

報告② 戦略会議の開催状況について

● 第 2 回戦略会議（令和 3 年 2 月 18 日開催）

① 目標値仮設定（事例分析による事務局設定値）

経緯① R2.3.24 第 4 回協議会に示した事務局試算

- ・札幌駅の運行本数を、新青森駅を参考に、21 本（1 日の片道本数）と想定
- ・新駅には、条件が近い東北新幹線 二戸駅・七戸十和田駅を参考に、その 62%・13 本停車と想定

経緯② R2.4.16 第 1 回戦略会議の協議結果

- ・戦略検討のため、全国の類似駅の本数・乗降客数・停車率を分析し、数値目標を設定する。

➤ 札幌駅の運行本数の想定…21 本+α

- ・他の新幹線の平均的な乗車率や、札幌駅の類似駅の「乗降客数と座席数^{*}の相関(回帰式)」からは、現在の新青森駅（21 本）以上の本数が算出されたが、決定的ではないため「+α」とした。

➤ 新小樽（仮称）駅の停車本数…〔戦略なし〕13～16 本、〔仮目標〕19 本

- ・「16 本」は、新駅の類似駅の「乗降客数と座席数^{*}の相関(回帰式)」に、下記の乗降客数 1,600 人（戦略なし）を当てはめ、本数換算したもの。
- ・「19 本」は、東北新幹線における新青森駅に次ぐレベル（これを現実的な上限本数と想定）

➤ 新小樽（仮称）駅の乗降客数…〔戦略なし〕1,600 人、〔仮目標〕2,000 人+α

- ・「1,600 人」は、まちづくり計画における推計値のうち、可能性の高いケースの将来人口更新値
- ・「2,000 人」は、停車本数の仮目標 19 本を、新駅の類似駅の「乗降客数と座席数^{*}の相関(回帰式)」に当てはめて算出したもの。「+α」は余裕分。

➤ 停車率は全体本数により大きく変わるため、全国の停車率の事例から、目標設定のための明確な傾向を見出すには至らず。

※座席数…各新幹線の定員の違いを考慮し、運行本数を座席数に換算して分析

② 主な意見（今後、意見を踏まえて議論を深める）

【目標値関係】

- ・函館～札幌間などの区間便の多寡で「+α」が変わる。多ければ小樽の停車率も上がる。速達便との接続も考えられる。少ないなら東京～札幌間の停車を増やす必要がある。考え方の整理を。
- ・問題は速達便を停めるための利便性や優位性をどう作るか。
- ・石狩市や手稲区から新駅を利用してもらうには、ある程度の本数が必要。2 時間に 1 本の時間帯もあるようでは、利便性は上がらない。
- ・目標本数は、「現実的に算出される本数」のほか「地域として必要な本数」も考えるべきでは。
- ・今の段階では、基本的な運行本数を想定し、その中で小樽の魅力はどう高め、停車率をどう上げるかを考えては。使いたい時間帯に停める戦略も必要

【戦略の方向性関係】

- ・駐車場を多く作ったことで乗降客が増えたという駅もある。戦略次第で停車本数は増えるのでは。
- ・札幌から呼び込むなら、駐車場台数が現計画で十分かの検討が必要。ただし維持費も考慮すべき。
- ・駐車場は、札幌や倶知安に利用者が流れない料金設定等が必要。情報収集して比較・分析を。
- ・アクションプランの「乗り継ぎ拠点」は、駐車場も含めて必要な機能を整理すべき。
- ・札幌市西部、石狩市の住民に、新駅利用意向のアンケートを取るべき。
- ・ウエイト的に商用と観光が重要。商用なら行先はほぼ関東圏で、朝早い便が必要。観光は時間帯が広がり、ルートづくりの議論になる。観光資源の開発で魅力を高め、新駅利用に繋げるべき。
- ・経済効果を考えると、飛行機からの転換ではなく、函館空港の国際化+区間便による外国人観光客誘致など、純増となる戦略を考える必要がある。
- ・ニセコエリアは宿泊代が高いので、小樽に泊まり、高速道路で行き来する人もいるだろう。
- ・乗降客数増で本数が増えれば、利便性は上がる。まずは新駅の乗降客数を増やすことに力点を置いた上で、新駅利用者にお金を使ってもらえる仕組みを考えるべき。
- ・市内外の修学旅行で新駅を利用してもらうことも必要。

③ 今後の戦略の進め方（現時点の想定）

R3～4 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・具体策の検討及び絞り込み（手法・実施主体・実施時期・優先度等検討） ・効果推計、目標値の決定 ・戦略策定、アクションプラン改訂
R5 年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・戦略実行（アクションプランと一体的に推進）、JR 北海道への要請

※必要に応じて作業部会設置、アンケート調査等実施