

**北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺
まちづくり計画(素案)**

小 樽 市

平成28年11月

目 次

第1章 計画の概要	1
1－1 計画の目的等	3
1－2 北海道新幹線の概要	5
第2章 小樽市の現況と新幹線整備に伴う課題	9
2－1 小樽市の現況	11
2－2 新小樽（仮称）駅周辺地域の現況	20
2－3 市民等のニーズの把握	25
2－4 北海道新幹線整備に伴う効果	33
2－5 北海道新幹線整備に伴う課題	38
第3章 まちづくり方針	41
3－1 整備コンセプト	43
3－2 整備方針	46
第4章 整備計画	57
4－1 計画条件の設定	59
4－2 土地利用計画	65
4－3 施設整備計画	71
4－4 道路計画	83
第5章 2次交通対策・ソフト対策	87
5－1 2次交通対策	89
5－2 ソフト対策	102
第6章 計画の推進体制	113
6－1 計画の推進体制及び取組内容	115
6－2 開業に向けた展開プログラム	121
参考資料	127
資料1 用語解説	129
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	131

文中、*印がつく用語は巻末に解説があります。

第1章 計画の概要

1-1 計画の目的等

(1) 計画の背景・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。（図1-1-1）

(2) 計画の位置付け

本計画は、北海道新幹線の札幌延伸を見据え、小樽市が取り組むべきまちづくりの方向性を示すものであり、「第6次小樽市総合計画*」や「小樽市都市計画マスタープラン*」などの各上位・関連計画と整合・連携を図りながら、新小樽（仮称）駅周辺まちづくりを推進するものです。

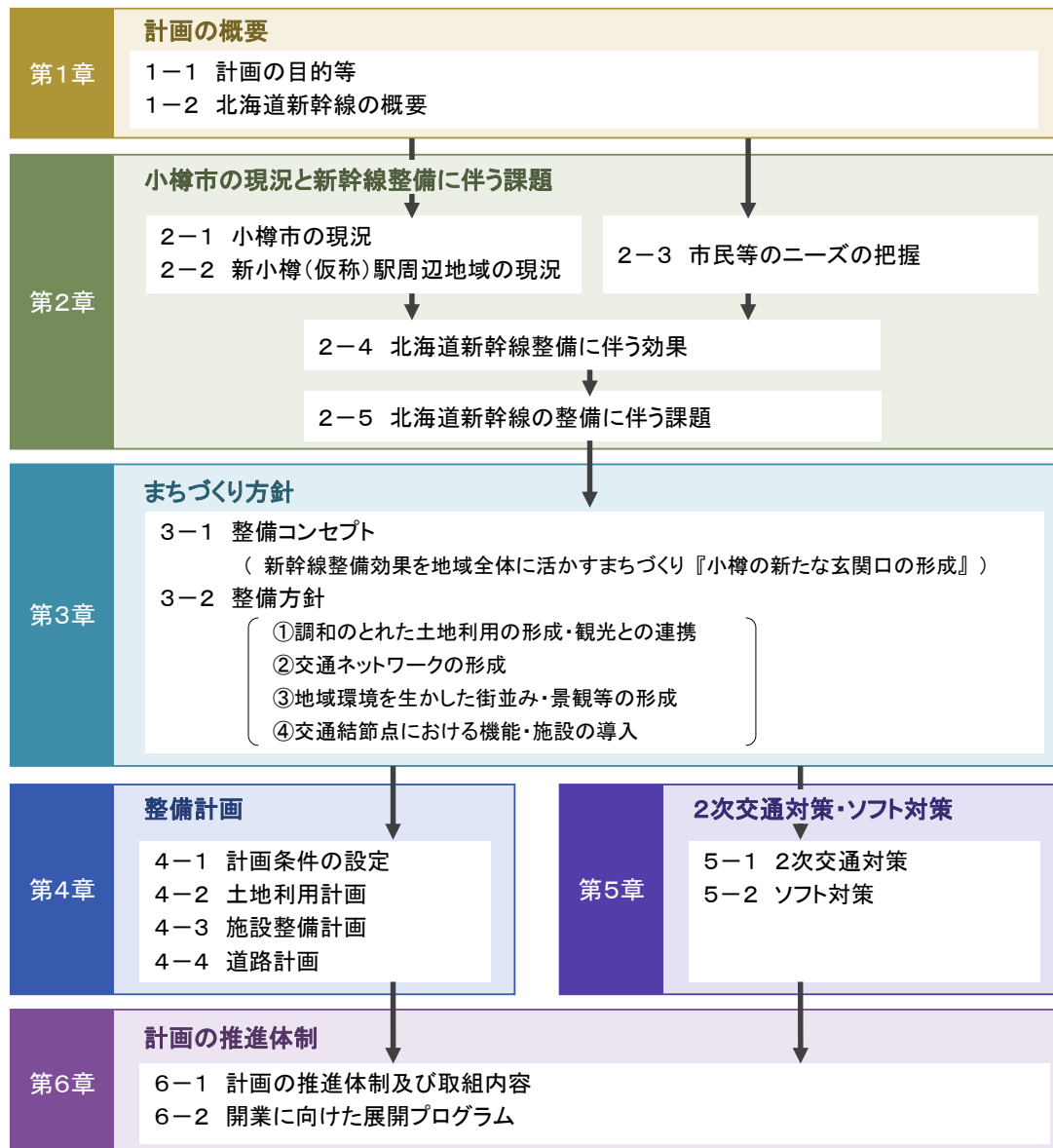


図 1-1-1 計画の構成

(3) 計画の対象地域

本計画は、小樽市全域と新小樽（仮称）駅周辺地域（図1-1-2）を対象地域とします。



図 1-1-2 新小樽（仮称）駅周辺地域

1-2 北海道新幹線の概要

(1) 新幹線について

新幹線は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律）により、その主たる区間を列車が時速200km以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいい、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が建設・保有し、営業主体であるJRに対して施設を貸し付ける方式（上下分離方式）で運営されています。

平成28年10月現在、機構が建設中の新幹線は、全国で3線3区間（図1-2-1、表1-2-1）となっており、その財源は、JRからの貸付料、国費（貸付料控除後の2/3）及び地方自治体（同1/3）の負担金（図1-2-2）となっています。



図1-2-1 現在建設中の新幹線（平成28年10月現在）

資料：機構HP

表 1-2-1 現在建設中の新幹線の開業時期（平成28年10月現在）

路線	区間	開業予定年月日
北海道新幹線	新函館北斗～札幌	平成42年度末の完成・開業を目指す※
北陸新幹線	金沢～敦賀	平成34年度末の完成・開業を目指す
九州新幹線	武雄温泉～長崎	平成34年度から可能な限り前倒しする

※ 平成27年1月14日開催の政府・与党整備新幹線検討委員会において、「整備新幹線の取扱いについて」（政府・与党申合せ）が決定され、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指すこととされた。

資料：国土交通省HP



図 1-2-2 整備新幹線の財源構成

(2) 北海道新幹線について

1) 経緯等

北海道新幹線は、新青森駅から札幌駅までの区間であり、起終点の駅とその間には、9つの駅（道内7駅）の設置が計画されています。

工事は、新青森駅から新函館北斗駅間約149 kmと新函館北斗駅から札幌駅間約211 kmの2区間に分け実施されています。（図1-2-3）

新青森駅と新函館北斗駅間は、工事実施計画が平成17年4月に認可され、平成28年3月26日に開業しました。新函館北斗駅から札幌駅間は、工事実施計画が平成24年6月に認可され、同年8月に着工し、平成42年度に完成する予定です。（表1-2-2）



図 1-2-3 北海道新幹線の概要

資料：機構パンフレットを基に作成

表 1-2-2 経緯

昭和45年5月	「全国新幹線鉄道整備法」成立
昭和48年11月	整備計画決定（北海道新幹線の整備計画決定）
昭和63年3月	青函トンネル（海峡線）開業
平成10年2月	北海道新幹線ルート公表（小樽市に駅設置）
平成12年12月	政府・与党申合せ（北海道新幹線の認可申請の実施を明記）
平成14年1月	北海道新幹線環境影響評価終了
平成16年12月	政府・与党申合せ（北海道新幹線新青森・新函館北斗間のH17年度初着工を明記）
平成17年4月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）認可
平成17年5月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）建設工事起工式
平成24年6月	北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）認可
平成24年8月	北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）建設工事起工式
平成28年3月	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業

資料：小樽市HP

2) 車両等

北海道新幹線は、図1-2-4のデザインの車両となり、輸送力は、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が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。



図 1-2-4 JR北海道 H5 系

写真：JR北海道 提供

3) 速度と所要時間

北海道新幹線は、最高速度260km/hで運行しますが、新幹線と在来線が共用して走行する青函トンネルとその前後の区間（青函共用走行区間）については、貨物列車とのすれ違いにおける安全性確保の観点から、現在の特急と同等の時速140kmで走行することとされています。

新小樽（仮称）駅から、主要新幹線駅までの時間は、図 1-2-5 のとおりです。

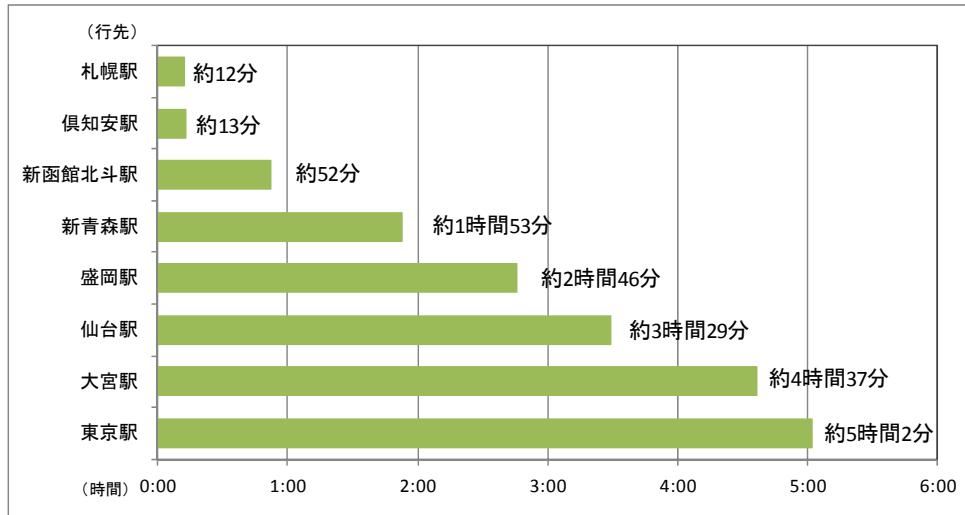


図 1-2-5 新小樽（仮称）駅から各主要新幹線駅までの所要時間

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

4) 小樽市内のルート

小樽市内のルートは大半がトンネルであり、後志トンネル、朝里トンネル、手稲トンネルの 3 つのトンネルが建設され、天神地域と朝里地域でわずかに地上に現れ、天神地域に駅が建設されます。

(図 1-2-6)

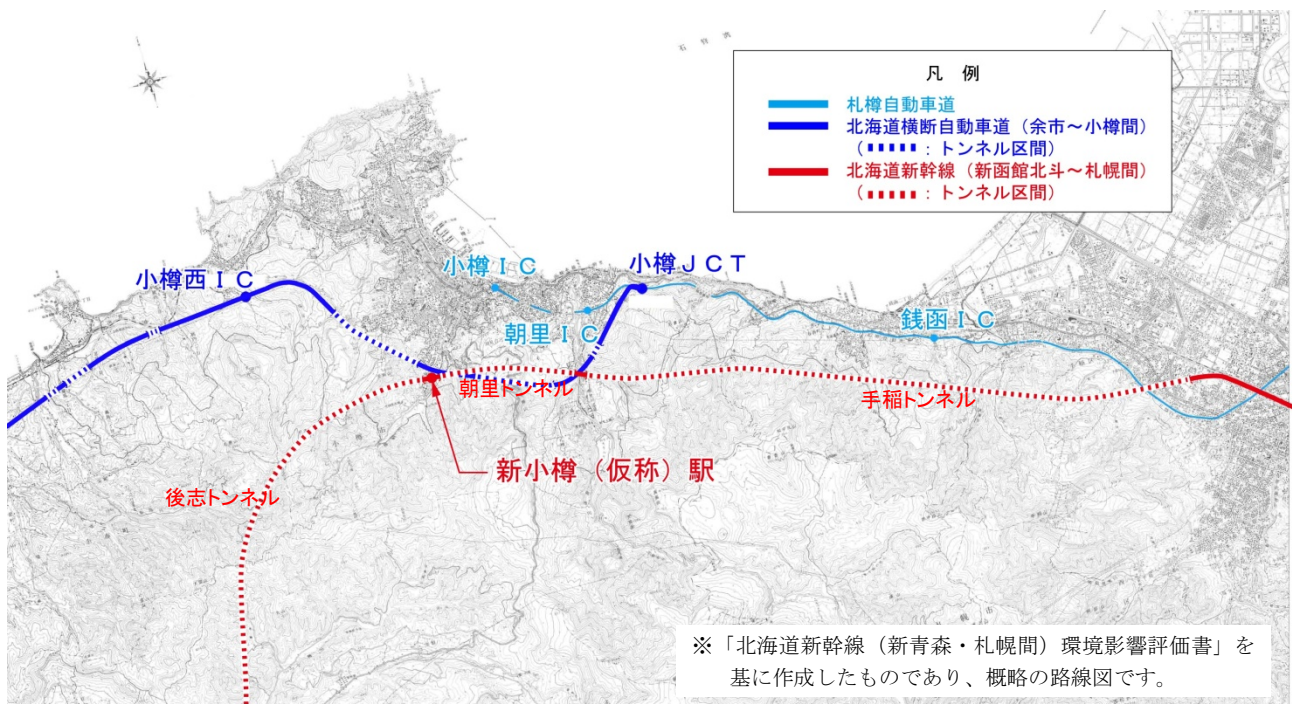


図 1-2-6 小樽市内のルート

資料：「北海道新幹線（新青森・札幌間）環境影響評価書」を基に作成

第2章 小樽市の現況と新幹線整備に伴う課題

2-1 小樽市の現況

(1) 市勢の現況

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 2-1-1)

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 2-1-1)

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 2-1-2)

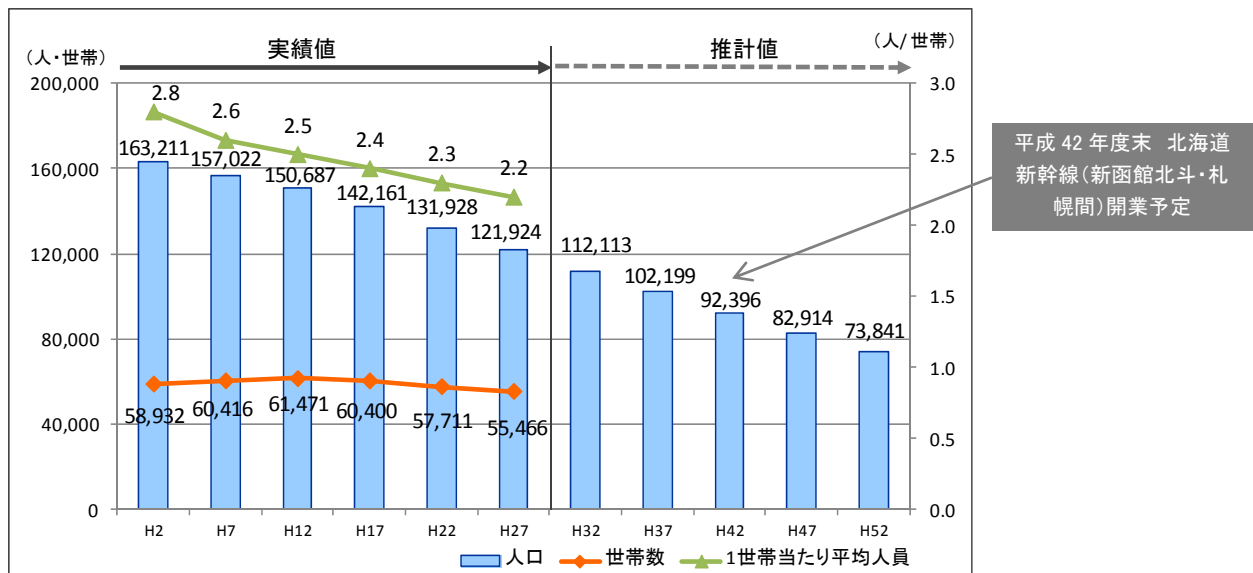


図 2-1-1 人口・世帯数の推移と人口推計

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）

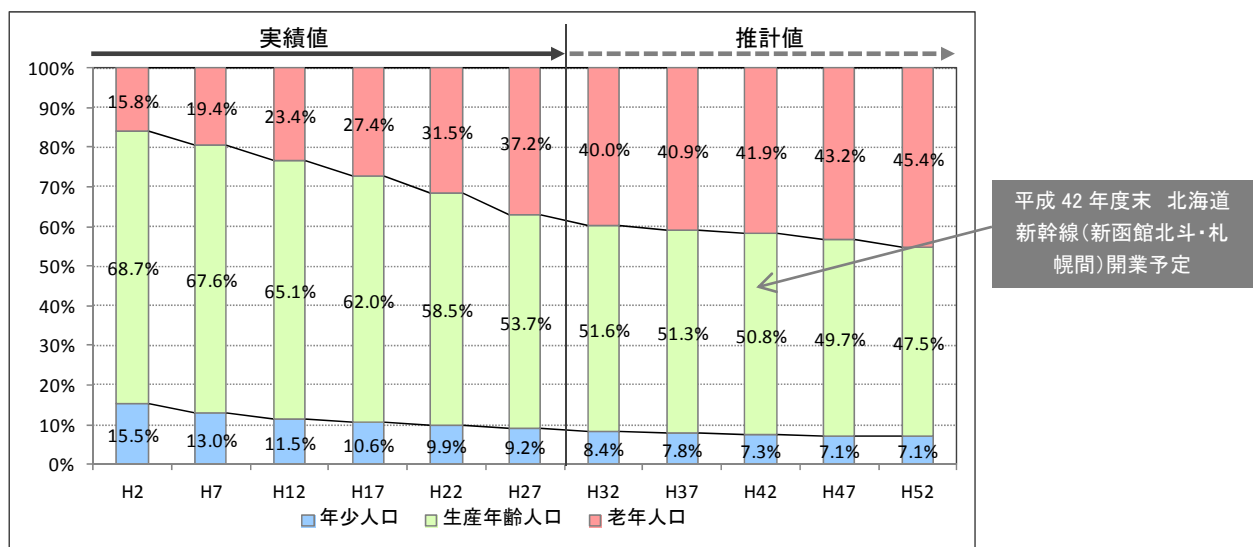


図 2-1-2 年齢別人口割合の推移と推計

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) 観光の現況

① 観光資源

中央・手宮地域	小樽運河や旧日本郵船(株)小樽支店、日本銀行旧小樽支店金融資料館などの歴史的建造物をはじめ、北海道最初の鉄道である旧国鉄手宮線跡地など多くの観光資源が集中しているほか、小樽運河周辺から堺町、メルヘン交差点にかけては、数多くの飲食店や土産店等が立地しています。
祝津・高島地域	おたる水族館や小樽市鯉御殿などの観光資源や宿泊施設が立地しています。
天狗山地域	小樽市街を一望できる天狗山ロープウェイのほか、天狗山スキー場やキャンプなどの自然体験ができるおたる自然の村などがあり、スポーツ・レクリエーション施設が充実しています。
朝里川温泉地域	市内唯一の温泉郷であり、多数の宿泊施設に加え、スキー場やゴルフ場などスポーツ施設も充実しているため、保養・レクリエーション地域となっています。
ばるて築港地域	大型複合商業施設であるウイングベイ小樽や石原裕次郎記念館が立地しており、飲食・ショッピング施設、アミューズメント機能が充実しています。また、小樽港マリーナでは、マリンレジャーを楽しむことができます。



図2-1-3 観光資源の立地状況

資料・写真：小樽観光協会「小樽観光ガイドマップ2014」、小樽市

② 観光入込客数

観光入込客数は、図 2-1-4 のとおり、平成 18 年度以降減少傾向が続き、平成 23 年度には東日本大震災の影響で大きく落ち込みましたが、平成 25 年度に 710 万 8 千人にまで回復しました。

道内外客の内訳をみると、道内客 7 割、道外客 3 割のまま横ばいに推移しています。また、宿泊客・日帰り客別の内訳をみると、日帰り客がほとんどを占めており、宿泊客は 1 割弱で推移しています。

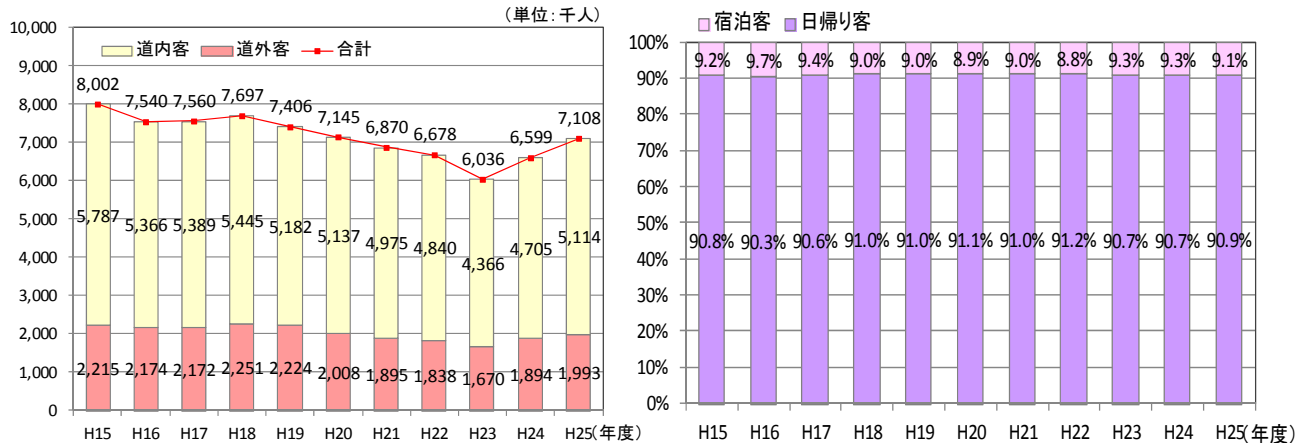


図 2-1-4 観光入込客数の推移（道内外別、宿泊客・日帰り客別）

資料：北海道観光入込客数調査

小樽市を訪れた道内及び道外観光客について圏域別・地方別の内訳（図 2-1-5）をみると、道内客は札幌・道央圏が 8 割以上を占めており、道外客は東京を含めた関東地方で 48.2%と半数近くを占め、次いで近畿地方 17.2%、中部地方 15.4%と続いています。

北海道新幹線の開業で航空機の利用に比べ移動時間が短くなる道南圏・東北地方については、現在、道南圏は 3.6%、東北地方は 6.4%であり、少ない状況にありますが、北海道新幹線の開業により増加が期待される地域です。

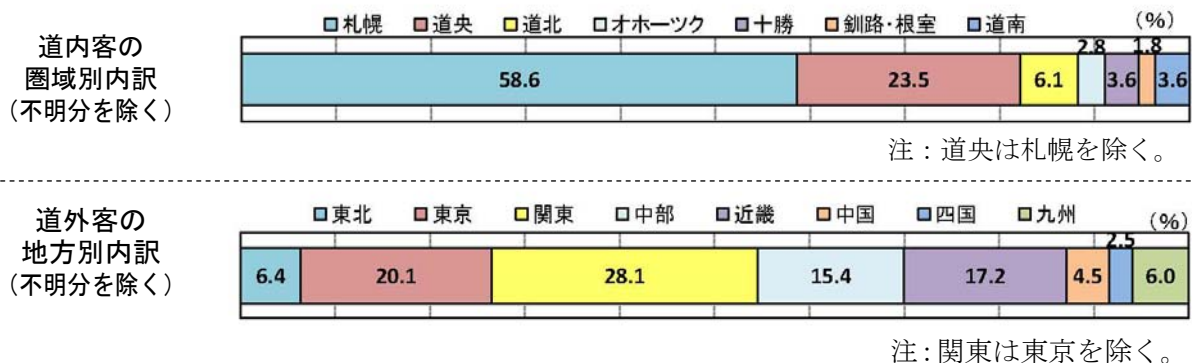


図 2-1-5 小樽市を訪れた観光客の居住地の内訳（平成 20 年度）

資料：小樽市観光客動態調査（平成 20 年度）

【参考】小樽市、倶知安町との外国人宿泊延数の比較

新幹線駅が隣接する倶知安町では、外国人宿泊延数が後志管内において最も多くなっています。

外国人宿泊延数は、小樽市は香港が、倶知安町はオーストラリアが全体に占める割合が多い等、小樽市と倶知安町では外国人の客層が大きく異なっています。新幹線の開通によって、小樽市と倶知安町に来訪する外国人観光客との交流も活発化すると想定されます。（図 2-1-6）

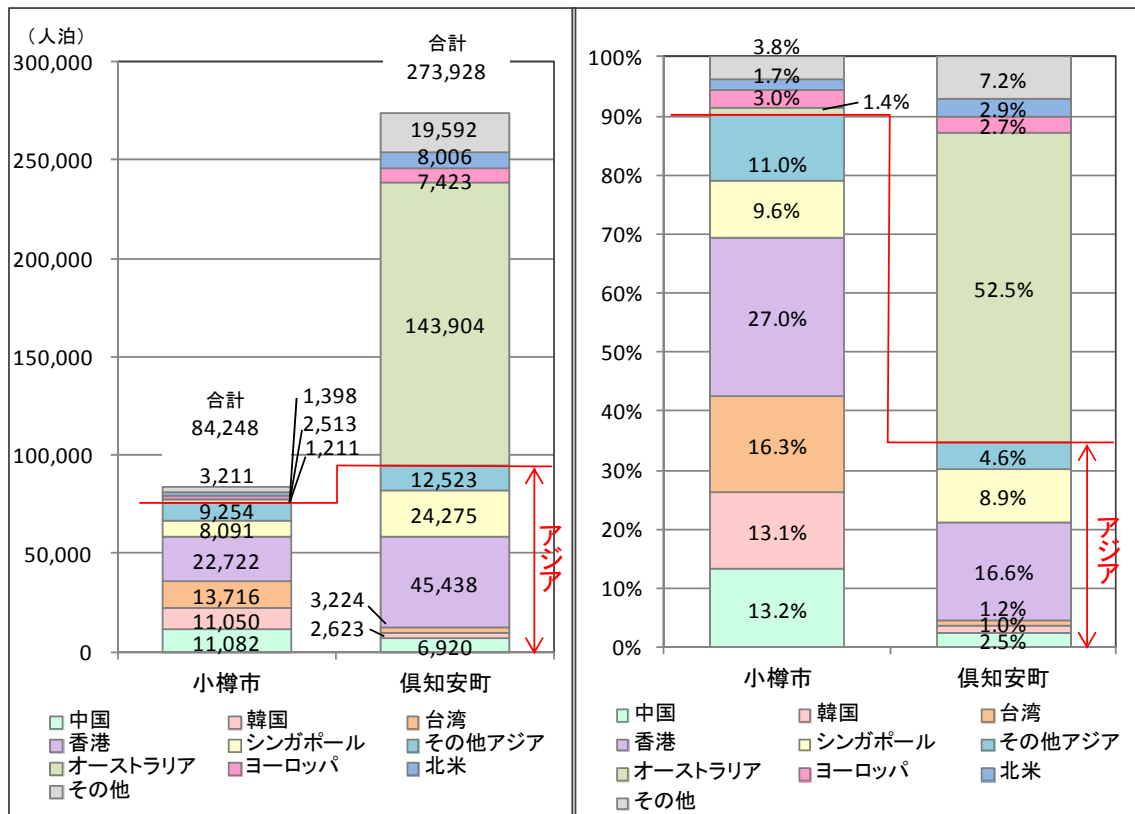


図 2-1-6 国別外国人宿泊延数と割合（平成 25 年度）

資料：北海道観光入込客数調査（平成 25 年度）

3）主要施設の立地状況

市民が生活や交流活動の中で利用する「大型商業施設」、「教育文化施設」、「ホール・コミュニティ施設」や、観光客が利用する「宿泊施設」、「観光案内所」、「観光施設」の立地状況を整理すると（図 2-1-7）、これらの主要施設は、鉄道や国道、道道、小樽港等の交通網が充実している海側に多く立地しており、JR 小樽駅から直線距離で約 3.9km 離れた山側に位置する新小樽（仮称）駅の周辺地域には、市民や観光客が利用するこれらの主要施設は立地していません。



図 2-1-7 主要施設の立地状況

4) 交通の現況

① 鉄道

小樽市内には、札幌方面と函館方面を結ぶ JR 函館本線が運行し、小樽と新千歳空港を結ぶ快速エアポートは、市内では「小樽」「南小樽」「小樽築港」の3駅に停車します。

JR の運行状況をまとめると（図 2-1-8）、快速エアポートによる札幌までの所要時間は 32 分で、新千歳空港までは 1 時間 15 分となっています。

快速エアポート、区間快速、普通を合わせると、日中は小樽・札幌間を 1 時間に 5 本運行しており、列車本数は充実しています。

余市・倶知安方面は、函館本線の普通列車が運行しており、小樽・余市間は小樽方面が 16 本/日、余市方面が 15 本/日運行し、小樽・倶知安間は、小樽方面が 12 本/日、倶知安方面が 11 本/日運行されています。

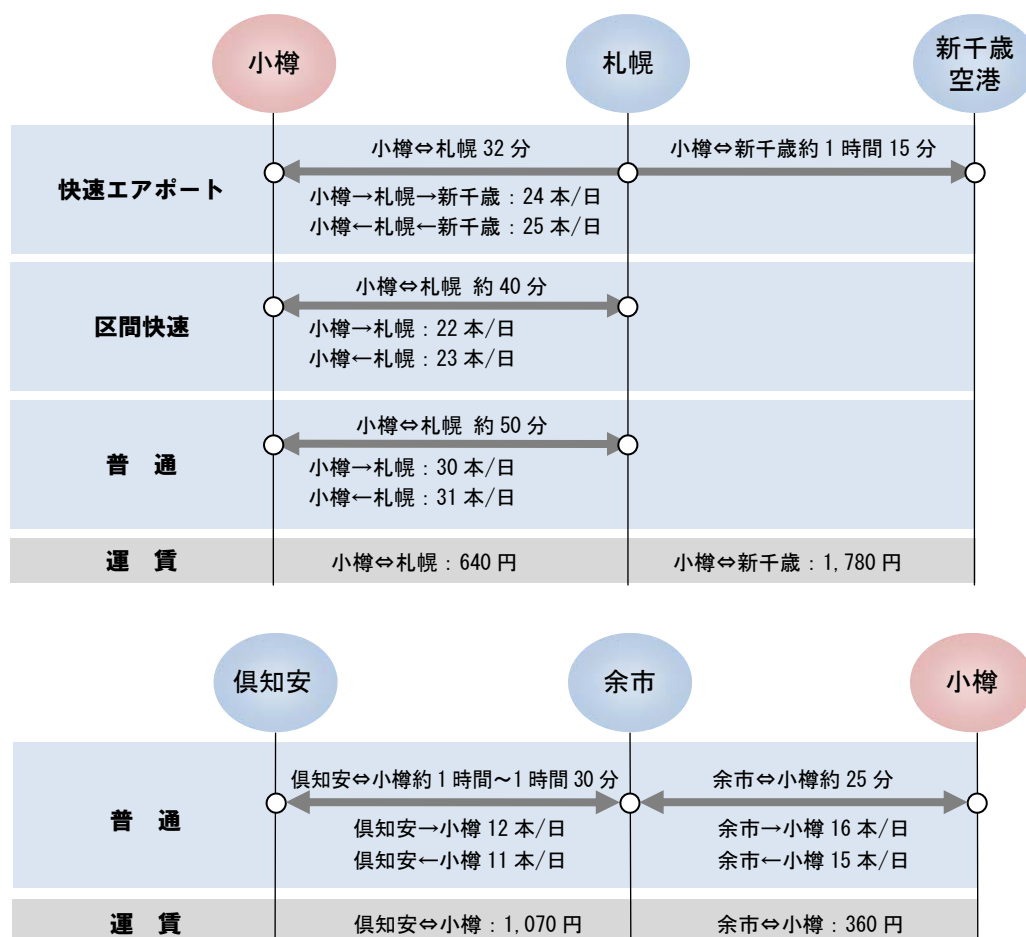


図2-1-8 JRの運行状況

資料：JR 北海道時刻表（平成 28 年 3 月改正ダイヤ）

※北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の開業に伴い、並行在来線*（函館・小樽間）は、JR 北海道から経営分離されます。

② バス

小樽市内は、路線バスが広く運行しています。

市外を結ぶ路線は、小樽駅前を発着地として、札幌市のほか余市町、古平町、積丹町、仁木町、赤井川村（キロロ）の北後志地域や倶知安町、ニセコ町、共和町、岩内町を結ぶ路線バスや高速バスが運行しており、特に札幌市間、余市町間のバス便数は充実しています。（図 2-1-9）

また、小樽の観光地を巡る路線バスやおたる散策バスが北海道中央バス(株)により運行され、小樽駅前ターミナルや小樽運河ターミナルから小樽運河・堺町方面、祝津方面、天狗山方面へ運行し、観光客の足を確保しています。

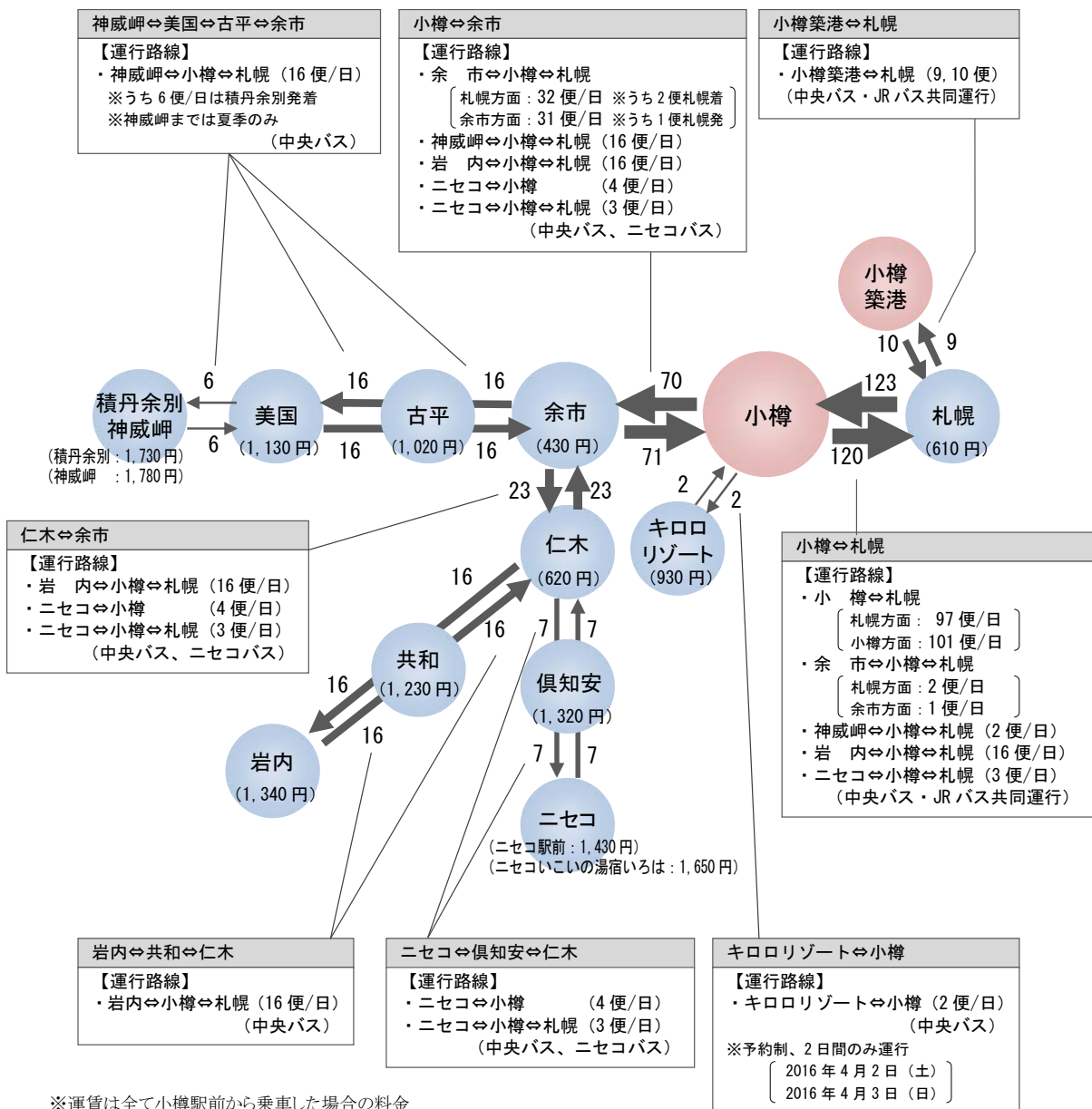


図2-1-9 バスの運行状況

資料：北海道中央バス時刻表（平成 28 年 4 月～11 月）

③道路ネットワーク

小樽市内の道路網は、図 2-1-10 のように、札幌自動車道や国道 5 号、国道 393 号をはじめ、道道小樽港線、道道小樽定山溪線、道道小樽環状線、道道天神南小樽停車場線を骨格として、道路ネットワークが形成されています。

北海道横断自動車道（黒松内・小樽間）については、東日本高速道路株式会社が平成 18 年度から「余市・小樽間」の工事を進めており、平成 30 年度に完成する予定です。

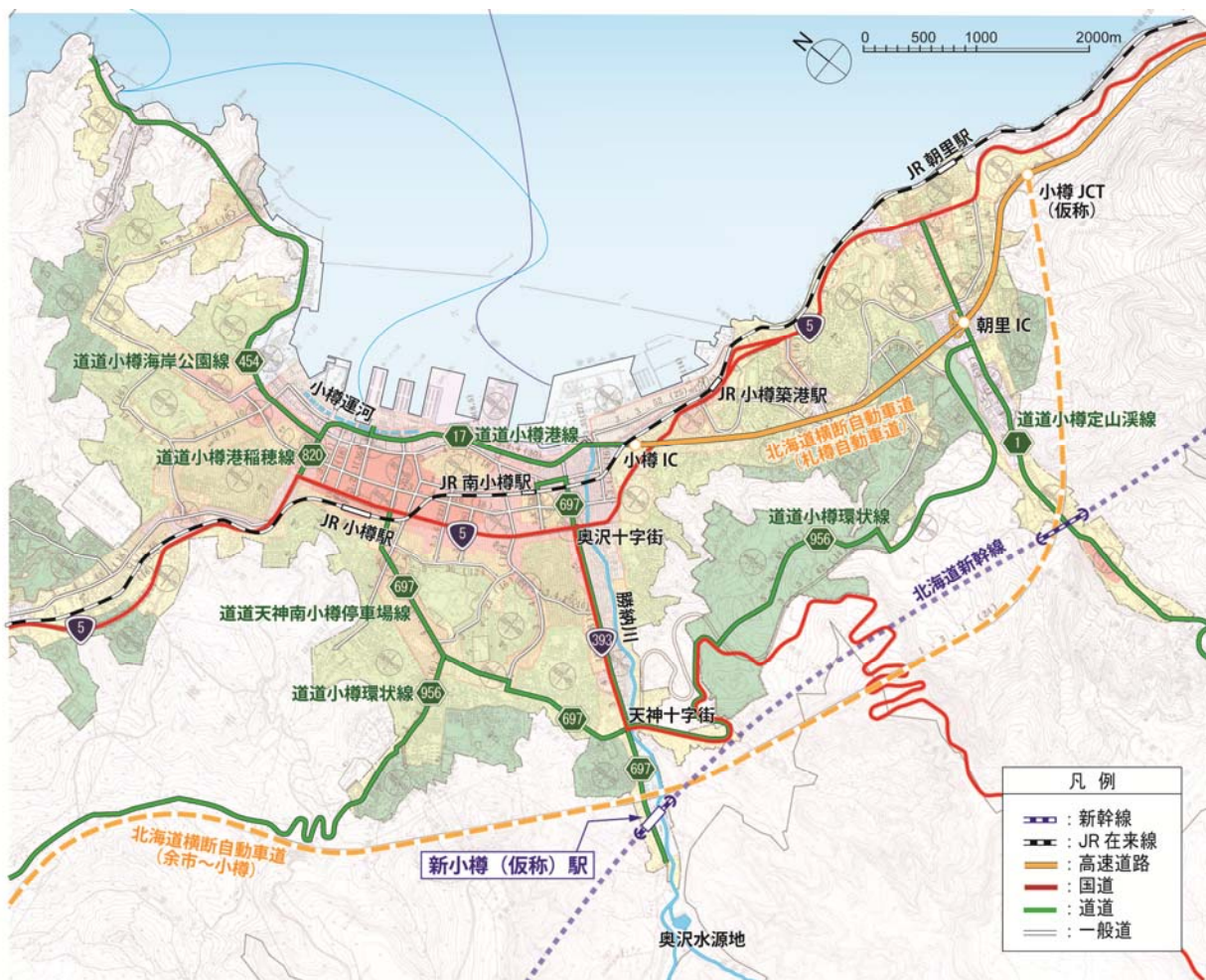


図 2-1-10 道路ネットワークの状況

5) 小樽港の現況

小樽港は、明治から北海道の開拓を支え、現在も、北海道と本州を結ぶ道内唯一の日本海側フェリー航路、中国定期コンテナ航路、ウラジオストク定期 RORO 船*航路を有するほか、道央圏への穀物供給を担う穀物基地として北海道の産業、経済を支える物流拠点港です。

豊富な観光資源が市内や背後圏にあるほか、新千歳空港とのアクセス等交通の利便性も高いことから、クルーズ客船の代表的な寄港地となっており、平成 23 年 11 月には、日本海側拠点港（外航クルーズ：背後観光地）として国土交通省から選定されています。

また、港内にはマリーナや定期観光船の乗り場があり、観光機能も高い港湾です。

6) 商業の現況

① 商業

小樽近郊の町村について、平成3年と平成21年の買回品の購買率を比較すると、図2-1-11のとおり、小樽市での購買率は減少しています。

一方、小樽市民の札幌での購買率は、平成3年に10.4%であったものが、平成21年には19.1%と増加しています。

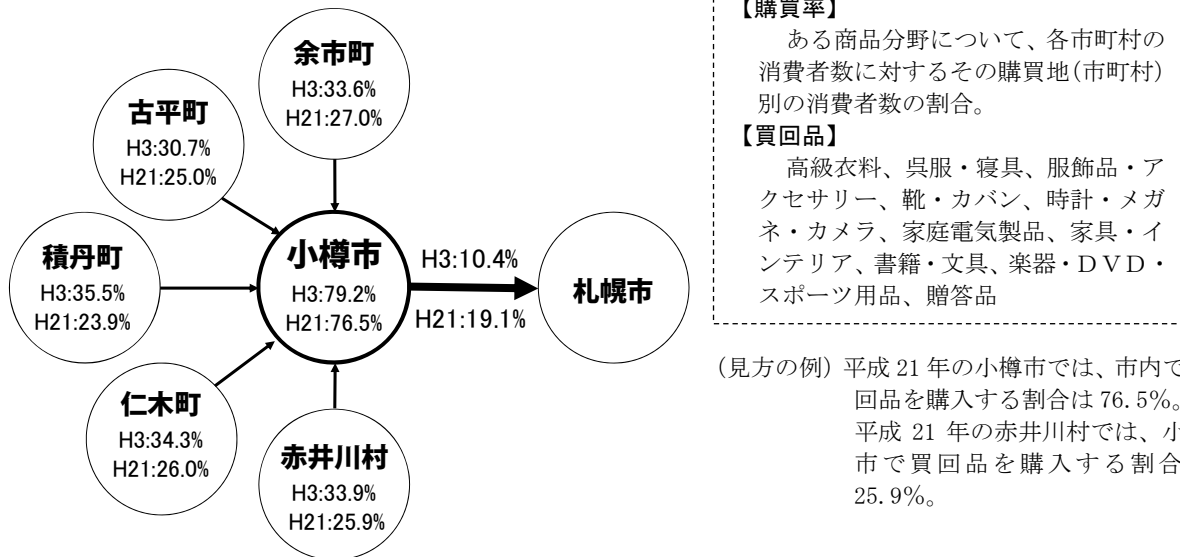


図2-1-11 小樽市での購買率（買回品）

資料：北海道広域商圏動向調査報告書（平成3年度、平成21年度）を基に作成

② 小売商品販売額・店舗数・従業者数の推移

中心市街地の小売業の年間販売額・店舗数・従業者数の全市に占める割合は、表2-1-1のとおり減少傾向です。これは、築港地域及び札幌市手稲山口における大型商業施設の開業や、中心市街地における宿泊施設や百貨店の閉店が、中心市街地に影響を及ぼしていると考えられます。

表2-1-1 小売業の中心市街地と市全体の比較

		中心市街地	小樽市全体	中心市街地 ／小樽市全体
年間販売額	H9	866 億円	1,848 億円	46.9%
	H14	644 億円	1,743 億円	36.9%
	H19	475 億円	1,410 億円	33.7%
店舗数	H9	764 店	1,960 店	39.0%
	H14	693 店	1,812 店	38.2%
	H19	577 店	1,502 店	38.4%
従業者数	H9	4,272 人	10,299 人	41.5%
	H14	4,010 人	11,215 人	35.8%
	H19	3,130 人	9,165 人	34.2%

資料：小樽市中心市街地活性化基本計画（平成9年、平成14年）
商業統計調査結果（平成19年、小樽市独自集計）

2-2 新小樽(仮称)駅周辺地域の現況

(1) 現況

1) 土地利用現況

新小樽(仮称)駅建設予定地の用途地域*は、図2-2-1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。

また、表2-2-1のとおり、工業地域にはホテル等が、第1種住居専用地域にはパチンコ屋等の建築に制限がかけられています。



図 2-2-1 用途地域の指定状況

表 2-2-1 建物制限状況

	工業地域	第1種住居地域
用途制限(建てられない建物)	ホテル、旅館、劇場、学校、病院など	カラオケボックス、パチンコ屋、劇場、倉庫など
容積率	200%	200%
建ぺい率	60%	60%
建築物等の高さの最高限度	なし	なし
床面積の合計	制限なし	3,000㎡超不可
大規模集客施設 (床面積 10,000㎡超の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等)	不可	不可
マンション等の建築	可(容積率、建ぺい率の範囲内)	可(容積率、建ぺい率、日影規制の範囲内)

2) 建物・基盤施設の状況

新小樽（仮称）駅周辺地域には、主に戸建て専用住宅と工業施設、その他に業務施設や共同住宅等が立地しています。（図 2-2-2）

主要な公益施設や利便施設等は、向陽中学校、天神小学校、コンビニエンスストア、個人商店、天神会館や鎮座天満宮が立地しています。（図 2-2-2）

建物の建設年度の状況は、築 45 年以上経過している建物が多くなっています。（図 2-2-3）

道路は私道が多く、公園は向陽中学校に隣接し天神公園が整備されています。（図 2-2-4）

新小樽（仮称）駅に近接している清川橋については、昭和 38 年（1963 年）に架設され、整備されてから 52 年が経過しています。（図 2-2-4）

また、新小樽（仮称）駅から約 880m 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池があり、昭和 60 年に近代水道百選、平成 20 年に土木学会選奨土木遺産として選定された、通称「水すだれ」と呼ばれる階段式溢流路（いつりゅうろ）があります。

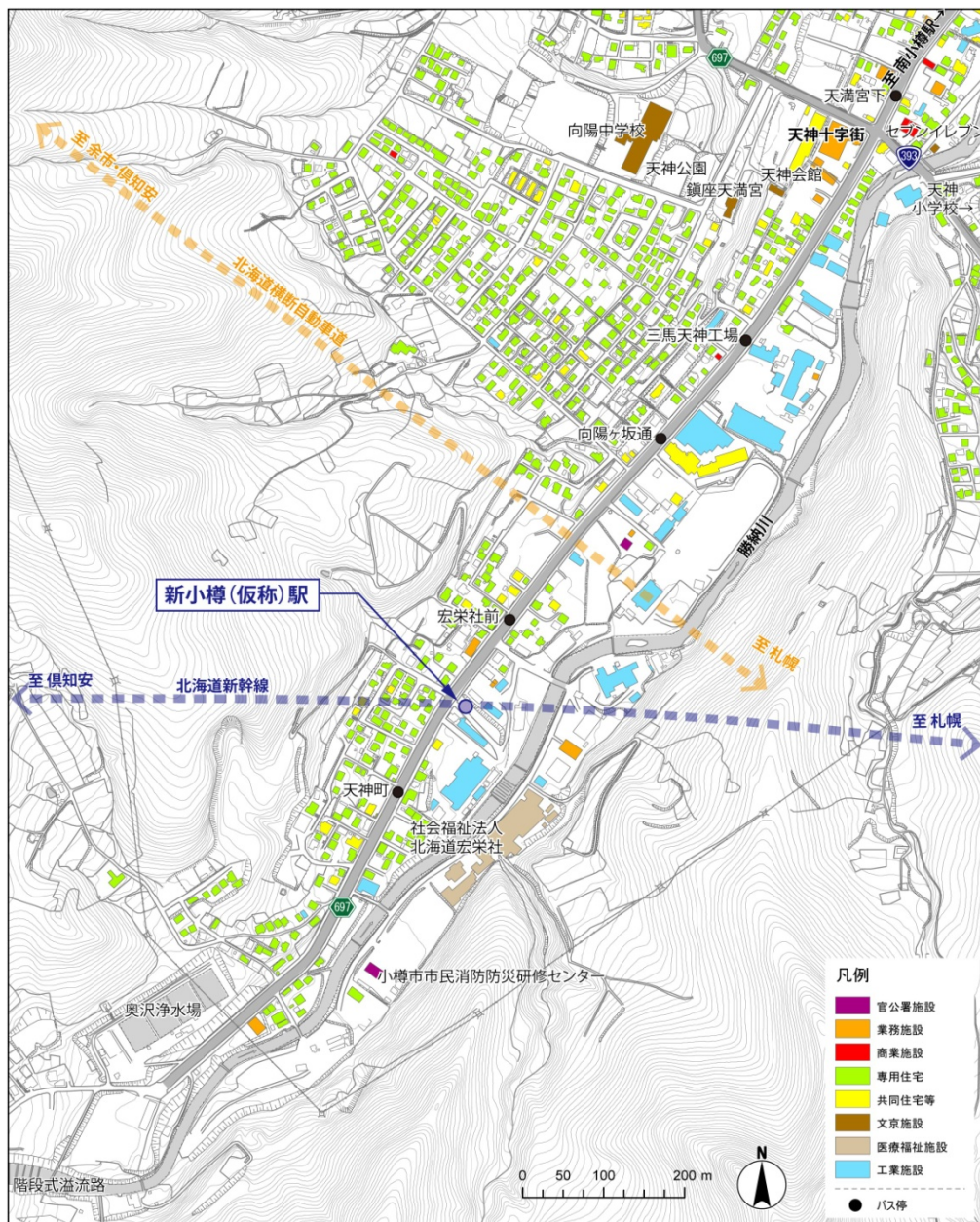


図 2-2-2 建物用途動態図

資料：小樽市都市計画基礎調査（平成 22 年度）を基に作成

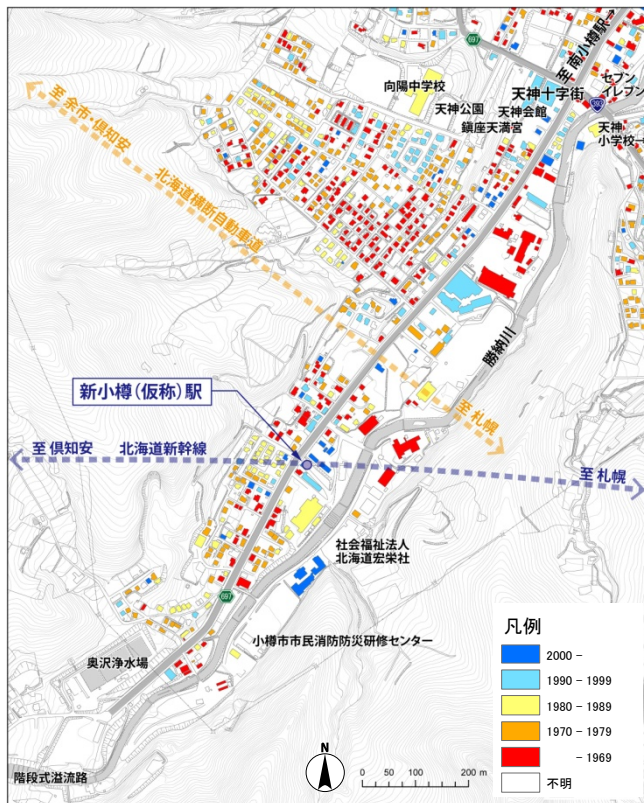


図 2-2-3 建設年度の状況

資料：小樽市都市計画課、小樽市都市計画基礎調査（平成 22 年度）を基に作成

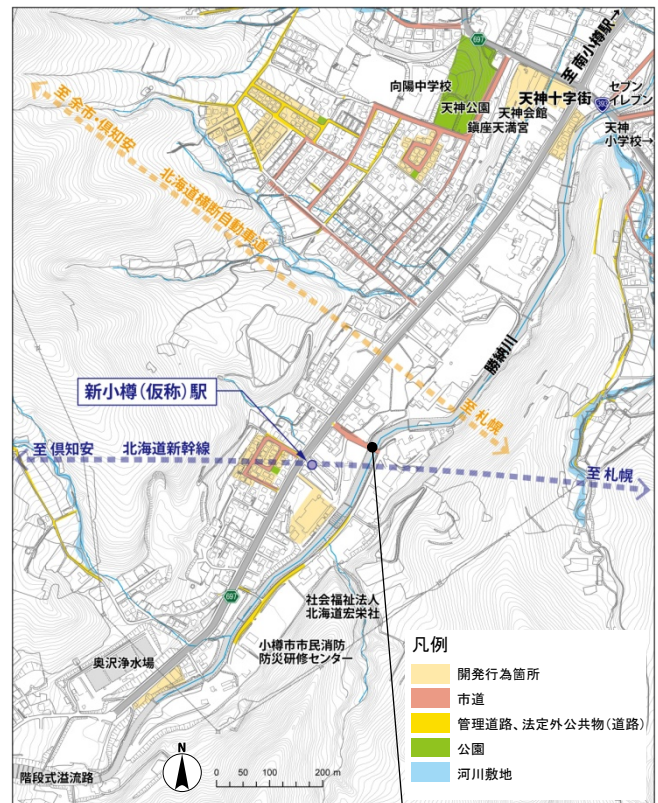


図 2-2-4 基盤施設整備状況

	上部形式	橋長	全幅員	有効幅員	架設年
清川橋	PC橋	20m	7.3m	6.5m	1963年 (S38年)

3) 人口動向

新小樽（仮称）駅周辺地域（天神 2 丁目）の人口は、平成 12 年が 879 人、平成 22 年が 727 人と人口減少が進んでおり、特に平成 17 年から平成 22 年の減少率は、全市の減少率の 2 倍となっています。（表 2-2-2）

高齢化率の推移をみると、平成 12 年は 23.2%、平成 22 年は 34.5%と高齢化が進んでおり、平成 22 年の高齢化率は全市よりも高くなっています。

表 2-2-2 新小樽（仮称）駅周辺地域における人口動向

人口		H12	H17	H22	増減 H12-H17	増減 H17-H22
	※不詳含む (単位:人)					
	小樽市	150,687	142,161	131,928	▲ 5.7%	▲ 7.2%
	天神2丁目	879	849	727	▲ 3.4%	▲ 14.4%
高齢化率		H12	H17	H22	増減 H12-H17	増減 H17-H22
	(単位: %)					
	小樽市	23.4%	27.4%	31.5%	4.0%	4.1%
	天神2丁目	23.2%	26.4%	34.5%	3.2%	8.1%

資料：国勢調査

4) 交通施設等の現況

①アクセス

新小樽（仮称）駅周辺には、「奥沢線」「奥沢・ぱるて築港線」の2系統の路線バスが運行されています。（図 2-2-5）

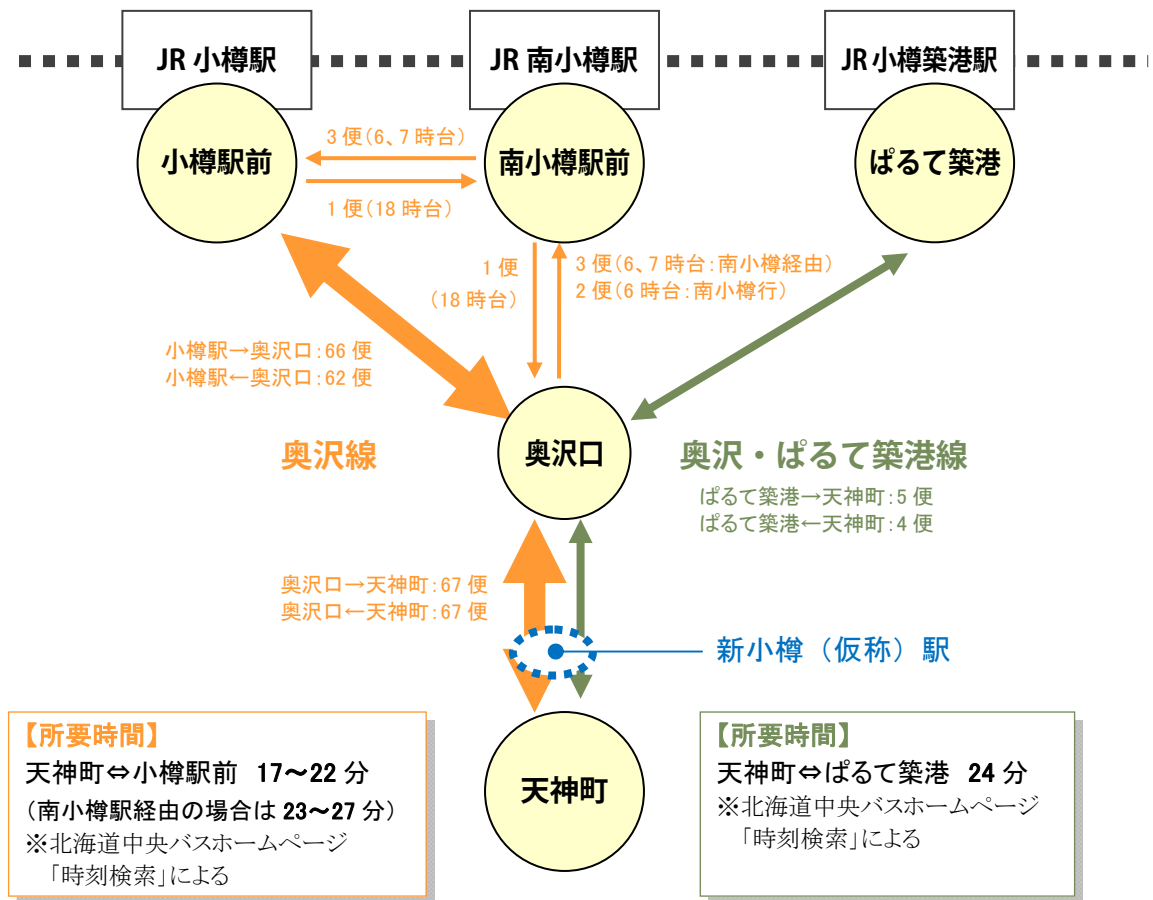


図 2-2-5 バス便数・運賃

資料：北海道中央バス時刻表（平成 28 年 4 月～11 月）

②交通結節点*との関係

表 2-2-3 新小樽（仮称）駅と JR 各駅、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
JR 駅 (図 2-2-6)	小樽駅	—— (国道・奥沢十字街経由)	約 3.9km	約 4.8km
		⋯⋯ (国道・臨港線・中央通経由)	約 3.9km	約 5.7km
		—— (道道・松ヶ枝経由(山まわり))	約 3.9km	約 4.7km
	南小樽駅	——	約 3.2km	約 3.4km
高速道路 IC (図 2-2-7)	小樽 IC	——	約 3.4km	約 3.9km
	朝里 IC	—— (小樽 IC 経由)	約 5.3km	約 6.9km
		—— (道道・望洋台経由(山まわり))	約 5.3km	約 8.3km
	小樽西 IC	——	約 6.2km	約 10.1km
小樽港 (図 2-2-7)	フェリーターミナル	——	約 4.0km	約 4.5km
	観光船乗り場	——	約 4.4km	約 5.3km

図 2-2-6

新小樽（仮称）
駅と JR 各駅を
結ぶルート

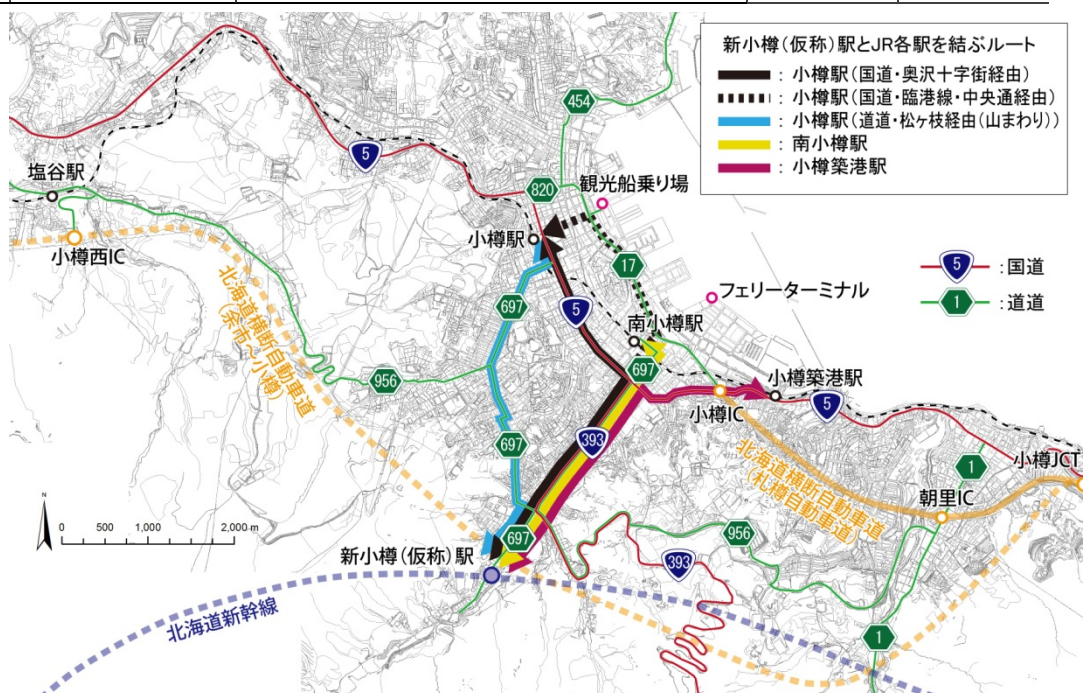
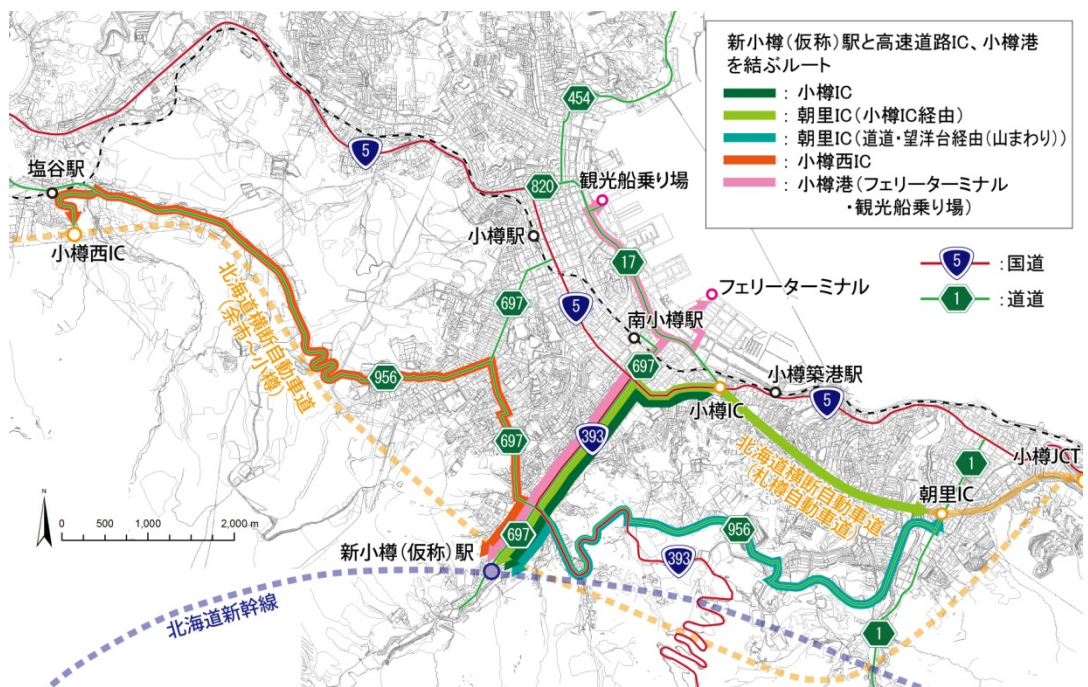


図 2-2-7

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



2-3 市民等のニーズの把握

(1) ワークショップ

1) 目的

新幹線の開業は、市民生活をはじめ、交通体系、既存のまちづくりなど、各種方面に対して大きな影響があります。そのため、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ワークショップ*を実施しました。

2) 検討テーマ

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」についてテーブルディスカッション*を行いました。各班における各回の検討テーマは表2-3-1のとおりです。

※新駅：新小樽（仮称）駅

表 2-3-1 各班のディスカッションテーマ

	1 班：新駅周辺地域の土地利用計画	2 班：観光地域とのアクセスと活性化ソフト対策
第 1 回 H26. 10. 2 (木)	○新幹線整備による期待と課題 ○新幹線をまちづくりにどう生かすか ○新駅周辺地域の課題 ○新駅周辺地域に求められる機能	○新幹線整備による期待と課題 ○新幹線をまちづくりにどう生かすか ○交通ネットワークと観光まちづくりの課題 ○交通ネットワークと観光まちづくりに求められる取組
第 2 回 H26. 11. 4 (火)	○整備構想、第1回での議論、事例等を踏まえた、 ・新駅周辺地域の役割、導入機能 ・土地利用ゾーニングの検討	○整備構想、第1回での議論、事例等を踏まえた、 ・交通ネットワーク整備の方向性 ・観光まちづくりの施策展開
第 3 回 H27. 1. 15 (木)	○第1, 2回WSのまとめについて ・新幹線を生かしたまちづくり ・新駅周辺地域のまちづくり ○実現に向けた必要事項（5W1Hを意識した意見交換）	○第1, 2回WSのまとめについて ・新幹線を生かしたまちづくり ・交流拡大に向けたまちづくり ○実現に向けた必要事項（5W1Hを意識した意見交換）



写真：ディスカッションの様子（左：1班 右：2班）

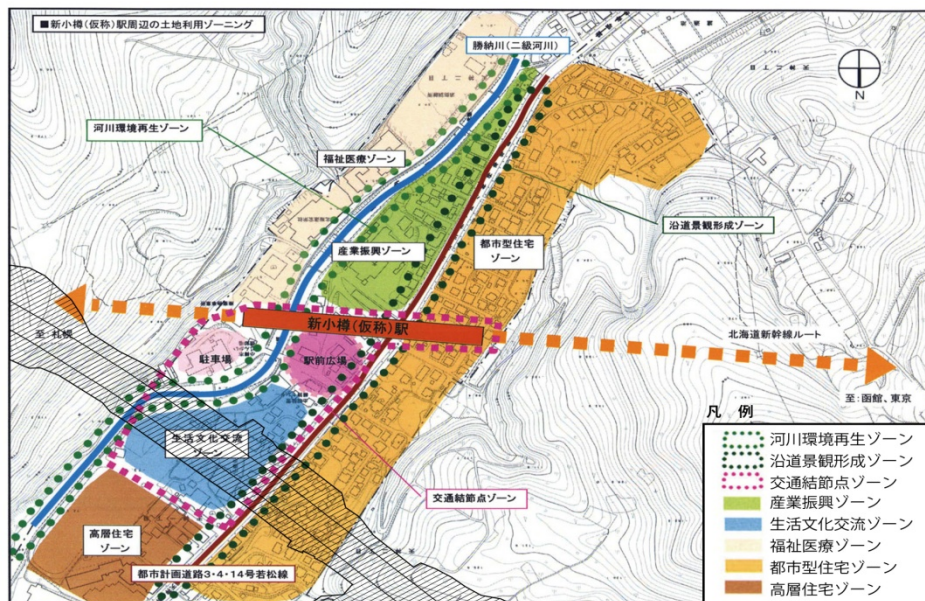
3) ワークショップ意見のまとめ

新小樽（仮称）駅周辺整備構想（H18）

■新幹線を生かしたまちづくり

1. 東北地方からの観光客誘致拡大
2. 小樽を起点とした北後志地域等の新たな観光圏構築
3. 新駅周辺地域の新たなまちづくり
4. 小樽港との連携による国内外との交流促進

■新駅周辺地域の土地利用構想



上記ゾーンのほか、「保養地形成ゾーン」として、「おたる望洋パークタウン」の隣接地を活用した、保養地型の住宅地の開発を目指すとしている。

※H18 年当時検討した「生活文化交流ゾーン」は、北海道横断自動車道の整備のため使用できるスペースは大きく限られる。

■駅と駅周辺の整備



第1回ワークショップのまとめ（1班・2班共通）

新幹線整備による期待と課題	
期待 ◆交流人口の増加 ◆商業の活性化 ◆定住人口の増加 ◆都市機能の立地	課題 ◆通過点となるおそれ ◆小樽駅の利用者数減少のおそれ ◆新駅の立地場所のアクセス性が悪い
まちづくりの方向性	
◆小樽の歴史・文化・コミュニティを大切にしまちづくり ・小樽らしさを残した、既存のまちとなじむような整備。 ◆まちの魅力づくりと観光のレベルアップ ・小樽の知られていない魅力の発掘。 ・新たな客層（若者や高齢者、移住者）の取込み。 ◆交通ネットワークの整備 ・中心市街地や市内観光スポットとの連絡が重要。	◆天神地域と他地域との連携 ・中心市街地など市内観光スポット、周辺市町村との連携。 ・広域連携した周遊プランの開発。 ◆情報発信 ・小樽や新駅の魅力の発信。 ・駅構内の観光案内体制の構築。 ◆天神地域の自然環境を保全・活用した整備 ・勝納川や奥沢水源地などの豊かな自然環境を保全し、その魅力を生かした整備。

第2・3回ワークショップのまとめ（1班：新駅周辺の土地利用計画）

■新駅周辺地域の土地利用構想	
産業振興ゾーン・福祉医療ゾーン ・「森」と「水」をイメージした機能の導入。 ・例えば、自然を生かした企業の誘致やスポーツを楽しむことができる施設の誘導など。 ・奥沢水源地の歴史的施設や穴滝などの地域資源の活用と情報発信をしてはどうか。 ・地元の人が中心的に利用できるようなとよい。	都市型住宅ゾーン・高層住宅ゾーン
交通結節点ゾーン 【必要な機能】 ・農産物の販売等ができるイベント広場。 ・バス、タクシー等のターミナル。 ・情報発信機能。 ・コミュニティの中心となる場。 ※具体的なイメージ ・近接する福祉施設と連携し、障害者や高齢者が集まる場。 ・子供と高齢者が多世代交流でき、子供が学習できる場。託児施設など。 ・既に天神会館があるので、施設整備をするのではなく、活動の中心となる場でもよい。 【整備に当たっての方向性】 ・勝納川へ降りることができる入り口を一体的に整備してはどうか。 ・大規模な商業施設が立地するイメージはない。 ・小樽市民が来たくなる機能を導入した方がよい。 ・人が来る仕組みを作らないとならない。	【方向性】 ・高齢化率が高い地域であるため、新しい建物を増やしていくよりも、将来の空き家を増やさないために、リノベーション等により、空き家を生かす。（例：貸別荘、工房、起業の場、農業など） ・職住隣接のまち、移住政策の充実により、移住者が多く住む街としてはどうか。 【イメージ】 ・自然と調和した街並みを形成するため戸建てを中心とし、高層の建物は規制する。 ・住環境をしっかりと整え、ユニバーサルデザイン*による段差のないまちとする。 ・発生した空き家は、活用できない場合は撤去し、公園や雪捨て場として活用するもよい。 ・実現に向けては、建築家などのプロが新たな魅力的なまちのイメージを作成し、発信・PRを行って人を呼び込むとよいのではないかな。
河川環境再生ゾーン & 沿道景観形成ゾーン ・勝納川をさらに歩けるように既存のサイクリングロードを活用し、まちづくりの核とする。 ・春夏秋にそれぞれ美しい植樹を行い、写真を撮りたくなるような魅力的な並木道を形成する。	※構想にはない新たなアイデア・意見 自然の活用と創出 ・新駅から山側は自然に戻し、観光スポットとする。 ・そのために、水源地を活用するための整備や天狗山散策コースをつくり、展望台をつくってはどうか。 ・また、歩くスキーのコースもつくり、冬でも楽しめる場をつくるのもよい。 ・天狗山ルート裏にロープウェイをつなぐ。 天神地域の新たな魅力 ・天神地域の工場見学ができると、新たな魅力になるのではないかな。
保養地形成ゾーン ・これからは新たな住宅地は不要。オートキャンプ場、スポーツ公園など自然に戻すような活用。	※立地してほしくない施設 ・パチンコ、風俗営業等をする店舗、産業廃棄物処理施設 ・周辺自然環境になじまない高層の建物
■駅と駅周辺の整備	
駐車場 ・市外の人々が主に利用すると考えられるが、例えば北後志地域の人々が函館方面に行きたい場合は、俱知安駅を利用してしまおうのではないかな。 ・構想案の駐車場は狭く感じるので、足りない場合は高速道路の用地を駐車場として活用してはどうか。	駅舎 ・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な。 ・木造で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。

新小樽(仮称)駅周辺整備構想(H18)

■新幹線を生かすための機能整備

- ・ 高速自動車道 IC から新駅までの円滑な交通アクセスの確保
- ・ バス、タクシー、レンタカー、自家用車等の交通結節機能の整備
- ・ 地域情報の収集機能とインフォメーション機能の充実
- ・ 小樽・後志地域に由来した物産展示・販売施設の整備
- ・ 既存の文化・観光拠点間の連携強化に向けた、バスを使った新小樽(仮称)駅を起点とする観光ネットワークの形成
- ・ バスと連動した歩行者系観光ネットワークの形成

■アクセス道路等の整備



第2・3回ワークショップのまとめ（2班：観光地域とのアンケートと活性化ソフト対策）

円滑な交通アクセスの確保

& アクセス道路等の整備

【IC（インターチェンジ）とのアクセス】

- ・市外から車で来る人を呼び込むため重要。
- ・新駅から近い距離にスマート IC*の整備も考えられるが、50mの高さがあるので難しい。
- ・小樽のメリットを考えると、小樽 IC、小樽西 IC、朝里 IC の順にアクセス強化が必要。
- ・アクセス強化の整備を行いつつ、企業立地や道路の利用状況をみながら整備を進めていくべき。
- ・走りにくい道路や照明が暗い道路の解消（照明の設置・拡張が必要）
- ・新しい住民が使いやすいことが重要。

【小樽駅とのアクセス】

- ・国道ルートは渋滞の発生が懸念事項としてあるが、道道の山側ルートだと、冬場は（特にバスは）厳しく、拡幅も必要となってくるだろう。あまりメリットは少ないと感じる。国道ルートの方がよいのではないかな。

交通結節機能の整備

- ・駐車場を使う観光客は少ないのではないかな。
- ・東北の例をみても、駐車場は余っている状況であり、使ってもらおうとすると新たに人を引き込む必要がある。
- ・今後の高齢化を考えると、高齢者の人が使いやすい道路や駐車場である必要があり、冬の利用は便利である必要がある。
- ・札幌から新駅に人を引き込んで利用してもらおうとしても、ターゲットに合わせて、駐車場を使うメリット（料金サービス等）が必要だろう。
- ・駐車場は必要最小限あればよいのではないかな。
- ・タクシーの乗り合い、バスなど公共交通でつなげた方がよいのではないかな。その際、バス、タクシー、自家用車の住み分けが必要だろう。

歩行者系観光ネットワークの形成

- ・小樽駅→築港駅→新駅まで行く際、徒歩や自転車による観光。
- ・河川敷やフットパス*の整備。川の活用。
- ・遡上するサケを楽しむ。

※構想にはない新たなアイデア・意見

駅のサービス充実

- ・ホテルとお店で連携した手荷物預かりサービス（土産・バッグ）
- ・駅内にはロッカーの整備も必要。
- ・Wi-Fi*など通信環境の整備。

インフォメーション機能の充実

- ・観光案内所の設置、散策マップなど観光情報の提供、デジタルサイネージ*による JR やバス等のアクセス情報の提供などが考えられる。
- ・特にアジア各国の外国人への対応が必要。
- ・看板だけでなく、案内人（市民）の派遣サービスなどが考えられるのではないかな。
- ・実際の観光客へのヒアリングが必要。
- ・小樽（JR）、札幌と小樽（JR・高速）、札幌と函館（JR）など行程によって、便利なモデルプランを示すことが必要。
- ・函館と小樽の地域資源が似ているため、函館との住み分け・連携と発信が必要。

物産展示・販売施設の整備

- ・昼は観光客が使うお土産・飲食（道の駅のような）、夜は地域の方が主に使うコンビニのように、時間帯によって用途を変えてもよいのではないかな。
- ・小樽の良さは、しゃこ、運河、天狗山、人力車などであり、ここで降りなければという魅力やブランド形成、観光力 UP が必要。
- ・小樽の良さを生かした観光力 UP のためには、小樽の企業を盛り上げることが必要であり、そのための支援も必要（助成、アドバイザー）。
- ・新駅周辺に小樽を楽しめる「ミニ小樽」（アンテナショップや雪あかりの路など）があると、他の観光地域へ波及させることができる。

新駅を起点とする観光ネットワークの形成

【北後志地域とのネットワーク】

- ・フルーツ街道との連携が必要ではないかな。沿道の魅力化など。
- ・小樽駅を中心に JR やバスが北後志地域と接続しているので、小樽駅と新駅とのアクセスが重要。
- ・余市にはホテルがないので、小樽に宿泊客が流れてくるケースもある。
- ・そのため、新駅とともに小樽駅でも、小樽の魅力を発信する機能を強化すべきではないかな。

【市内のネットワーク】

- ・小樽市内の観光スポットの住み分けが必要。
- ・小樽港について、クルーズ船は小樽を楽しむ玄関口として、新駅と直接結ぶというよりも、新駅と小樽駅、小樽築港駅とのバスの接続（循環線）が重要。フェリーは、苫小牧がライバルとなるが、本州から入ってくる玄関口として、小樽港の美しさによって人を引き込んでくる必要があるのではないかな。

(2) アンケート調査

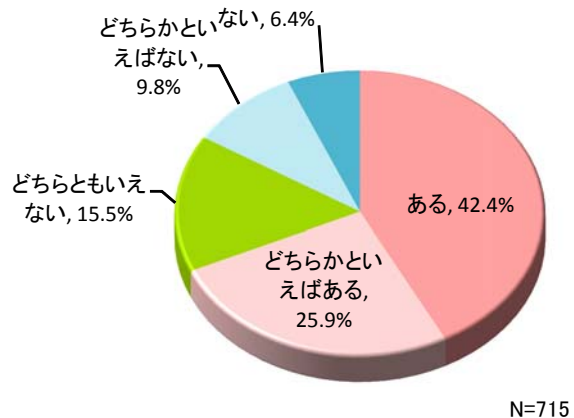
1) アンケート調査の概要

- ・対 象 者 : 小樽市在住の18歳以上から、階層別は無作為抽出した2,000人を対象。
- ・実施方法 : 郵送による配布・回収
- ・実施時期 : 平成26年9月17日～30日
- ・配 布 数 : 2,000票(住民基本台帳からの無作為抽出)
- ・回 収 数 : 723票(回収率36.2%)

2) アンケート結果

① 開業への関心

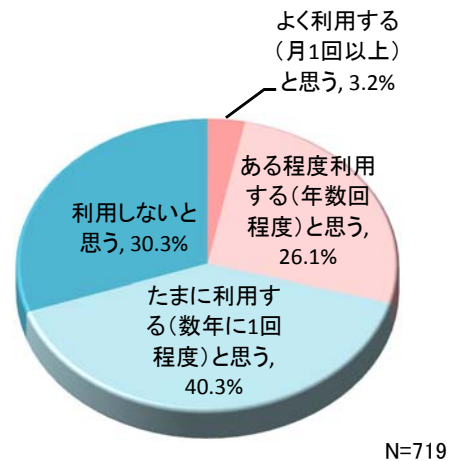
新幹線開業への関心は、「関心ある」が42.4%と最も多くなっています。次いで「どちらかといえば関心あり」が25.9%で、合計すると68.3%が関心を示しています。



② 利用頻度

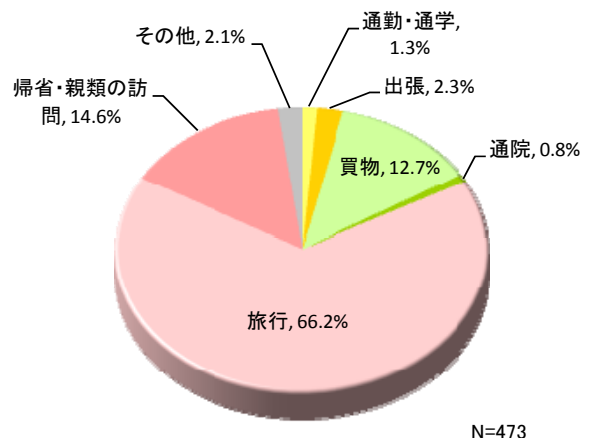
新幹線の利用頻度は、「たまに利用する(数年に1回程度)と思う」が40.3%と最も多くなっています。

「よく利用する(月1回以上)」又は「ある程度利用する(年数回程度)」は合計で29.3%となっています。



③ 利用する目的

新幹線を利用する目的は、「旅行」が66.2%と最も多く、「帰省・親類の訪問」の14.6%と合わせると全体の80.8%を占めています。

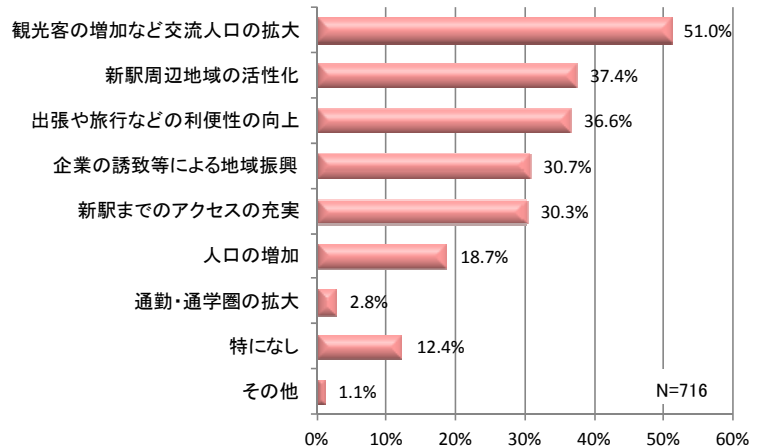


④ 新幹線への期待

市民の期待する点は「観光客の増加など交流人口の拡大」が 51.0%と最も多くなっています。次いで、「新駅周辺地域の活性化」が 37.4%、「出張や旅行などの利便性の向上」が 36.6%となっています。

※複数回答であるため、割合の合計は 100% にならない。

※新駅…新小樽（仮称）駅

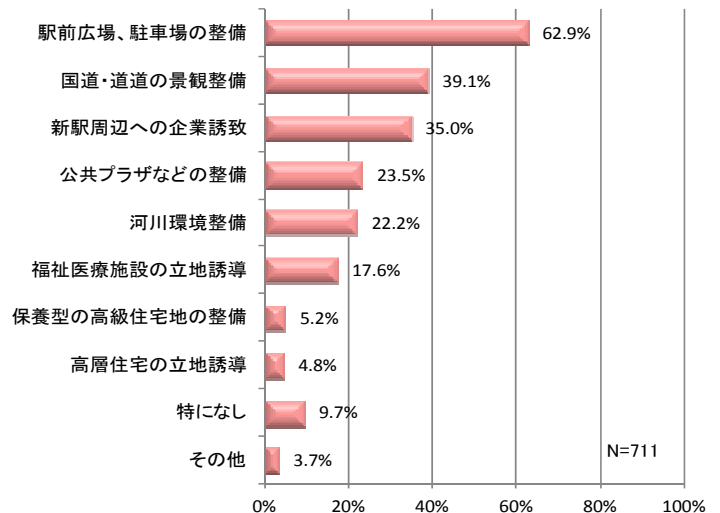


⑤ 構想における新小樽（仮称）駅周辺地域の土地利用計画で重要だと思うもの

新小樽（仮称）駅周辺地域の整備で重要なものは、「駅前広場、駐車場の整備」が 62.9%と最も多くなっています。次いで、「国道・道道の景観整備」が 39.1%、「新駅周辺への企業誘致」が 35.0%と続いています。

※複数回答であるため、割合の合計は 100% にならない。

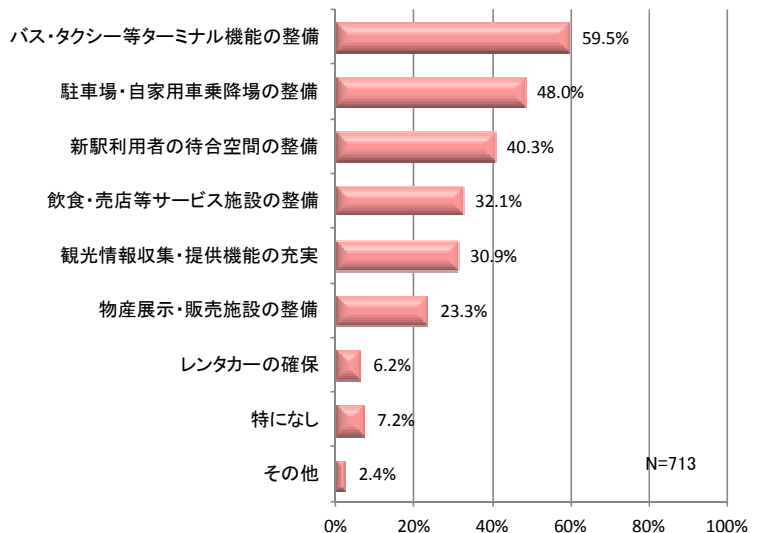
※新駅…新小樽（仮称）駅



⑥ 駅舎や駅前に充実させてほしい機能

駅舎や駅前に充実させてほしい機能は、「バス・タクシー等のターミナル機能の整備」が 59.5%と最も多くなっています。次いで「駐車場・自家用車乗降場の整備」が 48.0%、「新駅利用者の待合空間の整備」が 40.3%となっています。

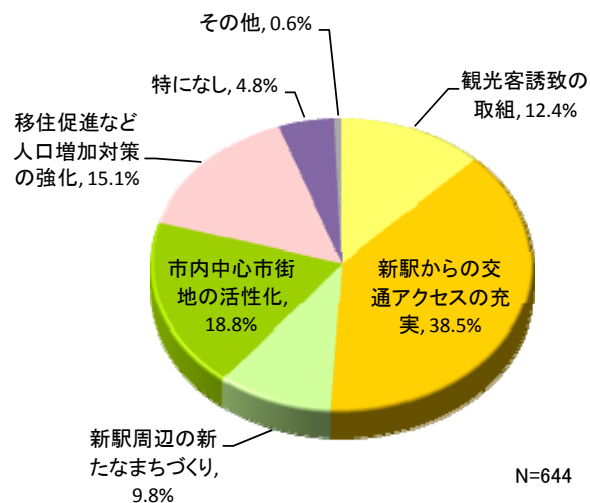
※複数回答であるため、割合の合計は 100% にならない。



⑦ 新幹線開業に合わせて、取り組むべきまちづくりの方向性

開業に向けて取り組むべきまちづくりの方向性としては「新駅からの交通アクセスの充実」が38.5%と最も多くなっています。

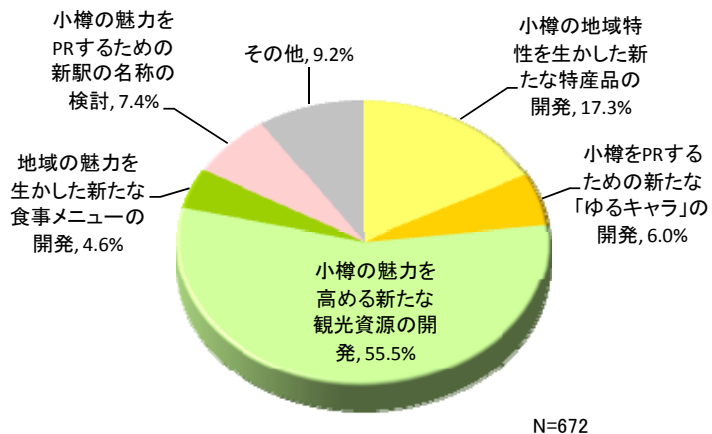
※新駅…新小樽（仮称）駅



⑧ 新幹線開業に向けて、官民が一体となって新たに取り組むべきこと

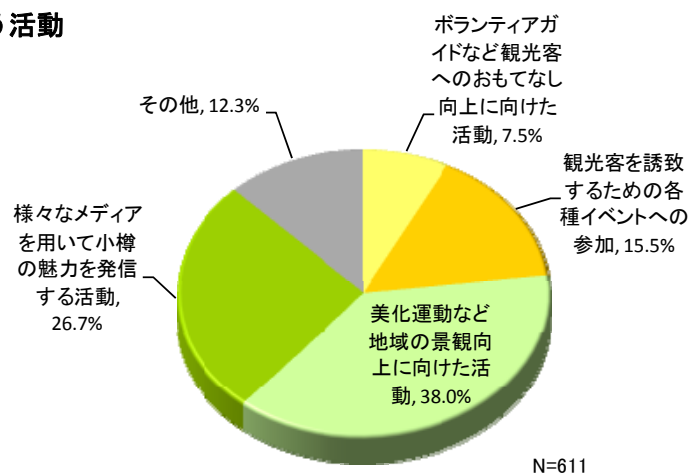
官民で取り組むべきこととしては、「小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発」が55.5%と最も多く、次いで「小樽の地域特性を生かした新たな特産品の開発」が多くなっています。

※新駅…新小樽（仮称）駅



⑨ 新幹線開業に向けて参加したいと思う活動

「美化運動など地域の景観向上に向けた活動」が38.0%と最も多く、次いで「様々なメディアを用いて小樽の魅力を発信する活動」が26.7%と多くなっています。



2-4 北海道新幹線整備に伴う効果

小樽市の現況分析やワークショップ、アンケート調査の結果を踏まえ、北海道新幹線の整備に伴う効果を、以下のとおり整理しました。

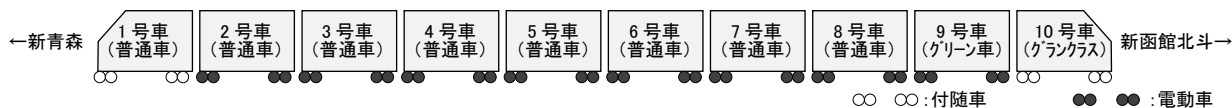
- (1) 安全性・定時性に優れた大量輸送の交通手段確保による利便性の向上
- (2) 新幹線整備による交流人口の増大
- (3) 新たな経済交流・周遊観光による地域経済の活性化

（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

現在、小樽市と本州方面を結ぶ交通手段は航空機が主体です。しかし航空機は雪や風雨など気象条件によって運航が左右されることが多い状況です。

一方、新幹線は、これまでに大きな事故はなく、悪天候にも強い¹ため運行ダイヤの乱れが少ない等、安全性と定時性に優れた交通手段です。北海道新幹線は大量の輸送力を持っており、安定かつ大量の移動が可能となります。今後、新幹線が札幌まで延伸されることにより、小樽市と本州を結ぶ移動手段が新たに確保されるため、利便性が一層向上し、ビジネスや観光面での好影響が期待されます。

輸送力については、図 2-4-1 のとおり、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。



構成	10両
営業最高速度	320km/h ただし、北海道新幹線区間は260km/h(在来線との共用走行区間は当面140km/h)
定員	731名 (グランクラス:18名 グリーン車:55名 普通車:658名)
シートピッチ	グランクラス:1,300mm グリーン車:1,160mm 普通車:1,040mm
サービス	【乗り心地の向上】全車フルアクティブサスペンション、車体傾斜装置(最大1.5° 傾斜) 【電源コンセントの設置】グランクラス:全席 グリーン車:全席 普通車:全席
バリアフリー完備	改良型ハンドル形電動車いす対応の大型洋式トイレおよび多目的室
セキュリティ	・対話型非常通報装置(客室内およびトイレ内)の設置 ・防犯カメラ(客室、デッキ部)設置

【グランクラス】



【グリーン車】



【普通車】



図 2-4-1 JR 北海道 H5 系の概要

資料：JR 北海道ホームページ 写真：JR 北海道 提供

(2) 新幹線整備による交流人口の増大

1) 道南・東北・関東方面からの交流人口の増大

小樽市を訪れた道内客の圏域別内訳では、図2-4-2のとおり、道南圏が3.6%と少ない状況です。北海道新幹線の整備により、新小樽（仮称）と新函館北斗は、約52分（図2-4-3）で結ばれることとなり、観光客の増大が期待されます。

また、道外客の地方別内訳では、関東地方（東京を含む）が半数近くを占めますが、東北地方は、北海道と距離的に近いにもかかわらず6.4%と中部地方や近畿地方よりも少なく、九州地方と大差がない状況にあります。

北海道新幹線の整備により、図2-4-3のとおり、東北地方への所要時間は、新青森1時間53分、盛岡2時間46分、仙台3時間29分と想定され、日帰りが十分できる地域となります。

さらに、関東地方の宇都宮駅で航空機と新幹線の所要時間が同程度となるものと考えられ、北関東地方までが、新幹線による時間短縮効果のあるエリアとして捉えられます。

このように、北海道新幹線による東北・北関東方面との交通アクセスの向上効果は、航空機利用の際の乗換え回数も合わせて考慮すると、単なる時間短縮の効果以上に大きく発揮され、観光客の新規誘発も期待されます。

<道内客の圏域別内訳（不明分を除く）>



注：道央は札幌を除く。

<道外客の地方別内訳（不明分を除く）>



注：関東は東京を除く。

図2-4-2 小樽市を訪れた観光客の居住地の内訳

資料：小樽市観光客動態調査（平成20年度）

2) 倶知安方面からの交流人口の増大

新小樽（仮称）駅の隣駅は札幌駅（所要時間12分）と後志管内の倶知安駅（同13分）となりますが、倶知安町では外国人宿泊延数が後志管内において最も多く、外国人宿泊客の国別内訳の割合は、図2-1-6（P14）のとおり、小樽市と異なっています。

北海道新幹線の開業で小樽市と倶知安町との時間距離が短縮することにより、倶知安町やニセコ町を訪れている外国人観光客が小樽まで足を伸ばし、周遊観光することが期待されます。

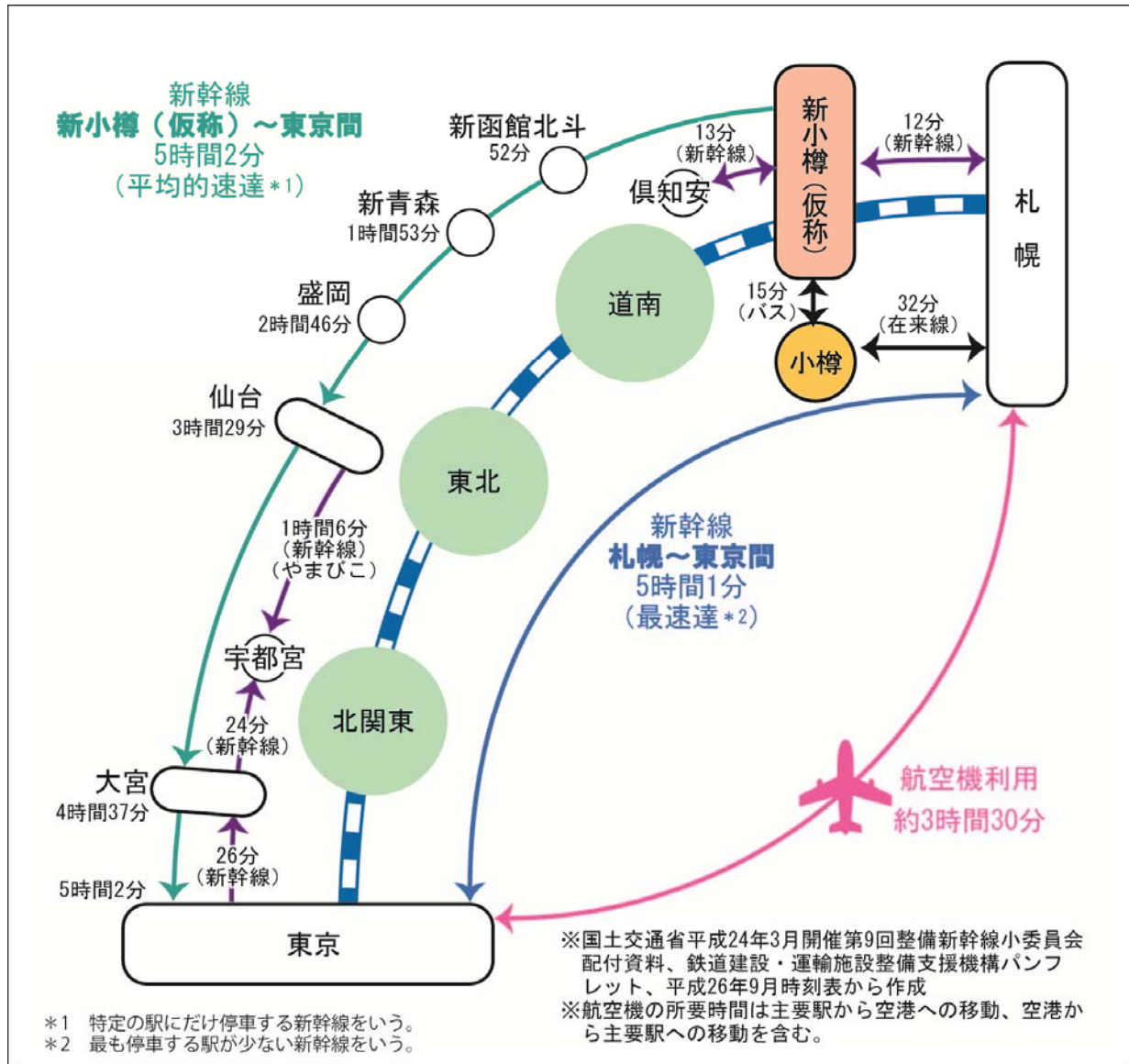


図2-4-3 各都市との所要時間

■小樽駅（現駅）～宇都宮駅間

○航空機利用 約4時間52分

（小樽駅～札幌駅：在来線32分）＋（札幌駅～東京駅：航空機約3時間30分）＋（東京駅～宇都宮駅：新幹線50分）

○新幹線利用 約4時間50分

（小樽駅～新小樽（仮称）駅：バス15分）＋（新小樽（仮称）駅～仙台駅：新幹線3時間29分）

＋（仙台駅～宇都宮駅：新幹線1時間6分）

※現在、新青森駅～東京駅間を結ぶ東北新幹線は速達型が宇都宮駅に停車しないため仙台駅で乗換えが必要。

■小樽駅（現駅）～大宮駅間

○航空機利用 約4時間28分

（小樽駅～札幌駅：在来線32分）＋（札幌駅～東京駅：航空機約3時間30分）＋（東京駅～大宮駅：新幹線26分）

○新幹線利用 約4時間52分

（小樽駅～新小樽（仮称）駅：バス15分）＋（新小樽（仮称）駅～大宮駅：新幹線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

北海道新幹線の整備によって小樽市と倶知安町、道南圏、東北・関東方面との交通利便性が向上し、交流人口が拡大することにより、新たな経済交流の発生とそれによる地域経済の活性化が期待されます。

交流人口の拡大は、観光産業や本市全体、中心市街地の活性化を図るための好機です。また、経済の活性化による雇用機会の増加や、小樽市の魅力づくりにより、二地域居住や移住などによる定住人口の増加も期待されます。

小樽市から積丹半島、ニセコ連峰にかけては「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」が指定され、山と水と海岸の変化に富んだ景観資源を有するなど観光の魅力も高い地域であり、小樽市は北後志地域の観光の玄関口としての役割も担っています。

小樽市を起点に、周辺自治体である余市町、仁木町、古平町、積丹町及び赤井川村と連携を図り、北後志地域を周遊観光する流れを活性化することで更なる地域経済の活性化が図られます。

また、北海道新幹線により、北海道と東北や関東方面との時間距離が短縮するため、新たなビジネスチャンスの拡大や企業間連携、企業間交流の促進が期待されます。その中で、小樽特産品の東北・関東方面への新たな販路の開拓やニーズに応じた新製品、新商品の開発など、地域の製造業の活性化や農林水産業への波及効果が期待されます。

【参考】新幹線整備による建設投資効果及び経済波及効果（北海道の試算）

＜建設投資効果＞

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設工事により、実事業費約1兆5,000億円の約1.7倍にあたる約2兆5,000億円の経済波及効果が見込まれ、雇用創出効果では、約19万7,000人に相当する効果が見込まれています。

＜経済波及効果＞

北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、平成43年度開業のケースで純増交流人口は45.7万人、純増交流人口及び新幹線利用による消費額によって、北海道全体に年間約1,039億円を超える規模の経済波及効果が見込まれています。

※ 人口減少等に伴い交通需要も減少することから、開業年度によって経済波及効果は異なります。

※ 小樽市のみを取り上げた経済波及効果は試算されていません。

北海道新幹線整備に伴う効果 まとめ

期待される効果

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・定時性に優れた交通手段
- ・輸送力については、図 2-4-1 のとおり、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（俱知安町・道南・東北・関東方面など）

- ・道内容の増加（移動時間の短縮）

俱知安町	（新小樽（仮称）駅～俱知安駅	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
- ・俱知安町・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）

【参考】新幹線整備による経済波及効果（北海道の試算）

- ・北海道新幹線、平成 43 年度開業ケースで純増交流人口 45.7 万人。
- ・純増交流人口及び新幹線利用による消費額によって、北海道全体に年間約 1,039 億円を超える規模の経済波及効果が見込まれています。

※ 小樽市のみを取り上げた経済波及効果は試算されていません。

2-5 北海道新幹線整備に伴う課題

小樽市の現況分析やワークショップ、市民アンケートの結果を踏まえ、北海道新幹線の整備に伴って小樽市が今後取り組んでいかなければならない課題として、以下のとおり整理しました。

- (1) 来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進
- (2) 新小樽(仮称)駅との交通ネットワークの構築
- (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
- (4) 交通結節点に求められる機能の整備

(1) 来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進

北海道新幹線の整備により、交通利便性が高まり交流人口の増加等の効果が期待される一方で、来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりを推進しなければ、小樽は、札幌あるいは函館や東北等の単なる通過点となってしまうおそれがあります。また、北海道新幹線が札幌まで延伸されたときに、総運行本数のうち何本が新小樽(仮称)駅に停車するかも未定です。

このため、小樽に寄りたくなる魅力あるまちづくりの推進が求められるとともに、交流人口の増加に向けた方策、小樽の魅力を伝える積極的な情報発信、北後志地域などとの広域連携による観光の魅力の向上、厚みの創出などが求められます。

【対応の方向性】

- 
- ◆ 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、情報発信等含む）
 - ◆ 特産品の新開発

(2) 新小樽(仮称)駅との交通ネットワークの構築

新小樽(仮称)駅は、市街地の縁辺部に位置し、小樽市中心部までは4～5kmの距離がありますが、道南圏及び東北・関東方面を結ぶ広域交通と市内の既存交通体系との結節点となります。

このため、中心部や市内各所の観光地、各種交通結節点（JR駅・IC（インターチェンジ）・港）とのスムーズなアクセスの確保を図り、新幹線開業による交通量の変化、影響を把握した上で、道路網の整備や2次交通*の充実などが求められます。

【対応の方向性】

- 
- ◆ 新幹線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

(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

新小樽(仮称)駅周辺地域は、市街地の縁辺部に位置し、勝納川上流の周囲は山に囲まれた自然豊かな環境ではありますが、平地が少ない地域です。地域を南北に走る道道天神南小樽停車場線を幹線道路として、これを挟んで東側は工業地域、西側は第1種住居地域に指定され、工場や戸建て住宅、集合住宅などが立地しています。

今後、北海道新幹線が札幌まで延伸されると、新小樽(仮称)駅周辺地域は、小樽の新たな玄関口としての役割を担うこととなりますが、現状では玄関口としての機能はない状況です。また、新幹線開通を見込んだ無秩序な開発も懸念されます。

このため、新小樽(仮称)駅周辺地域のまちづくりについて、小樽市全体としての土地利用バランスや新小樽(仮称)駅の立地特性を踏まえた土地利用の方向性を検討するとともに、小樽の新たな玄関口にふさわしい景観形成や周辺自然環境の保全・活用が求められます。

【対応の方向性】

- ◆ 小樽市全体の土地利用の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

(4) 交通結節点に求められる機能の整備

新小樽(仮称)駅の駅舎や駅前広場等の施設は、工場や住宅が立地する天神地域の既存市街地の中に整備されますが、新小樽(仮称)駅の北側には平成30年度末までに北海道横断自動車道が整備されるなど、活用可能な土地の範囲は限られています。

このため、広域交通結節点として、新小樽(仮称)駅の位置付けや役割、新小樽(仮称)駅の利用者層や利用目的、利用者数の想定、アクセス交通手段、活用可能な敷地条件等を踏まえた必要機能及び規模の検討が必要となります。

また、これら交通結節点機能を有効に活用するためには、乗り継ぎ等の情報を充実させることが求められます。

【対応の方向性】

- ◆ 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

北海道新幹線整備に伴う課題 まとめ

懸案事項	必要な取組	課題（対応の方向性）
・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と ・新幹線が停車しないのではないかと ・新小樽（仮称）駅の周辺は地域に特徴がなく魅力がない	・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	1 来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進 ・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
・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・港）のアクセス性	・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	2 新小樽（仮称）駅との交通ネットワークの構築 ・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
・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	・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	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 ・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
・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）	・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	4 交通結節点に求められる機能の整備 ・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。

このような小樽市を取り巻く現状やワークショップ、市民アンケートの結果を踏まえ、北海道新幹線の整備に伴って小樽市が今後取り組んでいかなければならない課題として、以下の4つを整理しました。

- (1) 来訪者を呼び込む魅力あるまちづくりの推進
- (2) 新小樽(仮称)駅との交通ネットワークの形成
- (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
- (4) 交通結節点に求められる機能の整備

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』**

整備コンセプトである『小樽の新たな玄関口』から導かれる新小樽(仮称)駅及び新小樽(仮称)駅周辺地域の位置付け、役割を整理します。

【位置付け】主に北関東や東北、道南方面からの玄関口

小樽駅は、後志や札幌、道央方面、新千歳空港（道外）からの玄関口となっています。小樽～札幌間は1日70往復以上の列車が運行し、新千歳空港にも日中は1時間に2本のペースで運行されるなど、利便性は高くなっています。

また、小樽駅はバス交通の拠点ともなっており、札幌と結ぶ都市間バスのほか、余市や仁木、積丹等後志方面とのバスも多く運行され、通勤・通学などの生活交通を始め、観光面も含めた多様な人々の交流拠点を形成しています。

小樽には重要港湾である小樽港があり、日本海側では、北海道と本州を結ぶ唯一の定期フェリー航路（小樽～新潟・舞鶴）を有し、日本海からの玄関口としての役割を持っています。小樽市内及び周辺には豊富な観光資源があるため、クルーズ客船の代表的な寄港地となっているほか、定期観光船の運行や小樽港マリーナがあり、観光機能も高い港です。

これらの既存の玄関口に加え、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

小樽駅は、札幌や道央方面、また新千歳空港等から来る道外客やバス交通を中心とする北後志地域とのアクセスを考えると、北海道新幹線の整備後も小樽駅がメインの玄関口であることに変わりはありません。

一方、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。

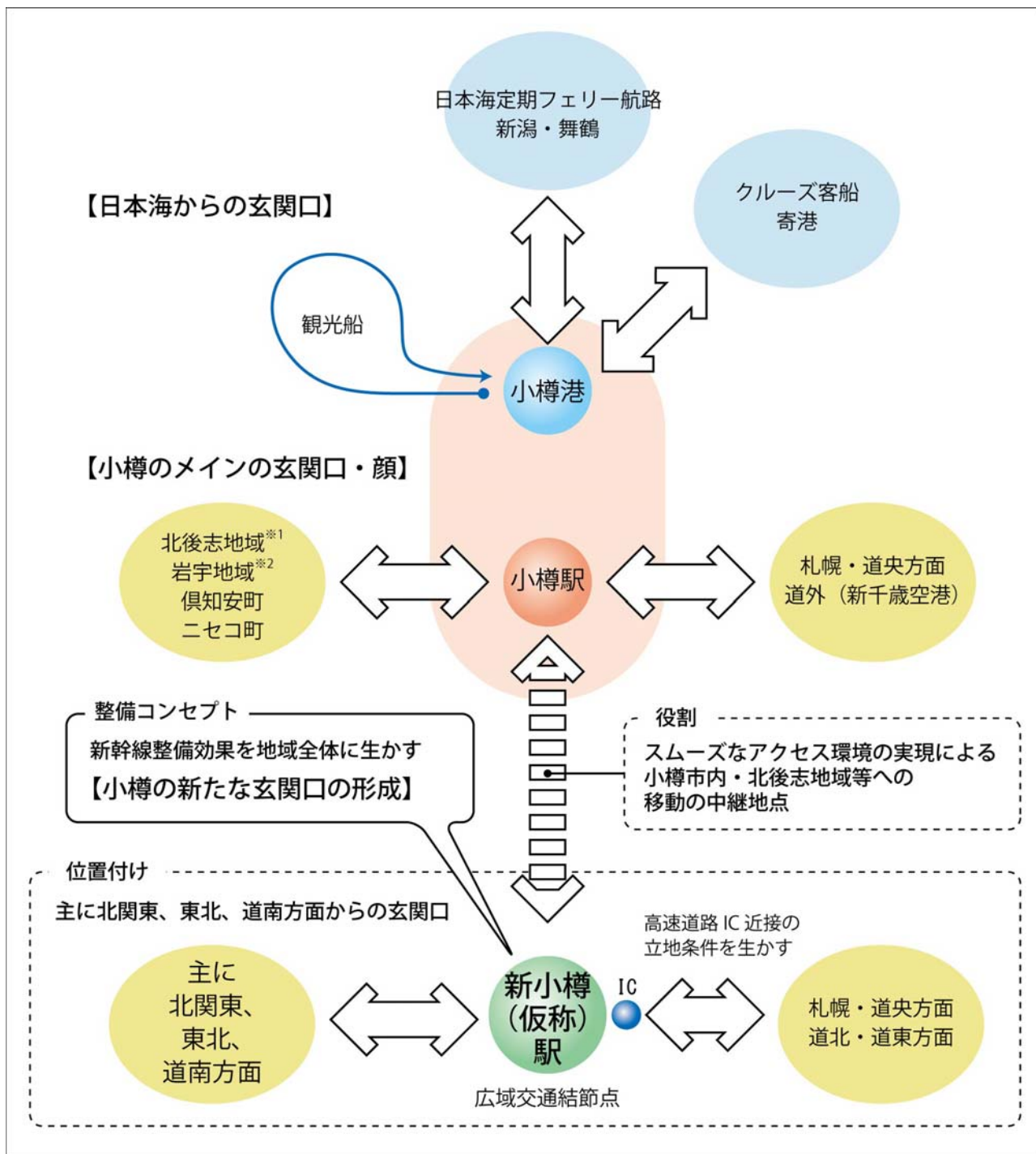


図 3-1-1 新小樽（仮称）駅及び新小樽（仮称）駅周辺地域の位置付けと役割

※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。

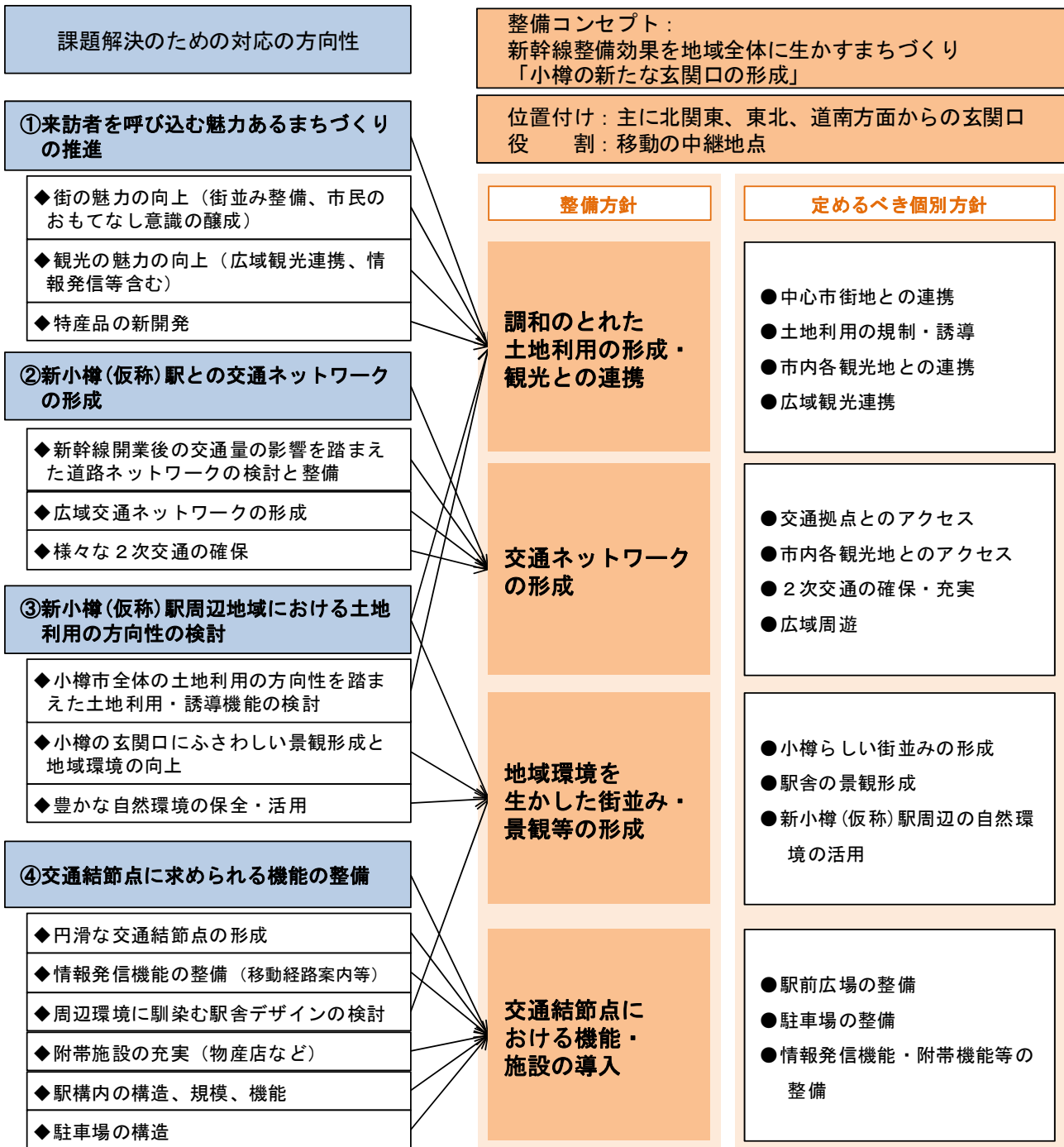


図 3-2-1 整備コンセプト・方針まとめ

(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す。

このため「調和のとれた土地利用の形成・観光との連携」として、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

小樽市の中心市街地は、商店街などの商業機能に加え、居住施設や教育文化施設、ホール等が立地しており、市民の生活の中心の場となっているとともに、歴史的建造物や全国的な知名度を有する小樽運河等の観光資源が多くあり、多くの観光客の来訪の場ともなっています。

そのため、「立ち寄りたくなる」「魅力ある」まちづくりは、中心市街地の活性化が担う部分が大きく、交流人口の拡大が期待される新幹線の整備は、中心市街地の活性化に向けた好機となります。

このため、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 3-2-2)

2) 市内各観光地との連携

新幹線の整備効果を地域全体に生かすためには、街の魅力の向上と併せて、観光の魅力の向上も重要です。このため、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 3-2-2)

3) 広域観光連携

小樽の観光の魅力向上とともに、広域的な連携による観光の魅力の向上、厚みを創出することにより、新幹線の整備効果を小樽だけではなくより広域に生かすことが可能です。

北海道新幹線の整備により、後志地域では倶知安駅との所要時間が大きく短縮します。現行の在来線では小樽駅～倶知安駅の所要時間は1時間以上要し、最も遅いダイヤでは1時間30分以上かかります。これが新幹線では約13分で結ばれることとなり、新小樽(仮称)駅と小樽駅間を15分としても、この間の時間短縮効果は大きいです。

このように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^{※1}も含めた北後志地域^{※2}との広域観光を促進します。(図 3-2-2)

※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

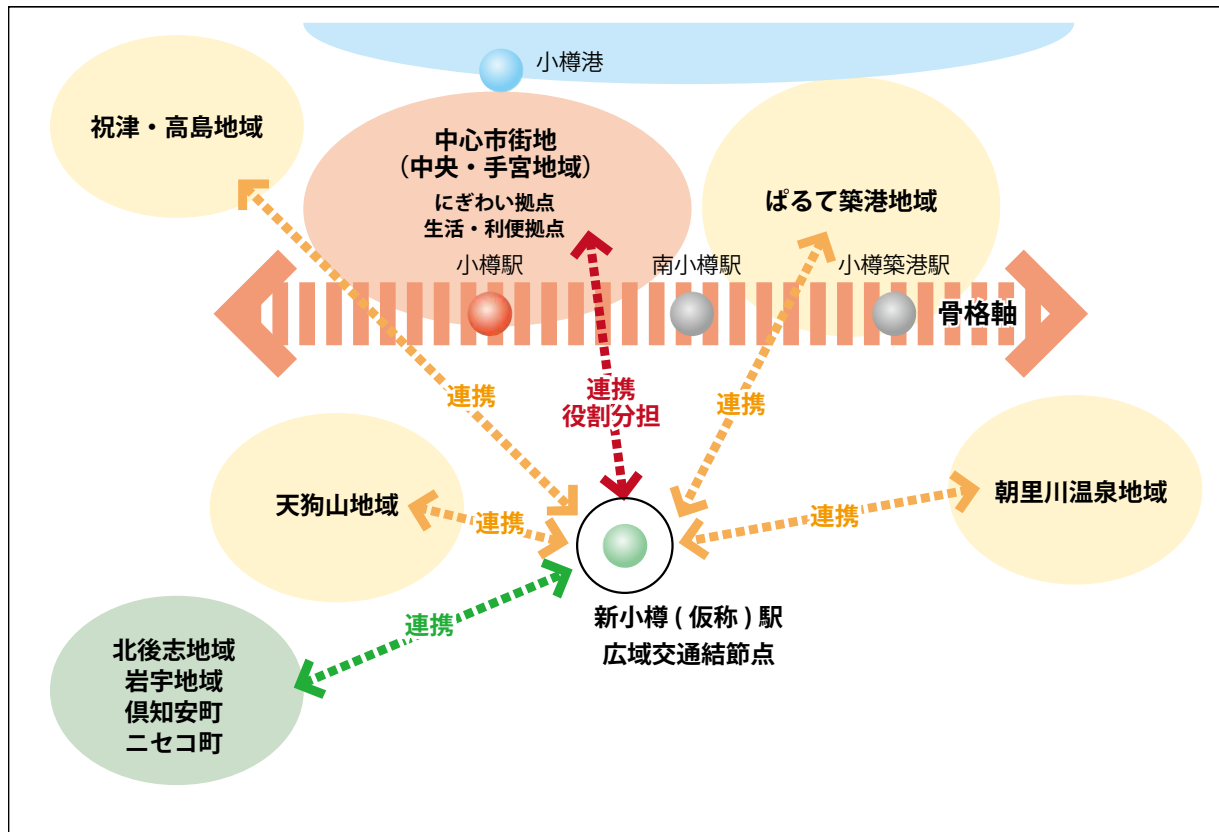


図 3-2-2 中心市街地と市内各観光地、周辺市町村との連携

4) 土地利用の規制・誘導

現在、新小樽(仮称)駅周辺地域は、戸建住宅や集合住宅、工場等によって土地利用が図られ、地形は谷あいでも平地が少なく、有効に活用できる土地はそれほど多くない状況にあります。さらに、人口の減少や高齢化に加え、建築物の老朽化も進行しています。

このような地域の現状や位置付け・役割、現在指定されている都市計画の内容等を踏まえ、全市的な観点からバランスのとれた土地利用の規制誘導方針が必要です。

規制・誘導を検討する「新小樽(仮称)駅周辺区域」は、天神十字街以南の市街地の内、道道天神南小樽停車場線の沿線及びその周辺とします。

区域内は、現状の土地利用をベースとしながらも、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。

新小樽(仮称)駅の正面となるエリアについては、交通結節点として求められる機能・施設(駅前広場、駐車場)を適切に配置します。

(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拠点・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、「交通ネットワークの形成」として、以下の4つの個別方針を設定します。

1) 交通拠点とのアクセス

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)駅と各交通拠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。

① JR 各駅への主要なアクセス道路

【小樽駅】

国道 393 号・国道 5 号を経由するルート (i)、国道 393 号・道道小樽港線・市道中央通を経由するルート (ii)、道道天神南小樽停車場線を経由するルート (iii)。(表 3-2-1、図 3-2-3)

【南小樽駅・小樽築港駅】

南小樽駅は、国道 393 号から道道天神南小樽停車場線を通るルート (iv)。

小樽築港駅は、国道 393 号から国道 5 号を通るルート (v)。(表 3-2-1、図 3-2-3)

表 3-2-1 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 3-2-3)	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

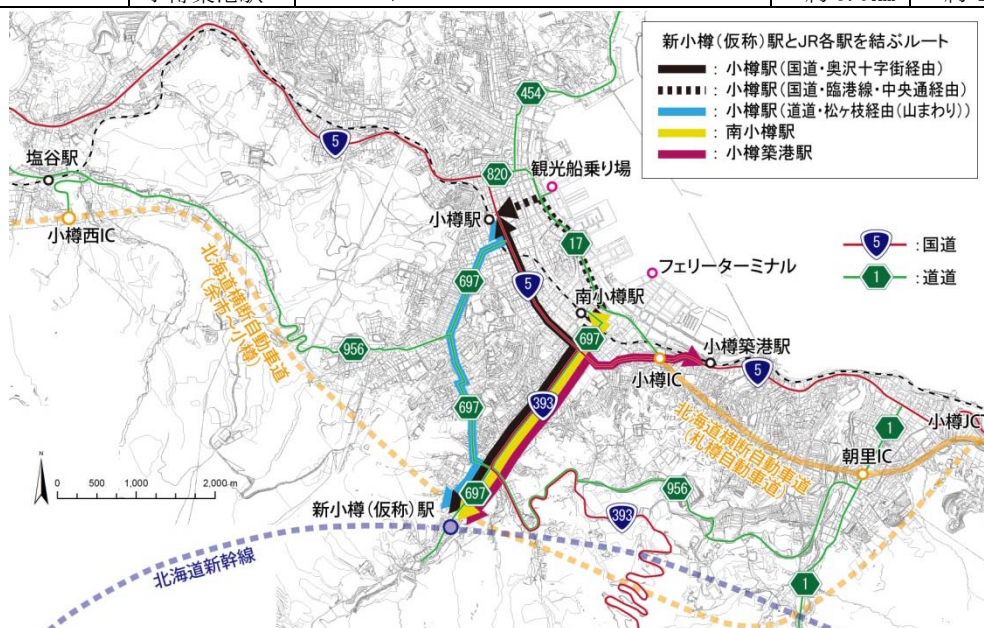


図 3-2-3 新小樽(仮称)駅と JR 各駅を結ぶルート

②高速道路 IC（インターチェンジ）への主要なアクセス道路

【小樽 IC】

国道 393 号から国道 5 号を通るルート（i）。(表 3-2-2、図 3-2-4)

【朝里 IC】

国道 393 号から国道 5 号、小樽 IC を経由するルート（ii）、国道 393 号から道道小樽環状線を
経由するルート（iii）。(表 3-2-2、図 3-2-4)

【小樽西 IC】

道道小樽環状線を通るルート（iv）。(表 3-2-2、図 3-2-4)

③小樽港への主要なアクセス道路

【フェリーターミナル】

国道 393 号から道道天神南小樽停車場線、道道小樽港線を経由するルート（v）。

(表 3-2-2、図 3-2-4)

【観光船乗り場】

国道 393 号から道道天神南小樽停車場線、道道小樽港線を経由するルート（vi）。

(表 3-2-2、図 3-2-4)

表 3-2-2 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 3-2-4)	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
		iii (道道・望羊台経由(山まわり))	〃	約 8.3km
	小樽西 IC	iv	約 6.2km	約 10.1km
小樽港 (図 3-2-4)	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

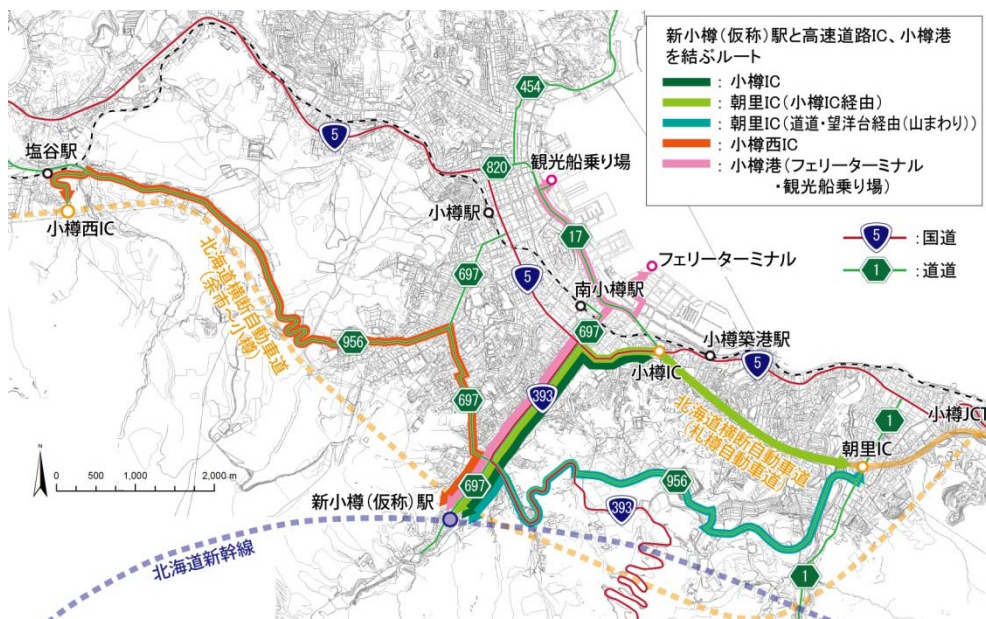


図 3-2-4 新小樽（仮称）駅と高速道路 IC（インターチェンジ）、小樽港を結ぶルート

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、交通拠点とのアクセス道路に準ずることとします。(図 3-2-5)

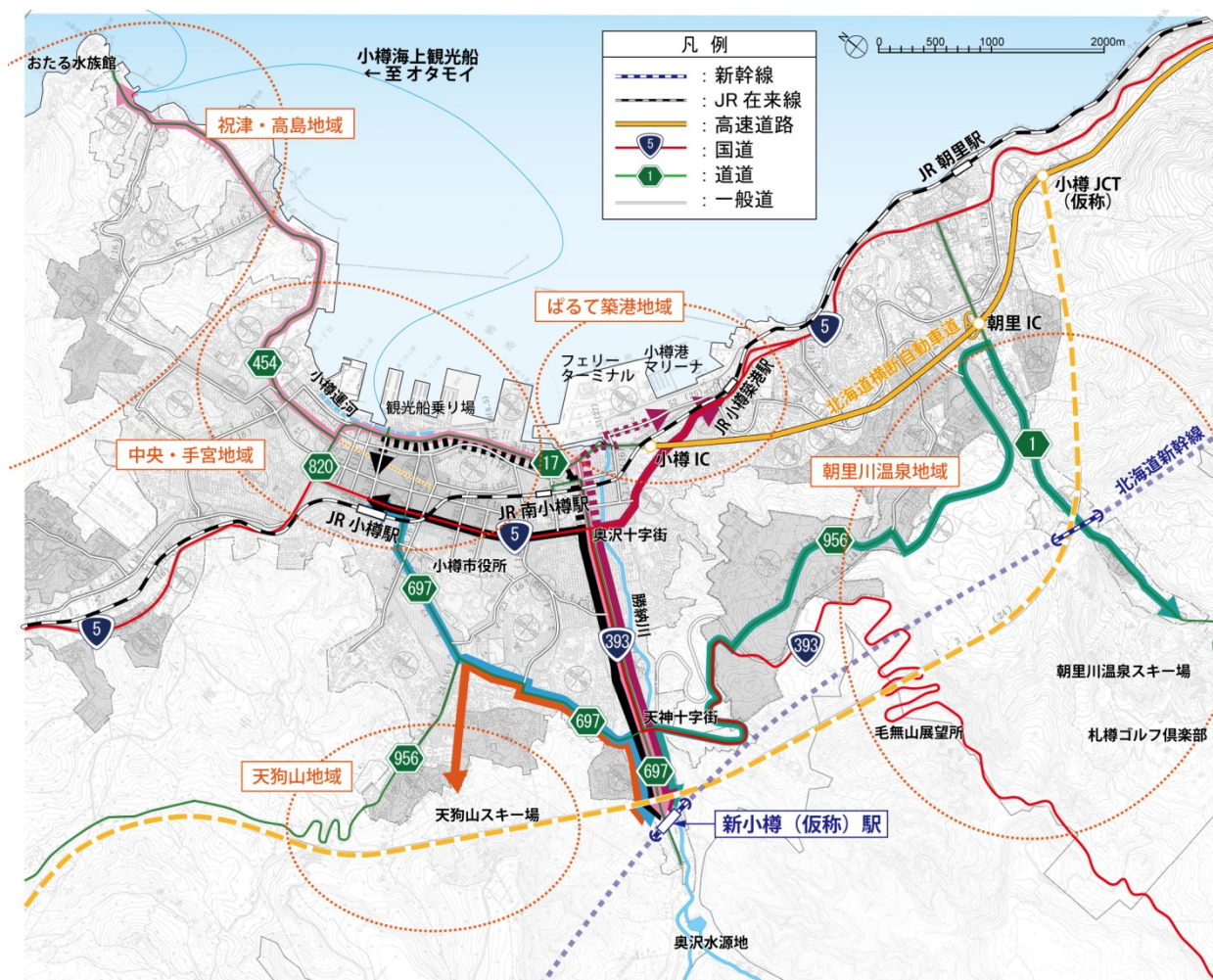


図 3-2-5 新小樽(仮称)駅と市内各観光地への主なアクセスルート

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、市内各観光地や俱知安町、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。(図 3-2-6)



図 3-2-6 広域周遊交通ネットワークイメージ

(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す。

このため「地域環境を生かした街並み・景観等の形成」として、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3-2-7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3-2-7 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車す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す。

このため「交通結節点における機能・施設の導入」として、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車す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・附帯機能等の整備

新小樽(仮称)駅の利用者には、図3-2-8のとおり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。(表3-2-2)

表 3-2-3 基本的施設と附帯施設

区 分	施 設 概 要
駅施設	・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
附帯施設 の例	・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 など

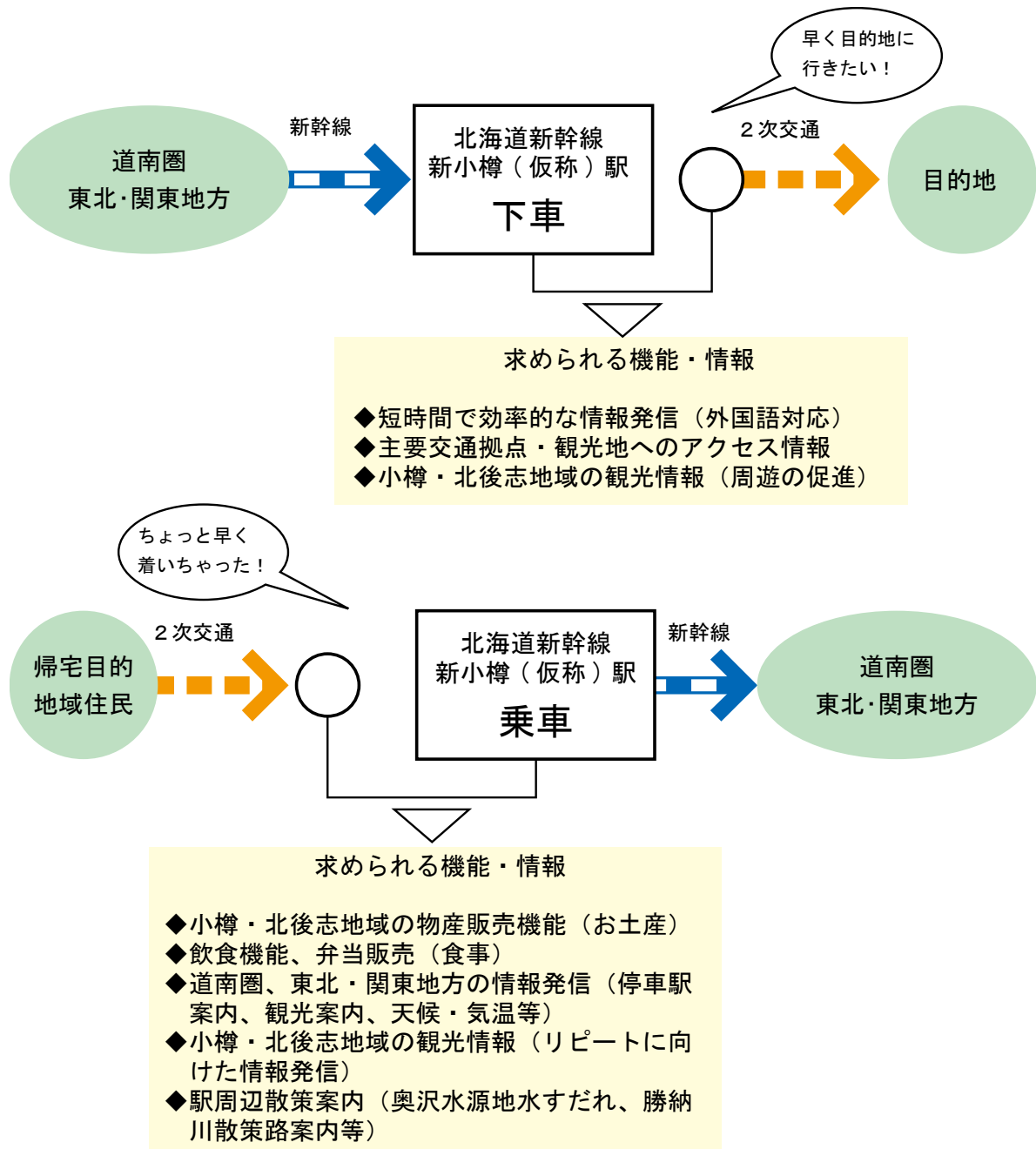


図 3-2-8 新小樽(仮称)駅利用シチュエーションに応じた機能・情報のニーズ

第4章 整備計画

4-1 計画条件の設定

(1) 北海道新幹線の交通量(利用者数)の予測

1) 新幹線開業による影響(交通量変化)の基本的考え方

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(交通量)は、大きく3つの変化が生じると予想されます。(図4-1-1)

① 飛行機からの転換交通量(手段変更交通量)

飛行機で移動していた人が、新幹線に乗り換える交通量。

② 在来線からの転換交通量(既存利用交通量)

在来線の特急等で移動していた人が、新幹線に乗り換える交通量。

③ 移動時間短縮等による誘発交通量(新規誘発交通量)

これまで交流する機会がなかった人が、移動時間の短縮等により新たに新幹線を利用する交通量。

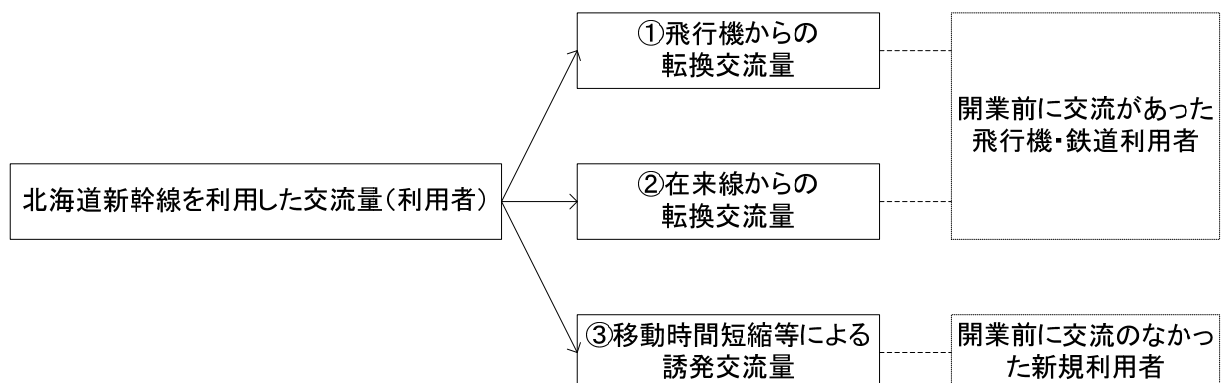


図4-1-1 北海道新幹線開業の影響(交通量変化)の体系

2) 北海道新幹線の交通量（利用者数）の算出

① 算出の基本方針

交通量（利用者数）算出の基本方針は、下記のとおりです。

- i) 北海道新幹線が開業した場合に他の交通機関から転換する交通量（手段変更交通量・既存利用交通量）を推計します。
- ii) 北海道新幹線が開業した場合に新たに発生する新規誘発交通量を推計します。
- iii) i) と ii) を合算し、北海道新幹線の交通量（利用者数）を算出します。

② 算出の基本条件

- 推計年次 : 平成 42 年（札幌開業年次）
- 小樽市将来人口 : 約 92 千人（資料：国立社会保障・人口問題研究所推計値
（2 ケースを設定） 以下「人口問題研究所値」という。）
約 106 千人（資料：小樽市総合戦略 人口ビジョン推計値
以下「人口ビジョン値」という。）
- 札幌～東京間所要時間 : 約 5 時間（資料：国土交通省 交通政策審議会）※¹
（2 ケースを設定） 約 4.5 時間（資料：国土交通省 交通政策審議会）※²
※¹：東京・盛岡間 320km/h 盛岡以北 260km/h（共用走行区間 140km/h）
※²：東京・札幌間 320km/h
- 鉄道交通量 : H14 年北海道大学機関分担予測式
（所要時間差による機関分担予測式により算出）
※機関分担予測式は、再現性の高い H14 北大機関分担予測式を採用
- 新規誘発交通量 : H18 年北海道大学誘発予測式
（所要時間による誘発予測式により算出）
※誘発予測式は、所要時間を用いた算出可能 H18 北大誘発予測式を採用

③ 算出ケース

交通量（利用者数）は、札幌～東京間の所要時間及び小樽市の将来人口をそれぞれ 2 パターン想定した基本の 4 ケースに、さらに札幌駅からの転換利用者の有無を加えた計 8 ケースで算出します。（表 4-1-1）

表 4-1-1 ケーススタディー一覧

		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※ ¹	C1:基本ケース		C3:人口フレーム増ケース	
		あり	なし	あり	なし
	約 4 時間 30 分 (30 分短縮)※ ²	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	
		あり	なし	あり	なし

※¹:東京～盛岡間320km/h 盛岡以北260km/h(共用走行区間140km/h)

※²:東京～札幌間320km/h

(2) 新小樽(仮称)駅の交流量(利用者数)の算出

1) 新小樽(仮称)駅の交流量(利用者数)の算出

新小樽(仮称)駅の交流量(利用者数)は、さきに算出した北海道新幹線の交流量(利用者数)を道央圏の各新幹線駅に振り分け算出します。

算出に当たっては、各新幹線駅の駅勢圏の人口、従業者、観光入込客数で案分することとしました。(表 4-1-2)

表 4-1-2 将来(平成 42 年) 駅別利用圏人口等構成比

	人口・従業者・観光入込客数			
	人口	従業者	道外観光	道内観光
札幌駅	2,719,174	1,197,260	8,996	32,102
新小樽(仮称)駅	115,352	47,343	2,417	6,717
内小樽市	92,396	39,039	1,861	4,805
その他	22,956	8,304	557	1,913
倶知安駅	46,152	19,953	2,489	7,653
長万部駅	164,593	67,989	3,659	7,180
計	3,045,271	1,332,545	17,563	53,653

※ 人口・従業者単位：人 観光入込客数単位：千人/2 カ月(12 月 1 月)

※ 人口は人口問題研究所 平成 42 年の将来人口

※ 従業者数は H21・H24 経済センサス現況平均値に将来人口伸び率により算出

※ 道内・道外観光は北海道観光入込客数調査(H20-H24 の 12 月 1 月現況入込客数平均)

※ 駅利用圏市町村の設定は市町村役場から道路利用所要時間最短駅を利用駅としている

2) 新小樽(仮称)駅への転換利用者の算出

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ます。そのため、新小樽(仮称)駅への転換利用者についても算出します。

3) 新小樽(仮称)駅端末交通量*の算出

新小樽(仮称)駅で乗り換える端末交通の平均乗車人員を下記のとおり設定し、端末交通量を算出します。(表 4-1-4, 表 4-1-5)

【平均乗車人員】

- 自動車・タクシー : 1.3 人/台
- 貸切りバス : 40 人/台
- 路線バス : 15 人/台

4) 新小樽（仮称）駅交流量（利用者数）算出結果のまとめ

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）駅交流量（利用者数）の算出結果を表4-1-3に示します。

表 4-1-3 新小樽（仮称）駅交流量（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。

表 4-1-4 交通流量算出結果詳細 (1)

	C1:基本ケース	C2:所要時間短縮ケース																																																																																
所要時間	札幌ー東京間5時間 共用走行区間140km/h	札幌ー東京間4.5時間 盛岡札幌間320km/h																																																																																
人口 フレーム	小樽市将来人口:約92千人 道央圏将来人口3,052千人 ※人口問題研究所値	小樽市将来人口:約92千人 道央圏将来人口3,052千人 ※人口問題研究所値																																																																																
新幹線関連 道央交通流量 (千人/年)	※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある <table><tr><td colspan="3">交通流量</td></tr><tr><td></td><td>年間</td><td>1日当</td></tr><tr><td>道央ー道南</td><td>2,088</td><td>5.7</td></tr><tr><td>道央ー道外</td><td>4,081</td><td>11.2</td></tr><tr><td>計(道央発着)</td><td>6,169</td><td>16.9</td></tr></table> ※千人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある	交通流量				年間	1日当	道央ー道南	2,088	5.7	道央ー道外	4,081	11.2	計(道央発着)	6,169	16.9	※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある <table><tr><td colspan="3">交通流量</td></tr><tr><td></td><td>年間</td><td>1日当</td></tr><tr><td>道央ー道南</td><td>2,088</td><td>5.7</td></tr><tr><td>道央ー道外</td><td>5,567</td><td>15.3</td></tr><tr><td>計(道央発着)</td><td>7,655</td><td>21.0</td></tr></table> ※千人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある	交通流量				年間	1日当	道央ー道南	2,088	5.7	道央ー道外	5,567	15.3	計(道央発着)	7,655	21.0																																																		
	交通流量																																																																																	
	年間	1日当																																																																																
道央ー道南	2,088	5.7																																																																																
道央ー道外	4,081	11.2																																																																																
計(道央発着)	6,169	16.9																																																																																
交通流量																																																																																		
	年間	1日当																																																																																
道央ー道南	2,088	5.7																																																																																
道央ー道外	5,567	15.3																																																																																
計(道央発着)	7,655	21.0																																																																																
新小樽 (仮称)駅 利用者数																																																																																		
	運行便数 試算 (便/日) 1便=0.5往復	<table><tr><td>新幹線往復利用者数(人/日)</td><td>16,900</td></tr><tr><td>10両編成定員(人/便)</td><td>731</td></tr><tr><td>必要便数(便/日)</td><td>24</td></tr><tr><td>参考: 函館開業予定便数(便/日)</td><td>26</td></tr></table>	新幹線往復利用者数(人/日)	16,900	10両編成定員(人/便)	731	必要便数(便/日)	24	参考: 函館開業予定便数(便/日)	26	<table><tr><td>新幹線往復利用者数(人/日)</td><td>21,000</td></tr><tr><td>10両編成定員(人/便)</td><td>731</td></tr><tr><td>必要便数(便/日)</td><td>30</td></tr><tr><td>参考: 函館開業予定便数(便/日)</td><td>26</td></tr></table>	新幹線往復利用者数(人/日)	21,000	10両編成定員(人/便)	731	必要便数(便/日)	30	参考: 函館開業予定便数(便/日)	26																																																															
新幹線往復利用者数(人/日)	16,900																																																																																	
10両編成定員(人/便)	731																																																																																	
必要便数(便/日)	24																																																																																	
参考: 函館開業予定便数(便/日)	26																																																																																	
新幹線往復利用者数(人/日)	21,000																																																																																	
10両編成定員(人/便)	731																																																																																	
必要便数(便/日)	30																																																																																	
参考: 函館開業予定便数(便/日)	26																																																																																	
交通手段別 交通量 (人・台/日)	<table><tr><td></td><td>自動車</td><td>タクシー</td><td>貸切りバス</td><td>自動車計</td><td>バス</td><td>徒歩二輪</td><td>合計</td></tr><tr><td>利用者</td><td>356</td><td>171</td><td>0</td><td>527</td><td>154</td><td>53</td><td>734</td></tr><tr><td>転換利用者</td><td>331</td><td>0</td><td>83</td><td>414</td><td>0</td><td>0</td><td>414</td></tr><tr><td>計</td><td>687</td><td>171</td><td>83</td><td>941</td><td>154</td><td>53</td><td>1,148</td></tr><tr><td>自動車台数</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>669</td></tr></table>		自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計	利用者	356	171	0	527	154	53	734	転換利用者	331	0	83	414	0	0	414	計	687	171	83	941	154	53	1,148	自動車台数	-	-	-	-	-	-	669	<table><tr><td></td><td>自動車</td><td>タクシー</td><td>貸切りバス</td><td>自動車計</td><td>バス</td><td>徒歩二輪</td><td>合計</td></tr><tr><td>利用者</td><td>440</td><td>218</td><td>0</td><td>658</td><td>194</td><td>67</td><td>919</td></tr><tr><td>転換利用者</td><td>466</td><td>0</td><td>117</td><td>583</td><td>0</td><td>0</td><td>583</td></tr><tr><td>計</td><td>906</td><td>218</td><td>117</td><td>1,241</td><td>194</td><td>67</td><td>1,502</td></tr><tr><td>自動車台数</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>876</td></tr></table>		自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計	利用者	440	218	0	658	194	67	919	転換利用者	466	0	117	583	0	0	583	計	906	218	117	1,241	194	67	1,502	自動車台数	-	-	-	-	-	-	876
	自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計																																																																											
利用者	356	171	0	527	154	53	734																																																																											
転換利用者	331	0	83	414	0	0	414																																																																											
計	687	171	83	941	154	53	1,148																																																																											
自動車台数	-	-	-	-	-	-	669																																																																											
	自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計																																																																											
利用者	440	218	0	658	194	67	919																																																																											
転換利用者	466	0	117	583	0	0	583																																																																											
計	906	218	117	1,241	194	67	1,502																																																																											
自動車台数	-	-	-	-	-	-	876																																																																											

転換利用者=新小樽(仮称)駅に一定規模の駐車場を設置することで、札幌駅から新小樽(仮称)駅へ利用を転換する人数

運行本数試算における必要便数は往復の合計本数を記載

自家用車・タクシー平均乗車人員1.3人/台、貸切りバス40人/台、路線バス15人/台として台換算

表 4-1-5 交通量算出結果詳細 (2)

C3:人口フレーム増ケース		C4:所要時間短縮 &人口フレーム増ケース																																																																																		
札幌ー東京間5時間 共用走行区間140km/h		札幌ー東京間4.5時間 盛岡札幌間320km/h		所要時間																																																																																
小樽市将来人口:約106千人 道央圏将来人口3,066千人 ※人口ビジョン値		小樽市将来人口:約106千人 道央圏将来人口3,066千人 ※人口ビジョン値		人口 フレーム																																																																																
将来 (誘発あり) 151 358 110 618 1,023 1,641 現状 (H20-H24平均) 169 169 1,473 1,642 ■鉄道 ■飛行機転換 ■誘発(鉄道) ■飛行機 ■鉄道計口計 利用者数(万人/年) ※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある <table><tr><th colspan="2">交通量</th></tr><tr><th>年間</th><th>1日当</th></tr><tr><td>道央ー道南</td><td>2,099 5.8</td></tr><tr><td>道央ー道外</td><td>4,084 11.2</td></tr><tr><td>計(道央発着)</td><td>6,183 16.9</td></tr></table> ※千人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある		交通量		年間	1日当	道央ー道南	2,099 5.8	道央ー道外	4,084 11.2	計(道央発着)	6,183 16.9	将来 (誘発あり) 151 503 113 767 878 1,645 現状 (H20-H24平均) 169 169 1,473 1,642 ■鉄道 ■飛行機転換 ■誘発(鉄道) ■飛行機 ■鉄道計口計 利用者数(万人/年) ※万人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある <table><tr><th colspan="2">交通量</th></tr><tr><th>年間</th><th>1日当</th></tr><tr><td>道央ー道南</td><td>2,099 5.8</td></tr><tr><td>道央ー道外</td><td>5,570 15.3</td></tr><tr><td>計(道央発着)</td><td>7,669 21.0</td></tr></table> ※千人丸めで表示している関係で合計値が一致しないことがある		交通量		年間	1日当	道央ー道南	2,099 5.8	道央ー道外	5,570 15.3	計(道央発着)	7,669 21.0	新幹線関連道 央交通量 (千人/年)																																																												
交通量																																																																																				
年間	1日当																																																																																			
道央ー道南	2,099 5.8																																																																																			
道央ー道外	4,084 11.2																																																																																			
計(道央発着)	6,183 16.9																																																																																			
交通量																																																																																				
年間	1日当																																																																																			
道央ー道南	2,099 5.8																																																																																			
道央ー道外	5,570 15.3																																																																																			
計(道央発着)	7,669 21.0																																																																																			
■年間利用者 ■日利用者 年間利用者(千人/年) 日利用者(千人/日) 転換利用者なし 転換利用者あり		■年間利用者 ■日利用者 年間利用者(千人/年) 日利用者(千人/日) 転換利用者なし 転換利用者あり		新小樽 (仮称)駅 利用者数																																																																																
<table><tr><td>新幹線往復利用者数(人/日)</td><td>16,900</td></tr><tr><td>10両編成定員(人/便)</td><td>731</td></tr><tr><td>必要便数(便/日)</td><td>24</td></tr><tr><td>参考: 函館開業予定便数(便/日)</td><td>26</td></tr></table>		新幹線往復利用者数(人/日)	16,900	10両編成定員(人/便)	731	必要便数(便/日)	24	参考: 函館開業予定便数(便/日)	26	<table><tr><td>新幹線往復利用者数(人/日)</td><td>21,000</td></tr><tr><td>10両編成定員(人/便)</td><td>731</td></tr><tr><td>必要便数(便/日)</td><td>30</td></tr><tr><td>参考: 函館開業予定便数(便/日)</td><td>26</td></tr></table>		新幹線往復利用者数(人/日)	21,000	10両編成定員(人/便)	731	必要便数(便/日)	30	参考: 函館開業予定便数(便/日)	26	運行便数 試算 (便/日) 1便=0.5往復																																																																
新幹線往復利用者数(人/日)	16,900																																																																																			
10両編成定員(人/便)	731																																																																																			
必要便数(便/日)	24																																																																																			
参考: 函館開業予定便数(便/日)	26																																																																																			
新幹線往復利用者数(人/日)	21,000																																																																																			
10両編成定員(人/便)	731																																																																																			
必要便数(便/日)	30																																																																																			
参考: 函館開業予定便数(便/日)	26																																																																																			
<table><tr><th></th><th>自動車</th><th>タクシー</th><th>貸切りバス</th><th>自動車計</th><th>バス</th><th>徒歩二輪</th><th>合計</th></tr><tr><td>利用者</td><td>389</td><td>180</td><td>0</td><td>569</td><td>165</td><td>60</td><td>794</td></tr><tr><td>転換利用者</td><td>330</td><td>0</td><td>83</td><td>413</td><td>0</td><td>0</td><td>413</td></tr><tr><td>計</td><td>719</td><td>180</td><td>83</td><td>982</td><td>165</td><td>60</td><td>1,207</td></tr><tr><td>自動車台数</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>699</td></tr></table>			自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計	利用者	389	180	0	569	165	60	794	転換利用者	330	0	83	413	0	0	413	計	719	180	83	982	165	60	1,207	自動車台数	-	-	-	-	-	-	699	<table><tr><th></th><th>自動車</th><th>タクシー</th><th>貸切りバス</th><th>自動車計</th><th>バス</th><th>徒歩二輪</th><th>合計</th></tr><tr><td>利用者</td><td>502</td><td>251</td><td>0</td><td>753</td><td>236</td><td>73</td><td>1,062</td></tr><tr><td>転換利用者</td><td>464</td><td>0</td><td>117</td><td>581</td><td>0</td><td>0</td><td>581</td></tr><tr><td>計</td><td>966</td><td>251</td><td>117</td><td>1,334</td><td>236</td><td>73</td><td>1,643</td></tr><tr><td>自動車台数</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>947</td></tr></table>			自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計	利用者	502	251	0	753	236	73	1,062	転換利用者	464	0	117	581	0	0	581	計	966	251	117	1,334	236	73	1,643	自動車台数	-	-	-	-	-	-	947	交通手段別交 通量 (人・台/日)
	自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計																																																																													
利用者	389	180	0	569	165	60	794																																																																													
転換利用者	330	0	83	413	0	0	413																																																																													
計	719	180	83	982	165	60	1,207																																																																													
自動車台数	-	-	-	-	-	-	699																																																																													
	自動車	タクシー	貸切りバス	自動車計	バス	徒歩二輪	合計																																																																													
利用者	502	251	0	753	236	73	1,062																																																																													
転換利用者	464	0	117	581	0	0	581																																																																													
計	966	251	117	1,334	236	73	1,643																																																																													
自動車台数	-	-	-	-	-	-	947																																																																													

転換利用者=新小樽(仮称)駅に一定規模の駐車場を設置することで、札幌駅から新小樽(仮称)駅へ利用を転換する人数

運行本数試算における必要便数は往復の合計本数を記載

自家用車・タクシー平均乗車人員1.3人/台、貸切りバス40人/台、路線バス15人/台として台換算

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 4-2-1）

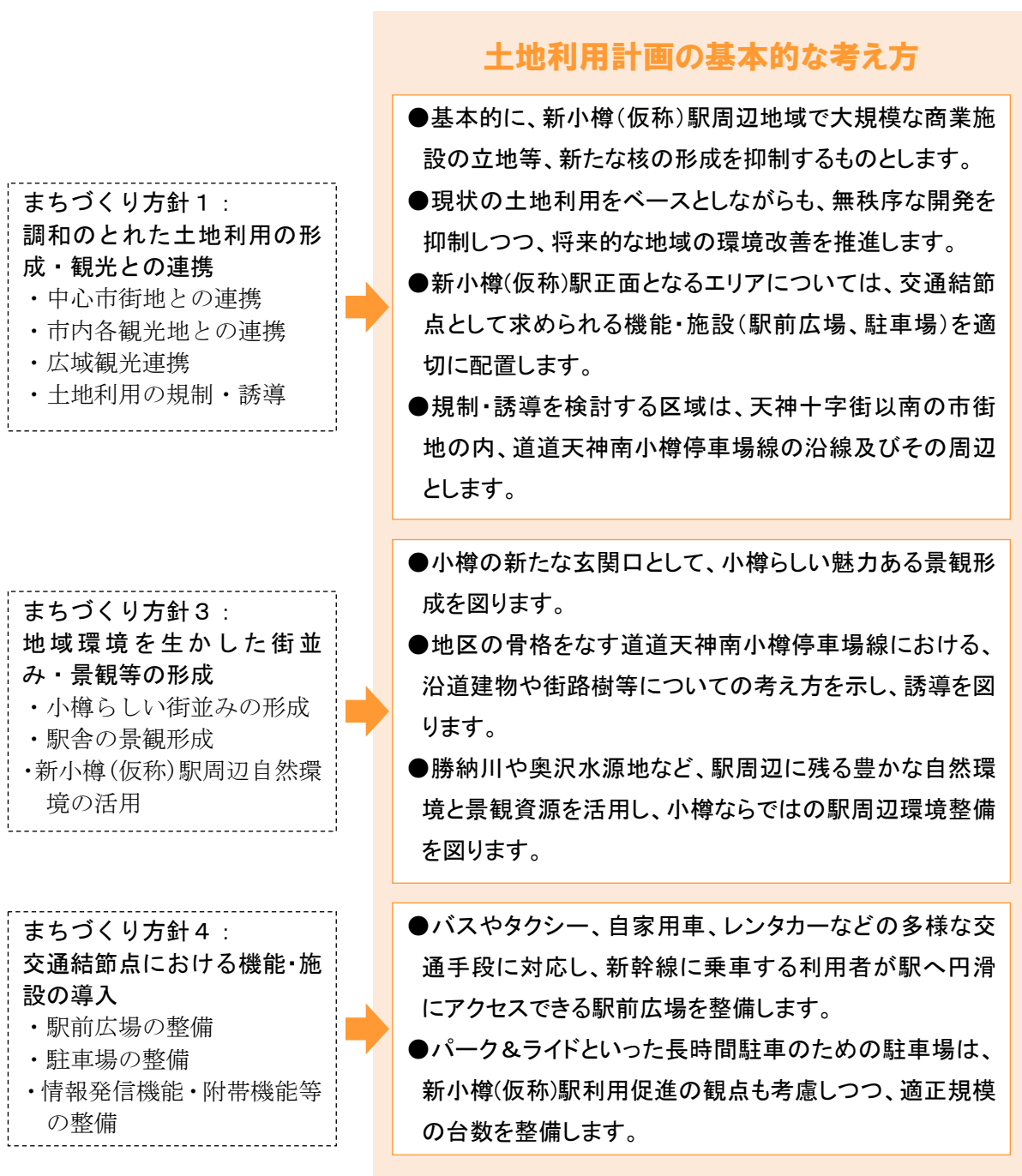


図 4-2-1 土地利用計画の基本的な考え方

(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 4-2-2、図 4-2-3 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。

【区域設定】

〔二〕 新小樽（仮称）駅周辺区域 （約 348,800 ㎡）

- ・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。

景観誘導区域 （約 77,300 ㎡）

- ・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。

【ゾーン設定】

交通結節・交流ゾーン

整備主体：公共・民間
（約 13,500 ㎡）

住宅ゾーン

整備主体：公共・民間
（約 113,200 ㎡）

駐車場ゾーン

整備主体：公共・民間
（約 12,700 ㎡）

福祉ゾーン

整備主体：民間
（約 9,900 ㎡）

利便機能誘導ゾーン

整備主体：民間
（約 20,400 ㎡）

ものづくりゾーン

整備主体：民間
（約 89,200 ㎡）

河川環境活用ゾーン

整備主体：公共
（約 34,100 ㎡）

※北海道横断自動車道用地、新小樽（仮称）駅舎、道道天神南小樽停車場線については、ゾーン面積から除外（約 55,800 ㎡）

図 4-2-2 区域・ゾーンの設定

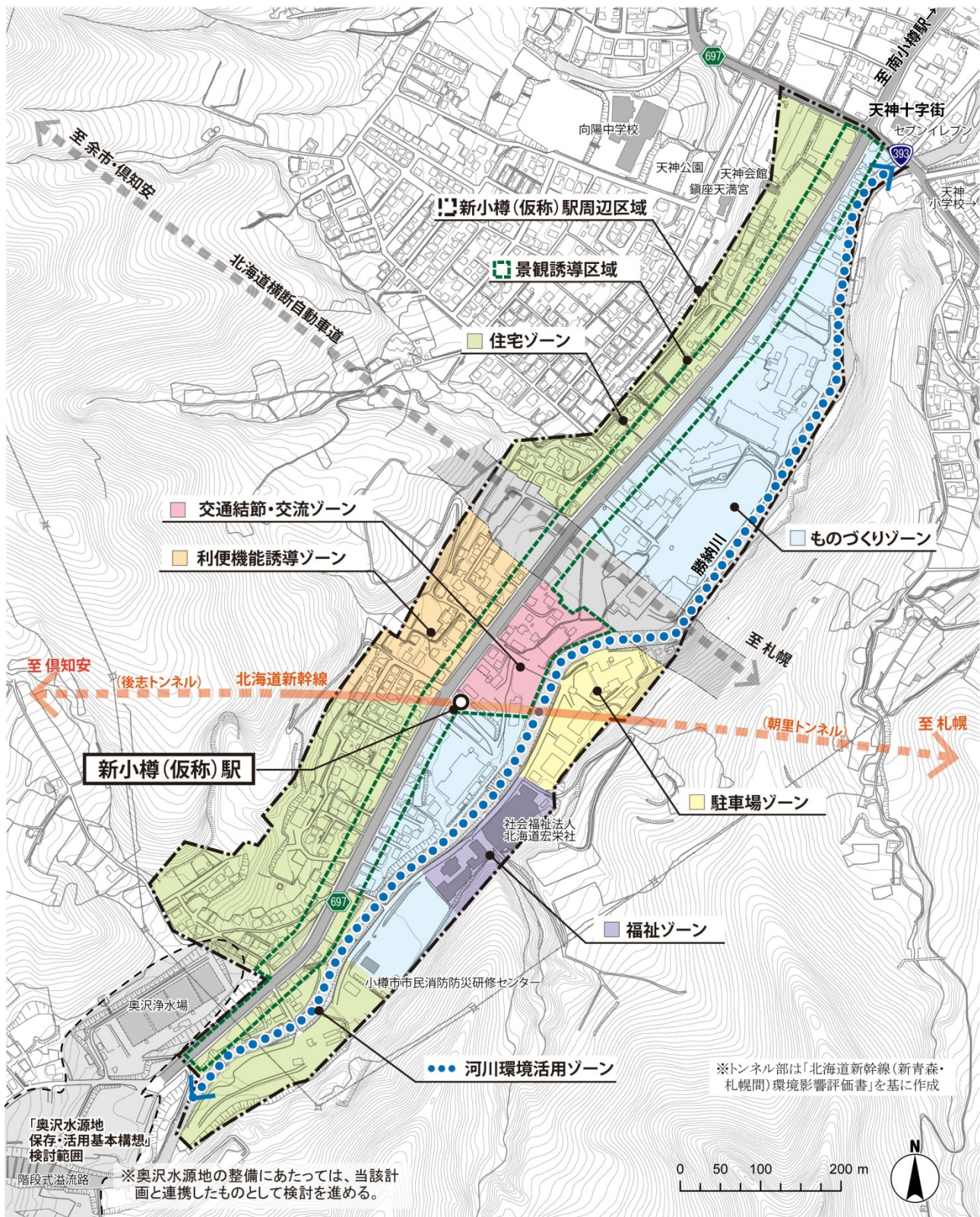


図 4-2-3 土地利用計画

1) 交通結節・交流ゾーン

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。(図 4-2-4)

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。(図 4-2-5)

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。

【整備主体：公共・民間 (約 13,500 m²)】



図 4-2-4 駅前広場の例
(白石蔵王駅)



図 4-2-5 展示ホールの例
(七戸十和田駅)

2) 駐車場ゾーン

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。(図 4-2-6)

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。

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。

【整備主体：公共・民間 (約 12,700 m²)】



図 4-2-6 駐車場の例
(七戸十和田駅)

3) 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ベースとしながらも、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。(図 4-2-7)

【整備主体：民間 (約 20,400 m²)】



図 4-2-7 レンタカー事務所
(新青森駅)

4) 住宅ゾーン

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。(図 4-2-8)

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。

【整備主体：公共・民間 (約 113,200 m²)】



図 4-2-8 現状の住宅ゾーン

5) 福祉ゾーン

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。(図 4-2-9)

【整備主体：民間 (約 9,900 m²)】



図 4-2-9 既存の福祉施設
写真：北海道宏栄社HPより転載

6) ものづくりゾーン

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。

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。

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。(図 4-2-10)

【整備主体：民間 (約 89,200 m²)】



図 4-2-10 現状のものづくりゾーン

7) 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。

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、下流と上流をつなぐネットワークを構築し、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。(図 4-2-11)

【整備主体：公共 (約 34,100 m²)】



図 4-2-11 勝納川の遊歩道

(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)

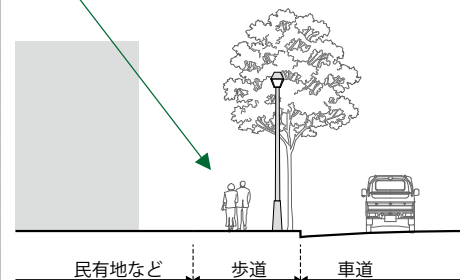


図 4-2-12 道路景観の方針

4-3 施設整備計画

(1) 施設整備計画の基本的考え方

新小樽（仮称）駅周辺地域における施設整備計画の基本的な考え方を整理します。（図 4-3-1）

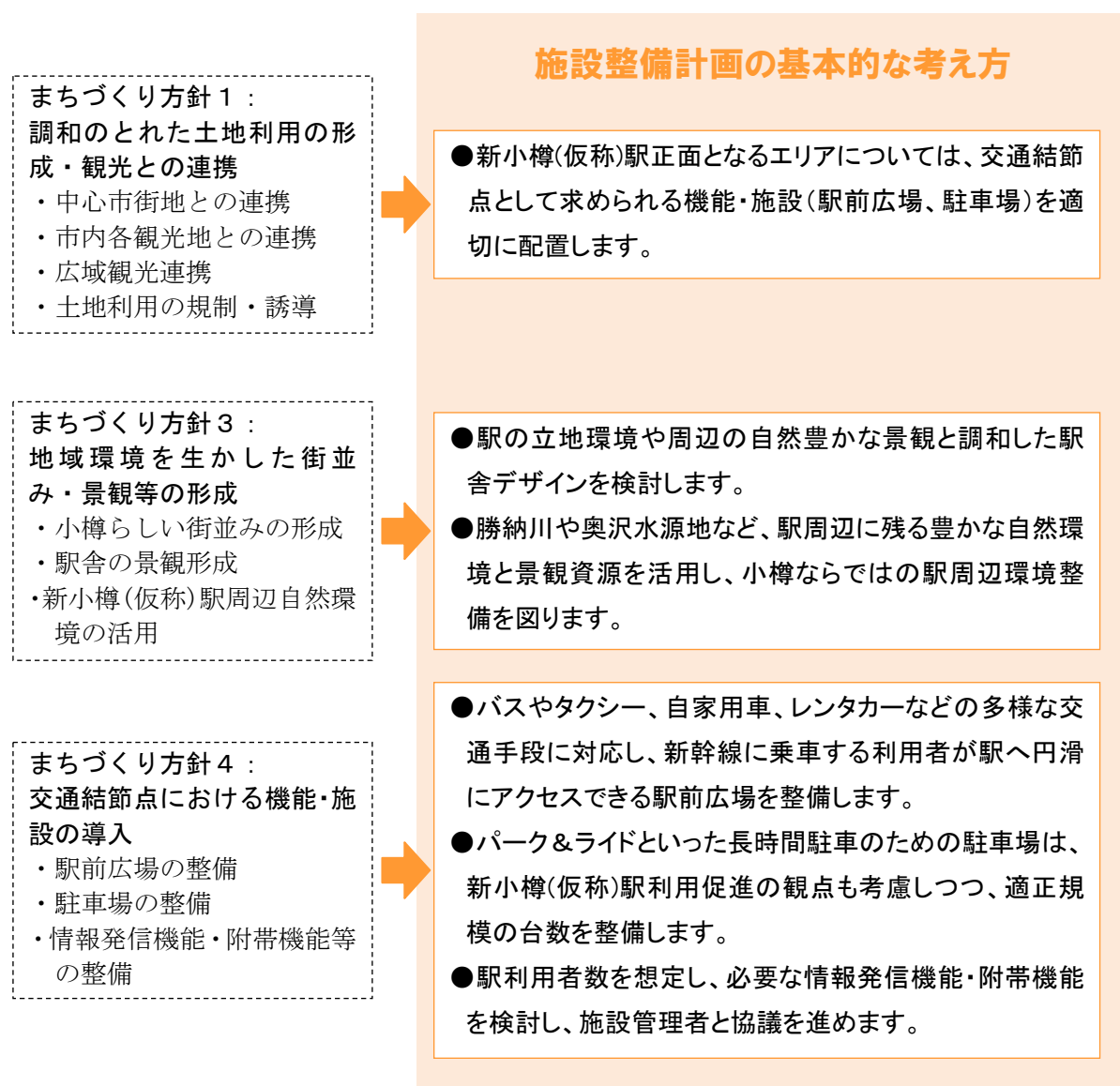


図 4-3-1 施設整備計画の基本的な考え方

(2) 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。

※近年の新幹線駅事例、WS意見、
駅利用者想定等を踏まえて想定

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機能配置やサインの設置、出入り口の設置等を行い、分かりやすい動線を確保します。(図4-3-2)

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。

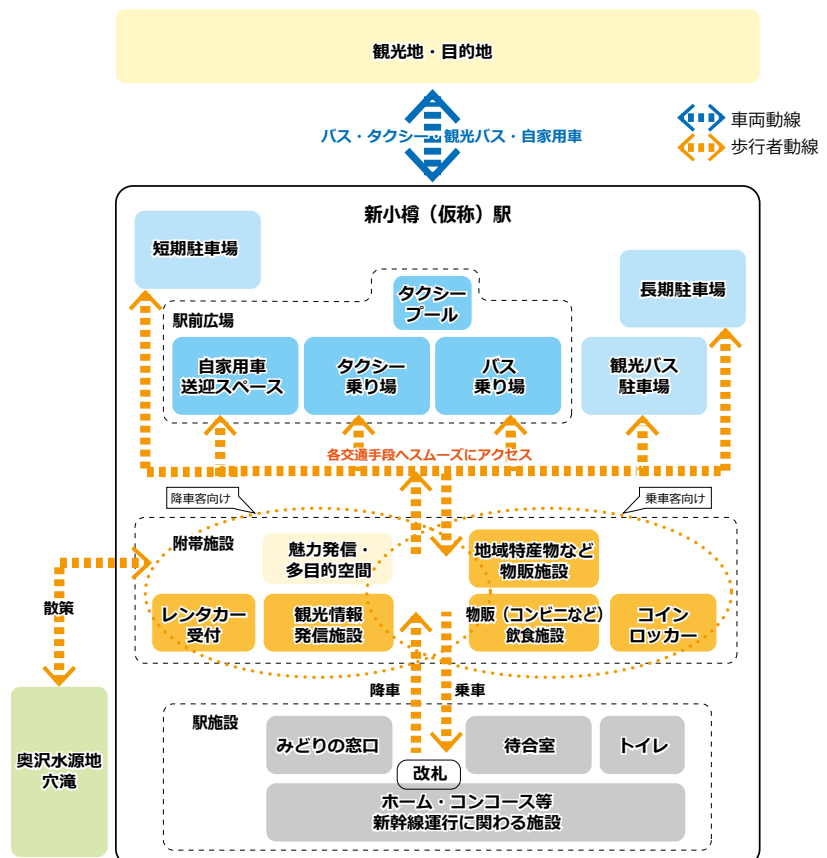


図4-3-2 各施設の動線イメージ

2) 駅舎デザインの方針

① 小樽の顔づくりの要素の抽出

新幹線駅の顔づくりを形成する環境要素として、「自然環境・都市環境」、「歴史・文化」、「生活・活動」の3つの観点から小樽の顔づくりの要素を抽出します。

(図 4-3-3)

要素の抽出に当たっては、**広域的な視点**（北後志地域を対象とした視点）、**中域的な視点**（小樽市内を対象とした視点）、**即地的な視点**（天神地区を対象とした視点）から整理します。(図 4-3-4)

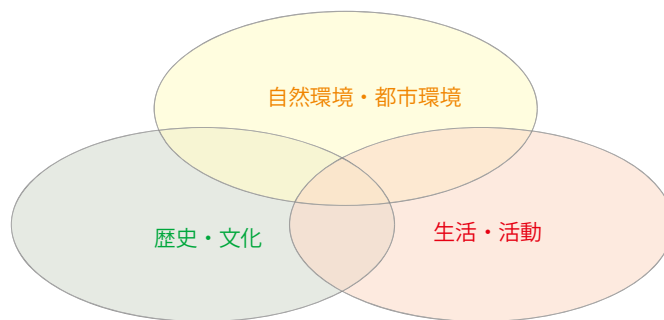


図 4-3-3 顔づくりの形成要素を抽出する観点

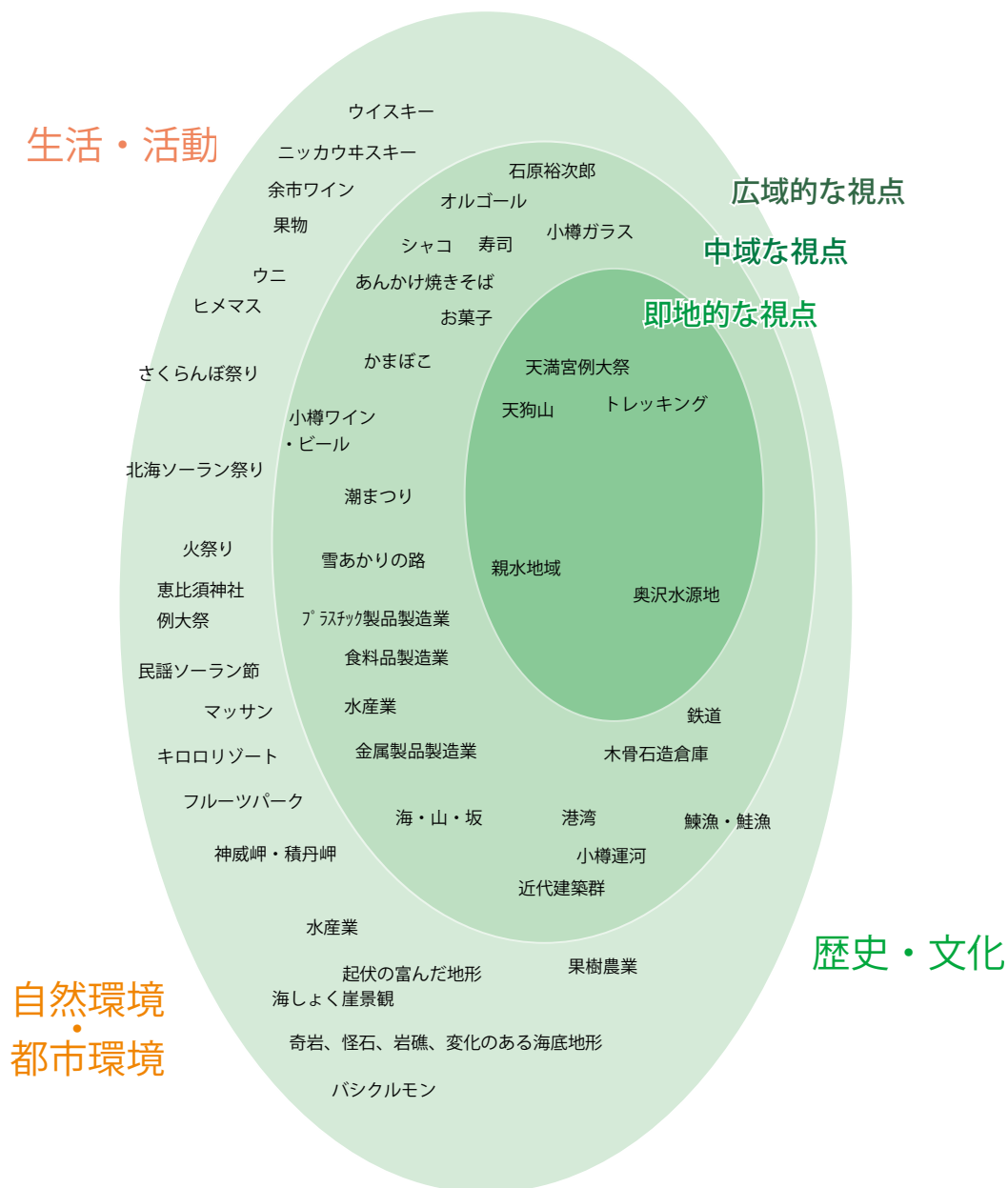


図 4-3-4 小樽の顔づくりの要素イメージ

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、落ち着きのある快適な空間

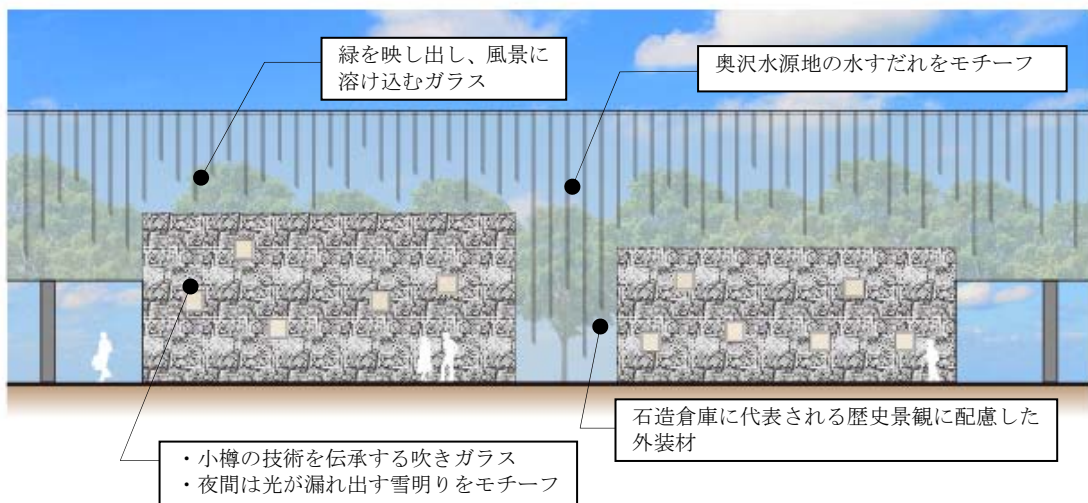
生活
・活動

○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」



(3) 駅前広場

1) 駅前広場計画の基本条件

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。

- ①98 年指針に基づき新小樽（仮称）駅の利用者数を基に最低限必要な施設を算出します。
- ②新小樽（仮称）駅の特性などを踏まえ必要な施設を積み上げて算出します。

2) 98 年指針に基づく施設規模

新小樽（仮称）駅の利用者数は、さきに設定した C 1（基本ケース：最小値）と C 4（所要時間短縮&人口フレーム増：最大値）の条件で、平均的な 1 日と年間ピーク日の交通量を使用し施設規模を算出します。

【C 1（基本ケース）】

小樽市将来人口： 約 92 千人 札幌－東京間所要時間：約 5 時間

【C 4（所要時間短縮&人口フレーム増ケース）】

小樽市将来人口：約 106 千人 札幌－東京間所要時間：約 4.5 時間

① ピーク日の交通量（利用者数）

年間利用者数が最大となるケース（ゴールデンウィーク期、お盆期、年末年始期）の利用者数をもってピーク日の利用者数を算出します。各ピーク時期におけるピーク率は以下となり、最大となった年末年始のピーク率 2.94 を用いて検討します。

【ピーク率】

ゴールデンウィーク期：2.64
お盆期：2.40
年末年始期：2.94

② 最小利用者数と最大利用者数

新小樽（仮称）駅の利用者数は、最小で C 1 の値 700 人、最大で C 4 のピーク時の値 5,400 人となります。（図 4-3-5）

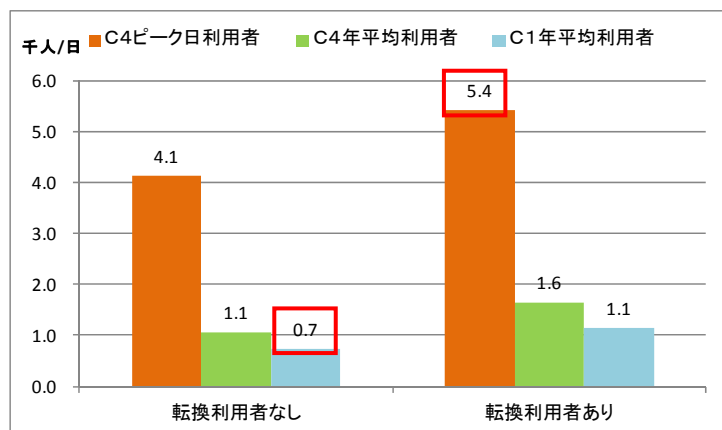


図 4-3-5 新小樽（仮称）駅利用者数（最大値）

C 1：基本ケース（転換利用者なし）
C 4：所要時間短縮&人口フレーム増ケース（転換利用者あり）

※施設規模算出には

C 1 転換利用者なしの平均日利用者700人/日と
C 4 転換利用者ありでのピーク日利用者5,400人/日
を用いている

③ 施設規模

新小樽(仮称)駅の利用者数が最小と最大の場合を対象として施設規模を算出します。(表 4-3-1)

表 4-3-1 98 年指針による施設規模算出結果

	C1 (基本ケース)	C4(所要時間短縮&人口フレーム増ケース)
バス乗降場 (バース数)	2	2
タクシー乗降場 (バース数)	2	2
タクシー駐車場 (台数)	2	5
自家用乗降場 (バース数)	4	8
内福祉対応乗降場 (バース数)	2	2
自家用駐車場 (台数)	4	11

3) 積上げに基づく施設規模(案)

① 施設規模

【バス乗降場】

- ・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。
 - 方面別路線バスは現況の小樽駅方面路線と小樽駅と離れた位置にある主要な観光地のアクセスルートとなる朝里方面路線の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へ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】

- ・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】

- ・駅前広場のバスなど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。

【自家用乗降場】

- ・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。
- ・一般送迎用は自家用駐車場に対応します。(以下キス・アンド・ライド4バース)

【自家用駐車場(キス・アンド・ライド停車及び送迎用)】

- ・駅前広場外で整備します。(約40台)
- ・キス・アンド・ライド用として4バース確保します。

【歩道】

- ・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】

- ・通過車線幅は6m(3m+余裕幅員3m※積雪地域)を基本とします。

4) 駅前広場の施設規模（案）

表 4-3-2 のとおり、積み上げた施設規模は、98 年指針に基づき算出された規模を満足することから積み上げた規模を駅前広場の施設規模とします。

表 4-3-2 施設規模比較表

			98年指針		積み上げ	
			利用者最小 約700人 C1転換なし	利用者大 約5,400人 C4ピーク日	最低限必要 な整備量	備考 (積み上げの根拠)
乗 降 等 施 設	バス乗降バース	バース	2	2	4	路線バス(路線2+定期観光1+高速1想定)
	タクシー乗降バース	バース	2	2	5	乗3降2 乗降5、運用上最低必要台数
	タクシープール	台	2	5	20	レイアウトによる交通島などの空間を利用
	自家用車乗降バース	バース	4	8	4	福祉対応4、一般送迎用は別途駐車場による
	内身障者・高齢者	バース	2	2	4	
	自家用車プール	台	4	11	0	別途駐車場による
	自転車駐車場		0	0	0	山地駅であり、利用がないと想定

5) 駅前広場配置計画（案）

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に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

上記の留意事項を踏まえた駅前広場の計画案（参考図）は、公有地や民有地などを将来活用できる場合を想定し、P80（図 4-3-6）～P82（図 4-3-10）に示すとおりです。また、各計画案の考え方は P79（表 4-3-3）に示すとおりです。

これらの駅前広場の計画案について、次の 2 つの観点から評価すると、今後、関係機関と協議を進めていく案として計画平面図【案 5】を基本として進めていくこととします。

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。

- 観点 1：バス、タクシーと自家用車の動線の交差は避ける

観点 2：道道との出入り口はできるだけ少なくする

(4) 駐車場

1) 駐車場計画の基本条件

駐車場については、駅舎・駅前広場整備とあわせて整備することが必要な施設として駅前広場外での設置を基本に検討します。

【パーク＆ライド駐車場】

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。

【観光バス駐車場】

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）駅へ利用者呼び込むための施設として確保します。

2) 駐車場配置計画（案）

駐車場配置計画に当たっては、駅前広場配置計画の留意点を踏まえ、以下のとおりとします。

【位置】

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。

【規模】

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。

駐車場	約 300 台	観光バス	10 台
-----	---------	------	------

表 4-3-3 駅前広場配置計画の考え方

項目	1案	2案	3案	4案	5案
必要施設	公共交通 バス:4台 タクシー:5台(乗車3台、降車2台) 自家用車(送迎用) 通常時対応 8台 ピーク時対応 19台				
交通事業者の意見	公共交通の車両動線と自家用車の動線は、分離する方が安全性及び混雑緩和の面において望ましい。 タクシー乗降場は5台分必要である。(乗車3台 降車2台) バス乗降場は4台分必要である。				
身障者・高齢者等の対策	障害者等専用乗降場を出入口の近傍に配置する 障害者等専用乗降場が満車のときでも、障害者等が利用できるように、一般送迎用乗降場を配置する。 駅出入口と繋がる上屋(シェルター)を配置する。				
配置案の考え方	車両動線	公共交通と自家用車(送迎用)の混在	公共交通と自家用車(送迎用)を分離	公共交通と自家用車(送迎用)を分離	公共交通と自家用車(送迎用)を分離
	出入口	公共交通・自家用車(送迎用)・駐車場の各専用	公共交通・自家用車(送迎用)・駐車場の各専用	公共交通・自家用車(送迎用と短時間駐車場)・中長期駐車場の各専用	公共交通と中長期駐車場兼用、自家用車(送迎用と短時間駐車場)専用
	広場位置	北口広場	北口広場	南北広場	北口広場
	駅広内配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置
	出入口近辺の円滑な交通処理	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。		各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。
長所	自家用車の円滑な誘導				「送迎用及び短時間駐車場」と中長期駐車場を分離していることから円滑に誘導が可能
	駅広内の円滑な交通処理	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が分離されており、安全性が優れている。	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が分離されており、安全性が優れている。	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が分離されており、安全性が優れている。	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が分離されており、安全性が優れている。
	余裕のある環境広場	駅舎前の環境広場が広く確保できる。	駅舎前の環境広場が広く確保できる。	北側の環境広場が広く確保できる。	駅舎前の環境広場が広く確保できる。
短所	出入口近辺の渋滞	各出入口が近接しており、前面道路が混雑する可能性がある。	各出入口が近接しており、前面道路が混雑する可能性がある。		
	自家用車の誘導の困難さ	送迎用と短時間駐車場の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	送迎用と短時間駐車場の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	送迎用と短時間駐車場を駅舎南側に配置しており、視認性がやや劣る。	
	駅広内の幅狭	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が輻輳するため、安全性にやや劣り、混雑する可能性がある。			
評価	—	—	—	—	公共交通と自家用車(送迎用)の動線が分離されており、這道への出入口が少なく、観音1「バス、タクシー」と自家用車の動線の交差は避ける」、観音2「道との出入り口はできるだけ少なくする」点から評価すると、5案を関係機関と協議する案とする。

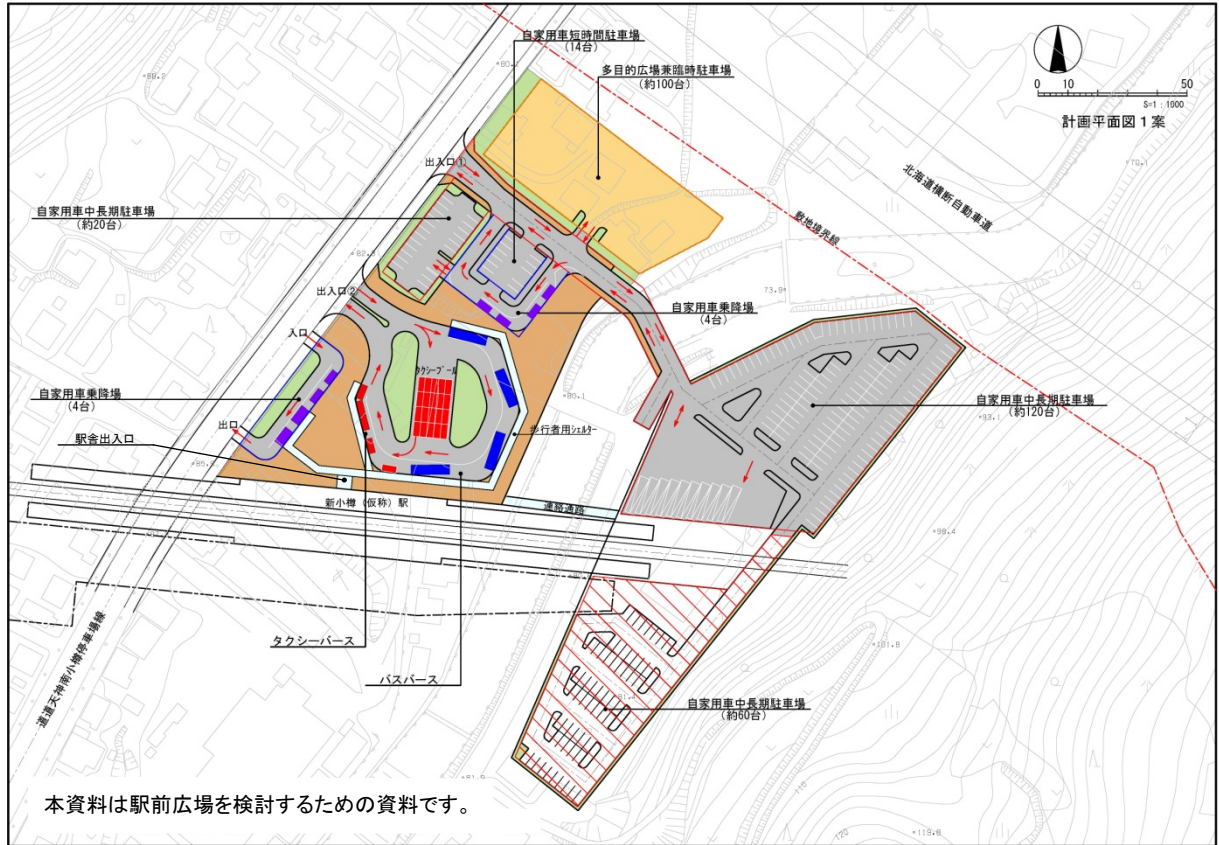


図 4-3-6 計画平面図【案 1】

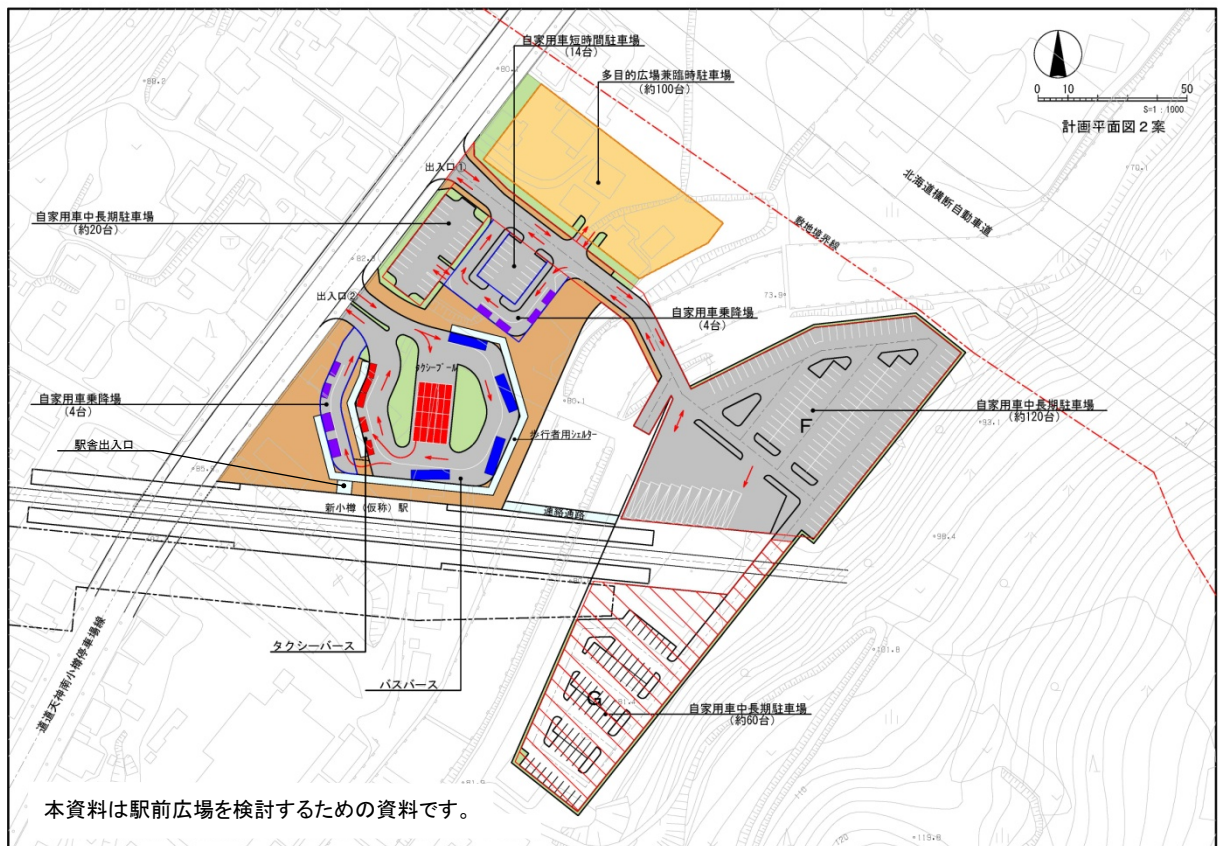


図 4-3-7 計画平面図【案 2】

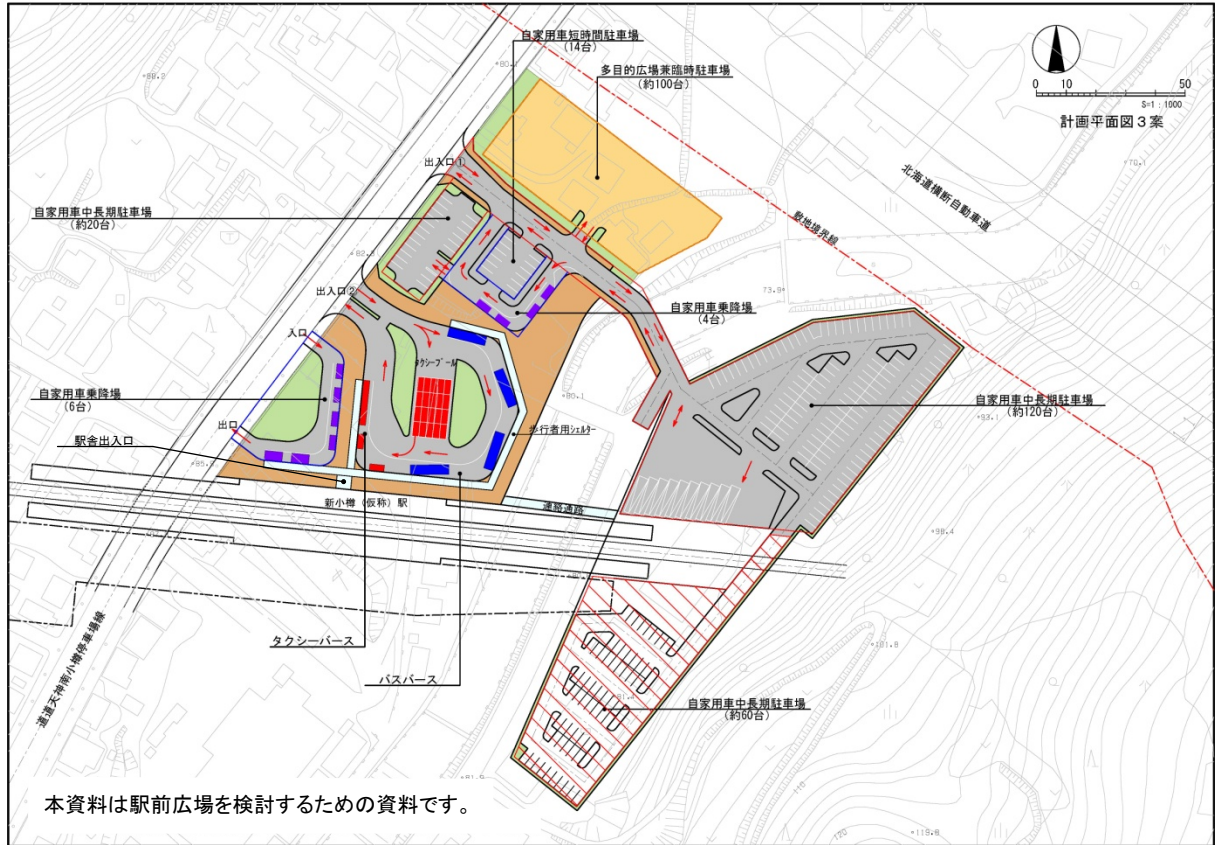


図 4-3-8 計画平面図【案 3】

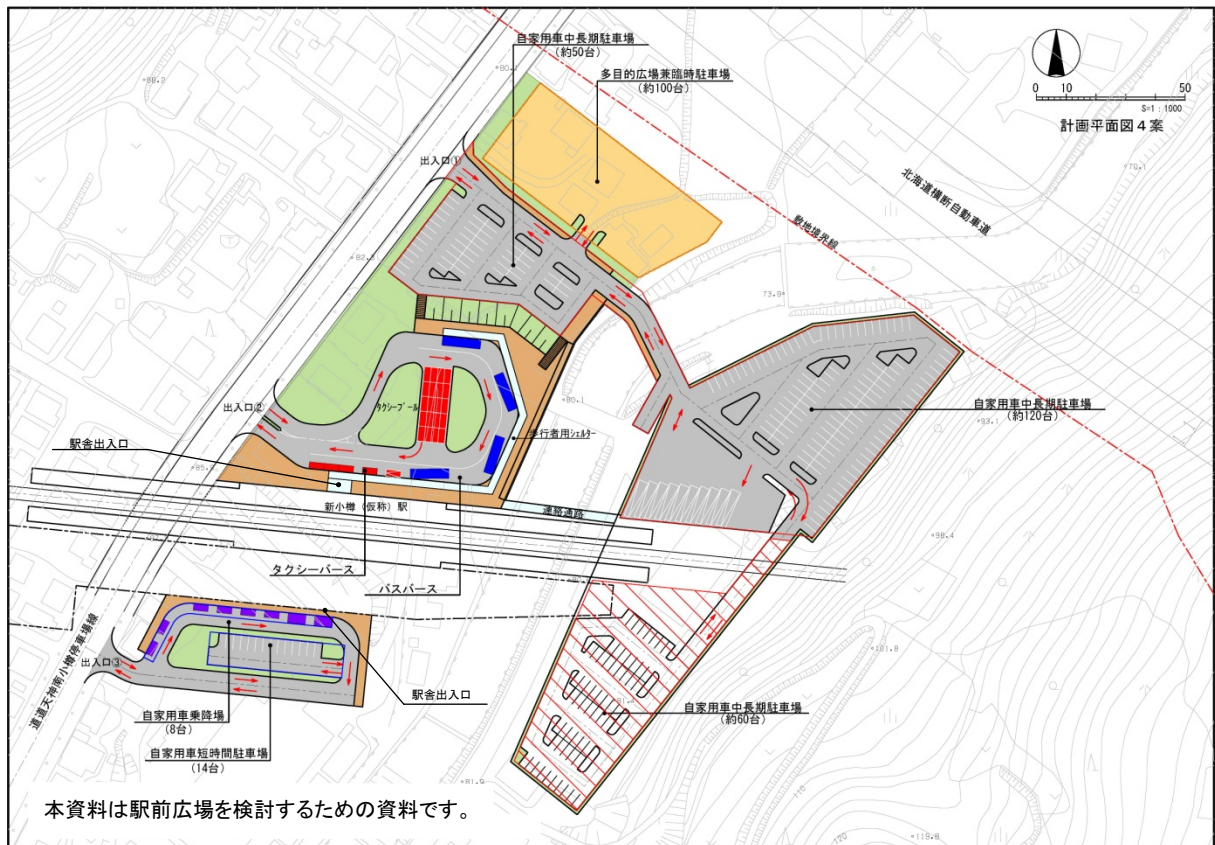


図 4-3-9 計画平面図【案 4】

図 4-3-10 計画平面図【案 5】（関係機関と協議する案）

本資料は駅前広場を検討するための資料です。

4-4 道路計画

(1) 道路計画の基本的な考え方

新小樽（仮称）駅周辺地域における道路計画の基本的な考え方を整理します。（図 4-4-1）

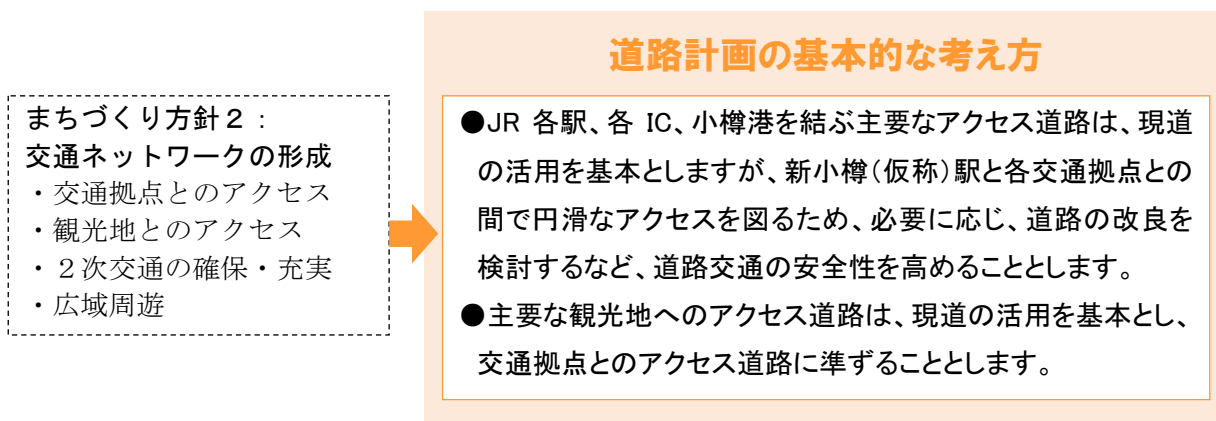


図 4-4-1 道路計画の基本的な考え方

(2) 道路計画の検討方針

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ます。

交通量推計に当たっては、平成 42 年時点の将来交通量が推計されている第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査*結果に新小樽（仮称）駅の利用者を加え算出します。

なお、第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査は平成 18 年から平成 22 年に実施されたものであり、将来人口の想定数などに違いがあることから補正を加えるものとします。（図 4-4-2）

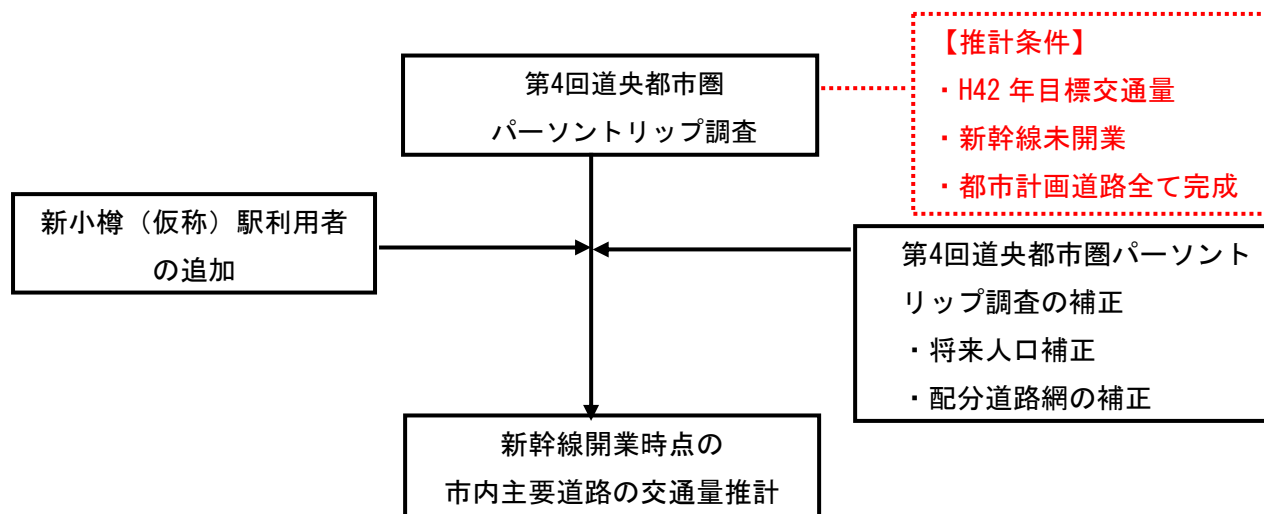


図 4-4-2 検討方針

(3) 交通量推計条件の整理

1) 新小樽（仮称）駅の利用者数

北海道新幹線の速度・小樽市将来人口フレームを各2パターン想定した条件のうち、交通量推計においては、最小（C1（転換利用者なし））と最大（C4（転換利用者あり））を利用者数とします。（表4-4-1）

表4-4-1 ケーススタディー覧

			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※ ¹	札幌駅からの 転換利用者	C1:基本ケース		C3:人口フレーム増ケース	
			あり	なし	あり	なし
	約4時間30分 (30分短縮)※ ²	札幌駅からの 転換利用者	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	
			あり	なし	あり	なし

※1東京～盛岡間320km/h 盛岡以北260km/h(共用走行区間140km/h)

※2東京～札幌間320km/h

2) 端末交通手段の算出（新小樽（仮称）駅からの自動車交通量）

新小樽（仮称）駅からの自動車利用車数は計画条件の新小樽（仮称）駅端末交通量推計で算出されおり、最大値約900台、最小値約700台を用いて検討を行います。

3) 将来人口補正

第4回道央都市圏パーソントリップ調査の小樽市の平成42年の人口は、93,684人として推計しており、これをケーススタディで設定した人口に補正をします。（表4-4-2）

表4-4-2 将来（H42）人口の整理（人）

	人口	現況比	備考
現況(H27/10)	121,924	1.00	H27国勢調査
H18道央PT調査	93,684	0.77	国立社会保障・人口問題研究所
人口問題研究所	92,396	0.76	国立社会保障・人口問題研究所
人口ビジョン	106,100	0.87	小樽市にて算出

※H18道央PT調査：第4回道央都市圏パーソントリップ調査

(4) 交通量推計結果に基づく道路計画

交通量推計結果を新幹線駅へのアクセス道路別に整理した一覧表を以下に示し、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 4-4-3、図 4-4-3)

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）駅と各交通拠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 4-4-3 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 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



図 4-4-3 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 5-1-1 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以下の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 5-1-1)

なお、方向性 1～4 の取組の実践については、官民連携組織による取組が必要であることから、連携組織を立ち上げ進めていくものとします。(→ 第6章 計画の推進 (P115))

表 5-1-1 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

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

《取組案》

ア. 現在の路線バスの強化

- ・新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ、現「奥沢線」を生活交通として維持しつつ、両駅を結ぶ急行便を新幹線のダイヤに合わせて運行することについて検討します。
- ・持続的な路線の維持を図るため、観光客の利用増加を図るとともに、周辺住民の日常的な交通手段として利用されることが重要です。
- ・運賃は通常の運賃と同額を想定します。
- ・分かりやすい行き先表示等を行い、利便性を確保します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）	
検討課題	利用者ニーズの把握、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政 交通事業者（バス）	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR バス運行、情報発信・PR

イ. 専用シャトルバスの運行

- ・現在運行している「奥沢線」とは別に、新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ専用シャトルバスの運行を検討します。
- ・運賃は通常の運賃と同額を想定します。
- ・路線バスと区別できるよう、分かりやすい情報提供や案内表示を実施します。

※仮に天神町から小樽駅前までノンストップで運行した場合、約12分で到着。
→ 通常の路線バスよりも5～10分短縮（時速25km/hで計算）

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）	
検討課題	利用者ニーズの把握、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政 交通事業者（バス）	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR バス運行、情報発信・PR

ウ. 中心部経由のバスの運行（小樽駅までちょっと寄り道小樽観光ダイジェストバス）

- ・新小樽（仮称）駅から小樽駅まで直行する、既述の現「奥沢線」の急行便や専用シャトルバスに加え、小樽の主要な観光地のひとつである、堺町周辺と中心市街地の停留所を経由し、小樽駅に向かうバスの運行を検討します。
- ・例えば、「おたる散策バス」（図5-1-2）の路線を拡充し、新小樽（仮称）駅→南小樽駅→堺町周辺→小樽駅→堺町周辺→南小樽駅→新小樽（仮称）駅を循環又は往復する路線の設定を検討します。
- ・運賃は通常の運賃と同額を想定します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）	
検討課題	利用者ニーズの把握、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政 交通事業者（バス）	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR ルート検討、バス運行、情報発信・PR

② 市内各観光地へアクセスするバス交通の充実

＜取組案＞

ア. 市内観光地・宿泊施設周遊バスの運行（おたる新散策バス）

- ・新小樽（仮称）駅から市内の観光地や宿泊施設を周遊するバスの運行を検討します。
- ・例えば、新小樽（仮称）駅⇄ばるて築港地域⇄堺町周辺・中心市街地⇄祝津周辺を往復する路線の設定を検討します。
- ・運賃は、観光客にも分かりやすい料金体系の設定を検討します。
- ・観光施設や宿泊施設の最寄りの停留所についてわかりやすくアナウンスすることが有効です。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	利用者ニーズの把握、料金設定、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR
	交通事業者（バス）	ルート検討、バス運行、情報発信・PR
	経済・産業団体	運行支援、情報発信・PR
	観光団体	運行支援、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	運行支援、情報発信・PR

イ. 朝里川温泉地域と結ぶバスの運行（朝里川温泉湯ったりバス）

- ・新小樽（仮称）駅と朝里川温泉地域を結ぶバスの運行を検討します。
- ・路線沿線住民の生活交通としての利用も想定します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	利用者ニーズの把握、料金設定、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR
	交通事業者（バス）	ルート検討、バス運行、情報発信・PR
	経済・産業団体	運行支援、情報発信・PR
	観光団体	運行支援、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	運行支援、情報発信・PR

ウ. 天狗山地域と結ぶバスの運行（天狗山展望バス）

- ・新小樽（仮称）駅と天狗山地域を結ぶバスの運行を検討します。
- ・路線沿線住民の生活交通としての利用も想定します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	利用者ニーズの把握、料金設定、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	利用者ニーズ調査、運行支援、情報発信・PR
	交通事業者（バス）	ルート検討、バス運行、情報発信・PR
	経済・産業団体	運行支援、情報発信・PR
	観光団体	運行支援、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	運行支援、情報発信・PR

③ 市内各地域からのアクセス強化

《取組案》

ア. バス路線の再編・乗り継ぎ利便性の向上

- ・新小樽（仮称）駅へのアクセス利便性を高めるため、市内各地域と新小樽（仮称）駅を結ぶバス路線の検討や乗り継ぎ拠点の設定・待合所の整備など、乗り継ぎによるアクセス向上策について検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）	
検討課題	利用者ニーズの把握、市内バス路線体系の見直し、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担（想定）	行政	利用者ニーズ調査、路線再編案の検討、待合所整備支援、運行支援
	交通事業者（バス）	路線再編案の検討、待合所整備、バス運行

④ タクシーサービスの充実

《取組案》

ア. 乗合タクシーの運行（乗合タクシー深夜便）

- ・バスの最終便の後に新幹線が到着する場合は、小樽駅や朝里川温泉地域等へ向かう乗合タクシーの運行を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（タクシー）	
検討課題	利用者ニーズの把握、料金設定の検討、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担（想定）	行政	乗合タクシー運行に向けた検討・調査、運行支援
	交通事業者（タクシー）	乗合タクシー運行

イ. 観光タクシーの運行（小樽周遊観光タクシー）

- ・新小樽（仮称）駅から市内の各観光地を周遊する観光タクシーの運行を検討します。
- ・事前予約なしで利用でき、1台・1回当たりの定額制の旅行商品としての販売を想定します。
- ・観光案内や外国語対応できるドライバーの配置が重要です。

実施・検討主体	行政、観光・宿泊事業者、交通事業者（タクシー）、経済・産業団体、観光団体	
検討課題	コース・料金設定、タクシー事業者の連携、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担（想定）	行政	情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	情報発信・PR
	交通事業者（タクシー）	事業者連携、観光タクシー運行
	経済・産業団体	情報発信・PR
	観光団体	情報発信・PR



図 5-1-2 観光地を巡るバス路線図

資料：北海道バス「小樽観光ガイドブック 2016summer ルートマップ・運行時刻表」

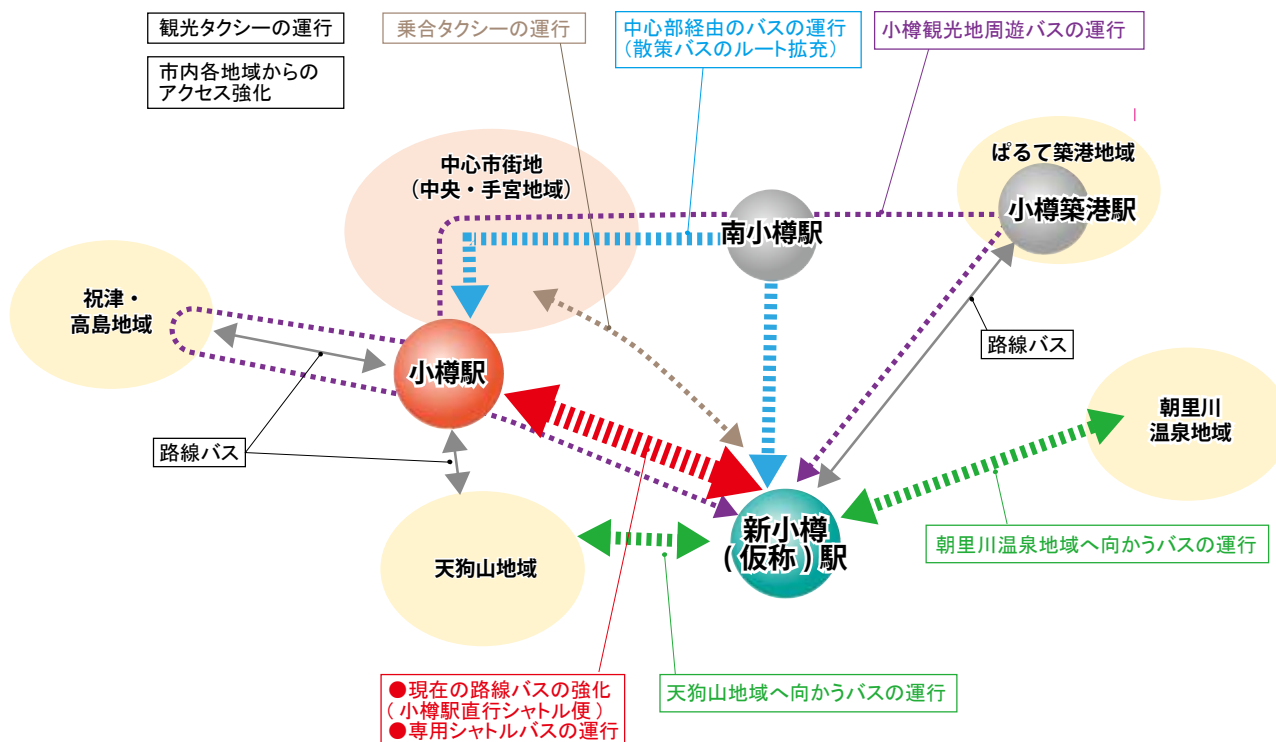


図 5-1-3 市内2次交通手段の確保

⑤ 北後志地域等との広域連携の強化

《取組案》

ア. 既存の路線バスの高速便の強化（積丹・ニセコ・岩内高速便）

- ・新幹線の整備効果を北後志地域や岩宇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まで向かう既存のバス路線を活用した高速便の増便を検討します。
- ・持続的な路線の維持を図るため、観光客の利用に加え、周辺住民の日常的な交通手段として利用されることが重要です。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）	
検討課題	利用者ニーズの把握、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	運行支援、情報発信・PR
	交通事業者（バス）	バス運行、情報発信・PR

イ. 乗合タクシーの運行（北後志地域シャトル乗合タクシー）

- ・北後志地域等の住民や観光客が新小樽（仮称）駅との交通手段を確保するため、新小樽（仮称）駅と北後志地域等の各町村を結ぶシャトル便として乗合タクシーの運行を検討します。
- ・事前予約による運行を想定します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（タクシー）、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	利用者ニーズの把握、事前予約等の利用方法、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	利用者ニーズ調査、運行支援
	交通事業者（タクシー）	乗合タクシー運行
	観光団体	運行支援、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	運行支援、情報発信・PR

ウ. 周遊定期観光バスの充実（積丹・ニセコ・岩内周遊定期観光バス）

- ・新小樽（仮称）駅から出発若しくは経由し、北後志地域等の観光地を周遊する定期観光バスの充実を検討します。
- ・例えば、ニッカウキスキー北海道工場余市蒸溜所、道の駅スペース・アップルよいち、水中展望船乗り場、神威岬などを巡る海の幸を味わえるコース、余市、仁木、倶知安方面を巡り農産物を味わえるコースなど、地域の特色を生かしたコース等の設定を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	利用者ニーズの把握、各主体の役割分担	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	情報発信・PR
	交通事業者（バス）	バスの運行、情報発信・PR
	観光団体	情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	情報発信・PR

エ. 観光タクシーの運行（積丹・ニセコ・岩内周遊観光タクシー）

- ・新小樽（仮称）駅から北後志地域等を周遊する観光タクシーの運行を検討します。
- ・事前予約なしで利用でき、1台・1回当たりの定額制の旅行商品としての販売を想定します。
- ・観光案内や外国語対応できるドライバーの配置が重要です。
- ・様々なニーズに合わせるため、小型車両から大型車両まで用意し、事前に予約があれば車両の選択が可能となるなどのサービスを検討します。
- ・料金は時間と車種に応じた定額制を想定します。

実施・検討主体	行政、観光・宿泊事業者、交通事業者（タクシー）、経済・産業団体、観光団体	
検討課題	コース・料金設定、タクシー事業者の連携、各主体の役割分担	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	情報発信・PR
	交通事業者（タクシー）	事業者連携、観光タクシー運行
	経済・産業団体	情報発信・PR
	観光団体	情報発信・PR

オ. レンタカーサービスの充実

- ・北後志地域等でレンタカーを利用できるよう、各地で貸し出し・返却できるよう営業所のない市町村における営業所の設置を推進します。
- ・倶知安駅から借りて新小樽（仮称）駅で乗り捨て料金はかからないようにするなど、北後志地域等の周遊性を向上させるレンタカーの利用し易い方法を検討します。
- ・また、レンタカー利用者への北後志地域等における観光施設等の特典サービスの提供について検討します。

実施・検討主体	行政、レンタカー事業者、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	レンタカー事業者との協議、特典内容の検討	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	営業所新設に向けた支援
	レンタカー事業者	営業所の新設、特典パンフレット等の作成
	観光団体	特典サービス提供の検討、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	特典サービス提供

カ. 積極的な情報発信・PR

- ・北後志地域等が一体となった路線図や時刻表の作成、情報発信について検討します。
- ・新小樽（仮称）駅における北後志地域等の物産展示及びお土産販売を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	情報発信内容の検討、各情報媒体、多言語対応	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	発信内容の検討・とりまとめ、情報発信・PR
	交通事業者（鉄道・バス・タクシー）	情報コンテンツの提供、情報発信・PR
	観光団体	情報コンテンツの提供、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	情報コンテンツの提供、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

- ・新小樽（仮称）駅と倶知安駅間の連携を強化し、それぞれの市町に来訪・滞在している観光客が新幹線で気軽に往来でき、両地域の取組が相乗効果を生みだすことができるよう、周遊性を高める乗車券・料金サービスの提供など、利便性を高めるサービスの導入を検討します。
- ・例えば、北海道新幹線の新小樽（仮称）駅と倶知安駅間は、運賃が割安になる「新小樽（仮称）-倶知安パス」などの導入や、道内の鉄道で乗り降り自由となるパスなどを想定します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）	
検討課題	料金設定、情報周知方法	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政 交通事業者（鉄道）	サービス提供に向けた支援・調整 サービス内容の検討、サービスの提供・販売

ク. クルーズ船等との連携

- ・新小樽（仮称）駅と小樽港間の連携を強化し、新たな広域観光ルートを生みだすことができるよう乗り継ぎの利便性を高めるサービスの導入を検討します。（図 5-1-3）

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）	
検討課題	利用者のニーズ把握、情報周知方法、連絡交通手段の検討	
時期	中期（H36）～	
役割分担	行政	利用者ニーズ調査、情報発信・PR、運行支援
（想定）	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	事業者連携、情報発信・PR、サービス内容の検討



図 5-1-4 広域周遊ネットワーク（再掲）

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

《取組案》

ア. 地域連携等による魅力的なサービスの提供

- ・観光施設等と公共交通が連携し、バスチケットと観光施設の特典や入場料金の割引が一体となったバスパックの販売を検討します。
- ・団体割引の料金サービスなどの特典の導入について検討します。
- ・小樽・北後志地域等のバスが乗車できる1日フリーパス導入について検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者(バス)、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	具体的なサービス内容・料金設定、各主体の役割分担	
時期	短期(H29)～	
役割分担 (想定)	行政	サービスの提供に向けた支援、情報発信・PR
	交通事業者(バス)	サービス内容の検討、サービスの提供・販売、情報発信・PR
	経済・産業団体	サービス内容の検討、情報発信・PR
	観光団体	サービス内容の検討、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	サービスの提供・販売

イ. 魅力ある車両の導入

- ・ラッピングバス*の運行など、魅力ある車両を導入し、バスに乗ること自体の魅力づけを検討します。
- ・新小樽(仮称)駅⇔中心部⇔小樽駅のバス(小樽駅までちょっと寄り道観光ダイジェストバス、おたる新散策バス)については、レトロバスなど、観光の魅力となるバス車両の導入を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者(バス)、経済・産業団体、観光団体	
検討課題	導入路線の設定、車両デザイン、各主体の役割分担	
時期	短期(H29)～	
役割分担 (想定)	行政	導入支援、情報発信・PR
	交通事業者(バス)	導入路線・テーマ・デザイン等の検討、バス運行
	経済・産業団体	導入支援、情報発信・PR
	観光団体	導入支援、情報発信・PR

② 移動円滑化の取組の推進

《取組案》

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

- ・新小樽（仮称）駅からバス・タクシーへ円滑に乗り継ぎすることができるよう、ハード・ソフト両面から利便性向上策を検討します。
- ・例えば、新小樽（仮称）駅におけるバス・タクシー乗り場等へ円滑に誘導する、分かりやすい動線計画ときめ細かなサインの設置、行き先方面別のバス停留所の設定、時刻表等の電光掲示板やタッチパネルの導入、また、既存バス路線における乗り継ぎ拠点の設定や待合所の整備など、公共交通を利用しやすい環境づくりを検討します。
- ・また、新小樽（仮称）駅から宿泊施設へ荷物を運ぶ宅配サービスの導入や、大型のロッカーや保冷機能が付いたロッカーの設置など、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検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（バス）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	具体的なサービス内容、各主体の役割分担	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	ハード面での環境整備
	交通事業者（バス）	利便性向上策の検討
	経済・産業団体	利便性向上策の検討
	観光団体	利便性向上策の検討
	観光・宿泊事業者	利便性向上策の検討

イ. ユニバーサルデザイン等の導入の推進

- ・公共施設をはじめ、各鉄道駅やバス待合所、観光施設など、まち全体でユニバーサルデザインの導入を推進します。
- ・バスについては低床車両の導入を推進します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道・バス）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	ユニバーサルデザイン導入の推進	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	ユニバーサルデザインや低床車両導入の推進・支援
	交通事業者（鉄道・バス）	ユニバーサルデザイン推進、低床車両導入
	経済・産業団体	ユニバーサルデザイン推進
	観光団体	ユニバーサルデザイン推進
	観光・宿泊事業者	ユニバーサルデザイン推進

方向性3 情報発信

① 情報発信の強化

《取組案》

ア. 積極的な情報発信・PR

- ・公共交通の持続的な運行に向けては、市民や観光客等に対し、分かりやすい情報を発信します。
- ・北後志地域等との広域交通を含め、市内バス路線等の2次交通について路線図や時刻表、また目的地となる主要な観光施設等も記載された、分かりやすいパンフレットの作成を検討します。
- ・情報が一元化されたWebページの作成、タブレットやスマートフォンに対応した情報発信、外国語表示への対応を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、経済・産業団体、観光団体	
検討課題	情報提供の内容・方法の検討、情報媒体	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	発信内容の検討・とりまとめ、情報発信・PR
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー）	情報コンテンツの提供、情報発信・PR
	経済・産業団体	情報コンテンツの提供、情報発信・PR
	観光団体	情報コンテンツの提供、情報発信・PR

イ. 新小樽（仮称）駅に向かう案内・サインの設置

- ・各種交通結節点（JR 駅、IC（インターチェンジ）、港）や市内各観光地、札幌方面、北後志地域等から、新小樽（仮称）駅へ向かうルート上において、新小樽（仮称）駅までの案内標識やサインを設置し、新小樽（仮称）駅までわかりやすく誘導することを検討します。

実施・検討主体	行政	
検討課題	案内・サインの設置場所検討、情報提供の内容	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	サイン設置に係る検討・調査、サイン設置

ウ. 外国人対応の強化

- ・外国人利用者の移動円滑化に向けて、バス車内アナウンスや交通結節点（JR 駅、IC（インターチェンジ）、港）における案内・サイン、路線図・時刻表などの各種パンフレット、ホームページ等における多言語対応を検討します。
- ・バスやタクシー運転手の外国人対応力の強化に向けた研修会等によるスキルアップ方策やイラスト等を用いたコミュニケーションツール導入を検討します。

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	対応箇所の検討、各主体の役割分担	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	外国語対応の推進、研修会等の開催、コミュニケーションツールの作成等
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー）	外国語対応力の強化
	経済・産業団体	外国語対応力の強化
	観光団体	外国語対応力の強化
	観光・宿泊事業者	外国語対応力の強化

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

《取組案》

ア. レンタサイクルの充実

- ・新小樽（仮称）駅から小樽のまちを自転車で自由に散策することができるよう、新小樽（仮称）駅と市内の各観光地や中心部にレンタサイクルカウンターとポート（貸し出し・返却のできる駐輪スペース）の設置を検討します。
- ・宿泊先のホテルや交通結節点となる小樽駅まで、スーツケース等の手荷物を宅配するサービスを併せて検討します。
- ・坂道の多い小樽において快適に利用できるよう、電動自転車の導入を検討します。

実施・検討主体	行政、レンタサイクル事業者、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者	
検討課題	ポート設置、利用方法・料金設定、周知方法、各主体の役割分担	
時期	中期（H36）～	
役割分担 （想定）	行政	ポートの設置協力、運用支援、情報発信・PR
	レンタサイクル事業者	サービスの提供、情報発信・PR
	経済・産業団体	ポートの設置協力、情報発信・PR
	観光団体	ポートの設置協力、情報発信・PR
	観光・宿泊事業者	ポートの設置協力、情報発信・PR

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。

そのためには、小樽市に訪れたい、滞在したい、そして小樽で投資したい魅力あるまちづくりが必要であり、その魅力を積極的に国内外へ発信していくことが必要です。

さらには、周辺町村を含めたエリア全体の魅力を高め、発信していくなど、広域連携を推進することで、新幹線の整備効果をさらに波及させていくことが重要です。

これらの取組に当たっては、新幹線に係る基盤施設整備に加え、行政や市民、企業、大学が一体となり、ハードを活用するソフトが重要となってきます。そのため、小樽のまちそのものの魅力や観光の魅力を磨きあげること、新たな観光客の受入体制の整備などに取り組む必要があります。（図 5-2-1）



図 5-2-1 ソフト対策の必要性

(2) 対策の方向性と取組案

現状、道南や東北、関東方面から小樽へアクセスする場合は、「鉄道」若しくは「新千歳空港から鉄道」によるアクセスが一般的であり、いずれにせよ札幌を経由してのアクセスルートとなります。

新幹線の整備によって、アクセス・周遊ルートの選択肢が増え、観光行動の広域化・多様化が期待されます。空路で入って新幹線で帰る、その逆のパターン、さらに小樽市は港を有しておりこれにフェリーも活用することで、多様で魅力あるアクセス・周遊パターンの構築が可能となります。

また、外国人旅行客が多く訪れている倶知安町へは、図 5-2-2 で示すように、新幹線を使えば約 13 分で結ばれることとなり、倶知安・ニセコの観光客と小樽の観光客が気軽に双方のまちを観光することが可能となります。

新函館北斗駅とは約 52 分、新青森駅とは約 1 時間 53 分、大宮駅とは 4 時間 37 分で結ばれ（図 5-2-2）、道南や東北、関東方面との移動時間が大幅に短縮することになり、例えば、日帰りで小樽から青函圏を観光周遊することも可能となります。

新幹線整備による移動時間の短縮や交通利便性の向上などの効果を生かし、小樽や北後志地域等の周辺地域の交流人口の増大へつなげていくことが重要です。

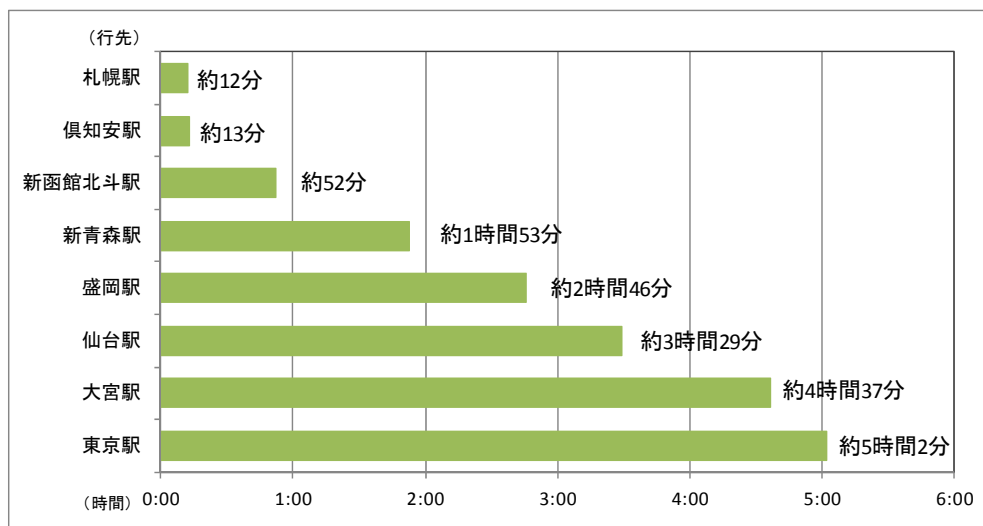


図 5-2-2 新小樽（仮称）駅から各主要新幹線駅までの所要時間（再掲）

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

移動時間の短縮や交通利便性の向上など、新幹線の開業効果を最大限に生かすためには、ソフト対策として、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。

他都市においては、これら 3 つの方向性を具体化した、「①まちの魅力アップ」、「②積極的な PR・プロモーション」、「③地元の意識醸成」、「④地域の各プレイヤーが一体となった体制づくり」、「⑤広域観光の強化」を実施しています。

以上を踏まえ、小樽市におけるソフト対策を展開するに当たっては、「国内外からの観光客の誘致促進」、「新小樽（仮称）駅周辺の魅力づくり」、「開業気運の醸成」、「官民連携によるまちづくりの推進」、「広域連携の推進」の 5 つの方向性に基づき、取組を推進していくこととします。（図 5-2-3）

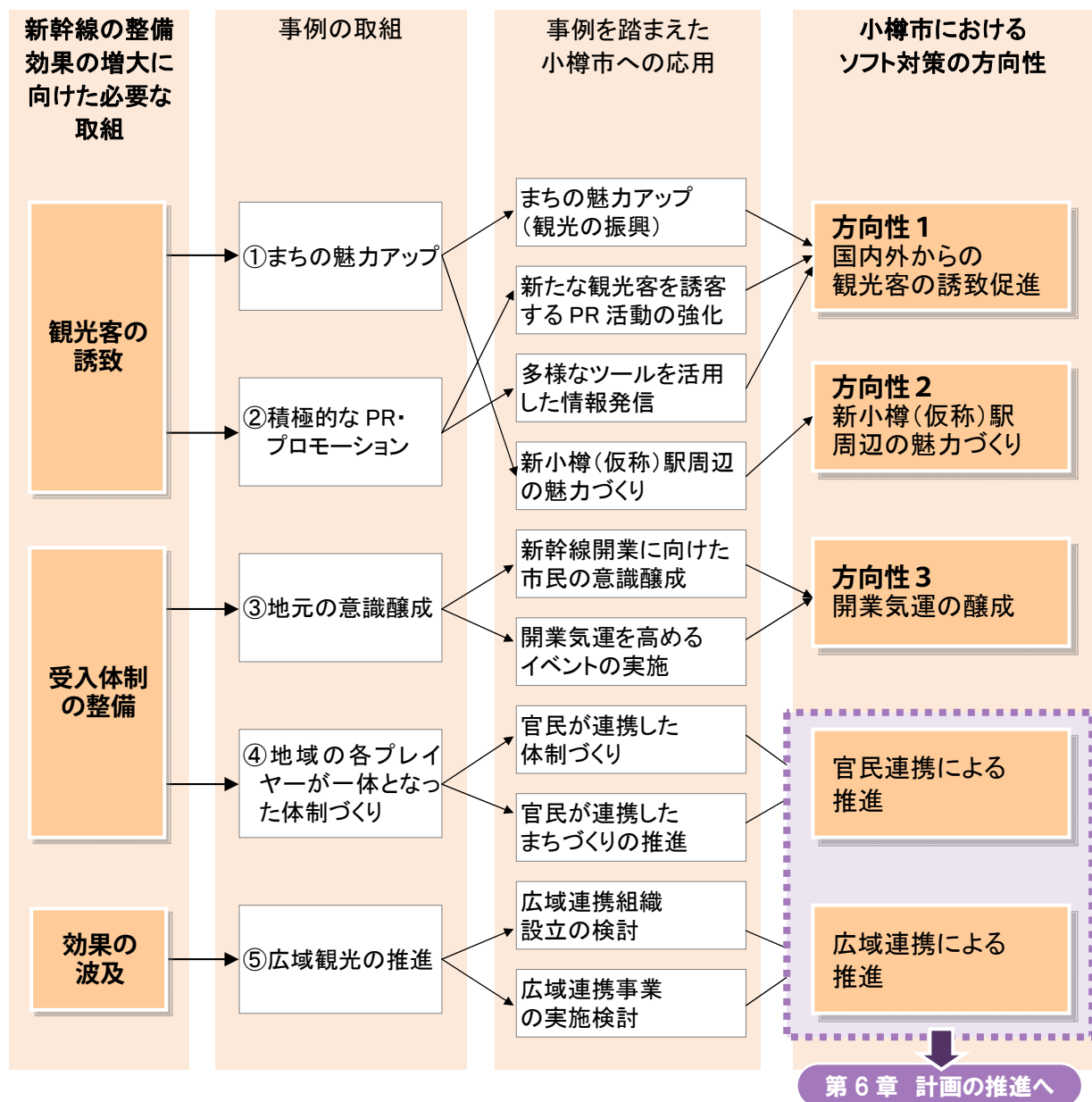


図 5-2-3 小樽市におけるソフト対策の方向性

他都市事例を参考に、次ページに示すとおり、具体的なソフト対策の方向性と取組案を整理しました。

なお、本計画ととりまとめる取組案については、図 5-2-4 のとおり、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。

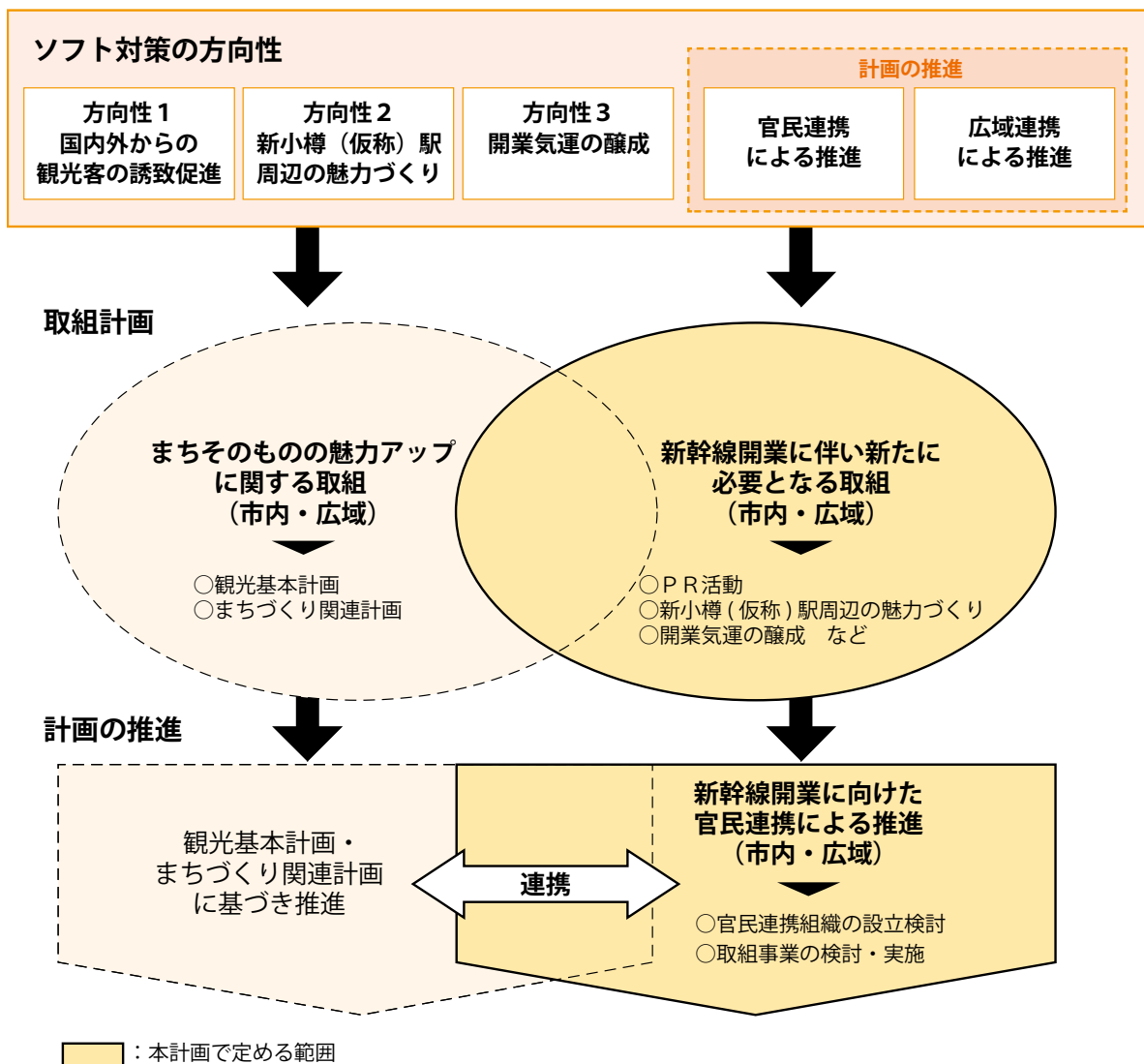


図 5-2-4 本計画が定める範囲

表 5-2-1 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

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）

- ・小樽市は、豊かな自然や歴史資源のほか、多彩な食の魅力、運河の魅力的な景観など、多様な資源を有しており、国内外からの観光客を引き付けています。
- ・新幹線の開業効果を最大限に生かすため、新幹線に関する取組に限定されることなく、市全体で小樽のもつ資源を生かした魅力を充実させることが必要であるため、観光基本計画やまちづくり関連計画に基づく施策の展開を図ります。

《取組案》

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

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、大学、まちづくり団体、市民
時期	短期（H29）～

② 新幹線を活用した魅力ある旅行商品の開発

- ・新幹線の開業による移動時間の短縮や小樽市へ直接アクセスできる交通利便性向上の効果を生かした旅行商品の開発を推進します。
- ・例えば倶知安・ニセコや青函圏と連携した旅行商品の開発や、新幹線とクルーズ船・フェリーとの組み合わせや新幹線と飛行機の組み合わせなど、新幹線を活用した魅力的な旅行商品の開発を推進します。
- ・さらに北後志地域等の市町村と連携し、ワイナリーやウイスキー工場、果樹園、観光船などを活用したツアーやカヌー、登山、トレッキングなど、地域の資源を活用した着地型旅行商品の開発を推進します。

《取組案》

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

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）
時期	中期（H36）～

③ 新たな小樽の魅力となる各種商品の開発

- ・小樽や北後志地域等の食やものづくりの技術、歴史文化などの地域資源を活用し、新幹線車内で楽しめる軽食や記念グッズなど、小樽ならではの食品・物産等の商品開発を推進します。
- ・例えば、地元の食材を使用した「おもてなし弁当」などの開発や、新幹線車内で自分用に楽しむお土産として、複数のメーカーの商品をセットにした「小樽スイーツセット」、日本酒やワイン、ビール、ウイスキーが製造されている特性を生かし地元食材と組み合わせた「ちょい飲みセット」の開発など、地域の食資源を生かした魅力ある商品開発を推進します。
- ・小樽のものづくりの技術を生かした開業記念グッズなどの制作を検討します。

《取組案》

ア. 地元産品を使用した「おもてなし弁当」などの開発

イ. 地域特性を生かした「スイーツセット」や「ちょい飲みセット」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

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、大学、まちづくり団体、市民
時期	中期（H36）～

④ 新たな観光客を誘客する PR 活動の強化

- ・北関東、東北、道南方面からの観光客や海外の観光客を呼び込むため、幅広く、積極的な PR 活動を展開します。
- ・統一化したロゴやキャッチフレーズ等を用いた PR ツールを作成し、行政や民間企業も含めて、使用することで小樽の地域イメージ・ブランドイメージを発信します。

《取組案》

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

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者
時期	短期（H29）～ ●北関東、東北、道南方面への PR の実施 ●海外における小樽・北海道の PR の実施 ●道内イベント等への参加による PR の実施 中期（H36）～ ●デスティネーション・キャンペーンの実施 ●北海道新幹線を利用した修学旅行の誘致促進 ●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

- ・ポスターやパンフレット、ホームページや SNS など、時代に合わせた多様な情報媒体を活用しながら、より多くの人に PR を行い、小樽市や新幹線開業の情報発信を行います。
- ・市民に対しても積極的に情報を発信し、市民が一体となって新幹線開業の気運を高めていきます。

《取組案》

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）

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者
時期	短期（H29）～

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

- ・新小樽（仮称）駅舎内の「魅力発信・多目的空間」や「多目的広場兼臨時駐車場」を活用し、開業気運を高めるイベントや物産展などを開催します。
- ・例えば、「小樽雪あかりの路」や「おたる潮まつり」など、市内の主要イベントと連携した開催を図ります。

<<取組案>>

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

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、まちづくり団体、市民
時期	長期（H43）～

② 協働による魅力的な景観形成

- ・中心市街地や、新小樽（仮称）駅周辺地域から各観光スポットへ向かう際のアクセスルートにおいて、市民や小樽市の事業者が協働して、オープンガーデンの取組の検討や、プランター設置による花と緑の創出、アート作品の展示、市内の各種イベントとの連携について検討し、自然の豊かさや四季の移り変わりを感じる景観形成を図ります。

<<取組案>>

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

実施・検討主体	行政、市民
時期	中期（H36）～

③ 豊かな自然環境の活用

- ・新小樽（仮称）駅周辺地域の特色である自然環境を活用した魅力づくりについて検討します。
- ・「奥沢水源地 保存・活用基本構想」に基づき、奥沢水源地の保存と活用を推進し、自然散策を楽しめる環境整備について検討します。
- ・奥沢水源地や穴滝など、周辺の自然散策ガイドやルート案内、散策に必要な用具等のレンタルなどについても検討します。

《取組案》

- 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の育成
- 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

実施・検討主体	行政、観光団体、観光・宿泊事業者、まちづくり団体、市民
時期	短期（H29）～

④ 新小樽（仮称）駅周辺の適切な機能誘導

- ・新小樽（仮称）駅周辺地域における「利便機能誘導ゾーン」をはじめ、「住宅ゾーン」や「ものづくりゾーン」等において、各ゾーンの方針に基づいた機能の誘導を図ります。

《取組案》

- 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

実施・検討主体	行政、進出希望事業者
時期	中期（H36）～

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

- ・新幹線開業に向けた市民の気運を高めていくことが、大きな魅力や市外からの興味を引き付け、多くの来訪客を呼び込むことにつながります。産学官が一体となった体制で、継続的な取組を推進していくことで、市民全体の気運を高めていきます。

《取組案》

- 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）

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、大学、まちづくり団体、市民
時期	短期（H29）～

② 開業気運を高めるイベントの実施

- ・市民や事業者等の新小樽（仮称）駅の開業気運をより一層高めるとともに、開業前後の賑わいを創出するイベントを実施します。
- ・市内の主要イベントと連携し、新幹線開業のPRを行います。

《取組案》

- 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

実施・検討主体	行政、交通事業者（鉄道）、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、大学、まちづくり団体、市民
時期	中期（H36）～

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 6-1-1 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。

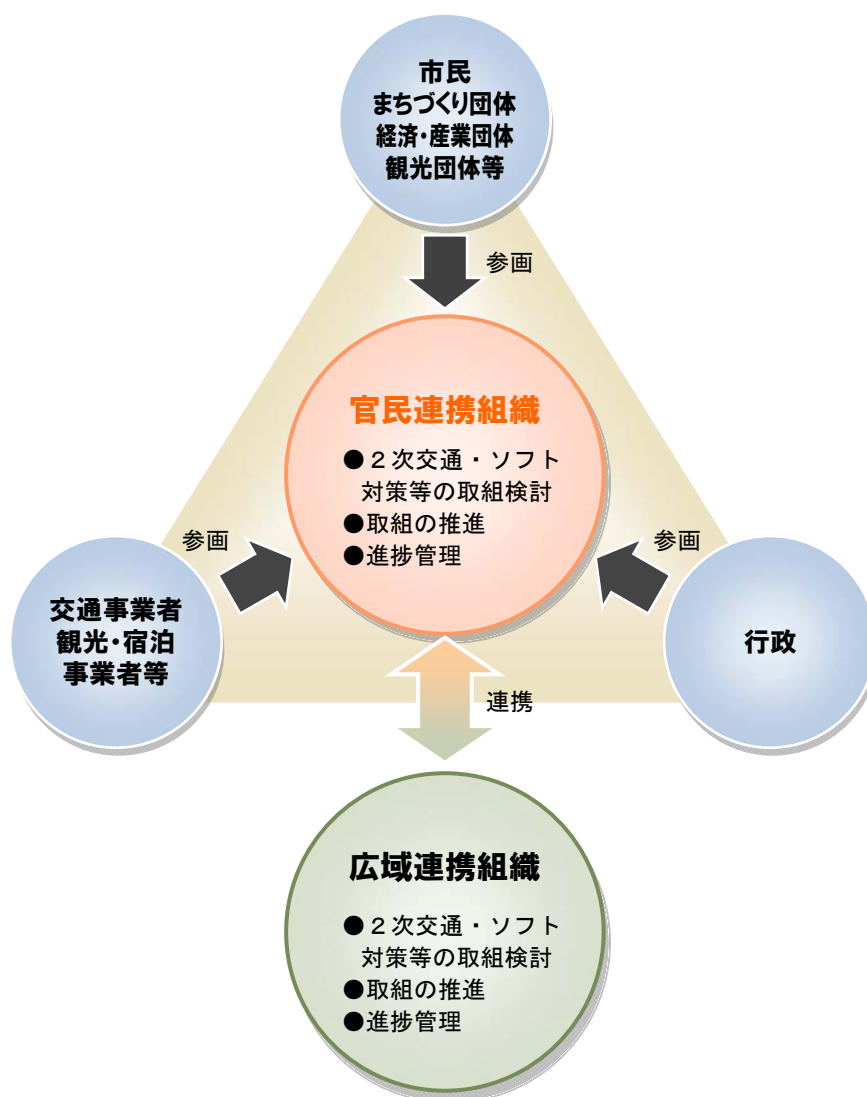


図 6-1-1 推進体制

(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。

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、市民	
検討課題	官民連携組織の組織形態・運営方法の検討、メンバー調整	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	組織形態・運営方法等の検討、各主体との連絡調整、組織への参画
	経済・産業団体	組織への参画
	観光団体	組織への参画
	観光・宿泊事業者	組織への参画、事業者連携
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	組織への参画、事業者連携
	大学	組織への参画
	まちづくり団体	組織への参画
	市民	組織への参画

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。

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、市民	
検討課題	アクションプランの検討	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	各主体との連絡調整、プラン作成・とりまとめ
	経済・産業団体	プラン作成・とりまとめ
	観光団体	プラン作成・とりまとめ
	観光・宿泊事業者	プラン検討・提案、事業者連携
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	プラン検討・提案、事業者連携
	大学	プラン検討・提案
	まちづくり団体	プラン検討・提案
	市民	プラン検討・提案

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（再掲）
- ・新幹線とクルーズ客船を活用した旅行商品の開発（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）駅への停車に向けた協議 など

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、市民	
検討課題	事業者間の調整	
時期	中期（H35）～	
役割分担 （想定）	行政	事業者間調整、各取組の実践
	経済・産業団体	事業者間調整、各取組の実践
	観光団体	事業者間調整、各取組の実践
	観光・宿泊事業者	事業者間連携、各取組の実践
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	事業者間連携、各取組の実践
	大学	各取組の実践
	まちづくり団体	各取組の実践
	市民	各取組の実践

(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。

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、住民	
検討課題	広域連携組織の組織形態・運営方法の検討、メンバー調整	
時期	短期（H29）～	
役割分担 (想定)	行政	組織形態・運営方法等の検討、各主体との連絡調整、組織への参画
	経済・産業団体	組織への参画
	観光団体	組織への参画
	観光・宿泊事業者	組織への参画、事業者連携
	交通事業者 (鉄道・バス・タクシー・船舶)	組織への参画、事業者連携
	大学	組織への参画
	まちづくり団体	組織への参画
	住民	組織への参画

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。

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、住民	
検討課題	ブランド化の検討	
時期	短期（H29）～	
役割分担 (想定)	行政	ブランド化の調査・検討各主体との連絡調整、とりまとめ
	経済・産業団体	ブランド化の検討・とりまとめ
	観光団体	ブランド化の検討・とりまとめ
	観光・宿泊事業者	ブランドに合った事業・取組の検討、事業者連携
	交通事業者 (鉄道・バス・タクシー・船舶)	ブランドに合った事業・取組の検討、事業者連携
	大学	ブランド化に向けた調査・研究、取組の検討・提案
	まちづくり団体	ブランド化に向けた取組の検討・提案
	住民	ブランド化に向けた取組の検討・提案

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。

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、住民	
検討課題	アクションプランの検討	
時期	短期（H29）～	
役割分担 （想定）	行政	各主体との連絡調整、プラン作成・とりまとめ
	経済・産業団体	プラン作成・とりまとめ
	観光団体	プラン作成・とりまとめ
	観光・宿泊事業者	プラン検討・提案、事業者連携
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	プラン検討・提案、事業者連携
	大学	プラン検討・提案
	まちづくり団体	プラン検討・提案
	住民	プラン検討・提案

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（再掲）
- ・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（再掲）
- ・北後志地域等が連携したエリア一体のブランド化検討（再掲）
- ・ブランド展開ツールの作成（ロゴ、コンセプト等）（再掲）
- ・体験型・滞在型観光メニューの充実（再掲）
- ・観光商品の開発（再掲）
- ・一括した情報発信（再掲）

実施・検討主体	行政、経済・産業団体、観光団体、観光・宿泊事業者、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船舶）、大学、まちづくり団体、住民	
検討課題	事業者間の調整	
時期	中期（H35）～	
役割分担 （想定）	行政	事業者間調整、各取組の実践
	経済・産業団体	事業者間調整、各取組の実践
	観光団体	事業者間調整、各取組の実践
	観光・宿泊事業者	事業者間連携、各取組の実践
	交通事業者 （鉄道・バス・タクシー・船舶）	事業者間連携、各取組の実践
	大学	各取組の実践
	まちづくり団体	各取組の実践
	住民	各取組の実践

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				開業	
①地元説明・測量・協議等		●地元説明・測量・用地協議等			
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、奥沢水源地区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				開業	
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		●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					開業
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		● 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					開業
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		● 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					開業
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		● 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				開業	
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			●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 カ. PRツールの作成	●各方面へPR活動の実施			●PRの継続実施
			●ロゴマーク作成等		
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			●継続的な情報発信
			●パンフレット作成		
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				開業	
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		
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

參考資料

資料1 用語解説

【あ】

空き家・空き地バンク（平成21年12月制定）

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。

アダプトプログラム

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

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（平成24年7月施行）

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に制定。

小樽市景観計画（平成21年4月施行）

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」を策定し、平成21年4月から施行。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。

小樽市都市計画マスタープラン（平成15年4月策定）

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。

オープンガーデン

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

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

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。

スマートIC

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジで、ETC (Electronic Toll Collection System: 料金支払い自動化システム) を搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。

【た】

第6次小樽市総合計画（平成21年4月策定）

小樽市における全ての計画の基本となる計画であり、最上位に位置づけられる計画。小樽市が目指す将来都市像とそれを実現するための基本的方向を示す「基本構想」（目標年次：平成30年度）と、基本構想の方向に沿って、分野ごとに施策の体系や展開方向、主要事業を示す「基本計画」、具体的な施策や事業を明らかにする「実施計画」で構成される。

第4回道央都市圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは、「どのような人が」「いつ」「どこからどこへ」「どんな目的で」「どんな交通手段で」移動しているかを把握することを目的とした調査。札幌市を中心に、通勤・通学や買い物など交通面でつながりの強い地域を「道央都市圏」として調査対象範囲を設定。「道央都市圏」では、昭和47年の第1回目の調査から、概ね10年おきに調査が実施されており、平成18年に第4回目の調査を実施した。

端末交通

駅利用者が「駅まで」「駅から」の利用する交通手段のこと。

地区計画

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

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。

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関などにおいて、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムを総称して「デジタルサイネージ」と呼ぶ。

デスティネーション・キャンペーン

デスティネーションとは、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。「デスティネーション・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。

テーブルディスカッション

テーブルを囲み、設定されたテーマについて自由に意見を交換しながら議論する場。

【な】

2次交通

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

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。

フットパス

イギリスを発祥とする「森林や田園地帯、古い街並みなど地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くこと（Foot）ができる小径（こみち、Path）」のこと。

並行在来線

新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道のこと。

【や】

ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力のいかんを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

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。

【ら】

ラッピングバス

広告を印刷したフィルムをバスの車体全体に貼り付け、バスの車体を広告媒体とする車両のこと。

RORO 船

船体と岸壁を結ぶ出入路（ランプ）を備え、貨物を積んだトラックが、そのまま船内外へ自走できる「貨物専用フェリー」のこと。

【わ】

ワークショップ

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。

Wi-Fi（ワイファイ）

パソコンやスマホ、タブレットなどのネットワーク接続に対応した機器を、無線（ワイヤレス）でLAN（Local Area Network）に接続する技術のこと。

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

《設置要綱》

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の設置及び運営に関する要綱

制 定 平成27年2月12日

改 定 平成27年6月19日

（目的及び設置）

第1条 「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」（以下「まちづくり計画」という。）を策定することを目的に、まちづくり計画策定会議（以下「会議」という。）を設置する。

（組織等）

第2条 会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係団体等が推薦する者
- (3) 市民
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 市長が必要と認める者

（任期）

第3条 委員の任期は、委嘱の日からまちづくり計画の策定が完了するまでとする。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第4条 会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委嘱された委員のうちから委員の互選によりこれを定める。
- 3 会長は、会務を総理し、会議を代表する。
- 4 副会長は、会長が指名する。
- 5 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、副会長がその職務を代理する。

（アドバイザー）

第5条 会議にアドバイザーを置くことができる。

- 2 アドバイザーは、市長が委嘱し、その任期は委員の任期の例による。
- 3 アドバイザーは、会議に出席し、助言を行うことができる。

（会議）

第6条 会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、会議の運営上必要があるときは、委員以外の者の意見又は説明を求めることができる。

（庶務）

第7条 会議の庶務は、総務部新幹線・高速道路推進室において行う。

（委任）

第8条 この要綱に定めるもののほか、会議に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この要綱は、平成27年2月12日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年6月19日から施行する。

《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 啓二朗	
		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》

		開催日	議 題
平成 27 年度	第1回	平成 27 年 10 月 21 日 (水)	・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
	第2回	平成 27 年 12 月 17 日 (木)	・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
	第3回	平成 28 年 2 月 17 日 (水)	・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
平成 28 年度	第1回	平成 28 年 7 月 22 日 (金)	・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
	第2回	平成 28 年 10 月 12 日 (水)	・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)
	第3回	平成 28 年 11 月 18 日 (金)	・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
	第4回	平成 29 年 2 月中旬	・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の策定について