

平成30年度第1回（通算第4回）

北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備基本計画及び八雲町立地適正化計画策定検討会議 議事記録

平成30年6月27日(水) 14時00分～15時20分（所要80分）

【委員】

(敬称略)

所属・役職	氏名
新函館農業協同組合 八雲基幹支店 女性部理事	舟田 芳子
山越郡森林組合長	牧野 仁
八雲町漁業協同組合 青年部長	久保田 正明
八雲町漁業協同組合 女性部長	久保扶佐子
八雲商工会 青年部長	吉田 裕
八雲商工会 女性部副部長	大久保 和恵
八雲観光物産協会	小西 雄一
北洋銀行 八雲支店長	酒井 正俊
八雲町社会福祉協議会長	秋松 等
八雲総合病院 医事課 課長補佐	石黒 陽子
北里大学獣医学部フィールドサイエンスセンター長 教授	寶示戸 雅之
一般公募	稗田 一俊

【オブザーバー】

所属・役職	氏名
北海道開発局 函館開発建設部 道路計画課 上席道路計画専門官	山中 昌也※代理出席
北海道渡島総合振興局 地域創生部 地域政策課 新幹線推進室長	鈴木 健司※代理出席
北海道警察 函館方面八雲警察署 交通課 交通係長	辻村 禎隆※代理出席
北海道旅客鉄道株式会社 総合企画本部 新幹線計画部 主幹	佐野 将義

【八雲町】

所属・役職	氏名
八雲副町長	吉田 邦夫
八雲副町長	萬谷 俊美
新幹線推進室長	阿部 雄一
新幹線推進室参事	藤澤 久雄
新幹線推進室推進係	横木 潤也
建設課長	馬着 修一
建設課長補佐	横田 盛二
建設課土木技術主幹	藤田 好彦
建設課都市計画係長	池田 裕史



主な意見（議事概要）

【議論①居住誘導区域の設定（案）】

- 津波の被害エリア（災害時の浸水高が 4m～6mある区域）と居住誘導区域が重なっている。居住誘導区域として何も問題はないのか。安全上、見直さないといけないのではないかと。
- 前回の会議で基本的に居住誘導区域は検討し、方針が定めているが、当該エリアの周辺の線の引き方を検討した中で、根拠が明確な線の引き方が難しいエリアであり、出雲通と国道 5 号で区切ることが最も明確であると判断した。問題がないということではなく、防災機能の強化を行う前提での設定と考えており、その旨は、住民と共有するとともに計画書にも記載していく予定である。

【議論②都市機能誘導区域に関する方針（案）】

- 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。
- 駅前については、在来線の動向が明確になってから検討とする旨を計画書には記載する。

【議論③新駅周辺整備の検討】

- 資料 6 のイメージで、検討の深度化を行うことで概ね合意した。
- 土地利用の制限について、現在想定している農場レストラン等のみの制限として、レンタカー店舗等は建てられないということなのか。
- レンタカー店舗は、人口規模や駅乗降客数の見込みを勘案すると、立地が難しいと考えている。整備コンセプトを踏まえても、二次交通に関する案内性を高めるという方向性で考えていきたい。
- 線路（車窓）からも風景が見られるように、防音壁を取ってくれるように要望しておくべきではないか。
- 民家がある場所は 75 デシベル以下に抑えなければならない。景色が見ることが可能かどうかは設計待ちになる。しかし、見えるようにしていただきたいという要望はしておきたい。
- 駅を出たらすぐに放牧地があるとなると防疫対策のため、2 重のフェンスなどが必要となるので留意が必要である。
- 前回の要望に基づき、駐車場が増えたことは良いが、イベント時などは駐車場が混む。予備の駐車場が作れるようあらかじめ配備しておいた方がよい。
- 第 2 回の会議の際に、そのほかのスペースということで駐車場の予備スペースを確認しているので、調整を図っていく。
- 駅前広場は袋小路になっているが、町道のほうに抜ける道路を検討してほしい。
- 警察協議対象となるが、検討はする。
- 駅前広場等も駅舎も、路盤材、鉄骨スラブは持ち込まないでほしい。重金属が含まれており、土壤汚染の可能性もある。音名川の環境に配慮してほしい。シシャモなどもいる。
- 計画なので、現段階では明言できない。設計段階で配慮する。
- 大型バスや観光バスは別途用意と聞いたが、タクシープールの位置を確認したい。
- 駅前広場広中央の通路沿いに用意予定。

【議論④その他】

- 特になし。

第3回北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備基本計画及び八雲町立地適正化計画策定検討会議

議事記録

<p>開会</p>	<p>(事務局)</p> <p>本年度より、新幹線推進室室長となりました阿部と申します。今回の会議より、本会議の司会進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。</p> <p>ここで、酒井委員に委嘱状を交付させて頂きたいと思いますが、前回行った2月の会議で委嘱状を交付できなかった山越郡森林組合長の牧野委員につきましても、この度、交付させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>本日、岩村町長は別の公務のため出席できませんので、代わりに萬谷副町長から委嘱状を交付いたします。自席にお伺いいたしますので、お待ちください。</p>
	<p>(副町長)</p> <p>(委嘱状交付)</p>
	<p>(事務局)</p> <p>本日の出欠状況ですが、古田委員、前川委員、長谷川委員から事前に欠席の旨のご連絡をいただいております。</p> <p>本会議には計画策定の協議に関する助言をいただくため関係機関の方にオブザーバーをお願いして出席いただいております。なお、本日の会議出席者皆様の所属や氏名につきましては、恐縮ですがお手元の委員名簿と座席名簿からご確認いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>続きまして、町長挨拶ですが本日、岩村町長は欠席のため代わりに萬谷副町長より開会にあたってのご挨拶を申し上げます。</p>
	<p>(副町長)</p> <p>ご紹介いただきました、副町長の萬谷と申します。岩村町長は他の業務で出張しておりますので、私が代わって一言ご挨拶を申し上げたいと思います。</p> <p>皆様方におかれましては、このように町行政の推進に格別なるご理解とご協力を賜っておりますこと、深く感謝を申し上げます。北海道新幹線工事の進捗状況について若干、触れさせていただきます。八雲町内のトンネル工事は平成30年度内に全て発注、契約を予定しております。先行して進めております4つの工区においては、既に掘削工事も進められ6月1日時点では2千メートル以上の掘削が完了している工区もございます。また、新幹線が地上部を走行する明かり区間につきましても、高架橋や橋梁などの構造物の詳細設計の後、工事が着手される予定と伺っております。</p> <p>北海道新幹線の札幌延伸が実感できる日が少しずつ実感できると思っておりますし、新幹線の期待が高まっていると感じているところでございます。</p> <p>一方、全国的に少子高齢化社会の進行が顕著になっております。八雲町におきましても人口減少が続いており、10年後、20年後の人口がまちづくりに大きく影響しております。将</p>

	<p>来の八雲町のまちづくりを考える上での確に施策を見極めて、限られた財政状況の下で行政運営するための市街地形成が求められてきており、人口や産業に適したまちづくりが必要不可欠でございます。将来の北海道新幹線新八雲駅開業に向けて、皆様から忌憚のないご意見をいただきながら八雲町のまちづくりを検討してまいりたいと考えていますので、お願いいたします。</p> <p>簡単でございますが、開会にあたり町長に代わって挨拶させていただきます。本日はよろしくをお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>続きまして、会長からご挨拶をお願いいたします。</p>
	<p>(会長)</p> <p>社会福祉協議会会長の秋松と申します。この会の会長ということでございますので、本年度第1回の会議にあたり一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>皆様には大変お忙しい中お集まりいただき、どうもありがとうございます。本会議は今回で4回目となりまして、この後、2回ほど会議が予定され平成30年でもって計画を取りまとめるという状況にあります。</p> <p>今日の会議では、お手元の資料をご覧になったと思いますが、具体的なイメージや誘導区域の設定など検討事項が持ち込まれておりますので、委員皆様からのご意見、ご提案をいただきながら会議を進めさせていただきたいと思っています。簡単であります。開会にあたっての挨拶とさせていただきます。今日はひとつ、よろしくをお願いいたします。</p>
<p>事務局説明</p>	<p>(事務局)</p> <p>ありがとうございます。それでは、これより検討事項に入ります。まず始めに、今日初めて会議に参加される方もいらっしゃいますので、会議の設置主旨や昨年度の会議内容について、ご説明をさせていただきます。</p> <p>この会議の設置主旨は、北海道新幹線の札幌開業に向けた新八雲(仮称)駅周辺整備計画及びコンパクトな都市を目指すための包括的なマスタープランとなる八雲町立地適正化計画を策定するにあたり、広く町民の意見を求めるために設置したものであります。新駅周辺整備計画及び立地適正化計画を平成29年度と30年度の2か年計画で策定、取りまとめることとしており、新駅周辺整備につきましては昨年度、新駅周辺における土地利用の基本方針と整備方針を検討しました。土地利用の基本方針としては、酪農地域であることを活かし、現状の牧歌的風景を売りにできる土地利用とするため、農村計画を保全するための土地利用の制限や、無秩序な市街化などの開発を抑制していくこととしました。</p> <p>また、新駅周辺の整備方針としては、先に述べた土地利用の基本方針を踏まえ、付近の農家、農業や農村景観に配慮して駅前広場や駐車場は過大になりすぎないようにし、牧場の中にある駅をキーワードとした八雲らしい、ほかとは違った個性のある玄関口となるような駅周辺整備のデザインを検討していくこととしています。平成30年の今年度につきましては、平成29年度に定めた基本方針を基に、二次交通やソフト対策を含めた最終的な整備計画を検討していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。</p>

	<p>立地適正化計画につきましては、人口減少や少子高齢化が進む中、福祉や医療、商業などのサービス機能を維持し、将来に亘って持続可能なものとするためには、都市全体の構造を見直しコンパクトなまちづくりを目指すことが必要なことから、将来を見据えた都市計画のマスタープランとして取りまとめるものでありますが、その中で、都市施設である新幹線、新駅周辺の利用計画及び整備方針の整合性を図る必要があるため、本会議において、共に検討していくこととしています。</p> <p>昨年度はまちづくりの方針や、目指すべき都市構造の返答、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定方針を検討してきました。今年度は、昨年度に検討した方針を基に、都市機能及び居住誘導区域の設定を検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。説明が長くなってしまいましたが、本会議の進行につきましては秋松会長にお願いしたいと思っております。</p>
<p>事務局説明</p>	<p>(会長)</p> <p>それでは、これから会議資料に沿って進めてまいります。</p> <p>まず、(1)立地適正化計画の誘導区域、誘導施設の設定案について検討事項といたしますが、議論が行いやすいように検討事項を2つに区分して進めたいと思っております。そのため、最初に22ページから24ページの居住誘導区域の設定案について検討し、それが終えた後に25ページから28ページを検討する、このように進めさせていただきたいと思っております。</p> <p>それでは、事務局から資料の説明をお願いいたします。なお、ご質問、ご意見は説明を終えた後に頂戴することとしておりますので、ご了承いただきたいと思っております。それではお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>建設課都市計画係の池田と申します。私のほうから立地適正化計画のご説明をさせていただきます。</p> <p>それでは第4回の立地適正化計画策定会議の資料を説明させていただきたいと思っております。まず、今回における資料1の説明をさせていただきます。資料1の表紙をご覧ください。目次が記載されていますが、1ページに全体のスケジュールがあり、次にこれまでの会議で検討を行った計画策定の論点やまちづくり方針及び目指すべき都市構造、そして第3回となる前回の会議において検討した誘導区域に関する方針を示した資料を付けております。</p> <p>22ページから28ページが本日検討を行う居住誘導区域、都市機能誘導区域及び誘導施設の設定に関する検討資料となっております。</p> <p>そして、29ページから43ページに参考資料を付けています。また、資料1のほかにA3版で2枚に綴じている資料がありますが、資料1の24ページ、28ページを拡大したものでございます。本日検討する区域設定のたたき台となるべきイメージ図になりますので、24ページと28ページをご覧になる際は、こちらをご覧ください。</p> <p>それでは、始めに計画策定のスケジュールについてご説明させていただきます。1ページをご覧ください。平成29年と平成30年のスケジュールが記載されております。平成30年度につきましては、本日の検討会議で誘導区域、施設の設定について検討を行い、次回の会議</p>

で本計画の目標管理について検討を行います。その後、パブリックコメントを実施し、今年度内に計画を策定、来年4月1日から公表というスケジュールで考えています。本検討会議においては、今回を含め3回を予定しており、そのほか町民説明会、都市計画審議会の開催を予定しております。それでは、簡単にこれまで行った3回の会議について振り返ってまいりたいと思います。

第1回の会議では、立地適正化計画の制度概要と目指すべきまちの将来像の説明をいたしました。本計画は概ね20年先を見据えた計画となっております。社会現象となっている人口減少化においても、人口密度を一定以上保てるように居住と都市機能を誘導し、持続可能なまちづくりを図る計画でございます。そして、次のページにあるとおり、この計画を作る対象エリアというのは都市計画区域内です。さらに、その中の用途地域内で考えていかなければなりません。5ページには計画を策定する上での論点について説明させていただきました。

第2回の会議では、まちの現状と課題から本計画におけるまちづくり方針を検討し、子育て世代も集まれる多世代交流型拠点づくりによって、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指すというテーマに決まりました。具体的には公共施設の機能集約、再編を視野に入れ、多世代交流を図る拠点を形成し、その拠点に合わせた道路、公共交通の再編を検討する。さらに、新幹線開業の効果を活かした交流人口拡大の取り組みにも繋がるように計画を策定し、コンパクトで効率的な市街地形成を目指すことといたしました。

第3回となる前回の会議においては、立地適正化計画の核となる誘導区域に関する方針について検討を行いました。13ページをご覧ください。居住誘導区域の方針、どのエリアに居住を誘導していくか、これについては①として、すでに居住が集積している地区、現在人口密度が高い地区を対象としました。また、②として津波や河川氾濫等、災害被害が特に大きいと考えられる区域を除外します。③として、良好な生活環境の形成が困難とされる工業系の用途地域や自然地、農地を除外する方針を確認しました。都市機能誘導区域の方針としては比較的、新しい都市機能が集積している区域や、今後、集積が見込まれる区域を対象とする。子育てや高齢者施設の複合的な拠点形成を考えて、誘導を行うことといたしました。

16ページにあります、居住誘導区域のイメージ案を検討のたたき台として使用させていただきました。イメージ案では、現状で人口密度の高い区域を含めております。資料31ページでは、八雲町の津波ハザードマップが記載されています。八雲町の場合、JRの線路から東側は全て津波浸水区域となります。浸水区域を全て除外するとすると、人口密度の高い富士見町、東町や、今後もまちの骨格を成していく重要な医療機関の拠点となります、総合病院、さらには八雲中学校等が除外されてしまうことになるため、それらの立地を考慮してJRの東側についても国道5号線あたりまで居住誘導区域に含める案を作成しました。そのため、津波浸水想定区域に対して、防災機能、拠点の強化が必須条件になっています。

同じように19ページには、都市機能誘導区域に含まれることが想定される4つの拠点エリアを説明させていただきました。1つ目は既存の施設がすでに集積している、シルバープラザの周辺、福祉村のあたり。次に、国立病院の撤退が発表され、大規模な未利用地が発生することになる、国立病院機構八雲病院の敷地エリア。そして、すでに国の合同庁舎等があ

り、旧雪印跡地といった未利用地もあるエリア。最後に、医療拠点があり建て替えが済んだばかりの新しい施設のある総合病院周辺。以上の4つの拠点を都市機能誘導区域の案といたしました。

21ページに前回会議で、委員の皆様方からいただいたご意見をまとめております。居住誘導区域、都市機能誘導区域ともに事務局の提示した考え方で概ね問題なしと、ご確認いただけたものと認識してございます。

今回は、前回の方針を確認した16ページの居住誘導区域と19ページの都市機能誘導区域について、実際の区域ラインをどこまでとするかといった根拠づけや、また、誘導施設について、どのような施設を想定するか検討を行います。

23ページをご覧ください。検討にあたって前回の方針を踏まえ、居住誘導区域について何を基準に考えていくのかが記載されております。居住誘導区域の対象エリアとして、まずは人口密度を基準にします。参考資料の30ページに現況の人口密度の分布があります。この中で、黄色の部分とオレンジの部分が高人口密度のエリアを示しております。現在の人口密度が高いとなっている出雲町、そして富士見町、宮園町、末広町、東町を中心に設定案を考えました。逆に、除外対象エリアとしては、31～32ページをご覧ください。

除外対象エリアとして浸水想定区域図がそれぞれあります。上が津波で、下が河川の氾濫区域で、これらが除外対象となります。しかし、先ほど説明した通り、津波浸水区域につきましては、中学校や総合病院の立地を考慮して津波浸水被害が特に高い区域を除外するという方針で固められました。また、国の指針で示されている、良好な生活環境の形成が困難とされる工業系の用途地域、自然地、農地の除外についてですが、工業系の用途地域という八雲町の場合、準工業地域というのが対象となります。今度は資料の33ページをご覧ください。

33ページに八雲町の用途地域が色分けで記されていますが、この中で紫色の部分が準工業地域というものでございます。これを基本的に排除することが方針に書いてありますが、商店街を形成している区域も含まれていることから、実際に工場があるような、地区を対象とすることにしました。そのため、実際の土地利用を勘案するという方向で位置づけて考えております。

34ページにある農地分布、これについて、まとまった農地は基本的に除外することといたしました。前回の会議で新幹線の新駅側の栄町の農地については、今後の住宅用地拡大の想定をし、除外対象から外してはどうかと事務局から案を出させていただきました。これについては後ほど説明いたしますが現段階における、ほかの除外農地との整合性が問題となってまいります。

23ページに戻っていただいて、前回、共通の方針として、公共交通の拠点、そして軸に合わせた誘導を行うこととし、現行の公共交通及びその徒歩圏、都市計画マスタープランに示す共通の軸、将来想定される公共交通のあり方を指針に挙げて、基準を検討いたしました。現状の公共交通バスルートは1日に3～4往復程度であって、現状のままでは公共交通の軸とは言い難いと思います。なので、現行のルートに囚われられずに、マスタープランや将来の公共交通を想定し、検討を行うことといたしました。

24ページは、拡大した資料のほうをご覧ください。A3版のほうをご覧ください。

本日、皆様に検討いただきたいものが、こちらになります。実際の、居住誘導区域の境界ラインについて境界の根拠(案)が示されています。中央部分の緑色の点線につきましては、河川の氾濫浸水想定区域を除外するラインとしております。郵便局の本局から、国道沿いのプロノのまでの通りの辺り、点線で示した浸水想定区域(津波)の除外ラインとしております。

そして、左回りに行きまして総合体育館の辺り、に住初公園という公園があるのですが、総合体育館、野球場、ソフトボール場等一体が公園に含まれる形になっていますが、それを除外するように線が引かれています。そして、左回りにいきまして、用途地域の範囲ということで茶色の点線に変わっております。さらに左に行きますと、まとまった農地としての除外ラインとなっております。このオレンジ色の点線ですが、先ほども言いましたが、前回の方針案において新幹線の新駅側の、この農地については将来の住宅需要の拡大を想定して居住誘導区域から除外しないものとして検討してはどうかと、事務局の我々が提案したのですが、実際の境界設定に当たり、再度検討したところ現段階では当該農地を町が買収して宅地分譲するといった具体的な計画がございません。そのため、あくまで想定範囲で提案したものであり、実際の区域設定に当たっては、対象の住民にとって分かりやすく納得できる根拠を示す必要があることから、現況では除外するほかの農地と同じ条件であり整合性が取れないため、国の指針に基づいて、まとまった農地は除外することとし、境界案を検討いたしました。

下にいきまして、用途地域の境界、茶色の部分です。右側の黄土色の点線が準工業地域の除外ラインとなっております。本来、用途地域を境界とする下側にある茶色の実線までいってしまうのですが、ここについては実際に準工業地域の用途であり、かつ土地の利用も工場だけの立地になっています。土地利用の実体と照らし合わせることにしておりますので、実態も工場であるため、その部分を除外した線を形成しております。

次に、まとまった農地を除外したラインがオレンジ色になっております。鉄道線路を經由して出雲通、国道5号線の道路センターを境界ラインとして居住誘導区域、そして浸水想定区域のピンク色に繋がるというラインを設定いたしました。青色の道路中心線とピンク色の津波浸水想定区域の除外ラインを分けてあるのは、道路中心線を境界にした部分の一部に、津波浸水高が4m以上の区域が含まれるためです。先ほど見ていただきました、31ページに津波浸水想定区域が示されております。出雲通と国道5号線に囲まれた区域は、浸水高4m以上になるのですが、これも一部含まれることとなります。服部醸造や旧美浜地区の辺りです。当初はこの部分だけ除外して、区域分けできないか検討したのですが、このハザードマップの精度だけでは実際に除外する境界の設定が困難でありました。他の除外するエリアとの整合性もとる必要があるということで、住民にとって一番分かりやすいラインはどこなのかと考えたときに、今後のまちづくりにとって重要となる幹線道路の中心を境界案としました。もともと、区域案のJR線路から東側全て、浸水区域であり防災機能、防災拠点の強化を図る必要があるエリアだと位置づけしておりますので、4m以上の津波被害を想定した防災強化を図って災害時の被害を最小限に留める必要がございます。居住誘導区域の境界設定に関わる説明は以上となります。都市機能誘導区域の説明に入る前に1度区切って境界設定案について、委員の皆様のご意見をお伺いできればと思います。会長よろしくお願

	いたします。
	<p>(会長)</p> <p>分かりました。説明がありました部分は、次の検討の部分はこれが決まらないと進めない ので、まず居住誘導区域の設定案について事務局からご説明いただきました。</p> <p>それでは、皆様からご意見やご質問等ありましたら、お願いいたします。</p>
質疑応答、意見交換	<p>(委員)</p> <p>津波の浸水エリアを一部除外して、国道からラインを引いていると言いましたが、実際に 起きた時に何か作ってときには大変なことになるのではないですか。やはり、津波の影響な ど範囲というのは外すわけにはいかないのではないですか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>先ほどもご説明したとおり、その区域、津波のエリアを除外するとなると線路から東側全 てを除外して考えることになります。できたばかりの八雲総合病院など、現在でも防災機能 というのは持っていて、例えば1階まで浸水があっても大丈夫なように想定し設計されてい るとおもいますが、これからの八雲町を考えた場合に、このエリアを居住誘導区域から外して いいのか、どうかは非常に大きな問題だと思います。前回の会議で、皆様に検討していただ いていた際、特にそこについては取り上げられなかったのも、そのまま進めさせていただ きましたが、実際の現在のまちの中心部であるJRから東側を外すとすると住民の理解をえる ことが難しくなると思われます。</p> <p>後から出てくる話になるのですが、一般的には駅前地区であるJR八雲駅周辺に都市機能 誘導区域があり、そこを検討することになるのですが、JRの在来線の動向が今のところ分 からないので、それらが明らかになった時点で検討していく必要があると思っています。そ れについても、居住誘導区域の中になければ検討できないので、一応、居住誘導区域につ いては現行の国道5号線で考えているというのが我々の見解です。</p>
	<p>(委員)</p> <p>やはり、何か起きたときの想定をした対策をできるようなやり方をする必要があるのでは ないかと思います。それと、前回の会議から日にちが経ちましたが、その間にも津波や地震 に関する情報が入ってきています、なので新しい情報を取り入れて考えていく必要があると 思います。それについての留意をお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>本当におっしゃるとおりです。直近でも地震があり、災害というのは現実として増えてきて いるのは実感しております。ご意見ありましたとおり、指摘された箇所は浸水区域なので、も し津波が起きたときの防災機能は、これから固めていく必要があります。それを前提で指摘 箇所を区域に入れていきますので、計画の中でも具体的な訓練や施設など現実性のある計 画を考えていきたいと思っています。</p>
	<p>(会長)</p> <p>よろしいですか。前回の会議で基本的に居住誘導区域は検討されまして、一応、国道バ イパス沿い以降は津波が予想されますが、進めようということで方針が定められましたの</p>

	<p>で、今回、事務局から具体的なイメージが出されたという経過があります。まず、それを前提に議論をお願いします。それと、稗田委員がおっしゃったように津波の想定区域は防災機能や拠点の強化を、検討会議で図ることを前提にして了解することを、ひとつの方法としてとっていく予定です。そういう方向でいかがでしょうか。</p>
	<p>(委員)</p> <p>関連してですが、やはり先ほどの意見はそのとおりだと思います。31ページに推定の浸水予想図があり、これと見比べると確かに居住誘導区域が重なっているということが分かります。これを分かっているながら作ったことですね。そうであれば、24ページの図に31ページの推定被害の大きさがどこなのかということ、最初から図面に入れて理解あつての計画だということ町民に知らせる必要があるのではないのでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>私が口頭で説明して、どこの部分がどの程度なのかというのをイメージしていただくというのは難しいことだと、反省しています。指摘箇所の除外を検討した際は、実際にハザードマップを重ね合わせて見て、どのラインで区域が分かれるだろうかと考えました。土地の形態を始め様々な面を見て、用途地域も工場地域もあったので、その形もいろいろ考えたりました。しかし、どうしても指摘箇所を外すラインが無く、ここだけを外す根拠となるような道路や、そのほかのエリアなどで線決めをすると、それ以外の土地も含まれてきます。そうなってくると土地の整合性が他の部分と取れなくなってしまう。富士見町であれば、浸水の高さで2m以上でも対象として入っているのに、なんでこちらは除外の対象に含まれるのかという不公平が生じてきます。住民が、納得できる説明をするためには、どこまでという対象に変えたほうがいいのかというのが我々の検討結果です。</p> <p>補足ですが、この事業は国土交通省の事業です。八雲の立地適正化計画の内容について、今後、国土交通省と素案について協議しなければいけません。その際にも、もしかしたら国土交通省のほうから指摘を受けることになるかもしれません。そのときは再度、検討対象となりますので、皆様方に検討していただきたい事案になりますことを申し添えさせていただきます。</p>
	<p>(委員)</p> <p>現状では、このオレンジ色の4m～6mが居住誘導区域に含められるということですね。居住誘導区域とは、この区域に家を建てることを誘導することですね。この4m～6mの区域は現状だと何も問題はないという見解ですか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>問題ということではなく、ハザードマップには1m未満の薄い水色、1m～2mの青色、2m～4mの黄色、4m以上のオレンジとなっていますが、これは安全マップではなく危険を示すマップです。なので、4m以下だから安全といえるマップではなく、注意を促す防災マップです。確かに、入れないに越したことはないのですが、その4mのラインと2m～4mのラインに明確な違いがあるかという、そこまでの精度は有していないというのが見解であります。なので、このエリアでは防災機能を充実させて訓練などを住民の皆様方をお願いしなければなりません。居住誘導区域の設定の中に入れますが、設定ラインとしては分かりやすい道路までとします。ただし、ここについては津波浸水高が高いということを住民の方には認識し</p>

	<p>ていただきます。また、ここに誘導するに当たっては浸水想定深が大きいことを申し添えさせていただきます。そういう位置づけであります。全く安全で問題ないということはございません。</p>
	<p>(委員)</p> <p>富士見町はセーフのように見えるが、今のお話の内容からすれば東雲町は外しても良いのではないのでしょうか。</p>
	<p>(会長)</p> <p>今、事務局の方から説明がありましたが、その区域をもし外すとすれば総合病院、中学校など、町の公共施設の拠点、それから人口も一定程度住んで密集している地域を外すということについて、町として検討した結果、まちづくりの観点で言わせてもらうと、そこを外すにはいろいろ考慮せざるを得ないということです。苦渋の選択を町はされたのであろうと思います。そういった中で、どうしても外すということについては厳しいのではないかと会長としての立場からも感じてしまう。</p> <p>前回この方向で決まり、町が具体的な提案をしておりますので、最終的にこのイメージで今回決めるということになっています。しかし、委員さんの中でどうしてもという意見があれば出していただいて結構でございます。</p> <p>あと、今回この区域を設定するに当たり、防災機能、拠点の強化を行うということで、検討会議の中で良としています、ご意見そのほかあればお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>補足ですが、例えば、函館市も立地適正化計画を作っております。函館市の駅前も津波浸水高が非常に高いところであります。しかし、都市の機能上やはり駅を抜くわけにはいかないので、5千人程度収容できるような構造物を防災拠点として駅に設けさせるのか、近隣のビルに設けさせるのかということ、立地適正化計画の防火機能の強化ということで行っていると認識しております。やはり、今回のこの部分については、八雲総合病院は町の核となる施設で都市機能同士を公共交通で結ぶという概念から考えると、居住誘導区域に含めたいということになり、東雲町も入れました。東雲町全てが入っているわけではなくて、出雲通と国道5号線を境にするほうが、皆様分かりやすいと思い、提案させていただきました。</p>
	<p>(委員)</p> <p>画一的に整備するのではなく、浸水区域はそれに見合った別の方式を入れるとか、全体を均一にするのではなくて、ところにより応じた形や方式を考える必要があるのではないかと思います。</p>
	<p>(会長)</p> <p>もしイメージがあれば教えてください。</p>
	<p>(委員)</p> <p>例えば浸水地域で商店街を作ってしまうとか、そうしたときは津波がきたら逃げ場ないですよ。人数も集まって車もたくさんあれば動きもとれない状況になりますよね。だから、そういうところは出来るだけ人が集まらないようするなど、人が集中しそうな施設を大規模に作ることはしないなど、そういう区分けをしなければいけないのではないですか。</p>

	<p>(事務局)</p> <p>おっしゃるとおりでございますが、新しい建物を避難用に造るなどということではなく、そういう機能をどこかに設けさせて、訓練をしてもらう。何かの有事があった際に、ここに逃げていただく。そういう事を徹底して、年に何回かは訓練等も含めて、その地域の人たちが避難しやすい所を考えて、画一的な防災計画ではなく、その地区に応じたものを検討していければと思います。</p>
	<p>(会長)</p> <p>そのほかご意見ございますか。それでは特にご発言がございませんので、今いろいろと議論をした内容を踏まえまして、今回の居住誘導区域の設定案につきましては、防災機能、拠点の強化を図るということの本検討会議としては求めるということで、事務局から提案されました居住誘導区域の設定案については、この方向で進めるということでしょうか。それでは一応、付帯意見をつけての了解ということにさせていただきます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>それでは次に25ページから28ページの都市機能誘導区域および誘導施設の設定案について検討に入ります。事務局からの資料説明をお願いします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>引き続き26ページをご覧ください。誘導施設の対象となりうる施設について、国の指針を示しております。都市機能誘導施設には、今後、まちとして不足していくと思われる機能等も検討していかなければなりません。八雲町の場合は比較的、機能が充実していて、現段階では特に将来的に不足と思われる機能は見出せなかったというのが正直なところがあります。しかし近いうちに必ず考えなければならないのは、老朽化した公共施設の集約と再編についてであり、町民の生活の拠点となる施設として、より利便性を図る方向で検討を行っていきます。</p> <p>国の指針で、都市機能誘導施設になり得るものとして書いていますが、どんな施設でも誘導施設になるわけではないという事でございます。中心拠点では、役場庁舎や八雲で言えばシルバープラザ、図書館や文化ホールといったものが誘導施設となります。商業施設と書いていますが、この中心拠点における相当規模の商業集積とは、だいたい1万平米以上を想定しているという事で、八雲では該当しないのかと思われ。例えば、ホームックあたりでも、3900平米くらいの面積ですので、1万平米となると八雲あたりでは考えられない、駅前の開発ビルのような規模のものが商業機能の誘導施設になると思われます。それと病院機能が誘導施設となります。都市機能誘導区域内に、これらのどれかを誘導施設としていくかを決めていかなければなりません。</p> <p>27ページに前回検討した都市機能誘導区域の方針を踏まえ、実際の設定にかかわる基準値案を記載してございます。方針では、現時点で比較的新しい都市機能が集積している所、八雲総合病院や小学校、図書館は18年経っておりますが、比較的新しい方ですし、シルバープラザも22年経っておりますが、すでに機能を集約しておりますし、八雲の中ではまだ新しい方です。比較的新しい機能が集積している区域を対象とします。</p> <p>次に、今後施設の集約が見込まれる区域として、老朽化した公共施設を集約できるような未利用地がある場所として、国立病院跡地予定地や国の合同庁舎であるシビックコア地</p>

	<p>区などが挙げられております。先ほど国の指針で説明した誘導施設につきましては、子育て支援、高齢者福祉、観光交流等、公共公益施設の事業性、中でも具体性のある老朽化した公共施設の再編で想定される公共施設を指標とするものとしております。</p> <p>商業施設については、先ほどお伝えした位置づけでは、かなり大きな商業施設が対象となっていますが、生活拠点の部分でみればスーパーやコンビニもあります。八雲町の場合は本町商店街もございまして、国道や沿道にもいろいろな店がある中で、この拠点エリアに商業施設として集約する必要があるのかという部分を検討したのですが、実際に商業施設を建てる場合には、建てる方々が収益を見込められる土地に建てることになると思いますし、今回この機能として誘導する必要はないのではないか、というのが事務局としての考えでございます。</p> <p>そういうことで、子育て支援、高齢者福祉、観光交流等の公共施設の事業性を見て該当するものを選ぶというように設定しております。これらを踏まえて、28ページに都市機能誘導区域および施設の設定案が記載されております。拡大版資料の2枚目をご覧ください。</p> <p>前回の方針案で定めた、4つのエリアを基本としてシルバープラザ以外の拠点をひとまとめにして公共公益機能を集約し、シビックコアを拡大した区域、病院機能を維持する区域と位置づけしております。シビックコアを拡大した形となっておりますが、老朽化した施設である役場、公民館、町民センター、子育て支援センター等の機能の集約、再編を考えた場合に既存の図書館や合同庁舎などと一体性を持って整備されることで、町民にとって普段から利用しやすい、身近で利便性の高い公共施設が実現できると考えられます。</p> <p>また、北海道新幹線の開業によって、市街地およびパノラマパークのアクセス性の向上が重要となり、ますます出雲通は重要な路線となることが想定されるため、出雲通に面したシビックコア地区を拡大しております。他の自治体の事例をみると、やはりJR駅を中心にして都市機能誘導区域を設定しているのですが、在来線の動向が新幹線開業の5年前にならないと分からないということですので、動向が明らかになってから改めて駅前については都市機能誘導区域に含めるかどうかの検討を行うという事をこの立地適正化計画書に位置づけておきたいと思っております。</p> <p>私からの説明は以上となります。これにつきましても皆様の意見を伺いたいと思っておりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>それではただいま都市機能誘導区域の施設設定案について事務局より説明がありました。これについて何かご意見、ご質問があれば伺います。</p> <p>先ほど議論いたしました、居住誘導区域の中にこれを設定するという事でございますので、現状と将来的な事を含め、コンパクトに提案されているのではないかと感じますがいかがでしょうか。</p> <p>それでは特にご発言がないようでございますので、ただいま検討いたしました都市機能誘導区域および誘導施設の設定案についても事務局から説明、提案した形で進めさせていただくという事でよろしいでしょうか。</p>
	<p>(委員一同)</p> <p>はい</p>

	<p>(会長)</p> <p>どうもありがとうございます。</p> <p>次に(2)新幹線周辺整備、新駅周辺整備イメージについて検討事項といたします。この事項につきましても、議論がしやすいように検討事項を二つに区分して進めたいと思います。最初に18ページから24ページまでの新駅周辺の土地利用基本計画について検討し、その後25ページからの整備イメージについて議論したいと思います。では、土地利用基本計画について事務局から説明をお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>新幹線推進室の藤澤です。どうぞよろしくお願いいたします。私からは新幹線新駅の周辺における土地利用の基本計画と周辺整備のイメージについてご説明いたします。資料2の方をご覧ください。1ページ目はスケジュールでございます。今年度につきましては、土地利用の基本計画の策定、土地利用の規制誘導計画の検討、新駅周辺の交通網計画の検討、駅前広場、駐車場の検討を前半で実施いたします。その後、新駅周辺のデザインの検討、二次交通の整備計画の検討、ソフト対策の検討を7月頃より実施する予定でございます。</p> <p>新駅周辺整備基本計画策定検討会議は、この会議のあと、パブリックコメントの開始前の10月頃に、また、パブリックコメント終了後の2月頃に予定してございます。</p> <p>2ページから15ページにつきましては、昨年度に実施いたしました3回の会議の概要を記載してございます。</p> <p>17ページをご覧ください。2月21日に行った前回の会議で出された意見等でございます。全体的な考え方については、おおむねご確認いただけたと思いますが、一部、駐車場と景観を守るための手法についてご意見をいただいております。</p> <p>一つ目は、先進駅7駅で類似事例調査を実施しておりますが、駐車場の有料、無料の調査も実施すべきとのご意見がございましたので、別添資料3の通り追加調査を実施しております。</p> <p>資料3をご覧ください。調査を実施しました7駅のうち、奥津軽いまべつ駅、新玉名駅、七戸十和田駅、木古内駅の4駅が無料としている状況でございます。</p> <p>資料2へ戻っていただきまして、2つ目は駐車場の規模についてです。前回の会議時の資料では、駐車台数につきまして69台を想定しておりましたが、今回の資料の方では駐車車の回転数等の見直しを行い、102台想定でイメージ図を作成しております。新駅周辺整備は景観保全を一つのコンセプトとしておりますので、出来るだけコンパクトなものを考えておりますが、貸切バスなどの大型車両や一時的な駐車需要の拡大などの対応方法も、今後検討を行いたいと考えております。</p> <p>3つ目は景観を守るための制限方法についてです。牧歌的風景を維持するための手法につきましては、今後の農業振興と景観のバランスに配慮し、さらに都市計画区域の変更と調整を図りながら検討を行いたいと考えております。</p> <p>資料の、対応方法につきまして「用途地域、計画地区の制限について」となっておりますが、「特定用途制限地域や景観地区などの設定については」という表現が正しいので、修正をお願いいたします。</p> <p>19ページをご覧ください。ここからが新駅周辺における土地利用の基本計画となります。</p>

	<p>昨年度ご確認いただきました、土地利用の基本方針による4つの柱から、資料の中段の方になりますが、土地利用基本計画の下の方から、対象範囲は新幹線から見える範囲や新幹線開業で開発の恐れのある範囲といたします。土地利用形態は農地以外の部分にも土地の利用制限を実施したいので、都市計画区域への編入を考えております。都市計画区域に編入した場合の用途地域の設定につきましては、施設などの集積を図る目的がないことから、用途地域の設定は行いません。また、その他の地域、地区の設定につきましては、土地利用、景観の制限などを実施したいことから、開発抑制の規制を設定したいと考えております。</p> <p>都市施設その他の検討施設としましては、新駅までのアクセス道路、駅前広場、駐車場の整備、農業の発展に寄与する施設の誘導と考えております。</p> <p>20ページをご覧ください。周辺整備計画の対象範囲につきましては先ほど、新幹線から見える範囲や新幹線開業で開発の恐れのある範囲とご説明いたしましたが、検討する項目の中の一つに可視範囲がございます。北海道屋外広告物条例では、新幹線の鉄道から展望できる地域について規制がかけられております。鉄道から500メートルまでは第二種禁止地域、500メートルを越えるものにつきましては、確認の出来る範囲で、第四種許可地域となっております。また、景観用語辞典では人間の認知限界として、1200メートルとの見解がございます。図の濃い部分が500メートル範囲です。薄い部分が1200メートルの範囲となっております。今後これらの範囲も検討材料の一つとし、都市計画区域の変更業務と調整を図りながら対象範囲の検討を行いたいと思っております。</p> <p>21ページ、22ページをご覧ください。その他の地域、地区の設定手法として都市計画区域における開発抑制の設定項目でございます。都市計画区域に編入することにより、特定用途制限地域、景観地区の設定が可能となります。21ページの特定用途制限地域では、具体的に制限する建築物の用途を設定することにより、その用途の建築物を制限することができるようになります。制限内容は、町の条例等により制限が可能となります。また、22ページの景観地区は、建築物等の色や形、高さや最低敷地面積などの意匠形態等の制限が可能となりますが、対象地区内の農家の方の建築物等も対象となることから、周辺の農家の方との調整が重要となります。</p> <p>24ページをご覧ください。その他誘導施設として、景観形成区域に誘導する農業の発展に寄与する施設機能についてです。新幹線新駅周辺は農用地区域内農地となっております。農地転用につきましては、原則、不許可地域であります。農業の発展に寄与する施設機能を誘導するためには、農用地利用計画の変更を行い、許可の対象としなければならないことから、農林水産省通知の農地法の運用についてなどから第一種農地の許可基準を参考に農業用施設、農畜産物処理加工施設、農畜産物販売施設や農業体験などの地域間交流を図るために設置する施設として、観光牧場、農場レストラン、牛乳工場、ワイン工場などは可能と考え、新駅周辺の整備イメージの想定施設としております。</p> <p>以上が、新駅周辺における、土地利用基本計画の説明となります。よろしく申し上げます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>事務局から説明がございました。これを議論した後、イメージ図に入りたいと思いますが、</p>

	<p>まずこの土地利用基本計画についてご質問、ご意見を伺いたと思います。いかがでしょうか。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>周辺には観光牧場、農場レストラン、牛乳工場、ワイン工場等は建てることは可能だけでも、それ以外の施設は規制する方向でという内容になっているのでしょうか。</p> <p>例えば、駅前にレンタカーの事務所を建てたい、農家レストランではないけれども飲食店を建てたい、ホテルを建てたいですか、そういったものは規制されるという内容なのでしょうか。お教えてください。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>現在のところ、牧歌的風景を守るという事で、景観形成区域にあてはめる施設としては、農業関連の施設を該当させることといたしております。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>そうなりますと、レンタカーや飲食店は規制するということでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>明確にどの部分までを交通結節点の区域の範囲とするかにもよるとは思います、基本的に景観形成区域の部分において、農業関連施設以外については現在のところ考えておりません。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>農業関連施設以外は、建てられないように規制するということでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>農振農用地の区域でございますので、農地転用が可能な部分につきましては農業関連施設という考え方となります。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>そのあたりを明確に資料に記載していなければ、住民の方々もよくわからないのではと思います。私自身もこれを読んで、レンタカー屋さんや飲食店などが規制の対象となるのかどうか資料を見てもわからなかったのも、その部分を分かりやすくお伝えする必要があるのではないかと思います。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>案を作成する段階にあたりましては、わかり易いように明記したいと思っております。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>方針や方向性を決める場なので、そういったものを誘導するのかそれとも規制するのか明確にすべきではないでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>基本的に、現在の案に示している施設以外のものにつきまして農地転用は出来ないという考え方で進んでおります。レストランにつきましては、農業レストランと一般レストランがどう違うかという事も含め、全体的に農業用のレストランという考え方で農地転用をかける判断をしております。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>今の説明ですと、民間事業者で参入希望があったとしても、農地からの転用は出来ない</p>

	<p>という事を言われているのかと思ったのですが、そういう事ですね。</p>
(事務局)	<p>はい、その通りです。説明が不十分で申し訳ありません。</p>
(会長)	<p>よろしいですか。その他の意見で委員さんありますか。</p>
(委員)	<p>関連した話ですが、先ほどの佐野さんのご指摘は最もだと思います。レンタカーのステーションがあれば、新八雲駅に観光客のアクセスがとても楽になるので、駅前広場に今は書かれていないですが、レンタカーオフィスは必須だと私も思います。</p> <p>レストランに関しては、食材を提供するのだから農業関連レストランだという言い訳がいくらでも成り立つので、運用は可能だと思いますが、レンタカーはこれから必須な場所だと思います。</p> <p>それから、可視範囲が500メートルと1200メートルであります。実際の問題で今の北海道新幹線は海峡トンネルを出ても、防音壁が高くて景色が見えません。ですから、あらかじめ新八雲駅周辺に関しては、見えるはずの牧歌的風景がちゃんと見えるような構造の防音壁について、事前に要望をあげておいたほうがいいのではないのでしょうか。</p> <p>函館の周辺でも、少しだけ壁が低くなっていて瞬間的に景色が見える所があるのですが、とても限られています。構造上、仕方がない事もあるのでしょうけれど、せっかく牧場の中に駅を造っても、直前まで何も見えないのでは意味がないと思います。</p>
(事務局)	<p>まずレンタカー施設につきまして、以前に類似事例調査を行った結果、奥津軽いまべつ駅には例外的にレンタカー施設があるのですが、基本的に乗降客数500人程度ではレンタカー施設を設けるのは難しいと考えています。</p> <p>したがって、駅の内か外かは現段階では明確ではありませんが、レンタカー等の二次交通への案内について設定したいと考えています。</p> <p>次に防音壁についてですが、民家がある場所は75デシベル以下に抑えなければなりませんので、景色が見ることが可能かどうかは設計待ちになるかもしれませんが、見えるようにしていただきたいという要望はあげたいと思います。</p>
(会長)	<p>せっかくの牧歌的風景を防音壁で見えなくしてしまつては意味がないと委員もおっしゃいましたので、これは検討会議として出来るだけ除いていただくよう要望したいと思います。</p> <p>そのほかでご意見ございませんか。JR北海道さんと委員さんからレンタカーの件でご意見が出されております。この件については、農用地の問題でいろいろと規制がされるということで答弁がなされました。ただ、せっかく駅ができるということで、その中で発展できる可能性があるのであれば、是非、今後検討していただきたい。規制上、無理であればやむを得ませんが、ただ、そういった意見があったということは事務局の方で踏まえていただくよう、お願い申し上げます。この新駅周辺の土地利用計画について事務局で提案された内容で、基本的には進めさせていただくという事によろしいでしょうか。</p>

	<p>(委員一同)</p> <p>はい</p>
	<p>(会長)</p> <p>ありがとうございました。ではそのようにさせていただきます。</p> <p>それでは次に25ページから31ページの、新駅周辺の整備イメージについて検討いたします。事務局から資料の説明をお願いいたします。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>新駅周辺の整備イメージについてご説明いたします。本日お配りしておりますA3版の資料4.5.6をご覧ください。</p> <p>まず、駅前広場、駐車場、アクセス道路のレイアウトのイメージでございます。資料4をご覧ください。資料4は、今まで基本形としていたものでございます。駐車場につきましては、利便性をあげるため駅舎に近づけたイメージとしております。次のページをご覧ください。</p> <p>駐車場は、前回の策定会議での意見を参考に、駐車車の回転数等の見直しを行い、102台想定で設定しております。駐車場の配置位置は極力線路側に寄せ、出来るだけ駅舎に近づけております。また、駅前広場につきましては、バスのバースを2箇所、タクシーのバースを2箇所、要支援者用の車両のバースを1箇所、自家用車のバースを2箇所の、計7バースを設定してございます。駅前広場の通路の部分にタクシーや自家用車の短期駐車スペースを各1台分程度考えてございます。このページでは各バースへの車両が入っていく時の車両の軌道を記載してございます。次のページをご覧ください。</p> <p>このページは各バースから車両に出て行くときの、車両の軌道を記載してございます。次のページをご覧ください。</p> <p>こちらは駅前広場や、駐車場などの配置を検討するために作成したイメージ図で、確定したものではありません。駅前広場、駐車場、アクセス道路といった交通結節点施設の配置と、既存の倉庫などの建築物等に対する樹木による修景、駐車場の半分に屋根の設置、駅裏に向かう散策路などをイメージしてございます。また、現在、畑として使用されている部分につきましても、牧草地に変更して作成しております。次のページをご覧ください。</p> <p>こちらは先ほどの図に、景観のシンボルとなるサイロや、誘致施設となる農場レストラン、ワイン工場、牛乳工場が立地した場合のイメージ図です。牛乳工場につきましては、道道八雲北檜山線の駅の反対側に設定しているため、全体像1の方には出てきておりませんが、全体像2の方で確認できるかと思えます。</p> <p>次に、資料5をご覧ください。こちらは駅前広場を横長にし、少しでも駅舎の出入り口と牧草地を近づけたものでございます。次のページをご覧ください。</p> <p>駅前広場を横長にしたことにより、バースの配置をバスのバース1箇所を除き、駅舎に平行にレイアウトしています。2ページ先をご覧ください。</p> <p>横長にした事により、駅舎の出入り口と牧草地は近づいておりますが、駅から出てすぐの地点1、および地点2につきましては、資料4の基本形のイメージと大きな変化は感じられないと思います。駅前広場をさらに横長にするなど、回転部のみを横に配置することも可能ですが、駅前広場を横に延ばすことにより、牧草地周辺に近づこうとした場合の歩行距離が長くなってしまいます。</p>

	<p>続きまして資料6をご覧ください。こちらは駅前広場、駐車場を駅の正面から駐車場側の横にずらし、駅舎の出入り口と牧草地を接するようにしたものでございます。</p> <p>次のページをご覧ください。駅前広場のバース等の機能の配置は基本形となります資料4と変化はございません。</p> <p>2ページ先をご覧ください。駅を出てすぐの地点1、および地点2を見ていただけると分かりやすいと思いますが、牧草地がすぐそばにあります。牧草地に接していることで、駅から出てきた人の目の前が牧草地となり、開放感が得られるものと考えております。この案は、牧草地と駅舎を近づけることにより、駐車場と駅舎がやや離れてしまいますが、駅前広場のずらす長さや形状などの変更は可能でございます。</p> <p>事務局としては、コンセプトの一つである、景観保全を考えると、新幹線利用者に牧歌的風景を見ていただく方向性は、資料6の案がより良いものと考えております。また、駅前広場のずらす距離や、形状を調整することにより、駐車場の利便性とのバランスを取ることが可能と考えております。役場庁内の検討委員会でも、資料6の案で承認をいただいております。今回の会議で資料6の案で問題がなければ、駅前広場などの配置案を決めさせていただき、さらに詳細なデザインなどを検討していきたいと考えております。私からの説明は以上となります。よろしくお願いいたします。</p>
	<p>(会長)</p> <p>ただいま、整備イメージにつきまして、3つの案の説明がありました。その中で、資料4及び資料5とも整備内容は、事務局から提案をいたしました資料6と基本的には同じであると思っております。違いがあるとすれば、景観イメージを大切にす観点から、配置位置が資料6は資料4、資料5よりも駅に向かって右寄りになっていると思います。このことを考えて、検討に当たりますは、皆さんから特に異存がなければ、資料6のイメージを中心に検討したいと思いがいかがでしょうか。</p>
	<p>(委員一同)</p> <p>はい</p>
	<p>(会長)</p> <p>わかりました。それでは資料6中心に議論をします。ご意見あればお願いいたします。</p>
	<p>(委員)</p> <p>駅への出入りですが、袋小路で1箇所になっていますので裏の道へ出る道が一つあれば、地域の方にとっていいのではないのでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>通り抜けるという案は警察との調整も必要となりますし、今のところは資料6のイメージ図にあるように、散策路くらいは計画の中に盛り込んでおりますが、車までは想定していない状況です。今後はそれらも含め検討して行きたいと考えております。</p>
	<p>(会長)</p> <p>検討してみるということですね？そういうことでよろしいでしょうか。</p> <p>では、そのほかご意見ありましたらお願いいたします。</p>
	<p>(委員)</p> <p>資料6のイメージで私も異論ございませんが、景観シンボルとしてのタワーサイロと書か</p>

	<p>れていますが、現実的に今はタワーサイロを使うことはないので、本当に造るのかどうかはきちんと検討しなくてはならないと思います。</p> <p>実際に、駅を出たらすぐに放牧地があるとすると防疫対策も考えなくてはならないので、観光客が間違っても放牧地に入らないように、2重のフェンスなどを最初から考えなくてはならないと思います。</p> <p>前回の要望で、駐車場が増えたことは大変良かったと思いますが、JRIは大人の休日パスを年に数回発行します。5日間26,000円で乗り放題なのですが、そのときは駐車場が混みます。自分は七戸十和田駅を利用していますが、ついこの間も、満車で第3から第5ほどの臨時駐車場が用意され、とても遠いところまで案内されて、やっと利用できる状況が起きていました。なので、駐車場はJRの営業との兼ね合いで混むことも想定しなければいけないので、常設の駐車場として102台は結構だと思いますが、予備の駐車場が作れるようあらかじめ配備しておいた方がよいと思います。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>まずサイロですが、これは牧歌的風景のイメージ上のサイロで、使用するサイロとは異なります。よく観光牧場に飾ってあるようなものをイメージしております。</p> <p>フェンスにつきましても、イメージ図の中ではフェンスを回した形になっておりますが、農業振興とのバランスを考えて設置を検討して行きたいと思います。</p> <p>次に臨時駐車場ですが、先ほどの説明の中にもございましたが、観光バスや大型車両などのスペースや、ピーク時の臨時駐車場の検討につきましても、第2回の会議の際に、そのほかのスペースということで駐車場の予備スペースを確認しておりますので、調整を図っていきたくと思います。以上でございます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>事務局が説明した駐車場の予備スペースの問題は、この整備計画には記載されていませんので、今後できれば皆様がお分かりになるように、どの辺りに想定されるのかということを次回の会議に示していただきたいと思いますが、可能でしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>最終的に案をまとめる段階では、その他のスペースにつきましても案の中に盛り込みたいと考えております。</p>
	<p>(会長)</p> <p>その他ご意見ありますでしょうか。</p>
	<p>(委員)</p> <p>駐車場にしても、駅舎を造るにしても、地盤材を持ち込むことになると思いますが、その中で、鉄鋼スラグは持ち込まないようお願いしたい。重金属が含まれておりますし、土壌浸透していく可能性があります。音名川というのは、元々ししゃもやきゅうりうおなどが上っており、ししゃもの孵化場を造る話もあつたくらいですから、将来的に河川を汚染するようなものは持ち込まないようお願いしたいと思います。</p>
	<p>(会長)</p> <p>委員さんから環境汚染が心配される部分は持ち込まないという趣旨のご意見がございましたが、この件に関して事務局からありますか。</p>

	<p>(事務局)</p> <p>まだ基本計画の段階ですので、路盤材についてなどは実施設計に入るにあたり、申し添えるかたちで進めていきたいと思えます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>委員さんから要望があったということを事務局でご承知おきください。</p>
	<p>(JR北海道)</p> <p>バスやタクシーのバース数が計7箇所というご説明がありましたが、駅前広場の検討において設定条件を置いているかと思いますが、そういったものを資料に記載した方が分かりやすいのではないかと思います。最初に設定した必要な条件は今後の検討の中で変わってくると思いますが、現段階での諸条件をどう設定したのかというのは資料に記載した方がいいと思いました。</p> <p>一つ質問なのですが、大型バス、観光バス等は別にスペースを用意されるということでしたが、タクシープールはここには設定されていないのでしょうか。</p>
	<p>(事務局)</p> <p>まずバスの設定につきましては、基礎資料がございますので、計画案をまとめる段階でパブリックコメント前にある会議の際に示せるかと思えます。</p> <p>次にタクシープールにつきましては、先ほど資料4で説明しましたが、真ん中に通路があり、その中にタクシーや一般車両の短期の駐車スペースを確保しようと考えております。</p>
	<p>(会長)</p> <p>よろしいでしょうか。真ん中の通りですね。そのほかはいかがでしょうか。新駅周辺整備イメージについて本検討会議で決めさせていただくことにしていますので、どうぞ忌憚のないご意見をいただければと思えます。</p> <p>それではほかにご意見がございませんようでしたら、ただいま検討いたしました新駅周辺整備イメージについては、事務局から説明、提案いたしました資料6のイメージで今後進めさせていただくということでよろしいでしょうか。</p>
	<p>(委員一同)</p> <p>はい</p>
閉会	<p>(会長)</p> <p>ありがとうございます。そのようにさせていただきます。</p> <p>それでは(3)のその他ですが、委員の皆さんから本日の会議に関する何かご意見があればお伺いします。全体を通じて何かございませんでしょうか。特に無いようでございますので、次に事務局から何かありますでしょうか。特にないようですので、本日の検討会議はこれにて閉会いたします。貴重なご意見等いただきありがとうございました。</p>