

新幹線新駅周辺整備基本計画の策定について

- | | | |
|---|-----------------------|------------|
| 1 | 新駅周辺の現況 | ……P. 1 |
| 2 | 新駅周辺における土地利用の基本方針 | ……P. 2- 3 |
| 3 | 新駅周辺整備の方向性 | ……P. 4- 5 |
| 4 | 新駅周辺整備の方針とイメージ | ……P. 6- 8 |
| 5 | 農地利用・農村景観を維持するための制度検討 | ……P. 9 |
| 6 | まちなかや観光地までのアクセス性向上方策 | ……P. 10 |
| 7 | 新駅周辺の土地利用基本計画 | ……P. 11-15 |
| 8 | 新駅周辺の整備イメージ | ……P. 16-19 |

1.1 新駅周辺の現況

周辺状況



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かが重要

交流人口 = 観光に期待

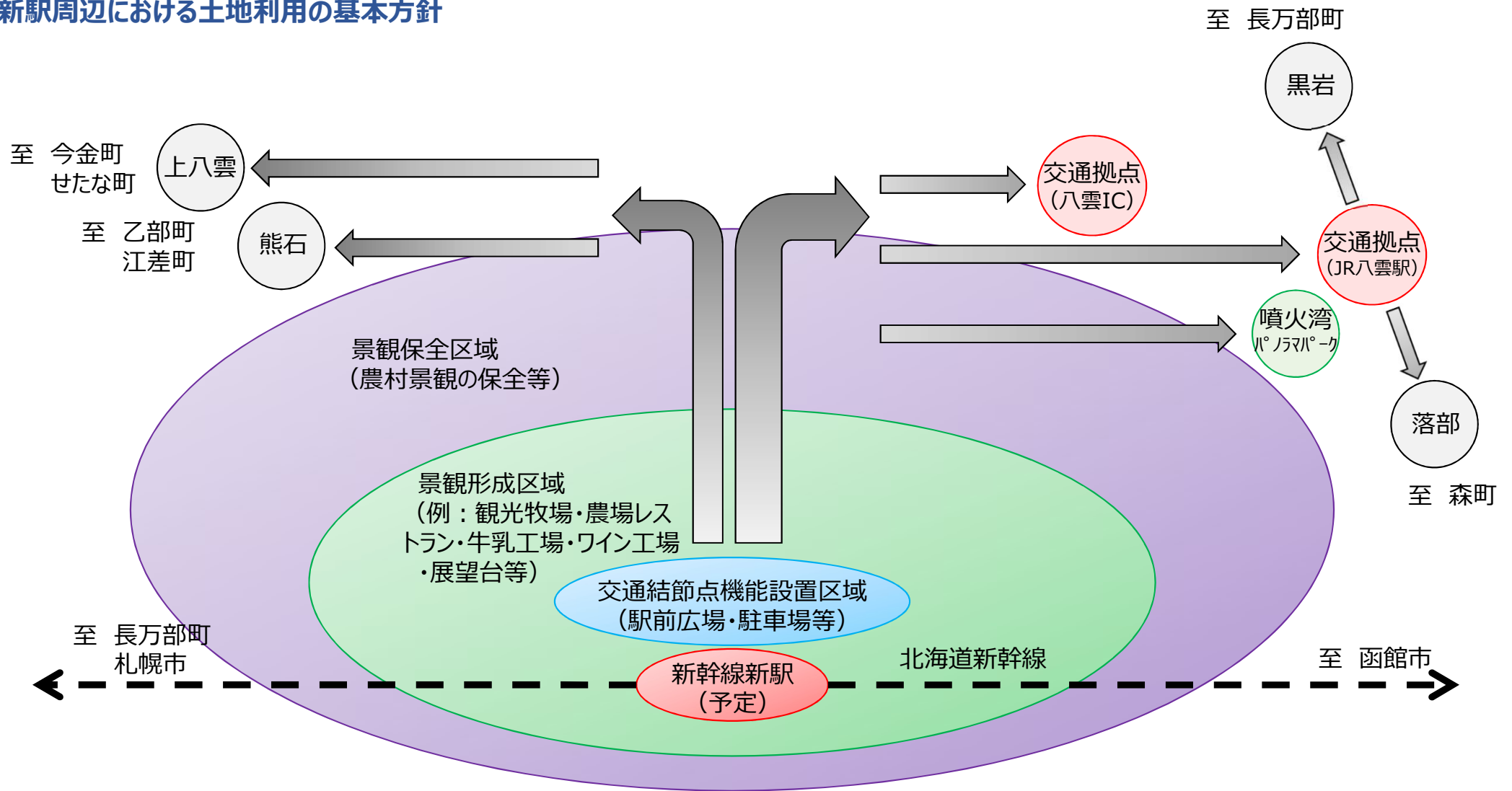
- 海外観光客も含め、交流人口は増加傾向
- 町内観光は、噴火湾パノラマパーク周辺に約8割

→ 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、過大すぎない新駅周辺整備
- 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の土地利用
- 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）

2 新駅周辺における土地利用の基本方針

新駅周辺における土地利用の基本方針



3 新駅周辺整備の方向性

検討内容①

① 必須メニューの整備内容の検討

- 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（駐車場等予備スペース）
 - ・当面は緑地とし、多目的スペース

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

② 新駅周辺の具体的な姿の検討

- 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

検討内容

- 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

③ 新駅からのアクセスの検討

- 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

検討の方向性

- 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

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？

→ 新幹線開業後も酪農が営まれ、利用者などから牧場の駅と感じてもらえる様な、まわりの自然、施設などと調和のとれた統一感のある“姿”

● 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

3 新駅周辺整備の方向性

※目指す「八雲らしさ」「目玉」「牧歌的風景」とは？

町長の名刺の裏面



噴火湾パノラマパークからの眺め



代表的な「八雲らしい」牧歌的風景

酪農が営まれ、周囲の自然や施設などと調和の取れた統一感のある “姿”

4 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
- 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の土地利用
- 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）

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

4 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		

4 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。
- **車両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。

（3,900㎡程度と想定）

- **駅前駐車場の需要の試算結果は、102台。**
- （周辺自治体から利用が得られない場合は75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、**3,060㎡程度が必要**と考えられる。



5 農地利用・農村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)

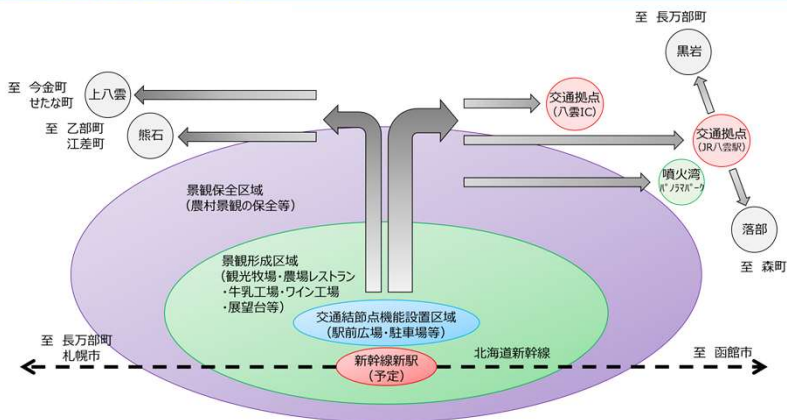
6 まちなかや観光地までのアクセス性向上方策

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。

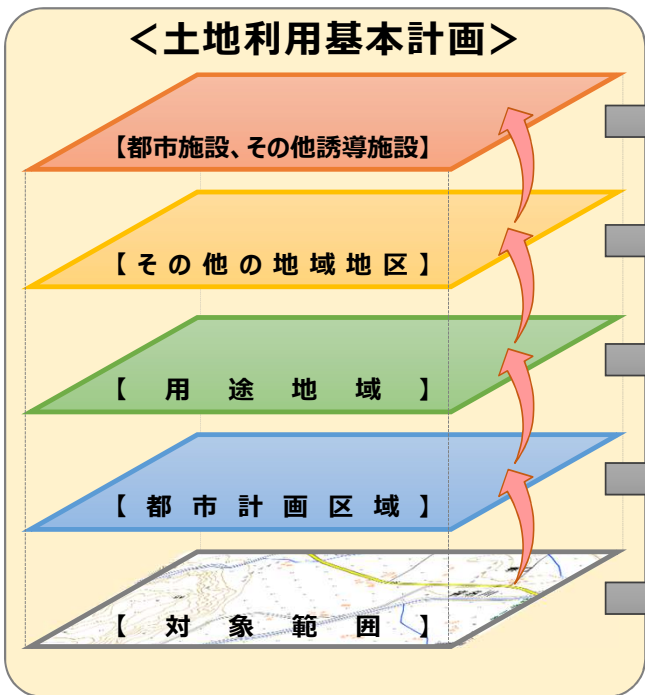


7 新駅周辺の土地利用基本計画



土地利用の基本方針

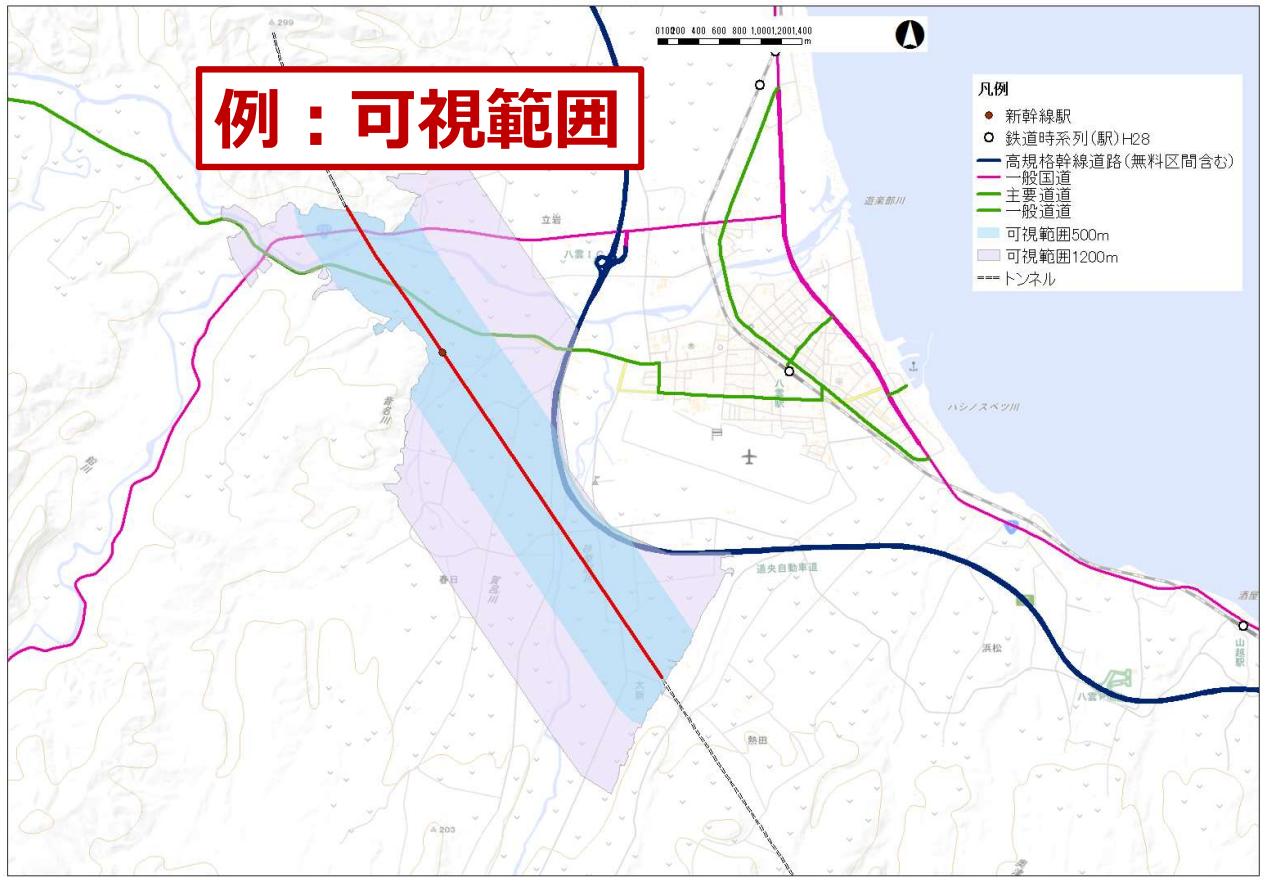
- 農業に配慮した、過大になりすぎない新駅周辺整備
- 今のまちなかの都市機能の維持にも留意しつつ、農業の発展に寄与する新駅周辺の土地利用
- 景観（牧歌的風景）に配慮した、八雲らしい、目玉となる玄関口（ほかにはない、牧場の中にある駅）
- まちなかや観光地までのアクセス性の向上（公共交通等）



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
その他の地域地区を設定するか	土地利用・景観の制限をしたいので、 その他の規制を設定する
用途地域を設定するか	施設集積を図る目的ではないので、 用途地域には編入しない
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
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）

7 新駅周辺の土地利用基本計画

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



○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）

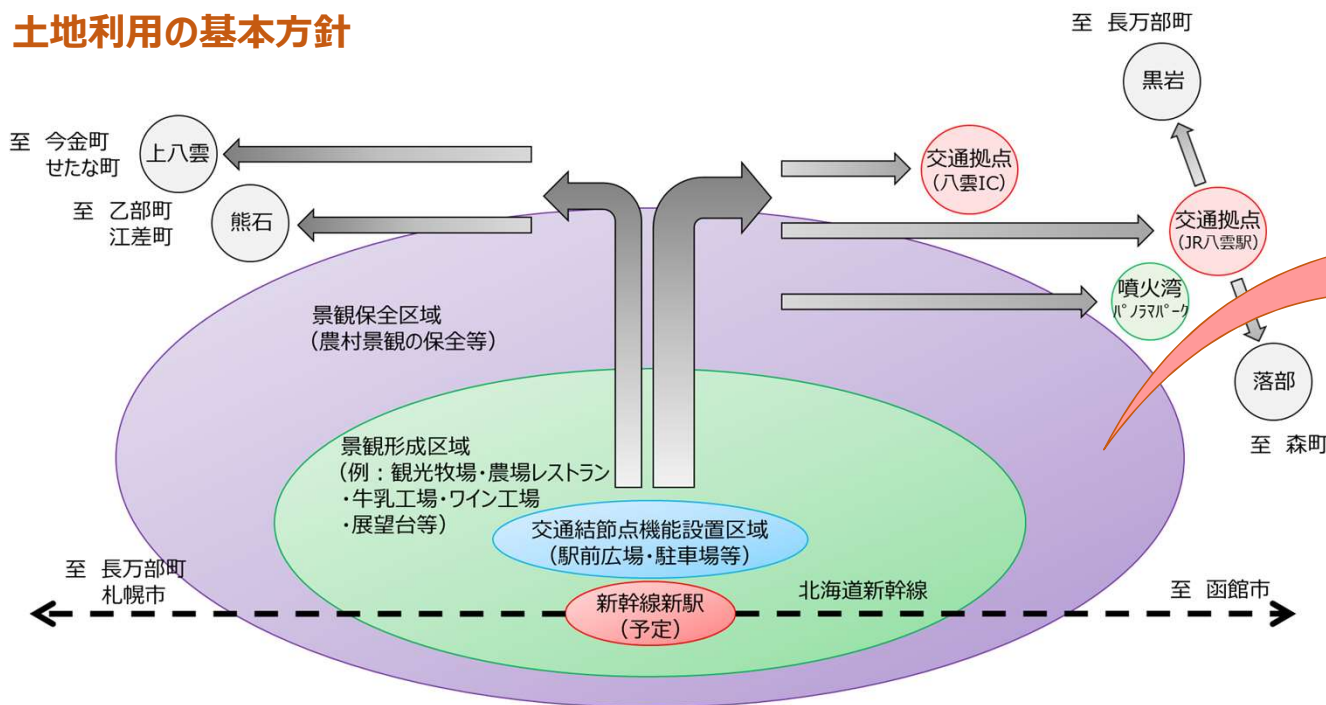
- 1) 北海道_屋外広告物許可等事務取扱要領：500m
 - ・新幹線鉄道から展望できる地域のうち第2種禁止地域：～500m
 - ・新幹線鉄道から展望できる地域のうち第4種許可地域：500mを超える範囲
- 2) 人間の認知限界（何があるか判別できる範囲）：1,200m※

※：景観用語事典 増補改訂版（篠原修 編／彰国社／2007）より

7 新駅周辺の土地利用基本計画

用途地域を設定するか	→	施設集積を図る訳ではないので、用途地域には編入しない
その他の地域地区を設定するか	→	土地利用・景観の制限をしたいので、その他の規制を設定する

土地利用の基本方針

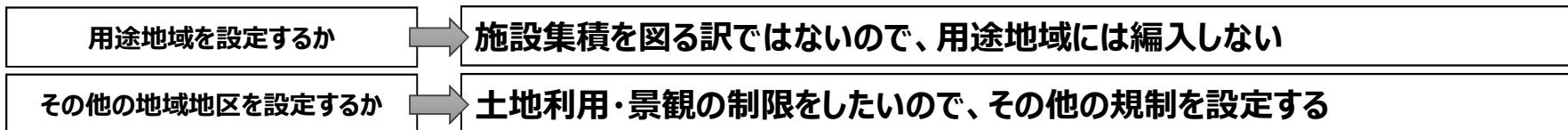


用途地域のない都市計画区域 (白地地域) における土地利用の規制

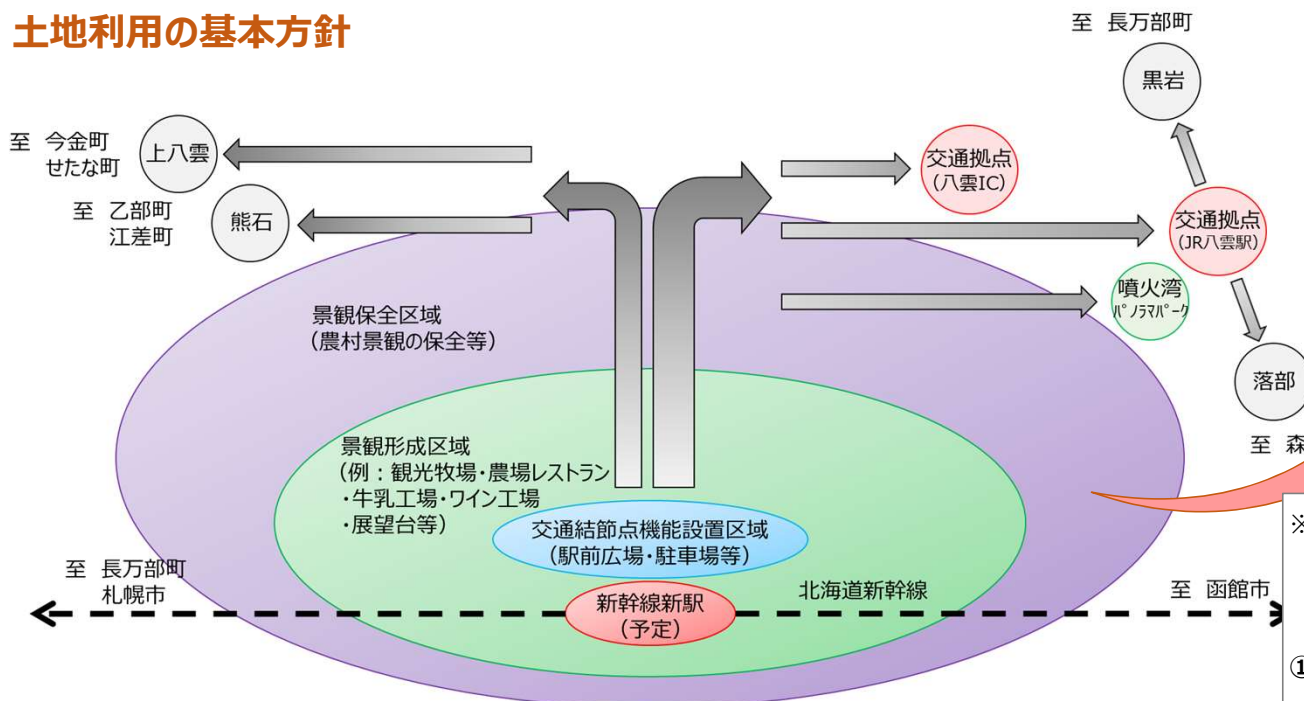
<特定用途制限地域 (都市計画法)>
 用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成又は保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域

※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。

7 新駅周辺の土地利用基本計画



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

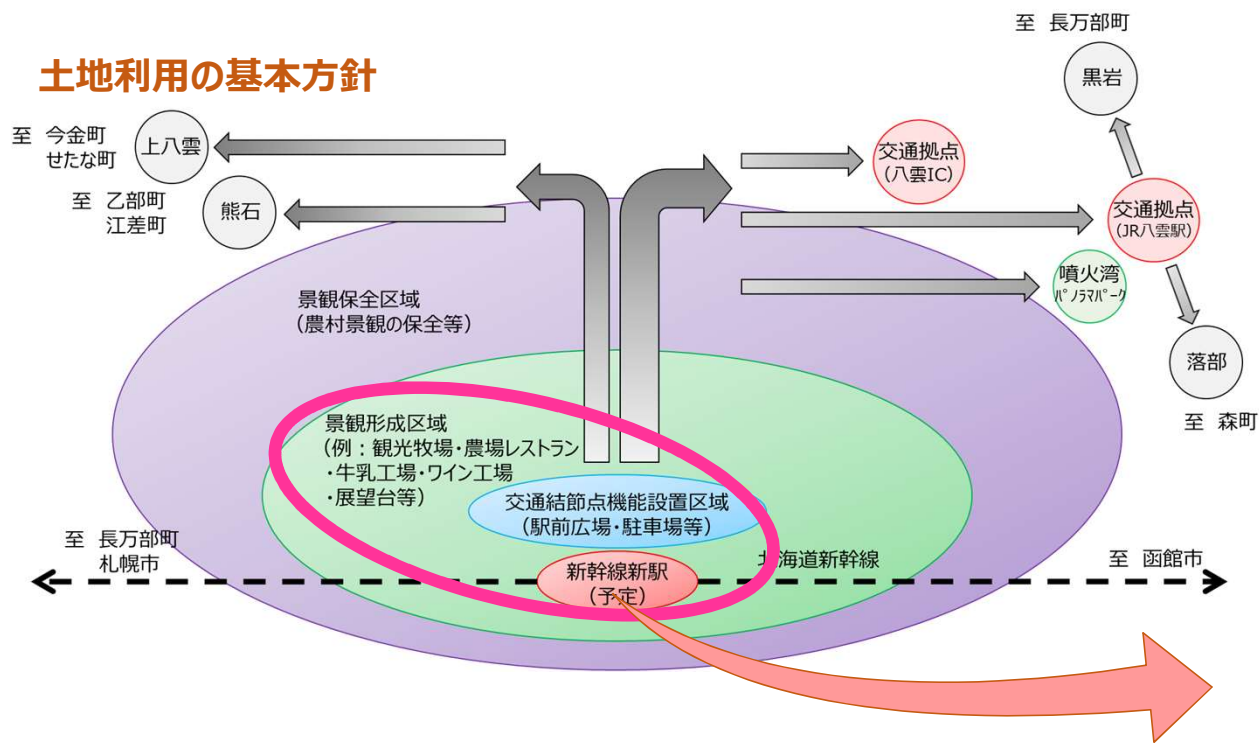
7 新駅周辺の土地利用基本計画

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

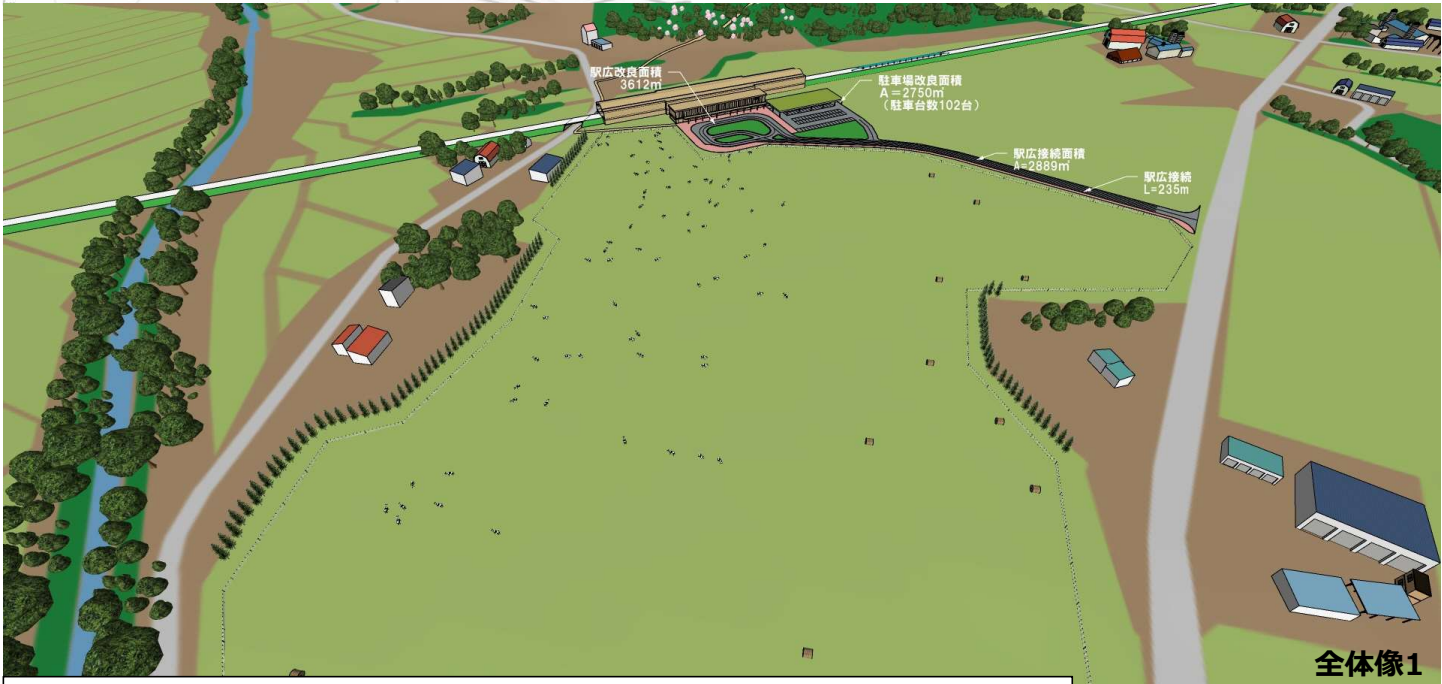


※ その他、計画ベース案を元に、景観に配慮し、駅出口から見える駅前広場のボリュームを軽減した案を2案検討 (後掲)

8 新駅周辺の整備イメージ



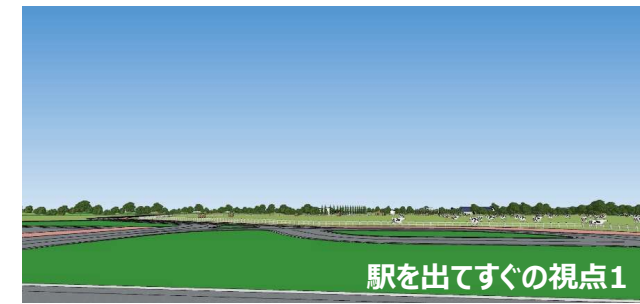
計画ベース案



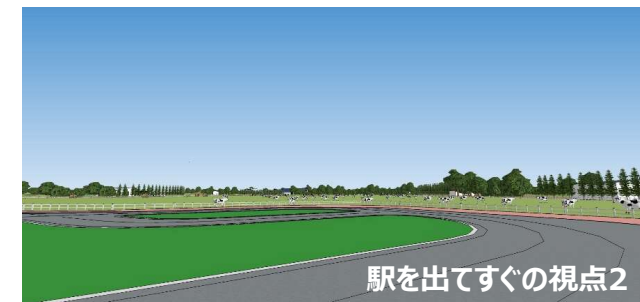
全体像1



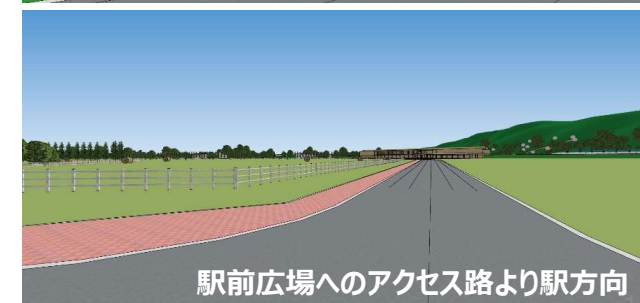
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2



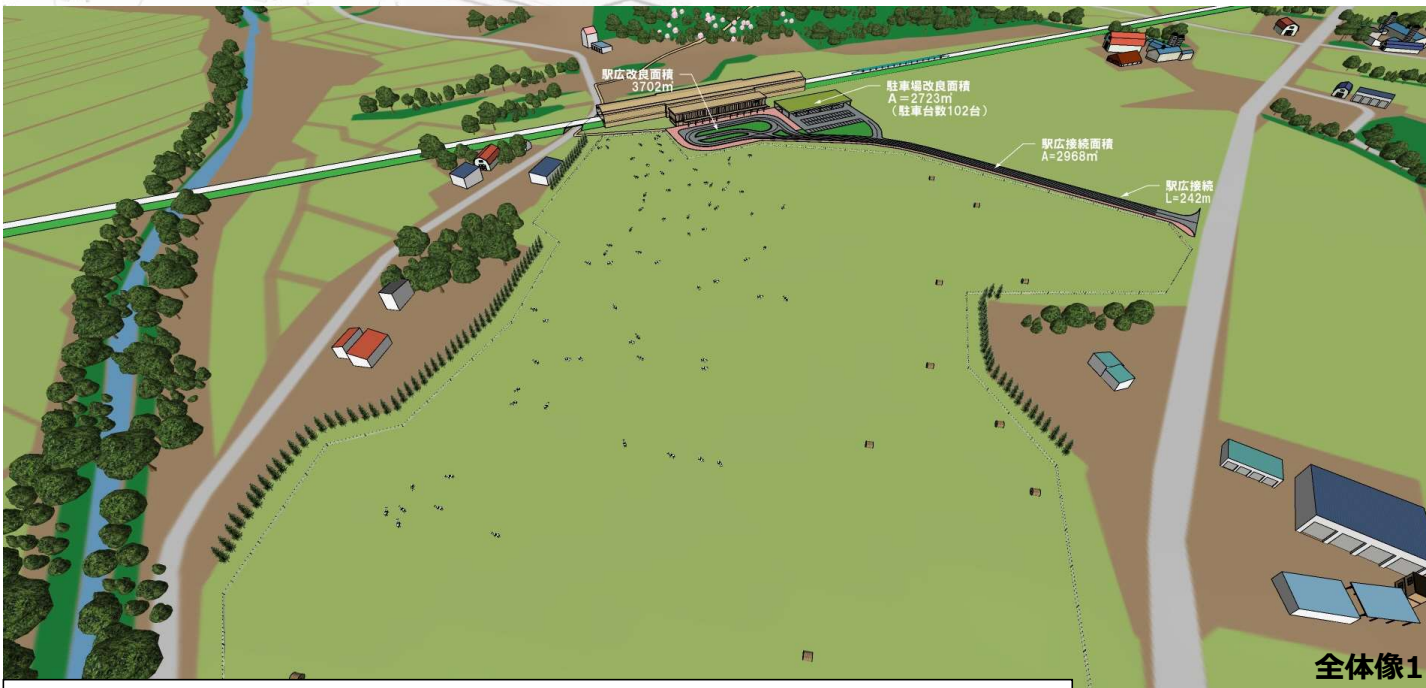
駅前広場へのアクセス路より駅方向

※ 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。

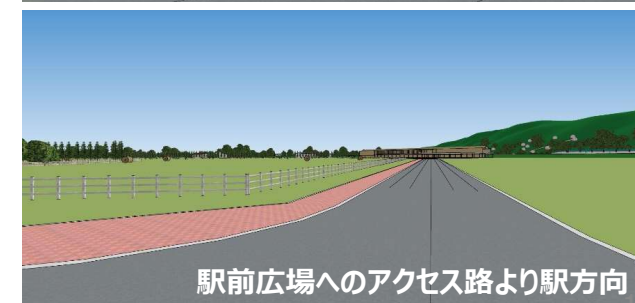
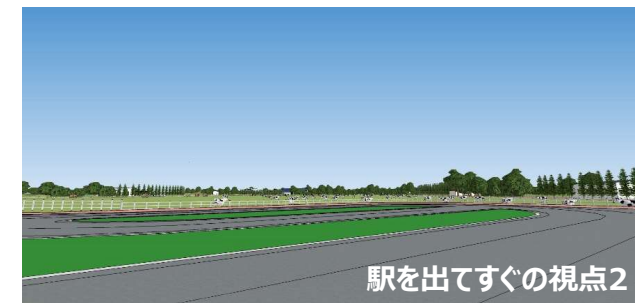
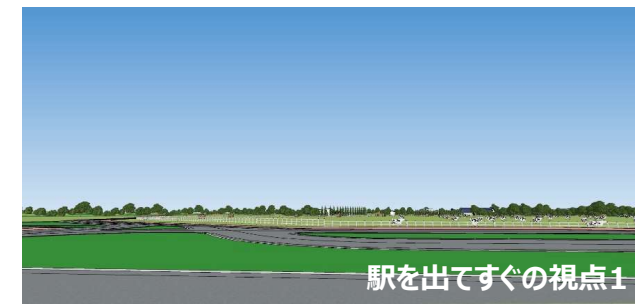
8 新駅周辺の整備イメージ



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



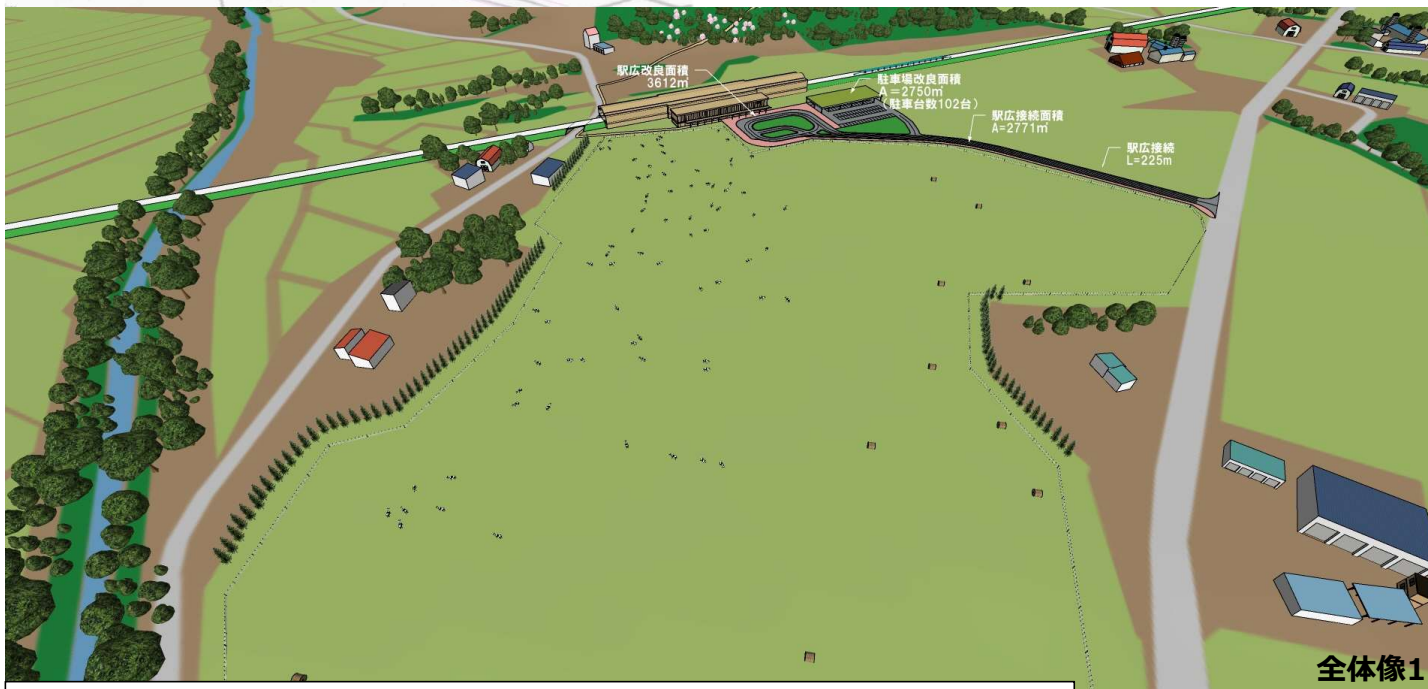
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



8 新駅周辺の整備イメージ



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

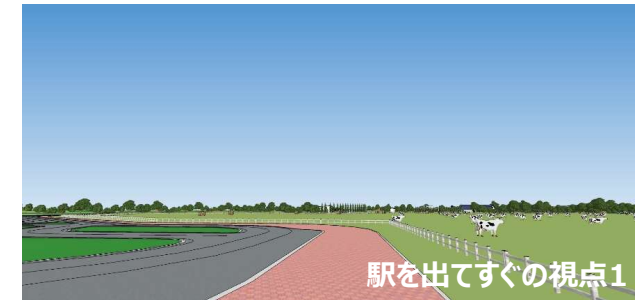


全体像1

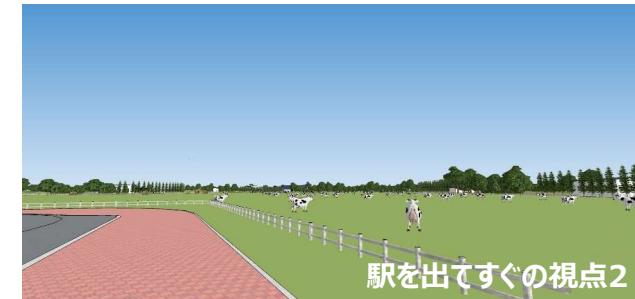
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



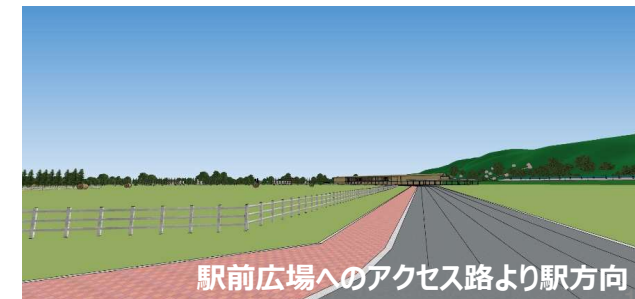
全体像2



駅を出てすぐの視点1



駅を出てすぐの視点2



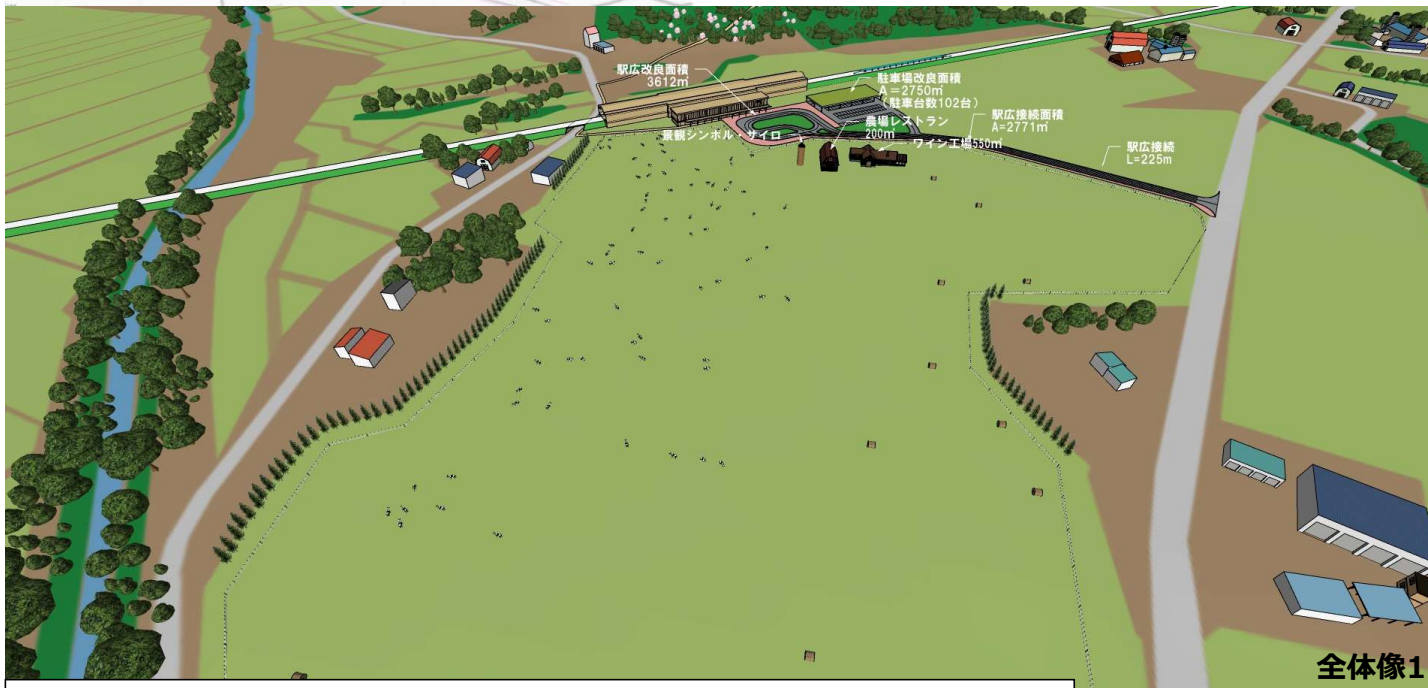
駅前広場へのアクセス路より駅方向

8 新駅周辺の整備イメージ



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

※誘致が考えられる施設が立地した場合

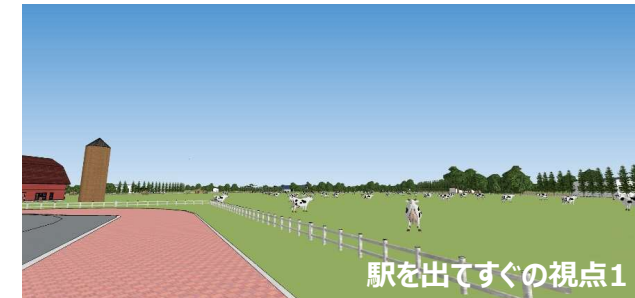


全体像1

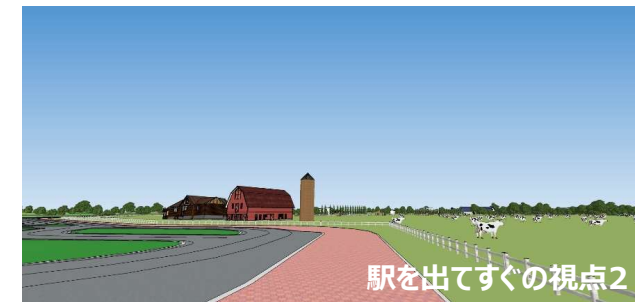
※ 駅前広場等の位置等を検討するため、八雲町がイメージした図であり、確定したものではありません。



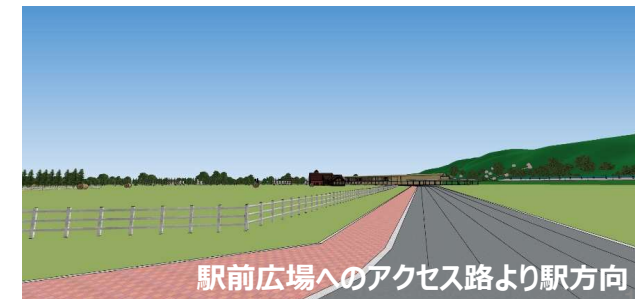
全体像2



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