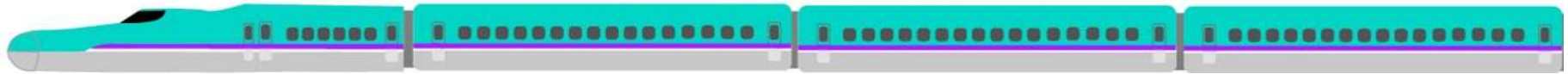


小樽市天神地区交通戦略【概要版】



● ● ● 計画の構成 ● ● ●

- ① 序章
- ② 天神地区の将来像
- ③ 現状と課題、必要な対応
- ④ 基本理念・基本方針
- ⑤ 具体的な施策パッケージ
- ⑥ 実施プログラム
- ⑦ 評価指標の設定



1. 序章

小樽市天神地区交通戦略とは

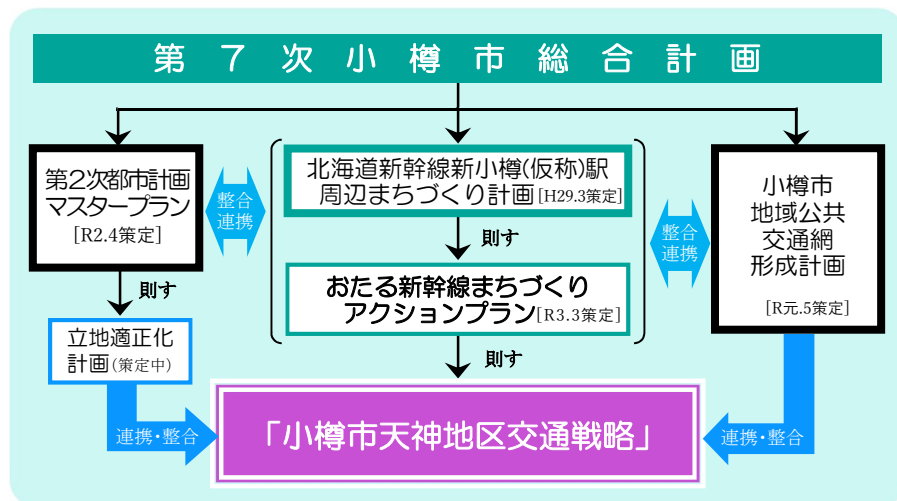
本市では、天神地域に北海道新幹線「新小樽(仮称)駅」が設置され、交流人口の増大が見込まれています。新駅は市街地の縁辺部に位置するため、現在の交通体系を補完する形でその受け皿となる交通体系を新たに構築する必要があります。

このため、小樽市立地適正化計画で示された将来の都市構造を見据えた中で、交通事業とまちづくりが連携した天神地域の交通施策を定めた小樽市天神地区交通戦略を策定するものです。

戦略の計画期間

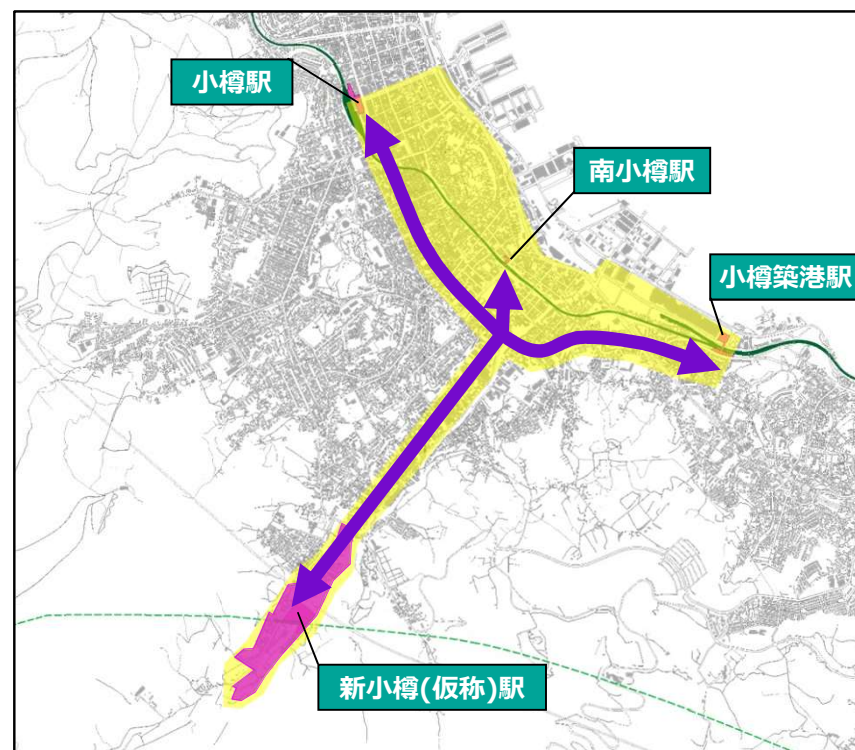
令和6(2024)年度から北海道新幹線開業の3年後

戦略の位置付け



対象エリア

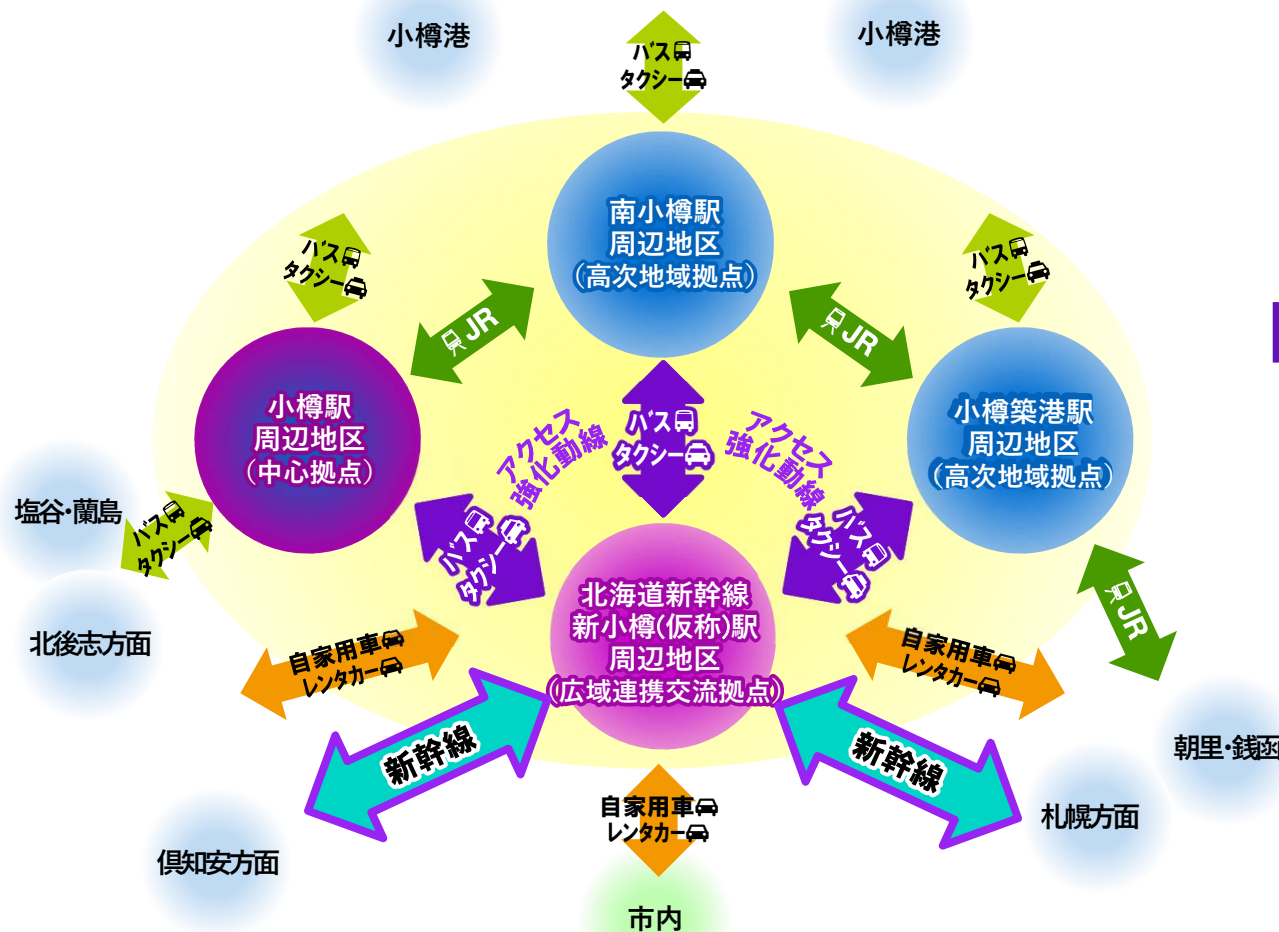
- ◆ 新小樽(仮称)駅周辺区域
- ◆ 新幹線駅周辺区域と小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅を結ぶエリア
- ◆ アクセス強化動線



2. 天神地区の将来像

まちづくりの方向性（将来像）

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、高次地域拠点、広域連携交流拠点の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・持続可能を高める取組を進めます。



交通システム構築

公共交通ネットワーク
＋
自動車アクセス

求められる交通施策の役割

役割①

交通とまちづくりの連携

役割②

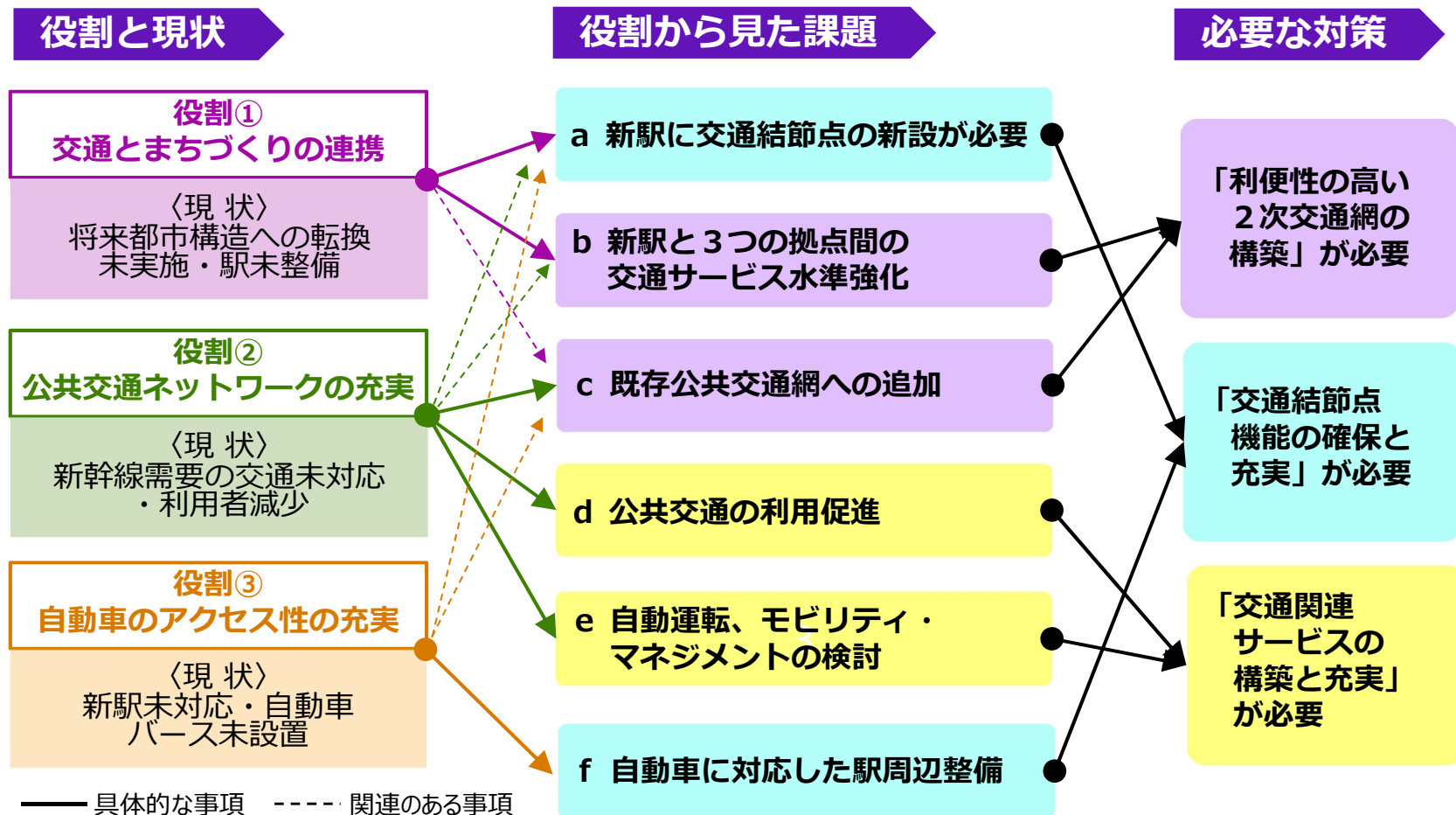
公共交通ネットワークの充実

役割③

自動車のアクセス性の充実

3. 現状と課題、必要な対策

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、交通結節点となる施設や自家用車の駐車場はありません。また、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、都市のスポンジ化が進行しています。



4. 基本理念・基本方針

『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

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、実効性の高い施策を進めます。

『基本方針』

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

必要な対応

A
利便性の高い2次交通網の構築

B
交通結節点機能の確保と充実

C
交通関連サービスの構築と充実

交通
戦略

1

利便性の高い2次交通網の構築 ⇐ ①② A

▶▶▶ まちの拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築を目指します。

交通
戦略

2

交通結節点機能の確保と充実 ⇐ ①③ B

▶▶▶ 利便性の高い交通インフラを整備し、多様な交通でのアクセス環境づくりを進めます。

交通
戦略

3

交通関連サービスの構築の充実 ⇐ ②③ C

▶▶▶ 公共交通を補完する新たな交通サービスの実現を目指します。

5. 具体的な施策パッケージ

戦略目標

施策

取組

1 利便性の高い2次交通網の構築

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

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

2 交通結節点機能・基盤の確保と充実

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の整備
- ㊦ 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の確保

② 駅周辺駐車場の整備

- ㊦ 駅前広場内に短期・送迎向け駐車場の整備
- ㊦ 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
- ㊦ 観光・送迎バスの滞留空間を確保

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

3 交通関連サービスの構築と充実

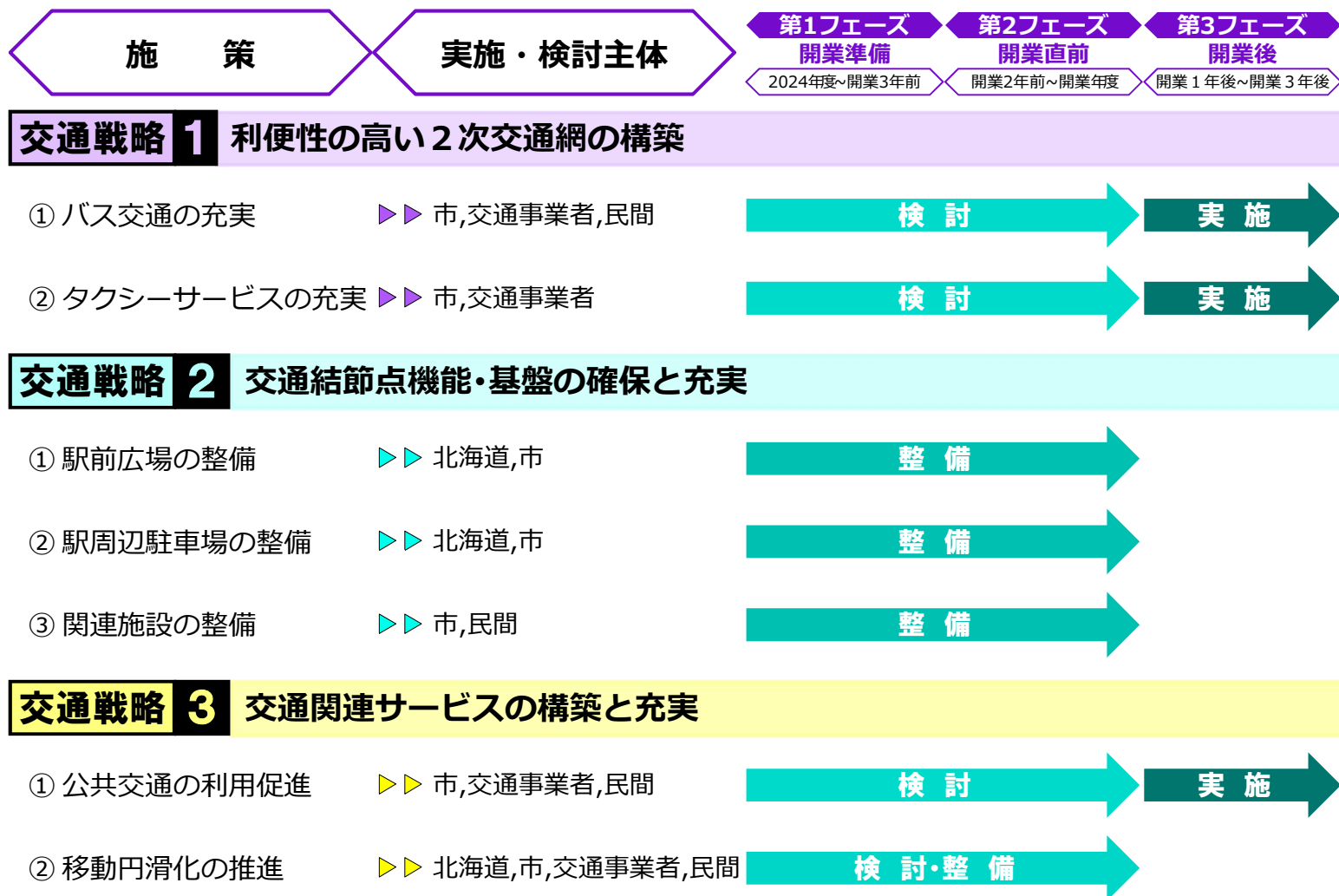
① 公共交通の利用促進

- ㊦ 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

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

6. 実施プログラム



7. 評価指標の設定

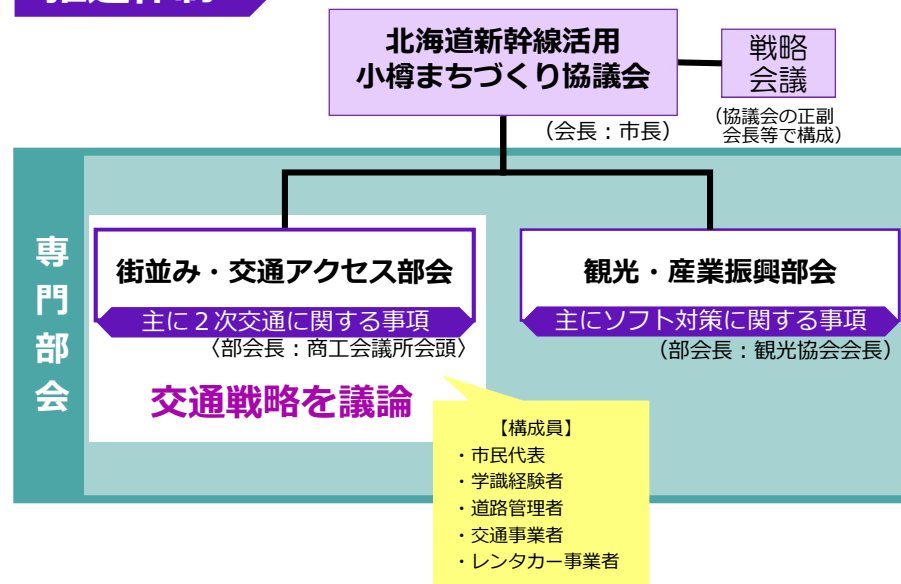
目標達成に向けた評価指標

(開業3年後値)

施策	指標	Without	With
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	新駅へ直通するバスのバスカバー圏の人口割合	16%	22%
②タクシーサービスの充実	タクシーカバー圏の人口割合	74%	78%
交通戦略2 交通結節点機能・基盤の確保と充実			
①駅前広場の整備	駅前広場利用者割合	0%	43%
②駅周辺駐車場の整備	市外居住者の駅周辺駐車場利用割合	0%	63%
③関連施設の整備	駅附帯施設利用者の割合	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	観光客アンケート「交通アクセスがよい」と回答した割合	0%	66%
②移動円滑化の推進	観光客アンケート「観光情報・案内が充実している」と回答した割合	0%	84%

Without : 戦略をしなかった場合の値 With : 戦略をした場合の値

推進体制



施策展開マネジメント

