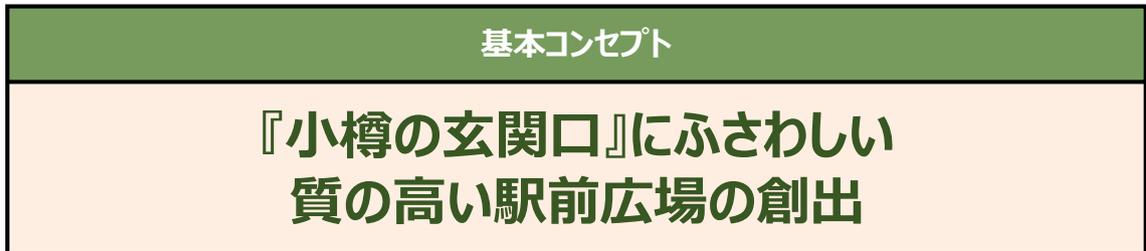


第5章 小樽駅前広場の再整備方針

第5章 JR小樽駅前広場の再整備基本方針

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）の問題点と再整備に向けた課題を受け、再整備における基本コンセプト・再整備方針を設定します。

5.1 基本コンセプト



駅前広場は、1日当たり約9千人が乗車する JR 小樽駅とバスやタクシーといった 2 次交通を繋ぐ本市の主要な交通結節点です。

しかし、駅前広場整備から 40 年以上が経過した現在、自家用車の普及や観光客数の増加などの様々な社会変化によって利用状況が変わってきており、これにより、車両や歩行者の動線が整理されていない駅前広場中央車路において安全性や利便性に関する課題が発生し、これらに対する対応が求められています。

一方、隣接する再開発ビルである小樽駅前第一ビルでは、再々開発に向け準備が進められていることや、北海道新幹線新小樽（仮称）駅が令和 12 年度末（2030 年度末）開業予定であることから、今後はこうした新たな施設との連携も必要となります。

これらの背景を踏まえ、「安全性」や「利便性」を考慮した、にぎわいのある新たな駅前広場を目指すため、再整備における基本コンセプトを『小樽の玄関口』にふさわしい質の高い駅前広場の創出」とします。

第5章 JR 小樽駅前広場の再整備基本方針

5.2 再整備の基本方針

基本コンセプトの実現に向け、再整備の基本方針を以下のように設定します。

再整備方針 1

安全性と利便性の高い交通拠点づくり

●安全・安心な交通広場機能の確保

対応する課題 | a)、j)、k)

駅前広場の歩行空間は、多様な利用者が安全で安心して利用できる交通広場機能を確保するため、乗り換え動線や周辺施設からのアクセス動線にも配慮した、安全で分かりやすい歩行者動線の検討を進めていきます。また、多様な利用者にわかりやすい案内施設等の誘導策についても並行して検討を進めていきます。

●交通結節点機能の強化

対応する課題 | c)、d)、e)、f)、g)

駅前広場は本市の主要な交通結節点であることから、交通手段相互の乗り換えのしやすさに配慮しつつ、今後想定される周辺環境の変化や駅前広場内施設の必要性などを考慮し、適正な施設規模と配置の検討を進めます。また、輻輳しない車両動線の構築を図るため、駅前広場を通行する車両動線の明確化や、広すぎる駅前広場出入口のコンパクト化の検討も進めていきます。

●新幹線開業後の需要への対応

対応する課題 | h)、i)

これからの駅前広場には、北海道新幹線札幌延伸による JR 小樽駅と新小樽（仮称）駅を結ぶ新たな交通手段が発生することや、並行在来線の経営分離によるバス転換の可能性といった新幹線開業後の需要への対応を考慮する必要があることから、将来的に求められる対応可能な交通施設の規模について検討を進めていきます。

●再開発事業等との広場機能分担

対応する課題 | g)

駅前広場の奥行きがなく狭い敷地を有効活用していくためには、現在、再々開発の準備が進められている駅前第一ビルや既に広場機能の分担がなされているバス施設がある国道 5 号といった周辺施設との連携が必要となることから、駅前広場内施設の適正配置を図るため、再開発事業等との広場機能の分担について検討を進めていきます。

再整備方針 2

周辺と一体となった魅力ある空間の創出とにぎわいづくり

●安全で快適な歩行空間の確保

対応する課題 | a)、b)、j)、k)

駅前広場の利用者は、JR 小樽駅や駅前広場内の施設利用者のほかにも、周辺施設からのアクセスもあり、これら多様な利用者に対して、安全で快適な歩行環境を整える必要があります。よって、再整備にあたっては、駅前広場や駅前交差点等の JR 小樽駅周辺における歩行者と車両動線の分離やバリアフリー化により、安全で快適な歩行空間の確保にむけて検討を進めていきます。

●交流拠点機能の向上

対応する課題 | l)

新たな駅前広場には、車両や観光客の増加等の社会情勢の変化に対応した機能と施設配置が求められるとともに、小樽を訪れた観光客や市民が集い、賑わい、安らぐといった交流拠点機能の向上が求められます。再整備にあたっては、駅前広場が「小樽の玄関口」であることを踏まえ、市民や来訪者が快適に過ごせる魅力あるオープンスペースの確保にむけて検討を進めていきます。

●景観の保全（駅と海）

対応する課題 | m)

国の登録有形文化財である JR 小樽駅から見た景色は、広い道路（市道中央線）の向こうに港が見える小樽独特の風景です。また、海側からは、JR 小樽駅やその背後に広がる山並みを見通すことができます。新たな駅前広場においても、小樽を代表する景観の保全を前提に検討を進めていきます。

●交通アクセス情報提供施設の配置

対応する課題 | j)

駅前広場は、交通施設相互の接続の場であることから、その乗り換えについての情報は、多様な利用者によりわかりやすく提供される必要があります。よって、多言語表示やピクトグラムの採用等、ユニバーサルデザインを基本として、案内サインや誘導サインといった交通アクセス情報提供施設の配置に向けた検討を進めていきます。

●災害時にも活用できる歩行者骨格軸を起点としたオープンスペースの確保

対応する課題 | n)、o)

駅前広場は、小樽港第3埠頭や旧国鉄手宮線、中心市街地の商店街等へつながる「歩行者骨格軸」の起点（歩き出し）となっていることから、歩き出しのための滞留空間が必要です。また、この空間を確保することで災害時にも利用可能なスペースとなることも期待できることから、災害時にも活用できる歩行者骨格軸を起点としたオープンスペースの確保に向け、検討を進めていきます。

第5章 JR 小樽駅前広場の再整備基本方針

