

# 北海道新幹線札幌延伸に向けて(6)

## ～ 八雲町の取組み ～

### はじめに

平成19年6月、冬柴国土交通大臣は北海道新幹線の札幌延伸について触れ、「投資額と利益を考えれば、札幌まで延ばさなければならぬ」「財源の手当ができれば何時でも着工できるよう、進めている」と述べ、北海道新幹線の札幌延伸に前向きな発言をしている。

また道内では期成会などが中心となって、北海道新幹線への関心を高めるために様々な施策を講じており、平成19年3月に日本ハムファイターズの森本選手が「新幹線大使」に任命されたほか、7月には道内の小学生を対象とした「新幹線体験ツアー」も実施されるなど、北海道新幹線の札幌延伸に向けた道民の機運も徐々に高まっている。

しかし一方で、ライバルと目される北陸新幹線の沿線でも、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの発足を受けて、北陸新幹線延伸に向けた活動が活発化しており、こういった中で北海道新幹線の札幌延伸を実現させる為には、今年度が「勝負の年」となるであろう。

そこで本号では、本年中に駅部事前調査<sup>※1</sup>が実施され、また近隣では新幹線檜山トンネルの事前調査が実施されている八雲町において、新幹線の札幌延伸に向けたどのような取組みが行われているかを採り上げたい。

### 1. 北海道新幹線新八雲駅の概要

- ・北海道新幹線新八雲駅は八雲市街地から約3km離れた地域に建設される予定で、周辺は農用地となっている。
- ・新幹線開業後は、首都圏、北関東、東北からのアクセス時間が格段に改善されるため、特に北関東や東北からの交流人口増加が考えられる。

北海道新幹線の新八雲駅は八雲市街地から約3km離れた地域に建設される予定(図表1)であり、現在、周辺は農用地に指定されている。また平成18年12月に八雲町が策定した「新八雲(仮称)駅周辺整備構想」による駅舎のイメージは図表2の通りである。(イメージはあくまで構想段階のものであり、実際は新幹線札幌延伸決定後に再検討される。)

なお同駅を利用する地域(駅勢圏)は図表3の通りと考えられ、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には約2万6千人前後になると予想される。また北海道建設部によれば、新八雲駅の乗降客は約500人/日<sup>※2</sup>と見込まれている。

図表1 新八雲駅周辺図



図表2 新八雲駅イメージ図(資料:八雲町)

<駅正面図>



<駅断面図>



※1 駅部事前調査とは新幹線未着工区間で駅建設予定地周辺の詳細地形図などを作製するための調査を指す。

※2 各地との所要時間短縮がもたらす増加交通量は含まれていない。

さらに新幹線開業後の所要時間を見ると、首都圏、北関東、東北からのアクセスが格段に改善されることがわかる。例えば盛岡～八雲間の移動には現在約4時間40分を要するが、新幹線開業後は約1時間25分で結ばれ、3時間以上の時間短縮効果が見込まれている（図表3）。従って新幹線開業後は東北・北関東からの交流人口が増加することが考えられる。

図表3 新八雲駅利用地域の状況、および各地までの所要時間  
(H27予想人口は国立社会保障・人口問題研究所による)



※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会)および「livedoor路線検索」  
 ※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる  
 ※現在所要時間は在来線八雲駅から算出

## 2. 北海道新幹線における新八雲駅の位置づけ

- ・八雲町は道南北部で中核的な役割を担っており、新幹線新八雲駅はインフラとしてなくてはならないものである。
- ・新幹線開業後は、在来線特急に代わって、新幹線が住民の足となるほか、八雲が函館はもとより札幌の通勤・通学圏となる可能性もある。
- ・また新八雲駅を基点として、道内外からの観光入込み増加が期待できる。

八雲周辺は道南において函館圏に次ぐ拠点地域であり、様々な施設が立地している。例えば同町には3つの公立病院があり、なかでも町立八雲総合病院はベッド358床と、町立の病院としては全国で2番目の規模を持ち、道南地域北部の地域センター病院に指定されている。このほか航空自衛隊八雲分屯基地も配され、分屯基地では全国で唯一となる滑走路を有するほか、パトリオット部隊が駐屯している。

また、まちの産業は酪農や漁業が中心であり、酪農に関しては道内酪農発祥の地といわれているほか、漁業ではホタテの養殖が盛んで、生産高は道内3位(平成17年)となっている(図表4)。さらに食料品製造業についても道内町村では上位の出荷額を誇る。

図表4 道内ホタテ生産比較(資料：北海道)

	生産高(千円)	生産量(t)
猿払村	6,667,180	41,747
常呂町	6,182,244	31,102
八雲町	5,530,306	24,896
稚内市	5,481,515	34,964
湧別町	5,327,650	33,935
別海町	5,321,746	22,082
紋別市	5,056,078	34,741

このように八雲町が道南北部で中核的な役割を担っていることを考えれば、新幹線新八雲駅は同地域のインフラとして無くてはならないものと考えられる。そこで以下に同駅の位置づけを整理してみたい。

### (1) 地域住民の交通玄関口

現在、在来線八雲駅には上下各10本の特急が停車(寝台列車は除く)しており、その他の列車を含めると1日あたり平均で約700人(JR北海道調べ)が乗降している。したがって新八雲駅開業後は、新幹線が(在来線特急に代わって)地域住民の足となる。また札幌まで約35分で到着す

ることを考えれば、八雲は函館圏はもちろんのこと、札幌の通勤・通学圏となる可能性もある。

また新幹線の開業によって地域住民の生活も変化していくであろう。例えば高度医療が必要なケースや専門品が必要な場合、札幌が時間的により身近になることで、地域住民の利便性は大きく高まっていくだろう。対して札幌圏からは、八雲にある「自然」や「食」「温泉」などを求めて、観光客が今以上に訪れることが考えられよう。

## (2) 観光のアクセスポイント

観光については上記の通り、まず札幌圏を中心とした道内からの入込み増加が期待できる。加えて、新幹線開業後は、北関東や東北地方などとの所要時間短縮によって、道外からの観光入込み増加も考えられる。

八雲は全国で唯一、日本海と太平洋の両方に面した地域であるほか、ホタテ・あわびなどの新鮮な海の幸も多く、さらに(道内では少ないタイプの)小規模でありながら、野趣あふれる温泉を持つ一軒宿が数箇所存在するなど、有力な観光資源を持っている。また近年ではオオワシ・オジロワシなどのバードウォッチングポイントとしても知られるようになっており、これらを複合的にうまくPRできれば、新八雲駅を起点或いは終点とする形での観光客が増加するに違いない。

## 3. 八雲町の駅周辺整備構想について

- ・新八雲駅の基本コンセプトは「道南地域北部の広域連携拠点形成」であり、具体的には「自然に調和する施設整備」「安全で快適な施設整備」「冬季の円滑な利用への配慮」の3項目が示されている。
- ・今後の取組みとしては、特に「観光資源・ルートの発掘、整備」や「広域連携」について具体策が示されている。

平成18年12月、八雲町では新幹線の札幌延伸や新八雲駅の駅部事前調査を睨み「新八雲（仮称）駅周辺整備構想」（以下、整備構想）を策定している。

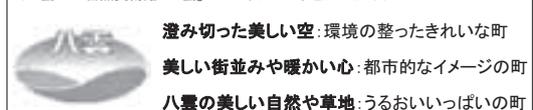
同整備構想では、まず八雲町および周辺地域の現状と課題を整理した上で、新八雲駅整備方針・駅施設概要・駅前広場とアクセス道路整備の考え方・開業までの取組み内容と実施スケジュールなどが示されている。その主な内容は次の通り。

### (1) 新八雲駅の整備構想方針

新八雲駅の基本コンセプトは「道南地域北部の広域連携拠点形成」であり、具体的整備方針としては、

- ①自然に調和する施設整備～八雲町が目指している「自然美術館・八雲」(図表5)に相応しい質の高い施設を整備する。
- ②安全で快適な施設整備～高齢者、身障者等誰もが安全・安心して利用できる施設を整備し、また新幹線とバス・タクシーの乗り継ぎ利便性を確保する。
- ③冬季の円滑な利用への配慮～積雪、寒冷の気象条件下でも円滑に利用できる施設を整備する。

図表5 「自然美術館 八雲」のシンボルマークとコンセプト  
 <八雲の「自然美術館 八雲」のシンボルマークとコンセプト>



という3項目が示されている。

## (2) 駅舎および周辺施設

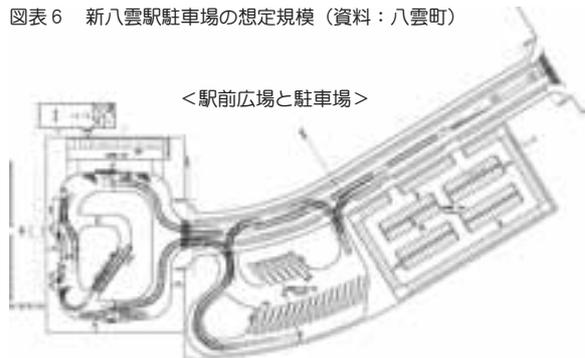
新八雲駅の建設予定周辺地域は大部分が農用地域に指定されていることから、整備構想では駅舎および駅前広場など新幹線整備に伴う必須施設以外については、「現行の農業的土地利用を基本とする」としている。

その上で主な施設として、駅舎および情報交流館の整備が予定されており、その概要は以下の通り。

- ① 駅舎～広さは約1000㎡とし、駅施設に加え、キヨスクを整備。デザインは自然と調和する「ゆったり、伸びやか」な温かみのあるものとし、誰でも利用しやすいユニバーサルデザイン<sup>※3</sup>を基本とする。また駅からバス、タクシー等への乗り継ぎ利便性を考えたものとする。
- ② 情報交流館～広さは約500㎡を予定しており、周辺自治体を含めた広域観光情報など、「道の駅」に相当する機能を持たせる。また駅舎との統一感あるデザインを基本としつつ、様々な人々が集い、交流できるようなユニバーサルデザインを取り込む。

## (3) 駅前広場とアクセス道路

整備構想においては、駅前広場を道南北部広域との交通結節点と位置付けており、機能としてはバス・タクシー・自家用車のバースおよびパークアンドライド<sup>※4</sup>に備えた駐車場や観光・貸切バス用の駐車場などの整備を見込んでいる。想定規模については図表6の通りである。また新八雲駅からのアクセス道路は近隣の道道八雲北檜山線を最短で結ぶ経路で整備する予定となっている。



区分	諸元	備考
普通車駐車場	約5,000㎡	送迎を除く中長期利用駐車場(200台分)
大型車駐車場	約5,000㎡	観光・貸切バス駐車場(20台分)
面積合計	約10,000㎡	

## (4) 今後の取り組み内容

整備構想では、新八雲駅が平成31年度末に開業することを想定して、上記の駅舎等施設および駅前広場やアクセス道路整備のスケジュールが示されているのに加え、今後取組むべき様々な施策を提示している。

なかでも、「観光資源・ルートの発掘、整備」や「広域連携」については具体的なプランについて触れられており、その主な内容は、

- ① まず、新八雲駅を利用する観光客の行動パターンや先進地域の調査を行う。
- ② 温泉・歴史資源・自然が一体となった観光ステージをつくる。

図表7 新八雲駅を起終点とする広域観光ルート(資料：八雲町)



※3 ユニバーサルデザインとは「すべての人のためのデザイン」を意味し、構築物について、設計の段階から、年齢や障害等の有無に関わらず、出来るだけ多くの人々が利用できるようにすることを指す。

※4 パークアンドライドとは、自動車を駅前の駐車場に置き、新幹線などの鉄道に乗換えることをいう。

③特に自然に関しては、町が目指している「自然美術館」構想を踏まえ、オオワシ・オジロワシのビューポイント整備による撮影ツアーや農作業・搾乳が体験できるファームステイなどの観光メニューを提供できるようにする。

④観光については広域で取組む必要があり、特に日本海側地域との広域連携は欠かせない。よって、広域で意見交換ができる、常設の検討会などを準備する。

等であり、また同構想内で言及されている、八雲を起終点とする観光ルートは図表7の通りである。

#### 4. 八雲町周辺地域の特徴的な活動や北海道新幹線への期待

- ・八雲町では移住者受入れを積極的に進めており、新幹線開業は移住者受入れを有利に進める上でのツールとなる。
- ・新幹線開業後は、八雲町のユニークな取組みである、海洋深層水を利用した企業誘致も現実味を帯びてくる。
- ・地元の水産業者からは、新幹線を物流に利用する等の新たな活用方法にも、期待が集っている。

さて、ここまで新幹線新八雲駅の位置付けや周辺の整備構想に触れてきた。では現在、八雲町ではどのような特徴的取組みがなされており、また新幹線に対しての地元の期待はどういった点にあるのだろうか。

##### (1) 移住促進

八雲町では現在、移住者受入れを積極的に進めており、また実績も挙げている。(平成17年6月以降の移住者受入れ実績は道内2位。詳細は図表8参照)

同施策が行われている背景は「少子高齢化による人口減少を食い止める」というものであり、新幹線建設が直接的に関係するものではない。しかし、新幹線は移住者受入れを有利に進める上でのツールとなることから、地元ではこの点に期待を寄せている。

八雲は先に触れたとおり、病院施設が整っているほか、道南北部地域の拠点として、行政施設や小売店などが集積している。さらに自然や温泉などの「癒し」を提供する空間も随所に存在している。また北海道縦貫自動車道の八雲インターチェンジが平成18年11月に開業するなど、道央各地とのアクセスも格段に改善されている。これに加えて北海道新幹線の新八雲駅が開業することによって、首都圏と八雲が線で結ばれるようになれば、首都圏生活者にとって、八雲は移住地もしくはマルチハビテーション<sup>※5</sup>の対象地として最適な地域となるであろう。というのは、移住者や季節居住者のニーズ調査によれば、「良好な居住環境」「医療・福祉の充実」や「買い物の利便性」に加え、「交通の便利なところで過ごしたい」「子どもや孫と離れて過ごしたくない」とい

図表8 道内移住者受入れ実績(資料:北海道)  
(単位:人)

順位	市町村名	移住実績
1	函館市	38
2	八雲町	27
3	浦河町	24
4	当別町	22
5	弟子屈町	20

※統計開始(H17/6)~H19/3の実績  
 ※道内移住「ワンストップ窓口」登録市町村(H19/3現在100市町村)のデータ比較  
 ※完全移住者のみの集計

※5 マルチハビテーションとは一世帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けることである。

う点が挙げられているからである。(図表9)

新幹線は首都圏と八雲を3時間強で結ぶ。したがって時間距離をベースに考えた場合、新幹線の開業によって、移住者のニーズの大部分が満たされることになるのである。

## (2) 海洋深層水の利用

八雲町のユニークな取組みの1つとして、熊石において行われている「海洋深層水の利用」がある。(図表10)

海洋深層水とは一般に水深200m以深の海水を指しており、特長としては、

- ①富栄養性（ミネラル等が豊富である）
- ②清浄性（バクテリア等が少ない）
- ③低温安定性（太陽光が届かないことから、熊石海洋深層水は周年2℃前後で安定）

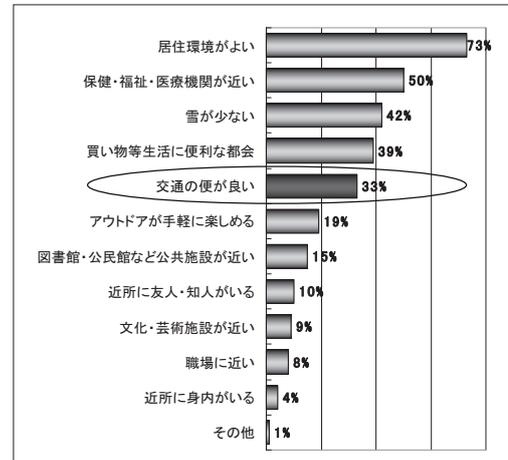
などが挙げられている。

このような特長から、海洋深層水は、生鮮魚介類の洗浄や栽培漁業への活用、食品加工への活用など様々な研究がなされており、将来性が期待されている。実際、八雲町においても海洋深層水がスケソウダラの洗浄に利用され、商品単価がアップするなどの効果が出ているほか、あわびの養殖においても海洋深層水が飼育水として利用されている。(温泉水利用によって適度な温度に加熱され使用されている。) さらに深層水から採れる塩などを利用して、さまざまな食品も製造されており、また近年では深層水が酵母の活性化を促す可能性に着目が集まり、ビールなどの製造にも活用されるなど産業利用の幅が広がりつつある。

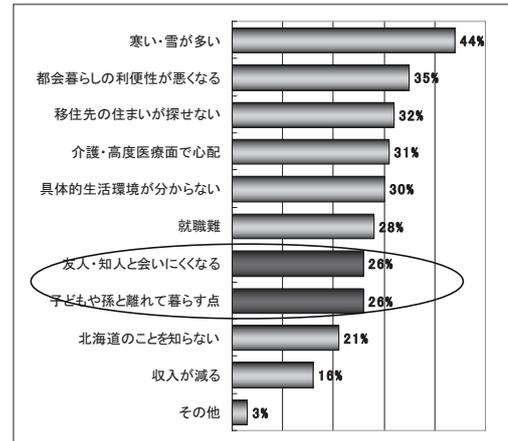
八雲町ではこの深層水施設を企業誘致に活用する考えであり、既に企業利用のために分水施設と用地は整備済みであるが、立地条件やアクセスなどの問題もあって、企業誘致が進んでいなかった。

しかし海洋深層水の施設は全国的にも16箇所<sup>※6</sup>（うち道内3箇所）しかない貴重なものであることから、北海道新幹線と北海道縦貫自動車道が整備されれば、交通アクセスの問題が解決に向かい、企業誘致も現実味を帯びてくると考えられる。

図表9 道内移住先決定要因と移住ネック要因  
<移住先決定要因（資料：北海道）>



<移住ネック要因（資料：北海道）>



図表10 海洋深層水取水施設とあわび養殖場



※6 平成19年1月現在。海洋深層水利用学会調べ。

### （3）物流への期待

八雲をはじめとする噴火湾周辺域は、ホタテやスケソウダラ（およびタラコ）、鮭（およびイクラ）の全国的な産地である。また熊石地区では道内で使用するあわび種苗（中間育成前）の全量を生産しており、あわびの養殖が盛んである。これらを背景として、近年はおもに首都圏での鮭ネタ用として、噴火湾周辺のホタテなどが生鮮の状態でも空輸されている。しかし、空輸ではコスト高となるため、市場は大きく広がっていない。対して陸送の場合、輸送コストは安くなるものの、築地市場のせり開始前に前日水揚げした商品を持ち込むためには、一次加工など現地での作業に負担がかかる。また陸送された鮮魚などの商品は「信号による停車・発車の繰り返しによって商品が傷みやすくなる。」という指摘もある。

しかし北海道新幹線が開業し、同新幹線が貨物にも利用されるようになれば、噴火湾周辺の水産品に「鮮度」という付加価値をつけて出荷することが可能になる。またコスト面でも空輸ほどのコストがかからない可能性がある。たとえば、客車編成のうち、最後の一两のみを貨物用として利用することで、トータルの輸送コストを抑えることができる可能性がある。

実現のためには荷捌きをどうするか等、様々なハードルがあるものの、地元の水産加工業者では新たな新幹線の活用方法にも期待を寄せている。

## 5. 既設新幹線駅の参考例

- ・既存新幹線駅の参考例として岩手町の「いわて沼宮内<sup>ぬまぐない</sup>駅」を取り上げる。
- ・岩手町と八雲町は、人口規模や基幹産業、駅の設置環境などで共通点がある。
- ・いわて沼宮内駅は地域振興の核として開業したが、「広域観光ルートづくりに関する誤算」と「広域アクセス道路整備の誤算」によって、利用者は低迷している。
- ・同駅から学ぶ点は「ソフト部分を中心とした活動の重要性」である。

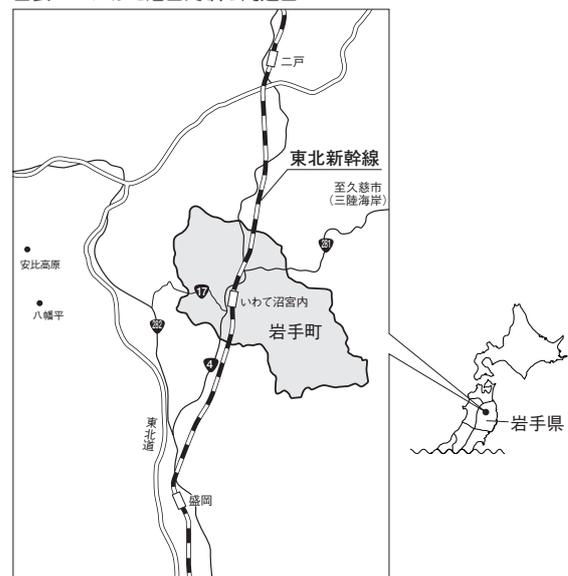
次に既存新幹線駅の参考例として、岩手県岩手町にある東北新幹線の「いわて沼宮内駅」を取り上げてみる。

### （1）岩手町と八雲町の共通点

岩手町は第1次産業を基幹産業とする人口約16千人のまちであり、これは熊石と合併する前の八雲町の人口規模にほぼ匹敵する。また近隣には安比高原や八幡平といった自然豊かな地域や温泉などが存在する点でも共通点がある。（図表11）

さらに新幹線駅についてみると、隣駅が人口300千人規模の地域に存在することや駅設置場所が町の市街地から離れている点などが共通している。（いわて沼宮内駅の隣駅は盛岡駅であり、人口は約30万人。対して新八雲駅の隣駅は新函館駅で北斗市と、合併

図表11 いわて沼宮内駅の周辺図



前の函館市を加えた人口も約30万人である。)

(2) いわて沼宮内駅の概要 (図表12)

岩手町は観光振興の柱として、道の駅・街の駅 (商業地区の交流施設)・川の駅 (北上川源泉地区に川とのふれあい拠点を整備)・新幹線の駅から成る「4つの駅構想」を持っており、特に新幹線駅は地域振興の核と位置付けられている。

図表12 いわて沼宮内駅の外観



この「いわて沼宮内駅」は平成14年12月に開業しており、主な施設および町の財政負担額は図表13の通りである。これを新八雲駅の整備構想と比較すると、駅前広場は新八雲の約1/2の規模であり、また駐車場のキャパシティーは新八雲とほぼ同程度であることがわかる。また規模の差はあるが、駅の付帯施設として広域交流センターが設けられている点が共通している。

図表13 いわて沼宮内駅の主な施設および岩手町財政負担額 (資料：岩手町) (単位：億円)

	施設規模	町の財政負担
新幹線整備事業負担金	駅舎を含む2.7km区間分 駅舎：RC3階建 延べ床面積9,551㎡ 新幹線ホーム310m	7.3
岩手広域交流センター 駅東口正面駐車場工事 駅東線改良工事	交流センター：鉄骨造3階建 延べ床面積2,676.94㎡ 駐車場：2,800㎡・83台	16.0
駅前街路整備工事 (町施工) 駅前広場工事 駅東口南駐車場整備 駅西口北駐車場整備 駅西口南駐車場整備 アートロード (歩道) 区画道路整備	駅前広場：3,240㎡ 東口南駐車場：1,700㎡・40台 西口北駐車場：1,600㎡・96台 西口南駐車場：980㎡・38台	7.9
計		31.2

(3) いわて沼宮内駅の課題

開業前、いわて沼宮内駅の利用者は300人/日程度と考えられていた。(JR東日本予想。なお岩手町ではもう少し利用者が多くなるものと予想していた。)

※町財政負担には交付税措置がある起債分も含む

図表14 いわて沼宮内駅の利用者推移 (資料：岩手町)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度
年間利用者	約100千人	約90千人	約85千人
(1日平均利用者)	(約274人)	(約247人)	(約233人)

しかし開業以降の同駅利用者推移は図表14の通りであり、開業直後の平成15年度から既にJRの予想を下回っているほか、利用者数は漸減傾向にある。この要因を岩手町にヒアリングしたところ、主に2つの誤算によるものだと説明があった。

まず1点目は「広域観光ルートづくりに関する誤算」である。開業前に岩手町では、いわて沼宮内駅を東北の主要観光地である八幡平への玄関口と位置付ける計画であった。しかし、盛岡駅から八幡平に至る2次交通ルートが既に確立されていた為、いわて沼宮内駅は距離・所要時間ともに、盛岡駅に比べて若干優位にあるものの、実際の利用者数が伸びない結果となったのである。

また2点目は、「広域アクセス道路整備の誤算」である。岩手町では広域の観光資源として三陸海岸の景勝を含めていた。しかし三陸の主要都市である久慈市に向かう国道の改良整備が遅れていることもあって、久慈に向かうには新幹線二戸駅から向かうルートがメインとなってしまった。

以上のような理由から駅利用者の低迷が続いているのである。

(4) いわて沼宮内駅から学ぶ点

では、いわて沼宮内駅から学ぶ点は何だろうか。岩手町では新幹線開業までの活動を振り返って、反省点として「ソフト部分を中心とした活動の重要性」について指摘している。

駅の開業が近づくと行政サイドでは、「駅および駅前開発などのハード事業への対応に追われ、広域観光ルートの確立や旅行エージェントに対するPRに時間を割くことができなかった」

とのことである。このため旅行者ニーズの把握や観光提案などが後手に回ってしまい、結果として駅の利用者減少につながっている。

したがって八雲においては、同町の整備構想に記されている通り、広域観光に関するニーズや観光客の動向を事前に十分調査するとともに、前出の図表7にあった広域観光ルートを実現すべく、早くから広域の行政単位で官民が協力して活動を開始することが望まれる。また、先行開業して成功している例から考えれば、商工会などを中心として民間ベースで地域のPRを先導すると、より効果が大きくなると考えられる。

さらに、日本海側への観光ルートを重視するのであれば、八雲と熊石地区を結ぶ国道277号線の雲石峠周辺域の道路改良も必要となるであろう。

## 6. 今後の検討課題

- ・八雲の観光資源を上手く活用するには、知名度アップが必要である。
- ・新八雲駅を観光の起終点とするためには、駅を利用する「必然性」を創出する必要がある。
- ・パークアンドライドによる駅利用を進める際には、よくコンセプトを検討する必要がある。

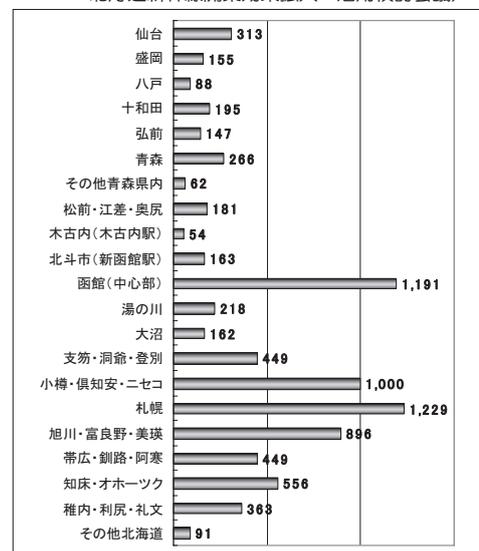
### (1) 知名度のアップ

八雲周辺の観光資源のポテンシャルについては既に触れたとおりであり、特に自然・温泉・グルメといった、観光客が求める素材が揃っていることが、八雲の魅力であることは言うまでもない。しかし素材そのものが良くて、観光客から認知されていない場合、地域の観光振興は実現しない。

図表15は、北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議（以下、新幹線活用会議）が、関東や東北等の在住者に対して「新幹線が新函館まで開業した場合、どこを訪問したいか」を尋ねたものである。その結果、道南では函館への訪問希望が突出しており、その他の地域に関しては、さほど訪問希望がない。しかし結果を来道経験別に見ると違った側面が見えてくる（図表16）。というのは、来道経験が増すほど、「函館以外の道南地域も訪問したい」と希望する人が増えるのである。この主な理由として考えられるのは、

- ①来道回数の増加とともに、よりディープな道南の魅力を求めるようになる。

図表15 新幹線新函館駅開業後の訪問希望地（資料：北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議）



図表16 来道経験別に見た道南各地の訪問希望度（資料：同上）  
訪問希望地 × 来道回数

来道回数	訪問希望地					
	松前・江差・奥尻	木古内	北斗市	函館(中心部)	湯の川	大沼
0回	4.7	1.6	5.1	53.8	3.9	2.6
1回	7.1	1.5	6.7	54.2	7.8	4.6
2回	6.6	2.6	9.5	57.2	11.2	7.2
3回以上5回未満	11.6	2.4	7.4	56.7	12.2	11.0
5回以上	15.3	5.5	11.6	58.4	21.3	16.8

②来道回数の増加とともに、アンケートの内容によりの確に回答できるようになる。

(ex.「湯の川」が函館市内にある温泉地であることが分かることによって、的確な回答が可能になる等)

といった点である。さて、この結果は何を示しているのであろうか。

それは、来道経験が少ない層に対して、函館以外の道南各地の魅力が（潜在的なポテンシャルはあるにも関わらず）正確に伝わっていないことを示しているのではないか。

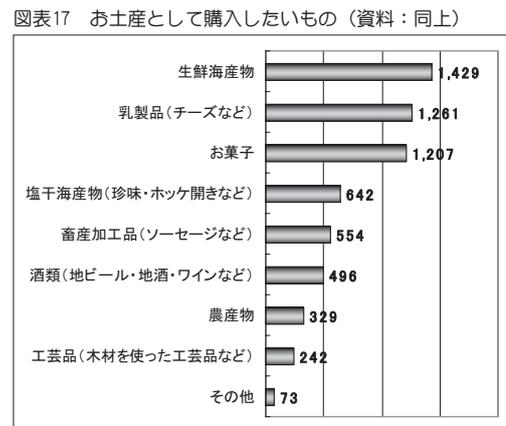
そこで八雲に関しては、今後の北海道新幹線の延伸を睨み、自らがターゲットとしたい層に対して最も効果的なメディアを用いて、八雲およびその周辺域のすばらしさを事前に十分PRしていく必要がある。

## （２）駅利用の必然性創出

新幹線はまちづくりのための1つのツールに過ぎない。したがって、そのツールを有効に活用する為には新幹線駅の「利用しやすさ」とともに、利用する「必然性」が求められてくる。前者の「利用しやすさ」については、駅整備構想に触れられている、新八雲駅と各地の2次交通網を整備することで達成されよう。しかし後者の「必然性」に関しては、工夫が必要になる。実際、八雲町内の某観光関連施設では、「新幹線が開業しても八雲が通過点であることに変化はない。通過型の観光客が如何に立ち寄ってくれるか考える工夫が必要」というように冷静な分析をしている。

しかし新八雲駅を広域観光の拠点と位置付ける以上、新八雲を単なる通過点に終わらせない何らかの工夫が必要ではないか。例えば1つのアイデアとして、駅限定のお土産品開発はどうであろう。

図表17は前出の新幹線活用会議が、関東や東北等の在住者に対して「お土産として購入したいもの」を質問した結果である。これによれば、トップは「生鮮海産物」であり、「乳製品」「お菓子」がこれに続く。



八雲は生鮮海産物の宝庫であり、また酪農も盛んな地域である。したがってお土産の開発には好条件が整っているのである。駅開業までに八雲ブランドの強力なお土産品が開発できれば、その購入をきっかけとして、新八雲駅を起終点にする観光客が増加する可能性があるのではなかろうか。

いずれにしても、新八雲駅を利用する「必然性」の創出について、今後より一層、地元で議論を深めていく必要がある。

## （３）パークアンドライドのコンセプト検討

駅整備構想においては、パークアンドライドを想定した駐車場の整備が検討されている。しかし既存新幹線駅では、必ずしもパークアンドライドが成功していると言えない地域も存在する。例えば東北新幹線の「くりこま高原駅」は、しばしばパークアンドライドの成功例として語られる（図表18）。

図表18 くりこま高原駅の高架下付近に広がる無料駐車場



確かに、同駅周辺の駐車場稼働率は高い様子であり、また特に、駅からやや離れた無料の駐車スペースは、近郊都市からのパークアンドライド利用者の駐車が多いという。しかし同駅を擁する栗原市では、パークアンドライドによって駅利用が活性化されている点は認めながらも、

図表19 各地の新幹線駅前の駐車場運営状況（資料：栗原市・岩手町・尾道市）

事例駅名	運営者	キャパシティー	無料駐車可能台数	月極め料金	時間貸し料金
くりこま高原	栗原市	726台	254台 (開業当初は全て無料)	3,600円	～6h 100円 ～12h 300円 ～24h 500円
いわて沼宮内	岩手町	257台	ナシ	3,000円～4,000円	～2h 無料 ～24h 300円
新尾道	尾道市	145台	ナシ	9,450円	～0.5h 無料 ～1h 140円 以降0.5h毎に70円

大きな問題点として、「市では、駐車場の清掃や管理、トラブル対応などの事務コストが発生しているにも関わらず、パークアンドライド駐車場は大きな収入を生まないほか、結果として駅前の高度利用を妨げることになっている可能性もある」と指摘している。

このことから、新八雲駅でパークアンドライドを進める際には、その規模や利用料金（図表19）および機能（トイレや休憩施設の整備等）など、駐車場のコンセプトをよく検討する必要がある。