

北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画【概要版】

【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」

1. 計画の背景と目的

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 kmにおよぶ路線である。

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。

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）

2. 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状

2.1 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。

2.2 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。

2.3 アクセス環境

市街地からのアクセス面では、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松山線を通すが、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。

広域アクセス面では、新函館北斗駅は函館に近い主要駅として、長万部駅は J R 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。

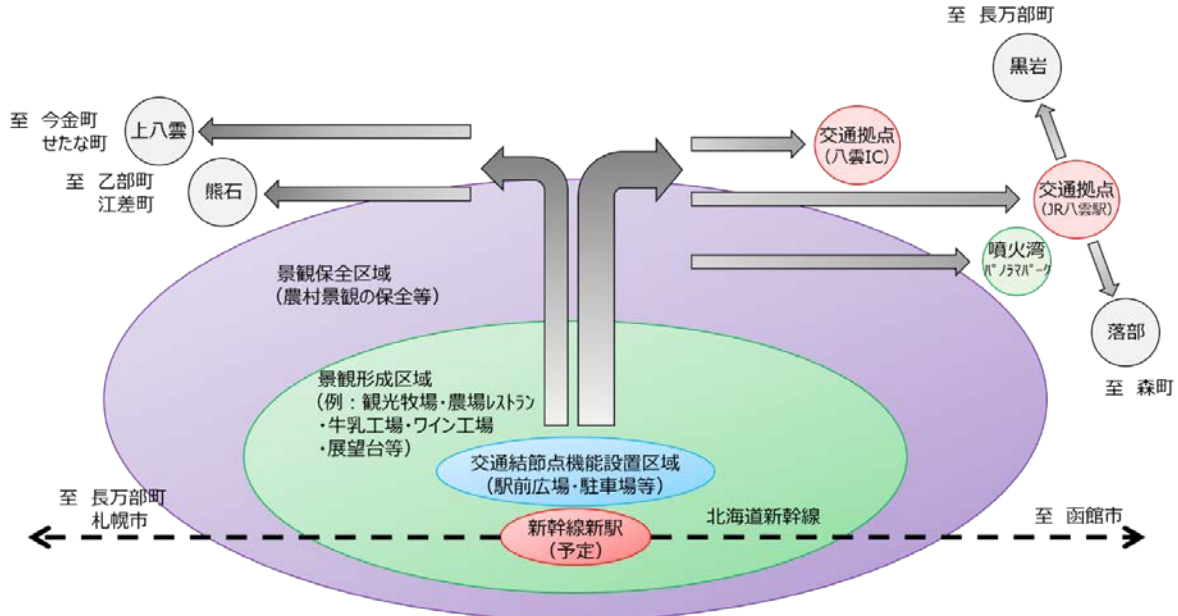
その他、森町や南檜山からは、札幌方面に向かう上で、新函館北斗駅に行くには遠回りとなるため、新八雲（仮称）駅を利用する場合が一定程度あると考えられる。

3. 計画の基本的な考え方

3.1 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。

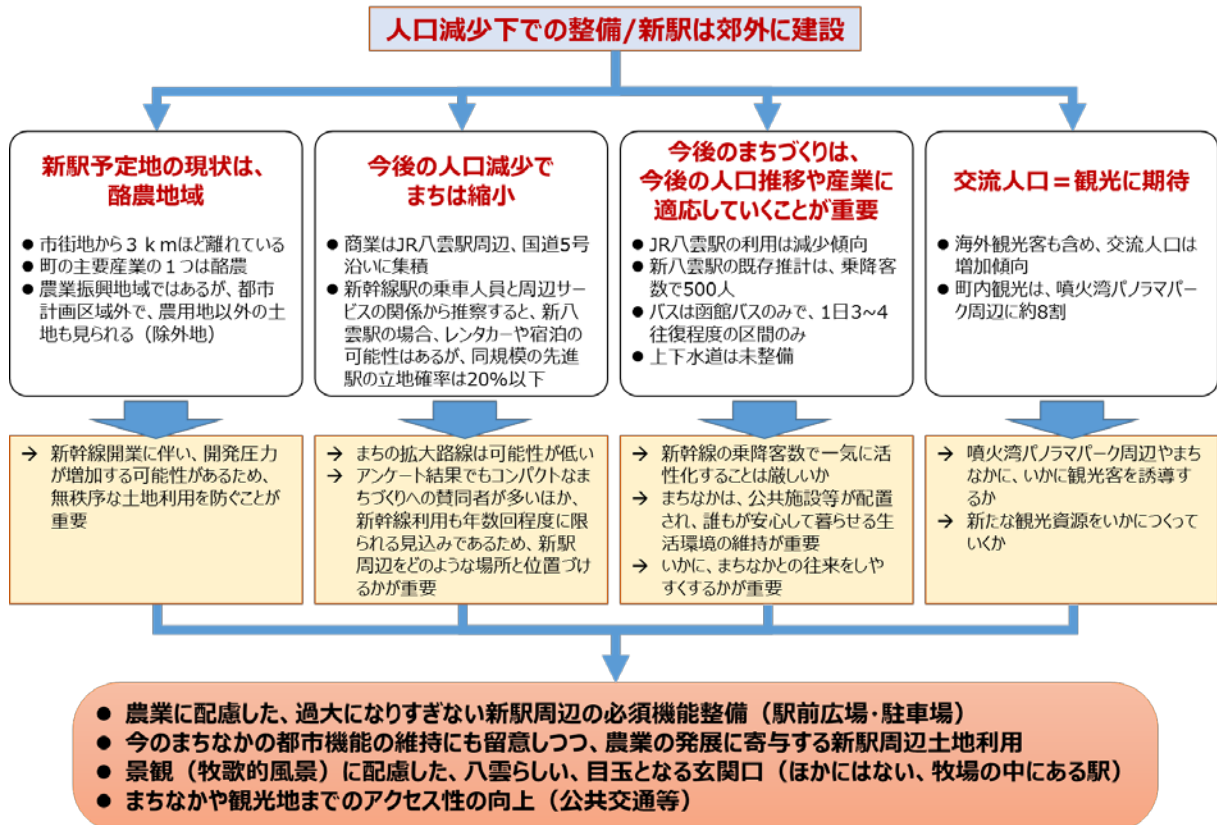
そのため、現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用を目指すこととし、現状見られる農用地以外の土地も含め、農村景観を保全するための土地利用の制限及び駅周辺整備とする。また、新幹線開業に伴う、開発圧力の増加の可能性に対処し、無秩序な市街化等の開発抑制を行っていくこととする。



土地利用の基本方針図

3.2 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

3.3 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應しいデザイン（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、「農業の発展に寄与する施設」を中心に、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

アクセス道路は、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。

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。

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。

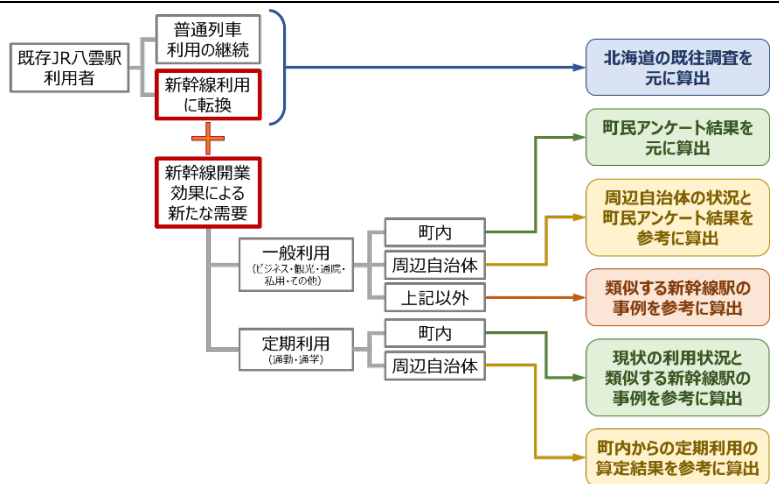
※新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計

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、右図に示すとおり推計方法により、将来乗降客数の新たな独自推計を行った。

上記フローに基づき、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		

3.4 土地利用に関する基本計画

(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）

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。

<p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;"><特定用途制限地域（都市計画法）></p> <p>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</p> <p><small>※具体的な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。</small></p>	<p style="text-align: center;">景観の規制</p> <p style="text-align: center;"><景観地区（景観法）></p> <p>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。</p> <p>【景観地区内で定める事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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
--	---

4. 新駅周辺整備基本計画

4.1 計画条件整理

(1) 駅前広場へのアクセス道路

道道八雲北松山線と同等の幅員構成とする。

(2) 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とする。

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	
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	
車道幅員		3 m	6 m	
歩道幅員		5 m	6 m	

(3) 駐車場の規模

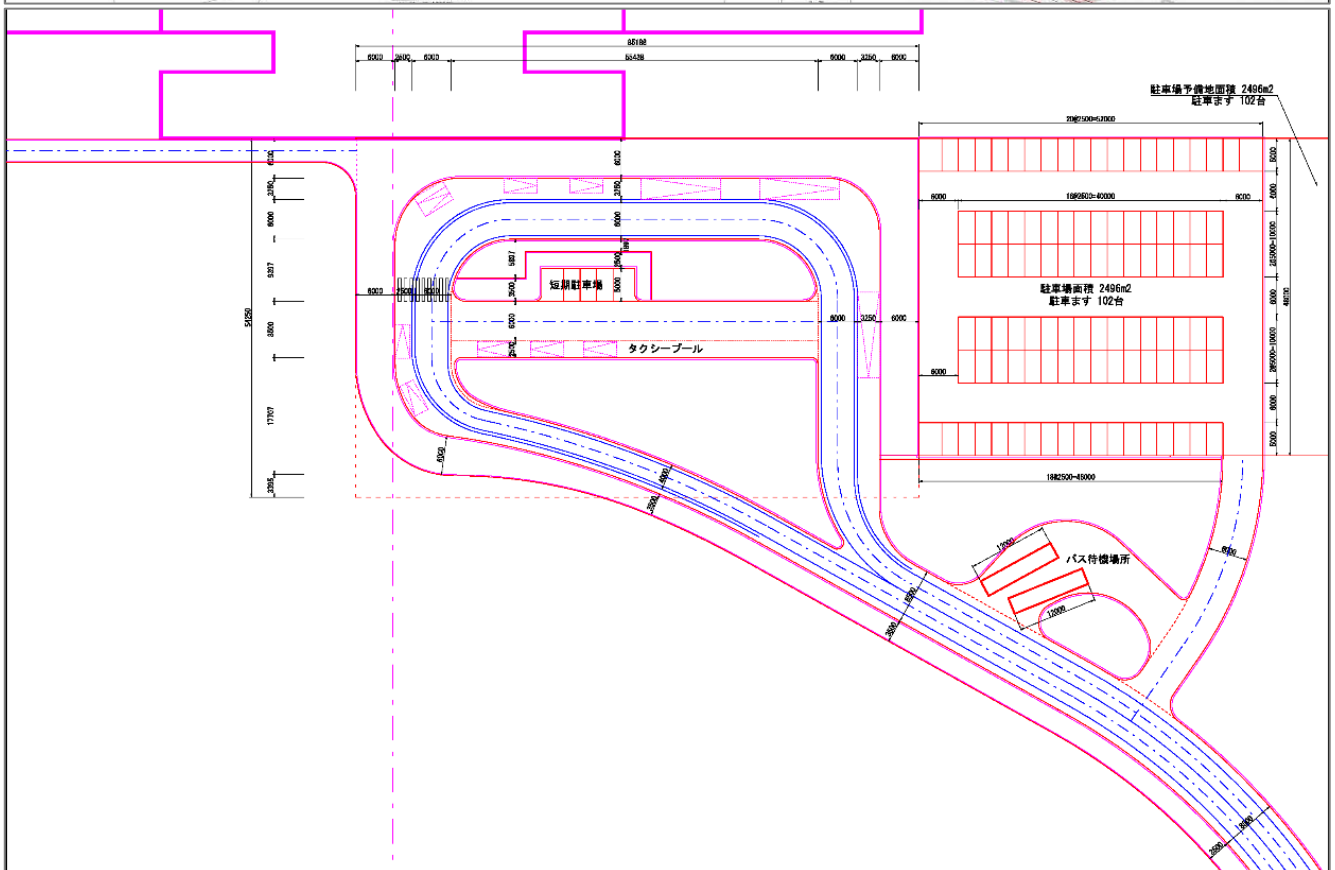
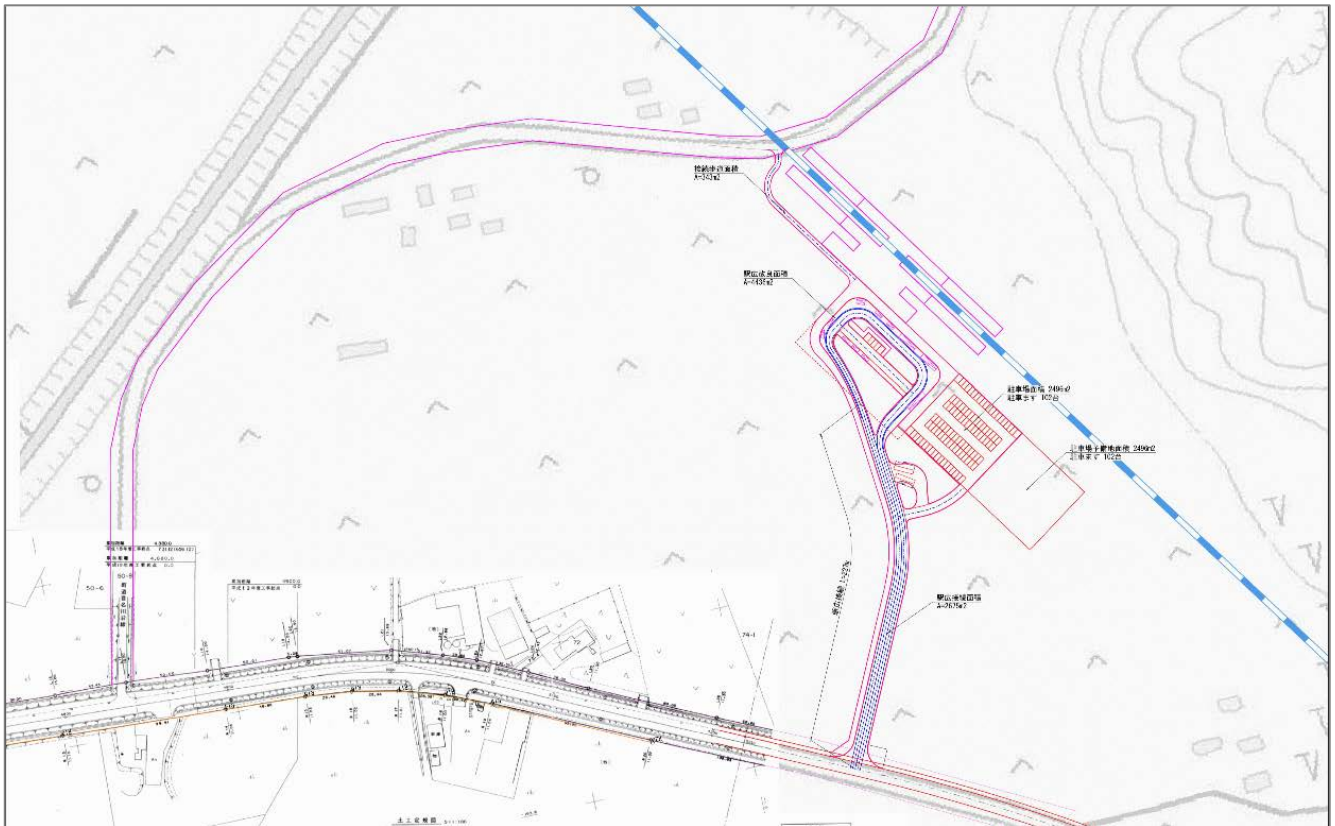
周辺自治体から利用があると想定する場合の乗降客数を基準に駐車場の規模を設定することとし、102 台の駐車容量を確保する。

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）利用車輛数	F	102	台	F=D÷E

4.2 駅前広場等配置計画

(1) 配置計画

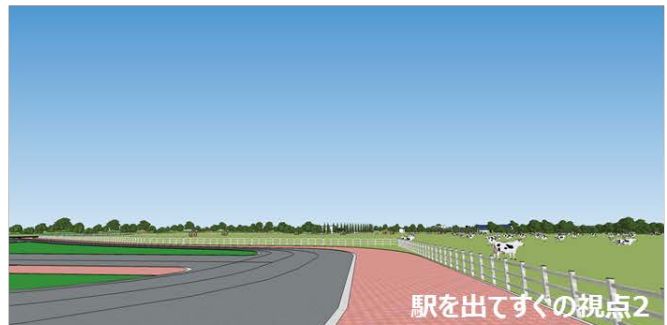
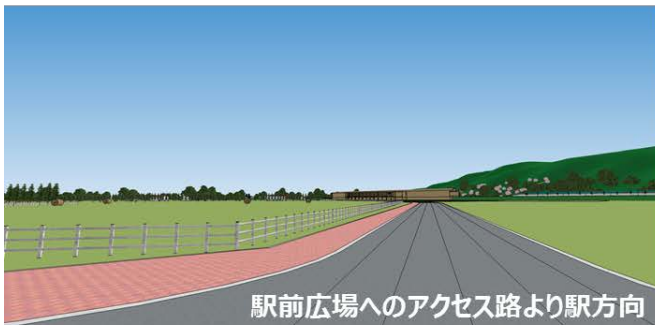
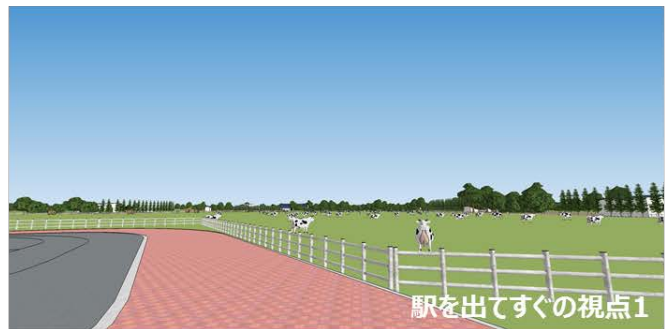
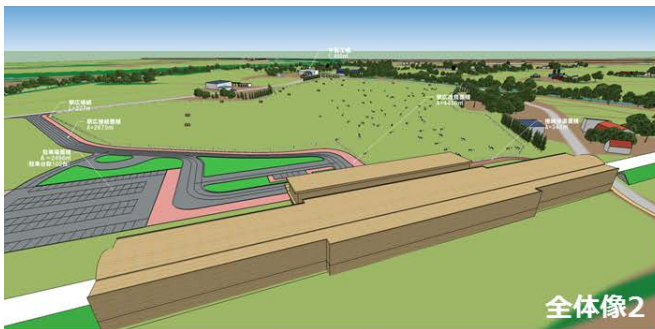
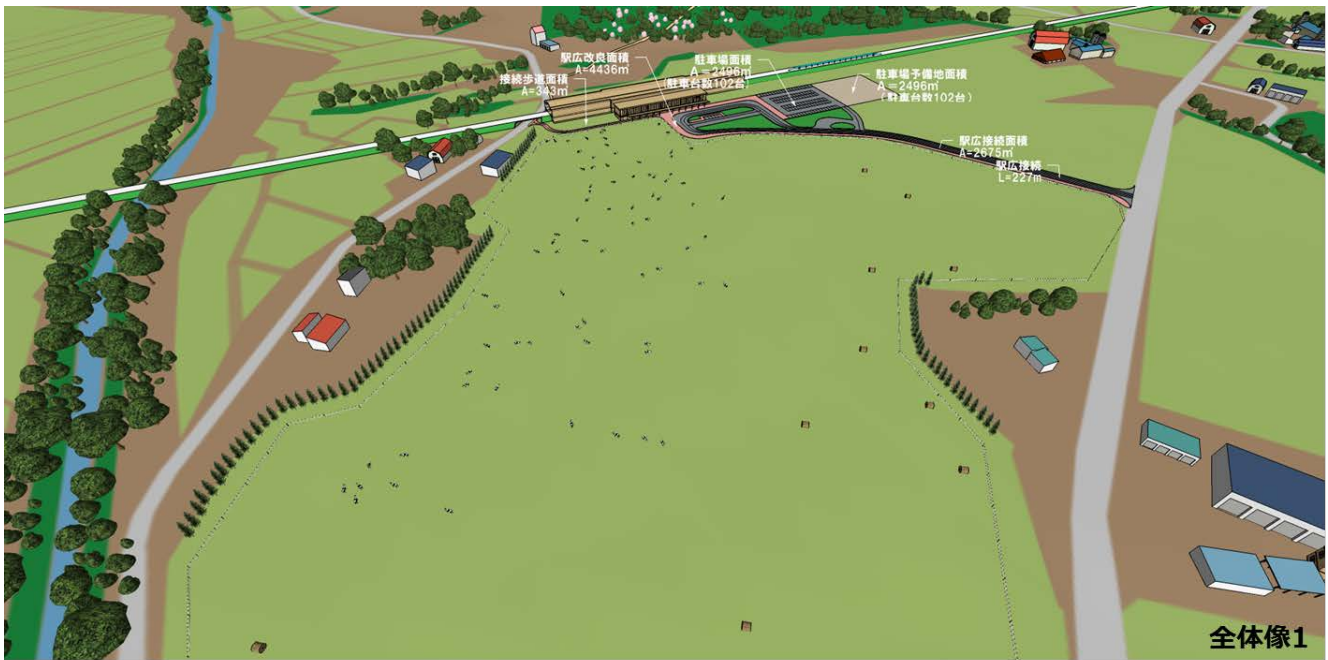
前出条件の下、駅前広場等配置計画は、下図の通りとする。一般的に、利便性の観点から、駅舎の目前に駅前広場が配置されるが、駅前面に広がる牧歌的風景を印象的に見せるため、人工物（駅前広場等）の印象を出来る限り少なくできるように、駅舎と駅前広場をずらした形での配置とし、駅前広場面積：約 4,500 m²、駐車場面積：約 2,500 m²となった。



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。

(2) 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。

(3) 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。

4.3 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

地域公共交通については、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。

その他の二次交通として、レンタカー事業が挙げられるが、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。

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

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。

(3) 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ラ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

4.4 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	-	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	-	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				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
			設計（基本+実施）															■
			工事															■
	駅裏山林部の整備	-	関係機関協議															■
			測量・周辺環境調査等															■
			設計（基本+実施）															■
	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	民間意向調査等															■
			関係機関調整	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
設計（基本+実施）																	■	
工事																	■	
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															■