

計画書（素案 第1章から第5章）に対する意見及び第6章概要版（第2回会議資料4）に対する意見の取り扱いについて検討した結果、修正が必要と判断したものを新旧対照表として以下のとおり整理しました。

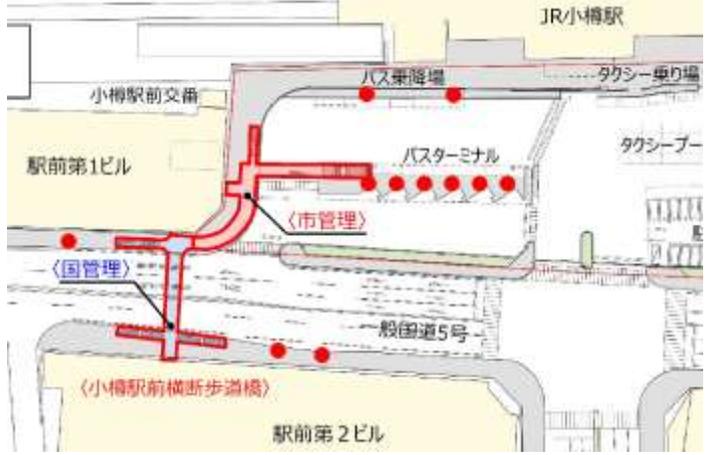
新旧対照表 1/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由
1	1	1	3	当時、駅前広場を含む小樽駅前地区は、駅前広場や街路等の公共施設が未整備であったことに加え、地区内の大半を占める木造家屋の老朽化などにより、望ましい環境とは言い難い状況でしたが、・・・	再開発以前の JR 小樽駅周辺は、駅前広場や街路等の公共施設が未整備であったことに加え、(削除) 木造家屋の老朽化などにより、都市機能が低下している状況でしたが、・・・	【修正】 「当時」が示す時期が分かりづらいことや、「地区内の大半を占める」、「望ましい環境」が示す内容が不明瞭であったため修正。
2	1	1	13	北海道新幹線新小樽駅（仮称）が令和12年度末（2030年度末）開業予定であることなど、周辺環境も大きく変わろうとしています。	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など、本市を取り巻く環境も大きく変わろうとしています。	【修正】 駅名の誤記を修正するとともに、「周辺環境」は本市全体に及ぶため、表現を修正。
3	2	11	表内	既にある観光資源を上手に組み合わせて演出するなど、新しい視点に立った小樽らしさの・・・	既にある観光資源を上手に組み合わせて演出するなど、新しい視点に立った小樽らしさの・・・	【修正】 下線の誤記を修正。
4	2	14	表内	3. バリアフリー社会の実現	3. <u>バリアフリー社会の実現</u>	【修正】 駅前広場に関する項目を指す下線の記載漏れを修正。
5	2	16	1	前述で整理した「上位計画」「関連計画」の考え方と「駅前広場計画指針」・・・	前述で整理した「上位計画」・「関連計画」の駅前広場に係わる項目と「駅前広場計画指針」・・・	【修正】 表現をより正確に修正。
6	2	16	図 2-1			【追加】 接続が漏れていた線を追記（第二次小樽市観光基本計画と役割2（3）を接続）

新旧対照表 2/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																																																							
7	2	16	図 2-1	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>小樽市交通安全計画（第10次） [交安]</p> <p>自動車・歩行者等の異種交通が分離された 道路交通環境の形成</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>小樽市交通安全計画（第10次） [交安]</p> <p>自動車・歩行者等の異種交通が分離された 安全な道路交通環境の形成</p> </div>	<p>【追加】 記載漏れとなっていた 文言を追記。</p>																																																							
8	2	16	図 2-1	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">役割 1 交通空間としての機能確保</p> <p>交通空間は、「交通結節点」としての機能を 担う空間であり、JRやバスなどの交通手段 相互の乗り換えや歩行が安全かつスムーズに 行える空間とする</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">役割 1 交通空間としての機能確保</p> <p>交通空間は、「交通結節点」としての機能を 担う空間であり、鉄道やバスなどの交通手段 相互の乗り換えや歩行が安全かつスムーズに 行える空間とする</p> </div>	<p>【修正】 一般的な交通手段の名 称に変更。</p>																																																							
9	3	30	3	ピーク時間帯（※）の3時間で181台が停車しており、乗降者人数は191人にのぼりました（表 3-7 参照）。送迎車の滞在時間は、1分未満がほとんどですが（図 3-23 参照）、調査時間中最大7台が停車していました（図 3-25 写真②参照）。また、JR 北海道バスが通行する際、・・・	ピーク時間帯（※ ¹ ）の3時間で181台が停車しており、乗降者人数は191人にのぼりました（表 3-7 参照）。送迎車の滞在時間は、1分未満がほとんどでした（図 3-23 参照）。また、朝夕における送迎車の混雑状況については、調査時間中、朝方で最大7台（図 3-25 写真②参照）、夕方で最大8台（※ ² ）が駅舎正面に同時に停車しており（表 3-8 参照）、JR 北海道バスが通行する際、・・・	<p>【修正】 令和2年12月に実施 した夕方の送迎状況調査 を反映した文章に修正。</p>																																																							
9	3	30	12	※・・・平成29年度交通調査により確認したピーク時間帯	<p>※¹・・・平成29年度交通調査により確認したピーク時間帯</p> <p>※²・・・小樽市独自調査（令和2年12月23日実施）</p>	<p>【追加】 令和2年12月に実施 した夕方の送迎状況調査 を追記。</p>																																																							
10	3	30	表 3-7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>時間帯</th> <th>停車台数 (台)</th> <th>乗車人数 (人)</th> <th>降車人数 (人)</th> <th>合計人数 (人)</th> <th>同時停車台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7時台</td> <td>116</td> <td>6</td> <td>119</td> <td>125</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>8時台</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>42</td> <td>44</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>9時台</td> <td>23</td> <td>4</td> <td>18</td> <td>22</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>181</td> <td>12</td> <td>179</td> <td>191</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	時間帯	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)	同時停車台数 (台)	7時台	116	6	119	125	7	8時台	42	2	42	44	3	9時台	23	4	18	22	4	合計	181	12	179	191	—	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>時間帯</th> <th>停車台数 (台)</th> <th>乗車人数 (人)</th> <th>降車人数 (人)</th> <th>合計人数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7時台</td> <td>116</td> <td>6</td> <td>119</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>8時台</td> <td>42</td> <td>2</td> <td>42</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>9時台</td> <td>23</td> <td>4</td> <td>18</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>181</td> <td>12</td> <td>179</td> <td>191</td> </tr> </tbody> </table>	時間帯	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)	7時台	116	6	119	125	8時台	42	2	42	44	9時台	23	4	18	22	合計	181	12	179	191	<p>【修正】 令和2年12月に実施 した夕方の送迎調査結果 を反映した表に再構築し たことによる修正。 (同時停車台数の欄を削 除)</p>
時間帯	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)	同時停車台数 (台)																																																								
7時台	116	6	119	125	7																																																								
8時台	42	2	42	44	3																																																								
9時台	23	4	18	22	4																																																								
合計	181	12	179	191	—																																																								
時間帯	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)																																																									
7時台	116	6	119	125																																																									
8時台	42	2	42	44																																																									
9時台	23	4	18	22																																																									
合計	181	12	179	191																																																									

新旧対照表 3/13

No.	章	頁	行 図表	旧	修正後	対応と理由																	
11	3	30	表 3-8	(なし)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">時間帯</th> <th>同時停車台数(※) (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">朝 方</td> <td>7時台</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>8時台</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>9時台</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">夕 方</td> <td>17時台</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>18時台</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>19時台</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	時間帯		同時停車台数(※) (台)	朝 方	7時台	7	8時台	3	9時台	4	夕 方	17時台	8	18時台	7	19時台	6	<p>【追加】 令和2年12月に実施した夕方の送迎調査結果を反映した表に再構築したことによる追加。 (同時停車台数の表を追加)</p>
時間帯		同時停車台数(※) (台)																					
朝 方	7時台	7																					
	8時台	3																					
	9時台	4																					
夕 方	17時台	8																					
	18時台	7																					
	19時台	6																					
12	3	35	図 3-32			<p>【修正】 歩道橋の管理区分を明確化するため、着色を変更修正。</p>																	

新旧対照表 4/13

No.	章	頁	行 図表	修正前	修正後	対応と理由
13	3	41		<p style="text-align: center;"><u>駅前広場に関する主な意見</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりと潤いが不足 ・ <u>隣接する駅前第1ビルの老朽化、非耐震</u> ・ 歩行者と車両の動線の輻輳 ・ 広場内の歩行者の乱横断 ・ バスやタクシー、歩道、駐輪場、駐車場等の混在 ・ <u>信号待ちによる渋滞の発生</u> ・ タクシー降り場や一般車の乗降場がない ・ 雑然とした自転車の放置 など 	<p style="text-align: center;"><u>駅前広場に関する主な意見</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりと潤いが不足 ・ 歩行者と車両の動線の輻輳 ・ 広場内の歩行者の乱横断 ・ バスやタクシー、歩道、駐輪場、駐車場等の混在 ・ タクシー降り場や一般車の乗降場がない ・ 雑然とした自転車の放置 ・ <u>隣接する駅前第1ビルの老朽化、非耐震</u> ・ <u>信号待ちによる渋滞の発生</u> など 	<p>【修正】 意見の掲載順を駅前広場内に関するものを前段に、駅前広場外にも関係するものを後段に変更。</p>
14	3	43 ～ 46	図 3-46 ～ 図 3-48 図 3-50 図 3-52	<p style="text-align: center;">20歳代(n=57)</p> <p style="text-align: center;">30歳代(n=56)</p> <p style="text-align: center;">40歳代(n=93)</p> <p style="text-align: center;">50歳代(n=110)</p>	<p style="text-align: center;">20歳代(n=57)</p> <p style="text-align: center;">30歳代(n=56)</p> <p style="text-align: center;">40歳代(n=93)</p> <p style="text-align: center;">50歳代(n=110)</p>	<p>【修正】 年代別に取りまとめたアンケートのグラフにある縦軸項目（年齢）が見えづらい色であったため、文字色を濃いものに修正。</p>
15	6	58		<p>② <u> </u>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、必要な施設を積み上げて算出します。</p>	<p>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、必要な施設を積み上げて設定します。</p>	<p>【修正】 不足していた説明を追記。</p>

新旧対照表 5/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																																																		
16	6	60		(なし)	<p>※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。</p> <table border="1"> <caption>図 6-4 重回帰分析による JR 小樽駅乗車人員数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>小樽市人口 (人)</th> <th>観光入込客数 (人)</th> <th>小樽駅乗車人員 (人)</th> <th>重回帰分析による乗車人員 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010年度</td> <td>132,842</td> <td>6,478</td> <td>3,106</td> <td>3,077</td> </tr> <tr> <td>2011年度</td> <td>131,047</td> <td>6,036</td> <td>3,104</td> <td>3,124</td> </tr> <tr> <td>2012年度</td> <td>129,434</td> <td>6,599</td> <td>3,173</td> <td>3,156</td> </tr> <tr> <td>2013年度</td> <td>127,224</td> <td>7,199</td> <td>3,207</td> <td>3,252</td> </tr> <tr> <td>2014年度</td> <td>125,028</td> <td>7,449</td> <td>3,208</td> <td>3,249</td> </tr> <tr> <td>2015年度</td> <td>122,696</td> <td>7,949</td> <td>3,204</td> <td>3,293</td> </tr> <tr> <td>2016年度</td> <td>120,751</td> <td>7,968</td> <td>3,305</td> <td>3,343</td> </tr> <tr> <td>2017年度</td> <td>118,923</td> <td>8,062</td> <td>5,430</td> <td>5,364</td> </tr> <tr> <td>2018年度</td> <td>116,516</td> <td>7,816</td> <td>5,453</td> <td>5,442</td> </tr> </tbody> </table>	年度	小樽市人口 (人)	観光入込客数 (人)	小樽駅乗車人員 (人)	重回帰分析による乗車人員 (人)	2010年度	132,842	6,478	3,106	3,077	2011年度	131,047	6,036	3,104	3,124	2012年度	129,434	6,599	3,173	3,156	2013年度	127,224	7,199	3,207	3,252	2014年度	125,028	7,449	3,208	3,249	2015年度	122,696	7,949	3,204	3,293	2016年度	120,751	7,968	3,305	3,343	2017年度	118,923	8,062	5,430	5,364	2018年度	116,516	7,816	5,453	5,442	<p>【追加】 鉄道乗車人員と観光客の相関を示した説明文と図を参考に追記。</p>
年度	小樽市人口 (人)	観光入込客数 (人)	小樽駅乗車人員 (人)	重回帰分析による乗車人員 (人)																																																				
2010年度	132,842	6,478	3,106	3,077																																																				
2011年度	131,047	6,036	3,104	3,124																																																				
2012年度	129,434	6,599	3,173	3,156																																																				
2013年度	127,224	7,199	3,207	3,252																																																				
2014年度	125,028	7,449	3,208	3,249																																																				
2015年度	122,696	7,949	3,204	3,293																																																				
2016年度	120,751	7,968	3,305	3,343																																																				
2017年度	118,923	8,062	5,430	5,364																																																				
2018年度	116,516	7,816	5,453	5,442																																																				
17	6	61		将来非鉄道利用者数の推計にあたっては、「小樽市人口ビジョン(令和2年改訂版)」の「将来展望」における2030年及び2040年の将来人口推計値(図6-4参照)と2020年の人口比から算出します。	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	<p>【修正】 課題解決により見込まれる戦略的な本市独自の将来人口推計(人口ビジョン)ではなく、全国的な推計結果である国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)の将来人口推計値を採用することに変更。</p>																																																		

新旧対照表 6/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																																								
18	6	61	図 6-5	<p>図 6-4 小樽市の将来人口展望 出典：小樽人口ビジョン（令和2年改訂版）</p>	<p>図 6-5 小樽市の将来人口推計 出典：北海道「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」</p>	<p>【修正】 将来人口推計値を人口ビジョンから社人研に採用を変更したことによる、図の差し替え変更。</p>																																								
19	6	61		<p>【人口減少率】 2030年：$91,184 \div 111,157 = 82.0\%$ 2040年：$94,405 \div 111,157 = 66.9\%$</p>	<p>【人口減少率】 2030年：$89,561 \div 111,157 = 80.6\%$ 2040年：$69,422 \div 111,157 = 62.5\%$</p>	<p>【修正】 将来人口推計値を人口ビジョンから社人研に採用を変更したことによる、人口減少率の修正。</p>																																								
20	6	62	表 6-2	<p>表 6-2 将来ピーク時駅前広場利用者数一覧</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CASE</th> <th>CASE-1</th> <th>CASE-2</th> <th>CASE-3</th> <th>CASE-4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標年次</td> <td>令和12年(2030年)</td> <td>令和12年(2030年)</td> <td>令和22年(2040年)</td> <td>令和22年(2040年)</td> </tr> <tr> <td>在来線の廃止</td> <td>あり</td> <td>なし</td> <td>あり</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>ピーク時将来利用者数</td> <td>7,073人</td> <td>7,228人</td> <td>6,778人</td> <td>6,978人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※駅端末分担率 バス：8%、タクシー：1%、自転車：5%、徒歩・二輪：86%（駅前広場計画指針より）</p>	CASE	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4	目標年次	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	7,073人	7,228人	6,778人	6,978人	<p>表 6-2 将来ピーク時駅前広場利用者数一覧</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CASE</th> <th>CASE-1</th> <th>CASE-2</th> <th>CASE-3</th> <th>CASE-4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>推計年次</td> <td>令和12年(2030年)</td> <td>令和12年(2030年)</td> <td>令和22年(2040年)</td> <td>令和22年(2040年)</td> </tr> <tr> <td>在来線の廃止</td> <td>あり</td> <td>なし</td> <td>あり</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>ピーク時将来利用者数</td> <td>7,008人</td> <td>7,163人</td> <td>6,575人</td> <td>6,775人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※駅端末分担率 バス：8%、タクシー：1%、自転車：5%、徒歩・二輪：86%（駅前広場計画指針より）</p>	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	<p>【修正】 将来人口推計値を人口ビジョンから社人研に採用を変更したことによる、ピーク時将来利用者数の修正。</p>
CASE	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4																																										
目標年次	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	7,073人	7,228人	6,778人	6,978人																																										
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																																										

新旧対照表 7/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																																																																																																																																						
21	6	62	表 6-3	<p>表 6-3 施設規模算出結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">施設</th> <th>CASE-1</th> <th>CASE-2</th> <th>CASE-3</th> <th>CASE-4</th> </tr> <tr> <th>令和12年 (2030年)</th> <th>令和12年 (2030年)</th> <th>令和22年 (2040年)</th> <th>令和22年 (2040年)</th> </tr> <tr> <th>在来線停止あり</th> <th>在来線停止なし</th> <th>在来線停止あり</th> <th>在来線停止なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場 (バス数)</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>タクシー駐車場 (台数)</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>一般車乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>一般車駐車場 (台数)</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>二輪車駐輪場 (台数)</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>49</td> <td>49</td> </tr> </tbody> </table>	施設	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4	令和12年 (2030年)	令和12年 (2030年)	令和22年 (2040年)	令和22年 (2040年)	在来線停止あり	在来線停止なし	在来線停止あり	在来線停止なし	バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3	タクシー乗降場 (バス数)	2	2	2	2	タクシー駐車場 (台数)	2	3	2	3	一般車乗降場 (バス数)	3	3	3	3	一般車駐車場 (台数)	1	1	1	1	二輪車駐輪場 (台数)	60	60	49	49	<p>表 6-3 施設規模算出結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">施設</th> <th>CASE-1</th> <th>CASE-2</th> <th>CASE-3</th> <th>CASE-4</th> </tr> <tr> <th>令和12年 (2030年)</th> <th>令和12年 (2030年)</th> <th>令和22年 (2040年)</th> <th>令和22年 (2040年)</th> </tr> <tr> <th>在来線停止あり</th> <th>在来線停止なし</th> <th>在来線停止あり</th> <th>在来線停止なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場 (バス数)</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>タクシー駐車場 (台数)</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>一般車乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>一般車駐車場 (台数)</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>二輪車駐輪場 (台数)</td> <td>59</td> <td>59</td> <td>46</td> <td>46</td> </tr> </tbody> </table>	施設	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4	令和12年 (2030年)	令和12年 (2030年)	令和22年 (2040年)	令和22年 (2040年)	在来線停止あり	在来線停止なし	在来線停止あり	在来線停止なし	バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3	タクシー乗降場 (バス数)	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	<p>【修正】 将来人口推計値を人口ビジョンから社人研に採用を変更したことによる、施設規模算出結果の修正。(タクシー駐車場、二輪駐車場が変更)</p>																																																
施設	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4																																																																																																																																								
	令和12年 (2030年)	令和12年 (2030年)	令和22年 (2040年)	令和22年 (2040年)																																																																																																																																								
	在来線停止あり	在来線停止なし	在来線停止あり	在来線停止なし																																																																																																																																								
バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3																																																																																																																																								
タクシー乗降場 (バス数)	2	2	2	2																																																																																																																																								
タクシー駐車場 (台数)	2	3	2	3																																																																																																																																								
一般車乗降場 (バス数)	3	3	3	3																																																																																																																																								
一般車駐車場 (台数)	1	1	1	1																																																																																																																																								
二輪車駐輪場 (台数)	60	60	49	49																																																																																																																																								
施設	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4																																																																																																																																								
	令和12年 (2030年)	令和12年 (2030年)	令和22年 (2040年)	令和22年 (2040年)																																																																																																																																								
	在来線停止あり	在来線停止なし	在来線停止あり	在来線停止なし																																																																																																																																								
バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3																																																																																																																																								
タクシー乗降場 (バス数)	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																																																																																																																																								
22	6	65	5	乗降スペースは合計で 4 台必要となります。(2.94×1.23 (割増係数 図 6-6 参照)) =3.62≒4 台)	乗降スペースは合計で 5 台必要となります。(3.61×1.23 (割増係数：図 6-7 参照)) =4.44≒5 台)	<p>【修正】 令和2年12月に実施した夕方の送迎調査結果の反映による修正</p>																																																																																																																																						
23	6	65	表 6-6	<p>表 6-6 一般送迎車の同時停車台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間</th> <th>同時停車台数 (台)</th> <th>時間</th> <th>同時停車台数 (台)</th> <th>時間</th> <th>同時停車台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>7:00</td><td>7</td><td>8:00</td><td>2</td><td>9:00</td><td>3</td></tr> <tr><td>7:10</td><td>7</td><td>8:10</td><td>3</td><td>9:10</td><td>1</td></tr> <tr><td>7:20</td><td>2</td><td>8:20</td><td>3</td><td>9:20</td><td>1</td></tr> <tr><td>7:30</td><td>3</td><td>8:30</td><td>0</td><td>9:30</td><td>4</td></tr> <tr><td>7:40</td><td>4</td><td>8:40</td><td>2</td><td>9:40</td><td>3</td></tr> <tr><td>7:50</td><td>5</td><td>8:50</td><td>0</td><td>9:50</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> <p>平均値 2.94</p>	時間	同時停車台数 (台)	時間	同時停車台数 (台)	時間	同時停車台数 (台)	7:00	7	8:00	2	9:00	3	7:10	7	8:10	3	9:10	1	7:20	2	8:20	3	9:20	1	7:30	3	8:30	0	9:30	4	7:40	4	8:40	2	9:40	3	7:50	5	8:50	0	9:50	3	<p>表 6-6 一般送迎車の同時停車台数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間</th> <th>同時停車台数 (台)</th> <th>時間</th> <th>同時停車台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>7:00</td><td>7</td><td>17:00</td><td>2</td></tr> <tr><td>7:10</td><td>7</td><td>17:10</td><td>2</td></tr> <tr><td>7:20</td><td>2</td><td>17:20</td><td>3</td></tr> <tr><td>7:30</td><td>3</td><td>17:30</td><td>3</td></tr> <tr><td>7:40</td><td>4</td><td>17:40</td><td>4</td></tr> <tr><td>7:50</td><td>5</td><td>17:50</td><td>8</td></tr> <tr><td>8:00</td><td>2</td><td>18:00</td><td>4</td></tr> <tr><td>8:10</td><td>3</td><td>18:10</td><td>3</td></tr> <tr><td>8:20</td><td>3</td><td>18:20</td><td>5</td></tr> <tr><td>8:30</td><td>0</td><td>18:30</td><td>6</td></tr> <tr><td>8:40</td><td>2</td><td>18:40</td><td>2</td></tr> <tr><td>8:50</td><td>0</td><td>18:50</td><td>7</td></tr> <tr><td>9:00</td><td>3</td><td>19:00</td><td>2</td></tr> <tr><td>9:10</td><td>1</td><td>19:10</td><td>6</td></tr> <tr><td>9:20</td><td>1</td><td>19:20</td><td>6</td></tr> <tr><td>9:30</td><td>4</td><td>19:30</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:40</td><td>3</td><td>19:40</td><td>1</td></tr> <tr><td>9:50</td><td>3</td><td>19:50</td><td>2</td></tr> <tr> <td>平均値</td> <td>2.94</td> <td>平均値</td> <td>3.61</td> </tr> <tr> <td>係数</td> <td>1.23</td> <td>係数</td> <td>1.23</td> </tr> <tr> <td>必要台数</td> <td>3.6162</td> <td>必要台数</td> <td>4.4409</td> </tr> <tr> <td>必要台数 (再計)</td> <td>4</td> <td>必要台数 (再計)</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	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	6	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	4.4409	必要台数 (再計)	4	必要台数 (再計)	5	<p>【修正】 令和2年12月に実施した夕方の送迎調査結果の追記した表に修正 (赤点線枠)</p>
時間	同時停車台数 (台)	時間	同時停車台数 (台)	時間	同時停車台数 (台)																																																																																																																																							
7:00	7	8:00	2	9:00	3																																																																																																																																							
7:10	7	8:10	3	9:10	1																																																																																																																																							
7:20	2	8:20	3	9:20	1																																																																																																																																							
7:30	3	8:30	0	9:30	4																																																																																																																																							
7:40	4	8:40	2	9:40	3																																																																																																																																							
7:50	5	8:50	0	9:50	3																																																																																																																																							
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	6																																																																																																																																									
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	4.4409																																																																																																																																									
必要台数 (再計)	4	必要台数 (再計)	5																																																																																																																																									

新旧対照表 8/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																																																																																																																	
24	6	67	表 6-10	<p>表 6-10 施設規模比較表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">98年式</th> <th rowspan="2">積み上げ 最低限 必要な 施設数</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>CASE-1 (2030年)</th> <th>CASE-2 (2030年)</th> <th>CASE-3 (2040年)</th> <th>CASE-4 (2040年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>8</td> <td>別途バス待機場 6台設置</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場 (バス数)</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タクシー駐車場 (台数)</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>16</td> <td></td> </tr> <tr> <td>一般乗降場 (バス数)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>身障者用1台設 置</td> </tr> <tr> <td>一般車駐車場 (台数)</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>二輪車駐輪場 (台数)</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>49</td> <td>49</td> <td>70</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※「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。</p>		98年式				積み上げ 最低限 必要な 施設数	備 考	CASE-1 (2030年)	CASE-2 (2030年)	CASE-3 (2040年)	CASE-4 (2040年)	バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3	8	別途バス待機場 6台設置	タクシー乗降場 (バス数)	2	2	2	2	2		タクシー駐車場 (台数)	2	3	2	2	16		一般乗降場 (バス数)	3	3	3	3	4	身障者用1台設 置	一般車駐車場 (台数)	1	1	1	1	10		二輪車駐輪場 (台数)	60	60	49	49	70		<p>表 6-10 施設規模比較表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">現状</th> <th colspan="4">98年式</th> <th rowspan="2">積み上げ 最低限 必要な 施設数</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>CASE-1 (2030年)</th> <th>CASE-2 (2030年)</th> <th>CASE-3 (2040年)</th> <th>CASE-4 (2040年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス乗降場 (バス)</td> <td>8</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>8</td> <td>別途バス待機 場6台設置</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場 (バス)</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タクシー駐車場 (台)</td> <td>16</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>16</td> <td></td> </tr> <tr> <td>一般乗降場 (バス)</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>身障者用1台 設置</td> </tr> <tr> <td>一般車駐車場 (台)</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>二輪車駐輪場 (台)</td> <td>約150</td> <td>59</td> <td>59</td> <td>46</td> <td>46</td> <td>70</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※「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。</p>		現状	98年式				積み上げ 最低限 必要な 施設数	備 考	CASE-1 (2030年)	CASE-2 (2030年)	CASE-3 (2040年)	CASE-4 (2040年)	バス乗降場 (バス)	8	3	3	3	3	8	別途バス待機 場6台設置	タクシー乗降場 (バス)	4	2	2	2	2	2		タクシー駐車場 (台)	16	2	3	2	2	16		一般乗降場 (バス)	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		<p>【修正】 現状との対比をしやすくするように、現状の欄を追加修正。（赤点線枠）</p>
	98年式					積み上げ 最低限 必要な 施設数	備 考																																																																																																																
	CASE-1 (2030年)	CASE-2 (2030年)	CASE-3 (2040年)	CASE-4 (2040年)																																																																																																																			
バス乗降場 (バス数)	3	3	3	3	8	別途バス待機場 6台設置																																																																																																																	
タクシー乗降場 (バス数)	2	2	2	2	2																																																																																																																		
タクシー駐車場 (台数)	2	3	2	2	16																																																																																																																		
一般乗降場 (バス数)	3	3	3	3	4	身障者用1台設 置																																																																																																																	
一般車駐車場 (台数)	1	1	1	1	10																																																																																																																		
二輪車駐輪場 (台数)	60	60	49	49	70																																																																																																																		
	現状	98年式				積み上げ 最低限 必要な 施設数	備 考																																																																																																																
		CASE-1 (2030年)	CASE-2 (2030年)	CASE-3 (2040年)	CASE-4 (2040年)																																																																																																																		
バス乗降場 (バス)	8	3	3	3	3	8	別途バス待機 場6台設置																																																																																																																
タクシー乗降場 (バス)	4	2	2	2	2	2																																																																																																																	
タクシー駐車場 (台)	16	2	3	2	2	16																																																																																																																	
一般乗降場 (バス)	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																																																																																																																	
25	6	68		6.3.1 配置の考え方と構造上の制約	6.3.1 配置と構造の考え方	<p>【修正】 表現をわかりやすく修正。</p>																																																																																																																	
26	6	68		(2) 構造上の制約	(2) 構造の考え方	<p>【修正】 表現をわかりやすく修正。</p>																																																																																																																	
27	6	68		<ul style="list-style-type: none"> 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）となる。 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）となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<p>【修正】 イメージがしやすいよう、それぞれの特徴について追記。</p>																																																																																																																	

新旧対照表 9/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由
28	6	69		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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する。 ・ 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字路を形成する。 ・ 十字路+食い違い交差点型 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T字路+食い違い交差点を形成する。 ・ 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号と五差路を形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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）は集約されますが、市道中央通線から駅前広場へ直接アクセスが可能な構造となります。（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）は分離されますが、市道中央通線から駅前広場へ直接アクセスできない構造となります。 ■ 十字路+食い違い交差点型 ・ 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）は分離されますが、食い違い交差点側のロータリーには市道中央通線から直接アクセスでき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）は分離され、市道中央通線から駅前広場に直接アクセスが可能な構造となります。 	<p>【修正】 イメージがしやすいよう、それぞれの特徴について追記。</p>

新旧対照表 10/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由
29	6	73	4	各プランに対する配置の考え方や再整備方針との適合状況を比較した結果（資料6参照）、Plan①～③を再整備基本計画（複数案）とし、今後、各関係機関と協議を進めていきます。	各プランに対する「配置の考え方」や「再整備方針との適合状況」を比較した結果（表6-12、表6-13参照）、Plan①～③については評価が高い結果となったこと、Plan⑤についても、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等により補うことが可能であることから、今後、4案（Plan①、②、③、⑤）を、各関係機関と協議を進める案とします。	【修正】 Plan⑤について、左記の理由により複数案とする記載に修正。（第3回検討委員会で了承済）
30	6	73	図6-9 Plan①			【修正】 夕方の実態調査を踏まえ、一般車送迎バス数を4台から5台に変更するとともに、歩道部分が分かりやすいよう、整備案の凡例に歩道を追加修正。

新旧対照表 11/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由
31	6	74	☒ 6-10 Plan②			<p>【修正】 夕方の実態調査を踏まえ、一般車送迎バース数を4台から5台に変更するとともに、歩道部分が分かりやすいよう、整備案の凡例に歩道を追加修正。</p>
32	6	74	☒ 6-11 Plan③			<p>【修正】 夕方の実態調査を踏まえ、一般車送迎バース数を4台から5台に変更するとともに、歩道部分が分かりやすいよう、整備案の凡例に歩道を追加修正。</p>

新旧対照表 12/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由
33	6	75	図 6-12 Plan④			<p>【修正】 歩道部分がわかりやすいよう、整備案の凡例に歩道を追加修正。</p>
34	6	75	図 6-13 Plan⑤			<p>【修正】 夕方の実態調査を踏まえ、一般車送迎バース数を4台から5台に変更するとともに、歩道部分がわかりやすいよう、整備案の凡例に歩道を追加修正。</p>

新旧対照表 13/13

No.	章	頁	行 図表	旧	新	対応と理由																		
35	6	76	表 6-12	(なし)		<p>【追加】 別紙となっていた比較表を計画書に追加</p>																		
36	6	77	表 6-13	(なし)	<table border="1" data-bbox="1108 826 1832 1337"> <thead> <tr> <th>再整備方針</th> <th>Plan 1</th> <th>Plan 2</th> <th>Plan 3</th> <th>Plan 4</th> <th>Plan 5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>400 再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</td> <td> <p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> </tr> <tr> <td>410 再整備方針 2 周辺一帯と主要路線の接続と連携</td> <td> <p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> <td> <p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p> </td> </tr> </tbody> </table>	再整備方針	Plan 1	Plan 2	Plan 3	Plan 4	Plan 5	400 再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化	<p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	410 再整備方針 2 周辺一帯と主要路線の接続と連携	<p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>【追加】 別紙となっていた比較表を計画書に追加</p>
再整備方針	Plan 1	Plan 2	Plan 3	Plan 4	Plan 5																			
400 再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化	<p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>																			
410 再整備方針 2 周辺一帯と主要路線の接続と連携	<p>Plan 1</p> <p>再整備方針 1 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 2</p> <p>再整備方針 2 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 3</p> <p>再整備方針 3 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 4</p> <p>再整備方針 4 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>	<p>Plan 5</p> <p>再整備方針 5 安全性と利便性の高い交通機軸化</p>																			

