

小樽駅前広場再整備に係る建物一体型の  
導入実現可能性について

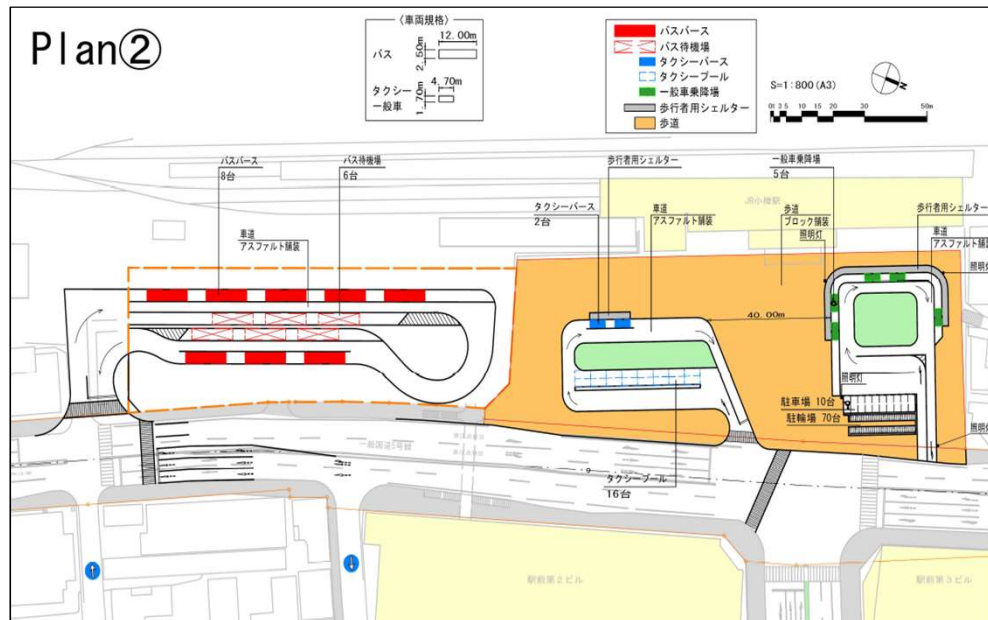
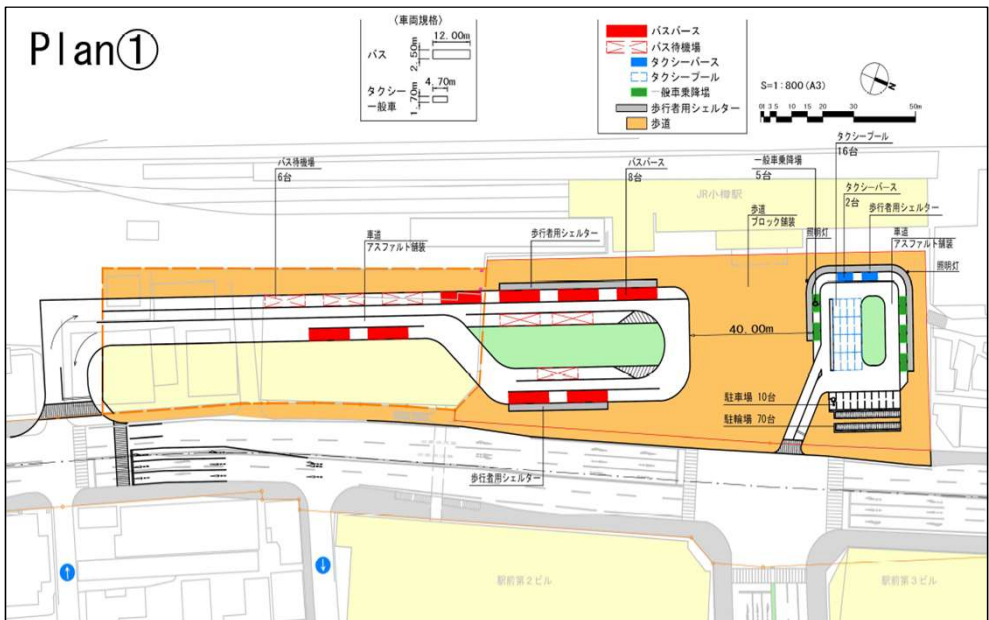
令和4年12月

# ○はじめに

JR小樽駅前広場については、「JR小樽駅前広場再整備基本計画（R4.5策定）」で配置計画を3案に絞り込んでおり、このうち最も高い評価とした建物一体型（バス乗降場と小樽駅前第1ビルを一体構造として立体的に整備）の2案（Plan①、②）について、今後における維持管理コストを踏まえた上で、導入することが可能であるかの検討を行った。

検討にあたっては、小樽市のほか、小樽開発建設部、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合、北海道中央バス(株)の4者で協議を行った。

## JR小樽駅前広場再整備基本計画 「建物一体型」



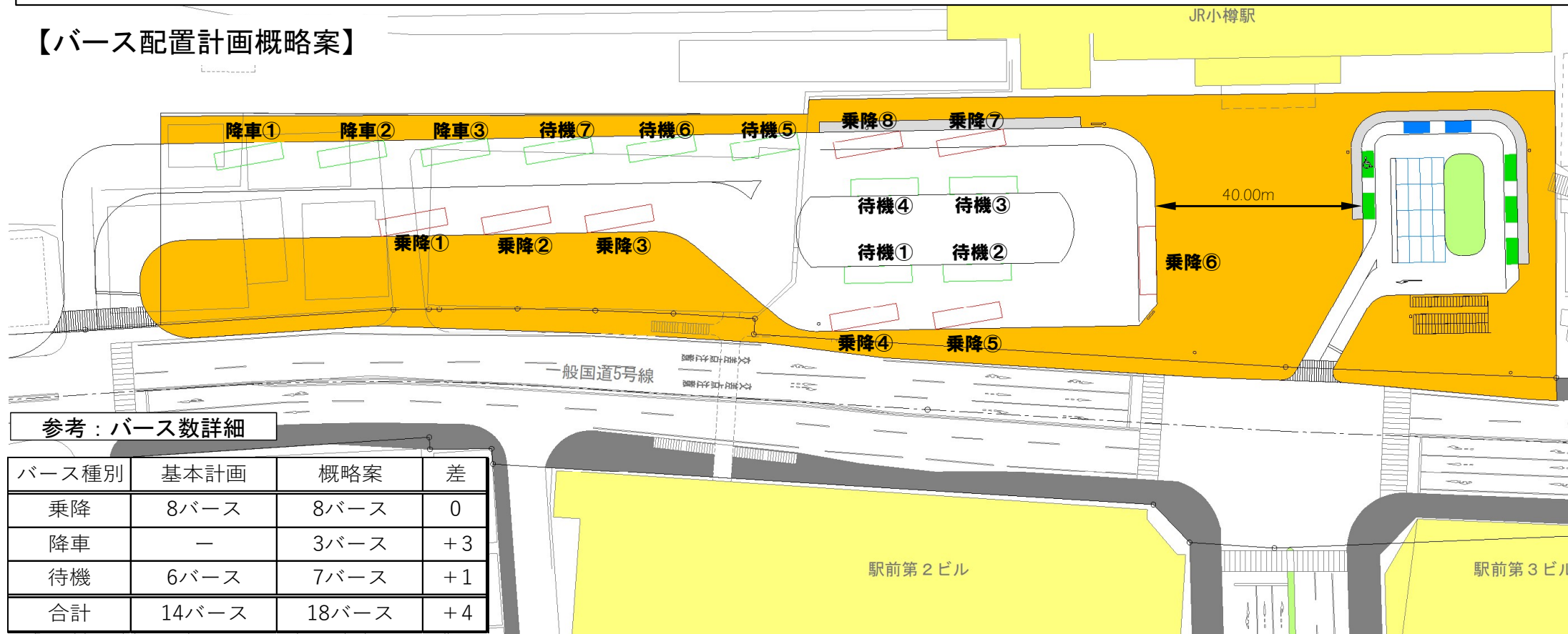
# ○検討手法

建物一体型で整備する場合は、再開発ビルと一体となった整備が必要となり、想定事業手法としては、基本計画において「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」としていた。この場合は、バス発着料とテナントの家賃等収入を得て、そこから必要となる人件費や水光熱費などを支出する運営スキームとなる。このため、導入可能性を判断するためには、長期的に健全な運営の可否を確認する必要があることから、まずは建物一体型として想定される施設（バス乗降場）の規模を想定し、その後、施設規模に応じた収益分析を行うこととした。

# ○施設規模

バス乗降場の規模について、現在道路上に散らばるバス停を集約し、より利便性を向上するために、概略検討したところ、18バス（乗降8、降車3、待機7）必要という結果となった。

【バス配置計画概略案】



## ○収益分析

今回概略検討した施設規模で収益分析を行ったところ、年間約1億円の収入不足が発生することが判明した。

## ○結論

支出に対する収入の見込みが少なく収支均衡を図ることは難しい上、収入を増加させる方法も現時点では想定出来ないことから、建物一体型の健全な運営は難しいことが判明した。