

新幹線新駅周辺整備〈新駅周辺の整備イメージ〉

全体スケジュール

……P. 1

【第1回（概要）】

- 1.1 新駅周辺の現況 ……P. 3
- 1.2 新駅周辺における土地利用の基本方針の考え方 ……P. 4

【第2回（概要）】

- 2.1 新駅周辺整備に係る「町民アンケート調査」（結果概要） ……P. 6
- 2.2 新駅周辺における土地利用の基本方針 ……P. 7
- 2.3 新駅周辺整備の検討 ……P. 8

【第3回（概要）】

- 3.1 新八雲（仮称）駅の類似事例調査 ……P. 10
- 3.2 新駅周辺整備の方針とイメージ ……P. 11
- 3.3 農地利用・農業景観を維持するための制度検討 ……P. 14
- 3.4 まちなかや観光地までのアクセス性向上方策について ……P. 15

【第4回（本日）】

- 4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について ……P. 18-24
- 4.2 新駅周辺の整備イメージについて ……P. 25-31

全体スケジュール

年度	検討項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
H29	新駅周辺における土地利用の基本方針の検討			▶										
	新駅周辺の整備方針の検討						▶							
	広域的観点、交通結節点の観点からの整備方針の検討									▶				
	その他必要調査の実施					▶								
	会議等	駅周辺整備基本計画策定会議						計3回 ●			●		●	
庁内検討委員会							計4回 ●			●		●	●	
町民意見交換会										1回 ●				
中学生、高校生との懇談会										各1回 ●				

年度	検討項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
H30	新駅周辺の土地利用基本計画の策定	▶											
	土地利用規制・誘導計画の検討	▶											
	新駅整備基本計画の策定	新駅周辺の交通網計画の検討	▶										
		駅前広場（駐車場等含む）の検討	▶										
		新駅周辺のデザイン検討				▶							
新駅周辺整備の概要事業計画作成								▶					
二次交通の整備計画とソフト対策の検討				▶									
関係機関との協議		▶											
会議等	駅周辺整備基本計画策定会議			計3回 ●				●				●	
	庁内検討委員会			◀ 3回程度 ▶									
	町民意見交換会・説明会					◀ 2回程度 ▶							
	中学生、高校生との懇談会					◀ 各1回 ▶							
	パブリックコメント									◀ ▶			

第1回検討会議（概要）

1.1 新駅周辺の現況

周辺状況



1.2 新駅周辺における土地利用の基本方針の考え方

これまでの新駅関連計画（H18構想/H28方針）を踏まえた方針

H28方針

性急にH18新駅周辺整備構想を見直す必要はない。

H18構想

新駅の役割

■ 広域交通結節点づくり

- ・既成市街地、広域との交通結節機能を強化する拠点

■ 観光拠点づくり

- ・道南圏と道央圏にまたがる新たな広域観光、個人旅行の起点終点

■ 広域交流の場づくり

- ・情報を提供・交換する交流の拠点

整備方針

■ 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

■ 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
- ・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

■ 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

整備内容について

■ 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

- ・必須の整備内容・・・駅舎・駅前広場・駐車場・アクセス道路
- ・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。
- ・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重要の幹線道路と位置づけ、新駅から道道八雲北桧山線までの接続道路整備は、これまでどおり北海道に要望する。
- ・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。

■ インフラ整備

- ・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。
- ・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。（H37年度には結論が出る予定。）
- ・いずれも、整備費用・維持費用等が過大なものにならないよう配慮する。

■ その他（駅舎デザインのイメージ）

- ・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。

第2回検討会議（概要）

2.1 新駅周辺整備に係る「町民アンケート調査」（結果概要）

質問：現状のJR八雲駅利用

利用頻度

- 定期的な利用はほとんどなく、通勤・通学でも1%以下
- 年に1～2回の利用では、観光目的が最多
- 月に1～2回の利用では、通院目的が最多

主な行き先

- 札幌近郊で58%
- 札幌近郊、函館方面(道内外)以外はほとんどいない

駅までの交通手段

- 回答者の4分の1が車(P&R)
- 20%前後の回答者がそれぞれ車(K&R)、徒歩

質問：将来の新幹線利用

利用頻度

- 通勤・通学、通院以外で、年数回以内の利用の割合が、JR八雲駅より新幹線利用がやや上回った
- およそ60%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すると回答
- 観光以外の項目においての、年に数回は利用すると回答は、買い物やイベント参加で約3割、仕事における出張等で約2割

主な行き先

- 道外が主な行き先と回答され、札幌近郊を上回った
- 札幌近郊、道外以外はほとんどいない

駅までの交通手段

- 主な交通手段は車であり、P&RとK&Rを合わせると60%超え

質問：新幹線が開通した後の既存JR八雲駅利用

利用頻度

- 出張、買い物、観光においては、新幹線開業後、現状よりもJR駅利用の可能性が高まる結果となっている。

2.2 新駅周辺における土地利用の基本方針

現状を踏まえた新駅周辺整備に関する方針の再検討

人口減少下での整備/新駅は郊外に建設

新駅予定地の現状は、酪農地域

- 市街地から3 kmほど離れている
- 町の主要産業の1つは酪農
- 農業振興地域ではあるが、都市計画区域外で、農用地以外の土地も見られる（除外地）

→ 新幹線開業に伴い、開発圧力が増加する可能性があるため、無秩序な土地利用を防ぐことが重要

今後の人口減少でまちは縮小

- 商業はJR八雲駅周辺及び国道5号沿いに集積
- 新幹線駅の乗車人員と周辺サービスの関係から推察すると、新八雲駅の場合、レンタカーや宿泊の可能性はあるが、同規模の先進駅の立地確率は20%以下

→ まちの拡大路線は可能性が低い
→ アンケート結果でもコンパクトなまちづくりへの賛同者が多いほか、新幹線利用も年数回程度に限られる見込みであるため、新駅周辺をどのような場所と位置づけるかが重要

今後のまちづくりは、今後の人口推移や産業に適応していくことが重要

- JR八雲駅の利用は減少傾向
- 新八雲駅の既存推計は、乗降客数で500人
- バスは函館バスのみで、1日3~4往復程度の区間のみ
- 上下水道は未整備

→ 新幹線の乗降客数で一気に活性化することは厳しいか
→ まちなかは、公共施設等が配置され、誰もが安心して暮らせる生活環境の維持が重要
→ いかに、まちなかとの往来をしやすくすることが重要

交流人口 = 観光に期待

- 海外観光客も含め、交流人口は増加傾向
- 町内観光は、噴火湾パノラマパーク周辺に約8割

→ 噴火湾パノラマパーク周辺やまちなかに、いかに観光客を誘導するか
→ 新たな観光資源をいかにつくっていくか

- 農業に配慮した、過大になりすぎない新駅周辺整備の必須メニューの整備
- 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、目玉となる玄関口を目指す（ほかにはない、農地の中にある駅）
- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）を図ることが重要

2.3 新駅周辺整備の検討

検討内容

① 必須メニューの整備内容の検討



② 新駅周辺の具体的な姿の検討



③ 新駅からのアクセスの検討

- 新駅周辺整備に必須のメニューの整備は必要最小限とする

整備メニュー

- 駅前広場【必須】
 - ・自家用車・バス・タクシーの乗降スペース
 - ・自家用車・バス・タクシーの待機スペース
- 駐車場【必須】
- その他

検討内容

- まちなかの維持、農業の発展、景観にも配慮した、八雲らしい、目玉となる玄関口を目指す

- 目指す「八雲らしさ」「目玉」「牧歌的風景」とは、どのような姿のイメージか
- 新駅周辺で目指す姿の実現のために必要な、施設や、制度面、地域ぐるみの取組み → 今後の検討事項

検討の方向性

- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）を図ることが重要

- 既存の函館バスの路線の途中に、新たに新駅の停留所を作ってもらおう or 新たな交通ネットワークを検討する（まちなか～噴火湾PPへのシャトルバス等）

→ 今後の検討事項

整備規模の算定

- 駅前広場【必須】

駅乗降客数
※ 既存推計：500人
※ JRからの転換や新たな観光利用等を類似事例やアンケート等から推計

駅利用者の駅までの交通手段
※ アンケートで把握・推計

駅前広場の規模の算定式にインプット

自家用車・バス・タクシーの乗降スペース／駐車スペースの必要台数

車の動線等を調整し、駅前広場面積を算出

- 駐車場【必須】

- その他

→ 新たな観光利用等を、類似事例や統計データ等から想定し、必要量を推計

例えば、
✓ 観光バス用の駐車場は必要か
✓ パーク＆ライド用駐車場はどの程度とするか
✓ 観光が盛り上がった場合など、需要が増えたときはどのように対応するか など

新駅周辺イメージ

- 目指す「八雲らしさ」「目玉」「牧歌的風景」とは？

→ 町民との合意形成の下で決定



第3回検討会議（概要）

3.1 新八雲（仮称）駅の類似事例調査

事例の抽出の考え方

事例抽出キーワード	奥津軽いまべつ (青森県今別町) 人口：2,788人 (H29.7末)	新玉名 (熊本県玉名市) 人口：67,228人 (H29.8末)	黒部伊奈月温泉 (富山県黒部市) 人口：41,805人 (H29.8末)	新大牟田 (福岡県大牟田市) 人口：116,971人 (H29.9.1)	七戸十和田 (青森県七戸町) 人口：15,709人 (H27.10.1)	いわて沼宮内 (岩手県岩手町) 人口：13,859人 (H29.8末)	木古内 (北海道木古内町) 人口：4,330人 (H29.8末)
農業地域に新幹線駅がある事例	●	●					
用途指定なし（白地）に新幹線駅がある事例		●	●				
新幹線駅と既存駅が離れている事例				●	●		
想定される乗車人員数と近似する駅						●	●

聞き取り事項

新幹線駅の乗降客数について

新幹線駅の立地について

駅舎及び駅周辺整備について

駅周辺土地利用の変化について

- 計画時の想定乗降客数が多いと、駅前広場等の周辺整備は過大になる可能性がある。周辺整備施設としては、駐車場、広場（公園）、観光交流施設（案内所等）等が考えられる。
- 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が、商業施設の撤退事例や、宅地開発しても想定されたほどの市街化が進まなかった事例もあることから、開発には慎重になる必要がある。
- 賑わい創出や景観まちづくりなど、継続的な取組を維持していく枠組みが必要。
- 都市計画以外の制限としては、「景観まちづくり協定」及び「景観条例」等が考えられる。

3.2 新駅周辺整備の方針とイメージ

検討方針

- 「土地利用の基本方針」と「類似事例調査」を踏まえ、新駅周辺整備の検討方針として、以下の項目を掲げる。

土地利用の基本方針

- 農業に配慮した、過大になりすぎない新駅周辺整備の必須メニューの整備
- 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、目玉となる玄関口を目指す（ほかにはない、農地の中にある駅）
- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）を図ることが重要

類似事例調査の結果

- 計画時の想定乗降客数が多いと、駅前広場等の周辺整備は過大になる可能性。（駅前広場等の規模等の根拠算定が必要）
- 周辺整備施設としては、駐車場、広場(公園)、観光交流施設(案内所等)等。
- 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が、商業施設の撤退事例や、宅地開発しても想定されたほどの市街化が進まなかった事例もあることから、開発には慎重になる必要がある。
- 賑わい創出や景観まちづくりなど、継続的な取組を維持していく枠組みが必要。
- 都市計画以外の制限としては、「景観まちづくり協定」及び「景観条例」等。

新駅周辺整備の検討方針

- 今後の各種動向に、柔軟に対応できる、実態に即した乗降客推計と、それに基づく整備必須メニューの検討
- 農地利用・農業景観を維持するための、制度による、開発の取捨選択
- まちなかや観光地までのアクセス性向上方策

3.2 新駅周辺整備の方針とイメージ

過大になり過ぎない、実態に即した乗降客推計

- 上記より、新八雲駅における乗降客の推計として、周辺自治体の利用が期待できない場合は406人を想定。
周辺自治体の利用が得られた場合は552人を想定。

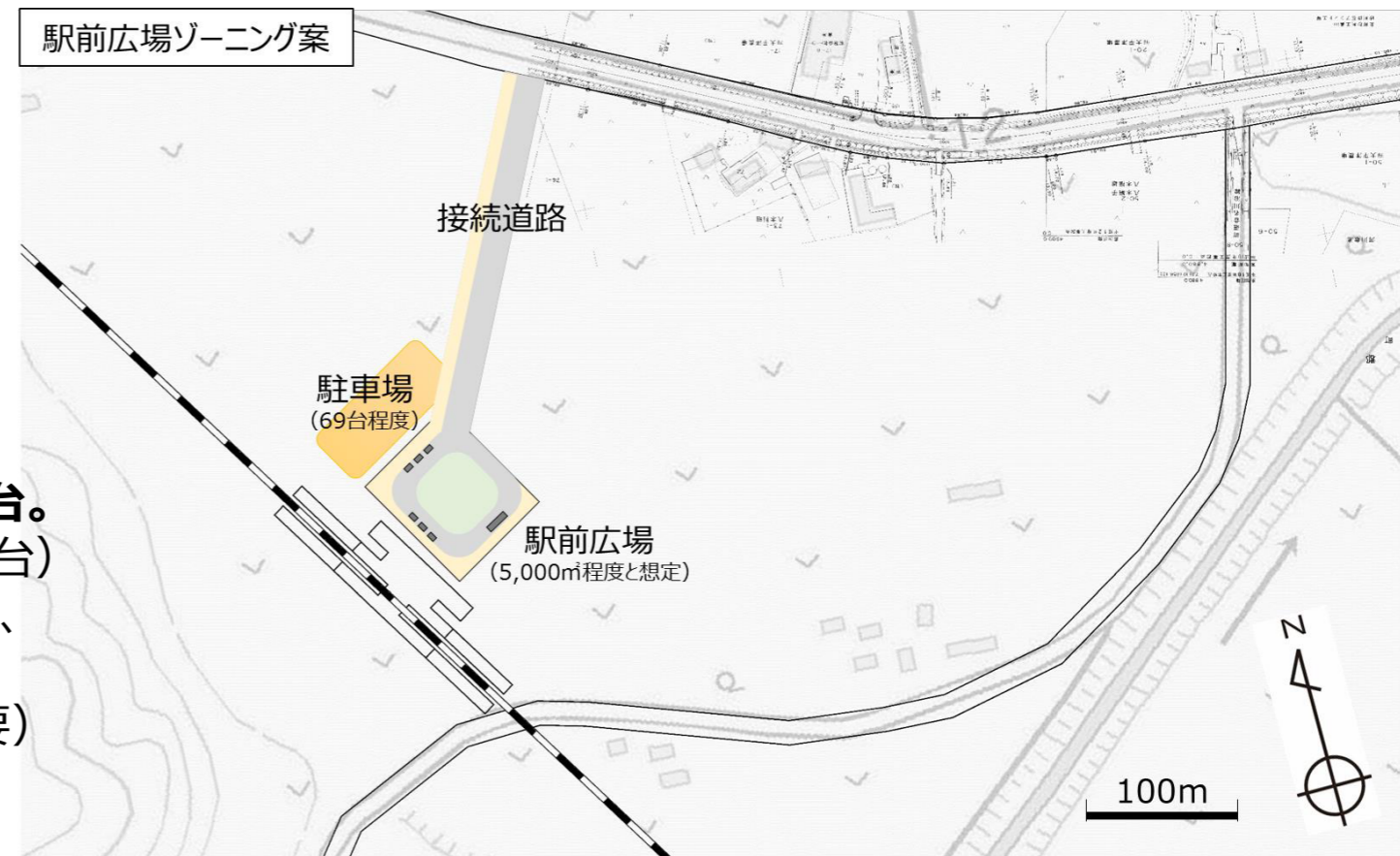
新幹線利用の需要の内容			周辺自治体からの利用が期待できない場合		周辺自治体からの利用が得られた場合		
			乗車人員	乗降客数換算	乗車人員	乗降客数換算	
既存JR利用者の新幹線利用への転換			87 人	174 人	87 人	174 人	
新幹線開業効果による新たな需要	一般利用	町内からの利用	111 人	222 人	111 人	222 人	
		周辺自治体からの利用	0 人	0 人	53 人	106 人	
		上記以外	町外からの出張等	36 人	72 人	36 人	72 人
			町外からの観光	9 人	18 人	9 人	18 人
		重複計上分	-87 人	-174 人	-87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

3.2 新駅周辺整備の方針とイメージ

乗降客推計に基づく整備必須メニューの検討

- 新八雲駅の乗降客の推計結果を元に、駅前広場と駅前駐車場の規模を検討。
- 駅前広場は48年式（広場整備計画調査委員会提案）を用いて試算。
- 駅前駐車場は、推計乗降客数と、アンケートで把握したJR八雲駅までの交通手段の割合を準用して試算。

- **駅前広場の面積の試算結果は1,283㎡。**
- これは、現在のJR八雲駅前広場の1/2以下の面積規模。
- **車輻軌跡等を考慮すると、面積は不足する結果であると想定**されるため、機能構成に応じ必要諸元を設定し、**実際に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。
（概算で5,000㎡程度と想定）
- **駅前駐車場の需要の試算結果は、平日で66台、休日で69台。**
（周辺自治体から利用が得られた場合は平日90台、休日93台）
- 駐車場の原単位として、一般的に30㎡/台が用いられることから、**駐車場規模として、2,070㎡程度が必要**と考えられる。
（周辺自治体から利用が得られた場合は2,790㎡程度が必要）



3.3 農地利用・農業景観を維持するための制度検討

開発を取捨選択する制度検討

現状、新駅予定地周辺は、都市計画区域外

⇒つまり、基本的に何でも建築可能

ただし、“**農業振興地域**”

- 農地以外の用途で使用する場合は、「農地転用許可」が必要で、許可のハードルは高い
- 一方、農業委員会が許可を出せば、計画変更によって、宅地造成等の開発行為も可能に
- また、農用地以外の部分（＝除外地）もあり、「農地法」による規制を受けない土地もある

新幹線の開業に伴う、
開発圧力により、
無秩序な土地利用が
生じる可能性がある

- 現行の規制内容のみであれば、現状の牧歌的風景を維持できない可能性がある
- 現状の牧歌的風景を維持、又は、さらに良くしようと思うならば、新たな規制を設けるべき

都市計画区域への編入
+
特定用途制限地域を設定

※ さらに、景観的に配慮した空間としたい
／景観を創っていくようにしたい場合は
→ 景観形成につながる新たな規制との重層化が必要

(地区計画や景観地区など)

3.4 まちなかや観光地までのアクセス性向上方策について

まちなかや観光地までのアクセス性向上方策

●今後の検討課題であるが、立地適正化計画の内容との整合を図りながら検討を進めていく必要がある。



第4回検討会議（今回）

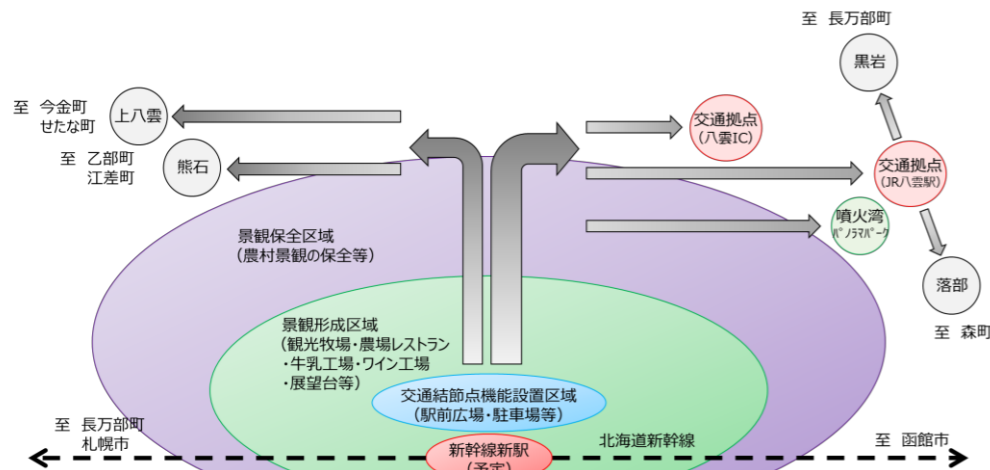
4.0 前回会議でのご意見等

【議論：新駅周辺整備の検討】

項目	前回のご意見等	対応方針
全体的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 事務局の提示したもので概ね問題なし。 	—
駐車場規模について	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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いい。 ✓ 平日66台、休日69台の見込みは少ないか。 ✓ 駐車場が無料ならば、営業マン等が会社の駐車場代わりに利用したり、わざわざその駅を選択したりする事例があるため、駐車場は広くした方がよい。 ✓ 台数の試算は、通年・平均で算出しているが、ピーク時を考慮するかしないかで駐車場規模に関わるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> → 別添資料のとおり → 駐車車の回転数を見直した結果、102台となった。 → 市街地から離れた、公共の整備する駐車場において、営業マンの休憩等の目的外利用を考慮する必要性は低いと考えられる。 → 新駅周辺の駐車場は、地元利用者がP&Rで利用することが主となると考えられる。平時は通勤・通学や出張等ビジネス利用が中心であり、ピーク時に観光等で町外に出る利用が増えたとしても、その時期の通勤・通学等の需要は減ると考えられ、相殺されるものとする。 → 景観保全をひとつのコンセプトとしており、また維持管理の観点からも、出来るだけコンパクトな駅前広場等が重要と考えられ、一時的な駐車需要の拡大は、臨時駐車場等で対応可能（新大牟田駅に事例）と考えられる。
景観を守るための制限方法について	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> → 用途地域・計画地区の制限について、今後農業の位置とバランスを見て検討。

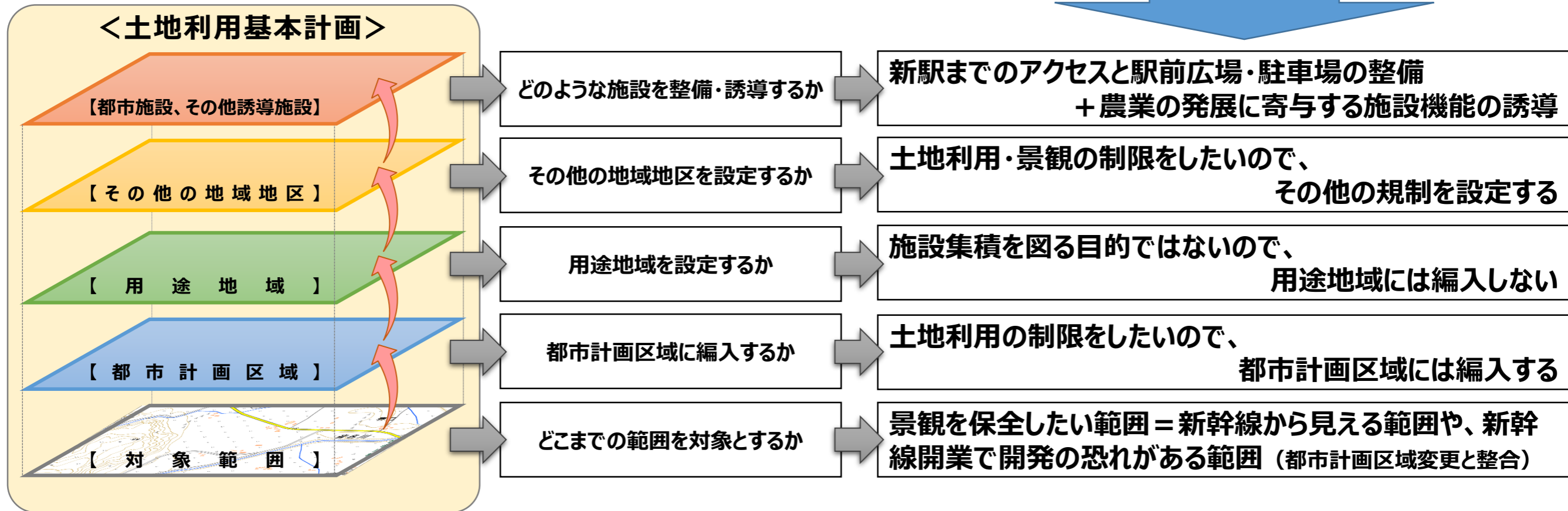
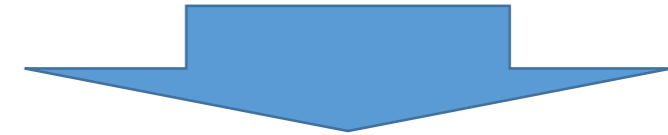
4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について

4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について



土地利用の基本方針

- 農業に配慮した、過大になりすぎない新駅周辺整備の必須メニューの整備
- 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、目玉となる玄関口を目指す（ほかにはない、農地の中にある駅）
- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）を図ることが重要



4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について

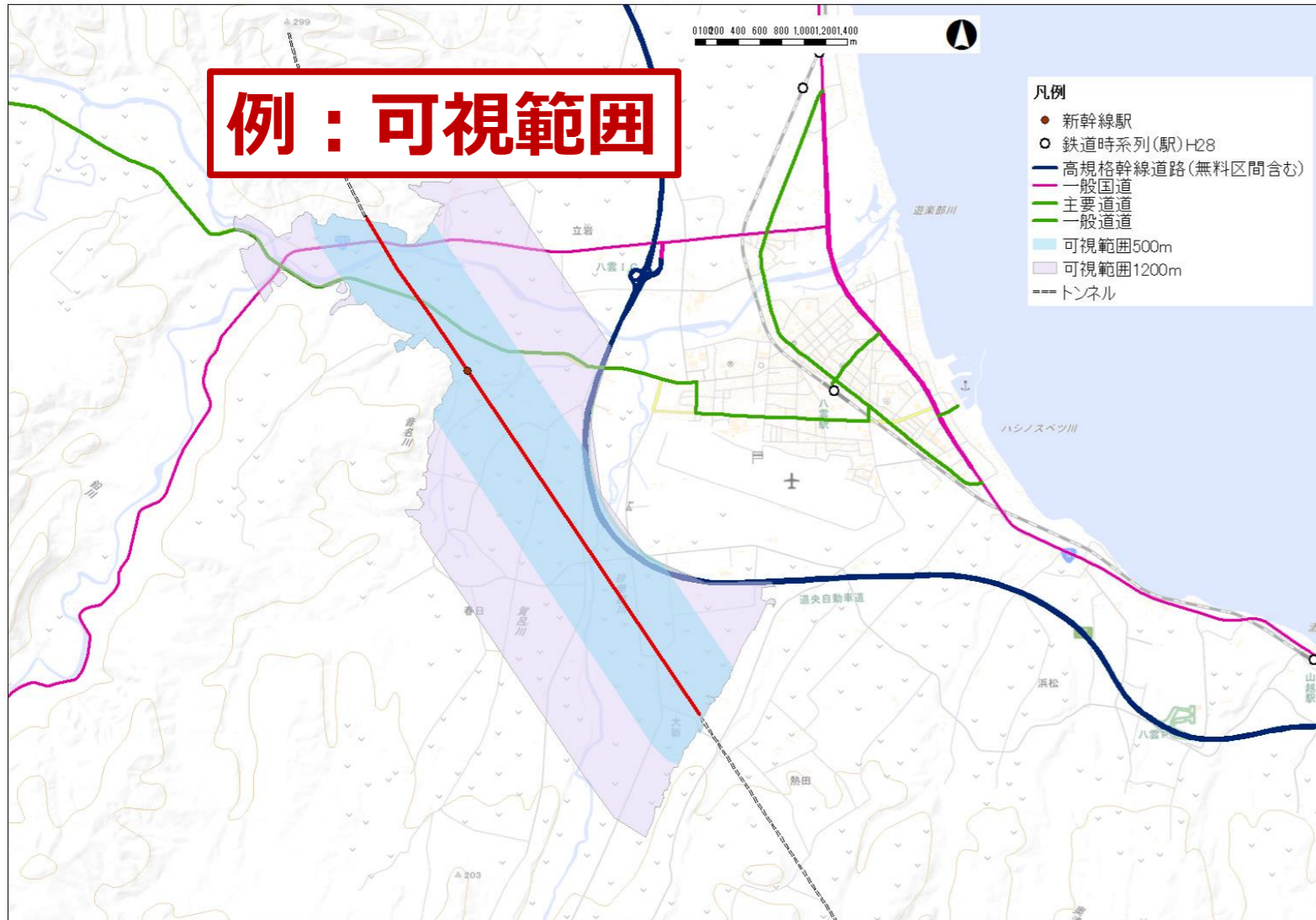
どこまでの範囲を対象とするか

景観を保全したい範囲 = 新幹線から見える範囲や、新幹線開業で開発の恐れがある範囲（都市計画区域変更と整合）

都市計画区域に編入するか

土地利用の制限をしたいので、都市計画区域には編入する

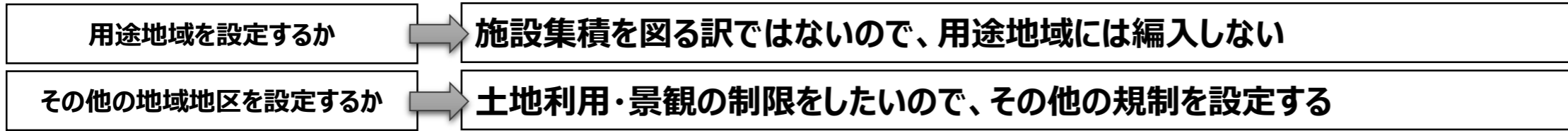
例：可視範囲



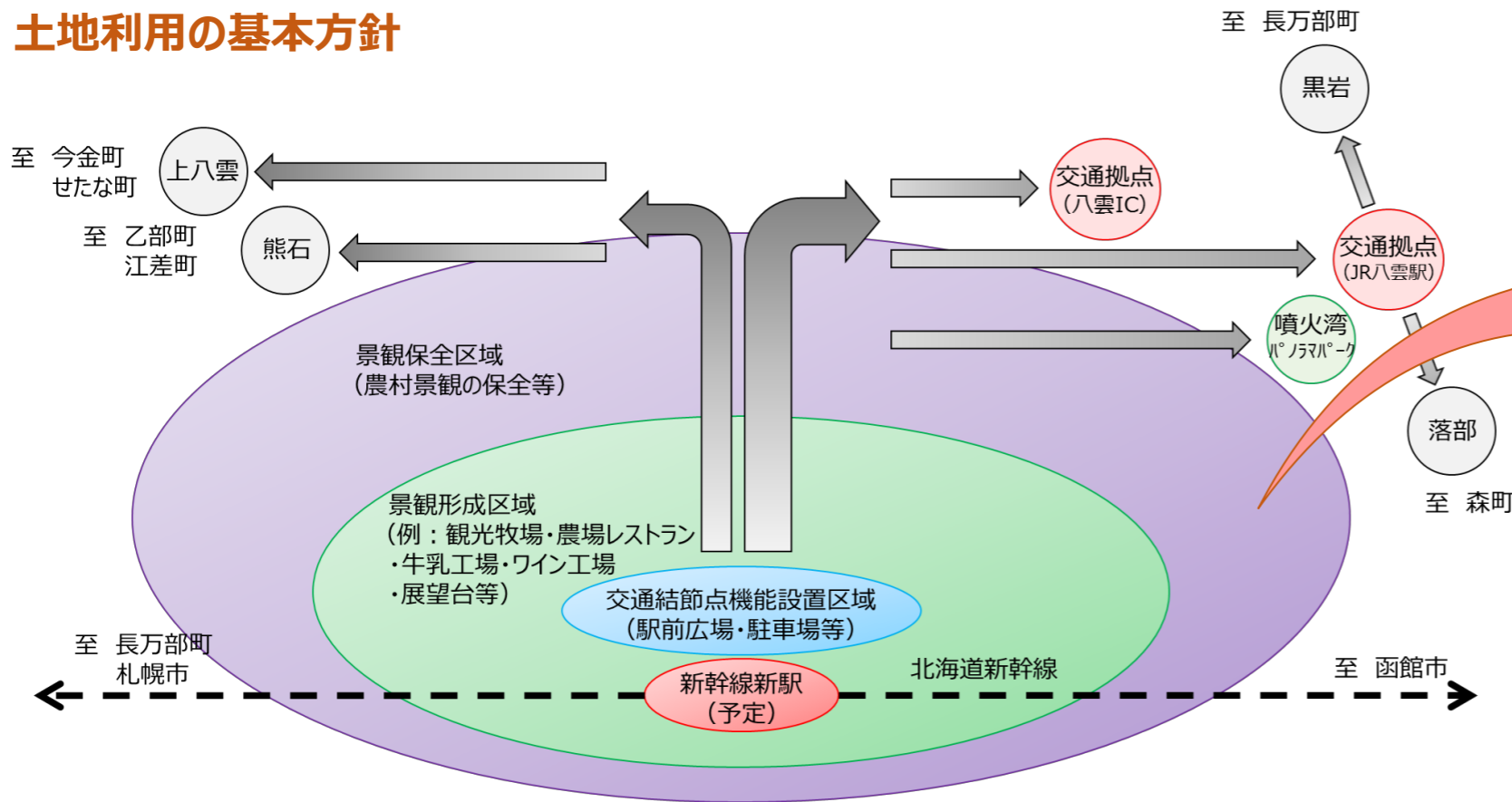
○新幹線（又は駅）からの可視領域について、既存規制及び人間の認知限界を元に算出して評価。（以下2段階の考え方）

- 1) 北海道_屋外広告物許可等事務取扱要領：500m
 - ・新幹線鉄道から展望できる地域のうち第2種禁止地域：～500m
 - ・新幹線鉄道から展望できる地域のうち第4種許可地域：500mを超える範囲
- 2) 人間の認知限界（何があるか判別できる範囲）：1,200m※
※：景観用語事典 増補改訂版（篠原修 編／彰国社／2007）より

4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について



土地利用の基本方針



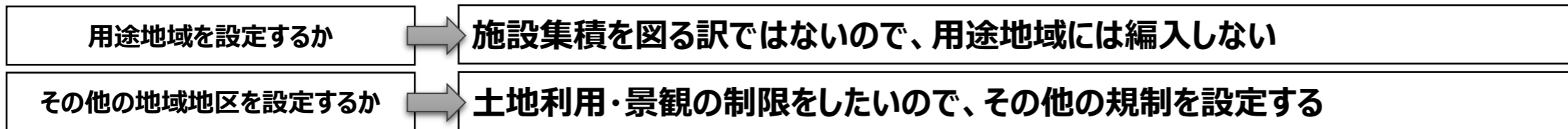
用途地域のない都市計画区域 (白地地域) における土地利用の規制

<特定用途制限地域 (都市計画法)>

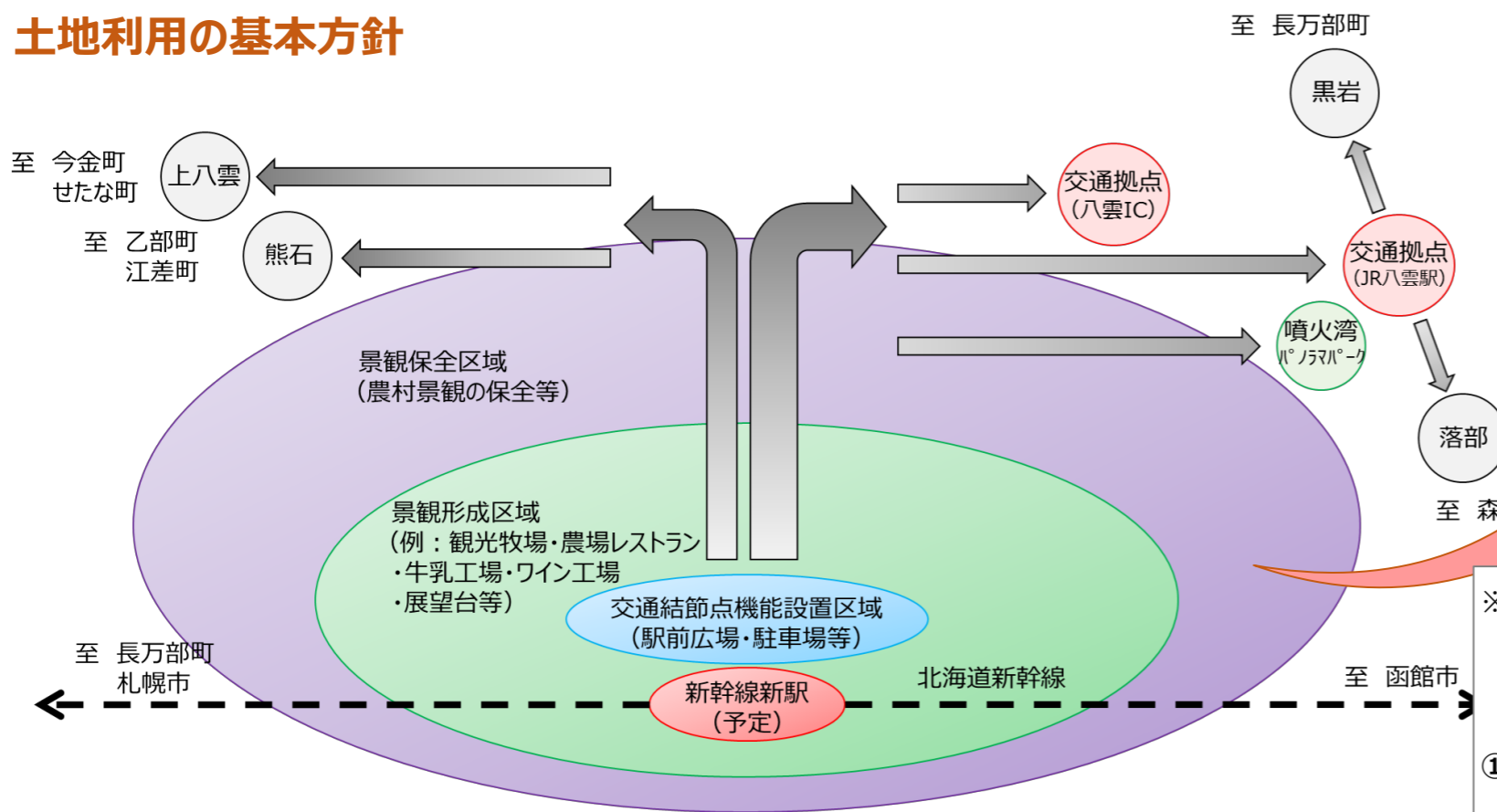
用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成又は保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域

※**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。**

4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について



土地利用の基本方針



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

- ※ 当該地区は農業振興地域であり、「景観農業振興地域整備計画」の策定も可能
- ✓ 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

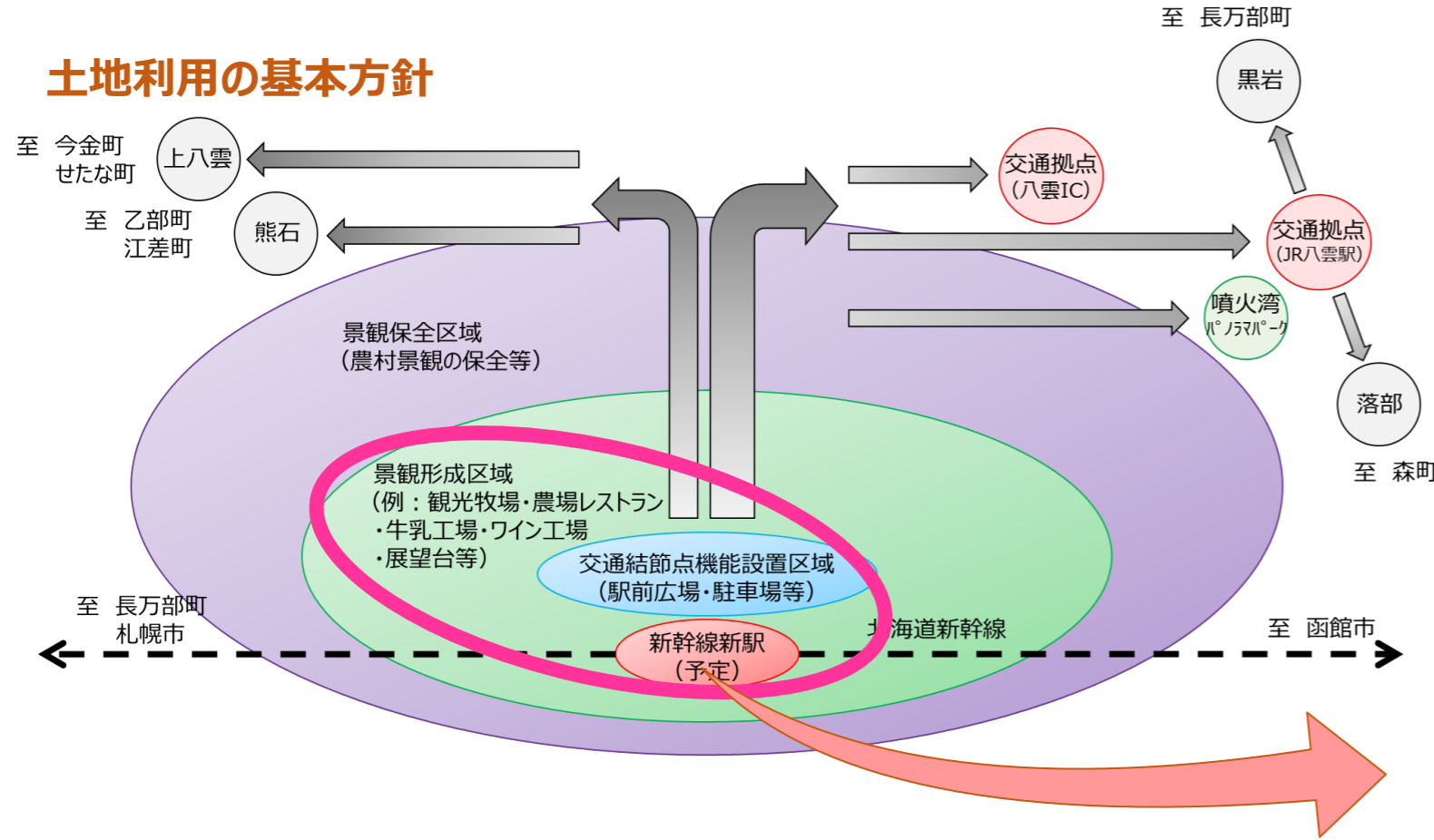
4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について

どのような施設を整備・誘導するか

新駅までのアクセスと駅前広場・駐車場の整備
+ 農業の発展に寄与する施設機能の誘導

駅前広場・駐車場

土地利用の基本方針



※ その他、計画ベース案を元に、景観に配慮し、駅出口から見える駅前広場のボリュームを軽減した案を2案検討 (後掲)

4.1 新駅周辺の土地利用基本計画について

どのような施設を整備・誘導するか



新駅までのアクセスと駅前広場・駐車場の整備
+ 農業の発展に寄与する施設機能の誘導

農業の発展に寄与する施設機能

農地（第1種農地）の転用は、原則、許可をすることができないが、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。（※当該地は、第1種農地よりも高い区分の農用地である）

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

⇒**観光牧場、農場レストラン、牛乳工場、ワイン工場 等が考えられるか**

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當な施設

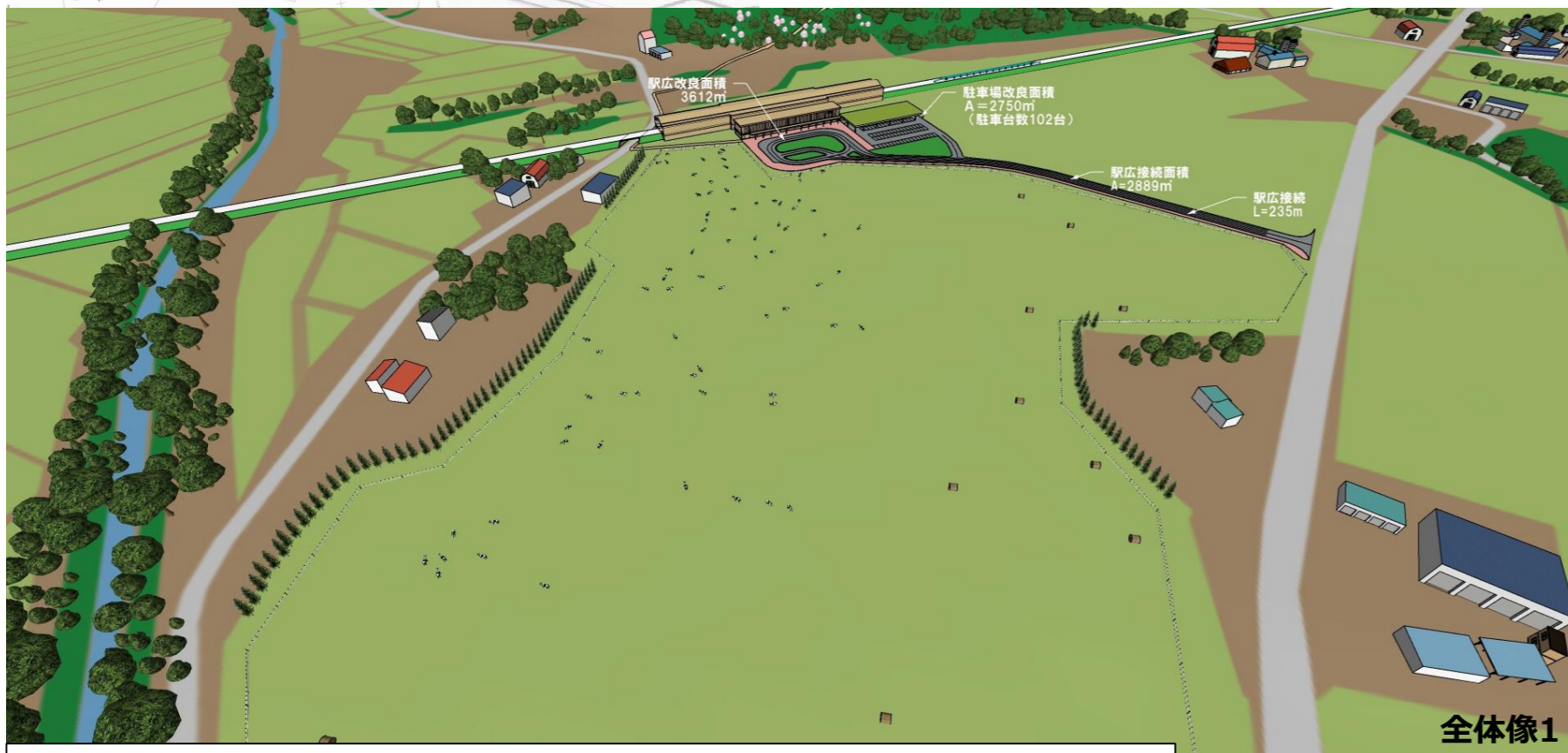
など
農地法の運用について（農林水産省）より

4.2 新駅周辺の整備イメージについて

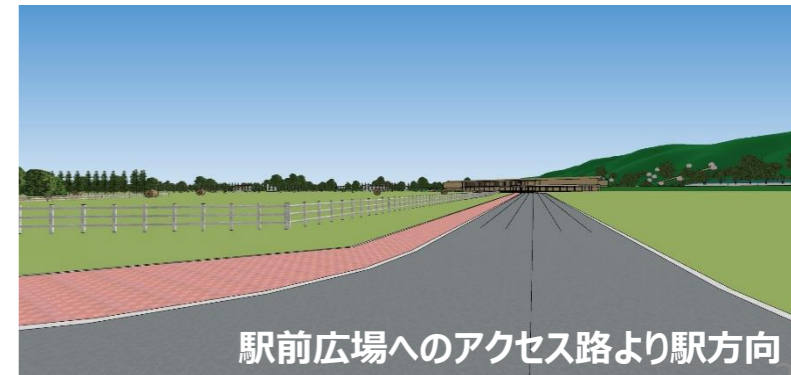
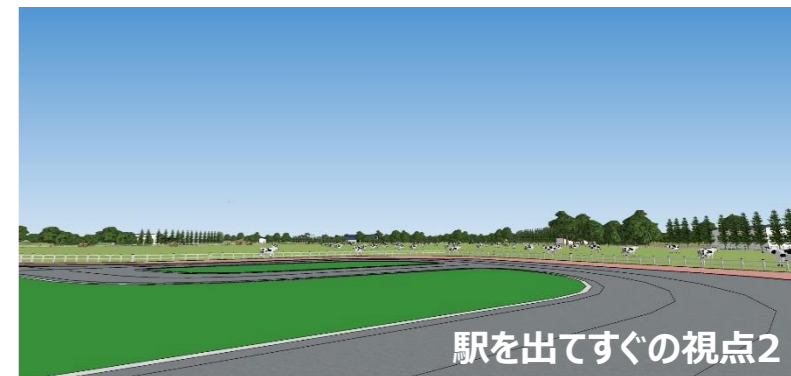
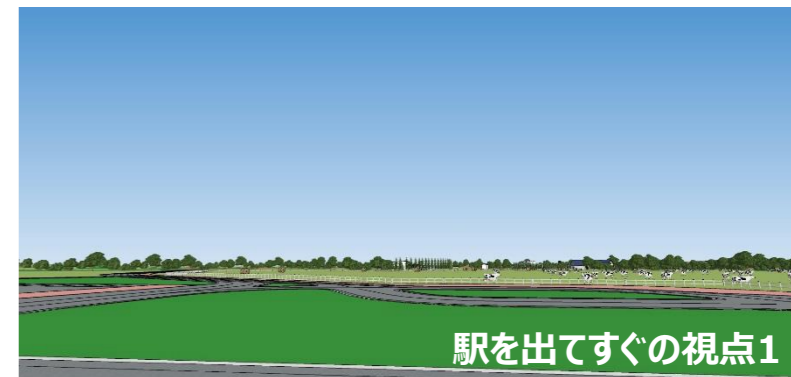
4.2 新駅周辺の整備イメージについて



計画ベース案



※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。

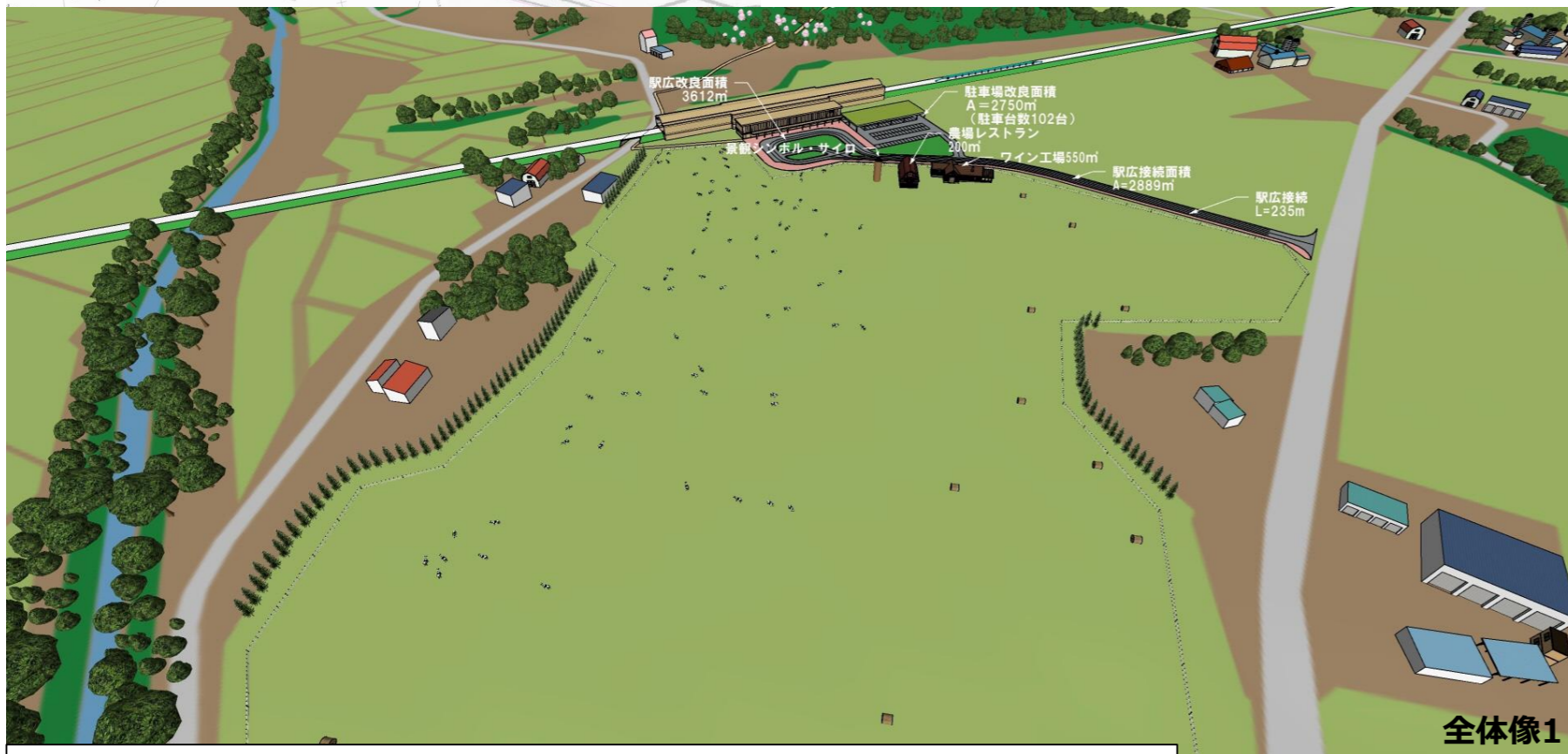


4.2 新駅周辺の整備イメージについて



計画ベース案

※誘致が考えられる施設が立地した場合

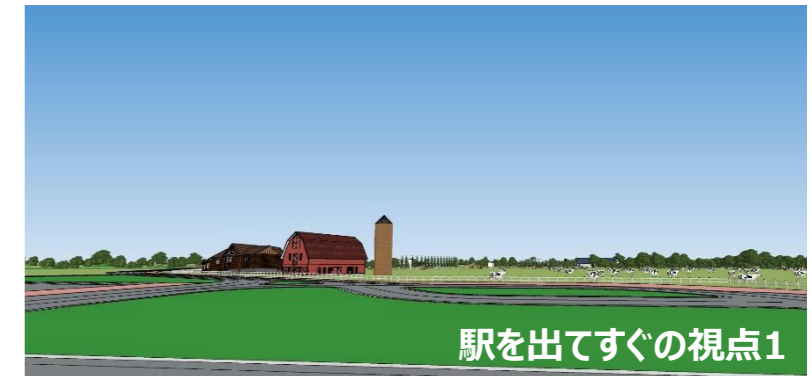


全体像1

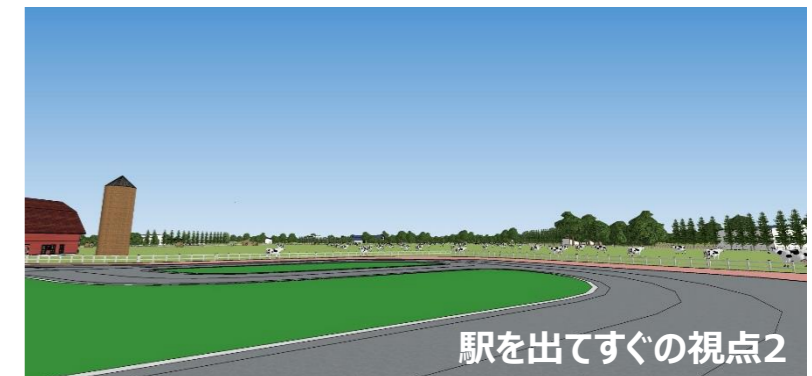
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



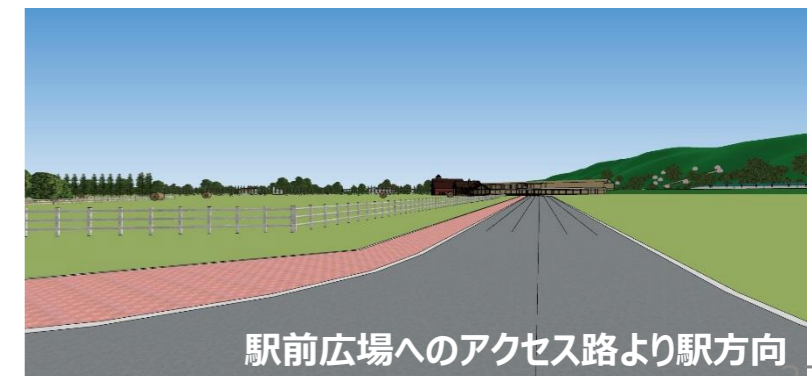
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2

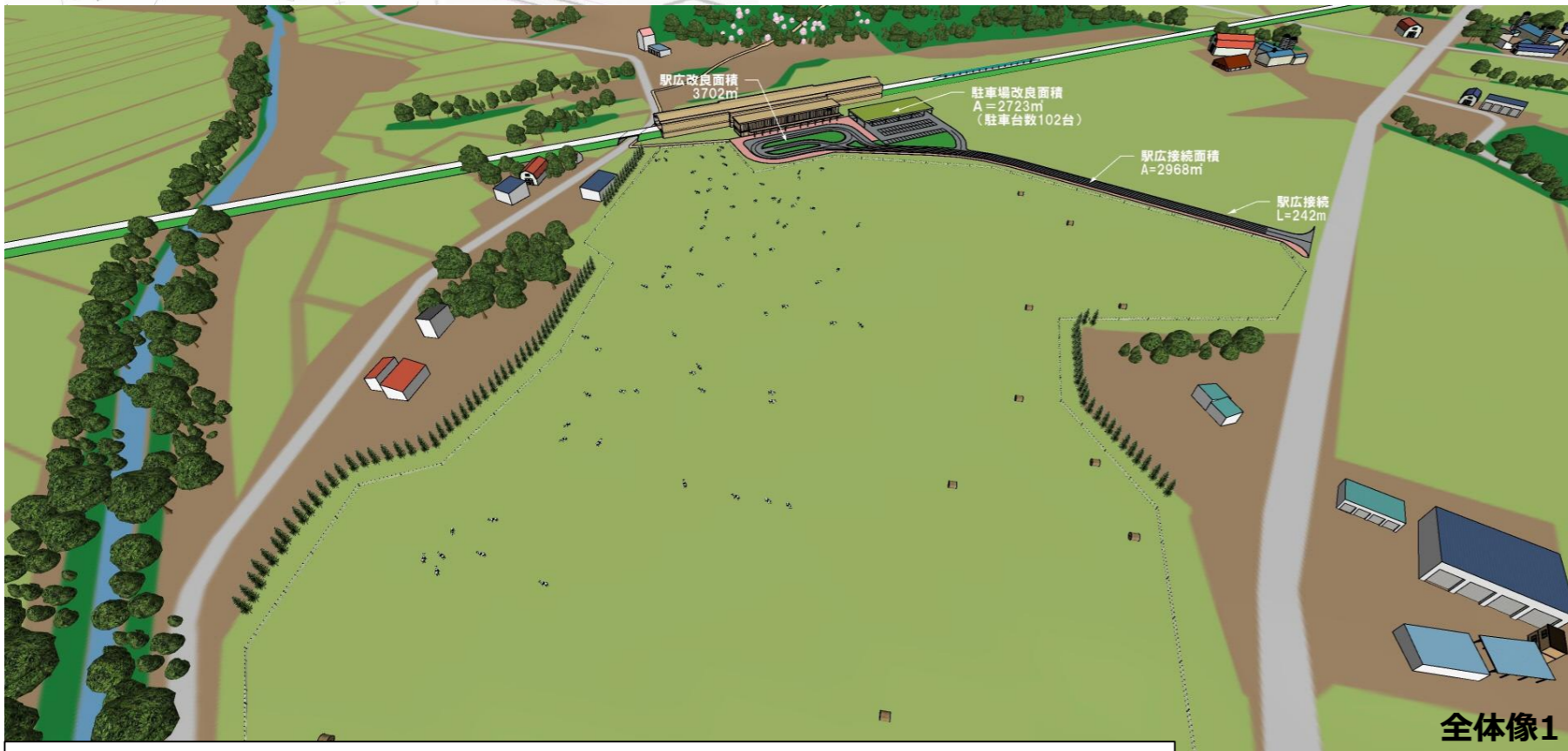


駅前広場へのアクセス路より駅方向

4.2 新駅周辺の整備イメージについて



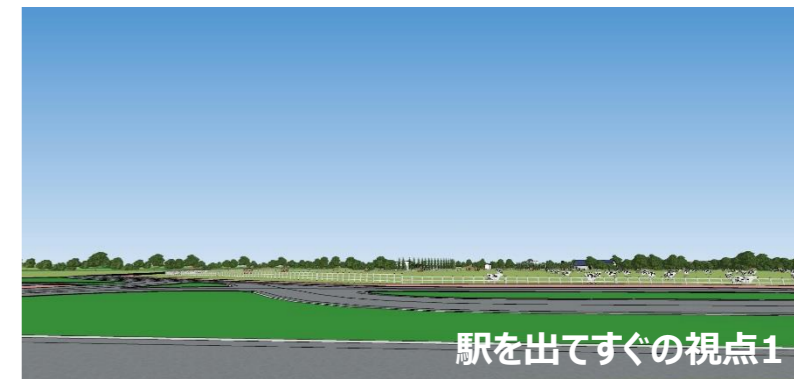
計画ベース案に対し、駅前広場の奥行を狭くして、駅出口から見える駅前広場のボリュームを軽減した場合



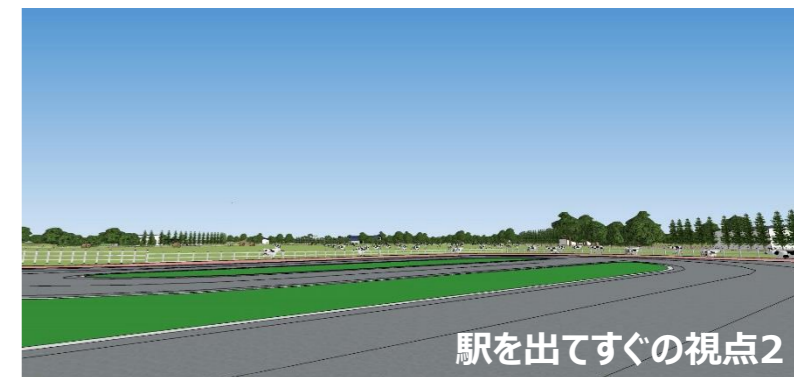
全体像1



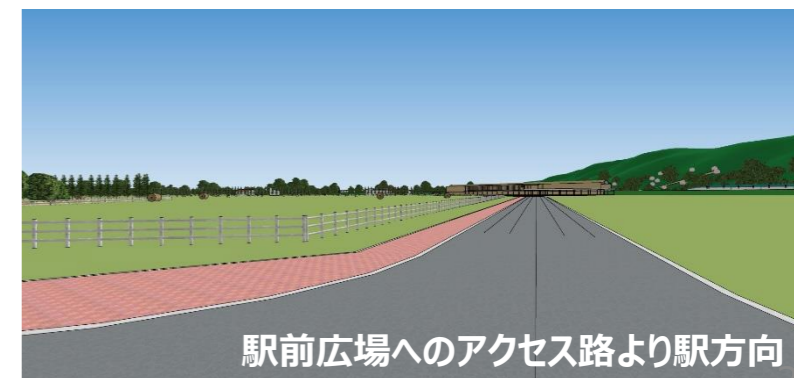
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2



駅前広場へのアクセス路より駅方向

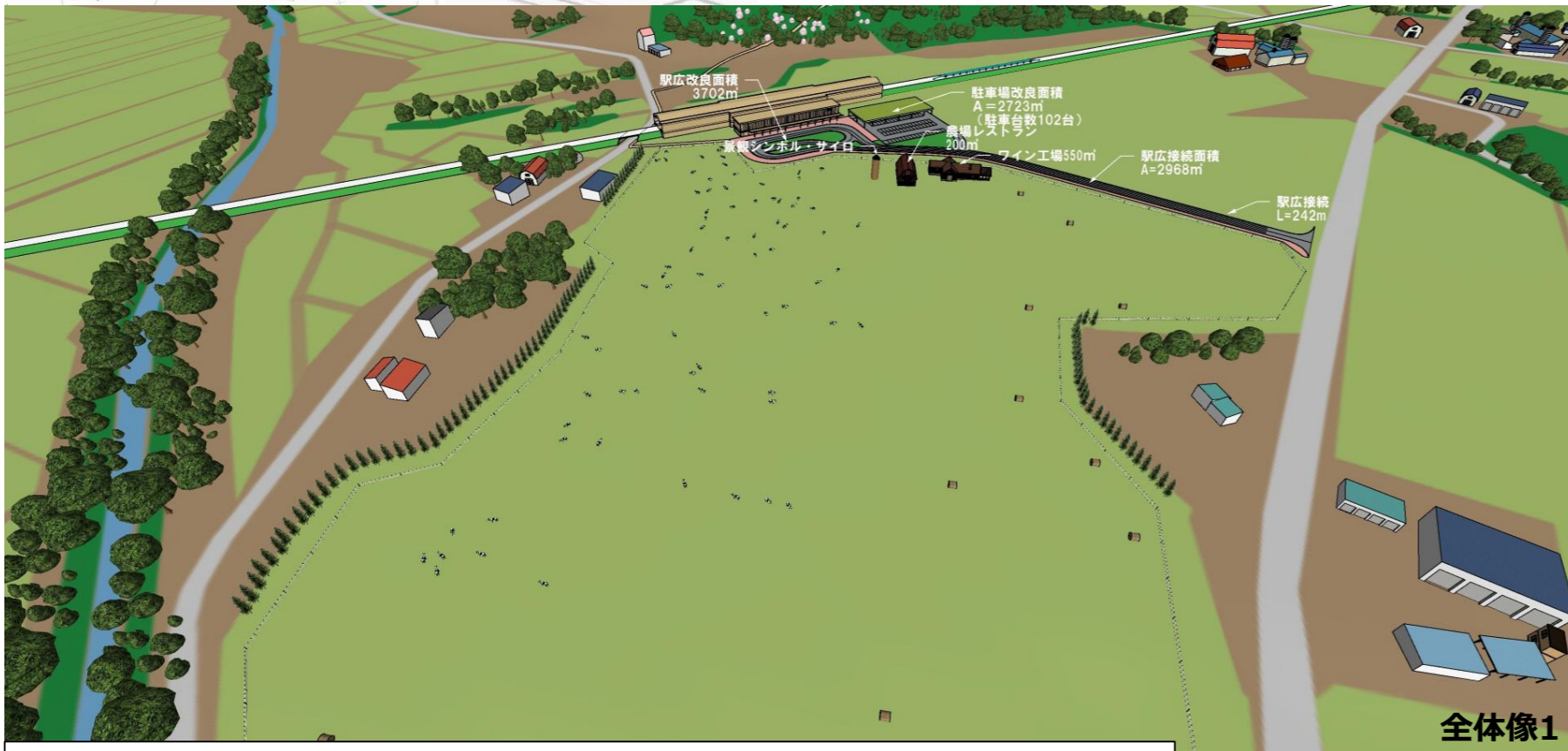
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。

4.2 新駅周辺の整備イメージについて



計画ベース案に対し、駅前広場の奥行を狭くして、駅出口から見える駅前広場のボリュームを軽減した場合

※誘致が考えられる施設が立地した場合

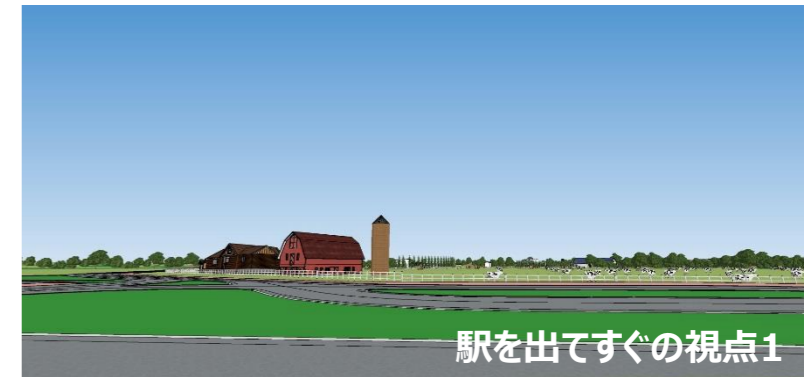


全体像1

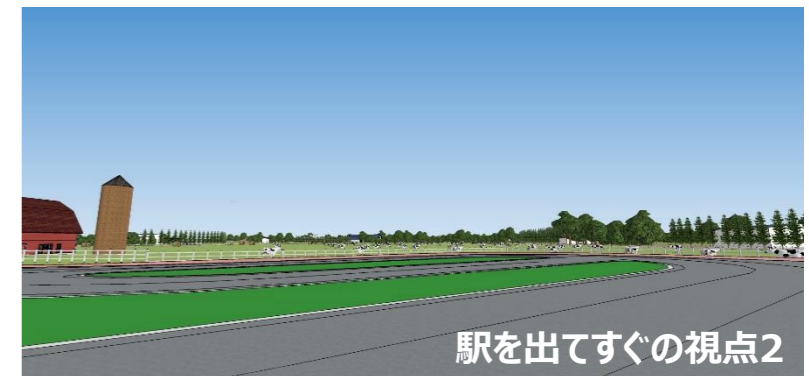
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



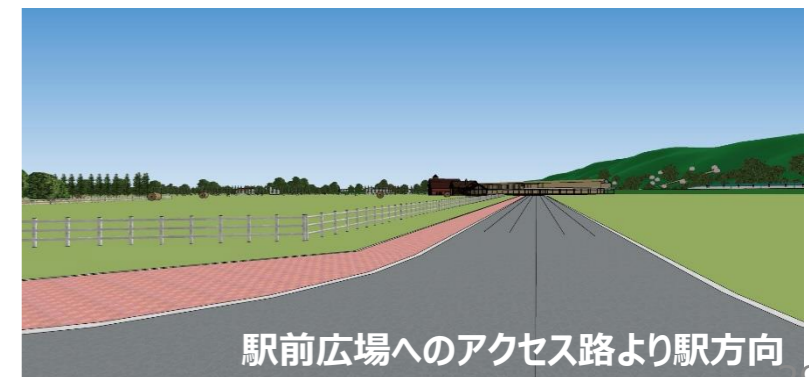
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2

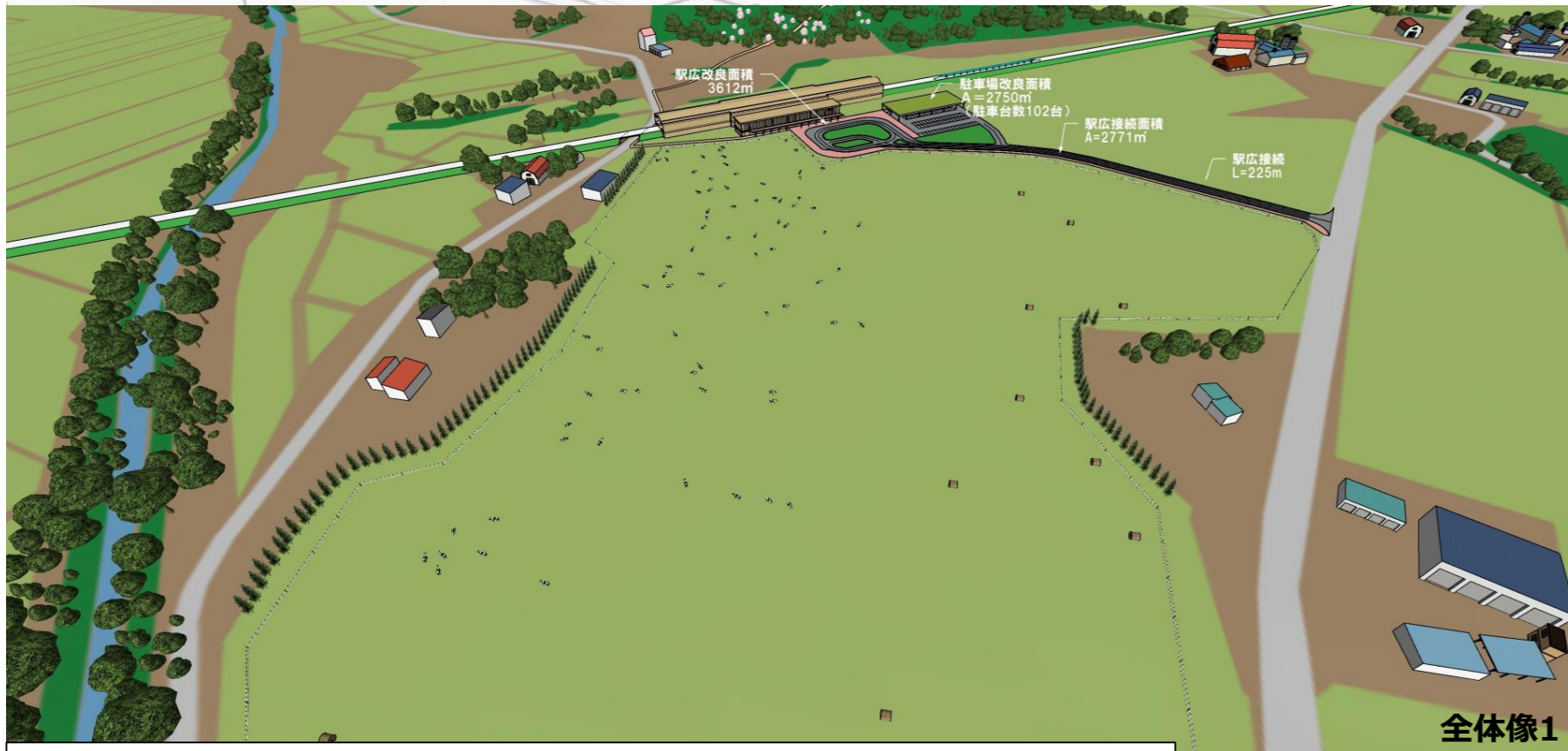


駅前広場へのアクセス路より駅方向

4.2 新駅周辺の整備イメージについて



計画ベース案に対し、駅前広場を真正面からずらして、駅出口から見える駅前広場のボリュームを軽減した場合

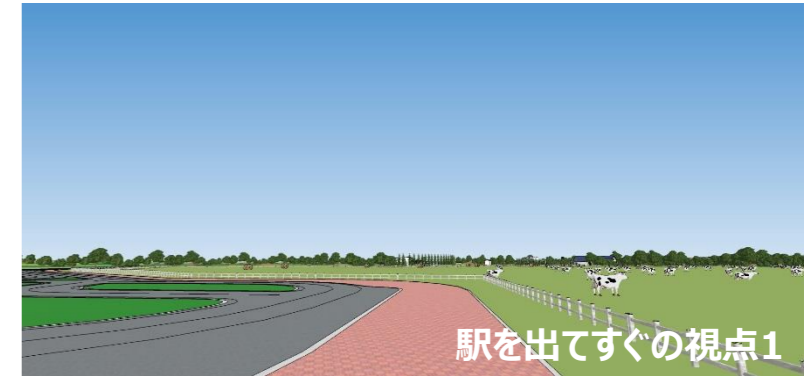


全体像1

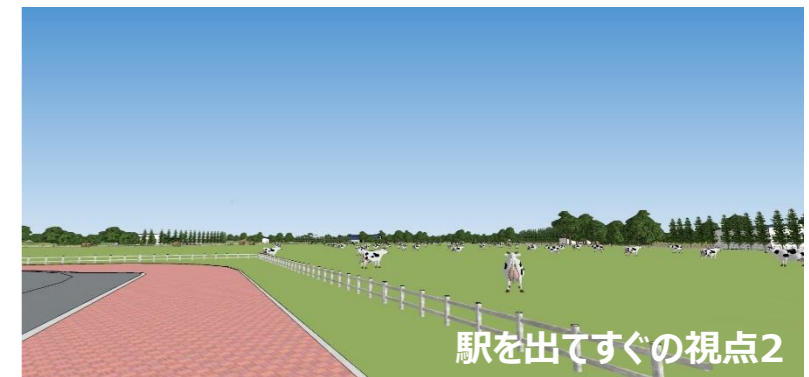
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2



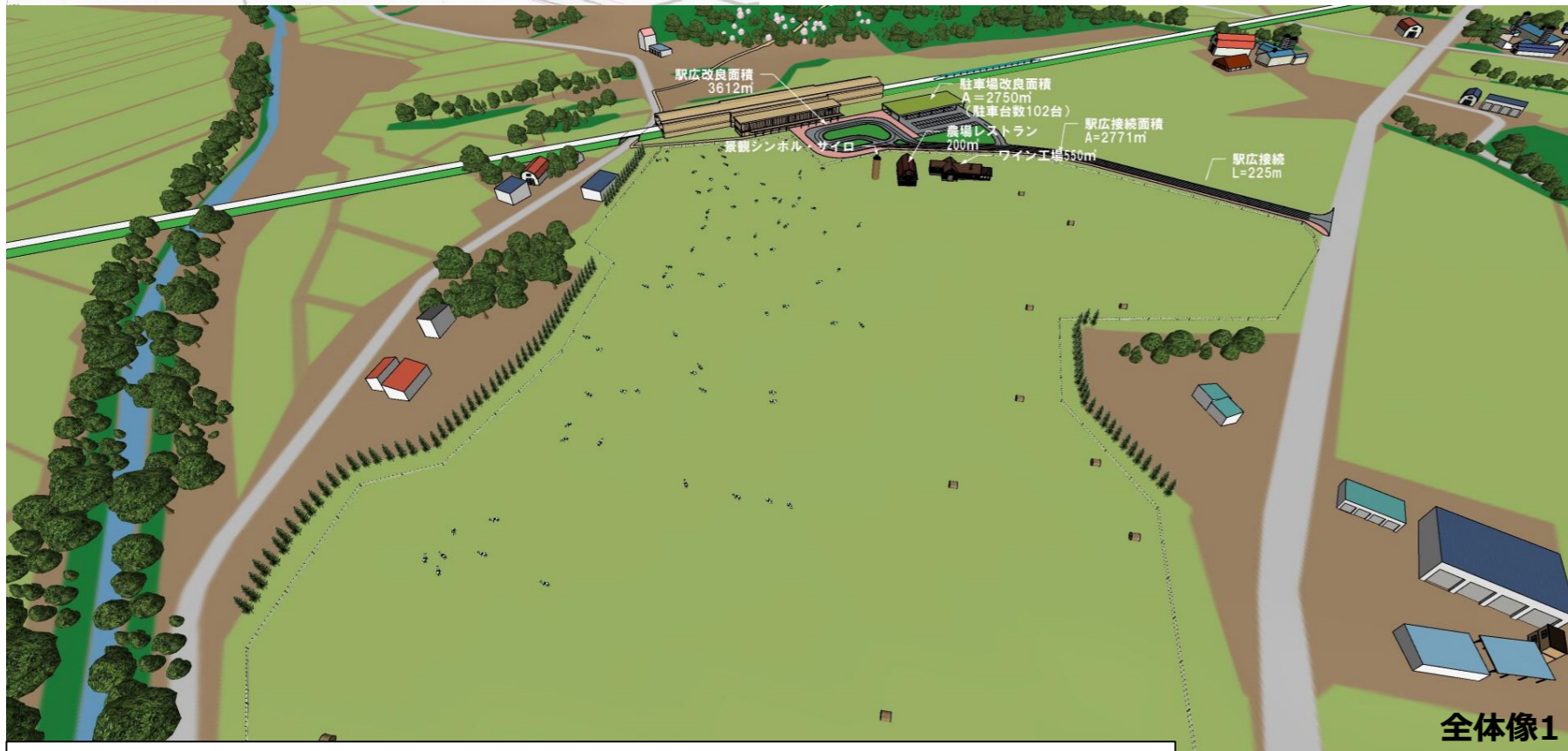
駅前広場へのアクセス路より駅方向

4.2 新駅周辺の整備イメージについて



計画ベース案に対し、駅前広場を真正面から
ずらして、駅出口から見える駅前広場のポ
リュームを軽減した場合

※誘致が考えられる施設が立地した場合

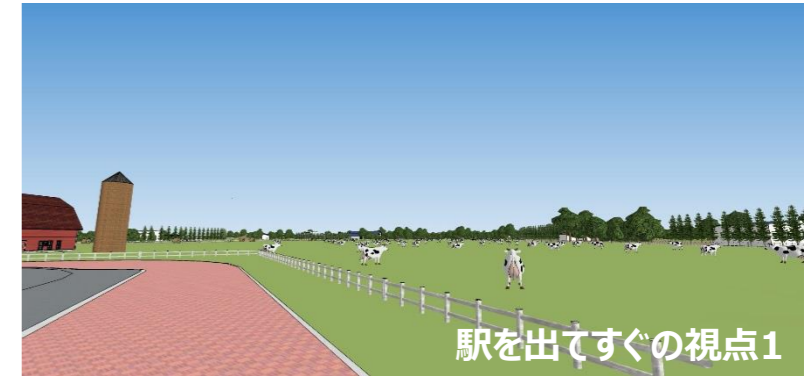


全体像1

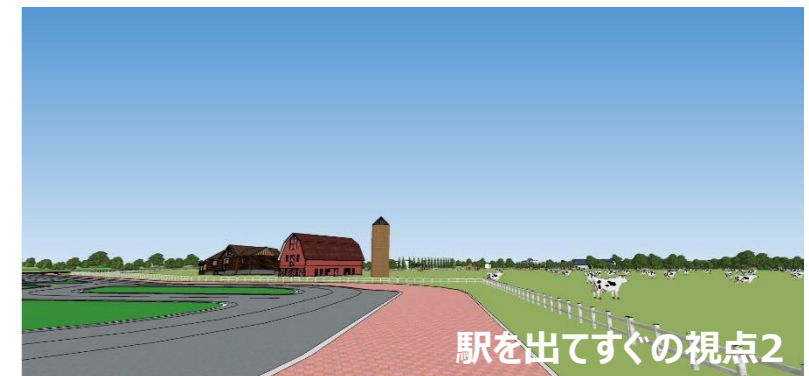
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



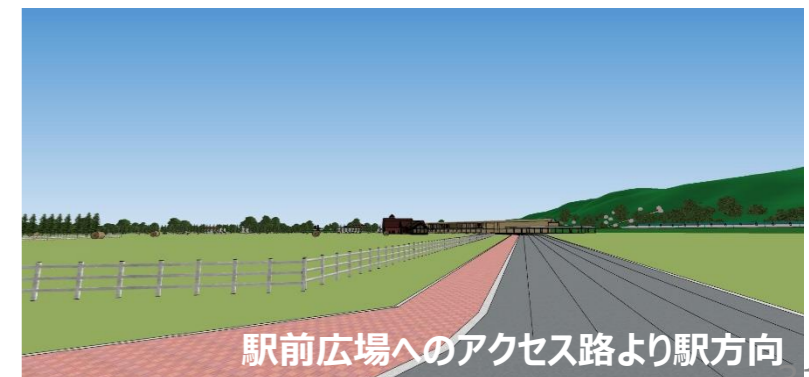
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2



駅前広場へのアクセス路より駅方向