

ひらふスキー場駐車場整備方針



倶知安町

目次

はじめに

1. ひらふスキー場駐車場の現状

- ・現在の駐車場配置状況
- ・土地利用
- ・公共交通の運行状況

2. ひらふスキー場駐車場の課題

- ・ひらふスキー場駐車場等の混雑解消
- ・第1駐車場の安全性確保
- ・ニセコひらふ地区のシンボルとなる空間の形成

3. ニセコひらふ地区全体の整備方針

- ・シンボルゲートを基点としたニセコひらふ地区中心部の空間形成
- ・利用客優先の駐車場整備と公共交通の充実

4. ひらふスキー場駐車場の整備方針

- ・第1駐車場（＝シンボルゲート）の整備方針
- ・交通施設の整備方針
- ・シンボルゲートのゾーニングイメージ

5. エリアマネジメントに係る方針

- ・シンボルゲートを基点とした開発誘導及びサービス機能
- ・質の高い開発の誘導の起点
- ・エリア課題への対応方向

6. 事業手法

- ・官民連携方式における主な事業手法

7. 事業スケジュール

- ・整備に向けたロードマップイメージ

参考資料

はじめに

近年、ひらふ地域が劇的に変化していくなかで、ひらふスキー場の駐車場は旧態依然のままであり、今後もニセコひらふ地区が国際リゾート地として発展していくためには、これら駐車場の再整備は欠かせない事業です。

とりわけ、第1駐車場において、路線バスレーン、ツアーバス・送迎車の乗降所やタクシー・送迎車の待機所、一般駐車場、歩行者空間が施設的に区別されていないため、スキーシーズンには、非常に混雑、かつ、危険な状況にあります。

また、外国人のレンタカー使用率の高まりやニセコひらふ地区の冬季従業員のライフスタイルの変化から、地区に進入する自動車台数が増加しており、利用客の安定的な駐車場確保が必要になっています。

さらに、現在のウエルカムセンターについては老朽化が進み、施設が狭隘していることから、待合室やトイレなどの公共施設の充実が求められています。

このような状況を踏まえて、ひらふ地区駐車場再整備に係る有識者会議や観光振興計画・観光地マスタープラン策定時における観光視点の意見、庁内協議を経て、令和2年度「ひらふスキー場第1駐車場整備方針」をまとめました。

町では、当該方針に基づく事業をより効果的に実施するため、サウンディング型市場調査等の実施により民間事業者との積極的な意見交換を行い、事業方針の精査・磨き上げを行ってきました。

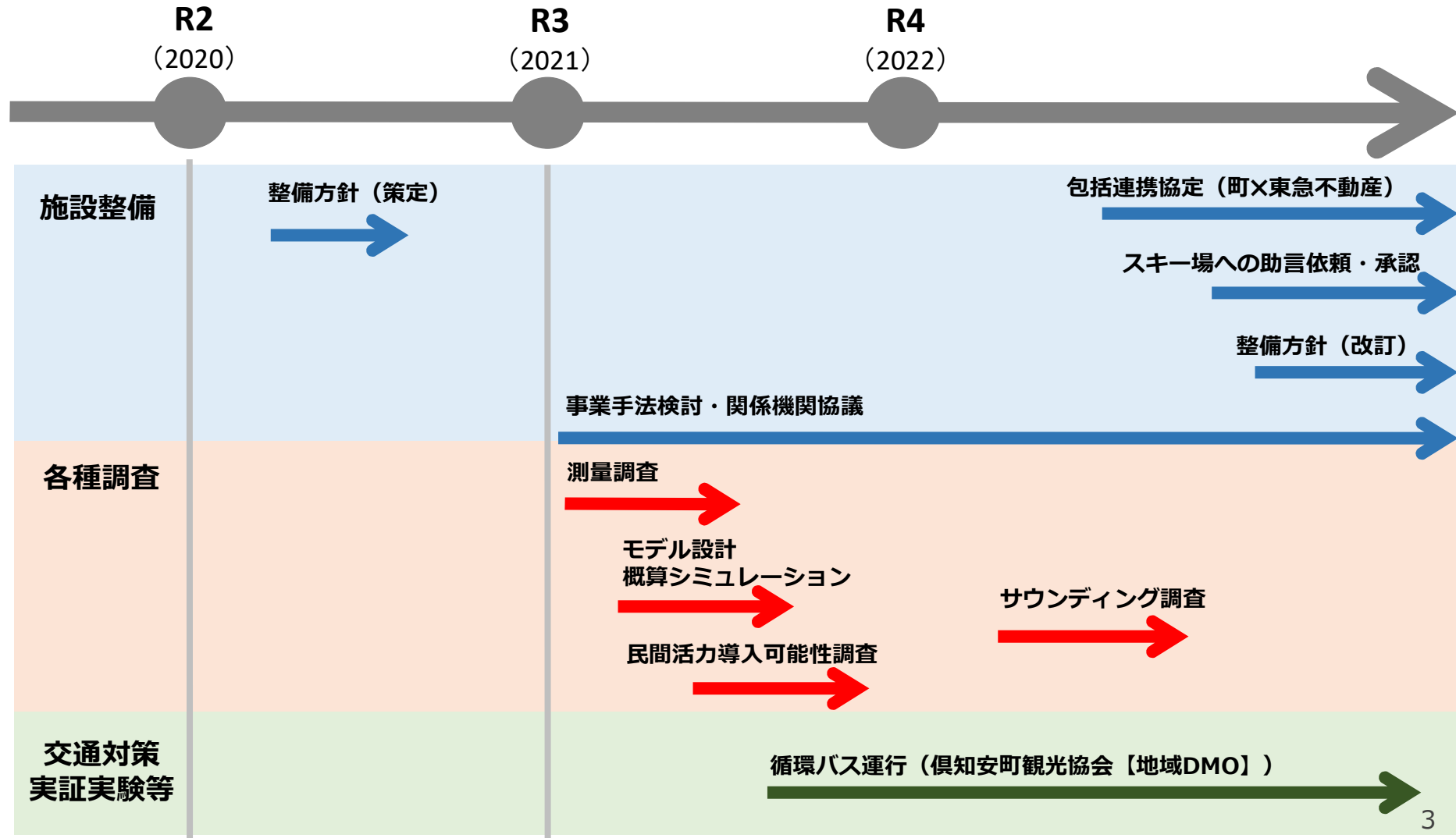
この結果、第1駐車場のみならず、第2駐車場を含めたアッパーヒラフにおける計画検討が必要という認識を得ました。

上記を踏まえて、この度、町では、「ひらふスキー場第1駐車場整備方針」の見直しを行い、「ひらふスキー場駐車場整備方針（以下、「整備方針」という。）」として更新しました。

本整備方針を踏まえて、課題の早期解決と継続的なニセコひらふ地区の活性化に向けて事業を推進して参ります。

これまでの経過

- 令和2年度に「ひらふスキー場第1駐車場整備方針」を策定後、令和3年度に民間活力導入可能性調査、令和4年度にサウンディング調査を実施
- サウンディングによる民間事業者との対話から、施設整備の対象範囲拡大の必要性和スキー場を経営する東急不動産様に助言を求め連携する必要性を得ており、この度「ひらふスキー場駐車場整備方針」に改訂している



1. ひらふスキー場駐車場の現状

現在の駐車場配置状況

- ニセコひらふ地区において、冬期間の駐車場として約1,000台分が町及び民間事業者により確保。

駐車場配置図



現状の駐車場台数

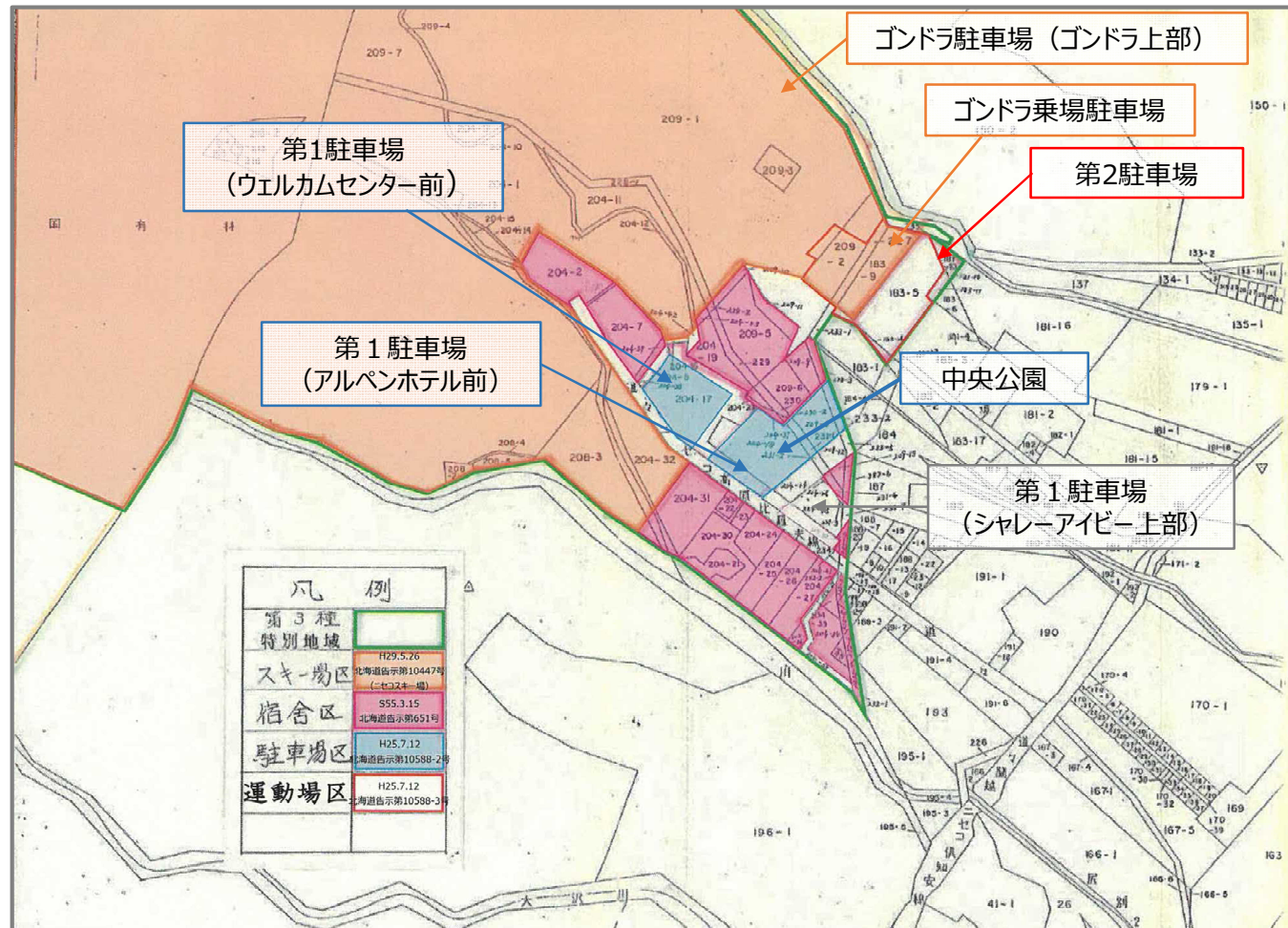
	名称	台数
①	第1駐車場(ウェルカムセンター前)	300
②	第1駐車場(アルペンホテル前)	90
③	第1駐車場(シェアア化〆-上部)	80
④	ゴンドラ駐車場 (ゴンドラ上部)	190
⑤	ゴンドラ乗場駐車場	80
⑥	第2駐車場	200
⑦	サン・スポーツランド臨時駐車場	100
	計	1,040

1. ひらふスキー場駐車場の現状

土地利用(自然公園地域)

- ひらふスキー場駐車場は、ニセコ積丹小樽海岸国定公園の第3種特別地域（ひらふ地区）内にあり、第1駐車場の大部分は駐車場区、第2駐車場は運動場区、民間駐車場はスキー場区に設置。

ニセコ積丹小樽海岸国定公園における土地利用区分図

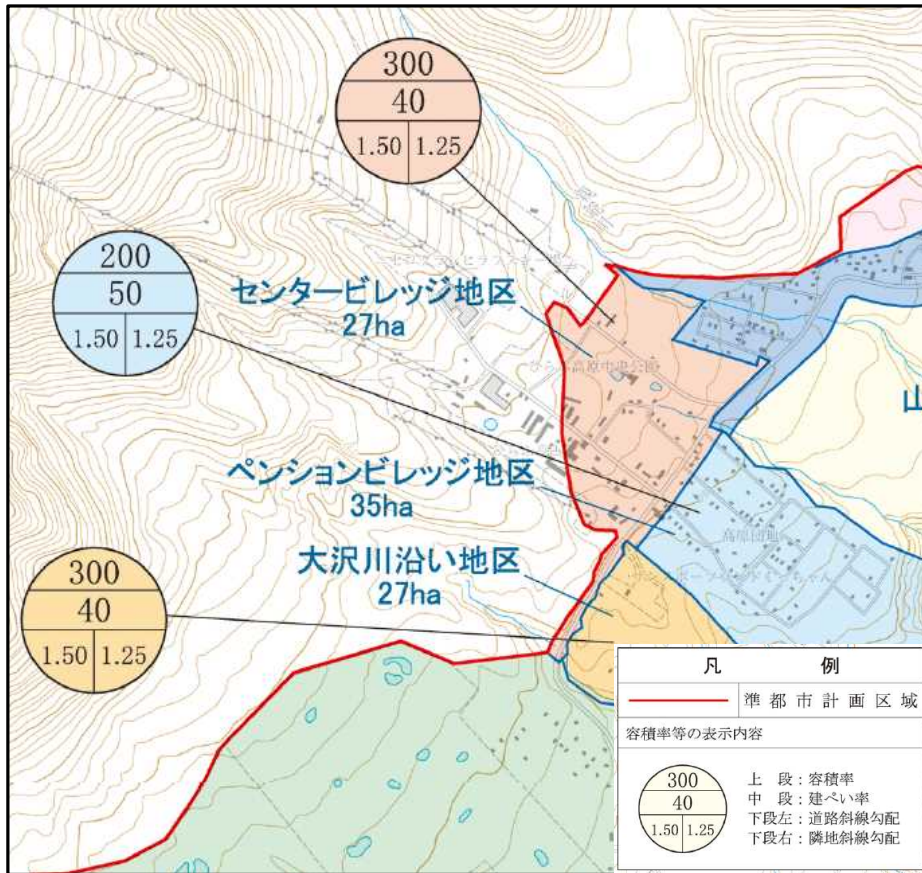


1. ひらふスキー場駐車場の現状

土地利用（都市地域）

- ひらふスキー場駐車場に隣接する地域は、準都市計画区域における景観地区、特定用途制限地域に指定。

景観地区区域図



特定用途制限地区区域図

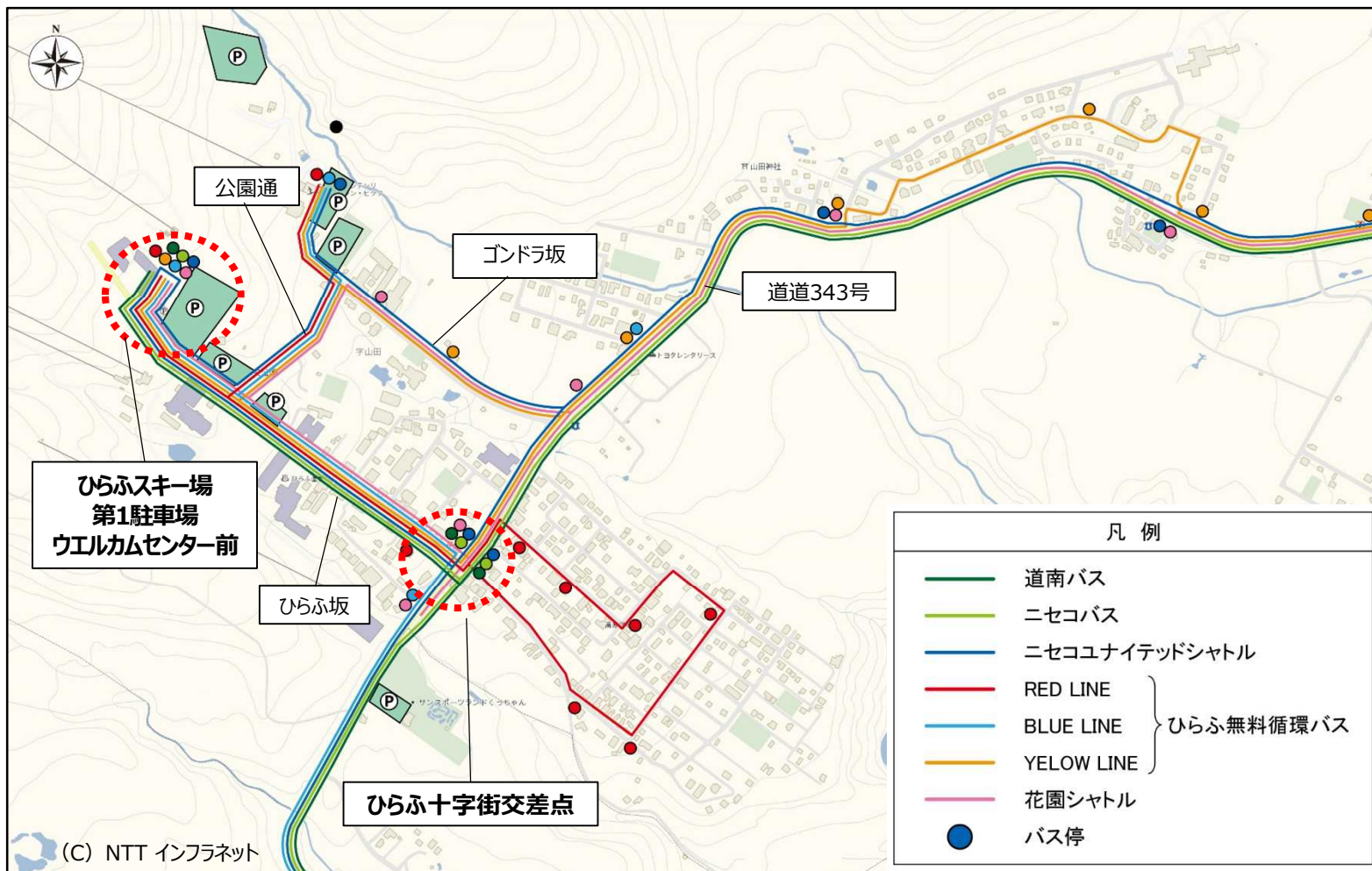


1. ひらふスキー場駐車場の現状

公共交通の運行状況

- 多くの路線バス、民間バスは、ひらふスキー場第1駐車場ウエルカムセンター前、ひらふ十字街交差点を經由。

公共交通運行ルート図



2. ひらふスキー場駐車場の課題

- ひらふスキー場駐車場は、駐車場や周辺道路を含めた交通混雑解消、第1駐車場の安全性確保、ニセコひらふ地区のシンボルとなる空間の形成などが課題。

課題 1 : ひらふスキー場駐車場等の交通混雑解消

<現状>

- 外国人のレンタカー使用率の高まりや利用客以外の駐車場利用により、第1・第2駐車場、民間駐車場も慢性的に混雑が発生。
- 駐車車両の入庫待ちや送迎車等の路上待機、従業員の出退勤時間における車両集中、多くの路線バス、民間バスが、第1駐車場、ひらふ十字街交差点を經由するなど、周辺道路への交通障害が発生。
- 今後、北海道新幹線倶知安駅の開業、高速道路倶知安I.Cの供用計画など、ニセコひらふ地区を取り巻く環境が大きく変化。地区内に更なる車両流入の可能性。

<対応の方向>

- アッパーヒラフにおける適切な駐車台数の確保。
- 駐車場有料化を前提として利用客優先、エリア外駐車場の設置、ニセコひらふ地区内循環交通、従業員バス、宿泊送迎シャトルなどの交通マネジメントの取り組みにより、アッパーヒラフへの車両流入を抑制。

駐車場の混雑（第1駐車場）



周辺道路の混雑（道道343号）



レンタカー利用の増加



※「わ」や「れ」のナンバーが連続して駐車

2. ひらふスキー場駐車場の課題

課題 2 : 第 1 駐車場の安全性確保

<現状>

- ひらふスキー場第 1 駐車場は、路線バスの走行レーン、ツアーバスや送迎車の乗降所、タクシーや送迎車の待機所が一般駐車場と施設的に区別されていないため、冬季間は大変混雑した状況になっており、歩行者にとって非常に危険な状況。

<対応の方向>

- 第1駐車場において、車両走行レーンと歩行者レーン設置による歩車分離、路線バス・ツアーバス・送迎車・タクシーなどの乗降所や待機所と一般車両を施設的に分離。
- 第2駐車場の立体化による交通の分散。

車両と歩行者の施設による区分なし



バス・送迎車等によるウエルカムセンター前の混雑



一般車両とバスや送迎車両の施設的区分なし



2. ひらふスキー場駐車場の課題

課題3：ニセコひらふ地区のシンボルとなる空間の形成

<現状>

- 海外リゾートと比較して、シンボルとなる施設や人が集う広場空間が不足。
- ウェルカムセンターは、狭隘で老朽化しており、シンボルとしての魅力不足。スキーシーズンのみでの開業であり、オフシーズンは閉鎖。

<対応の方向>

- 町と民間が連携し、最も人が集まるリゾートコアとして必要な機能を配置することにより、オールシーズンで賑わいを形成するエリア（＝シンボルとなる空間）へ発展。

賑わいをつくることのできる
広場空間の不足

第1駐車場



拠点施設の老朽化・狭隘化

ひらふウェルカムセンター



羊蹄山への眺望点の不足

第1駐車場から見る羊蹄山



ゲレンデと駐車場が道路で分断

スキーゲレンデ(左)と第1駐車場(右)



観光地マスタープランによるニセコひらふ地区の方向性

ニセコエリアの中心であるニセコひらふエリアでは個々の建物、ファニチャー、街路には、
良い空間・デザインがある。



しかし、
ニセコエリアの中心として共通する（認識される）
イメージが弱く
シンボルとなる（デザインとして参照される）場
が不足している。

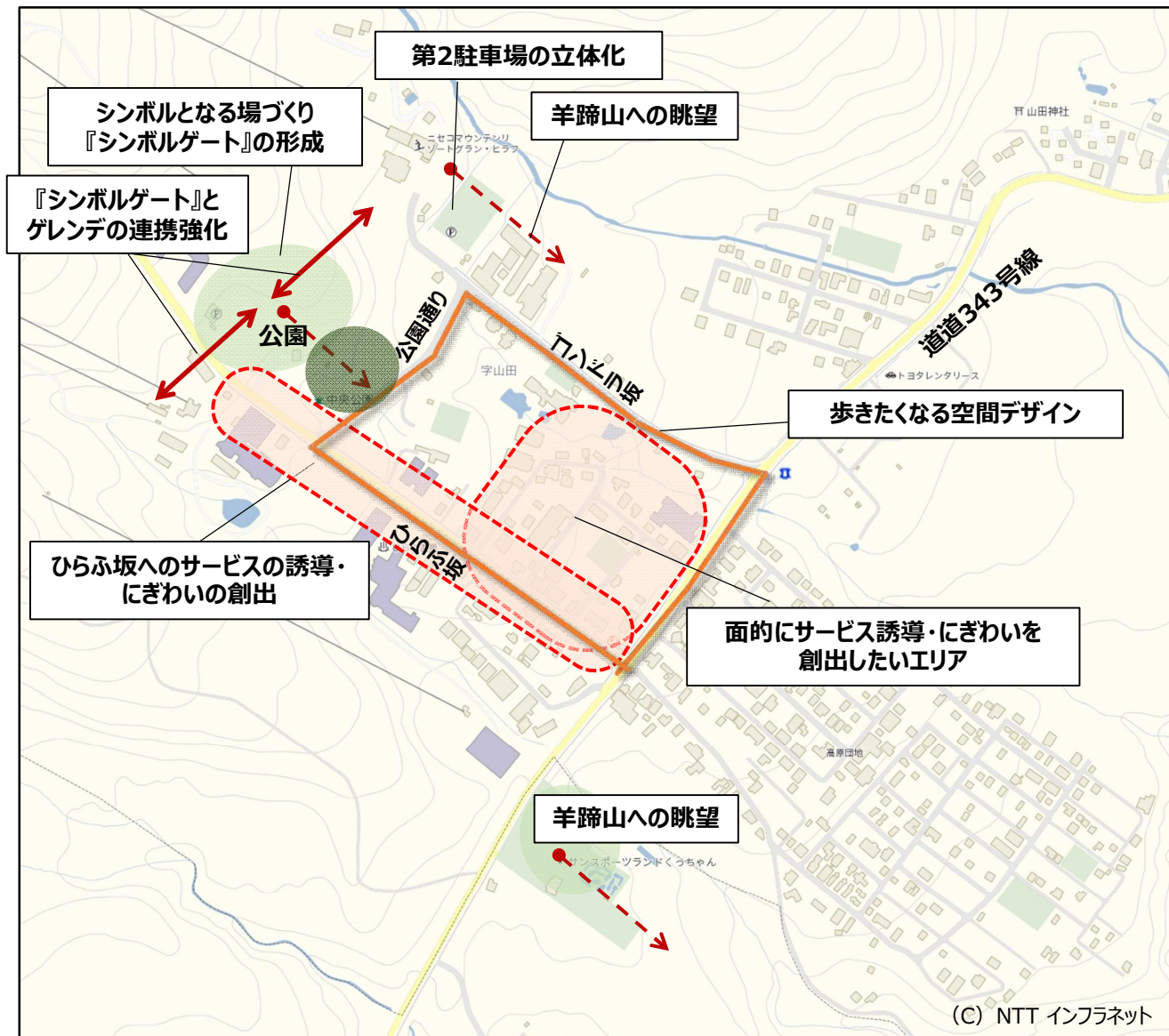


**最も人が集まる場所を
「シンボルとなる空間」へ**

3.ニセコひらふ地区全体の整備方針

方針1：シンボルゲートを起点としたニセコひらふ地区中心部の空間形成

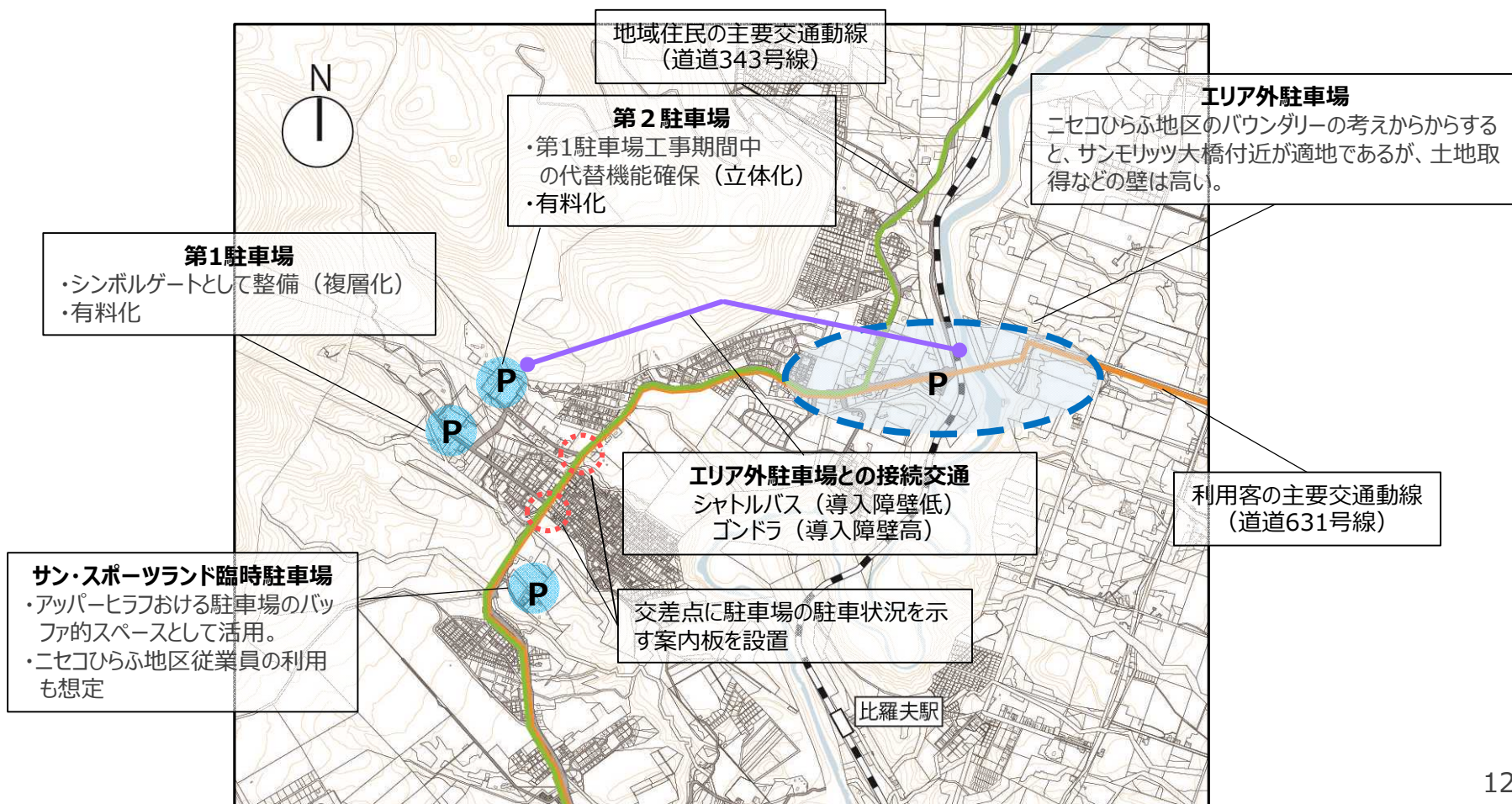
- ひらふスキー場第1駐車場はニセコひらふ地区における**扇の要**に相当するとともに、**スキー場への結節**点でもあり、**スキー場グレンデと円滑なアクセスなど連携の強化**が必要。
- ひらふスキー場第1駐車場を、ニセコひらふ地区の核となる『**シンボルゲート**』と**位置づけ**、ここを起点としてニセコひらふ地区中心部の賑わいの創出や視点場を考える。
- 『**シンボルゲート**』としてつつ、適正な駐車台数を確保し、海外リゾートで配慮されているグリーンシーズンの修景を考えると、**駐車場部分は複層化が望ましい**
- 複層化により、地表部は傾斜がなくなり、イベント等の利用もしやすくなる。
- **第2駐車場は立体化**により収容台数を増加させ、利用者の交通分散を図る。



3.ニセコひらふ地区全体の整備方針

方針2：利用客優先の駐車場整備と公共交通の充実

- アッパーヒラフの駐車場は利用客優先として活用・再整備し、利用客以外の車両は、ニセコひらふ地区のバウンダリーにパーク&ライドが望ましい。
- ひらふスキー場第1駐車場をシンボルゲートとして整備にあたっては、冬季施工できないことを鑑み、整備期間中のスキー場や自然公園利用者の代替駐車場確保策として第2駐車場やサン・スポーツランド臨時駐車場、エリア外駐車場の整備・活用等を図ることが必要。また、代替駐車場利用者の利便性を確保する公共交通の充実を図ることが望ましい。



4. ひらふスキー場駐車場の整備方針

第1駐車場（＝シンボルゲート）の整備方針

ゲストとホストが快適な時間を過ごし、交流できるシンボルへ

ひらふスキー場第1駐車場を「シンボルゲート」と位置づけ、観光客（ゲスト）が楽しめる場と機能を整備するとともに住民（ホスト）も同時に楽しめる場とすることが大事である。このことにより、ゲストとホストが自然に交流し、ゲストにとって記憶に残る体験となることを目指す。

方針1：シンボル空間としての「広場」の整備

- 季節ごとの様々なイベント、日常的なイベントを開催できる快適な広場空間の整備
- 羊蹄山を背景に記念撮影のできる視点場の整備

方針2：「交通拠点」としての機能強化

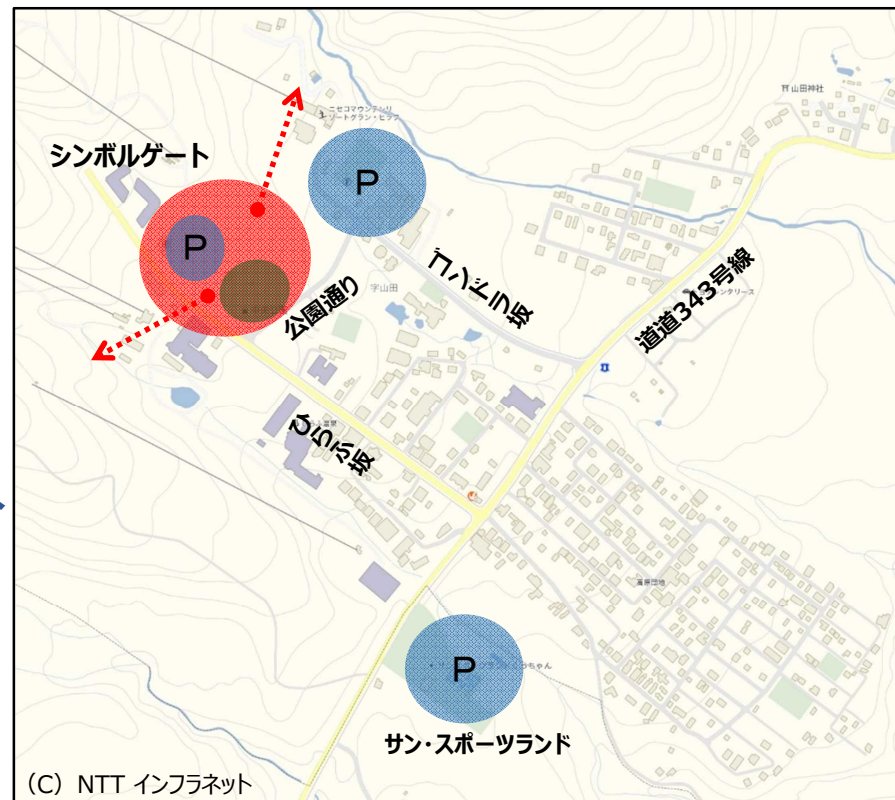
- シャトルバスのターミナルとしての交通空間、待合空間の整備
- 一般駐車場の有料化による混雑の緩和
- 従業員用駐車場の分離・交通利便性確保によるゲスト優先の交通マネジメント

方針3：ニセコのゲストとホストのシンボルとなる機能の導入

- ニセコのカルチャーを感じさせ、滞在満足度を高める文化的機能の導入
- 観光客とともに地元住民が日常的に気軽に利用できる空間・機能の導入
- 相互交流が促される仕掛けと、住民にとってのサードプレイス化

方針4：スキー場ゲレンデとの連携強化

- 駐車場とスキー場ゲレンデ、スキー場ゲレンデ相互の動線の改善



4.ひらふスキー場駐車場の整備方針

交通施設の整備方針

①駐車場の配置について

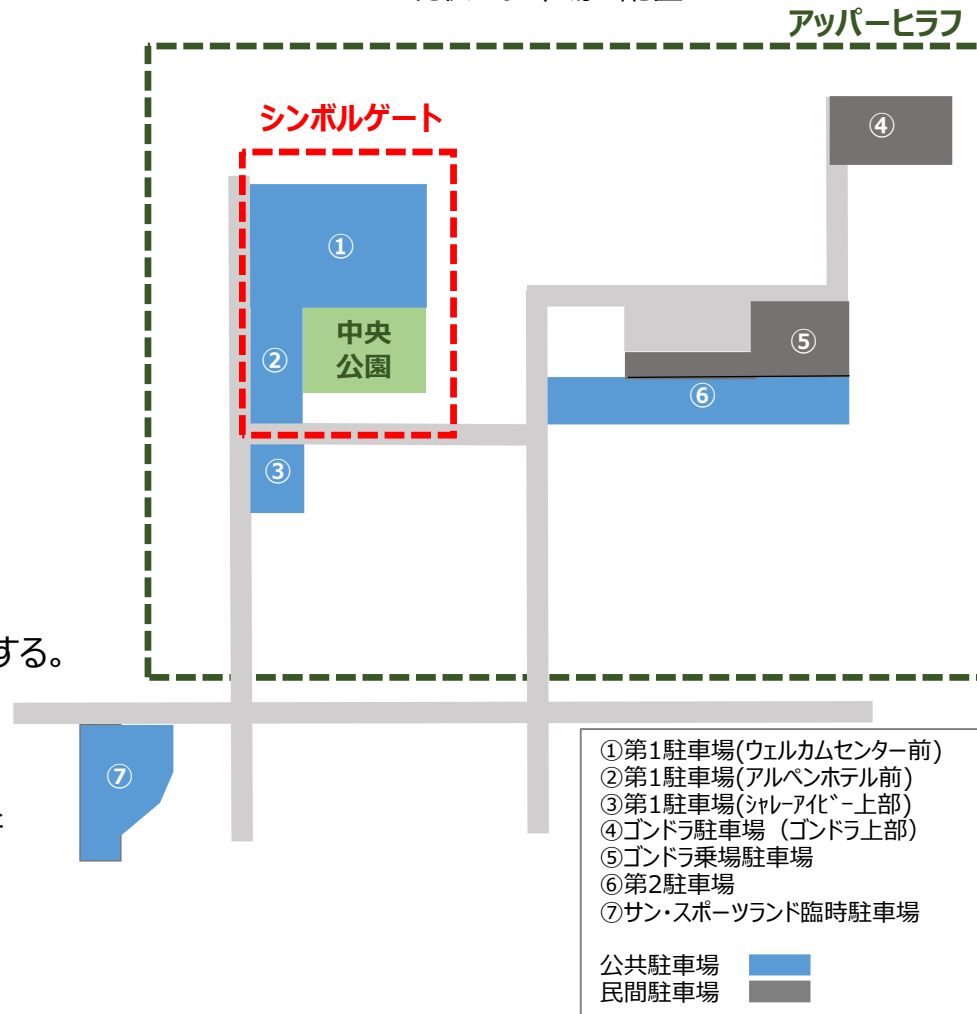
- アッパーヒラフにおける駐車場は、今後の整備によるシンボルゲートの増強、流入抑制等により適正な駐車台数を確保することを目指す。
- このうち、**公共駐車場はスキー場や自然公園利用者（利用客）に十分な台数として500台程度を確保する。**
- 自然公園利用者以外のためにサン・スポーツランド駐車場やエリア外駐車場を配置する。
- ピーク時の混雑緩和のため、アッパーヒラフにおける駐車場の有料化を前提に運用のあり方を検討する。

②第1駐車場の関連施設整備について

- 駐車場の配置とともに、以下の施設および機能を確保する。

- 1) 自動車走行レーン
- 2) 歩行者専用通路
- 3) シャトルバス・送迎車・タクシーの乗降所、待機場所
- 4) ひらふの顔となるウェルカムセンター（再整備）

現状の駐車場の配置



4.ひらふスキー場駐車場の整備方針

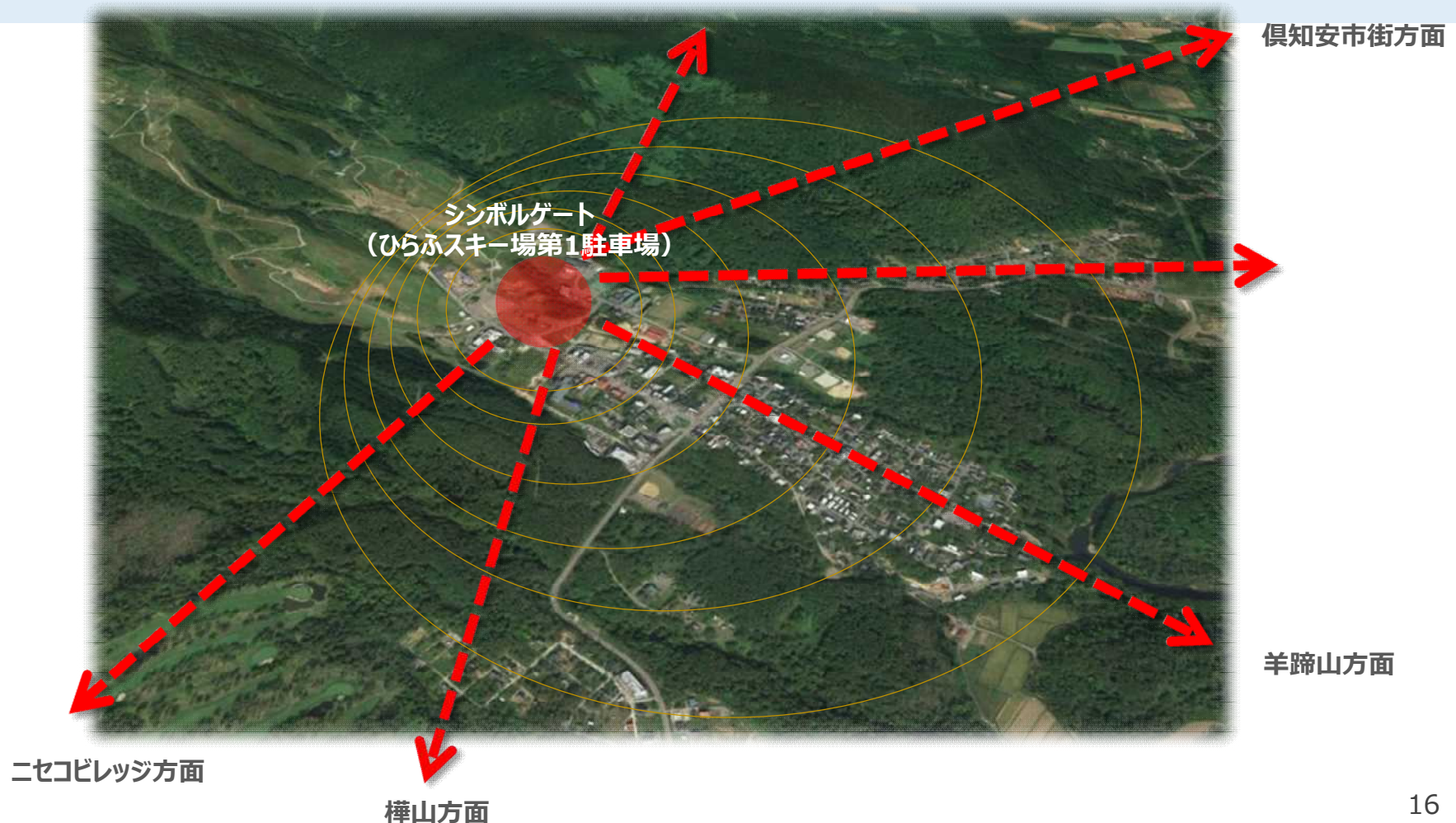
シンボルゲートのゾーニングイメージ



5. エリアマネジメントに係る方針

シンボルゲートを起点とした開発誘導及びサービス機能

- ニセコひらふ地区の扇の要に位置するひらふスキー場第1駐車場（＝シンボルゲート）を中心拠点として、サービス機能を複合的に導入し、地区の価値を高め、周辺地域への良い波及効果を目指す。
- ひらふスキー場第1駐車場（＝シンボルゲート）はニセコひらふ地区の開発・リノベーション誘導を考える上でも中心的な空間。

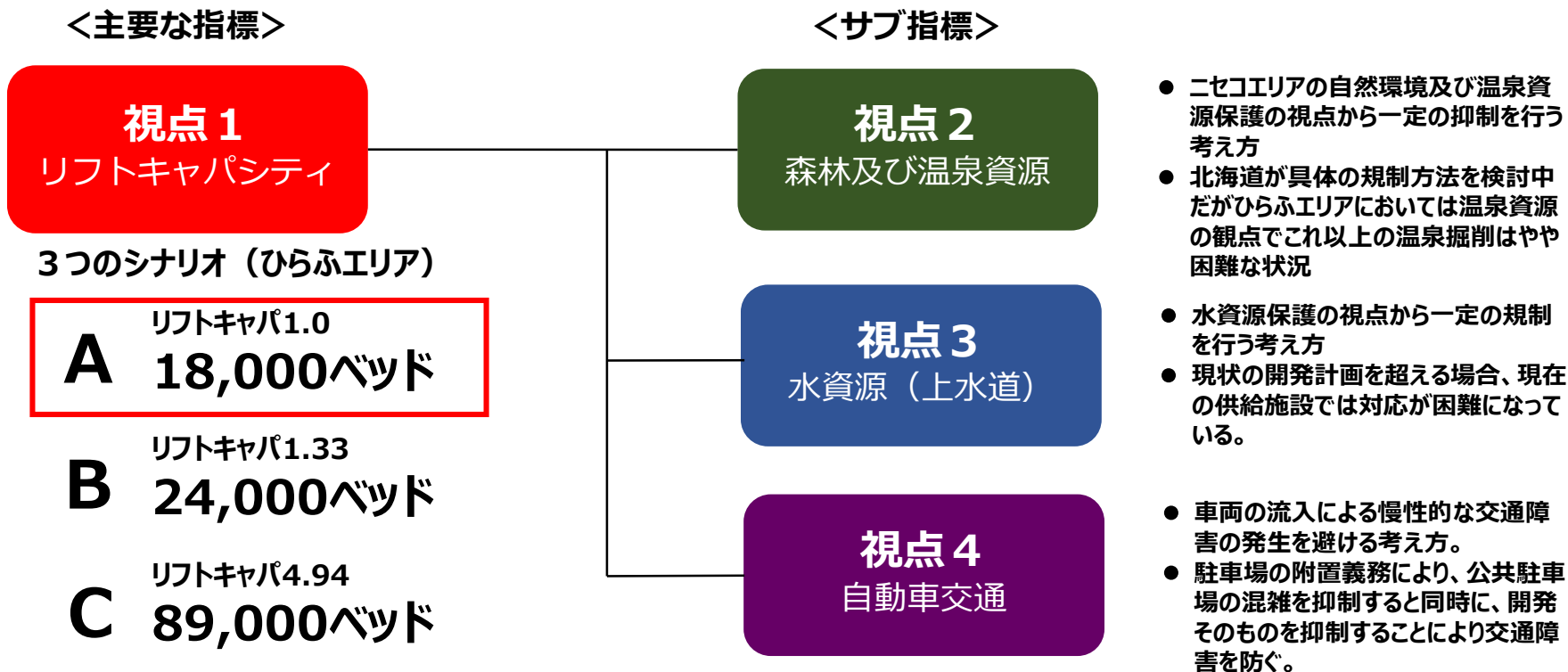


5. エリアマネジメントに係る方針

質の高い開発の誘導の起点

① 開発事業の調整（開発・リノベーション誘導）

- 倶知安町がリゾート地としての環境及び景観の質を保ち、国際的に評価される地域としてブランド価値を保ち、高めていくために、特に開発の激しいエリアの開発総量を適切にコントロールする。
- 快適なリゾート環境維持の観点からリフトのキャパシティを主要な指標として、サブの視点を3つを掲げ、宿泊施設のベッド数のストック総量の上限の目安を示す。

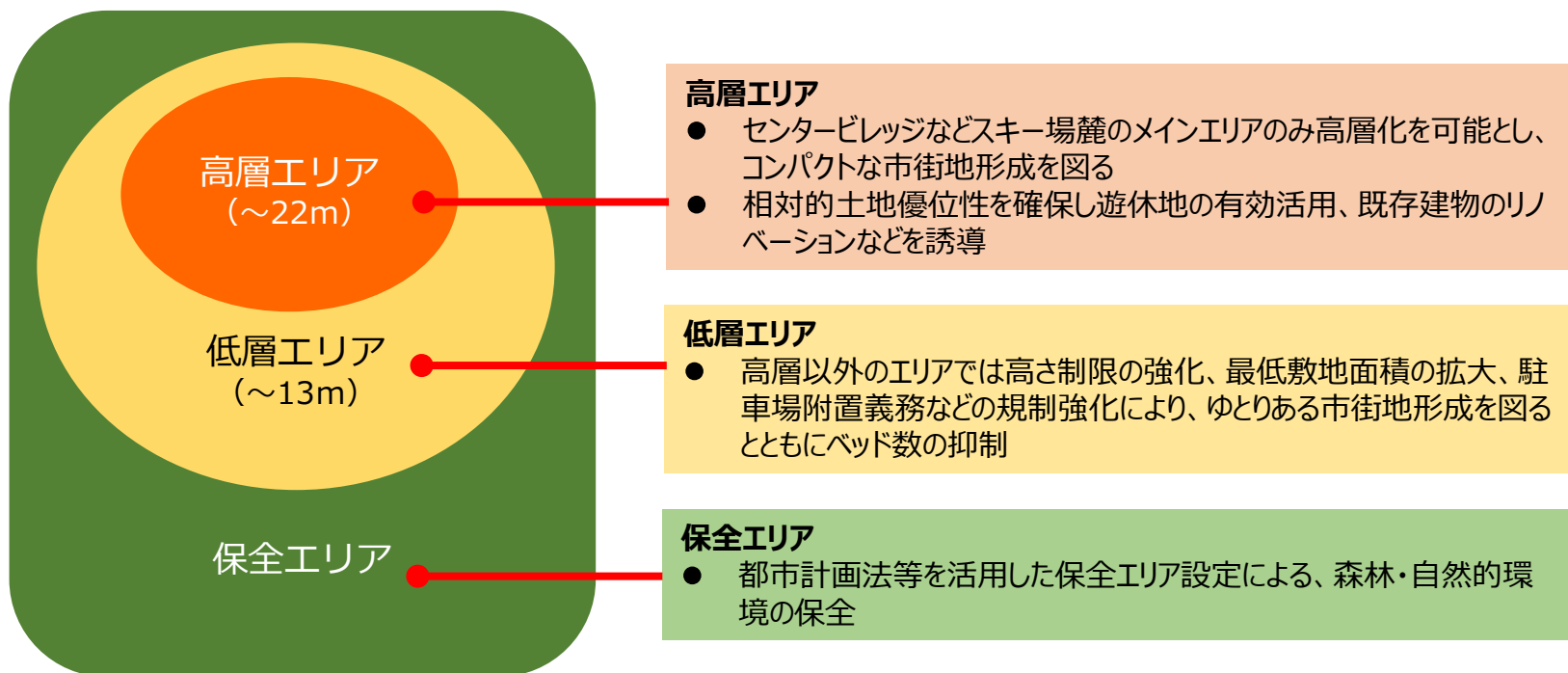


※海外のスキーリゾートにおいても、リフトキャパとベッド数がほぼ同等であることが一般的である

5. エリアマネジメントに係る方針

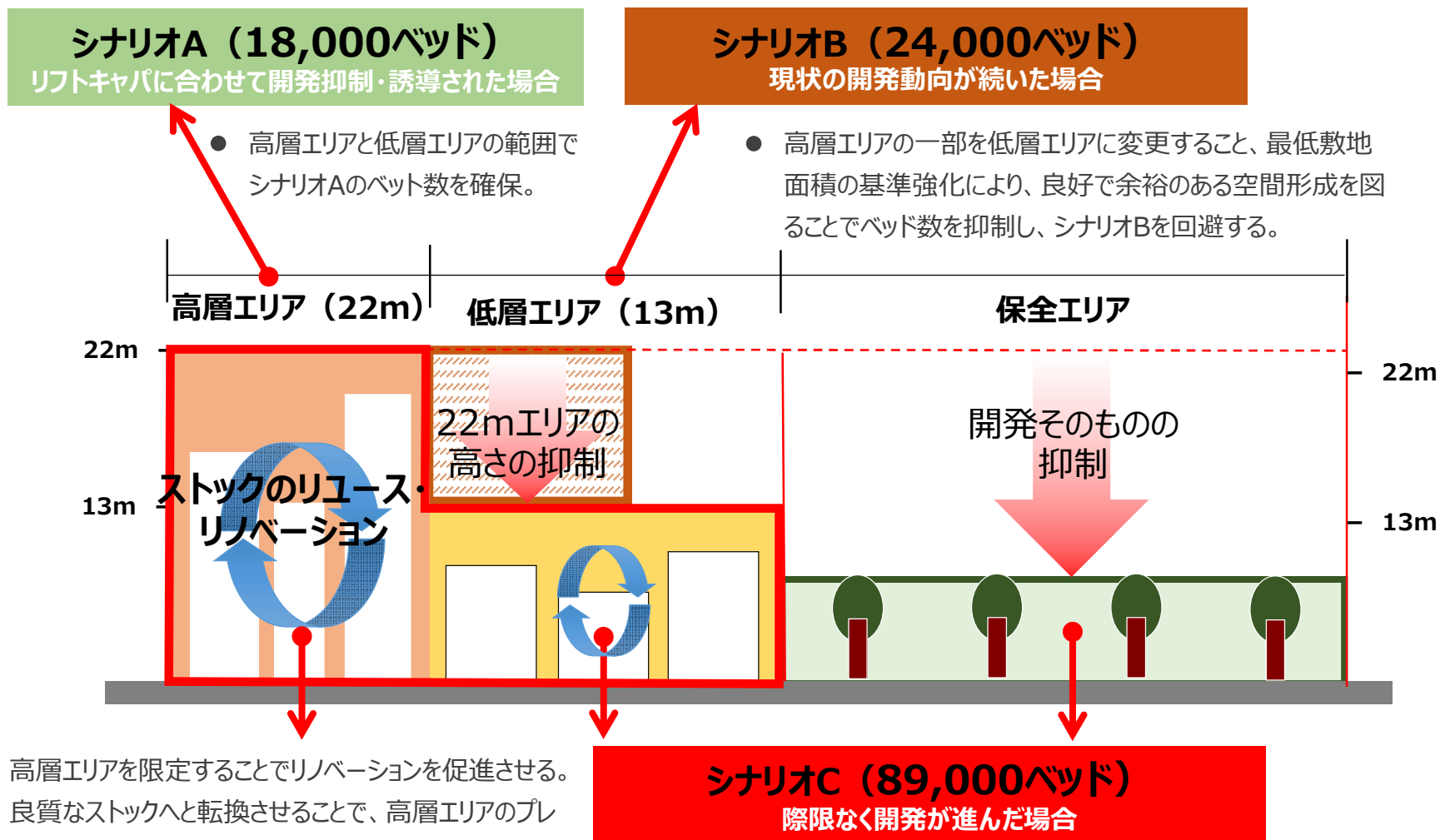
② 開発事業の調整（開発密度の設定イメージ）

- 現状の緩やかな土地利用規制のみでは開発容量の設定を実現するのは困難である。
- そこで、以下のような密度概念を想定しそれを実現するための手法を導入することにより、より集約的な市街地を形成し、守るべき自然を守り、景観に配慮し、ブランド価値の毀損の回避を目指す。
- スプロール化の回避は、G20観光大臣会合で議論され、「北海道倶知安宣言」でうたわれている、持続可能な観光にも資するものである。



5. エリアマネジメントに係る方針

③ 開発事業の調整（エリア価値を高めていくための戦略的考え方）



- 高層エリアを限定することでリノベーションを促進させる。
- 良質なストックへと転換させることで、高層エリアのプレゼンスを高める。
- シンボルゲートは地域の開発コントロールを考える上で重要な起点となる

- 保全エリアを設定し開発を抑制することに加え、低層エリアを抑制することでシナリオCを回避する。

※開発圧力次第では他エリアについても開発誘導が必要になる。

5. エリアマネジメントに係る方針

ニセコひらふ地区における課題への対応方向

- アッパーヒラフへの利用者以外の車両の流入抑制策について、実証実験により効果を確認し、継続的に実施内容の改善を図る。
- DMOやエリアマネジメント団体との連携、民間事業者の意見や提案等を踏まえて、中央公園の活性化を図る。

【交通関連】

○従業員車両流入対策

課題…ニセコひらふ地区従業員の居住地が市街地に移っており、通勤に自家用車を用いる状態になっている。一部事業者（東急・HTM等）は通勤用のバスを走らせているが、小規模事業者は自家用車による通勤であり、アッパーヒラフの公共駐車場に停めている状況が見られる。また、特に退勤時間が重なることで、夕方の交通障害の要因になっている。

対策…従業員用のバスを運行することで、アッパーヒラフへの従業員車両の低減を目指す。
ひらふスキー場駐車場を有料化により、スキー場駐車場を利用客用、サン・スポーツランド臨時駐車場を従業員用と、実質的な棲み分けへと誘導する（臨時駐車場への利用客の駐車は可能）。また、エリア外駐車場を活用したパーク&ライド導入も検討する。

○各宿泊施設送迎車両対策、地区内循環交通対策

課題…空港からのバスが到着する際に、各宿泊施設の送迎車両が一斉にひらふスキー場第1駐車場に乗り込むが、各社別に運行しているのが非合理的でありかつアッパーヒラフ内の車両が増加する原因となっている（例：綾ニセコとVale Nisekoとアルペンリッジは隣り合っているが、全て別会社の送迎となる）。

ニセコひらふ地区内の循環や倶知安市街地までのアクセスは利便性が高いとは言えない状況。これも、個別に送迎車両が行き交う要因の一つとなっている。

タクシー不足はこの10年来継続的課題であり、引き続き対応が求められる。

対策…地区内循環バスやシャトルバスの運行により、送迎車両の低減を図る。現在運行中のひらふ無料循環バスの運行便数増加や運行ルートの拡充（市街地とのシャトル機能含む）により、利用者の利便性確保できるよう配慮する。

タクシー台数の拡大に向けて、事業者への働きかけを行うなど、多角的な対策をDMOと連携して推進する。

○物流対策

課題…現在は、宅配業者は大型の車両で各施設に荷物を配送。荷卸しスペースや車寄せを準備していない施設もあることで、一時停車ではあるが、交通障害の要因になっている。

対策…既に他リゾートで取り組まれているように、地区内のどこかに物流拠点を設けて配送することで、大型の宅配車両の流入を低減できる。

【賑わい形成】

○中央公園の活用

課題…中央公園は、スキーシーズンは雪堆雪場として利用、グリーンシーズンの利用者が少なく、アッパーヒラフの賑わい形成への寄与が少ない。

対策…DMOやエリアマネジメント団体との連携、民間事業者等からの活用提案の募集等を踏まえて、公園の活性化を図る。

6.事業手法

官民連携方式における主な事業手法

①公共と民間事業者の役割

- 事業手法については、民間活力の導入を視野に入れ、事業手法、土地・建物の所有、事業期間などを十分に検討して、事業効果の最も高いものを選択。
- 民間と連携して事業を実施するPPP/PFI 手法では、建物の設計から運営管理までを一括発注・長期契約とするとともに、民間が資金調達を行うことによる金融機関のチェック機能を活用し、現実的な建設コストに抑えるなどの効果が期待。

主な事業手法の種類と公共と民間事業者の役割

事業手法		公設公営	公設民営	民設民営				
		直営方式 (従来方式)	DBO方式	BTO方式	BOT方式	公有地活用 (貸付)	公有地活用 (売却)	
公共・民間の役割	民間関与の度合						高	
	資金調達	公共	公共	民間	民間	民間	民間	
	設計・建設	公共	民間	民間	民間	民間	民間	
	管理・運営	公共	民間	民間	民間	民間	民間	
	土地所有	公共	公共	公共	公共(貸付)	公共(貸付)	民間	
	施設所有	建設期間	公共	公共	民間	民間	民間	民間
		運営期間	公共	公共	公共	民間	民間	民間
事業完了後		公共	公共	公共	公共	撤去or公共	民間	

6.事業手法

②事業手法の特徴

- エリア開発を行う場合には、公共施設整備・運営、公有地活用など複数の事業手法を組合せ等により、効果的・効率的な事業実施が望ましい。

公共施設整備・運営に係る主な事業手法

事業方式		特徴
従来方式		<ul style="list-style-type: none">・公共は施設整備資金を調達し、整備事業者に施設整備業務を発注する。・施設の完成後の管理運営業務を民間事業者に毎年度発注する。
DBO方式	設計・建設・運営 Design・Build・Operate	<ul style="list-style-type: none">・公共は施設整備資金を調達し、民間事業者に施設整備業務及び複数年にわたる管理運営業務の実施を一括して委ねる。
PFI方式 (BTO)	建設・移管・運営 Build・Transfer・Operate	<ul style="list-style-type: none">・公共は民間事業者に、施設整備資金の調達、施設整備業務及び複数年にわたる管理運営業務の実施を委ねる。・民間事業者は施設整備資金を調達して施設整備を実施し、完成した施設の所有権を公共に移転し、以後、施設の管理運営業務を複数年にわたり実施する。
PFI方式 (BOT)	建設・運営・移管 Build・Operate・Transfer	<ul style="list-style-type: none">・公共は民間事業者に、施設整備資金の調達、施設整備業務及び複数年にわたる管理運営業務の実施を委ねる。・民間事業者は、施設整備資金を調達して施設整備を実施し、施設の完成後は複数年にわたり運転管理業務を実施して事業期間の終了後に施設の所有権を公共に移転する。

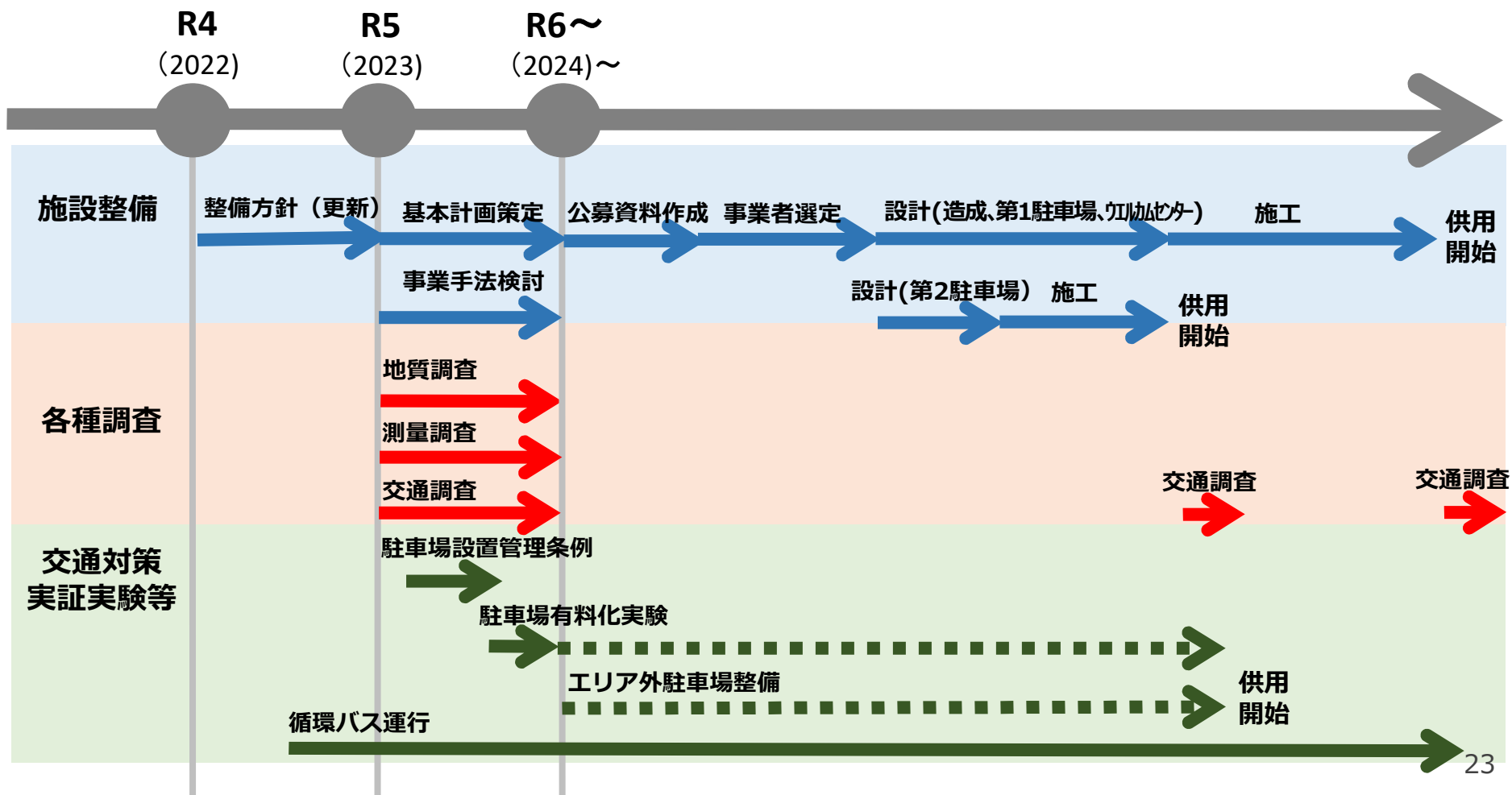
公有地活用に係る主な事業手法

事業方式	特徴
定期借地権方式	<ul style="list-style-type: none">・公共が、公有地に定期借地権を設定し、貸し付ける方式。・借地権の存続期間、用途制限、契約終了後の建物の取り扱いにより、一般定期借地権、事業用定期借地権、建物譲渡特約付借地権がある。
売却方式	<ul style="list-style-type: none">・公共が、公有地を売却する方式。売却にあたり土地利用条件の設定、活用提案を求める例も多い。

7.事業スケジュール

整備に向けたロードマップイメージ

- 第1駐車場整備にあたっては、第2駐車場やエリア外駐車場の活用など代替駐車スペースの確保を優先して実施することが必要。
- 事業実施に先駆けて、駐車場有料化実証実験や循環バスなどを実施し、アップーヒラフへの利用客以外の車両流入抑制策の効果確認と実施内容の改善等を図る。



(参考資料) ニセコひらふ地区・アップーヒラフの範囲

