

倶知安町景観計画・緑の基本計画検討会議

第1回 市街地景観検討部会 議事概要

◎日時	令和2年9月10日(水) 午後2時00分～午後4時30分
◎場所	中小企業センター ホール
◎出席者	部会：辻井部会長、峠ヶ委員、佐藤委員、吉田委員、金塚委員、本田委員、斎藤委員 傍聴者：1名 事務局：まちづくり新幹線課 遠藤景観室長、星加係長、植田係長、八田主事 コンサルタント会社：(株)KITABA 百瀬、松田、石田

1. 開会

2. 委員自己紹介及び事務局の紹介

(辻井座長)

- ・進行役をする辻井です。建築設計の会社に勤めており、計画部門と設計部門があり、計画部門に所属しており、他市町村では景観計画やみどりの推進計画、駅周辺の整備計画や再開発などに携わっている。
- ・都市の特性や課題の等、本日のまち歩きを通して共有できればと思う。

(佐藤委員)

- ・佐藤です、よろしくお願ひしたい。

(斎藤委員)

- ・宮城県、福島で育ち、社会人になってからは東京で過ごしてきた。
- ・東急不動産に勤めており、21世紀に入ってからは、不動産関係の仕事に従事し、2011年から5年間札幌の方でマンション建築と販売に携わった。2016年から5年間ジャカルタで勤務し、マンション建設を行ってきた。
- ・この4月から倶知安に異動となり、この計画づくりに参画することとなり、まだまだわからないことがたくさんあるが、いろいろと皆さまに教えていただけたら幸いだと思っている。

(本田委員)

- ・現在58歳で、半分を東京で過ごし、今は倶知安に戻り家業をついでいる。
- ・観光協会長に就任後、「倶知安まちづくり協働会議」という官民連携組織で、町とパートナーシップ協定を結び、様々な活動を実施している。
- ・商工会議所とタイアップして駅前通りの空き地を利用した賑わいプロジェクトを実施し、どうやったら駅前通りにお金が落ちるかの実証実験をしている。

(金塚委員)

- ・倶知安出身で大学から10年間、社会人時代も含めて東京にいた。新卒で広告関連会社に入社し、その後、自社ブランドの広告宣伝に関わりたいと思い、日本橋にあるかりんとう屋さんに勤めた。現在は倶知安に戻ってきている。

- ・現在は倶知安で、焼き芋とハンドメイド雑貨とワークショップのできるお店を経営している。

(峠ヶ委員)

- ・11年前くらいから駅前通りで珈琲屋を営んでいる。また、去年の12月に「Camp & Go」という施設を運営している。
- ・景観計画策定に携わるのは初めてだが、お店作りや企画などは自分でも実施しており、その場集まる様々な人の個性を引き出すことや場づくりは得意なので、これまでの経験を活かしていきたい。

(吉田委員)

- ・15歳まで倶知安、高校大学は倶知安を離れ、32歳で倶知安に戻ってきた。
- ・ニセコひらふ地区のスキー場など、地区の不動産開発に携わってきた。
- ・この度は町内の動きがいろいろ出てきており、町全体で俯瞰しながら関係政策のことを考えなければいけないとの思いからこの場に参加させていただいているため、任期中はみなさんと意見交換させていただき、いいものができるようにしたい。

(八田主事)

- ・今年度から景観部会に携わることとなり、まだ右も左も分からない状態ではあるが、頑張っていきたい。

(星加係長)

- ・景観に関しては長く携わってはいるが、景観計画策定は大きな事業であるため、気合を入れて頑張りたいと思っている。この部会の中で皆さんと和気あいあいとお話できる環境を作り、前向きな意見等を引き出していきたい。

(遠藤室長)

- ・今年の3月まで総務課におり、4月にこの役職についた。個人的にも転換期・過渡期だと感じており、仕事としてやりがいを持って取り組んでいきたい。

3. 住民アンケートについて

(株) KITABA より説明

4. まち歩き

■国道5号線

(星加係長)

- ・電柱地中化を北3条から南3条まで実施している。そのことによって屋外広告物が目立つ印象となるため、今後の在り方について検討が必要かもしれない。

(委員)

- ・街路樹が少なく、無機質に感じる。



■南1西1

(星加係長)

- ・高架橋がかかると、国道5号線から見た駅はどのような印象になるのか。

(委員)

- ・電柱がないだけで見た目が違う。
- ・はんこ広場のところで、壁面緑化をするだけで、景観が全然違う。



■駅前通り

(委員)

- ・建物の壁面線がセットバックしているところがあるが、それはなぜか。

(傳法係長)

- ・「建築物に関する指導要綱」に基づくものであり、落雪飛距離や駐車場のための場所として確保している。古い建物は歩道に接するように前面に出ているが、新しい建物はセットバックしている。

(委員)

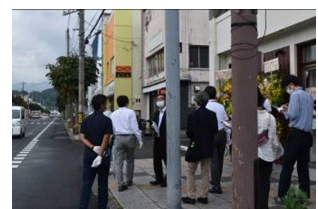
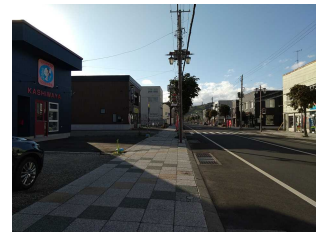
- ・建て替えになれば、全てセットバックしなければならないのか。

(傳法建築指導係長)

- ・現行の規定ではそのように指導している。

(委員)

- ・町屋は間口が4~5間しかなく、セットバックしてしまうと建物が立たなくなる。そのため古い建物をリノベーションすることが多い。それによって、新しい建物と古い建物によってデコボコな建物の配置になっている。昔はうなぎの寝床状で土地を買っていた。町屋のような建物、奥行きのある土地の形となっている。



■都通り

(星加係長)

- ・駅前通りの角地に「まちの駅ぷらっと」があり、その駅側の敷地は現在空き地になっているが、ここを「北一街区」と呼んで、まち中のにぎわい創出のために実証実験を数年前に行った。
- ・このエリアは用途地域では「商業地域」であり、建ぺい率80%容積400%が認められている。
- ・飲食店が多い。
- ・現在、都通り沿いとその周辺で5階建て程度のホテル建設が2棟行われている。敷地面積は広くない。



■メルヘン通り

(星加係長)

- ・道路は幅 18mである。街路事業で整備改良している。(平成 5 年～平成 1 8 年)
- ・歩道は 4.5mで子どもがよく通っている。

(委員)

- ・電柱を建物側に設置したことにより、それだけで道路の見え方が違う。



■北 3 条踏切付近

(星加係長)

- ・新幹線が開通すれば、高架橋が見えてくるので、今見ている景色からガラッと変わる。ここから旭ヶ丘公園が見えなくなると思う。

(委員)

- ・コープの建物の色は、駅舎と合わせて変わらないだろうか。
- ・駅横にコープがあり、5号線沿いにラッキーがある。新幹線開通に伴い、駅前通りを使うならば、人の流れが変わっていく。駅前の利便性を高めたい。例えば、コープを駅直結にする等である。外からも人が来て、人の流れができるだろう。



■倶知安駅前広場

(植田新幹線係長)

- ・駅前公園も駅前広場の整備範囲の予定である。駅前通りは道道で都市計画道路になっている。駅前広場はJRの敷地だが、駅前通りの都市計画道路の一部になっている。新幹線開業に伴う駅前広場の整備にあたっては、北海道にお願いして整備してもらうように考えている。

- ・駅舎は、駅前通りの道路中心からやや北側の位置となるが、駅舎への出入り口については南側に配置して道路中心に合わせられるように要望している。

(星加係長)

- ・駅前は近隣商業地域であり、建ぺい率 80%容積率 300%で、比較的高層の建物を誘導する区域である。そのため、今後の建築行為によって、羊蹄山が駅を降りた地上から見えなくなる可能性がある。
- ・なお、アンケート結果では、羊蹄山を望む景色として、「駅前から」と回答した人は少なく、駅からの羊蹄山の眺望については、町民の意識は高くないのかもしれない。

(委員)



- ・羊蹄山がホームから見えるか、そうできればよい。

(星加係長)

- ・ホームからはどうなるかは、これからと思う。なお、倶知安町内の新幹線のルートは、他の自治体に比べて高架橋となる区間が長い。ただ、新幹線車内からの眺めは、防壁しか見えない見込み。席に座ったままの状態では、風景など何も見えないだろう。

(委員)

- ・駅前「ようこそくっちゃん町へ」の工作物はない方がよい。
- ・今更気づいたが、駅前広場にある電灯がホルンの形をしている。サンモリッツと提携しているだろうか。
- ・駅前広場にあったマンホールがじゃが太くんのデザインのもので、かわいい。

■石蔵倉庫

(委員)

- ・4年ほど前、北一街区という駅前通りに空き地があり、そこを一つの商業的な拠点にして、この倉庫と二つで人の流れを作ろうと考えていた。だが、北一街区は地権者と調整がつかず、頓挫している。
- ・石蔵倉庫の構造について調査してもらったところ、二つの建物に一つの屋根をかけており、歴史的に見ても珍しく、価値があるものと聞いている。
- ・駅から見て奥にある建物半分は、構造が脆弱のようで、壊さなければいけないと聞いている。この部分は広場として利用できるのではないか。
- ・JAや町とこの土地や建物の売買をどのようにするか、どのようなコンセプトで運営をしていくか、これから詰めていかなければならない。民間でまち会社のようなものを作り、この建物を管理していく方向で商工会議所と連携して進めている。
- ・広島県尾道市では「ONOMICHI U2」という施設がある。しまなみ海道というサイクリングロードとして有名な場所であるが、そこもこのような倉庫を改装して、自転車屋やカフェ、ホテル、雑貨、お土産屋といった複合的なお店が入っている。
- ・この倉庫もそのようなパブリックスペースで、子どもたちが集まるような施設にできないかと考えている。商業ベースに乗せることができないか検討している。
- ・駅前通りの土地や物件が外国人資本に買われており、そこをいじるのはなかなか厳しい。
- ・我々の手でできるのは、残されたここだけである。駅前通りから少し外れているため、動線をどのように作るかが大事だと考えている。
- ・高速道路ができるのと線路と平行に走るこの道路が、主要道路になるはずだ。そのため道の駅の要素も含めた多様な施設にできればよい。
- ・在来線次第で、(道道58号線の)こ線橋がアンダーパスになるかどうかが変わってくる。在来線がなくなるのであれば、こ線橋に手を入れることは容易だが、残るのであれば手を入れるのは難しい。
- ・ニセコ町でも同様に古い倉庫を利用しているが、中に柱を立て、杭を入れているので、相当な



補強をしないと、利用が認められないのではないかな。

- ・構造的には厳しく、中の構造をきちんと調べないといけない。外側はいじりたくない。札幌軟石を使用している。

■南3条通（道道倶知安ニセコ線）

（星加係長）

- ・この道路は将来の高速 I C から国道 5 号までのアクセスとなる道路である。
- ・街路事業で整備済みであり、これ以上の拡幅の予定はない。
- ・この沿線は高速 I C の開通後は、利便性が高まることから、土地利用の更新も進む可能性がある。



5. 意見交換 「魅力あるまちにつながる景観づくりについて」

（辻井座長）

- ・本日まち歩きした、主に駅前通、駅周辺、国道 5 号と、いくつかのつながりの空間について、まずは、良かった箇所、課題箇所をお話しいただきたい。
- ・場所は今周ってきた範囲の中で、駅前近くに絞らず、今一番気になったところをひとり一言ずつ、また、場所がわかれば、具体的に教えてほしい。

（吉田委員）

- ・老朽化した建物が多いため、それらが駅前のイメージを悪くしているのではないかと思った。ただ、民間所有の建物を壊せというわけにはいかないため、これらをどのように見栄え良く、まちの中に点在させて見せるか。
- ・この地区は商店だけではなく生活している方も住んでいるため、商業ベースに合わせたまちづくりの観点にはついてこれられないのではないかと思われるが、そのような方でも協力していける範囲で小綺麗にしていくような施策を考えていかないと、統一感のあるランドデザインができないのではないかと思った。

（峠々委員）

- ・今日歩いた所は、歩道の広さ、見え方、電柱の有無、木が生えている・生えていないなど、全ての景色が違っていて、全体的にバラバラな印象を持った。しかし、それも個性のように感じ、歩いていて面白かったが、その個性が活かされている工夫がないように感じた。個性がバラバラな分、歩道の広さや木の生えているところなど、それらの持ち味を引き出す工夫がされていけば歩いて面白く感じるのではないかと思った。
- ・アンケート結果で、羊蹄山がきれいだという意見が多くあったが、駅の周辺を歩いていると羊蹄山や尻別川、スキー場の場所がどこにあるのかわからなかったため、倶知安駅に降り立った時に、それぞれの名所がどこにあるのかわかるような工夫がもっとあったらおもしろいので

はないかと思った。

(金塚委員)

- ・実際、自分のお店でよく道案内することがあるのだが、日本の方も海外の方も、通りの名前がわからないと言われる。まち全体を動かすことは難しいかもしれないが、都通り、メルヘン通りをフラッグなどで、ここが何通かと示すことができれば良いと思っている。同じデザインで色の違いでそれぞれの通りを飾るとひとつのテーマパークのような統一感が倶知安町に出るのかと思う。
- ・私は日暮里の谷中銀座が好きで、かつて東京の渋谷などはひとつの建物が観光地となっていたが、谷中銀座では商店街がみんなの力を合わせて商店街をひとつの観光地にしているというところが凄یと思っている。谷中銀座のような街並みの賑わいをひとつの目標として、観光地を商店街にしたら面白いのではないかと思った。

(辻井座長)

- ・峠ヶ委員の言うように、通りの持ち味がもう少し特色づけていけたら良いということだろうか。アンケートの中にも街並みが結構バラバラだという意見があった。
- ・新幹線の新駅ができることを契機に、ストリートサインをどのようなシステムでどう見せるか。金塚委員が言ったようなサインやエリアマップを配置して見せるという方法もある。
- ・札幌などは交差点から見える地下埋蔵制御盤のところに案内を入れていたりする。
- ・案内サインもおもてなしのひとつである気がするため、そういうところに上手に繋がっていく大事なことであると思われる。

(本田委員)

- ・日光はかなり短い距離でサインが設置されている。アースカラーで街中に映えるものが50メートル単位でうまく配置している。あれは参考になるし、迷わないで目的地に行ける。
- ・建物などの外部にくっついているストリートファニチャーもまちの雰囲気を作る大事な要素である。
- ・改めて歩くと、住宅地とお店などの商業地が混在しているまちだということを感じた。
- ・人が歩いていなかったが、何となく人の気配を感じるまちと飲食店などが隣り合わせとなっている。
- ・その飲食店や商業施設がすごく個性的なので、非常に個性のある街並みなどではないかと思った。
- ・電柱がかなり空間のイメージをマイナスにしている。電柱がなければ非常に見え方が変わってくる。
- ・また、古い建物をどうにかするとなるとなかなか難しいので、古い建物を活かすような仕組みづくりや、改修したらこのようなメリットあるというように、景観まちづくりへの協力を促すような施策を行うと、これから検討する景観まちづくりが進むのかなと感じた。
- ・通りによって全然雰囲気が違うので、例えば、駅から降りたら地面の石畳が一体的に駅前通から広がって行って、石畳に誘導されるような雰囲気を作ると、人がそれぞれの目的地に行きやすく、見栄えや統一感が出てくるのではないかと思った。駅前通りとメルヘン通りと道道倶知安ニセコ線の歩道の色を変えるなどすると、それぞれの個性が出ながらも、まちがひとつになっ

ている雰囲気になるのではないか。

- ・家の建て方もあるが、歩道などの工夫で景観の雰囲気が変わってくるのではないかと考えて歩いていた。

(辻井座長)

- ・駅周辺は駅前広場の刷新によりバリアフリー工事が行われるため、駅前広場の向かいの歩道も駅前広場の改修と一緒にやるということも場合によっては一体感を作る要素になると考えられる。

(斎藤委員)

- ・北海道の方にとっては当然のことなのだろうが、道路がまっすぐ通っているというのは改めて素晴らしいなと思った。
- ・駅前通りもそうであるが、建物の高さにあまり不揃いがないと感じた。時間はかかるが、例えば東京や都会で何かやろうとした時と比べると、まだまだやりやすいという感じがした。メルヘン通りを10年ぐらいかけて綺麗に整備したと聞いて、電柱の配置や電灯、門柱など、住民の皆さんの協力があったからこそ高さの維持が出来ているので、今から2030年に向けても駅前通については何かできるのではないかと感じがした。
- ・視線がストンと通っているが故に、駅が見えてその背後に山が見えるという景観はやっぱりこだわる必要があると思っている。駅舎ができて、今みどりだが、その上に冬の時期は雪の白があり、天気の良い日には青空が広がる青と白のコントラストの美しさというのはこだわるべきだと思った。
- ・駅からの景色で、ホテルが羊蹄山の眺望を遮ってしまっているのがちょっと残念である。
- ・アンケートでは若い世代を中心に、駅からの景色をあまり意識していないとあったが、おそらく住民の方々は、そもそも駅に集わないからではないか。私自身も田舎町の育ちなので、駅に集った記憶がないが、新幹線の駅ができるとそこに観光客をはじめまちの方々が集うようになるので、そこからの眺めをどうしていくか、真剣に考えていきたい。

(辻井座長)

- ・格子状の通りの構成は農地の区画の大きさを刻んでいるため、ある意味北海道らしさではあるが、道路に特色がなく、道がわからなくなる理由のひとつでもある。景観づくりの特色としてどう考えていくかという大事な視点になってくる。
- ・国道と駅前通の交差点の角はすごく大事だと思う。駅に向かう道にもなるため、そこできれいなお花の演出をされていて、もう片方の北洋銀行の壁面に何かあると、入口に引き込まれるような雰囲気が出せるのではないかなど、大事な交差点の角のデザインを考えるだけでも、メリハリがあって特色づけができるのではないかと考えた。
- ・駅からの眺望についてもじっくり検討することになりそうだ。

(佐藤委員)

- ・やはり、倶知安町のメインは駅前通、道道倶知安停車線だと思う。
- ・5号線の交差点から駅前通りを見て、道路としての広がりや狭いのは電柱のせいだと感じた。それが解消されれば景観的には改善されると思われる。
- ・これから高架ができる予定があり、おそらく30メートルくらいの無機質なコンクリート色の

ものができると思うが、その上にワイスホルン（山）など倶知安の自然の景観、また、高架の下の方に今の商店街という、二つの絵が出てくる。

- 下の絵を何とかしたいと思っても外国資本に買われてしまい、地価が高く、何もできないという状態がしばらく続くと予想されるため、その地域は手が付けられない状態ではあるが、5号線から駅に向かうときの景観、駅を降りた時の、雪だるまがなくなった時の景観が楽しみである。その景観を見てからはじめて駅前通りの開発が始まると考えている。
- メルヘン通り、駅前通りなど、都通りは昔は親不孝通と言われていたこともあるのだが、まちの各通りに色々その通称があると面白いのではないかと考えている。中通りを何々通など、愛称をつけていくと、そこに住んでいる人も通に愛着が沸く区画ができるような気がする。
- 例えば、北1条通という呼び方ではなく、ラッキー（スーパー）がある駅前の通の呼び方はラッキー通など、その内側の他の通や縦横それぞれの通の愛称がある面白いのではないかと考えた。

（辻井座長）

- 3人の方から電柱の話があった。電柱もそうだが、架空線の話も含まれると考える。
- 電柱の地中化工事は普通の道路の15倍くらいかかり、景観的に大事な道から優先順位が決まり、また、その優先順位は他の市町村も含まれるため順番待ちであるため、今すぐに地中化するという話にはないと思われるが、今回の事業は、景観的に大事な道を決め、地中化工事に向けて動くチャンスとなると考えている。駅周辺とそれと一体的な道路の範囲に少し手を加えていくのであれば、そこを大事な道路として先行して地中化し、そうすると電柱がなくなり、まちなみが良く見えるようになってくるとも思われる。
- また、縦より横に架空線がたくさんあると通りの向こう側が見えなくなるのだが、駅前通の区間は架空線あまりなかったのが良いと思って見ていたが、駅前通に平行する南北の道路に進むにしたがって増えていった。それを整理ができると良いと思って見ていた。
- 駅前通りから新しくできる駅がランドマークとしてしっかり見えるということを大事にしているということがひとつの大きなポイントではないか。将来的には電柱のことも考えたいということもある。

（星加係長）

- 駅前通りは道道であり、幅員18メートルで決定したのが昭和30年～40年代で、その時代に道路は今の形の幅員を確保している。
- 路盤整備などを順次繰り返しながら、商店街整備と一体となってロードヒーティングや流雪溝の設置など、その時々に応じて整備してきた。
- 駅周辺整備計画では、ここの道路の拡幅などは予定しておらず、現況の18メートルを活かしたまちづくりを基本に据えている。

（本田委員）

- 実際に拡幅するのは難しいと思われるが、個人的には道路の幅は広げてしまおうとかえって寂しくなり、逆に狭めるくらいの方が人が集まる空間になるのではないかとと思われる。今のままでも良い。

（辻井座長）

- ・例えば、現在の歩道は3.5メートルあり結構広い状態ではあるが、歩道を拡げるといのもひとつ方法である。

(星加係長)

- ・ただ、その下に流雪溝があるため、歩道の拡幅にあたってはハードルが高い。

(佐藤委員)

- ・外壁線を揃えるだけでも違ってくる。今駐車場としてアスファルトの部分があるが、それがもっと歩道側に出ているだけで、道路の狭まりが出てくるし、賑わいがある感じが出てくる。どこかにまとまって駐車場があればいいのではないか。

(辻井座長)

- ・まちによっては車止めでいいが、お金はかかるが、道路と建物の間はアスファルトにせず歩道と一体的にすると、道路空間として広く見えるということはあるかもしれない。
- ・吉田委員から空き家などが気になるという話をいただいたが、このエリアの空き家や空き店舗、空き地の状況は整理されているのか。

(吉田委員)

- ・このエリアは比較的少なく、把握できない空き地もそれほどないはず。駐車場の箇所はわかっている。

(本田委員)

- ・北一街区の実証実験に動きだしたのは、新幹線が通ることが決まって3~4年の頃だったため、このような計画ができてどうなるかが明らかになると建築が動き出すのではないか。現在はどうなるか様子を見ているのではないか。

(佐藤委員)

- ・駅前の空き地となっている区画は町で買い取れることを予想している人もいる。また、駅前の拡大を予測し、駅前の土地を手放さない人もいる。

(辻井座長)

- ・新幹線の新駅について、高架、防音壁も含めて、通りの風景の絵はそのうち出てくるのか。

(植田新幹線係長)

- ・新幹線駅の位置は現駅の真裏で中心線はもう決まっている。現在の線路・ホーム付近に駅舎・高架ができる形となる。
- ・今年、デザインコンセプトの委員会が立ち上がり、その中でまさに景観と一体型で進めるのだが、駅舎のデザインイメージは3パターン用意されると聞いており、それをひとつに集約する作業が今後進められる予定がある。
- ・駅舎はやや北側に移るが、大きくずれないように、駅前通りの正面に入口を持っていきたいと考えている。
- ・道路から真っ直ぐ駅舎に入れるように、駅舎の端から入るけど、駅前通から極力曲がらないような動線を作りたい。
- ・駅舎が駅前通りから見えるところにでき、駅舎も新幹線の収まる長さでの屋根付きのものが横に伸びていく形で、その先は防音壁のある高架ができる予定である。
- ・北海道新幹線の数少ない明り区間となるため、非常に特徴のある高架の駅になると思ってい

る。

(辻井座長)

- ・公園から市街地が見える風景が大事なのではないかという指摘があったような気がするが、そのあたりはどうか。防音壁が出てきてちょっと上の方しか見えなくなってしまいが、旭ヶ丘公園はみなさんにとってシンボルにあたるのか。

(星加係長)

- ・市街地からは、冬の時期になるとナイターの照明がどこからでも感じられる環境である。

(本田委員)

- ・(スキー場の) 町民利用率はあまり高くない。

(辻井座長)

- ・花見の時期に花見をするなどはないか。

(本田委員)

- ・今後この公園の利用価値をどうするか検討しなければならない。
- ・現在は町民公園であり、町民スキー場であり活用されていないが、子どものキックバイクがたくさん来ていて、倶知安町の中でも価値があると思われるので、町民が利用できるようにしていきたいと思っている。
- ・旭ヶ丘公園を倶知安の宝物としてどう活かしていこうか、見栄えがどうなるかなども考えられるのではないか。

(吉田委員)

- ・頂上から見える羊蹄山が美しく、そこに人を誘導する動線をどうやって作ればよいか。

(佐藤委員)

- ・駅ができて西側に駐車場ができれば、そっちに人が下りるので、そこから旭ヶ丘公園が見える。パークゴルフ場や三島さんの芝桜、ニセコ酒造などもあり、観光にもつながるのではないか。

(吉田委員)

- ・伊井化学工業も半分改修が入るため、景観を利用していいものになりたいと考えていると聞いている。

(星加係長)

- ・まだ外の景色の見え方はどうなるかわからないが、新幹線の下り線(東京→札幌方面)は西側になるため、東京から来た人が降り立つと駅の裏側(旭ヶ丘公園側・ニセコアンヌプリ側)が見える。札幌から来る人は東側(中心市街地側)に降りることになる。

(本田委員)

- ・現在は雑草がいっぱい生えており無法地帯となっているが、河川も重要ではないか。河川なので倶知安町の管轄ではないが倶知安橋まで道を整備すれば、価値があがるのではないか。
- ・桜並木にすれば人が来るのではないか。

(星加係長)

- ・規模は違うが、似たようなところで旭川駅周辺の「北彩都(きたさいと)」という開発がある。旭川駅の連続立体交差事業に合わせて再整備したものだが、倶知安と同じく駅前が商業

地、駅裏が河川緑地公園になっている。

(峠ヶ委員)

- ・旭ヶ丘に週に5回くらい行っていて。子どもから年配までさまざまな人が来ている。フロートレイルの道ができる前から、マウンテンバイクで下っている人がいたり、何もないからこそ自由に楽しめた。
- ・日本中を見ても何もなくて自由な場所はめずらしく、遊歩道などを作ってしまうと今までのような楽しみ方ができなくなってしまう。レルヒさんがスキーをした歴史ある丘は倶知安にしかない。自由に遊べるのは素晴らしい。このままで良いのではないか。
- ・駅舎がせっかく高いのだから、駅舎の上に展望台があれば、360度見えるし、旭ヶ丘も見えるため、整備をしないという工夫があっても良いのではないか。

(辻井座長)

- ・新幹線の検討委員会でも眺望の視点からの話をしていただけると良い。
- ・石蔵倉庫についても説明があり、歴史的で味わい感がある建物なので、上手に再生して賑わいづくりなどに活用はできないか。まちなかには石蔵倉庫はないと聞いている。大事にしたい。

(本田委員)

- ・(写真を見て) 駅前通りで、まちなか広場の実証実験で、大型テントを設置して、子どもたちを集めるイベントを行い、人通りの調査などを行った。また、休日は、この一角を歩行者天国にしてさまざまなイベントを行い、商店街にどのくらいお金を落としてくれるのかを実験した。人通りはやっている時と、やってない時の差は1.4倍もあった。
- ・来場者は商工会議所の駐車場を利用していた。その一角を北一街区とって、再開発の話が上がっていたが、地権者が十数名いるため厳しかった。

(辻井座長)

- ・国道5号について、電線・電柱がなくなると、建物が見えやすくなるが、広告の目的からすると願ったりかなったりだが、その後の背景の自然景観と合うのか、雪の問題があるため、低い広告物が景観になじむか、広告物の検討ももしかしたらあるかもしれない。
- ・セブンイレブンは最近では屋上広告物が低い方が効果的だとされている。
- ・川まで行かないと羊蹄山はきれいに見えなかったか。

(星加係長)

- ・道路からは建物が低いと所々見えるところがあるが、はっきりと見るには倶知安橋まで行かないと見られない。

(斎藤委員)

- ・電線地中化を南3条から南側を行うのは、もう決定事項か。

(遠藤室長)

- ・もう計画は具体的に出ている。
- ・ニセコ町も今年中に道の駅に向かっての道の地中化工事を行う。
- ・倶知安町は南側、ニセコ町は北側を計画をしている。

(辻井座長)

- ・電線の地中化だけではなく、地中化を契機に、建物や街路樹、植樹柵など、雰囲気良くなる

仕掛けを一緒にできると良い。森林管理署は壁面のお花を上手に創出していたり、宅地側と一緒にできる取組が見えてくると良い。

- ・一部の沿道は花が多く植えられている道路があった。

(星加係長)

- ・このあたりの地区は花いっぱいコンテストに力を入れている町内会であり、花植えを積極的に行っている。

(辻井座長)

- ・国道276号沿いは札幌から人が来るのでウェルカムロードとして頑張っているのではないかと気がしている。逆に、道道沿いは花が少なかった。

(本田委員)

- ・この道路を管理している業者の方が維持管理をボランティアでやっている。

(辻井座長)

- ・吉田委員のところは雰囲気の良い見せ方をしている。横に流れるように立体的になっている。

(吉田委員)

- ・プラスチックのプランターではなく、繊維の鉢を使っている。
- ・スイスでよくそのように行われており、姉妹都市のサンモリッツでよく見た。バルコニーの脇などを必ず緑化していて、そのような雰囲気が出せばいいと思ってやっている。

(辻井座長)

- ・そのような花植えや緑化などは倶知安の特色のひとつだと思う。ただ置けば良いというわけではなく、そういうのを行政に、見せ方も含めて展開していくと上手につながるのではないかと。

(本田委員)

- ・旭ヶ丘公園もお花畑みたいにして人を呼びたいと試行錯誤していたことがある。
- ・かつて芝桜を植えていたことがあるが、ゲレンデだと圧雪で芝桜が育たない。管理はボランティアで行っていた。ボランティアはなかなか続かないため難しかった。

(辻井座長)

- ・駅前通について、賑わいづくりの活動などは、表面だけ綺麗にしても魅力は生まれなため、魅力的な店、魅力的な取組を行う方が先決かもしれない。今年は駅前通の実証実験は行わないのか。

(本田委員)

- ・実験2年間行い、集客が期待できるという結果が得られたが土地が取得できないという課題が出てきたため、今年も行わない。

(星加係長)

- ・峠ヶ委員も個人で様々な試みを取り組まれていると思うので紹介してほしい。

(峠ヶ委員)

- ・私は駅の近くでCamp & Goという、コーヒーショップ、やオーガニック食品と観葉植物のセレクトショップ、ランニングショップ、自転車屋さん、もうひと区画に、フリースペースでギャラリーやイベントができるスペースを運営し、イベントを開いている。
- ・そこでは月に2回、ファーマーズキャンプという地域の農家が 出店したりするイベントを開

いたり、また、ランニングショップでは使わなくなったアウトドア商品のリサイクル活動なども行っている。

- ・自分自身は何か特別なことをしているわけではなく、この地域にいて何かに取り組んでいる人たちが自分の持ち味を発揮できるような場所を作りたいと思い、Camp & Goをはじめた。始めて1年のため、いろいろ実験しながら運営している。
- ・自ら行っている取組について、「幕の内弁当を作ろう」をテーマにしており、例えば、ステーキ弁当の場合、ステーキがないとお弁当自体が成立しないが、幕の内弁当であればステーキが来て良いし、豚肉がなければ鮭が来て良く、また、その鮭が鮭釣り名人が釣った鮭だったり、ごはんを炊くのが上手な人がいたらその人のおいしいごはんを入れたり、皆それぞれのスペシャリストたちが集まったお弁当なら、ステーキ弁当よりも良いものができるのではないかと思います、取り組んでいる。
- ・市街地もそのように考えたら良いと思っていて、新幹線が来て駅舎がメインの市街地にするのではなくて、新幹線が来なくても人が来られるような倶知安駅にできれば楽しいまちになるのではないかと思います。

(辻井座長)

- ・今日どなたかにお話しただが、小路に入ったところに個性的な店ができているという話があり、小綺麗と言うよりかは個性的で少し賑わい感が外に見えているという点が魅力の一つになっていると思っている。
- ・3軒効果と言って、そのような個性的なお店が3軒くらい連なっている通は、「あのお店がある通」と、一発で認識されると言われる。名前を先につけると言うよりは、3軒効果のような集積の仕方になると、通自体が個性的になると考えられる。

(斎藤委員)

- ・横丁に入ると、新しくお店を開いた方々のお店が多く、私はもっと昔からの居酒屋に行ってみたいと思っているのだがなかなか見つからない。地元の昔ながらのお店を狙って探すような観光客も多いのではないかと思います。
- ・先生が言うように、そのようなお店が何軒か連なっていると、もっと面白い通になりそうである。

(吉田委員)

- ・跡継ぎがいなくてなくなっている。店自体がなくなっている。

■印象に残ったところ（本日のまとめ）

(KITABA 百瀬)

<駅前通り>

- ・駅への見え方は大事である。
- ・壁面の線が揃っているところと揃っていないところが混在しているため、そこをどうやって見せていくか。
- ・今は町民が集まっていないが、これから観光客と町民が集まっていくような場になってくるので、そこからの通りへの見え方が大事ではないか。

- ・各通の見せ方、店舗やフラッグ、舗装など、愛着の沸くようなアイデアで通りの特徴づけができたら良い。

〈無電柱化〉

- ・無電柱化も5号線とか、今はされてないところも、今後するところも、合わせて取り組みも考えていかなければいけないという点も印象的だった。

〈旭ヶ丘公園〉

- ・みどりの計画にもかかわるが、駅舎など、まちなかから旭ヶ丘公園の見え方や使い方・あり方についても検討していかなければならないと思った。

(辻井座長)

- ・駅舎のデザインの議論をする時に、もし可能であれば、旭ヶ丘公園から見下ろして見える市街地の様子や羊蹄山の風景など、駅前通との関係を見せてもらえると嬉しい。

(星加係長)

- ・第2回景観計画・緑の基本計画検討会議でフィールドワークした時の街並みの写真が今回の資料に掲載されている。
- ・当時は天気が悪く残念だったが、天気が良い時の羊蹄山は良い。

6. その他

(1) 資料の補足説明

(星加係長)

- ・佐藤委員が当時委員長をしていた駅周辺の在り方の検討委員会があった。そのような経過があったことを共有するために、その中の景観に関わりそうなものを抜粋して配布した。主に駅前・駅前広場の現状、範囲、建物の高さ、用途地域など、景観や土地利用について記載されている。
- ・駅舎から見た場合の景観（正面の軸としての駅前通り、横の軸ファサード、羊蹄山）としての課題、設え方について、整備計画の中で検討した。

(2) 質問事項

(本田委員)

- ・計画している駅前広場の面積と、ホテルナンコウのような高い建物について、人間の心理的に、目の前に何メートルくらいの建物があると圧迫感や解放感を感じるかというデータがあればお示ししてほしい。

(辻井座長)

- ・建物の高さ h ÷自分の位置から建物の距離 d が $1/2$ を超えると圧迫感が始まり、 1 以上あると、視野に入らない。建物がセットバックしていれば視界に入る。道庁の赤レンガの前の建築との兼ね合いで、道庁が圧迫感を受けないように周りのビルには少し下がってもらっている。また、緑があると距離感にゆとりがあるように見え、風景としてやわらかく見える。

(斎藤委員)

- ・ 倶知安町の緑化に関する規定があれば教えてほしい。

(星加係長)

- ・ 緑化規定や緑化率はない。

(佐藤委員)

- ・ これから物が立っていく土地であるため考えなければいけないと思っている。大事な指標となる。

(斎藤委員)

- ・ これから何を作るかを模索している方がいるのだとすれば、できることがあれば、規制という形にはなるが、考えた方が良い。

(星加係長)

- ・ 道路管理をする立場から言うと、雪が多いと維持管理は難しくなる。民地側で協力いただけるような形を検討したい。

(佐藤委員)

- ・ 札幌は地区によって設けているところがある。
- ・ 緑化に関しては、吉田委員の壁面のように少し飾るだけでも、緑化率が良くなるようにするだけでも違う。

7. 閉会