

## 第3回北海道新幹線倶知安駅周辺整備推進委員会 開催報告

### 1. 日時

2021年8月3日（火）15:00～18:00

### 2. 場所

倶知安町役場 2階会議室



### 3. 報告事項

#### (1) 北陸新幹線駅（軽井沢駅、飯山駅）の視察結果について … 資料1

（倶知安町 植田係長）

- ・資料1について説明。

#### 4. 議事（1）都市施設への導入機能と配置イメージの検討について … 資料2

（株ドーコン 折谷）

- ・資料2について説明。

（木村委員長）

- ・配置については、次回以降議論を進めることになるので、本日は都市施設にどのような機能を持たせるかということを議論して頂きたい。

- ・なお、前提として駅舎と都市施設を合築し、かつ高架下も活用するという形になると思う。

（清水参事）

- ・たたき台として、都市施設と高架下のそれぞれの機能について整理した。高架下は利便性が高いが一方で賃料が発生するという点も考慮して議論して頂ければと思う。

（木村委員長）

- ・鉄道運輸機構では、高架下の活用についてどのようなイメージで考えているか説明頂きたい。

（鉄道・運輸機構 松谷課長補佐）

- ・新幹線駅としては、入口などの配置計画を行う上で都市施設の配置などを含めて柔軟に対応していきたいと思っている。

（本田副委員長）

- ・改札を1階から2階にすることは物理的に可能なのか。

(鉄道・運輸機構 古屋係長)

- ・現在、土木設計は詳細設計中であり、今から設計を変えると大幅な設計変更が必要。開業に間に合わせるとなると難しい。

(本田副委員長)

- ・これまでの委員会での意見として、羊蹄山への眺望に関する意見が多く挙がっている。飯山駅は2階の改札から都市施設側へ誘導する形となっている。前回の現地視察の結果、2階からの羊蹄山の眺望が良い為、2階を経由した方がいいと思った。

(柏谷委員)

- ・線路にホームが挟まれている形であるため、1層増やさなければならないという事だと思う。駅部の2階部分の形についてはっきり示されないまま議論を進めてきた。実際はどうなるのか。

(鉄道・運輸機構 松谷課長補佐)

- ・飯山駅は1階に在来線があったので、その交差を避けるために2階を改札階にした。新函館駅は橋上駅であり、地平部で新幹線が走行するため2階が改札階となっている。
- ・倶知安駅は高架駅ということで、2階に新幹線が走行、1階が改札口といった立体構成となっている。特殊な条件がないため、中層に階を設けることはしてない。

(柏谷委員)

- ・飯山駅のように都市施設を合築する場合、都市施設と駅舎の間はガラス張りのようになるのか。

(鉄道・運輸機構 松谷課長補佐)

- ・鉄道事業者との協議になる。空間が繋がることで、物のやりとりができるようになったり、安全上問題がある場合はガラス張り等の対策が必要となるが、条件をクリアできるならば、飯山駅のように落下しないような対策をし、空間的には都市施設と繋げるやり方も可能。

(本田副委員長)

- ・そもそも駅舎について何も知らない。

(木村委員長)

- ・飯山駅の構造を説明すると、資料1のP.6上の写真にある右側の白い壁が鉄道・運輸機構が整備する鉄道施設となる。改札から出てコの字に曲がってエスカレーターに乗って、都市施設へ降りる構造となっている。2階に合築施設へ行けるルートが出来ると、2階の合築施設へも行けるようになる。
- ・2階の合築施設まで上がる不効率とならないための手段はなにかあるのか。

(本田副委員長)

- ・駅舎の構造によって、都市施設の配置が大きく変わる。

(清水参事)

- ・今後、鉄道・運輸機構と調整させてほしい。

(佐藤委員)

- ・立体的にみると、ホームは3階くらいの高さになるのか。その辺、理解ができるように説明してほしい。

(木村委員長)

- ・飯山は2階と1階の間に中2階があるような形。

(窪田委員)

- ・新幹線の駅が一番大事にしているところは「眺望」。もし、可能性があるのであればホーム階と地上の間に新たに階を設けられないか。

(JR北海道 広田主査)

- ・飯山駅は線路をまたぐので高架橋がものすごく高い。3階がホーム、2階が駅のコルコース、1階が線路をまたぐ部分となっている。倶知安駅の場合、木古内駅のような構造となる。仮に2階部分で都市施設と繋げるとしても、下りホームと上りホームの間に新幹線の本線があるため、繋げるとしても上り側しか繋げられない構造となるかと思う。中2階での整備はできないように思うが、いかがか。

(鉄道・運輸機構 松谷課長補佐)

- ・現時点で結論を出すのは難しいが、線路の高さは決まっているので上げたり下げたりすることは簡単にはできない。その中で高架下にもう1層加えるのは天井高や設備の配置等で可能かという点が疑問。

(JR北海道 広田主査)

- ・JR北海道としては、改札口は1か所しか設けられないという認識を共有させていただきたい。

(柏谷委員)

- ・以前聞いた話だと、自由通路の位置と高架構造と線路・ホーム位置（線路が真ん中にあり、両側がホーム）が決まっているかと思う。前回の現地視察時に、現在の倶知安駅2階が新幹線駅のホームの高さくらいだと聞いた。線路の高さとそこから考えるホームの高さはどの程度か。

(鉄道・運輸機構 古屋係長)

- ・ホームの高さは約10m。レールレベルは約9m。レールレベルは国の認可の関係で変えられない。その中でどうやって対応できるか検証していきたい。

(木村委員長)

- ・今日の議論としては、都市施設にどんな機能を持たせるかということがテーマになる。
- ・まず、観光案内所は必要ということで問題ないと思う。その他、飲食、物販機能などは必要ということで良いか。JR北海道の方で、駅に導入する機能を検討しているのか。

(JR北海道 広田主査)

- ・今時点で具体的なものは一切ない。ただ可能性はある。

(本田副委員長)

- ・飲食については、テイクアウトができるスペースがあればいいと思う。コロナの影響により、振興局のロビーにおいて倶知安町の飲食店の食事をテイクアウトできるイベントを行っている。倶知安駅のスペースを使って、毎日ではなくても食に携われるスペースがあっても良いと思う。

(佐藤委員)

- ・あまり夢をもってしまうと、失敗した時のダメージが大きい。新函館北斗駅もいろいろ店舗があったが、撤退してしまった。立ち食いそばやイトイン等の簡単な軽食・喫茶くらいでスタートすべきだと思う。

(吉田委員)

- ・仮にJRが飲食機能を行う場合、地元と業態が重なる場合は優先権等あるのか。

( J R 北海道 広田主査)

- ・都市施設でやる場合は特に制限はない。

(吉田委員)

- ・飯山駅で、弁当屋を出店しようとしたら J R から出ないでと言われた経緯があったと思う。そういったことがないよう進めて頂きたい。

( J R 北海道 広田主査)

- ・承知した。

(木村委員長)

- ・飯山の時は、事業課との調整があった。弁当の話もそうだが、同じ業種の場合は J R から考えてほしいという話もあった。カフェ機能についてもいろいろと指摘を受けて変更した。高架下にアクティビティセンターを配置しているが、合築している部分の壁を可視化してほしいという要望があった。
- ・開業が近くなって出店が決まり始めるといろいろ調整することは多くあった。

(金塚委員)

- ・ J R の土浦駅が好き。テーマが「1 時間早く駅に着きたくなる待合室。通り過ぎる駅から過ごすことが目的となる駅へ」というもの。どうやって人を滞留させるかということ意識している駅。学生が勉強できるようワンドリンク制のスペースを設けており、倶知安駅にもあったら良いと思っている。
- ・前の会議資料にあった会議室を作るのであれば、ただの会議室ではなく、例えばプロジェクションマッピングや子ども達の絵を飾れるような仕組みを参考にしても良いと思う。

(木村委員長)

- ・観光案内所も複合化したりする例も多くなっている。例えば、カフェが併設された観光案内所やお土産屋の中に観光案内所が入っている等。使われなくなるようなスペースはできるだけなくしたい。事例として何かいい駅があるか。

( J R 北海道 野澤主幹)

- ・駅は必ずしも鉄道を利用する人だけのものではない。旭川の駅を担当したが、改札前が広いスペースとなっており、勉強している学生も多い。人が自然と集まってくるような空間づくりを考慮してはどうか。
- ・旭川はガーデンなど駅の外の空間との連続性も考慮している。

(本田副委員長)

- ・土浦駅は自転車の拠点でもある。土浦駅はかなり広い空間があるので、その空間をどう使うかという背景があったように思う。

(柏谷委員)

- ・倶知安町役場の 3 階やニセコの役場にも眺望する空間があり、いろんな住民に使われている。カフェ機能と眺望を組み合わせたような空間があるといい。
- ・街に出てもらふことも重要だが、吹雪いた時に軽食をとれるような機能は必要だと思う。

(木村委員長)

- ・倶知安駅は将来的に外国人利用が多い駅が想定される。外国人などは時間待ちの時にアルコール飲むことも多い。売上を上げるという点では、アルコールが飲めるスペースは必要かと思う。

- ・飯山駅2階の眺望部分はカフェの予定ではなかったが、カフェを整備したことで年間1,000万円を超える売上となっており、観光案内所の運営費に回っている。アクティビティセンターでレンタルしている自転車は約60台あるが、全て出払う時もある。収益性の面も着目することが必要。

(窪田委員)

- ・市街地の周遊促進ということが大事な方針だったと思う。駅は公的な場所なので、人を惹きつけられるような場所にして人を集める。その人達を商店街へ誘導し、お金を落としてもらえそうな流れになると良いと思う。そういった意味で市街地に不足している機能をここで担うということも必要。・旭川は家具のまちということで、家具の展示もある。外の目から見ると倶知安らしくアウトドアが楽しめるような機能を設けることも必要ではないか。

(宮武委員)

- ・町民目線だけでなく、荷物が多い外国人がストレスなく動きやすいような動線の確保が必要。
- ・新幹線開業時には、紙媒体の情報発信は少なくなるように思う。パンフレット等の情報発信スペースは少なくてもいいのではないかな。10年後を見越して検討していく必要がある。

(木村委員長)

- ・ロッカーなどについては、どのような検討になるのか。

(鉄道・運輸機構 松谷課長補佐)

- ・機構はスペースを用意するので、要望者がロッカーを設置するというようなことを想定している。

(本田副委員長)

- ・VIP向けの待合スペース的なものも必要だと思うが、その点どうなっているのか。

(吉田委員)

- ・スペース的には必要だが、本当にできるのかという問題もある。新幹線利用者が、VIPルームを使うのかという問題もある。超VIP層になると、プライベートジェットでの移動になる。そう考えるとJRのVIPルームを使う層はそんなにいないのではないかな。
- ・自転車を使う人などにとっては、シャワールームも必要かもしれない。

(木村委員長)

- ・参考として軽井沢の駅では、皇族が使うVIPと普通のVIPが使うところの2種類があった。

(柏谷委員)

- ・キッズスペースとアウトドアのレンタルについては、まち会社準備室として、駅周辺でやりたいという構想がある。
- ・駅に行政機能（機械で住民票等を発行するようなイメージ）があってもいいと思う。

(本田委員長)

- ・ICT化されて、10年後は行政手続きも大きく変化しているのではないかな。

(清水参事)

- ・行政機能については、今のところ想定していないが、そのような機能であれば考えたい。
- ・VIP対応については、現時点で、鉄道事業者サイドの検討事項ではないかと考えている。

(木村委員長)

- ・JR系のコンビニなども入ってくる可能性がある。その場合、キャッシュディスプレイ機能がある。
- ・もし行政機能が必要だったとしても観光案内所で代替できる可能性もある。

(金塚委員)

- ・海外旅行行った時に地元の手料理みたいなものに関心がある。飲食だけでなく、「料理教室」的な学びの機能があつたら面白い。
- ・自転車についても地元が穴場を教えてくれるような機能があれば面白いと思う。

(佐藤委員)

- ・海外から来た人に観光案内できるような機能は大事。
- ・特に、俱知安駅近隣自治体を含めた、広域的な魅力を発信するような機能は重要。

(柏谷委員)

- ・コインロッカーと表記するだけでは、後々、大型荷物を持った利用者を想定していることが抜け落ちる可能性がある。このため、議論する資料には、明確に明示していくことが必要。

(木村委員長)

- ・導入機能について、単体で示すだけでなく、複合的な利用についても示してもらいたい。最新型のインフォメーションセンターなども検討して頂ければと思う。
- ・土産品については何か意見あるのか。

(吉田委員)

- ・ラッキーの売り場みたいなものでいいと思う。商品については、羊蹄山麓全体で考えていけばいいと思う。

(木村委員長)

- ・もし、何か気付くことがあれば後から連絡頂きたい。

(本田副委員等)

- ・中2階のスペースについては、都市施設で工夫が必要なことがあれば合わせて検討頂きたい。

(鉄道・運輸機構 松谷課長補佐)

- ・了解した。今後スケジュール的なことも含めて俱知安町と協議させていただきたい。

## (2) 駅舎デザインコンセプトに関する要望書の検討について … **資料3**

(株ドーコン 折谷)

- ・資料3について説明。

(木村委員長)

- ・今年度中に要望書を出すというスケジュールになっている。今後の委員会の議論を通じて要望書をつくっていくということになる。
- ・コンセプトをつくった時のイメージと文章が合致しているかどうか意見を頂きたい。

(柏谷委員)

- ・文章中の「交わり」は「融合」の方がいいと思う。
- ・「将来に向けたまちづくりのシンボルである」というようなことも盛り込みたい。

(吉田委員)

- ・「交わり」は、「交流」の方が語呂がいいのでは。

- ・自然と調和したというフレーズがあるが、周囲の自然に溶け込むのは無理がある。  
(金塚委員)
- ・交流することによって、駅利用者の意識が高まるようなことを表現できないか。  
(木村委員長)
- ・高度な交流というイメージか。  
(佐藤委員)
- ・交流することによって、この地域をまた訪れたくなるようなことを表現したい。  
(宮武委員)
- ・「交流」というと「何かしなければいけない」というイメージがある。地域住民と来訪客が行ったり来たりすることで新たな賑わいができるので「行き交う」という表現はどうか。  
(柏谷委員)
- ・そういう意味では、「出会い、成長する」などといった文章ではどうか。  
(ドーコン朝倉)
- ・サブタイトルにある「出会う駅」を説明することを念頭に置いてこのような文章にしている。  
(清水参事)
- ・「地域住民と来訪客が出会い、交流を重ね」というのはどうか。  
(本田副委員長)
- ・「そもそも賑わいの拠点」でいいのか。  
(木村委員長)
- ・本日の議論を整理してもらって次回改めて検討したい。  
(清水委員)
- ・事務局で素案を検討した上で意見を頂きたい。

### (3) 駅前広場レイアウトの検討について … 資料4

- (株ドーコン 大川)
- ・資料4について説明。  
(木村委員長)
- ・前回議論にあった宿泊施設等の送迎については西口にするという前提。その他まず質問等あれば。  
(佐藤委員)
- ・キャノピーは設置ありきで考えているのか。  
(清水参事)
- ・町としては雨天時、降雪時の歩行者の利便性を高める上で必要と判断している。  
(佐藤委員)
- ・バスを待つ人はあまりいないのではないのか。  
(本田副委員長)
- ・前回までの議論で、新函館北斗駅や飯山駅でも後から付け加えたという経緯がありこのようになっている。  
(吉田委員)
- ・石蔵倉庫の可能性はどうか。また、こども向け施設の可能性を考えると2つと

も難しいのではないか。

(本田副委員長)

- ・石蔵の活用については、アクティビティセンターとこども向け施設を検討している。ただ、施設配置を踏まえて考えていくこともあるので、そこまでこだわらなくてもいいと思う。
- ・駅自体が拠点なのではなく、駅周辺が拠点となるように考えていきたいと思っている。
- ・A案の賑わいの評価項目は、「×」というより「△」くらいではないか。

(吉田委員)

- ・都市施設の奥行きをみると、10mくらい。使い勝手が悪いのではないか。

(窪田委員)

- ・駅前通りの軸と羊蹄山・石蔵倉庫に繋がる軸の2つが大事だと思う。
- ・駅前通りの繋がりについては、A案の方がいいがB案でも歩道部分はつながりができている。アイストップという意味ではA案はもちろんだが、B案でも実現できている。
- ・一方、羊蹄山への眺望の軸を考えるとB案がいい。遠景の羊蹄山、中景の市街地に加えて、近景のしつらえが可能になる。

(吉田委員)

- ・大型車の出入りを考えた時、西3丁目通りの交通量が大きくなると思う。その場合、AとBはどちらが良いのか検討したのか。

(清水参事)

- ・平成25年度に北海道が実施した調査では、開業時に西3丁目通りの交通量が1日あたり約1,000台という予測となっている。信号を設置するためには、1時間あたり300台以上が基本だが、駅前通りという状況を考えるとB案では信号設置される可能性がある。一方、A案は信号処理が難しいと思う。

(吉田委員)

- ・花園の開発やヒラフへの往来などを考えると、西3丁目通のことを配慮した方がいい。安全面のことを考えると信号ができるB案か。

(本田副委員長)

- ・跨線橋がなくなれば、駅前通りを使う交通はかなり減る可能性がある。

(清水参事)

- ・なお、先ほどの交通量の需要予測結果だと駅前通りが約3,200台という結果になっている。

(本田副委員長)

- ・安全性を考えるとB案になるか。

(柏谷委員)

- ・駅前通りの眺望を考えるとA案がいい。羊蹄山への眺望については、ホテルで隠れてしまう部分も多い。
- ・石蔵倉庫との連携についてもどちらの案もそんなに変わらないのではないか。
- ・交通の安全性(信号機の設置)の点では、羊蹄山麓だけでも10年後には5,000人も人口が減少すると予想されている中で、路線バスの需要も少なくなるのではないか。

(佐藤委員)

- ・駅前通りとのつながりを考えるとA案がいい。バスは現時点で1日5~6便くらいしかないもので、ずっとバスが停まっているということはないように思う。大型車両が西3丁目通から

南2条通りに出ても、路線バスを考えると支障ないように思う。

- ・町内循環バスを路線バスの方に集約してしまえば、キャノピーの延長も少なく済むのではないか。
- ・車の出入りだけではなく、駅前通りの正面にスペースが出来ると町のイベント（じゃがまつり等）に使いやすいではないか。

(金塚委員)

- ・B案が良いと思っているが、バスの進入部分が急カーブとなっている点が不安。
- ・倶知安駅のテーマが羊蹄山なので、羊蹄山の眺望が確保できるのでB案がいい。

(宮武委員)

- ・A案がいい。駅から駅前通りが見える。
- ・A案・B案共に、3台の一般乗降スペースのためにこのようなスペースが必要なのか疑問。西3丁目通りに停車スペースを設ければ、除雪の問題なども回避できるのではないか。
- ・利便性を考えると、路線バスプールの西3丁目通り沿いの部分を活用してもいいのではないか。
- ・視点③のイメージ図に羊蹄山が描かれているとイメージしやすいと思う。
- ・西3丁目通りからの侵入については、A案・B案共に同じようなカーブを曲がることになるので、信号機を設置できるかどうかで解決できるのでは。そう考えると、駅前通りと駅の歩行動線を確保できるA案が良いと思う。
- ・倶知安町としては、西3丁目通りをどのように活用していきたいかの考え方を聞かせてほしい。ひらふ地区に行くにしても西3丁目通りを重要な道路として考えているのかどうか、それとも従来通り駅前通りを使うことが倶知安の動線として重要と考えているのかを教えてください。

(清水参事)

- ・将来的には、高速ICができて跨線橋がなくなれば間違いなく交通量は増えると思う。ただ、開業時までには拡幅というのは現実的ではない。
- ・このような状況の中、A案については、西3丁目通の南側からバスが左折すると進入するのが難しい。

(木村委員長)

- ・西3丁目通に停車帯を設けると渋滞の可能性がある。軽井沢駅では、コインパーキングを整備している。

(柏谷委員)

- ・駅前通りと駅前広場の連続性は確保していただきたい。

(後志総合振興局 寺山課長)

- ・路線バスの関係で1点説明させていただく。在来線がなくなった場合、路線バスに置き換わる。倶知安駅から札幌方面が13往復、ニセコ方面7往復。これが置き換わるとなるとかなりのバスが増便になると予想されている。
- ・現在、後志全域の地域公共交通計画を作成している。秋までにはどの程度のバスの便数になるか想定する予定。

(木村委員長)

- ・今日は結論でないということで構わないか。

(清水参事)

- ・できれば、8月中にもう一度協議する機会を設けさせていただきたいと思っている。

(本田副委員長)

- ・A案の場合で、「大型車の進入ができないか」「キャノピーを取り除く案」を検討してもらえないか。

(佐藤委員)

- ・俱知安町の都市計画道路網も含めてバス路線網を再検討して頂ければと思う。

(柏谷委員)

- ・小樽のようにパースを作成して議論したい。

(ドーコン朝倉)

- ・何種類もつくと費用がかかる。

(本田副委員長)

- ・具体的なイメージ見ないと議論はできない。

(木村委員長)

- ・イメージ図の掲載については、事務局で再検討していただくこととする。

## 5. 閉会

以 上