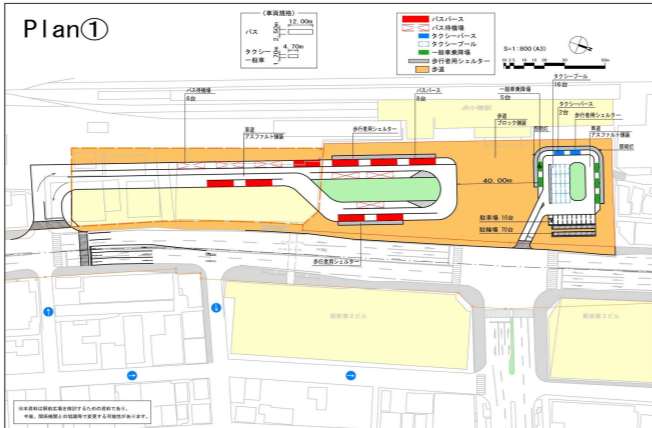
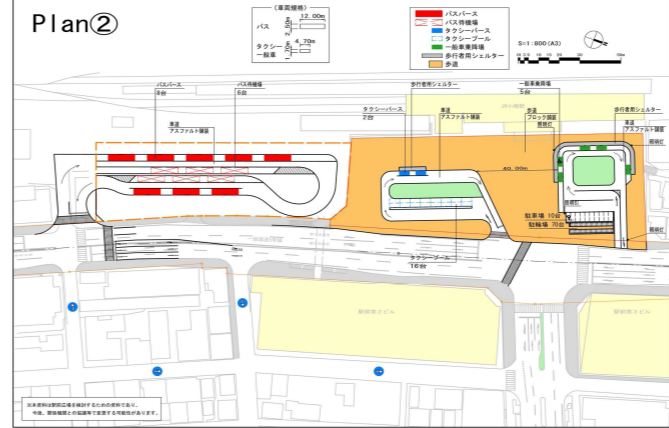
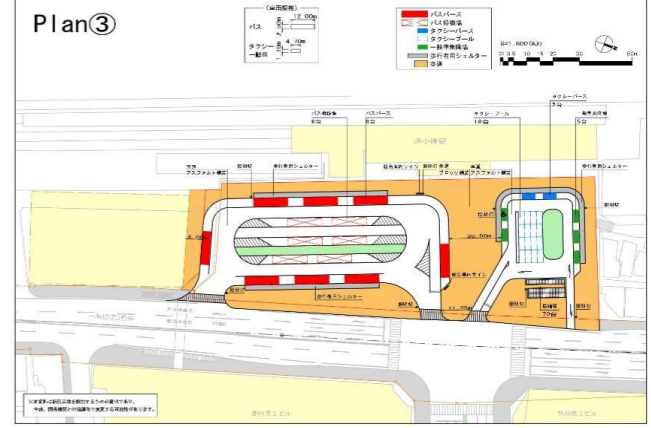


小樽駅前広場再整備の最終案選定

計画上の視点		建物一体型				平面型（青空式）	
		Plan①		Plan②		Plan③	
基本計画図							
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
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	○
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。	◎
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	◎
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。	○
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
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	◎
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)	○
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。	○
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	◎
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。	○
計画上の評価		◎		◎		○	
事業上の視点		Plan①		Plan②		Plan③	
想定事業手法				特定車両停留施設事業		都市計画事業	
実現可能性の評価				導入は困難 ※別紙参照		基本的に整備実施可能	
事業上の評価				×		○	
総合評価		<p>「建物一体型(Plan①、Plan②)」による整備は困難であるため、「平面型(Plan③)」を配置計画案として選定。 【概算整備費：9億】(R4 現在単価) ※再整備については、隣接する駅前第1ビルの再開発予定地の一部敷地を使用することや、一般車の駐車場を再開発ビルへ機能分担することとしていることから、再開発事業の実施が前提。</p>					