

第1回

市街地景観検討部会

(倶知安町景観計画・緑の基本計画検討会議)

参考資料

令和2年9月10日



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

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）自体にもにぎわいの場所”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、歩く人の視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必要があります。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。
--------------------	---

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、歩く人の視線を意識した入りたくなる店をつくりまします。

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します。世代も地域も超えた交流の場をつくりまします。

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します。



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します。

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します。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します。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、暮らし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します。



一車線イメージ

全面歩行者空間イメージ

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・訪れたいくなる」まちをつくるため、まちは時代に合わせて変化していく必要があります。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。暮らし人はもちろん、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

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

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

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

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

集まり

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

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

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

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

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

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

多くの人に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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 「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
------	---

抜粋版

北海道新幹線倶知安駅 新駅周辺整備計画

倶知安町
2020年3月

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舎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



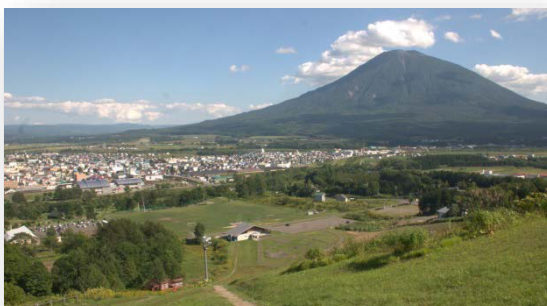
2) 駅前通り

- ・ 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

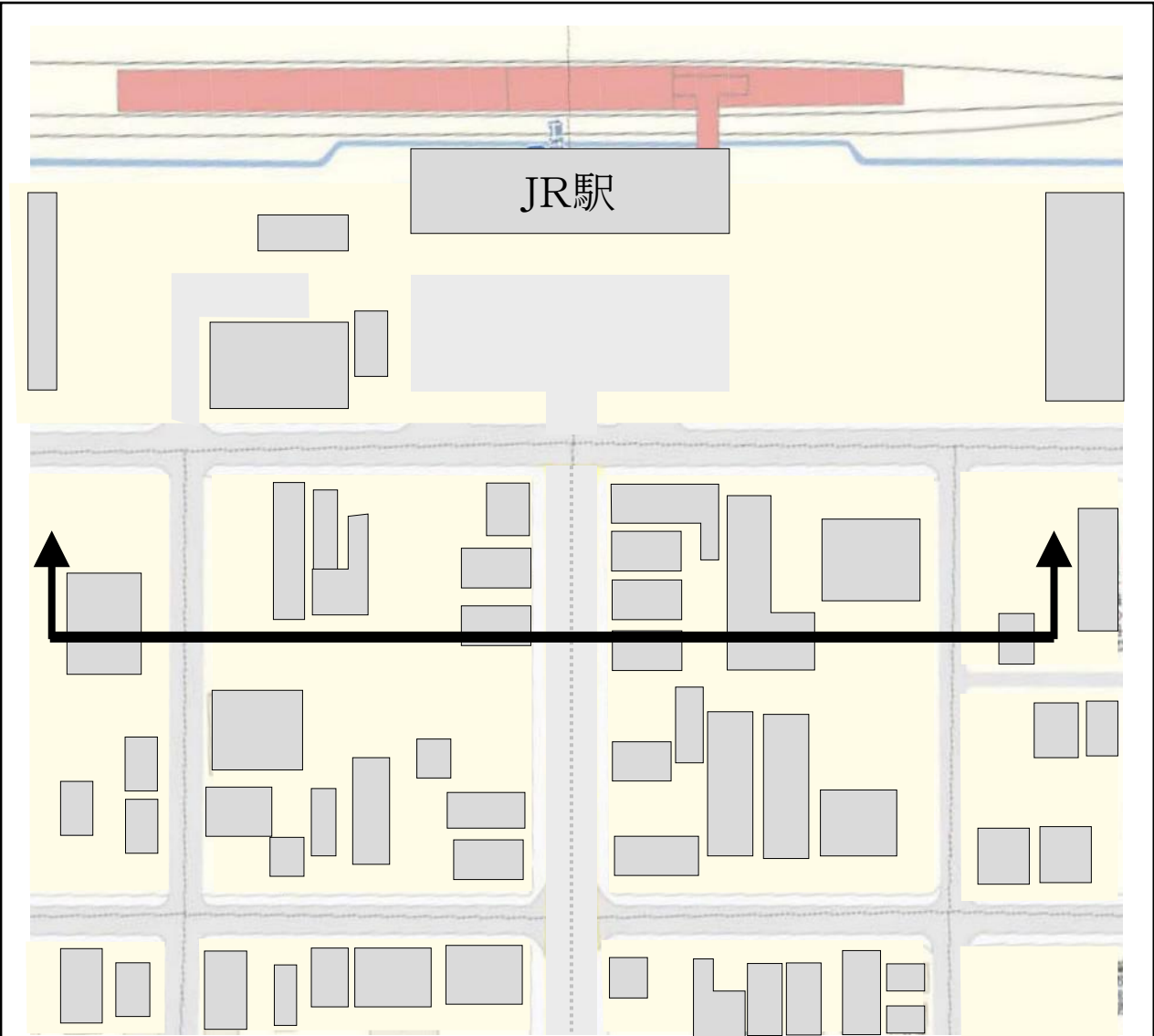
- ・ 良好な視点場（旭ヶ丘公園）から影響なく望める羊蹄山
- ・ 突出した高い建物がなく、周辺の住宅地における景観上の影響が少ない



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。

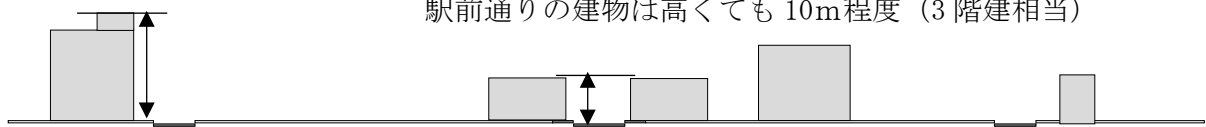
駅前通りは店舗等の高さがある程度揃っていることから、空が見え、圧迫感のないすっきりとした印象を与えています。



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）

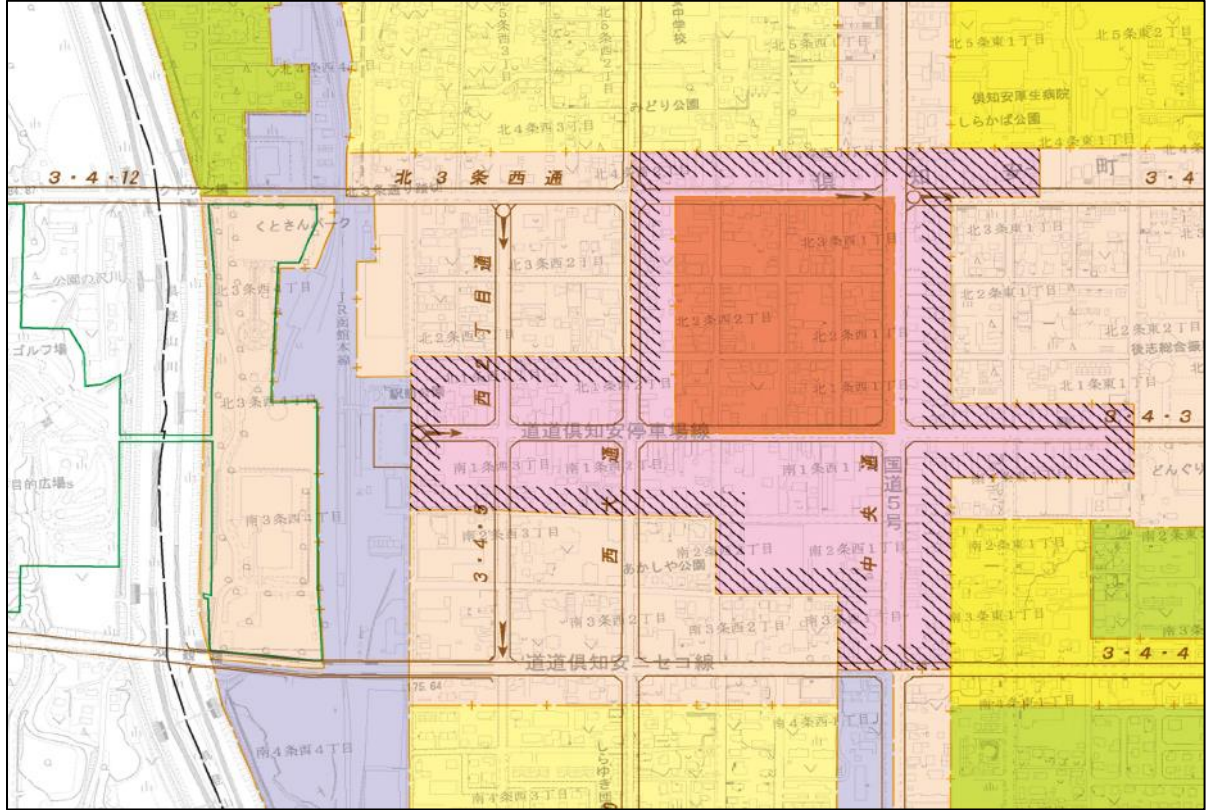


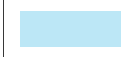


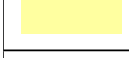



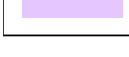
倶知安駅新駅周辺の建物の高さの状況(断面図)

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 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種低層住居専用地域	40	60
			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 例 敷地面積 100 m ² 容積率 200% ⇒100 m ² ×200% 延床面積 200 m ² までの建物が建築可能		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

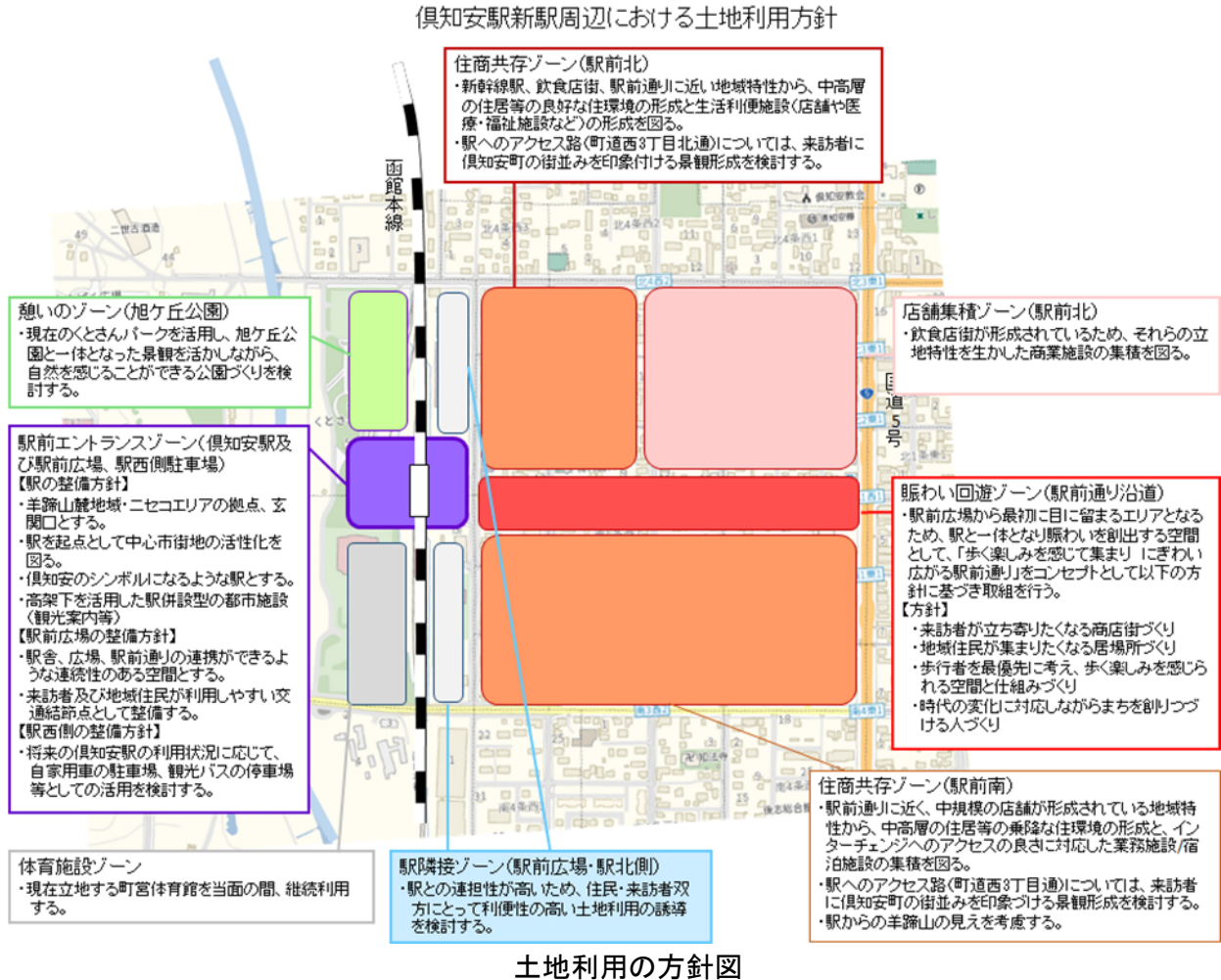
区分	概要
高さ制限(絶対高さ)	その土地に建てられる建物の高さを制限 ⇒第1種低層住居専用地域と第2種低層住居専用地域に適用 10m又は12m
道路斜線制限	前面道路の反対側の境界線から、一定の勾配で記された線(=道路斜線)の範囲内に建築物を建ててはならない ⇒勾配の適用角度 主に住居系 1:1.25°、主に住居系以外 1:1.5°
隣地斜線制限	隣地側に面した建物部分の高さが20mもしくは31mを超える部分についての隣地側高さを制限 ⇒高さ ・住居系(第1種・2種低層住居専用除く)20m ・商業系・工業系 31m ⇒勾配 ・住居系(第1種・2種低層住居専用除く)1:1.25° ・商業系・工業 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

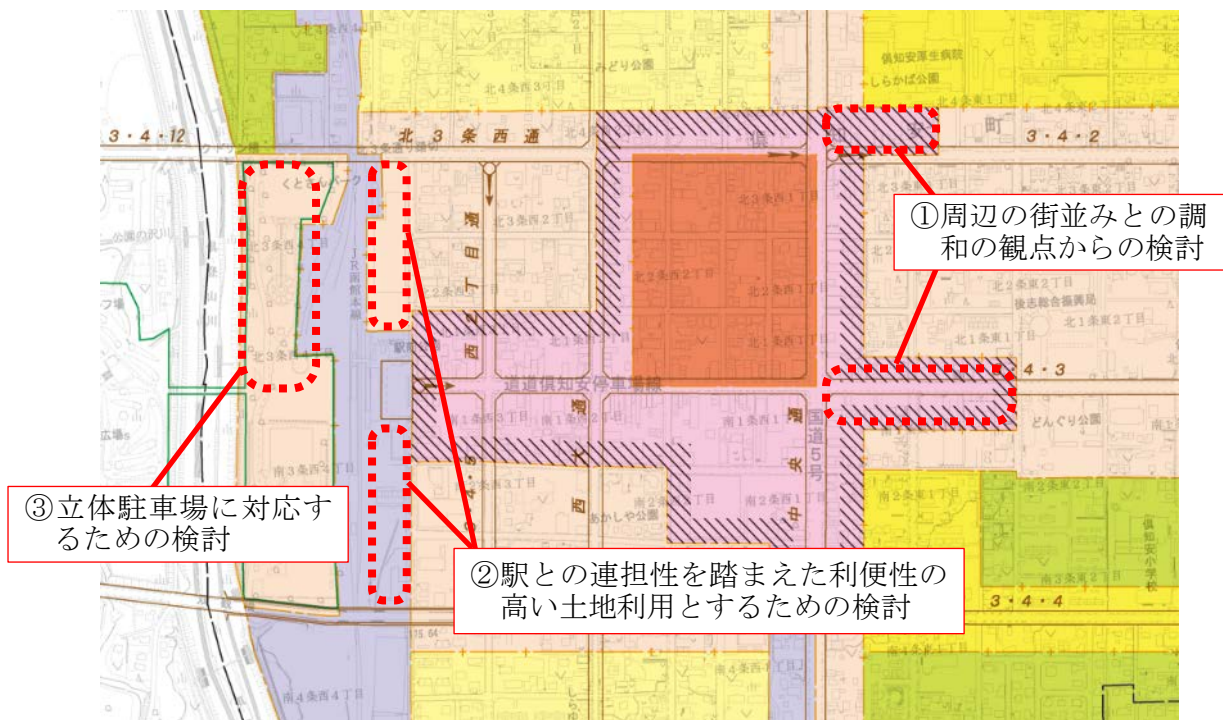
おり商業施設や業務施設、集合住宅などの多様な都市機能を集積した施設の誘導が考えられます。

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。



③ 立体駐車場に対応するための検討

② 駅との連担性を踏まえた利便性の高い土地利用とするための検討

① 周辺の街並みとの調和の観点からの検討

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。

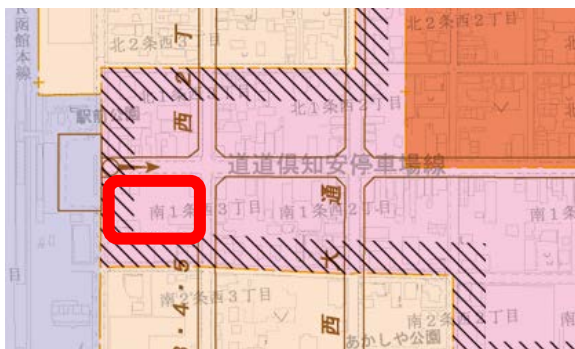
現在の用途地域の指定目的や設定している建蔽率・容積率、及び将来見込まれる土地利用を踏まえた場合、羊蹄山の眺望については、視点場を駅前広場に限定せず、新幹線利用者等の視点に立った広範囲での検討も考えられます。

(2) 新駅周辺での高層建築物の景観への影響

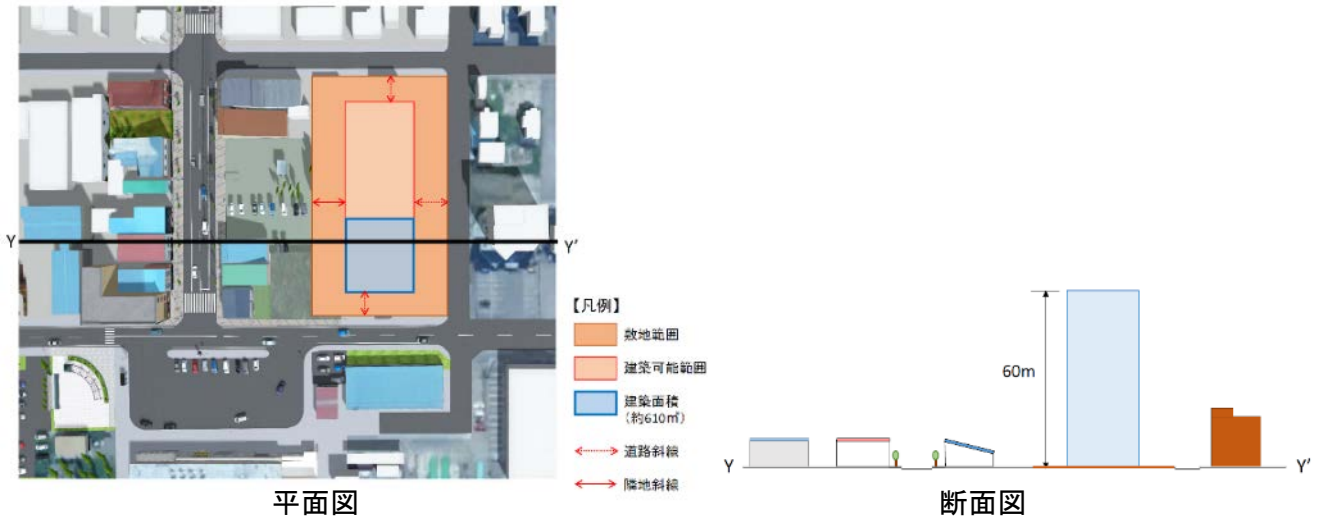
次に、建築物の高層化が見込まれる駅前の土地利用において、高層の建築物による景観への影響について検証します。

(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 m ² |
| 階数 (高さ) | 約 20 階 (60m) |



平面図
(参考図) 想定される建築物の高さのイメージ

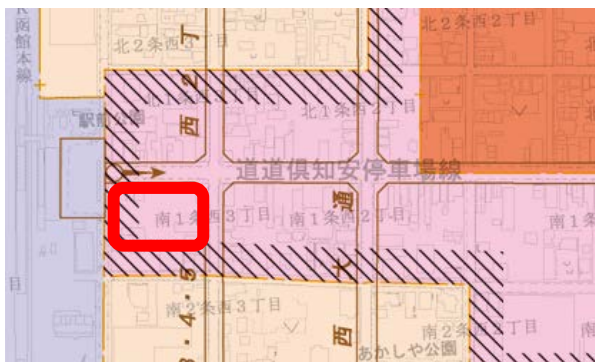
上図で示すとおり、想定したエリアにおいて 60m 程度は建築可能と考えられます。この場合、駅前広場及び駅前通りからの見え方(イメージパース図)は以下のとおりになります。



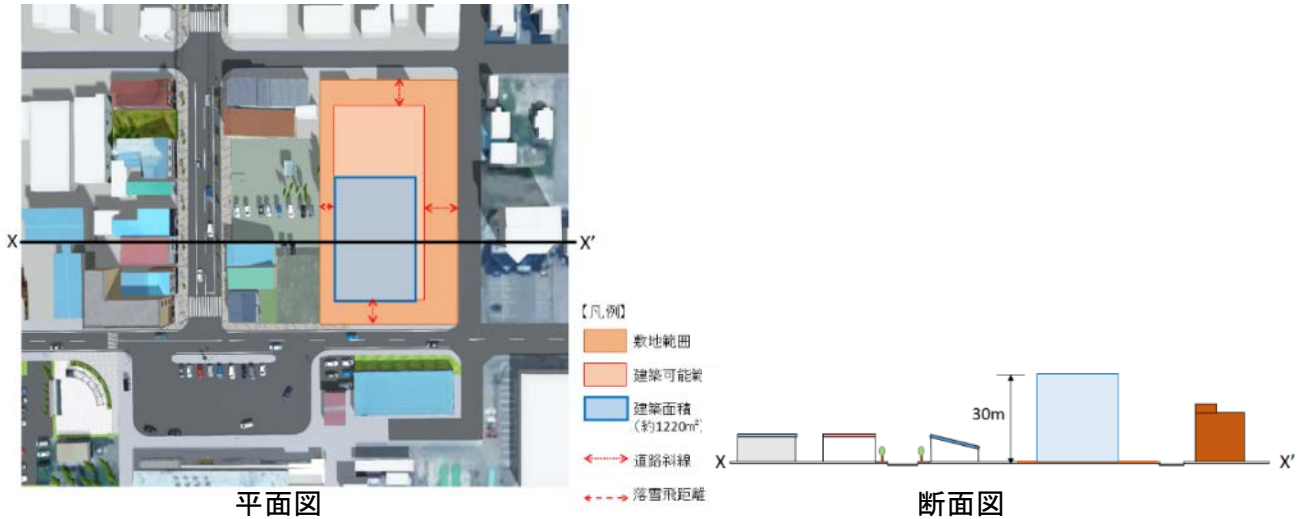
市街地では 30m を超える建築物はなく、セットバック等の建物の配置等の工夫をしたとしても周囲に対して非常に違和感を持つイメージとなります。

(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 ㎡
建築面積	1,000 ㎡ (建蔽率 33%)
床面積	9,000 ㎡ (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㎡程度)
駐車台数	60 台 (客室数の 1/3)
駐車場面積	1,500 ㎡ (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

道道倶知安停車場線(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、倶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倶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、倶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

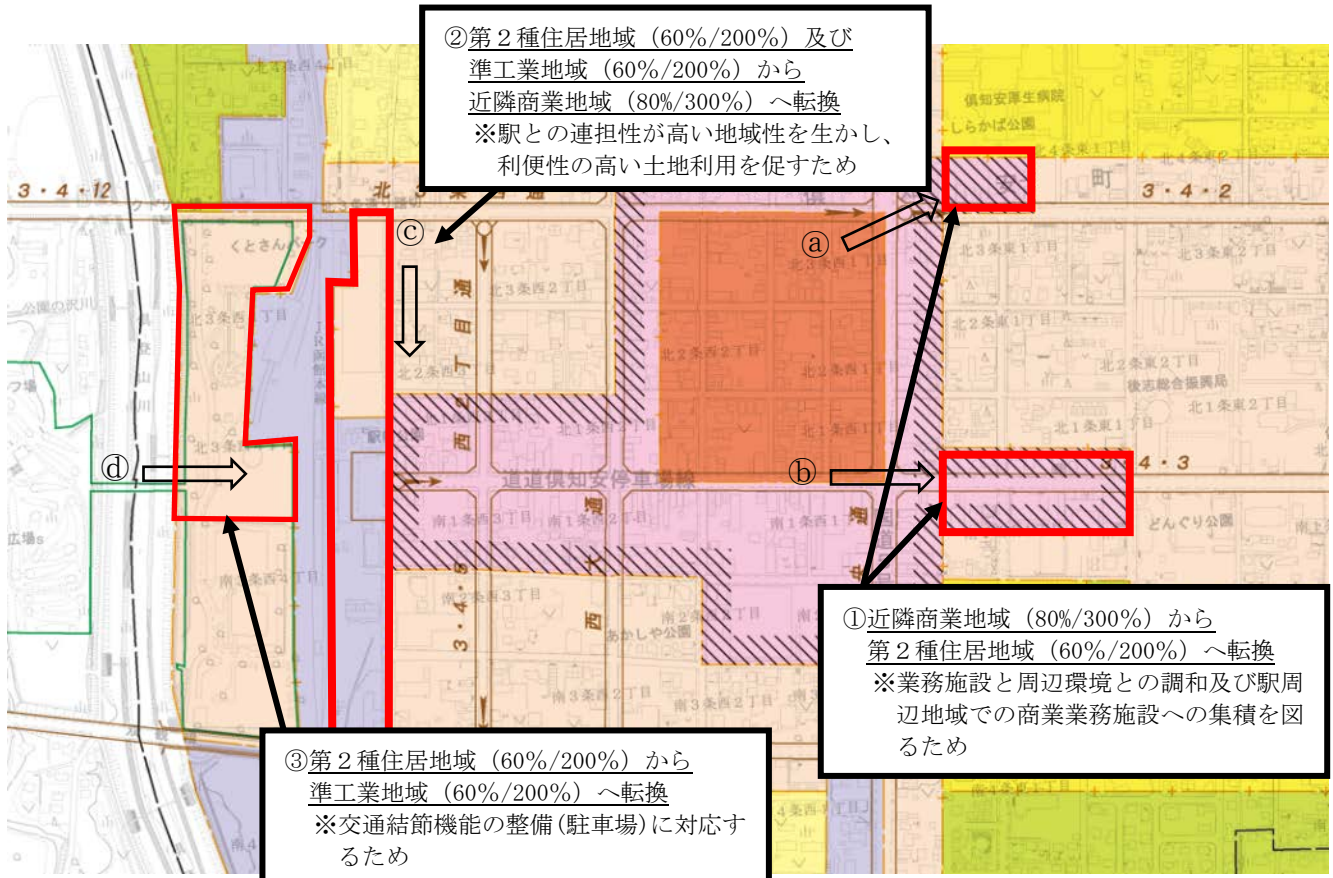
駅に隣接する立地条件から、商業施設や業務施設、集合住宅などの多様な都市機能を集積した施設として高度利用が見込まれるため、周辺の用途地域と同じ近隣商業地域への都市計画変更について、今後検討します。

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%



①



②



③



④

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、羊蹄山を望む視点場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。

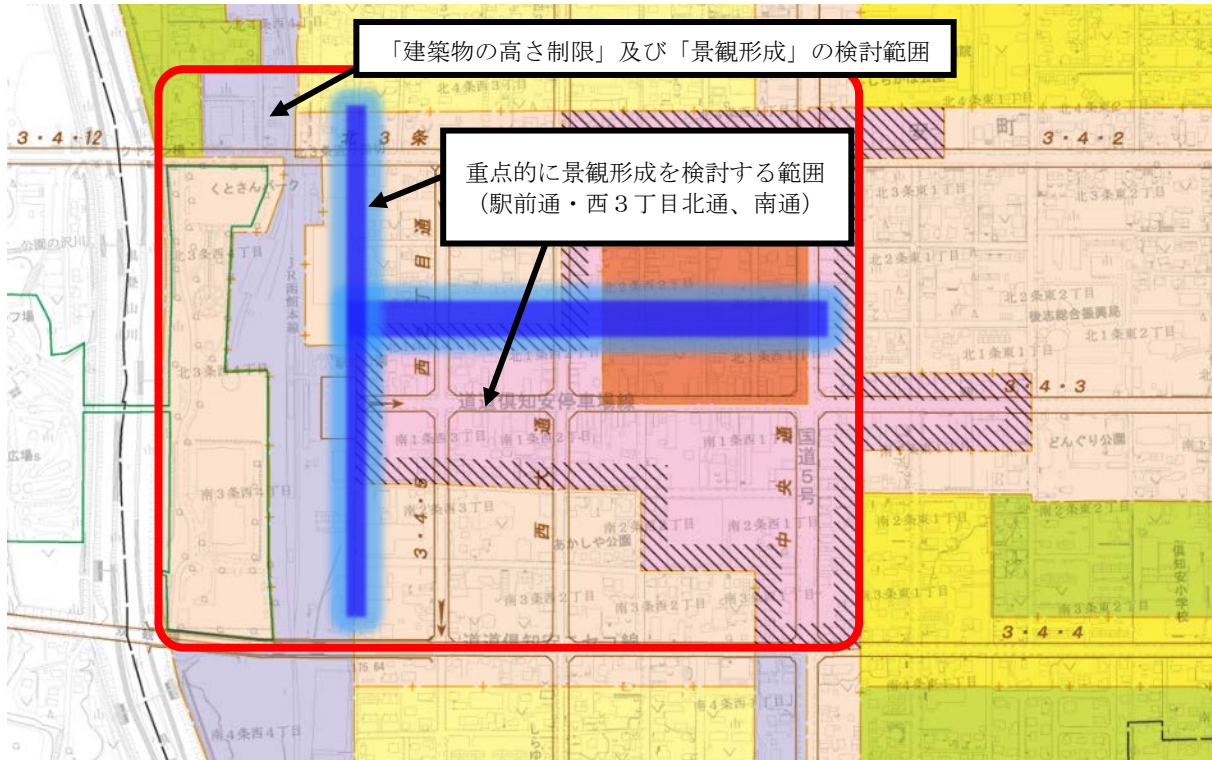
(2) 建築物の形態意匠等

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)