン数を設定する必要があるが、新幹線利用は、長距離・長時間となる可能性が高いため、一律 1 回転として算定した。

b. 周辺自治体からの利用があると想定する場合（≒ピーク時）での試算結果

- ・ 上記に基づき試算すると下表に示すように、102 台の需要が想定される。
- ・ 駐車場の原単位として、一般的に 30 m²/台が用いられる（駅前広場計画指針等）ことから、駐車場規模として、最大需要を想定し、3,060 m²程度が必要と考えられる。

算定項目	記号	数値	単位	備考
乗降客数	A	552	人	上記推計結果より
乗車人員	B	276	人	$B=A \div 2$
車（P&R）利用率	C	48.3	%	H28アンケート結果より
車（P&R）利用者数	D	133.2	人	$D=B \times C$
平均輸送人数	E	1.30	人/台	H22道路交通センサス（乗用車）
車（P&R）利用車両数	F	102	台	$F=D \div E$

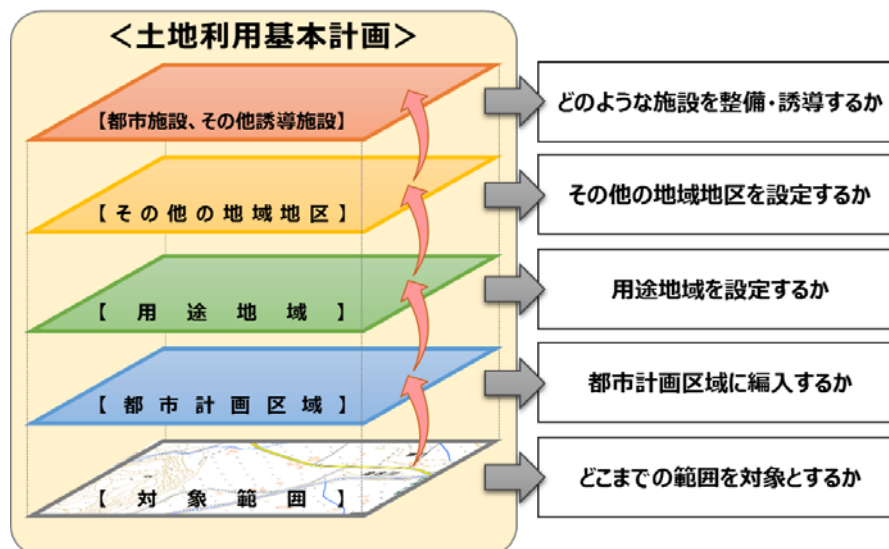
（参考）周辺自治体からの利用がないと想定する場合≒平時

- ・ 上記に基づき試算すると下表に示すように、75 台の需要が想定される。
- ・ 駐車場の原単位より、駐車場規模として、最大需要を想定し、2,250 m²程度が必要と考えられる。

算定項目	記号	数値	単位	備考
乗降客数	A	406	人	上記推計結果より
乗車人員	B	203	人	$B=A \div 2$
車（P&R）利用率	C	48.3	%	H28アンケート結果より
車（P&R）利用者数	D	98	人	$D=B \times C$
平均輸送人数	E	1.30	人/台	H22道路交通センサス（乗用車）
車（P&R）利用車両数	F	75	台	$F=D \div E$

4.3 土地利用に関する基本計画

土地利用に関する基本計画は、以下の流れで設定する。

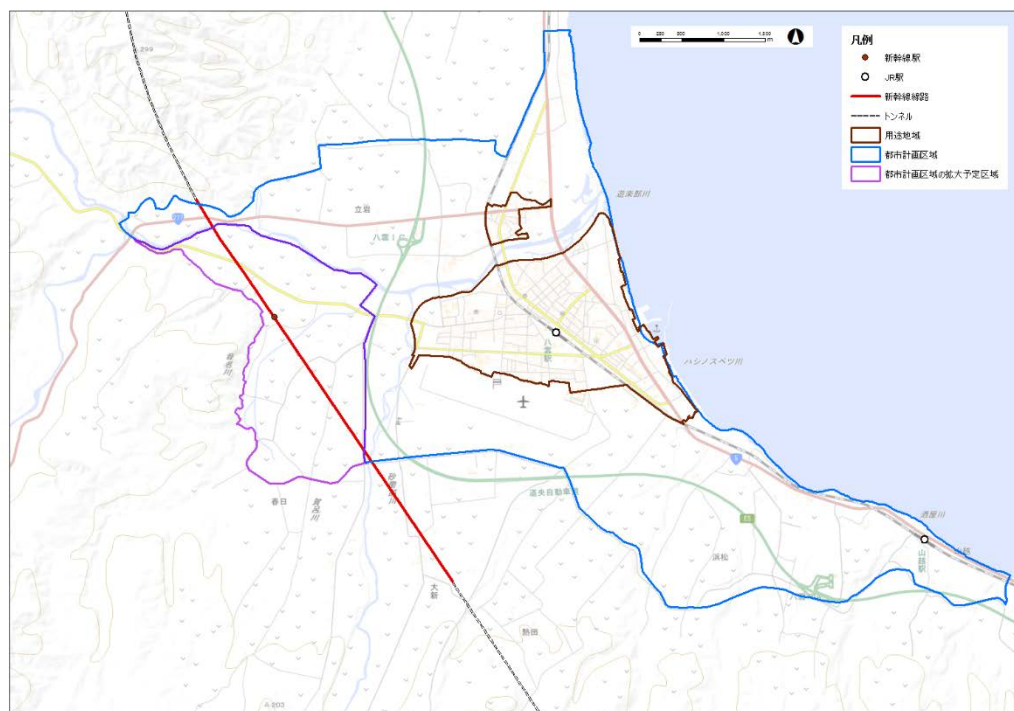


土地利用基本計画設定フロー

(1) 新駅周辺整備基本計画の対象範囲（都市計画区域の変更）

対象範囲は、別途検討している都市計画区域の変更等と整合を図った設定とする。

上記方針より、新駅周辺は、牧歌的風景を保全し、無秩序な土地利用を防ぐ地域と設定するため、新幹線開業によって開発の可能性のある道道八雲北桧山線沿いや、新幹線からの眺望を考慮した範囲（森林区域を除く）を都市計画区域の拡大範囲（案）と設定し、その範囲を本計画の対象範囲と位置付ける。



(2) 用途地域及びその他の地域地区の設定

新駅周辺は、施設集積を図ることを目的としないため、用途地域には編入しないこととする。

その中で、牧歌的風景を保全し、無秩序な土地利用を防ぐことを目的に、土地利用・景観の制限を行うためのその他の規制として、特定用途制限地域及び景観地区を設定する。

なお、景観地区の設定においては、本計画対象地が農業振興地域であることを踏まえ、必要に応じ、「景観農業振興地域※」としての位置づけも考慮していく。

用途地域のない都市計画区域 (白地地域)における土地利用の規制

＜特定用途制限地域（都市計画法）＞

用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成又は保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域

※ 具体的にどのような用途の建築物を制限するかは、地方自治体が判断して定める。

景観の規制

＜景観地区（景観法）＞

市街地の良好な景観の形成を図るために、建築物の形態意匠等を制限し、その規制に市町村が強制力を持つ。従わない場合は工事停止、是正命令、及び罰則が与えられる。

【景観地区内で定める事項】

- 必須：建築物の形態意匠の制限
- 選択：建築物の高さの最高限度または最低限度
敷地面積の最低限度
壁面の位置の制限

※ 景観農業振興地域整備計画の設定

- ✓ 景観と調和のとれた土地の農業上の利用に関する事項に配慮し、地域の特性を踏まえた事項を即地的に定めるもの。
- ✓ 整備・保全の方向や事業・活動内容について、地域の特性を踏まえた景観に配慮すべき事項や具体的な施設の配置・位置を明らかにしつつ定めることが考えられる。

① 農業生産基盤の整備・開発（農振法第8条第2項第2号）

- ・ 棚田の形状を維持しつつ行う石垣積みの修繕
- ・ 地域住民が安全に棚田保全活動に参加できるようにする農道の整備
- ・ 地域住民の参加による景観に配慮した小ビオトープの造成 等

② 農用地等の保全（農振法第8条第2項第2号の2）

- ・ 棚田の崩壊を防ぐ法面の保護・補修
- ・ 地域住民による棚田保全活動への支援 等

③ 農業近代化施設の整備（農振法第8条第2項第4号）

- ・ 棚田保全活動に要する農業機械の整備
- ・ 景観作物を利用した地域特産品の共同処理加工施設の整備 等

(3) 都市施設、その他誘導施設について

駅周辺機能の必須メニューである駅前広場や駐車場については、出来る限りコンパクトに整備する。

それら以外の施設機能については、大規模な機能誘導は行わないが、牧歌的風景を売りに出来る施設として、以下に示すような「農業の発展に寄与する施設※」を設定し、民間との連携又は民間事業の誘致を検討していく。

※ 農業の発展に寄与する施設

農地の転用は、原則、許可をすることができないが、第1種農地の場合、転用行為が次のいずれかに該当する場合には、例外的に許可をすることができる。なお、本計画対象地は、第1種農地よりも高区分の農用地である。

【農地法の運用について（農林水産省）より】

- a. 土地収用法第26条第1項の規定による告示に係る事業（国土交通省大臣及び都道府県知事が認める公益的な事業）
- b. 仮設工作物の設置その他の一時的な利用
- c. 農業用施設、農畜産物処理加工施設、農畜産物販売施設その他地域の農業の振興に資する施設
 - i. 農業用施設、農畜産物処理加工施設及び農畜産物販売施設（及びその管理又は利用のために必要不可欠な駐車場、トイレ、事務所等）
 - ii. 都市住民の農業の体験その他の都市等との地域間交流を図るために設置される施設
「都市等との地域間交流を図るために設置される施設」とは、農業体験施設や農家レストランなど都市住民の農村への来訪を促すことにより地域を活性化したり、都市住民の農業・農村に対する理解を深める等の効果を発揮することを通じて、地域の農業に資するもの
 - iii. 農業従事者の就業機会の増大に寄与する施設
 - iv. 農業従事者の良好な生活環境を確保するための施設
 - v. 住宅その他申請に係る土地の周辺の地域において居住する者の日常生活上又は業務上必要な施設で集落に接続して設置されるもの
- d. 市街地に設置することが困難又は不適当な施設 など

4.4 新駅周辺整備基本計画

(1) 計画条件整理

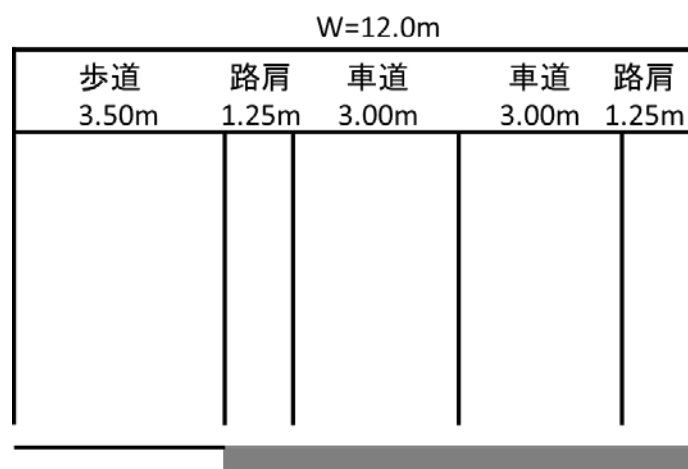
① 駅前広場へのアクセス道路

道道八雲北桧山線と同等とし、以下に示す幅員構成とする。

種級区分：3 種 3 級

幅員構成：W=歩道 3.50m (歩道 3.00m+路上施設帯 0.50m)+路肩 1.25m
+車道 3.00m+車道 3.00m+路肩 1.25m=12.0m

※歩道は駐車場設置側とする。



車線の幅員は、道路の区分に応じ、表 2-7-1 の車線の幅員の欄に掲げる値とする。

表 2-7-1 車線の幅員

区 分		車線の幅員 (単位：m)	
第 3 種	第 2 級		3.25
	第 3 級	普通道路	3.00
	第 4 級		2.75
第 4 種	第 1 級	普通道路	3.25
	第 2 級および 第 3 級		3.00

<道路事業設計要領 (平成 26(2014).4) P. 2-25>

一般部の路肩幅員は、冬期路肩に除雪の落ちこぼれ幅を加えた表2-7-2の値を標準とする。
ただし、冬期通行止め区間などは、路線の特性を勘案して適宜、路肩幅員を検討すること。

表2-7-2 路肩の幅員

区 分		路肩幅員 (単位：m)		路肩の幅員構成 (単位：m)	
				冬期路肩	落ちこぼれ幅
第3種	第2, 3, 4級		1.25	0.50	0.75
	第5級	普通道路	0.75	0.25	※0.50
第4種			1.25	0.50	0.75

注1)：第3種第2級、第3級の道路は、路線の特性や交通および地域の状況に応じて、冬期路肩0.75mとし路肩幅員1.5mを採用することができる。

注2)：第3種第4級の交通量が特に少ない道路の冬期路肩は、縮小値0.25mとし路肩幅員1.00mを採用することができる。

注3)：※は特例値（解説(2)参照）。

<道路事業設計要領（平成26(2014).4）P.2-26>

(1) 歩道および自転車歩行者道の幅員は、表2-9-2左欄の値以上とし、歩行者および自転車の交通状況を考慮して定める。なお、歩道等の分離については、歩行者、自転車、自動車の交通量を勘案して検討を行うこと。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては右欄に掲げる数値以上まで縮小することができる。また、歩行者交通量が多い場合については整備する理由や内容を整理し、建設部担当課と別途協議すること。

表2-9-2 歩道・自転車歩行者道の幅員

区 分		幅員 (単位：m)	
歩道	歩行者の交通量が多い場合	3.5	1.5
	その他の場合	2.0	1.5
自転車歩行者道	歩行者の交通量が多い場合	4.0	—
	その他の場合	3.0	—

ただし、冬期歩道の有効幅員は、歩行者（占有幅0.75m）2人のすれ違いが可能となる1.5m以上を確保することが望ましい。

<道路事業設計要領（平成26(2014).4）P.2-59>

② 駅前広場及び駐車場

a. 駅前広場の規模

周辺自治体から利用があると想定する場合の乗降客数を基準に駅前広場の規模を設定することとし、右表に示す各種バース数、道路幅員等を確保する。

ただし、乗降客数を用いて試算した面積規模では、想定 of 駅前広場計画にある十分な交通機能整備が実現できない規模であり、機能構成に応じ必要諸元を設定し、広場の計画を行うことにより面積規模を設定することにする。

項 目		H18構想での 計画規模	計画指針式 による計画規模	備考
バス	乗車バース数	4 バース	1 バース	観光バス用バースも1台分を追加で確保 また、観光バス用待機バースも2台分確保
	降車バース数		1 バース	
タクシー	乗車バース数	2 バース	1 バース	
	降車バース数		1 バース	
	タクシー駐車台数	10 台	1 台	最低限1台とし、ロータリー形状に合わせ、 配置可能台数を確保
自家用車	乗降バース数	4 バース	2 バース	
	駐車台数 (短時間駐車)	20 台	1 台	最低限1台とし、ロータリー形状に合わせ、 配置可能台数を確保
車道幅員		3 m	6 m	
歩道幅員		5 m	6 m	

b. 駐車場の規模

周辺自治体から利用があると想定する場合の乗降客数を基準に駐車場の規模を設定することとし、102 台の駐車容量を確保する。

c. バース及び駐車場の必要面積

駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修）及び駐車場設計・施工指針（国土交通省）を踏まえ、以下のとおりバース及び駐車場の必要面積を設定する。

■バス乗降場：3.25m×（13.0m+6.0m）

■タクシー乗降場：3.25m×（5.0m+3.0m）

※身体障がい者の乗降を考慮し、標準的な幅員に 1.0m を加えた値で算出。

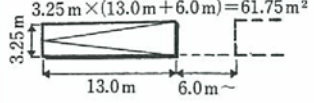
■タクシー駐車場：2.5m×6.0m

■乗用車乗降場：3.25m×（5.0m+3.0m）

※身体障がい者の乗降を考慮し、標準的な幅員に 1.0m を加えた値で算出。

■乗用車駐車場：3.5m×6.0m

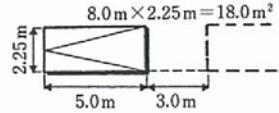
表 II-4 施設別の標準的な原単位

項目	原単位	考え方	備考
バス乗降場(a_B)	70 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	
バス乗車客の滞留空間(a_{BW})	1.0 m ² /人	・ 立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値 (出典1：待ち時間サービス水準c、快適領域)	

<駅前広場計画指針 P. 103>

104

参考資料

項目	原単位	考え方	備考
タクシー乗降場(a_T)	20 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	
タクシー乗車客の滞留空間(a_{TW})	1.0 m ² /人	・ 立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値 (出典1：待ち時間サービス水準c、快適領域)	
自家用車乗降場(a_C)	20 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	
自家用車駐車場(a_{PC}) タクシー駐車場(a_{PT})	30 m ² /台	・ 小型車が駐車した場合の1台当り所要面積	

<駅前広場計画指針 P. 104>

2.4.2 駐 車 ま す

駐車ますの大きさは、設計対象車両に応じて、表-2.4.1に示す値以上とすることを原則とする。

表-2.4.1 駐車ますの大きさ

(単位：m)

設計対象車両	長 さ	幅 員
軽 自 動 車	3.6	2.0
小 型 乗 用 車	5.0	2.3
普 通 乗 用 車	6.0	2.5
小 型 貨 物 車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

【解 説】

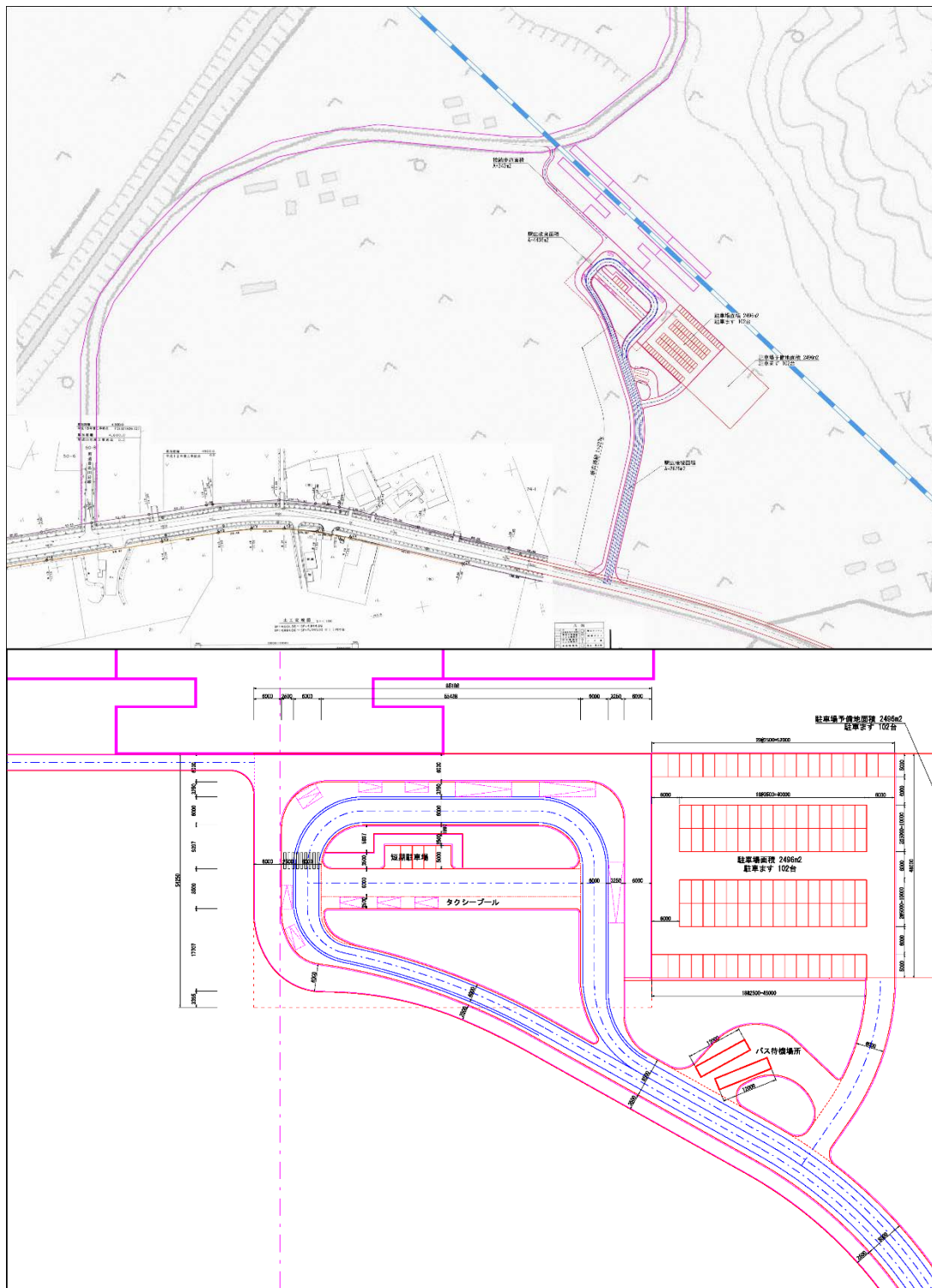
駐車ますの寸法を定めるには、車体と他の自動車や壁・柱とのクリアランスおよびドライバーの乗降のためのドアの開閉寸法を考慮しなければならない。「道路構造令の解説と運用」〔㈱日本道路協会 昭和58年2月〕によれば、前後方向のクリアランスは、運転技術の程度、車体の大きさによって必要な値が異なってくるが、一般的には30 cm程度を確保しておけばよいとされている。一方、ドアの開閉寸法は50 cm～80 cmである。したがって、軽自動車、小型乗用車および普通乗用車に対しては、設計対象車両の寸法に長さ方向に30 cm～40 cm、幅員に50 cm～60 cmを加え、貨物車に対しては、それぞれ100 cmと80 cmを加えた値を駐車ますの大きさとした。

なお、車椅子利用者用駐車ますは、車椅子のための余裕幅員として表-2.4.1に示す幅員の値に1 m以上を加えることとするが、普通乗用車のますを対象として1 m以上を加えるのが一般的である。

＜駐車場設計・施工指針 同解説（平成4(1992).11) P.41＞

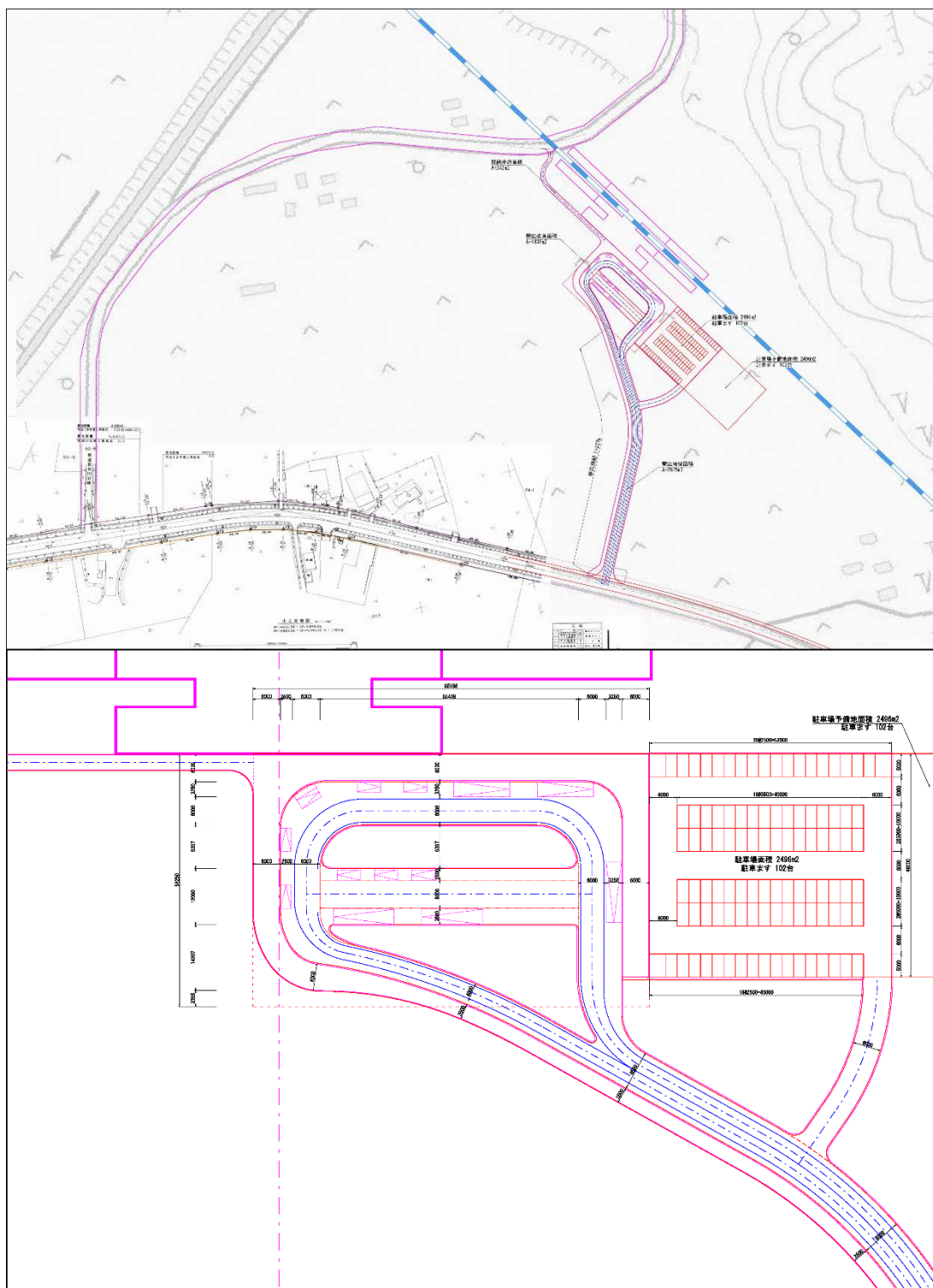
(2) 駅前広場等配置計画

前出条件の下、駅前広場等配置計画は、下図の通りとする。一般的に、利便性の観点から、駅舎の目前に駅前広場が配置されるが、駅前面に広がる牧歌的風景を印象的に見せるため、人工物（駅前広場等）の印象を出来る限り少なくできるよう、駅舎と駅前広場をずらした形での配置とし、駅前広場面積：約 4,500 m²、駐車場面積：約 2,500 m²となった。



配置計画案①（観光バス待機場を駐車場付近に配置し、駅前広場内に短期駐車場を配置したパターン）

※ 本図面は駅前広場を検討するための資料であり、位置等が確定したものではない。

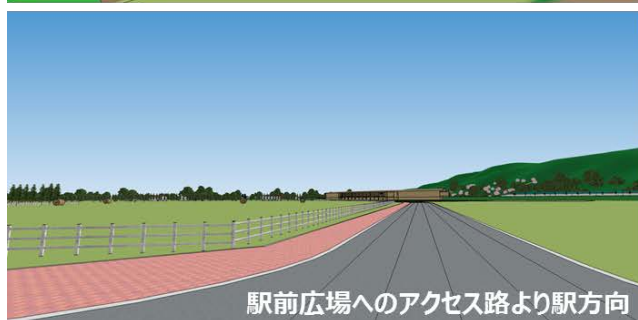
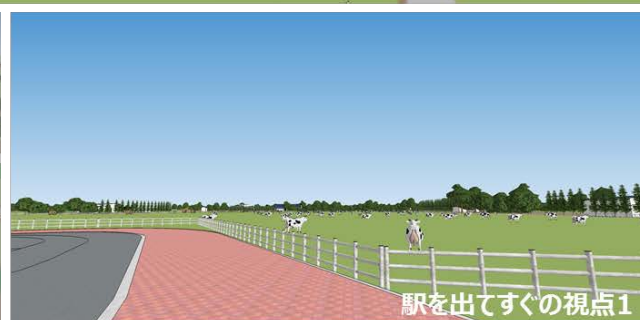
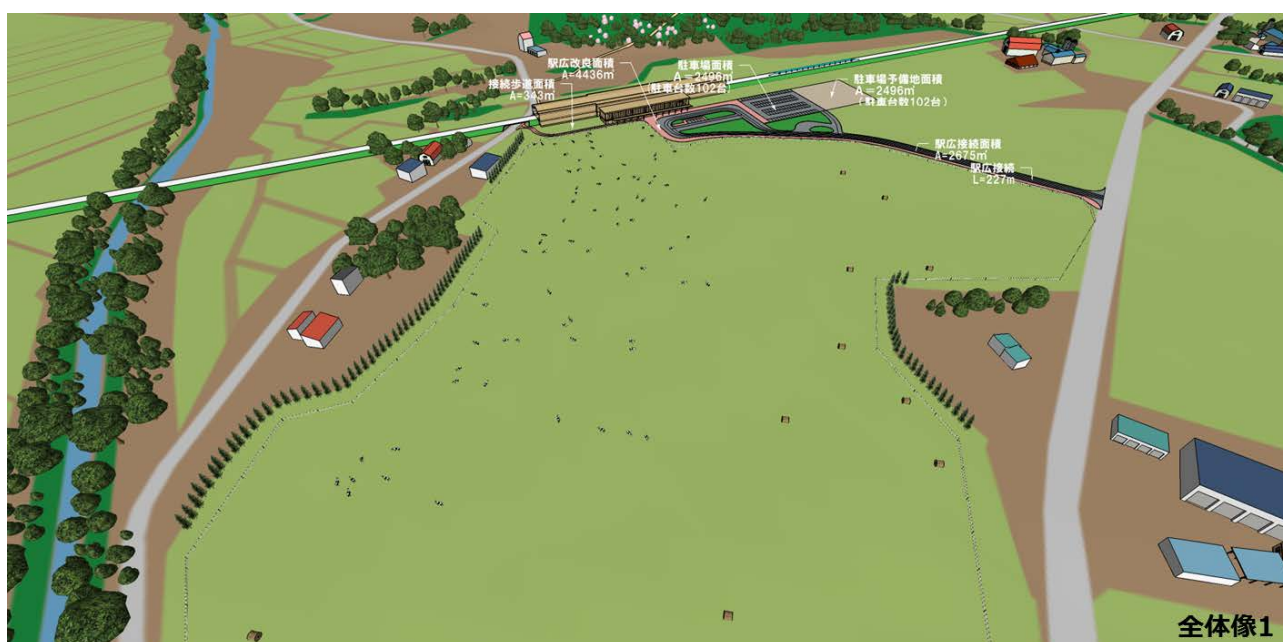


配置計画案②（観光バス待機場を駅前広場内に配置したパターン）

※ 本図面は駅前広場を検討するための資料であり、位置等が確定したものではない。

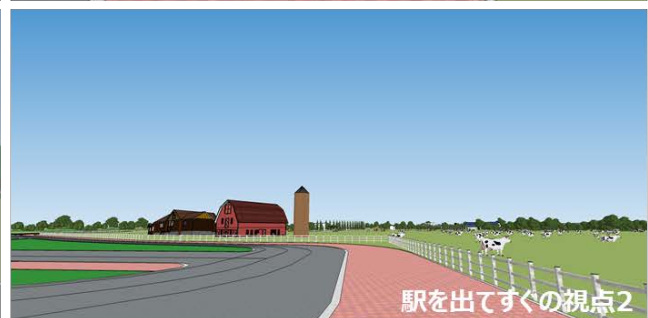
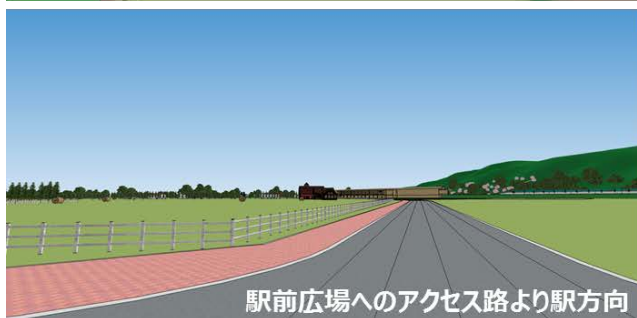
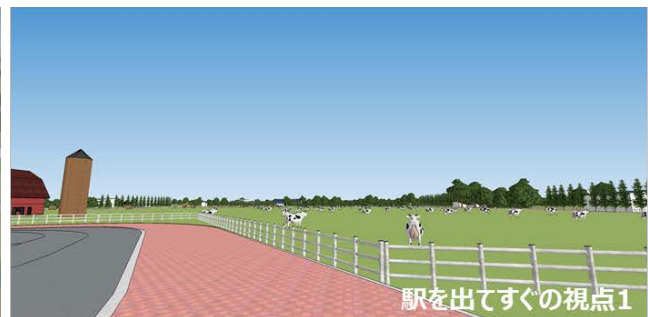
(3) 整備イメージ図

【駅前広場、駐車場等のイメージ】



- ※ 配置計画案①（観光バス待機場を駐車場付近に配置し、駅前広場内に短期駐車場を配置したパターン）で図示。
- ※ 本図はイメージ図であり、今後の関係機関協議によって、駅舎及び鉄道施設、駅前広場等は変更する場合がある。

【誘導施設が整備された場合のイメージ】



- ※ 配置計画案①（観光バス待機場を駐車場付近に配置し、駅前広場内に短期駐車場を配置したパターン）で図示。
- ※ 本図はイメージ図であり、今後の関係機関協議によって、駅舎及び鉄道施設、駅前広場等は変更する場合がある。

(4) 駅前広場周辺の整備について

駅前広場等周辺については、本計画コンセプトに則り、かつ、第2期八雲町総合計画の「道南北部中心プロジェクト」の中でも、「北海道新幹線を中心とした交通体系・周辺整備」に「新幹線駅周辺整備計画の推進（農業基盤の整備）」と掲げていることから、地域住民（農家等）と協力の上、景観協定などの策定等を実施して、「牧場の中の駅」を具現化するための方策（牧草地化等）を検討する必要がある。

また、農業関連施設等の誘致を行うなど、より良い農村景観の形成を行い、新駅周辺が八雲町に訪れる方々にとって印象的な風景となるように整備していく。

4.5 新八雲（仮称）駅と接続する二次交通やソフト対策のあり方について

(1) 二次交通のあり方について

① 地域公共交通のあり方

現在、函館バスが運行する江差・八雲系統及び瀬棚号系統が新駅前面道路である道道八雲北桧山線を通過しているため、本路線の新駅前への乗入を今後協議していく必要がある。ただし、現状では合わせて往復3本/日ずつの運行であり、通勤・通学等での利用も多い路線であることから、新幹線との接続性等において十分なサービス水準には至らない可能性がある。

また、国土交通省資料「乗合バス事業の収支状況について」（平成28(2016)年度）によると、地方部の路線バスはいずれも安定した収支を得ることが難しい状況となっている。

一方、同資料で示される運送原価は、公共交通の維持に必要な経費であり、このうち、人件費・諸経費を除く項目については、バス車両を、マイクロバスやワゴン車、タクシーに転換することで、経費削減が可能と考えられる。

各地方部においても、デマンドバスや乗り合いタクシーといった、公共交通の小型化とDoor to Doorによるサービスの向上を合わせた取組や、他の目的で個別に運行されている送迎バス等と路線バスの連携などが進められており、八雲町においても、市街地と新八雲（仮称）駅、その他観光地等を結ぶ、新たな公共交通の取組が必要である。

路線バスの収支に関する統計資料 <「乗合バス事業の収支状況について」（平成28(2016)年度 国土交通省）>

参考1. ブロック別収支状況

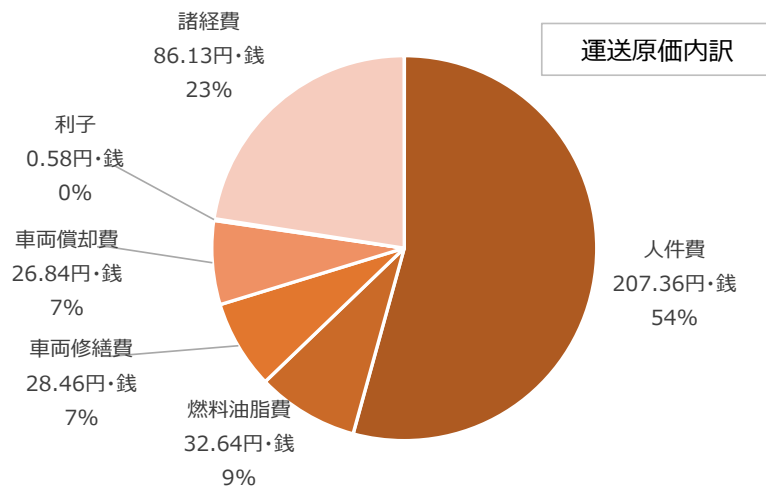
(単位:百万円)

ブロック別		事業者数			収入	支出	損益	経常収支率 (%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営	0	10	10	6,888	9,081	△2,194	75.8
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	10	10	6,888	9,081	△2,194	75.8
南北海道	民営	2	3	5	30,984	32,498	△1,514	95.3
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	3	5	30,984	32,498	△1,514	95.3

参考2. ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位:円・銭)

科目 ブロック別	民 公 営 別	収入			運送原価						
		営業収入	営業外収入	合計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費	計
北北海道	民営	223.97	4.58	228.55	187.03	29.54	21.01	15.09	2.34	46.33	301.33
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
南北海道	民営	223.97	4.58	228.55	187.03	29.54	21.01	15.09	2.34	46.33	301.33
	公営	363.28	0.93	364.21	207.36	32.64	28.46	26.84	0.58	86.13	382.01
	平均	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	平均	363.28	0.93	364.21	207.36	32.64	28.46	26.84	0.58	86.13	382.01



上記資料を元にした運送原価の内訳

② その他の二次交通について

a. レンタカー事業等

レンタカー事業は、受付窓口と配車用車両の一定程度の駐車場が必要となるため、店舗型の場合、新駅周辺の牧歌的風景を損なう恐れがある。また、既に、町内市街地部に1社のレンタカー事業者が存在する中、前述の人口規模から見た八雲町内に立地しうるサービス施設を見ると、立地確率が低い施設と考えられることから、既存事業者との連携を基本路線としつつ、受付窓口を駅構内に配置したり、駅前広場横に整備する駐車場を配車用スペースにも活用したり、場合によってはカーシェアリングの形式とするなど、新駅周辺のスペースをうまく活用した運用方法の検討が必要である。

b. その他参考となる取組等

以下に整理した、類似する新幹線駅周辺における二次交通等の取組や、その他観光等の視点からの交通手段に関する取組等を参考に、今後の二次交通のあり方を検討していく。

中心部から離れた場所に新幹線駅がある自治体の二次交通等の取組みについて

事例	対策内容等	概要
北海道新幹線 木古内駅	レンタカー	木古内駅発着限定の3時間プランあり。木古内の周辺や松前、江差などへ行くのに丁度いい3時間という時間設定で、通常より何かとお得。
	レンタサイクル	電動アシスト自転車もあり。有料。おすすめのルートなども紹介。
	道南いさりび鉄道	2016年3月の北海道新幹線開業に合わせて、JR北海道から分離された江差線（五稜郭～木古内）を受け継いだ第三セクター・道南いさりび鉄道の観光列車。大手旅行代理店が企画したもの。普段は函館駅を起点に五稜郭から上磯・木古内方面を結ぶ普通列車として運行。団体旅行用の特別列車として運行する時には、車内に大型テーブルなどが設置され、食事と車窓が楽しめる。
	道南トロッコ鉄道	2014年5月に廃止されたJR江差線（木古内～江差間）のうち、木古内町市街地の北海道新幹線高架付近から、鶴岡東出牧場付近までの約2.9km区間の線路を使用して、トロッコ（軌道自転車）の乗車体験ができる施設。
	新幹線ビュースポット	北海道新幹線が走行する勇姿を“正面の斜め上”方向から見られるという、鉄道展望台としては比較的珍しいタイプ。
北海道新幹線 奥津軽いまべつ駅	巡回バス	今別町内の回遊用、町民の足として3路線運行。
	駅周辺の駐車場	駅併設の駐車場、“道の駅いまべつ”の駐車場を無料で開放。屋内駐車場では電気自動車用のEV充電スタンドも設置されており、無料で利用可能。

事例	対策内容等	概要
東北新幹線 七戸十和田駅	コミュニティバス、電気シャトルバス	生活環境・利便性の向上を目指し、住民の足として利用できるコミュニティバス・電気シャトルバスを運行。コミュニティバス（一般 100 円・高校生以下無料・障がい者 50 円）、電気シャトルバスは無料。
	乗合タクシー「夜プラス」	路線バスが接続しない夜の新幹線に合わせて、21:31 頃と 23:30 頃の 2 便を十和田市街まで運行する定額制（大人 1,500 円 6 歳未満無料）乗合タクシー。七戸十和田駅から十和田市街地まで通常は 3,500 円ほどかかるのでお得。
	乗合タクシー「朝プラス」	指定したホテルからの依頼により運行。しかし、利用状況が悪く平成 24(2012)年で終了。
	レンタサイクル	観光客向け電動自転車無料貸出。七戸町内を散策できるように。
	路線バス	十和田市方面、野辺地町方面、東北町方面、青森市方面に路線バスが運行。
東北新幹線 くりこま高原駅	ワンコインバス	2007 年 4 月から市民バス（ワンコインバス）の本格運行を開始。一律 100 円（小学生以下、障害者手帳提示、高齢者は無料）
北陸新幹線 黒部宇奈月温泉駅	市街地へのバス	黒部宇奈月温泉駅～あいの風とやま鉄道・黒部駅を運行。平成 30(2018)年度からは朝夕の通勤通学の利便性を考慮し、停車する停留所を増やして運行。
	コミュニティタクシー	平日のみ運行する定時定路線の乗合タクシー。1 乗車 100 円～200 円。4 路線あり。
	デマンドタクシー	予約式の乗合いタクシー。固定の運行ルートはなく、所定の施設へ直接向かう（行き先は 4 箇所に限定されている）。料金は 1 乗車 500 円。
	乗合タクシー	黒部宇奈月温泉駅～魚津市内を結ぶ予約式相乗りタクシー。1 乗車 1,000 円。
	くろワンきっぷ	500 円で電鉄石田駅～宇奈月温泉駅区間を 1 日乗降自由。自転車も持ち込め、サイクリングも可能。その他、“黒部まち歩きマップ”を作成し、散策コースも提案。
九州新幹線 新大牟田駅	西鉄バス	平成 25(2013)年 10 月 1 日より一部の便を除き、高速バス「荒尾～福岡空港線」が「新大牟田駅前」バス停に停車。
	駅周辺の駐車場	JR 九州と大牟田市で、駅のさらなる利便性向上を目指し、「新大牟田駅」付近に駐車場を共同開発。月極が月額 7,600 円（エクセルパス割引料金 6,600 円）、時間制が 60 分毎 100 円（24 時間毎最大 300 円）
	無料循環シャトルバス & ジャンボタクシー	平成 27（2015）年 8 月より、大牟田市世界文化遺産巡りに便利な無料シャトルバスとジャンボタクシーを運行。ルートは、大牟田連絡ルート、港回り連絡ルート、新大牟田駅連絡ルートの 3 つで、世界遺産巡りを効率的に旅することができるものであったが、平成 28(2016)年 2 月をもって終了した。現在はイベントの際に無料シャトルバスを運行しているが、上記ルートから新大牟田駅連絡ルートのみが無くなっている。
九州新幹線 新玉名駅	産交バス	2011 年 3 月より、熊本交通センターと JR 玉名駅間の運行路線を新玉名駅に乗り入。それに伴い、既存のバス路線の廃止、変更やバス停の新設が行われた。
	駅駐車場	多くの人が利用できるよう無料開放。2018 年 4 月より更に 211 台分を開放。計 250 台分だが、いつも満車状態。近隣に電気量販店やホームセンターが出来たためと推測される。

その他観光地における移動手段やアクティビティについての事例

対策内容等	概要	事例
ベロタクシー	超小型電気自動車	岩手県平泉、福島県会津、奈良県橿原市高取町明日香村等
レンタルカート	公道用カート。運転には普通免許証が必要となる。	岩手県平泉等
スノーシュー	「西洋かんじき」と呼ばれる雪の上を歩くための道具。雪道の初心者でも歩くことができる。	北海道勇払郡トマム（星のリゾート トマム）等
人力車	—	秋田県仙北市角館、大分県由布市湯布院町等
馬車	—	京都府亀岡市、大分県由布市湯布院町、岩手県小岩井農場等
レールマウンテンバイク	廃線の線路の上をマウンテンバイクで走る。	岐阜県飛騨市神岡町等
セグウェイ	—	北海道亀田郡大沼公園等

(2) ソフト対策のあり方について

① 観光等での来訪客に向けたソフト対策のあり方

北海道新幹線新八雲（仮称）駅開業後は、乗車時間等を考慮すると、札幌方面及び東北からの来訪が活性化すると考えられる。この機会を十分に活かすためには、これらの地域へのプロモーション活動が重要と思われる。

また、近年、観光のあり方は、「見る」観光から「〇〇する」観光にシフトし、地域の資源を生かした滞在型の観光地づくりが各地で進んでいる。このような状況を踏まえ、新駅開業とあわせ、着地型観光・長期滞在型観光などに向けたメニューづくりが必要である。

また、国では、訪日外国人旅行者数 4,000 万人等の実現に向けて、ストレスフリーな受入環境の整備に向けてさらにきめ細やかな支援を行うことを掲げており、観光拠点情報・交流施設・観光案内所等の機能向上や、手ぶら観光カウンターの機能向上を目的として、タブレット端末の整備、多言語の展示設備、案内標識・デジタルサイネージ・HPの多言語表記等、案内放送の多言語化、スタッフ研修、無料 Wi-Fi の整備、多様な宗教・生活習慣への対応等を挙げている。これらは、外国人のみならず、国内観光客等に対しても良好なサービス提供につながることから、新駅開業に向け、取組内容を検討していく。

上記取組は、新八雲（仮称）駅を利用する可能性のある、八雲町周辺のせたな町・今金町・乙部町・江差町・厚沢部町・森町等への来訪も考慮し、広域連携による実施が望まれ、それらの拠点として、新八雲（仮称）駅が機能することが望まれる。

② 上記を踏まえ、駅舎内で整備を想定する機能

本計画における整備コンセプトに則り、駅前広場等周辺に新たな施設を設置することは想定しない。そのため、新幹線乗降客に対するサービスとして必要な機能は駅舎内に整備することを想定する。新幹線乗降客に対し必要なサービスとして、下表のとおり想定し、それぞれ、規模の目安を設定した。

新幹線乗降客に対し必要なサービスのイメージ

主対象		サービス機能	内容等	およその必要面積
乗客	降客			
●		待合スペース	想定される乗降客数を踏まえ、他の新幹線駅、JR 八雲駅の当該スペースを参考に規模を想定。 本スペースの一部を活用した展示等の実施も考慮。	50 m ²
●	●	トイレ	想定される乗降客数を踏まえ、他の新幹線駅、JR 八雲駅の当該スペースを参考に規模を想定。	40 m ²
●	●	自動販売機	2 台程度を想定。	3 m ²
	●	荷物置き	コインロッカー等を想定。	7 m ²
	●	各種受付窓口	観光案内、レンタカー・レンタサイクル等の窓口を集約して設置したサービスカウンターを想定。観光案内に附属するチャシ等の設置場所も含む。 なお、レンタカー及びレンタサイクルについては、現段階では予約状況に応じて市街地から配達・送迎する形式を想定。	10 m ²
計				110 m ²

4.6 想定される事業スケジュール

北海道新幹線の開業、供用開始にあわせ、駅前広場などを整備する必要がある。

よって、北海道新幹線（新函館～札幌間）が 2030 年度末に開業することを想定して、各種事業スケジュールは、次のとおりを想定する。

駅前広場等整備に関する具体的な設計等は、他事例を考慮しても、開業 10 年前頃からの開始となっている。本対象地では、駅前広場等整備に係る地権者調整等が、市街地に駅がある地域と比べて少ないとも考えられることから、2019 年以降の直近では、前述の二次交通やソフト対策のあり方の検討を重点的に行うこととなる。

想定される事業スケジュール

事業目的	項目	備考	内容	実 施 年 度												
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
交通結節点機能の整備	鉄道線路・駅舎の整備	—	関係機関協議													
			線路工事													
			駅部土木設計													
			駅部土木工事													
			試運転等													
			駅舎建築設計													
	駅前広場・駐車場・アクセス道路の整備	—	駅舎建築工事													
			竣工													
			関係機関協議（用地取得を含む）													
			二次交通・ソフト対策の検討													
			測量・周辺環境調査等													
			設計（予備＋実施）													
駅周辺のにぎわい形成及び景観形成	駅前広場周辺の空間整備	—	工事													
			竣工													
			関係機関協議													
			都市計画区域への編入													
			景観に関する条例・協定の制定													
			測量・周辺環境調査等													
	駅裏山林部の整備	—	設計（基本＋実施）													
			工事													
			竣工													
			関係機関協議													
	駅前広場周辺の農業関連施設等誘致等	牛乳工場・ワイン工場等の想定	測量・周辺環境調査等													
			設計（基本＋実施）													
			工事													
			竣工													
			民間意向調査等													
			民間事業誘致・募集													
市街地からのアクセス性の向上	市街地からのアクセス道路の整備	—	関係機関協議													
			測量・周辺環境調査等													
			設計（予備＋実施）													
			工事													
			竣工													

附属資料

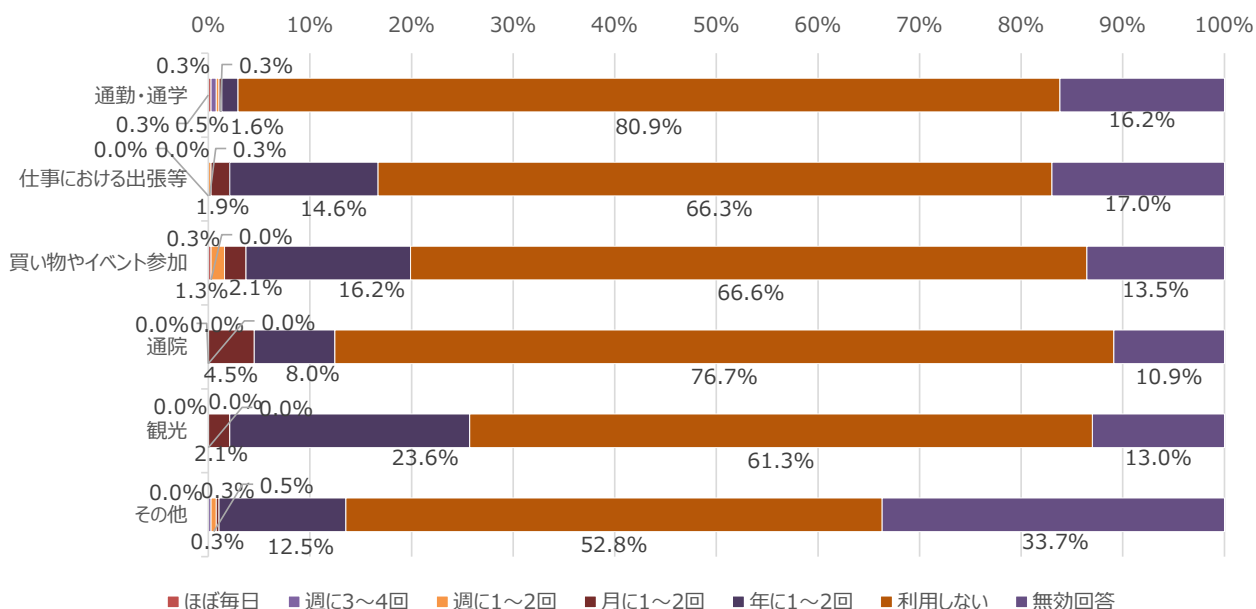
目 次

1. 町民アンケート調査結果.....	2
2. 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計について	17
3. 駅前広場の規模算定過程.....	25
4. 計画策定経緯.....	37
4.1 新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画策定会議.....	37
4.2 町民懇談会	41
4.3 中学生、高校生との懇談会	42

1. 町民アンケート調査結果

(1) 現在の JR 八雲駅の利用頻度

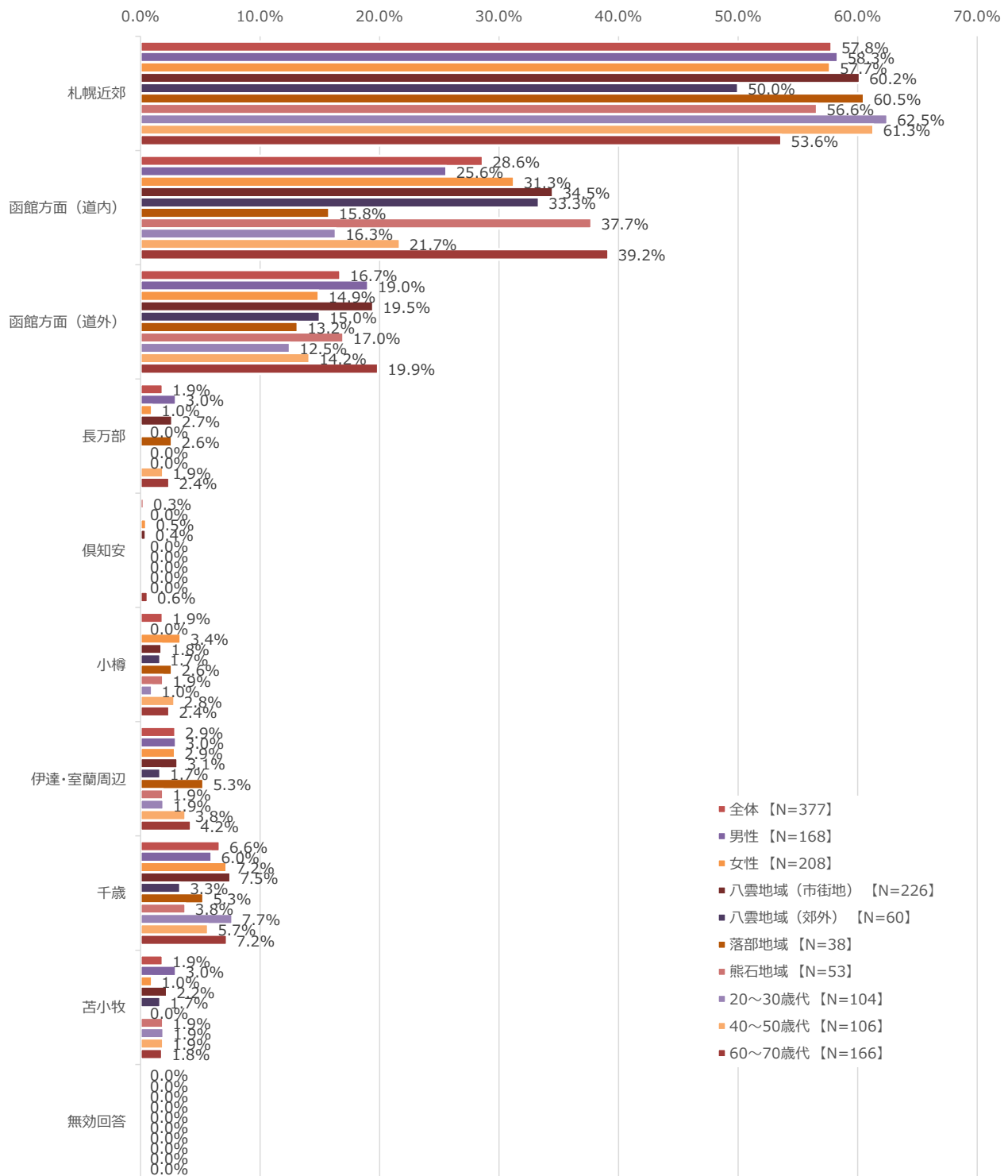
- ・ 現在の JR 八雲駅を定期的に利用する回答者はほとんどおらず、通勤・通学でも 1%以下にとどまっている。
- ・ 利用者の中では、年に 1～2 回観光目的で利用すると答えた回答者が最も多いが 24%にとどまっている。
- ・ 月に 1～2 回利用すると答えた回答者は、通院目的が最も多い。
- ・ 通勤・通学にはほぼ毎日又は週に 3～4 回利用する回答者は合わせて 0.3%存在する。



(2) JR 八雲駅を利用する際の主な行き先

- ・ 全体で、最も多く回答された主な行き先は札幌近郊で 57%である。
- ・ JR 八雲駅利用者の主な行き先は札幌近郊、函館方面(道内外)であり、その他の選択肢を主な行き先に挙げた回答者はほとんどいない。

	札幌近郊	函館方面（道内）	函館方面（道外）	長万部	倶知安	小樽	伊達・室蘭周辺	千歳	苫小牧	無効回答
全体【N=377】	57.8%	28.6%	16.7%	1.9%	0.3%	1.9%	2.9%	6.6%	1.9%	0.0%
男性【N=168】	58.3%	25.6%	19.0%	3.0%	0.0%	0.0%	3.0%	6.0%	3.0%	0.0%
女性【N=208】	57.7%	31.3%	14.9%	1.0%	0.5%	3.4%	2.9%	7.2%	1.0%	0.0%
八雲地域（市街地）【N=226】	60.2%	34.5%	19.5%	2.7%	0.4%	1.8%	3.1%	7.5%	2.2%	0.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	50.0%	33.3%	15.0%	0.0%	0.0%	1.7%	1.7%	3.3%	1.7%	0.0%
落部地域【N=38】	60.5%	15.8%	13.2%	2.6%	0.0%	2.6%	5.3%	5.3%	0.0%	0.0%
熊石地域【N=53】	56.6%	37.7%	17.0%	0.0%	0.0%	1.9%	1.9%	3.8%	1.9%	0.0%
20～30歳代【N=104】	62.5%	16.3%	12.5%	0.0%	0.0%	1.0%	1.9%	7.7%	1.9%	0.0%
40～50歳代【N=106】	61.3%	21.7%	14.2%	1.9%	0.0%	2.8%	3.8%	5.7%	1.9%	0.0%
60～70歳代【N=166】	53.6%	39.2%	19.9%	2.4%	0.6%	2.4%	4.2%	7.2%	1.8%	0.0%

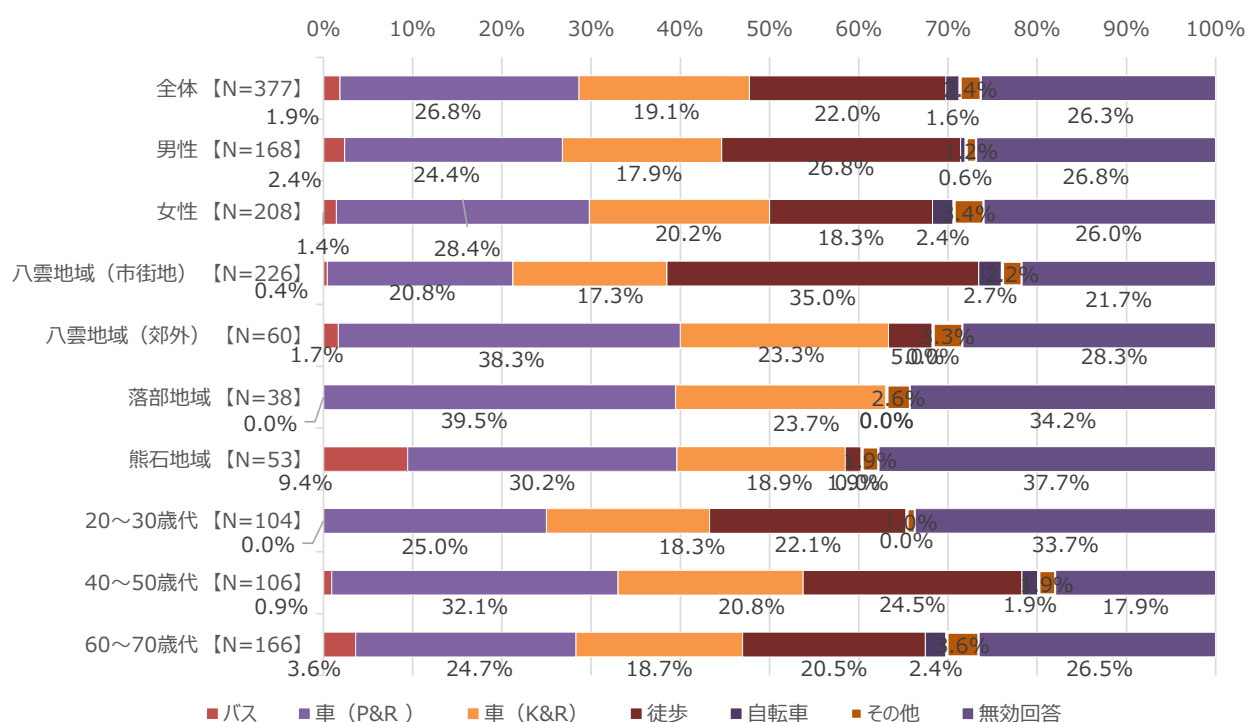


(3) JR 八雲駅を利用する際の主な交通手段

① 主な交通手段

- ・ 全体の 27%が車(P&R)を交通手段としている。
- ・ 20%前後の回答者がそれぞれ車(K&R)、徒歩を交通手段としている。
- ・ バスを利用している回答者はほとんどおらず、自家用車を保有していない住民、かつ駅から離れたところに住んでいる住民は駅を利用しづらいと考えられる。
- ・ 車(P&R)を交通手段とする回答者のうち、60%程度が10時間以上の使用となっており、ほぼ終日、もしくは1日以上の利用となっていると考えられる。

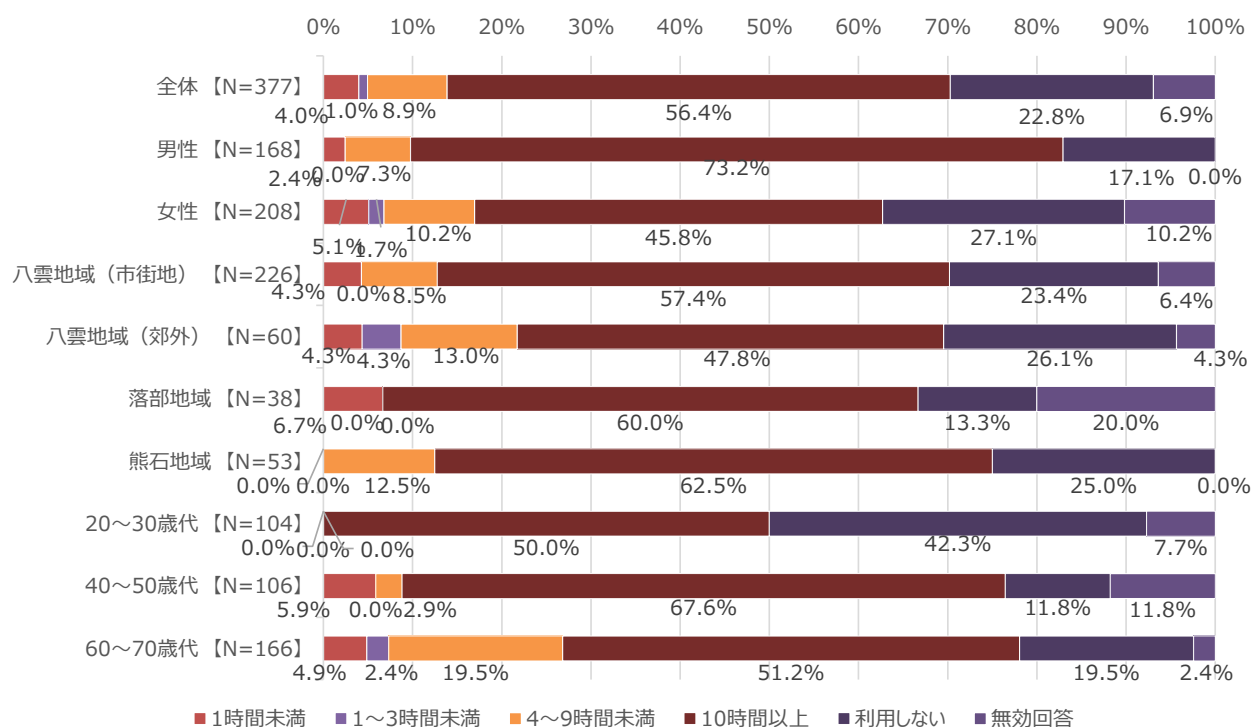
	バス	車 (P&R)	車 (K&R)	徒歩	自転車	その他	無効回答
全体【N=377】	1.9%	26.8%	19.1%	22.0%	1.6%	2.4%	26.3%
男性【N=168】	2.4%	24.4%	17.9%	26.8%	0.6%	1.2%	26.8%
女性【N=208】	1.4%	28.4%	20.2%	18.3%	2.4%	3.4%	26.0%
八雲地域(市街地)【N=226】	0.4%	20.8%	17.3%	35.0%	2.7%	2.2%	21.7%
八雲地域(郊外)【N=60】	1.7%	38.3%	23.3%	5.0%	0.0%	3.3%	28.3%
落部地域【N=38】	0.0%	39.5%	23.7%	0.0%	0.0%	2.6%	34.2%
熊石地域【N=53】	9.4%	30.2%	18.9%	1.9%	0.0%	1.9%	37.7%
20～30歳代【N=104】	0.0%	25.0%	18.3%	22.1%	0.0%	1.0%	33.7%
40～50歳代【N=106】	0.9%	32.1%	20.8%	24.5%	1.9%	1.9%	17.9%
60～70歳代【N=166】	3.6%	24.7%	18.7%	20.5%	2.4%	3.6%	26.5%



② 「車（P&R）」と答えた方はおよその駐車時間をお知らせください。

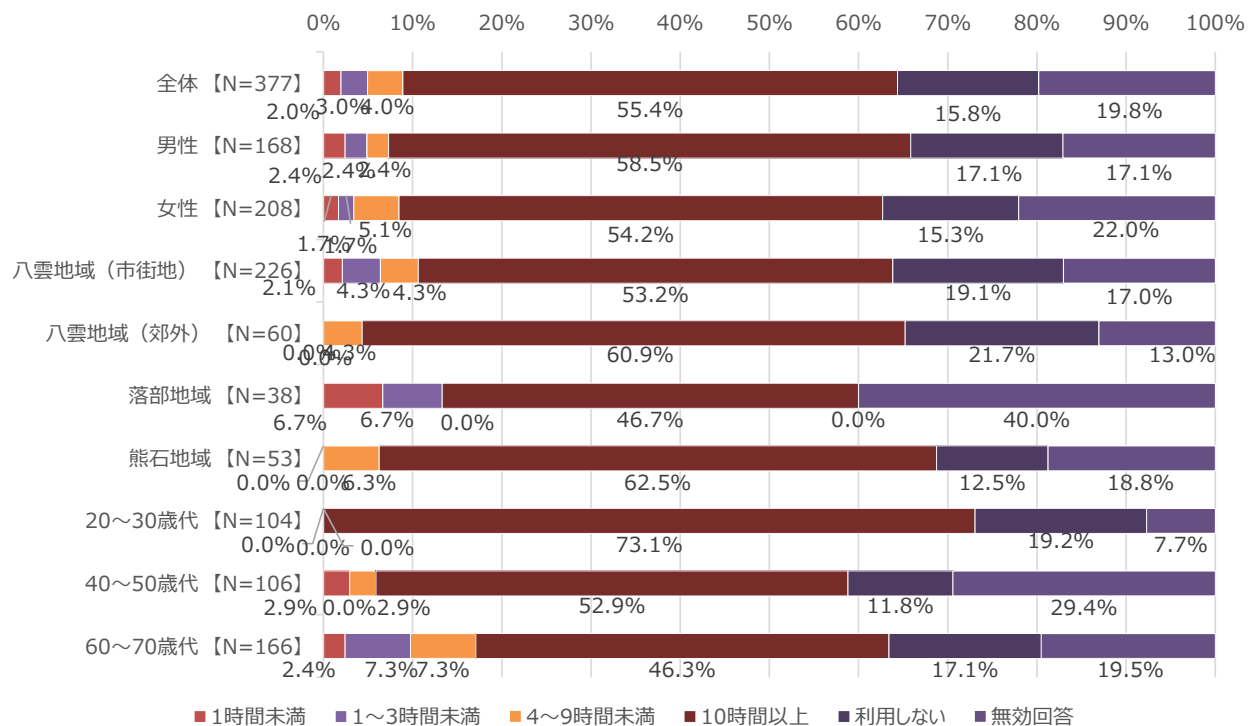
a. 平日

	1時間未満	1～3時間未満	4～9時間未満	10時間以上	利用しない	無効回答
全体【N=377】	4.0%	1.0%	8.9%	56.4%	22.8%	6.9%
男性【N=168】	2.4%	0.0%	7.3%	73.2%	17.1%	0.0%
女性【N=208】	5.1%	1.7%	10.2%	45.8%	27.1%	10.2%
八雲地域（市街地）【N=226】	4.3%	0.0%	8.5%	57.4%	23.4%	6.4%
八雲地域（郊外）【N=60】	4.3%	4.3%	13.0%	47.8%	26.1%	4.3%
落部地域【N=38】	6.7%	0.0%	0.0%	60.0%	13.3%	20.0%
熊石地域【N=53】	0.0%	0.0%	12.5%	62.5%	25.0%	0.0%
20～30歳代【N=104】	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	42.3%	7.7%
40～50歳代【N=106】	5.9%	0.0%	2.9%	67.6%	11.8%	11.8%
60～70歳代【N=166】	4.9%	2.4%	19.5%	51.2%	19.5%	2.4%



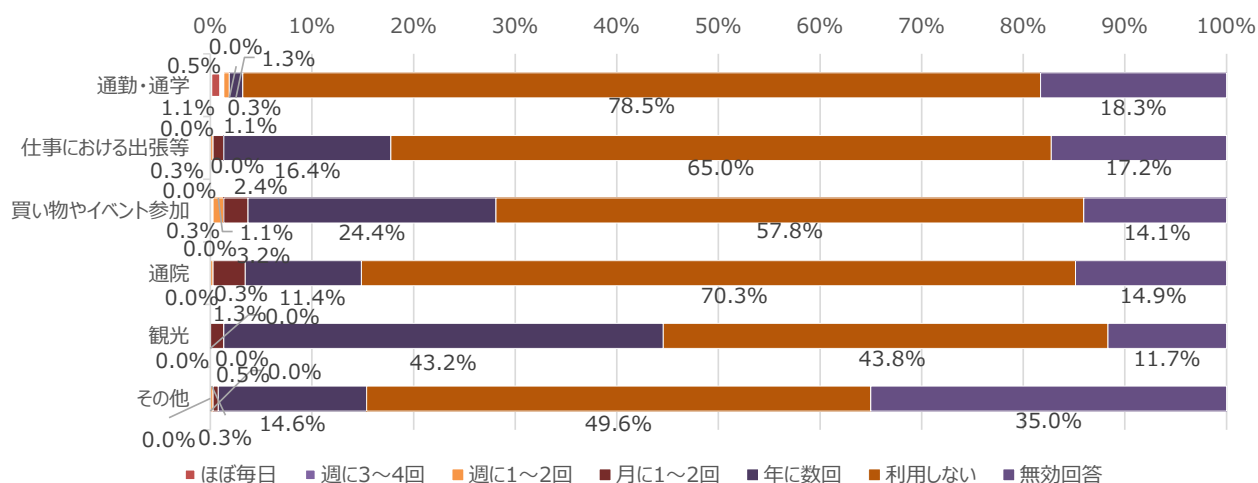
b. 休日

	1時間未満	1～3時間未満	4～9時間未満	10時間以上	利用しない	無効回答
全体【N=377】	2.0%	3.0%	4.0%	55.4%	15.8%	19.8%
男性【N=168】	2.4%	2.4%	2.4%	58.5%	17.1%	17.1%
女性【N=208】	1.7%	1.7%	5.1%	54.2%	15.3%	22.0%
八雲地域（市街地）【N=226】	2.1%	4.3%	4.3%	53.2%	19.1%	17.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	0.0%	0.0%	4.3%	60.9%	21.7%	13.0%
落部地域【N=38】	6.7%	6.7%	0.0%	46.7%	0.0%	40.0%
熊石地域【N=53】	0.0%	0.0%	6.3%	62.5%	12.5%	18.8%
20～30歳代【N=104】	0.0%	0.0%	0.0%	73.1%	19.2%	7.7%
40～50歳代【N=106】	2.9%	0.0%	2.9%	52.9%	11.8%	29.4%
60～70歳代【N=166】	2.4%	7.3%	7.3%	46.3%	17.1%	19.5%



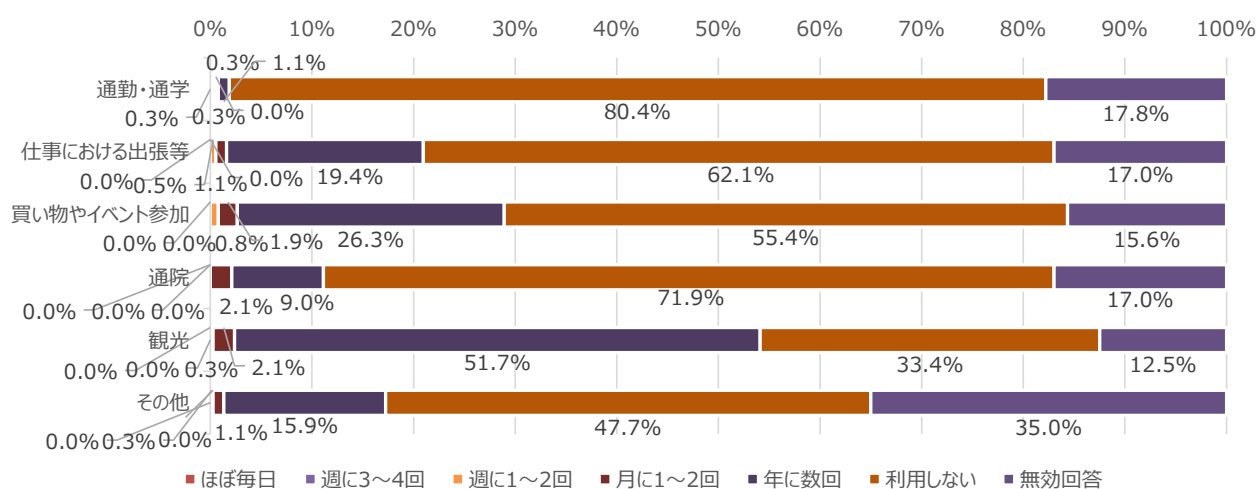
(4) 北海道新幹線 新八雲（仮称）駅の開業を想定した場合の、JR 八雲駅の利用頻度

- ・ どの項目においても、利用しないと答えた回答者が半数程度となった。
- ・ 利用すると答えた回答者の中では観光目的の利用が最も多く、年に数回が 43% を占めている。
- ・ 次いで、買い物やイベント参加での利用が多い。
- ・ 通勤・通学にほぼ毎日利用すると考える回答者も 1.1% 存在する。



(5) 北海道新幹線 新八雲（仮称）駅の開業を想定した場合の、新幹線の利用頻度

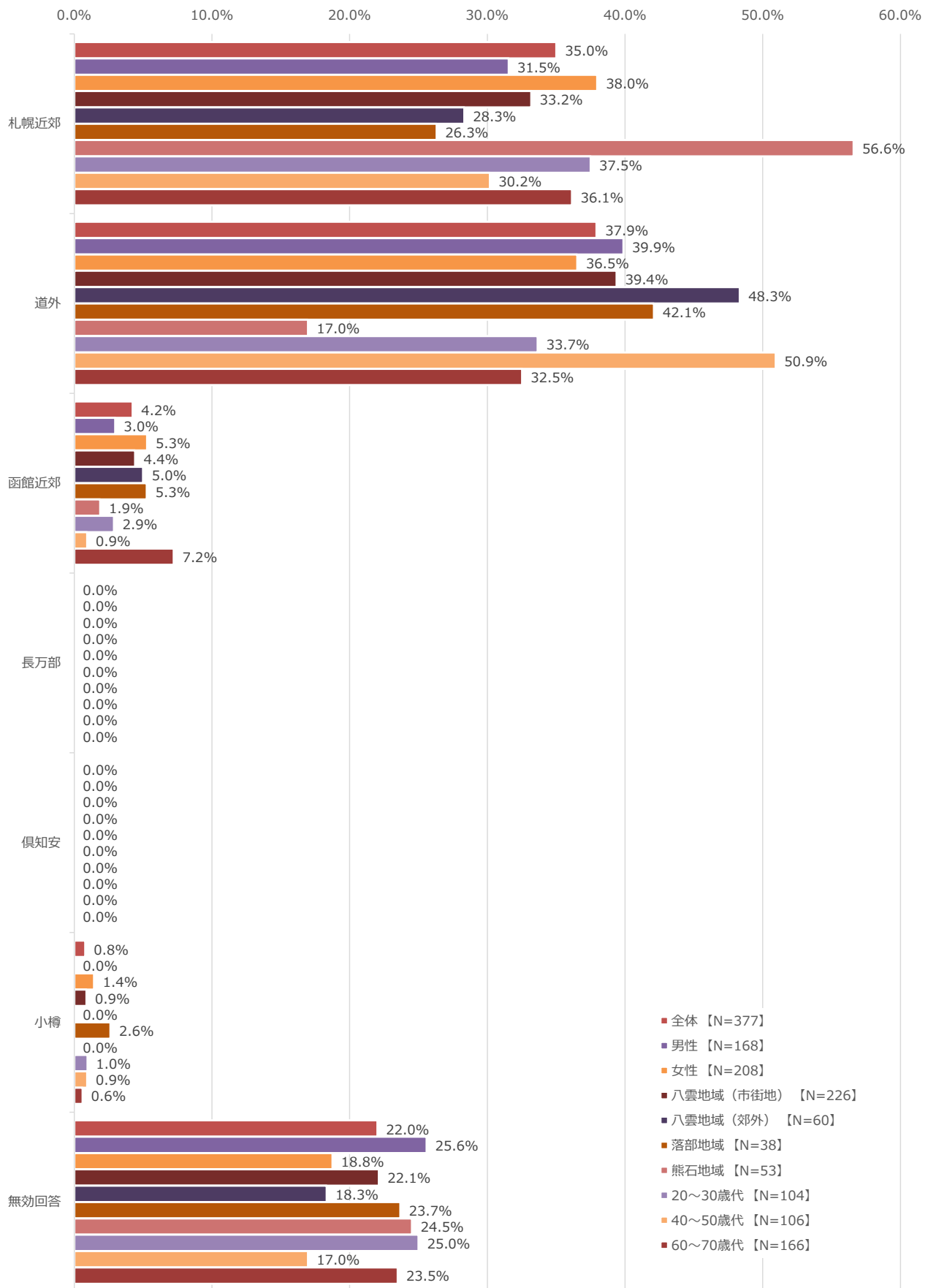
- ・ 通勤・通学、通院を除いた項目において、新幹線開業後の見込みとして、年数回以内で新幹線を利用するという回答割合が、JR 八雲駅の年数回以内で利用するという回答割合をやや上回った。
- ・ 約 54%の回答者が、少なくとも年に数回は観光目的で新幹線を利用している。
- ・ 観光以外の項目においては、利用しないと答えた回答者が半数を超えたが、買い物やイベント参加で約 30%、仕事における出張等で約 20%の回答者が少なくとも年に数回は利用すると答えている。



(6) 北海道新幹線 新八雲（仮称）駅の開業を想定した場合の、新幹線での主な行き先

- ・ 主な行き先として最も多く挙げられたのは道外であり、札幌近郊をやや上回った。
- ・ 主な行き先は札幌近郊と道外であり、他の地域を主な行き先に挙げている回答者はほとんどいない。

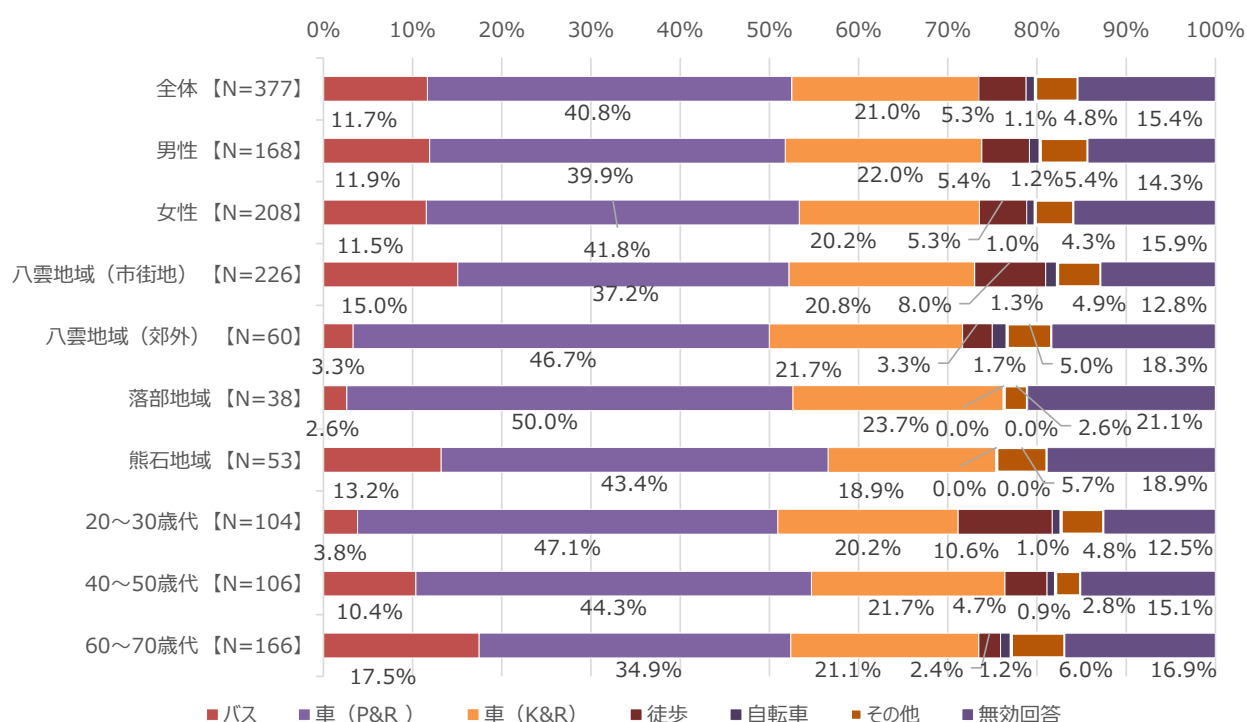
	札幌近郊	道外	函館近郊	長万部	倶知安	小樽	無効回答
全体【N=377】	35.0%	37.9%	4.2%	0.0%	0.0%	0.8%	22.0%
男性【N=168】	31.5%	39.9%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.6%
女性【N=208】	38.0%	36.5%	5.3%	0.0%	0.0%	1.4%	18.8%
八雲地域（市街地）【N=226】	33.2%	39.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.9%	22.1%
八雲地域（郊外）【N=60】	28.3%	48.3%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.3%
落部地域【N=38】	26.3%	42.1%	5.3%	0.0%	0.0%	2.6%	23.7%
熊石地域【N=53】	56.6%	17.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	24.5%
20～30歳代【N=104】	37.5%	33.7%	2.9%	0.0%	0.0%	1.0%	25.0%
40～50歳代【N=106】	30.2%	50.9%	0.9%	0.0%	0.0%	0.9%	17.0%
60～70歳代【N=166】	36.1%	32.5%	7.2%	0.0%	0.0%	0.6%	23.5%



(7) 北海道新幹線 新八雲（仮称）駅の開業を想定した場合の、新駅利用時の主な交通手段

- ・ 主な交通手段は車であり、P&R と K&R を合わせると 60%を超える。
- ・ JR 八雲駅に比べ、交通手段としてバスを選択した回答者が多い。

	バス	車 (P&R)	車 (K&R)	徒歩	自転車	その他	無効回答
全体【N=377】	11.7%	40.8%	21.0%	5.3%	1.1%	4.8%	15.4%
男性【N=168】	11.9%	39.9%	22.0%	5.4%	1.2%	5.4%	14.3%
女性【N=208】	11.5%	41.8%	20.2%	5.3%	1.0%	4.3%	15.9%
八雲地域（市街地）【N=226】	15.0%	37.2%	20.8%	8.0%	1.3%	4.9%	12.8%
八雲地域（郊外）【N=60】	3.3%	46.7%	21.7%	3.3%	1.7%	5.0%	18.3%
落部地域【N=38】	2.6%	50.0%	23.7%	0.0%	0.0%	2.6%	21.1%
熊石地域【N=53】	13.2%	43.4%	18.9%	0.0%	0.0%	5.7%	18.9%
20～30歳代【N=104】	3.8%	47.1%	20.2%	10.6%	1.0%	4.8%	12.5%
40～50歳代【N=106】	10.4%	44.3%	21.7%	4.7%	0.9%	2.8%	15.1%
60～70歳代【N=166】	17.5%	34.9%	21.1%	2.4%	1.2%	6.0%	16.9%

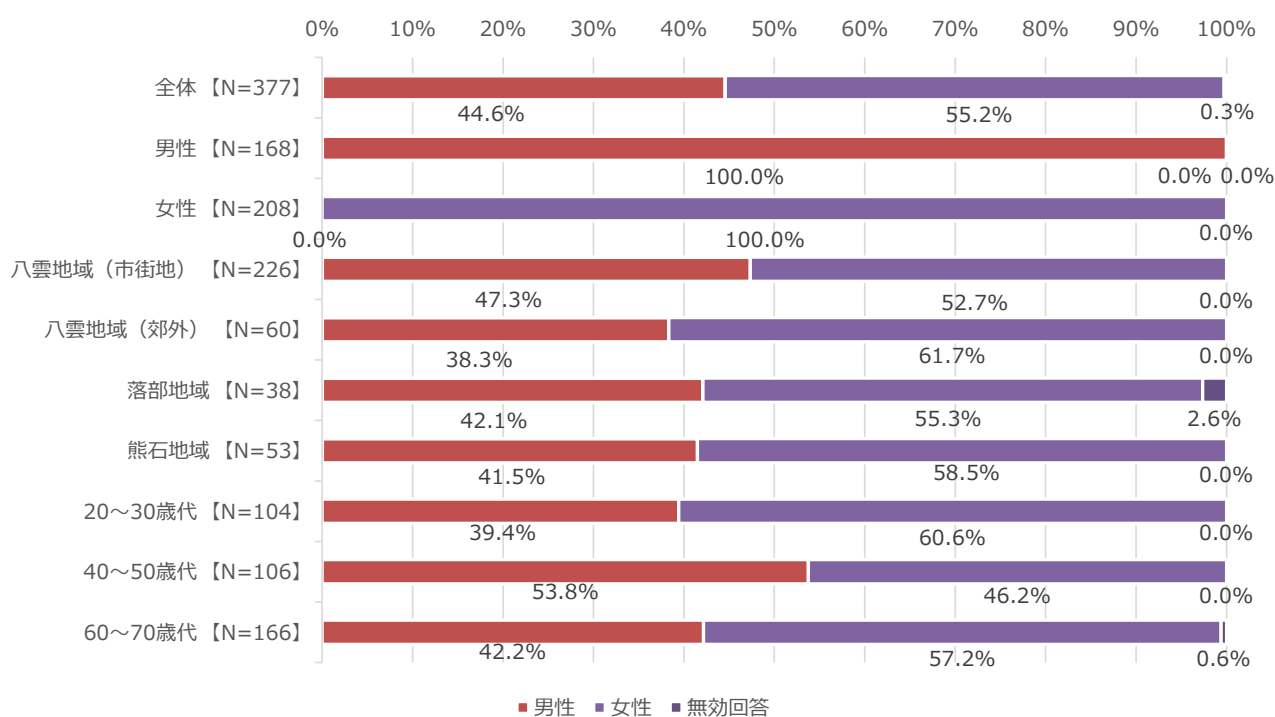


(8) 回答者ご自身のこと

① 性別

- ・ 男性が45%、女性が54%と女性の占める割合がやや上回った。

	男性	女性	無効回答
全体【N=377】	44.6%	55.2%	0.3%
男性【N=168】	100.0%	0.0%	0.0%
女性【N=208】	0.0%	100.0%	0.0%
八雲地域（市街地）【N=226】	47.3%	52.7%	0.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	38.3%	61.7%	0.0%
落部地域【N=38】	42.1%	55.3%	2.6%
熊石地域【N=53】	41.5%	58.5%	0.0%
20～30歳代【N=104】	39.4%	60.6%	0.0%
40～50歳代【N=106】	53.8%	46.2%	0.0%
60～70歳代【N=166】	42.2%	57.2%	0.6%



H28 住基に基づく性別人口

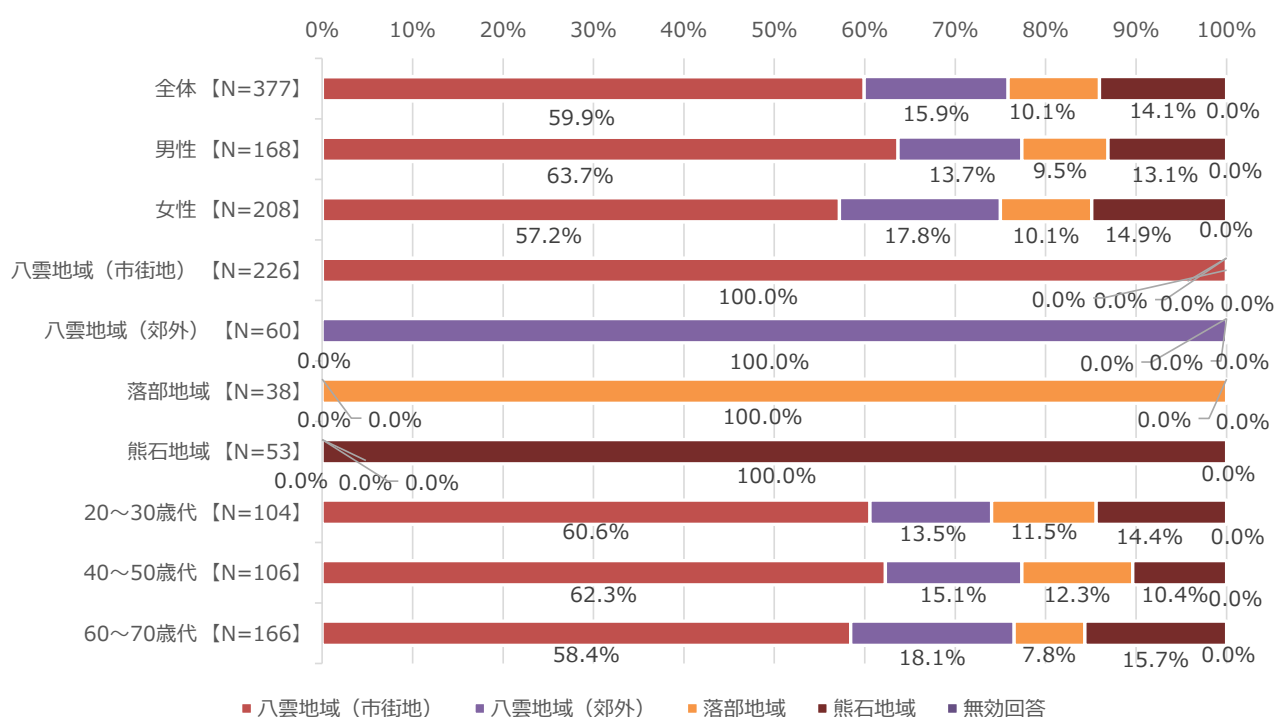
男女比	男	48.7%
	女	51.3%

※配布数の決定において、比率の考慮はしていないため、あくまで参考値

② 居住地域

- ・ 約 60%の住民が八雲地域の市街地に居住している。
- ・ その他の住民は八雲地域(郊外)、落部地域、熊石地域の 3 地域にそれぞれ同数程度居住している。

	八雲地域（市街地）	八雲地域（郊外）	落部地域	熊石地域	無効回答
全体【N=377】	59.9%	15.9%	10.1%	14.1%	0.0%
男性【N=168】	63.7%	13.7%	9.5%	13.1%	0.0%
女性【N=208】	57.2%	17.8%	10.1%	14.9%	0.0%
八雲地域（市街地）【N=226】	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
落部地域【N=38】	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
熊石地域【N=53】	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
20～30歳代【N=104】	60.6%	13.5%	11.5%	14.4%	0.0%
40～50歳代【N=106】	62.3%	15.1%	12.3%	10.4%	0.0%
60～70歳代【N=166】	58.4%	18.1%	7.8%	15.7%	0.0%



H28 住基に基づく性別人口

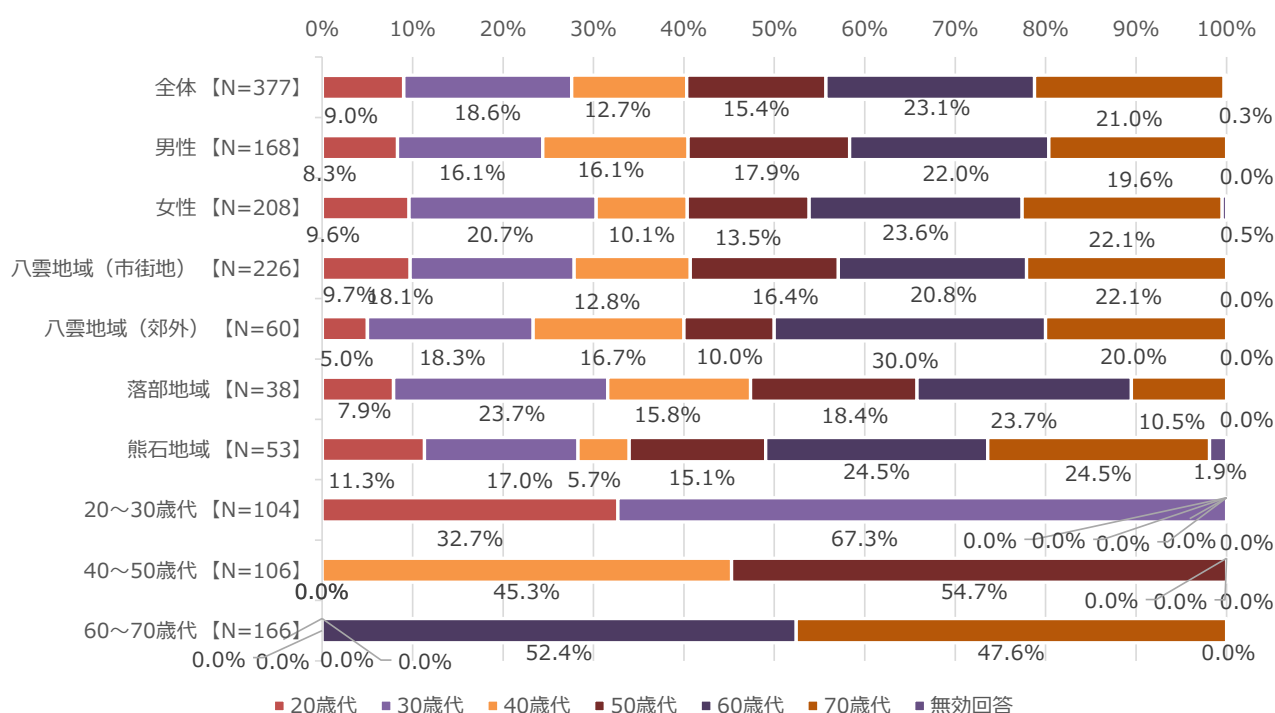
地区別	八雲地区（市街地）	55.6%
	八雲地区（郊外）	17.6%
	落部地区	12.8%
	熊石地区	14.0%

※配布数の決定において、比率の考慮をしており、概ね人口比に近似した地区別の回収が来ている

③ 年齢層

- ・ 60 歳以上の高齢者が 40%を超えた。
- ・ 20 歳代の占める割合が最も低く、60 歳代や 70 歳代の占める割合の半分に満たない。

	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	無効回答
全体【N=377】	9.0%	18.6%	12.7%	15.4%	23.1%	21.0%	0.3%
男性【N=168】	8.3%	16.1%	16.1%	17.9%	22.0%	19.6%	0.0%
女性【N=208】	9.6%	20.7%	10.1%	13.5%	23.6%	22.1%	0.5%
八雲地域（市街地）【N=226】	9.7%	18.1%	12.8%	16.4%	20.8%	22.1%	0.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	5.0%	18.3%	16.7%	10.0%	30.0%	20.0%	0.0%
落部地域【N=38】	7.9%	23.7%	15.8%	18.4%	23.7%	10.5%	0.0%
熊石地域【N=53】	11.3%	17.0%	5.7%	15.1%	24.5%	24.5%	1.9%
20～30歳代【N=104】	32.7%	67.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
40～50歳代【N=106】	0.0%	0.0%	45.3%	54.7%	0.0%	0.0%	0.0%
60～70歳代【N=166】	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	52.4%	47.6%	0.0%



H27 国調に基づく性別人口

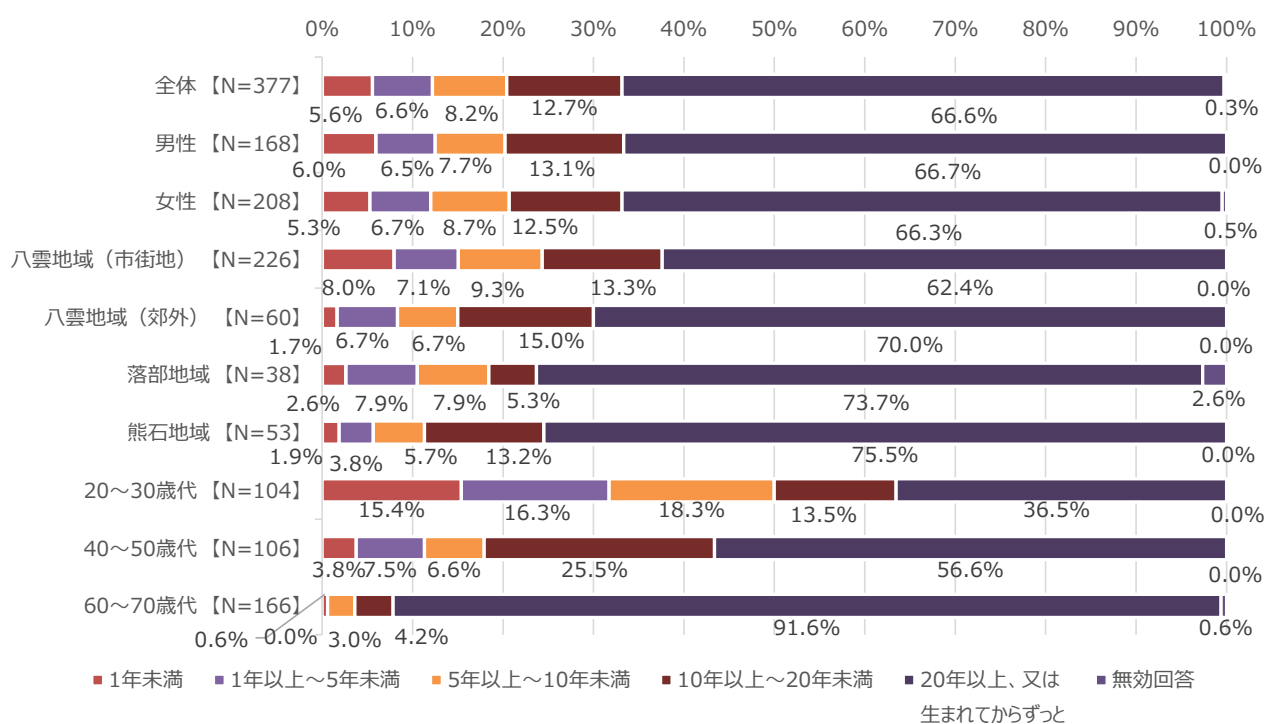
年齢比	20歳代	10.5%
	30歳代	15.5%
	40歳代	17.0%
	50歳代	18.2%
	60歳代	22.9%
	70歳代	15.9%

※配布数の決定において、比率の考慮をしており、概ね人口比に近似した年齢層別の回収が出来る

④ 八雲町での居住年数

- ・ 60%を超える回答者が 20 年以上、又は生まれてからずっと八雲町に居住している。
- ・ 4 分の 3 を超える回答者が 10 年以上八雲町で居住している。
- ・ 八雲町での居住年数が 5 年に満たない回答者は全体の 12%である。

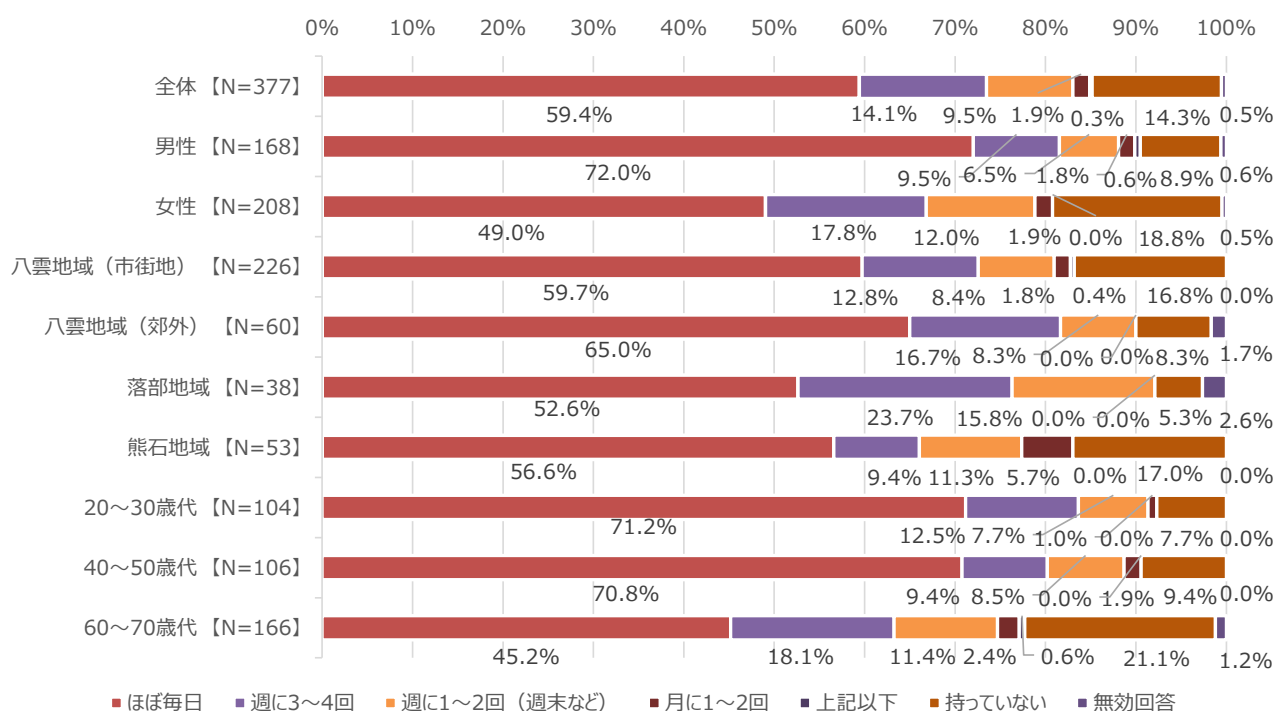
	1年未満	1年以上～5年未満	5年以上～10年未満	10年以上～20年未満	20年以上、又は 生まれてからずっと	無効回答
全体【N=377】	5.6%	6.6%	8.2%	12.7%	66.6%	0.3%
男性【N=168】	6.0%	6.5%	7.7%	13.1%	66.7%	0.0%
女性【N=208】	5.3%	6.7%	8.7%	12.5%	66.3%	0.5%
八雲地域（市街地）【N=226】	8.0%	7.1%	9.3%	13.3%	62.4%	0.0%
八雲地域（郊外）【N=60】	1.7%	6.7%	6.7%	15.0%	70.0%	0.0%
落部地域【N=38】	2.6%	7.9%	7.9%	5.3%	73.7%	2.6%
熊石地域【N=53】	1.9%	3.8%	5.7%	13.2%	75.5%	0.0%
20～30歳代【N=104】	15.4%	16.3%	18.3%	13.5%	36.5%	0.0%
40～50歳代【N=106】	3.8%	7.5%	6.6%	25.5%	56.6%	0.0%
60～70歳代【N=166】	0.6%	0.0%	3.0%	4.2%	91.6%	0.6%



自家用車の利用頻度

- ・ 回答者の約 60%がほぼ毎日自家用車を利用している
- ・ 一方、14%の回答者が自家用車を保有していない。

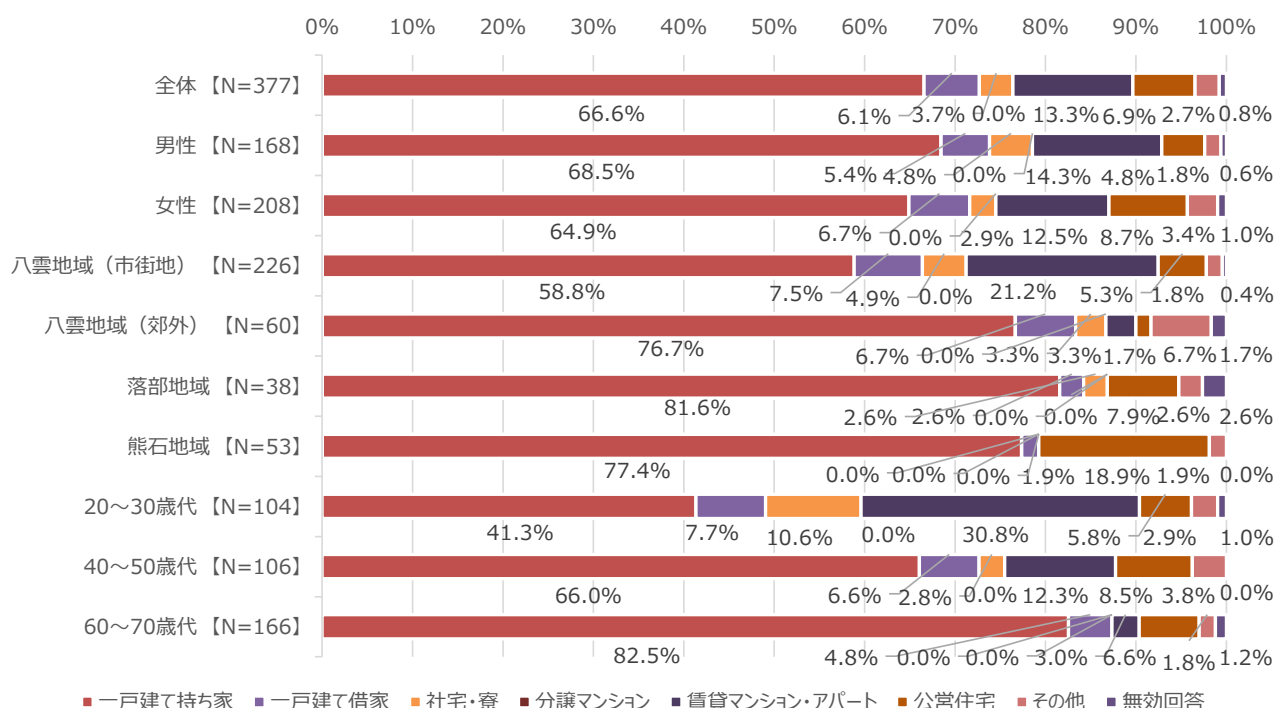
	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回 (週末など)	月に1～2回	上記以下	持っていない	無効回答
全体【N=377】	59.4%	14.1%	9.5%	1.9%	0.3%	14.3%	0.5%
男性【N=168】	72.0%	9.5%	6.5%	1.8%	0.6%	8.9%	0.6%
女性【N=208】	49.0%	17.8%	12.0%	1.9%	0.0%	18.8%	0.5%
八雲地域 (市街地)【N=226】	59.7%	12.8%	8.4%	1.8%	0.4%	16.8%	0.0%
八雲地域 (郊外)【N=60】	65.0%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%	8.3%	1.7%
落部地域【N=38】	52.6%	23.7%	15.8%	0.0%	0.0%	5.3%	2.6%
熊石地域【N=53】	56.6%	9.4%	11.3%	5.7%	0.0%	17.0%	0.0%
20～30歳代【N=104】	71.2%	12.5%	7.7%	1.0%	0.0%	7.7%	0.0%
40～50歳代【N=106】	70.8%	9.4%	8.5%	1.9%	0.0%	9.4%	0.0%
60～70歳代【N=166】	45.2%	18.1%	11.4%	2.4%	0.6%	21.1%	1.2%



⑤ 住居形態

- ・ 67%の回答者が一戸建ての持ち家に居住している。

	一戸建て持ち家	一戸建て借家	社宅・寮	分譲マンション	賃貸マンション・アパート	公営住宅	その他	無効回答
全体【N=377】	66.6%	6.1%	3.7%	0.0%	13.3%	6.9%	2.7%	0.8%
男性【N=168】	68.5%	5.4%	4.8%	0.0%	14.3%	4.8%	1.8%	0.6%
女性【N=208】	64.9%	6.7%	2.9%	0.0%	12.5%	8.7%	3.4%	1.0%
八雲地域（市街地）【N=226】	58.8%	7.5%	4.9%	0.0%	21.2%	5.3%	1.8%	0.4%
八雲地域（郊外）【N=60】	76.7%	6.7%	3.3%	0.0%	3.3%	1.7%	6.7%	1.7%
落部地域【N=38】	81.6%	2.6%	2.6%	0.0%	0.0%	7.9%	2.6%	2.6%
熊石地域【N=53】	77.4%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	18.9%	1.9%	0.0%
20～30歳代【N=104】	41.3%	7.7%	10.6%	0.0%	30.8%	5.8%	2.9%	1.0%
40～50歳代【N=106】	66.0%	6.6%	2.8%	0.0%	12.3%	8.5%	3.8%	0.0%
60～70歳代【N=166】	82.5%	4.8%	0.0%	0.0%	3.0%	6.6%	1.8%	1.2%



2. 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計について

(1) 既存駅乗降客数に関する既往推計

「函館線（函館・小樽間）の旅客流動調査・将来需要予測調査」（北海道）が平成 23 年度に実施され、その中で、平成 23 年 11 月 8 日（火）に、函館線（函館・小樽間）の普通列車利用の全旅客（乗車券を所持しない幼児は除く）、及び特急列車「北斗」「スーパー北斗」（調査対象駅：大沼公園、森）及び江差線の普通列車（同：函館、五稜郭）における乗降客に対する、利用区間（OD）、利用券種、利用目的、各駅乗降者数（カウント）などの調査を実施している。本調査により、当該区間の普通列車利用者の現状 OD、将来推計人口や新幹線開業に伴う特急列車への転換可能性等を元にした、将来の普通列車利用者 OD の推計を行っている。

その結果によると、**現状（年間補正後）の八雲駅における普通列車利用は、乗車 134 人／降車 130 人（計 264 人）**となっており、うち、定期利用は乗車 76 人／降車 74 人（計 150 人）、定期外利用は乗車 58 人／降車 56 人（計 114 人）となっている。

これら以外は、八雲駅における特急列車利用と考えられるため、平成 23 年度の実績（上記）を踏まえると、**特急列車利用は 138 人（乗降客数換算で 276 人）**で、うち、定期利用は 0 人（正確には▲5 人、乗降客数換算で 0 人）、定期外利用が 138 人（正確には 143 人、乗降客数換算で 276 人）と考えられる。

また、調査結果を踏まえ、将来推計人口を元に算出された、平成 42 年（2030 年）の八雲駅における普通列車利用は、乗車 84 人／降車 81 人（計 165 人）と推計され、さらに、**特急への転移と沿線開発効果を考慮した推計では、乗車 85 人／降車 82 人（計 167 人）と推計**されており、**現状の 63%に減少する**と考えられる。

現状の想定のまま、普通列車利用の減少率と同様に、特急列車の需要が減少すると仮定すると、**特急列車利用（新幹線に転換する需要）は将来 87 人（乗降客数換算で 174 人）**となると考えられる。

(2) 町民アンケートから見る既存駅の利用実態と新八雲（仮称）駅の需要

H28 町民アンケート調査では、既存駅の利用実態と新八雲（仮称）駅の需要に関する設問として、「現在の JR 八雲駅の利用頻度」と、北海道新幹線 新八雲（仮称）駅が開業したと想定した場合の「JR 八雲駅の利用頻度」「新幹線の利用頻度」を調査している。その結果は、以下のとおりである。

H28 町民アンケート調査結果

現在のJR八雲駅の利用頻度をお知らせください。

	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	年に1～2回	利用しない	無効回答
通勤・通学	0.3%	0.5%	0.3%	0.3%	1.6%	80.9%	16.2%
仕事における出張等	0.0%	0.0%	0.3%	1.9%	14.6%	66.3%	17.0%
買い物やイベント参加	0.3%	0.0%	1.3%	2.1%	16.2%	66.6%	13.5%
通院	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%	8.0%	76.7%	10.9%
観光	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	23.6%	61.3%	13.0%
その他	0.0%	0.3%	0.5%	0.3%	12.5%	52.8%	33.7%

北海道新幹線 新八雲駅が開業したと想定して、JR八雲駅はどの程度利用すると思いますか。

	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	年に数回	利用しない	無効回答
通勤・通学	1.1%	0.3%	0.5%	0.0%	1.3%	78.5%	18.3%
仕事における出張等	0.0%	0.0%	0.3%	1.1%	16.4%	65.0%	17.2%
買い物やイベント参加	0.0%	0.3%	1.1%	2.4%	24.4%	57.8%	14.1%
通院	0.0%	0.0%	0.3%	3.2%	11.4%	70.3%	14.9%
観光	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	43.2%	43.8%	11.7%
その他	0.0%	0.0%	0.3%	0.5%	14.6%	49.6%	35.0%

北海道新幹線 新八雲駅が開業したと想定して、新幹線はどの程度利用すると思いますか。

	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	年に数回	利用しない	無効回答
通勤・通学	0.3%	0.3%	0.0%	0.3%	1.1%	80.4%	17.8%
仕事における出張等	0.0%	0.0%	0.5%	1.1%	19.4%	62.1%	17.0%
買い物やイベント参加	0.0%	0.0%	0.8%	1.9%	26.3%	55.4%	15.6%
通院	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	9.0%	71.9%	17.0%
観光	0.0%	0.0%	0.3%	2.1%	51.7%	33.4%	12.5%
その他	0.0%	0.3%	0.0%	1.1%	15.9%	47.7%	35.0%

この結果を元に、下表に示す想定利用日数を設定（土日祝日や長期休暇を想定して設定）の上で、各利用目的での利用頻度に乗算し、八雲町の全人口及び生産年齢人口への拡大作業を行うと、以下のとおりとなり、現在の JR 八雲駅の利用は1日当たり 203 人（乗降客数換算で 406 人）となる。平成 27 年度の利用実績は 246 人（乗降客数換算で 492 人）であることから、43 名（乗降客数換算で 86 人）が町外からの利用と想定される。

※ なお、この「町外からの利用」の想定は、利便性等を考慮し、周辺自治体（せたな町、今金町、乙部町など）からの利用は極めて少なくゼロであると想定し、札幌方面や函館方面からのビジネス等での利用に限られると想定する。

また、同様の方法で新八雲（仮称）駅が開業した際の想定利用数を算出すると計 132 人（乗降客数換算で 264 人）となり、うち、定期利用である通勤・通学が 21 人（乗降客数換算で 42 人）、その他が 111 人（乗降客数換算で 222 人）となる。

想定利用日数の設定

	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	年に1～2回	利用しない・無効回答
想定利用日数（年間）	220	140	40	10	1	0

町民アンケートの結果から導き出される既存駅の利用実態と新八雲（仮称）駅の需要

現在のJR八雲駅の利用頻度

利用目的	基準人口		乗車人員推計	1日当たり
通勤・通学	H27国調生産年齢人口	9,895人	14,593人	40人
仕事における出張等	H27国調生産年齢人口	9,895人	4,331人	12人
買い物やイベント参加	H27国調人口	17,252人	25,672人	70人
通院	H27国調人口	17,252人	9,152人	25人
観光	H27国調人口	17,252人	7,734人	21人
その他	H27国調人口	17,252人	12,676人	35人
		計	74,158人	203人

※H27八雲駅利用実績 246人

北海道新幹線 新八雲駅が開業したと想定した場合の

JR八雲駅の利用頻度

利用目的	基準人口		乗車人員推計	1日当たり
通勤・通学	H42推計生産年齢人口	7,573人	22,197人	61人
仕事における出張等	H42推計生産年齢人口	7,573人	2,852人	8人
買い物やイベント参加	H42推計人口	14,462人	18,490人	51人
通院	H42推計人口	14,462人	7,787人	21人
観光	H42推計人口	14,462人	8,171人	22人
その他	H42推計人口	14,462人	4,411人	12人
		計	63,909人	175人

北海道新幹線 新八雲駅が開業したと想定した場合の

新幹線の利用頻度

利用目的	基準人口		乗車人員推計	1日当たり
通勤・通学	H42推計生産年齢人口	7,573人	7,513人	21人
仕事における出張等	H42推計生産年齢人口	7,573人	3,877人	11人
買い物やイベント参加	H42推計人口	14,462人	11,086人	30人
通院	H42推計人口	14,462人	4,373人	12人
観光	H42推計人口	14,462人	12,084人	33人
その他	H42推計人口	14,462人	9,207人	25人
		計	48,139人	132人

(3) 周辺自治体との立地関係から見た新八雲（仮称）駅の需要の可能性

八雲町は、道南北部（北渡島・桧山）の交通の要衝であり、新八雲（仮称）駅では、周辺自治体の住民による新幹線利用や、新八雲（仮称）駅を起点とした周辺自治体への周遊観光の可能性が考えられる。

ただし、実際に利用者は、隣接駅である、長万部駅や新函館北斗駅と新八雲（仮称）駅を比較して、どちらの利便性が高いかの選択をした上で利用すると考えられ、**新八雲（仮称）駅を利用する駅勢圏を考慮する必要がある。**

ここで、周辺各自治体からの各新幹線駅への所要時間を比較したものが右表のとおりであり、**せたな町・今金町・乙部町においては、隣接駅と所要時間が同等である。**そのため、距離関係からは、これらの自治体からの利用（もしくは各自治体への移動）は隣接駅と同等にあると考えられる。

ただし、新函館北斗駅は函館に近い主要駅として、長万部駅はＪＲ室蘭本線方面の乗継駅として、八雲駅よりも新幹線の発着本数が多いことが想定され、利便性からはこれらの自治体からの利用は、新函館北斗駅や長万部駅の利用が優先されることが考えられる。

利便性の観点からは、新八雲（仮称）駅が選択されない場合を基本と考え、加えて、本推計では、下表に示す、せたな町・今金町・乙部町の現状人口、将来推計人口、観光入込数を元に、これらを母数とした一部の新幹線利用者のうち、最大で半分が新八雲（仮称）駅を選択する場合を検討した。

周辺自治体	周辺各自治体からの所要時間（分） ※GoogleMap経路検索より、役場からの 所要時間を一般道利用で算出			新幹線駅の 選択可能性
	新八雲駅 予定地	長万部駅	新函館 北斗駅	
せたな町	54	54	—	同等
今金町	49	41	—	同等
乙部町	66	—	60	同等
江差町	82	—	62	新函館北斗駅
厚沢部町	81	—	48	新函館北斗駅
森町	49	—	32	新函館北斗駅

自治体	人口（H27国勢調査）							観光入込数
	実数				割合			（北海道観光入込数調査報告書） （八雲町調べ）
	総数	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	
								総数
八雲町	17,252 人	1,967 人	9,895 人	5,369 人	11.4%	57.4%	31.2%	62.8 万人
（旧 八雲町）	14,830 人	1,813 人	8,776 人	4,220 人	12.2%	59.3%	28.5%	53.5 万人
（旧 熊石町）	2,422 人	154 人	1,119 人	1,149 人	6.4%	46.2%	47.4%	9.3 万人
せたな町	8,473 人	749 人	4,135 人	3,589 人	8.8%	48.8%	42.4%	22.9 万人
今金町	5,628 人	566 人	2,965 人	2,097 人	10.1%	52.7%	37.3%	6.7 万人
乙部町	3,906 人	385 人	1,943 人	1,578 人	9.9%	49.7%	40.4%	10.5 万人
周辺自治体計	18,007 人	1,700 人	9,043 人	7,264 人	9.4%	50.2%	40.3%	40.1 万人

自治体	将来推計人口（H42社人研推計）						
	実数				割合		
	総数	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上	年少人口 15歳未満	生産年齢人口 15～64歳	高齢者人口 65歳以上
八雲町	14,466 人	1,434 人	7,575 人	5,457 人	9.9%	52.4%	37.7%
せたな町	6,018 人	457 人	2,587 人	2,974 人	7.6%	43.0%	49.4%
今金町	4,737 人	381 人	2,357 人	1,999 人	8.0%	49.8%	42.2%
乙部町	2,970 人	247 人	1,388 人	1,335 人	8.3%	46.7%	44.9%
周辺自治体計	13,725 人	1,085 人	6,332 人	6,308 人	7.9%	46.1%	46.0%

(4) 参考事例から見る新幹線開業効果

新幹線開業による効果について、観光入込の伸び等が不明であるため、参考事例等を基にした仮定値を設定する必要がある。

参考事例としては、**新八雲（仮称）駅**から**札幌駅**までの営業距離が約 160kmであることを踏まえ、近年開業した、北陸新幹線（金沢～飯山間）（平成 27 年 3 月 14 日開業）より、**金沢駅**からの距離が同程度の上越妙高駅と、九州新幹線（博多～新八代間）（平成 23 年 3 月 12 日開業）より、**博多駅**からの距離が同程度の**新八代駅**を抽出した。

上越妙高駅は、新潟県上越市に所在し、妙高市にも近接している。

新八代駅は、熊本県八代市に所在し、県内地域区分において、氷川町と合わせた圏域が設定されている。

上越妙高駅周辺では、**観光入込が、新幹線開業直前年から開業年に、5%増**（54 万人増（上越市 31 万人＋妙高市 23 万人））が見られ、その後、直前年程度に落ち込んでいるほか、駅利用者数は、約 3,000 人の乗車人員増となっている。開業前の乗車人員は 100 人台であるため、ほとんどが新幹線利用であると考えられる。**駅利用者数は、年間で見ると、約 110 万人と考えられ、観光入込の増加の約 200%となっている。**

一方、新八代駅周辺では、自然災害等の影響により、新幹線開業年は観光入込が減少したが、2 年後に**開業直前年の 9%増（28 万人増）の観光入込**が見られた。駅利用者は、開業直前年と開業 2 年後で 1 日当たり 605 人の増加が見られ、うち、定期利用が 169 人、一般利用が 436 人増加している。**駅利用者数は、年間で見ると、一般利用で約 16 万人と考えられ、観光入込の増加の約 55%となっている。**

ここで、新八代駅で見られた、定期利用の増加に着目し、平成 27 年国勢調査の常住地と従業・通学地との関係から見ると、上越妙高駅・新八代駅ともに、**当該地を常住地として、近隣大都市で従業・通学する者が 2 倍程度**になっている。

北陸新幹線と九州新幹線の区間概要

金沢からの営業キロ	北陸新幹線	料金内訳					
198.2	飯山	運賃		飯山	自由席特急料金 網掛け斜体：特定特急料金		
		特急料金					
		合計					
168.6	上越妙高	運賃	500	上越妙高			
		特急料金	860				
		合計	1,360				
131.6	糸魚川	運賃	1,140	670	糸魚川		
		特急料金	2,490	860			
		合計	3,630	1,530			
92.4	黒部宇奈月温泉	運賃	1,940	1,320	670	黒部宇奈月温泉	
		特急料金	3,240	1,840	860		
		合計	5,180	3,160	1,530		
58.6	富山	運賃	2,270	1,940	1,320	580	富山
		特急料金	3,240	2,590	1,840	860	
		合計	5,510	4,530	3,160	1,440	
39.7	新高岡	運賃	2,590	2,270	1,660	970	320
		特急料金	3,240	2,590	1,840	1,840	860
		合計	5,830	4,860	3,500	2,810	1,180
0.0	金沢	運賃	3,350	3,020	2,270	1,660	970
		特急料金	3,240	2,590	2,590	1,840	1,840
		合計	6,590	5,610	4,860	3,500	2,810

博多からの営業キロ	九州新幹線	料金内訳					
288.9	鹿児島中央	運賃		鹿児島中央	自由席特急料金 網掛け斜体：特定特急料金		
		特急料金					
		合計					
242.8	川内	運賃	940	川内			
		特急料金	850				
		合計	1,790				
210.1	出水	運賃	1,470	650	出水		
		特急料金	2,250	1,750			
		合計	3,720	2,400			
194.1	新水俣	運賃	1,820	940	370	新水俣	
		特急料金	2,250	1,750	1,750		
		合計	4,070	2,690	2,120		
151.3	新八代	運賃	2,480	1,820	1,110	840	新八代
		特急料金	3,000	2,250	2,250	1,750	
		合計	5,480	4,070	3,360	2,590	
118.4	熊本	運賃	3,240	2,480	1,820	1,470	650
		特急料金	3,700	3,000	2,250	2,250	850
		合計	6,940	5,480	4,070	3,720	1,500
90.4	新玉名	運賃	3,670	2,810	2,130	2,130	1,290
		特急料金	3,700	3,700	3,000	3,000	2,250
		合計	7,370	6,510	5,130	5,130	3,540
69.3	新大牟田	運賃	3,990	3,240	2,810	2,480	1,650
		特急料金	4,320	3,700	3,000	3,000	2,250
		合計	8,310	6,940	5,810	5,480	3,900
51.5	筑後船小屋	運賃	4,320	3,670	2,810	2,810	1,820
		特急料金	4,320	3,700	3,000	2,250	2,250
		合計	8,640	7,370	6,510	5,810	4,070
35.7	久留米	運賃	4,750	3,990	3,240	2,810	2,130
		特急料金	4,940	4,320	3,700	3,700	3,000
		合計	9,690	8,310	6,940	6,510	5,130
28.6	新鳥栖	運賃	5,180	3,990	3,670	3,240	2,480
		特急料金	4,940	4,320	3,700	3,700	3,000
		合計	10,120	8,310	7,370	6,940	5,480
0.0	博多	運賃	5,510	4,750	3,990	3,670	2,810
		特急料金	4,940	4,320	4,320	3,700	3,000
		合計	10,450	9,070	8,310	7,370	5,810

参考事例における観光入込の推移

上越妙高 平成27年3月14日開業 新潟県上越市 近接市町村 妙高市
 新潟県観光入込客統計

	H26	H27	H28
上越市	5,468,573	5,782,009	5,519,972
妙高市	5,702,660	5,936,990	5,713,190
合計	11,171,233	11,718,999	11,233,162
伸び率 (H26=1.00)	1.00	1.05	1.01

新八代 平成23年3月12日開業 熊本県八代市 近接市町村 氷川町
 熊本県観光統計

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
八代地域 (八代市+氷川町)	3,340,396	3,257,509	3,469,503	3,628,623	3,416,120	3,524,393	3,164,946
伸び率 (H22=1.00)	1.00	0.98	1.04	1.09	1.02	1.06	0.95

参考事例における駅利用者の推移

上越妙高 平成27年3月14日開業

上越市統計要覧(平成29年版)より

年度	区分	上越妙高駅	
		総 数	1 日平均
平成23年度		44,950	122
平成24年度		44,160	121
平成25年度		50,735	139
平成26年度		...	...
平成27年度		...	3,075

※乗車人員

※新幹線と並行在来線の合計

新八代 平成23年3月12日開業

八代市統計年鑑（平成26年度版）より

年度	区分	新八代駅					
		在来線乗車			新幹線乗車		
		一般	定期	総数	一般	定期	総数
平成21年度		172,020	206,260	378,280	50,620	32,630	83,250
平成22年度		173,500	216,400	389,900	63,200	35,400	98,600
平成23年度		107,900	218,900	326,800	264,500	68,200	332,700
平成24年度		107,700	231,600	339,300	262,700	68,000	330,700
平成25年度		118,800	240,600	359,400	279,300	73,000	352,300

年度	区分	新八代駅					
		在来線降車			新幹線降車		
		一般	定期	総数	一般	定期	総数
平成21年度		171,720	206,260	377,980	50,240	32,630	82,870
平成22年度		171,500	216,400	387,900	61,100	35,400	96,500
平成23年度		109,000	218,900	327,900	253,100	68,200	321,300
平成24年度		111,000	231,600	342,600	253,500	68,000	321,500
平成25年度		118,600	240,600	359,200	271,100	73,000	344,100

年度	区分	新八代駅					
		在来線 + 新幹線乗降平均			在来線 + 新幹線 1 日当たり乗降平均		
		一般	定期	総数	一般	定期	総数
平成21年度		222,300	238,890	461,190	609	654	1,264
平成22年度		234,650	251,800	486,450	643	690	1,333
平成23年度		367,250	287,100	654,350	1,006	787	1,793
平成24年度		367,450	299,600	667,050	1,007	821	1,828
平成25年度		393,900	313,600	707,500	1,079	859	1,938

※平成22年度までは、鹿児島中央駅方面での新幹線利用

参考事例における常住地と従業・通学地に関する推移

新幹線駅	常住地による 従業・通学市区町村	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市に常住する就業者・通学者	65,778	65,804	100.00%	100.00%
	福岡市で従業・通学	61	109	0.09%	0.17%
上越妙高	上越市に常住する就業者・通学者	108,247	105,070	100.00%	100.00%
	金沢市で従業・通学	7	24	0.01%	0.02%
	妙高市に常住する就業者・通学者	18,686	17,915	100.00%	100.00%
	金沢市で従業・通学	3	2	0.02%	0.01%
	当地に常住する就業者・通学者計	126,933	122,985	100.00%	100.00%
	金沢市で従業・通学	10	26	0.01%	0.02%

新幹線駅	従業地・通学地による 常住市区町村	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市で従業・通学する者	65,997	65,641	100.00%	100.00%
	福岡市に常住	22	30	0.03%	0.05%
上越妙高	上越市で従業・通学する者	108,623	105,302	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	9	11	0.01%	0.01%
	妙高市で従業・通学する者	17,879	16,443	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	0	0	0.00%	0.00%
	当地で従業・通学する者計	126,502	121,745	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	9	11	0.01%	0.01%

新幹線駅	常住地による従業市区町村 (15歳以上就業者)	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市に常住する就業者	59,261	59,562	100.00%	100.00%
	福岡市で従業	48	67	0.08%	0.11%
上越妙高	上越市に常住する就業者	99,617	96,378	100.00%	100.00%
	金沢市で従業	3	13	0.00%	0.01%
	妙高市に常住する就業者	17,141	16,498	100.00%	100.00%
	金沢市で従業	1	0	0.01%	0.00%
	当地に常住する就業者計	116,758	112,876	100.00%	100.00%
	金沢市で従業	4	13	0.00%	0.01%

新幹線駅	従業地による常住市区町村 (15歳以上就業者)	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市で従業する者	59,264	59,579	100.00%	100.00%
	福岡市に常住	19	27	0.03%	0.05%
上越妙高	上越市で従業する者	99,893	96,836	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	9	6	0.01%	0.01%
	妙高市で従業する者	16,980	15,628	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	0	0	0.00%	0.00%
	当地で従業する者計	116,873	112,464	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	9	6	0.01%	0.01%

新幹線駅	常住地による通学市区町村 (15歳以上通学者)	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市に常住する通学者	6,517	6,242	100.00%	100.00%
	福岡市で通学	13	42	0.20%	0.67%
上越妙高	上越市に常住する通学者	8,630	8,692	100.00%	100.00%
	金沢市で通学	4	11	0.05%	0.13%
	妙高市に常住する通学者	1,545	1,417	100.00%	100.00%
	金沢市で通学	2	2	0.13%	0.14%
	当地に常住する通学者計	10,175	10,109	100.00%	100.00%
	金沢市で通学	6	13	0.06%	0.13%

新幹線駅	通学地による常住市区町村 (15歳以上通学者)	実数		割合	
		H22	H27	H22	H27
新八代	八代市で通学する者	6,733	6,062	100.00%	100.00%
	福岡市に常住	3	3	0.04%	0.05%
上越妙高	上越市で通学する者	8,730	8,466	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	0	5	0.00%	0.06%
	妙高市で通学する者	899	815	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	0	0	0.00%	0.00%
	当地で通学する者計	9,629	9,281	100.00%	100.00%
	金沢市に常住	0	5	0.00%	0.05%

3. 駅前広場の規模算定過程

(1) 周辺自治体からの利用があると想定する場合

① 関連する指標の設定

指 標	記号	数 値	備 考
バス1台当たりの平均乗車客数	n B	40 人／台	駅前広場計画指針P102～103(参考値)
バスサービス時間	S B	5 分	〃
1人当りバス降車時間	t O B	2/60 分／人	〃
タクシーサービス時間	S T	5 分	〃
1人当りタクシー乗車時間	t I T	10/60 分／人	〃
1人当りタクシー降車時間	t O T	30/60 分／人	〃
自家用車平均乗車人数	n c	1.30 人／台	※計画指針参考値 1.3
自家用車平均停車時間	t c	1 分	駅前広場計画指針P102～103(参考値)
タクシー1台当り平均乗車人数	n T	1.40 人／台	※計画指針参考値 1.4
鉄道乗降客数	P R	552 人	周辺自治体からの利用を見込んだ町独自推計
駅前広場利用者比	α	1.5	48年式(外生変数)
モード分担率(バス)	R M 1	0.138	H28実施アンケート結果より
バス乗車ピーク率	P K O N 1	0.2	48年式(外生変数)
バス乗車比率	K I B	0.5	〃
バス降車ピーク率	P K O F 1	0.200	〃
モード分担率(タクシー)	R M 2	0.056	H28実施アンケート結果より
タクシー乗車ピーク率	P K O N 2	0.13	48年式(外生変数)
タクシー乗車比率	K I T	0.70	〃
タクシー降車ピーク率	P K O F 2	0.220	〃
モード分担率(自家用車)	R M 3	0.730	H28実施アンケート結果より
自家用車ピーク率	P K 3	0.17	48年式(外生変数)
自家用車の駐車率	m P C	0.03	〃
自家用車の平均駐車時分	T R K G	20.00	〃
モード分担率(二輪)	R M 4	0.013	H28実施アンケート結果より
モード分担率(徒歩)	R M 5	0.063	H28実施アンケート結果より
徒歩・二輪ピーク率	P K 6	0.18	48年式(外生変数)

② 施設別計画交通量の設定

a. バス

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
バス乗車バス数		BIB	$= \text{NPBN} \cdot \text{SB} / (\text{nB} \cdot 60)$	$13 \times 5 / (40 \times 60)$	0.03 → 1 バス	計画指針 P 99~100
途中計算式	鉄道乗降客数	PR			552 人	周辺自治体からの利用を見込んだ町独自推計
	駅広利用者比	α			1.5	48年式（外生変数）
	駅広利用者	P	$= \alpha \cdot \text{PR}$	1.5×552	828 人	48年式（内生変数）
	モード分担率（バス）	RM1			0.138	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者（バス）	PM1	$= P \cdot \text{RM1}$	828×0.138	115 人	48年式（内生変数）
	バス乗車ピーク率	PKON1			0.2	48年式（外生変数）
	ピーク時バス利用者	NPBN	$= \text{PM1} \cdot \text{PKON1} \cdot \text{KIB}$	$115 \times 0.2 \times 0.53$	13 人	48年式（内生変数）
バス乗車比率		KIB			0.5	"
バス降車バス数		BOB	$= \text{NPBF} \cdot \text{KOB} \cdot \text{tOB} / 60$	$11 \times 0.47 \times 2 / 3,600$	0.003 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	バス降車ピーク率	PKOF1			0.200	"
	ピーク時バス降車客数	NPBF	$= \text{PM1} \cdot \text{PKOF1} \cdot \text{KOB}$	$115 \times 0.2 \times 0.47$	11 人	48年式（内生変数）
	バス降車比率	KOB	$= 1 - \text{KIB}$	$1 - 0.53$	0.47	"
バス待ち滞留客の計画交通量		NBW	$= \text{NPBN} \cdot \text{SB} / 60$	$13 \times 5 / 60$	2 人	計画指針 P 100

b. タクシー

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
タクシー乗車バス数		BIT	$= \text{NPTN} \cdot \text{KIT} \cdot \text{tIT} / 60$	$7 \times 0.7 \times 10 / 3,600$	0.01 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	モード分担率（タクシー）	RM2			0.056	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者（タクシー）	PM2	$= P \cdot \text{RM2}$	828×0.056	47 人	48年式（内生変数）
	タクシー乗車ピーク率	PKON2			0.13	48年式（外生変数）
	ピーク時タクシー利用者	NPTN	$= \text{PM2} \cdot \text{PKON2}$	47×0.13	7 人	48年式（内生変数）
	タクシー乗車比率	KIT			0.7	"
タクシー降車バス数		BOT	$= \text{NPTF} \cdot \text{KOT} \cdot \text{tOT} / 60$	$11 \times 0.3 \times 30 / 3,600$	0.03 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	タクシー降車ピーク率	PKOF2			0.220	"
	ピーク時タクシー降車客数	NPTF	$= \text{PM2} \cdot \text{PKOF2}$	47×0.22	11 人	48年式（内生変数）
	タクシー降車比率	KOT	$= 1 - \text{KIT}$	$1 - 0.7$	0.3	"
タクシー待ち滞留客の計画交通量		NTW	$= \text{NPTN} \cdot \text{KIT} \cdot \text{ST} / 60$	$7 \times 0.7 \times 5 / 60$	1 人	計画指針 P 101
タクシー駐車台数		PT	$= \text{NTW} / \text{nT}$	$1 / 1.40$	0.71 → 1 台	計画指針 P 101

c. 自家用車

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
自家用車乗降バス数		BC	$= (NPC/nc) \cdot tc / 60$	$103 / 60 \times 1.30 \times 1$	$1.32 \rightarrow 2$ バス	計画指針 P100
途中計算式	モード分担率 (自家用車)	RM3			0.730	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者 (自家用車)	PMH3	$= P \cdot RM3$	828×0.73	605 人	48年式 (内生変数)
	自家用車ピーク率	PK3			0.17	48年式 (外生変数)
	ピーク時自家用車利用者	NPC	$= PMH3 \cdot PK3$	605×0.17	103 人	48年式 (内生変数)
駐車場に係る計画交通量		PC	$= NPC / nc \cdot mPC$	$103 / 60 \times 1.30 \times 0.03$	2	計画指針 P102
参考	自家用車の駐車率	mPC			0.03	〃
自家用車駐車台数		PCD	$= PC \cdot TRKG / 60$	$2 \times 20 / 60$	$0.67 \rightarrow 1$ 台	48年式
参考	自家用車の平均駐車時分	TRKG			20 分	〃

d. 歩道

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
歩道に係る計画交通量		CW	$= PMHON1 + PMHON2 + PMHOF1 + PMHOF2 + PMH3 + PMH4$		148 人	計画指針 P100
途中計算式	鉄道乗降客数	PR			552 人	
	駅広利用者比	α			1.5	48年式 (外生変数)
	駅広利用者	P	$= \alpha \cdot PR$	1.5×552	828 人	48年式 (内生変数)
	モード分担率	バス RM1			0.138	48年式 (外生変数)
		タクシー RM2			0.056	
		自家用車 RM3			0.73	
		二輪 RM4			0.013	
		徒歩 RM5			0.063	
	モード別駅広利用者数	バス PM1	$= P \cdot RM1$	828×0.138	115 人	48年式 (内生変数)
		タクシー PM2	$= P \cdot RM2$	828×0.056	47 人	
		自家用車 PM3	$= P \cdot RM3$	828×0.73	605 人	
		二輪 PM4	$= P \cdot RM4$	828×0.013	11 人	
		徒歩 PM5	$= P \cdot RM5$	828×0.063	53 人	
	バス乗車比率	KIB			0.53	48年式・外生変数
	タクシー乗車比率	KIT			0.70	
	バス乗車ピーク率	PKON1			0.20	
	タクシー乗車ピーク率	PKON2			0.13	
	バス降車ピーク率	PKOF1			0.20	
	タクシー降車ピーク率	PKOF2			0.22	
	自家用車ピーク率	PK3			0.17	
	徒歩・二輪ピーク率	PK6			0.18	
	バス乗車客数 (ピーク時)	PMHON1	$= PM1 \cdot KIB \cdot PKON1$	$115 \times 0.53 \times 0.2$	13 人	48年式 (内生変数)
	バス降車客数 (ピーク時)	PMHOF1	$= PM1 \cdot (1 - KIB) \cdot PKOF1$	$115 \times (1 - 0.53) \times 0.2$	11 人	
	タクシー乗車客数 (ピーク時)	PMHON2	$= PM2 \cdot KIT \cdot PKON2$	$47 \times 0.70 \times 0.13$	5 人	
	タクシー降車客数 (ピーク時)	PMHOF2	$= PM2 \cdot (1 - KIT) \cdot PKOF2$	$47 \times (1 - 0.7) \times 0.22$	4 人	
	自家用車利用者数 (ピーク時)	PMH3	$= PM3 \cdot PK3$	605×0.17	103 人	
	徒歩自転車利用者数 (ピーク時)	PMH4	$= (PM4 + PM5) \cdot PK6$	$(11 + 53) \times 0.18$	12 人	

e. 車道

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
車道に係る計画交通量		C c	$= A \cdot \gamma B + B + C + D$	$1 \times 1.7 + 5 + 8 + 80$	95 台	計画指針 P100
途中計算式	バス（大型車）の乗車換算係数	γB			1.7	計画指針 P101
	バス（大型車）の計画交通量	A	$= \text{Max}(\text{NPBN}, \text{NPBF}) / nB$	13 / 40	1 台	計画指針 P100
	タクシー計画交通量（乗車）	B	$= \text{NPTN} / nT$	7 / 1.40	5 台	計画指針 P100
	タクシー計画交通量（降車）	C	$= \text{NPTF} / nT$	11 / 1.40	8 台	計画指針 P100
	自家用車計画交通量	D	$= \text{NPC} / nc$	103 / 1.30	80 台	計画指針 P100

③ 施設原単位

指 標	記号	数値	備 考
バス乗降場	a B	70 m ² /台	駅前広場計画指針P103～104
バス乗車客の滞留空間	a BW	1 m ² /人	〃
タクシー乗降場	a T	20 m ² /台	〃
タクシー乗車客の滞留空間	a TW	1 m ² /人	〃
自家用車乗降場	a C	20 m ² /台	〃
自家用車駐車場	a PC	30 m ² /台	〃
タクシー駐車場	a PT	30 m ² /台	〃
歩行者密度	DW	27 人/分・m	〃
計画車線幅員	W c	6 m	〃 (3m＋余裕幅員3m)※積雪地域
計画歩道幅員	WH	6 m	〃

④ 交通空間基準面積の算出

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
① バス	乗車バース面積	AIB	$=BIB \cdot aB$	1×70	70 m^2	計画指針P105
	降車バース面積	AOB	$=BOB \cdot aB$	1×70	70 m^2	
	人の滞留空間面積	ABW	$=NBW \cdot aBW$	2×1	2 m^2	
	計				142 m^2	
② タクシー	乗車バース面積	AIT	$=BIT \cdot aT$	1×20	20 m^2	計画指針P105
	降車バース面積	AOT	$=BOT \cdot aT$	1×20	20 m^2	
	人の滞留空間面積	ATW	$=NTW \cdot aTW$	1×1	1 m^2	
	駐車場（プール）面積	APT	$=PT \cdot aPT$	1×30	30 m^2	
計					71 m^2	
③ 自家用車	乗降場関連面積	AC	$=BC \cdot aC$	2×20	40 m^2	計画指針P105
	駐車場面積	APC	$=PCD \cdot aPC$	1×30	30 m^2	
	計				70 m^2	
④交通処理のための車道面積		AV	$=Lc \cdot Wc$	74.1×6	445 m^2	計画指針P105
計画車道延長		Lc	$=0.4 \cdot Cc + 36.1$	$0.4 \times 95 + 36.1$	74.1 m	
⑤歩道面積		AW	$=Whh \cdot LW$	6×89.0	534 m^2	※但し、計画幅員未満の場合は計画幅員とする。 計算値<計画幅員6m
歩道幅員		Whh	$=CW/DW$	$148 / 60 = 2.47$	6 m	
歩道以外の交通空間面積		Ao	$=①+②+③+④$		728 m^2	計画指針P104
平均歩行距離		LW	$=0.009 \cdot Ao + 82.4$	$0.009 \times 728 + 82.4$	89.0 m	計画指針P104
⑥交通空間基準面積		$A1$	$=①+②+③+④+⑤$		1,262 m^2	
⑦車道部の面積		$A1a$	$=Ao - ABW - ATW$	$728 - 2.0 - 1$	725 m^2	
⑧人の空間面積（歩道+人の滞留空間）		$A1b$	$=AW + ABW + ATW$	$534 + 2.0 + 1$	537 m^2	
⑨歩道以外の環境空間面積		$A2$	$=A1a - A1b$	$725 - 537$	188 m^2	計画指針P92注記
⑩駅前広場面積		A	$=A1+A2$		1,450 m^2	
※ 環境空間比				$725 / 1,450$	0.50	

(参考)環境空間面積の算出

計画指針P92では、標準的な環境空間比(車道部を除くすべての面積が駅前広場面積に占める割合)として0.5を用いることとされている。

ここでは、上記条件を満たす駅前広場とするため、環境空間比が0.5となるような環境空間面積を算出するものである。

		車道部の面積	環境空間面積	計	備考
バース面積	バ ス	140 m ²	2 m ²	142 m ²	環境空間面積は人の滞留空間面積としている。
	タクシー	40 m ²	1 m ²	41 m ²	
	自家用車	70 m ²		70 m ²	
	計 (A1)	250 m ²	3 m ²	253 m ²	
駐車面積	タクシー	30 m ²		30 m ²	
	自家用車	30 m ²		30 m ²	
	計 (A2)	60 m ²		60 m ²	
共用部車道面積 (A3)		445 m ²		445 m ²	
歩道面積 (A4)			534 m ²	534 m ²	
小計 (A5=A1+A2+A3+A4)		① 755 m ²	② 537 m ²	③ 1,292 m ²	
その他の環境空間面積 $\frac{A4 + A5}{A1 + A2 + A3 + A4 + A5} = 0.5$ $A5 = A1 + A2 + A3 - A4$ $= ① - ②$			218 m ²	218 m ²	
小計 (A1+A2+A3+A4+A5)		755 m ²	④ 755 m ²	⑤ 1,510 m ²	
環境空間比=④/⑤				0.50	

(2) 周辺自治体からの利用がないと想定する場合

① 関連する指標の設定

指 標	記号	数 値	備 考
バス1台当たりの平均乗車客数	n B	40 人/台	駅前広場計画指針P102~103(参考値)
バスサービス時間	S B	5 分	"
1人当りバス降車時間	t O B	2/60 分/人	"
タクシーサービス時間	S T	5 分	"
1人当りタクシー乗車時間	t I T	10/60 分/人	"
1人当りタクシー降車時間	t O T	30/60 分/人	"
自家用車平均乗車人数	n c	1.30 人/台	※計画指針参考値 1.3
自家用車平均停車時間	t c	1 分	駅前広場計画指針P102~103(参考値)
タクシー1台当り平均乗車人数	n T	1.40 人/台	※計画指針参考値 1.4
鉄道乗降客数	P R	406 人	周辺自治体からの利用を見込んだ町独自推計
駅前広場利用者比	α	1.5	48年式(外生変数)
モード分担率(バス)	R M 1	0.138	H28実施アンケート結果より
バス乗車ピーク率	P K O N 1	0.2	48年式(外生変数)
バス乗車比率	K I B	0.5	"
バス降車ピーク率	P K O F 1	0.200	"
モード分担率(タクシー)	R M 2	0.056	H28実施アンケート結果より
タクシー乗車ピーク率	P K O N 2	0.13	48年式(外生変数)
タクシー乗車比率	K I T	0.70	"
タクシー降車ピーク率	P K O F 2	0.220	"
モード分担率(自家用車)	R M 3	0.730	H28実施アンケート結果より
自家用車ピーク率	P K 3	0.17	48年式(外生変数)
自家用車の駐車率	m P C	0.03	"
自家用車の平均駐車時分	T R K G	20.00	"
モード分担率(二輪)	R M 4	0.013	H28実施アンケート結果より
モード分担率(徒歩)	R M 5	0.063	H28実施アンケート結果より
徒歩・二輪ピーク率	P K 6	0.18	48年式(外生変数)

② 施設別計画交通量の設定

a. バス

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
バス乗車バス数		BIB	$=NPN \cdot SB / (nB \cdot 60)$	$10 \times 5 / (40 \times 60)$	0.02 → 1 バス	計画指針 P 99~100
途中計算式	鉄道乗降客数	PR			406 人	周辺自治体からの利用を見込んだ町独自推計
	駅広利用者比	α			1.5	48年式（外生変数）
	駅 広 利 用 者	P	$=\alpha \cdot PR$	1.5×406	609 人	48年式（内生変数）
	モード分担率（バス）	RM1			0.138	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者（バス）	PM1	$=P \cdot RM1$	609×0.138	85 人	48年式（内生変数）
	バス乗車ピーク率	PKON1			0.2	48年式（外生変数）
	ピーク時バス利用者	NPN	$=PM1 \cdot PKON1 \cdot KIB$	$85 \times 0.2 \times 0.53$	10 人	48年式（内生変数）
バス乗車比率		KIB			0.5	"
バス降車バス数		BOB	$=NPBF \cdot KOB \cdot tOB / 60$	$8 \times 0.47 \times 2 / 3,600$	0.002 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	バス降車ピーク率	PKOF1			0.200	"
	ピーク時バス降車客数	NPBF	$=PM1 \cdot PKOF1 \cdot KOB$	$85 \times 0.2 \times 0.47$	8 人	48年式（内生変数）
	バス降車比率	KOB	$=1 - KIB$	$1 - 0.53$	0.47	"
バス待ち滞留客の計画交通量		NBW	$=NPN \cdot SB / 60$	$10 \times 5 / 60$	1 人	計画指針 P 100

b. タクシー

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
タクシー乗車バス数		BIT	$=NPTN \cdot KIT \cdot tIT / 60$	$5 \times 0.7 \times 10 / 3,600$	0.01 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	モード分担率（タクシー）	RM2			0.056	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者（タクシー）	PM2	$=P \cdot RM2$	609×0.056	35 人	48年式（内生変数）
	タクシー乗車ピーク率	PKON2			0.13	48年式（外生変数）
	ピーク時タクシー利用者	NPTN	$=PM2 \cdot PKON2$	35×0.13	5 人	48年式（内生変数）
	タクシー乗車比率	KIT			0.7	"
タクシー降車バス数		BOT	$=NPTF \cdot KOT \cdot tOT / 60$	$8 \times 0.3 \times 30 / 3,600$	0.02 → 1 バス	計画指針 P 100
途中計算式	タクシー降車ピーク率	PKOF2			0.220	"
	ピーク時タクシー降車客数	NPTF	$=PM2 \cdot PKOF2$	35×0.22	8 人	48年式（内生変数）
	タクシー降車比率	KOT	$=1 - KIT$	$1 - 0.7$	0.3	"
タクシー待ち滞留客の計画交通量		NTW	$=NPTN \cdot KIT \cdot ST / 60$	$5 \times 0.7 \times 5 / 60$	1 人	計画指針 P 101
タクシー駐車台数		PT	$=NTW / nT$	$1 / 1.40$	0.71 → 1 台	計画指針 P 101

c. 自家用車

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
自家用車乗降バス数		BC	$= (NPC/nc) \cdot tc / 60$	$76 / 60 \times 1.30 \times 1$	0.97 → 1 バス	計画指針 P100
途中計算式	モード分担率 (自家用車)	RM3			0.730	H28実施アンケート結果より
	駅広利用者 (自家用車)	PMH3	$= P \cdot RM3$	609×0.73	445 人	48年式 (内生変数)
	自家用車ピーク率	PK3			0.17	48年式 (外生変数)
	ピーク時自家用車利用者	NPC	$= PMH3 \cdot PK3$	445×0.17	76 人	48年式 (内生変数)
駐車場に係る計画交通量		PC	$= NPC / nc \cdot mPC$	$76 / 60 \times 1.30 \times 0.03$	2	計画指針 P102
参考	自家用車の駐車率	mPC			0.03	〃
自家用車駐車台数		PCD	$= PC \cdot TRKG / 60$	$2 \times 20 / 60$	0.67 → 1 台	48年式
参考	自家用車の平均駐車時分	TRKG			20 分	〃

d. 歩道

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
歩道に係る計画交通量		CW	$= PMHON1 + PMHON2 + PMHOF1 + PMHOF2 + PMH3 + PMH4$		110 人	計画指針 P100
途中計算式	鉄道乗降客数	PR			406 人	
	駅広利用者比	α			1.5	48年式 (外生変数)
	駅 広 利 用 者	P	$= \alpha \cdot PR$	1.5×406	609 人	48年式 (内生変数)
	モード分担率	バス RM1			0.138	48年式 (外生変数)
		タクシー RM2			0.056	
		自家用車 RM3			0.73	
		二輪 RM4			0.013	
		徒歩 RM5			0.063	
	モード別駅広利用者数	バス PM1	$= P \cdot RM1$	609×0.138	85 人	48年式 (内生変数)
		タクシー PM2	$= P \cdot RM2$	609×0.056	35 人	
		自家用車 PM3	$= P \cdot RM3$	609×0.73	445 人	
		二輪 PM4	$= P \cdot RM4$	609×0.013	8 人	
		徒歩 PM5	$= P \cdot RM5$	609×0.063	39 人	
	バス乗車比率	KIB			0.53	48年式 (外生変数)
	タクシー乗車比率	KIT			0.70	
	バス乗車ピーク率	PKON1			0.20	
	タクシー乗車ピーク率	PKON2			0.13	
	バス降車ピーク率	PKOF1			0.20	
	タクシー降車ピーク率	PKOF2			0.22	
	自家用車ピーク率	PK3			0.17	
	徒歩・二輪ピーク率	PK6			0.18	48年式 (内生変数)
	バス乗車客数 (ピーク時)	PMHON1	$= PM1 \cdot KIB \cdot PKON1$	$85 \times 0.53 \times 0.2$	10 人	
	バス降車客数 (ピーク時)	PMHOF1	$= PM1 \cdot (1 - KIB) \cdot PKOF1$	$85 \times (1 - 0.53) \times 0.2$	8 人	
	タクシー乗車客数 (ピーク時)	PMHON2	$= PM2 \cdot KIT \cdot PKON2$	$35 \times 0.70 \times 0.13$	4 人	
	タクシー降車客数 (ピーク時)	PMHOF2	$= PM2 \cdot (1 - KIT) \cdot PKOF2$	$35 \times (1 - 0.7) \times 0.22$	3 人	
	自家用車利用者数 (ピーク時)	PMH3	$= PM3 \cdot PK3$	445×0.17	76 人	
	徒歩自転車利用者数 (ピーク時)	PMH4	$= (PM4 + PM5) \cdot PK6$	$(8 + 39) \times 0.18$	9 人	

e. 車道

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
車道に係る計画交通量		C c	$= A \cdot \gamma B + B + C + D$	$1 \times 1.7 + 4 + 6 + 59$	71 台	計画指針 P100
途中計算式	バス（大型車）の乗車換算係数	γB			1.7	計画指針 P101
	バス（大型車）の計画交通量	A	$= \text{Max}(\text{NPBN}, \text{NPBF}) / nB$	10 / 40	1 台	計画指針 P100
	タクシー計画交通量（乗車）	B	$= \text{NPTN} / nT$	5 / 1.40	4 台	計画指針 P100
	タクシー計画交通量（降車）	C	$= \text{NPTF} / nT$	8 / 1.40	6 台	計画指針 P100
	自家用車計画交通量	D	$= \text{NPC} / nc$	76 / 1.30	59 台	計画指針 P100

③ 施設原単位

指 標	記号	数値	備 考
バス乗降場	a B	70 m ² /台	駅前広場計画指針P103～104
バス乗車客の滞留空間	a BW	1 m ² /人	〃
タクシー乗降場	a T	20 m ² /台	〃
タクシー乗車客の滞留空間	a TW	1 m ² /人	〃
自家用車乗降場	a C	20 m ² /台	〃
自家用車駐車場	a PC	30 m ² /台	〃
タクシー駐車場	a PT	30 m ² /台	〃
歩行者密度	DW	27 人/分・m	〃
計画車線幅員	W c	6 m	〃 (3m＋余裕幅員3m)※積雪地域
計画歩道幅員	WH	6 m	〃

④ 交通空間基準面積の算出

名称		記号	一般式	算定	数値	備考
① バス	乗車バース面積	AIB	$=BIB \cdot aB$	1×70	70 m^2	計画指針P105
	降車バース面積	AOB	$=BOB \cdot aB$	1×70	70 m^2	
	人の滞留空間面積	ABW	$=NBW \cdot aBW$	1×1	1 m^2	
	計				141 m^2	
② タクシー	乗車バース面積	AIT	$=BIT \cdot aT$	1×20	20 m^2	計画指針P105
	降車バース面積	AOT	$=BOT \cdot aT$	1×20	20 m^2	
	人の滞留空間面積	ATW	$=NTW \cdot aTW$	1×1	1 m^2	
	駐車場（プール）面積	APT	$=PT \cdot aPT$	1×30	30 m^2	
	計				71 m^2	
③ 自家用車	乗降場関連面積	AC	$=BC \cdot aC$	1×20	20 m^2	計画指針P105
	駐車場面積	APC	$=PCD \cdot aPC$	1×30	30 m^2	
	計				50 m^2	
④交通処理のための車道面積		AV	$=Lc \cdot Wc$	64.5×6	387 m^2	計画指針P105
計画車道延長		Lc	$=0.4 \cdot Cc + 36.1$	$0.4 \times 71 + 36.1$	64.5 m	
⑤歩道面積		AW	$=Whh \cdot LW$	6×88.2	530 m^2	※但し、計画幅員未満の場合は計画幅員とする。 計算値<計画幅員6m
歩道幅員		Whh	$=CW/DW$	$110 / 60 = 0.07$	6 m	
歩道以外の交通空間面積		Ao	$=①+②+③+④$		649 m^2	計画指針P104
平均歩行距離		LW	$=0.009 \cdot Ao + 82.4$	$0.009 \times 649 + 82.4$	88.2 m	計画指針P104
⑥交通空間基準面積		$A1$	$=①+②+③+④+⑤$		$1,179 \text{ m}^2$	
⑦車道部の面積		$A1a$	$=Ao - ABW - ATW$	$649 - 1.0 - 1$	647 m^2	
⑧人の空間面積（歩道+人の滞留空間）		$A1b$	$=AW + ABW + ATW$	$530 + 1.0 + 1$	532 m^2	
⑨歩道以外の環境空間面積		$A2$	$=A1a - A1b$	$647 - 532$	115 m^2	計画指針P92注記
⑩駅前広場面積		A	$=A1+A2$		$1,294 \text{ m}^2$	
※ 環境空間比				$647 / 1,294$	0.50	

(参考)環境空間面積の算出

計画指針P92では、標準的な環境空間比(車道部を除くすべての面積が駅前広場面積に占める割合)として0.5を用いることとされている。

ここでは、上記条件を満たす駅前広場とするため、環境空間比が0.5となるような環境空間面積を算出するものである。

		車道部の面積	環境空間面積	計	備考
バース面積	バ ス	140 m ²	1 m ²	141 m ²	環境空間面積は人の滞留空間面積としている。
	タクシー	40 m ²	1 m ²	41 m ²	
	自家用車	50 m ²		50 m ²	
	計 (A1)	230 m ²	2 m ²	232 m ²	
駐車面積	タクシー	30 m ²		30 m ²	
	自家用車	30 m ²		30 m ²	
	計 (A2)	60 m ²		60 m ²	
共用部車道面積 (A3)		387 m ²		387 m ²	
歩道面積 (A4)			530 m ²	530 m ²	
小計 (A5=A1+A2+A3+A4)		① 677 m ²	② 532 m ²	③ 1,209 m ²	
その他の環境空間面積 $\frac{A4 + A5}{A1 + A2 + A3 + A4 + A5} = 0.5$ $A5 = A1 + A2 + A3 - A4$ $= ① - ②$			145 m ²	145 m ²	
小計 (A1+A2+A3+A4+A5)		677 m ²	④ 677 m ²	⑤ 1,354 m ²	
環境空間比=④/⑤				0.50	

4. 計画策定経緯

4.1 新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画策定会議

(1) 開催概要

新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画策定会議は、立地適正化計画策定会議と合同で、以下の6回にわたって開催した。

年度	回	開催日時	開催場所	主な議題
H29	1	平成29年9月28日(木) 14時00分～15時00分	役場2階 会議室	● 新幹線新駅における土地利用の基本計画、基本方針の考え方について ● 今後のスケジュールについて
	2	平成29年12月5日(火) 14時00分～15時15分	役場2階 会議室	● 新駅周辺における土地利用の基本方針 ● 新駅周辺整備の検討
	3	平成30年2月21日(水) 14時00分～15時20分	役場2階 会議室	● 新駅周辺整備の検討
H30	4	平成30年6月27日(水) 14時00分～15時20分	役場2階 会議室	● 新駅周辺整備の検討
	5	平成30年11月20日(火) 14時00分～15時30分	役場2階 会議室	● 計画書（骨子案）の確認
	6	平成31年2月28日(木) 14時00分～15時00分	役場2階 会議室	● 計画書（素案）の確認

(2) 委員等名簿

① 委員（敬称略）

所属・役職	氏 名	備考
新函館農業協同組合 八雲基幹支店 北渡島地区青年部理事	長 谷 川 雄 基	推薦
新函館農業協同組合 八雲基幹支店 女性部理事	舟 田 芳 子	推薦
春日三区農事組合長	古 田 良 実	推薦
山越郡森林組合長	牧 野 仁	
八雲町漁業協同組合 青年部長	久 保 田 正 明	推薦
八雲町漁業協同組合 女性部長	久 保 扶 佐 子	推薦
八雲商工会青年部長	吉 田 裕	推薦
八雲商工会 女性部副部長	大 久 保 和 恵	推薦
八雲観光物産協会	小 西 雄 一	推薦
北洋銀行八雲支店長	日 村 伸	平成 29 年度
	酒 井 正 俊	平成 30 年度
八雲町社会福祉協議会長	秋 松 等	
若人の集い委員長	前 川 伸 也	
八雲総合病院 経営企画課 企画係長	石 黒 陽 子	推薦
北里大学獣医学部フィールドサイエンスセンター長 教授	寶 示 戸 雅 之	識見を有する委員
一般公募	稗 田 一 俊	

② オブザーバー

所属・役職	氏 名	備考
北海道開発局 函館開発建設部 道路計画課長	谷 内 敬 功	
北海道渡島総合振興局 地域創生部 地域政策課長	萩 野 貴 也	
北海道渡島総合振興局 函館建設管理部 地域調整課 主幹	菊 地 和 之	平成 29 年度
	椋 平 剛 史	平成 30 年度
北海道警察 函館方面八雲警察署 交通課長	成 田 一 明	平成 29 年度
	茅 森 猛	平成 30 年度
北海道旅客鉄道株式会社 総合企画本部 新幹線計画部 主幹	佐 野 将 義	

③ 八雲町

所属・役職	氏 名	備考
八雲町長	岩 村 克 詔	
八雲副町長	伊 勢 司	平成 29 年 11 月 16 日まで
	吉 田 邦 夫	平成 29 年 11 月 17 日から
	萬 谷 俊 美	平成 29 年 11 月 17 日から
企画振興課長	萬 谷 俊 美	平成 29 年 11 月 16 日まで
	竹 内 友 身	平成 29 年 11 月 17 日から
新幹線推進室長	川 崎 芳 則	平成 29 年度
	阿 部 雄 一	平成 30 年度
新幹線推進室参事	藤 澤 久 雄	
新幹線推進室推進係	横 木 潤 也	
建設課長	馬 着 修 一	
建設課長補佐	横 田 盛 二	平成 30 年 10 月 31 日まで
建設課土木技術主幹	藤 田 好 彦	
建設課都市計画係長	池 田 裕 史	

(3) 各会議における主な意見等

年度	回	主な議題	主な意見（議事概要）
H29	1	● 新幹線新駅における土地利用の基本計画、基本方針の考え方について	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。
		● 今後のスケジュールについて	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。
		● その他	⇒ 資料を事前に配布してほしい。 ⇒ 新駅周辺がどのような場所なのかかわからないため、駅の場所、駐車場の位置、道路との関係性等がわかるような位置図等を用意してほしい。
	2	● 新駅周辺における土地利用の基本方針について	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。
		● 新駅周辺整備の検討について	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。 ⇒ 新幹線駅は高架になると思うので、駐車場を高架下に設けては。 ⇒ 駅周辺、町道の下にある音名川は自然豊かなので、町道と川間に建設するのではなく、町道と反対の道路側に建設する方向で考えてほしい。 ⇒ 事前に図面などで示してほしい。 ⇒ 噴火湾パノラマパークは、メインで観光する場所ではなく、あくまで通過点のようなものなので、新たに施設を作るなら、観光客が入らなくても維持可能なもので考えたほうがよい。 ⇒ 景観整備について、裏山、山林はどういうイメージで整備するのか。 ⇒ 景観形成区域の中に、ワイン工場等は不要では。自然に悪影響はないのか。規模は小規模なのか。
		● その他	⇒ 類似の駅の事例について、詳しく調査し、紹介してほしい。 ⇒ 八雲の良さはなにもないところである。人工物はすぐに飽きてしまうが、自然のものはいつまでたっても味が出てよい。 ⇒ 一次産業の産物を目指してくれるようなお客さんの集客方法について考えたほうがよい。まちのどこにいれば購入できるのかをわかりやすくし、まちに誘導する仕組みが必要。
	3	● 新駅周辺整備の検討について	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。 ⇒ 駐車場規模だが、平日 90 台、休日 69 台の見込みとあるが、少ないか。無料駐車場である十和田駅は、八戸駅の駐車場が有料なので、あえて十和田駅に停めに来る利用者が多く、駐車場を少しずつ広げてはいるが、本当に利用したい人が利用できない現状である。 ⇒ 駐車場が無料の予定なら、無料の場合、営業マン等が会社の駐車場代わりに利用する事例が多くあるため、駐車場は広くした方がよい。 ⇒ 類似事例調査だが、駅前広場の面積、駐車場の台数、面積、無料か有料か等も調べたほうがよい。また、木古内駅利用者は 8 月のものを示しているが、これはピーク時の数字ではないか。試算では通年・平均で算出していると思うので、ピーク時を考慮するかしないかで駐車場規模の算定に関わると思う。 ⇒ 景観を守るための制限方法だが、風景が変わらないよう、事務局から説明があったような制限を設けることは可能か。 ⇒ 牧歌的風景の維持、新幹線を降りたら牛がいるという駅は他にほとんどないことから、とてもいい売りとなる。強く賛成する。 ⇒ 新幹線駅が開業すると、間違いなく大学教員、学生が利用し、年間 300 人の利用者が確保できることから、乗降客数に反映できると思う。
		● その他	⇒ 特になし。

年度	回	主な議題	主な意見（議事概要）
H30	4	● 新駅周辺整備の検討について	⇒ 資料 6 のイメージで、検討の深度化を行うことで概ね合意した。 ⇒ 土地利用の制限について、現在想定している農場レストラン等のみの制限として、レンタカー店舗等は建てられないということなのか。 ⇒ 線路（車窓）からも風景が見られるように、防音壁を取ってくれるように要望しておくべきではないか。 ⇒ 駅を出たらすぐに放牧地があるとすると防疫対策のため、2 重のフェンスなどが必要となるので留意が必要である。 ⇒ 前回の要望に基づき、駐車場が増えたことは良いが、イベント時などは駐車場が混む。予備の駐車場が作れるようあらかじめ配備しておいた方がよい。 ⇒ 駅前広場は袋小路になっているが、町道のほうに抜ける道路を検討してほしい。 ⇒ 駅前広場等も駅舎も、路盤材、鉄骨スラブは持ち込まないでほしい。重金属が含まれており、土壌汚染の可能性もある。音名川に環境に配慮してほしい。シシヤモなどもいる。 ⇒ 大型バスや観光バスは別途用意と聞いたが、タクシープールの位置を確認したい。
		● その他	⇒ 特になし。
	5	● 計画書（骨子案）の確認	⇒ 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。 ⇒ 資料 4 について、音名川に鮭が自然繁殖できるように復活すると、鷺もオオハクチョウも死骸を食べにやって来る。新幹線の駅のそばにある川で、鮭や鷺、オオハクチョウが見られるという自然観光の観点から、音名川の整備も同時に行ってもらいたい。 ⇒ 資料 4 について、他の新幹線駅では送迎の為に駐車スペースがいくつかあるケースがよくあるので、短期駐車場について、不足にならないよう柔軟に対応できるようにしてほしい。 ⇒ 基本理念について、案 1 の「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅。ちょっと降りてみたい牧場の中にある駅」、案 2 の「二つの海につながる新八雲（仮称）駅。新幹線で新たな発展を目指す道南北部の拠点」、案 3 の「北海道らしい牧歌的風景に調和した、誰もが快適に利用できる駅」のいずれが良いかについて、案 1 と案 2 に意見が分かれた。 ⇒ 基本理念案 1 の「ちょっと降りてみたい」の文言修正希望。 ⇒ 基本理念案 2 の「二つの海」という文言は活かしたい。 ⇒ 基本理念には「大地」という文言を入れたい。
		● その他	⇒ 駅舎のデザインを牛舎風にするのに対し、滑稽なものにならないか懸念がある。
	6	● 計画書（素案）の確認	⇒ パブリックコメントはどのような形で公表したのか。 ⇒ 基本理念は案 3 で決定。 ⇒ 資料 3 について、図に細かい寸法を入れない方がよいのでは？ ⇒
		● その他	⇒ 地域公共交通網形成計画のスケジュールを教えて欲しい ⇒ 新幹線駅近くの掘削残土をどうするのか ⇒ 新八雲駅には早い列車を通過させる線路を造るのか ⇒

4.2 町民懇談会

(1) 開催概要

町民懇談会は、八雲町立地適正化計画策定業務と合同で、以下の2日3回にわたって開催した。

年度	回	開催日時	開催場所	主な議題
H29	1	平成 29 年 12 月 18 日 (月) 13 時 30 分～15 時 30 分	はびあ八雲 1 階コミセン ホール	● 立地適正化計画等について ● 新幹線新駅周辺整備における基本的な考え方について
H30	2	平成 30 年 10 月 9 日 (火) 13 時 30 分～15 時 30 分	役場 2 階 会議室	● 立地適正化計画等について ● 新幹線新駅周辺整備基本計画の策定について
	3	平成 30 年 10 月 9 日 (火) 18 時 30 分～20 時 30 分	役場 2 階 会議室	● 立地適正化計画の概要等について ● 新幹線新駅周辺整備基本計画の策定について

(2) 各会議における主な意見等

年度	回	主な意見（議事概要）
H29	1	⇒ 国立病院は廃止されることが大きな懸念。これにより 700～800 人の転出が考えられる。医師問題等がある自転車を活用した取組みを北海道の取組みとして進めていくと聞いた。八雲町でも自転車に乗っている人が多い。噴火湾パノラマパークまで、ちょうどよいサイクリングコースになるのではないかな。 ⇒ 目玉になる取組みがなければ観光需要は伸びないと考えられる。観光馬車など、検討できるのではないかな。 ⇒ 在来線は、どうなるのか。廃止になった場合の通学方法を考えないといけな。 ⇒ ワイン工場は厳しい。ブドウが獲れない。
H30	2	⇒ 新駅から市街地・噴火湾パノラマパークに人をどのように誘導していくか、具体的な計画はあるか？噴火湾パノラマパーク周辺の方に話を聞いたりしたか？ ⇒ 規制とあるが、景観のための規制とはどんなものがあるか。 ⇒ 新八雲駅は通過駅になってしまう。整備は財政的に大変な話。 ⇒ 八雲町イベント（山車）をうまく活用してほしい。 ⇒ 牧歌的風景について、他の事例がないのであれば、本当に良いと思う。メディアにも取り上げられやすいと思う。 ⇒ 新駅 2030 年だが、在来線は町としてどう考えるのか？ ⇒ 八雲から新幹線で札幌・函館に行くことができればよいことだと思う。ただし、逆に八雲高校をどうして行くか？ ⇒ 八雲駅の在来線、北海道は食料基地として、貨物列車は残していかなばならない。本州の人も困っていくし、北海道の農業が、単価上昇して成り立たなくなってしまう。旅客は、採算性の観点から廃線という道は避けられないと思うが、そこは維持していく必要があると思う。
	3	⇒ どこの新幹線駅もつまらない印象。バスとの接続も悪い。どのように考えていくか？ ⇒ 札幌～八雲の往復、新幹線が高ければ、やはり車などを利用すると思うが、どのようにするのか？ ⇒ 札幌・函館までの距離感が縮まれば、八雲に住みながら親の面倒も見られる。本当に良い。そのための良好な居住環境の維持が重要。病院もあるし、その環境を維持していく必要がある。 ⇒ なんで牛ばかりなのか？水産の話はないのか？ ⇒ 遊楽部川を利用して、鮭の孵化場など、うまく見せられないか。遊歩道なども整備して。 ⇒ ワイン工場と牛乳工場、実現性はどのくらいあるのか？ ⇒ 牧歌的なものが、行く末で荒地に変わらないか、大丈夫か？

4.3 中学生、高校生との懇談会

(1) 開催概要

新駅開業を見据え新駅整備の方向性を見出すため、どのような新駅であれば、八雲町らしい、特徴のある新駅になるかを検討することを目的とした中学生、高校生との懇談会を開催した。

年度	回	開催日	対象	参加者概要
H29	1	平成 29 年 12 月 19 日 (火)	中学生	9 名 (八雲 : 3 名、落部 : 2 名、野田生 : 2 名、熊石 2 名)
	2	平成 29 年 12 月 20 日 (水)	高校生	7 名
H30	3	平成 30 年 12 月 18 日 (火)	高校生	7 名
	4	平成 30 年 12 月 20 日 (木)	中学生	9 名 (八雲 : 3 名、落部 : 2 名、野田生 : 2 名、熊石 2 名)

(2) 主な意見等のまとめ

① 中学生懇談会

a. 新幹線開業に対するイメージは？

- 新幹線が完成すると札幌には 35 分、東京には 5 時間程度で行けることになるが、実感がわかない。
- 函館方面から来た新幹線がトンネルから出たときに、海が右側にあると予想される。手前に自然があり町があり、海があるというのが、町としての自然のバランスがとれていて良いと思う。
- 八雲で新幹線ができることによって、沢山の観光客が来ることが予想される。宿泊施設をつくり、しっかり観光客を呼び込めると良い。
- 駅が出来ると、音で牛にストレスを与えるのでは？
- 少しは外国人観光客が来てくれると思う。アクティブなイメージがあるので、レンタサイクルなどを用意すると良いと思う。

b. 八雲町の特徴は？

- ふたつの海に囲まれているのが八雲の特徴。
- 八雲のイメージは農業、酪農（牛）、木彫りの熊。

c. 新幹線駅にあったらよい機能は？

- 駅構内に売店があった方がいい。
- ショッピングセンター、札幌のステラプレイスのようなのが、駅付近にあれば良い。
- 駅の中に Free Wi-Fi をつけてほしい。
- ホームの真上にカフェを設置、新幹線も町も見られるポイント。
- ファストフード店を駅構内につくるといい。ハンバーガーは一般的だが、パスタもいい。
- 駅だけだと寂しいのでショッピングできる売店とかがあれば良い。田舎らしい風景を維持していくには極力駅の中に納めたほうが良い。

d. 新幹線駅を八雲らしい施設にするには？

- 地元の物を使い八雲の PR をしたい。町民も来て、観光の方も来るような場所にしたい。八雲の景色なども見えて、食事をするなど、ゆっくりした時間を作れたら良いと思う。
- 「丘の駅」、パノラマパークみたいなイメージで新幹線のイメージもあれば良い。
- 新駅の中にハーベスター八雲を入れたい。お店を駅の中に入れたほうが良い。
- 足湯、八雲といえば温泉のイメージがある。長旅の疲れを癒したい。
- 熊石の人たちにとっては、施設のイメージはない。山や海などの自然のものへのイメージが強い。熊石は深層水や塩が有名なので、八雲に深層水をもっていきイメージ化したい。
- 町民や観光客に向けて、駅の壁面に八雲の歴史を書いたものをほしい。
- 新函館北斗駅のように、駅内に町の紹介をパネルにしたり、映像で流すのがいいと思う。八雲町とはどういう所なのかをわかってもらえたら、興味を持ってもらえるかもしれない。
- 愛媛のポンジュースみたいに、蛇口から牛乳が出てくる設備を駅構内に作ったら面白い。

e. 新幹線駅周辺でやったらよい取り組みは？

- 新駅建設予定の春日では、スキー場が近いのでツアーなどを行い、駅からバスでの交通手段を設け、観光客へアピールできれば良い。春日スキー場ならば初心者でも行いやすい施設になる。
- はとバスツアーのような「おおわしツアー」。駅を降りたら、ツアーがあり、熊石から落部までぐるっと周って帰ってくるようなものがあれば良い。
- 牧場を利用した、牛と触れ合えるなどの体験施設を造るのがいいと思う。乳製品作り体験、乳製品（牛乳を使ったアイスを作るなど）の体験、乳搾りをしてみたい。
- 瀬棚町では自転車のイベントを始めているので、それを八雲でも行えば面白い。瀬棚町のイベントでは参加費を設けて特産品を配っているの、八雲町でも出来ればダイレクトにアピールができる。最近では自転車のブームがきているので、開業する前にも行ってほしい。
- 雪国ならではの、雪を活かしたイベントを行ったらいいのではないかな。
- ミルキーのペコちゃんが八雲町の女の子だという設定を利用する。例えばペコちゃんランドを造ればインスタ映えも狙える。

f. 八雲町をアピールするには？

- 新駅の中に売店や、周辺に道の駅など、物産品を売れる場所を作る。落部でいえば水産業とか、ホタテなど、八雲産のものを取り入れていきたい。
- インパクトのあるゆるキャラや、名物の擬人化などがあると話題になりやすい。グッズを売り出せば町の収入にもなる。
- TV に特集される。八雲のものを食べてもらう。ホタテ、鮭など。乳製品や農業が盛んなので、米など。
- 熊石あわびの里フェスティバルはよく TV で取り上げられている。
- 落部の名産品は魚。海のイメージが強い。農業など、ネギが盛んなので色々なことができる。
- ポスター、インターネットの活用。

g. その他八雲町でやってほしい取り組みは？

- 雪かきも綺麗にされていて、商店街も整備されているのに、町の設備を使う人が少ない。人がいない寂しさがある。
- 熊石に買い物するところがほしい。
- 体育館などの公共施設、廃校などを利用して使いたい。
- 学生たちが遊べる場所、公園で遊ぶ歳でもない。
- 町民センターのような、勉強する場所、中学生が集まる場所、図書館などの場所。
- 八雲の道が整備されていてほしい、自転車の練習で周るような場所がない、行ったきりなので。
- 高校に特進コースほしい。函館の進学コースへ進学する子もいるので、通いづらく、寮生活になるため町外に行ってしまう。
- 落部の学校はお湯が利用できないので、使いたい（他の学校は使える）それも含め、暖房も。
- 国道沿いの歩道を多くしてほしい。通学路で歩道がないところもあるので、整備をしてほしい。
- 歩道と、自転車専用の道路がほしい
- 既存駅周辺の、店の外装の錆びが気になる。外観が悪い。
- 駅周辺だけではなく、町全体を活性化・発展させないと、八雲から出て行ってしまう人がいるかもしれない。だから、新幹線だけでなく、町にも見どころがあると売り込んでいくのがいいと思う。
- ニセコや函館など、魅力のあるエリアが近くにあるし、もっと八雲町のP Rできる部分を取り上げて幅広い年代にアピールするのがいいと思う。例えばスポーツのイベントを季節ごとに行うなど。
- 春は花見、夏は花火など季節ごとのイベントを行う。
- 道の駅などの施設を造り、美味しいものの紹介をする。
- 八雲町といえば農業・漁業なので、それを前面に押し出し、「八雲町といえばコレ！」というものを創り出す。（コーヒー牛乳とかイチゴ牛乳などのバリエーションを増やす。牛乳を利用した化粧品を開発して売り出す。落部のホタテ・鮭・たらこなど。）
- 八雲町のふるさと納税率が高いと聞いた。例えば「八雲フリーパス」を発行し、利用者は八雲町の美味しいものが食べ放題になるなど、特産品や自然を活かす。
- インスタ映えする木彫り熊をつくる。町も華やかに可愛らしくしてインスタ映えを狙う。思わず写真を撮りたくなるような、人が驚く場所をつくったらよいのでは。
- コンビニが八雲以外にも欲しい。
- 酪農の学校を造れば人が集まるのではないかな。
- ご当地モノをアピールして人を集める。例えばご当地ラーメンとか「食」のもの。
- 熊石と八雲の間の行き来が楽になればいい。バスの本数が少ないから八雲に足が向かない。
- 東京などでは待機児童が問題になっているが、八雲町は給食が無料であることをアピールし少しは解消につなげられるかもしれない。

② 高校生懇談会

a. 新幹線開業に対するイメージは？

- 春日は町から外れて自然豊かなところ。そこに駅を建設するので、八雲町のアピールに繋がると思う。
- 新幹線の駅周辺は建物が並び都会のイメージがある。しかし八雲という町の風景を活かすからこそ、建物を周辺に建てず、シンプルにしていって、牛舎のような新駅のデザインも良いと思う。
- 新駅ができる 13 年後、自分たちは社会にでているので、これから大人になる人たちに向けて意見交換会をもっと行ってほしい。
- 自分の将来の夢は JR 北海道の車掌になること。なので、北海道新幹線に乗るイメージを強く持っている。その際に、八雲にどれだけ人を呼ぶことができるかを考えている。新駅周辺だけに集中させずに、八雲町中心地にも観光客などを呼び込めれば良いと思う。
- 新幹線には都会の駅が多い中、八雲町は新幹線降りたら田舎の風景・・・というのは観光客にとっていいと思う。逆に新鮮。
- 駅構内ではなく、駅周辺に注目が集まる印象。酪農やのどかな雰囲気のアピールしたいのならば、周辺に建物を建設するのは好ましくない。
- 牛の臭い対策はしなくてはならない。臭いが駄目な人でも景色を楽しめるように、牛が見える方向はガラス張りにするなどで対応したらいいと思う。
- 札幌に行く人が観光客で多いことから、八雲を素通りしてしまうのではないかなと思う。全国でも八雲の名前を浸透させていけたらと思うので、市街地だが千歳市の空港近くにショッピングモールを建てたように、八雲町にも誰でも興味が湧くような楽しめる飲食や休憩スペース、ショッピングなど複合施設がほしい。

b. 八雲町の特徴は？

- 牛や牧場などが八雲らしい風景だと感じている。町からの交通手段もバスがあり、良いと思う。
- 八雲町の花でもある、ひまわりなどの花を駅周辺にあしらえば駅の雰囲気も良くなり八雲らしさが出る。
- 熊石のイメージに酪農のイメージはなく、主に漁業。日本海など。反対側の太平洋とは収穫物も変わるので、そこが特徴になると思う。
- 丘の駅やパノラマパークは八雲町らしさがあると思う。

c. 新幹線駅にあったらよい機能は？

- 新幹線が完成すると札幌まで 35 分、函館まで 10 分になり、大幅な時間の短縮が見込めるので、多くの人が利用することが予想される。なので、売店を多く設けて、利便性を追求してほしい。

d. 新幹線駅を八雲らしい施設にするには？

- 春日に建てるならば、牛や農場、景色を見せられれば良い。
- 八雲は木彫り熊の発祥地なので、それに関するものや写真を撮って楽しめるようなもの。
- ソフトクリームや八雲の牛乳、海の幸を使って話題になるものを作る。八雲町のみならず、新幹線が停まらない周辺の地域の特産物を集めたら、人が集まってくると思う。
- 駅に、八雲町らしいシンボルがあるといいと思う。（熊、牛乳、ホタテなど）
- 牧場を利用した、牛と触れ合えるなどの観光体験施設を造るのがいいと思う。販売もできれば、観光以外の人にもお土産などでアピールができる。ミルクィーは八雲町の牛乳を使っているから、ミルクィーを使ったソフトクリームとか。
- 駅内売店で八雲の牛乳やホタテなど、八雲町の名産を使った駅弁を販売すると良い。
- 農業も盛んだが、水産業も盛んだと感じているので、駅舎内にホタテなどを活用したデザインがあれば八雲らしさがあって良いと思う。また、熊石もアピールしてほしい。既存駅である八雲駅の看板もホタテがあらってある部分を、アワビにするなど、ポイントとしてほしい。

e. 新幹線駅周辺でやったらよい取り組みは？

- イメージ向上のためにも、駅周辺の綺麗さを保つ、従業員の接客態度の徹底が必要。高校生など学生ボランティアで清掃活動をするのが良いかと思う。
- 春日にはスキー場があるので宿泊客も呼べるように高層ホテルの建設、夏には牧場を一望でき、広大さをアピールできるようなものがあれば良いと思った。
- 木彫りの熊や、郷土資料館などに飾ってあるようなものを、駅の周辺にあれば良いと思う。観光客や町民にも知ってもらえるような施設、博物館のようなものがあれば良い。
- 八雲商工会「はびあ八雲」で開催したハロウィンイベントが若い人も、年配の人も楽しみ、交流を深めていたと感じている。そのような、みんなで楽しめるイベントを駅内で行ってほしい。
- 北海道新幹線を利用したツアーなども計画できると思う。函館や札幌のほうでも延伸した部分をアピールして、観光で八雲に来てもらい、経済の循環、発展ができれば良いと思う。

f. 八雲町をアピールするには？

- 有名漫画家に八雲町を題材、舞台にして描いてもらおうと町が全国的に知れ渡り、人が集まると思う。
- 八雲町を舞台にした映画を作る。実際に、あるアニメで函館が使われ、そのアニメのイベントでファンがたくさん集まってきた。アニメなら聖地巡礼で、鉄道ファンなら撮影スポットに、人は集まってくると思う。
- SNSで発信する、YouTube を利用し、八雲町をアピールする。
- 若い人向けの出店を出すなどをしたらよい。
- 占冠のソフトクリームは濃厚で有名、新冠には「ピーマンソフトクリーム」というアイスがある。そういった面白いものが八雲町にもあるといい。
- イベントを増やす、アピールする。以前行ったハロウィンのイベントのように季節に伴ったイベントを増やす。「さむいばや祭り」は結構有名になってきているが、その他のイベントの知名度が低い。

g. その他八雲町でやってほしい取り組みは？

- 有名チェーン店があると、八雲町で働きたいと思う人が増えると思う。
- 若者が遊べる場所、集まることができる場所がほしい。
- 道の駅は町や村を発展させるためにあるようなものだと思うので、八雲町も道の駅を設置したら良い。道の駅はドライバーが休憩場所でもあるため、トイレを綺麗にする、駐車場を広くすることがポイントになる。
- 最近は道の駅で車中泊をする人も増えてきているので、レストランがあると朝食を道の駅でとってから出発ができると思う。ソフトクリームなど、商品開発も含め、作ってみてほしい。
- 道の駅を造るならば、「丘の駅」の場所がよいと思う。高速からも近く、景色もいい。道の駅スタンプラリーやソフトクリーム、町で採れた野菜を売ったりもできる。更に、温泉施設や公園も併設できると良い。
- 八雲町はオオワシも見ることができるから博物館や自然についての施設を造るなど、一つだけではなく複数のアプローチをしていくべきだと思う。木古内とは別の方向に進めるのがいい。
- 新八雲駅と町中が離れていて、駅で降りても町中へ行きづらい。駅に町内のガイドブックやサービス券、割引券などを置いて人を誘導するといふと思う。
- ひまわりを植えてほしい。八雲町の花という認知度を高めたい。
- 雪のせいで道路が狭い（特に出雲通の相生公園とエーコープやくも店を結ぶ交差点が危ない。）ので、除排雪の強化が必要。信号も点滅式から普通ののに切り替えてほしい。歩道を増やしてほしい。
- 予想だが既存の八雲駅は第三セクターになると思っている。それを見越した既存駅から新駅までの送迎バス、新幹線の発車時刻に合わせた、バスの設置。中心地までの移動手段として扱われれば良い。
- 八雲町はバスの本数がとても少ない。部活にフルで出られなかったり、終わった後バスが来るのを待たなければいけない。図書館などで時間を潰したりしているが、限界がある。
- ベッドタウンを想定するならば、居酒屋などもあれば良い。ホテルならばホテルの食事で八雲産の食べ物を提供できれば良い。
- 短期留学の制度を設け、英語の語学留学やホームステイをする。これからの時代は英語を話すことは一般的になる。八雲町に外国人が訪れた際の対応や、八雲町を海外へアピールするにも良いと思う。
- 八雲のご当地アイドルを作りたい。



北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画

道南北部の広域連携拠点

二つの海をもつ八雲の大地にたつ、周辺の風景に調和した「牧場の中にある駅」

発行/平成31年3月

八雲町 新幹線推進室

〒049-3192 北海道二海郡八雲町住初町138

TEL.0137-62-2111（代表） FAX.0137-62-2120

URL.<http://www.town.yakumo.lg.jp/>