

ひらふスキー場第 1 駐車場整備方針



2020年 6 月



倶知安町

ひらふスキー場第1駐車場の課題

- ひらふスキー場第1駐車場は、利用状況の変化とともに狭隘化が進み、利用者の安全確保のためにも再整備が急務となっている。あわせて、ニセコエリアの中心であるひらふ地区の人が集う空間としての整備も求められる。

■ 現状と課題

- 近年、ニセコひらふエリアが劇的に変化していくなかで、ひらふ第1駐車場は旧態依然のままであり、今後もニセコひらふエリアが国際リゾート地として発展していくために駐車場の再整備は必須事項
- 現在のひらふ第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、歩行者にとっても危険な状況
- 外国人のレンタカー使用率の高まりやニセコひらふエリアの冬季従業員のライフスタイルの変化から、ニセコひらふエリアに進入する自動車台数が増加しているなか、ニセコひらふエリアを訪れる観光客の安定的な駐車場確保が必要
- ニセコエリアの中心であるニセコひらふエリアだが、海外リゾートと比較して、人が集う広場空間が不足している

■ 再整備において必要なこと

- 駐車場内に車両走行レーンを設置することによる歩行者の安全確保
- 利用者にとって安全なバス・送迎車・タクシーの乗降所の設置
- 駐車スペースとは別に送迎車・タクシーの待機場所の設置
- スキー場（自然公園）利用者のための、十分な駐車台数の確保
- ひらふ第1駐車場の再整備にあわせて、老朽化したウエルカムセンターの再整備
- ニセコひらふエリアの中心として利用者の利便性に配慮するとともに、人が集い観光客と住民の交流が生まれる場所としての再整備

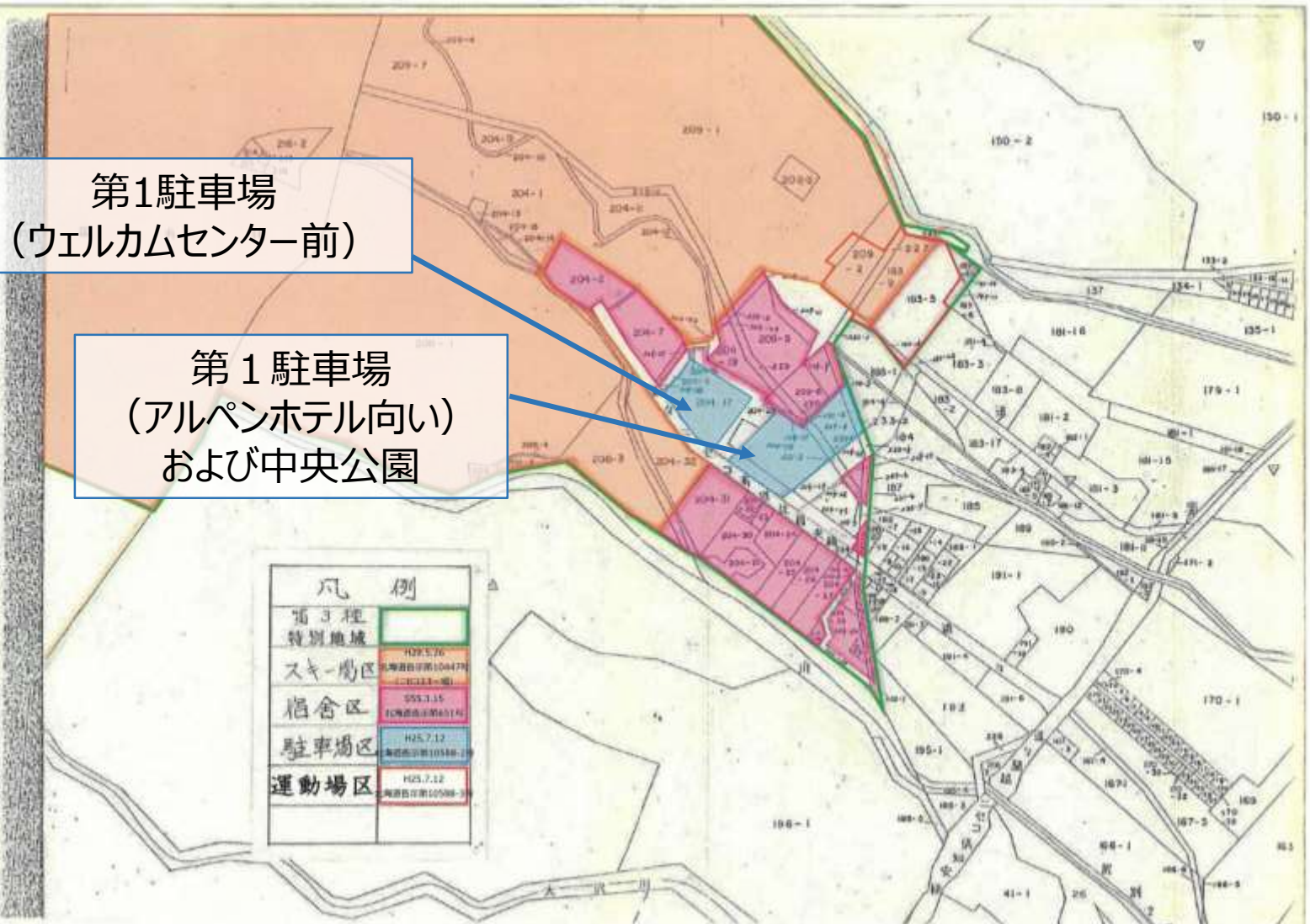
■ 交通障害への配慮

- ニセコひらふエリアへの流入車両の増加により、一部の交差点などで、特定の時間帯における局所的な交通障害が見られる。
- 道道の改良や信号機の改良といったハード面、除排雪の頻度増、駐停車取り締まりの強化といったソフト面の各対策により、状況が良化している箇所もあるが、ニセコひらふエリアそのものへの車両流入について、注視するとともに継続的に施策を施す必要がある。



ニセコ積丹小樽海岸国定公園における土地利用区分

- ひらふスキー場第1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、ひらふ第1駐車場のほとんどと中央公園が駐車場区として設定されている。



ニセコひらふエリアの駐車場の配置とひらふ第1駐車場必要台数について

- 冬期間のニセコひらふエリアの主にスキー客を対象とした駐車場は約1,000台の駐車が可能
- なかでも、ひらふスキー場第1駐車場は、各索道へのアクセスが良好であるとともに国定公園の駐車場としても安定的な駐車台数が必要

■ ニセコひらふエリアの駐車台数と公共的な交通



	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 (アルペン横)	90
③	第1駐車場 (シャレーアイビー上部)	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	180
⑥	第2駐車場	200
⑦	サン・スポーツランド駐車場	100

ひらふスキー場第1駐車場の駐車台数は、利用者の利便性や国定公園の駐車場という役割を鑑みると、現状と同程度の台数を確保することが望ましい

広場空間・シンボルとなる空間の必要性

①広場・イベント空間の不足

- 十分な面積が確保され、整備がなされており、賑わいをつくることのできる広場空間、公園が不足している。

第1駐車場



ひらふ高原中央公園



Ki Niseko前の広場



②羊蹄山への眺望点の不足

- 羊蹄山の眺望を楽しみながら写真撮影ができる場所、サービスを受けることができる場所が不足している。

第1駐車場から見る羊蹄山



ローワーヒラフから見る羊蹄山



NACから見る羊蹄山



③シンボルとなる施設・場所

- ひらふエリアの象徴として一番に連想される施設や場所、中心性を持った空間の確保が望まれる。

ひらふウェルカムセンター



バイルセンター



カッパーマウンテン



広場空間・シンボルとなる空間の必要性

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**

※ニセコのシンボルとなる場を計画的に整備し、駐車車両の誘導を同時に検討する

全体エリアの方針（ニセコひらふエリア）

■ シンボルゲートを基点としたひらふエリア中心部の空間イメージ

- ひらふ第1駐車場はニセコひらふエリア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る
- ひらふ第1駐車場を、ニセコひらふエリア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エリア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つつ、現状と同様の駐車台数を確保し、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



全体エリアの方針（ニセコひらふエリア）

■ 公共交通と駐車場配置

- ひらふエリア内の既存駐車場を活用・再整備するとともに、流入車両低減の理想形としては、ニセコひらふエリアのバウンダリーにパーク＆ライドが望まれる。なお、**狭隘化しているひらふ第一駐車場をシンボルゲートとして整備することを最優先**とし、この整備効果等を踏まえてサン・スポーツランドや将来的なエリア外駐車場と接続交通の整備を順次行うことを想定する。**サン・スポーツランドはエリアのバッファ的スペースとして貴重である。**



全体エリアの方針（ニセコひらふエリア）

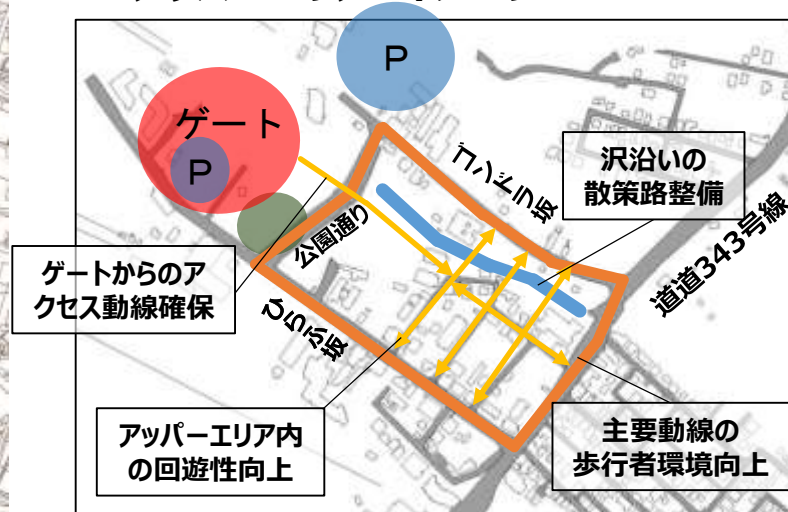
■トレイル（歩行者・自転車）ネットワーク

- ・ 賑わいの創出や回遊性を考えると、ひらふ坂～公園通り～ Gondola坂を周遊できる歩行者環境、既存の沢などを利用した散策路が想定される。
- ・ 周辺の森林を散策できるトレイルコースを整備（歩行者、マウンテンバイク）、花園エリア・ニセコビレッジエリア等との広域的な回遊性の向上が見込まれる。
- ・ 尻別川沿いの散策路整備、ひらふエリアからのアクセス動線の確保などがトレイルネットワークとして想定される。
- ・ シンボルゲートは、歩行者・自転車のネットワークの起点にもなる

広域イメージ



アッパーエリア イメージ



ひらふ第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

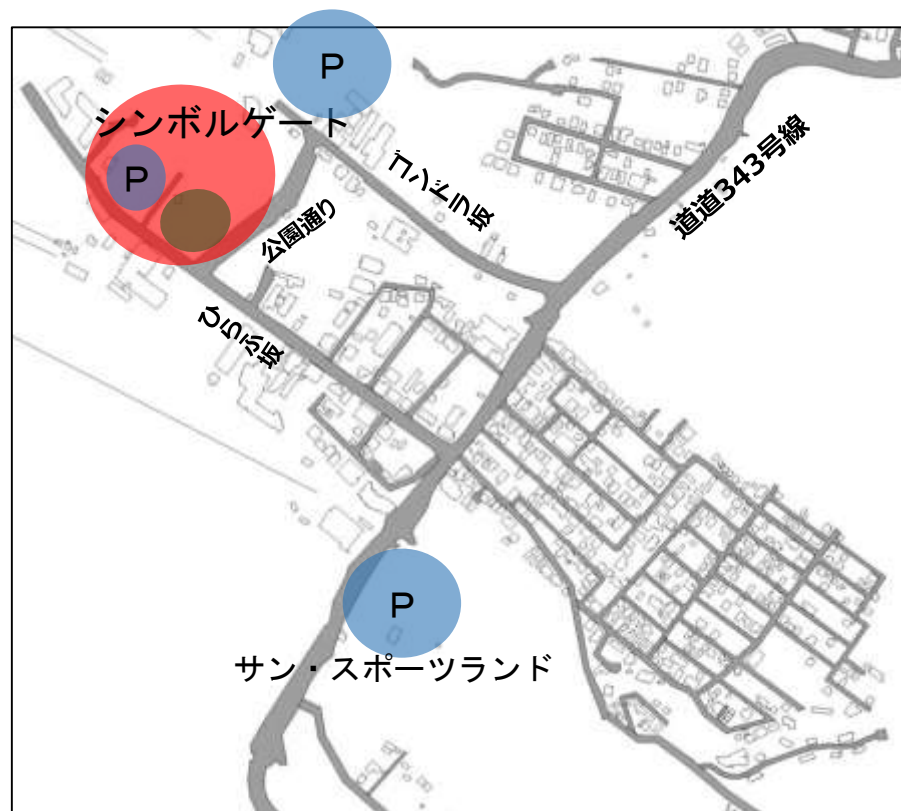
- 季節ごとの様々なイベント、日常的なイベントを開催できる快適な広場空間の整備
- 羊蹄山を背景に記念撮影のできる視点場の整備

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ゲスト優先の交通マネジメント（従業員駐車場の分離による混雑緩和・快適性向上）

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
- 地元住民が日常的に利用できるリラクゼーション空間・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



ひらふ第1駐車場（＝シンボルゲート）の整備方針

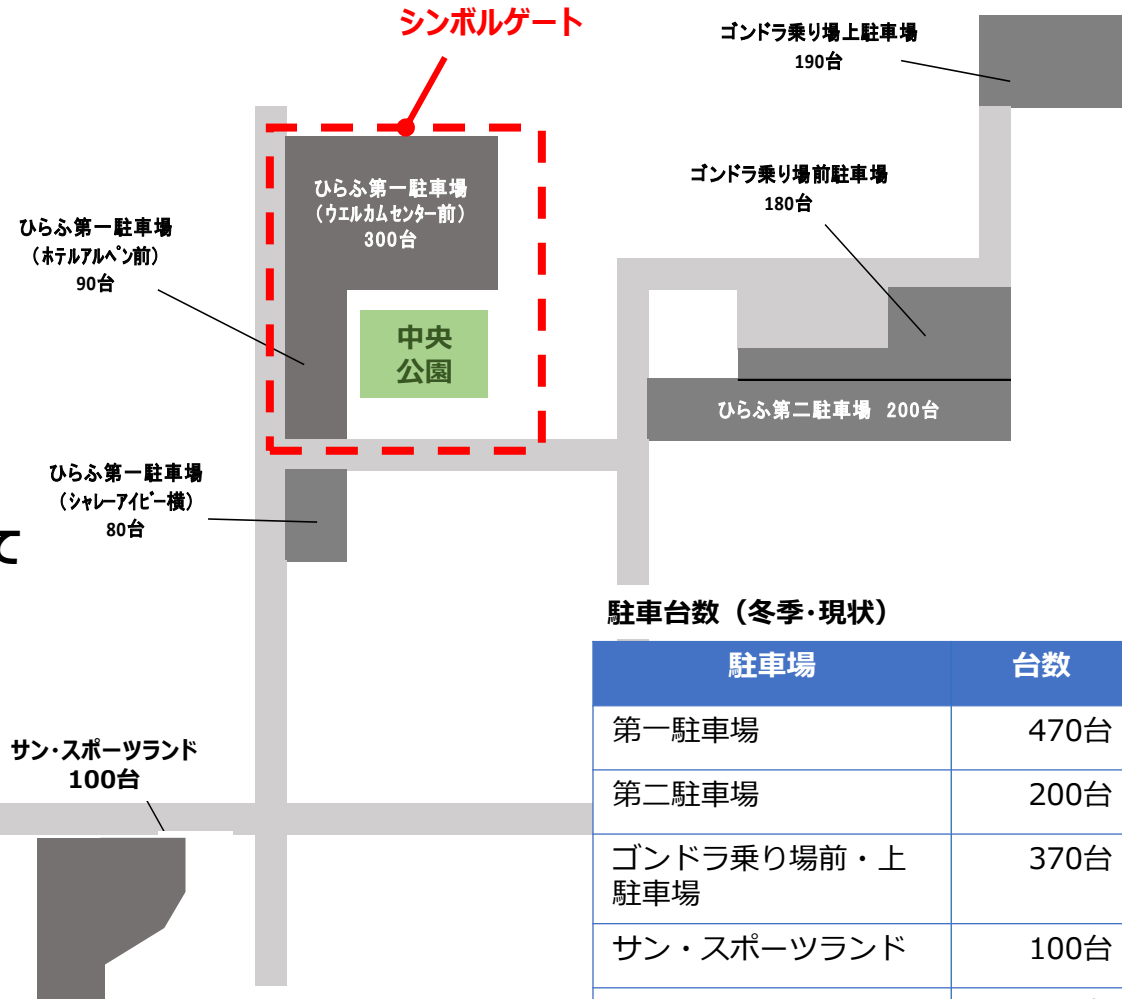
シンボルゲート整備の前提条件（交通施設）

①駐車場の配置について

- アッパーヒラフ周辺の駐車場の配置は、今後の整備によるシンボルゲートと補完機能点の増強により現状の台数を下回らないよう確保することを目指す。
- ピーク時の混雑緩和のため、ひらふ第1駐車場の有料化など運用のあり方についても検討する。

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エルカムセンター（再整備）



ひらふ第1駐車場（＝シンボルゲート）の整備方針

シンボルゲートとサン・スポーツランド（補完機能点）の再整備と機能分担

- シンボルゲート及びサン・スポーツランドの土地を活用し、以下の機能を導入する。

オープンスペース

- イベント広場・公園
- 野外ホール

デイリーサービス

- ウェルカムセンター・TIC
- フードホール・レストラン
- パークカフェ
- 食品・物販店舗

コミュニティ&カルチャー

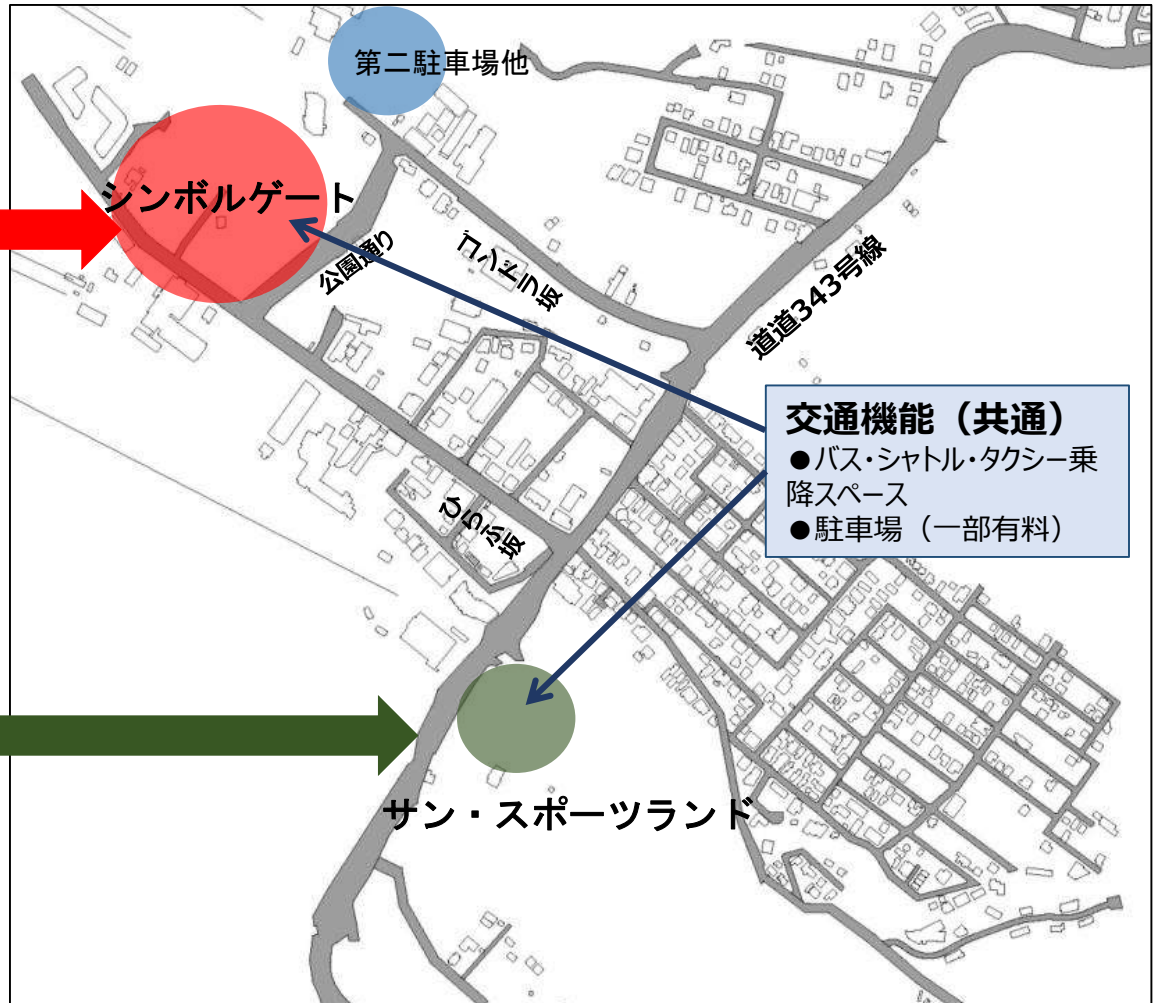
- コミュニティスペース
- 文化関連スペース
- 図書館機能・スペース

ビジネスサポート

- コワーキングスペース
- 会議室スペース

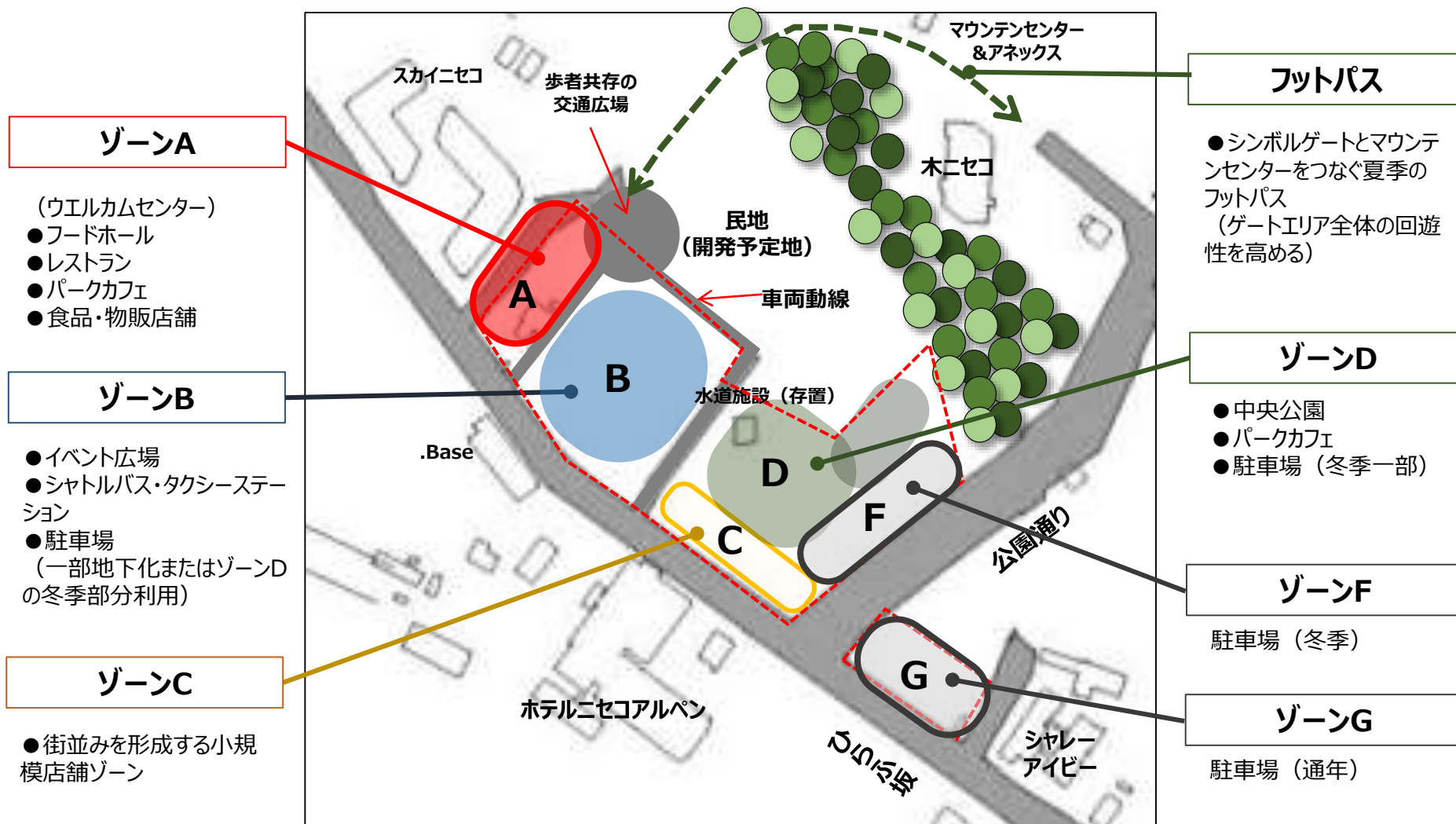
オープンスペース

- イベント広場



ひらふ第1駐車場（＝シンボルゲート）の整備方針

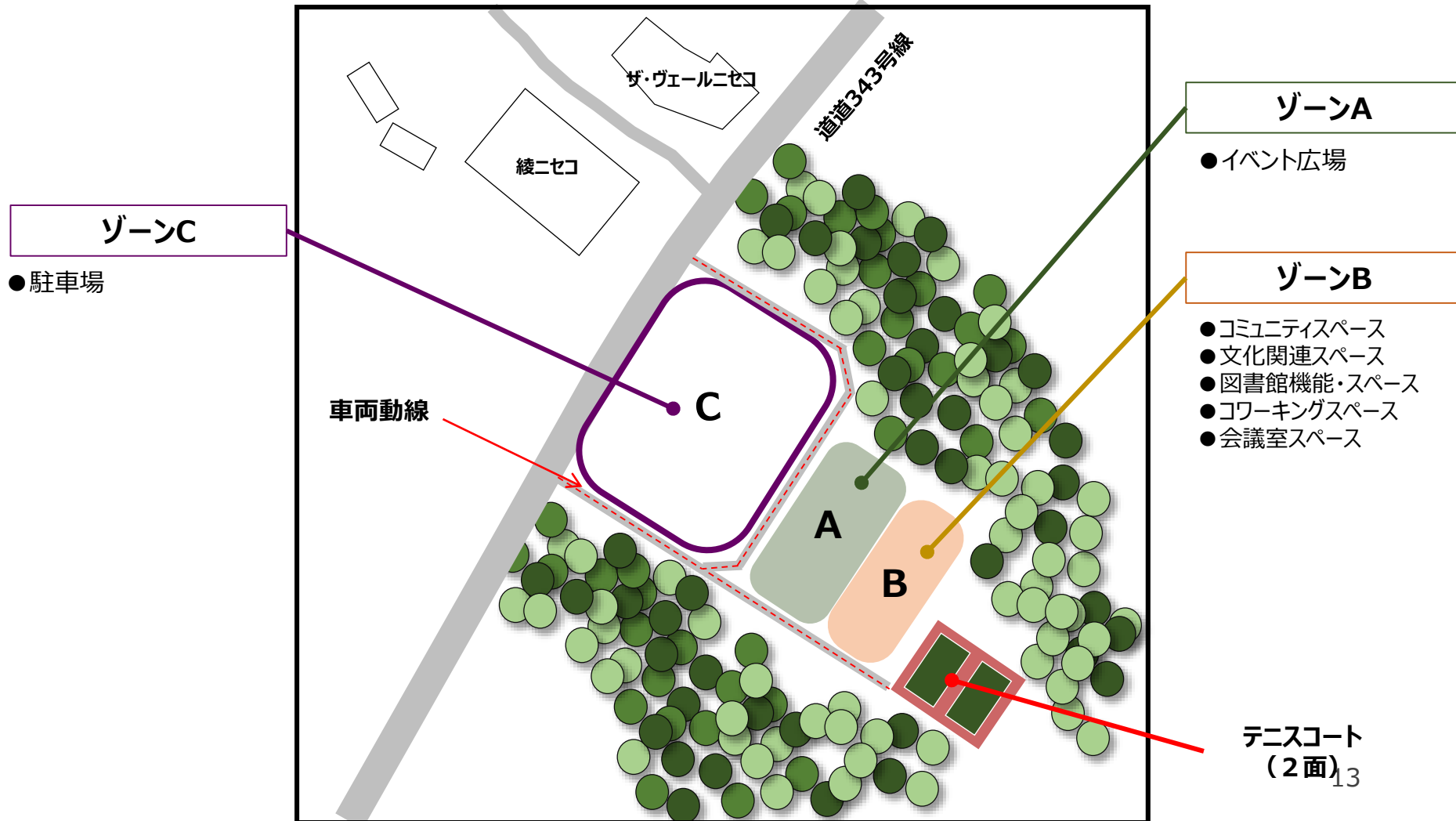
■シンボルゲートのゾーニングイメージ



シンボルゲートの整備方針（補完機能点＝サン・スポーツランド）

■サン・スポーツランドのゾーニングイメージ

サン・スポーツランドはニセコひらふエリアの貴重な町有地であり、エリア整備のバッファとなる。シンボルゲートの補完機能点として、ひらふ第1駐車場再整備後の交通ニーズやサービス機能ニーズを鑑みて整備を検討していく



シンボルゲートの整備方針

シンボルゲート配置



シンボルゲートの整備方針

シンボルゲートパース（鳥瞰）



シンボルゲートの整備方針

シンボルゲートパース（羊蹄山）



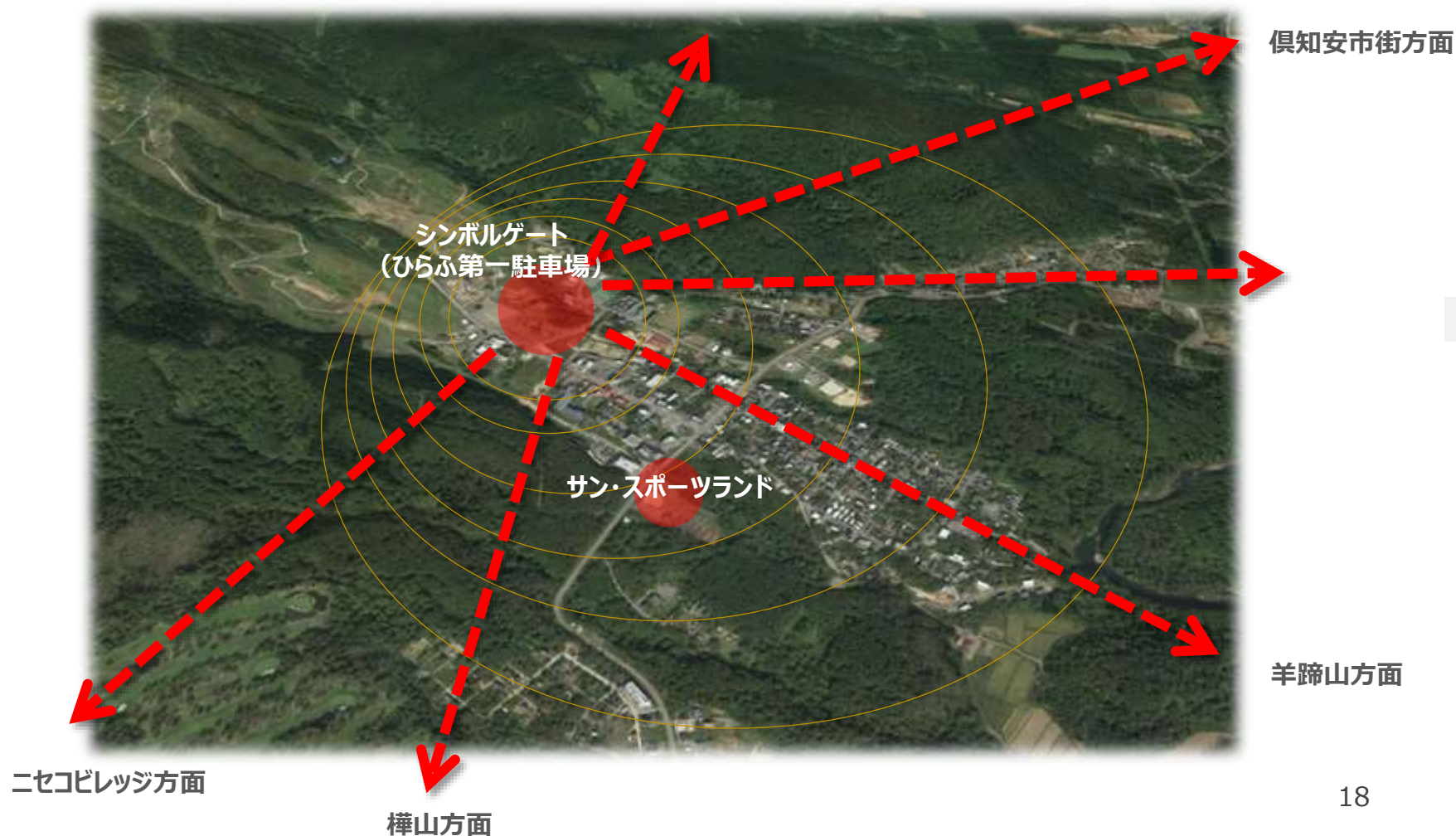
シンボルゲートの整備方針（補完機能点＝サン・スポーツランド）

サン・スポーツランド配置



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

- 二セコひらふエリアの扇の要に位置するひらふ第1駐車場（＝シンボルゲート）を中心拠点、サン・スポーツランドを機能補完点として、サービス機能を複合的に導入し、エリアの価値全体を高め、周辺地域への良い波及効果を目指す。
- ひらふ第1駐車場（＝シンボルゲート）は二セコひらふエリアの開発・リノベーション誘導を考える上でも中心的な空間となる。



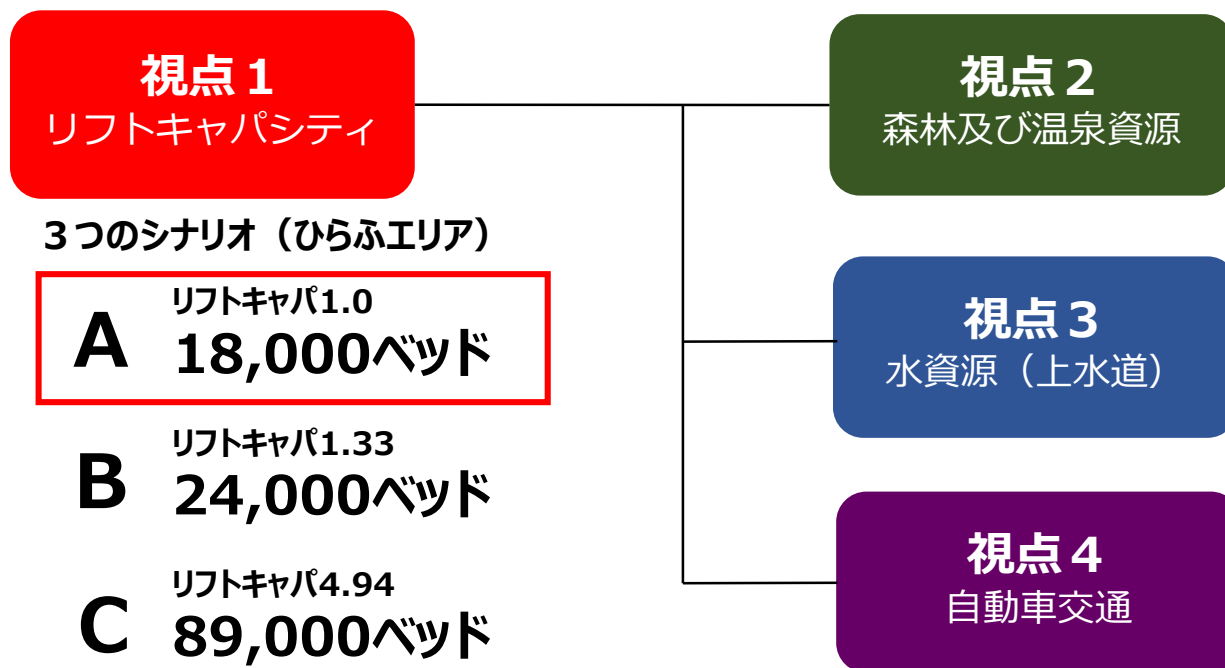
質の高い開発の誘導の起点として

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。

<主要な指標>

<サブ指標>



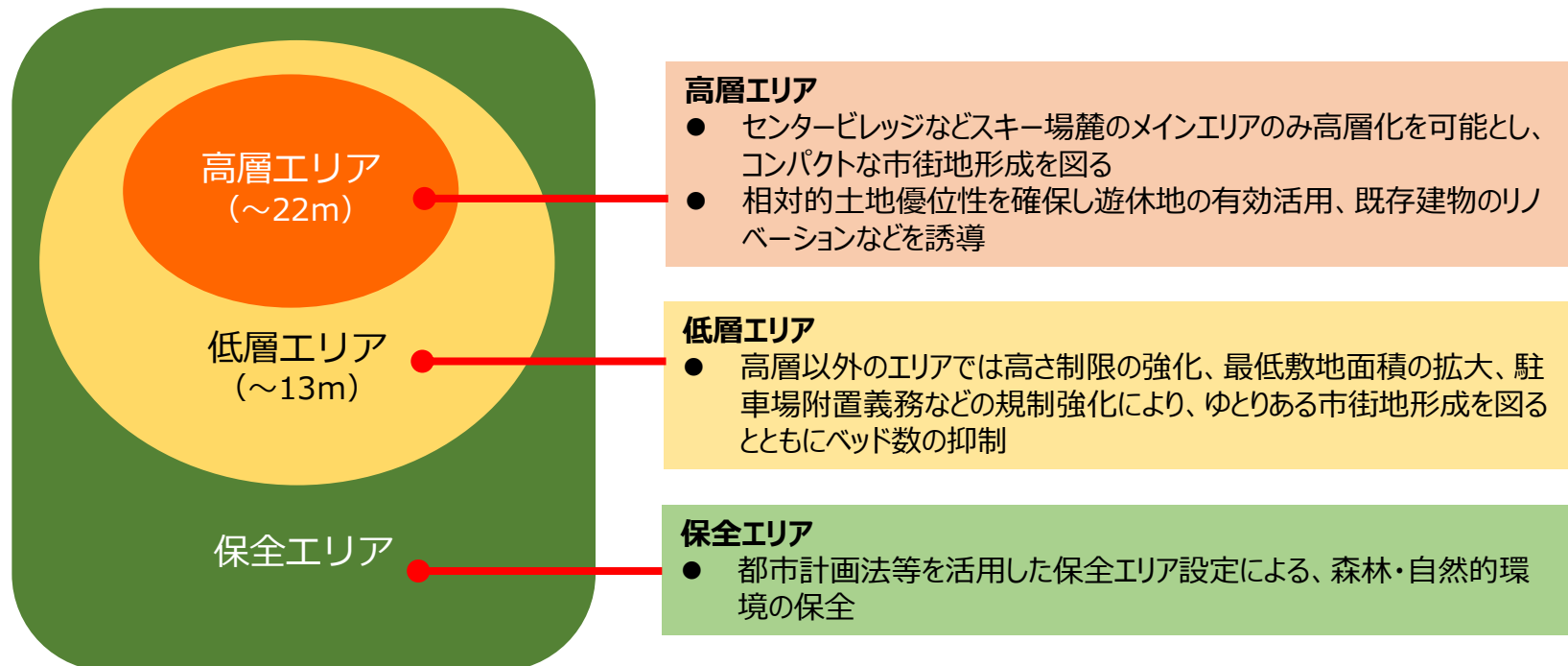
- ニセコエリアの自然環境及び温泉資源保護の観点から一定の抑制を行う考え方
- 北海道が具体の規制方法を検討中だがひらふエリアにおいては温泉資源の観点でこれ以上の温泉掘削はやや困難な状況
- 水資源保護の観点から一定の規制を行う考え方
- 現状の開発計画を超える場合、現在の供給施設では対応が困難になっている。
- 車両の流入による慢性的な交通障害の発生を避ける考え方。
- 駐車場の附置義務により、公共駐車場の混雑を抑制すると同時に、開発そのものを抑制することにより交通障害を防ぐ。

※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

質の高い開発の誘導の起点として

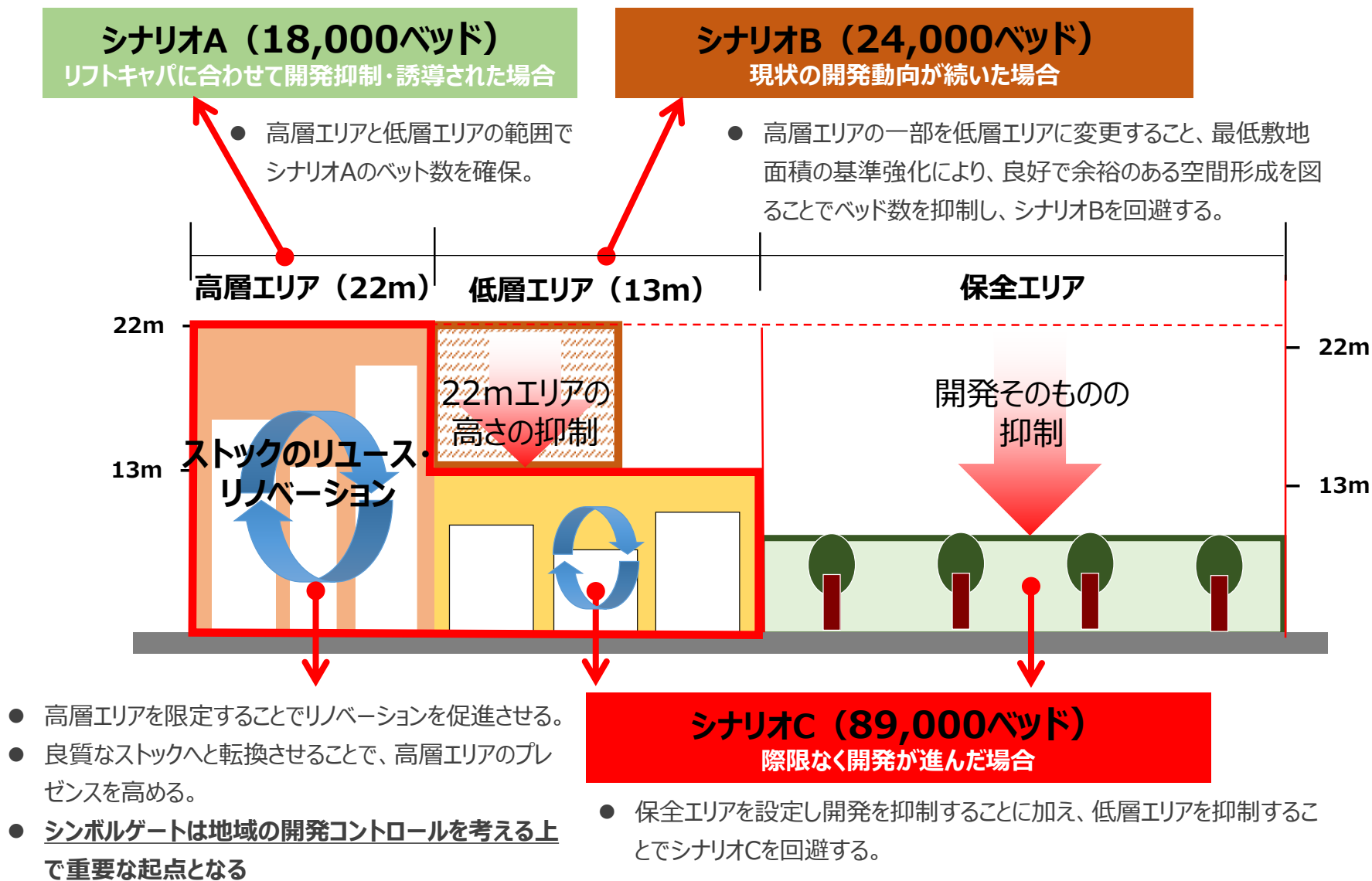
開発事業の調整（開発密度の設定イメージ）

- 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。



質の高い開発の誘導の起点として

開発事業の調整（エリアの価値を高めていくための戦略的思考方）



ひらふスキー場第1駐車場再整備手法・代替スペース・整備後の運用

●ひらふスキー場第1駐車場の再整備は、これまでの公共事業のような直営による整備のみでなく、民間の活力を生かすPPP/PFI手法による整備が想定される。

■再整備手法

●直営

【メリット】

・整備手法としては、他施設でも行われてきた手法の為、取り組みやすい。

【デメリット】

- ・町の財政的負担が大きいという、支出の偏りがある。辺地債の対象は限定的と考えられる。
- ・ニセコひらふエリアの中心という、非常に経済的価値の高い場所なのだが、経済・体験価値の創造と生産性に乏しい。
- ・高い地価を整備の金銭的負担軽減に活かすことは限定的。

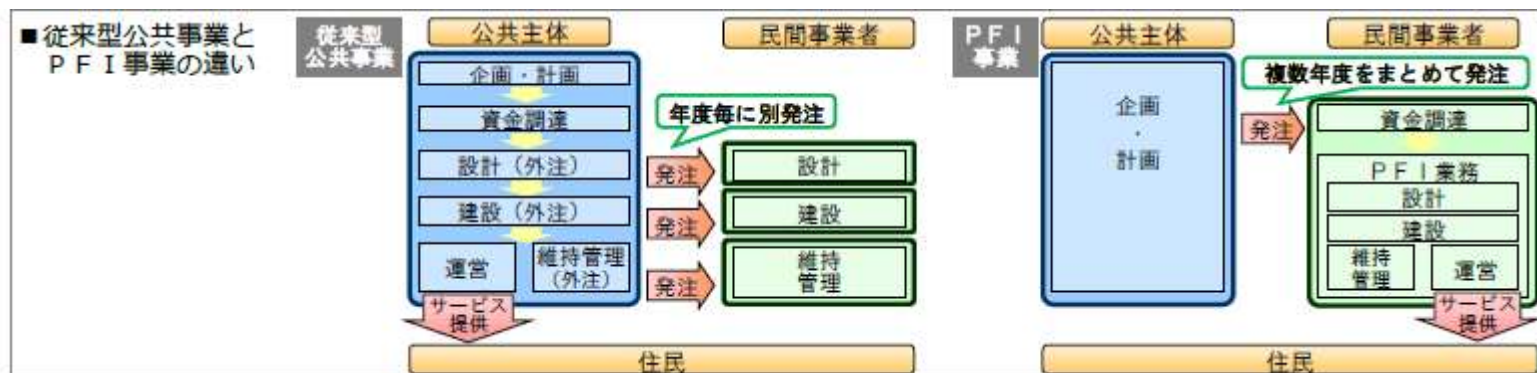
●PPP/PFI

【メリット】

- ・ニセコエリアにおいて最も利便性と経済的価値の高い場所について、民間の視点から経済・体験価値の創造ができる。
- ・運用方法によっては高い地価や収益性を整備の金銭的負担軽減に活かすことが出来る。
- ・町の財政的負担の均等化が見込める。

【デメリット】

- ・倶知安町では活用した前例がないため、手探りで事業を進めることになる
- ・経済状況によっては、取り組む事業者の不透明感が出る



内閣府資料
PPP/PFIの概要より
抜粋

ひらふスキー場第1駐車場再整備手法・代替スペース・整備後の運用

●PPP/PFIによる整備の場合、いくつかの手法がある。資金調達や維持管理運営の業務主体を鑑みて、適切な方式を選ぶ必要がある。

■PFI手法の分類

事業方式		内容
BOT	建設・運営・移管 Build・Operate・Transfer	PFI事業者が自ら資金調達を行い、施設を建設（Build）し、契約期間にわたり運営（Operate）・管理を行って、資金回収した後、公共側にその施設を移管（Transfer）する方式。施設の所有権がPFI事業者にあるため、柔軟な施設管理が可能になるなどのメリットがあり、PFIの典型的な事業方式となっている。
BTO	建設・移管・運営 Build・Transfer・Operate	PFI事業者が施設を建設（Build）した後、施設の所有権を公共側に移管（Transfer）したうえで、PFI事業者がその施設の運営（Operate）を行う方式。施設の所有権を移管する時点で建設費が支払われることが多く、PFI事業者にとっては、事業当初の大きな負担が軽減される（逆に行政は当初の負担増）。
BOO	建設・保有・運営 Build・Own・Operate	PFI事業者が施設を建設（Build）し、そのまま保有（Own）し続け、事業を運営（Operate）する方式。BOTとの違い、事業期間終了後もPFI事業者が施設をそのまま所有し、単独で事業を継続するか、もしくは施設を撤去し事業を終了させる点。
BLO	建設・リース・運営 Build・Lease・Operate	PFI事業者が建設（Build）した施設を、公共側が買い取り、PFI事業者はその施設をリース（Lease）し、PFI事業者がその施設の運営（Operate）を行う方式
BLT	建設・リース・移管 Build・Lease・Transfer	PFI事業者が建設（Build）した施設を、公共側に一定期間リース（Lease）し、予め定められたリース料で事業コストを回収した後、行政に施設の所有権を移管（Transfer）する方式
DBO	設計・建設・運営 Design・Build・Operate	PFI事業者が設計（Design）、建設（Build）、運営（Operate）を一括して委ね、施設の所有、資金の調達については公共側が行う方式

ひらふスキー場第1駐車場再整備手法・代替スペース・再整備後の運用

- 再整備は中央公園部分の平面駐車場から工事を着手したり、整備エリアを区切るなどして代替スペースを確保する必要がある。
- 導入手法とも関連するが、整備後の運用は、町の直営、指定管理、PPP/PFI整備に連動した民間による管理が考えられる。

■再整備工事期間中の駐車スペースの確保

- 駐車場の規模や冬季施工が出来ないエリアという特性を鑑みると、工期は複数年にわたることが想定される
- 再整備工事期間中においても、スキー客・国定公園の駐車場としてスペースの確保が必要
- 複層化部分の再整備を工区を区切って段階的に行うこと、中央公園部分の平面駐車場から整備をはじめ、代替スペースを確保することが想定される

■再整備後の運用

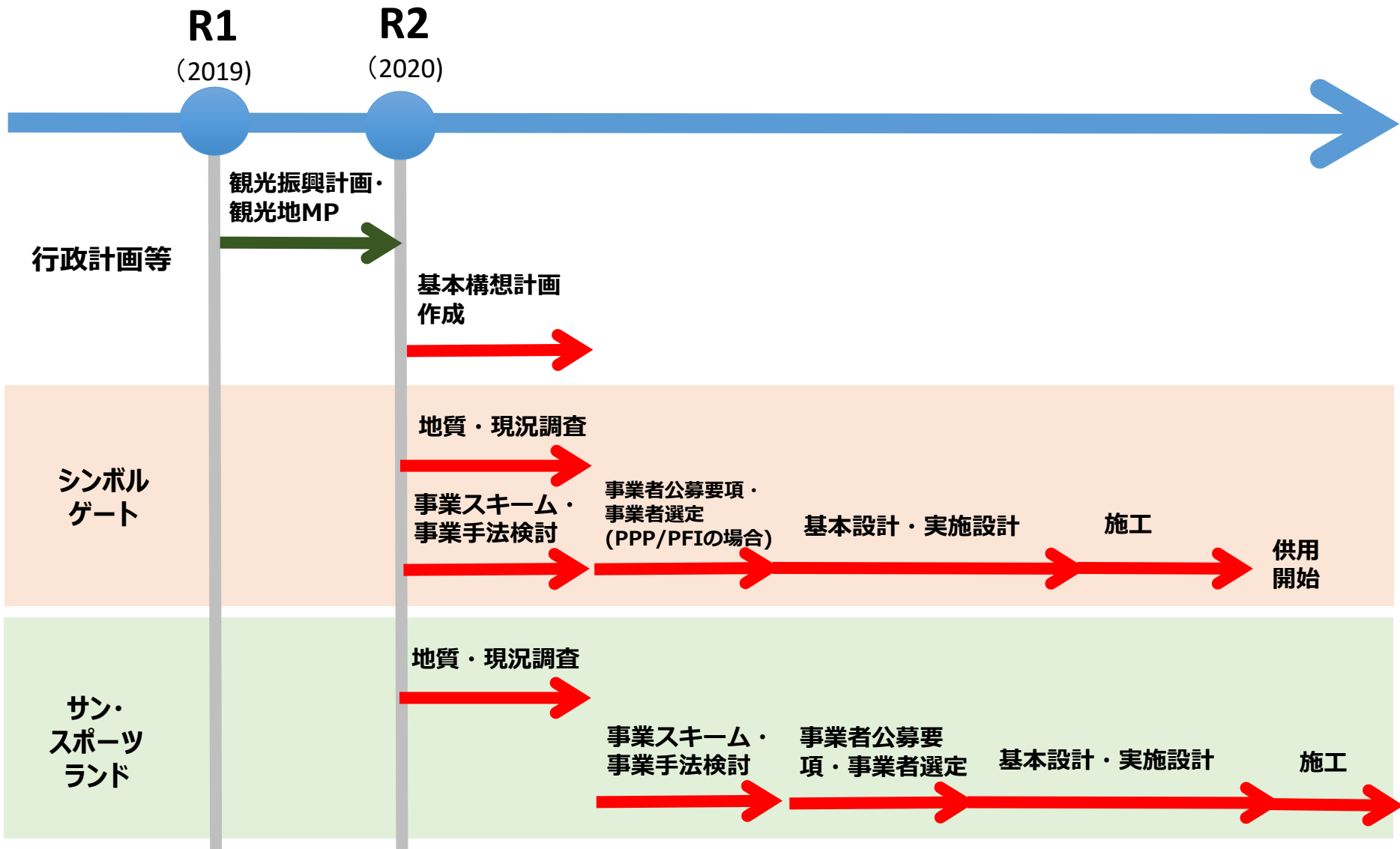
- 現在のひらふ第1駐車場は無料であるが、維持管理経費や観光客と従業員の駐車との分離、ニセコひらふエリアへの流入車両軽減を鑑みて、有料化する。
- 駐車場の有料化による収入やシンボルゲートのテナント収入を地域の活性化に繋げるには、PPP/PFIによる整備に連動した民間による運営も想定される。

(内閣府資料より)

- 公共施設等が利用者から収入を得られるものである場合、より公共の負担が少なくなる可能性がある。
- 民間事業者は、公共施設等の整備や運営だけでなく、テナント等の収益施設を併設させ営業させれば、より公共の負担が少なくなる可能性がある。

シンボルゲートの想定整備方針

整備に向けたロードマップイメージ



※サン・スポーツランドについては、ひらふエリアの交通施策のバッファと考え、柔軟なスケジュール構成が必要となる

ひらふ地区駐車場再整備に係る有識者会議において示された事項との整合性

- ひらふ地区駐車場再整備に係る有識者会議では、ひらふ坂への流入車両による交通障害対策が議論となっている。リゾートエリアの毎シーズンごとに変化する状況と各関係機関により導入されている施策から、そもそものひらふエリアへの車両流入に対応した施策が求められるステージになってきていることが浮き彫りに。

■ 有識者会議において附帯事項として示された課題

ひらふ第一駐車場の再整備によってひらふ十字街交差点やひらふ坂における交通障害の悪化を招くことを避ける必要性



■ 近年の各機関・団体による施策と状況変化

● 北海道

ひらふ十字街交差点除排雪

ひらふ十字街交差点道路改良工事（道路拡幅及び樺山方面からの左折レーン設置）

● 北海道警察

ひらふ十字街交差点信号機右折矢印設置

● 北海道警察、倶知安町、倶知安観光協会、ニセコひらふエリアマネジメント、ニセコひらふパトロール隊

ひらふ坂における駐停車禁止取り締まり強化と啓発活動

センタービレッジ（アップーヒラフ）における路上駐車車両に対する注意喚起

ひらふ第3駐車場への乗降スペース設置

● 倶知安町

サンスポーツランド臨時駐車場の開設（従業員になるべく使ってもらうことを想定）



○2019-20シーズンは、ひらふ十字街交差点及びひらふ坂における交通障害がほぼ発生していない。

○2019-20シーズンは、そば屋のいちむら前T字路において、夕方5時頃の交通障害が発生。この時間は、インストラクター等の従業員の退勤時間と重なっている。センタービレッジ（アップーヒラフ）のみならず、ひらふエリア全体への流入車両コントロールの必要性がある段階になっている現れ。

○障害発生ポイントの改良といったハード面の対策とともに、流入車両の低減といったエリア全体の交通に関するソフト面の対策を同時に図っていく。

ひらふエリア全体への流入車両コントロールに関する施策

- ひらふ第1駐車場の再整備と並行して、ひらふエリア全体の流入車両をコントロールするソフト面での施策が求められ、第1駐車場再整備の議論でもいくつかの対策が議論されている。また、エリアのキャパシティの目安を示し、これに基づく施策により開発誘導を今後試みるが、同時に交通量が際限なく上昇していくことも防ぐ必要がある。

■ ひらふエリア全体の流入車両コントロール施策（例）

○従業員車両流入対策

課題…ひらふエリア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・スキージャパン等）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、ひらふエリア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、エリアへの従業員車両の低減を目指す。

ひらふ第1駐車場を有料化することで、第1駐車場を観光客向けに、サン・スポーツランド臨時駐車場を従業員向けにと、実質的な住み分けと誘導する（臨時駐車場に観光客が駐車できないわけではない）。

○各宿泊施設送迎車両対策

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齐に第1駐車場に乗り込むが、各社別に運行しているので非合理的でありかつエリア内の車両が増加する原因となっている（例：綾二セコと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）。

対策…宿泊施設の送迎車両のある程度の統一化を促すことで、エリア内の送迎車両の低減を図る。

ただし、現在は、空港からのバスから送迎車両に乗り換えれば寄り道せずに宿泊施設に案内されるため、利用者にとっては利便性が高い。寄り道を最小限とするなど、利用者の利便性が下がらないようにする配慮が求められる。

また、長距離バスの運行状況を各事業者が把握できると、駐車場における待機減少にもつながる。



○エリア内循環バス対策

課題…エリア内の循環や倶知安市街地までのアクセスは、いまだに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。また、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…北海道運輸局が2019年度に実証実験を行ったような、AIバスの導入は、エリア内の循環交通対策に資するとともに、車両手配を自らで行えるため、タクシーに近い利用が可能。

○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、エリア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²⁷