

平成26年度

北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺

まちづくり計画（案）

【現況等調査編】

概要版

小樽市

平成27年3月



# 目 次

I	調査の概要	1
1	目的	1
2	調査地域	2
II	北海道新幹線の概要	3
1	新幹線	3
2	北海道新幹線	4
(1)	経緯等	4
(2)	速度と所要時間	4
(3)	車両等	5
(4)	小樽市内のルート	5
III	現況	6
1	小樽市の現況	6
(1)	現況	6
(2)	上位・関連計画	18
2	新小樽（仮称）駅周辺地域の現況	21
(1)	現況	21
(2)	各都市との所要時間	26
3	市民等のニーズの把握	27
(1)	ワークショップ	27
(2)	アンケート調査	32
IV	北海道新幹線整備に伴う効果及び課題等	35

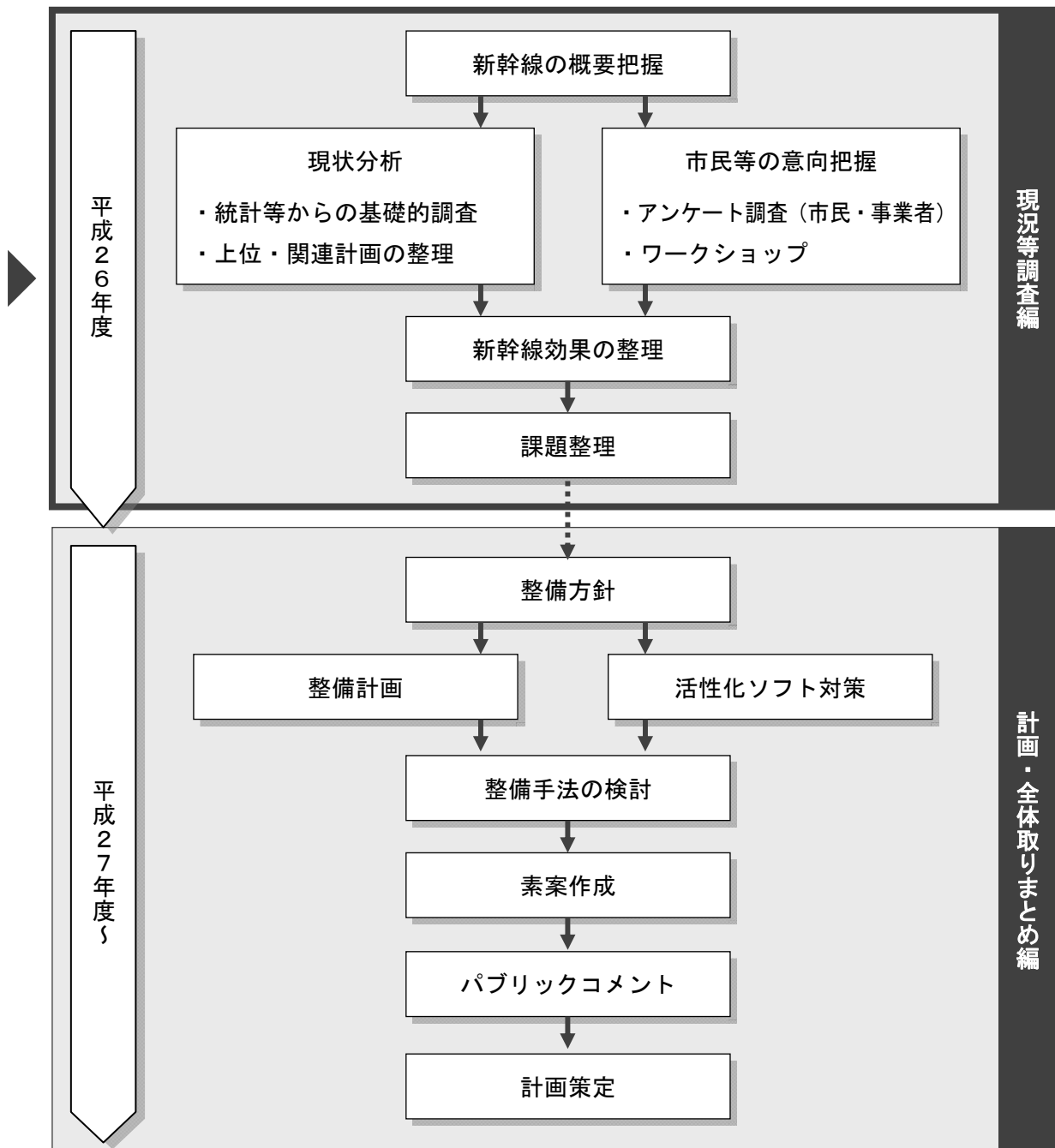


# I 調査の概要

## 1 目的

本年度の調査は、小樽市及び新小樽（仮称）駅周辺地域の現状分析や市民等の意向把握を行うとともに、北海道新幹線の開業が小樽市、新小樽（仮称）駅周辺地域へ及ぼす効果や課題等について整理するものである。（図 I-1-1）

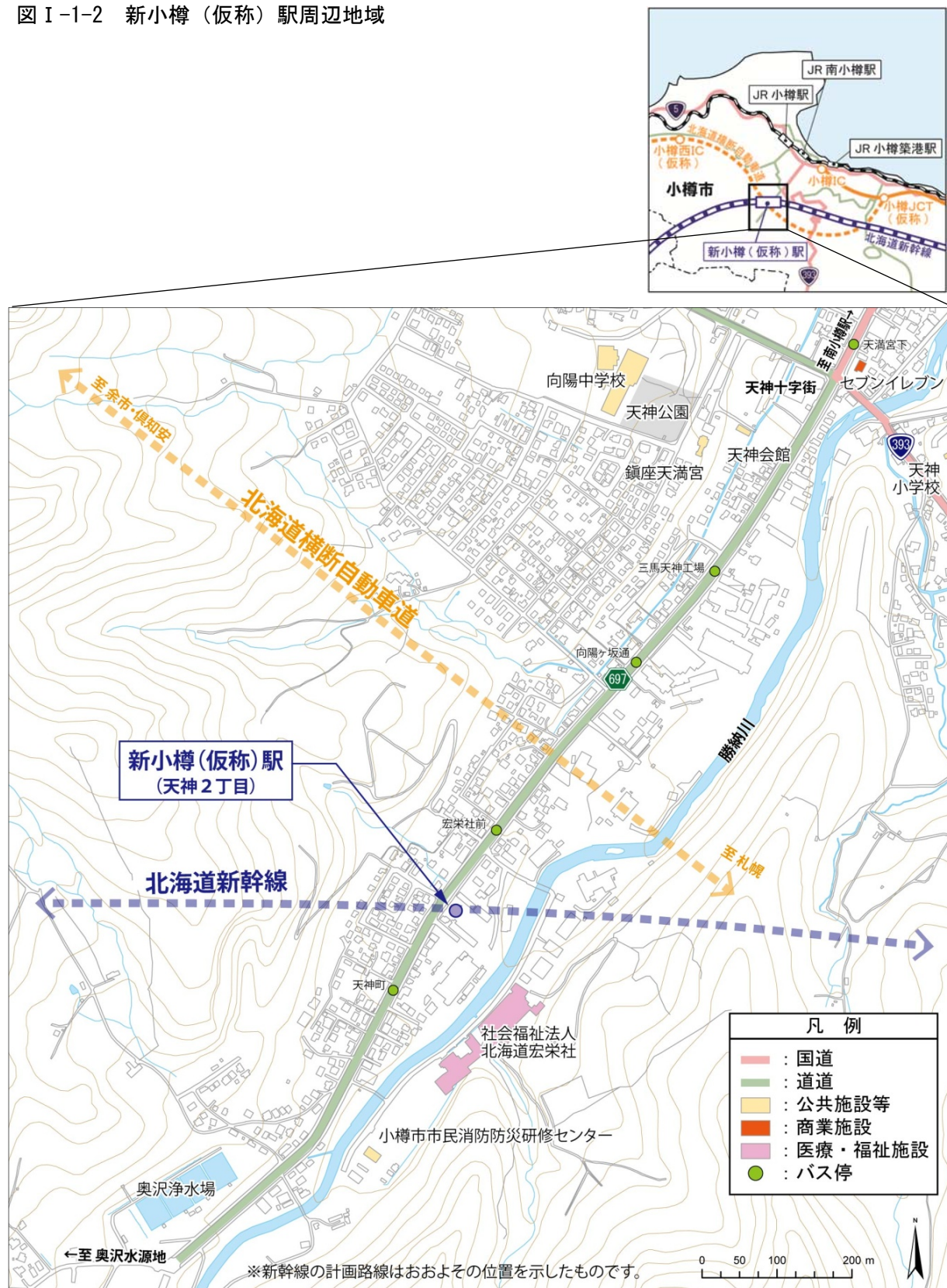
図 I-1-1 調査検討フロー



## 2 調査地域

調査地域は、小樽市全域と新小樽（仮称）駅周辺地域（図 I-1-2）である。

図 I-1-2 新小樽（仮称）駅周辺地域



## II 北海道新幹線の概要

### 1 新幹線

- 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）で運営されている。
- 平成27年2月現在、機構が建設中の新幹線は、全国で3線5区間（図Ⅱ-1-1、表Ⅱ-1-1）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Ⅱ-1-2）となっている。

図Ⅱ-1-1 現在建設中の新幹線  
（平成27年2月現在）



資料：機構HP

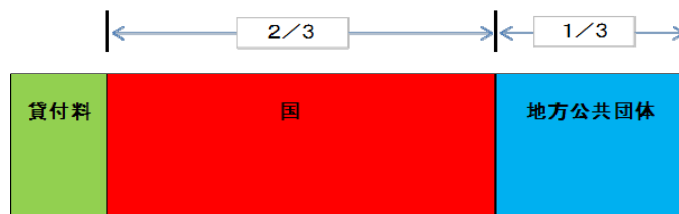
表Ⅱ-1-1 現在建設中の新幹線の開業時期（平成27年2月現在）

路線	区間	開業予定年月日
北海道新幹線	新青森～新函館北斗	平成27年度末
	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	長野～金沢	平成27年3月14日
	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Ⅱ-1-2 整備新幹線の財源構成



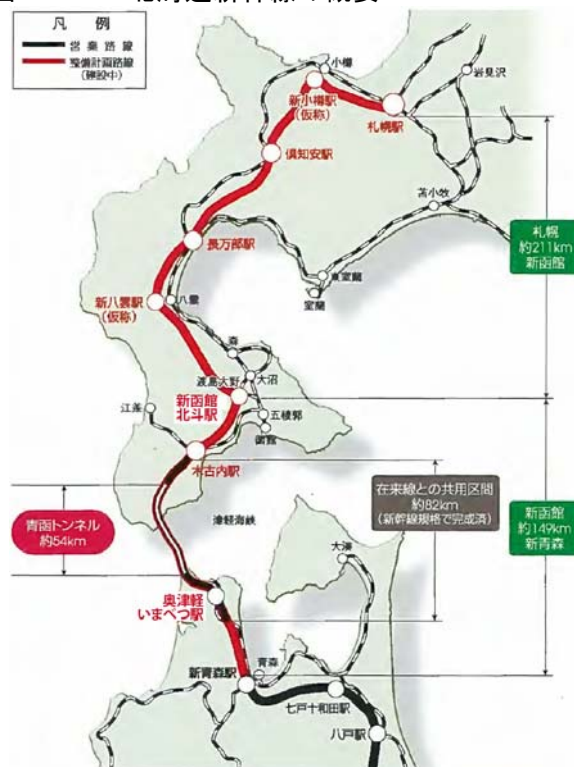


## 2 北海道新幹線

### (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る。
- 工事は、新青森駅から新函館北斗駅間約149kmと新函館北斗駅から札幌駅間約211kmの2区間に分け実施されている。（図Ⅱ-2-1）
- 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27年度末の完成予定で工事が進められている。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ある。（表Ⅱ-2-1）

図Ⅱ-2-1 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Ⅱ-2-1 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（仮称）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（仮称）間）認可
平成17年 5月	北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）建設工事起工式
平成24年 6月	北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）認可
平成24年 8月	北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）建設工事起工式

資料：小樽市HP

### (2) 速度と所要時間

- 北海道新幹線は、最高速度260km/hで運行するが、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、大規模な地震発生時等における安全性の観点から、現在の特急と同等の時速140kmで走行することとされている。
- 札幌から各主要駅への所要時間は表Ⅱ-2-2のとおりである。

表Ⅱ-2-2 アクセス時間

行先	札幌からの所要時間比較	
	新幹線利用	（比較）航空機利用
函館	1時間13分	約2時間30分
青森	2時間 7分	約2時間50分
盛岡	2時間45分	約2時間30分
東京	5時間 1分	約3時間30分

※ 航空機の所要時間は主要駅から空港への移動、空港から主要駅への移動を含む。

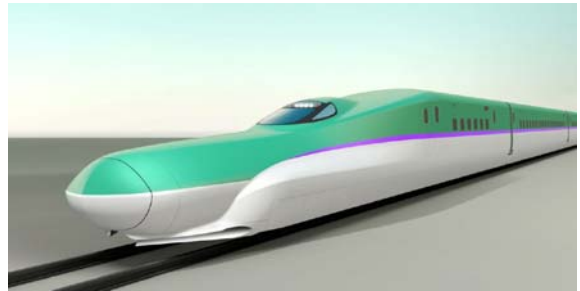
資料：機構パンフレット



### (3) 車両等

- 北海道新幹線は、図Ⅱ-2-2のデザインの車両となり、輸送力については、一編成が10両（定員731名）であるが、運行本数については、営業主体であるJR北海道が開業直前に決定するため、現時点では決まっていない。
- なお、平成26年9月時点の東京・新青森間の1日の運行本数は上り18本、下り17本となっている。

図Ⅱ-2-2 新幹線車両

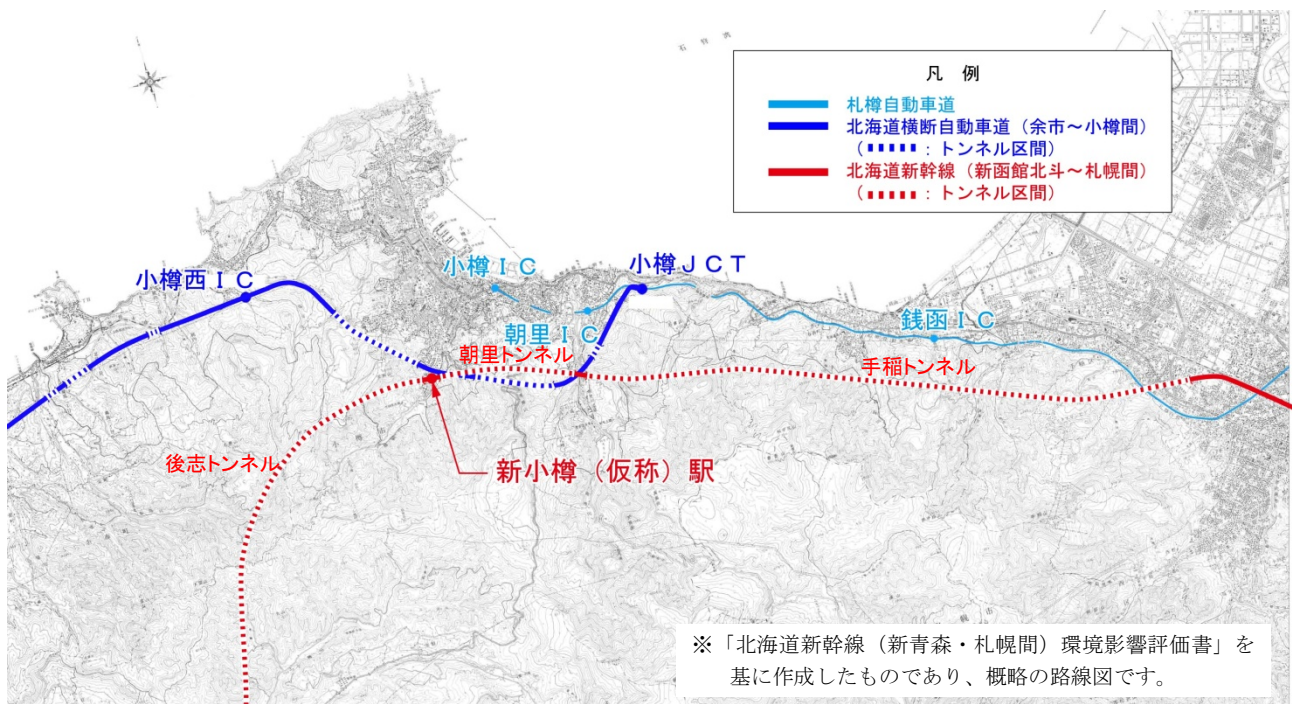


資料：JR北海道

### (4) 小樽市内のルート

- 小樽市内は、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地上に現れ、天神地域に新幹線の駅ができる。（図Ⅱ-2-3）

図Ⅱ-2-3 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

### III 現況

#### 1 小樽市の現況

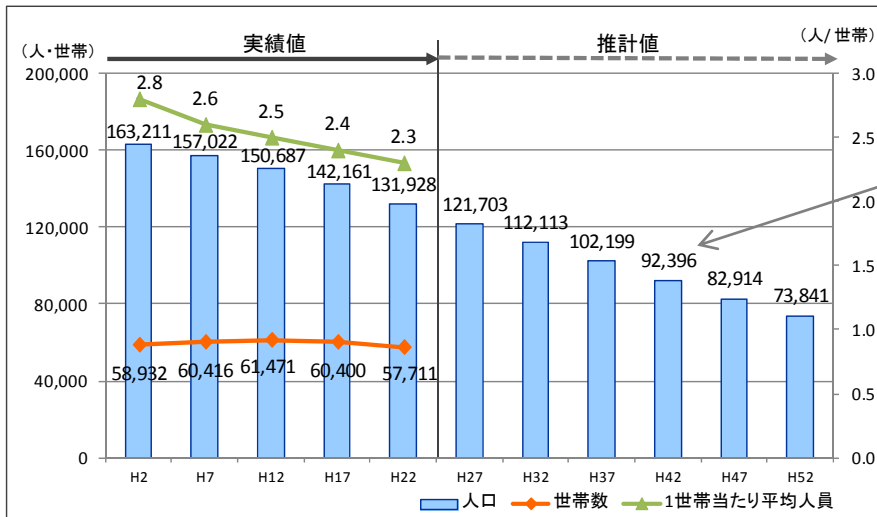
##### (1) 現況

###### 1) 市勢の現況

###### ①人口推移と推計

- 小樽市は、人口減少が進行しており、平成22年の人口は13万1,928人。(図Ⅲ-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22年から4万人近く減少すると推計。(図Ⅲ-1-1)
- 小樽市は少子高齢化が進行しており、平成22年の高齢化率が31.5%と全道平均(24.7%)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。(図Ⅲ-1-2)

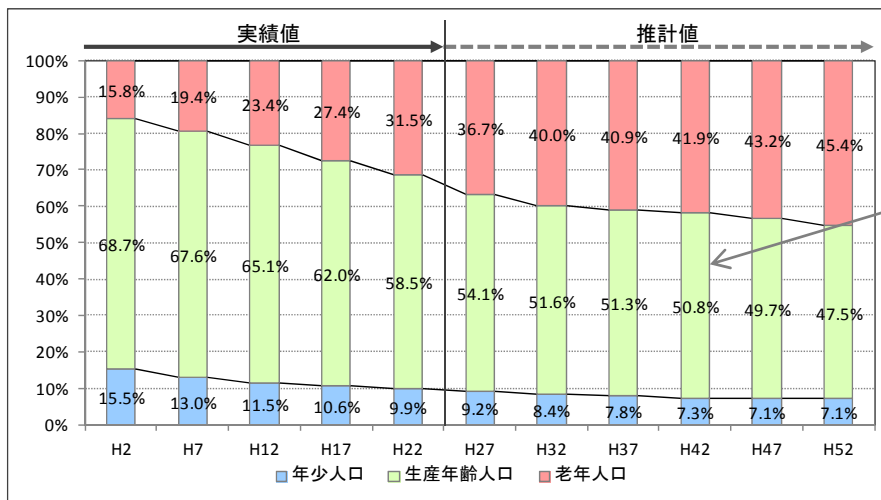
図Ⅲ-1-1 人口・世帯数の推移と人口推計



平成42年度末 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)開業予定

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図Ⅲ-1-2 年齢別人口割合の推移と推計



平成42年度末 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)開業予定

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## ②通勤・通学圏

- 平成17年と平成22年における、15歳以上の通勤・通学の推移（表Ⅲ-1-1）をみると、小樽市に常住する就業者のうち、市内で従業する就業者は、平成17年は52,376人で全体に占める割合は84.1%であるが、平成22年は44,764人と82.1%に減少している。また、小樽市で従業する就業者のうち、市外からの就業者は、平成17年は10,455人で全体の16.6%を占めているが、平成22年は10,320人で18.5%に増加している。
- 同様に通学者についてみると、小樽市内に常住する通学者数のうち、市内に通学している通学者数は、平成17年は5,365人で全体の75.0%を占めているが、平成22年は4,663人で72.3%に減少している。また、小樽市に通学する通学者のうち、市外からの通学者の占める割合は、平成17年で2,509人と全体の31.9%、平成22年で2,593人と35.2%にまで増加している。

表Ⅲ-1-1 小樽市の通勤・通学圏

【小樽市に常住する就業者・通学者の動向】

単位：人

	従業地別就業者数			通学地別通学者数	
	平成17年	平成22年		平成17年	平成22年
小樽市で従業	52,376	44,764	小樽市で通学	5,365	4,663
他市町村で従業	9,908	9,334	他市町村で通学	1,791	1,717
札幌市	7,992	7,139	札幌市	1,497	1,374
余市町	697	663	江別市	165	135
石狩市	548	614	恵庭市	22	51
赤井川村	139	137	余市町	18	28
仁木町	72	83	石狩市	22	21
江別市	65	79	当別町	16	17
その他	395	619	その他	51	91
合計	62,284	54,510	合計	7,156	6,449

※H22年の「合計」には従業地・通学地「不詳」を含むため、足しても合計とは合わない。

※H22年の「他市町村への従業・通学」は、従業地・通学地「不詳」を含む。

【小樽市で従業・通学する就業者・通学者の動向】

単位：人

	常住地別就業者数			常住地別通学者数	
	平成17年	平成22年		平成17年	平成22年
小樽市に常住	52,376	44,764	小樽市に常住	5,365	4,663
他市町村に常住	10,455	10,320	他市町村に常住	2,509	2,593
札幌市	8,332	8,276	札幌市	1,675	1,662
余市町	918	854	余市町	348	321
石狩市	552	582	江別市	67	105
江別市	139	133	仁木町	57	59
仁木町	75	78	石狩町	63	53
北広島市	61	48	倶知安町	29	44
その他	378	349	その他	270	349
合計	62,831	55,702	合計	7,874	7,377

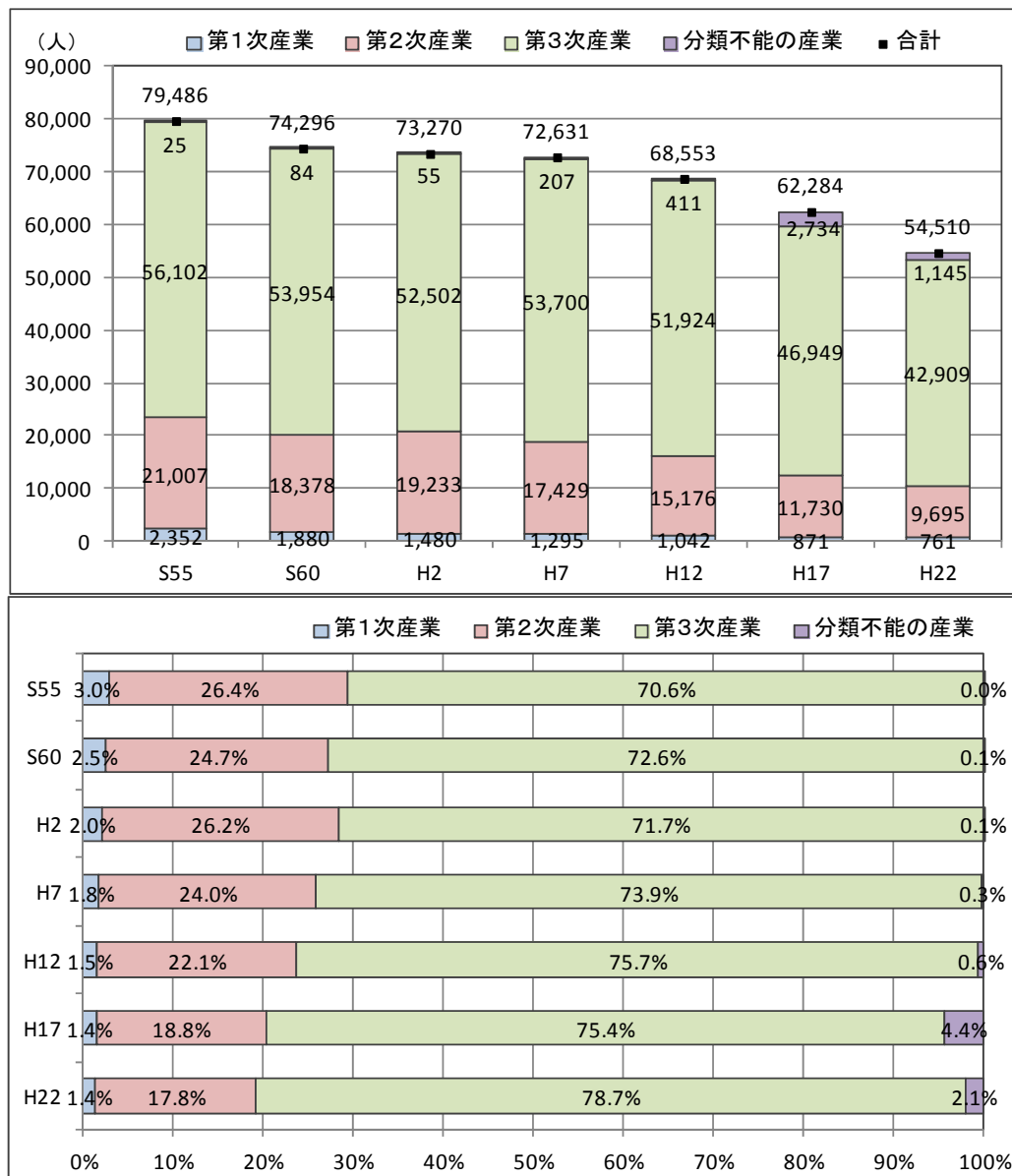
※H22年の「合計」には、従業地・通学地「不詳」で、小樽市に常住している者を含むため、足しても合計とは合わない。

資料：国勢調査

### ③産業構造

- 産業別就業者数割合の推移（図Ⅲ-1-3）をみると、第3次産業の割合が増加しており、平成22年には78.7%にまで増加している。第2次産業は減少傾向が続いており、平成22年で17.8%にまで落ち込んでいる。第1次産業の割合は平成22年で1.4%と低いが、近年は横ばい傾向にある。

図Ⅲ-1-3 産業別就業者数の推移



資料：国勢調査



## 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る。
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る。
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る。
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る。
ばるて築港地域	大型複合商業施設であるウイングバ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る。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る。

図Ⅲ-1-4 観光資源の立地状況

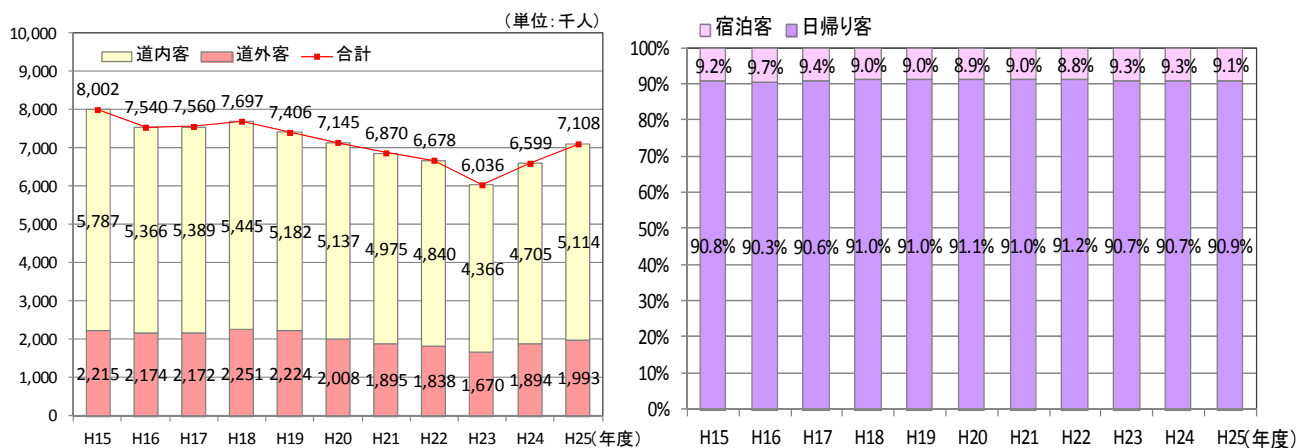


資料・写真：小樽観光協会「小樽観光ガイドマップ2014」、小樽市

## ②観光入込客数

- 観光入込客数は、図Ⅲ-1-5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んだが、平成25年度に710万8千人にまで回復した。
- 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る。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割弱で推移している。

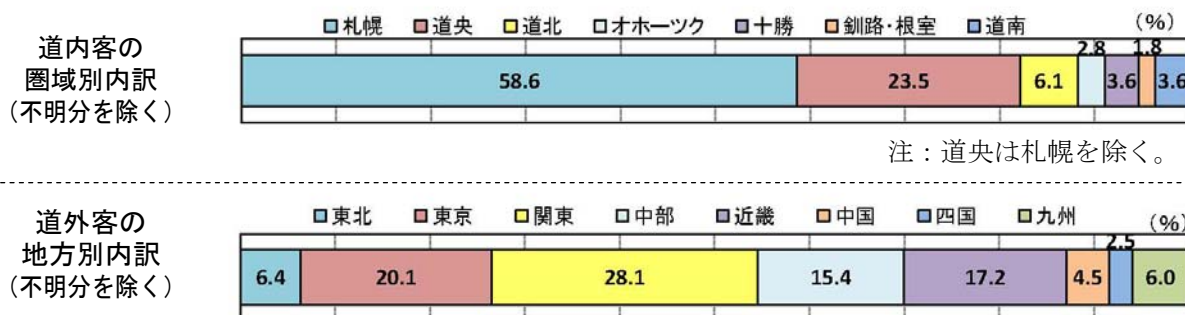
図Ⅲ-1-5 観光入込客数の推移（道内外別、宿泊客・日帰り客別）



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Ⅲ-1-6）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%と続いている。
- 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、少ない状況にあるが、北海道新幹線の開業により増加が期待される地域である。

図Ⅲ-1-6 小樽市を訪れた観光客の居住地の内訳（平成20年度）

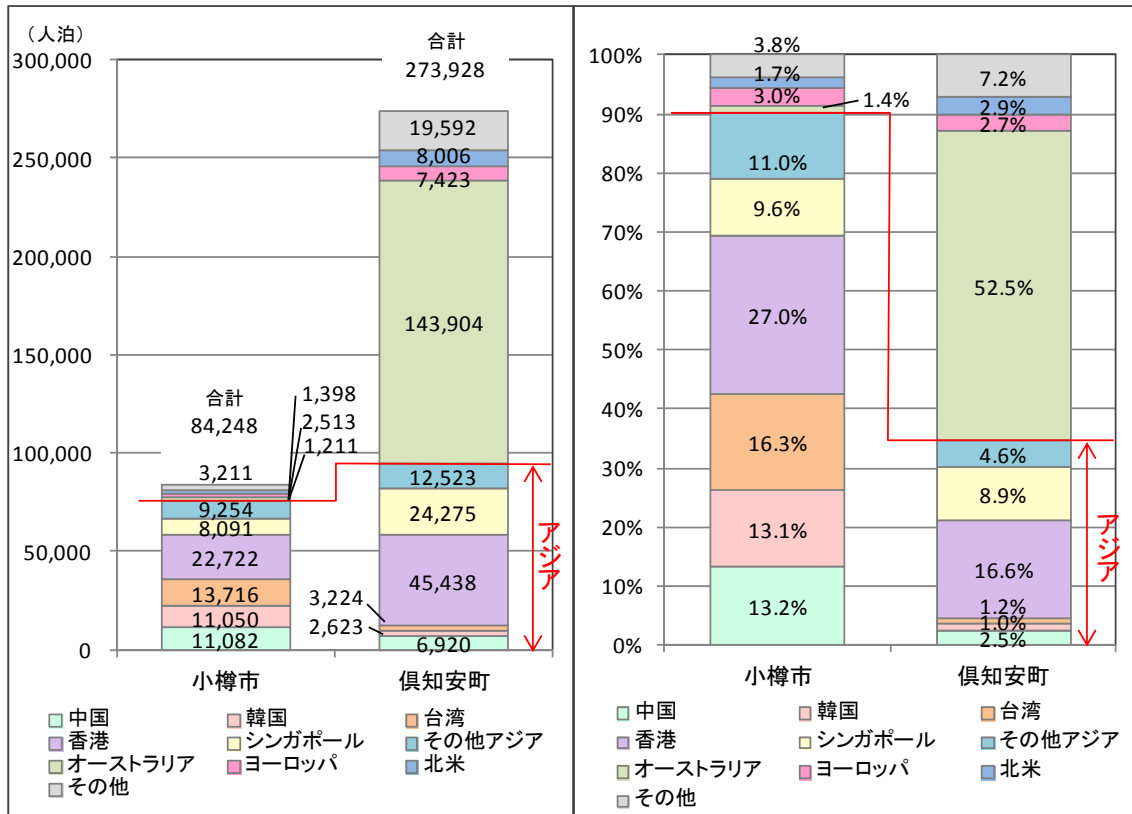


資料：小樽市観光客動態調査（平成20年度）

【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る。
- 新幹線の開通によって、小樽市は倶知安町における外国人観光客との交流も活発化すると想定されるが、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る。(図Ⅲ-1-7)

図Ⅲ-1-7 国別外国人宿泊延数と割合（平成25年度）



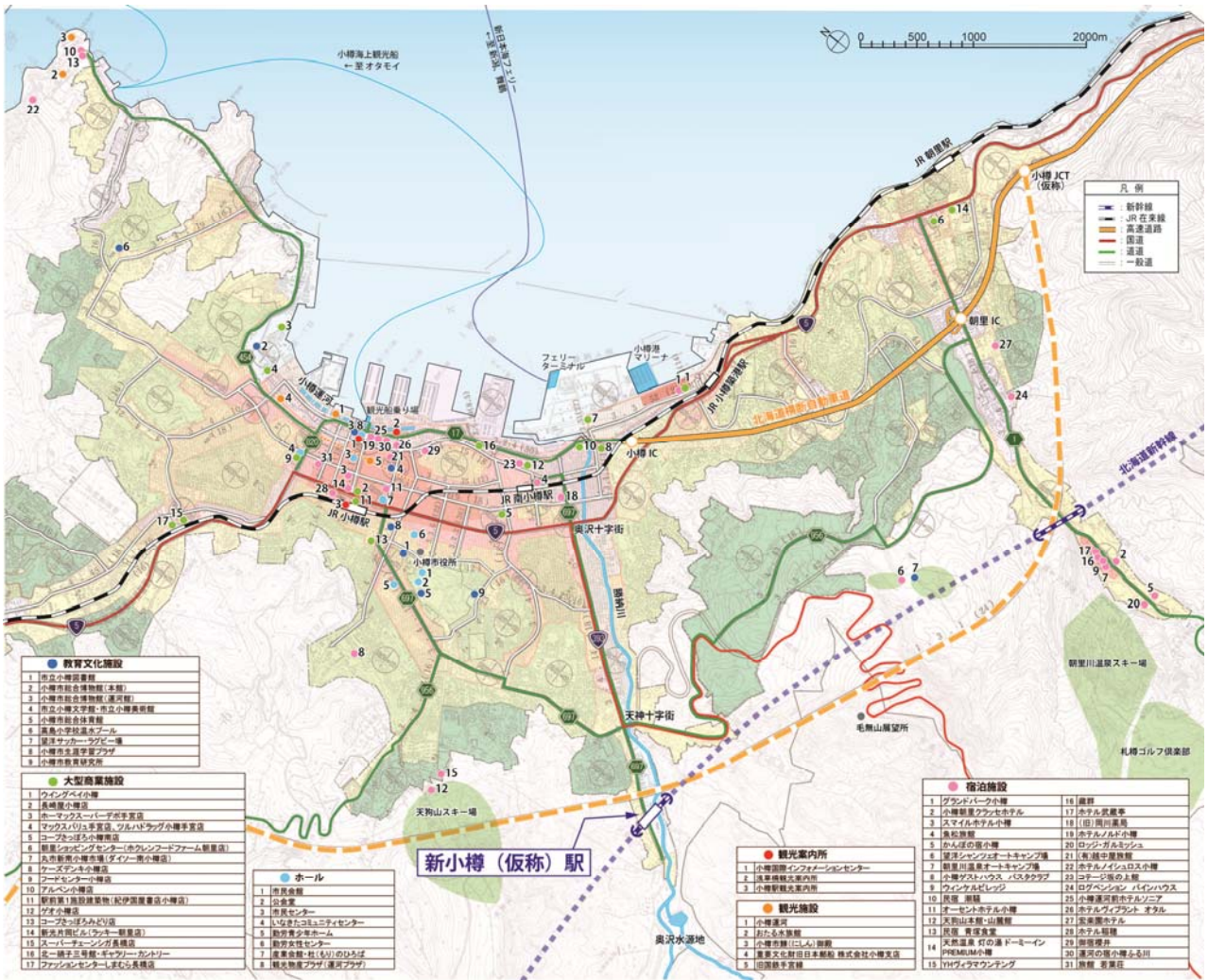
資料：北海道観光入込客数調査（平成25年度）



### 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」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Ⅲ-1-8)、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ない。

図Ⅲ-1-8 主要施設の立地状況



資料

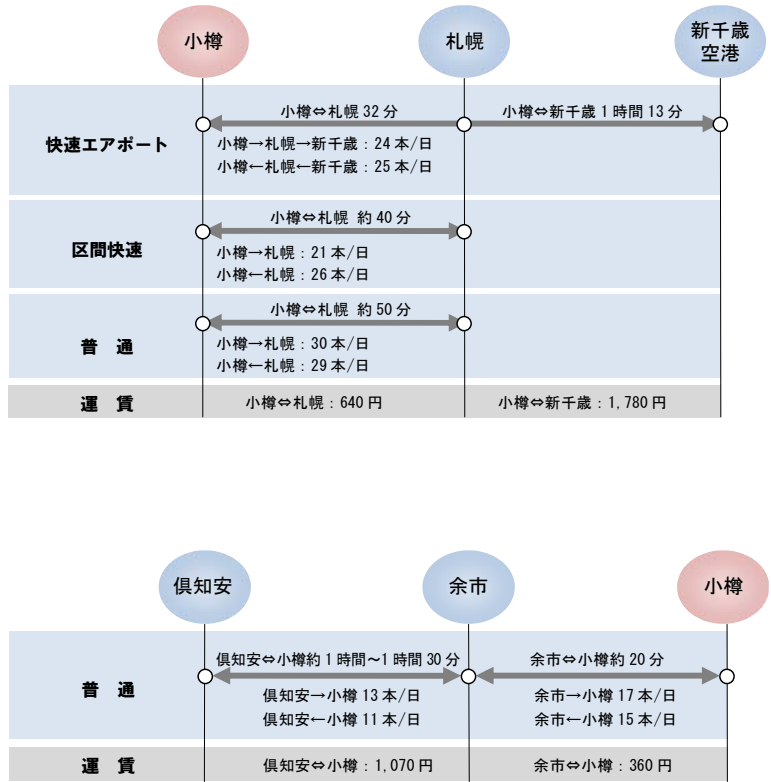
- 大型商業施設：大型小売店舗総覧2015 (大規模小売店舗立地法に基づき、各都道府県に届けが出されている全国の大規模小売店(店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗)を調査対象としている。)
- 宿泊施設：小樽観光協会ホームページ (平成27年2月時点)
- 教育文化施設、ホール、観光案内所、観光施設：小樽市ホームページ (平成27年2月時点)

## 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駅に停車する。
- JRの運行状況をまとめると（図Ⅲ-1-9）、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13分。
- 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る。
- 小樽から長万部まで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17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13本/日、倶知安方面が11本/日が運行。

図Ⅲ-1-9 JRの運行状況

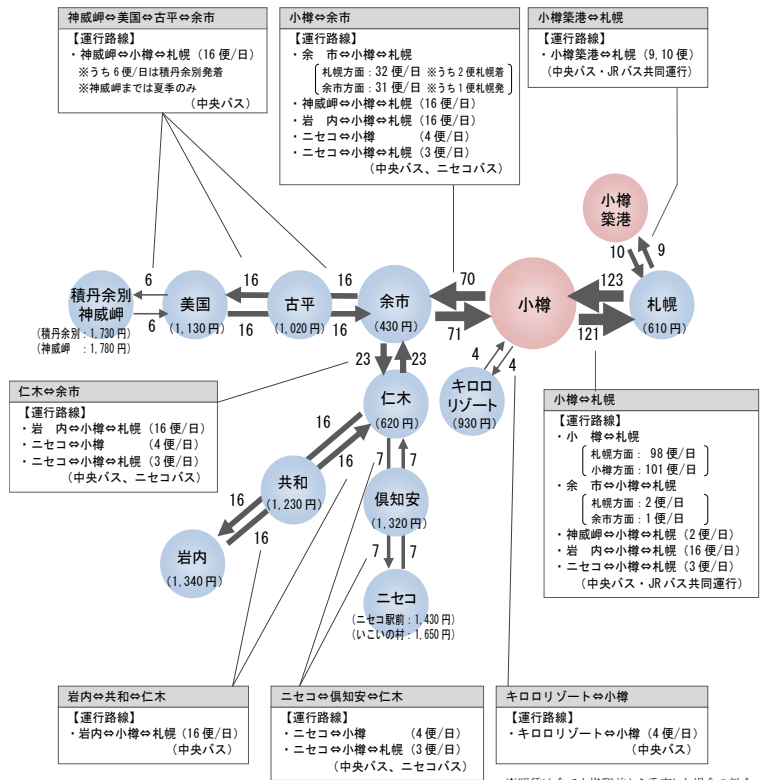


資料：JR北海道時刻表（平成26年9月ダイヤ）

### ②バス

- 小樽市内は、路線バスが広く運行している。
- 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る。（図Ⅲ-1-10）
- 小樽の観光地を巡る路線バス「おたる散策バス」が北海道中央バスにより運行され、観光客の足を確保している。このバスは、小樽築港方面、祝津方面、天狗山方面、中心部の4路線が運行。

図Ⅲ-1-10 バスの運行状況



資料：北海道中央バス時刻表（平成26年4~11月）



### ③道路ネットワーク

- 小樽市内の道路網は、図Ⅲ-1-11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。
- 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。

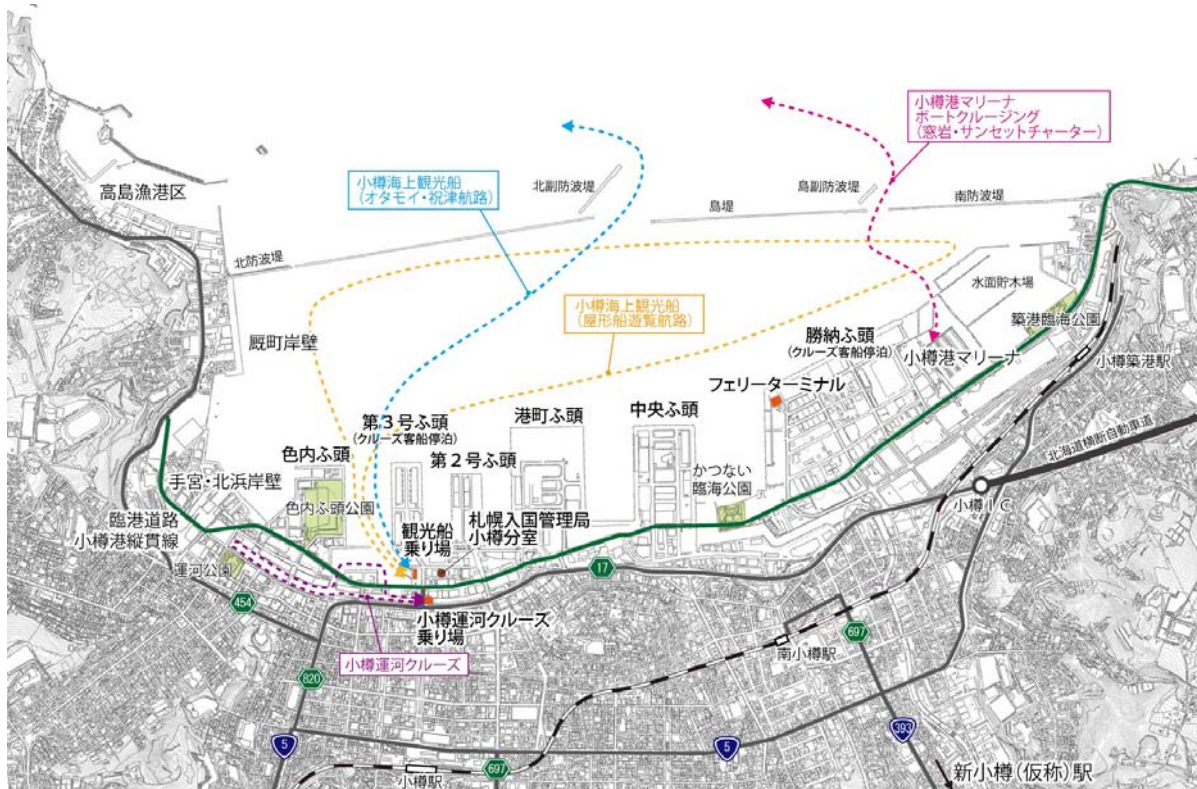
図Ⅲ-1-11 道路ネットワークの状況



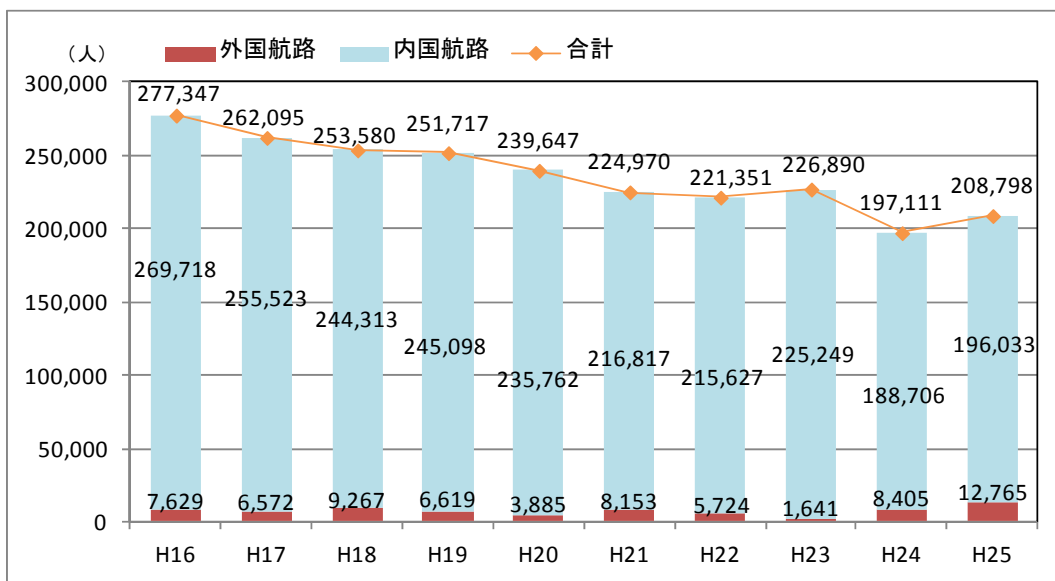
## 5) 小樽港の現況

- 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ある。
- 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る。
- 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ある。

図Ⅲ-1-12 小樽港及び海上観光交通の現況



図Ⅲ-1-13 船舶乗降人員年別推移



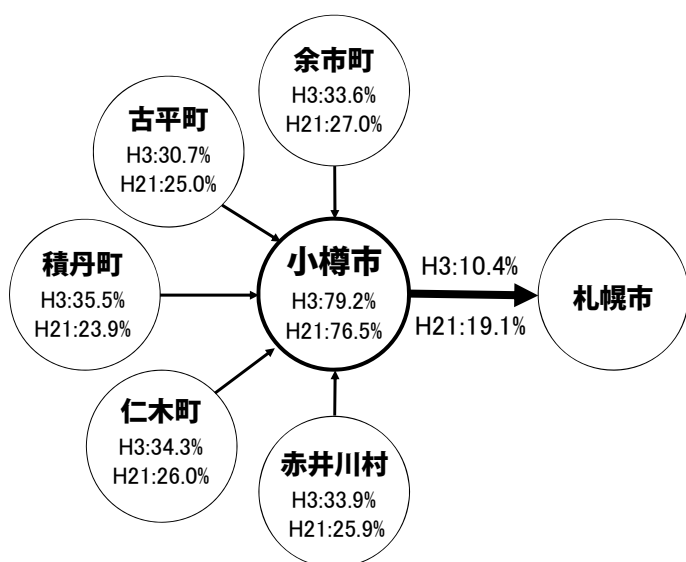
資料：小樽港統計年報

## 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Ⅲ-1-14のとおり、小樽市での購買率は減少。
- 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%と増加している。

図Ⅲ-1-14 小樽市での購買率（買回品）



#### 【購買率】

ある商品分野について、各市町村の消費者数に対するその購買地（市町村）別の消費者数の割合。

#### 【買回品】

高級衣料、呉服・寝具、服飾品・アクセサリー、靴・カバン、時計・メガネ・カメラ、家庭電気製品、家具・インテリア、書籍・文具、楽器・DVD・スポーツ用品、贈答品

（見方の例）平成21年の小樽市では、市内で買回品を購入する割合は76.5%。  
平成21年の赤井川村では、小樽市で買回品を購入する割合は25.9%。

資料：北海道広域商圈動向調査報告書（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Ⅲ-1-2のとおり減少傾向である。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る。
- 小樽市内の卸売業・小売業は、図Ⅲ-1-15のとおり、年間販売額、店舗数、従業者数は減少傾向である。

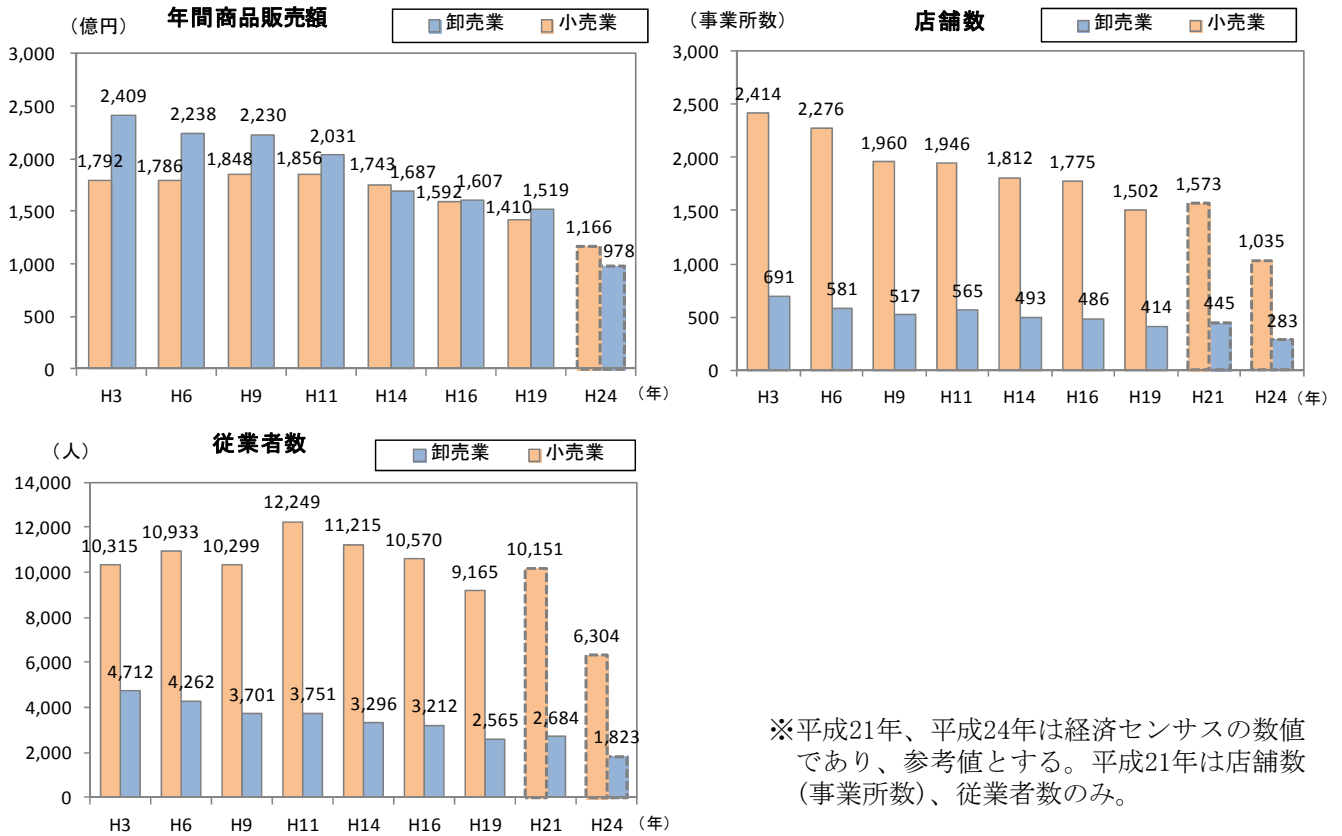
表Ⅲ-1-2 小売業の中心市街地と市全体の比較

		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）



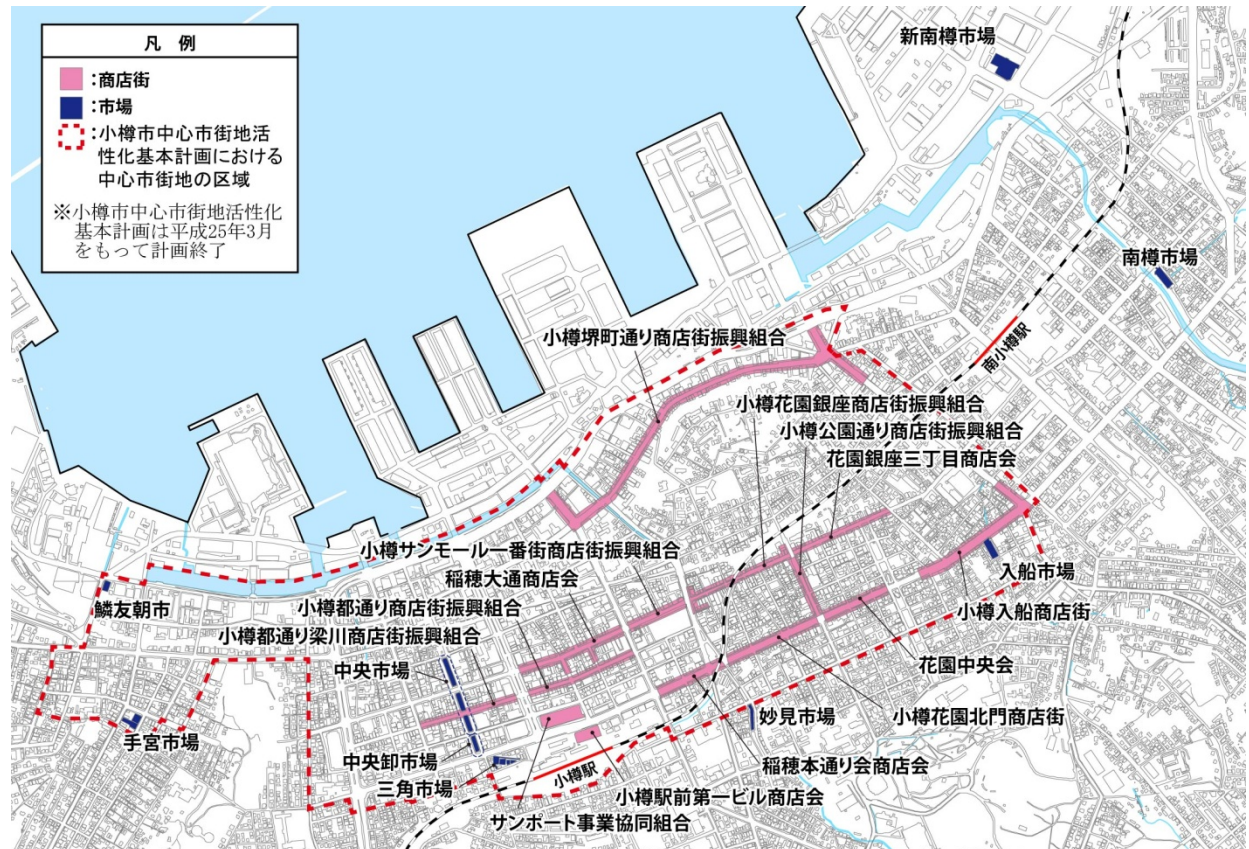
図Ⅲ-1-15 卸売業・小売業の年間商品販売額・店舗数・従業者数



※平成21年、平成24年は経済センサスの数値であり、参考値とする。平成21年は店舗数(事業所数)、従業者数のみ。

資料：商業統計調査（平成3年～19年）、経済センサス（平成21年、平成24年）

図Ⅲ-1-16 商店街・市場の立地状況



資料：小樽市商店街振興組合連合会「小樽商店街歴史本」、小樽市場連合会「小樽市場盛りあげMap」

## (2) 上位・関連計画

### 1) 第6次小樽市総合計画

平成30年度（2018年度）を目標年次とし、将来都市像「歴史と文化が息づく 健康、にぎわい、協働のまち」に向け、5つのまちづくりテーマ、2つの元気づくりプログラム、3つの市政運営に関する基本姿勢を掲げている。北海道新幹線については、5つのまちづくりテーマのうち「3安全で快適な住みよいまち（生活基盤）」の中に位置付けられている。（平成21年4月策定）

市街地整備	<p><b>【施策の内容】新幹線を活用したまちづくりの取組</b>          利用者の利便を図るため、新幹線駅と市街地や観光拠点などとのアクセス機能の充実や新幹線駅周辺地域の計画的な整備に向けた取組を積極的に進めます。</p>
交通	<p><b>【施策の内容】広域交通ネットワークの拡充</b>          国道、道道等の幹線道路や鉄道、都市間バス、フェリーなど既存の交通機能の充実とともに、北海道新幹線や北海道横断自動車道など新たなネットワークの実現に努め、また高速交通と都市内交通との連携を図り、広域交通ネットワークの拡充に努めます。</p>

### 2) 観光基本計画「新・いいふりこき宣言」

平成18年から平成27年までを計画期間として、平成18年4月に策定。

基本的な考え方	<p>①小樽観光を支える担い手の多様化を図ります【参加と協働】          ②観光を軸にして小樽の産業構造を改革していきます【産業構造改革】          ③多様な客層に対応できる受け皿づくりを推進していきます【受入態勢の拡充】          ④「選択と集中」を基本とした観光まちづくりを進めます【観光まちづくりの推進】</p>
目指すべき姿と主要施策	<p>1. ゆっくりと時間が流れるまち・おたる【基本方針 時間消費型観光の推進】          2. 心と体においしいまち・おたる【基本方針 ホスピタリティ意識の向上】          3. 海を感じさせるまち・おたる【基本方針 海と港の活用】          4. 路をつなぐまち・おたる【基本方針 観光プロモーションの推進】</p>
重点地域の展開方向	<p>①中央・手宮地域 ②祝津・高島地域 ③天狗山地域 ④朝里川温泉地域 ⑤ばるて築港地域</p>

### 3) 小樽港将来ビジョン

平成19年11月に策定され、おおむね平成30年後半（おおむね20年後）を目標とした小樽港のあるべき姿を示し、小樽港の新施策や新たな活用方策が示されている。

円滑な広域交通ネットワークの構築	<p>小樽港の物流・産業を活性化させるため、関係機関と連携して、小樽港及び背後圏への円滑な広域交通ネットワークの構築を目指します。</p>
当面の対応	<p>国・道へ道内の幹線道路整備を要請していくとともに、小樽港縦貫線や各ふ頭内臨港道路において、年間を通じた適切な道路管理の強化を進めます。</p>
中長期的な対応	<p>引き続き広域道路網整備の要請を行いながら、小樽港縦貫線の4車線化整備を軸とする臨港地区内道路の円滑なネットワークの構築を図っていきます。</p>



#### 4) 小樽都市計画（小樽市）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

北海道が平成22年4月に定めた小樽都市計画の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（整備保）」における、新幹線に関する位置づけは次のとおりである。

土地利用	○今後予定される北海道新幹線の整備に当たっては、新幹線駅周辺地域の適切な土地利用について検討する。
交通施設	<p><b>【基本方針】</b></p> <p>○北海道横断自動車道や北海道新幹線など新たな交通ネットワークとそのアクセス機能の形成を促進するとともに、<u>広域的な観光交流や経済活動に寄与する交通ネットワークの充実に努める。</u></p> <p>○今後予定される北海道新幹線の新幹線駅設置に当たっては、<u>新幹線駅と市街地や観光拠点などとのアクセス機能の充実に努める。</u></p> <p><b>【主要な施設の配置方針】</b></p> <p>○道 路：今後予定される北海道新幹線の新幹線駅設置に当たっては、<u>3・4・14 号若松線（道道天神南小樽停車場線）と一体的な新幹線駅駅前広場について、検討を行い整備を行うとともに、アクセス機能の充実に努める。</u></p> <p>○鉄 道：北海道新幹線の整備に当たっては、<u>新幹線駅駅舎と連携した駅前広場などの整備により、利用者のアクセス機能などを確保する。</u></p>

#### 5) 小樽市都市計画マスタープラン

2010年代後半を目標年次として、平成15年4月に策定。新幹線駅周辺地域は次のように位置付けられている。

将来都市像	未来と歴史が調和した安心、快適、躍動のまち
まちの骨格	<p><b>【拠点間ネットワークの形成】</b></p> <p>「山麓連携軸」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道393号、道道小樽定山溪線、道道小樽環状線を主体とした主要結節点を結ぶ軸。</li> <li>・市民生活の利便性や交流機能の向上のほか、産業や物流などの広域的な交通機能を担う軸。</li> </ul>
地域別構想 南小樽地域	<p><b>【地域づくりのテーマ】</b> 活力ある産業とともに自然を大切にしたい快適な地域</p> <p><b>【地域づくりの目標】</b></p> <p>○活気ある産業活動の展開が図られる取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォーターフロント周辺における拠点機能の充実など、活気ある産業活動を支える地域づくりを目指します。</li> </ul> <p>○<u>中心市街地へ連絡する玄関口としての機能性の向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>将来の新幹線開通に伴う新駅など、中心市街地へ連絡する玄関口としての機能性の向上を目指します。</u></li> </ul> <p>○<u>水や緑を身近に感じられる住環境づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>身近に感じられる親水空間の創出など、うるおいある住環境を目指します。</u></li> </ul> <p><b>【地域づくりの方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>新幹線新駅周辺は交流ターミナル機能の整備を図ります。</u></li> <li>・<u>北海道新幹線の新駅から中心市街地を結ぶアクセス交通網の充実に努めます。</u></li> </ul>

## 6) 奥沢水源地 保存・活用基本構想

奥沢ダム の 廃止 を 契機 とし て、「奥沢水源地」が小樽水道の始まりとなる施設（創設水道施設）であったことを後世に伝えるとともに、市民に親しまれる場としての活用を検討するため、平成25年9月に策定。

基本テーマ	歴史と自然の調和による市民が憩える親水空間の創出 ～先人の知恵に学び、小樽の水の歴史を伝承します～
基本方針	方針 1 歴史的資産を生かして、水道水を作るしくみを伝える場とします 方針 2 自然景観を生かして、風景を楽しむ場とします 方針 3 水と親しむ市民の憩いの場とします
機能と活動メニュー	「奥沢水源地」へ導入する新たな機能として「学習」、「憩い」、「交流」、「周遊」、「保全」の5つを設定します。また、それぞれの活動メニューは、以下のように考えています ○学習：水づくりの歴史、自然環境との共生 など ○憩い：くつろぐ、風景、花見、紅葉 など ○交流：水あそび、ピクニック、森あそび など ○周遊：散策、ノルディックウォーキング、ジョギング など ○保全：景観維持、水道施設として利用 など

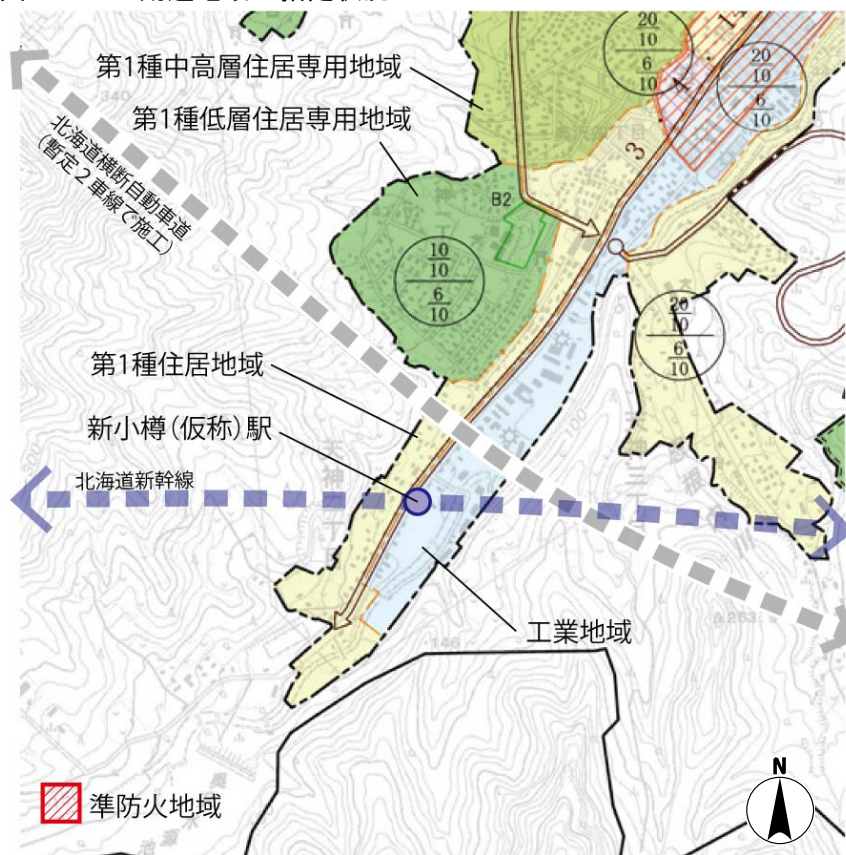
## 2 新小樽（仮称）駅周辺地域の現況

### (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Ⅲ-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、東側は工業地域の指定がされており、周辺の山林は市街化調整区域となっている。
- また、表Ⅲ-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立地に制限がかけられている。

図Ⅲ-2-1 用途地域の指定状況



表Ⅲ-2-1 建物制限状況

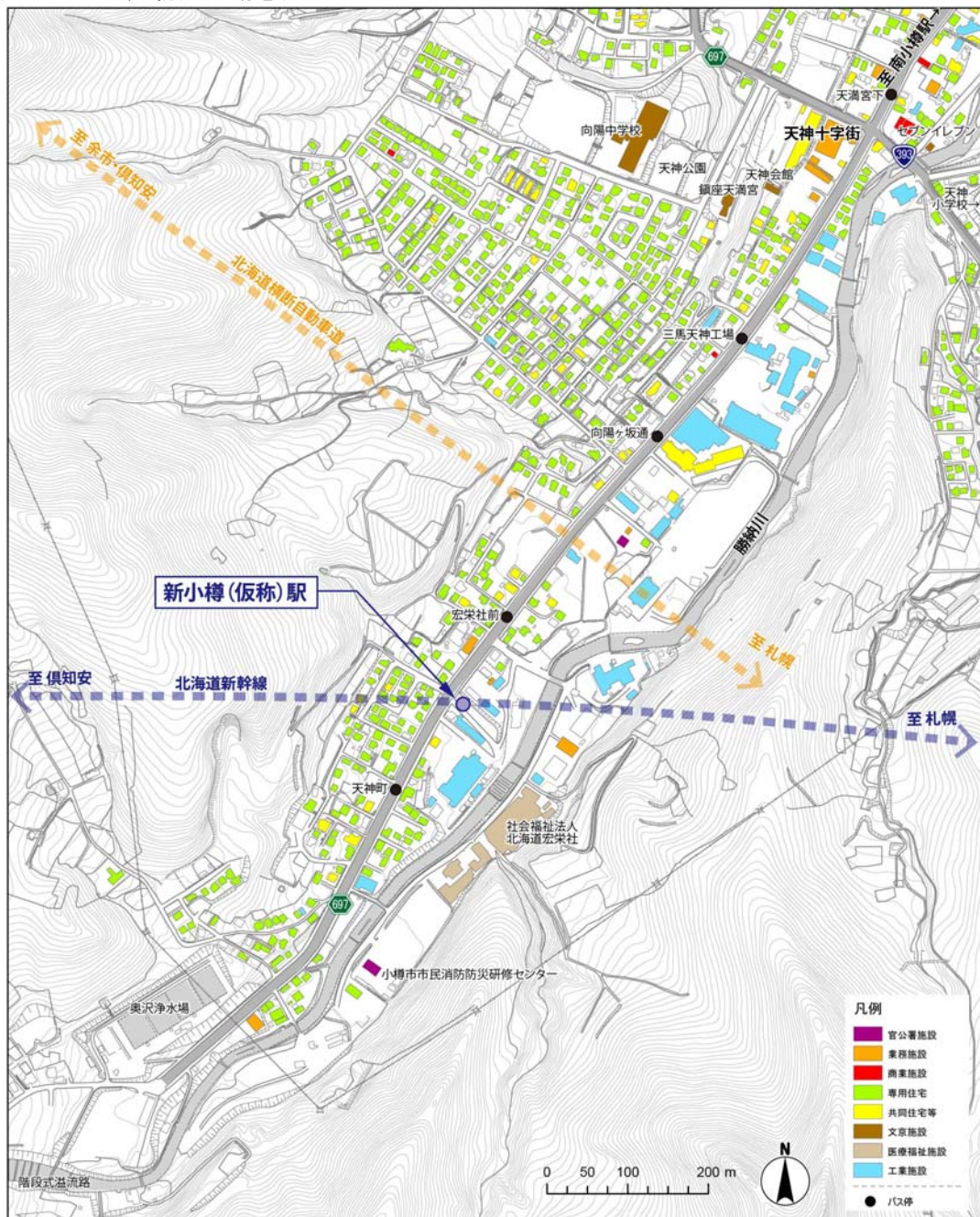
	工業地域	第1種住居地域
用途制限(建てられない建物)	ホテル、旅館、劇場、学校、病院など	カラオケボックス、パチンコ屋、劇場、倉庫など
容積率	200%	200%
建ぺい率	60%	60%
建築物等の高さの最高限度	なし	なし
床面積の合計	制限なし	3,000㎡超不可
大規模集客施設 (床面積10,000㎡超の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等)	不可	不可
マンション等の建築	可 (容積率、建ぺい率の範囲内)	可 (容積率、建ぺい率、日影規制の範囲内)



## 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。（図Ⅲ-2-2）
- 新小樽（仮称）駅周辺地域の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。（図Ⅲ-2-2）
- 新小樽（仮称）駅周辺地域の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い。（図Ⅲ-2-3）
- 新小樽（仮称）駅周辺地域の道路は私道が多く、市道は少ない。（図Ⅲ-2-4）
- 新小樽（仮称）駅周辺地域の公園は、向陽中学校に隣接して天神公園が整備。（図Ⅲ-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。（図Ⅲ-2-4）

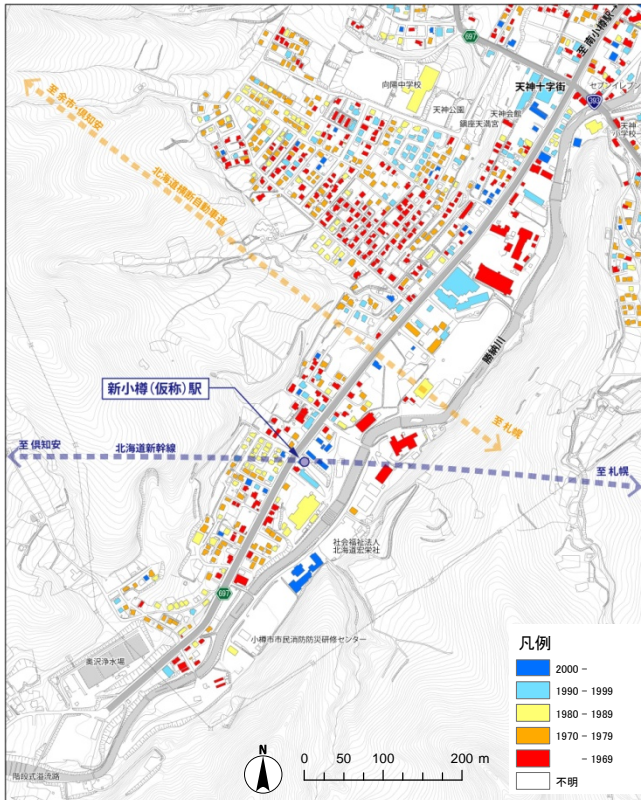
図Ⅲ-2-2 建物用途動態図



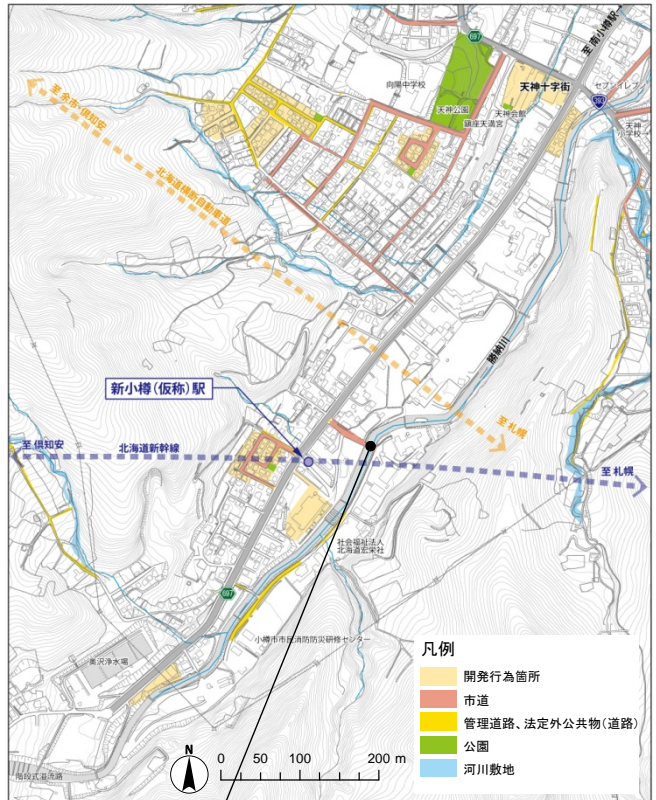
資料：小樽市都市計画基礎調査（平成22年度）を基に作成



図Ⅲ-2-3 建設年度の状況



図Ⅲ-2-4 基盤施設整備状況



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

	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。（表Ⅲ-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の高齢化率よりも高い。

表Ⅲ-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%
	天神2丁目	879	849	727	▲ 3.4%	▲ 14.4%
高齢化率 (単位:%)		H12	H17	H22	増減 H12-H17	増減 H17-H22
	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%

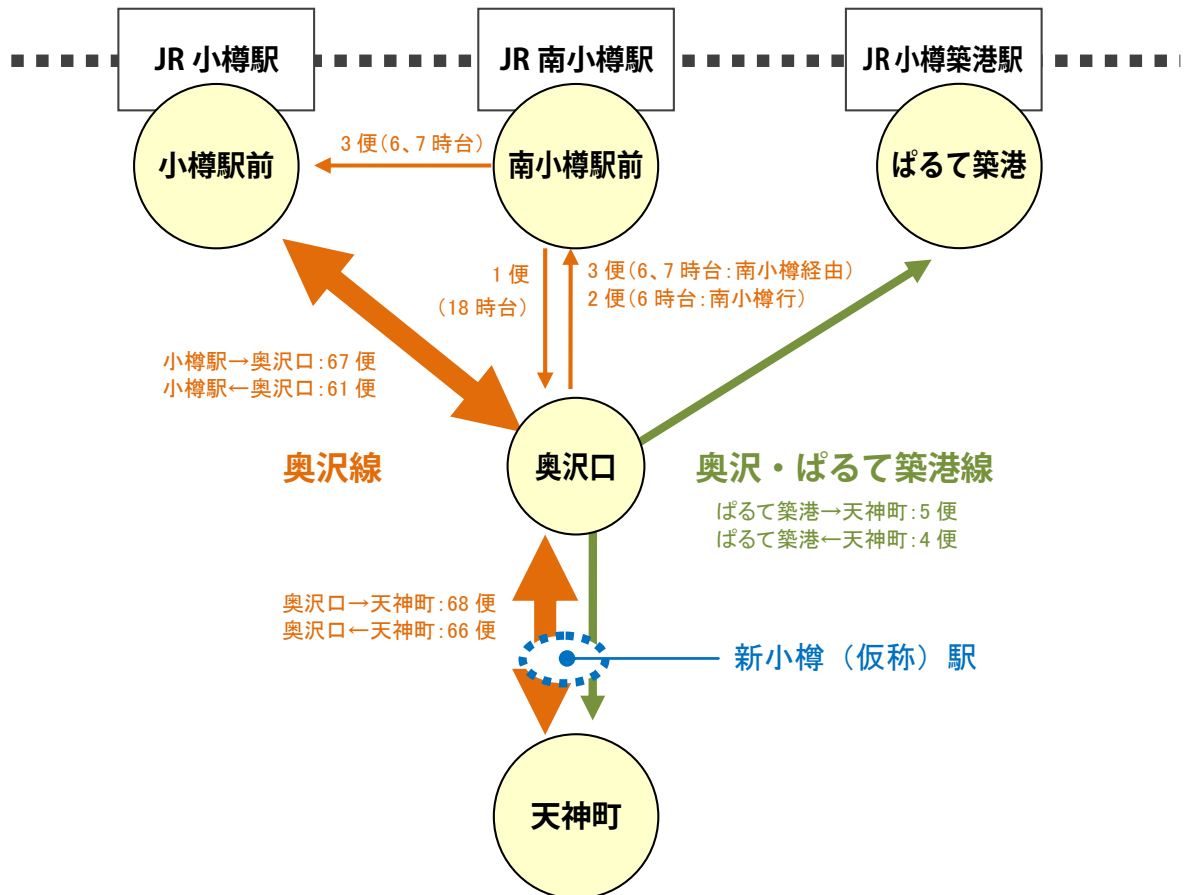
資料：国勢調査

#### 4) 交通施設等の現況

##### ①バスと鉄道のアクセス

- 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。（図Ⅲ-2-5）

図Ⅲ-2-5 バス便数・運賃



資料：北海道中央バス時刻表



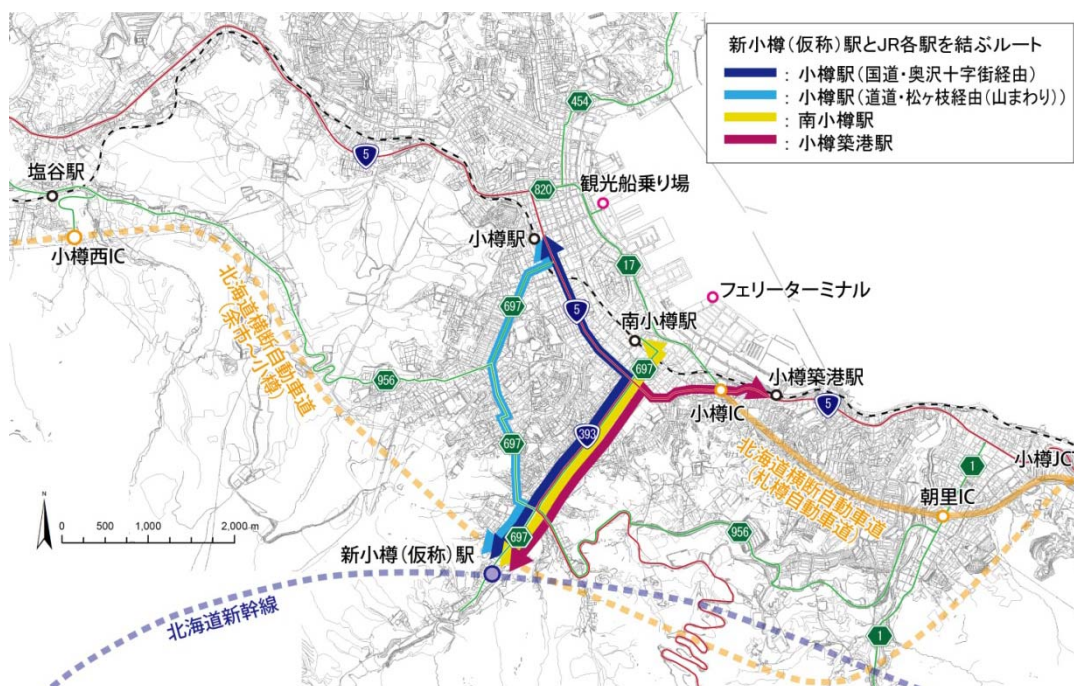
②交通結節点との関係

表Ⅲ-2-3 新小樽（仮称）駅とJR各駅、高速道路IC、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Ⅲ-2-6)	小樽駅	■ (国道・奥沢十字街経由) ■ (道道・松ヶ枝経由(山まわり))	約3.9km 〃	約4.8km 約4.7km
	南小樽駅	■	約3.2km	約3.4km
	小樽築港駅	■	約3.9km	約4.5km
高速道路IC (図Ⅲ-2-7)	小樽IC	■	約3.4km	約3.9km
	朝里IC	■ (小樽IC経由) ■ (道道・望羊台経由(山まわり))	約5.3km 〃	約6.9km 約8.3km
	小樽西IC	■	約6.2km	約10.1km
小樽港 (図Ⅲ-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

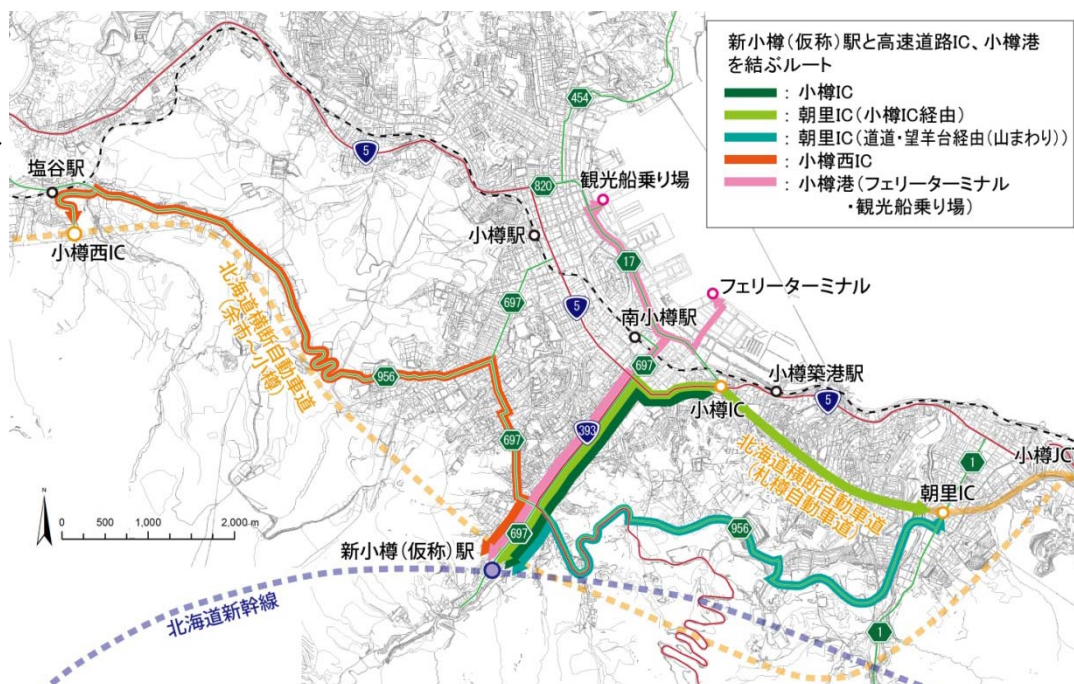
図Ⅲ-2-6

新小樽（仮称）  
駅とJR各駅を  
結ぶルート



図Ⅲ-2-7

新小樽（仮称）  
駅と高速道路IC、  
小樽港を結ぶル  
ート

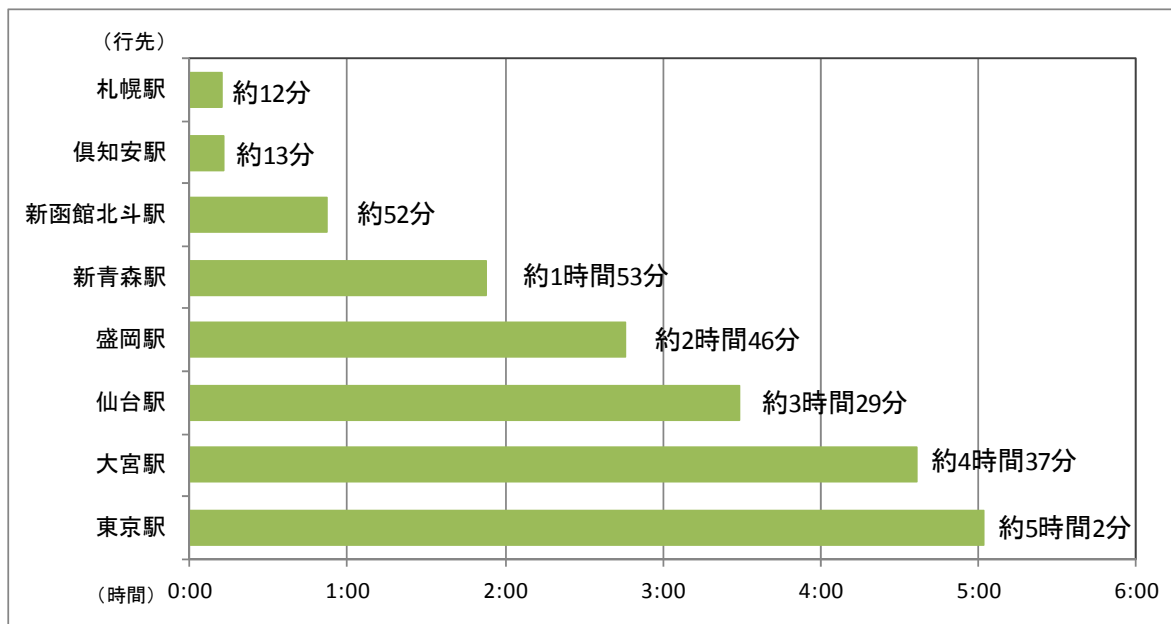




## (2) 各都市との所要時間

●新小樽（仮称）駅から、主要新幹線駅までの時間は、図Ⅲ-2-8のとおりである。

図Ⅲ-2-8 新小樽（仮称）駅から各主要新幹線駅までの所要時間



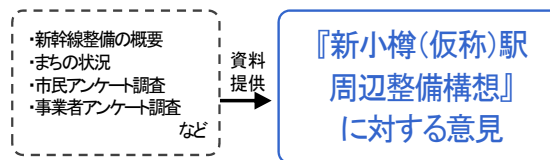
資料：国土交通省 平成24年3月開催第9回整備新幹線小委員会配付資料から作成

### 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る。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頂くことを目的としてワークショップを設置。
- ワークショップで出された意見は、計画策定の参考とする。



参考・反映

北海道新幹線新小樽（仮称）駅  
周辺まちづくり計画

##### 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った。各班における各回の検討テーマは表Ⅲ-3-1のとおり。

表Ⅲ-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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線整備による期待と課題</li> <li>○新幹線をまちづくりにどう生かすか</li> <li>○新駅周辺地域の課題</li> <li>○新駅周辺地域に求められる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線整備による期待と課題</li> <li>○新幹線をまちづくりにどう生かすか</li> <li>○交通ネットワークと観光まちづくりの課題</li> <li>○交通ネットワークと観光まちづくりに求められる取組</li> </ul>
第2回 H26.11.4 (火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備構想、第1回での議論、事例等を踏まえた、</li> <li>・新駅周辺地域の役割、導入機能</li> <li>・土地利用ゾーニングの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○整備構想、第1回での議論、事例等を踏まえた、</li> <li>・交通ネットワーク整備の方向性</li> <li>・観光まちづくりの施策展開</li> </ul>
第3回 H27.1.15 (木)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第1, 2回WSのまとめについて</li> <li>・新幹線を生かしたまちづくり</li> <li>・新駅周辺地域のまちづくり</li> <li>○実現に向けた必要事項（5W1Hを意識した意見交換）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第1, 2回WSのまとめについて</li> <li>・新幹線を生かしたまちづくり</li> <li>・交流拡大に向けたまちづくり</li> <li>○実現に向けた必要事項（5W1Hを意識した意見交換）</li> </ul>

※新駅：新小樽（仮称）駅

写真：ディスカッションの様子（左：1班 右：2班）



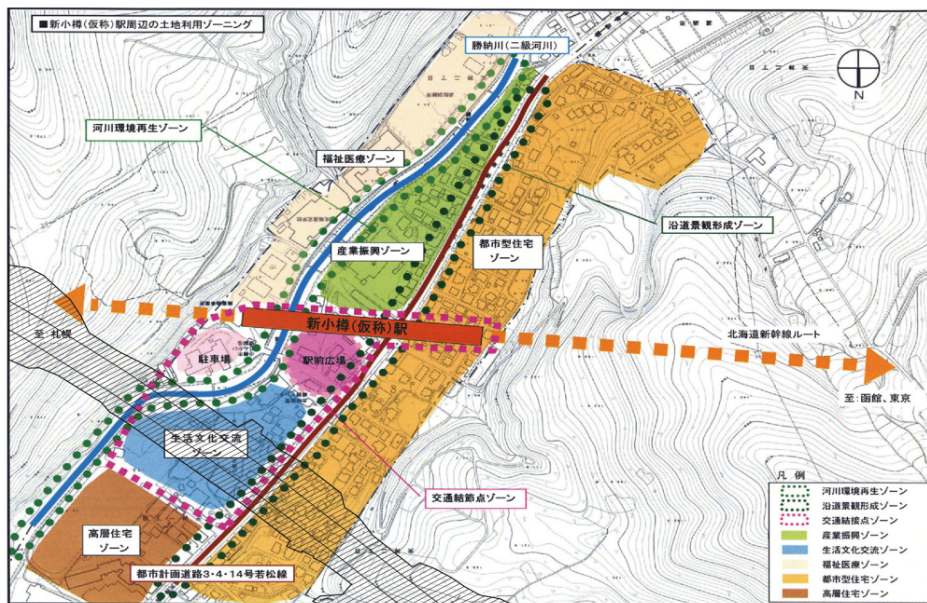
### 3) ワークショップ意見のまとめ

## 新小樽（仮称）駅周辺整備構想（H18）

### ■新幹線を活かしたまちづくり

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	
<b>期待</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 交流人口の増加</li> <li>◆ 商業の活性化</li> <li>◆ 定住人口の増加</li> <li>◆ 都市機能の立地</li> </ul>	<b>課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 通過点となるおそれ</li> <li>◆ 小樽駅の利用者数減少のおそれ</li> <li>◆ 新駅の立地場所のアクセス性が悪い</li> </ul>
まちづくりの方向性	
<b>◆ 小樽の歴史・文化・コミュニティを大切にしまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小樽らしさを残した、既存のまちと馴染むような整備。</li> </ul> <b>◆ まちの魅力づくりと観光のレベルアップ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小樽の知られていない魅力の発掘。</li> <li>・ 新たな客層（若者や高齢者、移住者）の取り込み。</li> </ul> <b>◆ 交通ネットワークの整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地や市内観光スポットとの連絡が重要。</li> </ul>	<b>◆ 天神地域と他地域との連携</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地など市内観光スポット、周辺市町村との連携。</li> <li>・ 広域連携した周遊プランの開発。</li> </ul> <b>◆ 情報発信</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小樽や新小樽（仮称）駅の魅力の発信。</li> <li>・ 駅構内の観光案内体制の構築。</li> </ul> <b>◆ 天神地域の自然環境を保全・活用した整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

## 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	
<b>産業振興ゾーン・福祉医療ゾーン</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「森」と「水」をイメージした機能の導入。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 地元の人为中心的に利用できるようになると良い。</li> </ul>	<b>都市型住宅ゾーン・高層住宅ゾーン</b>
<b>交通結節点ゾーン</b> <p><b>【必要な機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農産物の販売等ができるイベント広場。</li> <li>・ バス、タクシー等のターミナル。</li> <li>・ 情報発信機能。</li> <li>・ コミュニティの中心となる場。</li> </ul> <p><b>※具体的なイメージ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近接する福祉施設と連携し、障がい者や高齢者が集まる場。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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良い。</li> </ul> <p><b>【整備に当たっての方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 大規模な商業施設が立地するイメージはない。</li> <li>・ 小樽市民が来なくなる機能を導入した方が良い。</li> <li>・ 人が来る仕組みを作らないとならない。</li> </ul>	<p><b>【方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【イメージ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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のも良い。</li> <li>・ 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良いのではないかと。</li> </ul>
<b>河川環境再生ゾーン &amp; 沿道景観形成ゾーン</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 春夏秋冬にそれぞれ美しい植樹を行い、写真を撮りたくするような魅力的な並木道を形成する。</li> </ul>	<p><b>※構想にはない新たなアイデア・意見</b></p> <p><b>自然の活用と創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新小樽（仮称）駅から山側は自然に戻し、観光スポットとする。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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良い。</li> <li>・ 天狗山ルート裏にロープウェイをつなぐ。</li> </ul> <p><b>天神地域の新たな魅力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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と。</li> </ul>
<b>保養地形成ゾーン</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<p><b>※立地してほしい施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パチンコ、風俗営業等をする店舗、産業廃棄施設</li> <li>・ 周辺自然環境に馴染まない高層の建物</li> </ul>
■ 駅と駅周辺の整備	
<b>駐車場</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市外の人主に利用すると考えられるが、例えば北後志地域の人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と。</li> <li>・ 構想案の駐車場は狭く感じるため、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。</li> </ul>	<b>駅舎</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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と。</li> <li>・ 木造で道の駅のように親しみやすい建物が良い。</li> <li>・ 自然に馴染むように駅舎の色を設定すべき。</li> </ul>

## 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 I C 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。
- ・新小樽（仮称）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。国道ルートの方が良いのではないかな。

### 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。
- ・札幌から新小樽（仮称）駅に人を引き込んで利用してもらうとしても、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良いのではないかな。
- ・タクシーの乗り合い、バスなど公共交通でつなげた方が良いのではないかな。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→新小樽（仮称）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良いのではないかな。
- ・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）。
- ・新小樽（仮称）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。

### 新小樽（仮称）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、小樽駅と新小樽（仮称）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、新小樽（仮称）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、新小樽（仮称）駅と直接結びというよりも、新小樽（仮称）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

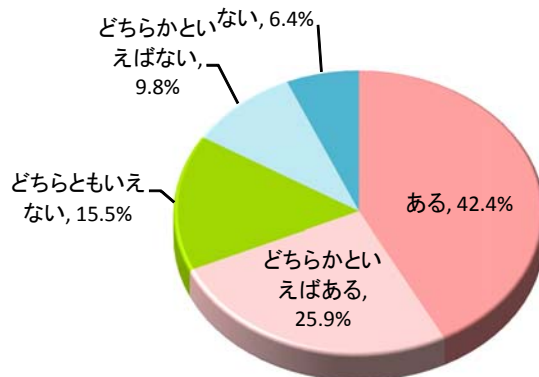
### 1) アンケート調査の概要

- ・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

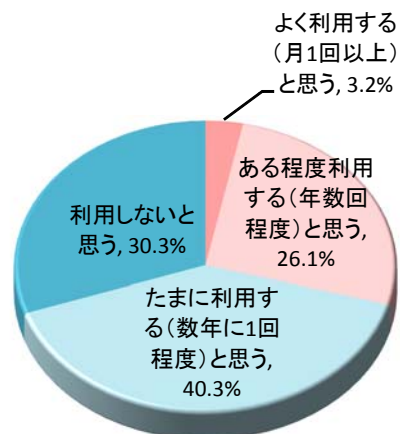
- 市民は全体の約7割が「関心あり」または「どちらかといえば関心あり」であった。



N=715

#### ②利用頻度

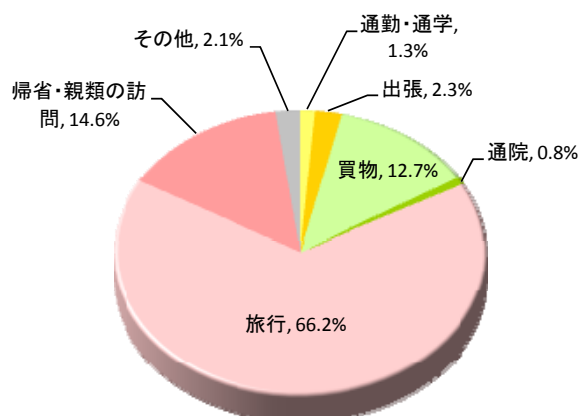
- 市民は全体の約3割が「よく利用する」または「ある程度利用する」。



N=719

#### ③利用する目的

- 利用目的では「旅行」が全体の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約8割を占める。



N=473

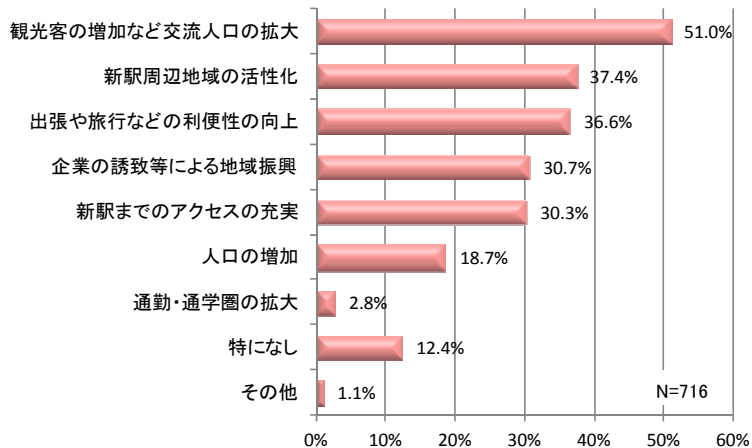


#### ④新幹線への期待

●市民の期待する点は「観光客の増加など交流人口の拡大」が過半数を超えている。また「新駅周辺地域の活性化」と「出張や旅行などの利便性の向上」が4割近く、多くなっている。

※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

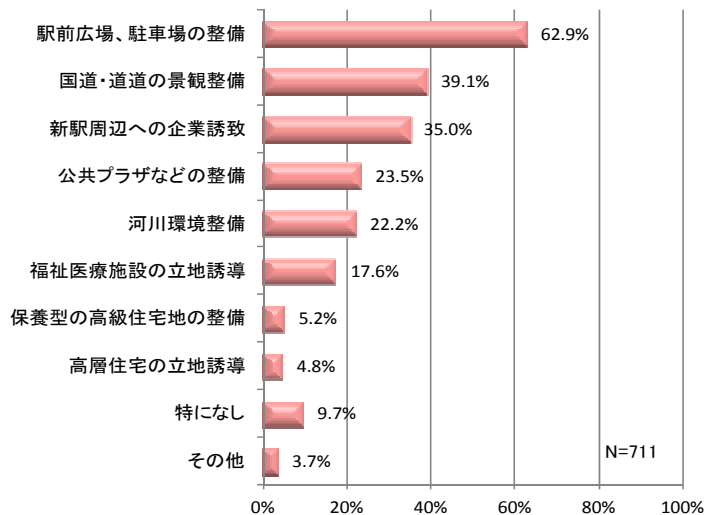


#### ⑤構想における新駅周辺地域の土地利用計画で重要だと思うもの

●新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%と最も多い。次いで、「国道・道道の景観整備」、「新駅周辺への企業誘致」が続いている。

※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。

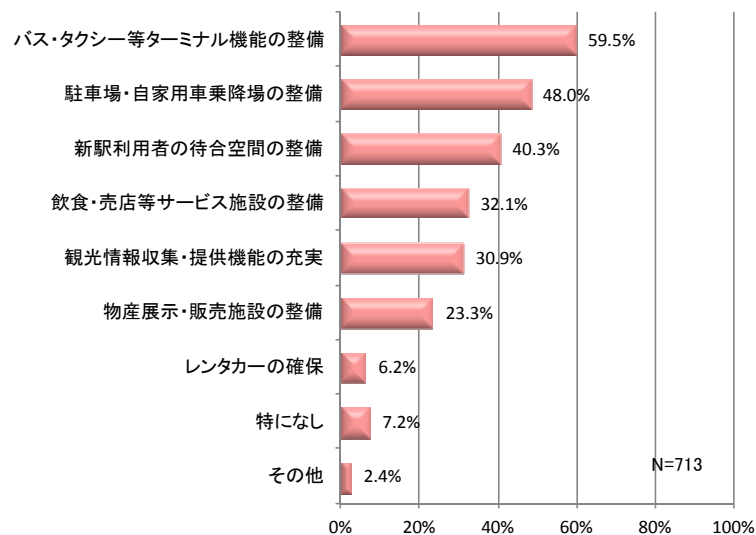
※新駅…新小樽（仮称）駅



#### 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%と最も多い。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%であった。

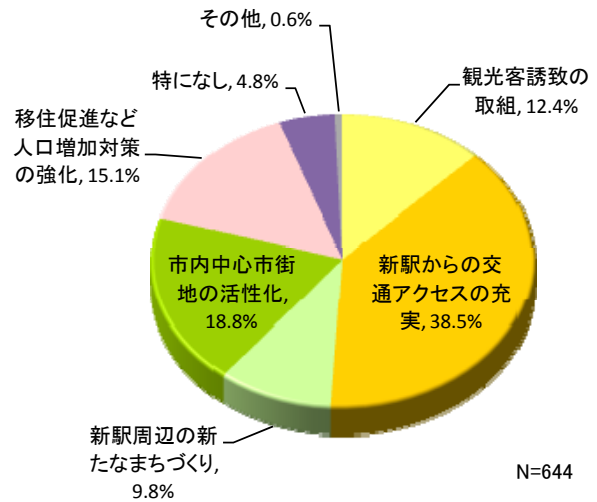
※複数回答であるため、割合の合計は100%にならない。



### 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%と最も多い。

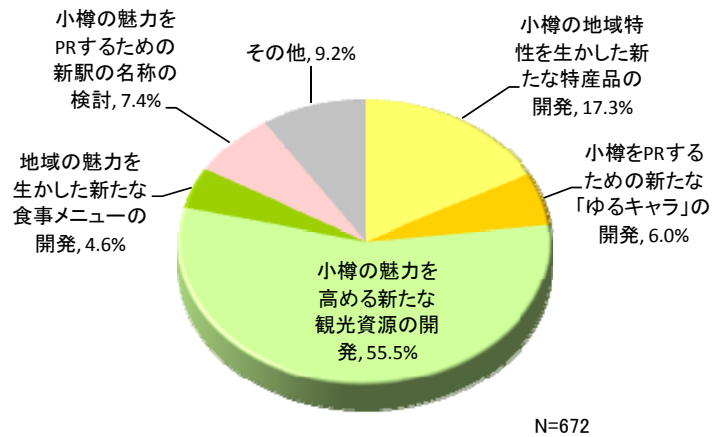
※新駅…新小樽（仮称）駅



### 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

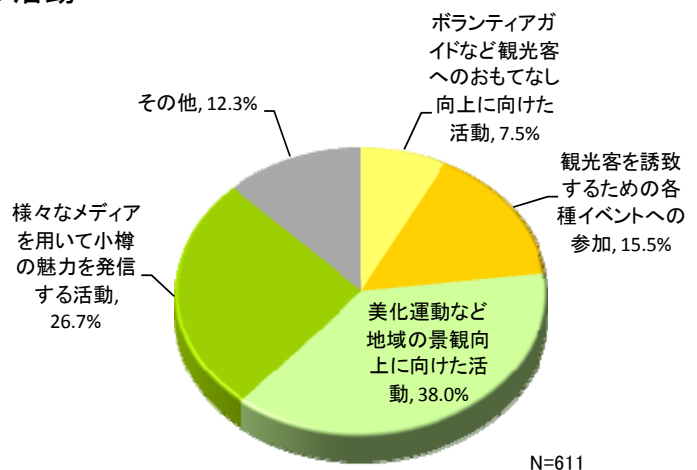
- 官民で取り組むべきこととしては、「小樽の魅力を高める新たな観光資源の開発」が55.5%と最も多く、次いで「小樽の地域特性を生かした新たな特産品の開発」が多い。

※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%と多い。



## IV 北海道新幹線整備に伴う効果及び課題等

### 期待される効果

#### I 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、一編成が10両（定員731名）の予定であるが、運行本数については、営業主体であるJR北海道が開業直前に決定するため、現時点では決まっていない。なお、東京・新青森間の運行本数については、1日の運行本数が上り18本、下り17本となっている。

#### II 新幹線整備による交流人口の増大（倶知安町・道南・東北・関東方面など）

- ・道内容の増加（移動時間の短縮）

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

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

#### III 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い、新たな経済交流の発生と地域経済の活性化
- ・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による地域経済の活性化
- ・倶知安町・ニセコ町に訪れている外国人観光客の来訪機会の増大に伴う経済活性化
- ・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る。

※ 小樽市のみを取り上げた経済波及効果は試算されていない。

## 懸案事項

- ・観光客などが新駅で降りず通過してしまうのではないか
- ・新幹線が停車しないのではないか
- ・新駅の周辺は地域に特徴がなく魅力がない

## 必要な取組

- ・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

## 課題（対応の方向性）

### 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

- ・新駅と中心部のアクセス性
- ・新駅と観光地へのアクセス性
- ・新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

- ・小樽市全体と新駅周辺地域の土地利用の役割の検討
- ・新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）
- ・周辺環境に馴染む駅舎デザインの検討
- ・附属施設の充実（物産店など）
- ・駅構内の構造、規模、機能
- ・駐車場の構造

※新駅…新小樽（仮称）駅



