

第 6 章 再整備基本計画

6. 再整備基本計画

本章では、各章を踏まえ、施設規模の算定・配置計画等を行い、「再整備基本計画（案）」を複数案検討し、関係機関と協議の上、「最終案」を決定します。

6.1 検討フロー

再整備基本計画（案）は、下図のフローで検討します（図 6-1 参照）。

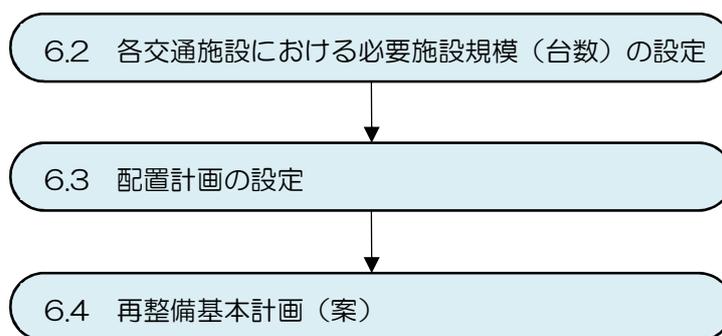


図 6-1 再整備基本計画（案）検討フロー

6.2 各交通施設における必要施設規模（台数）の設定

6.2.1 基本条件

駅前広場の施設規模は、「駅前広場計画指針（国土交通省監修）」（以下、「指針」という。）を参考に、駅前広場に必要施設を積み上げて設定します。

- ① 指針に示された広場面積算定手法（98年式）に基づき、JR 小樽駅の将来利用者数を基に必要な施設数を算出します。
- ② ①で算出された施設数に対し、JR 小樽駅の交通特性や交通事業者へのヒアリング結果などを踏まえ、必要施設を積み上げて設定します。
- ③ 施設規模算定における推計年次は、「駅前広場計画指針（国土交通省監修）」に準拠して20年後の「令和22年（2040年）」とし、北海道新幹線の札幌延伸が予定されている10年後の「令和12年（2030年）」を中間年次とします。

第6章 再整備基本計画

6.2.2 98 年式

① 算定の考え方

98 年式による施設規模の算定に必要となる「駅前広場の将来利用者数」の算定の考え方は下図のとおりです（図 6-2 参照）。

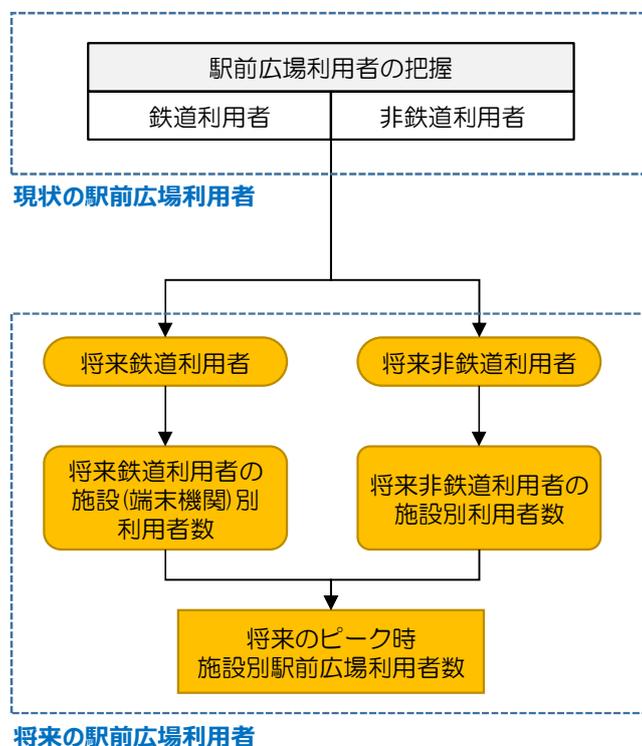


図 6-2 駅前広場利用者の予測フロー

出典：「駅前広場計画指針（P33）」より作成

② 算出ケース

施設規模の算出は、推計年次の「令和 22 年（2040 年）」と中間年次の「令和 12 年（2030 年）」の 2 ケースに、北海道新幹線開業に伴う余市方面の並行在来線の廃止の有無を加えた計 4 ケースで算出します（表 6-1 参照）。

表 6-1 算出ケース一覧

	【中間年次】 令和 12 年 (2030 年)	【推計年次】 令和 22 年 (2040 年)
在来線廃止あり	CASE-1	CASE-3
在来線廃止なし	CASE-2	CASE-4

① 鉄道利用者数

小樽市は人口の減少が続く中、JR 小樽駅の鉄道乗車人員、観光入込客数は増加傾向にあります。よって、鉄道乗車人員は観光客の増加が加味されている^(※)ものとして今後も観光客の増加が続くものと考え、回帰分析を行った上で鉄道乗車人員の増加率を算出(図 6-3 参照)し、現況(平成 30 年(2018 年)時点)におけるピーク時の鉄道利用者数に乗じてピーク時将来鉄道利用者数を推計します。さらに、推計したピーク時将来鉄道利用者数から駅端末分担率(「駅前広場計画指針」より)を用いてバスやタクシー等の施設別のピーク時将来鉄道利用者数を推計します。

なお、前述のとおり、並行在来線の影響についても考慮することから、「在来線廃止あり」のケースでは、並行在来線の鉄道利用者数を減じた推計をするとともに、「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(2017 年)3 月 小樽市)」の検討条件と整合を図ります。

【将来鉄道利用者数の増加率】

2030 年： $4,035 \div 3,453 = 116.9\%$

2040 年： $4,259 \div 3,453 = 131.2\%$



図 6-3 JR 小樽駅における乗車人員数

※鉄道乗車人員と観光客について

2010 年度～2018 年度における小樽市の人口と観光入込客数、小樽駅乗車人員から、重回帰分析により小樽駅乗車人員を算出した結果(図 6-4 棒グラフ参照)、実数(図 6-4 赤字参照)とほぼ一致することから、鉄道乗車人員は観光客の増加が加味されていると考えられます。

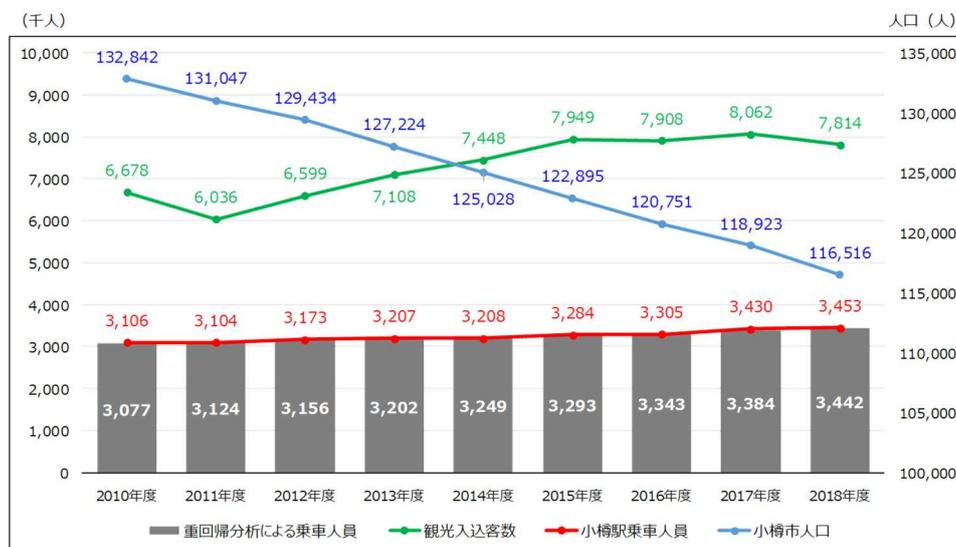


図 6-4 重回帰分析による JR 小樽駅乗車人員数

第6章 再整備基本計画

② 非鉄道利用者数

現状の非鉄道利用者数は現状の鉄道利用者（乗降客）から率※を乗じて算出します。

将来非鉄道利用者数の推計にあたっては、「国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計」における2030年及び2040年の将来人口推計値（図6-5参照）と2020年の人口比から算出します。

※…鉄道利用者数：駅前広場総利用者数（鉄道利用者数＋非鉄道利用者数）＝1：2.5
（「交通需要予測ハンドブック（土木学会編）」より）

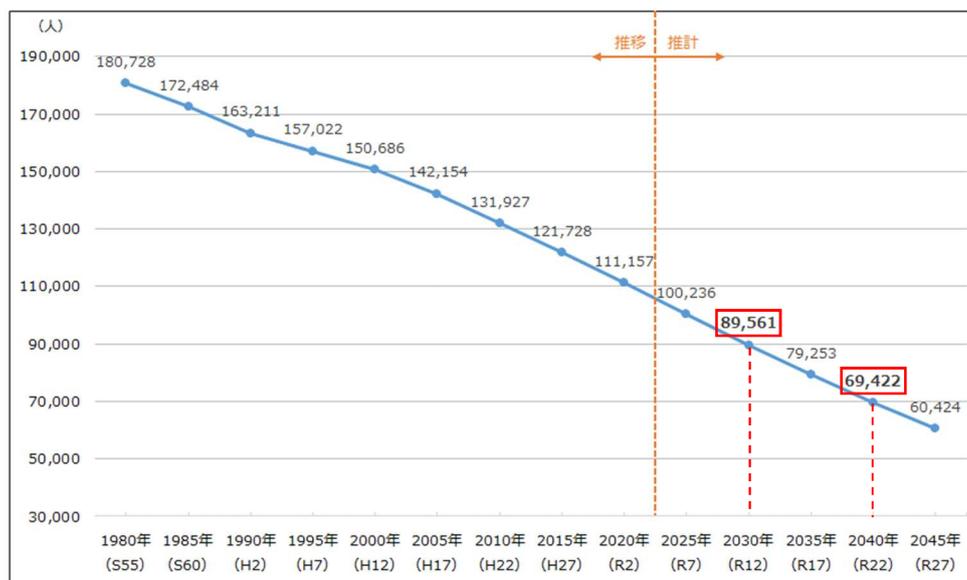


図 6-5 小樽市の将来人口推計

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」

【人口減少率】

2030年： $89,561 \div 111,157 = 80.6\%$

2040年： $69,422 \div 111,157 = 62.5\%$

③ 将来利用者数

前述で設定した各ケースの将来ピーク時駅前広場利用者を下表に整理します（表 6-2 参照）。

表 6-2 将来ピーク時駅前広場利用者数一覧

CASE	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4
推計年次	令和 12 年 (2030 年)	令和 12 年 (2030 年)	令和 22 年 (2040 年)	令和 22 年 (2040 年)
在来線の廃止	あり	なし	あり	なし
ピーク時将来利用者数	7,008 人	7,163 人	6,575 人	6,775 人

※駅端末分担率 バス：8%、タクシー：1%、自動車：5%、徒歩・二輪：86%（駅前広場計画指針より）

④ 施設規模

98 年式による各施設規模の算出結果は下表のとおりです（表 6-3 参照）。

表 6-3 施設規模算出結果

施 設	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4
	令和 12 年 (2030 年) 在来線廃止あり	令和 12 年 (2030 年) 在来線廃止なし	令和 22 年 (2040 年) 在来線廃止あり	令和 22 年 (2040 年) 在来線廃止なし
バス乗車場 (バース数)	3	3	3	3
タクシー乗車場 (バース数)	2	2	2	2
タクシー駐車場 (台数)	2	3	2	2
一般車乗降場 (バース数)	3	3	3	3
一般車駐車場 (台数)	1	1	1	1
二輪車駐輪場 (台数)	59	59	46	46

第6章 再整備基本計画

6.2.3 地域の実情を考慮した積み上げ

ここでは、98年式により算定された施設規模について、現状の利用状況や交通事業者へのヒアリング結果を基に施設数の精査を行い、計画施設数を設定します。

(1) バス乗降場

- ・ JR 小樽駅前広場は、本市の重要な交通結節点であるため、都市間バスと市内路線バスのバス乗降場を配置します。
- ・ 都市間バスは、札幌方面に主要幹線道路である国道5号と札幌自動車道を使用する2系統、札幌以外の方面（余市・積丹方面、ニセコ・岩内方面）に2系統が必要となります（表 6-4 参照）。
- ・ 市内路線バスは、駅前広場を含めた小樽駅周辺に小樽駅前を起点や経由地とした24系統分の19のバス乗降場があり、これらの乗降場を全て駅前広場内に配置するのが理想ではありますが、駅前広場の敷地には限りがあり全ての乗降場を駅前広場内に集約することが出来ないため、駅前広場から発着するバス乗降場の優先順位を考える必要があります。このため、駅前広場内に配置するバス乗降場の考え方は、JR 小樽駅が受け持つ駅勢圏内の路線を優先することとし、小樽駅前を経由する系統や他の鉄道駅からの利用が考えられる系統以外で、小樽駅を起点とする祝津方面、最上方面、緑方面、奥沢方面のバス乗降場を基本とします（表 6-4 参照）。
- ・ また、バス事業者へのヒアリングでは、再整備後も当面現状と同数（8バース）が必要であるとのことでした。
- ・ 始発待ちや夕方ラッシュ時にはバス待機場所が必要となるため、駅前広場内の車両の走行軌跡上発生する交通島などの空間を利用した配置を基本に6台確保します。（台数はバス事業者へのヒアリング結果より）
- ・ 新小樽（仮称）駅からのアクセス対応や並行在来線がバス転換になった場合の交通施設の受け入れについては、駅前広場内の1乗降場分を共用していくことを前提とします。ただし、並行在来線に代わるバスの運行形態の内容により、別の対応が必要になった時は、駅前広場内の乗降場間の調整について、乗降場を使用しているバス事業者と協議していきます。

表 6-4 方面別バス乗降場一覧

種別	方面	バス乗降場
都市間バス	札幌方面	2
	余市・積丹方面、岩内・ニセコ方面	2
市内バス	祝津方面	1
	最上方面	1
	緑方面	1
	奥沢方面	1

(2) タクシー

① タクシー乗降場

- ・乗車については1バース、降車についても1バースとし、乗降で2バースが必要です。
- ・タクシー事業者へのヒアリングでは、タクシー乗降場がタクシー駐車場から確認できる位置にある場合、乗降で2バースあれば問題ないとのことでした。

② タクシー駐車場

- ・駅前広場内の車両の走行軌跡上発生する交通島などの空間を利用した配置を基本に、現状と同じ台数（16台）が必要です。
- ・令和2年度の交通量調査結果では、タクシー駐車場の利用が最も多い8時台における平均停車台数は10台であり（表6-5参照）、新型コロナによる利用者減少時の調査データであることを考慮すると、タクシー駐車場は合計で16台必要となります。（ 10.0×1.52 （割増係数：図6-6参照） $= 15.2 \div 16$ 台）
- ・タクシー事業者へのヒアリングでは、朝の小樽商科大学生の利用時や夜の送迎時には現状の台数（16台）が必要であるとのことでした。

表 6-5 タクシープールの停車台数

時間	停車台数 (台)	各時間帯における 最大停車台数 (台)
8:00	14	14
8:10	8	
8:20	10	
8:30	12	
8:40	10	
8:50	6	
平均値	10.0	14.0



H29調査 336 台
R2調査 221 台
割増係数 1.52

図 6-6 タクシー交通量の比較

出典：令和2年度交通量調査結果

第6章 再整備基本計画

(3) 一般車（一般送迎車）

- ・一般送迎車の乗降スペースは3バース必要なほか、身障者用、高齢者・妊婦等、福祉のための乗降スペースが別途1バース必要となります。
- ・令和2年度の交通量調査結果では、一般送迎車の夕方の平均同時停車台数は3.61台であり（表6-6参照）、新型コロナによる利用者減少時の調査データであることを考慮すると、乗降スペースは合計で5台必要となります。 $(3.61 \times 1.23 \text{ (割増係数: 図6-7参照)}) = 4.44 \div 5 \text{ 台}$

表 6-6 一般送迎車の同時停車台数

時間	同時停車台数(台)	時間	同時停車台数(台)
7:00	7	17:00	2
7:10	7	17:10	2
7:20	2	17:20	3
7:30	3	17:30	3
7:40	4	17:40	4
7:50	5	17:50	8
8:00	2	18:00	4
8:10	3	18:10	3
8:20	3	18:20	5
8:30	0	18:30	6
8:40	2	18:40	2
8:50	0	18:50	7
9:00	3	19:00	2
9:10	1	19:10	5
9:20	1	19:20	6
9:30	4	19:30	0
9:40	3	19:40	1
9:50	3	19:50	2
平均値	2.94	平均値	3.61
係数	1.23	係数	1.23
必要台数	3.6162	必要台数	4.4403
必要台数 (再計)	4	必要台数 (再計)	5

■一般車の交通量の比較



H29調査 506 台

R2調査 412 台

割増係数 1.23

図 6-7 タクシー交通量の比較

出典：令和2年度交通量調査結果

(4) 駐車場

- ・ 駐車場は10台必要となり、内1台が身障者用、高齢者・妊婦等、福祉のための駐車場として必要となります。
- ・ 現状の駐車場は、過去5年間の利用台数に大きな変化はなく（図6-8参照）、令和2年度の交通量調査結果では、駐車場利用者の内、駅舎およびバスターミナル以外の利用が約半数ある（表6-7参照）ことを考慮すると、現状の20台の半数の10台が必要となります。

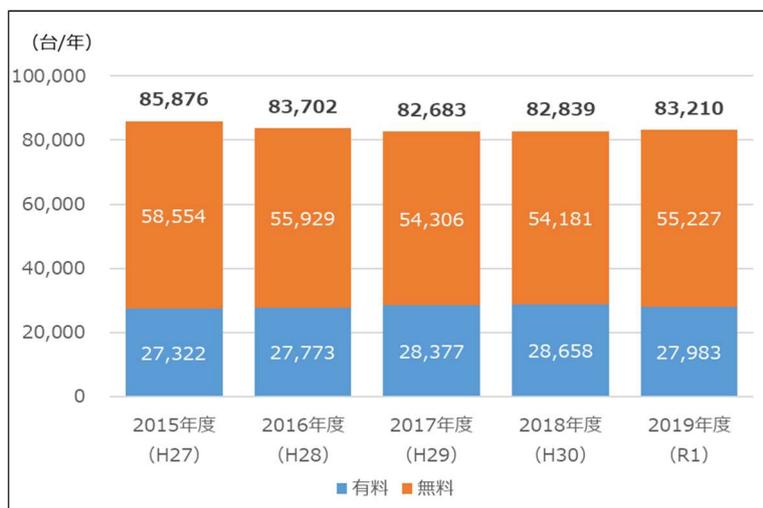


図 6-8 小樽市駅前広場駐車場利用実績

出典：小樽駅前広場駐車場台数調査

表 6-7 駐車場利用者の移動動線

起点	目的地	駐車場		
		駅舎	バスターミナル	駅前広場外
時間帯	7:00 ~7:30	0	0	10
	7:30 ~8:00	1	0	0
	8:00 ~8:30	1	0	1
	8:30 ~9:00	6	1	3
	9:00 ~9:30	6	2	2
	9:30 ~10:00	4	5	8
合計		18	8	24
移動割合		36%	16%	48%

出典：令和2年度交通量調査結果

第6章 再整備基本計画

(5) 駐輪場

- ・駐輪場は平均 75.3 台の利用（表 6-8 参照）があり、令和 2 年度の交通量調査結果では、駐輪場利用者の駅前広場内施設の利用率は 92.2%（表 6-9 参照）であったことから、駅前広場における駐輪台数は 70 台必要となります。（ $75.3 \times 92.2\% = 69.4 \div 70$ 台）

表 6-8 駐輪場台数調査結果

(台)			
調査年	駐輪台数	残置台数	実駐輪台数
H27	75	11	64
H28	91	8	83
H29	89	10	79
平均	85.0	9.7	75.3

出典：小樽駅前広場駐輪場台数調査

表 6-9 駐輪場利用者の駅前広場利用率

調査年	駐輪台数 (台)	内、広場外利用 (台)	利用率 (%)
R2	64	5	92.2

出典：令和 2 年度交通量調査結果

6.2.4 駅前広場の施設規模（案）

98 年式にて算出された施設数を基に、本市の実情を勘案した積み上げを行い、下表のとおり施設規模を設定しました（表 6-10 参照）。

表 6-10 施設規模比較表

	現状	98 年式				積み上げ	備考
		CASE-1 (2030 年)	CASE-2 (2030 年)	CASE-3 (2040 年)	CASE-4 (2040 年)	最低限 必要な 施設数	
バス乗車場 (バース)	8	3	3	3	3	8	別途バス待機場 6 台設置
タクシー乗車場 (バース)	4	2	2	2	2	2	
タクシー駐車場 (台)	16	2	3	2	2	16	
一般車乗降場 (バース)	0	3	3	3	3	5	身障者用 1 台設置
一般車駐車場 (台)	20	1	1	1	1	10	
二輪車駐輪場 (台)	約 150	59	59	46	46	70	

※「コロナ禍に伴う新しい生活スタイル」の浸透により、人の移動が減少した場合には、98 年式の結果はさらに低い数値となるが、各施設のバース数・台数は積み上げ式で決定（赤枠）するため、必要な施設数に変更はない。

6.3 配置計画の設定

6.3.1 配置と構造等の考え方

(1) 配置の考え方

再整備方針や市民アンケートから導かれた配置の考え方は以下のとおりです。

配置の考え方

- ・ 歩行者と車両の動線を可能な限り分離
- ・ 市民ニーズが高い施設を駅舎の近くに配置（機能分担施設を除く）
- ・ 新幹線新駅とのアクセスに対応したバスバースを配置（並行在来線含む）
- ・ 再開発事業との機能分担について、敷地を含めて検討
- ・ 駅前交差点の信号制御を歩車分離式とすることを想定し、必要に応じてスクランブル化
- ・ 景観保全等のため、駅舎正面にオープンスペースを配置（見通しを確保するため、オープンスペースの幅は市道中央通線の車道の内、道路付属物の影響がない 20m を基本）

(2) 構造等の考え方

① 駅前広場内の構造

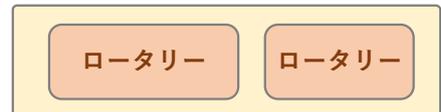
■ 一体型（1ロータリー）

- ・ 1つのロータリー内に施設を配置するもので、車両動線は一方通行（時計回り）となります。
- ・ 車両動線は混在しますが、ロータリーの面積は必要最小限となります。



■ 分離型（2ロータリー）

- ・ 2つのロータリーに施設を分配するもので、各ロータリーの車両動線は一方通行（時計回り）となります。
- ・ 車両動線の分離が可能となりますが、ロータリーの合計面積は一体型に比べ大きくなります。

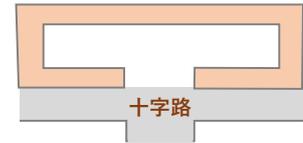


第6章 再整備基本計画

② 交差点の構造（交差点形状）

■ 十字路型

- ・駅前広場の車両出入口の位置を市道中央通線と合わせ、国道5号と十字路交差点を形成します。
- ・車両の動線（出入口）を集約し、市道中央通線から駅前広場へ直接アクセスする構造となります。（現駅前広場と同じ構造）



■ T字路型

- ・駅前広場の車両の出入口を分け、市道中央通線と国道5号でT字路を形成します。
- ・車両の動線（出入口）を分離し、市道中央通線から駅前広場へは直接アクセスしない構造となります。



■ 十字路+食い違い交差型

- ・駅前広場の車両の出入口を分け、一方の出入口の位置を市道中央通線と合わせ、もう一方を別の場所に設けることで、国道5号と十字路+食い違い交差点を形成します。
- ・車両の動線（出入口）を分離し、食い違い交差側のロータリーは市道中央通線からは直接アクセスしない構造となります。



■ 五差路型

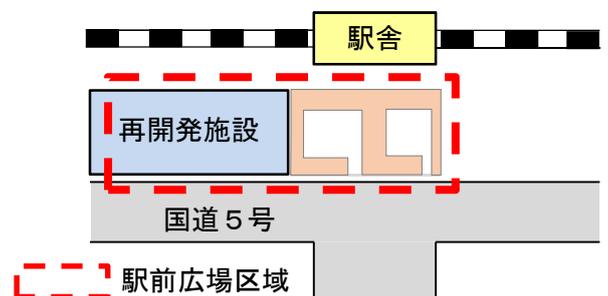
- ・駅前広場内の車両の出入口を分け、両者の位置を市道中央通線と合わせ、国道5号と五差路を形成します。
- ・車両の動線（出入口）を分離し、市道中央通線からは駅前広場へ直接アクセスする構造となります。



③ 再開発事業敷地との連携

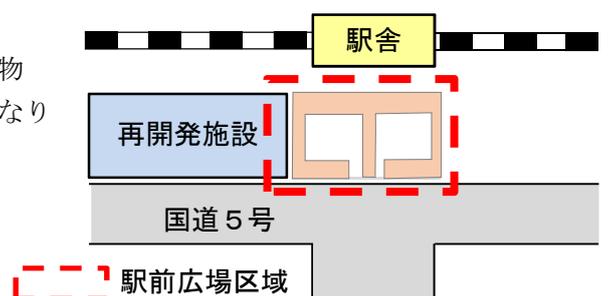
■ 建物一体型

- ・再開発施設予定地の全部 or 一部を使用し、建物に駅前広場を組込む構造となります。



■ 平面型（青空式）

- ・再開発施設予定地の一部敷地を使用し、建物とは独立させ駅前広場を形成させる構造となります。



6.3.2 配置計画案

6.3.1 を踏まえ、各施設の配置案を4案検討しました。
それぞれの案の配置計画概要は以下のとおりとしました。

A. 建物一体型

■Plan①：駅舎出入口正面をオープンスペースとして歩行者空間と景観軸を確保しつつ、オープンスペースの一方に「バス」専用ロータリー、もう一方に「タクシー・一般車」専用ロータリーを配置することで輻輳していた車両動線を分離するとともに、駅前広場内の全ての交通施設を配置した案。

（駅前交差点の形状：十字路 + 食い違い交差）

■Plan②：駅舎出入口正面を含む駅前広場南側をオープンスペースとして歩行者空間と景観軸を確保し、駅舎出入口正面のオープンスペースの一方に「タクシー」専用ロータリー、もう一方に「一般車」専用ロータリーをそれぞれ設けて車両動線を分離するとともに、バスターミナルを駅前第1ビルに機能分担した案。

（駅前交差点の形状：十字路 + 食い違い交差）

B. 平面型（青空式）

■Plan③：駅舎出入口正面をオープンスペースとして歩行者空間と景観軸を確保しつつ、オープンスペースの一方に「バス」専用ロータリー、もう一方に「タクシー・一般車」専用ロータリーを配置することで輻輳していた車両動線を分離するとともに、駐車場を駅前第1ビルに機能分担した案。

なお、「バス」と「タクシー・一般車」の動線を分離した上で、主に駅前交差点から車両の出入りが行われます。

（駅前交差点の形状：五差路）

■Plan④：Plan③における車両の出入り方法を変更した案。

「タクシー・一般車」専用ロータリーの出入口を駅前広場北側に設置し、車両の進行方向を左折 in 左折 out に限定することでオープンスペースを広く確保した案。

（駅前交差点の形状：十字路 + 食い違い交差）

- ※
- ・十字路型は、駅前広場内で歩行者・車両の動線の分離が出来ないこと、駅舎正面にオープンスペースが配置出来ないことから配置案としては採用していません。
 - ・T字路型は、3ヶ所の交差点が発生してしまうため、配置案としては採用していません。（交差点が多いため渋滞が発生）

第6章 再整備基本計画

【参考】駅前広場内通路の検討

(1) 歩道幅員

歩道の幅員は、各種基準の考え方を踏まえ、最小幅員を 6.0m とします。

① 都市整備事業実務要領

駅舎前の歩道幅員は 5.0m 以上が望ましいとされています。

②歩道部の設計にあたっては、下記のことに留意するものとする。

(i)人の通行動線とその他の機能空間が分離されるようにすることが望ましい。

(ii)駅本屋及び広場に面する建物の前面の歩道幅員は、歩行者の滞留する空間を考慮し **5m以上**とすることが望ましい。ただし、地方の小駅にあってはその実情により対応する。

(iii)タクシー待ちの乗客が滞留する部分の歩道幅員は、通行する歩行者の支障とならないように歩道幅員を拡げるなど工夫すること。

出典：「都市整備事業実務要領（2016年4月）」P310

② 道路構造令の解説と運用

歩行者専用道路の幅員について、最小幅員を 2.0m とし、都市部においては 4.0m 以上、植栽等を設置する場合は 6.0m 以上確保することが望ましいとされています。

(1)幅員

歩行者専用道路の最小幅員は、**車いすどうしのすれ違いが可能となるように 2m** とした。幅員の決定については当該路線の機能，歩行者交通量，交通特性，交通目的，沿道状況等を勘案して定めるものとする。

一般的には、**都市部において 4m 以上確保するのが望ましく、また植栽等を設ける場合には 6m 以上確保することが望ましい。**

出典：「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P594

③ 駅前広場計画指針

最小の交通広場面積の検討における設定条件として、歩道最小幅員は 6.0m とされています。

(5)最小の交通広場面積について

小さな駅でも最低限確保すべき広場面積は、バスが回転でき、かつ1台は停車可能なスペースを確保できる面積とする。

具体的には、

- ・歩道とバスが回転できるスペースを設けた簡単な駅前広場
- ・設定条件：車道幅員 3.25m→バス1台分、回転半径 12m、**歩道幅員最小 6m**、出入口は一箇所

出典：「駅前広場計画指針（1998年7月）」P105

(2) 車道

- ・ 駅前広場の交通広場内の車道幅員は、「都市整備事業実務要領」に準拠し下表（表 6-11 参照）を標準として、車両走行軌跡から必要幅員を決定します。

表 6-11 車道幅員

項目	幅員	備考
最小幅員	3.0m	
バスバース部	6.5m	≒バスバース 3.25m+3.0m
バスバースなし	5.5m	=左側路肩 1.5m+3.0m+右側路肩 0.5m

- ③車道の設計にあたっては、下記のこと留意するものとする。
- (i) 広場内の車道は、右回りの一方通行を原則とする。
 - (ii) 広場に接続する道路の出入口は少なくし、広場内での動線の交差、合流をなくすることが望ましい。
 - (iii) 車道幅員は、3.0mを標準とするが、駅前広場に流入する車両の軌跡を考慮し、必要な幅員を確保するものとする。
 - (iv) バスの停車バースを設ける場合の車道幅員は、停車部分を含み 6.5mを確保する。
 - (v) 停車部分を設けない箇所の標準幅員構成は、車道幅員に左側路肩 1.5m及び右側路肩 0.5mを加えることとする。ただし、除雪時の落ちこぼれを考慮し、右側路肩 1.25mとすることができる。

出典：「都市整備事業実務要領（2016年4月）」P311

第6章 再整備基本計画

6.4 再整備基本計画（案）

6.4.1 再整備基本計画（案）の検討

「6.3 配置計画の設定」で設定した配置計画に基づき、駅前広場内に配置する施設とその施設に必要なバースを配置しました（各プランの再整備基本計画（案）は、図 6-9～6-12 参照）。

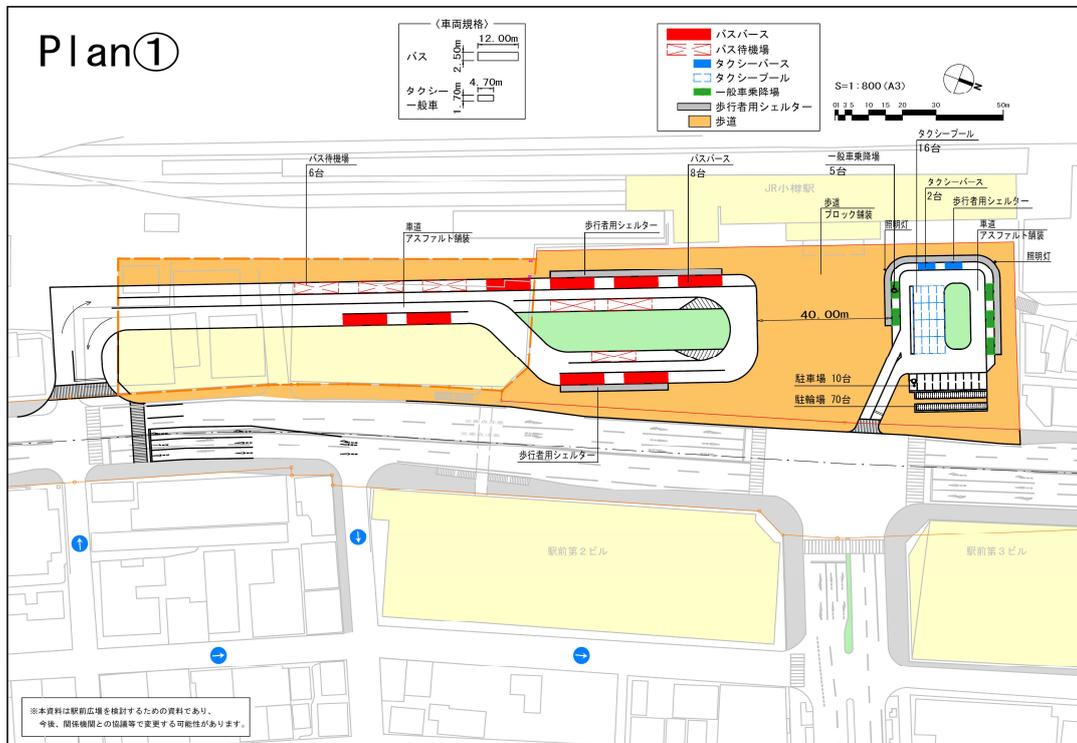


図 6-9 再整備基本計画（案）建物一体型【Plan①】

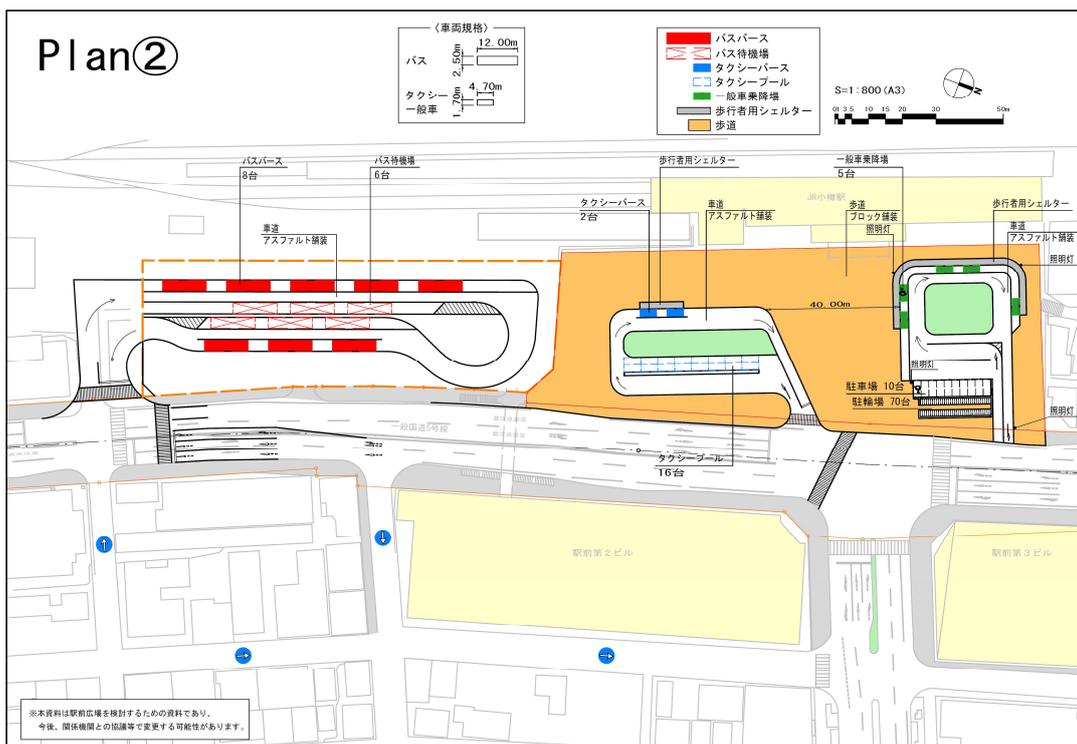


図 6-10 再整備基本計画（案）建物一体型：【Plan②】

表 6-12 J R小樽駅前広場再整備案比較表（配置計画の考え方）

		建物一体型				平面型（青空式）											
		Plan①		Plan②		Plan③		Plan④									
広場構造		分離型（ロータリー数：2）				分離型（ロータリー数：2）											
交差点形状		十字路+食い違い交差				十字路+食い違い交差											
広場面積		10,000㎡ （現状から2,600㎡増）				7,400㎡ （現状と変更なし）											
交通施設規模		バス乗降場	8台	バス待機場	6台	バス乗降場	8台	バス待機場	6台	バス乗降場	8台	バス待機場	6台				
		タクシー乗降場	2台	タクシープール	16台	タクシー乗降場	2台	タクシープール	16台	タクシー乗降場	2台	タクシープール	16台				
		一般車乗降場	5台	駐車場	10台	駐輪場	70台	一般車乗降場	5台	駐車場	10台	駐輪場	70台				
概要		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 「バス・バス」を駅前の青空部分と再開発施設の建物内を活用し配置 				<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面を含む駅前広場南側にオープンスペースを配置 「バス」、「タクシー」、「一般車」の動線を完全分離 「バス・バス」を再開発施設の建物内を活用し配置 駅前広場北側のロータリー出入口は、信号制御は行わず、左折in左折out 				<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 一般車の駐車場は確保せず（機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用） 				<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 一般車の駐車場は確保せず（機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用） 駅前広場北側のロータリー出入口は、信号制御は行わず、左折in左折out 			
配置の考え方	バス	乗降場	駅前第1ビル敷地を一部使用し8台確保				同左				同左						
		待機場	空きスペースに配置（縦列駐車）				同左				同左						
	タクシー	乗降場	利便性を考慮し、駅舎近くへ配置（現乗り場位置）				再開発ビルと駅舎の概ね中間地点に配置				同左						
		プール	先頭待機車両から乗降場が確認できる位置に配置				同左				同左						
	一般車	駅舎に近い位置に身障者用を1台配置し、別途一般用を配置				同左				同左							
	駐車場	駅舎からの距離は「タクシー、一般車」を優先し、空きスペースに配置				同左				一般車の駐車場は確保せず（機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用）							
	駐輪場	歩道の空きスペース（駐車場東側）に配置				歩道の空きスペース（タクシー、一般車ロータリー東側）に配置				同左							
	車両の出入り方法	バス	既設交差点から出入り				同左				駅前交差点からの出入り（一部駅前第1ビル側出入口から進入（左折のみ））						
		タクシー	駅前交差点に設ける出入口から出入り				同左				駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける出口からの流出（左折のみ）						
		一般車	駅前交差点に設ける出入口から出入り				駅前広場北側に設ける出入口からの進入・流出（左折in・左折out）				駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける出口からの流出（左折のみ）						
車路・歩道	車路の幅員・線形は車両軌跡より設定 歩道は最低6mの幅員を確保（計画指針より）				同左				同左								
オープンスペース	駅舎出入口正面に配置				駅舎出入口正面及び駅前広場南側に配置				駅舎出入口正面に配置								

表 6-13 JR小樽駅前広場再整備案比較表（再整備方針との適合状況）

計画上の視点		建物一体型				平面型（青空式）			
		Plan①		Plan②		Plan③		Plan④	
No	再整備方針1 安全性と利便性の高い交通拠点づくり	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定
1-1	安全・安心な交通広場機能の確保 (安全な歩行者動線の確保)	駅舎出入口正面にオープンスペースを配置することで歩行者が車両と交差しない(乱横断しない)安全な歩行者動線が確保されている	○	同左	○	同左	○	同左	○
1-2	交通結節点機能の強化 (交通施設の適正配置)	車両動線が明確化され、バス・タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置されているため交通結節点としての機能に優れている。	◎	車両動線が明確化され、駅前広場外にバスターミナルが配置されるが、駅舎からバスターミナル間に広大なオープンスペースが確保されているため、距離を感じさせない快適な歩行空間の確保が可能であるものの、一般車の駅前広場への出入りが左折in左折out(右折禁止)に制限されてしまう。	△	車両動線が明確化され、バス・タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置されているため交通結節点としての機能に優れている。	◎	車両動線が明確化され、バス・タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置されているため交通結節点としての機能に優れている。ただし、タクシー・一般車の駅前広場への出入りが左折in左折out(右折禁止)に制限されてしまう。	△
1-3	新幹線開業後の需要への対応 (新駅とのアクセス対応)	施設規模は将来の交通需要を満足している。	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎
1-4	再開発事業等との広場機能分担 (駅前第1ビルとの連携)	再開発ビルへは、バスターミナルと駐車場を機能分担。また、バスターミナルが建物に組込まれることによって、空間的余裕も生み出される等、利便性が向上する。	◎	同左	◎	再開発ビルへは、駐車場を機能分担。	○	同左	○
No	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	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定
2-1	安全で快適な歩行空間の確保 (歩行者と車両動線の分離)	駅前交差点の横断歩道は、歩行者が多くかつ交差する車両が多いが、信号機を歩車分離式にすることにより、安全で快適な歩行空間にすることが出来る。	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎
2-2	交流拠点機能の向上 (オープンスペースの確保)	駅舎出入口正面から駅前交差点まで幅約40mのオープンスペースが確保されている。	◎	同左	◎	駅舎出入口正面に幅約20mのオープンスペースが確保されている。 (40mの確保は困難)	○	駅舎出入口正面から駅前交差点まで幅約20mのオープンスペースが確保されている。 (40mの確保は困難)	○
2-3	景観の保全(駅と海) (景観軸の確保)	駅舎出入口正面のオープンスペースにより駅から海への景観軸が駅舎正面道路(歩道含む)と同程度の幅(40m)で確保されている。	◎	同左	◎	駅舎出入口正面のオープンスペースが交差点付近で狭く(幅約11m)なるが、駅から海への景観軸は、駅舎正面車道と同程度の幅(20m)で確保されている。	○	駅舎出入口正面のオープンスペースにより駅から海への景観軸が、駅舎正面車道と同程度の幅(20m)で確保されている。	○
2-4	交通アクセス情報提供施設の配置 (案内サイン等の配置)	情報提供施設を適宜配置することが可能である。	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎
2-5	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 (災害時の一時避難・歩き出しとしてのスペースの確保)	駅舎出入口正面に配置した広大なオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面及び駅前広場南側に配置した広大なオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面に配置したオープンスペースは駅前交差点付近が狭いものの、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースは確保されている。	○	駅舎出入口正面に配置したオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	○
計画上の評価		◎		◎		○		△	
事業上の視点		Plan①		Plan②		Plan③		Plan④	
想定事業手法		道路法で位置付けされた特定車両停留施設としての整備(道路事業)。				都市計画事業による実施(国補助率1/2)			
再開発事業との関係		・現在想定されている再開発事業の区域を拡大し、バスパース区域を取り込むことが前提。 ・再開発事業の建物配置計画においても、バスパースを取り込み可能であることが必要。				・現在想定されている再開発事業の区域で整備可能であり、駅前広場の区域の変更は最小限で整備可能。			
実現可能性(評価)		ランニングコストの収支バランスが現時点では見定められない等、配置計画も含め、更なる検討が必要				基本的に整備実施可能			

※ 駅前広場の整備手法、維持管理、歩車分離制御等については、本計画を策定した後、実施に向けて検討していく事項となります。

第6章 再整備基本計画

6.4.2 再整備基本計画（案）の決定

現在の駅前広場の敷地では、安全性を確保した上で、バスターミナルや駐車場などの全ての施設を配置することは難しく、再開発事業区域に駅前広場区域を含ませることが必要となることから、計画上の評価が最も低いPlan④を除く3案を整備案とするとともに、再開発事業の配置計画によって3案から選択する。

