

新小樽（仮称）駅利用促進戦略（案）

第10回協議会資料（2023.3.30）

2023年 3月

北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会

戦略の目標と体系

現状 (戦略なし)

乗降客数

約1,600人/日※1

停車本数

片道13本/日※2

利便性が低く、新駅
利用者が少ない悪循環
の恐れ

開業効果が限定的

※1：「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画」の推計値(年間平均。新幹線高速化及び駐車場整備による札幌駅勢圏からの転換利用(約700人)ありのケース)

※2：東北新幹線・北海道新幹線の現行ダイヤを考慮した事務局想定

【停車本数を増やす】

① 区間便の運行等による利便性の向上

利便性向上

利用者増

【新幹線利用者を増やす】

(1) インバウンド(着地)
利用の増加

主なターゲットエリア
道南・東北・北関東、ニセコエリア

(2) アウトバウンド(発地)
利用の増加

主なターゲットエリア
札幌圏西部、小樽・北後志

② 駐車場の利便性強化

使いやすく
魅力的な
駅づくり

- ③ 2次交通の利便性強化
- ④ 利便性の高い駅附帯施設の整備
- ⑤ 新駅周辺の魅力づくり

ターゲット
に応じた
需要喚起

- ⑥ ニセコエリアと連携した利用促進
- ⑦ 教育旅行の利用促進
- ⑧ 広域連携による利用促進

⑨ 飛行機や船舶との組合せ
による周遊促進

⑩ 通勤・通学利用の促進
⑪ 市民の利用促進

新幹線利用を伴う
定住人口確保
《中・長期的な需要創出》

⑫ 移住・定住の促進
⑬ 企業立地・起業の促進

経済波及効果の拡大

観光地としての魅力向上

観光・産業
施策との連携

- ・滞在時間・宿泊客拡大の取組(観光資源磨き上げ、夜の観光推進等)
- ・地域産業と観光産業の結びつき強化(ほか)

戦略実行 による目標

乗降客数

約2,500人/日※3

停車本数

片道22本/日※4

利便性が高く、新駅
利用者が増加する好
循環

開業効果の拡大

※3：現状値の確実化に加え、「現状値に含まれない道央圏内利用(約700人/日(アンケート調査に基づく推計(最小ケース))」、「戦略の総合的な推進による増加(約200人/日)」を見込んだもの。

※4：【推計1】乗降客数2,500人/日、新小樽と類似した新幹線駅の乗降客数と運行本数の相関に当てはめた結果、22本となった。

【推計2】札幌駅の想定本数25本(札幌駅の推計乗降客数約18千人/日と、新幹線の平均乗車率約50%から算出) - 最速達便の想定3本(新小樽の停車率88%)

① 区間便※の運行等による利便性の向上

(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

- 視点1：区間便の運行により、多くの新規誘発交通量が見込まれる道央⇔青函圏の周遊促進を期待
- 視点2：速達便の停車や、区間便と速達便の接続による速達性の確保
- 視点3：現状の交通量推計に含まれていない道央圏内利用の促進（純増要素）

概要

取組①
区間便の運行

- 区間便の運行等をJRへ要望

《要望内容》

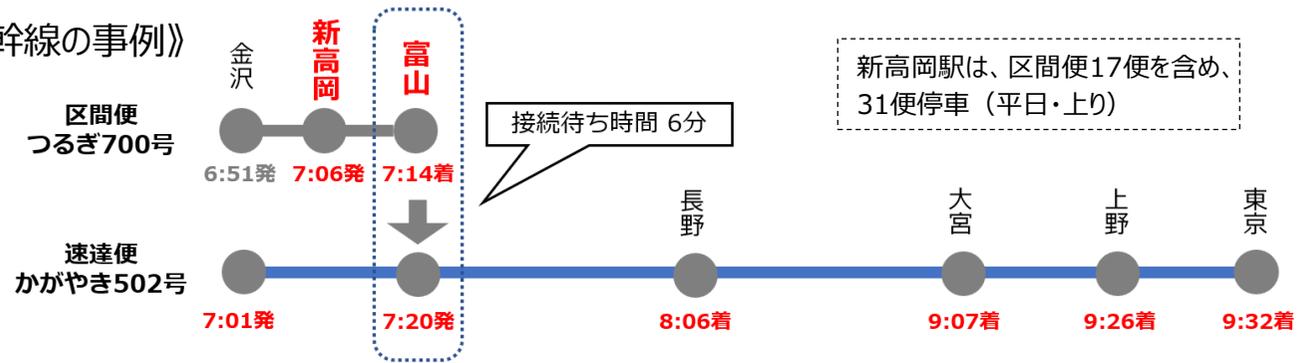
- 利便性の高いダイヤ設定（区間便を含む高頻度運行）
→ 次ページ参照
- 利用しやすい料金設定（低価格な近距離特定料金の設定、在来線定期券利用者向けの新幹線割引切符の設定等）
- 区間便と速達便の接続を考慮した運行ダイヤの設定
- 区間便専用車両（短編成化等）によるコストダウンの提案等

取組②
速達性の確保

- 速達便の停車をJRへ要望

《北陸新幹線の事例》

※ 区間便：一部区間のみを往復運行する各駅停車タイプの新幹線
(例：札幌⇔新函館北斗)



スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
					取組①【沿線自治体】				
					取組②【市】				

【参考】北海道新幹線の運行ダイヤイメージ（事務局試案）

新小樽(仮称)駅 上り・東京方面 時刻表

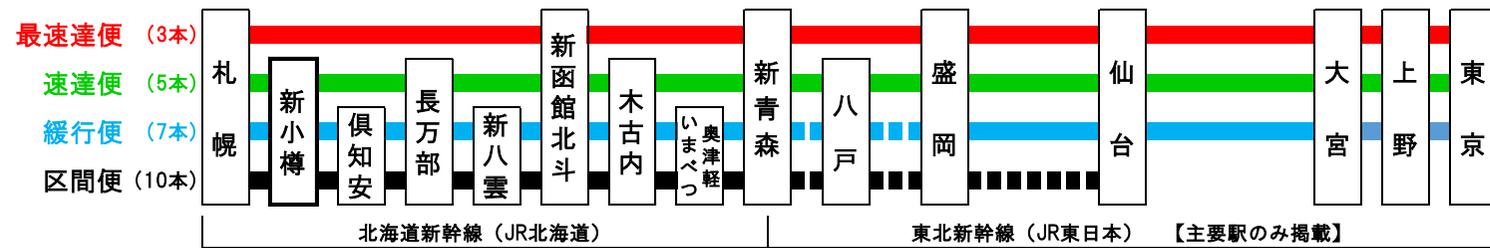
時	分	
6	12	札幌→東京 (6:00→11:12) 52 札幌→新函館北斗 (6:40→7:52) ⇨新函館北斗で最速達便に接続
7	通過	札幌→東京 (7:00→11:49)
8	12	札幌→東京 (8:00→13:12) 52 札幌→新函館北斗 (8:40→9:52)
9	12	札幌→東京 (9:00→14:04)
10	12	札幌→東京 (10:00→15:12) 52 札幌→新函館北斗 (10:40→11:52)
11	12	札幌→東京 (11:00→16:04)
12	12	札幌→東京 (12:00→17:12) 52 札幌→新函館北斗 (12:40→13:52) ⇨新函館北斗で最速達便に接続
13	通過	札幌→東京 (13:00→17:49)
14	12	札幌→東京 (14:00→19:12)
15	12	札幌→東京 (15:00→20:04)
16	12	札幌→東京 (16:00→21:12)
17	12	札幌→東京 (17:00→22:04) 42 札幌→東京 (17:30→22:42)
18	12	札幌→東京 (18:00→23:04) 52 札幌→新函館北斗 (18:40→19:52) ⇨新函館北斗で最速達便に接続
19	通過	札幌→東京 (19:00→23:49) 32 札幌→仙台 (19:20→23:55)
20	12	札幌→新函館北斗 (20:00→21:12) 52 札幌→盛岡 (20:40→23:49)
21		52 札幌→新青森 (21:40→23:54)
22		52 札幌→新函館北斗 (22:40→23:52)
23		
備考	緑字…最速達便（北海道新幹線：奥津軽、新八雲、倶知安通過） 青字…緩行便（北海道新幹線：全駅停車） 黒字…区間便（札幌⇨新函館北斗、新青森、盛岡、仙台）	

新小樽(仮称)駅 下り・札幌方面 時刻表

時	分	
6		
7	15	新函館北斗→札幌 (6:15→7:27) 45 新函館北斗→札幌 (6:45→7:57)
8	15	新青森→札幌 (6:15→8:27) 45 新函館北斗→札幌 (7:45→8:57)
9	15	新函館北斗→札幌 (8:15→9:27) 45 盛岡→札幌 (6:40→9:57)
10		30 仙台→札幌 (6:06→10:42)
11	00	東京→札幌 (6:00→11:12) 通過 東京→札幌 (7:00→11:49)
12	00	新函館北斗→札幌 (11:00→12:12) ⇨新函館北斗で最速達便に接続
13	00	東京→札幌 (8:00→13:12) 51 東京→札幌 (9:00→14:04)
14		
15	00	東京→札幌 (10:00→15:12) 51 東京→札幌 (11:00→16:04)
16		30 新函館北斗→札幌 (15:30→16:42)
17	00	東京→札幌 (12:00→17:12) 通過 東京→札幌 (13:00→17:49)
18	00	新函館北斗→札幌 (17:00→18:12) ⇨新函館北斗で最速達便に接続
19	00	東京→札幌 (14:00→19:12) 51 東京→札幌 (15:00→20:04)
20		
21	00	東京→札幌 (16:00→21:12) 51 東京→札幌 (17:00→22:04)
22		
23	00	東京→札幌 (18:00→23:12) 21 東京→札幌 (18:30→23:34) 通過 東京→札幌 (19:00→23:49)
備考	緑字…最速達便（北海道新幹線：奥津軽、新八雲、倶知安通過） 青字…緩行便（北海道新幹線：全駅停車） 黒字…区間便（仙台、盛岡、新青森、新函館北斗⇨札幌）	

便種別	緩行	区間	最速達	緩行	区間	最速達
発 駅	札幌	札幌	札幌	札幌	札幌	札幌
着 駅	東京	新函館	東京	東京	新函館	東京
新 小 樽	6:12	6:52	7:00	8:12	8:52	9:12
倶 知 安	6:26	7:06	7:06	8:26	9:06	9:06
長 万 部	6:43	7:23	7:23	8:43	9:23	9:39
新 八 雲	6:55	7:35	7:35	8:55	9:35	9:35
新 函 館 北 斗	着 7:12	7:52	7:59	9:12	9:52	10:04
	発 7:13	7:52	8:00	9:13	9:52	10:05
木 古 内	7:26	...	7:26	8:46	9:26	10:18
奥津軽いまべつ	7:57	...	7:57	9:17	9:57	10:49
新 青 森	着 8:12	...	8:12	9:32	10:12	11:04
	発 8:14	...	8:14	9:34	10:14	11:06
八 戸	8:36	...	8:36	9:56	10:36	11:28
盛 岡	9:02	...	9:02	10:22	11:02	11:54
仙 台	9:42	...	9:42	11:02	11:42	12:34
大 宮	10:50	...	10:50	12:10	12:50	13:42
東 京	11:12	...	11:12	12:32	13:12	14:04

便種別	区間	緩行	最速達	区間	緩行	最速達
発 駅	新函館	札幌	札幌	札幌	札幌	札幌
着 駅	札幌	札幌	札幌	札幌	札幌	札幌
東 京	...	12:00	13:00	...	14:00	15:00
大 宮	...	12:22	13:22	...	14:22	15:22
仙 台	...	13:30	14:30	...	15:30	16:30
盛 岡	...	14:10	15:10	...	16:10	17:10
八 戸	...	14:36	...	16:36	17:36	...
新 青 森	着 14:58	15:53	...	16:58	17:58	...
	発 15:00	15:55	...	17:00	18:00	...
奥津軽いまべつ	...	15:15	...	17:15
木 古 内	...	15:46	...	17:46	18:46	...
新 函 館 北 斗	着 15:59	16:49	...	17:59	18:59	...
	発 15:30	16:00	16:50	17:00	18:00	19:00
新 八 雲	15:47	16:17	...	17:17	18:17	...
長 万 部	15:59	16:29	...	17:29	18:29	19:25
倶 知 安	16:16	16:46	...	17:46	18:46	...
新 小 樽	16:30	17:00	...	18:00	19:00	19:51
札 幌	16:42	17:12	17:49	18:12	19:12	20:04



ダイヤ設定の考え方

所要時間
 現行の最速定期列車及び国交省資料※を基に、今後予定されている320km/h化工事（盛岡～新青森、新函館北斗～札幌）による時間短縮等を考慮した事務局想定

停車駅
 ○最速達便、区間便・・・事務局想定
 ○速達便、緩行便・・・国交省資料※

※ 国交省資料：投資効果及び収支採算性に関する詳細資料（平成24年2月 国土交通省鉄道局）

視点

- 視点1：自動車アクセスの良さを生かした、札幌圏などからの自家用車利用者の取り込み
- 視点2：降雪時や繁忙期などでも安心して確実に止められる駐車場整備による、新駅利用の誘発

概要

取組①
いつでも安心して利用できる
駐車場整備

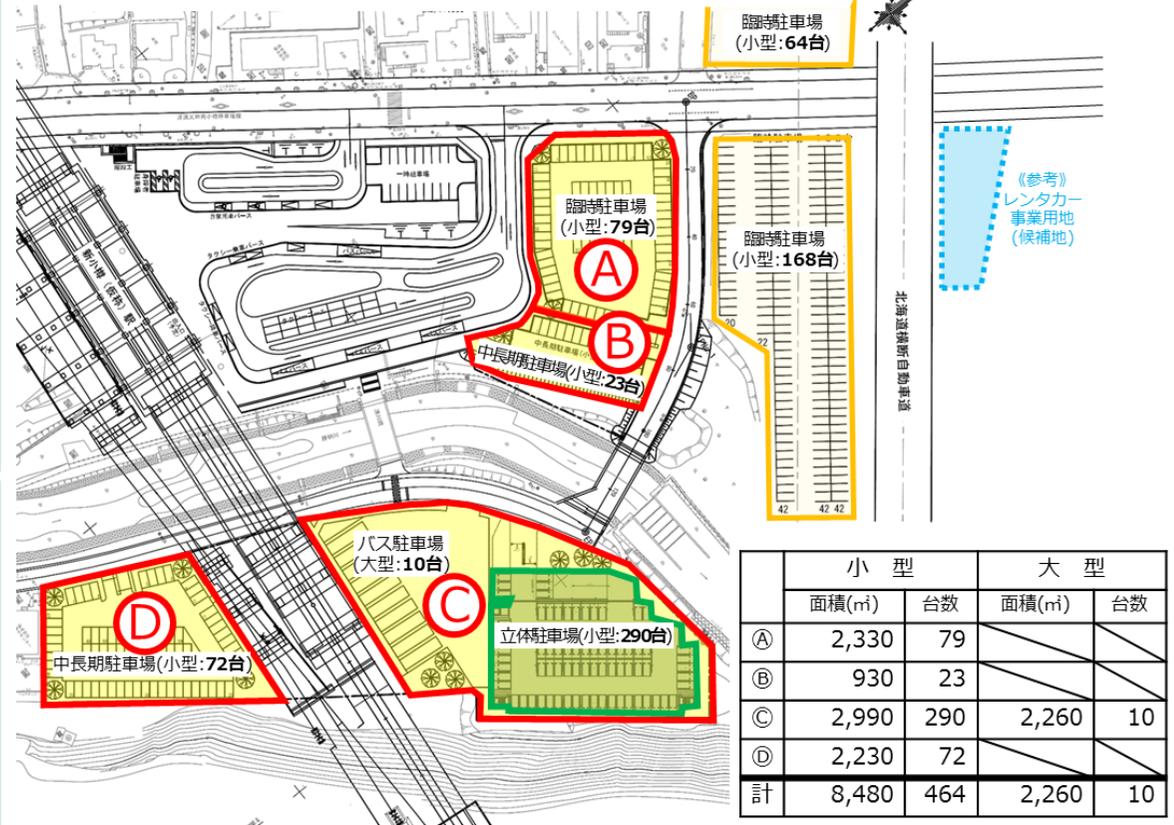
- 限られたスペースで十分な駐車台数を確保でき、雪・雨の日も快適な立体駐車場の整備
- 繁忙期にも対応できる臨時駐車場の確保
- インターネットでのリアルタイムの空き情報発信や事前予約などに対応するシステムの導入
- 雪・雨や大荷物に配慮した駅舎までの歩行者動線の確保

取組②
新駅利用の優位性確保と情報発信

- 利用しやすい料金設定
 - 広域的な利用を促す利便性のPR
- PRポイント**
- 立地…駅隣接&高速ICから近い
 - 安心…雪・雨でも安心
 - 料金…札幌駅周辺よりも安い
 - 確実…いつでも確実に止められる

■駐車場整備案（確定したものではありません）

新小樽(仮称)駅周辺駐車場 整備平面図



スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
取組①②【市】									

③ 2次交通の利便性強化

(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

視点1：レンタカー需要の高まりと、車での周遊に便利な立地を生かした「レンタカーなら新小樽」のポジション確立
 視点2：中心部から離れた立地を補う、利便性の高い2次交通網の構築

概要

取組①
 レンタカーの利便性確保

- 新駅周辺にレンタカー事業者向け用地を確保
- レンタカー事業者の進出を促す補助制度や環境整備（洗車場や充電設備等）の検討

取組②
 バスの利便性向上

- 新小樽駅⇄市中心部のシャトルバスの運行
- 新幹線通勤・通学利用も考慮した既存バス路線のダイヤ調整等
- バス乗り継ぎの利便性向上（案内表示等）

取組③
 タクシーの利便性向上

- IoT活用配車システムの導入
- 外国人観光客への対応強化（大荷物に対応する車両等）
- 定額運賃の導入
- 乗合タクシーの検討（深夜時間帯の運行等）

取組④
 レンタサイクルの導入

- 手荷物宅配サービスと合わせて、新小樽駅ならではの観光スタイルの提案

取組⑤
 情報発信の強化

- 観光型MaaS※によるバス等の乗継利便性向上と周遊促進
※観光型MaaS：観光地とそこまでの交通手段の検索・予約・決済を一体的に行えるシステム
- WEBサイト等でのわかりやすい情報発信（小樽・北後志の観光情報、新駅の2次交通情報等）

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
					取組①【市、関係事業者】				
					取組②③【市、関係事業者】				
						取組④【市、関係事業者】			
				取組⑤【市、観光協会、関係事業者】					

④ 利便性の高い駅附帯施設の整備

(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

- 視点1：必要な機能がコンパクトにまとまった使い勝手の良い駅づくり
- 視点2：利用促進につながる便利なサービスの提供

概要

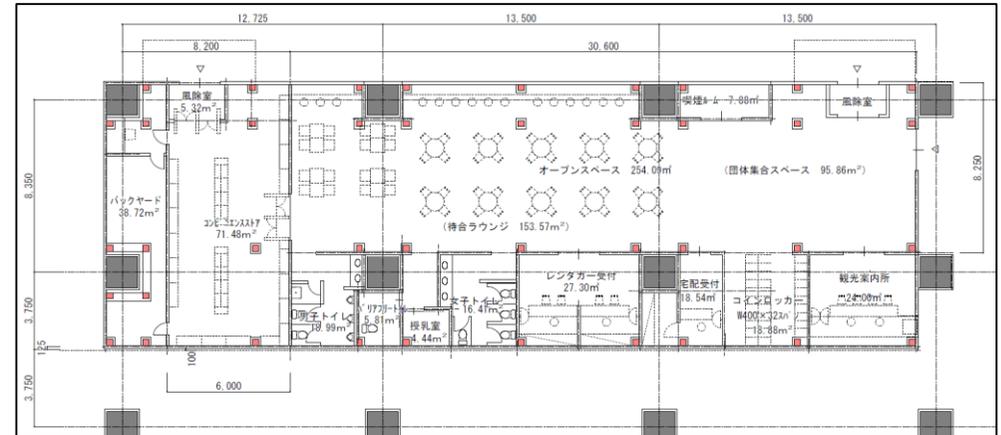
取組①
各利用促進策の実行に必要な機能の確保

- 教育旅行等の団体利用に対応する待合スペースやトイレなどの機能の確保
- 高齢者など幅広い世代の利用に配慮したユニバーサルデザインや授乳室等の確保
- レンタカーの受付機能の確保
- バスやタクシーなど2次交通情報の表示
- 仕事ができる環境の整備（wi-fiや電源等）

取組②
駅利用者の利便性の確保

- 手ぶらで観光を楽しむ手荷物宅配サービスや大型コインロッカーの導入
- わかりやすい観光案内機能
- 小樽らしい商品を扱う物販機能

■附帯施設レイアウト案（確定したものではありません）



※シェアオフィスの場合

室名	面積
オープンスペース	249.43㎡
喫煙ルーム	7.88㎡
コンビニエンスストア（シェアオフィス）	115.52㎡
観光案内所	24.00㎡
コインロッカー	18.88㎡
宅配受付	18.54㎡
レンタカー受付	27.30㎡
授乳室	4.44㎡
男子トイレ	18.99㎡
女子トイレ	16.41㎡
バリアフリートイレ	5.81㎡
合計	507.20㎡

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
取組①②【市、鉄道・運輸機構、観光協会、関係事業者】									

⑤ 新駅周辺の魅力づくり

(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

- 視点1：立地特性を生かした他駅との差別化
- 視点2：市民が憩える親水空間の創出による、居住地としての魅力向上
- 視点3：新駅の利用につながる観光資源の開発と活用

概要

取組① 奥沢水源地周辺の 観光資源の開発と 活用

- 風致公園の整備
(例：駐車場、遊歩道、ピクニック広場、親水空間、キャンプ場)
- 歴史的資産と自然景観を活かした誘客促進
(例：水道遺産の情報発信、ロケ誘致、ライトアップや森・水遊び等のイベント実施)

取組② 勝納川の親水空間 の整備と活用

- 河道内遊歩道や親水護岸（緩傾斜）の整備
- 自然と親しめる新駅周辺環境のPR
(奥沢水源地と一体的に)



奥沢水源地の保存・活用のイメージ図
(出典：奥沢水源地保存・活用基本構想)

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
			取組①【市、関係事業者】						
			取組②【市、道】						

⑥ ニセコエリアと連携した利用促進

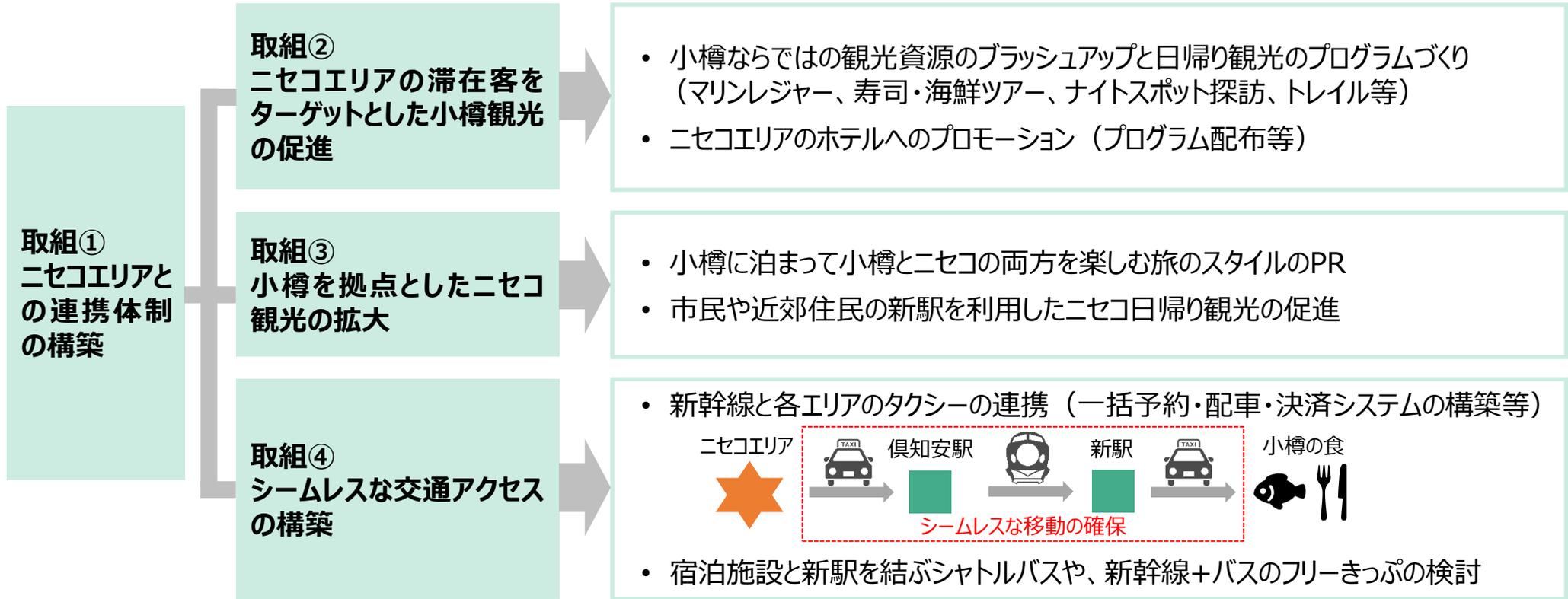
(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

- 視点1：今後着実な増加が見込まれるニセコエリアの滞在客をターゲットとした利用促進
- 視点2：小樽を拠点としたニセコ方面への日帰り周遊観光需要への対応
- 視点3：現状の交流量推計に含まれていない道央圏内利用の促進（純増要素）

概要



スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後		
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~	
取組①【関係自治体、観光協会ほか】							取組②③④【観光協会、関係事業者】			

7 教育旅行の利用促進

(1) 着利用増

(2) 発利用増

視点

視点1：観光バスのアクセスが便利な立地等を生かした教育旅行利用の取り込み

概要

**取組①
地元校の利用促進
(発地利用)**

- 教育旅行に便利なダイヤ設定と新駅停車をJRに要望
- 新駅利用について、旅行代理店や学校関係者へ働きかけ

**取組②
本州・道南方面からの
利用促進
(着地利用)**

- 教育旅行誘致活動における新駅利用のPR
- 新駅利用を組み込んだ旅行プランの開発

**取組③
教育旅行利用に配慮
した施設づくり**

- 団体利用に対応した駅附帯施設（トイレ、待合スペース、大型バス駐車スペース等）の整備

スケジュール

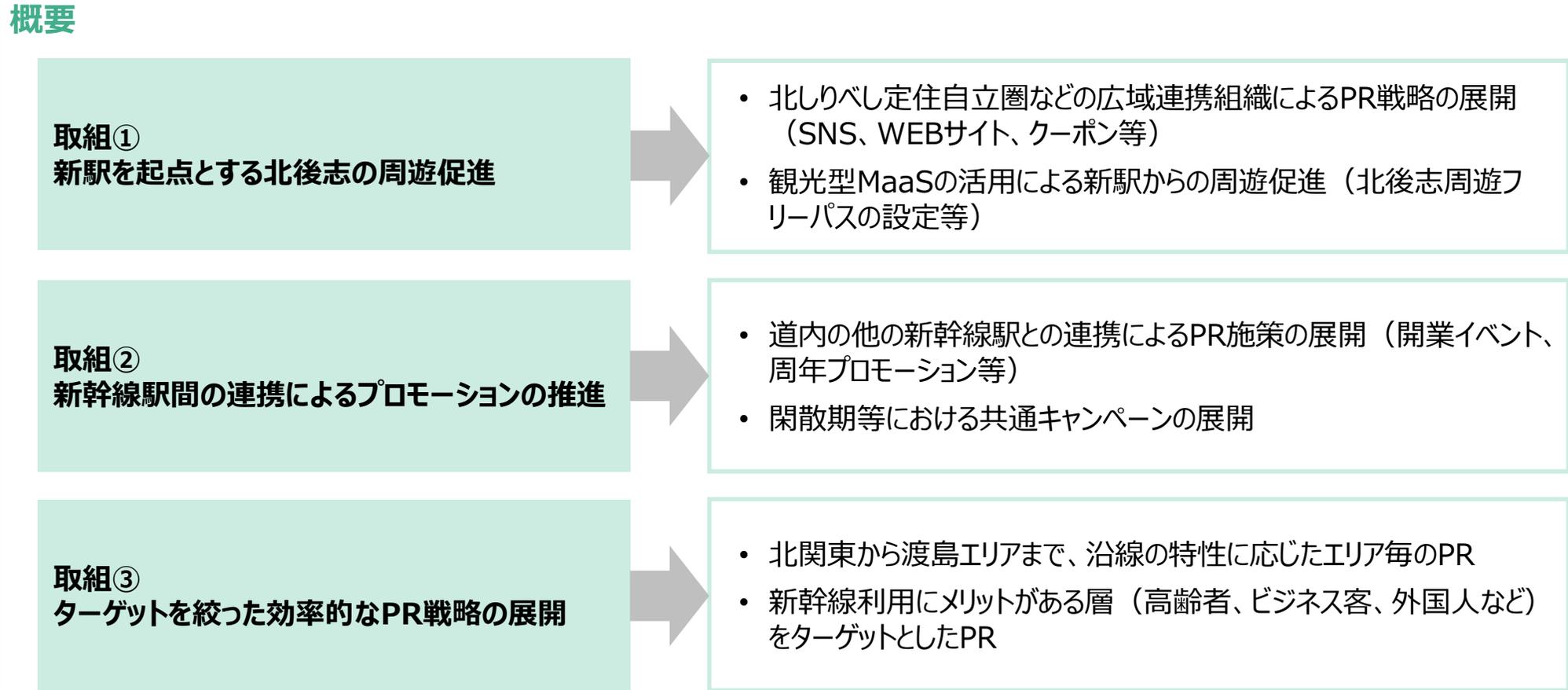
7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
						取組①②【市、観光協会、関係事業者】			
				取組③【市】					

⑧ 広域連携による利用促進

(1) 着利用増

(2) 発利用増

- 視点**
- 視点1：新幹線開業による旅行需要の掘り起こし（新規誘発及び飛行機からの転換の促進）
 - 視点2：現状の交流量推計に含まれていない道央圏内利用の促進（純増要素）



スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
							取組①【広域連携組織、観光協会、関係事業者】		
							取組②③【沿線自治体、観光協会】		

視点
 視点1：新駅の強みである、港と近接した立地を生かす
 視点2：飛行機との組合せによる新規需要の取り込み

概要 取組① 船舶を活用した周遊促進

小樽港発着のクルーズ船のアクセス交通としての利用促進

【ターゲット】
首都圏等の個人客

マリーナを活用した多様なマリンレジャーの提供

【ターゲット】
ニセコエリアに滞在するリゾート客

ニセコなど道央圏の日帰り周遊促進

【ターゲット】
小樽港に一時寄港したクルーズ船客

- 移動手段として新幹線を使う優位性のPR（快適性、時短等）
- 新駅～小樽港のニーズに合わせた移動手段の提供（大荷物、多言語、ラグジュアリー層に対応したタクシー等）
- シームレスな移動支援（観光型MaaS等）

取組② 飛行機を活用した周遊促進

函館空港発着の観光客（主に外国人）の新幹線による道内周遊

- 北海道エアポートや道、沿線自治体の連携によるプロモーション
 【例】(1) ファムツアー等の海外の旅行会社向けのプロモーション
 (2) 国内ランドオペレーターや航空会社を対象としたプロモーション

国内客を対象とした飛行機＋新幹線を組合せた周遊促進

- 航空会社、JRと連携した地域の特色を活かした旅行商品づくり

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後		
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)～	
							取組①②【市、関係事業者、関係機関】			

視点

- 視点1：季節変動が少ない安定的な通勤・通学需要の掘り起こし
- 視点2：札幌間における新幹線と在来線の連携・補完
- 視点3：現状の交通量推計に含まれていない道央圏内利用の促進（純増要素）

概要

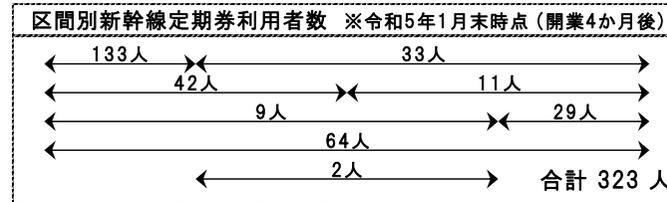
取組① 通勤・通学の 利便性向上

- 運行主体であるJRへの要望
 - 利便性の高いダイヤ設定（通勤時間帯の全便停車等）
 - 割引率の高い新幹線定期券の販売
 - 在来線定期券利用者向けの新幹線割引切符の販売
- 新幹線通勤・通学利用も考慮した既存バス路線のダイヤ調整等
- 駅附帯施設における待合機能の充実

取組② 利用促進に向 けた補助制度 等の検討

- 定住政策との連携による新幹線定期代の補助制度等の検討
- 駐車場料金の割引（定期料金の設定）

■西九州新幹線の事例



【事例1】 定期券専用 新幹線特急料金回数券

制度概要	<ul style="list-style-type: none"> 在来線定期券と併せて使える特急券回数券 1冊4枚つづり 有効期間は14日間
設定区間	<ul style="list-style-type: none"> 長崎⇄諫早 長崎⇄新大村 いずれも3,400円(850円/枚)

※出典：JR九州HP

【事例2】佐賀県嬉野市 新幹線通勤通学定期券購入補助

制度概要	人口の流出を抑制するとともに、嬉野市への移住及び定住を促進するため、市内に居住する者で、新幹線を利用し通勤・通学する方に、定期券購入補助金を交付する（令和7年3月31日までの時限措置）
対象者	嬉野温泉駅または武雄温泉駅を始点として、新幹線区間を含むJR区間で、嬉野温泉駅から起算して20km以上を通勤・通学する嬉野市民
補助額	定期代金から通勤手当を引いた額の1/2（上限2万円/月） ※出典：嬉野市HP

【事例3】佐賀県武雄市 通学通勤定期券購入補助金

制度概要	新幹線開業を機に、「武雄に暮らしながら働く・学ぶ」ことで、移住・定住促進の取組みとして、新幹線等を利用し、県外へ通勤・通学する方を対象にした定期券（原則3か月または6か月）購入の補助事業
対象者	武雄市に在住する18歳以上（高校生を除く）50歳未満の方で、武雄温泉駅や嬉野温泉駅等を起点とし、新幹線、特急を利用し目的地まで通勤・通学する方
補助額	定期代金から通勤手当を引いた額の1/2（上限3万円/月） ※出典：武雄市HP

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)~
取組①【市、関係事業者】									
							取組②【市】		

視点

視点1：新幹線開業による旅行需要の掘り起こし（新規誘発及び飛行機からの転換の促進）

概要

取組① 市民向けの情報発信

- 新幹線と新駅の利便性等、開業前からの幅広い情報発信による潜在需要の拡大
- 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によるPR（高齢者を含めた幅広い年齢層を対象に、市の広報誌やSNS等で周知）
- 駐車場の混雑情報、アクセス交通、お得なきっぷなど、新駅利用に関する情報を一元化した分かりやすいWEBサイトの作成

取組② 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（シニア向けの割引制度のPR等）

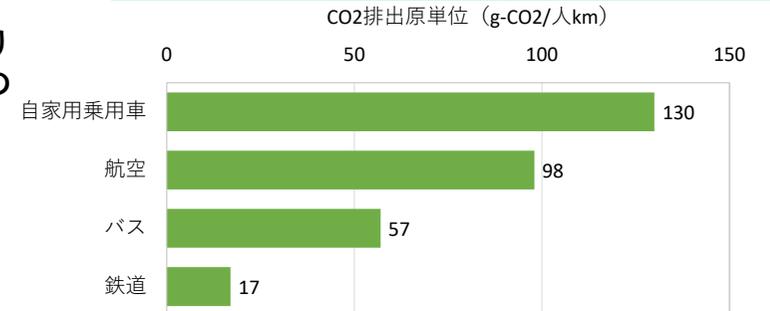
取組③ 新幹線の多面的な価値を含めたPR

- 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CO2削減策の検討

■小樽市での市民向けPR資料構成（例）

利用者の属性	シチュエーション	訴求のポイント
10代・小学生	函館に住む祖父母の家へ遊びに行きたい！	<ul style="list-style-type: none"> 小樽～函館間を乗継なしかつ短時間で移動可能。 仮に、両親と一緒にいけなくても、子どもの年齢によっては、一人で祖父母のところまで行ける。
20代・女性	東北への旅行（例：東北の秘湯巡り）に行きたい！	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線開業により、東北までの移動時間が短縮。 飛行機と比べ、便数が多いことが予想される為、開業前よりも気軽に東北へ旅行へ行ける。
30代・男性	青森で行われるねぶた祭りに日帰りで行きたい！	<ul style="list-style-type: none"> 青森県に1泊する前提で予定を組むケースが多いかと思うが、新幹線は21～23時台でも運行しているため、日帰りでイベント参加が可能。
40代・男性	仙台で単身赴任。小樽に家族を残しているため、週末は家に帰りたい！	<ul style="list-style-type: none"> 現在は、飛行機または電車を乗り継ぐ必要があるが、新幹線開業により、オフィス街のある街中からすぐに乗車でき、早くそして快適に家族の住む町へ帰れる。
50代・男性	年明けの東京出張。大学時代の同級生と少し飲んでから帰りたい！	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線の場合、飛行機に比べ、オフィス街から空港までの移動時間が少なく、待ち時間が不要。 冬期の場合、飛行機は遅延または欠航する可能性があるのに対し、新幹線の定時性は高い。
60代・女性	青森に住む両親の介護のため、月に1回通う必要がある！	<ul style="list-style-type: none"> 小樽～青森間の移動時間短縮により、離れて暮らす両親に会いに行きやすくなる。 乗換なしで行ける為、体への負担も少ない。

■輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)～
								取組①【市ほか】	
								取組②【市、JR】	
								取組③【市、関係事業者】	

視点 視点1：新幹線開業による居住地としての魅力向上を生かした子育て世代等の移住・定住促進
 視点2：新たな住まい方・働き方に対応した仕組みづくり

概要

《新駅周辺及び新駅へのアクセスに優れた地域を対象》

取組①
 新幹線利用を促進させる居住環境等の整備と情報発信

- 利用可能な土地・建物の情報収集・発信
- 新駅周辺への集合住宅の誘致・誘導（道営住宅、マンション、社員寮等）
- 空き家活用を含む移住体験ツアー等の検討
- 富裕層等を呼び込む魅力的な住宅地確保の検討（望洋台の未利用地活用等を想定）
- 移住促進の補助制度のPR
- 移住情報サイト等、多様なメディアを活用した「新幹線+小樽暮らし」のPR

取組②
 新たな住まい方・働き方への対応

- 新幹線利用を組み込んだテレワークモニターツアー等の検討
- 多地域居住（ノマドワーカー）に対応した滞在施設の確保及び新幹線割引制度の要望

■ 「JR西日本×住まい・ワーケーションサブスク」の実証実験

- JR西日本では、2021年4月～6月の期間、「JR西日本×住まい・ワーケーションサブスク」の実証実験を実施。
- (株)カブスタイルが提携する国内外のホテル、旅館、ゲストハウス等に毎月定額で住むことのできるプラットフォーム「HafH(ハフ)」のサービス「住まい・ワーケーションサブスク」を利用すると、JR西日本の「会員専用WEB割引きっぷ」をひと月あたり5回まで購入、利用できる。

区間	発売額	所定額	おトク額
大阪市内 ～ 岡山	3,300円	5,610円	2,310円
大阪市内 ～ 児島	3,700円	6,270円	2,570円
大阪市内 ～ 宇野	3,700円	6,270円	2,570円
大阪市内 ～ 福山	4,400円	7,470円	3,070円
大阪市内 ～ 尾道	4,700円	7,910円	3,210円
大阪市内 ～ 広島市内	5,900円	9,890円	3,990円
大阪市内 ～ 下関	8,300円	13,870円	5,570円
大阪市内 ～ 金沢	4,300円	7,260円	2,960円
大阪市内 ～ 福井	3,300円	5,610円	2,310円
大阪市内 ～ 白浜	3,100円	5,170円	2,070円
博多 ～ 岡山	7,200円	12,100円	4,900円
博多 ～ 児島	7,300円	12,320円	5,020円
博多 ～ 宇野	7,300円	12,320円	5,020円
博多 ～ 福山	6,400円	10,770円	4,370円
博多 ～ 尾道	6,600円	11,100円	4,500円
博多 ～ 広島市内	5,100円	8,570円	3,470円

「会員専用 WEB割引きっぷ」の発売額
 (出典：JR西日本)

スケジュール

7年前	6年前	5年前	4年前	3年前	2年前	1年前	開業	開業後	
R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14(2032)～
取組①【市、関係事業者】									
							取組②【市、関係事業者】		

