

# 1 北海道新幹線の交流量(利用者数)の予測

## (1) 基本的考え方

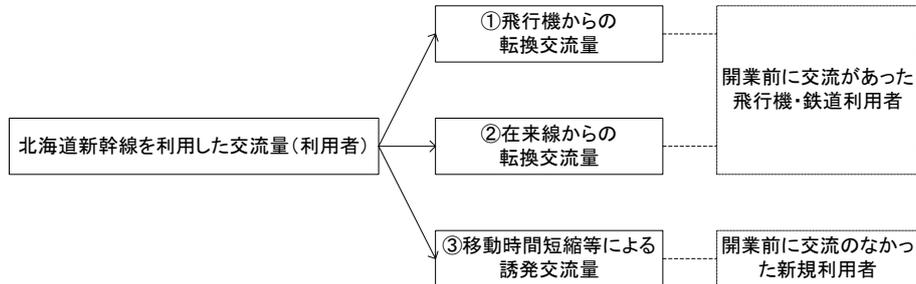


図 北海道新幹線開業の影響(交流量変化)の体系

## (2) 交流量算出の流れ

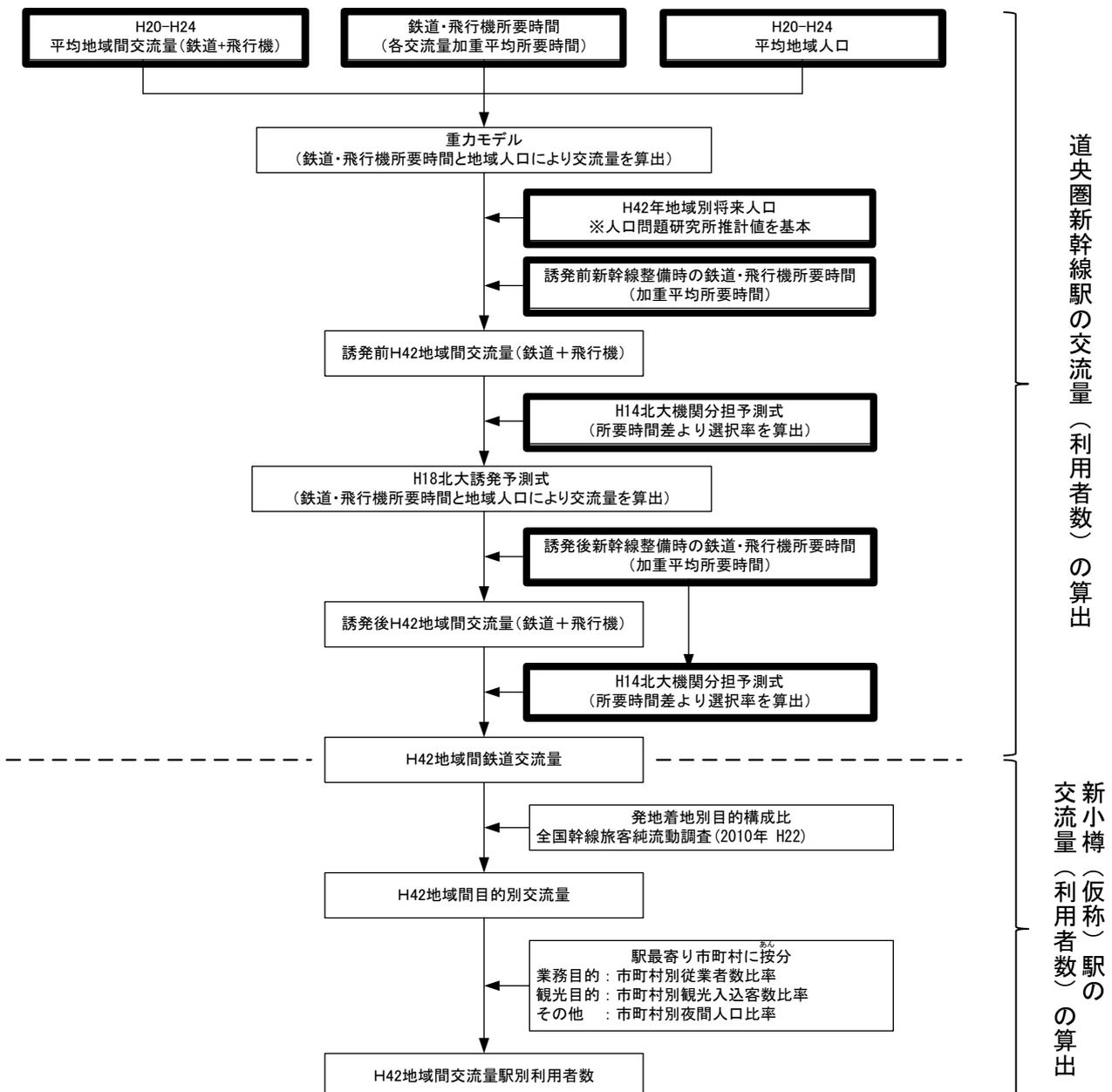


図 北海道新幹線の交流量・新小樽(仮称)駅の交流量の算出の流れ

●検討ケース

		将来人口	
		人口問題研究所値 約92,000人	人口ビジョン値 約106,000人
札幌～東京間 所要時間	約5時間※ <sup>1</sup>	C1:基本ケース	C3:人口フレーム増ケース
	約4時間30分 (30分短縮)※ <sup>2</sup>	C2:所要時間短縮ケース	C4:所要時間短縮 &人口フレーム増ケース

※<sup>1</sup>東京～盛岡間320km/h 盛岡以北260km/h (共用走行区間140km/h) ※<sup>2</sup>東京～札幌間320km/h

表 ケーススタディー一覧

### (3) 交流量の算出結果

●新幹線交流量

<p><b>C1:基本ケース</b></p> <p>①飛行機からの転換量 3,570,000人/年 ②在来線からの転換量 1,500,000人/年 ③誘発交流量 1,090,000人/年</p> <hr/> <p>合計 6,170,000人/年 16,900人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年間(人)</th> <th>一日当たり(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央～道南</td> <td>2,088,000</td> <td>5,700</td> </tr> <tr> <td>道央～道外</td> <td>4,081,000</td> <td>11,200</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>6,169,000</td> <td>16,900</td> </tr> </tbody> </table> <p>※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある。</p>		年間(人)	一日当たり(人)	道央～道南	2,088,000	5,700	道央～道外	4,081,000	11,200	計(道央発着)	6,169,000	16,900	<p><b>C3:人口フレーム増ケース</b></p> <p>①飛行機からの転換量 3,580,000人/年 ②在来線からの転換量 1,510,000人/年 ③誘発交流量 1,100,000人/年</p> <hr/> <p>合計 6,180,000人/年 16,900人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年間(人)</th> <th>一日当たり(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央～道南</td> <td>2,099,000</td> <td>5,800</td> </tr> <tr> <td>道央～道外</td> <td>4,084,000</td> <td>11,200</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>6,183,000</td> <td>16,900</td> </tr> </tbody> </table> <p>※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある。</p>		年間(人)	一日当たり(人)	道央～道南	2,099,000	5,800	道央～道外	4,084,000	11,200	計(道央発着)	6,183,000	16,900
	年間(人)	一日当たり(人)																							
道央～道南	2,088,000	5,700																							
道央～道外	4,081,000	11,200																							
計(道央発着)	6,169,000	16,900																							
	年間(人)	一日当たり(人)																							
道央～道南	2,099,000	5,800																							
道央～道外	4,084,000	11,200																							
計(道央発着)	6,183,000	16,900																							
<p><b>C2:所要時間短縮ケース</b></p> <p>①飛行機からの転換量 5,030,000人/年 ②在来線からの転換量 1,500,000人/年 ③誘発交流量 1,120,000人/年</p> <hr/> <p>合計 7,650,000人/年 21,000人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年間(人)</th> <th>一日当たり(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央～道南</td> <td>2,088,000</td> <td>5,700</td> </tr> <tr> <td>道央～道外</td> <td>5,567,000</td> <td>15,300</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>7,655,000</td> <td>21,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある。</p>		年間(人)	一日当たり(人)	道央～道南	2,088,000	5,700	道央～道外	5,567,000	15,300	計(道央発着)	7,655,000	21,000	<p><b>C4:C2所要時間短縮&amp;C3人口フレーム増ケース</b></p> <p>①飛行機からの転換量 5,030,000人/年 ②在来線からの転換量 1,510,000人/年 ③誘発交流量 1,130,000人/年</p> <hr/> <p>合計 7,670,000人/年 21,000人/日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年間(人)</th> <th>一日当たり(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央～道南</td> <td>2,099,000</td> <td>5,800</td> </tr> <tr> <td>道央～道外</td> <td>5,570,000</td> <td>15,300</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>7,669,000</td> <td>21,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある。</p>		年間(人)	一日当たり(人)	道央～道南	2,099,000	5,800	道央～道外	5,570,000	15,300	計(道央発着)	7,669,000	21,000
	年間(人)	一日当たり(人)																							
道央～道南	2,088,000	5,700																							
道央～道外	5,567,000	15,300																							
計(道央発着)	7,655,000	21,000																							
	年間(人)	一日当たり(人)																							
道央～道南	2,099,000	5,800																							
道央～道外	5,570,000	15,300																							
計(道央発着)	7,669,000	21,000																							

表 ケース別新幹線関連道央交流量

## 2 新小樽(仮称)駅の客流量(利用者数)の算出

### (1)新小樽(仮称)駅の客流量(利用者数)推計

新小樽(仮称)駅の客流量(利用者数)は、さきに推計した北海道新幹線の客流量(利用者数)を道央圏の各新幹線駅に振り分け算出します。

算出に当たっては、各新幹線駅の駅勢圏の人口、従業者、観光入込客数で案分することとしました。

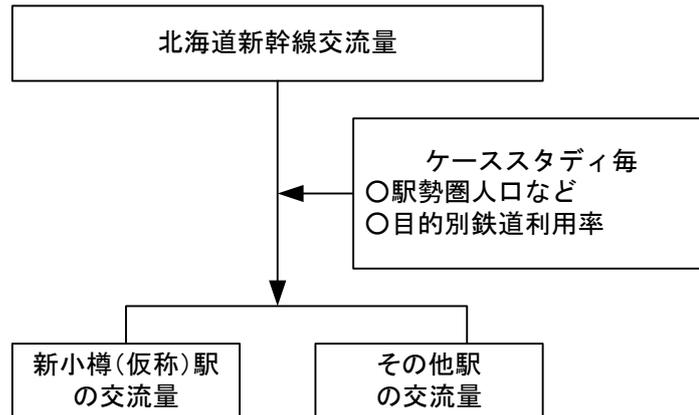


図 算出フロー

		小樽市の将来人口	
		人口問題研究所 約 92,000 人	人口ビジョン値 約 106,000 人
札幌～東京間 所要時間	約5時間	C1:基本ケース	C3:人口フレーム増ケース
		700 人/日	800 人/日
	約4時間 30 分 (30 分短縮)	C2:所要時間短縮ケース	C4:所要時間短縮 & 人口フレーム増ケース
		900 人/日	1,100 人/日

表 ケース別新小樽(仮称)駅客流量(利用者数)

## (2)新小樽(仮称)駅への転換利用者の検討

駐車場の確保等により新小樽(仮称)駅の利便性が札幌駅に比べて高くなった場合、主に札幌市手稲区や石狩市の一部区域からは、札幌駅の利用者が新小樽(仮称)駅へ利用転換することが考えられます。そのため、新小樽(仮称)駅への転換利用者についても算出します。

※飛行機からの転換者は自動車・貸切りバス利用が想定され、それらについては、自動車による利便性の高い新小樽(仮称)駅を利用するものと想定できる。

表 ケース別新小樽(仮称)駅への転換利用者数(人/日)

<b>C1:基本ケース</b>		
新幹線札幌駅利用者(道内居住者の仕事目的のみ)	4,620	道央-道外交通流量算出過程より
①内飛行機からの転換利用者	2,248	
②飛行機利用者の自動車利用割合	27%	新千歳空港利用実態より
③自動車利用者の駐車場利用率	54%	
④新小樽(仮称)駅への転換利用者	331	①×②×③
新幹線札幌駅利用者(道外居住者の観光目的)	646	道央-道外交通流量算出過程より
⑤内飛行機からの転換利用者	576	
⑥飛行機利用者の貸切りバス利用率	14%	新千歳空港利用実態より
⑦新小樽(仮称)駅への転換利用者	83	
自動車・貸切りバス転換利用者計	414	④+⑦
<b>C2:所要時間短縮ケース</b>		
新幹線札幌駅利用者(道内居住者の仕事目的のみ)	5,538	道央-道外交通流量算出過程より
①内飛行機からの転換利用者	3,165	
②飛行機利用者の自動車利用割合	27%	新千歳空港利用実態より
③自動車利用者の駐車場利用率	54%	
④新小樽(仮称)駅への転換利用者	466	①×②×③
新幹線札幌駅利用者(道外居住者の観光目的)	881	道央-道外交通流量算出過程より
⑤内飛行機からの転換利用者	811	
⑥飛行機利用者の貸切りバス利用率	14%	新千歳空港利用実態より
⑦新小樽(仮称)駅への転換利用者	117	
自動車・貸切りバス転換利用者計	583	④+⑦
<b>C3:人口フレーム増ケース</b>		
新幹線札幌駅利用者(道内居住者の仕事目的のみ)	4,612	道央-道外交通流量算出過程より
①内飛行機からの転換利用者	2,239	
②飛行機利用者の自動車利用割合	27%	新千歳空港利用実態より
③自動車利用者の駐車場利用率	54%	
④新小樽(仮称)駅への転換利用者	330	①×②×③
新幹線札幌駅利用者(道外居住者の観光目的)	646	道央-道外交通流量算出過程より
⑤内飛行機からの転換利用者	576	
⑥飛行機利用者の貸切りバス利用率	14%	新千歳空港利用実態より
⑦新小樽(仮称)駅への転換利用者	83	
自動車・貸切りバス転換利用者計	413	④+⑦
<b>C4:所要時間短縮&amp;人口フレーム増ケース</b>		
新幹線札幌駅利用者(道内居住者の仕事目的のみ)	5,526	道央-道外交通流量算出過程より
①内飛行機からの転換利用者	3,152	
②飛行機利用者の自動車利用割合	27%	新千歳空港利用実態より
③自動車利用者の駐車場利用率	54%	
④新小樽(仮称)駅への転換利用者	464	①×②×③
新幹線札幌駅利用者(道外居住者の観光目的)	882	道央-道外交通流量算出過程より
⑤内飛行機からの転換利用者	117	
⑥飛行機利用者の貸切りバス利用率	14%	新千歳空港利用実態より
⑦新小樽(仮称)駅への転換利用者	117	
自動車・貸切りバス転換利用者計	581	④+⑦

## 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画 補足資料

※新千歳空港利用実態は、平成 21 年度飛行機旅客動態調査結果の値

### (3)新小樽(仮称)駅交流量(利用者数)算出結果のまとめ

札幌～東京間の所要時間及び小樽市の将来人口、札幌駅からの利用転換の有無による8ケースの新小樽(仮称)駅交流量(利用者数)の算出結果を下表に示します。

				小樽市の将来人口	
				人口問題研究所値 約 92,000 人	人口ビジョン値 約 106,000 人
札幌～東京間 所要時間	約 5 時間	札幌駅から の転換利用 者	なし	C1:基本ケース 700 人/日	C3:人口フレーム増 ケース 800 人/日
			あり	1,100 人/日	1,200 人/日
	約 4 時間 30 分 (30 分短縮)	札幌駅から の転換利用 者	なし	C2:所要時間短縮 ケース 900 人/日	C4:所要時間短縮 &人口フレーム増ケ ース 1,100 人/日
			あり	1,500 人/日	1,600 人/日

※数値は百人丸めで表示している。

表 新小樽(仮称)駅交流量(利用者数)算出結果