

■ 戦略会議の開催状況について

1 戦略会議について

- 趣旨：新小樽（仮称）駅の利用者増と停車本数増の好循環で、新駅の開業効果拡大を図る戦略の検討
- 構成員：迫会長、山本副会長、江頭副会長、西條副会長（兼観光・産業振興部会長）、
中野街並み・交通アクセス部会長

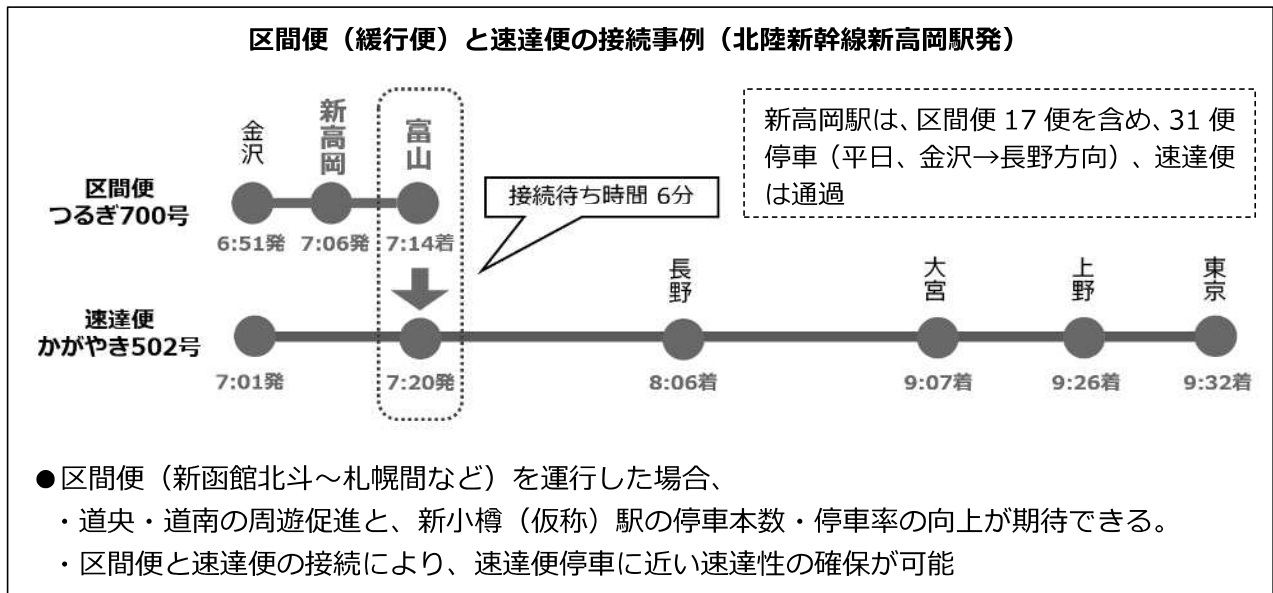
2 開催状況（第7回まちづくり協議会以降）

| 回・開催日 | 主な議題 |
|------------------|---|
| 第3回 令和3年7月26日 | ・ 区間便について ・ 新駅周辺駐車場について ・ 修学旅行客の誘致について |
| 第4回 令和4年3月25日 | ・ 新駅周辺駐車場について ・ 新駅附帯施設について ・ 新幹線の開業効果を生かしたエリア別の整備・誘導イメージについて (新駅周辺の魅力づくり、移住・定住の促進、企業立地の促進、アクセス拠点) |
| 第5回 令和4年7月1日 | ・ 七戸十和田駅ほか駅周辺駐車場の視察報告 ・ アンケート調査案について ・ 利用者増につながる2次交通のあり方の検討 |
| 第6回 令和4年9月1日 | ・ アンケート調査案について ・ 市民の利用促進について ・ 飛行機や船舶+新幹線の組合せによる周遊促進について |

3 協議概要（第3回～第6回戦略会議分。協議事項の全体像は資料2-2参照）

(1) 区間便の運行 停車本数増 第3回

《検討資料の要点》



《主な意見》

- ・ 区間便はなるべく多くあった方が良さそう。
- ・ 速達便が一定程度停まっている駅を分析し、「区間便を増やす」と「速達便を停める」の両建てで考えた方が小樽にとってプラス。
- ・ 速達便が停まる要因があれば、駐車場など他の戦略にもつながる。複合的に考えるべき。

(2) 修学旅行客の誘致 着地利用増 第3回

《検討資料の要点》

修学旅行の新駅利用についての旅行代理店へのヒアリング

【インバウンド（本州方面からの利用）】

- ・新小樽で降りて小樽市内観光後、バスで札幌へ向かうというような動きは想定されるが、新小樽のダイヤ次第
- ・バス駐車場は確保されることに越したことはないが、スペースに合わせた運用も可能なので、ハード面よりいかに効率的な行程を組めるかが重要

【アウトバウンド（地元校の利用）】

- ・小樽市内の学校は、東北方面の旅行などで使うことが想定される。
- ・札幌市内の高校生は、新千歳空港集合のケースが多い。新幹線を使う場合も札幌駅では。
- ・いいダイヤがあれば、西区や手稲区の小中学校が新小樽を利用することも考えられる。朝7時～9時に利便性の高い便があれば使いやすい。

《主な意見》

- ・どういう行程を組むかにより、色々なパターンがあると思う。
- ・小樽市を訪れる修学旅行は、団体ではなく、グループ（班）で堺町や運河をバラバラに回る。
- ・市内に集団で集合や食事をする場所が無いため、バスで団体で一齐に回るような形が取れないのが現状。本来は集合場所などをセットで整備すべきだと思う。
- ・新駅には、特に雨の場合の待合スペースの確保が必要。

(3) 新幹線の開業効果を生かしたエリア別の整備・誘導イメージ 第4回

（新駅周辺の魅力づくり、移住・定住の促進、企業立地の促進、アクセス拠点の検討）

着地利用増

発地利用増

発地利用増

アクセス機能強化

《検討資料の要点》

| 検討の視点 | 課題 | 考えられる取組 |
|----------------------|--|---|
| 観光資源の開発 (奥沢水源地周辺) | ・新駅周辺に人々の賑わいを生み出す為に、集客に繋がる取組や施設整備等の検討が必要 | ・道の駅の整備 ・オートキャンプ場の整備 ・水道歴史館の整備 |
| 居住環境 | ・新幹線通勤者やリタイア世代にとって利便性の高い居住環境の整備 ・移住者の増加に繋がるよう、小樽市の景観資源を活用した住宅地の整備 | ・駅直結型のマンションやサ高住の誘致 ・道営住宅の誘致 ・住宅地の開発 |
| アクセス拠点 | ・新駅までの利便性を高めるために、乗り継ぎ利便性の向上が必要 ・新駅周辺で活用できる土地は限られているため、新駅とのアクセスが良い場所にも駐車場機能が必要 | ・奥沢十字街でのバスの乗継拠点 ・新駅と臨時駐車場 [※] を結ぶバスの運行 ※小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅付近の既存駐車場の活用を想定 |

※このほか、移住者ニーズ及び企業の地方移転ニーズを整理

《主な意見》

- ・道の駅となると物販が入る。第3号ふ頭基部に物販施設と大型駐車場ができるので、分散するのはどうか。
- ・通常の道営住宅は難しいが、移住専用のようなものなら可能性もなくはないのでは。
- ・大学発ベンチャーなどを誘致できるスペースやラボがアクセスの良い所あるとよい。
- ・奥沢十字街近辺では、バスの乗り継ぎはできるが、駐車場を確保して公共交通に乗り換えるのは難しい。アクセス拠点に求める機能とどう整備していくのかを整理してほしい。
- ・アクセス拠点や道の駅のように人がどう流れるかという話と、移住定住の話はタイムスパンが違うので、整理した方がいいのでは。
- ・盛り込みすぎず、期間がある中で、出来ることを優先的にやっていくべきだと思う。

(4) 飛行機や船舶+新幹線の組合せによる周遊促進 着地利用増 第6回

《検討資料の要点》

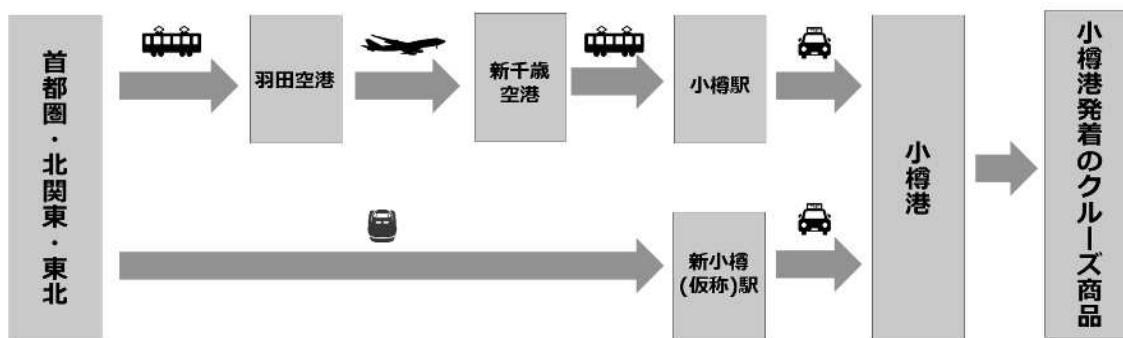
① レール&クルーズ（道内の陸路で新幹線を利用）



※発着地共にバスが必要 ➡ ツアーとしては「クルーズ+バス」の方が現実的

※自由時間での個々の新幹線利用は考えられる（港～新駅の移動手段の確保が必要）

② 小樽港発着のクルーズ船までの首都圏等からの移動手段



※移動経路が簡略化されることから、新幹線を移動手段に選ぶ利用者も考えられる。

③ ニセコエリアに滞在するリゾート客を対象としたマリーナへの誘客促進

（小樽ならではの観光資源(海)を生かす視点）

※富裕層はタクシー移動の可能性があるため、新幹線利用の優位性を持たせる必要がある。

④ 飛行機を活用した周遊促進

- ・函館空港発着のインバウンド客を対象とした周遊促進（函館空港～新函館北斗駅～新駅）
- ・国内客を対象とした飛行機+新幹線を組合せた周遊促進

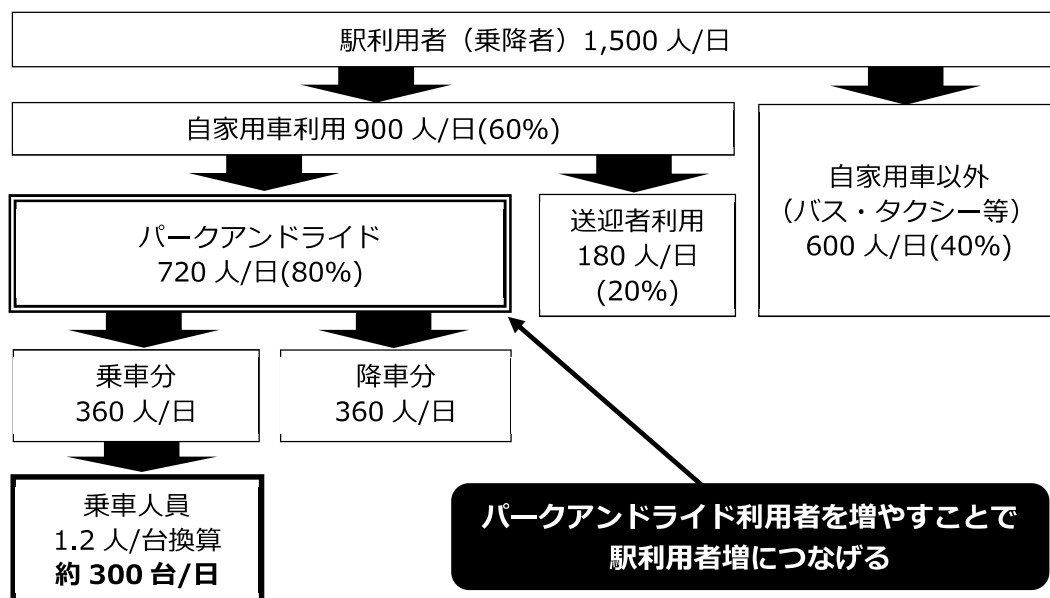
《主な意見》

- ・新幹線開業が近づけば色々な新商品プランが出されて連携は進むと思う。
- ・こちらから仕掛けるべきものとしては、オタモイ開発など、小樽に来たいと思えるような観光資源開発。
- ・函館空港—新函館北斗駅間の高速道路が開通したので、新幹線延伸後、東京—函館空港—新函館北斗駅—新小樽駅というルートも考えられるのではないか。一つの切り口として考えて所要時間を検証してみてもいい。
- ・観光商品としては、函館空港で降りてそこからこちらに来る方が、色々な観光資源があるので有効だと思う。

(5) 新駅周辺駐車場について 発地利用増 アクセス機能強化 第3回～第6回

《検討資料の要点》

◎まちづくり計画における駐車台数の考え方（モデルを単純化して整理したもの）



◎新幹線駅周辺駐車場の事例

| | 新玉名駅 (九州新幹線) | 新高岡駅 (北陸新幹線) | 七戸十和田駅 (東北新幹線) |
|-------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 駅の形態 | 新幹線単独 | 在来線併設 | 新幹線単独 |
| 利用者数 (2019年度、乗車人員×2) | 1,204人 | 4,082人 | 1,522人 |
| 停車本数(2020.1時点) | 片道 25/57本 (停車率 44%) | 片道 33/44本 (停車率 75%) | 片道 13/21本 (停車率 62%) |
| 駐車場台数 | 平面 469台 | 802台(立体 457台、 平面 345台) | 平面 652台(月極除く) |
| 24時間ごと駐車場料金 | 400円 | 600円 | 300円(当初無料、R1.9 月から有料) |

※いずれも年間平均稼働率 50～60%、満車の発生あり。

※七戸十和田駅は R4.4 月視察。七戸町によると「駐車可能台数を増やすと駅利用者は増える」「無料化は駅利用者増加に効果あり」「利用者が定着すると有料化しても利用者は減らない」とのこと。

◎札幌駅と比較した新小樽(仮称)駅の利便性・優位性

- ・ 駐車場・公共交通機関から新幹線駅までの移動時間が短い
- ・ 札幌市西区・手稲区、石狩市から、札幌駅と新小樽（仮称）駅への移動時間は大差なし
- ・ コスト面で優位性をつくるのが可能（札幌駅周辺の駐車場料金は1日1,500円前後）
- ・ 駅に隣接した立体駐車場を整備した場合、雨天・降雪時も快適に利用可能で、除雪コスト削減につながる。

《主な意見》

（駐車場の戦略的意義）

- ・ 立体駐車場は一つの戦略だと思う。お金はかかるが乗降客が増えれば経済波及もあるだろう。
- ・ 停車本数増で新駅の利便性を上げ、小樽にお金をおとしてもらえる形にすることがポイント。
- ・ 七戸十和田駅は、駐車場が増えて、青森など近郊のお客さんが乗るようになった。
- ・ うまく使えば通勤客が増え、移住が増える。

（利用者、隣駅との比較）

- ・ 札幌駅との比較で、こちらの魅力をどう高めるか。旅行なら荷物が多いので、車で一番利便性の高い所を使う。駅そばに利便性の高い駐車場がある優位性を戦略的に考えるべき。
- ・ 手稲 IC から小樽 IC まで約 13 分、そこから新駅までもそれほどかからない。商用でも観光でも、手稲区や西区から新小樽駅を使う可能性が高い。
- ・ 将来は余市から倶知安まで無料の高規格道路ができる。倶知安駅と比べた優位性もつくるべき。
- ・ 市民は新駅にタクシーで行き、駐車場はあまり利用しないのではないかと。

（規模・形態）

- ・ できるだけ駐車出台数に余裕を持たせられると良いが、事業費とのバランスで、どのくらいの規模が効率的なのか考えていくことが必要。
- ・ 特に冬場は屋根付き駐車場の方が安心して利用できる。それほど大きなものでなくても、コストが見合うのであれば、立駐を検討してよいのでは。
- ・ 立駐にして駅舎まで屋根をかけ、雨・雪に当たらず数分で新幹線に乗れるとなれば、PR できる。
- ・ 他の事例と比べて（新小樽の）300 台は少ない印象。アンケート結果も踏まえて、需要があるならそれに見合ったものを作るべき。
- ・ 週の変動と季節変動も含めて分析した上で、どのくらいの台数を確保するか。安心して止められないと、（利用者が）二の足を踏んでしまう。
- ・ 現時点では、新駅周辺に民間の駐車場は期待できないと思う。
- ・ 旅行は少人数グループの比率が高くなり、レンタカーで移動するケースが増えている。観光バス駐車場よりレンタカーを充実した方が良くと思う。

アンケート調査で駐車場ニーズを把握した上で、立体駐車場も含め、適正規模・形態を検討する。

アンケート調査（インターネットリサーチ）について

- ・ 実施時期：令和4年10月
- ・ 対象地域：札幌市手稲区・西区、石狩市、小樽市、余市町、仁木町、赤井川村、古平町、積丹町
- ・ サンプル数：スクリーニング（絞り込み）約10,000件、本調査 約1,000件
- ・ 調査内容：新小樽（仮称）駅の認知度
新小樽（仮称）駅及び駅周辺駐車場の利用意向（仕事・観光・その他の利用目的別）
新幹線駅の選択に影響する要素（コスト・駐車場の利便性・駐車場以外の利便性） ほか

(6) 市民の利用促進について (別途協議事項以外の利用促進策)

発地利用増

第 6 回

《検討資料の要点》

| | |
|-----------------------------|--|
| 市民向けの P R 強化 | ・新幹線開業による市民の利用イメージをわかりやすくまとめたパンフレット等の作成。作成した資料は、幅広い年齢層に周知できるよう、H P や S N S、市の広報誌等で周知 (さらなる利用促進策として補助も検討) |
| カーボンニュートラルの取組と一体となった新幹線利用促進 | ・市の脱炭素の取組と一体となった新幹線利用促進の展開 ・新幹線駅と市街地を結ぶ 2 次交通も含めた CO 2 削減策の検討 |
| 閑散期における利用促進 | ・ターゲットに合わせた利用促進策の検討 例：J R 東日本で行っている大人の休日倶楽部との連携 (会費や 2 次交通の補助等) |

《主な意見》

| |
|---|
| ・新幹線開業後、旅行プランが増えてくると、近距離の旅行が増えるのではないかと。 ・東北とのアクセスが良くなれば、東北 6 県との繋がりが増えてくるので、旅行会社の話を聞きながら P R を進めていくべき。東北 6 県のどこかとの交流事業も可能。 |
|---|

(7) 附帯施設の整備

アクセス機能強化

第 4 回

《検討資料の要点》

資料 3-1、3-2 のとおり

《主な意見》

| |
|--|
| ・修学旅行などの待合スペースについては、関東・関西の高校なら 200 人以上になるが、恐らく飛行機で来るので、主に小中学校 (大体 100 人以下) が使うことを考えたサイズでよいと思う。 ・生徒の安全を確保するため、集合スペースとバスの乗り降りのスペースのニーズが高い。安全な修学旅行先として選んでもらうには、この点が重要。 ・レンタルルームの需要はどの程度あるのか、コンビニとどちらを優先するのか。 ➡需要は未調査。コンビニを優先したい (事務局) ・コインロッカーを利用する人は、散策してまた戻るような人。新駅でそういう需要がどの程度あるのかの想定も必要ではないか。 ・レンタカーの乗り降りの場所は、利便性のいい所ないと困る。何社か競合した時の考え方も整理すべき。 |
|--|

(8) 利用者増につながる 2 次交通のあり方の検討

アクセス機能強化

第 5 回

《検討資料の要点》

| | 考え方 | 考えられる取組 |
|--------|--|--|
| 乗合タクシー | <ul style="list-style-type: none">・ 2 次交通の利便性は新駅の大きな課題だが、新駅直通の新たなバス路線網の構築は難しい。・ 行き先・時間帯が定まっている新幹線と乗合タクシーは相性が良く、路線バスや一般のタクシーを補完し得るのでは。 | <ul style="list-style-type: none">・ 深夜時間帯の、小樽駅方面行き乗合タクシー（定時・定路線）・ 路線バスでは乗継が必要な市内の目的地（朝里川温泉・天狗山や各方面の居住地）と新駅を結ぶデマンドタクシー・ キロロ・余市・積丹等を含めた周遊観光（ワイナリー巡り、スキー場等）向けの、新駅と北後志地域等を結ぶ観光乗合タクシー |
| レンタカー | <ul style="list-style-type: none">・ レンタカーは利用者が多く（道外客の約 1/3 が利用）、新駅は車の周遊の拠点として強みを発揮できる立地であるため、レンタカーの利便性向上は重要 | <ul style="list-style-type: none">・ 新駅周辺にレンタカー事業者向け用地を確保（P & R 駐車場の活用も含む）・ 進出企業に対する補助制度の検討 |

《主な意見》

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 新駅に限らず、小樽の観光全体としてオンデマンドなどを総合的に行うには、10 年後と言わず、先駆けて進めていく必要があると思う。・ 補助金もあるので、小樽でもバス・タクシー会社に声をかけて、実証実験から早々に始めては。・ 今後ますますタクシードライバー不足は深刻化していくと思う。乗合タクシーの仕組みを作る時は、コストや分配の仕組みなどについて、タクシー協会あたりに早めに投げかけては。・ 最近、特に冬場はタクシーをひろえない状況で、このようなタクシーの話は厳しいのでは。・ バス路線の新設が難しければ、乗合タクシーのような少人数の輸送の仕組みは必要・ レンタカーは、便利な所がないと利用者としては困る。 |
|--|