

都市施設の基本構想

令和4年8月3日

1. 都市施設の配置イメージ ※別紙参照

- ▲ : 動線上、整備の必要性が高い出入口
- ▲ : 利便性を高めるために必要な出入口

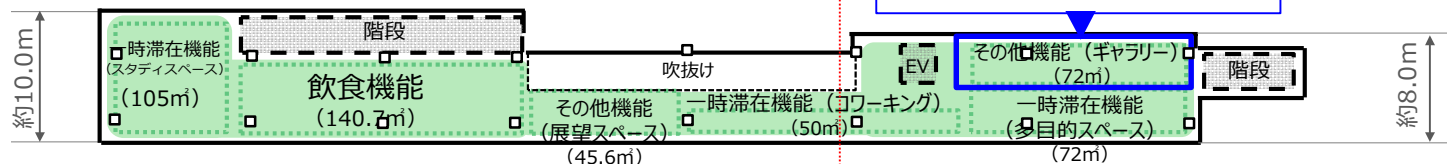
<屋上> ※積雪期以外で利用することを想定

駅前通りの道路中心線



<2 F> ※2 Fにもトイレ機能の配置を検討

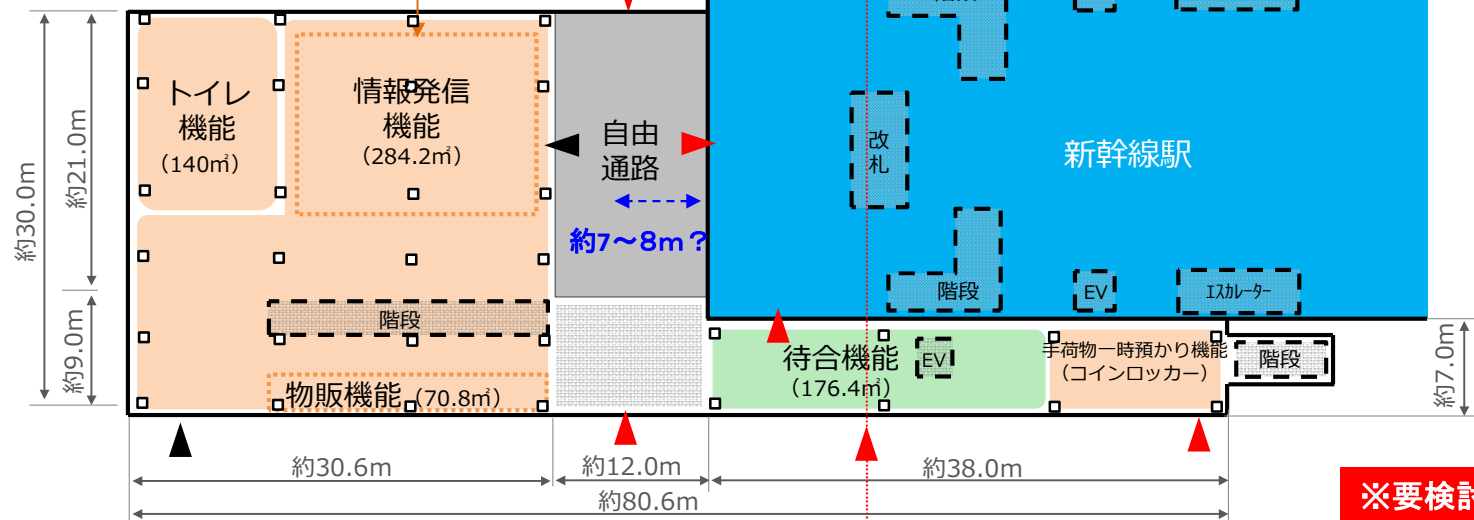
鉄道施設のギャラリー展示



2 F : 総床面積
(633.2㎡)

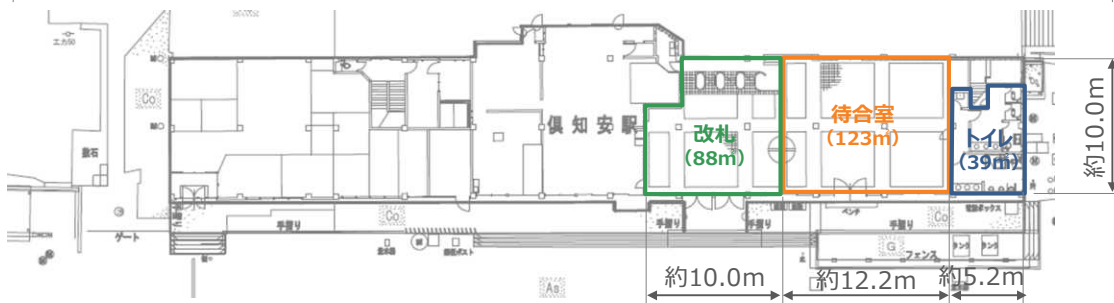
<1 F>

※手荷物一時預かり機能
(クローカー) 含む



1 F : 高架下の総床面積
(642.6㎡)
1 F : 町整備の総床面積
(677.4㎡)

※要検討: 駐輪場の位置



※駅の内部レイアウトは概略検討状況であり、今後関係者と協議調整していく予定 (昇降設備と改札向き以外は、未確定)

2. 都市施設への導入機能具体施設 ※別紙参照

	配置イメージ(案)	導入機能	具体施設 (案)	参考資料
たまり機能【静】	都市施設 屋上 都市施設 2 F	その他機能	○展望スペース ○ギャラリー	—
	都市施設 2 F	休憩機能	○待合室 (J R 側との機能分担の整理が必要) ※冬場でも寒くないよう考慮する。吹雪で移動できないときに滞留できるスペースを検討する。 ※待ち時間に子どもが遊べるようなスペースを検討する。	—
		一時滞在機能	○スタディスペース (学生が勉強できるスペース) ○コワーキングスペース ○多目的スペース※イベント等で使用しないときは、一般開放する。	—
		飲食機能	○カフェ・軽食 ※面積は小規模。アルコールを含めた軽食や郷土食の提供について検討する。 ※吹雪でも軽食が取れるような施設を検討する。	飯山駅：軽食 (約50㎡)
にぎわい機能【動】	都市施設 1 F 高架下	飲食機能	○テイクアウト (←1Fで販売することが分かるよう、掲載場所を移動) ※地域の飲食店によるテイクアウト商品を販売する。 ※店舗を設けるのではなく、一時的に販売できるようなスペースを設ける。	
		休憩機能	○待合所	—
		情報発信機能	○観光案内所 (コンシェルジュの配置、ツアー客への対応) ※羊蹄山麓地域・岩宇地域を含めた広域観光情報やニセコ全山の情報を発信する。 ※情報発信機能は、他の機能と複合させる。(例：情報発信機能＋物販機能) ○デジタルサイネージや広域マップ等による情報発信スペース ※情報発信は、時代のニーズに併せて柔軟に対応できるよう検討する。 ※情報発信方法が、紙媒体から電子媒体となることが予想される為、紙媒体の情報発信スペースは小規模。 ※新幹線やバス等の交通情報を発信する。 ○行政機能 (機械で住民票等を発行する程度)	飯山駅：観光交流センター (約120㎡) 飯山駅：アクティビティセンター (約150㎡)
		物販機能	○売店 ※面積は小規模。羊蹄山麓地域でのお土産・特産品等の販売を検討する。	—
		手荷物一時預かり機能	○コインロッカー (J R 側との機能分担の整理が必要) ※通常のロッカーの他、スキーも入る大型ロッカーも置く。 ○荷物の預かり (クローク) ⇒観光案内所に対応するイメージ ※駅から宿泊先までの手荷物運用システムを検討する。 ※通常の荷物 (キャリーケース等) の他、自転車の一時預かりも検討する。	越後湯沢駅：コインロッカー (約50㎡)
	高架下	トイレ機能	○トイレ ※バリアフリートイレ、授乳室含む。	—
	—	全体	※荷物の多い外国人観光客が移動しやすいような動線を検討する。	—

3. 都市施設に関する考え方の検討

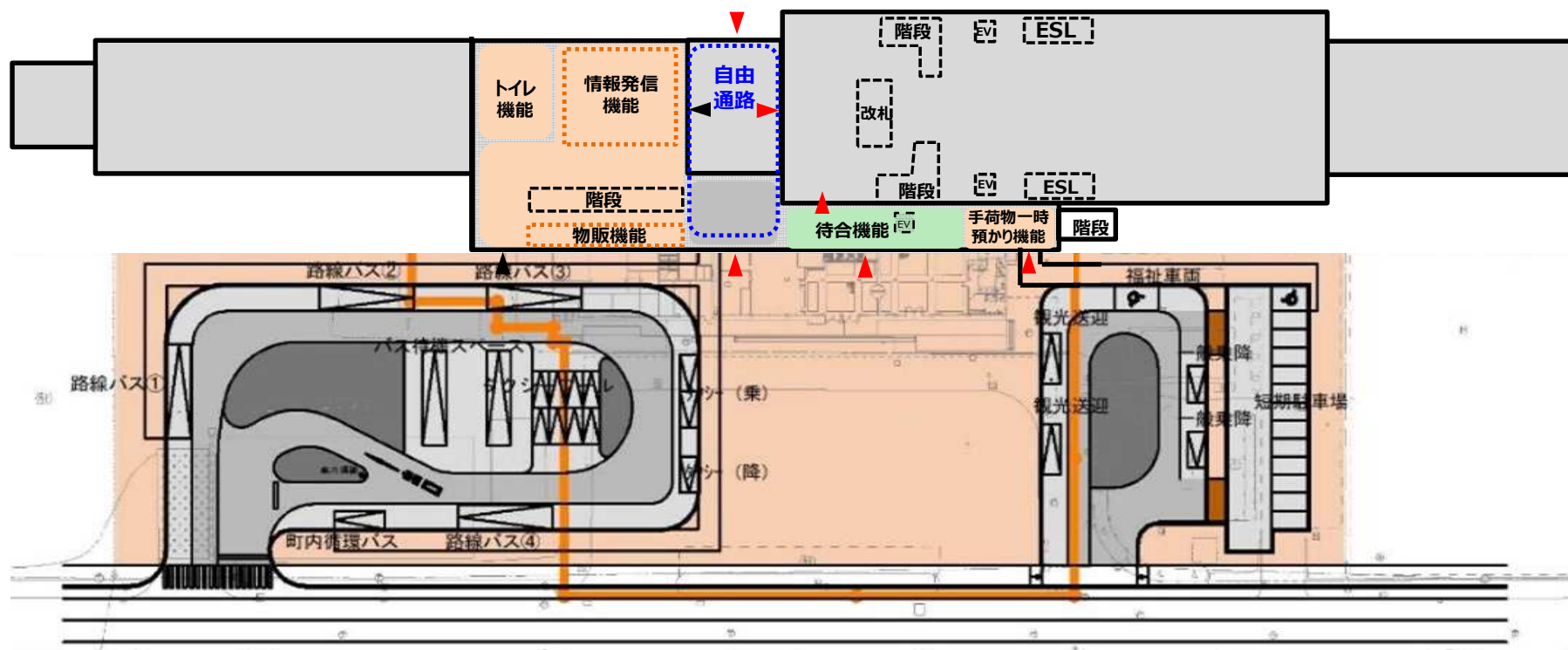
【都市施設に関する検討事項】

以下の2点について、都市施設の考え方に関する方針を検討したい。

- ① 自由通路の開放時間（24時間開放または新幹線の始発～終電のみ開放）
- ② 都市施設と自由通路の間の扉及び出入口について

※「自由通路」とは、駅の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者や自転車が行き来するための道路又は通路のこと。

東口駅前広場の配置を踏まえた都市施設の出入口（イメージ）



▲ : 動線上、整備の必要性が高い出入口

▲ : 利便性を高めるために必要な出入口

※駅の内部レイアウトは概略検討状況であり、今後関係者と協議調整していく予定（昇降設備と改札向き以外は、未確定）

3. 都市施設に関する考え方の検討

都市施設と自由通路の間の扉及び出入口の検討

■ : 風除室 ▲ or ▲ : 出入口
 : シャッターなど

	配置イメージ	メリット	デメリット
A 案	都市施設を一体的に活用する案	- 都市施設をひとつの空間として活用できる。(=自由通路で分断されない。) - 都市施設内の温度管理が容易かつ経済的	- 駅東西の移動時扉が多い。 - 自由通路からの出入口が増える。(自転車や車椅子での利用者は不便) - 都市施設内を暖める為に、駅前広場東口側に風除室の整備が望ましい。
B 案	自由通路を優先に活用する案	- 出入口が少ない為、自由通路が通行しやすい。 - 空間を分断することで、風除室の設置箇所を抑えられる。 - 自由通路部分を大きな風除室としてシンプルにできる。	- 都市施設の1階部分の機能が分散されるため、都市施設内の人の流動性が低下。 - 都市施設から駅への移動の利便性が劣る。
C 案	日中はA案、夜間はB案とする案	- 日中は都市施設を一体的に活用でき、夜間は自由通路が通行しやすい。 - シャッターや扉など、朝夕での開け閉めが必要。	- 夜間の自由通路解放に伴う外気からの気温変化を抑える為に、駅前広場東西の両方に、風除室の整備が望まれる。 - 冬期の暖房費を抑える工夫が必要。

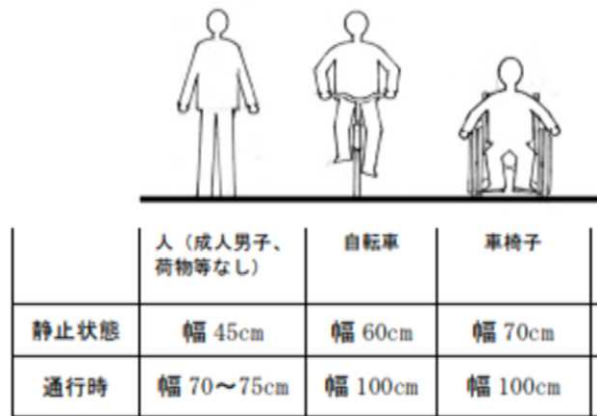
参考資料：自由通路の幅員設定の考え方

- 自由通路の幅員に関する基準によると、最低2.0mの有効幅員の確保が必要。
- 北陸新幹線 糸魚川駅では、有効幅員6.0m（歩行者4名＋車椅子2台が通行可能な幅員）と設定している。
- 倶知安駅開業時に想定されるピーク時の利用者数（2,330人/日）と糸魚川駅のピーク時の利用者数（約2,000人/日）が類似していることから、糸魚川駅の自由通路の幅員6mをベースとした上で、スキー客等の大型の荷物を持つ観光客の移動を考慮し、**倶知安駅の自由通路を7～8mと設定**。

自由通路の幅員に関する基準など

基準等		当該箇所	通路幅員
道路構造令	歩道	第11条 第3～5項	交通量が多い場合：3.5m以上 その他の場合：2.0m以上
	自転車 歩行者道	第10条 第2項	歩行者の交通量が多い場合：4.0m以上 その他の場合：3.0m以上
	歩行者 専用道路	第40条	2.0m以上
道路の移動等円滑化整備 ガイドライン（R4.6）		第2部 1章	2.0m以上
北海道福祉のまちづくり条例 （H9年制定、H15改正）		別表第2	2.0m以上 歩行者の往來の多い場合：3.5m以上

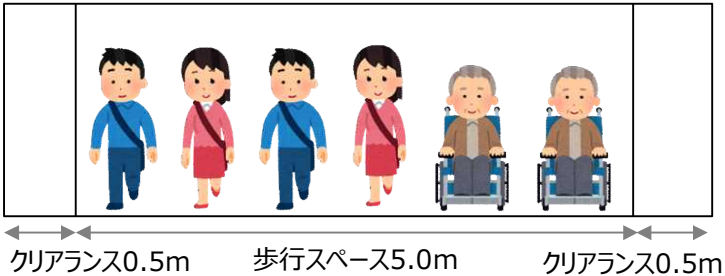
■主な道路利用者の基本的な寸法



（出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン(R4.6)）

【参考事例：北陸新幹線 糸魚川駅】

糸魚川駅の自由通路の幅員は、一般歩行者と車椅子利用者が円滑に通行できる空間の確保、通勤・通学時の混雑などを考慮し、**6m（＝有効幅員）**に設定。



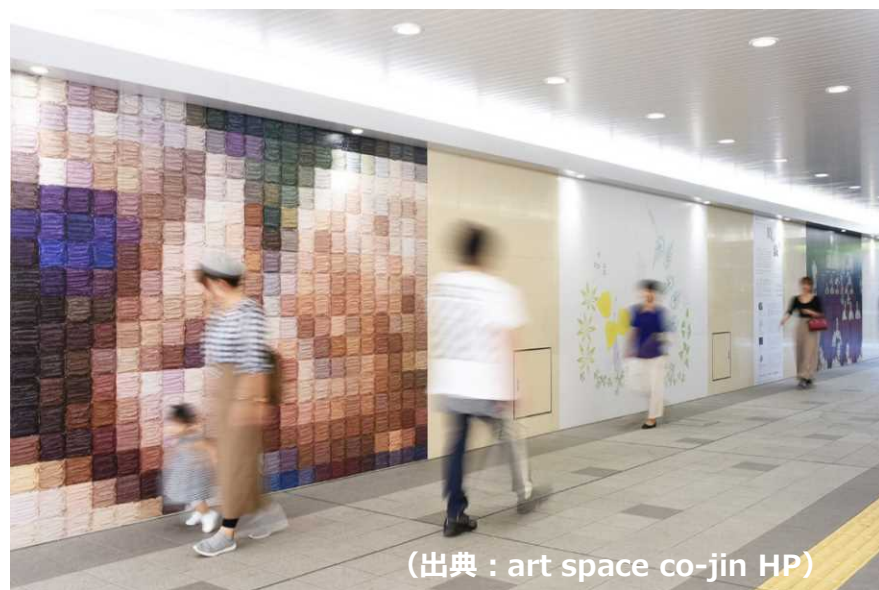
【参考資料：多様な利用形態（出典：道路構造令）】

多様な利用形態	占有幅
ベビーカーを押して歩く	0.75m
傘を差して歩く	1.0m
両手に荷物を持って歩く	1.0m
視覚障がい者が盲導犬と歩く	1.5m
2人で話しながら歩く	1.5～2.5m
家族4人並んで歩く	3.0m

壁面を活用したギャラリー展示の事例

ＪＲ総持寺駅（大阪駅）の自由通路

- 2018年3月に開業したJR総持寺駅の自由通路では、茨木市の文化事業として「生活の中でアートに出会う環境をつくり、アートを知るきっかけになれば」という思いから、自由通路の壁面を活用したアートプロジェクト「SOU～JR総持寺駅アートプロジェクト～」を実施。
- 高さ2.6mの自由通路の壁面に、有名・無名、地域・年齢を問わず、様々な作家の作品を大型プリントして展示。半年ごとに入れ替えを行い、年間2回の展示を実施。



(出典：art space co-jin HP)

第4回目の展示は、「時」をテーマを表現

ＪＲ青森駅の自由通路

- 2021年3月に新設したJR青森駅の自由通路では、「木の温もりと親しみを感じる回廊」として、リンゴの木箱をイメージした壁面でアートギャラリーの展示を実施。
- アートギャラリーは、市内在住者または通勤・通学者、市内で活動している団体が利用することができる。
- 自由通路は、駅舎の2階に整備され、幅6m、延長170m。



(出典：鉄建建設株式会社 HP)

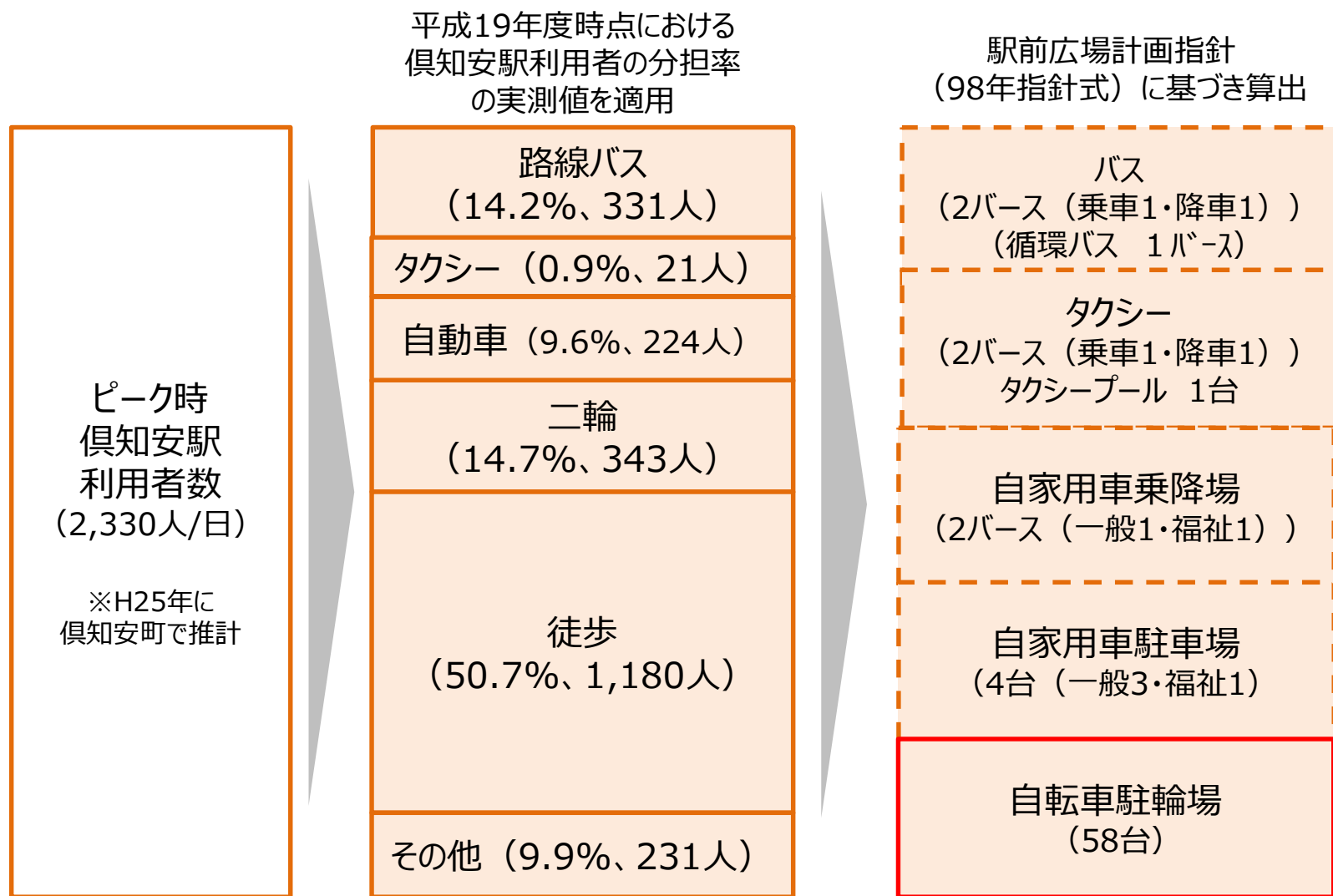


(出典：本気メディア HP)

アートギャラリーでは、地域のアーティスト作品の他、JR青森駅3代目駅舎と車両の模型などが展示されている。

（１）「倶知安駅前広場再整備計画（R4）」による必要台数の算出

- 令和3年度に実施された「倶知安駅前広場再整備計画」での計算結果では、駐輪場の台数を**58台**と算出している。

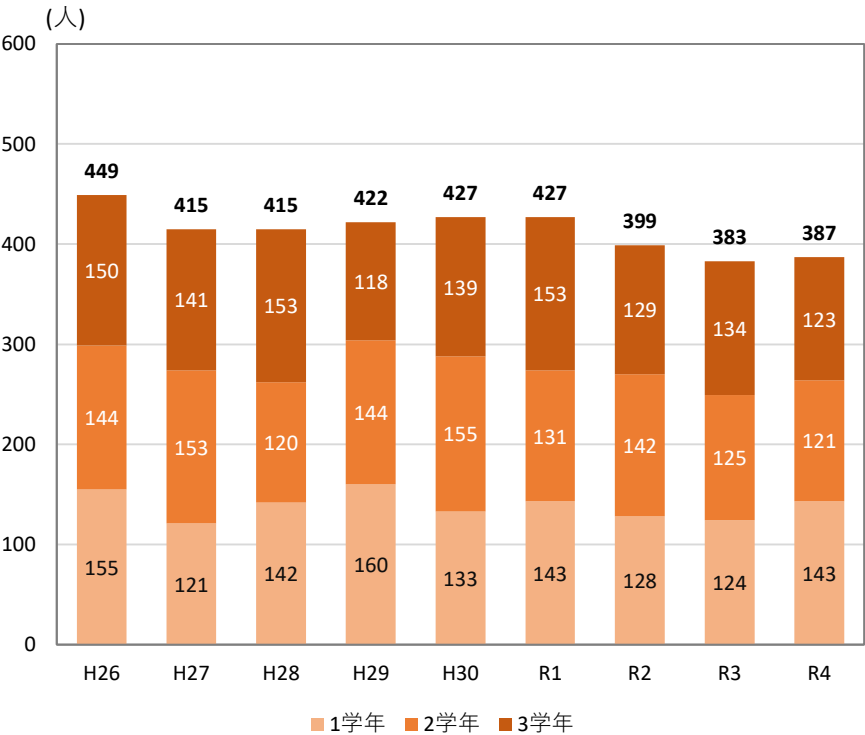


※自転車駐輪場（58台）＝二輪利用者（343人）×二輪ピーク率（0.137）×瞬間最大利用率（1.23）より算出

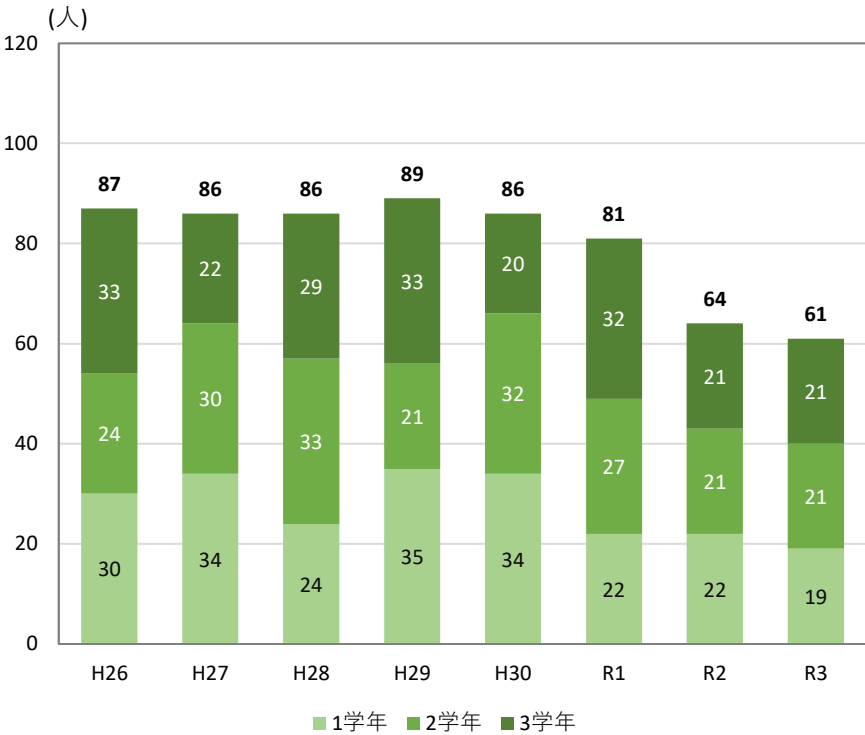
(2) 町内の高校生の児童数の推移

・町内の高校は倶知安高校と倶知安農業高校の2校があり、近10か年の生徒数の推移をみると、減少傾向にある。

倶知安高校



倶知安農業高校

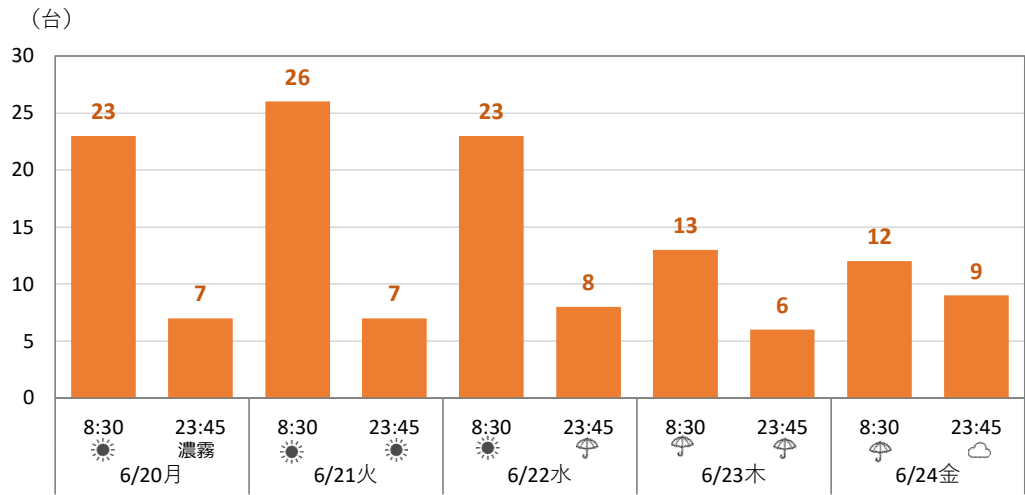


倶知安町内の高校生生徒数の推移（近10か年）

（出典：倶知安町調べ）

(3) 現倶知安駅の駐輪場の利用状況

- 現在のJR倶知安駅前の駐輪場の利用状況を把握するために、2022年6月20日～24日の5日間において、1日2回（朝・夜）の駐輪台数を調査した。
- 調査の結果、通学時間帯は晴れの日で最大26台、雨の日で最大13台であり、夜間では天候に関わらず7台前後、駐輪されている状況であった。

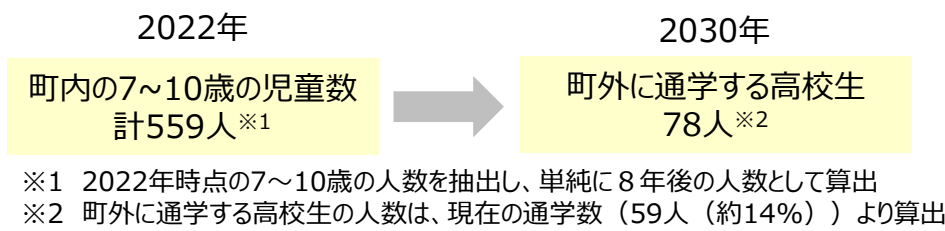


現倶知安駅の駐輪場の利用台数（2022/6/20～6/24）
（出典：倶知安町調べ）

(4) 北海道新幹線開業時に必要な駐輪場の台数の検討

- 前述の(1)～(4)の結果及び新幹線開業時の町外に通学すると考えられる高校生の人数を基に、新幹線開業時に必要と考えられる駐輪場の台数を検討する。
- 現在の高校生の駐輪場利用台数が最大26台であることと、今後予想される高校生の児童数の推移を考えると、高校生の利用台数は30台前後あれば十分だと考えられる。
- 高校生の利用の他、地域住民の利用や通勤者等の利用 + αを想定した場合、倶知安駅前広場再整備計画で算出された「**58台**」で十分と考える。

【新幹線開業時の町外に通学する高校生の児童数（推定）】



【新幹線開業時に必要と考えられる駐輪場台数の検討】



分類	主な意見	方針(案)
ギャラリー展示の位置	・レリーフ系は、人が行き交う動線上にあると良い。 ・自由通路にあったほうが人がみるのではないか。	【展示の位置】 ・レリーフ系は、都市施設2Fの歩行者動線上の壁面を活用。 ・転車台の模型等の動きのある展示や作家等による期間展示は、自由通路を活用。
ギャラリー展示の内容	・転車台について議論した際、転車台の模型を置いてはどうかという意見があった。 ・動く展示の方が、見るのではないか。 ・スキー展示もありでは？風土館よりも駅に展示できるほうがイメージしやすい。 ・柱の中に展示物を展示してはどうか。地域住民の展示ができるギャラリーのイメージ。	【展示内容】 ・鉄道施設のギャラリー展示 ・スキー展示 (旭ヶ丘公園との連動を意識) ・地域の作家等のギャラリー展示
ギャラリー展示の見せ方	・函館空港3Fの「Hako Dake Hall」のような一体性を持たせてはどうか。 ・現実とギャラリーの一体感が生れると良い。	
自由通路の活用など	・駅舎デザインとマッチした、出張販売スペースを確保してはどうか。 ・自由通路の幅は8m程度でいいのではないか。	※参考資料を基に、今後議論を深める