
北 海 道 新 幹 線
新八雲（仮称）駅周辺整備構想



平成 18 年 12 月

北海道 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 八雲町の概況	2
2 . 新八雲（仮称）駅の役割	6
2 - 1 八雲町の位置付け・役割	6
2 - 2 新八雲（仮称）駅をめぐる広域的な現状と課題	9
2 - 3 新八雲（仮称）駅の役割	12
3 . 新八雲（仮称）駅周辺整備構想の基本的考え方	17
3 - 1 新八雲（仮称）駅周辺整備構想の方針	17
4 . 駅舎及び情報交流館	20
4 - 1 新八雲（仮称）駅周辺整備に関する土地利用規制	20
4 - 2 駅舎及び情報交流館の規模	22
4 - 3 施設のイメージ	23
4 - 4 施設計画案	24
5 . 駅前広場、駐車場及びアクセス道路	26
5 - 1 駅前広場の規模の検討	26
5 - 2 駅前広場、駐車場及びアクセス道路の規模	29
5 - 3 駅前広場、駐車場及びアクセス道路の施設配置の考え方	32
5 - 4 駅前広場、駐車場及びアクセス道路の施設配置計画案	34
6 . 今後の取り組み	35
6 - 1 駅周辺整備のスケジュール	35
6 - 2 開業に向けた取り組み	36

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。

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实施計画認可申請がなされ、平成 17 年度政府予算において、北海道新幹線 新青森 新函館間の整備事業費 30 億円が計上され、5 月には同区間の認可・着工が実現し、順調に工事が進められている。

今後、新函館 札幌間の事業推進に向け、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、JR 八雲駅の西方約 3 k m 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。

本計画では、北海道新幹線新八雲（仮称）駅の立地特性を踏まえ、平成 12 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し、「北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想」を作成するものである。

また、本計画の策定にあたっては、新設した「新幹線推進室」のほかに、庁内に「北海道新幹線推進プロジェクトチーム」を設置して横断的な検討を加え、さらに、町内の関係団体による「八雲町北海道新幹線推進協議会」を組織し、全町的な取組みの中で、立案したものである。

1 - 3 八雲町の概況

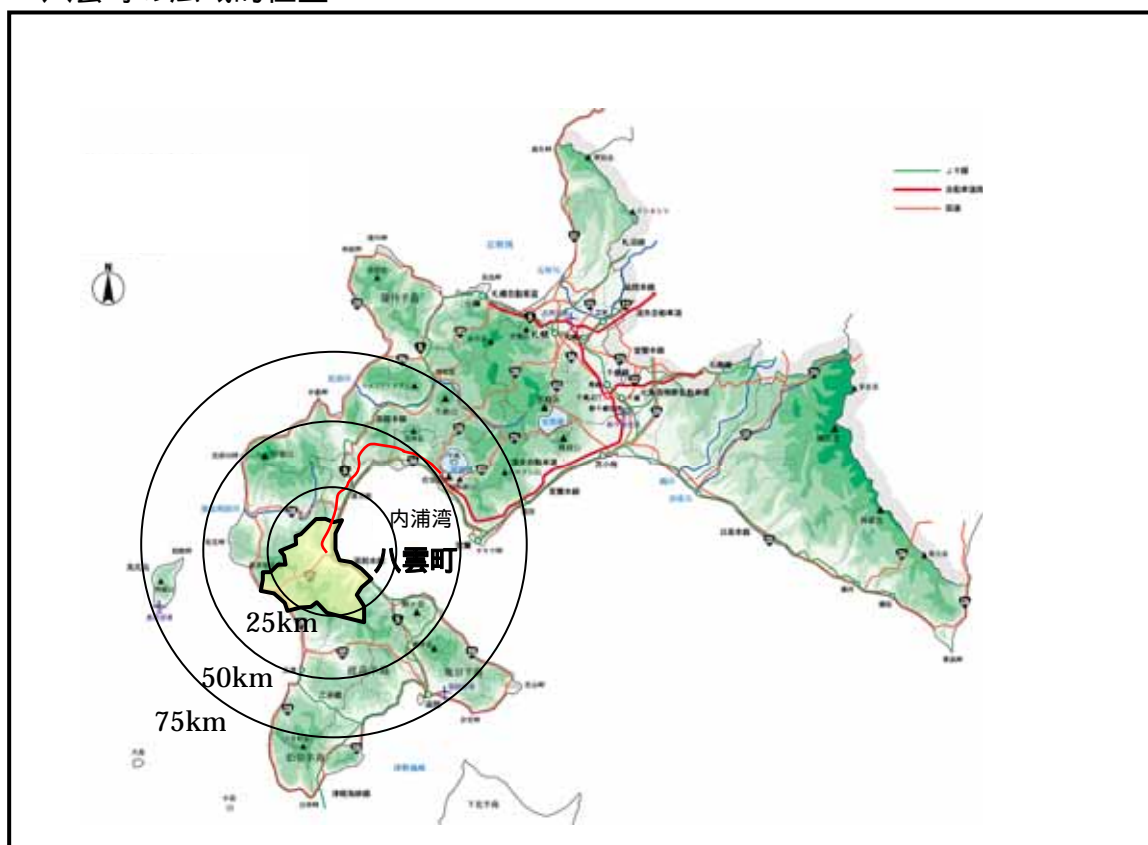
八雲町は、渡島半島の中央部に位置し、東は太平洋（内浦湾）、西は日本海に面し、北は長万部町、今金町、せたな町に、南は森町、厚沢部町、乙部町に接している水産・漁業、酪農業を基幹産業とする道南地域北部の拠点となるまちである。

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 955.58 k m²、人口 20,131 人、世帯数 7,981 世帯（平成 17 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ている。

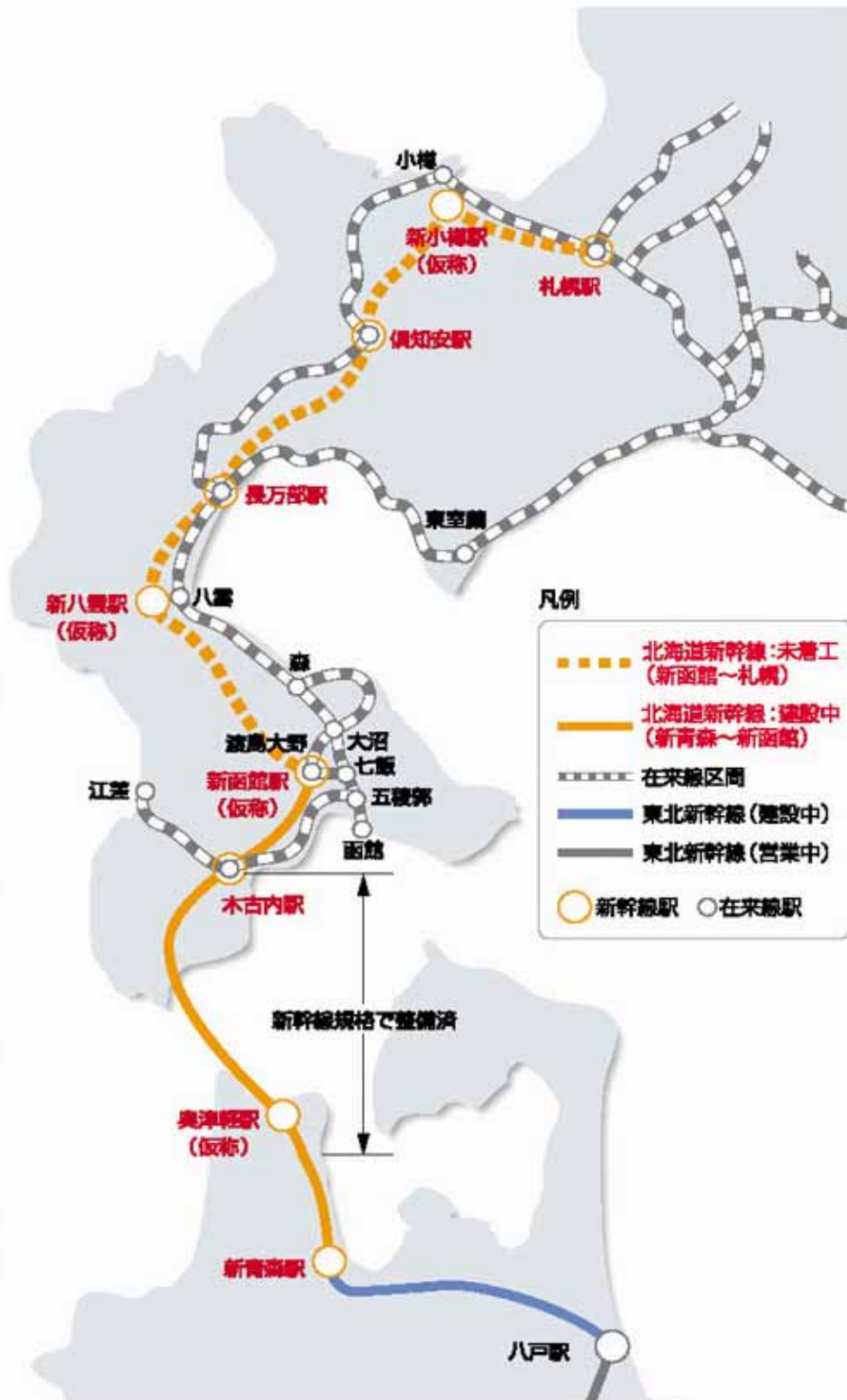
八雲町は、函館、室蘭より 70km 圏内に位置し、道央と道南、太平洋と日本海を結ぶ国道が通り、また、北海道縦貫自動車道八雲 IC が開通するなど道路の交通の要衝となっていて、国、道の行政機関の立地や商業の集積により、広域的な中核都市としての役割を担っている。

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。

八雲町の広域的位置



北海道新幹線のルート図



北海道新幹線の特性と効果については、北海道庁や学識者から各種の提言が打ち出されているが、八雲町に関わりの深い主な事項についてまとめると、下表の通りとなる。

北海道新幹線の特性と効果（その１）

【交通機関としての効果】

安全かつ大量輸送が可能な高速交通機関

ジャンボ機の２～３倍の輸送能力と高い安全性により、東北・北関東各地への高速移動が可能となる。

冬期も定時制の確保された交通機関

雪害に強い交通機関である。

省資源、省エネルギー型の環境にやさしい交通機関

利用者１人当りのエネルギー消費量（自家用自動車の１／６、航空機の１／４）、二酸化炭素排出量（乗用自動車の１／１０、航空機の１／６）の少ない交通機関である。

【国土計画上の効果】

本州と北海道とのダイレクトアクセスの形成（交通ルート、手段の多様化）

人、物の流通の増大、新たな情報に触れる機会の向上により、自立した個性ある地域づくりが促進できる。

東北地域の都市への移動時間の大幅短縮による交流人口の拡大

鉄道利用客は約５倍増と予想され、東北との新しい経済・文化交流の形成、相互の四季を通じた観光レクリエーションを活発化することになる。

北海道新幹線の特性と効果（その2）

【道内農村の地域構造の変革】

農業地域における都市機能・利便性の向上

農業地域の移動利便性向上都市へのアクセス向上により、定住基盤が充実される。

「農業都市」の骨格形成

人を地域に呼び込み、地元素材を使った味覚を提供するなど、農業地域の産業構造の高度化、既存マーケット構造に変革をもたらす。（食料・原材料の移出基地から、高度に加工し直接消費者に提供するなどの基地への転換）

【観光産業の振興への効果】

観光移動手段の多様化促進と時間短縮化

バス、レンタカー、鉄道在来線など域内移動手段の多様化促進と移動時間の短縮により、従来にない周遊型観光が形成される。

新しい観光行動の創出

レンタカーを利用したプライベートツアーにより、スローライフ、スローフードなど地域とゆったりと触れ合い交流する新しい観光ニーズが創出される。

新しい観光資源の発見・発掘を促進

観光行動の変化と移動時間の短縮化により、天然記念物に指定されているオオワシ、オジロワシの撮影観察ポイントなど、潜在的だった観光資源の発見・発掘が促進される。

資料：北海道新幹線対策室 HP 他

2 新八雲（仮称）駅の役割

2 - 1 八雲町の位置付け・役割

八雲町は、道南地域北部に位置すると太平洋（内浦湾）と日本海の二つの海に面するまちであり、「自然美術館」と称される美しい自然豊かなまちで、次に掲げる広域的な位置付け・役割を担っている。

道南地域北部の交通の要衝

八雲町には、函館、札幌を結ぶ国道5号、太平洋側の地域と日本海側の地域とを結ぶ国道277号、日本海側の主要国道229号をはじめ、道道八雲北檜山線や八雲厚沢部線が通っている。

さらに、平成18年11月には北海道縦貫自動車道八雲ICが開通するなど、八雲町は、道路交通の結節点として大きな役割を担っている。

また、鉄道ではJR函館本線八雲駅が設けられ、町内のみならず日本海側の地域にとっても札幌や本州方面へのターミナルとしての機能を果たしており、今後、北海道新幹線新八雲（仮称）駅が整備されることにより、八雲町の交通の要衝としての位置付け・役割は、より一層大きくなるものと想定される。

道南地域北部の中核的都市

八雲町には、基幹となる農業、水産業に加え、その集積を活かした水産加工業、食品製造業が立地するとともに、簡易裁判所、検察庁、法務局、税務署など国や道の機関が数多く立地し、また行政機能を高めるためのシビックコア地区の整備も進められ、行政、業務の中心的役割を担う



まちである。

広域的な商業・流通拠点都市

八雲町は、道南圏の重要な商業拠点、流通拠点としての役割を担い、食料品、日用雑貨、飲食店などの商店のほか、金融、通信サービスなど様々な業種の商業施設が立地している。

道道沿道の中心商店街とともに、国道5号沿道には郊外型量販店も立地し、モータリゼーションの浸透や消費ニーズの多様化が進む中で、太平洋側と日本海側の双方にまたがる広域的な商圏を有している。



北海道を代表する酪農地帯

開拓の中心となった徳川農場の伝統を受け継ぎ、酪農・肉用牛生産は農業租生産額の6割を占め、地域の基幹産業となっており、八雲町は北海道を代表する酪農郷、食料生産基地として知られている。

また、町内には、都市と農村との交流の場として年間30万人が訪れるハーベスター八雲や、町営の乳牛育成牧場などが立地するほか、北里大学八雲牧場では大学と連携した農業の研究が進められており、体験、研究、教育など高付加価値型農業の展開に向けた取組が進められている。



全道有数の漁業のまち

八雲町は、養殖漁業の振興に取り組んでおり、全国一の生産量を誇るホタテ養殖のほか、アワビの養殖など漁業の活性化施策を積極的に展開し、全道有数の漁業のまちとなっている。

特に、ホタテ養殖は、水揚げ取扱高のおよそ8割を占め、酪農業と並ぶ八雲町の重要な産業基盤を形成している。



広域医療拠点

八雲町には、八雲総合病院、熊石国保病院および国立病院機構八雲病院の3つの公立病院があり、広範囲な地域医療の担い手となっている。

中でも「八雲総合病院」は、16の診療科目を持ち、ベッド数354床、職員数381人を数える総合病院で、町立の病院としては全国2位の規模を誇り、道南地域北部の地域センター病院に指定されている。



2 - 2 新八雲（仮称）駅をめぐる広域的な現状と課題

一次産業の振興

八雲町を中心とする道南地域北部は、道内有数の農業地帯であり、食料基地として大きな役割を果たしている酪農、畑作にあっても、経営規模の拡大や圃場の大型化、農地の集約化など、一層の基盤整備を進める必要がある。

新幹線や、高速道路の整備により大都市圏へのアクセス性を高め、花卉や施設野菜など市場性の高い高付加価値型作物の生産拡大を図る必要がある。

また、農業とともに地域の基幹産業である漁業においても、水産資源の高付加価値化を引き続き進めて行くことが求められている。

その際、水産廃棄物の処理、再利用やホタテ養殖に伴う貝毒対策などに広域的に取り組み、資源管理型漁業の確立を図る必要がある。

農業、漁業のいずれにおいても、生産者と消費者との直接的な売買など、効率的、合理的な生産、輸送、販売体制づくりが求められている。

一次産業と連携した広域観光の振興

新幹線、高速道路の整備は、地域間の移動を飛躍的に高め、交流人口の増加を図る振興策の展開によって、地域の振興・発展が見込まれる。

本地域には、自然豊かな海山川の資源や温泉資源など多彩な観光資源があるものの現状では活かしきれておらず、これら温泉資源を活かした、スローライフなどの新しいスタイルに対応した観光振興を図る必要がある。

また、地域の農水産物やその加工品の有効活用により、魅力ある「食」と特色のある温泉体験を提供し、地域ならではの観光振興策の展開が必要である。

たとえば、八雲町においても道立広域公園（噴火湾パノラマパーク）の魅力と合わせ、地域の特産品を提供するなど物産館としての場をつくることによって、観光と一次産業の連携による相乗効果が期待できる。



既存道路の速達性、代替性の確保

本地域は、道南と道央を結ぶ交通の要衝に位置しているが、地域産業の振興や住民生活の安定化など、広域高速交通基盤を最大限に活用した地域づくりには、地域内の道路網の早急な整備が必要である。

地域内の道路網整備では、既存道路と新八雲（仮称）駅や高速道路インターチェンジとの接続性を高める必要があり、基幹産業の農畜産物や水産物の道央地域など消費地への迅速で安定した輸送を支えるとともに、疾病者等の医療機関への緊急搬送などの対応も可能とする必要がある。

また、大雨や地震、火山噴火に備えた道路網の代替性確保が急がれている。

過疎化、高齢化への取組み

少子化と人口の減少により過疎化、高齢化が進み、基幹産業である農業、漁業の担い手確保も重要な課題となっており、生産物の高付加価値化とともに作業の省力化など生産効率を高める必要がある。

また、高齢者の移動確保や過疎地域の公共交通サービス確保などの取組みも重要であり、新幹線駅の開業に合わせ、地域内の公共交通サービスを充実・強化することが重要である。

このため、地域の生活基盤整備の視点から、広域的な連携と協力により、バスなど公共交通の維持・確保を図り、新幹線駅とネットワーク化を図る必要がある。

地域の中心となっている八雲町には、行政、商業、医療などの都市機能の集積があり、雇用の大きな受け皿としても重要な役割を担っている。一方、若者の地域外への流出も進んでいることから、雇用機会の充実や若者に魅力ある都市機能整備が求められている。

さらには、首都圏等からの移住受入対策やＩＪＵターン環境の整備を積極的に推進し、地域の優れた立地と豊かな自然を全国に発信して行く必要がある。

新八雲（仮称）駅と連携する市街地の機能向上

地域の中心となっている八雲町の市街地は、行政、商業及び医療などの広域拠点を担う機能・施設の集積の場となっている。

今後、新幹線駅の開業に向け、広域との連携や観光などによる交流人口の増加を踏まえた都市環境の整備、シビックコア地区をはじめ中心市街地としてのシンボル空間など、来訪する人々にとって魅力ある場所づくりとして、各種の取り組みが必要である。

このため、来訪者へ地域の魅力や特色を的確に伝えられる機能を整備するとともに、交通アクセスや宿泊、物販など滞在者に対する各種サービス機能の向上が重要となっている。

2 - 3 新八雲（仮称）駅の役割

新八雲（仮称）駅は、新幹線整備がもたらす地域開発への多大な影響を考え、広域的な圏域の課題を最大限に解消する機能をもった整備を行う必要がある。

こうした視点から、新八雲（仮称）駅の果たす役割をまとめると「広域交通結節点づくり」、「観光拠点づくり」、「広域交流の場づくり」の3点を挙げることができる。

広域交通結節点づくり

新八雲（仮称）駅は、北関東、東北地域など従来にない地域から道南地域北部を訪れる人々と、八雲町をはじめ周辺地域住民が他の地域へ出かける際のアクセスポイントとなる。このため、八雲市街地や周辺地域との交通アクセスの利便性を高め、交通機能に優れた駅とする必要がある。

特に、新駅は、八雲市街地から離れた位置に予定されているため、八雲市街地と新駅間のバス、タクシーなど公共交通サービスへの対応や、自家用自動車による新駅へのアクセス向上に配慮した駐車場整備が必要となる。

また、日本海側地域などの周辺地域から、新八雲（仮称）駅を利用する際の公共交通としての路線バスの駅前広場への乗入れなどにより、利便性の高い新幹線への乗継の場となることが期待される。

観光拠点づくり

新八雲（仮称）駅は、新幹線整備に伴う新しい観光の起点、終点となることが見込まれ、地域の基幹産業である農業、漁業など一次産業と結び付いた、エコツアーやスローライフ、スローフードに代表されるライフスタイルの変化に応じた広域観光の振興など、地域の振興、発展への好影響が生じるものとされている。

例えば、天然記念物に指定されているオオワシ、オジロワシを雄大で美しい自然環境の中で撮影できるビューポイント整備や、道南の数多い温泉地と歴史など、潜在的な観光資源の価値を高める新しい道南観光のステージづくりが可能となり、これまでにない魅力的な観光の形成に結びつくものと考えられる。

このため、観光バスやレンタカーなどの観光交通手段と新幹線との乗継機能の充実・強化、観光ニーズに対応した施設整備を進めることにより、八雲を起終点とした新たな広域観光ルートがつくられ、観光振興の新しい拠点となることが期待される。

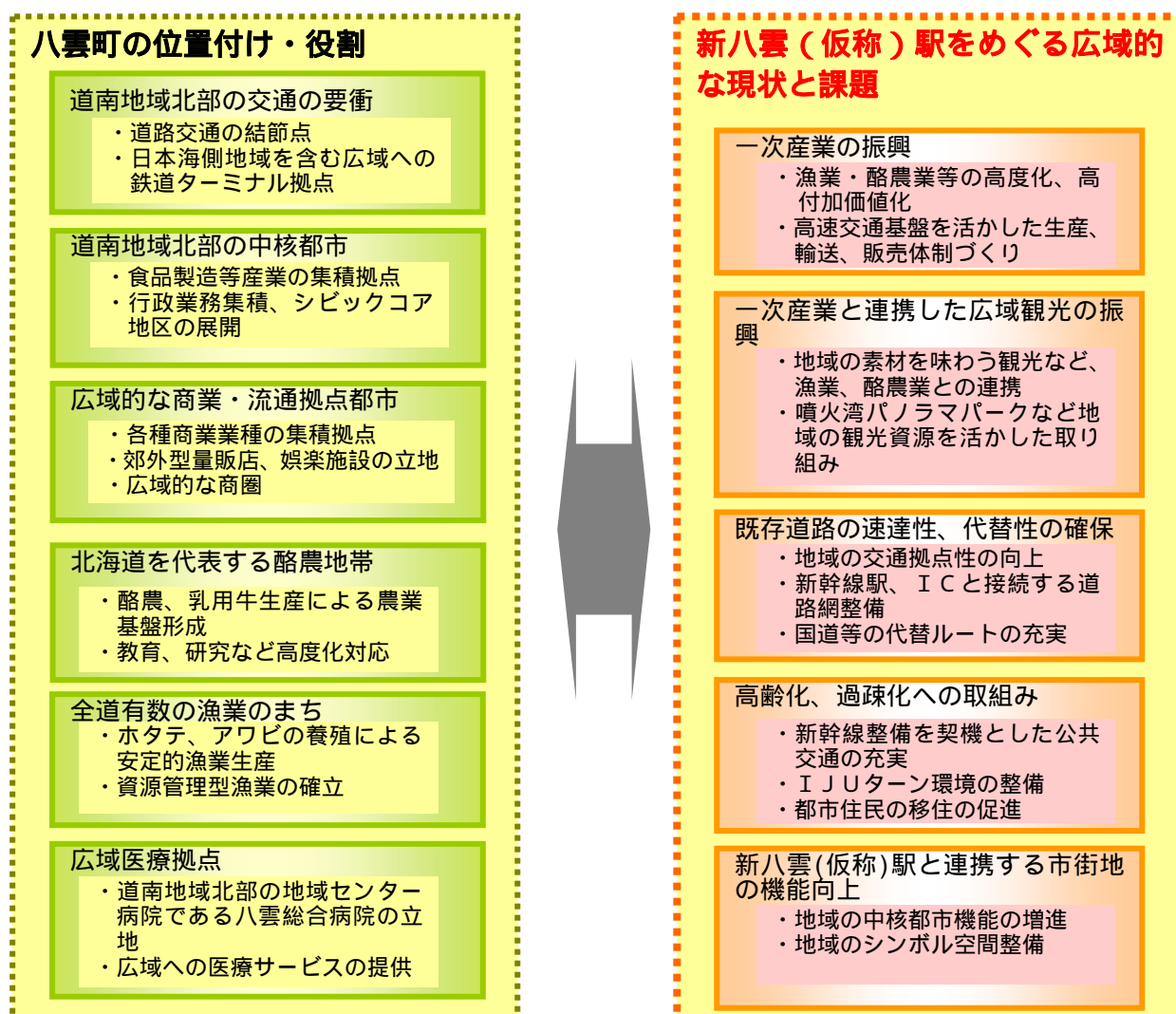
広域交流の場づくり

開業後は個人旅行者が増える見通しにあり、地域情報やイベント情報などについて、きめ細かい情報を提供することが求められる。

その際、広域的観光拠点となる新八雲(仮称)駅は、様々な交流を想定し、宿泊情報をはじめ、産地ならではの魅力ある「食」のスポット、四季折々の体験型観光、参加型イベントなど多様な情報を提供・交換するための場所となることが期待される。

また、東北地域など従来には交流のなかった地域との間で、たくさんの人や情報が往来すると予想され、新八雲(仮称)駅とその周辺で提供する情報に関しては、周辺自治体はもとより、民間・個人レベルまで幅広く連携した取り組みが重要となる。

八雲町の位置付け・役割と広域的な課題



新八雲（仮称）駅の役割

新幹線整備のインパクト

【直接接効果】

- ・移動時間の短縮

札幌及び東北、首都圏との鉄道によるアクセス時間短縮が図られる。
高速移動手段の選択肢が増え、移動の信頼性が高まる。

【間接効果】

- ・産業振興

広域的な人の移動の活発化、増大化が進み、関連商品の販売増や商品流通機会の向上などを通じて、食料品製造業など地域産業の活発化が期待される。

- ・広域観光振興

大都市圏などからの観光入込数の増加が図られる。
個人旅行者の増加、新たな観光ルートの形成が期待される。

広域的な課題への対応

- ・一次産業と連携した広域観光振興
- ・交通ネットワークの整備（既存道路の速達性向上、地域の公共交通の維持）
- ・地域間交流を生かす取組み（地域資源の発掘、活用）等

新八雲（仮称）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

八雲町周辺の現況主要交通網

- ・八雲町周辺には鉄道の函館本線のほか、国道5号、277号、229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ICも開通し、交通の要衝となっている。



人口・世帯数

- ・八雲町の人口は20,131人（平成17年・国勢調査）、世帯数は7,981世帯となっている。
- ・広域地域全体（森、厚沢部、乙部、奥尻、せたな、今金の周辺の各町を含む）では、69,728人、27,467世帯となっており、八雲町は広域地域全体のおよそ30%を占めている。

農業産出額

- ・八雲町の平成16年度の農業産出額（市町村別農業産出額）は、701千万円となっている。
- ・広域地域全体では2,740千万円となっており、八雲町は、広域地域のおよそ26%を占め、農業の中心的な役割を担っている。

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 16 年 1 年間の漁獲量、漁獲高（北海道水産現勢）は、それぞれ 35,576 トン、6,138,740 千円となっている。
- ・広域地域全体では、漁獲量、100,898 トン、漁獲高、15,657,591 千円となっており、その中で八雲町は漁獲量のおよそ 35%、漁獲高のおよそ 40%を占めている。

製造業

- ・水産加工、食品製造を主とする製造業は、従業者数の減少や出荷額が停滞するなど事業環境が厳しくなっている。
- ・平成 17 年 12 月末現在の八雲町の製造品出荷額、事業所数、従業員数（工業統計調査）は、それぞれ 2,034,375 万円、32 事業所、735 人となっている。
- ・広域地域全体では、製造品出荷額 7,372,072 万円、事業所数 174、従業員数 3,560 人となっており、八雲町はそれぞれ、約 30%、約 20%、約 30%を占め、圏域の製造業の中心になっている。

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。

【卸売業】

- ・平成 16 年 6 月 1 日現在の八雲町の卸売業の販売額、事業所、従業者数（商業統計調査）は、それぞれ 1,242,771 万円、45 事業所、253 人となっている。
- ・広域地域全体では、卸売販売額 2,558,098 万円、事業所数 108、従業者数 349 人となっており、八雲町はすべてにおいて約 4 割を占めている。

【小売業】

- ・平成 16 年 6 月 1 日現在の八雲町の小売商業の販売額、事業所、従業者数（商業統計調査）は、それぞれ 1,242,771 万円、45 事業所、253 人となっている。
- ・広域地域全体では、卸売販売額 6,679,342 万円、事業所数 925、従業者数 4,031 人となっており、八雲町はすべてにおいて約 3 割を占めている。

3 新八雲（仮称）駅周辺整備構想の基本的考え方

3 - 1 新八雲（仮称）駅周辺整備構想の方針

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

交通アクセスの
基盤整備

新幹線駅と高速道路及び
国道、道道とのアクセスの
確立
関連道路網の整備

広域との連携・交流
の場の整備

駅前広場、駐車場の整備
バス、タクシーターミナル
整備
地域情報・広域情報の提供

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の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

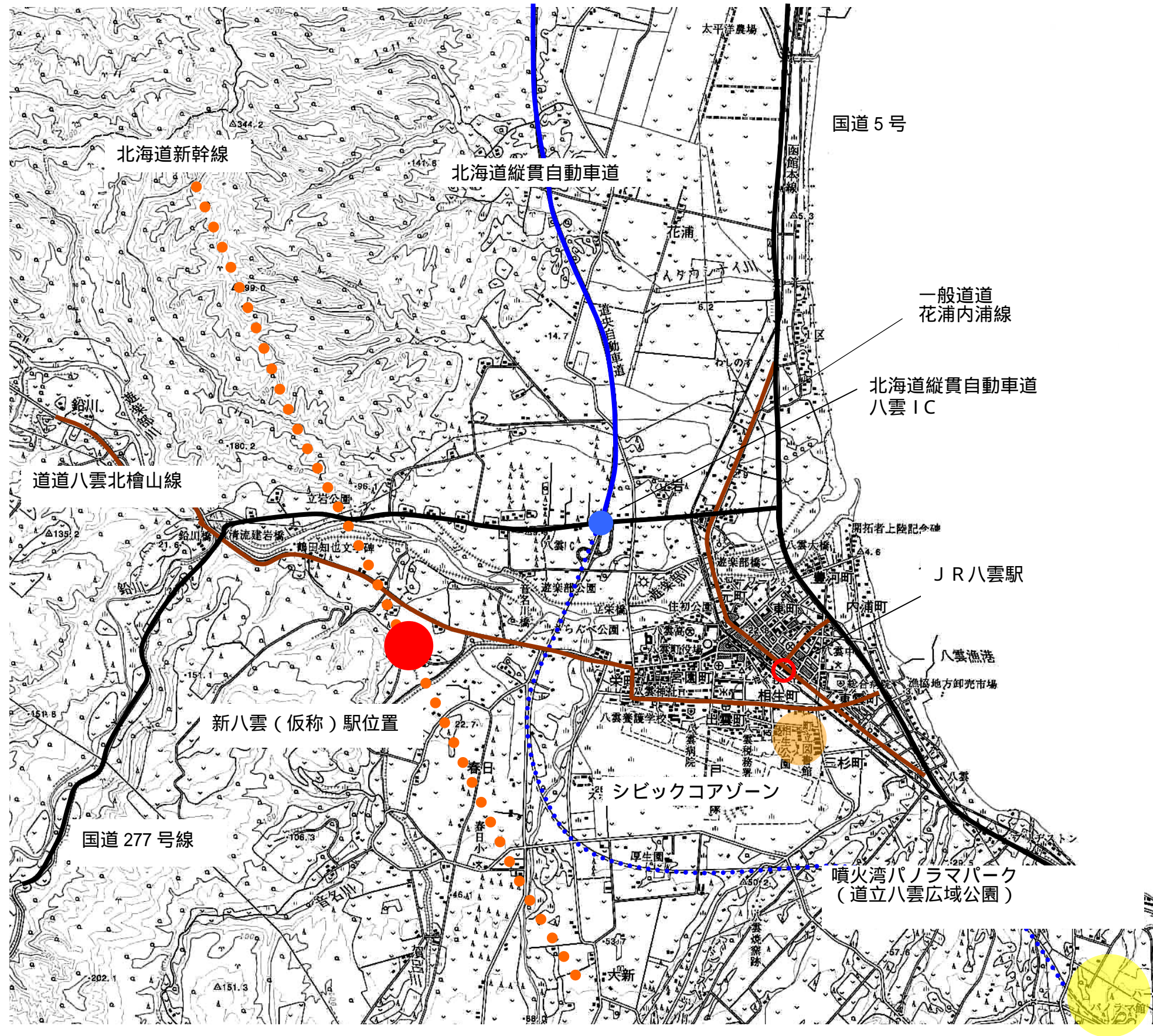
：高齢者、身障者等誰もが安全・安心して利用できる快適な施設づくりを目指す。
新幹線とバス、タクシーとの乗り継ぎ利便性、安全性を確保する。

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。

なお八雲市街地とともに広域からの利用者の利便性を確保するため、国道5号、国道277号、道道八雲北檜山線などJR八雲駅と新八雲（仮称）駅とを結ぶ関連道路網整備を一体的、総合的に進める。

新八雲（仮称）駅の位置と現在の関連道路網



4 駅舎及び情報交流館

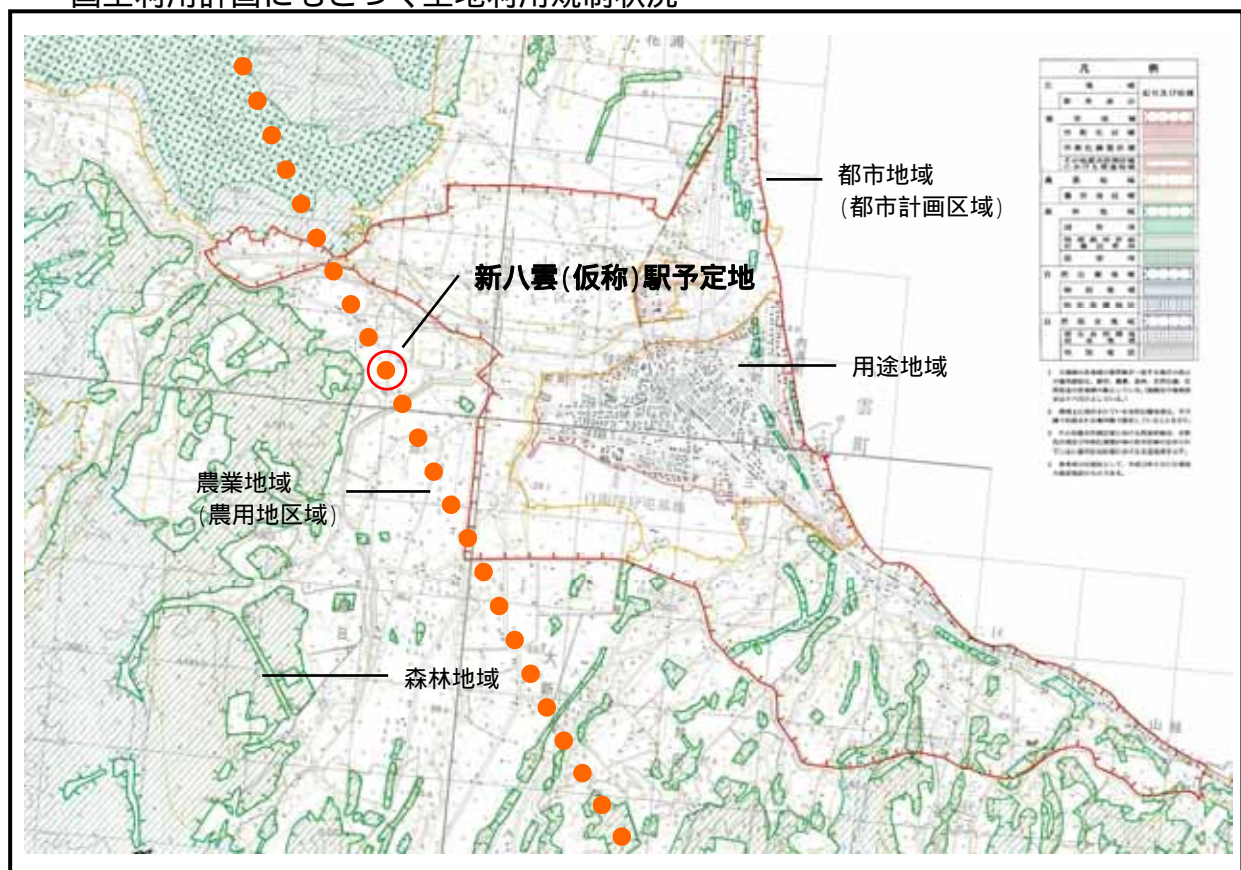
4 - 1 新八雲（仮称）駅周辺整備に関する土地利用規制

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。

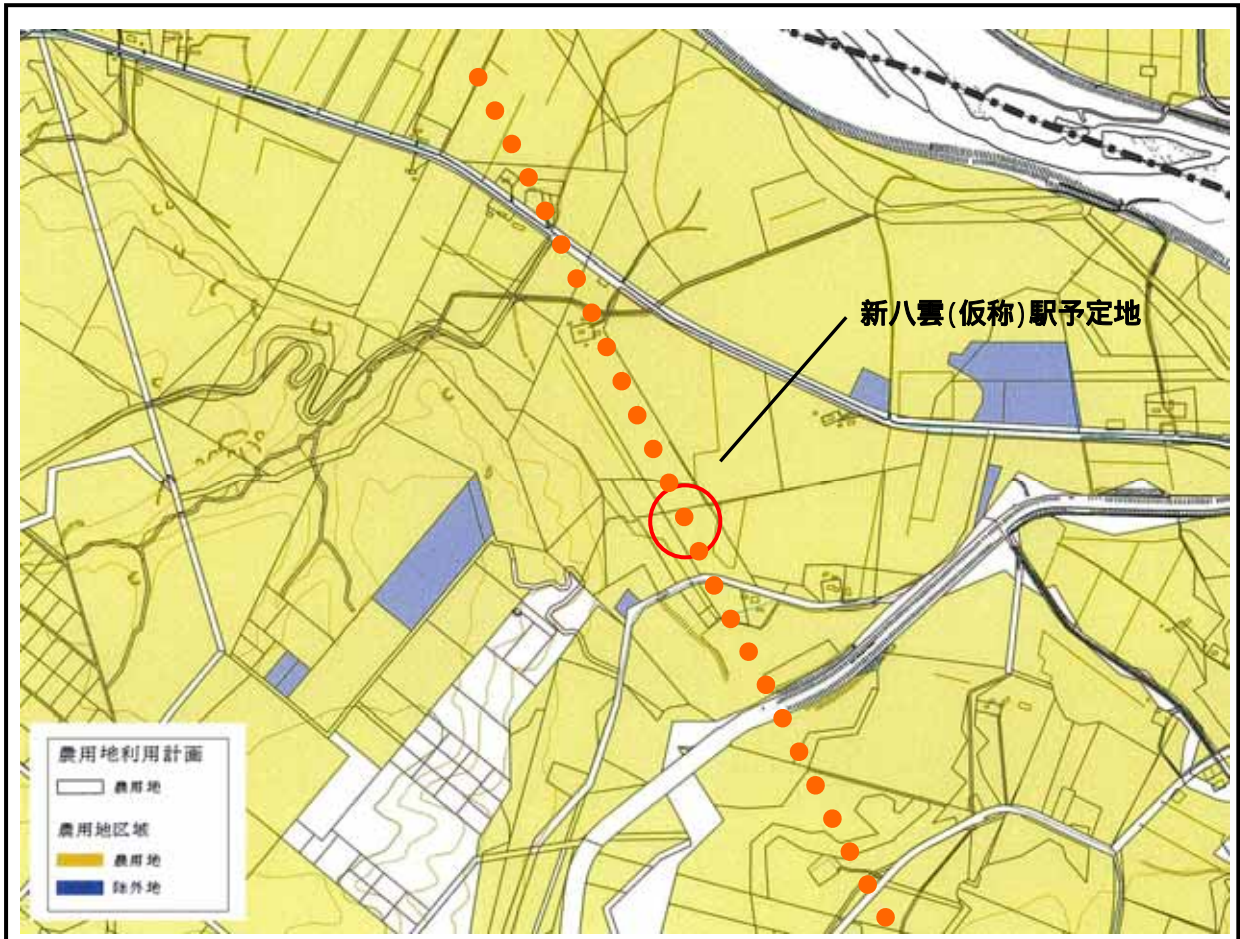
今後、事業の熟度が高まった時点で、農業関係機関との調整・協議が必要になるが、駅舎及び駅前広場など新幹線整備に伴う必須の整備メニューを除き、現行の農業的土地利用を基本に対応することとする。

国土利用計画にもとづく土地利用規制状況



資料：国土利用基本計画図

新八雲（仮称）駅周辺の農用区域の指定状況



資料：八雲町農用地利用計画図

4 - 2 駅舎及び情報交流館の規模

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。

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。

4 - 3 施設のイメージ

基本的な考え方

駅舎及び情報交流館は、周辺の美しい豊かな自然環境と調和するようデザイン性に優れ、ゆったりと伸びやかな空間構成を基本とし、冬季にも日差しのあるあふれる温かみのある空間構成を図る。

計画イメージ

八雲町の良好なイメージの表現

- ・ 駅を利用する人々が八雲町の美しい自然や町のたたずまいを感じ、冬季の積雪時にも来訪者を暖かく迎え入れる空間構成を図る。
- ・ 駅と情報交流館を舞台に、様々な人々が憩い、触れ合い、交流できるゆとりのある空間構成を図る。

統一感のある施設配置

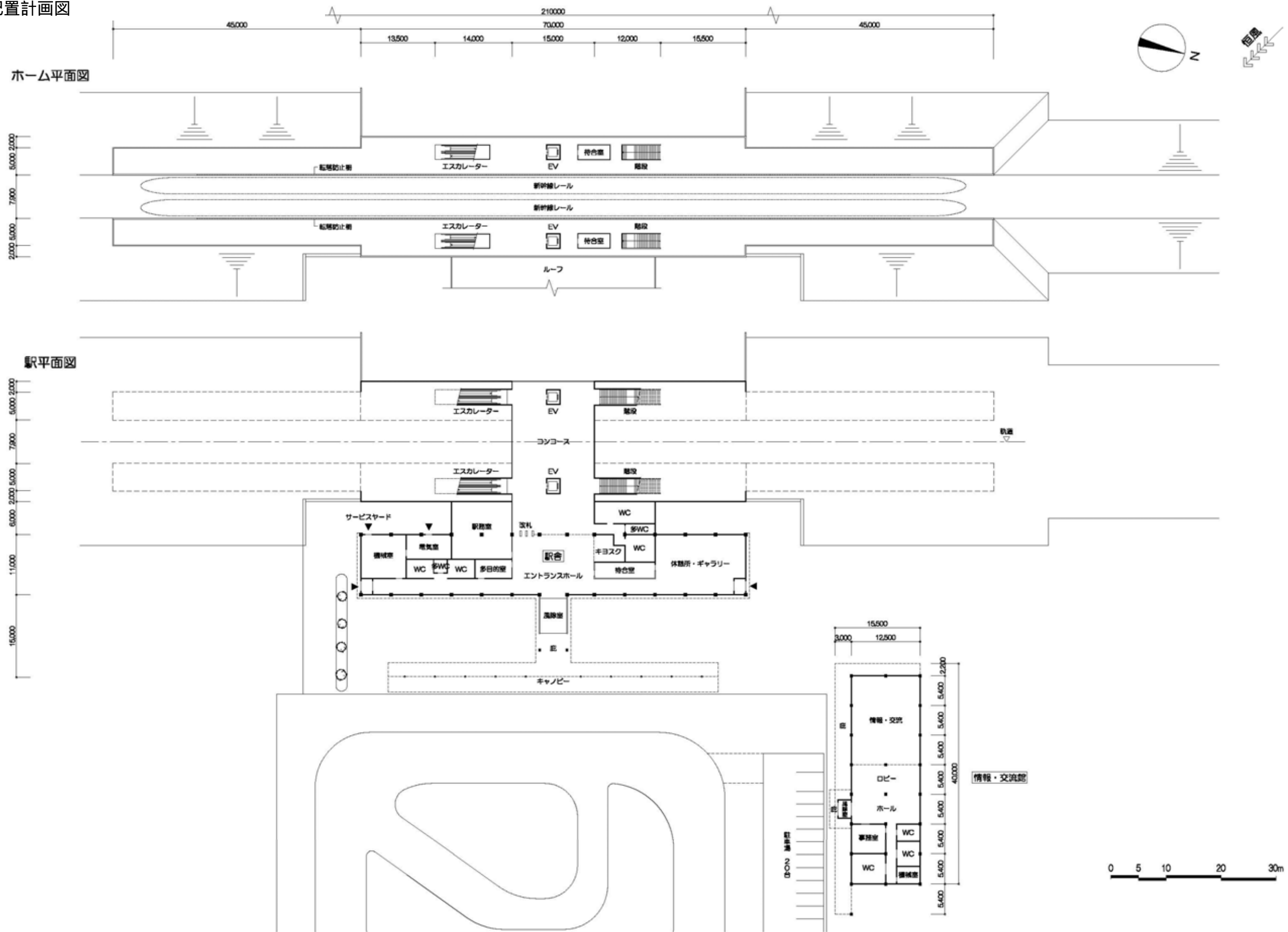
- ・ 駅舎を中心に駅前広場、情報交流館を一体的に配置し、人や自動車の動線構成の円滑化、施設間の連携を考慮する。
- ・ 駅舎は、アプローチ道路に対して正面性を持たせ、シンボリックで親しみのある施設とする。

利便性の高い施設構成

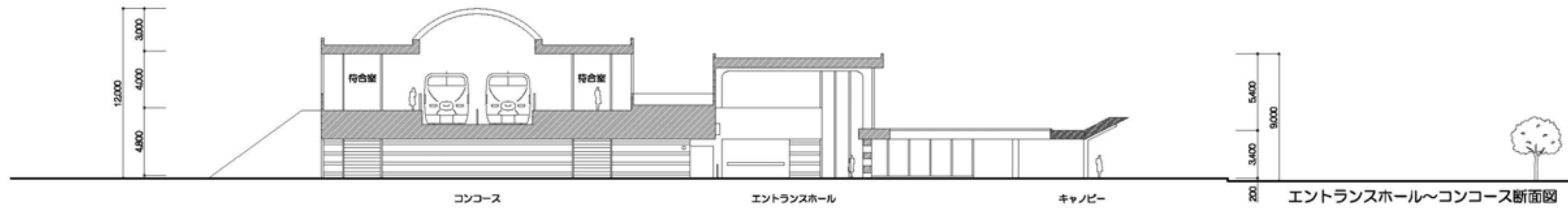
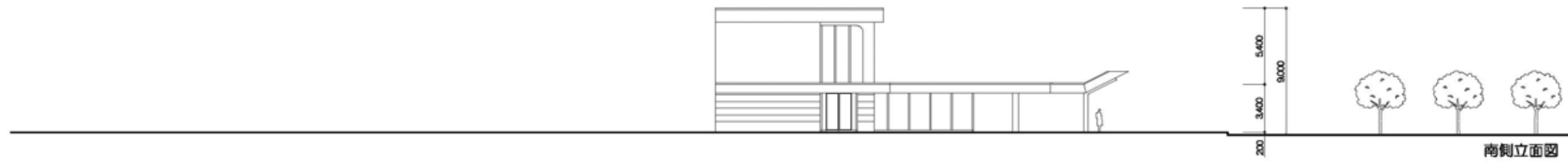
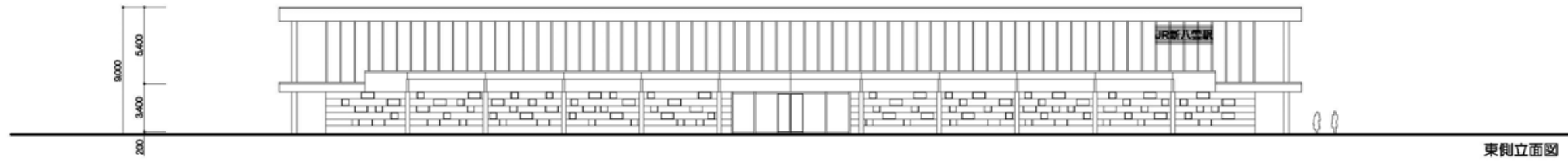
- ・ 駅舎前面にキャノピーを設け、バス、タクシー等への乗り継ぎ利便性を確保するとともに、エントランス・ホール空間からコンコース空間へ最短でアプローチでき、ホームに円滑に到達できる利便性の高い空間構成とする。
- ・ ホームへは階段、エスカレーター、エレベーターによるアクセスを採用し、誰もが利用しやすいバリアフリー施設とする。

4 - 4 施設計画案

配置計画図



断面図、立面図



5 駅前広場、駐車場及びアクセス道路

5 - 1 駅前広場の規模の検討

新八雲（仮称）駅は、道南地域北部の広域連携拠点として期待されている。

その駅前広場は、交通広場機能を基本としつつ、八雲町における広域との交通結節点として、広域交流の場を提供する環境空間を併せ持つ広場とすることが大切である。

なお、駅前広場としての基本的要件を次のように設定するとともに、駅前広場の規模については、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する。

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 年式（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次頁以降の表に示すように約 1,300 m²となる。
- ・試算値は、現在の JR 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。

48 年式による駅前広場面積の試算結果

計算過程その 1

名 称		数 値
乗車人員	: PR	500
モード分担率	バ ス : RM ₁	0.142
	タクシー : RM ₂	0.109
	自家用車 : RM ₃	0.096
	自 転 車 : RM ₄	0.654
乗車客率	バ ス : RON ₁	0.530
	タクシー : RON ₂	0.700
ピーク率	バス乗客 : PKON ₁	0.200
	タクシー乗客 : PKON ₂	0.130
	バス降客 : PKOF ₁	0.200
	タクシー降客 : PKOF ₂	0.220
	自家用車 : PK ₃	0.170
	自転車 : PK ₄	0.180
駅広総利用者/鉄道乗降客	: α	1.50
サービス時間 (分)	: STM	5
平均乗車人員 (人)	バス : PBAR ₁	40
	タクシー : PBAR ₂	1.2
	自家用車 : PBAR ₃	1.2
平均乗車所要時間 (分/人)	バ ス : TMON ₁	5
	タクシー : TMON ₂	1/6
平均降車所要時間 (分/人)	バ ス : TMOF ₁	1/30
	タクシー : TMOF ₂	1/2
平均駐車時間 (分)	自家用車 : TPKG	20
平均停車時間 (分)	自家用車 : TSTP	1
歩道容量 (人/時・m)	: C ₁	1600
歩道余裕幅員 (m)	: C ₂	2
車線容量 (台/時)	: QMAX	800
車線幅員 (m)	: E ₁	3
車道余裕幅員 (m)	: E ₂	2
バス原単位 (㎡/台)	バ ス : USB ₁	70
	タクシー : USB ₂	20
	自家用車 : USB ₃	20
駐車場原単位 (㎡/台)	タクシー : USPK ₂	30
	自家用車 : USPK ₃	30
	自転車	2
滞留場一人当たり面積 (㎡/人)	: USC	0.5
その他面積比率	: β	0.2
有効利用時間 (分)	: TM	60
広場縦横比 (縦/横)	: A	1.5
自家用車駐車率	: RPKG	0.250
ピーク率	歩行者 : PKW	0.18
	自動車 : PKV	0.12
平均歩行延長/対角線長	: EWP	1.0
平均車道延長/対角線長	: EWV	1.5

計算過程その 2

	面積 (㎡)	施設数 × 面積原単位
バス乗降バス	140	2 バス × 70 ㎡
バス乗場滞留	1	1 人 × 0.5 ㎡
タクシー乗降バス	40	2 バス × 20 ㎡
タクシー乗場滞留	1	1 人 × 0.5 ㎡
タクシープール	30	1 台 × 30 ㎡
自家用車乗降バス	20	1 バス × 20 ㎡
自家用車プール	30	1 台 × 30 ㎡
小計	262	
歩道面積	133	
車道面積	333	
その他面積	182	
+ 駐輪場	88	
+ 歩行者広場	0	
合計	998	

計算過程その3

名称		算出式	数値
駅広総利用者数 (人)	: P	$P = \alpha \times PR$	750
バス駅広利用者数 (人)	: PM_1	$PM_i = P \times RM_i (i = 1, 2, 3, 4)$	107
タクシー駅広利用者数 (人)	: PM_2		82
自家用車駅広利用者数 (人)	: PM_3		72
自転車利用者数 (人)	: PM_4		491
徒歩駅広利用者数 (人)	: PM_5	$PM_5 = P - PM_1 - PM_2 - PM_3 - PM_4$	-2
ピーク時乗客数 (人/時)	バス : $PMHON_1$	$PMHON_i = PM_i \times RON_i \times RKON_i (i = 1, 2)$	11
	タクシー : $PMHON_2$		7
ピーク時降客数 (人/時)	バス : $PMHOF_1$	$PMHOF_i = PM_i \times RON_i \times RKOF_i (i = 1, 2)$	10
	タクシー : $PMHOF_2$		5
ピーク時最大利用客数 (人/時)	バス : PMX_1	$PMX_i = \text{MAX} [PMHON_i, PMHOF_i] (i = 1, 2)$	11
	タクシー : PMX_2		7
自家用車ピーク時最大利用客数 (人/時)	: PMH_3	$PMH_i = PM_i \times PK_i (i = 3, 4)$	12
自転車ピーク時最大利用客数 (人/時)	: PMH_4		44
歩道幅員算定の為の対象歩行者数 (人/時)	: PDS	$PDS = P \times PKW$	135
サービス時間乗客数 (人/時)	バス : $PMSON_1$	$PMSON_i = PMHON_i \times STM/TM (i = 1, 2)$	1
	タクシー : $PMSON_2$		1
ピーク時乗客用者台数 (台/時)	バス : QON_1	$QON_i = PMHON_i / PBAR_i (i = 1, 2)$	0
	タクシー : QON_2		6
ピーク時降客用者台数 (台/時)	バス : QOF_1	$QOF_i = PMHOF_i / PBAR_i (i = 1, 2)$	0
	タクシー : QOF_2		4
ピーク時最大利用台数 (台/時)	バス : QMX_1	$QMX_i = \text{MAX} [QON_i, QOF_i] (i = 1, 2)$	0
	タクシー : QMX_2		6
	: Q	$Q = (PM_1 / PBAR_1) \times 2 + PM_2 / PBAR_2 + PM_3 / PBAR_3$	134
車道幅員算定の為の対象台数 (台/時)	: VH	$VH = Q \times PKV \times 60 / TM$	16
ピーク時自家用車台数 (台/時)	: Q_3	$Q_3 = PMH_3 / PBAR_3$	10
バス乗車バス数 (バス)	: $BAON_1$	$BAON_i = PMSON_i / PBAR_i$	1
バス降車バス数 (バス)	: $BAOF_1$	$BAOF_i = TMOF_i \times PMHOF_i / 60$	1
タクシー乗車バス数 (バス)	: $BAON_2$	$BAON_2 = TMON_2 \times PMHON_2 / TM$	1
タクシー降車バス数 (バス)	: $BAOF_2$	$BAOF_2 = TMOF_2 \times PMHOF_2 / 60$	1
タクシー駐車場容量 (台)	: $NPKG_2$	$NPKG_2 = PMSON_2 / PBAR_2$	1
自家用車停車バス数 (バス)	: BA	$BA = Q_3 \times TSTP / 60$	1
自家用車駐車台数 (台)	: QP	$QP = Q_3 \times RPKG$	3
自家用車駐車場容量 (台)	: $NPKG_3$	$NPKG_3 = QP \times TPKG / 60$	1
バス乗降バス面積 (㎡)	: ASB_1	$ASB_1 = USB_1 (BAON_1 + BAOF_1)$	140
バス乗降滞留面積 (㎡)	: SPC_1	$SPC_1 = USC \times PMSON_1$	1
タクシー乗降バス面積 (㎡)	: ASB_2	$ASB_2 = USB_2 (BAON_2 + BAOF_2)$	40
タクシー乗降滞留面積 (㎡)	: SPC_2	$SPC_2 = USC \times PMSON_2$	1
タクシー駐車場面積 (㎡)	: $ASPK_2$	$ASPK_2 = USPK_2 \times NPKG_2$	30
自家用車乗降バス面積 (㎡)	: ASB_3	$ASB_3 = USB_3 \times BA$	20
自家用車駐車場面積 (㎡)	: $ASPK_3$	$ASPK_3 = USPK_3 \times NPKG_3$	30
駐輪場面積 (㎡)	: $ASPK_4$		88
歩道幅員 (m)	: WP	$WP = PDS / C_1 + C_2$	3.0
車線数 (車線)	: NV	$NV = V / QMAX$	1
車道幅員 (m)	: WV	$WV = NV \times E_1 + E_2$	5.0
途中計算式	: CB	$CB = \sum ASB_i + \sum ASPK_i + \sum SPC_i$	262
	: CA	$CA = (WP \times EWP + WV \times EWV) \sqrt{(A+1/A)}$	15
	: ZAA	$ZAA = (1 - \beta)^2$	0.640
	: ZBB	$ZBB = 2 \times CB (1 - \beta) + CA^2$	658
	: ZCC	$ZCC = CB^2$	68,644
	: D	$D = ZBB^2 - 4 \times ZCC$	257,512
広場総面積 (㎡)	: AS	$AS = (ZBB + \sqrt{D}) / (2 \times ZAA)$	911
対角線延長 (m)	: LA	$LA = \sqrt{(A+1/A) \times AS}$	44
歩道延長 (m)	: LP	$LP = LA \times EWP$	44
車道延長 (m)	: LV	$LV = LA \times EWV$	67
歩道面積 (㎡)	: AW	$AW = WP \times LP$	133
車道面積 (㎡)	: AV	$AV = WV \times LV$	333
その他面積 (㎡)	: AO	$AO = AS \times \beta$	182

+α		
規模面積 (㎡)		350
広場面積 (㎡)		998
計画広場面積 (㎡)		1,348

5 - 2 駅前広場、駐車場及びアクセス道路の規模

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。

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 J R 八雲駅前広場の約 2 倍、約 7,000 m²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 J R 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 m ²	

注 - 1 : 現在の J R 八雲駅前広場の面積は 3,080 m²となっている。

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

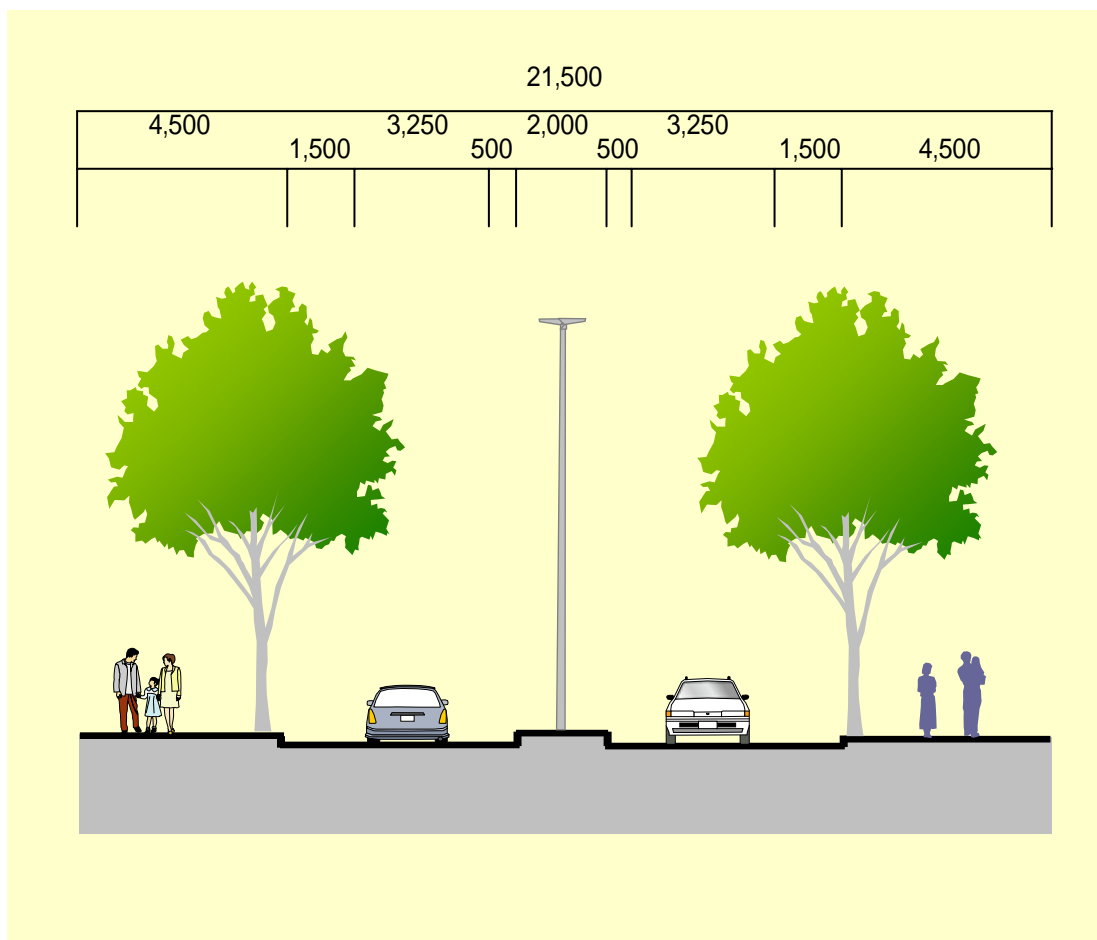
区分	諸元	備考
普通車駐車場	約 5,000 m ²	送迎を除く中長期利用駐車場、障害者用4台を含む。 (200台×25m ²)
大型車駐車場	約 5,000 m ²	観光、貸切バス駐車場。 (20台×250m ²)
合計面積	約 10,000 m ²	

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



5 - 3 駅前広場、駐車場及びアクセス道路の施設配置の考え方

基本的な考え方

駅前広場、駐車場及びアクセス道路の施設配置にあたっては、円滑な交通の実現を図るために、利用者の安全性、快適性に配慮した施設とする。

各施設の計画留意点

駅前広場内の歩道

- ・自動車との平面交差（横断歩道）は、極力避ける。
- ・人の動線は、迂回経路をできるだけ少なくし、スムーズな経路の確保を図る。
- ・利用者に不便を感じさせないスムーズな線形と、ゆったりとした歩行空間を確保する。

駅前広場内の車道

- ・車道は、右回りの一方通行を原則とする。
- ・アクセス道路への出入り口は、1箇所とする。
- ・広場内へ通過車輛が侵入しない自動車動線を構成する。

バス乗降場

- ・新幹線と他の公共交通相互の乗換の利便性を確保するため、出来る限り駅舎前面に配置する。

タクシー乗降場

- ・利用者の利便性に配慮し、駅舎前面に配置する。

自家用車駐車場（送迎用）

- ・駐車場利用車輛の円滑な出入りを確保する。
- ・広場内の車道横断を最小限にする。

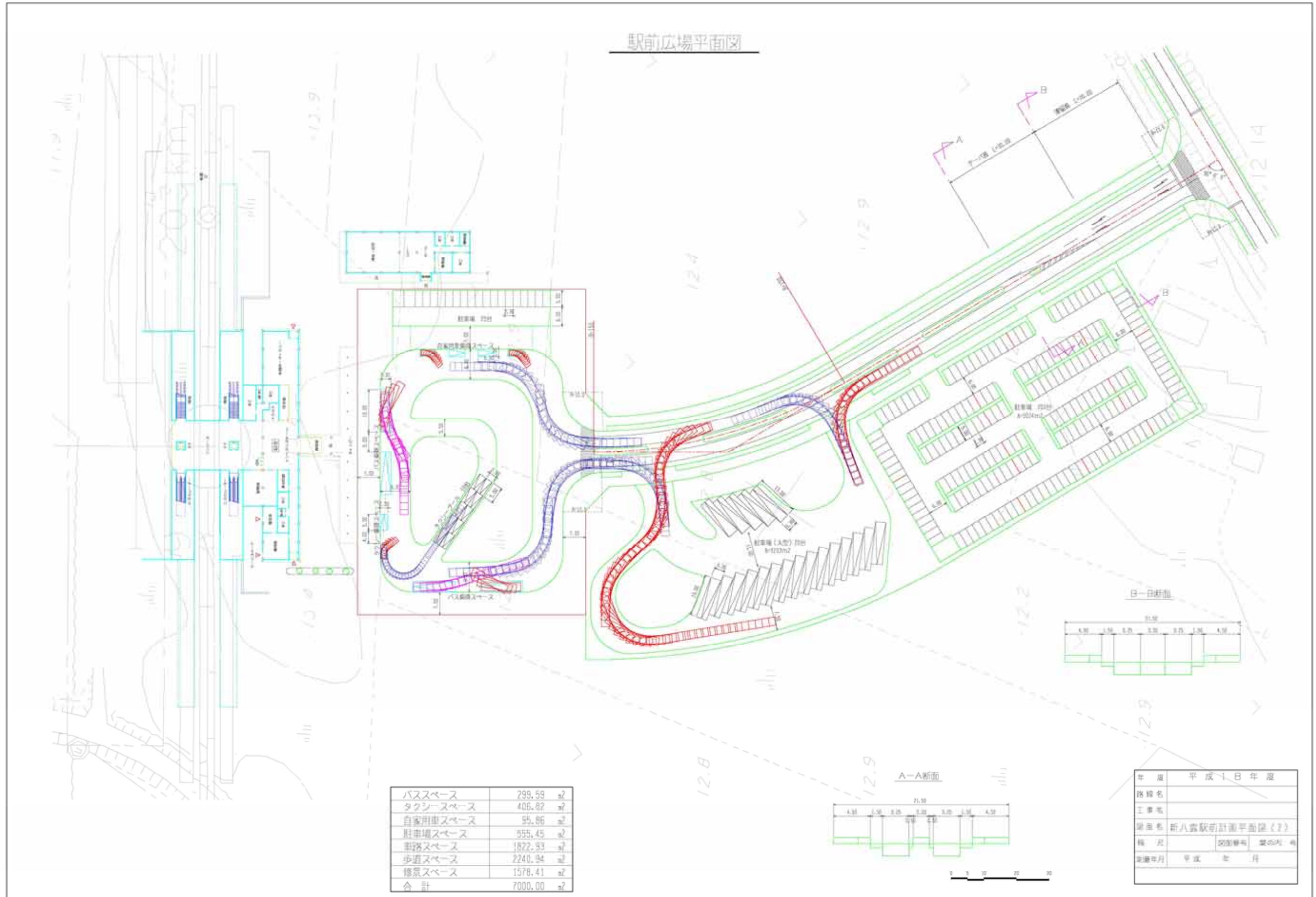
駐車場

- ・左折による出入りを基本とする。
- ・空間を有効に活用できる駐車帯の確保を図る。

アクセス道路

- ・道道八雲北檜山線と新八雲（仮称）駅とを最短で結ぶ経路とする。
- ・自動車の安全で円滑な走行と歩行者の安全性、快適性確保する。

5 - 4 駅前広場、駐車場及びアクセス道路施設配置計画案



6 今後の取り組み

6 - 1 駅周辺整備のスケジュール

北海道新幹線の開業、供用開始にあわせ、情報交流館・駅前広場などを整備する必要がある。

よって、平成 21 年度に北海道新幹線（新函館～札幌間）の実施計画が認可され平成 31 年度末に開業することを想定して、北海道および八雲町の建設事業スケジュールは、次のとおりとする。

新八雲（仮称）駅周辺整備のスケジュール

事業区分	事業年度(平成)												
	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
新幹線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
新駅舎									.....	.....	.....	.....	.....
周辺整備計画	検討・調整	.....	.....	.....	.....	.....		
	決定						.....					
アクセス道路	測量・設計							.....				
	用地取得								.....			
	工事									.....		
情報交流館	農地転用						.....					
	測量・設計							.....				.....
	用地取得								.....	.....	
	工事												.....
駅前広場	農地転用						.....					
	測量・設計							.....				
	用地取得								.....	.....	
	工事											.....	.....
駐車場	農地転用						.....					
	測量・設計							.....				
	用地取得								.....	.....	
	工事											.....	.....

6 - 2 開業に向けた取り組み

北海道新幹線新八雲（仮称）駅の実現に向け、今後、以下に示す取り組みを図ることとする。

新駅周辺へ導入する機能・施設の検討

新八雲（仮称）駅は、八雲市街地から離れて建設、整備される予定であり、導入する機能・施設は、こうした八雲町の特別な条件を十分考慮の上検討して行くこととする。

既成市街地から離れていることは、駅利用の利便性という意味では不利な条件となるが、新たな機能導入や施設立地という面では制約が少ないというメリットもあり、こうした有利な条件を最大限活用するという視点で検討を行なう。

新幹線駅整備の地域振興に及ぼす効果は、駅周辺に整備される機能や施設の違いにより大きく変動することから、広域的な視点や既成市街地では立地が困難で導入の求められている機能・施設の立地を図るといった視点など、様々な視点から検討を進める。

公共交通アクセス整備

新八雲（仮称）駅の利活用を促進するためには、八雲市街地などと新駅とを連絡する公共交通アクセスの充実・強化を図ることが不可欠となる。

八雲市街地と新駅とを連絡する循環バスの運行や路線バスの乗り入れ、さらにはタクシー輸送の充実、強化など、取り組む必要のある施策は多岐にわたる。今後、少子・高齢化がより進展する中で、公共交通の充実は、一層重要になると考える。

これら公共アクセスの整備には、輸送を担う事業者との事前の密接な協議、バスルートの変更や輸送方法の検討には国の機関との協議も必要であり、これら協議・調整を図って行くものとする。

なお、新駅へ連絡する循環バスは、福祉輸送など他の輸送形態との連携や協働など事業性の効率化、合理化を図る必要がある。

観光資源、観光ルートの発掘、整備

新八雲（仮称）駅の利活用の促進には、在来の鉄道利用からの転換に加え、新たな需要を確保することが重要になる。

このため、新幹線整備による東北地域など新たな交流圏域の形成を展望し、地域の観光資源の発掘や観光ルートを整備し、観光交流の促進を図ることとする。

たとえば、新幹線開業後の新八雲（仮称）駅を利用する観光行動パターンの調査、東北、九州など近年新幹線の開業した先進地域の取り組み事例の分析を行い、具体的で裏づけのある魅力的な観光資源の発掘と観光ルート形成に取り組む。以上により、道南の温泉資源や歴史資源と地域の自然資源などが一体となった新しい道南観光のステージづくりなどを進める。

特に、八雲町は、「自然美術館」と称されるような遊楽部川など魅力ある自然資源が豊富にあることから、これら地域資源を活かし、ビューポイント整備などによるオオワシ、オジロワシの撮影ツアーや、農作業や搾乳などが体験できるファームステイなど、都市住民ニーズの大きな観光メニューを提供する可能性が高く、その具体化に取り組む。

上位計画への位置づけ

新幹線及び新八雲（仮称）駅の建設整備は、八雲町の社会経済に大きな影響を及ぼす一大プロジェクトであり、八雲町の行政、事業者、住民が一丸となって取り組む必要のある事業である。

このため、新八雲（仮称）駅周辺整備に関わる地域の取り組みなど実行プログラムについては、町内の関係団体による「八雲町北海道新幹線推進協議会」等の意見を聞きながら、総合計画など上位計画に明確に盛り込み、庁内の「北海道新幹線推進プロジェクトチーム」を中心に、関係する分野を一体的、総合的に推進する取組みを継続して行く。

また、新駅の建設に伴い、農地の転用許可が必要になることから、それを契機として農業振興計画の見直しを図り、新幹線関連の農業振興施策を計画に盛り込む。

広域との連携、協力体制の構築

以上の取り組みには、日本海側の地域など広域との連携協力を欠かすことが出来ない。たとえば、バスルートや観光ルートの設定あるいは観光資源の発掘には、駅勢圏以上に、より広域的な地域との連携・協議が不可欠となる。

また、駅周辺に導入する機能・施設に関しても、八雲町のほかに広域の視点から検討を加えることにより、新たなニーズの発現が考えられるため、計画・構想の初期段階から、常設の意見交換や共同の検討作業を行える体制を構築する。

住民と協働した取り組み

本計画ならびに前述の「開業に向けた取り組み」について、開業まで継続して町内会や各種団体・グループを対象にした「出前説明会」等を随時開催する。

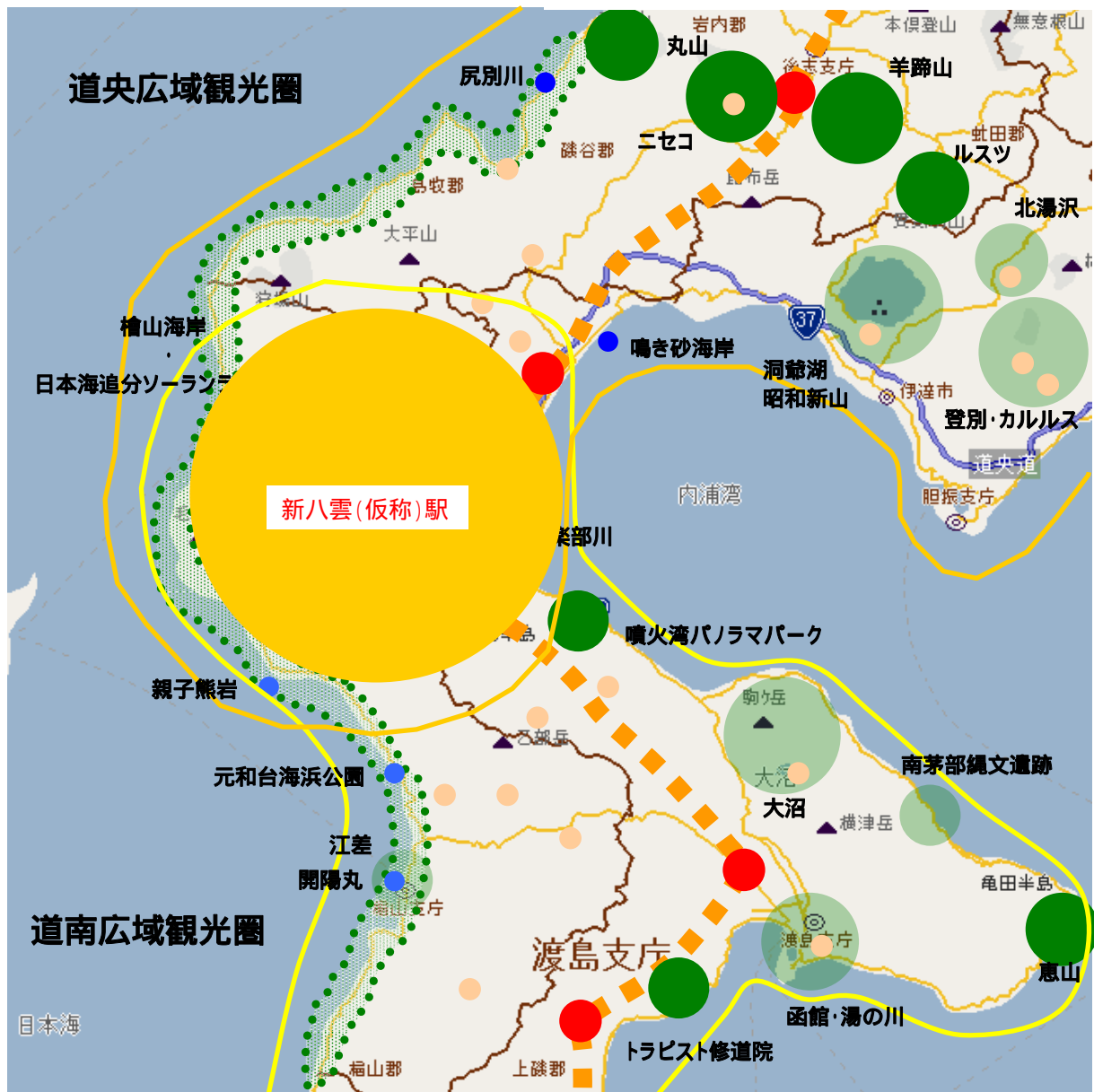
こうした住民との対話機会を数多く持ちながら、新幹線に対する住民の理解をさらに深め、全町を上げた取り組みに発展させる。

新八雲（仮称）駅を中心とする広域観光圏の形成可能性

八雲町は、登別・洞爺やニセコ・ルスツなど道央地域の観光圏と函館・大沼、恵山など道南地域の観光圏との中間部に位置し、新幹線整備による広域交通基盤の整備によって、これら二つの広域観光圏を結び付ける役割を担うとともに、日本海観光を含めた新たな観光交流拠点となる。

このような新しい役割・機能を果たすよう新八雲（仮称）駅周辺の整備を図ることとする。

広域観光圏の概要



- 海浜の観光資源
- 主な温泉・温泉郷
- 主な観光地

新八雲（仮称）駅を起終点とする広域観光ルートの基盤整備

新八雲（仮称）駅の整備により、八雲を起点あるいは終点として、道南と道央を結び、日本海側を加えた次のような新たな観光ルートの形成が期待され、その実現に向けて、今後、駅前広場など交通基盤の整備と観光情報提供機能の充実強化が極めて重要となる。

また、これら観光関連の機能充実と施設整備に伴い、農業や水産業など一次産業の高度化、生産物の高付加価値化が促進されるとともに、旅行業関連の業務機能集積など、八雲町の産業振興に大きく資することが期待される。

【八雲起終点ルート】()

～八雲を起点に函館、大沼、恵山を巡り、檜山海岸を經由して道央のニセコ、登別・洞爺を周遊し、八雲に戻るルート～

ひらたない温泉（あわびの湯）などルート上の温泉地が広域観光資源として活用されるため、施設やサービスの水準向上など、観光資源としての魅力向上が求められる。

【函館起点、八雲終点ルート】()

～道南の函館を起点に松前、江差などの歴史資源を經由しながら、日本海追分ソーランラインを北上し、羊蹄山周辺、北湯沢、登別など道央の観光地を経て八雲に到着するルート～

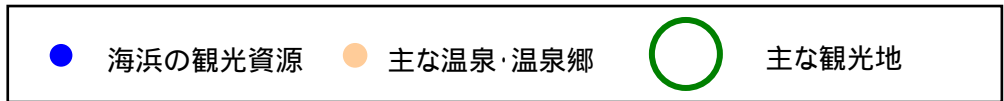
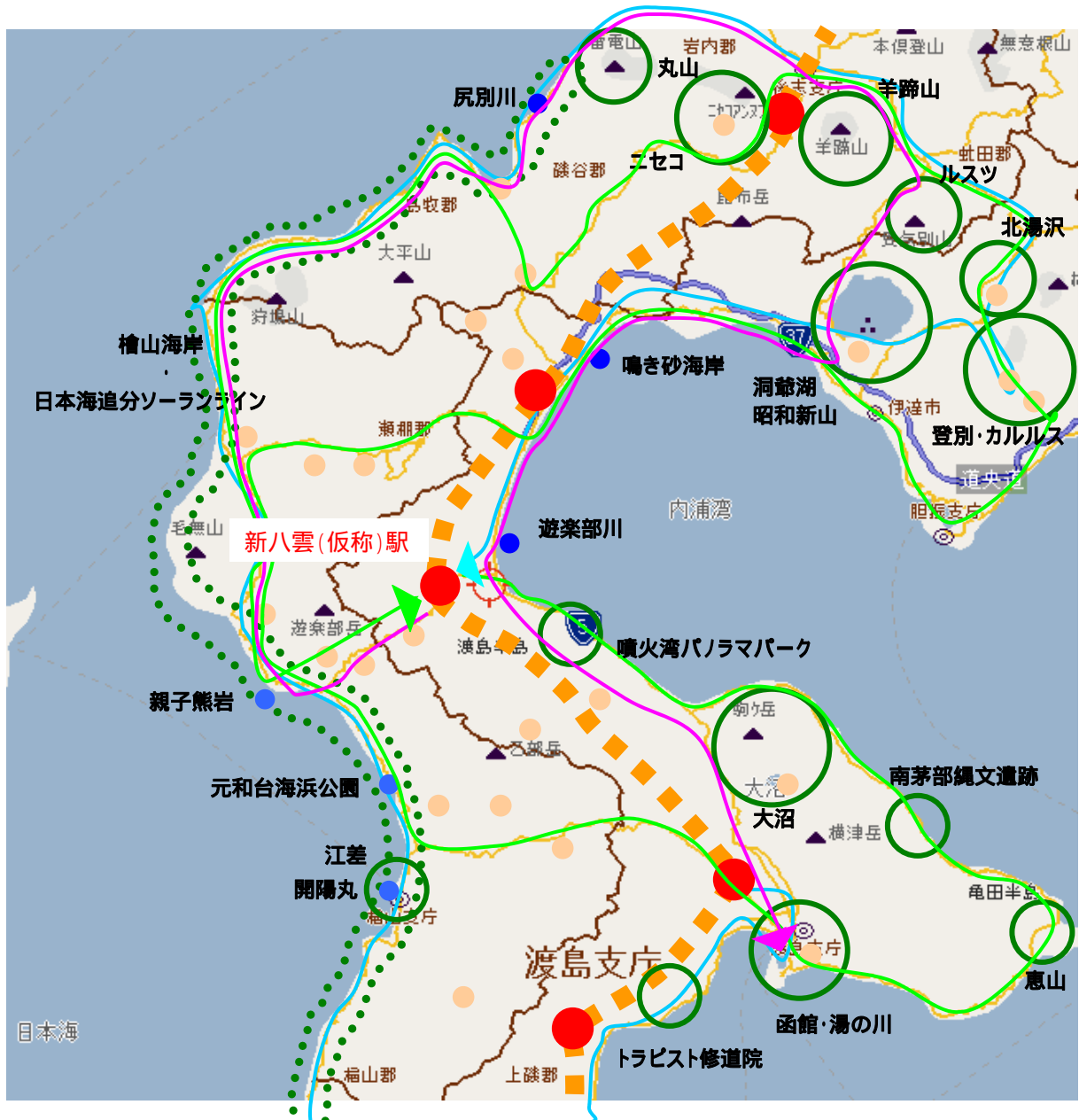
観光の終点として、噴火湾パノラマパーク、遊楽部川など八雲町内の観光資源の魅力向上や観光ポイント相互の連携、アクセス性の向上が必要になる。

【八雲起点、函館終点ルート】()

～八雲を起点に日本海追分ソーランラインを北上し、岩内、ニセコを經由してルスツ、洞爺湖を周遊し、内浦湾沿いをパノラマパークなどを楽しみながら南下し、函館に至るルート～

観光ルートの起点に相応しい、観光関連の各種情報の提供機能の充実強化が必要になる。

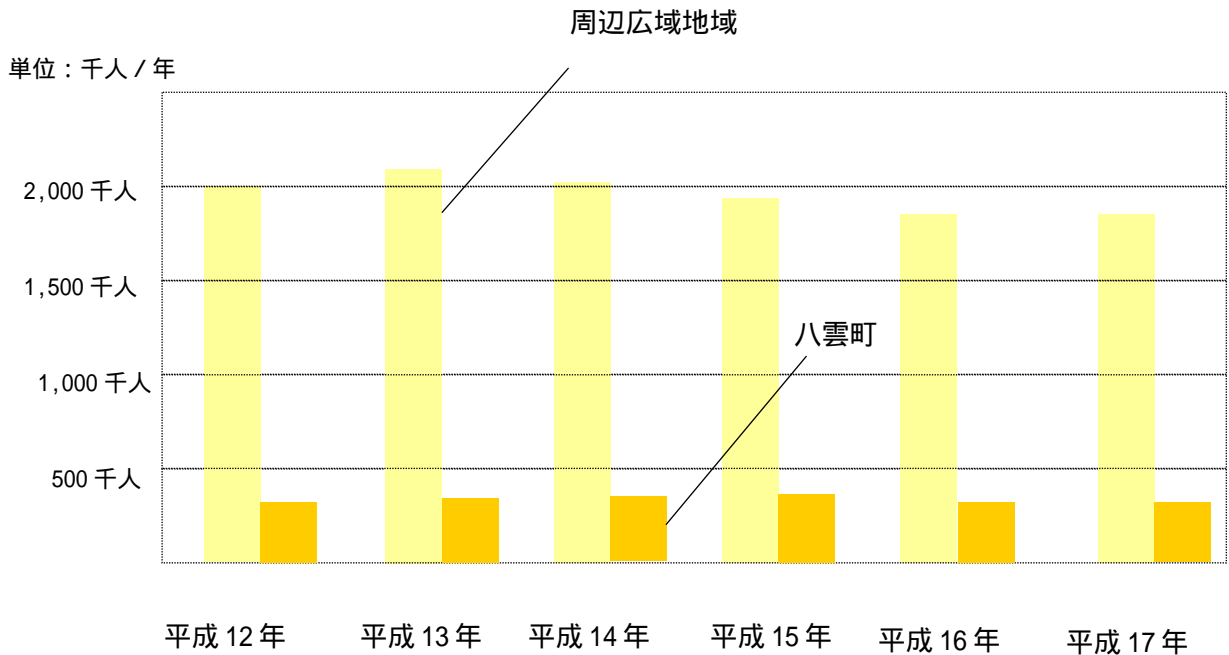
新たな広域観光ルートの基盤整備



八雲町と周辺広域地域の観光入込み客数の推移

八雲町の年間観光入込客数は、30万人ほどで推移しているが、新八雲（仮称）駅勢圏を加えると概ね200万人程度の観光客の入込み実績があり、これら広域地域と連携・共同による観光ルート・観光ツアー開発の可能性が高まる。

観光入込み状況の推移図



年間の観光入込客数の推移 (千人/年)

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
八雲	315.8	339.8	345.3	360.6	321.3	315.6
今金	109.9	100.4	115.1	108.7	103.7	97.7
せたな	302.7	309.4	319.2	303.1	307.1	301.3
奥尻	52.4	49.5	55.3	57.6	54.8	52.6
乙部	249.6	228.7	212.3	177.4	190.3	191.7
厚沢部	152.5	163.8	155.1	141.6	141.9	142.0
森	804.8	897.0	811.6	777.4	726.9	742.2
合計	1987.7	2088.1	2013.9	1926.4	1846.0	1843.1

資料：北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）

北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備構想

平成 18 年 12 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
電話 01376-2-2111
ファクス 01376-2-2120
