

北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画(素案)

資料編

小 樽 市

平成29年3月

目 次

1 アンケート調査結果	1
1-1 市民・事業者アンケート調査	1
1-2 新小樽（仮称）駅周辺への出店アンケート調査	26
2 新幹線駅における土地利用事例	33
2-1 類似事例の選定	33
2-2 新幹線駅における土地利用の事例	36
2-3 土地利用計画のゾーンイメージ	45
3 駅舎の事例等	46
3-1 駅舎の附帯施設整備事例	46
3-2 駅舎デザインの事例	47
3-3 新小樽（仮称）駅の顔づくりの要素の抽出	57
4 2次交通対策事例の応用検討	64
4-1 事例調査の概要	64
4-2 2次交通対策の事例	65
4-3 事例調査の整理と小樽市への応用	83
5 ソフト対策事例の応用検討	87
5-1 事例調査の概要	87
5-2 ソフト対策の事例	89
5-3 事例調査の整理と小樽市への応用	111

1 アンケート調査結果

1-1 市民・事業者アンケート調査

(1) アンケート調査の概要

1) アンケート調査票

①市民アンケート調査

北海道新幹線・新小樽（仮称）駅に関するアンケート調査

ーアンケート調査への御協力をお願いー

市民の皆様におかれましては、市政に対する日頃からの御理解と御協力に厚くお礼申し上げます。

このアンケート調査は、小樽市が北海道新幹線・新小樽（仮称）駅まちづくり計画の策定に当たって参考とするため実施するものです。調査に当たっては、市内在住 18 歳以上の方のうち、2,000 人を無作為に選ばせていただきました。お忙しいところ誠に恐縮ですが、御協力くださいますようお願いいたします。

また、調査結果は全て統計的に処理されます。回答個別の情報につきましては、第三者への開示、提供は行いません。

お答えいただいた本アンケート調査票は、平成 26 年 9 月 30 日（火）までに、同封した返信用封筒に同封の上返信くださるよう、よろしくお願いいたします。

平成 26 年 9 月

小樽市総務部新幹線・高速道路推進室

TEL 0134-32-4111 内線 275・269

- 御回答は、各質問文に沿って、内の当てはまる番号を○で囲むか、内に語句等を記入してください。

- 調査の実地（配布・回収・分析）は、下記の調査機関に委託しております。

【問い合わせ先】株式会社ドーコン 総合計画部 担当：生沼、朝倉

TEL：011-801-1555 FAX：011-801-1556

北海道新幹線及び新小樽（仮称）駅について

北海道新幹線は、新青森駅（青森市）と札幌駅（札幌市）の延長約 360km を結ぶ整備新幹線です。そのうち、新青森駅と新函館北斗駅は平成 27 年度末の完成を目指し工事が進められています。また、新函館北斗駅から札幌駅までの工事実施計画が平成 24 年 6 月に認可され、同年、着工されています。

起終点の駅の間には、9 つの駅（道内 7 駅）の設置が計画されており、新小樽（仮称）駅は天神地区に設置されます。新小樽（仮称）駅を含む札幌駅までの区間は、平成 47 年度までに完成する予定です（平成 26 年 8 月現在）。

【北海道新幹線の概要】

- ・ 区間：青森市ー札幌市
- ・ 延長：360km

札幌からの所要時間比較		
行先	新幹線利用	(比較) 航空機利用
函館	1 時間 13 分	約 2 時間 30 分
青森	2 時間 7 分	約 2 時間 50 分
東京	5 時間 1 分	約 3 時間 30 分



出典／所要時間は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構パンフレットより

■新小樽（仮称）駅の位置



問1 北海道新幹線について伺います。

問1-1 新幹線開業に対する関心はありますか？

1. ある 2. どちらかといえばある 3. どちらともいえない 4. どちらかといえばない 5. ない

問1-2 新幹線が札幌まで開業したときの利用頻度はどれくらいになると思いますか？（新小樽（仮称）駅から札幌方面又は東京方面への予想される利用頻度をお答えください）

1. よく利用する（月1回以上）と思う 2. ある程度利用する（年数回程度）と思う
3. たまに利用する（数年に1回程度）と思う 4. 利用しないと思う

問1-3 問1-2で1～3と回答した方に伺います。新幹線が開業した場合の利用目的を教えてください。（当てはまるもの1つだけに○）

1. 通勤・通学 2. 出張 3. 買物
4. 旅行 5. 通院 6. 帰省・親類の訪問
7. その他（ ）

問1-4 問1-2で4と回答した方に伺います。新幹線を利用しないと思う理由について教えてください。（当てはまるもの1つだけに○）

1. 運賃が高そうだから 2. 新幹線駅までのアクセスが良くないから
3. 飛行機の方が目的地に早く着くから 4. 便数が少なくなりそうだから
5. 新幹線を使うほど遠出する機会が余りないから
6. その他（ ）

問 1-5 新幹線の開業で期待することは何ですか？（当てはまるものを最大で3つまでに○）

1. 新駅周辺地域の活性化	2. 観光客の増加など交流人口の拡大
3. 新駅までのアクセスの充実	4. 企業の誘致等による地域振興
5. 出張や旅行などの利便性の向上	6. 人口の増加
7. 通勤・通学圏の拡大	8. 特になし
9. その他（ ）	

問 2 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想について伺います。

小樽市では、平成18年12月に「北海道新幹線 新小樽（仮称）駅周辺整備構想」を策定しています。この構想は、新幹線を生かしたまちづくりに向け、新駅周辺地域の土地利用構想や新幹線を生かすための機能整備などについて検討したものであり、この構想を基に、今後市民の皆様の御意見を伺いながらまちづくり計画を策定していく予定です。

問 2-1 構想では新駅周辺地域の土地利用計画として、下記の整備を検討することとしています。この中で、あなたが重要だと思うものは何ですか？（当てはまるものを最大で3つまでに○）

1. 河川環境整備	2. 国道・道道の景観整備
3. 駅前広場、駐車場の整備	4. 新駅周辺への企業誘致
5. 公共プラザなどの整備	6. 福祉医療施設の立地誘導
7. 高層住宅の立地誘導	8. 保養型の高級住宅地の整備
9. 特になし	
10. その他（ ）	

問 2-2 構想では新幹線の効果を高めるために駅舎や駅前に下記の機能の整備を検討しています。この中で充実させてほしい機能は何ですか？（当てはまるものを最大で3つまでに○）

1. 新駅利用者の待合空間の整備	2. 観光情報収集・提供機能の充実
3. 物産展示・販売施設の整備	4. 飲食・売店等サービス施設の整備
5. バス・タクシー等ターミナル機能の整備	6. 駐車場・自家用車乗降場の整備
7. レンタカーの確保	8. 特になし
9. その他（具体的に ）	

問 2-3 新幹線開業に合わせて、取り組むべきまちづくりの方向性としてあなたが重要だと思うものを教えてください。（当てはまるものを1つに○）

1. 観光客誘致の取組	2. 新駅からの交通アクセスの充実
3. 新駅周辺の新たなまちづくり	4. 市内中心市街地の活性化
5. 移住促進など人口増加対策の強化	6. 特になし
7. その他（ ）	

「北海道新幹線 新小樽（仮称）駅周辺整備構想」を詳しく知りたい方は、インターネットで御覧になれます。

⇒アドレスを入力

<http://www.eitr.otaru.lg.jp/sisei-tokei/koso-keikaku/keikaku-itiran/suisinshitu/sinkansen/>

⇒検索サイトを利用

新小樽駅周辺整備構想

検索

問３ 北海道新幹線新小樽（仮称）駅開業に向けた取組について伺います。

問 3-1 新幹線開業に向けて、官民が一体となって新たに取り組むべきと思われることは何ですか？（当
てはまるもの1つに○）

1. 小樽の地域特性を生かした新たな特産品の開発
2. 小樽をPRするための新たな「ゆるキャラ」の開発
3. 小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発
4. 地域の魅力を生かした新たな食事メニューの開発
5. 小樽の魅力をPRするための新駅の名称の検討
6. その他（ ）

問 3-2 新幹線開業に向けて、あなた自身が参加したいと思う活動は何ですか？（当てはまるもの1つに○）

1. ボランティアガイドなど観光客へのおもてなし向上に向けた活動
2. 観光客を誘致するための各種イベントへの参加
3. 美化運動など地域の景観向上に向けた活動
4. 様々なメディアを用いて小樽の魅力を発信する活動
5. その他（ ）

問3-3 新幹線と小樽のまちづくりに関する御意見・御要望等がありましたら、御記入ください。

--

問4 最後に、あなた自身についてお答えください。

- 【性別】 1. 男性 2. 女性
- 【年代】 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代
5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上
- 【住所】 1. 北西部地区（蘭島・忍路・桃内・塩谷・オタモイ・幸・長橋・旭町・祝津・赤岩・高島）
2. 東南部地区（桜・船浜町・朝里・新光・望洋台・新光町・朝里川温泉・張碓町・
春香町・桂岡町・銭函・見晴町・星野町）
3. 中部地区（上記以外の住所）

アンケートは以上です。

御協力ありがとうございました。御記入済みのアンケート調査票は、返信用封筒に入れ、9月30日(火)までに投函してください。切手は不要です。

②事業者アンケート調査

北海道新幹線・新小樽（仮称）駅に関するアンケート調査

—アンケート調査への御協力をお願い—

市内事業者の皆様におかれましては、市政に対する日頃からの御理解と御協力に厚くお礼申し上げます。

このアンケート調査は、小樽市が北海道新幹線・新小樽（仮称）駅まちづくり計画の策定に当たって参考とするため実施するものです。お忙しいところ誠に恐縮ですが、御協力くださいますようお願いいたします。

また、調査結果は全て統計的に処理されます。回答個別の情報につきましては、第三者への開示、提供は行いません。

本アンケート調査のお答えは、同封した回答用紙に記入の上、平成 26 年 11 月 19 日（水）までに、FAXにて返信くださるよう、よろしくお願いいたします。

平成26年11月

小樽市総務部新幹線・高速道路推進室

TEL 0134-32-4111 内線 275・269

- 御回答は、各質問文に沿って、同封した回答用紙に番号や語句等を記入してください。
- 調査の現地（回収・分析）は、小樽市が下記の調査機関に委託しております。

【問い合わせ先】株式会社ドーコン 総合計画部 担当：生沼、朝倉

TEL : 011-801-1555 FAX : 011-801-1556

北海道新幹線及び新小樽（仮称）駅について

北海道新幹線は、新青森駅（青森市）と札幌駅（札幌市）の延長約 360km を結ぶ高速鉄道路線です。そのうち、新青森駅と新函館北斗駅は平成 27 年度末の完成を目指し工事が進められています。また、新函館北斗駅から札幌駅までの工事実施計画が平成 24 年 6 月に認可され、同年、着工されています。

起終点の駅の間には、9つの駅（道内7駅）の設置が計画されており、新小樽（仮称）駅は天神地区に設置されます。新小樽（仮称）駅を含む札幌駅までの区間は、平成47年度までに完成する予定です（平成26年8月現在）。

【北海道新幹線の概要】

- ・区間：青森市～札幌市
- ・延長：360km

行先	新幹線利用	(比較) 航空機利用
函館	1 時間 13 分	約 2 時間 30 分
青森	2 時間 7 分	約 2 時間 50 分
東京	5 時間 1 分	約 3 時間 30 分



資料：鉄道局鉄道建設・運輸施設整備支援機構パンフレット

※ 整備後の所要時間は交通政策審議会「整備新幹線小委員会資料」J 東日本プレスリリース、平成 24 年 3 月時刻表を基に算出。(新函館北斗・札幌間を最高速 260km/h で運行する速達式で試算。)

※ 航空機の所要時間は主要駅から空港への移動、空港から主要駅への移動を含む。

■新小樽（仮称）駅の位置



問 1 北海道新幹線について伺います。

問 1-1 新幹線開業に対する関心はありますか。

1. ある 2. どちらかといえばある 3. どちらともいえない 4. どちらかといえばない 5. ない

問 1-2 新幹線が札幌まで開業したときの貴事業所の利用頻度はどれくらいになると思いますか？（新小樽（仮称）駅から札幌方面又は東京方面への予想される利用頻度をお答えください）

1. よく利用する（月 1 回以上）と思う 2. ある程度利用する（年 3 回程度）と思う
3. たまに利用する（年 1 回程度）と思う 4. 利用しないと思う

問 1-3 問 1-2 で 4 と回答した方に伺います。新幹線を利用しないと思う理由について教えてください。（当てはまるもの 1 つだけ）

1. 運賃が高そうだから 2. 新幹線駅までのアクセスが良くないから
3. 飛行機の方が目的地に早く着くから 4. 便数が少なくなりそうだから
5. 新幹線を使うほど遠出する機会が余りないから
6. その他（ ）

問 1-4 新幹線の開業で、（経営上）期待することは何ですか。（当てはまるもの 3 つまで）

1. 観光客の増加 2. 企業・顧客との新たな取引や取引増加
3. 出張の形態が宿泊から日帰りに変わり経費が削減できる
4. 人や情報の流れが活発になり、新事業や新商品への取組に良い影響を与える
5. 雇用確保がしやすくなる 6. 営業、商談、マーケティング活動がしやすくなる
7. 特になし 8. その他（ ）

問2 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想について伺います。

小樽市では、平成18年12月に「北海道新幹線 新小樽（仮称）駅周辺整備構想」を策定しています。この構想は、新幹線を生かしたまちづくりに向け、新駅周辺地域の土地利用構想や新幹線を生かすための機能整備などについて検討したものであり、この構想を基に、今後皆様の御意見を伺いながらまちづくり計画を策定していく予定です。

問2-1 構想では新駅周辺地域の土地利用計画として、下記の整備を検討することとしています。この中で重要だと思うものは何ですか？（当てはまるもの3つまで）

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1. 河川環境整備 | 2. 国道・道道の景観整備 |
| 3. 駅前広場、駐車場の整備 | 4. 新駅周辺への企業誘致 |
| 5. 公共プラザなどの整備 | 6. 福祉医療施設の立地誘導 |
| 7. 高層住宅の立地誘導 | 8. 保養型の高級住宅地の整備 |
| 9. 特になし | 10. その他（ ） |

問2-2 構想では新幹線の効果を高めるために駅舎や駅前に下記の機能の整備を検討しています。この中で充実させてほしい機能は何ですか？（当てはまるもの3つまで）

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. 新駅利用者の待合空間の整備 | 2. 観光情報収集・提供機能の充実 |
| 3. 物産展示・販売施設の整備 | 4. 飲食・売店等サービス施設の整備 |
| 5. バス・タクシー等ターミナル機能の整備 | 6. 駐車場・自家用車乗降場の整備 |
| 7. レンタカーの確保 | 8. 特になし |
| 9. その他（具体的に | ） |

問2-3 新幹線開業に合わせて、取り組むべきまちづくりの方向性として重要だと思うものを教えてください。（当てはまるもの1つだけ）

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. 観光客誘致の取組 | 2. 新駅からの交通アクセスの充実 |
| 3. 新駅周辺の新たなまちづくり | 4. 市内中心市街地の活性化 |
| 5. 移住促進など人口増加対策の強化 | 6. 特になし |
| 7. その他（ | ） |

「北海道新幹線 新小樽（仮称）駅周辺整備構想」を詳しく知りたい方は、インターネットで御覧になれます。

⇒アドレスを入力

<http://www.city.otaru.lg.jp/sisei-tokei/koso-keikaku/keikaku-itiran/suisinshitu/sinkansen/>

⇒検索サイトを利用

新小樽駅周辺整備構想

検索

問 3-1 新幹線開業に向けて、官民が一体となって新たに取り組むべきと思われることは何ですか？（当てはまるもの１つだけ）

1. 観光客に対するプロモーション・誘致活動
2. 観光客の満足度向上への取組
3. 北海道新幹線沿線の各駅周辺エリアでの情報収集や他企業との連携・交流の活性化
4. 取引先や顧客の流出の防止
5. 広域での求人活動
6. 他地域からの参入、競争力激化対策
7. 特になし
8. その他（ ）

回答用紙に御記入ください。

【区分】	1. 本社（本部）	2. 支社（支部）	3. その他（ ）
【業種】	1. 製造業 4. 飲食・宿泊業 7. 不動産業 10. 教育・学習支援業	2. 建設業 5. 金融・保険業 8. 運輸業 11. その他（ ）	3. 卸売業・小売業 6. 医療・福祉 9. 情報通信業
【従業員数】	貴事業所（ ）人		
【住所】	1. 北西部地区（蘭島・忍路・桃内・塩谷・オタモイ・幸・長橋・旭町・祝津・赤岩・高島） 2. 東南部地区（桜・船浜町・朝里・新光・望洋台・新光町・朝里川温泉・張碓町・春香町・桂岡町・銭函・見晴町・星野町） 3. 中部地区（上記以外の住所）		

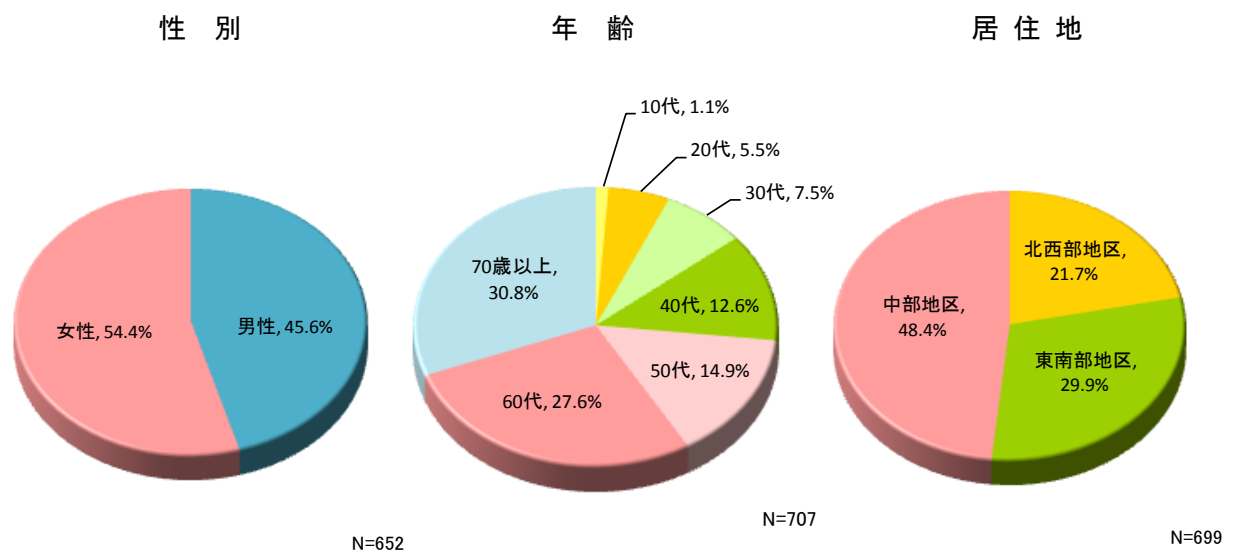
御協力ありがとうございました。御回答は同封の回答用紙に記入の上、11月28日（金）までにFAXにて返送してください。

2) 調査概要

①市民アンケート調査

- ・対象者／小樽市在住の18歳以上から、階層別は無作為抽出した2,000人を対象とする。
- ・実施方法／郵送による配布・回収
- ・実施時期／平成26年9月17日～30日
- ・配布数／2,000票（住民基本台帳からの無作為抽出）
- ・回収数／723票（回収率36.2%）

【回答者の属性】



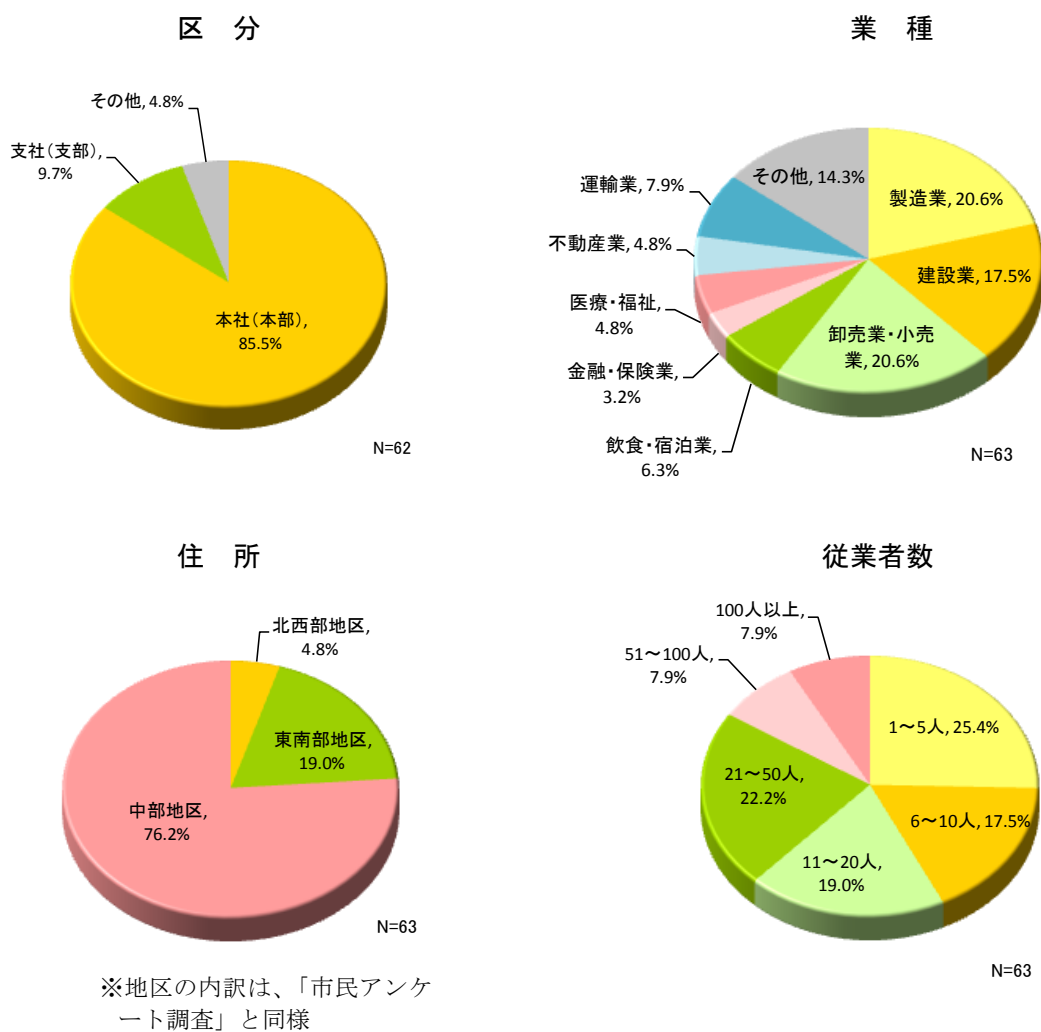
居住地の区分

北西部地区：蘭島・忍路・桃内・塩谷・オタモイ・幸・長橋・旭町・祝津・赤岩・高島
 東南部地区：桜・船浜町・朝里・新光・望洋台・新光町・朝里川温泉・張碓町・春香町・
 桂岡町・銭函・見晴町・星野町
 中部地区：上記以外の住所

②事業者アンケート調査

- ・対象者／小樽市内事業者
- ・実施方法／経済団体を通して配布・FAXによる回収
- ・実施時期／平成26年11月1日～19日（12月5日まで延長）
- ・配布数／1,740票
- ・回収数／64票（回収率3.7%）

【回答事業者の属性】



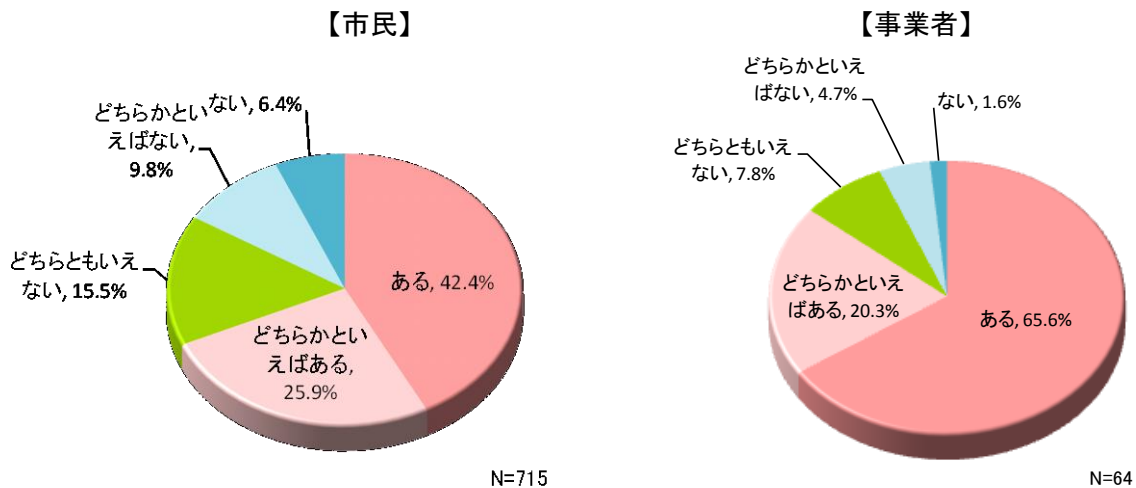
※事業者アンケートについては、回収が64票、回収率が3.7%と低く、傾向分析は難しいため、参考結果とする。

(2) アンケート調査結果

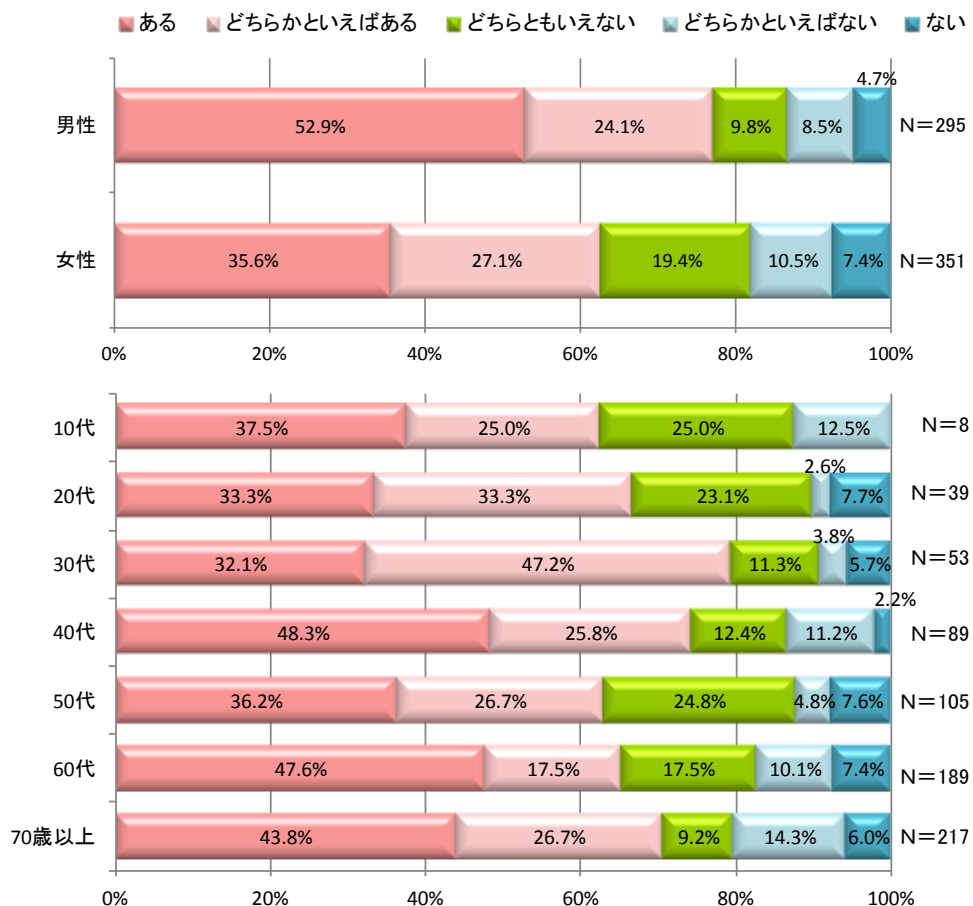
1) 開業への関心

市民は全体の約7割、事業者は全体の8割以上が「関心あり」または「どちらかといえば関心あり」であった。

また、女性よりも男性の方が「関心あり」の割合が多く、年代別にみると、30代・40代が「関心あり」または「どちらかといえば関心あり」の割合が他の年代よりも多い。一方、60代・70歳以上は関心が「ない」または「どちらかといえばない」の割合が約2割と他の年代よりも関心が低い。



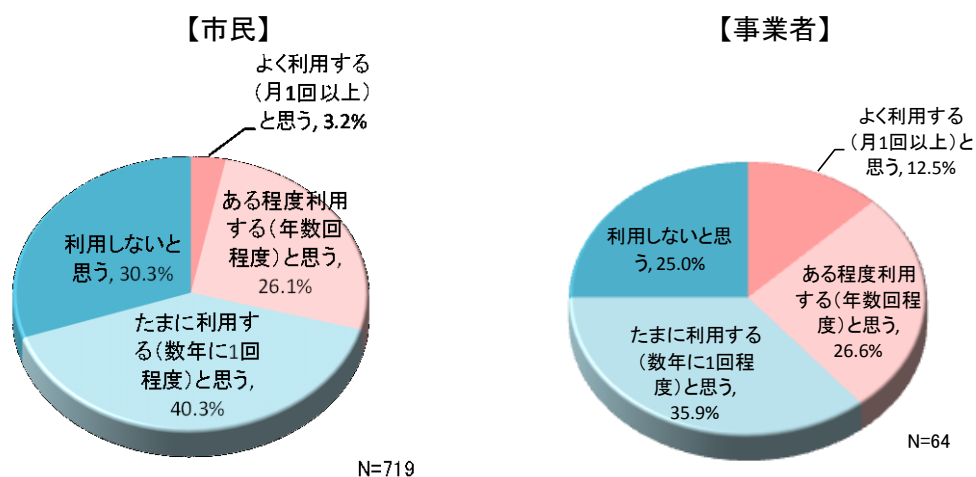
【市民アンケートの性別・年代別集計】



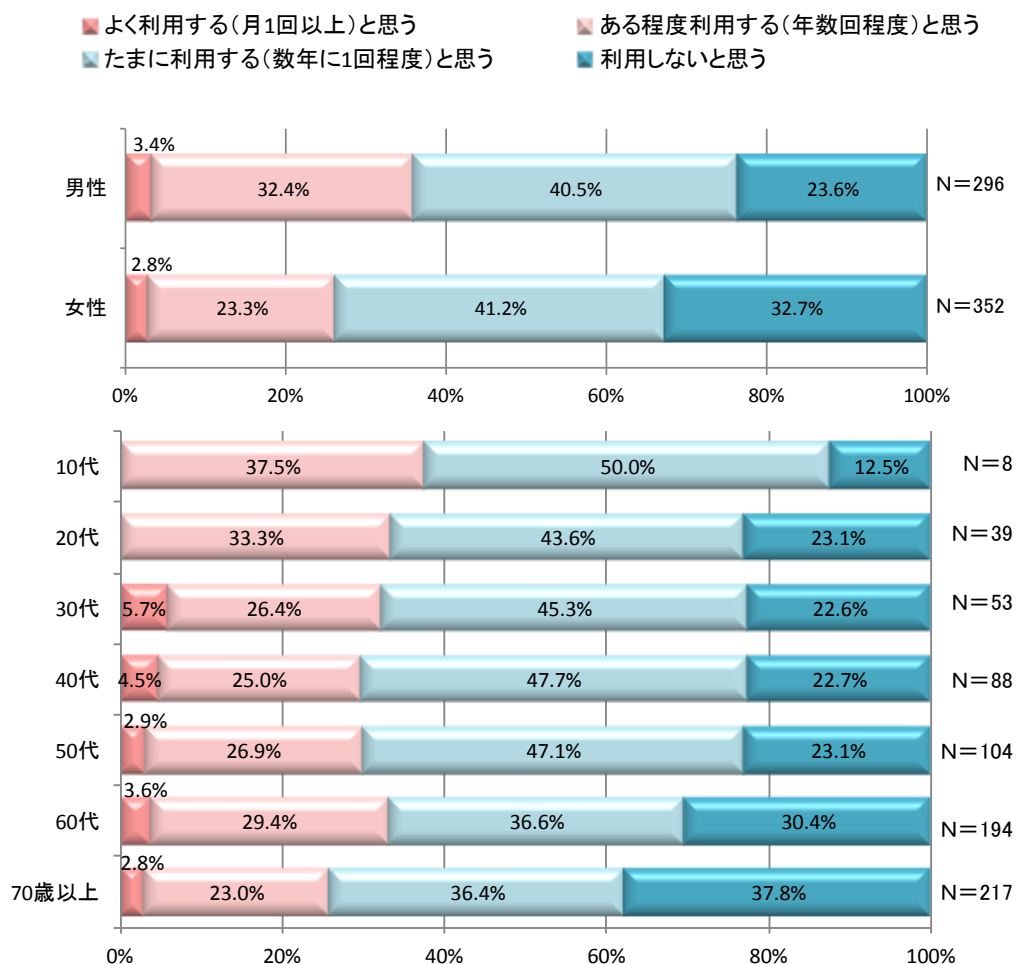
2) 利用頻度

市民は全体の約3割、事業者は全体の約4割が「よく利用する」または「ある程度利用する」であった。

市民の性別でみると、男性の方が「ある程度利用する」が多い。年代別にみると、30代・40代は他の年代に比べると「よく利用する」が多く、反対に60代・70歳以上は「利用しないと思う」が3割以上と他の年代よりも多い。



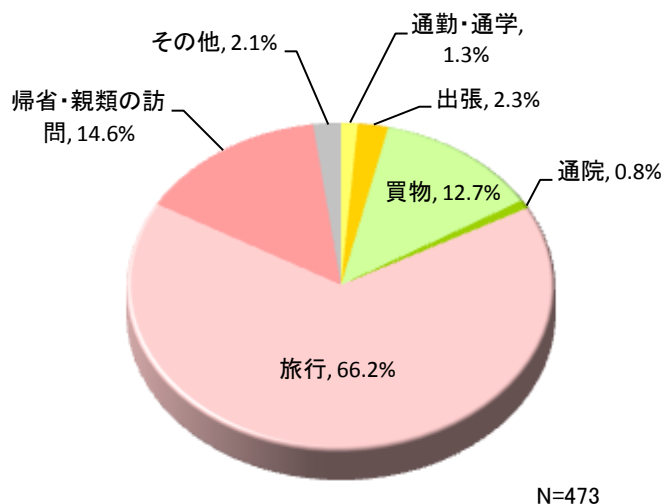
【市民アンケートの性別・年代別集計】



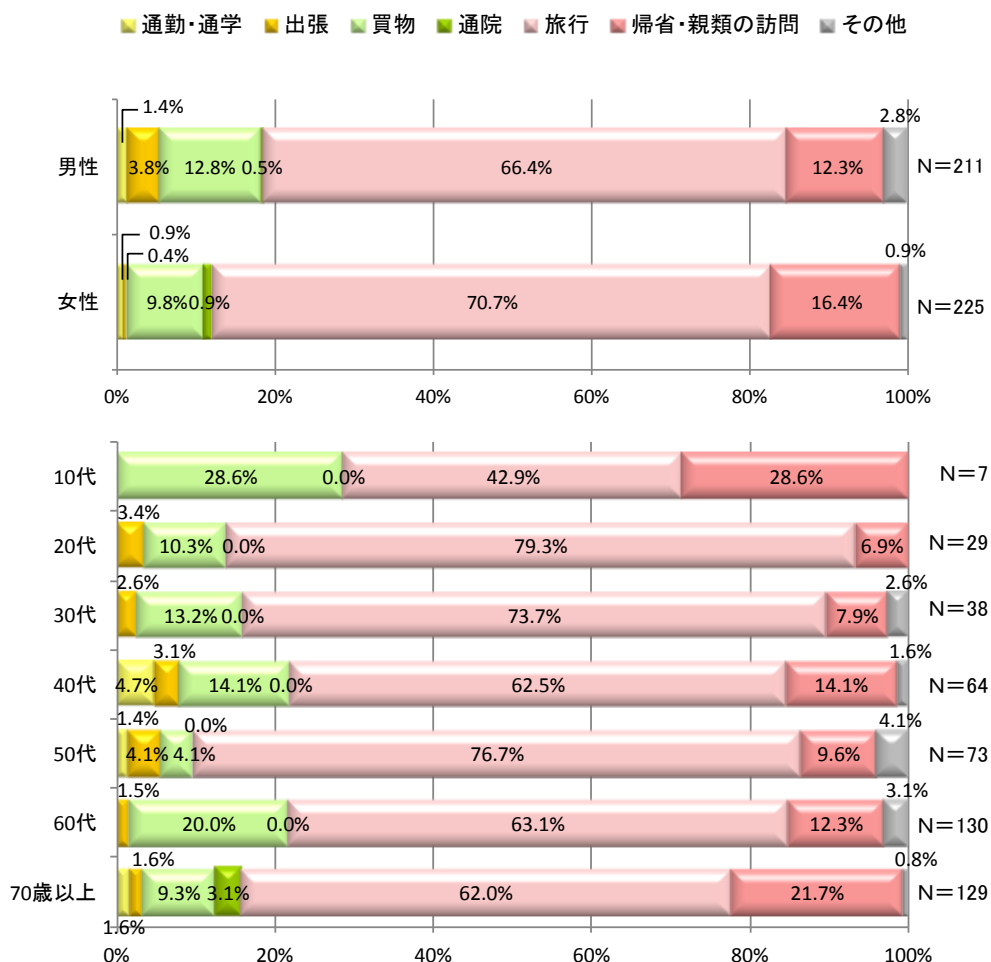
3) 利用する目的（市民のみ）

利用目的では「旅行」が全体の 66.2%と最も多く、「帰省・親類の訪問」の 14.6%と合わせると全体の約 8 割を占める。

性別で見ると、男性は「出張」の利用目的があり、女性の方が「旅行」または「帰省・親類の訪問」の割合が多い。年代別にみると、10 代・60 代は「買物」が他の年代と比べると多く、10 代・70 歳以上は「帰省・親類の訪問」の割合が多い。



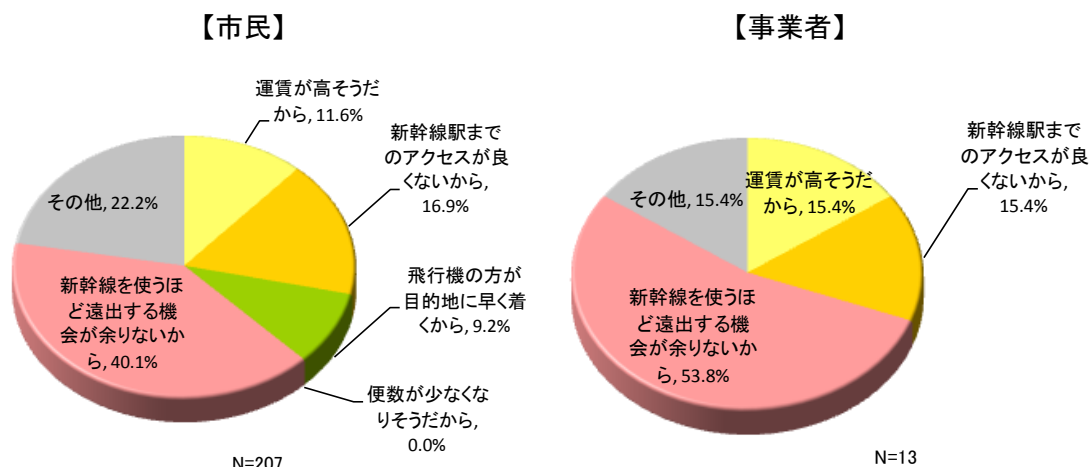
【性別・年代別集計】



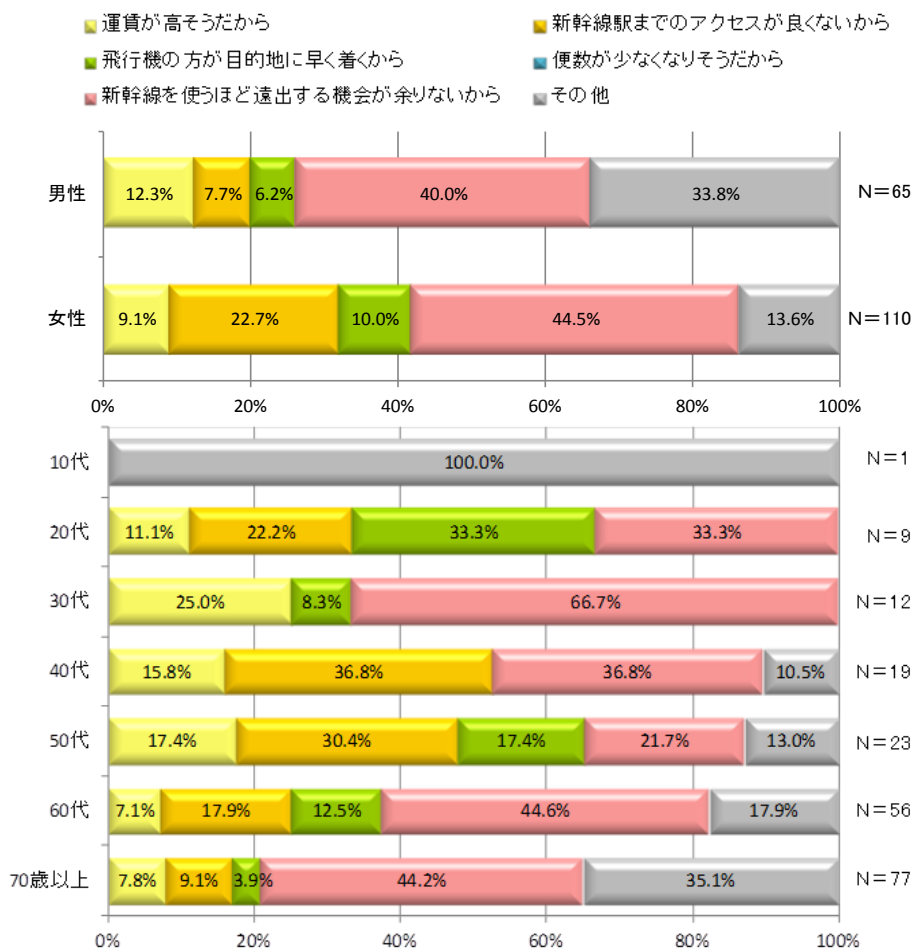
4) 利用しないと思う理由

利用しないと思う理由については、「新幹線を使うほど遠出する機会が余りないから」が市民は40.1%、事業者は53.8%と最も多い。

市民の性別でみると、女性は「新幹線駅までのアクセスが良くないから」が22.7%と全体の割合よりも多い。また、年代別にみると、20代は「飛行機の方が目的地に早く着くから」、30代は「運賃が高そうだから」と「新幹線を使うほど遠出する機会が余りないから」、40代・50代は「新幹線駅までのアクセスが良くないから」がそれぞれ全体の割合よりも多い。



【市民アンケートの性別・年代別集計】



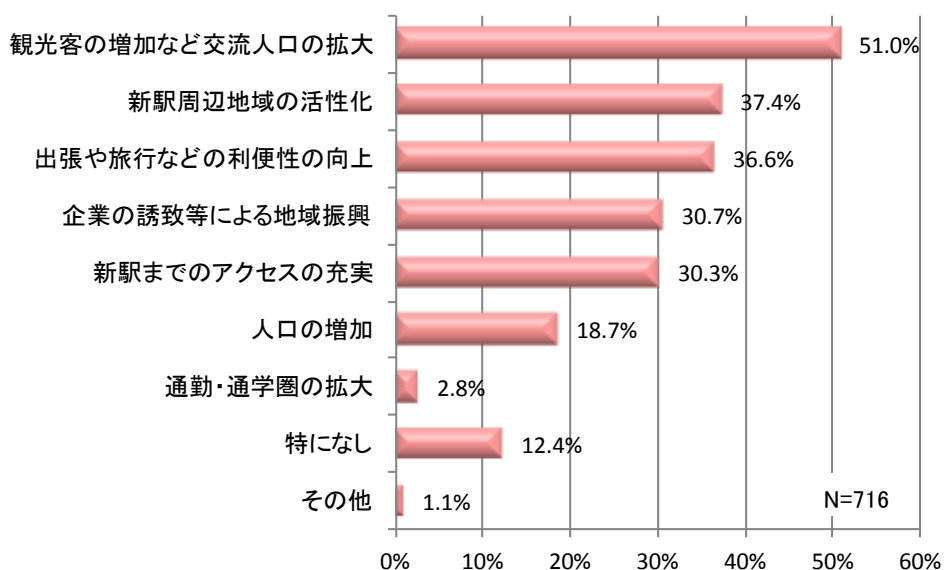
5) 新幹線への期待

【市民】

市民の期待する点は「観光客の増加など交流人口の拡大」が過半数を超えている。また「新駅周辺地域の活性化」と「出張や旅行などの利便性の向上」が4割近く、多くなっている。

性別でみると、女性よりも男性の方が「観光客の増加など交流人口の拡大」の割合が大きい。

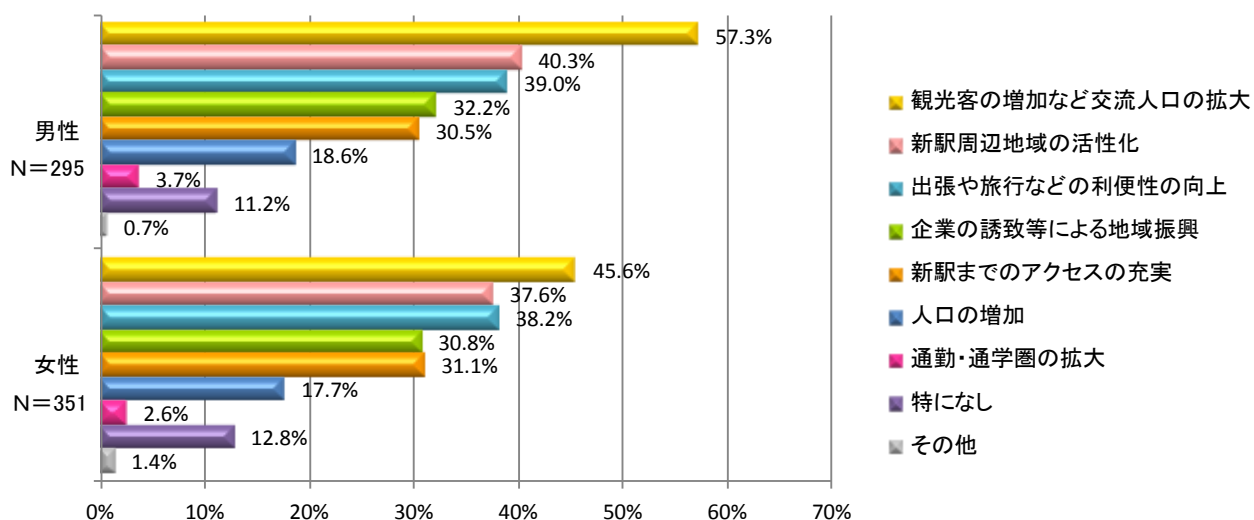
年代別でみると、20代・30代は「出張や旅行などの利便性の向上」が多く、20代は64.1%、30代は57.7%となっている。



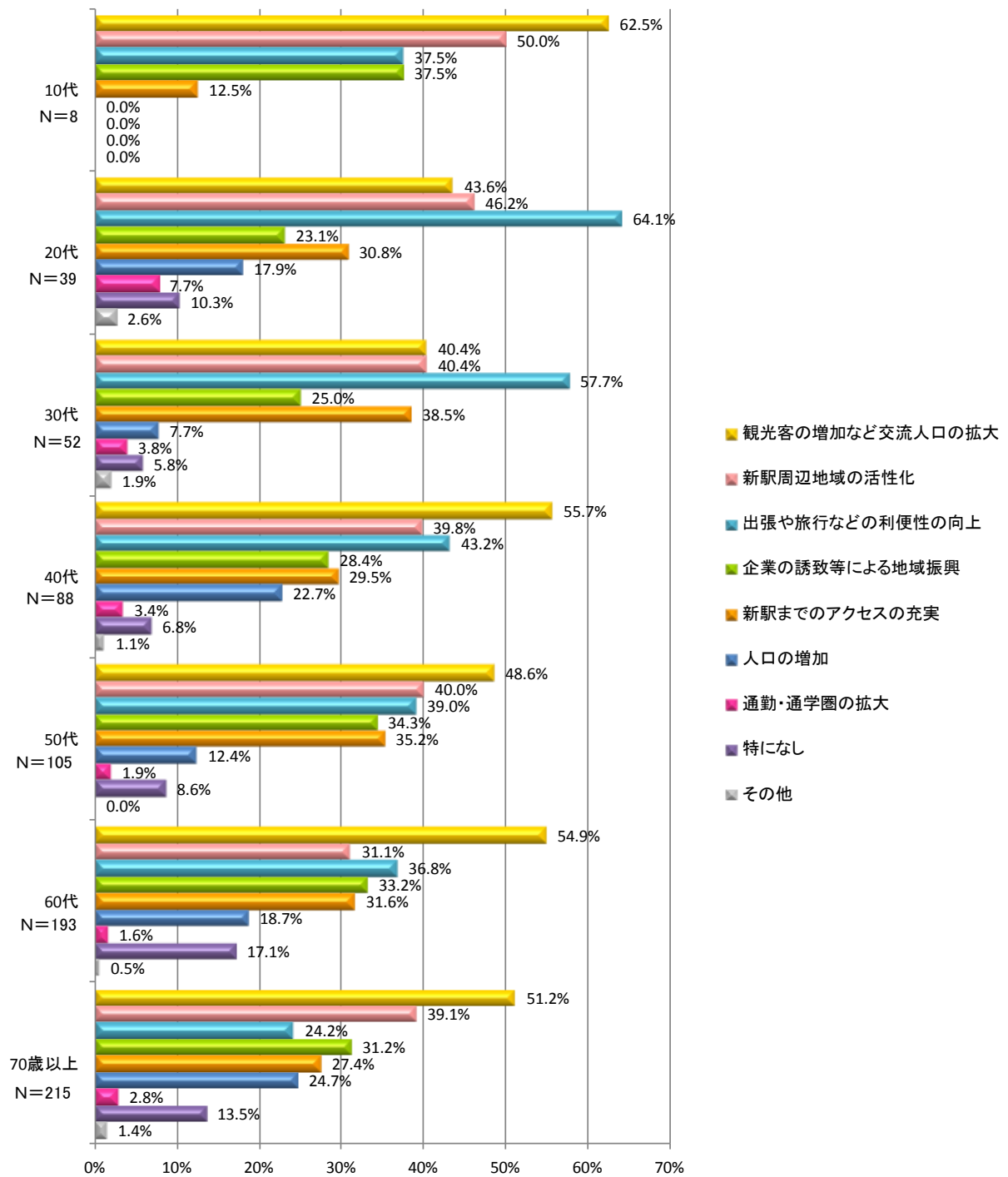
※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

※新駅…新小樽（仮称）駅

【市民アンケートの性別集計】



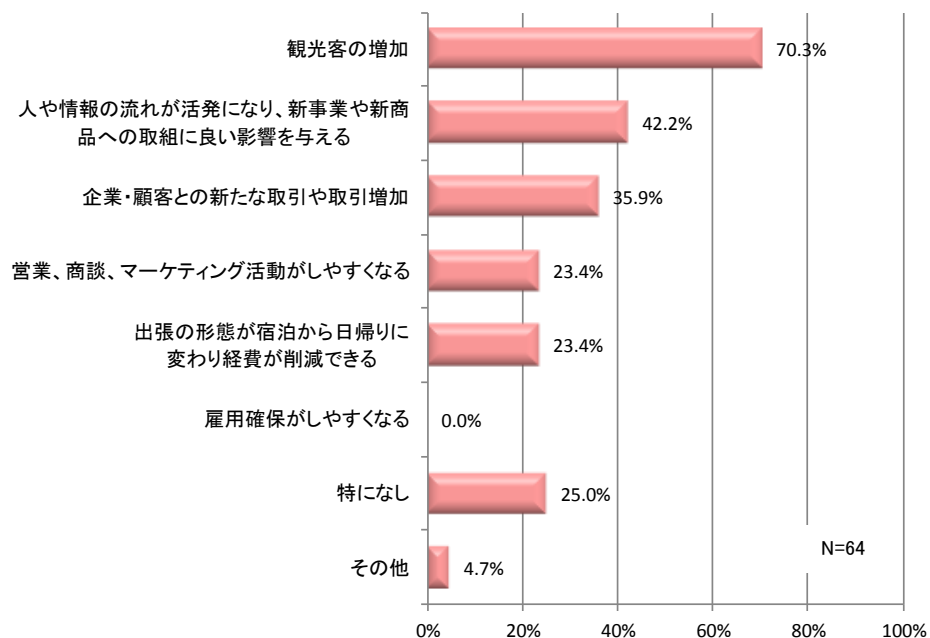
【市民アンケートの年代別集計】



※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

【事業者】

事業者の期待する点は「観光客の増加」が70.3%と最も多く、次いで「人や情報の流れが活発になり、新事業や新商品への取組に良い影響を与える」が42.2%、「企業・顧客との新たな取引や取引増加」が35.9%である。



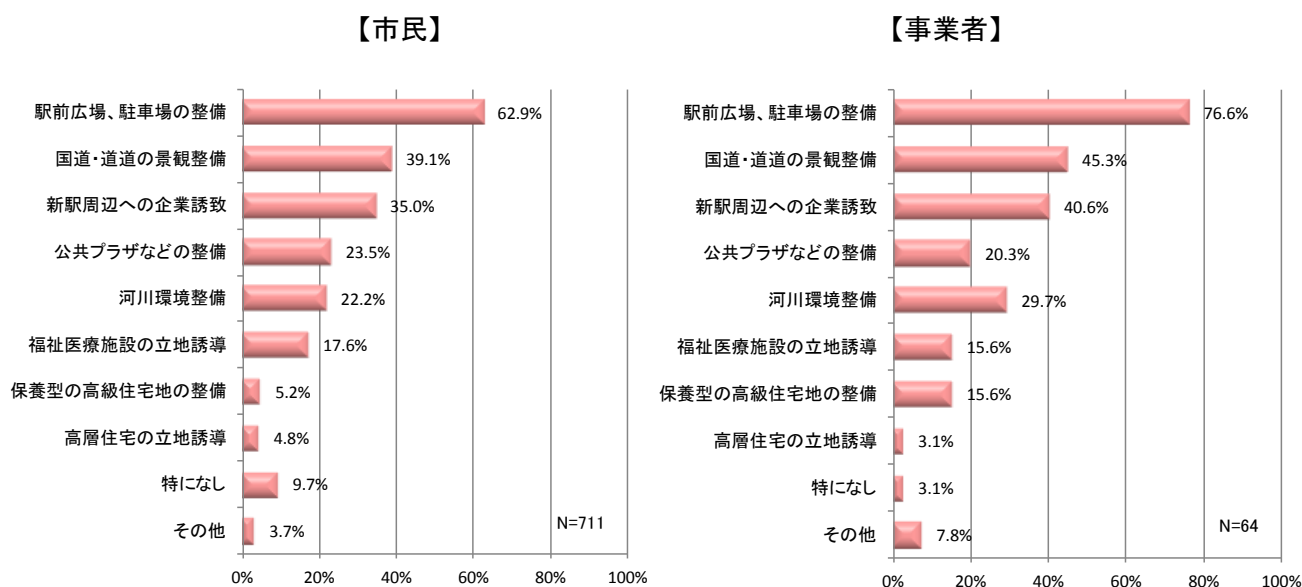
※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

6) 構想における新駅周辺地域の土地利用計画で重要だと思うもの

新駅周辺地域の整備で重要なものは、「駅前広場、駐車場の整備」が、市民は 62.9%、事業者は 76.6%と最も多い。次いで、市民・事業者ともに「国道・道道の景観整備」、「新駅周辺への企業誘致」が続いている。

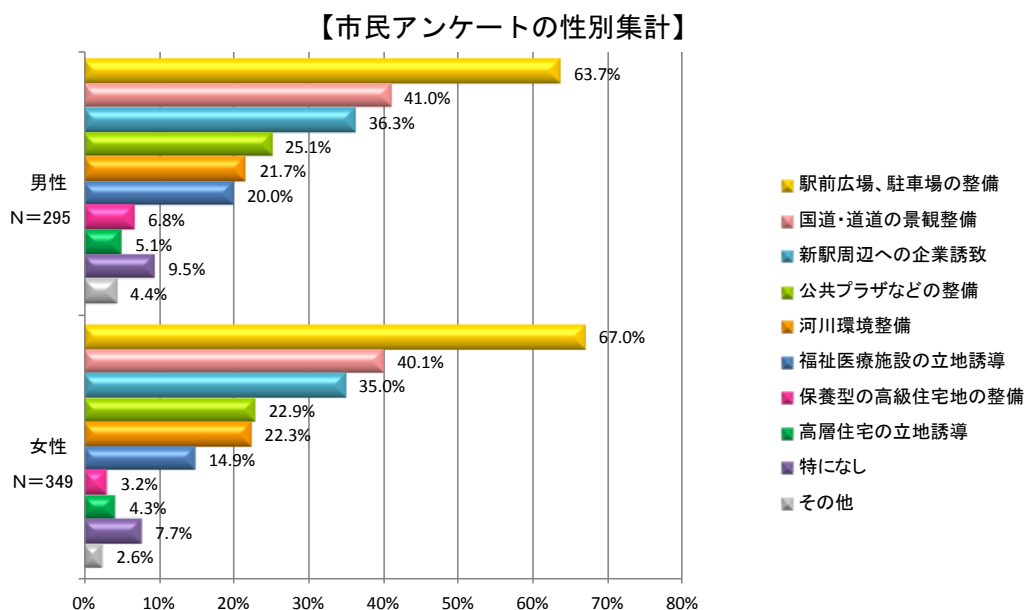
性別でみると、男女では同様の傾向がみられた。

年代別でみると 10 代は「河川環境整備」、「公共プラザ等の整備」、20 代は「国道・道道の景観整備」、「新駅周辺への企業立地」、「河川環境整備」、30 代は「駅前広場、駐車場の整備」、「公共プラザ等の整備」、60 代、70 歳以上になると「福祉医療施設の立地誘導」がそれぞれ全体の割合よりも多い。



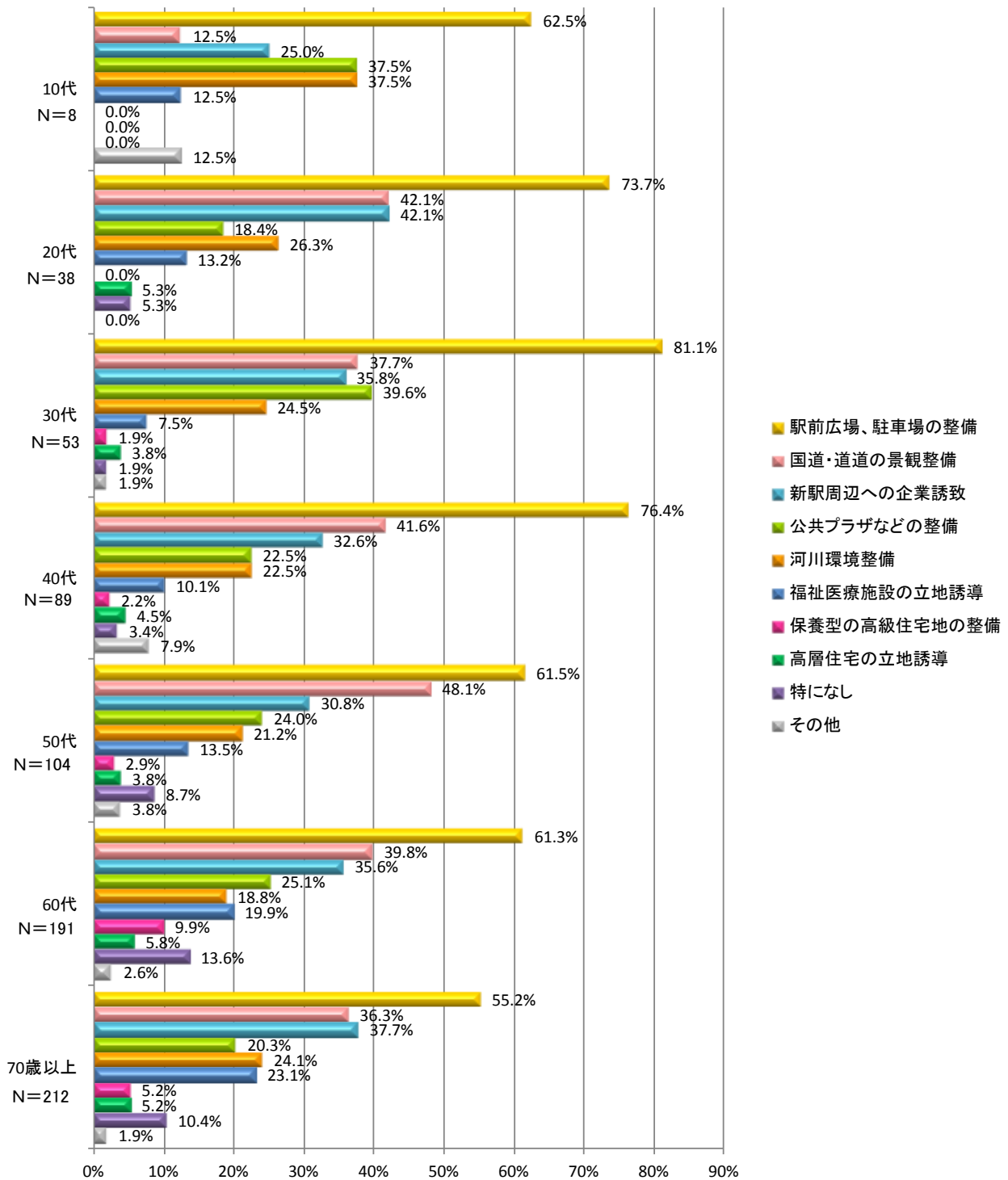
※複数回答であるため、割合の合計は 100%にならない。

※新駅…新小樽（仮称）駅



※複数回答であるため、割合の合計は 100%にならない。

【市民アンケートの年代別集計】



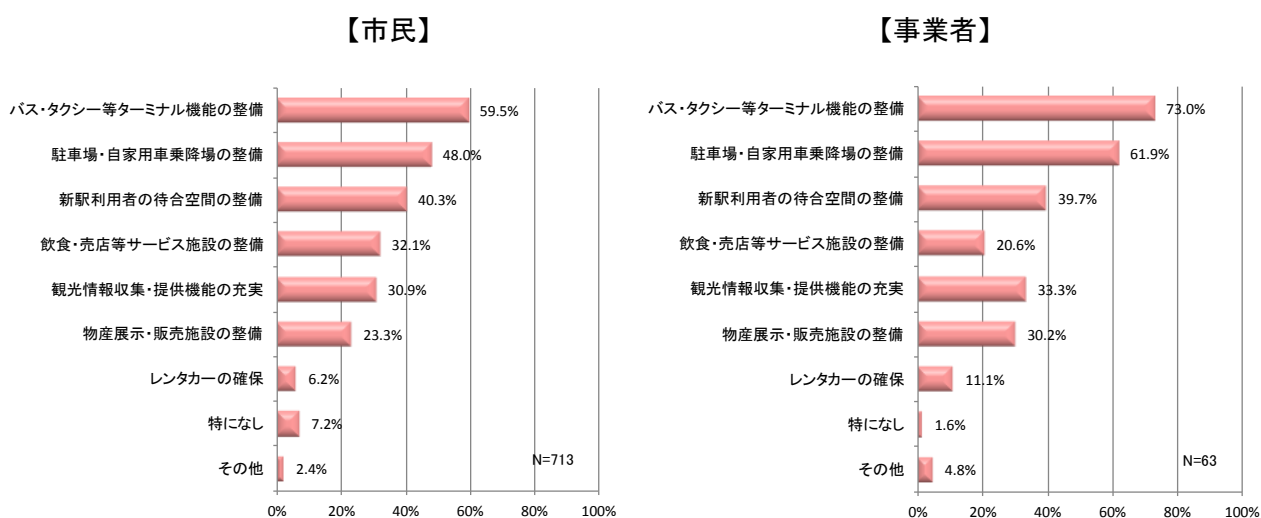
※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

7) 駅舎や駅前に充実させてほしい機能

駅舎や駅前に充実させてほしい機能は、「バス・タクシー等のターミナル機能の整備」が、市民は59.5%、事業者は73.0%と最も多い。次いで市民・事業者ともに「駐車場・自家用車乗降場の整備」が多く、市民は48.0%、事業者は61.9%、「飲食・売店等サービス施設の整備」については、市民が32.1%、事業者が20.6%であった。

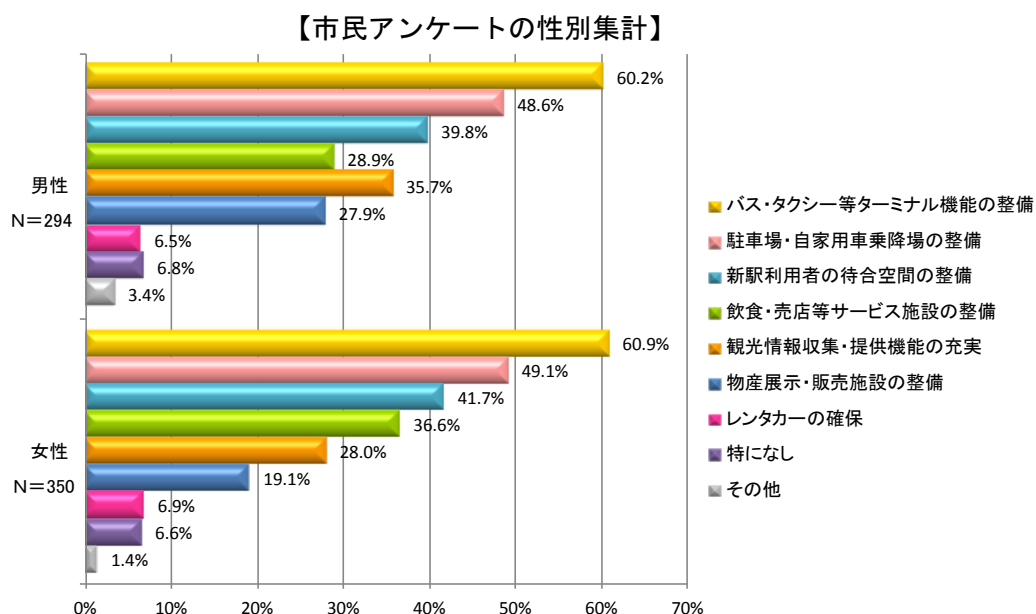
市民の性別でみると、男性は「観光情報収集・提供機能の充実」、女性は「飲食・売店等サービス施設の整備」が多く、男女別で違いがみられた。

年代別でみると、20代は「飲食・売店等サービス施設の整備」、30代は「駐車場・自家用車乗降場の整備」、「飲食・売店等サービス施設の整備」、40代は「駐車場・自家用車乗降場の整備」、50代・60代は「バス・タクシー等のターミナル機能の整備」がそれぞれ全体の割合よりも多い。



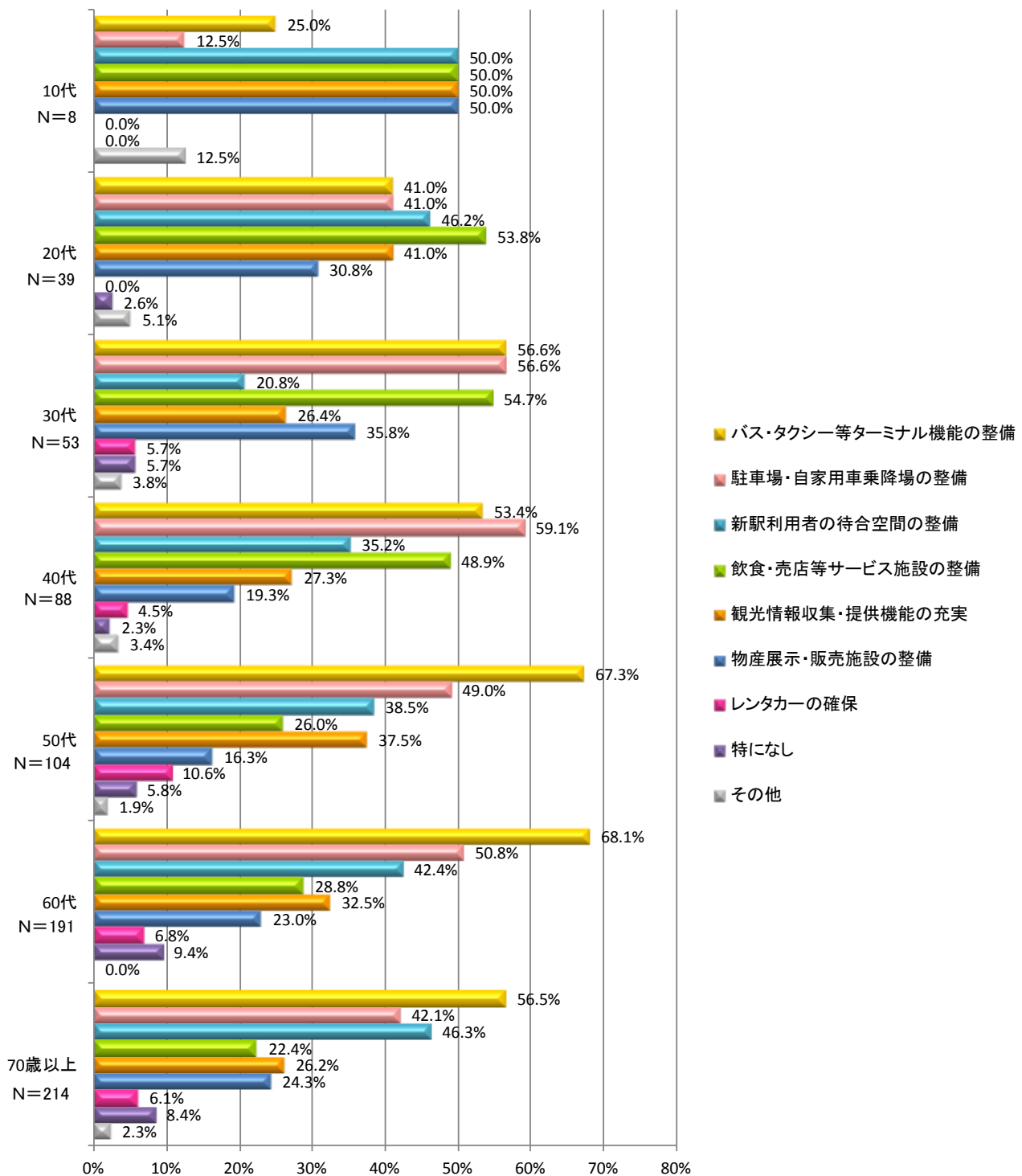
※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

※新駅…新小樽（仮称）駅



※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

【市民アンケートの年代別集計】

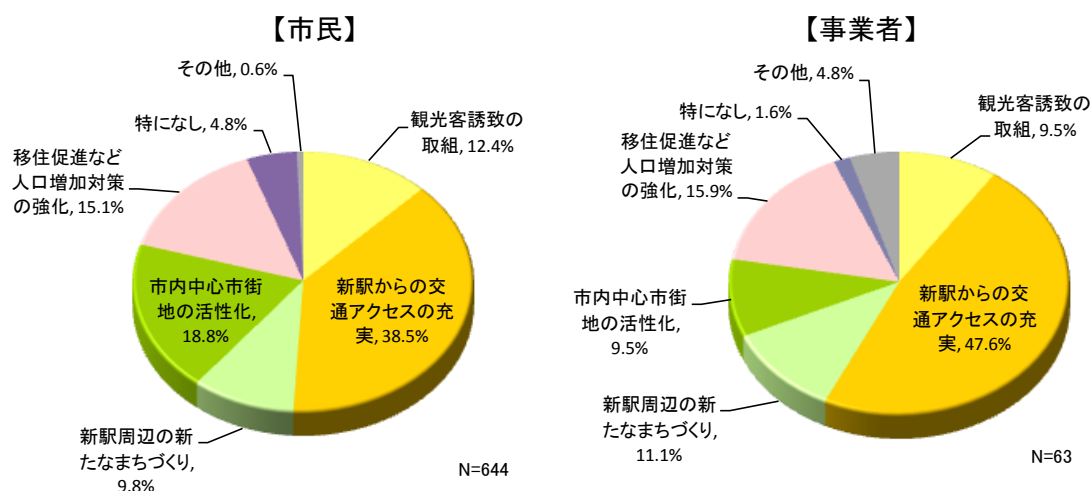


※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

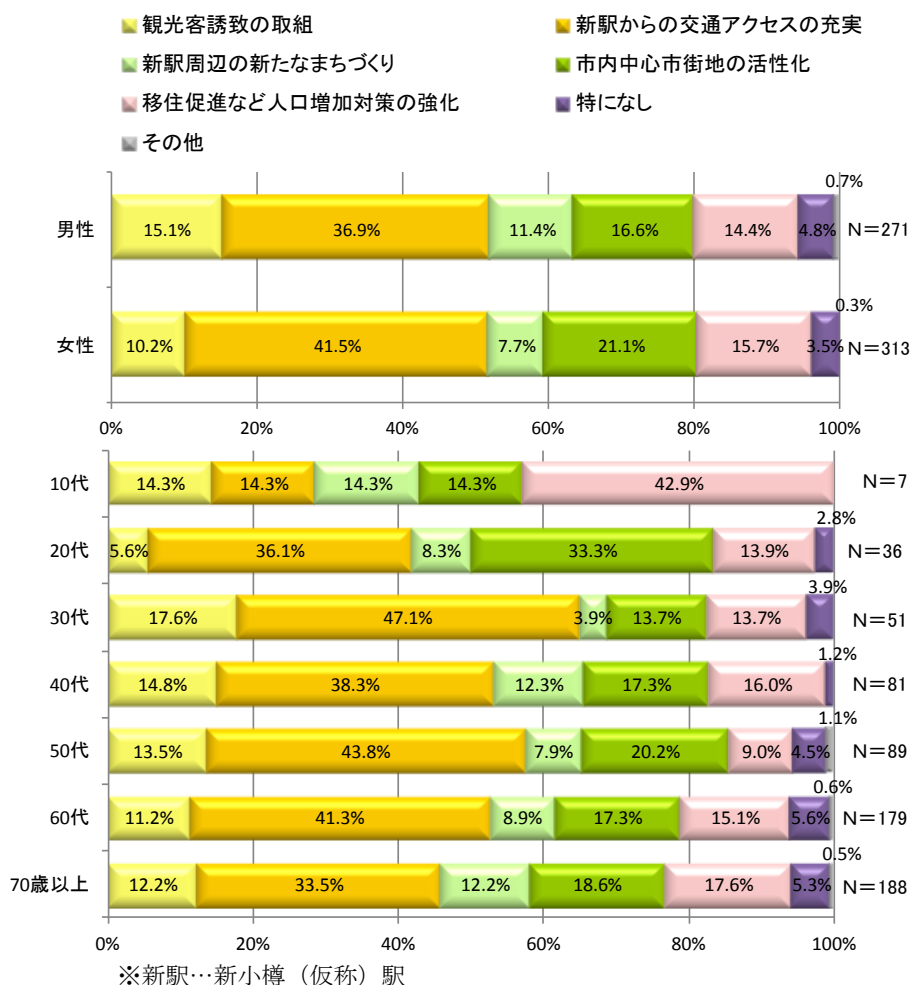
8) 新幹線開業に合わせて、取り組むべきまちづくりの方向性

開業に向けて取り組むべきまちづくりの方向性としては「新駅からの交通アクセスの充実」が、市民は 38.5%、事業者が 47.6%と最も多い。

市民の性別でみると、男性は「観光客誘致の取組」、女性は「新駅からの交通アクセスの充実」が多い。年代別でみると 10 代は「移住促進など人口増加対策の強化」、20 代は「市内中心市街地の活性化」、30 代・50 代・60 代は「新駅からの交通アクセスの充実」がそれぞれ全体の割合よりも多い。



【市民アンケートの性別・年代別集計】

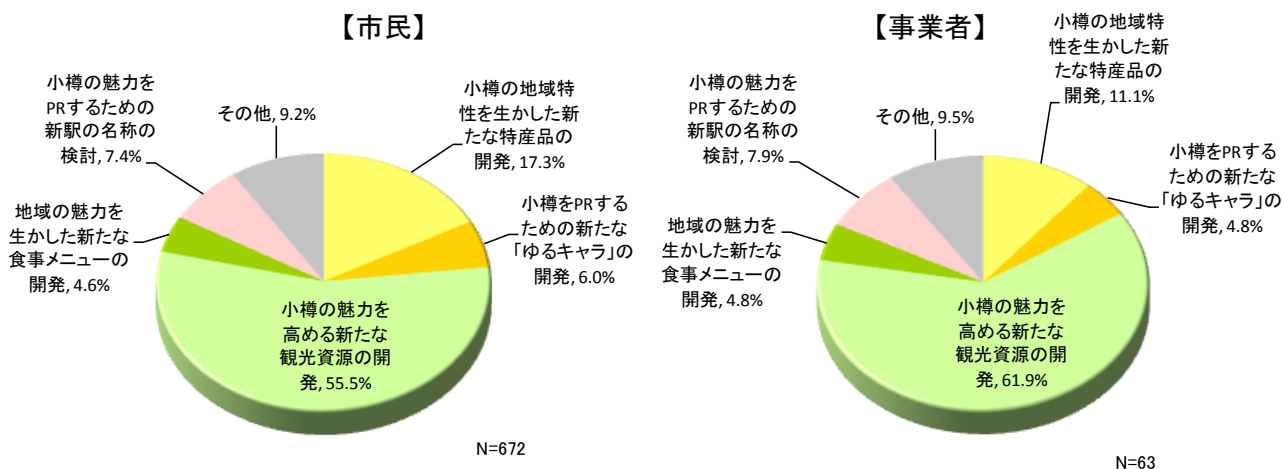


9) 新幹線開業に向けて、官民が一体となって新たに取り組むべきこと

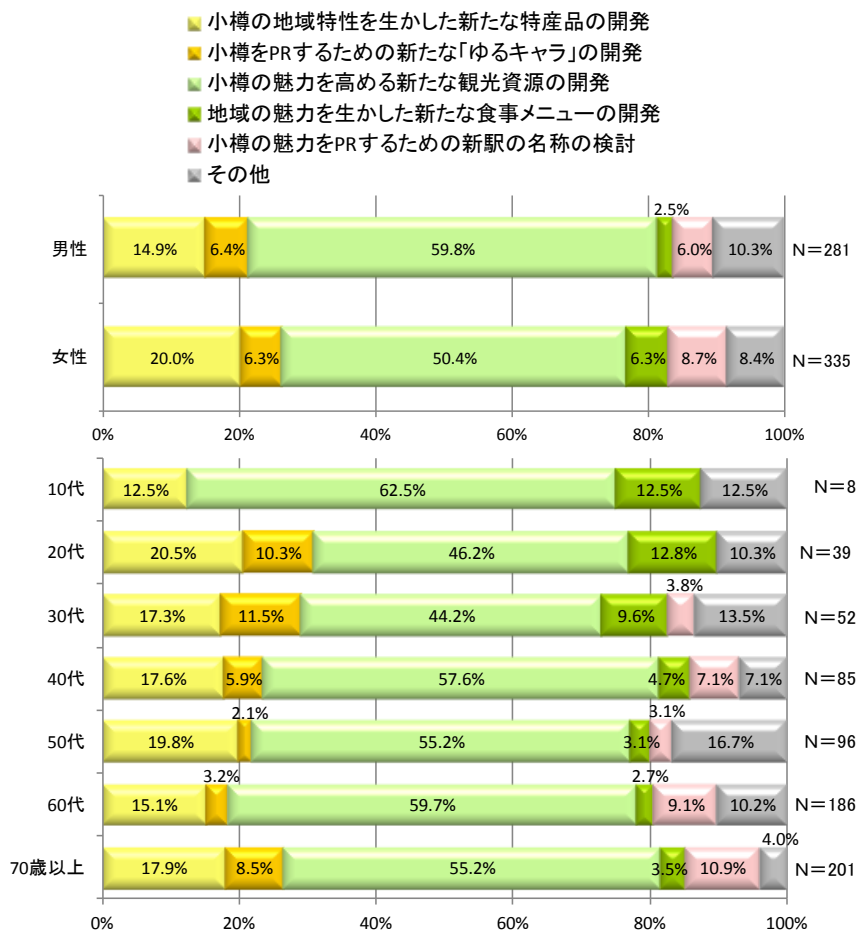
官民で取り組むべきこととしては、「小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発」が、市民は 55.5%、事業者は 61.9%と最も多く、次いで、市民・事業者ともに「小樽の地域特性を生かした新たな特産品の開発」が多い。

市民の性別でみると、男性は「小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発」、女性は「小樽の地域特性を生かした新たな特産品の開発」、「地域の魅力を生かした新たな食事メニューの開発」が多く、性別によって違いがみられた。

年代別でみると、10代は「小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発」、「地域の魅力を生かした食事メニューの開発」が他の年代よりも多く、20代・30代は「小樽をPRするための新たな「ゆるキャラ」の開発」、「地域の魅力を生かした食事メニューの開発」が他の年代よりも多かった。



【市民アンケートの性別・年代別集計】



※新駅…新小樽（仮称）駅

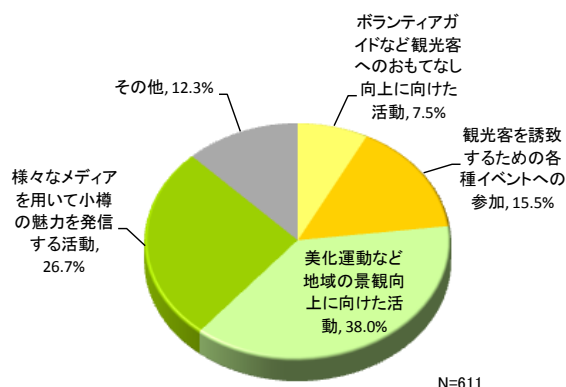
10) 新幹線開業に向けて参加したいと思う活動

【市民】

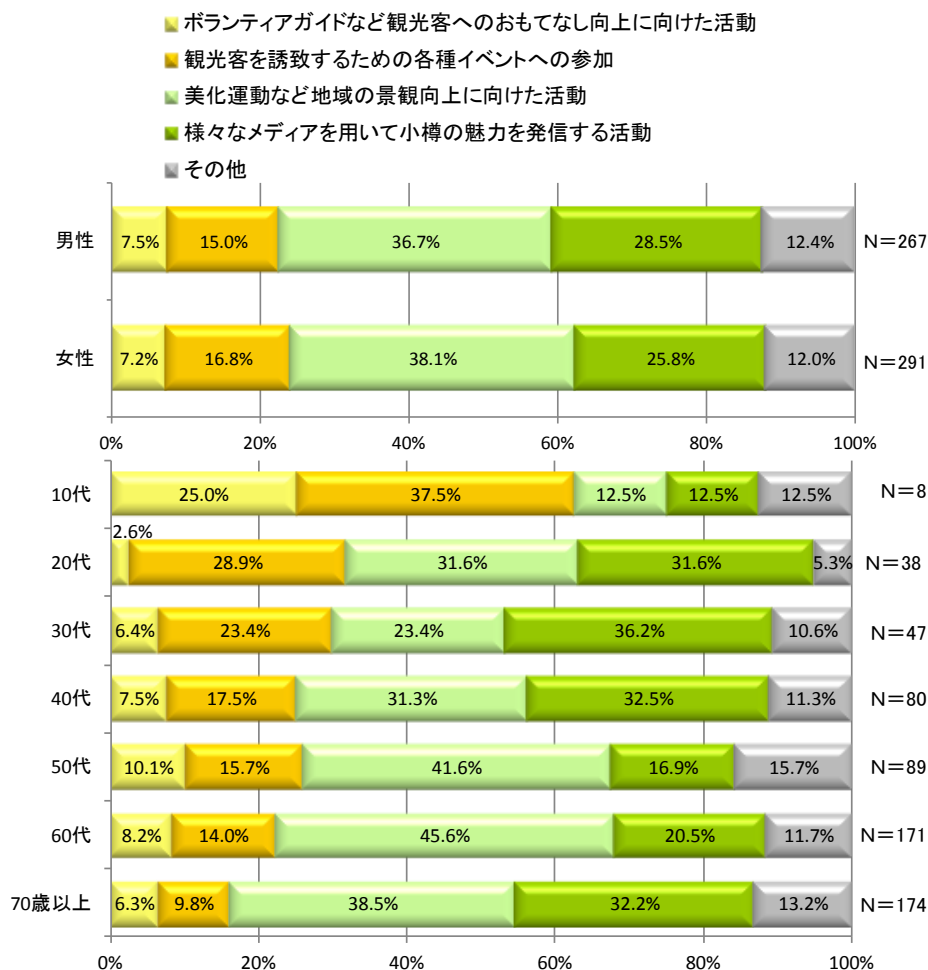
開業に向けて参加したい活動は、「美化運動など地域の景観向上に向けた活動」が38.0%、「様々なメディアを用いて小樽の魅力を発信する活動」が26.7%と多い。

性別でみると、男女では同様の傾向がみられた。

年代別でみると、10代は「ボランティアガイドなど観光客へのおもてなし向上に向けた活動」、「観光客を誘致するための各種イベントへの参加」が他の年代よりも多く、20代・30代は「観光客を誘致するための各種イベントへの参加」、「様々なメディアを用いて小樽の魅力を発信する活動」が多い。また、40代・70歳以上は「様々なメディアを用いて小樽の魅力を発信する活動」、50代・60代は「美化運動など地域の景観向上に向けた活動」が他の年代と比べると多い。

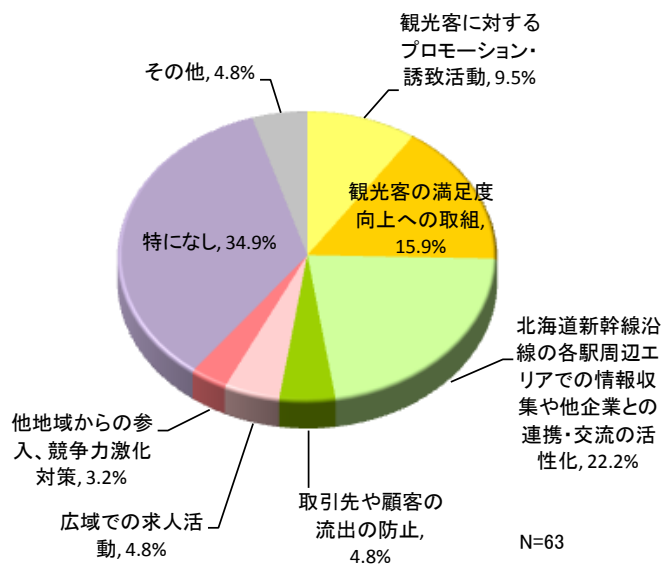


【市民アンケートの性別・年代別集計】



【事業者】

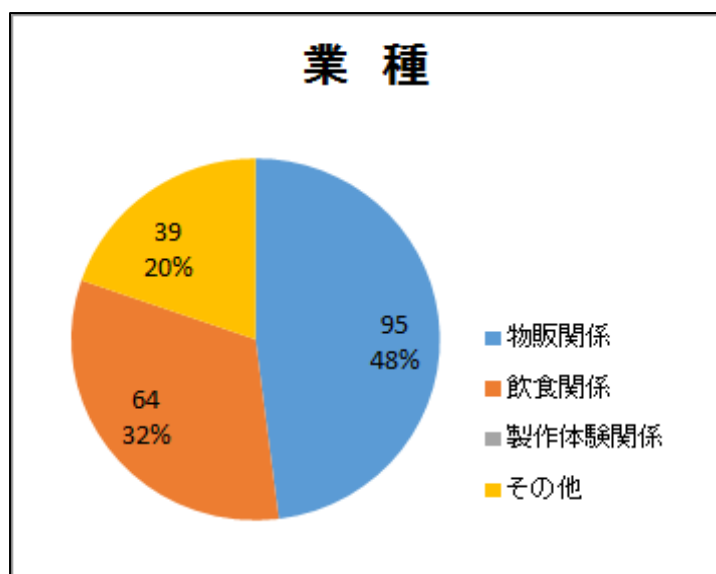
開業に向けて取り組みたいことは、「特になし」が 34.9%で最も多く、次いで「北海道新幹線沿線の各駅周辺エリアでの情報収集や他企業との連携・交流の活性化」が 22.2%、「観光客の満足度向上への取組」が 15.9%である。



1-2 新小樽(仮称)駅周辺への出店アンケート調査

■調査方法	アンケート調査票を商店街組合等を通じ配付回収
■調査対象商店街	小樽市商店街振興組合連合会加盟の商店街（14商店街） ・小樽都通り商店街振興組合 ・小樽サンモール一番街商店街振興組合 ・小樽花園銀座商店街振興組合 ・小樽都通り梁川商店街振興組合 ・小樽公園通り商店街振興組合 ・小樽花園北門商店街 ・花園中央会 ・花園銀座三丁目商店会 ・稲穂本通り会商店会 ・稲穂大通会商店会 ・駅前第一ビル商店会 ・サンポート事業協同組合 ・小樽入船商店街 ・小樽堺町通り商店街振興組合
■調査期間	平成27年11月5日 ～ 平成27年12月28日
■回収状況	回答件数 198件

問1 貴社の主な業種は何ですか。

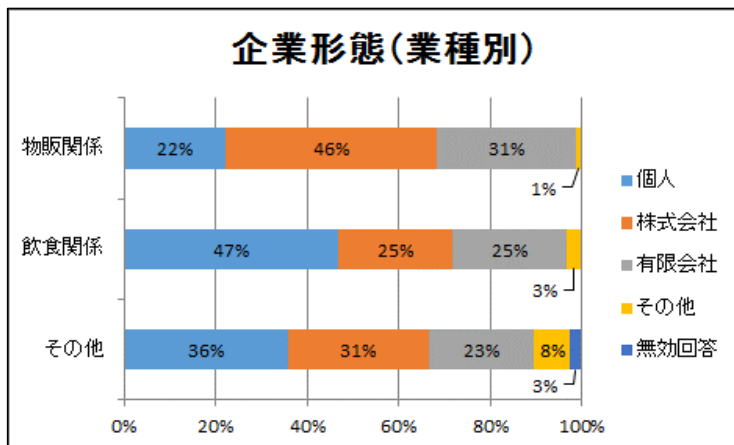
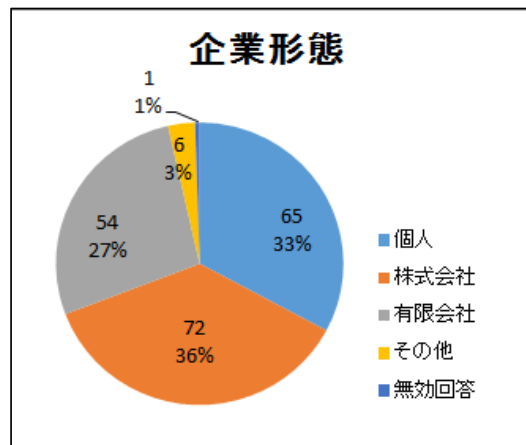


単位：件数	
業種	総 計
物販関係	95
飲食関係	64
製作体験関係	0
その他	39
総計	198

問2 貴社の企業形態はどうですか。

単位: 件数

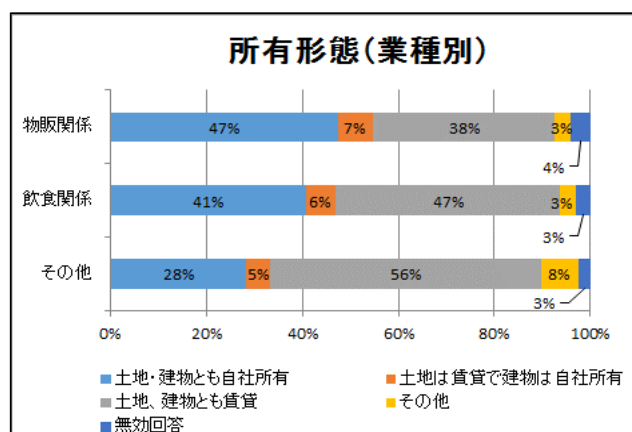
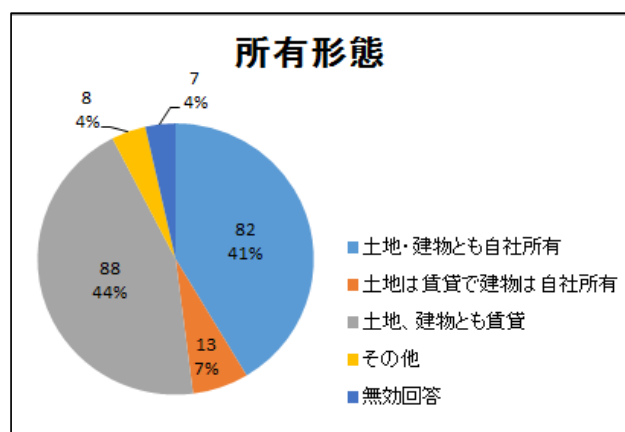
件数 業種	企業形態					総計
	個人	株式会社	有限会社	その他	無効回答	
物販関係	21	44	29	1	0	95
飲食関係	30	16	16	2	0	64
その他	14	12	9	3	1	39
総計	65	72	54	6	1	198



問3 貴社の所有形態はどうですか。

単位: 件数

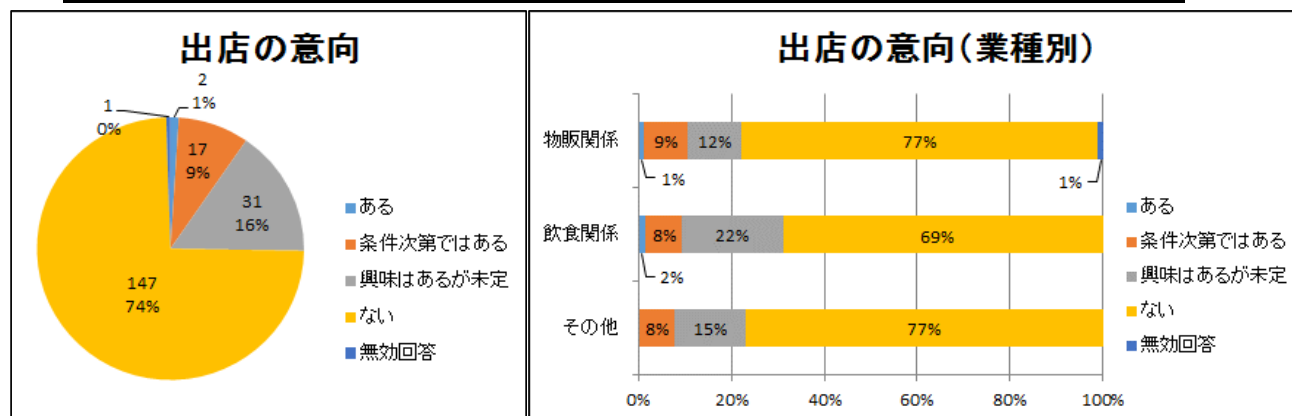
件数 業種	所有形態					総計
	土地・建物とも自社所有	土地は賃貸で 建物は自社所有	土地、建物とも賃貸	その他	無効回答	
物販関係	45	7	36	3	4	95
飲食関係	26	4	30	2	2	64
その他	11	2	22	3	1	39
総計	82	13	88	8	7	198



問4 新幹線新駅周辺に出店の意向はありますか。

単位：件数

件数 業種	出店の意向					総計
	ある	条件次第ではある	興味はあるが未定	ない	無効回答	
物販関係	1	9	11	73	1	95
飲食関係	1	5	14	44	0	64
その他	0	3	6	30	0	39
総計	2	17	31	147	1	198

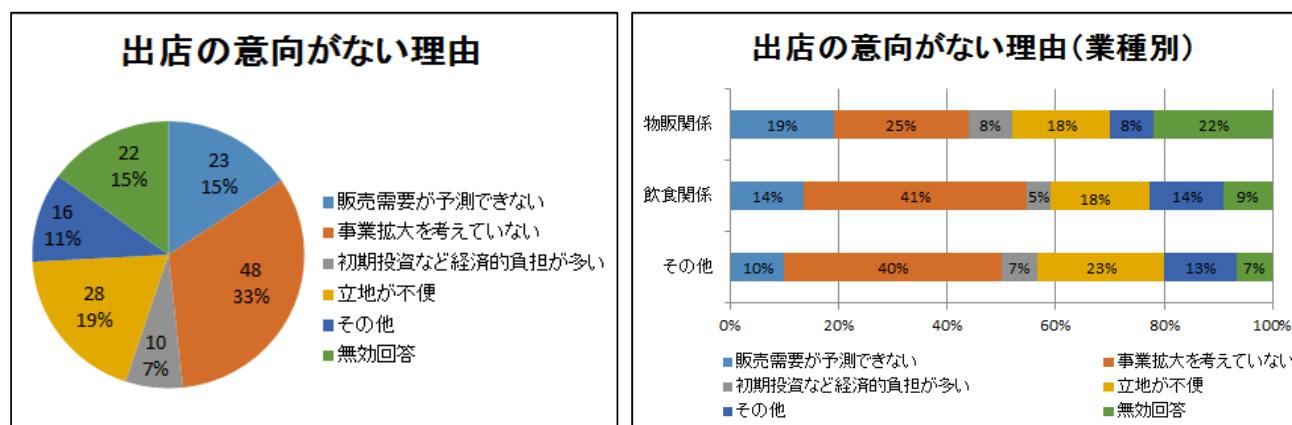


○全体の約7割の会社が、出店の意向がない。

問5 問4で、「ない」と回答した方にお聞きします。その理由は何ですか。

単位：件数

件数 業種	出店の意向がない理由						総計
	販売需要が予測できない	事業拡大を考えていない	初期投資など経済的負担が多い	立地が不便	その他	無効回答	
物販関係	14	18	6	13	6	16	73
飲食関係	6	18	2	8	6	4	44
その他	3	12	2	7	4	2	30
総計	23	48	10	28	16	22	147



○全体の約3割の会社が、事業拡大を考えていない。

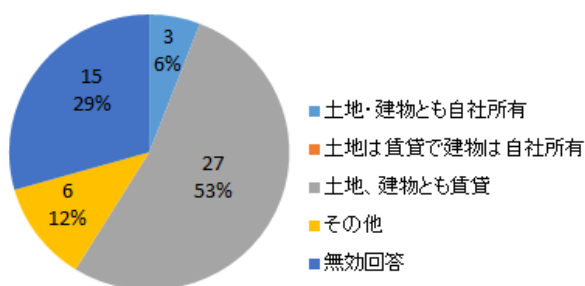
○全体の約2割の会社が、立地が不便と考えている。

問6 問4で、「ない」以外に回答した方にお聞きします。出店する場合、どのような所有形態を希望しますか。

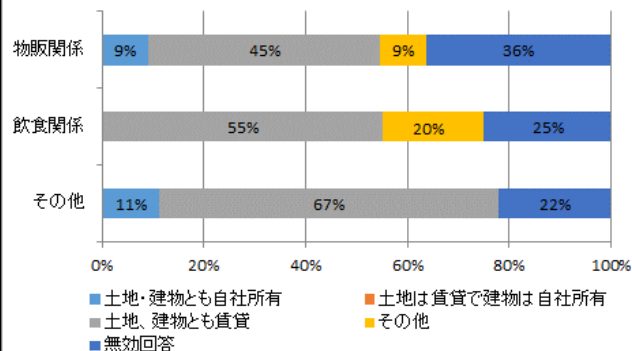
単位：件数

件数 業種	出店する場合の所有形態					
	土地・建物とも自社所有	土地は賃貸で建物は自社所有	土地、建物とも賃貸	その他	無効回答	総計
物販関係	2	0	10	2	8	22
飲食関係	0	0	11	4	5	20
その他	1	0	6	0	2	9
総計	3	0	27	6	15	51

出店する場合の所有形態



出店する場合の所有形態(業種別)



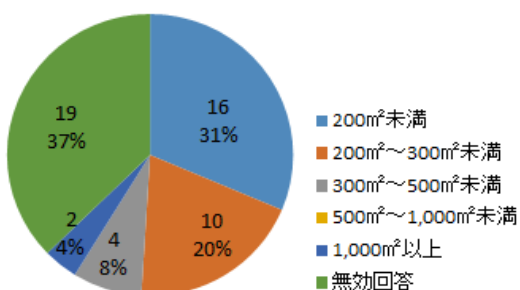
○全体の約5割の会社が、新幹線新駅周辺に出店する場合には、土地、建物とも賃貸と考えている。

問7 問4で、「ない」以外に回答した方にお聞きします。出店する場合、その土地面積は、どのくらいを想定しますか。

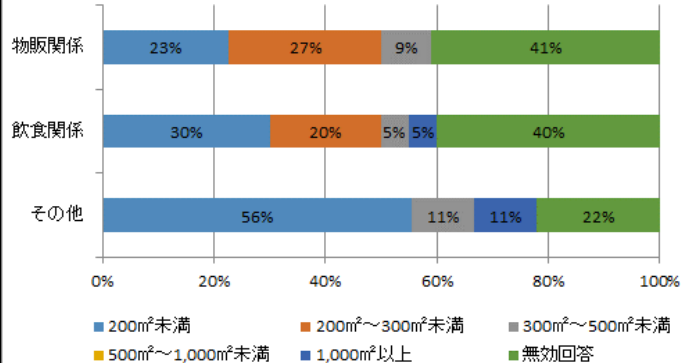
単位：件数

件数 業種	出店する場合の土地面積						総計
	200㎡未満	200㎡～300㎡未満	300㎡～500㎡未満	500㎡～1,000㎡未満	1,000㎡以上	無効回答	
物販関係	5	6	2	0	0	9	22
飲食関係	6	4	1	0	1	8	20
その他	5	0	1	0	1	2	9
総計	16	10	4	0	2	19	51

出店する場合の土地面積



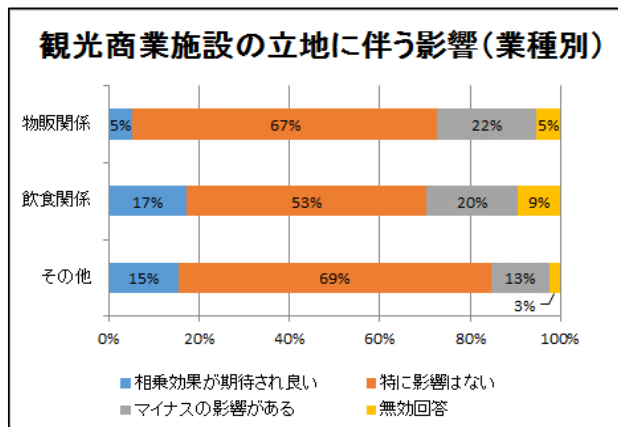
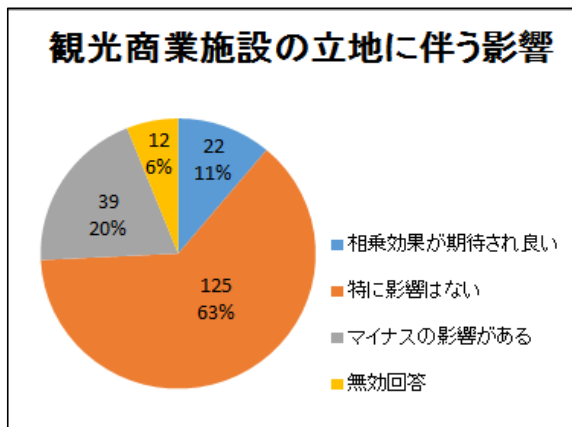
出店する場合の土地面積(業種別)



○全体の約5割の会社が、新幹線新駅周辺に出店する場合には、300㎡未満の規模を考えている。

問 8 新駅周辺に観光商業施設が立地された場合、貴社への影響はどうか。単位：件数

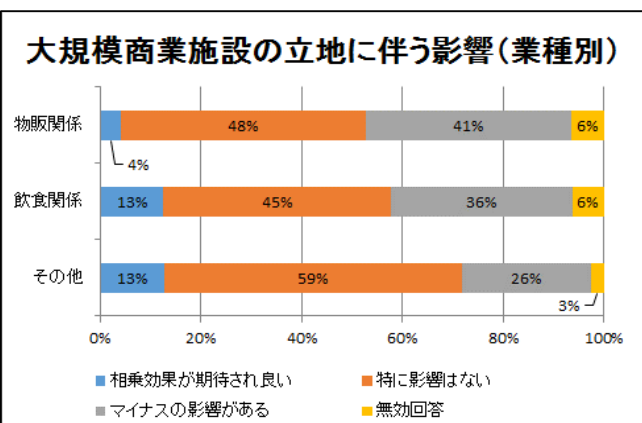
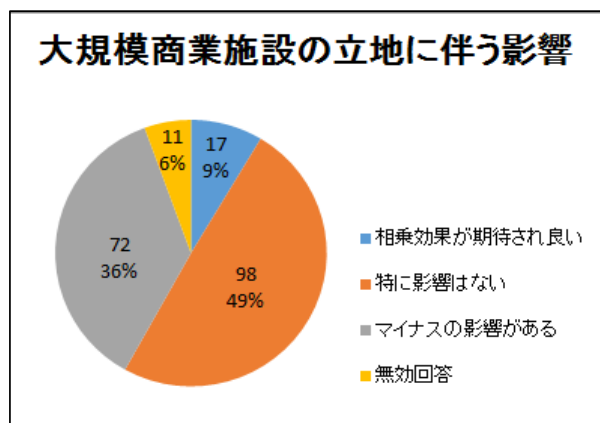
件数 業種	観光商業施設の立地に伴う影響				
	相乗効果が期待され良い	特に影響はない	マイナスの影響がある	無効回答	総計
物販関係	5	64	21	5	95
飲食関係	11	34	13	6	64
その他	6	27	5	1	39
総計	22	125	39	12	198



- 相乗効果が期待され良いとの回答は、約1割程度である。
- 全体の約6割が、特に影響はないと考えている。
- 全体の約2割程度が、マイナスの影響があると考えている。

問 9 新駅周辺に大規模商業施設が立地された場合、貴社への影響はどうか。単位：件数

件数 業種	大規模商業施設の立地に伴う影響				
	相乗効果が期待され良い	特に影響はない	マイナスの影響がある	無効回答	総計
物販関係	4	46	39	6	95
飲食関係	8	29	23	4	64
その他	5	23	10	1	39
総計	17	98	72	11	198



- 相乗効果が期待され良いとの回答は、約1割程度である。
- 全体の約5割が、特に影響はないと考えている。
- 全体の約4割が、マイナスの影響があると考えている。

問 10 新駅周辺の出店に関するご意見を自由にお書き下さい。

◎大型商業施設に関連した意見

1. 天神地区の整備等、道路等、交通網の整備、公共の乗り物、駅周辺に大きな商業施設はいらないと思います。マイカルの様子に失敗するのが確実です！！
2. 私共の商売は観光客を相手にする商売でないの出店は考えておりません。只、新駅周辺に大規模商業施設が出来ることは小樽市全体のことを考えると良い事と判断します。
3. ウイングベイができた時も小樽駅と分散されて両方良い状態ではなかったと思います。小樽駅付近に集中した方が、人口も少ないので良いのでは・・・。
4. 天神地区に観商施設？全く不要マイカルの二の舞。駅は朝里がベスト。天神の発展は不考で良い。天神⇄JR 小樽、朝里⇄JR 小樽 バスで結べば所要時間大差ナシ。
5. 現在のウイングベイの様にインフラ整備に税金を投入しないでもらいたい。中心市街地もウイングベイも共倒れではないでしょうか？
6. マイカル商業施設のオープン時のみ集客があつて持続していかなかった。それと同じく一時的な事だと思つて新駅周辺の商業施設には反対です。雇用も一時的で持続していかないとと思う。
7. 新しい駅周辺にお金をかけるのではなく、堺町などに人を運ぶバスを運行するなどして欲しい。あちこちに街を作るのは、マイカルの二の舞。

◎具体的な情報に関連した意見(情報不足に関連した意見)

1. 現段階では未定です。具体的な情報が少ないので。
2. どの位の利用人口が有るか試算や具体的な構想が出てからでないと判断しかねると思う。
3. どんな規模で、どんな条件か全然判りません。出来るだけ早く青写真説明会を実施して欲しい。築港駅(当時のマイカル)の開発のときと同じ様な商業施設になるのでしょうか？
4. 年間・月間の駅利用者数値の見当がつかないので現状での意見は特にありません。
5. 駅自体がどの様な型になるかも理解できていないので(規模も含めて)今の段階では何とも言えないが、無理してまでは、出店しなくてもとも思う。
6. 現段階では未定。具体的な情報が少ないのでわからない。

◎駅周辺のまちづくりに関連した意見

1. 中心街と新駅周辺の共生を考えているのか、あるいは将来的に都市機能に移転するのか、長期スパンの展望がききたい。(実現不可能であろうとも)
2. ただの新駅のまわりの商業施設という視線でなく、新しい街を創る姿勢で列車利用客、地元での生活者にたのしく便利な環境創りを目指してほしい。札幌への流出防止。そしてまわりには集合住宅も完備させる発想でやってほしい。
3. この駅の利用はこだまのみで、地元の人が利用することはまれだ。札幌へは、在来線を利用するため、わざわざ行かないし、テナントとしても採算があうとは思えない。テナント集まらない。やめたほうが、いいですよ。計画したいが過去の産物。
4. 新駅による活性化は一時的なもの、小樽に相乗効果があるとは思われない。
5. 滋賀県であった様に、新幹線の新小樽駅は作るべきでないと思います。これからの小樽の人口減、あまりにも札幌駅に近く、新小樽駅にとまるのは東海道新幹線でいう「こだま」各駅停車しかとまらず、時間かかり、東京まで行くのなら札幌駅に行って「ひかり」にのる方が早くつきます。又、今の小樽駅に乗り入れるのならまだしも、天神の山奥につき、市内に行くにもタクシー等ですごくかかる不便性を考えると、又 JR が作ってくれるのではなく、市の税金がたくさん使われ、返済のことを考えるとやめるべきだと思います。経済的には現実には札幌市小樽区だと思います。利用度はかなり低いと思われます。
6. 予定地での新駅では、すべての点で小樽へプラスになる事は、考えにくい。

◎アクセスに関連した意見

1. アクセスがよくないですね。
2. 交通網の整備
3. 駐車場が少ないので増やしてほしい。空き店舗をなくしたい。
4. 中心部へのアクセスが必要。

◎新幹線開業に期待する意見

1. 大変期待しています。
2. 出店出来るよう頑張ります。
3. 新駅が出来れば周辺客動向も大きく変わるので出店する可能性もあり

◎その他

1. する気は無いです。
2. 特になし
3. 小樽をアピールして下さい！！

2 新幹線駅における土地利用事例

2-1 類似事例の選定

新小樽(仮称)駅は、①DID 地区の外延部に立地し、②在来線との接続がなく、新幹線の単独駅であることが特徴であることから、同条件の駅を全国の新幹線駅から抽出。



★DID 地区(人口集中地区)とは…

人口密度や人口が一定の基準※以上を満たした、都市的地域を定めたもの

※基準とは、

- ①人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、
- ②それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域のこと。

- ①DID 地区の外延部
- ②新幹線単独

①DIDの外延部 ②新幹線単独駅			
新幹線	駅名	所在	人口
東北新幹線	白石蔵王	宮城県 白石市	37,425 人
山陽新幹線	新尾道	広島県 尾道市	145,217 人

①DID外(近傍) ②新幹線単独駅			
新幹線	駅名	所在	人口
九州新幹線	新大牟田	福岡県 大牟田市	123,683 人

①DIDの外延部 ②在来線と併設			
新幹線	駅名	所在	人口
東北新幹線	新青森	青森県 青森市	299,429 人
東北新幹線	二戸	岩手県 二戸市	29,717 人
東北新幹線	新白河	福島県 西郷村(白河市)	19,769 人 (64,710)
東海道新幹線	三河安城	愛知県 安城市	178,738 人
山陽新幹線	新神戸	兵庫県 神戸市	1,544,873 人
山陽新幹線	新倉敷	岡山県 倉敷市	475,421 人
山陽新幹線	新下関	山口県 下関市	280,987 人

①DID外(近傍) ②在来線と併設			
新幹線	駅名	所在	人口
東北新幹線	八戸	青森県 八戸市	237,473 人
東北新幹線	新花巻	岩手県 花巻市	101,451 人
山陽新幹線	新岩国	山口県 岩国市	143,888 人
九州新幹線	新鳥栖	佐賀県 鳥栖市	69,069 人
九州新幹線	新水俣	熊本県 水俣市	26,986 人

表 全国新幹線駅の立地状況 (1/2)

路線	運行主体	駅名	DID地区と駅位置の関係	在来線との接続	都道府県	市町村	人口 (H22)
東北新幹線	東日本旅客鉄道	新青森	△	○	青森県	青森市	299,520 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	七戸十和田	×	×	青森県	七戸町	16,759 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	八戸	▲	○	青森県	八戸市	237,615 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	二戸	△	○	岩手県	二戸市	29,702 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	いわて沼宮内	×	○	岩手県	岩手町	14,984 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	盛岡	○	○	岩手県	盛岡市	298,348 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	新花巻	▲	○	岩手県	花巻市	101,438 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	北上	○	○	岩手県	北上市	93,138 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	水沢江刺	×	×	岩手県	奥州市	124,746 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	一ノ関	○	○	岩手県	一関市	118,578 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	くりこま高原	×	×	宮城県	栗原市	74,932 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	古川	○	○	宮城県	大崎市	135,147 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	仙台	○	○	宮城県	仙台市	1,045,986 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	白石蔵王	△	×	宮城県	白石市	37,422 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	福島	○	○	福島県	福島市	292,590 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	郡山	○	○	福島県	郡山市	338,712 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	新白河	△	○	福島県	西郷村 (白河市)	19,767 (64,704) 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	那須塩原	×	○	栃木県	那須塩原市	117,812 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	宇都宮	○	○	栃木県	宇都宮市	511,739 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	小山	○	○	栃木県	小山市	164,454 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	大宮	○	○	埼玉県	さいたま市	1,222,434 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	上野	○	○	東京都	台東区	175,928 人
東北新幹線	東日本旅客鉄道	東京	○	○	東京都	千代田区	47,115 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	新潟	○	○	新潟県	新潟市	811,901 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	燕三条	×	○	新潟県	三条市	102,292 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	長岡	○	○	新潟県	長岡市	282,674 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	浦佐	×	○	新潟県	南魚沼市	61,624 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	越後湯沢	×	○	新潟県	湯沢町	8,396 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	上毛高原	×	×	群馬県	みなかみ町	21,345 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	高崎	○	○	群馬県	高崎市	371,302 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	本庄早稲田	×	×	埼玉県	本庄市	81,889 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	熊谷	○	○	埼玉県	熊谷市	203,180 人
上越新幹線	東日本旅客鉄道	大宮	○	○	埼玉県	さいたま市	1,222,434 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	高崎	○	○	群馬県	高崎市	371,302 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	安中榛名	×	×	群馬県	安中市	61,077 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	軽井沢	×	○	長野県	軽井沢町	19,018 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	佐久平	×	○	長野県	佐久市	100,552 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	上田	○	○	長野県	上田市	159,597 人
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	長野	○	○	長野県	長野市	381,511 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	東京	○	○	東京都	千代田区	47,115 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	品川	○	○	東京都	港区	205,131 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	新横浜	○	○	神奈川県	横浜市	3,688,773 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	小田原	○	○	神奈川県	小田原市	198,327 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	熱海	○	○	静岡県	熱海市	39,611 人

※「平成 22 年国勢調査」が最新の DID 地区データであるため、各都市の人口を平成 22 年で比較している。

表 全国新幹線駅の立地状況 (2/2)

路線	運行主体	駅名	DID地区と駅位置の関係	在来線との接続	都道府県	市町村	人口 (H22)
東海道新幹線	東海旅客鉄道	三島	○	○	静岡県	三島市	111,838 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	新富士	○	×	静岡県	富士市	254,027 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	静岡	○	○	静岡県	静岡市	716,197 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	掛川	○	○	静岡県	掛川市	116,363 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	浜松	○	○	静岡県	浜松市	800,866 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	豊橋	○	○	愛知県	豊橋市	376,665 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	三河安城	△	○	愛知県	安城市	178,691 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	名古屋	○	○	愛知県	名古屋市	2,263,894 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	岐阜羽島	×	○	岐阜県	羽島市	67,197 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	米原	×	○	滋賀県	米原市	40,060 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	京都	○	○	京都府	京都市	1,474,015 人
東海道新幹線	東海旅客鉄道	新大阪	○	○	大阪府	大阪市	2,665,314 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新大阪	○	○	大阪府	大阪市	2,665,314 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新神戸	△	○	兵庫県	神戸市	1,544,200 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	西明石	○	○	兵庫県	明石市	290,959 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	姫路	○	○	兵庫県	姫路市	536,270 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	相生	○	○	兵庫県	相生市	31,158 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	岡山	○	○	岡山県	岡山市	709,584 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新倉敷	△	○	岡山県	倉敷市	475,513 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	福山	○	○	広島県	福山市	461,357 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新尾道	△	×	広島県	尾道市	145,202 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	三原	○	○	広島県	三原市	100,509 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	東広島	×	×	広島県	東広島市	190,135 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	広島	○	○	広島県	広島市	1,173,843 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新岩国	▲	○	山口県	岩国市	143,857 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	徳山	○	○	山口県	周南市	149,487 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新山口	○	○	山口県	山口市	196,628 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	厚狭	×	○	山口県	山陽小野田市	64,550 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	新下関	△	○	山口県	下関市	280,947 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	小倉	○	○	福岡県	北九州市	976,846 人
山陽新幹線	西日本旅客鉄道	博多	○	○	福岡県	福岡市	1,463,743 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	博多	○	○	福岡県	福岡市	1,463,743 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	新鳥栖	▲	○	佐賀県	鳥栖市	69,074 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	久留米	○	○	福岡県	久留米市	302,402 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	筑後船小屋	×	○	福岡県	筑後市	48,512 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	新大牟田	▲	×	福岡県	大牟田市	123,638 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	新玉名	×	×	熊本県	玉名市	69,541 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	熊本	○	○	熊本県	熊本市	734,474 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	新八代	×	○	熊本県	八代市	132,266 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	新水俣	▲	○	熊本県	水俣市	26,978 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	出水	×	○	鹿児島県	出水市	55,621 人
九州新幹線	九州旅客鉄道	川内	○	○	鹿児島県	薩摩川内市	99,589 人

DID地区と駅位置 の関係	在来線との接続
○: DID内	○: 在来線と併設
△: DIDの外延部	×
▲: DID外(近傍)	×
×	×

- : 新小樽(仮称)駅と立地条件が同じ駅(DIDの外延部・新幹線単独)
- : 新小樽(仮称)駅と立地条件が類似した駅(DIDの外延部、在来線と併設)
- : 新小樽(仮称)駅と立地条件が類似した駅(DID外(近傍)、新幹線単独)
- : 新小樽(仮称)駅と立地条件が類似した駅(DID外(近傍)、在来線と併設)

2-2 新幹線駅における土地利用の事例

(1) 白石蔵王駅

(DIDの外延部、新幹線単独)

【概要】



- ◆所在:
宮城県白石市
(H22:37,422 人)
- ◆開業年度:
1982 年(S57)
- ◆乗降人員:
1 日平均 1,722 人/日
(2014 年度/JR 東日本)
- ◆駅前広場面積:
東口 3,000 m²
西口 7,800 m²

【立地】



- ・白石駅から約 1km 離れた位置に立地。
- ・白石駅周辺の中心市街地から離れたところに位置する。

【新小樽(仮称)駅との類似点】

- ・DID外延/新幹線単独駅

【新小樽(仮称)駅との大きな相違点】

- ・人口規模/在来線駅までは1kmと近い

【周辺状況】



- ・駅北側はレンタカー事務所、店舗・事業所等が立地しているものの、低未利用地となっている。
- ・駅南側は戸建て住宅や民間賃貸住宅などの住居系が中心であり、主要道路沿道にガソリンスタンド、コンビニ、店舗等が立地している。

(2)新尾道駅

(DIDの外延部、新幹線単独)

【概要】



◆所在:

広島県尾道市

(H22:145,202 人)

◆開業年度:

1988 年(S63 年)

◆乗降人員:

1 日平均 2,014 人/日

(第 59 回広島県統計年鑑(平成 26 年版))

◆駅前広場面積:

7,000 m²

【立地】



- ・尾道駅から約 3.1km 離れた位置に立地。
- ・中心市街地、各主要観光スポットからも離れている。

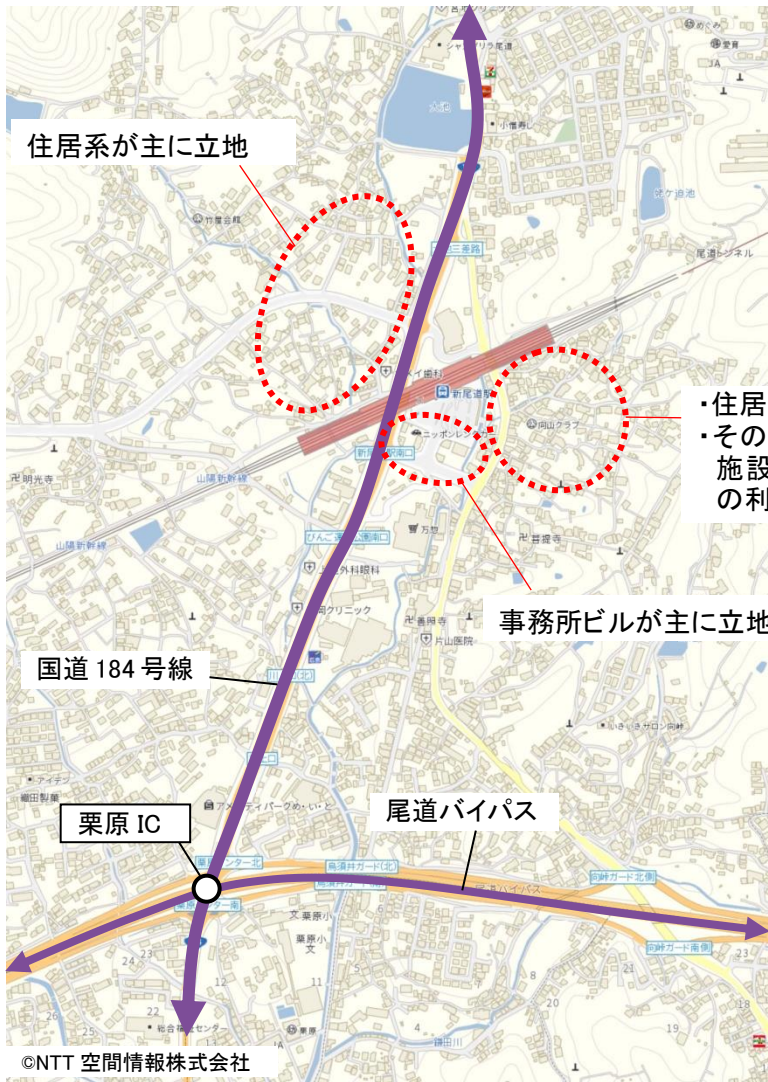
【新小樽(仮称)駅との類似点】

- ・DID外延/新幹線単独駅/人口規模/新幹線駅と在来線駅との距離/地形(海/坂)など

【新小樽(仮称)駅との大きな相違点】

- ・新尾道駅は請願駅であり、地元の寄付金及び地方公共団体が費用負担して設定された駅

【周辺状況】

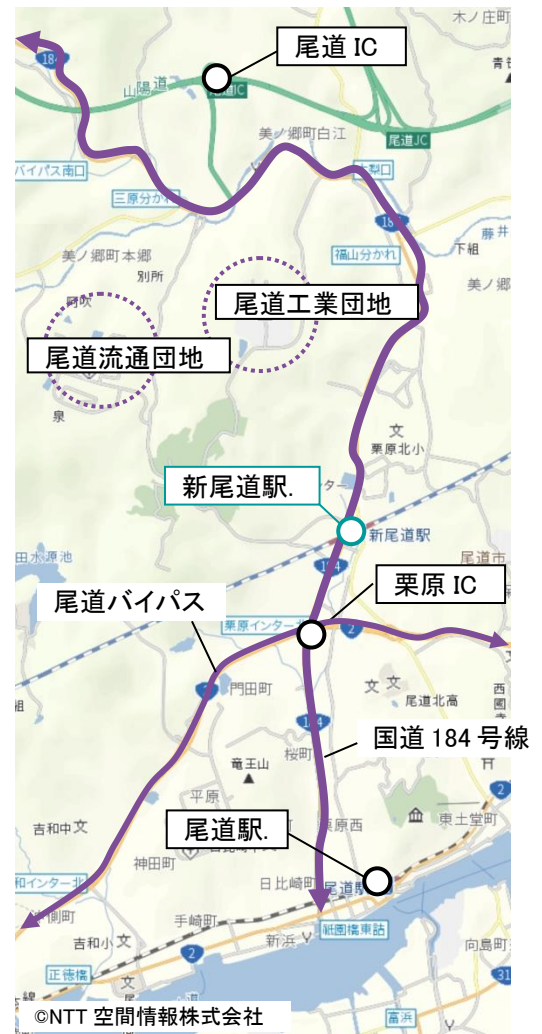


- ・駅周辺には、レンタカー、戸建て住宅、事務所が立地
 - ・尾道駅から新尾道駅に至る国道184号線沿いでは、ロードサイド店が立ち並ぶ状況。
- ⇒ 地元の商店経営への圧迫等

- ・住居系が主に立地
- ・その他、レンタカー、医療施設、保育園、郵便局等の利便施設が立地。

【開業効果】

- ・「尾道工業団地(H4)」「尾道流通団地(H11)」の企業立地には一定の効果。
- ・山陽自動車道の開通によるところが大きい、新尾道駅も大きな要素。(新幹線を利用した商談・打ち合わせ等のビジネス)



(3)新青森駅

(DIDの外延部、在来線と併設)

【概要】



◆所在:

青森県青森市
(H22:299,520 人)

◆開業年度:

2010 年(H22 年)
新幹線の延伸開業

◆乗降人員:

1 日平均 9,112 人/日
(2014 年度/JR 東日本)

◆在来線

奥羽本線

◆駅前広場面積:

東口	13,900 m ²
西口	7,600 m ²

【立地】



- ・中心市街地に位置する青森駅から約 5km 離れた郊外部に立地。

- ・土地区画整理事業の実施

(2002 年 2 月都市計画決定、2003 年 3 月事業計画決定)

【新小樽(仮称)駅との類似点】

- ・DID外延/新幹線駅と在来線駅との距離

【新小樽(仮称)駅との大きな相違点】

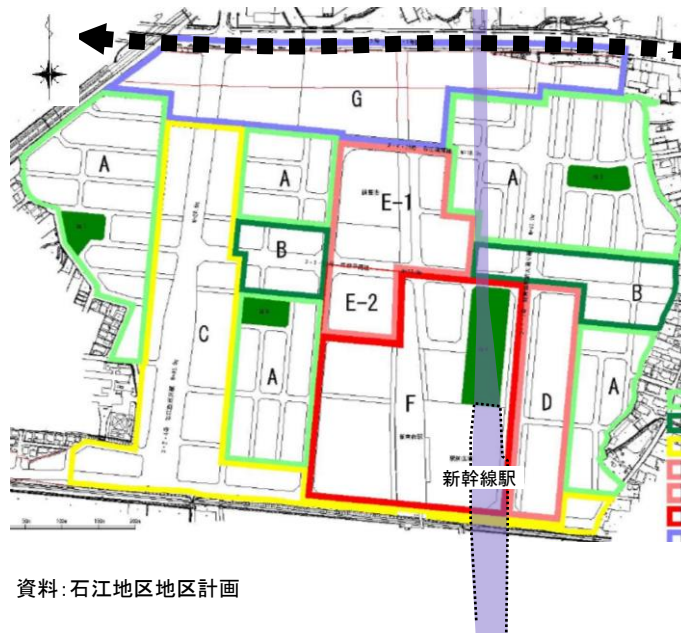
- ・人口規模/元々土地利用があまりされていないところに駅が立地

【周辺状況】

A専用住宅ゾーン:戸建て住宅を中心とした良好な居住環境の形成を図る地区とする。

B中高層住宅ゾーン:中高層の集合住宅及び一定規模の店舗等を誘導するとともに、後背地の居住環境に配慮した街並みの形成を図る地区とする。

C:緩衝ゾーン:3・2・4号石江西田沢線沿道及び奥羽本線沿線の将来の交通環境を考慮し、沿道業務施設、中高層住居等を誘導し、騒音等に配慮した土地利用を図る地区とする。



資料:石江地区地区計画

G沿道業務ゾーン:国道7号(3・2・1号国道線)沿道という優れた業務地としての沿道利用を促進するとともに、後背地の住環境に配慮した土地利用を図る地区とする。

D広域交流ゾーン:都市機能施設としての利用を図るため、公益施設等を誘導する地区とする。

E地区公益ゾーン:周辺の住環境を考慮し、公益利便施設等の土地利用を誘導するとともに、後背地の住環境に配慮した街並みの形成を図る地区とする。

Fターミナルゾーン:広域交通拠点としての必要な機能確保し、宿泊施設及び駅前駐車場等による土地利用を図る地区とする。

➡ 10,000 m²以上の店舗面積を持つ商業施設の立地を規制

- ・D広域交流ゾーン、E地区公益ゾーン、Fターミナルゾーンでは、病院やオフィスビルなどの立地が決定。
- ・そのほか、駅直近にはレンタカー、戸建て住宅が中心に立地。
- ・国道7号線沿線には、ロードサイド型商業施設が立地し、西側には小学校と高校が立地。



駅周辺の戸建て住宅



駅前公園

(4)新花巻駅

(DID 外(近傍)、在来線と併設)

【概要】



◆所在:

岩手県花巻市
(H22: 101,438 人)

◆開業年度:

1985 年(S60 年)

◆乗降人員:

1 日平均 1,778 人/日
(2014 年度/JR 東日本)

◆在来線

釜石線

◆駅前広場面積:

13,700 m²

【立地】



- ・中心市街地に位置する花巻駅から約 6.7km 離れた農村部に立地。(都市計画区域内)
- ・土地区画整理事業の実施、用途地域(商業地域、第1種中高層住居専用地域、第1種住居地域)の指定(1983 年)。

【新小樽(仮称)駅との類似点】

- ・人口規模

【新小樽(仮称)駅との大きな相違点】

- ・在来線花巻駅のある既存市街地とは、市街地が連続していない

【周辺状況】



- ・駅周辺は、主に戸建て住宅や農地が立地し、駅前にはレンタカー、飲食店、駐車場が立地。
- ・商業地域には、ほとんど商業施設の立地は見られない。

事例まとめ

白石蔵王、新尾道、新青森、新花巻の周辺状況を分析



- 新小樽（仮称）駅の立地と類似した新幹線駅の周辺は、住宅を中心とした土地利用となっている。駅直近には、共通してレンタカー事務所が立地し、その他に事業所や小規模な店舗も立地している事例もある。
- 駅周辺の幹線道路沿いには、コンビニやロードサイド型の商業施設の立地が見られるが、新幹線駅の直近は「商業地域」の用途地域が指定されていながらも低未利用地となっている状況も見られ、新幹線駅が整備されるだけでは、商業施設等の都市機能が立地するとは限らないことを示唆している。
- 事例の中には、駅が立地する都市の郊外部と中心市街地との機能分担の連携を図るために、地区計画を定めて大規模な商業施設を規制している事例（新青森駅）もあり、都市内における新幹線駅の位置づけを踏まえて駅周辺の土地利用を検討することが重要である。

2-3 土地利用計画のゾーンイメージ

	ゾーンイメージ	
交通結節・ 交流ゾーン	●駅前広場の例（左：白石蔵王駅、右：七戸十和田駅）	
		
	●飲食機能の例（飯山駅）	●物産販売、観光情報発信機能の例（飯山駅）
		
駐車場 ゾーン	●イベントができる展示ホールの例（七戸十和田駅）	●屋外でのイベント例（新青森駅）
		
利便機能 誘導ゾーン	●駐車場の例（左：七戸十和田駅、右：新青森駅）	●新幹線駅前のお土産店（新花巻駅）
		
	●レンタカー事務所（新青森駅）	
		

3 駅舎の事例等

3-1 駅舎の附帯施設整備事例

新小樽（仮称）駅と乗降数が近い 1,000 人/日程度の新幹線駅における附帯施設の機能は下表のとおりです。

表 新小樽（仮称）駅と乗降数が近い新幹線駅の附帯機能例

No.	駅名	附帯機能
1	白石蔵王(東北新幹線)	待合室、売店、飲食店、レンタカー受付、観光案内所、コインロッカー、コンビニ
2	いわて沼宮内(東北新幹線)	待合室、キオスク、
3	高畠(山形新幹線)	待合室、観光案内所
4	赤湯(山形新幹線)	待合室、コインロッカー、観光案内所、コンビニ
5	さくらんぼ東根(山形新幹線)	待合室、観光案内所、飲食店、レンタカー受付、学習スペース
6	大曲(秋田新幹線)	待合所、コインロッカー、観光案内所、キオスク、コンビニ
7	上毛高原(上越新幹線)	待合室、コインロッカー、観光案内所、コンビニ、飲食店
8	浦佐(上越新幹線)	待合室、団体待合室、コインロッカー、コンビニ、飲食店
9	安中榛名(北陸新幹線)	待合室、飲食店、レンタカー受付

資料：JR東日本 HP 駅の情報より抜粋

3-2 駅舎デザインの事例

(1)七戸十和田

コンセプト：心安らぐ豊かな自然と歴史が感じられる駅



イメージ：八甲田連峰をイメージしたボックスと町の未来と奥州街道の松並木をモチーフとしている。外壁の曲線は八甲田の山並みと南部馬の背中をモチーフ

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(2)新青森

コンセプト：縄文から未来へーほっとして郷愁が感じられるあずましい北の駅

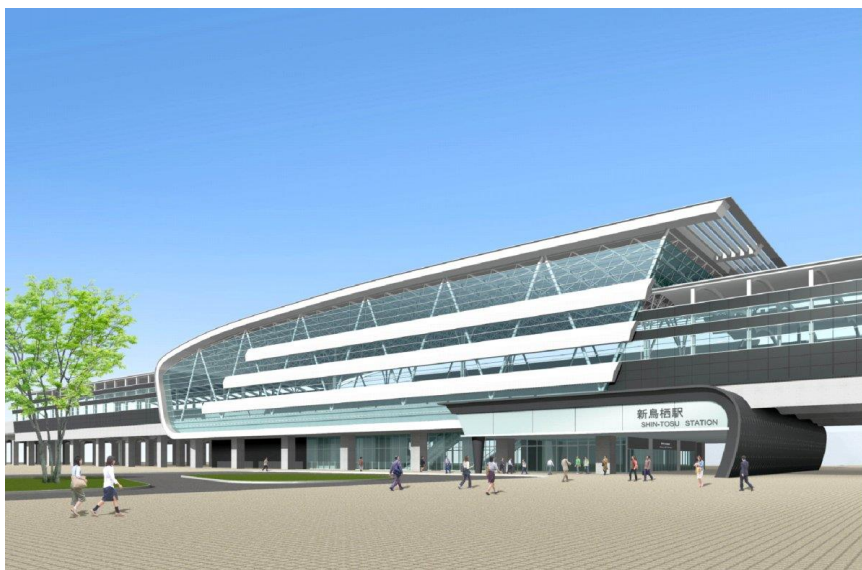


イメージ：「未来への玄関」を表現したガラスの空間と三内丸山遺跡を習った木柱

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(3)新鳥栖

コンセプト： **はばたく～新しい時代、新しい交流ゲート～**



イメージ：鳥の翼をイメージしたやわらかな曲線と3本ライン
佐賀県の県鳥「かちがらす」の白と黒の色彩計画
鳥が生息する森や里山の原風景をイメージした樹状柱とV字柱

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(4)久留米

コンセプト： **文化・アート～そして新しき久留米の出発点**



イメージ：久留米の逸話、名物などを書いたステンドグラスによる装飾

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(5)筑後船小屋

コンセプト：公園の中の駅



イメージ：公園を見渡せる展望デッキや情報発信施設を設置

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(6)新大牟田

コンセプト：未来への風を感じる駅



イメージ：木立の中を爽やかな風が通りぬける様を緩やかにウェーブした外装

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(7)新玉名

コンセプト：自然・光・リズム～森の中の駅



イメージ：木立や蔵をイメージし、ガラス張りの壁面上に木材で覆われた鉄骨が規則正しく配置し、木立の間からの光が差し込む森を演出。駅の出入り口には蔵や石橋等を取り入れ、歴史遺産を感じさせるデザインとしている。

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(8)熊本

コンセプト：悠久なる自然と風格が映える駅



イメージ：熊本城や雄大な自然をイメージしたもので、出入り口の門柱は城門、暴風壁は長堀を模すなど熊本城の持つ「和」の心をイメージ

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(9)長野駅

コンセプト：長野らしい三つのおもてなし

- ・ 歴史・伝統のおもてなし
- ・ 格調の高いおもてなし
- ・ 市民の真心のおもてなし



イメージ：仏都・県都の玄関口として堂々とした雰囲気を持たせるため「大庇と列柱」をデザイン

(10)飯山

コンセプト：「雄大な大地と伝統美を感じさせる駅」～雪と伝統文化の融和



イメージ：外壁は飯山の伝統工芸品である和紙「内山紙」を広げた状態をイメージ、連続した白いルバーと緩やかな曲線を用い、雪山の美しさと和紙の持つ柔らかな伝統美を表現しつつ、新幹線のスピード館と安全性を表現したもの

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号より抜粋

(11)上越妙高

コンセプト：『さくらと雪の平原』-心地よい軽やかさと繊細さ



イメージ：高田公園に舞う桜と高田平野の雪景色をテーマにデザインされ、白を基調とした外壁に風に舞う桜の花びらをもした桜色のパネルが曲線的に配置されている。

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(12)糸魚川

コンセプト：日本海と北アルプスに抱かれた、雄大な自然を感じさせる駅



イメージ：日本海の波、北アルプスジオパークの断層、ヒスイをイメージ

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(13)黒部宇奈月温泉

コンセプト：見えない駅、魅せる駅



イメージ：立山の雄大な風景や黒部川の水の流れをウェーブラインを表現

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(14)富山

コンセプト：立山あおぎ こころときめく 光舞台



イメージ：ホーム上の列柱が立山杉をイメージ

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(15)新高岡

コンセプト：飛越能・伝統・技術が融合し、新たな時代を具現化するデザイン

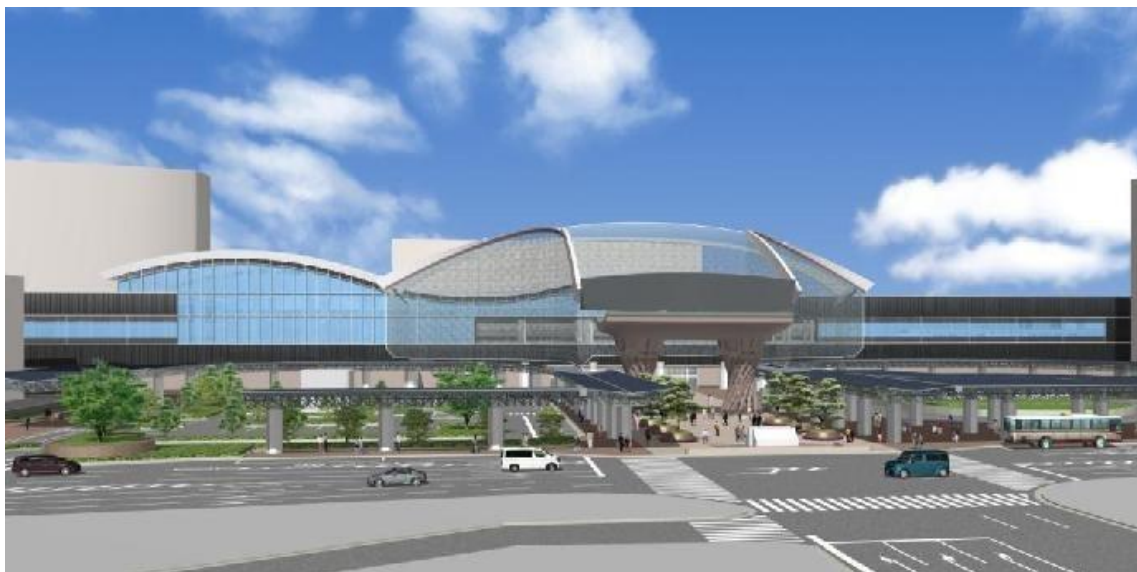


イメージ：地場産アルミパネルや鋳物で町屋等にみられる縦格子を表現し、高岡銅器を思わせるブロンズ系の色合いとしている。

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(16)金沢

コンセプト：まちが見える、心と体に気持ちがいい駅
—金沢のまちを流れる水、「伝統と創造」の調和をイメージした駅—



イメージ：「もてなしドーム」と「鼓門」が一体となった歴史的重層性と創造性が感じられる駅

資料：鉄道・運輸機構だより No.31 号等より抜粋

(17)奥津軽いまべつ

コンセプト：本州最北の地から北の大地へ～津軽海峡の四季が感じられる駅～



イメージ：今別町のシンボルである青函トンネルをゲート風にデザイン

資料：青森県HPより抜粋

(18)木古内

コンセプト：波と森のプロムナード～北の交流発信地



イメージ：木古内町の歴史性を打ち寄せる波のリズムや木々の合間に満ちる木漏れ日のイメージに乗せてデザイン

資料：鉄道・運輸機構 発表資料より抜粋

(19)新函館北斗

コンセプト：**自然と共に呼吸（いき）するモダンで温かみのある駅**



イメージ：灯台の聖母トラピスト大修道院前のポプラ並木をイメージ

資料：鉄道・運輸機構 発表資料より抜粋

3-3 新小樽(仮称)駅の顔づくりの要素の抽出

(1)小樽市景観計画から抽出される要素

<景観形成の基本目標>

- ・自然景観の保全を図り、自然と街並みの調和がとれたまちづくりを進めます。
- ・歴史景観の保全を図り、歴史と文化の香り高いまちづくりを進めます。
- ・小樽らしい都市景観の創出を図り、潤いと活力に満ちたまちづくりを進めます。

<良好な景観の形成に関する方針>

○景観形成の考え方-中部地区

背景の山々：街並みの背景となる**山並みの保全**を図ると共に、これらと**調和した景観の創出**に努めます。

市街地：住宅地の大部分は山裾の傾斜地に広がっていることから住宅地に建てられる建築物の規模やデザインなどは、その周辺の背景となる**海や山並みとの調和**に努めます。

<良好な景観の形成のための行為の制限> 一市全域における色彩基準

○基調色（ベースカラー）

建築物等の外観（屋根を除く）に使用できる色彩の範囲は下表のとおりとする。ただし、次のいずれかに該当する部分（場合）についてはこの限りではない。

- ・着色していない木材、土壁、ガラス等の材料によって仕上げられる部分
- ・強調色に該当する場合

使用する色相	明度	彩度
R、YR、Y	2 以上とする	6 以下とする
上記以外	2 以上とする	4 以下とする。

○強調色（アクセントカラー）

基調色以外の色彩を使用する場合は、1ヶ所あたり3平方メートル以下、かつ合計10平方メートル以下とする。

<良好な景観の形成のための行為の制限>

一小樽歴史景観区域の景観を構成する形態・意匠・素材の特徴

- 手宮鉄道施設地区
装飾アーチ、縦長窓、レンガ、レンガタイル
- 日本郵船地区
切妻・寄棟屋根、マンサード、装飾アーチ、格子窓、瓦葺・金属板葺屋根、石、モルタル、木、タイル
- 色内3丁目周辺地区
装飾アーチ、縦長窓、瓦葺・金属板葺屋根
- 小樽運河北地区
装飾アーチ、縦長窓
- 小樽運河南地区
切妻屋根、装飾アーチ、縦長窓、瓦葺・金属板葺屋根、軟石、レンガ
- 小樽倉庫地区
切妻屋根、装飾アーチ、縦長窓、瓦葺、軟石
- 色内1・2丁目地区
切妻・寄棟屋根、装飾アーチ、縦長窓、瓦葺・金属板葺屋根、軟石などの自然石
- 日本銀行地区
陸屋根、蛇腹、装飾アーチ、縦長窓、自然石
- 堺町本通地区
切妻・寄棟屋根、装飾アーチ、縦長窓、格子窓、瓦葺・金属板葺屋根、軟石、木
- 入船七差路地区
寄棟屋根、装飾アーチ、縦長窓、瓦葺・金属板葺屋根、自然石、レンガ
- 小樽駅前・中央通地区
破風、ドーマー、装飾アーチ窓、軟石などの自然石



(2)新幹線駅の顔づくりを考える際の視点

過去5年以内にしゅん工した新幹線駅のデザインコンセプトから、新幹線駅の顔づくりを考える際の視点を抽出すると、「自然環境・都市環境」「歴史・文化」「生活・活動」の3つの視点が抽出されます。

新幹線駅		開業年	デザインコンセプト	モチーフ
JR東日本	七戸十和田	2010年 12月	心安らぐ豊かな自然と歴史が感じられる駅	八甲田連峰、南部馬、松並木
	新青森		縄文から未来へーほっとして郷愁が感じられるあずましい北の駅	未来への玄関 三内丸山遺跡
JR九州	新鳥栖	2011年 3月	はばたく～新しい時代、新しいゲート	鳥の翼
	久留米		文化・アート～そして新しき久留米の出発点	久留米の逸話、名物
	筑後船小屋		公園の中の駅	
	新大牟田		未来への風を感じる駅	木立、風
	新玉名		自然・光・リズム～森の中の駅	木立、蔵、石橋
	熊本		悠久なる自然と風格が映える駅	熊本城
JR東日本	長野駅	2015年 3月	長野らしい三つのおもてなし ・歴史・伝統のおもてなし ・格調の高いおもてなし ・市民の真心のおもてなし	堂々とした雰囲気
	飯山		「雄大な大地と伝統美を感じさせる駅」 ～雪と伝統文化の融和	和紙、雪山
	上越妙高		『さくらと雪の平原』-心地よい軽やかさと繊細さ	高野公園、高野平野、桜
JR西日本	糸魚川	2015年 3月	日本海と北アルプスに抱かれた、雄大な自然を感じさせる駅	日本海の波、断層、ヒスイ
	黒部宇奈月温泉		見えない駅、魅せる駅	立山、黒部川
	富山		立山あおぎ こころときめく 光舞台	立山杉
	新高岡		飛越能・伝統・技術が融合し、新たな時代を具現化するデザイン	町屋、高岡銅器
	金沢		まちが見える、心と体に気持ちがいい駅 ー金沢のまちを流れる水、「伝統と創造」の調和をイメージした駅ー	歴史的重層性 創造性
JR北海道	奥津軽いまべつ	2016年 3月	本州最北の地から北の大地へ ～津軽海峡の四季が感じられる駅～	青函トンネル
	木古内		波と森のプロムナード～北の交流発信地	波、木漏れ日
	新函館北斗		自然と共に呼吸(いき)するモダンで温かみのある駅	ポプラ並木

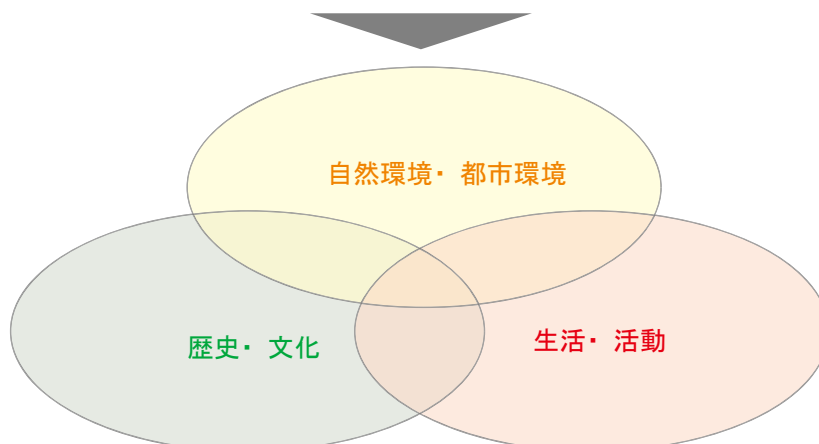


図 デザインコンセプト事例の分類

(3)小樽の顔づくりの要素の抽出

顔づくりを考える上で、小樽らしい顔づくりを形成する環境要素について3つの視点から取りまとめます。

- ア. 自然環境・都市環境
- イ. 歴史・文化
- ウ. 生活・活動

また、新小樽駅は倶知安～札幌をつなぐ広域を対象にした駅のため、それぞれの環境要素に対し、**広域的な視点**（北後志地域を対象とした視点）、**中域的な視点**（小樽市内を対象とした視点）、**即地的な視点**（天神地区を対象とした視点）に分けて整理することで新小樽（仮称）駅での顔づくりにおいて重視すべき要素や配慮すべき事項について検討します。

1) 自然環境・都市環境

【広域的な視点】

○地形

日本海に面した長い海岸線と緑濃い山々に囲まれた**起伏の富んだ地形**であり、天然の良港である小樽港を中心に**狭隘な平坦地**と**背後の丘陵地**が広がっています。海岸線は積丹半島の火山群の山裾が日本海の荒波に洗われ、**海蝕崖景観**を形成しており、随所に窓岩、神威岩、女郎岩、ローソク岩などの**奇岩、怪石類、岩礁**や**変化のある海底地形**が広がっています。海域には温帯、亜寒帯に属する海藻や草原状のスガモ群落、紅藻類が美しい海中景観を呈しています。また、この地域で初めて発見された希少種である**バシクルモン（オショロソウ）**も見られます。



写真左：積丹町観光協会HPより転載
写真右：小樽市HPより転載

昭和 38 年にはニセコ積丹小樽海岸国定公園としてニセコ連峰の山岳景観及び積丹半島の海食崖景観を主要景観として指定されています。

積丹半島から日本海に突出した積丹岬、神威岬、ビヤノ岬の各周辺と小樽海岸周辺は**北海道で唯一の海域公園地区**に指定されています。

○気候

北海道西部の日本海側に位置していることから裏日本型の気候に属し、春から夏にかけては温暖で晴天に恵まれることも多いですが、冬は北西の季節風を受け、降雪量が多く、平地でも11月中旬から4月中旬までは根雪に覆われます。変化に富んだ地勢のため、冬の気候の違いは大きく、小樽海岸地区は、海洋性の気候より比較的温暖で積雪量が少なめですが、積丹半島などの沿岸部は季節風を正面から受けて**風雪が強く、海の波も激しい**地域です。

○産業

果樹農業（仁木、余市）、水産業（余市、積丹、古平）



写真：後志振興局HP(後志の概要)から転載

【中域的な視点】

○地形

北海道の西海岸のほぼ中央に位置し、**海・山・坂**と変化に富んだ地形に加え、四季折々の表情を見せる豊かな自然に恵まれ、市街地は三方が山、一方を海に開けた**すり鉢状の地形**が特徴です。

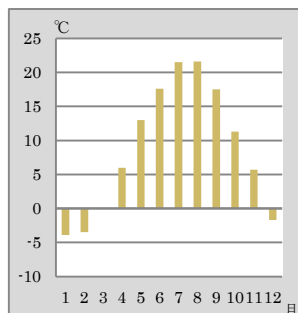


天狗山展望台

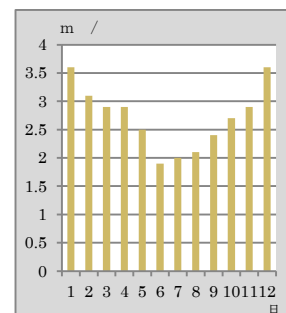
○気候

小樽市は海洋性の気候の影響を受け冬季は北海道の中でも比較的温暖で、夏季は比較的涼しい地域です。降水量や風速についても日本海側に面した地域としては平均して小さい地域です。

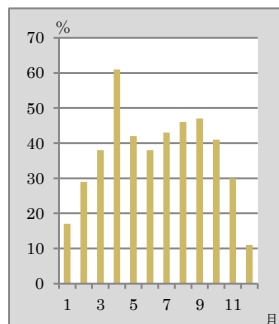
■月平均気温



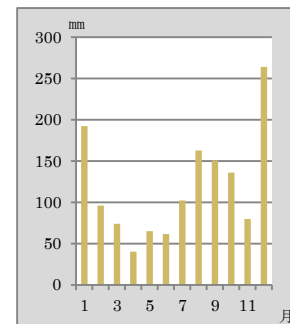
■月平均風速



■月日照率



■月降水量



資料:気象庁 小樽観測所 2014 年データより抜粋

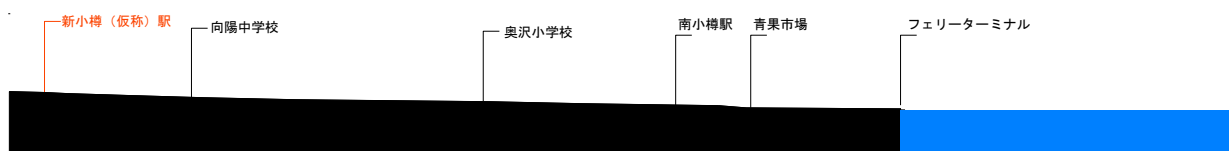
○産業

観光業、製造業（食料品製造業、金属製品製造業、プラスチック製品製造業）、水産業

【即地的な視点】

○地形

小樽港から海拔 90m程度高台へ上がった場所に位置し、天狗山と毛無山の谷間に低密度な住宅地が形成されている地域です。周辺には樹林に囲まれた奥沢水源地の「水すだれ」や勝納川、穴滝などがあり、市民が**水に憩える親水地域**です。



2) 歴史・文化

【広域的な視点】

江戸期から**鯊漁**で栄えていた北後志地域は、明治初めの開拓以来入地が進み、山林地区は果樹農業や林業により発展していましたが、昭和に入り社会経済の変動や鯊漁の衰退により、昭和30年代をピークに人口が減少傾向にあります。

【中域的な視点】

江戸期より**鯊漁**や**サケ漁**を営む人々により集落が形成されており、札幌に開拓使が設置されると、小樽は北海道開拓の最も重要な**港湾**として位置付けられ、道内で最初の**鉄道**が開通しました。

後に小樽港は特別輸出港や国際貿易港に指定され、さらには、日露戦争後は南樺太の消費物資の供給地になるなど、急速に発展・繁栄した街となりました。

それにより、**小樽運河**を中心に積荷を保管する**木骨石造倉庫**や回漕店、問屋などが軒を連ね、北海道金融界の中心地として「**北のウォール街**」と呼ばれた金融街が形成され、北海道経済における重要な役割を果たしていました。

そのような背景により、日本郵船小樽支店や日本銀行小樽支店などの**近代建築**が次々に建設され、明治、大正、昭和初期の建造物が現在も数多く残されています。北海道経済の中心は札幌に移行した現在では、文化遺産として残された歴史ある建造物を生かした観光産業を基幹産業としてまちづくりが行われています。



旧青山別邸



旧大家倉庫



旧日本郵船小樽支店



日本銀行旧小樽支店



小樽運河



坂牛亭

写真: 小樽市HP 小樽市指定歴史的建造物、文化庁 国指定文化財等データベースより抜粋

【即地的な視点】

奥沢水源地は北海道初の水道専用ダムとして明治、大正の土木技術を終結して作られ、平成25年奥沢水源地保存・活用基本構想にて「歴史と自然の調和による市民が憩える親水空間の創出」をテーマとして保存・活用が図られています。



奥沢水源地（階段式溢流路）

3) 生活・活動

【広域的な視点】

○食

ブドウ、リンゴ、さくらんぼ（余市・仁木）、ウニ（積丹）、ヒメマス（古平）、ウイスキー・ワイン（余市）

○イベント

火祭り（積丹）、恵比須神社例大祭（古平）、北海ソーラン祭り（余市）、さくらんぼ祭り（仁木）

○レジャー

ニッカウキスキー（余市）、神威岬・積丹岬（積丹）、キロロリゾート（赤井川）、フルーツパーク（仁木）

○その他

民謡ソーラン節（余市）、マッサン（余市）



写真:後志振興局HP「後志の観光」より転載



写真:ニッカウキスキーHP
より転載



写真:キロロリゾートHPより
転載

【中域的な視点】

○食

寿司、お菓子、かまぼこ、シャコ、あんかけ焼きそば、ワイン・ビール（小樽）

○イベント

おたる潮まつり、小樽雪あかりの路など

○レジャー

おたる水族館、スキー場（天狗山、朝里川温泉、スノークルーズ ONZE）、マリンスポーツ、クルージング

○その他

小樽ガラス、オルゴール、石原裕次郎



写真:小樽市観光協
会HPより転載

【即地的な視点】

○食

—

○イベント

天満宮例大祭、奥沢水源地ライトアップ

○レジャー

天狗山、トレッキング



写真:小樽天狗山スキー場・小樽天
狗山ロープウェイHPより転載

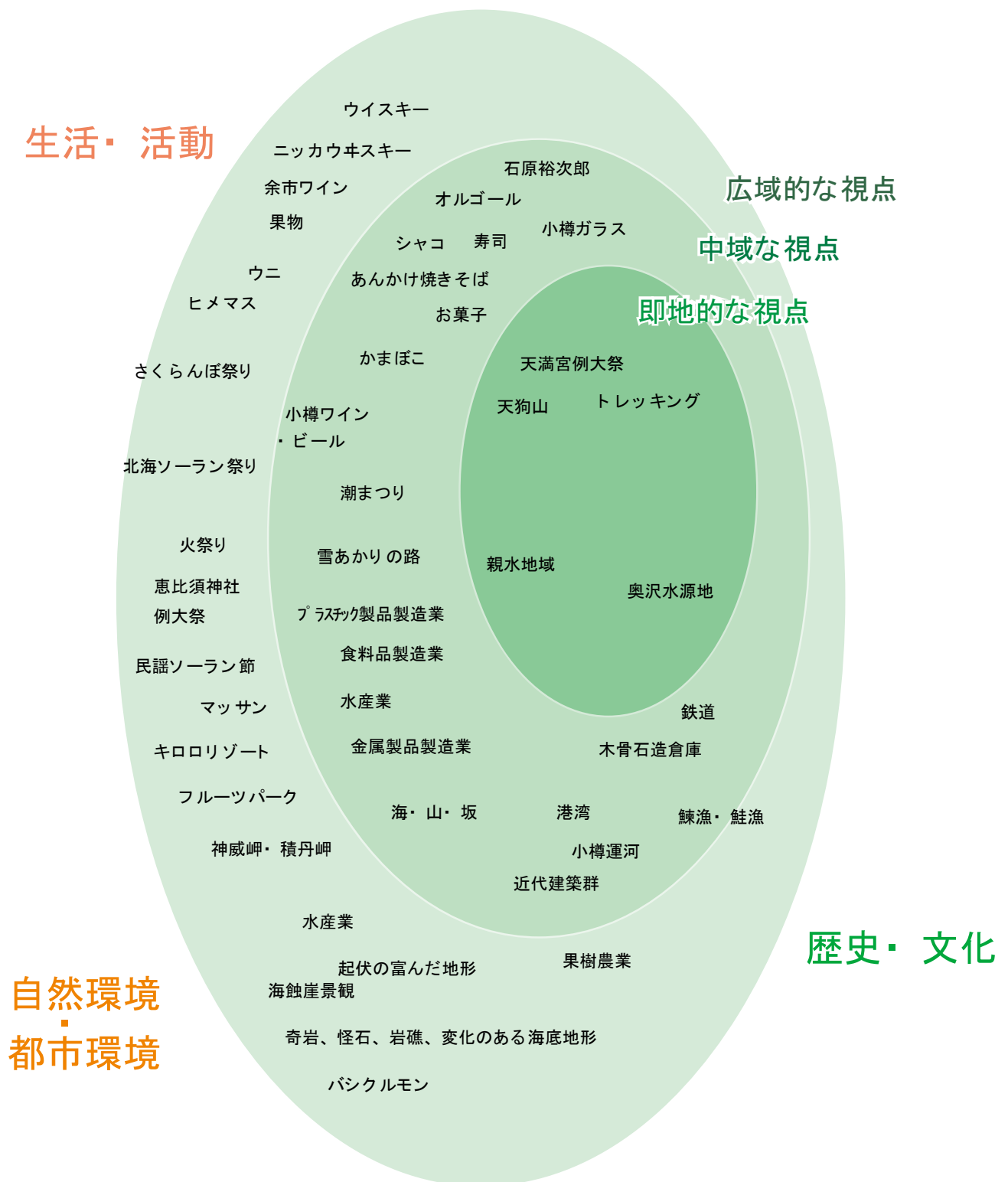


図 小樽の顔づくりの要素イメージ

4 2次交通対策事例の応用検討

4-1 事例調査の概要

近年の新幹線開業地域における2次交通対策の取組内容や課題等を把握するため、国内の先進事例を調査しました。

表 調査対象駅

新幹線駅		開業年	駅所在地	人口(H27)
北海道新幹線	新函館北斗	平成28年3月	北斗市	46,416人
東北新幹線	新青森	平成22年3月	青森市	287,622人
	七戸十和田	平成22年3月	七戸町	15,719人
	八戸	平成22年3月	八戸市	231,379人
九州新幹線	新八代	平成16年3月	八代市	127,540人

各駅の2次交通手段をまとめると、下表に示すとおり、交通手段別に鉄道、バス、タクシー、レンタカーの4つに整理されます。その中から特徴的な取組を目的別に整理すると、大きく「2次交通手段の確保」「公共交通の利用促進」「情報発信」の3つに分けられ、さらに細かく分類し、全部で8つの取組に整理しました。

表 2次交通対策の調査結果

【各駅における2次交通手段】

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内観光 交通	都市間 バス	タクシー	乗合タクシー	
新函館北斗	●	●	●	●	●	-	●
新青森	●	●	●	●	●	●	●
七戸十和田	-	●	-	●	●	●	●
八戸	●	●	●	●	●	●	●
新八代	●	●	-	●	●	-	●

特徴的な2次交通対策の取組を目的別に整理

【特徴的な2次交通対策の取組】

駅名	1) 2次交通手段の確保						2) 公共交通 の利用促進	3) 情報 発信
	【移動先】 新駅と中心市 街地	【移動先】 新駅と中心市 街地・観光地等	【移動先】 新駅と観光 地	【移動先】 新駅と夜間 における市街地	【移動先】 新駅から観 光地の周遊	【移動先】 新駅と周辺 都市		
	①中心市街 地と結ぶバ ス路線の強 化	②中心市街 地及び観光 地等を結ぶ バスの運行	③観光地と ダイレクトに 結ぶバスの 運行	④バスが接 続しない時 間帯に合わ せた交通手 段(タクシー) の確保	⑤観光客向 けのタクシー サービスの 提供	⑥新幹線沿 線外の地域 と結ぶ広域 交通手段(バ ス・タクシー) の確保		
新函館北斗	-	●市内	○市内	-	●広域	●広域	-	○
新青森	-	●市内	-	○市内	●市内	○広域	-	○
七戸十和田	-	-	●広域	●広域	-	●広域	-	○
八戸	●市内	-	●市内	●市内	○市内	-	●市内	●
新八代	-	-	-	-	-	●広域	-	○

※●：今回分析した事例 ○：2次交通としては確保されている

4-2 2次交通対策の事例

(1)新函館北斗駅

1) 概要



写真：JR 北海道新幹線スペシャルサイト

◆所在：

北海道北斗市
(H27:46,416 人)

◆開業年度：

2016 年 (H28 年)
新幹線の延伸開業

◆乗降人員：

新青森～新函館北斗間
1 日平均 約 5,600 人
(開業 3/26～4/25 の 1 ヶ月間)
資料:JR 北海道プレスリリース

◆在来線

函館本線
はこだてライナー

2) 新幹線駅の立地状況

旧渡島大野駅に整備され、北斗市の旧大野町市街から約 3km、旧上磯町市街から約 12km、函館駅から約 21km 離れた市街地の縁辺部に位置している。



3) 2次交通

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内 観光交通	都市間 バス	タクシー	乗合 タクシー	
新函館北斗	・はこだてライナー ・函館本線	・路線バス (函館市街、湯の川、函館空港)	・ ※函館市内の観光路線バスは運行	・路線バス ・高速はこだて号 ・函館特急ニュースター号	・定額タクシー (函館市)	・	○

4) 2次交通に関する特徴的な取組

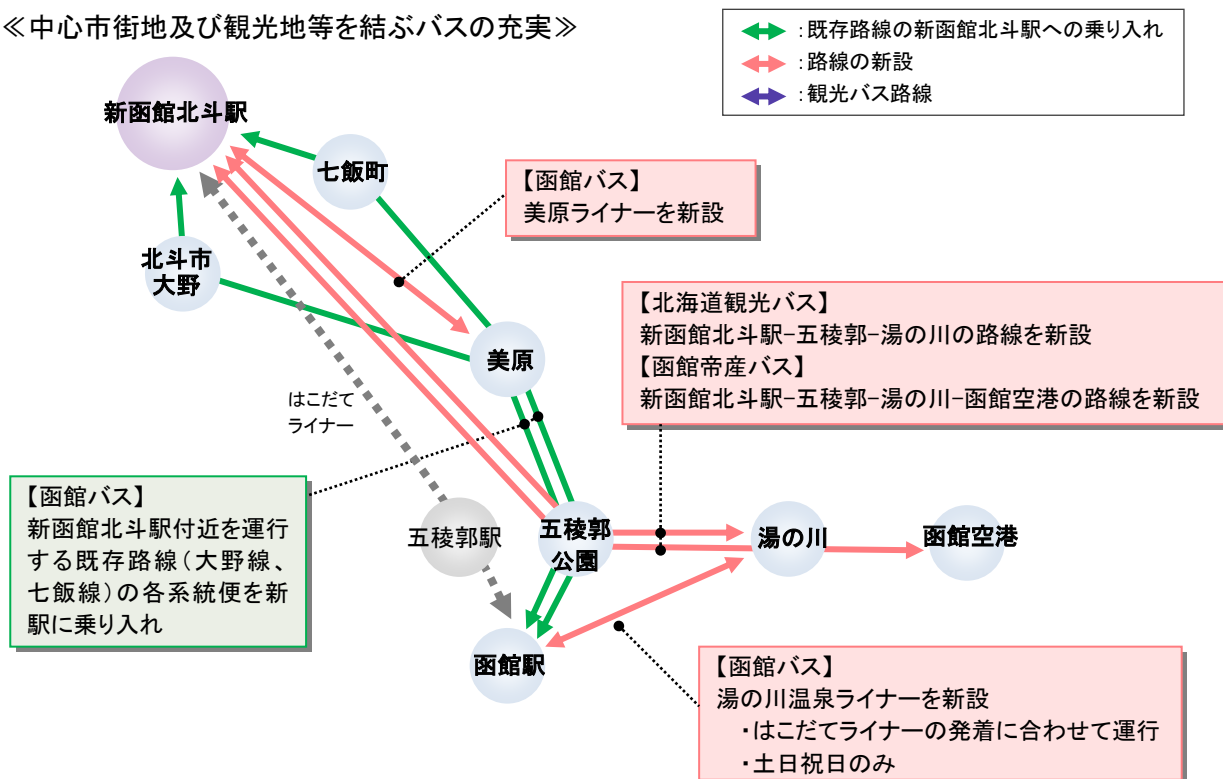
①既存路線の見直し・新規路線の開設

【2次交通手段の確保 1) ②中心市街地及び観光地等を結ぶバスの運行】

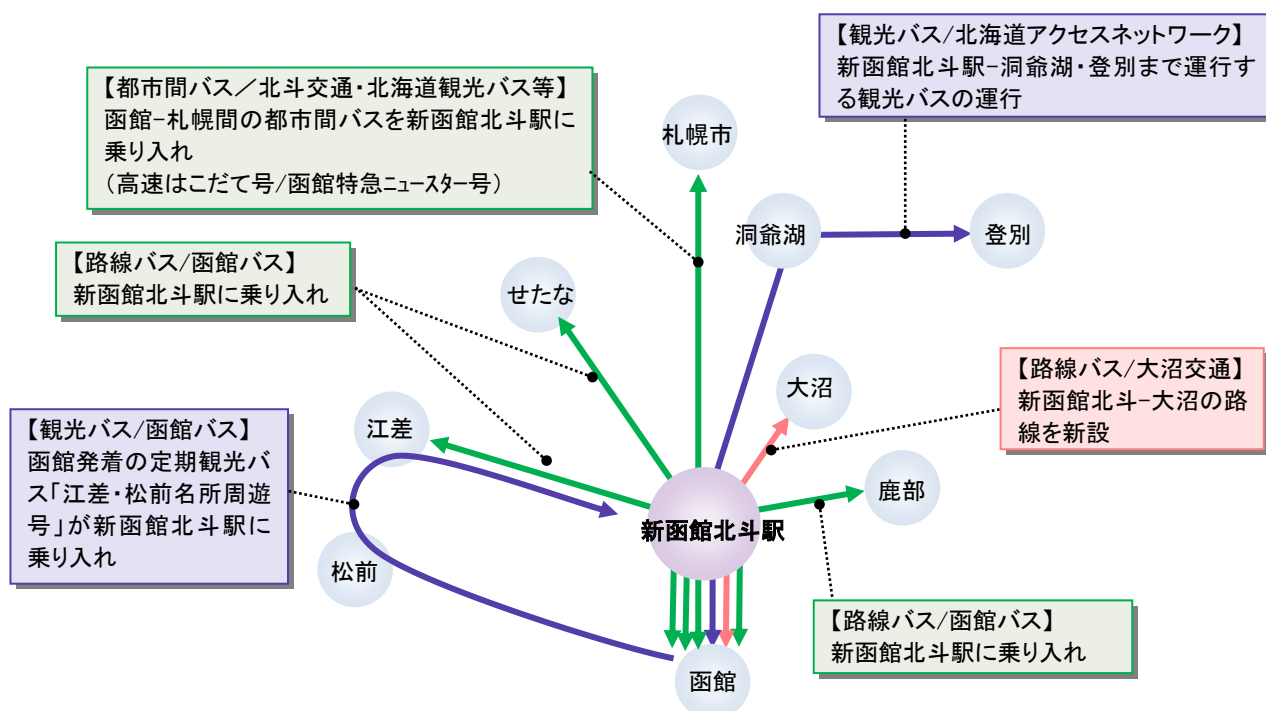
【2次交通手段の確保 1) ⑥新幹線沿線外の地域と結ぶ広域交通手段の確保】

各バス会社により、既存バス路線の新函館北斗駅への乗り入れや、新函館北斗駅と五稜郭や函館駅、函館空港等と結ぶ新規路線が開設されています。

《中心市街地及び観光地等を結ぶバスの充実》



《広域交通の充実》



②定額タクシーの運行

【2次交通手段の確保 1) ⑤観光客向けのタクシーサービスの提供】

新函館北斗駅から、函館市内や近郊エリアにおいて定額制のタクシーが運行されています。

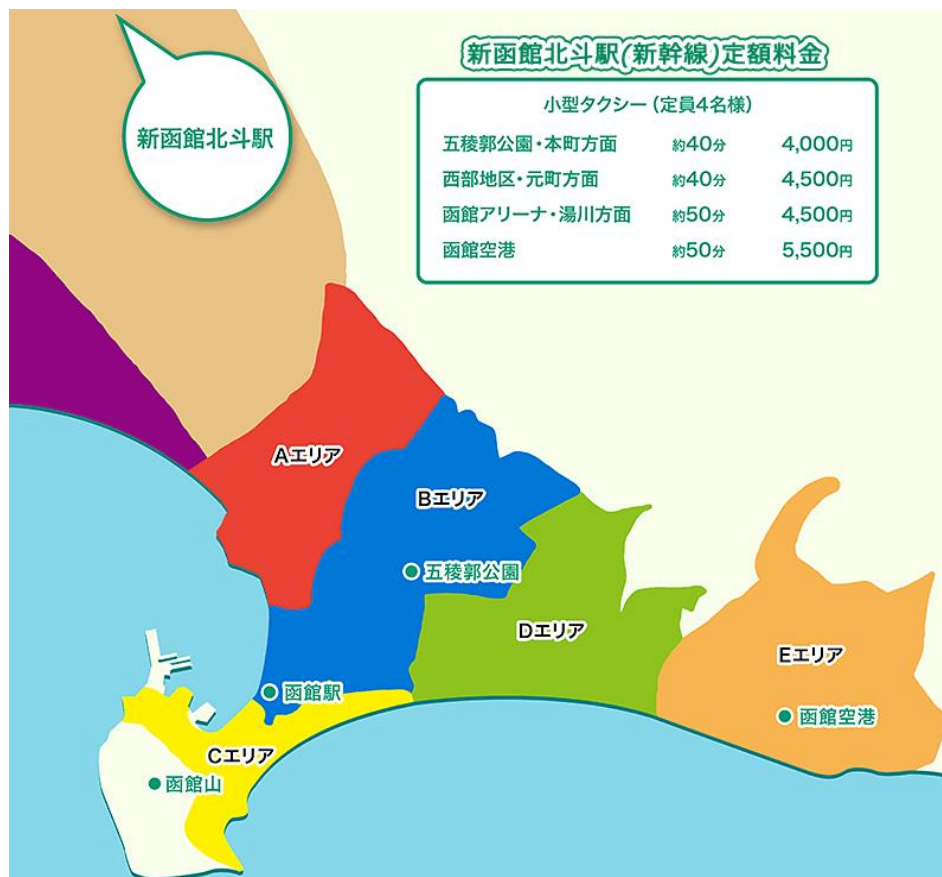


図 エリア範囲

資料:「らくらくタクシー」ホームページより

事業主体	函館タクシー、道南ハイヤーなど		
所要時間 運賃	ルート	所要時間	料金
	新函館北斗駅 ⇄ A エリア	—	3,500 円
	新函館北斗駅 ⇄ B エリア	約 40 分	4,000 円
	新函館北斗駅 ⇄ C エリア	約 40 分	4,500 円
	新函館北斗駅 ⇄ D エリア	約 50 分	4,500 円
	新函館北斗駅 ⇄ E エリア	約 50 分	5,500 円
利用方法	事前予約		
エリアの範囲	A エリア	津軽海峡フェリー・北大水産学部エリア	
	B エリア	五稜郭公園・オーシャンスタジアム又は本町周辺ホテルエリア	
	C エリア	函館駅又は周辺ホテル・ベイエリアエリア・函館山ロープウェイエリア ※函館山山頂は除く。	
	D エリア	湯の川温泉周辺ホテル又は函館アリーナ・競馬場エリア	
	E エリア	函館空港又はトラピスチヌ修道院エリア	

(2)新青森駅

1) 概要



- ◆所在：
青森県青森市
(H27:287,622 人)
- ◆乗降人員：
1 日平均 9,700 人/日
(2014 年度/JR 東日本)
- ◆開業年度：
2010 年(H22 年)
新幹線の延伸開業
- ◆在来線
奥羽本線

2) 新幹線駅の立地状況

中心市街地に位置する青森駅から約 5km 離れた郊外部に立地しています。



図 新幹線駅の立地状況

3) 2 次交通手段

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内観光 交通	都市間 バス	タクシー	乗合タクシー	
新青森	奥羽本線	路線バス (市中心部、浅虫温泉等方面)	・びゅうバス ・ <u>ねぶたん号</u>	路線バス (十和田湖、十和田市方面)	<u>駅から 観タクン</u>	・弘前市方面 ・西目屋村方面	○

4) 2次交通に関する特徴的な取組

①「ねぶたん号」の運行

【2次交通手段の確保 1) ②中心市街地と観光地等を結ぶバスの運行】

新青森駅と中心市街地（JR 青森駅）、主要観光施設を結ぶ観光ルートバス『あおもりシャトル de ルートバス（ねぶたん号）』が運行されています。

事業主体	青森観光バス
運賃	・1回乗車 : 大人 200 円・小学生 100 円・未就学児童無料 ・1日乗車券 : 大人 500 円・小学生 250 円・未就学児童無料
運行便数	コース1:5便/日 コース2:5便/日、コース3:1便/日、コース4:1便/日、コース5:1便/日
所要時間	新青森駅→青森駅:25 分 三内丸山遺跡前(始点)→棟方志功記念館前(終点):50 分
その他	・一日乗車券は、「ねぶたん号」車内、青森市観光交流情報センター(青森駅前)、主要観光施設、主要宿泊施設で購入可能。 ・団体割引(10 名以上、一日乗車券のみ適用の団体割引制度) - 普通(一般) 10 名以上…10%割引 15 名以上…15%割引 - 学生(小学生、中学生、高校生)10 名以上…15%割引 15 名以上…20%割引 ・福祉割引(対象者(身体障害者手帳保持者、精神障害者保健福祉手帳保持者、療育手帳保持者)および付添人(対象者 1 名につき 1 名)に対し、通常運賃の半額)



図 ねぶたん号

資料：青森市ホームページ

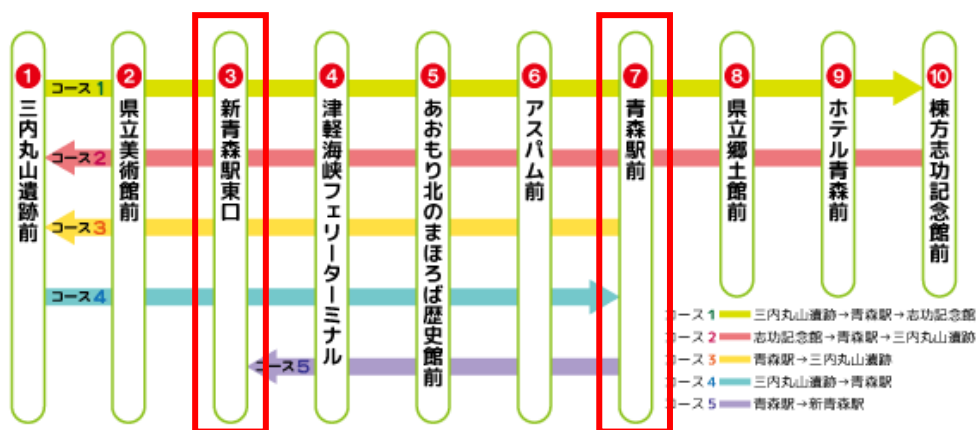


図 ねぶたん号ルート図

資料：青森観光バスホームページ

②JRによる「駅から観タクン」の運行

【2次交通手段の確保 1) ⑤観光客向けのタクシーサービスの提供】

JRが提供する観光商品で、駅を降りてから観光地を周遊する観光タクシーが運行されています。

事前予約は不要で、1台当たり1～4名が定額で乗車できます。「青森県 新青森駅発コース」では、タクシー1台1回当たり、2時間6,000円、3時間9,000円となっています。

当日、駅のみどりの窓口やびゅうプラザで希望コースのタクシー券を購入し、駅のタクシー乗り場から乗車します。ただし、ドライバーによる観光ガイドはありません。

(3)七戸十和田駅

1) 概要



- | | |
|-------------------------------------|---|
| ◆所在:
青森県七戸町
(H27:15,719 人) | ◆乗降人員:
1 日平均 712 人/日
(2014 年度/JR 東日本) |
| ◆開業年度:
2010 年(H22 年)
新幹線の延伸開業 | ◆在来線
なし |

2) 新幹線駅の立地状況

七戸町役場のある市街地から約 3.3km、十和田市街から約 15km 離れた場所に立地しています。

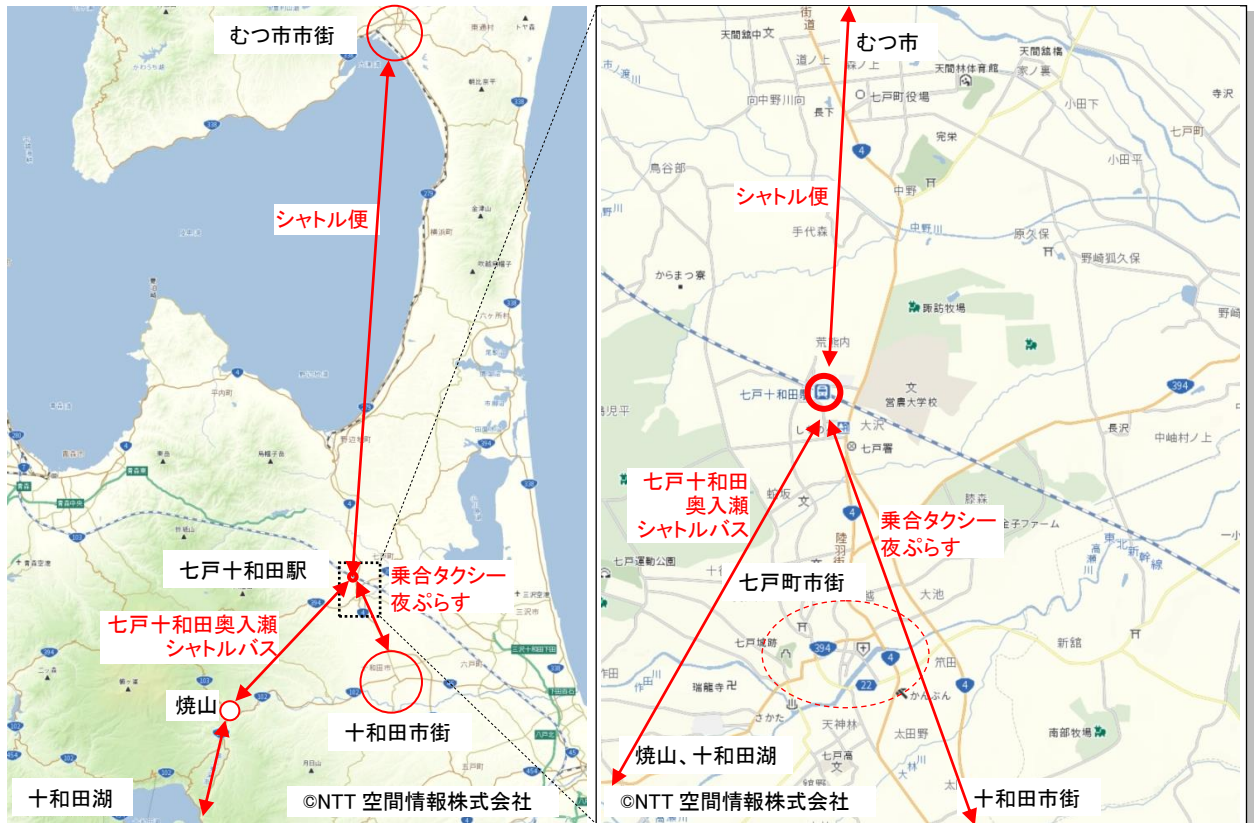


図 新幹線駅の立地状況

3) 2 次交通

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内観 光交通	都市間 バス	タクシー	乗合タクシー	
七戸十和田	-	・路線バス (町内) ・コミュニティバ ス (町内)	-	・路線バス (十和田 市、新青森駅方面) ・七戸十和田奥入瀬 シャトルバス	○	・夜ぶらず (十 和田市) ・シャトル便 (むつ市)	○

4) 2次交通に関する特徴的な取組

①「乗合タクシー夜ぶらす」の運行 <広域対応>

【2次交通手段の確保 1) ④バスが接続しない時間帯に合わせた交通手段(タクシー)の確保】

新幹線の時間帯に合わせて、十和田市街まで路線バスが運行していますが、路線バスが接続しない夜の時間帯は、定額制の乗合タクシーが十和田市街まで運行しています。

事業主体	七戸十和田地域公共交通会議 (運行事業者:南部縦貫タクシー)
運賃	・大人 1,500 円(6 歳未満無料) ※通常のタクシー料金では 3,500 円かかる。
運行便数	・2 便/日 ※年中無休、予約不要
所要時間	七戸十和田→十和田市街:約 30 分
その他	

【七戸十和田駅→十和田市内】 【十和田市内→七戸十和田駅】
1 番のりば

行先	七戸十和田駅	十和田市駅	十和田市中央	行先	十和田市中央	十和田市駅	七戸十和田駅
十和田市内方面	6:55*	7:26*	7:31*	七戸十和田駅方面	6:46	6:52	7:22
	7:25	7:56	8:01		7:41	7:47	8:17
	9:12*	9:50*	10:02*		9:24	9:30	10:00
	9:57	10:20	10:25		11:17*	11:30*	12:07*
	10:09	10:40	10:52		12:17	12:30	13:00
	11:09	11:40	11:52		14:17	14:30	15:00
	12:29	13:00	13:12		15:17*	15:30*	16:07*
	13:22*	14:00*	14:12*		16:55	17:00	17:23
	14:37	15:00	15:05		17:07	17:20	17:50
	15:39	16:10	16:15		17:55	18:00	18:23
	16:37	17:00	17:05		18:44*	18:50*	19:20*
	18:09	18:40	18:45		19:44	19:50	20:20
	19:32	19:55	20:00				

※ 土曜・日曜・祝日運休

図 路線バス時刻表

図 夜ぶらす時刻表

新幹線名	新幹線到着時刻	夜プラス発車時刻
新青森発はやぶさ96号	20:54 着	21:31 頃
東京発はやぶさ31号	21:21 着	
新青森発はやて98号	22:01 着	23:30 頃
東京発はやぶさ35号	23:20 着	

資料:七戸十和田地域公共交通会議「乗合タクシー夜ぶらす」パンフレット

②「七戸十和田奥入瀬シャトルバス」の運行 <広域対応>

【2次交通手段の確保 1) ③観光地とダイレクトに結ぶバスの運行】

七戸十和田駅と奥入瀬溪流の玄関口である十和田湖温泉郷(焼山)を結ぶシャトルバスが、GW 期間中や夏季観光シーズン中は運行されています。焼山から奥入瀬溪流、十和田湖へは、JR バスに乗り換えとなります。

事業主体	・十和田観光電鉄(株) ・七戸十和田奥入瀬シャトルバス運行協議会(十和田市企画財政部政策財政課内)
運賃	・片道 500 円 ※未就学時は無料 ・七戸十和田駅⇄東八甲田ローズカントリー :片道 200 円 ・東八甲田ローズカントリー⇄十和田湖温泉郷(焼山):片道 300 円
運行便数	・七戸十和田→十和田湖温泉郷(焼山):3 便/日(うち 1 便は特定の運行日のみ) ・七戸十和田←十和田湖温泉郷(焼山):4 便/日(うち 1 便は特定の運行日のみ) ※事前予約不要 ※運行期間(H28 年の場合):H28.4.29~H28.5.8 H28.6.17~H28.10.31
所要時間	・七戸十和田駅⇄十和田湖温泉郷(焼山)が 58 分。
その他	



図 運行ルート

資料：「七戸十和田奥入瀬シャトルバス」パンフレット（平成 28 年）

七戸十和田駅⇨十和田湖温泉郷(焼山)										
東北新幹線(下り)				シャトルバス				JRバス		
列車名	東京駅発	仙台駅発	七戸十和田駅着	七戸十和田駅(南口)発	東八甲田ローズカントリー発	十和田湖温泉郷発	焼山着	運行日	焼山発	十和田湖着
はやぶさ 1号	6:32	8:06	9:34	(9:55)	(10:05)	(10:51)	(10:53)	平成28年 6月25日(出)・26日(回)、7月2日(出)・3日(回)、10月15日(出)・16日(回)・22日(出)・23日(回)・29日(出)・30日(回)のみ運行します	11:05 ※11:13	11:50 ※11:58
はやぶさ 3号	7:36	9:12	10:44	11:05	11:15	12:01	12:03	平成28年 4月29日(金)～5月8日(日) 6月17日(金)～10月31日(月)	12:18	13:03
はやぶさ17号	11:20	12:54	14:27	14:45	14:55	15:41	15:43	平成28年 4月29日(金)～5月8日(日) 6月17日(金)～10月31日(月)	15:58	16:43
※4月23日～5月8日、6月23日～7月5日、7月16日～9月7日、9月17日～11月6日運行										
十和田湖温泉郷(焼山)⇨七戸十和田駅										
JRバス		シャトルバス						東北新幹線(上り)		
十和田湖発	焼山着	焼山発	十和田湖温泉郷発	東八甲田ローズカントリー発	七戸十和田駅(南口)着	運行日	列車名	七戸十和田駅発	仙台駅着	東京駅着
※8:00 8:30	※8:41 9:11	9:20	9:22	10:08	10:18	平成28年 4月29日(金)～5月8日(日) 6月17日(金)～10月31日(月)	はやぶさ16号	10:54	12:29	14:04
12:10	12:51	13:20	13:22	14:08	14:18	平成28年 4月29日(金)～5月8日(日) 6月17日(金)～10月31日(月)	はやぶさ24号	14:53	16:29	18:04
14:20	15:04	(15:20)	(15:22)	(16:08)	(16:18)	平成28年 6月25日(出)・26日(回)、7月2日(出)・3日(回)、10月15日(出)・16日(回)・22日(出)・23日(回)・29日(出)・30日(回)のみ運行します	はやぶさ28号	16:53	18:29	20:04
15:05 15:20	15:46 16:01	16:20	16:22	17:08	17:18	平成28年 4月29日(金)～5月8日(日) 6月17日(金)～10月31日(月)	はやぶさ32号	17:59	19:29	21:04
※ 4月23日～5月8日、6月23日～7月5日、7月16日～9月7日、9月17日～11月6日運行										

図 運行ダイヤ

資料：「七戸十和田奥入瀬シャトルバス」パンフレット（平成 28 年）

③「シャトル便（七戸十和田⇄むつ市）」の運行 《広域対応》

【2次交通手段の確保 1）⑥新幹線沿線外の地域と結ぶ広域交通手段の確保】

七戸十和田駅からむつ市へ結ぶ、完全予約制の乗合タクシー「シャトル便」が運行されています。

事業主体	・尻屋観光
運賃	・七戸十和田駅 ⇄ むつ主要部・東通:大人 3,800 円 小児:1,900 円 ・七戸十和田駅 ⇄ 近川地区 :大人 3,600 円 小児:1,800 円 ・七戸十和田駅 ⇄ 横浜地区 :大人 3,400 円 小児:1,700 円
運行便数	・3 往復/日
所要時間	・むつ市まで約 1 時間半。
その他	

七戸十和田駅シャトル便【上り】※七戸十和田駅行き						
新幹線便名	シャトル便 むつ市内 出発時間	シャトル便 近川地区 通過時間	シャトル便 横浜地区 通過時間	シャトル便 七戸十和田 駅着	新幹線 七戸十和田駅 出 発	新幹線 東京駅着
はやぶさ16号	9:00	9:15	9:30	10:30	10:54	14:04
はやぶさ24号	13:00	13:15	13:30	14:30	14:53	18:04
はやぶさ36号	17:00	17:15	17:30	18:30	18:53	22:04
七戸十和田駅シャトル便【下り】※下北行き						
新幹線便名	新幹線 東京駅発	新幹線 七戸十和田駅 到 着	シャトル便 七戸十和田 駅発	シャトル便 横浜地区 通過時間	シャトル便 近川地区 通過時間	シャトル便 むつ市内 到着時間
はやぶさ3号	7:36	10:44	11:00	12:00	12:15	12:30
はやぶさ17号	11:20	14:27	14:45	15:45	16:00	16:15
はやぶさ25号	15:20	18:27	18:45	19:45	20:00	20:15

図 時刻表

資料：尻屋観光ホームページ

(4)八戸駅

1) 概要



◆所在:

青森県八戸市
(H27:231,379 人)

◆開業年度:

2002 年 (H14 年)
新幹線延伸開業

◆乗降人員:

1 日平均 7,196 人/日
(2014 年度/JR 東日本)

◆在来線

八戸線

2) 新幹線駅の立地状況

中心市街地に位置する本八戸駅から約 5km 離れた郊外部に立地しています。



図 新幹線駅の立地状況

3) 2 次交通

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内観光 交通	都市間 バス	タクシー	乗合タクシー	
七戸十和田	青い森鉄道	路線バス (中心街方面等)	100 円バス	路線バス (五戸町、十和田市等方面)	駅から 観タクン	シントクン	○

4) 2次交通に関する特徴的な取組

①八戸駅⇔中心街間の 10 分間隔運行

【2次交通手段の確保 1) ①中心市街地と結ぶバス路線の強化】

市営バスと南部バスが、平成 20 年 4 月から「八戸駅線(根城大橋・^{たものき}田面木経由)」の共同運行を実施し、八戸駅～中心街間の等間隔運行(10 分間隔)をしています。

八戸駅⇔中心街間で「共通定期券」を販売しており、市営バスも南部バスも同じ定期券で両方使えます。

事業主体	・市営バス、南部バス（共同運行）
運賃	・八戸駅⇄中心街ターミナル：300 円
運行便数	・八戸→中心街（八日町）： 43～47 便/日
所要時間	・八戸→中心街：約 14～16 分
その他	

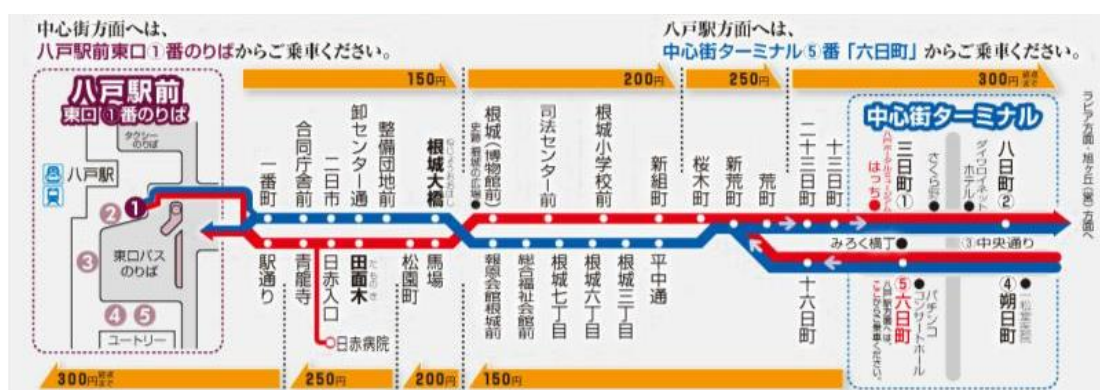


図 「八戸駅線」路線図

資料：市営バス・南部バス 八戸駅⇄中心街間の10分間隔運行携帯用”ミニ”時刻表

②「^{はっしょく}八食100円バス」の運行

【２次交通手段の確保 １）③観光地へダイレクトに結ぶバスの運行】

新幹線八戸駅開業に合わせて、八戸港で水揚げされたばかりの新鮮な魚介類や生鮮野菜、県南地方の物産やお土産などがそろう大型市場である「八食センター」と八戸駅を結ぶバスが運行されています。1日片道10便で、平日、土曜日、日祝日も同じ時刻で運行しています。

事業主体	・南部バス
運賃	・八戸駅⇄八食センター:100 円
運行便数	・八戸→八食センター : 10 往復
所要時間	・八戸→八食センター:11 分
その他	



資料：八食センターオンラインショッピング HP



図 八食 100 円バスのルート

資料：南部バス㈱ホームページ

③「わくわく♪日帰り路線バスパック」の提供

【公共交通の利用促進 2）①観光・商業施設等との連携】

路線バスを使って、八戸市内や周辺都市に気軽に日帰り旅行を楽しめる企画商品が提供されています。

バスの往復乗車券と施設利用券や割引券が一体となったバスパックを購入することで、利用者は通常価格よりも安く施設などを利用することができます。

バスパックには、事前にチケットを購入する「チケット購入タイプ」と、チケットの事前購入は不要で、バスを降車する際に運転手からクーポン券を受け取るだけの「クーポン券タイプ」の2種類があります。

バスパックの内容、利用の仕方及び時刻表をセットにしチラシを作成し周知を図っています。



図 各バスパックのチラシ（八戸駅発）

資料：八戸市地域公共交通会議「八戸公共交通ポータルサイト」



（例）十和田市現代美術館バスパック

- セット内容：十和田市現代美術館観覧割引換券（常設展）
＋十鉄バス往復割引乗車券のセット

○料 金：	パック料金	通常料金
大 人	2,650 円	3,010 円

図 チケット見本（左）とセット内容（右）

資料：八戸市地域公共交通会議「八戸公共交通ポータルサイト」

④深夜乗合タクシー「シンタクン」の運行

【2次交通手段の確保 1)④バスが接続しない時間帯に合わせた交通手段(タクシー)の確保】

最終新幹線に接続する乗合タクシーが、「シンタクン実行委員会」により運行されています。

2010年のスタート時は、ジャンボタクシーで運行していましたが、現在は小型タクシーにて運行しており、1台あたりの定員は3名となっています。

事業主体	シンタクン実行委員会(タクシー会社 4 社)
運賃	・八戸駅→馬場 :500 円 ・八戸駅→桜木町または平中通 :700 円 ・八戸駅→本八戸駅 :900 円
運行便数	・1 便/日 ※23 時 20 分発(最終新幹線到着後の約 10 分後に出発) ※毎日運行
所要時間	・中心街まで約 20 分
その他	



図 シンタクン運行ルート

資料：八戸市「シンタクンパンフレット」

⑤ バスマップなどの作成・配布による周知

【情報発信 3）①積極的なPR・周知】

東北新幹線全線開業に合わせて、八戸駅東口・本八戸駅北口から発着するバス路線の情報に関するわかりやすいリーフレットを制作し、周知を図っています。

そのほかに、路線バスを使って、地域を旅するためのガイドブック「バスさんぽ」を制作し、路線バスの利用促進を図っています。

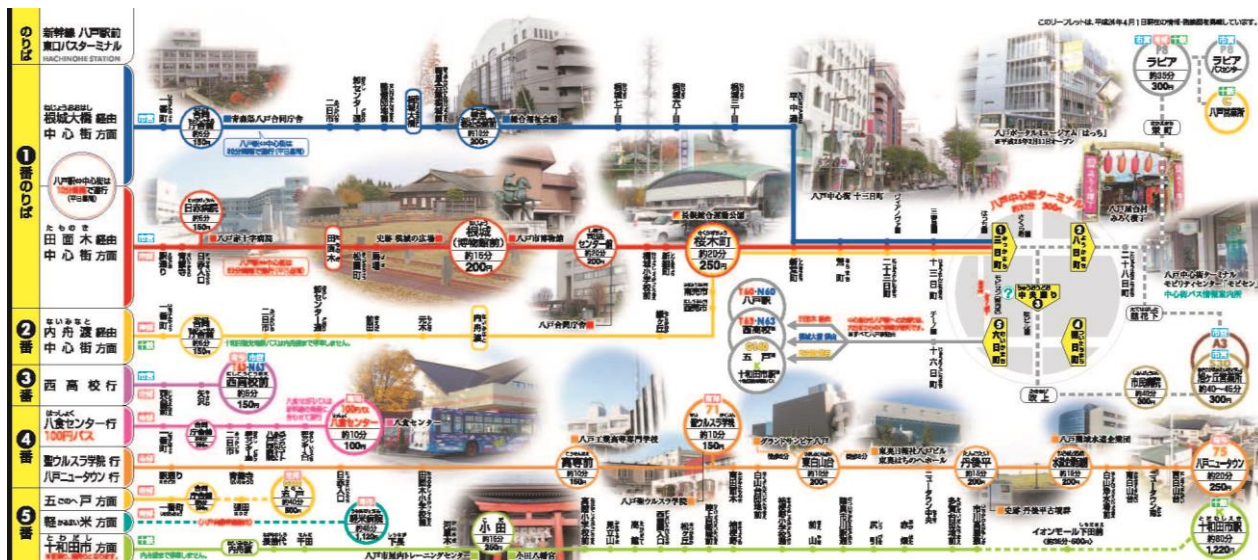


図 「路線バスで行く八戸旅ガイド」

資料：八戸市「八戸公共交通ポータルサイト」

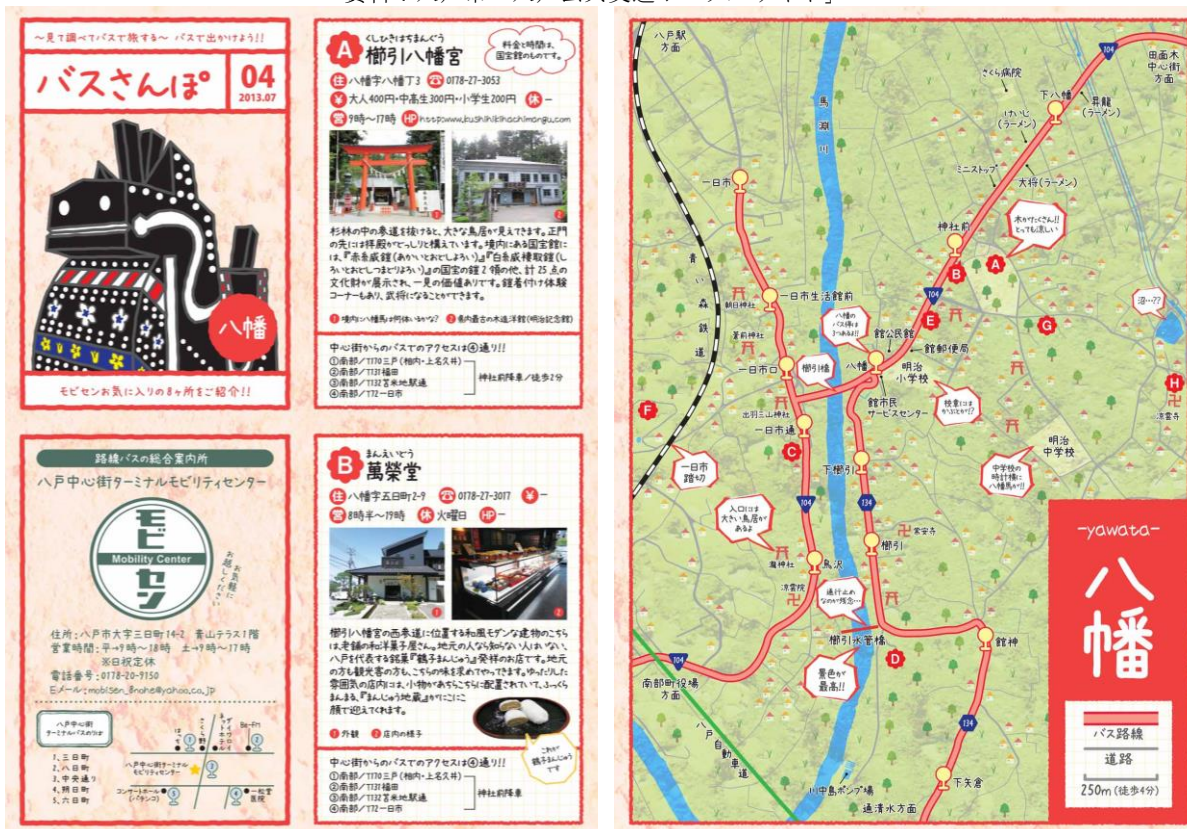


図 「バスさんぽ」リーフレット

資料：八戸市「八戸公共交通ポータルサイト」

(5)新八代駅

1) 概要



◆所在:

熊本県八代市
(H27:127,540 人)

◆開業年度:

2004 年(H16 年)

◆乗降人員:

1 日平均 1,935 人/日 ,
(2014 年度/JR 九州)

◆在来線

鹿児島本線

2) 新幹線駅の立地状況

八代市の中心駅である八代駅は中心市街地から約 2km 離れたところに位置し、新八代駅は、八代駅から約 2~3km の距離に新八代駅が立地しています。近くには八代 IC があります。



図 新幹線駅の立地状況

3) 2 次交通

駅名	鉄道	バス			タクシー		レンタカー
		生活交通 (路線バス等)	市内観光交通	都市間 バス	タクシー	乗合タクシー	
新八代	鹿児島本線	・路線バス (市内) ・循環バス (中心部)	-	高速バス B&S みやざき	○	-	○

4) 2次交通に関する特徴的な取組

①高速バス「B&S みやざき」の運行 《広域対応》

【2次交通手段の確保 1) ⑥新幹線沿線外の地域と結ぶ交通手段の確保】

九州新幹線の沿線から外れている宮崎方面へのバスネットワークを確立するため、新八代駅から宮崎までを結ぶ高速都市間バスが運行しています。博多駅～新八代駅～宮崎まで最速2時間59分です。

また、バス車両はインダストリアルデザイナー監修によってデザインされた車両を導入しており、バス車両自体の魅力化も図っています。

事業主体	・ JR 九州バス(株)、産交バス(株)、宮崎交通(株)
運賃	・ B&S みやざきネットきっぷ 博多駅→宮交シティ・宮崎駅：7,000 円（小児：3,500 円） （新幹線（博多～新八代）＋バス片道（新八代～宮崎）） ・ B&S みやざき2枚きっぷ 福岡市内→宮交シティ・宮崎駅：14,000 円 ・ B&S みやざき早特往復きっぷ （帰りの1か月前から発売。行きの3日前までに購入が必要） 福岡市内→宮交シティ・宮崎駅：10,290 円 ※座席指定制、要予約
運行便数	・ 1日16往復（概ね1時間当たり上下各1本）
所要時間	・ 新八代⇄宮崎：2時間5分
その他	



図 路線図

資料：JR九州バスホームページ



図 車両イメージ

資料：JR九州バスホームページ

4-3 事例調査の整理と小樽市への応用

以上の2次交通手段の取組事例について、以下のように整理するとともに小樽市における応用について検討しました。

(1) 2次交通手段の確保

1) 中心市街地と結ぶバス路線の強化

八戸市は、新幹線の八戸駅と市の中心市街地にある本八戸駅が離れている都市構造にあります。既存のバスの運行体系を活用しながら、八戸駅から中心市街地を結ぶバス路線を強化し、10分に1本の便数を確保することで、利便性の強化を図っています。

- 開業当初は、既存のバス路線に新幹線シャトルバスを増便しましたが、路線バスとの差別化が図られなかったことから廃止となっています。市内バス路線のわかりづらさ、事業者別のバス乗り場、観光客のみを対象とした路線設定なども廃止につながった要因であると考えられます。
- その後の見直しによって、等間隔運行・共同運行となり、「10分待てばバスが来る」というわかりやすさと安心感が利用者の増加につながっています。まずは生活交通としてきちんと利用されることが路線の維持につながり、観光客の交通手段を確保することになると考えられます。

【小樽市への応用】新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化

市内各地域からのアクセス強化



- ・新小樽（仮称）駅周辺地域は、北海道中央バスの「奥沢線」が小樽駅を結ぶ路線として、日中は15分間隔で運行されています。
- ・新小樽（仮称）駅の利用客がすぐに目的地に向かうことができるよう、既存路線バス利用者（住民）の利便性の確保を前提としながら、既存路線バスの強化が有効と考えられます。
- ・また、市民が新小樽（仮称）駅へ向かう交通利便性を高めるため、市内各地域から新小樽（仮称）駅まで向かうバス路線の再編や乗継利便性の向上などが必要と考えられます。

2) 中心市街地と観光地等を巡るバスの運行

新青森駅では、新幹線駅と中心市街地（JR 青森駅）、市内の観光地を結ぶシャトルバスの運行により、市内観光の利便性の向上を図っています。

- 青森駅や新青森駅から距離のある観光地同士を結んでおり、新青森駅を降りてから観光する際は、利便性が高いと考えられます。
- さらに、1日乗車券を利用すれば、安価で青森市内の観光地を巡回することができます。



【小樽市への応用】市内各観光地へアクセスするバス交通の充実

- ・小樽市は市内各地に観光地があり、現在、これらの観光地を巡るバスが運行されています。観光客を新幹線駅から小樽駅と各観光地へアクセスすることができるよう、新小樽（仮称）駅と小樽駅、各観光地を巡回する路線を設定することは有効と考えられます。

3) 観光地とダイレクトで結ぶバスの運行

七戸十和田駅では、GWと夏季の観光シーズンにおいて十和田湖と結ぶバスを運行し、新幹線駅から離れた観光地との交通手段を確保しています。

八戸市では、新幹線のダイヤに合わせて、観光地となっている八食センターと八戸駅を結ぶ、安価な定額のバスを運行しており、観光客の利便性を高めています。

- 八戸駅から八食センターに向かうためには、市内の交通結節点となっている中心街を経由して向かうと遠回りとなるため、八戸駅から直接向かうバスが運行することで、観光客の利便性を高めています。さらに、八食センターから中心街まで向かう場合も、「200 円バス」という同様の定額制のバスを運行することで、八戸駅⇄八食センター⇄中心街の往来がわかりやすく、利用客の利便性を高めています。
- 七戸十和田駅では、観光シーズンにしばって運行しており、利用者のニーズと運行事業者の負担のバランスをとりながら運行していくことが必要と考えられます。



【小樽市への応用】市内各観光地へアクセスするバス交通の充実

- ・新小樽（仮称）駅から、市内の各観光地へ向かう場合、例えば朝里川温泉地域や天狗山地域へのアクセスについては、小樽駅経由だと遠回りとなるため、新小樽（仮称）駅からダイレクトに結ぶ交通手段の確保が有効と考えられます。

4) バスが接続しない時間帯に合わせた交通手段の確保

七戸十和田駅や八戸駅では、路線バスが接続しない夜の時間帯において、新幹線駅から市内や周辺都市まで乗合タクシーを運行しています。経費面からバスによる運行ではなく、乗合タクシーを導入しており、利用者の変動に対し、柔軟に対応できる交通手段を確保しています。

- バスとタクシーの役割分担により、利用者の利便性と交通事業者の事業性の両立を図っており、継続的に運行できる体制となっています。



【小樽市への応用】タクシーサービスの充実

- ・現「奥沢線」の小樽駅行の最終便は 21 時台となっており、それ以降に新幹線が到着する場合には、乗合タクシー等による交通手段の確保が有効と考えられます。

5) 観光客向けのタクシーサービスの提供

新青森駅や八戸駅では、JRによる「駅から観タクン」など、タクシーによる個人客などをターゲットにした周遊観光の交通手段を確保しています。

- 事前予約不要で利用できるため、バスや電車などの乗り継ぎ時間や天候等によるダイヤ変更などにも柔軟に対応できるとともに、4人で利用すれば1人当たりの費用を抑えられるなど、個人客や少人数の観光において利便性の高い交通サービスと考えられます。



【小樽市への応用】タクシーサービスの充実

- ・ 個人や少人数の観光客をターゲットに、小樽市内の各観光地を巡る際の交通手段としてタクシーサービスの充実を図ることが有効と考えられます。

6) 新幹線沿線外の地域と結ぶ広域交通手段の確保

七戸十和田駅では、十和田湖や下北地域など新幹線駅から離れた観光地と結ぶバスや乗合タクシーの運行によって交通手段を確保しています。

新八代駅では、周辺都市と結ぶバス路線を3事業者によって共同運行し、広域観光を支える交通手段を確保することによって、観光の利便性を確保しています。

- 新幹線沿線外の地域との交通手段を確保することにより、新幹線の開業効果を直接受けにくい周辺市町村へ観光客を誘導しています。広域エリア全体からみた交通利便性の向上によって、新幹線駅利用客（観光客）の増大へつなげることができると考えられます。



【小樽市への応用】北後志地域等との広域交通の連携強化

- ・ 北後志地域や岩宇地域には様々な観光資源を有しており、観光の利便性を高めるためには、エリア全体の周遊性を高める必要があります。
- ・ 北後志地域や岩宇地域と結ぶ既存の路線バス強化や定期観光バス、乗合タクシーの運行などが有効と考えられます。
- ・ 広域交通の玄関口である小樽港と連携を図ることは、新たな観光客等の誘客に有効と考えられます。

(2)公共交通の利用促進

1) 観光・商業施設等との連携

公共交通と観光・商業施策が連携し、観光・商業施設と路線バスのチケットが一体となったバスチケットの提供などを行うことで、住民や観光客に対し公共交通の利用を促進しています。

- 公共交通と観光・商業施設が連携することで、利用者の増加を図り、持続的な公共交通の運行と観光振興や地域活性化への効果が期待されます。



【小樽市への応用】公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ

- ・公共交通と中心市街地や各観光地が連携したバスチケットの提供など、観光客のみならず小樽市民が魅力を感じるサービスを提供し公共交通の利用を促進することで、継続的な路線の維持や地域活性化につながると考えられます。

(3)情報発信

1) 積極的なPR・周知

八戸市では、新幹線開業に伴い新路線を設定しましたが、PR不足により利用客があまり伸びず、廃止となった路線もありました。その後、公共交通の利用を促進していくため、観光客をはじめ住民に対しても、わかりやすい路線図やパンフレットの作成、ホームページの充実を行っており、広く周知を図っています。

- 新路線の設定の際は、十分な期間をとってPRを行うことが重要であり、ホームページやパンフレットによる情報提供においては、わかりやすさと使いやすさが重要と考えられます。



【小樽市への応用】2次交通に関する情報発信の強化

- ・小樽市内の各観光地へアクセスする際、バスによるアクセスが考えられるため、わかりやすい交通手段の情報提供ツールの充実が必要です。
- ・パンフレットやホームページの充実のほか、スマートフォンやタブレット等にも対応したWEBページの制作、各バス停におけるわかりやすい時刻表と路線図の案内についても有効と考えられます。また、これらにおいては多言語対応することも重要です。

5 ソフト対策事例の応用検討

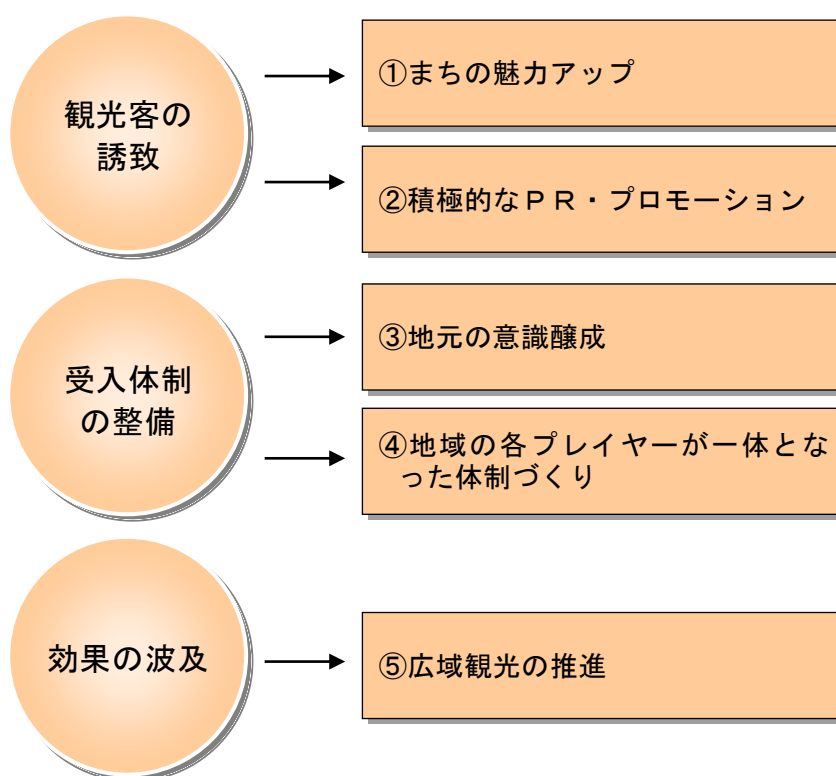
5-1 事例調査の概要

近年の新幹線開業した地域におけるソフト対策の取組について調査しました。

表 調査対象駅

新幹線駅		開業年	調査地域	人口(H27)
北陸新幹線	飯山	平成 26 年 3 月	飯山市	21,444 人
	新高岡	平成 26 年 3 月	高岡市	172,256 人
	金沢	平成 26 年 3 月	金沢市	465,810 人
北海道新幹線	木古内	平成 28 年 3 月	木古内町	4,545 人
	新函館北斗	平成 28 年 3 月	北斗市	46,416 人
			函館市	266,117 人

調査したソフト対策について、「観光客の誘致」「受入体制の整備」「効果の波及」という視点からみると、大きく5つの取組に整理されます。



5つの取組ごとに各事例をまとめると、さらに15の取組に整理されます。

表 ソフト対策の調査結果

		飯山市	高岡市	金沢市	木古内町	北斗市	函館市
①まちの魅力アップ	ア 都市環境の整備	●	●	●	●	●	●
	イ 観光拠点づくり	●	●		●		
	ウ 観光メニューの充実	●	●	●	●	●	●
	エ 地域資源を生かした観光製品の開発	●	●	●	●		
②積極的なPR・プロモーション活動	ア イベント・キャンペーンを通じたPR	●	●	●	●	●	●
	イ 各種情報媒体を通じたPR	●	●	●	●	●	●
	ウ 新たなPRツールの制作	●	●	●	●	●	●
③地元の意識醸成	ア イベント等を通じた意識醸成		●	●	●	●	●
	イ 各種情報媒体を通じた意識醸成		●	●	●		
	ウ 研修会等の開催	●			●	●	●
④地域の各プレイヤーが一体となった取組体制づくり	ア 官民連携組織の設立	●	●	●	●	●	●
	イ 官民連携による事業実施	●	●	●	●		●
⑤広域観光の推進	ア 広域観光連携組織の設立	●		●	●	●	●
	イ 広域連携による事業の実施	●	●	●	●	●	●

5-2 ソフト対策の事例

(1) 飯山市

1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

➤ 観光資源の充実

- ・各観光施設の充実、遊歩道整備、案内サインの整備（外国人対応）、公園の整備、歴史的建造物の改修・活用の見直し

②観光拠点づくり

➤ 信越自然郷アクティビティセンターの設置

- ・飯山駅構内に設置され、周辺のアクティビティやアウトドアの情報提供、ツアーの手配、自転車やトレッキング等のアクティビティ関連商品のレンタルを実施



図 信越自然郷アクティビティセンター

資料：飯山駅観光交流センター

③観光メニューの充実

➤ 歩く旅ルートの構築

- ・中心市街地や山間部等の歩くルートの設定

➤ 体験型商品の開発

- ・飯山の伝統工芸を利用した体験メニューの提供
- ・雪まつり等の充実

➤ ツアー商品の開発

- ・森林セラピーや信越トレイルなど観光商品の充実
- ・千曲川を利用した観光商品の開発（フットパスを含む）
- ・雪に関連した観光商品の開発

④地域資源を生かした観光産品の開発

➤ 食と土産品の充実

- ・地場農産物を楽しめるレストランの育成・設置
- ・地場農産物直売所の開催
- ・雪中貯蔵等による魅力ある食の提供
- ・和風スイーツ、精進料理の充実

➤ 開業グッズの製作

2) 積極的なPR・プロモーション

①イベント・キャンペーンを通じたPR

- 各主要イベントでの開業PR
- 開業前(2年前、1年前、100日前等)、開業時、開業後イベントやキャンペーンの実施

②各種情報媒体を通じたPR

- 広域マップ、ポスター、パンフレットの制作
- ホームページの作成
- パブリシティ活動※

※PRの一種でプレスリリースやインタビューへの応対などを通じてメディアに報道として自社に関する内容を取り上げてもらう活動のこと

③新たなPRツールの制作

- 開業PRグッズの配布

3) 地元の意識醸成

①研修会等の開催

- 連携意識醸成のための研修会・講演会の開催
- おもてなし機運醸成のための研修会・講演会の開催

②観光ボランティアの育成

- 地域案内人の育成

4) 地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

①官民連携組織の設立

- 信州いいやま観光局の設立

- ・平成26年度に予定されている北陸新幹線の開業を見据え、信州と飯山エリアの魅力を発信し、誘客力のある観光まちづくりを推進することで、農業や地場産業の連携による飯山らしい観光の振興を図るための組織づくりを実施。
- ・平成19年に飯山市観光協会(昭和35年設立)を法人化した後、地域が一丸となって観光まちづくりに取り組むため、観光交流関連の第3セクターを統合して、平成22年に「信州いいやま観光局」を設立。平成23年には第3種から第2種へ旅行業登録を変更。

②官民連携による事業実施

- 信州いいやま観光局による取組

- ・飯山駅観光交流センター(観光案内所、交流センター、アクティビティセンター)の管理運営。これまで飯山市振興公社が担ってきた観光施設「なべくら高原・森の家」、「道の駅・花の駅千曲川」、「いいやま湯滝温泉」、「高橋まゆみ人形館」の運営も担当。

- ・着地型旅行商品を販売しており、ホームページで検索や予約が出来るほか、各種の情報誌、フリーペーパーなどを使って情報発信。



図 「飯山旅々」ホームページにおける旅行プランの紹介
資料：「飯山旅々」ホームページ

5) 広域観光の推進

①広域観光連携組織の設立

➤ 信越9市町村による観光ブランド観光圏の形成

- ・平成27年春に金沢まで延伸する北陸新幹線の開業を視野に、飯山市を含む9市町村の「産業」、「観光」、「イベント」、「歴史」、「文化」、「食べ物」などの地域資源を国内外に発信できるブランドづくりを促進するため、信越9市町村広域観光連携会議を平成24年に設立。

②広域連携による事業実施

➤ 信越9市町村による観光ブランド観光圏の取組

- ・飯山駅を中心とした20km圏域を1つのエリアと捉え、「信越自然郷」という広域エリアの名称を設定し、「千年風土の豊穡の地」をブランドコンセプトのもと、一体的な高原国際リゾートを展望した取組を展開。

《主な取組》

2次交通対策の検討、飯山駅観光案内機能・運営方法の検討、広域観光旅行商品の開発・販売、観光資源調査、開業前・開業時・開業後イベントやキャンペーンの実施、広域マップ作成、連携意識醸成のための研修会・講演会の開催、地域案内人の育成 など。

(2)高岡市

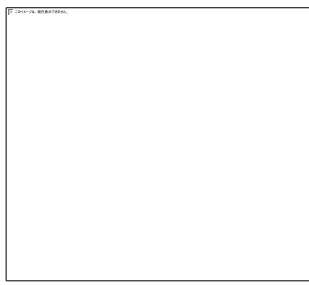
1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

- 歴史的建造物の修理と周辺環境の整備
- 歴史・文化資産を歩いて回遊できる仕組みづくり
- 中心市街地におけるサイン整備、修景整備
- ギャラリー・カフェ出店促進
 - ・地域団体等と連携し、出店希望者と地権者のマッチングによる空き店舗、空き家等を活用した賑わいと魅力向上への取組を実施。



町家を活用した工房・ショップ



町家を活用したカフェ



町家を活用したギャラリー

図 町家の活用

資料:新幹線まちづくり推進高岡市民会議「たかおか新幹線アクションプラン」

②観光拠点づくり

- 観光拠点（高岡御車山会館^{みくるまやま}）の整備
- 伝統工芸を楽しんでもらう拠点づくり
 - ・伝統工芸を楽しんでもらえるよう工房付ギャラリー、体験工房、伝統工芸の器で食できる飲食店等の増加を推進。

③観光メニューの充実

- 高岡の食のブランド化、食のイベント開催、弁当販売等

④地域資源を生かした観光商品の開発

- 高岡らしいお土産品の開発

2) 積極的なPR・プロモーション

①イベント・キャンペーンを通じたPR

- 企業「ようこそ高岡キャンペーン」の開催
 - ・高山市に営業所などを持つ会社の、首都圏の本社、支社において受付等にマスコット＋サインボードを設置。
- 新幹線沿線地域へのキャラバン
 - ・新潟、長野、群馬、埼玉等沿線地域を巡回するPRキャラバンを実施。民間レベルでの認知度の向上を図った。
- H26 首都圏大キャンペーン
- 北陸デスティネーションキャンペーン※の実施
 - ※デスティネーションキャンペーン：JR グループ旅客 6 社と指定された自治体、地元の観光事業者等が共同で実施する大型観光キャンペーンのこと。

②各種情報媒体を通じたPR

- 観光ガイドブックの配布
 - ・新幹線開業に向けて「観光ガイドブック」を構成団体の企業等が協力して配布。
- 新高岡駅PRパンフレット・ちらしの作成
 - ・「新高岡駅周辺整備事業」、「新高岡駅PR」を作成し、2次交通や駐車場、観光スポット、新高岡駅について案内を掲載。
- 観光HPのポータルサイト化
 - ・高岡市と観光協会のサイトを統合。ブログやFacebook等のSNSを活用した情報発信。
- パブリシティの活用、各種メディア・記事情報
 - ・メインターゲットである「目の肥えたシニア層」に直接届くことが可能な雑誌に対し取材記事が増えるよう働きかけ（市）。

【掲載メディア等】

「家庭画報国際版(2013. 秋冬)」、「d design trabel 富山(2013. 10)」、「Discover Japan DESIGN (2013. 6)」などへの掲載、新幹線関連情報番組の製作・放送、観光PR映像の製作、短編映画「すず」による情報発信、映画「アオハライド」のロケ地公開等

③新たなPRツールの制作

- 統一ロゴ・キャッチフレーズの作成、共有
 - ・観光パンフレット、各種資料、名刺などに使用し、市民全体出新幹線開業の気運を盛り上げる統一ロゴ、キャッチフレーズの作成、共有を実施。



図 統一ロゴ・キャッチフレーズ（左：ロゴマーク、右：ステッカー）

資料：高岡市ホームページ

3) 地元の意識醸成

①イベント等を通じた意識醸成

➤ 新幹線カウントダウン事業の実施

- ・平成 23 年 8 月の高岡駅南北自由通路や高岡駅橋上駅舎の完成を端緒とし、市民が参加できる主要な事業について「新幹線カウントダウン事業」と位置づけ、「新幹線レールウォーク&見学会」、「万葉ロード・橋上駅舎供用開始記念イベント」などを開催。

②各種情報媒体を通じた意識醸成

➤ 市民向けの新幹線情報の発信（HP、冊子等）

- ・「新幹線キッズブック」を作成し、子ども向けに新幹線の概要等を紹介。

➤ 開業PRグッズの製作・販売

- ・マスコット人形や名刺用シール、高岡の水など



図「新幹線キッズブック」

資料：高岡市ホームページ



図 北陸新幹線開業PRグッズ

資料：高岡市ホームページ

4) 地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

①官民連携組織の設立

➤ 新幹線まちづくり推進高岡市民会議によるアクションプランの作成

- ・平成 24 年 5 月に新幹線の開業効果を最大限に発揮するよう魅力あるまちづくりを推進するため、市民、各種団体、企業、行政などが官民一体となって様々な取組を促進するとともに、新幹線開業への市民意識の醸成を図っていくことを目的に設置。
- ・高岡市内の約 30 の団体が構成団体となっており、「観光・宣伝部会」「おもてなし・交通部会」の部会を構成。
- ・行動指針である「たかおか新幹線アクションプラン（計画期間：平成 24～28 年度）」に基づき、各取組が展開。

②官民連携による事業実施

- 二次交通の整備
- ギャラリー・カフェ出店促進（再掲）
- 伝統工芸を楽しんでもらう拠点づくり（再掲）
- 統一ロゴ・キャッチフレーズの作成（再掲）
- 企業「ようこそ高岡キャンペーン」の開催（再掲）
- 観光ガイドブックの配布（再掲）
- 飛越能^{ひえつのう}86万人へのPR
 - ・飛越能の市民、企業向けに新幹線駅の利便性を、ポスターやチラシ、うちわ等を用いてPRし、新幹線駅利用を促進。
- 開業PRグッズの制作・販売（再掲）

5) 広域観光の推進

①広域連携による事業実施

- 飛越能^{ひえつのう}経済観光都市懇談会による取組
 - ・「飛越能経済観光都市懇談会」は、東海北陸自動車道、能登自動車道、中部縦貫自動車道などの整備により、飛騨・高山県西部・能登にまたがる地域の結びつきが強まることから、広域的に連携しながら経済・観光資源等を有効活用し、地域全体の活性化を図るため、平成8年に設立。
 - ・構成団体は3県14市村10団体（事務局：高岡市観光交流課）
 - 【主な取組内容】
 - ・広域宣伝（Facebookを活用した広域観光情報の発信）
 - ・周遊マップ製作（飛越能観光ロードマップの作成）
 - ・イベント相互交流
 - ・モニターツアーの実施
- 富山県西部地区観光協議会による取組
 - ・富山県西部6市が新幹線開業による来訪者の増大を図るため、合同で観光プロモーション等の事業を実施。
 - 【主な取組内容】
 - ・首都圏観光キャンペーンの実施（旅行業者や旅行マスコミ編集者への観光説明会の実施、物産展・イベントの実施、モニターツアーの実施、旅行会社との連携による旅行商品の造成など）

(3)金沢市

1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

- 歴史・文化資産の保存、歴史資産の調査
- 道路標識等の縮小など、景観政策の強化
- 緑化の推進

②観光メニューの充実

- 文化財を活用したイベント・セミナー等の開催
- 文化施設共通パスポートの拡充
- グリーンツーリズム（農業体験、林業体験、里山体験ツアーなど）の実施

③地域資源を生かした観光産品の開発

- 加賀野菜のブランド力の強化（生産拡大、有望品種の導入等）

2) 積極的なPR・プロモーション

①イベント・キャンペーンを通じたPR

- 「新幹線開業プロモーション・イベント実施計画」の作成
- 首都圏からの誘客促進
 - ・首都圏におけるシティセールスを強化するため、東京事務所に「金沢営業戦略室」を併設
 - ・新幹線沿線都市とも連携して首都圏への誘客促進施策を実施
- 中京圏・関西圏からの誘客促進
- 修学旅行の促進（修学旅行プランの作成、教育機関等への誘致活動）
- 海外からの誘客促進
- 北陸新幹線開業記念イベントの開催

②各種情報媒体を通じた情報発信

- HP等による情報発信

③新たなPRツールの制作

- ロゴマークの制作
 - ・開業日入りのロゴマークを作成し、画像データ、イラストデータを公開。



2015年3月14日・北陸新幹線開業

図 ロゴマーク
資料：金沢市ホームページ

3) 地元の意識醸成

①イベント等を通じた意識醸成

- 北陸新幹線金沢開業記念事業「小中学生参加型カウントダウンボード」
 - ・市内 84 の小中学校が新幹線開業までカウントダウンボードを制作。図書館やギャラリー等で写真展示を実施。
- 150 日前カウントダウンイベント「新幹線金沢駅 1000 人探検ツアー」
 - ・開業気運を盛り上げるため、「150 日前カウントダウンイベント」を実施。
 - ・その一環として「STEP21 県民推進会議（石川県）」と共催で新幹線金沢駅 1000 人探検ツアーを開催。（対象：石川県内在住者）
- まちなかバナーフラッグ みんなの絵募集
 - ・新幹線での来訪者を連れて行ってあげたい場所（金沢市内）を絵に描いて応募し、応募作品の中から、200 点程度を選定。
 - ・新幹線開業を盛り上げるバナーフラッグに印刷して、金沢駅から金沢市役所に至る街路灯やアーケードの設置可能な場所に掲示。

4) 地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

①官民連携組織の設立

- 新幹線対応金沢市民会議連絡会の設立
 - ・市民や企業など地域総ぐるみでもてなし力やマナーの向上、環境美化・緑化などに取り組むことを目的に平成 20 年 3 月に設立。

②官民連携による事業実施

- 新幹線対応金沢市民会議連絡会における取組
 - ・市民との協働によるもてなし力向上に向け、「外国人対応ワンフレーズ・ガイドブックの作成」による、外国人観光客への対応強化と、「金沢美味紀行」のパンフレット作成による金沢の「食」の魅力を発信。
- 学生による賑わい創出
 - ・金沢市は、平成 22 年 6 月に学生のまち金沢の推進母体となる学生組織「金沢まちづくり学生会議」を発足し、学生らしい発想力と行動力で中心市街地の活性化に取り組む。
 - ・「まちなか学生交流街 MAP “わっぷ”」の作成、まちなか学生まつりの開催、各種のイベントへの参加、学生のまちづくり活動や大学のゼミ・授業などの学習活動の場、市民・地域と学生の交流などを進める拠点として「金沢学生のまち市民交流館」の整備



図 学生のまち市民交流館

資料：学生のまち市民交流館ホームページ

5) 広域観光の推進

①広域観光の連携組織の設立

➤ 新幹線金沢駅周辺地域連絡会の設立

- ・新幹線金沢開業に向けて圏域全体の魅力向上を図るため、新幹線が停車する金沢駅と周辺にある金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町、内灘町の観光振興、交通アクセスの向上、農産物のブランド化及びもてなし力の向上などに向けた取組を実施するため、平成20年7月に設立。
- ・市民団体、経済団体、交通事業者、行政など43団体で構成。設立目的を達成するため、連絡会の下に3部会（観光・交通部会、地域農業部会、もてなし力向上部会）を設置し、各種事業を実施。

②広域連携による事業実施

➤ 新幹線金沢駅周辺地域連絡会の取組

- ・PRパンフレットの作成（観光情報ガイドブック、広域観光ルートガイドブック、地元農産物PR冊子）
- ・新幹線見学会の開催
- ・地元の特産農産物を豊富に使用した「ご当地弁当」の作成（株式会社石川と共同製作）
- ・研究会、セミナー、イベント等の開催
- ・旅行会社と連携してモニタリングツアーの実施



図 ご当地弁当「特産おもてなし弁当」

資料：株式会社米心石川ホームページ



図 広域ルートマップ
資料：金沢市ホームページ

(4)木古内町

1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

- 駅前中央通商店街の魅力向上
- 駅南口からみそぎ浜にかけての重点的整備
 - ・景観の統一や小公園などの整備

②観光拠点づくり

- 道の駅整備
 - ・渡島西部・檜山南部9町の広域観光拠点施設として整備。
 - ・主な特徴として、①道南西部9町ならではの特産品を集めたショッピングエリア、②世界的に活躍する料理人が監修するイタリアンレストラン、③道南西部9町のディープな情報に詳しい「観光コンシェルジュ」常駐していることが挙げられる。



図 道の駅「みそぎの郷 きこない」
資料：北海道の道の駅総合サイト「北の道の駅」

③観光メニューの充実

- 「ちょこっとまち歩き」の展開
 - ・新幹線の乗降前後の時間を利用した 1～2 時間程度の「プチ滞在」を楽しめる散策ルートを開発。

④地域資源を生かした観光産品の開発

- お土産品戦略研究会の開催
- お土産品の開発
- 特産品やメニュー開発
 - ・ホタテ炙り丼、「みそぎの塩」を使った特産品
- 町の希少資源である「はこだて和牛」を活用した魅力的なメニューづくり
- 飲食店に対する「はこだて和牛」の安定的供給

2) 積極的なPR・プロモーション

①イベント・キャンペーンを通じたPR

- 新幹線開業に向けた「チャレンジアクション149」
 - ・新青森～新函館北斗間の距離約149kmにちなみ、開業までに町と町民が一体となって、PR活動等の149の取組を実施。
- きこない・駅まつりの実施
 - ・駅舎内コンコースにおけるステージイベントや鉄道模型の展示・体験コーナーの設置、地元の特産品などが味わえる飲食ブースが出店。
- きこないフードバトルの実施
 - ・「食」をメインテーマとした様々なイベントや北海道新幹線木古内駅開業のPRを実施。
- 開業イベント「旬感・千年北海道 食と文化のフェスティバル」の実施
 - ・開業日において、ステージイベントの実施や9町のグルメや特産品が味わえる飲食コーナーの設置など、4会場で実施。

②各種情報媒体を通じたPR

- 「木古内まちあるき」ガイドの作成
- JRによる観光パンフレット「めぐレール木古内 きこまっぷ」の発行

③新たなPRツールの制作

- 木古内の食の魅力をPRするツール作成
- マスコットキャラクター「キーコ」を活用したまちの認知度とイメージ向上

3) 地元の意識醸成

①イベント等を通じた意識醸成

- 新幹線で頑張る町民及び役場の取組紹介
- 新幹線高架橋レールウォーク開催（対象：渡島管内及び檜山管内在住者）
- 駅舎見学会の実施（対象：渡島管内西部及び檜山管内在住者）

②各種情報媒体を通じた意識醸成

- 新幹線木古内駅開業を告知するポスター、ちらし等の作成
- 町民が木古内の魅力を正しく伝えるためのリーフレットの作成

③研修会等の開催

- おもてなしワークショップの開催とリーフレットの作成
 - ・商業者、宿泊事業者、交通事業者等を対象におもてなしの向上を図るワークショップを開催。
 - ・ワークショップ参加者が、自ら学んだおもてなしの心得をリーフレット化して、町民に配布。

4) 地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

①官民連携組織の設立

➤ 北海道新幹線木古内駅開業記念事業実行委員会の設立

- ・町や町内の商工団体、事業所など 30 団体で構成され、平成 26 年 10 月に設立。委員会の設置期間は平成 29 年 3 月 31 日まで。
- ・実施するイベント等について検討・実施。

②官民連携による事業実施

➤ 新幹線開業に向けた「アクションプラン」の実施

- ・木古内町が町内関係団体との意見交換を経て、町が「木古内観光アクションプラン（計画期間：平成 24～26 年度）」を策定し、プランに基づき、町や商工会、観光協会、駅前中央通商店街などが連携して実施。

➤ イベントの検討・実施

- ・イベントの内容は①「新幹線」や「開業」をテーマにしたもの、②木古内をはじめとする渡島西部、桧山南部地域の魅力や、おもてなしの心を発信するもの、③東北や関東との「つながり」、「ひろがり」を感じさせるものとし、役場庁舎内にイベントアイデアを募る応募箱を設置し、町民などから募ったアイデアを参考に決定。
- ・プレ開業記念事業「試験走行列車歓迎セレモニー」、開業イベント「旬感・千年北海道 食と文化のフェスティバル」を開催。

5) 広域観光の推進

①広域観光連携組織の設立

➤ 「新幹線木古内駅活用推進協議会」の設立

- ・北海道新幹線開業に向けて、木古内駅を核とした渡島西部 4 町・桧山南部 5 町で構成され、平成 22 年 5 月に設立。
- ・広域観光ルートの形成や特産品等の情報を全国に発信し、新駅の乗降客確保・拡大を図る。
- ・本協議会にて「広域観光アクションプラン（計画期間：平成 24～26 年度）」を策定した。

②広域連携による事業実施

➤ 二次交通と一体となった観光地づくりの実証実験

- ・新幹線木古内駅活用推進協議会の企画により、「江差・松前周遊フリーパス～千年北海道手形～」が提供

[特典内容]

- ・函館を発着し、松前・江差を 1 日で 1 周するバスガイド付きの定期観光バスに 3 日間乗り放題
- ・道南西部 9 町エリア内の路線バスに 3 日間乗り放題
- ・道南いさりび鉄道の木古内発五稜郭行き乗車券が割引（960 円→790 円）
- ・ハートランドフェリーの 2 等運賃が 20%割引



図 「江差・松前周遊フリーパス～千年北海道手形～」の概要

資料：江差・松前周遊フリーパス～千年北海道手形～ホームページ

- 冬のモニターツアーの実施
- 道南9町の観光コンシェルジュの配置（地域おこし協力隊の活用）
- 広域観光のキャッチコピーの作成
- 地域イメージの広域観光ポスターの作成

(5) 北斗市

1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

- きじひき高原の整備（観光情報提供設備の設置、施設整備等）
- 桜回廊整備事業（市内における桜の名所の一体的な整備）
 - ・市内の桜の名所となっている法亀寺の巨木しだれ桜、大野川沿いの約 300m の桜並木、戸切地陣屋跡の桜並木の 3 ヶ所で、桜の開花時期に合わせて約 1 週間、夜にライトアップが実施される。桜の植樹、街路灯・照明器具・歩行誘導柵・案内看板・トイレの整備。



図 桜回廊整備事業

資料：北斗市「社会資本総合整備計画（平成 26 年 3 月変更）」

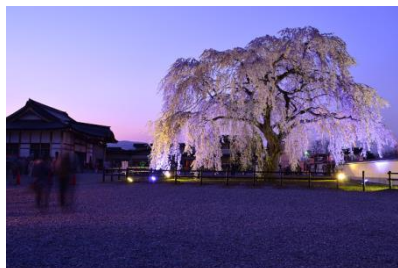


図 桜回廊ライトアップ（法亀寺）

写真：函館イベント情報局ホームページ

②観光メニューの充実

- 農林水産業体験観光の促進（受入農漁家の調査、研修会開催、受入）
- きじひき高原ヒルクライム競技（ロードバイク（自転車）による登坂レース）の開催
- 地産地消の推進（地場産品 PR、消費拡大に向けた取組）

2) 積極的なPR・プロモーション

① イベント・キャンペーンを通じたPR

- 首都圏、北関東、北東北へのプロモーション
- 道内イベント参加によるプロモーション（函館市と連携）
- 青森県・函館デスティネーションキャンペーンへの参加
- 東京都北部のイベントに参加してPR
 - ・赤羽馬鹿まつり、豊島かっぱまつり、北区区民まつり
- 開業前イベント「北斗ウェルカム・プログラム」の実施
 - ・新幹線開業後の誘客促進と地元の開業気運醸成を一緒に図ることを目的に実施。
 - ・北斗桜回廊、きじひき高原まつり、茂辺地さけまつりといった北斗市の既存イベントと連動し、それぞれ特別なプログラムをプラスし、新幹線開業をPR。

Spring 4月・5月 北斗 スプリングプログラム

4/29 水・祝 **北斗桜回廊**
 ●幻想的な桜のライトアップ
 ●桜茶屋 ●お花火 BBQ
 ●北斗桜回廊フォトコンテストなど

5/14 木 **北斗陣屋桜まつり**
 ●多彩な各種ステージイベント
 ●さまざまな出店が並び、特産品が楽しめます！

5/10 日 **春の特別プログラム**
北斗桜7星スタンプラリー
 北斗市の特産品を当てよう！

ステージとPRブースで北斗市と北海道新幹線をPR **北斗市知りたい！かぶり隊！登場**

Summer 8月 北斗サマープログラム

8/23 日 **きじひき高原まつり**
 絶景の景色の中でバーベキューを楽しもう
 ●バーベキューコーナー ●特産品販売 ●炭火焼肉など体験イベント ●各種ステージ (8/23は午後2時開演予定です)

夏の特別プログラム
ジャンボ顔ハメ看板
 ずーしーほっさーや牛の巨大顔ハメ看板で撮影しよう！

※各プログラムは予定のもので変更される場合があります。
新幹線ワークショップ 北海道新幹線グッズを作ろう！
フワフワはやぶさ号 はやぶさ号のフワフワで遊ぼう！
キャラクターショー キャラクターショーで楽しもう！
 ステージとPRブースで北斗市と北海道新幹線をPR **北斗市知りたい！かぶり隊！**

Autumn 10月・11月 北斗オータムプログラム

11/3 火・祝 **茂辺地さけまつり**
 さけのつかみ取りや鮭鍋の無料配布など秋の北斗市を満喫！
 ●特産品販売 ●さけのつかみ取り ●鮭鍋無料配布 ●各種ステージ (11/3は午後2時開演予定です)

秋の特別プログラム ※各プログラムは予定のもので変更される場合があります。
ジャンボ 鮭鍋ふるまい
 名物の鮭鍋をスケールアップしてご提供

鮭メニューフェア ぐるり鮭めぐり(仮)
 北斗市の銘店が鮭メニューで競演！
北斗市知りたい！かぶり隊！
 ステージとPRブースで北斗市と北海道新幹線をPR

図 北斗ウェルカム・プログラムの内容

資料：北斗ウェルカム・プログラムPR資料

➢ 開業日イベントの実施

- ・北斗市・道南の「食」の販売
- ・集客力を高めるためのプログラム（タレントステージなど）
- ・新駅ビジターへの記念ノベルティの制作・配布

②各種情報媒体を通じたPR

- 観光パンフレット・外国語版の制作（英語・中国語・韓国語）
- 観光V P※制作（観光協会制作。主に観光案内所放映用）

※V P：ビデオパッケージの略で、商品の販売促進や企業の紹介説明の為に制作された動画

- 特産品等PR動画制作・ネット公開（商工会青年部等のグループ制作）
- 旅行雑誌広告掲載、ネット配信サービス利用

③新たなPRツールの制作

- 北斗市ご当地キャラ・ずーしーほっきー運用
 - ・プロモーションへの参加
 - ・Facebook 活用による情報発信
 - ・商品利用の促進によるPR
- 開業に合わせたロゴ・キャッチフレーズの作成
- 市民有志により進められた「北斗の拳」の銅像設置

3）地元の意識醸成

①イベント等を通じた意識醸成

- 新幹線高架橋レールウォーク開催（対象：渡島管内（木古内町、松前町、福島町及び知内町を除く）及び道内（檜山管内を除く）在住の方）
- 駅舎見学会の実施（対象：渡島管内（木古内町、松前町、福島町及び知内町を除く）及び道内（檜山管内を除く）在住の方）
- カウントダウンボード・看板の設置

②研修会等の開催

- 観光ホスピタリティの推進（研修会の開催、学校・地域における啓発等）

5）広域観光の推進

①広域観光連携組織の設立

- みなみ北海道観光推進協議会の設立
 - ・道南地区（渡島2市9町、檜山7町）の2市16町で構成され、平成22年4月30日に設立。
 - ・自然景観・歴史・食など、この地域の持つ観光資源を有効活用し、地域全体の魅力向上を図り、地域間の連携を通じて広域観光を推進。

②広域連携による事業実施

- 東北地方面向けプロモーション等事業

(6)函館市

1) まちの魅力アップ

①都市環境の整備

- 歴史的建造物等の保存活用
- 夜景グレードアップ事業
 - ・歴史的建造物ライトアップやガス灯風街路灯の整備
 - ・ライトアップ施設を活用したソフト事業の実施（まちあるき、ナイトツアー等）
- 観光案内標識・ガス灯風観光街路灯、まちあるきベンチの整備
- まちあるき観光案内窓口の開設
 - ・五稜郭公園内などに臨時の案内窓口を設置

②観光メニューの充実

- 函館まちあるきマップを活用した体験型・滞在型観光の促進
 - ・市内のまちあるきルートをテーマ別に紹介した「函館まちあるきマップ」を活用。
 - ・「まち」「歴史」「ひと」「特別編」の4ジャンル、全26コースを紹介しており、マップの公開。
 - ・事前予約により、地元の認定ガイドによるガイドを実施。

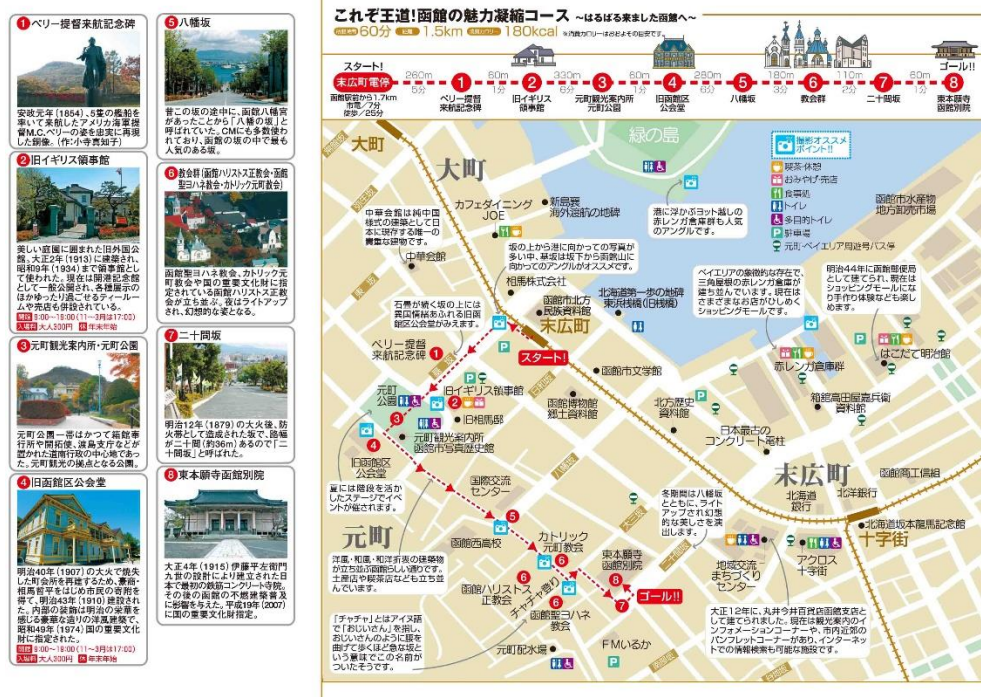


図 「函館まちあるきマップ」(これぞ王道! 函館の魅力凝縮コース)

資料: 「函館まちあるき」ホームページ

2) 積極的なPR・プロモーション

①イベント・キャンペーンを通じたPR

- 「新幹線開業イベントプロジェクトチーム」によるイベントの実施

- ・北海道新幹線の開業に向けて、「開業前」、「開業時」、「開業後」の大きく3つのイベントの開催を検討するために、企画部内に新幹線開業イベントプロジェクトチームを設置。
- ・開業1年前、300日前、200日前、100日前カウントダウンイベントの実施
- ・開業記念イベント「つながるニッポン祭り」
- ・開業記念「函館まちごちフェア」
- ・開業記念イベント「はこだてグルメガーデン」
- 首都圏や関西圏，東北地区，道内主要都市の旅行代理店等へのPR
- 修学旅行の誘致
- 海外観光プロモーション
 - ・東アジア、東南アジアへのトップセールスまたは、定期的にプロモーションを実施す。旅行博等への参加を通じて誘客を行う。

②各種情報媒体を通じたPR

- 「北海道新幹線開業PRページ」の開設
 - ・新幹線に関する情報・ニュースや2次交通のアクセス情報などの発信
- 函館駅前ジャック広告（看板，懸垂幕，のぼり掲出）
- 観光ビデオ、雑誌、ふるさと懇談会によるPR

③新たなPRツールの制作

- 観光大使を活用したPR
 - ・函館出身者やゆかりのある人を観光大使として，函館観光のPRについて協力依頼。
- 函館ロゴマークの普及促進
 - ・商用使用を認め、ロゴマークを使用する事業者の拡大を図る。印刷物やステッカーなど各種制作物に使用。



図 函館ロゴマーク
資料：函館市ホームページ

3) 地元の意識醸成

①イベント等を通じた意識醸成

- 新幹線ラッピング市電・路線バス運行
- 開業カウントダウンモニュメントの設置



図 開業カウントダウンモニュメント
資料：北海道新幹線開業 navi Facebook ページ

②研修会等の開催

- 観光ホスピタリティ講演会を開催
 - ・観光関連事業所で従事する従業員，観光関連団体等を対象に実施。
- 外国人観光客受入研修会等の開催

③観光ボランティアの育成

- 観光ボランティア団体への支援
- ガイド養成講座の実施
 - ・市民総ガイド化に向けた取り組みとして，まちあるきガイド養成講座を開催。

4) 地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

①官民連携組織の設立

➤ 北海道新幹線新函館開業対策推進機構の設立・アクションプランの作成

- ・北海道新幹線開業はこだて活性化協議会（平成 18 年設立）が平成 20 年 11 月に策定した「北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン」を、官民が一体となって推進していくことを目的に、平成 21 年 5 月 20 日付で協議会より発展改組して設立。
- ・函館市、函館商工会議所、函館国際観光コンベンション協会、経済・観光団体、交通事業者等により構成。

②官民連携による事業実施

➤ 各種のPR・情報発信

- ・北海道新幹線 2015 新函館開業 WEB サイトでの情報発信
- ・北海道新幹線PR市電の運行
- ・関東・東北地区の百貨店物産展・産業まつり等での新幹線開業PR活動
- ・統一デザインによるアピール（ポスター、のぼり、ステッカー、名刺、街路灯フラッグなど）

➤ 担い手育成・意識醸成

- ・新幹線に係る講演・出前講座の実施
- ・魅力あるまちづくりの担い手を養成する、「はこぜミ」（新函館開業はこだて魅力創造ゼミナール）の実施（平成 24 年度より実施）
- ・観光資源の再発見を目的に「地元ホテルスイートルーム見学ツアー」開催
- ・クリアファイル・ティッシュ等啓発物品の作成頒布
- ・小学生を対象とした新幹線はこだて絵画コンクールを実施
- ・「北海道新幹線地域活性化フォーラム」の開催
- ・業界団体への出前講座の実施、視察研修受入対応

5) 広域観光の推進

①広域観光連携組織の設立

➤ 「はこだて観光圏」の設立

- ・「観光圏整備法」に基づき北海道南西部に位置する 18 の市町で構成された、「食は函館・南北海道に在り～今だけ、ここだけの旅三昧・食三昧」をテーマに、滞在型の周遊観光地となることを目指して取組みを進めている。

②広域連携による事業実施

➤ 函館・みなみ北海道グルメパークの開催

- ・はこだて観光圏の食と観光の魅力を伝えるとともに、広域での観光連携を図るため、函館・みなみ北海道グルメパークを道外の都市で開催。(H23：仙台市、H24：さいたま市、H25：仙台市、H26：北関東、H27：東京都)

➤ 広域観光プラットフォームの設立

- ・函館ホテル旅館協同組合を中心に、平成 24 年 3 月まで取組んでいた厚生労働省「着地型地域観光コンシェルジュ創出事業」を発展させ、平成 24 年 4 月に新たに「株式会社函館観光コンシェルジュセンター」を設立。
- ・具体的な事業は、①商品開発・販売、②旅行商品・体験プログラムのプロモーション、③人材育成、④コンベンション、イベント等の受け入れ、⑤就学旅行の受入など。

※平成 28 年 4 月に「函館観光コンシェルジュセンター」の名称を「北海道観光コンシェルジュセンター」へ名称変更。

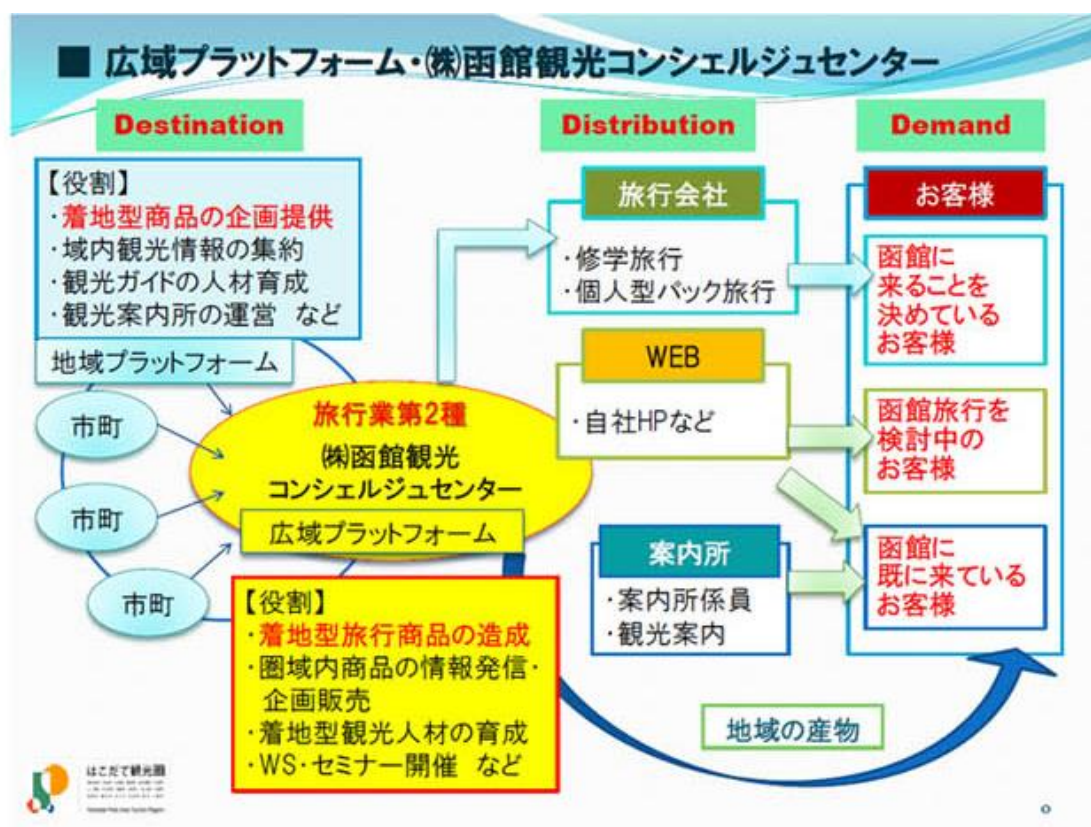


図 函館観光コンシェルジュセンターの役割

資料：北海道観光コンシェルジュセンターホームページ

5-3 事例調査の整理と小樽市への応用

以上の事例調査から、新幹線を活用した開業効果を高めるソフト対策として、以下のように整理しました。

(1) まちの魅力アップ

- 各都市が有する歴史資源や自然資源等の観光資源の魅力化やそれ自体を活用したお土産等の商品の提供など、「都市環境の整備」「観光拠点づくり」「観光メニューの充実」「地域資源を生かした観光製品の開発」などに取り組んでいます。

- 新幹線開業を契機に、観光まちづくりの加速化が図られています。新幹線に関連した取組に限らず、まち全体の魅力向上策が取組まれています。

【小樽市への応用】小樽一丸となったまちの魅力アップ

新小樽（仮称）駅周辺の魅力づくり



- 本市も同様に、新幹線に関連した取組だけではなく、市全体としての取組が有効と考えられます。そのため、観光基本計画に基づき、観光施策をより一層推進することで、小樽市のもつ魅力を磨きあげ、新幹線を利用して訪れる観光客の増大を図ることが有効と考えられます。
- 新小樽（仮称）駅は、中心市街地から離れた市街地に位置することから、新小樽（仮称）駅周辺の魅力づくりに取り組むことが求められます。

(2) 積極的なPR・プロモーション

- 各都市で、新幹線の開業前、開業時、開業後におけるイベントの開催、また既存の主要イベントと連携した新幹線開業のPRなどにより、開業気運を高める取組が行われています。
- 高岡市や金沢市、北斗市、函館市では、首都圏など、積極的にプロモーション活動を行い、新幹線利用客増大を図っています。また、統一されたロゴマークやキャッチフレーズによるPRも行われています。
- 情報提供のツールとしては、各市町において、ポスターやパンフレット、ホームページやSNS等、あらゆる情報媒体を通じて新幹線駅や2次交通、観光の情報発信が行われています。

- 各都市において、開業の気運を高めるため、PRやプロモーションの実施、イベントの開催などが開業前、開業時、開業後にわたって積極的に実施されており、重点的な取組のひとつとなっていることがわかります。
- 情報発信においては、統一されたロゴ・キャッチフレーズ等が活用されており、PR等に役立っているものと考えられます。



【小樽市への応用】新たな観光客を誘客するPR活動の強化

多様なツールを活用した情報発信

- ・新たな観光客の誘客のため、道南地域や東北地域、北関東地域に対し積極的なプロモーションを図ることが有効と考えられます。
- ・わかりやすく、小樽の魅力をきちんと伝える情報発信・PRが有効と考えられます。

(3)地元の意識醸成

- ・各都市で、おもてなしのための研修会や地域案内人の育成、小学生によるカウントダウンボードの作成、新幹線駅の整備段階の見学ツアーの開催など、地元の意識を高める取組を行っています。



- 地元のおもてなし意識やスキルの向上により、観光地としての質の向上が期待されます。
- 地元の市民等が参加できるプログラムによって、効果的に意識醸成が図られています。



【小樽市への応用】新幹線開業に向けた市民の意識醸成

開業気運を高めるイベントの実施

- ・市民や民間事業者等のおもてなし意識やスキルの向上により、小樽市の観光地としての質の向上が図られると期待されるため、研修会等の実施は有効と考えられます。
- ・市民や学生、民間事業者等が参加する開業気運を高めるイベントの実施が有効と考

(4)地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり

- ・飯山市や高岡市、金沢市、木古内町、函館市では、市民や経済・産業団体、観光団体、交通事業者、行政など、官民が一体となった体制を整え、新幹線開業に対応したまちづくりを進めています。



- 地域の各主体が連携した体制づくりによって、地域が一体となった取組が可能となり、各対策の実現性と開業効果を高めることができると考えられます。



【小樽市への応用】官民が連携した体制づくり

官民連携事業の実施検討

- ・小樽市のみならず、市民、経済・観光団体、交通事業者、大学など、産学官の連携体制を整えることは、様々な取組を展開することができ、有効と考えられます。

(5) 広域観光の強化

- ・新幹線開業に合わせて、飯山市を含めた9市町村は連携した組織体制を整え、エリア全体のブランド化を図り、2次交通対策や観光案内、商品開発、PRツール等の整備を行っています。
- ・さらに、金沢市、函館市・北斗市・木古内町を含めた道南エリアにおいても広域連携によって、ポスター・パンフレットの作成、道外における物産展等のプロモーション活動、2次交通の連携などが行われています。

- 
- 広域エリアの地域が一体となって情報発信やプロモーション活動することで、観光客を多く呼び込み、そして2次交通等の連携によってエリア全体の周遊性を向上することで、新幹線開業効果を新幹線駅が立地していないエリアへ波及させることが可能になると考えられます。



【小樽市への応用】広域観光連携組織設立の検討

広域観光連携事業の実施検討

- ・北後志地域や岩宇地域における広域エリアの連携を図ることが重要です。