

小樽市天神地区交通戦略



令和 6 年（2024 年）11 月

小樽市

目 次

1.	序章	1
(1)	小樽市天神地区交通戦略とは	1
(2)	戦略の位置づけ	2
(3)	対象エリア	3
(4)	戦略の計画期間	3
2.	天神地区の将来像	4
(1)	上位関連計画	4
(2)	まちづくりの方向性（将来像）と求められる交通施策の役割	6
3.	現状と課題、必要な対応	7
(1)	現状と課題、必要な対応	7
4.	基本理念・基本方針	10
(1)	基本理念・基本方針	10
5.	具体的な施策パッケージ	12
(1)	戦略目標1：利便性の高い2次交通網の構築	12
(2)	戦略目標2：交通結節点機能の確保と充実	17
(3)	戦略目標3：交通関連サービスの構築と充実	22
(4)	施策パッケージのまとめ	26
6.	実施プログラム	27
(1)	ロードマップ	27
7.	評価指標の設定	28
(1)	目標達成に向けた評価指標	28
(2)	推進体制	30
(3)	施策展開マネジメント	30

(2) 戦略の位置づけ

天神地区交通戦略は、「まちづくり計画」と「アクションプラン」を上位計画とし、その交通部門の発展計画として市内全域の計画である「第2次小樽市都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」「小樽市地域公共交通網形成計画」と整合を図り、交通事業とまちづくりが連携した天神地域等の総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものです。

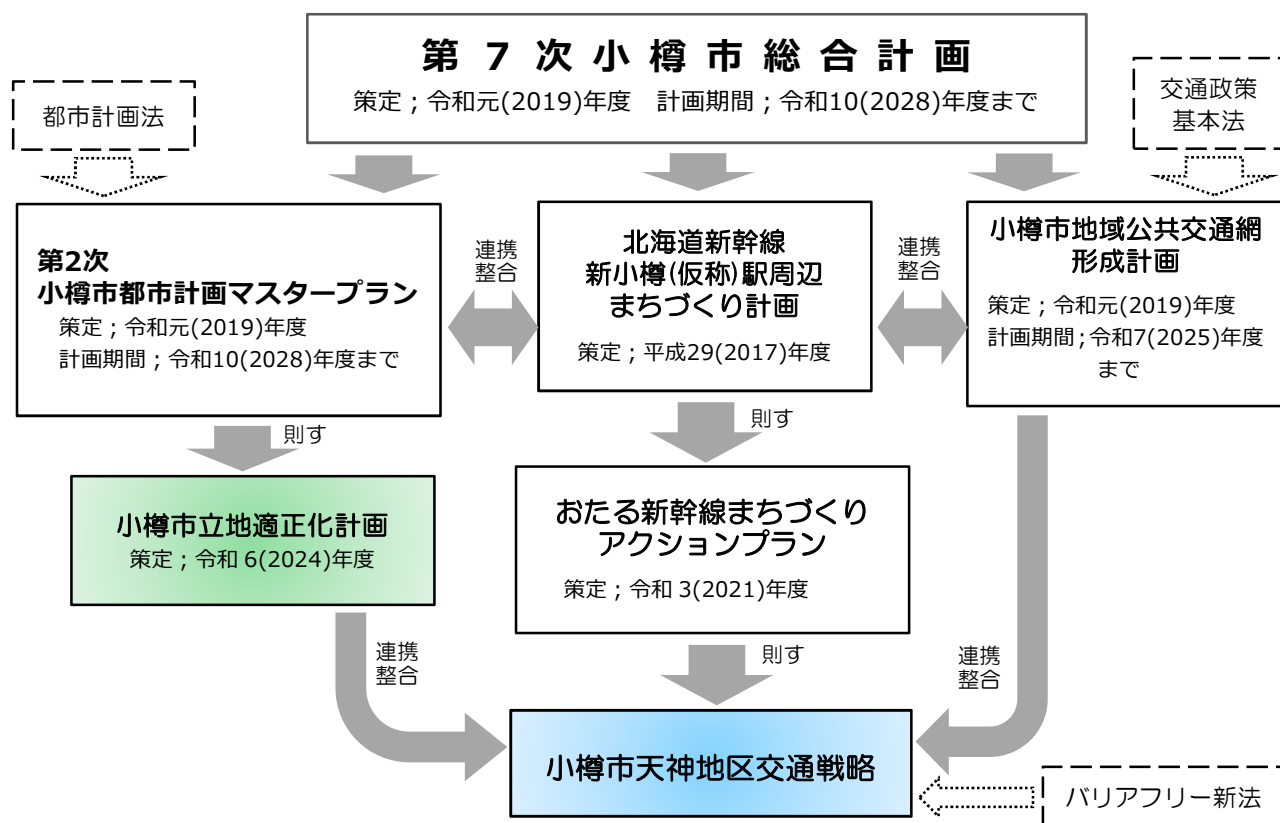


図 2 戦略の位置づけ

(3)対象エリア

本計画の対象エリアは、まちづくり計画の対象地域である新小樽(仮称)駅周辺区域(約35ha)と立地適正化計画で本市全域の居住者や来訪者へ高次の都市機能を提供する中心拠点(小樽駅周辺地区)及び高次地域拠点(南小樽駅周辺地区及び小樽築港駅周辺地区)を交通で結んだ一体的なエリアとし、全市民や来訪者にとって利便性が高く、住みよいまちを目指します。

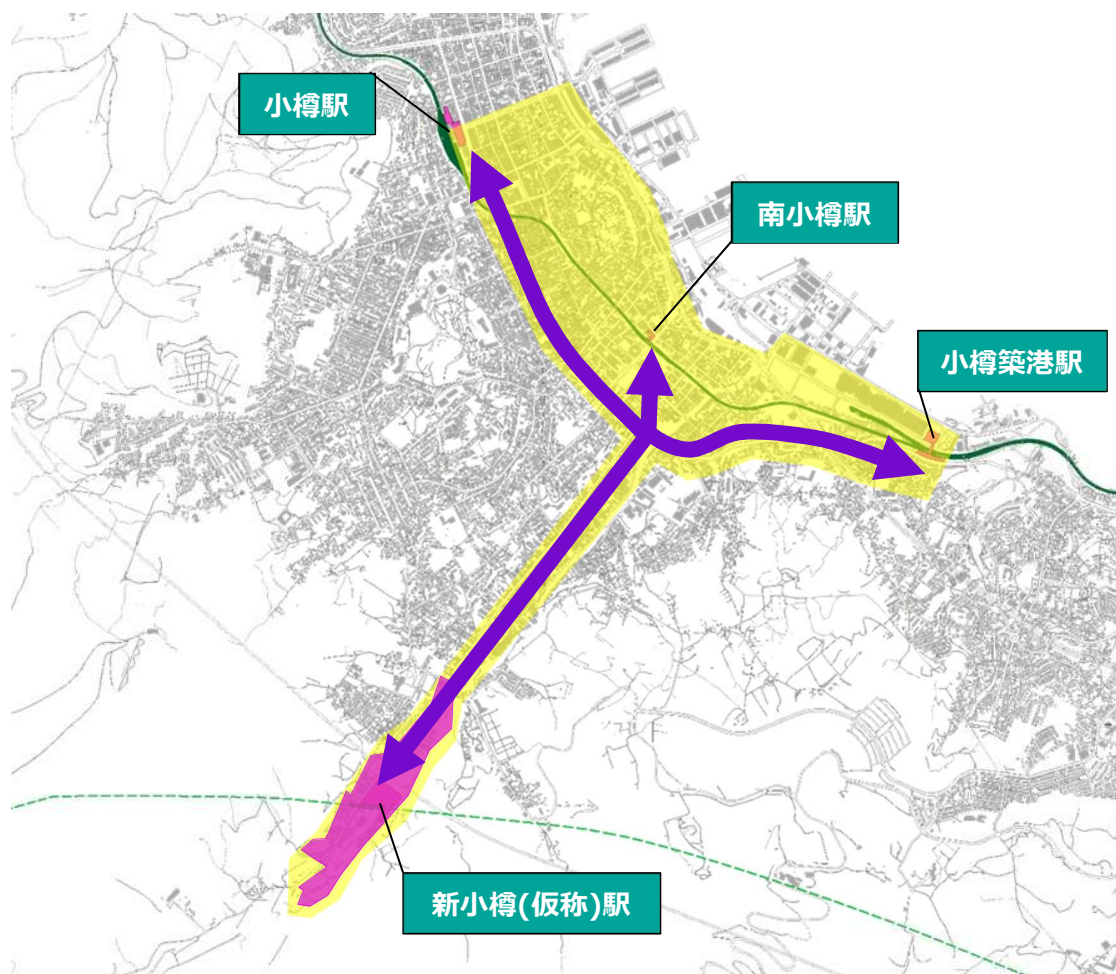
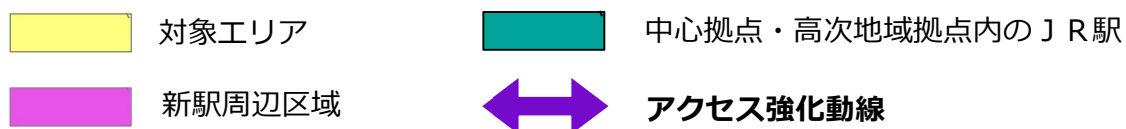
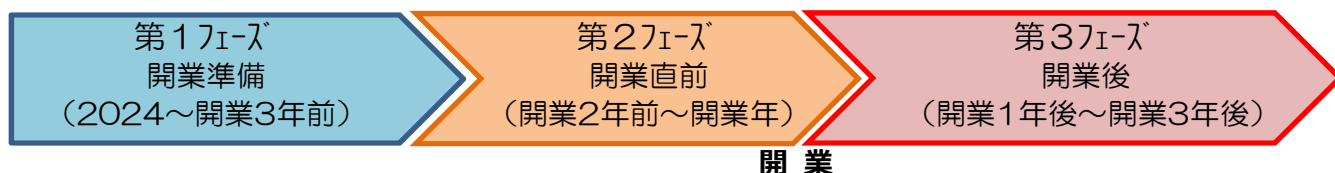


図 3 対象エリア

(4)戦略の計画期間

天神地区交通戦略は、令和6年度(2024年度)を開始年次とし、北海道新幹線開業の3年後の年度末までを計画期間とします。

なお、新幹線の開業前の準備期間を前期と後期に分け、開業後を加えた3つのフェーズに区分けします。



2. 天神地区の将来像

(1) 上位関連計画

各種計画における天神地域に関連する「交通施策」「まちづくり」の計画内容

計画名	天神地域に関する「交通」「まちづくり」の姿	天神地域と周辺地域との「交通」「まちづくり」の連携イメージ図
第7次小樽市総合計画	● <u>中心拠点</u>と複数の<u>地域拠点</u>に都市機能が集約され、それらが<u>交通ネットワーク</u>で結ばれた効率的なまち ● 新幹線の開業効果を<u>地域全体</u>に生かすために、新幹線を活用した新たな魅力あるまちづくりを進めていく必要がある	
第2次小樽市都市計画マスタープラン	● <u>中心拠点</u>と複数の<u>地域拠点</u>に都市機能が集約され、それらが<u>交通ネットワーク</u>で結ばれた効率的なまち ● <u>拠点の形成と連携</u> ● <u>広域交通ネットワーク</u>の形成	
小樽市立地適正化計画	● <u>中心拠点</u>（小樽駅周辺）を中心として、海岸沿いなどに配置された複数の<u>地域拠点</u>等が基幹的公共交通軸を介して<u>結ばれた</u>都市の骨格構造を将来像とする。 ● <u>新駅周辺地区</u>を<u>広域連携交流拠点</u>とし「居住者や来訪者等の利便性の確保に寄与する」役割を目指す。	

計画名	天神地域に関する「交通」「まちづくり」の姿	天神地域と周辺地域との「交通」「まちづくり」の連携イメージ図
北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画	●施設整備計画 ・駅前広場の整備 ・駐車場の整備 ●2次交通対策 ・来訪者を円滑に市内各観光地へ誘導 ・JR小樽駅を起終点とした現在のバスネットワークを活用	中心市街地にぎわい拠点 生活・利便・拠点 小樽港 小樽港 小樽港駅 青森線 ばるて築港地域 既存路線活用 連携 朝里川温泉地域 天狗山地域 連携役割分担 広域交通結節点 新小樽（仮称）駅 南小樽駅
おたる新幹線まちづくりアクションプラン	●2次交通対策 ・バス交通の充実（既存の2次交通手段を活用） ・交通結節点機能の対応（駅前広場・駐車場） ・移動円滑化対応（ユニバーサルデザイン） ・公共交通の利用促進（クルーズ船等との連携）	クルーズ船・観光船 第3号ふ頭 クルーズ船・フェリー・ボート・ヨット 勝納ふ頭・マリナー 小樽港 小樽港 小樽港駅 ばるて築港地域（宿泊・飲食・買物） 運河・境町周辺（観光・宿泊・飲食・買物） 小樽駅 南小樽駅 既存路線活用 JR⇄バス⇄バス シャトルバス運行 バス⇄バス 乗り継ぎ拠点 既存バス路線の活用（新駅との接続路線） 天狗山地域 朝里川温泉地域 新小樽（仮称）駅
小樽市地域公共交通網形成計画	●バス路線網の現状維持 ●地域公共交通網における利便性の強化 ●持続可能な交通体系の構築 ●官民、事業者が連携した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり ●地域公共交通の利用促進施策の展開	小樽港 小樽港 小樽港駅 南小樽駅 500便以上 バス便数の充実 301～400便 101～200便 交通拠点の形成 新小樽（仮称）駅 入船十字街 三吉神社前 真沢口

(2) まちづくりの方向性（将来像）と求められる交通施策の役割

■まちづくりの方向性（将来像）

急速に進む人口減少と少子高齢化は、まちの活力や生活利便性の低下をもたらすことが懸念されるため「第7次小樽市総合計画」では、「人口減少への挑戦」と「将来人口への適応」を重点的に取り組むこととしています。「人口減少への挑戦」では、誰もが安心して快適に暮らせる、ここで働きたい・住み続けたいと思えるまちを目指しており、「将来人口への挑戦」では将来の人口規模や人口構造に適用し、人口減少下においても安心・快適な暮らしを持続できるよう、中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりの実現を掲げています。また、前述の各種計画の「対象エリア」では、既存交通網を生かした上で新駅の施設整備と拠点間の連携の充実、公共交通との連携、自家用車やレンタカーなどの自動車の活用が示されています。

このことから、天神地区交通戦略では、上位計画の方針にあわせ、小樽の中心拠点（小樽駅周辺）、高次地域拠点（南小樽駅、小樽築港駅）、広域連携交流拠点（新駅）の4駅の結びつきを、既存の公共交通網を補完する形で充実させた交通システムが構築されたまちを将来像とし、その上で利便性・持続可能性を高める取組を進めます。

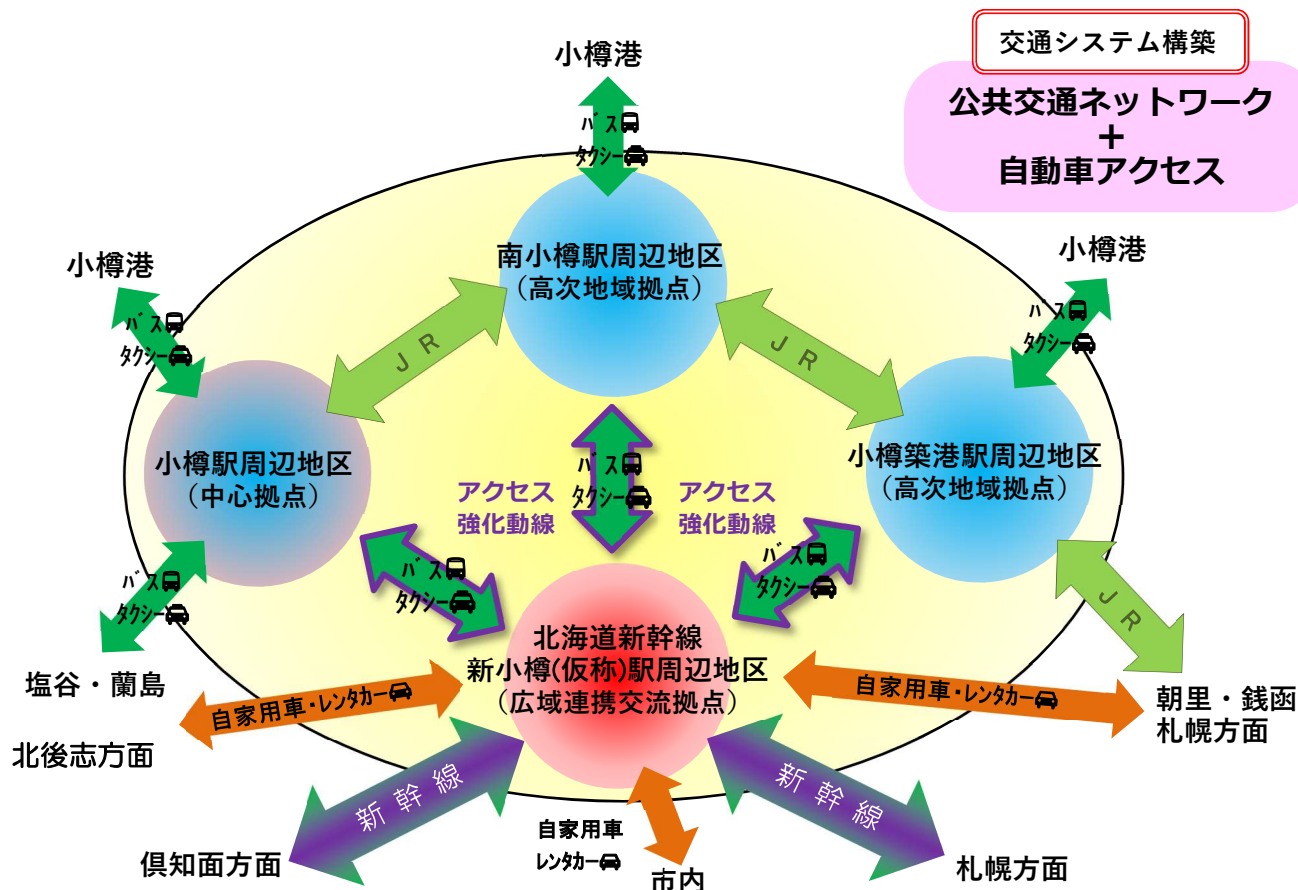


図 4 天神地区交通戦略のイメージ図

■求められる交通施策の役割

まちづくりの将来像の実現には、交通施策の役割として以下の3つが挙げられます。

役割① 交通とまちづくりの連携

役割② 公共交通ネットワークの充実

役割③ 自動車のアクセス性の充実

(1) 現状と課題、必要な対応

まちづくりの方向性と求められる交通施策の役割から現状と課題、必要な対応を示します。

■現 状

市街地から4～5km離れた縁辺部に位置する天神地域からの公共交通は、バス路線として小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅の3駅が結ばれていますが、交通結節点※¹となる施設や自家用車の駐車場はありません。（図5）なお、市街地の中心にある小樽駅では令和4年5月に「JR小樽駅広場再整備基本計画」を策定し、新駅とも連携したまちづくりを進めております。

現状では新駅周辺に都市機能はなく人口も減少していることから、都市のスポンジ化※2が進行しています。（図6）

※1 交通結節点とは、バスや自動車等の交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎが行われる場所のこと。

※2 都市のスポンジ化とは、都市の大きさは変わらないにもかかわらず人口が減少し、都市内に利用されていない空間が小さな穴があくように生じる現象のこと。

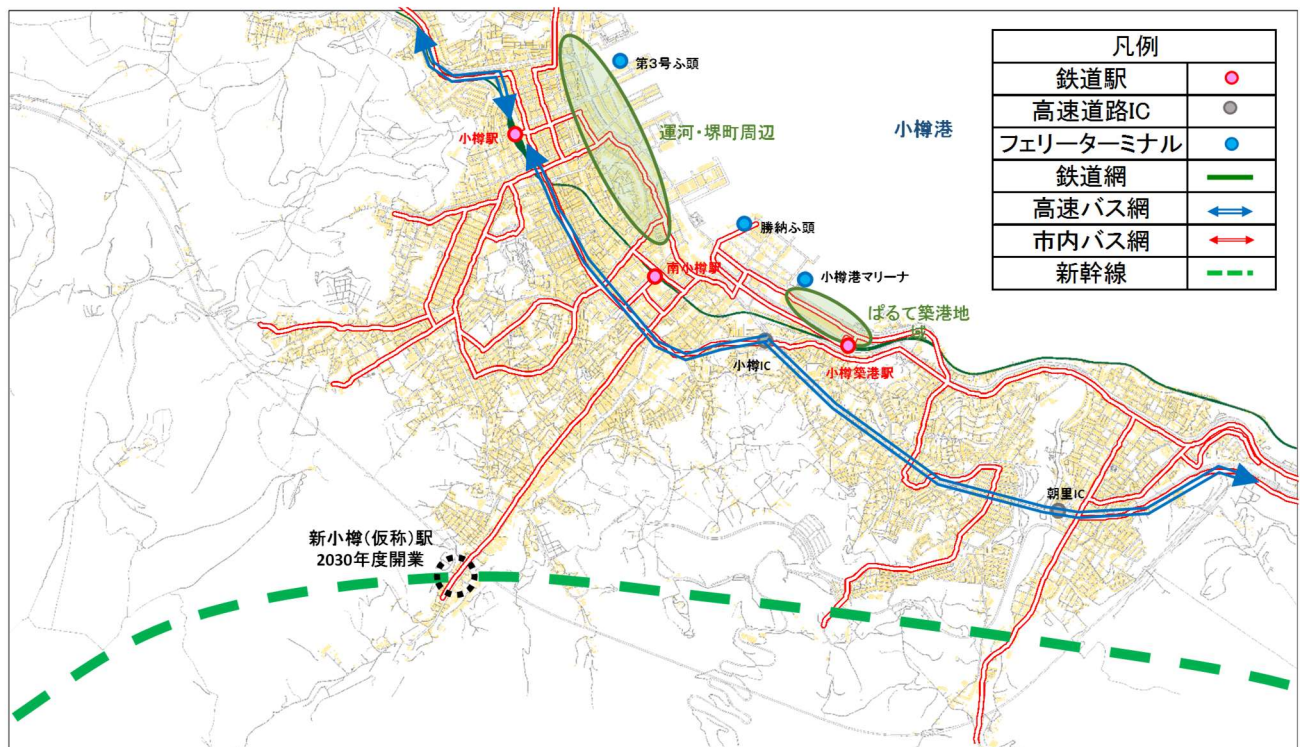


図 5 現況交通網図

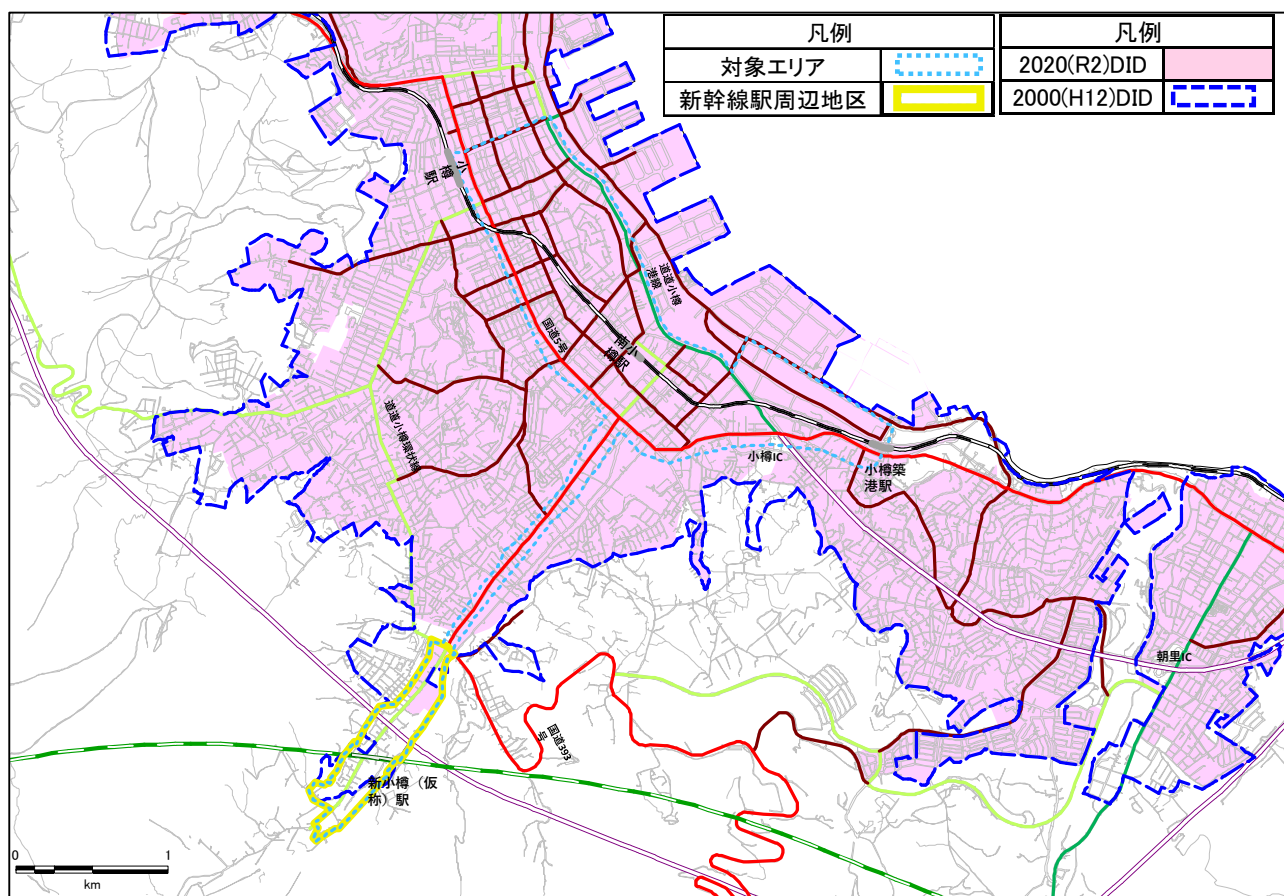


図 6 新幹線駅周辺のDID地区の変遷

■課 題

【役割①から見た課題（交通とまちづくりの連携）】

新幹線の開業により、新駅とその周辺地域の役割は従来と大きく変わります。立地適正化計画では、市全体の中で新駅に求める役割等を見極めた上で、将来に向けた居住と都市機能を誘導する拠点区域等を複数定め、安全・安心で快適な暮らしを持続可能とする効率的なまちづくりを目指すこととしています。その中で新駅周辺（広域連携交流拠点）と小樽駅周辺（中心拠点）、南小樽駅周辺・小樽築港駅周辺（高次地域拠点）は、高次の都市機能を全市民や来訪者に提供する拠点と設定し、各拠点間を交通で結ぶこととしています。

そのため、新駅には交通結節点を新設(a)するとともに、前述の各拠点とを結ぶ交通のサービス水準を強化(b)する必要があります。

【役割②から見た課題（公共交通ネットワークの充実）】

公共交通としては、既存の公共交通路線網を補完する形でいかに新たに発生する新幹線関連交通需要に対応するかについて検討する必要があります(c)。また、公共交通の持続可能性として収益性の確保や運転手不足、少子高齢化やクリーンエネルギーへの転換等の課題に対し、利用促進(d)をはじめデジタル技術の進展に応じた自動運転やMaaS^{※1}の検討、次世代型のモビリティ・マネジメント^{※2}の検討が必要です(e)。

※1 MaaSとは、複数の交通手段を乗り継いで移動する際の検索・予約・決済をスマートフォン等で一括に行い、目的地までのシームレスな移動を支援する新たな移動の概念のこと。Mobility as a Serviceの略。

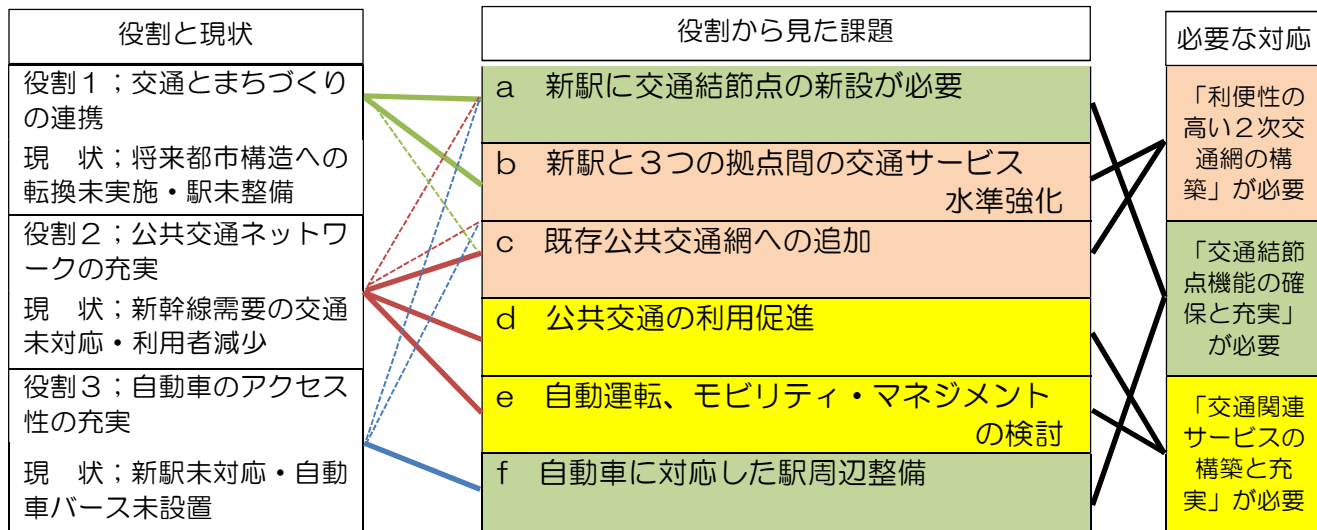
※2 モビリティ・マネジメントとは、当該の地域を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組のこと。

【役割③から見た課題（自動車のアクセス性の充実）】

新駅は、本市に隣接する札幌市や北後志地域からも需要が見込まれることから、新駅周辺には公共交通のほかに自家用車やレンタカーなどの自動車に対応した駅周辺整備(f)を進める必要があります。

■必要な対応

役割から見た課題を解決するために必要な対応を3項目として設定します。



実線：上記文書に記述された具体事項

破線：上記文書に記載していないが関連のある具体事項

4. 基本理念・基本方針

(1) 基本理念・基本方針

本市の上位関連計画で示すまちづくりの方向性（将来像）を共有し、天神地区交通戦略の基本理念・基本方針の設定にあたっては、計画の対象期間である新幹線開業3年後の姿を示します。

現在の天神地域の交通システムの状況は、前章で3つの役割と課題から3つの必要な対応を整理しました。この必要な対応を施すことを前提に以下の基本理念を設定し、3つの交通戦略からなる基本方針を設定します。

1) 基本理念

まちの拠点と新幹線駅を交通ネットワークで結ぶ **小樽の広域的な新ゲートウェイの形成**

北海道新幹線の札幌延伸により道南・本州との交通利便性が飛躍的に向上するため、新幹線駅が設置される本市の交通に新たな需要が発生することが予想されます。

人口減少などに対応した将来的なまちづくりの方向性と連携した中で、運転手不足等の社会的背景をしっかりと見極めながら、新幹線がもたらす観光振興によるまちの活性化などとあわせて、交通システムのあり方についての検討を進めなければなりません。

更には、新幹線の開業により本市は後志圏における広域交流拠点となる特性を活かし、各地域との交流・連携を強化し、本市と周辺地域の発展を支え、地域の活力を取り込んでいく必要があります。

また、新駅に隣接する札幌市や北後志地域からも需要が見込まれることから、天神地域で公共交通や自動車などの多様な交通モードに適応した駅周辺整備を進める必要があります。

このことから、天神地区交通戦略では、「まちの拠点と新幹線駅を交通ネットワークで結ぶ小樽の広域的な新ゲートウェイの形成」を戦略の理念とし、安全・安心で利便性の高い持続可能な交通体系を構築するため、実効性のある施策を進めます。

2) 戦略の基本方針

基本理念の基づき、前章で整理した「必要な対応」を交通戦略の基本方針としました。

交通戦略 1 :

利便性の高い2次交通網の構築

交通戦略 2 :

交通結節点機能の確保と充実

交通戦略 3 :

交通関連サービスの構築と充実

5.具体的な施策パッケージ

(1) 戦略目標 1：利便性の高い2次交通網の構築

1) 取組 1

■施策の方向性

① バス交通の充実 【実施・検討主体；市、交通事業者、民間】

新駅と小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅及び市内の主要な観光地を結ぶ交通手段として、既存の路線バスの活用、シャトルバスや新たなバス路線の新設等、適切な運行支援により利便性の高いバス交通網の構築を目指します。

■実施事業

㊦ 既存の路線バスの活用

新駅と小樽駅を結ぶ既存の「奥沢線」について、地域住民の通勤・通学などの利用用途に加え、新幹線のダイヤや利用状況を踏まえたダイヤの調整を検討します。

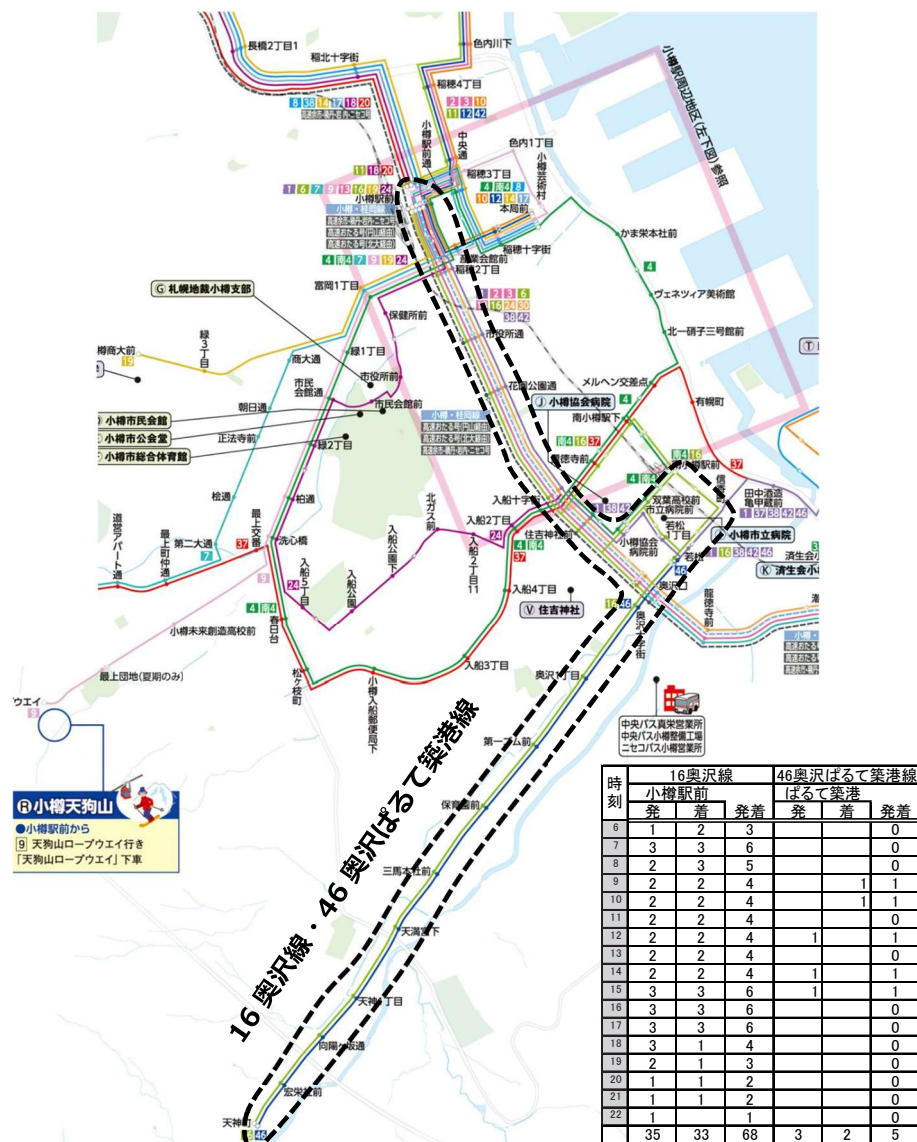


図 7 既存バス路線（奥沢線等）の状況

① 新駅と市内中心部を結ぶ専用シャトルバスの運行

新駅と市内中心部の小樽駅等の円滑な移動を確保するため、これらを結ぶシャトルバスの運行を検討するなどアクセス強化に努めます。また、小樽運河等の主要な観光地への経由（周遊観光）についても検討します。

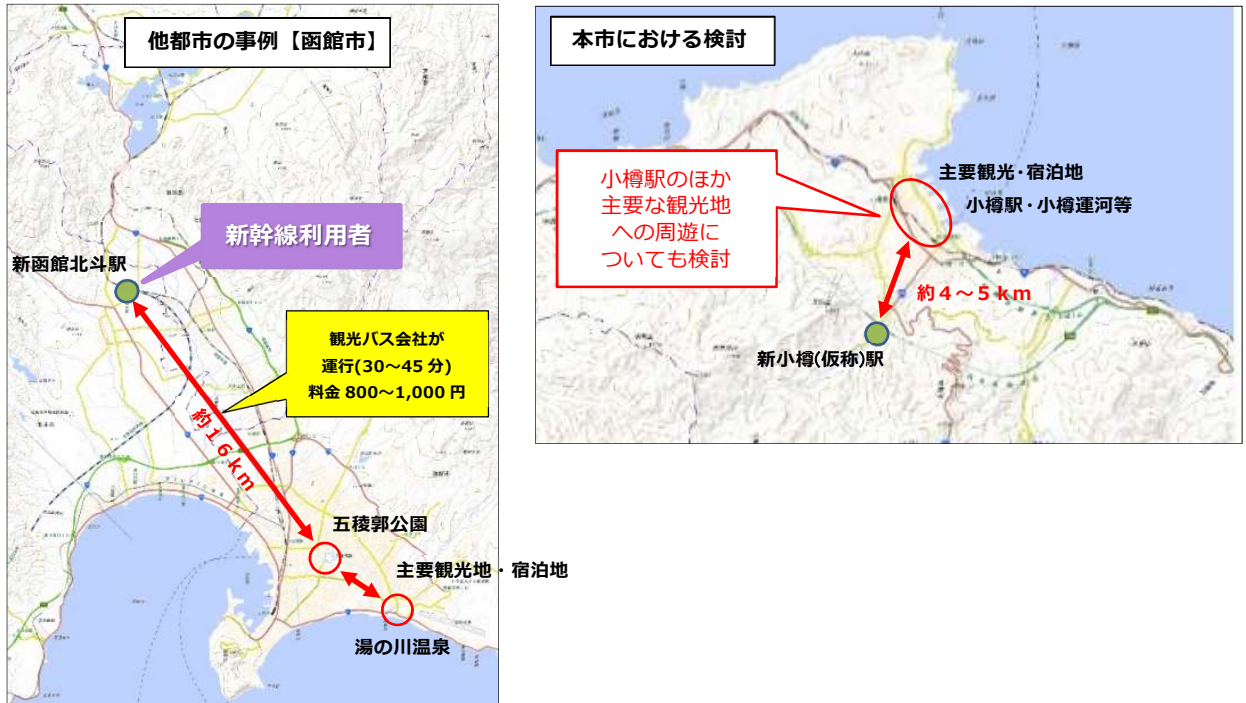


図 8 シャトルバス路線の参考事例と本市における検討

② 新駅と朝里川温泉・天狗山方面を結ぶ新規バス路線の検討

新駅と郊外に位置する観光スポットである朝里川温泉・天狗山方面へのアクセスを強化するため、送迎バスの導入を検討します。



図 9 観光地への送迎バスの参考事例と本市における検討

① 北後志地域等をつなぐ高速バスの活用

新幹線の開業効果を北後志地域等へ波及させるため、小樽駅を經由して北後志地域等へ向かう高速バスなどの活用を検討するとともに、高速バスの経由地となる小樽駅のバス乗降場の利便性強化を検討します。

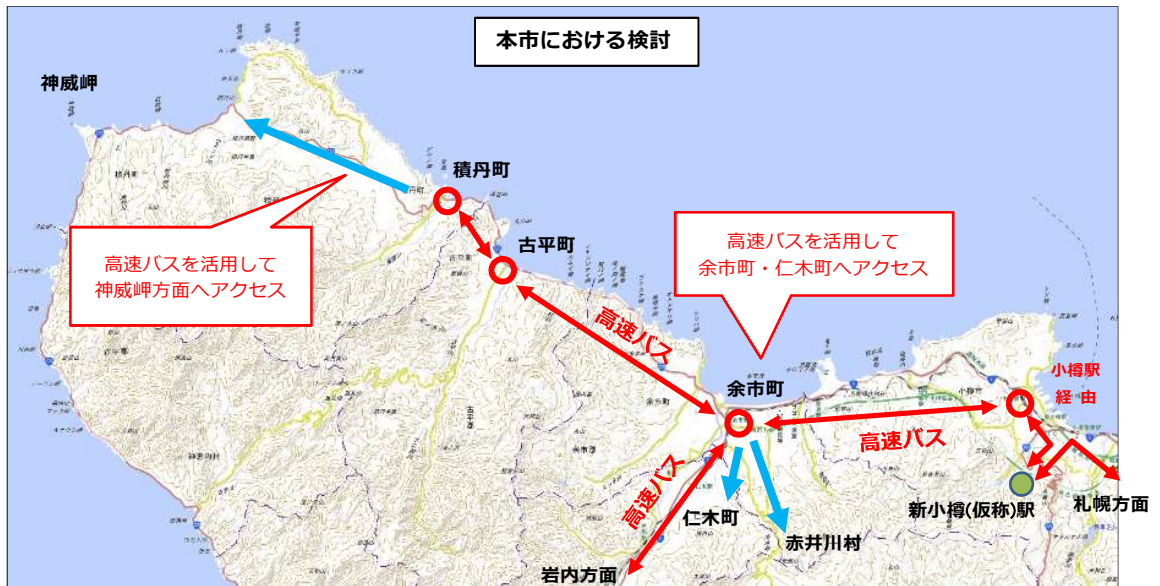


図 10 北後志地域への高速バス

④ 持続可能な運行体制の構築

運転手不足、収益性の確保等を図るため、自動運転等の最新技術や運行支援、交通事業者以外による観光地などへの移動手段等について検討します。また、乗車人数を増加させるため天神地域への居住誘導やイベント等の開催環境の充実に努めます。



図 11 自動運転車両の参考事例【苫小牧市】

■施策の方向性

各駅利用者の多様な移動ニーズに対応できるよう、配車エリア拡大に対応した拠点整備や観光客にも対応したタクシーサービスの充実等により利用者の利便性の向上を図ります。

② 乗合タクシーの運行

参考事例【青森県今別町】

津軽海峡

奥津軽いまべつ駅

新幹線利用者

予約制乗合タクシー
運行(50分)

小型タクシー 4名
ジャンボタクシー 9名
料金600~2,400円程度

大山ふるさと資料館前

本市における検討

余市町

新小樽(仮称)駅

朝里川温泉

キロロ

想定エリア
・朝里川温泉
・余市町
・キロロ など

図 12 乗合タクシーの参考事例と本市における検討

各駅と市内外の観光スポットへのドアツードアの移動ニーズに対応するため、交通事業者・観光事業者と連携し、観光・送迎を目的としたタクシーの運用を検討します。



図 13 観光タクシーの参考事例【岡山市】

㊦ 新駅と各駅間のタクシー利用環境の向上に向けた整備

小樽駅においてはタクシーと人、車両が輻輳しており、利用環境の向上に向け、駅前広場内の車両等動線の整理を行うとともに、タクシー乗り入れ施設の強化やタクシー利用者の待ち合いにも利用可能なオープンスペースの整備を検討します。

また、その他の駅については、必要に応じ検討を進めます。



図 14 駅前広場現況動線図



図 15 駅前広場タクシープール全景



図 16 駅舎正面の停車状況（7台停車）

施策	① バス交通の充実
取組 1	㊦ 既存の路線バスの活用 ㊦ 新駅と市内中心部を結ぶ専用シャトルバスの運行 ㊦ 新駅と朝里川温泉・天狗山方面を結ぶ新規バス路線の検討 ㊦ 北後志地域等をつなぐ高速バスの活用 ㊦ 持続可能な運行体制の構築

【他地域取り組み事例】新函館北斗駅バス網

施策	② タクシーサービスの充実
取組 2	㊦ 乗合タクシーの運行 ㊦ 観光タクシーの運行 ㊦ 新駅と各駅間のタクシー利用環境の向上に向けた整備

【他地域取り組み事例】八戸駅シタクン

【他地域取り組み事例】岡山駅おかやまぶらり旅

(2) 戦略目標 2 : 交通結節点機能の確保と充実

1) 取組 1

■施策の方向性

① 駅前広場の整備 【実施・検討主体；北海道、市】

既存3駅と新駅間の移動を円滑に行える交通結節点として、2次交通との乗り継ぎ利便性を確保するため、関係機関と連携して、駅舎及び駅附帯施設の機能確保に取り組むとともに、安全で利便性の高い駅前広場の整備を行います。

■実施事業

㊦ 多様な交通手段に対応し円滑にアクセスできる駅前広場の整備

駅前広場に乗り入れる各種車両間の乗り継ぎ機能や安全性、利便性に十分配慮した駅前広場の整備を行います。

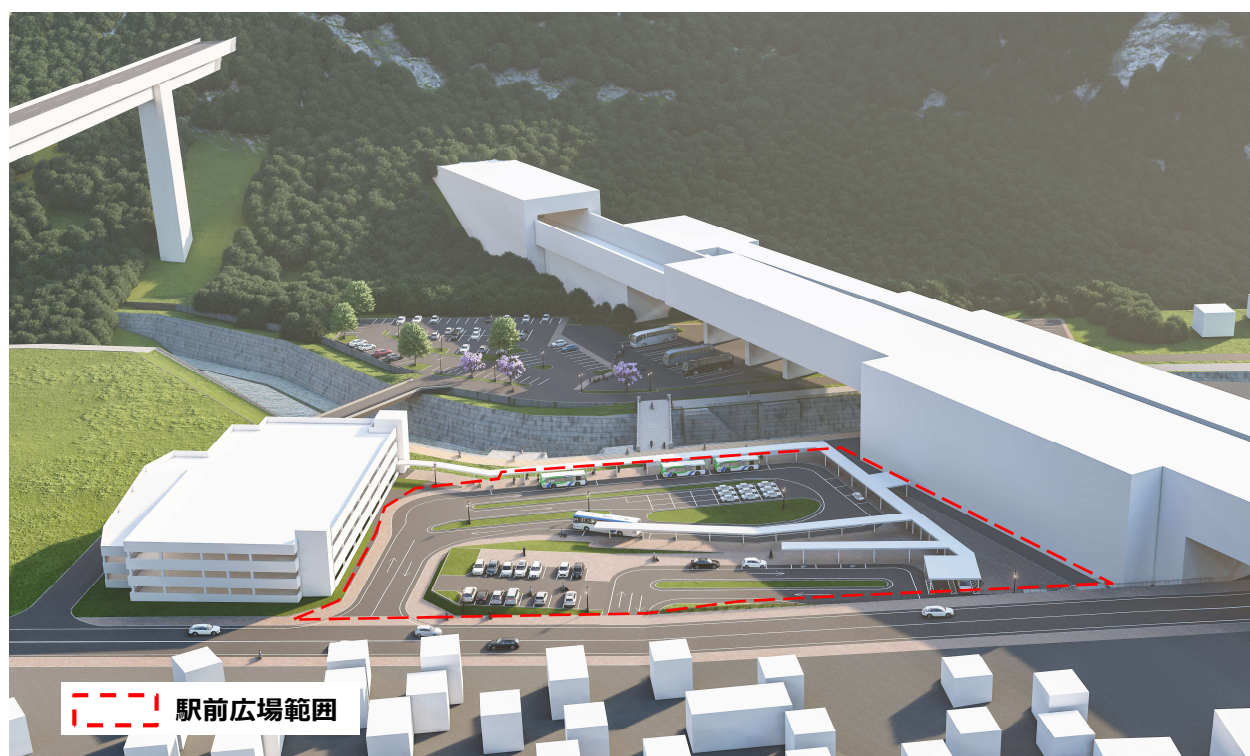


図 17 駅前広場整備のイメージ図

① 乗継利便性が高く快適な待合空間の整備

各種交通機関との乗継時に発生する時間を快適に過ごすため、快適でゆとりのある待合空間の整備を行います。また、交通事業者と連携し円滑な乗り継ぎを図るためのわかりやすい案内サインやデジタルサイネージ※による交通情報の発信など、公共交通を利用しやすい環境づくりに努めます。

※ デジタルサイネージとは、ディスプレイやタブレットなどの電子表示媒体を活用した情報発信システムのこと。

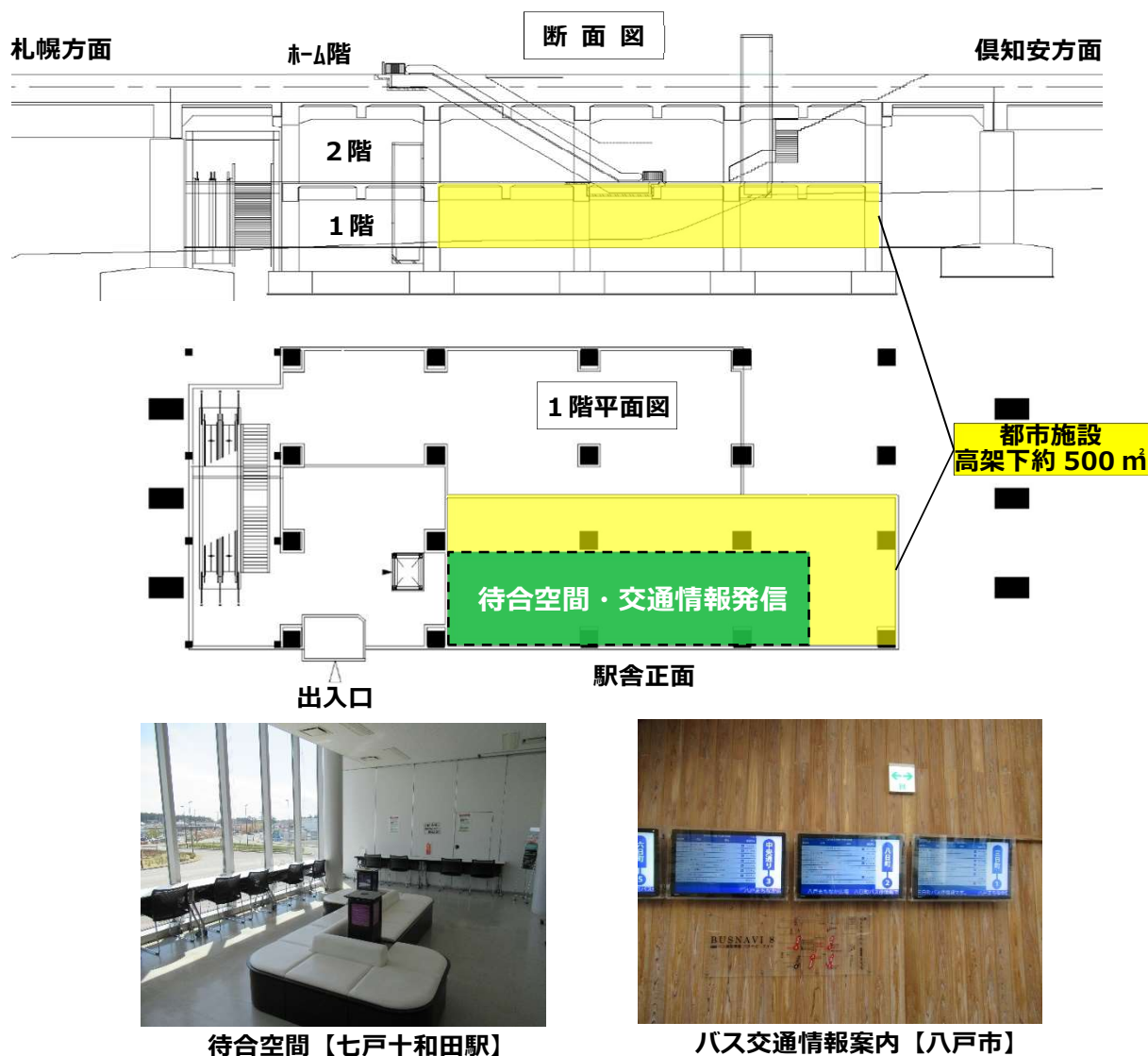


図 18 都市施設の配置計画と参考事例

㊦ 路線バス・タクシー等の滞留空間を確保

新幹線の発着時に発生・集中する路線バスやタクシー、送迎用の自家用車に対応した滞留場所となる停車場を駅前広場内に確保します。(図14参照)

取組2

■施策の方向性

② 駅周辺駐車場の整備 【実施・検討主体；北海道、市】

新幹線を利用した個人旅行、出張などによる中長期駐車や新幹線の発着により発生・集中する送迎用車両に対応した駐車場を新駅周辺に整備します。また、修学旅行や後志等の観光ツアー向け大型バスの駐車場も整備します。

■実施事業

㊦ 駅前広場内に短期・送迎向け駐車場の整備

新幹線利用者の送迎車両（キスアンドライド）に対応した短時間利用の駐車場を駅前広場内に整備します。

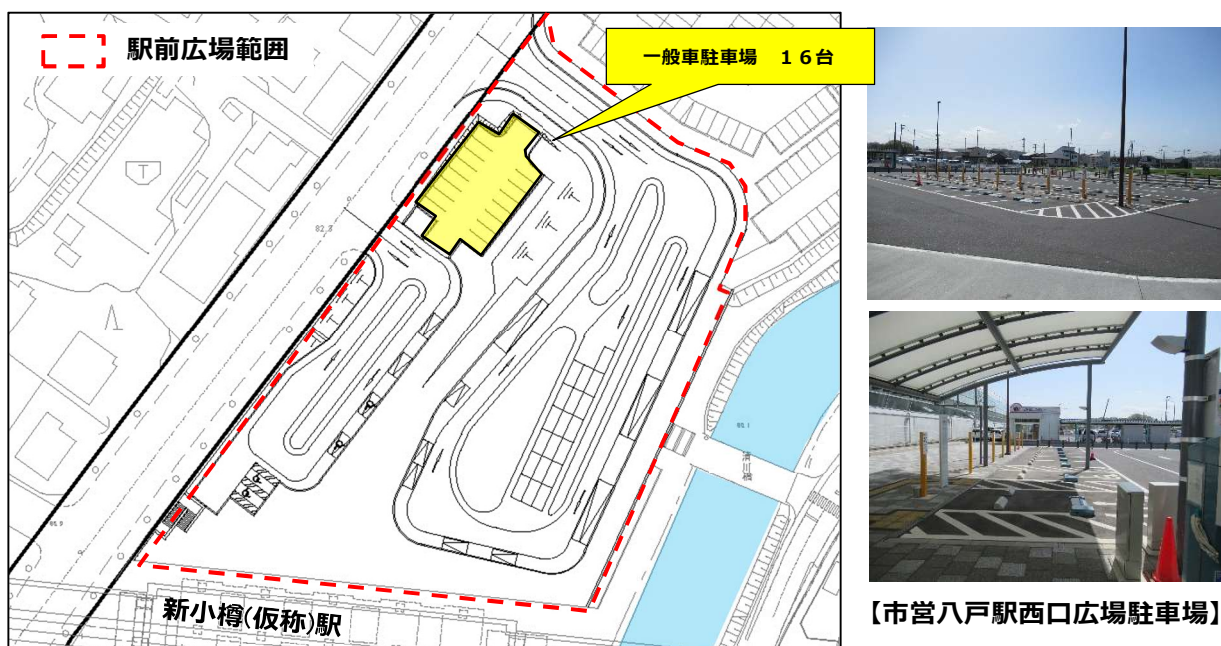


図 19 短期・送迎向け駐車場配置計画と参考事例

④ 新駅周辺にパークアンドライド向け中長期駐車場の整備

市内や札幌市、周辺町村向けのパークアンドライド対応として駐車場を整備します。

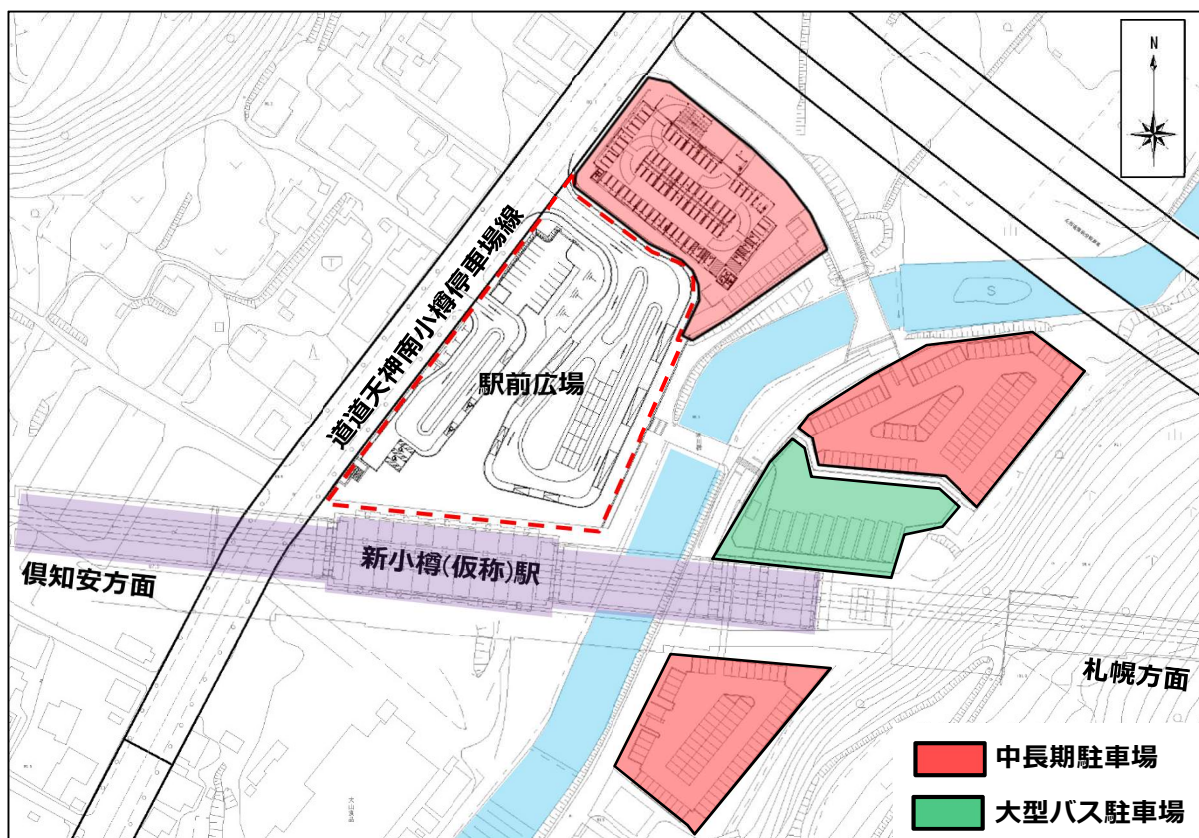


図 20 中・長期向け駐車場、大型バス駐車場配置計画

⑤ 観光・送迎バスの滞留空間を確保

新駅を利用する修学旅行生や団体型観光ツアー客への対応として、大型バスが滞留するための駐車場を整備します。(図17参照)

3) 取組3

■施策の方向性

③ 関連施設の整備 【実施・検討主体；市、民間】

各駅利用者が市内各地や北後志地域等へ自由に移動できるよう、駅周辺へのレンタカー事業者の誘致、レンタサイクルの配置やレンタカー等での周遊性向上に繋がるサービスの導入に取り組めます。

■実施事業

㊦ レンタル交通の誘致に向けた空間を確保

レンタル交通の需要に応じ新駅周辺にレンタカー事業者等の誘致を目指します。また、レンタサイクルを含めたレンタル事業者の事業用地の確保、レンタカー事業者誘致のための環境整備を検討します。



レンタカー受付【木古内駅】



レンタサイクル【恵庭駅】

図 21 レンタル交通の参考事例

㊦ 利便性の高い駅機能の確保

駅利用者の利便性の向上を図るため、駅舎に隣接した箇所に観光案内所、物販施設、大型ロッカー等を配置した駅附帯施設を整備します。

また、駅附帯施設から駅前広場の乗り継ぎバスや主要な駅周辺駐車場への歩行者動線には利便性・快適性を向上するための上屋（キャノピー）を設置します。



観光案内所



物販施設



コインロッカー



待合・カフェスペース

図 22 駅附帯施設の参考事例【小松駅 Komatsu Nine】

施策	① 駅前広場の整備
取組 1	ア多様な交通手段に対応し、円滑にアクセスできる駅前広場の整備 イ乗継利便性が高く快適な待合空間の整備 ウ路線バス・タクシーの滞留空間を確保

施策	② 駅周辺駐車場の整備
取組 2	ア駅前広場内に短期・送迎向け駐車場の整備 イ駅周辺にパークアンドライド向け中長期駐車場の整備 ウ観光・送迎バスの滞留空間を確保

施策	③ 関連施設の整備
取組 3	アレンタル交通の誘致に向けた空間を確保 イ利便性の高い駅機能の確保

【他地域取り組み事例】新函館北斗駅レンタカー等立地

(3) 戦略目標 3 : 交通関連サービスの構築と充実

1) 取組 1

■施策の方向性

① 公共交通の利用促進 【実施・検討主体；市、交通事業者、民間】

公共交通の利用を促進するため、新駅利用者が身軽になって観光を楽しめるサービスや観光施設と公共交通が連携したフリーパス導入等の検討を行います。また、沿線地域との周遊やクルーズ船等との連携など、公共交通の利用を伴う新駅利用者の拡大を図ります。

公共交通の利用促進とあわせ、二酸化炭素排出の抑制や再生可能エネルギーの利活用の観点から次世代型モビリティの導入についても検討します。

■実施事業

② 新たな交通サービスの導入検討

既存3駅と新駅間との連携を強化し、それぞれ駅周辺に来訪・滞在している観光客が各駅に気軽に往来でき、両地域の取組が相乗効果を生みだすことができるよう、周遊性と利便性を高めるサービスとして観光地等で導入されているグリーンスローモビリティ※1、無人EV(電気)バスなどの導入やカーシェア、ライドシェア※2等についても検討を行います。

※1 グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走行できる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両を含めた総称のこと。

※2 ライドシェアとは、一般のドライバーが自家用車を使い有料で顧客を輸送するサービスのこと。



図 23 新たな交通サービスの参考事例

④ MaaS等の導入検討

観光型MaaSの導入やICT※活用策の検討を行い、効率的で利用しやすい公共交通の環境づくりを目指します。

※ ICTとは、通信技術を使って人と人とが繋がる技術のこと。Information and Communication Technologyの略。

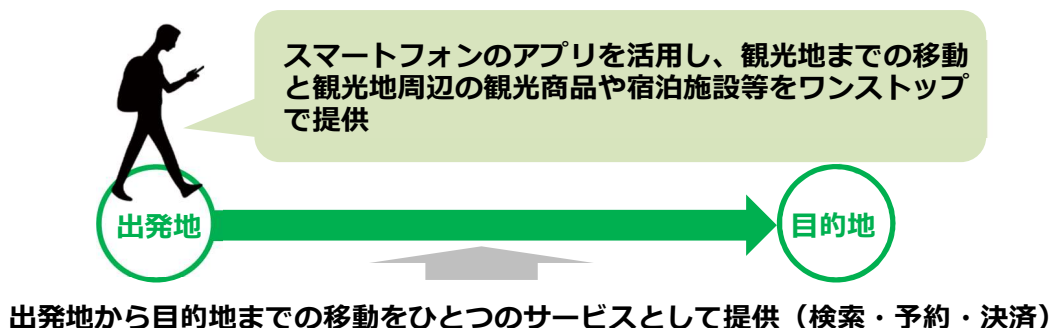


図 24 観光型MaaSのイメージ図

⑤ 市内ホテルへの荷物宅配サービスの導入検討

新駅から宿泊施設へ荷物を運ぶ宅配サービスの導入について検討し、身軽になって観光を楽しむことができるサービスの提供を目指します。

2) 取組2

■施策の方向性

② 移動円滑化の推進 【実施・検討主体；北海道、市、交通事業者、民間】

■実施事業

⑦ バリアフリーに対応した歩行・滞留空間の整備

交通結節点の主要歩行者動線については、利便性・安全性向上のため施設・設備の状態や利用状況などを踏まえ、バリアフリー歩行空間の整備を推進します。



図 25 駅周辺歩行者動線のバリアフリー化

④ ユニバーサルデザインの導入推進

公共施設をはじめ、各鉄道駅やバス待合所、観光施設など、天神地域全体でユニバーサルデザイン※1の導入を推進します。



図 26 ユニバーサルデザインの参考事例【市内】

⑤ 外国人観光客にも対応したわかりやすい案内サインの設置

新幹線の開業で増加が予想される外国人観光客の移動円滑化に向け、各種交通結節点における案内サイン、路線図・時刻表などの多言語化を進めます。



図 27 多言語看板の参考事例【市内】

⑥ タクシー配車システムの導入

個々の目的地に向かう利用者ニーズに対応できるよう、IoT※2を活用した配車システムの充実等により、利便性の向上を図ります。

※1 ユニバーサルデザインとは、年齢や障がいの有無、性別、国籍等に関わらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、使いやすいように工夫された建物や空間等のデザインのこと。

※2 IoTとは、様々なものがインターネットに繋がる仕組みのこと。Internet of Thingsの略。

施策	① 公共交通の利用促進
取組 1	㊦新たな交通サービスの導入検討 ①MaaS等の導入検討 ㊧市内ホテルへの荷物宅配サービスの導入検討

【地域取り組み事例】福山駅グリーンスローモビリティ

【地域取り組み事例】西九州新幹線開業長崎県 MaaS マルチモーダルモビリティサービス「my route」

施策	② 移動円滑化の推進
取組 2	㊦バリアフリーに対応した歩行・滞留空間の整備 ①ユニバーサルデザインの導入推進 ㊧外国人観光客にも対応したわかりやすい案内サインの設置 ㊦タクシー配車システムの導入

【バリアフリー整備事例】南小樽駅特定事業

【ユニバーサル・案内サイン整備事例】鹿児島駅

(4) 施策パッケージのまとめ

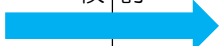
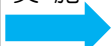
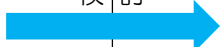
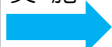
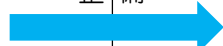
戦略	施策	実施事業
1 利便性の高い2次交通網の構築		
ト	① バス交通の充実	ト②既存の路線バスの活用 ト①新駅と市内中心部を結ぶ専用シャトルバスの運行 ト②新駅と朝里川温泉・天狗山方面を結ぶ新規バス路線の検討 ト③北後志地域等をつなぐ高速バスの活用 ト④持続可能な運行体制の構築
	② タクシーサービスの充実	ト②乗合タクシーの運行 ト①観光タクシーの運行 ト③新駅と各駅間のタクシー利用環境の向上に向けた整備
2 交通結節点機能の確保と充実		
ト	① 駅前広場の整備	ト②多様な交通手段に対応し円滑にアクセスできる駅前広場の整備 ト①乗継利便性が高く快適な待合空間の整備 ト③路線バス・タクシー等の滞留空間を確保
	② 駅周辺駐車場の整備	ト②駅前広場内に短期・送迎向け駐車場の整備 ト①駅周辺にP&R向け中長期駐車場の整備 ト③観光・送迎バスの滞留空間を確保
	③ 関連施設の整備	ト②レンタル交通の誘致に向けた空間を確保 ト①利便性の高い駅機能の確保
3 交通関連サービスの構築と充実		
ト	① 公共交通の利用促進	ト②新たな交通サービスの導入検討 ト①Ma a S等の導入検討 ト③市内ホテルへの荷物宅配サービスの導入検討
	② 移動円滑化の推進	ト②バリアフリーに対応した歩行・滞留空間の整備 ト①ユニバーサルデザインの導入推進 ト③外国人観光客にも対応したわかりやすい案内サインの設置 ト④タクシー配車システムの導入

6.実施プログラム

施策パッケージの実現化に向けたロードマップを以下に整理します。

(1) ロードマップ

1) 戦略のロードマップ

戦略	施策	取組	実施・検討 主体	第1 フェーズ 開業 準備	第2 フェーズ 開業 直前	第3 フェーズ 開業 後
				2024年度 ～ 開業3年前	開業2年前 ～ 開業年	開業1年後 ～ 開業3年後
1	①バス交通の 充実	㊦既存の路線バスの活用 ㊦新駅と市内中心部を結ぶ専用シャトルバスの運行 ㊦新駅と朝里川・天狗山方面を結ぶ新規バス路線の検討 ㊦北後志地域等をつなぐ高速バスの活用 ㊦持続可能な運行体制の構築	市 交通事業者 民間	検討 		実施 
	②タクシー サービスの 充実	㊦乗合タクシーの運行 ㊦観光タクシーの運行 ㊦新駅と各駅間のタクシー利用環境の向上に向けた整備	市 交通事業者	検討 		実施 
2	①駅前広場の 整備	㊦多様な交通手段に対応し、円滑にアクセスできる駅前広場を整備 ㊦乗継利便性が高く快適な待合空間の整備 ㊦路線バス・タクシー等の滞留空間を確保	北海道 市	整備 		
	②駅周辺駐車 場の整備	㊦駅前広場内には短期・送迎向け駐車場の整備 ㊦駅周辺にパークアンドライド向け中長期駐車場の整備 ㊦観光・送迎バスの滞留空間を確保	北海道 市	整備 		
	③関連施設の 整備	㊦レンタル交通の誘致に向けた空間を確保 ㊦利便性の高い駅機能の確保	市 民間	整備 		
3	①公共交通の 利用促進	㊦新たな交通サービスの導入検討 ㊦MaaS等の導入検討 ㊦市内ホテルへの荷物宅配サービスの導入検討	市 交通事業者 民間	検討 		実施 
	②移動円滑化 の推進	㊦バリアフリーに対応した歩行・滞留空間の整備 ㊦ユニバーサルデザインの導入推進 ㊦外国人観光客にも対応したわかりやすい案内サインの設置 ㊦タクシー配車システムの導入	北海道 市 交通事業者 民間	検討・整備 		

7. 評価指標の設定

(1) 目標達成に向けた評価指標

施 策	算 出 方 法	開業3年後		
		Without 交通戦略を しなかった場合	With 交通戦略を した場合	
交通戦略1 利便性の高い2次交通網の構築				
①	バス交通の充実	指標：新駅へ直通するバスのバスカバー圏※の人口割合 （新駅直通バスカバー圏人口） / （総人口） 【Without】 15,012人／92,614人 = 16.2 ≒ 16 % 【With】 20,615人／92,614人 = 22.3 ≒ 22 % 増加根拠：新幹線開業にあわせてバス路線を再構築し、新駅へ直通するバス路線（天狗山・朝里川温泉・堺町方面）が増加することから、カバー圏の人口割合が増加します。 ※バスカバー圏とはバス停へ直接徒歩で行けるエリア（300m）のこと	16 %	22 %
②	タクシーサービスの充実	指標：タクシーカバー圏※2の人口割合 （タクシーカバー圏人口） / （総人口） 【Without】 68,929人／92,614人 = 74.4 ≒ 74 % 【With】 72,362人／92,614人 = 78.1 ≒ 78 % 増加根拠：新駅の駅前広場が新たなタクシー拠点となりタクシーカバー圏の割合が増加し、あわせてカバー圏人口割合が増加します。 ※ タクシーカバー圏とは市内の拠点（タクシー営業所と駅前広場）から10分程度で到達できるエリアのこと	74 %	78 %
交通戦略2 交通結節点機能の確保と充実				
①	駅前広場の整備	指標：駅前広場乗継利用者割合（1時間当り） （駅前広場乗継 利用者） / （新駅利用者） 【Without】 0人／1,681人 = 0 % 【With】 723人／1,681人 = 43.0 ≒ 43 % 算定根拠：駅前広場の整備により、新駅利用者が増加します。	0 %	43 %
②	駅周辺駐車場の整備	指標：市外居住者の駅周辺駐車場利用割合（1時間当り） （市外居住のパーク＆ライド利用者） / （駅周辺駐車場利用者） 【Without】 0人／773人 = 0 % 【With】 484人／773人 = 62.6 ≒ 63 % 算定根拠：駅周辺駐車場の整備により、市外からの駐車場利用者が増加します。	0 %	63 %
③	関連施設の整備	指標：駅附帯施設利用者の割合（1時間当り） （駅附帯施設利用者） / （新駅利用者） 【Without】 0人／1,681人 = 0 % 【With】 1,681人／1,681人 = 100 % 算定根拠：駅附帯施設の整備により、新駅利用者の駅附帯施設利用者が増加します。	0 %	100 %

交通戦略3 交通関連サービスの構築と充実				
①	公共交通の利用促進	指標：観光客アンケート調査 （交通アクセスが良いと回答した割合） 【Without】0% / 66% = 0 % 【With】 平成28年度実施アンケート調査 「交通アクセスが良い」と回答した割合 算定根拠：既存の交通体系の満足度まで水準の確保を目指します。	0 %	66 %
②	移動円滑化の推進	指標：観光客アンケート調査 （観光情報・案内が充実していると回答した割合） 【Without】0% / 84% = 0 % 【With】 平成28年度実施アンケート調査 「観光情報・案内が充実している」と回答した割合 算定根拠：既存の情報発信の満足度まで水準の確保を目指します。	0 %	84 %

【参考】新小樽(仮称)駅利用者推計（1日平均利用者）

新小樽(仮称)駅利用圏（小樽市・北後志地域）		947 人
駅周辺駐車場パークアンドライド利用 ④		289 人
駅前広場キスアンドライド駐車場利用 ⑤		196 人
公共バス・タクシー利用 ⑥		397 人
その他（徒歩）		65 人
札幌駅利用圏からの転換利用者		734 人
駅周辺駐車場パークアンドライド利用 ⑦		484 人
駅前広場キスアンドライド駐車場利用 ⑧		130 人
貸切バス利用者		120 人
合 計		1,681 人

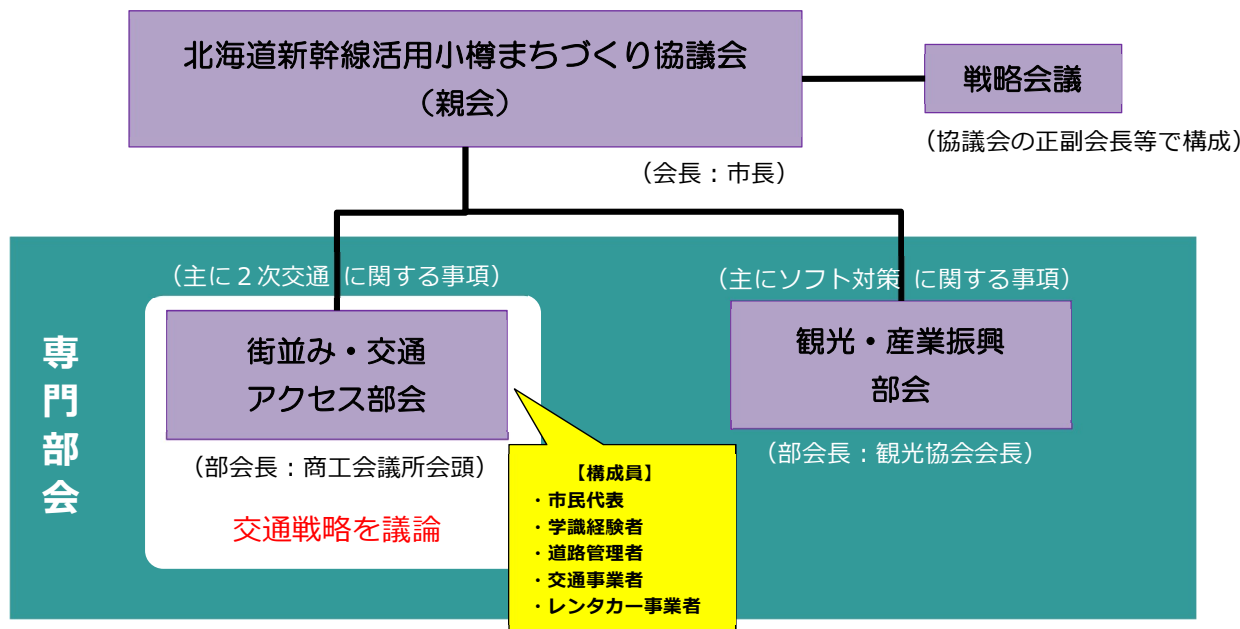
指標；交通戦略2-① 駅前広場利用者 = ⑤ + ⑥ + ⑧ = 723 人

指標；交通戦略2-② 市外居住のパークアンドライド利用者 = ⑦ = 484 人

指標；交通戦略2-③ 駅周辺駐車場利用者 = ④ + ⑦ = 773 人

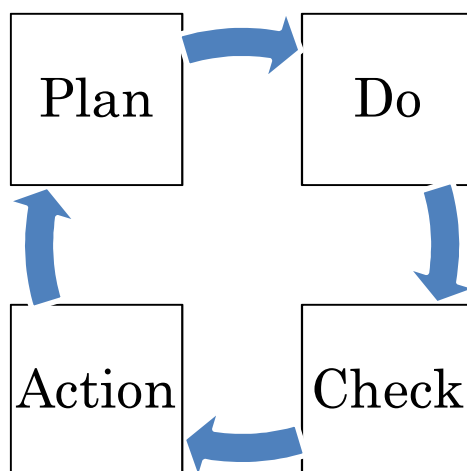
(2) 推進体制

関係者が相互に連携し、それぞれの事業を一体的に推進していくため、「北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会」に設置されている「街並み・交通アクセス部会」において協力体制を構築した上で、施策を着実に展開していきます。また、施策の進行管理、効果検証を実施し、必要に応じて戦略の変更などに取り組みます。



(3) 施策展開マネジメント

交通戦略は、短時間で望まれる全ての交通システムづくりを完成させることが難しく、人口減少を伴う公共交通網を取り巻く環境の変化にも柔軟に対応する必要があることから、段階を経て、そのサービスを向上させていくべきと考え、PDCAサイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「点検・評価」⇒Action「改善」)の取組により行っていくことになります。また、新幹線開業年次が明らかになった段階で、計画期間等について改めて検証を行います。なお、本戦略の推進にあたって、2次交通については、運転手不足等の対策など、必要に応じて協議、見直し、修正、再検討を実施し、柔軟に対応していきます。



小樽市天神地区交通戦略

令和6年（2024年）11月 小樽市

発行：小樽市 建設部 新幹線・まちづくり推進室

郵便番号：047-0024 北海道小樽市花園5丁目10番1号

電話番号：0134-32-4111（代表）

U R L：<https://www.city.otaru.lg.jp>