

第2回北海道新幹線倶知安駅周辺整備委員会 開催報告

1. 日時

2021年6月22日（火）15:00～17:00

2. 場所

倶知安町役場 1階会議室



3. 議事

(1) 駅前広場のレイアウトについて … 資料1

(株ドーコン 大川)

- ・資料1について説明。

(木村委員長)

- ・まずは屋内屋外施設について整理したいと思う。屋内屋外施設について、発案者から説明いただきたい。

(柏谷委員)

- ・屋内屋外施設については、具体的な提案ではなく広場の半部くらいのスペースを確保していただくと、今後フレキシブルに考えられると思い提案した。

(本田副委員長)

- ・商工会議所が行っているまちづくり準備室の方から、今後提案していきたい。
- ・車の流れが西口に向かう中、東口の賑わいを作る意味で地域住民が集まるスペースや空間が必要。また、石蔵倉庫を活用した検討が今後どうなるかわからないことから、今後の可能性も含めて、東口に活用できるスペースを確保してほしい。図面の場所に配置してほしいというわけではない。

(柏谷委員)

- ・補足となるが、これまで議論した中で、駅の東側を駅前通りに繋げて、地域住民の賑わいをつくり、その賑わいを駅利用者にも感じてもらえることでまちの活気や雰囲気を変えたい。
- ・賑わいを作るためには、駅前通りだけではなく、駅周辺にもにぎわいを設ける仕組みがあ

ったほうが良いと考えている。

(木村委員長)

- ・駅前広場に賑わいを創出するスペースが必要という提案について、異論はあるか。

→委員からの異論なし。

- ・将来的に賑わいを創出する場所が必要。具体的な議論は、開業までの8年で決めていくという理解で、倶知安町としても良いか。

(清水参事)

- ・問題ない。

(木村委員長)

- ・都市施設の規模を大きくして、賑わいを創出するスペースを包含する考え方もあると思うがこれについてはいかがか。新たに作るよりも都市施設の中に整備する事で、管理は一元化され、合理化に繋がる。

(清水参事)

- ・屋内屋外「施設」となっているが、まずは都市施設を整備した後、将来のニーズに応じて賑わいスペースを確保していく考え方を想定している。

(柏谷委員)

- ・現地視察を踏まえると、屋内屋外施設の場所は駅舎の景観の一部になるため、駅舎デザインと一体で考えていく必要があると思った。

(木村委員長)

- ・本日の議論では、図面の場所に特定せず、賑わいを創出するために有効に使える場所が必要だという共通理解で良いか。

(本田副委員長)

- ・当初は、石蔵倉庫の連続性から道南バス側をたまり空間にする流れであった。ここはまだ確定ではないので、今年中にまち会社準備室で素案を作り上げて倶知安町と議論していきたい。個人的には、倶知安町の将来を考えるとこの場所にスペースを確保しておきたい。

(木村委員長)

- ・本日の現地視察を経て、想定したスケールよりも広く感じたように思う。空きスペースは出てくると思うので、後で考えても良いと思う。

(斎藤委員)

- ・現地を見て、大きなスペースであることを改めて実感した。何かないとただっ広い空間になって寂しいイメージはあるが、今すぐここを活用する議論は必要ないのでは。

(木村委員長)

- ・北陸新幹線新高岡駅のように、後から整備している例もある。
- ・都市施設を増築する考え方の中で、デザインをある程度検討しても良いと思う。
- ・駅前広場改良案が提示されているが、まずは西口と東口の役割分担について意見を交わしたい。
- ・送迎バス、身障者、一般車の駐車場を除いた公共交通は東口にある設定となっているが、この考えについていかがか。

(柏谷委員)

- ・東口にあるバスとタクシーすべてを西口に持っていくことはできないか。東口に置くのは、一般乗降6台と町内の循環バス、タクシー乗り場(一部)にすることで、歩く動線と交通乗り場を分けられるのでは。

(木村委員長)

- ・その場合、東口の利用はどのように考えるのか。

(宮武委員)

- ・具体的なイメージはないが、多目的に使える広場を将来的に可能なスペースを残してはどうか。

(峠委員)

- ・タクシーを東口に配置している理由はなにか。
- ・待ち時間が多いバスは、都市施設側にあった方がいいと思うが、タクシーは待ち時間ないので、西側に持っていくということでもいいのでは。

(清水参事)

- ・市街地方向にタクシー乗り場がある方が、利便性が高いと考えたため。

(佐藤委員)

- ・将来どうなるかはわからないが、何もかも西側にあるよりも、今の利用状況を考えると、町民の利用が多い公共交通は東口にあった方がいい。

(吉田委員)

- ・西側に持っていくと今よりもタクシーの料金が上がると思う。

(本田副委員長)

- ・現在の都市間バスや路線バスの主な利用者は、高校生や通院者。新幹線開業により、バス会社がどのような系統を考えているか把握する必要がある。

(柏谷委員)

- ・個人的には、改良案②のタクシープールを駅前通りにかからないくらいまで左側に広げて、一般車とタクシーの乗降とじゃがりん号を配置してはどうか。
- ・新幹線開業後、今以上に路線バスの敷地が増えるように想像できない。
- ・路線バスと新幹線の乗り継ぎは、そこまで重要なのか。路線バスのプールはここまでいらぬのでは。西口に移動しても良いかもしれない。

(金塚委員)

- ・今のレイアウトだと、バスを待っているときの屋根や壁でほぼ駅前通りが見えなくなると思う。景観が損なわれる。敷地がたくさんある西側へ路線バスを持ってきてもいいのでは。

(佐藤委員)

- ・西側から高速に入る方が、バス会社にとってメリットあるように思う。
- ・俱知安町では積雪荷重2mに設定しているので、安全面を考えると、都市施設でバスを待機するのが良いと思う。

(窪田委員)

- ・地域住民の利便性が高いのは東側、外から単発で来る場合は誘導がわかりやすければ西側で良いのかと。

- ・交通ネットワークを考えると、1台だけ西側で3台だけ東側というのはわかりやすさの面でいかなものか。外から来る場合はわかりやすさが大事、地域住民には利便性の良さが大事であることを踏まえて役割を考えていくべき。

(斎藤委員)

- ・ホテルの車両はバスほど大きくないが、西側が前提か。

(清水参事)

- ・西側を想定している。

(斎藤委員)

- ・新幹線を利用した観光客は、東側に降りたいと思う。バス乗車までの時間は東側で利用したいのでは。大型バスは西側、送迎用の車とタクシー等の中小型のものは東側にしてはどうか。

(木村委員長)

- ・西側には送迎（車体サイズに関わらず）、それ以外は東側に集約すべきと考えている。
- ・倶知安駅は本数が1時間に20本も30本も停車する駅ではないので、賑わいを創出するためには、東側で交通の乗降を多くすることが必要ではないか。
- ・待合の問題、冬は必ず出てくる。都市施設の中に待ち時間にお金を落としてもらえような施設を作るか、商店街の中で時間を過ごしてもらおうような誘導をしていくことが、東側に集める理由。そのために、駅前通りと駅を直結する意味が出てくる。
- ・屋根の問題が出たが、都市施設の中で待つことにより屋根が最小限に抑えられる。タクシープールを寄せて、都市施設からの距離を短くするようにする等、やりようはある。
- ・賑わいを生み出すには、人の流れを分散させるのではなく、集約するのが良いと思う。

(柏谷委員)

- ・斎藤委員にお伺いしたい。普段何台くらい待っているものなのか。バスのサイズについても教えていただきたい。

(本田副委員長)

- ・冬場は送迎バスが3列くらいになる。
- ・冬は、堆雪も多くなるうえに需要も多くなる。ピーク時は20台くらいになると思う。
- ・賑わいという点では、タクシー、じゃがりん号、一般乗降、小型の送迎を配置できると良い。

(吉田委員)

- ・路線バスで山に行くのは凄く少ないと思う。

(木村委員長)

- ・駅からスキー場へ行く手段は路線バス以外になにかあるのか。

(吉田委員)

- ・ホテルやペンション等の送迎。圧倒的にこれが多い。その他は、タクシーかレンタカー。

(木村委員長)

- ・都市間バスや路線バスの既存バスがどれくらい必要なのか、シミュレーションする必要がある。

(ドーコン朝倉)

- ・交通量推計の結果を踏まえて、バスのバース数を設定している。原案は、交通量推計よりも多く設定している。最低は3バースが必要となっている。利便性を高める視点で多めに5バースとしている。

(佐藤委員)

- ・町民のバス利用は、駅まで行かず、十字街から乗って駅を迂回するパターンだと思う。

(本田副委員長)

- ・交通量推計した上で最低3バースと想定している。方面別の利便性を考慮して5バースという絵にしている。各バス会社のバス系統の検討状況を踏まえて、駅前広場を考えていけないといけない。

(ドーコン朝倉)

- ・木古内駅の場合は、開業前直前にならないとバスの本数・ルートは決められないと言われた。倶知安駅についても同じ流れになるだろう。

(木村委員長)

- ・改良案①～③について、意見をいただきたい。

(吉田委員)

- ・たまり空間を西側にもってきてはどうか。お祭りなどでのたまり空間の利用は年に数回程度。西側に移動することで体育館も活用できる。
- ・東側を全て交通に集約し、東側を観光客からの収益性に特化した場としてはどうか。(都市施設の位置は現状の案のままとする。)

(吉田委員)

- ・駅前通りに人を歩かせるならば、交通体系は東側に集約した方が良いと思う。

(本田副委員長)

- ・基本構想は駅を出たら歩行空間があって、そのまま駅前通りにつづくというような考え方だった。

(木村委員長)

- ・ある程度、交通機能を集約する考えが改良案②、分散する場合は①か③となる。
- ・屋内屋外施設のスペース確保ということでは、改良案①～③いずれも確保できるかと思う。

(吉田委員)

- ・町としては、景観よりも収益が大事なのは。西側と東側で分散させるよりも人が集まる東側に集約してはどうか。西側に町民のための施設や屋内屋外施設のスペースを作れば体育館の連動性を考えた時にいいと思う。

(柏谷委員)

- ・基本構想の時は、駅だけでなく、駅前のブロック全体でどう賑わいを生み出すかということを考えていた。

(本田副委員長)

- ・石倉倉庫ははっきりしていないところがある。

(柏谷委員)

- ・駅前の歩行空間を確保した上で、機能を集約することを考えると③案という手もある。

(木村委員長)

- ・改良案③の場合、キャノピーで囲まれている感じがするので、バスの停まる場所を再考して、なるべく景観を確保できるような考え方もある。

(峠ヶ委員)

- ・人の賑わいとなると、車の流れも必要だと思う。
- ・吉田委員の言っていた、東側に集約する内容がわかりやすさと賑わいの点で良いように思う。
- ・眺望は高いところから見れば、1階よりも広く大きく見えると思う。

(吉田委員)

- ・新千歳空港の優位性が今後も続いていくかに疑問を持っている。函館空港から高速道路がつながって、新函館北斗駅まで25分で着くようになったので、新千歳空港よりも函館空港のほうが利便性高まるように思う。
- ・眺望から行くと、函館方面から来る方が眺望良いようにも思う。
- ・都市施設の上に、眺望を考慮したビューポイントを設けると良いと思う。

(木村委員長)

- ・今後、駅周辺で様々な開発が予想される。都市施設の2階からは羊蹄山の眺望が確保できるように配慮してはどうか。

(吉田委員)

- ・沼津駅では屋上を活用し、夏にバーベキューとして活用している。眺望と収益性から都市施設を考えると良い。

(峠委員)

- ・スキー場の送迎で行くと、倶知安駅前通りに立ち寄って電車に乗る人が多かった。
- ・SLが停車していた時は、倶知安駅で降りて駅前通りを周遊していた。

(木村委員長)

- ・議論を進める中で、議論の前半では西側に機能を集約する意見が多かったが、後半では東側に集約してはどうかという意見になってきた。西側に集約説を挙げた方のご意見を伺いたい。

(宮武委員)

- ・全て西側に統一するといいと考えていたが、バス・タクシーが賄えるのであれば、歩行者空間の確保と利活用の視点で行くと、改良案3案でもいいかもしれないと考えが変わった。

(窪田委員)

- ・人駅前通りの繋がりや駅舎デザインコンセプトで挙げている羊蹄の四季の恵みをどのように見せていくかという考えで、駅前軸と羊蹄軸から改良案①がおさまりがいいかと思っていたが、駅前通りの物理的な人の歩行空間を確保しようと思うと、改良案①も当初案も難しい。
- ・交通広場が右側に寄せられれば、広い広場が確保できると思う。これからの時代を考えると、交通広場だけの駅前広場は賑わいという点でないと思う。広がりのある駅前広場が現実的。
- ・羊蹄山については、先ほど2階からの眺望とあったが、利用者が行きたいと思えるような

視点場を設けてはどうかと思う。

(木村委員長)

- ・改良案③が合理的ではあるが、視点場に着目するならば、交通プールが右側にあってもいいのではないかという意見か。

(窪田委員)

- ・その方が、羊蹄山の眺望確保に繋がると考えた。

(柏谷委員)

- ・在来線がなくなった場合、新幹線駅が現駅舎よりも西側に配置される中、当初案にあるようなキャノピーが整備されると、駅前通りまで利用者が足を運ばないように感じた。連動性を考えると、当初案にキャノピーは不要。
- ・奥行が出来るとなると、改良案2, 3は連動性の点でありかもしれない。

(本田副委員長)

- ・駅を出た時に駅前通りへの動線や視線を遮らないことが大前提。その上で、駅前通りへの誘導と賑わいを作るための人の乗り降りの3つがポイントとなると思う。

(木村委員長)

- ・景観をこれ以上損なわないということであれば、左側に交通プールがあっても良いという意見があったかと思う。
- ・キャノピーの位置は、景観を踏まえて今後、案を考えていただく。

(本田副委員長)

- ・今の案には緑がないので無機質に感じる。

(木村委員長)

- ・軽井沢駅や飯山駅での取組のように、植栽は必要だと思う。駐車場の作りについても、ただアスファルトにするのではなく、お金はかかるが工夫はできると思う。新しいバスストップのあり方を提案できるような駅になると良いと思う。
- ・改良案③に対する意見が多く挙がっているが、他、意見などないか。
- ・利用客を考えると、タクシー乗り場に屋根がないことはあり得ないと思う。どういう工夫ができるか。飯山駅の場合は、都市施設の前に車がつくようになっている。倶知安駅でも可能か。

(ドーコン朝倉)

- ・飯山駅のようなやり方は可能。

(本田副委員長)

- ・改良案②に、路線バスと送迎用のバスが入るようにできないか。

(木村委員長)

- ・路線バスが一般のバスと同じ所で運行することを嫌がると思う。

(ドーコン朝倉)

- ・警察からも、避けるように指導される可能性がある。

(本田副委員長)

- ・タクシーとバスは同じでもいいのか。

(木村委員長)

- ・タクシーとバスは問題ないはず。
- ・送迎も東側に持ってきたいということで良いか。

(本田副委員長)

- ・小型の送迎バスを持ってこれたらと思った。改良案③で都市施設側にあるバスをタクシーにするとか。

(ドーコン朝倉)

- ・送迎バスは現在7バース考えており、倶知安町の場合、今以上に増える可能性があるので、送迎をやるのであればきちんと設けるべきだと思う。

(木村委員長)

- ・送迎の「迎」は西口で降ろすのは東口でいいというようなルールを作って、降ろす場所を確保する。利用者は帰りがけに何かを買うことはあっても、行くときはすぐに行きたいと考えると思うので、送と迎を分けて考えても良いかもしれない。

(柏谷委員)

- ・その考えで行くと、改良案③はなく、改良案②のタクシープールを大きくする流れか。

(ドーコン朝倉)

- ・タクシーと送迎であれば、ある程度混ざっても大丈夫かと思う。

(木村委員長)

- ・送と迎を分けたルール作りは、きっちり行う必要がある。

(吉田委員)

- ・一番整備にお金がかかるかもしれないが、一番稼げるパターンかもしれない。

(木村委員長)

- ・駐輪スペースが、駅前広場のいい場所に配置される点について。放置自転車のことも考えて駐輪スペースの配置場所を考える必要がある。

(吉田委員)

- ・高架下は活用できないのか。

(ドーコン朝倉)

- ・高架下を利用する場合、賃料が発生してしまう。

(斎藤委員)

- ・誰が使うのか。

(吉田委員)

- ・夏場に高校生が利用している。
- ・今日も駐輪場に通学で30台くらい止まっていた。

(金塚委員)

- ・通学もあるが、新幹線を利用しない人も集まれるような駅になってほしいと考えているので、気軽に住民が利用できるように駐輪は必要。

(本田副委員長)

- ・そうなると都市施設に導入する機能が変わってくる。公的な施設(例：図書館)を検討するとか。

(柏谷委員)

- ・都市施設とは別の考えとして、西側の滞留空間の活用で検討してはどうか。

(木村委員長)

- ・高架下の両端の空白スペースは利用可能なのか。

(清水参事)

- ・高架下北側（札幌方面）は、JR 施設が入ることとなっている。利用可能性があるのは南側。当初は、南側の高架下すべてを都市施設として活用する案を提示したが、昨年度の委員会では、都市施設は駅と合築して整備してはどうかという段階で議論が終わっている。
- ・都市施設に導入する機能の議論は今年度行う。

(木村委員長)

- ・柏谷委員が提案してくれた、屋内屋外施設が高架下に入ることもなきにしもあらずかと思う。お客さんの利便性を考えると、一カ所に集中していた方が利便性は良い。行き来することに意味があるならば、西と東に分けても良いと思うが、合理性を考えると一カ所に集約することをお勧めする。
- ・改良案②の場合、財源について町としていかがか。

(清水参事)

- ・俱知安町の持ち出しが少ないのは、改良案③かと思う。

(木村委員長)

- ・町としては、本委員会で求められる駅前広場が決まれば調整に向けた動きは可能だが、財源を考えると一カ所に集まっている方がありがたいということかと思う。
- ・2 箇所に分けられない場合、改良案②の意見で挙げた右側に必要な機能を 1 箇所に集約できるかという問題となる。
- ・路線バス、都市間バス、タクシー、送迎、一般も入ってくる可能性がある。一般の駐車場は西側に持ってくる。空間的に可能なのか。

(ドーコン大川)

- ・今の機能をすべて入れるのは、空間的に難しい。公共交通と送迎バスを一緒にすると、事業者側との協議が必要となる。全ての機能を入れて、このスペースに収めるのは現実的ではない。

(木村委員長)

- ・優先事項としては、送迎は西側となり、まちの賑わいにも多少影響出てくるかもしれない。

(本田副委員長)

- ・観光バス等の大型バスは西側、乗用系は東側で法定上問題ないのか。
- ・駅前通りとしてベストなのは、大型送迎はヒルトンくらいなので、小型（20 人乗りくらい）の送迎を東側に配置できると良い。

(木村委員長)

- ・その点を優先させて路線バスを西側に誘導するとどうなるのか、というはある。ただ、この配置となった場合、人の賑わいが西と東で別れてしまうだろう。
- ・公共交通機関と送迎車が東口の半分のスペースに収まるように考えてもらうのが一番の案。

(ドーコン朝倉)

- ・その場合、送迎バスの送と迎を分けるイメージで良いか。

(木村委員長)

- ・送は東口、迎は全て西口という意味。

(本田副委員長)

- ・東口に混在させる場合、西口には観光バスしかない。西口は駐車スペースメインになる。

(ドーコン朝倉)

- ・滞留時間が長い迎の方は、東側に配置しない方がいい。

(柏谷委員)

- ・タクシーも降ろすだけなら東側で良いとならないか。

(ドーコン朝倉)

- ・新千歳空港の売店を例としても、新幹線を降りた人(迎)よりも新幹線に乗る人(送)の方が圧倒的にお金を落としてくれる。

(木村委員長)

- ・機能的な部分でどの程度配置が可能かを精査する必要がある。

(ドーコン朝倉)

- ・改良案②で、送迎の送の機能を持たせた場合のシミュレーションを行ってみる。

(木村委員長)

- ・今日の議論をまとめると、東と西の役割分担としては、東にバス(路線バス・都市間バス)、タクシープールがある、送迎車のマイクロ以下の「送」、送に必要な降場を確保。一般車は、降りるだけは良いが停めるのは全て西。

- ・駅前地域の賑わいの空間や将来的に建物を建てる空間は、都市施設か西側か高架下か、議論の余地は残して置くことを合意。

- ・次回の委員会に向けて、機能を2箇所に分けず、技術的に現実的な配置案を検討する。とうことで良いか。

- ・次の議論としては、広場空間をどのように活用したいかを仕上げていきたい。木を植えるのか、砂利とするのか。

- ・北陸新幹線視察(飯山、軽井沢)で見えてほしい視点があれば、事務局に言っていたければと。

(斎藤委員)

- ・観光客のピックアップ(送迎)をどのように行っているのかぜひ知りたい。

(峠委員)

- ・地元住民が新幹線駅をどのように活用しているか知りたい。

(金塚委員)

- ・駅構内での滞在時間を長くするための工夫を知りたい。

(窪田委員)

- ・駅とまちとの連動性の演出(空間や情報発信等)について知りたい。

(商工会議所 柳沢氏)

- ・来年度、倶知安町の地域公共交通を策定予定で、検討を進めている。バスの乗降場の役割

について、町としての考えが反映できていないのかと思う。路線バスの系統関係も情報はあ
る。それがないと地域公共交通を策定できないので、詳しいダイヤ情報はないが系統図はあ
る。その点を踏まえて、検討を進めてほしい。

(木村委員長)

- ・参考情報も踏まえ、駅前広場レイアウトの再検討を進めてほしい。

(本田副委員長)

- ・できれば倶知安町の各課で横断的に情報を集めて、議論を進めていきたい。
- ・景観検討委員会との検討状況も随時、共有しながら進めていきたい。

(商工会議所 柳沢氏)

- ・公安委員会からの指摘で後戻りのないように、検討を進めていただきたい。

(本田副委員長)

- ・今の駅前広場の形状はアウトなのか。

(清水参事)

- ・道路構造令に準拠しながら検討を進めていきたい。

5. 閉会

以 上