

北海道新幹線札幌延伸に向けて(5)

～ 倶知安町の取り組み ～

はじめに

平成19年5月31日、与党の整備新幹線建設促進プロジェクトチームによる整備新幹線建設区間や財源の見直しがスタートした。同プロジェクトチームの動向にもよるが、北海道新幹線が札幌まで延伸するためには、今夏から来春までが正念場になると考えられる。

一方、北海道では今年度中に複数駅で駅の周辺調査が実施されるほか、長大トンネルの事前調査も複数箇所で行われるなど、新幹線の札幌延伸に向けて、着々と布石が打たれている。

そこで本号では、今年度中に駅部調査が実施される倶知安町において、新幹線の札幌延伸に備えてどのような活動が行われているのかを採り上げたい。

1. 北海道新幹線倶知安駅の概要

- ・新幹線倶知安駅に関して、今年度中に「駅部調査」が実施される予定であり、着工が現実味を帯びてきた。
- ・新幹線開業によって倶知安～札幌間は約15分、倶知安～東京間は約3時間45分で結ばれるなど、各地へのアクセス時間が短縮される。
- ・新幹線倶知安駅の開業によって、本州から倶知安周辺域を訪れる人の流れが新千歳空港経由から変化し、直接あるいは道南経由で倶知安に来るようになると予想される。
- ・東北、北関東地方とのアクセスが格段に改善されることから、新たな人的交流が増加すると見込まれる。

北海道新幹線倶知安駅について 図表1 倶知安駅周辺図

は、今年度中に「駅部調査」が実施される。この「駅部調査」とは、新幹線未着工の区間で、構想段階にある駅と駅周辺域整備計画との整合性を図るべく、駅の位置や駅舎の規模・構造などに関する調査を行うものである。従ってこの調査が実施されるということは、倶知安駅の着工が現実味を帯びてきたと考えることができる。

新幹線倶知安駅は、現在の在来線倶知安駅に半地下の形で併設される予定であり、駅周辺の状況は図表1の通りである。

また倶知安駅を利用する地域（駅勢圏）は図表2の通りと予測され、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には5万人前後になると考えられる。加えて、本州の各地から倶知安やニセコ、およびその他の羊蹄山麓地域・積丹半島西部を訪れる場合には当駅が起点となる見通しであり、これらを考え合わせると当駅の1日平均乗降客数は約1,500人になると思われる。



特に首都圏からの観光客に関しては、新幹線の倶知安駅が開業することによって、新千歳空港を経由せずに直接倶知安周辺域を訪れるケースが増加すると予想されるほか、道南から高速道路や国道を使って訪れる人々も増えるであろう。

さらに新幹線の開業によって、倶知安周辺域と道内外への所要時間が短縮される。図表3は倶知安から各地への現在の所要時間と新幹線開業後の所要時間を比較したものである。この表から東京や札幌をはじめ、東北各地と倶知安のアクセスは格段に改善されることがわかる。

このことは首都圏と倶知安の人的交通流量が増加するだけでなく、東北や北関東地域との交通量増加などの新たな需要が発生することを意味する。

図表2 新幹線倶知安駅利用地域と予想人口
(予想人口は国立社会保障・人口問題研究所による)



図表3 新幹線開業後の小樽と各地の所要時間

		現在	新幹線開業後	短縮時間
札幌～倶知安	鉄道利用	約1時間45分	約15分	1時間30分
倶知安～函館(在来)	鉄道利用	約3時間00分	約45分	2時間15分
倶知安～仙台	鉄道利用	約7時間30分	約2時間20分	5時間10分
倶知安～東京	飛行機利用	約5時間40分	約3時間45分	1時間55分

※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会)およびIivedoor路線検索により独自に推計
※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる

2. 北海道新幹線における倶知安駅の位置づけ

- ・新幹線倶知安駅は、倶知安のみでなく羊蹄山麓地域や西積丹等の広域玄関口となる。
- ・新幹線の時短効果によって、同駅は札幌への通勤、通学拠点となる。
- ・広域観光の拠点として大きな効果をもたらす。
- ・新幹線開業によって新たな観光ルートが生まれる可能性がある。

倶知安は北海道新幹線の駅建設予定地のなかで、最も北海道らしい雄大な景観を持つ地域であり、駅周辺からは羊蹄山やニセコ連山などの山々が見渡せるほか、清流日本一に認定された尻別川などすばらしい自然が残されている。

また近年は冬場を中心にオーストラリアからの観光客で賑う地域でもあり、観光地としての知名度も国際的になりつつある。そこで次に新幹線倶知安駅の位置づけについて考えてみたい。

(1) 羊蹄山麓地域および西積丹等の広域玄関口

新幹線倶知安駅は図表2で示したように西積丹(積丹町の一部)から旧大滝村(現在は市町村合併により伊達市)に至る広域をカバーするものになると考えられる。従って、まず同駅はこれら広い地域の住民が道内外へ移動する場合の玄関口になると言える。

特に倶知安・ニセコ周辺域や西積丹の住民が公共交通機関を利用して首都圏に向かう場合、現在は札幌・新千歳空港を経由して空路で向かうケースが大部分であるが、新幹線開業後はほとんどの住民が新幹線を利用することになると予想される。また倶知安町の行ったアンケート調査では、新幹線開業後に住民が行きたい場所として最も回答が多かったのが「東北地方」であり、倶

知安駅は地域住民が東北観光に向かう際の拠点ともなる。(図表4)

さらに同駅は通勤・通学の拠点ともなる。新幹線開業後、倶知安～札幌間は15分程度で結ばれる。また九州新幹線の通勤・通学定期の料金から類推した倶知安～札幌間の定期料金は図表5の通りであり、札幌の賃貸住宅で生活するケースと比較した場合、大学生であれば、倶知安から通学の方が金銭的にも有利になる。加えて通勤の場合でも、毎月の支出差異は1万円程度であり、通勤手当などが見込まれる場合には、新幹線通勤のほうが有利となるケースも考えられる。さらに現在札幌圏域に住んでいる人々の中にも、倶知安の自然を求めて移住を考える人が出てくる可能性がある。

これらのことを考え合わせれば新幹線倶知安駅には相応のパークアンドライド^{※1}用駐車場およびキスアンドライド^{※2}用駐車スペースを準備する必要があるだろう。

(2) 広域観光の拠点

近年、倶知安やニセコ地区はオーストラリアを中心に世界的に注目される観光地へと変貌している。但し、その恩恵は羊蹄山麓地域全体や積丹半島まで波及するには至っていない。

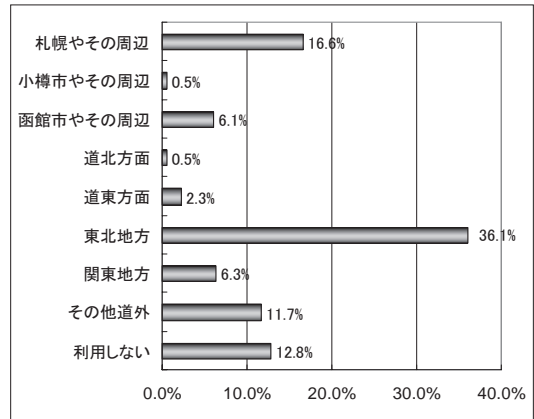
倶知安・ニセコ地区が、道外からの観光客、および長期滞在をメインとする外国人観光客の関心を長期間にわたって惹きつけ、真の国際的な観光地となるためには、地域として新たな魅力を発信していくことが重要である。よって今後はルスツをはじめとする羊蹄山麓地域および積丹半島など日本海方面まで見据えた、広域観光の進展に向けた更なる取り組みが必要とされるであろう。

この点で新幹線の開業はひとつの契機となる可能性がある。というのは新幹線の開業によって人の流れが大きく変化することから、通常、新幹線開業を睨んで二次交通（駅を降りてから目的地までのバスなどの交通手段）の見直しが実施されるケースが多いからである。

そのほか、観光に関して、現在では考えられないような新しいルートが生まれる可能性もある。例えば、東京を出て午前中に仙台市内を観光し、名物の牛タンを食べた後に新幹線で倶知安まで移動し、午後はラフティングを楽しむというプランも無理なく計画できるようになる。

また新幹線開業によって首都圏が時間的に近くなることに加え、各観光地間の移動における乗換えも少なく、アクセスが容易になることから、例えば、東アジアからの観光客に共に人気のある「東京ディズニーランド」と「倶知安・ニセコ」を組み合わせた観光プランなども検討できるだろう。(図表6)

図表4 倶知安町民が新幹線を利用して訪問したい先
(資料：倶知安町)



図表5 新幹線通勤・通学と賃貸住宅生活の生活費比較
(単位：円)

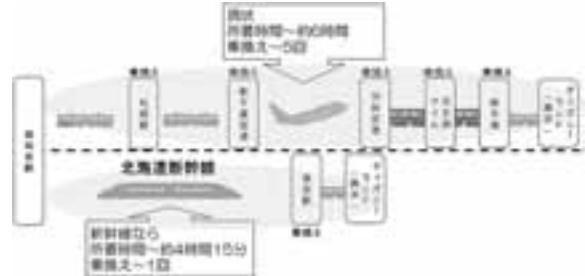
	自宅通勤	自宅通学 (大学生)	賃貸住宅生活
新幹線定期	71,000	43,000	0
住宅賃料	0	0	34,022
食費	20,423	20,423	42,940
水道光熱費	6,301	6,301	8,628
家具・家事用品費	2,884	2,884	3,272
計	100,608	72,608	88,862

※新幹線定期の料金については、九州新幹線の料金設定をもとに独自推計した。
 ※住宅賃料については財団法人賃貸住宅管理協会のデータを利用した。
 ※食費・水道光熱費・家具・家事用品費については総務省「家計調査年報」による。
 (自宅通勤・通学については、世帯平均人員をもとに1人あたりの支出額を算出)
 ※自宅通勤・通学と賃貸生活で差異の生じない支出に関しては考慮しなかった。

※1 パークアンドライドとは、自動車を駅前駐車場に置き、新幹線などの鉄道に乗換えること。

※2 キスアンドライドとは通勤や通学において、最寄り駅まで自動車を送迎してもらい、新幹線などの鉄道に乗換えること。

このように新幹線倶知安駅は広域観光の拠点として大きな役割を持つことになる。



3. 倶知安町の駅周辺整備構想について

- ・平成18年12月に「北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想」が策定された。
- ・同構想の目的は、新幹線が交流人口の増加などを通じて地域活性化に大きく貢献することを踏まえ、その効果を最大限引き出し、さらに効果を地域全体に波及させることにある。
- ・内容的には、新幹線を核としたまちづくりの方向性、駅周辺の土地利用構想や駅前開発のあり方について言及されている。
- ・また新幹線を活かしたまちづくりの具体的な方策として、駅に住民対応施設を併設すること、東西自由通路の設置、駅前のロードヒーティングやメインストリート周辺域の環境整備などを挙げている。

昨年12月に倶知安町では「北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想」(以下、整備構想)を策定している。そこで次に同構想の概要について触れてみたい。

(1) 整備構想の目的

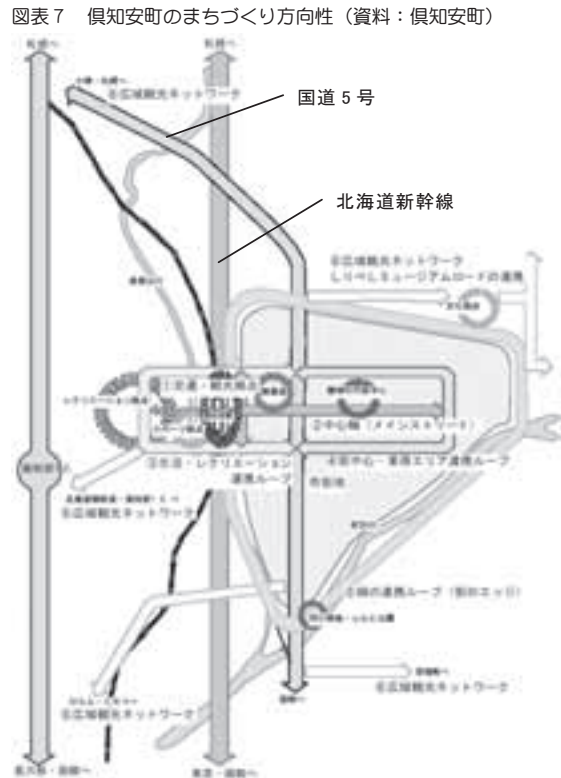
今回策定された整備構想は直接的には倶知安駅の駅部調査に向けたものであり、実際の駅周辺整備に関する「計画」は新幹線延伸決定後、住民等による審議および公聴会などを経て決定されるものである。しかしながら、本整備構想は既に前述の倶知安駅に求められている点などを十分に包含したものとなり、その主な目的は

- ① まちの現状と課題を明らかにする。
- ② その上で、新幹線の開業をチャンスと捉え、課題の解消に向けたまち機能の再整備を目指す。
- ③ 加えて、観光客を中心に交流人口の増大が見込まれることから、その効果を倶知安のみでなく、周辺地域全体に波及させる。

等である。

(2) 具体的内容

同整備構想の骨格を成すのは「まちづくりの方向性と具体策」「駅周辺の土地利用構想」「駅前開



発のあり方」の3点であり、その内容は以下の通りである。

① まちづくりの方向性と具体策

倶知安町ではまちづくりの方向性として次の6点を挙げており、これを視覚化したものが前頁の図表7である。

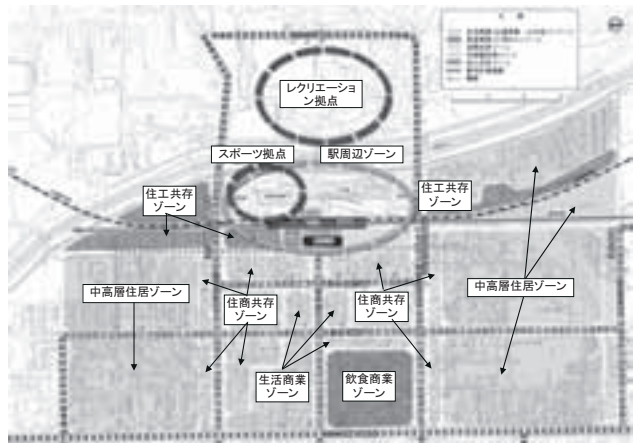
- ・ 交通、観光拠点（市街地）の形成～新幹線駅舎整備に合わせ、周辺地域住民も利用できる核的施設を併設する。また市街地を整備する。
- ・ 中心軸（歩行者メインストリート）の形成～新幹線駅前と駅の東側に広がる商業核地域および駅の西側に位置する旭ヶ丘公園を東西に結ぶ、歩行者を主な対象としたメインストリートを整備する。
- ・ 生活・レクリエーション連携ループ道路の形成～駅東側から国道5号線に至る地域に広がる商業核と駅西側の旭ヶ丘公園地区の外環をループ状に結ぶ道路機能を整備する。
- ・ まち中心・業務エリア連携ループ道路の形成～国道5号線の東側に広がる、後志支庁・倶知安町役場・合同庁舎など、圏域の中核機能を担う地域の外環を取り囲む形で道路を整備する。
- ・ 緑の連携ループ（まちのエッジ）の形成～鉄道林・尻別川・倶登山川河畔林を活用した、緑道やサイクリングロードによって、市街地を取り囲み、周辺の農業地域との境界を設ける。
- ・ 広域観光ネットワークの形成～小川原 脩記念美術館を国道5号・276号・393号の起終点として整備する。また将来整備予定の北海道横断道路・倶知安IC開業を視野に入れながら、駅前を羊蹄山麓・ニセコ・岩内方面・京極方面への観光アクセス拠点として整備する。

② 駅周辺の土地利用構想

整備構想においては駅周辺の土地利用について、以下の6つのゾーンと役割が示されており、これを図にしたものが図表8である。

- ・ 駅周辺ゾーン～まちの顔となる交通・観光拠点として、駅舎や駅前広場、駐車スペースおよび周辺住民対応施設を整備する。また建築物には、ユニバーサルデザイン^{※3}を取り入れるとともに、駅舎の東西をつなぐ自由通路を整備する。
- ・ 生活商業（沿道商業・ふれあい）ゾーン～空き店舗や空き地は新たな需要喚起のための試行的な場として提供するほか、商業地域の業種・業態再編や歩道を含めた環境を整備する。
- ・ 飲食商業（にぎわい）ゾーン～飲食業を中心として町内および周辺圏域の広域な需要への対応を目指すほか、新幹線を利用して訪れる人々をもてなす拠点とする。
- ・ 住商共存ゾーン～住宅地と商業地が共存する地区であり、住環境の保護と生活利便施設整備をあわせて進める。

図表8 北海道新幹線倶知安駅周辺土地利用構想図（資料：倶知安町）



※3 ユニバーサルデザインとは、「すべての人のためのデザイン」を意味し、建築物の設計の段階から、年齢や障害等の有無に関わらず、できるだけ多くの人が利用できるようにすることを指す。

- ・ 住居ゾーン～住商共存ゾーンを取り囲む外周1 km四方の地域を中高層住宅ゾーンとし、その他を低層住居ゾーンと位置づけ、住環境を整備する。
- ・ 住工共存ゾーン～JRの沿線地区で、現在、流通関連施設などが立地する地区を住工共存ゾーンとする。

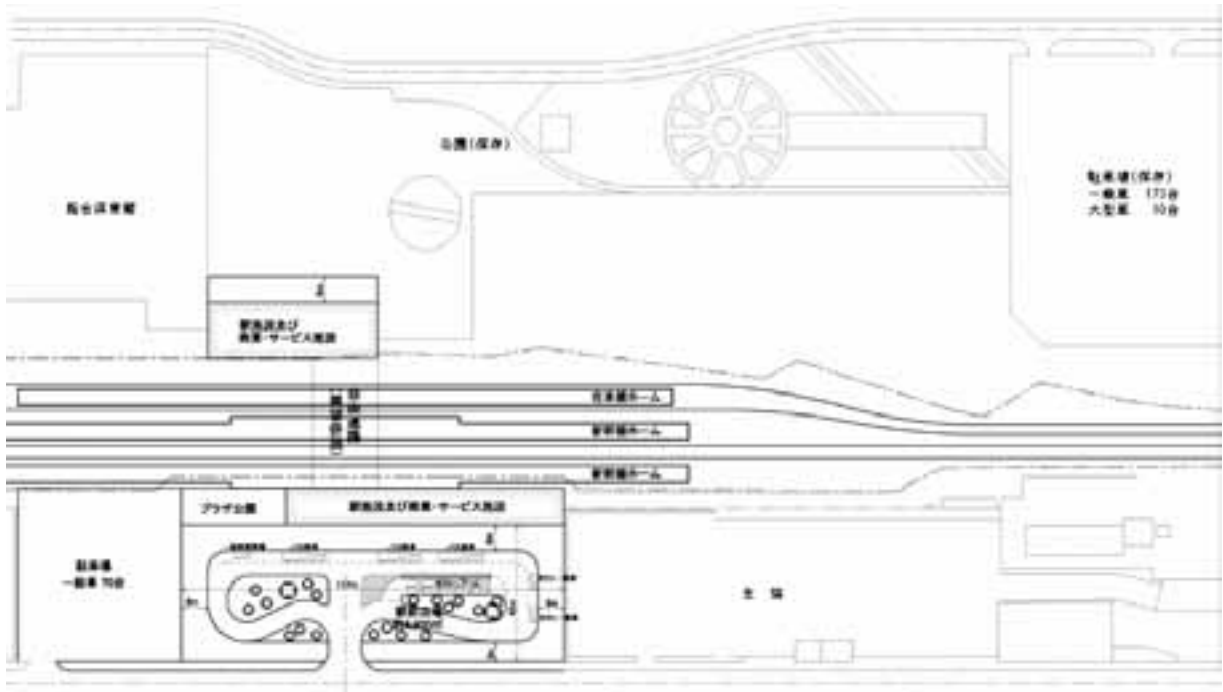
③ 駅前開発のあり方

整備構想では駅前開発についても言及されており、その基本的考え方は

- ・ 人に優しく、乗換えなどスムーズな移動が行える。
- ・ まちの交通の要衝として、安全で快適な広場機能を確保する。

とされている。また、これを視覚化したものが図表9である。

図表9 北海道新幹線倶知安駅 駅前広場計画図（資料：倶知安町）



なお、駅前広場の具体的機能や検討されている点は次の通り。

<駅前の機能>

- ・ 駅の東口（現在の在来線駅前広場）については、従来のタクシー、バス、乗用車が乗り入れできる空間を確保するとともに、パークアンドライド等の需要に対応する為のまとまった駐車場（一般車70台）を確保し、交通結節点としての機能を持たせる。
- ・ 駅西口に関しては現状の公園利用を中心とし、既に園内に準備されている駐車場（一般車173台・大型車10台）の利用を促進する。

<人の移動について>

- ・ 駅からバスやタクシー乗降場へ至る空間や待ちスペースにはシェルターを設置するほか、ロードヒーティング整備、排雪スペースの確保等の策を講じる。（倶知安の特性である、多雪に対応する。）

- ・ 東西自由通路を設置して、駅東側と西側のアクセス利便性を高める。
- ・ 福祉の観点から、段差の解消や昇降施設の充実を図る。

4. 倶知安町周辺地域の特徴的な活動

- ・ 倶知安商工会議所などでは平成17年に「北海道新幹線札幌延伸を強く願う倶知安期成会」を設立し、新幹線の札幌延伸に向けた運動を加速させている。
- ・ 倶知安周辺町村の活動は「住民参加型」が多く、北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想の中にも住民意見（まちづくりプロデューサー大学提言）が取り入れられている。
- ・ 倶知安を含む羊蹄山麓地域では、行政界を超えて、景観保全に向けた広域的な取り組みが行われている。これは新幹線開業後に、その効果を最大限引き出す上でも大切な取り組みである。
- ・ 倶知安では官民を挙げて、将来の倶知安観光のあり方に関する議論が行われており、平成18年3月には提言書が取り纏められている。

さて、前章では駅周辺の将来構想について述べた。ではこれまでの間、倶知安とその周辺地区では、新幹線の延伸・開業に向けて、どのような取り組みが行なわれてきたのであろうか。

（1）倶知安商工会議所の活動

倶知安では従来から、「北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会」を中心に新幹線延伸に向けた活動を展開してきた。

これに加え平成17年12月には、倶知安商工会議所等を中心とした「北海道新幹線札幌延伸を強く願う倶知安期成会」が設立され、新幹線の札幌延伸要請活動が加速している。同会の具体的な活動としては、

- ① 新幹線とまちづくりに関する講演会の主催
- ② 中央陳情活動
- ③ 新幹線関連ポスターの商工関係者への配布

等があり、本年度も住民への新幹線がもたらすメリットを周知すべく、講演会開催等が計画されている。

（2）「まちづくりプロデューサー大学」の取り組み

倶知安町や周辺地域で行われている様々な取り組みにおいて特徴的な点は、「住民参加型」が多いことである。例えば新幹線延伸に向けた倶知安のまちづくりに関しては、住民参加による「まちづくりプロデューサー大学」が設けられ、地域住民の生活に根ざした視点から各種の提言が行われている。具体的には

- ① 新幹線開業後のストロー現象対策～「倶知安が提供できること（もの）」の検討、倶知安の各種資源の再発見
- ② 駅周辺エリア（10年後20年後の倶知安の将来像）～「行きたくなるようなまち倶知安」を目指した、自由なアイデアの検討（例：中心市街地とひらふ地区を結ぶ交通手段としてネコ（の形をした）バスやロープウェイを検討する等）
- ③ 駅機能～「町民に親しまれる駅」「人を暖かく迎え入れる駅」とするための機能とデザインの

検討（例：駅への温泉併設等）

などが提言され、その成果は前述の整備構想にも盛り込まれている。（図表10）

（3）景観保全に向けた広域的な取り組み

倶知安町など羊蹄山麓地域・尻別川流域町村の活動において、最も特徴的なのが「景観保全」に向けた取り組みである。この景観保全に向けた活動は、直接的に新幹線札幌延伸に向けて行われているものではないが、間接的には新幹線の活用において非常に有用なものである。というのは、倶知安周辺域の他にない「強み」が、「雄大な自然景観」であり、その異質性を保持できるか否かが、今後の観光客を中心とした人的交流の増加を大きく左右するからである。

新幹線はあくまで人的交流のための1つの手段に過ぎない。したがって、せっかく新幹線が倶知安を通るようになって、強みである自然景観が毀損してしまっているのは、観光客を中心とした人的交流の増加はおろか、現状の入込み維持もままならなくなるであろう。

この点、羊蹄山麓地域町村の景観保全に向けた取り組みは先進的かつユニークなものである。その具体的な内容は以下の通りである。

① 景観保全に向けた活動が活発化した背景

元来羊蹄山麓地域では、民間のNPOを中心として「地域の宝である自然景観を残そう」という活動が行われてきた。これに加えて行政サイドでも、平成13年に北海道が「北海道美しい景観のくにづくり条例」を定めたほか、国も平成15年に「美しい国づくり政策大綱」を定め、平成17年6月には「景観法」が完全施行されるなど、近年、官民ともに「景観保全」への意識が醸成されつつある。

その一方で、倶知安のひらふ地区を中心にオーストラリア人の観光入込みが急増し、 condominium等の建設が盛んになったことなどによって、景観や安全面について様々な問題が懸念されるようになってきた。例えば、美観を損なうような condominiumの建設計画や、道路に近接して建てられ落雪の恐れの高い建物の出現などである。

こうしたことを背景として、羊蹄山麓の7つの町村（蘭越町・ニセコ町・真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町・倶知安町）では、広域的な観点から景観問題に対応し、且つ地域の魅力をさらにアピールすべく、平成17年に羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会（以下、推進協議会）を設立している。

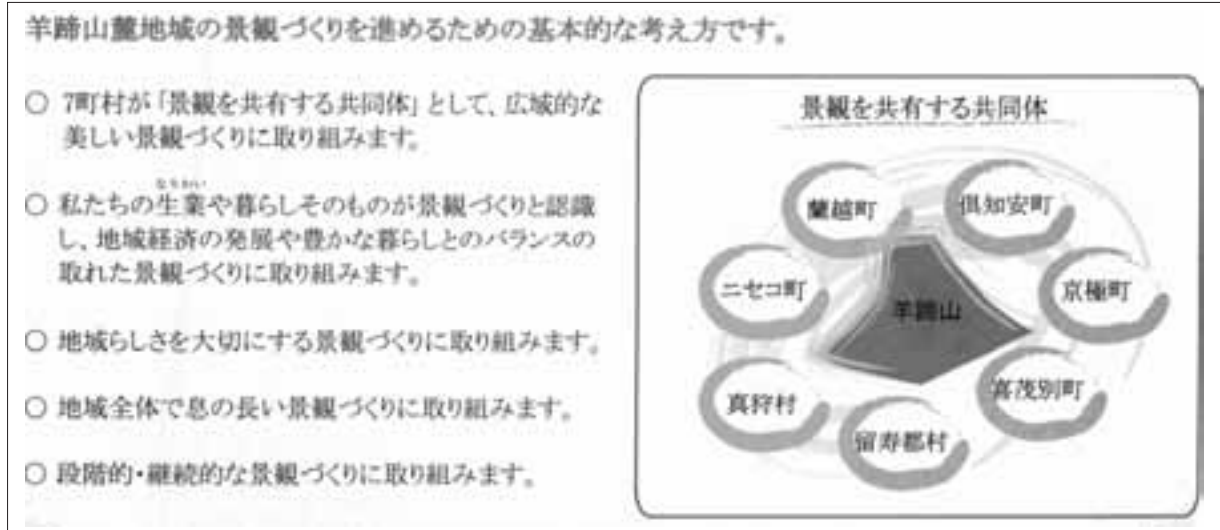
② 「羊蹄山麓広域景観づくり推進地域」への指定

推進協議会では設立以降、地域づくりに関わっている住民・町村・国・道関係者および専門家の約50名で広域景観づくり検討会を開催し、地域としての景観に関する指針案を取り纏めて、北海道庁に提出した。これを受けて北海道では、上記7町村から成る地域を道内初の「広域景観づくり推進地区」に指定し、あわせて「羊蹄山麓広域景観づくり指針」を策定し、以降、地域の活動を側面支援中である。

図表10 倶知安町「まちづくりプロデューサー大学」の様子
（資料：倶知安町）



図表11 羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会の取り組み（資料：後志支庁）



同指針では山並み・森林景観の保全や尻別川生態系の保全、農業経営の安定による田園景観の維持向上、沿道からのビューポイント整備、自然を大切にす街並みづくり、観光地の建物が周辺の自然景観と調和すること等が基本方針として定められている。（図表11）

③ 河川統一条例の制定

また広域景観づくり推進地区指定と前後して、同地区では推進協議会を中心に様々な取り組みが実施されており、その成果の1つとして顕著なものが尻別川流域町村による河川統一条例（通称：尻別川統一条例）の制定である。尻別川は国土交通省発表「河川ランキング」（一級河川本・支川の水質ランキング）において、平成10年～平成17年までの間に6度も水質1位に輝いている清流である。また尻別川の本・支流は地元の基幹産業である農業を支えているのみでなく、水流が発電に利用されているほか、古くから釣りのメッカとして知られ、幻の魚と呼ばれているイトウが生息する数少ない河川でもある。加えて、近年ではラフティングやカヌーなど夏のレジャーにも大いに利用され、観光業との関わりも深い。

このことから、その美しさと豊かさを地元の財産として保全すべく、平成12年から約5年にわたって流域町村が協議を重ね、様々な調整を行い、平成18年に流域7町村において、各々が同じ内容の条例を各町村議会提出することによって、河川統一条例が制定されるに至っている。この条例は行政界を越えた取り組みの具体的成果の一例である。

④ 景観法適用に向けた動き

現在、推進協議会では北海道庁に対して羊蹄山麓地域に「景観法」を適用すよう要請中であり、道の審議会でも北海道全域を景観法適用地区とするほか、広域景観づくり推進地区（羊蹄山麓地域）ではより詳細な景観基準が設けられるように配慮することなどを盛り込んだ答申結果を発表している。

この「景観法」は、これまで各地で設けられてきた景観条例に実効性と法的裏付けを付与できるもので、例えば景観条例に定められた建物の意匠（色・デザインなど）が違反する場合、これまでの条例では強制力に乏しかったが、景観法に基づくケースでは変更命令権限が与えられ、且

つ罰則が設けられるなどの特色がある。今後羊蹄山麓地域に、この「景観法」が適用されることになれば、景観保全に向けた動きがより一層加速するものと考えられ、また北海道全域の縮図として、羊蹄山麓地域はさらに注目を集めることになるであろう。

（４）「観光地倶知安戦略会議」の取り組み

平成15年度、倶知安町では官民が一体となって「観光地倶知安戦略会議」が設立され、倶知安の観光に関する現状分析や戦略の策定、今後の在り方に関する提言などが行われている。この取り組みも特に新幹線延伸に向けたものではないが、景観保全活動と同様に新幹線を有効に活用するという意味で意義深いものである。

同会議が平成18年3月に示した最終提言書においては、倶知安の最大の資源は「自然」でありそれが「観光」という強みになっていること、観光は経済効果が非常に高いこと、倶知安では外国人観光客の急増といった他地域にない追い風が吹いていること等を確認した上で、以下の提言を行っている。

- ① 現在の追い風を一過性のものにしないために、倶知安観光振興の柱となる「くっちゃん観光局」を設立して、施策の企画と遂行を行う。
- ② 来町を促し、リピート確保にもつながる、“わかりやすく相手に伝わる”情報発信を行う。
- ③ 倶知安ブランドを確立する為の新たなイベント実施。
- ④ お客様の声を集積し分析する。
- ⑤ 観光振興に向けた町民啓蒙と人材育成を実施する。

これらの提言が実現すれば、倶知安はより一層ホスピタリティーのあふれる観光地となり、新幹線開業による各地からのアクセス改善と相俟って、観光客の大幅な増加が期待できよう。

5. 既設新幹線駅の参考例

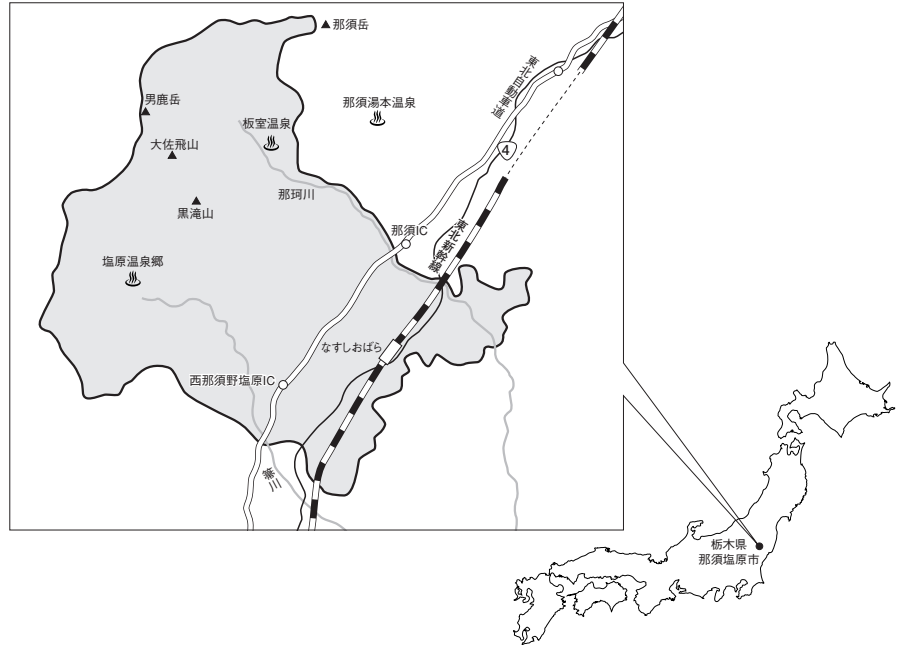
- ・既設新幹線駅の参考例として、倶知安駅との共通点が多い、栃木県那須塩原駅を取り上げる。
- ・那須塩原と倶知安の共通点は、両地域がともに山と川に囲まれ、スキー場や温泉などを有する、「自然」が強みの観光地である点。
- ・那須塩原駅から東京駅までは約1時間10分の所要時間であり、同駅から新幹線を利用して首都圏へ通勤する人々が現れた。また通称「東京村」と呼ばれる首都圏勤務者が集る住宅地も出現している。現在、新幹線定期を利用した首都圏への通勤者は1日あたり約1,000人に及ぶ。
- ・那須塩原駅前については平成14年に都市計画マスタープランに沿った「地区計画」を定め、景観保全のために建物の高さ、用途、外壁色などを制限している。
- ・駅から山間部の観光地までは20km～30kmあり、二次交通の確保と料金設定が課題。
- ・駅前には民間駐車場が乱立し、土地の高度利用が難しくなっている。

次に既存新幹線駅の参考例として、倶知安周辺域との共通点が多い、栃木県的那須塩原駅を取り上げてみる。

(1) 倶知安と那須塩原の共通点

那須塩原周辺は西に那須連山を擁し、北部は鮎釣りで知られる那珂川、南部は箒川に囲まれた自然の豊かな地域である。また山間部には那須塩原温泉、板室温泉、那須湯本温泉など全国でも有数の温泉やスキー場を有するなど、倶知安との共通点は多い(図表12)。観光宿泊客数も年間約1,200千人で、ニセコ・倶知安をあわせた年間宿泊客数とほぼ同じ水準である。

図表12 那須塩原市と周辺地域



加えて那須塩原は農業も盛んであり、特に生乳の生産額は本州以南で1位となっているほか、経営耕地面積(農家が経営する耕地面積の合計)は栃木県下で2番目であるなど、北海道に通じる点がある。

(2) 那須塩原駅の概要

那須塩原駅は東北新幹線が開通した昭和57年に開業した。当時から周辺を中心地は隣駅の黒磯地区であったが、近隣の大田原市と旧黒磯市(現在の那須塩原市黒磯幸町周辺)の両地域の利便性等を考慮した結果、新幹線駅はそれまで小さな駅であった東那須野駅を那須塩原駅と改称して開設された。このため開業当時、新幹線駅のメイン出入口となる駅の西側地区は未開発の農村地域であり、無秩序な市街化への進行も懸念された。そこで市では平成2年より駅前の土地区画整理事業を実施、平成17年に事業が竣工した。

また同駅前については平成14年に都市計画マスタープランに沿った「地区計画」が定められ、駅からの那須連山の眺望を阻害しないように建築物の高さ制限が設けられたほか、当該地区の街並みを考慮して、建物の使用用途や外壁色などを制限している。

さらに土地区画整理事業が行われている間、発生した駅前の保留地を主に宅地として売却したほか、周辺域でも山林が首都圏勤務者向けの宅地として分譲されたことから、通称「東京村」と呼ばれる首都圏勤務者の集る地域が現れ、現在では1日あたり約1,000人が新幹線定期を使って通勤している。

また駅は新幹線通勤者をはじめ近隣市町村の住民に広く利用されており、駐車場需要が発生したほか、いわゆるキスアンドライドの需要も高まっている。

(3) 那須塩原駅の開業効果と課題

① 開業効果

那須塩原駅の開業効果として最も大きなものは定住人口の増加であろう。図表13は昭和40年から平成17年に至るまでの栃木県全域と那須塩原市の人口の伸びを指数化して比較したものである。那須塩原では昭和49年に東北自動車道が開通し、また昭和57年には東北新幹線も開業したことから交通の利便性が飛躍的に向上した。このため首都圏で勤務するサラリーマンの定住者が増加し、市内人口の伸びは栃木県下全体の伸びを大きく上回る水準となっている。

人口増加は様々な要因が作用した結果であるものの、首都圏への新幹線通勤者の存在などを考慮すれば、新幹線の開業がこの地域の人口増加に寄与していることは間違いない。

② 課題

一方、新幹線開業後の課題点としては

- ・ 那須塩原温泉、板室温泉、那須湯本温泉などの主要観光地に向かう、駅からの2次交通整備が遅れている。⇒各地へは路線バス利用がメインとなるが、時間がかかる上、料金も片道1,000円前後と割高である。
- ・ 駅前に民間業者による青空駐車場が乱立し、土地の高度利用の妨げとなっている。(図表14) ⇒ 駅西口に約60箇所の有料駐車場があり、新幹線利用者を中心に安定した需要があるため、(他の目的に転用する必要もないことから)土地の高度利用が進まず、結果として駅前に「まちな顔」としての特色がない。

などが挙げられている。

(4) 那須塩原駅に学ぶ点

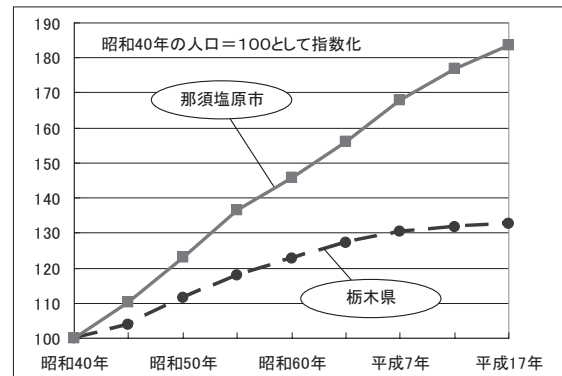
以上、那須塩原駅の概要や開業効果・課題などについて取り上げたが、新幹線倶知安駅の整備を考えた場合、那須塩原の例から学ぶべき点として、どのようなことが挙げられるだろうか。

① 駅前景観の保全

倶知安を含む羊蹄山麓地域で、景観保全に関する取り組みが行われていることは既に触れた。しかし現在倶知安町で景観形成地区に指定されているのはニセコひらふ地区周辺域であり、倶知安駅前に関しては都市計画による各種の規制が行われているのみである。加えて同駅前の現在の用途地域は主に第二種住居地域または準工業地域に指定されており、ほとんどの建築物が建設可

図表13 那須塩原市と栃木県全体の人口増加比較

(出所：国勢調査)



図表14 那須塩原駅前の青空駐車場の様子

(資料：那須塩原市 塗りつぶし部分が駐車場)



能となっている。

したがって、新幹線の延伸決定までこのままの状況が続けば、商業ビルなどが無秩序に出店する可能性もある。

しかし将来、新幹線倶知安の駅を利用する観光客の多くは、ビルの壁ではなく、現在の倶知安駅から見えるような羊蹄山とニセコ連山が見渡せる雄大な景色を望むに違いない。(図表15)

図表15 倶知安駅からの眺望



よって倶知安駅前では、那須塩原駅前で実施されているように、駅前からの眺望を保全し、また自然景観にマッチした街並み生み出すための各種規制を導入すること等が望まれる。そのためには、例えば用途地域を変更し、駅から羊蹄山を望む方面（南東方向）やニセコ連山方面（駅西口側）には低層の建物しか建築できないようにするなどの思い切った施策が必要となるかも知れない。

② 定住者促進やマルチハビテーション等への対応

那須塩原では首都圏への通勤者が定住し、人口が増加している。同様に倶知安においても、札幌への通勤者が定住する可能性がある。また定年退職者などを中心に、豊かな自然を求めて夏季のみ倶知安で生活するようなマルチハビテーション^{※4}層も増加する可能性がある。したがってまずこのようなニーズの有無を確認し、その上でニーズがあるならば、ターゲットとなる人々に倶知安をPRすることが求められる。またそういった人々用の住居スペース確保も必要になるかも知れない。

③ 2次交通の整備

現状、倶知安駅から周辺の観光地に向かう公共交通手段は主にバスである。しかし特に夏場はバスの本数も少ない、あるいは路線によっては冬季のみの運行というケースもあり、マイカー・レンタカー以外で周辺観光地を訪問する場合のアクセスは、現状、決して良いとは言えない。

那須塩原では、新幹線開業後20年以上経過した現在でも2次交通の整備が課題とされているが、温泉組合が共同で駅から無料バスを運行するなど、新しい取り組みも始まっている。

よって倶知安においても、新幹線の開業を睨んだ場合、路線バスに加えて、各観光地が共同でマイクロバスを定期運行させるなど、駅利用者の利便性を高めるための工夫が必要となるだろう。

④ 将来を見越した計画的なまち機能の整備

那須塩原では駅前に青空駐車場が広がり土地の高度利用が行われにくい状況となっている。これは調査レポートの4月号で取り上げた、米原駅の場合と同様である。

駅開業後の駐車場需要の予測は非常に難しいが、類似例などをもとに、可能な限りの需要予測を行うとともに、開業後の需要を見ながら、公的駐車場スペースを増減させる為の余力を残すことも必要となるかも知れない。

※4 一世帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けること。

6. 今後の検討課題

- ・ 倶知安周辺地域では景観保全や観光振興に向け、官民一体となった新たな取り組みが検討あるいは既に実施されている。よって今後の課題は、検討中のプランを「如何に実行に移してしていくか」、また実施済みで効果の高い施策については「如何に継続していくか」という点になる。
- ・ 新幹線開業によって新たな人の動きが発生する。したがってこれに対応できるような新しい広域観光ルートの開発が必要となる。

(1) 景観保全、観光振興に関する施策の実行と継続

既に倶知安周辺地域では、4章で述べたように、官民が一体となって景観保全や観光振興策を検討しており、実効が上がっているケースも多い。したがって、今後の課題としては

- ① 現在、実施されていない施策に関しては、実行時期や主体・内容等を明確にして、実行に移す。
- ② 既に実施されている施策は、その効果を検証し、また改善すべき点は改善しながら、施策を継続する。

といった、いわゆるP (PLAN：計画) D (DO：実施) C (CHECK：検証) A (ACTION：改善) サイクルを回すことが求められよう。

この点で、熊本県の取り組みは非常に参考となる。図表16 熊本県での「新幹線くまもと創りプロジェクト」行程管理表

(資料：熊本県)

熊本では平成22年度末頃までに新幹線が開業する予定であり、熊本県庁ではこれを商圈拡大や観光客増加の絶好の機会と捉え、新幹線開業を機に「未来に向けて県土全体を創りかえる」というコンセプトのもと、県内全域を対象に地域振興プロジェクトを募った。

その結果、161本のプロジェクトが官民を問わずに提出され、現在熊本県庁では、全てのプロジェクトについて「誰が・いつまで・何を・どのように」実施するかを行程表によって管理している。(図表16)

プロジェクトの行程表

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
画期した観光地づくり	交通観光局の総合戦略(2015)の推進と連携 県内各地の観光ルートに関する調査 新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者
域内アクセス強化	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者
観光振興	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者	新幹線開業後の観光振興策の検討 観光局、交通事業者

倶知安周辺域でも、羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会や行政を中心としながら、PDCAサイクルを回すことによって、各施策の実効性がより一層高まるものと思われる。

（２）広域観光ルートの開発

1章で触れたように、新幹線は倶知安と道内外を「線」で結ぶ。またその高速性によって各地までのアクセス時間も大幅に短縮される。したがって新幹線を利用する観光客は、その行動半径が現状より大きく広がることが予想される。このことから、新幹線開業を見据えた場合、観光ルートに関してはより一層広域な視点で検討することが求められよう。例えば、東北や首都圏の観光地との連携や道北・道東の観光地との連携などである。そしてその実現の為には、各地商工会議所などを中心に民間ベースで施策を展開する必要がある。

青森県の八戸では新幹線開業準備として、商工会議所が中心となり、青森県および岩手県下の33市町村を対象とした広域観光マップ「ぐるり旅事典」を発行したほか、開業前の3年間に全国20箇所ですべて33回の地域PRキャンペーンを実施している。また旅行ルートに関してもJATA（旅行会社の団体）東北支部や旅行会社7社に商品開発を持ちかけるなどによって、新幹線開業後の観光客入込み増加に結び付けている。

このように新幹線の札幌延伸が決定した場合、倶知安周辺でも、商工会議所や株式会社となったニセコ観光協会などが連携し、より一層広域な地域を包含した、新しい旅行プランの検討や地域のPR活動を実施していくことが望まれる。