
訪日外国人旅行者に対する
利便性確保調査等業務

【報告書】

令和6年2月

目次

第1章 業務概要.....	1
1-1 業務名.....	1
1-2 業務目的.....	1
1-3 履行期間.....	1
1-4 発注者.....	1
1-5 受注者.....	1
第2章 ニセコエリア内への自動車流入抑制を目的とした「パークアンドバスライドシステム」の導入に向けた検討・実証.....	2
2-1 ターゲットエリアの検討.....	2
2-2 パークアンドバスライド駐車場の検討.....	3
2-3 ターゲットとする対象の検討.....	4
2-4 パークアンドバスライドの実証実験方法の検討.....	5
2-4-1 パークアンドバスライド駐車場の運営方法の検討.....	5
2-4-2 シャトルバス運行計画の検討.....	7
2-4-3 シャトルバス利用方法の検討.....	10
2-5 パークアンドバスライドの認知度向上を図るプロモーションの検討.....	13
2-5-1 WEBサイトの構築.....	13
2-5-2 チラシ作成及び配布.....	14
2-5-3 SNS等を活用したプロモーションの実施.....	16
2-6 パークアンドバスライド実証実験の結果.....	22
2-6-1 運行状況.....	22
第3章 P&BRの利用者へのアンケート等による効果把握.....	25
3-1 パークアンドバスライド利用者への利用状況調査.....	25
3-1-1 調査方法及び調査内容の検討.....	25
3-1-2 利用登録時の回答者属性回答結果.....	26
3-1-3 シャトルバス乗車時利用状況回答結果.....	35
3-2 パークアンドバスライド利用者への事後アンケート調査.....	39
3-2-1 調査方法及び調査内容の検討.....	39
3-2-2 調査結果.....	41
3-3 ひらふエリア従業員へのアンケート調査.....	64
3-3-1 調査方法及び調査内容の検討.....	64
3-3-2 調査結果.....	65
3-4 ひらふエリアの宿泊事業者へのアンケート調査.....	84
3-4-1 調査方法及び調査内容の検討.....	84
3-4-2 調査結果.....	85

第4章 訪日外国人旅行者に対する利便性確保に関する課題の体系的整理と P&BR の持続可能性にかかる検討	99
4-1 訪日外国人旅行者に対する利便性確保に関する課題の整理.....	99
4-2 課題解決に向けた施策の検討	103
第5章 関係者による WG の開催・運営	107
5-1 第1回 ニセコ訪日外国人旅行者利便性調査ワーキンググループ	107
5-1-1 開催日時	107
5-1-2 開催場所.....	107
5-1-3 議事内容.....	107
5-2 第2回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ.....	107
5-2-1 開催日時.....	107
5-2-2 開催場所	107
5-2-3 議事内容	107
5-3 第3回 ニセコ訪日外国人旅行者利便性調査ワーキンググループ.....	108
5-3-1 開催日時.....	108
5-3-2 開催場所	108
5-3-3 議事内容	108

第1章 業務概要

1-1 業務名

訪日外国人旅行者に対する利便性確保調査等業務

1-2 業務目的

ニセコエリアでは従来よりインバウンド需要が多く、入国制限緩和に伴い訪日外国人旅行者の数が回復し、リフト・ゴンドラの輸送人数は前年同期比2.4倍まで増加した。過去には、旅行者が利用するマイカーが増加し、交通渋滞や駐車場の不足といった課題が生じていた。そこで、街中の移動手段については公共交通への転換を促す必要があると考える。また、当該地域は、今後の北海道新幹線札幌延伸を見据え、新駅からの二次交通の充実などの検討が求められている。

そこで、公共交通機関への乗り換え等により中心部の交通量の抑制を行い、旅行者の移動に対するストレスの軽減を目指すとともに、公共交通機関の利用促進が環境への影響の低減や地域住民の生活環境の改善、ひいては、観光地としての持続可能性の向上を目的として調査を行う。

1-3 履行期間

自 令和5年6月28日
至 令和6年2月29日

1-4 発注者

北海道運輸局 交通政策部 交通企画課
〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西10丁目 札幌第二合同庁舎
Tel 011-290-2721(交通政策部交通企画課)

1-5 受注者

一般社団法人 北海道開発技術センター
〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17号 セントラル札幌北ビル
TEL 011-738-3364 FAX 011-738-1889 (地域政策研究所)

第2章 ニセコエリア内への自動車流入抑制を目的とした「パークアンドバスライドシステム」の導入に向けた検討・実証

2-1 ターゲットエリアの検討

ニセコエリアのうち、ひらふエリアでは、道道 343 号と道道 631 号(通称:ひらふ坂)のひらふ十字街交差点において、訪日外国人旅行者の往来や従業員の通勤による交通渋滞が発生しており、走行環境の低下やバスの定時性に影響を与えている。

加えて、スキー場周辺では、宿泊施設等の開発が進んでおり、土地不足による慢性的な駐車場不足となっている。

このため、ひらふエリアへの自家用車の流入抑制が必要な状況となっていることから、鉄道を利用してニセコエリアを訪ねる旅行者の移動の起点であり、スノーリゾートエリアの従業員が多く住んでいる倶知安町市街地エリアを P & BR 駐車場の起終点とした。バスの目的地はひらふエリアを対象とすることとした。

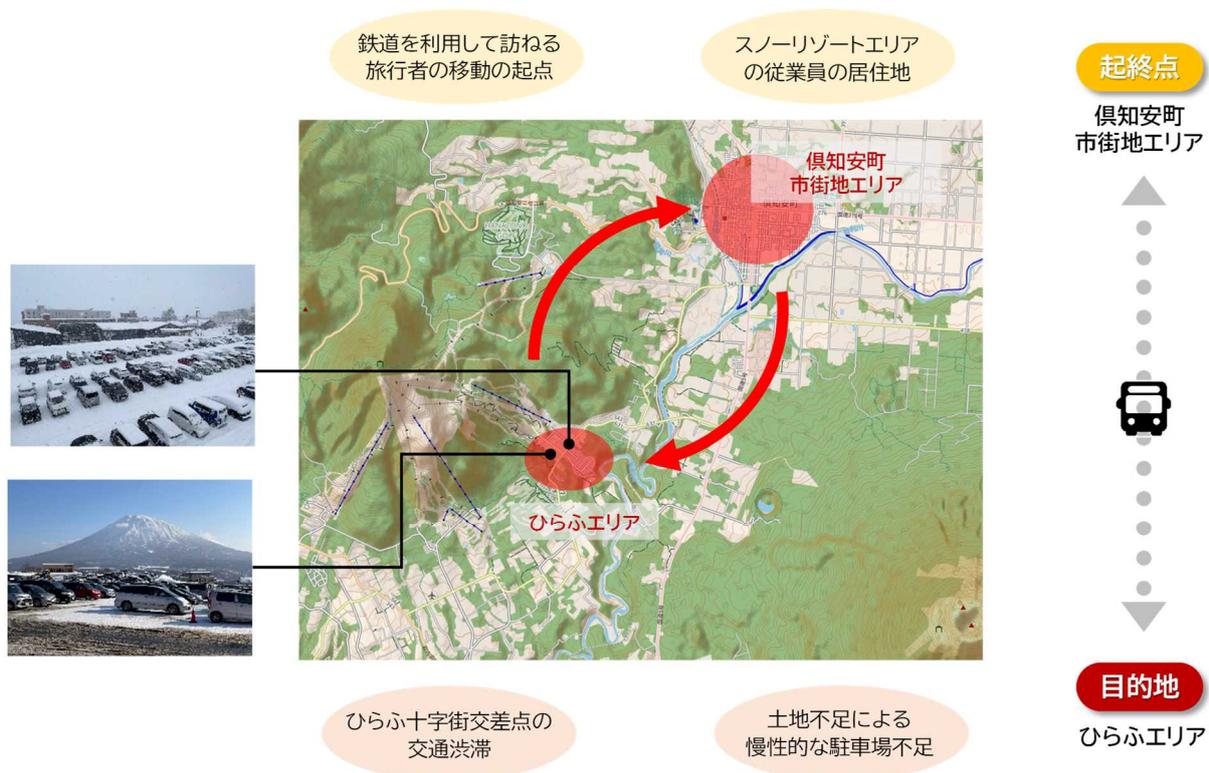


図 2-1 ターゲットエリアの設定

2-2 パークアンドバスライド駐車場の検討

ひらふエリアの宿泊施設の従業員は、多くが倶知安市街に居住しており、通勤交通をバスに転換するためには、居住地近郊に停留所が存在することが重要である。

また、就業後の倶知安市街での飲食や買い物ニーズに対応するためには、倶知安市街を経由することが必要である。加えて、冬道に不慣れな外国人等がシャトルバスを利用することが想定される。

このため、P&BR 駐車場は、倶知安市街またはその近傍に設置することを想定し、倶知安町の町有地や公共施設駐車場の活用を想定することとした。



図 2-2 パークアンドバスライド駐車場候補地

パークアンドバスライド駐車場候補地のうち、駐車可能台数も多く、冬期間も除排雪が行われている「くとさんパーク駐車場」について、倶知安町及び除排雪事業者と協議を行い、第一候補として選定することとした。

2-3 ターゲットとする対象の検討

パークアンドバスライド実証実験では、下図に示す4つの対象をターゲットとして選定することを想定した。

選定の理由としては、交通渋滞や駐車場不足といった問題に加え、以下の問題への対応が地域公共交通に求められる。

- i) 宿泊施設のベッドメイク等の労働者が不足し、宿泊施設の稼働率が減少している
- ii) 宿泊施設の送迎バス等はチェックイン時、チェックアウト後の送迎サービスは実施意向が高いが、日中の移動需要への対応には苦慮している
- iii) ドライバー不足に起因し、慢性的にタクシーの需要が供給量を上回っている
- iv) タクシーが不足する現状のため飲食店等の白タク等の違法行為が発生している
- v) 飲酒運転等が発生している
- VI) スキー場周辺では、土地不足による慢性的な駐車場不足となっている



図 2-3 ターゲットとする対象の検討

しかしながら、既存の路線バスやニセコユニテッドシャトル、倶知安観光協会が運行予定のひらふ無料循環バス、くっちゃんナイト号など、多様な送迎交通が混在している中で、新たにシャトルバスを運行した場合、訪日観光客の混乱を招くとともに、各送迎交通のドライバーへの周知が発生するなど、影響が大きいことから第1回ニセコ訪日外国人旅行者利便性調査ワーキンググループでの意見を踏まえ、「スノーリゾートエリアの宿泊施設への通勤者」をターゲットとして実証実験を実施することとした。

2-4 パークアンドバスライドの実証実験方法の検討

2-4-1 パークアンドバスライド駐車場の運営方法の検討

(1) パークアンドバスライド駐車場の選定

倶知安町及び除排雪事業者との協議の結果、冬期間も一部の区画で除排雪が行われており、実証実験実施期間中の除雪体制を確保することが可能であることから、「くとさんパーク駐車場」をパークアンドバスライド駐車場として選定することとした。

(2) パークアンドバスライド駐車場の運営方法

倶知安町及び除排雪事業者との協議の結果、冬期間も一部の区画で除排雪が行われており、実証実験実施期間中の除雪体制を確保することが可能であることから、「くとさんパーク駐車場」をパークアンドバスライド駐車場として選定することとした。

倶知安町では、冬期間、町内の飲食店や商店を利用される方のため、駐車場の一部を除雪し、開放している。このため、実験期間中の駐車場内の除排雪は、倶知安町から冬期間のくとさんパーク駐車場の除排雪業務を受託している(株)北沢建設にご協力いただき、倶知安町からの委託業務の範囲外について、追加で除排雪を実施していただくこととした。

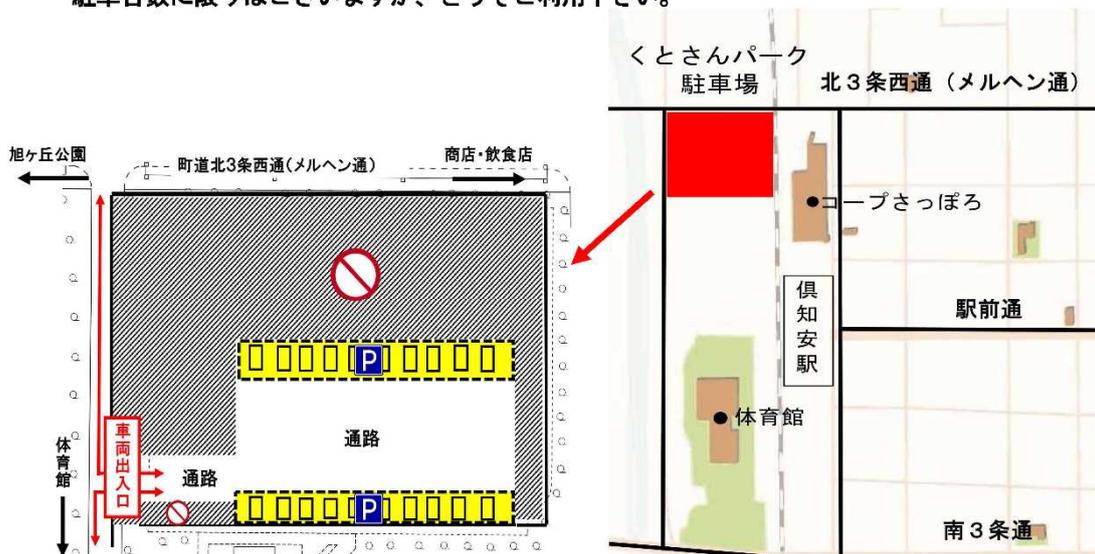


図 2-4 パークアンドバスライド駐車場の概要

くとさんパーク駐車場の冬期利用について

昨年度に引き続き、冬期間のくとさんパーク駐車場について、町内の飲食店や商店を利用される方々（従業員を含む）に向けて、一部開放致します。

駐車台数に限りはございますが、どうぞご利用下さい。



- ▶ 利用期間 令和5年12月上旬～令和6年3月31日
- ▶ 駐車可能時間 午前8時～午前2時
- ▶ 対象 町内の商店や飲食店利用者、従業員等
- ▶ 駐車台数 20台程度

《利用する際の注意》

- ・ 除雪作業の支障になるため、**午前2時～午前8時の利用は禁止とします**
 - ・ 駐車場内での事故や盗難について、町では一切責任を負いません
 - ・ 降雪量や町のイベント等で一時的に利用できない場合があります
- ので、詳細は右のQRコードから町ホームページでご確認下さい

問い合わせ先
倶知安町 まちづくり新幹線課 まちづくり係
電話：0136-56-8012

倶知安町HP

QRコード



図 2-5 くとさんパーク駐車場の冬期間一部開放(倶知安町資料)

2-4-2 シャトルバス運行計画の検討

(1) 運行経路

運行経路は、走行環境を考慮し、国道 5 号経由を基本として設定した。

利用者の乗降は、片クローズとし、往路(くとさんパーク発、ひらふウェルカムセンター着)は、くとさんパーク駐車場での乗車のみとし、ミッドタウンニセコ、泉郷、ひらふ十字街では、降車のみ取り扱いとした。復路は、ひらふウェルカムセンター、ひらふ十字街、泉郷、ミッドタウンニセコからそれぞれ乗車のみとし、降車は、くとさんパークのみの取り扱いとした。



図 2-5 運行経路

実証実験の実施期間中、復路の運行に際し、ひらふウェルカムセンターから倶知安市街へ向かう道道 631 号で渋滞が発生し、大幅な遅れが発生したことから、国道 5 号沿線のヤマト運輸倶知安営業所(倶知安町比羅夫 61-17)に協力いただき、利用者不在の場合にシャトルバスの転回を行うこととした。

(2)運行ダイヤ

運行ダイヤの検討に際し、ひらふエリアの従業員の就業時間に加え、下記の条件にて検討を行った。

表 2-1 運行の条件

種別	発		着	所要時間	備考
往路 (出勤)	くとさん パーク	→	ひらふウェル カムセンター	30分	駐車場での乗車及び対象者の確認。 ニセコバス冬期ダイヤより設定。
復路 (退勤)	ひらふウェル カムセンター	→	くとさん パーク	30分	駐車場での乗車及び対象者の確認。 ニセコバス冬期ダイヤより設定。
回送	ひらふウェル カムセンター	→	くとさん パーク	20分	
休憩・ 待機				20分	休憩時間:15分 発車前の乗客乗車:5分

上記の条件を踏まえ、設定した運行ダイヤを以下に示す。

なお、第1便(6:00 くとさんパーク発・6:30 ひらふウェルカムセンター着)は、実験開始から利用者がいなかったため、1月6日に第1便を廃止し、9:20 発の第3.5便を新設することとした。

【往路】

倶知安市街地⇒ひらふ地区		1便	2便	3便	3.5便
くとさんパーク駐車場		6:00	7:10	8:15	9:20
ミッドタウンニセコ	※ 降車 のみ	6:22	7:32	8:37	9:42
泉郷		6:24	7:34	8:39	9:44
ひらふ十字街		6:26	7:36	8:41	9:46
ひらふウェルカムセンター		6:30	7:40	8:45	9:50

【復路】

ひらふ地区⇒倶知安市街地		4便	5便	6便
ひらふウェルカムセンター	※ 降車 のみ	16:20	17:30	18:40
ひらふ十字街		16:24	17:34	18:44
泉郷		16:26	17:36	18:46
ミッドタウンニセコ		16:28	17:38	18:48
くとさんパーク駐車場		16:50	18:00	19:10

図 2-6 運行ダイヤ

(3) 運行事業者

シャトルバスの運行事業者の選定にあたっては、倶知安町内を運行する乗合バス事業者であるニセコバス(株)と道南バス(株)と協議を行った。

協議の結果、ニセコバス(株)が12月23日(土)から12月29日(金)までの7日間運行いただけることとなった。残りの期間は、道央圏の貸切バス事業者から三和交通(株)に運行を委託することとなった。

三和交通(株)の運行期間中における車両の保管は、倶知安町立北陽小学校にご協力いただいた。



図 2-1 運行車両(ニセコバス)



図 2-2 運行車両(三和交通)

2-4-3 シャトルバス利用方法の検討

(1) 利用登録について

シャトルバスの乗降場所にお越しいただいた利用者に対し、利用方法を記載したご利用案内を配布し、記載のQRコードから居住地や年齢、性別、国籍等の個人属性についてご回答いただいた。

駐車場 無料 シャトルバス 無料

パークアンドバスライド 乗車カードのご利用案内

実施期間: 2023年12月23日(土)~2024年1月12日(金)

ご利用の流れ

- ① 利用者情報の登録をお願いします。
 - STEP 01 QRコードにアクセス
 - STEP 02 利用者番号を入力
あなたの利用者番号は
 - STEP 03 利用者情報を入力
- ② 毎日の利用状況をご入力をお願いします。
 - バスに乗車する際は、「乗車カード」をご持参ください。
 - 乗車の際は、**毎回必ず**、乗車カードのQRコードを読み取り、乗車カードに記載された「利用者番号」(又は、メールアドレス)と利用内容(駐車場利用有無、乗車時間、利用した停留所)をご入力ください。

毎回入力を!

 - ・駐車場利用有無
 - ・乗車時間
 - ・利用した停留所

乗車カードイメージ

表	裏
<p>パークアンドバスライド 乗車カード</p> <p>【実施期間】2023年12月23日(土)~2024年1月12日(金) 【駐車場利用時間】午前5:30~翌日午前2:00 ※設置作業の支障により5:30、午前2:00~午前5:30の 利用は停止いたします。</p> <p><乗車主体>国土交通省 北海道運輸局 交通政策部 <開発者>一般社団法人北海道開発局センター ※開会やQRコードのQRからお問い合わせください</p>	<p>乗車時QRに アクセス!</p> <p>利用者番号 _____</p>

実証実験終了後、ご登録いただいたメールアドレス宛にアンケート調査の実施を予定しておりますので、ご協力宜しくお願い致します。

【調査実施主体】国土交通省 北海道運輸局 交通政策部

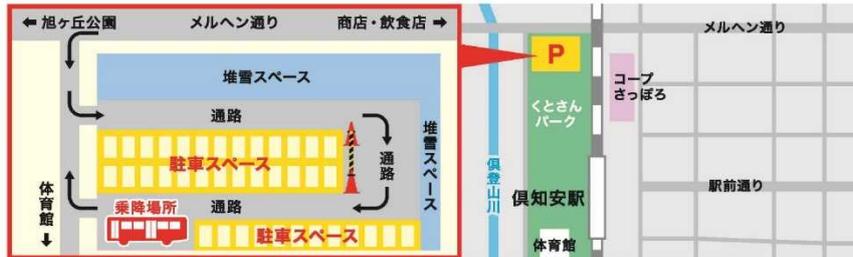
図 2-7 ご利用案内(表面)

駐車場のご利用について

- 対象：ひらふエリアで就業している従業員の皆様
- 利用時間：午前5:30～翌日午前2:00
- 利用料金：無料でご利用いただけます。

その他、ご注意ください

- ・除雪作業の支障になるため、午前2:00～午前5:30の利用は禁止とします。
- ・駐車場内の事故や盗難については一切責任を負いません。
- ・日中は、除雪を行いません。駐車車両の周り(駐車区画)の除雪についてはお客様の責任において行ってください。
- ・降雪量や町のイベント等で一時的に利用できない場合がありますので、詳細はPark&Bus RideのHPをご確認ください。
HP:<http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>



バスのご利用について

- 利用料金：乗車カード(利用者登録が必要)をお持ちの方は、無料でご利用いただけます。

時刻表

倶知安市街地 → ひらふエリア			
くとさんパーク駐車場	06:00	07:10	08:15
ミッドタウンニセコ <small>乗車のみ</small>	06:22	07:32	08:37
泉郷 <small>乗車のみ</small>	06:24	07:34	08:39
ひらふ十字街 <small>乗車のみ</small>	06:26	07:36	08:41
ひらふウェルカムセンター	06:30	07:40	08:45

ひらふエリア → 倶知安市街地			
ひらふウェルカムセンター	16:20	17:30	18:40
ひらふ十字街 <small>乗車のみ</small>	16:24	17:34	18:44
泉郷 <small>乗車のみ</small>	16:26	17:36	18:46
ミッドタウンニセコ <small>乗車のみ</small>	16:28	17:38	18:48
くとさんパーク駐車場	16:50	18:00	19:10

※概ねの到着時刻です。道路状況や遅延状況により、遅れる場合があります。やむを得ず大幅な遅れが生じる場合は、HPまたはご登録いただいているメールアドレス宛てにお知らせいたします。

路線図



※運行経路は、道路状況により国道5号経由へ変更となる場合があります。

〈お問い合わせ〉
一般社団法人
北海道開発技術センター

お問い合わせはこちら



実証実験の詳細や最新情報はこちら



図 2-8 ご利用案内(裏面)

(2)利用状況の登録について

シャトルバスのご利用に際し、ご利用案内と一緒に配布した乗車カードに記載の QR コードからシャトルバス乗車前の移動手段や目的地など、毎回の移動に関する内容についてご回答いただいた。



図 2-9 乗車カード(表面)



図 2-10 乗車カード(裏面)

2-5 パークアンドバスライドの認知度向上を図るプロモーションの検討

2-5-1 WEB サイトの構築

パークアンドバスライド実証実験の利用方法を周知するためのWEBサイトを構築した。

WEBサイトは、訪日外国人や外国人従業員の方が閲覧できるよう、多言語対応を実施した。

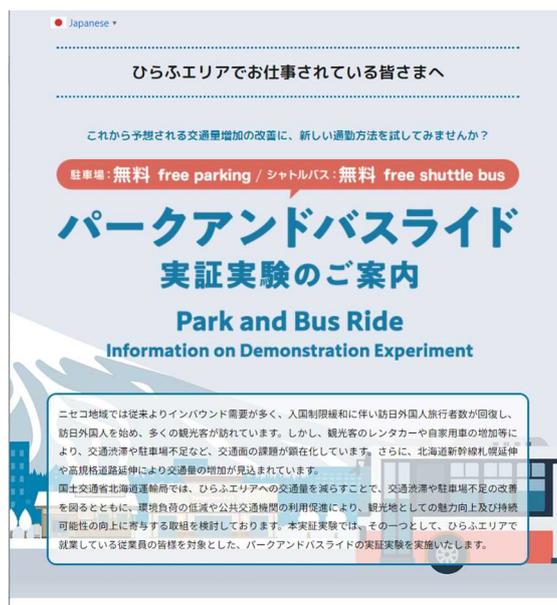


図 2-11 実証実験 WEB サイト

▼英語

To everyone working in the Hirafu area

Against the expected increase in traffic volume
Would you like to try this method of commuting?

駐車場: 無料 free parking / シャトルバス: 無料 free shuttle bus

パークアンドバスライド 実証実験のご案内

Park and Bus Ride Information on Demonstration Experiment

In the Niseko area, inbound demand has traditionally been high, and with the relaxation of entry restrictions, the number of foreign tourists visiting Japan has recovered, and many tourists, including foreigners visiting Japan, are visiting. However, due to the increase in rental cars and private cars used by tourists, transportation issues such as traffic congestion and lack of parking spaces have become apparent. Furthermore, traffic volume is expected to increase due to the extension of the Hokkaido Shinkansen to Sapporo and the extension of high-standard roads.

▼中国語

致在比罗夫地区工作的各位

与预期的交通量增加相比
你想尝试一下这样的出行方式吗?

駐車場: 無料 free parking / シャトルバス: 無料 free shuttle bus

パークアンドバスライド 実証実験のご案内

Park and Bus Ride Information on Demonstration Experiment

新雪谷地区的入境需求历来很高,随着入境限制的放宽,访日外国游客数量有所回升,包括访日外国人在内的众多游客前来访日。但由于游客使用的租车、私家车增多,交通拥堵、停车位不足等交通问题凸显。此外,由于北海道新干线至札幌的延伸以及高标准道路的扩建,预计交通量将会增加。
国土交通省北海道交通局正在努力通过减少比罗夫地区的交通来改善交通拥堵和停车位短缺问题,并通过减少环境影响和促进公共交通的使用来提高其作为旅游目的地的吸引力。我们还在考虑有助于提高可持续性的举措。作为本次示范实验的一部分,我们将在比罗夫地区工作的员工进行公园和公交车乘坐示范实验。

▼フランス語

À tous ceux qui travaillent dans la région d'Hirafu

Contre l'augmentation attendue du volume de trafic
Souhaitez-vous essayer ce mode de déplacement ?

駐車場: 無料 free parking / シャトルバス: 無料 free shuttle bus

パークアンドバスライド 実証実験のご案内

Park and Bus Ride Information on Demonstration Experiment

Dans la région de Niseko, la demande entrante a toujours été élevée et, avec l'assouplissement des restrictions d'entrée, le nombre de touristes étrangers visitant le Japon s'est rétabli et de nombreux touristes, y compris des étrangers en visite au Japon, sont en visite. Cependant, en raison de l'augmentation du nombre de voitures de location et de voitures privées utilisées par les touristes, des problèmes de transport tels que les embouteillages et le manque de places de stationnement sont devenus évidents. En

図 2-12 多言語対応のイメージ

2-5-2 チラシ作成及び配布

パークアンドバスライド実証実験を周知するためのチラシを作成した。

チラシは、日本語にて作成したが、QRコードを活用し、多言語対応したWEBサイトへ誘導することで、外国人にもパークアンドバスライド実証実験を周知できるよう工夫を行った。

作成したチラシは、ひらふエリアの宿泊施設及び管理会社に配布を行った。

ひらふエリアでお仕事されている皆さまへ

これから予想される交通量増加の改善に、新しい通勤方法を試してみませんか？

駐車場：無料 シャトルバス：無料

パークアンドバスライド

実証実験のご案内

Official multi-language website 



ニセコ地域では従来よりインバウンド需要が多く、入国制限緩和に伴い訪日外国人旅行者数が回復し、訪日外国人を始め、多くの観光客が訪れています。しかし、観光客のレンタカーや自家用車の増加等により、交通渋滞や駐車場不足など、交通面の課題が顕在化しています。さらに、北海道新幹線札幌延伸や高規格道路延伸により交通量の増加が見込まれています。

国土交通省北海道運輸局では、ひらふエリアへの交通量を減らすことで、交通渋滞や駐車場不足の改善を図るとともに、環境負荷の低減や公共交通機関の利用促進により、観光地としての魅力向上及び持続可能性の向上に寄与する取組を検討しております。

本実証実験では、その一つとして、ひらふエリアで就業している従業員の皆様を対象とした、パークアンドバスライドの実証実験を実施いたします。

実施期間

2023年12月23日(土)～2024年1月12日(金)

「パークアンドバスライド」ってなに？

自宅から駐車場まで バスに乗り継ぎ 勤務先へ



「パークアンドバスライド」とは、自宅から拠点となる駐車場まで自動車を利用し、駐車（パーク）した上で公共交通機関（バス）に乗り継いで（ライド）目的地に通勤する方法のことをいいます。ひらふエリアでは、通勤等の自動車交通が公共交通機関へ転換されることにより、交通渋滞や駐車場不足の改善、公共交通機関の利用促進などの効果が期待されます。

国土交通省北海道運輸局

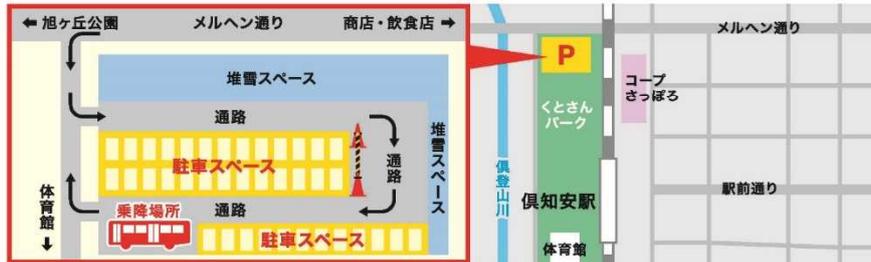
図 2-13 チラシ(表面)

駐車場のご利用について

- 対象：ひらふエリアで就業している従業員の皆様
- 利用時間：午前5:30～翌日午前2:00
- 利用料金：無料でご利用いただけます。

その他、ご注意ください

- ・除雪作業の支障になるため、午前2:00～午前5:30の利用は禁止とします。
- ・駐車場内での事故や盗難については一切責任を負いません。
- ・日中は、除雪を行いません。駐車車両の周り(駐車区画)の除雪についてはお客様の責任において行ってください。
- ・降雪量や町のイベント等で一時的に利用できない場合がありますので、詳細はPark&Bus RideのHPをご確認ください。
HP:<http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>



バスのご利用について

- 利用料金：乗車カード（利用者登録が必要）をお持ちの方は、無料でご利用いただけます。

時刻表

倶知安市街地 → ひらふエリア			
くとしんパーク駐車場	06:00	07:10	08:15
ミッドタウンニセコ	06:22	07:32	08:37
泉郷	06:24	07:34	08:39
ひらふ十字街	06:26	07:36	08:41
ひらふウェルカムセンター	06:30	07:40	08:45
ひらふエリア → 倶知安市街地			
ひらふウェルカムセンター	16:20	17:30	18:40
ひらふ十字街	16:24	17:34	18:44
泉郷	16:26	17:36	18:46
ミッドタウンニセコ	16:28	17:38	18:48
くとしんパーク駐車場	16:50	18:00	19:10

※概ねの到着時刻です。道路状況や混雑状況により、遅れる場合があります。やむを得ず大規模な遅れが生じる場合は、HPまたはご登録いただいているメールアドレス宛てにお知らせいたします。

路線図



※運行経路は、道路状況により国道5号経由へ変更となる場合があります。

〈お問い合わせ〉
一般社団法人
北海道開発技術センター

お問い合わせはこちら



実証実験の詳細や最新情報はこちら



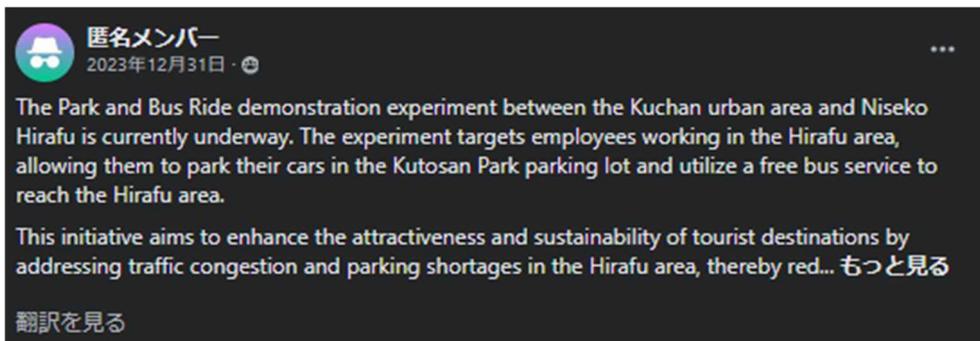
図 2-14 チラシ(裏面)

2-5-3 SNS等を活用したプロモーションの実施

(1)Facebookへの投稿

ひらふエリアで就業している従業員や訪日外国人観光客が多く参加している Facebook の「The Niseko Staff Page」(メンバー数 1.7 万人)において、記事の投稿によりパークアンドバスライド実証実験の周知を行った。

▼2023年12月31日の投稿



▼2024年1月4日の投稿

 匿名メンバー
1月4日 · 公開

The Park and Bus Ride demonstration experiment now underway between the Kuchan urban area and Niseko Hirafu.

Information is available on the website
: <http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>

This demonstration experiment is until Friday, January 12th.

Each time you take a shuttle bus from Kutosan Park to the Hirafu area, you will receive a 1,000 yen exchange ticket for "Eat the Street in NISEKO" at Food Trucks Village 2023.
<https://eatthestreet-niseko.com/>

[翻訳を見る](#)

A promotional poster for "Food Trucks Village Eat Street in Niseko!". The poster features a dark blue background with a stylized mountain range and a snow-capped peak. In the foreground, there's a white and orange food truck. The text "Food Trucks Village" is at the top in a white, cursive font. Below it, "EAT STREET" is written in large, bold, white letters with a fork and knife icon. Underneath, "in NISEKO!" is written in white on a red banner with snowflake icons. To the right, the event details are listed: "period 2023.12/23 (sat)" and "venue → 2024. 2/24 (sat) Sun Sports Land Kutchan".

▼2024年1月8日の投稿

匿名メンバー
1月8日 12:49

スタッフ専用パークアンドライドシャトルバスの利便性をお楽しみください。12日まで〜あと4日!

このサービスを試して、交通量や限られた公共交通機関など、ニセコエリアの将来の交通問題に取り組むお手伝いください。応援よろしくお願いします!

<http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>

元のテキストを表示 · この翻訳の評価




▼2024年1月10日の投稿

1月10日 16:00

Park and Bus Rideの実証実験は残り2日となりました。少しずつ利用者が増えてきました。この季節は、朝晩の交通渋滞がかつてないほどひどくなっています。午後4時の間、ヒラフザ力を下りるのに少なくとも20分間は過ごすことを期待してください。倶知安市からヒラフへの通勤も混雑しています。

ヒラフエリアへの立ち入り車の台数を減らす対策として、倶知安町在住の職員によるパーク・バスライドの利用を促しています。将来の交通問題への解決策に、その効果を試していただければと思います。

<http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>

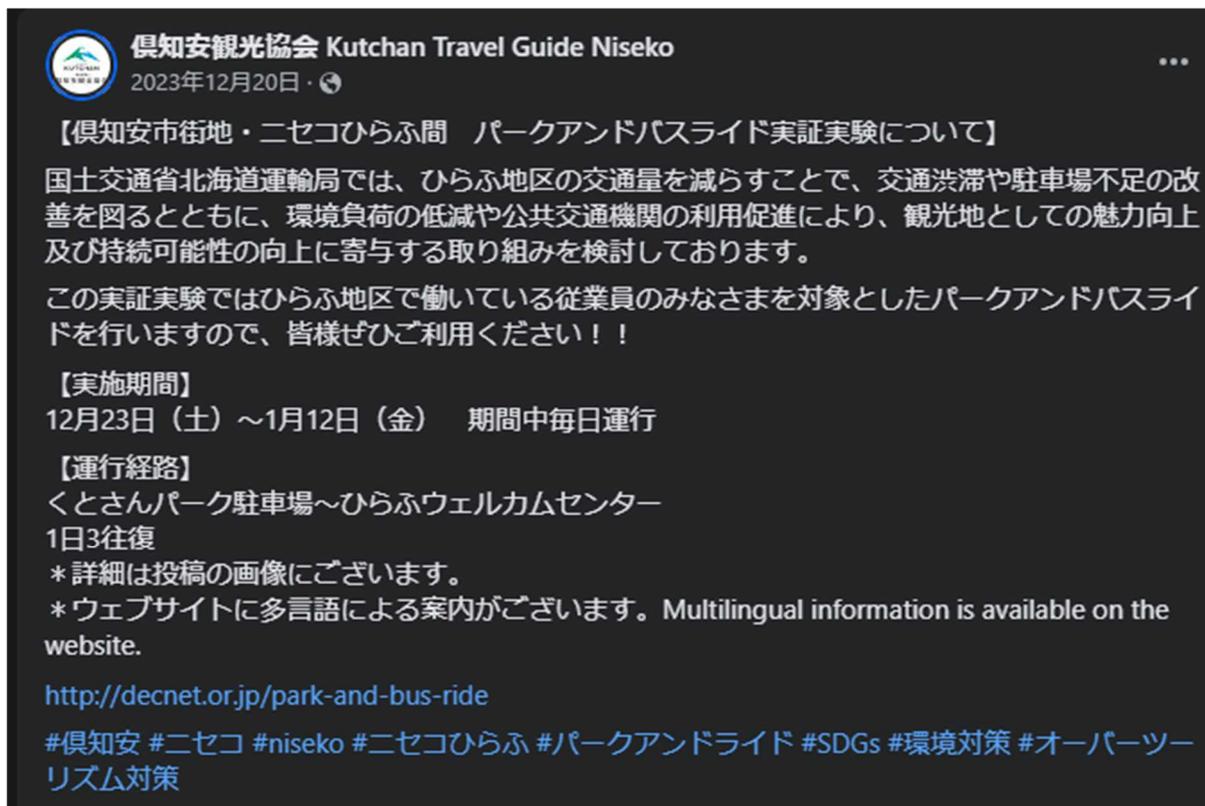
元のテキストを表示 · この翻訳の評価




(2) 倶知安観光協会による Facebook への投稿

倶知安観光協会に協力いただき、Facebook ページにおいて、パークアンドバスライド実証実験の周知を行っていただいた。

また、パークアンドバスライドの利用者に対し、サンスポーツランドにて開催された「EAT STREET」にて使用可能なフードチケットを提供いただき、インセンティブとして活用させていただいた。フードチケットは、くとさんパークからの乗車 1 回につき、1,000 円分を配布することとした。



倶知安観光協会 Kutchan Travel Guide Niseko
2023年12月20日

【倶知安市街地・ニセコひらふ間 パークアンドバスライド実証実験について】

国土交通省北海道運輸局では、ひらふ地区の交通量を減らすことで、交通渋滞や駐車場不足の改善を図るとともに、環境負荷の低減や公共交通機関の利用促進により、観光地としての魅力向上及び持続可能性の向上に寄与する取り組みを検討しております。

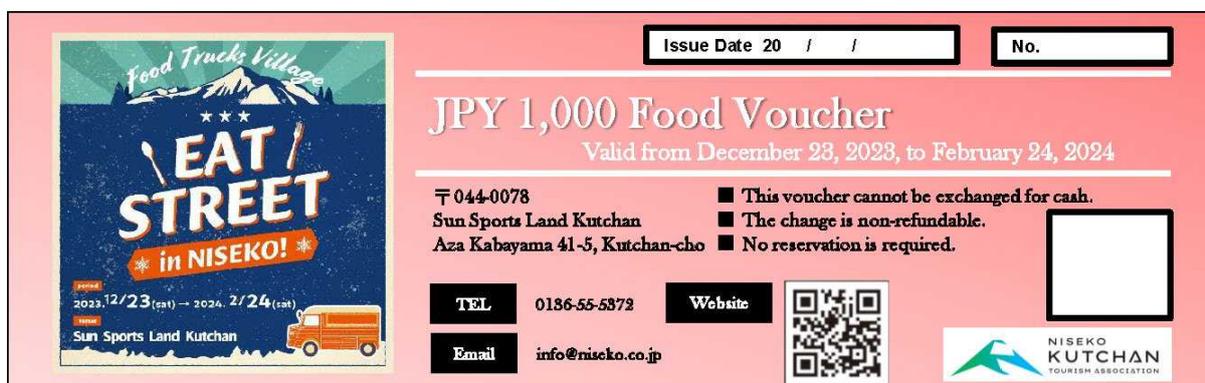
この実証実験ではひらふ地区で働いている従業員のみなさまを対象としたパークアンドバスライドを行いますので、皆様ぜひご利用ください！！

【実施期間】
12月23日（土）～1月12日（金） 期間中毎日運行

【運行経路】
くとさんパーク駐車場～ひらふウェルカムセンター
1日3往復
*詳細は投稿の画像にございます。
*ウェブサイトにも多言語による案内がございます。Multilingual information is available on the website.

<http://decnet.or.jp/park-and-bus-ride>

#倶知安 #ニセコ #niseko #ニセコひらふ #パークアンドライド #SDGs #環境対策 #オーバーツーリズム対策



Issue Date 20 / / No.

JPY 1,000 Food Voucher
Valid from December 23, 2023, to February 24, 2024

〒044-0078
Sun Sports Land Kutchan
Aza Kabayama 41-5, Kutchan-cho

- This voucher cannot be exchanged for cash.
- The change is non-refundable.
- No reservation is required.

TEL 0136-55-5372 Website
Email info@niseko.co.jp

Food Trucks Village
EAT STREET
in NISEKO!
2023.12/23 (sat) - 2024. 2/24 (sat)
Sun Sports Land Kutchan

NISEKO KUTCHAN TOURISM ASSOCIATION

(3)ニセコプロモーションボードによる会員向けメールマガジンの配信

ニセコプロモーションボードに協力いただき、会員向けメールマガジンにて、パークアンドバスライド実証実験の周知を行っていただいた。



Park and Bus Ride - Kutchan Public Transport

A new transport option will be starting from December 23, 2023 and will run until January 12th, 2024. This park and bus ride system will provide transportation from Kutchan to Hirafu as an experiment and demonstration.

This system will be run by Hokkaido Technology Development Center with buses departing 6:00, 7:10 and 8:15 from Kutchan, and then departing from Hirafu at 16:20 17:30 and 18:40. This service is designed for local and seasonal residents living in Kutchan who work in Hirafu. The service will be free, and participants may be asked survey questions about the project.

Check out the full info about this project [HERE!](#)

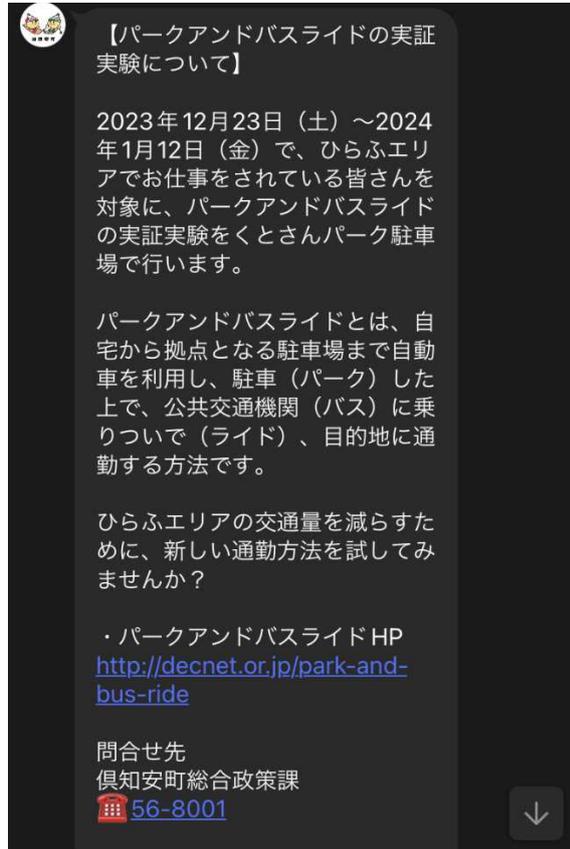
- Inquiries [HERE](#)
- Full flyer [HERE](#)

図 2-15 ニセコプロモーションボードによる会員向けメールマガジンの配信

(4) 倶知安町による公式 LINE での周知

倶知安町に協力いただき、町の公式 LINE にて、パークアンドバスライド実証実験の周知を行っていただいた。

▼2023年12月23日の投稿



▼2023年12月28日の投稿

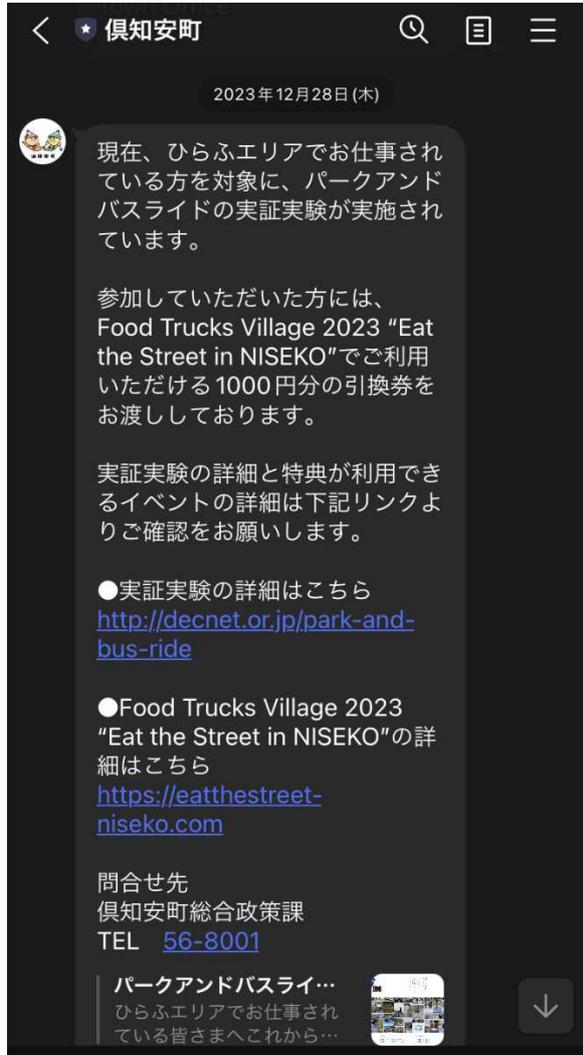


図 2-16 倶知安町による公式 LINE での周知

2-6 パークアンドバスライド実証実験の結果

2-6-1 運行状況

(1)利用実績

延べ利用者数は、110名となった。

第1便(6:00 くとさんパーク発・6:30 ひらふウェルカムセンター着)は、実験開始から利用者なしのため、1月6日(土)に第1便を廃止し、第3.5便(9:20 発くとさんパーク発・9:50 ひらふウェルカムセンター着)を新設することとした。

また、第4便は、道道343号蘭越ニセコ倶知安線及び道道631号ニセコ高原比羅夫線の渋滞により大幅な遅延が発生したことから、12月23日(土)から12月29日(金)までの間、24日(日)を除く6日間において、第5便を運休した。12月30日(土)以降は、運行経路上に立地するヤマト運輸倶知安営業所(倶知安町比羅夫61-17)にご協力いただき、利用者不在の場合には営業所内で車両を転回させていただくことにより回送時間を短縮することで第5便の運行を確保した。

表 2-1 利用実績一覧

日付	曜日	1便 6:00 発	2便 7:10 発	3便 8:15 発	3.5便 9:20 発	4便 16:20 発	5便 17:30 発	6便 18:40 発	総計
12月23日	土	0	1	1	-	0	※	1	3
12月24日	日	0	0	0	-	0	0	0	0
12月25日	月	0	1	2	-	0	※	2	5
12月26日	火	0	0	2	-	0	※	0	2
12月27日	水	0	2	2	-	0	※	2	6
12月28日	木	0	2	6	-	0	※	3	11
12月29日	金	0	2	3	-	1	※	2	8
12月30日	土	0	2	0	-	0	0	0	2
12月31日	日	0	1	1	-	0	0	0	2
1月1日	月	0	0	0	-	0	0	0	0
1月2日	火	0	0	0	-	0	0	0	0
1月3日	水	0	1	2	-	0	0	0	3
1月4日	木	0	2	2	-	0	2	4	10
1月5日	金	0	1	4	-	0	2	3	10
1月6日	土	-	1	2	0	0	0	0	3
1月7日	日	-	0	1	0	0	2	0	3
1月8日	月	-	0	1	0	0	0	0	1
1月9日	火	-	1	4	0	1	1	7	14
1月10日	水	-	2	3	0	0	2	3	10
1月11日	木	-	3	1	0	0	0	4	8
1月12日	金	-	2	3	0	0	1	3	9
総計		0	24	40	0	2	10	34	110



図 2-3 渋滞状況
道道 631 号ニセコ高原比羅夫線



図 2-4 渋滞状況
道道 343 号蘭越ニセコ倶知安線

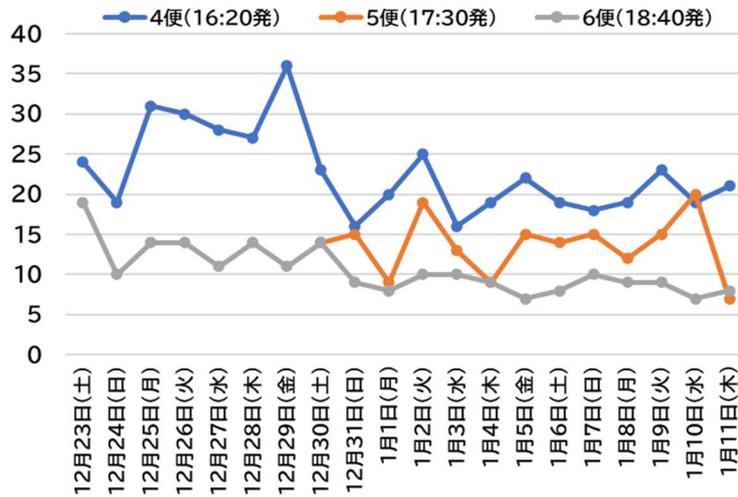


図 3-1 ひらふウェルカムセンターから山田交差点通過までの所要時間

表 2-2 ひらふウェルカムセンターから山田交差点通過までの所要時間

日付	4便	5便	6便
12月23日(土)	24分	—	19分
12月24日(日)	19分	—	10分
12月25日(月)	31分	—	14分
12月26日(火)	30分	—	14分
12月27日(水)	28分	—	11分
12月28日(木)	27分	—	14分
12月29日(金)	36分	—	11分
12月30日(土)	23分	14分	14分
12月31日(日)	16分	15分	9分
1月1日(月)	20分	9分	8分
1月2日(火)	25分	19分	10分
1月3日(水)	16分	13分	10分
1月4日(木)	19分	9分	9分
1月5日(金)	22分	15分	7分
1月6日(土)	19分	14分	8分
1月7日(日)	18分	15分	10分
1月8日(月)	19分	12分	9分
1月9日(火)	23分	15分	9分
1月10日(水)	19分	20分	7分
1月11日(木)	21分	7分	8分
1月12日(金)	15分	15分	9分

(2) 日別利用状況

利用者が最も多かった日は、1月9日(火)で14人が利用した。

利用者の傾向として、平日の利用が多く、土日や年末年始、祝日(1月8日)など、祝休日は利用が少ない状況となった。

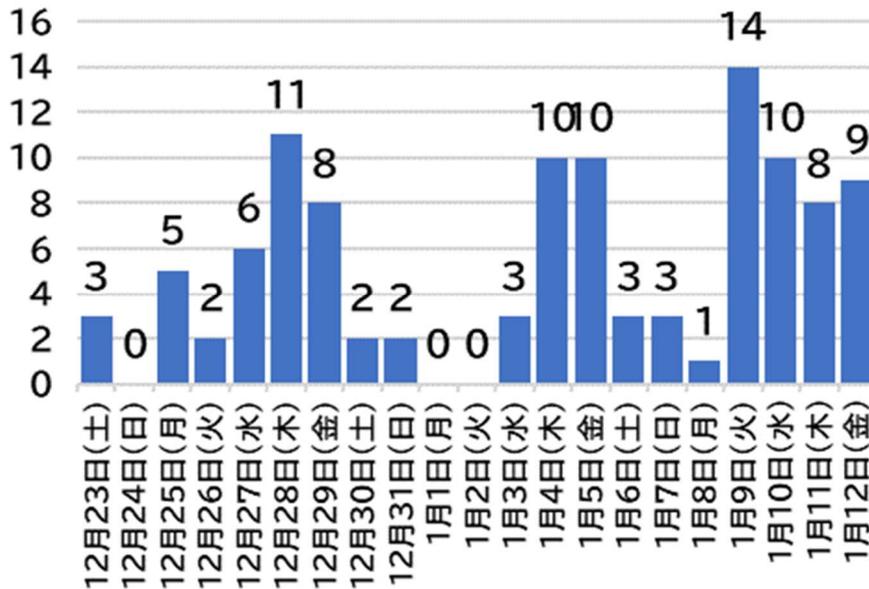


図 3-1 日別利用状況

(3) 停留所別利用状況

往路では、「ひらふ十字街」での降車が約半数となった一方、復路では、「ひらふウェルカムセンター」からの乗車が約7割となった。

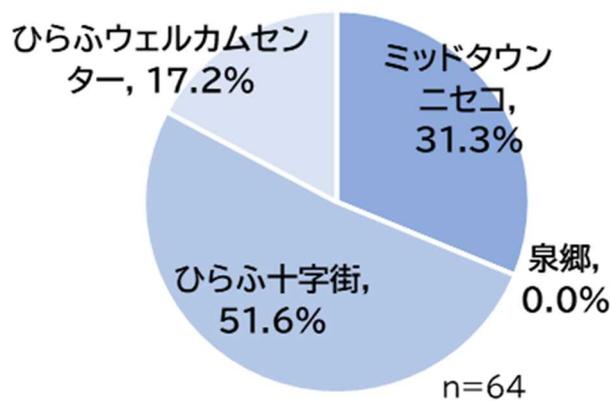


図 2-5 往路利用者の降車場所

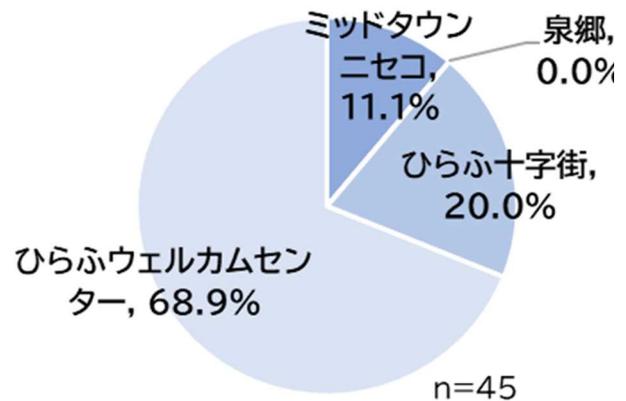


図 2-6 復路利用者の乗車場所

第3章 P&BR の利用者へのアンケート等による効果把握

3-1 パークアンドバスライド利用者への利用状況調査

3-1-1 調査方法及び調査内容の検討

(1)調査の目的

パークアンドバスライドシャトルバスの利用者に対し、年齢や性別等の回答者属性を把握するため、アンケート調査を実施した。

また、シャトルバス乗車ごとに、利用目的や乗降場所までの移動手段等の利用状況を把握するため、アンケート調査を実施した。

(2)調査の対象

パークアンドバスライド実証実験の利用者

(3)調査方法

- ・回答者属性は、初回利用時のみ WEB から回答
- ・利用状況は、シャトルバス乗車時に毎回 WEB から回答
- ・日本語と英語の2種類の回答フォームを作成

(4)調査期間

- ・令和5年12月23日～令和6年1月12日

(5)回答状況

- ・利用登録時の回答者属性は、ご利用いただいた方全員にご回答いただいた。
- ・シャトルバス乗車時の利用状況は、110件のうち105件の回答をいただき、回収率は95.5%となった。

表 3-1 回収状況

	母数	回答数	回答率
利用登録時の回答者属性	22	22	100%
シャトルバス乗車時利用状況	110	105	95.5%

3-1-2 利用登録時の回答者属性回答結果

(1)年齢

シャトルバス利用者の年齢は、「20代」の割合が最も高く、「10代」から「30代」で半数以上を占めている。

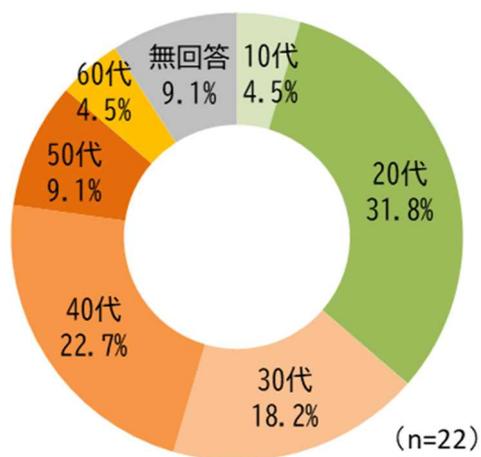


図 3-1 年齢

表 3-3 年齢

単一回答	n	%
全体	(22)	
10代	1	4.5%
20代	7	31.8%
30代	4	18.2%
40代	5	22.7%
50代	2	9.1%
60代	1	4.5%
70代	0	0.0%
80歳以上	0	0.0%
無回答	2	9.1%

(2)性別

シャトルバス利用者の性別は、「女性」の割合が高く半数以上を占めている。

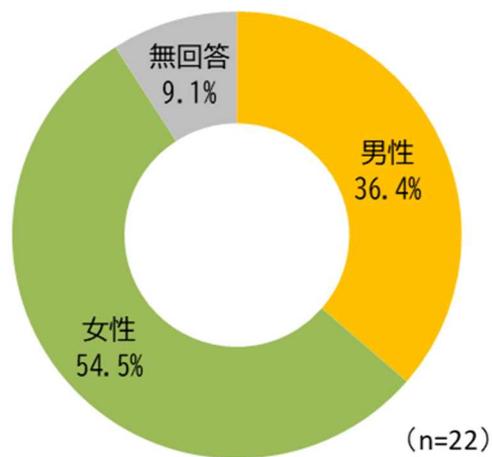


図 3-1 性別

表 3-3 性別

単一回答	n	%
全体	(22)	
男性	8	36.4%
女性	12	54.5%
その他	0	0.0%
無回答	2	9.1%

(3)国籍

シャトルバス利用者の国籍は、「日本」と「日本以外」で半々となった。

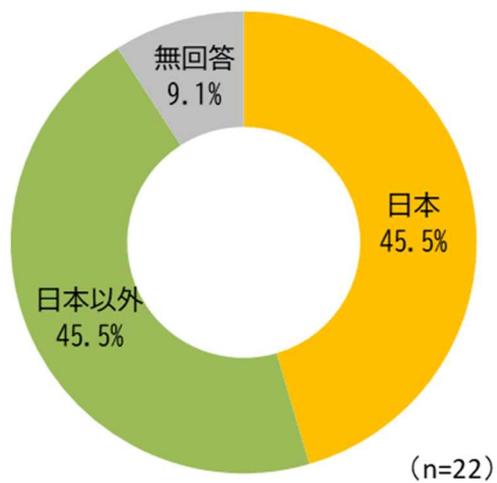


図 3-1 国籍

表 3-3 国籍

単一回答	n	%
全体	(22)	
日本	10	45.5%
日本以外	10	45.5%
無回答	2	9.1%

(4)居住地

シャトルバス利用者の居住地は、「倶知安町市街地」の割合が最も高く、約 6 割を占めている。

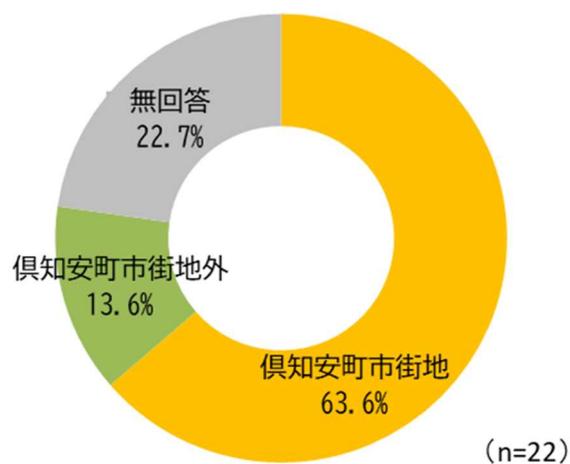


図 3-1 居住地

表 3-3 居住地

単一回答	n	%
全体	(22)	
倶知安町市街地	14	63.6%
倶知安町市街地外	3	13.6%
倶知安町外	0	0.0%
無回答	5	22.7%

(5)職業

シャトルバス利用者の職業は、「事務・営業」の割合が最も高く、約 3 割となっている。

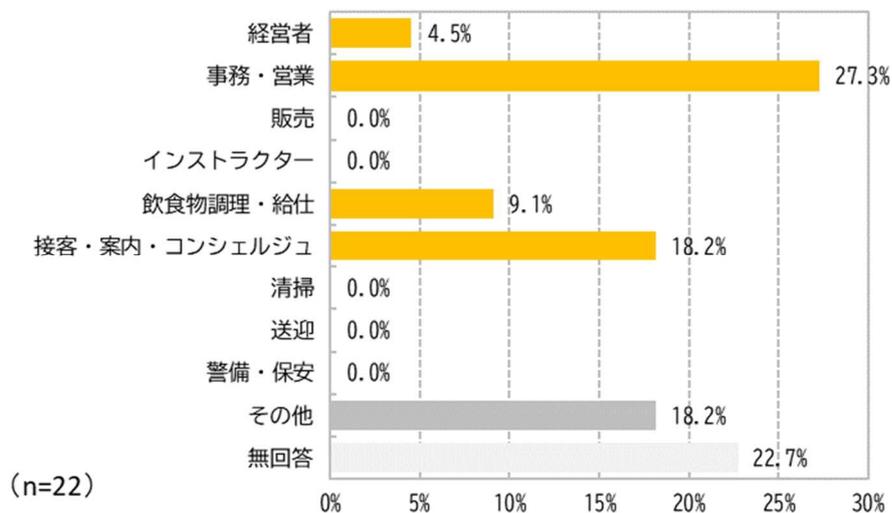


図 3-1 職業

表 3-3 職業

単一回答	n	%
全体	(22)	
経営者	1	4.5%
事務・営業	6	27.3%
販売	0	0.0%
インストラクター	0	0.0%
飲食物調理・給仕	2	9.1%
接客・案内・コンシェルジュ	4	18.2%
清掃	0	0.0%
送迎	0	0.0%
警備・保安	0	0.0%
その他	4	18.2%
無回答	5	22.7%

(6)勤務形態

シャトルバス利用者の勤務形態は、「定時」の割合が最も高く、約半数となっている。

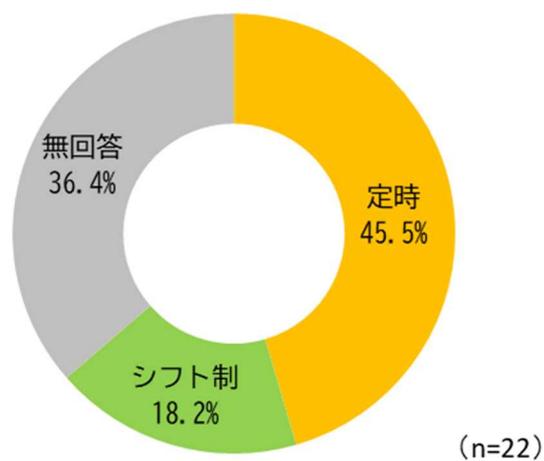


図 3-1 勤務形態

表 3-3 勤務形態

単一回答	n	%
全体	(22)	
定時	10	45.5%
シフト制	4	18.2%
無回答	8	36.4%

(7)勤務日

シャトルバス利用者の勤務日は、「平日」の割合が高くなっており、土日祝日は 2～3 割となっている。

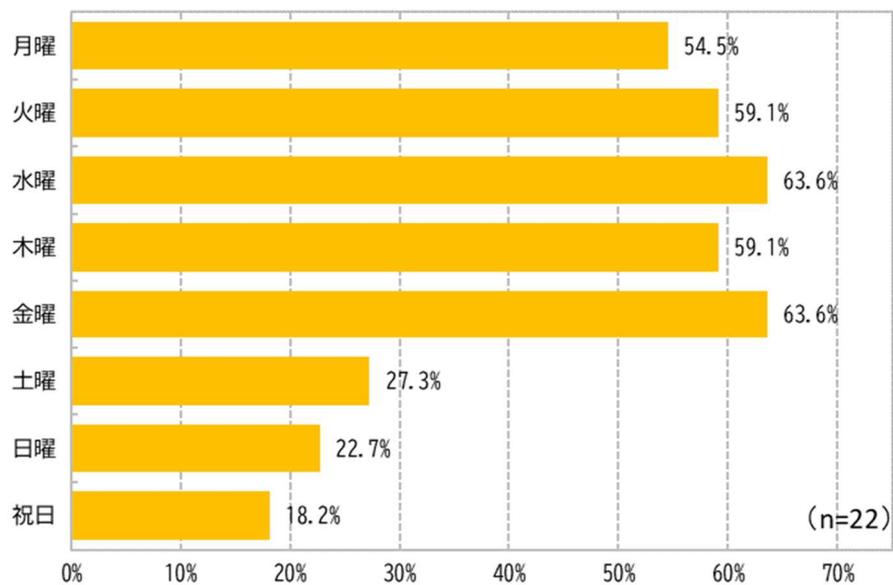


図 3-1 勤務日

表 3-3 勤務日

複数回答	n	%
全体	(22)	
月曜	12	54.5%
火曜	13	59.1%
水曜	14	63.6%
木曜	13	59.1%
金曜	14	63.6%
土曜	6	27.3%
日曜	5	22.7%
祝日	4	18.2%
無回答		0.0%

(8)本実証実験の認知

シャトルバス利用者が本実証実験を認知したきっかけは、「勤務先からの紹介」が約3割で最も高く、次いで「ポスター・チラシ」となっている。

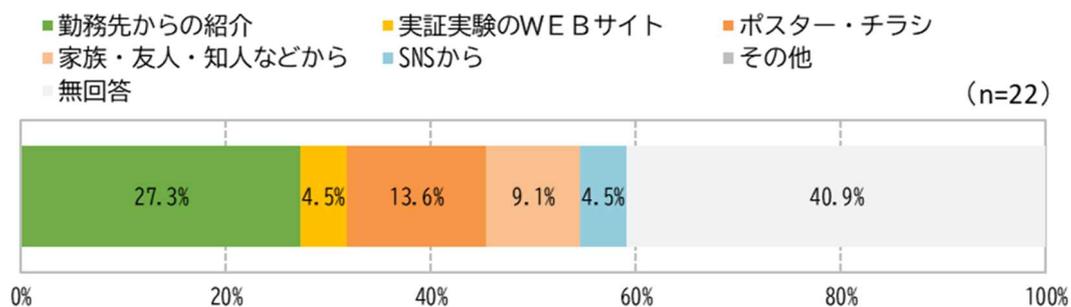


図 3-1 本実証実験の認知

表 3-3 本実証実験の認知

単一回答	n	%
全体	(22)	
勤務先からの紹介	6	27.3%
実証実験のWEBサイト	1	4.5%
ポスター・チラシ	3	13.6%
家族・友人・知人などから	2	9.1%
SNSから	1	4.5%
その他	0	0.0%
無回答	9	40.9%

(9)本実証実験が始まる前の通勤手段

本実証実験が始まる前の通勤手段は、「自家用車(自分で運転)」の割合が最も高く約半数となっている。

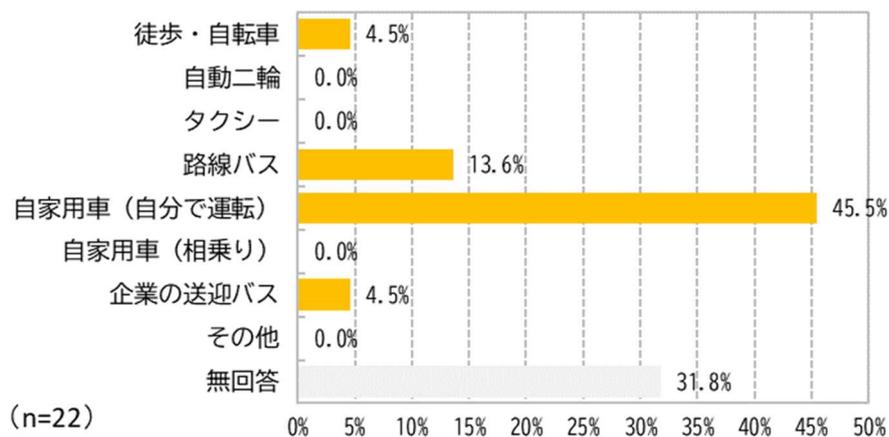


図 3-1 本実証実験が始まる前の通勤手段

表 3-3 本実証実験が始まる前の通勤手段

複数回答	n	%
全体	(22)	
徒歩・自転車	1	4.5%
自動二輪	0	0.0%
タクシー	0	0.0%
路線バス	3	13.6%
自家用車(自分で運転)	10	45.5%
自家用車(相乗り)	0	0.0%
企業の送迎バス	1	4.5%
その他	0	0.0%
無回答	7	31.8%

3-1-3 シャトルバス乗車時利用状況回答結果

(1) シャトルバスの利用目的

シャトルバスの利用目的は、出勤と帰宅の割合が約 8 割を占めている。

それ以外の利用では、「食事」、「買い物」との回答が数件見られた。

「その他の外出」の内訳は、医療研修との回答が多く見られた。

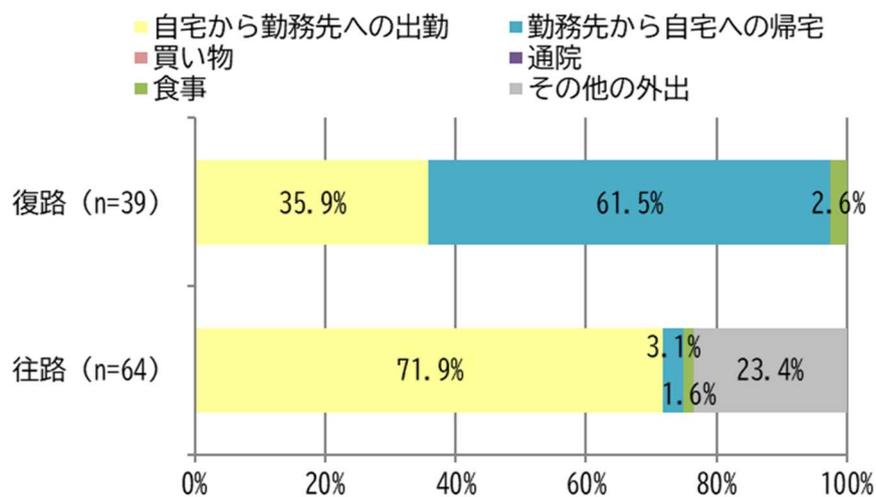


図 3-1 シャトルバスの利用目的

表 3-3 シャトルバスの利用目的

単一回答	往路(n=64)		復路(n=3)	
	n	%	n	%
全体	(64)		(39)	
自宅から勤務先への出勤	46	71.9%	14	35.9%
勤務先から自宅への帰宅	2	3.1%	24	61.5%
買い物	0	0.0%	0	0.0%
通院	0	0.0%	0	0.0%
食事	1	1.6%	1	2.6%
その他の外出	15	23.4%	0	0.0%

(2) シャトルバス乗車前の移動手段

シャトルバス乗車前の移動手段は、「徒歩・自転車」の割合が約半数となっている。
 自家用車の割合は、自分の運転や送迎等を含めると約 3 割となっている。

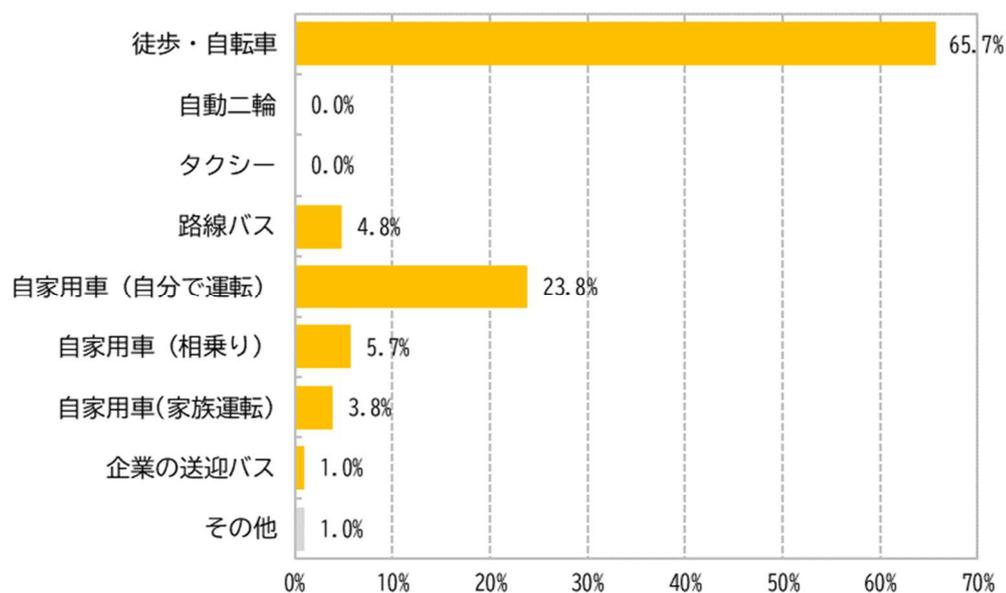


図 3-1 シャトルバス乗車前の移動手段

表 3-3 シャトルバス乗車前の移動手段

複数回答	n	%
全体	(105)	
徒歩・自転車	69	65.7%
自動二輪	0	0.0%
タクシー	0	0.0%
路線バス	5	4.8%
自家用車(自分で運転)	25	23.8%
自家用車(相乗り)	6	5.7%
自家用車(家族運転)	4	3.8%
企業の送迎バス	1	1.0%
その他	1	1.0%

(3) シャトルバス利用者ごとの利用回数

利用回数の平均は、4.8 回/人となった。

シャトルバス利用者の最多利用回数は、19 回となっており、10 回以上利用した方が 4 名確認された。

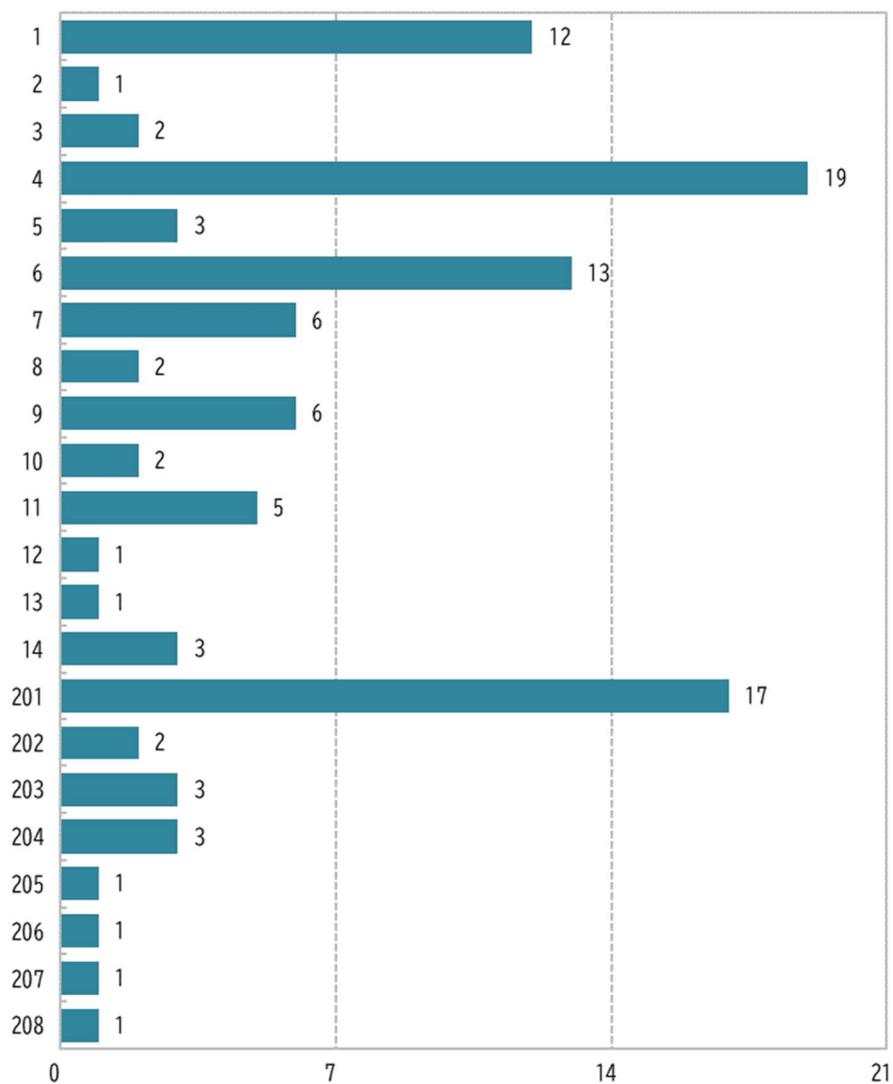


図 3-1 シャトルバス利用者ごとの利用回数

(4) シャトルバス利用者ごとの利用日数

利用日数の平均は、3.4 日/人となった。

シャトルバス利用者の最多利用日数は、13 日となっており、10 日以上利用した方が 3 名確認された。

往復利用だけでなく、片道のみ利用が多く、特に、往路のみ利用している日が多いことが確認された。

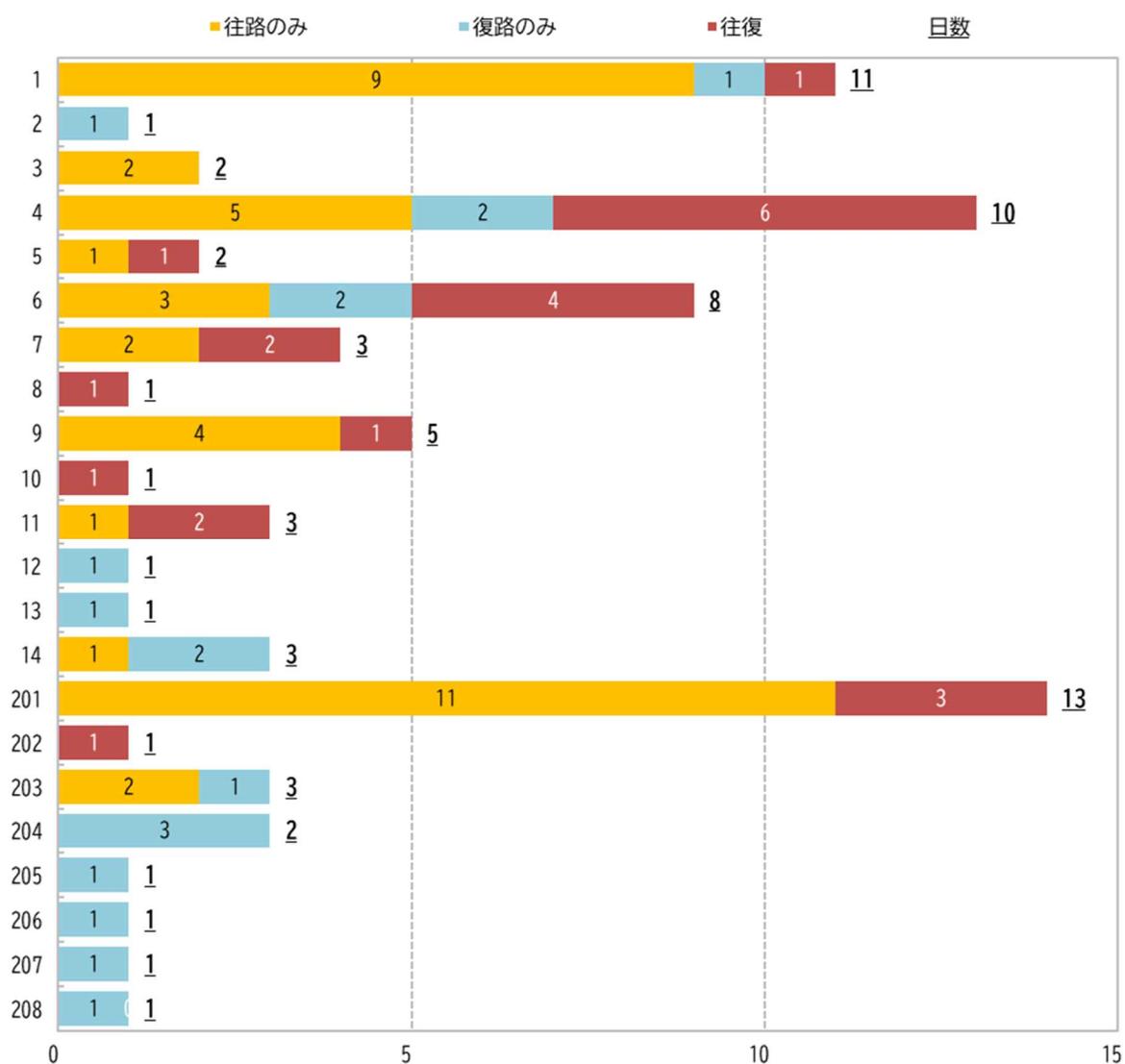


図 3-1 シャトルバス利用者ごとの利用日数

3-2 パークアンドバスライド利用者への事後アンケート調査

3-2-1 調査方法及び調査内容の検討

(1)調査の目的

今回実施したパークアンドバスライド実証実験について、パークアンドバスライドの利用者を対象とし、その評価を把握するとともに、本格運用されたときの参加の可能性や地域の課題への関心を把握することを目的としてアンケートを実施した。

(2)調査の対象

パークアンドバスライド実証実験の利用者

(3)調査方法

- ・メールによる配布、WEB 回答
- ・日本語と英語の2種類の回答フォームを作成

(4)調査期間

- ・令和6年1月24日配布

(5)回収状況

- ・パークアンドバスライドの利用者22人のうち、9人が回答、回収率は40.9%となった。

表 3-1 回収状況

利用者数	回答数	
	回収数	回収率
22	9	40.9%

(6)調査項目

調査内容は、利用者の属性の他、パークアンドバスライドの利用状況を踏まえ、地域の課題に関する意識を把握した。

表 3-2 調査項目

調査項目	調査内容
基本属性	・年齢・性別・国籍
居住地/職業	・居住地・職業・勤務形態・勤務時間・勤務日
P&BR の認知	・パークアンドバスライドを認知したきっかけ
駐車場利用について	・利用状況 ・駐車場利用に関する満足度、その理由 ・利便性の高い駐車場について
バス利用について	・利用のきっかけ ・普段の通勤手段 ・実証実験前の移動手段 ・「送迎バス」の満足度、その理由 ・乗・降車場所 ・運行時間 ・フードチケットの利用有無 ・送迎バス利用の条件
告知方法等について	・WEB サイトにアクセス有無 ・満足度
現状および今後の課題について	・地域の課題について ・駐車場不足に関する課題 ・道路の走行環境に関する課題 ・交通アクセスに関する課題 ・送迎バスの運行と地域課題解消への関連性
地球にやさしい移動について	・カーボンニュートラルへの関心 ・地球温暖化対策と自家用車利用について ・地球温暖化防止のためにできること

3-2-2 調査結果

(1) 駐車場について

1) パークアンドバスライド駐車場利用状況

くとさんパーク駐車場に設置したパークアンドバスライド駐車場を利用した方の割合は、約 4 割となった。

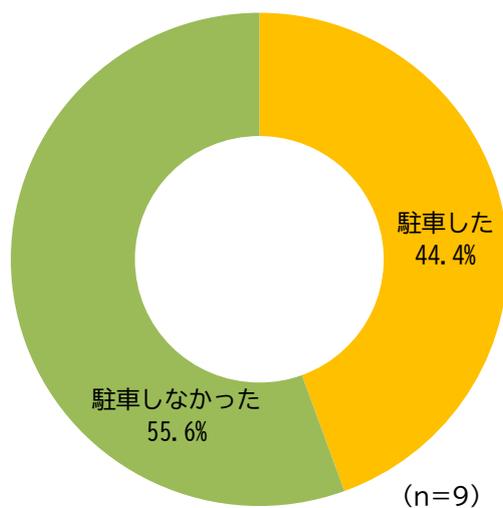


図 3-1 パークアンドバスライド駐車場利用状況

表 3-3 パークアンドバスライド駐車場利用状況

単一回答	n	%
全体	9	100.0%
駐車した	4	44.4%
駐車しなかった	5	55.6%

2)パークアンドバスライド駐車場の満足度

パークアンドバスライド駐車場の評価は、概ね満足度が高くなっている。

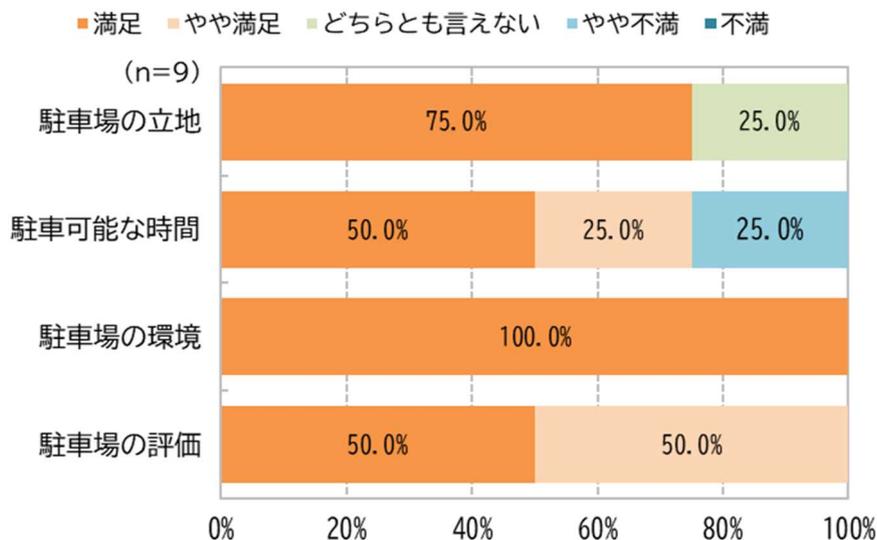


図 3-2 「駐車場」の満足度

表 3-4 「駐車場」の満足度

	n	n	n	n	n
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満
駐車場の立地	3	0	1	0	0
駐車可能な時間	2	1	0	1	0
駐車場の環境	4	0	0	0	0
駐車場の評価	2	2	0	0	0

単一回答	%	%	%	%	%
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満
駐車場の立地	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
駐車可能な時間	50.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%
駐車場の環境	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
駐車場の評価	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%

3)より利便性の高いと考える駐車場の場所

より利便性の高いと考える駐車場は、倶知安市街地からひらふへの経路上にあることが望ましいとの意見やシャトルバスへの乗降場所の追加に関する意見等が挙げられた。

表 3-5 より利便性の高いと考える駐車場の場所

町内在住の従業員の利用促進を考えると市街地からヒラフへの通勤経路上に駐車場があることがベストと考える。
現状で良いと思うが、乗降のポイントを増やすと良いと思う。
役場、公民館など中心部

(2) シャトルバスについて

1) シャトルバスを利用したきっかけ

シャトルバスを利用したきっかけは、「実証実験に興味があったから」の割合が最も高く、約 6 割となっている。次いで「渋滞を運転するのが嫌だから」の割合が約 4 割となっている。

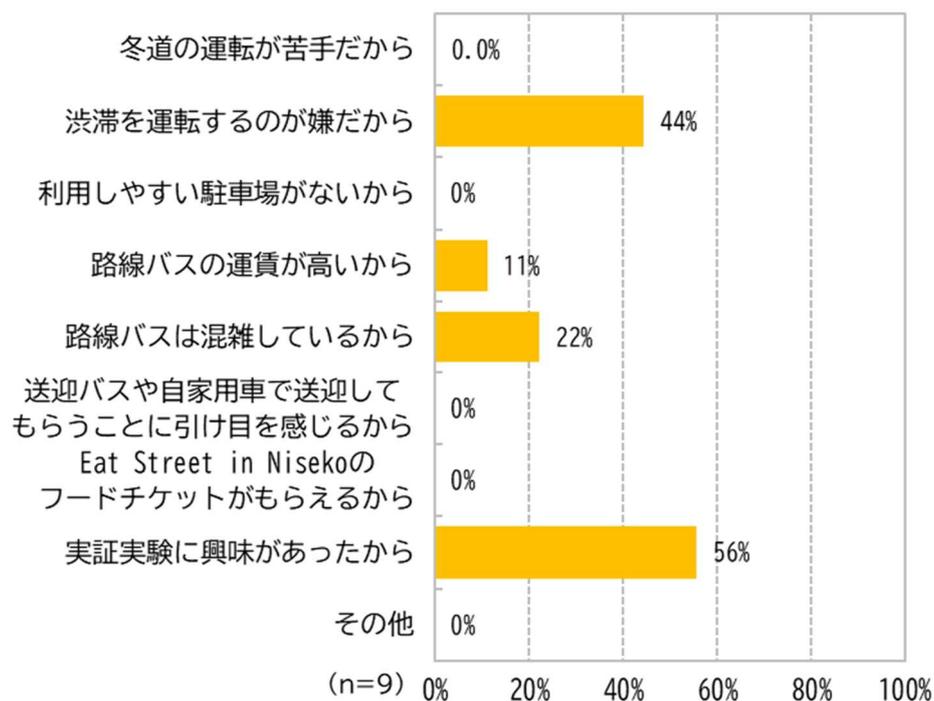


図 3-3 シャトルバスを利用したきっかけ

表 3-6 シャトルバスを利用したきっかけ

複数回答	n	%
全体	9	100.0%
冬道の運転が苦手だから	0	0.0%
渋滞を運転するのが嫌だから	4	44.4%
利用しやすい駐車場がないから	0	0.0%
路線バスの運賃が高いから	1	11.1%
路線バスは混雑しているから	2	22.2%
送迎バスや自家用車で送迎してもらうことに引け目を感じるから	0	0.0%
Eat Street in Nisekoのフードチケットがもらえるから	0	0.0%
実証実験に興味があったから	5	55.6%
その他	0	0.0%

2) 実証実験開始以前の移動手段

実証実験開始以前の移動手段は、「自家用車(自分で運転)」の割合が最も高く、夏期は約 8 割、冬期は約 7 割を占めており、自動車からの転換が確認された。

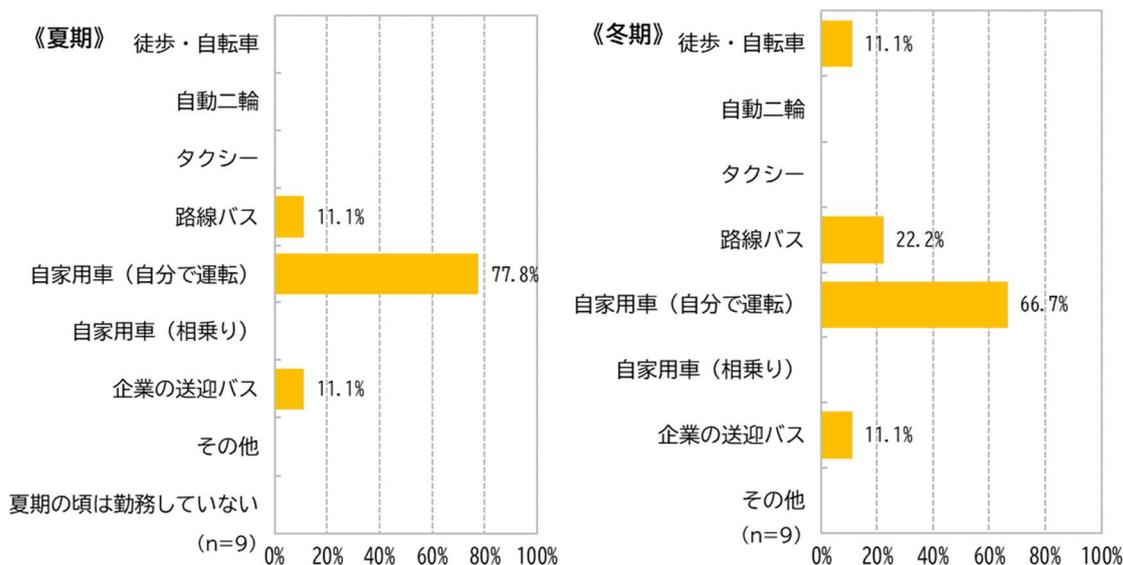


図 3-4 実証実験開始以前の移動手段

表 3-7 実証実験開始以前の移動手段

複数回答	n	%	複数回答	n	%
《夏期》	9	100.0%	《冬期》	9	100.0%
徒歩・自転車	0	0.0%	徒歩・自転車	1	11.1%
自動二輪	0	0.0%	自動二輪	0	0.0%
タクシー	0	0.0%	タクシー	0	0.0%
路線バス	1	11.1%	路線バス	2	22.2%
自家用車(自分で運転)	7	77.8%	自家用車(自分で運転)	6	66.7%
自家用車(相乗り)	0	0.0%	自家用車(相乗り)	0	0.0%
企業の送迎バス	1	11.1%	企業の送迎バス	1	11.1%
その他	0	0.0%	その他	0	0.0%
夏期の頃は勤務していない	0	0.0%			

3) シャトルバスの満足度

シャトルバスの評価は、各指標、総合満足度ともに、概ね満足度が高くなっている。

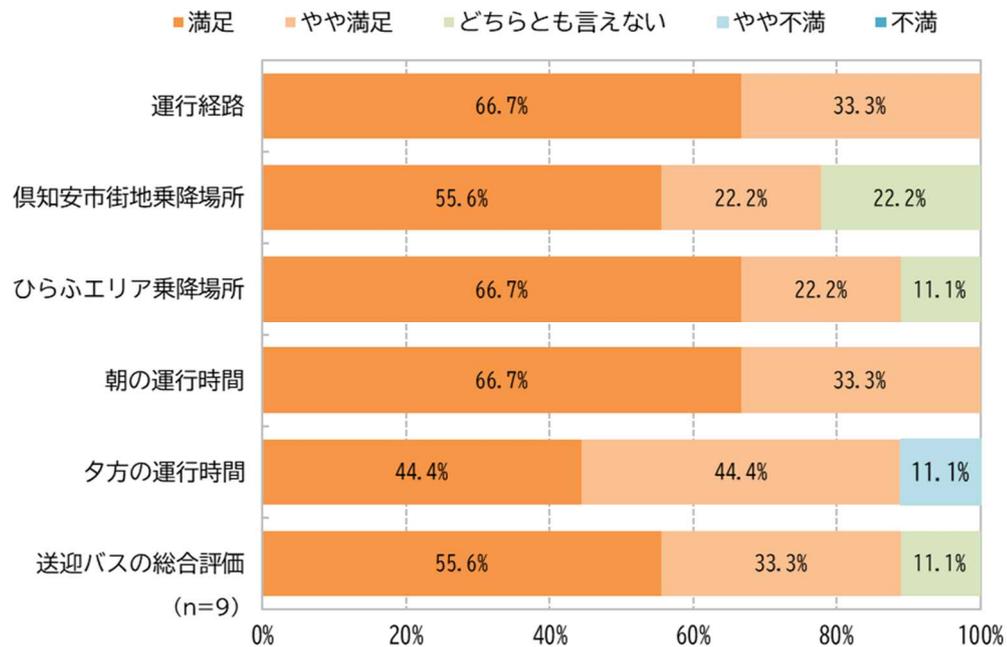


図 3-5 実証実験が始まる前までの移動手段

表 3-8 実証実験が始まる前までの移動手段

	n	n	n	n	n
単数回答	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満
運行経路	6	3	0	0	0
俱知安市街地乗降場所	5	2	2	0	0
ひらふエリア乗降場所	6	2	1	0	0
朝の運行時間	6	3	0	0	0
夕方の運行時間	4	4	0	1	0
送迎バスの総合評価	5	3	1	0	0

	%	%	%	%	%
単数回答	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満
運行経路	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
俱知安市街地乗降場所	55.6%	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%
ひらふエリア乗降場所	66.7%	22.2%	11.1%	0.0%	0.0%
朝の運行時間	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
夕方の運行時間	44.4%	44.4%	0.0%	11.1%	0.0%
送迎バスの総合評価	55.6%	33.3%	11.1%	0.0%	0.0%

4)くとさんパーク駐車場以外で乗車できたら良いと思う場所

くとさんパーク駐車場以外で乗車できたら良いと思う場所は、倶知安市街地からひらふへの経路上の国道 5 号沿線の店舗等が挙げられている。

表 3-9 実証実験が始まる前までの移動手段

くとさんパークが市街地北西部に位置することから、市街地に居住する従業員にとっては、バスライドするためにヒラフ方面とは逆行することになり通勤経路ロスを感じてしまうことは否めない。このことから駐車場位置は市街地からヒラフに向かい経路上(市街地から外れた場所でも可)にあることが望ましく、そのような配置ができない場合にはパークしないがバスライドする従業員を拾うため、(今回ルートで言うと)くとさんパークから 5 号線までの間で 1 か所、5 号線で 2、3 か所(マックスバリュー交差点付近で多数の外国人スタッフが路線バス待ちしていることから、かなり南の方までカバーできればベター)程度の乗車箇所があれば良いかと考えます。
駅前またはラッキー、マックスバリュー、通常車通勤している人でも、歩きプラスバスで通勤を望む人もいると思う。
私自身は自宅が比較的くとさんパークに近く便利だったが国道 5 号線沿いのどこかで乗車できたら、もっと良かった
Lucky
Any point between midtown and kutchan parking lot will be more convenient

5)実証実験の降車場所以外で降車できたら良いと思う場所

ひらふエリアでの降車場所は、具体的に Gondola 坂下辺りとの意見が挙げられている。

表 3-10 実証実験の降車場所以外で降車できたら良いと思う場所

Gondola 坂下辺りに降車地点が追加できればよいと考えます。
現状で満足
帰りも国道 5 号線沿いでどこか
Welcome centre
Any point between midtown and kutchan parking lot will be more convenient

6)希望するひらふエリアの到着時間

希望するひらふエリアの到着時間は、8 時台との回答が多くなっている。
また、9 時台や 10 時台、正午など、様々な時刻の回答が見られる。

表 3-11 希望するひらふエリアの到着時間

8 時少しまえ、今回の7:10発は私には少し早い。
8:15~8:45
8:30
9 時半
17:00
8am 10am 12noon
Between 9 and 9:30am

7)「Eat Street in Niseko」で利用できるフードチケットの受領有無

倶知安観光協会の協力により、くとさんパーク駐車場から乗車された利用者に対し、1 乗車ごとに「Eat Street in Niseko」で利用できる 1,000 円相当のフードチケットを配布した。
受け取りを辞退された 1 名の方を除き、全員がフードチケットを受け取っている。

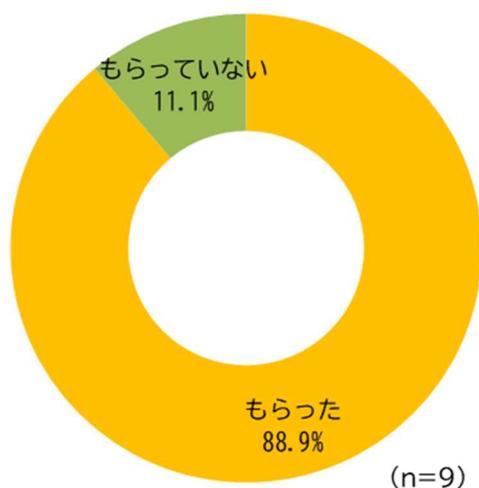


図 3-6 「Eat Street in Niseko」で利用できるフードチケットの受領有無

表 3-12 「Eat Street in Niseko」で利用できるフードチケットの受領有無

単一回答	n	%
全体	9	100.0%
もらった	8	88.9%
もらっていない	1	11.1%

8)「Eat Street in Niseko」のフードチケット利用状況

約 6 割の方がフードチケットを利用する予定であると回答している。

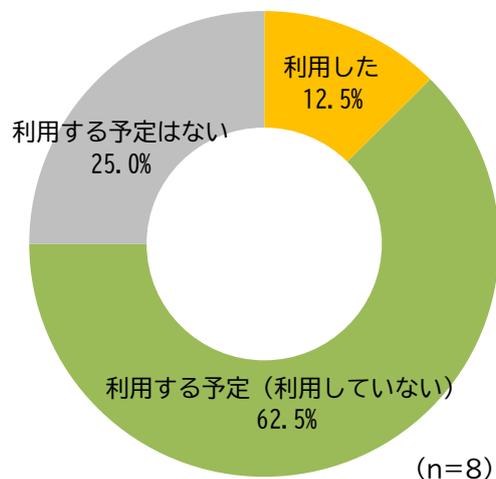


図 3-7 「Eat Street in Niseko」のフードチケット利用状況

表 3-13 「Eat Street in Niseko」のフードチケット利用状況

単一回答	n	%
全体	8	100.0%
利用した	1	12.5%
利用する予定(利用していない)	5	62.5%
利用する予定はない	2	25.0%

9)「Eat Street in Niseko」のフードチケットの効果

約6割の方が「Eat Street in Niseko」で利用できる1,000円相当のフードチケットは、パークアンドバスライドを利用するにあたってのインセンティブとして「十分だと思う」と回答している。

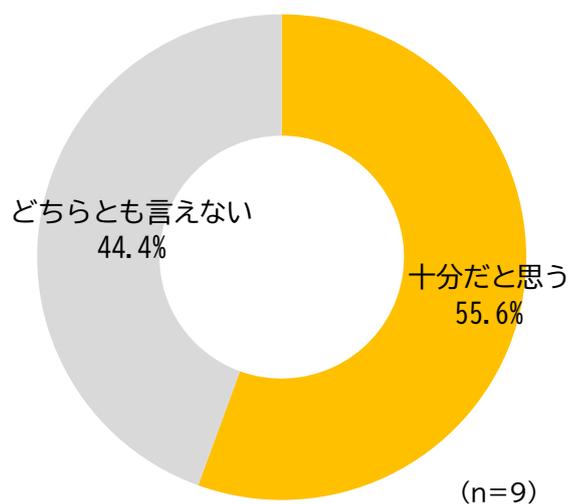


図 3-8 「Eat Street in Niseko」のフードチケットの効果

表 3-14 「Eat Street in Niseko」のフードチケット利用状況

単一回答	n	%
全体	9	100.0%
十分だと思う	5	55.6%
どちらとも言えない	4	44.4%
不十分だと思う	0	0.0%

10) 将来、シャトルバスが本格運行した場合、シャトルバスを利用するための条件

本格運行時にシャトルバスを利用するための条件は、約 9 割が「シャトルバスの無料運行」と回答しており、次いで、「パークアンドバスライド駐車場の設置」、「退勤時間に丁度良い運行ダイヤ」が約 4 割となっている。

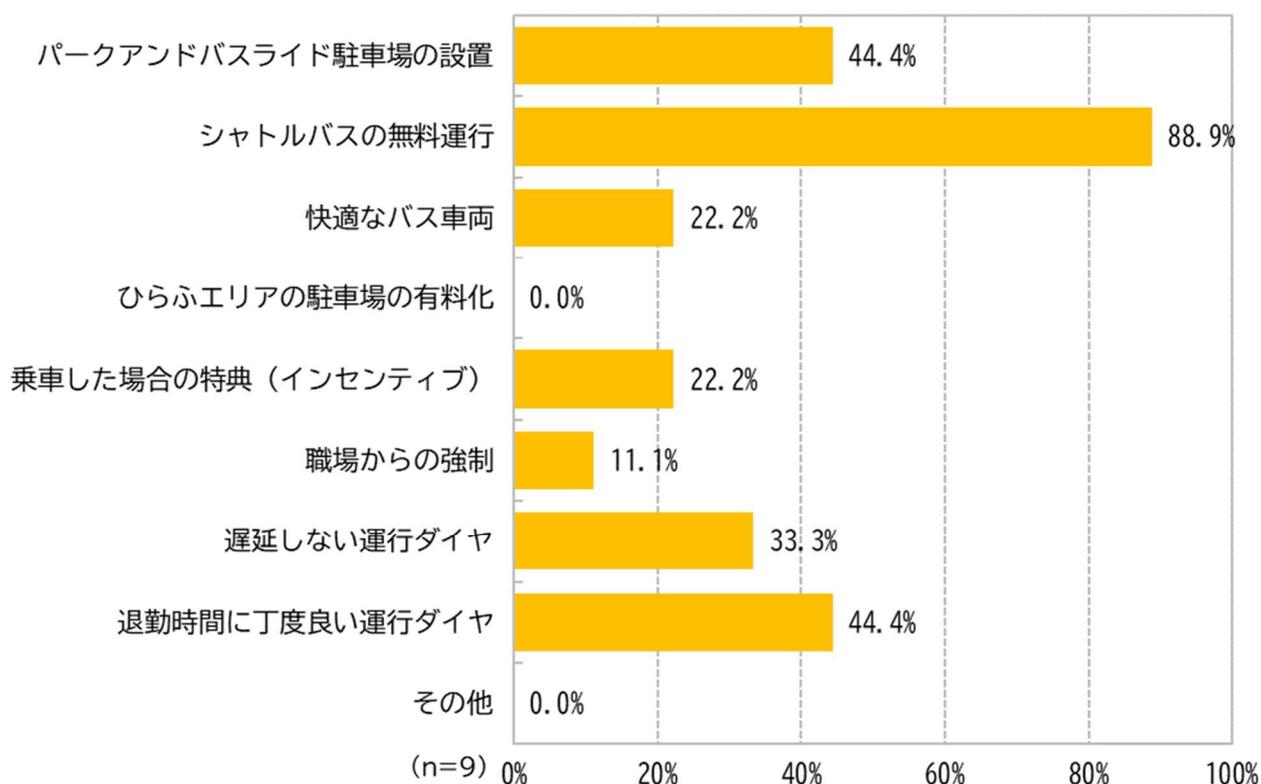


図 3-9 将来、シャトルバスが本格運行した場合、シャトルバスを利用するための条件

表 3-15 将来、シャトルバスが本格運行した場合、シャトルバスを利用するための条件

複数回答(3つまで)	n	%
全体	9	100.0%
パークアンドバスライド駐車場の設置	4	44.4%
シャトルバスの無料運行	8	88.9%
快適なバス車両	2	22.2%
ひらふエリアの駐車場の有料化	0	0.0%
乗車した場合の特典(インセンティブ)	2	22.2%
職場からの強制	1	11.1%
遅延しない運行ダイヤ	3	33.3%
退勤時間に丁度良い運行ダイヤ	4	44.4%
その他	0	0.0%

(3)実証実験 WEB サイト

1)実証実験 WEB サイトのアクセス状況

実証実験 WEB サイトを閲覧した方の割合は、約 6 割となっている。

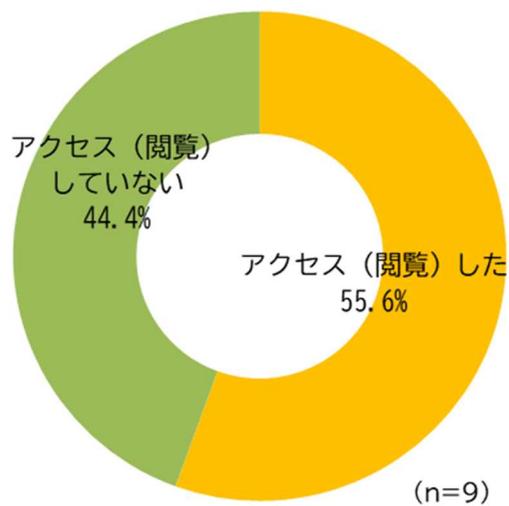


図 3-10 アクセス状況

表 3-16 アクセス状況

単一回答	n	%
全体	9	100.0%
アクセス(閲覧)した	5	55.6%
アクセス(閲覧)していない	4	44.4%

2)実証実験 WEB サイトにアクセスしたタイミング

実証実験 WEB サイトを閲覧したタイミングは、「初めて知ったとき(利用前)」との回答割合が最も高く、利用のきっかけとなっていることが推察される。

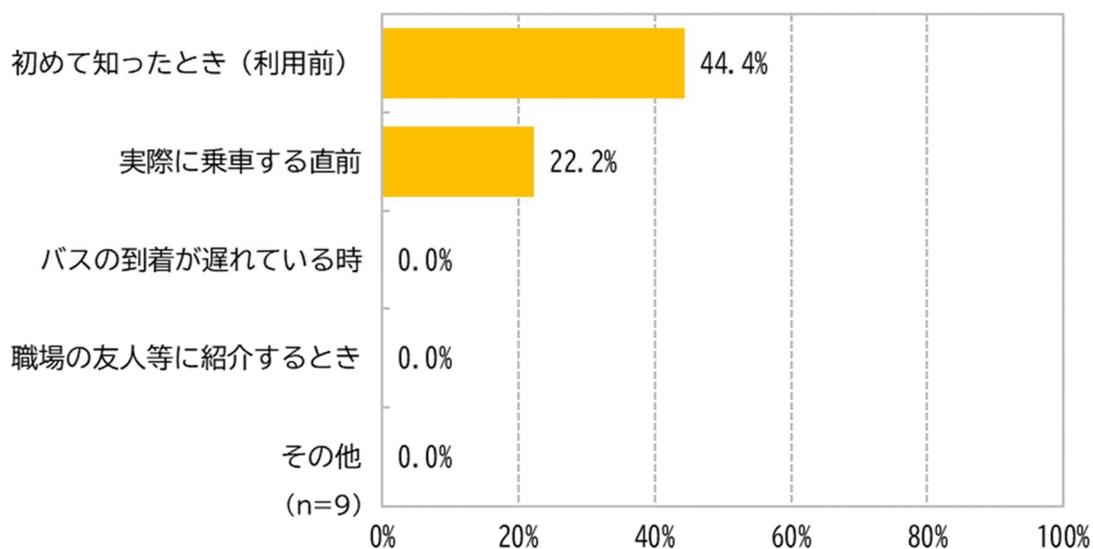


図 3-11 アクセスしたタイミング

表 3-17 アクセスしたタイミング

複数回答(3つまで)	n	%
全体	9	100.0%
初めて知ったとき(利用前)	4	44.4%
実際に乗車する直前	2	22.2%
バスの到着が遅れている時	0	0.0%
職場の友人等に紹介するとき	0	0.0%
その他	0	0.0%

3)実証実験 WEB サイトの満足度

実証実験 WEB サイトの評価は、約 8 割が肯定的な意見となっている。

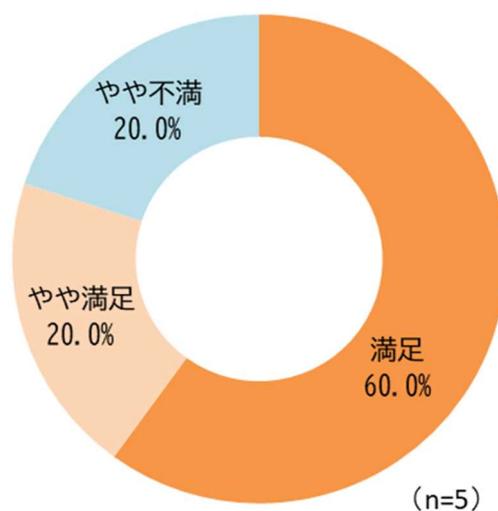


図 3-12 実証実験 WEB サイトの満足度

表 3-18 実証実験 WEB サイトの満足度

単数回答	n	%
全体	5	100.0%
満足	3	60.0%
やや満足	1	20.0%
どちらとも言えない	0	0.0%
やや不満	1	20.0%
不満	0	0.0%

(4)ひらふエリアの課題について

1)ひらふエリアの課題

ひらふエリアの課題に対する認識は、「道路渋滞やマナー」との回答が約 7 割となっており、次いで「交通アクセス」が約 4 割、「駐車場不足」と「インフラ不足」が約 3 割となっている。

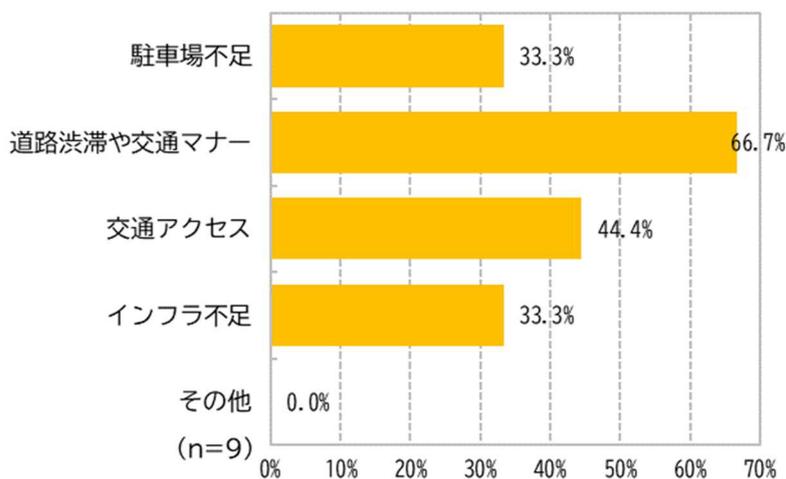


図 3-13 ひらふエリアの課題

表 3-19 ひらふエリアの課題

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
駐車場不足	3	33.3%
道路渋滞や交通マナー	6	66.7%
交通アクセス	4	44.4%
インフラ不足	3	33.3%
その他	0	0.0%

2)ひらふエリアの駐車場不足について、特に重要であると考えている課題

ひらふエリアの駐車場不足について、特に重要であると考えている課題は、「宿泊施設等観光産業の従業員のための駐車場不足」との回答が約7割となっている。

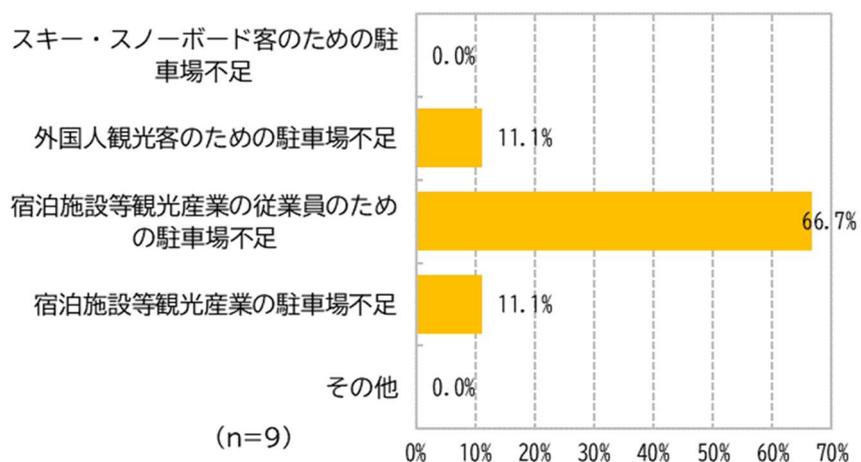


図 3-14 ひらふエリアの駐車場不足について、特に重要であると考えている課題

表 3-20 ひらふエリアの駐車場不足について、特に重要であると考えている課題

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
スキー・スノーボード客のための駐車場不足	0	0.0%
外国人観光客のための駐車場不足	1	11.1%
宿泊施設等観光産業の従業員のための駐車場不足	6	66.7%
宿泊施設等観光産業の駐車場不足	1	11.1%
その他	0	0.0%

3)ひらふエリアの道路の走行環境について、特に重要であると考えている課題

ひらふエリアの道路の走行環境について、特に重要であると考えている課題は、「交通マナー」及び「山田交差点の渋滞」との回答が約 3 割となっており、次いで「ひらふ坂交差点の渋滞」が約2割となっている。

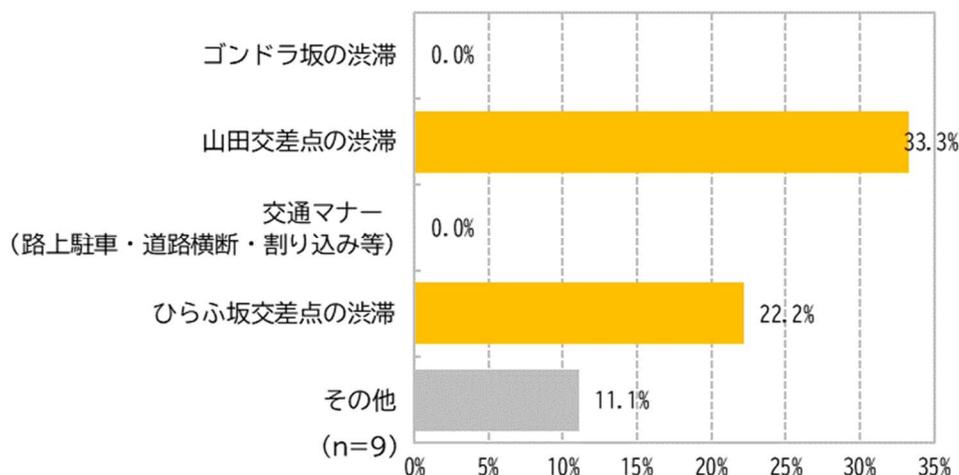


図 3-15 ひらふエリアの道路の走行環境について、特に重要であると考えている課題

表 3-21 ひらふエリアの道路の走行環境について、特に重要であると考えている課題

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
ゴンドラ坂の渋滞	0	0.0%
山田交差点の渋滞	3	33.3%
交通マナー(路上駐車・道路横断・割り込み等)	3	33.3%
ひらふ坂交差点の渋滞	2	22.2%
その他	1	11.1%

4)ひらふエリアの交通アクセスについて、特に重要であると考えている課題

ひらふエリアの交通アクセスについて、特に重要であると考えている課題は、「ひらふエリアと倶知安市街地間のアクセス」との回答が約 3 割となっている。

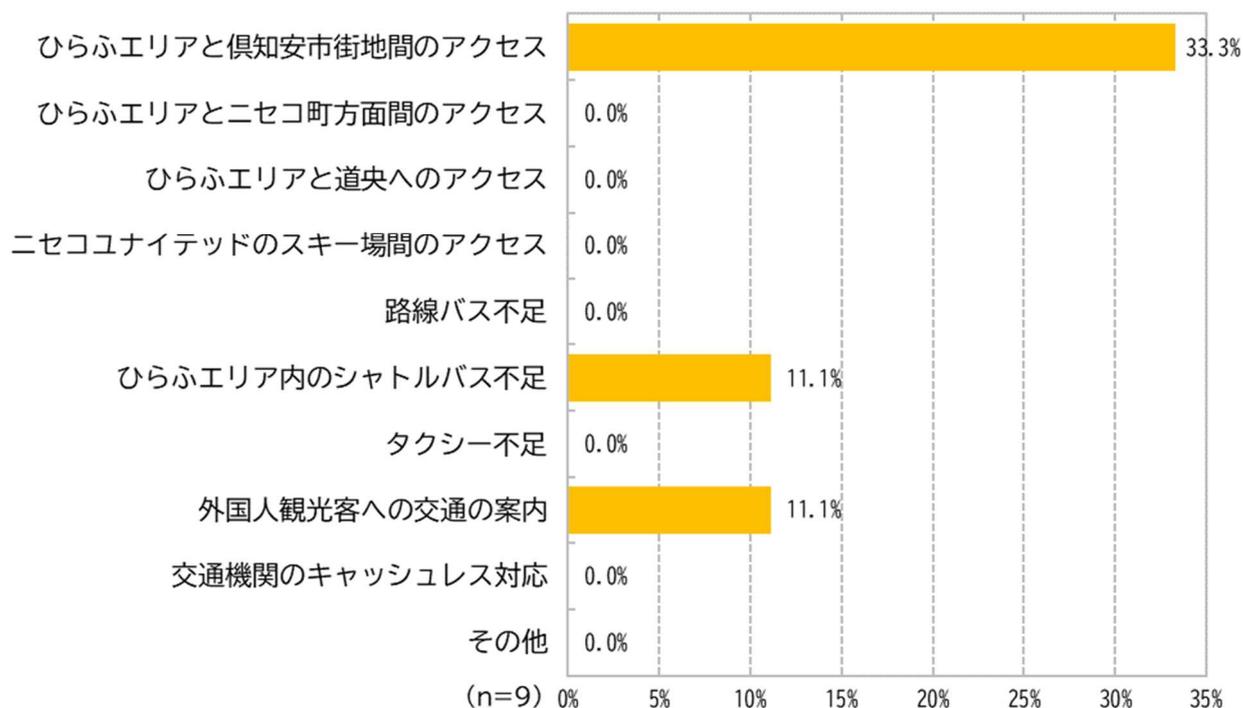


図 3-16 ひらふエリアの交通アクセスについて、特に重要であると考えている課題

表 3-22 ひらふエリアの交通アクセスについて、特に重要であると考えている課題

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
ひらふエリアと倶知安市街地間のアクセス	3	33.3%
ひらふエリアとニセコ町方面間のアクセス	0	0.0%
ひらふエリアと道央へのアクセス	0	0.0%
ニセコユナイテッドのスキー場間のアクセス	0	0.0%
路線バス不足	0	0.0%
ひらふエリア内のシャトルバス不足	1	11.1%
タクシー不足	0	0.0%
外国人観光客への交通の案内	1	11.1%
交通機関のキャッシュレス対応	0	0.0%
その他	0	0.0%

5)シャトルバスの運行による課題解決について

本実証実験で運行したシャトルバスについて、回答者の全員がひらふエリアの課題解決につながると回答している。

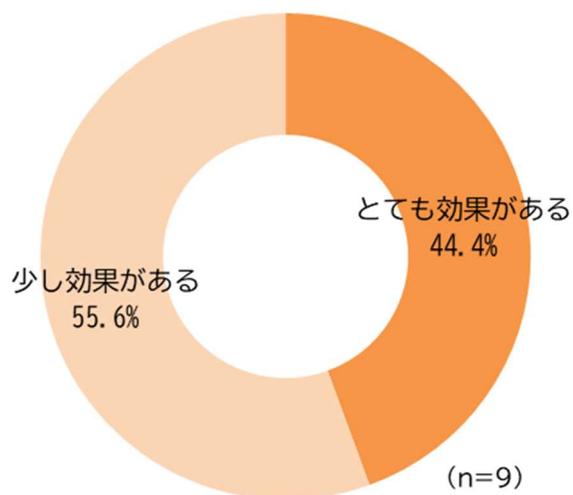


図 3-17 シャトルバスの運行による課題解決について

表 3-23 シャトルバスの運行による課題解決について

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
とても効果がある	4	44.4%
少し効果がある	5	55.6%
どちらとも言えない	0	0.0%
効果はない	0	0.0%

(5)地球にやさしい移動について

1)カーボンニュートラルについて関心があるか

カーボンニュートラルに対し、約 8 割の方が関心を示している。

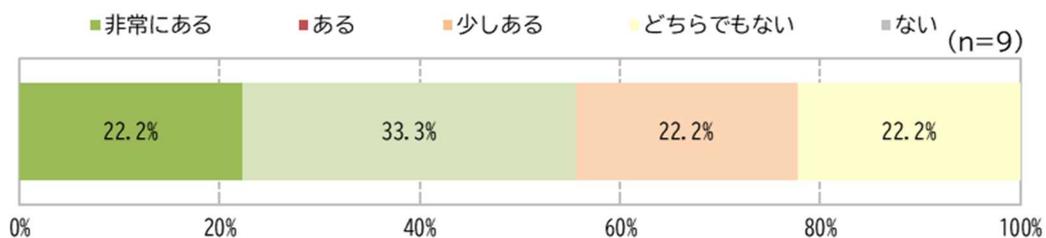


図 3-18 カーボンニュートラルへの関心

表 3-24 カーボンニュートラルへの関心

関心レベル	n	(%)
全体		(9)
非常にある	2	22.2%
ある	3	33.3%
少しある	2	22.2%
どちらでもない	2	22.2%
ない	0	0.0%

2)自動車利用はどれくらい環境負荷に影響があると思うか

自動車利用による環境負荷への影響は、約 6 割の方が影響があると認識している。

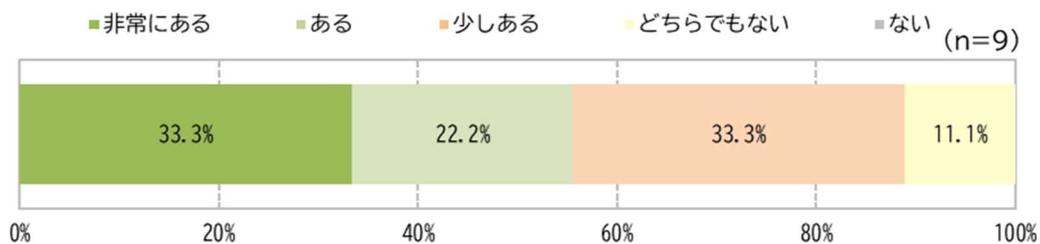


図 3-19 自動車利用の環境負荷への影響

表 3-25 自動車利用の環境負荷への影響

全体	n	(9)
非常にある	3	33.3%
ある	2	22.2%
少しある	3	33.3%
どちらでもない	1	11.1%
ない	0	0.0%

3)地球温暖化対策のためには自家用車利用は減らした方がよいと思うか

地球温暖化対策のために自家用車利用を抑制すべきかの問いに対し、約 7 割の方が理解を示している。

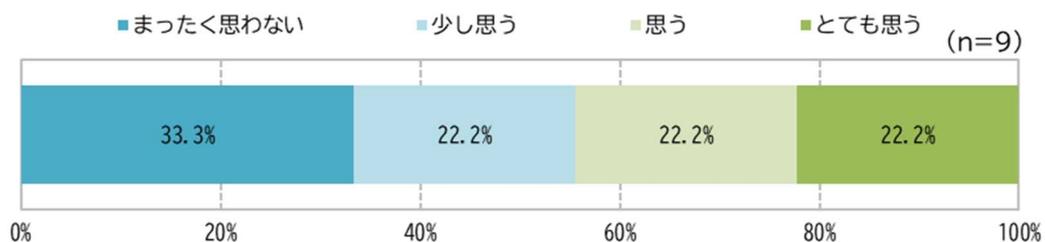


図 3-20 地球温暖化対策のための自家用車利用の抑制について

表 3-26 地球温暖化対策のための自家用車利用の抑制について

単数回答	n	%
全体	9	100.0%
まったく思わない	3	33.3%
少し思う	2	22.2%
思う	2	22.2%
とても思う	2	22.2%

4)地球温暖化防止のためにできること

地球温暖化防止のためにできることは、約 4 割の方が「冷暖房の設定温度に気をつける」と回答している。

「自家用自動車ではなく、公共交通機関を利用するようにする」との回答は、見られなかった。

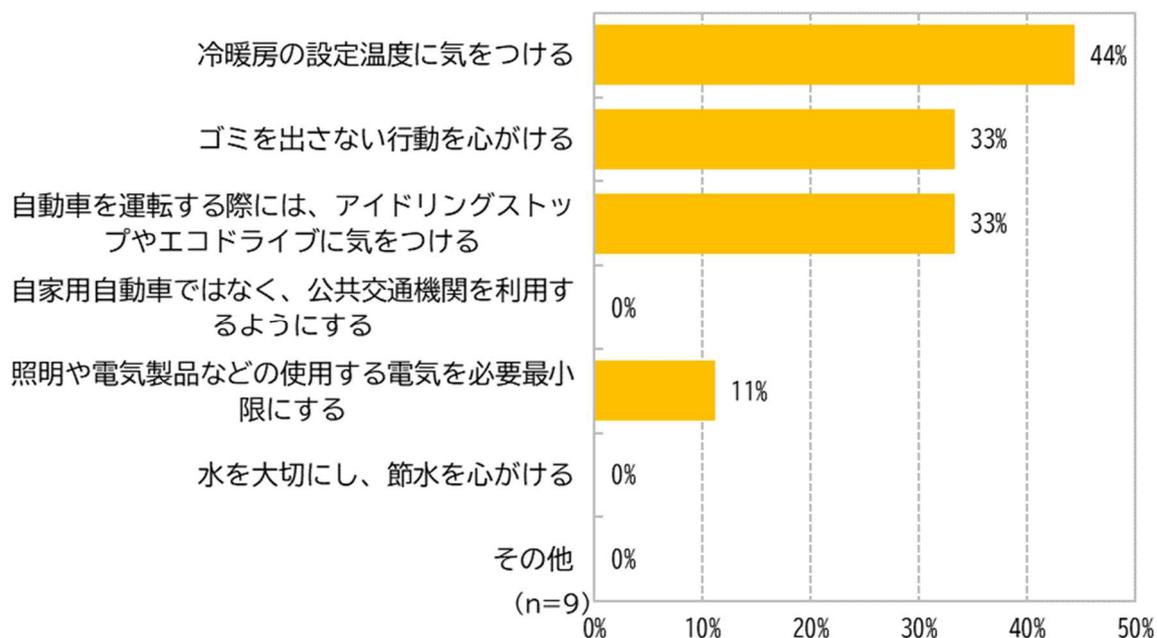


図 3-21 地球温暖化防止のためにできること

表 3-27 地球温暖化対策と自家用車利用について

複数回答	n	%
全体	9	100.0%
冷暖房の設定温度に気をつける	4	44%
ゴミを出さない行動を心がける	3	33%
自動車を運転する際には、アイドリングストップやエコドライブに気をつける	3	33%
自家用自動車ではなく、公共交通機関を利用するようにする	0	0%
照明や電気製品などの使用する電気を必要最小限にする	1	11%
水を大切にし、節水を心がける	0	0%
その他	0	0%

3-3 ひらふエリア従業員へのアンケート調査

3-3-1 調査方法及び調査内容の検討

(1)調査の目的

今回実施したパークアンドバスライド実証実験について、ひらふエリアの従業員を対象とし、その評価を把握するとともに、本格運用されたときの参加の可能性や地域の課題への関心を把握することを目的としてアンケートを実施した。

(2)調査の対象

ニセコエリアの就業者を対象とした。

調査実施に際し、東急不動産(株)にご協力いただいた。

(3)調査方法

・東急不動産(株)を通じ、就業者へ周知を実施していただき、WEB上で回答いただいた。

(4)調査期間

・令和6年1月24日配布

(5)調査項目

調査対象者は、本実証実験のシャトルバスを利用していないことを想定し調査内容を設定した。

調査内容は、利用者の属性の他、本実証実験のシャトルバスを利用しなかった利用や地域の課題に関する意識を把握することとした。

表 3-28 調査項目

調査項目	調査内容
パークアンドバスライドについて	・認知度 ・利用状況、利用しなかった理由 ・サービス改善時の利用意向
基本属性	・年齢・性別・国籍
居住地/職業	・居住地・職業・勤務形態・勤務時間・勤務日・就業年数

3-3-2 調査結果

(1)パークアンドバスライドシャトルバスの利用について

1)パークアンドバスライドシャトルバスの利用状況

回答者全員がシャトルバスを利用していなかった。



図 3-22 パークアンドバスライドシャトルバスの利用状況

表 3-29 パークアンドバスライドシャトルバスの利用状況

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
利用した	0	0.0%
利用しなかった	32	100.0%

2)パークアンドバスライドシャトルバスを利用しなかった理由

シャトルバスを利用しなかった理由は、「倶知安市街地の乗降場所が家から遠かったから」及び「自家用車の方が便利だから」との回答割合が最も高く、約半数となっている。

次いで、「不定期で残業があるため」、「シャトルバスが退勤時間と合わなかった」、「シャトルバスが出勤時間と合わなかった」といった勤務時間との整合に関する回答が挙げられている。

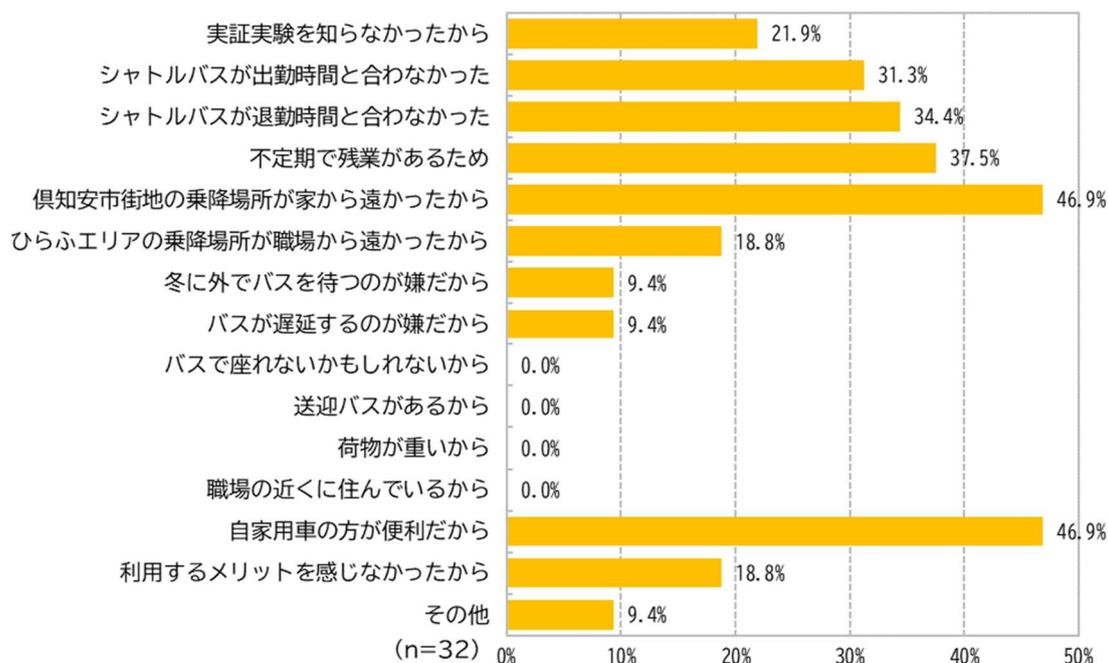


図 3-23 パークアンドバスライドシャトルバスを利用しなかった理由

表 3-30 パークアンドバスライドシャトルバスを利用しなかった理由

複数回答	n	%
全体	(32)	100.0%
実証実験を知らなかったから	7	21.9%
シャトルバスが出勤時間と合わなかった	10	31.3%
シャトルバスが退勤時間と合わなかった	11	34.4%
不定期で残業があるため	12	37.5%
倶知安市街地の乗降場所が家から遠かったから	15	46.9%
ひらふエリアの乗降場所が職場から遠かったから	6	18.8%
冬に外でバスを待つのが嫌だから	3	9.4%
バスが遅延するのが嫌だから	3	9.4%
バスで座れないかもしれないから	0	0.0%
送迎バスがあるから	0	0.0%
荷物が重いから	0	0.0%
職場の近くに住んでいるから	0	0.0%
自家用車の方が便利だから	15	46.9%
利用するメリットを感じなかったから	6	18.8%
その他	3	9.4%

3)改善希望の内容

シャトルバスを利用しなかった理由について、追加質問を実施し、改善の可能性を把握した。

①出勤時のひらふエリアへの到着時間

「シャトルバスが出勤時間と合わなかった」を選択した方に対し、「出勤時は、何時にひらふエリアに到着すれば利用できますか。」と追加質問を行った。

出勤時のひらふエリアへの到着時間は、シフト勤務のため不定期であるとの意見や 5 時台から 6 時台などの早朝の時間帯の意見が挙げられている。

表 3-31 出勤時のひらふエリアへの到着時間

午前	5:30～6:00 までに
	6:45:00
	6 時 20 分、9 時 20 分 等 不定期
	7 時
	7:00～7:20
	8:15、9:15、12:00
午後	15:30 頃 ※泊り勤務(夕方出勤、翌日昼退社)の為、合わない。
不定期	出勤時間が不定期
	シフト制の為不定期

②退勤時のひらふエリアへの到着時間

「シャトルバスが退勤時間と合わなかった」を選択した方に対し、「退勤時は、何時にひらふエリアを出発すれば利用できますか。」と追加質問を行った。

退勤時のひらふエリアからの出発時間は、早朝の時間帯を希望する意見が挙げられている。

表 3-32 退勤時のひらふエリアからの出発時間

午前	5:30～6:00 までに
	6 時 20 分、9 時 20 分 等 不定期
	6:45:00
	7 時
	7:00～7:20
	8:15、9:15、12:00
午後	15:30 頃 ※泊り勤務(夕方出勤、翌日昼退社)の為、合わない。
	18:00～19:00 頃
不定期	出勤時間が不定期
	シフト制の為不定期

③何時まで運行していれば利用できるか

「不定期で残業があるため」を選択した方に対し、「退勤時時は、何時にひらふエリアを出発すれば利用できますか。」と追加質問を行った。

ひらふエリアからの最終出発時間は、20 時台から 21 時台の回答が多くなっている。

表 3-33 不定期で残業がある場合、ひらふエリアからの出発時間

19 時台	19:00 頃まで
20 時台	20:00:00
	20 時
	20 時
21 時台	20 時くらい
	21 時
	21 時
22 時台	21 時か 22 時ぐらいまで
	22 時
24 時台	22:00:00
	24 時
その他	出発間隔が 10 分間隔くらいであるのであれば

④俱知安市街地の乗降希望場所

「俱知安市街地の乗降場所が家から遠かったから」を選択した方に対し、「どこで乗降できれば利用できますか。」と追加質問を行った。

俱知安市街地の乗降希望場所は、国道 5 号沿線が挙げられている。

また、ニセコ町内の回答も挙げられている。

表 3-34 俱知安市街地の乗降希望場所

俱知安町	国道 5 号線沿い
	国道 5 号線
	俱知安美術館あたり(東地区)
	俱知安役場付近(振興局)なら多くの人が徒歩で行けると思います。
	マックスバリュ
	岩尾別会館前
ニセコ町	ニセコ町
	ニセコ町有島
	ニセコ町町民センター
	ニセコ道の駅
その他	町外でも可能であれば
	職場前
	自宅から会社へのルートと逆方向だったので利用しなかったが、とおり道で時間が合えば利用したと思う
	家からバス停までとても遠回りです。

⑤ひらふエリアの乗降希望場所

「ひらふエリアの乗降場所が職場から遠かったから」を選択した方に対し、「どこで乗降できれば利用できますか。」と追加質問を行った。

ひらふエリアの乗降希望場所は、 Gondola 乗り場付近との意見が挙げられている。

表 3-35 ひらふエリアの乗降希望場所

俱知安町	俱知安の各バス停付近
	ひらふ Gondola 乗場
	ヒラフ Gondola 乗り場
	Gondola 乗り場
	ひらふ Gondola あたり
その他	自宅前

⑥バスロケの利用意向

「冬に外でバスを待つのが嫌だから」及び「バスが遅延するのが嫌だから」を選択した方に対し、「バスの位置情報がスマホでリアルタイムに確認できるようになれば利用できますか。」と追加質問を行った。

バスロケの利用意向は、確認されなかった。

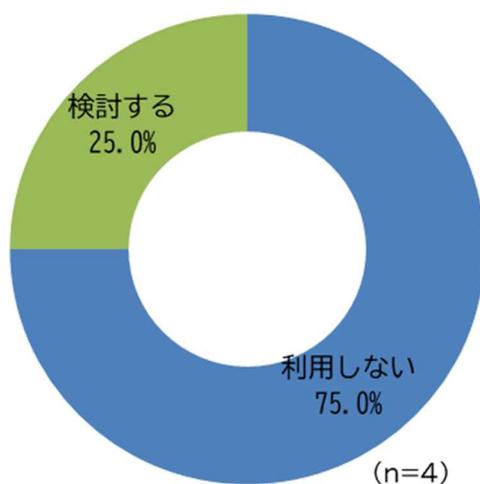


図 3-24 バスロケの利用意向

表 3-36 バスロケの利用意向

利用しない	特に思わない
	しません
	出来ない
その他	検討する

4) 本格運行した場合の利用意向

① 実証運行を知らなかった方

本格運行した場合の利用意向は、確認されなかった。

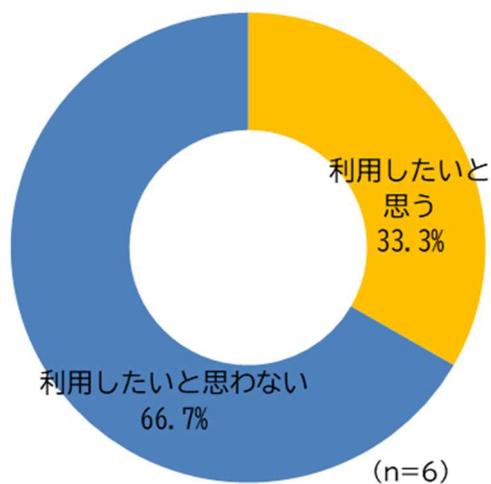


図 3-25 実証運行を知らなかった方における本格運行した場合の利用意向

表 3-37 実証運行を知らなかった方における本格運行した場合の利用意向

利用したいと思う	バスの時間帯と、乗降場が勤務先と勤務時間に間に合うようなら利用したい
	少し思う
利用したいと思わない	現状のダイヤや乗降場所などである場合は利用しない
	帰りを急ぐ時が多いので、利用しないと思います
	思いません。
	出勤時間が早いので無理

②利用しなかった理由を回答した方

運行サービスが改善され本格運行した場合の利用意向は、「利用したいと思う」が約 4 割、「利用したいと思わない」が半数以上となっている。

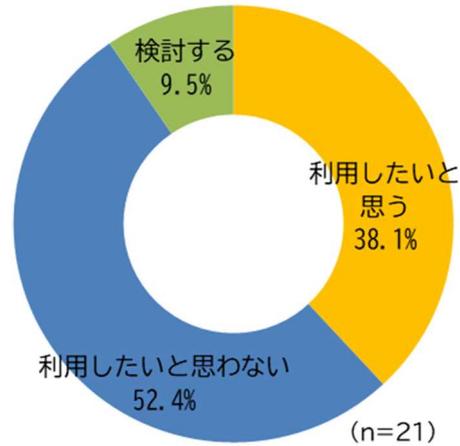


図 3-26 運行サービスが改善され本格運行した場合の利用意向

表 3-38 運行サービスが改善され本格運行した場合の利用意向

利用したいと思う	はい
	はい
	はい
	ぜひ利用したいです。くとさんパークに車を置いておくことが心配です。
	改善されれば
	倶知安町に住んでいれば利用してもいいと思います。
	出勤時間と退勤時間があれば毎日ではないが利用すると思う
	不定期な業務ですが合えば利用したい
利用したいと思わない	しません
	現状利用しない
	現状では利用しない
	思わない
	思わない
	多分しない
	自家用車で出勤後、ひらふ地区や町市街地に業務ででかけることも多いため、便数などが多くなると不便なので利用しないと思う
	勤務実態にそぐわない
	仕事の内容的に利用しない
	退社時間がまちまち(残業あり)の為、難しい。
	本数が相当多くないと、実際に利用するのは現実的ではない気がします。
検討する	検討する
	検討する

(2)回答者属性

1)年齢

年齢は、「50代」との回答が約5割と最も高く、次いで、「40代」の回答が約3割と高い。

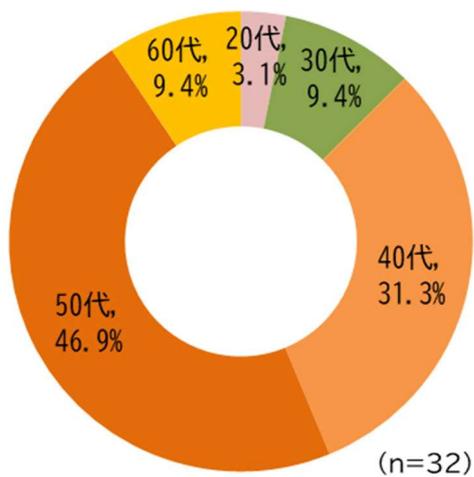


図 3-27 年齢

表 3-39 年齢

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
10代	0	0.0%
20代	1	3.1%
30代	3	9.4%
40代	10	31.3%
50代	15	46.9%
60代	3	9.4%
70代	0	0.0%
80歳以上	0	0.0%

2)性別

性別は、「男性」の回答者が 7 割以上となっている。

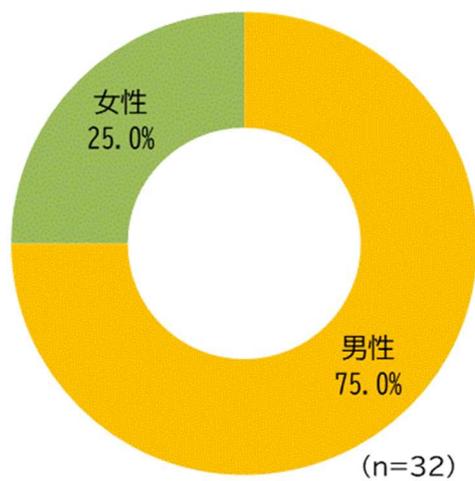


図 3-28 性別

表 3-40 性別

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
男性	24	75.0%
女性	8	25.0%
その他	0	0.0%

3)国籍

国籍は、回答者の全員が「日本」と回答している。

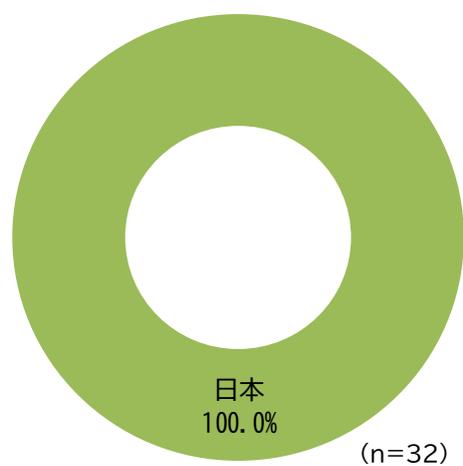


図 3-29 国籍

表 3-41 国籍

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
日本	32	100.0%
日本以外	0	0.0%

4)居住地

居住地は、「倶知安町市街地」が5割と最も高く、次いで「倶知安町外」との回答が約4割と高い。

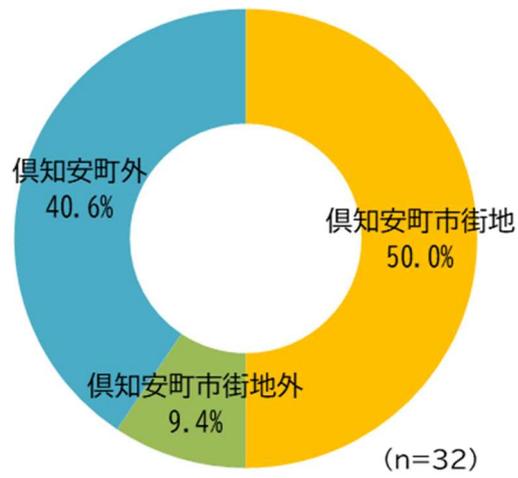


図 3-30 居住地

表 3-42 居住地

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
倶知安町市街地	16	50.0%
倶知安町市街地外	3	9.4%
倶知安町外	13	40.6%

5)職業

職業は、「事務・営業」に従事している方の割合が最も高く、約4割となっている。

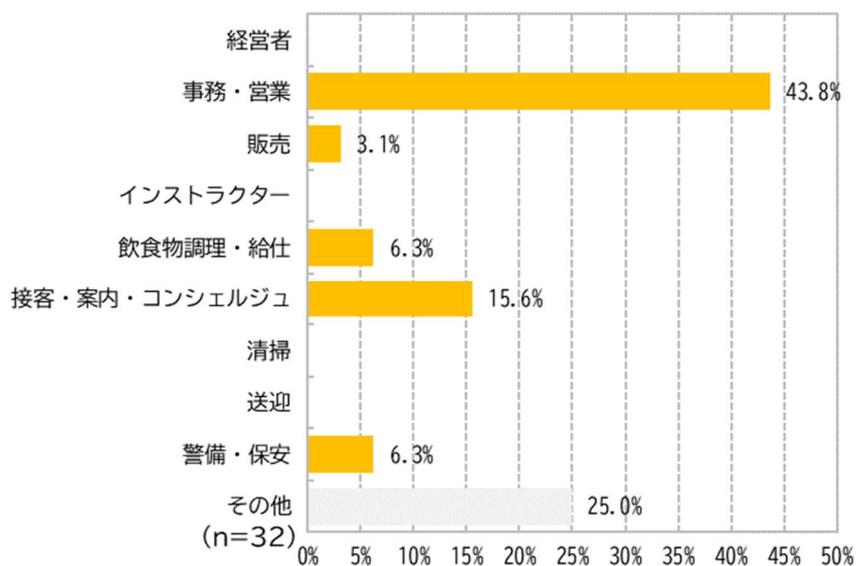


図 3-31 職業

表 3-43 職業

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
経営者	0	0.0%
事務・営業	14	43.8%
販売	1	3.1%
インストラクター	0	0.0%
飲食物調理・給仕	2	6.3%
接客・案内・コンシェルジュ	5	15.6%
清掃	0	0.0%
送迎	0	0.0%
警備・保安	2	6.3%
その他	8	25.0%

6)ニセコ地域での就業年数

ニセコ地域での就業年数は、「1～5年」の回答が最も高い。

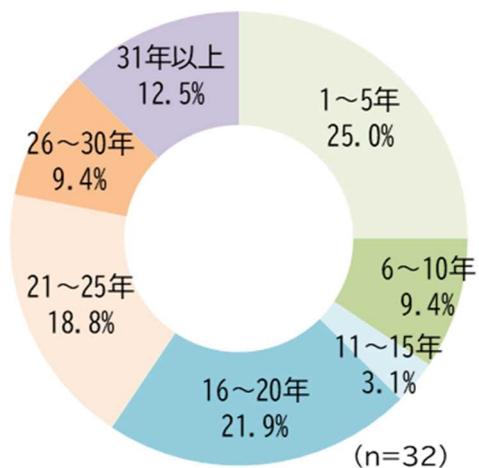


図 3-32 職業

表 3-44 職業

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
1～5年	8	25.0%
6～10年	3	9.4%
11～15年	1	3.1%
16～20年	7	21.9%
21～25年	6	18.8%
26～30年	3	9.4%
31年以上	4	12.5%
無回答	0	0.0%

7)就業形態

就業形態は、「シフト制」が半数以上となっており、「定時」の回答よりも高い。

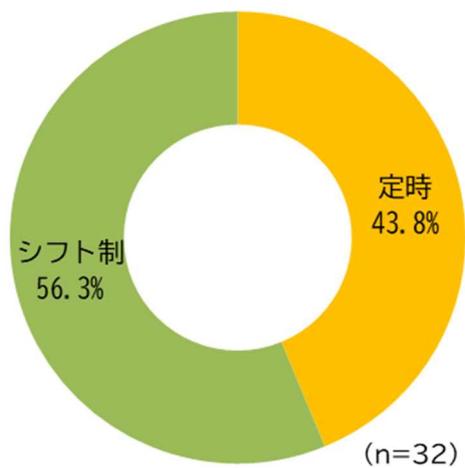


図 3-33 就業形態

表 3-45 就業形態

単一回答	n	%
全体	(32)	100.0%
定時	14	43.8%
シフト制	18	56.3%

8)勤務時間

①始業時間

「6:00」から「8:00」の間の回答が多く、最も多い始業時間は「6:30」となっている。

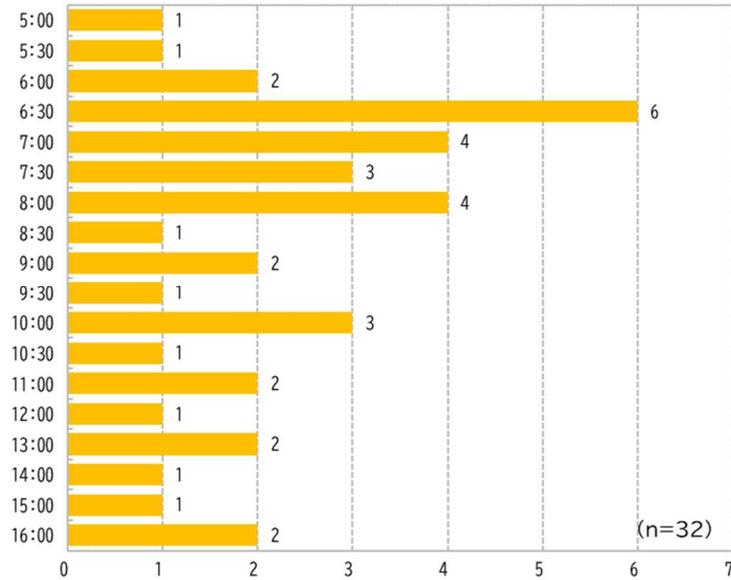


図 3-34 始業時間

②終業時間

「16:30」から「21:00」の幅広い間での回答が多く、最も多い終業時間は「20:00」や「21:00」となっている。

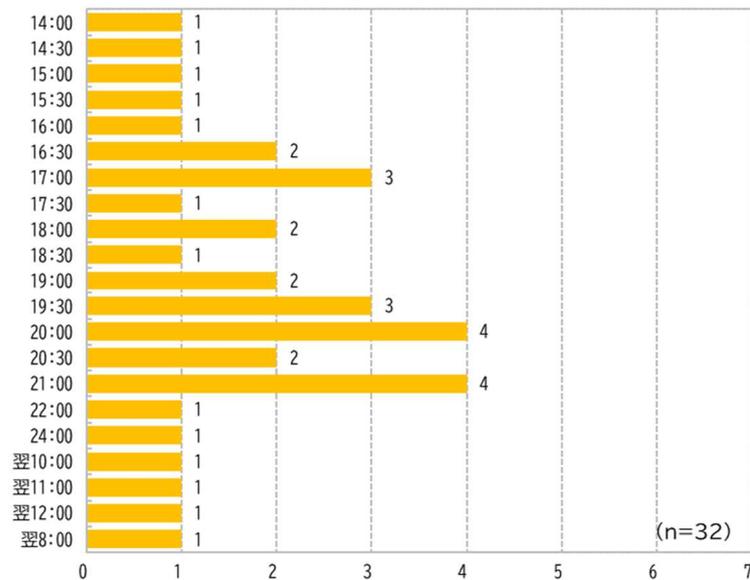


図 3-35 終業時間

9)勤務日

勤務日は、「月曜」、「火曜」、「水曜」、「金曜」が 9 割以上の回答となっており、平日に勤務されている方の割合が高い。

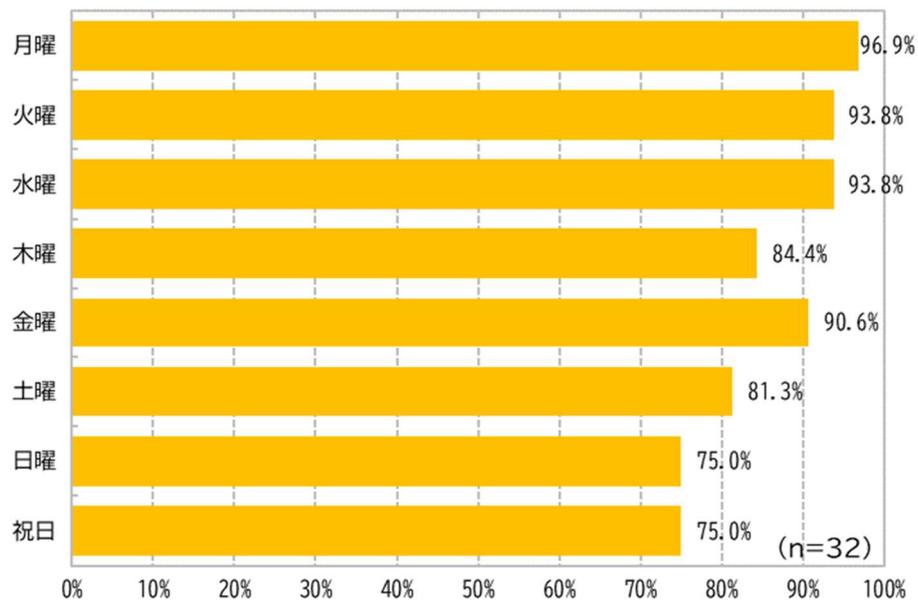


図 3-36 勤務日

表 3-46 勤務日

複数回答	n	%
全体	(32)	100.0%
月曜	31	96.9%
火曜	30	93.8%
水曜	30	93.8%
木曜	27	84.4%
金曜	29	90.6%
土曜	26	81.3%
日曜	24	75.0%
祝日	24	75.0%

10) 普段の「夏期」の通勤手段

回答者のほぼ全員が、「自家用車(自分で運転)」を利用している。

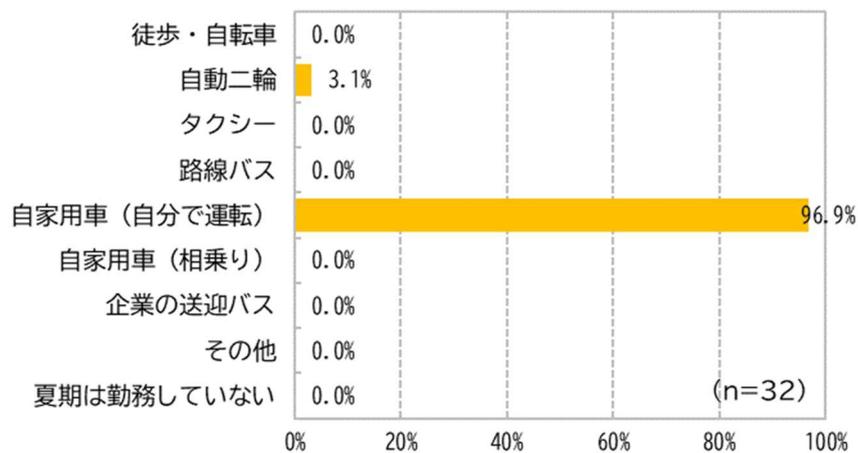


図 3-37 普段の「夏期」の通勤手段

表 3-47 普段の「夏期」の通勤手段

複数回答	n	%
全体	(32)	100.0%
徒歩・自転車	0	0.0%
自動二輪	1	3.1%
タクシー	0	0.0%
路線バス	0	0.0%
自家用車(自分で運転)	31	96.9%
自家用車(相乗り)	0	0.0%
企業の送迎バス	0	0.0%
その他	0	0.0%
夏期は勤務していない	0	0.0%

11) 普段の「冬期」の通勤手段

回答者のほぼ全員が、「自家用車(自分で運転)」を利用している。

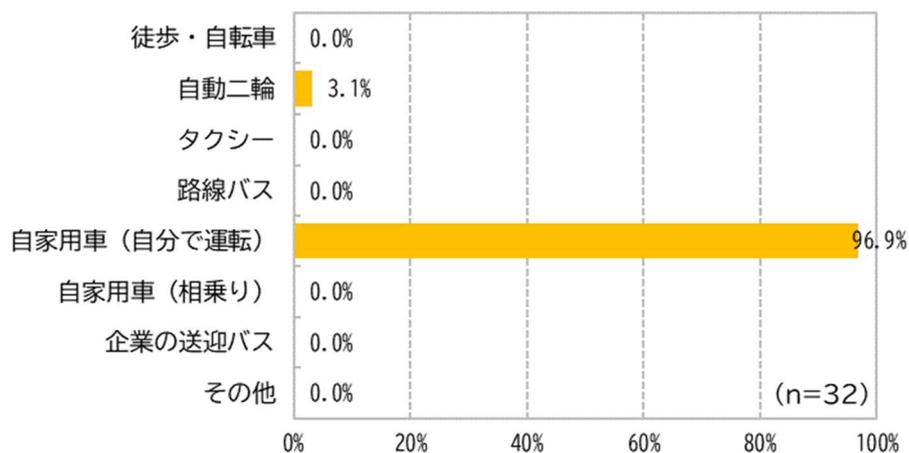


図 3-38 普段の「夏期」の通勤手段

表 3-48 普段の「夏期」の通勤手段

複数回答	n	%
全体	(32)	100.0%
徒歩・自転車	0	0.0%
自動二輪	1	3.1%
タクシー	0	0.0%
路線バス	0	0.0%
自家用車(自分で運転)	31	96.9%
自家用車(相乗り)	0	0.0%
企業の送迎バス	0	0.0%
その他	0	0.0%

3-4 ひらふエリアの宿泊事業者へのアンケート調査

3-4-1 調査方法及び調査内容の検討

(1)調査の目的

ひらふエリアの宿泊事業者を対象として、本実証実験の評価や本格運用された場合の利用及び運行費用抛出の可能性等を把握することを目的としてアンケートを実施した。

(2)調査の対象

ニセコエリアの宿泊事業者

(3)調査方法

- ・訪問による配布、WEB 回答
- ・日本語の回答フォームを作成

(4)調査期間

- ・令和 6 年 1 月 24 日配布

(5)調査項目

調査内容は、利用者の属性の他、パークアンドバスライドの利用状況を踏まえ、地域の課題に関する意識を把握することとした。

表 3-49 調査項目

調査項目	調査内容
基本属性	・授業員数・送迎バスの運行有無 ・従業員の通勤手段・従業員の就業形態 ・定時勤務・シフト勤務の勤務時間
パークアンドバスライドについて	・認知度・従業員への周知状況、その理由 ・従業員の利用状況 ・本格導入に向けて、改善すべき点 ・改善策が実施された場合、利用意向について ・本格運行時に、事業者として運行費用を抛出する可能性
カーボンニュートラルに向けた取り組みについて	・カーボンニュートラルへの関心 ・カーボンニュートラルへの具体的な取組 ・ニセコエリアにおける持続可能なリゾート開発について ・カーボンニュートラルに向けた取り組みと企業価値の向上について

3-4-2 調査結果

(1)事業者の属性

1)従業員向け送迎バスの運行状況

従業員向け送迎バスの運行状況は、事業者の8割が「運行していない」と回答している。

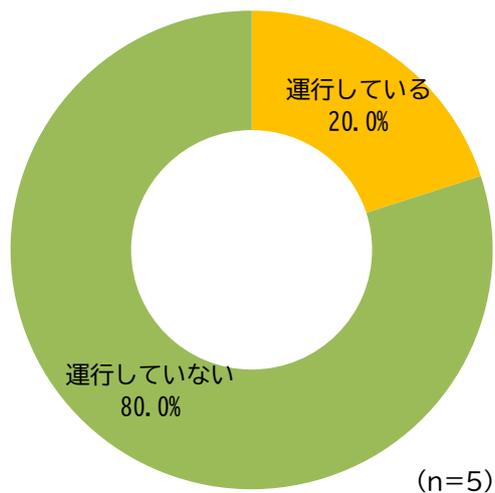


図 3-39 従業員向け送迎バスの運行状況

表 3-50 従業員向け送迎バスの運行状況

	n	%
全体	(5)	1
運行している	1	20.0%
運行していない	4	80.0%

2) 従業員の通勤手段

通勤手段は、「従業員に任せている」と回答した事業者が 8 割となっている。

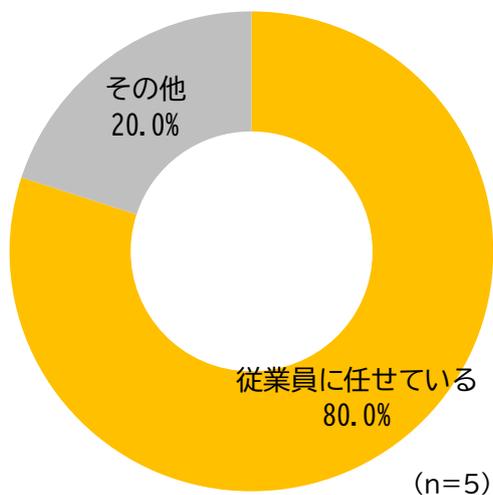


図 3-40 従業員の通勤手段

表 3-51 従業員の通勤手段

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
従業員に任せている	4	80.0%
送迎バスを含め、公共交通を推奨している	0	0.0%
その他	1	20.0%

3)従業員の就業形態

従業員の就業形態は、全ての事業者で「シフト制」と回答している。



図 3-41 従業員の就業形態

表 3-52 従業員の就業形態

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
定時制	0	0.0%
シフト制	5	100.0%

(2)カーボンニュートラルに向けた取り組みについて

1)カーボンニュートラルについての関心

カーボンニュートラルについての関心は、「非常にある」「ある」と回答した事業者が 8 割となっており、関心が高いことを示している。

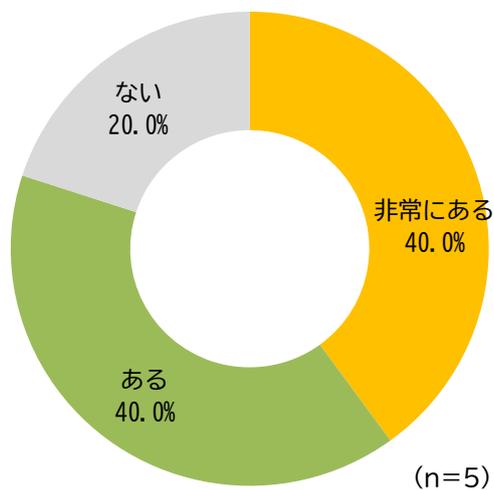


図 3-42 カーボンニュートラルについての関心

表 3-53 カーボンニュートラルについての関心

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
非常にある	2	40.0%
ある	2	40.0%
少しある	0	0.0%
どちらでもない	0	0.0%
ない	1	20.0%

2)カーボンニュートラルに向けた具体的な取り組み

具体的な取り組みでは、事業者のうち4割が「取り組みを行っている」と回答しており、6割は「検討中である」と回答している。

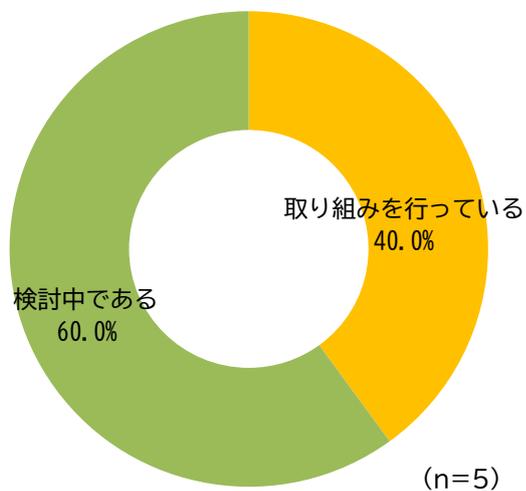


図 3-43 カーボンニュートラルに向けた具体的な取り組み

表 3-54 カーボンニュートラルに向けた具体的な取り組み

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
取り組みを行っている	2	40.0%
検討中である	3	60.0%
取り組みの予定はない	0	0.0%

3)ニセコエリアにおける持続可能なリゾート開発についての関心

ニセコエリアにおける持続可能なリゾート開発について、全ての事業者で「関心はある」と回答している。

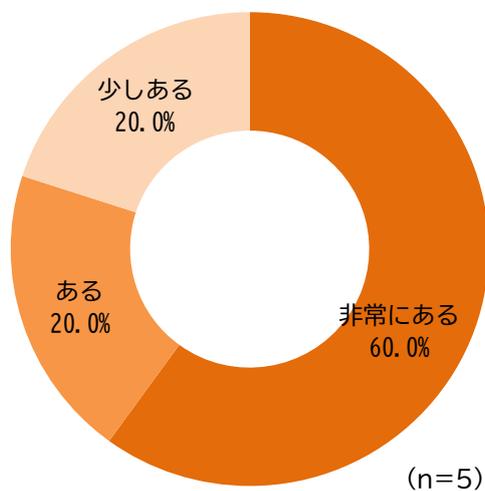


図 3-44 ニセコエリアにおける持続可能なリゾート開発についての関心

表 3-55 ニセコエリアにおける持続可能なリゾート開発についての関心

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
非常にある	3	60.0%
ある	1	20.0%
少しある	1	20.0%
どちらでもない	0	0.0%
ない	0	0.0%

4)カーボンニュートラルに向けた取り組みと企業価値の向上の関係について

カーボンニュートラルに向けた取り組みと企業価値の向上の関係について、「とても思う」・「思う」で6割の回答となっており、企業価値の向上につながると考える事業者が多い。

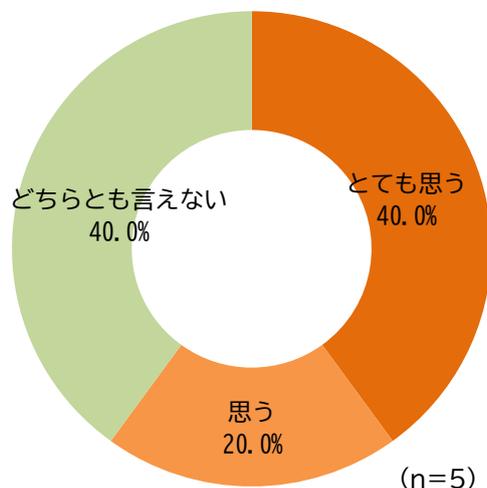


図 3-45 カーボンニュートラルに向けた取り組みと企業価値の向上の関係について

表 3-56 カーボンニュートラルに向けた取り組みと企業価値の向上の関係について

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
とても思う	2	40.0%
思う	1	20.0%
どちらとも言えない	2	40.0%
あまり思わない	0	0.0%
全く思わない	0	0.0%

(3)パークアンドバスライドの実証実験について

1)パークアンドバスライド実証実験の認知度

パークアンドバスライド実証実験は、全ての事業者で認知がされている。

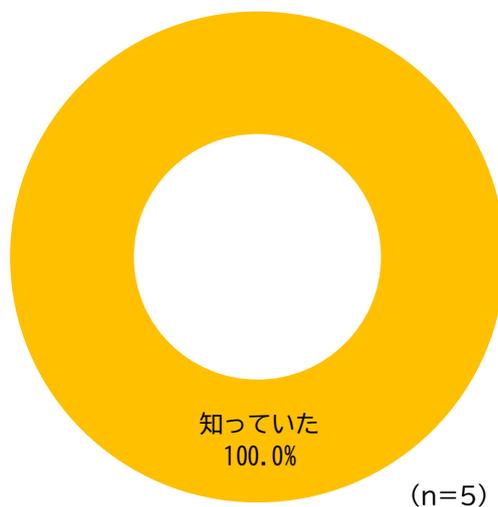


図 3-46 パークアンドバスライド実証実験の認知度

表 3-57 パークアンドバスライド実証実験の認知度

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
知っていた	5	100.0%
知らなかった	0	0.0%

2)パークアンドバスライド実証実験の情報入手について

パークアンドバスライド実証実験の情報入手の方法については、「チラシを見て」や「倶知安町役場からの周知(WEB、LINE など)」の回答が 6 割となっており、情報発信の方法として効果があると推察される。

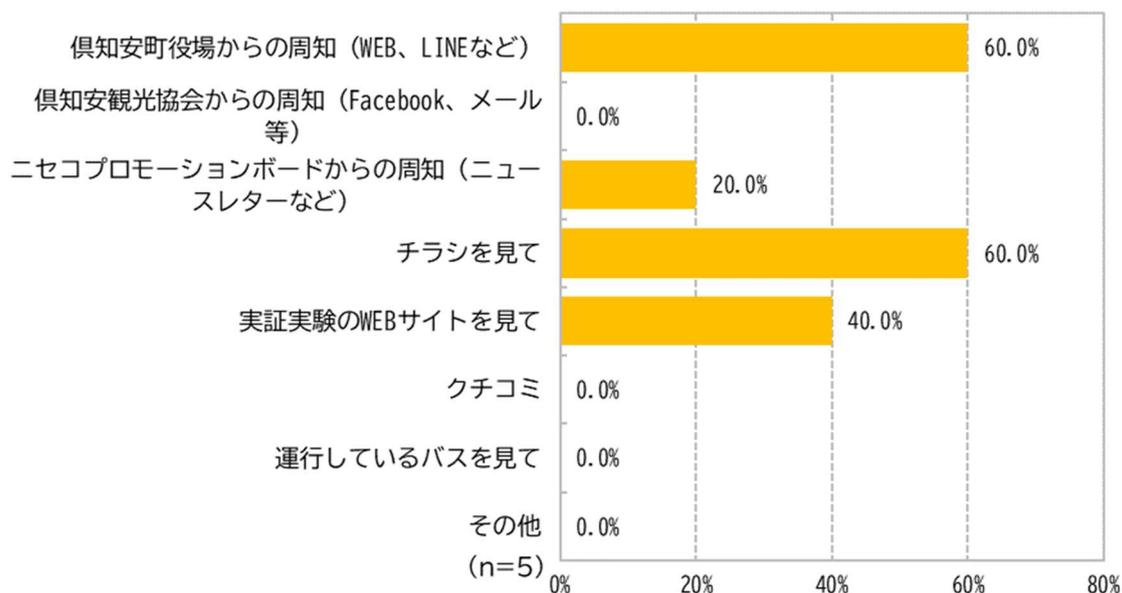


図 3-47 パークアンドバスライド実証実験の情報入手について

表 3-58 パークアンドバスライド実証実験の情報入手について

複数回答	n	%
全体	(5)	100.0%
倶知安町役場からの周知(WEB、LINEなど)	3	60.0%
倶知安観光協会からの周知(Facebook、メール等)	0	0.0%
ニセコプロモーションボードからの周知(ニュースレターなど)	1	20.0%
チラシを見て	3	60.0%
実証実験のWEBサイトを見て	2	40.0%
クチコミ	0	0.0%
運行しているバスを見て	0	0.0%
その他	0	0.0%

3)パークアンドバスライド実証実験の従業員への周知について

従業員に対し、パークアンドバスライド実証実験の周知を行ったと回答した事業者は 8 割となっている。

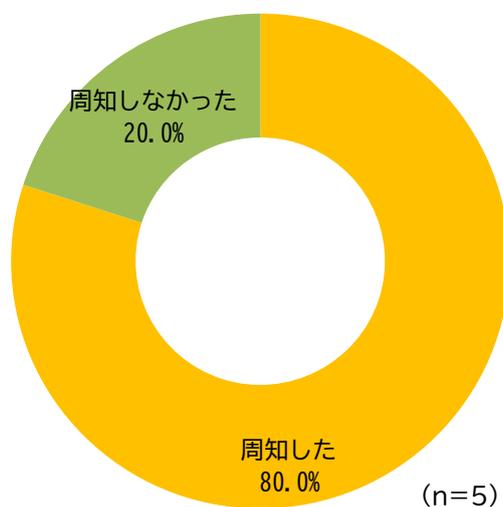


図 3-48 パークアンドバスライド実証実験の情報入手について

表 3-59 パークアンドバスライド実証実験の情報入手について

単一回答	n	%
全体	5	100.0%
周知した	4	1
周知しなかった	1	0

4)従業員のパークアンドバスライドシャトルバス利用状況

従業員のパークアンドバスライドシャトルバスの利用状況は、2割の事業者が「利用していない」と回答しており、8割の事業者が「わからない(把握していない)」と回答している。

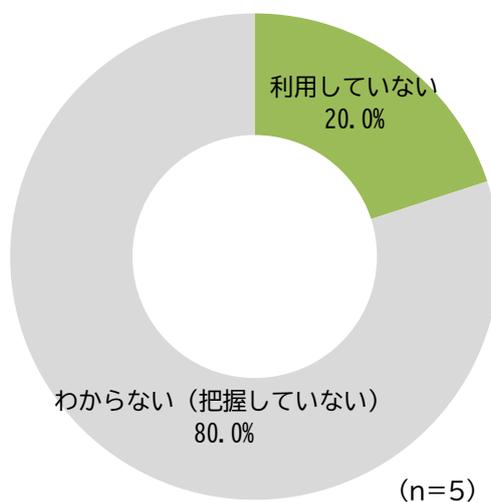


図 3-49 従業員のパークアンドバスライドシャトルバス利用状況

表 3-60 従業員のパークアンドバスライドシャトルバス利用状況

単一回答	n	%
全体	5	100.0%
利用した	0	0
利用していない	1	0
わからない(把握していない)	4	1

5)改善すべき点

パークアンドバスライド実証実験について、改善すべき点として、「倶知安市街地の乗降場所の追加」が 8 割と最も高く、次いで「退勤時間に合わせたシャトルバスの運行」が 6 割となっている。乗降場所の追加や退勤時間に合わせたシャトルバスの運行が、今後の利用促進につながると推察される。

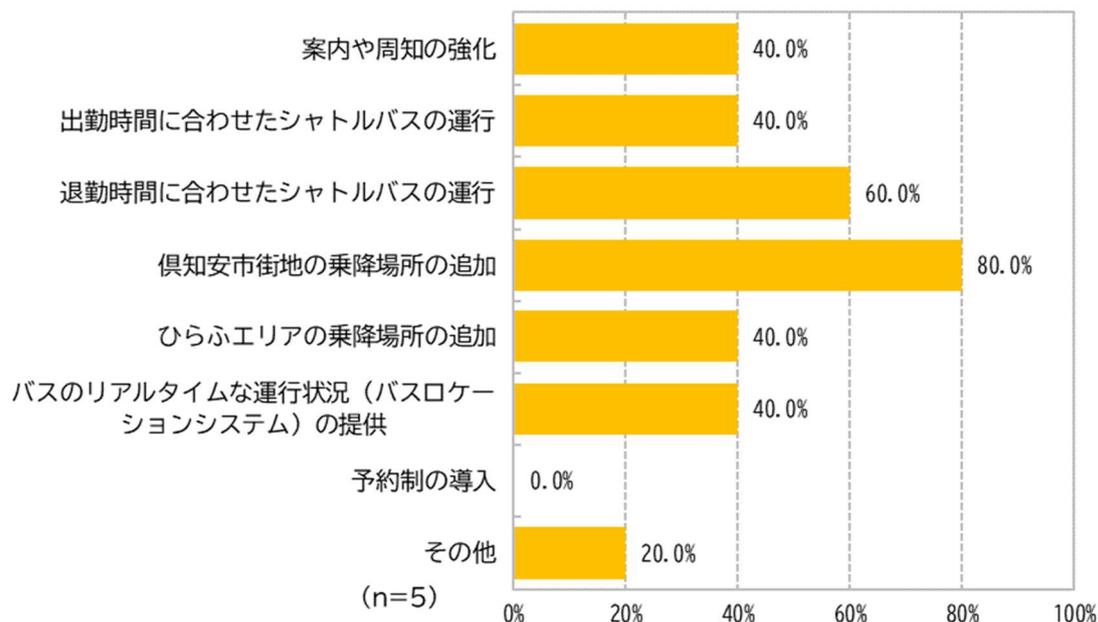


図 3-50 改善すべき点

表 3-61 改善すべき点

複数回答	n	%
全体	(5)	100.0%
案内や周知の強化	2	40.0%
出勤時間に合わせたシャトルバスの運行	2	40.0%
退勤時間に合わせたシャトルバスの運行	3	60.0%
倶知安市街地の乗降場所の追加	4	80.0%
ひらふエリアの乗降場所の追加	2	40.0%
バスのリアルタイムな運行状況(バスロケーションシステム)の提供	2	40.0%
予約制の導入	0	0.0%
その他	1	20.0%

6)従業員にパークアンドバスライドシャトルバスの利用を積極的に進めるかの意向について
 全ての事業者で、パークアンドバスライドシャトルバスの利用を積極的に進めると回答している。

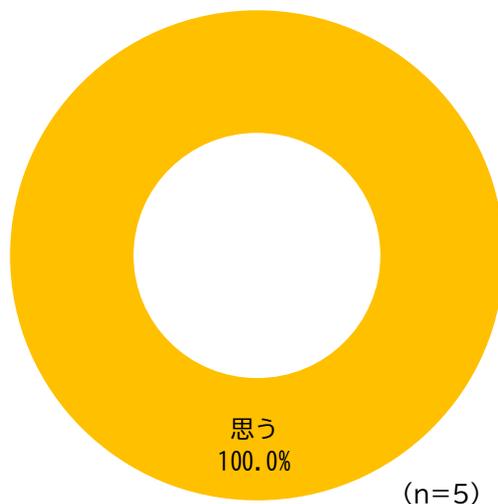


図 3-51 従業員にパークアンドバスライドシャトルバスの利用を積極的に進めるかの意向について

表 3-62 従業員にパークアンドバスライドシャトルバスの利用を積極的に進めるかの意向について

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
思う	5	100.0%
思わない	0	0.0%

7)本格運行時に、事業者として運行費用を拠出する可能性

本格運行時に、事業者として運行費用を拠出する可能性については、「別途予算を確保して拠出を検討する」「既存の送迎バスの運行費用以下なら拠出を検討する」と回答した割合が 6 割となっており、運行費用を拠出することについて前向きに検討をしていると推察される。

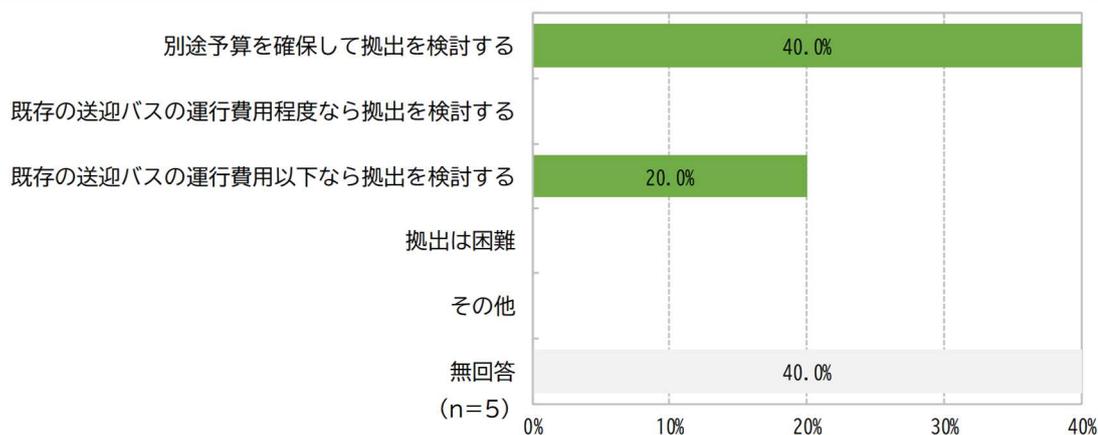


図 3-52 本格運行時に、事業者として運行費用を拠出する可能性

表 3-63 本格運行時に、事業者として運行費用を拠出する可能性

単一回答	n	%
全体	(5)	100.0%
別途予算を確保して拠出を検討する	2	40.0%
既存の送迎バスの運行費用程度なら拠出を検討する	0	0.0%
既存の送迎バスの運行費用以下なら拠出を検討する	1	20.0%
拠出は困難	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	2	40.0%

第4章 訪日外国人旅行者に対する利便性確保に関する課題の体系的整理と P&BR の持続可能性にかかる検討

4-1 訪日外国人旅行者に対する利便性確保に関する課題の整理

本実証実験では、ひらふエリアの従業員をメインターゲットと設定し、自家用車からシャトルバスへ通勤手段を変更していただくことにより、ひらふエリアの駐車場不足及び交通渋滞の改善を図り、これにより訪日外国人旅行者の利便性向上を目指すこととした。

本実証実験を通じ把握された課題を以下に示す。

(1) 行動変容に関する課題

① シフト勤務者への対応

ひらふエリアの従業員の勤務体系は、定時勤務とシフト勤務に分かれており、シャトルバスの利用者は、定時勤務の方の割合が高い結果となった。

また、定時で就業している従業員は、平日勤務が多く、8時から9時頃に出勤し17時から18時頃に退勤するパターンとなっており、本実証実験で運行したシャトルバスを利用しやすい勤務体系であった。シャトルバスの利用者数も通勤時間帯は、7時台と8時台の利用が多く、帰宅時間帯は、17時台と18時台の利用が多い結果となり、平日の利用が多い結果であった。

一方、シフト制の場合は、早朝や日中、深夜など、様々な勤務時間が確認され、本実証実験の運行ダイヤでは利用が困難であることが確認された。

また、定時勤務の方の中からも、残業のため退勤時間が確定しないことからシャトルバスの利用が困難であるとの意見が挙げられており、実際のシャトルバスの利用実績においても、往路のみの片道利用が多く確認されたことから、路線バスや自家用車の相乗りなど、他交通手段と組み合わせて利用されていると推察され、限られた便数で多様な需要を満たすことは困難であることが確認された。

② インセンティブの継続性

本実証実験では、往路利用者に対し、倶知安観光協会からご提供いただいた1,000円相当のフードチケットを配布した。シャトルバス利用者へのアンケート結果では、シャトルバスを利用したきっかけは「実証実験に興味があったから」との回答が最多となっており、「フードチケット」は回答されなかったものの、約6割の方がフードチケットを「利用する予定」と回答し、かつインセンティブとして十分であると回答した。

一方で、本格運行時にシャトルバスを利用するための条件としてインセンティブを選択した割合は

約 2 割となっており、シャトルバスの無料運行や駐車場の設置、適切な運行ダイヤなどが利用条件として挙げられた。

シャトルバス利用者において、実証実験開始以前の移動手段は「自家用車」との割合が高くなっており、また、シャトルバスを利用しなかった方においてもほぼ全員が「自家用車」で通勤していると回答している。勤務先からガソリン代として交通費を支給されていることを踏まえると、通勤手段を自家用車からシャトルバスへ転換していただくためには、きっかけとしてのインセンティブは必要であるが、交通費と継続的なインセンティブを重複して付与することは、過剰である可能性がある。

③観光事業者との連携

ひらふエリアの事業者は、冬期の従業員雇用確保に向け、夏期から募集を行っている。その際、勤務体系と公共交通機関の運行状況を鑑みると、現状で企業送迎バスの運行もしくは、自家用車での通勤を前提とすることが必要であり、企業送迎バスを運行していない事業者においては、自家用車保有者が採用条件の一つとなっている可能性がある。

採用希望者からすれば、ひらふエリアで就業するためには、自家用車が必要となってしまうことから、従業員の多くが自家用車を保有することになり、公共交通機関が利用されない負のスパイラルに陥っている。

(2)駐車場運営に関する課題

①適切な立地での駐車場用地の確保

シャトルバスを利用した方への事後アンケートにおいて、駐車場を利用した方の割合は約 4 割であり、概ね満足度も高い状況であった。

一方で、国道 5 号沿線など、ひらふエリアへ向かう途中で駐車場を設置してほしいとの意見が確認された。

本実証実験では、帰宅時に買い物や食事が可能となり、また、外国人従業員の冬道運転への不安に対応するため、中心市街地に立地しているくとさんパーク駐車場を選定したが、倶知安市街地に居住している方にとっては、ひらふエリアと反対の方向に立地しているため、利用への心理的な抵抗が生じたものと考えられる。

②駐車場運営費用の確保

倶知安町は豪雪地帯であり、冬期間に利用可能な駐車場を確保するためには、除排雪が必要となる。本実証実験では、倶知安町の委託事業と連携することで一体的に除雪を実施していただいた。

駐車場の移設や拡大を行う場合は、除排雪費用の確保が必要である。

③放置車両対策

くとさんパーク駐車場は、町内の飲食店や商店を利用する方のため、冬期間も午前 8 時から午前 2 時までの時間帯において駐車場内の一部を開放している。また今年度は、「ニセコモデル」に参画

したタクシーの休憩場所としても活用された。

本実証実験では、倶知安町が委託している除排雪事業と連携し、除排雪エリアの拡大を図り、パークアンドバスライド駐車場として運用した。除排雪は、午前 2 時から午前 8 時までの時間帯で実施するため、当該時間帯は利用禁止としていたが、自家用車を駐車し放置されることがあり、除排雪に支障を来すことがあった。

本格運用に向けては、公共駐車場を活用する場合は、このような放置車両への対策も必要である。

(3) シャトルバス運行に関する課題

① バスドライバー不足

シャトルバスの運行に際し、倶知安町内で路線バスを運行しているニセコバス(株)と道南バス(株)に運行の依頼を行った。しかしながら、道南バス(株)は、ドライバー不足により運行を引き受けいただくことができなかった。ニセコバス(株)においてもドライバー不足が深刻であったが、12 月 23 日(土)から 1 月 29 日(金)の 7 日間について、運行を引き受けいただくことができた。このため、後志管内を始め、道央圏の貸切バス事業者へ運行の依頼を行うこととし、残りの期間を三和交通(株)に引き受けいただくこととなった。

バスドライバー不足は全国的な課題であるが、ひらふエリアにおいては、路線バスの他、ひらふ無料送迎バスやニセコユナイテッドシャトル、HANAZONO 無料シャトル、くっちゃんナイト号など、観光客が利用可能なシャトルバスが複数運行しており、ドライバーの需要が高い地域である。

シャトルバスの本格運行に向けては、継続的な取り組みとなるよう、ドライバーの確保に向けた取り組みが重要である。

(4) ひらふエリアの課題

① 交通渋滞

シャトルバスの運行に際し、16 時 20 分にひらふウェルカムセンターを出発する第 4 便は、道道 343 号蘭越ニセコ倶知安線及び道道 631 号ニセコ高原比羅夫線の渋滞により大幅な遅延が発生したことから、12 月 23 日(土)から 12 月 29 日(金)までの間、24 日(日)を除く 6 日間において、第 5 便を運休した。

渋滞は、道道 343 号蘭越ニセコ倶知安線と道道 631 号ニセコ高原比羅夫線が分岐する山田交差点がボトルネックとなり、信号 1 回待ちで通過できなかった車両の滞留により、実証実験期間中、度々発生した。また、ひらふ十字街交差点においては、横断歩行者による右左折障害による渋滞も発生した。その結果、ひらふウェルカムセンターを出発してから山田交差点を通過するまでの所要時間は、最短で約 7 分であったが、12 月 29 日(金)の第 4 便では、約 36 分を要した。

渋滞の主な要因は、スキー客の帰宅や宿泊施設等の送迎車両、従業員の帰宅などによる交通需要の集中が主な要因であると推察される。

交通渋滞は、訪日観光客の満足度の低下につながるだけでなく、所要時間の増加はシャトルバス等の運行時間の増加につながることから、運行便数の減少など、運行サービスの低下に大きく影響

する。加えて、働き方改革に伴うドライバーの休息期間の確保など、バス事業者への負担も大きくなると考えられる。

このため、ひらふエリアへ流入する交通需要のマネジメントが必要である。

② 駐車場不足

ひらふエリアでは、倶知安町が管理するひらふ第1駐車場、ひらふ第2駐車場、サン・スポーツランド臨時駐車場のほか、スキー場エリアに民間事業者が管理する駐車場が整備され、主にスキー客向けに無料で開放されている。また、ひらふ第1駐車場では、2024 シーズンに有料化実証事業を実施しているほか、将来的に駐車場の再整備を検討しているなど、駐車場の混雑緩和に向けた取り組みが進められている。

一方、スキー場周辺では、宿泊施設や商業施設等の建設が進んでいるが、施設の規模や需要に見合った駐車場や乗降スペースが確保されていないと考えられる施設が見られ、施設利用者のみならず、従業員が無料駐車場を利用しており、駐車場不足の一因となっている。

今後、駐車場の立体化や集約化等の高質化が進んでいくものと考えられるが、地価や立地等を踏まえると、スキー場周辺に新たな駐車場用地を確保することは現実的ではないと考えられることから、抜本的な解決が困難である可能性がある。

表 2-1 本実証実験を通じ把握された主な課題

(1) 行動変容に関する課題	
①シフト勤務者への対応	・運行便数が限られる場合、シフト勤務者の利用が困難
②インセンティブの継続性	・費用の増加 ・勤務先から支給される交通費との重複は過剰である可能性
③観光事業者との連携	・ひらふエリアでは自家用車保有者が採用条件となっている可能性
(2) 駐車場運営に関する課題	
①適切な立地での駐車場用地の確保	・通勤経路を逸れ、勤務先から遠ざかる立地では心理的抵抗が発生する可能性
②駐車場運営費用の確保	・豪雪地帯であり、冬期間の除排雪費用の確保が必要
③駐車場の管理・運営	・放置車両が除排雪の妨げになる可能性
(3) シャトルバス運行に関する課題	
①バスドライバー不足	・観光客向けシャトルバスなど、バスの需要が高く確保が困難
(4) ひらふエリアの課題	
①交通渋滞	・スキー客や宿泊客の送迎など、需要集中により冬期間は慢性的な渋滞が発生
②駐車場不足	・宿泊施設や商業施設の駐車場不足及び従業員の自家用車通勤

4-2 課題解決に向けた施策の検討

把握された課題への対応策を以下に示す。

(1) 行動変容に関する課題と対策

① シフト勤務者への対応

課題: 運行便数が限られる場合、シフト勤務者の利用が困難

対応方針: シフト勤務者にも利用しやすい運行サービスの導入

対応策

定時勤務だけでなく、シフト勤務者が多いリゾートエリアの従業員の勤務時間に対応した専用シャトルバスの運行は、運行費用やバスドライバーの確保等の点から現実的ではない。

一方で、ひらふエリアにおいては、路線バス、観光客向けシャトルバス、企業の従業員向け送迎バスなど、多様な交通手段が多様な主体によって運行されていることから、これらを連携し、活用することが考えられる。

具体的には、ひらふエリアの従業員パスを発行し、パスの提示で上記に例示した交通手段を利用可能とし、費用は従業員を雇用する事業者が利用実績に応じて費用を負担する仕組みが考えられる。

② インセンティブの継続性

課題: 費用の増加

対応方針: 従業員の勤務先からの勧奨

対応策

パークアンドバスライドの利用に対してインセンティブを付与することは、最初のきっかけとして効果的であると考えられる。一方で、インセンティブの付与を継続することは、費用の増加につながると考えられる。また、ターゲットと考えられる自家用車通勤者は、勤務先から交通費を支給されていると考えられる。

パークアンドバスライドを本格実施した際、フリンジ駐車場までは自家用車を利用することとなるため、交通費が支給されるものと想定される。

シャトルバスが無料で運行されると想定すると、利用に対するインセンティブは不要であると考えられ、駐車場不足への対応として、勤務先からパークアンドバスライドを利用することを勧奨することが望ましいと考える。

③ 観光事業者との連携

課題: ひらふエリアでは自家用車保有者が採用条件となっている可能性

対応方針: 採用開始時期を踏まえた情報発信

対応策

ひらふエリアの観光事業者は、冬期の従業員募集に向け、夏期から募集を行っている。一方で、ひらふエリアは、俱知安市街地から公共交通で通勤可能な勤務体系が限られているため、従業員の多くが自家用車通勤や従業員向け送迎バスで通勤している。そのため、従業員向け送迎バスを運行していない観光事業者は、従業員の募集に際し、自家用車通勤を募集条件としていていると考えられるが、中には雪道に不慣れな短期労働者も存在している。

パークアンドバスライドを本格運用し、観光事業者が冬期の従業員募集を行う夏期のタイミングでパークアンドバスライドの実施概要を観光事業者に周知することができれば、自家用車通勤を募集条件としなくて済むことが可能となると考えられる。

(2) 駐車場運営に関する課題

① 適切な立地での駐車場用地の確保

課題: 通勤経路を逸れ、勤務先から遠ざかる立地では心理的抵抗が発生する可能性

対応方針: ひらふエリア手前への駐車場整備

対応策

本実証実験では、帰宅時に買い物や食事が可能となり、また、外国人従業員の冬道運転への不安に対応するため、中心市街地に立地しているくとさんパーク駐車場を選定したが、倶知安市街地に居住している方にとって、ひらふエリアと反対の方向に立地しているため、利用への心理的な抵抗が生じたものと考えられる。

具体的な意見として国道 5 号沿線との意見が挙げられているなど、駐車場の立地は、目的地への途上にあることが望ましいと考えられる。

ただし、ひらふエリアは自家用車による冬期の交通渋滞も大きな課題となっていることから、現状、ボトルネック交差点となっている山田交差点よりも市街地側に駐車場を設置しなければ、渋滞緩和への効果が限定的となる可能性があることに留意すべきである。

② 駐車場運営費用の確保

課題: 豪雪地帯であり、冬期間の除排雪費用の確保が必要

対応方針: 官民連携による運営費用の確保

対応策

倶知安町は豪雪地帯であり、冬期間に利用可能な駐車場を確保するためには、除排雪が必要となり、運営費用の確保が課題である。このため、駐車場の立地のみならず、除排雪体制の確保の重要である。

本実証実験では、倶知安町の委託事業との連携により効率的な除排雪体制を構築することができた。本格運用に際しては、本実証実験同様に町が管理する駐車場の活用など、行政による支援の活用を検討するとともに、交通渋滞の緩和や駐車場不足の解消といった地域課題解決の受益者である観光事業者による費用負担の仕組みにより、運営費用の確保を図ることが望ましいと考える。

③ 放置車両対策

課題: 放置車両が除排雪の妨げになる可能性

対応方針: 駐車場の管理者の明確化

対応策

本実証実験で使用したくとさんパーク駐車場では、夜間の放置車両により、車両付近の除雪を行うことができないため、除排雪に支障を来すことがあった。

くとさんパーク駐車場は町有地であり、一般に開放されている駐車場であることから、放置車両への対応は、対面での依頼または、車両への依頼文書の掲示を行った。幸い、駐車できない、シャトルバスが運行できないといったような影響は発生しなかったが、悪質な放置車両への対応は課題となる。

車両の運転手が長期間現れないなど、放置車両への対応が必要になった場合は、車両の所有者に対して車両の移動を要請するため、所轄である倶知安警察署へ通報することが想定されるが、明確な違法行為が確認されない限り、土地の所有者や権利者でなければ、警察が対応することは困難であると考えられる。

このため、駐車場を設置する場合、駐車スペースの使用権原や管理体制等を明確化しておくことが望ましいと考える。

(3) シャトルバス運行に関する課題

① バスドライバー不足

課題:観光客向けシャトルバスなど、バスの需要が高く確保が困難

対応方針:既存の輸送資源の活用

対応策

ひらふエリアでは、路線バスのほか、ひらふ無料送迎バスやニセコユナイテッドシャトル、HANAZONO 無料シャトル、くっちゃんナイト号などのシャトルバスが複数運行しており、大型二種免許保有者の需要が高い地域であることから、ドライバーの確保が重要な課題である。

一方で、ひらふエリアの宿泊事業者及び管理会社は、宿泊客向けの送迎車両を運行しており、エリア全体で100台以上の送迎車両を保有している。また、送迎車両のドライバーは、各宿泊施設が雇用する従業員により運行されており、外国人ドライバーも多数従事している。外国人ドライバーの多くは、国際運転免許証で運転業務を行い、乗車定員 9 人以下の車両の運転が可能であると考えられる。そのため、外国人ドライバーが大型バス等の車両を運転することはできない。

このように、ひらふエリアには、宿泊客向けの送迎車両や外国人ドライバーといった、ひらふエリア特有の輸送資源があることから、これらを活用した新たなシャトルバスの運行体制を確立する可能性があると考えられる。

運行車両は、宿泊客向けの送迎車両として利用されているワゴン車へのダウンサイジングを図るとともに、外国人ドライバーを活用することが想定される。

(4) ひらふエリアの課題

① 交通渋滞

課題:スキー客や宿泊客の送迎など、需要集中により冬期間は慢性的な渋滞が発生

対応方針:リゾートエリアへの自家用車の流入抑制

対応策

1) パークアンドバスライドの本格運用

交通渋滞の対策として、自家用車の流入を抑制することが最大の対策である。

本実証実験は、従業員を対象として実施したが、駐車場不足が顕在化している状況において、レンタカー利用者を始めとする観光客にも有効な施策であると考えられる。

観光客を対象とする際は、手荷物の移動やシャトルバスの運行サービスが利用への心理的・肉体的な抵抗になると考えられることから、渋滞ポイントに留意しつつリゾートエリアの近傍にフリッジ駐車場を確保し、運行頻度の確保や乗車時間の短縮など、一定の運行サービスの確保が必要であると考えられる。

2) 新たな軌道系交通機関の整備

コロナ禍の収束に伴い、ひらふエリアに訪れる訪日外国人旅行者は急増している。また、今後は北海道新幹線倶知安駅の開業や後志自動車道倶知安余市道路倶知安 IC の供用が予定されており、さらなる交通需要の増加が見込まれると考えられる。

特に北海道新幹線倶知安駅の開業は、大量輸送機関として大勢の利用者が見込まれ、既存の路線バスや宿泊施設による個別の送迎車両では需要に対応できない可能性がある。

一方で、現状のバスドライバー不足が抜本的に解決することは困難であると想定されるため、二次交通の確保が今後見込まれる新たな課題となっている。

このため、土地の確保や豪雪地帯での運用など検討事項は多岐に渡るが、新幹線に接続する二次交通として、索道を含む軌道系交通等の整備も検討する必要があると考えられる。

3) ボトルネック交差点对策

ひらふエリアにおける冬期の慢性的な渋滞のボトルネック交差点は山田交差点であり、スキー場方面から花園方面へ左折する車両により交通容量の低下を招いている。

具体的な対策としては、左折レーンの整備や案内標識の変更、信号現示改良等の実施が考えられる。

また、山田交差点の近傍には「山田交差点」停留所があり、路線バスや一部のシャトルバスが乗降を行っているが、バスベイが設置されておらず、また交差点流入部に停留所が設置されているため、渋滞悪化の一因となっている可能性がある。このため、バスベイの整備や停留所位置の見直し等の対策が考えられる。

② 駐車場不足

課題: 宿泊施設や商業施設の駐車場不足及び従業員の自家用車通勤

対応方針: フリンジ駐車場の整備

対応策

スキー場周辺では、宿泊施設や商業施設等の建設が進んでいるが、施設の規模や需要に見合った駐車場や乗降スペースが確保されていないと考えられる施設が見られ、施設利用者のみならず、従業員が無料駐車場を利用しており、駐車場不足の一因となっている。

今後、駐車場の立体化や集約化等の高質化が進んでいくものと考えられるが、地価や立地等を踏まえると、スキー場周辺に新たな駐車場用地を確保することは現実的ではないと考えられる。

このため、駐車需要に対応するためには、駐車場をリゾートエリアから離れた場所に整備し、フリンジ駐車場として運用し、リゾートエリアへアクセスするシャトルバスの運行が解決策になると考える。

第5章 関係者によるWGの開催・運営

5-1 第1回 ニセコ訪日外国人旅行者利便性調査ワーキンググループ

5-1-1 開催日時

令和5年10月3日(火) 10:00~12:00

5-1-2 開催場所

倶知安町役場 2階会議室（倶知安町北1条東3丁目）

5-1-3 議事内容

1. 開会挨拶（北海道運輸局交通政策部長 蹴揚 秀男）
2. 出席者紹介
3. 議事
 - (1) 「訪日外国人旅行者に対する利便性確保調査」の概要について
 - (2) ニセコエリア内への自動車流入抑制を目的とした「パークアンドバスライドシステム」の導入に向けた検討・実証について
 - (3) P&BRの利用者へのアンケート調査について
 - (4) 訪日外国人旅行者に対する利便性確保に関する課題について
4. 今後のスケジュール
5. 閉会

5-2 第2回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ

5-2-1 開催日時

令和5年12月11日(月) 付議

5-2-2 開催場所

メールによる書面協議

5-2-3 議事内容

1. 議事
 - (1) 実証実験実施概要について
 - (2) 実証実験の周知について

5-3 第3回 ニセコ訪日外国人旅行者利便性調査ワーキンググループ

5-3-1 開催日時

令和6年2月13日(火) 10:00~12:00

5-3-2 開催場所

倶知安町保健福祉会館 会議室（倶知安町北3条東4丁目）

5-3-3 議事内容

1. 開会挨拶（北海道運輸局交通政策部次長 久原 賢一）
2. 出席者紹介
3. 議事
 - (1) P&BR 実証実験の結果について
 - (2) アンケート調査の実施及び結果について
 - (3) 実証実験を通じて把握されたひらふエリアの課題について
 - (4) まとめ
4. 今後のスケジュール
5. 閉会挨拶（北海道運輸局交通政策部長 蹴揚 秀男）