新幹線まちづくり検討委員会　報告（平成 26～29 年度）

北海道新幹線

倶知安駅周辺のまちづくり提言書

平成 30 年 3 月

新幹線まちづくり検討委員会

目　次

提言にあたって **1**

１．検討の背景 **2**

２．まちづくりのコンセプト **5**

３．施設の配置と新幹線駅への主なアクセス路 **6**

３-１．　並行在来線が廃止の場合 7

３-２．　並行在来線が存続の場合 12

３-３．　まちづくりを円滑に進めるための課題 17

４．駅及び周辺施設の機能について **18**

５．駅前通りのあり方 **25**

６．今後の課題 **28**

６-１．　まちなみや建物の高さのルールづくり 28

６-２．　公共交通・道路網・駐車場の整備 28

６-３．　町民参加による駅舎・駅前の整備 29

６-４．　関連計画との調整や手続きの簡素化・合理化 29

６-５．　倶知安の知名度向上 29

参考：委員会の概要 **30**

提言にあたって

倶知安町では2030年度末（平成42年度末）の北海道新幹線倶知安駅の開業に向けて、学識経験者、産業団体等の推薦者、公募の町民による新幹線まちづくり検討委員会（以下「検討委員会」）を結成し、新幹線駅周辺施設、市街地、周辺地域との連携などについて検討を重ねてまいりました。

平成26年11月から平成29年12月までに、12回の委員会と4回の勉強会が行われ、新幹線駅周辺施設と主な車両動線、市街地についての問題点や課題などについて、意見やアイデアなどを出し合い、それらを実現するためのあり方及び課題を「提言書」としてまとめました。

私たちは話し合いの中で『人がつながり地域がつながる新幹線まちづくり　～みんなで進める新幹線駅周辺整備とにぎわいの創出～』というコンセプトを導き出しています。このコンセプトの元、本提言書でとりまとめたまちづくりを実施していくためには、行政、関係団体、町民が連携し、周辺地域にも協力を仰ぎながらまちづくりを進めていくことが必要であると考えています。

新幹線開業時までの状況によっては、本提言の全てを実現することができないことも考えられますが、本提言を目指すべき姿として詳細な計画検討を行い、まちづくりを進めていただきたいと思います。

倶知安町を始め関係する行政・関係機関におかれましては、倶知安町だけではなくニセコ地域の発展のため、より密度の高い連携を行い理想的なまちづくりに向かって推進していただきたいと思います。

地元である倶知安町民は、子や孫の世代に残して誇りに思ってもらえるような「まち」をつくれるよう、まちづくりに興味を持ち、出来ることを探し、積極的に関与していただきたいと思います。

平成30年3月

新幹線まちづくり検討委員会委員長　　佐藤　裕

1. 検討の背景

（１）町勢

全国の地方都市では人口減少が進む中、倶知安町では人口・世帯数が増加しており（住民基本台帳）、また、外国人観光客の増加や外国資本による不動産開発の活発化などが言われており、市街地周辺では店舗の入れ替えやアパートの立地など、まちが発展していることが伺えます。

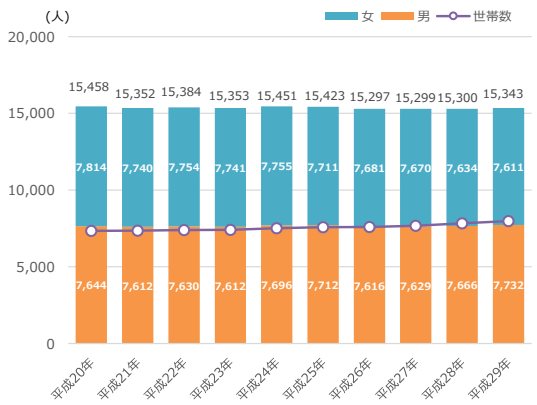


図　1-1　人口推移（住民基本台帳）

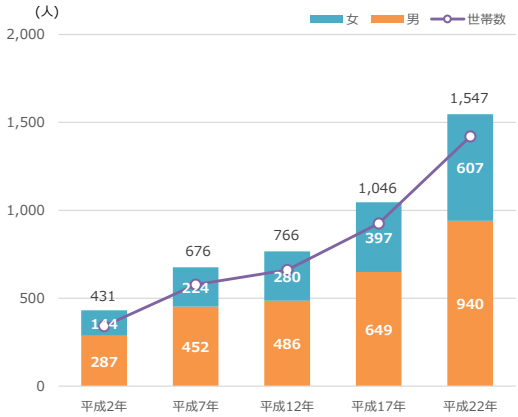
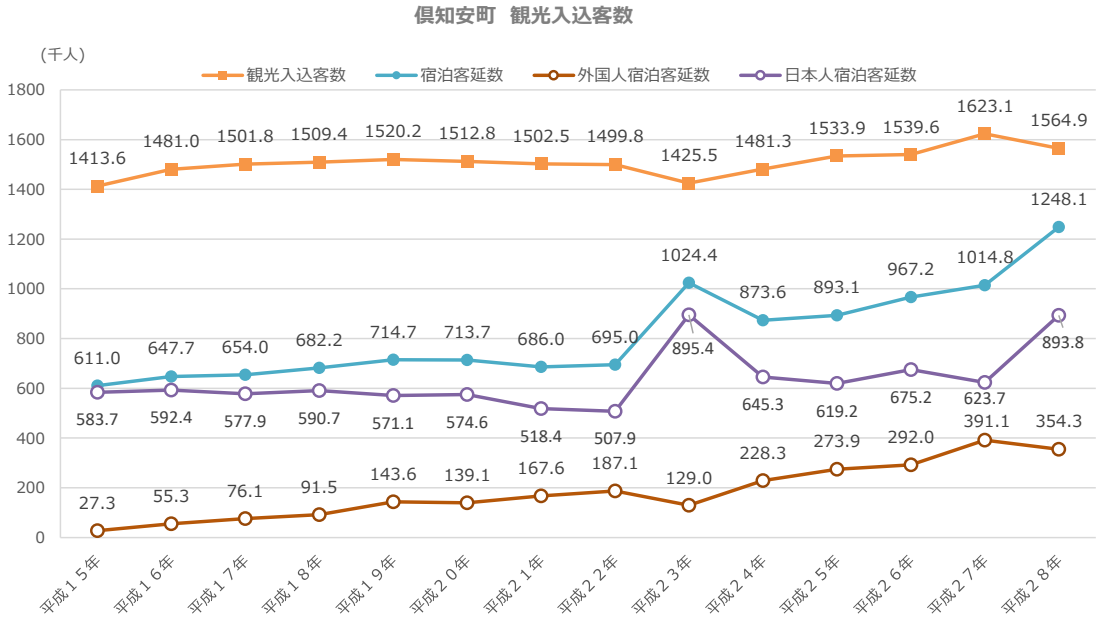
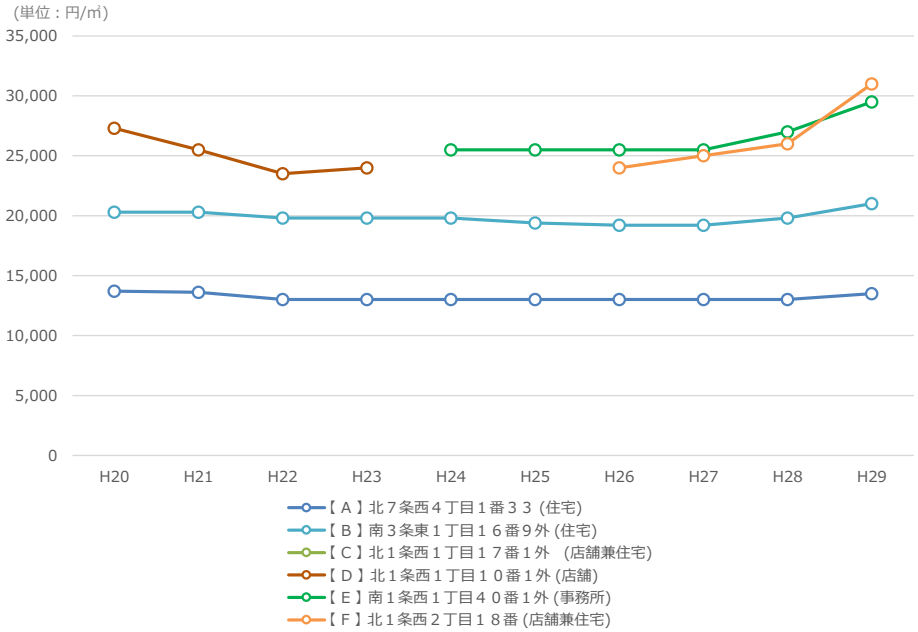


図　1-2　外国籍の人口推移



出典：北海道刊行入込客数調査報告書

図　1-3　観光入込客数



出典：全国地価マップ

図　1-4　倶知安町市街地　公示地価の推移

（２）倶知安町を取り巻く環境

このような中、2030 年度度末（平成 42 年度末）の新幹線駅開業、平成 30 年代後半には高規格道路（倶知安余市道路）のインターチェンジ開通による交通の要衝としての位置づけ、さらに冬季オリンピックの誘致なども行われていることから、さらなる来訪者の増加が考えられます。

また、後志総合振興局があり、特に羊蹄山麓地域における中心地であるため、常に人や物、情報が動いていることも倶知安町の大きな特徴であると考えます。

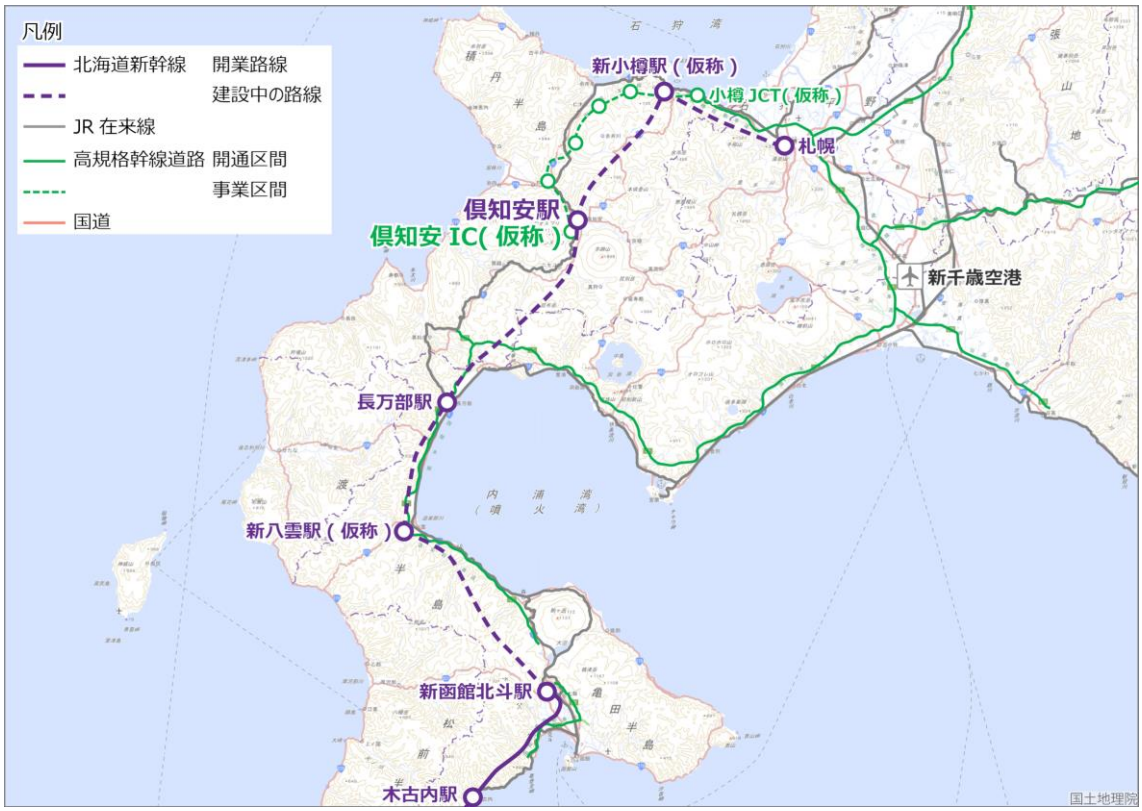


図　1-5　新幹線開業時の交通体系

これらの時勢を踏まえて新幹線まちづくりの検討をしていますが、現時点では、並行在来線の存廃が決まっていないため、両方の状況を考慮した計画の検討を行いました。

2. まちづくりのコンセプト

人がつながり地域がつながる新幹線まちづくり

～みんなで進める新幹線駅周辺整備とにぎわいの創出～

新幹線駅やその周辺は、地域のハブとしての交通結節点として重要な位置づけであると考えています。ここに来た人たちが、倶知安町内や羊蹄山麓地域はもとより、小樽・余市方面、札幌・千歳方面を経て、さらにその先の道内各地へ訪れるような観光周遊が形成されることが考えられます。

一方で、世界中から Niseko を目指してくる外国人観光客を含め、新幹線で訪れた人々に良い印象を持ってもらい、倶知安町内での周遊や滞在をしてもらうためには、駅前通りを中心とした市街地のにぎわいが必要です。そのにぎわいは、倶知安町民自らが楽しみながら活き活きと暮らす中から生まれるものだと考えています。

そのためには、今いる人とこれから来る人、今ある施設とこれから創られる施設、この場所と他の場所など、人・空間・時間のつながりが広くにぎわいを創出することをイメージし「まちづくりのコンセプト」を考えました。

3. 施設の配置と新幹線駅への主なアクセス路

並行在来線の存廃によって新幹線駅周辺の施設配置が大きく異なります。そのため、施設の配置と主な駅へのアクセス路は、並行在来線が廃止する場合と存続する場合の両方について検討しました。

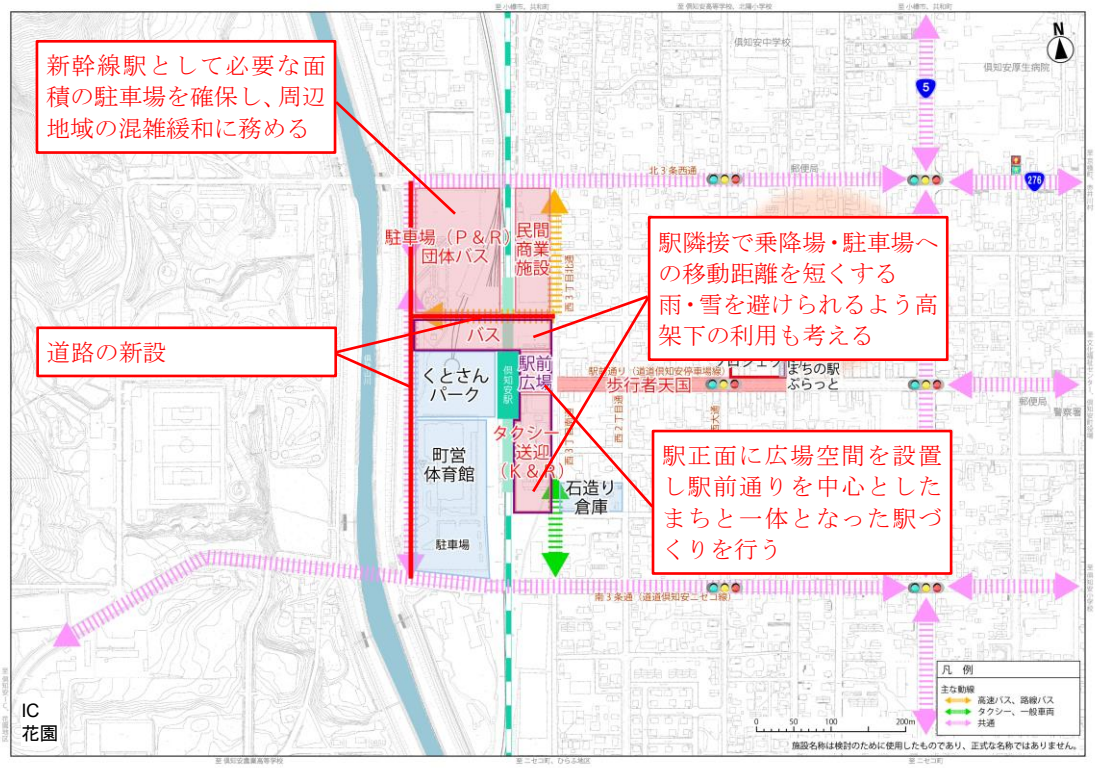
3-1. 並行在来線が廃止の場合

- 駅舎を出て広場に隣接して路線バス駐車場、タクシー・送迎車両の駐車場を配置することで来訪者の移動をスムーズにする
- 路線バス乗降場、タクシー・送迎車両の駐車場を駅を挟み東西に配置することで駅へのアクセス交通を分散し、車両の混雑緩和に務める

（１）施設配置のポイント

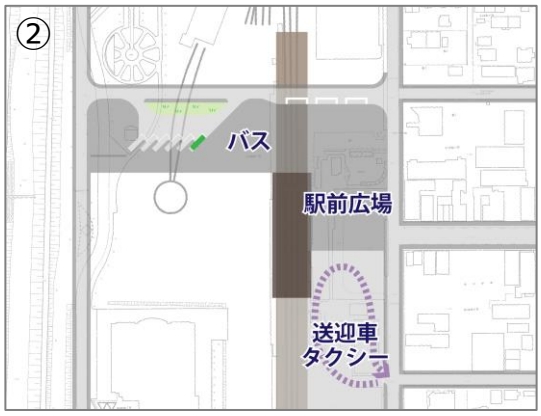
駅舎に隣接する形で駐車場を配置することで、利用者が雨・雪を避けられるようにすることが必要だと考えます。特に公共交通や送迎車両の乗降場・駐車場は、優先的に駅舎の近くに設置すべきです。そのためには、高架下も利用し乗降場・駐車場へつなげることが考えられます。

また、駅舎の前に広場空間を配置し、歩行者を駅前通りへ安全に誘導し興味を引くようにします。



駅舎北側に設置するバス乗降場は、高架下を通る道路の設置により、スムーズな停車・発進が可能になります。

バス乗降場の配置案



（２）主なアクセス路

駅前通りを中心とした市街地部は、にぎわいづくりを行っていく空間とするため、歩行者が安全に通行できる空間とする必要があります。そのため、倶知安 IC（仮称）や町内・周辺地域から倶知安駅へのアクセス、また、その逆や倶知安 IC へのアクセスは、市街地部の通行を避け、既存の道路のうち幅員が確保されている道路を優先して誘導することで、混雑を抑え歩行者も車両もスムーズに移動できると考えます。

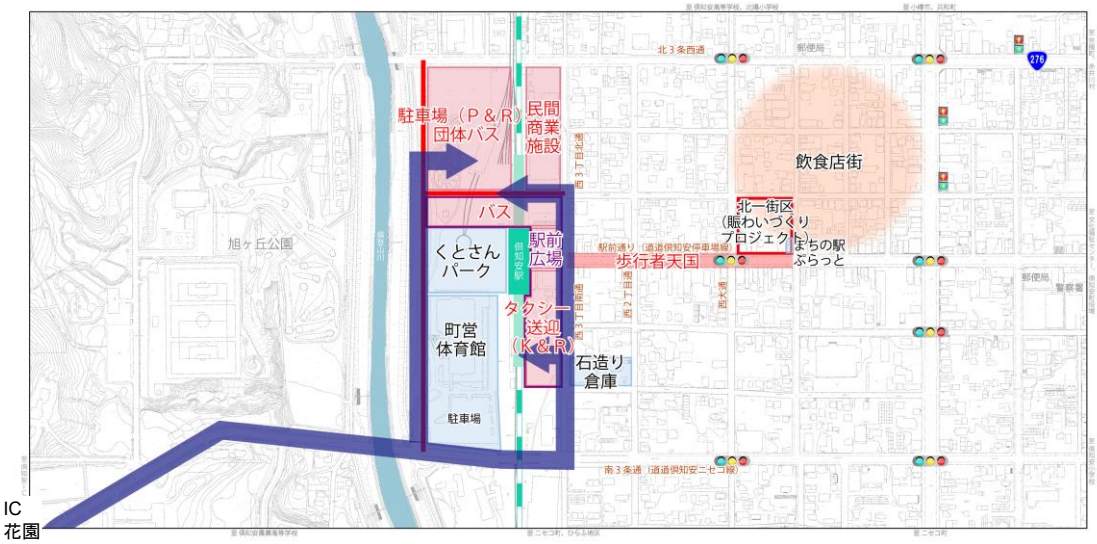
倶知安駅へのアクセス路

倶知安 IC（仮称）、花園方面から倶知安駅周辺へのアクセス路は、道道倶知安ニセコ線になり、路線バス・タクシー・送迎車両（K&R[1]）などは駅東側から、P&R[2]利用・団体バスなどは駅西側からアクセスすることになります。

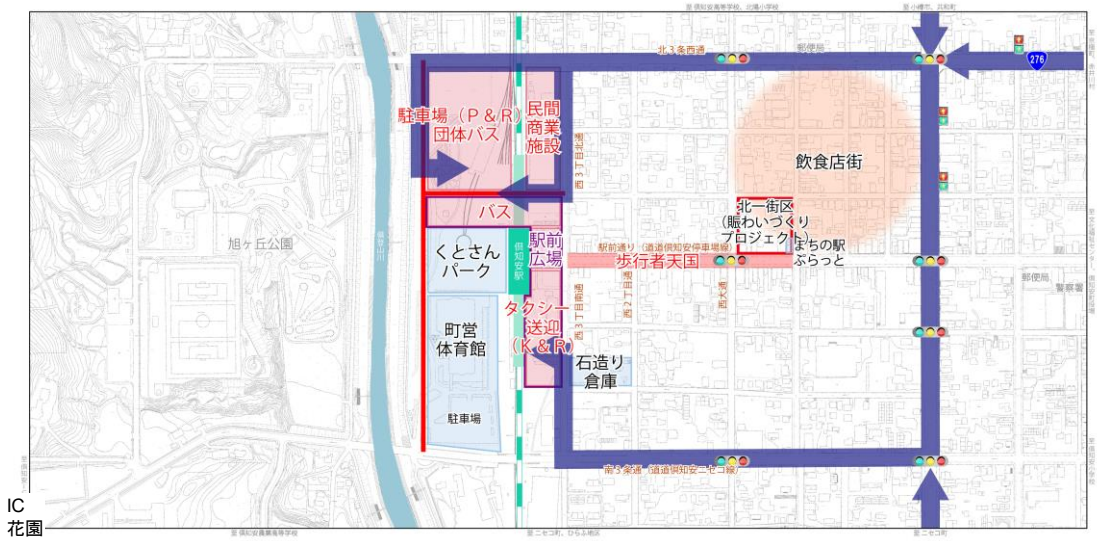
町内、周辺地域から倶知安駅周辺へのアクセス路は、路線バス、P&R 利用・団体バスは北 3 条西通を使用し、それぞれ東側からと西側からのアクセスになり、タクシー・送迎車両などは道道倶知安ニセコ線を使用し東側からのアクセスとなります。

[1] K&R：キスアンドライド。自宅から駅やバス停まで自家用車等で家族に送迎してもらうこと。
[2] P&R：パークアンドライド。自宅から自家用車で駅やバス停まで行き、車を駐車させた後、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地に向かうこと。

倶知安 IC（仮称）、花園方面から駅へ



町内・周辺地域から駅へ

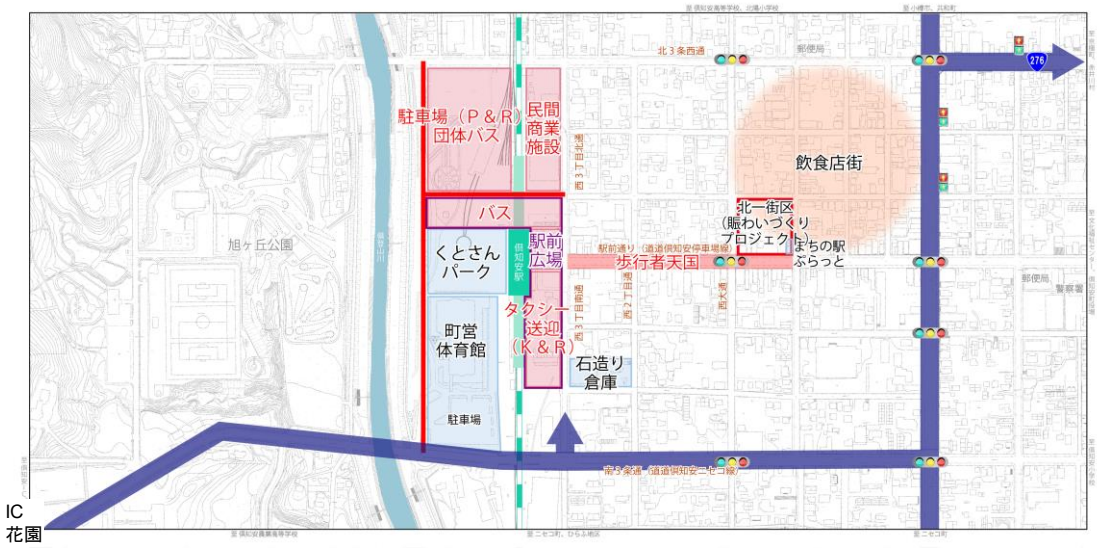


町内の循環バスであるじゃがりん号は、北一街区やその他の施設を経由して駅へアクセスをするルートを市街地内に設定し、町民の身近な足としての利便性を図る必要があります。

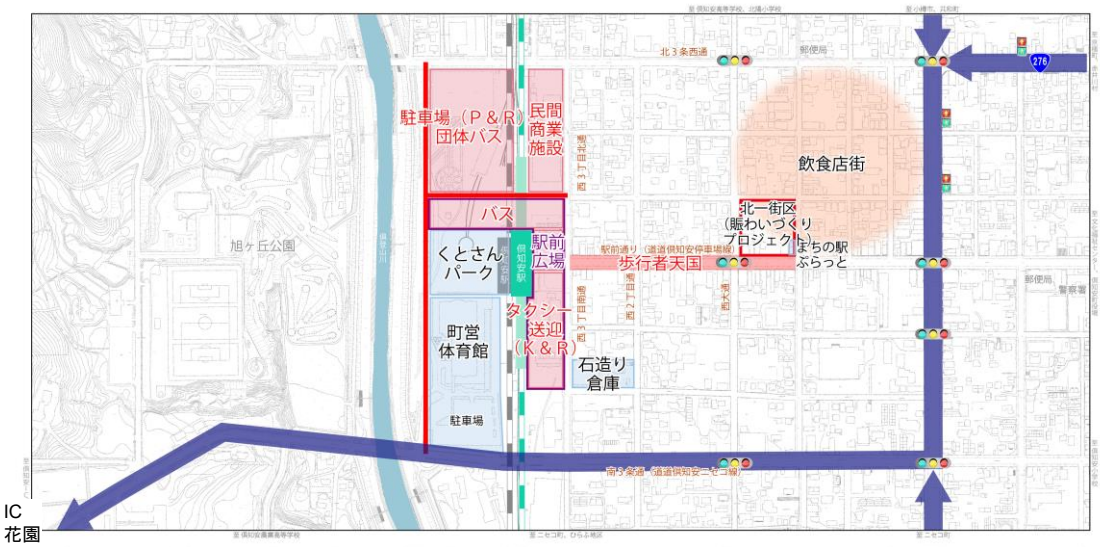
周辺地域へのアクセス路

倶知安 IC（仮称）、花園方面から町内・周辺地域へのアクセスは、道道倶知安ニセコ線を使用します。

倶知安 IC（仮称）から町内・周辺地域へ



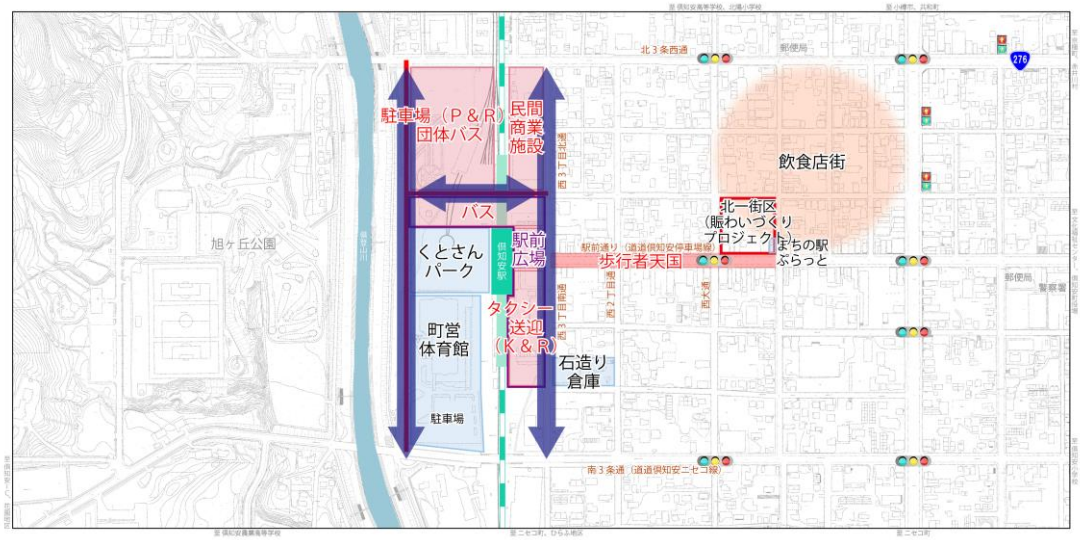
町内・周辺地域から倶知安 IC（仮称）へ



（３）駐車場アクセス

西 3 丁目北通・西 3 丁目南通、体育館横の道路整備、また、駅舎の北側に道路を設置し、各駐停車スペースへのアクセスをスムーズにします。

駐車場アクセスに必要な道路



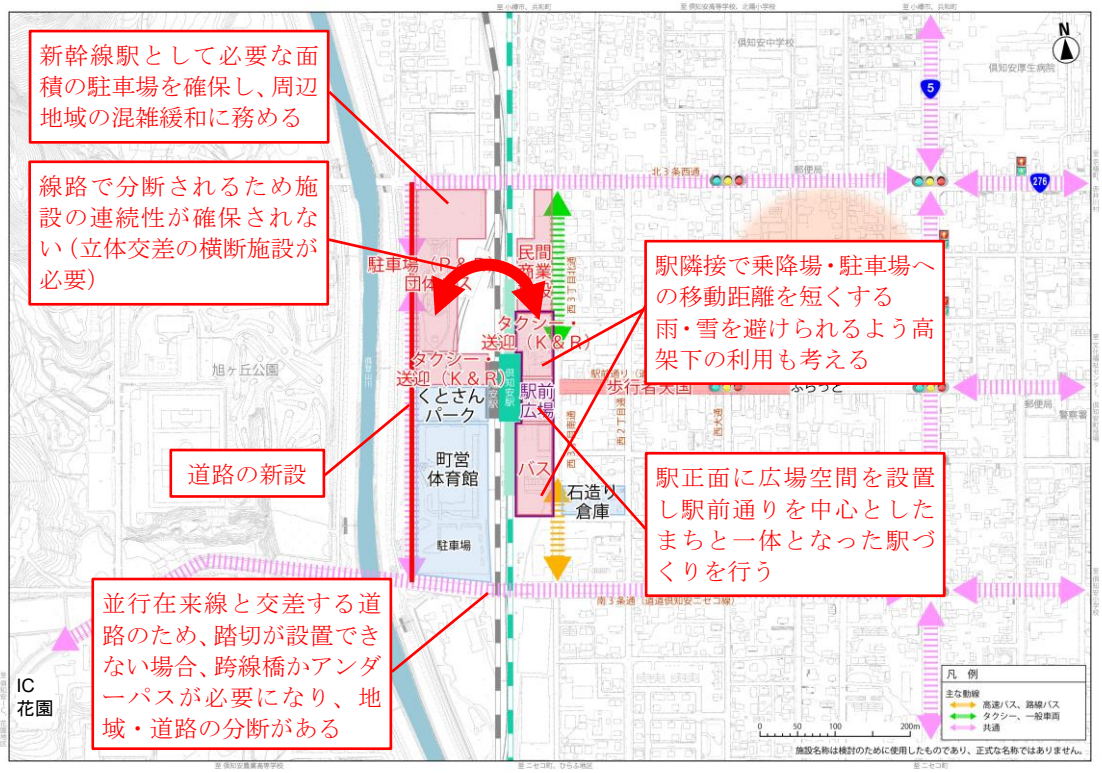
3-2. 並行在来線が存続の場合

- 高架化されることが考えにくい並行在来線があるため、駅舎の東西で施設を分断配置する必要がある
- 西側施設からの新幹線駅舎へのアクセスは立体で横断する施設が必要になる
- 駅舎を出て広場に隣接して路線バス駐車場、タクシー・送迎車両の駐車場を配置することで来訪者の移動をスムーズにする
- 路線バス乗降場、タクシー・送迎車両の駐車場は、駅を挟み南北に配置することで駅へのアクセス交通を分散し、車両の混雑緩和に務める
- インターチェンジ・花園方面から駅方面へのアクセス路について跨線橋かアンダーパスが必要になり駅へスムーズにアクセスできるように接続方法を検討する必要がある

（1）施設配置のポイント

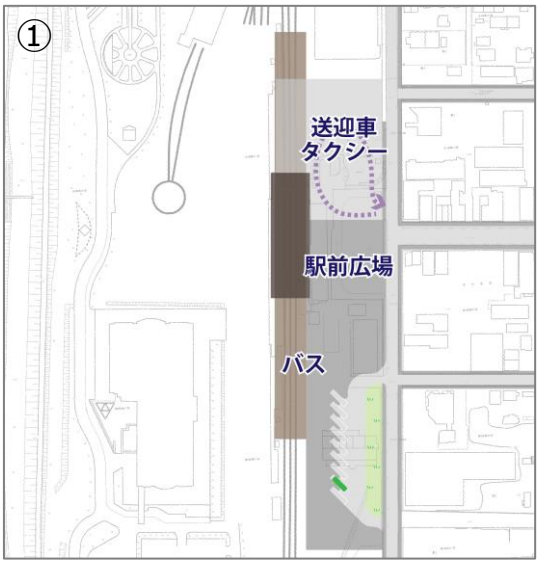
駅舎に隣接する形で駐車場を配置することで、利用者が雨・雪を避けられるようにすることが必要だと考えます。特に公共交通や送迎車両の乗降場・駐車場は、優先的に駅舎の近くに設置すべきです。そのためには、高架下も利用し乗降場・駐車場へつなげることが考えられます。

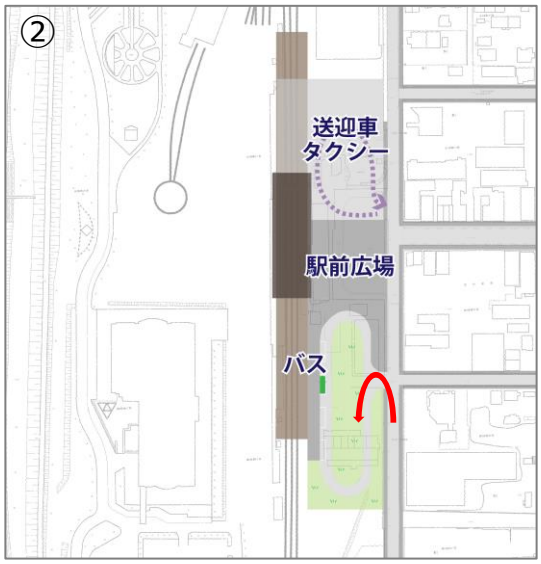
また、駅舎の前に広場空間を配置し、歩行者を駅前通りへ安全に誘導し興味を引くようにします。



駅舎東側に設置するバス乗降場は、出入り口でのバスの回り方や乗降場から出ていくときのバスの動きなど、その方向などと合わせ、確認する必要があります。

バス乗降場の配置案





注)②のケースでは、バスなどの大型車両の転回(赤線)が困難であることが考えられます

（２）主なアクセス路

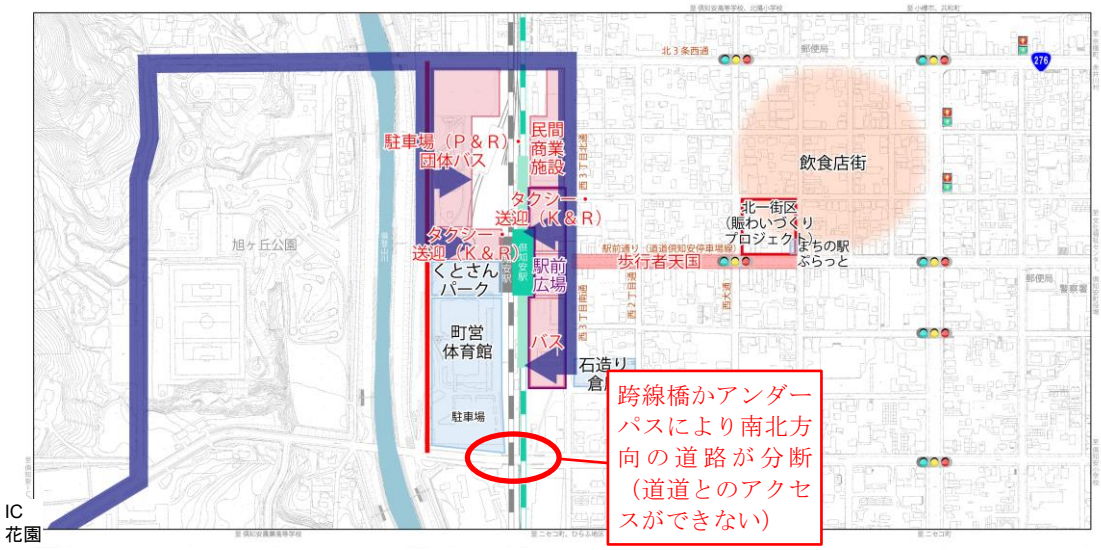
駅前通りを中心とした市街地部は、にぎわいづくりを行っていく空間とするため、歩行者が安全に通行できる空間とする必要があります。そのため、倶知安 IC（仮称）や町内・周辺地域から倶知安駅へのアクセス、また、その逆や倶知安 IC（仮称）へのアクセスは、市街地部の通行を避け、既存の道路のうち幅員が確保されている道路を優先して誘導することで、混雑を抑え歩行者も車両もスムーズに移動できると考えます。

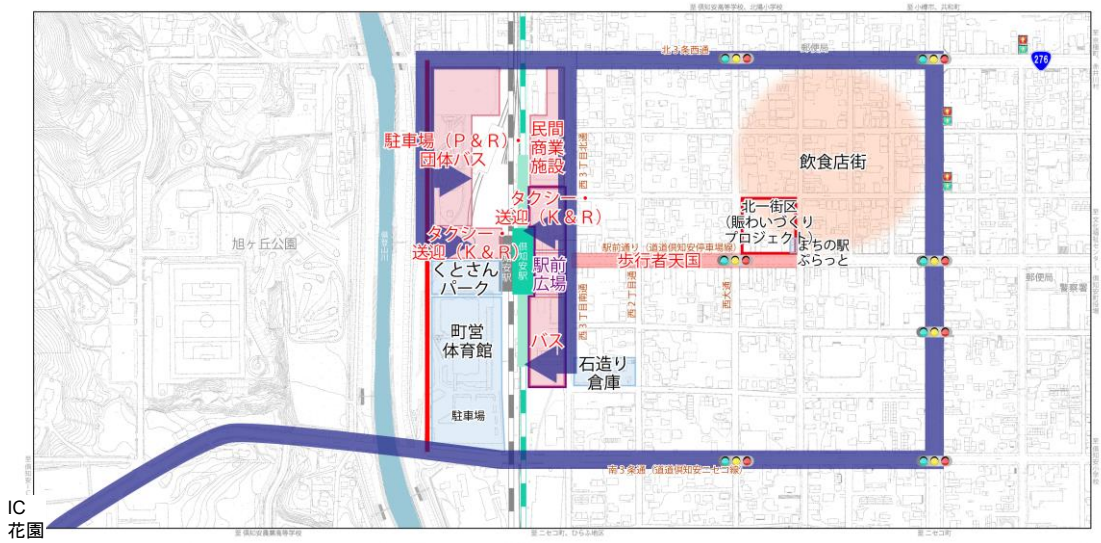
倶知安駅へのアクセス路

倶知安 IC（仮称）、花園方面から倶知安駅周辺へのアクセス路は、道道倶知安ニセコ線を通行し国道からになり、路線バス・タクシー・送迎車両などは駅東側から、パークアンドライド利用・団体バスなどは駅西側からアクセスすることになります。

町内、周辺地域から倶知安駅周辺へのアクセス路は、交通を分散させるため路線バス、パークアンドライド利用・団体バスは北 3 条西通を使用し、それぞれ東側からと西側からのアクセスになり、タクシー・送迎車両などは道道倶知安ニセコ線を使用し東側からのアクセスが必要です。

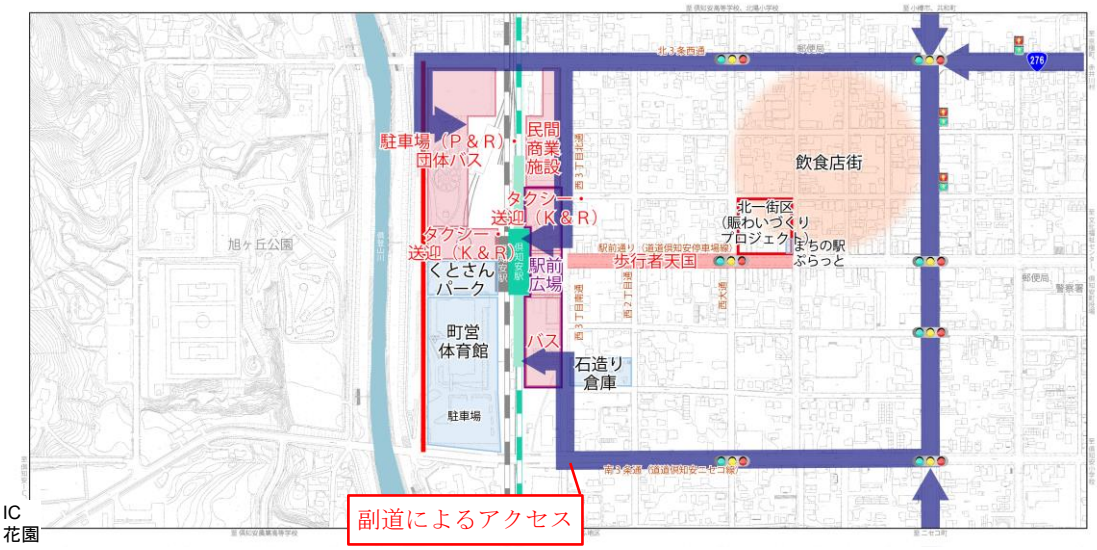
倶知安 IC（仮称）、花園方面から駅へ





道道倶知安ニセコ線が跨線橋かアンダーパスなため、西 1 丁目南通、町営体育館横の道路へ直接アクセスできなくなり、遠回りの動線となります。

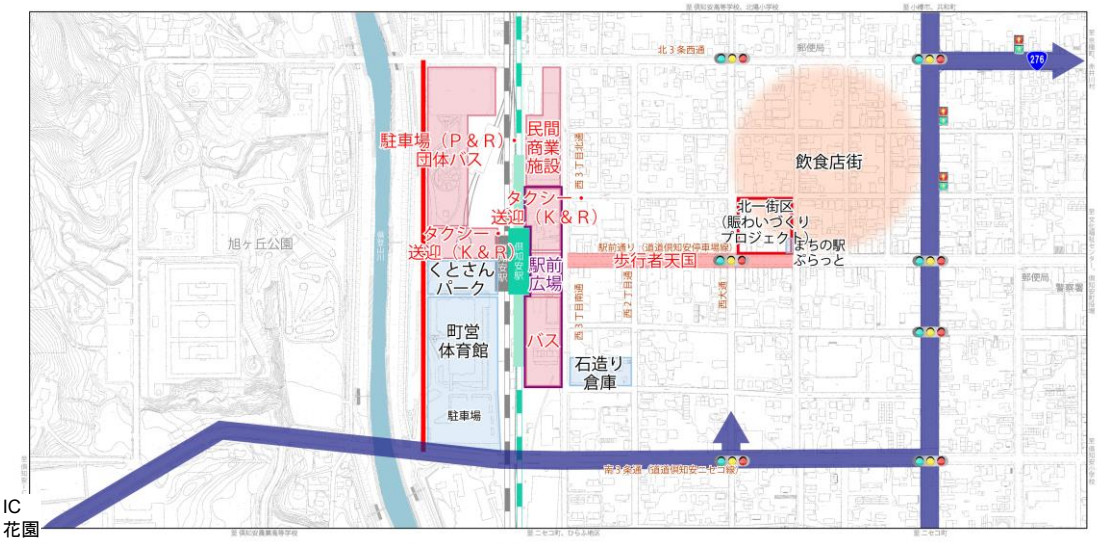
町内・周辺地域から駅へ



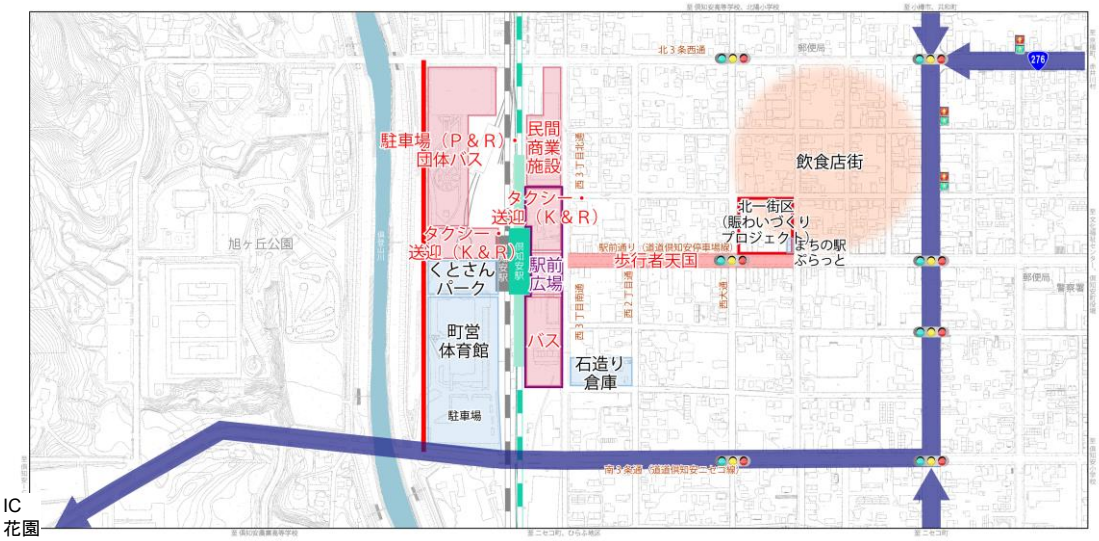
周辺地域へのアクセス路

　倶知安 IC（仮称）、花園方面から町内・周辺地域へのアクセスは、道道倶知安ニセコ線を使用します。

倶知安 IC（仮称）から町内・周辺地域へ



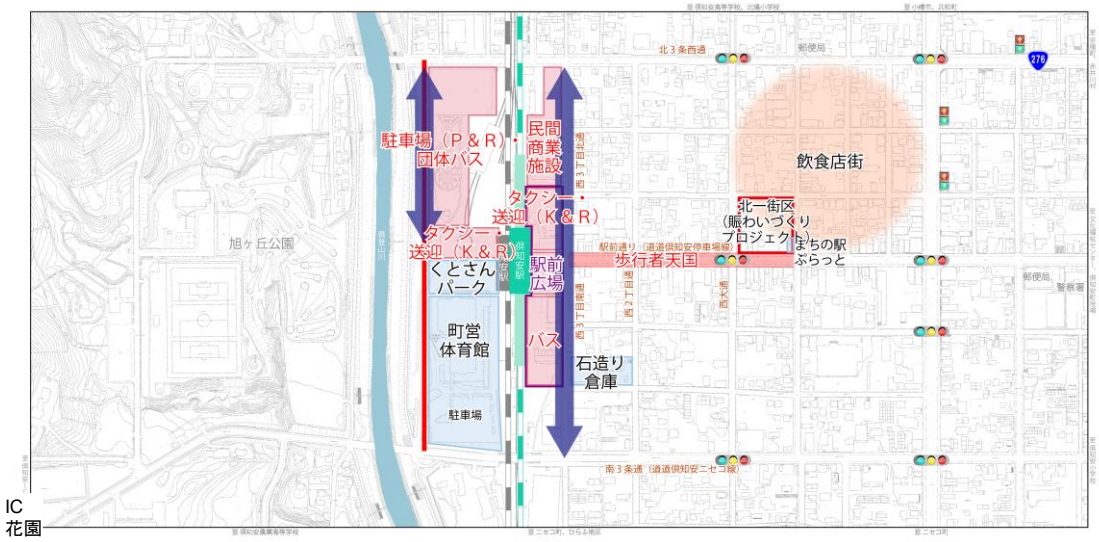
町内・周辺地域から倶知安 IC（仮称）へ



（３）駐車場アクセス

西 3 丁目北通・西 3 丁目南通、くとさんパーク横の道路を整備し、各駐車場へのアクセスをスムーズにする。

駐車場アクセスに必要な道路



3-3. まちづくりを円滑に進めるための課題

- 並行在来線の存廃、また、廃止の場合でも新幹線開業時まで在来線の線路が残る場合には、仮設施設の必要性なども考えられるため、存廃の早期決着が必要です

並行在来線の存廃によって、駅周辺の施設配置が異なることは前述の通りであり、整備の途中において、並行在来線の渡り方や駅周辺の使い方なども想定される時系列を考えた計画づくりが必要だと考えます。時期ごとに以下のような課題が考えられます。

（１）新幹線高架の着工時～在来線存廃の決定時期

新幹線の着工時には、道道倶知安ニセコ線の跨線橋を撤去することが考えられます。この時点で、道道倶知安ニセコ線が不通になるため、旭ヶ丘公園の中に車両の迂回路を設置し、農業高校などの歩行者のための迂回路も別途考える必要があります。（仮の踏切が設置できないことを想定しています）

在来線の存廃の決定までは、この迂回路を有効利用し、跨線橋（もしくはアンダーパス）による地域の分断の影響を最小限に留めなければなりません。このような影響をなくすためにも在来線の存廃の早期決着が必要です。

（２）並行在来線廃止の場合で開業時まで在来線がある時期

並行在来線が廃止の場合でも、新幹線開業時に線路が残っている（開業前日まで運行しているなど）ことが考えられます。この場合、駅西側は線路が撤去されてから駐車場などの整備を行うことになると考えられます。このような場合、駅東側に仮設の駐車場を設置するなどの検討をする必要があります。これらのことも想定した上で、今後の計画検討を進める必要があります。

4. 駅及び周辺施設の機能について

駅舎周辺施設の機能について、以下のように考えます。

（１）駅舎

まちとしての「にぎわい」は駅前通りで創出し、駅舎では「交通結節機能」として必要な、案内・荷物の預かり・待合いの休憩などに対応できる施設やサービスを創出します。また、駅舎については、広く町民の意見を反映することを求めます。

駅とまちなかのつながり

- 駅に大きいパネルなどの案内板を設置（店舗の情報などを発信）

駅の位置づけ

- 羊蹄山麓地域・ニセコエリアの拠点となるような駅
- 駅を中心として中心市街地の活性化を図る
- 倶知安のシンボルになる駅

駅舎整備の基本的な考え方

- 高齢化を考慮しバリアフリー
- エレベーター・スロープなどの設置
- 身体障害者用のトイレ等
- 団体の観光客が来ることを踏まえてホームやエスカレーターなどは広くする

荷物の預かり

- コインロッカーやクローク、ポーターサービスなどスキーや重い荷物を置く場所をつくる必要がある（宿泊施設へ運んだり受け取れるような機能があれば移動しやすい）

インフォメーション、案内

- ランドオペレーターなどでツアー客の対応
- 一箇所で済むようなインフォメーションを設置する（コンシェルジュの設置を行い、駅勢圏地域の情報の収集機能も担う）

飲食

- 最低限の飲食（まちなかに人が訪れるように、駅利用者の利便性）

休憩、時間つぶし

- 冬場でも対応可能な休憩スペース（観光客、バス待ちの人たちに対応できるように通院・通学している人が時間をつぶせるスペース）

（２）駅前広場（広場スペース）

駅を出て駅前通りへつながる空間として整備するため、歩行者を優先した連続性のある空間にします。

駅とまちなかのつながり

- 駅に大きいパネルなどの案内板を設置（店舗の情報などを発信）
- 観光案内所の設置

広場スペースの位置づけ

- 駅前にダイレクトに進めるような空間
- 正面玄関となる方に歩行空間を設ける
- 駅前に車両が通行するロータリーがあると駅前通りへの歩行が最短にならない

快適な歩行空間

- 雨天時や大雪の際、屋根が必要（まちなかへ歩く時に、安全性を考慮し屋根や足元への配慮）
- 除雪時の堆雪スペースを確保する

課題	• 駅前通りへの歩行者の安全な道路の横断方法

（３）駐車場、乗降場

車を停めて新幹線で移動するための P&R 駐車場や修学旅行などの団体用のバス駐車場を確保するため、くとさんパークの一部を駐車場に変更します。

バスやタクシーなどについては、利用者が新幹線駅から出て道路を渡ることなく安全に乗降できる駐車スペースが必要です。また、駅舎から駐車場への移動及び駐車場利用における快適性・利便性確保のため屋根の設置の検討が必要です。

駐車場の機能

- P&R 駐車場、K&R 停車所の整備
- 旅行業者のバスや宿泊施設の送迎車両の駐・停車場の整備
- 駅前の交通量を減らすために何日も利用する人は離れた場所へ駐車
- 病院の駐車場も夜間などの時間外に利用することの検討
- 高架下のスペースも使う

駐車場規模

- 除雪の問題を考えた広い駐車場スペース
- 隣町のニセコなどの人たちも利用することを想定した駐車場の規模

駐車場の運営

- 時間や日数などに応じた多様な駐車料金設定の検討

課題	• 用途地域の変更、都市計画公園の変更

（４）道路設置【在来線廃止の場合】

新駅の西側・現在のくとさんパーク内に大型車が安全に走行できる道路を設置し、国道５号・北３条西通・南３条通と合わせて大型車走行のネットワークを構築します。

課題	• 用途地域の変更、都市計画公園の変更 • 都市計画道路の変更

（５）道道倶知安ニセコ線の整備

在来線の存続の場合、跨線橋かアンダーパスができるようですが、どちらであっても南北方向の車両の通行、また、地域の分断などまちづくりに影響があります。存廃の早期決着が必要であり、整備時にはできるだけまちづくりへの影響が軽減されるようにします。

課題	【在来線廃止の場合】 • 在来線の存廃が決まるまでは、旭ヶ丘公園内の道路を迂回路とするなど、今後のまちづくりへの影響を最小限にできるよう検討 【在来線存続の場合】 • 副道による駅へのアクセスなど、地域の分断を避けるように検討をお願いしたい。

（６）くとさんパーク（旭ヶ丘公園）

現在のくとさんパークを活用し、旭ヶ丘公園と一体となった景観を活かしながら、自然を感じることができる公園づくりを検討します。

（７）町営体育館など公共施設

町営体育館は新幹線開業時に更新時期ではないため、しばらくそのまま使うことを考えます。ただし、多くの人が訪れる駅にふさわしい文化福祉、コンベンションなどの公的施設の将来的な設置を見越した町による土地利用計画を検討します。

また、図書館や子育て支援活動の場所など町内で不足している施設については、駅周辺で歩いていける範囲への設置を検討します。

<u>倶知安町で不足している機能・施設</u>

- 図書館
- 子育て支援活動等の場所・子どもを一時的に預かってくれる場所
- 駅から保育園に送迎してくれる仕組み
- 放課後に中高生が集まる場所・お年寄りが集まる場所

課題	• 駅舎から体育館へのアクセス（駅前通りを通る徒歩・自転車の町民が体育館にアクセスできるように） • 駅駐車場、体育館駐車場の管理（有料・無料）

（８）既存施設の活用

石造り倉庫など既存施設を活用した賑わいづくりを検討します。

町民の利便性

- 役場まで行かなくても手続きできるような機能（利便性が高いまちを目指す）

集まることができるスペース

- 地域住民の活動スペースを設ける（ガラス張りなどにして周りからも見える形にする）
- 若者が集まれる喫茶店等（帰省したときに集まる場所、夜にやっている店を昼間借りる）

体験・イベントスペース

- ワンコインで何かをつくれる体験コーナー
- 人が集まるイベントスペース

店舗の種類

- 食事やお土産などのショップの設置
- 1～2 ヶ月に 1 回店を変えるチャレンジショップ

課題	• 駅周辺で交流施設として必要な機能 • 駅や駅周辺、石造り倉庫、北一街区も含めて施設の機能分担と官民の役割分担や連携

（９）駅前通り

駅前通りは、歩いて楽しみを感じられるまちなみと仕組みをつくります。賑わいを創出しようとしている北一街区（商工会議所の事業）まで歩行者優先の道路とし、さらに、駅前通り周辺にはバスなどの大型車両が乗入れないようにします。

課題	• 歩行者天国の運用（全日、時間限定など）

	• 来街者の駐車場の確保（路上駐車が多い） • 歩行者天国の場合の荷捌き • 「道道」としての位置づけ（変更など） • 電線の地中化（無電柱化）

（１０）災害時の対応

新幹線が吹雪などの災害で運休の場合、災害時の避難所になっている町営体育館を利用するなど、新幹線利用者も想定した災害対応を行います。

課題	• 災害時の町営体育館の利用に関する体制

在来線廃止の場合

※「在来線存続の場合」と異なるふき出しを着色しています。

駅利用に必要な駐車場
車を停めて新幹線で移動するためのパークアンドライド駐車場や修学旅行などの団体用のバス駐車場を確保するため、くとさんパークの一部を駐車場に変更します。
◆課題
・用途地域の変更、都市計画公園の変更

スムーズな駅アクセスのための道路設置
新駅の北側・現在のくとさんパーク内に大型車が安全に走行できる道路を設置し、国道5号・北3条西通・南3条通と合わせて大型車走行のネットワークを構築します。
◆課題
・用途地域・都市計画公園・都市計画道路の変更

安全に利用できるバス乗降場
新幹線駅から出て道路を渡ることなく安全にバスに乗れるバス乗降場にします。
◆課題
・用途地域の変更、都市計画公園の変更

交通結節として必要な機能が満たされている駅舎
案内、荷物の預かり、待合いの休憩などに対応できる駅舎にします。「賑わいは駅前通りで創出」するため、駅周辺では限定的なサービスとします。

駅から自然を感じることができる公園
現在のくとさんパークを活用し、旭ヶ丘公園と一体となった景観を活かしながら、自然を感じることができる公園づくりをすすめます。

人が集まる公共施設
町営体育館は新幹線開業時に更新時期ではないため、しばらくそのまま使うこととします。ただし、多くの人が訪れる駅にふさわしい文化福祉、コンベンションなどの公的施設の将来的な設置を見越した町による土地利用計画の検討を行います。
◆課題
・駅舎からのアクセス（駅前通りを通る徒歩・自転車の町民が体育館にアクセスできるように）
・駅駐車場、体育館駐車場の管理（有料・無料）

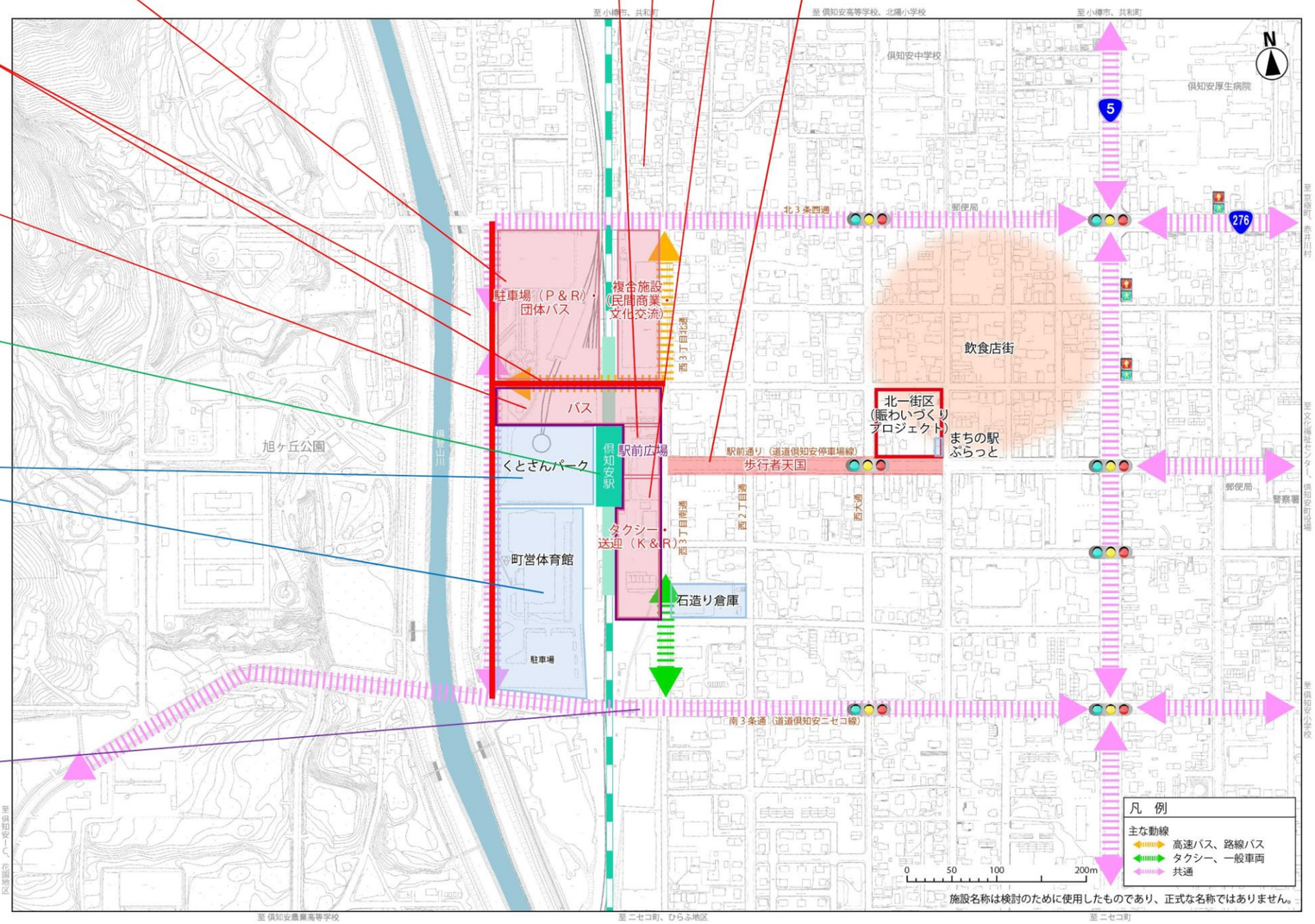
南3条通の整備
在来線の存続により跨線橋かアンダーパスができるようですが、どちらであっても南北方向の車両の通行に支障があります。在来線の存廃が決まるまでは、旭ヶ丘公園内の道路を迂回路とするなど、今後のまちづくりへの影響を最小限にできるよう検討をします。

まちの賑わいの一端を担う施設
既存施設を活用した賑わいづくりをすすめます。
◆課題
・駅周辺で交流施設として必要な機能
・駅や駅周辺、石造り倉庫、北一街区も含めて施設の機能分担と官民の役割分担や連携

まちにつながる空間
駅を出て駅前通りへつながる空間として整備するため、歩行者を優先した空間にします。
◆課題
・駅前通りへの歩行者の安全な道路の横断方法

スムーズに送迎できる停車所
タクシー、地元住民の送迎、宿泊施設の送迎など、滞在時間が短い車両の停車所を設置します。

歩く楽しみを感じられる駅前通り
駅前通りは、歩いて楽しみを感じられるまちなみと仕組みをつくろります。賑わいを創出しようとしている北一街区まで歩行者天国とし、さらに、駅前通り周辺はバスなどの大型車両の乗入れは行いません。
◆課題
・歩行者天国の運用（全日、時間限定など）
・来街者の駐車場の確保（路上駐車が多い）
・歩行者天国の場合の荷捌き
・「道道」としての位置づけ（変更など）



在来線存続の場合

※「在来線廃止の場合」と異なるふき出しを着色しています。

まちの賑わいの一端を担う施設
既存施設を活用した賑わいづくりをすすめます。
◆課題
・駅周辺で交流施設として必要な機能
・駅や駅周辺、石造り倉庫、北一街区も含めて施設の機能分担と官民の役割分担や連携

安全に利用できるバス乗降場
新幹線駅から出て道路を渡ることなく安全にバスに乗れるバス乗降場を設置します。

歩く楽しみを感じられる駅前通り
駅前通りは、歩いて楽しみを感じられるまちなみと仕組みをつくります。賑わいを創出しようとしている北一街区まで歩行者天国とし、さらに、駅前通り周辺にはバスなどの大型車両の乗入れは行いません。
◆課題
・歩行者天国の運用（全日、時間限定など）
・来街者の駐車場の確保（路上駐車が多い）
・歩行者天国の場合の荷捌き
・「道道」としての位置づけ（変更など）

まちにつながる空間
駅を出て駅前通りへつながる空間として整備するため、歩行者を優先した空間にします。
◆課題
・駅前通りへの歩行者の安全な道路の横断方法

駅利用に必要な駐車場
車を停めて新幹線で移動するためのパークアンドライド駐車場や修学旅行などの団体用のバス駐車場を確保するため、くとさんパークの一部を駐車場に変更します。
花園方面からのタクシーや送迎車両を対象とした駐車場の設置を行います。
◆課題
・用途地域の変更、都市計画公園の変更

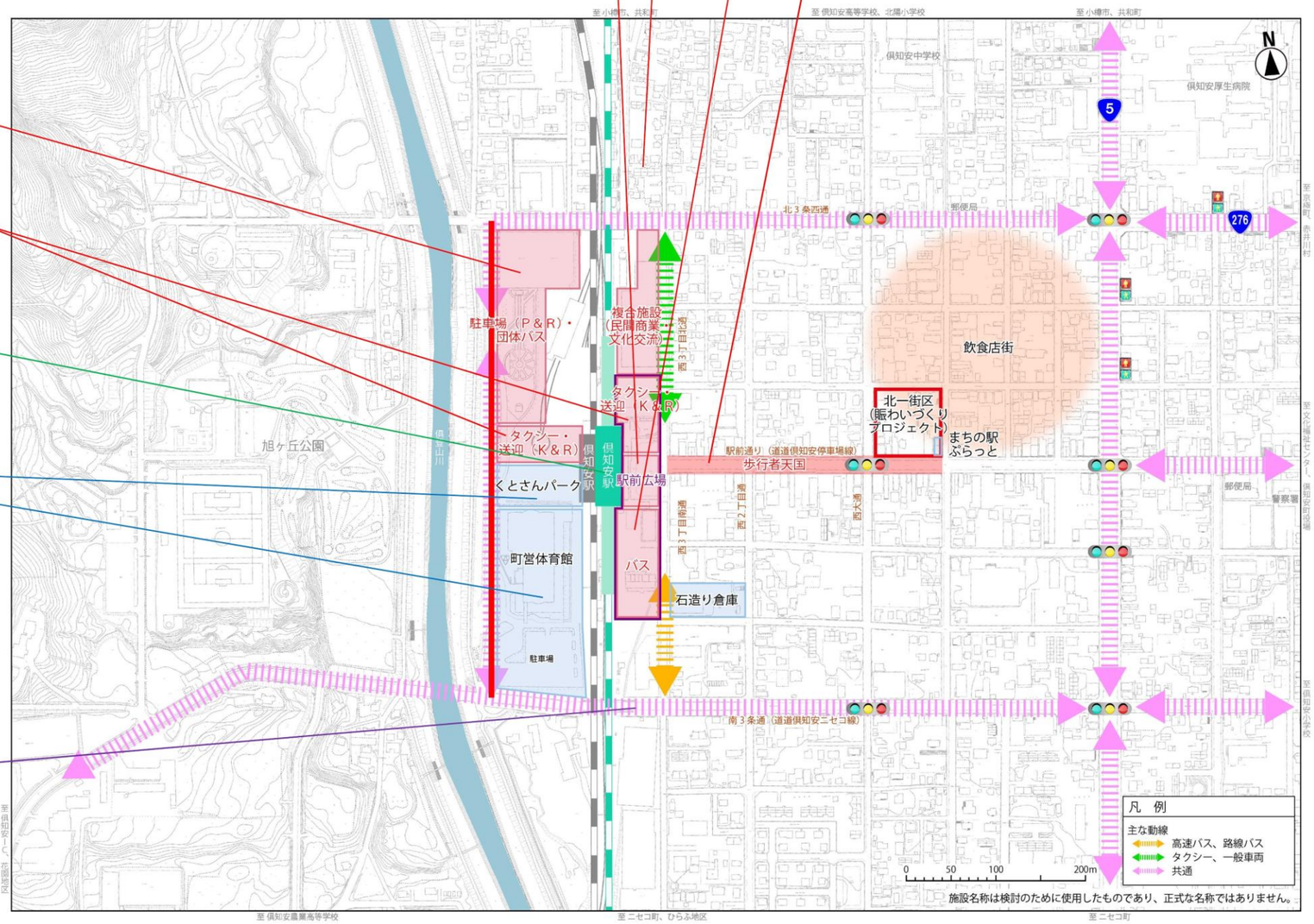
スムーズに送迎できる停車所
タクシー、地元住民の送迎、宿泊施設の送迎など、滞在時間が短い車両の停車所の設置します。

交通結節として必要な機能が満たされている駅舎
案内、荷物の預かり、待合いの休憩などに対応できる駅舎を考えます。「賑わいは駅前通りで創出」するため、駅周辺は限定的なサービスとします。

駅から自然を感じることができる公園
現在のくとさんパークを活用し、旭ヶ丘公園と一体となった景観を活かしながら、自然を感じることができる公園づくりをすすめます。

人が集まる公共施設
町営体育館は新幹線開業時に更新時期ではないため、しばらくそのまま使うことを考えます。ただし、多くの人が訪れる駅にふさわしい文化福祉、コンベンションなどの公的施設の将来的な設置を見越した町による土地利用計画の検討を行います。
◆課題
・駅舎からのアクセス（駅前通りを通る徒歩・自転車の町民が体育館にアクセスできるように）
・駅駐車場、体育館駐車場の管理（有料・無料）

南3条通の整備
在来線の存続により跨線橋かアンダーパスができるようですが、どちらであっても南北方向の車両の通行に支障があります。副道による駅へのアクセスなど、今後のまちづくりへの影響を最小限にできるよう検討します。



5. 駅前通りのあり方

駅前通りのあり方は次のように考えます。

コンセプト	歩く楽しみを感じて集まり にぎわい広がる駅前通り
方針	１．立ち寄りたくなる商店街づくり ２．私たちが集まりたくなる居場所づくり ３．歩行者を最優先に考え、歩く楽しみを感じられる空間と仕組みづくり ４．時代の変化に対応しながらまちを創りつづける人づくり

まずは私たち住民がこの駅前通りを“日常の暮らしの場所＝集まる場所”として使うことが大切です。そして、私たち住民が駅前通りを日常で使うことによって、観光客などの来訪者が魅力的と感じ、結果として「にぎわいが広がっていく」ことを目指します。

「歩く楽しみを感じて」という表現には、人の最も基本的な移動手段である“歩く”という行為に着目し、自動車の移動では感じることのできないまちなみの“景色”や“におい”など五感を使って楽しく感じてもらうことをイメージしています。したがって、現在の自動車中心の通行から“歩行者を優先とした通行”への転換、沿道の商店だけでなく“道路（通り）自体もにぎわいの場所”ということが、これからの駅前通りの望ましいあり方と考えます。道路が子育て世代や高齢者にとって“安全”であり、“遊び”や“楽しみ”につながる「場所」に変化させることで、道路に新たな価値を生むとともに、沿道の商店も“みられる”“見てもらう”という意識の高まりから、今以上の魅力的な店づくりを期待します。

このように駅前通りを使うことにより、通り全体の雰囲気が徐々に変化し、新幹線駅が開業する頃には、来訪者が駅舎の外へ出た時に「素敵だな」と感じるような魅力的な印象を与える通りになっている、という物語をイメージしています。

（１）立ち寄りたくなる商店街づくり

美味しいものや魅力的なサービスがあれば、おのずと人は来店します。さらに、お店を知ってもらう、みてもらうための情報発信や訪れやすい外観づくりも大切にしながら、もてなしの心で、歩く人の目線を意識した入りたくなる店をつくります。

活動や実施のイメージ	個々の店舗の努力で駅前通りに訪れる人が増えることを期待します。現在でも、入り口にメニュー表を掲げる、入りやすい雰囲気の外観や内装にするなど、努力をしている店舗が増えてきました。駅前通りの関係者自身がこのような努力を続けます。

（２）私たちが集まりたくなる居場所づくり

オープンスペースや今ある施設の活用により、子育て世代や小・中・高校生が集まりやすく、ゆったりと時間を過ごせる居場所をつくります。世代も地域も超えた交流の場をつくります。

活動や実施のイメージ	空地や空家、使われていない施設を活用することで、その場所を中心ににぎわいが広がることを期待します。例えば倶知安らしさである堆雪場所を遊び場にするなど、まちなかの遊び・集まれる場所を実証実験で試しながら必要なものをつくります。

（３）歩行者を最優先に考え、歩く楽しみを感じられる空間と仕組みづくり

私たちや他のまちから訪れた人も、歩いて楽しみを感じられるまちなみと仕組みをつくります。駅舎から外に出た人の印象に残るように、時と共に変化する魅力的な空間をつくり、にぎわいを広げていきます。

活動や実施のイメージ	「他に楽しいことがないかな」「他に美味しいものはないかな」と集まった場所から次の場所を探したくなるまちをつくります。道路も“にぎわいの場所”と考え、歩行者の通行を第一に考えた道路空間へ転換し、また、歩行の妨げにならない駐車場の適正な配置を検討します。まちなみを眺めながら、子どももお年寄りも、暮らす人も訪れる人も安心して歩き楽しめる時間と空間をつくります。

（４）時代の変化に対応しながらまちを創りつづける人づくり

「倶知安は暮らしやすいよね」と思えるまち、「倶知安に暮らしたくなる・訪れたくなる」まちをつくるため、まちは時代に合わせて変化していくことが必要です。まちづくりに多くの人に関わってもらい、また、将来に向けて人材を育てていきます。

活動や実施のイメージ	多くの人の手によってまちをつくっていきます。暮らす人はもちろん、訪れる人も楽しいまちをつくり続けられるよう、まちの将来を担う人材も育て、お店、活動、イベント、勉強会などの様々な関わりをつくっていきます。

新幹線まちづくり検討委員会　駅前通りのあり方

駅前通りのあり方（コンセプト）

歩く楽しみを感じて集まりにぎわい広がる駅前通り

駅前通りを取り巻く状況

駅前通りの状況
- 若い人たちが工夫している
- 歩いてみると色んな店がある
- まっすぐな道とその景観
- ちょっと寂れている
- 仕事帰りに暗い
- まちなみに統一感がない
- 路上駐車が目立つ

倶知安町の状況
- 長期滞在型・個人型の観光者の増加
- 外国人観光客の増加
- 外国資本による不動産開発の活発化
- 高規格道路のIC供用予定（H37年度）
- 冬季オリンピックの誘致（H38年度）
- 新幹線駅開業予定（H42年度）

社会情勢
- 人口減少、少子化・高齢化の急速な進展
- 公共投資の縮小、財政の緊縮
- 地方分権・協働の進展
- 地域社会の希薄化
- 世界化の加速、高度情報化

「あり方」実現のための方針

方針1　立ち寄りたくなる商店街づくり

美味しいものや魅力的なサービスがあれば、おのずと人は来店します。さらに、お店を知ってもらう、みてもらうための情報発信や訪れやすい外観づくりも大切にしながら、もてなしの心で、歩く人の目線を意識した入りたくなる店をつくります。

活動や実施のイメージ

個々の店舗の努力で駅前通りに訪れる人が増えることを期待します。現在でも、入り口にメニュー表を掲げる、入りやすい雰囲気の外観や内装にするなど、努力をしている店舗が増えてきました。駅前通りの関係者自身がこのような努力を続けます。

丁寧に手入れされた外観やメニュー表の掲示は、入りやすい雰囲気を創出し、お客様を店内に誘導します。

方針2　私たちが集まりたくなる居場所づくり

オープンスペースや今ある施設の活用により、子育て世代や小・中・高校生が集まりやすく、ゆったりと時間を過ごせる居場所をつくります。世代も地域も超えた交流の場をつくります。

活動や実施のイメージ

空地や空家、使われていない施設を活用することで、その場所を中心ににぎわいが広がることを期待します。例えば倶知安らしさである堆雪場所を遊び場にするなど、まちなかの遊び・集まれる場所を実証実験で試しながら必要なものをつくります。

イベントとの連携や、季節・時間を考慮した人が集まる場所づくりによって、駅前通りににぎわいをつくります。

方針3　歩行者を最優先に考え、歩く楽しみを感じられる空間と仕組みづくり

私たちや他のまちから訪れた人も、歩いて楽しみを感じられるまちなみと仕組みをつくります。駅舎から外に出た人の印象に残るように、時と共に変化する魅力的な空間をつくり、にぎわいを広げていきます。

活動や実施のイメージ

「他に楽しいことがないかな」「他に美味しいものはないかな」と集まった場所から次の場所を探したくなるまちをつくります。道路も“にぎわいの場所”と考え、歩行者の通行を第一に考えた道路空間へ転換し、また、歩行の妨げにならない駐車場の適正な配置を検討します。高さなどの統一感のあるまちなみを眺めながら、子どももお年寄りも、暮らす人も訪れる人も安心して歩き楽しめる時間と空間をつくります。

方針4　時代の変化に対応しながらまちを創りつづける人づくり

「倶知安は暮らしやすいよね」と思えるまち、「倶知安に暮らしたくなる・訪れたくなる」まちをつくるため、まちは時代に合わせて変化していくことが必要です。まちづくりに多くの人に関わってもらい、また、将来に向けて人材を育てていきます。

活動や実施のイメージ

多くの人の手によってまちをつくっていきます。暮らす人はもちろん、訪れる人も楽しいまちをつくり続けられるよう、まちの将来を担う人材も育て、お店、活動、イベント、勉強会などの様々な関わりをつくっていきます。

まちを思い、まちのことを語り・学び、動きます。

今後の活動や検討の視点

比較的短期（現在～5年後）に手掛けたい項目　／　中長期（5年後～新駅開業前）に手掛けたい項目

利用者の過ごし方に合わせた飲食の提供
- カフェでくつろぐ
- 待ち時間に立ち寄る
- まちを歩きながら
- 友人同士で情報交換
- 会社帰りに飲み会
- ビジネス時の昼食

来訪者に合わせた情報発信
- 駅を降りた観光客が立ち寄る
- ドライブ観光客が立ち寄る
- 外国人観光客への案内

空地・既存施設の活用
- 既存倉庫・空家の活用
- 雪で遊べる広場
- 空地を遊べる広場・公園・緑地に、芝生を張る
- わいわいコンテナ

歩きやすく一息つける空間
- 冬でも快適に歩ける（空き店舗前の歩道除雪、ロードヒーティング）
- シルバーカーでも歩きやすい
- 歩行者天国、歩行者専用道路
- そりでも移動できる
- ベンチで休める
- 車でのアクセス・駐車場の配置

景観性の向上
- 羊蹄山が見える
- 遠景・自然が見える
- 景観ルール等の策定

人材を知る・育成する
- どんな人がいるか・何を考えているか
- 協力・連携できることは何か
- イベント、勉強会

魅力的な商品の提供
- 倶知安ならではの商品
- 手に取りたくなる旅のお土産
- 新たな商品の導入・開発

ツールを活用した情報発信
- スマートフォンの活用
- SNSの活用
- アプリとの連携

集まり
- 木のぬくもり
- イベント
- 漫画・本
- 骨董市
- もちよりのスペース
- マルシェ

マネジメントの仕組み
- 既存団体の関わり、一体で取り組む体制づくり、資金確保の仕組みづくり

楽しみながら歩ける空間
- 歩きながら商品が見れる
- 水・緑・花・空がある
- 雪を活かす
- 温泉・足湯

建物の誘導・規制
- 飲食店、商店、住居、集合住宅、遊戯施設
- 都市計画と連携した建築物に関するルール等の策定

多くの人が関わりまちをつくる
- 子ども
- 中高生
- 若者
- 地権者（外国人を含む）

6. 今後の課題

新幹線まちづくり検討委員会の議論の中で、景観、公共交通・駐車場、駅舎などに対する今後の課題についても意見がありました。ここでは、それらの課題について整理します。

6-1. まちなみや建物の高さのルールづくり

現在、土地の売買や建物の建て替えなどがハイペースに進んでおり、まちなみや景観への影響が考えられます。市街地から羊蹄山・ニセコ連峰への眺望を確保するために高層建築を規制するなど、まちなみの景観づくりや建物の高さ規制などのルールづくりを早急に進める必要があります。

駅舎から駅前広場、駅前通り、市街地とそれぞれ管理者が異なる場合でも、まちを形成する施設としては連続性が必要です。これらの施設を誘導する案内用の看板など(サイン)は、景観に配慮し、また、統一したデザインとすることで利用者のスムーズな移動を促進できると考えます。

検討事項	• 景観ルール、高さ制限のルールづくり • 統一した交通施設のサイン（事業者・管理者が連携したサイン計画） • 官民一体でのイベントやにぎわいづくり

6-2. 公共交通・道路網・駐車場の整備

今回の検討で「歩行者を優先」した駅前通りづくりという方向性が見えました。一口に歩行者優先といっても、広い歩道、時間限定の歩行者天国、歩行者専用道路など、様々な方法があります。また、車両の通行をバス・タクシー等の公共交通の通行、一方通行、朝夕のみ通行など、様々な方法があります。

市街地において優先する交通や公共交通の位置づけ、道路網や駐車場の配置などについて駅前通りだけではなく周辺を含めて検討する必要があります。

また、並行在来線の存廃は、駅舎周辺の道路、駅前広場や駐車場の整備に大きく影響します。並行在来線の存廃の判断については、北海道新幹線開業後の影響だけではなく、新幹線工事中の並行在来線移設にかかるコストについてもその影響を検証する必要があります。並行在来線の存続と廃止、その決定次期については、沿線地域へ働きかけながら、地域住民の利便性を確保でき、持続可能な交通手段を検討する必要があります。

検討事項	• 来街者の駐車場の確保 • 公共交通の利用促進 • 歩行者を優先した駅前通りづくりの具体的な検討(運用方策、時間制限、荷捌き、雪対策　など) • 並行在来線移設の影響と地域住民の利便性を確保できる交通手段

6-3. 町民参加による駅舎・駅前の整備

現在の JR 倶知安駅とほぼ同じ場所に新駅が建設される予定になっています。当初、半地下構造で計画されていた新駅でしたが、高架形式での計画が進んでいます。駅舎や駅前は、駅前通り周辺との有機的な結びつきを考慮し、配置や構造を検討する必要があります。駅舎コンセプトなどを検討するときには広く町民の意見を聞いて、倶知安町民が誇りに思える駅舎づくりにつなげてほしいと思います。

検討事項	• 駅舎・駅前広場のイメージ作成 • 町民参加による駅舎コンセプトの検討

6-4. 関連計画との調整や手続きの簡素化・合理化

商工会議所では、倶知安駅周辺再開発を含めた市街地のあり方を検討しています。また、ニセコひらふ地区を中心とした国際観光リゾート地と市街地とが連携した都市機能の整備、向上をめざすまちづくりも意識して検討していく必要があります。これらの関係する検討や関連計画と調整を図り、計画の実現に向けた検討が必要になります。

じゃが祭りなどのイベントなどを行うことで、にぎわいを創出し集客につなげることができています。これには、多くの民間業者が積極的に携わっており、歩行者優先の駅前通りができた時には、さらに彼等の力が必要になります。このように、まちづくりに参加していただける方たちがより参加しやすい環境づくりが必要になります。

検討事項	• 関係団体との調整 • 道路使用時の申請を簡便にできる仕組みの導入

6-5. 倶知安の知名度向上

倶知安駅は地元地域の中心駅として認知度が高いとともに、世界に冠たるニセコ（Niseko）の最寄り駅となります。地元としても観光客にとってもわかりやすく愛着の持てる駅となるよう駅名をどう位置づけ広めていくか今後の取り組みが重要です。

新幹線の開通後に「ニセコ」を目指して倶知安駅を訪れる来訪者のために、ニセコやその周辺地域の情報を提供することが必要です。倶知安町のみならず地域全体の知名度を向上し、リピーターを増やしていくためにも、周辺地域との調整を行い、情報収集・発信のできるコンシェルジュを育てることが必要です。

検討事項	• 「倶知安」の知名度向上のための広報活動 • 周辺地域との連携 • 地域全体の情報収集・発信のできるコンシェルジュの育成、駅への配置

参考:委員会の概要

（１）新幹線まちづくり検討委員会設置要綱

新幹線まちづくり検討委員会設置要綱
平成２６年５月１２日
倶知安町要綱第１４号

（目的）
第１条 この要綱は、北海道新幹線倶知安駅（以下「駅」という。）の開業に向けて、町民による魅力あるまちづくりのための駅周辺整備について検討を行うため、新幹線まちづくり検討委員会（以下「委員会」という。）を設置することに関し、必要な事項を定めることを目的とする。

（所掌事務）
第２条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。
(1) 駅周辺の整備についての検討を行うこと。
(2) その他まちづくりに関し必要な事項

（組織）
第３条 委員会は、15 名以内の委員で構成する。
２ 委員は次に掲げる者をもって構成し、町長が委嘱する。
(1) 学識経験者 １名
(2) 町内の産業団体等が推薦する者 9 名以内
(3) 公募による者 5 名以内
３ 前項第２号及び第３号に規定する委員は、倶知安町の住民基本台帳に記録のある者とする。

（任期）
第４条 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任は妨げない。
２ 補欠の委員の任期は、前任者の在任期間とする。

（委員長）
第５条 委員会に委員長１名を置く。
２ 委員長は、委員の互選により決定する。
３ 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

（会議）
第６条 委員会の会議は、委員長が招集し、会議の議長となる。
２ 委員長不在のときは、委員長があらかじめ指定する者がその職を代理する。

（庶務）
第７条 委員会の庶務は、総務部企画振興課において処理する。

（補則）
第８条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会の会議に諮って定める。

附 則
この要綱は、平成 26 年 5 月 12 日から施行する。

（２）委員会の構成メンバー

平成 26 年度～平成 29 年度に町長が委嘱した委員は下表の通りです。

委員	倶知安町町内会連合会	佐藤　裕	委員長
	北海道大学大学院工学研究院	岸　邦宏	学識者、H28.4～
	倶知安商工会議所	尾田　暢洋	
	倶知安商店連合会	宮武　利裕	H28.4～
		高橋　宏幸	H26.4～H28.3
	倶知安観光協会	脇山　潤	H28.4～
		田中　義人	H26.4～H28.3
	倶知安消費者協会	小野　幸子	
	倶知安青年会議所	青山　徹也	
	倶知安町女性の会	北澤　彩女	
	倶知安建設業協会	瀬尾　孝志	
	ようてい農業協同組合	川原　和俊	H28.4～
		二俣　徹	H26.4～H28.3
	公募	木佐　健悟	
		川上　孝博	
		柏谷　匡胤	
		阪井　啓司	
		竹村　由紀	H28.4～
事務局	倶知安町まちづくり新幹線課		

（３）開催概要

以下に、新幹線まちづくり検討委員会の開催概要を記載します。

第 1 回 平成 26 年 11 月 25 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 委員辞令交付 • 町長挨拶 • 要綱の確認　及び　委員長の選任 • 委員長挨拶 • 委員自己紹介 • 目標 • これまでのまちづくりに関する検討経緯 • 新幹線の概要と課題 • 今後の予定 • 意見交換
第 2 回 平成 27 年 3 月 12 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 前回検討会での未回答事項について • 倶知安のまちづくりについて • まちづくりに関する整備手法と事例 • 次年度以降の予定 • 意見交換
第 3 回 平成 27 年 9 月 25 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 過年度の意見交換について • 新幹線開業に向けた今後の予定（新幹線開業までのスケジュール、新幹線まちづくり検討委員会の今後の予定） • 今年度の取り組みについて（住民への啓発の取り組み、駅前通りの方向性を検討） • 意見交換　～　駅前通りのイメージについて
第 4 回 平成 27 年 12 月 16 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 小学生を対象とした啓発イベントについて • 報告（第 3 回委員会の開催報告、第 2 回勉強会の開催報告） • 意見交換　～　駅前通りの思い描く姿について • VR について
第 5 回 平成 28 年 2 月 15 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 報告（小学生イベントの経過報告、第 3 回勉強会の開催について、第 4 回委員会の開催報告） • 意見交換（駅前通りの方向性について（第 4 回委員会のキーワード､H26-27 新幹線まちづくり検討委員会のまとめ案をもとに検討）

第 6 回 平成 28 年 3 月 29 日 18:30～20:30 倶知安町役場　分庁舎会議室	• 報告（第 3 回勉強会の開催報告、第 5 回委員会の開催報告） • 意見交換（新幹線まちづくり検討委員会中間報告について、駅前通りのイメージについて（VR））
第 7 回 平成 28 年 8 月 25 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 今年度の委員会の方向性について（新幹線まちづくり検討委員会について、平成 28 年度検討委員会スケジュール、倶知安駅周辺整備関連のこれまでの検討と課題の整理） • 意見交換（新駅や新駅周辺で必要な機能、駅前通りなどの「まちなか」で必要な機能、新駅と駅前通りなどの「まちなか」とのつながりで必要なこと）
第 8 回 平成 28 年 12 月 1 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 駅周辺のあり方について（駅周辺のあり方について、駅周辺のゾーニングについて、駅周辺の状況について） • 意見交換（駅周辺のあり方について加筆修正すること、駅周辺の「ゾーニング」と「主な動線」の方向性）
第 9 回 平成 29 年 3 月 2 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 駅周辺のあり方について（駅周辺のゾーニング（案）について、ゾーニングのイメージ（VR、在来線廃止の場合）） • 意見交換（駅周辺の「ゾーニング」と「主な動線」について）
第 10 回 平成 29 年 7 月 12 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 今年度のスケジュール • 昨年度のまとめ • 「新幹線まちづくり検討委員会における検討内容についての意見交換会」について • 議題（駅周辺施設の整備についての問題・課題について、駅の機能について）
第 11 回 平成 29 年 10 月 4 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 議題（まちづくりのあり方について、提言書について）
第 12 回 平成 29 年 12 月 14 日 18:30～20:30 倶知安町役場　3 階会議室	• 議題（提言書について）

委員会での検討の参考にした勉強会について以下に記載します。

第 1 回 平成 27 年 2 月 16 日 18:30～20:30 倶知安町中小企業センター	講師：白鳥健志氏 （（株）札幌駅前通りまちづくり会社総務部長）
第 2 回 平成 27 年 11 月 4 日 18:30～20:30 倶知安町中小企業センター	講師：西村浩氏 （（株）ワークヴィジョンズ代表取締役）
第 3 回 平成 28 年 3 月 2 日 15:00～18:00 倶知安町公民館	講師：西村浩氏 （（株）ワークヴィジョンズ代表取締役） パネルディスカッション： ・コーディネーター 佐藤裕氏（新幹線まちづくり検討委員会委員長） ・コメンテーター 西村浩氏（（株）ワークヴィジョンズ代表取締役） ・パネラー 竹村由紀氏（「うれしぱ」主催、planning'c 代表） 吉田聡氏（倶知安商工会議所青年部会長） 門田淳氏（倶知安青年会議所未来へのひとづくり委員会委員長）
第 4 回 平成 28 年 7 月 15 日 18:30～20:30 倶知安町役場 3 階会議室	話題提供者：北海道大学大学院工学研究院 岸　邦宏　准教授 ～北海道新幹線開業を倶知安町はどう活かしていきますか？