

令和元年度第1回北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備推進会議 議事録

令和元年10月17日(木) 14時00分～15時15分(所要75分)

【出席委員】

(敬称略、順不同)

所属・役職	氏名
J A新はこだて女性部八雲支店女性部 部長	都 築 享 子
春日二区町内会	八 木 利 昭
八雲町漁業協同組合女性部 部長	久 保 扶佐子
落部漁業協同組合女性部 部長	山 戸 タジ子
八雲観光物産協会事業部会 副部会長	小 西 雄 一
北渡島建設業協会 理事	原 田 英 行
八雲建設協会 監事	近 藤 安 幸
八雲町社会福祉協議会 会長	秋 松 等
公募委員	鈴 木 讓
公募委員	佐 藤 馨

【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長	谷 内 敬 功 (代理出席 道路調査官 筒井幸司)
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
北海道函館方面八雲警察署交通課長	茅 森 猛
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	野 内 宏

【鉄道・運輸機構】

所属・役職	氏名
鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局工事第三課長	落 合 洋 則

【八雲町】

所属・役職	氏名
八雲町長	岩 村 克 詔
八雲町副町長	吉 田 邦 夫
八雲町副町長	萬 谷 俊 美
建設課長	鈴 木 敏 秋
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
新幹線推進室長	阿 部 雄 一
新幹線推進室推進係	横 木 潤 也



議事録（要旨）

<p>開会</p>	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>本日はお忙しいなか、お集まりをいただきましてありがとうございます。</p> <p>ただいまから令和元年度第1回北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備推進会議を開催いたします。</p> <p>はじめに委嘱状の交付を行います。この度、皆様には委員就任のご依頼を申し上げたところ、快くご承諾いただきありがとうございます。</p> <p>お手元に配布の名簿にありますとおり、17名の委員の皆さまにより、本会議を組織することとなりましたので、よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、岩村町長より委嘱状を交付いたします。</p> <p style="text-align: center;">(委嘱状交付)</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>本日、JA新はこだて青年部の長谷川委員、山越郡森林組合の長谷川委員、八雲漁業協同組合青年部の久保田委員、落部漁業協同組合青年部の仙石委員、八雲商工会青年部の中田委員から事前に欠席する旨の連絡をいただいているほか、本日、八雲商工会女性部の大久保委員、若人の集いの富田委員より欠席の連絡がありましたので、後日委嘱状を交付いたします。</p> <p>さて、本日は初めての会議で初顔合わせでございますので、大変恐縮ですが皆さまに自己紹介をお願いしたいと思います。</p> <p>所属団体と氏名のみで差し支えありませんので、都築委員から順によりお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">(委員、自己紹介)</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>本会議では、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おり、お忙しいなか本日ご出席いただいております。オブザーバーの皆さまにつきましても大変恐縮ですが、函館開発建設部様から順に自己紹介をお願いします。</p> <p>なお、渡島総合振興局函館建設管理部様におかれましては、都合により欠席されております。</p> <p style="text-align: center;">(オブザーバー、自己紹介)</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>続きまして、八雲町の出席者から自己紹介いたします。</p> <p style="text-align: center;">(八雲町出席職員、自己紹介)</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>本日の資料説明のため、北海道新幹線建設工事の建設主体であります鉄道・運輸機構からご出席をいただいておりますので、自己紹介をお願いします。</p> <p style="text-align: center;">(鉄道・運輸機構、自己紹介)</p>
<p>町長挨拶</p>	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>皆さま、ありがとうございました。</p> <p>続きまして、岩村町長よりご挨拶申し上げます。</p>

	<p>(八雲町長)</p> <p>八雲町長の岩村でございます。</p> <p>本日はお忙しいなかご出席いただきまして、ありがとうございます。</p> <p>また、日頃より町政に対しまして、特段のご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。</p> <p>さて、北海道新幹線は 2030 年度の札幌開業を目指し、現在は道内各地で建設工事が進められております。</p> <p>八雲町におきましても立岩トンネルや野田追トンネルなどで既に掘削工事が着手されており、3,000mの掘削が完了したトンネル工事区間もあり、さらなる北海道新幹線の建設工事の推進を期待しているところでございます。</p> <p>また、昨年度に「牧場の中にある駅」を基本理念とした駅周辺整備基本計画を策定しました。全国の新幹線駅のなかで牧草地内にできる駅は八雲町だけとのことですので、周辺の牧歌的風景に調和した新駅周辺整備を進めていきたいと考えております。</p> <p>さらには新幹線の開業を見据え、太平洋と日本海にまたがる八雲町の特徴がさらに発揮されるようなまちづくりを委員皆さまと議論を深めながら、検討してまいりたいと考えております。</p> <p>委員皆さまのご協力をお願い申し上げまして、あいさつとさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。</p>
<p>推進会議要綱</p>	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>続きまして、会議次第 4、新八雲（仮称）駅周辺整備推進会議要綱について、説明をさせていただきます。</p>
	<p>(新幹線推進室推進係)</p> <p>資料 1 をご覧願います。</p> <p>第 1 条の設置につきましては、記載のとおりでございます。</p> <p>第 2 条の所管事項としまして、新八雲（仮称）駅の周辺整備等の推進に必要な事項について協議を行うことを定めております。</p> <p>第 3 条の組織につきましては、委員構成として別表に記載の団体から選出された者及び公募により選出された者とし、町長が委嘱するものと定めております。なお、3 項において、協議に関する助言をいただくため、学識経験者、アドバイザー、オブザーバーを置くことができることを定めております。</p> <p>第 4 条におきましては、委員の任期を定めております。</p> <p>第 5 条につきましては、会議の会長及び副会長について定めております。</p> <p>第 6 条になりますが、会議は必要に応じ町長が招集する旨を定めております。</p> <p>第 7 条につきましては、守秘義務を定めております。</p> <p>第 8 条の庶務につきましては、八雲町新幹線推進室が担当します。</p> <p>第 9 条では、必要な事項は町長が別に定めるものとしております。</p> <p>附則としまして、この要綱は一般公募委員を八雲町広報等にて募集するにあたり、要綱を定める必要があったため広報掲載依頼日の 4 月 12 日からの施行としております。簡単ではございますが、要綱の説明とさせていただきます。</p>

	<p>(新幹線推進室長) ただいまの会議の要綱について、ご質問等がありましたらお願いします。</p> <p>(委員) 「要綱第7条、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない」とありますが、地域等の会合で会議の内容を伝えることも控えたほうが良いということになりますか。</p> <p>(新幹線推進室長) 本会議は公開の会議となっておりますので、内容につきまして地域の皆さまにお伝えいただいても差し支えないものと考えています。 秘密にしなければならないものがあれば、別途ご案内させていただきたいと考えていますのでよろしくお願いします。 他にご質問ございますか。 (特になし)</p>
<p>会長・副会長の選出</p>	<p>(新幹線推進室長) 続きまして、会議次第5、会長・副会長の選出についてでございます。 選出方法につきましては、委員の互選により決めることとなっておりますが、推薦等ございましたらお願いします。 (特になし) 特にないようですので事務局案を用意しておりますが、事務局に一任いただければと存じますが、いかがでしょうか。 (異議なし) それでは、会長につきましては、昨年度、新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画を策定しましたが、その計画を策定するための町民検討会議の会長でありました秋松委員にお願いしたいと考えております。 また、副会長には都築委員にお願いしたいと考えておりますがいかがでしょうか。 (異議なし) それでは、秋松委員、都築委員、お引き受けいただけますでしょうか。 (秋松委員、都築委員の同意) ありがとうございます。皆さまの拍手をもってご承認をお願いしたいと思います。 (承認) それでは、秋松会長は、会長席へご移動をお願いいたします。 秋松会長から会長就任にあたりご挨拶をいただきたいと思ひます。</p> <p>(会長) ただいま会長に選任されました秋松でございます。 会長就任ということからごあいさつ申し上げます。 八雲町では平成29年度、30年度の2か年にかけて、新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画を策定しましたが、その計画をつくるための町民検討会議が開催されまして、その会議にて私は会長を務めていたことから、今回の推進会議の会長に選出されたものと思っておりますので、よろしくお願いします。 この推進会議におきましては、策定された基本計画に基づき新八雲駅開業に向けた</p>

	<p>具体的な検討を進めていくこととなりますが、委員の皆さまには新駅の建設が予定される地域の方や農林水産、建設、観光の分野など様々な分野でご活躍される方々から構成されております。</p> <p>皆さまの様々な視点から、新幹線新駅を中心にこれからの八雲町について考えていただければと思っております。</p> <p>また、函館開発建設部や渡島総合振興局、JR北海道、八雲警察署など関係機関の方々にもご多忙のところご出席いただき、まことにありがとうございます。新駅周辺整備に関するご助言等をいただければ幸いと存じます。</p> <p>簡単ではございますが、会長就任にあたってのあいさつとさせていただきます。</p> <p>本日は、よろしくお願いいたします。</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、これよりの議事進行につきまして、会長にお願いいたします。</p>
北海道新幹線の概要	<p>(会長)</p> <p>それでは会議を進めさせていただきます。</p> <p>議題(1)から(4)までありますが、より理解が深まるよう次第に沿ってひとつずつの説明後にご意見等をいただくことで進めていきたいと思っております。</p> <p>(1)北海道新幹線の概要について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>(鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局)</p> <p>北海道新幹線の八雲町管内と長万部町管内の明かり区間について担当しています。明かり区間に関することも含めて説明させていただきます。</p> <p>資料は新幹線建設工事の概要、明かり区間の計画等について記載があります。</p> <p>表紙に鉄道・運輸機構の正式名称を記載していますが、通称として「鉄道・運輸機構」と呼んでおります。</p> <p>資料2頁をご覧ください。</p> <p>新幹線事業の概要についてですが、鉄道・運輸機構は新幹線や鉄道の建設を行う国内におきましては唯一の公的機関であります。これまで全国で行っている新幹線の建設に関して記載しております。赤色で表記している北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線を建設しております。北海道新幹線につきましては令和12年度末の完成を目指して工事を進めているところでございます。</p> <p>資料3頁をご覧ください。</p> <p>北海道新幹線の延長は、新青森から札幌まで約361kmとなっており、平成28年3月26日に新青森・新函館北斗間が開業しまして、現在JR北海道にて営業されております。</p> <p>新函館北斗・札幌間の延長約212kmの路線についてトンネル工事を先行して進めているところです。</p> <p>資料4頁をご覧ください。</p> <p>新函館北斗・札幌間の概要についてですが、左図に示しているように新八雲駅、長万部駅、倶知安駅、新小樽駅、札幌駅の5つの新幹線駅を建設します。構造物の種類別の延長については、資料右側に記載しています。トンネルが最も長く約169km、切土</p>

盛土が約11km、高架橋が約27km、橋りょうが約4kmで計画しています。

北海道は積雪が多い地域であり、新幹線が走行する安全性や走行性等を考慮してルート選定を行っています。トンネルの延長が全体の約8割を占めることが特徴のひとつであります。

資料5頁をご覧ください。

八雲町での工事の進捗状況について記載しています。資料左側は新幹線路線の概略図となります。概略図において赤い太線がトンネルを示しています。鉄道・運輸機構の出先の事務所として八雲鉄道建設所があり、八雲鉄道建設所が担当している延長は全体で約42kmあり、そのうちトンネル延長は約36kmとなります。

資料右側の表にはトンネル各工区の名称と進捗を記載しています。路線図に記載のトンネルの順番と右側の表の順番は上から下に合わせて記載しています。右側の表、番号1「立岩トンネルルコツ工区」につきまして、位置は八雲町にかかりますが、長万部鉄道建設所が担当しています。表2番から10番の9工区を八雲鉄道建設所が担当しています。なお、トンネル工事は工期に時間を要することから、トンネル工事を先行して施工しています。八雲町におきましては、平成26年度に立岩トンネル立岩工区が掘削工事に最初に着手しております。右側の表の10工区につきましては全ての工区で契約が完了しております。そのうち6工区で掘削工事を行っております。10月1日現在のトンネル本坑の進捗延長は約7.4kmとなっており、トンネル延長約36kmに対して約21%となっております。

「掘削準備中」と記載のある工区につきまして、関係機関との協議等掘削に向けた準備を進めているところです。準備が整い次第、掘削工事を開始する計画です。

資料6頁をご覧ください。

野田追トンネル北工区の施工状況の写真を抜粋で掲載しています。左上の写真はトンネルの坑口（入口）となり八雲町大新地区に位置します。右上の写真は機械で掘削を行っている状況、掘削を施工した後にトンネル内部のコンクリートを打設して固める（養生）施工状況の写真、最終的には右下の写真のように覆工コンクリートを仕上げる工事を掘削とコンクリートの打設を並行して行っている状況です。

資料7頁をご覧ください。

明かり区間の概要となり、八雲町管内の概略図を記載しています。青色の細線で表記している区間が明かり区間を示しています。橋りょうや高架橋等の構造物を建設する区間を「明かり区間」と呼んでいます。大きく分けるとトンネル区間と明かり区間となります。八雲町におきましては野田追トンネル出口から立岩トンネル入口までの延長約6kmの区間の建設工事を計画しています。明かり区間は切土や盛土、高架橋、橋りょうといった構造物の建設を考えています。図面中央あたりの○印が新八雲駅を建設する位置となります。

資料8頁をご覧ください。

八雲町管内で建設する新幹線の構造物について説明させていただきます。添付している写真の構造物ですが、桁と橋脚が連続している形式をラーメン高架橋と呼んでいます。桁を支える柱は縦横1.2m程度の大きさに10m間隔に設置します。その柱の上に

桁を設置します。高さは地上からレールの高さまで約10m、高さは八雲町管内の平均の高さであり、地形によって高くなったり低くなったりといった違いが生じます。黄色の点線で表記している「レールの高さ」は新幹線が走行するレールが設置される高さでありまして、その上部に防音壁が設置されます。防音壁の高さの設定につきまして、公害対策基本法に基づきまして、新幹線鉄道騒音に係る基準を定められています。環境基準が主に住居に適用され、1 類型指定の地域は70dB以下、商工業用に用いられるⅡ類型指定の地域は75dB以下にすることが定められています。防音壁の高さの設定はそれぞれの地域に応じて環境基準をクリアする防音壁の高さを設定すると決められています。

資料9頁をご覧ください。

ここでは橋りょうについて説明させていただきます。完成イメージを写真で添付していますが、河川や道路と交差する箇所では、橋の桁を長くする必要がありますので、写真のような橋りょうを建設する計画です。橋りょうの設計を行ううえで、河川や道路の管理者と協議を行い、橋脚の配置間隔や橋りょうの構造形式を決定していくこととなります。右側の写真は道路交差部の事例ですが、道路の路面から橋の下面までの高さは大型車の走行に支障をきたさないように4.7m以上の高さを確保する計画で考えております。

資料10頁をご覧ください。

切土や盛土構造の例について説明いたします。現地の地形条件や経済性等を考慮して、橋りょうや高架橋との構造物の比較を行い優位と考えられる場合には、写真左側の切土構造、右側の盛土構造を設定するケースもあります。

野田追トンネル出口付近におきましては切土構造を計画しています。実際には現地盤と同じくらいの高さでありますので、写真のように切土のほうが高くなるということにはなりません。切土構造を施工した際は、風や雨で浸食され崩壊しないよう法面にコンクリートブロックで保護する対策を行います。

写真右側のように、野田追トンネル出口付近の切土構造につながる区間や立岩トンネルの入口付近では盛土構造を計画しています。盛土構造の場合でも法面をコンクリートブロック等で保護を行う計画にしています。

資料11頁をご覧ください。

保守基地についてですが、新幹線構造物の保守点検を行い、車両や除雪車を停める施設を新幹線本線と並行する形で建設する計画です。八雲町におきましては新八雲駅の札幌方に計画しておりまして、盛土構造で保守基地を建設する計画で考えています。

資料12頁をご覧ください。

新幹線の建設用地として取得する用地幅を記載しています。新幹線が走行する構造物の幅が約12mとなっており、両側に3mの用地幅を確保し全体の用地幅として約18mで計画しています。

用地境界には新幹線本線に沿って柵を設置することになります。

資料13頁をご覧ください。

新幹線駅の概要について説明させていただきます。

	<p>新幹線を建設する位置に八雲町が計画している駅前広場の概略図を合成したものを資料に記載しています。新幹線駅の構内に関しては鉄道・運輸機構で検討を行っているところです。</p> <p>資料14頁をご覧ください。</p> <p>新幹線駅のホームのイメージについて説明させていただきます。</p> <p>資料上段にホームの平面図を記載しています。下段に既設の新幹線駅の設備の写真を記載しています。ホーム延長を263mで計画しており、ホーム中央部に待合室、エレベーター、階段、エスカレーター等の設備を用意する計画です。</p> <p>また、ホーム柵を設置しまして、ホーム柵に平行して通路、階段を設置します。ホーム待合室やエスカレーターといった設備を建設するイメージをお伝えさせていただきます。</p> <p>資料15頁をご覧ください。</p> <p>新幹線駅の旅客施設のイメージについて説明させていただきます。</p> <p>さきほど説明いたしましたホームにつながる設備を旅客施設と呼んでいます。事例の写真を掲載していますが、改札外の待合所のほか飲食・店舗スペースが整備されます。中央の写真が新幹線の改札口になりますが、改札口を通過して、右側の写真にある改札の中にあるエレベーター、エスカレーター、階段といった設備を通過してホームに移動するといった構造になります。</p> <p>説明につきましては以上となります。ありがとうございます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>新八雲駅に関することを中心に大変詳しい説明をいただきました。これに対して何かお聞きしたいことがございましたら、遠慮なくお願いします。</p>
	<p>(委員)</p> <p>ただいまの説明の内容には、私たちが協議する内容に含まれていますか。駅施設の外側について協議していくといった認識で良いでしょうか。</p>
	<p>(会長)</p> <p>さきに会議の設置要綱を説明した際に、会議の内容に「駅周辺整備」ということと駅舎のデザイン等が今後検討されていくと聞いております。</p> <p>それぞれの過程において、八雲町としても委員の皆さまに意見を伺うことも想定しているようですので、現時点におきましては「このあたりどうなっているのか」といった聞きたいことがあればこの機会ですのでお願いします。ほかにございますか。</p> <p>(特になし)</p> <p>ないようでありましたら、次第(2)北海道新幹線新八雲(仮称)駅基本計画について事務局よりお願いします。</p>
	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>それでは、お手元の資料3、北海道新幹線新八雲(仮称)駅周辺整備基本計画について説明させていただきます。</p> <p>今から約11年後の2030年度に、北海道新幹線新函館北斗～札幌間の開業が予定されておりますが、八雲町でも新幹線が走行し新幹線駅が建設されることから、駅周辺</p>

整備の考え方や整備方針を確立し、具体的な方向性を示すものとして平成 29 年度と 30 年度の 2 か年で策定したものであります。

本計画では、まず新駅周辺の現状把握と整備を進めていくための課題整理を行っております。

資料 1 ページの中段にあるとおり新駅周辺の現状は農業振興地域で農地等の牧歌的風景が広がる酪農地帯であります。新駅が建設されるということから駅周辺が開発される可能性も考えられ、これに伴い現状の酪農地帯が損なわれる可能性も考えられます。また、新駅へのアクセスについては、市街地から新駅まで直線距離で約 3 km 離れていることや開業後も周辺自治体からの利用も一定程度見込まれることからアクセスの向上が求められること等、課題を整理しました。

これらの現状や課題などを踏まえ 1 ページ上段にあるとおり、計画の基本理念を「道南北部の広域連携拠点、二つの海をもつ八雲の大地にたつ、周辺の風景に調和した「牧場の中にある駅」と設定しました。

新駅周辺の土地利用の基本方針としまして、資料 2 ページに「現状の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、開発は必要最低限にとどめ、現状の牧歌的風景を売りに出来る土地利用を目指す」とこととなり、農村景観を保全するための方策として、大規模開発や無秩序な開発を抑制するために新駅周辺の土地利用に一定の規制を設けることとしました。

具体的な内容については後述いたします。

以上のような現状や土地利用の基本方針に基づき、整備コンセプトについて 2 ページ下段にあるとおり 4 つのコンセプトを設定しました。

1 つ目は「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整備」ということから牧歌的風景を売りに出来る農村景観に配慮した空間とするため、駅前広場や駐車場は出来る限りコンパクトにすることを考えております。

2 つ目は「今のまちなかの都市機能の維持に留意しつつ、農業の発展に寄与する新駅周辺の土地利用をはかる」ということで、将来の人口減少等を見据えたコンパクトなまちづくりの実現のため、今の市街地にある都市機能を新駅の周辺に整備することはせず、そのまま維持していくこととし、新駅周辺には農業の発展に寄与する施設のみを整備検討することを考えております。

『農業の発展に寄与する施設』とは、農畜産物の加工施設や物販施設、農業体験その他都市との地域間交流を図るための施設、具体的には農業体験施設や農家レストランなど都会からの住民の来訪を促して地域の活性化に資する施設が考えられるかと思えます。

3 つ目は「景観に配慮した、八雲らしい、目玉となる玄関口」ということで、現状の牧歌的風景を売りにするため、「牧場の中にある駅」をキーワードとした新駅周辺整備のデザインを検討していくことを考えております。

4 つ目は「まちなかや観光地までのアクセス性の向上」ということで、まちなかの都市機能の維持や噴火湾パノラマパーク周辺を中心とした観光振興をはかるため、町内周遊や新駅からまちなか、また、観光拠点を結ぶアクセスを検討していくことを考

えております。

資料3 ページ上段からになりますが、新駅の駅舎につきましては、周辺の牧歌的風景に相応しいデザインで、例えば牛舎やサイロなどをモチーフとしたものとし、駅周辺は駅前広場と駐車場の必須機能をコンパクトに整備し、それ以外の施設についても、牧歌的風景を売りに出来る施設という条件のもとで、民間等の誘致を検討していくこととしますが、これについても大規模なものは考えておりません。

各種インフラにつきましては、アクセス道路は駅前広場から道道八雲北桧山線に最短で接続することで考えております。

また、水道等その他のインフラにつきましては、新駅で想定される乗降客数等を踏まえて検討していくこととしております。

なお、新駅の乗降客数につきましては、既存の JR 八雲駅の乗車人員や町民アンケートの結果などから推計を行い、1日当たり 552 人の乗降客を見込んでおります。

資料4 ページをご覧ください。

先ほどの土地利用の基本方針の説明の際に、農村景観を保全するための方策として、大規模開発や無秩序な開発を抑制するため、新駅周辺の土地利用に一定の規制を設けることとしたと説明しましたが、その規制について、資料4 ページの上段に記載してあります。

牧歌的風景を保全し無秩序な土地利用を防ぐためには、新駅周辺を都市計画区域及び特定用途制限地域に設定し、どのような用途の建物を制限するのかを具体的に定めることとしています。また、右側の囲みにある「景観地区」に設定し、建物の形態や素材、色彩などを制限することで、基本計画に定める土地利用を図っていくこととしております。

都市計画区域につきましては、資料4 で建設課から説明をさせていただきます。

資料4 ページ中段以降には、アクセス道路、駅前広場、駐車場の規模を記載しておりますが、駅前広場については、バス、タクシー、自家用車の乗降所を必要数設け、駐車場については、102 台の駐車スペースを確保することとしております。そのイメージにつきましては、5 ページのような配置を考えております。

駅前広場につきましては、駅を出てすぐに牧歌的な風景が見渡せるように駅の正面から少し横にずらした形で配置することで、駅を出てすぐに牧草地が広がり、牛が草を食む光景を見渡せるようなことを考えております。

イメージを6 ページに載せておりますのでご覧ください。

駅前に牧草地が広がっていて、その緑の中に、ゴマ粒のような黒い点が見えるかと思いますが、これは牛を表現してありまして、中段の4 コマのイメージ図にある「駅を出てすぐの視点1や2」のような光景が広がることをイメージしております。

また、このイメージ図の中にはありませんが、農業の発展に寄与する施設として、観光農場や農場レストラン、牛乳工場やワイン工場などが配置されることも考えております。

資料7 ページをご覧ください。

新駅と接続する二次交通やソフト対策、駅舎内での機能について、想定されること

を記載しておりますが、基本計画において具体的なことは決めておりません。

今後、この推進会議の場で皆さまからご意見を伺いながら検討していくこととしております。

8ページをご覧ください。

2030年度末の開業を想定したスケジュールについて、基本計画では表のとおり想定をしています。

このスケジュールの中で各項目の事業進捗に合わせて、この会議において状況を報告させていただきますので、皆さまのご意見を伺いながら検討していきたいと考えております。

例えば、駅前広場や駐車場、アクセス道路など駅前広場周辺の整備については、先ほど説明しました基本イメージから、関係機関と協議のうえ、位置や構造などを具体化していかなければなりません。また、駅の裏山についても四季折々の樹木や草花を楽しめるように整備すること、農業の発展に寄与する施設として観光農場や農場レストラン、牛乳工場やワイン工場などの誘致も考えておりますので、それらの具体化について、ご意見を伺いながら進めていきたいと考えております。

二次交通については、どのような交通手段を用いるのがいいのか、新駅開業効果を活かすためにはどのようなソフト対策が必要なのか等も今後検討していかなければなりませんので、これらについても協議をさせていただきたいと考えております。

今後も事業の進捗に合わせて本会議を開催させていただき、新駅周辺整備について皆さまからご意見を伺いながら検討していきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

資料3の「参考資料」をご覧ください。

八雲市街地の航空写真に新駅を含む主要な施設を表示したものであります。新駅の建設予定地は資料の左側に赤線囲みで表示してありますが、市街地から約3Km離れたところに位置しております。

北海道新幹線が札幌まで開通すれば、八雲から札幌までは約40分、八雲から東京までは約4時間で行けることになり、交通環境が大きく変わることとなります。八雲町も大きく変わることができるチャンスでありますので、開業効果を活かせるように検討していきたいと考えております。

駅周辺整備基本計画についての説明は以上となります。

(会長)

基本計画の概要を事務局より説明してもらいました。この基本計画に基づいて、今後、八雲町が周辺整備を進めていくため様々な事業を行っていくこととなります。

駅周辺整備を検討するための柱となる計画はすでに策定されていますが、初めてご覧になれる委員の方もいらっしゃるかもしれません。本日は概要版の冊子を配布させていただいていますが、計画書自体は100頁を超えるものとなります。持ち合わせていない委員には後ほど町から配布させていただくこととしたいと思います。

この場でお聞きしたいことや確認したいことがありましたら、ぜひご発言をお願いしたいと思います。

	<p>(特になし)</p> <p>なければ、今後、基本計画に基づく観点で検討してまいりたいと思います。</p> <p>次に(3)八雲町都市計画区域の変更について事務局より説明をお願いします。</p>
<p>八雲町都市計画区域の変更</p>	<p>(建設課都市計画係長)</p> <p>八雲町都市計画区域の変更について説明いたします。</p> <p>資料4をご覧ください。先ほど説明がありましたとおり、新幹線新駅周辺整備基本計画の基本理念は「牧場の中にある駅」に決まりました。今後、新駅設置に伴い予想される民間事業者の開発計画等に対し、現状の牧歌的な景観を保全しながら新幹線駅を設置するためには、土地利用、景観等の制限を行う必要があります。</p> <p>新幹線新駅が設置される春日地区については、現状は都市計画法の規制区域外となっています。農業振興地域が大部分を占め、農地法に基づく農地であるため原則建物が建てられない地域となりますが、農地以外の土地も点在している状況であり、これらの土地には何も規制ができない状況にあります。</p> <p>このため、新駅周辺区域を都市計画区域に編入し、農地法と都市計画法による二重の規制により、全国でも珍しい「牧場の中にある新幹線駅」を実現させるものです。</p> <p>開発を促進する「都市計画区域」というイメージがあるかもしれませんが、都市計画区域設定の目的には開発を抑制し、目指すべき環境を保全することも含まれております。</p> <p>今回の都市計画区域の変更におきましては、八雲市街地に設定しているような住居地域などの用途地域の設定はしませんが、特定用途制限地域及び景観地区を設定し、建築物の用途や建築物・工作物の高さ等を制限する手法を用います。</p> <p>資料2ページの(別紙1)変更区域案をご覧ください。黒の点線(一点鎖線)で示した境界が、現在の都市計画区域であります。そして、白の点線で示した境界までを新たに都市計画区域に編入する予定であります。変更する区域の考え方について、新幹線車窓から見える範囲と言われる、概ね500mの区域をベースに地形・地物(道路中心・森林地域)で区切った範囲としております。</p> <p>資料3ページ(別紙2)の建築物の用途制限の概要をご覧ください。</p> <p>先ほども申しましたが、新駅周辺区域には農地以外の土地が点在していることや現状は農地でも将来農地以外に転用される可能性を考慮し、特定用途制限により建てられる建築物の用途を制限するものです。</p> <p>基本的には都市計画の用途地域の一つである「田園住居地域」における規制をベースに、新幹線新駅周辺整備基本計画で検討した誘致構想等、例えば観光牧場、農場レストラン、牛乳工場、ワイン工場などを考慮した内容としております。</p> <p>建築できるものとして、住宅、寄宿舎、兼用住宅、150㎡以下の店舗、飲食店、150㎡～500㎡以下の店舗については、地域農産物の販売等の2階以下の店舗としており、農場レストランを想定しております。その他、警察派出所や郵便局、神社等の一部公共施設や建物に付随する自動車車庫は600㎡以下かつ2階以下、15㎡以下の畜舎(15㎡以上は農業に資する畜舎のみ)、作業場の床面積が50㎡以下で原動機</p>

の出力が0.75kw以下の工場は建築できることとしております。

また、※1、※2と記載してある用途については資料下部の欄外に記載がありますとおり、建築基準法の特例許可として対応するものであります。

※1については、地域資源の活用又は農村形成に寄与し、かつ環境を悪化させる恐れが非常に少ないものとして、あらかじめ町長を代表委員とする都市計画審議会の同意を得て町長が許可したものとしております。3,000㎡以下の店舗や飲食店、500㎡以下の事務所、農業学校、温泉施設等を想定しております。

※2については、農産物の生産、集荷、処理または貯蔵に供するものとして、同様に町長が都市計画審議会の同意を得て許可したものとしており、農産物の貯蔵に資する倉庫業倉庫や牛乳工場・ワイン工場などを想定しております。

その他灰色で網掛けされているところについては建築できない用途を示しております。子育て施設や学校、病院、高齢者福祉施設等の用途は市街地に誘導することとし、建築不可としております。

以上が用途制限の概要であります。今後、北海道等との関係機関協議の中で変更が生じる可能性もございますので、現段階における案として、ご承知おき願います。

次に、資料4ページ（別紙3）をご覧ください。

特定用途制限地域の設定によって、建築物の用途は制限できますが、携帯電話のアンテナや送電用の鉄塔等、建築基準法上の建築物以外の工作物については、景観地区の設定により農村景観を壊すことがないように工作物の高さや色彩等を規制することが可能となります。

景観地区の指定方針案を記載しております。景観地区を設定する区域は新たに都市計画区域に編入する区域となります。建築物・工作物の制限について、外観は建物自体のバランスだけでなく周辺の建物や農村景観に配慮したものとすることや色彩については、農村景観に調和しない極端に奇抜な色（例えば蛍光色のようなもの）を色調の度合いを表す数値を用いて規制したいと考えています。

建築物・工作物の高さは、新幹線駅・線路からの眺望を考慮し10m以下に設定するものとしますが、当該地区で営農する農家の方々に配慮し、農業の用に資する施設については適用除外とするものとします。ただし、駅前広場から半径500mのエリアについては、農業施設であっても高さ規制を10m以下と設定することを検討しています。最後に資料5ページ（別紙4）をご覧ください。

都市計画区域変更に係るスケジュールについて、記載しております。上部に都市計画に係る全体スケジュールがあり、中段が本年度、下段が来年度の予定スケジュールを記載しております。都市計画区域の変更に関しては、本年12月までに素案を作成し、来年度の令和2年度末までに完了するよう、作業を進めてまいります。

私からの説明は以上となります。

（会長）

ありがとうございます。駅前広場における規制や景観の条件等の考え方についての説明がありました。これらについて、ご意見、ご質問があればお願いします。

	<p>(委員)</p> <p>都市計画区域の変更は現行の区域から駅周辺区域も含めて拡大することと特定用途制限地域、景観地区を設定するとのことですが、これまでの住居系、商業系、工業系の用途地域については変更なしということで良いでしょうか。</p>
	<p>(建設課都市計画係長)</p> <p>ご指摘のとおり、これまでの用途地域に変更はありません。</p> <p>白の点線までについて都市計画区域に編入することを検討しております。今回変更を検討しているところのみに特定用途制限地域と景観地区を設定することを考えております。</p>
	<p>(会長)</p> <p>ありがとうございます。その他にご意見、ご質問はございますか。</p> <p>委員の皆さまから特にご発言がございませんようでしたら、本日お越しのオブザーバーの方々からご発言、ご助言はありませんでしょうか。</p> <p>(特になし)</p> <p>皆さまからご発言がないようでしたら、事務局より事務連絡をお願いします。</p>
	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>次回の会議について、詳細は未定ではありますが、来年の2月頃の開催を考えています。近くなりましたら、改めてご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。</p>
閉会	<p>(会長)</p> <p>それでは、本日の会議を終わりたいと思います。</p> <p>本日はありがとうございます。</p>