

小樽駅前広場の再整備方針（案）等

■第2章 まちづくり方向性（①小樽駅前広場に求められる役割）

■上位・関連計画の整理

計画名	略称	目標年次	策定年月	駅前広場に関する方針等
第7次小樽市総合計画	総計	R10	R1.10	小樽駅周辺等の機能・魅力の向上
				魅力ある都市景観の形成
第2次小樽市都市計画マスタープラン	都市	R21	R2.4	並行在来線の経営分離に伴う広域交通等のあり方検討
				交通結節点機能を高めるための機能更新
				小樽らしい都市景観の創出
第2期小樽市総合戦略	総戦	R6	R2.7	快適な歩行空間の確保
				北海道新幹線小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画
				小樽市地域公共交通網形成計画
				小樽市緑の基本計画
				小樽市景観計画
				第二次小樽市観光基本計画
				第10次小樽市交通安全計画
				小樽市高齢者保健福祉計画
				第3期小樽市障害者計画
				(仮称)小樽市強靱化計画

■求められる役割の設定

役割1 交通空間としての機能確保	
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	
内容	関連計画
(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	総計/総戦/公安/高齢/障害
(2)乗り継ぎ環境の改善による利便性の向上	総計/都市/網計
(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	新駅
(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	総計
役割2 環境空間としての機能確保	
環境空間は、「都市の広場」としての機能を担う空間であり、人々の憩いや情報収集の場としての「交流機能」や「情報発信機能」、歴史や風土といったその都市の特徴を踏まえ、駅舎等との調和に配慮された都市の顔となる「景観機能」を有した空間とする	
内容	関連計画
(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	都市/総戦
(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	総計/都市/緑計
(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	総計/都市/景観/観光
(4)交通アクセスについての情報提供など	観光
(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	強靱

■第4章 小樽駅前広場の問題点および課題（⑤小樽駅前広場の問題点）

求められる役割と現状から見た問題点(案)	役割/現状
1 利便性と安全性が低い歩行者動線 a.歩行者通行量が多く、歩道幅を超えて車イスや歩行者が横断していること、また、信号無視があり安全性を低下させている b.第3ビル側の国道からJR小樽駅やバスターミナルを利用する場合、駅前広場まで横断歩道を2か所通らなくてはならず移動距離が長い C.荷捌車やレンタカーが歩行者と交差している	役割1(1) 役割2(1) 役割2(5) 現状A
2 輻輳する車両動線 a.共用車路に区画線がなく(多数のルートがあり明示できない)、ドライバーに分りにくい b.広場からの出口の間口が広いため、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る	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 a.駐車場や駐輪場等からJR小樽駅への最短距離となる車路部分(歩道外)を歩行者が通行しており、車両通行の安全性を低下させている	役割1(1) 役割1(2) 役割2(1) 役割2(5) 現状A
4 駐車場・駐輪場の利用方法 a.駐車場は短時間利用が主であるが、駅又は広場内施設の利用用途とは異なる用途で利用されている b.駐輪場は無料であることもあり、長期放置自転車や乱雑な利用がされている	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 a.タクシー降車バス、自家用車送迎バスがないことから、同車が駅正面に止め、広場内の交通の流れを阻害している b.バス区画に自家用車が侵入しバスの運行を阻害している	役割1(2) 現状A
6 将来人口の減少による利用者数の変化 a.供用開始時より乗用車保有率、観光入込客数が増加しており現状では手狭となっているが、2040年には本市の人口が現在の約2/3となるため、適切な規模を検討する必要がある。	役割1(1) 役割1(2) 役割2(1) 現状A
7 新幹線開業への未対応 a.駅前広場はスペースが限られており、新たなバスのアクセスへの対応や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	役割1(3) 役割1(4) 現状C
8 わかりづらいバス停の配置と誘導不足 a.バス停が分散しており、利用者(特に観光客)にとってわかりにくい状況となっている b.公共交通を総合的に案内する施設が不足	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 a.駅前広場を再整備することにより、歩道橋の接続が困難となる場合もある	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 a.駅前広場は整備から45年が経過しており、機能や施設配置が車両や観光客の増加といった社会情勢の変化に対応しきれず、小樽の玄関口としての魅力が低下している	役割2(2) 役割2(3) 現状A 現状B
11 滞留空間の不足 a.駅前広場が狭く、歩行者骨格軸の起点としての休憩スペースや待合スペースが確保されていない	役割2(2) 役割2(5) 現状A

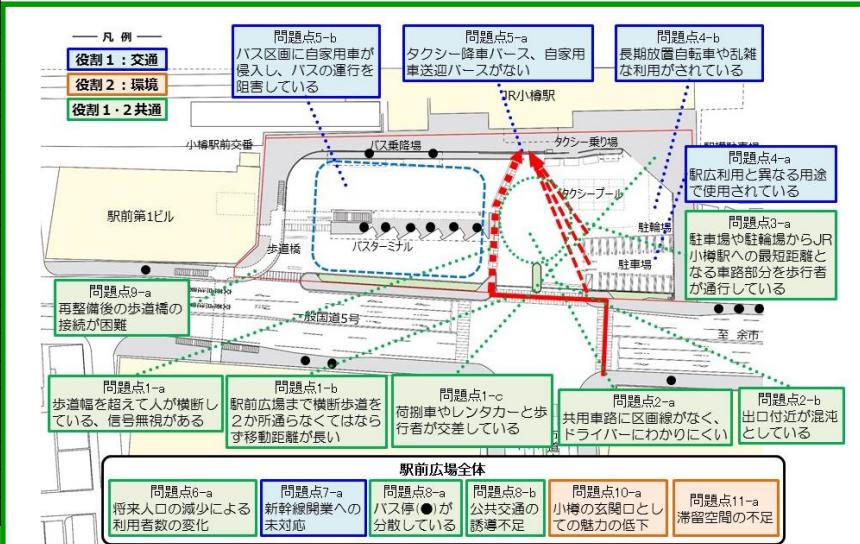
■第3章 小樽駅前広場等の現状（②小樽駅前広場等の現状整理、③周辺環境等の整理、④小樽駅前広場に対する市民意識の把握）

項目	現状及び社会情勢の変化		
A.駅前広場 (S51整備)	空間構成	駅広両サイド及び中央に歩行者通路、バリアフリーに対応したスロープ有中央の横断歩道(幅2m)は委任信号で制御 中央の横断歩道とバスの車路は2か所で交差 バス・タクシー・駐車場区画で各々分離され、共用の車路で国道5号と交差(共用の車路は区画線による誘導なし) 人が集まれるようなオープンスペースなし 公共交通の総合的な案内は小樽駅舎内の1か所となっている	
	施設概要	駐車場:20台、自転車等:150台 バスバス:8台、タクシーバス:4台(乗車のみ)、タクシープール:16台	
	関係施設	JR小樽駅、レンタカー施設、交番	
	利用者	JR乗車人員	9,459人/日(2018年度(H30年度))
		交通量(※1)	駅前交差点出入台数:3,731台/12h(2017年(H29)平日)
		人口	115,621人(2019.3現在)
		推計人口	2030年(R12):89,561人、2040年(R22):69,422人
		高齢者人口	46,342人(2019.3現在)
		推計 2030年(R12):39,352人、2040年(R22):34,403人	
	高齢化率	40.08%(2019.3現在)	
推計 2030年(R12):43.9%、2040年(R22):49.6%			
乗用車保有率	1976年(S51):16.2%、2017年(H29):53.5%(北海道)		
観光入込客数	6,992千人(2019年度)		
B.周辺環境	バス停	駅前広場内:8箇所、国道5号:8箇所(小樽駅前)、中央通:1箇所(小樽駅前通)	
	歩道橋	第1,2ビルからバスターミナルへの連絡通路設置(S50設置)	
C.新幹線	都市の顔	JR小樽駅舎は国の有形文化財に登録(2006年(H18)) 海や駅からの景観は市都市景観賞を受賞(2009(H21))	
	市街地連携	小樽駅を起点として3号ふ頭までの歩行者骨格軸(※2)を形成	
C.新幹線	開業	2030年度(R12年度)札幌延伸予定(新小樽(仮称)駅も同年度開業予定) 新幹線開業後、並行在来線はJRから経営分離	

主な意見(H30まちづくりシンポジウム等)

- 駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりと潤いが不足
- 隣接する小樽駅前第1ビルの老朽化、非耐震
- 歩行者と車両の動線の輻輳
- 広場内の歩行者の乱横断
- 信号待ちによる渋滞の発生
- バス、タクシー、歩道、駐輪場、駐車場の混在
- 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等

◆市民アンケート調査結果(8月調査予定)



※1 既存資料のないタクシー、送迎車、駐輪場、駐車場の利用実態を8月以降に調査予定

※2 JR小樽駅を起点とし第3号埠頭までの歩行者動線を歩行者骨格軸として表現

■第4章 小樽駅前広場の問題点および課題（⑤小樽駅前広場の問題点、⑥小樽駅前広場の課題）

■第5章 小樽駅前広場の再整備方針（⑦基本コンセプト・再整備方針）

■第6章 再整備基本計画

小樽駅前広場における現状の問題点（案）

問題点の解決のために必要な対応（課題）（案）

基本コンセプト（案）・再整備方針（案）

- 役割1 交通空間としての機能確保**
- 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(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C〉
 - 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,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〉

- 役割2 環境空間としての機能確保**
- 1 利便性と安全性が低い歩行者動線〔再掲〕
〈役割1(1)/役割2(1),(5)/現状A〉
 - 2 輻輳する車両動線〔再掲〕
〈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〔再掲〕
〈役割1(2)/役割2(1)/現状A〉
 - 6 将来人口の減少による利用者数の変化〔再掲〕
〈役割1(1),(2)/役割2(1)/現状A〉
 - 8 わかりづらいバス停の配置と誘導不足〔再掲〕
〈役割1(2)/役割2(4)現状A,B〉
 - 9 広場の再整備による歩道橋の存廃〔再掲〕
〈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,B〉
 - 11 滞留空間の不足
〈役割2②・⑤、現状A〉

- 1 安全に配慮した快適な歩行空間の確保
 - a) 全ての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
- 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）
- 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
- 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) 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

基本コンセプト(案)

『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(案)

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：a) j) k)
 - ・全ての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：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：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：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

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：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：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：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：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：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

整備案（複数案）決定

整備案（1案化）決定