

(永井委員)

ホワイトライナーは以前は旅行会社とタイアップして、ツアーバスとして営業をしていた。現在は、一般向けのお客が多く、路線バスと同じで、ホワイトライナーは、ニセコエリア内の足のようなものと認識している。できるだけ便利で金額を抑えて運営している。運行会社としては、こういう決まりになったとなればそれに沿うが、お客様のことを考えると、スキー場に近い第一駐車場に降りてもらうのが一番便利ではないか。

(横田委員)

旅行会社のお客も多く、日帰りの方もいるが、圧倒的に宿泊の方が多い。駐車場の混雑を緩和させる取り組みは賛成だし必要になってくるものだと思うが、今の場所(第一駐車場)から移りたくないというものはある。坂道のトラブル等もあるが、下(サンスポ)に移ったときに、それが解消されるのか、敷地の広さが解消されても、出入口の部分の渋滞等の問題もある。上の整備どころというよりも、下に移ったときの懸念も大きい。現在、駐車場を利用しているのが従業員がメインという話もしていたので、そこまで駐車場のスペースが必要ないのであれば、上でもいいのかもしれない。下と上と両方寄るのもありじゃないかという話もあったが、交通の整備がされないのではないかと思っている。予算の都合が付くのであれば、複層化をメインで考えてもらった方がいいのではないか。それでも駐車場のスペースが足りないのであれば、サンスポを第二の駐車場として利用するという考えもあるのではないか。

(大加田委員)

今の第一駐車場の混沌とした状況を見ると、サンスポに機能を分散させることで、混雑状況を緩和させる効果はあるとは思うが、バスターミナル機能をサンスポに移すと、現状と使い勝手が大きく変わることにはなるので、混雑は緩和させても、別の副作用があってはいけないなと思う。第一駐車場とサンスポをどう繋ぐかという議論が今までは抜けていたので、整理しないといけないとは改めて気づいた。もし副作用が生まれるとすれば、今までツアーバスで上に行っていたお客様が、上に行けなくなると、利便性が損なわれることになる。サンスポにバスターミナルを移すとしても、第一と行き来する手立てはないといけないかもしれない。

(永井委員)

サンスポから左折でひらふ坂を登ることや、交通整理の関係で心配もあるので、サンスポと第一を離すことには懸念がある。今までの形を変えると大変になるというものはある。

(道南バス)

冬の間は駅から乗られてひらふの第一駐車場に来る方が多い。

(ニセコバス)

スキー場間で移動される方は、やはり第一駐車場で乗降される方が多い。十字街、で乗降される方もいる。倶知安駅からは乗る方は大体はウェルカムセンターで降りる。

空港からウェルカムセンター、札幌からウェルカムセンターという運行をしているが、札幌から来る方は日帰りが多い。空港からだほとんどが宿泊客で大きなトランクを持ってやってくる。荷物のことを考えると、サンスポで降りて移動するのは正直厳しい。サンスポと第一駐車場の間のシャトルバス等があれば良いと思う。

ウェルカムセンターの乗降を見ると、バスが縦列で何台も停まっている状況で、送迎の車も多く、いつ事故が起こってもおかしくない状況。そういった意味で、機能を分散してバスの待機する場所と乗降する場所を分けるというのは、していただけたらバス会社としてはありがたい。

(事務局)

駐車場が危険な状態であることは、差し迫っている問題。

第一駐車場の近くの宿は歩いていけるが、どちらにしる送迎は発生する。そういった部分を解消する仕組みが必要。

(中村委員)

送迎の車が多く、無秩序な状態になっているので、きっちりルールを設けて整備をして、待機する場所は待機する場所で作っていただくのはベストだと考えている。

サンスポでも第一でも、基本的には、駐車スペースがどのくらい必要で、どこにどうスペースを配置するかを提示していただけるとわかりやすい。第一は第一で、駐車場として確保して、サンスポに機能を分散させるという考えではないかと思うが、それは問題ないと思うが、現在、ひらふ坂についてはロードヒーティングも整備されて登りやすくなっているが、サンスポに機能を持っていくと、そのあたりが整備できるのかどうか。緩やかではあるが上り坂にはなっていて、バスが勢いつけないと上がれないという場面もある。そこも考えていかなければならない。

また、サンスポに機能が移ったとしても、かえって送迎の台数が今までよりも増えて混雑する状況になっても困ると思う。

(福井委員)

第一でもサンスポでも、大型店の宿泊施設はどちらにしる送迎をするので変わらないと離

していたが、大型の宿泊施設みんな第一駐車場へも送迎をしているという認識？
例えば、アルペンやひらふ亭やうちも第一駐車場で降りた人へは送迎車は出していないので、そこの認識はしておいてほしい。
第一だと送迎車は必要ないが、サンスポの機能が移ると、送迎が必要になるので、送迎車の台数は増えることになる。

(事務局)

サンスポに機能が移ると、宿泊施設は変わらなくても、送迎車の数は増える？

(クリス委員)

絶対増える。アルペンなどは送迎する必要があるが出てくる。

(事務局)

それはツアーバスが第一まで上がらなかった場合だと思うが、第一まで上がった場合は？

(クリス委員)

それは変わらない。
上にメイプルズやスカイができると、1,000人ぐらいは違ってくる。送迎がそれだけ必要になる。

(事務局)

今はツアーバスは上がらないとなっているが、例えば空港から、サンスポに最初に寄って、宿泊施設との打合せで、お客さんがどこで自分が降りるのかだけ把握していればよいのではないか？
降りるところは1ヶ所の方がいい？

(クリス委員)

降りるところが2ヶ所だと、お客さんも管理会社も混乱する。
降りるところは1ヶ所の方が良い。

(事務局)

ツアーバスが停車する場所が、1ヶ所しかないのは倶知安町だけで、他の町村だと2ヶ所以上ある。倶知安町が1ヶ所しかないといけないという理由は？

(クリス委員)

着く場所がホテルだから。

(事務局)

それは管理会社からサンスポで降りてというアナウンスをすれば済む話では？

(クリス委員)

お客様の印象からすると、良くないと思う。

(横田委員)

ニセコは何ヶ所も停まっているので、うちも数ヶ所停まっても問題はないのじゃないかということだと思うが、近いエリアで二つだと混乱すると思う。二つに分けても、お客様は分散されるかもしれないが、バスは結局どちらにも行くとなると、バスの混雑することには変わらないのではないかと思う。

(事務局)

サンスポに機能を分散させたとしても、ツアー客はあまりサンスポに降りないということ？

(横田委員)

どのくらいの比率になるかはわからないが、分散はされると思う。

(事務局)

第一とサンスポに分けるとそれぞれにお客様が分散して人が減るから、送迎車も減って混雑が解消されるという考えが、そもそも違う？

(永井委員)

違うと思う。

(福井委員)

バス会社の方に聞きたいのだが、第一とサンスポにツアー客がそれぞれ停まるとすると、大きな荷物を持ってくるわけなので、それを降ろしたりするスタッフが第一とサンスポにそれぞれ必要になってきたり、間違っただけで違う方で降ろしてしまったり、ということが起きると思うが、それは問題ないのか？

(横田委員)

今もひらふ第一駐車場とニセコヒルトンでそういうことは起きているので、乗降や荷物のことも整理することは必要になってくるが、

(釜江委員)

ターミナル機能というものの定義をしないといけないと思うが、駐機スペースということだとして、停留場とターミナルとは別と定義するとすれば、サンスポと第一で同じように乗り降りできるとすれば、案内や乗り間違いや降り間違いがあるかもしれないが、お客様からすれば同じようなことができるポイントが一つ増えて、プラスだという考え方もできるのではないか。

交通ターミナル機能を分散させるということだが、両方乗り降りできるが、送迎はサンスポに行ってもらおうという制限をつけるというのもありではないか。送迎をしていないところは第一でも良いというような案内をして、最終的に第一に入る車を減らす。送迎の車を減らすという制限を設けて、ターミナル機能(駐機スペース)をサンスポに移すということができるか。

(クリス委員)

もし送迎車は第一に行ってはいけないとしたら、「絶対そうしてください」というルールを設けないと、みんな結局は第一に行ってしまう。サンスポに送迎車が行かないといけないと、渋滞が起きる。逆に、駐車場の方が良いのではないか。ゴンドラ坂も使える。

()

十字街の交差点は凍結することもあり、今でも渋滞は起きている。

(事務局)

サンスポからひらふ坂へ上がる車が多くなることについては、良い面も悪い面もある。

(福井委員)

バス会社の方に聞きたいのだが、ひらふの十字街は右折するバスがいると、片側2車線に見えるが、実質1台分しかなくなる。2台分ぐらい下がらないと、バスが曲がれなくなる。上がる際には、ゴンドラ坂から上がって、降りる際はひらふ坂からというようにはできないのか。

(事務局)

それは、警察からそれはどうかと言われている。雪が圧雪されて滑って登れなくなる状況が予想される。逆だとしても、圧雪された下り坂でバスが止まれなくなるかもしれない。そこは役場で決められることではなく、公安委員会が定めることになるが、難しいのではないかと警察から言われている。

(福井委員)

サンスポにターミナル機能が移ったとして、そこも坂道になっているので、ロードヒーティングがないと同じ状況になってしまうのではないか。

そうした場合、道路のロードヒーティング化も同時に進めていけないのではないかと思う。

(クリス委員)

もしサンスポと第一と二つのターミナル機能があったとして、ウェルカムセンターは2個作ることになる？お客様がバスから降りて、何も無いというのは困る。

(事務局)

町で作るのは、サンスポの方の一つ。現在のウェルカムセンターは町の所有ではないので、それ以上のことは言えない。

(クリス委員)

会社側から考えると、色々な意見があると思うが、お客様がどう思うかということを考えないといけない。お客様から見ると、お金をたくさん払ってニセコに来てすぐに、ウェルカムセンターがないとか、たくさん歩かないといけないということになると、スタートの時点で印象が良くない。

(事務局)

HTM はどんなに宿泊施設が近くても送迎に行くのがポリシー？

(クリス委員)

木ニセコは70%ぐらいが送迎車を使っている。ウェルカムセンターからロウアーひらふまで歩いていくというのはない。

(事務局)

HTM の場合は、第一駐車場でもサンスポの場合でも、どちらでも送迎車で迎えには行く？

(クリス委員)

そうです。会社から見れば、それはどっちでもいい。お客様から見ると印象が良いかはわからない。お客様は費用をたくさん払っている。例えば、綾ニセコはお金持ちの人がたくさん来ていて、サンスポから見える距離でも歩きたがらないと思う。近いかどうかはあまり関係ない。

(釜江委員)

第一のウェルカムセンターはうちで持っているが、ターミナル機能を第一とサンスポの両方にあったとして、第一のウェルカムセンターをどうするかというのは、現時点ではわからない。現在は、あくまで第一はバスの停留所であって、バスが待機しているようなターミナル機能はない。何かしらの人の待合所的な場所が必要かもしれないが、サービス面でウェルカムセンター的な機能はどこまで備えるべきかはまだわからない。

(クリス委員)

お客様に寒い中でバスを待たせることになったりしたら、また印象が悪くなる。最初と最後の印象が大事。

(釜江委員)

極端に言えば、屋根付きのウェイティングスペースさえあれば良いかもしれないが、どのような機能を持たせるべきかはまだわからない。

(事務局)

町としても、どこまでそういう施設が必要かというのは考えないといけないが、全く必要ないということは思っていない。

(池内委員)

ニセコは世界的なリゾートで、ソフト面、ハード面、色々と整備していかないといけない。オリンピックの話や、新幹線、高速道路と色々な話があり、それに対応していかないといけない。

外国人がどんどん増えていて、マーケティングの観点からも色々と考えないといけないが、お客さん志向が行きすぎて弊害が出てしまうこともあるので、安全性や将来性を考えないといけない。

ターミナル機能を二つに分けて、送迎車の乗り入れをどうするかということだが、ニセコバスさんの話だと、第一とサンスポを繋ぐシャトル的な機能が良かった方が良いのではないかと。サンスポの駐車場はできれば5年10年先を考えると、大掛かりなスペースを取って整備をした方がいいのではないかと。

(吉田委員)

サンスポの横の沢になっている土地も、シンガポール系の企業が購入して開発が始まっていると思う。サンスポが交通拠点になったときに、広場がなくなる。色々な催し物をするのにスペースがなくなってしまう。第一駐車場は駐車場として残しておいた方がいいのではないかと。サンスポはバス機能に特化した方がいい。できれば、第一駐車場の複層化し

て駐車場として確保した方が良いのではないか。

(オブザーバー 半沢課長)

第一駐車場のあり方についてですが、自然公園の中にあるので、その駐車場としての位置付けというのもある。

(事務局)

自然公園のための駐車場として整備されたという位置付けがあるので、それを認識しないとけない。