

第7回 倶知安町景観計画・緑の基本計画検討会議
市街地景観検討部会
議事概要

◎日時	令和3年10月8日（金） 午後4時00分～午後6時30分
◎場所	倶知安町役場3階 第一委員会室
◎出席者	部会：辻井部会長、佐藤委員、吉田委員、金塚委員、宮武委員、斎藤委員、峠ヶ委員、 (欠席：本田委員) 傍聴者：3名 事務局：まちづくり新幹線課 桜井室長、星加係長、傳法係長、横山主事 コンサルタント会社：(株)KITABA 百瀬、松浦 (Zoom参加)

1. 開会

2. あいさつ（部会長）

（辻井部会長）

- ・ 秋も深まってきた季節、検討の方もみなさんから色々なご意見をいただいて内容が深まってきた。
- ・ 引き続き、活発な意見交換をしていきたい。
- ・ 事務局から資料説明をお願いしたい。

（星加係長）

- ・ コンサルタントは札幌からオンラインで参加する。

3. 議事

(1) 資料1-1 （駅周辺のゾーニングと現状・課題・景観形成の方向性）

（星加係長）

- ・ 景観計画におけるまち全体のゾーニングを景観計画・緑の基本計画検討会議（以下、検討会議）で示した。景観の方向性のゾーニング図に関して、市街地については、このような形で考えている。
- ・ この市街地の中で、みなさんにご議論いただいているのは、駅前周辺地域。
- ・ 国道5号と道道倶知安ニセコ線については、今回の部会でも議論いただくところ。軸的なゾーニングとなっている。
- ・ 黄色い部分については、住環境形成地域。
- ・ 旭ヶ丘公園は旭ヶ丘丘陵地域、道道倶知安ニセコ線より南側は農高岩尾別市街地域、国道393号より東側は尻別川営農地域、市街地北側は都市計画区域だが、用地地域ではないところを北部営農地域として整理している。
- ・ 裏面のゾーニング図は、前回に1度示しているが、その際に軸的なゾーンも大切ではないか、とい

うご意見をいただいていた。

- ・ そのような観点から、道道倶知安ニセコ線エリアを IC のアクセス線であるということからも、将来性を見据えて、ゾーニングとして位置付けていくことが大切だと考え、変更した。それ以外は大きな変更は行っていない。
- ・ メルヘン通については、道道倶知安ニセコ線に比べて、大きく土地利用が変わるということは考えにくいため、現状の土地利用の考え方を踏まえて、それぞれのゾーンの中に取り込んでいる。
- ・ 前回ご意見をいただいていた中で、国道と駅前通りの交差点部分などにおいて、どちらのゾーンを優先させるかというものが挙がっていた。
- ・ 結論としては、見せ方の問題であり、両方のゾーンの性格を持たせたエリアになるので、両方の基準やガイドラインを見てもらおうような運用になる。ゾーニングとしては、用途地域や交通量の多さなどを踏まえて設定した。
- ・ 優先の考え方についてはガイドラインで示している。

(2) 資料 1-2 (駅周辺のゾーニングごとの現状・課題・景観形成の方向性)

- ・ 前回から少しブラッシュアップし、道道倶知安ニセコ線などの整理も行った。
- ・ 赤字で書いている部分が、今回見直したところである。
- ・ ①-1 駅前東側エリア 方向性・配慮の視点について、新幹線整備推進委員会（以下、委員会）で、交通広場の配置について検討が進められているため、それを踏まえた変更を行った。
- ・ 具体的には、委員会で広場への進入は駅前通りから入るのではなく、少し南側から入るような動線計画とし、駅前通りから駅舎までの空間は“憩いの場”が設置される方向性となった。
- ・ 2つ目の◆では、広場から見た羊蹄山の眺望を確保しようという考えであったが、それを改め、緑による演出に特化した。
- ・ 5つ目の◆では、駅前通りから望む広場のデザイン（多目的な憩いの空間）など、新幹線駅を印象づけるところが大切になってくると思う。
- ・ もう1つは羊蹄山への眺望について、6つ目の◆で、視点場は地上を意識していたが、委員会で交通施設を設けるとなったため、駅施設の2階部分や屋上などで視点場を設けるというふうに変更をした。
- ・ ①-2 駅前西側エリア 委員会でこれから決まっていく部分もあるため、特に修正は行っていない。
- ・ ②西3丁目通エリア 大きな変更はない。ガイドラインで色々と整理しているところで、言葉の整合性を合わせるために、文言を足しているところがある。
- ・ ③駅前通りエリア 前回からほとんど変更はない。
- ・ 歩行者優先という考えの軸を持った中で、どういう設えができるのかを方向性として整理している。説明については割愛する。

- ・ ④道道俱知安ニセコ線エリア 新たに設定した部分。もともとは市街地南に入っていた。
 - ・ 現状や特徴については、住宅や店舗が混在していること、全体的には落ち着きのある印象。大規模な店舗などもない。国道から入って進むと、旭ヶ丘丘陵やワイスホルンの眺望があり、山並などの自然を背景に持った印象がある。
 - ・ 課題として、ここには街路樹がなく、沿道の緑の印象が乏しい。
 - ・ IC へのアクセス道路ということで、交通量の増加が想定されるため、利便性の確保が求められる。一方で市街地から IC へは森に向かっていく道路となることから、落ち着きも保持したい。そのため、高い利便性と落ち着きを併せ持つまち並みという方向性にしている。この辺りについてご意見をいただきたいと思っている。
 - ・ 民地の方で緑化やセットバックの設定ができないか、と考えている。
- ・ ⑤国道5号エリア 大きな変更は考えていない。
 - ・ これまでもみなさんにご意見をいただき、出てきた内容を赤字で入れている。ご確認いただければ。
- ・ ⑥駅周辺北側エリアについて、住宅などがある場所で、ここについても方向性を大きく変えていないが、駅から近いため、今後更新などがあつた際に考えていかななくてはならないエリア。
- ・ ⑦飲食商業エリアについて、商業的な機能を持っているところであるため、こちらの方向性としては現在の使い方を維持、または、もっと個性が出るような方向性としており、考え方は前回から変えていない。
- ・ ⑧駅周辺南側エリアについて、商業施設や住宅地、空き地などがあり、色々な土地の使われ方をしている。
 - ・ 駅から見たときに羊蹄山への眺望方向になるので、眺望の配慮など、前回から変更はない。

<意見交換>

(辻井部会長)

- ・ 道道俱知安ニセコ線エリアの切り分けを明確にした。
- ・ ゾーンの切り分けの考え方について、ご意見をいただきたい。

(斎藤委員)

- ・ 道道俱知安ニセコ線を分けたのは良いと思う。この用途地域は何か。

(星加係長)

- ・ 2種住居地域で、それなりの建物が建てられる地域である。

(辻井部会長)

- ・ 独立した景観として捉えた方が妥当ではないかという考え。
- ・ メルヘン通りも独特な景観であり、街路灯を景観色といわれるこげ茶色に塗るなど景観への配慮を

進めている。

- ・ 他にご質問等あるか。

(星加係長)

- ・ 事務局から補足で、本日欠席の本田委員からメールをいただき、土地の使い方についてご意見をいただいている。
- ・ 駅周辺は羊蹄山への眺望も大切だが、旭ヶ丘やニセコ連峰との連続性も求められる。
- ・ 直接つながっている道路景観には配慮が必要だと感じている。
- ・ 道道俱知安ニセコ線やメルヘン通りは旭ヶ丘への眺望をしっかりと意識する必要がある。
- ・ また、駅前通りから駅を見た景観というのがポイントになると感じている。

(辻井部会長)

- ・ 道道の方は方向性の中でも、眺望を生かした土地利用をする際に、緑の演出で山並みとの一体性をどのようにつくっていくかというところで、高さの制限や、意匠のことを意識した考え方にしている。
- ・ その辺り、本田委員からのご指摘も受け止め、事務局は今回、このように整理していると思う。
- ・ ゾーニングは仮にこれで設定をしたとして、このあと景観形成の方向性についてご意見をいただいた中で、改めて後でゾーニングについても何かあれば。

(辻井部会長)

- ・ 資料1—2で大きく変わったところとして、駅前広場の方向性がある程度整理されてきた。交通広場の配置が概ね決まってきた、オープンスペースが確保されて、駅前通りとの連続性を大切にしていこうという方向性が出てきた。それに沿ってこの方向性についても整理したということ。
- ・ まずは、駅前エリアについてどうか。

(吉田委員)

- ・ 羊蹄山を望む視点場の確保ということだが、一昨日、駅のデザインコンセプトの検討の際に、都市施設がこの駅に付属して設置される方向となったが、都市施設の屋上にテラスなどを設けて、そこからの景観を考えることが現実的ではないか、と考えている。
- ・ ただ、屋上だと真冬にどうするかは悩ましいところ。2階からの眺望だと眺望方向にあるホテルがそれなりの高さであるため、屋上からであればギリギリ景色が見える高さだと思っている。

(辻井部会長)

- ・ その辺りは内容についてこれから詰めていくのだと思う。大きな景観形成の方向性としては、このようなことを大切にしようというのはいいか。

(一同意義なし)

(辻井部会長)

- ・ 道道俱知安ニセコ線はこれから変わっていくエリアということで、表現の仕方に難しさを感じられ

るが、こちらについてはどうか。

(宮武委員)

- ・ 基本的にはこのような考えで問題ないと思う。落ち着きとゆとりのある沿道空間は、将来的にどのような道の使い方をされるかで雰囲気が変わってくると考えており、例えば、沿道で食事ができるところが入るのであれば、街路灯など、歩くという視点がもう少し必要になってくると思う。
- ・ そのときに、建物の見え方や色々な視点で考えいく必要がある。
- ・ 何かしらの建物が将来的に建てられるのは間違いないと思うので、それらができたときに、利便性を高められる、ここに建てたいと思う人が出てくるような方向性を示せると良いのではないか。その視点も大切。
- ・ それは街路灯や街路樹などのみでは難しい可能性もあるため、もう少し人工的なもので表現できたら良いのではないか。それが旭ヶ丘やニセコ連峰、羊蹄山の眺望を邪魔しないようなものだったら良い。

(辻井部会長)

- ・ 道道は景観上の設えも考慮した整備内容になっていければと思っている。
- ・ ご指摘のとおり、歩く視点も大事になる。
- ・ 沿道については、このような大きな方向性に基づいて、ガイドラインにも緑化なども書いているので、後ほど詳細については、ガイドラインを見ながら検討したい。
- ・ 街路にみどりを期待するのは難しいので、うまく賑わいなどを誘導できればということではないか。

(斎藤委員)

- ・ ICができ、町内に色々な店が増えてほしいと思っている。
- ・ 色々なお店が増えていくことを想定すると、国道5号が先に増えて始め、その後道道倶知安ニセコ線が増えていくと思っている。
- ・ 宮武委員のご意見のように、ここにお店を出したいと思ってもらえるようなところにしていきたい。
- ・ メルヘン通りはある程度きれいになっている。街路灯など統一されて非常にいい雰囲気になっている。道道もそのような良い雰囲気になるとうまいと考えている。

(辻井部会長)

- ・ まちが育っていくためにも、道路ごとに一括りで見えていこうというご意見である。

(金塚委員)

- ・ 自身は幼い頃、西小学校に通っていたが、ここが通学路であった。ここに高速道路ができるということで、小学生の危険度も増してしまうのかなと考えている。
- ・ 飛び出し注意の看板の設置なども考えられる。
- ・ 今の小学生がここを通っているかは把握していないが、学校側のご意見も聞いてみた方が良いのではないか。

(辻井部会長)

- ・ 防犯など安心安全の視点も非常に大切。
- ・ 道道に合わせて駅の南北の道路の整備も出てくると思うので、そちらとつながっていく計画に育っ

ていけばと思っている。

- ・ 道道以外でも何かあるか。

(峠ヶ委員)

- ・ 気になったのはゾーニングに関するところで、検討会議の際、冒頭に石倉倉庫を含めた計画のことも話されたと思う。その資料を見ると旭ヶ丘の部分や倶知安温泉、スポーツ施設のことも書かれていたため、そこを含めると変わってくるのかなと思う。
- ・ 駅周辺地域と旭ヶ丘地域と駅、旭ヶ丘の西なども少し変わってくるのではないかと考えている。

(辻井部会長)

- ・ 今ご指摘があったのは、ゾーンごと単体で考えるのではなくて、他のエリアとの関係性を意識し、使われ方も意識していこうということ。
- ・ 景観は見た目のことに注視しがちだが、使い方も大切である。

(峠ヶ委員)

- ・ 今の計画と連携が取れたら良いと思っている。

(辻井部会長)

- ・ 景観の計画は、賑わいづくりなどがどうやって展開していくかということも入ってくるため、その辺りとしっかりとつなげていけると良い。
- ・ 大きなターニングポイントについて整理したが、この方向性に沿って、届出対象のポイントなどに絡んでくるため、どのようなコントロールをしていこうかを整理している。
- ・ 感じたことをご指摘を受けたい。

■資料2 市街地（駅前の重点地区）届出_基準比較検討 <資料説明>

(星加係長)

- ・ 前回も似たような形で示しているが、具体的なルールの話になる。
- ・ 馴染みにくいところだと思われるが、検討会議でも似たようなものを提示しており、今回提示するものは駅周辺バージョンである。
- ・ 前回の会議の際には、届出の考え方などをお示ししており、強制力というよりは誘導していくということがポイント。
- ・ A4の資料は、届出をしてもらう行為の基準を定めている。規模が大きくなると周辺に影響が出てくるため、届出を必要とする基準となる。そのため、基準を超えるものについては、届出を出してもらい、基準に関する配慮事項がクリアしているか確認するもの。
- ・ 建築物について、一般地域（市街地）については検討会議でお示した内容である。
- ・ 例えば、新築・移転で高さ10mを超えるものについては、届出を出していただく。また、建築面積が300㎡を超えるものも届出の対象となる。
- ・ 例えば、住宅であれば建築面積が100㎡もないのがほとんどであり、300㎡という基準はそこそこ

大きいものと捉えていただければ。

- ・ 増改築や外観の修繕も同様に設定している。それを超えるものについては届出対象としている。
- ・ 駅周辺については、高さについては同様の考え方でいきたい。建築面積については、もう少し対象を引き上げ 100 m²。通常の住宅より大きいものについては届出を出していただく形。
- ・ さらに、駅前通りについては、すべての行為を届出対象として整理している。連続したまち並みということが重要で、間口が狭く奥行きが広いが、1 敷地だけではなかなか面積がなく、その際に、隣同士の建物の関係性はしっかりと検討いただきたいということ。
- ・ 工作物については、項目がたくさんあるため細かな説明は省略するが、柵・塀・門などは敷地同士の境界をしっかりと定めるために設置するものであり、一般地域は高さ 3m とし、駅周辺については 1m 以上を対象としている。特に、駅前通りや西 3 丁目エリアは連続性が重要なエリアについては、原則設置しないルールとし、可能な限り今のまち並みを生かそうと考えている。
- ・ 風力発電施設について、このような賑わいの中心となるようなところには設置を禁止したいと考えている。
- ・ 開発行為関係で、駅周辺では 500 m²の造成行為とし、届出の条件を厳しくすることを考えている。
- ・ 賑わいを求める地区であるため、土石の堆積などは禁止とした。
- ・ 景観形成基準では、高さの上限を定めるイメージを持つかもしれないが、そのようなルールにせず、周辺とのバランスを取った上で、個別具体に対応していこうという考えであることから、文章による表現で整理している。
- ・ 一般地域において、位置配置、景観資源への眺望確保については、視点場や周辺の道路等から景観資源を眺望した際、その視野・視角を大きく遮る位置に建築物等の築造を行わない。
- ・ 周辺景観との調和では、まち並みの連なりを大切に、道路からの後退距離や建築物の向きを周辺建築物とそろえる等、可能な限り連続性を保つよう努める。
- ・ 雪対策としては、雪が道路や隣地に影響を与えないよう、「倶知安町建築物等に関する指導要綱」に基づく離れを十分に確保していただく。
- ・ 駅周辺エリアについては、追加ルールとして主要な通りに建物の間口を向けることを基準化するよう考えている。
- ・ 駅前周辺については旭ヶ丘公園を視点場の 1 つとし、視点場から眺望方向に対して計画される建物がどのような影響が出てくるかということ判断したい。
- ・ また、圧迫感があると歩みにくさにつながる傾向があるため、それらをルールとして設定したい。
- ・ 資料の表の右側の欄は、特に場所を限定してルールを考えた方が良いと思う箇所であり、「規模」の列では、駅前通りエリアについて、道道倶知安停車場線の敷地境界から 3m までの範囲は高さ 10 m とし、3m より奥に中高層棟を設ける場合は圧迫感を与えないよう仰角（ぎょうかく：視界に入る上端）40° 以下とするルールを考えている。

- ・ P4 でイメージを作成したため、ご覧いただきたい。景観のルールを検討する際、仰角やD/Hという考え方がある。Dは視点場から建物までの距離、Hが高さで、この比率が高ければ高いほど、圧迫感が少なくなる。
 - ・ 良くD/H=2が圧迫感を感じにくい目安と言われる。例えば20mの距離で10mの高さが見やすい尺度とされており、その仰角は27°になる。
 - ・ 駅前通りに当てはめてみると、D/H=2では高さを確保することができないため、ある程度の賑わいなどを考えると、もう少し考えをゆるめて、仰角40°を考えている。
 - ・ 仰角40°は視界に空が見えるギリギリのライン。仰角40°を下回ると視界に空が入ってくる。それ以内で収まるのであれば高い建物も良いのでは、と考えている。
 - ・ 景観形成基準では仰角40°としつつ、ガイドラインではできるだけ空が見えるように推奨したいため、35°で示したいと考えている。
 - ・ 仰角27°もルールに設けたいと考えており、ファサード（建物の前面）を仰角27°に収まる高さの10mにし、3mセットバックしたところから高層を認め、仰角40°の範囲に収めていただく。
 - ・ 現状の駅前通りの建物の高さがおおよそ10mであり、設定を行いたい高さと同じくらいになるため、ファサードについては現状の高さを守ってもらう形となる。
-
- ・ 形態意匠については、デザインや色に関するルールであり、こちらは一般地域で書いているルールとほとんど同じで良いと思っている。
 - ・ 近隣と合わせたデザインで、けばけばしい色は小さく、前面に出さないようになど、色の使い方についても配慮する。
 - ・ 羊蹄山を眺望する際には、少しでも空への広がり確保したいと考えているため、屋上広告物は禁止にできないか検討している。
-
- ・ 駅前通りは、プレハブ型の簡易な建築物について基準を設けたい。
 - ・ 敷地外溝緑化について、建築物に付帯する設備（キュービクルなど）を人目に付くところに設置しないよう、少しでも景観への配慮を考えていただく、また、景観に影響が出るため、屋上に同様の設置を行おうとする場合についてもルールを設定したい。
-
- ・ 開発行為の造成については、建築物と同じように位置配置などの項目ごとに設定している。
 - ・ 駅周辺については、あまり高低差があるところはないため、特別な基準は設けていない。
-
- ・ 緑化関係について、一般地域では自然豊かなところもあるため、色々と整理しており、駅周辺は既存樹木が少ないため、可能な限り保存してもらうことを考えている。
 - ・ 雪対策については、堆雪スペースの確保や余裕ある面積の確保というところを配慮する。
 - ・ 基本的には、一般地域と同じ考え方で整理している。
 - ・ 樹木の伐採については、まとまった林がある訳ではないため、特段の整理は考えていない。
-
- ・ 景観形成基準はこのような形で整理し、資料2の景観形成基準にガイドラインを入れ込んでいる。

■資料3 ガイドライン案 <資料説明>

(KITABA 松浦)

- ・ 前回からの大きな変更点としては、ガイドラインの構成について。
- ・ P1、P2 のエリアごとの方針を記載しているところは大きな変更はないが、今後、高速 IC などできて交通量の増加が予想される道道倶知安ニセコ線エリアを追記している。
- ・ P3 以降について、以前は方針に沿ってエリアごとのガイドラインの内容を記載していたものを、A3 横の参考資料にあるように景観形成基準とガイドラインの関係性を整理した。
- ・ 景観形成基準と比較をしてみたところ、エリアを跨いで共通となるようなルールが出てきた。また、参考資料1 番左「位置・配置」「規模・高さ」などの項目に分けようとした際に、前回の文章で「位置・配置」のことを指していたが、「色彩」や「敷地外構・緑化」のことが混ざっているものがあり、項目ごとに文章を分けるという整理を行った。
- ・ ガイドラインの見方について、まずは大きな分類として、建築物・工作物の配置について記載している。
- ・ ガイドラインのタイトルの横には、民地側で行うこと、公共側で行うこと、または両方で取り組むことというように分類している。
- ・ その下に具体的な内容の記載と、対象となるエリアをアイコンで示している。
- ・ 前回からの変更点として、ご意見をいただいていた交差点付近の角地について、主要な通りの優先度について記載を行った。
- ・ P5 形態意匠について記載している。
- ・ 形態意匠の1 つ目に、豪雪の倶知安町の参考となるような雪景色の事例写真を追加した。
- ・ 現在はインターネットから取得した海外のスキーリゾート写真を掲載しているが、最終的にはオリジナルのものを掲載できるようにしたい。
- ・ P6 下の米印について、資料2 の景観形成基準の最後のページで説明があったように、駅前通りではD/H=1~2 の範囲で仰角 35° を推奨することをイメージ図として載せたい。
- ・ P9 色彩について記載している。
- ・ 彩度が高すぎる色を制限するため、具体的に彩度などを示した方が良いか検討中であることから、ご意見があればいただきたい。
- ・ P11 敷地外構や緑化について記載している。
- ・ 以前ご意見いただいたように宿根草や落ち葉の少ない木での植栽について、追記している。
- ・ 前回西3丁目エリアで記載していた項目について、国道5号の方でも緑による誘導についての記載があり、共通していたため項目を1つにまとめた。
- ・ P13 屋外広告物については、特に大きな変更はない。

- ・ P15 景観形成基準に入らない賑わいづくりについては、駅前通りでは重要なことであるため、ガイドラインに掲載している。

<意見交換>

(辻井部会長)

- ・ 基本的な考え方で、特に参考資料で示されたガイドラインの体系表だが、市街地全体があつて、駅前通りにたくさん丸がついているのは、景観上大切にしたいことが多いため、そうなっているのだと思う。
- ・ また、資料2の届出の対象となる行為の基準について、駅前通りにおいては規模の小さなものから丁寧に対応していただくということ。
- ・ この基準については、検討会議で細かい部分のどこから届出を出していただくべきものか、というご意見が挙がっていた。
- ・ 建築計画を行っている佐藤委員は、届出対象行為の規模やエリアのメリハリについてはどう思うか。

(佐藤委員)

- ・ 資料2のA4のところ、駅周辺においては建築基準法的にアスファルトプラント、飼料等の汚物処理施設などは建てられるものなのか。
- ・ 立体駐車場はあつても良いが、これも建ててほしくないといこうことを表示する必要がある。
- ・ このように記載すると変に誤解する方がいるのではないか。

(星加係長)

- ・ 仰っていることは理解したため、確認する。

(佐藤委員)

- ・ 同じところの一般の規模高さで、「景観資源を眺望した際～」とあるが、その判断は誰が行うのか。見る人によって判断が変わるのではないかと思ってしまう。
- ・ 歴史的な建物の後ろに羊蹄山が見えて、その後ろに何も建ててほしくないと思った際に、一般の住宅の後ろに高い建物はいけないのかという変な誤解を生みそうである。担当者の判断によって、厳しくも緩くもできるのではないかと思われてしまいそうであるため、どのように判断するか明記した方が良いと思った。

(星加係長)

- ・ 先日の検討会議の際にも同じようなご質問があり、「ここに書いてあるだけでは、審査側も申請する側（事業者側）も判断しにくいいため、ガイドブックのようなものを別途用意し、事前協議の場でお互いにハンドブックを見て調整できれば」と回答させていただいた。

(佐藤委員)

- ・ 資料2の一般地域の形態意匠について、「その地域の特徴を十分に」とあり、その下に雪の関係について「十分な堆雪スペースを」と記載しているが、敷地が狭いところについては、十分な堆雪スペースを確保できないのではないか。建物が建てられなくなってしまうため、「十分」という表現

を消した方が良いのではないか。

- ・ 駅前周辺地域のうち、限られたエリアのみ、ルールをつくるというところで、駅前通りの両側のエリアは、高さがある程度そろえると共に、建物同士の間をある程度詰めて、京町屋のようにまち並みを演出する必要があると感じている。
- ・ 建築物の指導要綱によると、2階建ての建物だと1.5mずつ離さなければいけないとあるが、それにより3m離れる。
- ・ 逆にそのような隙間を開けるのではなく、駅前通りに面する建物は、地権者やまちづくり団体、町と協議の場を設けて、俱知安の駅前に相応しい建物、まち並みづくりを検討する場を設けた方が良いと思った。
- ・ 仰角の考え方は必要だと思っている。まちのスカイラインを確保する上では大切。

(辻井部会長)

- ・ 仰角については、他都市でも距離と高さの関係を示しており、ある程度有効だと思う。
- ・ 駅前には、賑わいの連続性を確保しながら、狭狭しい空間でなく、ある程度空への視野も確保することが大切。
- ・ ご指摘の中では、駅前通りはみんなで作っていこうということがあるので、駅前通りについては別途、まち並み計画などが必要かと思う。
- ・ 調和するということがどういうことかをしっかり共有していきたい。
- ・ 届出対象行為の規模については、きめ細やかに行ってはどうか、ということだが、これについてどうか。

(佐藤委員)

- ・ 届出対象行為は細かいのは良いが、ガイドラインについては、具体的にわかりやすいものにしていきたい。
- ・ ガイドラインは、届出されたものをチェックする基準になるものと思われるため、ガイドラインを建主や設計者などがしっかりと理解してくれれば、変なプランは持ってこないと考えている。
- ・ ガイドラインがしっかりしていれば、揉めることも少ないと思う。

(辻井部会長)

- ・ それぞれのエリアにかかっている方向性やガイドラインについて、しっかりと理解して、1つ1つチェックできれば良いと思う。
- ・ ハンドブックみたいなものをみんなで作成し、建主と確認しながら相談ができるような丁寧な仕組みづくりも一緒に考えていく。

(峠ヶ委員)

- ・ ガイドラインの細かいところで、ゾーニングと関わるが、ICや新幹線駅ができることで、西側も重要になってくると感じている。
- ・ 道道俱知安ニセコ線の交通量も増え、旭ヶ丘公園の利用も増えると思う。

- ・ ガイドラインには道道倶知安ニセコ線と西3丁目と旭ヶ丘公園のところも含め、整合性を持たせた方が良いと思った。

(辻井部会長)

- ・ もう少しゾーン同士の関係、周辺との関係を含めた内容で考えた方が良いのではないかということか。

(峠ヶ委員)

- ・ ゾーンの関係性もそうだが、倶知安温泉の方や道道倶知安ニセコ線の西側の方にも建物ができると考えているため、駅前通りや西3丁目通りなどと連動する部分があると良い。
- ・ ゾーニングも道道倶知安ニセコ線の西側まで広げた方が良いのではないか。

(星加係長)

- ・ この部会で検討する主な範囲は駅周辺とし、特に土地の使い方について、どのように景観の全体的な方向を示していくか、色々な方が関わる中でどういう方向性にするかを検討している。
- ・ 旭ヶ丘公園の関係はとても大切であり、緑の基本計画を同時に検討しているため、そちらを中心と考えている。まち会社準備室でも非常に重要視されている。
- ・ 旭ヶ丘公園は駅周辺の緑豊かな場所であるが、クトサンパークやスポーツ施設のことなどの課題があり、この前の検討会議でも旭ヶ丘公園を踏まえた捉え方についてご意見をいただき、考え直さなければいけない時期に来ていると認識している。
- ・ 旭ヶ丘公園と駅周辺を切り離す訳ではないが、いただいたご意見などを踏まえながら、緑の基本計画において旭ヶ丘公園のことを整理していきたい。
- ・ ゾーニングをもう少しICへ伸ばしてはどうか、ということだが、倶登山川を境界として用途地域を設定していることを踏まえ、駅周辺のゾーニングを考えており、建物の集積されるところの景観形成を中心に整理したい。
- ・ IC周辺については、全体の景観計画の中でしっかりと整理、検討していきたい。

(辻井部会長)

- ・ 緑の基本計画の中でも旭ヶ丘公園が重要なものとして扱っている。そこでしっかりリンクしている。
- ・ 市街地の方でも見えるような形にする。

(宮武委員)

- ・ 気になったのは、西3丁目エリアの羊蹄山への眺望へ配慮した建築物の規模、配置というところで、西3丁目エリアの南側への配慮が特に重要になってくると思われる。南側は羊蹄山が眺望できるためルールを厳しく、反対に北側はある意味ルールを緩めても良いのではないかと思っている。
- ・ 駅に近い西3丁目通りは利便性も高く、駅前という条件としてある程度の宿泊施設が建ってくることが想定され、現状の宿泊施設の更新なども想定される。北側と南側を差別化しても良いと思う。

(辻井部会長)

- ・ 再度本日のご指摘を踏まえて、検討していきたい。これから整合性を取る。

(吉田委員)

- ・ 仰角の考え方だが、例えば、駅前通りから新幹線の駅越しにニセコ連峰を見たときに、この仰角

27° や 35° で考えると、ニセコ連峰の頭しか見えないと思うが、その考えはいかがか。

(星加係長)

- ・ 駅前通りに関して、両サイドの歩道における建物の圧迫感に焦点を当てた考え方で整理をしていた。
- ・ もともと駅前通りはおおよそ高さ 10m で建ち並んでおり、高さが抑えられているため、そのようなルールを考えた。駅前通りから駅方面など縦軸の見え方についての考え方はここには含まれていない。

(辻井部会長)

- ・ ご指摘のように、どうあるべきかを考えるタイミングがくるのではないか。
- ・ しっかりと整理していく必要があるため、事例を通して作っていくことも考えられる。

(吉田委員)

- ・ 峠ヶ委員のゾーニングの追加は賛成である。
- ・ 宮武委員からもご指摘があった、駅前の北側は規制を緩めても良いと思う。
- ・ 賑わいにつながると話でもあるため、羊蹄山に面していない部分は思い切った形で、大型物件の建築ができるように考えた方が良い。
- ・ 旭ヶ丘公園の具体的な活用については、緑の基本計画で今後行っていくのか。

(星加係長)

- ・ 旭ヶ丘公園の具体的なプランニングは、今回行っていく訳ではない。緑の基本計画は公園の配置、や方針、方向性をどうしていくか、基本的な考え方をまとめるもの。
- ・ 旭ヶ丘公園は幼児公園の機能だけでなくスポーツなどの機能があり、その機能の維持などが課題となっていることから、全体的な見直しを考えていく時期になってきている。
- ・ 宮武委員からもあった、西 3 丁目通りの北側について検討させていただくが、駅の目の前ではあるため、西 3 丁目通りの北と南で通りとしての一体感を持たせていきたいところもある。なお、ゾーニングの駅周辺北側エリアについては、ある程度中高層や建物も考えられると記載している。

(辻井部会長)

- ・ 佐藤委員からあった、視点場の整理はどうするのか。
- ・ それに対して影響があるのは駅周辺南側エリアであるため、北と南の差別化が図れるのではないか。

(斎藤委員)

- ・ お 2 方のご意見に近いところで駅施設が 2 階建てになり、駅の施設と駅舎の屋上に視点場がつけられるということで、眺望が開ける分、目線の位置が高くなり、西 3 丁目の通り沿いは大切にしなければと感じた。西 3 丁目の前もしっかり見た方が良い。
- ・ 届出対象行為は駅前通りエリアで全行為とあるが、西 3 丁目通りエリアも入れても良いと思ったが、お 2 方のご意見も大切だと感じた。
- ・ 仰角を設けてセットバックするというのは良いと思うが、雪の処理は問題ないか。
- ・ 国道 5 号エリアのセットバックによるゆとりのある建物配置とあるが、それについては景観形成基準などに出ていないが、どうか。

(傍聴者)

- ・ 峠ヶ委員が話されていた、体育館と石倉倉庫、まちの連動性が気になるところ。
- ・ このエリアがゾーニングで1本になっているが、高架でまちが線引きされるため、改善しなくてはいけない。
- ・ 跨線橋があるが、その周辺のスペースをどうするかで、全体のイメージが変わるのでは。
- ・ 市街地に入る部分であるためイメージを決めるべきと考える。今後は跨線橋から市街地に入る部分について、明るいイメージをつくれるところだと思っている。

(辻井部会長)

- ・ 土地利用の話は道道の整備計画とも合わせて、跨線橋と JR の敷地が将来どうなっていくかが絡んでくるため、1つポイントになっていくと思う。
- ・ 今日ご発言が不十分なところについては、差し支えなければ、事務局の方に寄せていただきたい。
- ・ 骨格的なところ、西3丁目エリアの取扱については、もう少し丁寧にと考えている。

3. その他

(星加係長)

- ・ 最後に、今年度の3回目の市街地部会で、次回が最後の予定である。
- ・ 大体の内容は共有させていただいたと思っているが、本日いただいた内容と次回お示しする内容と、もう少し丁寧な検討が必要だと判断した場合には、最後の会議前にもう1度お話しをさせていただきたい。
- ・ そこを踏まえた上で検討し修正しようと考えている。部会長と相談の上、みなさんにお示ししたい。
- ・ 最後につけている資料は、本田委員からのメールで、高い工作物ができる場合のデザイン的なフォロー、まち並みとの調和ということで、みなとみらいのロープウェイが周りに馴染むようにデザインしていると参考事例の情報提供いただいていたものである。

4 閉会