

<前回会議での意見>

- 広場は駅舎正面からやらずらし、牧場景観がより印象的に見えるよう配置の工夫を行った計画案のイメージで、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。
→ <回答>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、二次交通の案内性を高める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。
→ <回答>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す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。
- 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。
→ <回答>第2回会議の際に、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ため、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。
→ <回答>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、土壤汚染の可能性はある。音名川の環境に配慮してほしい。シヤモなどもいる。
→ <回答>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。
→ <回答>駅前広場中央の通路沿いに配置予定。

前回意見を踏まえながら計画書(案)を作成
(以下に構成概要を記載)

新駅周辺整備基本計画(素案)の構成			新駅周辺整備基本計画(素案)の記載概要等		
章	節	項	検討経緯	記載概要	
1. 計画の背景と目的(P1~)	1.1	計画の背景(P1~)	第1回会議で共有	● 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。	
	1.2	計画の目的(P1~)	第1回会議で共有	● 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。 ● これまでの関連計画を踏まえつつ、新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。	
	1.3	これまでの新駅周辺整備関連計画(P2~)	(1) 北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備構想(P2~) (2) 北海道新幹線新八雲(仮称)駅等整備方針(P8~)	第1回会議で共有	● 新駅の立地特性を踏まえ、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。 ● 「新駅建設予定区域は、都市計画区域の外部に位置し、農業地域及び農用地区域となっている。」「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。」と示している。 ● 駅前広場や駐車場等の規模試算には、北海道算出の将来利用者数500人/日を用い、駅前広場7,000㎡+駐車場等10,000㎡で計画図を示す。 ● 以下の整備方針を明示。 ➢ 新駅周辺整備は、主要産業の1つである酪農を守るため、市街化が酪農地帯まで及ばないよう、十分に配慮しながら進める。 ➢ 北渡島・松山の交通の要衝に相応しい機能を備えた新駅として、牧歌的風景を乱さないよう、過大な整備は避けつつ、駐車場、ロータリー、車輛バス等を整備する。 ➢ 新駅デザインは牛舎やサイロ等をモチーフとし、各種鉄道施設と共に、周辺の牧歌的風景に相応しいものを要望する。 ➢ 現新駅周辺整備構想に記載の情報交流館については整備しないものとする。 ➢ 新駅から市街地までのアクセス道路は、道道八雲北松山線を最も重要な幹線道路と位置づけ。 ➢ 上水道の整備、下水処理は合併浄化槽を想定するが、整備及び維持の費用が、過大なものにならないように配慮。 ➢ 新駅からの二次交通は、路線バスだけでなく、多種多様な交通手段で補完することを検討。 ➢ 並行在来線については、前例となるいさり火鉄道等の運行状況を注視しながら、北海道や沿線自治体と協議を進める。
2. 八雲町の現状(P9~)	2.1	概況(P9~)	第1回会議で共有	● 八雲町は、道南北部の拠点となるまちであり、広域的な中核都市としての役割を担っている。	
	2.2	各種統計指標等から見た現状(P9~)		(1) 人口・世帯数	● 八雲町の人口は、平成27年国勢調査で17,252人であり、将来人口は、2030年に12,446人と推計され、現状の約7割に落ち込むとされている。
				(2) 土地利用	● 居住地域で見ると、J R八雲駅周辺である富士見町、町営住宅や民間アパートの多い出雲町で人口密度が高くなっている。
				(3) 交通	● 都市計画区域は八雲地区のみであり、用途地域も駅を中心に半径2km程度に収まるコンパクトなまちである。
				(4) 産業	● 国道5号沿い及び駅前商店街を中心に商業が集積し、その他は住宅が集積する状況となっている。
(5) 交流人口	● 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、北海道縦貫自動車道八雲ICがあり、交通の要衝となっている。 ● 農業、水産業、製造業、商業の概況について整理し、広域地域全体での中心的な役割を担っていることを整理。				
3. 北海道新幹線新八雲(仮称)駅周	3.1	北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺の現状(P23~)	第1回会議で共有	● 観光入込客数は、5月及び8月の集客、日帰り観光が多いこと、八雲町を訪れる約80%が噴火湾パノラマパーク周辺に集積していることなどを整理。	
				● 通勤・通学は、自町内に従業・通学するものは全体の90%程度を占めるが、町外の従業地としては森町と長万部町、江差町が、町外の通学地としては札幌市、函館市、森町、江差町の占める割合が高い。 ● 関連上位計画より、「新たな時代に対応した市街地形成の推進」「需要動向等を踏まえた、乗継利便性の確保等の適切な機能充実、強化、市街地へ消費者を誘導する仕組みづくり」「新駅周辺及びアクセスルート沿道における無秩序な土地利用を未然に防ぐ」ことなどを新駅周辺整備の位置づけとして整理。 ● 新駅整備予定地は都市計画区域外で、農業振興地域(農用地区域)に含まれているが、一部、除外地が含まれており、資材置き場等の施設が立地。 ● 新駅予定地の背後の山林は、地域森林計画対象民有林になっているほか、南側に遊楽部川水系音名川が流れている。	

新駅周辺整備基本計画（素案）の構成			新駅周辺整備基本計画（素案）の記載概要等	
章	節	項	検討経緯	記載概要
辺の現状及び位置づけ（P23～）		(3) インフラの整備状況		● 道路、電気、通信、水道、排水等の状況を整理。
		(4) 市街地からの交通アクセス		● 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が、公共交通によるアクセス性は低い場所であることを記載。
	3.2 新駅周辺整備にかかる町民意向（アンケート調査結果）（P28～）	(1) 調査概要	第 2 回会議で共有	● 平成 29 年 10～11 月に実施したアンケート調査について、以下の概要を整理 > 出張、買い物、観光は、新幹線開業後の JR 駅利用の可能性が高まる結果となり、新幹線利用は、通勤・通学、通院を除き、利用の可能性が高まる結果である。 > 既存 JR 駅の利用方面は札幌が半数以上となっているが、新幹線利用は道外の利用意向が最も高くなっている。 > 既存 JR 駅までの交通手段は、車による送迎 25%、徒歩が多い。一方、新駅までの交通手段は、車による送迎が 40%と増えると共に、バスも 13%と予想される。
		(2) 結果概要		
	3.3 広域利用の可能性（P29～）		第 3 回会議で共有	● 新八雲駅では、周辺自治体の住民による新幹線利用や、新八雲駅を起点とした周辺自治体への周遊観光の可能性が考えられる。 ● 周辺各自治体からの隣接駅と新駅への所要時間を比較すると、せたな町・今金町・乙部町は所要時間が同等であり、一定程度の広域利用が見込まれる。
	3.4 事例を基にした新幹線駅周辺土地利用について（P30～）	(1) 駅内における各種サービス施設の存在	第 3 回会議で共有	● 全国の新幹線駅における乗車人員数等と、駅内施設の有無の関係をみると、新八雲駅の乗降客数に関する推計（既存＝500 人）を想定した場合、レンタカーや宿泊の立地確率が比較的高いと考えられる。 ● 新駅で想定される乗車人員数に近似する駅としては、安中榛名駅が挙げられ、乗車人員数 280 人に対し、駐車場台数 255 台が整備されている。 ● 新八雲（仮称）駅で想定される乗車人員数に近似する等の条件設定の下、参考となる 7 駅の所在する自治体の状況を調査した結果より、計画時の想定乗降客数に対し、25～50%程度の実績である駅が多いことなどを整理。 ● 国の示す資料を基に、サービス施設の立地する確率と人口規模の関係をみると、八雲町の人口規模では、例えば、「自動車賃貸業」などは、人口規模の面で立地確率が低い施設と考えられる。
(2) 駅周辺の駐車場の整備状況				
(3) 類似する新幹線駅周辺における土地利用等				
【参考】人口規模から見た八雲町内に立地しうるサービス施設				
3.5 立地適正化計画との整合（P34～）		第 3 回会議で共有	● 新駅予定地は、現状、都市計画区域外であるため、立地適正化の対象範囲には含まれないが、道路・公共交通網の再編の方向性として、市街地を循環する「サークルライン」を中心に、今後の公共交通網においても主要な軸と位置づけている。 ● 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ことなどを整理。	
4. 新駅周辺整備基本計画（P35～）	4.1 新駅周辺の課題整理（P35～）	(1) 土地利用	第 2～3 回会議で共有	● 市街地からの公共交通によるアクセス利便性が低い。 ● 広域アクセスでは、せたな町・今金町・乙部町においては、隣接駅との距離関係から一定程度の利用が見込まれる。
		(2) アクセス環境		
	4.2 計画の基本的な考え方（P36～）	(1) 土地利用の基本方針	第 3～4 回会議で共有	● 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。 ● 以下のとおり、整備テーマ、コンセプトを設定。 ① 過大になりすぎず、将来の変化に対応できる新駅周辺整備の必須メニュー ② 農業の発展に寄与する新駅周辺の土地利用 ③ 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 ④ 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) 新駅周辺の整備コンセプト		
		(3) 導入機能とその整備方針		
		(4) 新八雲（仮称）駅の乗降客数の推計		
		(5) 駅前広場、駐車場の規模算定		
	4.3 土地利用に関する基本計画（P44～）	(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）	前回第 4 回会議で議論 今回会議で調整案を提示	● 新幹線開業によって開発の恐れ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、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づけ。 ● 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。 ● 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、特定用途制限地域及び景観地区を設定する。 ● 駅周辺機能の必須メニューである駅前広場や駐車場については、出来る限りコンパクトに整備。 ● それら以外の施設機能については、大規模な機能誘導は行わないが、牧歌的風景を売りに出来る施設として、「農業の発展に寄与する施設」を設定し、民間との連携又は民間事業の誘致を検討。
		(2) 用途地域及びその他の地域地区の設定		
		(3) 都市施設、その他誘導施設について		
4.4 新駅周辺整備基本計画（P47～）	(1) 計画条件整理	前回第 4 回会議で議論 今回会議で調整案を提示	● 駅前広場へのアクセス道路は道道八雲北松山線と同等とし、3 種 3 級の幅員構成とする。 ● 駅前面に広がる牧場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配置とする。 ● 配置計画を基に、整備イメージをパースで図示。 ● 駅前広場等周辺については、第 2 期八雲町総合計画の中でも、「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、「牧場の中の駅」を具現化するため、地域住民の協力を得て、より良い農村景観の形成を行う必要がある。	
	(2) 駅前広場等配置計画			
	(3) 整備イメージ図			
	(4) 駅前広場周辺の整備について			
4.5 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（P56～）		今回会議で提示・議論	● 今後の二次交通の方向性及び観光等での来訪客に向けたソフト対策のあり方、ソフト対策を踏まえた駅舎内のサービス機能の想定を記載。	
4.6 想定される事業スケジュール（P60～）		今回会議で提示・議論	● 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ため、想定される事業スケジュールを整理。	