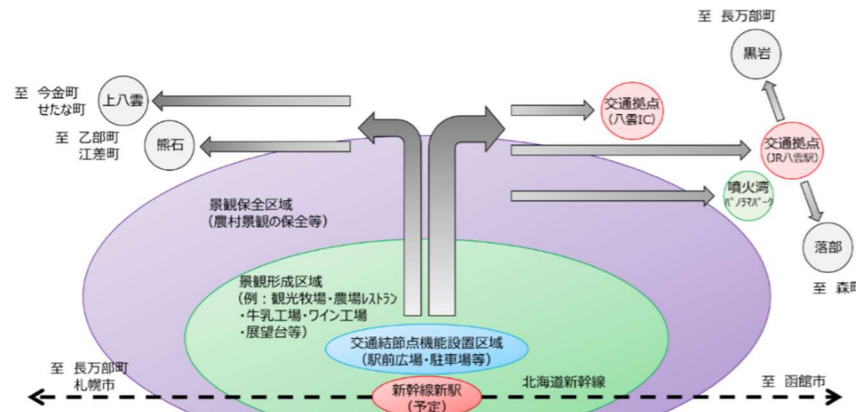


1. 新駅周辺整備基本計画（素案 35 ページ～60 ページ）

1.1 計画の基本的な考え方（素案 36 ページ～43 ページ）

(1) 土地利用の基本方針（素案 36 ページ）

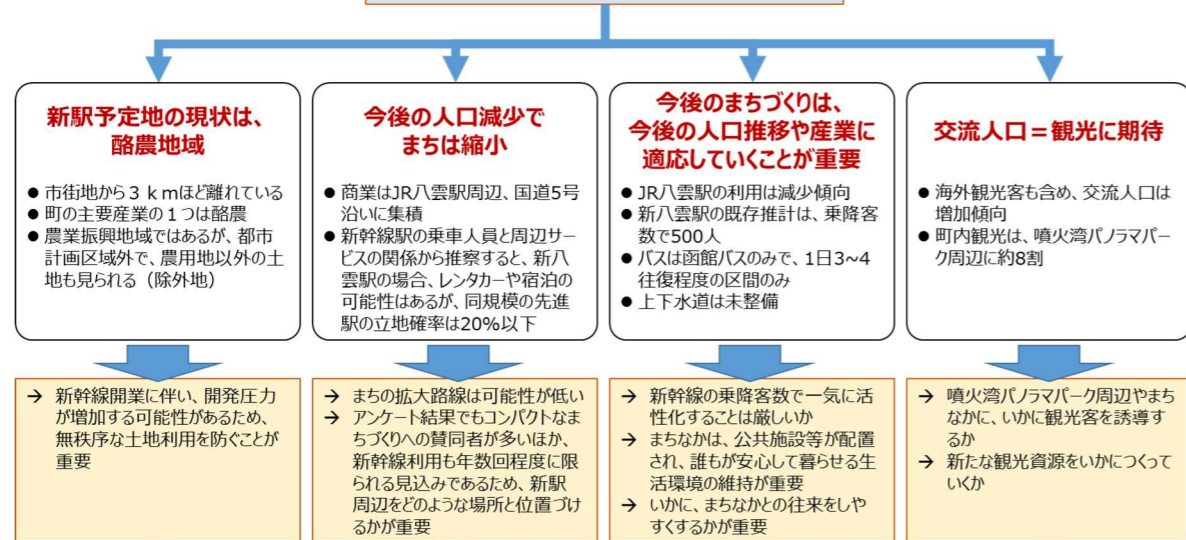
- 新駅周辺は、現状で酪農地域であることを活かし、交通結節点としての機能、道南北部の拠点としての機能に留意しつつ、開発を必要最小限にとどめ、現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用とする。
- 現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用を目指すこととし、現状見られる農用地以外の土地も含め、農村景観を保全するための土地利用の制限及び駅周辺整備とする。
- 農村景観を保全するためにも、新幹線開業に伴う、開発圧力の増加の可能性に対処し、無秩序な市街化等の開発抑制を行っていくこととする。



土地利用の基本方針図

(2) 新駅周辺の整備コンセプト（素案 37 ページ）

人口減少下での整備/新駅は郊外に建設



- 農業に配慮した、過大になりすぎない新駅周辺の必須機能整備（駅前広場・駐車場）
- 今のまちなかの都市機能の維持にも留意しつつ、農業の発展に寄与する新駅周辺土地利用
- 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（ほかにはない、牧場の中にある駅）
- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）

整備テーマ、コンセプトの設定

(3) 導入機能とその整備方針（素案 38 ページ）

① 駅舎及び駅周辺機能

- 新駅駅舎は、周辺の牧歌的風景に相応しいデザインとしたものとする。
- 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は、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。
- 将来的な観光等による需要増大があった場合を想定し、駐車場などの拡大に対応できるような予備スペースを確保しておく。

② 各種インフラ

- アクセス道路の接続については、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し、安全性の観点などから課題となる部分について、北海道と協議を行っていく。
- 水道、電気、通信、排水等のインフラについては、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。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。

(4) 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計（素案 39 ページ～41 ページ）

① 駅利用者の再整理

- 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ため、本計画の策定において、新たに独自推計を行った。
- 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、周辺自治体からの利用があると想定し、推計値を 552 人に想定した。

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
		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	

① 駅前広場の施設量算定結果

項目	H18構想での計画規模	48年式による面積
バス	乗車バス数	4 バス
	降車バス数	1 バス
タクシー	乗車バス数	1 バス
	降車バス数	1 バス
タクシー	タクシー駐車台数	10 台
自家用車	乗降バス数	4 バス
	駐車台数（短時間駐車）	20 台
車道幅員	3 m	6 m
歩道幅員	5 m	6 m

(5) 駅前広場、駐車場の規模算定（素案 42 ページ～43 ページ）

① 駅前広場の必要容量の算出

- 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、基準式を用いて駅前広場面積を試算すると右表のとおりとなった。

② 駐車場の必要容量の算出

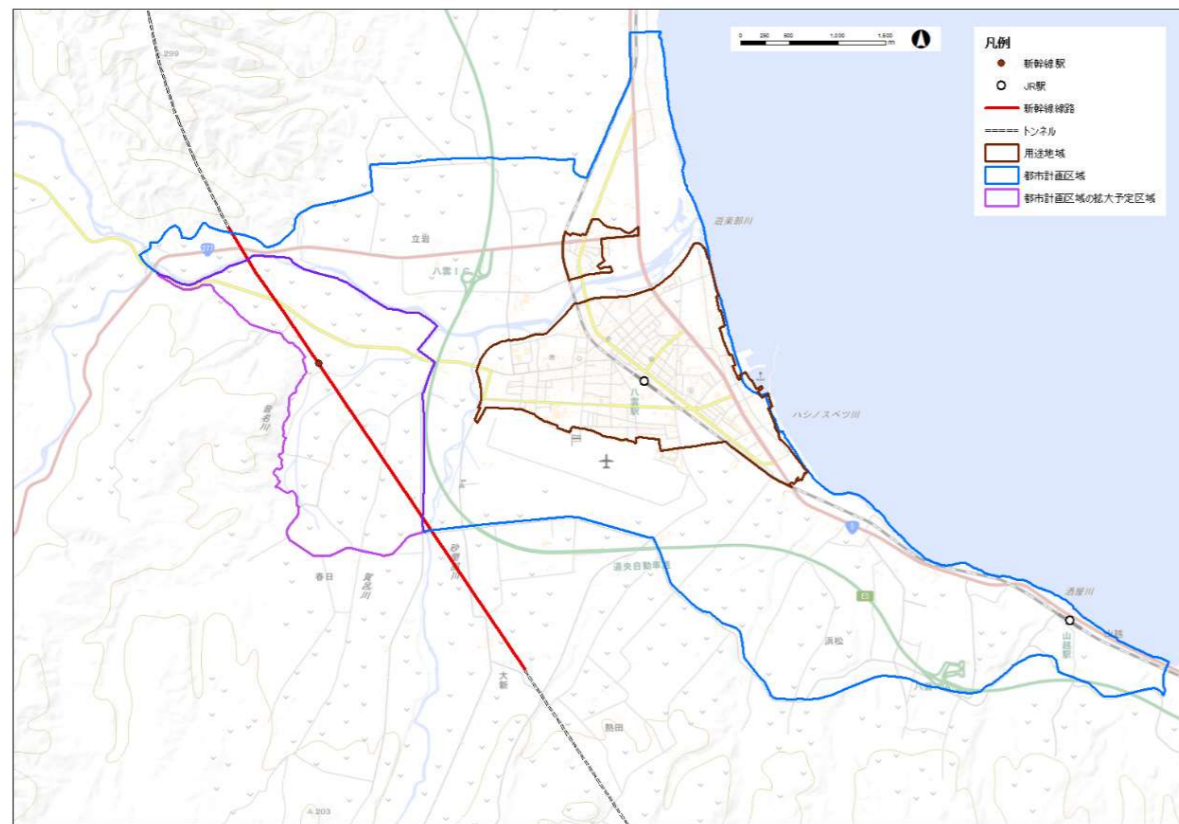
- 最小限ながらもピーク時も許容できる容量が必要なことから、周辺自治体からの利用があると想定する場合：552 人/日を規模算定に採用し試算すると、下表に示す 102 台の需要が想定される。

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÷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×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÷E

1.2 土地利用に関する基本計画（素案 44 ページ～46 ページ）

(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）（素案 44 ページ）

- 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。
- 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松山線沿いや、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と設定し、その範囲を本計画の対象範囲と位置づける。



(2) 用途地域及びその他の地域地区の設定（素案 45 ページ）

- 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。

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

(3) 都市施設、その他誘導施設について（素案 46 ページ）

- 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、「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する。

※ 農業の発展に寄与する施設

【農地法の運用について（農林水産省）より】

- 土地収用法第 26 条第 1 項の規定による告示に係る事業（国土交通大臣及び都道府県知事が認める公益的な事業）
- 仮設工作物の設置その他の一時的な利用
- 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
 - 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）
 - 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
 - 農業従事者の就業機会の増大に寄与する施設
 - 農業従事者の良好な生活環境を確保するための施設
 - 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
- 市街地に設置することが困難又は不適当な施設 など

1.3 新駅周辺整備基本計画（素案 47 ページ～55 ページ）

(1) 計画条件整理（素案 47 ページ～50 ページ）

① 駅前広場へのアクセス道路

- 道道八雲北松山線と同等とし、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。

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。
- 上記の規模では、十分な交通機能が確保できない可能性があることから、広場の計画を行うことにより面積規模を設定する。

項目	H18構想での計画規模	48年式による面積	備考	
バス	乗車バース数	4 バース	1 バース	
	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て、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て、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し、乗降客数を基準に駐車場の規模を設定し、102 台の駐車容量を確保する。

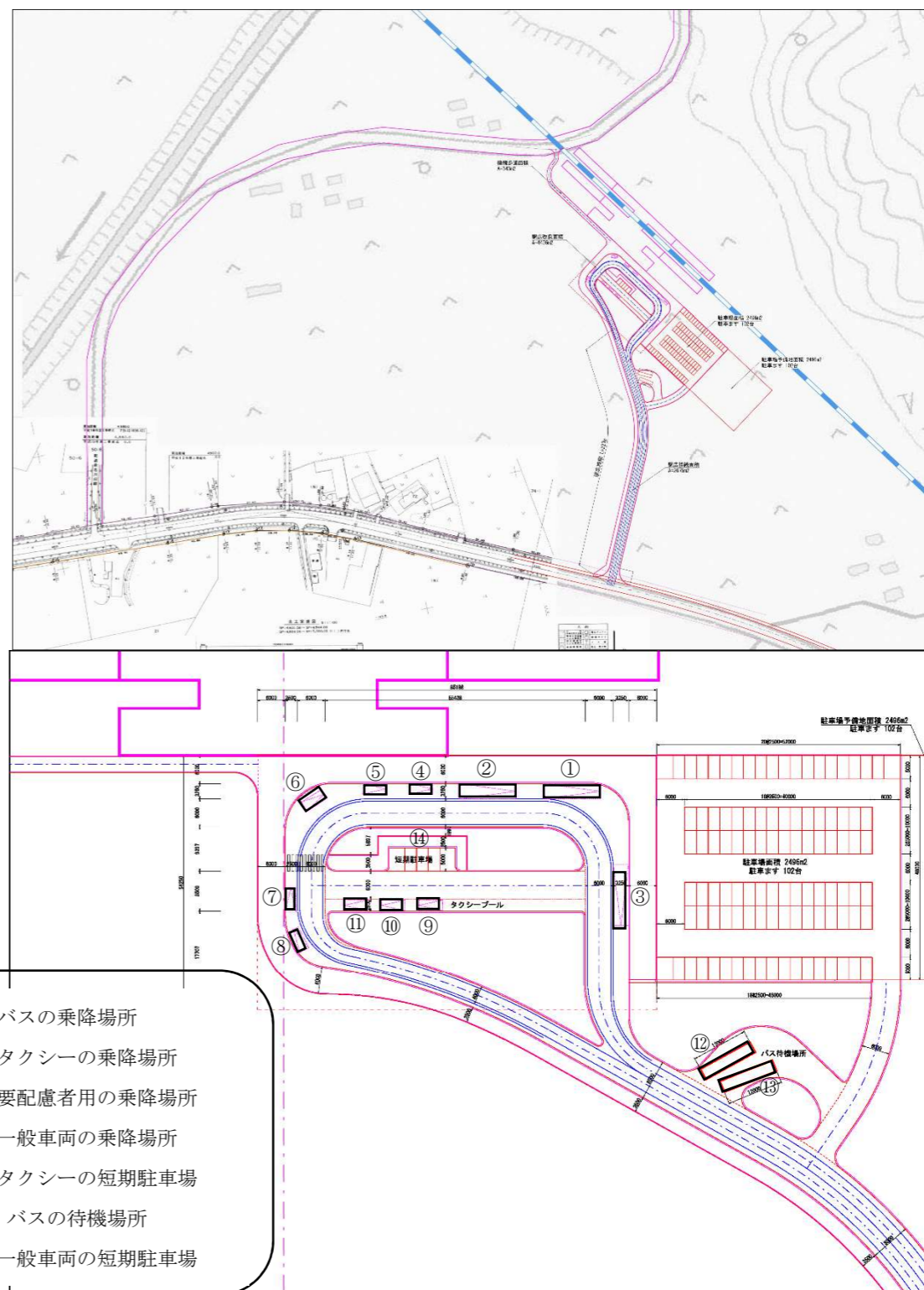
c. バース及び駐車場の必要面積

- 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

(2) 駅前広場等配置計画（素案 51 ページ～52 ページ）

- 駅前広場等配置計画は、右上図の通りとする。
- 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、駅前面に広がる牧場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に、駅舎と駅前広場をずらした形での配置とした。
- 駅前広場面積：約 4,500 m²、駐車場面積：約 2,500 m²となった。

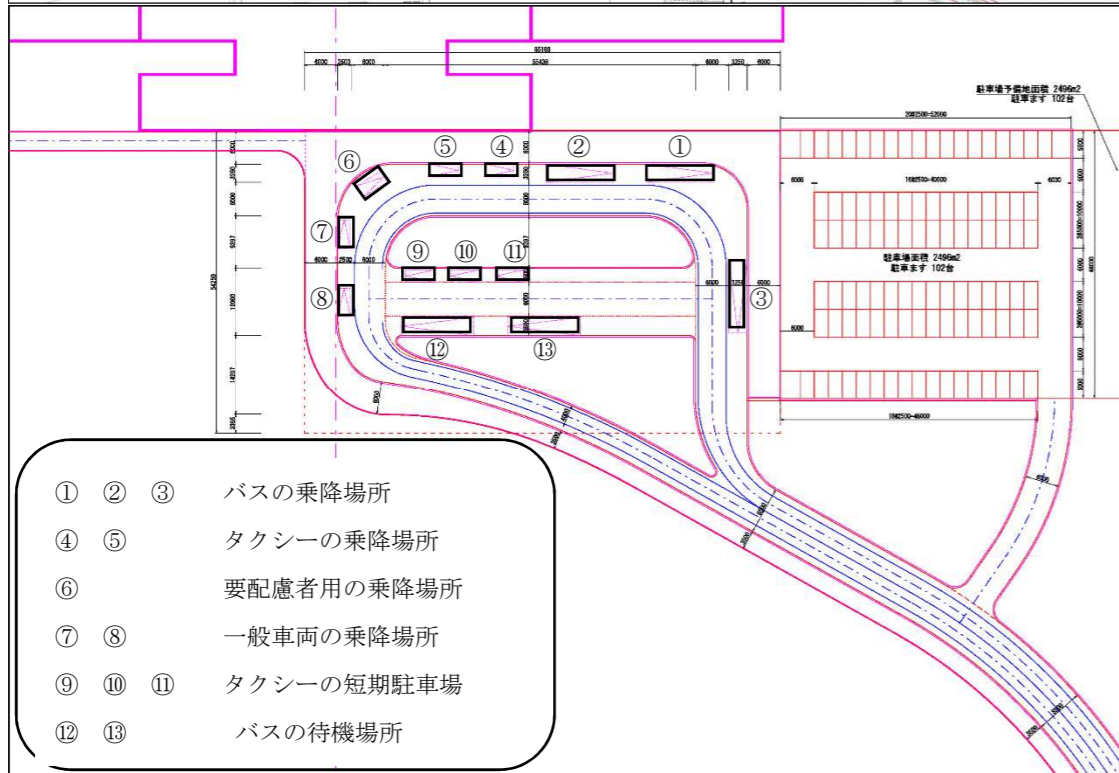


配置計画案①（観光バス待機場を駐車場付近に配置し、駅前広場内に短期駐車場を配置したパターン）

※ 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。

(3) 駅前広場等周辺の整備について（素案 53 ページ～54 ページ）

- 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、「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来訪する方々にとって印象的な風景となるように検討していく。



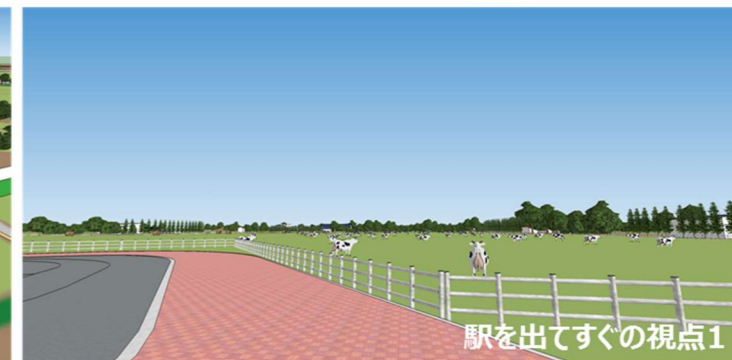
配置計画案②（観光バス待機場を駅前広場内に配置したパターン）



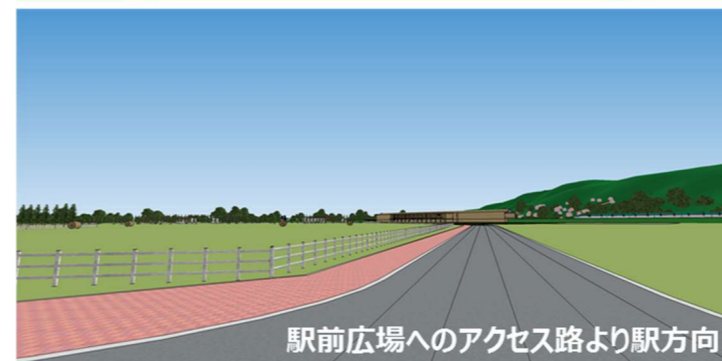
全体像1



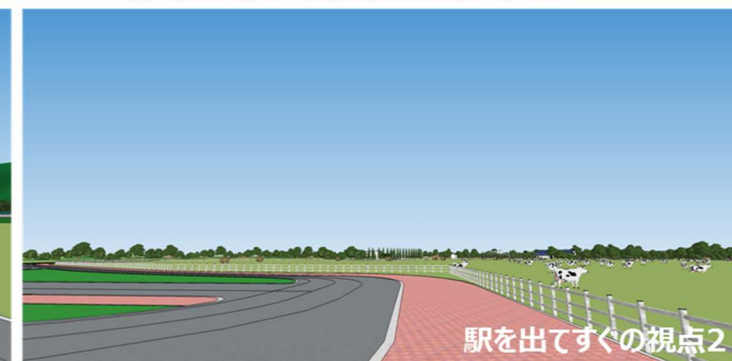
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅前広場へのアクセス路より駅方向



駅を出てすぐの視点2

駅前広場、駐車場等の整備イメージ図

- ※ 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ります。

1.4 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（素案 P56～P59）

(1) 二次交通のあり方について（素案 56 ページ～58 ページ）

- 現在、函館バスが運行する江差・八雲系統及び瀬棚号系統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。
- 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。
- 人口規模から見た八雲町内にレンタカー事業の立地確立は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、駐車場を配車用スペースに活用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を検討する必要がある。
- その他、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。

(2) ソフト対策のあり方について（素案 59 ページ）

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、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考えられる。
- 近年、観光のあり方を踏まえ、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た受入体制強化を掲げており、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た、各種支援が行われている。これらは、外国人のみならず、国内の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、八雲町周辺自治体との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。
- 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下表のとおり想定する。

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ラシ等の保管場所も含む。 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

1.5 想定される事業スケジュール（素案 60 ページ）

- 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。
- 北海道新幹線（新函館～札幌間）開業が 2030 年度末であると想定し、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	事業主体	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	-	鉄道・運輸機構 JR北海道 八雲町	関係機関協議	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				線路工事	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				駅部土木設計	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				駅部土木工事	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				試運転等	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				駅舎建築設計	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
駅周辺にぎわい形成及び景観形成	駅前広場・駐車場・アクセス道路の整備	-	北海道 八雲町	関係機関協議（用地取得を含む）	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				二次交通・ソフト対策の検討	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				測量・周辺環境調査等	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				設計（予備+実施）	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				工事	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				竣工	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
駅前広場周辺の空間整備	駅前広場周辺の空間整備	-	八雲町 民間	関係機関協議	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				都市計画区域への編入	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				景観に関する条例・協定の制定	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				測量・周辺環境調査等	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				設計（基本+実施）	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				工事	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
駅周辺のにぎわい形成及び景観形成	駅裏山林部の整備	-	八雲町	関係機関協議	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				測量・周辺環境調査等	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				設計（基本+実施）	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				工事	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				竣工	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
				市街地からのアクセシビリティの向上	道道 42 号 八雲北橋山線の整備	-	北海道	関係機関協議	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
測量・周辺環境調査等	2019	2020	2021					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
設計（予備+実施）	2019	2020	2021					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
工事	2019	2020	2021					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
竣工	2019	2020	2021					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
関係機関協議	2019	2020	2021					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031