

市民アンケート調査結果の「概要、解析」及び「駅前広場の問題点、課題、整備方針」の具体的対応について（計画書追記項目の選定）

| 第3章 JR小樽駅前広場等の現状 | 第4章問題点課題 第5章再整備基本方針 | 第6章 整備基本計画 | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|------------------------|---|--|---|---|
| アンケート調査結果解析の概要 <small>(特記無は、コロナ前の率を記載)</small> | 第4章、第5章への反映 | 配置計画・将来推計等での具体的対応内容 | 根拠（アンケート結果） <small>(特記無は、コロナ前の率)</small> | | | | | | |
| <p>1 個人属性</p> <p>【目的；①回答者属性の把握】</p> <table border="1"> <tr> <td>問1 年齢</td> <td>回答者は、市の人口構成に比べ60,80歳代若干多いがほぼ同率</td> </tr> <tr> <td>問2 職業</td> <td>1位 無職 2位 会社員</td> </tr> <tr> <td>問3 住まい</td> <td>1位 朝里地区 2位 山手地区</td> </tr> </table> | 問1 年齢 | 回答者は、市の人口構成に比べ60,80歳代若干多いがほぼ同率 | 問2 職業 | 1位 無職 2位 会社員 | 問3 住まい | 1位 朝里地区 2位 山手地区 | <p>【コロナ禍に関して】（以下を反映）</p> <p>○問題点6 「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。」</p> <p>○課題2 現在と将来需要に応じた適切な規模と配置の検討</p> <p>○再整備方針1 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。</p> | <p>【将来推計で配慮する事項】</p> <p>○新しい生活スタイルの浸透に伴う将来利用者数と利用交通手段の推計 コロナ禍直近の調査であり今後の動向を見極めなければならないが、将来推計(中間:2030年、目標:2040年)においては、<u>全体利用者数を約3割減した場合も検証する。利用交通機関については、変更はないものとして推計する。</u></p> <p>※「再整備方針1 交通結節点機能の強化」に適合</p> <p>○将来人口構成の変更等にもなう駅前利用者数の推計 人口構成等による利用率の差はほぼ見受けられず<u>補正は考慮しない。</u></p> <p>※「再整備方針1 交通結節点機能の強化」に適合</p> | <p>○コロナ禍による利用者の減少 約3割の利用者が減少した。 [アンケート結果 問4P4] ●駅前広場利用者数 影響前：75.7% 影響後：54.2%</p> <p>○コロナ禍による利用交通手段の変更 駅前利用者における交通手段の変更は見受けられない。 [アンケート結果 問5P8] 最大約3%の利用率の変更</p> <p>○利用者属性による駅前広場の利用の違い 特に大きな差は見受けられない。 [アンケート結果 問4P5] 20歳代：83.3% 他の年齢(平均)：約75%</p> <p>○職業属性による駅前広場の利用の違い 特に大きな差は見受けられない。 [アンケート結果 問4P6] 自営業：67.1% 他の職業(平均)：約80%</p> |
| 問1 年齢 | 回答者は、市の人口構成に比べ60,80歳代若干多いがほぼ同率 | | | | | | | | |
| 問2 職業 | 1位 無職 2位 会社員 | | | | | | | | |
| 問3 住まい | 1位 朝里地区 2位 山手地区 | | | | | | | | |
| <p>2-1 小樽駅前広場の利用について</p> <p>【目的；①利用状況の把握】</p> <table border="1"> <tr> <td>問4 駅前広場の利用実績の有無</td> <td>○利用率 平均75.7% (個人属性の影響差ほぼ無) ◎コロナの影響54.2%に減少 10歳代を除き年代による差ほぼなし。10代は6月からの学校再開による利用率向上と想定される。</td> </tr> <tr> <td>問5 駅前広場に行くときの主な交通手段</td> <td>○駅前広場外から徒歩で進入 <u>47.5%</u> ・まちなかから直接 14.4% ・駅前広場外のバス停から直接 (1位)27.4% ・駅前広場で(自家・営業車)降車し直接 5.7% ○JR小樽駅から徒歩で進入 <u>8.2%</u> ○駅前広場内に交通機関を利用し進入 <u>33.9%</u> ・二輪車 0.7% ・自家用車(駅広内駐車場へ) (2位)19.2% ・送迎車 9.8% ・タクシー 1.6% ・バス 2.6% ○無回答 10.4% ◎コロナ禍により、若干(2~3%)電車利用が減少し自家用車利用が増加しているが交通手段に大きな変化はない。</td> </tr> <tr> <td>問6 駅前広場から出るとき主な交通手段</td> <td>○駅前広場から徒歩で進出 <u>47.2%</u> ・まちなかへ 17.3% ・駅前広場外のバス停へ (1位)23.5% ・駅前広場で自家用車・営業車に乗車 6.4% ○駅前広場からJR小樽駅へ進出 <u>4.8%</u></td> </tr> </table> | 問4 駅前広場の利用実績の有無 | ○利用率 平均75.7% (個人属性の影響差ほぼ無) ◎コロナの影響54.2%に減少 10歳代を除き年代による差ほぼなし。10代は6月からの学校再開による利用率向上と想定される。 | 問5 駅前広場に行くときの主な交通手段 | ○駅前広場外から徒歩で進入 <u>47.5%</u> ・まちなかから直接 14.4% ・駅前広場外のバス停から直接 (1位)27.4% ・駅前広場で(自家・営業車)降車し直接 5.7% ○JR小樽駅から徒歩で進入 <u>8.2%</u> ○駅前広場内に交通機関を利用し進入 <u>33.9%</u> ・二輪車 0.7% ・自家用車(駅広内駐車場へ) (2位)19.2% ・送迎車 9.8% ・タクシー 1.6% ・バス 2.6% ○無回答 10.4% ◎コロナ禍により、若干(2~3%)電車利用が減少し自家用車利用が増加しているが交通手段に大きな変化はない。 | 問6 駅前広場から出るとき主な交通手段 | ○駅前広場から徒歩で進出 <u>47.2%</u> ・まちなかへ 17.3% ・駅前広場外のバス停へ (1位)23.5% ・駅前広場で自家用車・営業車に乗車 6.4% ○駅前広場からJR小樽駅へ進出 <u>4.8%</u> | <p>【駅前広場外から徒歩での進入が約半数であることに関して】（以下を反映）</p> <p>○問題点1 「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。」</p> <p>○課題1 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。</p> <p>○再整備方針2 駅前交差点の歩行者と車両動線の分離について検討を進めていきます。</p> <p>【近隣商業施設への移動目的の利用が約4割であることに関して】（以下を反映）</p> <p>○問題点10 整備から45年が経過した現在、社会情勢の変化に対応しきれていない。</p> <p>○課題4 歩行者骨格軸の基点としての滞留空間の確保</p> <p>○再整備方針2 歩行者骨格軸を基点としたオープンスペースの確保に向け検討をすすめます。</p> | <p>【計画図作成において配慮する事項】</p> <p>○歩車分離型交通制御と駅前交差点から駅舎等までの歩行空間の連続性確保 周辺バス停から駅前広場への歩行者動線の利用が多いことから、<u>駅前交差点の歩車分離型交通制御に加え、同交差点から駅舎や駅前広場内の各施設までの歩行空間の連続性確保について検討を図る。</u></p> <p>※「再整備方針2 安全で快適な歩行空間の確保」に適合</p> <p>○駅前広場内での空間確保 中心市街地に位置する駅広は、市街地へのアクセス起点としての機能が必要であるとともに、アンケート調査の結果からも現在同様の利用結果が示されており、<u>起点としてのゆとりのある空間確保の検討を図る。</u></p> <p>※「再整備方針2 交流拠点機能の向上」に適合 ※「再整備方針2 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」に適合</p> | <p>○利用者の多い歩行者動線の抽出 周辺バス停、広場内駐車場と駅前広場間が多い。 [アンケート結果 問5、問6P8] ●駅前広場への移動(問5) 1位 周辺バス停から徒歩で移動 27.4% 2位 駅前広場へ自家用車で移動 19.2% ●駅前広場からの移動(問6) 1位 徒歩で移動し周辺バス停利用 23.5% 2位 広場内駐車場で乗車し移動 18.7%</p> <p>○駅前広場の利用目的 通勤・通学ではなく、中心市街地への移動起点として利用されている。 [アンケート結果 問7P9] 1位 近隣商業施設への移動拠点 37.4% 2位 駅構内施設への移動拠点 13.7%</p> |
| 問4 駅前広場の利用実績の有無 | ○利用率 平均75.7% (個人属性の影響差ほぼ無) ◎コロナの影響54.2%に減少 10歳代を除き年代による差ほぼなし。10代は6月からの学校再開による利用率向上と想定される。 | | | | | | | | |
| 問5 駅前広場に行くときの主な交通手段 | ○駅前広場外から徒歩で進入 <u>47.5%</u> ・まちなかから直接 14.4% ・駅前広場外のバス停から直接 (1位)27.4% ・駅前広場で(自家・営業車)降車し直接 5.7% ○JR小樽駅から徒歩で進入 <u>8.2%</u> ○駅前広場内に交通機関を利用し進入 <u>33.9%</u> ・二輪車 0.7% ・自家用車(駅広内駐車場へ) (2位)19.2% ・送迎車 9.8% ・タクシー 1.6% ・バス 2.6% ○無回答 10.4% ◎コロナ禍により、若干(2~3%)電車利用が減少し自家用車利用が増加しているが交通手段に大きな変化はない。 | | | | | | | | |
| 問6 駅前広場から出るとき主な交通手段 | ○駅前広場から徒歩で進出 <u>47.2%</u> ・まちなかへ 17.3% ・駅前広場外のバス停へ (1位)23.5% ・駅前広場で自家用車・営業車に乗車 6.4% ○駅前広場からJR小樽駅へ進出 <u>4.8%</u> | | | | | | | | |

| | ○駅前広場から交通機関を利用し進出 37.9% <ul style="list-style-type: none"> ・二輪車 0.3% ・自家用車（駅広内駐車場）（2位）18.7% ・送迎車 8.3% ・タクシー 2.3% ・バス 8.3% ○無回答 10.0% ◎コロナ禍により、若干(1~2%)駅前広場内バス・電車・タクシーの利用が減少し、自家用車、駅前広場外バスが増加しているが、交通手段に大きな変化はない。 | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--|------------|-----|------------|---------|-------|-------|-----|-------|------|------|------|------|-----|------|-------|
| 問7 駅前広場の主な利用目的 | 1位 近隣商業施設での購買・飲食 37.4% 2位 駅構内での購買・飲食 13.7% 3位 送迎 8.5% ※乗換ではなく市街地利用の目的が多くなっている。 ◎コロナ禍により、若干(1~3%)近隣商業施設、旅行利用が減少し、通勤、駅構内利用が増加しているが、利用目的に大きな変化はない。 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 問8 駅前広場の主な利用施設とその頻度 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>施設</th> <th>利用率</th> <th>頻度 週3以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バスターミナル</td> <td>42.0%</td> <td>18.0%</td> </tr> <tr> <td>駐車場</td> <td>27.8%</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>5.5%</td> <td>4.2%</td> </tr> <tr> <td>駐輪場</td> <td>2.2%</td> <td>15.8%</td> </tr> </tbody> </table> ◎コロナ禍による順位の変動なし。 | 施設 | 利用率 | 頻度 週3以上 | バスターミナル | 42.0% | 18.0% | 駐車場 | 27.8% | 5.0% | タクシー | 5.5% | 4.2% | 駐輪場 | 2.2% | 15.8% |
| 施設 | 利用率 | 頻度 週3以上 | | | | | | | | | | | | | | |
| バスターミナル | 42.0% | 18.0% | | | | | | | | | | | | | | |
| 駐車場 | 27.8% | 5.0% | | | | | | | | | | | | | | |
| タクシー | 5.5% | 4.2% | | | | | | | | | | | | | | |
| 駐輪場 | 2.2% | 15.8% | | | | | | | | | | | | | | |

2-2 小樽駅前広場の問題点等について
【目的；①現状の問題点の把握 ②再整備にあたって配慮すべき事項】

| | |
|--------------------------|--|
| 問9 駅前広場の現状の問題点 | 1位 送迎車の乗降場所が不明確 38.7% 2位 歩行者の乱横断 23.8% 3位 特になし 10.3% ◎コロナ禍により順位に変動はなし。 |
| 問10 再整備後に求めるもの（複数回答可） | 1位 乗換、送迎のしやすさ 61.2% 2位 ゆったり歩ける空間 40.3% 3位 景観の向上 16.1% ◎コロナ禍により順位に変動はなし。 |
| 問11 再整備に駅舎に近接すべき施設 | 1位 送迎車の乗降場 31.5% 2位 バスターミナル 28.4% 3位 タクシー乗降場 10.1% ◎コロナ禍により順位に変動はなし。 |

【送迎車バースについて】（以下を反映）

○問題点5
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分されていない」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。

○課題2
未整備である送迎車乗降場への対応として、必要性や規模などを検討する必要があります。

○再整備方針1
交通手段相互の乗り換えのしやすさに配慮しつつ必要性などを考慮し配置の検討を進めます。

【乱横断について】（以下を反映）

○問題点3
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。

○課題2
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ため、車両動線の明確化などを行う必要があります。

○再整備方針1
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。

○送迎車、バスターミナルの駅舎近接配置
駅舎からの近接配置要望を基本としつつ、利用者のより多い施設を近接配置とすると、送迎車、バスターミナルの順とする。
駐車場、タクシー、駐輪場については、優先順位はつけがたい。

※「再整備方針1 交通結節点機能の強化」に適合

○送迎車バース配置、歩道幅員間確保
交通施設としては、新規に送迎車用バースが、また、歩行者動線については、ゆったりとして各交通施設間の移動の利便性が図られてる配置案で検討を進める。

※「再整備方針1 交通結節点機能の強化」に適合

○交通施設の需要状況と望まれる位置
下記の順番となっている。
[アンケート結果 問8P10、問11P15]

●利用率
1位：バスタ 2位：駐車場 3位：タクシー

●頻度（週3以上利用）
1位：バスタ 2位：駐輪場 3位：駐車場

●駅舎との距離（近接配置要望）
1位：送迎車 2位：バスタ 3位：タクシー

| | 利用率 | 頻度 (週3以上) | 駅舎との距離 (近接配置要望) |
|------|-------|--------------|--------------------|
| バスタ | 42.0% | 18.0% | 28.4% |
| 駐車場 | 27.8% | 5.0% | 6.2% |
| タクシー | 5.5% | 4.2% | 10.1% |
| 駐輪場 | 2.2% | 15.8% | 1.5% |
| 送迎車 | | | 31.5% |

※利用率；全交通施設の内訳（単数回答）
頻度；交通施設毎の内訳（単数回答）
距離；全交通施設の内訳（複数回答）

○交通施設に求める機能
送迎車バースの設置、ゆったりした歩行者動線、各交通施設の乗換の利便性確保が望まれている。
[アンケート結果 問9、問10P12]

●駅前広場で問題と感じる施設
1位 送迎車の乗降場所が不明瞭 38.7%
2位 歩行者の乱横断 23.8%

●再整備の際に求める機能（複数回答可）
1位 乗換、送迎のしやすさ 61.2%
2位 ゆったり歩ける空間 40.3%

3-1 小樽駅前交差点の問題点等について

【目的；①現状の問題点の把握 ②望ましい信号制御方法の把握】

| | |
|---------------------------|---|
| 問 12 駅前交差点の 通行実績の有無 | ○利用率 全年代平均 87.2% (80 歳代 61.1%) ◎コロナ禍の影響により全年代平均が 76.6%に減少 |
| 問 13 駅前交差点の 現状の問題点 | 1 位 歩行者数が多く、車両が右左折しづらい 47.4% 2 位 信号が青の間で歩行者が渡り切れない 24.4% 3 位 特になし 23.0% 4 位 大型車の陰で横断歩道が不明瞭 21.2% ◎コロナ禍による順位の変動なし。 |
| 問 14 良いと考える 信号制御タイプ | 1 位 歩行者専用現示方式 42.0% 2 位 右折車両分離方式 25.6% 3 位 現状 19.8% ◎コロナ禍による順位の変動なし。 |

3-2 小樽駅前横断歩道橋の必要性について

【目的；①横断歩道橋の必要性の把握】

| | |
|-------------------------|---|
| 問 15 歩道橋の 通行実績の有無 | ○利用率 全年代平均 75.2% (80 歳代：63.0% 10・30 歳代の合計：81.9%) ◎コロナ禍の影響により全年代平均が 55.3%に減少 |
| 問 16 歩道橋存続の 可否 | 1 位 駅前第 1 ビルと駅前第 2 ビルの連絡通路として存続 52.3% 2 位 無くても良い 24.5% 3 位 バス乗り場へ行くルートとして存続 21.3% ◎コロナ禍による順位の変動なし。 |

4 その他

「資料 1」参照

【右左折しづらい。歩行者専用現示希望について】

(以下を反映)

- 問題点 1 (再掲)
「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。」
- 課題 1
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。
- 再整備方針 2
駅前交差点の歩行者と車両動線の分離について検討を進めていきます。

【駅前第 1 ビル、駅前 2 ビル間の歩道橋存続について】 (以下を反映)

- 問題点 9
今年度実施した市民アンケート調査では、「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。
- 課題 1
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。
- 再整備方針 1
周辺施設からのアクセス動線にも配慮した、歩行者動線の検討を進めていきます。

○駅前交差点の歩行者専用現示

アンケート結果から歩行者専用現示方式で検討を進める。

※「再整備方針 2 安全で快適な歩行空間の確保」に適合

○駅前横断歩道橋の扱い

駅前第 1 ビルと駅前第 2 ビルのルートの存続については、関係機関協議事項として対応。

※「再整備方針 1 安全・安心な交通広場機能の確保」に適合

○市民が感じる駅前交差点の問題

歩行者数が多く、車両が右左折しづらい。
[アンケート結果 問 13P19]
1 位 歩行者数が多く、車両が右左折しづらい 47.7%

○信号制御方法

市民の多くが歩行者専用現示方式の信号制御方法を希望。
[アンケート結果 問 14P21]
1 位 歩行者専用現示方式 42.0%
2 位 右折車両分離方式 25.6%

○横断歩道橋の存続希望ルート

駅前第 1 ビル、駅前第 2 ビル間のルート希望が多い。
[アンケート結果 問 16P24]
1 位 駅前第 1 ビルと駅前第 2 ビルの連絡通路として存続希望 52.3%