

第3章 小樽駅前広場等の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

本章では、JR 小樽駅前広場（以下、「駅前広場」という）等の現状と利用状況を既存資料等から整理（一部現況調査実施）するとともに、市民アンケート調査の結果等を踏まえ、駅前広場およびその周辺に対する市民意見を整理します。

3.1 現状の整理

3.1.1 駅前広場概要

駅前広場は主な以下の施設（表 3-1、図 3-1 参照）で構成されており、総面積は 7,400 m²です。

表 3-1 駅前広場の主な施設概要

施 設		概 要		
バス乗降場		8 台（内、バスターミナル 6 台）		
タクシー乗り場		4 台		
タクシープール		16 台		
駐車場		20 台		
駐輪場（自転車、自動二輪車）		150 台（L=90m、W=0.6m/台換算）		
車路		国道 5 号交差点部に分離帯あり		
歩道		横断歩道あり		
歩道橋				
信号機		車両用、歩行者用		
駐車場所		警察車両駐車場所		
植樹帯		国道境界部		
花壇		駅舎正面		
モニュメント		駐車場北側		
サイン		各種		
面 積	7,400 m ²	土地所有区分	JR 北海道	2,892.11 m ²
			小樽市	4,507.89 m ²

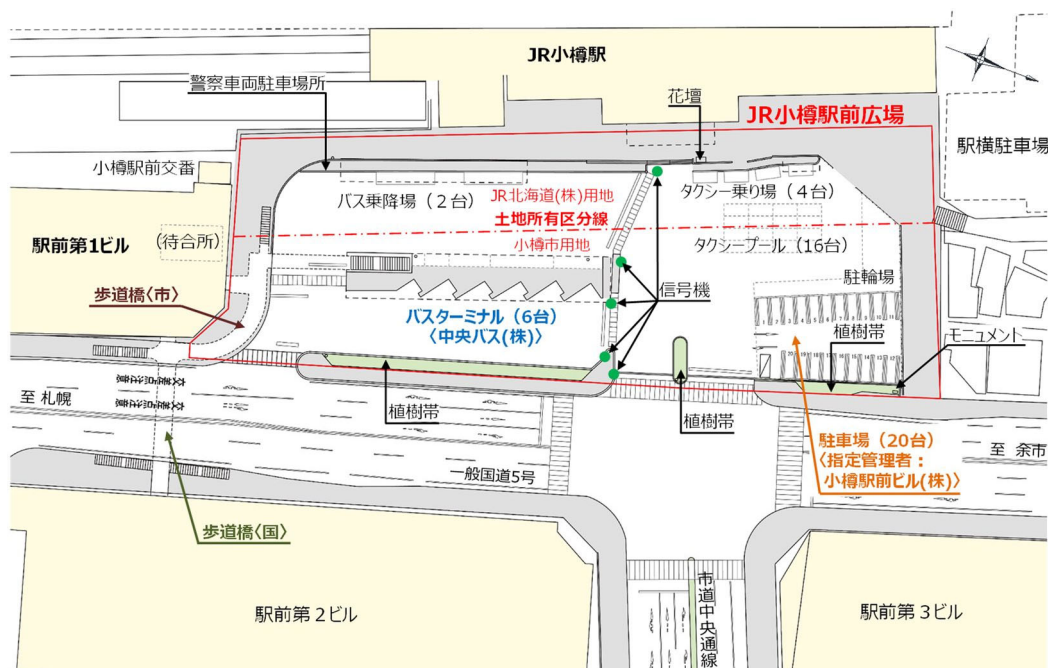


図 3-1 現況平面図（広場構成）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

表 3-2 駅前広場のバス運行状況（2020年4月現在）

のりば	路線名	行先	便数（日）		運行会社			備考
			平日	休日	中央	JR	ニセコ	
①	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	38	38	○			※
	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	22	16		○		※
	高速いわない号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	17	18	○			※
	高速ニセコ号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	3	3	○			
	高速いち号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	2	1	○			
	高速しゃこたん号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	2	1	○			※
②	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（北大経由）	17	15	○			
	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（北大経由）	1	2		○		
	小樽・桂岡線	桂岡中央公園	3	3	○			
	朝里川温泉線	朝里川温泉	23	18	○			
③	赤岩線	かもめヶ丘団地	34	23	○			
	赤岩・ばるて築港線							
	祝津線	おたる水族館（赤岩経由）	24	22	○			
	おたる水族館線	おたる水族館（高島3丁目経由）	10	10	○			
④	ばるて築港線	ばるて築港	8	8	○			
	おたる散策バス	小樽駅前（北一硝子経由）	17	17	○			※
	天狗山ロープウェイ線	天狗山ロープウェイ	35	35	○			
		グランドパーク小樽	2	2	○			運行期間：4/25～11/3
⑤	高速いち号	余市梅川車庫前	1	1	○			
	余市線	余市梅川車庫前	25	19	○			
	高速しゃこたん号	美国	2	2	○			
	積丹線	美国	9	7	○			
		積丹余別	5	4	○			
⑥	高速いわない号	岩内ターミナル	16	16	○			
	高速ニセコ号	ニセコいろはの湯宿いろは	3	3	○			
	ニセコバス	ニセコ駅前	4	4			○	
①	小樽線	手稲駅南口	1	1		○		
		宮の沢駅前	11	7		○		
		JR札幌駅（手稲駅南口経由）	1	0		○		
②	小樽商大線	小樽商大	37	24		○		
合計	30系統		373	320				

※新型コロナ対応による減便・運休あり（2020年5月現在）

第 3 章 J R小樽駅前広場等の現状

(2) タクシー施設

駅前広場には、駅舎正面にタクシー乗り場が 4 台、駅前広場中央にタクシープールが 16 台配置されています（図 3-3 写真①、②参照）。どちらも区画線等による明示はないため、タクシー事業者により適宜運用されています。また、降車用のバースがないため、駅舎正面の車路で降車が行われています（図 3-3 写真③参照）。

タクシー乗り場は、駅舎のフロアレベルと高低差があるためスロープでアクセスする形となっており、タクシー乗り場には 1 台分のシェルターが設置されています。



図 3-3 タクシー施設の現状

(3) 駐車場施設

駅前広場内の北側には一般車両用の市営駐車場があり、最大 20 台まで駐車可能です。駐車マスは全て一般車両用で、障害者用駐車スペースは確保されていません。

駐車場と駅舎を結ぶ歩行者の動線は、駐車場北側の歩道を経由するルートとなりますが、駅前広場から中央の車路を横断して、直接駅舎と駐車場を往来する利用者が多く見られます（図 3-4 写真③、④参照）。

表 3-3 駅前広場駐車場の概要

駐車台数（年中無休）	時間貸し：20 台	
駐車料金	8:00～22:00	駐車後 30 分間無料(以降 20 分毎¥100)
	22:00～8:00	1 時間毎¥50

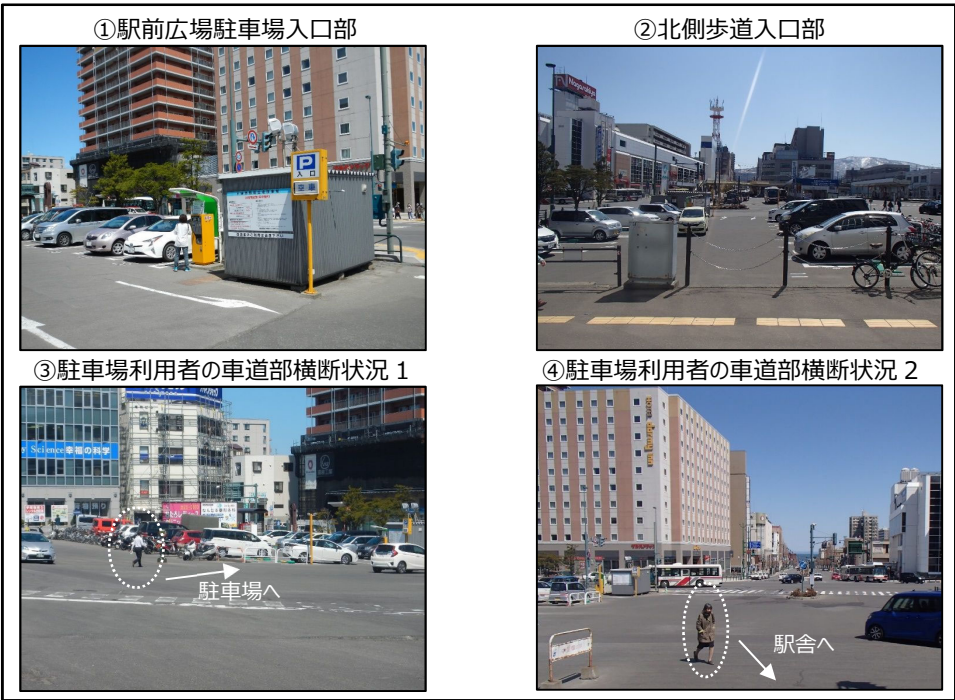


図 3-4 駐車場の現状

(4) 駐輪場施設

駅前広場の北側には、自動二輪車も駐輪可能な市営駐輪場があり、約150台分※の駐輪スペースが確保されていますが、区画線等による明確な区切りやサイクルラック等の駐輪施設は設置されていません（図3-5写真①～③参照）。また、冬期間は閉鎖し、駅前広場を除雪した時の堆雪スペースとして利用されています。

※…駐輪可能スペース延長：約90m、自転車専用幅 W=0.6m/台より $90 \div 0.6 = 150$ 台



図 3-5 駐輪場施設の現状

(5) 信号施設（図3-6 参照）

駅前広場内には、車両用信号機が駅舎側に2基（図3-7写真①参照）、バスターミナル出口に2基、歩行者用信号機が4基設置（図3-7写真②参照）されています。なお、この信号機は、北海道公安委員会から市が委任を受けて設置・管理しています。

この他、駅前交差点に北海道公安委員会が管理している信号機が、車両用2基、歩行者用1基設置されています。

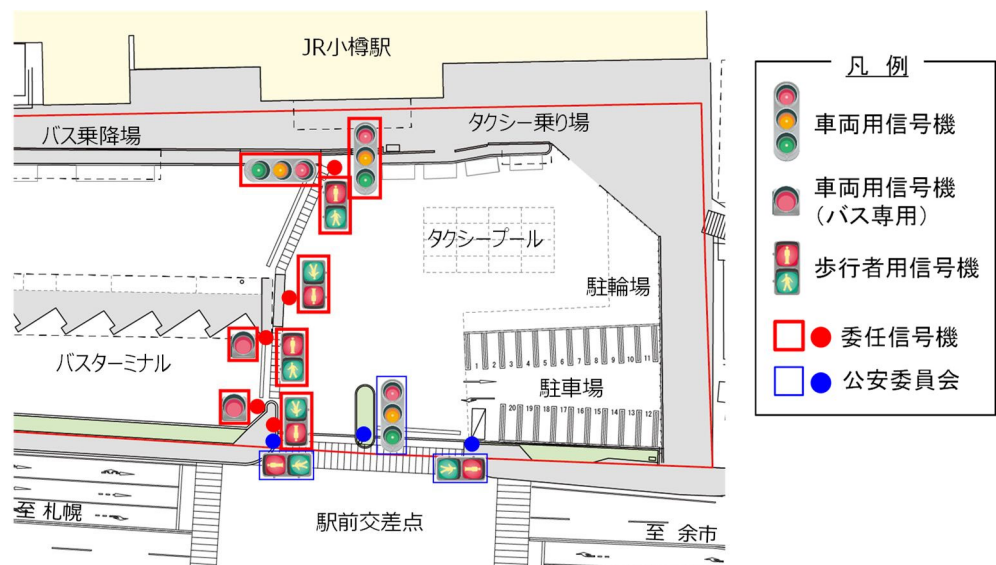


図 3-6 駅前広場内信号機設置状況



図 3-7 信号施設の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(6) 通路

① 車路

駅前広場への車両の出入りは駅前交差点が主となっていますが、駅前第1ビル側からも車両の進入が可能となっており、主にバスが利用しています。

駅前広場内の車路は、車両の動線が整理しずらく、区画線等による車線の明示が出来ない状況となっています。特に、駅前広場中央の車路は、バス、タクシー、一般車が輻輳しています（図 3-8 参照）。

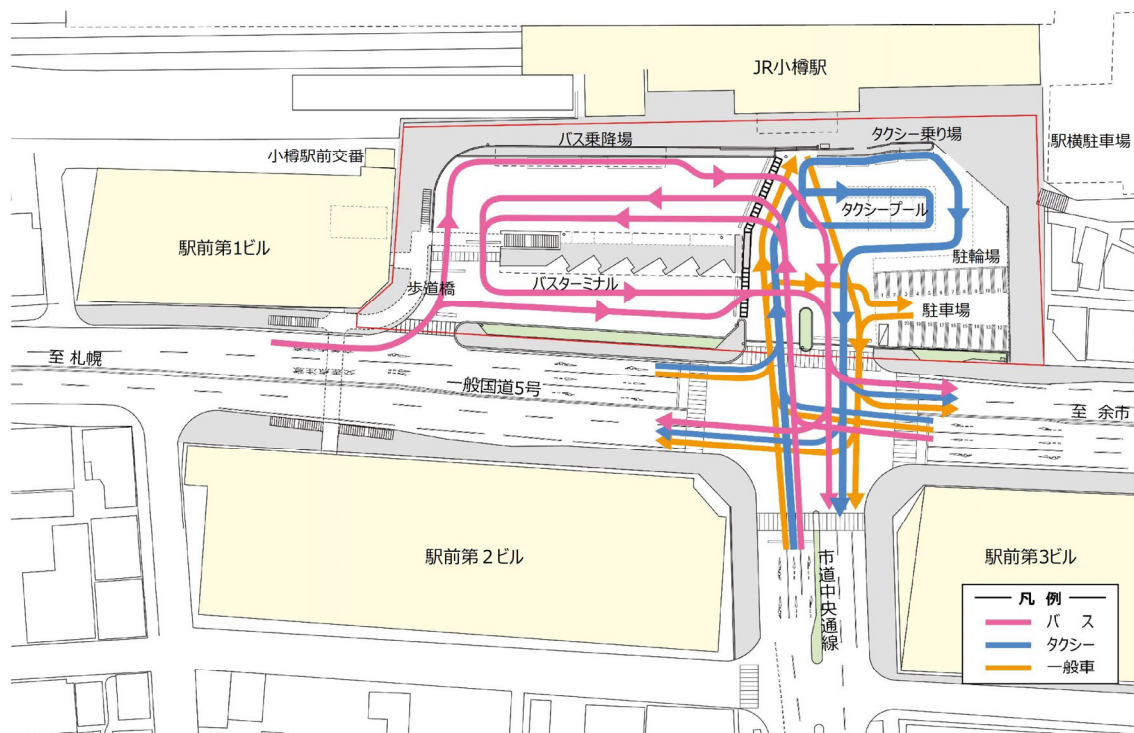


図 3-8 駅前広場内の車両動線状況

② 横断歩道

駅前広場の中央には、駅舎からバスターミナルを経由して駅前交差点まで横断歩道が設置されており、駅前広場のメイン通路として利用されています（図 3-9 写真①参照）。

横断歩道の幅員は約 2m と狭いため、歩行者の多い時間帯は横断歩道からはみ出して通行する歩行者が見られます（図 3-9 写真②参照）。

また、横断歩道は、バスが通行する車路と 2 か所で交差しています。

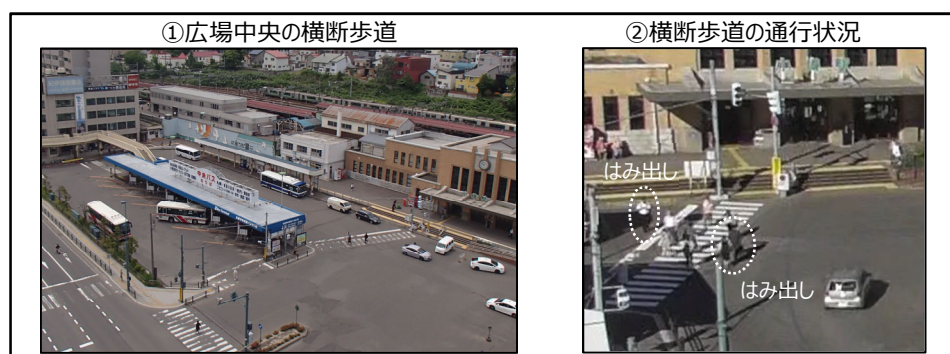


図 3-9 横断歩道の現状

③ 歩道

駅前広場の外周には歩道が設置されており（図 3-10 写真①～③参照）、国道 5 号の歩道に接続しています。また、駅舎正面の歩道と駅前広場中央の車路には約 60cm の高低差がありますが、階段（蹴上げ高 15cm）（図 3-10 写真④参照）とスロープ（勾配 約 7%）（図 3-10 写真⑤参照）が設置されており、どちらもバリアフリー基準を満たした構造となっています。

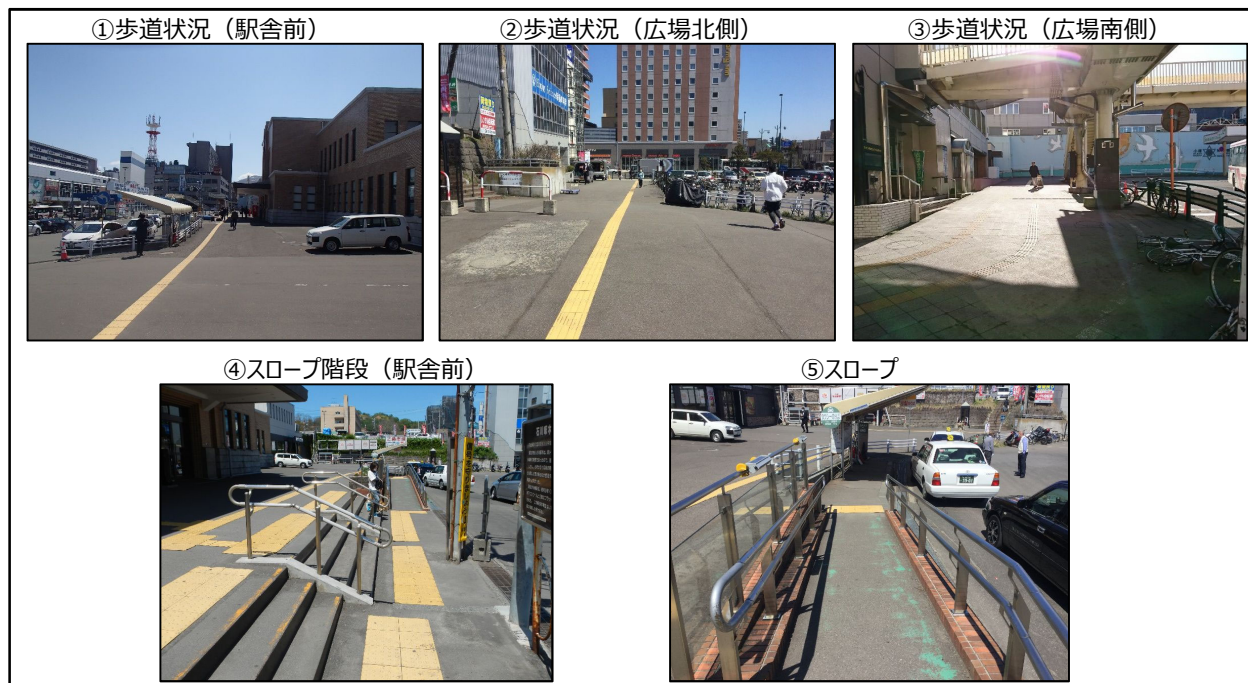


図 3-10 歩道の現状

④ 駅前交差点

駅前交差点から駅前広場に入出入りする車両は、断面交通量で 3,731 台/12h であり、大型車混入率は 21.17%と高くなっています。また、駅前第 2 ビルと駅前広場をつなぐ横断歩道（緑着色箇所）は、駅前交差点で最も歩行者が多いとともに（8,754 人/12h）、交差する車両も多くなっています。交差する車両の内、駅前広場から右折する車両は、バス等の大型車が多い状況です（大型車混入率 41.43%）（図 3-11 参照）。

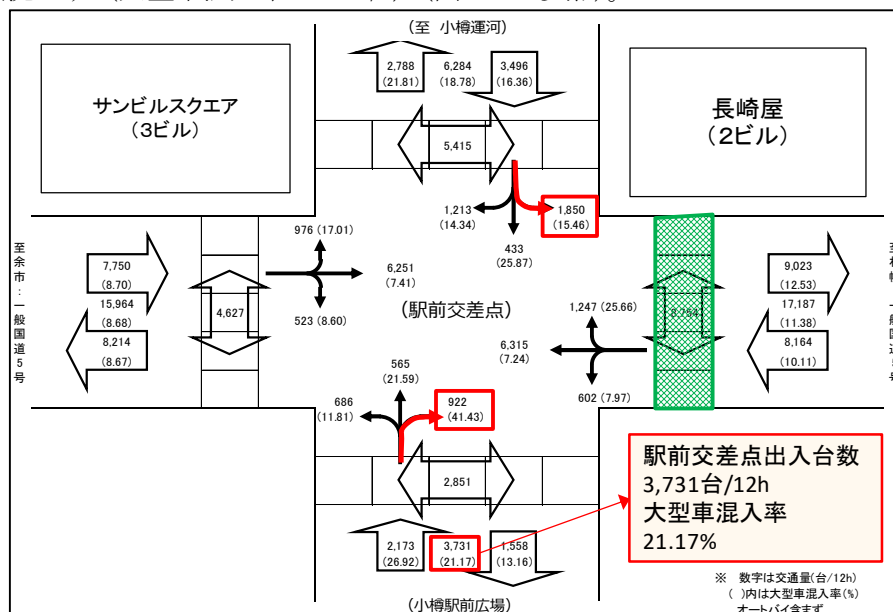


図 3-11 駅前交差点の交通量

※平日／平成 29 年 9 月 28 日（木）7:00～19:00 出典：「平成 29 年度 小樽駅前周辺地区交通量調査委託業務」

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(7) その他施設

① 植栽・サイン

駅前広場には、国道5号との境界の一部に植樹帯があり、高木（イチイ）（図3-12写真①参照）や低木（ツゲ）（図3-12写真②参照）、小樽市の花のツツジ（エゾムラサキツツジ、ドウダンツツジ）（図3-12写真③参照）が植栽されています。

その他、駅前広場内には花壇（図3-12写真④参照）、モニュメント（図3-12写真⑤参照）、サイン（図3-12写真⑥参照）等が設置されています。



図 3-12 その他施設の現状

② 警察車両用駐車場

駅前広場の南側には、札幌方面小樽警察署小樽駅前交番があり、駅前広場敷地内に警察車両用の駐車場が平成10年（1998年）から設置されています（図3-13写真①、②参照）。



図 3-13 警察車両用駐車場の現状

③ レンタカー置き場

駅前広場の北側には、民間のレンタカー置き場があります(JR敷地内)(図 3-14 写真①、②参照)。

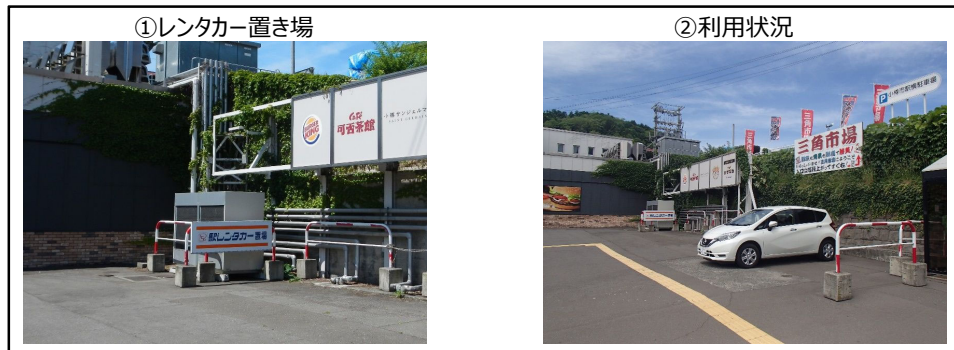


図 3-14 レンタカー置き場の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

3.1.3 各交通機関利用状況

(1) JR

JR 小樽駅を起点、終点とする列車運行本数は、それぞれ平日 91 本となっています。また、JR 小樽駅の年間乗車数は、平成 23 年度（2011 年度）から増加傾向にあり、平成 30 年度（2018 年度）には 3,400 千人を超える乗車数となっています（図 3-15 参照）。また、1 日当たりの平均乗車数は、平成 30 年度（2018 年度）で 9,459 人/日となっており、全道で 7 番目に多い駅となっています（図 3-16 参照）。

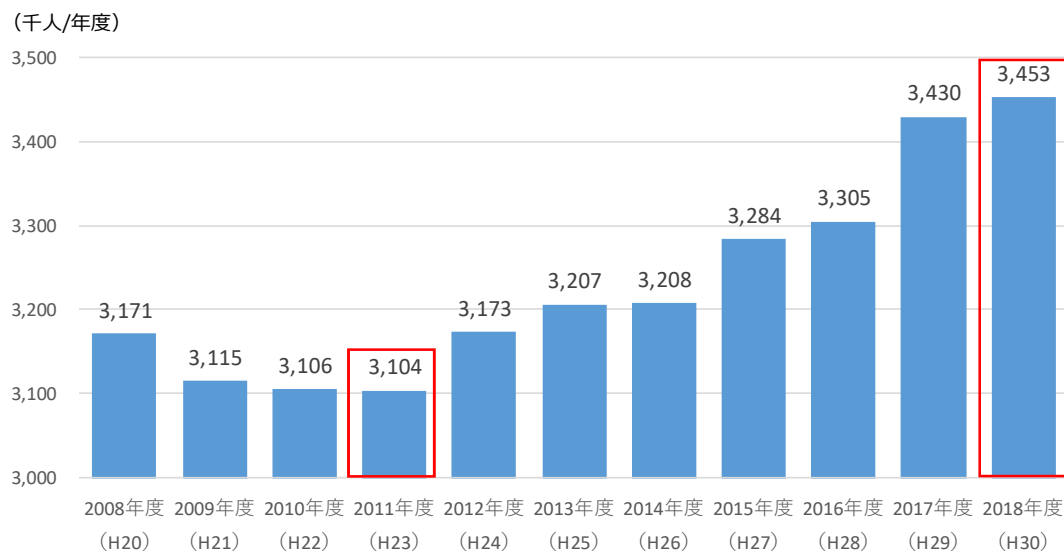


図 3-15 JR 小樽駅における乗車人員数

出典：小樽市統計書（令和元年版）、小樽市地域公共交通網形成計画（令和元年 5 月）

2018年度 駅別乗車人員上位10駅（北海道内）



図 3-16 2018 年度 駅別乗車人員上位 10 位（北海道内）

出典：JR 北海道 HP

(2) バス

駅前広場内の8つのバス停から発着するバスは、平日で合計373便(令和2年(2020年)4月現在)あり、利用者については、乗降合わせて約5,000人/日、国道5号の8つのバス停利用者も含めると約17,000人/日の利用があります。

時間帯別に見ると、駅前広場単体では朝の7時台が最も多く442人となっており、次いで夕方の17時台が440人となっています。国道5号のバス停を含めると朝の7時台が最も多く1,993人となっており、次いで夕方の15時台が1,547人となっています(平日;新型コロナ流行前)(図3-17参照)。

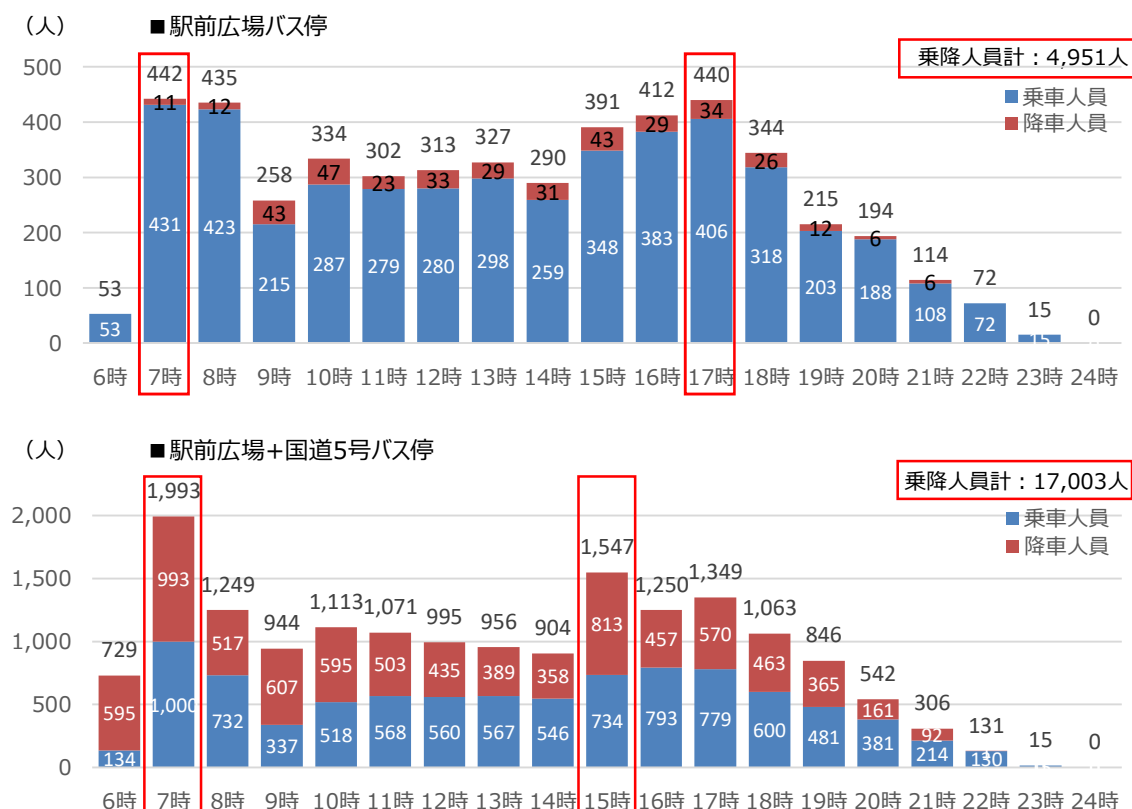
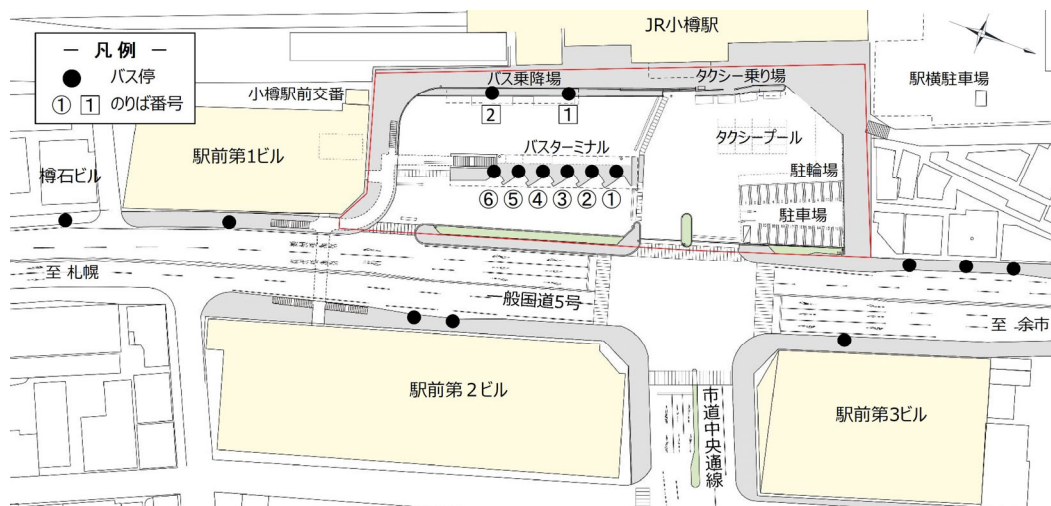


図 3-17 駅前広場等バス利用者数

出典：バス会社平日乗降人員データより作成(中央バス：R1.5.17、JRバス：R1.8.26、ニセコバス：H30.7.19)



第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(3) タクシー

駅前広場内のタクシー乗降状況は、ピーク時間帯^(※)で106台あり、乗降者人数は129人となっています(表3-4参照)。また、タクシープールの利用状況については、8時が最も多く14台停車しています(図3-19参照)。なお、降車のために停車するタクシーの滞在時間は、大半が1分未満でした(図3-20参照)。

今年度実施した調査は、新型コロナウイルス流行後の調査であったことから、流行前の調査(H29)と今年度調査におけるタクシーの駅前広場の出入交通量を比較したところ、34.2%の減少となりました(図3-21参照)。

※…平成29年度交通量調査により確認したピーク時間帯

表3-4 タクシー乗降者数および台数

時間帯	タクシー乗り場		タクシー乗り場外(参考)				合計台数 (台) A+C+E	合計人数 (人) B+D+F
	A.出発台数 (台)	B.乗車人数 (人)	C.出発台数 (台)	D.乗車人数 (人)	E.到着台数 (台)	F.降車人数 (人)		
7時台計	13	15	1	2	25	29	39	46
8時台計	23	26	2	5	13	17	38	48
9時台計	16	22	0	0	13	13	29	35
合計	52	63	3	7	51	59	106	129

出典：令和2年度交通量調査結果

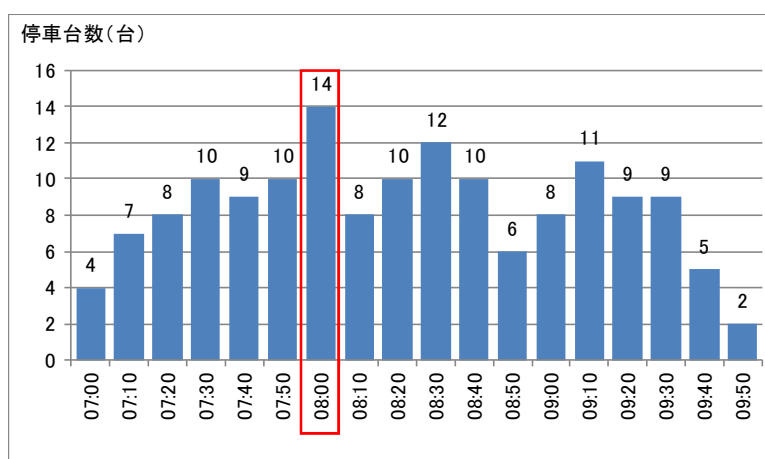


図3-19 時間別タクシープール停車台数

出典：令和2年度交通量調査結果

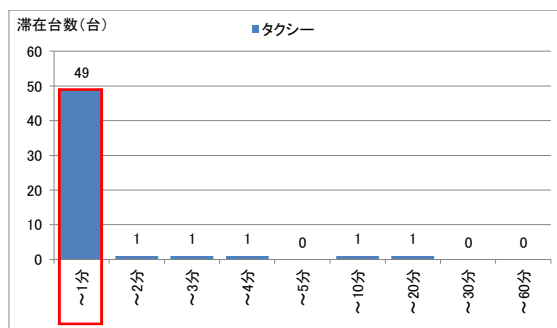


図3-20 降車タクシー滞在時間車両数

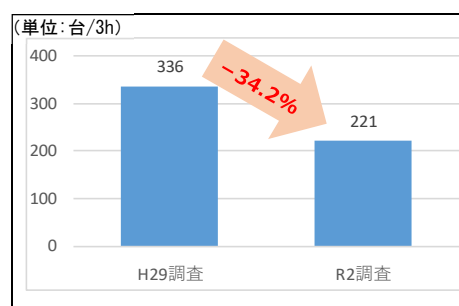


図3-21 駅前広場出入交通量の比較(タクシー)

出典：令和2年度交通量調査結果

(4) 自家用車

① 駐車場利用

駅前広場内の駐車場の利用状況は、令和元年度(2019年)で83,210台(1日平均 228台)となっています。この内、無料は、55,227台(1日平均 151台)、有料は、27,983(1日平均 77台)となっています(表3-5参照)。また、利用のピークは、平日で11時から13時、休日で10時から14時となっており、日中の利用が多く見られます(図3-22参照)。

今年度実施した調査によると、利用者の半数が、駅以外の利用目的となっていました(表3-6参照)。

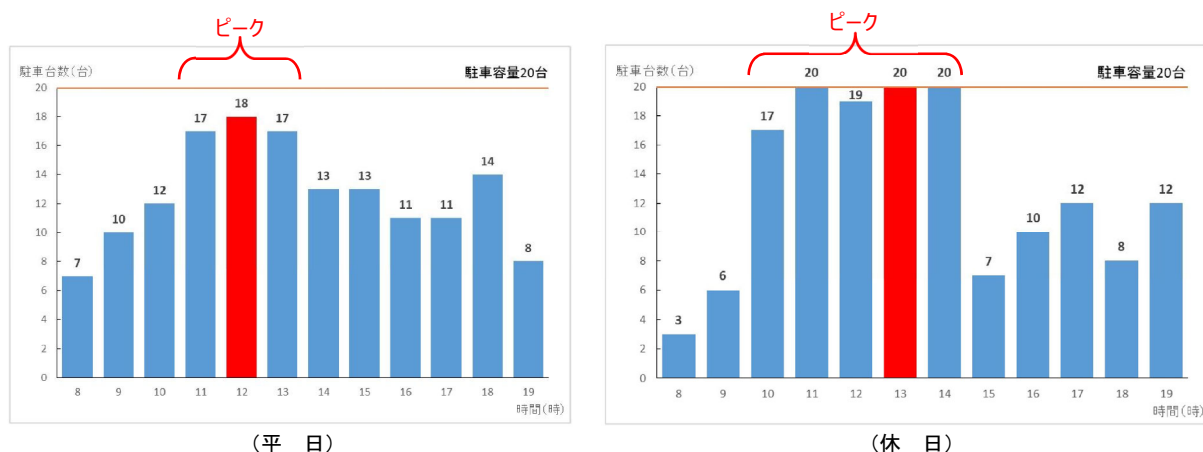


図 3-22 駅前広場駐車場利用状況

出典：小樽市駐車場需要予測業務（平成30年1月）報告書

表 3-5 駅前広場駐車場利用実績

月別	R元年			H27~H31平均(参考)		
	利用台数(台)			利用台数(台)		
	有料	無料	合計	有料	無料	合計
4月	2,178	4,927	7,105	2,198	5,040	7,238
5月	2,330	4,767	7,097	2,355	4,844	7,199
6月	2,568	4,705	7,273	2,478	4,700	7,178
7月	2,736	4,634	7,370	2,734	4,683	7,417
8月	2,818	4,949	7,767	2,864	5,051	7,915
9月	2,659	4,533	7,192	2,493	4,550	7,043
10月	2,466	4,693	7,159	2,436	4,661	7,097
11月	2,182	4,063	6,245	2,109	4,256	6,365
12月	2,094	4,622	6,716	2,111	4,669	6,780
1月	2,057	4,317	6,374	1,980	4,243	6,223
2月	1,993	4,192	6,185	1,998	4,010	6,008
3月	1,902	4,825	6,727	2,269	4,932	7,200
合計	27,983	55,227	83,210	28,023	55,639	83,662
日平均	77	151	228	77	152	229

出典：小樽市資料

表 3-6 駅前広場駐車場利用状況(単位：台)

	駐車場利用者	内 訳	
		駅広外利用	駅広利用
07:00 ~8:00	11	10	1
08:00 ~9:00	12	4	8
09:00 ~10:00	27	10	17
合計	50	24	26

※全体利用者の約半数が駅以外の利用となっている

出典：令和2年度交通量調査結果

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

② 送迎利用

駅前広場内には一般車用の乗降場がないことから、送迎を目的とした利用者は、駅舎正面の車路に停車し、乗降している状況です（図 3-25 写真①参照）。今年度実施した交通量調査によると、ピーク時間帯（※¹）の3時間で181台が停車しており、乗降者人数は191人にのぼりました（表 3-7 参照）。送迎車の滞在時間は、1分未満がほとんどでした（図 3-23 参照）。また、朝夕における送迎車の混雑状況については、調査時間中、朝方で最大7台（図 3-25 写真②参照）、夕方最大8台（※²）が駅舎正面に同時に停車しており（表 3-8 参照）、JR北海道バスが通行する際、車路の半分をふさぐ車両も見られました（図 3-25 写真③参照）。

今年度実施した調査は、新型コロナウイルス流行後の調査であったことから、流行前の調査（H29）と今年度調査における一般車の駅前広場の出入交通量を比較したところ、18.6%の減少となりました（図 3-24 参照）。

※1…平成29年度交通量調査により確認したピーク時間帯

※2…小樽市独自調査（令和2年12月23日実施）

表 3-7 送迎車乗降者数

時間帯	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)
7時台	116	6	119	125
8時台	42	2	42	44
9時台	23	4	18	22
合計	181	12	179	191

出典：令和2年度交通量調査結果

表 3-8 同時停車台数

時間帯	同時停車台数(※) (台)
朝方	7時台 7
	8時台 3
	9時台 4
夕方	17時台 8
	18時台 7
	19時台 6

出典：令和2年度交通量調査結果、小樽市独自調査
※各時間帯において、送迎車が最も多く同時に停車していた台数

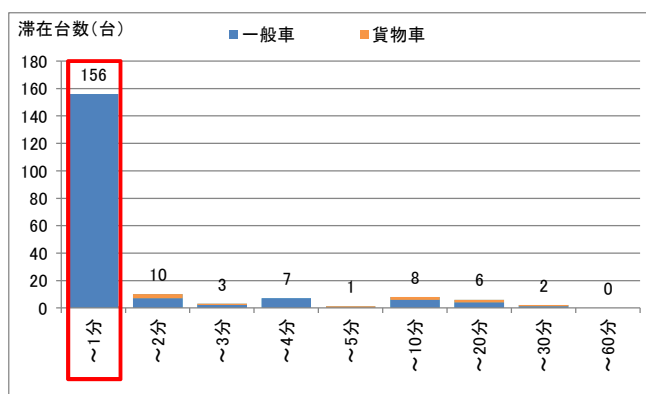


図 3-23 滞在時間別車両数

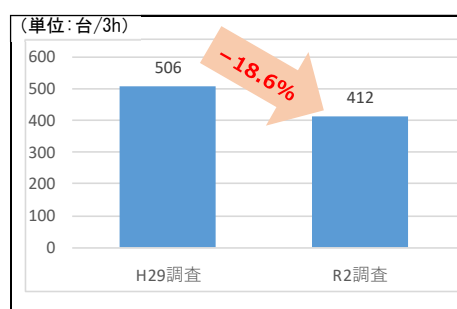


図 3-24 駅前広場出入交通量の比較（一般車）

出典：令和2年度交通量調査結果

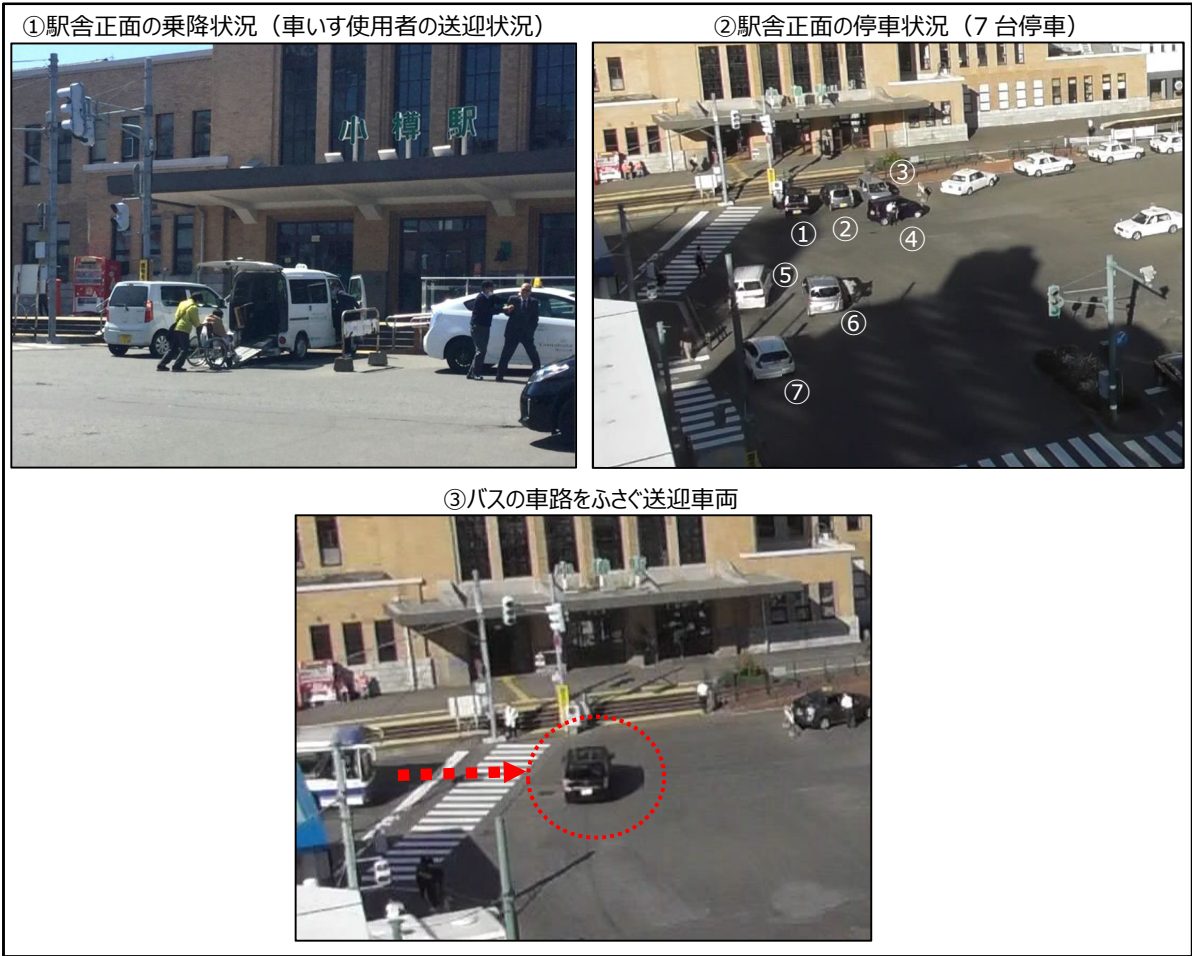


図 3-25 送迎車両の現状

(5) 二輪車

駅前広場内の駐輪場の利用状況は、今年度実施した交通量調査によると、ピーク時間帯^(※)で 64 台となっています。この内、駅以外の利用目的は 5 台となっています（表 3-8 参照）。

※…平成 29 年度交通量調査により確認したピーク時間帯

表 3-8 駅前広場駐輪場利用状況

時間毎の駐輪台数(台)					増減台数(台)				内、広場外 利用(台)
時間帯	自転車		自動二輪	計	自転車		自動二輪	合計	
	駐輪場	場外			駐輪場	場外			
7:00	9	3	22	34	—	—	—	—	—
7:30	13	7	26	46	4	4	4	12	3
8:00	15	8	26	49	2	1	0	3	0
8:30	19	11	28	58	4	3	2	9	0
9:00	19	11	30	60	0	0	2	2	0
9:30	20	11	32	63	1	0	2	3	1
10:00	19	11	34	64	-1	0	2	1	1
計					10	8	12	30	5

出典：令和 2 年度交通量調査結果

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

3.1.4 市勢概要

(1) 現状人口および推計人口（図 3-26 参照）

本市の人口は年々減少を続けており、平成 12 年（2000 年）には 150,687 人であった人口が平成 27 年（2015 年）には 121,924 人となり、この 15 年で 28,763 人（平成 12 年（2000 年）から約 19%の減少）となっています。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では 5 年ごとに約 1 万人の減少が見込まれ、令和 22 年（2040 年）には 69,422 人と予想されており、令和 2 年（2020 年）3 月現在の人口（113,728 人）と比較すると 44,306 人（約 39%の減少）となります。

一方、老年人口（65 歳以上）の総人口に占める割合は相対的に上昇を続け、令和 22 年（2040 年）には高齢化率が 49.6%となる見通しです。

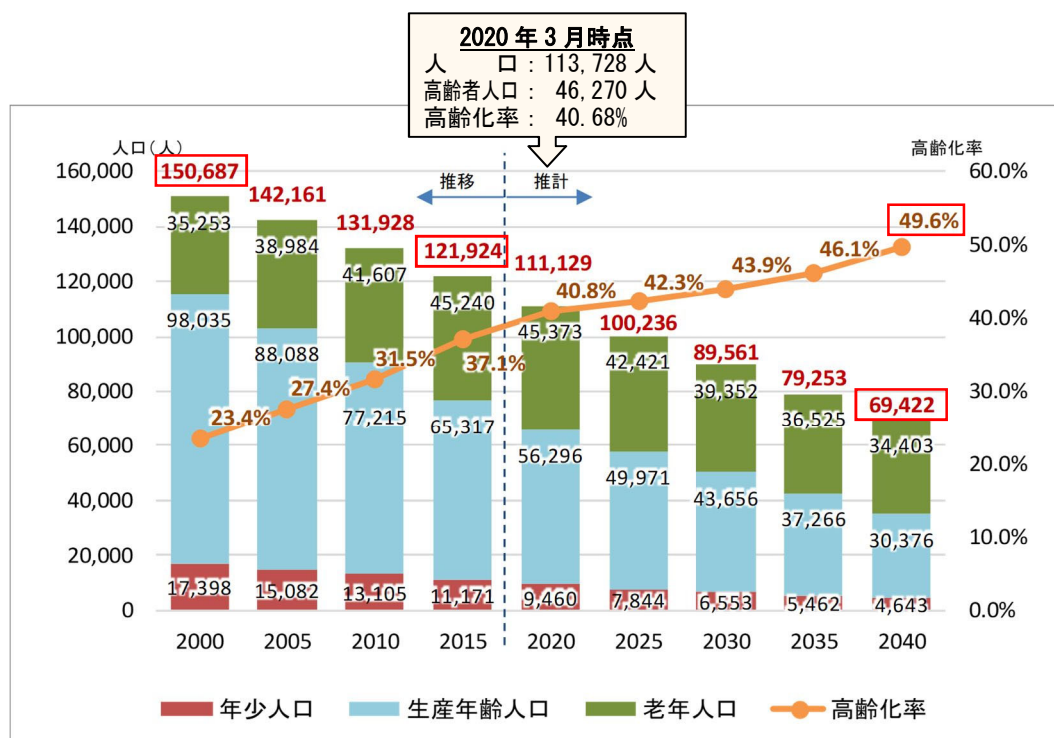


図 3-26 人口推移と将来人口推計

出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

(2) 観光入込客数

本市の観光入込客数は、平成 25 年度（2013 年度）に 700 万人を超えてから概ね横ばいで推移し、平成 30 年度（2018 年度）は 781 万人で札幌市に次いで全道 2 位となりましたが、令和元年度（2019 年度）には、新型コロナの影響もあり 7 年ぶりに 700 万人を下回りました（図 3-27、図 3-28 参照）。

道内外客の割合は、道内客 7 割、道外客 3 割のまま横ばいに推移していましたが、近年は道外からの観光客が増加し、令和元年度（2019 年度）は道外客の割合が全体の約 43%となっています（図 3-27 参照）。

また、本市を訪れる外国人の宿泊客は、東日本大震災があった平成 23 年度（2011 年度）の 39,176 人を境に増加し、平成 30 年度（2018 年度）は、294,866 人と 7 倍以上に増加しました（図 3-29 参照）。

国別内訳をみると、中国や韓国、香港、台湾が多数を占めています（図 3-30 参照）。一方、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度（2019 年度）は、267,020 人となり、前年に比べアジア圏を中心に 27,846 人減少しました（図 3-29 参照）。

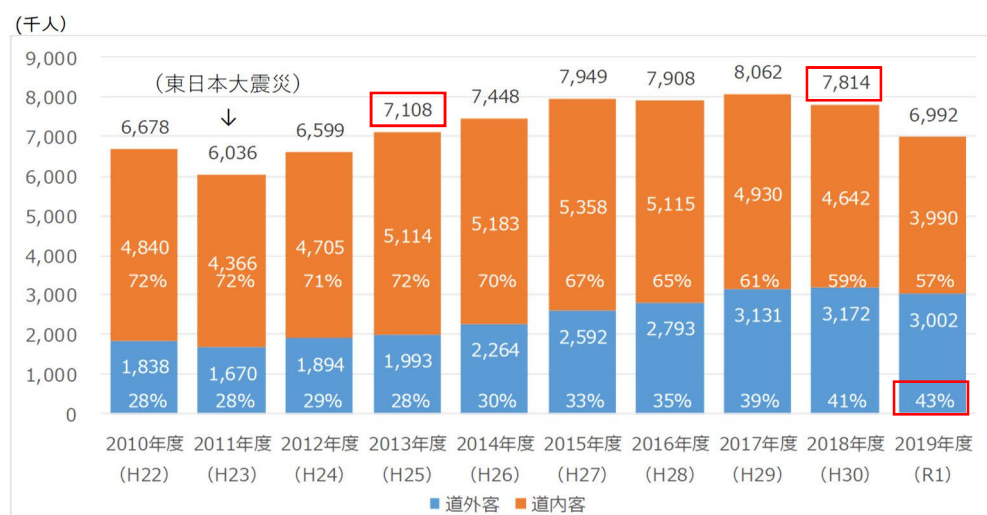


図 3-27 観光入込客数の推移（道内外別）

出典：「北海道観光入込客数調査」より作成

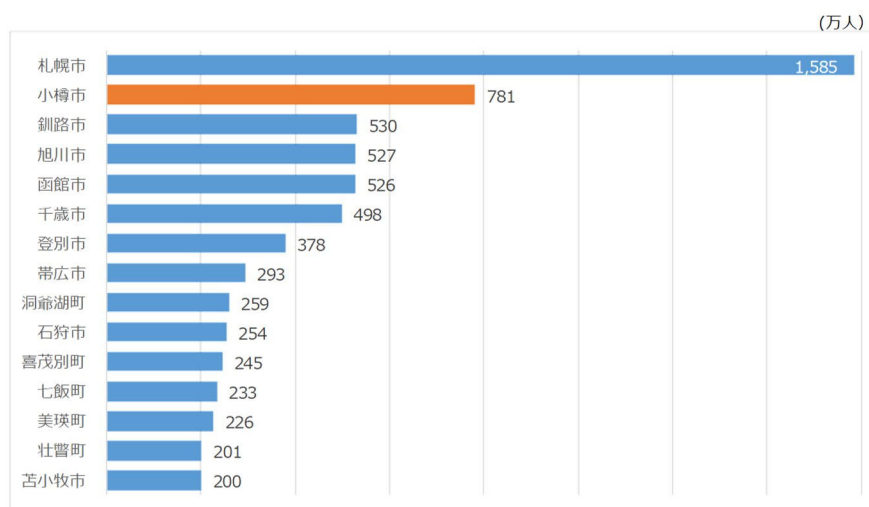


図 3-28 観光入込客数の多い市町村（平成 30 年度）

出典：「北海道観光入込客数調査」より作成

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

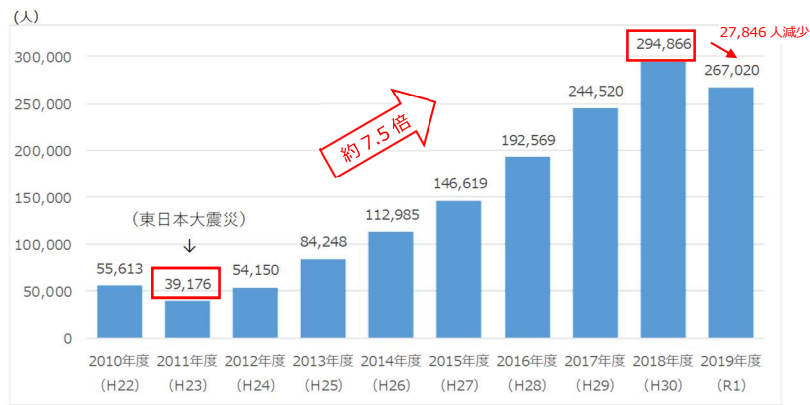


図 3-29 外国人宿泊者数の推移

出典：「小樽市観光入込客数」より作成

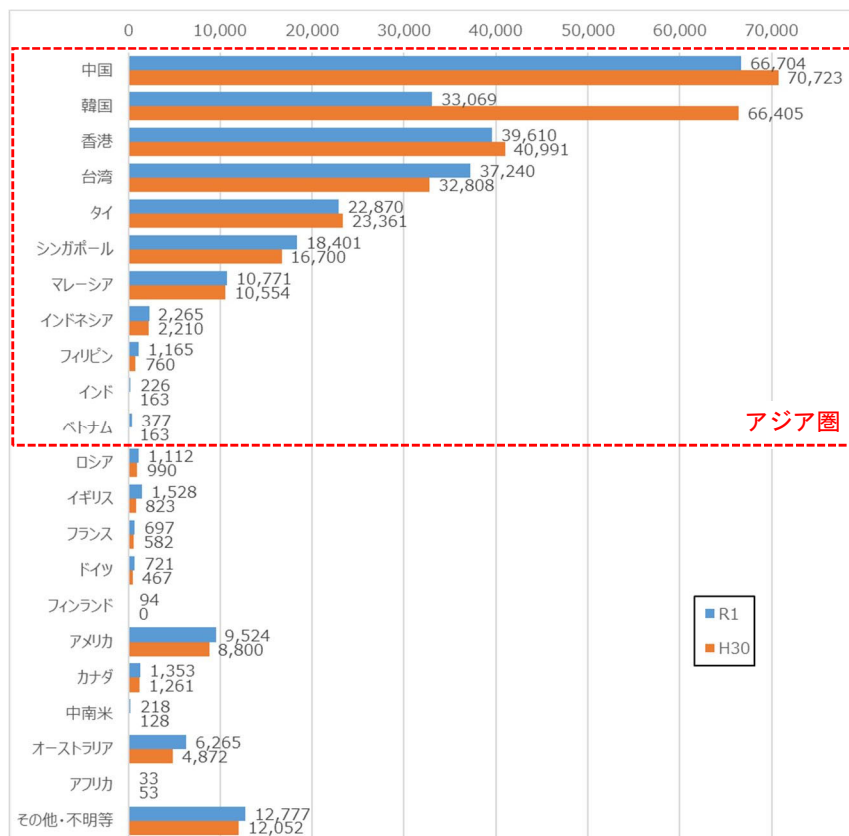
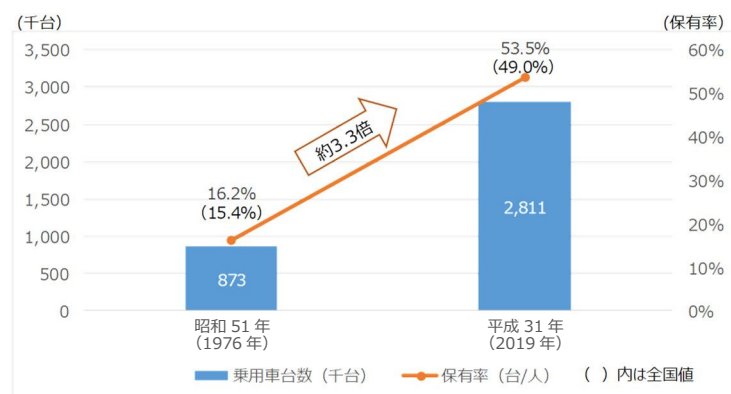


図 3-30 外国人宿泊者数の国別内訳

出典：「小樽市観光入込客数」より作成

(3) 自動車保有率

平成 31 年（2019 年）の北海道における乗用車の保有率は、駅前広場が供用開始された昭和 51 年（1976 年）に比べ、約 3.3 倍に増加しており、自家用車の普及が拡大していることが伺えます（図 3-31 参照）。



※車両台数は一般財団法人自動車検査登録情報協会、人口は総務省統計局より引用

図 3-31 北海道における乗用車の保有率

3.2 周辺環境等の整理

3.2.1 バス停および歩道橋

(1) バス停

駅前広場を除いたバス停は、降車専用を除くと国道 5 号沿いに 8 箇所あり（図 3-32 参照）、平日には、約 1,100 便のバスが停車し、約 10,600 人が乗り降りしています。なお、国道 5 号沿いの停留所名は全て「小樽駅前」となっていますが、どの路線の乗降場かわかるよう停留所にアルファベットを用いて区分されています。

(2) 步道橋

駅前広場に隣接する国道 5 号には、駅前第 1 ビル、駅前第 2 ビルとバスターミナルをつなぐ「小樽駅前横断歩道橋」が設置されています(図 3-33 写真①、②参照)。この歩道橋は、昭和 46 年から着手した市街地再開発事業にあわせ整備されたもので、設置から 45 年が経過している現在も一定程度利用が見られます。



図 3-32 駅前広場周辺のバス停および歩道橋



図 3-33 歩道橋の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

3.2.2 JR小樽駅舎

本市の玄関口であるJR小樽駅の駅舎は、昭和9年（1934年）に3代目の駅舎として建設された道内最古の鉄骨鉄筋コンクリート造の駅舎であり、平成24年（2012年）には、歴史と伝統ある小樽の玄関口にふさわしい外観の復元や耐震性確保、内部リニューアルや店舗の集約配置による利便性向上等を目的に改修工事を行っています（図3-34参照）。

本駅舎は、本屋とプラットフォームが平成28年（2016年）に国の登録有形文化財となったほか（図3-35参照）、平成11年（1999年）には、駅舎正面やプラットフォームを結ぶ窓へのランプによる光の演出が評価され「灯りを演出した小樽駅」として本市の都市景観賞を受賞しています。

①JR小樽駅舎（正面）



図3-34 JR小樽駅舎の現状



図3-35 指定文化財等の分図

出典：小樽市歴史文化基本構想（平成31年3月）

3.2.3 景観

平成 20 年（2008 年）、旧駅前第 3 ビルの再々開発を契機に、市道中央通線を跨ぎ、駅前第 2 ビルと旧駅前第 3 ビルをつないでいた歩道橋や駅前広場の広告塔（図 3-36 写真①参照）が撤去されました。

これにより、JR 小樽駅からは海や港を、海側からは山並みや JR 小樽駅を見通すことができるようになり（図 3-36 写真②、③参照）、小樽を代表する景観のひとつが形成されています。また、この景観は、「小樽駅と小樽港をつなぐ景観軸の創出」として、平成 21 年度（2009 年度）に本市の都市景観賞を受賞しています。



図 3-36 景観

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

3.2.4 市街地連携

駅前広場は本市の中心市街地にあり、市民生活を支える商店街を始め、市民、観光客でにぎわう旧国鉄手宮線の散策路や小樽運河、更には、現在、大型クルーズ客船に対応可能な岸壁整備が進められている小樽港第3号埠頭が徒歩圏内に含まれています。

駅前広場から小樽港第3号埠頭を結ぶ道路は、歩行者の骨格動線（歩行者骨格軸）（図 3-37 参照）となり、そこと連絡する形で中心市街地の回遊性が確保されており、駅前広場は「歩き出しの起点」としての役割を持っています。

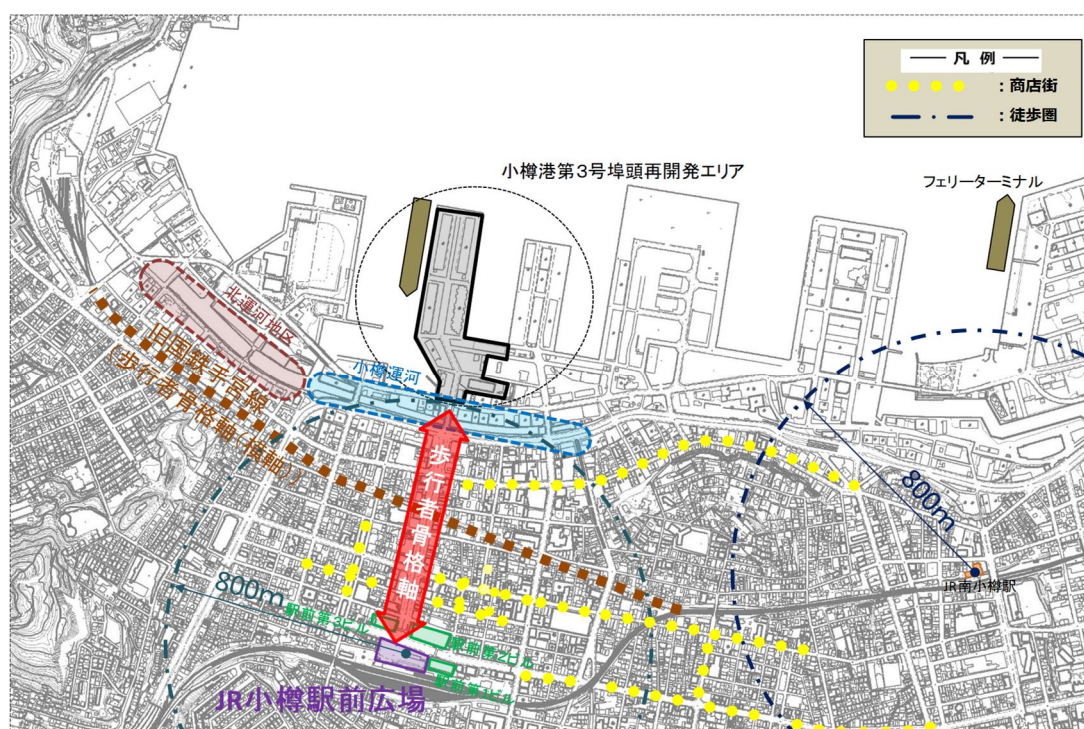


図 3-37 歩行者骨格軸イメージ図

3.2.5 再開発事業

(1) 駅前広場周辺で行われた再開発 (図 3-38 参照)

駅前広場を中心とする JR 小樽駅周辺の 2.8ha のエリアは、昭和 44 年に施行された都市再開発法適用第 1 号となった市街地再開発事業である「小樽駅前地区市街地再開発事業」により、3 棟の再開発ビルを含めて昭和 51 年（1976 年）に竣工しました。

その後、駅前第 3 ビルは、平成 14 年（2002 年）同ビル内のホテルが営業停止となり、空き店舗の増加が進み、いち早い再生が望まれていたことから、平成 21 年（2009 年）に「小樽駅前第 3 ビル周辺地区第一種市街地再開発事業」によってリニューアルオープンしました。



図 3-38 市街地再開発事業概要図

(2) 今後予定している再開発

駅前第1ビルは、築年数の経過により、かねてから老朽化に伴う維持コストの増大、耐震性不足の問題が浮上していたため、再々開発に向け、2017年（平成29年）に小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合が設立され、事業着手に向け、準備が進められています。

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

3.2.6 北海道新幹線の札幌延伸

北海道新幹線は、昭和48年（1973年）に整備計画が決定され、その後43年の月日を経て平成28年（2016年）3月に新青森～新函館北斗間が開業しました。さらに、平成24年（2012年）6月には札幌延伸が認可され、同年8月に工事を着工、令和12年度（2030年度）末の完成に向け工事が進められています。

新函館北斗～札幌間には5つの駅の配置が計画されており、そのひとつに「新小樽(仮称)駅」があり、小樽市天神地区に新駅が設置される予定です（図3-39参照）。

本市では、令和12年（2030年）の開業予定に向け、新幹線駅の開業による地域の活性化やにぎわい効果等を最大限に活用した魅力あるまちづくりを進めるため、2014年（平成26年）度から新小樽(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検討を重ね、平成29年3月に「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画」を策定しました。

同計画では、『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」』を整備コンセプトとして、「交通ネットワークの形成」を整備方針のひとつに掲げており、JR小樽駅等の交通結節点とのアクセス強化が個別方針として設定されています。



図 3-39 新小樽(仮称)駅の位置

出典：「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画（平成29年3月）」P18

3.3 市民意識の把握

3.3.1 駅前広場に関する今までの意見

過去にあった駅前広場に関する市民意見(まちづくりシンポジウム(平成30年(2018年)12月開催)等を次のとおり整理しました。

駅前広場に関する主な意見

- ・駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりと潤いが不足
- ・歩行者と車両の動線の輻輳
- ・広場内の歩行者の乱横断
- ・バスやタクシー、歩道、駐輪場、駐車場等の混在
- ・タクシー降り場や一般車の乗降場がない
- ・雑然とした自転車の放置
- ・隣接する駅前第1ビルの老朽化、非耐震
- ・信号待ちによる渋滞の発生 など

3.3.2 市民アンケート結果

(1) 目的

JR 小樽駅前広場の再整備基本計画策定にあたり、市民アンケート調査を行い、駅前広場とその周辺における利用者の視点から、現状の問題点と再整備において、必要となる機能等を把握することを目的に実施しました。

(2) 調査時期等

調査時期	令和2年8月21日～9月4日
対象者	15歳以上の市民3,000人（無作為抽出）
発送・回収方法	郵送
回収率	有効回答1,150票（回収率：38.3%）
主な調査項目	1. 個人属性 2-1.小樽駅前広場の利用について 2-2.小樽駅前広場の問題点等について 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について 4. その他

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(3) 調査結果概要

① 新型コロナウイルスに関する影響

駅前広場の利用状況を「新型コロナ影響前」と「現在（調査時点）」と比較すると、「利用あり」の割合は影響前から約22ポイント減少する結果となりました（図3-40参照）。

駅前広場で問題があると感じていることや再整備を行うときに求めるもの等、利用状況に関する設問以外については、「新型コロナ影響前」と「現在（調査時点）」で大きな差はみられない結果となりました（図3-41～図3-44参照）。

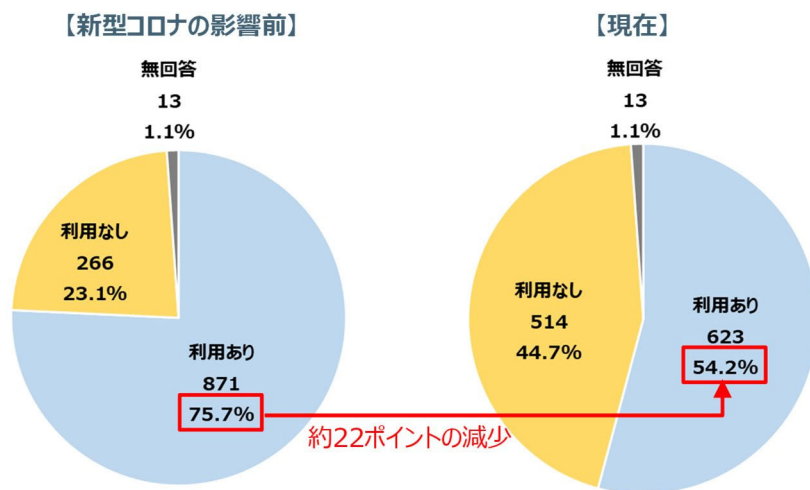


図3-40 駅前広場の利用

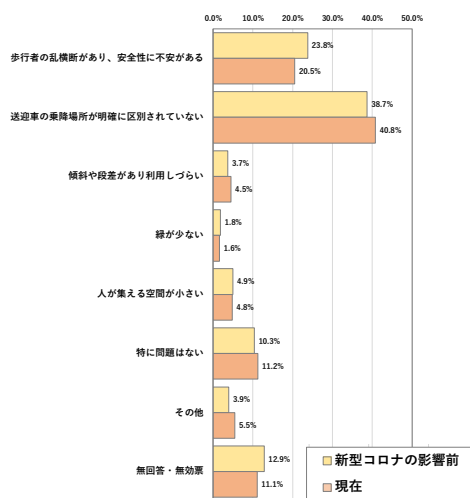


図3-41 駅前広場で最も問題があると感じていること

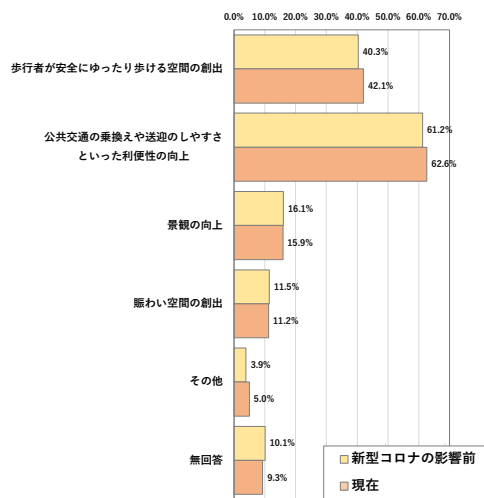


図3-42 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

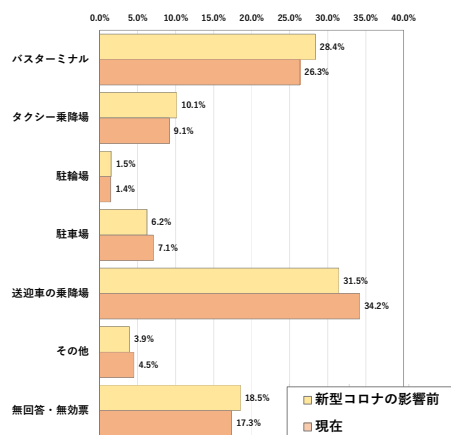


図3-43 駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設

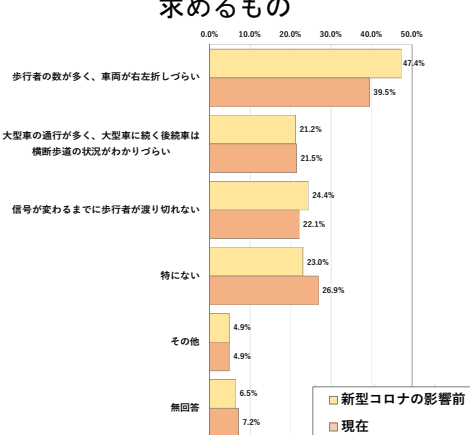


図3-44 駅前交差点で問題があると感じること

② 駅前広場で最も問題があると感じていること

「①送迎車の乗降場所が明確に区別されていない」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：38.7%、現在：40.8%）、次いで「②歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」（新型コロナ影響前：23.8%、現在：20.5%）でした（図 3-45 参照）。

①については30～40歳代（30歳代：53.6%、40歳代：53.8%）が、②については10歳代（33.3%）が最も高い回答率でした（図 3-46 参照）。

i) 項目別

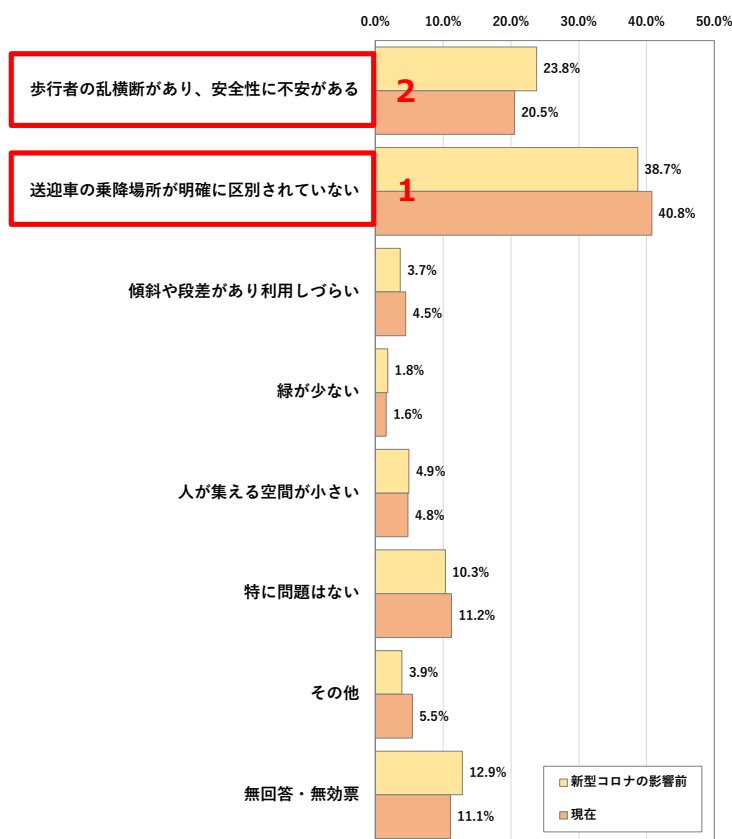


図 3-45 駅前広場で最も問題があると感じていること（再掲）

ii) 年代別

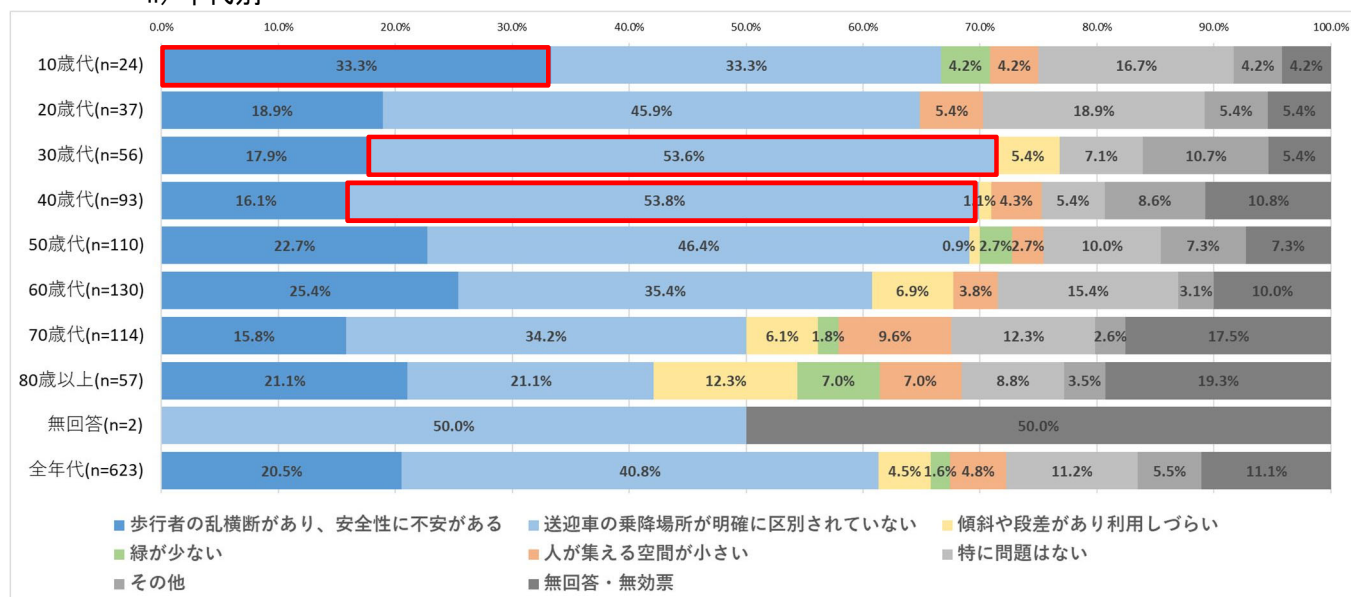


図 3-46 駅前広場で最も問題があると感じていること（現在）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

③ 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

「①公共交通の乗換えや送迎のしやすさといった利便性の向上」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：61.2%、現在：62.6%）、次いで「②歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出」（新型コロナ影響前：40.3%、現在：42.1%）でした（図 3-47 参照）。

①については10歳代（51.4%）が、②については70歳代（34.8%）のニーズが最も多くなりました（図 3-48 参照）。

i) 項目別

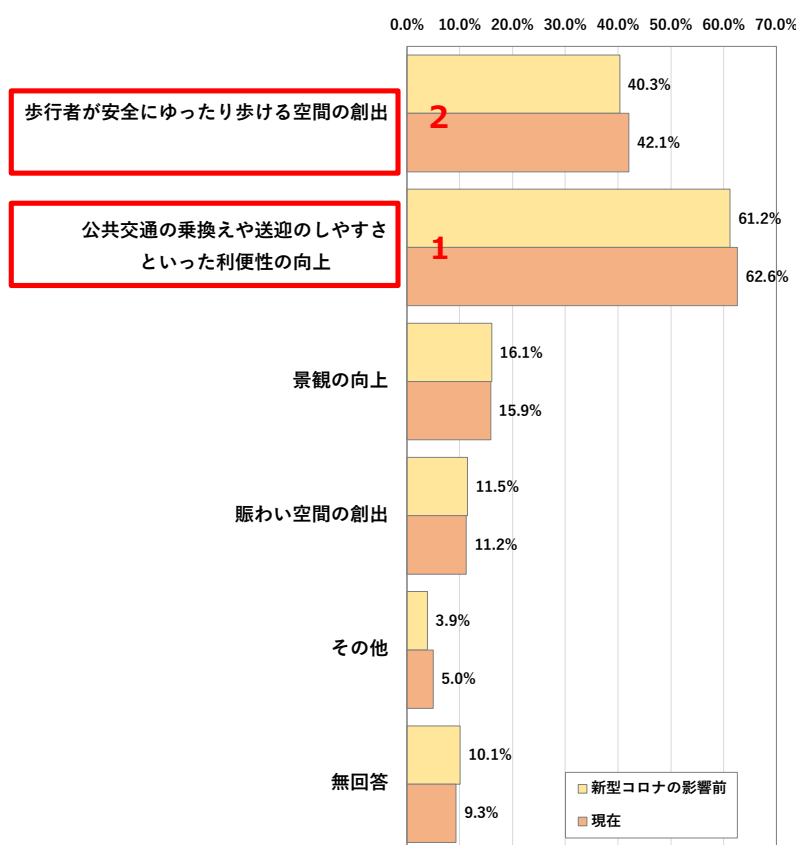


図 3-47 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（再掲）

ii) 年代別

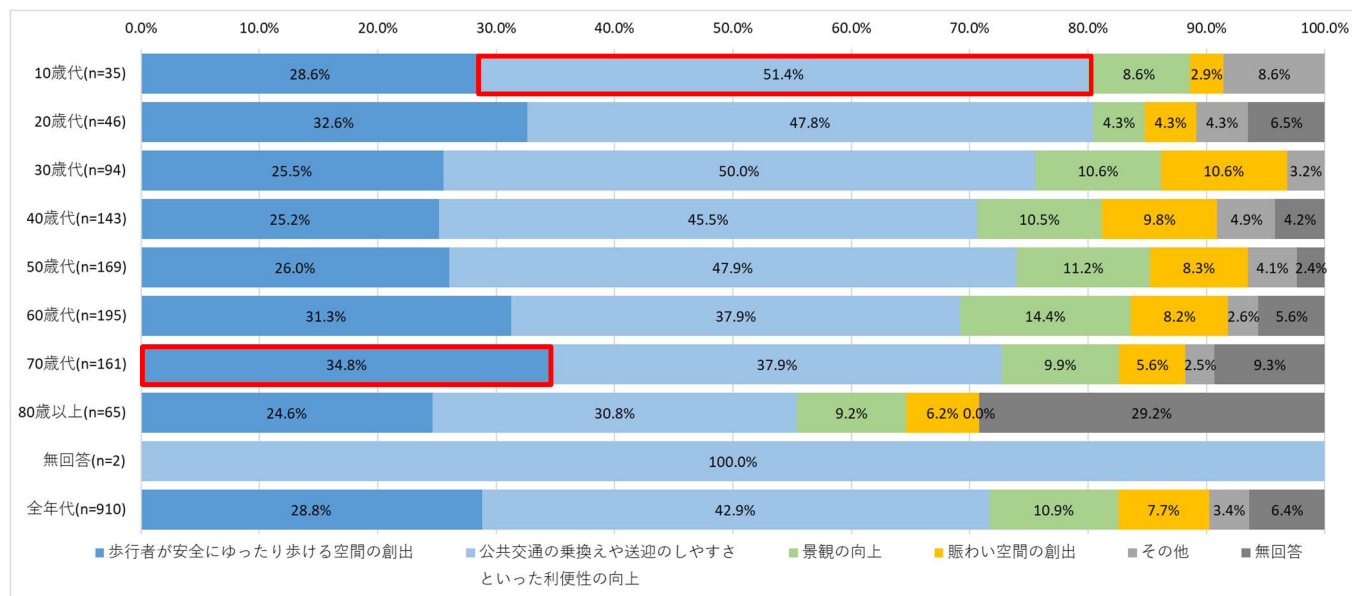


図 3-48 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（現在）

④ 駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設

「①送迎車の乗降場」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：31.5%、現在：34.2%）、次いで「②バスターミナル」（新型コロナ影響前：28.4%、現在：26.3%）でした（図 3-49 参照）。

①については30歳代（50.0%）が、②については40歳代（34.4%）の割合が高い結果となりました（図 3-50 参照）。

i) 項目別

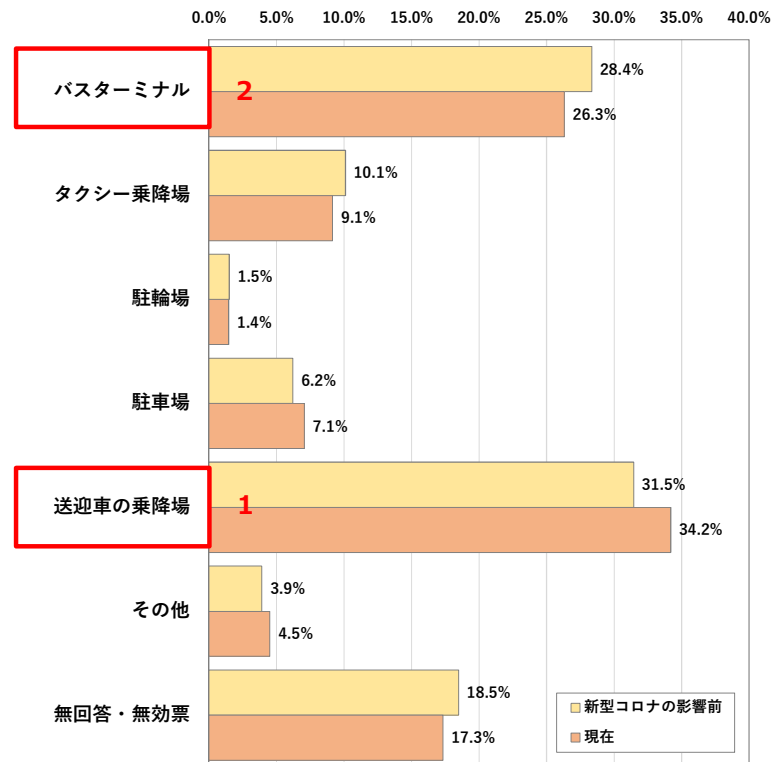


図 3-49 駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（再掲）

ii) 年代別

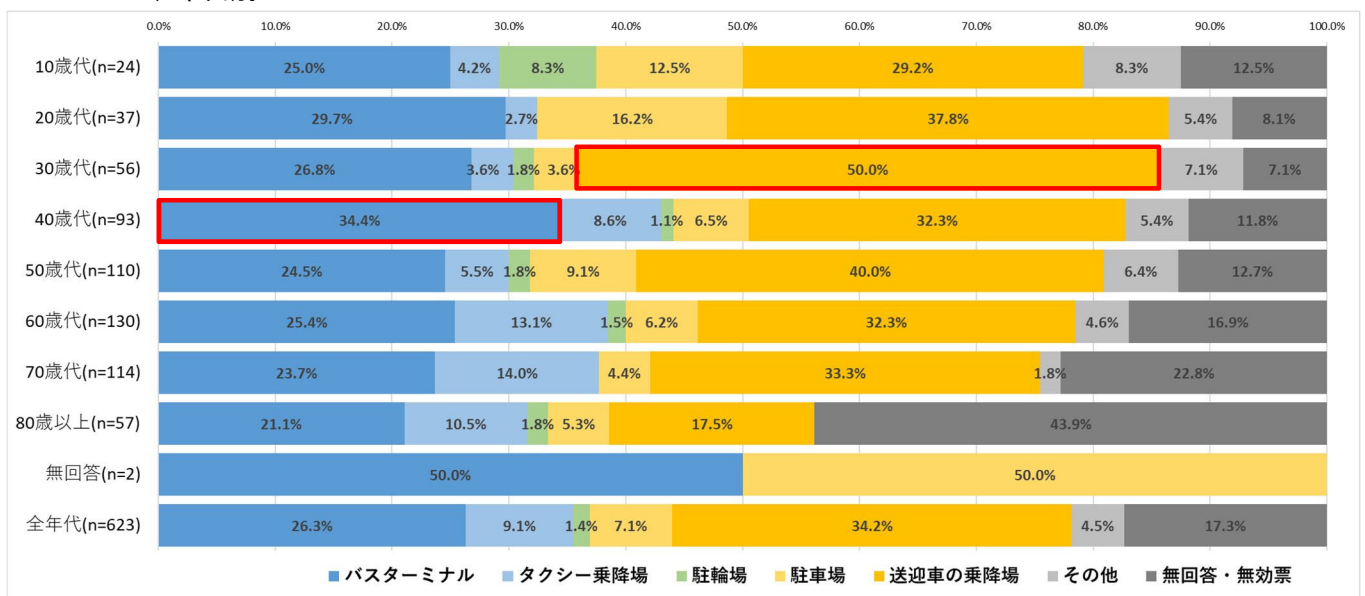


図 3-50 駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（現在）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

⑤ 駅前広場前交差点で問題があると感じること

「歩行者の数が多く、車両が右左折しづらい」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：47.4%、現在：39.5%）（図 3-51 参照）、40 歳代の回答率（40.1%）が最も高い結果になりました（図 3-52 参照）。

i) 項目別

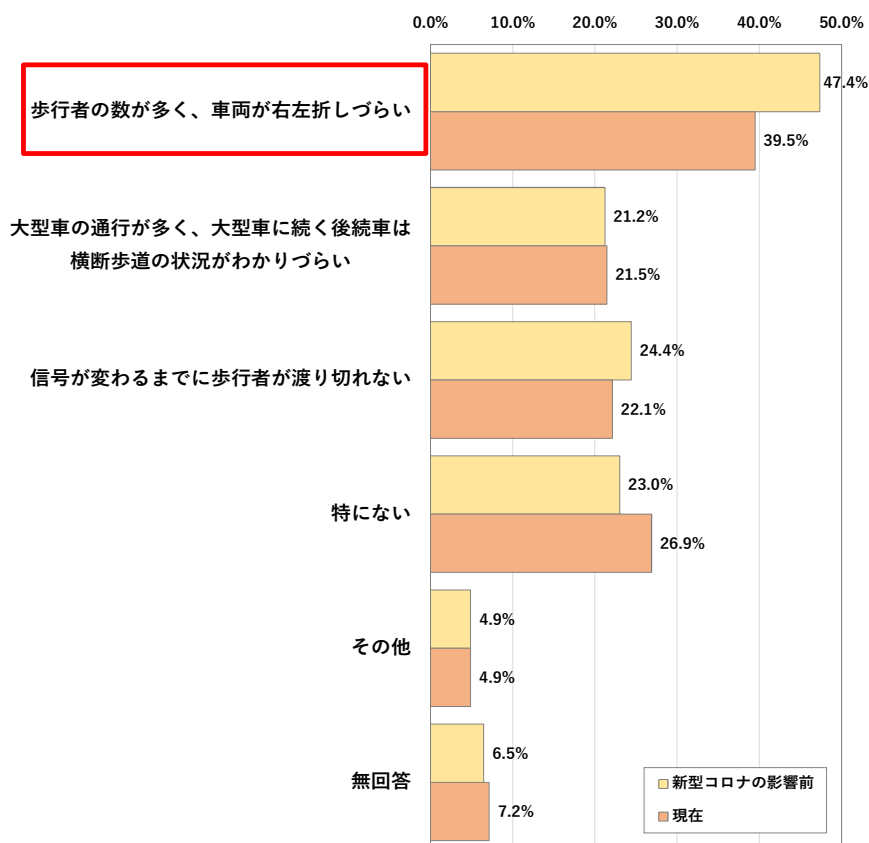


図 3-51 駅前交差点で問題があると感じること（再掲）

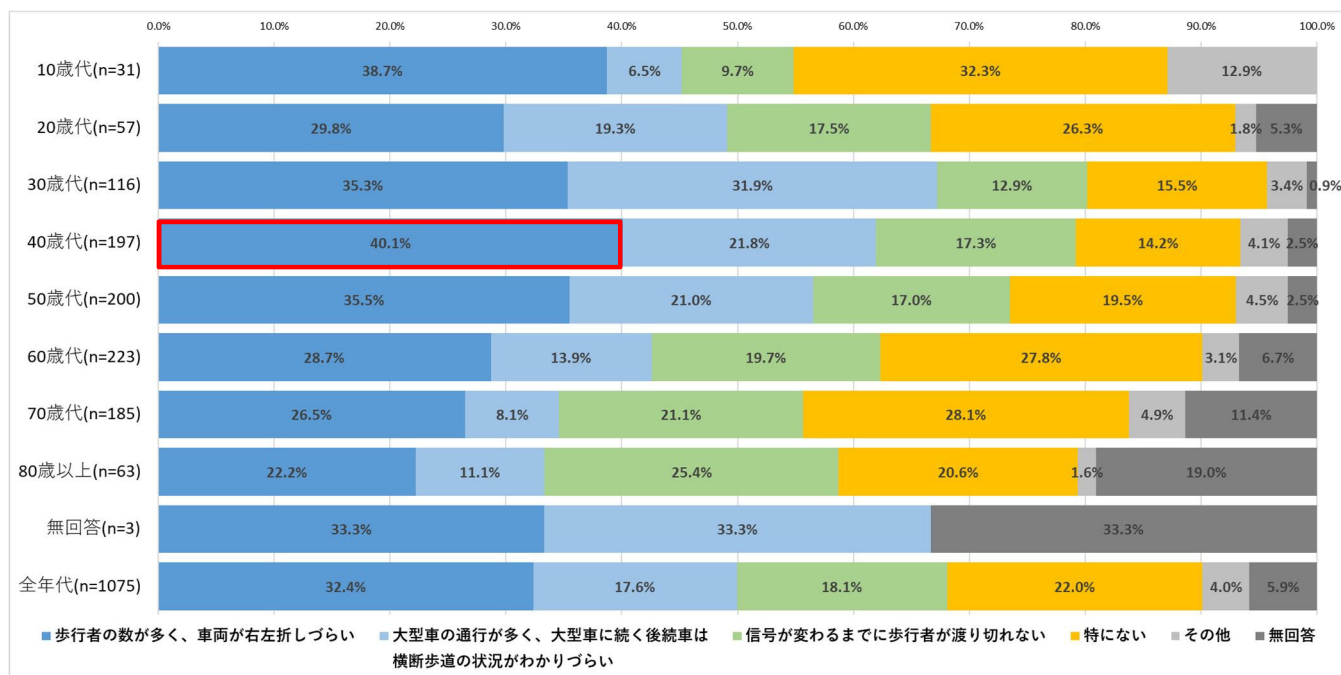


図 3-52 駅前広場前交差点で問題があると感じること（現在）