

A 交通ターミナル機能の分散(サンスポターミナル案)

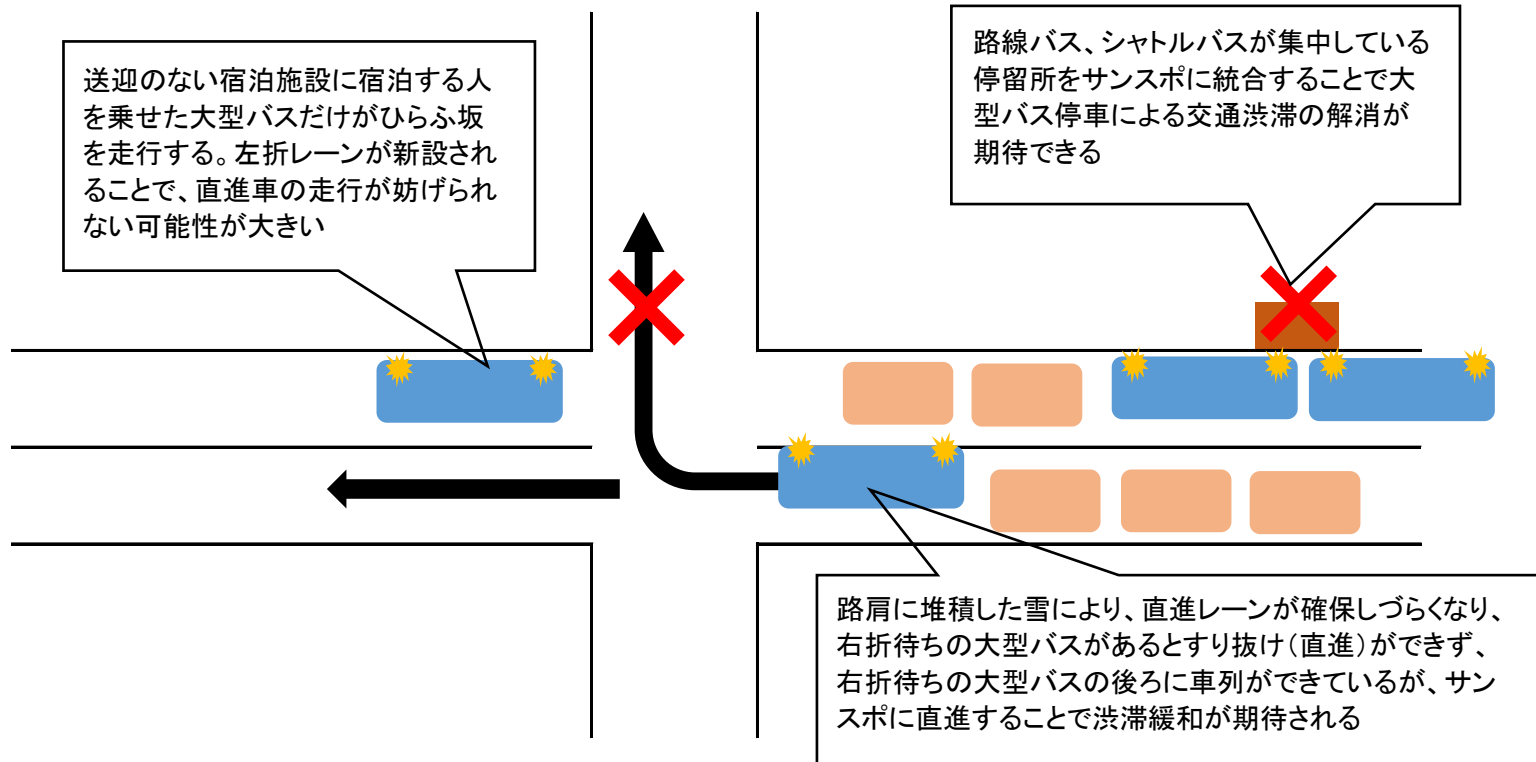
有識者会議案 図案化			
内容	○サンスポに交通ターミナル機能を移転 ※ひらふ十字街交差点の混雑要因になっているR343のバス停留所を統合 ○第一駐車場はバス停留所程度の機能と駐車場 ○第一駐車場は傾斜がなくなるように平らに造成してイベントなどでも利用しやすいようにする ※有識者会議での意見		
有識者会議意見	○サンスポーツランドと第一駐車場間の交通(移動)手段が必要になる ○送迎車待機場所の十分な確保が必要 ○ツアーバスの乗降所が増える(1⇒2)について分かりやすい案内が必要 ○道道343号線の道路施設整備が必要 ①サンスポーツランドへの左折レーンの設置 ②サンスポ出口の交通整理(信号設置など) ③ひらふ十字街ニセコ側のスロープ(RH、勾配見直し) ※北海道が道路改修で勾配緩和、左折レーン設置を実施する予定 ④サンスポーツランドまでの両側歩道整備、除雪充実 ※北海道がひらふ十字街から綾まで歩道を設置する予定		
付帯施設利用案	○新ウエルカムセンター ⇒ 待合施設・案内所・レンタル・物販・飲食 ○新サンスポーツランド ⇒ 1階 乗降客ロビー(チェックインカウンター)・物販・飲食 2階 事務所・会議室		
自然公園法	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になる		
事業期間	5年～6年	工事順	サンスポ(交通ターミナル) ⇒ 第一駐車場
概算事業費	約23億円	特定財源	サンスポ(交通ターミナル) ⇒ 無 第一駐車場 ⇒ 有

交通課題

サンスポーツランドを交通ターミナルにする場合、サンスポーツランド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の後ろに車列が発生することになるため、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、サンスポーツランド出口付近はニセコ側が坂になっており、坂の下がすぐ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、勾配緩和と左折レーンの設置を実施する予定になっている。

サンスポーツランドを交通ターミナルにした場合、ツアーバスをまず最初にサンスポーツランド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無くなることから、大型バスの右折待ちによる起因する渋滞の緩和が図られる可能性が極めて大きい。



B 交通ターミナル機能の分離(現第一駐車場の交通ターミナル案)

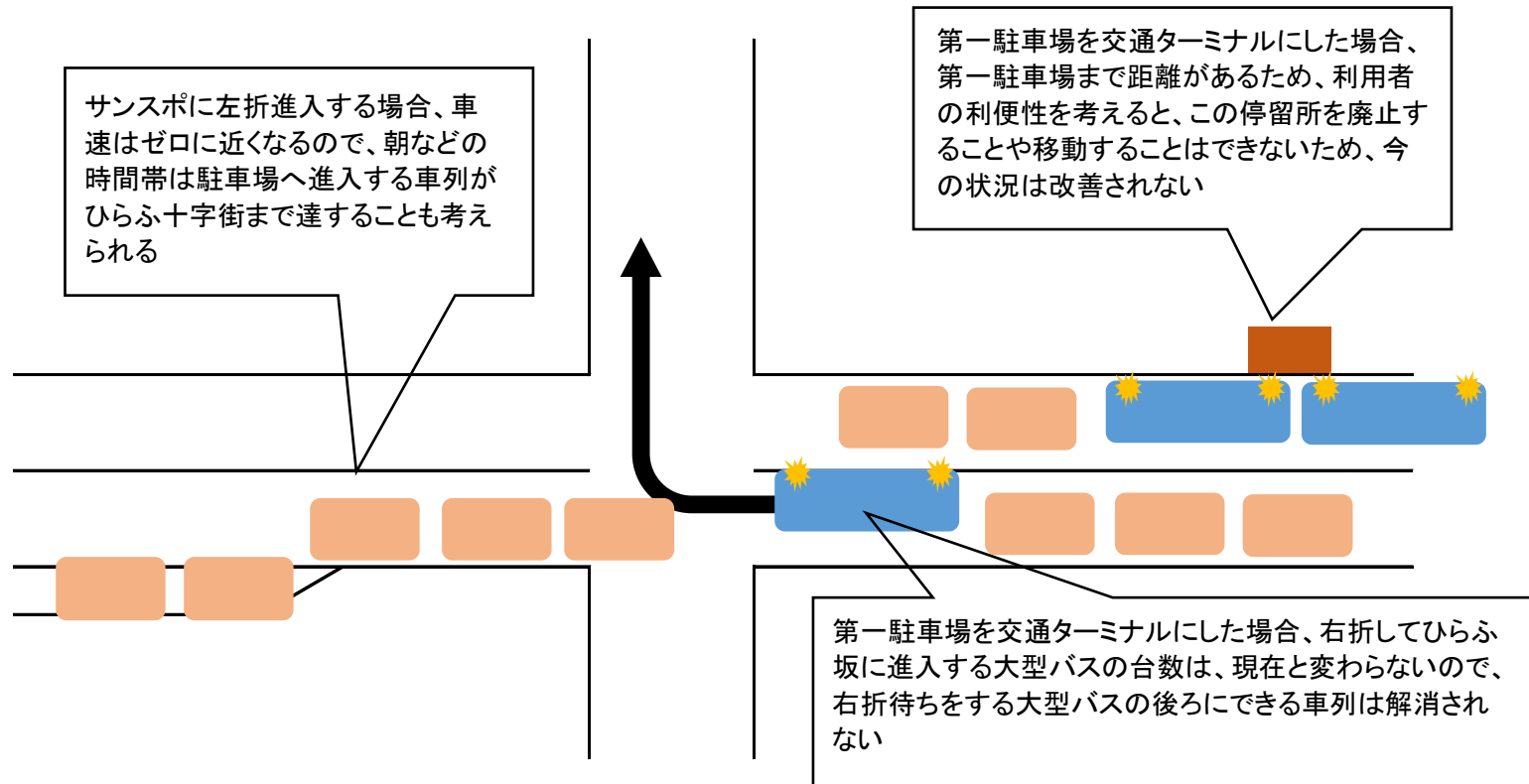
有識者会議案 図案化			
内容	○第一駐車場を交通ターミナル機能に特化して再整備 ○第一駐車場の代わりにサンスポーツランドを駐車場として再整備 ○交通ターミナルなのでイベントなどでは利用できないため、傾斜はそのままとする		
有識者会議意見	○車を利用してスキー場に来るお客の利便性の確保が必要 ○サンスポ駐車場からの移動手段の確保(ファミリーリフトへの一極集中の回避) ○自然公園法における駐車場の有る、無しの是非(北海道の判断 ⇒ 駐車場をなくす合理的な理由) ○道道343号線の道路施設整備が必要 ①ファミリーリフト乗り場への安全な横断(信号設置など) ②ひらふ十字街が渋滞にならないような工夫が必要(左折レーンの設置)		
付帯施設利用案	○新ウエルカムセンター ⇒ 待合施設・案内所・レンタル・物販・飲食 ○新サンスポーツランド ⇒ シャトルバスの待合施設・トイレ		
自然公園法	自然公園内に駐車場が無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		
事業期間	4年	工事順	サンスポ(駐車場) ⇒ 第一駐車場(交通ターミナル)
概算事業費	約20億円	特定財源	サンスポ(駐車場) ⇒ 無 第一駐車場(交通ターミナル) ⇒ 無

交通課題

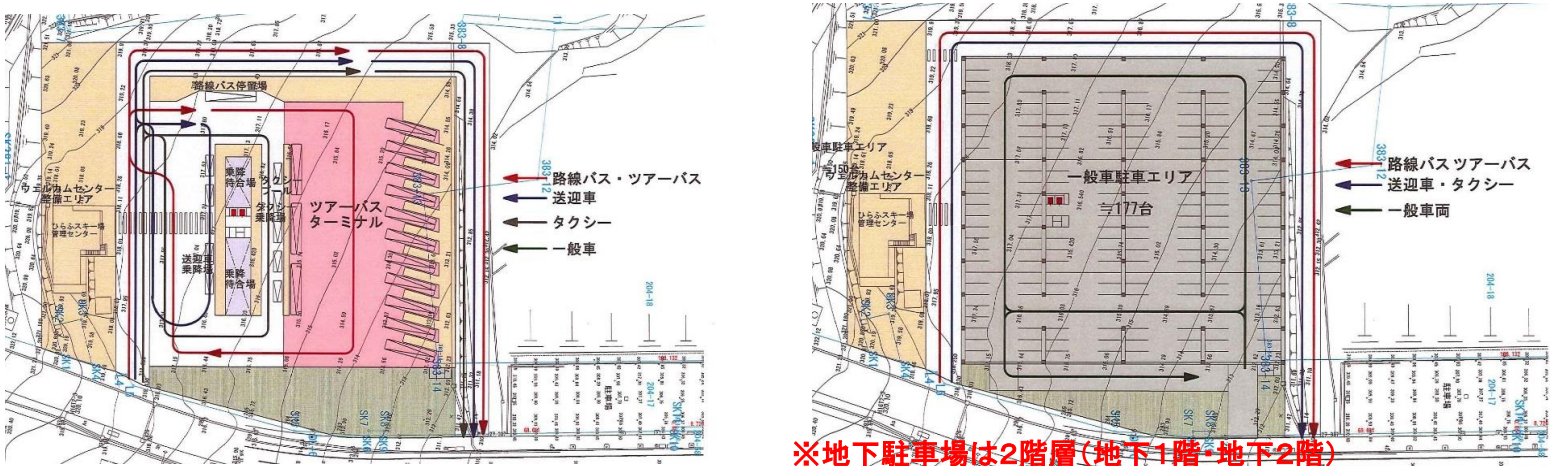
約300台の車両がサンスポに駐車することになるため、左折進入時の減速による車列が時間帯によってはひらふ十字街まで達し、新たな交通課題が発生する可能性がある。

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繋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。



C 交通ターミナル機能の複層化(現第一駐車場の複層化)

有識者会議案 図案化			
内容	○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、代替駐車場が必要になる ○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て平坦にする		
有識者会議意見	○第一駐車場の現在のレベルから上に工作物を建ると羊蹄山の眺望が悪くなる ○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 ○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 ○駐車場と交通ターミナルを一元化した時、現在と同じような混雑になるのではないかと ○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が出される		
付帯施設利用案	○新ウエルカムセンター ⇒ 待合施設・案内所・レンタル・物販・飲食		
自然公園法	第一駐車場を地下駐車場とする場合は、合理的な理由のもと、北海道が是非を判断する		
事業期間	3年	工事順	地下駐車場 ⇒ 交通ターミナル
概算事業費	約35億円	特定財源	地下駐車場 ⇒ 有？ 交通ターミナル ⇒ 無

交通課題

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、逆にひらふ坂へ進入する車両台数が増加すること考えられ、現在の交通課題の解決には繋がらない可能性が大きい。また、地下駐車場の出入り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车速の減速で、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考えられる。地下駐車場の出入り口については工夫が必要。

駐車場と交通ターミナルを一元化すると、ひらふ坂へ進入する車両台数は現在と変わらないか、増加する可能性がある。また、地下駐車場への進入に際して、车速がゼロになるため、進入待ちの車列がひらふ坂にできる可能性がある

地下駐車場入口

第一駐車場を交通ターミナルにした場合、第一駐車場まで距離があるため、利用者の利便性を考えると、この停留所を廃止することや移動することはできないため、今の状況は改善されない

第一駐車場を交通ターミナルにした場合、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、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

