

## ■新小樽(仮称)駅利用促進戦略の協議経過

### 1 戦略会議について

- 目的：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：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 戦略に係る会議開催状況

会議名・開催日	戦略関連の主な議題
第1回協議会 平成30年12月27日 第2回協議会 平成31年1月30日 第3回協議会 令和元年8月29日	○北海道新幹線新小樽（仮称）駅まちづくり計画について ○今後の議論の進め方 ・新幹線を最大限活用するには新駅への多くの便の停車が必要、そのために新駅の利用者増が必要、札幌圏からの新駅利用の可能性、これらを包括的に議論する体制が必要、などの意見あり。
第4回協議会 令和2年3月24日	○新駅附帯施設について ○新駅交通量に関する増加戦略の取組に向けて ・正副会長レベルの会合により、戦略の議論を進めることとした。
第1回戦略会議 令和2年4月16日	○戦略の基本的な考え方及び進め方について ○戦略の内容について
第5回協議会 令和2年10月28日	○戦略会議と専門部会の開催状況について ・第1回戦略会議の概要報告
第2回戦略会議 令和3年2月18日	○目標値について（事例分析及び仮設定） ○戦略の方向性検討
第7回協議会 令和3年3月22日	○おたる新幹線まちづくりアクションプランについて ・戦略策定を見据え、新駅利用促進に資する取組も登載 ○戦略会議の開催状況について ・第2回戦略会議の概要報告
第3回戦略会議 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回戦略会議 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・企業立地の促進、アクセス拠点）
第5回戦略会議 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回戦略会議 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
第9回協議会 令和4年10月7日	○戦略会議の開催状況について ・第3回～第6回戦略会議の概要報告 ○新駅附帯施設について

第7回戦略会議 令和4年11月30日	○アンケート調査結果について
第8回戦略会議 令和5年2月2日	○新小樽(仮称)駅周辺駐車場整備について ○新小樽(仮称)駅利用促進戦略(素案)について
第9回戦略会議 令和5年3月17日	○新小樽(仮称)駅利用促進戦略(案)について

### 3 「戦略の目標と体系」(戦略全般)についての協議経過

#### (1) 戦略の方向性確認(第1回戦略会議)

##### 《戦略の基本的な考え方及び進め方》



➡ 説得力のある交流量の数値目標をJR北海道に示し、停車本数増加を目指す。

##### 《戦略の視点》

- ・札幌・倶知安と比較した強みを生かす
- ・現在の交流量推計に含まれていない道央圏内の移動分を上積み
- ・客層・エリア等によるターゲット整理

##### 《主な意見》

- ・本数増に効果がある乗降客数をつかんだ上で戦略を考えたい。まず全国の事例調査を。
- ・新幹線通勤者がどの程度見込めるか。類似駅の通勤時間帯の状況調査を。
  - ➡ 全国の類似駅の本数・乗降客数・停車率を分析し、仮目標を設定することとした。
- ・ターゲットとなる人たちは、何を求めて小樽を利用するかということを考える必要がある。
- ・どのエリアもターゲットになる。エリア別に効果的な施策をそれぞれ講じていくべき。
- ・高齢者の新幹線利用を考えることが必要。東北と連携した商品開発など。
- ・函館空港から入って、新幹線を利用し、新千歳空港から帰るような周遊も考えられる。

#### (2) 仮目標設定

##### 《現状(戦略なしの場合)の想定》

第4回協議会で運行本数の事務局試案を提示…札幌21本、新小樽13本(片道)

## 《戦略の議論のための仮目標設定（第2回戦略会議）》

○札幌駅の運行本数の想定…21本+a

他の新幹線の平均的な乗車率や、札幌駅の類似駅の「乗降客数と運行本数（座席数に換算）の相関」から、現在の新青森駅（21本）以上の本数を想定。

○新小樽（仮称）駅の停車本数…19本

東北新幹線における新青森駅に次ぐレベルを現実的な上限と想定

○新小樽（仮称）駅の乗降客数…2,000人+a

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」に当てはめ算出した2,000人と、さらなる上積みを目指す+a

## 《主な意見》

- ・函館～札幌間などの区間便の多寡で「+a」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。
- ・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。使いたい時間帯に停める戦略も必要。
- ・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。
- ・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。観光は観光資源の開発で魅力を高め、新駅利用に繋げるべき。
- ・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、消費拡大の仕組みを考えるべき。

## 4 戦略を構成する各施策についての協議経過

### ① 区間便の運行等による利便性の向上

#### 《検討資料の要点》

区間便（新函館北斗～札幌間など）を運行した場合、

- ・道央・道南の周遊促進と、新小樽（仮称）駅の停車本数・停車率の向上が期待できる。
- ・区間便と速達便の接続により、速達便停車に近い速達性の確保が可能

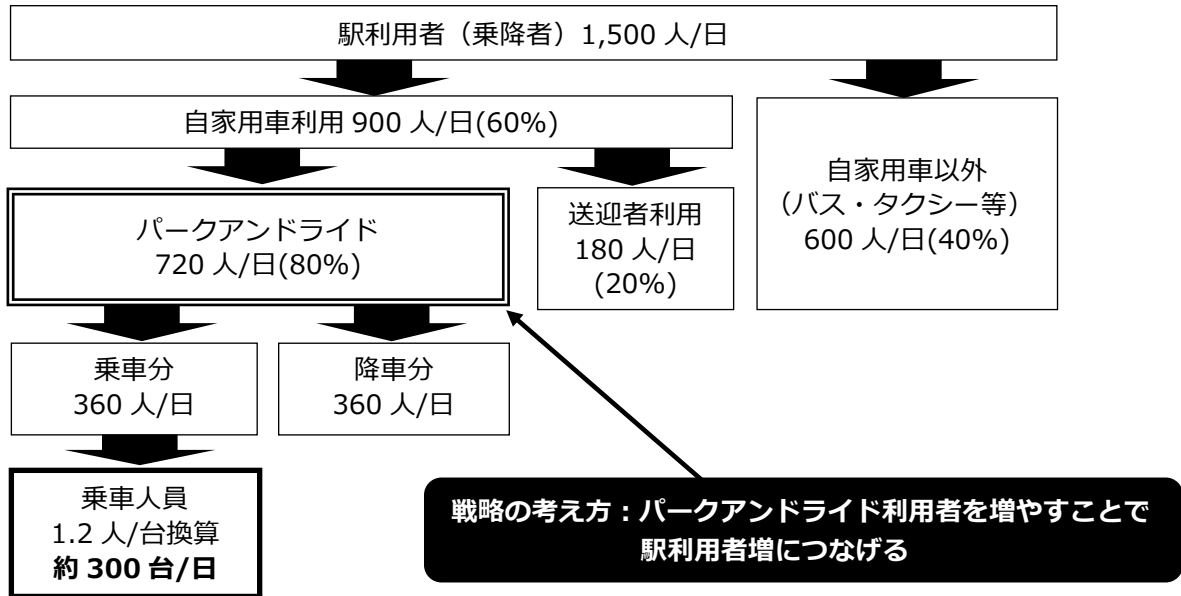
#### 《主な意見》

- ・区間便はなるべく多くあった方が良さだろう。
- ・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。
- ・（東京～札幌間の）速達だけだと飛行機からの転換が中心で、来訪者の純増にはあまり結びつかないので、外国人観光客を函館空港→区間便で誘致するなどの戦略が必要。
- ・風雪でJRも道路も止まることがあるので、その代替手段として、安定的な新幹線は、札幌間の割引運賃などができればかなり有効では。

## ② 駐車場の利便性強化

### 《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 <b>25</b> /57 本 (停車率 44%)	片道 <b>33</b> /44 本 (停車率 75%)	片道 <b>13</b> /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。

## ○駐車場に関するアンケート調査結果のポイント（参考資料 1 参照）

- ・ 一定程度、札幌駅勢圏からの新駅利用が見込まれる。
- ・ 新幹線の乗車駅の選択において、駐車場の停めやすさや利便性を重視する傾向がある。
- ・ 新駅パーク&ライド駐車場は、300 台/日以上以上の潜在需要がある。

## 《主な意見》

### （駐車場の戦略的意義）

- ・ 立体駐車場は一つの戦略。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。
- ・ 新駅は人口対策の面でも有望。駐車場を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。
- ・ 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。維持費も考慮すべき。
- ・ 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。

### （規模・形態等）

- ・ できるだけ駐車場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。
- ・ 他の事例と比べて（新小樽の）300 台は少ない印象。需要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。安心して停められないと、（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。
- ・ 道道から駐車場への道路は、大型バスと自家用車が混在していると、混雑が懸念される。
  - ➔ 構造令上、想定される交通量をさばける道路幅（8m）を確保し、直角に曲がる所には隅切りを設け、交互通行に支障のないようにする。（事務局）
- ・ 観光バス駐車場は 10 台分で対応可能か。
  - ➔ 類似駅の利用状況などを踏まえると、10 台分で足りると考えられる。（事務局）
- ・ ここの駐車場の売りを強調して、徹底的にアピールがする姿勢が必要。
- ・ 立駐の利便性を高めるには駅に近い方がいい。
- ・ 駐車場から駅舎まで雨・雪をしのげることも P R ポイントになる。

- ・ 駐車場の一部を立体駐車場として、まちづくり計画よりも容量を拡大する。
- ・ 混雑緩和の方策や、駅舎までの屋根の設置等の課題は、今後の基本設計等の中で検討する。

## ⑨ 2次交通の利便性強化

### 《検討資料の要点》

	考え方	考えられる取組
レンタカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅周辺にレンタカー事業者向け用地を確保（P &amp; R 駐車場の活用も含む）</li> <li>・進出企業に対する補助制度の検討</li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・深夜時間帯の、小樽駅方面行き乗合タクシー（定時・定路線）</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
アクセス拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス乗り継ぎの利便性向上が必要</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・奥沢十字街でのバスの乗継拠点</li> <li>・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</li> </ul>

### 《主な意見》

<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・レンタカーは、便利な所がないと利用者としては困る。</li> <li>・レンタカーの用地確保や環境整備、何社程度を想定かなど、具体的に詰めていく必要がある。</li> <li>・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。</li> <li>・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</li> <li>・（タクシー事業者側としては）1人1台の方が収入面では良いが、ドライバー不足で深夜時間帯の対応が厳しくなると思われるので、ニーズ対応の一つの選択肢として、乗合タクシーも考えていかなければならないと思っている。</li> <li>・奥沢十字街付近では、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を整理すべき。</li> </ul>
---

- ・レンタカーや乗合タクシー等の具体化に向けては、今後、街並み・交通アクセス部会で協議する。
- ・「アクセス拠点」は、奥沢十字街付近での施設整備は難しく、新駅周辺に臨時駐車場が確保できる見通しも立ったことから、戦略には記載しない。



## ④ 利便性の高い駅附帯施設の整備

### 《経過》

- ・第4回協議会に、その時点でのスペース確保見通しに基づいて作成した、駅附帯施設レイアウト案（計約200㎡。物販施設なし、トイレを奥に配置）を提示
  - ➔物販施設は必要、奥まった女子トイレは防犯上良くない、などの意見あり。
- ・その後、「おたる新幹線まちづくりアクションプラン」に掲げた、駅附帯施設の利便性確保に必要なスペースとして、500㎡程度を鉄道・運輸機構に要望し、確保できることとなった。
- ・コンビニ等を含めた修正レイアウト案を、第4回戦略会議及び第9回協議会に提示

### 《主な意見》

- ・修学旅行は、特に雨の場合の待合スペースが必要。関東・関西の高校なら200人以上になるが恐らく飛行機利用なので、主に小中学校（100人程度）が使えるサイズでよいと思う。
- ・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）
- ・コンビニ出店の見通しは。
  - ➔出店の約束はないが、無人店舗なら可能性があると思う。（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。
- ・コロナ前、外国人観光客の利用等で、小樽駅のコインロッカーは不足していた。新駅のコインロッカーも不足が懸念される。奥や周辺のスペースを使って増設は可能か。
  - ➔奥や周辺のスペースは鉄道施設（利便施設は基本的には入らない）となる予定。荷物は宅配受付で預かって、市内の宿泊施設に運ぶことも想定される。（事務局）
- ・禁煙の建物が増えている中で、喫煙ルームを付けた理由は。限りあるスペースの中ではロッカーを優先する方が良いのでは。（喫煙者にとってはあった方が良く、との意見もあり）
  - ➔新幹線の車内は禁煙で、長旅になることもあり、他の新幹線駅で喫煙ルームを設けているところが多いため。（事務局）
- ・鉄道施設側のコンコースと、附帯施設側の団体集合スペースの間仕切りを無くしてしまえば、コンコースと一体となって使い勝手が良くなるのでは。
  - ➔今後、鉄道施設も含めた図面を用いて協議する。

駅舎設計のスケジュール上、R4年度に水回りの位置を決定。その他は今後も協議を続ける。

## ⑤ 新駅周辺の魅力づくり

### 《主な意見》

- ・（検討過程で取組例として示した「道の駅」について）第3号ふ頭基部に物販施設と大型駐車場ができる。ここに道の駅を作ると分散する。➔戦略への記載は見送る。
- ・奥沢水源地への映画のロケ誘致も入れては。有名ロケ地になれば観光客が訪れる。
- ・勝納川周辺は生物相が豊かな貴重なエリアだという。子供たちが集まる場所となることも考えられる。そういった点にも配慮して整備してほしい。

## ⑥ ニセコエリアと連携した利用促進

### 《主な意見》

- ・ニセコに来る外国人は、日本人とのコミュニケーションがしたいという調査結果もある。例えば花園に行って片言で話すのを楽しめるよう、地元の受け入れ態勢が必要。
- ・ニセコにはない海や食を、観光資源の開発の視点としては。
- ・倶知安まで高速道路が開通すると、倶知安駅からの2次交通の不便さから、倶知安～小樽の移動は車が多くなるのでは。
- ・ニセコは海外の富裕層向けで宿泊代が高く、日本人はなかなか泊まれない。小樽に泊まってニセコにスキーに行くのも十分あると思う。
- ・現に、小樽に1週間くらい泊まり、ニセコ・キロロ・札幌国際などを回る人もいる。
- ・ニセコエリアとの連携は強化していくべき。長期滞在者が小樽まで足を延ばす時に新幹線は強みのある移動手段になる。早めに連携強化や情報交換の仕組みを構築すべき。

## ⑦ 教育旅行の誘致促進

### 《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》

- ・修学旅行客の誘致は、ひとつの戦略として、観光施策と連携してやっていかなければならない。
- ・市民周知という面では、修学旅行で利用することで、新駅を知ってもらうことにもなる。
- ・小樽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。
- ・本来は団体でも回れるよう、市内に集合場所などをセットで整備すべきだと思う。
- ・安全な修学旅行先として選んでもらうには、生徒の安全確保の面でニーズが高い、集合スペースとバスの乗り降りのスペースが重要。



## ③ 広域連携による利用促進

### 《主な意見》

- ・新幹線開業で、こちらから東北に行きやすくなるし、東北の方々も北海道に来やすくなる。日帰りもできるし、1泊2日で充分楽しめる。
- ・高齢者が東北に飛行機では行かなくても、新幹線なら行くかもしれない。
- ・ドア to ドアで考えると、東北はもちろん、北関東くらいまで飛行機と比べて競争力がある。東北や北関東でPRしていく必要がある。
- ・東北との交流増に取り組む時は、小樽だけでなく、北海道全体が良くなるに越したことはない。沿線全体の協議会的もので取り組んでは。

## ④ 飛行機や船舶+新幹線の組合せによる周遊促進

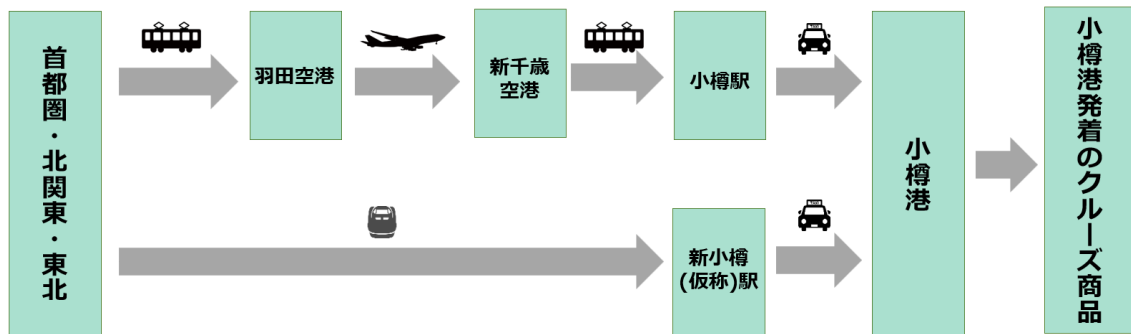
### 《検討資料の要点》

#### 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。

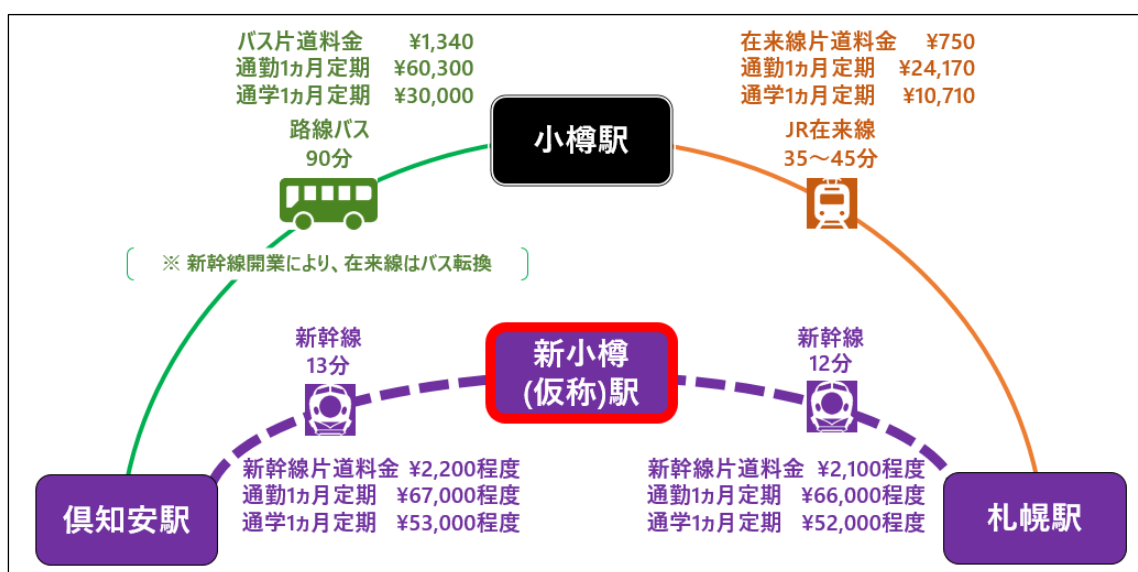
#### ④ 飛行機を活用した周遊促進

- ・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》

- ・ 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。
- ・ 新幹線開業が近づけば、色々な旅行商品が出ると思う。そのとき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、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。
- ・ 函館空港で降りてこちらに来るのは、色々な観光資源があるので有効だと思う。

## ⑩ 通勤・通学利用の促進



【参考：北海道新幹線の既開業区間を参考にした、隣駅までの事務局想定料金】

## 《主な意見》

- ・ 天神エリアは札幌よりも安くマンションを建てられ、すぐ札幌に通勤できる。
- ・ 新幹線開業で、函館の支店が札幌に集約され、札幌～函館通勤も出てくると思う。その場合、札幌ではなく小樽に住んでもらい、函館に通勤というのもあり得ると思う。
- ・ 無料（もしくは低料金）の駐車場があると周知されれば、石狩市・西区・手稲区あたりからの通勤客に対して有効な手ではないか。
- ・ 企業は通勤費として新幹線の全額は出さないだろう。在来線との差額分の補助があれば、通勤に使われるのでは。
- ・ 風雪でJRも道路も止まることがあるので、その代替手段として、安定的な新幹線は、札幌間の割引運賃などができればかなり有効では。（再掲）

## ⑪ 市民の利用促進

### 《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。
- ・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 PR を進めていくべき。
- ・（新駅開業が）若い世代を含めて市民理解が進んでいない。
- ・市民向けには、早めにプロモーションをやっていくべき。道南・東北・北関東とも情報交換して、早めの提案をしていくことが必要では。

## ⑫ 移住・定住の促進

### 《主な意見》

- ・新駅は人口対策の面でも有望。駐車場をうまく使えば通勤客が増え、移住が増える。（再掲）
- ・道営住宅の誘致は難しいと聞かすが、移住者用などなら可能性があるのでは。道営住宅がトリガーとなって民間の開発につながる可能性も含め、協議会で取り組む必要があるのでは。
- ・新幹線の運賃が問題にならないような富裕層を誘致できれば、まちへの効果も大きい。
- ・ニセコの富裕層をターゲットとするなら、新駅周辺の魅力づくりも含め、低層の高級住宅(地)をつくるのも一つの手である。
- ・望洋台は途中で開発が止まったが、外部の富裕層の誘致や、定期券補助を活用することも含め、あの周辺の開発に繋がるよう仕掛けては。
- ・天神地区は道道の両脇 100m くらいしか平らなところがなく、新駅ができる所が一番いい場所で、空いているのは坂のところだけ。天神地区は高齢者が多く、そこに家を建てて住むのは難しい。山の上での生活が困難になって、子供たちがいる札幌に移ってしまうケースも多い。
- ・天神小学校が廃校になったときに、その跡地に公営住宅かマンションを建ててはどうかという話があり、新駅にも近いので、できれば良かったのだが実現しなかった。

## ⑬ 企業立地・起業の促進

### 《主な意見》

- ・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にあるとよい。
- ・ワーキングスペースの整備はいいが、新駅周辺より、現状でもワーケーションの利用がある築港エリアなどにつなぐ方がニーズに合うと思う。
- ・天神地区は既存の住宅等が建っているが、企業を誘致したりできる土地はあるのか。  
➔把握していない。企業の進出希望があれば、土地所有者との交渉になると思う。（事務局）