

北海道新幹線倶知安駅 新駅周辺整備計画

倶知安町

目次

1 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備計画の概要.....	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の対象範囲	2
1.3 計画の見直しについて	2
2 前提条件の整理	3
2.1 町の概要	3
2.1.1 概況	3
2.1.2 沿革	5
2.1.3 気候	6
2.1.4 人口の状況	7
2.2 産業の状況	8
2.3 観光の状況	10
2.4 倶知安市街地の概要	12
2.5 ニセコひらふ地区の概要	13
2.6 倶知安市街地の現状	14
2.6.1 倶知安市街地の人口の状況と高齢化の状況	14
2.6.2 都市機能関連施設の状況	17
2.6.3 土地利用状況	18
2.7 公共交通の状況	20
2.7.1 倶知安市街地(路線バス)	20
2.7.2 倶知安市街地(じゃがりん号)	21
2.7.3 ニセコひらふ(スキーバス等)	22
2.7.4 町外	23
2.8 道路ネットワークの状況	26
2.9 上位関連計画における位置づけ	27
2.9.1 第6次倶知安町総合計画	28
2.9.2 倶知安町 都市計画マスタープラン	29
2.9.3 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想	31
2.10 住民ニーズの把握	33
2.11 北海道新幹線の概要	40
2.11.1 北海道新幹線のこれまでの経緯	40
2.11.2 整備新幹線の概要	42
2.11.3 新幹線の整備状況	44
2.11.4 北海道新幹線	45
2.11.5 並行在来線について	47
2.11.6 北海道新幹線の開業効果	48
2.12 倶知安駅の概要	50
2.13 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備計画策定における前提条件の整理	51
2.14 倶知安駅新駅周辺整備に伴う課題の整理	52

3 倶知安駅新駅周辺まちづくりに関する整備方針.....	53
3.1 倶知安駅新駅周辺の整備方針	53
3.1.1 まちの賑わいを生かしてつなぐ	53
3.1.2 誰でも使いやすいターミナル形成.....	53
3.1.3 円滑で安全な広域的交通結節点の形成.....	54
3.2 土地利用に関する方針 ―まちの賑わいを生かしてつなぐ―	55
3.2.1 土地利用のゾーニング	55
3.2.2 倶知安駅新駅周辺における土地利用方針.....	56
3.3 駅関連施設整備に関する方針 ―誰でも使いやすいターミナル形成―.....	58
3.4 交通ネットワークに関する方針 ―円滑で安全な広域的交通結節点の形成―	59
3.4.1 上位計画での位置づけ.....	59
3.4.2 交通ネットワークの方針.....	61
3.4.3 周辺道路整備の方向性.....	62
4 駅前広場整備計画	68
4.1 整備計画条件の整理	68
4.1.1 駅前広場の整備方針.....	68
4.1.2 駅前広場全体での必要な導入機能.....	69
4.1.3 駅舎に係る前提条件の整理.....	70
4.1.4 駅前広場に係る規模の算定.....	71
4.2 駅前広場の整備パターン	72
5 新駅周辺の景観形成及び適正な土地利用の誘導	76
5.1 検討の背景	76
5.2 都市計画区域・準都市計画区域	77
5.3 駅周辺の環境.....	78
5.3.1 駅周辺地域の現状.....	78
5.3.2 駅周辺地域の街並み	79
5.3.3 駅周辺地域の建物の状況.....	80
5.4 駅周辺の土地利用の現状	81
5.4.1 駅周辺の用途地域.....	81
5.4.2 用途地域内の建築規制.....	82
5.5 課題の整理	83
5.5.1 用途地域について	83
5.5.2 景観形成について	85
5.6 土地利用推進に向けた方策	93
5.6.1 用途地域の見直し.....	93
5.6.2 景観形成のルールづくり.....	95
6 倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けたアクションプラン.....	97
6.1 倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けた基本方針	97
6.2 計画の推進体制の構築.....	97
6.3 アクションプランの作成	98

1 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備計画の概要

1.1 計画策定の目的

2012(平成 24)年 6 月 29 日、北海道新幹線「新函館北斗～札幌間」の工事実施計画が国土交通省より認可され、全国は新幹線により北海道から鹿児島県まで結ばれることとなり、道内では札幌市、小樽市、長万部町、八雲町、北斗市、木古内町、そして当町に新しく「新幹線駅」ができることとなりました。

2016(平成 28)年 3 月 26 日には北海道新幹線新函館北斗駅が開業し、東京・函館間は 4 時間台で結ばれ、東北地域や首都圏などとの時間距離が短縮され、利便性が大幅に拡大しました。

新幹線のもつ安全性、安定性、高速性、大量輸送能力など数多くの優れた特性は他の高速交通機関と比較しても非常に優れています。

新函館北斗駅が開業後、首都圏などの人や物、文化の交流がこれまで以上に促進され、新産業の創出をはじめ、様々な分野に大きな経済波及効果をもたらし、今後も道南地域をはじめとする本道経済の活性化に大きく寄与することが期待されます。

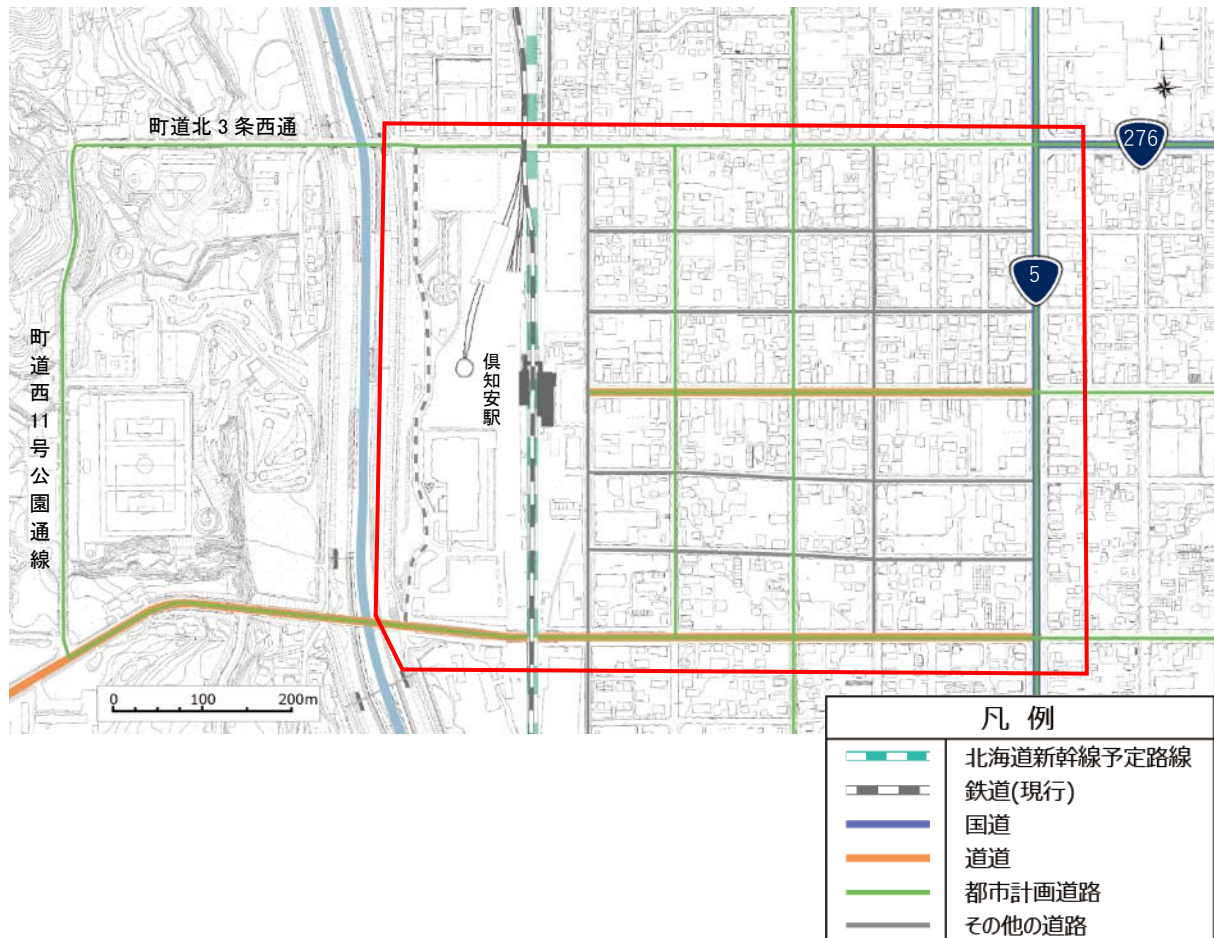
一方、当町では 2030(令和 12)年度末の北海道新幹線倶知安駅新駅開業を見据え、2014(平成 26)年度から 2017(平成 29)年度までの 4 年間、学識経験者、産業団体等の推薦者、公募の町民によって組織される「新幹線まちづくり検討委員会」を設置し、駅周辺や市街地、周辺地域等との連携などについて検討を行い、2018(平成 30)年 3 月 22 日には検討結果を取りまとめた「北海道新幹線倶知安駅周辺のまちづくり提言書」が町長へ手交されました。

この提言書を踏まえ当町では 2019(平成 31)年 3 月に、駅周辺のまちづくりのコンセプトである「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～」を目指し「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想」を策定したところです。

本計画は「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想」を踏まえた新駅周辺の将来像をより具体的なものにするため、新駅周辺の整備に向けた課題の整理や住民ニーズ等の把握を行ったうえで、整備方針を設定し、今後、必要となる取組を示すことにより、新幹線開業に向けたまちづくりや高速道路開通を見据えた交通ネットワークの構築を図るための計画として策定しました。

1.2 計画の対象範囲

本計画の対象は、以下の図の範囲とするほか、一部範囲外にある町道西 11 号公園通線、町道北 3 条西通を対象とします。



本計画の対象範囲

1.3 計画の見直しについて

本計画の策定時点では、並行在来線の存続・廃止の方向性が示されておらず、今後、その判断結果によっては駅前広場の機能配置や規模等に重要な影響を及ぼす可能性があります。

また、北海道新幹線札幌延伸、高速道路事業の着手や外資によるコンドミニアム建設、市街地でのリゾート従業員向けの旺盛な住宅需要などは急激な地価の高騰を招き、駅周辺施設の整備にあたり土地の取得を困難にしつつあります。

そのため、特に駅周辺の交通結節機能(駅前広場、駐車場等)の整備については、今後も引き続き慎重に検討を進めることとし、これら諸情勢の変化による本計画への影響などを考慮し、適宜、見直し(改訂)を行うこととします。

2 前提条件の整理

2.1 町の概要

2.1.1 概況

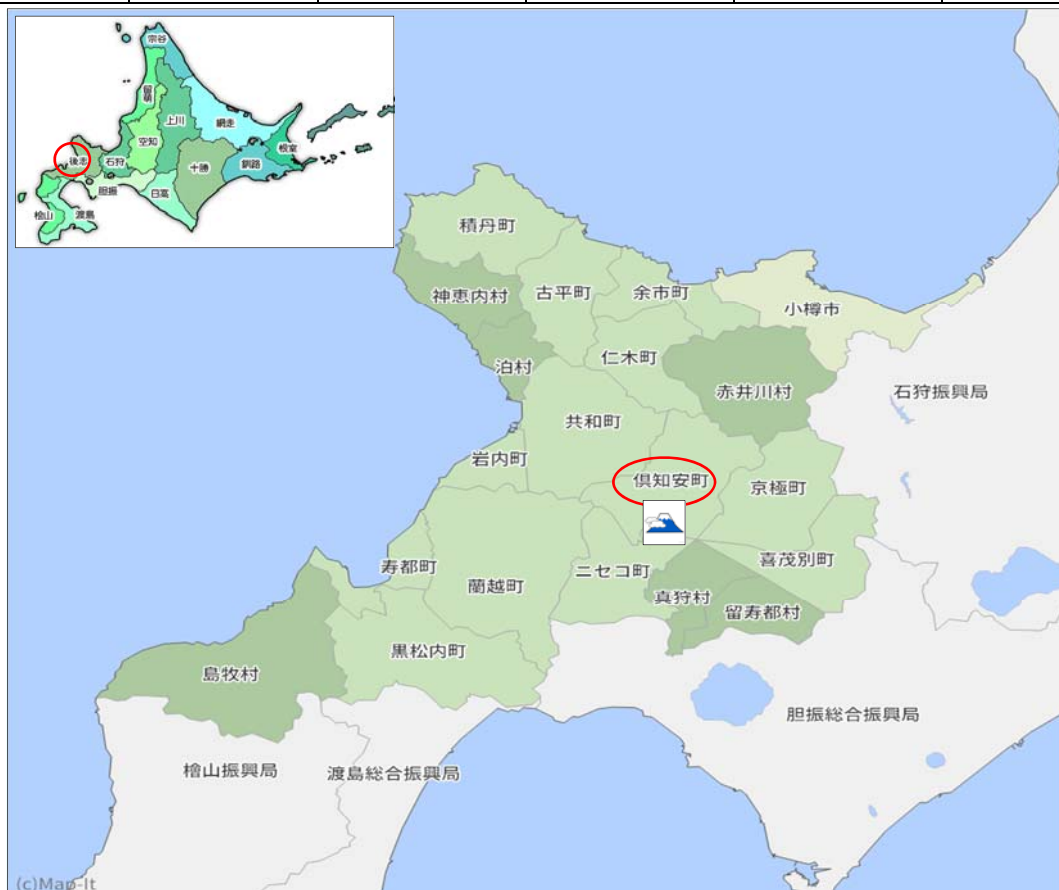
アイヌ語の「クッシャニ⇒くだの(ようなところ)を・流れ出る・ところ」をその名の由来¹とする当町は、北海道の中央西部、後志総合振興局² 管内のほぼ中央部に位置しています。

地形的には仁木町、赤井川村、京極町、喜茂別町、真狩村、ニセコ町、共和町に隣接しており、その姿が富士山に形が良く似ていることから「蝦夷富士」とも呼ばれ、日本百名山³ にも選定されている秀峰羊蹄山と、ニセコアンヌプリを主峰とするニセコ連峰に囲まれた盆地状の地形を呈し、尻別川や支流クトサン川などによって形成された河岸段丘と沖積地上に市街地が成立しています。

また、ニセコ連峰、羊蹄山及びその麓に広がる豊かな大地と、清流日本一にも選ばれる尻別川の恵みを享受する自然豊かな町です。

町の概要

面積(km ²)	方位		長さ(km)		海拔(m)
	経度(東経)	緯度(北緯)	東西	南北	
261.34	140° 45'18"	42° 53'42"	25.1	21.8	176



町の位置

¹ 町名の由来については諸説存在する

² 小樽市 / 島牧村 / 寿都町 / 黒松内町 / 蘭越町 / ニセコ町 / 真狩村 / 留寿都村 / 喜茂別町 / 京極町 / 倶知安町 / 共和町 / 岩内町 / 泊村 / 神恵内村 / 積丹町 / 古平町 / 仁木町 / 余市町 / 赤井川村の 1 市 13 町 6 村で構成

³ 日本山岳会の会員で小説家で登山家だった深田久弥が実際に登頂し日本の各地から選んだ 100 座の山の随筆集

この恵まれた自然環境を生かし「倶知安じゃが」のブランドで知られる「男爵いも」を主力とする畑作を中心とした農業と、夏は尻別川のラフティングや旭ヶ丘公園の一部を利用したフロートレイルをはじめとする豊富なアクティビティ、冬は上質のパウダースノーが満喫できるスキー・スノーボード等、四季を通した観光・レクリエーションを基幹産業として発展してきました。



じゃがいも畑



特産物のじゃがいも



ラフティング(尻別川)



羊蹄山を望むスノーボーダー



旭ヶ丘フロートレイル



ニセコクラシック

倶知安の四季

2.1.2 沿革

当町の成り立ちは 1892(明治 25)年 5 月、クッチャン原野に開墾の意思をもった人達が初めて定住するようになったことから始まります。

1893(明治 26)年 12 月 16 日の北海道庁令第 40 号によって「倶知安村」が設置されたときに「倶知安」という名称が使われるようになりました。

1904(明治 37)年には北海道鉄道(現在の JR 函館本線)が開通し、倶知安発展の牽引力となり、1910(明治 43)年には後志支庁が開庁し、倶知安村は交通・文化・経済に加え行政面でも後志の中核として位置づけられ、その後、1916(大正 5)年に町制を施行して「倶知安町」の誕生となりました。

じゃがいもを主力とする農業と自然を生かした観光業が盛んであり 2000(平成 12)年代以降は、スキーなどを目的とする海外からの観光客が多く訪れています。

また、2011(平成 23)年には開基 120 周年を迎えています。



開墾の始まったクッチャン原野

【開墾の始まったクッチャン原野(明治 25 年)】

明治 25 年に最初の入植者がクッチャン原野に入り、翌 26 年に倶知安村が設置され、虻田村戸長役場の管轄となりました。



大正時代の停車場前通

【大正時代の停車場前通】

明治 37 年に北海道鉄道が開通し現在の倶知安駅の場所に停車場ができました。

停車場前に市街地が形成され旅館、鉄道貨物取扱店、商店、飲食店が開業しました(現駅前通り)。



役場新庁舎

【役場新庁舎(大正 5 年)】

大正 4 年に二級町村から一級町村に移行し、翌年役場庁舎を新築しました。

2.1.3 気候

当町の気候は日本海側気候に分類され、春から夏にかけては温暖で晴天の日が多く冬は北西からの季節風の影響を受けて平均で年間 10m 以上の降雪量と 20m 弱の最深積雪を観測するなど全国屈指の豪雪地帯であり、「特別豪雪地帯」⁴に指定されています。

気温と降水量

年次	気温(℃)					降水量(mm)		
	年平均	日最高	月日	日最低	月日	総量	日最大量	月日
2011(平成 23 年)	7.1	31.5	8 月 11 日	-20.6	12 月 9 日	1,792.5	70.0	9 月 2 日
2012(平成 24 年)	7.3	31.8	9 月 18 日	-21.7	1 月 28 日	1,715.5	62.5	8 月 16 日
2013(平成 25 年)	7.2	30.8	7 月 8 日	-19.4	1 月 26 日	1,754.5	50.0	10 月 25
2014(平成 26 年)	6.9	32.5	6 月 4 日	-20.7	2 月 8 日	1,638.0	66.0	8 月 5 日
2015(平成 27 年)	7.9	31.3	8 月 5 日	-15.0	2 月 6 日	1,625.5	111.0	3 月 10 日
2016(平成 28 年)	7.3	32.4	8 月 8 日	-17.7	3 月 13 日	1,628.0	43.5	11 月 5 日
2017(平成 29 年)	6.9	31.7	7 月 10 日	-21.4	2 月 27 日	1,608.5	62.0	7 月 16 日
2018(平成 30 年)	7.4	32.5	7 月 30 日	-21.6	2 月 2 日	1,888.5	75.0	7 月 5 日

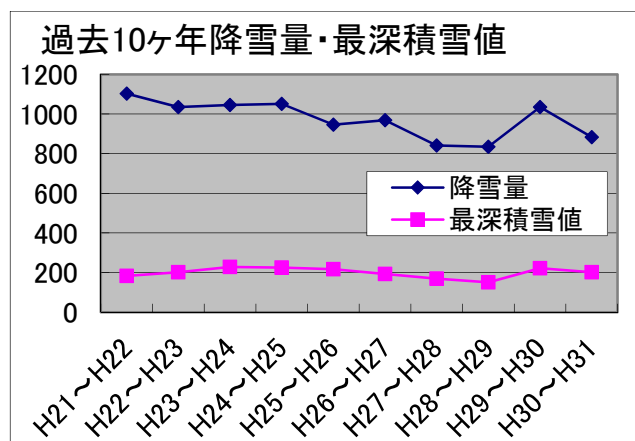
出典:気象庁データより作成

過去 10 ヶ年総降雪量・最新積雪値

(単位: cm)

過去 10 ヶ年総降雪量・最深積雪値										
区分	H21～H22	H22～H23	H23～H24	H24～H25	H25～H26	H26～H27	H27～H28	H28～H29	H29～H30	H30～H31
総降雪量	1103	1035	1046	1051	946	969	841	835	1038	883
最深積雪値	183	202	228	225	217	193	169	151	222	202

出典:気象庁データ



過去 10 ヶ年降雪量・最深積雪値



除雪に奔走する小型除雪車

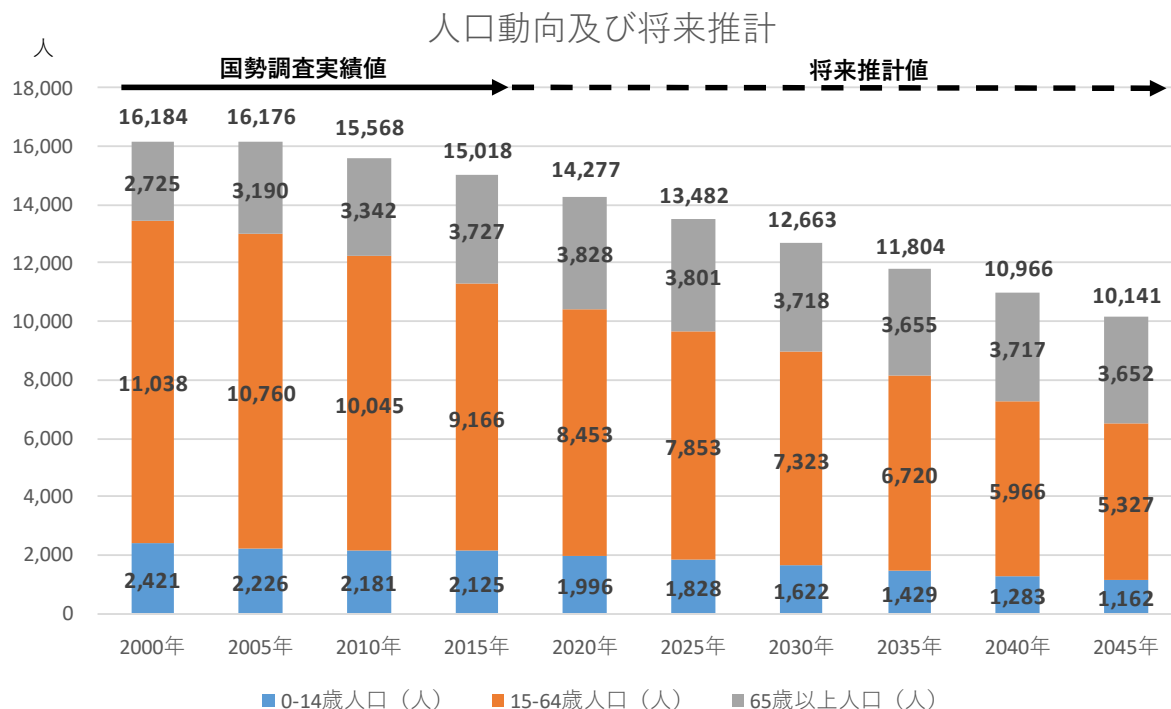
出典:気象庁データより作成

⁴ 豪雪地帯のうち「積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域

2.1.4 人口の状況

当町の総人口は国勢調査人口をみると 1980(昭和 55)年の 18,893 人をピークに年々減少傾向にあり、2015(平成 27)年国勢調査では 15,018 人と減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の最新の将来推計人口によると、今後更なる人口減少が予測され、2045(令和 27)年には 10,141 人まで減少することが推計されています。



当町の人口動向及び将来推計

■ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2018(平成 30)年推計)を基に作成

また、ニセコひらふ地区への外国人観光客の増加に伴い、本地区を中心に海外資本の事業所が増加したことで、外国籍住民数は、2008(平成 20)年から 2019(令和元)年の間で約 5 倍に増加しています。

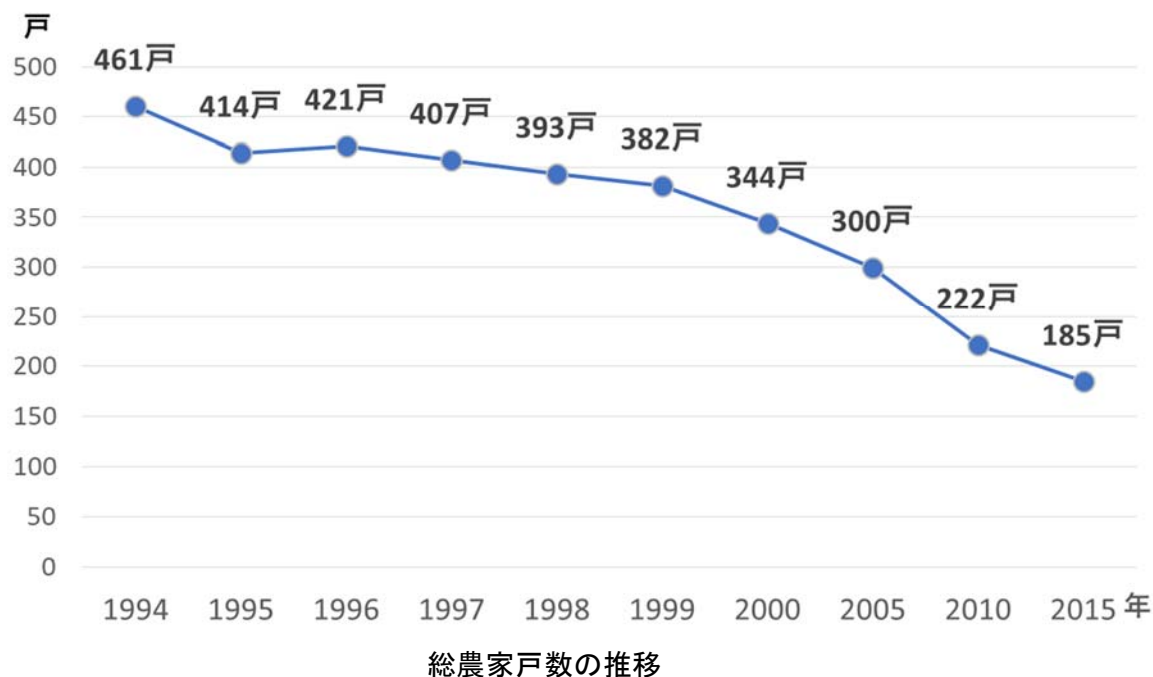


外国籍人口の推移

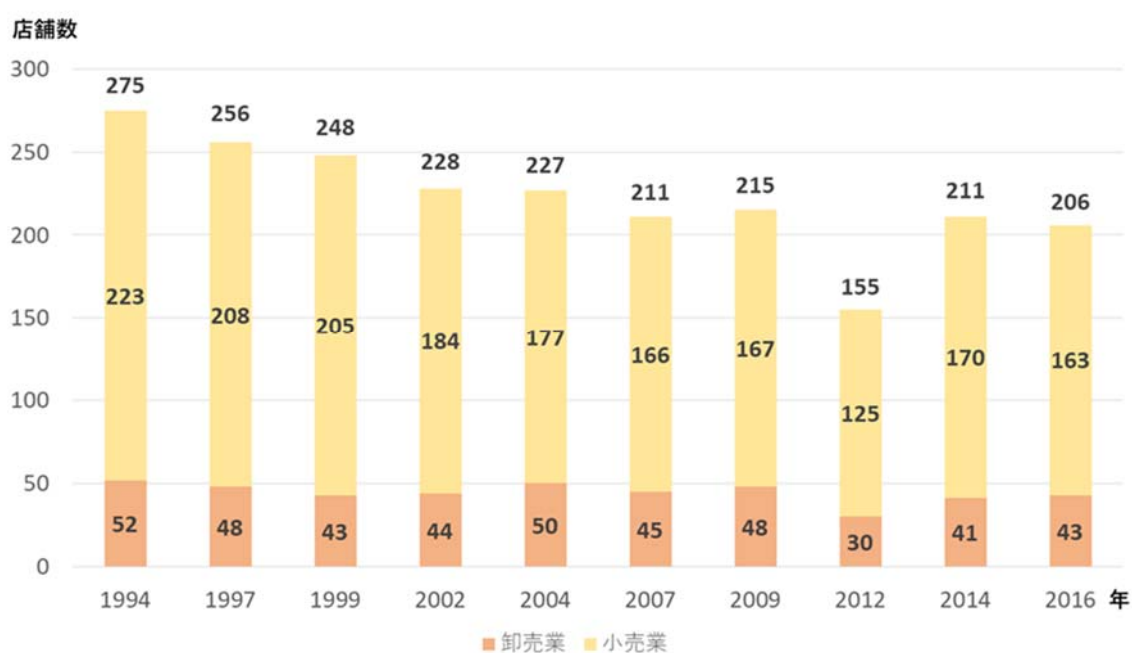
■ 倶知安町住民基本台帳を基に作成

2.2 産業の状況

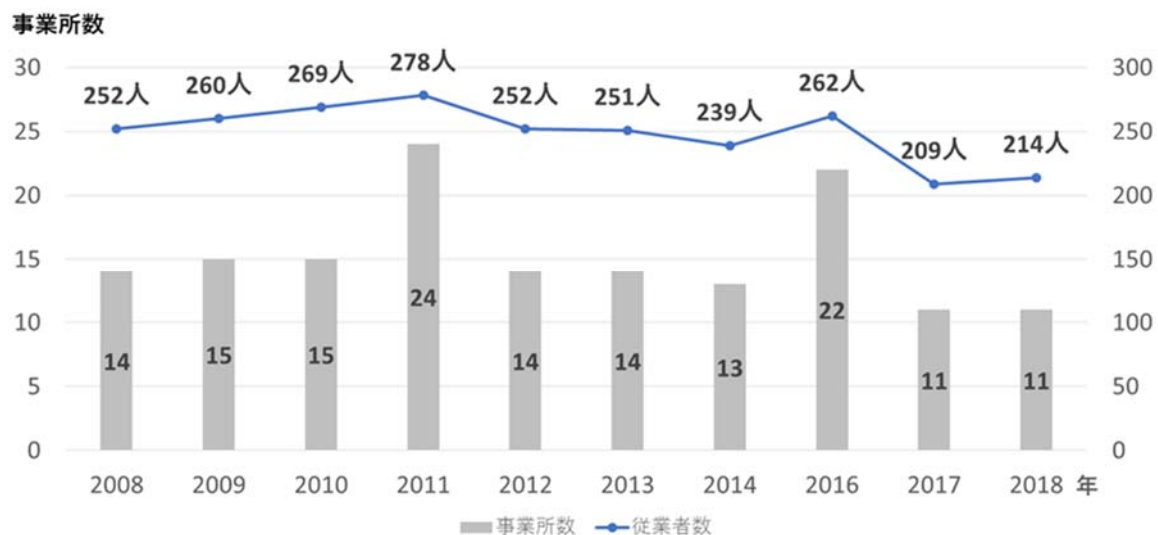
第1次産業、第2次産業、第3次産業ともに減少しており、各産業とも後継者不足が課題となっています。



出典：農林業センサス



出典：商業統計調査・経済センサス



製造業の事業所数と従業者数の推移

■ 2011年及び2016年は経済センサスより引用
出典: 工業統計調査

産業別 15 歳以上就業者数

	2010 年	2015 年	比較
第 1 次産業	756 人	709 人	▲47 人
第 2 次産業	965 人	925 人	▲40 人
第 3 次産業	6,322 人	5,957 人	▲365 人

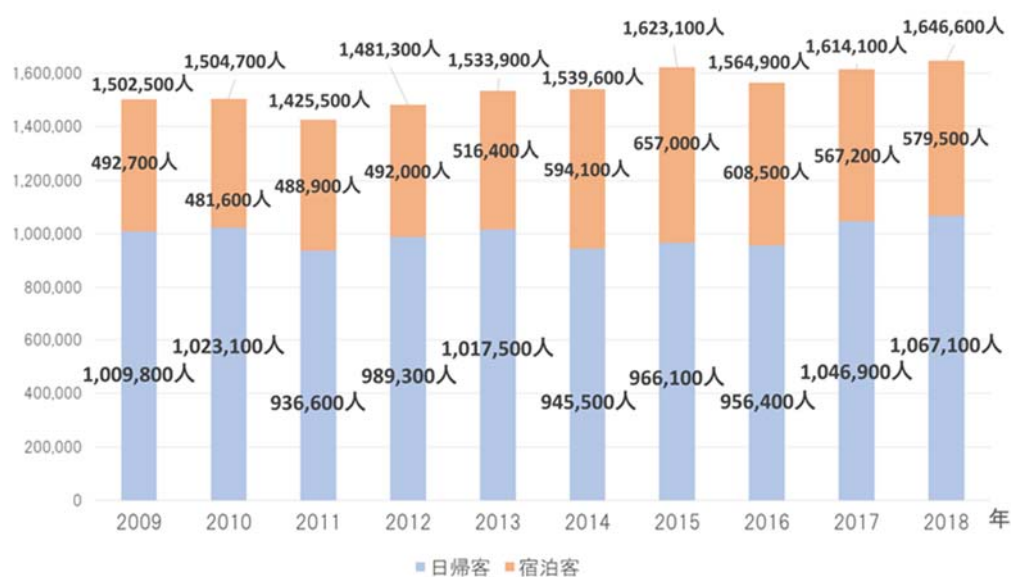
出典: 国勢調査

2.3 観光の状況

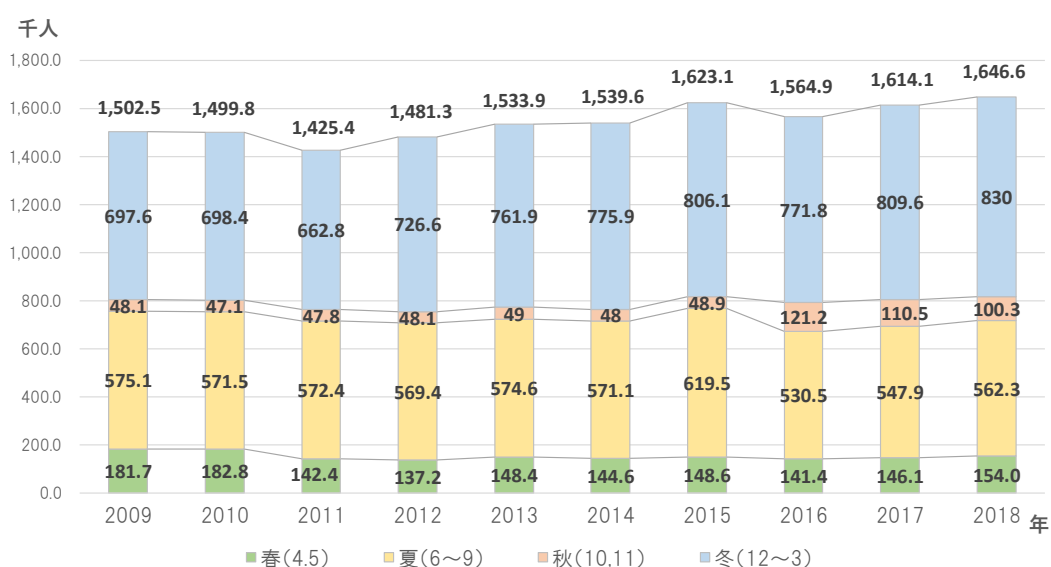
主要産業の 1 つである観光は、高度経済成長期の頃よりスキー場・リフトの整備が進んだことで、国内有数のスキーエリアとなり、更に 2000 年代以降のインバウンド取り込みを経て、国際的な観光リゾート地域となってきています。

外国人宿泊延数は、総宿泊延数に対し、外国人観光客の宿泊延数の伸び率が高く、2018 年度の外国人宿泊延数は 46 万人泊で、2009 年度に比べて 2.8 倍となっています。また、観光客は、依然として、オーストラリアからが多くなっていますが、近年の宿泊延数の伸びは、主にアジアが中心となっています。

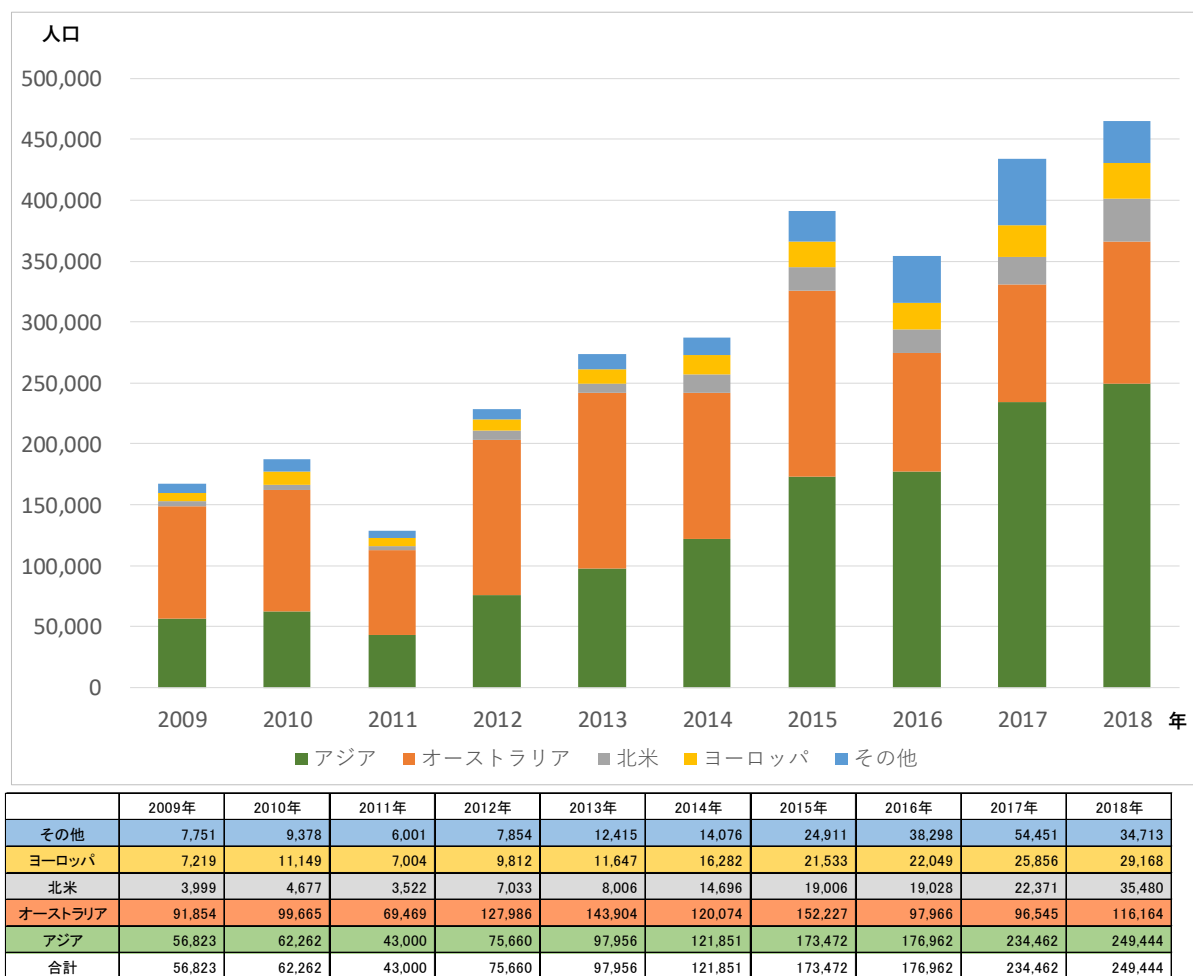
観光は、地域経済の牽引役として大きな経済効果をもたらしていますが、観光人材の不足や受入環境の整備など多くを抱えています。



観光客入込数の推移



季節別観光客入込数の推移



国別の外国人宿泊延数の推移

2.4 倶知安市街地の概要

倶知安駅から東の平地に位置する市街地は、商業・業務施設と町役場や後志総合振興局、倶知安厚生病院等の公共・公益施設が集中して立地しており、町民の暮らしと周辺町村を含む経済の中心地となっています。

また、近年外国人の別荘需要やリゾート地区従業者等の住宅需要の高まりにより、地価は上昇が続いており、住宅地では上昇率が4年連続全国一位となっている調査地点もあります。このような地価の上昇は地域活性化に寄与する反面、土地の利活用が制約されることも懸念されます。

さらに、特別豪雪地帯に指定されている当町では雪害対策とともに、商店街の空き店舗対策が重要な課題となっています。

こうした課題に対応するため、中心市街地の活性化、まちなか居住、公共施設等の老朽化への対応などに継続的に取り組んでいるとともに、将来予定されている北海道新幹線倶知安駅新駅開業や北海道横断自動車道(仮称)倶知安 IC 開通に向けた検討を進めています。

2.5 ニセコひらふ地区の概要

ニセコひらふ地区(倶知安町字山田、字樺山)は、倶知安市街地の南部に位置し、標高 1,308m のニセコアンヌプリの裾野に広がる「ニセコグラン・ヒラフスキー場」や「ニセコ HANAZONO リゾート」を有し、隣接するニセコ町の「ニセコビレッジスキー場」や「ニセコアンヌプリ国際スキー場」、蘭越町の「チセヌプリスキー場」などとともに世界的に知られる一大スキーリゾート「Niseko」を形成しています。

近年、インバウンド誘致により訪日観光客が増加しているとともに、外国人の別荘需要等の影響により、ホテルやコンドミニアム等の建設が増加しており、地区周辺の地価は、倶知安市街地を上回っています。

また、土地利用の整序とともに、自然景観と環境の保全を図るために、準都市計画区域に指定され、景観地区と特定用途制限地域を決定しています。

本地区では、このまま開発が続いていくと様々な問題が顕在化することから、地区の良好な環境を維持していくため、受入容量を意識した開発許可が課題となっています。



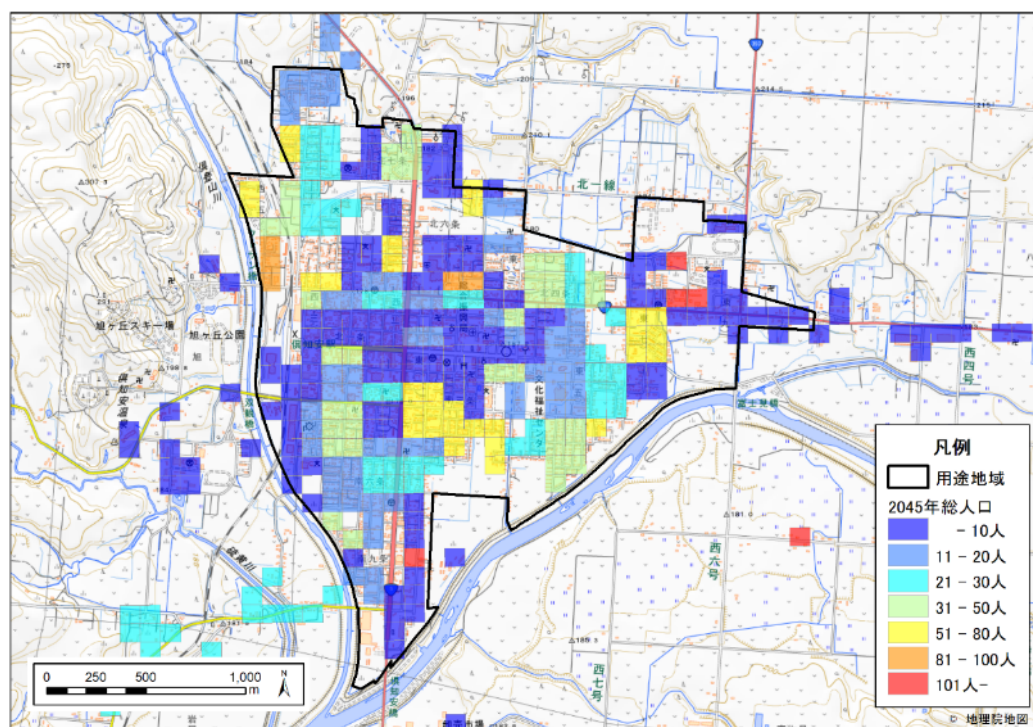
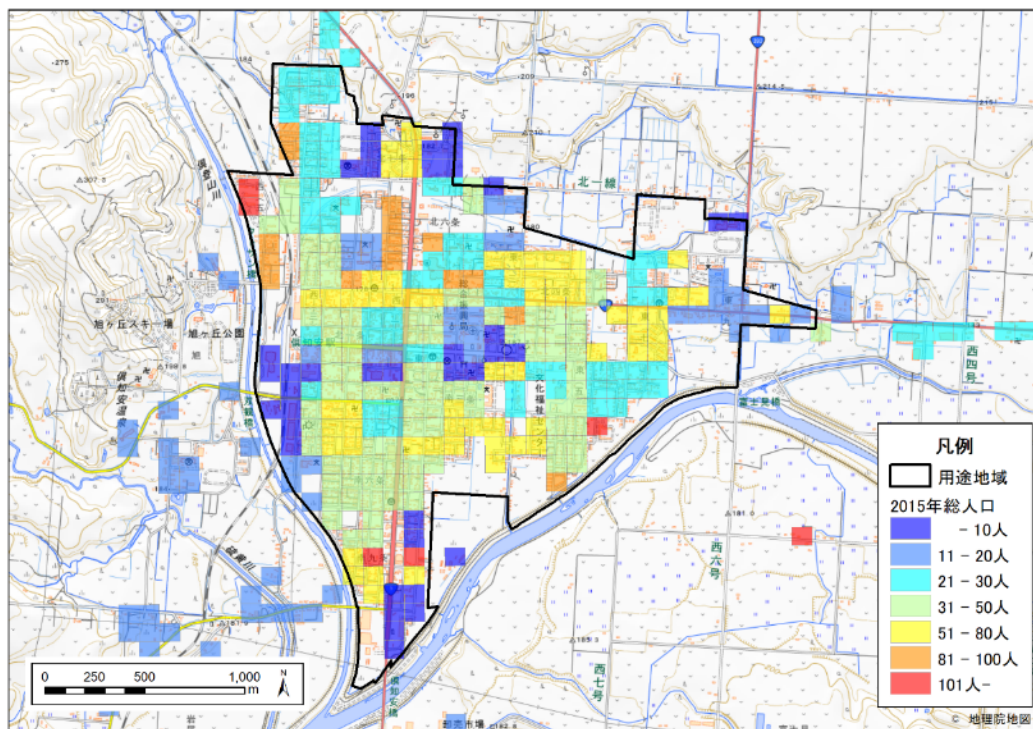
スキー場利用客で混雑するひらふ坂

2.6 倶知安市街地の現状

2.6.1 倶知安市街地の人口の状況と高齢化の状況

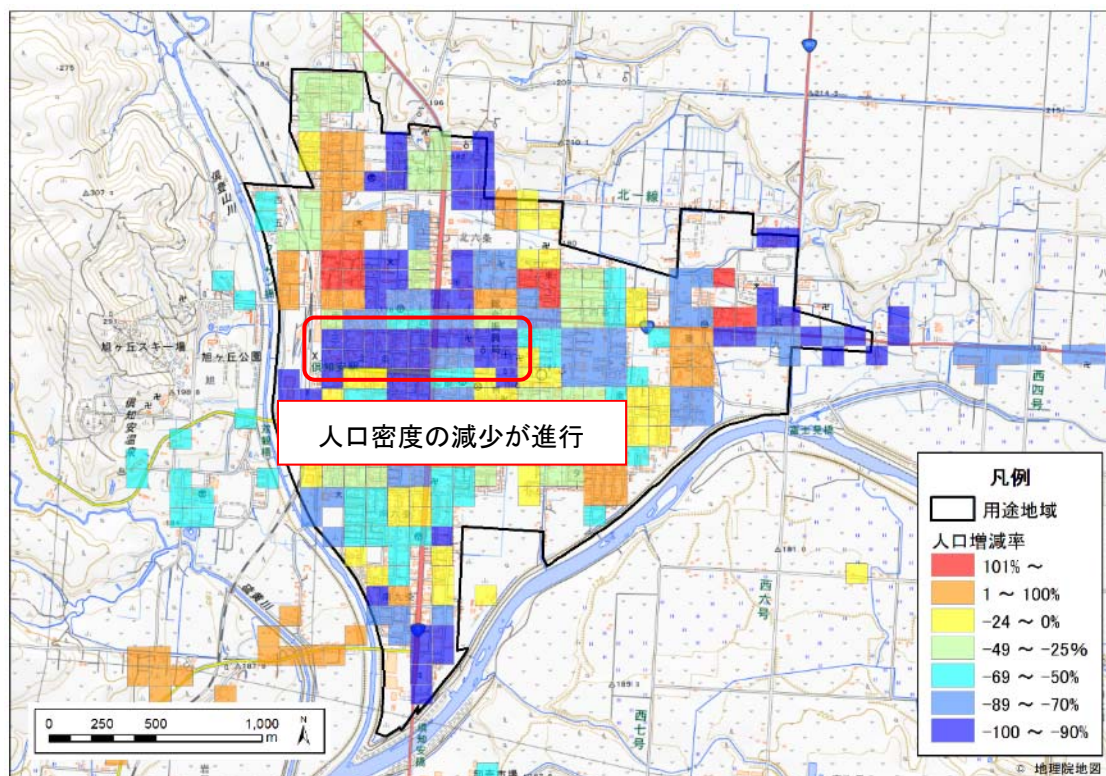
1) 人口の状況

国立社会保障・人口問題研究所の平成 30(2016)年推計では、2015 年から 2045 年までの 30 年間(5 年ごと)について、男女年齢(5 歳)階級別に将来人口が推計されています。これに基づく倶知安市街地の人口密度(人/ha)は、2015 年で 50 人/ha 以下のエリアが多くを占めていますが、2045 年では、10 人/ha 以下のエリアが多くなっています。



2015 年及び 2045 年での倶知安市街地の人口密度

出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所



俱知安市街地での人口密度の増減図(2015 年～2045 年)

出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所

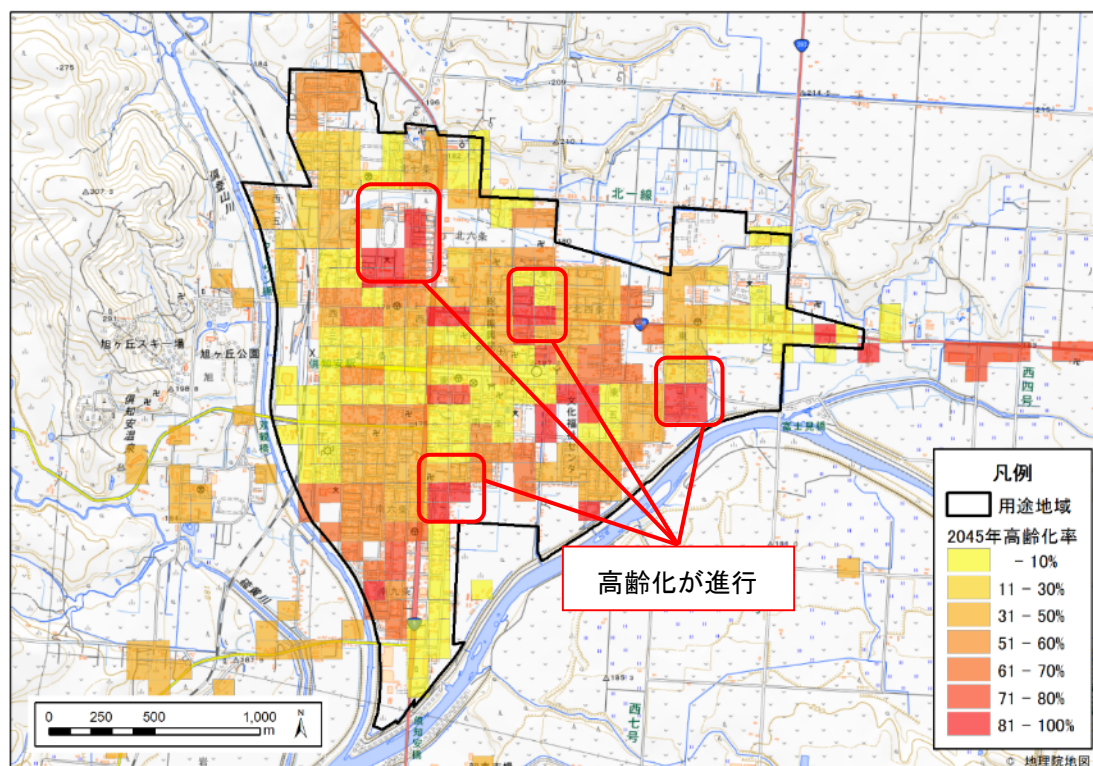
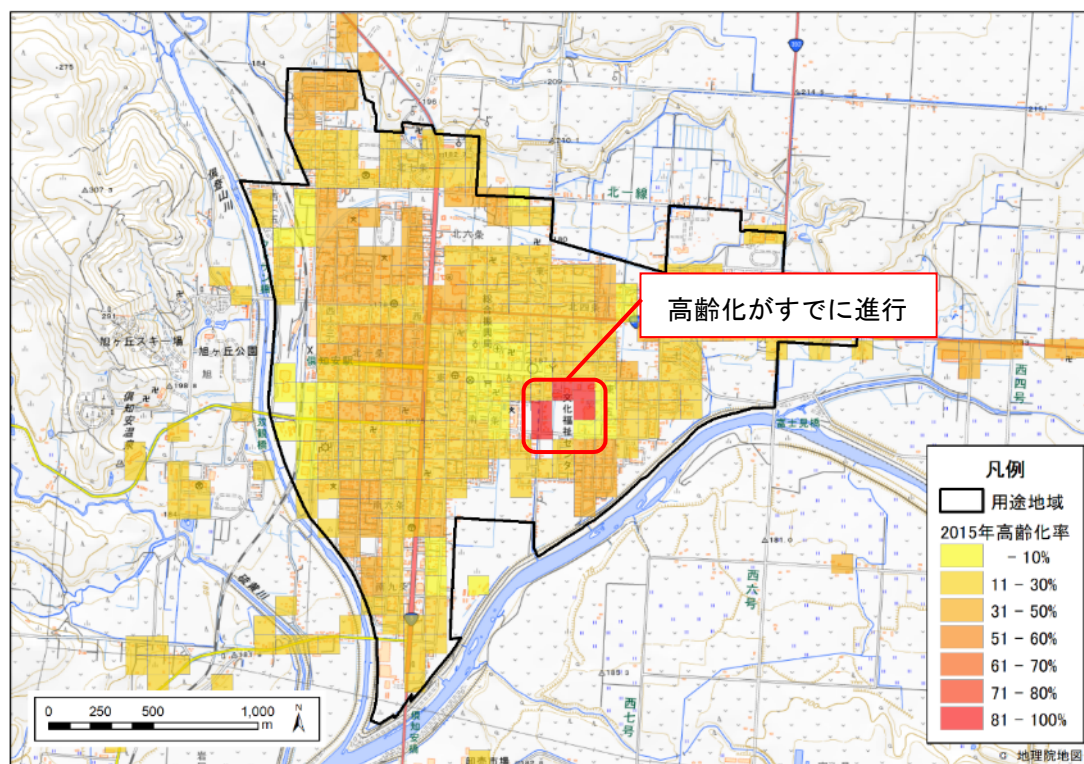
【人口密度の算出方法について】

人口密度は、人口情報メッシュ配分プログラム(国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 平成 30 年)をもとに作成しております。

「人口情報メッシュ配分プログラム」は「将来人口・世帯予測プログラム」で出力された小地域(町丁・字)単位の人口・世帯予測データを地域統計メッシュの細分(100m)メッシュに割り振るものです。割り振り方は、中心点が小地域(町丁・字)の内側にあるメッシュを当該小地域(町丁・字)のメッシュとしています。また、その小地域(町丁・字)のメッシュのうち、国土交通省国土数値情報の『土地利用細分メッシュデータ』の「建物用地」に分類されるメッシュに対してのみ、人口・世帯数等の予測データを等配分しています。なお、「建物用地」には居住用低層・高層建物の他に、商業・業務用ビルや工場も含まれますので、人口・世帯数等の予測データは、商業用地や工場用地のメッシュにも配分されます。

2) 高齢化の状況

2015 年では、高齢化率(メッシュ面積当たり 65 歳以上の人口割合)30%以下のエリアが多くを占めていますが、南 3 条の一部の地区では、高齢化率が高い状況にあります。また、2045 年には、高齢化率 31%以上のエリアが増加し、特に、倶知安中学校周辺、北 5 条東、南 3 条東、南 5 条東等では、高齢化率が 80%を超えています。



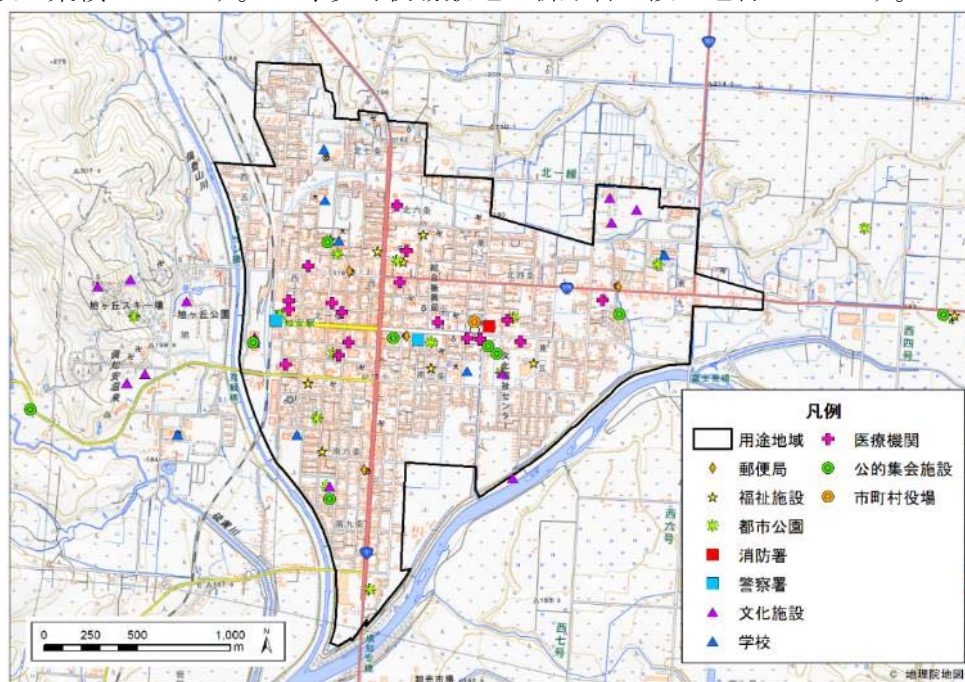
2015 年及び 2045 年での倶知安市街地の高齢化率の状況

出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所

2.6.2 都市機能関連施設の状況

1) 公共施設の分布状況

俱知安市街地には、町役場をはじめ、後志総合振興局、俱知安地方合同庁舎など国、道関連施設が集積しています。また、現町役場敷地で新庁舎建設が進行しています。

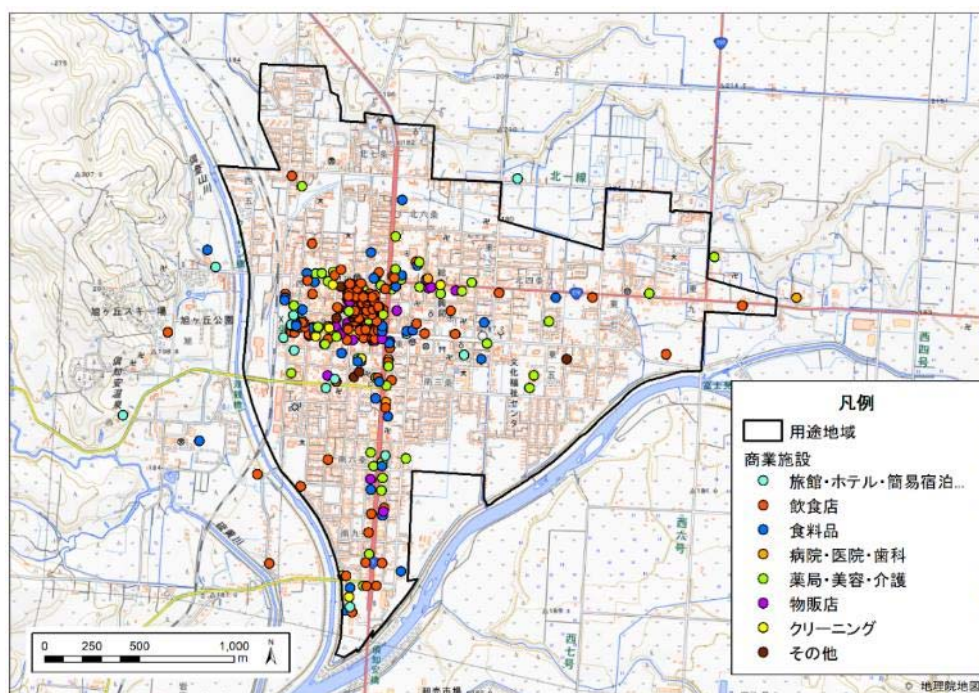


俱知安市街地での公共施設の立地状況

出典: 国土数値情報

2) 商業施設等の分布状況

俱知安市街地では、飲食店を中心に多くの施設が立地しています。また、俱知安駅の南側に宿泊施設が複数立地しています。



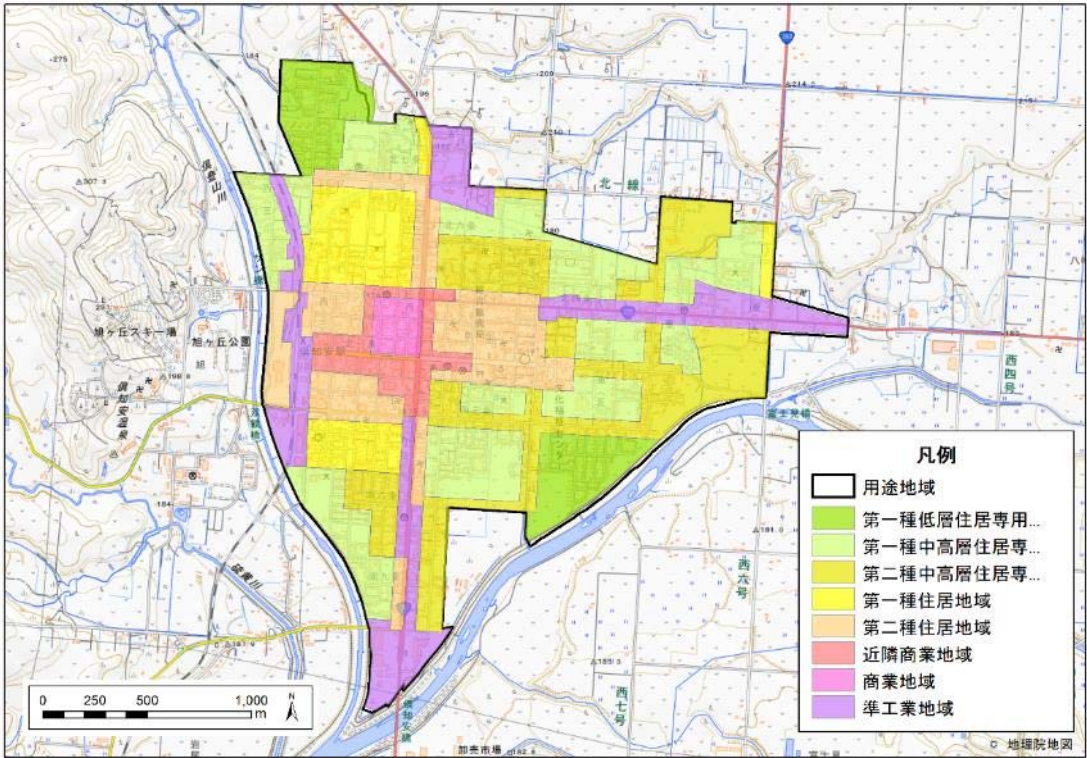
俱知安市街地での商業施設等の立地状況

出典: 国土数値情報

2.6.3 土地利用状況

1) 用途地域の状況

都市計画区域 1,142ha のうち 35.7%にあたる 407.7ha に用途地域を指定しています。このうち約 8 割は住居系用途地域で、商業系用途地域は駅周辺から国道 5 号までの一帯に指定しています。その他、当町ではニセコひらふ地区に準都市計画区域、さらに準都市計画区域内に景観地区と特定用途制限地域を決定しています。

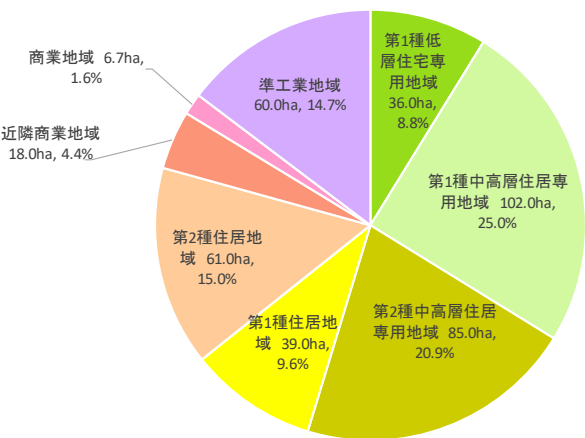


用途地域の状況

出典:国土数値情報

用途地域の指定経過

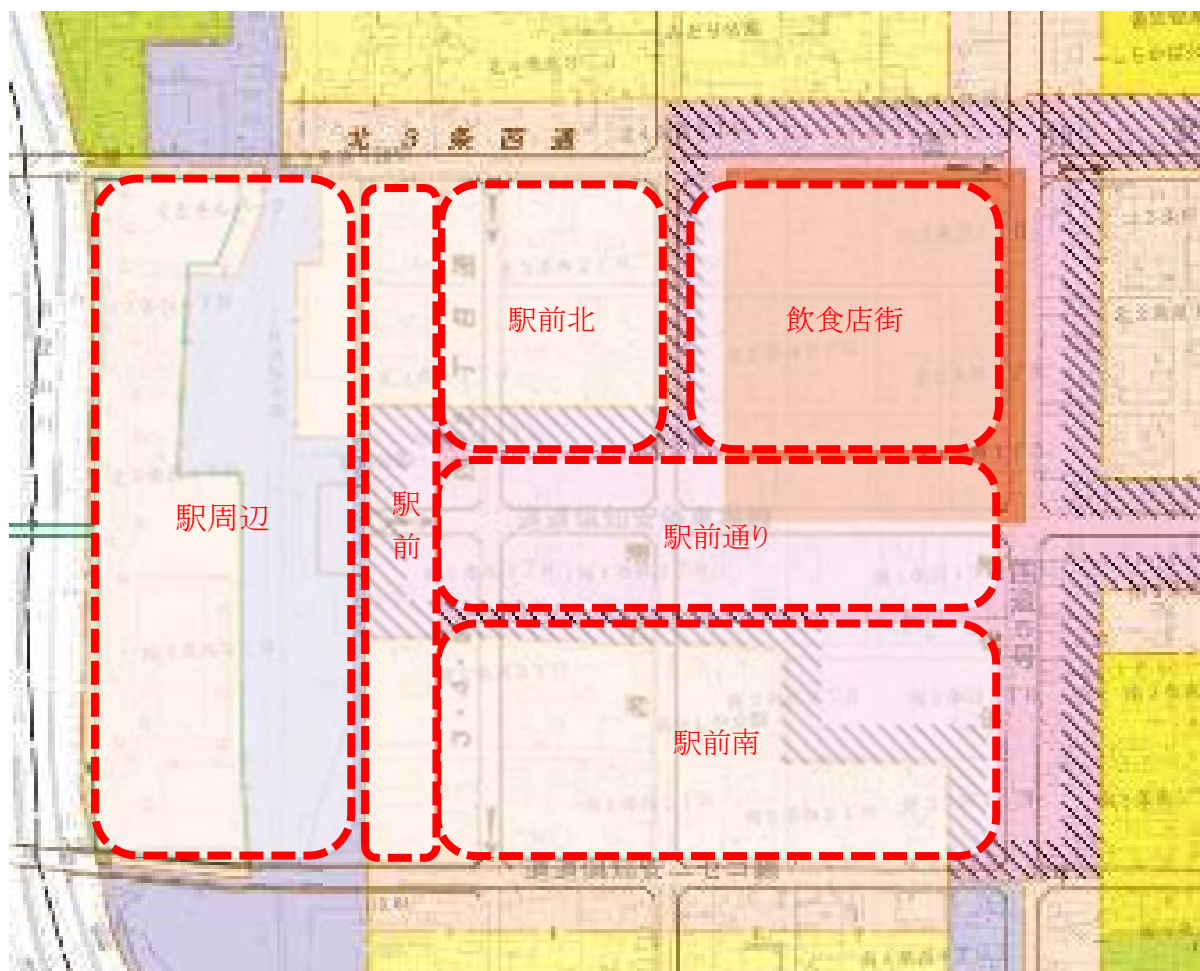
指定(決定)年月日	告示番号	内容
S24.6.27	建設省告示第 一 号	都市計画区域の決定
(当初決定年月日)		(当初)
S43.12.19	建設省告示第3665号	都市計画区域の変更
S47.7.20	倶知安町告示第23号	用途地域の決定
S47.7.20	倶知安町告示第24号	準防火地域の決定
S53.5.15	倶知安町告示第30号	用途地域の変更
S53.5.15	倶知安町告示第31号	準防火地域の変更
S60.10.11	北海道告示第1753号	都市計画区域の変更
S60.10.11	倶知安町告示第74号	用途地域の変更
S60.10.11	倶知安町告示第75号	準防火地域の変更
H7.3.31	倶知安町告示第23号	用途地域の変更
H7.3.31	倶知安町告示第24号	準防火地域の変更
H12.9.5	倶知安町告示第36号	用途地域の変更
H20.2.8	北海道告示第80号	準都市計画区域の指定
H20.3.7	倶知安町告示第19号	景観地区の決定
H21.3.25	倶知安町告示第19号	特定用途制限地域の決定
H23.3.29	倶知安町告示第22号	用途地域の変更
		(用途編入・種類の一部変更)



用途地域指定面積割合

2) 市街地における土地利用の状況

市街地の土地利用については、大きく6ゾーンに分類されます。また、各ゾーンの土地利用の概要は以下の通りとなります。



市街地における土地利用の状況

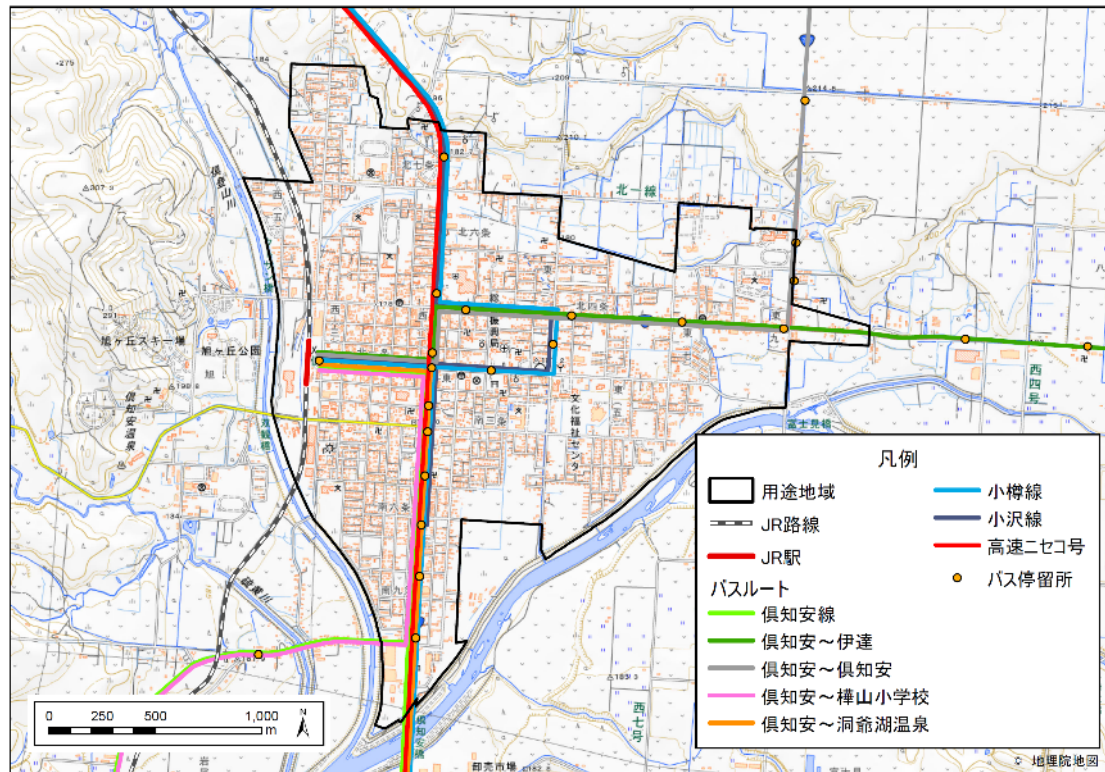
市街地における土地利用の概要

エリア	概要
駅周辺	・駅・公共施設・店舗などがあります。
駅前	・宿泊施設・事務所・住居などがあります。北側には住居や宿泊施設、南側には事務所などがあり同じ駅前でも利用状況が異なります。
駅前北	・住居・店舗・事務所が混在しています。
飲食店街	・まちなかにおける夜の賑わいを創出しているエリアであり、飲食店などがあります。
駅前通り	・まちなかにおける昼の賑わいを創出し、また、イベントで多くの町民が利用するなど、日常と非日常の利用が混在しているエリアであり、中小規模の店舗飲食店などがあります。
駅前南	・中規模の店舗・事務所・宿泊施設がある。他のエリアに比べると未利用地や使われていない建物があります。

2.7 公共交通の状況

2.7.1 倶知安市街地(路線バス)

路線バスについては、倶知安駅を起点もしくは経由して、ニセコ、岩内、伊達、ルスツ方面に運行されています。



倶知安市街地における路線バスの運行ルート

出典:国土数値情報

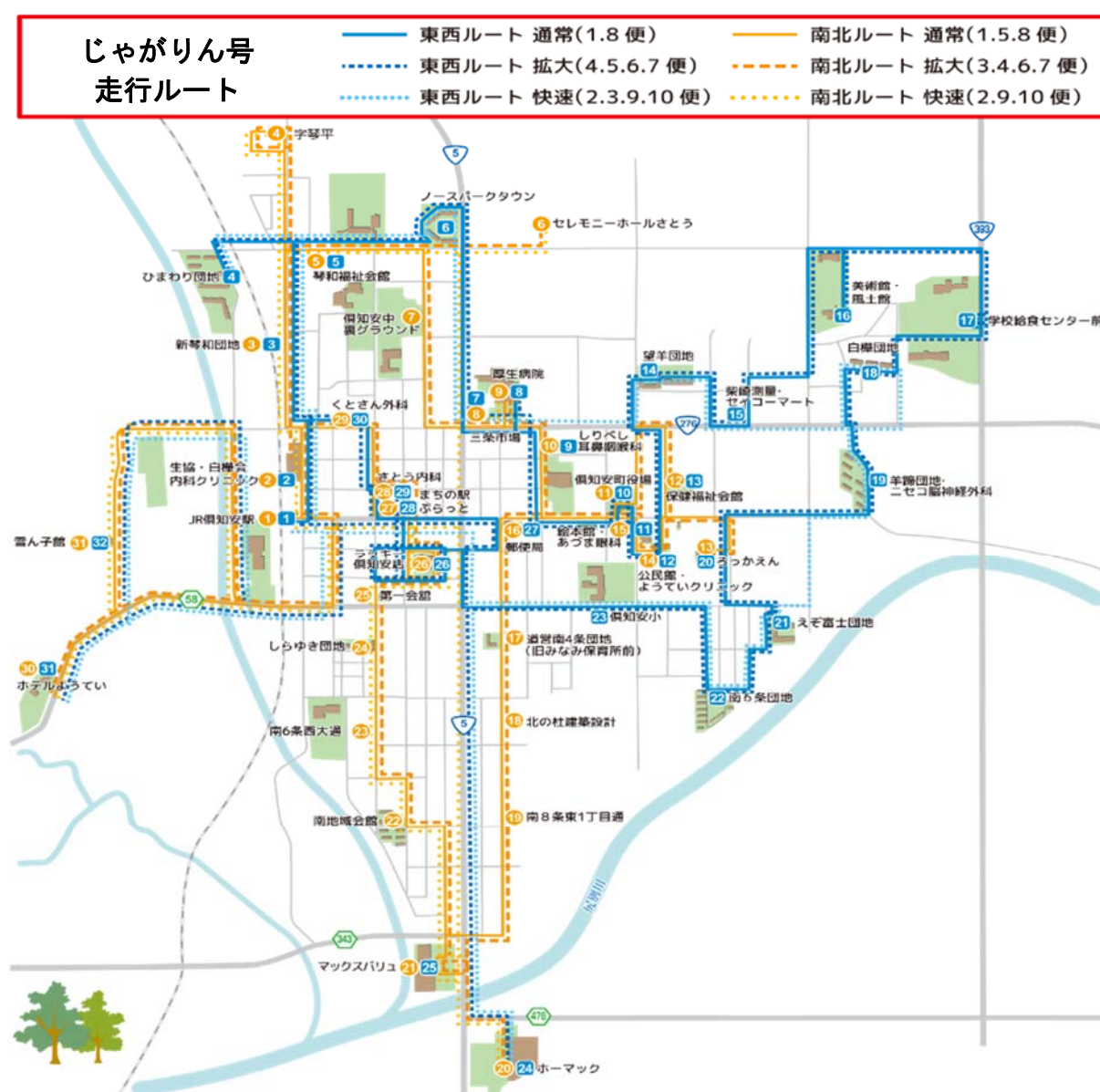
2.7.2 俱知安市街地(じゃがりん号)

当町は幹線の要衝として各市町村への JR・路線バス網があるものの市街地における生活需要に対応した公共交通の整備が課題であったことから、平成 21 年度より 3 年間、まちなか循環バス“じゃがりん号”を実証運行し、一定程度の需要の見通しが立った平成 24 年 4 月より通年運行を開始しています。

路線は大きく東西と南北の 2 ルートを設定し、経路等により 8 系統を設定しています。

じゃがりん号の運行状況

ルート		便数	
東西ルート	時計回り	通常(8 便)、拡大(4 便・6 便)、快速(2 便・10 便)	5 便
	反時計回り	通常(1 便)、拡大(5 便・7 便)、快速(3 便・9 便)	5 便
南北ルート	時計回り	通常(5,8 便)、拡大(3 便・6 便)、快速(10 便)	5 便
	反時計回り	通常(1 便)、拡大(4 便・7 便)、快速(2 便・9 便)	5 便



2.7.4 町外

広域での公共交通網については、鉄道として函館本線が運行されています。また、都市間バスとして札幌・小樽方面へは高速ニセコ号・小樽線、岩内方面へは小沢線、ルスツ・洞爺湖温泉方面へは倶知安～洞爺湖温泉線、伊達駅方面へは倶知安～伊達線が運行されています。さらに期間限定で新千歳空港方面にスキーバスが運行されています。



広域での公共交通の状況

町内を運行する路線バスの運行状況

運行主体	路線名	区間		運行本数		
ニセコバス (株)	小沢線	倶知安駅前	⇔ 岩内ターミナル	倶知安方面	9 便(平日) 6 便(休日)	
				岩内方面	9 便(平日) 6 便(休日)	
		小樽駅前	⇔ ニセコ駅前	小樽方面	4 便	倶知安駅前 経由
				ニセコ方面	4 便	
	小樽線	厚生病院前	⇔ ニセコ駅前	厚生病院前	1 便(平日のみ)	
				ニセコ方面	1 便(平日のみ)	
	倶知安線	倶知安駅前	⇔ ヒルトン・ニセコビ レッジ	倶知安方面	3 便	
				ニセコ方面	3 便	
		倶知安駅前	⇔ ひらふウェルカムセ ンター	倶知安方面	2 便 1 便(冬季のみ)	
				ニセコ方面	3 便 1 便(冬季のみ)	
道南バス (株)	倶知安～喜 茂別～大滝 ～伊達	倶知安駅前	⇔ 伊達駅前	倶知安方面	3 便	
				伊達方面	3 便	
		倶知安駅前	⇔ 喜茂別	倶知安方面	9 便	
				喜茂別方面	8 便	
	倶知安～東 小～大和～ 倶知安	倶知安駅前	⇔ 倶知安駅前		2 便 1 便(冬期のみ) 1 便(夏期のみ)	
	倶知安～真 狩～留寿都 ～洞爺湖温 泉	倶知安駅前	⇔ ルスツリゾート	倶知安方面	7 便	
				留寿都方面	7 便	
中央バス	高速バス	札幌駅前	⇔ いこいの湯宿いろは	札幌方面	3 便	倶知安駅前 経由
				ニセコ方面	3 便	
ニセコバス (株)	スキーバス	倶知安駅前	⇔ ひらふウェルカムセ ンター	倶知安方面	7 便(冬期のみ)	ナイト号
				ニセコ方面	8 便(冬期のみ)	
		ニセコスキ ー場	⇔ 新千歳空港	ニセコ方面	5 便(冬期のみ)	
				千歳方面	5 便(冬期のみ)	
		ニセコスキ ー場	⇔ 札幌駅前	ニセコ方面	2 便(冬期のみ)	
				札幌方面	2 便(冬期のみ)	
道南バス (株)	スキーバス	倶知安駅前	⇔ ニセコビレッジスキ ーリゾート	倶知安方面	3 便(冬期のみ)	
				ニセコ方面	3 便(冬期のみ)	
		倶知安駅前	⇔ ひらふウェルカムセ ンター	倶知安方面	4 便(内 1 便は樺山小 発)(冬期のみ)	
				ニセコ方面	3 便(冬期のみ)	
		ニセコノー ザンアンヌ プリ	⇔ ルスツリゾート	ルスツ方面	2 便(冬期のみ)	倶知安駅前 経由
				ニセコ方面	2 便(冬期のみ)	

沿線各駅の状況

駅名	乗降客数 (人/日) ※1	運行本数		2 次交通の乗り入れ状況
		小樽 方面	長万部 方面	
小樽	18796	39	17	高島祝津線 [北海道中央バス] 小樽市内本線 [北海道中央バス] 望洋台線 [北海道中央バス] 他多数
塩谷	78	17	17	
蘭島	56	17	16	余市線 [北海道中央バス] 積丹線 [北海道中央バス] 積丹線 [北海道中央バス]
余市	1330	17	14	銀山線 [北海道中央バス] 積丹線 [北海道中央バス] 協会病院線 [北海道中央バス] 赤井川線 [北海道中央バス]
仁木	160	15	14	
然別	26	15	11	
銀山	70	13	12	
小沢	34	13	12	
倶知安	1074	13	7	倶知安～伊達 [道南バス] 倶知安～倶知安 [道南バス] 小樽線 [ニセコバス] 倶知安～洞爺湖温泉 [道南バス] 倶知安～樺山小学校 [道南バス] 小沢線 [ニセコバス] 倶知安線 [ニセコバス] (市街地 ジャがりん号) 当町
比羅夫	4	7	7	
ニセコ	210	7	7	小樽線 [ニセコバス] 福井線 [ニセコ駅前] [ニセコバス]
昆布	30	7	7	福井線 [ニセコバス] 福井線 [ニセコ駅前] [ニセコバス]
蘭越	154	7	5	福井線 [ニセコバス] 福井線 [ニセコ駅前] [ニセコバス]
目名	8	4	5	
熱郇	6	4	5	
黒松内	120	4	5	黒松内線 [ニセコバス] 長万部線 [ニセコバス]
二股	0	4	5	黒松内線 [ニセコバス] 長万部線 [ニセコバス]
長万部	300	4	18	長万部線 [ニセコバス] 瀬棚・長万部線 [函館バス] 函館・長万部線 [函館バス]

※1 小樽駅、余市駅、倶知安駅、ニセコ駅、蘭越駅、長万部駅は2017年実績、塩谷駅、蘭島駅、仁木駅、然別駅、銀山駅、小沢駅、比羅夫駅、昆布駅、目名駅、熱郇駅、黒松内駅、二股駅は2014年実績

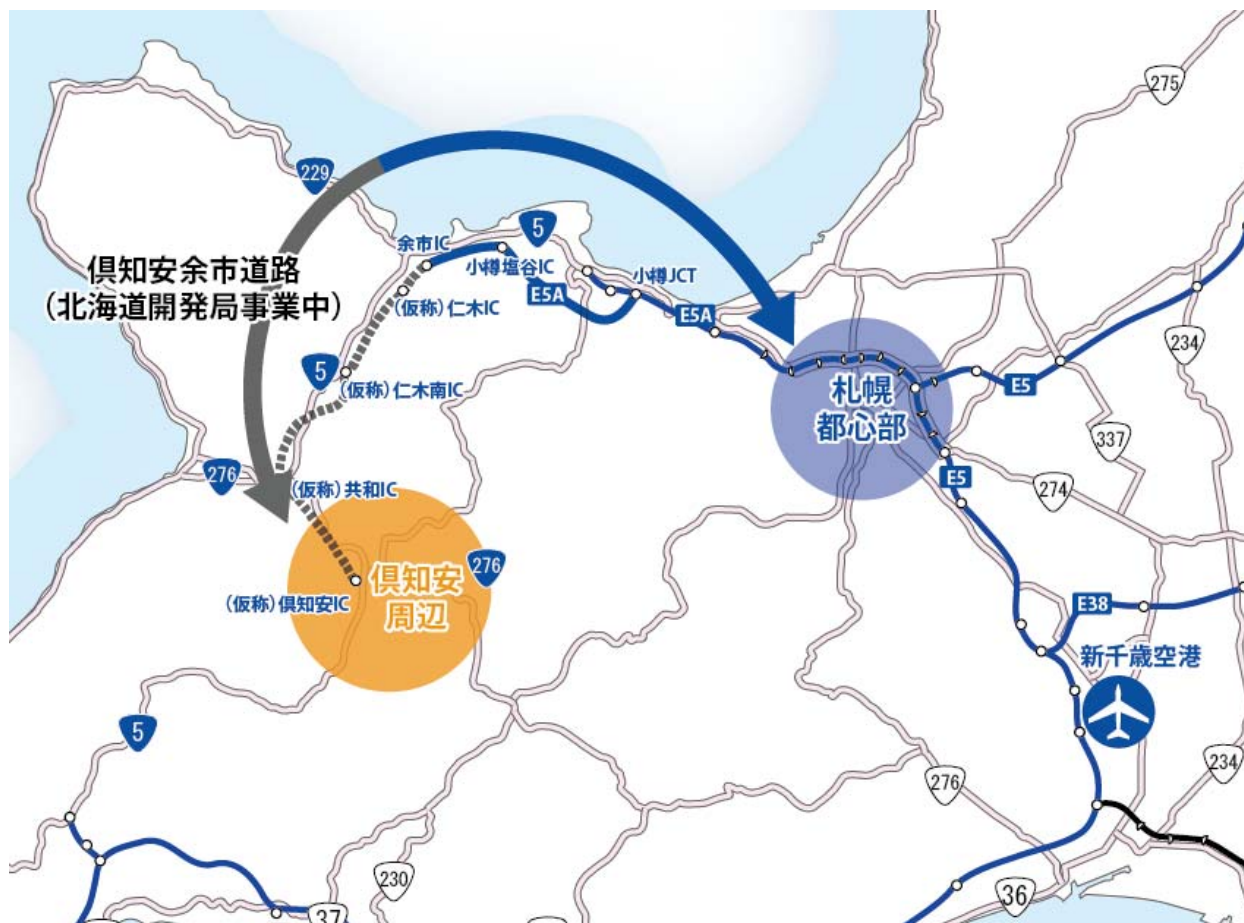
2.8 道路ネットワークの状況

当町の道路ネットワークは、国道 5 号、国道 276 号、国道 393 号を骨格に形成されており、今後は後志自動車道が整備される予定となっています。

また、後志自動車道について、平成 30 年 12 月に後志自動車道(余市 IC～小樽 JCT 間)が開通し、新幹線開業時までには(仮称)倶知安 IC までの開通が見込まれます。

高速交通ネットワークの整備によって、札幌都市圏までの大幅な移動時間の短縮によりヒト・モノの流れが大きく変わることが想定されます。

新幹線と高速道路の開業を控え、後志管内におけるこの二つの高速交通網の重要交通拠点として当町の担う役割は非常に重要です。



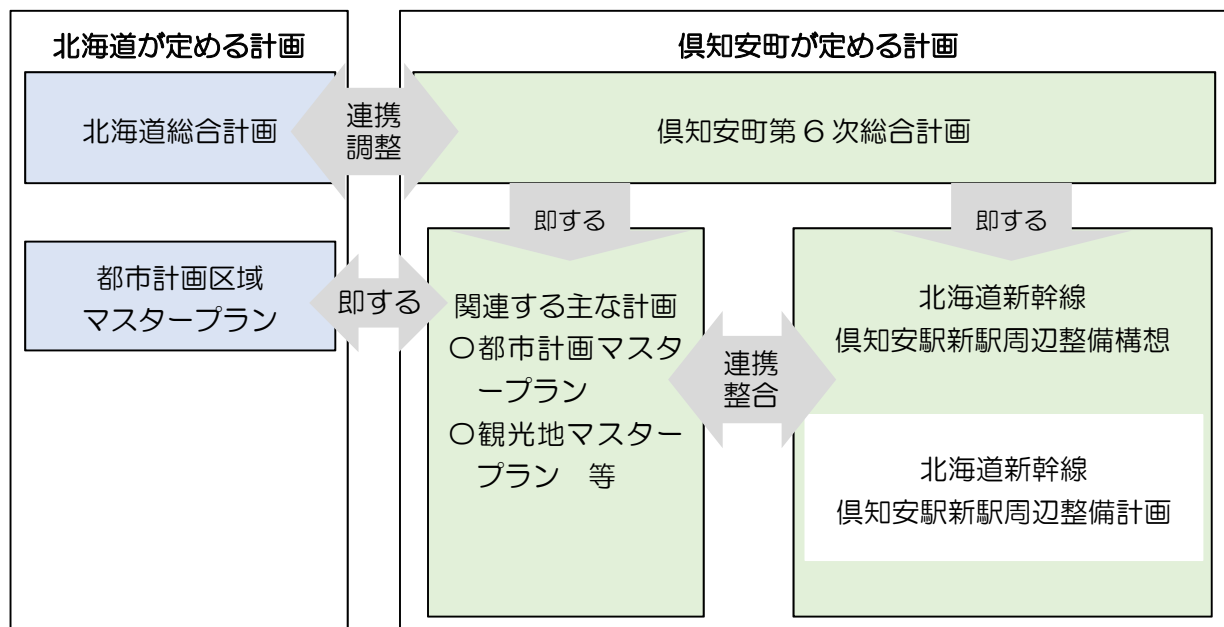
倶知安余市道路概略ルート図

北海道横断北海道横断自動車道((仮称)倶知安 IC～小樽 JCT)事業状況

年月日	区間	内容
H28. 5. 29	共和～余市	着工
H30. 12. 8	余市 IC～小樽 JCT	開通
H30. 11. 23	倶知安～共和	着工

2.9 上位関連計画における位置づけ

本計画は、下図の通り、「北海道が定める計画」及び「倶知安町第 6 次総合計画」に即するとともに、都市計画マスタープランや観光マスタープラン等と連携・整合を図る計画として、位置付けられます。



上位関連計画の体系

2.9.1 第 6 次倶知安町総合計画

第 6 次倶知安町総合計画基本構想の土地利用の方針では、倶知安駅周辺から町役場周辺までの範囲において、ニセコひらふ地区・花園地区などのリゾートエリアとの連携を踏まえた宿泊施設などの集積が期待されているとともに、北海道新幹線倶知安駅新駅開業に合わせた駅前広場やバスターミナルなどの広域的な交通結節点としての機能整備も必要となることから、今後も都市機能の維持・充実に努めるものとしています。

また、基本計画では、以下のような施策を位置づけしています。

第 6 次倶知安町総合計画における倶知安駅周辺の位置づけ

項目			概要
基本目標1 くっちゃん で暮らす幸 せを感じる	個別目標 4 帰ってきたく なる故郷(まち) にする	景観形成	● 町が自ら責任を持ち、主体性を持って景観形成を進めて行くため、景観行政団体への移行と景観法に基づく景観計画の策定について検討を行い、駅周辺を中心とした市街地の街並み形成に取り組む
	個別目標 5 住みたくする 都市(まち)にする	都市計画	● 倶知安駅周辺においては、在来線の存廃を見据えつつ、北海道新幹線・倶知安駅開業に合わせた駅前広場やアクセス道路などの整備計画を踏まえ、適宜都市計画を見直し、目指すべき世界有数の山岳リゾート地にふさわしい機能、空間、魅力、風格を備えた町への成長を図る
		公共交通	● 北海道新幹線・倶知安駅を拠点としたパーク&ライドや市街地とニセコひらふ地区を結ぶ公共交通の強化、送迎バスの運行ルール等の検討などによって、ニセコひらふ地区の交通混雑の緩和を官民連携して取り組む
	個別目標 6 新幹線と高速道 路によって人と 地域がつながる まちにする	広域ネット ワークの 拠点	● 倶知安駅は当町だけでなく、周辺町村も含めた広域的なハブターミナルとなることを踏まえ、駅周辺におけるバスターミナル、タクシー、送迎乗降場、パークアンドライド型駐車場及び一般駐車場などの整備が必要となるため、周辺町村との連携・調整についても検討する ● 新たに建設される新幹線駅舎には、快適な待合環境やユニバーサルデザインによる案内機能などの充実を図るとともに、駅前広場は国際リゾート地のゲートウェイとして、憩いの場やイベントスペースなどの歩行者を優先した空間整備について検討や調整を推進する ● 結節点となる新幹線駅とインターチェンジとのアクセスとなる道路の整備など、当町の広域ネットワーク拠点としての機能を強化する
		駅・IC 周 辺の空間 づくり	● 官民連携により、駅前通りを中心に誰もが「歩いて楽しむことができる街並み」を形成し、住民が自然と集える「憩いの場」の設置を検討するとともに、駅前広場と憩いの場が一体となったイベントの企画やソフト面での取り組みの充実を図ることで、多くの人々が行き交う賑わい空間の創出する
基本目標2 くっちゃん で交流する幸 せを感じる	個別目標1 交流エリアの としての質を高 める	域内交通	● 北海道新幹線・倶知安駅はニセコエリアの玄関口であるのみならず、後志管内をはじめ函館方面、西胆振方面に向けたバスのハブターミナル機能が求められます。そのため、リゾート及び周遊観光に訪れる新幹線及びバス利用者の利便性を考えた交通体系と乗り換え機能を構築する

2.9.2 倶知安町 都市計画マスタープラン

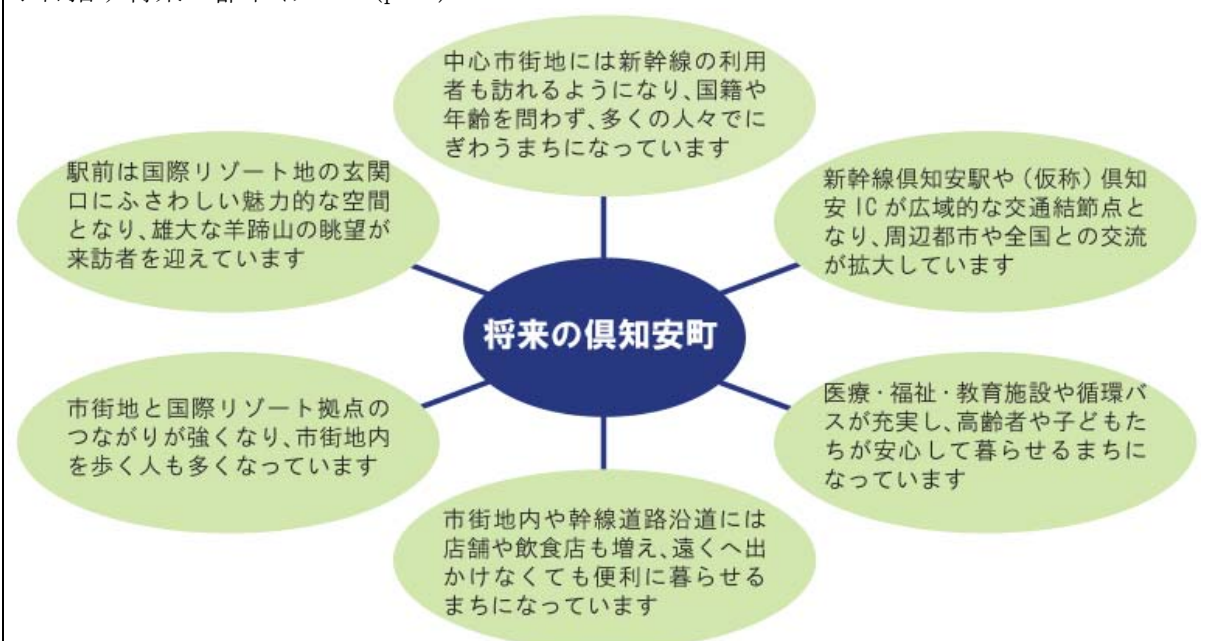
倶知安町 都市計画マスタープランでは、北海道新幹線の延伸整備、北海道横断自動車道(後志自動車道)の事業化など、当町の土地利用や交通体系は大きく変化する見通しであることから、新たな将来都市構造を明らかにした上で、計画的な整備、開発又は保全を図ることが求められています。

その他、新幹線駅周辺整備については、以下のように位置づけています。

◆まちづくりの基本的な方向性

- 北海道新幹線と北海道横断自動車道の整備による広域交通ネットワークの充実・強化を追い風として、札幌を始めとした周辺都市のみならず国内外との広域的な交流・連携を拡大し、目指すべき国際リゾート地にふさわしい機能、空間、魅力、風格を備えた町へと成長を続けます。(p.42)

◆目指す将来の都市イメージ(p.43)



◆都市づくりの基本目標

- 新幹線倶知安駅や(仮称)倶知安 IC 等の広域交通結節点を生かして、広域連携を推進するとともに、後志管内の地域中心都市として、また、今後日常的な生活圏になる札幌などの周辺都市や増加が予想される国内外からの来訪者を迎える場所として、中心市街地の賑わいや回遊性の向上により、国際リゾート地にふさわしいまちづくりを推進します。(p.43)
- 無秩序な市街地の拡大を抑制しながら、現在の市街地内の既存ストックを有効に活用して、徒歩や公共交通で暮らせるコンパクトなまちづくりを推進します。(p.43)

◆中心商業地

- 将来都市構造図の「賑わい交流ゾーン」に対応し、倶知安駅から国道5号にかけた商業系用途地域を中心とする一帯を「中心商業地」と位置付け、商業・業務施設の集積や賑わい創出につながる公益的な施設の立地・誘導を図ります。(p.51)
- 将来都市構造図で「回遊軸」に位置づけている駅前通り(道道倶知安停車場線)を中心に、徒歩や自転車による店舗や飲食店への回遊が図られるような空間を形成し、地域住民や買い物客はもとより、観光客等の来訪者も交流する賑わいの創出を目指します。(p.51)

◆用途地域の適正な見直し

- 現状の土地利用と相違している用途地域がある地域において、将来にわたって現状の土地利用を維持する必要がある場合には、当該地域に合った適正な用途地域の見直しを検討します。(p.52)
- 北海道新幹線の建設や道路等の基盤整備によって新たな土地利用が見込まれる地域においても、目指すべき土地利用の方向性を考慮しつつ、適正な用途地域への見直しを検討します。(p.52)

◆広域交通ネットワークの整備

- 当町は、後志地域の中央部に位置し、後志管内の地域中心都市であることから、今後整備される北海道新幹線や北海道横断自動車道の広域交通ネットワークの中心として重要な役割を担うこととなります。このため、これら広域交通ネットワークの整備促進と併せて、広域連携の観点から周辺市町村からのアクセスも重視した広域交通結節点の機能強化を図ります。(p.56)

2.9.3 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想

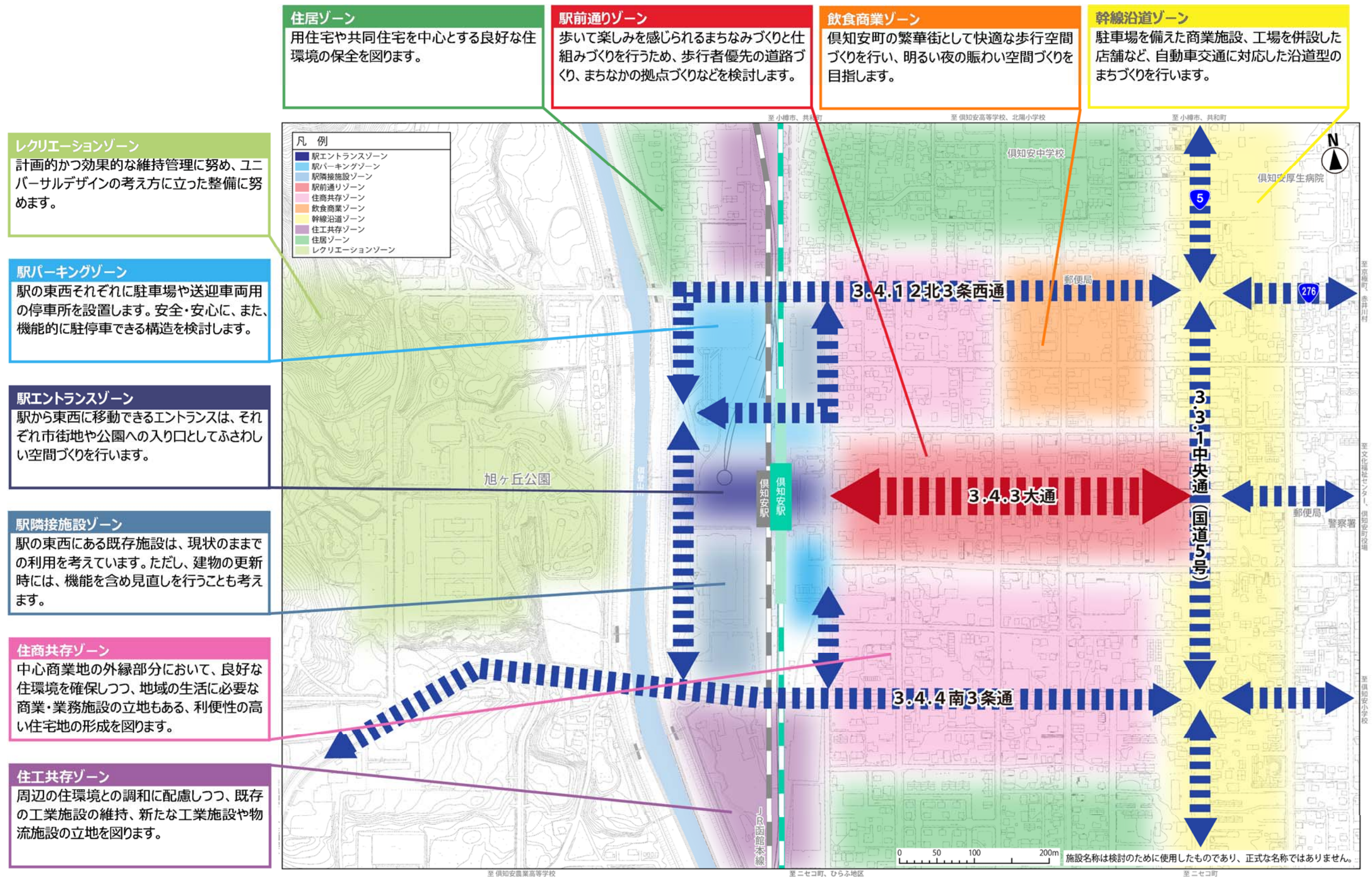
北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想(平成 31 年 3 月)では、『人がつながり地域がつながる新幹線まちづくり～みんなで進める新幹線駅周辺整備とにぎわいの創出』を倶知安駅周辺のまちづくりのコンセプトとしています。

また、まちづくりの基本方針として、以下の 3 つの方針が示されています。

北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想のまちづくりの基本方針

項目		概要
(1) 土地利用に関する方針－ まちの賑わいを生かしてつなぐ	①賑わい拠点と駅をつなぐ	● まちとして賑わいを創出する場所（賑わい拠点）は駅前通りおよび商店街とし、駅から一体的な空間とする ● 駅舎におく都市機能は「お土産の販売・軽食、観光案内、クロックサービス」など、最低限の施設とする ● 来訪者が駅から駅前通りへ気持ちよく誘導できる広場を整備する
	②景観維持と都市機能の確保	● 駅から近いところに宿泊施設を誘導しつつ、街並みを維持する ● 商業エリア及びその周辺における高さ制限
	③駅と駅西側の旭ヶ丘公園と一体となった空間を整備する	● 旭ヶ丘公園を風景として取り込んだ自然豊かな街・駅を印象づけることができる空間
(2) 駅関連施設整備に関する方針－ 誰でも使いやすいターミナル形成	①初来訪者でも外国の方でもわかりやすい乗換空間とする	● 路線バス、高速バスなどのバスベイ ● タクシーベイ ● コミュニティバスの乗降場の整備
	②地域住民の日常利用に対応した駐車場を整備する	● 住民が送迎できるスペースの確保（キスアンドライド停車所） ● 住民の駅利用者が駐車しておけるパークアンドライド駐車場
	③様々な観光形態に対応した駐車場を整備する	● 修学旅行などの団体に対応できる大型車両の駐車場 ● 宿泊施設関係者が円滑に送迎できる駐車場
	④豪雪地帯に配慮した空間とする	● 新幹線高架下の有効活用 ● 屋根等設置の検討
	⑤来訪者を駅から駅前通りへ誘導できる広場を整備する	● 街へ気持ちよく誘導することができる空間
(3) 交通ネットワークに関する方針－ 円滑で安全な広域的交通結節点の形成	①多様な交通手段により集中する駅周辺の交通の適切な処理	● 交通手段の特徴に応じた主要動線の分離 ● 駅から連続して駅前通に移動できる動線の確保 ● 歩きやすい駅前通り
	②交通ネットワークの強化	● ニセコひらふ地区や羊蹄山麓市町村等、近隣市町村その他各方面から駅へのアクセス性を改善する道路改良（幅員の確保） ● 駅と IC を大幅な迂回なく円滑に接続可能な道路整備

まちづくりで目指す姿は、以下のとおりです。



まちづくりの目指す姿

出典：北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想

2.10 住民ニーズの把握

住民ニーズについては、「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想」、「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想(案)のパブリックコメント」、「観光振興計画・観光地マスタープラン検討会」及び「まちづくり町民アンケート結果」の自由意見を整理したものです。

自由意見においては、「駅周辺開発」が 14 件と最も多く、次いで「駐車場」が 8 件、「新幹線に対応したまちづくり」が 7 件、「賑わいの創出」が 7 件、「駅前通り」が 6 件、「まちなみ景観」が 6 件の順に多くなっています。

各種調査での住民ニーズ

項目	概要	町民意見※	出典
駅周辺開発 (14 件)	まちの顔となる駅周辺の整備	新幹線開通に伴い、駅前の開発と倶知安特有の駅弁。	①
	まちの顔となる駅周辺の整備	新駅前開発にて、本町に來られた皆様方に又來て頂けるような駅前になればと思います。	①
	まちの顔となる駅周辺の整備	ニセコ町に比べ駅前や町内が雑然としている。新幹線が來ても、このままだと恥ずかしい。	①
	鉄道駅、道の駅等の集約整備	とにかく早く倶知安駅が新しくなり、その周辺が賑やかになり、道の駅なども一か所にまとまってあった方が分かりやすくして良いと思います。	①
	商業施設での特産品販売やフードコート専用フロアの設置	商業施設には、新駅寄りに建替えと施設充実を依頼する。2 階は後志の特産品販売やフードコート専用フロアとしてもらうべき。また、夏期にはオープンカフェも開設するべき。	②
	歩道の整備	駅前の歩道が斜めで歩きにくい。	①
	駅周辺の整備(雪対策)	豪雪地帯特有の冬季に行動を制限される生活を考えるならば駅と直結したショッピングセンター型の大型商業施設、バスやタクシーなどへの屋内乗換えターミナル、屋内駐車場こそ真に住人の利益となるのではないかと考える。	②
	運動公園の利用拡大	運動公園をもっともっと良いものにできと思う(スポーツジムの整備、温水プールの利用拡大、広場でのイベント開催など)。	①
	運動公園の利用拡大	統合した公園エリア。駐車場計画の 1 つとして、体育館の横の緑地の整備があります。良いと思います。そこに子供たちの遊具と若干のピクニック・テーブルや BBQ スペース(オーストラリアやハワイなどにある電気式のものを)を置いてください。日本の都市計画について大変残念なことは、いろいろなエリアがあまりにも区分されて、大きな 1 つの簡単に使えるスペースを作り出していないことです。駅前で買い物をして楽しんだあと、子供と公園まで歩きそこで楽しむことができる。すべてを一体化して考えて見てください。誰もが使えるよい公園を作ってください。意見の機会をいただきありがとうございます。大きな計画ですので、町が良い倶知安にしていくなにより良いビジョンを描いていただくことを、切実に望みます。	②
	駅裏の再開発	駅前通りの再整備は、行政主導で進めるのはほぼ不可能に思えるので、10 年後には築 30 年となる体育館について取り壊しも含め、駅裏の再開発を考えるべき。	②
	災害時の避難所としての受入れ	体育館の災害時の対応とも合わせて検討してほしい。	②
	無料 Wi-Fi の整備	駅周辺の商業施設やバスターミナルに無料 Wi-Fi を整備し、多くの人が利用してもスムーズにインターネットにつながれる環境を整備。	②

項目	概要	町民意見※	出典
	土地利用方針の設定	開発のコントロールやキャパシティの設定によって、結果的に既存の不動産価値が高まり、リノベーションなどに再投資が向く仕組みを構築すべき。また、その際に地域が潤うようにすべき。	③
	駅前開発に関する情報提供	駅前開発についても、どのような範囲で工事が進むのか早く知りたいです。現在、駅から徒歩1分位の所に住んでいるのでとても気になっています。	①
駐車場 (8件)	駐車場での雪対策	駅前の駐車場は雪が降ったら(冬期間)使用中止になっています。とても困っています。何故この雪深い倶知安なのに対策を考えないのでしょうか？他の場所を確保して頂きたいです。なので雪対策を考えて立体駐車場を建てて欲しいのです。	①
	駐車場での雪対策	駐車場にも全体とはいかなくても屋根が欲しい。	②
	駐車場の整備	駅周辺の駐車場が必要だと思う。	①
	駐車場の整備	現状のルールのままではデベロッパーからすれば駐車場を建設するメリットは薄く、結果として必要な駐車数に対して見合う駐車場を宿泊施設が用意していない。開発許可を出す段階で、しっかりとルールを適用し、併設させるべきではないか。	③
	駐車場の整備における周辺市町村への配慮の必要性	駅関連施設として駐車場の利活用には、駐車予定台数など、積極的に周辺町村への配慮も取り入れて欲しい。	②
	駐車場の運用(一部有料化)	駅裏の一般駐車場は駅利用以外の駐車を避けるため有料の駐車場とし、1泊以上の駐車は1階屋根付き、短時間利用は2階(屋根なし夜間は除雪のため駐禁)とするべき。	②
	駐車場の運用(一部無料化)	商業施設には、建替えへの協力に対し、買い物客は、一定時間無料で駅裏一般駐車場が利用できるようにする。	②
	駐車場から周辺施設へのアクセス	駐車場1階、2階とも階の上下なく駅や商業施設に移動可能なルートを確保するべき。	②
新幹線に対応したまちづくり (7件)	まちづくり全体の早期着手	新幹線、又、高速道路計画が進められている状況を早く知らせ、それに添った街づくり、対応できる商売計画が進められるのでは。新幹線駅・インターが出来たからでは遅い。	①
	住民の利便性の確保	インバウンドが増えているなか、住民が不便さを感じるような施策には反対です。あくまでも住民のことを第一に考えたまちづくりを目指して欲しいと思います。	①
	まちの変化に関する分析の必要性	新幹線開通がこの町にもたらす変化の分析と考察。まず、新幹線開通によって、この町にもたらされる変化について様々な角度からの分析、考察が必要だと思います。新たに倶知安駅を利用することになる人々を目的や属性ごとに分類し、それぞれのニーズ(駅周辺に期待される役割、機能)の洗い出し、人数や行動パターンの予測、季節や時間帯による変化の予測などをつぶさに行うことにより、この町にどのような変化が起きるのかということの詳細に検討する必要があります。	②

項目	概要	町民意見※	出典
	新幹線の開業に伴うまち全体のゾーニングの実施	変化に町をフィット(適応)させていくという視点。先に述べた変化の予測を基礎にして、町をどのようにフィット(適応)させていくかを考えていくべきだと思います。本構想(案)P. 12,P.16 にはエリアの機能ごとにゾーニングのイメージが示されているものの、現状を踏襲している印象が強く、新幹線開通によってもたらされる変化にどう対応してフィット(適応)させていくかという視点が弱いように感じます。新幹線開通に対応した整備構想であることを念頭に、新幹線開通という出来事と各ゾーンの関係性を整理してみたいかがでしょうか。	②
	具体的な手法及び事業スケジュールの検討	機能誘導の具体的な手法ゾーニングとゾーンごとの機能誘導は、まちづくりの方向性を定める重要な課題ですが、機能を誘導する具体的な手法に触れられておらず、また「4.整備のスケジュール」では機能誘導に関する事業のスケジュールが示されていないため、具体的なイメージが、しにくいと思います。具体的な手法やスケジュールについても是非ご検討いただきたいと思います。	②
	交通基盤整備の必要性	交通基盤整備とまちづくり全体の関連性。交通基盤整備(駅前広場、駐車場、道路)の案を見る限り、新たな駅利用者は駅西口の利用が多くなるように見受けられるため、賑わいを創出しようとしている駅東口への具体的な誘引策が必要だと思われます。それと、本構想(案)の中では、全体のまちづくりについては抽象的に述べられているのに比べ、交通基盤整備だけが具体的に示されている印象があります。全体整備構想の中で、交通基盤整備だけが先行して、他のゾーンとの関連性を失うことの無いよう検討を進めていただきたいと思います。なお、最後に、新函館北斗駅前の整備状況など、他の町の事例などの比較事例を挙げていただくことも、町民の理解を深めるには有効だと思います。	②
	若者が住み良い環境づくり	13 年後、新幹線開業に向け、いち早く統一のとれたビジョンの策定が必要と考えます。それに加え、若者が住み良い環境のまちづくりも急務と考えます。他町村とも連携し、海外にも開けた国際観光都市としての発展を望みます。	④
賑わい創出 (7 件)	地元商店街の活性化	既存の商店街、飲食店街を生かす計画がなされているが、新幹線の開通時、またその後も営業を続けられる商店・飲食店がどれほどあるのか疑問である。高齢化による後継者の不在、経営状態の悪化などを理由に既に営業の継続が続けられず廃業する・売却する例が後を立たない状況であるのに甚だ疑問である。	②
	まちなかでの交流拠点の整備	まち中には、プラットのような閉鎖的な立寄り観光案内所ではなく、オープンに住民や観光客が立ち寄り、交流・情報・そして子供達・老人が集う場所(図書館を含む)を整備する事が必要。	①
	まちなかでの交流拠点の整備	まちの駅”ぷらっと”のような、気軽に入れるコミュニティ施設をもう少し大きく展開できれば良いと思う(富良野市におけるマルシェのような)。小学生～高校生、高齢者が立ち寄れるようなブースがあると良いと思う。観光客にも町の特産やコミュニティを知ってもらえる。	①

項目	概要	町民意見※	出典
	駅周辺でのリノベーションの促進	駅を活用する為の駅周辺のイノベーションを図る事！飲食・図書館・案内所・物販・展示場・様々な交流の場、全て駅内外で情報の発信をする。常にイベントをする！旭ヶ丘エリアの早期の開発(ホテル・遊び場・公園 etc)。	①
	まちなかでの交流拠点の整備(道の駅、トイレの整備など)	官・民・企業(JR)、一体化の町づくり。特に駅前地域、JA 等に協力してもらい石造倉庫の活用。町外者が倶知安の町は美しいと思う施設づくり。(道の駅等)今は何もない。人が集まる場所、施設。要点にきれいなトイレづくり。活用されていない小公園・不便な場所の公園は無駄。	①
	オープンスペースの確保	昼間からお酒を飲んでのんびりできるような空間など、ビジュアル的に人が何かをやっているのが見える、オープンな空間も重要。	③
	通年での賑わいの創出	冬だけでなく通年賑わう町であって欲しい。観光客だけではなく、定住する人が増えるような魅力ある町。人口が増えて町が市になれば嬉しい。	④
駅前通り (6 件)	駅前通り沿道での飲食店の充実	駅前通りでは、既存の飲食店の閉店や廃業が続くそう、このままでは新幹線乗客の利用する飲食店の選択肢が減る可能性がある。駅施設内にどれだけ飲食店を確保できるかわからないので、駅前通りに飲食店を充実させる施策をとれないか。	②
	沿道地権者へのインセンティブの付与	駅前通りの機能を実現するため、外国人による土地所有が進んでいるが、地権者たちにインセンティブを与える政策誘導をすべきかの議論をするべき。	②
	まちの顔となる駅前通りの整備	まちの顔となる駅前広場と駅前通りを美しく整備して下さい。	①
	老人施設や病院の整備	駅通りに老人の福祉の施設やら、病院を建てて欲しい。町長になった時の言葉を実行して欲しい。	①
	駅前通り周辺での駐車場の整備	駅前通の道路幅を拡大すると聞いています。良いと思います。通沿いに縦列駐車のできるコインパーキング(100 円で 60 分(札幌でのような)使えます)を設置してください。現在の状況では、観光客は駅前通りで楽しむことはできません。駐車場が無いからです。レストランや商店の専用駐車場はありますが、共有の駐車場は少なく、またあったとしても看板はすべて日本語で観光客には見つけられません。駅前通りに活気を取り戻すには、アクセスを容易にする必要があります。路肩部分を駐車スペースにする場合、除雪の問題があると思うので、たとえば、午前 8 時から午後 12 時までを駐車場にするなどの規制をすべきかもしれません。また、本件構想の中にある駅裏の新しい駐車場ですが、初めてニセコを訪れる観光客にはわかりづらい位置にあると思います。また、冬期間に歩くにはあまりに遠く、寒さが厳しい中、夕食のために小さい子供を連れ駅前のレストランに行く際に、その駐車場を使用するとはとても思えません。	②
	歩道でのロードヒーティングの整備	町税で駅前通をロードヒーティングにしてください。現状ではロードヒーティング部分とそうでない部分があり大変危険です。前面のロードヒーティングは一つの店の利益ではなく、より良い町をつくることにつながります。深く考えてみてください。	②

項目	概要	町民意見※	出典
まちなみ景観 (6 件)	倶知安駅周辺の 景観の保全	新幹線の整備にともなって、ひらふの様に倶知安町でない景観にならないようにしてほしい。海外からの参入で、高い建物などでいっぱい、英語ばかりが飛びかうのは日本なのに悲しい。自然を大切にしたい。町民の誰もが利用しやすい環境づくりをして欲しい。	①
	倶知安駅周辺の 景観の保全	駅前通の景観やデザインは洗練されたものであるべきです。倶知安やニセコ観光圏の玄関口である現在の駅前や駅前通りの景観は最悪です。例えば、駅前通りと国道5号との角地にある書店は、建物の裏手が駅前通りに面しています。駅前通り側から店の間口がなく、駅前通りの活性化という点においては最悪の状況です。町が建築確認時に助言や指導をしなかったことが悔やまれます。たとえ正面入り口が国道5号側であるとしても、彼らは駅前通に沿ったウィンドウディスプレイをするべきでした。	②
	駅前通りでの景 観の保全(沿道 建物の補修・改 修の義務化)	駅前通りに面する建物に外観の補修と景観の維持に対する義務を課すこと。建物を建築した後の維持管理に関する規則が必要です。現状では、まるで爆弾で攻撃されたかのような、およそ30年前の建物を多く見ます。これでは町の景観は保たれません。物件の所有者は、倶知安の玄関口である駅前通りを誇りに持ち、気品を保ち、景観を維持する必要があります。	②
	倶知安駅周辺で の高さ制限	高さの規制は早くかけた方がいい。駅前通りの北側も南側も最大でも既存の建物の高さとした方がいい。経済活動の妨げとなるので、高さが合ったほうがいいとあるが、これは都会の理論であって、景観や自然を売りにしている地域で考えることではない。また、駅を出た時の駅前通りに向けた空の広げた景色が良さとしてあげられているので、空をせばめることはしないほうがよい。	②
	電柱の地中化	電柱・電線等の地下埋設(冬期間の除排雪作業の効率)→町の美化になる。	①
	電柱の地中化	駅前通りの電柱を埋められたら素晴らしいと思います。	①
新幹線 (5 件)	新幹線の早期開 業	新幹線開通について、一年でも二年でも前倒し完成を祈っています。今後とも北海道後志期成会、中央陳情で頑張ってください	①
	新幹線の早期開 業	新幹線の開業が、もう少し早められるようお願いしたい。町の活性化に繋がると思う	④
	新幹線整備に関 する事業スケジ ュールの周知	新幹線の高架の工事等の計画を早く知らせて欲しい(営農計画に影響するため)。	①
	新幹線整備に伴 う周辺環境への 影響	新幹線の工事により、多くの家が立ち退かなくてはいけなくなったり、路線のそばになり騒音が気になり、生活しづらい状況になるのは悲しいです。町内会の皆さんの親切さや、自然溢れる倶知安が大好きで家まで建てました。新幹線の路線は民家から少し離れた所に出来ないもののでしょうか。今後私達も老いていきます。そんな中、静かで自然豊かな環境で生活したいというのが私の(家族の)願いです。	①
	ストロー効果対 策	新幹線が出来たら、札幌から通勤、札幌のホテルに泊まって日帰りでスキーとなり、ストロー効果で町はさびれます。そのような観点でのまちづくりをお願いします。	④

項目	概要	町民意見※	出典
駅舎 (5 件)	エスカレーター、エレベーターの設置	新幹線導入に伴い、駅にはエスカレーターor エレベーターが必要になると思います使用者に合った方向で検討して下さい。	①
	エレベーターの設置	とにかく駅にエレベーターを設置して欲しいです(町ではなく JR に言うべきかも知れませんが)特に冬は階段が滑りやすい時もあり、ベビーカーや大きな荷物を持った方々は大変そうです。	①
	時計の設置	現在駅に時計がないので取り付けた方が良くと思います。	①
	駅中での商業施設の整備	駅前が寂しい感じがする(小樽や札幌と比べて)ので新幹線駅になる時に、駅中とかにちょっとした商業施設とかあればいいなと思います。	①
	災害時の避難所としての受入れ	駅の役割として、吹雪などによる足止めをうけた時の受け皿としても考えた方がよい。	②
駅前広場 (5 件)	シェルターの整備	駅と各交通機関のアクセスルートには最低限でも屋根が欲しい。	②
	駅前広場の拡充	駅前広場の拡充(現在の駅前広場より拡充する)。	①
	まちの顔となる駅前広場	まちの顔となる駅前広場と駅前通りを美しく整備して下さい。	①
	(有料)駐車場、バスターミナル、観光客バスの発着スペースの整備	新幹線の開通までに倶知安駅や駅周辺の整備が当然行われると思うが、現段階でも列車の発着時には外国人観光客で駅舎内は混雑することがあるし、駅前も送迎のバスや自家用車で混雑している。(有料)駐車場、バスターミナル、観光客の送迎バスの発着スペースの整備が必要ではないか。	①
	バスターミナルの整備	スキーエリアと新駅との移動がスムーズに出来るような機能的なバスターミナルを建設すべき。	②
在来線 (4 件)	在来線の存続	新幹線より在来線を残して欲しかった。	①
	在来線の存続	新幹線は期待できない(札幌まで開通したら効果があるのか?)JR と比べると利用料金が高くなる。在来線が減る。	①
	公共交通機関を利用する高齢者への配慮	外人の方が多いので通院で冬の JR に乗られる方々に配慮してください。高齢の方々に気の毒です。	①
	代替交通の検討	スケジュールにおいて、在来線の存廃を早く決定し、代替交通の検討を進めて欲しい。	②
その他 (9 件)	新たなコンテンツの付加	駅前ホテルの温泉を利用し、もらい湯による足湯などの施設を作るべき。	②
	新たなコンテンツの付加	水道水が美味しい町「倶知安」をもっと売り込めるよう充実した水飲み場の設置を検討すべき。	②
	問題・トラブル対策	新幹線・IC のどちらにも期待をしていますが、それらの施行・開通に伴いこれまで経験したことのないような課題も出てくると思います。周辺の地域での実例や対策などをもとにしながら、問題・トラブルへ対処できる体制を作っていって欲しいです。	①
	安全面・治安の確保	観光客で歩いている人が数多く見受けられるので交通安全、治安の面からも早急に解決して欲しい(比べては悪いがニセコ町はすごいと思う)。	①

項目	概要	町民意見※	出典
	安全面・治安の確保	新幹線開通に伴い、様々な人が倶知安町を訪れることになると思います。大変喜ばしいことと思いますが、治安や夜間の環境の変化など、子ども達にとって心配な点も増えることが予想されると思います。ぜひ、現在のような安心して暮らせる倶知安町づくりを継続していただきたいです。	④
	旭ヶ丘公園の再整備	旭ヶ丘公園にも思慮が及ぶのなら、風景としての印象づけだけでなく、役割・機能の見直しもしっかり行なって欲しい。	②
	工業誘致に関する懸念	住工共存ゾーンとあるが、物流拠点として適した立地なのはわかるが、工業施設を誘致するのは町のイメージと合っていない。	②
	新たな発電及び熱供給の実施	提示された整備構想には、新しい熱源や電気インフラ整備など、克雪を視野に入れたプランが全く見られないが、下水管の熱を利用したロードヒーティングや天然ガスを利用した発電や熱供給など、もっと新しいことにチャレンジして欲しい。	②
	付帯的なサービスの提供や公共空間の整備	町として、付帯的なサービスや公共空間もあわせて用意していく必要がある。	③

出典番号

- ① 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想
- ② 「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想（案）」についての意見募集の結果及び意見に対する倶知安町の考え方
- ③ 観光振興計画・観光地マスタープラン検討会
- ④ まちづくり町民アンケート結果

※基本的に、出された意見をそのまま掲載しています。

2.11 北海道新幹線の概要

2.11.1 北海道新幹線のこれまでの経緯

北海道新幹線は 1970(昭和 45)年 5 月に交付された「全国新幹線鉄道整備法」に基づく 5 路線(整備新幹線)のうちのひとつで、東北新幹線の新青森から札幌までを結ぶ高速鉄道路線です。

2016(平成 28)年 3 月 26 日に新青森駅～新函館北斗駅間が開業しており、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が鉄道施設を建設・保有し北海道旅客鉄道(JR 北海道)により運営されています。

関連年表

年月		出来事
昭和 45 年	5 月	全国新幹線鉄道整備法の制定
昭和 48 年	11 月	北海道新幹線の整備計画が決定 区間: 青森市～札幌市 主な経由地: 函館市付近、小樽市付近
昭和 63 年	3 月	青函トンネル開業(延長54キロメートル)
平成 10 年	2 月	北海道新幹線「新青森～札幌間」の駅・ルートの公表 ルート: 北回り 駅: 木古内、新函館(仮称)、新八雲(仮称)、長万部、倶知安、新小樽(仮称)、札幌
平成 10 年	10 月	環境影響評価の着手
平成 14 年	1 月	環境影響評価書を国土交通大臣及び北海道知事へ送付 工事実施計画の認可要請
平成 17 年	4 月	北海道新幹線(新青森・新函館間)認可(平成27年度完成予定)
平成 20 年	12 月	北海道新幹線(札幌・長万部間)について、平成21年末までに着工を目指すことで、政府・与党が合意
平成 21 年	12 月	「整備新幹線の整備に関する基本方針」と「当面の整備新幹線の整備方針」が決定 着工に当たっての基本的5条件 1. 安定的な財源の見通し確保 2. 収支採算性 3. 投資効果 4. 営業主体としてのJRの同意 5. 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意
平成 22 年	12 月	東北新幹線(八戸・新青森間)開業
平成 23 年	3 月	九州新幹線(博多・新八代間)開業
平成 23 年	12 月	北海道新幹線札幌延伸の着工方針が決定
平成 24 年	6 月	北海道新幹線の着工認可が決定!
平成 24 年	8 月	北海道新幹線 新函館(仮称)～札幌間 起工式
平成 26 年	4 月	北海道新幹線用車両「H5 系」
平成 26 年	6 月	北海道新幹線 新青森・新函館(仮称)間の駅名が JR 北海道から発表 駅名: 新函館北斗、木古内、奥津軽いまべつ
平成 26 年	10 月	北海道新幹線用車両「H5 系」第一編成陸揚げ(新幹線が北海道に初上陸)
平成 26 年	11 月	北海道新幹線 新青森～新函館北斗間レール締結
平成 26 年	12 月	北海道新幹線 新函館北斗～奥津軽いまべつ間 試験走行開始

年月		出来事
平成 27 年	1 月	整備新幹線の取扱いについて(政府・与党申し合わせ) 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間):完成・開業時期を平成 47 年度から 5 年前倒し、平成 42 年度末の完成・開業を目指す
平成 27 年	9 月	北海道新幹線 新青森～新函館北斗間開業について JR 北海道から発表 開業日 平成 28 年 3 月 26 日(土) 運行本数:13 往復 編成:10 両編成
平成 27 年	12 月	ニッ森トンネル(鹿子)工事着手
平成 28 年	3 月	北海道新幹線 新青森～新函館北斗間開業
平成 28 年	7 月	平成 28 年 7 月 22 日付で事業主体である鉄道・運輸機構から倶知安駅の高架化について認可された旨公表
平成 28 年	12 月	羊蹄トンネル(比羅夫)工事着手
令和元年	10 月	在来線移設工事着手
令和元年	11 月	新幹線移転対象者向け宅地造成工事完了

2.11.2 整備新幹線の概要

整備新幹線とは「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことを言います。

なお、東海道新幹線、山陽新幹線は全国新幹線鉄道整備法が施行される前に着手したため整備計画が定められていません。

上越新幹線(東京～新潟)、東北新幹線(東京～盛岡)は昭和46年に整備計画が定められ、昭和57年に既に開業しています。

整備新幹線の概要

整備新幹線	整備区間	開業区間	開業予定
北海道新幹線	青森～札幌間	平成28年3月 新青森・新函館北斗間	令和12年度末 新函館北斗・札幌間
東北新幹線	盛岡～青森間	昭和57年6月 大宮・盛岡間	全線開通
		昭和60年3月 上野・大宮間	
		平成3年6月 東京・上の間	
		平成14年12月 盛岡・八戸間	
		平成22年12月 八戸・新青森間	
北陸新幹線	東京～大阪間	平成9年10月 高崎・長野間 平成27年3月 長野・金沢間	令和4年度末 金沢・敦賀間
九州新幹線 (鹿児島ルート)	福岡～鹿児島間	平成23年3月 博多・新八代間 平成16年3月 新八代間・鹿児島中央間	全線開通
九州新幹線 (西九州ルート)	福岡～長崎間		平成22年度末(暫定) 武雄温泉駅 - 長崎駅間

各新幹線との比較

整備新幹線		その他新幹線	中央新幹線 (リニア)
区間	北海道新幹線(青森～札幌) 東北新幹線(盛岡～青森) 北陸新幹線(東京～大阪) 九州新幹線(福岡～鹿児島) 九州新幹線(福岡～長崎)	東海道新幹線 (東京～大阪) 山陽新幹線(大阪～福岡) 上越新幹線(東京～新潟) 東北新幹線(東京～盛岡)	東京～大阪
建設主体 ※全幹法第6条	国鉄⇒日本鉄道建設公団⇒ (独)鉄道建設・運輸施設整備 支援機構	国鉄⇒日本鉄道建設公団	JR東海
営業主体 ※全幹法第6条	JR北海道、JR東日本、JR西日 本、JR九州	JR東海、JR東日本、JR西 日本	JR東海
建設費用負担 (駅・線路等)	<平成元年度～平成8年度> 線路等:JR50%:国40%:自治体 10% 駅等:JR50%:国25%:自治体25% ※全幹法上規定なし (政府・与党申合せによる) <平成9年度～> 国2:自治体1 (JRは受益の範囲内で貸付料 を負担) ※全幹法第13条及び同法施行 令第8条で規定 ※自治体負担について、地方 債(充当率90%)及びその元 利償還金の50～70%を交付 税措置	国鉄⇒日本鉄道建設公団 (自治体負担なし) ※全幹法上規定なし	JR東海 ※全幹法上規 定なし
建設費用負担 (交通広場、周 辺道路等 駅周 辺整備)	自治体負担 ※国交省所管の補助金・交付金を活用(様々な補助メニューから自治体を選 択) ※地方財政措置は、基本的に公共事業等債(充当率90%、うち財源対策債分 40%の元利償還金の50%を交付税措置)を想定		

出典:総務省自治財政局資料より

2.11.3 新幹線の整備状況

整備新幹線の 5 路線の他、東海道新幹線、山陽新幹線、リニア中央新幹線等、現在営業中若しくは建設中・予定のものがあります。



整備新幹線5路線の状況

※参考

○新幹線とは

全国新幹線鉄道整備法において「その主たる区間を列車が 200km/h 以上の高速度で走行できる幹線鉄道」(第 2 条)と定義されています。

2.11.4 北海道新幹線

北海道新幹線の概要は以下の通りです。

北海道新幹線の概要

区間	● 新青森-新函館北斗間 148.8km ● 新函館北斗-札幌間 211.5km(現在建設中)	
設計速度	260km/h (青函トンネル内は160km/h) ● 将来最高 320km/h の高速化に向け試験走行中	
工事費	約 1 兆 6,700 億円	
ルート	● 新青森-新函館北斗 H28.3.26 開業 ● 新函館北斗-札幌 R12 年度末開業予定 ● その他:旭川延伸と北海道新幹線南回りルートは基本計画段階	
列車名	【はやて】 ● 盛岡～新函館北斗間 ● 新青森～新函館北斗間	【はやぶさ】 ● 東京・仙台～新函館北斗間
最高速度	275km/h	320km/h
使用車両	○E5 系(10 両編成) JR 東日本 ● 定員:723 名 設計速度 320 km/h (北海道新幹線区は 260 km/h) ○H5 系(10 両編成) E5 系をベースに製作 JR 北海道 ● 定員:723 名 設計速度 320 km/h (北海道新幹線区は 260 km/h) ※JR 北海道は 2030 年度札幌延伸時に新型車両の導入の目指しており、現在、新型新幹線の開発に向けた試験車両「ALFA-X(アルファエックス)」の走行試験を道内で始めている。	
停車駅	新青森駅・奥津軽いまべつ駅・木古内駅・新函館北斗駅 ～開業済み 新八雲駅(仮称)・長万部駅・倶知安駅・新小樽駅(仮称)・札幌駅 ～整備中	



【はやぶさ】



【はやて】



列車名	はやぶさ		はやて		最速達 はやぶさ
運転本数	10 往復	1 往復	1 往復	1 往復	
東京	●				●
上野	○				
大宮	●				●
仙台	●	●			●
古川		●			
くりこま高原		●			
一ノ関		●			
水沢江刺		●			
北上		●			
新花巻		●			
盛岡	●	●	●		●
いわて沼宮内	○	●	●		
二戸	○	●	●		
八戸	○	●	●		
七戸十和田	○	●	●		
新青森	●	●	●	●	●
奥津軽いまべつ	○	●	●	●	
木古内	○	●	●	●	
新函館北斗	●	●	●	●	●

○ …一部列車が停車

【13往復】 H5系・E5系 10両編成		【定員構成】
はやぶさ	東京～新函館北斗間 10往復	定員 723名 グランクラス:18名 グリーン車:55名 普通車:650名
	仙台～新函館北斗間 1往復	
はやて	盛岡～新函館北斗間 1往復	
	新青森～新函館北斗間 1往復	

出典:JR 北海道

2.11.5 並行在来線について

並行在来線とは、整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道のことです。

整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは営業主体である JR にとって過重な負担となる場合があるため、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。

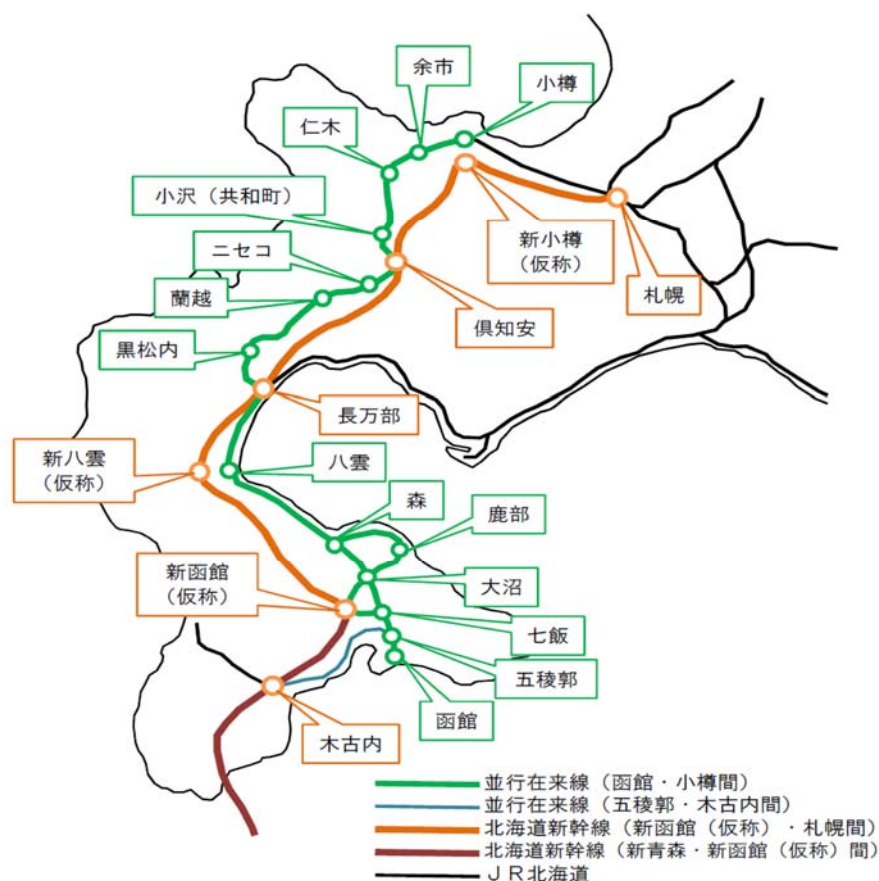
○新青森 - 新函館北斗間⇒五稜郭～木古内間

新幹線開業により江差線が経営分離され、北海道函館市の五稜郭駅から上磯郡木古内町の木古内駅間が「道南いさりび鉄道」として第三セクターが運営。

○新函館北斗 - 札幌間⇒函館～小樽間

道と沿線自治体(15 市町)で構成される「北海道新幹線並行在来線対策協議会」⁵にて地域交通の確保に関する検討(在来線存廃)についてその方向性を検討中。

並行在来線（函館・小樽間）路線図



並行在来線(函館・小樽間)路線図

出典:北海道総合政策部交通政策局交通企画課(北海道新幹線並行在来線対策協議会)HP より

⁵ 北海道及び沿線15市町

【後志管内】

小樽市、黒松内町、蘭越町、ニセコ町、倶知安町、共和町、仁木町、余市町

【渡島管内】

函館市、北斗市、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町

2.11.6 北海道新幹線の開業効果

北海道新幹線倶知安駅新駅の開業により、東京をはじめとする沿線地域との移動時間が短縮されるとともに、観光やビジネスの可能性が広がり交流人口の増加が見込まれます。

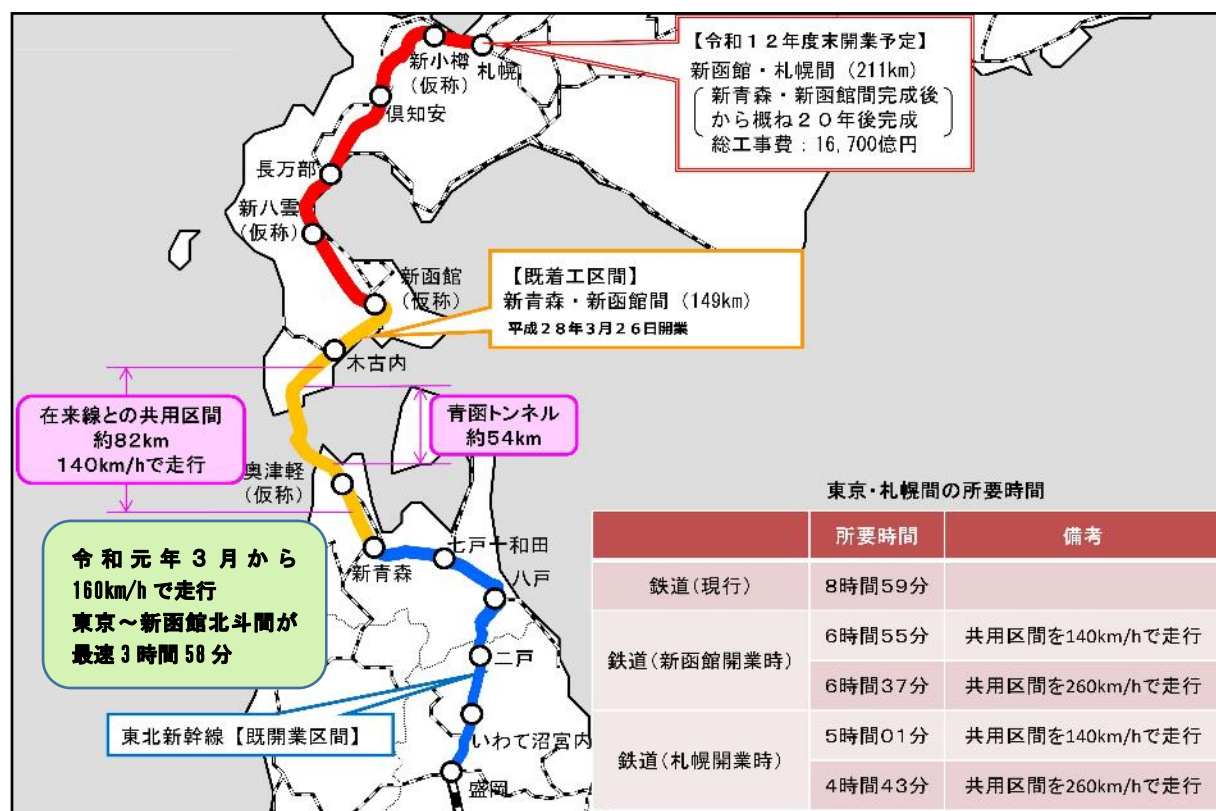
これらは、定住人口の増加、観光振興などにつながり、様々な経済波及効果も期待されます。

1) 時間短縮による移動の利便性の向上

北海道新幹線倶知安駅新駅の開業により、東京を始めとする沿線地域との移動時間が短縮され、町民の交通利便性の向上や来訪者の増加が期待されます。

時間短縮による移動の利便性向上

倶知安駅からの 区間	現在 (JR のみ利用)	現在 (航空機と JR を 利用)	新幹線 260km/h (青函トンネル内は 140km/h)	新幹線 260km/h (青函トンネル内も 同速度)
～札 幌	1 時間 44 分 (最速到達)	—	25 分	25 分
～新函館北斗	2 時間 49 分 (最速到達)	—	48 分	48 分
～仙 台	—	約 6 時間半	3 時間 2 分	2 時間 44 分
～東 京	—	約 6 時間	4 時間 36 分	4 時間 18 分
札幌～東京			5 時間 1 分	4 時間 43 分



北海道新幹線青函トンネル共用区間高速走行について

従来、貨物列車と線路を共用する青函トンネル内においては、高速走行時のすれ違いリスクを考慮して走行速度が 140km/h に制限されていましたが、更なる高速化を実現するために走行試験を重ね、令和元年 3 月のダイヤ改正から 160km/h 走行となっています。

JR 北海道は今後も走行試験を重ね、所要時間の更なる短縮を図るとしています。

2) 交流人口の増加、地域の活性化

北海道新幹線倶知安駅新駅の開業により、交通利便性の向上に伴う交流人口の増加は、中心市街地、観光産業などの活性化の好機となり、経済の活性化による雇用機会の増加に繋がることが期待されます。特に、当町は国内外からの来訪者を迎える国際リゾート地であり、後志管内の地域中心都市としての役割を担っています。そのため、後志管内の地域を周遊・観光する流れを活性化することで、更なる地域経済の活性化が図られます。

また、東京をはじめとする沿線地域との移動時間距離が短縮するため、新たなビジネスチャンスの拡大や企業連携・交流の促進が期待されるとともに、新たな販路の開拓やニーズに応じた新製品、新商品の開発が促進されるなど、地域の製造業や農林水産業への波及効果が期待され、安定した税収の確保にもつながることが期待されます。

平成 25 年 6 月北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室が公表した「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要」において工期及び開業年度について 3 つのケースを想定し、それぞれのケースについて開業効果を推計していますが、いずれも札幌延伸による交流人口の増加及びそこからもたらされる経済波及効果が非常に大きいことが示されています。

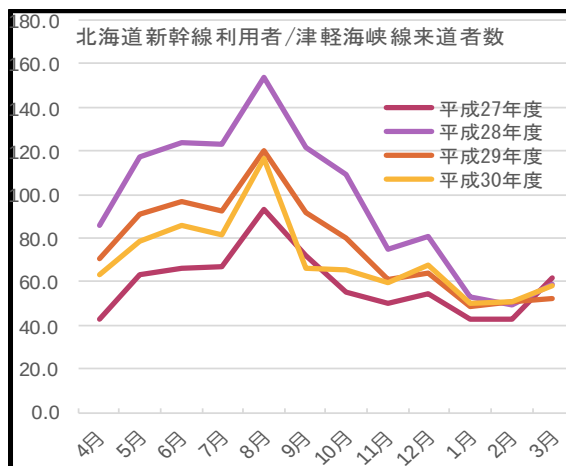
北海道新幹線整備による雇用創出効果

区分	令和 17 年度開業	令和 13 年度開業	令和 8 年度開業
新幹線利用者	328 万人	354 万人	370 万人
新幹線利用者 (在来線からの転換を除く)	236 万人	255 万人	267 万人
純増交流人口	42.4 万人	45.7 万人	47.8 万人
総消費額	663 億円	715 億円	747 億円
生産波及効果	964 億円	1,039 億円	1,085 億円
雇用創出効果	6,617 人	7,137 人	7,460 人

出典:「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要」より

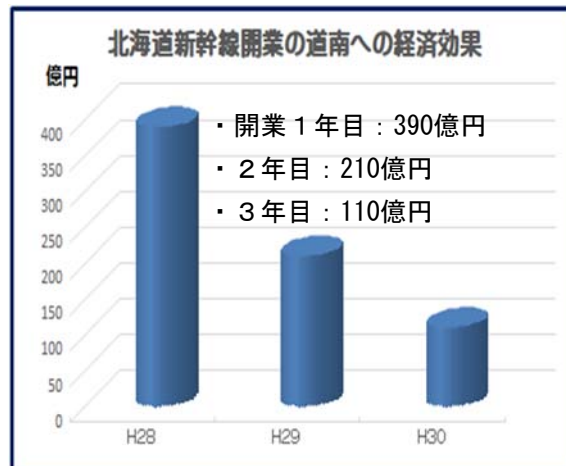
一方、平成 28 年 3 月 26 日に新函館北斗駅が開業し、開業初年度(平成 28 年度)の新幹線を利用した来道者数は約 115 万人と開業前と比べて大幅に増加し、これら交流人口拡大による経済波及効果は 390 億円と推計され、道南圏域に留まらず道内全域に波及したものと見られます。

しかしながら、新幹線開業後、開業効果が一巡したこともあり、年々観光客数の減少率が大きく経済効果も逡減しています。このため、インバウンドを含みリピーター客の獲得等、今後の観光入込客の維持・増大に向けた継続的な取り組みが課題となっています。



新幹線津軽海峡線来道者比率

出典:北海道観光振興機構「来道者輸送実績」を基に当町で作成



新幹線開業の道南への経済効果

出典:日本銀行函館支店「北海道新幹線開業の道南への経済効果と観光振興への視点」を基に当町で作成

2.12 倶知安駅の概要

倶知安駅の現況については、以下のとおりです。

サービス面については、現在休憩室内に観光案内所が設置されています。なお、交通系の IC カードは利用できません。

また、駅前広場から駅舎内に入るために階段を上る必要があり、改札からホームに行くためにも跨線橋を通るなど、バリアフリー対策が求められます。

倶知安駅の概要

駅名	倶知安駅	所在地	北海道倶知安町	
駅概要	JR北海道・函館本線の駅であり、倶知安町の玄関口となる駅である。また、北海道新幹線の倶知安新駅が整備予定である。		乗降者数	1,034
			運行本数	(長万部方面)7本 (札幌方面)13本
駅前広場の概要	タクシー乗降場	3	バス乗降場	2
	タクシープール	4	バス待機場	―
航空写真				



	タクシー乗降場		バス乗降場
	タクシープール		一般駐車場

出典: GEO SPACE CDSプラス

<https://cdsplus-ap4.geospace.services/map/>

2.13 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備計画策定における前提条件の整理

計画策定の前提条件は以下のとおりです。

計画策定の前提条件

項目		概要
当町の現況	人口の状況	● 人口減少及び少子高齢化(65歳以上の割合 21.5%(H22)→24.7%(H27)の進行 ● 外国人籍住民の増加(417人(H20)→2,048人(H31))
	産業の状況	● 第1次産業、第2次産業、第3次産業の各産業とも後継者不足が進行 ● 主要産業である観光においても、人材不足や受入環境の整備などが課題
	観光の状況	● 冬季は外国人観光客が中心であり、それ以外の時期は日本人観光客が中心 ● 外国人宿泊延数に関して、全体の宿泊延数に対する外国人観光客の宿泊延数の伸び率は高い状況(2018年度の外国人宿泊延数は46万人泊で2009年度に比べて2.8倍) ● 近年特にアジアを中心とした宿泊延数が増加
	地価の状況	● 2000年代中頃からひらふエリアの地価が上昇 ● 近年では倶知安市街地へも波及しており、市街地の地価も急騰
倶知安駅周辺の状況	人口の状況	● 特に駅前通り周辺の中心部において人口減少の進行が推測 ● 倶知安駅周辺で高齢化の進行が推測
	公共交通の状況	● JR函館本線の倶知安駅がある ● 民間路線バスのほか、市街地内を循環するコミュニティバス「じゃがりん号」が運行 ● 路線バスは広域的に運行されている。高速バスは国道5号沿いを運行 ● なお、倶知安駅へは、コミュニティバスを除き、駅前通りを通行
	施設分布状況	● 公共施設に関して、倶知安市街地には、町役場をはじめ、後志総合振興局、倶知安地方合同庁舎など国、道関連施設が集積 ● 飲食店をはじめ、多くの施設が立地
	土地利用状況	駅 周 辺：駅・公共施設・店舗などがあり、3階建以下の低層の建物がほとんどを占めている。 駅 前：宿泊施設・事務所・住居などがある。北側には住居や宿泊施設、南側には事務所などがあり同じ駅前でも利用状況が異なっている。 駅 前 北：住居・店舗・事務所が混在している。 駅 前 通り：中小規模の店舗飲食店が立地しているが、店舗の連続性や景観の魅力に乏しいなど賑わいが低下している。 駅 前 南：中規模の店舗・事務所・宿泊施設がある。他のエリアに比べると未利用地や使われていない建物がある。
住民ニーズ	駅舎	● エスカレーター、エレベーターの設置 ● 駅なかでの商業施設の整備 ● 災害時の避難所としての受け入れ 等
	駅前広場	● 駅前広場におけるシェルターの整備(駅とタクシーやバスの乗降場までの間に屋根を設置する) ● 駅前広場の拡充(駐車場、バスターミナル、観光客バスの発着スペースの整備) ● まちの顔となる駅前広場の整備 等
	駅周辺開発	● まちの顔となる駅周辺の整備(駅周辺施設の充実) ● 旭ヶ丘公園の利用拡大 等
	駅前通り	● 駅前通り沿道での飲食店の充実 ● 町の顔となる駅前通りの整備 ● 歩道でのロードヒーティングの運用 等
	まちなみ景観	● 倶知安駅周辺での景観保全(駅周辺での景観やデザインを洗練されたものにする) ● 駅前通に面する建物に外観の補修と景観の維持に対する取組 ● 倶知安駅周辺での高さ制限 等
	賑わい創出	● 地元商店街の活性化(後継者の確保、通年で賑わい創出) ● まちなかでの交流拠点の整備(住民や観光客が立ち寄ることのできる場所) 等
	まちづくり	● 若者が住みよい環境づくり 等
	その他	● 新幹線の早期開業 ● 安全面・治安の確保(安心・安全の確保) 等

2.14 倶知安駅新駅周辺整備に伴う課題の整理

前提条件の整理を踏まえた倶知安駅新駅周辺整備に伴う課題は以下のとおりです。

① 国際リゾート地としてふさわしい魅力ある中心市街地のまちづくりの推進

- 駅前から駅前通りの連続した街並みの維持・向上、来訪者を出迎える玄関口にふさわしい空間の創出が必要である。
- 北海道新幹線倶知安駅新駅開業に合わせ、目指すべき国際リゾート地としてふさわしい市街地を形成するため、土地の有効利用を促進し、都市機能の誘導・集積や魅力と賑わいのある空間の創出が必要である。
- 駅前通りは、2030(令和12)年度末に北海道新幹線倶知安駅新駅が開業することで、ニセコエリアのゲートウェイとして、多くの観光客が行き交う場所となるほか、町内の企業、商店などが力を合わせて、住民が日常的に足を運びたい魅力ある賑わい交流空間の形成が必要である。

② 倶知安町の玄関口としての駅前空間の形成

- 駅前広場は、街なかへの誘導に繋がるよう憩いの場やイベントスペースなどの歩行者を優先した空間整備が必要である。
- 新たに建設される新幹線駅舎は、国際リゾート地のゲートウェイとして、外国人観光客にも対応した快適な待合環境やユニバーサルデザインによる案内機能などを充実させる必要がある。
- 国際リゾート地のゲートウェイとして、倶知安ならではの羊蹄山やニセコ連峰などの自然景観、街並み、新幹線駅が一体となった魅力ある景観の形成が必要である。

③ 利便性の高い交通ネットワークの構築

- 道道倶知安ニセコ線については、高速道路(北海道横断自動車道)の開通に向けて、市街地とインターチェンジを結ぶ道路として、今後見込まれる交通量増加への対応や北海道新幹線倶知安駅新駅周辺とのアクセス機能の向上が必要である。
- 北海道新幹線倶知安駅新駅周辺と広域的に連携のとれた路線バス等の充実が必要である。

3 倶知安駅新駅周辺まちづくりに関する整備方針

3.1 倶知安駅新駅周辺の整備方針

倶知安駅新駅周辺の整備方針については、北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想基本構想で示されているまちづくりの方針を踏まえ、以下のように設定します。

3.1.1 まちの賑わいを生かしてつなぐ

1) 駅から街なかへの人の流れをつくる

- まちの賑わいを創出するため、回遊性のある空間づくりを行う。

2) 国際リゾート地としてふさわしい都市機能の配置と街並みの形成を図る

- 商業エリアでは、店舗・宿泊施設等の集積や居住の誘導を図る。
- 土地の高度利用を図るとともに、空き地・空き店舗の有効活用を図る。
- 羊蹄山の眺望を意識した街並みの統一を図る。
- 将来的には、文化福祉、コンベンションなどの公的施設、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関して、駅周辺の徒歩圏内での設置を検討する。

3) 駅と駅西側の旭ヶ丘公園と一体となった空間を整備する

- 旭ヶ丘公園を取り込んだ自然豊かな街・駅を印象づけることができる空間づくりを行う。

3.1.2 誰でも使いやすいターミナル形成

1) 来訪者を駅から街なかへ誘導できる広場を整備する

- 来訪者を駅から街なかへ誘導できるよう、駅東側に駅前広場を整備する。また、駅前広場にイベント等に活用できる場を確保する。

2) 来訪者に利用しやすい乗換空間を整備する

- 路線バス及び都市間バスの停留所、タクシー乗降場、宿泊施設関係者や団体利用者に対応したバス待機場を確保する。

3) 地域住民の日常利用に対応した駅前広場を整備する

- 路線バス・コミュニティバス用のバス停留所、送迎車用の待機スペース、住民の駅利用者向けのパークアンドライド駐車場を確保する。

4) 倶知安の玄関口としての情報発信・サービス提供を行う

- 倶知安の玄関口として、お土産の販売、軽食の提供、観光案内(広域含む)、手荷物預かり等を実施する。

5) 国際リゾート地にふさわしい駅舎を整備する

- 周辺の自然環境や旭ヶ丘公園等との調和に配慮するなど、国際リゾート地の玄関口としてふさわしい駅舎デザインを検討する。

3.1.3 円滑で安全な広域的交通結節点の形成

1) 多様な交通手段により集中する駅周辺の交通の適切な処理を行う

- 交通手段の特徴に応じた主要動線の分離を行う。
- 駅から連続して駅前通に移動できる動線(歩きやすい駅前通り)を確保する。

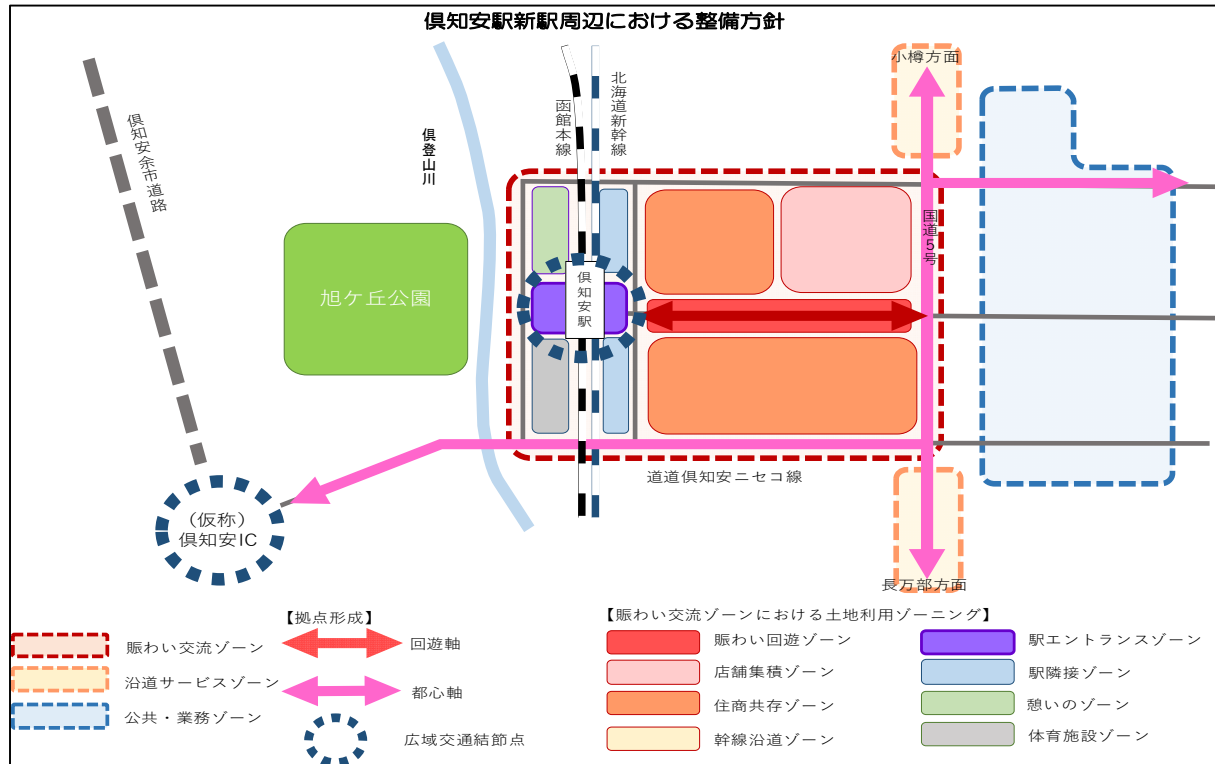
2) 交通ネットワークを強化する

- (仮称)俱知安 IC、ニセコひらふ地区、羊蹄山麓町村等、近隣市町村その他各方面から駅へのアクセス性を改善する道路の改良を行う。

3.2 土地利用に関する方針 ―まちの賑わいを生かしてつなぐ―

3.2.1 土地利用のゾーニング

当該計画では当町の将来都市構造図(市街地エリア)における 3 つの土地利用ゾーン区分のうち「にぎわい交流ゾーン」での展開を主軸とし「まちの賑わいを生かしてつなぐ」をコンセプトとする土地の利用方針を提示し、適切な規制・誘導を目指していきます。



土地利用のゾーニング

出典:都市計画マスタープラン

土地利用の方針

設定方針		方針	設定対象
ゾーン	賑わい交流ゾーン	北海道新幹線が接続する倶知安駅周辺において、広域交通結節点として機能するとともに、国際リゾート地の玄関口として国内外の観光客をもてなし、ゾーン内を歩いて回遊して賑わいを感じてもらうような商業サービス・交流機能の施設を充実するゾーンとします。	倶知安駅から国道 5 号に至るまでの駅周辺一帯
	公共・業務ゾーン	倶知安町はもとより、後志管内の中心的役割を担う行政サービス機能等を集約、維持するゾーンとします。	町道大通にある町役場等、行政サービス施設等が立地する一帯
	沿道サービスゾーン	既存の立地するロードサイド型の商業・業務施設を中心に、高次都市機能施設の許容も想定するゾーンとします。	市街地エリア内を通る国道 5 号沿道
軸	回遊軸	駅前からまちなかにおいて、歩行者・自転車車が安全快適に通行できる回遊の中心となる軸の形成を図ります。	倶知安駅から国道 5 号に至る道道倶知安停車場線の沿道一帯
	都心軸	市街地エリアの骨格となるとともに、周辺エリアから市街地エリアに連絡する道路として、賑わいや景観などの面で魅力を創出する軸の形成を図ります。	国道 5 号、国道 276 号、道道倶知安ニセコ線など、町外から市街地エリアに接続する重要路線

3.2.2 倶知安駅新駅周辺における土地利用方針

倶知安駅新駅周辺における土地利用方針は、土地利用のゾーニングに基づき、以下のとおりとします。

1) 駅前エントランスゾーン(倶知安駅及び駅前広場)

【駅の整備方針】

- 羊蹄山麓地域・ニセコエリアの拠点の玄関口とする。
- 駅を拠点として中心市街地の活性化を図る。
- 倶知安のシンボルとなるような駅とする。
- 高架下を活用した駅併設型の都市施設(観光案内所等)を整備する。

【駅前広場の整備方針】

- 駅舎、広場、駅前通りの連続性や回遊性のある空間とする。
- 来訪者及び地域住民が利用しやすい、安全・快適で乗換利便性の高い交通結節機能を確保する。
- 将来の倶知安駅の利用状況に応じて、自家用車の駐車場、観光バスの停車場等の活用を検討する。

2) 駅隣接ゾーン(駅前広場・駅北側)

- 駅との連担性が高いため、住民・来訪者双方にとって利便性の高い土地利用の誘導を検討する。

3) 店舗集積ゾーン(駅前北)

- 飲食店街が形成されているため、それらの立地特性を生かした商業施設の集積を図る。

4) 住商共存ゾーン(駅前北)

- 新幹線駅、飲食店街、駅前通りに近い地域特性から、中高層の住居等の良好な住環境の形成と生活利便施設(店舗や医療・福祉施設など)の形成を図る。
- 駅へのアクセス路(町道西3丁目北通)については、来訪者に倶知安町の街並みを印象づけるため景観形成を検討する。

5) 賑わい回遊ゾーン(駅前通り沿道)

- 駅前広場から最初に目に留まるエリアなため駅と一体となり賑わいを創出する空間として、「歩く楽しみを感じて集まりにぎわい広がる駅前通り」をコンセプトとして以下の方針に基づき取組を行う。

【方針】

- 来訪者が立ち寄りたくなる商店街づくり
- 地域住民が集まりたくなる居場所づくり
- 歩行者を優先に考え、歩く楽しみが感じられる回遊性のある空間づくり
- 時代の変化に対応しながら、まちを創り続ける人づくりと仕組みづくり

6) 住商共存ゾーン(駅前南)

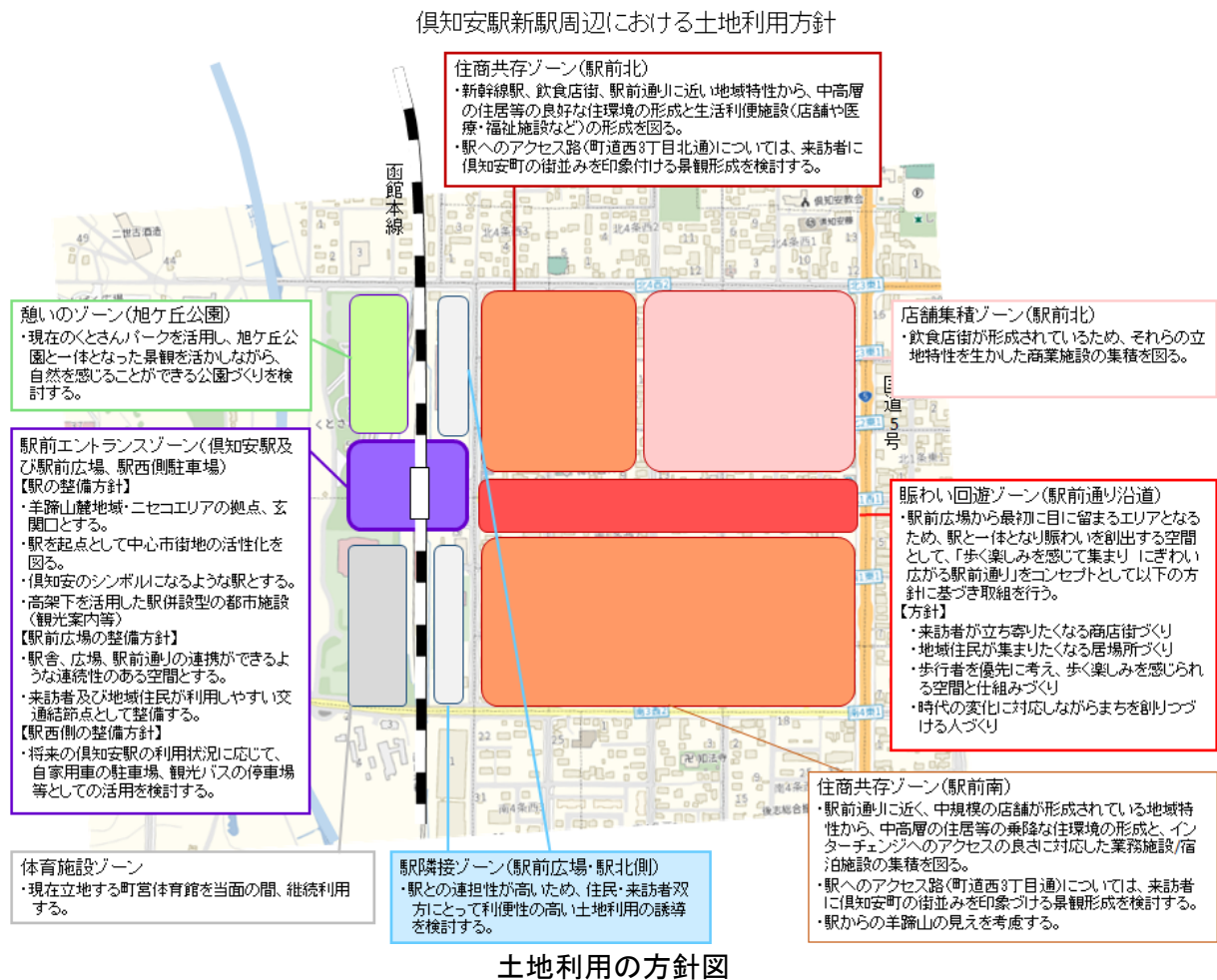
- 駅前通りに近く、中規模の店舗が形成されている地域特性から、中高層の住居等の良好な住環境の形成と、インターチェンジへのアクセスの良さに対応した業務施設/宿泊施設の集積を図る。
- 駅へのアクセス路(町道西3丁目通)については、来訪者に倶知安町の街並みを印象づける景観形成を検討する。

7) 憩いのゾーン(旭ヶ丘公園)

- 現在のくとしんパークを活用し、旭ヶ丘公園と一体となった景観を生かしながら、自然を感じることができる公園づくりを検討する。

8) 体育施設ゾーン

- 現在立地する町営体育館を当面の間、継続利用する。



3.3 駅関連施設整備に関する方針 —誰でも使いやすいターミナル形成—

北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想に示されている「駅舎及び隣接する高架下」「駅前広場」「駐車場」の整備方針を踏まえ、駅関連施設整備に関する方針を以下のように設定します。

駅関連施設整備に関する方針

項目		整備方針
全体方針		● 新幹線駅の東口が来訪者向けのメインの玄関口となるように整備 ● まとまったスペースを確保する必要がある駐車場は、駅舎の西側に配置。 ※在来線の存廃が決定するまで、あと数年を要するため、本計画では在来線が存続することを前提に検討
駅舎及び隣接する高架下	わかりやすいコンコース	● 交通結節点の中心となる駅舎内のコンコースにはわかりやすい案内板(サイン)を設置 ● 東西いずれからも出入りが可能とする ● コンコースから駅前通りへは直線的な動線と視認性を確保しまちへの動線をわかりやすくする ● 高架下エリアを含めた目が届く範囲に観光案内機能を配置 ● コンコースと駅前広場等が一体となって乗り換えしやすいターミナル機能を発揮できるように空間配置
駅前広場	特徴別に車両の乗降機能を分離して配置	● タクシー、路線バス(高速バスを含む)は最も駅に近い位置に配置し移動負荷を少なくする ● タクシーと一般送迎車の乗降スペースは分離して設置 ● 大型車と普通車は交錯せず、安全円滑に出入りできるように空間配置 ● 観光バス・ツアーバススペース、宿泊施設等の送迎車両スペースは別途確保 ● 正面玄関となる方に歩行空間を設け、駅前通りとを結ぶ円滑な動線を確認
	快適な歩行空間	● 雨天時や大雪の際に必要な屋根を検討(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配慮した空間づくり
駐車場	駐車場として必要な機能	● パークアンドライド駐車場、キスアンドライド停車場 ● 観光バス・ツアーバスや宿泊施設の送迎車両の駐・停車場 ● 自転車駐輪場 ● 駐車場の利用時間の長短に合わせた駐車エリアの検討 ● 駐車場不足に対応するため民間の駐車場等の空き駐車スペースの利用についても検討 ● 在来線が廃止される場合には高架下も活用した一体的な整備を目指す
	駐車場規模	● 2005年に最大積雪深約239cmを記録するなど、豪雪地帯であることを考慮した駐車場を整備 ● 羊蹄山麓地域、その他の近隣町村の人たちも利用することを想定した駐車場の規模を確保
	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

3.4 交通ネットワークに関する方針 ―円滑で安全な広域的交通結節点の形成―

3.4.1 上位計画での位置づけ

1) 倶知安町第6次総合計画(2020.3)

個別目標6 新幹線と高速道路によって人と地域がつながるまちにする

○広域ネットワークの拠点

- 高速道路(北海道横断自動車道)の開通によって新千歳空港や札幌市からの高速ネットワークが形成され、自動車やバスを利用する観光客の利便性が向上することから、更なる観光客の増加が見込まれています。そのため、結節点となる新幹線駅とインターチェンジとのアクセスとなる道路の整備など、当町の広域ネットワーク拠点としての機能を強化する取り組みを実施します。

○重点施策

- 円滑で安全な広域的交通ネットワークの形成

2) 倶知安町都市計画マスタープラン(2018.3)

地域別構想

2-1 市街地周辺地域(都市計画区域)

(3) 施策の方針

① 広域都市拠点の形成に向けた機能の集積および交通ネットワークの構築

v) 倶知安駅およびIC周辺のアクセス機能の向上

倶知安駅周辺は、広域路線バスや貸切バス等の駅への乗り入れを考慮するため、特に一般国道5号、町道北3条西通、道道倶知安ニセコ線において、関係機関との十分な連携を図りながら通行の機能向上・円滑化に努めます。

(仮称)倶知安 IC では、市街地と IC を結ぶ道路として想定される道道倶知安ニセコ線において、今後、見込まれる交通量増加への対応や倶知安駅周辺とのアクセス機能の確保について、関係機関との協議のもと進めます。



倶知安駅へのアクセス道路のイメージ

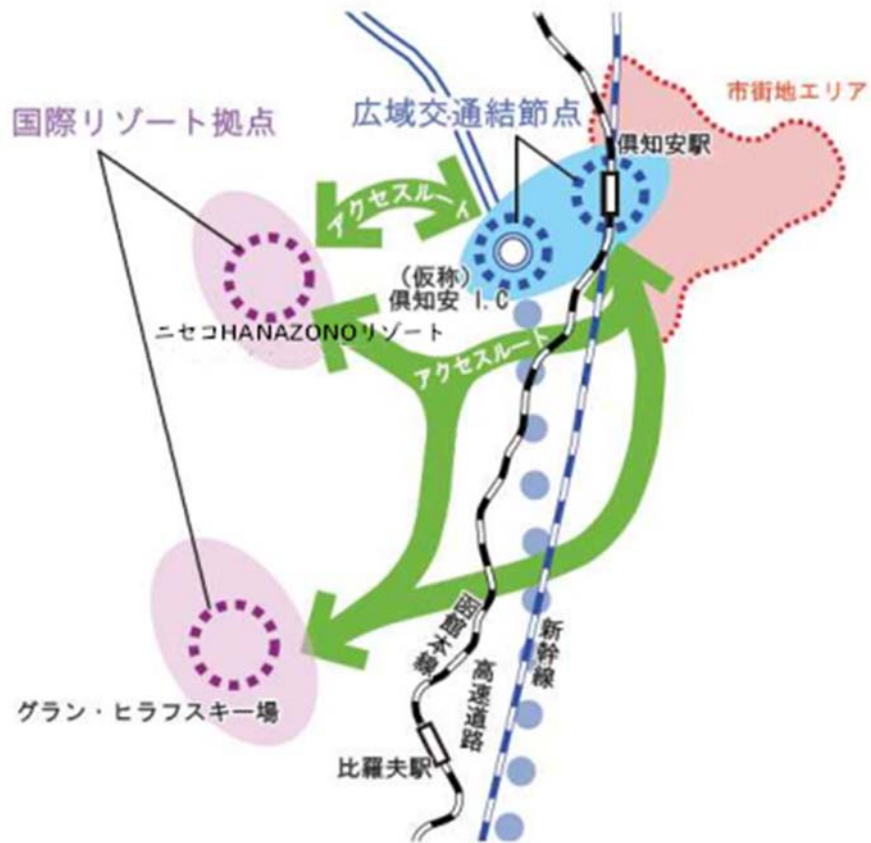
2-2 スキー場周辺地域(準都市計画区域)

(3) 施策の方針

② 交通混雑の解消と円滑なアクセス環境の形成

ii) 市街地とリゾート地の円滑なアクセス環境の形成

新幹線倶知安駅および(仮称)倶知安ICをはじめとした市街地とニセコひらふ地区、花園ビレッジ地区のリゾート地までを結ぶ一般国道5号、道道3路線(蘭越ニセコ倶知安線、ニセコ高原比羅夫線、倶知安ニセコ線)及び町道2路線(岩尾別南3線、花園リゾート線)を主要アクセス道路として交通需要に対応した機能の確保と沿道景観の保全に努めるとともに、公共交通等を活用した円滑なアクセス環境を整備します。



市街地とリゾート地区を結ぶネットワークのイメージ

3.4.2 交通ネットワークの方針

1) 町内・周辺地域から駅へのアクセス

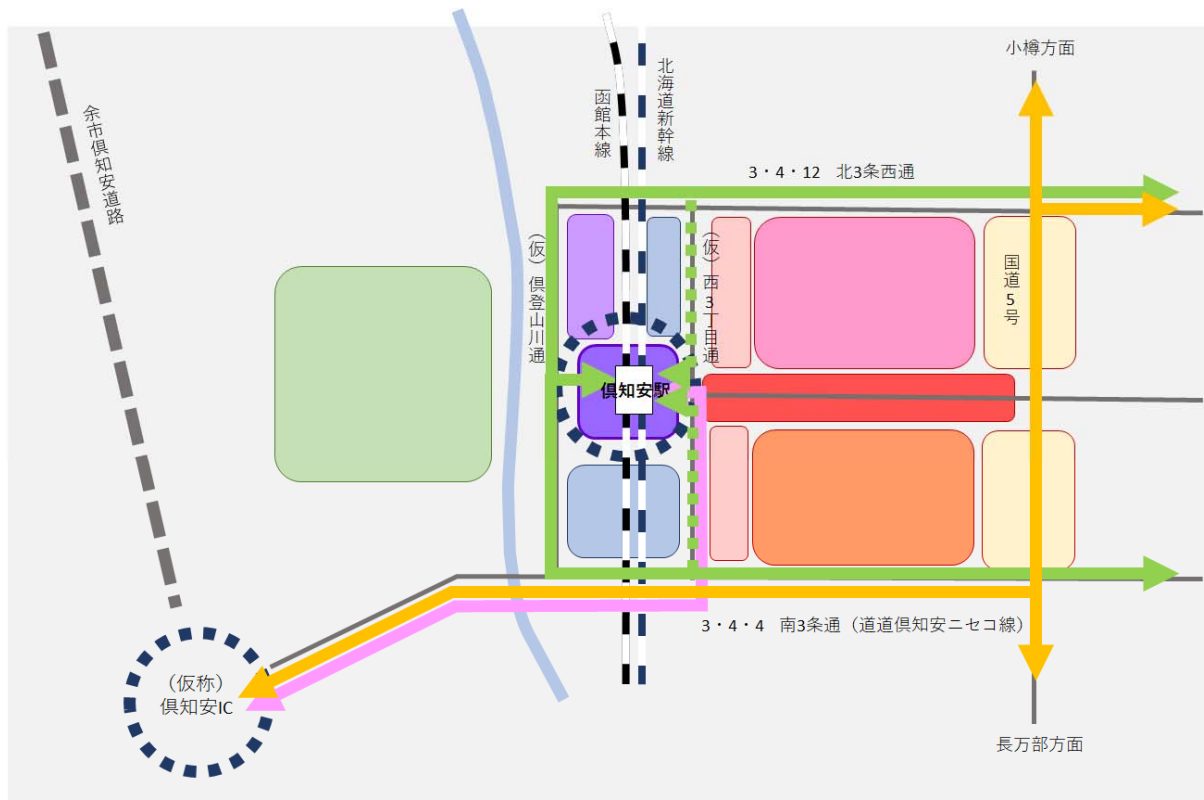
- パークアンドライド利用者は、3・4・12 北 3 条西通または 3・4・4 南 3 条通（道道倶知安ニセコ線）、（仮）倶登山川通を使用し、西側のパークアンドライド駐車場を利用する。
- タクシー、送迎車両（小型車）は、3・4・12 北 3 条西通または 3・4・4 南 3 条通（道道倶知安ニセコ線）、（仮）西 3 丁目通を使用し、東側の駅前広場へ進入する。
- 路線バスは、既存のルートを前提とし、東側駅前広場へ進入する。

2) （仮称）倶知安 IC、花園方面から駅へのアクセス

- 都市間バス、タクシー、送迎車両（小型車）は、3・4・4 南 3 条通（道道倶知安ニセコ線）及び（仮）西 3 丁目通を使用し、東側の駅前広場へ進入する。

3) （仮称）倶知安 IC、花園方面から町内・周辺地域へのアクセス

- 3・4・4 南 3 条通（道道倶知安ニセコ線）を使用する。



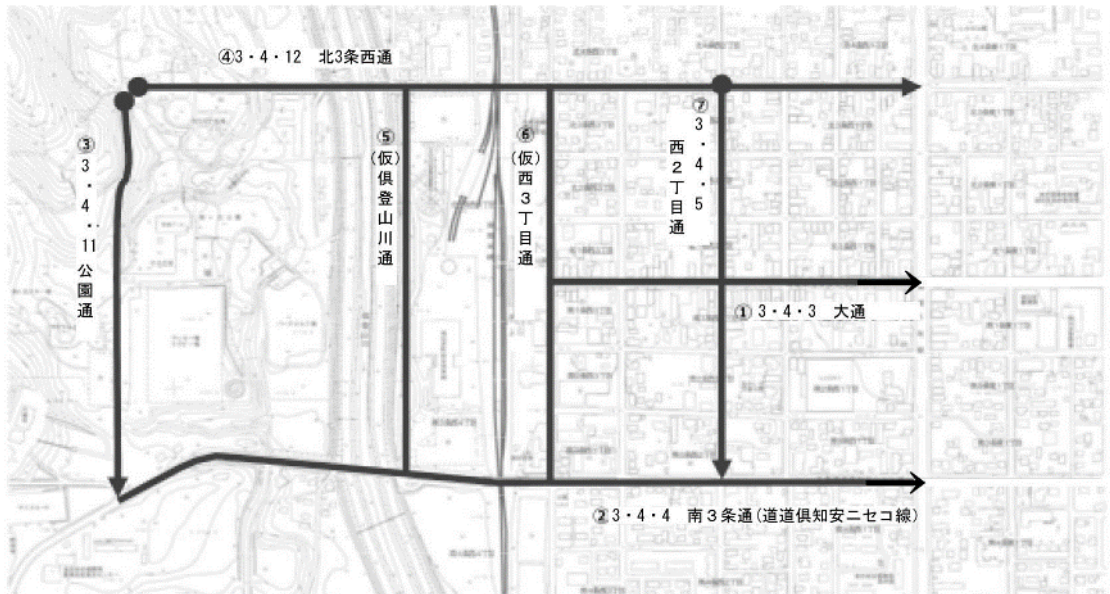
- 町内・周辺地域から駅へのアクセス
 （仮称）倶知安IC、花園方面から駅へのアクセス
 （仮称）倶知安IC、花園方面から町内・周辺地域へのアクセス



交通ネットワークの方針

3.4.3 周辺道路整備の方向性

各周辺道路の整備の方向性を次ページに示します。



周辺道路の位置図

① 3・4・3 大通(道道倶知安停車場線)

【現状・課題】

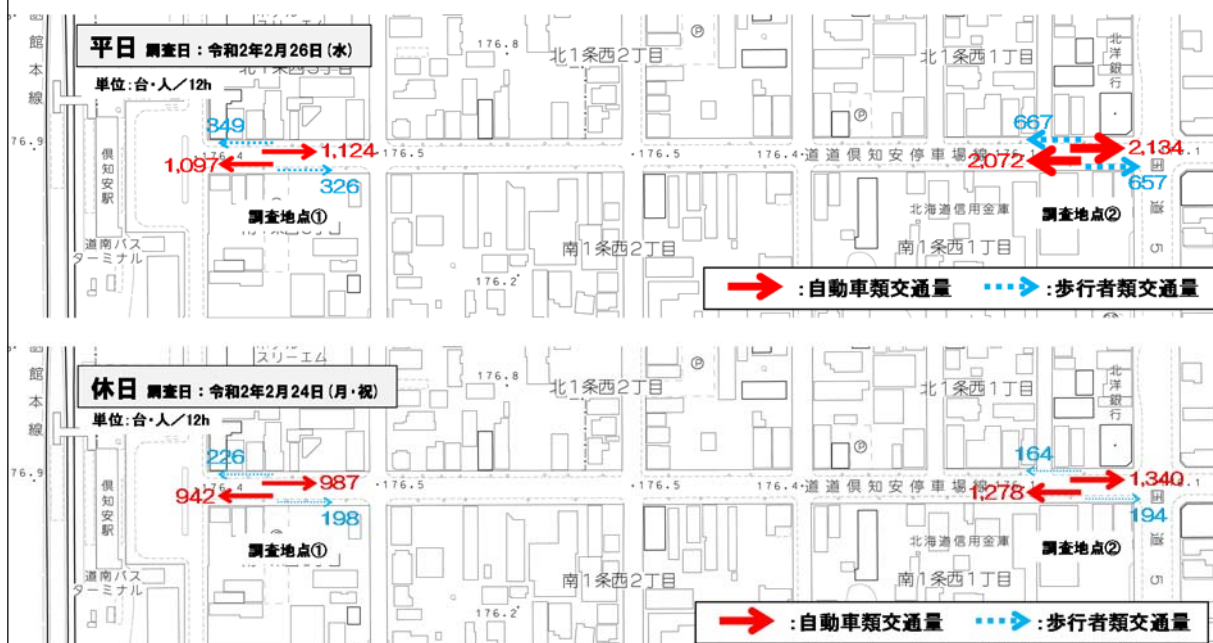
道道倶知安停車場線の道路幅員は18mで、自歩道が6mとなっています。

2020(令和2)年2月の交通量実態調査によると、平日の倶知安駅付近の自動車が2,221台/12h、歩行者類が675人/12hであり、国道5号付近の自動車が4,206台/12h、歩行者類が1,324人/12hとなっています。また休日の倶知安駅付近では、自動車が1,929台/12h、歩行者類が424人/12hであり、国道5号付近では、自動車が2,618台/12h、歩行者類が358人/12hとなっています。

また、倶知安駅へのメイン道路であるため、さらなる賑わいを創出する空間づくりに取り組む必要があります。

【参考】

道道倶知安停車場線(駅前通)の交通量実態結果



交通量調査結果

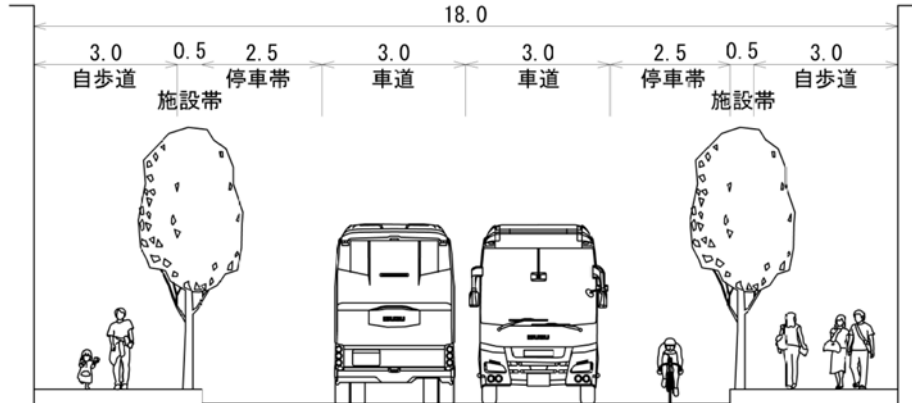
路上駐車実態結果

	平日(台)					休日(台)				
	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	合計	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	合計
8 時台	3	0	1	0	4	2	0	0	0	2
12 時台	8	0	1	2	11	3	0	1	0	4
17 時台	6	0	1	0	7	5	0	1	0	6

【整備の方向性】

国道 5 号から駅前(交通結節点)までの重要路線であることから、交通処理機能を維持するため、歩道・車道幅は現状のままとします。

また、災害時の防災機能、通行空間の安全性・快適性の確保及び良好な景観を形成するため、無電柱化に向けて関係機関と協議を進めるとともに、回遊軸に位置づけていることから、歩行者空間の改善を行い、賑わいの創出を図ります。



【①3・4・3 大通(道道俱知安停車場線)】



①現況



②無電柱化イメージ

VR イメージ

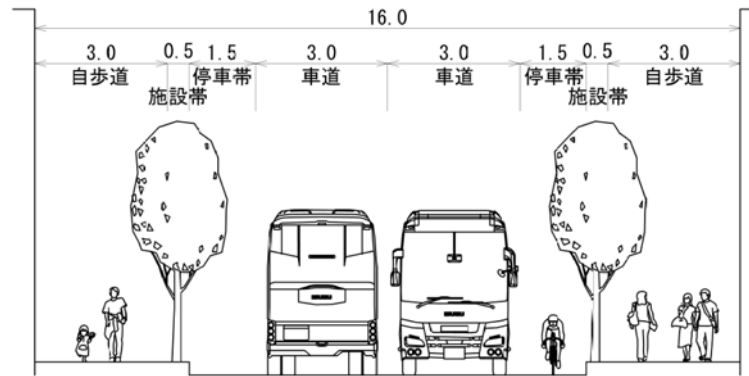
② 3・4・4 南 3 条通(道道俱知安ニセコ線)

【現状・課題】

道路幅員は 12m で、自歩道が 4.5m となっています。

本線は、南 1 線跨線撤去、道路工により、一時通行止めとなり、跨線橋撤去後は平面交差復旧となり、仮踏切が設置される予定となっています。また、在来線の存続又は廃止かによって、最終的な形状を検討する必要があります。

アクセス道路の状況を勘案し、必要に応じて整備を検討します。



道路整備の方向性【②3・4・4 南 3 条通(道道俱知安ニセコ線)】

③ 3・4・11 公園通

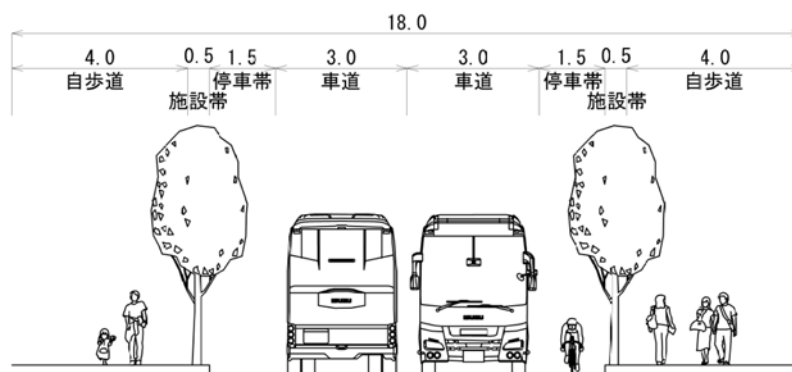
【現状・課題】

道路幅員は 8m で、自歩道は設置されていません。

本線は、3・4・4 南 3 条通(道道俱知安ニセコ線) (②) の南 1 線跨線橋の撤去にあたり、3・4・12 北 3 条西通(④)とともに迂回路としての利用が予定されています。一時的な利用となりますが、迂回による交通量が増加するため、歩行者対策及び道路整備が必要となります。

【整備の方向性】

道道俱知安ニセコ線の通行止め時に迂回路として複数年に渡り利用されるとともに、旭ヶ丘公園への主要なアクセス道路でもあるため、車両通行及び歩行者の安全性を考慮した改修を推進します。



道路整備の方向性【③3・4・11 公園通】

④ 3・4・12 北 3 条西通

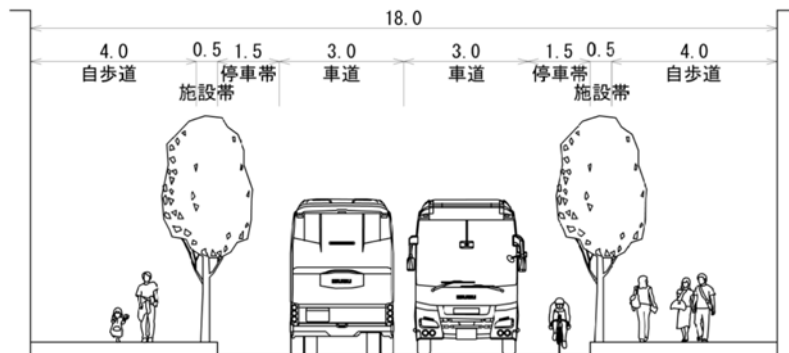
【現状・課題】

道路幅員は 8m で、函館本線より東側では自歩道が整備されていますが、西側では整備されていません。

本線は、3・4・4 南 3 条通(道道倶知安ニセコ線) (②) の南 1 線跨線橋の撤去にあたり、3・4・11 公園通(③)とともにその迂回路としての利用が予定されています。一時的な利用となりますが、迂回による交通量が増加するため歩行者対策及び道路整備が必要となります。

【整備の方向性】

道道倶知安ニセコ線の通行止め時に迂回路として複数年に渡り利用されるとともに、旭ヶ丘公園への主要なアクセス道路でもあるため、車両通行の安全性を考慮した改修を推進します。



道路整備の方向性【④3・4・12 北 3 条西通】

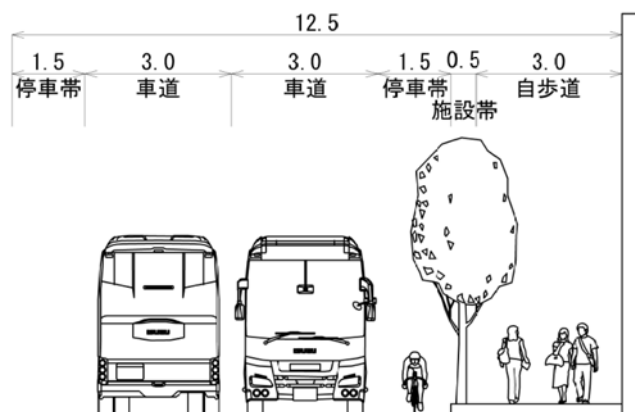
⑤ (仮)倶登山川通

【現状・課題】

現状は、公園内道路として利用されています。将来的に、倶知安駅西側に観光・送迎バス、パークアンドライド駐車場を整備するため、アクセス道路として整備が必要となります。

【整備の方向性】

倶知安駅西側のパークアンドライド駐車場や観光バス駐機場へのアクセス路として、車両通行の安全性を考慮した改修を推進します。



道路整備の方向性【⑤(仮)倶登山川通】

⑥ (仮)西 3 丁目通

【現状・課題】

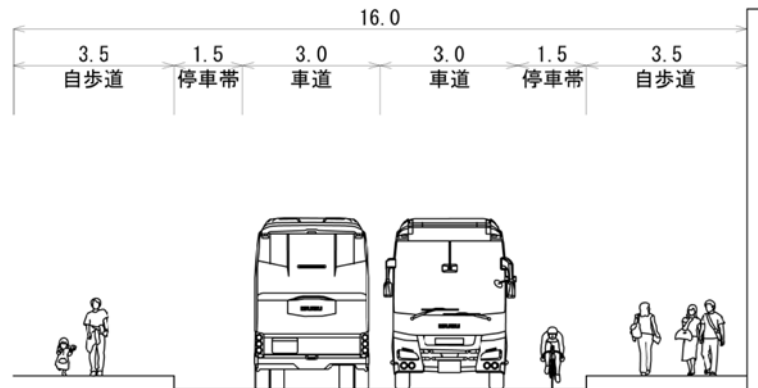
道路幅員は 12.5m で、自歩道が 5m となっています。

本線は、現在も俱知安駅へのアクセス道路として、また、ひらふスキー場方面への道路として利用されています。

また、駅前広場に面しているため、自動車の円滑な処理や歩行者の安全性を確保するとともに、良好な街並みの形成に配慮した空間整備が必要となります。

【整備の方向性】

俱知安駅の駅前広場と一体となったシンボリックな道路として整備を実施します。



道路整備の方向性【⑥(仮)西 3 丁目通】

⑦ 3・4・5 西 2 丁目通

【現状・課題】

道路幅員は 8m で、自歩道は設置されていません。また、本線は、都市計画道路ですが長期未着手となっています。

【整備の方向性】

当該道路は、「道道俱知安ニセコ線の立体化に伴い、市街地への分散流入を目的に計画された路線」として都市計画道路に位置づけられていましたが、(仮)西 3 丁目通(⑥)の整備に伴い、都市計画道路の廃止を検討します。

4 駅前広場整備計画

4.1 整備計画条件の整理

4.1.1 駅前広場の整備方針

駅前広場の整備方針は、以下のとおりです。

駅関連施設整備に関する方針(再掲)

項目		整備方針
全体方針		● 新幹線駅の東口が来訪者向けのメインの玄関口となるように整備 ● まとまったスペースを確保する必要のある駐車場は、駅舎の西側に配置。 ※在来線の存廃が決定するまで、あと数年を要するため、本計画では在来線が存続することを前提に検討
駅舎及び隣接する高架下	わかりやすいコンコース	● 交通結節点の中心となる駅舎内のコンコースにはわかりやすい案内板(サイン)を設置 ● 駅東・駅西いずれからも出入りが可能 ● 高架下、コンコースエリアを含めた目が届く範囲に観光案内機能を配置 ● コンコースと駅前広場等が一体となって乗換えしやすいターミナル機能を発揮できる動線計画
駅前広場	特徴別に車両の乗降機能を分離して配置	● 駅前通りから直接駅前広場に進入できるような車両の出入口を確保 ● 駅利用者の利用負担軽減のため、タクシー、路線バス(高速バスを含む)は可能な限り改札に近い位置に配置 ● タクシーと一般車の乗降スペースは分離して設置 ● バスと一般車は交錯せず、安全・円滑に出入りできる動線計画 ● 観光バス・ツアー用のバススペースは、西口に確保 ● 基本的に宿泊施設等の送迎車は一般車乗降場を併用 ● 駅東口の正面玄関に歩行空間を設け、駅前通りを結ぶ円滑な動線を確保
	快適な歩行空間	● 雨天時や大雪の際に必要なシェルターを検討(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配慮
駐車場	駐車場として必要な機能	● 地域住民向け駐車場(パークアンドライド駐車場) ● 観光バス・ツアーバスや宿泊施設の送迎車両の駐車場 ● 自転車駐輪場 ● 駐車場の利用時間の長短に合わせた駐車エリア ● 駐車場不足に対応するため、民間の駐車場等の空き駐車スペースの利用についても今後検討
	駐車場規模	● 2005年に最大積雪深約239cmを記録するなど、豪雪地帯であることを考慮した駐車場を整備 ● 羊蹄山麓地域、その他の近隣町村の人たちも利用することを想定した駐車場の規模を確保
	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

4.1.2 駅前広場全体での必要な導入機能

整備方針を踏まえた駅前広場全体での導入機能は、以下のとおりです。

駅前広場全体での導入機能

導入機能	具体施設	
駅前広場	● タクシー乗降場 ● 路線バス(都市間バス含む)、観光バスの乗降場 ● 一般送迎車(送迎車両含む)スペース	
交流広場	● イベント等の賑わい創出のための広場	
駐車場	● 地域住民向け駐車場(パークアンドライド駐車場) ● 自転車駐車場	
情報発信・附帯機能	観光案内施設	● 国内外からの来訪者を対象とした、当町にとどまらない広域観光情報を提供 ● ランドオペレーターなどによるツアー客への対応 ● コンシェルジュの設置
	手荷物一時預かり所	● スキーロッカー ● 荷物の預かり(クローク)
	物販施設	● 小規模なお土産等の売店
	飲食施設	● 最低限の飲食の提供
	休憩スペース(待合室)	● 冬場でも対応可能な休憩スペースの確保
	トイレ	● 駅前広場利用者誰もが利用できるトイレの整備

4.1.3 駅舎に係る前提条件の整理

これまでの関係機関協議を踏まえた駅舎に係る前提条件は、以下のとおりです。

駅舎に関わる前提条件

項目		前提条件（JR 北海道及び鉄道・運輸機構の回答内容より整理）	
新幹線	旅客施設	【導入設備】 1F(コンコース階)…出改札設備(出改札所、券売機等)、 駅事務室、トイレ、待合室(50 m ² 程度) 1F(らち外コンコース)…トイレ、待合室 1～2F…階段、エスカレーター、エレベーター 2F(プラットホーム階)…待合室(25 m ² 程度) 【規模】1,800 m ²	
	駅舎の位置	● 倶知安駅新駅周辺整備構想の位置を基本とする。	
	改札口	● 在来線へのアクセスを踏まえ、南口を基本とする。	
	都市施設	【位置】駅舎の南側の高架下 【規模】JR としての開発は未定(開発関係でも活用する可能性あり) 【借地料】町が都市施設を活用する場合、乗降客数や駅周辺の土地鑑定評価額等を総合的に判断して JR に借地料を支払う。 →新幹線開業時に在来線駅舎が残る場合には、都市施設を活用することを前提とする。	
	通信機器室等	● 改札が南口の場合、駅舎の北側の高架下に設置 ● 約 1,700 m ² (想定)	
	その他(高架下)	● 開床構造が想定されるため、使用は困難。仮に活用する場合、雪対策に必要な増額分は都市側の負担	
在来線	新幹線開通前	在来線全般	● 在来線の存廃に関わらず、新幹線駅開業までは在来線を運行することが前提。
		在来線駅舎	● 在来線の存廃に関わらず、新幹線駅開業まで既存駅舎の改札の活用を想定。 ● 駅舎の移設(駅前広場から撤去)も可能であるが、その場合に発生した費用はそのまま三セクが負担。また、開業が近くなると開業準備の業務量が多くなることから、工事を受託する場合には、早期に相談する必要がある。
		在来線までの動線(連絡通路)	● 在来線駅舎(改札口)から在来線ホームまで約 40mの屋根付き廊下(壁もあり)でのアクセス ● 旅客通路幅員(3m) ● 連絡通路と新幹線駅舎・駅前広場に約 1m の高低差あり
		在来線ホーム	● 新幹線駅整備に伴いホームを移設(現状よりも西側に 20m移設) ● ホームの延長(90m) ● 在来線ホーム幅員(5m) ● 在来線が存続する場合、ホーム上に改札を設置することは可能
	開通後	導入設備(在来線存続の場合)	【在来線存続の場合】駅事務室、改札、電気関係諸室(現状約 90 m ²)、トイレ※、待合室※ ※JR 側で整備するらち外コンコース内のトイレ、待合室の併用を想定
		新幹線改札の接続	● 新幹線改札と在来線改札は、独立させることを前提とする。
		東西連絡自由通路	● 在来線廃止の場合、自由通路を整備する。

4.1.4 駅前広場に係る規模の算定

駅前広場に係る規模は以下のとおりです。なお、これはあくまでも想定です。

1) 施設別交通量による施設量

施設別の必要規模は下表のとおりです。

施設別必要施設規模

項目	単位	必要施設規模
①バス乗降に関わる計画交通量と施設数		
①-a バス乗車バース数	バース	1
①-b バス降車バース数	バース	1
①-c バス待ち滞留客の計画交通量	人	1
②タクシー乗降に関わる計画交通量と施設数		
②-a タクシー乗車バース数	バース	1
②-b タクシー降車バース数	バース	1
②-c タクシー待ち滞留客の計画交通量	人	1
③自家用車乗降に関わる計画交通量と施設数		
③-a 自家用車乗降バース数	バース	1
③-b 福祉のための乗降バース数	バース	1
④駐車場(タクシープール)に関わる計画交通量	バース	8※現状の利用状況を考慮
⑤歩行に関わる計画交通量	人	531
⑥車道に関わる計画交通量	台	87
⑦その他の施設計画に関わる計画交通量		
⑦-a キス・アンド・ライド乗降に関わる計画交通量	台	1
⑦-e 長距離バスなどの乗降場に関わる計画交通量と施設数	バース	1

※バース…バス・タクシーの乗降場

2) 必要面積

施設別の面積は下表のとおりです。

施設別面積

項目	面積 (㎡)
1. 交通空間基準面積	2,782
①バス乗降場関連面積	141
②タクシー乗降場関連面積	41
③自家用車乗降場関連面積	240
福祉対応	30
④駐車場(タクシープール) 関連面積	41
⑤歩道面積	1,775
⑥交通処理のための車道面積	424
⑦付加的施設の面積	90
⑦-a キス・アンド・ライド乗降場関連面積	20
⑦-e 長距離バス等関連面積	70
2. 環境空間面積	649
東口駅前広場面積	3,431

4.2 駅前広場の整備パターン

駅前広場に係る必要な導入機能や必要な規模を踏まえ、駅前広場の整備パターンとして以下の3つについて検討します。なお、この3パターンはあくまでも想定です。

整備検討案

項目	概要
パターン1	● 既存駅舎を撤去し、駅舎と駅前広場・交流スペースの動線を確保した案
パターン2	● 既存駅舎を利用し、駅舎、駅前広場の動線を確保した案
パターン3	● 既存駅舎を撤去し、駅舎、駅前広場・交流スペース、駅前通りの動線を一体的に確保する案

また、各パターンに関して、以下の視点に基づき比較評価を実施します。

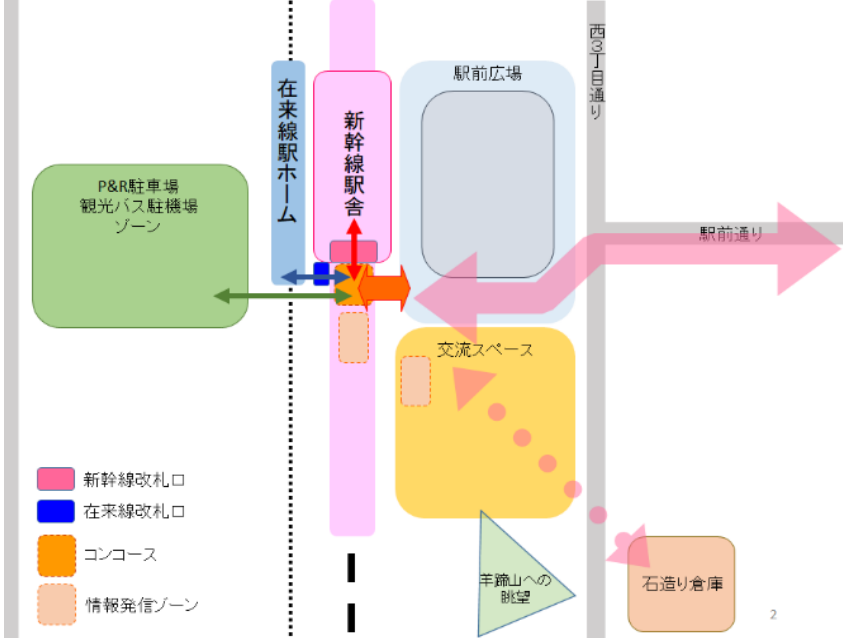
評価項目

評価項目	概要
駅前広場の円滑な交通の確保	● 各車両の交錯の有無
利用者の利便性	● 各乗降場から改札までの距離
交流スペースの確保	● 確保可能な交流スペースの広さ
周辺との連携可能性	● 駅前広場周辺の施設との連携の可能性
歩行者動線の確保	● スムーズな歩行者動線の確保

1) 整備パターン1

整備パターン1の検討結果は以下のとおりです。

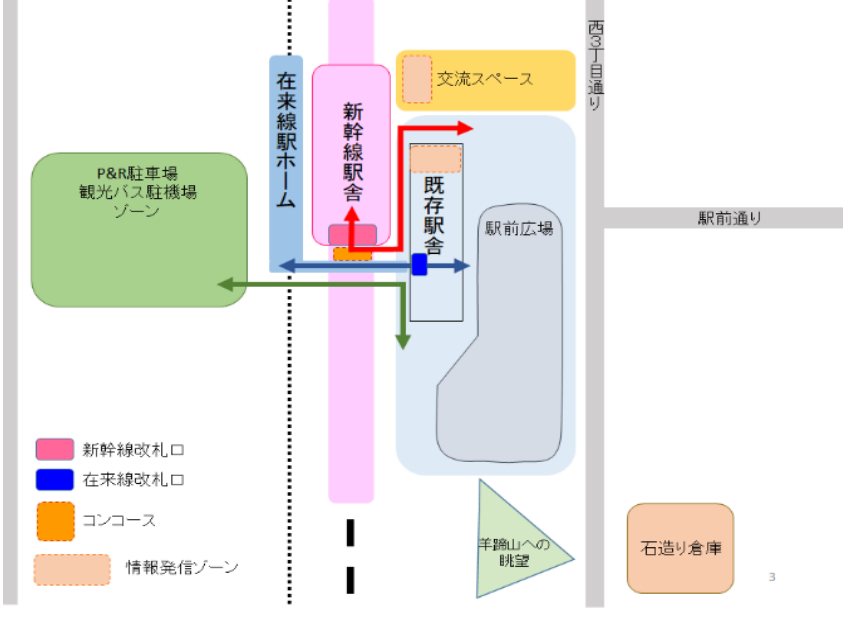
整備パターン1検討結果

項目	概要		
ゾーニングイメージ	 図中の要素と色コード: - 新幹線改札口 - 在来線改札口 - コンコース - 情報発信ゾーン		
概要	● 既存駅舎を撤去し、駅舎と駅前広場・交流スペースの動線を確保する案		
駅前広場ゾーン	● コンコースから直接アプローチする位置に配置。		
交流スペースゾーン	● 駅前広場の南側に配置。		
情報発信ゾーン	● コンコースに隣接する高架下に配置。 ● 高架下の利用が困難な場合、交流スペースゾーンに配置。		
パークアンドライド駐車場、観光光バス駐機場ゾーン	● まとまったスペースを確保するため、駅舎の西側に配置。		
評価項目	駅前広場の円滑な交通の確保	○ タクシー、一般車両とバスの動線を分離するように各乗降場を配置。	
	利用者の利便性	○ タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。	
	交流スペースの確保	○ ある程度の広さのスペース(約 3,400 m ²)を確保することが可能。	
	周辺との連携可能性	△ 石造り倉庫を利活用する場合は、連携が可能。	
	歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口	○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。
		駅前広場⇄在来線改札口	○ 駅前広場、在来線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。
		新幹線改札口⇄在来線改札口	○ 各改札口が隣接しているため、スムーズな乗り換えが可能。
西側駐車場⇄各改札口		○ 各改札口と西側駐車場をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。	

2) 整備パターン 2

整備パターン 2 の検討結果は以下のとおりです。

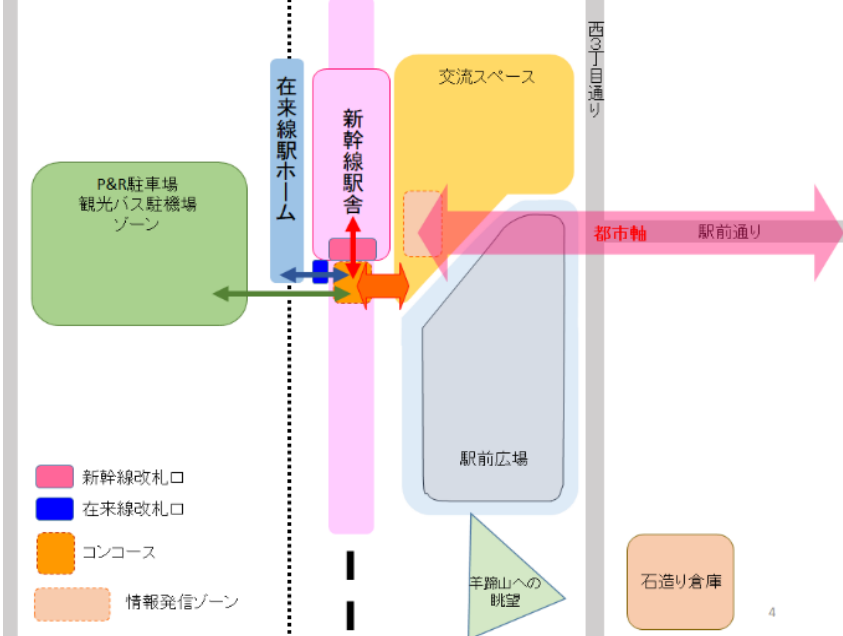
整備パターン 2 検討結果

項目	概要
ゾーニングイメージ	 新幹線改札口 在来線改札口 コンコース 情報発信ゾーン
概要	● 既存駅舎を利用し、駅舎、駅前広場の動線を確保する案
駅前広場ゾーン	● 既存駅舎の南東側に配置。
交流スペースゾーン	● 駅前広場の北側に配置。
情報発信ゾーン	● 既存駅舎内に配置。 ● 既存駅舎内に確保できない場合、交流スペースゾーン内に配置
パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	● まとまったスペースを確保する必要があるため、駅舎の西側に配置。
駅前広場の円滑な交通の確保	× タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。
利用者の利便性	△ タクシー及び一般車の乗降場を既存駅舎側に配置し、バス乗降場の一部は西3丁目通側に配置。
交流スペースの確保	△ 既存駅舎があることで交流スペースは広く確保できない(約 3,000 m²)。
周辺との連携可能性	× 特に周辺との連携は無し
評価項目	○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。
	○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。
	× 駅前広場に出る必要があるため、乗り換えに時間を要する。
	× 駅前広場に出る必要があるため、移動距離が長い。

3) 整備パターン 3

整備パターン 3 の検討結果は以下のとおりです。

整備パターン 3 検討結果

項目	概要													
ゾーニングイメージ	 図は、駅前広場のゾーニングイメージを示しています。中央には新幹線駅舎と在来線駅ホームが並び、その左側にはP&R駐車場と観光バス駐機場ゾーンが配置されています。駅舎の右側には交流スペースと駅前広場があり、都市軸と駅前通りが通っています。羊蹄山への眺望ポイントと石造り倉庫も示されています。色分けされたゾーンと改札口の位置も明確に示されています。													
概要	● 既存駅舎を撤去し、駅舎、駅前広場・交流スペース、駅前通りの動線を一体的に確保する案 <table border="1" data-bbox="252 1104 1407 1355"> <tr> <td>駅前広場ゾーン</td><td>● コンコースから直接アプローチする位置に配置。</td></tr> <tr> <td>交流スペースゾーン</td><td>● 駅舎から駅前通りへの都市軸を形成するため、できる限り駅前通りからの軸線上に配置。</td></tr> <tr> <td>情報発信ゾーン</td><td>● 都市軸を意識し駅舎のコンコースに近い位置に配置。</td></tr> <tr> <td>パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン</td><td>● まとまったスペースを確保する必要があるため、駅舎の西側に配置。</td></tr> </table>	駅前広場ゾーン	● コンコースから直接アプローチする位置に配置。	交流スペースゾーン	● 駅舎から駅前通りへの都市軸を形成するため、できる限り駅前通りからの軸線上に配置。	情報発信ゾーン	● 都市軸を意識し駅舎のコンコースに近い位置に配置。	パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	● まとまったスペースを確保する必要があるため、駅舎の西側に配置。					
駅前広場ゾーン	● コンコースから直接アプローチする位置に配置。													
交流スペースゾーン	● 駅舎から駅前通りへの都市軸を形成するため、できる限り駅前通りからの軸線上に配置。													
情報発信ゾーン	● 都市軸を意識し駅舎のコンコースに近い位置に配置。													
パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	● まとまったスペースを確保する必要があるため、駅舎の西側に配置。													
評価項目	<table border="1" data-bbox="252 1355 1407 1870"> <tr> <td>駅前広場の円滑な交通の確保</td><td>× タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。</td></tr> <tr> <td>利用者の利便性</td><td>○ タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。</td></tr> <tr> <td>交流スペースの確保</td><td>○ ある程度の広さのスペース(約 3,500 m²)を確保することが可能。</td></tr> <tr> <td>周辺との連携可能性</td><td>○ 駅前通りとの連携が可能。</td></tr> <tr> <td rowspan="4">歩行者動線の確保</td><td>駅前広場⇄新幹線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。</td></tr> <tr> <td>駅前広場⇄在来線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。</td></tr> <tr> <td>新幹線改札口⇄在来線改札口 ○ 各改札口が隣接しているため、スムーズな乗り換えが可能。</td></tr> <tr> <td>西側駐車場⇄各改札口 ○ 各改札口と西側駐車場をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。</td></tr> </table>	駅前広場の円滑な交通の確保	× タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。	利用者の利便性	○ タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。	交流スペースの確保	○ ある程度の広さのスペース(約 3,500 m ²)を確保することが可能。	周辺との連携可能性	○ 駅前通りとの連携が可能。	歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。	駅前広場⇄在来線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。	新幹線改札口⇄在来線改札口 ○ 各改札口が隣接しているため、スムーズな乗り換えが可能。	西側駐車場⇄各改札口 ○ 各改札口と西側駐車場をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。
駅前広場の円滑な交通の確保	× タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。													
利用者の利便性	○ タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。													
交流スペースの確保	○ ある程度の広さのスペース(約 3,500 m ²)を確保することが可能。													
周辺との連携可能性	○ 駅前通りとの連携が可能。													
歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。													
	駅前広場⇄在来線改札口 ○ 駅前広場、新幹線改札口をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。													
	新幹線改札口⇄在来線改札口 ○ 各改札口が隣接しているため、スムーズな乗り換えが可能。													
	西側駐車場⇄各改札口 ○ 各改札口と西側駐車場をつなぐコンコースの距離が短いため、スムーズな移動が可能。													

5 新駅周辺の景観形成及び適正な土地利用の誘導

5.1 検討の背景

JR 倶知安駅周辺はこれまで本町及び周辺町村の中心的な商業業務機能のほか生活交流拠点としての役割を担ってきましたが、北海道新幹線の開業を見据え宿泊・商業及び交流機能、並びに利便性の高いまちなか居住としての中高層住宅等、複合用途による土地利用の更新が想定されます。

また、昨今、町内の活発な土地の売買により地価が高騰していることから建物の用途制限による制約の中で土地取得に見合った利益を確保するため、今後、建物が高層化する可能性があり、さらに駅近郊に高速道路 IC の整備も計画されているなど、駅周辺における開発意欲は益々高まるばかりです。

一方で、倶知安駅前の街並みに関する住民の意見として、まちのシンボルである羊蹄山の眺望の確保や現在の街並みの景観の確保など、建築物の高さの制限を検討してほしいとの声も聞かれるところです。

これらの状況を踏まえ、新駅周辺の街並みと調和した魅力ある景観を形成するため、駅前にふさわしい土地利用に関する課題を整理し、今後の本町における良好な景観及び土地利用の誘導方策を設定します。

【新駅周辺の現状】

- ・ 駅前から国道 5 号までの沿線に中心商業地を形成
- ・ 高層建物が無く空と一体化しすっきりとした印象の駅前通り
- ・ 駅前からの羊蹄山の眺望
- ・ 空き店舗、空地の増加による空洞化
- ・ 建物の老朽化による中心市街地としての魅力や活力の低下
- ・ 活発な土地取引による地価の高騰
- ・ 新幹線開業、高速道路開通を見据えた建築物の高層化等による街並み景観への懸念
- ・ 人口減少、少子高齢化

新駅周辺の街並み景観の形成

適正な土地利用の見直し

「国際リゾート地の玄関口にふさわしい駅と街並み」

倶知安新駅周辺の現状及び課題とめざすべき方向性

5.2 都市計画区域・準都市計画区域

当町では昭和24年に都市計画区域を設定し、それ以降、まちづくりを規制、誘導するとともに、住みよいまちづくりを目指し様々な整備事業を推進してきました。

ひらふスキー場および花園スキー場周辺の地域ではリゾート施設を中心に数多く建設されていますが、この地域は都市計画区域外であったため、土地利用や建物に関する規制がありませんでした。

このような状況で開発が進んでいくと、まちづくりに支障がでてくる恐れが生じたことから、用途の混在防止や街並みの保全、景観や風致の保全を図り、無秩序な開発等を排除する必要性から予防的に土地利用の整序のみを行うことを目的として、平成20年2月に北海道から準都市計画区域に指定されました。

また、同年3月には「市街地の良好な景観の形成」を図るため、積極的に景観形成や誘導を図っていく「景観地区」として都市計画決定しました。

現在、261.34 km²の行政区域内に、都市計画区域(約1,142ha)と準都市計画区域【倶知安町字山田、字樺山、字旭、字岩尾別、字花園の地域内約2,298ha】を設定しています。



都市計画区域・準都市計画区域

5.3 駅周辺の環境

5.3.1 駅周辺地域の現状

倶知安駅を核とし、国道 5 号(3・3・1 号中央通)、国道 276 号(3・4・2 号北 3 条通号)、道道倶知安停車場線(3・4・3 号中大通)及び道道倶知安ニセコ線(3・4・4・号南 3 条通)を基軸とし、計画的に市街地の整備が進められてきました。

近年はリゾート地区の開発に伴う従業員宿舍等の需要により市街地全体において住宅地の更新、未利用地の解消が進んでいます。



倶知安駅新駅周辺の概要

5.3.2 駅周辺地域の街並み

駅前通りを中心に、間口が広くない建物が連なり、歩く速度で店舗の種類や建物のしつらえの変化を見ることができます。

建物の高さがある程度揃っていることから、すっきりとしたスカイラインを形成しており、駅前広場からは羊蹄山が見えるなど、眺望の良い環境を形成しています。

1) 駅前広場

- ・駅前広場から望む羊蹄山



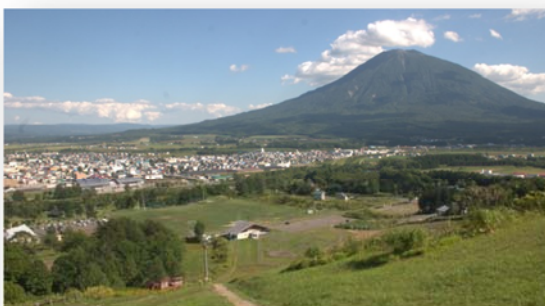
2) 駅前通り

- ・間口の狭い建物が連なり、歩く速度で店舗の種類や建物のしつらえが変化
- ・建物の高さがある程度揃ったすっきりとした街並みを形成
- ・高層の建物がないことによる圧迫感の無さ（空が広く感じる）



3) 良好な視点場・住宅地

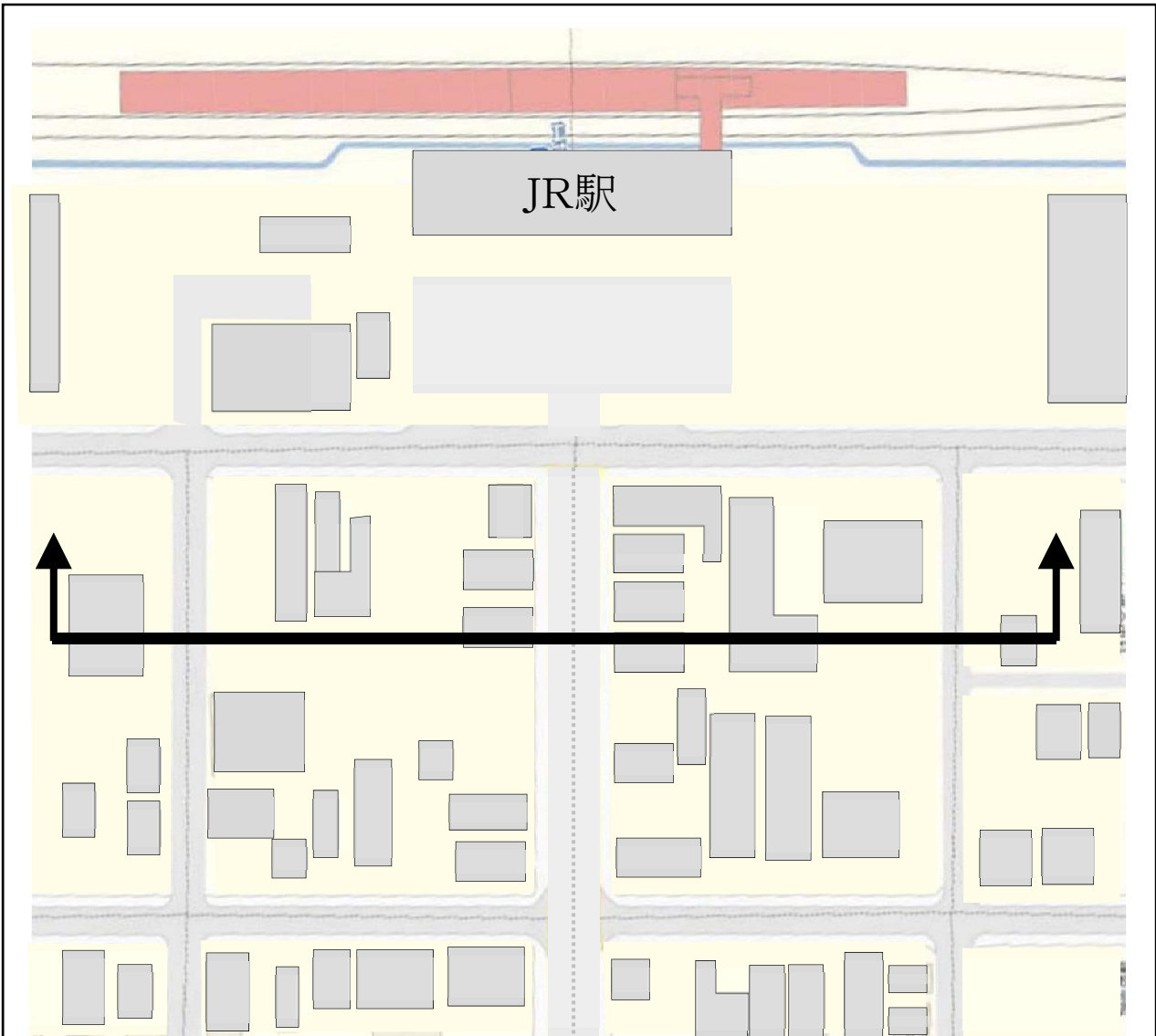
- ・良好な視点場（旭ヶ丘公園）から影響なく望める羊蹄山
- ・突出した高い建物がなく、周辺の住宅地における景観上の影響が少ない



5.3.3 駅周辺地域の建物の状況

現状の駅周辺における高層建築物は高くても 20m 程度、駅前通りにおいては高くても 10m 程度のとなっています。

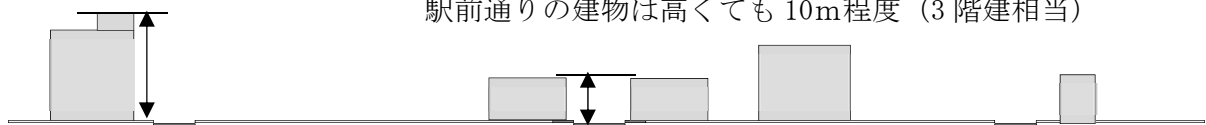
駅前通りは店舗等の高さがある程度揃っていることから、空が見え、圧迫感のないすっきりとした印象を与えています。



倶知安駅新駅周辺の建物の状況

現状の建物は高くても 20m 程度（6 階建相当）

駅前通りの建物は高くても 10m 程度（3 階建相当）

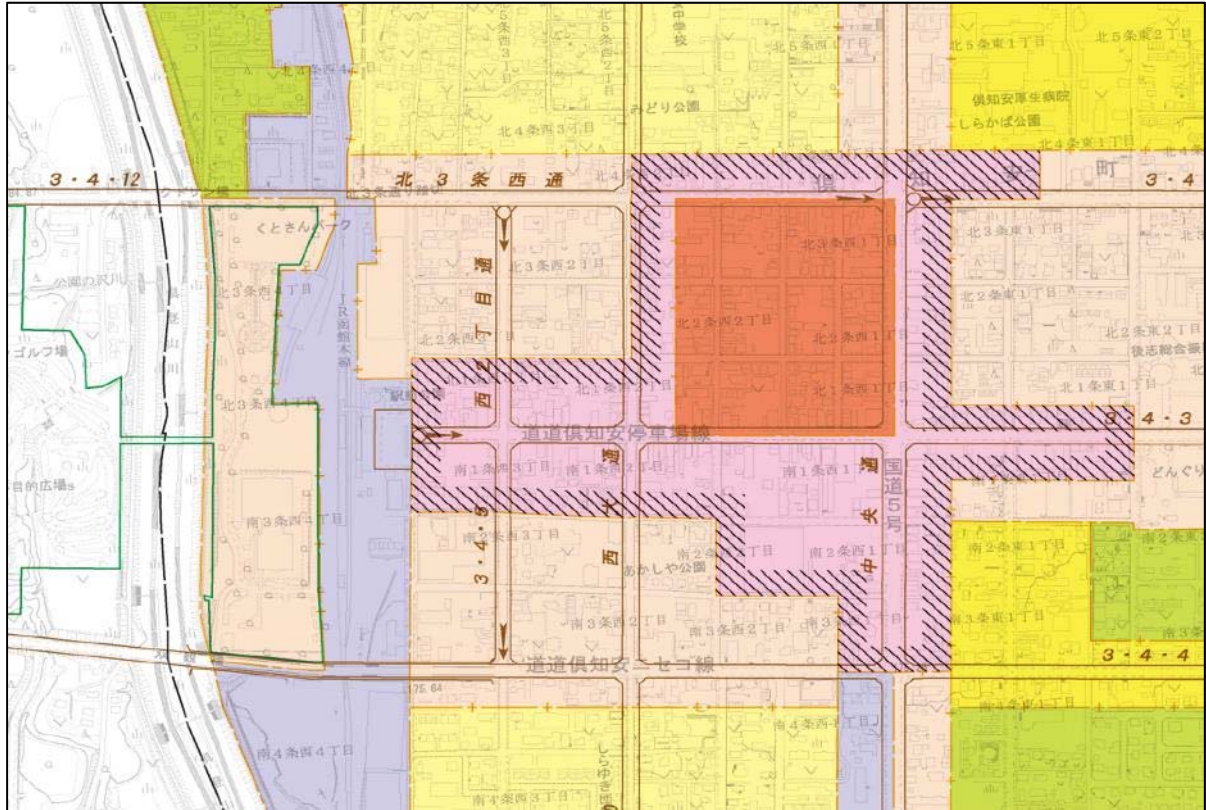


倶知安駅新駅周辺の建物の高さの状況（断面図）

5.4 駅周辺の土地利用の現状

5.4.1 駅周辺の用途地域

倶知安駅周辺の用途地域は、駅前通りの沿道が近隣商業地域や商業地域等に指定されており、また、駅前広場をはじめとして JR 函館本線沿線は準工業地域に、その周辺は第 2 種住居地域に指定されています。



区分	概要	【用途地域】 凡例		建ぺい率 %	容積率 %
建ぺい率	敷地面積に対する建築面積の割合	第1種低層住居専用地域		40	60
	例 敷地面積 100 m ² 建坪率 50% ⇒ 100 m ² × 50% 建築面積 50 m ² までの建物が建築可能	第1種中高層住居専用地域		60	150
容積率	敷地面積に対する延床面積の割合	第2種中高層住居専用地域		60	200
		第1種住居地域		60	200
		第2種住居地域		60	200
		近隣商業地域		80	300
		商業地域		80	400
		準工業地域		60	200

倶知安駅新駅周辺の用途地域

5.4.2 用途地域内の建築規制

当町の用途地域には 8 種類(約 407.7ha)の地域があり、建物の用途や形態などをさまざまに制限することにより、居住環境の保全や都市機能の維持増進を図っています。

用途地域内の建築規制

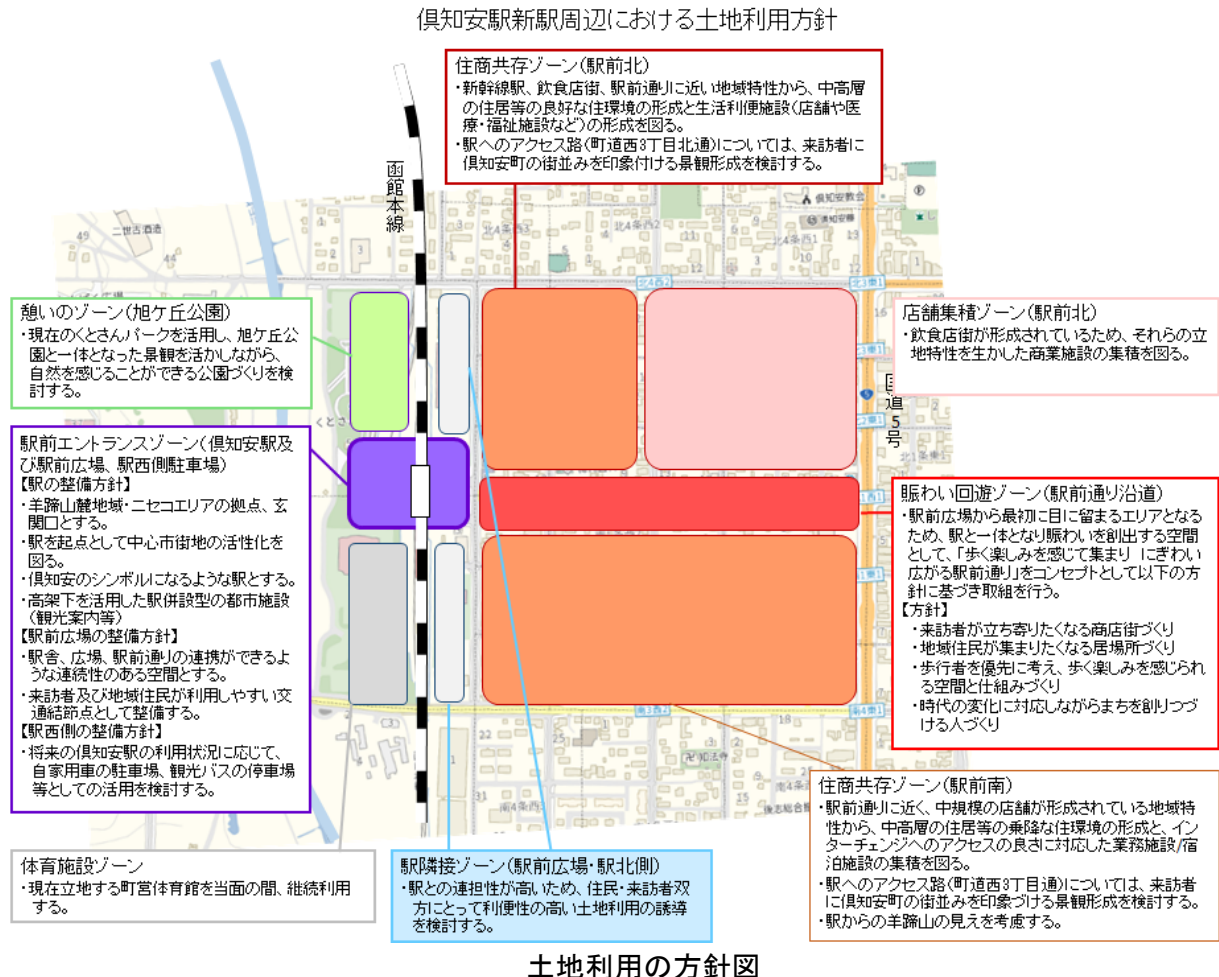
区分	概要
高さ制限(絶対高さ)	その土地に建てられる建物の高さを制限 ⇒第 1 種低層住居専用地域と第 2 種低層住居専用地域に適用 10m 又は 12m
道路斜線制限	前面道路の反対側の境界線から、一定の勾配で記された線(=道路斜線)の範囲内に建築物を建ててはならない ⇒勾配の適用角度 主に住居系 1:1.25°、主に住居系以外 1:1.5°
隣地斜線制限	隣地側に面した建物部分の高さが 20m もしくは 31m を超える部分についての隣地側高さを制限 ⇒高さ ・住居系(第 1 種・2 種低層住居専用除く)20m ・商業系・工業系 31m ⇒勾配 ・住居系(第 1 種・2 種低層住居専用除く)1:1.25° ・商業系・工業 1:2.5°
北側斜線制限	北側隣地境界線を起点として「高さ」と「斜線の勾配(角度)」によって各部分の高さを制限 ⇒第 1 種、第 2 種低層住居専用地域及び第 1 種、第 2 種中高層住居専用地域に適用 ⇒高さ ・第 1 種・第 2 種低層住居専用地域 5m ・第 1 種・第 2 種中高層住居専用地域 10m ⇒勾配 ・1:2.5°
日影規制	商業、工業および工業専用地域を除く地域・区域内において、中高層建築物が一定時間以上の日影を一定距離の範囲に生じさせないように、建築物の形態を制限(※倶知安町の場合近隣商業地は対象外～北海道建築基準法施行令第 60 条の 10 に基づく) ・制限を受ける建築物⇒高さ 10m を超える建物 ・平均地盤面からの高さ⇒4m ・敷地境界線から 5m を超えて、10m 以内の範囲の日影時間 ⇒4 時間 ・敷地境界線から 10m を超える範囲の日影時間 ⇒2.5 時間

5.5 課題の整理

「国際リゾート地の玄関口にふさわしい駅と街並み」を目指すため、用途地域と景観形成の観点から課題を整理します。

5.5.1 用途地域について

3.2 土地利用に関する方針を踏まえ、将来の土地利用との整合性を図るため、現在の用途地域について、検証が必要となります。



そこで、現在の新駅周辺の用途地域と土地利用の方針との整合の観点から、以下のとおり課題を整理しました。

1) 国道5号以东の商業系用途地域(商業業務機能の集積)

土地利用の方針では、賑わい交流ゾーンの範囲を新駅から国道5号沿道までの一帯としておりこのエリアにおいて商業業務機能を集積させるため、国道5号沿道よりもさらに東側にある商業系用途地域については、周辺の住居と商業業務施設等が併存している現状の街並みと調和した用途地域への見直しの検討が求められます。

2) 駅隣接ゾーン

新駅東側の駅前広場の南北に位置する「駅隣接ゾーン」は「駅との連担性が高いため住民・来訪者双方にとって利便性の高い土地利用の誘導を検討する」と土地利用方針に位置づけており商業施設や業務施設、集合住宅などの多様な都市機能を集積した施設の誘導が考えられ

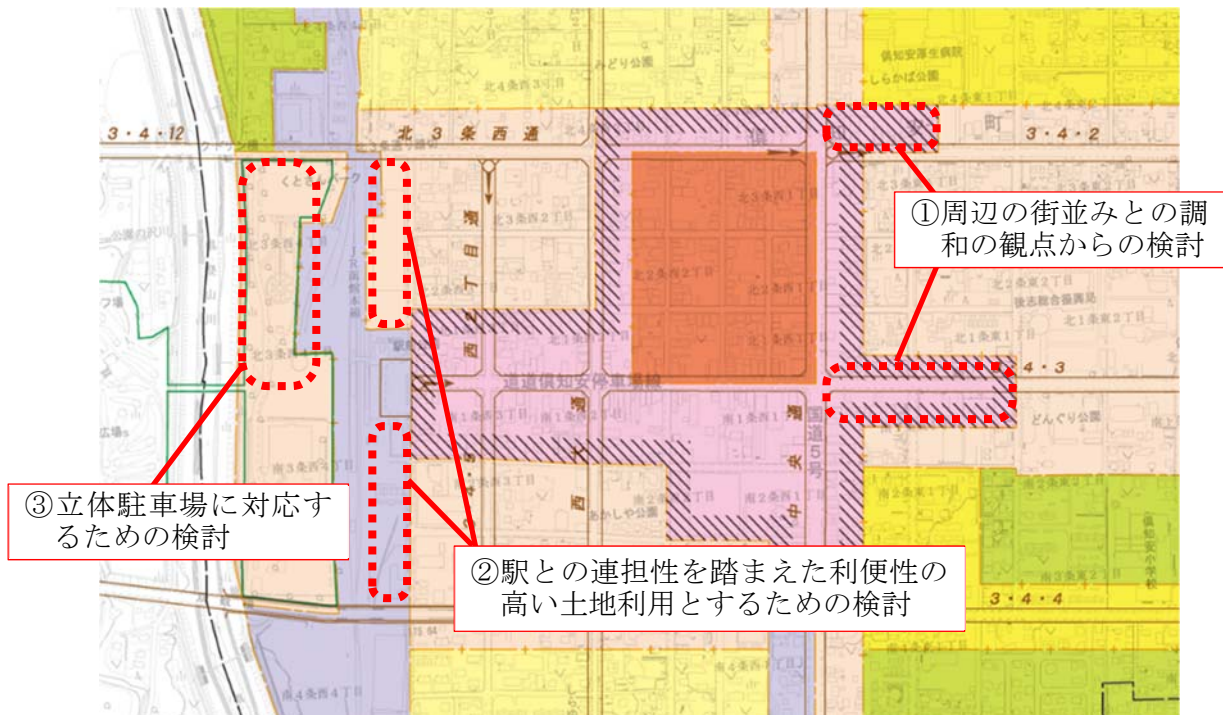
ます。

従って、現在の用途地域では、南側が準工業地域、北側が第2種住居地域となっていることから商業系用途地域への見直しの検討が求められます。

3) 駅エントランスゾーン

“駅エントランスゾーン”のうち、駅西側の整備方針は「将来の倶知安駅の利用状況に応じて自家用車の駐車場、観光バスの停車場等としての活用を検討する。」としており、3.3 駅関連施設整備に関する方針においては、駐車場規模の項目において、「豪雪地帯であることを考慮した駐車場を整備」とあります。

従って、駅西側においては、立体駐車場の検討が見込まれますが、現在の第2種住居地域では建築できないことから、用途地域の見直しの検討が求められます。



駅周辺地域の用途地域の課題

5.5.2 景観形成について

新駅の駅舎から外に出た駅前広場からの景色は、国際リゾート地の玄関口としての印象に大きく影響を与えます。

そのため、羊蹄山の眺望や街並みとの調和の観点から、建築物の高さや形態意匠などの景観形成について検討が必要となります。

1) 建築物の高さについて

現在の JR 倶知安駅の駅舎から駅前広場に出ると大きな建築物が少ないため、羊蹄山を望むことができます。そのため、新幹線開業後もこの眺望の確保が期待されます。

一方で、特に駅前広場周辺の土地では町民はもとより新幹線利用者の利便性も踏まえ、商業施設や宿泊施設等の立地が見込まれるなど、建築物の高層化も期待されます。

(1) 駅前広場からの羊蹄山の眺望の確保

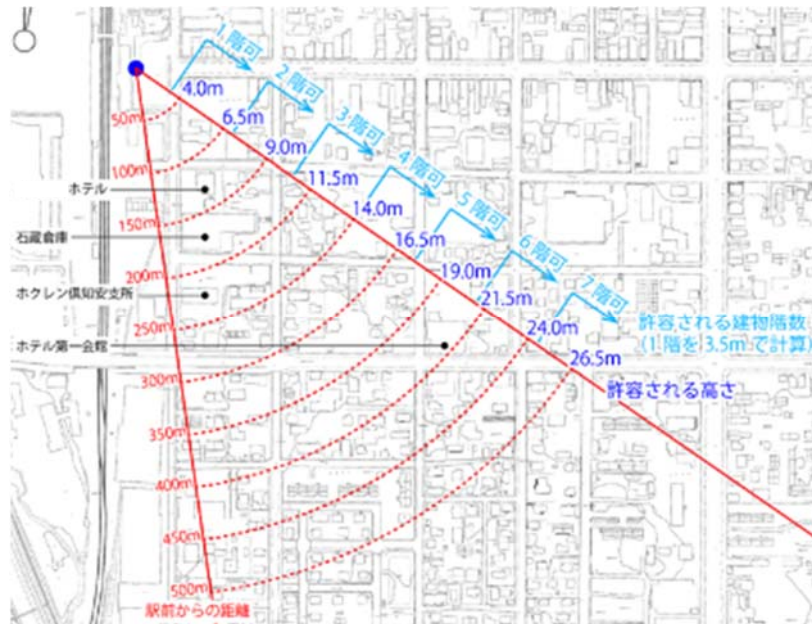
駅前広場からの羊蹄山の眺望を確保する場合、制限される建築物の高さについて検証します。

➤ 駅前からの羊蹄山の見え方について

以下を条件として設定

- ① 現在見えている稜線の位置
- ② 山頂部の位置
- ③ ①～②と同じ距離の位置
- ④ 羊蹄山が最も大きくバランスよく見える稜線の範囲
- ⑤ この高さを保つことで稜線を含めた「羊蹄山が見える」ことを維持できる





(参考図) 駅前からの羊蹄山の見え方

上図で示すとおり、駅前広場の地上から羊蹄山を望むためには、目の前の土地では建築物は平屋建て程度しか建てられず、中高層となる 4 階建て以上を確保するには、視点場から半径約 250m 以上離れなければ眺望の確保はできません。

なお、駅前広場の目の前の用途地域は近隣商業地域であり、建蔽率 80%容積率 300%を上限としていることから中高層の建築物が可能となっています。

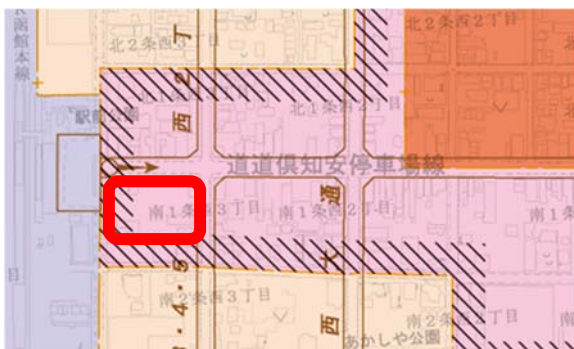
現在の用途地域の指定目的や設定している建蔽率・容積率、及び将来見込まれる土地利用を踏まえた場合、羊蹄山の眺望については、視点場を駅前広場に限定せず、新幹線利用者等の視点に立った広範囲での検討も考えられます。

(2) 新駅周辺での高層建築物の景観への影響

次に、建築物の高層化が見込まれる駅前の土地利用において、高層の建築物による景観への影響について検証します。

(ア) 建築可能な建築物の高さ

仮に以下のエリアを開発区域とした場合に、想定可能な高層の建築物をシミュレートします。

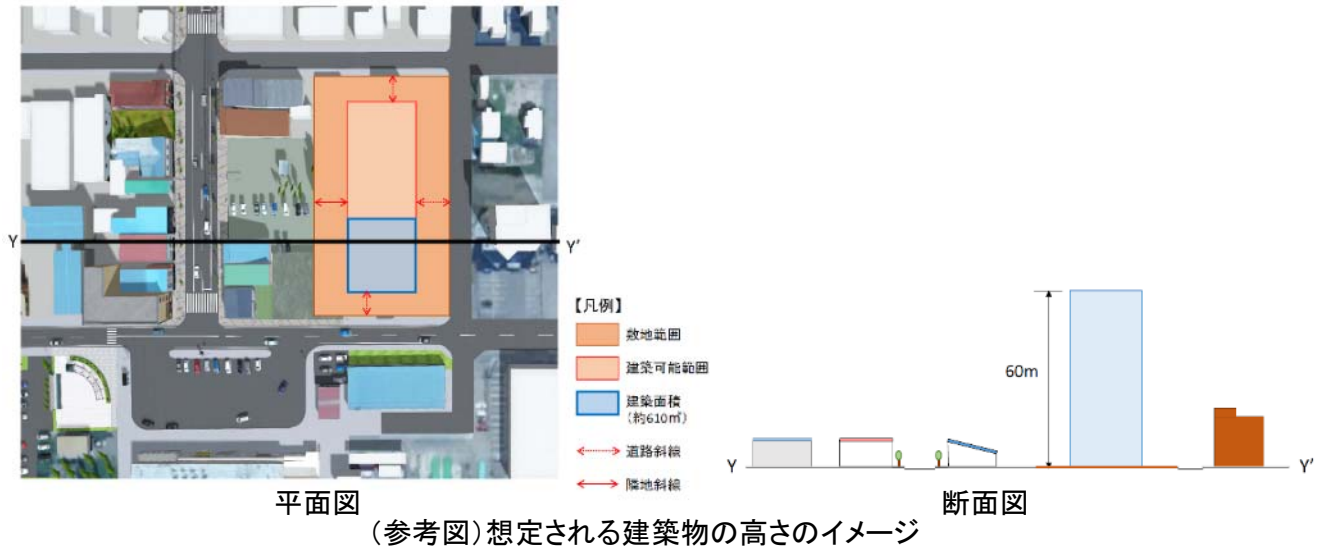


<土地利用の条件>

用途地域 近隣商業地域
建蔽率 80% 容積率 300%
道路斜線制限 1 : 1.5
隣地斜線制限 1 : 1.25 (31mから)
日影規制 10m以内 4時間
10m超 2.5時間

<建築条件>

想定敷地面積 約 4,100 m²
階数 (高さ) 約 20 階 (60m)



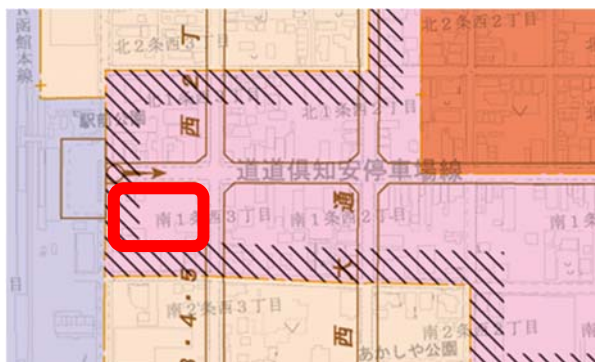
上図で示すとおり、想定したエリアにおいて 60m 程度は建築可能と考えられます。この場合、駅前広場及び駅前通りからの見え方(イメージパース図)は以下のとおりになります。



市街地では 30m を超える建築物はなく、セットバック等の建物の配置等の工夫をしたとしても周囲に対して非常に違和感を持つイメージとなります。

(イ) 容積率の上限を踏まえた建築物の標準的な高さ

(ア)と同じエリアにおいて、容積率の上限を確保しつつ、高層化による周囲への景観への配慮したバランスを重視した標準的な高さをシミュレートします。

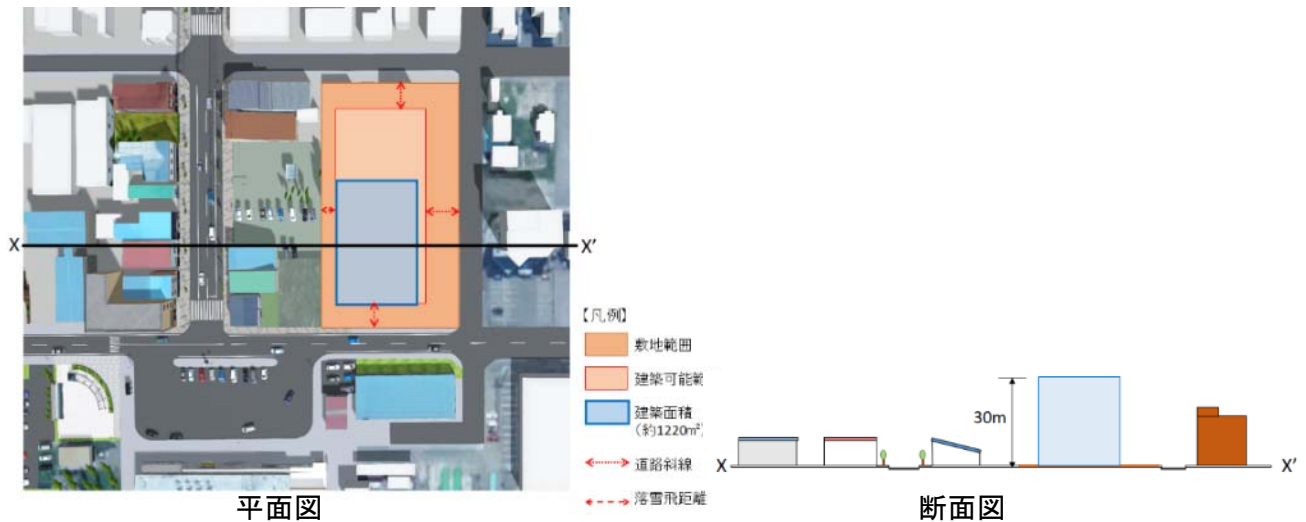


<土地利用の条件>

①と同様

<想定建築条件：宿泊施設>

想定敷地面積	約 3,000 m ²
建築面積	1,000 m ² (建蔽率 33%)
床面積	9,000 m ² (容積率 300%)
階数(高さ)	9階 (30m)
落雪飛距離の確保	約 5m (30m÷3.5×0.5)
想定する客室数	180 室 (共用含む1室 50 m ² 程度)
駐車台数	60 台 (客室数の 1/3)
駐車場面積	1,500 m ² (車路含む)



(参考図)容積率に見合った当町の考えられる建築物の高さのイメージ

この場合、駅前広場及び駅前通りからの見え方(イメージパース図)は以下のとおりになります。



市街地内では 30m を超える建築物は無く周辺では 20～25m 程度の建築物が数棟ある程度です。イメージ図において、(ア)の高さ 60m に比べて周囲への違和感は抑えられますが、駅前広場からの印象として存在感が大きいことから、高さに応じたセットバックや敷地内の緑化、建築物の形態意匠などの景観への配慮が求められます。

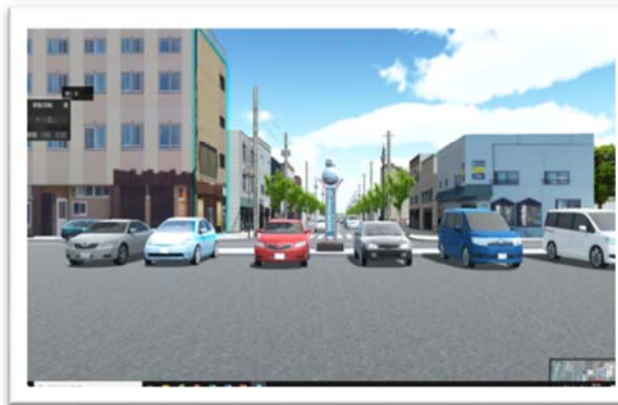
➤ 建築想定イメージ

現在の用途制限の内容にて建設可能な高さのホテルを、駅周辺地域に仮に建設した場合の想定イメージです。

高層建築物の高さによっては、現状の街並み景観の印象が変わることがわかります。

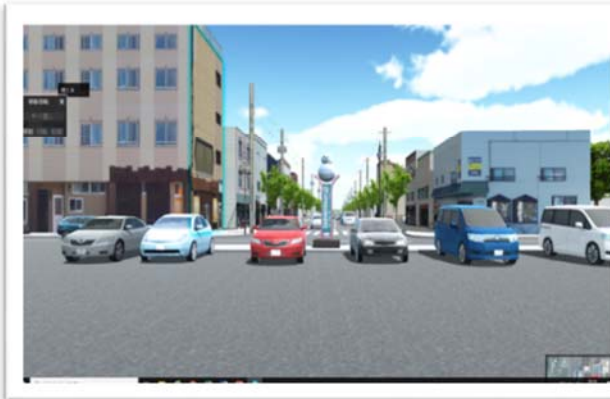
現状

想定イメージ
60m 20階相当



現状

想定イメージ
30m 8階相当



2) 街並み景観について

駅前広場は、訪れた人が“国際リゾート地の玄関口”としてのイメージを印象づける重要な視点場となります。

そのため、新幹線開業に向けた町の魅力を高める取組みとして、駅前広場の景観に配慮したデザインはもとより、駅前広場から望む街並みにおいても良好な景観形成を図ることが求められます。

(1) 駅前広場から見た景観の構成要素

駅前広場から望む景色には、以下 3 つの景観の要素が考えられます。



(ア) 正面の軸

道道俱知安停車場線(通称:駅前通り)は、駅前広場から国道 5 号に向かう正面の軸となり、両サイド商店街が形成されており、俱知安の賑わいづくりの軸となります。

(イ) 左右の軸

町道西 3 丁目北通及び西 3 丁目南通は、駅前広場と駅前通りの間を南北に走る軸となり、この道路に面する建物は、駅前広場から望む景色に強い印象を与えます。

(ウ) 羊蹄山の眺望

駅前広場から南東方向に羊蹄山が位置し、この方向にはビジネスホテルや農協倉庫があるものの、現状では地上からの羊蹄山の眺望を遮る状況ではありません。しかしながら、今後の開発動向によっては眺望確保が困難となる可能性があります。

(2) 景観形成に向けた課題

駅前広場からの景観は俱知安町を印象づける上で重要であるため、特に「正面の軸」及び「左右の軸」を中心に沿道の建物やその敷地に対する景観上のルールが考えられます。

(ア) 正面の軸

駅前通りは、「賑わい回遊ゾーン」の中心となる道路であり、これまで形成されてきた商店街をベースに駅と一体となり賑わいを創出する空間として、「歩く楽しみを感じて集まり にぎわい 広がる駅前通り」をコンセプトに町民の賑わいにつながる魅力的な建築物の形態意匠などの沿道景観の形成が求められます。

(イ) 左右の軸

町道西 3 丁目北通及び西 3 丁目南通に面する建物やその敷地は、俱知安町を強く印象づけるため、特に「国際リゾート地の玄関口にふさわしい駅と街並み」を意識した魅力的な景観

5 新駅周辺の景観形成及び適正な土地利用の誘導

形成が必要となり、駅周辺の建築物の形態意匠や外壁後退距離の制限、緑の配置などについて検討が考えられます。

5.6 土地利用推進に向けた方策

課題の整理を踏まえ、今後の土地利用方策を整理します。

5.6.1 用途地域の見直し

5.5.1 で整理した3箇所の用途地域について、以下のとおり都市計画変更に向けて検討を進めます。

1) 国道5号以東の商業系用途地域

現在、この地域においては低層の飲食店や小売店等が立地しており、引き続きこれらの用途に対応した土地利用を図りつつ、周辺の土地利用及び用途地域との調和を図る必要があります。

したがって、現在の近隣商業地域から周辺の用途地域と同じ第2種住居地域への都市計画変更について、今後検討します。

区 分	用途地域	建蔽率	容積率
現 行	近隣商業地域	80%	300%
変更後（案）	第2種住居地域	60%	200%

2) 駅隣接ゾーン

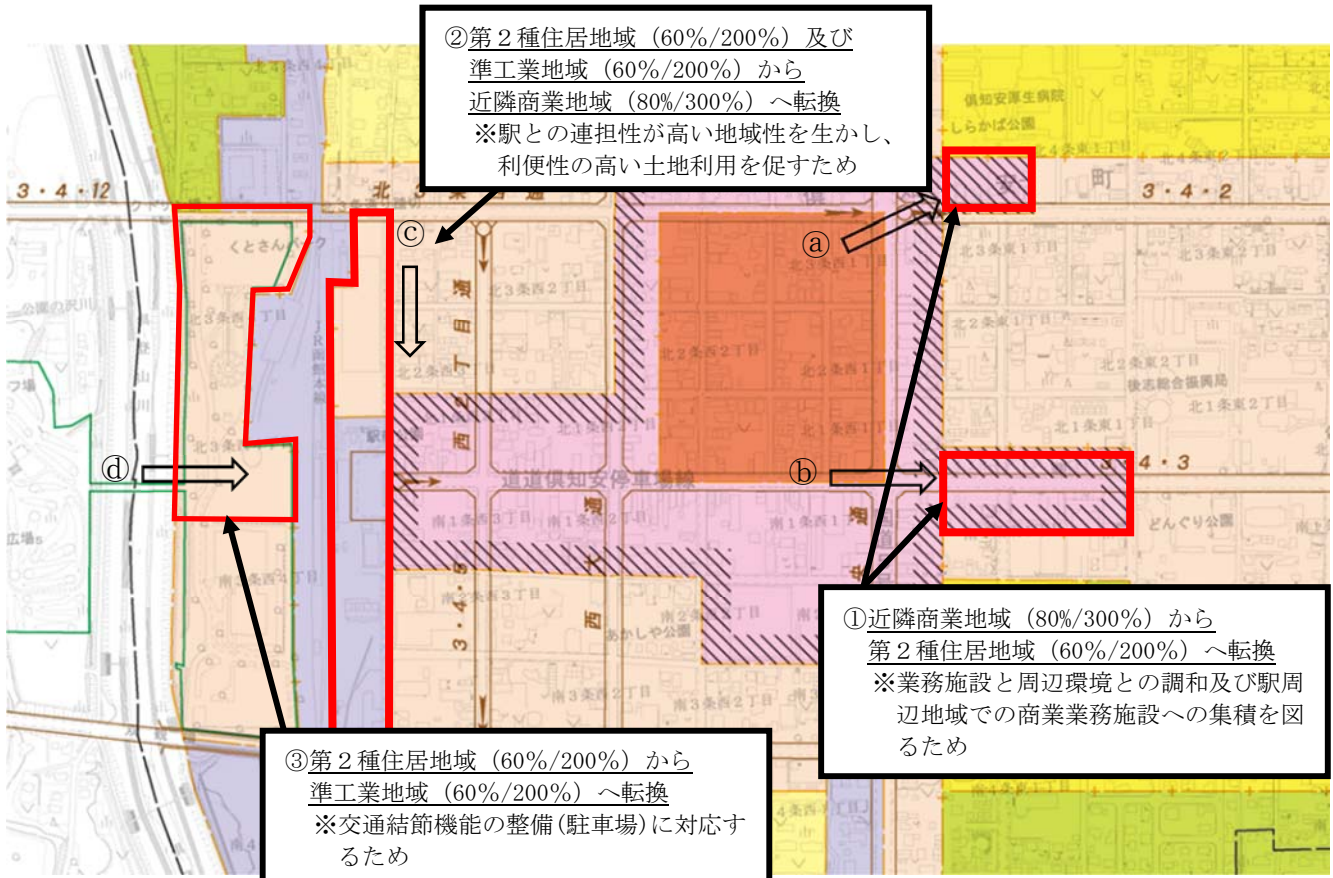
駅に隣接する立地条件から、商業施設や業務施設、集合住宅などの多様な都市機能を集積した施設として高度利用が見込まれるため、周辺の用途地域と同じ近隣商業地域への都市計画変更について、今後検討します。

区 分	用途地域	建蔽率	容積率
現 行	第2種住居地域／	60%	200%
	準工業地域	60%	200%
変更後（案）	近隣商業地域	80%	300%

3) 駅エントランスゾーン

交通結節機能の整備（立体駐車場）に対応するため、当該建築物が可能な用途地域として、準工業地域への都市計画変更について、今後検討します。

区 分	用途地域	建蔽率	容積率
現 行	第2種住居地域	60%	200%
変更後（案）	準工業地域	60%	200%



(a)



(b)



(c)



(d)

新駅周辺の用途地域見直し(案)

5.6.2 景観形成のルールづくり

「国際リゾート地の玄関口にふさわしい駅と街並み」の実現を図るために以下の点について具体のルールづくりを検討します。なお、今後の当町の景観計画策定検討において詳細に検討します。

1) 景観形成に係るルールの検討

(1) 建築物の高さ制限

駅前広場などの地上からの羊蹄山の眺望は、新幹線開業後も確保を望む声があることから、建築物の高さを制限することについて引き続き検討します。加えて、現在の用途地域の指定目的や設定している建蔽率・容積率、及び将来見込まれる土地利用も踏まえ、羊蹄山を望む視点を駅前広場の地上に限定せず、新幹線利用者等の視点に立ったより広い範囲で、羊蹄山の眺望確保の方策や必要性を検討します。

また、新駅周辺においては、利便性の高い土地として土地利用の更新が今後見込まれますが、周囲の建物に比べて高さが突出した高層建築物は、周囲の街並み景観に影響があります。したがって、現在の駅周辺の高い建築物が 20～25m 程度であることや周囲の街並みの状況を踏まえ、用途地域の容積率の確保や周囲の街並みとの調和の観点から建築物の高さの制限について、都市計画法や景観法の活用を検討します。

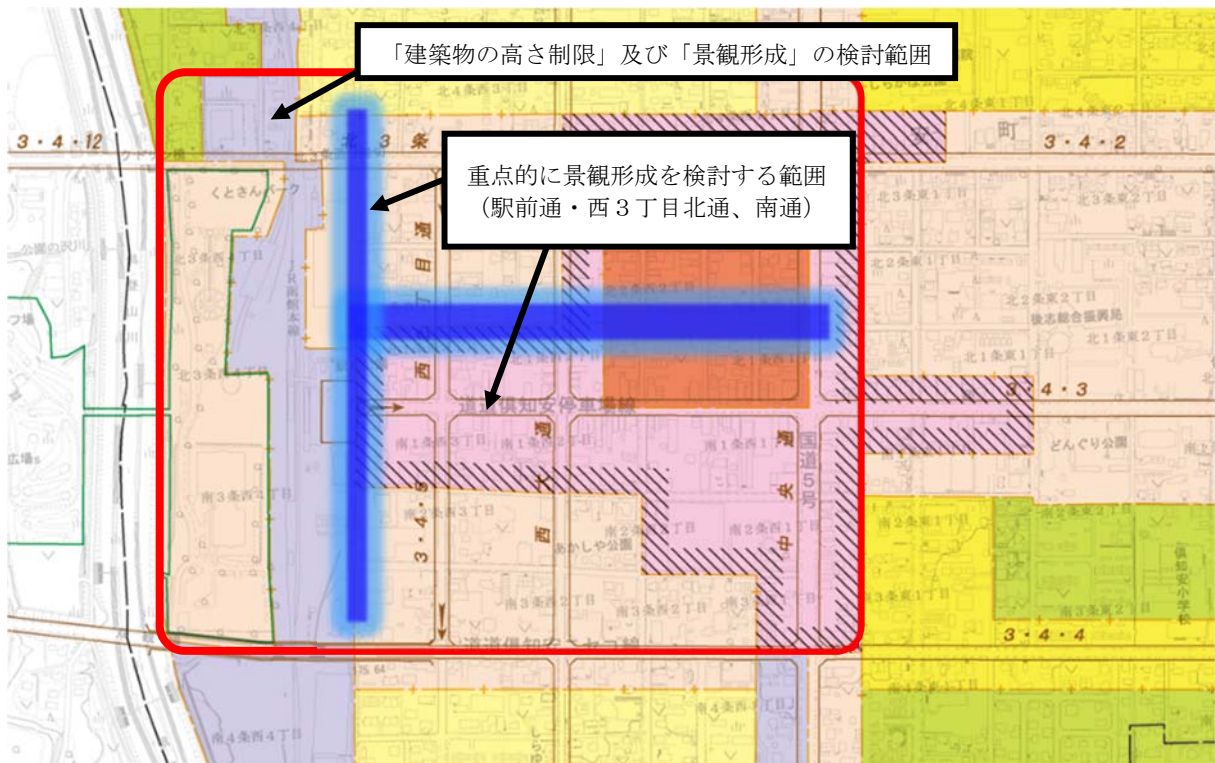
(2) 建築物の形態意匠等

新幹線開業後は、住民はもとより新幹線をはじめとした公共交通などを利用する人が多く見込まれることから、国際リゾート地の玄関口としての魅力を高めるような印象付けとしての景観形成も当町の魅力づくりにおいて大切な要素となります。

特に駅舎東側の駅前広場からの街並みの景色は駅舎から降り立った人の当町の第一印象となりうるものであり、駅前通りの賑わい創出につながる街並み形成(正面の軸)と町道西 3 丁目通の緑を活用した設え(左右の軸)の 2 軸を重点的に、建築物の形態意匠や外壁後退距離の制限、緑化のあり方などについて、今後検討する景観計画によるルール化について検討します。

2) ルールの検討範囲

駅周辺の景観形成においては、特に駅前や駅前通りを重点的に検討する必要がありますが、当町の中心的な土地利用となっている北 3 条西通りから南 3 条通りまでの区間及び国道 5 号から駅裏までの区間に囲まれた範囲について、景観形成に係るルール化を検討します。



景観形成の検討範囲(案)

6 倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けたアクションプラン

6.1 倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けた基本方針

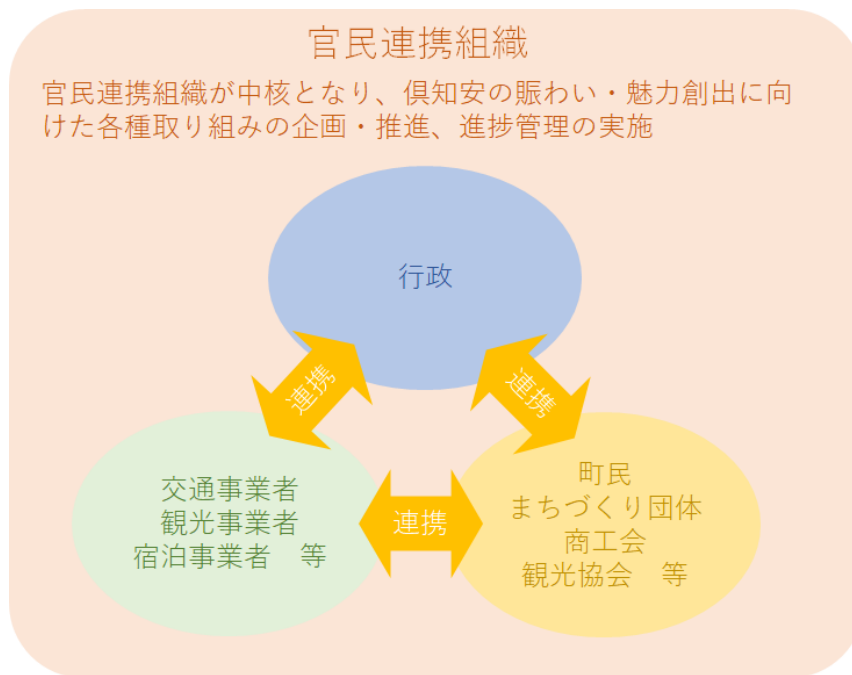
倶知安駅新駅整備に合わせた地域活性化に向けて実施すべき事項として、整備方針で示されている「まちの賑わいを生かしてつなぐ」「誰でも使いやすいターミナル形成」「円滑で安全な広域的交通結節点の形成」に関して、新幹線開業までに実施すべきハード及びソフトに関する取組み(施策)※を整理しています。

※ソフトに関する取組みについて

- 新幹線の開業に向けて、新幹線駅舎や駅前広場などのハード整備とともにまちなかの賑わい創出に向けて、倶知安に訪れた人が倶知安の魅力を体験してもらい、再び訪れたくなるようなソフトに関する取組みも重要となります。そのため、アクションプランの中には、今から組成が必要と考えられる取り組みを中心に掲載しています。

6.2 計画の推進体制の構築

本計画の推進に当たっては、行政、事業者、地元団体、町民の連携が不可欠となります。そのため、以下に示すような連携組織の構築に向けた取り組みを推進してまいります。



官民連携組織の構築

6.3 アクションプランの作成

倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けた基本方針を踏まえた取組みをアクションプランとして、下表のとおり整理します。

アクションプラン一覧表

取組み（施策）		取組み概要	事業	事業主体
まちの賑わいを生かしてつなぐ	街並みルールづくり	● 駅周辺の街並み形成のための景観誘導に向けた景観計画の策定	景観計画策定事業	町
	駅周辺の土地利用の変更	● 駅周辺での将来的な都市機能の集積に向けた用途変更	用途地域変更事業	町
	倶知安新駅周辺での適切な機能誘導	● コンパクトシティの実現のため、駅周辺での適切な都市機能の誘導	立地適正化計画事業	町
	まちなか居住の促進	● コンパクトシティの実現のため、まちなか居住の促進	立地適正化計画事業(再掲)	町
	まちなかの回遊促進に向けた仕掛けづくり	● 回遊性のある買い物空間の形成	都市再生整備計画事業	町 商業者
		● 風土館、美術館の充実と連携	町事業	町
		● まち歩きコースの設定	町事業	町
	まちなかの空き家の利活用の促進	● まちなかの空き家・空き地等を活用することで、外国人旅行客をターゲットとした宿泊施設や地元住民が利用できる飲食店等として空き家を活用 ● 空き家入居体験	空き家利活用事業	町
	まちなかでの新たな「なりわい」の創出	● まちの賑わい創出に向けて、新規創業やスモールビジネスを対象としたコワーキングスペースやチャレンジショップ等の設置支援の実施	新規創業支援事業	町
	情報発信の強化	● 外国人観光客をターゲットとした案内サインの設置や観光パンフレットの作成	まちなかインバウンド回遊促進事業	町
		● 移住希望者への情報提供	移住促進事業	町
誰でも使いやすいターミナル形成	新幹線駅舎の整備	● 北海道新幹線の開通に伴う新幹線駅舎の整備	駅舎デザイン検討事業 駅舎整備事業	JR 鉄道・運輸機構
	在来線駅舎の移転	● 新幹線駅舎の整備に伴う在来線駅舎の移転	在来線駅舎撤去事業	検討要す

6 倶知安駅新駅周辺整備及び市街地活性化に向けたアクションプラン

取組み（施策）		取組み概要	事業	事業主体
			在来線仮設駅舎整備事業	
	東口駅前広場の整備	● 倶知安の新たな顔となるような駅前広場の整備	都市計画決定事業 東口駅前広場整備事業	未定
	西口駐車場の整備	● パークアンドライド駐車に向けた西口駅前の開発	西口駐車場整備事業	町
円滑で安全な広域的交通結節点の形成	駅前通りの整備	● 歩道空間の確保のための歩道幅員の拡幅や無電柱化	無電柱化事業	未定
	(仮)西3丁目通りの整備	● 新幹線駅としての駅前の顔づくりのための(仮)西3丁目通りの拡幅	(仮)西3丁目通り拡幅事業	町
	(仮)倶登山川通の整備	● 西口駐車場へのアクセス改善にむけた(仮)倶登山川通の拡幅	(仮)倶登山川通整備事業	町
	倶知安駅と周辺自治体とを結ぶ公共交通網の強化	● 周辺自治体の倶知安新駅利用者の利便性向上のためのバス路線の再編及び、乗継利便性の向上に向けた取り組みの実施	バス路線再編事業	町 バス事業者
	町民の利便性の高い交通手段の確保	● 乗合タクシーの運行 ● コミュニティバスの拡充 ● AIバスの運行実施	地域巡回バス強化事業	町 バス事業者
	ニセコひらふ地区等の各観光地間を結ぶ交通手段の強化	● 町内観光地・宿泊施設周遊バス、専用シャトルバスの運行実施 ● 観光タクシーの運行実施	地域周遊観光促進事業	町 バス事業者 民間事業者
	レンタサイクルの充実	● 倶知安市街地を散策するためのレンタサイクルの実施	レンタサイクル事業	町 民間事業者