

新得駅前周辺再整備基本構想（案）

令和元年11月

新得町

- 目 次 -

1. 駅前周辺再整備基本構想策定の背景と目的.....	1
2. 新得町の概況.....	3
3. 新得駅周辺概況.....	9
4. 対象地区現況.....	11
5. 駅前再生・活性化に向けた課題.....	18
6. 駅前周辺再整備コンセプト.....	19
7. 導入機能・施設の検討.....	20
8. 新得駅前広場再整備の検討.....	21
9. 土地利用パターンの検討.....	26
【参考】施設整備イメージ.....	28

1. 駅前周辺再整備基本構想策定の背景と目的

(1) 背景

■ 町内の現状

新得町はこれまでの歴史から開拓以来、一次産業である農業と豊富な森林資源を背景とした林業、木材産業で発展してきた。また、鉄道においても要衝の地として旧国鉄時代には、駅のほか機関区・保線区・電気区などの諸施設が置かれ、鉄道事業でも栄えていた。

しかし、農業は相次ぐ離農で農家数が大きく減少しており、現状では農業経営している個人農家、法人がそれぞれ規模を拡大しながら農業を営んでいる。今後においても担い手・労働者の確保が課題となっている。

林業、木材産業では、豊富な国有林資源で事業を行ってきた営林署と搬出された原木を加工する木工場が数多く操業していたが、資源の枯渇と外国産材の影響等により営林署の縮小廃止、木材工場の撤退など林産業を取り巻く情勢は大きく変わり、現在は4工場の操業となっている。

鉄道事業においては、昭和41年の新狩勝線の開通や昭和56年の石勝線の開通、車両等の近代化、貨物取扱業務の廃止などにより機関区をはじめとした諸施設が縮小、廃止されたとともに、昭和62年には国鉄分割民営化により多くの鉄道職員が町をあとにした。

こうした、大きな社会情勢の変遷とともに人口の減少に歯止めがかからない状況に加え、生産労働人口の減少や少子高齢化の急速な進行もあり、産業の低迷、消費行動の減退など町内の経済情勢は大変厳しい状況にあるといえる。

■ 新得駅前の整備

現在の新得駅舎は昭和61年12月に完成し、当時としては近代的な建物であった。

昭和62年には、都市計画事業により駅前広場が完成し広場、駐車場、植樹帯歩道を備え、昭和63年1月に駅舎と棟続きの商工会館が完成し、現在に至っている。

■ 商店街の形成と状況

新得の商店街は、歴史的に新得駅を中心に形成されてきた。

昭和50年から街路事業が着手され、旧国道（現本通り）の拡幅や歩道整備、商店や一般住宅の移転新築などによって現在の商店街が形成された。また、ハプセブンも連棟式供用店舗として昭和53年に完成し、新得名店街事業協同組合に7店舗が加盟して営業が始まった。

現在の商店街形成から40年余りが経過し、時代の移り変わりとともに空き店舗が増加していることに加え、個々の店舗も老朽化が進行している。また、後継者がなく、現経営者をもって廃業する個店も考えられ、商店街の再編を求める意見も出されている状況にある。

町内購買力は人口の減少や高齢化の進行に加え、帯広市や近隣町の大型ショッピングセンターなどへの流出もあり、厳しい経営を強いられているものと推察される。

(2) 目的

新得町が将来にわたって持続・活性化していくためには、町の中心部である新得駅前周辺の中心市街地を活性化し、防災・減災に配慮した中心市街地に様々な機能を集約・コンパクト化し、十勝の玄関口として国内・外国人観光客にも親しみが持てる新得らしい駅前として再整備していくことが早期に必要である。

そのためには、産業や福祉を中心に、町全体の活性化を目指した取組みも並行して進め、駅前及びその周辺の機能や町の顔としての位置づけを確立していくことが重要となる。

この間、平成25年度に新得駅前広場再整備計画、平成27年度には法政大学生による駅前再整備案、平成30年5月には商工会のまちづくり事業部による「新得駅前周辺整備活性化事業」の提案を受け、これらを踏まえ、本基本構想は、新得町の活性化を目的として、駅前周辺の将来像を明確にするとともに、再整備の基本的な考え方を示し、今後の事業化に向けた指針となるものである。

※商工会「新得駅前周辺整備活性化事業」の要旨

『まちづくりと地域の未来～このまちで暮らし続けるために』

人口減少、少子高齢化、地域間の格差拡大などが深刻な問題として受け止められ、地方における中心市街地の衰退、地域社会の疲弊が指摘されるようになってから20年以上が経過しました。

国政では2006年に「まちづくり三法」が改正され、中心市街地の重要性を再評価し、利便性や機能性を集約した「コンパクト・シティ」が提唱され、郊外へと拡散した住居、商業施設、医療福祉や公共機関など、地域住民にとって暮らしに必要な施設を「まちなか」に計画的に集約・配置し、社会環境の変化に対応すべく将来を見据えた「まちづくり」が求められています。

中核都市を主眼とした「コンパクト・シティ」に対し、私たちが暮らす新得町にあっては、町の実状に合った「小さくとも機能的な、暮らしやすいまちづくり(スマート・タウン)構想」とも言える基本思想が重要であると考えます。

住民がより豊かに暮らしていくためには、地域の有形無形の資源を再認識し、自らビジョンを描きプロデュースすることが肝要です。

「暮らしやすいまち」としての市街地の機能をデザインしていくために「町民アンケート(700通)」「町民との意見交換(6回)」「地域住民、商工業者への聞き取り調査」などを実施、分析考察を重ねてきました。

恵まれた自然環境、地理的要因、交通体系を再認識し、まずはそこに暮らす住民が「住み続けたいと思えるまち」、そして「訪れたいまち」としての「まち」のあり方を町民の皆様からいただいたご意見を基に事業レポートとしてまとめました。

この『新得駅前周辺再整備活性化事業』が、新得町の街並み形成の原点「駅から始まる町づくり」をベースにした「小さくとも機能的な暮らしやすいまちづくり」につながっていくことを願いつつ、多くの町民の皆様のこれまでのご協力に感謝し事業報告といたします。

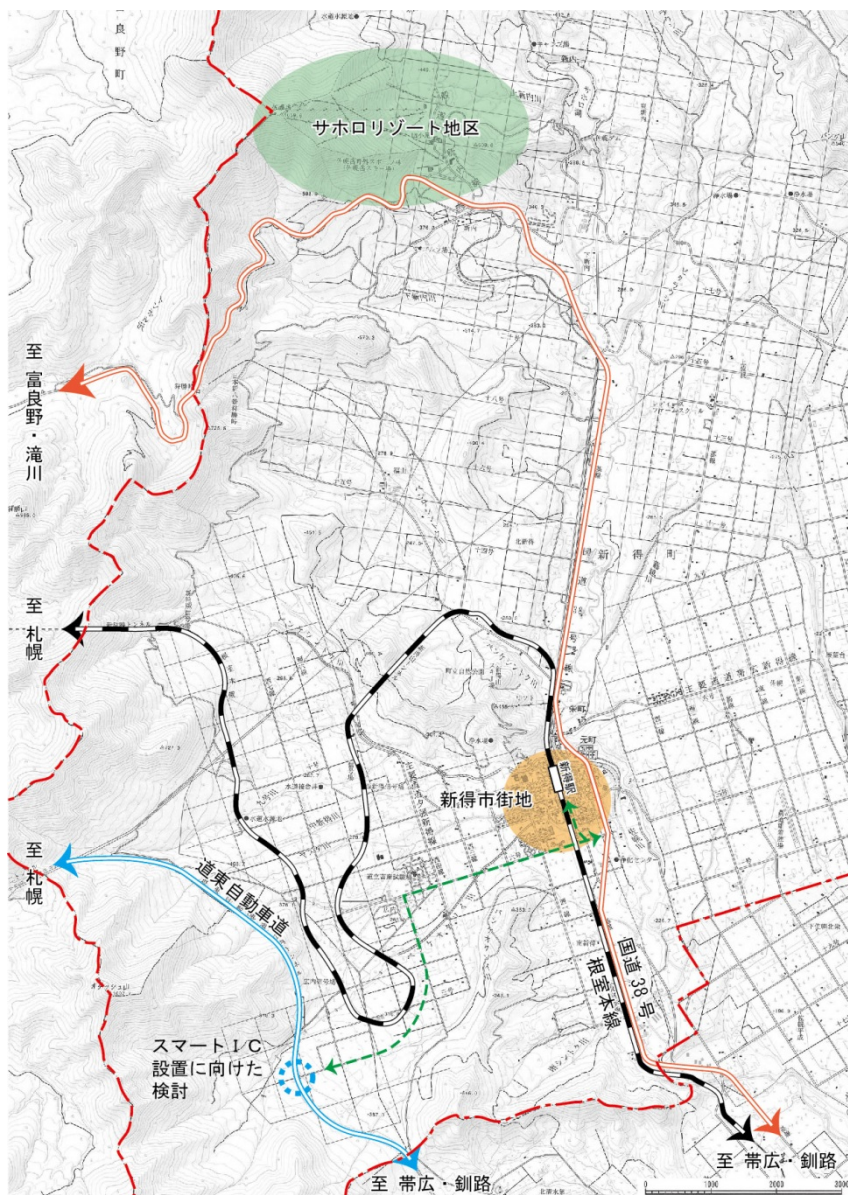
平成30年5月

新得町商工会

(1) 概況

交通は国道38号が町内を南北に通っているほか、道東自動車道が町の西端を通っている。鉄道はＪＲ石勝線と根室本線により札幌方面と帯広方面、富良野方面を結ぶハブ駅となっており、新得駅にはすべての特急が停車する。

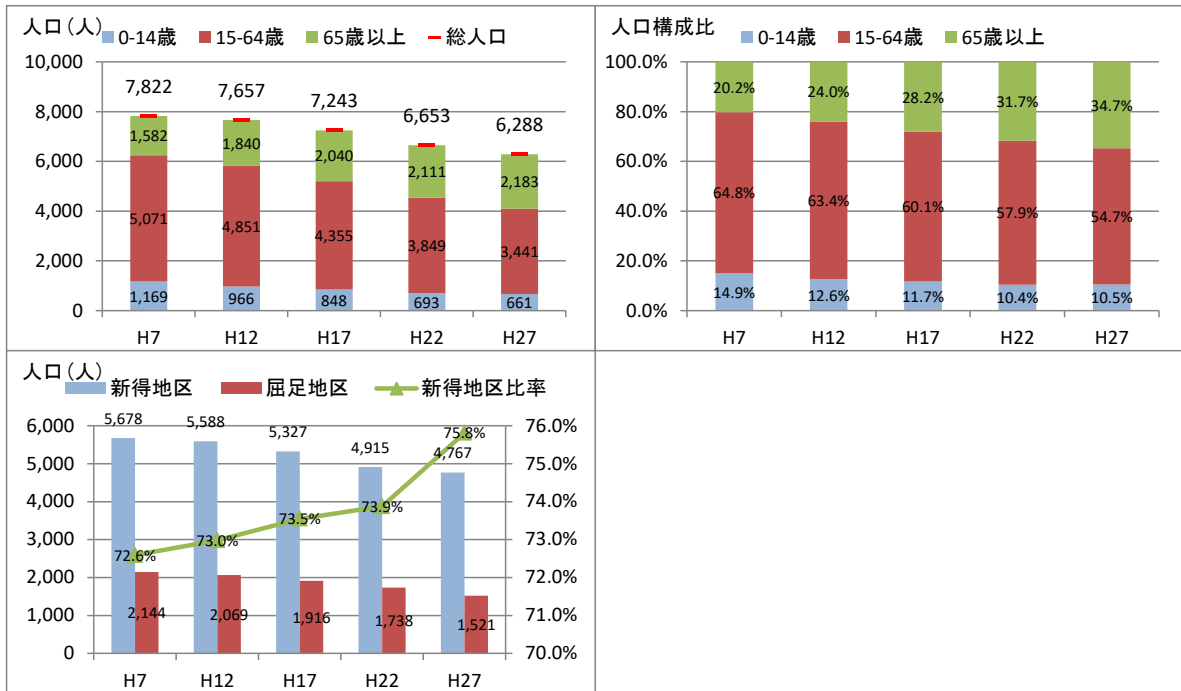
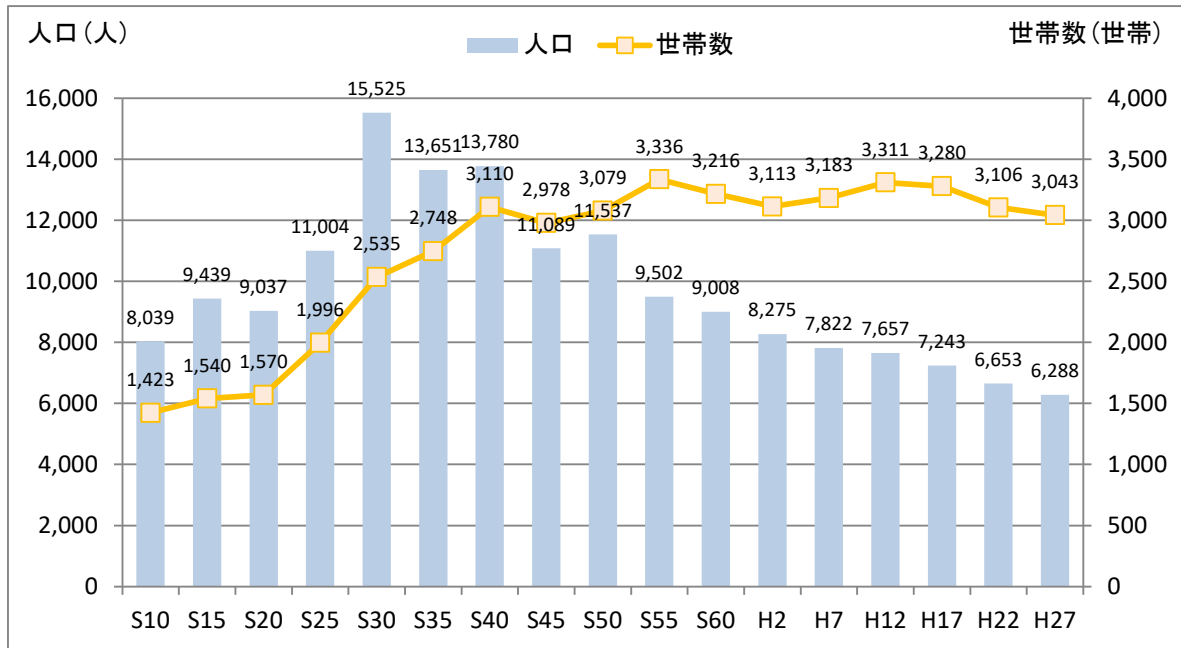
また道東自動車道については、新得町への最寄ＩＣは清水ＩＣであるが、札幌・新千歳方面への行き来の利便性を高めるため、請願インターチェンジとして、新得町内にスマートインターチェンジを設置すべく関係機関と協議・調整を続けている。



(2) 人口

人口は、昭和30年をピークに減少傾向に転じ、昭和50年以降は減少が続き、平成27年国勢調査人口は6,288人である。また少子高齢化も進行し、平成27年の65歳以上人口構成比は約35%と3人に1人が65歳以上となっている。

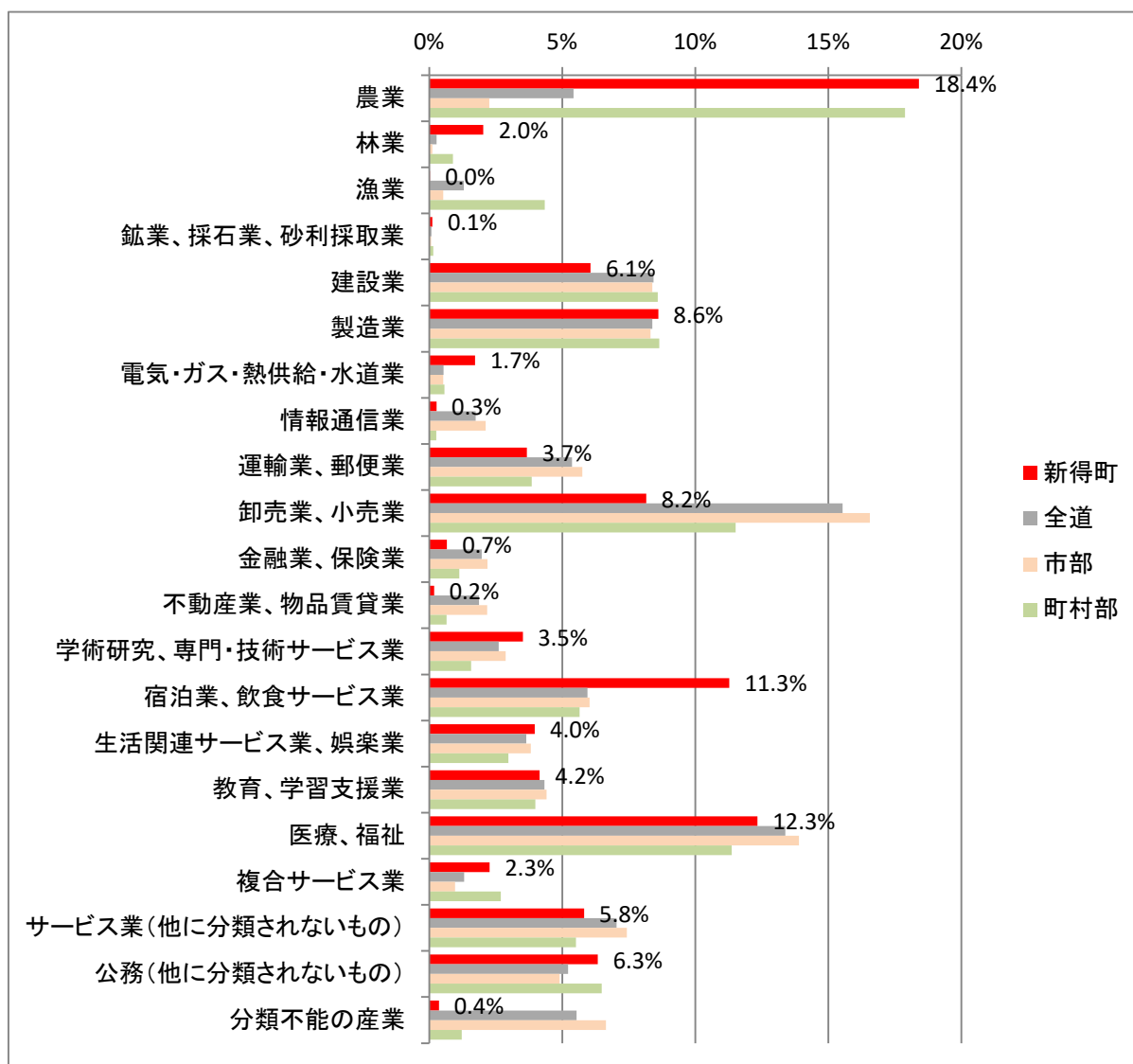
地区別人口では、新得地区、屈足地区とも減少しているが、新得地区の人口構成比が高くなってきている。



(3) 産業

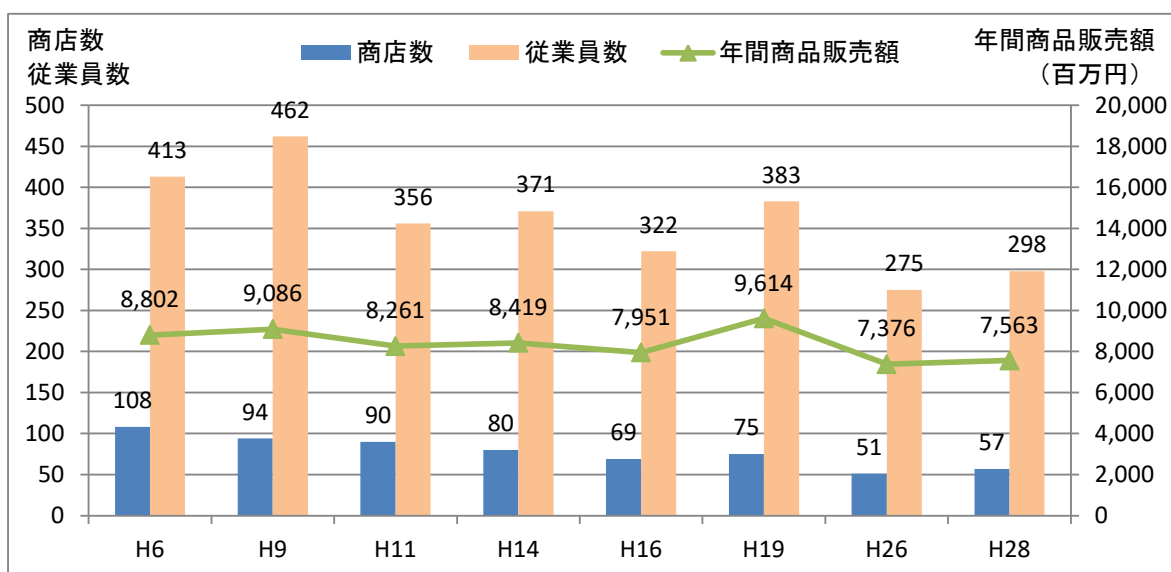
① 概況

平成27年産業大分類別就業人口構成比で新得町の特徴を見ると、基幹産業である「農業」の割合が高く、またサホロリゾートがあることから「宿泊業、飲食サービス業」の割合が高いが、「卸売業、小売業」については、町村部平均に比べても低い。



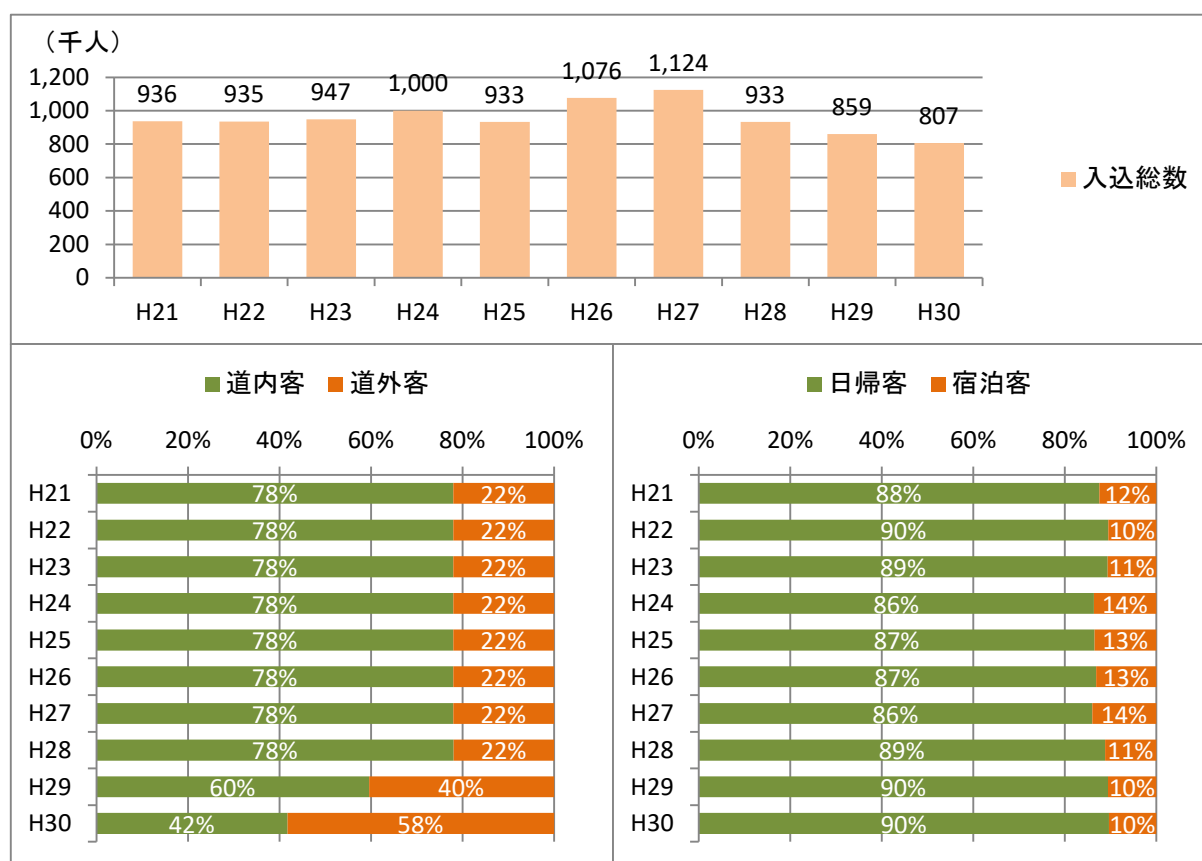
② 商業

商店数、従業員数、年間商品販売額の推移をみると、平成19年に一時的に回復、その後減少傾向が続いていたが平成28年に若干増加に転じている。

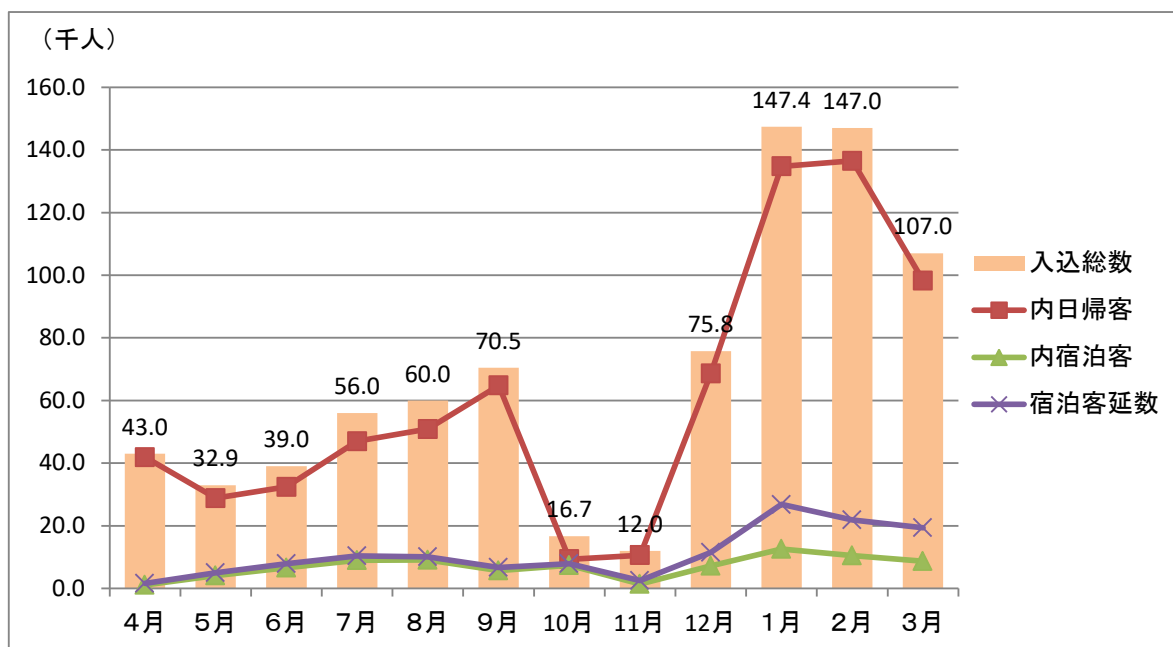


③ 観光

観光客の入込状況の推移をみると、平成27年以降減少傾向にあり、平成30年度の入込総数は80万7千人となっている。道内客・道外客比は平成29年以降、道外客割合が急増している。日帰客・宿泊客比は最近宿泊客割合が減少している。

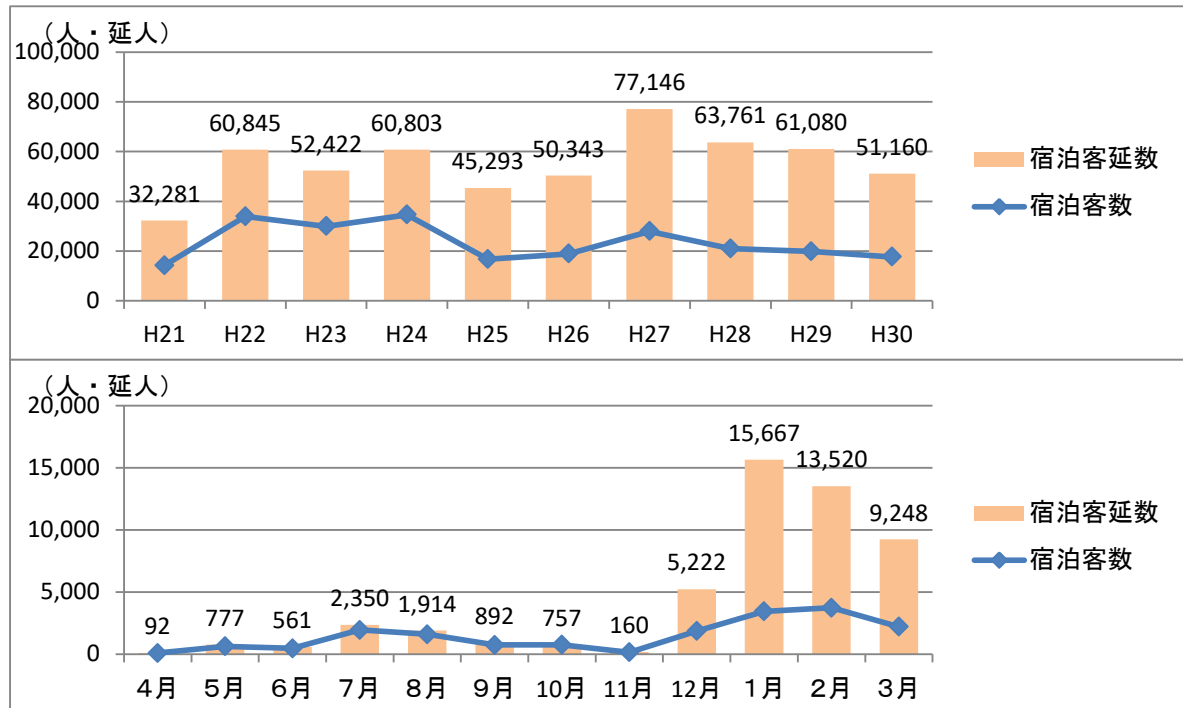


平成30年の月別の入込状況をみると、スキーシーズンである12月から3月にかけての冬季の入込が多いが、宿泊客についてみると、夏季、冬季ともそれほど大きな差はない状況となっている。

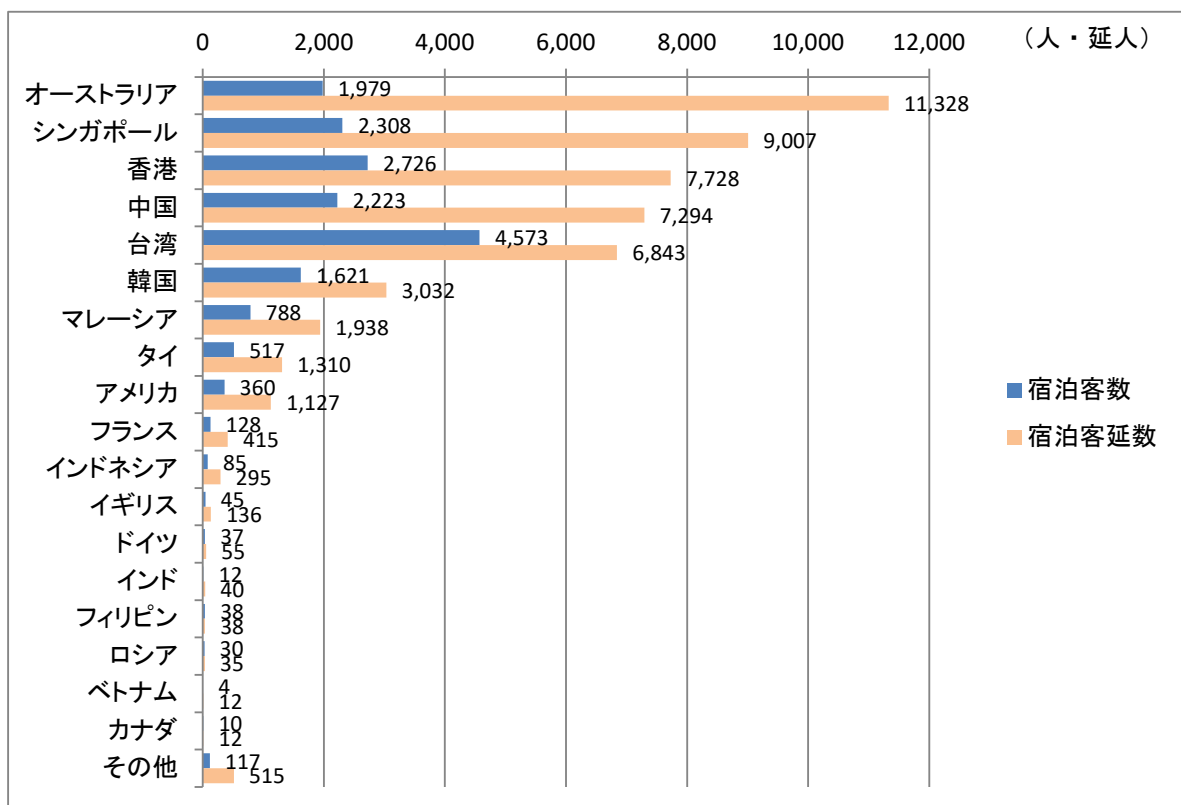


【外国人観光客】

この10年間は、宿泊客数としては2万人前後で推移しているが、宿泊客延数は減少傾向にある。月別の入込状況をみると、冬季に入込が多く滞在日数も長めである。



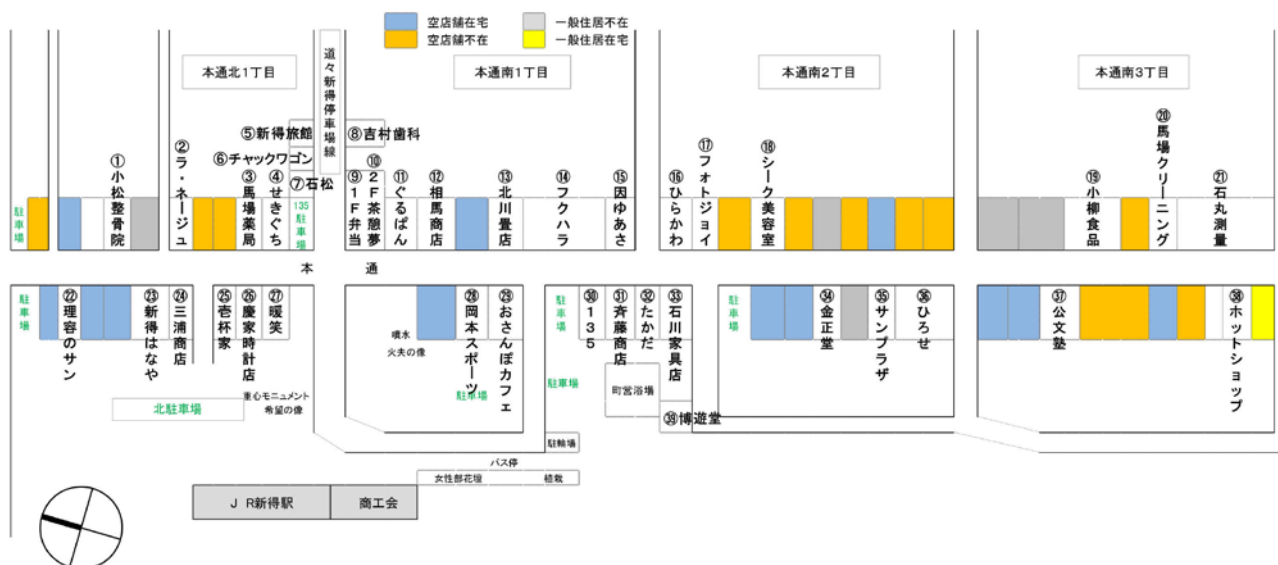
国別では、平成30年の「宿泊客延数」をみると、オーストラリア、シンガポール、香港中国、台湾の順となっている。



- 9 —

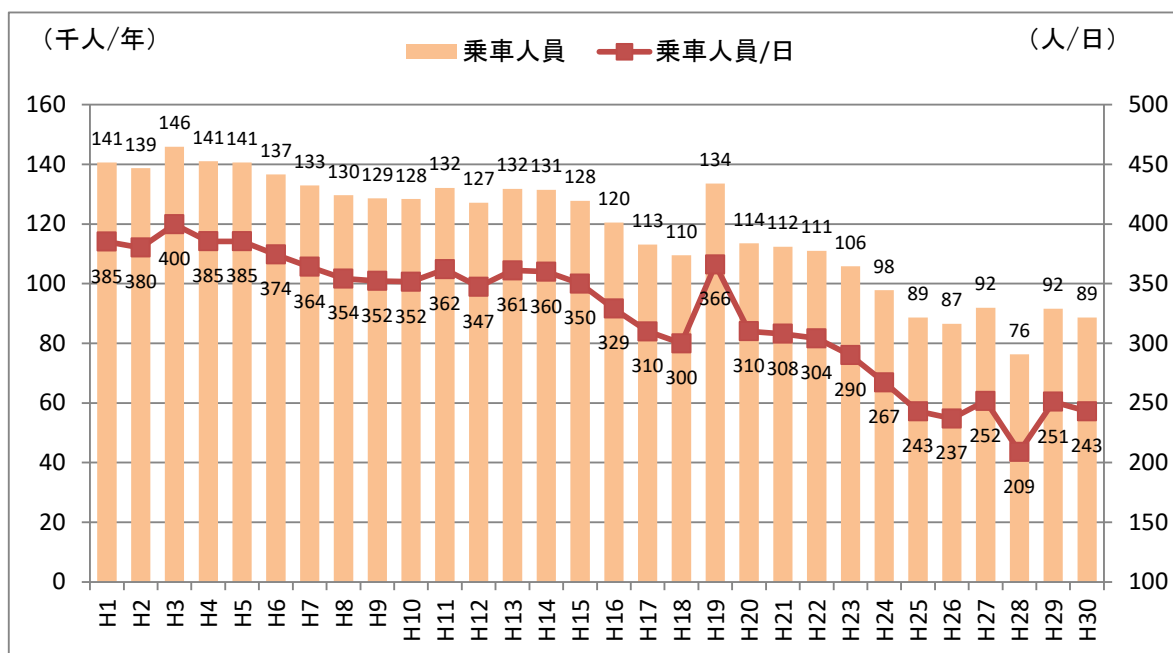
新得市街地には公共施設が集積しているが、役場や公民館、保健福祉センターなどは駅からは700～800mとやや距離がある。

本通沿いには商店街が形成されているものの、近年では空き店舗がかなりの割合を占め、賑わいが失われている。



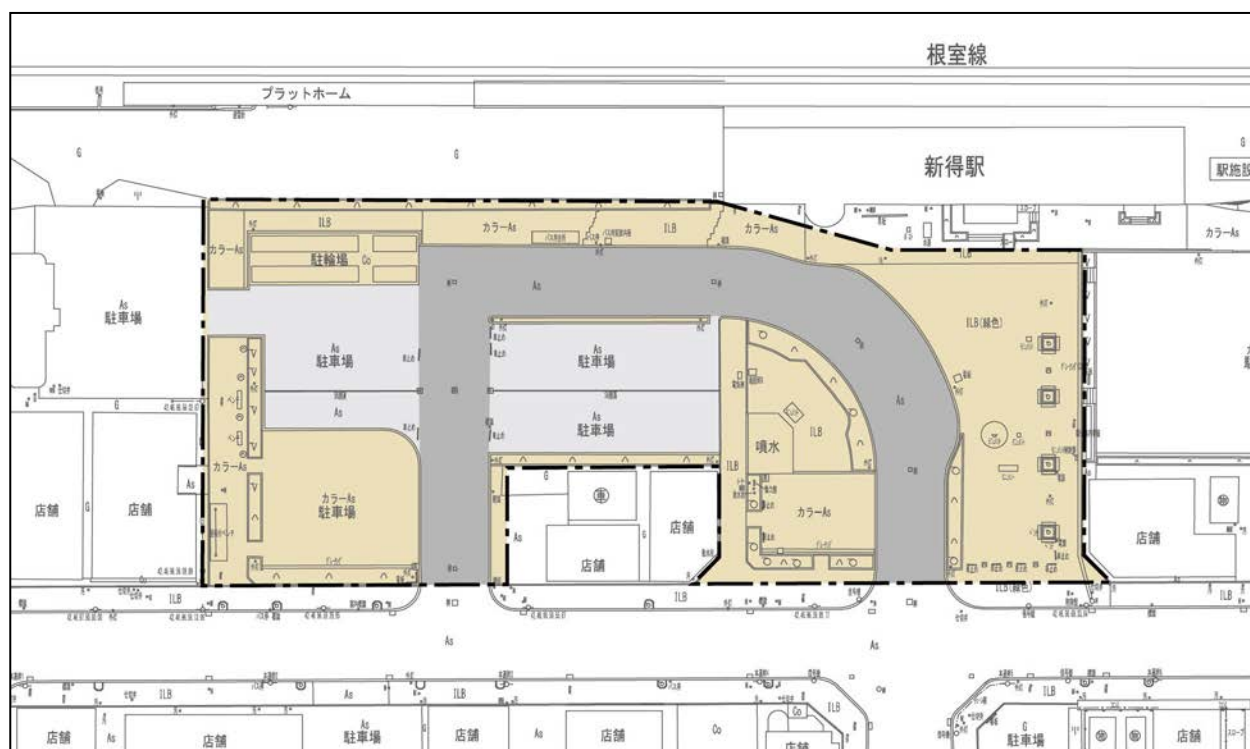
資料：「地域まちなか商業活性化支援事業報告書（平成29年度・新得町商工会）」

新得駅の乗車人員は漸減傾向にあり、ここ数年の年間乗車人員は、9万人前後で推移している。（H28の減少は台風被害で石勝線が不通になったことによるものである）



4. 対象地区現況

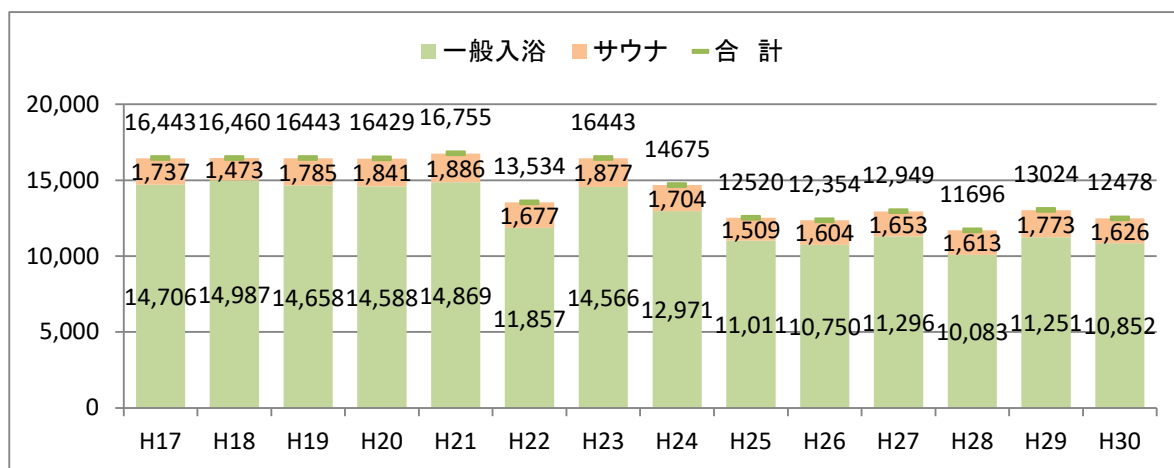
【現況駅前広場】



概	要	駅前広場内の車両動線は、南側から入り北側から出る、右回りの一方通行
駐 車 場 台 数	55台	
大型バス乗降場	1台	
中型バス乗降場	2台	
タクシー乗降場	3台	
タクシープール	—	
身障者乗降場	—	
一般車乗降場	—	

【町営浴場利用者数の推移】

町営浴場の利用者数は、以前は16,000人以上で推移していたが、近年は施設の老朽化等により12,000人前後で推移している。



※H22は建物設備改修工事実施に伴い営業日数が減少

【駅前周辺交通量 調査結果】

○調査目的
新得駅周辺の交通状況を把握し、新得駅前広場再整備を検討するための基礎資料とするものである。

○調査日：平日令和元年9/12(木)
休日令和元年9/14(土)

○調査時間：午前6時～午後24時の計18時間

○調査対象：乗用車・バス・小型貨物・普通貨物・歩行者・自転車
交通手段別駅前広場利用者数

○調査内容：①交差点自動車方向別交通量
②駅前広場バス、タクシー、駐車場等利用状況

①交差点方向別交通量調査
○調査箇所：①道道1075号新得駅前停車場線×本通
②本通駅前広場入口

○調査日：令和元年9/12(木)及び令和元年9/14(土)

○調査時間：午前6時～午後24時の計18時間

○調査車種：乗用車・バス・小型貨物・普通貨物・歩行者・自転車

○調査内容：自動車方向別交通量2箇所(14人配置)

②駅前広場バス、タクシー、駐車場等利用状況
○調査箇所：新得駅前広場

○調査日：令和元年9/12(木)及び令和元年9/14(土)

○調査時間：午前6時～午後24時の計18時間

○調査車種：路線バス、ツアーバス、送迎車、タクシー等

○調査内容：駅前広場出入口・停車場・駐車場にて利用者・利用台数を計測する

駅出入	18H計	入P時	出P時
平日(9/12木)	786	68(8)	118(18)
休日(9/14土)	1018	78(13)	71(13)

※()内は時間帯、町勢要覧H27日平均乗車人員251人

駐輪台数	18H計	入P時	出P時	駐輪台数
平日(9/12木)	57	14(7)	12(19)	47
休日(9/14土)	50	5(7)	5(14.15)	37

※()内は時間帯、レンタサイクル9台含

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
R元調査	-	333	-	-	173	-
平日(9/12木)	329	290	25(13)	196	173	14(17)
休日(9/14土)	388	354	45(13)	255	230	31(12)

※()内は時間帯

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
R元調査	-	1283	-	-	195	-
平日(9/12木)	1104	993	95(13)	230	154	16(17)
休日(9/14土)	1049	936	96(13)	251	227	58(12)

※()内は時間帯

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
R元調査	-	448	-	-	174	-
平日(9/12木)	598	546	45(13)	213	140	37(17)
休日(9/14土)	701	637	64(13)	179	152	64(12)

※()内は時間帯

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
R元調査	-	1316	-	-	204	-
平日(9/12木)	1117	1023	105(13)	257	211	20(17)
休日(9/14土)	1140	1035	95(13)	305	278	25(12)

※()内は時間帯

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
平日(9/12木)	1094	1018	105(13)	293	195	19(18)
休日(9/14土)	1110	1035	95(13)	456	337	57(10)

※()内は時間帯

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
平日(9/12木)	337	337	31(13)	172	114	51(18)
休日(9/14土)	398	398	31(13)	165	128	32(10)

※()内は時間帯

● 駅前広場利用実態調査対象箇所

○ 交通量調査対象交差点

	自動車交通量			歩行者自転車		
	18H計	12H計	P時	18H計	12H計	P時
平日(9/12木)	1195	1119	114(13)	181	137	8(18)
休日(9/14土)	1150	1075	94(13)	187	198	21(10)

※()内は時間帯



1



2



3

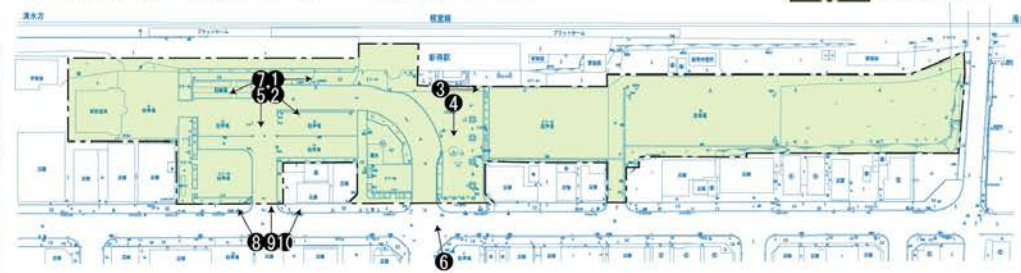


4



5

新得駅周辺現況写真 1 撮影位置図



対象地区



6



7



8



9



10



1



2



3

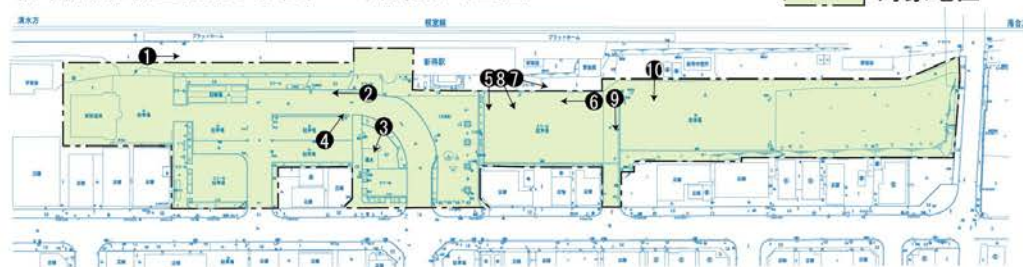


4



5

新得駅周辺現況写真2 撮影位置図



対象地区



6



7



8



9



10



1



2



3



4



5

新得駅周辺現況写真3 撮影位置図



対象地区



6



7



8



9



10



1



2



3

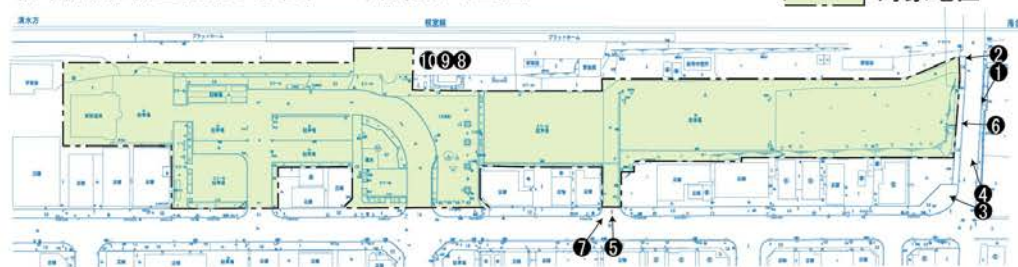


4



5

新得駅周辺現況写真 4 撮影位置図



6



7



8



9



10

5. 駅前再生・活性化に向けた課題

新得駅周辺においては、商店街の空き店舗がかなりの割合を占めるとともに、集客の核である二つのスーパーも施設の老朽化が著しく、中心市街地としての魅力に欠け、賑わいが失われている状況にある。

新得高校が平成30年度をもって閉校となり、J R 新得駅は以前にもまして帯広方面への通学の乗降駅としての役割が大きくなっている。

また J R 新得駅は観光客の玄関口としての役割も担っているが、観光案内や情報発信機能が十分とはいえず、観光入込客数も伸び悩んでいる。

このような状況を踏まえ、駅前の再生・活性化に向けた課題を以下の通り整理した。

(1) にぎわい・交流の場の創出

駅前再生・活性化に向けて、新たな集客の核として、町民の買い物、交流、憩いの場、観光客への情報発信機能等を有する複合施設や老朽化した公衆浴場の再整備、宿泊施設の導入などが求められている。

(2) 交通結節点機能の強化

駅前広場については、現在の利用実態、ニーズに合わせた機能の見直しや交通結節点としての乗換利便性・快適性の向上、バリアフリー化の推進、さらに住民のみならず観光客なども対象とした一時避難施設とするなどの防災機能の強化が求められている。

6. 駅前周辺再整備コンセプト

第8期総合計画のメインテーマ「人が集い 賑わいと 笑顔が広がり 未来につながるまち」を受け、メインコンセプトを以下の通り設定する。

「人が集い、笑顔が広がる、駅前周辺の賑わい創出」

【重点コンセプト】

メインコンセプトを踏まえ、新たな集客・賑わいの核として、町民や来訪者の交流空間として駅前の再整備を図るとともに、情報発信機能の強化により、町内、十勝管内への周遊へとつなげていく。

（1）新得らしい魅力的で賑わいのある駅前づくり

- ・十勝、新得の魅力を伝える情報発信機能の強化。
- ・地域の産品を主体とした飲食・物販施設等の導入による賑わいの創出。
- ・宿泊機能の導入による交流人口の拡大、賑わいの創出。
- ・国鉄遺産の活用等、新得らしさが感じられる景観の創出。

（2）町民や来訪者が交流できる駅前づくり

- ・子どもの遊び場や温浴施設など、町民が気軽に駅を訪れる環境の創出。
- ・町民や来訪者が集まり、憩うことができ、イベントにも活用できるコミュニティ広場の創出。

（3）安全安心、快適な交通結節点としての駅前づくり

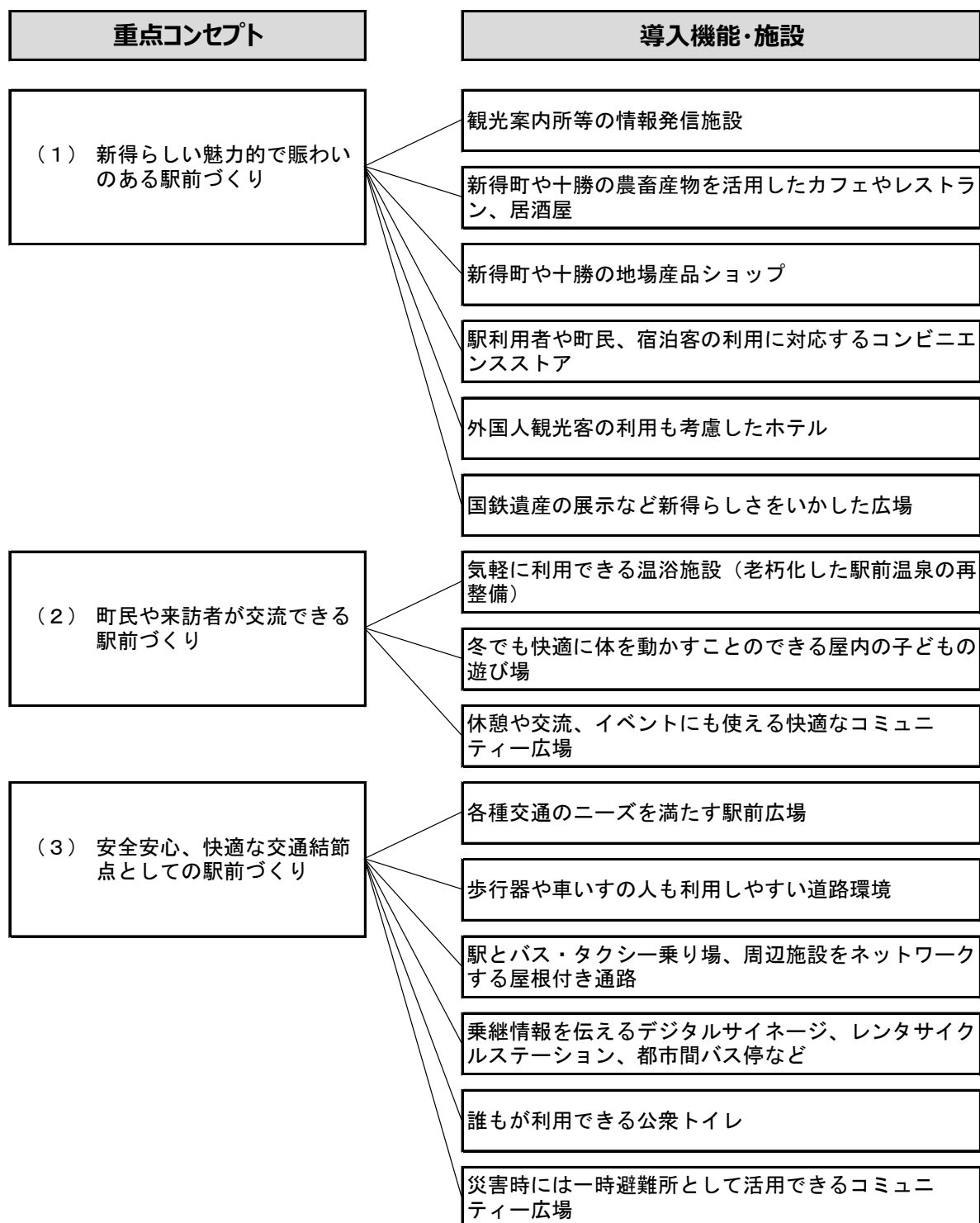
- ・車両動線の見直しやバス・タクシー・自家用車・自転車等のニーズに適切に対応できる施設配置など、安全性、快適性、利便性を高める駅前広場の再整備。
- ・バリアフリー化等、誰もが安全安心、快適に利用できる駅前空間の創出。
- ・雨や雪の日でも快適に利用できる環境整備、適切な情報発信による乗継の円滑化、都市間バスの接続、レンタサイクルの利用など、交通結節点機能の強化。
- ・災害時、観光客などの一時避難所としてコミュニティ広場を活用。

7. 導入機能・施設の検討

(1) 導入機能・施設の検討

駅前周辺再整備コンセプトを踏まえ、駅周辺に必要な機能・施設を以下の通り整理した。

図 導入機能・施設

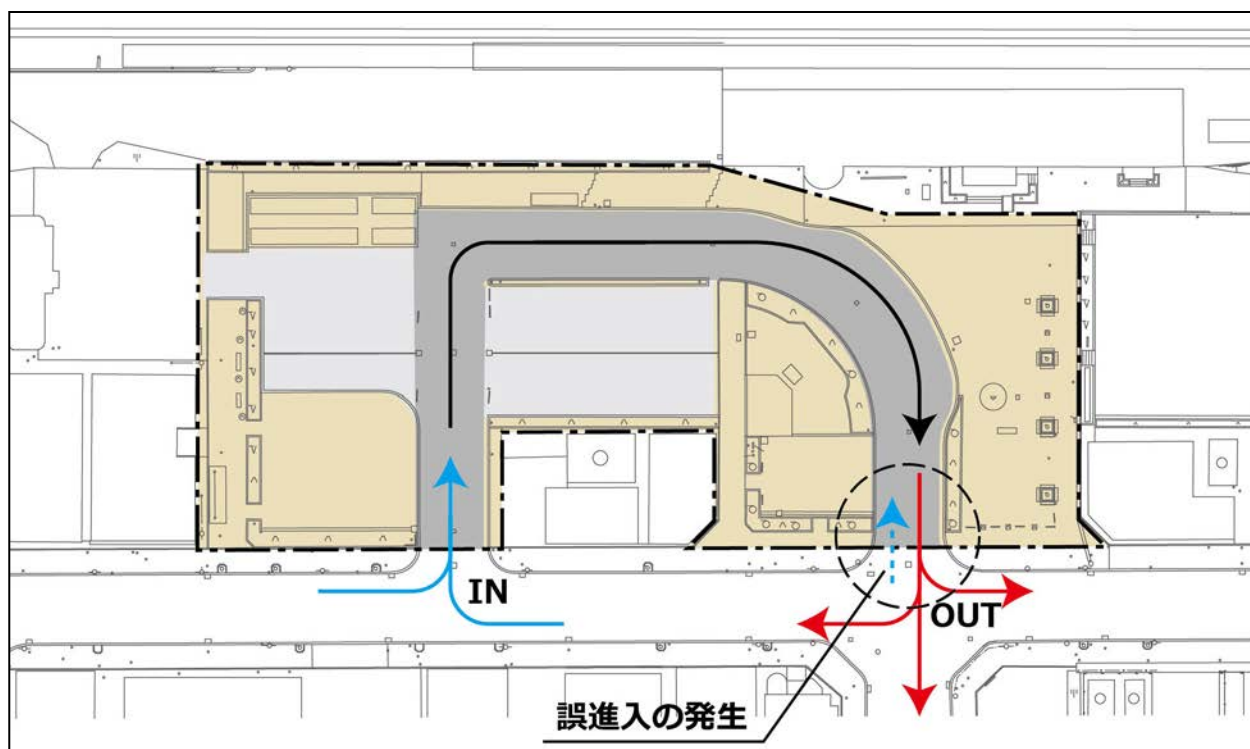


8. 新得駅前広場再整備の検討

車両動線の見直しを図るとともに、バス・タクシー・自家用車・自転車等のニーズに適切に対応できる施設配置レイアウト案の検討を行う。

(1) 車両動線の見直し

駅前広場内の車両動線は、南側から入り北側から出る、右回りの一方通行であるが、地区に不案内な観光客のレンタカーなどが、駅前通の出口から誤進入するケースが見られる。



この誤進入を防ぐための方策として、「①駅前通の出口の部分で双方通行とする」か「②現在の出口を駅前広場への入口とする」という2つのパターンが考えられる。

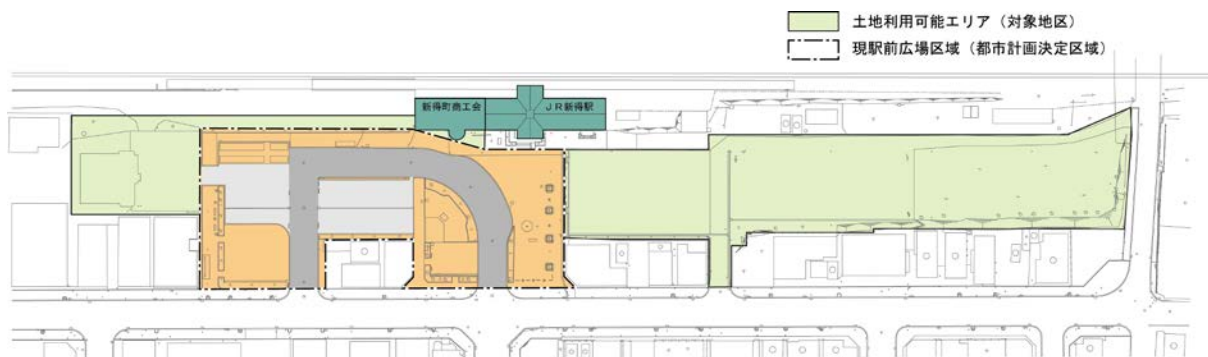
①のパターンは、ほぼ現状の区域内での再整備となるが、②のパターンは右回りの車両動線とするため、駅前広場を北側に再配置することが必要となる。

(2) 必要施設規模

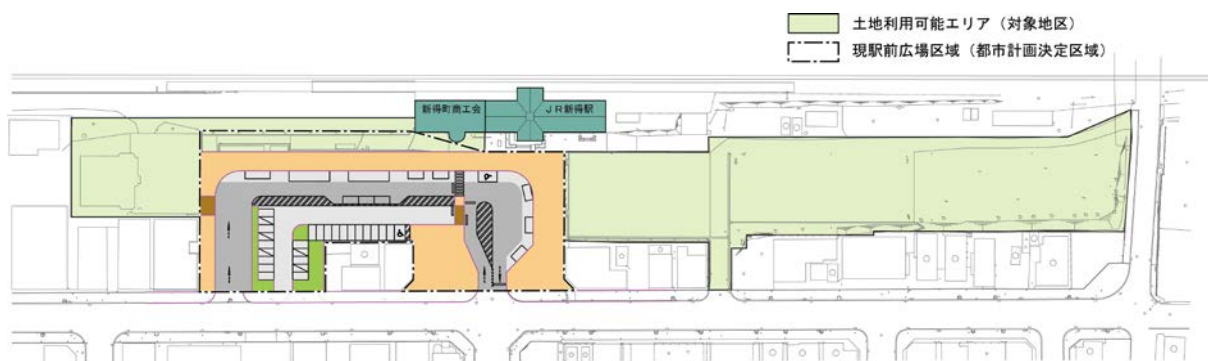
現在のニーズに対応するため、駅前広場に必要施設として、大型バス乗降場2台、中型バス乗降場1台、タクシー乗降場2台、タクシープール3台、身障者乗降場1台とし、さらに設置が可能な場合は自家用車の乗降場を検討した。

(3) 検討案概要

現況駅前広場



①南側案



②北側案

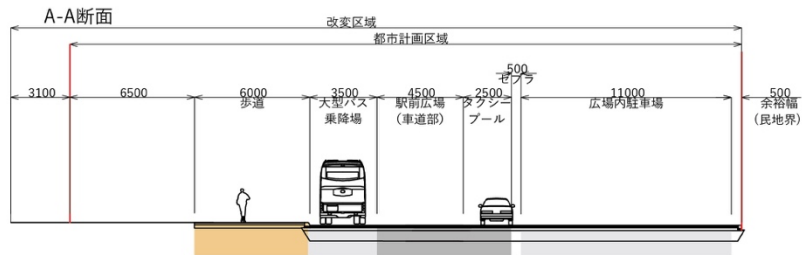


	現 況	①南側案	②北側案
概 要		・現状の駅前広場の形状を大きくは変更しない ・現状の出口部分を対面交通に変更。 ・現状の入口は南側に変更し、接車スペースを増やして必要施設規模を確保	・現状の出口部分を入口に変更 ・駅前広場全体を北側に移動し、必要施設規模を確保 ・駅前広場内の車両動線を一方通行として安全性を確保
土 地 利 用		・商工会館から駅前温泉への土地利用を図るため、駅前広場を若干縮小	・駅南側及び北側の土地利用がしやすい
メ リ ッ ト		・送迎等に活用できる一般車乗降場の数が多い ・車両動線の大きな変更がない	・人と車、車と車の交差箇所が少ない ・駅南側で土地利用できる面積が増加
デ メ リ ッ ト		・人と車、車と車の交差箇所がやや多い	・送迎等に活用できる一般乗降場の数が少ない ・駅前広場と北側駐車場との高低差の処理が必要 ・北側駐車場へのアクセスの高低差を処理するためアクセス通路の面積が大きくなる
駐 車 場 台 数	55台※	26台※	10台※
大型バス乗降場	1台	2台	2台
中型バス乗降場	2台	1台	1台
タクシー乗降場	3台	2台	2台
タクシープール	—	3台	3台
身 障 者 乗 降 場	—	1台	1台
一 般 車 乗 降 場	—	3台	1台
人と車の交差箇所	1箇所	2箇所	1箇所
車と車の交差箇所	3箇所	4箇所	3箇所
都 市 計 画 変 更	—	必要	必要

※駅周辺全体の駐車場台数合計は、現況170台、南側案約140台、北側案約140台。

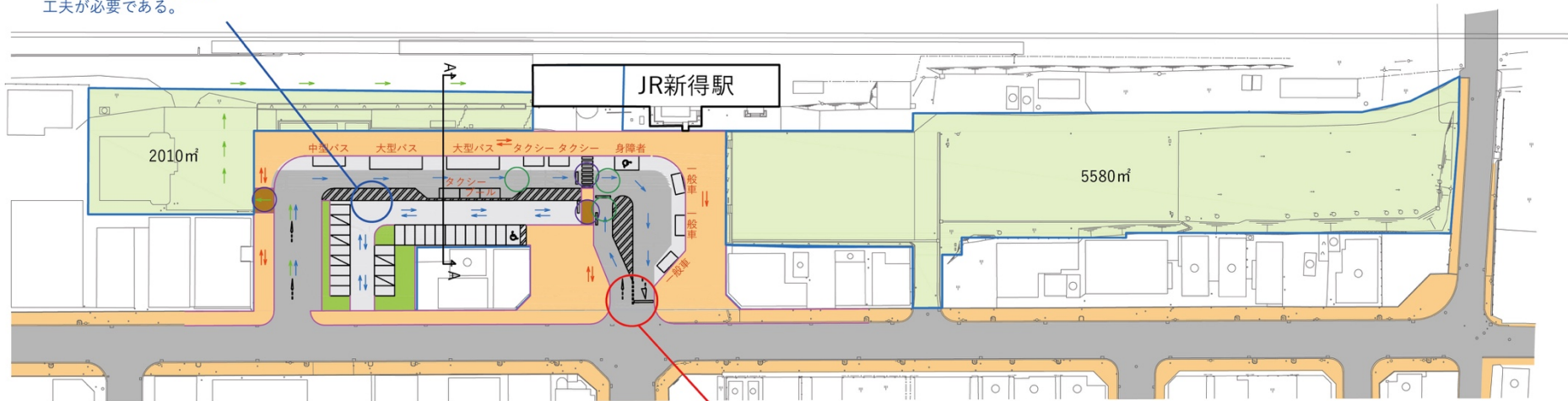


南側案(施設計画図)



通行帯と駐車帯の境目の工夫が必要である。

- 都市計画区域
- 車両動線
- JR除雪車動線
- 歩行者動線
- 人と車の交差点箇所
- 車と車の交差点箇所
- 土地利用可能区域



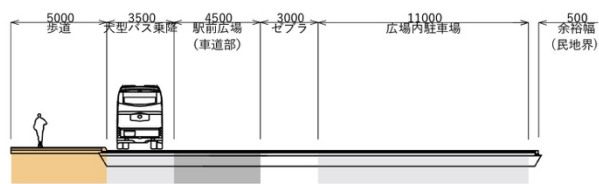
対面交通とすることで、駅前通りからの進入が可能である。

0 10 20 50m

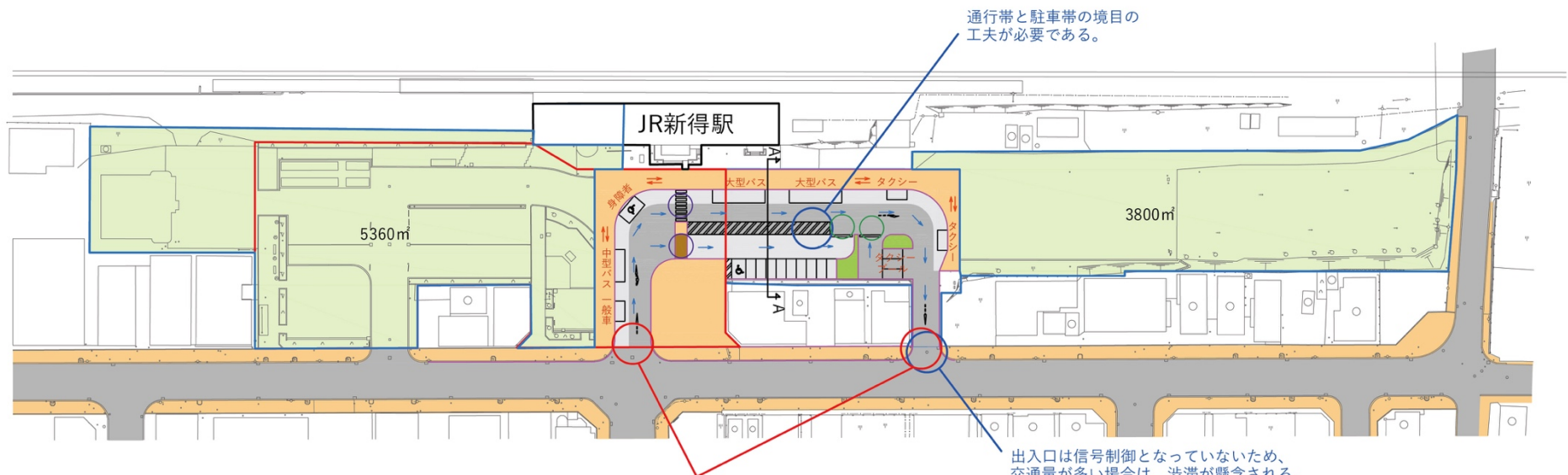


北側案(施設計画図)

A-A断面



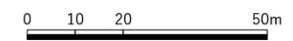
- 都市計画決定区域
- 車両動線
- JR除雪車動線
- 歩行者動線
- 人と車の交差点箇所
- 車と車の交差点箇所
- 土地利用可能区域



通行帯と駐車帯の境目の工夫が必要である。

出入口は信号制御となっていないため、交通量が多い場合は、渋滞が懸念される。

出入口部に対面交通がないため、他案に比べ標識や路面標示による規制が単純であり、利用者に分かりやすい。

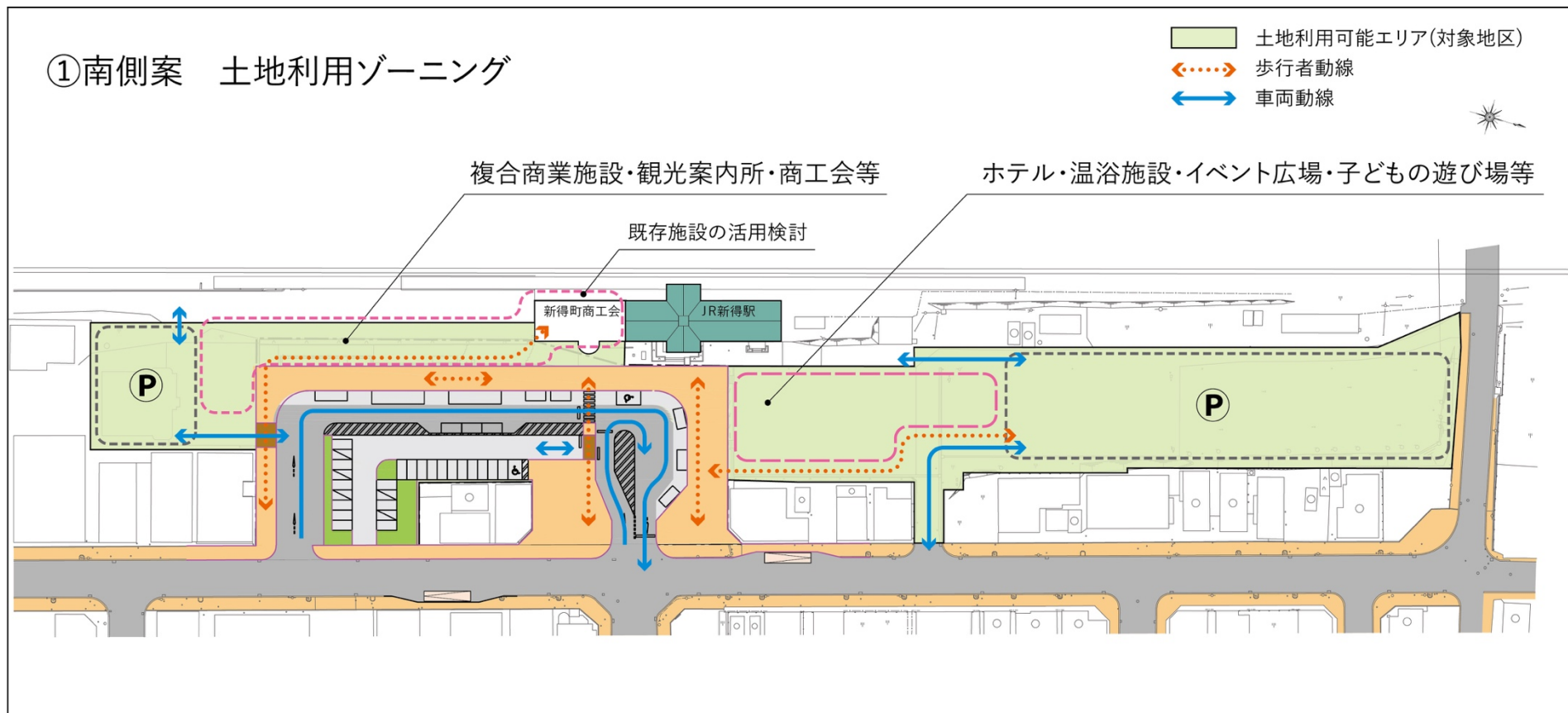


9. 土地利用パターンの検討

(1) 土地利用ゾーニングの検討

①南側案

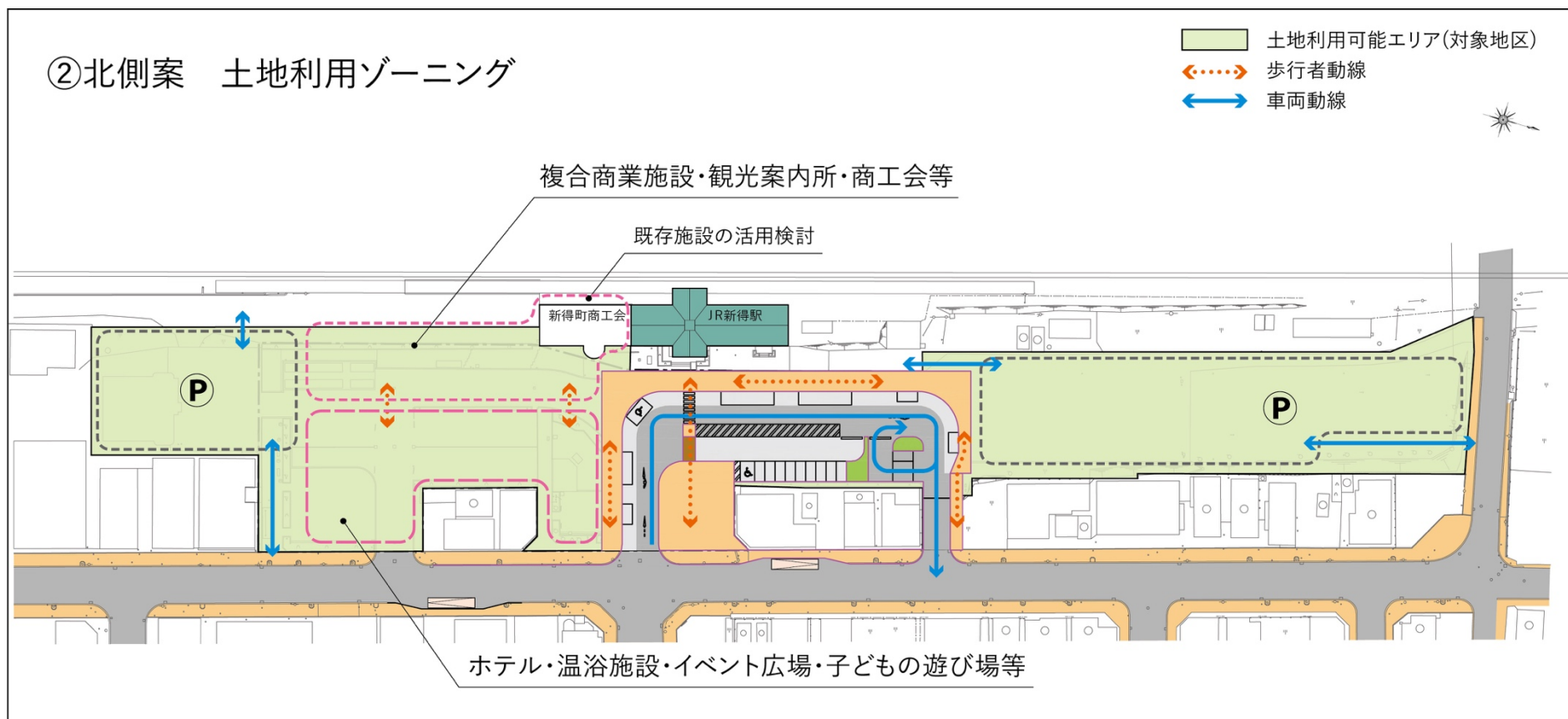
駅前広場を南側に整備する案では、駅南側における土地利用可能面積が小さいため、駅南側には長屋状の複合商業施設を配置し、駅北側にホテル・温浴施設を配置する案を検討した。



②北側案

駅前広場を北側に整備する案では、駅南側に土地利用可能なエリアが大きく確保できる。このため、駅の南側にすべての施設を集中して配置する案を検討した。

②北側案 土地利用ゾーニング



【参考】施設整備イメージ

□イベント広場：ベンチやテーブルなどを配置、休憩してくつろげるとともに小規模なイベントにも対応



□ハンギングプランターなどによる建物外観の演出



□商業施設イメージ：天井高を確保し、明るい空間を形成／物販コーナー



□商業施設イメージ：天井高を確保し、明るい空間を形成／カフェ・休憩空間イメージ

