

第4章 小樽駅前広場の問題点および課題

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

本章では、前章で整理したJR小樽駅前広場（以下、「駅前広場」という。）に求められる役割に対する現状や市民意見等から、駅前広場における「問題点」と問題点を踏まえた「課題」を整理します。

4.1 JR小樽駅前広場における現状の問題点

第2章及び第3章で整理した「JR小樽駅前広場に求められる役割」及び「JR小樽駅前広場の現状・ニーズ」から、「JR小樽駅前広場に求められる役割と現状からみた問題点」を以下のとおり抽出しました。抽出した問題点の詳細については、次ページ以降に詳述します。

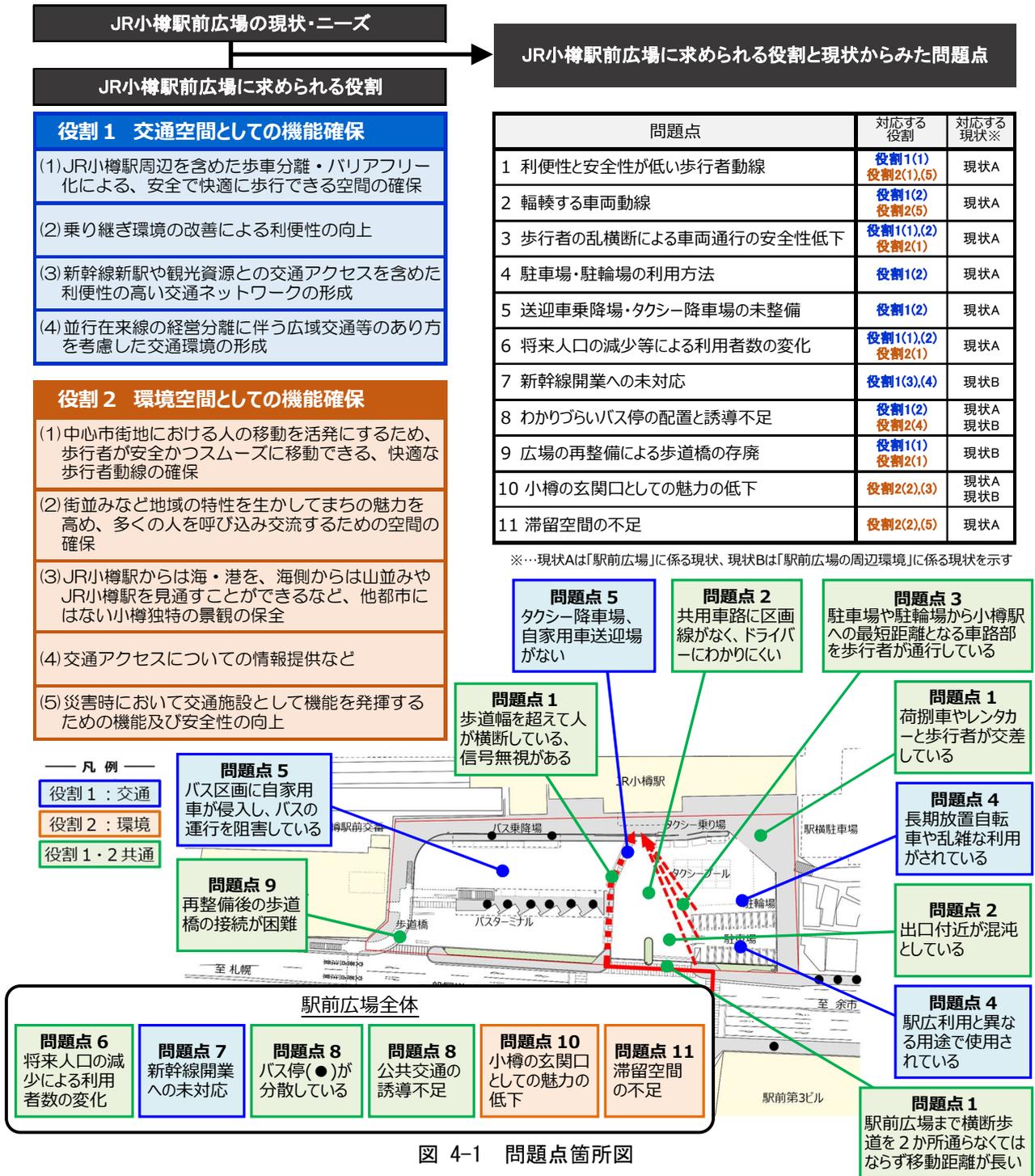


図 4-1 問題点箇所図

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

問題点1 利便性と安全性が低い歩行者動線

対応する役割と現状 | 役割1(1)、役割2(1)・(5)、現状A

駅前広場中央にある横断歩道は歩行者の通行量が多く、横断歩道幅を超えて車イスや歩行者が横断していることや、歩行者の信号無視があり、駅前広場内における歩行者の安全性が低下している状況にあります。一方で、駅前広場北側の駅舎寄りの歩道では、荷捌車やレンタカーが駐車場所から出入りする際、歩行者と交差する場所があり、こちらについても歩行者の安全性が低下している要因となっています。さらに、駅前第3ビル側の国道5号歩道からJR小樽駅やバスターミナルを利用する場合、最短ルートを通ると、駅前交差点の横断歩道を2か所通ることとなり、歩行者の移動距離が長く、不便な状況となっています。

過去にあった小樽駅前広場に関する市民意見を見ると、「駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりが不足」や「歩行者と車両の動線の輻輳」といった点が指摘されており、市民にとっても、本件について問題意識があることが伺えます。また、今年度実施した市民アンケート調査では、多くの市民が駅前交差点等を横断しているとともに、同交差点の交通処理に問題があると考えていることから、同交差点についても安全性の配慮が求められています。

問題点2 輻輳する車両動線

対応する役割と現状 | 役割1(2)、役割2(5)、現状A

駅前広場中央の共用車路は、バスやタクシー、自家用車等の走行ルートが輻輳している(図4-2参照)ことから、区画線による走行ルートの明示ができないため、ドライバーにわかりにくくなっています。また、駅前広場からの出口は間口が広く、走行車線の区分けが無いため、右左折車・直進車のレーン取りにおいて出口付近が混沌としています。

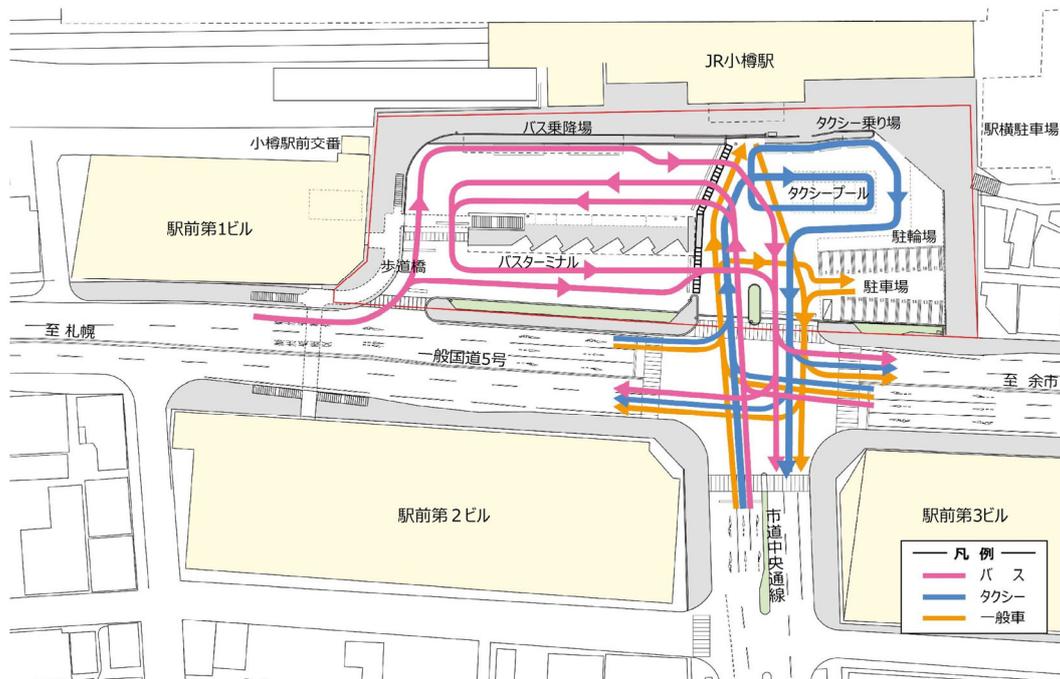


図 4-2 駅前広場の動線

問題点3 歩行者の乱横断による車両通行の安全性低下

対応する役割と現状 | 役割1(1)・(2)、役割2(1)・(5)、現状A

駅前広場内の駐車場や駐輪場等からJR小樽駅へ向かう歩行者は、最短距離となる車路部分を通行(乱横断)しており、駅前広場内における車両通行の安全性を低下させています。

また、今年度実施した市民アンケート調査で、「駅前広場で最も問題があると感じていること」について質問したところ、「歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」と回答した方が2番目に多い結果となりました。

問題点4 駐車場・駐輪場の利用方法

対応する役割と現状 | 役割1(2)、現状A

駅前広場内の駐車場は、駅施設を短時間利用する人のために設置された駐車場で、一日平均228台(令和元年度(2019年度)実績)の利用がありますが、今年度実施した交通量調査(3時間調査)の結果を見ると、駐車場利用者の48%が本来の利用用途とは異なる目的で使用している状況です。

一方、駐輪場については、無料であることもあり、自転車等の長期放置や乱雑な利用が見られます。

問題点5 送迎車乗降場・タクシー降車場の未整備

対応する役割と現状 | 役割1(2)、現状A

現在の駅前広場内には、自家用車で送迎する人のため乗降場やタクシーの降車場が設置されておらず、これらの乗り降りは駅前広場中央の駅舎側車路部で行われているため、交通の流れを阻害しています。また、バス区画内に侵入する自家用車も見られ、バスの通行に影響を与えています。

今年度実施した市民アンケート調査で、「駅前広場で最も問題があると感じていること」について質問したところ、「送迎車の乗降場所が明確に区別されていない」と回答した方が最も多く、全体の約4割を占めており、特に30~40歳代の回答が多い傾向にあることから、本件については、車の運転が可能な子育て世代に問題意識があることが伺えます。

問題点6 将来人口の減少等による利用者数の変化

対応する役割と現状 | 役割1(1)・(2)、役割2(1)、現状A

乗用車の保有率や本市の観光入込客数は、駅前広場の供用開始時(昭和51年(1976年))に比べ増加し、駅前広場内が手狭な状況である一方で、本市の人口は年々減少しており、令和22年(2040年)には、本市の人口が現在の約2/3となる69,422人に減少すると推計されています。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が長期化し、本市においても「コロナ禍に伴う新しい生活スタイル」が推進されており、これらを考慮した、適切な規模を検討する必要があります。

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

問題点7 新幹線開業への未対応

対応する役割と現状 | 役割1(3)・(4)、現状B

令和12年度(2030年度)の北海道新幹線札幌延伸に伴い、小樽市天神地域に新小樽(仮称)駅の設置が予定されており、JR小樽駅との新たな交通ネットワークの形成が期待されています。しかし、現在のJR小樽駅の駅前広場はスペースが限られており、新小樽(仮称)駅とJR小樽駅を繋ぐ新たなバスのアクセスへの対応や、北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離による交通環境の変化の受け入れが困難な状況となっています。

問題点8 わかりづらいバス停の配置と誘導不足

対応する役割と現状 | 役割1(2)、役割2(4)、現状A・B

JR小樽駅周辺のバス停は、駅前広場内と国道5号沿いに分散しており、利用者(特に観光客)にとって乗り場・降り場がわかりにくい状況となっています。また、JR小樽駅構内には公共交通の案内も可能な観光案内所が1か所設置されていますが、駅前広場内にはJR小樽駅周辺の公共交通の乗降場を示した案内板などはなく、バスやJR等の公共交通を総括的に案内・誘導する施設が不足している状況です。

問題点9 広場の再整備による歩道橋の存廃

対応する役割と現状 | 役割1(1)、役割2(1)、現状B

駅前広場内にはバスターミナルと周辺にある再開発ビル(駅前第1ビル、駅前第2ビル)を繋ぐ歩道橋が設置されていますが、駅前広場を再整備することにより、現在の歩道橋と駅前広場の接続が困難となる場合があると考えられます。

今年度実施した市民アンケート調査で、「小樽駅前横断歩道橋の存続の可否」について質問したところ、約半数の方が「駅前第1ビルや駅前第2ビルに行くルートとして利用するので、可能な限り歩道橋は残すべき」と回答しており、「バス乗り場へ行くルートとして利用するので、可能な限り歩道橋は残すべき」と回答した方は約2割に留まっています。このことから、市民意見としては駅前広場へ接続する歩道橋の存続ではなく、「駅前第1ビルと駅前第2ビルの連絡通路確保のための歩道橋存続」が一定程度あることが伺えます。

問題点10 小樽の玄関口としての魅力の低下

対応する役割と現状 | 役割2(2)・(3)、現状A・B

「小樽の玄関口」である駅前広場は、市民や観光客に長年利用されてきましたが、整備から45年が経過した現在、機能や施設の配置が観光客の増加等の社会情勢の変化に対応しきれていないため、「小樽の玄関口」としての魅力が低下しています。

問題点11 滞留空間の不足

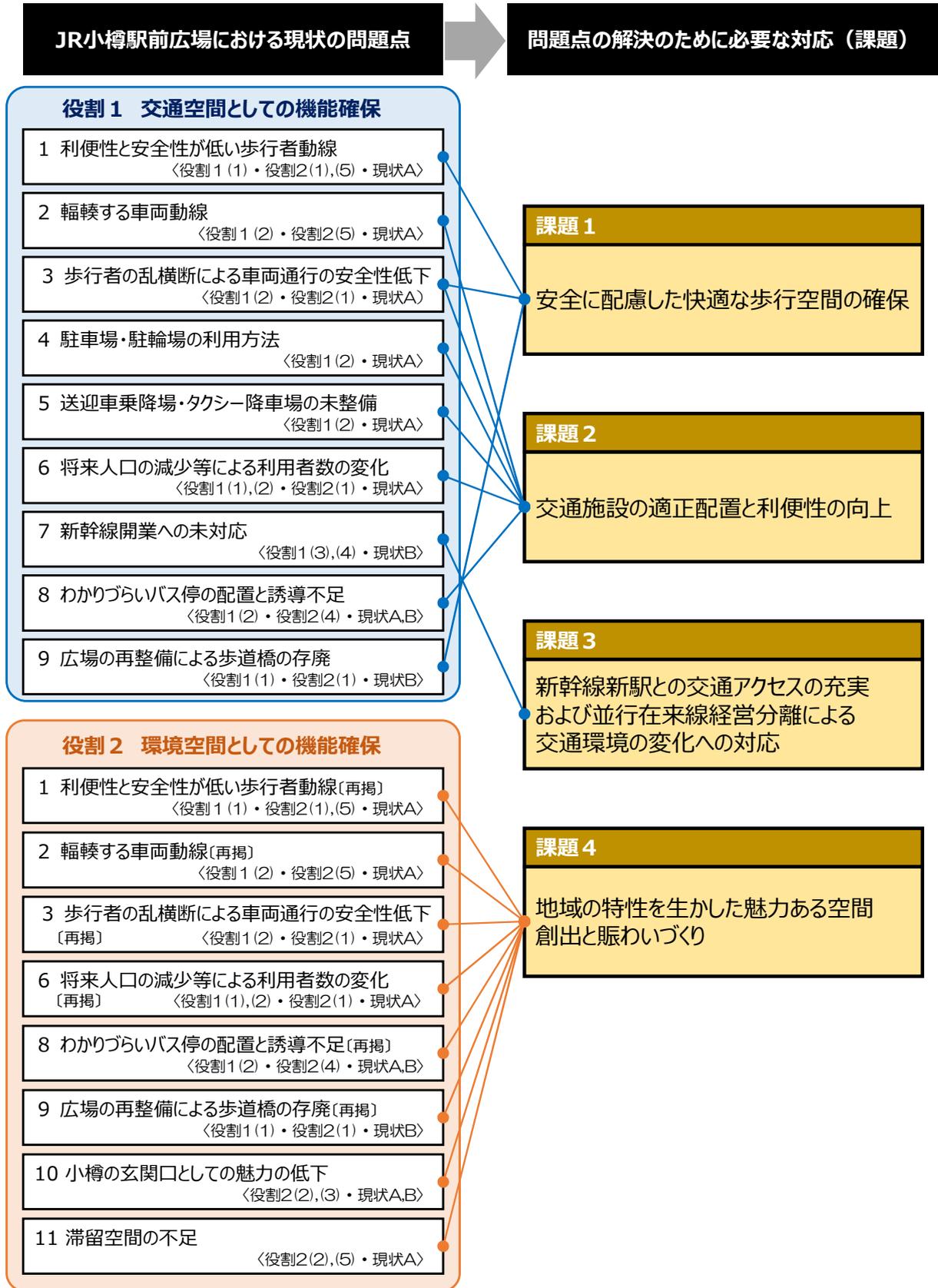
対応する役割と現状 | 役割2(2)・(5)、現状A

駅前広場は奥行きがなく狭いため、歩行者空間が十分でないことから、JR小樽駅から「歩行者骨格軸^(※)」へ歩き出す起点としての休憩や待合のスペースが確保されていない状況にあります。また、一般的に駅前広場は災害時の一時的な避難スペースとなる場合がありますが、当該駅前広場ではそのような利用が可能なスペースが確保されていません。

※歩行者骨格軸…本計画では、駅前広場から小樽港第3号埠頭再開発エリアまでを「歩行者骨格軸」として位置付けている(第3章P38参照)

4.2 JR小樽駅前広場における課題

前述の問題点をふまえ、「JR小樽駅前広場の課題」を以下のように設定します。設定した課題については、次ページ以降に詳述します。



※問題点における「役割」は、「JR小樽駅前広場に求められる役割」を参照
 ※問題点における「現状」は、A：駅前広場に係ること
 B：駅前広場の周辺環境等に係ること を表す

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

課題1 安全に配慮した快適な歩行空間の確保

対応する問題点 | 問題点 1、3、9

駅前広場は、歩行者動線の利便性と安全性が低くなっていることや歩行者の乱横断による車両通行の安全性が低下していることから、駅前広場の多様な利用者に対し、安全でわかりやすく歩きやすい歩行空間の確保を図るため、周辺施設（駅前交差点、**横断歩道橋**）を含めた動線検討などを行う必要があります。

注）太字は対応する問題点に関する事項

■課題に対応する検討等事項

- a) 多様な利用者にとって安全でわかりやすい動線の検討
- b) 国道5号交差点の横断方法の検討

課題2 交通施設の適正配置と利便性の向上

対応する問題点 | 問題点 2、3、4、5、6、8

駅前広場中央の車路は、走行ルートが明確になっておらず、間口が広い出口などで車両動線が輻輳していることから、歩行者の乱横断による車両通行の安全性低下の検討を行う課題1を踏まえ、車両動線の明確化と交差点出口のコンパクト化を検討する必要があります。

また、駅前広場内の交通施設の適正配置の観点から、利用者の半数が本来の利用目的と異なる目的で利用されている駐車場や自転車等の長期放置や乱雑な利用が見られる駐輪場、未整備である送迎車乗降場やタクシー降車場への対応として、必要性や規模などを検討する必要があります。さらに、わかりづらいバス停の配置と誘導不足への対応についても利便性向上の観点より、交通施設の適正配置の中でその対応を検討する必要があります。

注）太字は対応する問題点に関する事項

■課題に対応する検討等事項

- c) 駅前広場内の車両動線の明確化と交差点出口のコンパクト化の検討
- d) 駅前広場内での駐車場の必要性及び台数の検討
- e) 駐輪場の配置と管理の仕組みの検討
- f) 送迎車乗降スペースとタクシー降車スペースの検討
- g) 現在と将来需要に対応した適切な規模と配置の検討（再開発との連携含む）

課題3 新幹線新駅との交通アクセスの充実および並行在来線経営分離による交通環境の変化への対応

対応する問題点 | 問題点7

現在の駅前広場は、スペースが限られているため、新小樽（仮称）駅とJR小樽駅を繋ぐ新たなバスのアクセス対応や、北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離による交通環境の変化の受け入れが困難であること（新幹線開業への未対応）から、これらに対応可能な交通施設を検討する必要があります。

注）太字は対応する問題点に関する事項

■課題に対応する検討等事項

- h) **新幹線新駅とのネットワーク構築による必要交通施設の検討**
- i) **並行在来線経営分離を想定した交通環境の変化に対応した交通施設の検討**

課題4 地域の特性を生かした魅力ある空間創出と賑わいづくり

対応する問題点 | 問題点1、2、3、6、8、9、10、11

現在の駅前広場は、機能や施設の配置が車両や観光客の増加等の社会情勢の変化に対応できていないため、「小樽の玄関口」としての魅力に影響を及ぼしていることや、面積が狭いため、JR小樽駅から「歩行者骨格軸」に歩き出す起点としての休憩や待合のスペースや、災害時の一時的な避難スペースが無いことから、前述した課題1及び2を含め、地域の特性を生かした魅力ある空間創出と賑わいづくりを検討する必要があります。

注）太字は対応する問題点に関する事項

■課題に対応する検討等事項

- j) **多様な利用者にわかりやすい乗換動線及び案内施設等の誘導策の検討**
- k) **周辺施設からの駅前広場へのアクセス動線の検討**
- l) **小樽の玄関口である小樽駅にふさわしい魅力をもった環境空間の検討**
- m) **登録有形文化財であるJR小樽駅を含めた地域特有の景観の保全**
- n) **災害時にも利用可能な多目的オープンスペースの検討**
- o) **歩行者骨格軸の起点としての滞留空間の確保**

