

平成 27 年度
北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺
まちづくり計画(案)
【土地利用計画・施設整備計画等編】

概要版

小樽市

平成28年3月

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

北海道新幹線は、平成28年3月26日に新青森、新函館北斗間が開業し、平成42年度末には新函館北斗、札幌間が開業する予定になっています。

新幹線の札幌延伸に伴い、小樽市天神2丁目に新駅の設置が予定されており、本市では、新幹線開業が地域に及ぼす効果や課題等について整理したうえで、経済波及効果を最大限に活用した魅力あるまちづくりを進めるため、新駅とその周辺地域や市街地とのアクセス機能等を含めた整備の指針となる「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」の策定に平成26年度から3ヵ年の予定で取り組んでいます。

平成26年度は、本市及び新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、新幹線開業が地域に及ぼす効果や課題等について整理しました。

平成27年度は、新駅周辺のまちづくり方針や土地利用計画などの整備計画について、学識経験者、市民、産業界、関係機関などの皆さんで構成されるまちづくり計画策定会議でご意見をいただきながら検討を行い、この度、その成果を取りまとめました。

なお、本計画は、平成28年度も策定作業を継続する予定であり、整備計画について更なる検討を加えるとともに、新駅からの2次交通対策や来訪者を呼び込むためのソフト対策などについて検討し、最終的なとりまとめを行うこととしております。

平成28年3月15日

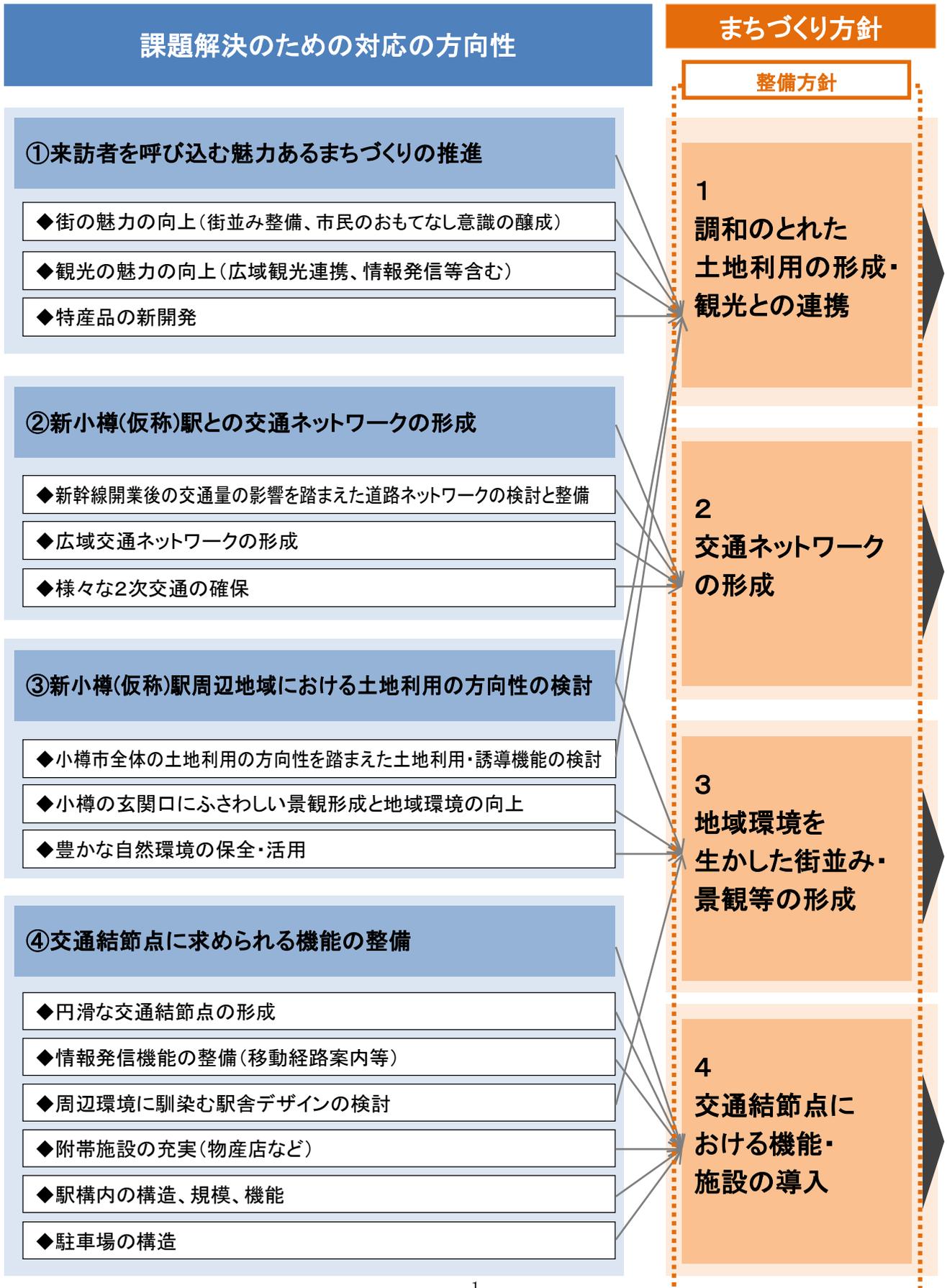
小樽市総務部新幹線・高速道路推進室

目次

I	まちづくり方針	1
1	まちづくり方針の全体像	1
	(1) 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携	3
	(2) 交通ネットワークの形成	4
	(3) 地域環境を生かした街並み・景観等の形成	7
	(4) 交通結節点における機能・施設の導入	7
II	整備計画	8
1	計画条件の設定	8
	(1) 北海道新幹線の客流量（利用者数）の予測	8
	(2) 新小樽（仮称）駅の客流量（利用者数）の算出	10
2	土地利用計画	13
	(1) 土地利用計画の基本的な考え方	13
	(2) 土地利用計画	14
	(3) 景観整備の方針	18
3	施設整備計画	19
	(1) 施設整備計画の基本的考え方	19
	(2) 駅舎	20
	(3) 駅前広場	23
	(4) 駐車場	26
4	道路計画	29
	(1) 道路計画の基本的な考え方	29
	(2) 道路計画の検討方針	29
	(3) 交通量推計条件の整理	30
	(4) 交通量推計結果	31
参考資料 1	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結果	32
参考資料 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について	34

まちづくり方針

1 まちづくり方針の全体像



まちづくり方針

整備コンセプト：新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり「小樽の新たな玄関口の形成」

位置付け：主に北関東、東北、道南方面からの玄関口

役割：移動の中継地点

整備方針を実現するために必要な取り組み

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。

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。このため、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す。

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。

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。

定めるべき個別方針

- 中心市街地との連携
- 市内各観光地との連携
- 広域観光連携
- 土地利用の規制・誘導

- 交通拠点とのアクセス
- 観光地とのアクセス
- 2次交通の確保・充実
- 広域周遊

- 小樽らしい街並みの形成
- 駅舎の景観形成
- 新小樽(仮称)駅周辺の自然環境の活用

- 駅前広場の整備
- 駐車場の整備
- 情報発信機能・附帯機能等の整備

(1) 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携

● 中心市街地との連携 (図 I-1-1)

- ・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。

● 市内各観光地との連携 (図 I-1-1)

- ・各種観光情報の発信などにより来訪者を円滑に市内観光地へ誘導できるよう図ります。

● 広域観光連携 (図 I-1-1)

- ・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。

※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

● 土地利用の規制・誘導

- ・現状の土地利用をベースとしながらも、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。
- ・規制・誘導を検討する区域は、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。

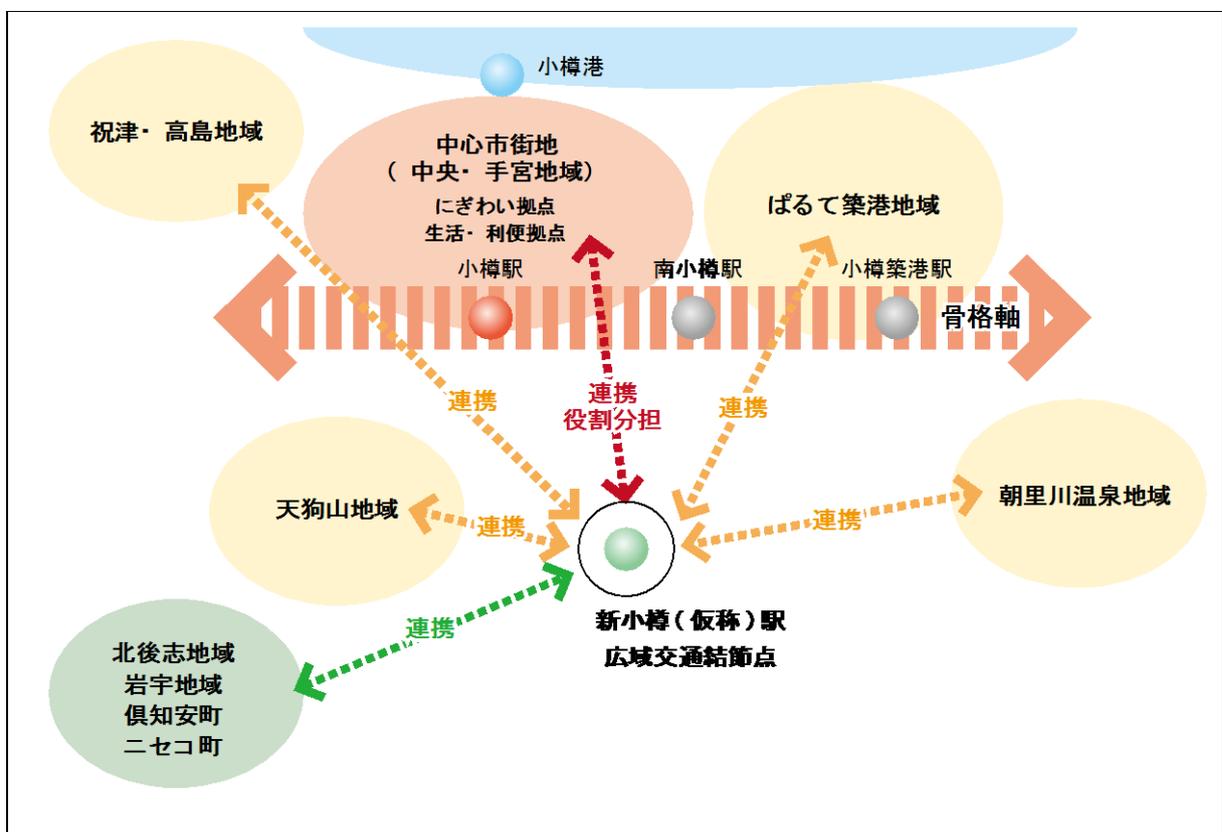


図 I-1-1 中心市街地と市内各観光地、周辺市町村との連携

(2)交通ネットワークの形成

●交通拠点とのアクセス (表 I-1-1、図 I-1-2、表 I-1-2、図 I-1-3)

- ・JR 各駅、各 IC、小樽港を結ぶ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。

●市内各観光地とのアクセス (図 I-1-4)

- ・主要な観光地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。

●2次交通の確保・充実

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

●広域周遊 (図 I-1-5)

- ・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などを推進します。
- ・周遊バス等の活用を推進します。

表 I-1-1 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 I-1-2)	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 5.7km
		■ (道道・松ヶ枝経由(山まわり))	〃	約 4.7km
	南小樽駅	■	約 3.2km	約 3.4km
小樽築港駅	■	約 3.9km	約 4.5km	

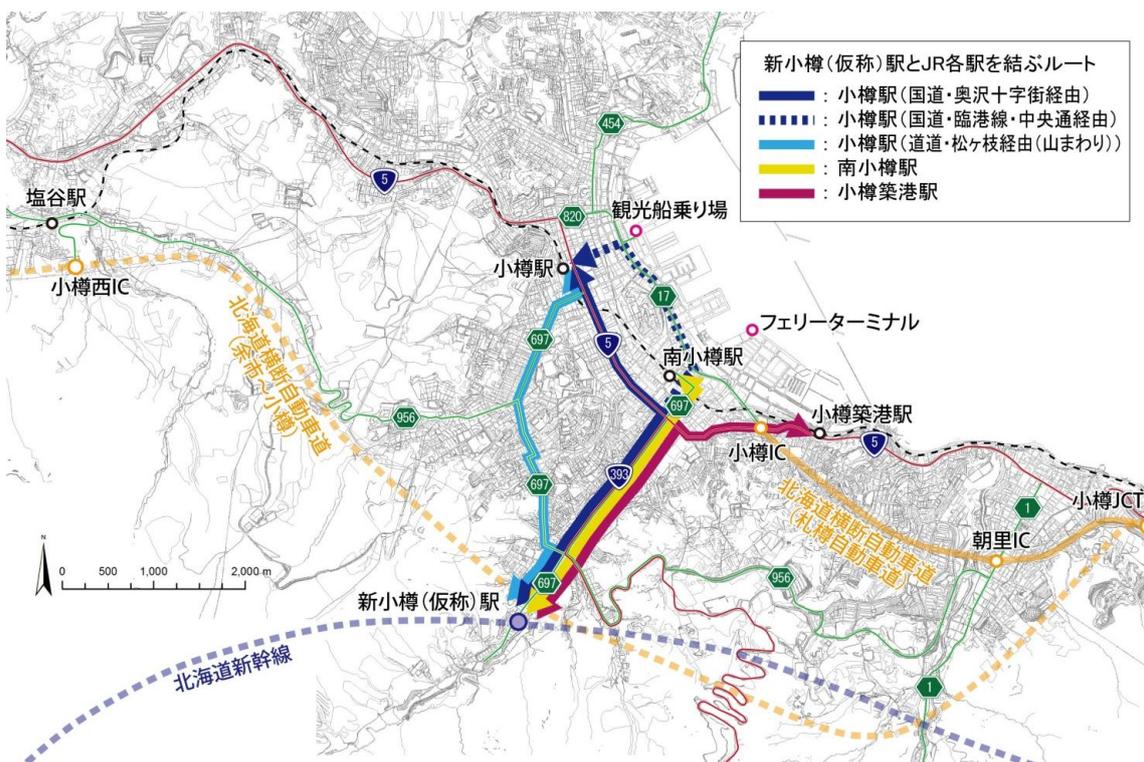


図 I-1-2 新小樽(仮称)駅と JR 各駅を結ぶルート

表 I-1-2 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
高速道路 IC (図 I-1-3)	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・望羊台経由(山まわり))	〃	約 8.3km
小樽港 (図 I-1-3)	フェリーターミナル		約 6.2km	約 10.1km
	観光船乗り場		約 4.0km	約 4.5km
	観光船乗り場		約 4.4km	約 5.3km

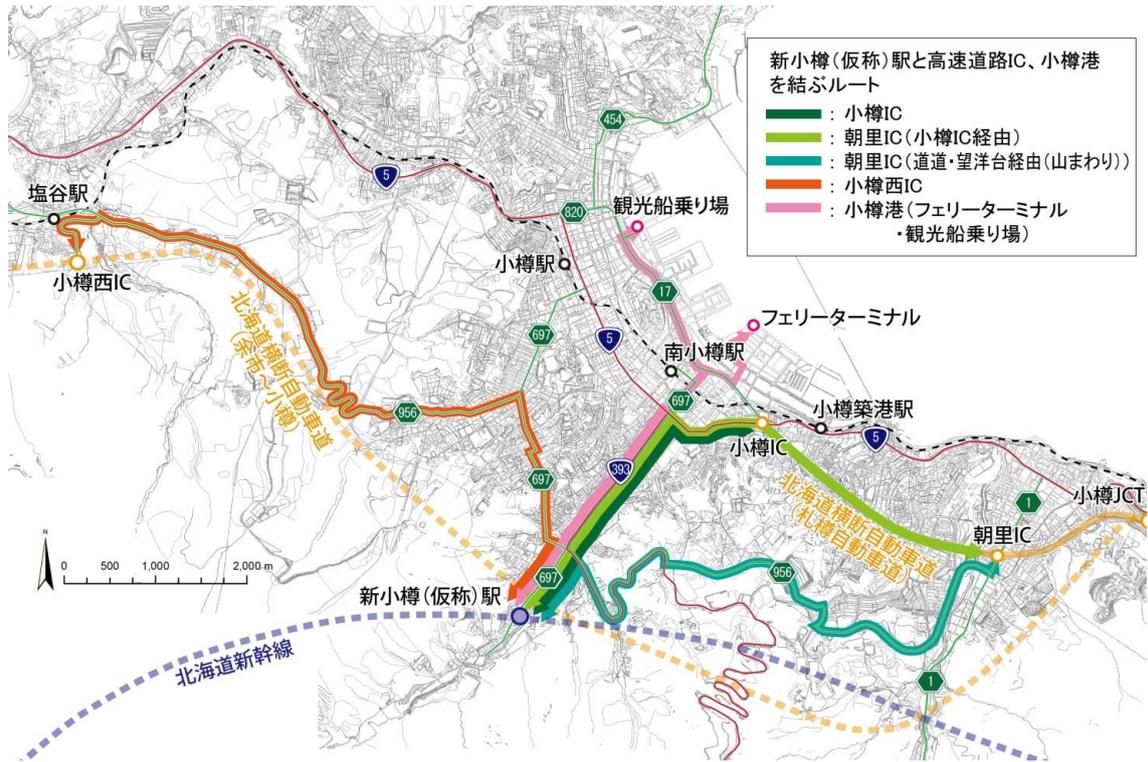


図 I-1-3 新小樽(仮称)駅と高速道路 IC、小樽港を結ぶルート

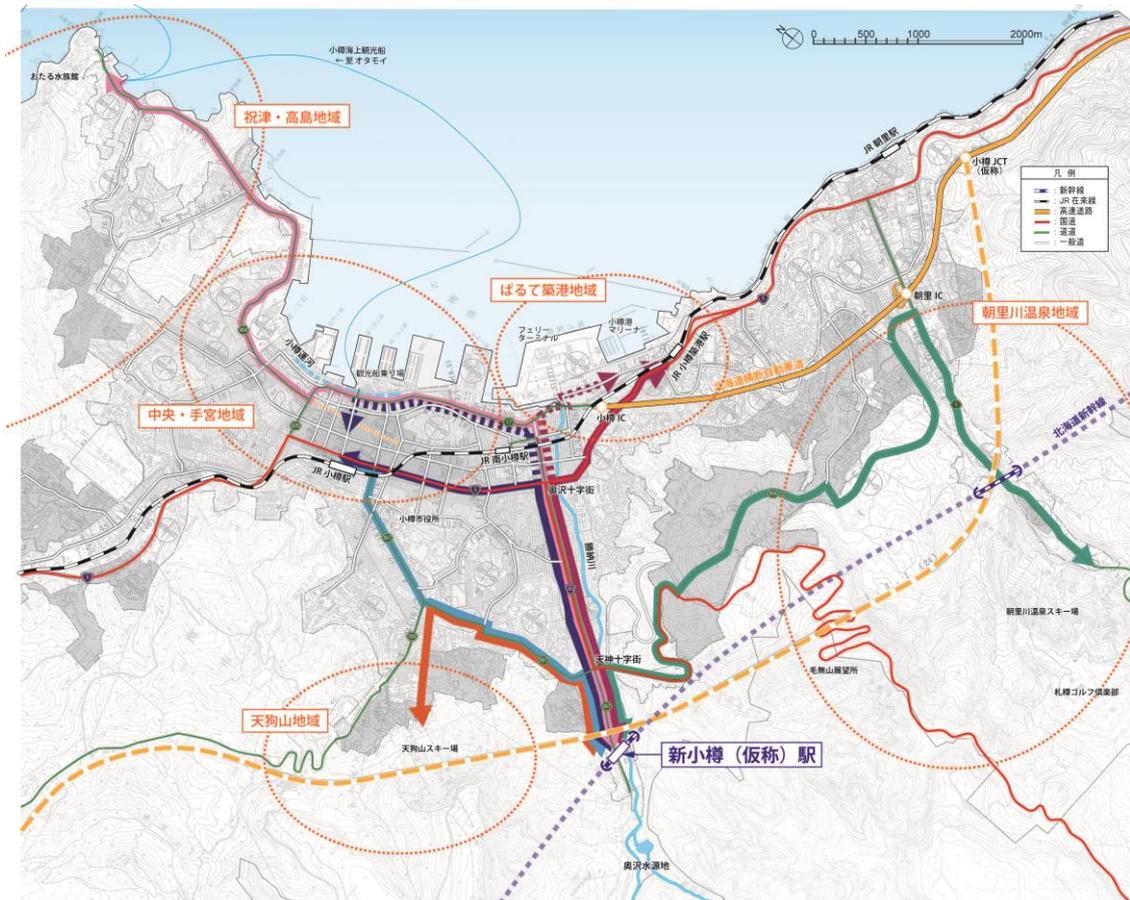


図 I-1-4 新小樽(仮称)駅と市内各観光地への主なアクセスルート



図 I-1-5 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

●小樽らしい街並みの形成 (図 I-1-6)

- ・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方を示し誘導を図ります。

●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します。

●新小樽(仮称)駅周辺の自然環境の活用

- ・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。



山方面



海方面

図 I-1-6 新小樽(仮称)駅予定地周辺の景観状況

(4)交通結節点における機能・施設の導入

●駅前広場の整備

- ・バスやタクシー、自家用車、レンタカーなど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。

●駐車場の整備

- ・パーク&ライドといった長時間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。

●情報発信機能・附帯機能等の整備

- ・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。

II 整備計画

1 計画条件の設定

(1) 北海道新幹線の客流量(利用者数)の予測

1) 新幹線開業による影響(客流量変化)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(客流量)は、大きく3つの変化が生じると予想されます。(図II-1-1)

①飛行機からの転換客流量(手段変更客流量)

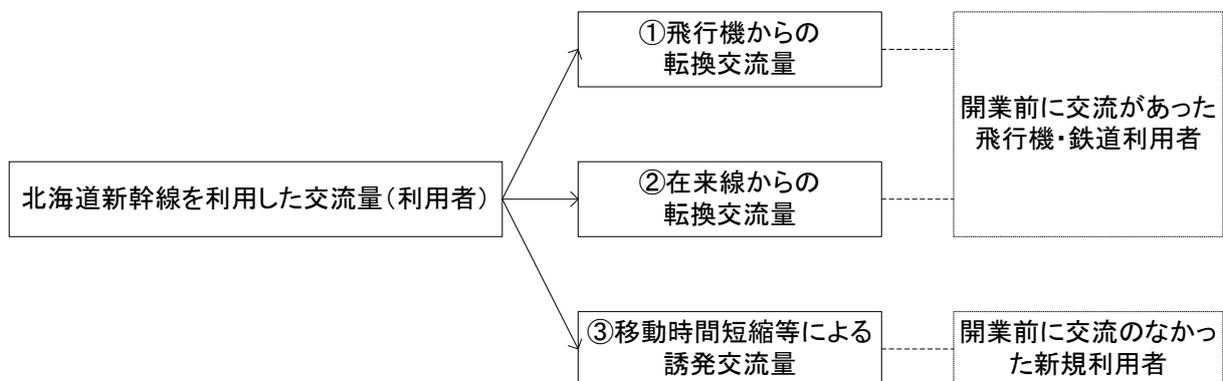
飛行機で移動していた人が、新幹線に乗り換える客流量。

②在来線からの転換客流量(既存利用客流量)

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客流量。

③移動時間短縮等による誘発客流量(新規誘発客流量)

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客流量。



図II-1-1 北海道新幹線開業の影響(客流量変化)の体系

2) 交通量の算出

①予測の基本方針

予測は、下記の基本方針で推計します。

- 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
以下「人口問題研究所値」という。）
(2ケースを設定) 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

北海道新幹線の速度・小樽市の将来人口を各2パターン想定した以下の4ケースで推計を行います。（表Ⅱ-1-1）

表Ⅱ-1-1 ケーススタディー一覧

		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
	約4時間30分 (30分短縮)※2	C2:所要時間短縮ケース	C4:(C2所要時間短縮 &C3人口フレーム増ケース)

※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)駅の客流量(利用者数)の算出

1) 新小樽(仮称)駅の客流量(利用者数)推計

新小樽(仮称)駅の客流量(利用者数)は、さきに推計した北海道新幹線の客流量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、観光入込客数で按分を行うこととしました。(表Ⅱ-1-2)

表Ⅱ-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ヶ月(12月・1月)

※人口は人口問題研究所H42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検討

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、札幌駅から新小樽(仮称)駅へ利用を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)駅端末交通量推計

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Ⅱ-1-3, 表Ⅱ-1-4)

○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

※端末交通とは駅利用者の駅まで・駅からの利用する交通手段の事です。

表Ⅱ-1-3 交通量算出結果一覧(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 道央交通量 (千人/年)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通量</th> </tr> <tr> <th></th> <th>年間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央ー道南</td> <td>2,088</td> </tr> <tr> <td>道央ー道外</td> <td>4,081</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>6,169</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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</p>	交通量			年間	道央ー道南	2,088	道央ー道外	4,081	計(道央発着)	6,169	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通量</th> </tr> <tr> <th></th> <th>年間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央ー道南</td> <td>2,088</td> </tr> <tr> <td>道央ー道外</td> <td>5,567</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>7,655</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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</p>	交通量			年間	道央ー道南	2,088	道央ー道外	5,567	計(道央発着)	7,655																																																												
交通量																																																																																		
	年間																																																																																	
道央ー道南	2,088																																																																																	
道央ー道外	4,081																																																																																	
計(道央発着)	6,169																																																																																	
交通量																																																																																		
	年間																																																																																	
道央ー道南	2,088																																																																																	
道央ー道外	5,567																																																																																	
計(道央発着)	7,655																																																																																	
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 border="1"> <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 border="1"> <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 border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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 border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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、札幌から小樽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Ⅱ-1-4 交通量算出結果一覧(2)

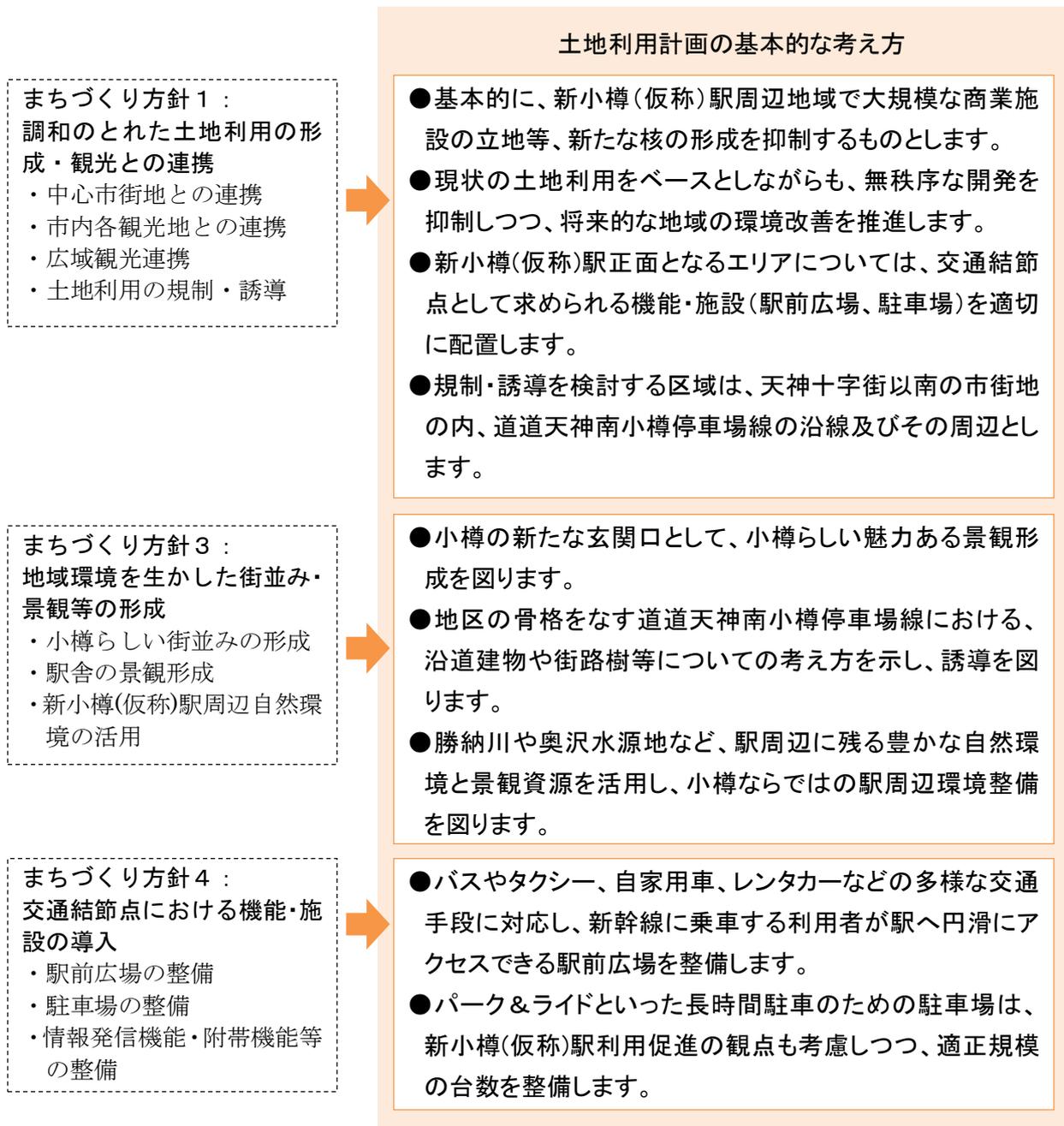
C3:人口フレーム増ケース	C4:C2所要時間短縮 &C3人口フレーム増ケース																																																																																	
札幌-東京間5時間 共用走行区間140km/h	札幌-東京間4.5時間 盛岡札幌間320km/h	所要時間																																																																																
小樽市将来人口:約106千人 道央圏将来人口3,066千人 ※人口ビジョン値	小樽市将来人口: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																																																																																
<p>将来(誘発あり) 1,641 現状(H20-H24平均) 1,642</p> <p>■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)</p> <p>※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</p> <table border="1" data-bbox="239 761 638 940"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通量</th> </tr> <tr> <th></th> <th>年間</th> <th>1日当</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央-道南</td> <td>2,099</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>道央-道外</td> <td>4,084</td> <td>11.2</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>6,183</td> <td>16.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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</p>	交通量			年間	1日当	道央-道南	2,099	5.8	道央-道外	4,084	11.2	計(道央発着)	6,183	16.9	<p>将来(誘発あり) 1,645 現状(H20-H24平均) 1,642</p> <p>■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)</p> <p>※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</p> <table border="1" data-bbox="813 761 1212 940"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通量</th> </tr> <tr> <th></th> <th>年間</th> <th>1日当</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道央-道南</td> <td>2,099</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>道央-道外</td> <td>5,570</td> <td>15.3</td> </tr> <tr> <td>計(道央発着)</td> <td>7,669</td> <td>21.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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</p>	交通量			年間	1日当	道央-道南	2,099	5.8	道央-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-道南	2,099	5.8																																																																																
道央-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-道南	2,099	5.8																																																																																
道央-道外	5,570	15.3																																																																																
計(道央発着)	7,669	21.0																																																																																
<p>■年間利用者 ■日利用者</p> <p>年間利用者(千人/年) 日利用者(千人/日)</p> <p>転換利用者なし 転換利用者あり</p>	<p>■年間利用者 ■日利用者</p> <p>年間利用者(千人/年) 日利用者(千人/日)</p> <p>転換利用者なし 転換利用者あり</p>	新小樽 (仮称)駅 利用者数																																																																																
<table border="1" data-bbox="159 1478 702 1612"> <tbody> <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> </tbody> </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 border="1" data-bbox="734 1478 1276 1612"> <tbody> <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> </tbody> </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 border="1" data-bbox="159 1680 702 1904"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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 border="1" data-bbox="734 1680 1276 1904"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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、札幌から小樽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

2 土地利用計画

(1) 土地利用計画の基本的な考え方

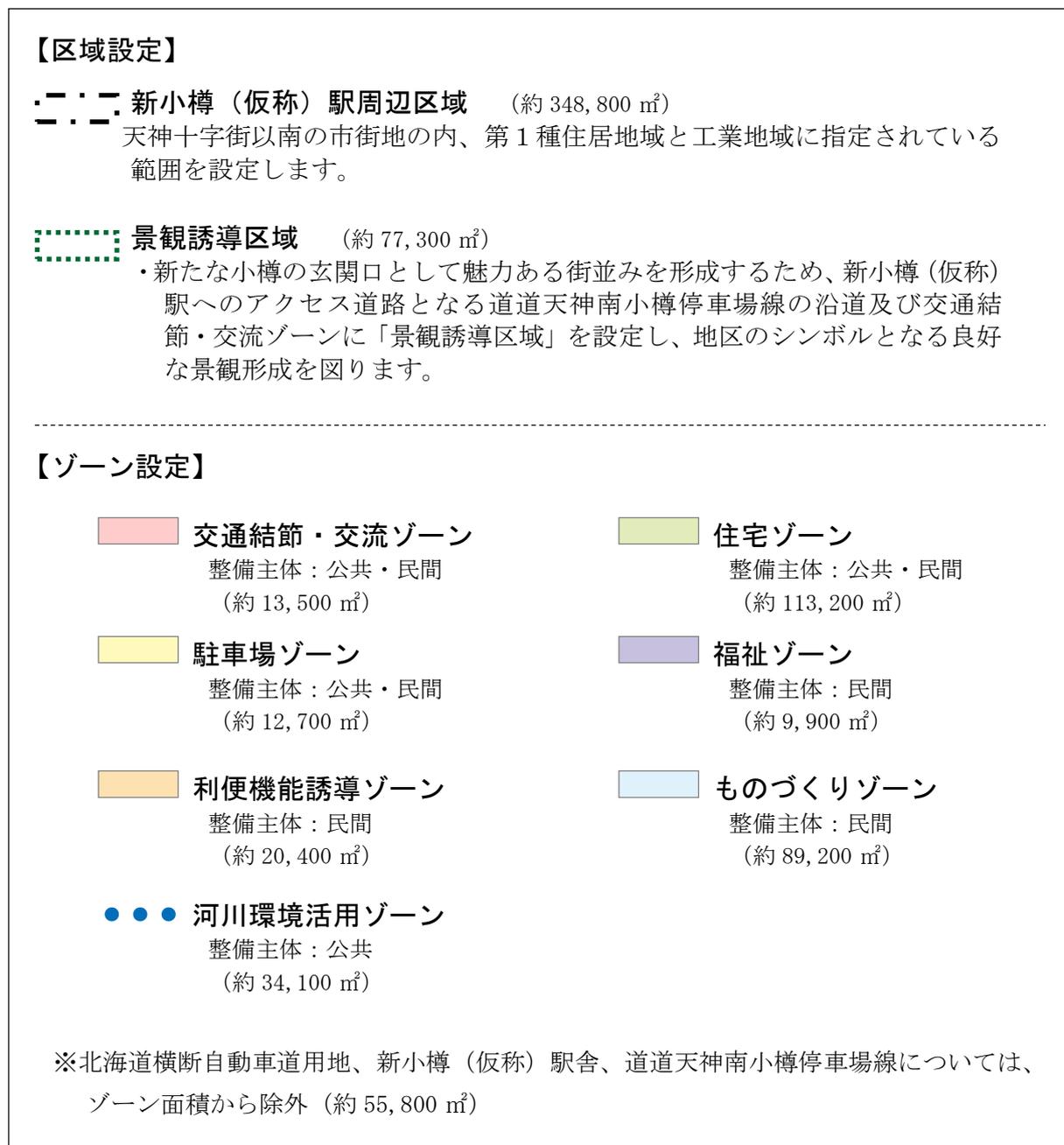
新小樽（仮称）駅周辺地域における土地利用計画の基本的な考え方を整理します。



図Ⅱ-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Ⅱ-2-2、図Ⅱ-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。



図Ⅱ-2-2 区域・ゾーンの設定

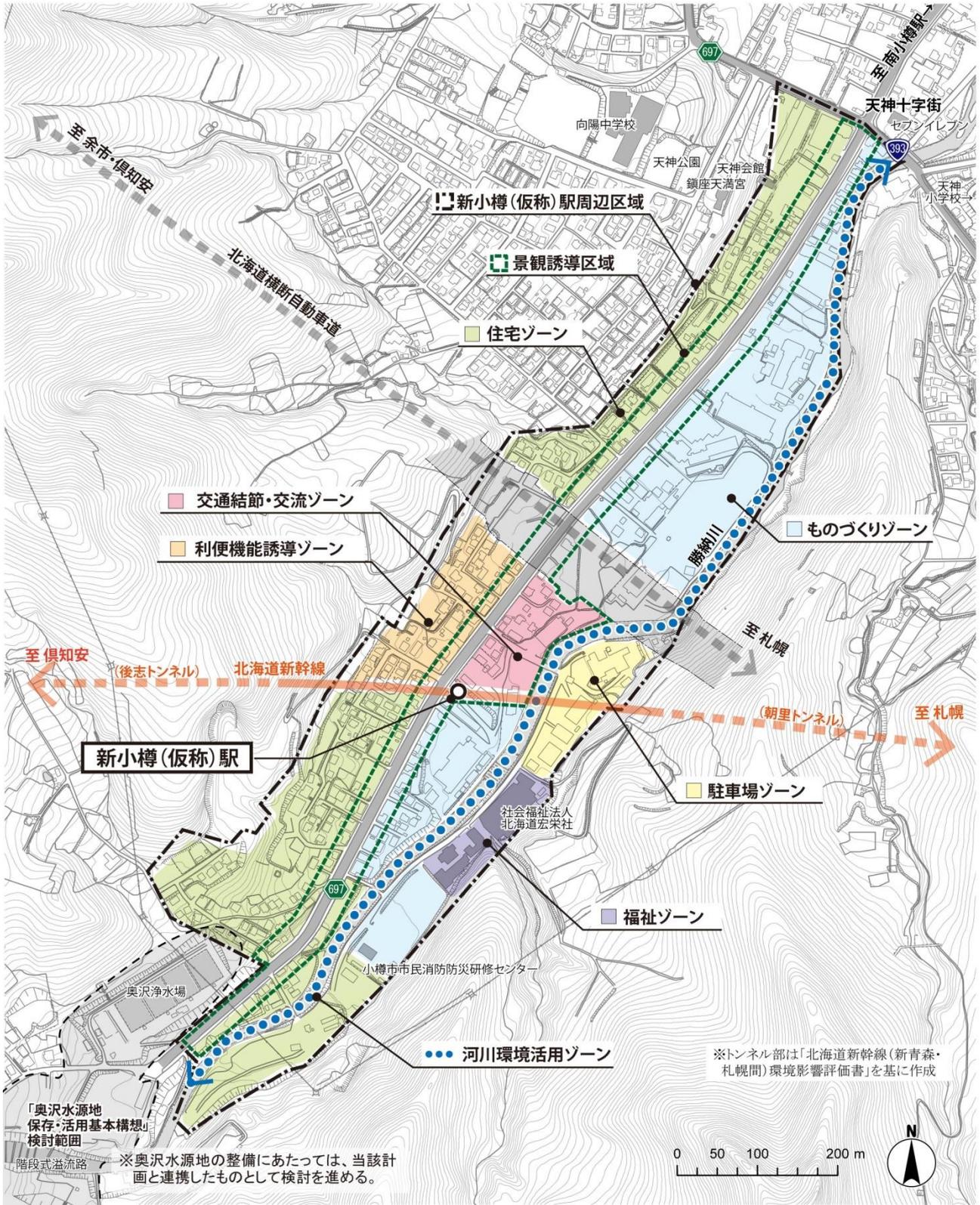


図 II-2-3 土地利用計画

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Ⅱ-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Ⅱ-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Ⅱ-2-4 駅前広場の例
(白石蔵王駅)



図Ⅱ-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アンドライド駐車場の整備を行います。(図Ⅱ-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。

【整備主体：公共・民間 (約 12,700 m²)】



図Ⅱ-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Ⅱ-2-7)

【整備主体：民間 (約 20,400 m²)】



図Ⅱ-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Ⅱ-2-8)

新幹線整備効果を活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Ⅱ-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Ⅱ-2-9)

【整備主体：民間 (約 9,900 m²)】



図Ⅱ-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。

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Ⅱ-2-10)

【整備主体：民間 (約 89,200 m²)】



図Ⅱ-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Ⅱ-2-11)

【整備主体：公共 (約 34,100 m²)】



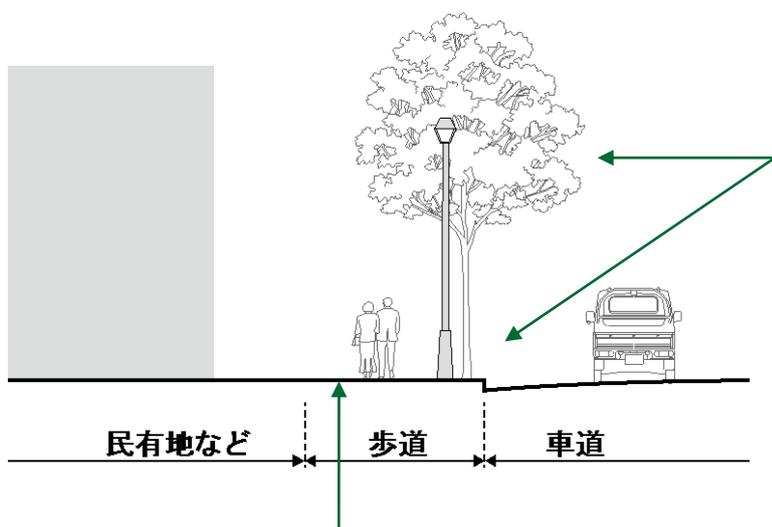
図Ⅱ-2-11 勝納川の遊歩道

(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



(写真:旧国鉄手宮線)



(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)



(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回会議資料より抜粋)

図 II-2-12 道路景観の方針

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Ⅱ-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。

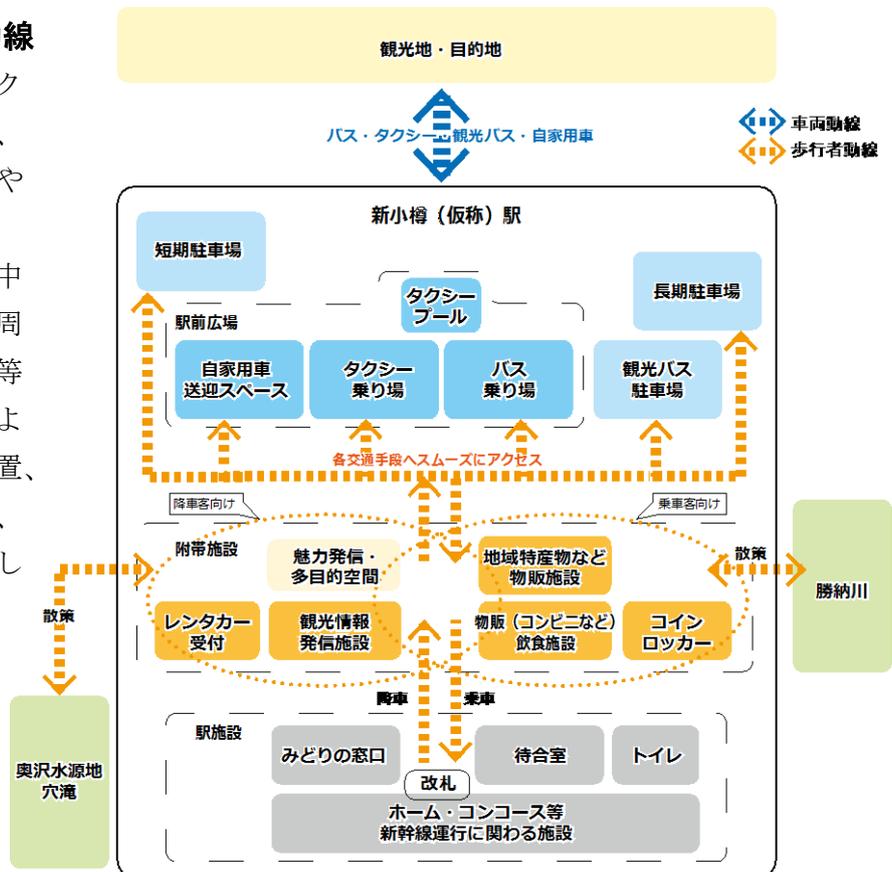
※近年の新幹線駅事例、WS意見、駅利用者想定等を踏まえて想定

駅施設	附帯施設		
機能	想定される機能	降車客向け	乗車客向け
①ホーム、コンコース等新幹線運行に関わる施設	①レンタカー受付	○	△
②みどりの窓口	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待合室、トイレ	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、周辺の勝納川や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、出入口の設置等を行い、分かりやすい動線を確保します。(図Ⅱ-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Ⅱ-3-2 各施設の動線イメージ

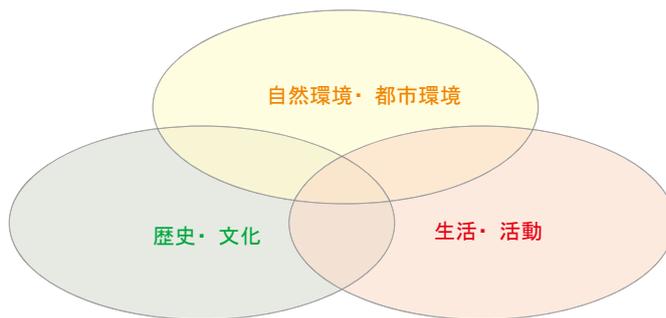
2) 駅舎デザインの方針

①小樽の顔づくりの要素の抽出

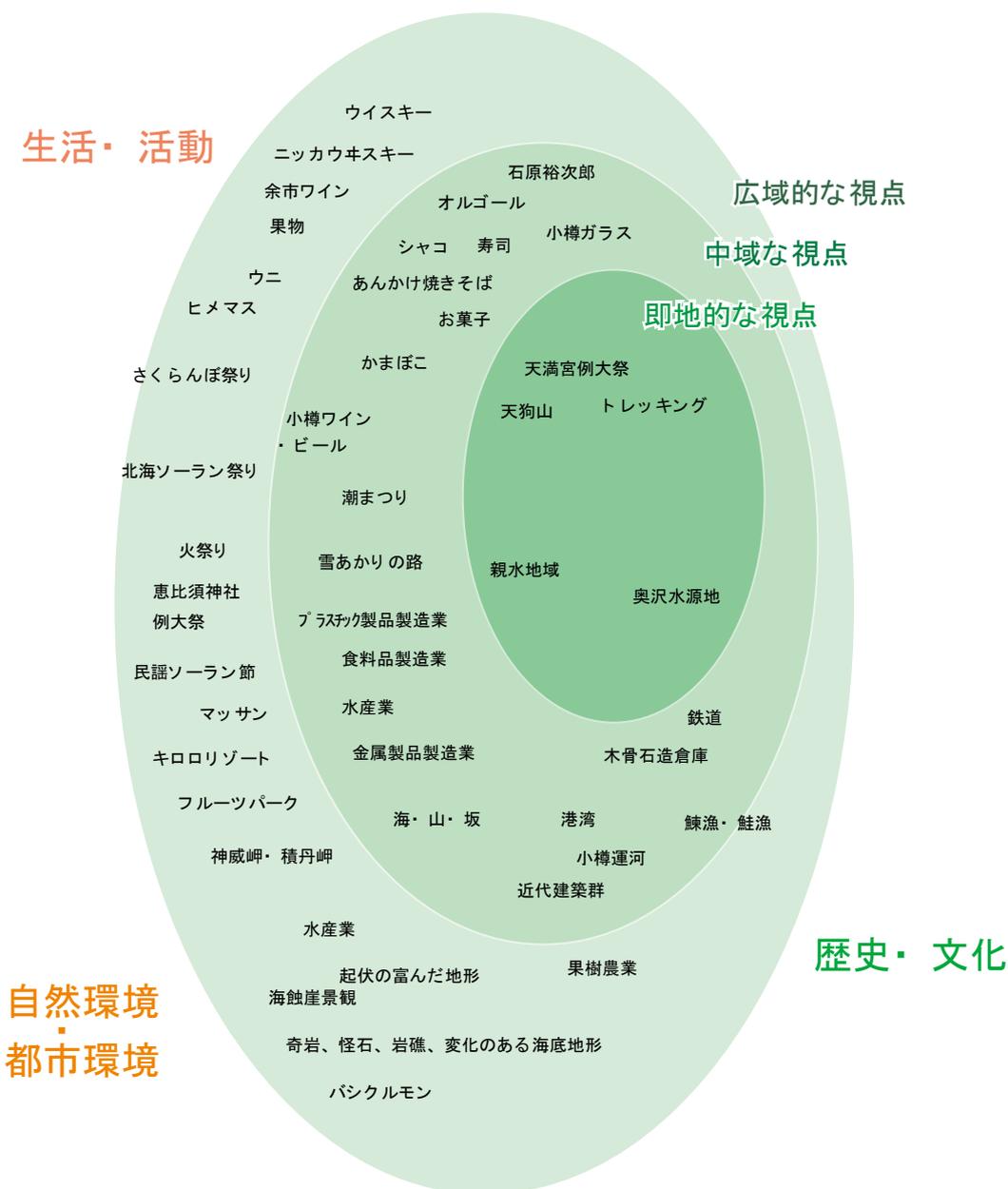
新幹線駅の顔づくりを形成する環境要素として、「自然環境・都市環境」、「歴史・文化」、「生活・活動」の3つの観点から小樽の顔づくりの要素を抽出します。

(図Ⅱ-3-3)

要素の抽出にあたっては、**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Ⅱ-3-4)



図Ⅱ-3-3 顔づくりの形成要素を抽出する観点



図Ⅱ-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
- ・自然に馴染むように駅舎の色を設定すべき

●小樽市景観計画

●小樽の顔づくりの要素

【デザイン方針】

歴史
・文化

○歴史的蓄積を持つ小樽の象徴として風格、懐かしさが感じられる空間

自然
・都市

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

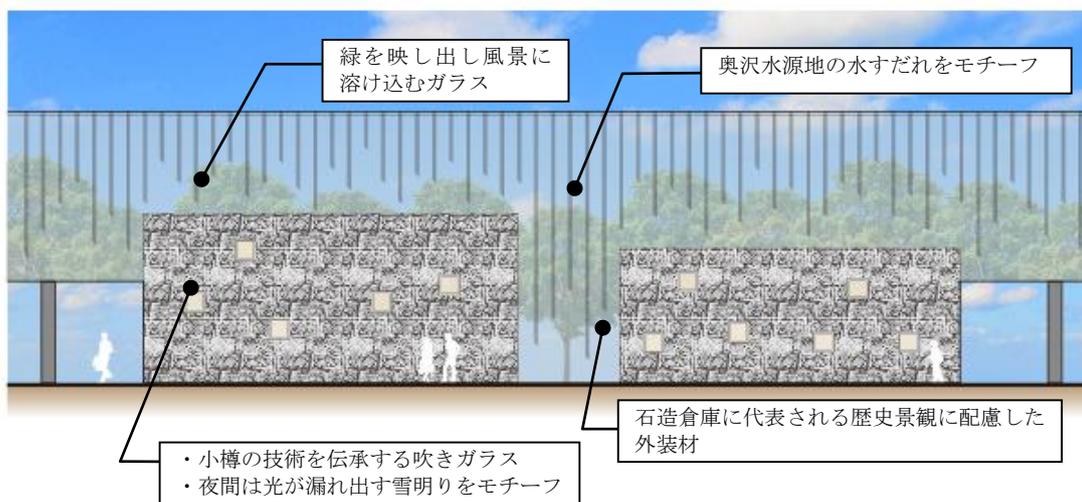
生活
・活動

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

- ① 98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C1（基本ケース：最小値）とC4（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。

○C1（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

○C4（C2所要時間短縮&C3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

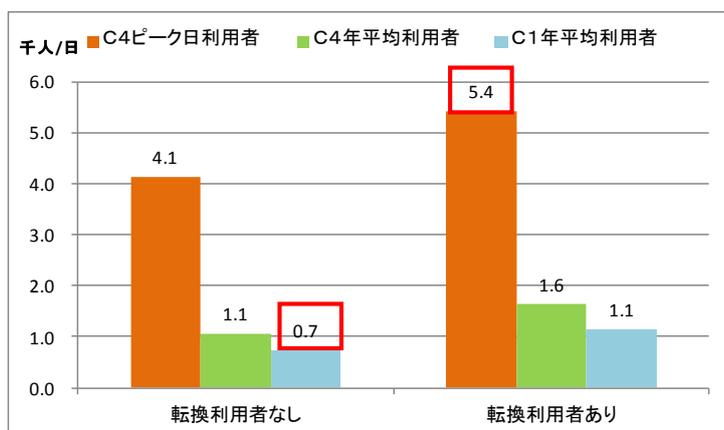
①ピーク日の交通量（利用者数）

年間利用者数が最大となる年末年始をピーク日の利用者数とします。

○ピーク率：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C1の値700人、最大でC4のピーク時の値5,400人となります。（図II-3-5）



C1：基本ケース

C4：（C2所要時間短縮&C3人口フレーム増）ケース

※施設規模算出には

C1 転換利用者なしの平均日利用者700人/日と

C4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

図II-3-5 新小樽（仮称）駅利用者数（最大値）

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Ⅱ-3-1）

表Ⅱ-3-1 98年指針による施設規模算出結果

	C1(基本ケース)	C4(C2所要時間短縮&C3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) 積み上げに基づく施設規模(案) ※継続検討項目であり、確定ではありません

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バースを確保する
- ・方面別路線バスは現況の小樽市内方面路線（小樽駅方向）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、乗降を兼ねる
- ・定期観光バス（シャトルバス）1バース
- ・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1バース
- ・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する

○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バースとする
- ・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バースとする

○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配置する

○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する
- ・一般送迎用は自家用駐車場に対応（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）

- ・駅前広場外での整備（約40台）
- ・キス・アンド・ライド用 4バース

○歩道

- ・駅舎前面は10m、バス乗降場付近は7m、他は5mを基本とする

○車道

- ・通過車線幅は6m（3m＋余裕幅員3m※積雪地域）を基本とする

4) 駅前広場の施設規模 (案) ※継続検討項目であり、確定ではありません

表Ⅱ-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Ⅱ-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	利用者最大 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
① 乗 降 等 施 設	バス乗降バス 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
	自家用車乗降バス バース	4	8	4	
	内身障者・高齢者 バース	2	2	4	福祉対応4 一般送迎用は別途駐車場による
	自家用車プール 台	4	11	0	別途駐車場による
	自転車駐輪場	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) ※継続検討項目であり、確定ではありません

配置計画に当たっての留意事項は次のとおりです。

- ①都市計画道路若松線と勝納川の間配置し河川区域への影響を避ける
- ②各施設を利用する交通動線の交差を最小限にする
- ③バス、タクシーは極力駅舎に近づける

駅前広場参考図は、P27 (図Ⅱ-3-6)・P28 (図Ⅱ-3-7) のとおりです。

なお、具体的な位置及び規模は、今後関係機関と協議しながら検討し整理します。

(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

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）※継続検討項目であり、確定ではありません

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。

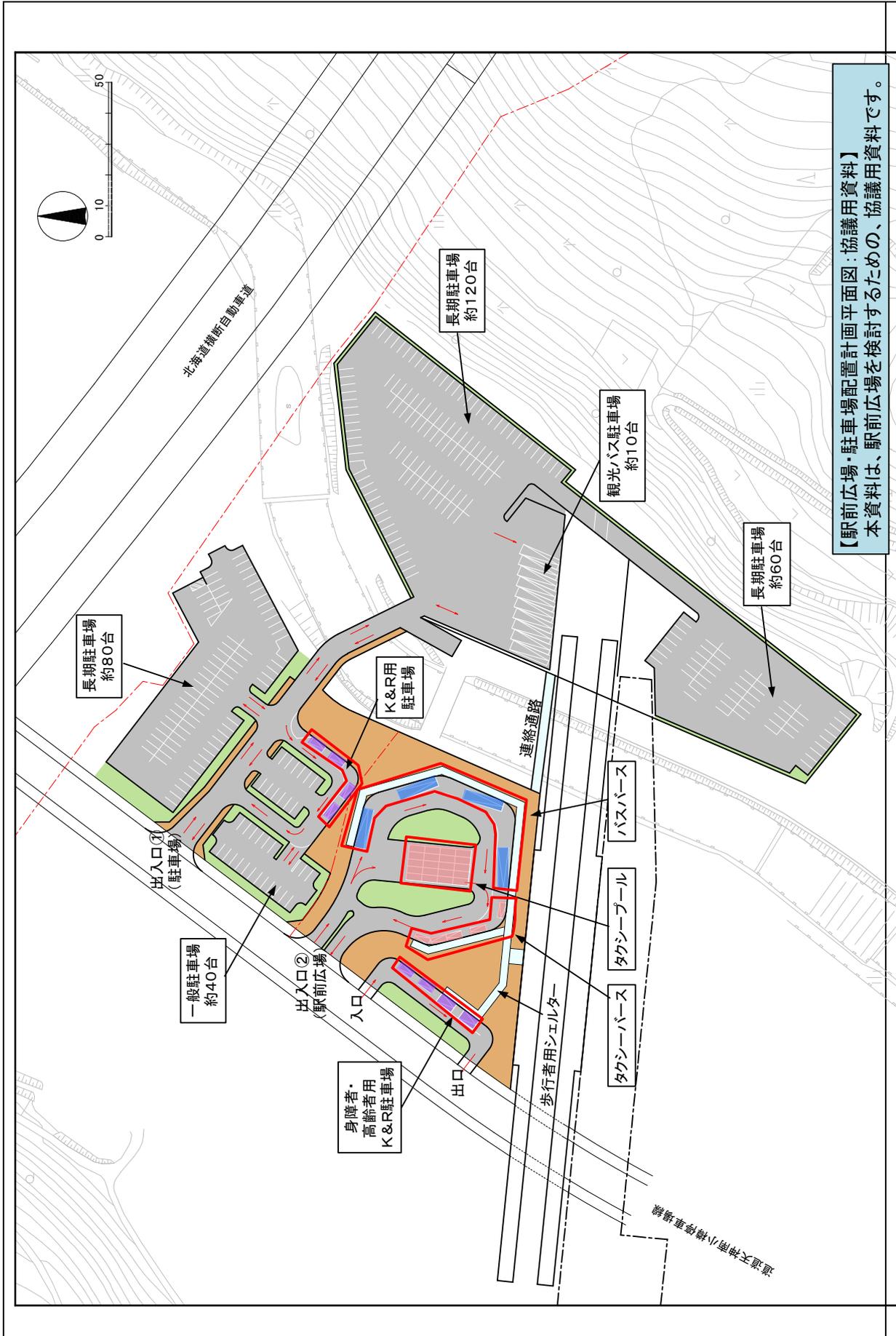
○位置

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

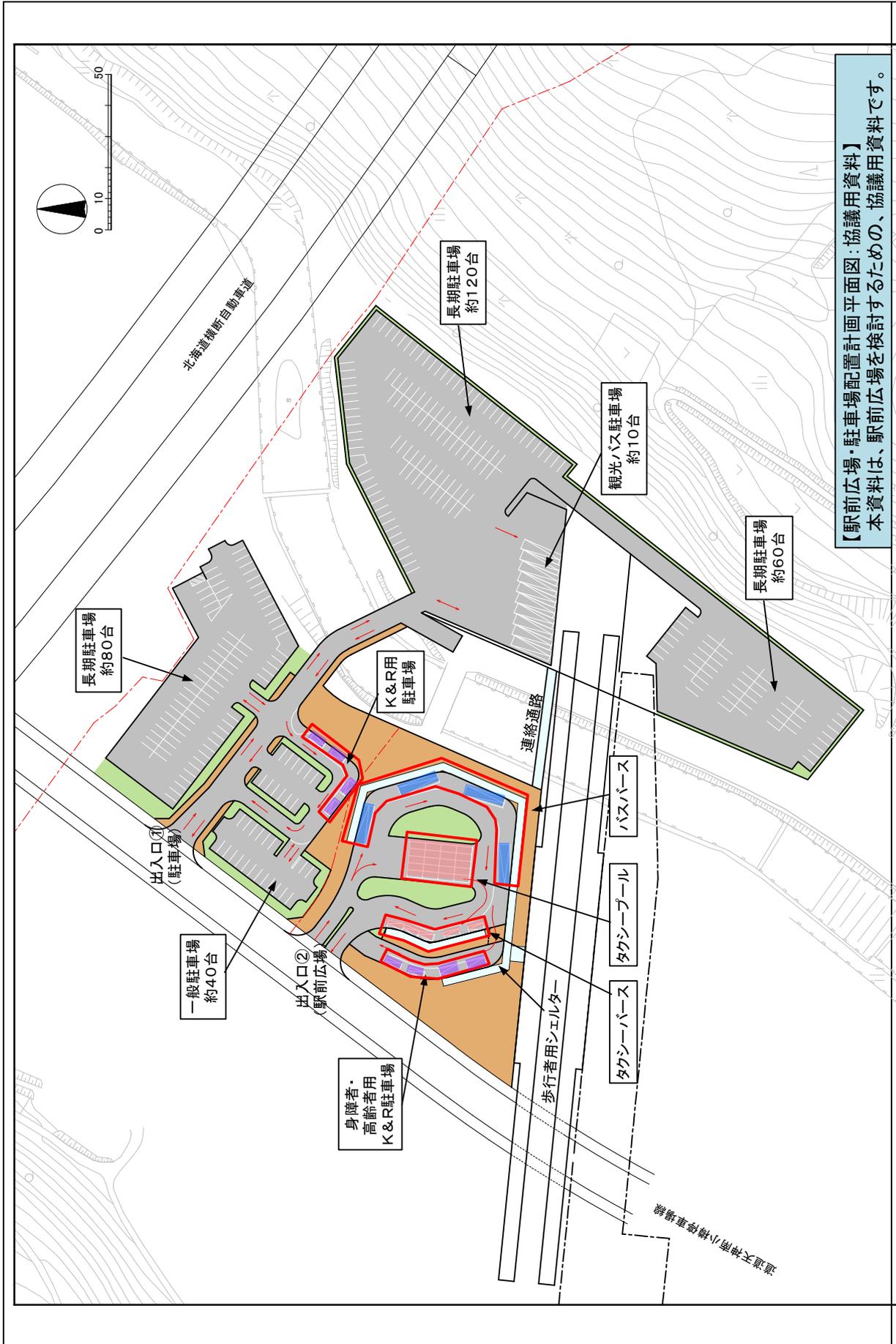
駅前広場以外の空間を最大限利用し、平面駐車場で可能な量を算出します。

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



【駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料】
 本資料は、駅前広場を検討するための、協議用資料です。

図 II-3-6 【ケース1】



【駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料】
本資料は、駅前広場を検討するための、協議用資料です。

図 II-3-7 【ケース 2】

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。

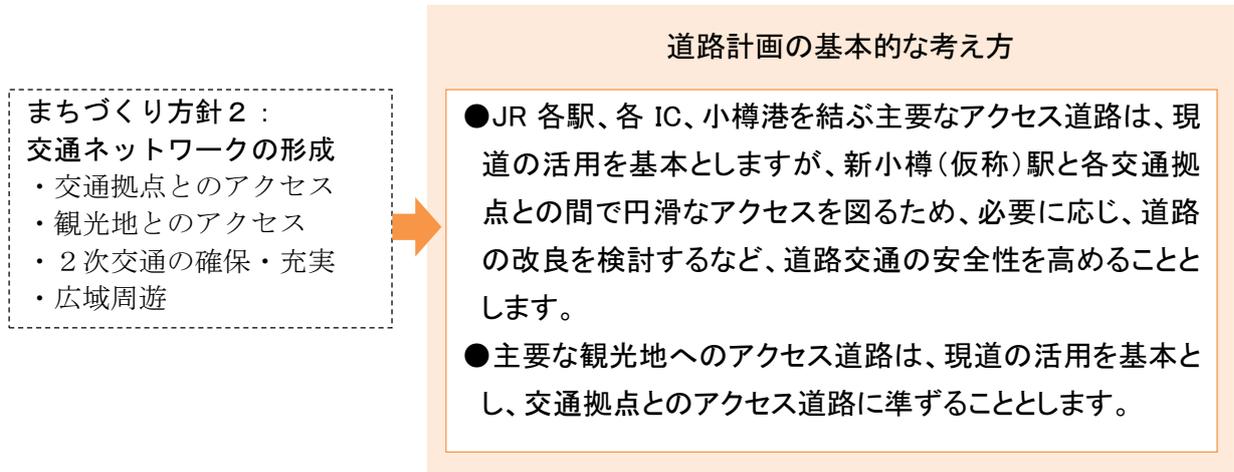


図 II-4-1 道路計画の基本的な考え方

(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 II-4-2）

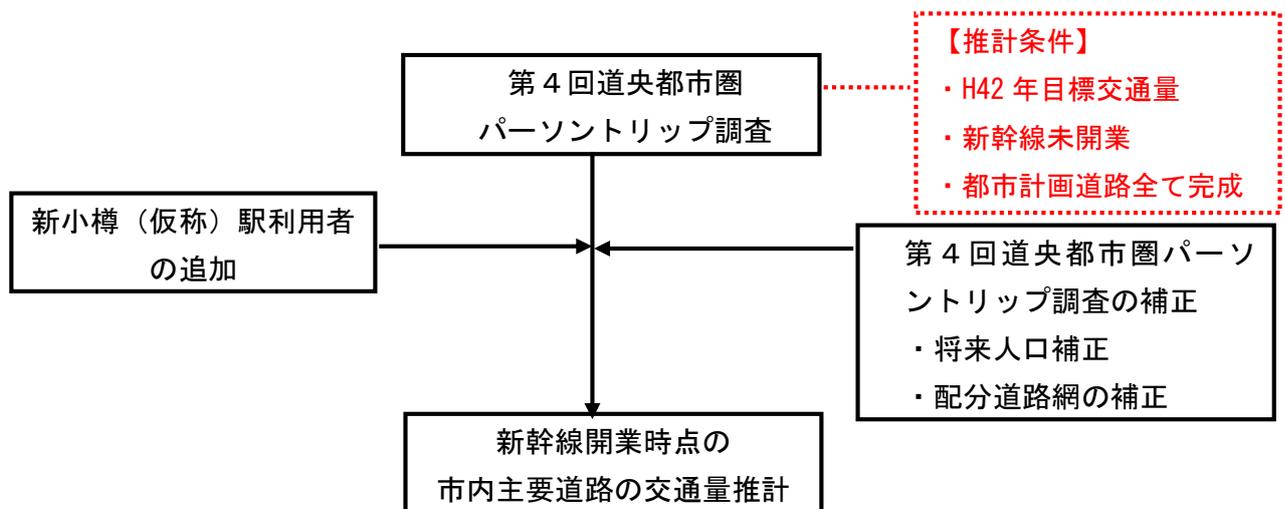


図 II-4-2 検討方針

(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）と最大（C4）を利用者数とします。（表Ⅱ-4-1）

表Ⅱ-4-1 ケーススタディー一覧

		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
	約4時間30分 (30分短縮)※2	C2:所要時間短縮ケース	C4:(C2所要時間短縮 &C3人口フレーム増ケース)

※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Ⅱ-4-2 将来（H42）人口の整理（人）

	人口	現況比	備考
現況(H27/10)	121,910	1.00	H27国勢調査速報値
H18道央PT調査	93,684	0.77	国立社会保障・人口問題研究所
人口問題研究所値	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

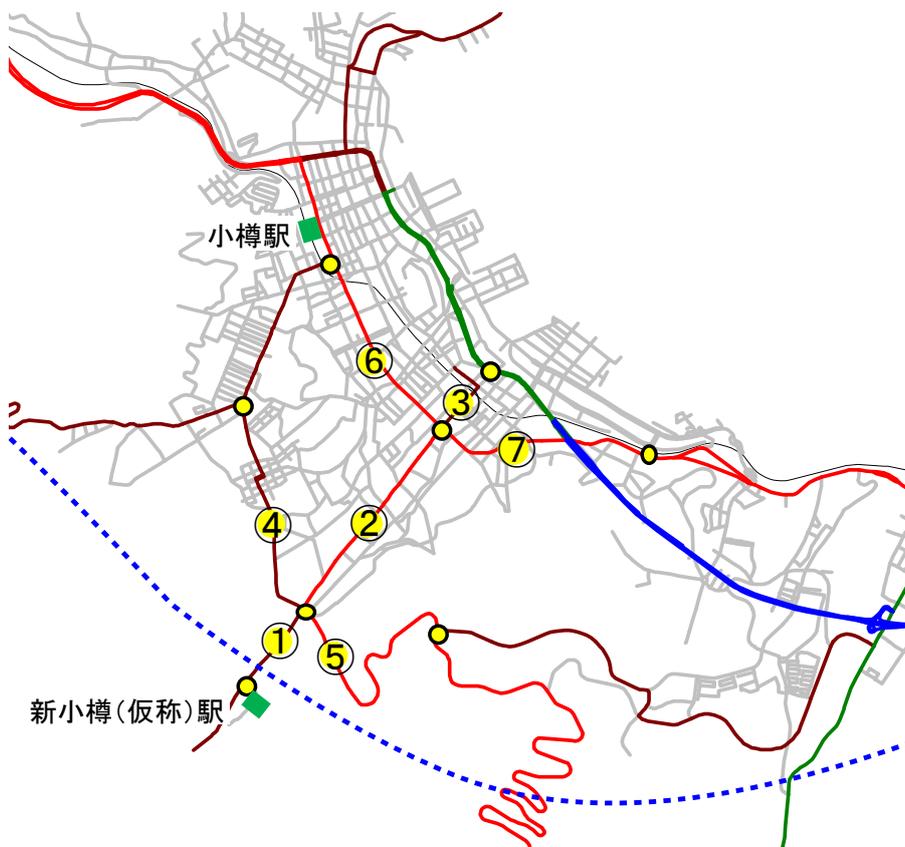
(4)交通量推計結果

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Ⅱ-4-3, 図Ⅱ-4-3)

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

注) 交通量・混雑度は区間延長による加重平均値



図Ⅱ-4-3 交通量抽出区間図

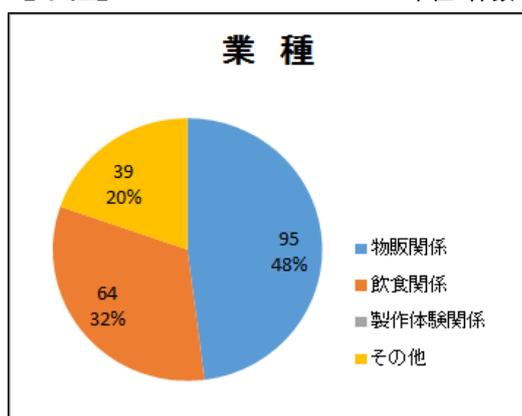
※混雑度は道路規格に応じて設定されている交通容量に対する利用交通量の割合を示すもの
 例 市街地の2車線道路の交通容量は8,000台もしくは9,600台/日となっており、
 交通容量が8,000台の道路に10,000台/日の交通が利用すれば
 混雑度は交通量/交通容量: $10,000/8,000 = 1.25$ と算出される

参考資料1 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結果

■ 調査方法	アンケート調査票を商店街組合等を通じ配付回収
■ 調査対象商店街	小樽市商店街振興組合連合会加盟の商店街（14商店街） <ul style="list-style-type: none"> ・小樽都通り商店街振興組合 ・小樽サンモール一番街商店街振興組合 ・小樽花園銀座商店街振興組合 ・小樽都通り梁川商店街振興組合 ・小樽公園通り商店街振興組合 ・小樽花園北門商店街 ・花園中央会 ・花園銀座三丁目商店会 ・稲穂本通り会商店会 ・稲穂大通会商店会 ・駅前第一ビル商店会 ・サンポート事業協同組合 ・小樽入船商店街 ・小樽堺町通り商店街振興組合
■ 調査期間	平成27年11月5日 ～ 平成27年12月28日
■ 回収状況	回答件数 198件

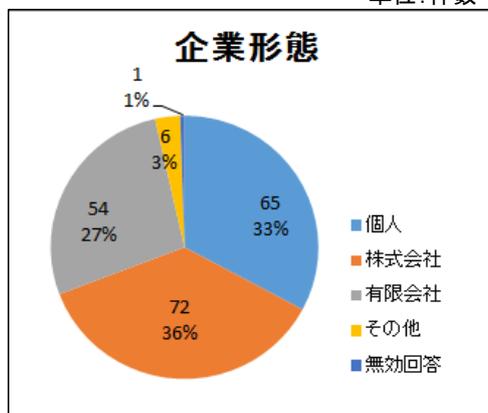
【業種】

単位:件数

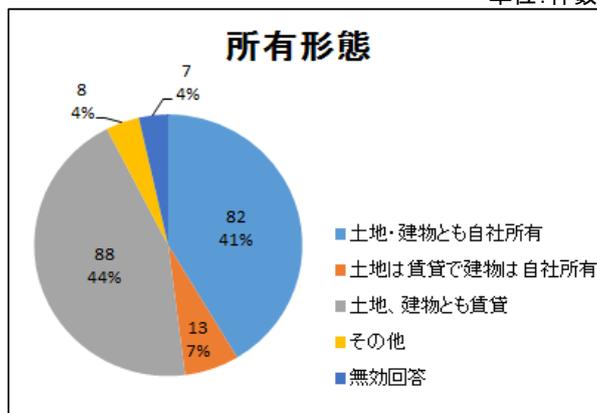


【企業形態・所有形態】

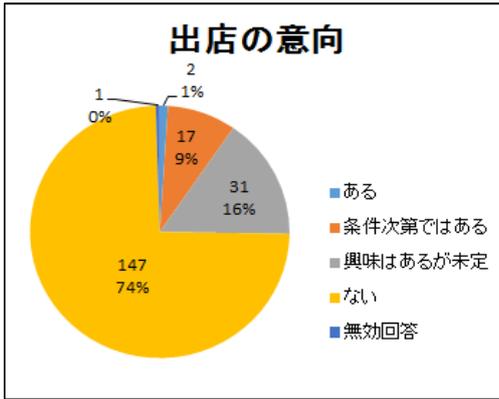
単位:件数



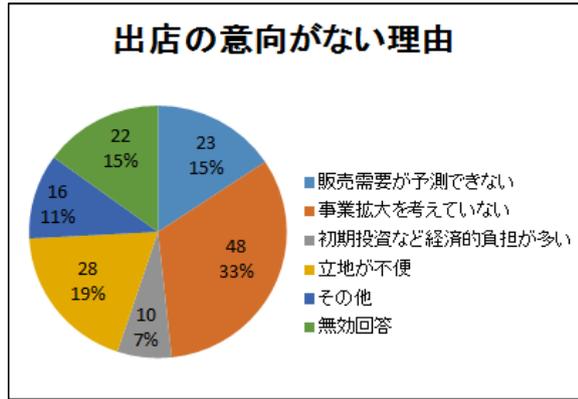
単位:件数



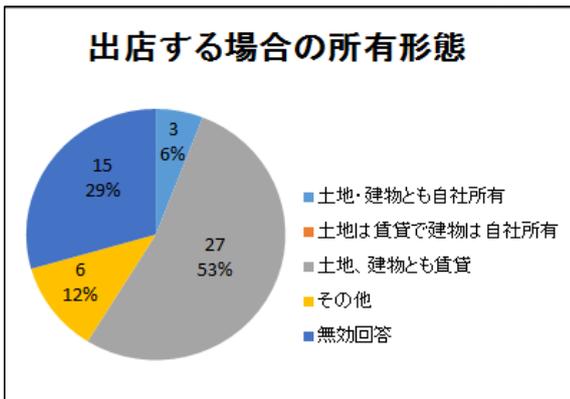
【新幹線新駅周辺への出店意向】 単位：件数



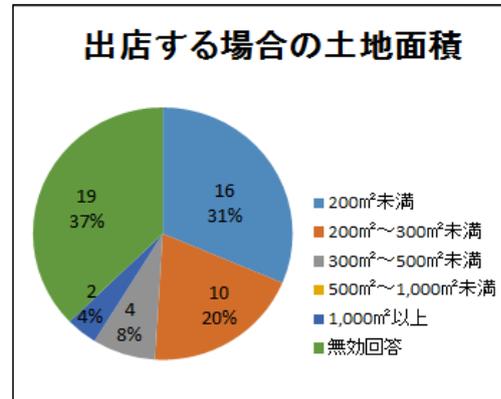
【出店の意向がない理由】 単位：件数



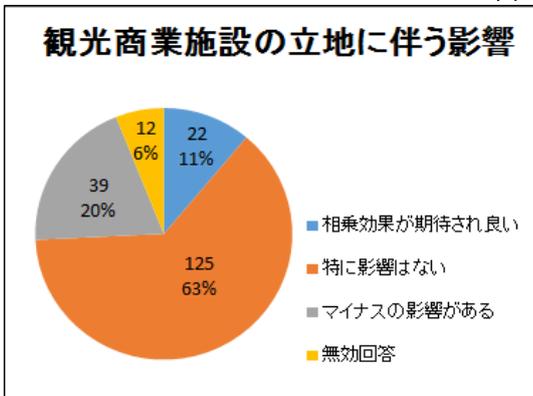
【出店する場合の所有形態】 単位：件数



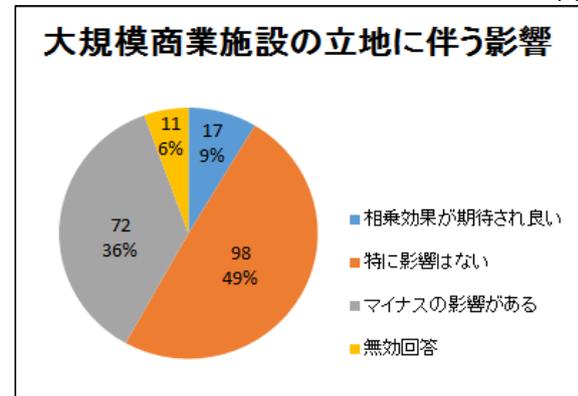
【出店する場合の土地面積】 単位：件数



【観光商業施設の立地に伴う影響】 単位：件数



【大規模商業施設の立地に伴う影響】 単位：件数



【新駅周辺の出店に関する自由意見】

◎大型商業施設に関連した意見

- ・天神地区の整備等、道路等、交通網の整備、公共の乗り物、駅周辺に大きな商業施設はいらないと思います。
- ・ウイングベイができた時も小樽駅と分散されて両方良い状態ではなかったと思います。小樽駅付近に集中した方が、人口も少ないので良いのでは・・・。

◎具体的な情報に関連した意見(情報不足に関連した意見)

- ・現段階では未定です。具体的な情報が少ないので。
- ・どんな規模で、どんな条件か全然判りません。出来るだけ早く青写真説明会を実施して欲しい。

◎駅周辺のまちづくりに関連した意見

- ・ただの新駅のまわりの商業施設という視線でなく、新しい街を創る姿勢で列車利用者、地元での生活者に楽しく便利な環境創りを目指して欲しい。札幌への流出防止、まわりには集合住宅も完備させる発想でやって欲しい。
- ・新駅による活性化は一時的なもの、小樽に相乗効果があるとはそんなに思えない。

◎新幹線開業に期待する意見

- ・大変期待しています。
- ・新駅が出来れば周辺客動向も大きく変わるので出店する可能性もあり。

参考資料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について

1 策定会議名簿

(敬称略)

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

2 会議の開催状況

	開催日	議 題
第1回	平成27年10月21日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・調査スケジュール等について ・平成26年度の検討結果の報告 ・観光客アンケート調査結果の報告 ・整備方針(まちづくり方針)の考え方について ・計画条件の考え方について ・交通量推計の考え方について
第2回	平成27年12月17日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・整備方針(まちづくり方針)の設定 ・計画条件・交通量推計の設定 ・駅前広場の考え方 ・土地利用計画の考え方 ・駅舎整備の考え方
第3回	平成28年2月17日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺への出店アンケート調査について ・土地利用計画・駅舎整備の方針について ・駅前広場等について ・交通量推計について