資料４

JR 小樽駅前広場再整備基本計画

（ 素 案 ）

小 樽 市

目　次

頁

第 1 章 序章 ---------- 1
1．1　計画策定の背景および目的 ---------- 1
1．2　計画の位置付け ---------- 2
1．3　計画区域 ---------- 2
1．4　本計画の構成 ---------- 3

第 2 章 まちづくりの方向性 ---------- 4
2．1　上位計画の整理 ---------- 4
2．2　関連計画の整理 ---------- 6
2．3　JR 小樽駅前広場に求められる役割 ---------- 16

第 3 章 JR 小樽駅前広場等の現状 ---------- 17
3．1　現状の整理 ---------- 17
3．2　周辺環境等の整理 ---------- 35
3．3　市民意識の把握 ---------- 41

第 4 章 JR 小樽駅前広場の問題点および課題 ---------- 47
4．1　JR 小樽駅前広場における現状の問題点 ---------- 47
4．2　JR 小樽駅前広場における課題 ---------- 51

第 5 章 JR 小樽駅前広場の再整備基本方針 ---------- 54
5．1　基本コンセプト ---------- 54
5．2　再整備の基本方針 ---------- 55

第 6 章 再整備基本計画 ---------- 58
6．1　検討フロー ---------- 58
6．2　各交通施設における必要施設規模（台数）の設定 ---------- 58
6．3　配置計画の設定 ---------- 68
6．4　再整備基本計画（案） ---------- 73

第 7 章 参考資料 ---------- 78
7．1　JR 小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会 ---------- 78

前回までの協議

今回の協議

第1章 序章

第1章 序章

1.1 計画策定の背景および目的

本市の主要な交通結節点である JR 小樽駅前広場（以下、「駅前広場」という。）は、「小樽駅前地区市街地再開発事業」により整備された駅前広場です。

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、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、その後、再開発事業の機運が高まり、昭和 46 年（1971 年）から同地区の市街地再開発事業に着手し、昭和 51 年（1976 年）、JR 小樽駅前広場を含む 3 棟の再開発ビルが整備されました。

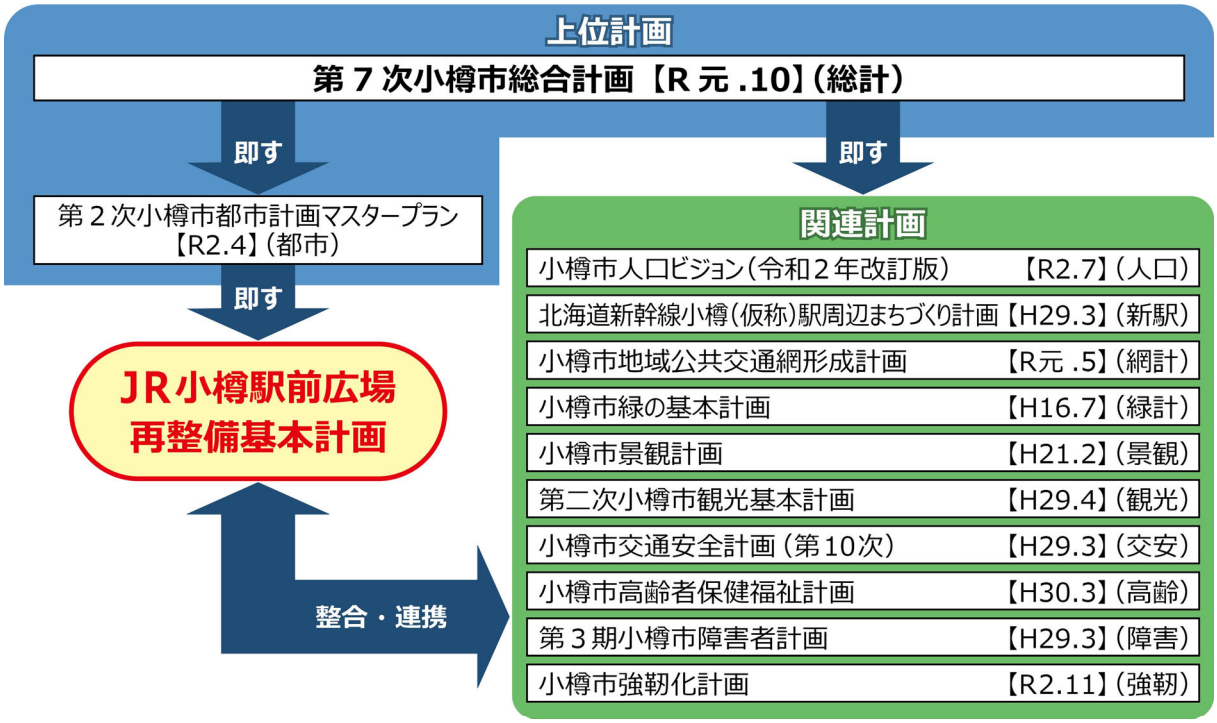
しかし、事業完了から 40 年以上が経過した現在、駅前広場では、自家用車の普及や観光客数の増加などの様々な社会変化によって利用状況が変わってきており、歩行者と車両の輻輳や車路を歩行者が乱横断するなど、安全上の課題が出てきております。

一方で、隣接する再開発ビルである駅前第 1 ビルでは再々開発に向け、平成 29 年（2017 年）に小樽駅前第 1 ビル周辺地区再開発準備組合が設立されたことや、JR 小樽駅を含む中心市街地や観光地等との連携が期待される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。

このような背景から、駅前広場は、安全性と利便性が高く、環境の変化にも対応した交通拠点へのリニューアルが必要となっており、現状整理や駅前広場に必要な機能の見直しを行い、それらを踏まえた新たな整備方針となる JR 小樽駅前広場再整備基本計画を策定することとしました。

1.2 計画の位置付け

本計画は、駅前第１ビルの再開発や北海道新幹線の札幌延伸を見据え、上位・関連計画と整合・連携を図りながら、JR 小樽駅前広場再整備基本計画として策定します。



※【 】内は策定年月、( ) 内は略称を示す

図 1-1 本計画の位置付け

1.3 計画区域

駅前広場の計画区域は、現在の駅前広場の範囲（下図赤枠）とするほか、駅前第１ビルの再開発との連携を含む広場機能の分担や適正配置の検討を行う「機能分担検討エリア（下図赤点線の範囲)」を設定します。

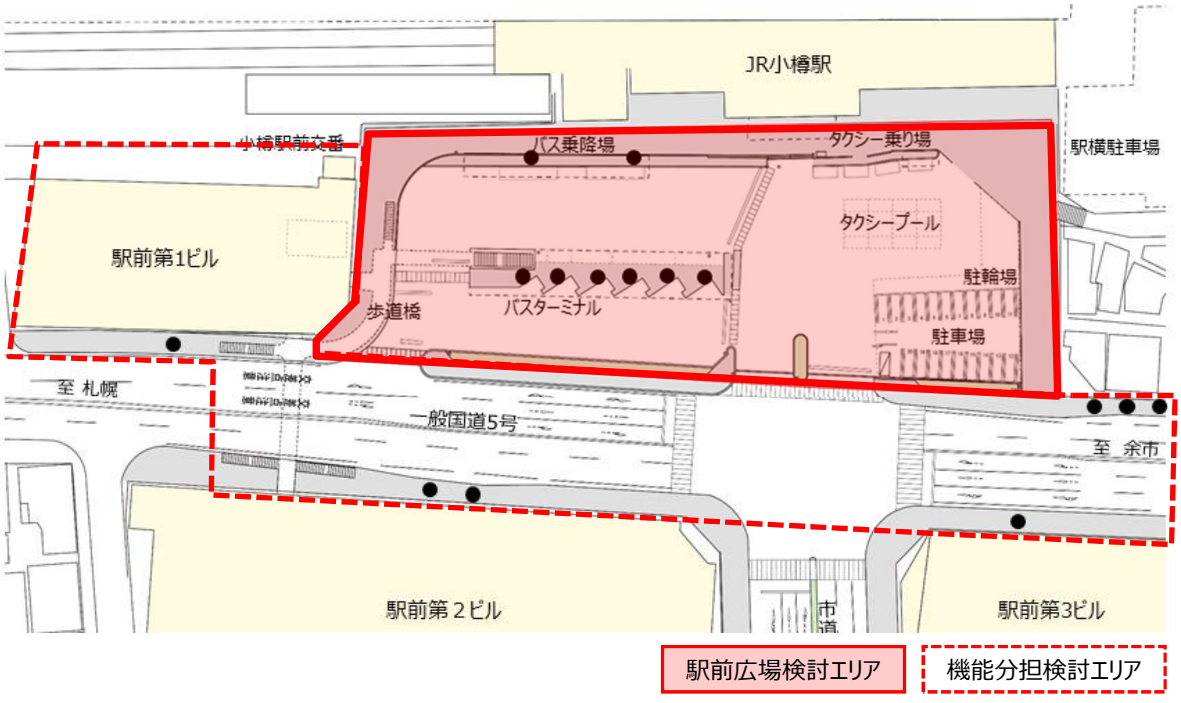


図 1-2 計画区域

1.4 本計画の構成

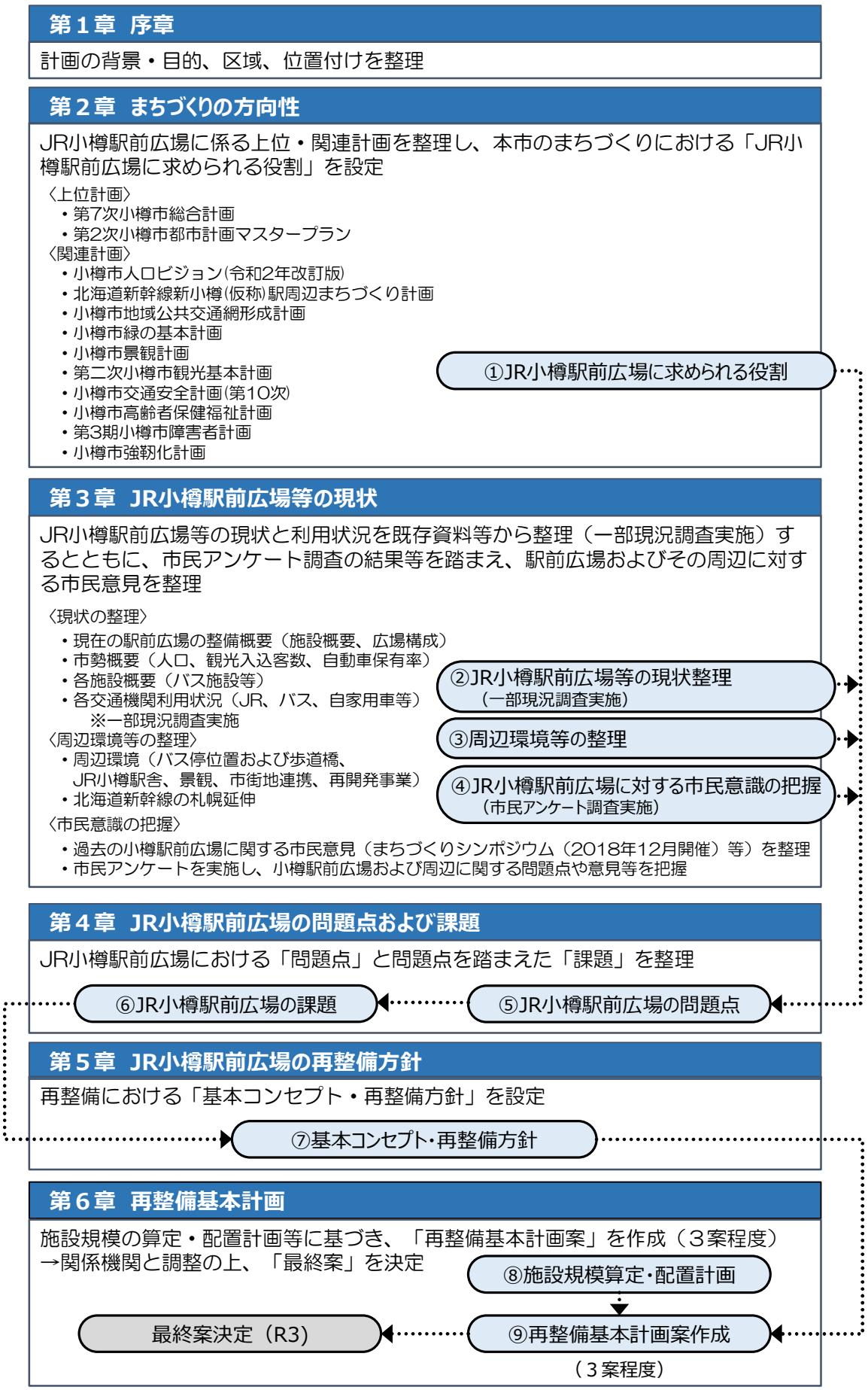


図 1-3 検討フロー図

第 2 章　まちづくりの方向性

第2章 まちづくりの方向性

本章ではＪＲ小樽駅前広場（以下、「駅前広場」という。）に係る上位・関連計画を整理し、本市のまちづくりにおける「ＪＲ小樽駅前広場に求められる役割」を設定します。

2.1 上位計画の整理

2.1.1 第７次小樽市総合計画〔令和元年（2019 年）10 月〕

① 計画の概要

「第７次小樽市総合計画」は、市民・議会・市がまちづくりの方向性を共有し、効果的・効率的な市政運営を行うための将来的展望に立った総合的な指針であり、市政における最上位の計画として位置付けられています。

② 計画期間

令和元（2019）年度から令和 10（2028）年度まで

③ まちの将来像と駅前広場に関連する考え方

将来都市像	自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち　小樽 ～あらたなる１００年の歴史へ～
まちづくり 6 つのテーマ	テーマ１：安心して子どもを生み育てることのできるまち テーマ２：誰もがいきいきと健やかに暮らせるまち テーマ３：強みを生かした産業振興によるにぎわいのまち **テーマ４：生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち** テーマ５：まちなみと自然が調和し、環境にやさしいまち テーマ６：生きがいにあふれ、人と文化を育むまち
土地利用・地区別 発展方向 （中部地区）	**○中心市街地のにぎわいづくり** **○都市景観の保全と観光への活用** ○良好な住環境づくり **○交通・物流拠点の形成**
ＪＲ小樽駅前広場 に関連する施策 及び 土地利用・地区別 発展方向（抜粋）	**【テーマ４　施策６　交通】** **〈01 持続可能な交通ネットワークの構築〉** ・ 鉄道とバスの乗継ぎ環境の改善など、地域公共交通網における利便性の強化 ・ 鉄道駅のバリアフリー化など安全な歩行空間の確保 ・ 北海道新幹線新小樽（仮称）駅の二次交通対策の検討 ・ 並行在来線の経営分離に伴う広域交通等のあり方の検討 **【土地利用・地区別発展方向】** **〈02 地区別発展方向　中部地区〉** 中心部は、観光・商業・物流の拠点として、小樽駅周辺の機能・魅力の向上を図ります。 また、小樽運河、旧国鉄手宮線などの産業遺産や歴史的建造物などの地域資源とこれらがつくり出す本市特有の都市景観を保全し、観光拠点としての魅力づくりに努めます。 さらに、北海道新幹線の札幌までの延伸を見据え、新幹線新駅と現ＪＲ駅や観光資源などとの交通アクセスを含めた利便性の高い交通ネットワークの形成を図ります。

※下線は、まちづくりのテーマ及び土地利用・地区別発展方向の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.1.2 第 2 次小樽市都市計画マスタープラン（令和 2 年（2020 年)4 月）

① 計画の概要

「第 2 次小樽市都市計画マスタープラン」は、都市計画が担う役割や意義をより明確にするとともに、本市の将来都市像を実現するため、都市計画に関わる土地利用の方針や都市施設（道路、公園、下水道など）の整備方針などについて定めたものです。

② 計画期間

令和 2（2020）年度から令和 21（2039）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

将来都市像	自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち　小樽
基本目標	1.**活力と魅力あふれるまちづくり** 2. 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり 3. 自然を大切にし、歴史・文化を育むまちづくり 4. 持続可能で効率的なまちづくり
方　針	1.　**部門別方針** ①　**土地利用**、②交通、③緑、④生活環境、⑤**都市景観**、⑥都市防災 ２．地域別方針
JR 小樽駅前広場に関連する目標及び方針の内容（抜粋）	**【基本目標１】** 歴史的建造物や街並みなど地域の特性を生かして、まちの魅力を高め多くの人を呼び込み交流するまちづくりを進めます。 **【部門別方針】** **〈方針１〉土地利用の方針** **２)にぎわいを生み出す商業系土地利用　①中心商業ゾーン** ・商業、業務、交通結節機能を高めるため、市街地再開発などの面的整備を促進し、土地の高度利用や都市機能の更新を図ります。 **〈方針５〉都市景観の方針** **１）基本目標** ・小樽らしい都市景観の創出を図り、潤いと活力に満ちたまちづくりを進めます。

※下線は、基本目標及び方針の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2 関連計画の整理

2.2.1 小樽市人口ビジョン（令和 2 年改訂版）（令和 2 年（2020 年）7 月）

① 計画の概要

小樽市人口ビジョンは、本市における人口の現状を分析し、人口に関する認識を市民と共有し、今後目指すべき将来の方向と、人口の将来展望を提示したものです。

② JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

人口の将来展望	本市の人口の現状と課題を整理し、人口に関して目指すべき方向性を提示するとともに、将来の人口等について展望します。
施策の方向性	方向性１「強みを生かした産業振興による安定した雇用づくり」 方向性２「若者の地元定着の仕組みづくり」 方向性３「美しいまちなみと自然を生かした交流の場づくり」 方向性４「子育て世代が安心して働くことのできる環境づくり」 方向性５「子育てしやすい環境づくり」 方向性６「教育環境の向上と次世代のひとづくり」 方向性７「健康で生きがいをもって暮らせる環境づくり」 方向性８「安心して生活できる医療・介護のネットワークづくり」 **方向性９「交通アクセスの改善等による住みよいまちづくり」** 方向性１０「近隣市町村の強みを生かした元気な圏域づくり」
JR 小樽駅前広場に関連する施策の方向性（抜粋）	**【方向性 9　交通アクセスの改善等による住みよいまちづくり】** 中心市街地における人の移動を活発にするため、歩行者が安全かつスムーズに移動できるよう、関係機関と連携しながら快適な歩行者動線を確保する必要があります。

※下線は、施策の方向性の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.2 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）

① 計画の概要

北海道新幹線の札幌延伸が平成 24 年に認可され、小樽市天神地域には北海道新幹線新小樽（仮称）駅の設置が予定され、新幹線駅の開業による地域の活性化やにぎわい効果等が期待されます。

「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画」は、その効果を最大限に活用した、魅力あるまちづくりを進めていくため、新小樽（仮称）駅周辺地域の整備に向けた指針や官民が連携した取組等についての検討を行い、計画として策定したものです。

② JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

整備コンセプト	新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり 『小樽の新たな玄関口の形成』
整備方針	1. 調和のとれた土地利用の形成・観光との連携 2. 交通ネットワークの形成 3. 地域環境を生かした街並み・景観等の形成 4. 交通結節点における機能・施設の導入
2 次交通対策の方向性（整備方針 1，2，4 を整理）	方向性１　２次交通手段の確保 方向性２　公共交通の利用促進 方向性３　情報発信 方向性４　新小樽（仮称）駅からまちを散策する交通手段の充実
JR 小樽駅前広場に関連する 2 次交通対策の方向性（抜粋）	**〈方向性１〉２次交通手段の確保** 新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ交通手段の強化

※下線は、2 次交通対策の方向性の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.3 小樽市地域公共交通網形成計画（令和元年（2019 年）5 月）

① 計画の概要

「小樽市地域公共交通網形成計画」は、将来にわたり安定的かつ持続可能な地域公共交通の維持・確保にむけ、地域の特性や市民ニーズを踏まえた現状の地域公共交通網の課題に対応し、本市にふさわしい交通網構築を進めるための基本方針と施策を定めています。

② 計画期間

令和元（2019）年度から令和 7（2025）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

将来像	暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい 持続可能な地域公共交通の構築
基本方針	**1. 市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成** 2. 持続可能で安定した運営形態の構築 3. 市民・各種交通事業者・行政等が連携・協力し、支え育てる地域公共交通の実現 4. 市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現
JR 小樽駅前広場に関連する目標（抜粋）	**【方針 1　目標②　交通結節点の利便性向上】** 既存バス路線における地域内外の移動の利便性の確保やバス停における上屋の設置、乗り継ぎ環境の改善など、交通結節点の利便性向上や円滑な移動も実現を目標とします。

※下線は、基本方針の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.4 小樽市緑の基本計画（平成 16 年（2004 年）7 月）

① 計画の概要

「小樽市緑の基本計画」は、総合的な都市緑化を計画的かつ効果的に進めるため、本市における緑の確保、公園緑地の整備に関し、長期的視野にたって将来確保すべき緑地の目標量、緑地の配置計画、実現のための施策の方針を立案するとともに、公共公益施設及び民有地の緑化に関する方針、都市緑化に関する市民・事業者・行政の参加・協力などの促進に関する方針を定めたものです。

② 計画期間

平成 10（1998）年度から令和 2（2020）年度（目標年次）

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本理念	市民と育む　みどりあふれる、ゆとりあるまち小樽
基本方針	1：いまあるみどりを守ります（緑の保全） **2：新たなみどりをつくり、育てます（緑の創出）** 3：みどりの文化を広げます（緑の普及と啓発）
JR 小樽駅前広場に関連する取組	**【方針 2　取組 4　花と緑でうるおう街並みをつくる】** 公共公益施設や民有地の緑化を進めるとともに、市街地の緑地環境の向上図り、花と緑でうるおう街並みをつくります。

※下線は、方針の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.5 小樽市景観計画（平成 21 年（2009 年）2 月）

① 計画の概要

「小樽市景観計画」は、市民、事業者及び行政が一体となり、潤いと活力あるまちづくりを進め、好ましい景観を後世に残すため景観形成の「基本目標」とその目標を実現するための「基本方針」等を定めています。

② JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本目標	○自然景観の保全を図り、自然と街並みの調和がとれたまちづくりを進めます。 ○歴史景観の保全を図り、歴史と文化の香り高いまちづくりを進めます。 ○小樽らしい都市景観の創出を図り、潤いと活力に満ちたまちづくりを進めます。
小樽歴史景観区域の基本方針	1. 歴史的建造物周辺などの景観拠点の保全や新たな拠点の創出に努めるとともに、これらを結びつけることにより、小樽らしい歴史景観区域の形成に努めます。 2. 景観拠点から市街地にのびる主要な道路沿いの景観や主要な交差点などで見られる景観など、それぞれの特性に応じた街並み景観の形成に努めます。 3. 小樽歴史景観区域の景観効果を周辺地区へ波及させ、各地区の特性に応じた都市景観の形成に努めます。
小樽歴史景観区域の区分	① 手宮鉄道施設地区 ② 日本郵船地区 ③ 色内３丁目周辺地区 ④ 小樽運河北地区 ⑤ 小樽運河南地区 ⑥ 小樽倉庫地区 ⑦ 色内１・２丁目地区 ⑧ 日本銀行地区 ⑨堺町本通地区 ⑩入船七差路地区 ⑪三本木急坂地区 ⑫水天宮周辺地区 ⑬有幌・港町地区 ⑭小樽築港地区 **⑮小樽駅前・中央通地区**
JR 小樽駅前広場に関連する景観形成の考え方	※上記方針を踏まえ、１５地区それぞれの景観形成の考え方を設定 **【地区⑮小樽駅前・中央通地区】** JR 小樽駅からは海・港を、海側からは山並みや JR 小樽駅を見通すことができるなど他都市にはない小樽独特の景観の保全に努めます。

※下線は、区分の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.6 第二次小樽市観光基本計画（平成 29 年（2017 年）4 月）

① 計画の概要

「第二次小樽市観光基本計画」は、今後、官民が一体となった観光振興の推進体制を確立することを目的に、国内や小樽の観光の動向、課題認識、目指すべき姿と主要施策などのほか、主要施策に対して講じる主な取組を位置付けることにより、観光施策を総合的かつ体系的に取りまとめたものです。

② 計画期間

平成 29（2017）年度から令和 8（2026）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

目指すべき姿	ホンモノの小樽とふれあう -観光客と市民がふれあい、新しい発見があり、また来たいと思える街-
ホンモノの小樽とは（観光資源）	小樽には、海、港、山、坂、四季折々の顔、運河と倉庫群、古い街並み、歴史的建造物、産業遺産、遺構、神社・寺院・協会、食文化・・・数え上げたら切りがないくらいのコンテンツがそろっており、日本有数の豊富な観光資源に恵まれている街です。 また、このようなホンモノの資源・遺産を古くから守り抜いてきた市民の「素直さ」、「頑固さ」、「義理人情」などの気質も小樽独自の歴史・文化であり、市民の生活、市民のなりわいそのものが魅力であり、ホンモノの小樽と言えます。
ホンモノの小樽を構成する主な魅力の数々（抜粋）	何気ない風景 小樽駅から港が一望、運河とマジックアワー、天狗山からの眺望（夜景・雲海）、坂とユニークな名前の由来、朝日と夕日と海岸線（以下略） 守り抜かれてきた遺産と繁栄の歴史 運河と北運河（原風景）、港（天然の良港）と防波堤、歴史的建造物と工部大学校Ｉ期生、旧国鉄手宮線、公会堂・能楽堂、銀行建築群、有形・無形文化財、鰊御殿（以下略）
小樽観光の方向性	**(1) 小樽の魅力を深める** (2) 小樽の魅力を広げる (3) 小樽の魅力を共有する
JR 小樽駅前広場に関連する方向性の内容	札幌や新千歳空港などへの絶対的なアクセスの良さ、市内バス路線網の充実など高次な有利性に、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深掘を進めます。
JR 小樽駅前広場に関連する主要施策（抜粋）	**【方向性(1)　施策⑤　観光客が快適に過ごせる環境整備】** 小樽を訪れた様々な観光客がストレスなく滞在時間を過ごすことができるよう、交通アクセスについての情報提供を行います。

※下線は、方向性の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.7 小樽市交通安全計画（第１０次）（平成 29 年（2017 年）3 月）

① 計画の概要

「小樽市交通安全計画（第 10 次）」は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条第 1 項の規定に基づき、計画期間内に講ずべき交通安全対策の大綱を定めたものであり、従来の活動実績を考え合わせて、関係機関、関係団体、さらに市民の理解と積極的な協力を求め、交通の安全を確保しようとするものです。

② 計画期間

平成 28（2016）年度から令和 2（2020）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本構想（抜粋）	小樽市における道路交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、「自分の命は自分で守る」「家族の命は家族で守る」「地域の命は地域で守る」という自他の人命尊重の理念のもと、究極的に交通事故のない社会を目指す立場に立って、社会情勢の変化を踏まえ、歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とする安全施策を講ずる必要がある。 このような観点から、交通社会を構成する人間、交通機関及びこれらが活動する場としての交通環境という３つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、本市の実態に即した施策を総合的に策定し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、これを官民一体となって強力に推進する。
施　策	**1. 道路交通環境の整備** 2. 交通安全思想の普及徹底 3. 安全運転と車両の安全性の確保 4. 道路交通秩序の維持 5. 救助・救急体制の整備 6. 交通事故被害者支援の充実と推進
JR 小樽駅前広場に関連する具体的な施策	**【施策１ (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備】** 交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

※下線は、施策の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.8 小樽市高齢者保健福祉計画（平成 30 年（2018 年）3 月）

① 計画の概要

高齢者保健福祉計画は、要介護者などに対する保険給付対象サービスにとどまらず、全ての高齢者を対象として、生きがい対策の推進・一人暮らし高齢者の生活支援、寝たきりなどの要介護状態になることの予防など、総合的な保険福祉水準の目標や、取り組むべき施策を定めるなど、地域の全ての高齢者に関する保健福祉事業全般にわたる総合的な計画です。

② 計画期間

平成 30（2018）年度から令和 2（2020）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本理念	ともに支え合い、安心して健やかに暮らせるまち
計画目標	1. 健康づくりの推進 **2. 環境づくり** 3. 介護給付等対象サービスの充実 4. 自立支援・重度化防止に向けた地域支援事業の充実
JR 小樽駅前広場に関連する施策（抜粋）	**【目標 2　施策(3)高齢者の生活環境整備】** 公共施設のバリアフリー化や道路の段差解消、利用しやすい公共交通機関など、高齢者が安心、快適に利用できる環境整備に努めます。

※下線は、目標の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.9 第３期小樽市障害者計画（平成 29 年（2017 年）3 月）

① 計画の概要

「第 3 期小樽市障害者計画」は、障がいの有無にかかわらず、すべての人々が人格と個性を尊重し、住み慣れた地域でともに安心して生活することができるまちづくりを目指すとともに、総合的、長期的な視点に立ち、新しい時代のニーズに即したものへと転換していくため、福祉の分野にとどまらず、保健、医療、教育、雇用、生活環境、交通、防災など幅広い施策を定めたものです。

② 計画期間

平成 29（2017）年度から令和 8（2026）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本理念	障がいのある人もない人も、ともに生きる社会の実現
目　標	1. 地域生活の支援体制の充実 2. 自立と社会参加の促進 **3. バリアフリー社会の実現**
施　策	1. 生活支援の充実 2. 保健医療の充実 3. 療育・教育環境の充実 4. 雇用・就労の支援 5. 社会参加の促進 6. 権利擁護・理解の促進 **7. 生活環境の整備** 8. 情報・コミュニケーションの充実
JR 小樽駅前広場に関連する施策の基本的方向	**【施策７（１）福祉のまちづくりの推進】** 障がいのある人もない人も、すべての人が安全で快適に暮らすことのできる地域社会の実現を目指し、住宅、公共施設、道路、交通機関、公園、公営住宅などのバリアフリー化の推進に努めます。

※下線は、施策の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.2.10 小樽市強靭化計画（令和 2 年（2020 年）11 月）

① 計画の概要

「小樽市強靭化計画」は、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する施策を定めたものであり、まちづくりや産業政策も含めた総合的な取り組みとして計画的に実施し、本市における強靭化の推進を目的としています。

② 計画期間

令和 2（2020）年度から令和 6（2024）年度まで

③ JR 小樽駅前広場に関連する方針や施策等

基本目標	（1）大規模自然災害から市民等の生命・財産と社会経済システムを守る （2）小樽市の強みを活かし、国・北海道の強靭化に貢献する （3）小樽市の持続的成長を促進する
リスクシナリオによる分類	1. 人命の保護 2. 救助・救急活動等の迅速な実施 3. 行政機能の確保 **4. ライフラインの確保** 5. 経済活動の機能維持 6. 迅速な復旧・復興等 7. 歴史文化資源の保全
JR 小樽駅前広場に関連する脆弱性評価	**【分類 4　4-4-2　道路施設の防災対策等】** 災害時においても交通施設としての機能を発揮できるよう、駅前広場などの機能及び安全性の向上を図る必要がある。

※下線は、分類の中で、駅前広場に関連することについて記載している部分を指します。

2.3 JR 小樽駅前広場に求められる役割

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（国土交通省監修）」で示されている駅前広場の機能（交通空間機能、環境空間機能）を踏まえ、駅前広場に求められる役割を２つ（「交通空間としての機能確保」、「環境空間の機能確保」）設定しました。

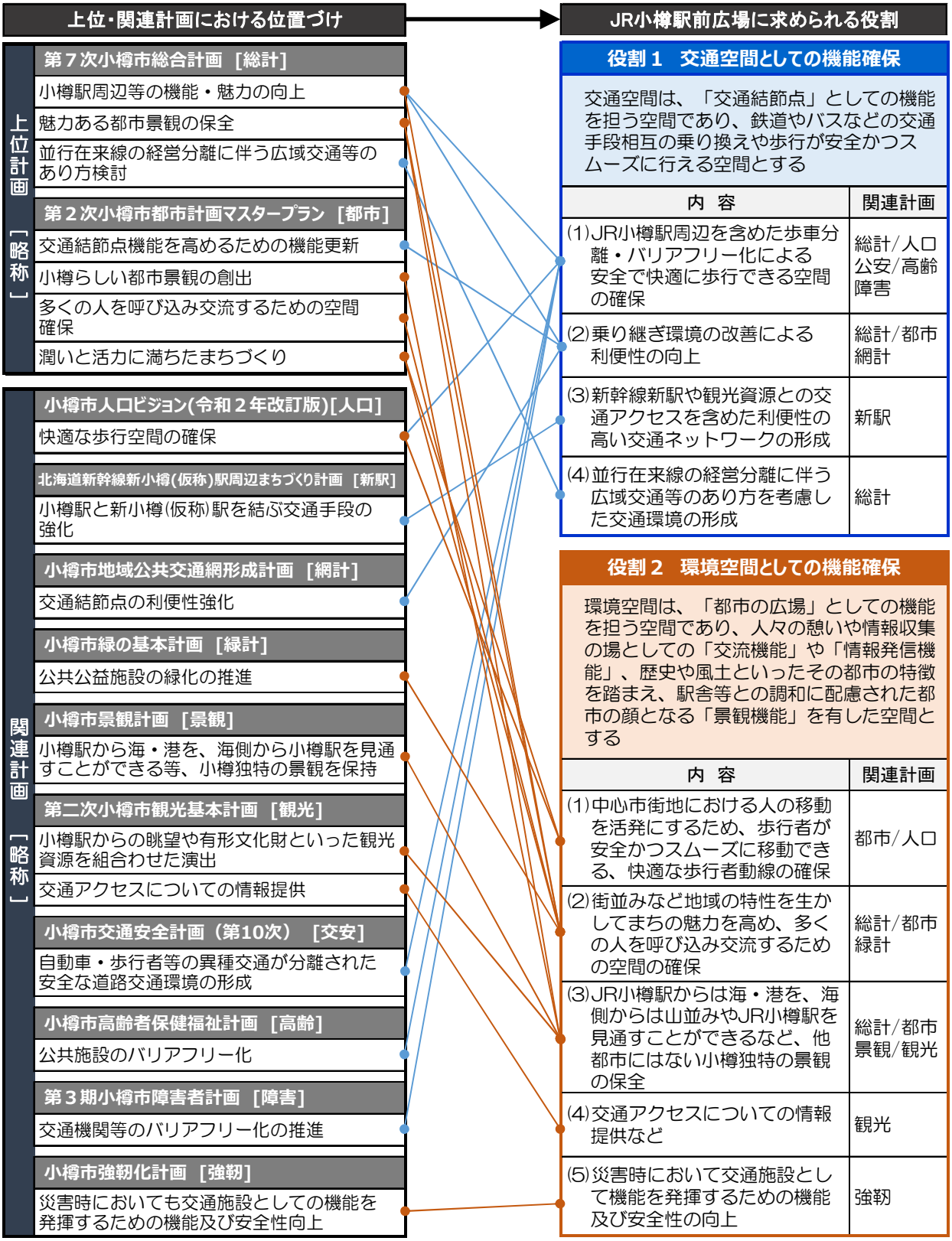


図 2-1 上位・関連計画と求められる役割の関連性

第３章　小樽駅前広場等の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

本章では、JR 小樽駅前広場（以下、「駅前広場」という）等の現状と利用状況を既存資料等から整理（一部現況調査実施）するとともに、市民アンケート調査の結果等を踏まえ、駅前広場およびその周辺に対する市民意見を整理します。

3.1 現状の整理

3.1.1 駅前広場概要

駅前広場は主な以下の施設（表 3-1、図 3-1 参照）で構成されており、総面積は 7,400 ㎡です。

表 3-1 駅前広場の主な施設概要

施 設	概 要
バス乗降場	8 台（内、バスターミナル 6 台）
タクシー乗り場 タクシープール	4 台 16 台
駐車場	20 台
駐輪場（自転車、自動二輪車）	150 台（L=90m、W=0.6m/台換算）
車路	国道 5 号交差点部に分離帯あり
歩道	横断歩道あり
歩道橋	
信号機	車両用、歩行者用
駐車場所	警察車両駐車場所
植樹帯	国道境界部
花壇	駅舎正面
モニュメント	駐車場北側
サイン	各種

面 積	7,400 ㎡	土地所有区分	JR 北海道	2,892.11 ㎡
			小樽市	4,507.89 ㎡

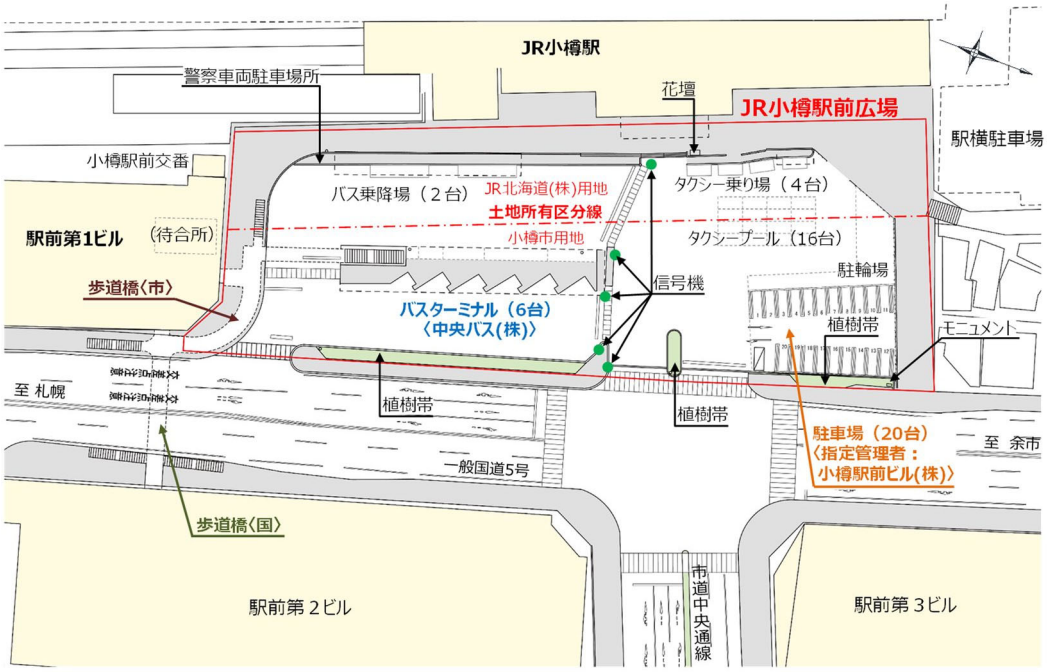


図 3-1 現況平面図（広場構成）

3.1.2 各施設概要

(1) バス施設

JR 小樽駅周辺は、市内を通るバス路線の拠点となっており、その内、駅前広場には、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、ニセコバス株式会社バスの 3 社の都市間を運行する高速バスや路線バスが停車するバースが 8 台分（バスターミナル：6 台、駅舎側：2 台）配置されています（図 3-2 参照）。

また、駅舎側の乗降場（図 3-2 写真①参照）には、雨等が防げるようシェルター（図 3-2 写真②参照）が設置されており、さらに、駅前広場中央にあるバスターミナル（図 3-2 写真④参照）は、上屋形式となっています。

現在、バス待機場がないため、バスはバスターミナルの西側（駅舎側）や東側（国道側）（図 3-2 写真③参照）で待機している状態です。



図 3-2 JR 小樽駅前バス乗り場

表 3-2　駅前広場のバス運行状況（2020 年 4 月現在）

のりば	路線名	行先	便数（日）		運行会社			備考
			平日	休日	中央	JR	ニセコ	
①	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	38	38	○			※
	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	22	16		○		※
	高速いわない号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	17	18	○			※
	高速ニセコ号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	3	3	○			
	高速よいち号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	2	1	○			
	高速しゃこたん号	札幌駅前ターミナル（円山経由）	2	1	○			※
②	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（北大経由）	17	15	○			
	高速おたる号	札幌駅前ターミナル（北大経由）	1	2		○		
	小樽・桂岡線	桂岡中央公園	3	3	○			
	朝里川温泉線	朝里川温泉	23	18	○			
③	赤岩線 赤岩・ぱるて築港線	かもめヶ丘団地	34	23	○			
	祝津線	おたる水族館（赤岩経由）	24	22	○			
	おたる水族館線	おたる水族館（高島3丁目経由）	10	10	○			
④	ぱるて築港線	ぱるて築港	8	8	○			
	おたる散策バス	小樽駅前（北一硝子経由）	17	17	○			※
	天狗山ロープウェイ線	天狗山ロープウェイ	35	35	○			
		グランドパーク小樽	2	2	○			運行期間：4/25～11/3
⑤	高速よいち号	余市梅川車庫前	1	1	○			
	余市線	余市梅川車庫前	25	19	○			
	高速しゃこたん号	美国	2	2	○			
	積丹線	美国	9	7	○			
		積丹余別	5	4	○			
⑥	高速いわない号	岩内ターミナル	16	16	○			
	高速ニセコ号	ニセコいろはの湯宿いろは	3	3	○			
	ニセコバス	ニセコ駅前	4	4			○	
1	小樽線	手稲駅南口	1	1		○		
		宮の沢駅前	11	7		○		
		JR札幌駅（手稲駅南口経由）	1	0		○		
2	小樽商大線	小樽商大	37	24		○		
合計	30系統		373	320				

※新型コロナ対応による減便・運休あり（2020年5月現在）

(2) タクシー施設

駅前広場には、駅舎正面にタクシー乗り場が 4 台、駅前広場中央にタクシープールが 16 台配置されています（図 3-3 写真①、②参照）。どちらも区画線等による明示はないため、タクシー事業者により適宜運用されています。また、降車用のバースがないため、駅舎正面の車路で降車が行われています（図 3-3 写真③参照）。

タクシー乗り場は、駅舎のフロアレベルと高低差があるためスロープでアクセスする形となっており、タクシー乗り場には 1 台分のシェルターが設置されています。



図 3-3　タクシー施設の現状

(3) 駐車場施設

駅前広場内の北側には一般車両用の市営駐車場があり、最大 20 台まで駐車可能です。駐車マスは全て一般車両用で、障害者用駐車スペースは確保されていません。

駐車場と駅舎を結ぶ歩行者の動線は、駐車場北側の歩道を経由するルートとなりますが、駅前広場から中央の車路を横断して、直接駅舎と駐車場を往来する利用者が多く見られます（図 3-4 写真③、④参照）。

表 3-3　駅前広場駐車場の概要

駐車台数（年中無休）		時間貸し：20 台
駐車料金	8:00～22:00	駐車後 30 分間無料（以降 20 分毎¥100）
	22:00～8:00	1 時間毎¥50

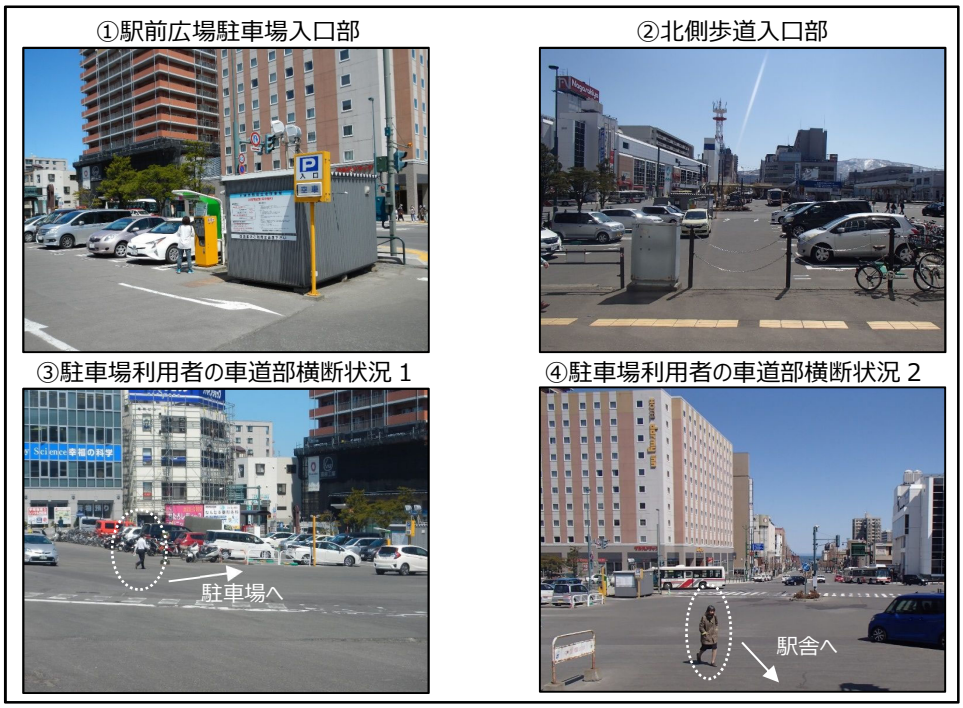


図 3-4　駐車場の現状

(4) 駐輪場施設

駅前広場の北側には、自動二輪車も駐輪可能な市営駐輪場があり、約 150 台分※の駐輪スペースが確保されていますが、区画線等による明確な区切りやサイクルラック等の駐輪施設は設置されていません（図 3-5 写真①～③参照）。また、冬期間は閉鎖し、駅前広場を除雪した時の堆雪スペースとして利用されております。

※…駐輪可能スペース延長：約 90m、自転車専用幅 W=0.6m/台より 90÷0.6=150 台



図 3-5　駐輪場施設の現状

(5) 信号施設（図 3-6 参照）

駅前広場内には、車両用信号機が駅舎側に 2 基（図 3-7 写真①参照）、バスターミナル出口に 2 基、歩行者用信号機が 4 基設置（図 3-7 写真②参照）されています。なお、この信号機は、北海道公安委員会から市が委任を受けて設置・管理しています。

この他、駅前交差点に北海道公安委員会が管理している信号機が、車両用 2 基、歩行者用 1 基設置されています。

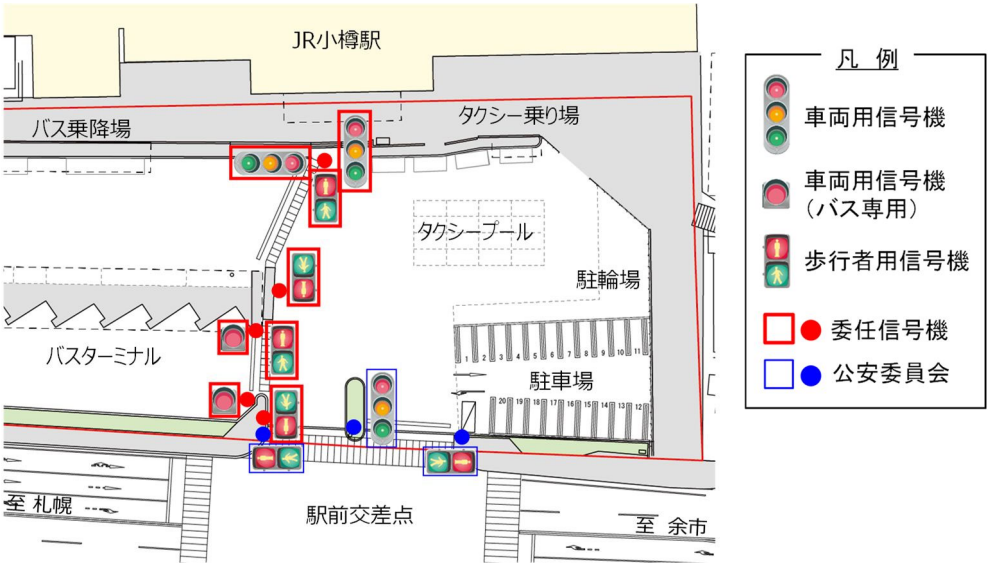


図 3-6　駅前広場内信号機設置状況



図 3-7　信号施設の現状

(6) 通路

① 車路

駅前広場への車両の出入りは駅前交差点が主となっていますが、駅前第１ビル側からも車両の進入が可能となっており、主にバスが利用しています。

駅前広場内の車路は、車両の動線が整理しずらく、区画線等による車線の明示が出来ない状況となっています。特に、駅前広場中央の車路は、バス、タクシー、一般車が輻輳しています（図 3-8 参照）。

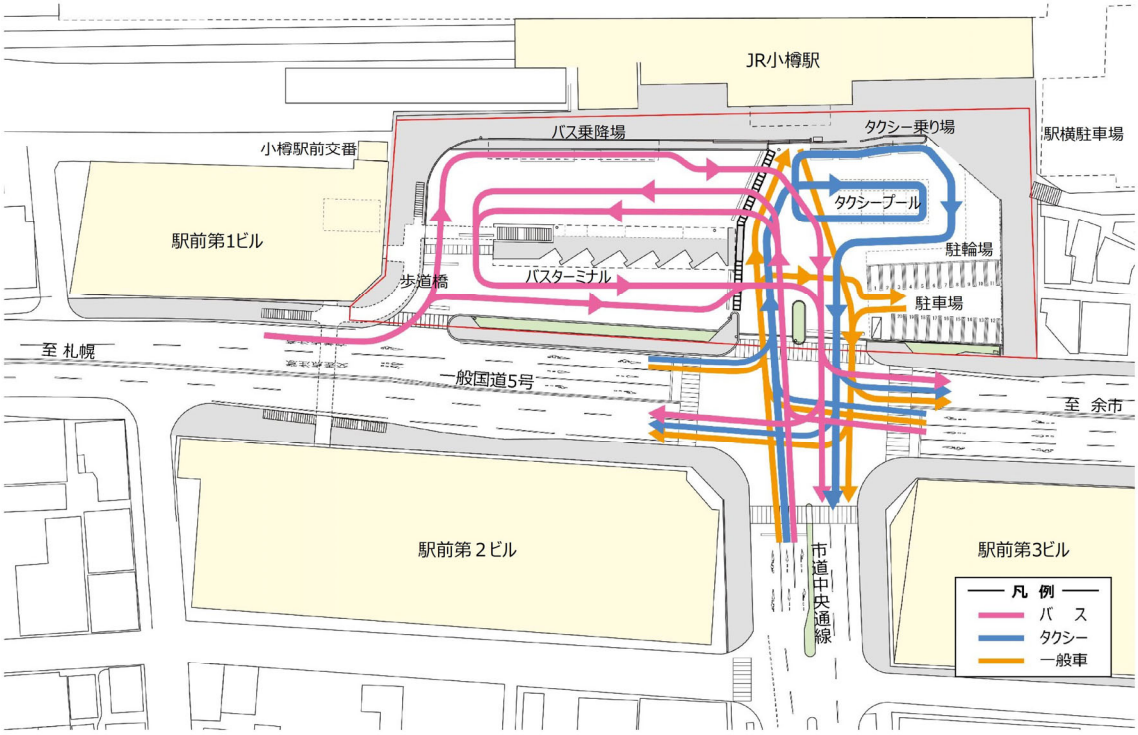


図 3-8　駅前広場内の車両動線状況

② 横断歩道

駅前広場の中央には、駅舎からバスターミナルを経由して駅前交差点まで横断歩道が設置されており、駅前広場のメイン通路として利用されています（図 3-9 写真①参照）。

横断歩道の幅員は約 2mと狭いため、歩行者の多い時間帯は横断歩道からはみ出して通行する歩行者が見られます（図 3-9 写真②参照）。

また、横断歩道は、バスが通行する車路と 2 か所で交差しています。

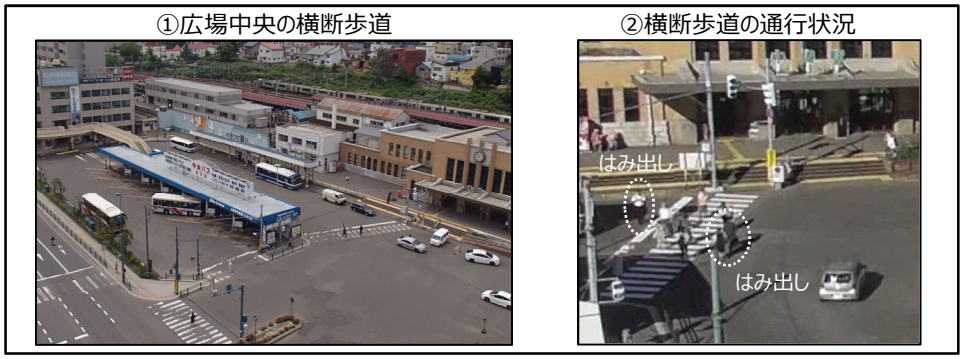


図 3-9　横断歩道の現状

③ 歩道

駅前広場の外周には歩道が設置されており（図 3-10 写真①～③参照）、国道 5 号の歩道に接続しています。また、駅舎正面の歩道と駅前広場中央の車路には約 60cm の高低差がありますが、階段（蹴上げ高 15cm）（図 3-10 写真④参照）とスロープ（勾配 約 7%）（図 3-10 写真⑤参照）が設置されており、どちらもバリアフリー基準を満たした構造となっています。

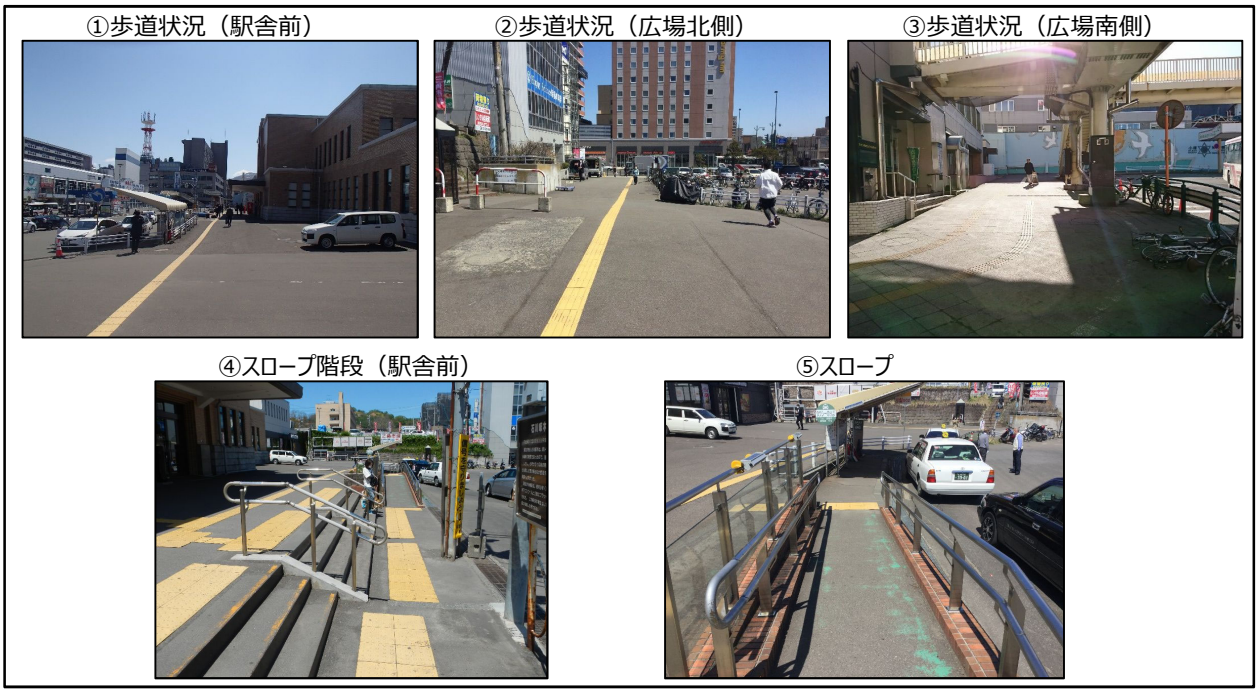


図 3-10　歩道の現状

④ 駅前交差点

駅前交差点から駅前広場に出入りする車両は、断面交通量で 3,731 台/12h であり、大型車混入率は 21.17%と高くなっています。また、駅前第 2 ビルと駅前広場をつなぐ横断歩道（緑着色箇所）は、駅前交差点で最も歩行者が多いとともに（8,754 人/12h）、交差する車両も多くなっています。交差する車両の内、駅前広場から右折する車両は、バス等の大型車が多い状況です（大型車混入率 41.43%）（図 3-11 参照）。

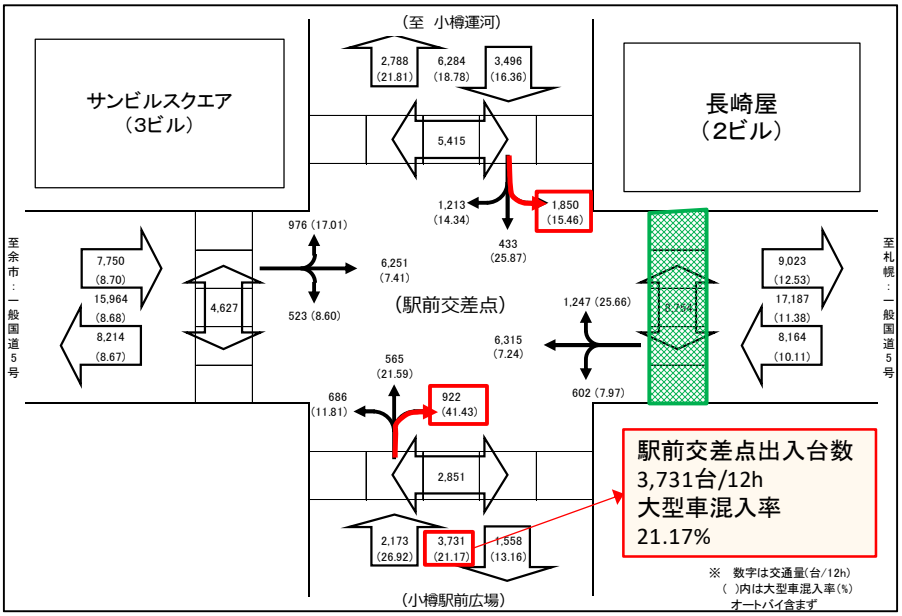


図 3-11　駅前交差点の交通量

※平日／平成 29 年 9 月 28 日（木）7:00～19:00　出典：「平成 29 年度 小樽駅前周辺地区交通量調査委託業務」

(7) その他施設

① 植栽・サイン

駅前広場には、国道 5 号との境界の一部に植樹帯があり、高木（イチイ）（図 3-12 写真①参照）や低木（ツゲ）（図 3-12 写真②参照）、小樽市の花のツツジ（エゾムラサキツツジ、ドウダンツツジ）（図 3-12 写真③参照）が植栽されています。

その他、駅前広場内には花壇（図 3-12 写真④参照）、モニュメント（図 3-12 写真⑤参照）、サイン（図 3-12 写真⑥参照）等が設置されています。

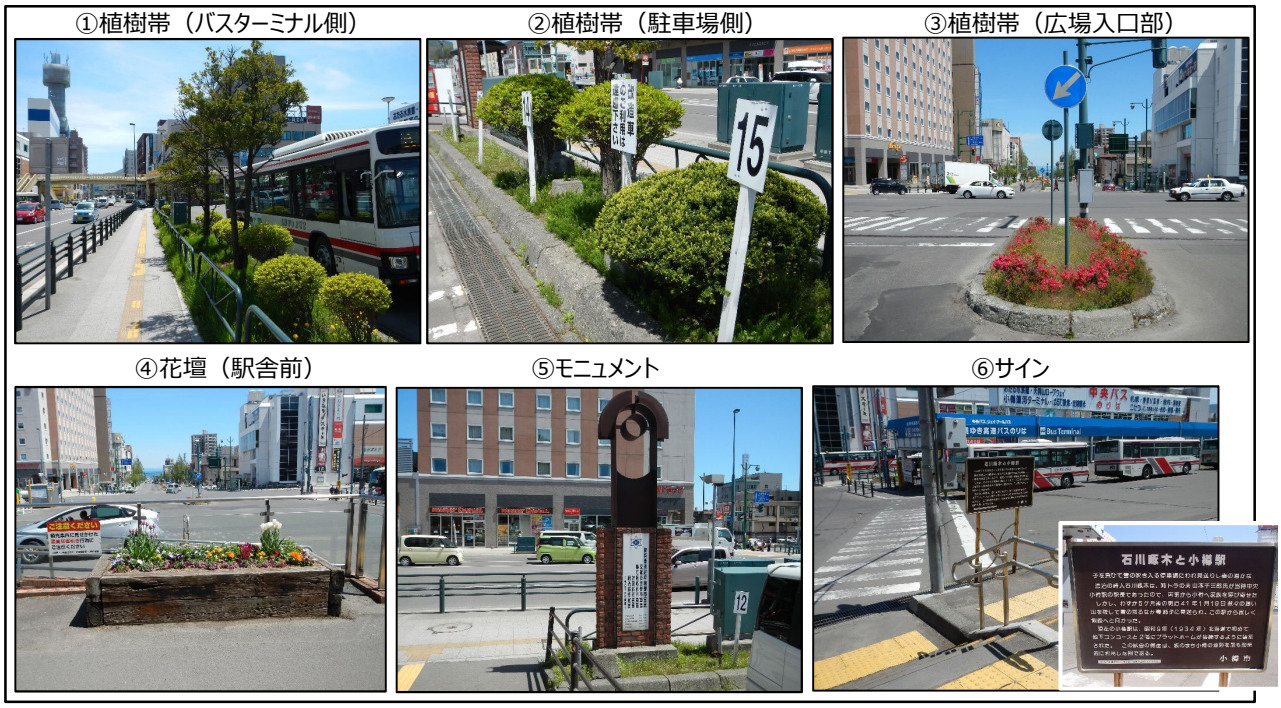


図 3-12　その他施設の現状

② 警察車両用駐車場

駅前広場の南側には、札幌方面小樽警察署小樽駅前交番があり、駅前広場敷地内に警察車両用の駐車場が平成 10 年（1998 年）から設置されています（図 3-13 写真①、②参照）。

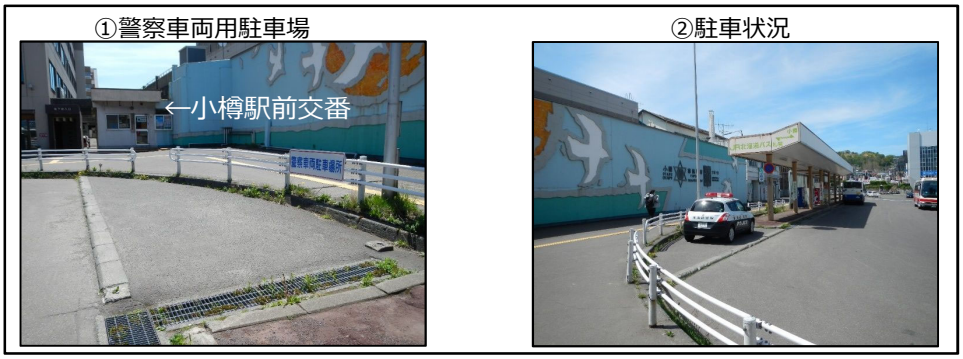


図 3-13　警察車両用駐車場の現状

③ レンタカー置き場

駅前広場の北側には、民間のレンタカー置き場があります（JR 敷地内）（図 3-14 写真①、②参照）。



図 3-14　レンタカー置き場の現状

3.1.3　各交通機関利用状況

(1)　ＪＲ

JR 小樽駅を起点、終点とする列車運行本数は、それぞれ平日 91 本となっています。また、JR 小樽駅の年間乗車数は、平成 23 年度（2011 年度）から増加傾向にあり、平成 30 年度（2018 年度）には 3,400 千人を超える乗車数となっています（図 3-15 参照）。また、1 日当たりの平均乗車数は、平成 30 年度（2018 年度）で 9,459 人/日となっており、全道で 7 番目に多い駅となっています（図 3-16 参照）。

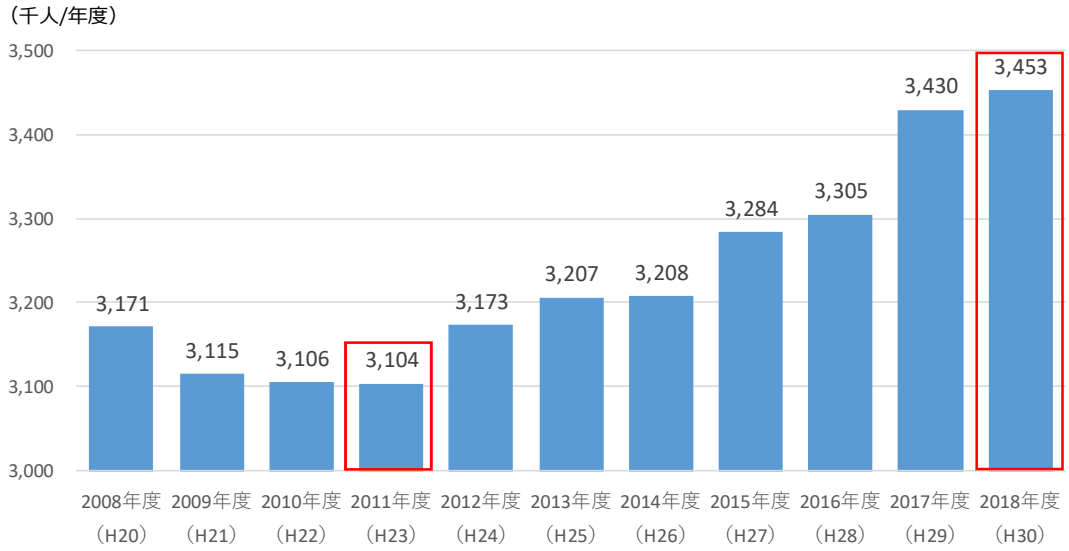


図 3-15　JR 小樽駅における乗車人員数

出典：小樽市統計書（令和元年板）、小樽市地域公共交通網形成計画（令和元年 5 月）

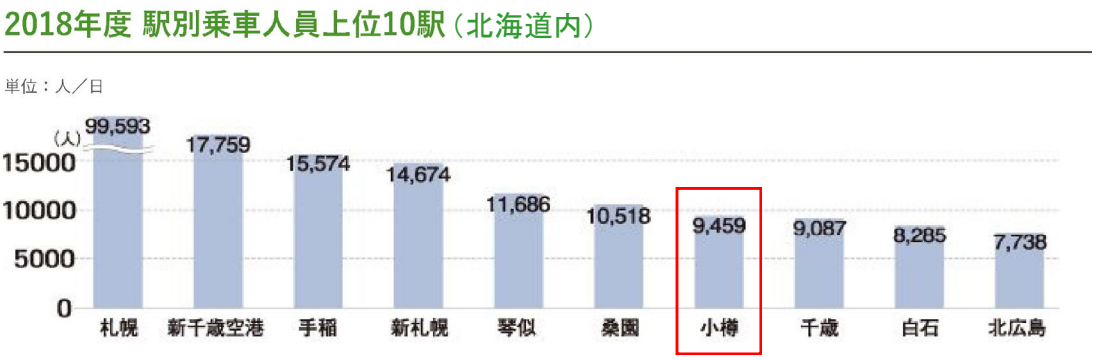


図 3-16　2018 年度 駅別乗車人員上位 10 位（北海道内）

出典：JR 北海道 HP

(2) バス

駅前広場内の８つのバス停から発着するバスは、平日で合計 373 便（令和２年（2020 年）４月現在）あり、利用者については、乗降合わせて約 5,000 人/日、国道５号の８つのバス停利用者も含めると約 17,000 人/日の利用があります。

時間帯別に見ると、駅前広場単体では朝の７時台が最も多く 442 人となっており、次いで夕方の 17 時台が 440 人となっています。国道５号のバス停を含めると朝の７時台が最も多く 1,993 人となっており、次いで夕方の 15 時台が 1,547 人となっています（平日；新型コロナ流行前）（図 3-17 参照）。

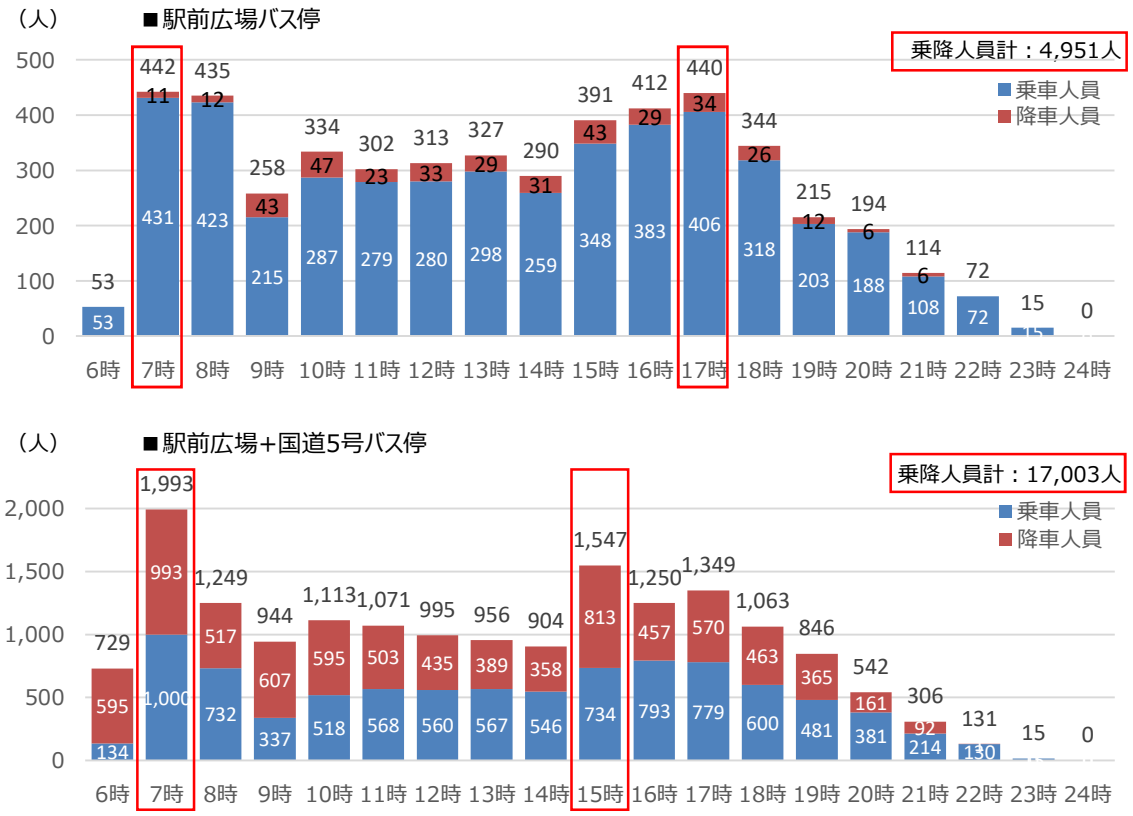


図 3-17　駅前広場等バス利用者数

出典：バス会社平日乗降人員データより作成（中央バス：R1.5.17、JR バス：R1.8.26、ニセコバス：H30.7.19）

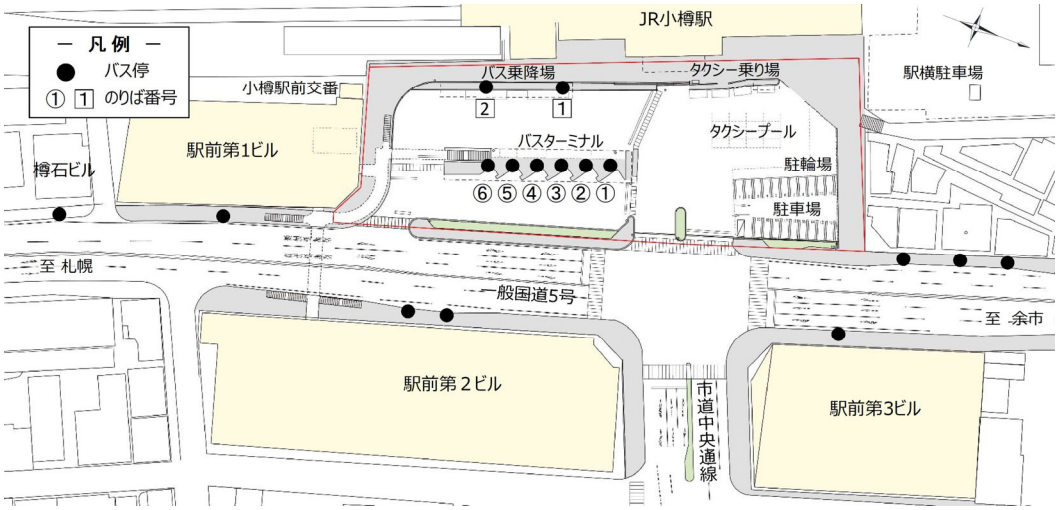


図 3-18　JR 小樽駅前バス乗り場〔再掲〕

(3) タクシー

駅前広場内のタクシー乗降状況は、ピーク時間帯(※)で106台あり、乗降者人数は129人となっています（表 3-4 参照）。また、タクシープールの利用状況については、8時が最も多く14台停車しています（図 3-19 参照）。なお、降車のために停車するタクシーの滞在時間は、大半が1分未満でした（図 3-20 参照）。

今年度実施した調査は、新型コロナウイルス流行後の調査であったことから、流行前の調査（H29）と今年度調査におけるタクシーの駅前広場の出入交通量を比較したところ、34.2%の減少となりました（図 3-21 参照）。

※…平成29年度交通量調査により確認したピーク時間帯

表 3-4　タクシー乗降者数および台数

時間帯	タクシー乗り場		タクシー乗り場外（参考）				合計台数（台）	合計人数（人）
	A.出発台数（台）	B.乗車人数（人）	C.出発台数（台）	D.乗車人数（人）	E.到着台数（台）	F.降車人数（人）	A+C+E	B+D+F
7時台計	13	15	1	2	25	29	39	46
8時台計	23	26	2	5	13	17	38	48
9時台計	16	22	0	0	13	13	29	35
合計	52	63	3	7	51	59	106	129

出典：令和２年度交通量調査結果

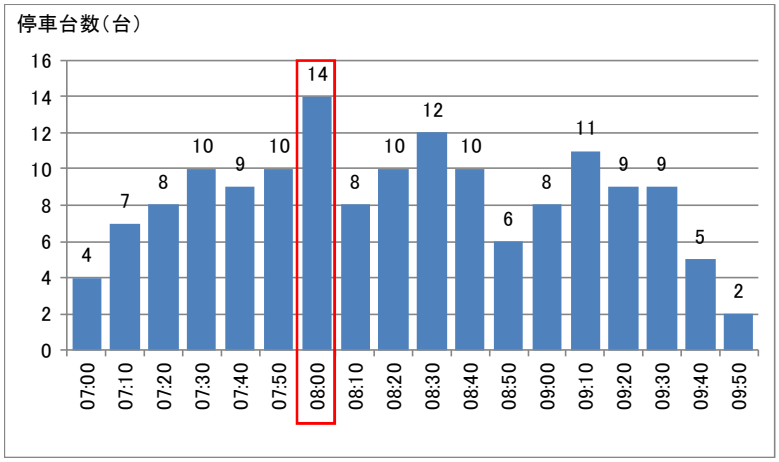


図 3-19　時間別タクシープール停車台数

出典：令和２年度交通量調査結果

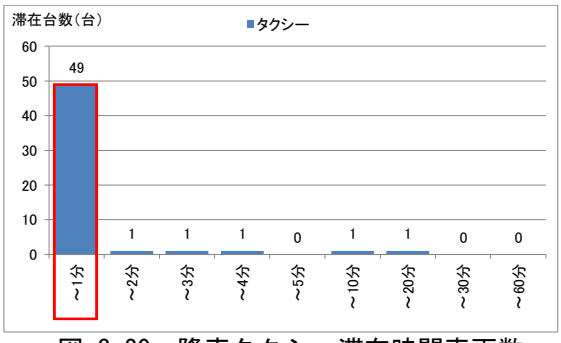


図 3-20　降車タクシー滞在時間車両数

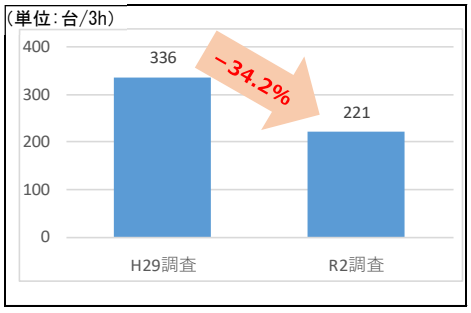


図 3-21　駅前広場出入交通量の比較（タクシー）

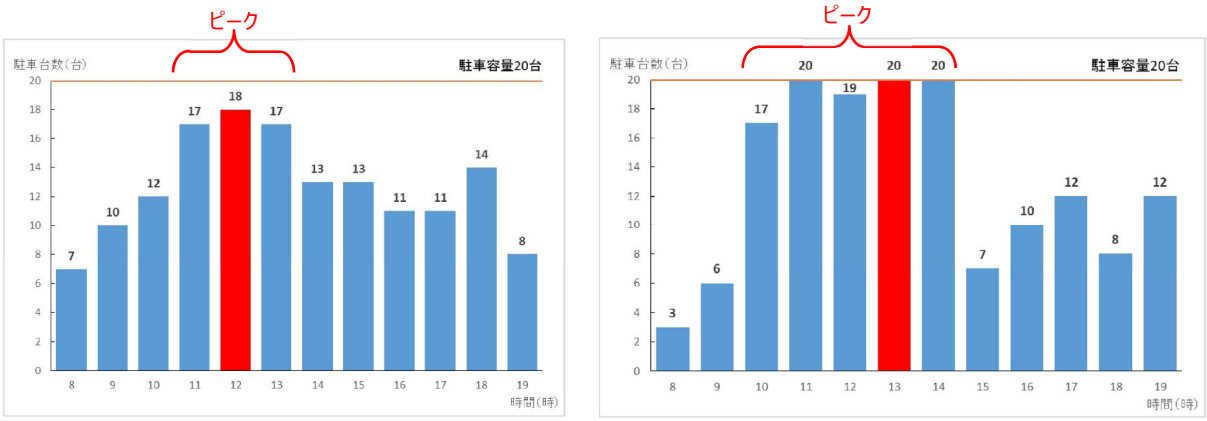
出典：令和２年度交通量調査結果

(4) 自家用車

① 駐車場利用

駅前広場内の駐車場の利用状況は、令和元年度（2019 年）で 83,210 台（1 日平均 228 台）となっています。この内、無料は、55,227 台（1 日平均 151 台）、有料は、27,983（1 日平均 77 台）となっています（表 3-5 参照）。また、利用のピークは、平日で 11 時から 13 時、休日で 10 時から 14 時となっており、日中の利用が多く見られます（図 3-22 参照）。

今年度実施した調査によると、利用者の半数が、駅以外の利用目的となっていました（表 3-6 参照）。



（平　日）　　（休　日）

図 3-22　駅前広場駐車場利用状況

出典：小樽市駐車場需要予測業務（平成 30 年 1 月）報告書

表 3-5　駅前広場駐車場利用実績

月別	R元年 利用台数（台）			H27~H31平均（参考） 利用台数（台）		
	有料	無料	合 計	有料	無料	合 計
4月	2,178	4,927	7,105	2,198	5,040	7,238
5月	2,330	4,767	7,097	2,355	4,844	7,199
6月	2,568	4,705	7,273	2,478	4,700	7,178
7月	2,736	4,634	7,370	2,734	4,683	7,417
8月	2,818	4,949	7,767	2,864	5,051	7,915
9月	2,659	4,533	7,192	2,493	4,550	7,043
10月	2,466	4,693	7,159	2,436	4,661	7,097
11月	2,182	4,063	6,245	2,109	4,256	6,365
12月	2,094	4,622	6,716	2,111	4,669	6,780
1月	2,057	4,317	6,374	1,980	4,243	6,223
2月	1,993	4,192	6,185	1,998	4,010	6,008
3月	1,902	4,825	6,727	2,269	4,932	7,200
合計	27,983	55,227	83,210	28,023	55,639	83,662
日平均	77	151	228	77	152	229

出典：小樽市資料

表 3-6　駅前広場駐車場利用状況（単位：台）

	駐車場利用者	内　訳	
		駅広外利用	駅広利用
07:00 ～8:00	11	10	1
08:00 ～9:00	12	4	8
09:00 ～10:00	27	10	17
合計	50	24	26

※全体利用者の約半数が駅以外の利用となっている

出典：令和 2 年度交通量調査結果

② 送迎利用

駅前広場内には一般車用の乗降場がないことから、送迎を目的とした利用者は、駅舎正面の車路に停車し、乗降している状況です（図 3-25 写真①参照）。今年度実施した交通量調査によると、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、車路の半分をふさぐ車両も見られました（図 3-25 写真③参照）。

今年度実施した調査は、新型コロナウイルス流行後の調査であったことから、流行前の調査（H29）と今年度調査における一般車の駅前広場の出入交通量を比較したところ、18.6%の減少となりました（図 3-24 参照）。

※1…平成 29 年度交通量調査により確認したピーク時間帯
※2…小樽市独自調査（令和 2 年 12 月 23 日実施）

表 3-7　送迎車乗降者数

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

出典：令和 2 年度交通量調査結果

表 3-8　同時停車台数

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

出典：令和 2 年度交通量調査結果、小樽市独自調査
※各時間帯において、送迎車が最も多く同時に停車していた台数

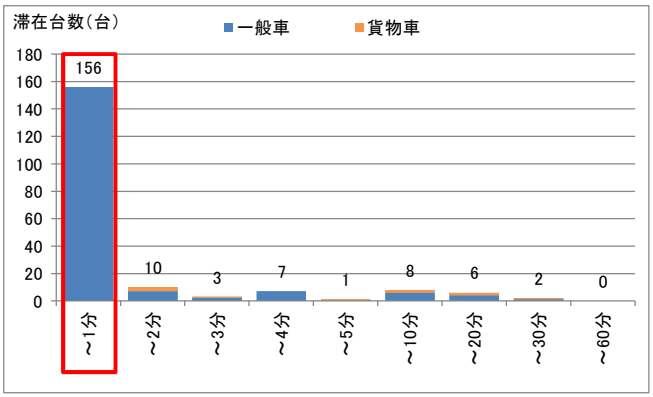


図 3-23　滞在時間別車両数

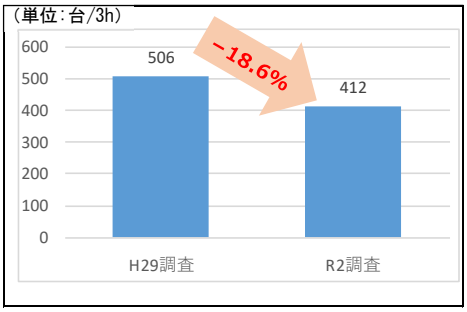


図 3-24　駅前広場出入交通量の比較（一般車）

出典：令和 2 年度交通量調査結果

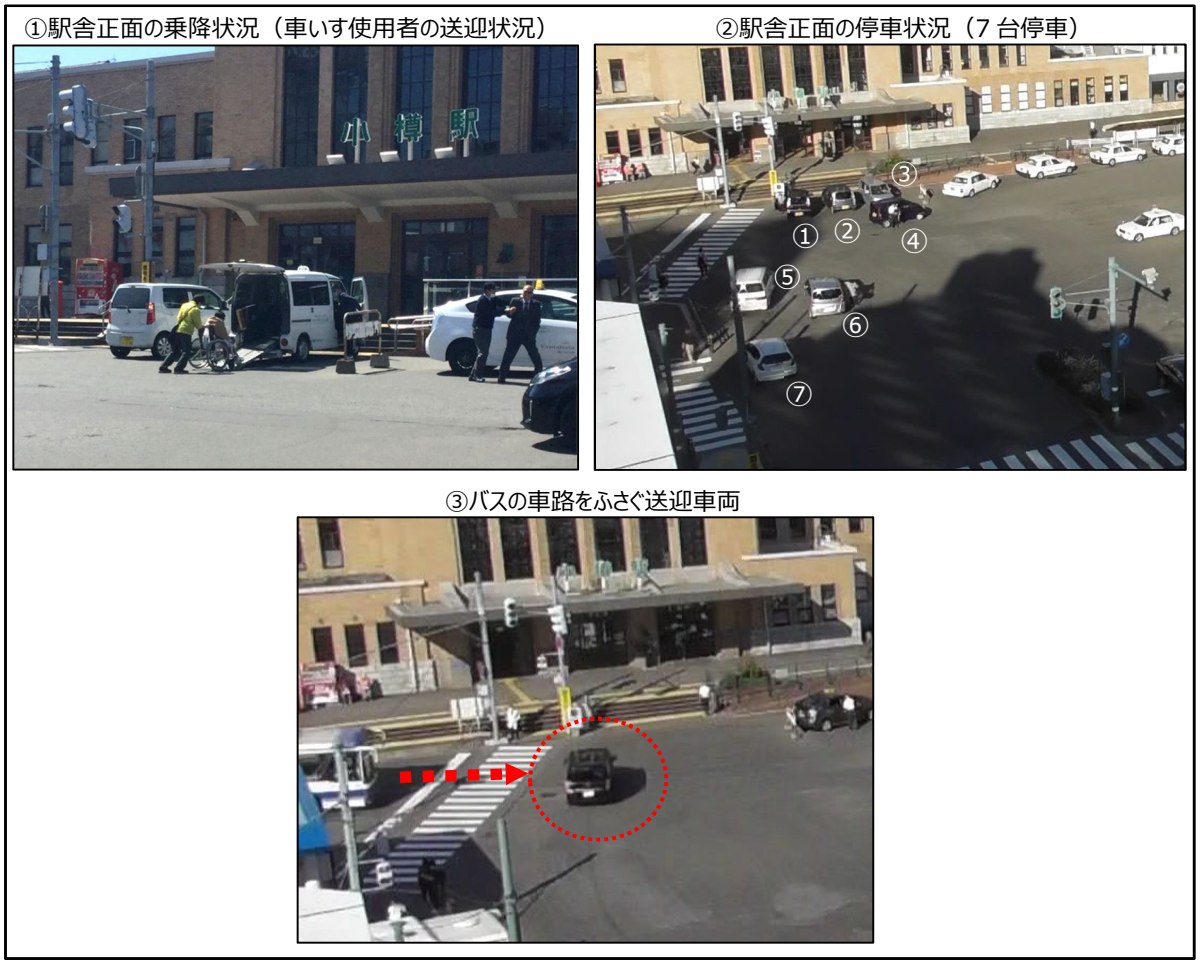


図 3-25　送迎車両の現状

(5) 二輪車

駅前広場内の駐輪場の利用状況は、今年度実施した交通量調査によると、ピーク時間帯(※)で 64 台となっています。この内、駅以外の利用目的は 5 台となっています（表 3-8 参照）。

※…平成 29 年度交通量調査により確認したピーク時間帯

表 3-8　駅前広場駐輪場利用状況

時間帯	時間毎の駐輪台数（台）				増減台数（台）				内、広場外利用（台）
	自転車		自動二輪	計	自転車		自動二輪	合計	
	駐輪場	場外			駐輪場	場外			
7:00	9	3	22	34	―	―	―	―	-
7:30	13	7	26	46	4	4	4	12	3
8:00	15	8	26	49	2	1	0	3	0
8:30	19	11	28	58	4	3	2	9	0
9:00	19	11	30	60	0	0	2	2	0
9:30	20	11	32	63	1	0	2	3	1
10:00	19	11	34	64	-1	0	2	1	1
				計	10	8	12	30	5

出典：令和 2 年度交通量調査結果

3.1.4　市勢概要

(1) 現状人口および推計人口（図 3-26 参照）

本市の人口は年々減少を続けており、平成 12 年（2000 年）には 150,687 人であった人口が平成 27 年（2015 年）には 121,924 人となり、この 15 年で 28,763 人（平成 12 年（2000 年）から約 19%の減少）となっています。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では 5 年ごとに約 1 万人の減少が見込まれ、令和 22 年（2040 年）には 69,422 人と予想されており、令和 2 年（2020 年）3 月現在の人口（113,728 人）と比較すると 44,306 人（約 39%の減少）となります。

一方、老年人口（65 歳以上）の総人口に占める割合は相対的に上昇を続け、令和 22 年（2040 年）には高齢化率が 49.6%となる見通しです。

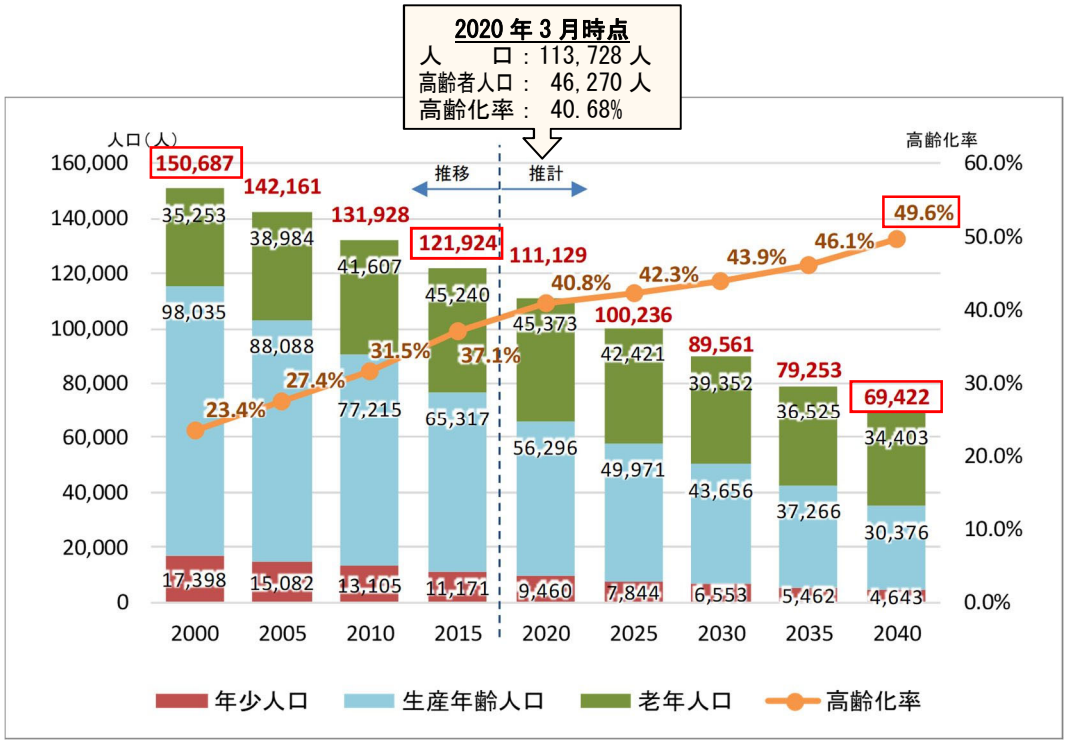


図 3-26　人口推移と将来人口推計

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」

(2) 観光入込客数

本市の観光入込客数は、平成 25 年度（2013 年度）に 700 万人を超えてから概ね横ばいで推移し、平成 30 年度（2018 年度）は 781 万人で札幌市に次いで全道 2 位となりましたが、令和元年度（2019 年度）には、新型コロナの影響もあり 7 年ぶりに 700 万人を下回りました（図 3-27、図 3-28 参照）。

道内外客の割合は、道内客 7 割、道外客 3 割のまま横ばいに推移していましたが、近年は道外からの観光客が増加し、令和元年度（2019 年度）は道外客の割合が全体の約 43%となっています（図 3-27 参照）。

また、本市を訪れる外国人の宿泊客は、東日本大震災があった平成 23 年度（2011 年度）の 39,176 人を境に増加し、平成 30 年度（2018 年度）は、294,866 人と 7 倍以上に増加しました（図 3-29 参照）。

国別内訳をみると、中国や韓国、香港、台湾が多数を占めています（図 3-30 参照）。一方、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度（2019 年度）は、267,020 人となり、前年に比べアジア圏を中心に 27,846 人減少しました（図 3-29 参照）。

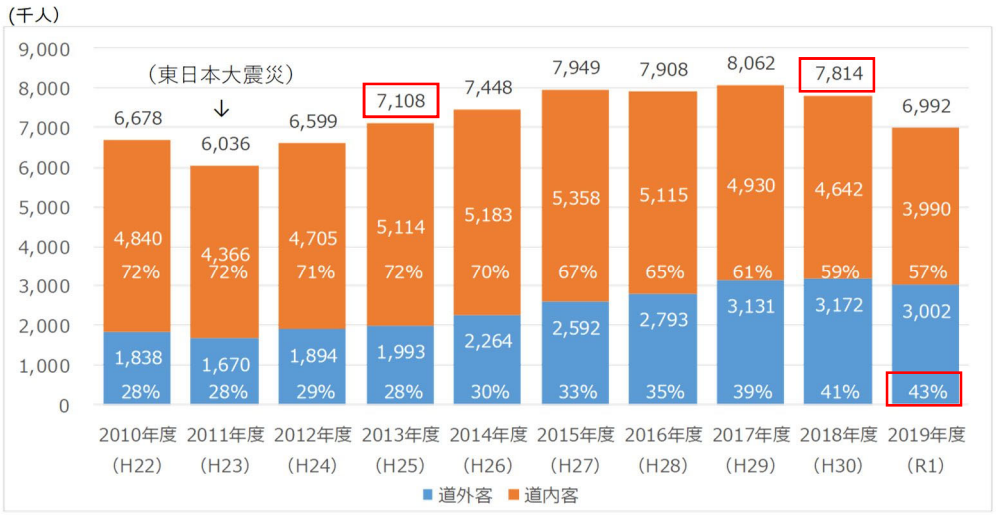


図 3-27　観光入込客数の推移（道内外別）

出典：「北海道観光入込客数調査」より作成

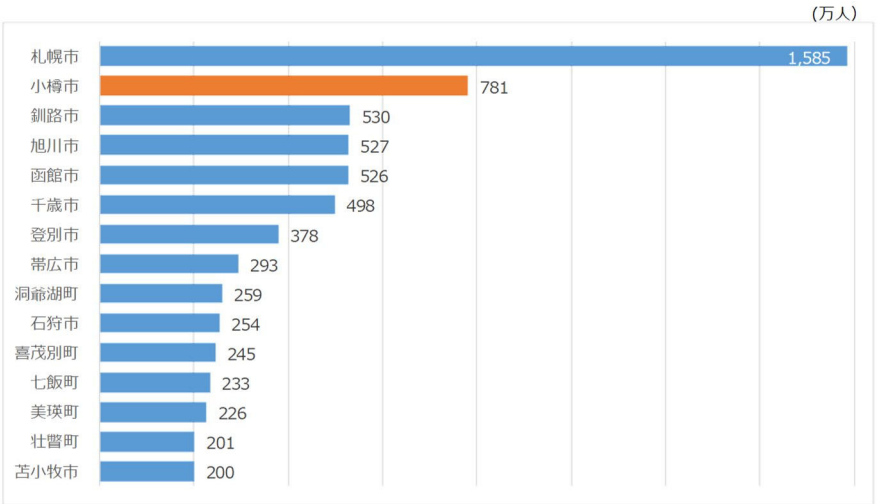


図 3-28　観光入込客数の多い市町村（平成 30 年度）

出典：「北海道観光入込客数調査」より作成

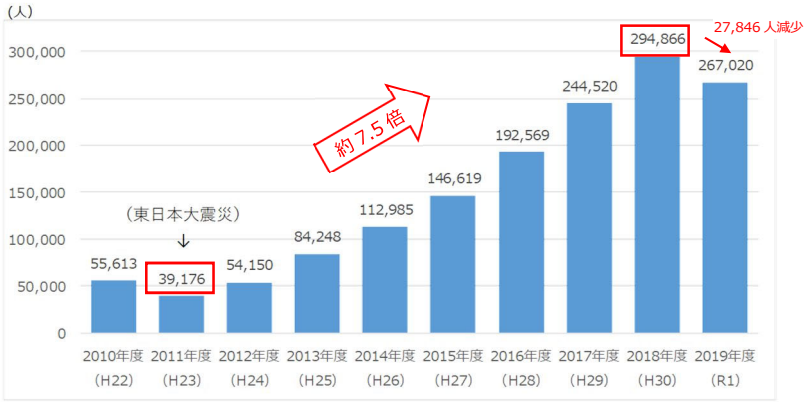


図　3-29　外国人宿泊者数の推移

出典：「小樽市観光入込客数」より作成

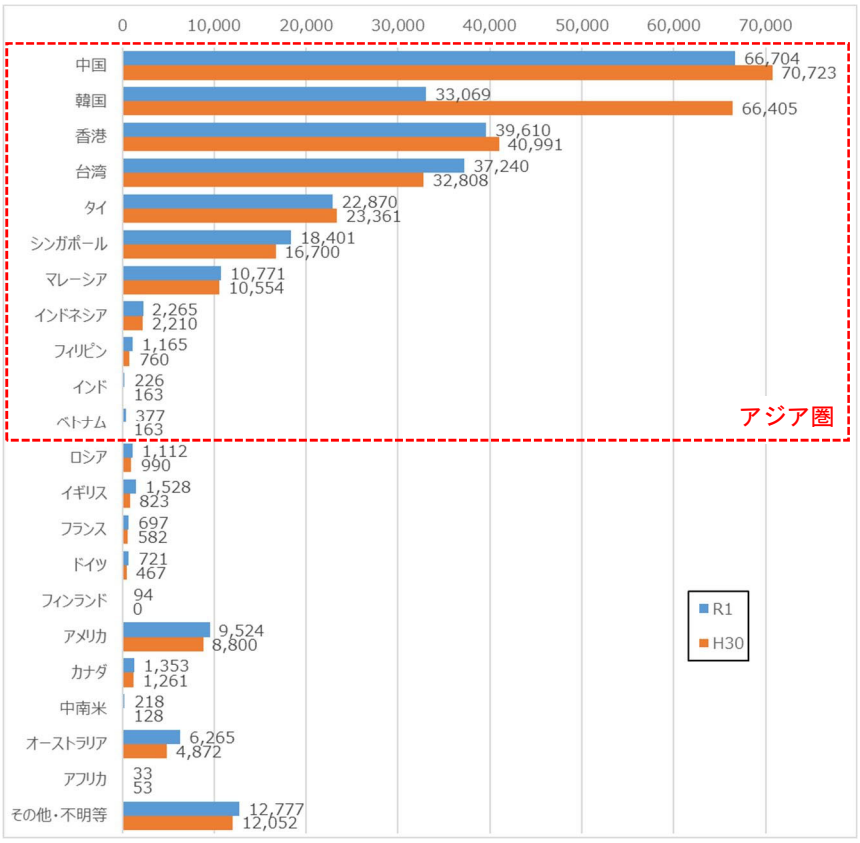
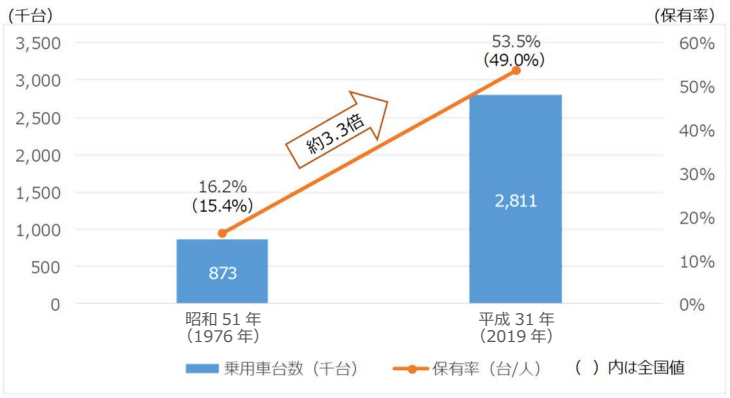


図　3-30　外国人宿泊者数の国別内訳

出典：「小樽市観光入込客数」より作成

(3) 自動車保有率

平成 31 年（2019 年）の北海道における乗用車の保有率は、駅前広場が供用開始された昭和 51 年（1976 年）に比べ、約 3.3 倍に増加しており、自家用車の普及が拡大していることが伺えます（図 3-31 参照）。



※車両台数は一般財団法人自動車検査登録情報協会、人口は総務省統計局より引用

図　3-31　北海道における乗用車の保有率

3.2　周辺環境等の整理

3.2.1　バス停および歩道橋

(1) バス停

駅前広場を除いたバス停は、降車専用を除くと国道 5 号沿いに 8 箇所あり（図 3-32 参照）、平日には、約 1,100 便のバスが停車し、約 10,600 人が乗り降りしています。なお、国道 5 号沿いの停留所名は全て「小樽駅前」となっていますが、どの路線の乗降場かわかるよう停留所にアルファベットを用いて区分されています。

(2) 歩道橋

駅前広場に隣接する国道 5 号には、駅前第 1 ビル、駅前第 2 ビルとバスターミナルをつなぐ「小樽駅前横断歩道橋」が設置されています（図 3-33 写真①、②参照）。この歩道橋は、昭和 46 年から着手した市街地再開発事業にあわせ整備されたもので、設置から 45 年が経過している現在も一定程度利用が見られます。

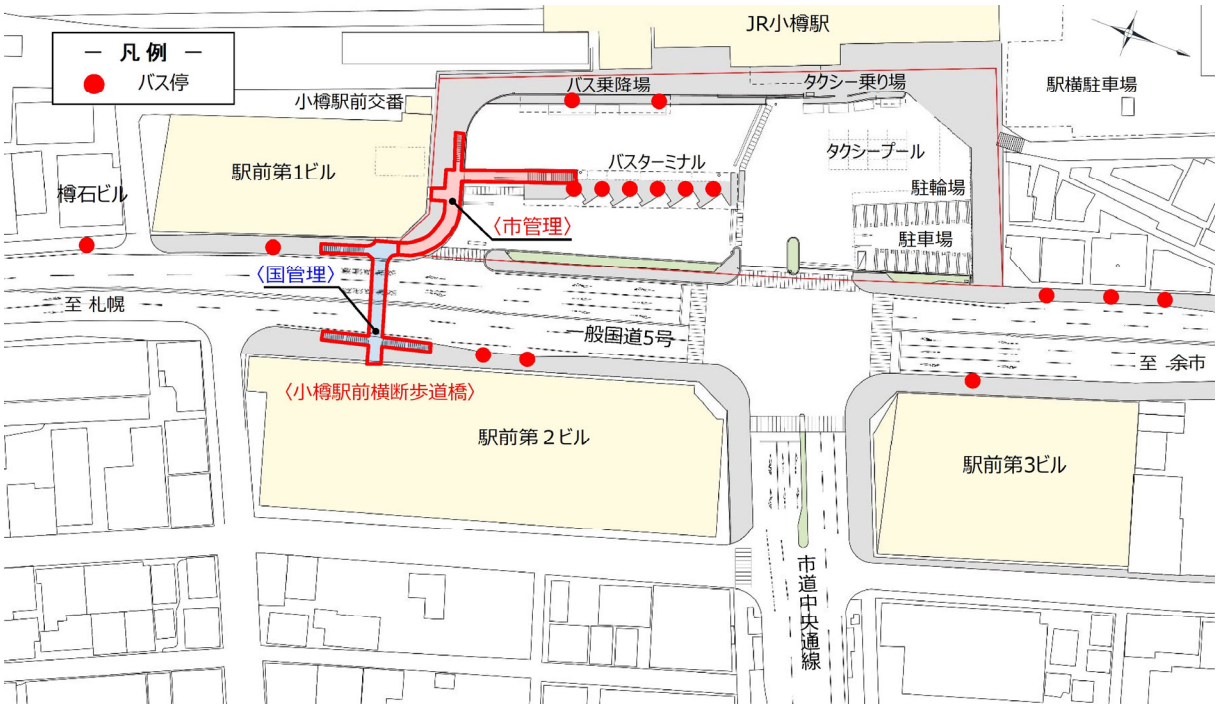


図 3-32　駅前広場周辺のバス停および歩道橋



図 3-33　歩道橋の現状

3.2.2　JR 小樽駅舎

本市の玄関口である JR 小樽駅の駅舎は、昭和 9 年（1934 年）に 3 代目の駅舎として建設された道内最古の鉄骨鉄筋コンクリート造の駅舎であり、平成 24 年（2012 年）には、歴史と伝統ある小樽の玄関口にふさわしい外観の復元や耐震性確保、内部リニューアルや店舗の集約配置による利便性向上等を目的に改修工事を行っています（図 3-34 参照）。

本駅舎は、本屋とプラットフォームが平成 28 年（2016 年）に国の登録有形文化財となったほか（図 3-35 参照）、平成 11 年（1999 年）には、駅舎正面やプラットフォームを結ぶ窓へのランプによる光の演出が評価され「灯りを演出した小樽駅」として本市の都市景観賞を受賞しています。

①JR 小樽駅舎（正面）



図 3-34　JR 小樽駅舎の現状



図 3-35　指定文化財等の分図

出典：小樽市歴史文化基本構想（平成 31 年 3 月）

3.2.3 景観

平成 20 年（2008 年）、旧駅前第 3 ビルの再々開発を契機に、市道中央通線を跨ぎ、駅前第 2 ビルと旧駅前第 3 ビルをつないでいた歩道橋や駅前広場の広告塔（図 3-36 写真①参照）が撤去されました。

これにより、JR 小樽駅からは海や港を、海側からは山並みや JR 小樽駅を見通すことができるようになり（図 3-36 写真②、③参照）、小樽を代表する景観のひとつが形成されています。また、この景観は、「小樽駅と小樽港をつなぐ景観軸の創出」として、平成 21 年度（2009 年度）に本市の都市景観賞を受賞しています。

①歩道橋撤去前の景観（出典:小樽市 HP）



②JR 小樽駅からの景観



③海側からの景観



図 3-36　景観

3.2.4　市街地連携

駅前広場は本市の中心市街地にあり、市民生活を支える商店街を始め、市民、観光客でにぎわう旧国鉄手宮線の散策路や小樽運河、更には、現在、大型クルーズ客船に対応可能な岸壁整備が進められている小樽港第３号埠頭が徒歩圏内に含まれています。

駅前広場から小樽港第３号埠頭を結ぶ道路は、歩行者の骨格動線（歩行者骨格軸）（図 3-37 参照）となり、そこと連絡する形で中心市街地の回遊性が確保されており、駅前広場は「歩き出しの起点」としての役割を持っています。

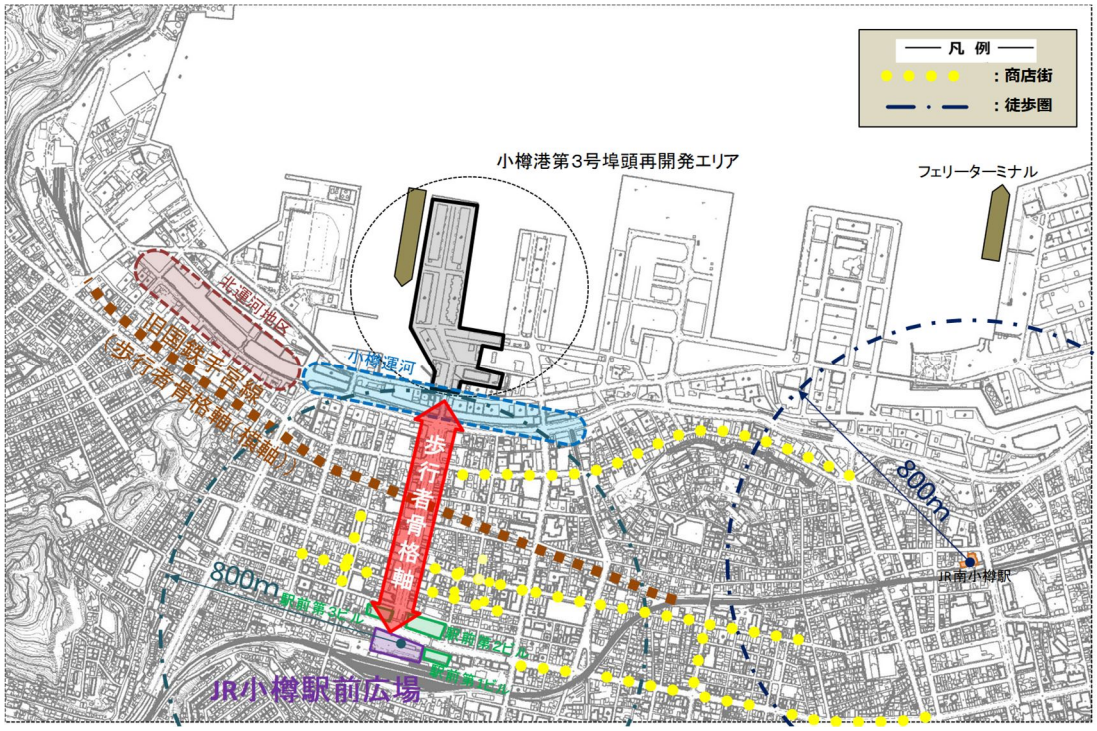


図 3-37　歩行者骨格軸イメージ図

3.2.5 再開発事業

(1) 駅前広場周辺で行われた再開発　（図 3-38 参照）

駅前広場を中心とするJR小樽駅周辺の2.8haのエリアは、昭和44年に施行された都市再開発法適用第1号となった市街地再開発事業である「小樽駅前地区市街地再開発事業」により、3棟の再開発ビルを含めて昭和51年（1976年）に竣工しました。

その後、駅前第3ビルは、平成14年（2002年）同ビル内のホテルが営業停止となり、空き店舗の増加が進み、いち早い再生が望まれていたことから、平成21年（2009年）に「小樽駅前第３ビル周辺地区第一種市街地再開発事業」によってリニューアルオープンしました。

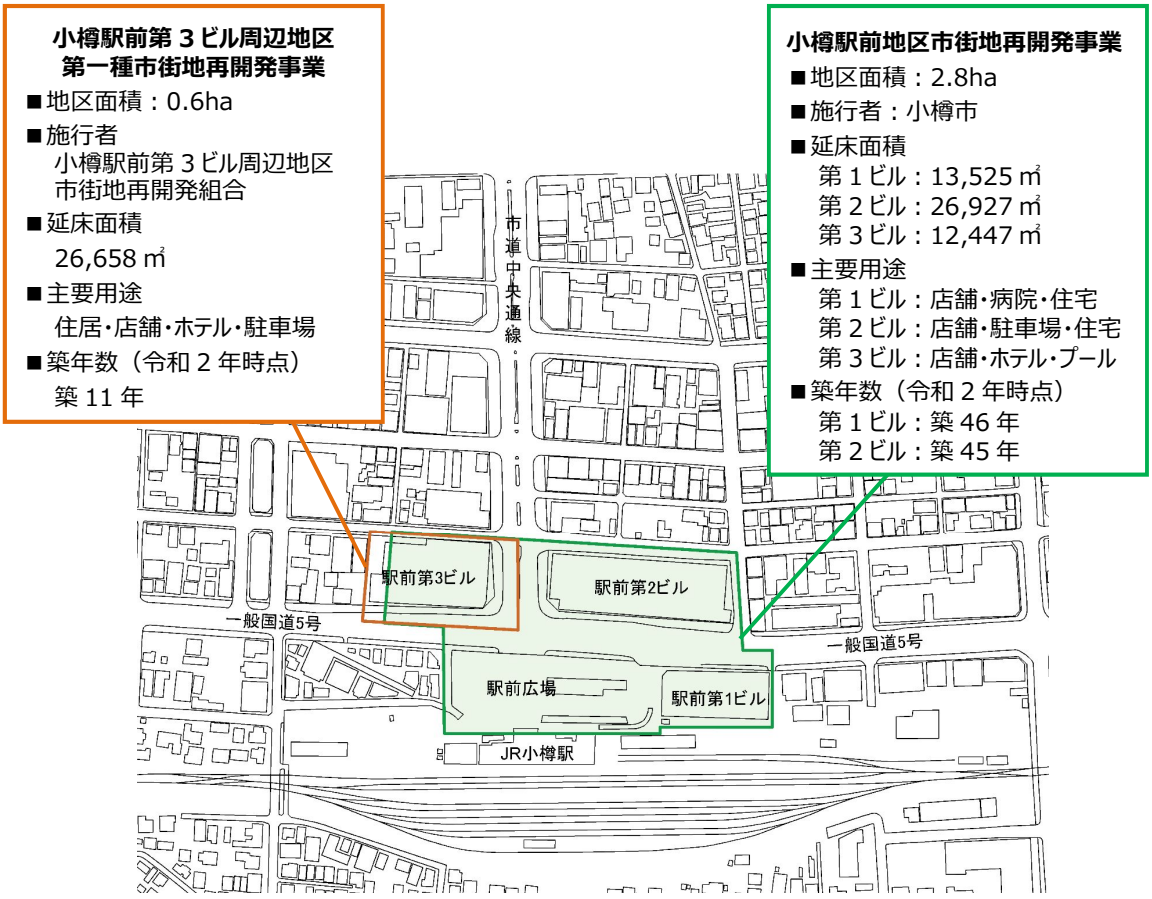


図 3-38　市街地再開発事業概要図

(2) 今後予定している再開発

駅前第1ビルは、築年数の経過により、かねてから老朽化に伴う維持コストの増大、耐震性不足の問題が浮上していたため、再々開発に向け、2017年（平成29年）に小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合が設立され、事業着手に向け、準備が進められています。

3.2.6　北海道新幹線の札幌延伸

北海道新幹線は、昭和 48 年（1973 年）に整備計画が決定され、その後 43 年の月日を経て平成 28 年（2016 年）3 月に新青森～新函館北斗間が開業しました。さらに、平成 24 年（2012 年）6 月には札幌延伸が認可され、同年 8 月に工事を着工、令和 12 年度（2030 年度）末の完成に向け工事が進められています。

新函館北斗～札幌間には 5 つの駅の配置が計画されており、そのひとつに「新小樽(仮称)駅」があり、小樽市天神地区に新駅が設置される予定です（図 3-39 参照）。

本市では、令和 12 年（2030 年）の開業予定に向け、新幹線駅の開業による地域の活性化やにぎわい効果等を最大限に活用した魅力あるまちづくりを進めるため、2014 年（平成 26 年）度から新小樽(仮称)駅周辺地域の整備に向けた指針や、官民が連携した取組等について検討を重ね、平成 29 年 3 月に「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画」を策定しました。

同計画では、『新幹線整備効果を地域全体に生かすまちづくり「小樽の新たな玄関口の形成」』を整備コンセプトとして、「交通ネットワークの形成」を整備方針のひとつに掲げており、JR 小樽駅等の交通結節点とのアクセス強化が個別方針として設定されています。

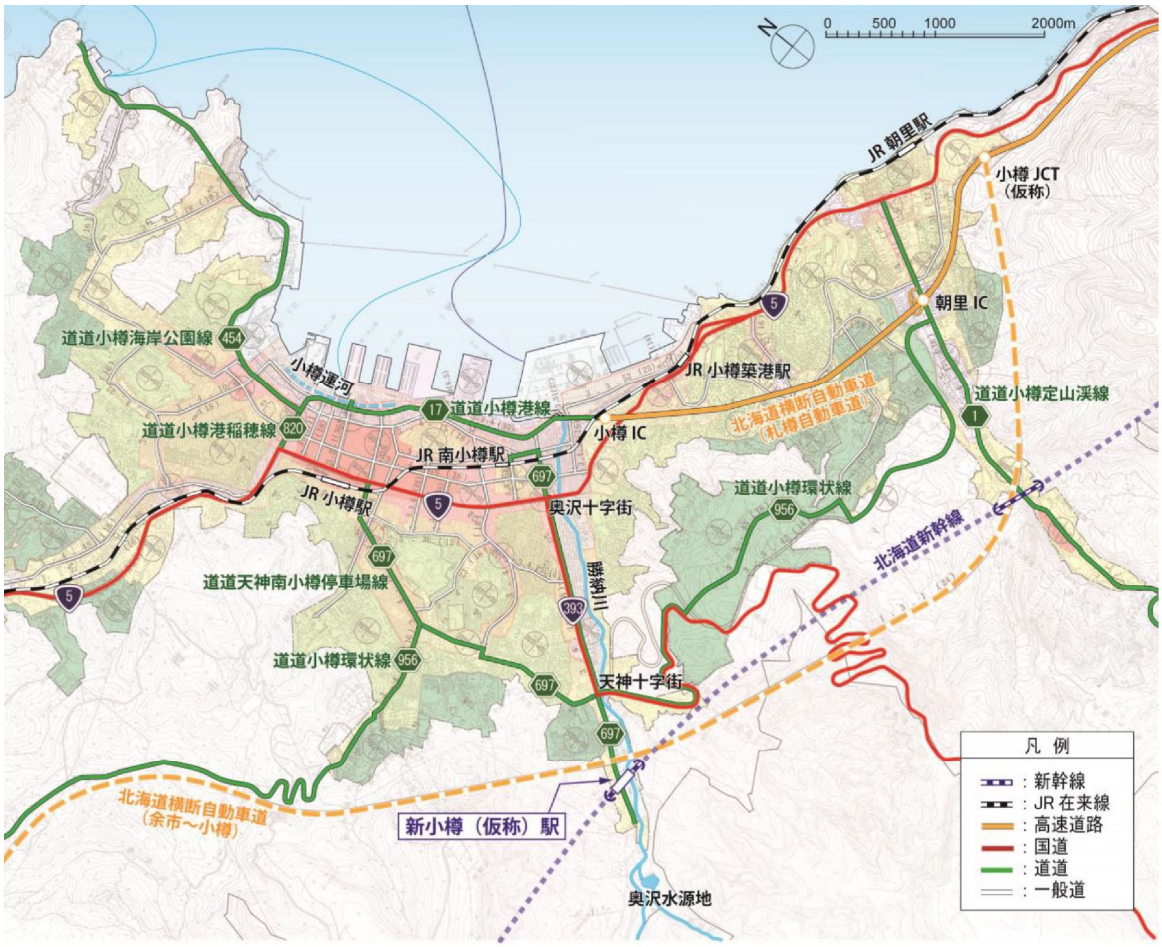


図 3-39　新小樽(仮称)駅の位置

出典：「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 3 月）」P18

3.3 市民意識の把握

3.3.1 駅前広場に関する今までの意見

過去にあった駅前広場に関する市民意見（まちづくりシンポジウム（平成 30 年（2018 年）12 月開催）等を次のとおり整理しました。

駅前広場に関する主な意見

- 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
- 隣接する駅前第１ビルの老朽化、非耐震
- 信号待ちによる渋滞の発生　など

3.3.2 市民アンケート結果

(1) 目的

JR 小樽駅前広場の再整備基本計画策定にあたり、市民アンケート調査を行い、駅前広場とその周辺における利用者の視点から、現状の問題点と再整備において、必要となる機能等を把握することを目的に実施しました。

(2) 調査時期等

調査時期	令和 2 年 8 月 21 日～9 月 4 日
対象者	15 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）
発送・回収方法	郵送
回収率	有効回答 1,150 票（回収率：38.3%）
主な調査項目	1.　個人属性 2-1.小樽駅前広場の利用について 2-2.小樽駅前広場の問題点等について 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について 4.　その他

(3) 調査結果概要

① 新型コロナウイルスに関する影響

駅前広場の利用状況を「新型コロナ影響前」と「現在（調査時点）」で比較すると、「利用あり」の割合は影響前から約 22 ポイント減少する結果となりました（図 3-40 参照）。

駅前広場で問題があると感じていることや再整備を行うときに求めるもの等、利用状況に関する設問以外については、「新型コロナ影響前」と「現在（調査時点）」で大きな差はみられない結果となりました（図 3-41～図 3-44 参照）。

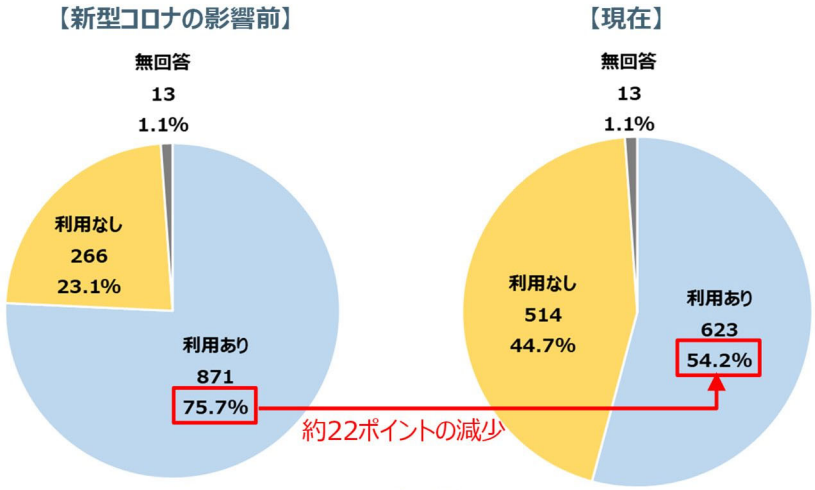


図 3-40　駅前広場の利用

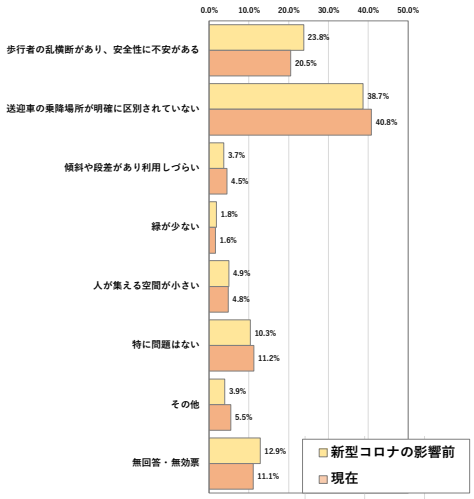


図 3-41　駅前広場で最も問題があると感じていること

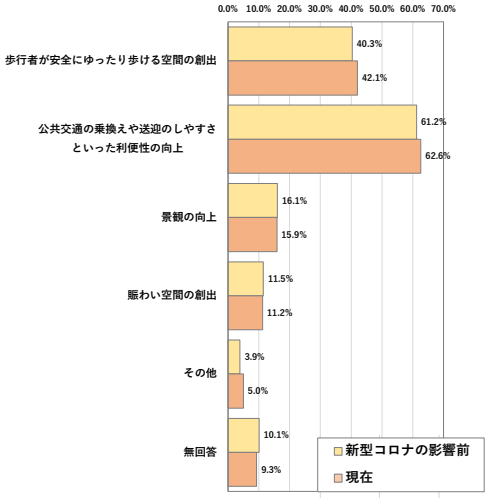


図 3-42　駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

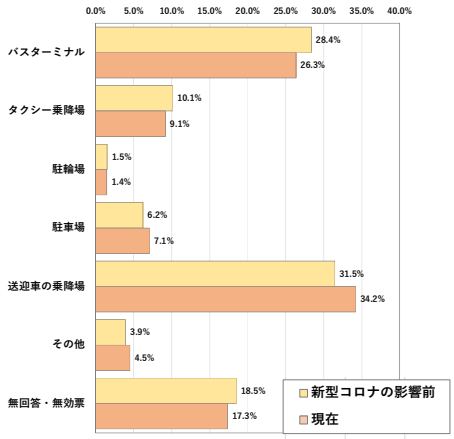


図 3-43　駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設

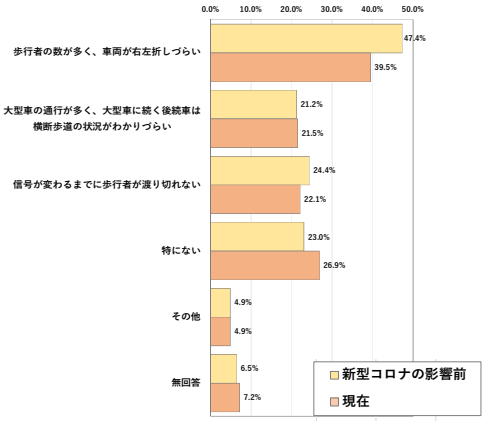


図 3-44　駅前交差点で問題があると感じること

② 駅前広場で最も問題があると感じていること

「①送迎車の乗降場所が明確に区別されていない」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：38.7%、現在：40.8%）、次いで「②歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」（新型コロナ影響前：23.8%、現在：20.5%）でした（図 3-45 参照）。

①については 30～40 歳代（30 歳代：53.6%、40 歳代：53.8%）が、②については 10 歳代（33.3%）が最も高い回答率でした（図 3-46 参照）。

i) 項目別

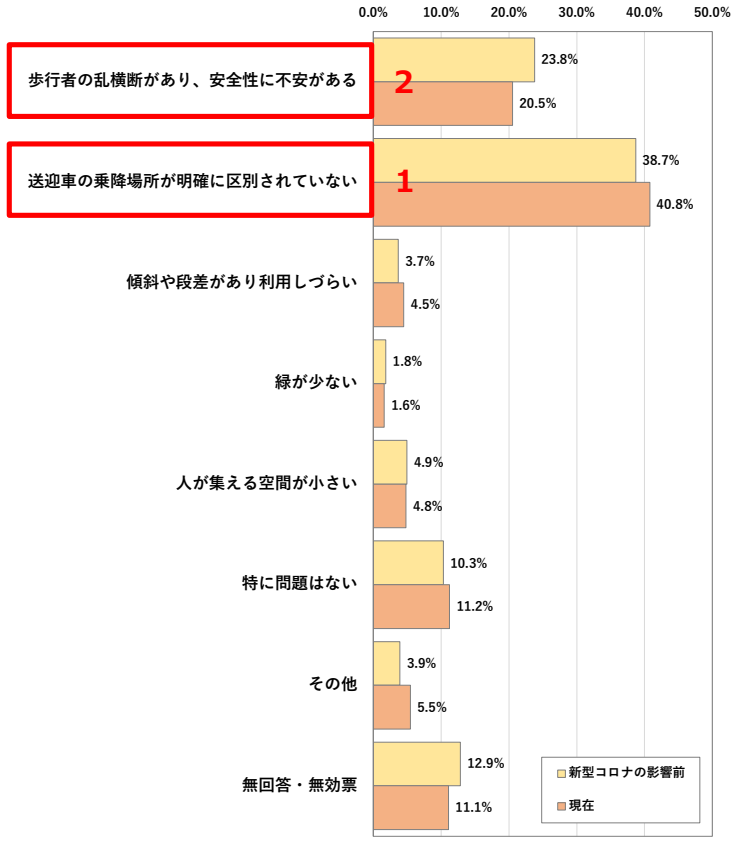


図 3-45　駅前広場で最も問題があると感じていること（再掲）

ii) 年代別

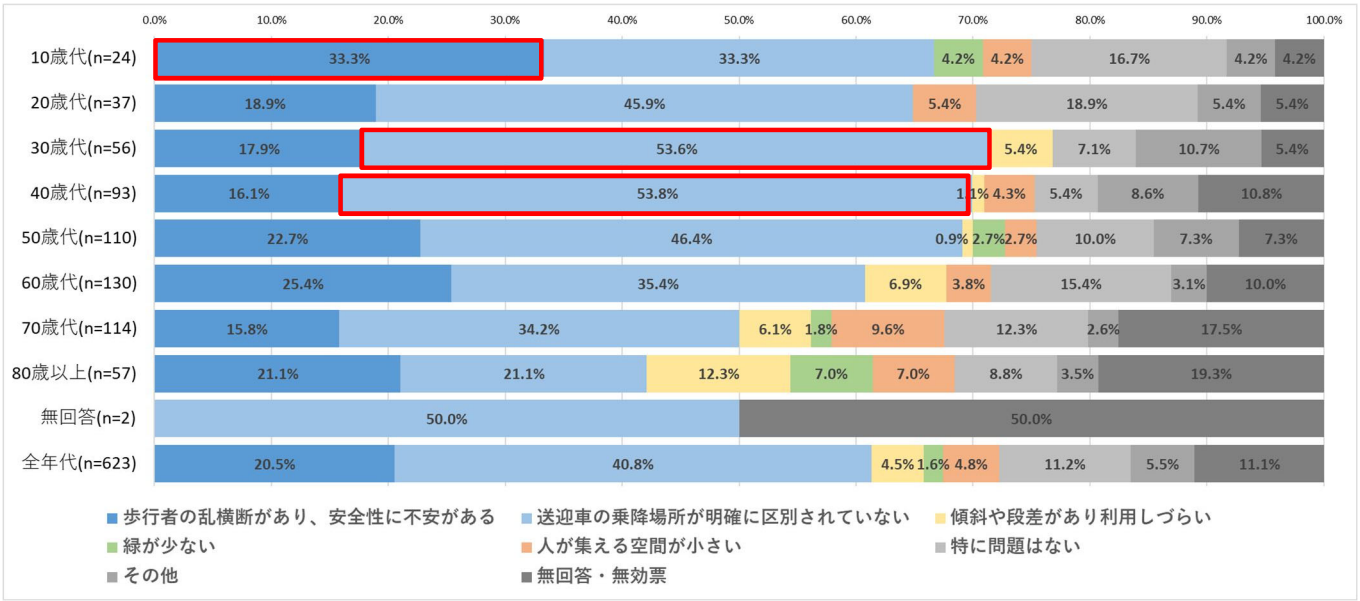


図 3-46　駅前広場で最も問題があると感じていること（現在）

③ 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

「①公共交通の乗換えや送迎のしやすさといった利便性の向上」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：61.2%、現在：62.6%）、次いで「②歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出」（新型コロナ影響前：40.3%、現在：42.1%）でした（図 3-47 参照）。

①については 10 歳代（51.4%）が、②については 70 歳代（34.8%）のニーズが最も多くなりました（図 3-48 参照）。

i) 項目別

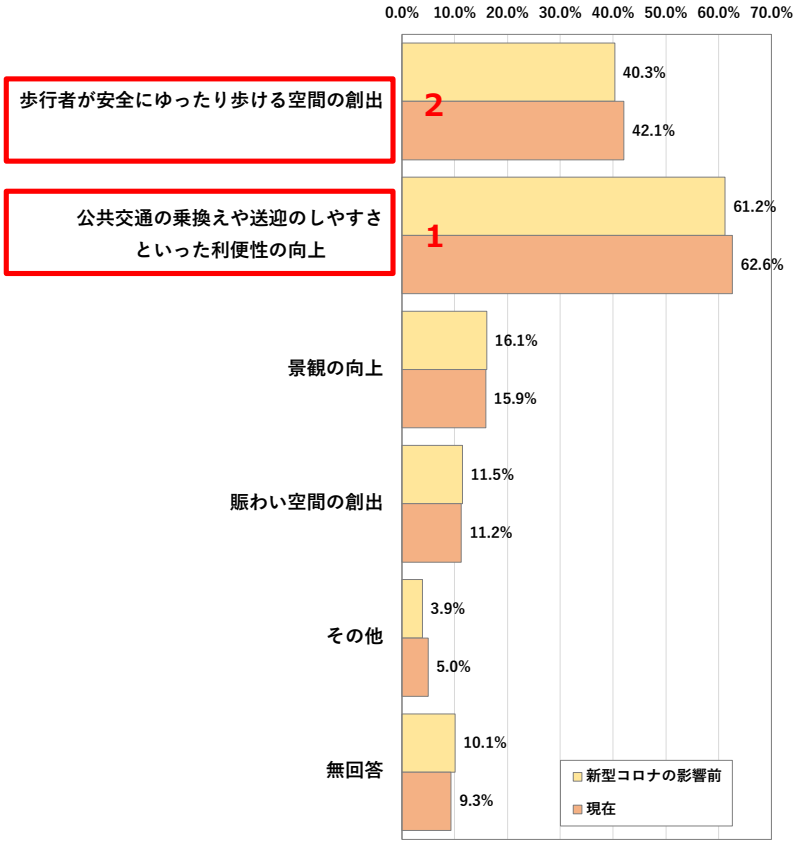


図 3-47　駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（再掲）

ii) 年代別

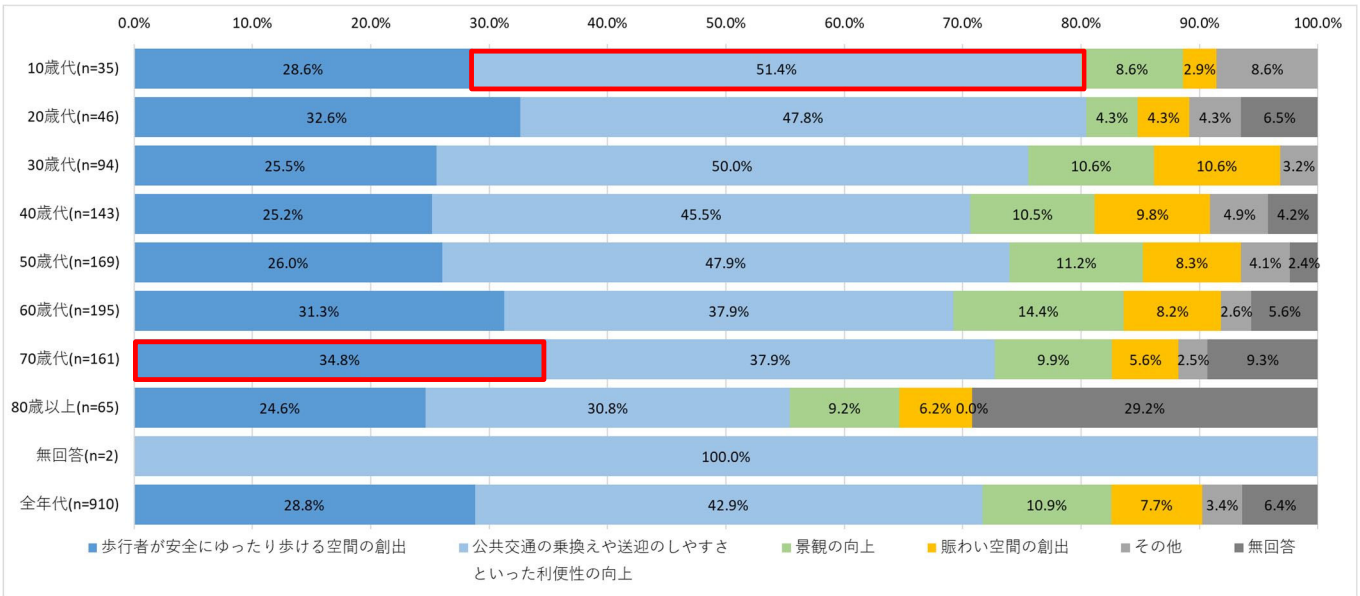


図 3-48　駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（現在）

④ 駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設

「①送迎車の乗降場」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：31.5%、現在：34.2%）、次いで「②バスターミナル」（新型コロナ影響前：28.4%、現在：26.3%）でした（図 3-49 参照）。

①については 30 歳代（50.0%）が、②については 40 歳代（34.4%）の割合が高い結果となりました（図 3-50 参照）。

i) 項目別

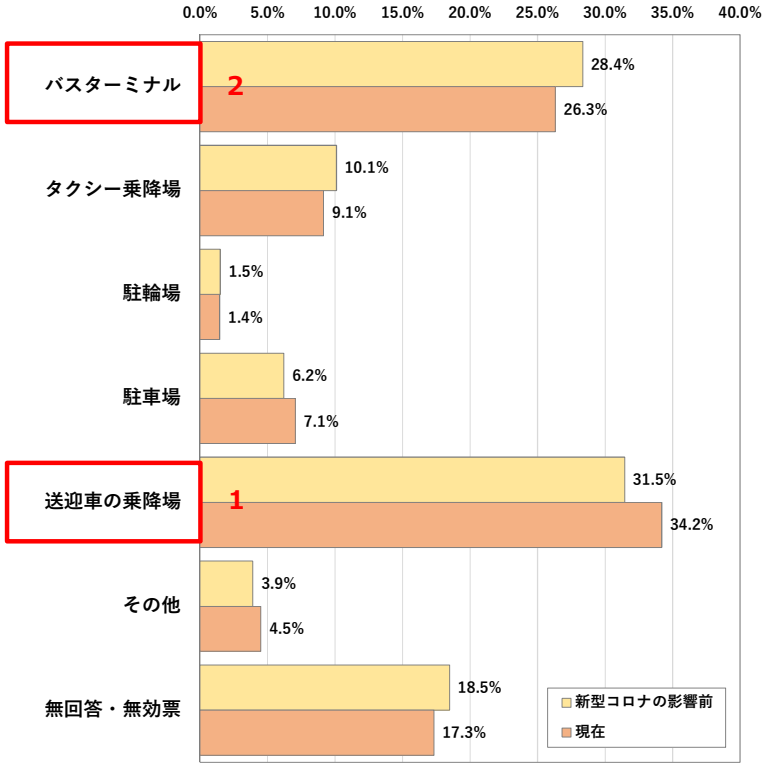


図 3-49　駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（再掲）

ii) 年代別

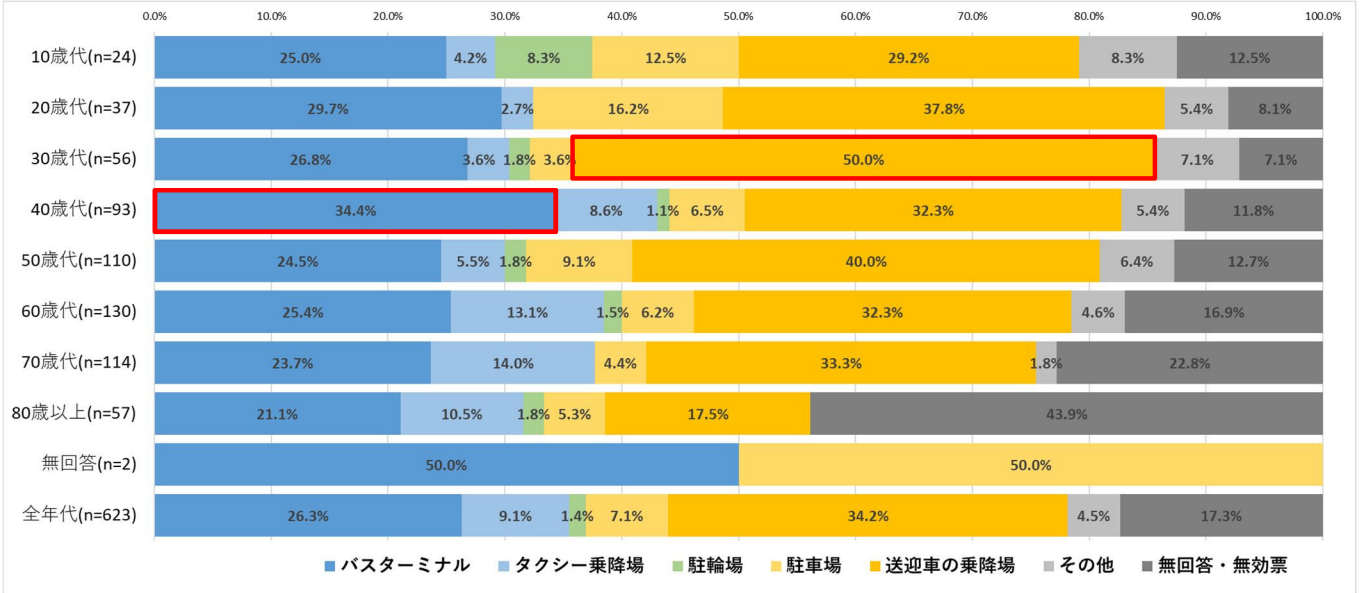


図 3-50　駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（現在）

⑤ 駅前広場前交差点で問題があると感じること

「歩行者の数が多く、車両が右左折しづらい」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：47.4%、現在：39.5%）（図 3-51 参照）、40 歳代の回答率（40.1%）が最も高い結果になりました（図 3-52 参照）。

i）項目別

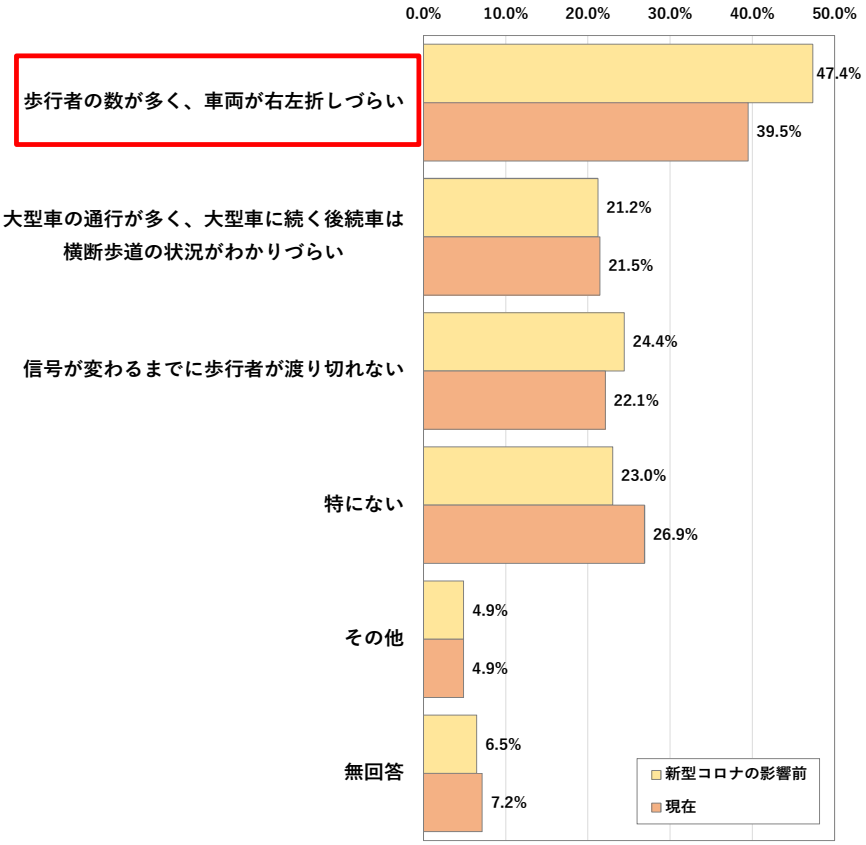


図 3-51　駅前交差点で問題があると感じること（再掲）

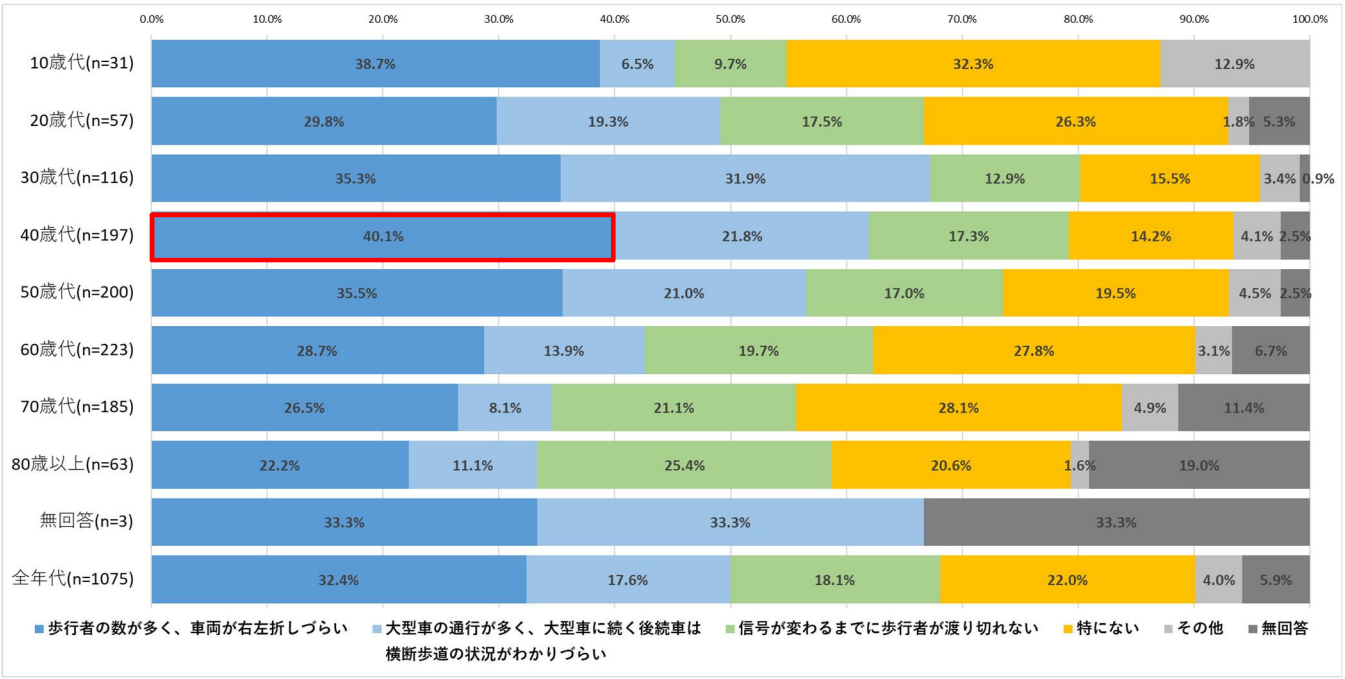


図 3-52　駅前広場前交差点で問題があると感じること（現在）

第４章　小樽駅前広場の問題点および課題

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

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。）に求められる役割に対する現状や市民意見等から、駅前広場における「問題点」と問題点を踏まえた「課題」を整理します。

4.1　JR 小樽駅前広場における現状の問題点

第 2 章及び第 3 章で整理した「JR 小樽駅前広場に求められる役割」及び「JR 小樽駅前広場の現状・ニーズ」から、「JR 小樽駅前広場に求められる役割と現状からみた問題点」を以下のとおり抽出しました。抽出した問題点の詳細については、次ページ以降に詳述します。

JR小樽駅前広場の現状・ニーズ

JR小樽駅前広場に求められる役割

役割１　交通空間としての機能確保

(1)JR小樽駅周辺を含めた歩車分離・バリアフリー化による、安全で快適に歩行できる空間の確保

(2)乗り継ぎ環境の改善による利便性の向上

(3)新幹線新駅や観光資源との交通アクセスを含めた利便性の高い交通ネットワークの形成

(4)並行在来線の経営分離に伴う広域交通等のあり方を考慮した交通環境の形成

役割２　環境空間としての機能確保

(1)中心市街地における人の移動を活発にするため、歩行者が安全かつスムーズに移動できる、快適な歩行者動線の確保

(2)街並みなど地域の特性を生かしてまちの魅力を高め、多くの人を呼び込み交流するための空間の確保

(3)JR小樽駅からは海・港を、海側からは山並みやJR小樽駅を見通すことができるなど、他都市にはない小樽独特の景観の保全

(4)交通アクセスについての情報提供など

(5)災害時において交通施設として機能を発揮するための機能及び安全性の向上

JR小樽駅前広場に求められる役割と現状からみた問題点

問題点	対応する役割	対応する現状※
1 利便性と安全性が低い歩行者動線	役割1(1) 役割2(1),(5)	現状A
2 輻輳する車両動線	役割1(2) 役割2(5)	現状A
3 歩行者の乱横断による車両通行の安全性低下	役割1(1),(2) 役割2(1)	現状A
4 駐車場・駐輪場の利用方法	役割1(2)	現状A
5 送迎車乗降場・タクシー降車場の未整備	役割1(2)	現状A
6 将来人口の減少等による利用者数の変化	役割1(1),(2) 役割2(1)	現状A
7 新幹線開業への未対応	役割1(3),(4)	現状B
8 わかりづらいバス停の配置と誘導不足	役割1(2) 役割2(4)	現状A 現状B
9 広場の再整備による歩道橋の存廃	役割1(1) 役割2(1)	現状B
10 小樽の玄関口としての魅力の低下	役割2(2),(3)	現状A 現状B
11 滞留空間の不足	役割2(2),(5)	現状A

※…現状Aは「駅前広場」に係る現状、現状Bは「駅前広場の周辺環境」に係る現状を示す

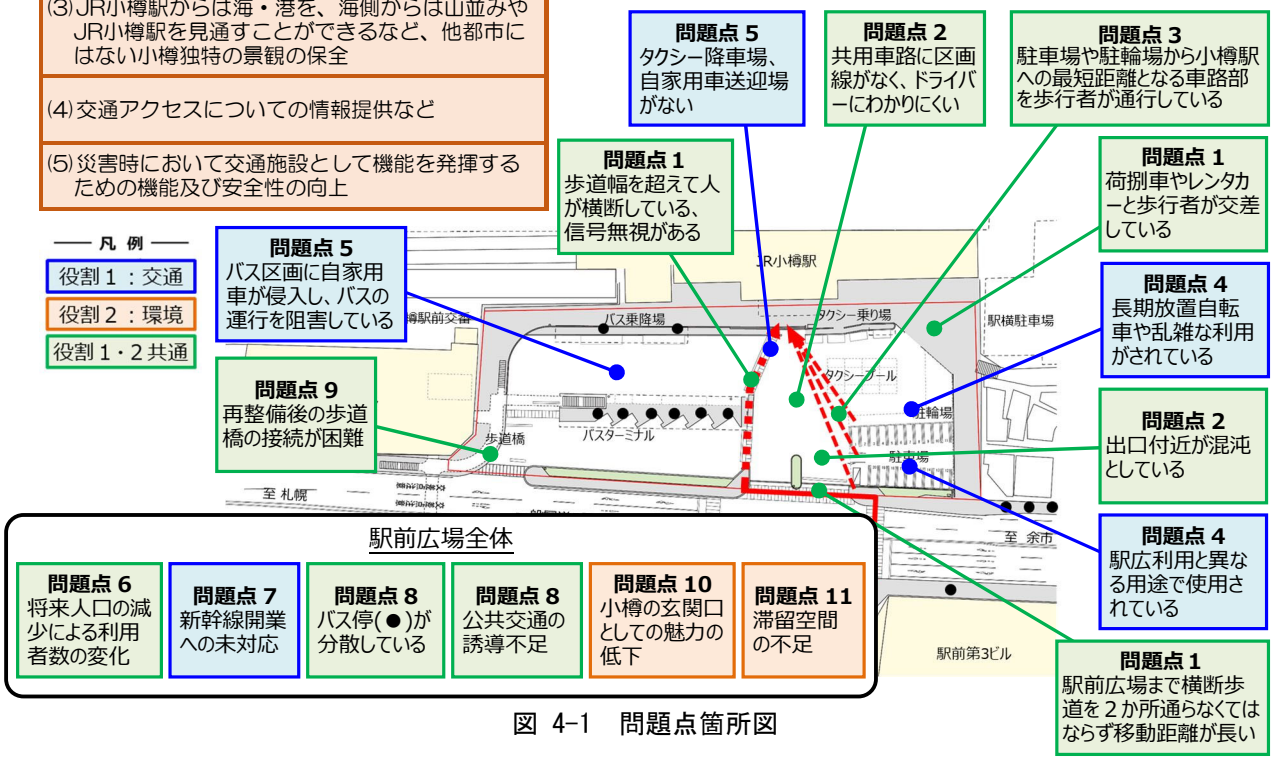


図 4-1　問題点箇所図

問題点１　利便性と安全性が低い歩行者動線

対応する役割と現状｜役割１(1)、役割２(1)・(5)、現状Ａ

駅前広場中央にある横断歩道は歩行者の通行量が多く、横断歩道幅を超えて車イスや歩行者が横断していることや、歩行者の信号無視があり、駅前広場内における歩行者の安全性が低下している状況にあります。一方で、駅前広場北側の駅舎寄りの歩道では、荷捌車やレンタカーが停車場所から出入りする際、歩行者と交差する場所があり、こちらについても歩行者の安全性が低下している要因となっています。さらに、駅前第３ビル側の国道５号歩道からJR小樽駅やバスターミナルを利用する場合、最短ルートを通ると、駅前交差点の横断歩道を２か所通ることとなり、歩行者の移動距離が長く、不便な状況となっています。

過去にあった小樽駅前広場に関する市民意見を見ると、「駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりが不足」や「歩行者と車両の動線の輻輳」といった点が指摘されており、市民にとっても、本件について問題意識があることが伺えます。また、今年度実施した市民アンケート調査では、多くの市民が駅前交差点等を横断しているとともに、同交差点の交通処理に問題があると考えていることから、同交差点についても安全性の配慮が求められています。

問題点２　輻輳する車両動線

対応する役割と現状｜役割１(2)、役割２(5)、現状Ａ

駅前広場中央の共用車路は、バスやタクシー、自家用車等の走行ルートが輻輳している（図4-2参照）ことから、区画線による走行ルートの明示ができないため、ドライバーにわかりにくくなっています。また、駅前広場からの出口は間口が広く、走行車線の区分けが無いため、右左折車・直進車のレーン取りにおいて出口付近が混沌としています。

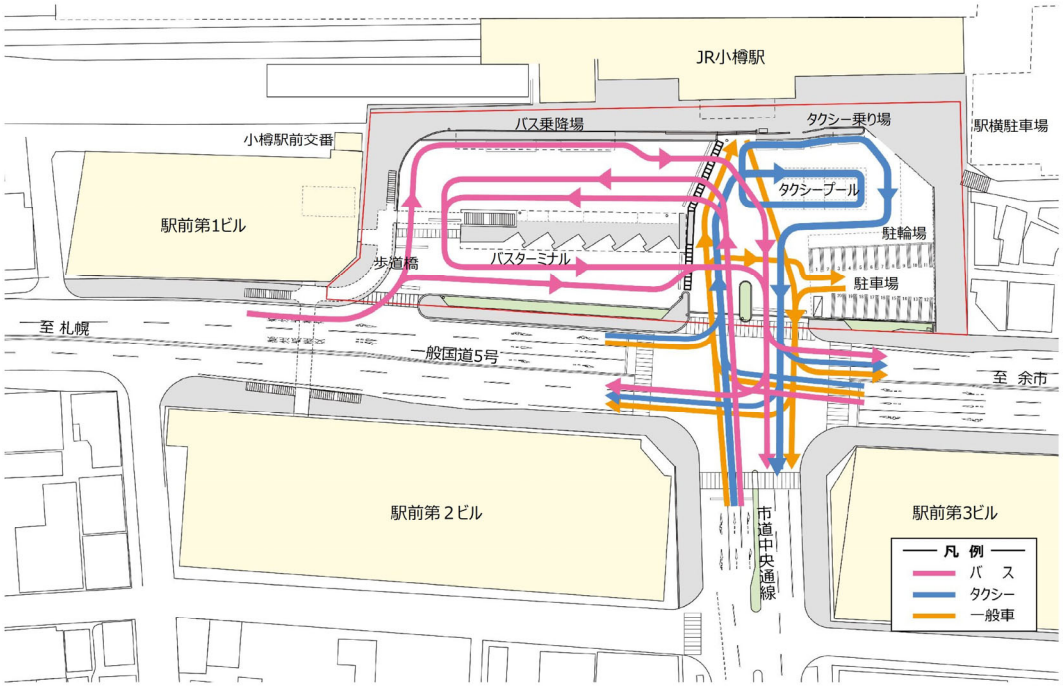


図 4-2　駅前広場の動線

問題点３　歩行者の乱横断による車両通行の安全性低下

対応する役割と現状｜役割１(1)・(2)、役割２(1)・(5)、現状Ａ

駅前広場内の駐車場や駐輪場等から JR 小樽駅へ向かう歩行者は、最短距離となる車路部分を通行（乱横断）しており、駅前広場内における車両通行の安全性を低下させています。

また、今年度実施した市民アンケート調査で、「駅前広場で最も問題があると感じていること」について質問したところ、「歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」と回答した方が 2 番目に多い結果となりました。

問題点４　駐車場･駐輪場の利用方法

対応する役割と現状｜役割１(2)、現状Ａ

駅前広場内の駐車場は、駅施設を短時間利用する人のために設置された駐車場で、一日平均 228 台（令和元年度（2019 年度）実績）の利用がありますが、今年度実施した交通量調査（3 時間調査）の結果を見ると、駐車場利用者の 48%が本来の利用用途とは異なる目的で使用している状況です。

一方、駐輪場については、無料であることもあり、自転車等の長期放置や乱雑な利用が見られます。

問題点５　送迎車乗降場･タクシー降車場の未整備

対応する役割と現状｜役割１(2)、現状Ａ

現在の駅前広場内には、自家用車で送迎する人のため乗降場やタクシーの降車場が設置されておらず、これらの乗り降りは駅前広場中央の駅舎側車路部で行われているため、交通の流れを阻害しています。また、バス区画内に侵入する自家用車も見られ、バスの通行に影響を与えています。

今年度実施した市民アンケート調査で、「駅前広場で最も問題があると感じていること」について質問したところ、「送迎車の乗降場所が明確に区別されていない」と回答した方が最も多く、全体の約 4 割を占めており、特に 30～40 歳代の回答が多い傾向にあることから、本件については、車の運転が可能な子育て世代に問題意識があることが伺えます。

問題点６　将来人口の減少等による利用者数の変化

対応する役割と現状｜役割１(1)・(2)、役割２(1)、現状Ａ

乗用車の保有率や本市の観光入込客数は、駅前広場の供用開始時（昭和 51 年（1976 年））に比べ増加し、駅前広場内が手狭な状況である一方で、本市の人口は年々減少しており、令和 22 年（2040 年）には、本市の人口が現在の約 2/3 となる 69,422 人に減少すると推計されています。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が長期化し、本市においても「コロナ禍に伴う新しい生活スタイル」が推進されており、これらを考慮した、適切な規模を検討する必要があります。

問題点７　新幹線開業への未対応

対応する役割と現状｜役割１(3)・(4)、現状Ｂ

令和 12 年度（2030 年度）の北海道新幹線札幌延伸に伴い、小樽市天神地域に新小樽（仮称）駅の設置が予定されており、JR 小樽駅との新たな交通ネットワークの形成が期待されています。しかし、現在の JR 小樽駅の駅前広場はスペースが限られており、新小樽（仮称）駅と JR 小樽駅を繋ぐ新たなバスのアクセスへの対応や、北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離による交通環境の変化の受け入れが困難な状況となっています。

問題点８　わかりづらいバス停の配置と誘導不足

対応する役割と現状｜役割１(2)、役割２(4)、現状Ａ・Ｂ

JR 小樽駅周辺のバス停は、駅前広場内と国道 5 号沿いに分散しており、利用者（特に観光客）にとって乗り場・降り場がわかりにくい状況となっています。また、JR 小樽駅構内には公共交通の案内も可能な観光案内所が 1 か所設置されていますが、駅前広場内には JR 小樽駅周辺の公共交通の乗降場を示した案内板などはなく、バスや JR 等の公共交通を総括的に案内・誘導する施設が不足している状況です。

問題点９　広場の再整備による歩道橋の存廃

対応する役割と現状｜役割１(1)、役割２(1)、現状Ｂ

駅前広場内にはバスターミナルと周辺にある再開発ビル（駅前第 1 ビル、駅前第 2 ビル）を繋ぐ歩道橋が設置されていますが、駅前広場を再整備することにより、現在の歩道橋と駅前広場の接続が困難となる場合があると考えられます。

今年度実施した市民アンケート調査で、「小樽駅前横断歩道橋の存続の可否」について質問したところ、約半数の方が「駅前第 1 ビルや駅前第 2 ビルに行くルートとして利用するので、可能な限り歩道橋は残すべき」と回答しており、「バス乗り場へ行くルートとして利用するので、可能な限り歩道橋は残すべき」と回答した方は約 2 割に留まっています。このことから、市民意見としては駅前広場へ接続する歩道橋の存続ではなく、「駅前第 1 ビルと駅前第 2 ビルの連絡通路確保のための歩道橋存続」が一定程度あることが伺えます。

問題点 10　小樽の玄関口としての魅力の低下

対応する役割と現状｜役割２(2)・(3)、現状Ａ・Ｂ

「小樽の玄関口」である駅前広場は、市民や観光客に長年利用されてきましたが、整備から 45 年が経過した現在、機能や施設の配置が観光客の増加等の社会情勢の変化に対応しきれていないため、「小樽の玄関口」としての魅力が低下しています。

問題点 11　滞留空間の不足

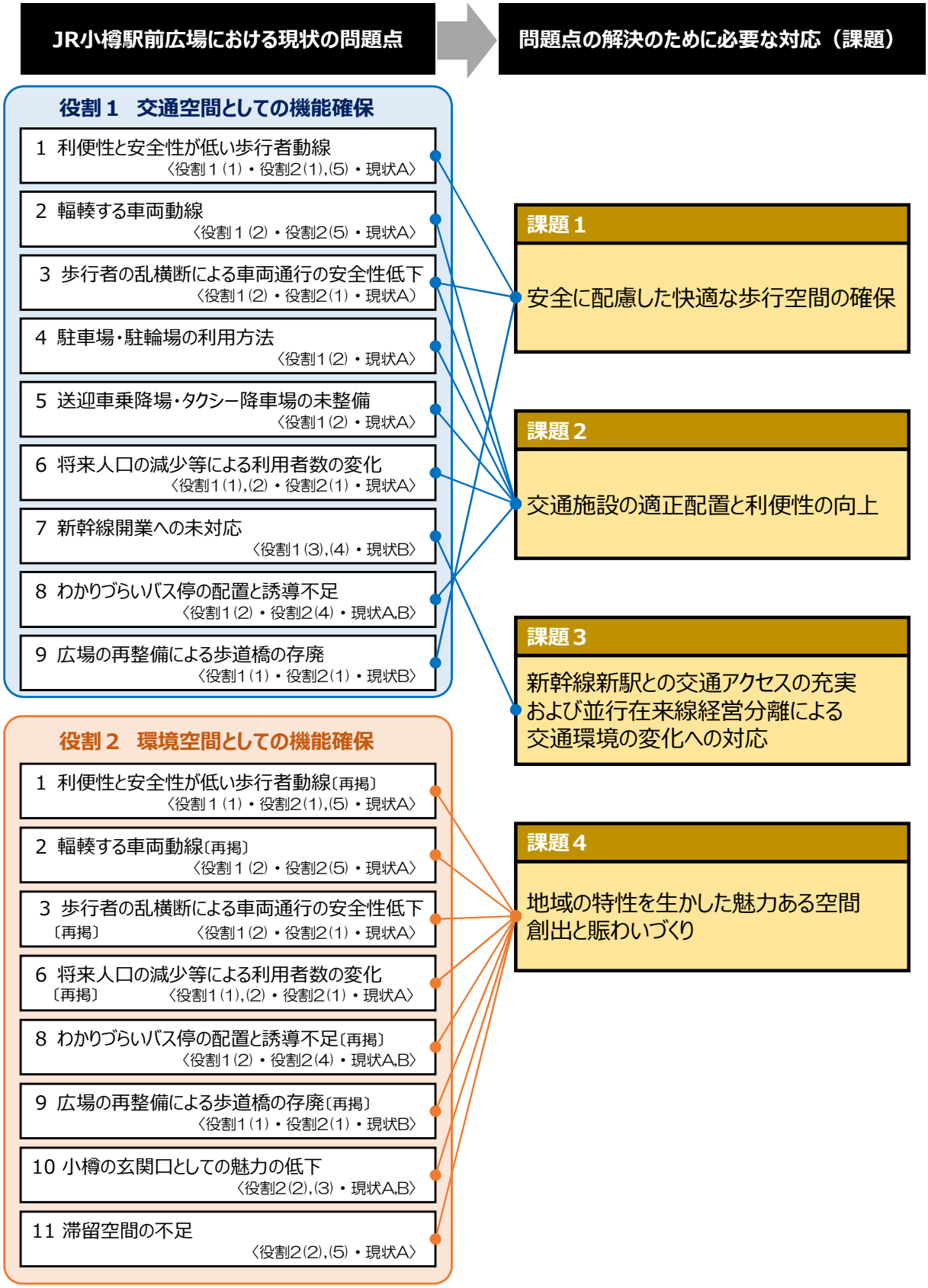
対応する役割と現状｜役割２(2)・(5)、現状Ａ

駅前広場は奥行きがなく狭いため、歩行者空間が十分でないことから、JR 小樽駅から「歩行者骨格軸 (※)」へ歩き出す起点としての休憩や待合のスペースが確保されていない状況にあります。また、一般的に駅前広場は災害時の一時的な避難スペースとなる場合がありますが、当該駅前広場ではそのような利用が可能なスペースが確保されていません。

※歩行者骨格軸…本計画では、駅前広場から小樽港第 3 号埠頭再開発エリアまでを「歩行者骨格軸」として位置付けている（第 3 章 P38 参照）

4.2　JR 小樽駅前広場における課題

前述の問題点をふまえ、「JR 小樽駅前広場の課題」を以下のように設定します。設定した課題については、次ページ以降に詳述します。



※問題点における「役割」は、「JR 小樽駅前広場に求められる役割」を参照
※問題点における「現状」は、A：駅前広場に係ること
B：駅前広場の周辺環境等に係ること　を表す

課題１　安全に配慮した快適な歩行空間の確保

対応する問題点｜問題点 1、3、9

駅前広場は、**歩行者動線の利便性と安全性が低くなっている**ことや**歩行者の乱横断による車両通行の安全性が低下している**ことから、駅前広場の多様な利用者に対し、安全でわかりやすく歩きやすい歩行空間の確保を図るため、周辺施設（駅前交差点、**横断歩道橋**）を含めた動線検討などを行う必要があります。

注）**太字**は対応する問題点に関係する事項

■課題に対応する検討等事項

ａ）多様な利用者にとって安全でわかりやすい動線の検討

ｂ）国道５号交差点の横断方法の検討

課題２　交通施設の適正配置と利便性の向上

対応する問題点｜問題点 2、3、4、5、6、8

駅前広場中央の車路は、走行ルートが明確になっておらず、間口が広い出口などで**車両動線が輻輳**していることから、**歩行者の乱横断による車両通行の安全性低下**の検討を行う課題１を踏まえ、車両動線の明確化と交差点出口のコンパクト化を検討する必要があります。

また、駅前広場内の交通施設の適正配置の観点から、利用者の半数が**本来の利用目的と異なる目的で利用されている駐車場**や**自転車等の長期放置や乱雑な利用が見られる駐輪場**、**未整備である送迎車乗降場やタクシー降車場**への対応として、必要性や規模などを検討する必要があります。さらに、**わかりづらいバス停の配置と誘導不足**への対応についても利便性向上の観点より、交通施設の適正配置の中でその対応を検討する必要があります。

注）**太字**は対応する問題点に関係する事項

■課題に対応する検討等事項

ｃ）駅前広場内の車両動線の明確化と交差点出口のコンパクト化の検討

ｄ）駅前広場内での駐車場の必要性及び台数の検討

ｅ）駐輪場の配置と管理の仕組みの検討

ｆ）送迎車乗降スペースとタクシー降車スペースの検討

ｇ）現在と将来需要に対応した適切な規模と配置の検討（再開発との連携含む）

課題３　新幹線新駅との交通アクセスの充実および並行在来線経営分離による交通環境の変化への対応

対応する問題点｜問題点７

現在の駅前広場は、スペースが限られているため、新小樽（仮称）駅と JR 小樽駅を繋ぐ新たなバスのアクセス対応や、北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離による交通環境の変化の受け入れが困難であること（**新幹線開業への未対応**）から、これらに対応可能な交通施設を検討する必要があります。

注）**太字**は対応する問題点に関係する事項

■課題に対応する検討等事項

ｈ）新幹線新駅とのネットワーク構築による必要交通施設の検討

ｉ）並行在来線経営分離を想定した交通環境の変化に対応した交通施設の検討

課題４　地域の特性を生かした魅力ある空間創出と賑わいづくり

対応する問題点｜問題点１、２、３、６、８、９、10、11

現在の駅前広場は、機能や施設の配置が車両や観光客の増加等の社会情勢の変化に対応しきれていないため、**「小樽の玄関口」としての魅力に影響を及ぼしている**ことや、面積が狭いため、JR 小樽駅から「歩行者骨格軸」に歩き出す起点としての休憩や待合のスペースや、**災害時の一時的な避難スペースが無い**ことから、前述した課題１及び２を含め、地域の特性を生かした魅力ある空間創出と賑わいづくりを検討する必要があります。

注）**太字**は対応する問題点に関係する事項

■課題に対応する検討等事項

ｊ）多様な利用者にわかりやすい乗換動線及び案内施設等の誘導策の検討

ｋ）周辺施設からの駅前広場へのアクセス動線の検討

ｌ）小樽の玄関口である小樽駅にふさわしい魅力をもった環境空間の検討

ｍ）登録有形文化財である JR 小樽駅を含めた地域特有の景観の保全

ｎ）災害時にも利用可能な多目的オープンスペースの検討

ｏ）歩行者骨格軸の起点としての滞留空間の確保

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

基本コンセプト

『小樽の玄関口』にふさわしい
質の高い駅前広場の創出

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。

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に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出来ます。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。

問題点の解決のために必要な対応（課題）

課題１

安全に配慮した快適な歩行空間の確保

ａ）多様な利用者にとって安全でわかりやすい動線の検討
ｂ）国道５号交差点の横断方法の検討

課題２

交通施設の適正配置と利便性の向上

ｃ）駅前広場内の車両動線の明確化と交差点出口のコンパクト化の検討
ｄ）駅前広場内での駐車場の必要性及び台数の検討
ｅ）駐輪場の配置と管理の仕組みの検討
ｆ）送迎車乗降スペースとタクシー降車スペースの検討
ｇ）現在と将来需要に対応した適切な規模と配置の検討（再開発との連携含む）

課題３

新幹線新駅との交通アクセスの充実および並行在来線経営分離による交通環境の変化への対応

ｈ）新幹線新駅とのネットワーク構築による必要交通施設の検討
ｉ）並行在来線経営分離を想定した交通環境の変化に対応した交通施設の検討

課題４

地域の特性を生かした魅力ある空間創出と賑わいづくり

ｊ）多様な利用者にわかりやすい乗換動線及び案内施設等の誘導策の検討
ｋ）周辺施設から駅前広場へのアクセス動線の検討
ｌ）小樽の玄関口である小樽駅にふさわしい魅力をもった環境空間の検討
ｍ）登録有形文化財であるJR小樽駅を含めた地域特有の景観の保全
ｎ）災害時にも利用可能な多目的オープンスペースの検討
ｏ）歩行者骨格軸の起点としての滞留空間の確保

基本コンセプト・再整備方針

基本コンセプト

『小樽の玄関口』にふさわしい質の高い駅前広場の創出

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　対応課題 a） j ） k）
- 多様な利用者が安全でわかりやすい歩行者動線の確保

交通結節点機能の強化　対応課題 c） d） e） f） g）
- 交通施設の再配置による乗継機能と利便性の向上

新幹線開業後の需要への対応　対応課題 h） i ）
- 新小樽(仮称)駅とのアクセス確保に対応する受け入れ施設の設置

再開発事業等との広場機能分担　対応課題 g ）
- 駅前第１ビル再開発との連携による広場機能の分担と適正配置

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　対応課題 a） b） j ） k）
- JR小樽駅周辺における歩車分離とバリアフリー化による、安全でわかりやすい歩行空間の確保

交流拠点機能の向上　対応課題 l ）
- 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

景観の保全（駅と海）　対応課題 m）
- JR小樽駅から海や港を、海側からJR小樽駅を見通す景観の保全

交通アクセス情報提供施設の配置　対応課題 j ）
- 案内サイン等の充実による質の高いサービスの提供

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　対応課題 n） o）
- 災害時にも一時的に避難できる多目的オープンスペースの確保
- 小樽港第3号埠頭、旧国鉄手宮線、中心市街地の商店街等への「歩き出し」としてのオープンスペースの確保

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）。

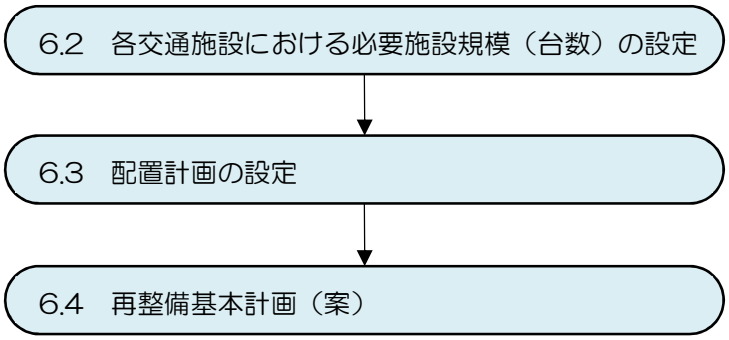


図 6-1 再整備基本計画（案）検討フロー

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、駅前広場に必要な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、必要な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。

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」の算出の考え方は下図のとおりです（図 6-2 参照）。

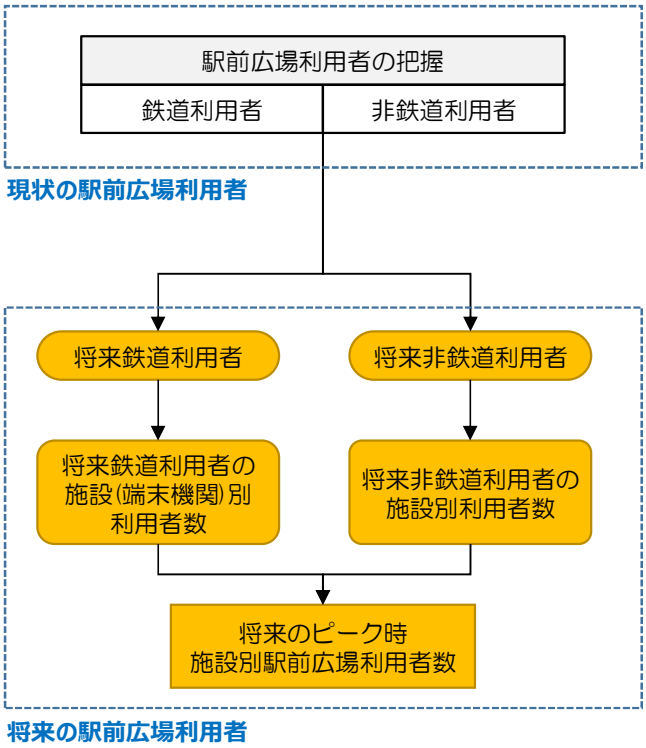


図 6-2　駅前広場利用者の予測フロー

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

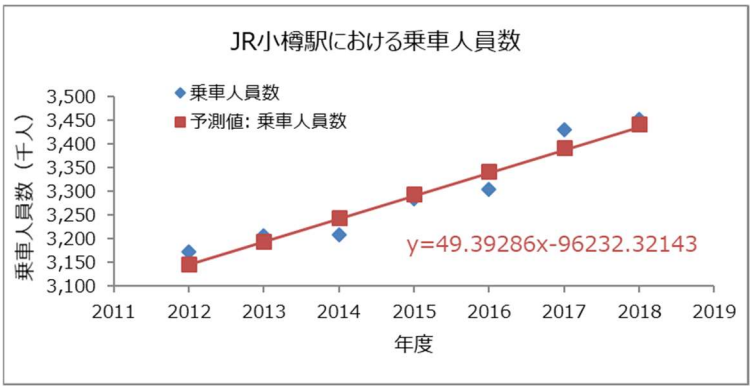
小樽市は人口の減少が続く中、JR 小樽駅の鉄道乗車人員、観光入込客数は増加傾向にあります。よって、鉄道乗車人員は観光客の増加が加味されている(※)ものとして今後も観光客の増加が続くものと考え、回帰分析を行った上で鉄道乗車人員の増加率を算出（図 6-3 参照）し、現況（平成 30 年（2018 年）時点）におけるピーク時の鉄道利用者数に乗じてピーク時将来鉄道利用者数を推計します。さらに、推計したピーク時将来鉄道利用者数から駅端末分担率（「駅前広場計画指針」より）を用いてバスやタクシー等の施設別のピーク時将来鉄道利用者数を推計します。

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÷3,453＝116.9%

2040 年：4,259÷3,453＝131.2%



（千人/年度）

年度	人数	備考
2012	3,173	実績値
2013	3,207	
2014	3,208	
2015	3,284	
2016	3,305	
2017	3,430	
2018	3,453	
2030	4,035	予測値
2040	4,529	

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。

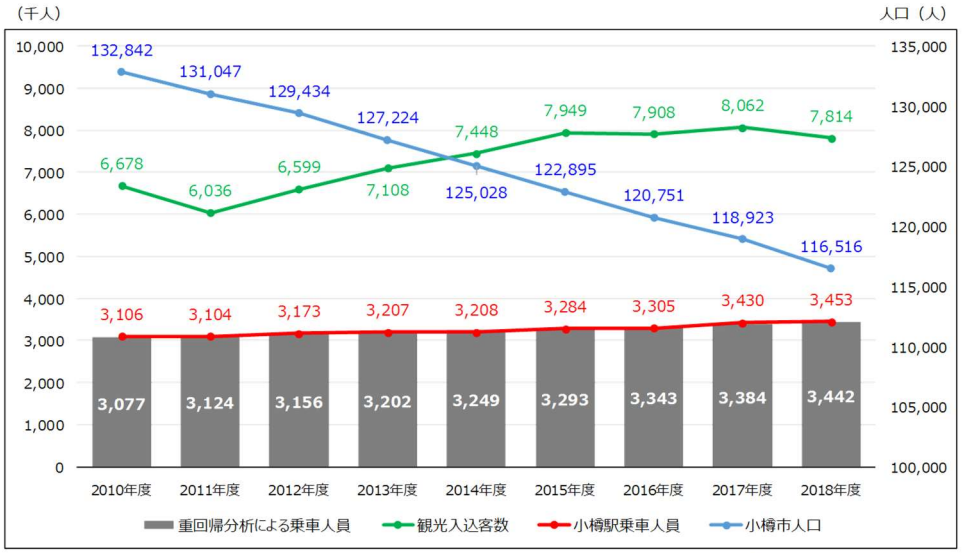


図 6-4　重回帰分析による JR 小樽駅乗車人員数

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）

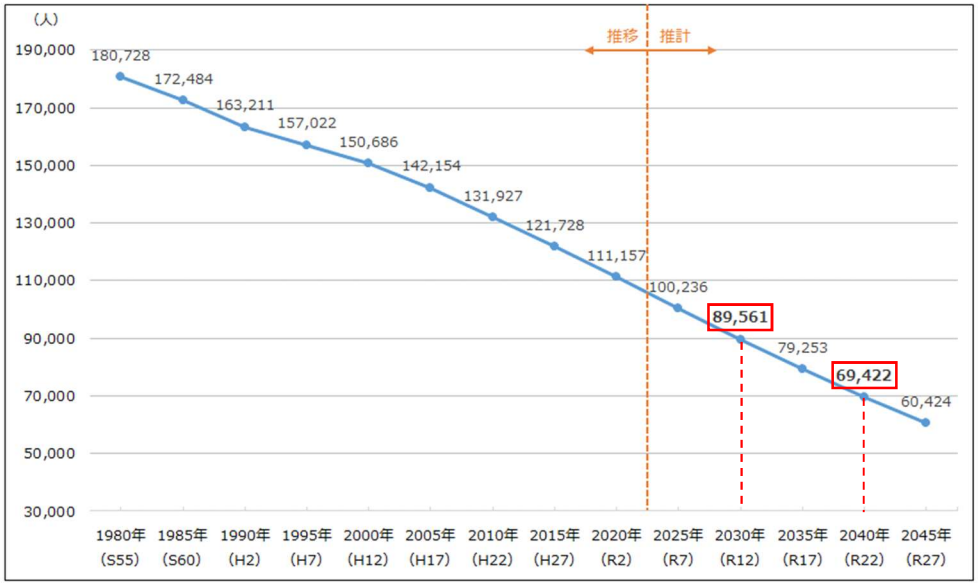


図 6-5　小樽市の将来人口推計

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÷111,157＝80.6%

2040 年：69,422÷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 令和 12 年 （2030 年） 在来線廃止あり	CASE-2 令和 12 年 （2030 年） 在来線廃止なし	CASE-3 令和 22 年 （2040 年） 在来線廃止あり	CASE-4 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

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号と札樽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。
・始発待ちや夕方の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

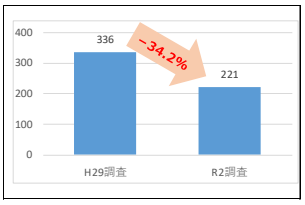
・乗車については 1 バース、降車についても 1 バースとし、乗降で 2 バースが必要です。
・タクシー事業者へのヒアリングでは、タクシー乗降場がタクシー駐車場から確認できる位置にある場合、乗降で 2 バースあれば問題ないとのことでした。

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≒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

(3) 一般車（一般送迎車）

・一般送迎車用の乗降スペースは 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。(3.61×1.23（割増係数：図 6-7 参照)) =4.44≒5 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

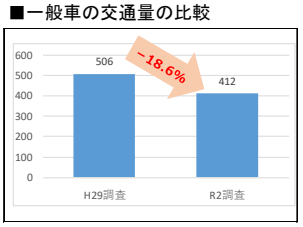


図 6-7 タクシー交通量の比較

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。

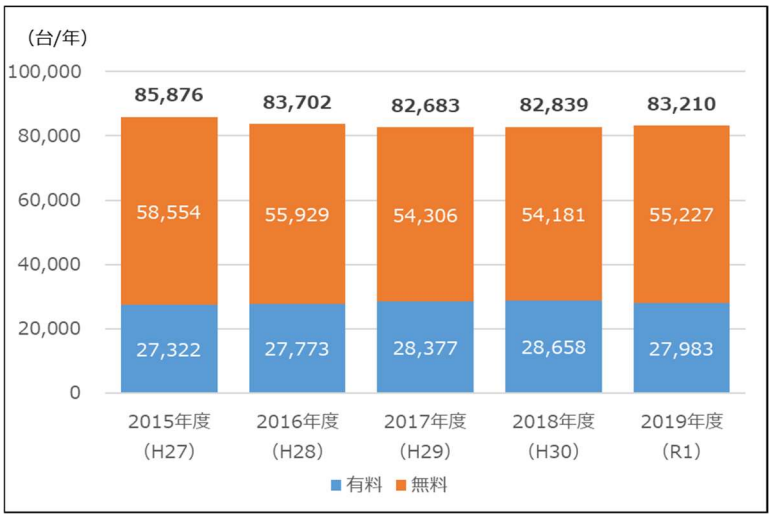


図 6-8　小樽市駅前広場駐車場利用実績

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		駐車場		
目的地		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

(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。（75.3×92.2%=69.4≒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

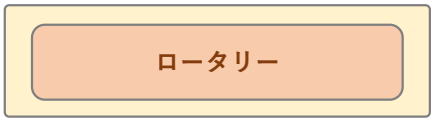
- 歩行者と車両の動線を可能な限り分離
- 市民ニーズが高い施設を駅舎の近くに配置（機能分担施設を除く）
- 新幹線新駅とのアクセスに対応したバスバースを配置（並行在来線含む）
- 再開発事業との機能分担について、敷地を含めて検討
- 駅前交差点の信号制御を歩車分離式とすることを想定し、必要に応じてスクランブル化
- 景観保全等のため、駅舎正面にオープンスペースを配置（見通しを確保するため、オープンスペースの幅は市道中央通線の車道の内、道路付属物の影響がない 20m を基本）

(2) 構造等の考え方

① 駅前広場内の構造

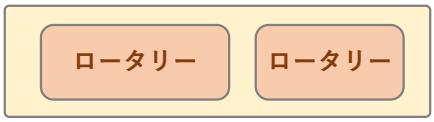
■一体型（１ロータリー）

・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）

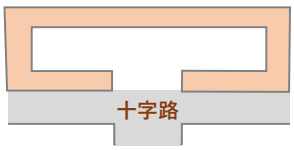
・２つのロータリーに施設を分配するもので、各ロータリーの車両動線は一方通行（時計回り）となります。
・車両動線の分離が可能となりますが、ロータリーの合計面積は一体型に比べ大きくなります。



② 交差点の構造（交差点形状）

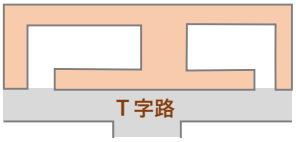
■十字路型

・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（出入り口）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）



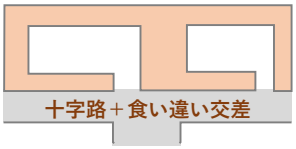
■Ｔ字路型

・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（出入り口）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。



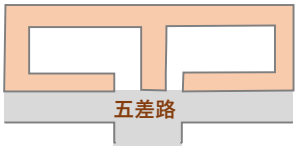
■十字路＋食い違い交差型

・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（出入り口）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

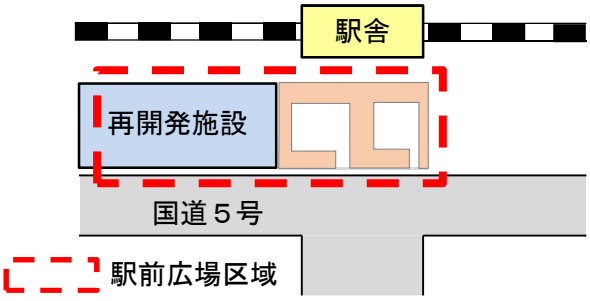
・駅前広場内の車両の出入口を分け、両者の位置を市道中央通線と合わせ、国道５号と五差路を形成します。
・車両の動線（出入り口）を分離し、市道中央通線からは駅前広場へ直接アクセスする構造となります。



③ 再開発事業敷地との連携

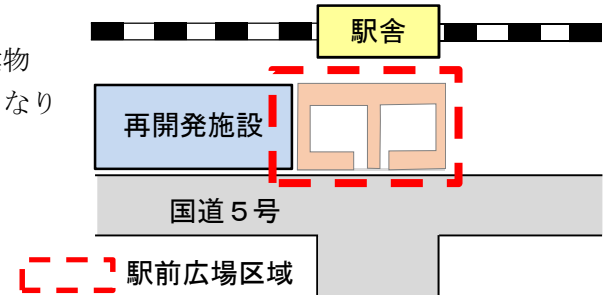
■建物一体型

・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）

【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)タクシー等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をする。
> 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、下記のことに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り口は少なくし、広場内での動線の交差、合流をなくすことが望ましい。
(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

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となる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）。

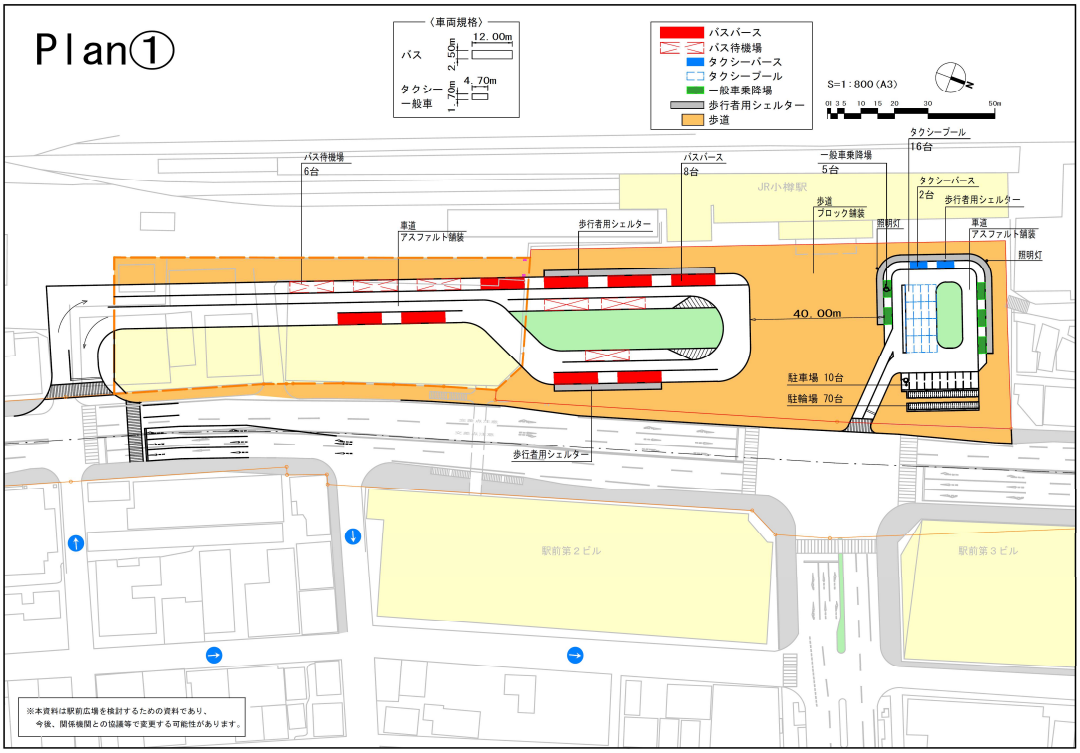


図 6-9 再整備基本計画（案）建物一体型【Plan①】

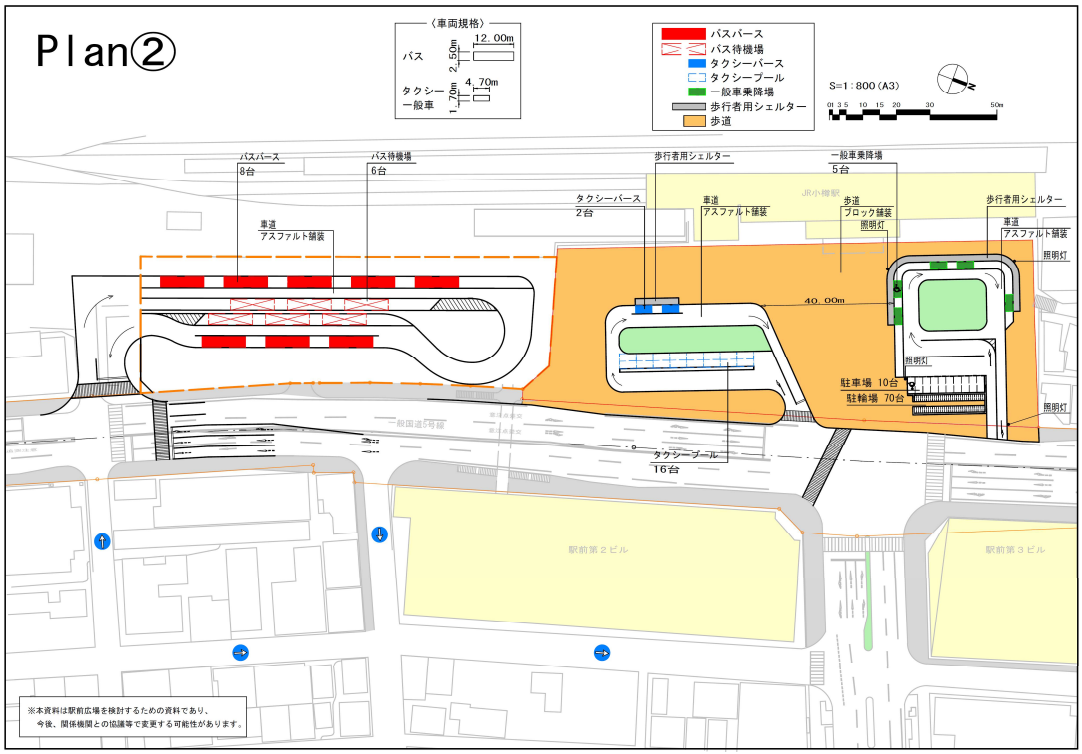


図 6-10 再整備基本計画（案）建物一体型：【Plan②】

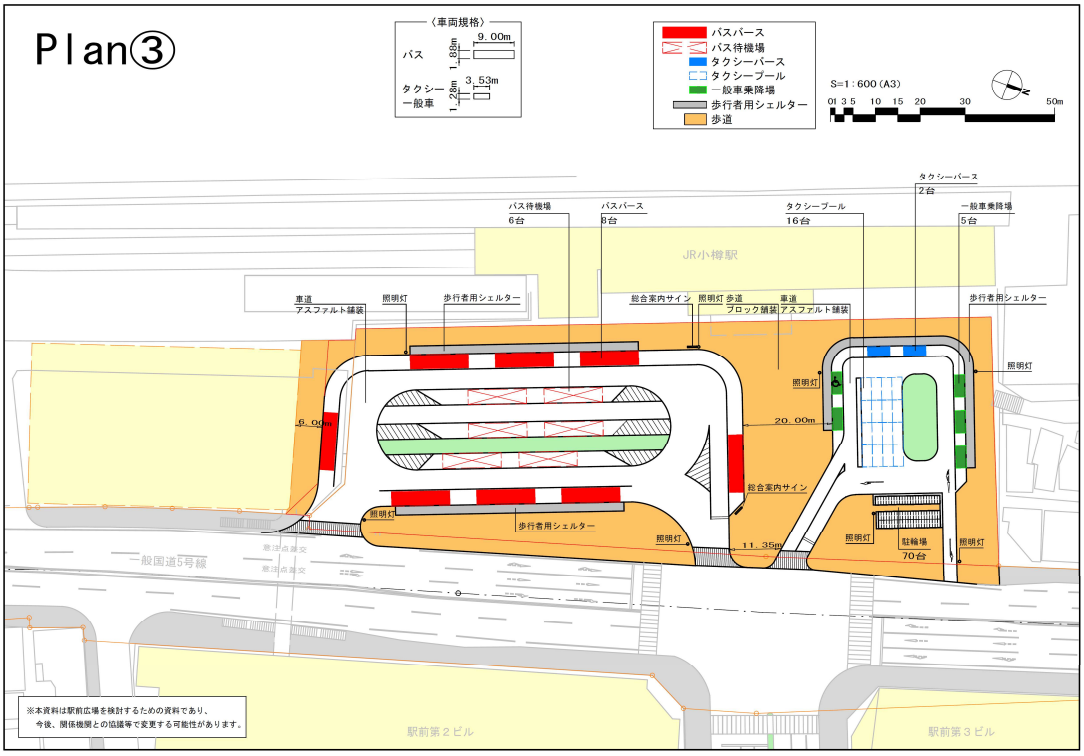


図 6-11　再整備基本計画（案）平面型（青空式）:【Plan③】

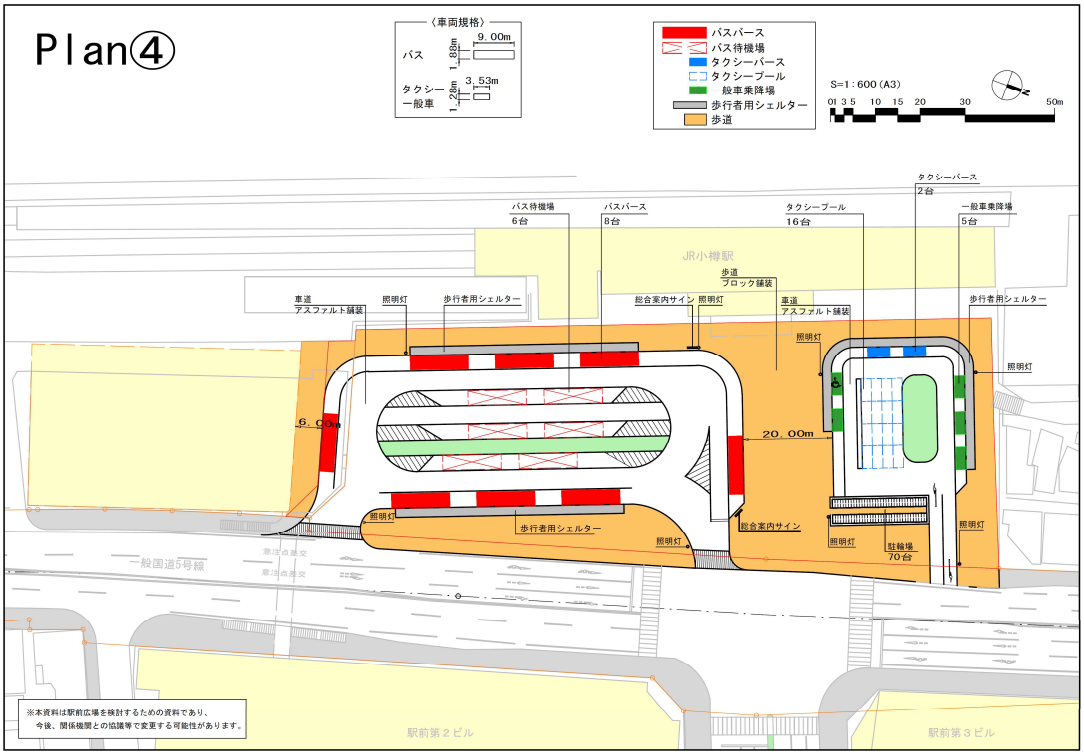


図 6-12　再整備基本計画（案）平面型（青空式）:【Plan④】

表 6-12　ＪＲ小樽駅前広場再整備案比較表（配置計画の考え方）

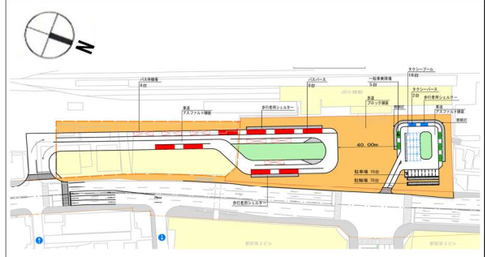
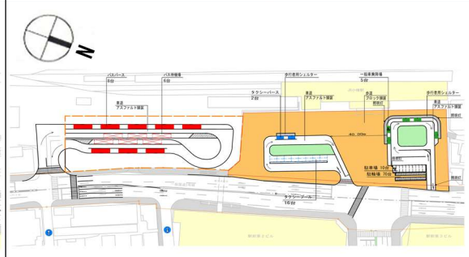
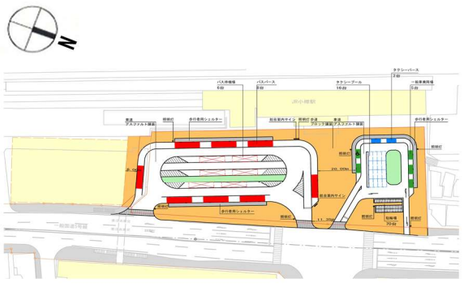
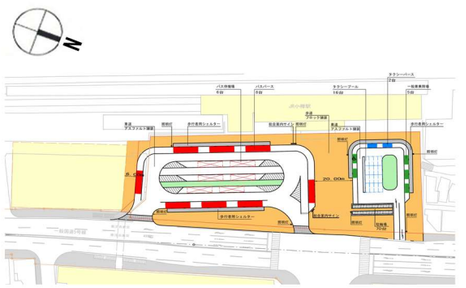
			建物一体型		平面型（青空式）	
			Plan①	Plan②	Plan③	Plan④
						
広場構造			分離型（ロータリー数：2）	分離型（ロータリー数：2）	分離型（ロータリー数：2）	分離型（ロータリー数：2）
交差点形状			十字路+食い違い交差	十字路＋食い違い交差	五差路	十字路＋食い違い交差
広場面積			10,000㎡ （現状から2,600㎡増）	7,400㎡ （現状と変更なし）	7,850㎡ （現状から450㎡増）	7,850㎡ （現状から450㎡増）
交通施設規模			バス乗降場 8台 バス待機場 6台 タクシー乗降場 2台 タクシープール 16台 一般車乗降場 5台 駐車場 10台 駐輪場 70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 一般車乗降場 5台 駐車場 10台 駐輪場 70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 一般車乗降場 5台 駐車場 － 駐輪場 70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 一般車乗降場 5台 駐車場 － 駐輪場 70台
配置の考え方	概 要		・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 ・「バスバース」を駅前の青空部分と再開発施設の建物内を活用し配置	・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 ・「バスバース」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	・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
	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	同左
		待機場	・空きスペースに配置（縦列駐車）	同左	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	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	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	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）	同左
	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	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））	同左
		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）	・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）
		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）	・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）
	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	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	同左

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。ただし、バスターミナル施設の車路が長くなり、再開発ビルの床利用に制限がかかる。	○	再開発ビルへは、バスターミナルと駐車場を機能分担。	◎	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（特定車両停留施設事業）による実施**		**都市計画事業よる実施（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、バスバ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、バスバ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**	

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。

第７章　参考資料

第7章 参考資料

7.1 JR 小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会

7.1.1 設置要綱

ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会の設置及び運営に関する要綱

制　　定　令和２年２月２８日

（設置）

第１条　昭和４０年代に整備されたＪＲ小樽駅前広場について、再開発の準備が進められている小樽駅前第１ビルとの連携による広場機能の分担等を考慮しながら、安全で機能的な交通拠点となるよう再整備する基本計画（ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画（以下「基本計画」という。））を策定するため、ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　委員会は次に揚げる事項を協議する。

⑴　基本計画案に関すること。

⑵　その他委員会が必要と認めること。

（組織等）

第３条　委員会の委員は、次に掲げる者（以下、「委員」という。）をもって組織し、市長が委嘱する。

⑴　学識経験を有する者

⑵　関係団体等が推薦する者

⑶　市民

⑷　関係行政機関の職員

⑸　小樽駅前第１ビル周辺地区再開発準備組合を代表する者

⑹　その他市長が必要と認める者

２　委員会に委員長および副委員長を置き、委員長は委員の互選により、副委員長は委員長の指名により定める。

３　委員長は、会務を掌理し、委員会を代表する。

４　副委員長は委員長を補佐し、委員長が不在のときは、副委員長がその職務を代理する。

（任期）

第４条　委員の任期は、委嘱の日から基本計画の策定が完了するまでとする。

２　委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会議）

第５条　委員会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が会議の議長となる。ただし、委員の委嘱後、最初に開かれる会議は市長が招集する。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

３　会議の議決は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

４　委員は、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、代理者を出席させることができる。ただし、公募又は小樽まちづくりエントリー制度により委員となった者は、この限りでない。

５　前項の代理者は、委員とみなす。

６　委員長は、会議の運営上必要があるときは、委員以外の者に意見又は説明を求めることができる。

７　委員長は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、会議を開かずに、回議によって議決することができる。

⑴　協議事項が軽易なものであるとき。

⑵　その他やむを得ない理由があるとき。

（事務局）

第６条　委員会の事務局は、建設部新幹線・まちづくり推進室に置く。

（委任）

第７条　この要綱に定めるもののほか、会議に関し必要な事項は、市長が委員会に諮って別に定める。

附　則

（施行期日）

この要綱は、令和２年２月２８日から施行する。

7.1.2 ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会委員名簿

要綱第３条の区分	所属・役職等	氏　名	備　考
(1)学識経験を有する者	国立大学法人 小樽商科大学 商学部 教授	大津　晶	
(2)関係団体等が推薦する者	小樽商工会議所　副会頭	中野　豊	
	一般社団法人 小樽観光協会　専務理事	鈴木　健介	
	小樽市商店街振興組合連合会　事務局長	横山　登起男	
	一般社団法人 小樽身体障害者福祉協会 会長	浅田　勲	
	（同　常務理事・事務局長）	(藤原　克之)	(R3.7.31 退任)
	社会福祉法人 小樽市社会福祉協議会 事務局長	森　貴仁	
	（同　前常務理事・事務局長）	(三船　貴史)	(R3.4.30 退任)
	小樽市総連合町会　会長	堀口　雅行	
	（同　前会長）	(増田　榮治)	(R3.5.31 退任)
	北海道旅客鉄道株式会社 総合企画本部地域計画部 主幹	野澤　憲士	
	北海道旅客鉄道株式会社 小樽地区駅 小樽駅 駅長	加藤　維大	
	北海道中央バス株式会社　バス事業部 副部長	荒井　征人	
	ジェイ・アール北海道バス株式会社 営業部　副部長	大木　雅智	
	ニセコバス株式会社　常務取締役	尾形　崇士	
	小樽ハイヤー協会　指導委員長	坂田　理	
(3)市民		中島　史也	
(4)関係行政機関の職員	国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 道路計画課長	佐々木　博一	
	小樽市 建設部 建設事業室長	池澤　聖志	
	（同　前建設事業室長）	(松浦　裕仁)	(R3.4.30 退任)
	札幌方面小樽警察署　交通第一課長	小山内　雄亮	
	（同　前交通第一課長）	(宮﨑　慎吾)	(R3.4.30 退任)
	北海道 後志総合振興局 小樽建設管理部 事業室 地域調整課長	鈴木　博文	
(5)小樽駅前第１ビル周辺地区 再開発準備組合を代表する者	小樽駅前第１ビル周辺地区再開発準備組合 理事長	浅村　公二	

7.1.3 会議の開催内容

		開催日	議　題
令和２年度	第１回	令和２年 ８月５日（水）	・委員長の選任及び副委員長の指名 ・JR 小樽駅前広場再整備基本計画の進め方について ・まちづくりの方向性等について ・小樽駅前広場の再整備方針（案）等について ・市民アンケート調査について ・交通量調査について
	第２回	令和２年 12 月 22 日（火）	・市民アンケート調査結果について ・交通量調査結果について ・第１回検討委員会資料の修正について（JR 小樽駅前広場の再整備方針等） ・再整備案について ・計画書（素案）（第１章から第５章）について
	第３回	令和３年 ２月 19 日（金）	・第２回会議の意見に対する検討・検証結果について ・計画策定の前提について ・配置計画案について ・計画書案について ・第２回 JR 小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会の主なその他意見について ・JR 小樽駅前広場再整備比較案（修正案）について
	第４回 （書面開催）	令和３年 ３月 18 日（木）	・「JR 小樽駅前広場再整備基本計画（素案）（第１章から第６章（複数案検討まで））」について
令和３年度	第１回	令和４年 １月 20 日（木）	・これまでの経緯と今後の進め方について（骨子） ・関係機関協議結果について ・JR 小樽駅前広場再整備案の選択について ・JR 小樽駅前広場再整備基本計画（素案）について