

日時：平成31年1月31日（木）13時30分～

場所：倶知安町役場 3階会議室

## 1 開会

柳澤課長

天候の悪い中、お集まりいただきありがとうございます。  
ただ今から第9回となりますひらふ地区駐車場再整備に係る有識者会議を始めます。開会に先立ちまして、1月20日に行われました倶知安町長選挙において新たに就任しました文字一志倶知安町長より、一言ご挨拶申し上げます。

文字町長

皆様、お疲れ様です。今週の月曜日に倶知安町長に就任いたしました文字でございます。改めてご挨拶させていただきます。これまでのニセコひらふを中心としたニセコ国際リゾート化について、様々な面でかわりを持たせていただきました。これから、新たな時代への転換期を迎えていると思っており、これまで以上に安全で質の高いリゾートを目指すということで、世界と戦えるニセコを作っていく中で、今回の有識者会議、これまでの議論、研究等を行ってきたひらふ地区駐車場再整備についての交通体系の今後のあり方について、ご協力いただきましたこと、感謝申し上げます。  
引き続き、この地域については、これからどのようにしていくかは、大命題であり、10年先ではなく、50年、100年先を見越した視点で、考えていくものと感じておりますので、明日明後日の話、本当に課題山積ではありますが、今年はG20が開催され、皆様のご協力をいただきながら、大成功に収めていきたいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

柳澤課長

町長におかれましては、この後別公務がございますので、これで退席させていただきます。

柳澤課長

それでは、本日の議事を進めていきます。  
本日の議事について、これまで8回行った有識者会議の振り返りと、昨年3月に開催した第8回の有識者会議以降、これまでの議論を踏まえ、庁内の観光施設PTで協議してきたところです。その協議内容を提示したいと思います。

柳澤課長

## 2 議事

### (1) これまでの有識者会議の振り返り

それでは、1年近く間がありましたので、これまでの振り返りについて説明いたします。

ひらふ第一駐車場の再整備の背景として、近年ひらふ地区が劇的に変化していく中で、旧態依然のままであり、今後、ひらふ地域が国際リゾート地として発展していくためには、老朽化している駐車場の再整備は必須である。当然、札幌オリンピック開催も視野に入れていかなければならない。

2点目として、路線バスレーン、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施設として一般駐車場と区別されていないため、冬期間は混雑した状況にある。

3点目として、外国人のレンタカー使用率の高まりや、ひらふ地域の冬期従業員のライフスタイルの変化、ペンションでの住み込み形式から、地域の宿泊がコンド型に変化し、市街地への居住する従業員が増加しており、ひらふ地域に進入する自動車台数が増加している中、ひらふ地域を訪れる観光客の安定的な駐車場確保が必要になっている状況にあります。

4つ目は、ウエルカムセンターについても老朽化が進み、施設が狭隘していることから、待合室やトイレなど、公共施設の充実、駐車場の附帯施設が求められている。

ひらふ第一駐車場は、赤柾内（アルペン前、シャレーアイビー横も含む）となっている。冬期間の駐車可能台数は、ウエルカムセンター前が約300台、アルペンホテル前で約80台、シャレーアイビー横で約65台の計約445台のキャパシティーとなっている。第一駐車場は、自然公園法におけるニセコ・積丹・小樽海岸国定公園の駐車場という位置付けになっている。加えて、この赤柾の底地、土地は倶知安町が所有しており、上部のアスファルトは、北海道の財産となっている。スライドの写真にもありますとおり、ウエルカムセンター前は、バス・送迎車などで混み合っている状況にありますこの混雑を解決していかなければならないということではありますが、現状、暗黙のレーンがある。併せて、歩行者が、バスや送迎車を避けながら乗車するということもあり、危険な状況にある。

第一駐車場の再整備における課題の再整理として、国際リゾート地にふさわしい駐車場としての再整備をするということで、1つ目に冬季の混雑を解消するということ、2つ目にスキー場ボトムエリアとしての安定的な駐車台数の確保、3つ目に国際リゾート地の顔となるウエルカムセンターの新設というところ。ただし、冬季の混雑を解消するということと、安定的な駐車台数の確保は相反する課題

であり、冬期間の混雑を解消するために、現在の第一駐車場にはない路線バスレーン、ツアーバスや送迎車の乗降所、タクシー待機所などを設置すると、駐車スペースが少なくなるという課題がある。この相反する課題を解決するために、有識者会議で3つの策について話し合いをしてきたところ。1つは交通ターミナル機能の分散、2つ目は交通ターミナル機能と駐車場機能の分離、3つ目は駐車場の複層化について、話し合ってきた。交通ターミナル機能の分散は、第一駐車場の交通ターミナル機能をサンスポーツランドに分散することで、第一駐車場の交通ターミナル機能が縮小され、駐車場以外の施設を小さくすることができ、少しでも多い駐車台数を確保することができるということで、第一駐車場は主に一般駐車場となり、ウエルカムセンター前の混雑した交通ターミナル機能をサンスポへ移設するというものである。ただし、サンスポを交通拠点として場合は、サンスポと第一駐車場間の交通手段が必要になること、送迎車待機場所の十分な確保が必要になること、乗降所の増について、ウエルカムセンターとサンスポの2カ所になることから、わかりやすい案内が必要になること、道道343号の道路施設整備（左折レーン、ロードヒーティングなど）が必要になることが課題となり、有識者会議でも意見が出ていたところです。

次に、交通ターミナル機能と駐車場機能の分離は、現在の第一駐車場を交通ターミナルのみとして、一般駐車場はサンスポにするものである。交通ターミナル機能と駐車場機能を分離した場合の課題として、車を利用してスキー場利用者の利便性の確保、サンスポ駐車場からの移動手段の確保は、ファミリーリフト一極集中の回避、自然公園法における駐車場の有無についての是非（第一駐車場の交通ターミナル化による駐車場の廃止）、道道343号の道路施設整備の必要がある。第一駐車場の冬期間のキャパシティーは約300台で、これがサンスポにいくことになるので、サンスポ付近（ひらふ十字街）の混雑が想定される。

3つ目の駐車場の複層化について、現在の第一駐車場にはない交通ターミナル機能を新設することで、小さくなる駐車スペースを複層化することで、安定的な駐車台数を確保するものである。ただし、現状の駐車場は傾斜があるため、フラットな地面に改良したとして、駐車場は12メートル程度の建築物が出来上がるイメージ。この有識者会議においては、羊蹄山の眺望を悪くならないような配慮が必要という意見がありましたので、地上部をフラットにして、地下駐車場というのが良いのではということを検討してきたところ。地上部は交通ターミナル、地下部は駐車場というイメージ。地上部をフラットにすることで、イベント時も活用可能で、かつ羊蹄山の眺望も確保できる。

複層化した場合の課題として、第一駐車場の現在のレベルから上に工作物を建てると、羊蹄山の眺望が悪くなる。2つ目に、地下駐車場であれば、スキー客の車の雪下ろしが不要になるほか、駐車車両が隠れて、「ごちゃごちゃ感」がなくなる。3つ目は、地下駐車場であれば、さほど景観に影響はないが、自然に調和したリゾートにふさわしい駐車場が必要となる。4つ目は駐車場と交通ターミナルを一元化したとき、現在と同じ混雑状況になるのではないかということ。5つ目は、自然公園内の立体駐車場については、必要性や景観などを総合的に判断し、事業計画の変更の許可を出すことになる。

この3つ案が有識者会議でまとめたものであり、これを昨年2月に開催された国際リゾート都市づくり検討会に報告しました。同検討会での意見として、ひらふ坂と道道343号の渋滞状況を最初から経験している。綾ニセコができたことにより、送迎車がすべてウエルカムセンターに向かうことにより、ひらふ坂の渋滞、強いては道道343号の渋滞につながっている。今日もバスが止まり、事故も起きた。交通のことは今すぐやらないとならない事案だと思う。第一駐車場を交通拠点とするのは無理があると思う。何とかサンスポに交通拠点を作り、バスと車の流れを分散していかねばならないと思う。元々、第一駐車場に2つの機能を持たせることは無理があるのではということから、サンスポに交通拠点をを持たせることを同検討会で議論していたという経過がある。

これが今まで、第8回までの有識者会議の振り返りで、昨年5月に地域説明会（中間報告）を開催している。

## （2）観光施設等の整備検討PTでの検討内容について

柳澤課長

このあと、これまでの協議を踏まえ、庁内のプロジェクトチームで話し合いをしており、その話し合いの結果をまとめたものが本日配布している資料です。まだ何も決まっていないということをご理解いただきたい。庁内PTでは、駐車場を再整備することで、交通課題（渋滞など）を悪化させないようにすることは、十分注意してきたところ。少しでも現状を改善できる駐車場の再整備を考えてきた。

配布資料のA、交通ターミナル機能の分散についてですが、有識者会議での内容を図案化しており、左側が第一駐車場の再整備後の案であり、真ん中に駐車場スペースがあり、そのまわりにバスレーン・走行レーンがあります。ピンク色の部分はバスの乗降所、紫色はタクシーの待機所となっている。駐車スペースは200台で、現在より100台程度少なくなっている。右側がサンスポで、濃いピンク部分

が新しく建設するサンスポであり、道道側にツアーバスの待機所、裏側に送迎車の待機場所がある。その下に、100台分の駐車スペースを確保している。テニスコートは残すこととしている。内容として、サンスポに交通ターミナル機能を移転、ただし、ひらふ十字街交差点の混雑要因となっているひらふ十字街（セイコーマート横）のバス停留所をサンスポに移設（統合）する。第一駐車場は、バス停留所程度の機能と駐車場を持たせるとともに、路面を平らに造成しイベントなどで活用できるものとする。有識者会議の意見として、先ほどお伝えしたものを記載している。付帯施設利用案として、新ウエルカムセンターは、待合施設、案内所、レンタル、物販、飲食を想定しており、新サンスポは、1階に乗降客ロビー、法律的に可能かどうか分かりませんが、チェックインカウンターを設置できればと考えている。ここでチェックインすれば、すぐに宿泊施設に行けるというメリットがある。他には物販、飲食。2階は、事務所、今は観光課・NPBがありますが、そのような事務所、会議室を想定している。自然公園法では、第一駐車場の傾斜をフラットにする場合は、北海道との協議が必要となる。事業期間として、再整備にかかる期間としては、5～6年程度を想定しており、工事の順序として、交通ターミナル（サンスポ）を着手し、その後、第一駐車場に着手となる。概算事業費として、2カ所分で約23億円、特定財源として、第一駐車場は自然公園法のメニューがあるので、それを活用することも考えられる。サンスポ（交通ターミナル）は今のところありません。

裏面をご覧ください。交通課題として、サンスポを交通拠点とする場合、サンスポに左折して進入することになるが、左折する場合は車速がほぼゼロになることから、左折車が増加すると、左折車両に後続車が連なり、直進車両の進行を妨げないように、左折レーンの設置は必須となる。また、ニセコ方面から来る車両も多いため、右折する場合は、なかなか出られないことも考えられるが、サンスポ出口付近はニセコ側に傾斜があり、その下部分がカーブになっていることから、信号機の設置は難しい状況にある。ひらふ十字街のニセコ側の坂は、北海道が道路改良によって、勾配緩和（盛土対応）と左折レーンの設置を実施する予定となっている。サンスポを交通ターミナルとした場合、ツアーバスをまず最初にサンスポの交通ターミナルに到着させることで、送迎を行っていない宿泊施設に宿泊する人を乗せたツアーバスだけが第一駐車場に行くことから、ひらふ坂を走行する大型バスの数が大幅に減少すること、また、ひらふ十字街を右折してひらふ坂に進入する大型バスがなくなることから、大型バスの右折待ちに起因する渋滞の緩和が図られる可能性が極めて大きいというところです。下の図にあるとおり、ふじ寿司さ

んの路肩に道路雪を堆積しており、直進レーンと右折レーンの確保されていない状況であることから、道路管理者（北海道）において、2週に1回の排雪を、週1回に増やすことで、レーンの確保を行っているが、大雪などの影響でひらふ坂に向かうため大型バスが右折待ちをすることで、直進レーンに車列ができてしまうことがある。サンスポを交通ターミナルにすることで、まずもってバスがサンスポに向かうため、右折する大型バスがなくなる。右折待ちの大型バスがなくなるので、車列も減少すると思われる。送迎のない宿泊施設に宿泊する人、あるいは日帰りツアー客は、希望によりウエルカムセンターで降車となるが、ひらふエリアの宿泊施設のほとんどが送迎バスを用意しており、ひらふ坂沿線で送迎バスを有しない宿泊施設は3施設あり、それ以外は送迎を行っている。サンスポからウエルカムセンターとなれば、左折となり、現在道路管理者で左折レーンの設置や勾配緩和に向けて進めているところである。また、セイコーマート横の路線バス停留所について、利便性がよいことから、路線・シャトル・送迎バスの停留が集中しており、バスベイはあるが、雪の堆積で機能せず、時間帯によって車列ができてしまい、渋滞の原因となっている。サンスポが交通ターミナルとなった場合は、この停留所をサンスポへ統合するというを想定しており、なるべく、シャトル・送迎バスの停留もサンスポにすることで、混雑も緩和することが期待される。これがA案であります。

次にB案について、駐車場の真ん中に浮島のようなものをつくり、屋根をかけてバスの待合施設を設置し、ウエルカムセンター前で乗降するというもの。図のピンク部分はツアーバスなどの待機所としている。そのまわりを走行レーンとしている。資料右側のサンスポは、駐車場に特化しており、約300台の駐車スペースを確保している。それ以外に、サンスポを駐車場にし、リフト乗り場まで移動することとなるので、そのためのシャトルバスの乗場を道道側に設けている。内容として、第一駐車場を交通ターミナル機能に特化して再整備する。第一駐車場の代わりにサンスポを駐車場として再整備。交通ターミナルなので、年中使用することから、イベントなどでは利用できないため、傾斜はそのままとするというものです。有識者会議での意見として、先ほどスライドを見ながらお伝えしたものととなります。付帯施設利用案は、新ウエルカムセンターは、待合施設、案内所、レンタル、物販、飲食を想定しており、新サンスポは、駐車場となることから、シャトルバスの待合施設、トイレなどを想定しています。自然公園法のしぼりとして、自然公園内に駐車場がなくなることについて、自然公園内に駐車場を設置しない合理的な理由のもと、北海道が是非を判断するものである。事業期間は、サンスポと第一駐車場の2カ所を工事することから、サンスポは駐

車場の整備のみということから、4年程度を想定しており、サンスポから工事を開始し、終了後、第一駐車場の交通ターミナルを着手を想定している。仮設の交通ターミナルは必要となる。概算事業は、約20億円を想定、特定財源は、2カ所ともなく、町の持ち出しとなる。裏面の交通課題についてですが、約300台の車両がサンスポに駐車することになるため、左折進入時の減速による車列が時間帯によっては、ひらふ十字街まで達し、新たな交通課題が発生する可能性がある。また、ひらふ坂に進入する大型バスの台数は変わらないため、現在の大型バスに起因する交通課題（ひらふ坂を登れない大型バスによる交通障害など）やひらふ十字街の渋滞緩和にはつながらない可能性がある。道道343号線沿いにあるバス停留所については、第一駐車場の交通ターミナルとは距離があるため、利用者の利便性を考えると廃止や移動は難しい。ファミリーリフトの利用者増加を考えて、安全に道道を横断するための交通施設（横断歩道、信号機）の設置が必要になる。サンスポに300台の車両が進入するが、左折の場合は、車速がほぼ0になることから、朝などの時間帯は、駐車場へ進入する車列がひらふ十字街まで達することも想定される。これは、有識者会議でも意見があった内容です。2つ目として、第一駐車場を交通ターミナルとした場合、右折してひらふ坂に進入する大型バスの台数は、現在と変わらないので、道路脇に堆積される雪などの影響もあり、右折待ちをする大型バスの後ろにできる車列は解消されない（直進レーンが埋もれてしまう）。また、路線バス「ひらふ十字街」のバス停について、第一駐車場と距離があるため、第一駐車場を交通ターミナルとした場合、利用者の利便性を考えると、この停留所は残さなければならないと思われる。このため、この状況を解決する方法としては、停留所の移設等を検討しなければならない。これがB案の検討結果である。

続いてC案、交通ターミナル機能の複層化についてですが、上部はフラットにして、先ほどの第一駐車場の交通ターミナルと同じつくりになる。左側の図案ですが、駐車スペースは177台程度となるので、地下部分も含め2階層（地下2階まで）となっている。内容として第一駐車場に交通ターミナル、駐車場の機能を一元化するため、地下に駐車場を再整備する。地下駐車場の工事期間中、代替駐車場が必要となる。地上層は交通ターミナルとなるため、イベントなどでは利用できないが、地下の駐車スペースを確保するため、第一駐車場の傾斜はなくして平坦にする。有識者会議の意見としては、先ほど説明したとおりです。付帯施設の利用案は、新ウエルカムセンターは、待合施設、案内所、レンタル、物販、飲食を想定している。自然公園法では、第一駐車場を地下駐車場とするため、合理的な理由のもと、北海道が是非を判断するものである。事業期間

として、約3年を想定しており、工事順は、地下駐車場を着工し、その後交通ターミナルを考えている。概算事業費は、約35億円で、特定財源として、自然公園法との兼ね合いから、地下駐車場が対象となるかが見えていない状況にある。裏面の交通課題については、駐車場の複層化による駐車場と交通ターミナルの一元化については、有識者会議のオブザーバーから、現在の第一駐車場の形態と変わらないことから、混雑の解消にはならないのでは、という意見があった。また、国際リゾート都市づくり検討会からも、そもそも現在の第一駐車場に駐車場と交通ターミナルを併設することに限界があることから、交通ターミナル機能の分散を検討した経緯がある、との意見があった。一元化案は、ひらふ坂に進入する車両台数が現在と変わらないほか、駐車台数の増加やタクシー待機場の新設によって、逆にひらふ坂に進入する車両台数が増加することも考えられ、現在の交通課題の解決にはつながらない可能性が大きい。また、地下駐車場の出入口をひらふ坂に面して設置した場合、地下駐車場への進入時の車速の減速で、ひらふ坂に車列ができる可能性があり、新たな交通課題が発生することも考えられる。地下駐車場の出入口については、工夫が必要である。A案は、ひらふ坂を登る大型バスや送迎車の台数が減ることで、ひらふ坂を走行する車両台数は減る。B案については、サンスポを駐車場にするため、ひらふ坂を走行する車両（一般車両）が減る。C案は、今と同じ状況となり、ひらふ坂を走行する車両数は減らず、施設が新たになり、駐車台数も60台程度増加するため、ひらふ坂を登る車両台数も増える可能性がある。地下駐車場の入口を工夫する必要があり、駐車場に進入するための渋滞がひらふ坂に発生することも視野に入れておく必要がある。場合によっては、中央公園の活用も検討しなければならない。それ以外の交通課題については、先ほど2つの案でも説明しているため、省略します。

これまで説明したものは、有識者会議で出された3つの方法を、庁内のPTで協議してきた結果、進捗状況である。非常に難しく、どれも一長一短であり、その中で少しでも利便性の確保・向上、ひらふ地区の交通渋滞の緩和できればというまとめとなっています。PTではA案、機能分散であり、必要に応じて、大型バスがひらふ坂を登るといふものであればというものであった。Cは難しく、AかBというところであった。サンスポ横の開発が進められており、この開発を見越した交通状況調査を現在行っている。その結果はまだ出ていないが、ひらふ地区が劇的に変化しており、会議設立当初は想定できなかった。この開発では、240台程度の駐車スペースを設けることとなっている。サンスポを駐車場とした場合は、約500台以上の車両が道道から左折していくこととなるので、左折レーンの



設置の有無により、状況も変わってくると思われる。第一駐車場を新しくしたことで、混雑が悪化させてはならないということもPTでも考えていた。3つの案はまだ「案」であるので、今後、ご意見等伺いながら進めていきたいと考えている。

### (3) 意見交換

柳澤課長

これまでのところで、ご意見などがあればお願いします。

木村委員

事業期間について、それぞれの案で示されているが、A案では一番長くなっている。それぞれ異なる期間となっているが、その理由は。

柳澤課長

箱物を作るとなれば、それ相応の期間を要する。B案ではサンスポは駐車場のため整地にすることから、期間は多少短くなっているもの。

クリス委員

それぞれの案を比較すると、A案の方が良いかと思う。理由としてバス利用者は、そのまますぐにゲレンデに行くという人は少なく、送迎車に乗ることが多いかと思われる。A・Bとも駐車台数に変化はないが、C案は、駐車台数も少し多く、これから、アルクザカなどが開発され、今と同じ駐車台数となれば、もったいないと思う。地下駐車場があれば、今ひらふ坂、ゴンドラ坂などでのオーバーナイトで駐車している車両は危険を伴うので、その駐車場を活用すると、道路も通行しやすくなると思われる。

柳澤課長

日帰りバスなどへの対応もある。利用者がどこで乗降するか、利用方法の選択が必要になるのではと思われる(利便性の確保)。オーバーナイトでの駐車は、完成した駐車場での利用方法、オペレートの部分での課題も発生する。今後の駐車場は無料から有料に変わるかと思われる。料金を徴収するので、除雪などといったサービスが必要。都心部では宿泊施設との契約ということもあるので、運用方法は今後の検討事項となる。第一駐車場は冬期間で300台程度、一部除雪などでスペースを確保していることもあるので、夏場の駐車スペース(240台)とアルクザカの駐車スペース(240台)とほぼ同規模の駐車場がもう1つできることとなる。アルクザカがどのような運用方法となるのかが見えていない。

クリス委員

アルクザカのテナントは100店舗程度と聞いている。そのテナント従業員が駐車すると、ほぼスペースがなくなるのでは。スカイニセコも駐車スペースが不足している。アルクザカの駐車スペースがそ

	<p>もそも不足していると思われる。</p>
柳澤課長	<p>アルクザカの駐車スペースにおいて、従業員の駐車はどのような運用となっているかは、こちらで把握していない。駐車台数の必要数については、駐車マナーなどの課題もあるが、今行っている交通調査の結果を見てから、検討していく。</p>
佐藤委員	<p>C案について、現実的ではないという話をされていたが、駐車場の入口部分は、中央公園から入るということは検討されているか。</p>
柳澤課長	<p>中央公園から進入するという事は、ひらふ坂側に進入口を設けると、車列ができてしまい、時間帯によってはスリップなどひらふ坂を登れない状況も想定される。中央公園を改良し、進入するという事は考えていかなければならないが、ゴンドラ坂はロードヒーティングが未整備となっているから、ゴンドラ坂の交通量が増加することで、路面状況も悪化する（スリップなど）。警察では、公園通りからゴンドラ坂との交差点において、路面状況が悪くなった場合、停車できるか、また、道道343号とゴンドラ坂との交差点においても、同様の状況が想定されるので、心配している。この方法になると、ゴンドラ坂や公園通りのロードヒーティングも必要となってくる。</p>
中村委員	<p>町全体の事業のうち、新幹線・高速道路が目前に迫っており、その考え方の整理が必要では。高速道路は余市まで開通していて、札幌の北側に住んでいる方は来町しやすくなったと聞いている。稲穂峠を bypass せずに高速道路を利用となれば、車で来やすくなり、さらに外国人の方々のレンタカー利用が増えており、千歳からもレンタカーを利用し高速道路で来町される方も増える可能性もある。町内のホテル、ファーストキャビンが大型バスを運行しており、ひらふ地区や駅前にも来ている。夕方6時頃は、駅前には大型バスが多くあり、一般車両が入りにくい状況。もう少し先を見て、不足することがないように、慎重に、色々と見据えて、対応いただきたい。</p>
柳澤課長	<p>先ほどもお伝えしておりますが、ひらふ地区に進入する車両台数が増えており、パーク・アンド・ライドという方法も解決策の1つかと思われる。現状の中で、このエリアの近くでパークアンドライドが可能な敷地がないこともあり、非常に難しいと思われる。ただし、新幹線・高速道路が開業・開通した際、駅周辺の再整備に併せて、パークアンドライドの利用など、それぞれの利用者に向けた仕組みを作ればと考えている。なるべく後手に回らないようにしたい。</p>

	<p>土地の高騰ということもあるので、昨年、地域の方から言われており、サンスポのテニスコートは残す方向で進めており、それを含めて図案化している。面数を減らすことで、駐車スペースもさらに取れるかと思われる。</p>
<p>クリス委員</p>	<p>C案は、複層化であり、サンスポに駐車スペースを追加してはどうか。</p>
<p>柳澤課長</p>	<p>財政状況にもよるが、難しいと思われる。</p>
<p>横田委員</p>	<p>元々、有識者会議のはじまりとして、第一駐車場で危険性が増しているため、どのように解決するかというところから始まっている。最初、サンスポへの分散という案もあったが、それでは・・・ということもあった。そこから始まった議題で、ひらふ十字街の混雑の緩和は、C案では変わらず、A案で解消されるという話にすり替わっているかと思われる。十字街の混雑も問題ではあるが、この会議での論点は異なると思う。立場によっては、色々意見はあると思うが、この有識者会議に参加している中で、駐車場を良く使う間うことであれば、C案かと。十字街の問題は、サンスポを交通ターミナルとした場合は、出入口部分で混雑が発生すると思う。C案で進んでいたが、十字街の混雑や、国際リゾート都市づくり検討会では複層化は困難であり、分散という意見も出ている。元々、分散という意見がある中、これまでの会議は意味があったのか、疑問に感じる。</p>
<p>柳澤課長</p>	<p>分散ということは決まったことではなく、また、国際リゾート都市づくり検討会は権限がないが、組織上、同検討会には報告するという仕組みとなっている。ただし、同検討会の案は、第一駐車場を複層化し、なおかつサンスポを交通ターミナルというものであった。これは平成26年に出されたものであり、決定事項でもなく、この案どおりに進めるものではないことにご理解いただきたい。現状、駐車場と交通ターミナルになっているところから、有識者会議では、A案からはじまり、その逆B案、そしてC案ということで進めてきたところである。</p>
<p>横田委員</p>	<p>3つの案は残っているが、十字街の混雑の状況を考えて、そもそも無理があったということであれば、C案が難しいという話と捉えていた。C案が良いというのは、第一駐車場の問題を解決するため、かつ何がよいかということを考えてのC案だったと認識している。それが、十字街の混雑にすり替わっていると思う。</p>

柳澤課長

今日は、8回目の有識者会議が終わってから、庁内PTでどのような話し合いをしてきたかという報告であり、委員がいうサンスポの出口の問題、アルクザカの問題は、現在交通調査を行っており、1月26日、2月3日に委託し調査し、その後分析してもらおうというもの。3つ案に対し、客観的な調査となるよう分析してもらい、その結果が出次第、お知らせするとともに、3つの案に対し、ご意見をもらうということで考えている。新しいものをつくり、その結果、今の課題を悪化させてはならないということは考えているので、併せてご理解いただきたい。

釜江委員

十字街の関係は、サンスポ・第一駐車場をつなぐ導線となるため、これまでの議論に付加された課題と認識している。あくまで、同検討会や有識者会議は、庁内PTへ意見具申という位置付けだったと思われる。喫緊の課題ということも出てきているので、PTとしてのスケジュールはどうなっているか伺いたい。

柳澤課長

1月28日に町長が変わり、町長に対し、まだ流れ等説明していない状況にある。事務局（担当）としては、年度末に再整備構想案が出来上がることを想定していたが、アルクザカや外国人レンタカーの利用率の高まり、3つの案に対する客観的なデータ調査（交通調査）を行っており、2カ月程度遅れる見込み。5～6月に構想案ができることで進めている。再整備の構想案をもって、議会や地域に説明を行い、意見をもらうと考えている。工事の着工については、スムーズに進めていくと想定し、事務局として、財政状況にもよるが、平成32年度を目指している。宿泊税の説明などもあるので、そのあたりの日程調整も含めながらと考えている。

池内委員

C案について、この有識者会議は駐車場の再整備としてスタートしている。リゾート地の良さをどのように引き出していくか、ひらふの上の部分、スカイニセコ、木ニセコなどのホテルが建設されており、この部分は中心に位置づけられており、駐車場は有効に活用するという観点では、A案・B案・C案いずれも良いと思う。ただし、イベントができなくなる（C案）というのは残念であるが、それぞれ良い悪いというものもある。十字街の問題もある中、公共の道路の位置付けというところも考えていく必要もある。規制をかけることも1つの方法。ひらふ坂だけでは飽和する。駐車場の設置義務がないこともあるので、その点にも留意する必要がある。各ホテルからの意見をざっくばらんに聞くことも大切かと思う。

柳澤課長 一方通行にする案については、公道ということから、公安委員会での許可、冬期間のみというところでの壁はあるが、整備する際は、導線について、公安委員会にも確認していきたい。

大加田委員 各案の事業費について、A案は事業費が大きくなっているが、第一駐車場の地盤を平らにする事業費は含まれているのか。最低限の機能のみの費用も提示していただければ。

柳澤課長 委員の言うとおりで、含まれている。その費用については、次回以降提示したい。

柳澤課長 今回は、交通調査の結果を踏まえたものを提示したいと考えている。

<会議終了>