

■議題(2) 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺 まちづくり計画について 【資料1】

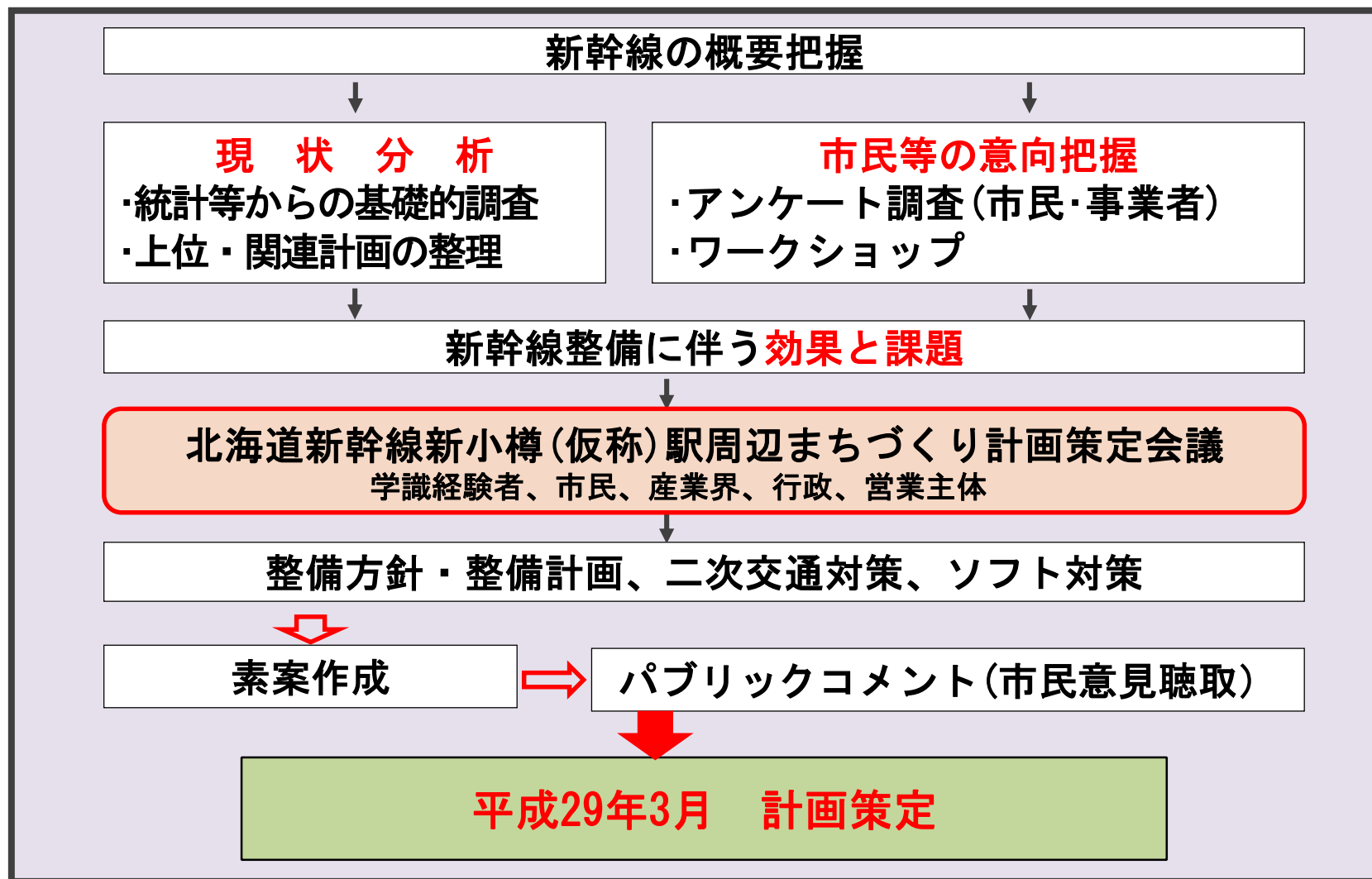


JR北海道 H5系
写真：JR北海道 提供

小樽市 総務部 新幹線・高速道路推進室

平成26年度～28年度

北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画の策定経過



1 新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画の目的等

(目的)

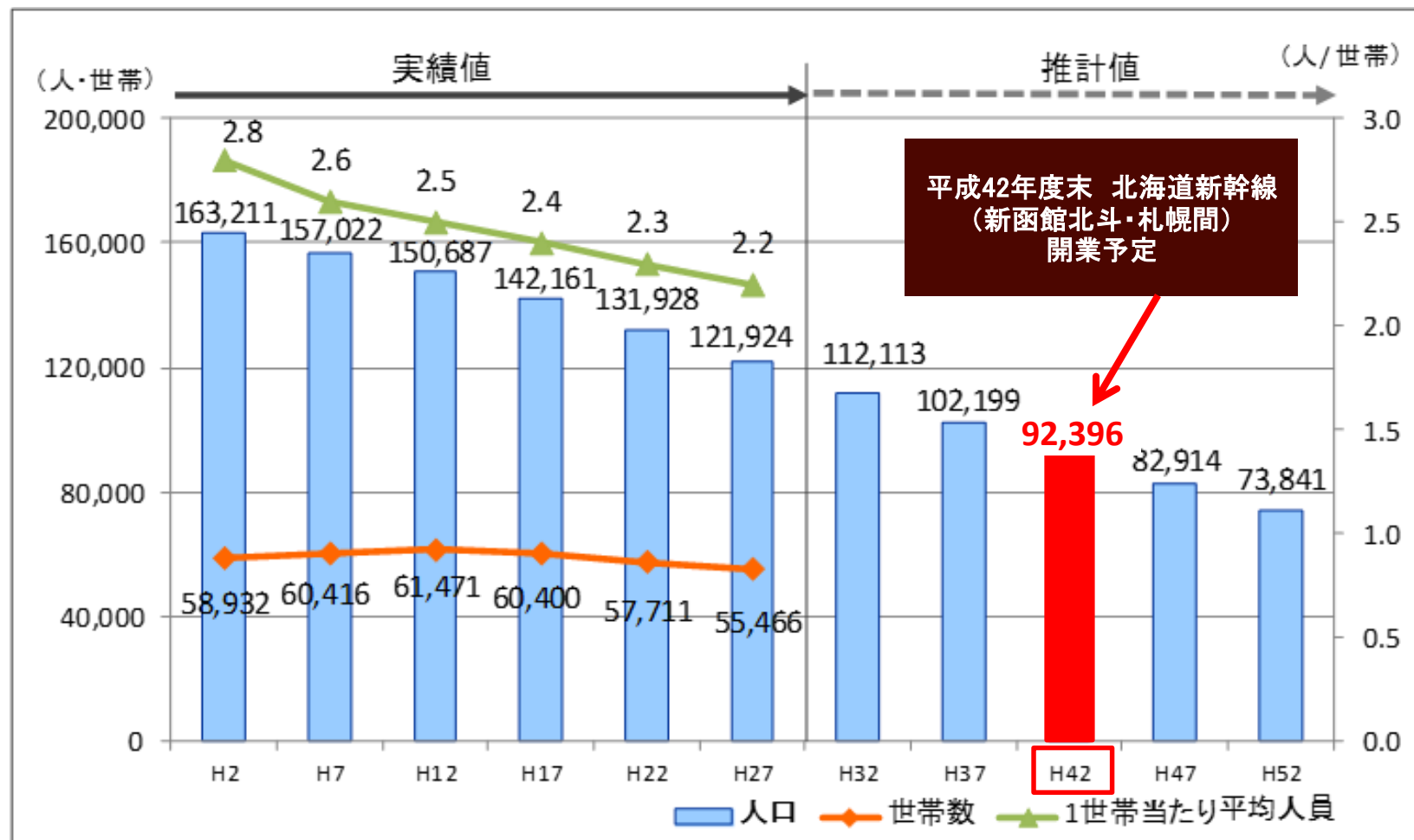
北海道新幹線の札幌延伸が平成24年に認可され、小樽市天神地域には北海道新幹線新小樽(仮称)駅の設置が予定され、**新幹線の開業による地域の活性化やにぎわい効果等が期待**されます。

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。

【北海道新幹線の概要】

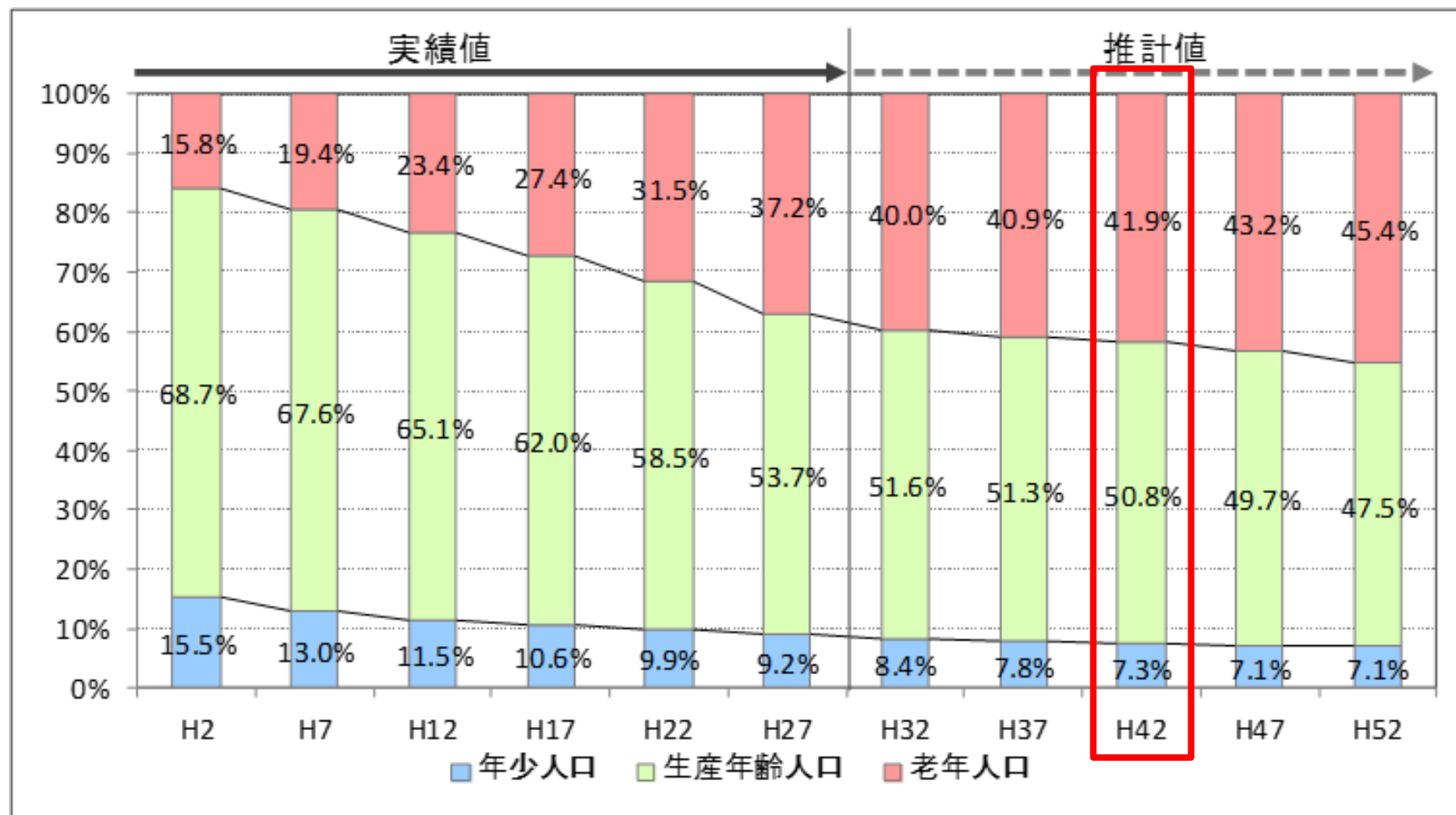
- ・新函館北斗～札幌(211km)：平成42年度の完成・開業を目指す
- ・小樽市内のルート：後志トンネル→(新小樽駅・天神2丁目)→朝里トンネル→(朝里川温泉)→札幌トンネル

2-1 小樽市の現況等(人口)



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

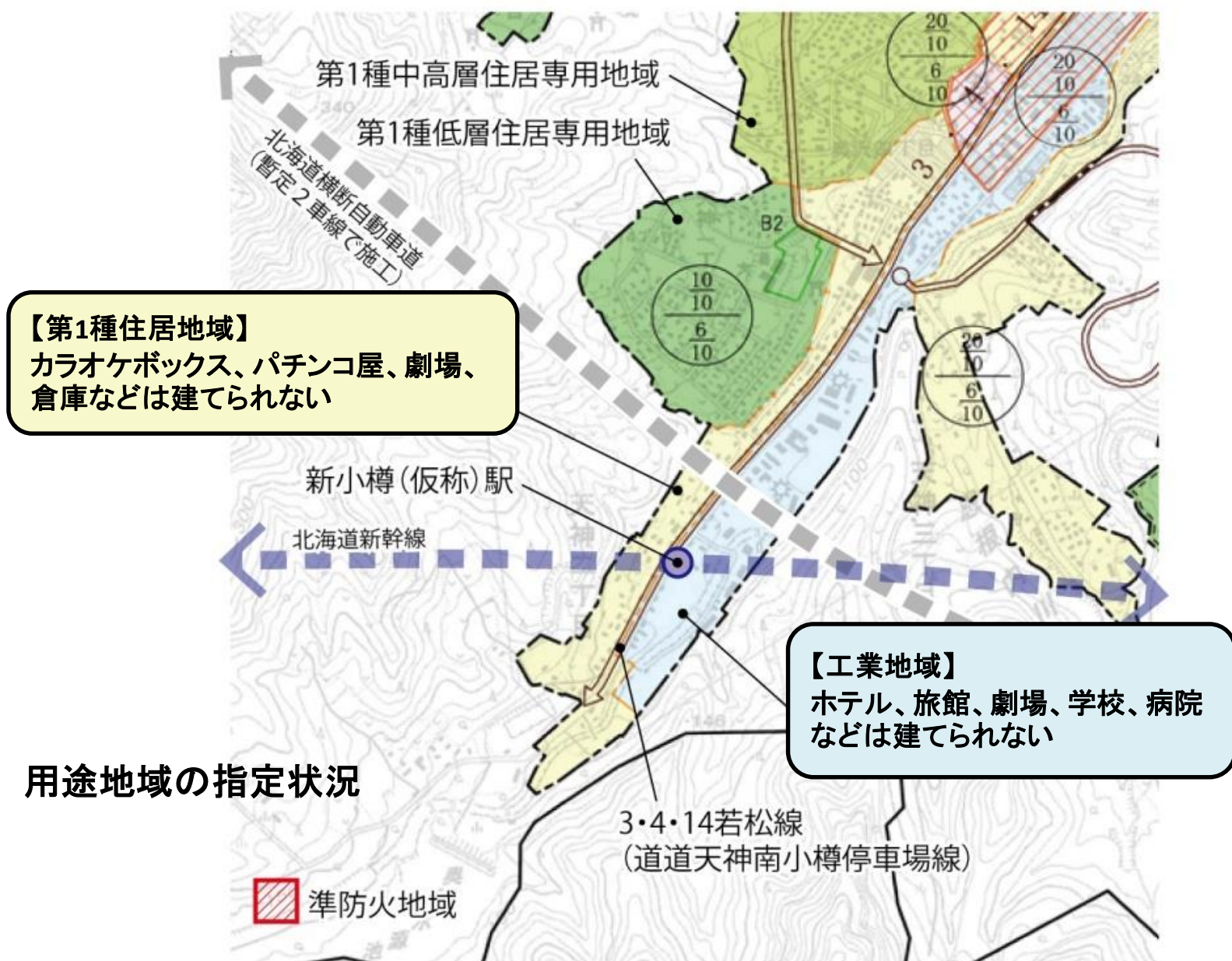
2-2 小樽市の現況等(年齢別人口割合)



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

2-3 小樽市の現況等(新駅周辺)



2-4 小樽市の現況等(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

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)

3-1 まちづくり方針(コンセプト等)

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、東北、道南方面からの玄関口

役割 移動の中継地点

整備方針

- (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

3-2 まちづくり方針(整備方針)

(1)調和のとれた土地利用の形成・観光との連携

1) 中心市街地との連携

- ・基本的に、大規模な商業施設の立地など、新たな核の形成を抑制

2) 市内各観光地との連携

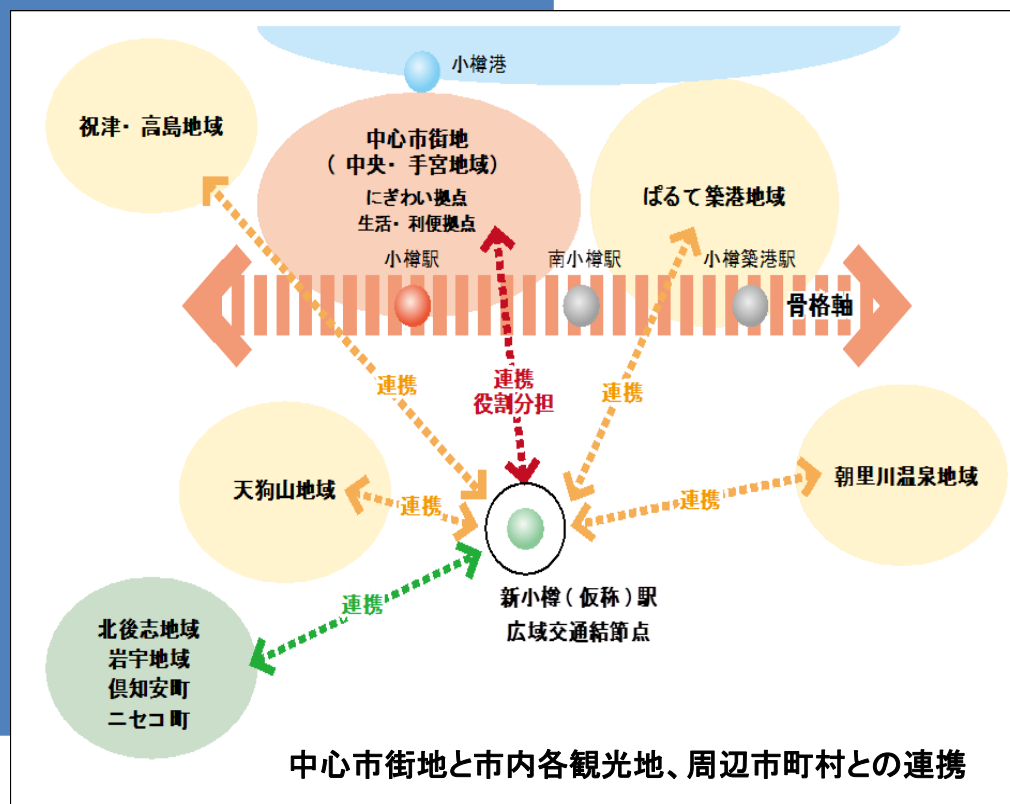
- ・来訪者を円滑に市内観光地へ誘導(各種観光情報の発信など)

3) 広域観光連携

- ・俱知安町やニセコ町、岩宇地域との広域観光を促進

4)土地利用の規制・誘導

- ・現状の土地利用を基本とし、新駅周辺にふさわしい規制・誘導方を検討
- ・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



3-3 まちづくり方針(整備方針)

(2) 交通ネットワークの形成

1) 交通結節点とのアクセス

- ・現道の活用を基本とするが、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

2) 市内各観光地とのアクセス

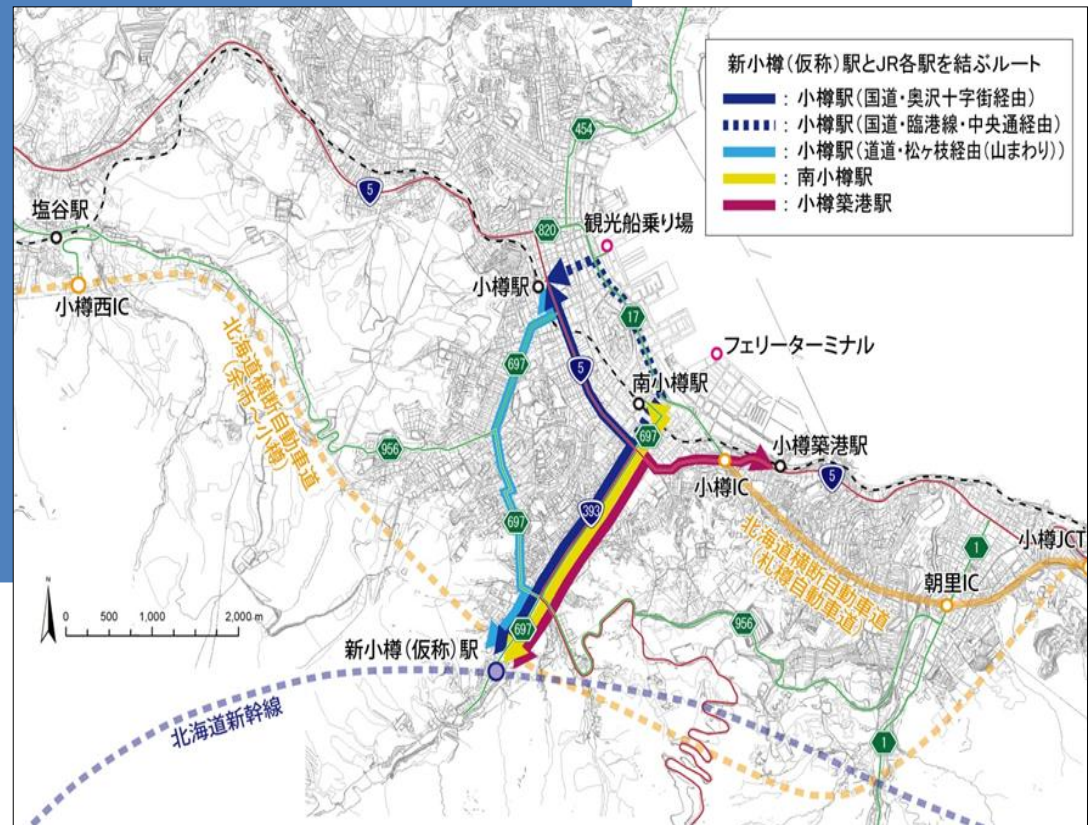
- ・現道の活用を基本とし、上記に準ずる

3) 2次交通の確保・充実

- ・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、新駅と小樽駅を結ぶことを基本

4) 広域周遊

- ・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などを推進
- ・周遊バス等の活用を推進



3-4 まちづくり方針(整備方針)

(3) 地域環境を生かした街並み・景観等の形成

1) 小樽らしい街並みの形成

- ・小樽らしい魅力ある景観を形成
- ・道道沿道建物や街路樹等について誘導

2) 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

3) 新駅周辺の自然環境の活用

- ・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の整備

(4) 交通結節点における機能・施設の導入

1) 駅前広場の整備

- ・新幹線に乗車する利用者が駅へ円滑にアクセスできる駅前広場を整備

2) 駐車場の整備

- ・中長期駐車のための駐車場(パーク&ライド駐車場)は、新駅利用促進の観点も考慮

3) 情報発信機能・附帯機能等の整備

- ・必要な情報発信機能・附帯機能を検討

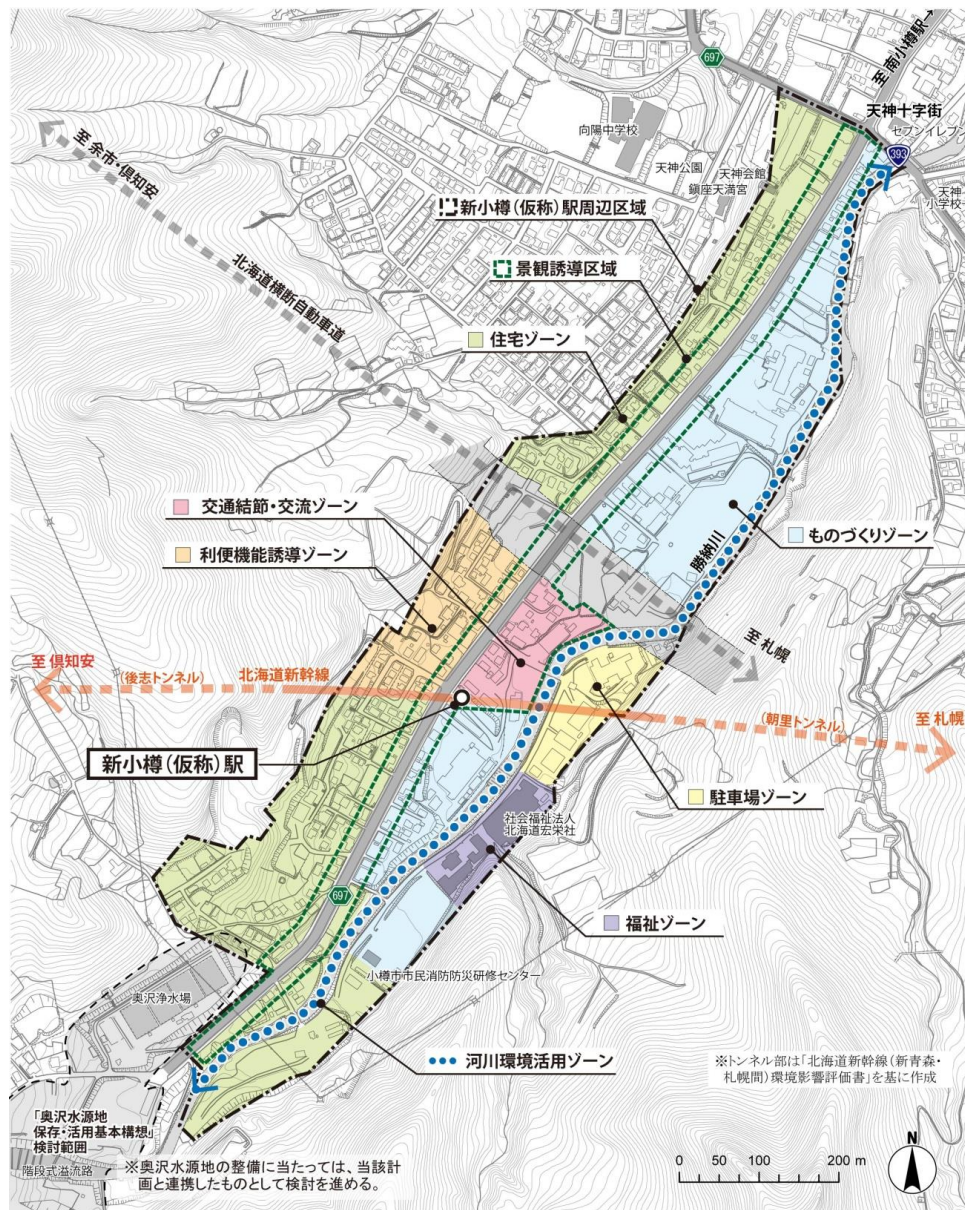
4-1 整備計画

新小樽(仮称)駅交通量(利用者数)の算出

			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		C1:基本ケース	C3:人口フレーム増ケース
	札幌駅からの 転換利用者	なし	700	800
		あり	1,100	1,200
	約4時間30分(30分短縮)		C2:所要時間短縮ケース	C4:所要時間短縮 &人口フレーム増ケース
	札幌駅からの 転換利用者	なし	900	1,100
		あり	1,500	1,600

1年間の利用者数 約30万人～約60万人

4-2 整備計画(土地利用計画①)



ゾーン

ゾーンの方向性

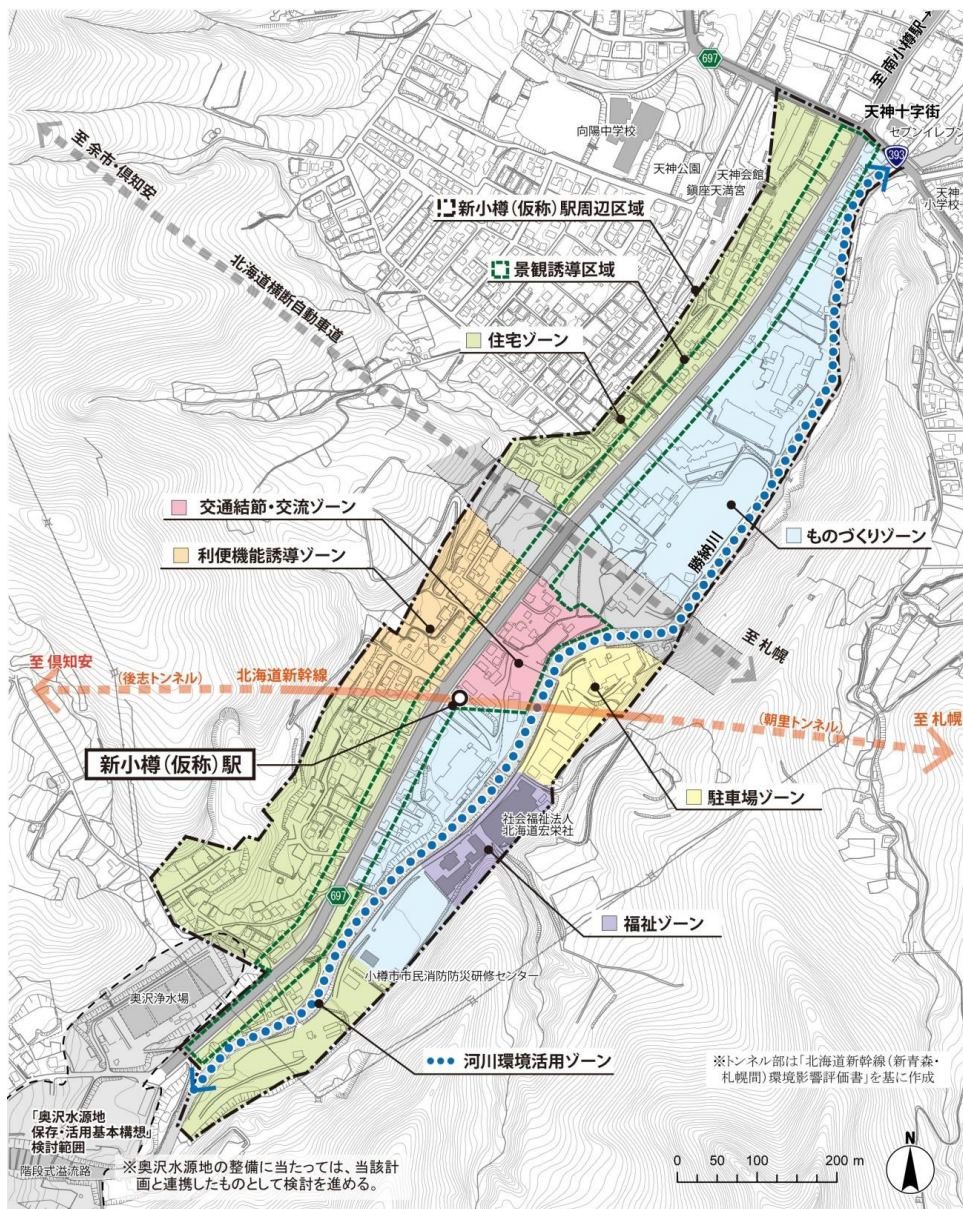
交通結節・交流ゾーン

- ◆バス、タクシー、自家用車など、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を整備
- ◆駐車場や民間と連携した小規模な飲食・物販機能、観光情報発信機能など、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
- ◆駅舎から離れた高速道路側に、中長期用駐車場を配置(多目的な利用も可)

駐車場ゾーン

- ◆北後志地域方面、札幌や道央方面からの広域利用者の獲得に向け、中長期駐車できるパーク＆ライド駐車場を整備
- ◆観光周遊促進のための観光バス等の駐車場を配置
- ◆駐車場は、段階的に整備し、開業後の利用状況・社会経済状況の変化を踏まえて整備

4-3 整備計画(土地利用計画②)



ゾーン

ゾーンの方向性

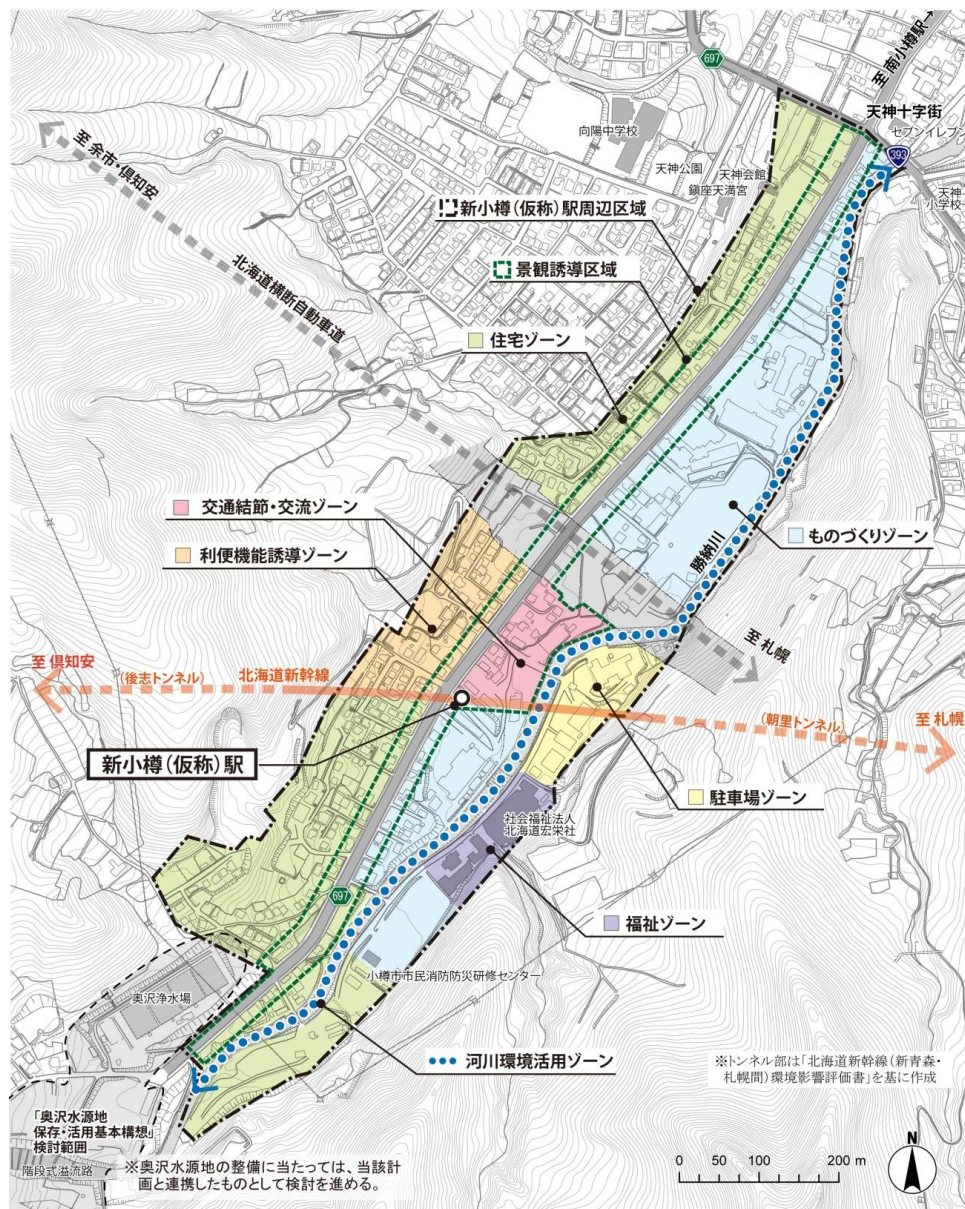
利便機能誘導ゾーン

- ◆現状の住宅を中心とした土地利用を基本とするが、以下のような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
 - ・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

住宅ゾーン

- ◆既存の住宅を中心とした土地利用を基本しつつ、快適な住環境の確保と、周囲の自然環境と調和のとれた市街地を形成
- ◆小樽市への移住・定住人口の増加に向け、空き家・空き地バンクなど各種施策と連携
- ◆公営住宅などの整備を検討

4-4 整備計画(土地利用計画③)



ゾーン	ゾーンの方向性
福祉ゾーン	◆既存の施設立地を基本としつつ、自然環境を生かした利用を維持
ものづくりゾーン	◆既存の工業施設を中心とした利用を基本としつつ、自然環境と調和のとれた土地利用を形成 ◆空き地等が生じた場合は、民間企業の誘致など、土地利用の更新を図る ◆現状の用途地域制限では、新駅周辺区域にふさわしくない建築物の建築も想定されるため、地区計画などで規制することを検討
河川環境活用ゾーン	◆勝納川は、駅舎や駅前広場、駐車場に隣接しており、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 ◆勝納川の下流域は、市民交流の場として活用されており、水辺のにぎわいを生みだす魅力的な河川空間の形成について検討

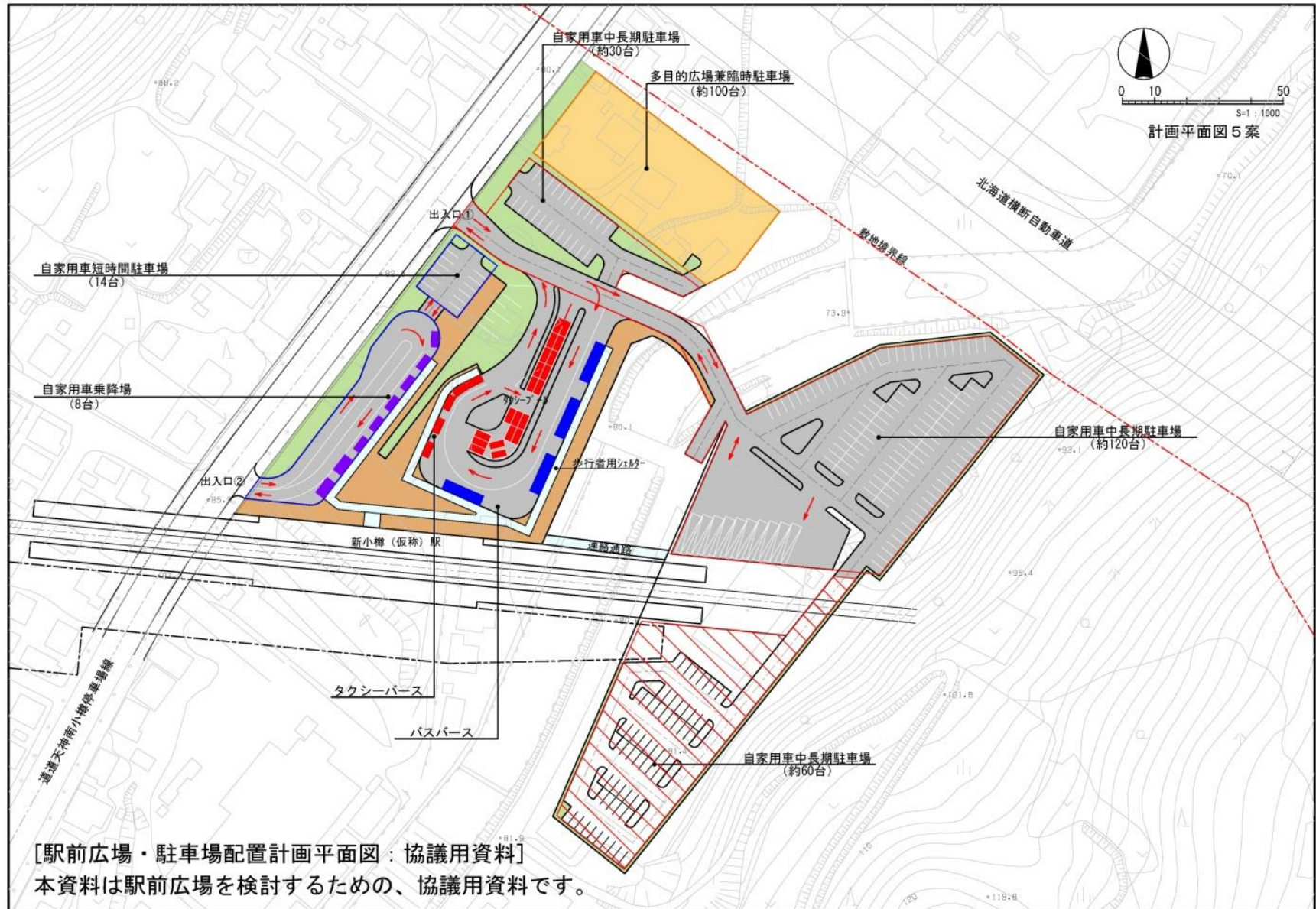
4-5 整備計画(駅舎機能、デザイン方針)

駅 施 設		附 帯 施 設		
機 能		想定される機能	降車客 向け	乗車客 向け
①ホーム、コンコース等新幹線の運行に関わる施設	①ホーム、コンコース等新幹線の運行に関わる施設	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)	○	○
	②みどりの窓口	③魅力発信・多目的空間	○	○
③待合室、トイレ		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	△	○

【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

4-6 整備計画(駅前広場・駐車場 イメージ)

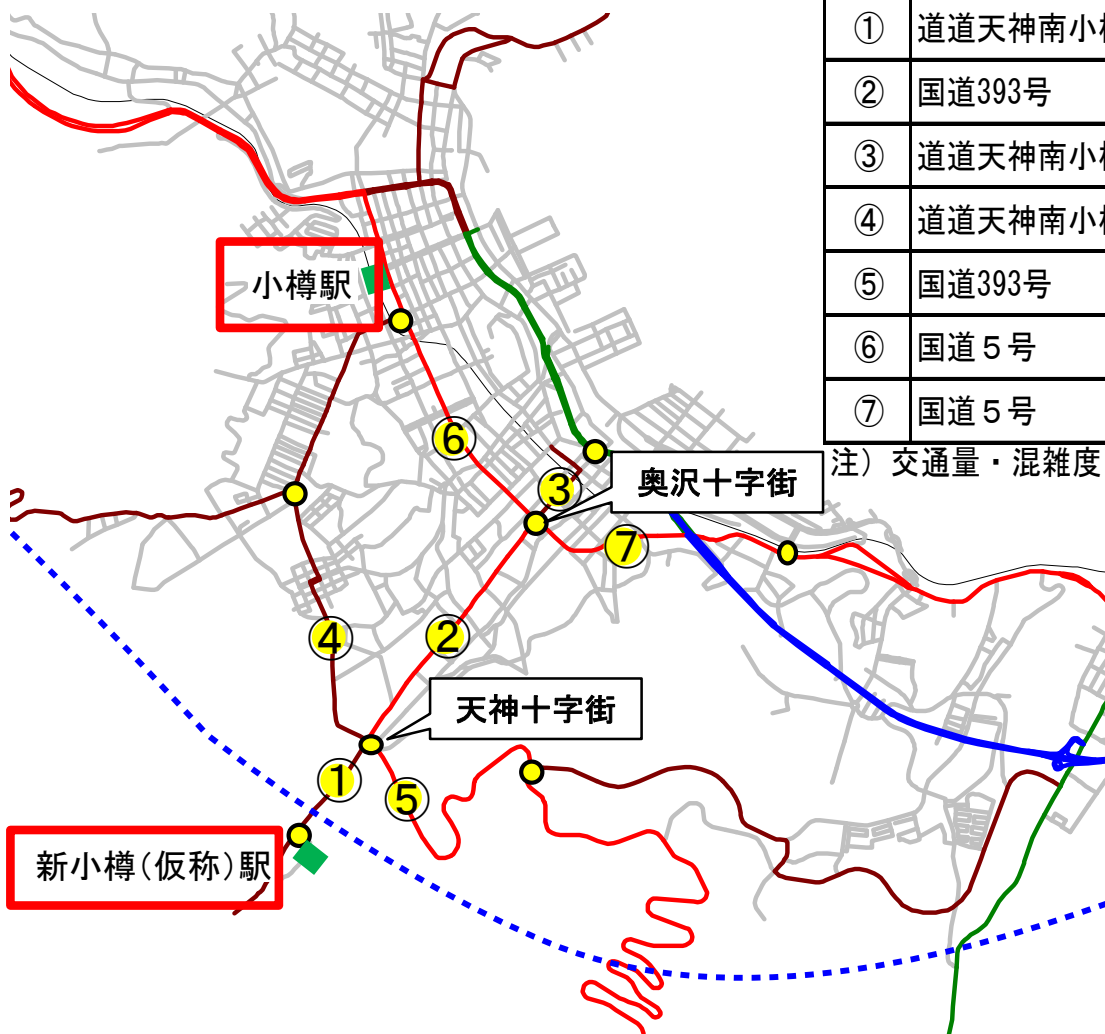


4-7 整備計画(道路計画)

交通量推計結果

区間 番号	路線名	ケース1 新駅端末交通量 6 6 9 台/日		ケース4 新駅端末交通量 9 4 7 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



5 2次交通対策

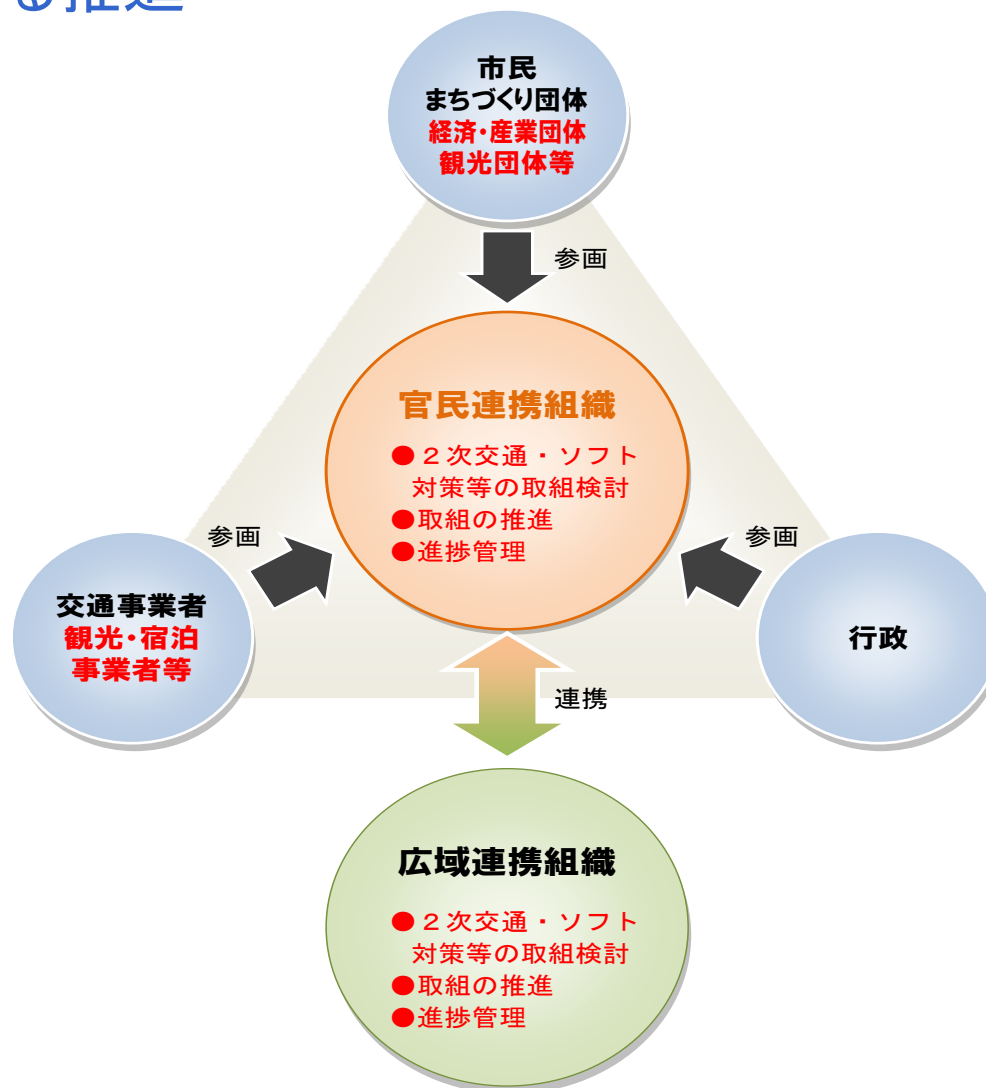
方向性1 「2次交通手段の確保」		取 組 案
	①新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化	路線バスの強化や専用シャトルバスの運行など
	②市内各観光地へアクセスする バス交通の充実	市内観光地・宿泊施設周遊バスの運行など
	③市内各地域からのアクセス強化	バス路線の再編・乗り継ぎ利便性の向上
	④タクシーサービスの充実	乗合タクシーや観光タクシーの運行
	⑤北後志地域等との広域連携の強化	既存の路線バス的高速便の強化など
方向性2 「公共交通の利用促進」		取 組 案
	①公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ	地域連携等による魅力的なサービスの提供や魅力ある車両の導入
	②移動円滑化の取組の推進	バス・タクシーを気軽に利用できる利便性向上策の実施、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」		取 組 案
	①情報発信の強化	積極的な情報発信・PR、新小樽(仮称)駅に向かう案内・サインの設置など
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」		取 組 案
	①まちを散策する交通手段の充実	レンタサイクルの充実

6 ソフト対策

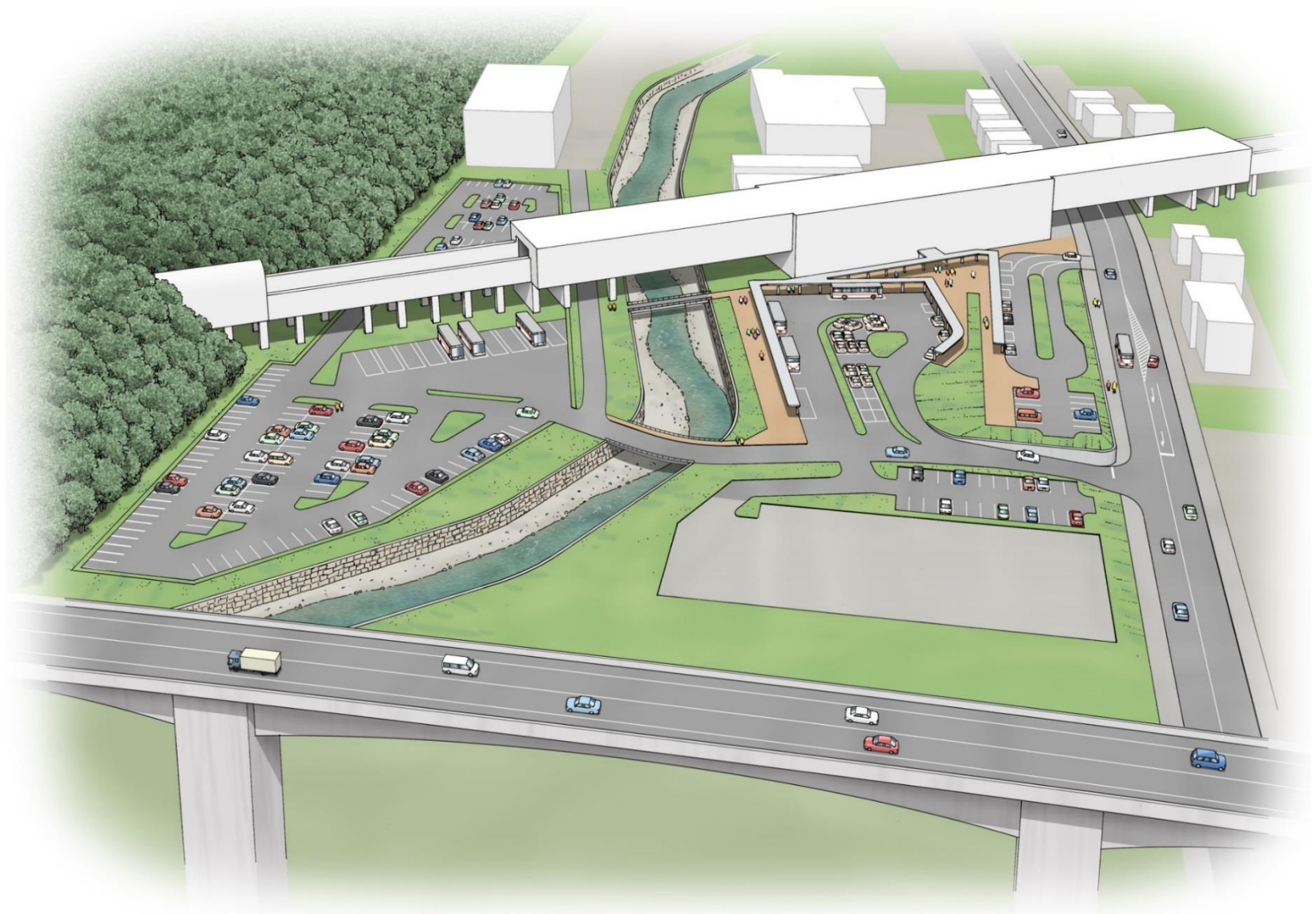
方向性1「国内外からの観光客の誘致促進」		取 組 案
	①まちの魅力アップ(観光の振興)	観光基本計画などに基づく施策の推進
	②新幹線を活用した魅力ある旅行商品の開発	倶知安・ニセコや青函圏と連携した旅行商品の開発など
	③新たな小樽の魅力となる各種商品の開発	地元産品を使用した「おもてなし弁当」の検討など
	④新たな観光客を誘客するPR活動の強化	北関東、東北、道南方面へのPRの実施など
	⑤多様なツールを活用した情報発信	多様な情報媒体を通じた情報発信など
方向性2「新小樽(仮称)駅周辺の魅力づくり」		取 組 案
	①イベント等の開催による交流・にぎわいづくり	多目的広場兼臨時駐車場など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	オープンガーデンの取組、プランターの設置検討など
	③豊かな自然環境の活用	奥沢水源地や穴滝など周辺の自然散策のガイドなど
	④新小樽(仮称)駅周辺の適切な機能誘導	適切な土地利用コントロール、利便機能誘導ゾーンにおける進出企業誘致や企業立地支援制度創設の検討
方向性3「開業気運の醸成」		取 組 案
	①新幹線開業に向けた市民の意識醸成	開業までのカウントダウンボードの設置など
	②開業気運を高めるイベントの実施	開業前・後のイベントの実施など

7 計画の推進体制

- ・官民連携による推進
- ・広域連携による推進



【参考】新小樽(仮称)駅周辺整備イメージ図



※この図は、イメージ図であり、確定したものではありません。

※今後、関係機関との協議で、駅舎及び鉄道施設、駅前広場等に変更する可能性があります