

北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備計画【概要版】

倶知安町

1. 新駅周辺整備に向けた課題とまちづくりに関する基本方針・整備方針

課題

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。

基本方針

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
広域的な交通結節点
の形成

整備方針

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。

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広場を確保する。

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。

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

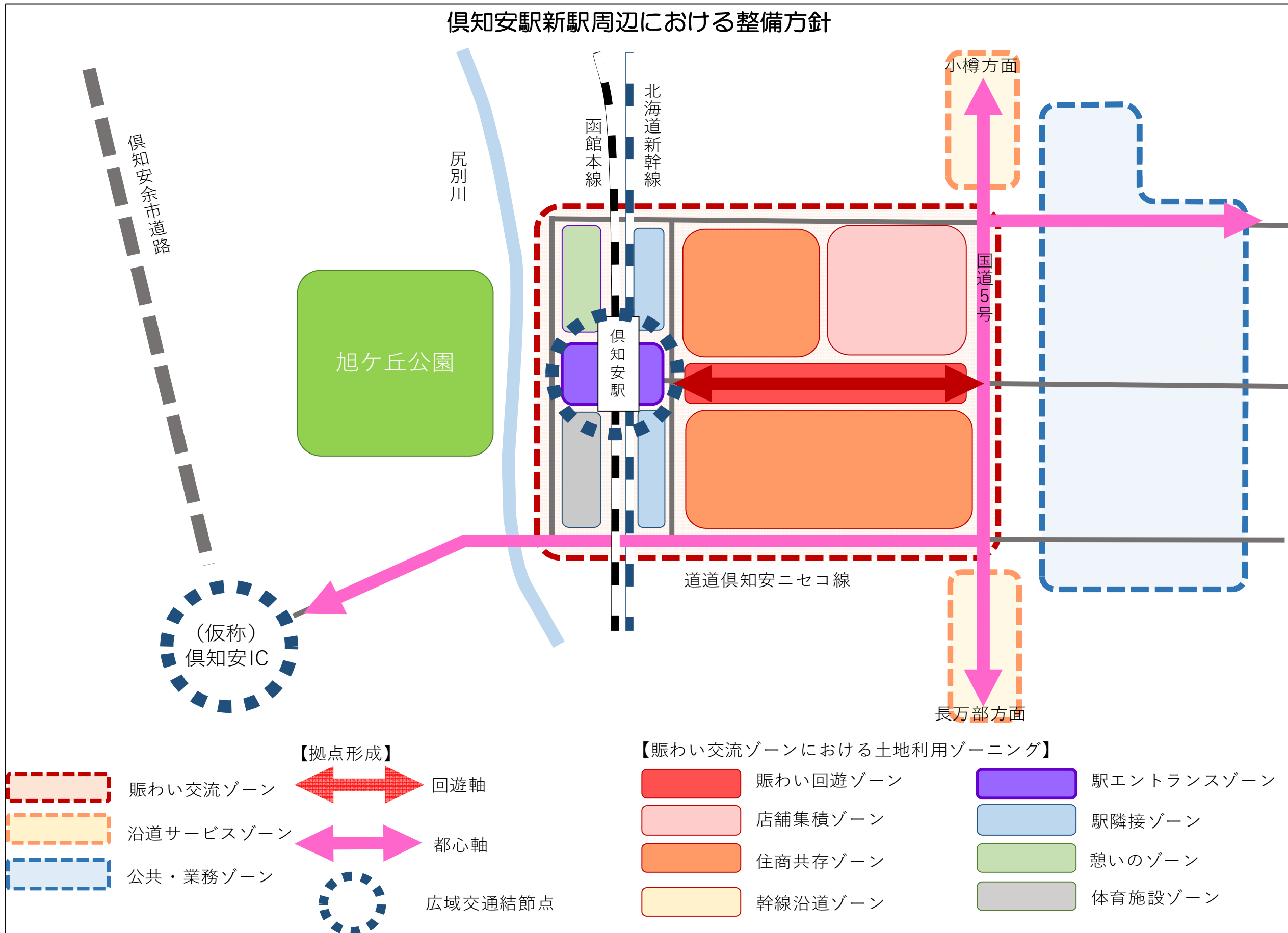
- ・交通手段の特徴に応じた主要動線の分離を行う。
- ・駅から連続して駅前通に移動できる動線（歩きやすい駅前通り）を確保する。

②交通ネットワークを強化する

- ・（仮称）倶知安インターチェンジ、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。

2. 土地利用のゾーニング

倶知安駅新駅周辺における整備方針



3. 土地利用の方針

憩いのゾーン（旭ヶ丘公園）

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

駅前エントランスゾーン（倶知安駅・駅前広場・駅西側駐車場）

- 【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。
 - ・駅を起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点機能を確保する。
- 【駅西側の整備方針】
- ・将来の倶知安駅の利用状況に応じて、自家用車の駐車場、観光バスの駐車場等としての活用を検討する。

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。

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付けるため景観形成を検討する。

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活かした商業施設の集積を図る。

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となるため、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
 - ・歩行者を最優先に考え、歩く楽しみを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

駅隣接ゾーン（駅北側・駅南側）

- ・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。

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丁目南通）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。
- ・駅からの羊蹄山の見えを考慮する。

4. 駅前広場整備計画

(1) 駅前広場の整備方針

項目		整備方針
全体方針		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・自転車駐車場 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・時間や日数などに応じた多様な駐車料金設定の検討

(2) 駅前広場全体での導入機能

導入機能	具体施設	
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント等の賑わい創出のための広場 	
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・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・付帯機能	観光案内施設	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・スキーロッカー ・荷物の預かり（クローク）
	物販施設	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模なお土産等の売店
	飲食施設	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限の飲食の提供
	休憩スペース（待合室）	<ul style="list-style-type: none"> ・冬場でも対応可能な休憩スペースの確保
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場利用者誰もが利用できるトイレの整備


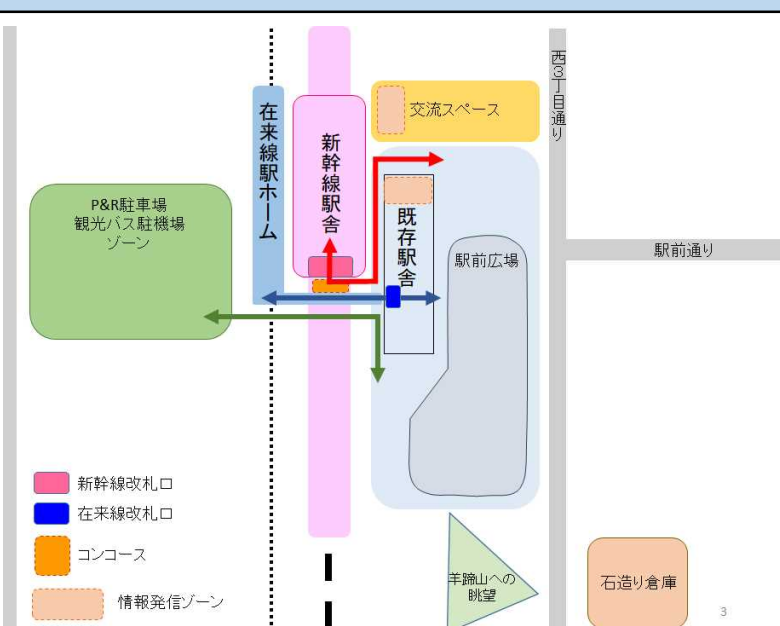
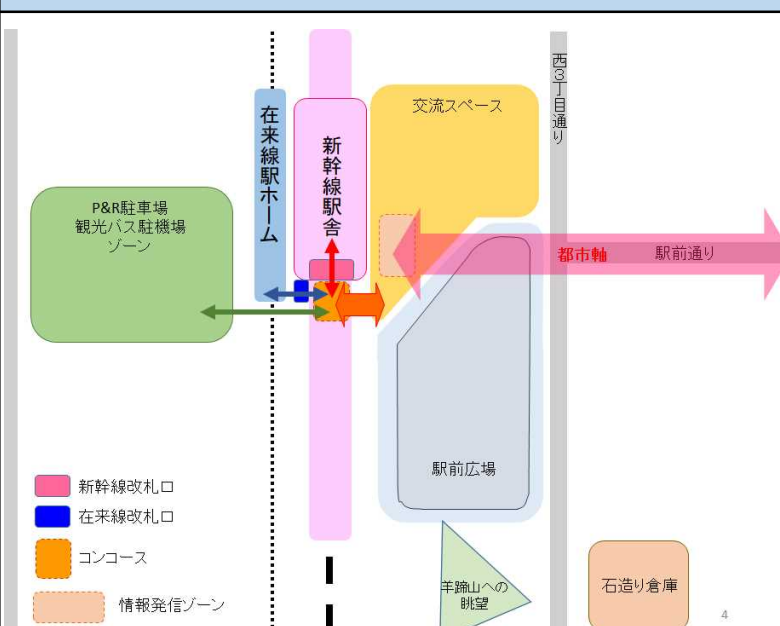
(3) 必要面積の算定

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) 施設別必要施設規模

項目	バース数
①バス乗降場	2
②-1タクシー乗降場	2
②-2タクシープール	8
③自家用車乗降場	2

(5) 駅前広場の整備パターン

項目		パターン1	パターン2	パターン3	
ゾーニングイメージ		 <p> ■ 新幹線改札口 ■ 在来線改札口 ■ コンコース ■ 情報発信ゾーン </p>	 <p> ■ 新幹線改札口 ■ 在来線改札口 ■ コンコース ■ 情報発信ゾーン </p>	 <p> ■ 新幹線改札口 ■ 在来線改札口 ■ コンコース ■ 情報発信ゾーン </p>	
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	・既存駅舎を利用し、駅舎、駅前広場の動線を確保する案	・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	
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	・既存駅舎の南東側に配置	・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	・駅前広場の北側に配置	・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		・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	・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	・都市軸を意識し駅舎のコンコースに近い位置に配置	
P&R 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ため、駅舎の西側に配置	・まとまったスペースを確保するため、駅舎の西側に配置	・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	・タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜	・タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜	
	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	・タクシー及び一般車両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	・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㎡）を確保することが可能	・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㎡）	・ある程度の広さのスペース（約3,500㎡）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	・特に周辺との連携はなし	・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、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⇄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	・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
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	・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	・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	・駅前広場に出る必要があるため、移動距離が長い。	・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		