

令和3年度第1回（通算第3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3年8月20日（金） 14時00分～15時30分（所要90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
山越郡森林組合 代表理事組合長	牧 野 仁
八雲町漁業協同組合 青年部 部長	村 上 佑 允
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
八雲商工会 女性部 副部長	大久保 和 恵
八雲観光物産協会 事業部会 副部会長	小 西 雄 一
八雲建設協会 監事	近 藤 安 幸
八雲町社会福祉協議会 会長	大 野 尚 司
公募委員	稗 田 一 俊
公募委員	秋 松 等
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 （代理出席 八雲道路事務所 工務課長）	武 田 祐 輔 （酒 井 亮 司）
北海道渡島総合振興局函館建設管理部 道路課長	田 中 修
北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室地域調整課 主幹	河 端 有 希 子
北海道警察函館方面八雲警察署 交通課長	小 関 靖 晃
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	古 川 治 彦

【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
新幹線推進室長	鈴 木 敏 秋
新幹線推進室推進係	岡 島 孝 明

議事録（要旨）

<p>資料 2 前回の推進会議のレビューおよびスケジュールについて</p>	<p>(会長) それでは、私の方で議事を進めさせていただきます。 議題の（1）前回の推進会議のレビューおよびスケジュールについて事務局の方から説明をお願いします。</p>
	<p>(新幹線推進室 推進係) お手元の資料 2 をご覧願います。同じ資料を前面のスクリーンに映し出しておりますので、必要に応じて適宜ご覧になっていただければと思います。 前回の推進会議のレビューおよびスケジュールについてということで、今回委員が改選されたということで、前回までどのようなことを議論されていたかということをご説明したいと思います。 通算で 2 回目の会議ですが、昨年 10 月 14 日に開催しております。主な議題としましては、駅舎出入口位置、トイレ、待合室の位置、駅前広場や駐車場について意見交換等を行いました。この推進会議について新駅は高架構造、エスカレータ設置の前提で議論しております。 駅舎出入口についてですが、この後に詳細な図面が出てきますが、昨年度の推進会議の中では、「利用者の利便性を十分に考慮」したうえで、今後関係機関と協議ということとなりました。 トレイ・待合室位置についてですが、いわゆる改札の「外」ということで意見が一致しておりました。一方で、改札の「中」からでも利用できないかという意見もありましたので、それに関しては関係機関と協議することとしました。 駐車場については、屋外駐車場もありますが、高架下も利用したいというご意見がありました。これは、雨や雪を防ぐ、また防犯上でも高架下を利用したいということでした。 駅前のロータリーですが、実際の事業者の声も取り入れて巡回場を整備するようにしてほしいというご意見がありました。これには現八雲駅の巡回場の不便さのご指摘もございました。 そのほかに、待合室や通路に壁面ディスプレイを設置できるよう設計段階で盛り込んでほしいというご意見もありました。 次に 3 ページ目ですが、新八雲駅のスケジュール案ということで、現在想定しています。令和 3 年度は、デザインコンセプト作成しそれを機構に回答するという、大きなイベントがあります。この推進会議の中でデザインコンセプトを決めていきたいと考えております。詳細のスケジュールについては、次第の最後にあります、駅舎デザインコンセプトの中でご説明させていただきます。 以上、資料 2 についてご報告させていただきましたので、よろしく願いいたします。</p>
	<p>(会長) それでは、今議題（1）について説明がありました。内容的には報告でありまし</p>

	<p>た。次の議題から具体的な検討になりますので、特にご発言無ければ次の議題へ移ってよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>ありがとうございます。</p>
<p>資料3 駅舎出入口および駅舎内レイアウトについて</p>	<p>(会長)</p> <p>それでは次に駅舎出入口および駅舎内レイアウトについて協議します。事務局からのご説明をお願いします。</p>
	<p>(新幹線推進室 推進係)</p> <p>資料3になりますので、ご覧願います。</p> <p>1 ページについては、駅舎とその出入口について記載しております。</p> <p>八雲町で平成30年度に策定した新駅周辺整備基本計画の案では、函館側に駅舎出入口を作るということでしたが、昨年度の推進会議の中で、さきほどもご報告させていただきましたが、利用者の利便性を考慮するという意見でまとめておりました。では、利便性とは何かと考えますと札幌側に駐車場を整備予定ですので、駐車場から降りてすぐ駅舎に入れる、雨風雪の影響を余り受けないということを利用性があると考えました。当初基本計画の中では、駅舎を降りてすぐに牧歌的風景を見渡せるということでしたが、利用者の利便性を考慮し、駅舎出入口については札幌側(北側案)に変更したいと考えております。また、本線は高架橋で来ますので駅ホームは2階に出来る予定です。新幹線を降りた場合、2階に降り立つので、そこから牧歌的風景を見下ろすということも出来ると思いますので、出入口については札幌側でいきたいと考えております。</p> <p>2 ページ目については、若干の詳細図となっております。図のように駐車場の近くに駅舎出入口を設け、改札を抜けてエレベータ、エスカレータで2階のホームへ行くということとなります。トイレ待合室については、改札の外というご意見がありましたので、例えばこのような配置にすることで、改札の中に入らず利用できるかなと考えております。</p> <p>3 ページ目については、平面から立体的にわかる資料となっておりますので、説明は割愛させていただきます。</p> <p>4 ページ目についてですが、標準的なトイレおよび待合室のレイアウトです。あくまでも標準的な設備規模を示すもので確定したものではないことをお含みおきを願います。トイレですが、一般的な大きさとして80㎡程度、男性用小2基、大2基、女性用2基、多機能1箇所となっております。トイレに関しては昨年度の推進会議でもご意見のあったように、図のように、改札の外、いわゆるラチ外コンコースから入れるような配置が考えられるかなと思います。一方で改札を入れてから急遽体調が悪くなるということも想定されるのではないかなという、ご意見もありましたので、例えば、事務局案ではありますけども、図のように改札の中にあるスペースに多目的トイレ1箇所を配置するというのも考えております。また、待合室ですが、広さ40㎡、これに関しては改札の入る前から入れるような配置としておりまして、図の下側が駐車場側とすると、そちらを例えばガラス張りにして、待合室の中からでも外が見えるよ</p>

	<p>うな工夫をすることで、待っている方々も飽きないのかなと考えております。</p> <p>次5ページ目ですが、これは参考資料になりますが、設備内容ごとで整備主体がどこになるか、土地の所有が誰になるか、管理は誰がするかということを記載していますので、参考にさせていただければと思います。</p> <p>以上、資料3についてご説明を終わります。</p> <p>(会長)</p> <p>ただいま、駅舎出入口および駅舎内レイアウトについて、昨年度の推進会議の意見を反映した形で、事務局から説明がありました。これについて何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。</p> <p>特にご発言ないですか。</p> <p>(なし)</p> <p>無いようであれば、今説明があった内容で、進めていくということでよろしいでしょうか。</p> <p>(よし)</p>
<p>資料4 駅周辺駐車場等について</p>	<p>(会長)</p> <p>それでは、議題(3) 駅周辺駐車場等について事務局の方から説明をお願いいたします。</p> <p>(新幹線推進室 推進係)</p> <p>次、資料4になりますので、ご覧願います。</p> <p>まず1ページ目になりますが、屋外駐車場になります。駅舎に対して北側にこのように配置を考えております。平成30年度で策定しました基本計画の中では、ロータリーの左側に駐車場ということで、広さ約2,500㎡、駐車スペースは102台ということになっておりました。しかしながら、余裕のある配置、例えば冬の除雪等を考慮するとビタビタの配置になっているかなと思いましたので、事務局として案を複数作成してみましたので、「こういった配置はやめてほしい」「これなら良い」などご意見等頂ければと思います。</p> <p>3ページ目以降になりますが、基本計画では、左側のみを使用していたかと思いますが、右側も利用することで、余裕のある配置に出来るのではないかと考えました。図の中、青枠で囲っている一般駐車場ですが、この配置①案でいくと、駐車可能台数は64台となっております。そのほかに緑色で囲っている一般短期駐車場ということで、送迎で一時的に駐車することを想定しているスペースとなっております。また、同じ駐車場の中に観光バス待機場、タクシープールをこのように配置するという案となっております。</p> <p>次に4ページは配置②案となっております。ほぼ変わりありませんが、一般駐車可能台数は72台と若干増えております。またタクシープールですが、プールとして使用しつつ、例えばそのまま乗り場として利用できる案となっております。観光バス待機場についても、記載のとおり場所で考えました。ちなみにですが、一般駐車スペースについては幅員3m、長さ6m、バス駐車スペースについては、幅員5m、長さ13mで記載しております。</p>

5 ページについて配置③案となっており、配置を若干変更しております。今までと大きく異なる点は、左側に一般駐車場、右側に事業者用と分けて配置したところでございます。

次に6 ページですが、昨年度の推進会議の中で、高架下を是非利用したいということから、高架下の利活用ということで、考えてみました。

7 ページ目ですが、これはあくまでも、活用例、一例でございます。資料下側が屋外駐車場ですが、その通路を通過して、高架下に入り、例えば左回りにして各駐車スペースに停めるといった配置案を考えてみました。

しかしながら、昨年度、事務局からご報告させていただいたかと思いますが、高架下を利用する際は、賃借料が発生します。これは自治体がJRへ支払うこととなっております。正直その、賃借料次第というところがあります。この利活用案ですと、最大2,000㎡ありますので、㎡あたりの単価を掛け、毎年、北海道新幹線がある限り支払い続けることとなりますので、慎重な議論が必要と考えております。さらに、整備、維持管理等も八雲町で行う必要があります、そこの兼ね合い（費用対効果）も考えなければいけないと思っております。

次8 ページ目ですが、すみません、駐車場から話はそれますが、防音壁の設置ということで、まず9 ページをご覧ください。新八雲駅については、八雲町春日地区に出来る予定となっております。周辺に家屋等があります。基本となる防音壁は2mですが、防音対策として、周辺に家屋等がある場合は、最大で4.5mの防音壁が必要となります。この破線は車窓からの視野を示しているものですが、2mであれば新幹線の中から外の風景が見られる、また外から新幹線の走っている姿が見えると思っておりますが、春日には複数の家屋等がありますので防音対策として最大で4.5mの防音壁が設置される予定となっております。こういった場合、中からも外からも見えないというご意見もあるかなと思ひ調べたところ、ベースとなる2mから上の部分を透明化した自治体もありました。8 ページに戻りますが、図右上の赤枠で囲った下側は、コンクリート製防音壁となっておりますが、赤枠で囲った部分、これはポリカーボネート製の防音壁であります。透明化をしている例もあります。参考までに9 ページの右下に記載しておりますが、180mを透明板防音壁にし、市として約7,000万円の負担をしたということでもあります。基本的に透明化については自治体負担ということで、これについて、財政負担があるため、もちろん、見えるに越したことはないとおもいますが、正直、町としては厳しいと考えております。

以上、資料4のご説明を終わりたいと思ひます。

(会長)

今、駅周辺駐車場等について、事務局より説明がありました。駐車場については、基本計画からより利便性を考慮した3案を提示されました。これに対してご意見を伺いたいと思ひます。併せて高架下の利活用案、防音壁の透明化について、財政負担があるということですが、これに関してもご意見等あればお願いいたします。

まず私からですが、本日オブザーバーとして参加して頂いている、JRさんに伺いたいのですが、高架下利用となればだいたいどのくらいになるのでしょうか。

<p>(JR北海道 総合企画本部新幹線計画部 主幹)</p> <p>実際、札幌市内ですと、高架下をお貸ししている事例があります。具体的な金額は言えませんが、地方の高架下では数千円/㎡/年程度だったかと思います。算定方法としては、周辺地価を参考にし、そこに管理費等を考慮して決めることとなります。八雲の新駅周辺の地価がどのようになるか見えてこないの、今の段階では具体的にこのぐらいですというのは、お答えできません。また、我々事業者用として高架下をどのくらい利用するかというのは、機構さんとも詰め切れていなく、高架下の例のような面積(2,000㎡)全てとは中々厳しいのかなと思っております。その辺とのバランスかなと考えております。</p>
<p>(会長)</p> <p>ありがとうございました。八雲の高架下の賃借料については、今段階では具体的には言えないということ、また高架下の案で2,000㎡となっておりますが、ここまでは使用できなく、狭くなるだろうということ、それでも賃借料はかかってくるということですが、何か委員からご発言ございませんか。</p>
<p>(委員)</p> <p>基本的には雨や雪があるため、高架下が良い(利用したい)んですが、町はJRとしっかり協議して、その賃借料を下げしてほしいと思います。また駐車場の位置ですが、函館側、札幌側と、第1駐車場、第2駐車場ということも出来ると思います。広くとれば、事業用で利用できるスペースも出来るかなと思います。</p> <p>外の駐車場に車を置いて出張する方もいると思うのですが、そういう時の除雪は、大変だと思います。それを考えても高架下が良いと思います。ただ維持管理もあるということ、しっかりJRさんと交渉してほしい。</p> <p>もう一つですが、大新へ抜ける道を付けてほしいです。利便性が上がると思います。地元も観光に来たお客さんも便利になるかなと思います。町営牧場行くにも、裏道として利用できると思います。</p>
<p>(会長)</p> <p>ありがとうございます。高架下の利用については、ご意見として頂きたいと思います。大新へ抜ける道について、事務局から何かございますか。</p>
<p>(新幹線推進室長)</p> <p>今回の資料では付けておりませんが、前からそういった意見もありましたし、内部的にもその道路があった方がいいという意見もありましたので、今後検討を継続していきたいと思います。</p>
<p>(会長)</p> <p>事務局より回答がありました、よろしいでしょうか。</p>
<p>(委員)</p> <p>(良し)</p>
<p>(委員)</p> <p>駐車場について、私、除雪業者でもあるのですが、やはり北海道は雪から逃げて通れない。高架下を利用すれば、除雪は不要となるが、お金がかかるという課題があ</p>

<p>る。賃借料がかかるとなると、中々町長は「うん」とは言わないような気がします が、屋外駐車場案についてですけれども、やはり除雪スペースはきっちり取ってもらわ ないと、大雪が降ったらにっちもさっちもいなくなる。駐車スペースに対して4分 の1くらいは除雪スペースとしてほしいと思います。そういったスペースが無く、駐 車されると、長期間除雪が出来なくなるということも想定されますので。駐車スペ ースと除雪スペースをしっかりと分けてもらえれば、除雪業者は綺麗に除雪することが可 能です。街の中を見ても、除雪スペースがあるところは、かなり綺麗だと思います が、中々除雪しにくいところに関しては雪が残ってしまっているかと思います。</p> <p>私からは以上です。</p>
<p>(委員)</p> <p>観光バス待機場でどのくらいの台数を想定しているかわかりませんが、一般駐車場 とバス待機場を一緒にするのは、危ないかなと思います。③案ですと、一般駐車場と 事業者用、除雪スペースと分かれていますので、このように分けられたらどうですか。 あと、ロータリーの中にもタクシープールがあるとすれば、駐車場にまでプール出来 るタクシーが町内にそんな台数ないと思います。ただ、万が一のため、そういうスペ ース（駐車場にタクシープール）を計画したほうが良いように思います。</p>
<p>(会長)</p> <p>ありがとうございます。駐車場については、一般用と事業者用で分けたほうが良い というご意見ですね。</p>
<p>(委員)</p> <p>そうですね。函館等の観光バスを見ていますと、観光客がバスへ乗る際、待機場ま で歩いていくのをよく見まるので一般駐車場と一緒にしないほうが良いと思います。 (非常に危ないかなと思います。) 基本的にロータリー内にプールはあるということ で良いですもんね。</p>
<p>(会長)</p> <p>タクシープールについては、基本計画のようにロータリー内に、台数はともかくと してあった方がいいという事ですね。</p> <p>ありがとうございます。まさしく事業者の声を頂けたと思います。我々素人目線だ とわからない部分もあるので、本当に貴重なご意見ありがたいと思います。</p> <p>防音壁について何かございますか。</p>
<p>(委員)</p> <p>1時間あたり何本くらい新幹線が走る予定でしょうか。</p>
<p>(会長)</p> <p>朝8時から夜8時の間で、12本とすると、1時間に1本上下あわせると1時間に 2本となるのではないのでしょうか。</p>
<p>(委員)</p> <p>周辺は牧草地帯なので、防音壁は低くて良いと思いますが、人家もありますので、 どのくらいの騒音になるので、どのくらい嫌な音にあるのかを示し、周辺人家の皆様 のご意見を聞いてからの方が良いように思います。</p>

<p>(委員)</p> <p>防音壁2 mを超える部分は全て町で整備するということでしょうか。</p>
<p>(八雲町長)</p> <p>2 mを超える部分に関しても機構さんで整備します。 (2 mを超える部分もコンクリート防音壁となるが、それを透明化したい場合は自治体負担となるということ)</p>
<p>(JR北海道 総合企画本部新幹線計画部 主幹)</p> <p>環境基準がありまして、人家に対して75 dB以下に抑えるよう、防音壁を高くしなければいけないようになっています。その中で、機構さんの提示している4.5 mの防音壁ということで、これに対して視野を確保できるよう透明化するというのであれば、自治体負担ということとなります。</p>
<p>(委員)</p> <p>どの部分で防音壁が高くなりそうだというのは、既に把握しているものでしょうか。</p>
<p>(新幹線推進 推進係)</p> <p>配布していない資料になり、参考資料でございますが、機構さんより提供を受けている資料をスライドに写しております。ここが新駅建設予定場所となっておりますが、灰色で図示しているところは新幹線からの眺望が望めない区域となっております。紫の部分については、おそらく新幹線からの眺望が望めそうと想定している部分になります。</p> <p>八雲町において、いわゆる明かり区間は5.5 kmと言われておりますが、眺望が望めそうな範囲としては、数キロ、また、疎らになっていることから、時速数百キロで走る新幹線から外をしっかりと見られるかどうかは若干疑問でもあります。</p>
<p>(委員)</p> <p>急行(在来線)と新幹線では音の感じも異なるのでしょうか。</p>
<p>(JR北海道 総合企画本部新幹線計画部 主幹)</p> <p>在来線に一般的には防音壁は設置していないので、単純比較は出来ませんが、新幹線については、パンタグラフがあり、その風切り音がかなりあるかなと思いますので、防音壁を用いて吸音し、環境基準を満たすということは必要になります。</p>
<p>(八雲町長)</p> <p>本当は、新幹線からの眺望があつたに越したことはないのだけでも、機構さんのほうで整備、透明にしてもらえればいいですが、透明にするには、自治体負担ということがなかなか困ってしまいます。事例を参考にすると、180 mで約7,000万円、1.8 km透明化したら約7億円必要となる。それは町財政としてちょっと、となってしまう。そこが難しくて、透明化した場合、更新費用も自治体負担となる。日中時間帯での整備は難しそうで夜間となると、莫大なコストがかかってしまう。</p>
<p>(JR北海道 総合企画本部新幹線計画部 主幹)</p> <p>通常のコンクリート防音壁より、透明板の劣化が早く進むので、更新費用は結構かかってくると思われます。</p>

	<p>(委員)</p> <p>発想を変えて、影響を受ける、人家等に対して防音対策を採るというのはどうでしょうか。新幹線から出る音はしょうがないと思うので、その影響を出ないように、町で家を建て直してあげるとかっていうことも出来るのではないのでしょうか。</p>
	<p>(八雲町長)</p> <p>今、新幹線の高速化を色々試しているところかと思います。例えば人家に防音対策をしても、高速化により効果が薄れることも推測できる。また、この範囲に新しく家が出来る毎に対応しなければいけない。そういう意味では防音対策（高架側）はしっかりやっておいたほうが良いと思います。あと、人以外にも牛がいる。牛も音に敏感と聞いているので、防音壁はしっかりやるべきだと思います。</p>
	<p>(会長)</p> <p>駐車場について、複数案が提示されておりますが、交通安全上、何か八雲警察さんからなにかアドバイス・助言等あればお願いします。</p>
	<p>(北海道警察函館方面八雲警察署 交通課長)</p> <p>何か規制が必要となるものだと色々あると思いますが、今のところは、事業者様など現場を良く見られている方々の意見の方が有効なアドバイスかなと思います。</p>
	<p>(委員)</p> <p>防音壁のスライドですが、この絵を見ると、駅舎部分についても防音壁が高いことが想像されますが、ホームに入った新幹線からも防音壁が見えるということでしょうか。</p>
	<p>(新幹線推進室長)</p> <p>あくまでも、高架が来ている鉄路部分に防音壁が設置されることとなります。なので、駅舎内は「箱の中」になりますので、防音壁は設置されないこととなります。</p>
	<p>(会長)</p> <p>駐車場、高架下の利活用、防音壁につきましては、この会議でこうしようというのは難しいのかなと思います。なので、事務局が委員の皆様からのご意見を集約していただき、今後の方向性等を決めてもらいたいと思います。町長も仰っておりましたが、町財政に関わることもありますので、このことについては、町に一任ということによろしいでしょうか。</p> <p>(よし)</p> <p>それではそのようにまとめさせていただきます。</p>
<p>資料5 駅舎デザインコンセプトについて</p>	<p>(会長)</p> <p>次に次第（4）駅舎デザインコンセプトについて協議いたします事務局より説明願います。</p> <p>(新幹線推進室 推進係)</p> <p>次資料5にあります、駅舎デザインコンセプトについてということで、まず1ページ目ですが、令和3年5月7日に鉄道・運輸機構から八雲町に対してデザインコンセプトを作ってくださいという依頼がありましたので、町として、推進会議として出来れば本年度中にデザインコンセプトを策定・決定していきたいと考えております。</p>

2ページ目ですけれども、駅舎デザインコンセプト決定の流れを図示しております。今回デザインコンセプト作成依頼がありましたので、この推進会議で検討・策定をし、また何らかの形で町民から意見を募集し、集約後必要に応じて練っていき、デザインコンセプトを決定するという流れでございます。デザインコンセプトを策定した後、八雲町から鉄道・運輸機構へ回答し、その後デザイン素案を3案程度提示され、駅舎のデザインを決定していくという流れとなります。

次に3ページでありますけれども、冒頭で触れましたが、コンセプト決定に向けての若干の詳細なスケジュールを載せております。この推進会議の開催通知文書と一緒に、事前アンケートを取らせていただきました。ご回答ありがとうございました。それらを集約しまして、本会議の資料の一部とさせていただきます。この後、9月の議会（委員会）で説明する予定、また、例えば10月骨子案として町民に対して意見を募集したいと考えております。その後その意見を集約・反映し、次回の推進会議でご確認してもらい、必要に応じて修正をし、早ければ来年2月末には機構へデザインコンセプトを回答したいと考えております。

次4ページ目ですが、事務局の方でデザインコンセプトの案というかたたき台を作成したいと考えておりました。基本計画の中では、既にいわゆる「キーワード」が決まっております、「牧場の中にある駅」や「牧歌的風景」というキーワードがありましたので、各委員がこれに対してどのようなイメージを持たれているかということを確認したくアンケートを実施しました。時代感はどういうものか、だったり、イメージ、シンボル、形ですね、あと色などですね、様々な想いがあるかと思えます。

5ページ目ですけれども、そのアンケート結果をまとめております。大変申し訳ないのですが、時代感と、色に関しては複数回答があったものを掲載しております。1票だったものはここでは省いております。その中で時代感に関しては「伝統的」「近代的」という回答がありました。イメージに関しては「落ち着いた」「親しみやすい」「故郷を感じる」「四季を感じる」「温もりのある」といったご意見がありました。あと、形、シンボルですけれども「曲線」「角ばった」「シャープ」「直線的」「シンプル」「スリム」といった様々なご意見がありました。色に関しては「黄」「緑」といった意見が複数ありました。その他に自由記述についても様々記載いただきました。「開放感溢れる」「サケが上る川が見える」「窓が大きく広い」「目立たなくて良い」「道産木材」「バリアフリーに配慮」「動線に無駄がない」といったご意見がございました。大変申し訳ございませんが、駅周辺に関わるご意見等について、ここでは駅舎デザインコンセプトについて議論したく、割愛させていただきました。こういった事前アンケートを集約しまして、6ページ目ですが、デザインコンセプト案を考えました。

メインテーマについては、「牧場の中にある駅」ということにしました。これは基本計画の中と同じになります。副題として「二つの海をもつ八雲の大地にたつ、牧歌的風景に調和したスリムな駅」ということで、1つ案を提示させていただきました。アンケート集約した表を掲載予定というのは、委員の皆様方からのアンケート結果をそのまま、機構へデザインコンセプトを回答する際に掲載しようかなど、委員の声を

	<p>反映出来ないかなと考えております。また、附帯意見として、4つ考えております。こちらに関しては委員の意見を取り入れております。「道産木材をふんだんに使用した温もりを感じ、木漏れ日が溢れる駅」、「伝統的な牛舎を彷彿させ、北海道の大地を感じる駅」、目立なくて良いという意見、大きな窓がある駅ということだったので、「威圧感が無く、駅舎内から壮大な大地を展望出来る駅」「シンプルで周囲の風景に溶け込む駅」ということを考えてみました。</p> <p>最後、7ページですが、参考資料となります。北陸新幹線の駅ですが、福井県ではこのようなコンセプトにし、附帯意見を7つほど記載し、市長から機構へ回答しております。八雲町も同じような感じで機構へ回答したいと考えております。</p> <p>以上、駅舎デザインコンセプトについて、ご説明を終わりたいと思います。</p>
	<p>(会長)</p> <p>デザインに関しては事前に委員の皆様からアンケートを取っており、それを集約したものが表となっております。事務局として附帯意見に委員の声を反映出来るよう色々考えた結果がこうなっているかと思えます。事前アンケートは取っておりますが、本日改めて委員の皆様方からご意見ご提案等ございましたら出して頂きたいと思えます。いかがでしょうか。</p>
	<p>(委員)</p> <p>新幹線が北海道に入って、木古内、北斗、次八雲ですよね。風景違うのですよね。北斗であれば、畑と水田、八雲に来ると牧歌的風景となります。そういう風景を出来るだけ広い視野で見渡せるようなガラス張りの駅にしてほしいと思えます。ただし、ガラスだと光が反射してしまうのですよね。反射する方向によっては住宅に影響を与えることも想定できる。それを避けるためにガラスに角度をつける、そういった工夫をして出来るだけ広い視野のガラス張りの駅にしてほしいなと思えます。</p> <p>あと、色なのですが、周りは緑が多いですよね。黄色とか他の色だときついで、灰色とか濃灰色とかにして、柱は太くせず出来るだけ細くするような感じで出来ればいいと思えます。たぶん、飽きないと思えます。あまり牧舎みたいにしちゃうと、飽きると思えます。すごい違和感が出てしまうと思えます。</p>
	<p>(会長)</p> <p>ガラス張りの駅ということで、提案があった附帯意見の「駅舎内から壮大な大地を展望出来る駅」の補強意見ということでよろしいですね。</p>
	<p>(委員)</p> <p>私としては違います。</p>
	<p>(委員)</p> <p>7ページの参考資料の敦賀駅のデザインコンセプトの附帯意見として、「風景の邪魔にならず、かつ特徴的なデザインの駅舎」ということが書いてあります。6ページの附帯意見で私も書いたのですが、シンプルで周囲の風景に溶け込む駅舎ということで、この辺では黒松内の「トワ・ヴェール」のように色も抑えた感じで周囲の風景に溶け込んでいるように思えます。そのような駅舎を私はイメージしました。今、北海道新幹線に乗って北海道に入ると、アナウンスで「北海道の雄大な大地をお楽しみく</p>

ださい」と言われるのですが、ん？と違和感を覚えております。すぐトンネルに入っ
て次は八雲駅となるわけですから、そういった駅舎になればいいなと考えております。

(新幹線推進室 推進係)

すみません、絵を描いていただいた委員もおりまして、紹介させていただきます。
駅前にサイロがあって、このような牛舎のような駅舎をイメージしてくれております。
こういったご意見もありました。実際の画像も添付していただいております。

(委員)

書いた本人でございます。飽きる、飽きないというご意見もありましたが、八雲の
風景といったら牛舎だと思います。牛舎というのは、非常に機能的に出来ているもの
であります。下に牛がいて2階に牧草を保管してある。新幹線を「牛」だと考えると、
これがベストかなと思います。サイロにはエレベータを設置して展望台にするとかも
面白いのかなと思っております。ただそんなに大きくなくても良いかなと考えており
ます。飽きるかもしれないが、飽きるほど人が来るのか、とも思う。地元の風景に溶
け込むのであれば、そんなに近代的でなくても良いと思います。もちろん屋根や壁の
木材は、附帯意見に「道産」と書いていますけど、出来れば「八雲産」の杉とかを利
用出来ればいいなと思います。

(会長)

具体的な説明もあつたご提案、ご意見ありがとうございます。そのほかに何かあり
ませんか。

(なし)

他にご発言無いようですので、まとめたいと思います。本日委員から貴重なご意見
がありました。また、アンケートもいただいております。6ページの附帯意見を提示
されております。推進会議としては、1つの方向に決めるというのは中々難しいと考
えます。そこで、私からの提案ですが、本日の委員の意見、事前アンケートを事務局
の方で集約・参考にいただき、それを踏まえ、附帯意見について、直してほしい
ということではないですが、再度練ってもらい、事務局の方にある程度でまとめてい
ただくということではいかがでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。
ただ、町の方でまとめていただいた後、町民の意見を聴くということで、次回の推進
会議には間に合わないと思いますので、このような形で、聴くと決まった段階で、事
前に委員の皆様へ送付（周知）してもらいたいと考えますが、事務局としていかがで
しょうか。

(新幹線推進室長)

はい、承知いたしました。