

北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画

概要版

小樽市

平成29年3月

目 次

第1章 計画の目的等	1
第2章 小樽市の現況と新幹線整備に伴う課題	2
2-1 現況等	2
2-2 北海道新幹線整備に伴う効果	4
2-3 北海道新幹線整備に伴う課題	5
第3章 まちづくり方針	6
3-1 整備コンセプト	6
3-2 整備方針	8
第4章 整備計画	14
4-1 計画条件の設定	14
4-2 土地利用計画	15
4-3 施設整備計画	19
4-4 道路計画	23
第5章 2次交通対策・ソフト対策	24
5-1 2次交通対策	24
5-2 ソフト対策	26
第6章 計画の推進体制	28
6-1 計画の推進体制及び取組内容	28
6-2 開業に向けた展開プログラム	31
参考資料	36
資料1 用語解説	36
資料2 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画策定会議	38
資料3 新小樽（仮称）駅周辺整備イメージ図	39

文中、*印がつく用語は巻末に解説があります。

第1章 計画の目的等

北海道新幹線の札幌延伸が平成24年に認可され、小樽市天神地区には北海道新幹線新小樽（仮称）駅の設置が予定され、新幹線駅の開業による地域の活性化やにぎわい効果等が期待されます。

その効果を最大限に活用した、魅力あるまちづくりを進めていくため、新小樽（仮称）駅周辺地域の整備に向けた指針や、官民が連携した取組等についての検討を行い、新幹線開業に向けたまちづくり計画を策定することを目的とするものです。

本計画は、小樽市全域と新小樽（仮称）駅周辺地域（図1-1）を対象地域とします。

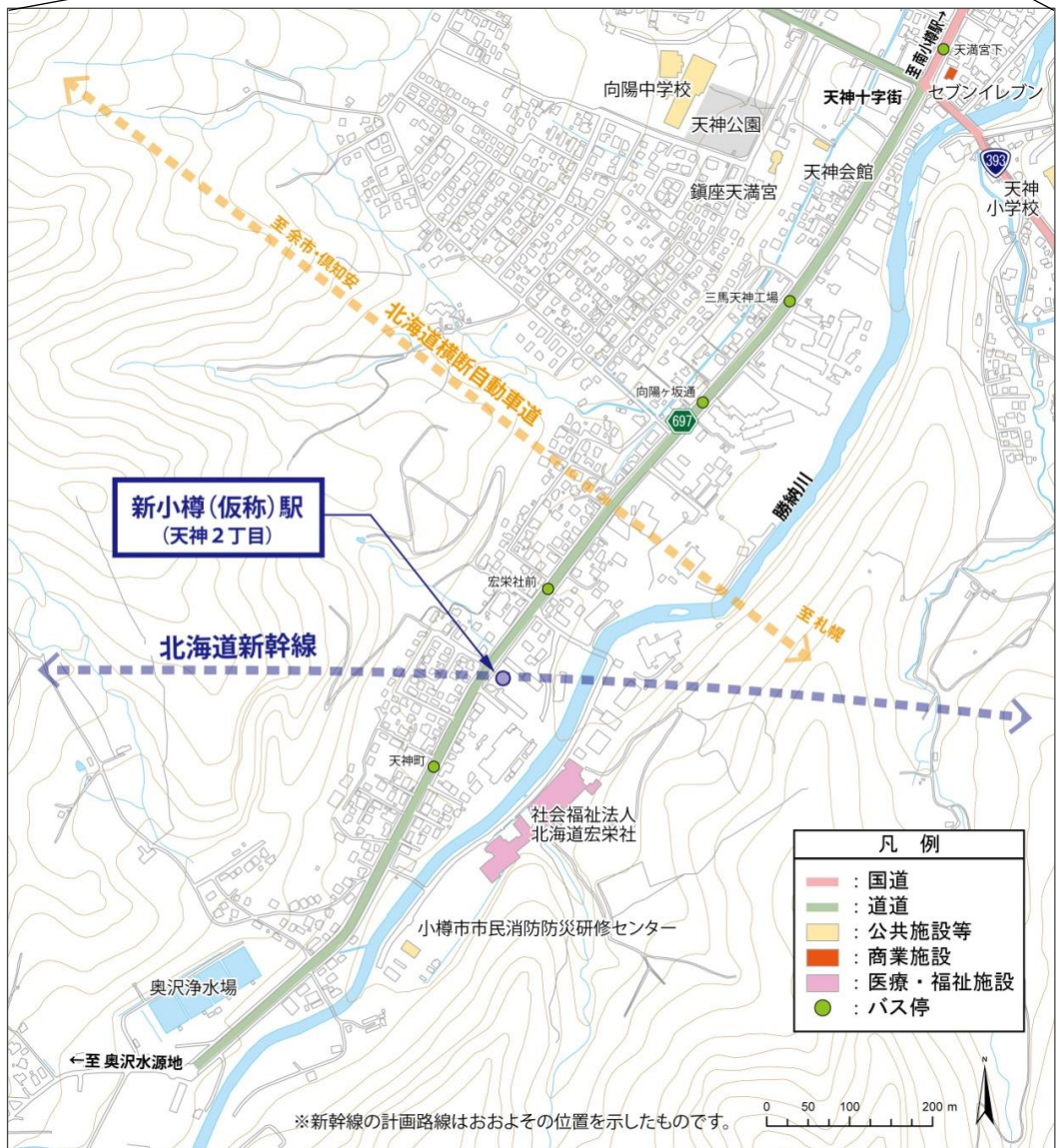
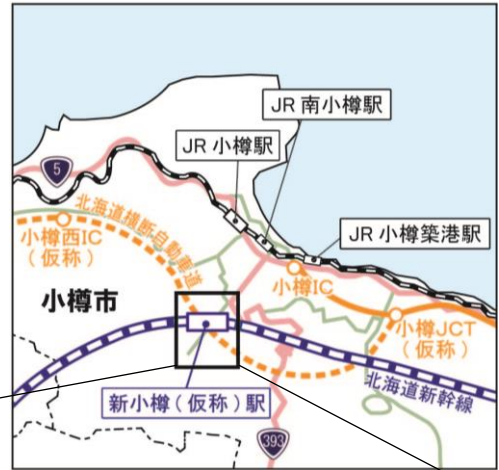


図 1-1 新小樽（仮称）駅周辺地域

第2章 小樽市の現況と新幹線整備に伴う課題

2-1 現況等

(1) 人口の状況

小樽市は、人口減少が進行しており、平成27年の人口は12万1,924人です。(図2-1)

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の開業予定である平成42年には9万2,396人と、平成27年から3万人近く減少すると推計されています。(図2-1)

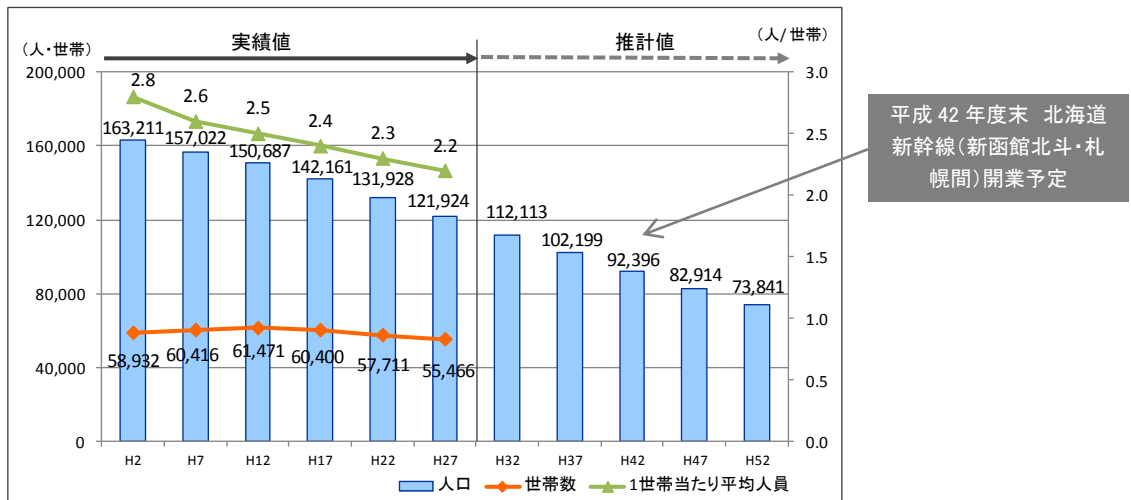


図2-1 人口・世帯数の推移と人口推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

また、少子高齢化も進行しており、平成27年の高齢化率が37.2%と全道平均(29.0%)よりも高く、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成42年には41.9%まで高くなると推計されています。(図2-2)

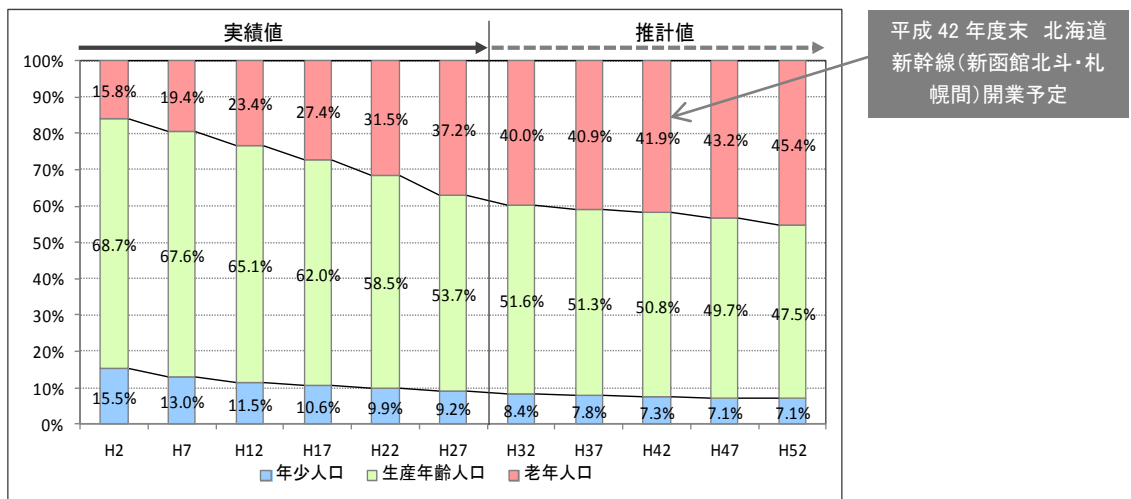


図2-2 年齢別人口割合の推移と推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

(2) 新小樽(仮称)駅周辺地域の位置と現況

新小樽(仮称)駅周辺地域は、小樽駅から南側へ直線で約4km離れたところに位置し、小樽都市計画道路3・4・14若松線(道道天神南小樽停車場線)が地域を縦貫しています。(図2-3)



図2-3 新小樽(仮称)駅の位置

新小樽(仮称)駅建設予定地の用途地域*は、図2-4のとおり、小樽都市計画道路3・4・14若松線(道道天神南小樽停車場線)を境にして、西側は第1種住居地域、東側は工業地域が指定されており、周辺の山林は市街化調整区域*となっています。



図2-4 用途地域の指定状況

2-2 北海道新幹線整備に伴う効果

1 安全性・定時性に優れた大量輸送の交通手段確保による利便性の向上

- ・新幹線は、安全性・定時性に優れる交通手段
- ・輸送力については、一編成が10両（定員731名）であり、開業時の運行本数は、新函館北斗と東京間は10往復、新函館北斗と仙台間、盛岡間及び新青森間がそれぞれ1往復となっています。

2 新幹線整備による交流人口の増大(倶知安町・道南・東北・関東方面など)

- ・道内客の増加（移動時間の短縮）

倶知安町	（新小樽（仮称）駅～倶知安駅	所要時間 約13分
道南圏	（新小樽（仮称）駅～新函館北斗駅	所要時間 約52分
- ・道外客の増加（利便性の向上）

東北地方	（新小樽（仮称）駅～新青森駅	所要時間 約1時間53分
関東地方	（新小樽（仮称）駅～大宮駅	所要時間 約4時間37分

3 新たな経済交流・周遊観光による地域経済の活性化

- ・交流人口の拡大に伴う新たな経済交流の発生
- ・経済の活性化による雇用機会の増加
- ・時間距離短縮による二地域居住や移住の増加
- ・北後志地域での周遊観光の活性化
- ・倶知安町・ニセコ町に訪れている外国人観光客の来訪機会の増大
- ・ビジネス展開（支店の出店等）



図 2-5 JR 北海道 H5 系
写真：JR 北海道 提供

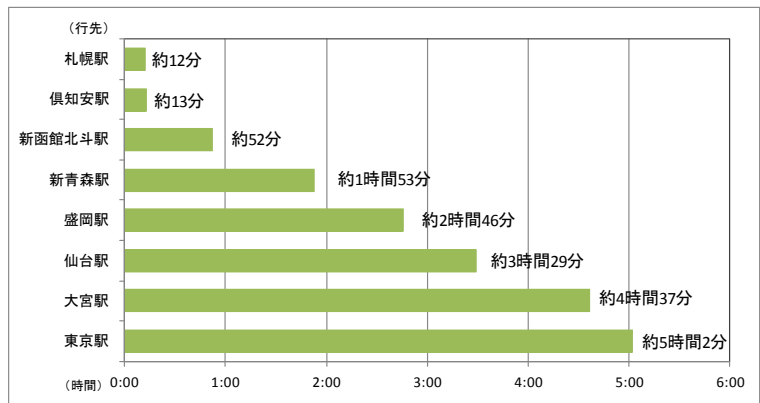


図 2-6 新小樽（仮称）駅から各主要新幹線駅までの所要時間
資料：国土交通省 平成 24 年 3 月開催第 9 回整備新幹線小委員会配付資料から作成

2-3 北海道新幹線整備に伴う課題

懸案事項	必要な取組	課題（対応の方向性）
<ul style="list-style-type: none"> ・観光客などが新小樽（仮称）駅で降りず通過してしまうのではないか ・新幹線が停車しないのではないか ・新小樽（仮称）駅の周辺は地域に特徴がなく魅力がない 	<ul style="list-style-type: none"> ・小樽に寄りたくなる魅力あるまちづくり ・小樽の情報発信 ・交流人口を増やす方策 ・北後志、広域連携による観光の厚みの創出 	<p>1 来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街の魅力の向上（まちなみ整備、市民のおもてなし意識の醸成） ・観光の魅力の向上（広域観光連携、情報発信含む） ・特産品の新開発
<ul style="list-style-type: none"> ・新小樽（仮称）駅と中心部のアクセス性 ・新小樽（仮称）駅と観光地へのアクセス性 ・新小樽（仮称）駅と各種交通結節点（JR 駅・IC（インターチェンジ）・港）のアクセス性 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路網の整備 ・2次交通の充実（広域交通含む） ・新幹線開業による交通量の把握 	<p>2 新小樽(仮称)駅との交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業後の交通量の影響を踏まえた道路ネットワークの検討と整備 ・広域交通ネットワークの形成 ・様々な2次交通の確保
<ul style="list-style-type: none"> ・新小樽（仮称）駅の周辺に今は何もない ・新たな玄関口としての顔がない ・新小樽（仮称）駅周辺の土地利用をどうするか ・周辺地域とのバランス ・全市（他地域）とのバランス ・無秩序な開発 	<ul style="list-style-type: none"> ・小樽市全体と新小樽（仮称）駅周辺地域の土地利用の役割の検討 ・新小樽（仮称）駅立地地域の特性を踏まえた土地利用誘導の方向性の検討 ・新たな顔の創出 	<p>3 新小樽(仮称)駅周辺地域における土地利用の方向性の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小樽市全体の土地利用方向性を踏まえた土地利用・誘導機能の検討 ・小樽の玄関口にふさわしい景観形成と地域環境の向上 ・豊かな自然環境の保全・活用
<ul style="list-style-type: none"> ・新小樽（仮称）駅に必要な機能 ・駅前広場の機能 ・駅前広場に必要交通施設・機能や規模 ・駐車場の規模や料金（利用可能な土地面積が狭い） 	<ul style="list-style-type: none"> ・新小樽（仮称）駅の利用者層、目的などの想定 ・目的に対する交通施設整備 ・活用可能な土地の把握 ・乗り継ぎ情報等の発信 	<p>4 交通結節点に求められる機能の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑な交通結節点の形成 ・情報発信機能の整備（移動経路案内等） ・周辺環境になじむ駅舎デザインの検討 ・附帯施設の充実（物産店など） ・駅構内の構造、規模、機能 ・駐車場の構造

第3章 まちづくり方針

3-1 整備コンセプト

現在、小樽市は人口減少が続いており、平成27年で約12万人あった人口は、平成42年には約9万人まで減少し、加えて高齢化率も更に高まり40%以上になると推計されています。中心市街地では、小売業の年間商品販売額が減少する等の課題を抱えています。一方、観光面では、東日本大震災の影響による落ち込みから近年は回復傾向にあり、外国人観光客が急増しています。

街の魅力、観光の魅力を向上させることにより、小樽市や周辺町村を訪れたいというニーズが高まり、北海道新幹線の整備によって主に北関東や東北、道南方面からのアクセスが向上することで、来訪者の増大が期待されます。

新幹線の整備効果を地域全体に生かすためには、小樽市が単なる通過点とならないよう、立ち寄りたくなる、魅力あるまちづくりの推進が必要です。さらには、小樽市だけではなく周辺町村も含めたエリアとしての魅力の向上が必要です。

以上を踏まえ、新小樽(仮称)駅周辺地域の整備コンセプトを「新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり『小樽の新たな玄関口の形成』」とします。

【整備コンセプト】

新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり 『小樽の新たな玄関口の形成』

【位置付け】 主に北関東や東北、道南方面からの玄関口

新小樽(仮称)駅は、北海道新幹線の整備によって時間短縮やアクセス利便性の向上効果が大きいと考えられる主に北関東や東北、道南方面からの来訪者を対象とした新たな玄関口として位置付けられます。また高速道路IC(インターチェンジ)に近接していることから、高速道路利用による札幌・道央方面、道北・道東方面への玄関口としても期待されます。

【役割】 移動の中継地点

新小樽(仮称)駅は、対象とする来訪者層がやや限定的であり、広域交通の結節点ではあるものの、駅の立地位置や周辺環境、利用人数も含め、そこに滞留して時間を消費するような場所ではなく、小樽へ訪れる方あるいは小樽から出発する方の中継地点としての役割が大きくなります。

このような中継地点としての役割を考慮すると、メインの玄関口である小樽駅あるいは来訪者の目的地となる観光地などへスムーズにアクセスできる環境形成とそのために必要な情報発信が求められます。

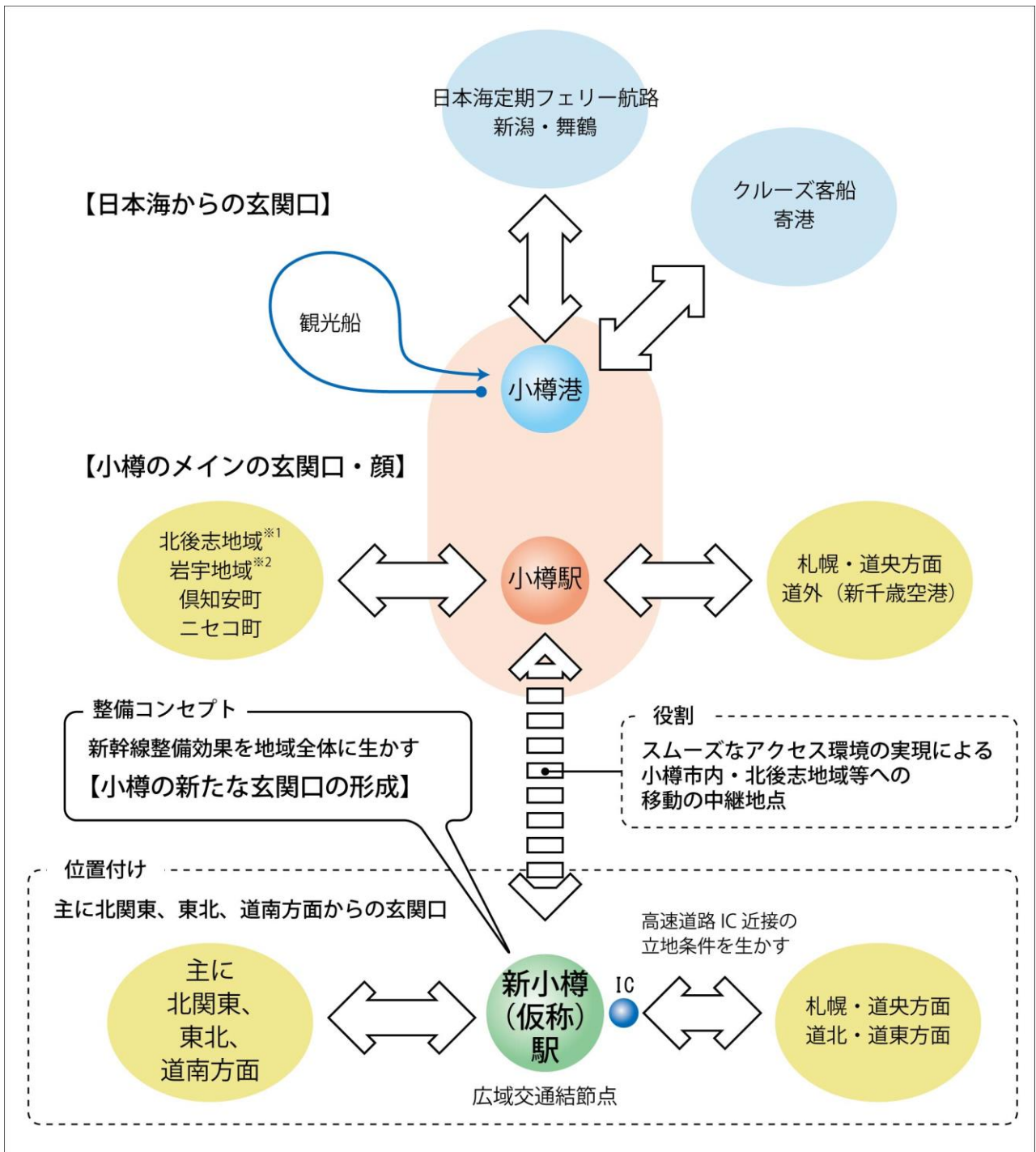


図 3-1 新小樽（仮称）駅及び新小樽（仮称）駅周辺地域の位置付けと役割

※1 北後志地域：小樽市、積丹町、古平町、仁木町、余市町、赤井川村の1市4町1村
 ※2 岩宇地域：岩内町、共和町、泊村、神恵内村の2町2村

3-2 整備方針

整備コンセプト、位置付け及び役割を踏まえ、全市的・広域的な観点から「(1) 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携」「(2) 交通ネットワークの形成」、地域レベルでまちづくりを考える「(3) 地域環境を生かした街並み・景観等の形成」、交通結節点*として必要な機能を確保するための「(4) 交通結節点における機能・施設の導入」に関する4つの整備方針を設定します。

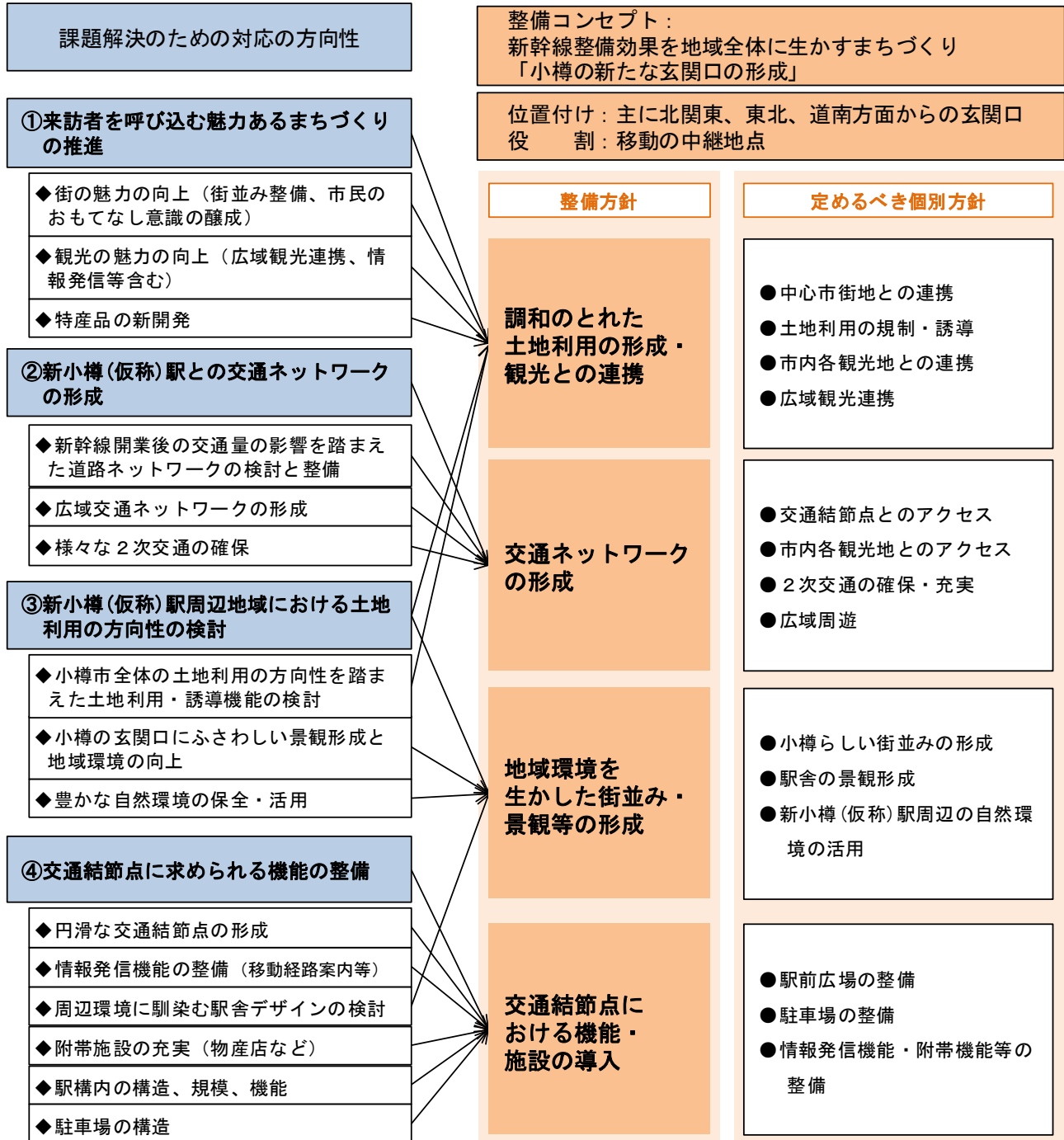


図 3-2 整備コンセプト・方針まとめ

(1) 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携

新小樽(仮称)駅周辺地域の土地利用の在り方については、全市的な土地利用のバランスを考慮する必要があり、中心市街地の現状及び新小樽(仮称)駅周辺地域の位置付けや役割を踏まえ、中心市街地との連携方策や役割分担、開発の促進・抑制等の規制誘導方策の検討が必要です。

また、魅力あるまちづくり、地域づくりに向けて中心市街地の魅力の向上とともに、観光の魅力の向上が必要であり、全市的・広域的観点から観光連携の方針が必要であり、以下の4つの個別方針を設定します。

1) 中心市街地との連携

新小樽(仮称)駅周辺地域のまちづくりにおいては、中心市街地との共存・共栄を図ることが重要です。このことから、郊外大型商業施設の立地などによる中心市街地への影響を考慮し、基本的に新小樽(仮称)駅周辺地域で大規模な商業施設の立地など、新たな核の形成を抑制するものとします。(図3-3)

2) 市内各観光地との連携

新小樽(仮称)駅周辺地域においては、各種観光情報の発信などにより来訪者を円滑に市内各観光地へ誘導できるよう図ることとします。(図3-3)

3) 広域観光連携

新幹線を活用した周遊・広域観光について、倶知安町やニセコ町、岩宇地域も含めた北後志地域との広域観光を促進します。(図3-3)

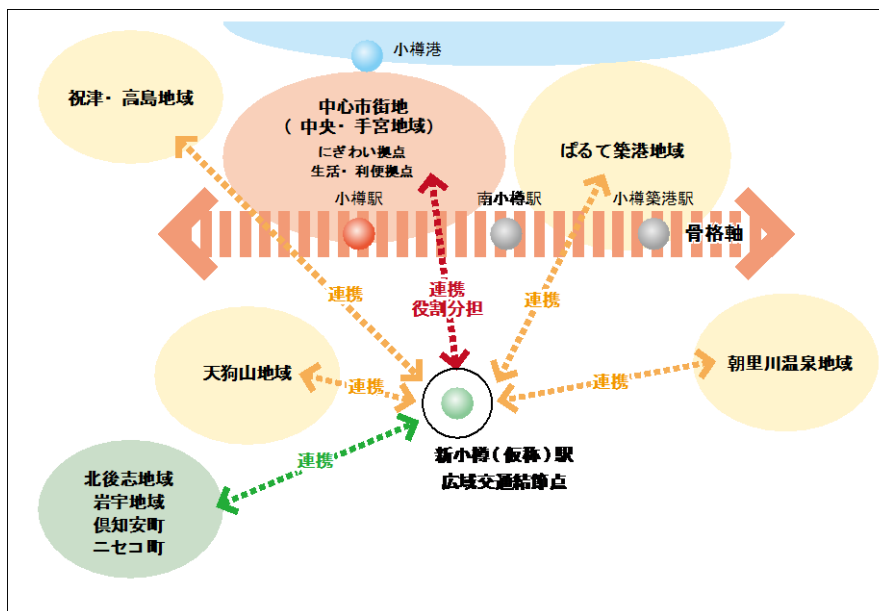


図3-3 中心市街地と市内各観光地、周辺市町村との連携

4) 土地利用の規制・誘導

区域内は、現状の土地利用を基本としながらも、新小樽(仮称)駅周辺地域にふさわしい土地利用の形成に向けた規制・誘導方策を検討し、新幹線の開業効果を見込んだ無秩序な開発を抑制しつつ、将来的な地域の環境改善を推進します。

(2) 交通ネットワークの形成

新小樽(仮称)駅は市街地の縁辺に位置し、中心市街地からは距離があることから、新幹線利用の来訪客がスムーズに小樽市内や周辺観光地などの目的地へアクセスできることが重要です。

そのため、新小樽(仮称)駅と市内の主要な交通結節点・観光地とのネットワーク形成やバス等での2次交通*の確保・充実の方策や広域周遊交通に関する方針が必要であり、以下の4つの個別方針を設定します。

1) 交通結節点とのアクセス

市内 JR 各駅や高速道路各 IC (インターチェンジ)、小樽港を結ぶ主要なアクセス道路を設定することが重要です。主要なアクセス道路は、現道の活用を基本としますが、新小樽(仮称)駅と各交通結節点との間で円滑なアクセスを図るため、必要に応じ、道路の改良を検討するなど、道路交通の安全性を高めることとします。(表 3-1、図 3-4、表 3-2、図 3-5)

2) 市内各観光地とのアクセス

市内の主要な観光エリアである「祝津・高島地域」、「中央・手宮地域」、「ぱるて築港地域」、「天狗山地域」、「朝里川温泉地域」へのアクセス道路は、現道の活用を基本とし、交通結節点とのアクセス道路に準ずることとします。

3) 2次交通の確保・充実

新小樽(仮称)駅周辺地域には、小樽駅と結ぶ路線バス「奥沢線」が運行されており、日中は15分間隔で運行しているため、生活交通としては充実している状況にあります。

新小樽(仮称)駅利用者の利便性の向上のためには、生活交通とは別の小樽駅と新小樽(仮称)駅をダイレクトに結ぶ直行便の充実も求められます。

そのため、市内各観光地や倶知安町、ニセコ町、岩宇地域及び北後志地域へのアクセスは、小樽駅を起終点とした現在のバスネットワークを活用し、新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶことを基本に考え、交通事業者と密な連携により推進します。

4) 広域周遊

広域的な地域の活性化を考えると、広域観光連携により圏域内の周遊・滞在客の増加を図ることが必要です。

後志地域は公共交通だけでは、観光客の移動をカバーしきれないエリアが多数あることやドライブそのものを楽しむ観光もあり、レンタカーは重要な交通手段となっています。

北海道新幹線の延伸に加えて、北海道横断自動車道の整備により、後志地域の周遊性はさらに高まり、レンタカーと新幹線を組み合わせた周遊の可能性や魅力が大きく向上すると考えられます。

そのため、新小樽(仮称)駅周辺地域にレンタカー会社を誘致し、レンタカーと新幹線を組み合わせた旅行商品の開発や周遊提案、さらに周遊バス等の活用について推進します。

表 3-1 JR 各駅との距離

交通結節点	目的地	ルート	直線距離	道のり
JR 駅 (図 3-4)	小樽駅	—— i (国道・奥沢十字街経由)	約 3.9km	約 4.8km
		⋯⋯ ii (国道・臨港線・中央通経由)	〃	約 5.7km
		—— iii (道道・松ヶ枝経由(山まわり))	〃	約 4.7km
	南小樽駅	—— iv	約 3.2km	約 3.4km
小樽築港駅	—— v	約 3.9km	約 4.5km	

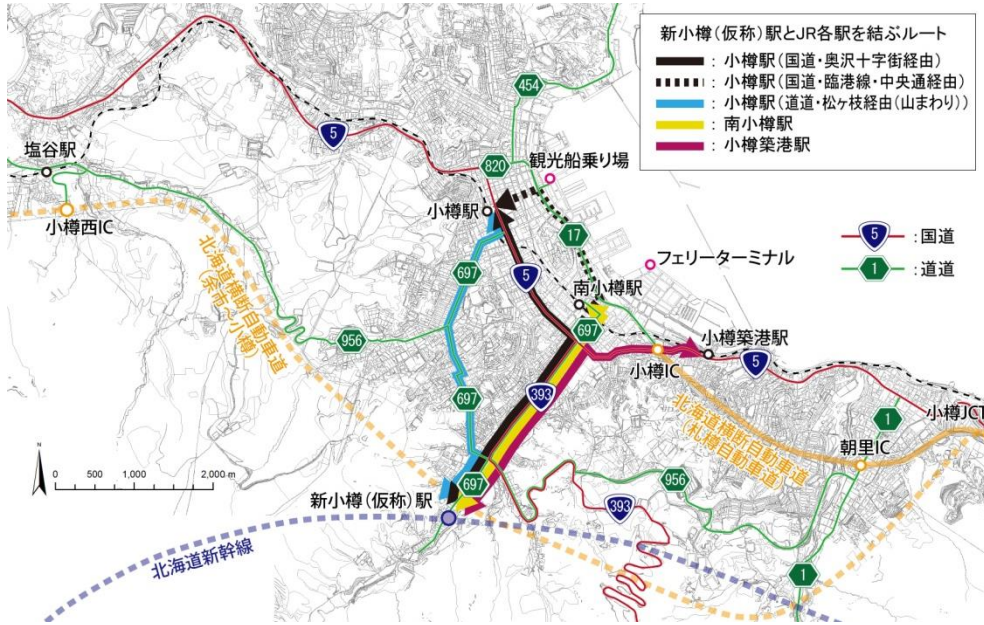


図 3-4 新小樽（仮称）駅と JR 各駅を結ぶルート

表 3-2 高速道路 IC（インターチェンジ）、小樽港との距離

交通結節点	目的地	ルート	直線距離	道のり
高速道路 IC (図 3-5)	小樽 IC	—— i	約 3.4km	約 3.9km
	朝里 IC	—— ii (小樽 IC 経由)	約 5.3km	約 6.9km
	小樽西 IC	—— iii (道道・望洋台経由(山まわり))	〃	約 8.3km
小樽港 (図 3-5)	フェリーターミナル	—— v	約 4.0km	約 4.5km
	観光船乗り場	—— vi	約 4.4km	約 5.3km

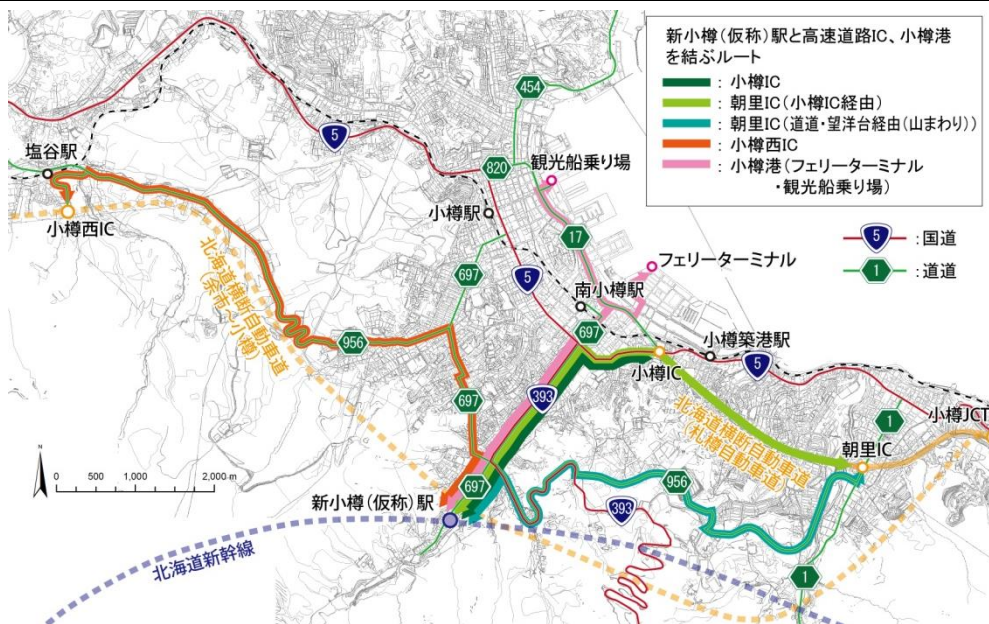


図 3-5 新小樽（仮称）駅と高速道路 IC（インターチェンジ）、小樽港を結ぶルート

(3) 地域環境を生かした街並み・景観等の形成

新小樽(仮称)駅は、小樽市の新たな玄関口として、来訪者を快適に迎え入れる環境の形成が望まれ、新小樽(仮称)駅周辺の自然環境を生かしたまちづくりの方針が必要であり、以下の3つの個別方針を設定します。

1) 小樽らしい街並みの形成

新小樽(仮称)駅周辺地域は、小樽の新たな玄関口として、小樽らしい魅力ある景観形成を図ります。地区の骨格をなす道道天神南小樽停車場線における、沿道建物や街路樹等についての考えを示し、誘導を図ります。

参考として、図3-6のとおり、新小樽(仮称)駅周辺の道道天神南小樽停車場線の沿道景観の状況を示します。



山方面



海方面

図3-6 新小樽(仮称)駅予定地周辺の景観状況

2) 駅舎の景観形成

新小樽(仮称)駅駅舎は、小樽市の新たな玄関口として地域のランドマークとなるものです。さらに新幹線利用の来訪者が初めて目にする小樽市内の施設でもあり、駅舎の整備に当たっては、駅の立地環境や周辺の自然豊かな景観と調和した駅舎デザインを検討するものとします。

3) 新小樽(仮称)駅周辺の自然環境の活用

新小樽(仮称)駅周辺地域には、二級河川の勝納川が流れており、新小樽(仮称)駅から約800m上流には、豊かな自然環境と魅力的な景観を有する奥沢水源地があります。

奥沢水源地に残る通称「水すだれ」と呼ばれる階段式溢流路(いつりゅうろ)は、その美しい構造が評価され、昭和60年には近代水道百選、平成20年には土木学会選奨土木遺産として選定されています。

小樽市は、平成25年9月に「奥沢水源地 保存・活用基本構想」を策定し、市民に親しめる場としての奥沢水源地の活用を検討しています。

このため、勝納川や奥沢水源地など、駅周辺に残る豊かな自然環境と景観資源を活用し、小樽ならではの駅周辺環境整備を図ります。

(4) 交通結節点における機能・施設の導入

新小樽(仮称)駅を中心とする広域交通結節点として、来訪者が目的地へスムーズにアクセスできる機能及び新幹線に乗りこえるために駅へ円滑にアクセスできる機能を確保するため、具体的な施設整備に向けた検討が必要であり、以下の3つの個別方針を設定します。

1) 駅前広場の整備

新小樽(仮称)駅を中心とする広域交通の結節点として、来訪者が目的地へスムーズにアクセスできる機能及び新幹線に乗りこえるために駅へ円滑にアクセスできる機能の整備を図ります。

このため、バスやタクシー、自家用車、レンタカー等の多様な交通手段に対応し、新幹線に乗りこえる利用者が駅へ円滑にアクセスできる駅前広場を整備します。

2) 駐車場の整備

新小樽(仮称)駅へアクセスする交通手段として、バスやタクシーのほか、市民を始め、北後志方面や道央方面からの自家用車利用も想定されるため、中長期駐車のためのパーク&ライド*駐車場の検討が必要です。

中長期駐車のための駐車場は、新小樽(仮称)駅利用促進の観点も考慮しつつ、適正規模の台数を整備します。

3) 情報発信機能・付帯機能等の整備

新小樽(仮称)駅の利用者には、主要交通結節点・観光地へのアクセス情報や小樽・北後志地域の観光情報、物販機能、駅周辺散策案内など、様々なニーズがあると考えられます。これらニーズを満たすため、駅利用者数を想定し、必要な情報発信機能、付帯機能を検討し、施設管理者と協議を進めます。(表3-3)

表3-3 基本的施設と付帯施設

区分	施設概要
駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ホーム、コンコース等新幹線運行に関わる施設 みどりの窓口 待合室、トイレ
付帯施設の例	<ul style="list-style-type: none"> 観光情報発信施設(案内・相談、その他インフォメーション端末) 魅力発信・多目的空間 地域特産物など物販施設 物販(コンビニエンスストアなど)及び飲食施設 レンタカー受付 コインロッカー <p style="text-align: right;">など</p>

第4章 整備計画

4-1 計画条件の設定

(1) 北海道新幹線の客流量(利用者数)の予測

北海道新幹線開業に伴って、これまでの地域間の人の流れ(客流量)は、大きく3つの変化が生じると予想されます。また、新小樽(仮称)駅周辺への駐車場の確保等により新小樽(仮称)駅の利便性が札幌駅に比べて高くなった場合、札幌駅の利用者が新小樽(仮称)駅へ利用転換することが考えられることから、その転換利用者についても予測します。(図4-1)

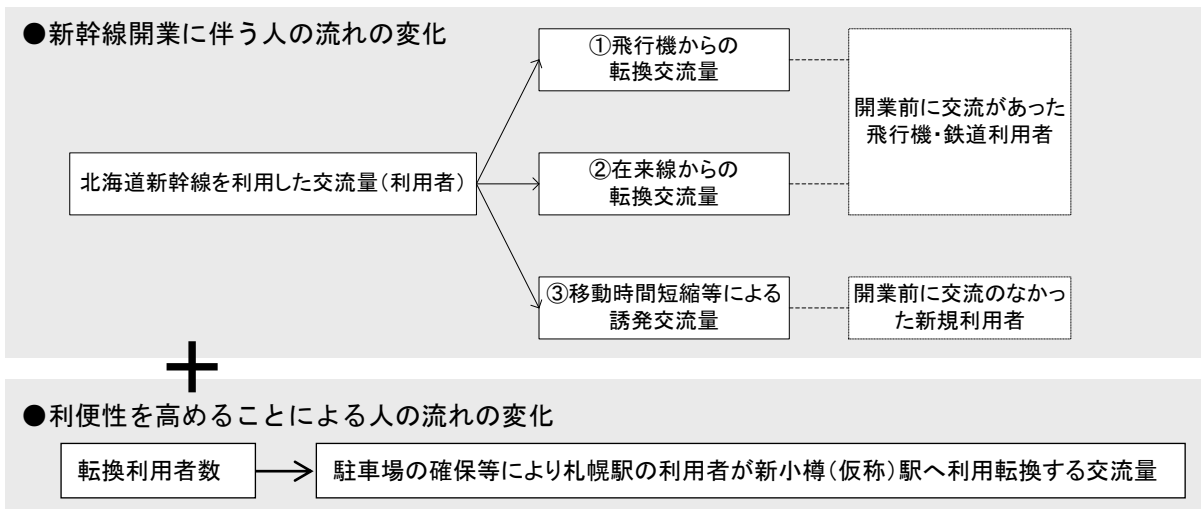


図4-1 北海道新幹線開業の影響(客流量変化)の体系

(2) 新小樽(仮称)駅客流量(利用者数)の算出

札幌～東京間の所要時間及び小樽市の将来人口、札幌駅からの利用転換の有無による8ケースの新小樽(仮称)駅客流量(利用者数)の算出結果を表4-1に示します。

表4-1 新小樽(仮称)駅客流量(利用者数)算出結果

単位: 人/日

			小樽市の将来人口		
			人口問題研究所値 約92千人	人口ビジョン値 約106千人	
札幌～東京間 所要時間	約5時間	札幌駅からの 転換利用者	なし	C1:基本ケース 700	C3:人口フレーム増ケース 800
			あり	1,100	1,200
	約4時間30分(30分短縮)	札幌駅からの 転換利用者	なし	C2:所要時間短縮ケース 900	C4:所要時間短縮 &人口フレーム増ケース 1,100
			あり	1,500	1,600

※数値は百人丸めで表示している。

4-2 土地利用計画

(1) 土地利用計画の基本的な考え方

新小樽（仮称）駅周辺地域における土地利用計画の基本的な考え方を整理します。（図 4-2）

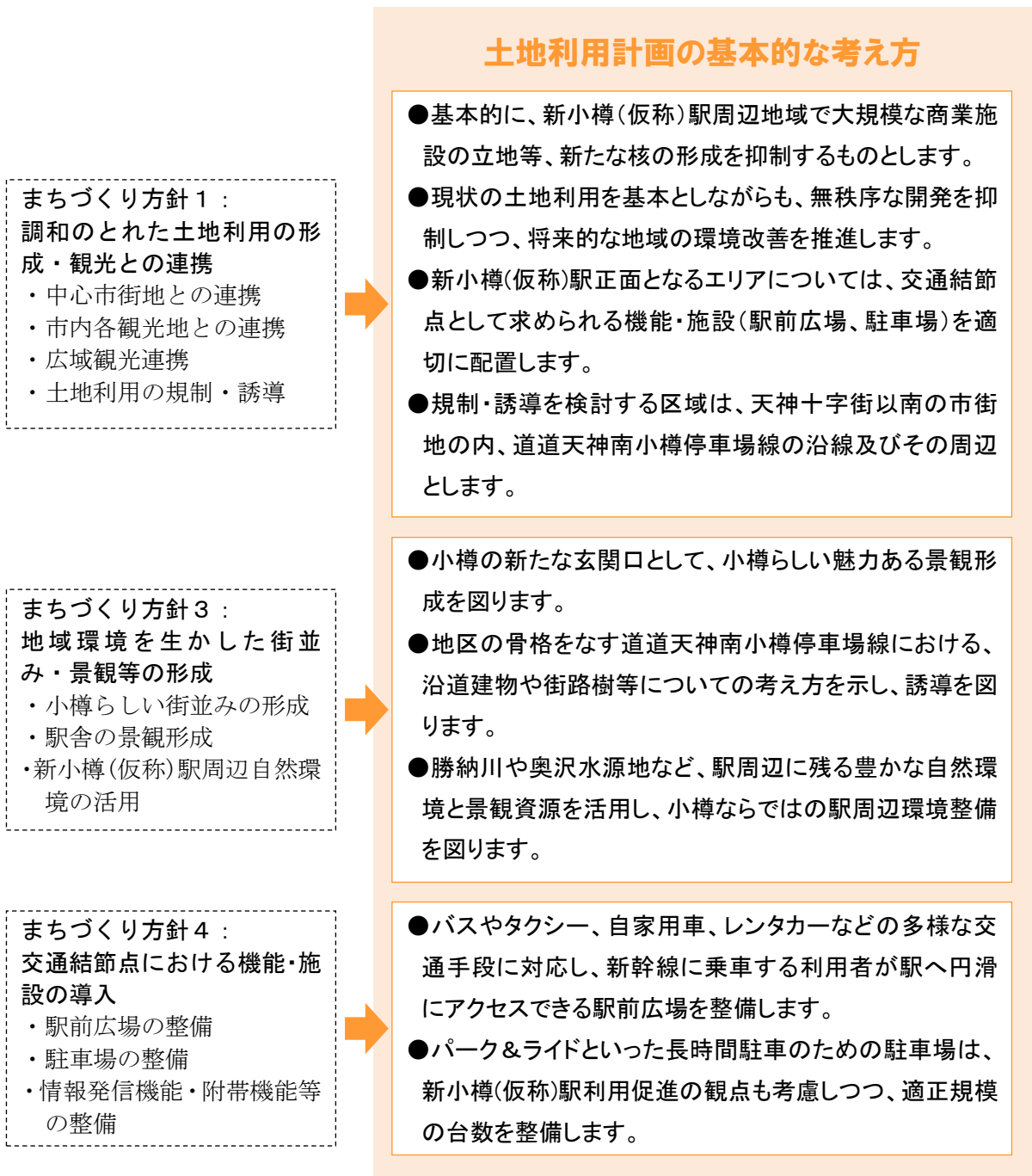


図 4-2 土地利用計画の基本的な考え方

(2) 土地利用計画

前述の基本的な考え方を踏まえ、新小樽（仮称）駅周辺地域における土地利用について、図 4-3 に示すように区域及びゾーンを設定し、計画することとします。

なお、天神地区全体のまちづくりの方向性については、今後見直しを予定している小樽市都市計画マスタープラン*等で検討を行っていくこととします。

<p>新小樽（仮称）駅周辺区域（約 348,800 m²）</p>	<p>景観誘導区域（約 77,300 m²）</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・天神十字街以南の市街地の内、第1種住居地域と工業地域に指定されている範囲を設定します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな小樽の玄関口として魅力ある街並みを形成するため、新小樽（仮称）駅へのアクセス道路となる道道天神南小樽停車場線の沿道及び交通結節・交流ゾーンに「景観誘導区域」を設定し、地区のシンボルとなる良好な景観形成を図ります。

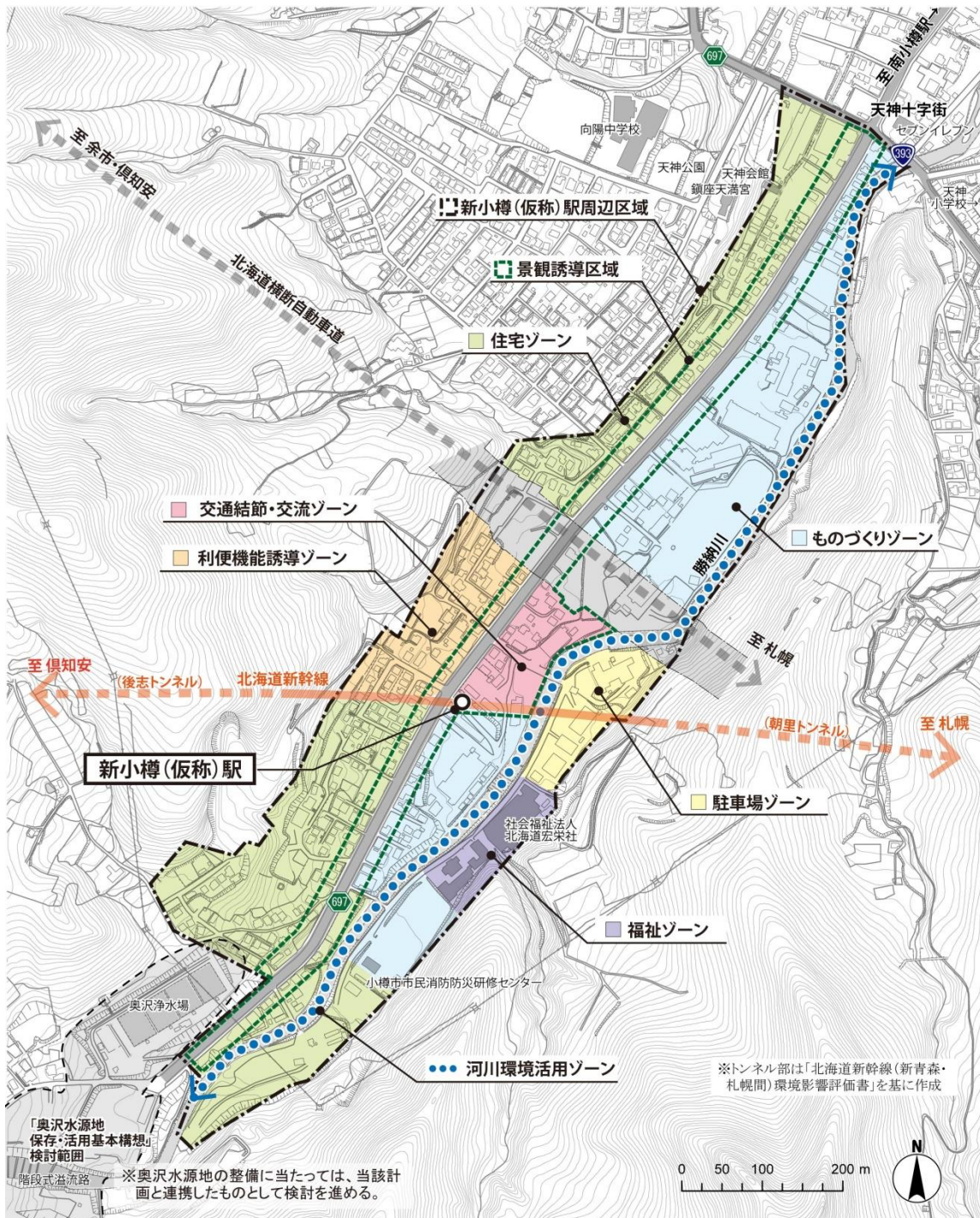


図 4-3 土地利用計画

ゾーン	ゾーンの方向性
交通結節・交流ゾーン 【整備主体】 公共・民間 (約 13,500)	<p>バス、タクシー、自家用車、レンタカー等の多様な交通手段に対応した交通結節機能を導入し、利用者が駅へアクセスしやすい駅前広場の整備を行います。さらに、駐車場や民間と連携した小規模な飲食・物販機能、観光情報発信機能、展示やイベント、ビジネスの打合せスペース等、多目的な利用ができる機能を導入した施設整備を行い、利便性の高い魅力的な交流の場を整備します。</p> <p>なお、駅舎から離れた高速道路側は、中長期用駐車場として配置するとともに、多目的な利用も可能とします。また、高速道路の桁下空間の有効利用についても可能性を検討します。</p>
駐車場ゾーン 【整備主体】 公共・民間 (約 12,700 m ²)	<p>小樽市民や北後志地域方面、更には、札幌や道央方面からの広域からの利用者の獲得に向け、中長期駐車できるパーク＆ライド駐車場の整備を行います。</p> <p>さらに、小樽や後志地域の観光周遊を促進するため、観光バス等の駐車場を配置します。</p> <p>駐車場の整備は、段階的に整備を行うこととし、開業後の駐車場の利用状況や社会経済状況の変化を踏まえて整備を行います。また、当地区へ民間企業の進出希望があった際には、このゾーンへの誘導の検討も行います。</p>
利便機能誘導ゾーン 【整備主体】 民間 (約 20,400 m ²)	<p>現状の住宅を中心とした土地利用を基本としながらも、新小樽（仮称）駅に隣接した立地の特長から、広域交通の結節点として利便性を強化する機能（レンタカー、商業、宿泊等）、事業所などの業務機能等について民間企業の進出希望があった際には、事業者、地権者など関係者との調整を行い、このゾーンへ誘導します。</p>
住宅ゾーン 【整備主体】 公共・民間 (約 113,200 m ²)	<p>既存の住宅を中心とした土地利用を基本としながら、快適な住環境の確保に努めるとともに、周囲の自然環境と調和のとれた市街地の形成を図ります。</p> <p>新幹線整備効果を生かした小樽市への移住・定住人口の増加に向けて、全市的な取組である空き家・空き地バンク*など各種施策との連携を図るとともに、公営住宅などの整備を検討します。</p>
福祉ゾーン 【整備主体】 民間 (約 9,900 m ²)	<p>既存の施設立地を基本としながら、周辺の恵まれた自然環境を生かした土地利用を維持します。</p>
ものづくりゾーン 【整備主体】 民間 (約 89,200 m ²)	<p>既存の工業施設を中心とした土地利用を基本としながら、周囲の自然環境と調和のとれた土地利用の形成を図ります。</p> <p>空き地等が発生した場合は、民間企業の誘致などを行い、土地利用の更新を図ります。</p> <p>現状の用途地域制限では、新小樽（仮称）駅周辺区域にふさわしくない建築物が建築される場合も想定されるため、地区計画*などで規制することを検討します。</p>
河川環境活用ゾーン 【整備主体】 公共 (約 34,100 m ²)	<p>勝納川は、駅舎や駅前広場、駐車場に隣接していることから、駅前広場の整備と連携した水辺に親しめる河川環境の整備を検討します。</p> <p>勝納川の下流域では、鯉のぼりの飾り付けや雪あかりの路の開催など、市民交流の場として活用されていることから、水辺のにぎわいを生み出す魅力的な河川空間の形成に向けた検討を行います。</p>

(3) 景観整備の方針

1) 景観誘導区域の設定

新たな小樽の玄関口として魅力ある街並みを形成するため、新小樽（仮称）駅へのアクセス道路となる道道天神南小樽停車場線の沿道及び交通結節・交流ゾーンに「景観誘導区域」を設定し、地区のシンボルとなる良好な景観形成を図ります。

2) 景観整備の方針

方針①：住民・事業者・行政の協働による小樽の自然・歴史・文化を感じる魅力的な景観形成

- ・ 新たな顔・シンボルとなる景観形成
- ・ 小樽市景観計画*、小樽市屋外広告物条例*等による誘導
- ・ 小樽らしさを感じる統一されたデザイン（駅舎、駅前広場、道道天神南小樽停車場線）
- ・ 街路樹の適正な管理
- ・ アート作品の展示の検討
- ・ プランターなどによる花・緑の創出、各種イベントとの連携

《イメージ例》

アート作品の展示の例(旧国鉄手宮線)



プランター設置の例(恵庭市)



各種イベントとの連携の例(小樽雪あかりの路)



(写真:恵庭市(恵庭市HPより転載))

方針②：安全で歩きやすい歩行空間の形成

- ・ 誰もが駅にアクセスしやすい安心できる歩行空間を形成
- ・ 歩道、街路灯の高質化の検討
- ・ 案内板の設置
- ・ 道路附属物のデザインを統一（舗装、街路灯等）

《イメージ例》

歩道の高質化の例(木古内町)



(写真:北海道新幹線開業戦略推進会議交通戦略部会 平成 27 年度第2回会議資料より転載)

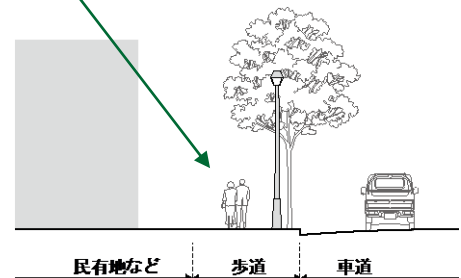


図 4-4 道路景観の方針

4-3 施設整備計画

(1) 駅舎

1) 駅舎の導入機能

① 駅施設・附帯施設

○まちづくり方針

- 1 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携
- 2 交通ネットワークの形成
- 3 地域環境を生かした街並み・景観等の形成
- 4 交通結節点における機能・施設の導入

●情報発信機能・附帯機能等の整備

・新小樽(仮称)駅の利用者には、様々なニーズがあると考えられます。これらニーズを満たすため、駅利用者数を想定し、必要な情報発信機能、附帯機能を検討し、施設管理者と協議を進めます。

駅施設
機能
①ホーム、コンコース等新幹線運行に関わる施設
②みどりの窓口
③待合室、トイレ

附帯施設	降車客向け	乗車客向け
想定される機能		
①レンタカー受付	○	△
②観光情報発信施設 (案内、相談、その他インフォメーション端末)	○	○
③魅力発信・多目的空間	○	○
④地域特産物など物販施設	△	○
⑤物販(コンビニエンスストアなど)及び飲食施設	△	○
⑥コインロッカー	△	○

② 各機能のつながり・動線

駅の改札からバス・タクシー等の各交通手段まで、誰もが分かりやすく通りやすい動線を確保します。

滞留・交流する空間を中心に、駅施設や駅前広場、周辺の奥沢水源地等へ円滑にアクセスできるように機能配置やサインの設置、出入口の設置等を行い、分かりやすい動線を確保します。(図4-5)

注：実際の施設配置・規模を表しているものではありません。

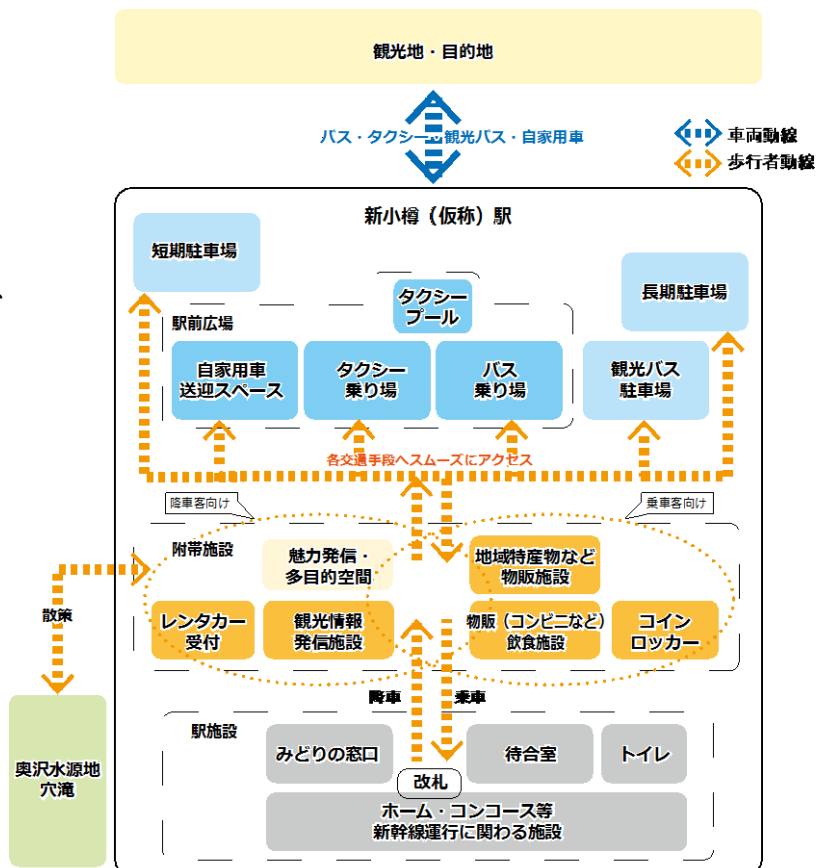


図 4-5 各施設の動線イメージ

2) 駅舎デザインの方針

●まちづくり方針

- 1 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携
- 2 交通ネットワークの形成
- 3 地域環境を生かした街並み・景観等の形成
- 4 交通結節点における機能・施設の導入

●駅舎の景観形成

- ・駅の立地環境や周辺の自然豊かな景観と調和した駅舎デザインを検討。

●ワークショップ*での意見

- ・展望台をつくるなど、駅から海が見えるようにならないか
- ・木造の道の駅のように親しみやすい建物がよい
- ・自然になじむように駅舎の色を設定すべき

●小樽市景観計画

●小樽の顔づくりの要素

【デザイン方針】

歴史
・文化

○歴史的蓄積を持つ小樽の象徴として風格、懐かしさが感じられる空間

自然
・都市

○多様な人々を迎え、期待感を高める玄関口として明るさ、開放感が感じられる空間
○自然豊かな周辺環境と調和した、落ち着いたある快適な空間

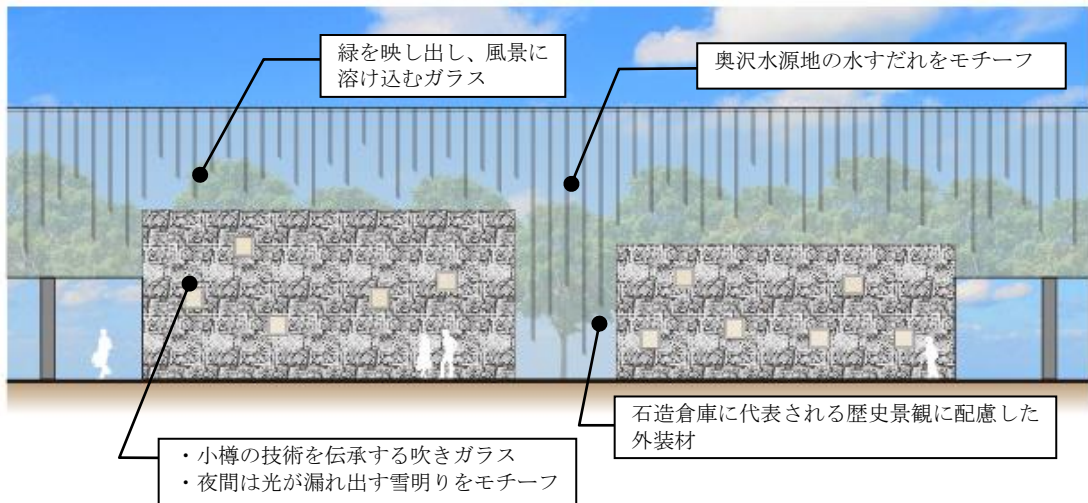
生活
・活動

○地域住民が愛着を持てる居場所としての温もり、心地よさが感じられる空間
○ユニバーサルデザイン*による、全ての人が利用しやすく、安全で快適な空間

デザイン参考例

コンセプト例

「人と歴史を未来につなぐ架け橋」



(2) 駅前広場・駐車場

1) 駅前広場の施設規模

駅前広場の施設規模は、98年指針「駅前広場計画指針（国土交通省監修）」を参考に必要な施設を積み上げて算出します。

バス乗降場	<ul style="list-style-type: none"> バス乗降場は方面別の路線バスと定期観光（シャトルバス）、高速バスの4バースを確保します。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 方面別路線バスは現況の小樽駅方面路線と朝里方面路線の2系統を計画し、乗降を兼ねて2バースを確保します。 ▶ 定期観光バス（シャトルバス）は1バース確保します。 ▶ 高速バスは現況の小樽駅前より岩内方面路線等の経由便を計画し、乗降を兼ねて1バース確保します。 その他修学旅行などの団体利用への対応として観光バスの駐車場等施設は別途駅前広場外に確保します。
タクシー乗降場	<ul style="list-style-type: none"> 乗車については、中型車・小型車各1バースと混雑解消のために予備1バースの合計3バースとします。 降車については、混雑解消のための予備1バースを含め2バースとします。
タクシー駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 走行軌跡上発生する交通島などの空間を利用して配置します。（20台）
自家用乗降場	<ul style="list-style-type: none"> 身障者用、高齢者・妊婦等、福祉のための乗降スペースを確保します。
自家用駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場外で整備することも検討します。
歩道	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎前面は10m、バス乗降場付近は7m、他は5mを基本とします。
車道	<ul style="list-style-type: none"> 通過車線幅は6m（3m＋余裕幅員3m※積雪地域）を基本とします。

2) 駐車場の基本条件

パーク＆ライド 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線を利用した仕事や個人旅行、更には札幌駅などからの利用者の呼び込みなどのため自家用車利用者の中長期駐車のための施設として確保します。 規模は、駅前広場以外の空間を最大限利用し、平面駐車場で可能な量を算出します。（約300台）
観光バス駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 後志地域等への周遊の起点となるとともに札幌駅などから新小樽（仮称）駅へ利用者を呼び込むための施設として確保します。 規模は、駅前広場以外の空間を最大限利用し、平面駐車場で可能な量を算出します。（10台）

3) 駅前広場および駐車場配置計画（案）

駅前広場の配置計画に当たっての留意事項は次のとおりです。

- ①都市計画道路若松線と勝納川の間配置し河川区域への影響を避ける
- ②各施設を利用する交通動線の交差を最小限にする
- ③バス、タクシーは極力駅舎に近づける
- ④勝納川右岸にある福祉施設等の既存施設へのアクセスを確保する

また、駐車場については、駅前広場との整合を図るものとし、駅前広場の北側及び勝納川の東側等に配置します。なお、観光バス駐車場は、駅舎への移動距離を短くします。

計画平面図は、必要施設等を配置した場合のイメージであり、具体的な位置及び規模は、今後関係機関との協議を経て整理されていくものであり、本案で決まったものではありません。

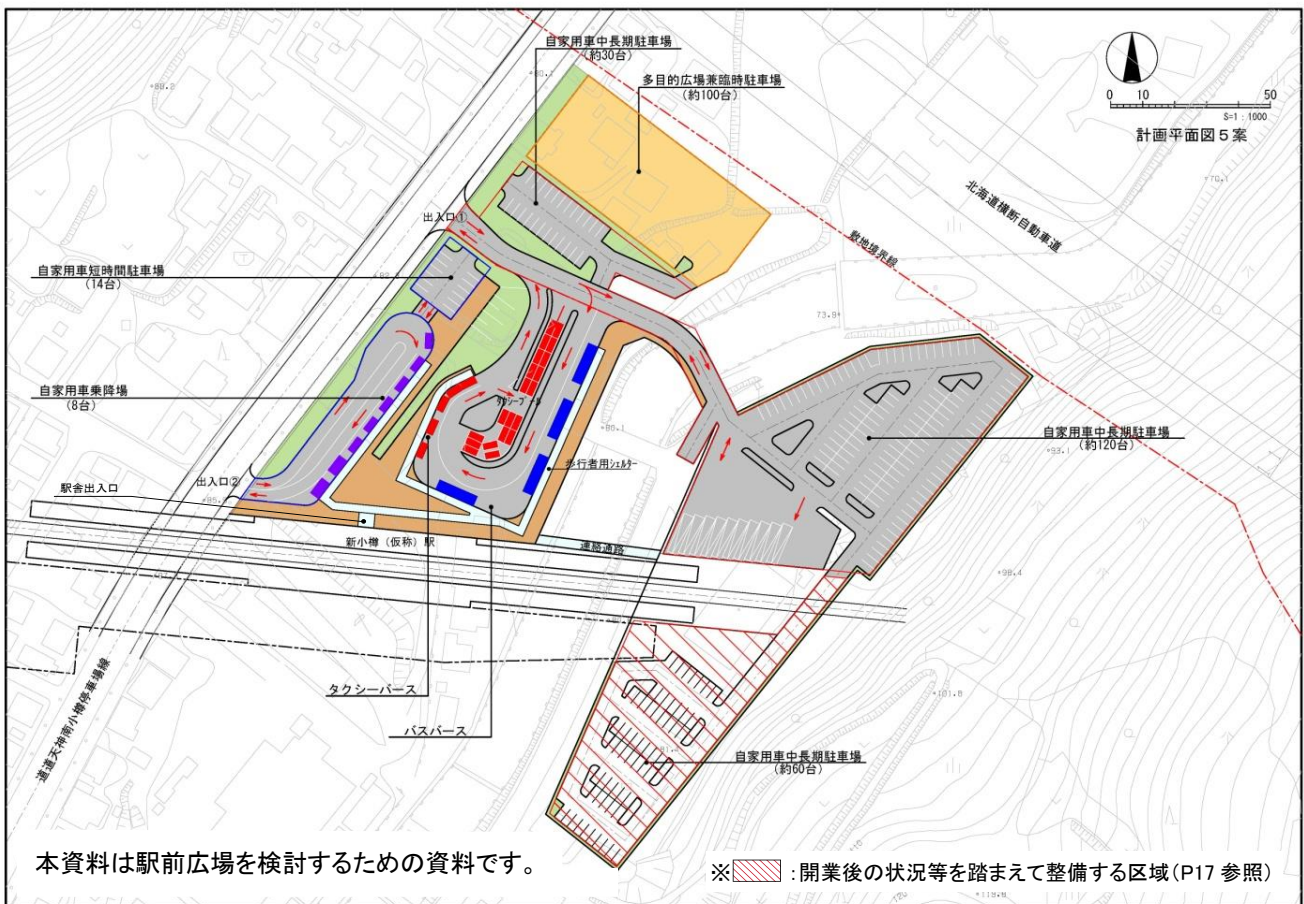


図 4-6 計画平面図（関係機関と協議する案）

4-4 道路計画

新幹線の開業に伴う増加交通量が、市内の交通に及ぼす影響について交通量推計を用いて検討した結果、混雑度 1.0 を超える区間はなく、市内道路への影響は少ないものと判断されます。(表 4-2、図 4-7)

将来の交通量を考慮すると、道路の新設や大規模な道路拡幅などは不要と考えられますが、新小樽（仮称）駅と各交通結節点との間で円滑なアクセスを図るため、必要に応じ、道路の改良を検討するなど、道路交通の安全性を高めることとします。

なお、道路改良が必要となる場合は、歩道や街路灯の高質化など、景観への配慮に努めることとします。

表 4-2 区間別交通量算出結果（台／日）

区間番号	路線名	ケース1 新駅端末交通量 669台／日		ケース4 新駅端末交通量 947台／日	
		交通量	混雑度	交通量	混雑度
①	道道天神南小樽停車場線	1,700	0.18	2,100	0.22
②	国道393号	4,400	0.46	5,100	0.53
③	道道天神南小樽停車場線	4,300	0.45	4,600	0.28
④	道道天神南小樽停車場線	4,100	0.43	4,700	0.48
⑤	国道393号	3,700	0.41	4,400	0.49
⑥	国道5号	15,500	0.54	16,500	0.57
⑦	国道5号	21,900	0.76	23,800	0.82

注) 交通量・混雑度は区間延長による加重平均値



図 4-7 交通量抽出区間図

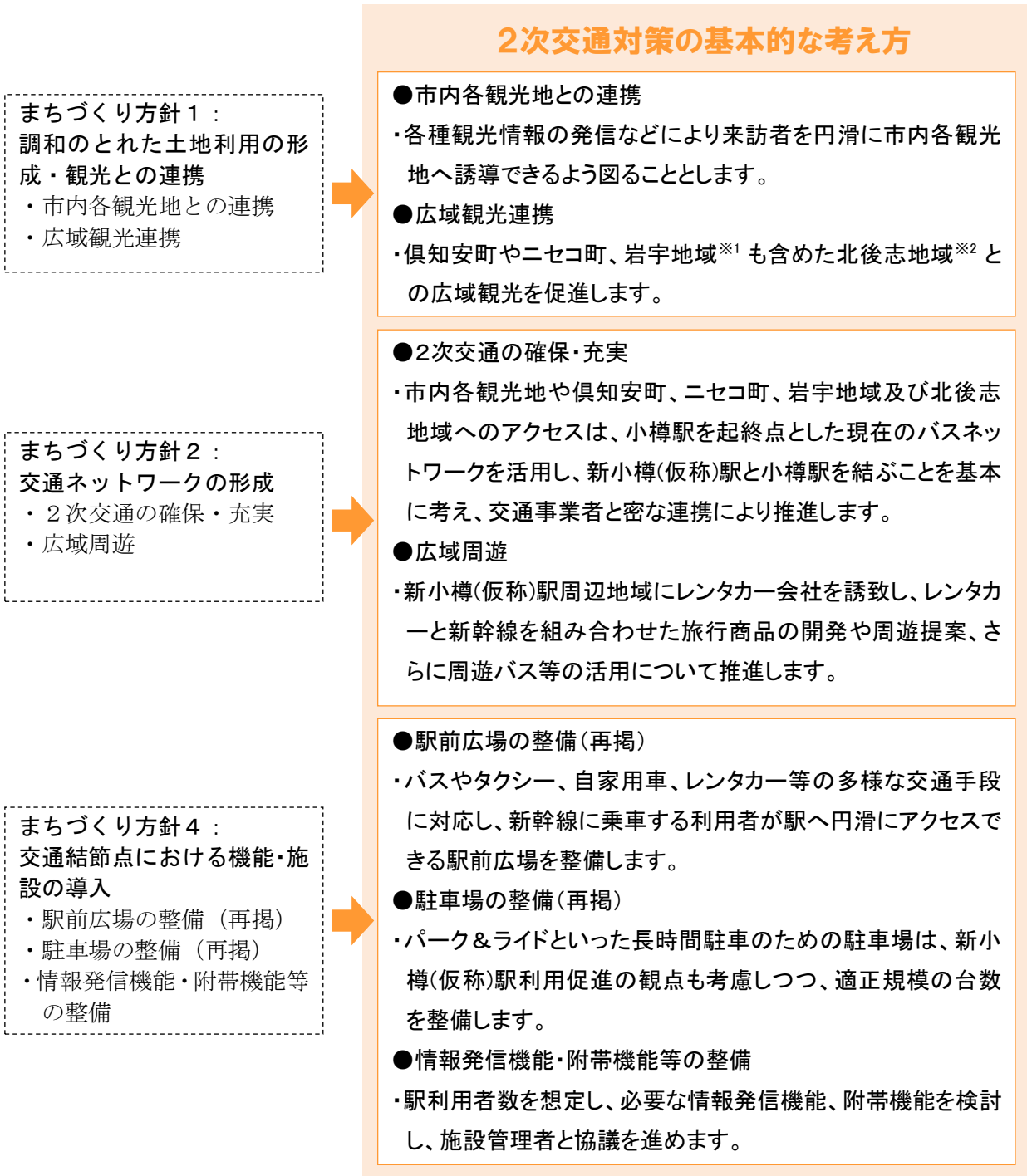
※混雑度は道路規格に応じて設定されている交通容量に対する利用交通量の割合を示すもの
 例 市街地の2車線道路の交通容量は8,000台若しくは9,600台/日となっており、
 交通容量が8,000台の道路に10,000台/日の交通が利用すれば
 混雑度は交通量/交通容量：10,000/8,000= 1.25 と算出される

第5章 2次交通対策・ソフト対策

5-1 2次交通対策

(1) 2次交通対策の基本的な考え方

2次交通対策の基本的な考え方を整理します。



※1 岩宇地域 : 岩内町、共和町、泊村、神恵内村の2町2村

※2 北後志地域 : 小樽市、積丹町、古平町、仁木町、余市町、赤井川村の1市4町1村

図 5-1 2次交通対策の基本的な考え方

(2) 対策の方向性と取組案

2次交通対策の基本的な考え方を受け、他都市事例を参考に2次交通対策の方向性の設定と取組案を整理しました。なお、取組案については、今後、実現に向けて可能性も含め調整するために、複数案を整理しています。(表5-1)

表5-1 2次交通対策の方向性と取組案

方向性		取組案
方向性1 2次交通手段の確保	①新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化	ア. 現在の路線バスの強化 イ. 専用シャトルバスの運行 ウ. 中心部経由のバスの運行
	②市内各観光地へアクセスするバス交通の充実	ア. 市内観光地・宿泊施設周遊バスの運行 イ. 朝里川温泉地域と結ぶバスの運行 ウ. 天狗山地域と結ぶバスの運行
	③市内各地域からのアクセス強化	ア. バス路線の再編・乗り継ぎ利便性の向上
	④タクシーサービスの充実	ア. 乗合タクシーの運行 イ. 観光タクシーの運行
	⑤北後志地域等との広域連携の強化	ア. 既存の路線バス的高速便の強化 イ. 乗合タクシーの運行 ウ. 周遊定期観光バスの充実 エ. 観光タクシーの運行 オ. レンタカーサービスの充実 カ. 積極的な情報発信・PR キ. 新小樽(仮称)と倶知安の周遊性を高めるサービスの検討 ク. クルーズ船等との連携
方向性2 公共交通の利用促進	①公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ	ア. 地域連携等による魅力的なサービスの提供 イ. 魅力ある車両の導入
	②移動円滑化の取組の推進	ア. バス・タクシーを気軽に利用できる利便性向上策の実施 イ. ユニバーサルデザイン*等の導入の推進
方向性3 情報発信	①情報発信の強化	ア. 積極的な情報発信・PR イ. 新小樽(仮称)駅に向かう案内・サインの設置 ウ. 外国人対応の強化
方向性4 新小樽(仮称)駅からまちを散策する交通手段の充実	①まちを散策する交通手段の充実	ア. レンタサイクルの充実

5-2 ソフト対策

(1) ソフト対策の必要性

新幹線の整備効果を最大限に生かすためには、小樽への来訪者を増やし、来訪者が小樽で消費（投資）すること、そしてその投資を小樽市はじめ、北後志地域等へ波及する経済循環を生み出すことが大切です。

そのため、新幹線に係る基盤施設整備に加え、行政や市民、企業、大学等が一体となり、積極的に「観光客を誘致」するとともに、小樽市の「受入体制」を整えること、そして周辺町村との連携を推進することで「効果の波及」を図ることが必要です。



図 5-2 ソフト対策の必要性

(2) 対策の方向性と取組案

他都市事例を参考に、ソフト対策の方向性と取組案を整理しました。

なお、本計画でとりまとめる取組案については、新幹線開業に伴う事項とするとともに、今後、実現に向けては、その可能性を含め調整することとなります。

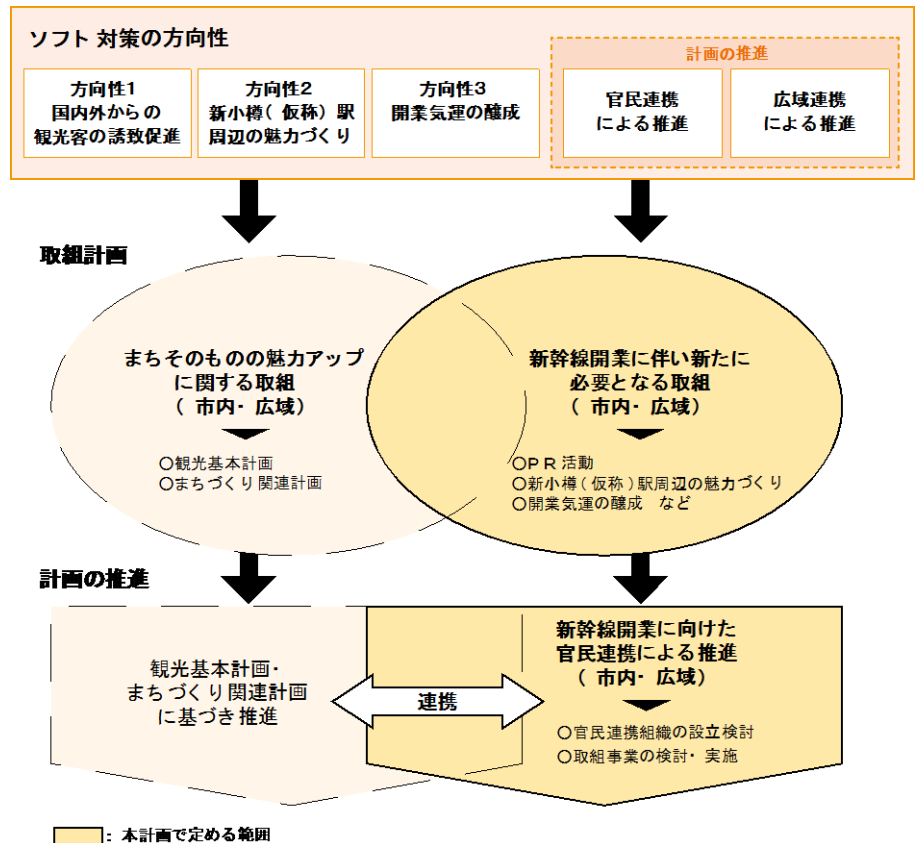


図 5-3 本計画が定める範囲

表 5-2 ソフト対策の方向性と取組案

方向性	取組案
方向性1 国内外からの観光客の誘致促進	①まちの魅力アップ(観光の振興) ア. 観光基本計画に基づく施策の推進 イ. まちづくり関連計画に基づく施策の推進
	②新幹線を活用した魅力ある旅行商品の開発 ア. 倶知安・ニセコや青函圏と連携した旅行商品の開発 イ. 新幹線とクルーズ船・フェリーを組み合わせた旅行商品の開発 ウ. 新幹線と飛行機を組み合わせた旅行商品の開発 エ. 地域の資源を活用した着地型旅行商品*の開発
	③新たな小樽の魅力となる各種商品の開発 ア. 地元産品を使用した「おもてなし弁当」の検討 イ. 地域特性を生かした「スイーツセット」や「ちよい飲みセット」など気軽に新幹線車内で味わえる商品の開発 ウ. 開業記念グッズの制作
	④新たな観光客を誘客するPR活動の強化 ア. 北関東、東北、道南方面へのPRの実施 イ. 海外における小樽・北海道のPRの実施 ウ. 道内イベント等への参加によるPRの実施 エ. デスティネーション・キャンペーン*の実施 オ. 北海道新幹線を利用した修学旅行の誘致促進 カ. 統一化したロゴ・キャッチフレーズ等を用いたPRツールの作成
	⑤多様なツールを活用した情報発信 ア. 新幹線開業に向けた新小樽(仮称)駅のパンフレット作成 イ. 多様な情報媒体を通じた情報発信(パンフレット、HP、SNS*など)
方向性2 新小樽(仮称)駅周辺の魅力づくり	①イベント等の開催による交流・にぎわいづくり ア. 駅舎内の魅力発信・多目的空間、多目的広場兼臨時駐車場を活用したイベントの開催
	②協働による魅力的な景観形成 ア. オープンガーデン*の取組、プランターの設置検討(アダプトプログラム*など) イ. アート作品の展示検討
	③豊かな自然環境の活用 ア. 「奥沢水源地 保存・活用基本構想」の推進 イ. 奥沢水源地や穴滝など、周辺の自然散策のガイド ウ. 自然散策ルートマップ等の作成 エ. 案内・サインの整備 オ. 自然散策に用いる用具等のレンタルの検討
	④新小樽(仮称)駅周辺の適切な機能誘導 ア. 適切な土地利用コントロール イ. 利便機能誘導ゾーンにおける進出企業誘致 ウ. 利便機能誘導ゾーンにおける企業立地支援制度創設の検討
方向性3 開業気運の醸成	①新幹線開業に向けた市民の意識醸成 ア. 小中高校生向けの出前教室の実施 イ. 新小樽(仮称)駅整備の見学会の実施 ウ. 開業までのカウントダウンボードの設置 エ. 地元産品を使用した「おもてなし弁当」の検討(再掲)
	②開業気運を高めるイベントの実施 ア. 開業前イベントの実施(1年前、200日、100日など) イ. 開業時イベントの実施 ウ. 開業後イベントの実施(周年イベントなど) エ. 市内の主要イベントとの連携

第6章 計画の推進体制

6-1 計画の推進体制及び取組内容

計画の推進に当たっては、図 6-1 で示すように、市民や行政、事業者など、官民連携による組織を立ち上げ、具体的な取組を推進していくものとします。

庁内においても、観光や中心市街地活性化等との連携体制を整え、相互に連携を図りながら取組を進めていくものとします。また、広域連携組織の設立に向けて調整を進めていきます。

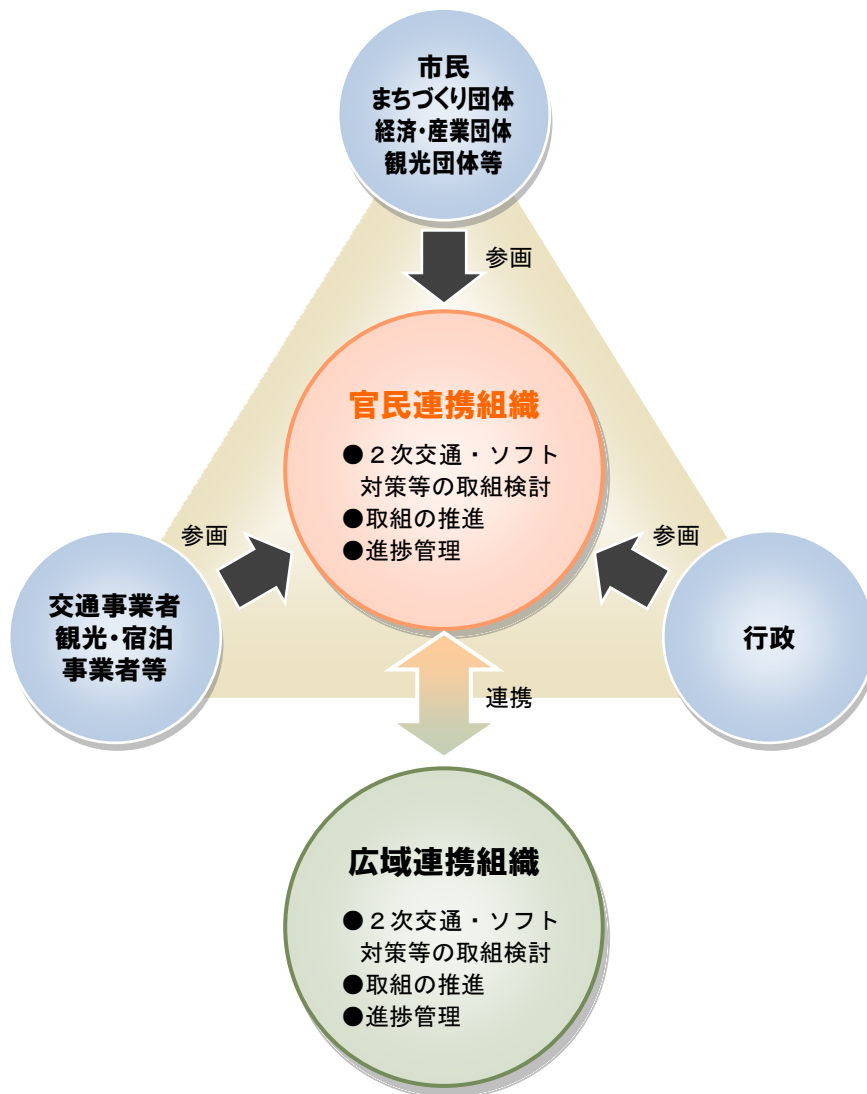


図 6-1 推進体制

(1) 官民連携による推進

1) 官民が連携した体制づくりと取組計画

《取組案》

ア. 官民が連携した体制づくり

- ・新幹線開業に向けて、行政、経済・産業団体、観光団体等で構成される官民が連携したオール小樽の体制づくりを推進します。

イ. アクションプランの作成

- ・官民連携組織が、新幹線開業に向けた2次交通対策、ソフト対策についてのアクションプランを作成します。

2) 官民が連携したアクションプランの実践

《取組案》

ア. アクションプランの推進

- ・官民連携組織が作成したアクションプランに基づき事業を推進します。
- ・適宜、市民、事業者の方々の意向の把握に努め、定期的な取組の見直しを検討します。

- ・2次交通対策の検討
- ・新幹線とクルーズ船・フェリーを組み合わせた旅行商品の開発（再掲）
- ・北関東、東北、道南方面へのPRの実施（再掲）
- ・地元産品を使用した「おもてなし弁当」の検討（再掲）
- ・多様な情報媒体を通じた情報発信（パンフレット、HP、SNSなど）（再掲）
- ・小中高校生向けの出前教室の実施（再掲）
- ・開業前イベントの実施（1年前、200日、100日など）（再掲）
- ・新小樽（仮称）駅への停車本数の増強に向けた協議 など

(2) 広域連携による推進

1) 広域連携組織設立の検討と取組計画

《取組案》

ア. 広域連携組織設立の検討

- ・北後志地域等の市町村や民間で構成される広域連携組織の設立を検討するとともに、広域観光の連携方策や2次交通対策などの具体的な方策について検討します。

イ. ブランド化の推進

- ・北後志地域等の山や海、果樹、景観などの地域資源を生かし、エリア全体のブランド化を検討し、推進します。

ウ. アクションプランの作成

- ・北後志地域等が連携した広域連携組織が、新幹線開業に向けた2次交通対策、ソフト対策についてのアクションプランを作成します。

2) 広域連携事業の実施検討

《取組案》

ア. 広域連携事業の実施

- ・広域連携組織が作成したアクションプランに基づき事業を推進します。
- ・例えば、小樽市を中心とした北後志地域等を世界から注目されるエリアとして認知されるよう、倶知安・ニセコも含む北後志地域等の市町村と連携したプロモーション活動やイベントの実施、エリア一体のブランド化について検討します。
- ・また、新幹線駅を起点に、北後志地域等の圏域を周遊してもらうための観光ルートづくりや2次交通対策について検討します。
- ・山や海、果樹、景観などの地域資源を生かした着地型旅行商品の開発や体験型・滞在型観光メニューの充実などの広域で連携した取組について検討します。
- ・適宜、市民、事業者の方々の意向の把握に努め、定期的な取組の見直しを検討します。

- ・2次交通対策の検討
- ・各市町村が一体となった戦略的なプロモーション、イベントの実施
- ・北後志地域等が連携したエリア一体のブランド化検討
- ・ブランド展開ツールの作成（ロゴ、コンセプト等）
- ・体験型・滞在型観光メニューの充実
- ・観光商品の開発
- ・一括した情報発信

6-2 開業に向けた展開プログラム

(1) 施設整備・駅周辺まちづくり

方向性	取組案	短期 (H29~H35)	中期 (H36~H42)	H42	長期 (H43~)
駅前広場・駐車場・駅舎整備					
①地元説明・測量・協議等		●地元説明・測量・用地協議等		開業	
②設計・検討		●駅前広場の都市計画決定	●駅舎デザイン検討・設計		
③工事関連			●整備		●必要に応じ段階的整備
駅周辺まちづくり					
④その他道路等整備		●関係機関との協議・調整を進め、奥沢水源地や道路等の整備を推進			●必要に応じ段階的整備
⑤駅周辺まちづくり		●駅周辺地域のまちづくりを推進する誘導方策の検討・実施			●継続的な取組の実施

(2) 2次交通対策

方向性	取組案	短期 (H29～H35)	中期 (H36～H42)	H42	長期 (H43～)
方向性1 2次交通手段の確保					
① 新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化	ア. 現在の路線バスの強化 イ. 専用シャトルバスの運行 ウ. 中心部経由のバスの運行		●関係機関との協議の上、実施事業者、路線、ダイヤ、料金等の検討	開業	●乗降調査、利用者アンケートなどによる検証・見直し
② 市内各観光地へアクセスするバス交通の充実	ア. 市内観光地・宿泊施設周遊バスの運行 イ. 朝里川温泉地域と結ぶバスの運行 ウ. 天狗山地域と結ぶバスの運行		●関係機関との協議の上、実施事業者、路線、ダイヤ、料金等の検討		●乗降調査、利用者アンケートなどによる検証・見直し
③ 市内各地域からのアクセス強化	ア. バス路線の再編・乗り継ぎ利便性の向上		●関係機関との協議の上、路線、ダイヤ等の検討		●乗降調査、利用者アンケートなどによる検証・見直し
④ タクシーサービスの充実	ア. 乗合タクシーの運行 イ. 観光タクシーの運行		●関係機関との協議の上、実施事業者、料金等の検討		●乗降調査、利用者アンケートなどによる検証・見直し
⑤ 北後志地域等との広域連携の強化	ア. 既存の路線バスの高速便の強化 イ. 乗合タクシーの運行 ウ. 周遊定期観光バスの充実 エ. 観光タクシーの運行 オ. レンタカーサービスの充実 カ. 積極的な情報発信・PR キ. 新小樽(仮称)と倶知安の周遊性を高めるサービスの検討 ク. クルーズ船等との連携	●広域連携について、関係市町村で協議 ●情報発信・PR ●広域路線や周遊バスについて検討・実証	●広域路線や周遊バスについて検討・実証試験 ●周遊性を高めるサービスの検討 ●クルーズ船等との連携策の検討		●乗降調査、利用者アンケートなどによる検証・見直し

方向性	取組案	短期 (H29～H35)	中期 (H36～H42)	H42	長期 (H43～)
方向性2 公共交通の利用促進					
①公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ	ア. 地域連携等による魅力的なサービスの提供 イ. 魅力ある車両の導入	●関係機関と協議し、バス交通の利用促進策を検討・実施		開業	●利用実績、利用者アンケートなどによる検証・見直し
②移動円滑化の取組の推進	ア. バス・タクシーを気軽に利用できる利便性向上策の実施 イ. ユニバーサルデザイン等の導入の推進	●関係機関と協議し、サービス提供について検討・実施			●利用状況に応じ検証・見直し
		●ユニバーサルデザイン導入の推進 ●低床車両導入の推進			●継続実施
方向性3 情報発信					
①情報発信の強化	ア. 積極的な情報発信・PR イ. 新小樽(仮称)駅に向かう案内・サインの設置 ウ. 外国人対応の強化	●公共交通に関する分かりやすい情報発信について検討・実施 ●外国人対応の強化		開業	●継続実施
		●案内・サインの設置			
方向性4 新小樽(仮称)駅からまちを散策する交通手段の充実					
①まちを散策する交通手段の充実	ア. レンタサイクルの充実	●関係機関との協議の上、実施事業者等の検討		開業	●利用実績、利用者アンケートなどによる検証・見直し

(3) ソフト対策

方向性	取組案	短期 (H29～H35)	中期 (H36～H42)	H42	長期 (H43～)
方向性1 国内外からの観光客の誘致促進					
①まちの魅力アップ(観光の振興)	ア. 観光基本計画に基づく施策の推進 イ. まちづくり関連計画に基づく施策の推進	●観光基本計画、まちづくり関連計画に基づく各取組の展開 ●計画的な取組の見直し		開業	●継続的な実施 ●各取組の見直し
②新幹線を活用した魅力ある旅行商品の開発	ア. 倶知安・ニセコや青函圏と連携 イ. 新幹線とクルーズ船・フェリー ウ. 新幹線と飛行機 エ. 地域の資源を活用	●各種旅行商品の開発			●継続的な実施 ●各取組の見直し
③新たな小樽の魅力となる各種商品の開発	ア. 「おもてなし弁当」 イ. 地域特性を生かした商品 ウ. 開業記念グッズ	●各種商品開発			●継続的な実施 ●各取組の見直し
④新たな観光客を誘客するPR活動の強化	ア. 北関東、東北、道南 イ. 海外 ウ. 道内イベント等 エ. デスティネーション・キャンペーン オ. 修学旅行の誘致力 カ. PRツールの作成	●各方面へPR活動の実施 ●ロゴマーク作成等			●PRの継続実施
⑤多様なツールを活用した情報発信	ア. パンフレット作成 イ. 多様な情報媒体を通じた情報発信	●各情報媒体による情報発信 ●パンフレット作成			●継続的な情報発信
方向性2 新小樽(仮称)駅周辺の魅力づくり					
①イベント等の開催による交流・賑わいづくり	ア. 駅舎内、多目的広場兼臨時駐車場を活用したイベントの開催			●開業時から継続的なイベントの実施	
②協働による魅力的な景観形成	ア. オープンガーデン、プランター イ. アート作品の展示	●オープンガーデンの取組、プランター設置による景観整備		●継続的な実施 ●イベント等の実施	
③豊かな自然環境の活用	ア. 奥沢水源地保存・活用基本構想の推進 イ. ガイドの育成 ウ. ルートマップ等 エ. 案内・サイン オ. 用具等のレンタル	●奥沢水源地保存・活用基本構想の推進 ●各自然環境活用の取組の実施(ガイド育成、ルートマップ、サイン等)		●継続実施	
④新小樽(仮称)駅周辺の適切な機能誘導	ア. 土地利用コントロール イ. 進出企業誘致 ウ. 企業立地支援制度	●適切な機能誘導		●継続的な実施	
方向性3 開業気運の醸成					
①新幹線開業に向けた市民の意識醸成	ア. 出前教室の実施 イ. 見学会の実施 ウ. カウンタウンボード エ. 「おもてなし弁当」	●小中高校生向け出前教室等の取組の実施 ●「弁当」制作		●重点的に実施(新小樽(仮称)駅整備の見学会の実施等)	
②開業気運を高めるイベントの実施	ア. 開業前イベント イ. 開業時イベント ウ. 開業後イベント エ. 主要イベントと連携	●開業前イベントの実施		●開業時、開業後のイベントの実施	

(4) 計画の推進

方向性	取組案	短期 (H29～H35)	中期 (H36～H42)	H42	長期 (H43～)	
官民連携による推進						
① 官民が連携した体制づくりと取組計画	ア. 官民が連携した体制づくり イ. アクションプランの作成	●各主体間との協議と体制づくり ●アクションプランの作成	●アクションプランの定期的な見直し	開業		
② 官民が連携したアクションプランの実践	ア. アクションプランの推進		●各取組の展開 ●定期的な取組の見直し		●継続的な実施 ●各取組の見直し	
広域連携による推進						
① 広域連携組織設立の検討と取組計画	ア. 広域連携組織設立の検討 イ. ブランド化の推進 ウ. アクションプランの作成	●各市町村との協議と体制づくり ●アクションプランの作成	●アクションプランの定期的な見直し			
② 広域連携事業の実施検討	ア. 広域連携事業の実施		●各取組の展開 ●定期的な取組の見直し	●継続的な実施 ●各取組の見直し		

参考資料

資料1 用語解説

【あ】

空き家・空き地バンク 《P17》

小樽市内にある空き家・空き地の物件情報を登録し、公開することによって、物件の有効活用を図り、市への定住人口や地域の活性化を促進するための制度。(平成21年12月制定)

アダプトプログラム 《P27》

市民と行政が協働で進めるまち美化プログラムのこと。「アダプト」とは「養子縁組する」という意味であり、企業や地域住民などが道路や公園など一定の公共の場所の里親となり、定期的・継続的に清掃活動や植栽等を行い、行政がこれを支援する仕組みをいう。

SNS 《P27》

Social Networking Service の略。インターネット上の交流を通して、人と人とのつながりを促進サポートし、社会的なネットワークを構築するコミュニティ型のインターネットサービスのこと。

小樽市屋外広告物条例 《P18》

北海道から一部権限移譲を受け、屋外広告物の形態意匠、色彩等の具体的な規制内容等を条例に盛り込むことで、良好な景観の形成・風致の維持・公衆に対する危害の防止を図るとともに、建築物工作物と一体となった小樽らしい景観形成を図るため制定。(平成24年7月施行)

小樽市景観計画 《P18》

小樽市は、歴史ある街並みを将来にわたって守るため、平成18年11月に景観法に基づく景観行政団体となり、景観行政の指針となる「小樽市景観計画」を策定。歴史、文化などから見て、小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域を小樽歴史景観区域として指定。(平成21年4月施行)

小樽市都市計画マスタープラン 《P16》

小樽市において全ての計画の基本となる小樽市総合計画における土地利用・都市施設整備など都市づくりの分野について、その骨格となる事項を受け、市民参加を得ながら作成する都市計画の基本的な方針となる計画。(平成15年4月策定)

オープンガーデン 《P27》

個人や店舗などが手入れしている庭を一般に公開すること。

【か】

交通結節点 《P8》

交通結節点は、異なる交通手段(場合によっては鉄道から鉄道など同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設で、一連の移動の動きの中で、「つなぐ空間」と「たまる空間」の役割を有する。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場などが挙げられる。

【さ】

市街化調整区域 《P3》

都市計画法において、「市街化を抑制すべき区域」として指定された区域のこと。

【た】

地区計画 《P17》

地区計画は、既に定められている都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った地区を対象に、地区の課題や特徴を踏まえ、住民と行政とが連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、それぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための計画。

着地型旅行商品 《P27》

旅行者を受け入れる地域で作られる旅行商品のこと。旅行先で参加するオプションツアーのようなもの。

DESTINATION・キャンペーン 《P27》

DESTINATIONとは、旅行目的地、旅行先のこと。その範囲は行政区単位とは限らず、国や都市、地域全体を指すことがある。「DESTINATION・キャンペーン」は、一定期間さまざまな手段を用いて旅行目的地の広告宣伝活動を行うこと。

【な】

2次交通 <<P10>>

飛行機や鉄道などの基幹的な交通手段（空港・鉄道駅）から、移動の目的地までを結ぶ交通のこと。

【は】

パーク&ライド <<P13>>

自宅から自家用車で最寄りの駅まで行き、車を駐車させた後、鉄道などの公共交通機関を利用して目的地に向かうシステムのこと。

【や】

ユニバーサルデザイン <<P25>>

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力のいかに問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）。バリアフリーが高齢者や障害者を対象とした考えであるのに対し、ユニバーサルデザインはすべての人を対象にしている。

用途地域 <<P3>>

都市計画法に基づく地域で、機能的な都市活動と良好な都市環境の保護を目的に、住居や商業・工業などの都市の諸機能を適切に配分するための、土地利用上の区分を行うもので、用途や形態、密度などの規制を通して、目的にあった建築物を誘導しようとするもの。

【わ】

ワークショップ <<P20>>

あるテーマを決め、参加者が自由な討論を行いながら方向性を見出していくこと。5～6人単位でいくつかのテーブルをつくり、ファシリテーターと呼ばれる司会役の進行で、参加者が意見やアイデアを話し合い進行する。

ここでのワークショップは、平成18年に策定した「新小樽（仮称）駅周辺整備構想」について、市民アンケート調査や事業者アンケート調査を踏まえながら、様々な市民や業界の方々から意見をいただき、計画策定の参考とすることを目的として、平成26年に実施したもの。ワークショップでは、2つの班に分かれて「新駅*周辺地域の土地利用計画」と「観光地域とのアクセスと活性化ソフト対策」について議論を行った。

※新駅：新小樽（仮称）駅

資料2 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画策定会議

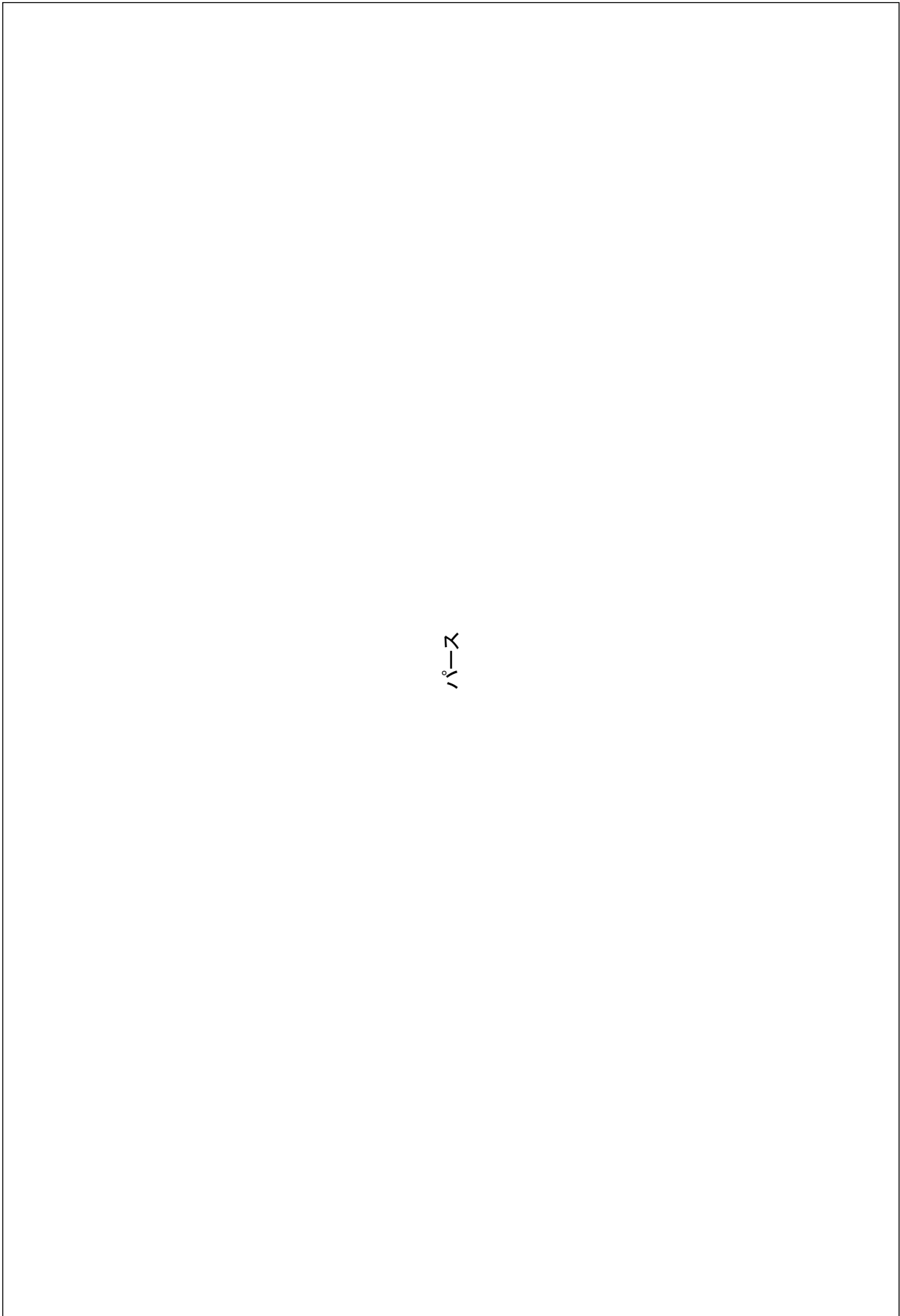
《会議名簿》(敬称略)

区分		所属団体	氏名	備考
学識経験者		北海道大学	高野 伸栄	
市民		一般公募	古村 理美	
		小樽市総連合町会	増田 榮治	
			本間 政昭	
産業界	運輸・交通	北海道中央バス(株)	村山 滋	
		小樽ハイヤー協会	阿部 誠	
	旅行・観光	小樽観光協会	斎藤 英伸	
	商店街	小樽市商店街振興組合連合会	石山 和則	
行政	行政機関	小樽開発建設部	久保田 啓二郎	
		後志総合振興局 (小樽建設管理部)	縄田 健志	平成 27 年度
			相原 正樹	平成 28 年度
		小樽市建設部	本間 仁	平成 27 年度
			白畑 博信	平成 28 年度
		小樽市産業港湾部	保科 英司	
小樽警察署	和田 信彦	平成 27 年度		
	岩月 健司	平成 28 年度		
営業主体		JR 北海道	枝松 正幸	平成 27 年度
			佐野 将義	平成 28 年度

《会議の開催内容》

【平成 27 年度】	【平成 28 年度】
<p>第 1 回 《平成 27 年 10 月 21 日 (水)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査スケジュール等について ・平成 26 年度の検討結果の報告 ・観光客アンケート調査結果の報告 ・整備方針(まちづくり方針)の考え方について ・計画条件の考え方について ・交通量推計の考え方について <p>第 2 回 《平成 27 年 12 月 17 日 (木)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備方針(まちづくり方針)の設定 ・計画条件・交通量推計の設定 ・駅前広場の考え方 ・土地利用計画の考え方 ・駅舎整備の考え方 <p>第 3 回 《平成 28 年 2 月 17 日 (水)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺への出店アンケート調査について ・土地利用計画・駅舎整備の方針について ・駅前広場等について ・交通量推計について 	<p>第 1 回 《平成 28 年 7 月 22 日 (金)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討スケジュールについて ・2次交通対策について ・ソフト対策について ・整備手法について <p>第 2 回 《平成 28 年 10 月 12 日 (水)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2次交通対策について ・ソフト対策について ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画の構成案について ・その他(駅前広場について) <p>第 3 回 《平成 28 年 11 月 18 日 (金)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画(案)について <p>第 4 回 《平成 29 年 2 月 14 日 (火)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果について ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画(案)について

資料3 新小樽(仮称)駅周辺整備イメージ図



パース