

平成30年度第2回（通算第5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11月20日(火) 14時00分～15時30分（所要90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 北渡島地区青年部理事	長谷川 雄基
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 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
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 道路調査官	筒井 幸司※代理出席
北海道渡島総合振興局 地域創生部 地域政策課長	萩野 貴也
北海道警察 函館方面八雲警察署 交通課長	茅森 猛

【八雲町】

所属・役職	氏名
八雲町長	岩村 克詔
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 (1)立地適正化計画素案】

- 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。

【議論② (2)新幹線新駅周辺整備基本計画書素案】

- 事務局の提示した考え方で概ね問題なし。
- 資料4について、音名川に鮭が自然繁殖できるように復活すると、鷺もオオハクチョウも死骸を食べにやって来る。新幹線の駅のそばにある川で、鮭や鷺、オオハクチョウが見られるという自然観光の観点から、音名川の整備も同時に行ってもらいたい。
 - ▶ 今回の議論の主旨と外れるが、ご意見として頂戴し、内部で検討する。
- 資料4について、他の新幹線駅では送迎の為の駐車スペースがたっぷりのケースがよくあるので、短期駐車場について、不足にならないよう柔軟に対応できるようにしてほしい。
 - ▶ ご意見を踏まえ、今後検討していく。

【議論③ 新幹線新駅周辺整備基本計画の基本理念3案】

- 案1の「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅。ちょっと降りてみたい牧場の中にある駅」、案2の「二つの海につながる新八雲（仮称）駅。新幹線で新たな発展を目指す道南北部の拠点」、案3の「北海道らしい牧歌的風景に調和した、誰もが快適に利用できる駅」のいずれが良いかについて、案1と案2に意見が分かれた。
- 案1の「ちょっと降りてみたい」の文言修正希望。
- 案2の「二つの海」という文言は活かしたい。
- 「大地」という文言を入れたい。
 - ▶ 今回の議論を踏まえ、事務局で再度練り、次回決定。

会議中に意見の出た3案

- ① 誰もが降りてみたい「牧場の中の駅」
- ② 2つの海につながる「牧場の中の駅」
- ③ 大地に降りてみたい（又は降りる）「牧場の中の駅」

【議論④ 鉄道運輸機構から示された駅部の概略図 保守基地の配置について】

- 特になし。

【議論⑤ その他】

- 駅舎のデザインを牛舎風にすることに対し、滑稽なものにならないか懸念がある。
 - ▶ デザインについては決定ではないので、ご意見として頂戴する。

第2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 新幹線推進室長)</p> <p>本日は日中のお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。只今から、平成30年度第2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を開催致します。</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表にて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>それでは開会にあたりまして、町長よりご挨拶を申し上げます。</p>
	<p>(町長)</p> <p>みなさんこんにちは。町長の岩村でございます。今日は大変お忙しい中、立地適正化計画と新幹線駅周辺整備基本計画の会議に出席いただきましてありがとうございます。また日頃、皆様方におかれましては町政の推進に対しまして、特段のご理解とご協力を賜り、この場を借りて厚くお礼申し上げます。</p> <p>新幹線の駅周辺整備におかれましては、前回の会議で皆様から牧歌的な風景をと承認をいただいたところであり、いよいよ計画策定を進めていくところでございます。立地適正化計画と駅前周辺整備を本年中に概ねまとめるという時期に入りましたので、今日は皆様から忌憚のないご意見をいただきながらまとめてまいりたい、そんな思いでありますので、どうぞよろしくお願いいたしますを致しまして、挨拶に代えさせていただきます。</p>
	<p>(事務局 新幹線推進室長)</p> <p>続きまして、会長よりご挨拶をお願い致します。</p>
	<p>(会長)</p> <p>皆様には大変お忙しい中、通算で5回目、本年度では2回目の検討会議にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。</p> <p>今日の会議ではご案内のように、計画素案の検討でございますので、皆様からの率直なご意見、ご提言、ご提案をいただきながらこの素案を取りまとめていきたいと思っておりますので、会議の進行などにご協力のほどお願いし、簡単でありますが開会にあたっての挨拶と致します。</p>
	<p>(事務局 新幹線推進室長)</p> <p>それでは、早速検討事項に入りたいと思いますが、以降の会議の進行につきましては会長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。よろしくお願いいたします。</p>
	<p>(会長)</p> <p>それでは、これから会議次第に沿って進めてまいります。</p> <p>(1)立地適正化計画素案について検討致します。事務局から説明をお願い致します。</p>
<p>事務局説明</p>	<p>(事務局 建設課都市計画係長)</p> <p>立地適正化計画についてご説明をさせていただきます。</p> <p>立地適正化計画につきましては、昨年度より計4回の計画策定検討会議を開催し、検討し</p>

てまいりました。本日の会議で計画書の素案がまとまり、年内に関係機関最終協議、そしてパブリックコメントを行い、年明けに最後の計画策定会議を行って、計画書の案が完成します。その後八雲町都市計画審議会の意見聴取を得て、正式に計画書が完成し、新年度4月1日から実際の効力が発生する計画公表というスケジュールを予定しております。

それでは本日の資料について、説明致します。お手元にある資料1をご覧ください。資料1のページが打っていない1枚目の資料は、委員の皆様方に事前にお送りし、今日お持ちいただいたこの計画書の素案の記載概要を箇条書きでまとめたものでございます。グレーに網掛けされた部分は、これまでの会議によって検討済みとなっており、網掛けされていない太線で囲まれた部分が、本日の検討を行う事項でございます。おもて面、裏面の太枠の中を本日は検討してまいります。具体的には都市計画区域外の集落の位置付けと誘導区域の確認。本計画における取組み目標の指標の設定。そして誘導施策の内容。そして最後に計画策定後の管理について一括ご説明させていただきたいと思っております。本日はこの資料1に沿ってご説明致しますが、内容は計画書素案の抜粋でありますので、確認の意味を含めて計画素案のページ番号も併せて言ってまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

資料1枚目の記載概要の太枠で囲った2・2、その他の地域拠点の状況について説明致します。計画書の素案では、38ページから46ページとなっております。立地適正化計画は、計画策定のルールとして、都市計画区域の中で検討することとされている為、都市計画区域外は対象外となりますが、八雲町全体を考えた場合、都市計画区域外の地域についても検討が必要だと考え、本計画においては、熊石地域と落部地区を地域の基幹集落拠点として位置付け、現状の把握及びまちづくりの方針を検討しております。資料1の2ページ、3ページに人口密度や施設立地の図が掲載されております。2ページの左上は熊石地域の人口密度が色分けで示されております。現状では、1haあたり20人から40人の人口密度が比較的高い黄色の部分が多く見られますが、下にある平成52年、今から22年後の人口推計を見ますと、ほぼ1haあたり10人未満の濃い緑色となっております。3ページには落部地区の人口密度がございしますが、熊石地域と同じように22年後には1haあたり10人未満となる人口推計値となっております。

資料1のページが振ってある1ページをご覧ください。その他の現状についてまとめてあります。都市交通については、函館バスが江差を拠点として国道229号線に沿うルートを有しており、一部は八雲総合病院を終点とする路線も存在しますが、一日数本の便数しかない状況であります。落部地区については、JR函館本線落部駅、野田生駅がありますが、1日あたり6本の運行状況で、函館バスが1日4往復となっております。また、両地区とも津波浸水想定区域が広域で浸水深が大きいと予想されており、災害リスクが高い区域と言えます。都市機能については、両地区とも人口密度が比較的高いエリア、先ほどの黄色い部分です。この部分に商業施設や公共施設が集積しております。以上のデータを基に、今後の方針を検討致しました。1ページの右側、計画書の素案では60ページに記載しております。熊石・落部両地区については今後も人口減少が著しい地域と想定されますが、これらの地区で生活する町民も全体の25%を占めており、当然生活を維持していく必要があります。その為、将来の機能維持に向けて国が集落地域で推進している、小さな拠点の形成を目指すこ

とし、町の拠点であります八雲地区と公共交通ネットワークで結ぶことを推進します。1ページの右下に小さな拠点のイメージ図が示されておりますが、人口減少によって機能が縮小した既存施設。例えば統廃合を行って廃校となった学校校舎や機能が縮小した役場の支所などを活用して生活に必要な機能の再編・集約を行い、生活環境を維持しながら町の中心部となる八雲市街地と公共交通で結びます。以上が都市計画区域外の集落拠点の位置付けでございます。

次に、前回の会議で委員の皆様方からいただいた意見を基に、居住誘導区域の設定について計画書素案への記載を確認したいと思います。資料5ページの左上をご覧ください。計画書素案では69ページとなります。前回検討致しました居住誘導区域と津波浸水想定区域の位置関係図がございまして、八雲町の場合JR主線路から東側は全て、津波浸水想定区域となっており、「特に浸水深が深いオレンジ色の部分を含んでいるが問題ないのか」というご意見をいただき、事務局としては、問題が無いわけではございませんが、防火機能の強化を行う前提で考えており、そのエリアの浸水深が大きいことを、そこに住む住民と共有するとともに計画書にも記載を行う旨を申し上げたところでございます。資料4ページの右側、計画書素案では68ページになりますが、居住誘導区域に関する計画書の記載がございまして。記載文の下から4行目後半に、「災害時の被害を最小限にする為の取組みを前提とした設定とします。ハザードマップの公表、提供や既に八雲中学校を避難所として位置づけていることから現状でも対策を講じている状況ではありますが、引き続き防災機能、拠点の強化や、日常的な行政と町民の連携による訓練活動など十分な対策を今後も続けていくこととする」、という記載と致しました。災害リスクの高いエリアに居住している方には、改めて想定される災害の程度、避難所等の周知と訓練も同時に行ってまいりたいと思います。

次に都市機能誘導区域についてですが、資料5ページの右側をご覧ください。計画書の素案では70ページとなります。シルバープラザ周辺とシビックコアの拡大として、国立病院機構八雲病院から八雲総合病院までをひとまとまりにして、このエリアに立地を誘導する施設として、建築後30年を越え建替えや移転の可能性が高い役場庁舎、高齢者福祉施設や子育て支援施設等の健康福祉施設、公民館等の社会教育施設の拠点機能を設定し、既存施設であるシルバープラザと八雲総合病院などの施設は、立地を維持する施設と位置づけております。また、前回確認した都市機能誘導区域と若干変更がございまして。変更した部分は、国立病院機構八雲病院周辺であります。敷地の中には徳川公園と呼ばれる、立木が密集しているエリアがあるのですが、前は国の指針に基づき自然地として除外しておりましたが、役場庁舎移転とともに、公園として再整備を行うことも現在検討していることから、その部分も都市機能誘導区域に含めたく、一部の区域を変更しております。居住誘導区域と都市機能誘導区域については資料2として拡大図をつけておりますので、各自ご確認いただければと思います。

次に資料6ページをご覧ください。計画書素案では71ページとなりますが、居住の誘導に関する主な施策について整備しております。(1)①の居住の誘導、集積を図るためのとしての取組みをまとめると、用途地域や建築制限の見直し・緩和など、都市計画の変更や空き家バンク等の不動産情報の積極的な発信などが挙げられます。国による財政支援としては、都市再構築戦略事業、公営住宅整備事業、空き家再生等推進事業等の活用が考えら

れます。都市再構築戦略事業は、国の補助金事業である社会資本整備総合交付金の一種ではありますが、自治体が誘導施設に設定した施設や、機関事業とされている道路・公園・公営住宅等、記載の通りの施設の整備にあたり、国の支援が受けられる事業であります。

次に②の安全な居住環境を維持する為の施策としては、居住誘導区域に津波の浸水想定区域を含むことから、防災に関する情報や国の支援事業の内容について情報提供や防災訓練等を、町として行ってまいります。

③の誰もが暮らしやすい魅力ある居住環境創出の為の施策としては、地域公共交通網形成計画等の策定と、公共交通の見直しが本計画において最も効果的な施策になると考えておりますが、来年度から八雲町全体の公共交通について協議が始まるということでありますので、施策については先延ばしとなりました。計画書素案では55ページの道路公共交通網の再編についてデマンドバスや乗合いタクシー、公共交通の小型化などについて方向性をお伝えしておりますが、今申しました通り、具体的な施策の検討については、来年度以降検討が開始される地域公共交通網形成計画の中で、新幹線新駅と市街地及び集落拠点等の二次交通含め、八雲町全体の計画が議論されることとなりますので、本計画については、新たな公共交通の必要性和検討に関わる方向性、また道内の事例等を記載し、終わりたいと思います。その他、スマートウェルネス住宅推進事業、いわゆるサービス付き高齢者向け住宅の整備事業につきましても、国の支援が受けられる為、国の支援制度として記載しております。以上が居住誘導に関する施策のまとめとなります。

次に資料7ページには、都市機能の誘導に関する施策をまとめております。計画書の素案では74ページとなります。町としては、公共施設の総合管理計画に基づいて、公共施設の再編を促進し、併せて公有地の効果的な利活用を検討してまいります。また、都市計画の変更や国における財政支援や税制措置の活用に向けた情報提供を行うことと致します。国の支援策として考えられるのが、都市機能立地支援事業の活用でございます。これは民間事業者が、誘導施設を都市機能誘導区域に建設する場合に受けられることができる支援でございますが、公的不動産の有効活用が条件となっており、町が都市機能誘導区域内の公有地を民間事業者に貸し付ける又は譲渡を行って、そこに誘導施設を建てる場合に、町の支援、例えば賃料や地代の減免、それに加えて国が民間事業者へ直接事業費の一部を補助する事業内容となっております。したがって、都市機能誘導区域内の町有地の有効活用について、町としても検討を行う必要がございます。また、都市機能誘導区域内の公有地以外に誘導施設を設置する場合については、課税の繰り延べや所得税減免等の税制優遇措置がございます。町としてはこれらの国の支援活動に向けた情報提供を行ってまいります。

次の(3)その他の地域拠点に対する主な施策については、本日最初にご説明した都市計画区域外の集落拠点について、小さな拠点を核としたふるさと集落生活圏形成推進事業について記載してございます。既存の施設を活用して、生活機能の再編・集約に係る改修を行った場合について、その改修費用の50%が支援対象となるという事業でございます。誘導に関する施策は以上となります。今の私の説明を聞いて、町の施策としてはあまりにも消極的で、即効性のあるものが少ないのではと感じた方もいるかもしれませんが、立地適正化計画とは、数年で結果を出すものではなく、20年かけてゆっくりと居住誘導を行う計画でありますので、即効性のある施策については、計画策定後に居住誘導が果たされているか

	<p>どうか、進捗を見ながらじっくりと検討してまいりたいと思います。</p> <p>次に(4)都市機能や居住の誘導に関する届出の説明に移らせていただきます。計画書素案は76ページとなります。本計画が公表される来年4月以降は都市機能誘導区域外へ誘導施設を設置する場合、町への届出が必要となります。具体的には、都市機能誘導区域外に、子育て・福祉・社会教育・医療等の施設設置に係る開発行為、建築行為に対し、行為に着手する30日前に町への届出が必要となります。また同じように、居住誘導区域外に3戸以上、つまりアパートやマンション等の集合住宅や、3戸以下でも1000平米以上の規模のものについては、届出が必要となります。町は届出を受けて、誘導政策の情報提供や補正を行った上で、勧告やその他必要な処置を行ってまいります。以上の届出義務が発生することとなります。しかし、法的には勧告に強制力がないので、町としては事業主の方に、何とか誘導区域内に建ててもらえないかをお願いをしていくこととなります。</p> <p>次に資料8ページの右の3、計画の実現に向けた進捗管理について説明し、私からの説明を終わりたいと思います。計画書の素案では78ページとなります。本計画の取り組み目標を何にするか、一般的な立地適正化計画の指標から八雲町に合致する指標を検討致しました。検討した結果、「②居住誘導区域内人口の用途地域人口に対する割合」、「⑦八雲町は住みやすいとするアンケートの回答率」が本計画において妥当な指標ではないかと考えております。②については本計画における目標であります、居住誘導の達成率を正確に検証できる指標の一つであり、現状の水準は73.1%、将来の人口推計では都市区域外の人口減が大きいことも影響し、推計人口値は76.3%と予想されます。目標値としては、概ね4%アップで、きりのいい数字として80%と致しました。⑦については、2016年年度の総合計画のアンケート結果が基準値となりますが、目標値として概ね5%アップの70%を設定したいと思います。出来れば本当は5年間の中間見直しで検証できる指標を、もう一つ設定したいところですが、なかなかいいものが見つけられず、現段階ではこの2つの指標が最も相応しいと判断致しました。最後に、計画の進捗管理についてですが、本計画の目標期間は、次期都市計画マスタープランと整合性を計り、23年後の2041年までを目標期間と致します。また計画策定から概ね5年ごとに設定した指標とその目標値による効果検証を行いながら、状況の変化に応じた施策や事業の見直しを行ってまいります。直近の見直しについては、JR在来線の動向に併せた商業地域の見直しが必要となる為、その旨を計画書に記載しております。以上で立地適正化計画素案について事務局案の説明を終わらせていただきますので、ご意見ご質問等何でも構いませんので委員の皆様方のご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。</p>
<p>質疑応答、意見交換</p>	<p>(会長)</p> <p>どうもありがとうございました。</p> <p>事務局から説明のあったこの素案につきましては、今まで4回に渡り協議されたものと、それを踏まえた事務局の検討を経て、素案がまとまっております。まず資料1について皆さんから何かございませんでしょうか。</p> <p>特にございませんか。(…)</p> <p>それでは計画素案全体を通じてご意見等ございませんでしょうか。事前に配布されており、皆さんも目を通されていたと思います。(…)</p>

	<p>特にご発言が無いようでございますので、事務局より提案がありました八雲町立地適正化計画書素案については決定ということによろしいでしょうか。</p>
	<p>(一同)</p> <p>異議なし</p>
	<p>(会長)</p> <p>ご異議ないようですので、八雲町立地適正化計画書素案については、事務局提案のとおり決定させていただきます。次に(2)新幹線新駅周辺整備基本計画書素案について検討に入ります。事務局から資料の説明をお願いします。</p>
事務局説明	<p>(事務局 新幹線推進室参事)</p> <p>私からは、新幹線新駅周辺整備基本計画素案の概要についてご説明致します。</p> <p>資料3をご覧ください。資料の上段にありますのは6月に開催した前回会議での主な内容です。駅前広場の配置計画として、駅前広場を駅舎の正面からずらし、牧草地をより近くし、牧歌的風景を活かす配置とすることをご確認いただいたということが主な内容であります。また記載の通り、複数のご意見をいただいております。その中に、新駅から大新に向かう町道に抜ける道路を検討できないかというご意見があり、検討を行いました。道路を駅前広場に接続させた場合、接続部が駅舎の出入口周辺となってしまう、車両の乗降場所にあたってしまいます。また、アクセス道路部分に接続する場合には、駅前広場の歩道の牧草地側に車道を設置しなければならなくなってしまいます。牧草地を近くで見る為には、車道を渡らなければならず、交通安全上も好ましくないと考えられます。駅前広場、アクセス道路に接続させるいずれの場合にも牧草地内に道路を新設しなければならず、コンセプトの一つである牧歌的風景を、新幹線利用者に見ていただくという考え方に馴染まないことから、町道に抜ける道路を設定した案は作成致しませんでした。</p> <p>続きまして、資料の中段から裏面にかけまして計画書素案の構成を載せてあります。記載概要の部分に網掛けがあるものは、これまでの会議で確認済み、網掛けのないものが前回までに提示のみであった事項や、今回新たに提示するものとなっております。計画書の1ページから8ページは、計画の背景、計画の目的、これまでの新駅周辺整備関連計画として平成18年の構想、平成28年の方針を記載しております。次に9ページから22ページは、八雲町の現状として概況、各種統計指標等から見た現状を記載しております。23ページから34ページは北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺の現状及び位置付け、そして新駅周辺の現状、新駅周辺整備にかかる町民の意向、広域利用の可能性、事例を基にした新幹線駅周辺の土地利用、立地適正化計画との整合について記載しております。35ページ以降は、新駅周辺整備基本計画となります。基本計画では、新駅周辺の課題整理、計画の基本的な考え方、土地利用に関する基本計画、新駅周辺整備基本計画、新駅と接続する二次交通やソフト対策のあり方、想定される事業スケジュールを記載しております。35ページの新駅周辺整備基本計画のあたりの部分には、この後皆様に決めていただきたいと思っております、基本理念を記載することとしております。</p> <p>続きまして、資料4をご覧ください。計画書素案35ページから36ページに記載されております計画の基本的な考え方です。まず素案36ページの土地の利用につきまして、現状の酪農地域であることを活かし、交通結節点などの機能に留意しつつ、開発を最</p>

小限にとどめ、現状の牧歌的風景を売りにできる利用、農地以外の土地もみられることから、農村景観も保全するために利用の制限、また、新幹線開業に伴う開発圧力の増加に対処し、無秩序な市街化等の開発抑制を行うとしております。

次に素案37ページの整備コンセプトです。コンセプトは、農業に配慮した過大になりすぎない新駅周辺の必須機能の整備。今のまちなかの都市機能にも留意しつつ、農業の発展に寄与する新駅周辺の土地利用。景観に配慮した八雲らしい目玉となる玄関口。まちなかや観光地までのアクセス性の向上の4点をあげております。

次に素案38ページの、駅舎及び駅周辺の機能です。駅舎は周辺の牧歌的風景に相応しいデザインとします。必須機能である駅前広場及び駐車場は、「牧場の中ある駅」をキーワードとし、牧歌的風景を売りにできるコンパクトな整備とします。その他施設機能は、牧歌的風景を売りにできる施設を、民間との連携又は民間事業の誘致で対応していきます。また、将来的な需要拡大に対応できるよう、予備スペースを確保しておくこととしております。各種インフラ整備は、アクセス道路の接続を駅前広場から、道道八雲北桧山線に最短に接続し、八雲北桧山線を極力活用することとし、課題となる部分については、北海道と協議していくこととしております。また、水道・電気などは既存施設を活用し、新駅で想定される乗降客数の条件を踏まえて設定することとしておりますが、整備及び維持の費用が過大になりすぎないように配慮することとしております。

次に素案39ページから41ページの新八雲（仮称）駅の乗降客推計です。これまで、新駅の乗降客推計は平成18年に北海道が試算した一日500人としてきましたが、平成18年以降に新たな調査等が行われている状況から、八雲町独自で乗降客推計を行っております。推計では、周辺自治体からの利用が得られた場合と、得られない場合の2つのパターンを試算しましたが、駅前広場、駐車場の規模を検討するにあたり、駐車場は広くした方が望ましいなどの意見や、広域交通拠点の位置付けを考慮し、周辺自治体から利用が得られるものを推計値とし、一日552人想定としております。また、参考値として周辺自治体から利用が得られない場合も試算し、1日あたり406人となっております。

次に、駅前広場の規模です。新たに乗降客推計から48年式の基準で算出すると、バスのバースが2バース、タクシーのバースが2バース、タクシーのプールが1台、自家用車バースが2バース、自家用車短期駐車場が1台との結果となっております。2ページをご覧ください。駐車場につきましても、新たな乗降客推計から102台との結果となっております。

次に素案44ページの新駅周辺整備基本計画の対象範囲ですが、今後行われる都市計画区域の拡大範囲とし、牧歌的風景を保全し、新幹線開業で開発の恐れのある道道八雲北桧山線沿線や、新幹線からの眺望を考慮し設定することとしております。

次に素案45ページの用途地域及びその他の地域地区の設定です。用途地域については、施設の集積を図ることを目的としていないので、用途地域には編入しないこととしております。また、その他の地域地区の設定は、牧歌的風景を保全し、無秩序な土地利用を防ぐ為、特定用途制限地域、景観地区を設定することとしております。

次に素案46ページの都市施設、その他誘導施設につきましては、都市施設となる駅前広場や駐車場はできる限りコンパクトに整備することとしております。また、他の施設機能は牧歌的風景を売りにできる、農業の発展に寄与する施設を民間との連携又は民間事業の誘致を検討していくこととしております。

3ページをご覧ください。素案47ページから80ページの各整備計画の諸条件です。アクセス道路につきましては、接続する道道八雲北松山線と同等の3種3級で、車道は片側3mの二車線で3.5mの歩道を設置した道路幅12mとなっております。

次に駅前広場ですが、先ほど説明致しました48年式の基準からの施設数を確保し、インバウンド等の対策に配慮し、観光用バスの乗降場所、待機場所などを駅前広場などの余剰となっているスペースを利用し、配置することとしております。

素案51ページから52ページの駅前広場等の配置計画としましては、駅前に広がる牧歌的風景を印象的に見せる為、駅舎と駅前広場をずらした形での配置としております。また、整備する面積は駅前広場が約4500平方メートル、駐車場が約2500平方メートルとなっております。今回の計画では、他の自治体の計画と同様に複数案を記載したいと考えております。案として、駅前広場内に一般車両の短期駐車場を設けた案と、設けていない案の2案を用意致しました。駅前広場やアクセス道路などの配置につきましては、今後関係機関との協議がございますので修正される可能性があると考えております。今回用意致しました2案ともインバウンド等の観光対策としてバスの乗降場所を1箇所追加して3箇所とし、更にバスの待機場所を2台分想定しております。また、駅に面する部分にバスの乗降場所を2箇所、タクシーの乗降場所を2箇所設置することを基本としております。配置計画案①は、バスの乗降場所を①②③の3箇所、タクシーの乗降場所を④⑤の2箇所、一般車両の乗降場所を⑦⑧の2箇所、要介助者用の乗降場所を⑥の1箇所、タクシーの待機場所を⑨⑩⑪の3台分、一般車両の短期駐車場を⑭に5台分設定し、駐車場とアクセス道路に囲まれた三角の空きスペースにバスの待機場所を⑫⑬と2台分確保しております。

4ページをご覧ください。配置計画案②は、全ての施設を駅前広場に集約した案です。こちらは駐車場が駅前広場に接する形で配置していることから、一般車両の短期駐車場を設定せず、駐車については短期・長期を問わず利用してもらうこととして、駅前広場内にバスの待機場所⑫⑬の2台分を設定しております。また駐車場につきましては2案とも新駅の乗降客推計から、102台の容量を確保しております。また、横のイメージ図につきましては、駅前広場の配置のみの変更でありますので、2案のうち代表例として配置計画案①をイメージ図にしたものを記載することとしております。なお、配置計画案とイメージ図につきましては、現在駅舎の位置や構造などが決まっているわけではありませんので、確定してものではございません。また、今後の関係機関との協議や調整で変更する場合も考えられます。

3ページに戻っていただきまして、右下にあります素案53ページから54ページの駅前広場等周辺の整備についてですが、第2期総合計画にも掲げているように、農業基盤の整備により具現化していかななくてはなりませんので、今後地域の農家の方などと協力し、景観協定などの策定等を行い、牧場の中の駅を具現化するための方策の検討が必

	<p>要となることとしております。また、農業関連施設などの誘致を図り、よりよい農村景観の形成を行うこととしております。</p> <p>5ページをご覧ください。素案56ページから59ページの二次交通とソフト対策のあり方です。現在運行している函館バスの、江差・八雲系統及び瀬棚号系統の新駅への乗り入れを協議していかなくてはならないのですが、1日3往復の運行では新幹線との接続等において十分なサービス水準に至らない可能性があります。今後、デマンドバスや乗合いタクシーなど市街地と新駅、観光地等を結ぶ新たな公共交通の取組みが必要となるとしております。また、レンタカー事業等については、既存事業者との連携を基本に、受付窓口を駅構内に配置するなど、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となるとしております。その他類似する新幹線駅周辺における取組みや、観光地等の視点からの交通手段に関する取組み等を参考に、今後の二次交通のあり方を検討していくこととしております。</p> <p>次に素案59ページのソフト対策のあり方です。新幹線新八雲（仮称）駅開業後は、札幌方面や東北からの来訪が活性化することが考えられることから、この機会を十分に活かす為には、これらの地域へのプロモーション活動が重要と考えられます。また、近年の観光のあり方を踏まえた、着地型観光などのメニューづくりが必要となるとしております。また、訪日外国人旅行者等の受け入れ態勢を強化する為にも、観光拠点情報・交流施設・観光案内所等の機能向上を図り、良好なサービスの情報を行う取組み内容を検討する必要がある、周辺自治体との広域連携による実施が望ましいなどの内容を記載しております。</p> <p>次に、ソフト対策を実施するために必要な機能です。本計画では、28年方針をうけ、駅前広場等周辺に新たな施設の設置を想定していないことから、駅舎内に整備する想定に必要なサービス機能を記載しております。スペースの必要面積は現在のJR八雲駅や他の新幹線駅を参考にしております。待合スペースは、展示場所として利用できるように大きめの面積となっております。待合スペース・トイレ・自動販売機設置場所・荷物置場・各種受付窓口など、合計110平方メートル程度となっております。</p> <p>次に素案60ページの、今後想定される事業等のスケジュールです。駅前広場などの整備施設は、新駅周辺は地権者の調整などが複雑となる市街地ではないことから、他の事例を参考に、開業の10年前頃からの開始としております。直近では二次交通やソフト対策の検討を重点的に行う必要があります。想定される項目は、駅舎・駅前広場・駐車場の整備や、駅前広場周辺や駅裏の山林部の整備手法や調整、市街地からのアクセス性の向上として、道道八雲北桧山線の整備要望などを整理しております。</p> <p>素案の中で、一部記載の誤りがございます。駅前広場の規模算出を48年式で算出しておりますが、98年式が最新の算出方法です。98年式による計算でも施設規模に変更はございませんでしたので、表記を98年式に変更したいと思っております。</p> <p>以上が新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画素案の概要でございます。</p>
<p>質疑応答、意見交換</p>	<p>(会長)</p> <p>ただいま説明がありました資料4について、ご意見、ご質問等があればお伺いしたいと思います。</p>

	(一同) 意見なし
	(会長) 特にご発言がございませんので、まず資料4については、事務局から説明があった内容で進めることに決めさせていただきたいと思います。では次に説明をお願い致します。
事務局説明	(事務局 新幹線推進室参事) 続きまして資料5をご覧ください。計画書素案の35ページに記載しています新幹線新駅周辺整備基本計画の基本理念です。コンサルからの提案などを庁内で絞込み、3案用意しております。はじめに、基本理念に平成18年の基本方針である道南北部の広域連携拠点を入れた方が良いのか、又は入れない方が良いのかも含めて検討をお願いしたいと思えます。また、案1の「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅。ちょっと降りてみたい牧場の中にある駅」、案2の「二つの海につながる新八雲(仮称)駅。新幹線で新たな発展を目指す道南北部の拠点」、案3の「北海道らしい牧歌的風景に調和した、誰もが快適に利用できる駅」、この中から基本理念として相応しいものを検討させていただきたいと思えます。
質疑応答、意見交換	(会長) 委員の皆さんから、これがいいのではないかとのご意見を率直に出していただいで決めていきたいと思えます。いかがでしょうか。
	(委員) 案1の「ちょっと降りてみたい」という言葉は、「そんなに暇じゃないよ」という人もいるかもしれないのでケチがつく可能性があると思えます。ただ、この中の「牧場の中の駅」といのはとても魅力的な良い言葉だと思えます。案の2の「二つの海につながる新八雲駅」と書いてありますが、八雲町は確かに二つの海をまたいでおりますが、駅から二つの海が見られるわけではないので、そういった意味では誤解を招くかもしれない。案3は、普通に説明した文章で破綻はないと思うのですが、光るものがないという感じですね。「牧場の中の駅」という言葉をどこかで使って、案3とくっつけるようなものが私はいいと思えます。
	(会長) ありがとうございます。委員の皆さんどうですか。感覚でございますので。皆さんがお客さんとして八雲町に来たとしたら「あ！これはなかなかいけるね！」というものは案1.2.3のどれがいけるでしょう。感覚的なもので結構です。
	(委員) 観光客向けのキャッチフレーズなのか、地元の住民向けのキャッチフレーズなのかによって違ったものになりますね。
	(委員) 牧場というよりも、「酪農のまち八雲」といった感じで、単純にした方がいいのではないかとと思えますね。
	(会長) 私が言ってしまうのも何ですが、先ほどの意見の中で、案1の「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅」というのは非常にインパクトのある言葉だと思えます。「牧場の中の駅」、これはまさに牧歌的風景の駅ということなので、合っていると思えます。ただ、「ちょっと降りてみ

	たい」というところに先生が「どうかな?」と思われて、案3と組み合わせてみたらどうかという意見が出されていました。
(委員)	「ユウラップ」という名前はどうか。例えば「ユウラップ川の見える駅」とか。八雲は元々、地名としてもユウラップですよね。
(会長)	案3に「誰もが」という言葉があるのですよね。「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅。誰もが降りてみたい牧場の中の駅」。「ちょっと」を「誰もが」に替えてみては。
(委員)	少し「海」のニュアンスも入れたいと思うのですが。「ちょっと降りてみたい」を削って、「二つの海につながる牧場の中の駅」というのはどうですか。
(委員)	「ここにしかない」という言葉があるが、八雲に現状それらしいものがありますか?
(会長)	「ここにしかない」という言葉は、最後の「牧場の中の駅」にかかっていると思います。議論の中でも会議の中でも、全国でそういう駅はないという話がされていますので、おそらくここだけになるだろうと思います。 それでは皆様のご意見を踏まえると、まず、案1を土台にしようということはどうですか?
(一同)	はい
(会長)	はい、それでは案1が基本となるということで決めました。その上で、「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅」ここまではいいのではないかと。最後の「牧場の中の駅」もいいのではないかと。問題はこれらの間、ここをどう表現するかということですね。
(委員)	私は、北海道は大地とよく言われているので、「大地」に降りてみたい。
(委員)	「大地」というのは、かつて北海道のキャッチフレーズに「試される大地」という言葉が使われていましたよね。それを連想させるので、わりといいかもしれませんね。「大地に降りる、牧場の中の駅」というのはどうですか?
(会長)	案が3つありますが、この中で「これがいい!」といった意見はありませんか。
(委員)	私は案1がこの中ではいいと思いますが、これよりもっといい言葉が考えればある気がします。
(委員)	私も案1ですね。
(委員)	もう少し言葉を出した方がいいと思います。

	(会長) しかし、この場で決めなければならないということですから。
	(委員) 私は案2がいいと思います。「二つの海」というのがやっぱりいいと思うんですよね。
	(委員) 海もいいですけど、大地もいいですよ。うまく大地と海をつなげられないかと。いろいろアピールしたいですよ。
	(委員) 「二つの海」というのが、やはり日本で唯一ということなので、活かしてもらいたいというのが第一希望です。
	(委員) 私も案2です。
	(会長) こういった感じで、ばらけましたね。
	(委員) 海は確かに大切だと思うので、「海を見渡す大地に降りる、牧場の中の駅」というようにしたらどうですか。「ここにしかない、北海道らしい新幹線駅」という言葉は必要ですか？
	(会長) この議論でいきますとなかなか決めるのが難しい側面があります。そこで、今日の委員さんの議論を踏まえ、事務局で再度練っていただくということで。次の会議は2月ですので、そこで決定したいと思います。会議の案内時に事前に絞った案を委員さんに出していただく。その上で会議に出席していただき、そこで決めさせていただきたいと思いますがいかがでしょうか。
	(委員) 広報誌で募集したらどうですか。2月までまだ時間があるので。
	(会長) 事務局案を出してもらって、次回で決めるということでよろしいですね。
	(一同) 異議なし
	(会長) ではそのようにさせていただきます。
	(事務局 新幹線推進室参事) 最後となりますが、資料6をご覧ください。鉄道運輸機構から示された駅部の概略図です。現在、鉄道運輸機構では駅舎の山側にあたる裏側に保守基地の配置を計画しております。保守基地の配置場所は、今後関係者などとの協議・調整を行い、平成31年度から新幹線の駅部分の土木工事の設計業務が始まりますので、ホームの位置など駅部の主要な構造が決まるということでもあります。今後、鉄道運輸機構からの資料などを基に、新駅周辺整備基本計画の案に反映させていきたいと考えております。また、新駅周辺整備基本計画策定協議と平行して新幹線の関連業務が進んでいますので、平成18年の構想、平成28年の方針、

	<p>今回の新駅周辺整備基本計画素案に沿った形で、鉄道運輸機構をはじめ、北海道などの関係機関との協議・要望等の事務を進めていきたいと考えております。</p>
(会長)	<p>資料6の説明がありましたが、これについては特段、ご質問等はありませんね。このように考えているということの説明でした。</p> <p>それではこの基本計画の素案の全体を通じて委員さんから何かご質問、ご意見があれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。</p>
(委員)	<p>さきほど意見を逸してしまったのですが、資料4についてです。駅を降りて、牧歌的な風景が広がるわけですが、すぐ近くに音名川があります。音名川というのは鮭が上る川で、なんとか以前のように回復させたいと思っています。鮭が自由に上るとなると、雪が降る頃には死んだ鮭を食べに来る鷺が見られる。鮭を繁殖できるような川に復活させるような整備も一緒にしてもらえるとありがたいなと思います。白鳥なんかも来ますし、白鳥は餌付けしなくても死んだ鮭がいればそれを食べるので、駅の近くでオオハクチョウも見られるようになると思います。</p>
(会長)	<p>委員の発言は新幹線のそばに音名川という鮭が上る川があるので、自然観光の部分に役立つのではないかという観点で、周辺整備をしてほしいというご意見でした。それに対して、町長からお話がありましたように、内部的に検討するというところでよろしいでしょうか。</p>
(委員)	<p>はい。前向きにご検討をお願いします。</p>
(会長)	<p>その他いかがでしょうか。</p>
(委員)	<p>資料4の駐車場の部分ですが、予想される乗降客数が552人に対して、必要な駐車場が102台というお話しでした。いつでも予備駐車場ができるようになっているので大丈夫だとは思いますが、私は駐車場が空いてなくて困る七戸十和田駅をよく使っています。一方で、奥津軽いまべつ駅はいつもガラガラということも知っているのですが、難しいところかとは思いますが、足りないかもしれないということを踏まえておいていただきたい。乗降の為の臨時的な駐車場は多めにあった方がいいと思います。私は八戸駅や七戸十和田駅を送迎の為に良く使いますが、ちょっと止められる場所があるのと無いのでは全然違います。本州の岩手県の新幹線駅もよく使っていますが、50台分くらいの駐車場は常に満車です。送迎の為に車を停めるスペースについて、ぜひ柔軟に対応できるようにしていただきたいと思います。</p>
(会長)	<p>今のご意見を踏まえて今後対応していくということで、ご意見として頂戴したいと思います。その他ご意見、ご質問等ありますでしょうか。</p>
(委員)	<p>駅舎のデザインですが、牛舎風にするというのも前はいいと思っていましたが、コンサル</p>

	<p>に頼むとどういったものになるかわからないし、駅自体巨大なものなので、巨大な牛舎だとおかしいかなど。滑稽にもなりかねないので、むしろ単純な駅にしてしまった方がいいのではないかという思いもあります。</p>
	<p>(会長)</p> <p>ご意見として事務局で承るということでよろしいでしょうか。その他ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。他にご発言がございませんようでしたら、ただいま検討致しました新幹線駅周辺整備基本計画素案は、事務局の説明の通り決定させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。</p>
	<p>(一同)</p> <p>異議なし</p>
	<p>(会長)</p> <p>それでは決定させていただきましたが、一つ委員の皆様にご了解いただきたいことがございます。新幹線駅の素案については、現時点において新幹線八雲駅の計画に基づいて作成されています。資料6の時に説明がありましたように、保守基地がどこになるか協議中ということで、正式にこの計画書を取りまとめるのは来年の2月になります。したがってまだおよそ2ヶ月以上期間があります。事務局が先ほど説明しましたように、鉄道機構と関係機関との協議を進める中で、一部変更が生じる場合もあり得るかと思っておりますのでご了承いただきたいと思っております。もちろん、変更があった場合は2月の最終取りまとめの会議で、委員の方々に変更内容のご説明をし、了解を得ることになるかと思っております。この点も含め、本素案を取り扱うということでよろしいでしょうか。</p>
	<p>(一同)</p> <p>異議なし</p>
	<p>(会長)</p> <p>ありがとうございます。委員の方々から本日の会議に関する事で、何かご意見があればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。事務局から何かありますか。</p>
閉会	<p>(事務局 新幹線推進室長)</p> <p>事務局からも特にありませんので、これで終了したいと思います。先ほど会長からもお話がありましたけれども、本日取りまとめいただきました計画の素案につきましては、来月開会される議会において議員に説明し、またパブリックコメントを行って町民の皆様幅広く意見を求め、最終的な取りまとめを行い計画案とする予定でございます。次回の会議では、その計画案をお示しし、委員の皆様にご最終判断をいただきたいと思っております。次回の会議の開催日は現時点では未定ですが、概ね来年の2月頃を予定しております。近くなりましたら、開催のご案内をさせていただきますので、よろしくお願い致します。それでは本日の会議は終了致します。どうもありがとうございました。</p>