

第9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

2022年8月3日（水）14:00～16:45

2. 場所

倶知安町総合体育館 2階研修室



3. 報告事項

(1) 要望書の手交式について

(倶知安町 西村主事)

- ・要望書について説明。

4. 議事

(1) 西口広場計画について… **資料1**

(倶知安町 西口主幹)

- ・資料1について説明。

(斎藤委員)

- ・前回の会議で、駐車場の台数を200台以上としている算定の根拠についてお伺いしたが、それは本日教えていただけないのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・200台以上としているのは、平成25年度に推定したものを根拠としている。倶知安駅の乗降客数はピーク時で2,330人/日となる。ここで、倶知安駅から乗車する人数が1,175人/日、町民が駐車場を利用する割合が2.7%、倶知安町以外の圏域内の利用者が駐車場を利用する割合が19.8%ということで、倶知安駅の利用者の22.6%が車で来られるという予想になる。これらを踏まえ、トータル200台弱になると考えている。

(木村委員長)

- ・長期で停めておく車については考えられていないのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・倶知安町民以外の利用者の 19.8%に含まれるのではないかと考えているが、明確に長期利用として分けてはいない。

(斎藤委員)

- ・あまり理解が出来なかった。町民の 19.8%に値するという事なのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・倶知安町民が駐車場を利用する割合が 2.7%、町外の方が駐車場を利用するであろう割合が 19.8%。これらを足すと 22.6%になる。

(ドーコン 朝倉)

- ・1,175人が倶知安駅から乗車するとして、そのうち約30%が町民、約70%が町外となる。町民利用の約30%のうち、自動車利用率が約10%。約30%×約10%で、1175人のうちの2.7%に相当する。町民利用の自動車分担率についてはこのような計算となる。
- ・町外利用は、約70%のうち約30%が車を利用する。約70%×約30%で、1175人の約20%となる。
- ・この町外利用による約20%と、町民利用による約3%を合わせると、自動車分担率は22.6%。1175人×22.6%で、さらに平均乗車人数1.3人/台で割ると、204台という計算になる。

(斎藤委員)

- ・そうすると、あくまでも在来線倶知安駅の利用状況から想定されているということか。新幹線開業後の駅の利用者数とは異なるということか。

(ドーコン 朝倉)

- ・圏域外からの利用が増えるだろうということで、新幹線開業後の利用圏の拡大を加味した数字ではある。

(木村委員長)

- ・推計された数値は、平成25年度時点の乗降客数ではないということでしょうか。

(ドーコン 朝倉)

- ・そのようになる。
- ・平成25年度当時の将来人口や、観光入込を加味した数字となっている。

(木村委員長)

- ・仮に恒常的にキャパシティが足りないとすると、周りに土地はあるということでしょうか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・くとさんパーク北側の駐車場で確保できると考えている。

(佐藤委員)

- ・立体駐車場の整備費は、現在の仮定では約10億円とのこと。鉄骨造では耐用年数が普通34~5年と言われているが、10億円を34年で割ると2,900万円/年。ということは、1年間の除雪費よりも高くなるのではないかと思う。2,400万円×34年で、8億1千600万円で済むという話。さらにいうと、34年間建物を維持するための費用が全く算定されていないが、34年も経てば、逆ピラミッド型に維持費が増えると思う。その辺りのコストの balan

スを考えると、町外から来られる 170～180 人の駐車場を整備することにコストを掛けるべきなのか。それとも東側には空き地があるが、民間による活用を期待するということはないのか。あくまでも公共で駐車場をすべて用意しなければならないのか。建てるとなれば、景観が邪魔しない目立たない場所で作ってほしい。

- 例えば札幌のバスターミナルは、冬期間だと外で待つのが辛く、バスターミナルを使いたくないと思った状況がある。冬期間の雪や寒さも考慮して検討して頂きたい。
- コスト面から言うと、現在の倶知安町に合わせて、次期に整備するという形が正しい考えではないか。

(本田副委員長)

- 8 ページの立体駐車場について、左に立体イメージの図があるが、この 3 階の天井部分の高さとホームとの関係はどうなっているのか。

(倶知安町 西口主幹)

- 立体駐車場 3 階の屋根の高さは、13～14m 程度であると想定している。駅舎のホームから見ると、ちょうど屋根が見える状況となる。

(本田副委員長)

- 東口の都市施設と同じような状況なのか。
- 個人的には⑦案が良いと思っている。景観については果たしてそこまで重視すべきか、と思っている。以前、鉄道・運輸機構により東側ホームのイメージ図を提示されていたが、ガラス張りで羊蹄山が見えるようになっていた。このイメージと同じ手法をとれば、降りた時にニセコ連峰や旭ヶ丘方面が見ることが出来る。利便性、雪の対策、駅舎に近いということ。これらとのバランスを考えなければならない。コストについても、15 億円を全部自腹で町が負担するのか、その予算建ての中でどういったことが出来るのかということも含め考えなければならないと思っている。

(柏谷委員)

- 立体駐車場の有無に関しては、私はあった方が良いと思っている。やはり新函館北斗駅や他の事例を見ると、近さと、雨に濡れるのが無いということが必要。旅行先の手荷物の懸念をみると、個人的には立体駐車場の方が良いと思っている。
- 1 点質問がある。⑦案だけ台数が考慮されているのかが分からない。立体駐車場が 2 階、3 階となった時、ワンフロア何台位になるのか。

(宮武委員)

- 立体駐車場には賛成であるが、200 台の駐車場が立体駐車場として必要なのか。例えば⑦案で見ると、ワンフロアだけの立体駐車場にして、残りはこの緑の部分でカバーするなど、雪を考慮すると 200 台丸々必要なのかということも考えるべきなのかと思う。数を少なくしたところで 1 台当たりのコストが上がるかもしれないが、必要な立体駐車場の数を考慮した方が良いと思う。

(吉田委員)

- 私も⑦案の立体駐車場が良いと思う。
- 飯山駅にも同じような立体駐車場があったかと思うが、稼働率や参考となる数値はあるか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・立体駐車場に決定した際、調査したいと考えている。まだ調査はしていない。

(木村委員長)

- ・肌感覚で言うと、長期で駐車している人は1割位いるのではないかと思う。立体駐車場と平面駐車場とで料金が異なるので、冬期の場合立体駐車場が多く、無雪期は平面駐車場が使われている。飯山駅の場合は使い方が上手で、立体駐車場の方が利便性が高くなっている。

(本田副委員長)

- ・料金はおいくらなのか。

(木村委員長)

- ・平面駐車場で500円/日位、立体駐車場で700円/日程度だったかと思われる。

(斎藤委員)

- ・眺望の面がやはり気になる。恐らくそこを考慮して作られたのは⑦案だと思う。やはり駅を降りた視覚の中に立体駐車場が入って来るようなことは、出来るだけ無くした方が良いと思っていた。⑦案では、利用者の利便性も考慮された上で、眺望の面も気にならないと思う。
- ・あとはコストの面がどうしても膨らんでしまう。JR敷地支障面積というものがあり、⑦案は支障面積も小さいので一番お得に見える。⑦番以上に経済的に優位なのであれば、①、②案の立駐なしが良いと思う。

(窪田委員)

- ・立体駐車場の方が便利であるが、離れた場所にある立体駐車場というものはあまり使われなくなるのかと思う。立体駐車場にするならばとことん便利にして、料金を採れるような形にして、コストに反映できる方が良い。立体駐車場があった方が便利だと思うので、そのような検討をお願いしたい。

(本田副委員長)

- ・どの案にもJR支障敷地面積がある。借りるのか買うのか、現段階ではどのような扱いなのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・まだ正式な協議はしていないが、1,500㎡というのは最低限かかる部分。買うか借りるかは今後の協議になる。

(峠ヶ委員)

- ・新幹線利用者だと数日停めるといふことがあると思う。20年倶知安に住んでいる実感として、数日車を動かさなければ、雪が溜まり動かすのが大変になる。立体駐車場でなければどうやって駐車の問題を決めるのかが気になった。
- ・以前在来線の車庫を見た時、流雪溝を上手く利用できないかと気になった。
- ・もちろん立体駐車場の方が良いのだが、コストのほか、平面駐車場の除雪の問題などもある。民間の立体駐車場を誘致するような、そういうところも考えても良いのかと思った。

(本田副委員長)

- ・駐車場をすべて地下にしたらどうなるのか。

(木村委員長)

- ・前回の議論では、地下にすると3倍～4倍のコストが掛かるという話があった。

(吉田委員)

- ・絵空事だとして聞いて頂きたいのだが、⑦案を支持するとき、緑の部分は空間として使うことが出来ると思う。将来的に二次交通でバスの運転手が足りないといった支障が出て来た時、ゴンドラをここ起点に出すとか、スペースとしての活用も考えておく面白いと思う。①案の駅周辺の区域図を見ていると、ここから仮にゴンドラが出て行くと、町有地を多く通るので、将来的に設置も楽ではないかと思う。バッファーとして残しておくという面でも、⑦案にすべきだと考えている。

(木村委員長)

- ・仮に⑦案のような合築をした立体駐車場があったとすると、下関駅のようなコンクリートの無機質な建物よりは、建物自体を緑化すると倶知安町らしいのではないかと。仮に立体駐車場になった時、ロータリーが寒々しいというご意見もあったが、デザインを工夫する等可能性はあると思う。

(佐藤委員)

- ・立体駐車場にするとしたら、緑化は非常に良いと思う。地下一階、地上一階で小山のような緑化をした、公園にもなる立体駐車場が倶知安町の自然らしくて良いと思っていた。そのような発想もあって良いのかと思う。もし立体駐車場にするのであれば、その辺りも考慮していただきたい。

(木村委員長)

- ・長沼町の駐車場は、まさに上が緑地になっていて地下が駐車場になっている。このような発想も悪くないと思う。
- ・平面駐車場ではなく、③～⑦案で議論をしたいと思う。そのほかに意見はあるか。

(柏谷委員)

- ・⑥案について、④案の図面に⑤案の道を配置すると⑥案のようになる。道の可能性も残してほしいという思いがあり、追加して頂いた経緯がある。

(木村委員長)

- ・もう一度⑦案について確認だが、これは何層なのか。
- ・駅からの眺望も妨げないと理解してよろしいか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・⑦案は、1階はロータリー広場、2、3階は立体駐車場となる。外から見ると3層に見える。
- ・そのようになる。

(柏谷委員)

- ・⑦案の台数のイメージを頂けるとありがたい。

(倶知安町 西口主幹)

- ・台数は200台以上と想定しているが、そこまでの中身は詰め切れていない。200台以上を満たせば、その中でいろいろ工夫した使い方が出来るのではないかと考えている。

(木村委員長)

- ・本日は位置を概ね決める。コストパフォーマンスを見ながら台数を出していき、次回に提案いただくことになると思う。位置、利便性、合理性を議論していただきたい。
- ・仮に、立体駐車場をもう少し小さくする、大きくするというのは可能なのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・ロータリー部分は変えられないが、立体駐車場部分の大きさについては検討の余地がある。

(木村委員長)

- ・デザインや設計については決定していないのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・それもこれからになる。

(鉄道・運輸機構 塩川課長)

- ・7番の立体駐車場は、高さ何m位になるのかを確認させていただきたい。

(倶知安町 西口主幹)

- ・大体13~14mと考えている。

(鉄道・運輸機構 塩川課長)

- ・ホームの高さが10mなので、ホームから見ると駐車場が壁になって見えると思います。

(ドーコン 齊藤)

- ・バス回しをするための高さが必要になるので、1階が高く、2階、3階が必要になると、13m位になる。今回ホームの高さが10mということで、11.5mくらいのところを目線があることになる。これを下げようとする場合、例えば2層で終わらせるようにする、3階建てにして屋上を冬は使わないようにする等が考えられる。台数と計画とは、このバリエーションの中で検討されるのが良いと思っている。

(木村委員長)

- ・そうすると、⑦案の中で概ね合意されたように思われる。解決の方法は次回提案いただくということによろしいか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・今日いただいたご意見を基に、ホームからの見え方についても検討したいと思っている。

(吉田委員)

- ・立体駐車場の天井の上に、冬期間は雪をそのまま堆積させていくのか、溶かすのか。その辺りはどう考えられているのか。

(倶知安町 西口主幹)

- ・最低限、雪庇が起きないように溶かすことになるかと考えている。

(吉田委員)

- ・夏場に屋上を開放できるようにしてほしい。じゃが祭において花火を見るための最高の場所になる。

(本田副委員長)

- ・大半が「立体駐車場が良い」としている意見の中で、どうコストを抑えられるかということも調査しておいた方が良い。自分が知っている事例では、立体駐車場の1階にレンタカ

一屋が入っている。倶知安町においても近隣にレンタカー屋を建てようとしている中で、こうしたことも視野にいれながら、運営のシミュレーションを同時進行しておいた方が良い。ある程度の目途も、町長も含めて共有した方が良いと思っている。

(柏谷委員)

- ・駅舎のデザインと全部ひっくるめてデザインをしてもらうのか。そう考えるとタイトになるのではないかと考えている。

(倶知安町 西口主幹)

- ・そこまで詰められていない、合築に見せられるような立て方が出来ればと考えている。

(木村委員長)

- ・他の駅で、合築が決まっている時の駅舎デザインの決め方の例などはあるか。

(鉄道・運輸機構 塩川課長)

- ・倶知安町の方でも設計会社と契約することになると思うが、それが同じであれば調整して、一体となるようなデザインを考えていきたい。

(窪田委員)

- ・色々検討していく中で、やはり台数を増やすために夏だけは上に停める、というようなことは絶対にしないで頂きたい。
- ・全て屋根にかかる快適なバス待ちになると思われる。ちょうど現在の案の三角形の広場部分が、人が溜まる場所になると思う。ここで人が滞在できるように詰めていただくと嬉しい。

(木村委員長)

- ・11 ページにバスバースの例が出ている。これをどのようにすると寒々しくなく、快適な空間が演出できるのか。ドーコンに良い事例を見つけていただき、勉強することになると思う。
- ・(1) の議論については、立体駐車場、平面駐車場のコストについて比較検討して貰うということ、立体駐車場になった場合には基本的に⑦案で進めるが、駅舎とのデザインも含め、駅舎からの景観や建物自体の空間の作り方なども検討するというところで、これらを宿題にさせていただくということよろしいか。

(一同)

- ・異議なし。

(2) 都市施設の基本構想について… 資料 2

(倶知安町 植田係長)

- ・資料 2 について説明。

(木村委員長)

- ・自由通路の開放時間について、単刀直入にご意見を頂きたい。
- ・24 時間開放するという点について異論はあるか。

(一同)

- ・異議なし。

(木村委員長)

- ・では、24時間開放する方向で検討していくということでお願いしたい。
- ・4ページに3つの案が示されており、それぞれメリット、デメリットが挙げられている。私の考えとしては、左側に観光案内や物販等の機能を持ったとすると、それぞれ開放時間が異なって来ると想像されるが、その中でどう扱っていくかについて議論をして頂きたい。

(柏谷委員)

- ・個人的にはC案が良いと思っている。立体駐車場が⑦案のような形になると、風除室の数はA案、B案で変わらないと思う。自由通路を抜けた先がバス待ちになるが、B案は寒々しいイメージになると思う。使い勝手と、温かみの連続性を考えると、C案のようなイメージが良い空間になるのではないかと思った。

(木村委員長)

- ・8mという自由通路の幅が、一体感を保てる幅なのかということも検討しなければならないと思う。

(窪田委員)

- ・出入口で風除室を設ける理由は分かったが、風除室が無い場合は一枚扉が付くのか。

(木村委員長)

- ・自動ドアが付くことになると思われる。

(窪田委員)

- ・完全な外という空間ではないのか。

(木村委員長)

- ・館内の通路というイメージになる。
- ・シミュレーションした図面を見る限り、この前に庇は出ていないということによろしいか。
- ・西側との接続は、合築に近い形の駐車場になるため心配無いということか。

(倶知安町 植田係長)

- ・庇は出ていない。
- ・駐車場とは、屋内に近いイメージで行けることになると思われる。

(吉田委員)

- ・別紙の寸法を見ると、通路幅が12mということになっている。これは7~8mまで絞れるということか。

(倶知安町 植田係長)

- ・当初、柱幅ということで12mの自由通路を配置していた。前回議論では通路幅としての12mについて検討いただき、通路幅としては7~8m確保すれば他の使い方が出来るのではないかと議論していただいた。図面上、柱幅ということでグレーで寸法を示している。

(吉田委員)

- ・12mあっても良いのではないかとと思っている。12m幅あれば、催し物が企画できるのではないかと思った。

(柏谷委員)

- ・情報発信機能を自由通路側に置いたとき、自由通路にも展示するものを出すようなイメー

ジであったと思うのだが、これは他所の事例の話だったか。そういう意味合いがあるのであれば、通路として残る幅は意外と狭くなるので、幅が広い方が良いのかと感じた。

- ・催し物という話があったが、中学生からはストリートピアノが欲しいという意見が出ている。

(木村委員長)

- ・冷暖房は入らないエリアなので寒いし暑い。くつろぎの空間として使えるのは夏前後か、冬になる前であると思う。例えばマルシェ等のイベントを開催するとしても、常設よりは仮設で設置できるようなものが良いのかと思っている。

- ・自由通路の幅は現時点で決定されなくても良いか。柱のスパンは12mで決まっているのか。

(倶知安町 植田係長)

- ・柱のスパンについては12mで確定している。自由通路の幅についてはもう少し検討できるのかと考えている。

- ・参考までに、役場の1階ロビーのカウンター間が5.5mとなっている。仮に12mとなれば今の役場廊下の2倍以上となる。通路としては当然、バリアフリーも考慮した上で議論を進めていかなければならないと考えている。

(木村委員長)

- ・地下歩行空間のような使い方のほか、既存の新幹線駅でも色々な使い方がなされているので、もう少し研究しても良いのかと思っている。あまり先延ばしにしないうちに、24時間空いている自由通路の使い方を議論したい。なにか良い事例があれば、面白いものを探して頂きたい。

- ・どのように使い分けるかについて、4ページの3つの案をもう一度見て頂きたいが、私はここに一体感を持たせるのはかなり厳しいと思っている。

(本田副委員長)

- ・改札側は、自動ドアで自由通路へ入って来るのか。

(鉄道・運輸機構 塩川課長)

- ・通常はドアが設置される。冷暖房がないので、扉が必要になると思う。

(木村委員長)

- ・上越妙高駅は改札を出てから自由通路まで扉が無い。自由通路も広いという認識がある。

(鉄道・運輸機構 塩川課長)

- ・基本的には扉を付けるという考え方。

(柏谷委員)

- ・インバウンド観光勉強会からの報告では、宿泊施設と連絡を取ることが出来るような事例があったと思うが、あのような機能を置く場合、どの辺りに設置するイメージであるのか。

(吉田委員)

- ・例えばパークハイアットと提携してスペースを用意する場合を考えると、自由通路ではないと思っている。ゆったり滞在できるようなラウンジ機能のある場所や、軽食を提供できるようなところだと思う。

(斉藤委員)

- ・私も同感。物販機能や情報発信機能のある側だと思っている。
(柏谷委員)
- ・滞在だけではなく、マップを持って山の状況を確認するということもあると思われるが、自由通路で滞在するようなイメージではないということか。
(斎藤委員)
- ・感覚的には、自由通路と滞在機能とは分けるべきだと考えている。空調の効率の問題では、一体にするとかなりコストが掛かるし、それを抑えようとすると待合が寒くなる。やはり別々の機能を配置していくべきだと考えている。
- ・そういう意味で行くと、B案かC案が良いのかもしれない。
- ・やはりC案が良いのかもしれないが、実際に使っていると支障が出てくるのではないかと考えている。想定していない支障としてどんなものがあるのか、と判断に迷っている。
(木村委員長)
- ・C案について細かく説明して頂けるか。
(倶知安町 植田係長)
- ・C案のイメージとしては、基本ベースはA案。A案の中で、夜の使い方として、シャッターや扉で閉鎖することにより、通路としての機能を特化させる形になるのかと考えている。
(木村委員長)
- ・終電まで観光案内所が営業しているのであれば良いが、大体18～19時で閉まるものが多い。観光案内所で一番聞かれることが多いのは二次交通であるが、これが果たせなくなるので、デジタルサイネージ等できちんと交通案内してあげることが必要だと思う。これは自由通路のどこかにあっても良いと思っている。原始的なものとして時刻表を貼っておくということもあるが、季節的や天候により変化がある際にタイムリーな情報が流せるという意味では、どこかにサイネージが必要だと思っている。
- ・また、ホテルの迎いのバスの時刻については基本的にホテル利用する人にしか必要ないが、特に倶知安町においてはそういったサイネージが必要。自由通路の使い方のひとつとして、交通アクセスについての告知をどう見せていくのかということが入って来ると思う。
(ドーコン 齊藤)
- ・計画を作る段階で確認をして頂きたい事項として、自転車の利用があるという前提で考えているということと、何枚扉を出れば外に出られるかということを集中的に見て頂きたい。24時間利用できるとなると、ベビーカーのお母さんだけではなく、自転車の利用もある。その辺りを踏まえ、利便性と連絡性を確認して頂きたい。
(木村委員長)
- ・扉があると便利ではないということになる。そういう意味では、一番扉が少ないのは、風除室がないB案ということになる。
(ドーコン 齊藤)
- ・ちなみに札幌駅などでは、自由通路ではなくコンコースと呼んでいる。
- ・自由通路は道路扱いとなるので、自転車を押して歩くことになる。
(木村委員長)

- ・自動扉を開けて自転車が入っていくような駅はあるのか。
(J R北海道 野澤主幹)
- ・実は駅の旅客コンコースでは、自転車の利用が出来ない。
(木村委員長)
- ・自由通路とコンコースはどのように使い分けられているのか。
(ドーコン 齊藤)
- ・自由通路はいわゆる道路、J R北海道の管轄外になる。
(J R北海道 野澤主幹)
- ・道路管理者の管轄となる。道路交通法も当てはまる。コンコースは我々の管理責任。A 案は、自由通路として成り立たないことになる。自転車の走行にも別途整理が必要。
(本田副委員長)
- ・全部が都市施設という位置付けには出来ないのか。
(ドーコン 齊藤)
- ・資産区分などの問題がある。
(柏谷委員)
- ・道路になると、情報発信機能の延長で外にスノーボードを展示するという事も出来ないのか。
(ドーコン 齊藤)
- ・歩くために必要な幅を侵害することは出来ないが、地下歩行空間のように必要な幅を決め、両側にスペースあえて取り、その場所を使うということは出来る。
(本田副委員長)
- ・自由通路の管理者はJ R北海道なのか。全部自由通路にすると、資産は駅舎のものなのか。
(ドーコン 齊藤)
- ・例えば白石駅や苗穂駅は、自由通路に駅舎が付いているが、自由通路は全て札幌市の持ち物。改札のエリアから先はJ R北海道の持ち物ということになっている。
- ・今回の場合、自由通路としているところまでは道路。倶知安町の管理になる。
(木村委員長)
- ・では今回は町が管理する公道と理解する。A 案の場合はこれを一つの空間として捉えるのは微妙ではないかということ。倶知安町としてはいかがか。
(倶知安町 西口主幹)
- ・自由通路について、どのような利用の仕方が出来るか再度整理し、お示ししたい。
(ドーコン 朝倉)
- ・自由通路を12mにすると、収益を生まずコストばかり掛かることになるが、7mにして都市施設の情報提供施設にすれば、家賃を徴収することが出来る。自由通路を狭めて利益を生む床にした方が、採算性が良くなるということも、検討のひとつの視点として考えられる。
(木村委員長)
- ・自由通路の使い方については別途議論するとして、A、B、C 案については本日決めることになるのか。

(ドーコン 朝倉)

- ・これまでの議論だと、A案は24時間開放することが難しいので、B、C案の選択肢になると思われる。

(倶知安町 西口主幹)

- ・24時間通行可能とした時に、利用者は駅の利用者だけなのか。体育館の利用者のほか、公園も近いので、子供が自転車を押して通るということも想定できる。そのような想定をした上で幅を決めなければならない。事務局で再度整理が必要だと考えている。

(斎藤委員)

- ・別紙について、情報発信機能の面積が284.2㎡と記載されているが、この面積は12m幅の場合の面積なのか。8mとした場合4m幅縮まり、面積が増えることになるのか。

(ドーコン 朝倉)

- ・そのようになる。

(木村委員長)

- ・柱から右側をオレンジ色に塗ることが出来るということだと思う。まずは、自由通路をどのように使うことが出来るのかを調べて頂いた上で、自由通路の在り方を検討したいと思う。
- ・A、B、C案だけ、ある程度目途を付けたいと思う。

(斎藤委員)

- ・夜間の管理を考えるとB案で独立させた方が良いと思う。

(小樽建管 宮本課長)

- ・B案だと自由通路は道路法上の道路となる。C案は都市施設で区切られており、都市計画上分断されているということになるので都市計画の考えとも密接に関連してくる。慎重に決められた方が良い。

(木村委員長)

- ・もう少し整理してから議論することにする。自由通路については持ち越しとさせていただきたい。
- ・トイレの機能について、倶知安町では答えとしてどのようなものを求めているのか。

(倶知安町 植田係長)

- ・想定されるものとしては、多機能トイレ、男性用・女性用トイレ、LGBTにも対応したファミリートイレ的なものを設けたいと考えている。

(本田副委員長)

- ・ロッカーは大型ロッカーを置く予定であるのだが、着替えが必要になるケースがあると考えている。近隣の商業施設の石蔵倉庫にはシャワールームを作ることを検討しているが、まだ実現できるかどうか定かではない。駅のトイレブースの中にも着替えブースが必要ではないかと考えている。

(木村委員長)

- ・着替えのブースを持っている駅もあると思うので、検討の余地はあるのかもしれない。

(佐藤委員)

- ・トイレ機能自体は役場で示された規模があれば良いと思う。着替えのブース等、多用途の部分を含めても広すぎるスペースであると思う。

(柏谷委員)

- ・面積は良いのだが、柱の位置はこの図面のようなイメージなのか。使い勝手としてはどうなのか。

(倶知安町 植田係長)

- ・図面上では、あくまで必要な機能を配置しているのみとなっている。最終的な中身が決まってくると、利便性が高いような形に落ち着くのだと思っている。

(木村委員長)

- ・トイレのキャパシティがある程度決まれば、次回以降にそのほかの使い方についても議論していきたい。

(窪田委員)

- ・役場と同じようなトイレブースになるのか。ガラガラと荷物を持ってそのまま入ることの出来るブースサイズなのか、外に荷物を置いておくようなスペースがあるのか。そのまま入ることのできるような、ゆったりとしたトイレであるとありがたい。

(宮武委員)

- ・以前金塚委員が、2階の右の方にトイレがあれば良いという話をされていた記憶がある。一時滞在機能の場所で何かをしていた際に、トイレが凄く遠くなる。2階にもトイレがあれば便利だと思う。

(ドーコン 朝倉)

- ・資料の字が小さくて申し訳ないが、2階にも小規模のトイレを配置する方向である旨を記載している。

(斎藤委員)

- ・男女の使い勝手について、何処を見ても女性のトイレは行列になっているケースが多い。スキーシーズンの荷物の多さ、着ているものの多さを考えると、大行列の時間があるのではないかと思う。面積的な余裕があるので、女性トイレを良く使えるように検討する必要があると思う。

(J R北海道 広田主査)

- ・新幹線駅のルールとして、トイレと待合は各1箇所配置していただけることになっている。鉄道・運輸機構と協議となるが、中に配置するか外に配置するかはJ R北海道が判断することになる。都市側のトイレと待合機能がどういった時間使えるのかということも考慮し、中か外かを決めていきたい。いずれにせよ、標準で1箇所は付けていただけることになっている。

5. その他

(倶知安町 西口主幹)

- ・事務局の準備不足もあり、皆様にご迷惑をお掛けして申し訳ない。次回以降はスムーズに検討して頂けるよう更に努めていきたい。

以上