

## 市民アンケート調査結果について

### 小樽市建設部

1/32

## 市民アンケート調査の概要

### ① 調査目的

- 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

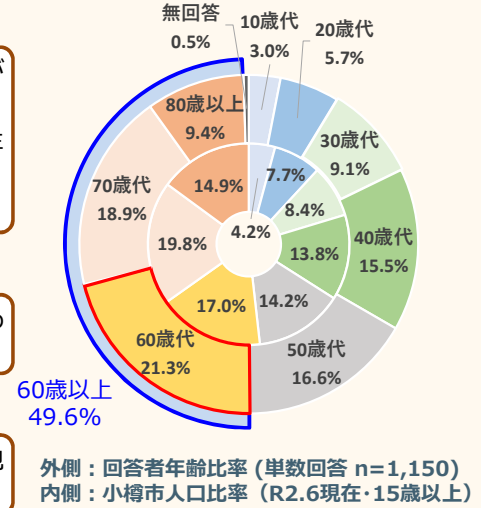
調査時期	令和2年8月21日～9月4日
対象者	15歳以上の市民3,000人（無作為抽出）
発送・回収方法	郵送
回収率	有効回答1,150票（回収率：38.3%）
主な調査項目	1.個人属性
	2-1.小樽駅前広場の利用について
	2-2.小樽駅前広場の問題点等について
	3-1.小樽駅前交差点の問題点等について
	3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について
	4.その他

2/27

# 1.個人属性（問1～問3）

## 問1 年齢

- 60歳代の回答者が21.3%と最も多く、次いで70歳代が18.9%、50歳代が16.6%の順が多い。
- 60歳以上の回答者が全体の約半数を占めており、これは、小樽市全体の年齢構成割合とほぼ同一である。  
(小樽市の60歳以上の人口割合(15歳以上) : 51.7% (R2.6住民基本台帳) )

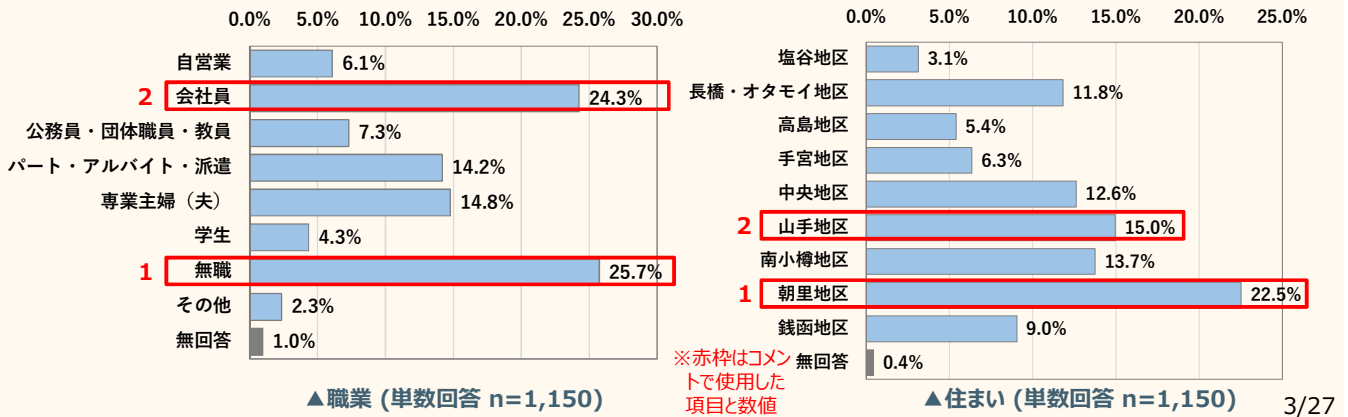


## 問2 職業

- 回答者の職業は、無職が25.7%で最も多く、次いで会社員が24.3%となっている。

## 問3 住まい

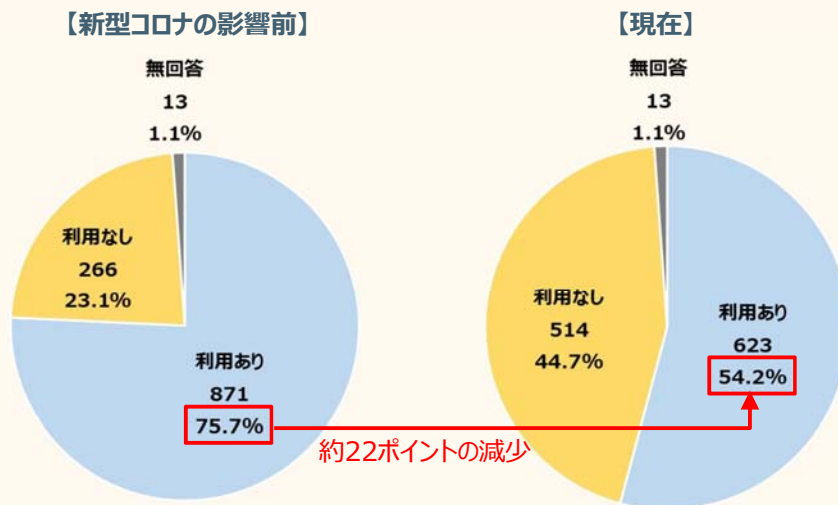
- 回答者の住まいで最も多いのは朝里地区(22.5%)であり、次いで山手地区(15.0%)となっている。



# 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

## 問4 駅前広場の利用

- 「新型コロナの影響前」は、回答者の約76%が「利用があり」と回答しているが、「現在」では約54%に減少している。(約22ポイント減)



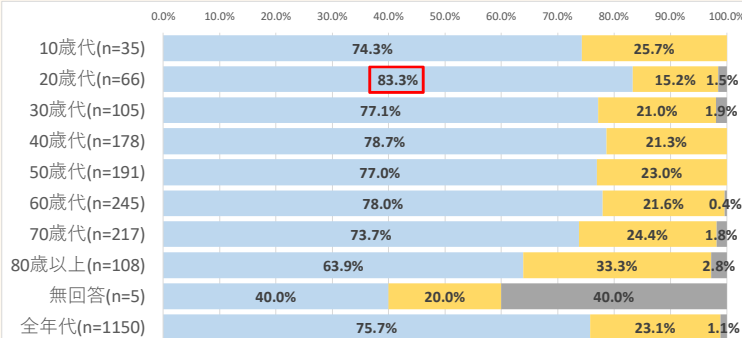
▲駅前広場の利用 (単数回答 n=1,150)

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

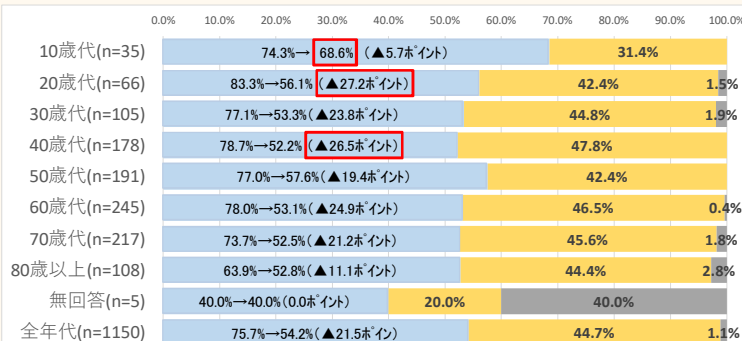
### 問4 駅前広場の利用（年代別）

- 年代ごとの利用率をみると、「新型コロナ影響前」は20歳代が83.3%と最も高かったのに対し、「現在」は、10歳代が68.6%と最も高い。
- 利用率の減少が最も大きかったのは、20歳代で27.2ポイント減、次いで40歳代が26.5ポイントの減となっている。
- 全体的に利用率が減少したのは、新型コロナの影響により、テレワークや在宅勤務等による影響が考えられる。
- 10歳代については、6月から高校が再開したこともあり、利用率の減少が小さかったと考えられる。

#### 新型コロナの影響前 ▶



#### 現在 ▶



■ 利用あり ■ 利用なし ■ 無回答

※赤枠はコメントで使用した数値

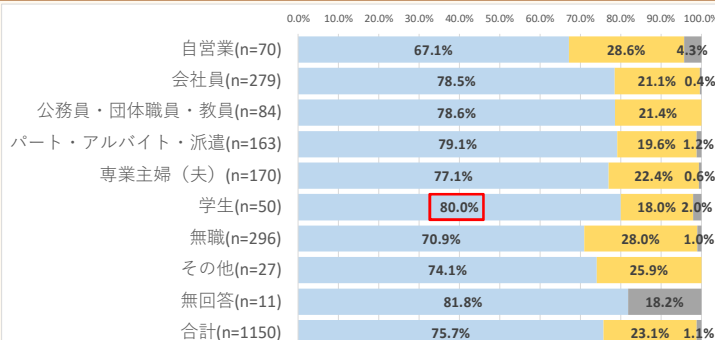
5/27

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

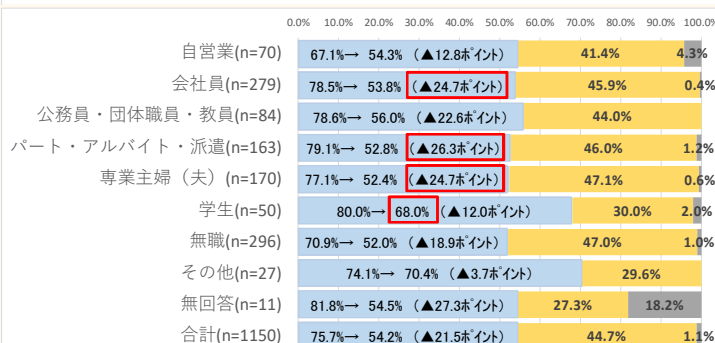
### 問4 駅前広場の利用（職業別）

- 職業別の利用率を見ると、「新型コロナ影響前」、「現在」ともに「学生」（80.0%→68.0%）が最も高い。（その他、無回答を除く）
- 利用率の減少が最も大きかったのは、「パート・アルバイト・派遣」で26.3ポイント減、次いで「会社員」と「専業主婦（夫）」が24.7ポイントの減となっている。（無回答を除く）
- パート・アルバイト・派遣の減少は、新型コロナの流行による休業の影響がつかえる。

#### 新型コロナの影響前 ▶



#### 現在 ▶



■ 利用あり ■ 利用なし ■ 無回答

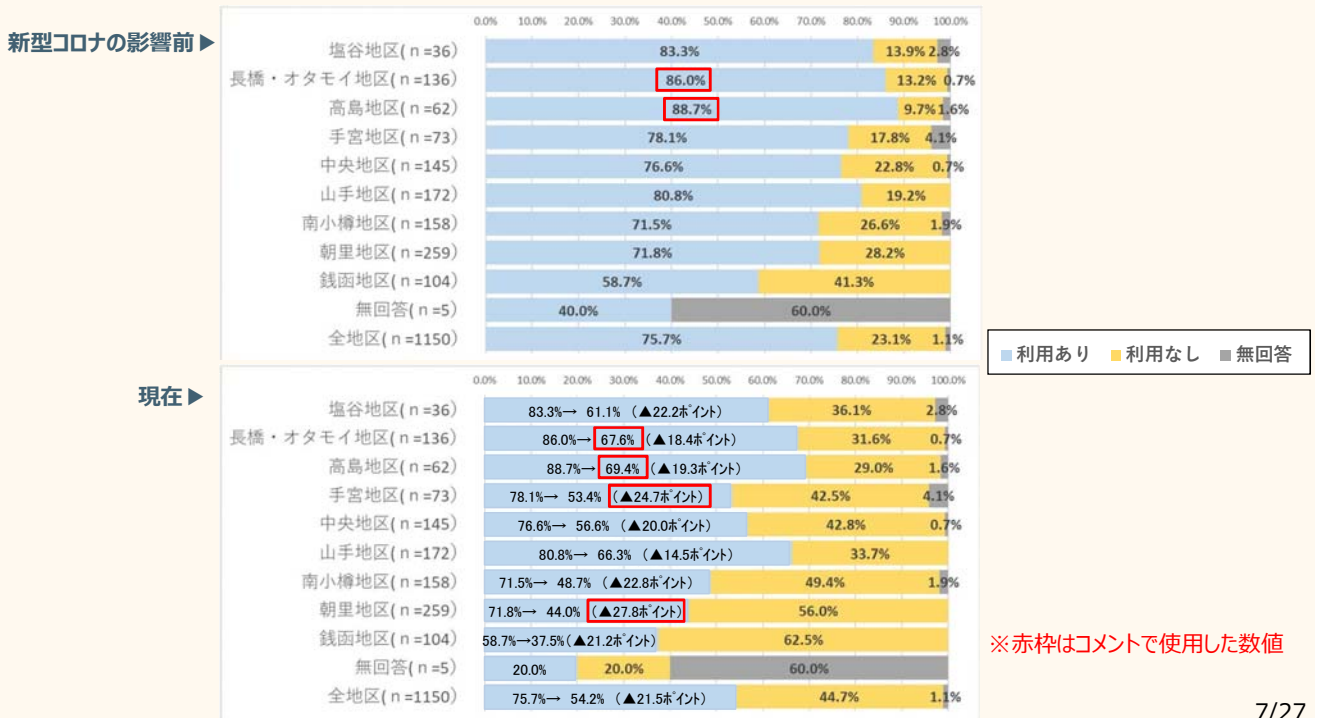
※赤枠はコメントで使用した数値

6/27

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

### 問4 駅前広場の利用（地区別）

- 地区別の利用率を見ると、「新型コロナ影響前」、「現在」とともに「高島地区」が高く（88.7%→69.4%）、次いで「長橋・オタモイ地区」（86.0%→67.6%）となっている。
- 利用率の減少が最も大きかったのは「朝里地区」で27.8ポイント減、次いで「手宮地区」が24.7ポイントの減となっている。

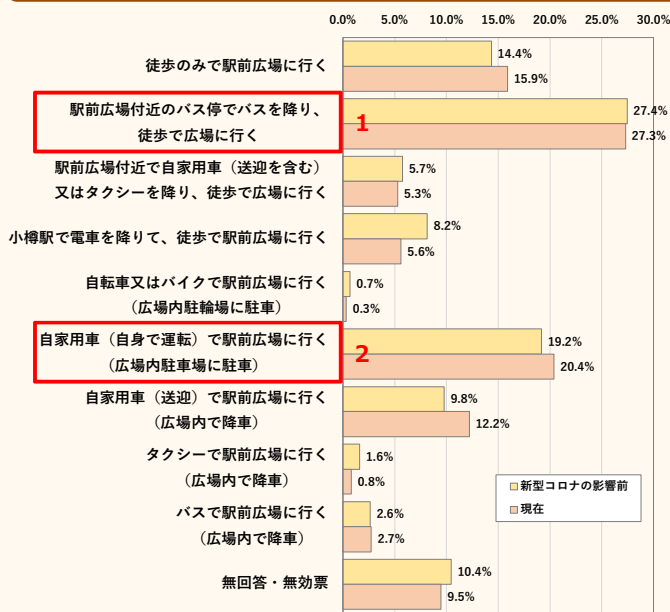


7/27

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

### 問5 駅前広場に行くときの主な交通手段

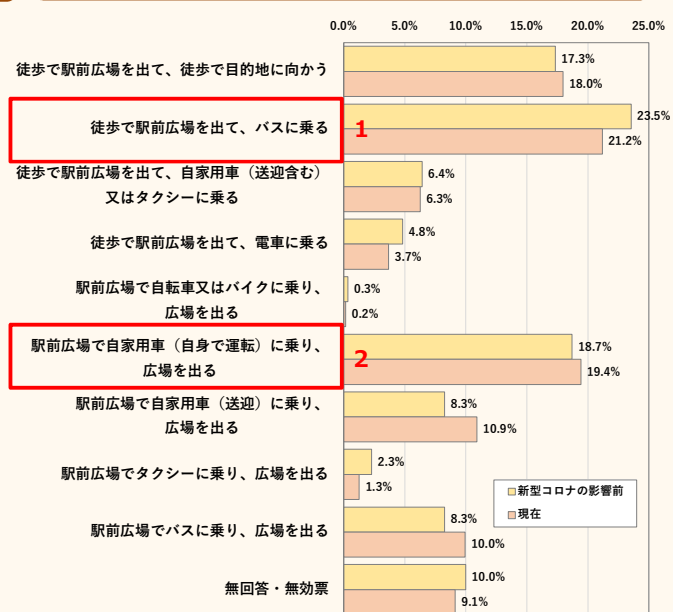
- 新型コロナによる大きな行動変容はなく、「駅前広場付近のバス停でバスを降り、徒歩で広場に行く」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：27.4%、現在：27.3%）、次いで「自家用車（自身で運転）で駅前広場に行く（広場内駐車場に駐車）」の割合が高い。（新型コロナ影響前：19.2%、現在：20.4%）



▲駅前広場に行くときの主な交通手段  
（単数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

### 問6 駅前広場から出るときの主な交通手段

- 新型コロナによる大きな行動変容はなく、「徒歩で駅前広場を出て、バスに乗る」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：23.5%、現在：21.2%）、次いで「駅前広場で自家用車（自身で運転）に乗り、広場を出る」の割合が高い。（新型コロナ影響前：18.7%、現在：19.4%）

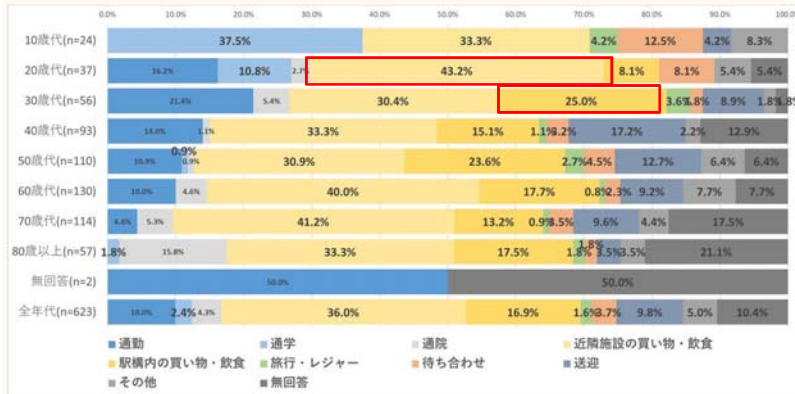


▲駅前広場から出るときの主な交通手段  
（単数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623） 8/27

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

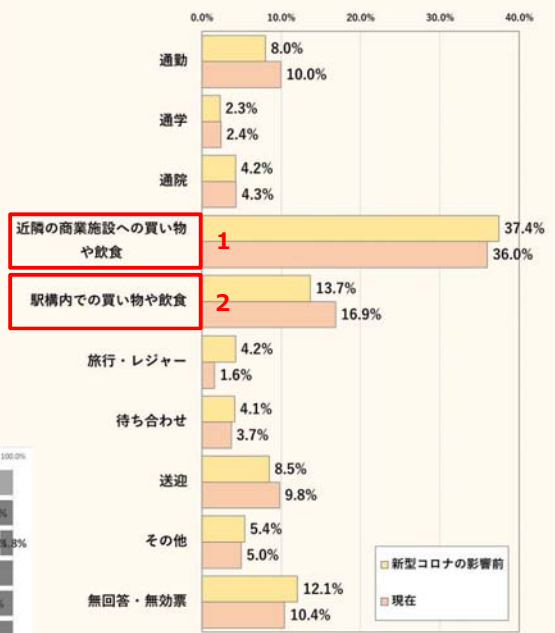
### 問7 駅前広場の主な利用目的

- 新型コロナによる大きな行動変容はなく、「近隣の商業施設への買い物や飲食」の割合（新型コロナ影響前：37.4%、現在：36.0%）が最も高く、次いで「駅構内での買い物や飲食」の割合（新型コロナ影響前：13.7%、現在：16.9%）が高い。
- 年代ごとの利用目的（現在）をみると、「近隣施設の買い物・飲食」は20歳代が43.2%で最も多く、「駅構内での買い物・飲食」は30歳代が25.0%で最も多い。
- 駅前広場の利用目的は、交通機関の乗換よりも近隣の商業施設等の利用が多く、駅前広場は、経路地よりも中心市街地を含めた目的地となっていることがわかる。



▲駅前広場の主な利用目的（年代別：現在）

※赤枠はコメントで使用した数値



▲駅前広場の主な利用目的

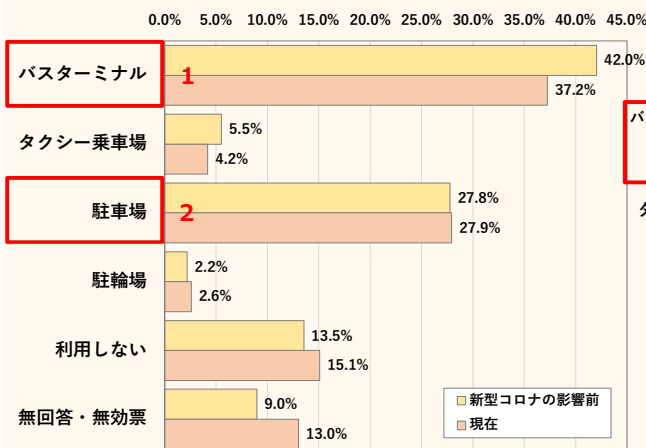
（単数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

※赤枠はコメントに掲載した項目

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

### 問8 駅前広場の利用している主な施設とその頻度

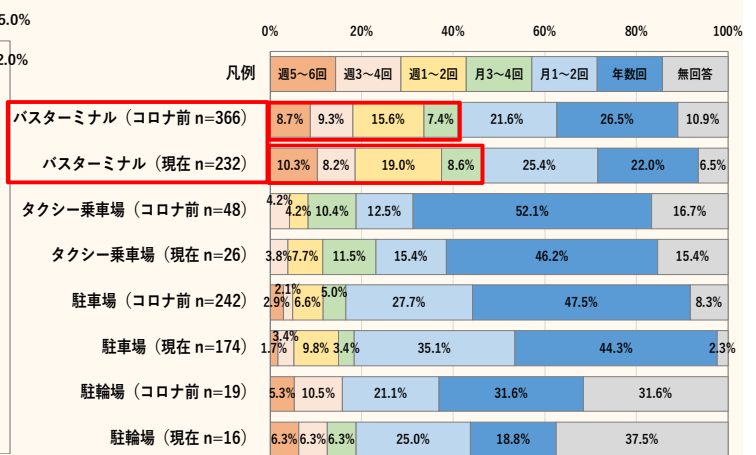
- 新型コロナによる大きな変容はなく、「バスターミナル」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：42.0%、現在：37.2%）、次いで「駐車場」の割合が高い。（新型コロナ影響前：27.8%、現在：27.9%）
- 利用頻度を見ると、どの施設も「月1～2回程度」や「年数回程度」の割合が高いが、「バスターミナル」は通勤や通学等の利用もあることから、上記より多い利用頻度が一定数みられる。



▲駅前広場の利用している主な施設

（単数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

※赤枠はコメントで使用した項目



▲駅前広場の利用している各施設の利用頻度（単数回答）

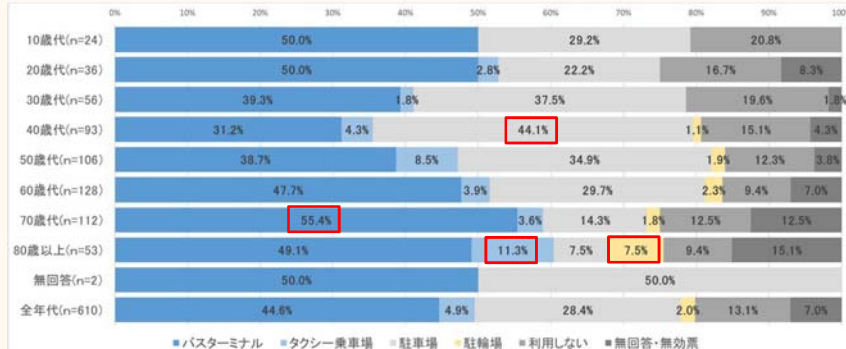
※赤枠はコメントで使用した項目等

## 2-1.小樽駅前広場の利用について（問4～問8）

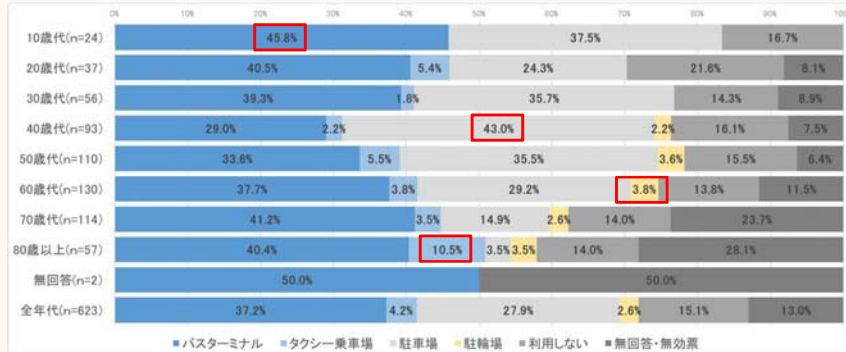
### 問8 駅前広場の利用している主な施設とその頻度（年代別）

- 施設の利用率を年代ごとにみると、「バスターミナル」は「新型コロナ影響前」は70歳代が55.4%と最も高かったのに対し、「現在」は、10歳代が45.8%と最も高い。（無回答を除く）
- 「新型コロナ影響前」、「現在」とも利用率が高いのは、「タクシー乗降場」の80歳以上（11.3%→10.5%）と、「駐車場」の40歳代（44.1%→43.0%）となっている。
- 「駐輪場」は「新型コロナ影響前」は80歳以上が7.5%と最も高かったのに対し、「現在」は60歳代で3.8%となっている。

#### 新型コロナの影響前▶



#### 現在▶

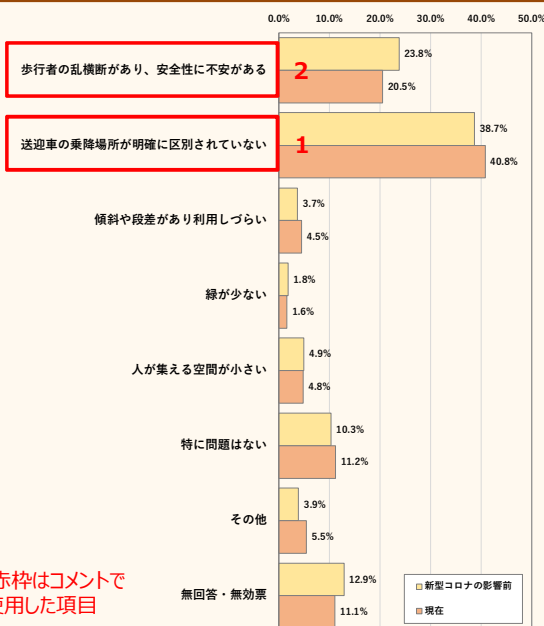


※赤枠はコメントで使用した数値

## 2-2.小樽駅前広場の問題点等について（問9～問11）

### 問9 駅前広場で最も問題があると感じていること

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「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「歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」の割合が高い。（新型コロナ影響前：23.8%、現在：20.5%）

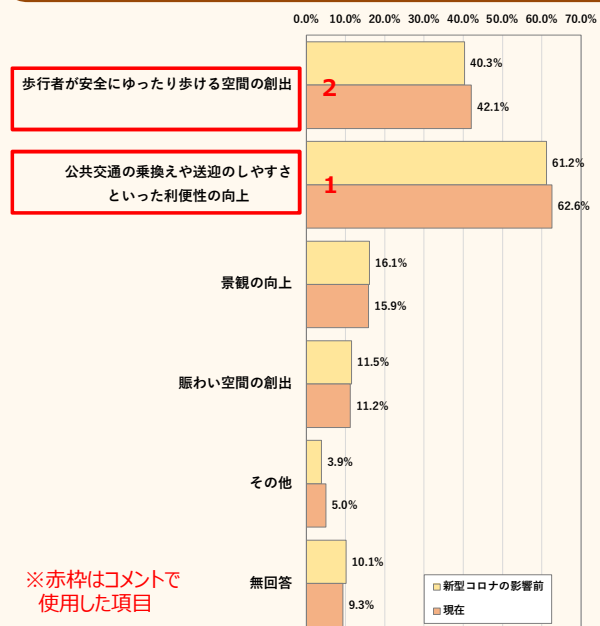


※赤枠はコメントで使用した項目

▲駅前広場で最も問題があると感じていること  
（単数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

### 問10 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「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「歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出」の割合が高い。（新型コロナ影響前：40.3%、現在：42.1%）



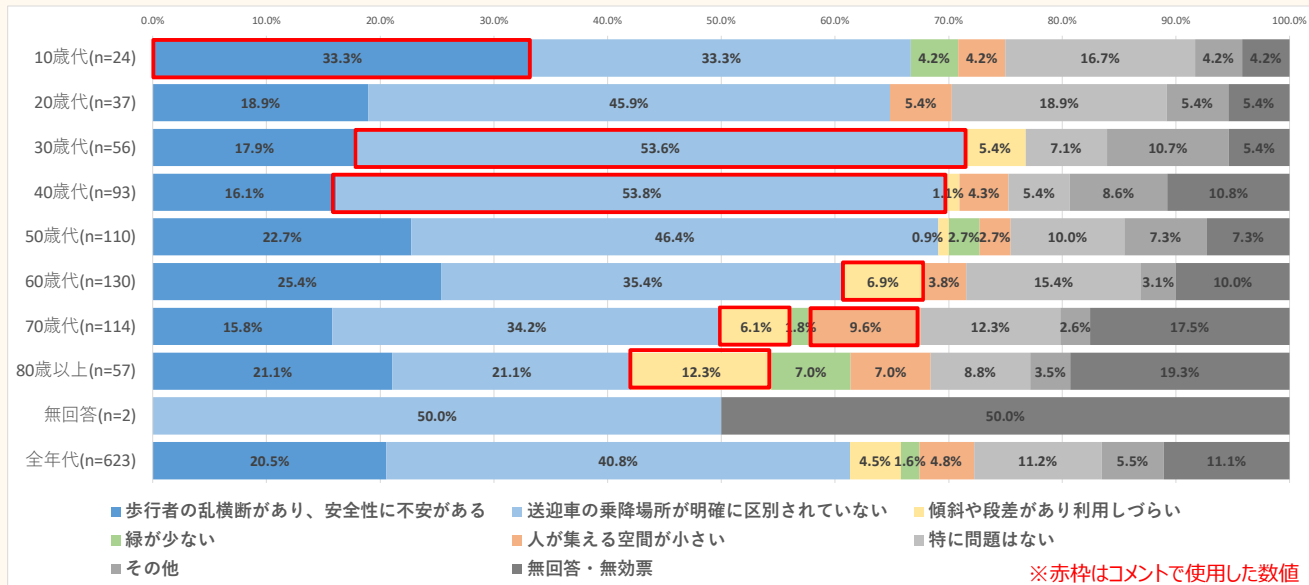
※赤枠はコメントで使用した項目

▲駅前広場の再整備を行うときに求めるもの  
（複数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

## 2-2.小樽駅前広場の問題点等について（問9～問11）

### 問9 駅前広場で最も問題があると感じていること（年代別）

- 「歩行者の乱横断があり、安全性に不安を感じている」と回答した割合は10歳代が最も高い。（33.3%）
- 「送迎者の乗降場所が明確に区別されていない」と回答した割合は、30歳代や40歳代が高い。（30歳代：53.6%、40歳代：53.8%）
- 「人が集える空間が小さい」と回答した割合は、70歳代が最も高い。（9.6%）
- 「傾斜や段差があり利用しづらい」と回答した割合は、60歳以上が高い。（60歳代：6.9%、70歳代：6.1%、80歳以上：12.3%）

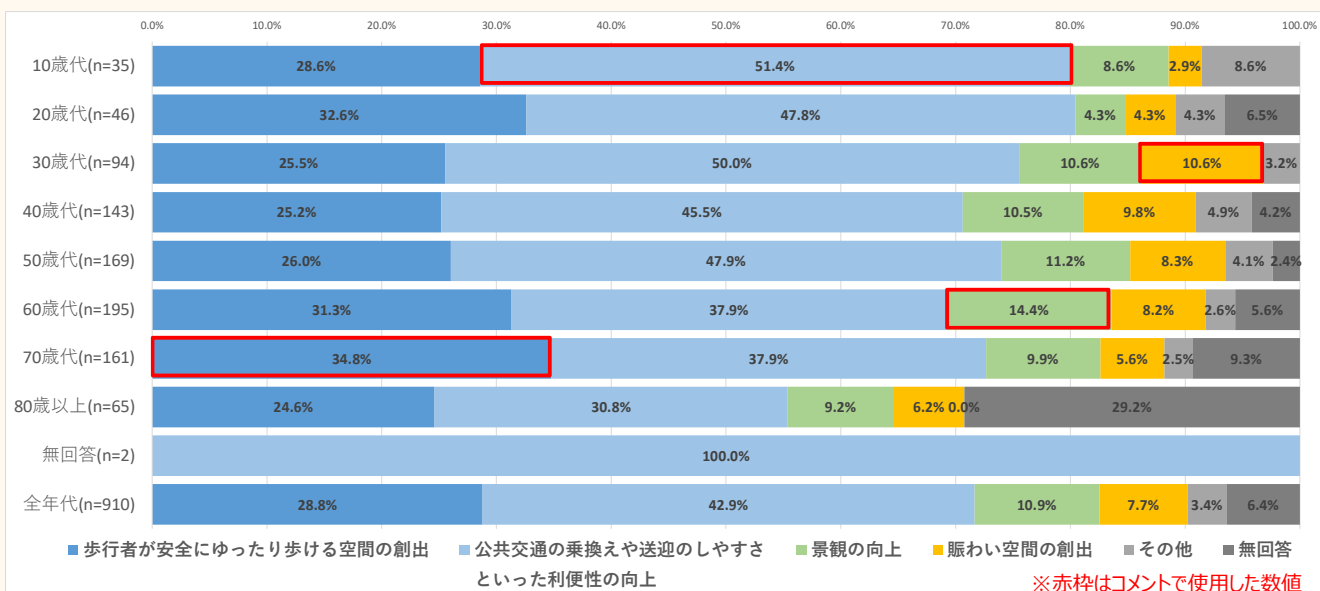


▲駅前広場で最も問題があると感じていること（年代別：現在）

## 2-2.小樽駅前広場の問題点等について（問9～問11）

### 問10 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（年代別）

- 公共交通の乗換えや送迎のしやすさについて、10歳代のニーズが最も多い。（51.4%）（無回答を除く）
- 景観の向上について、60歳代のニーズが最も多い。（14.4%）
- 賑わい空間の創出について、30歳代のニーズが最も多い。（10.6%）
- 歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出について、70歳代のニーズが最も多い。（34.8%）

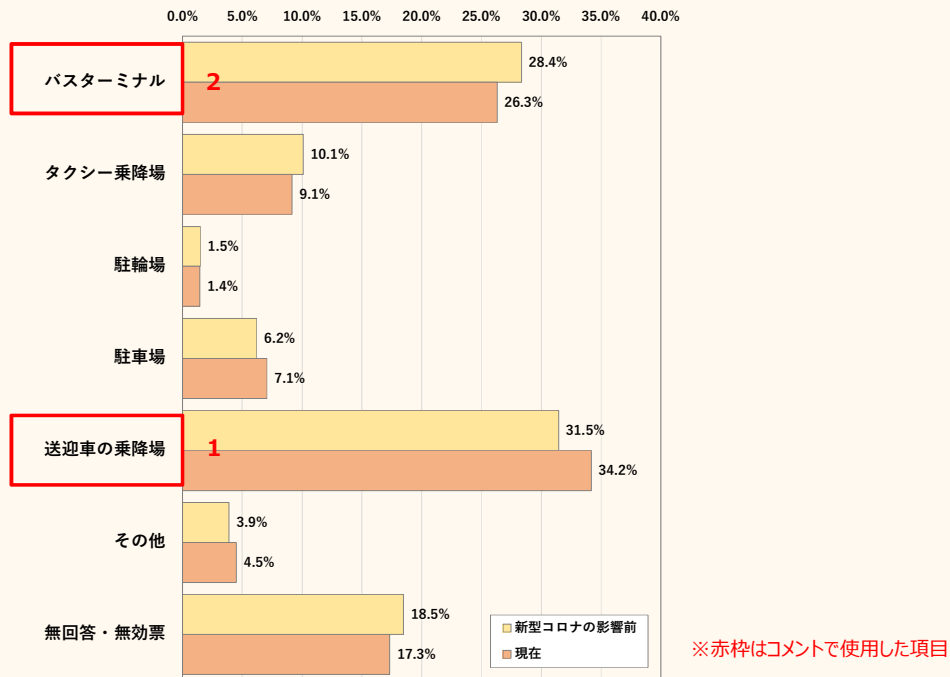


▲駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（年代別：現在）

## 2-2.小樽駅前広場の問題点等について（問9～問11）

### 問11 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

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「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「バスターミナル」の割合が高い。（新型コロナ影響前：28.4%、現在：26.3%）



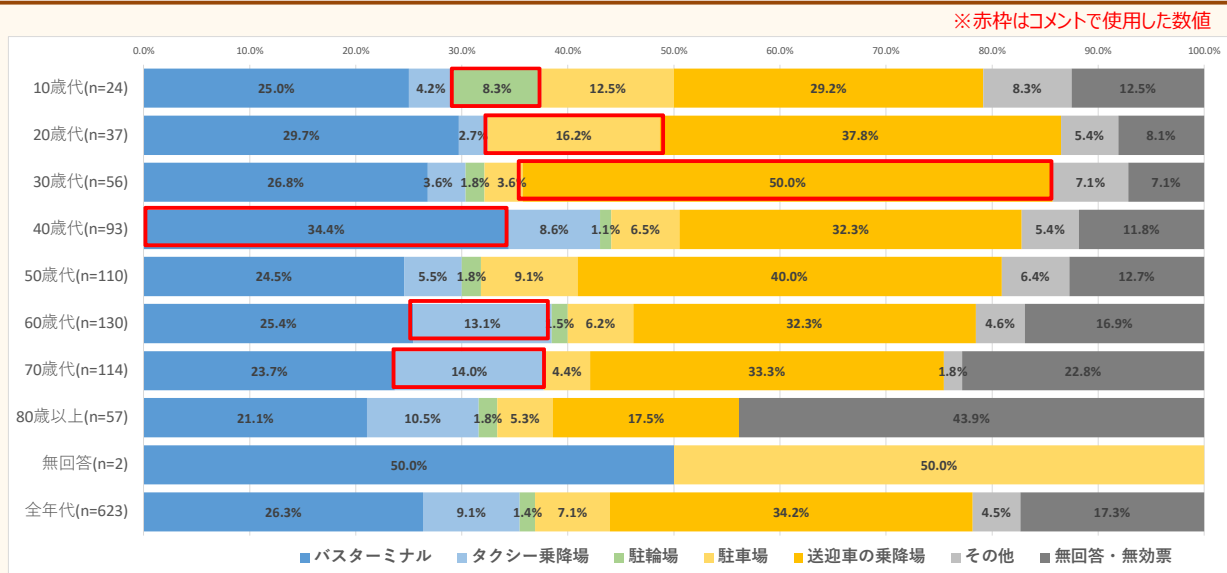
▲ 駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設  
（複数回答 新型コロナの影響前n=871 現在n=623）

15/27

## 2-2.小樽駅前広場の問題点等について（問9～問11）

### 問11 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（年代別）

- バスターミナルは、40歳代の割合がとくに高い。（34.4%）（無回答を除く）
- タクシー乗降場は、60歳代、70歳代の割合が高い。（60歳代：13.1%、70歳代：14.0%）
- 駐輪場は、10歳代の割合がとくに高い。（8.3%）
- 駐車場は、20歳代の割合がとくに高い。（16.2%）
- 送迎者の乗降場は、30歳代の割合がとくに高い。（50.0%）



▲ 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（年代別：現在）

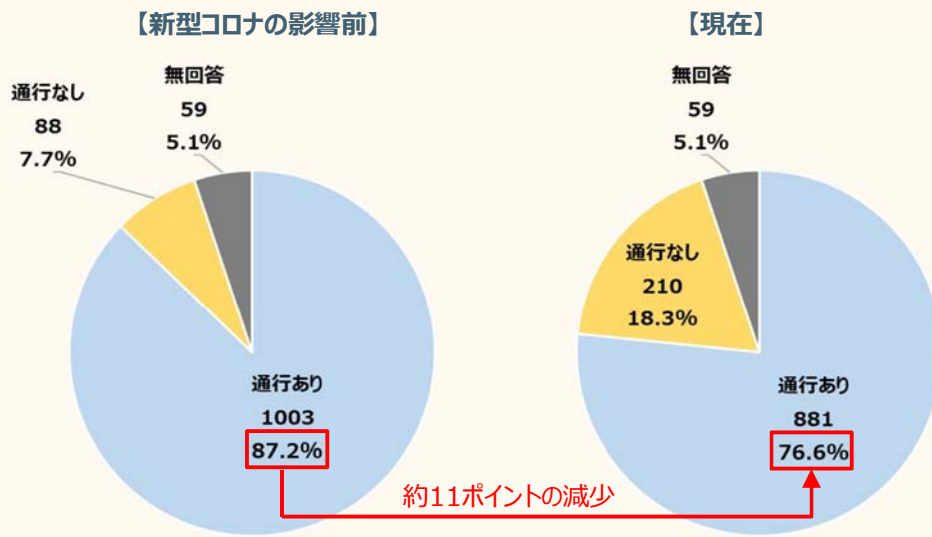
16/27



### 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について（問12～問14）

#### 問12 駅前交差点の通行の有無

- 新型コロナの影響前は約87%が駅前広場前交差点を通行したことがあり、現在では約77%が通行したことがありとなっている（約11ポイント減）



▲駅前交差点の通行（単数回答 n=1,150）

### 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について（問12～問14）

#### 問12 駅前交差点の通行の有無（年代別）

- 年代ごとの通行率をみると、「新型コロナ影響前」は40歳代（96.1%）、30歳代（94.3%）、50歳代（93.7%）の順に高く、「現在」は40歳代（84.8%）、10歳代（82.9%）、30歳代（81.9%）の順に高い。
- 利用率の減少が最も大きかったのは、20歳代で16.7ポイント減、次いで50歳代が13.1ポイントの減となっている。
- 80歳以上は、「新型コロナ影響前」、「現在」ともに2割以上が「通行なし」の回答となっており、年齢が高くなるにつれ、その傾向が高くなっている。

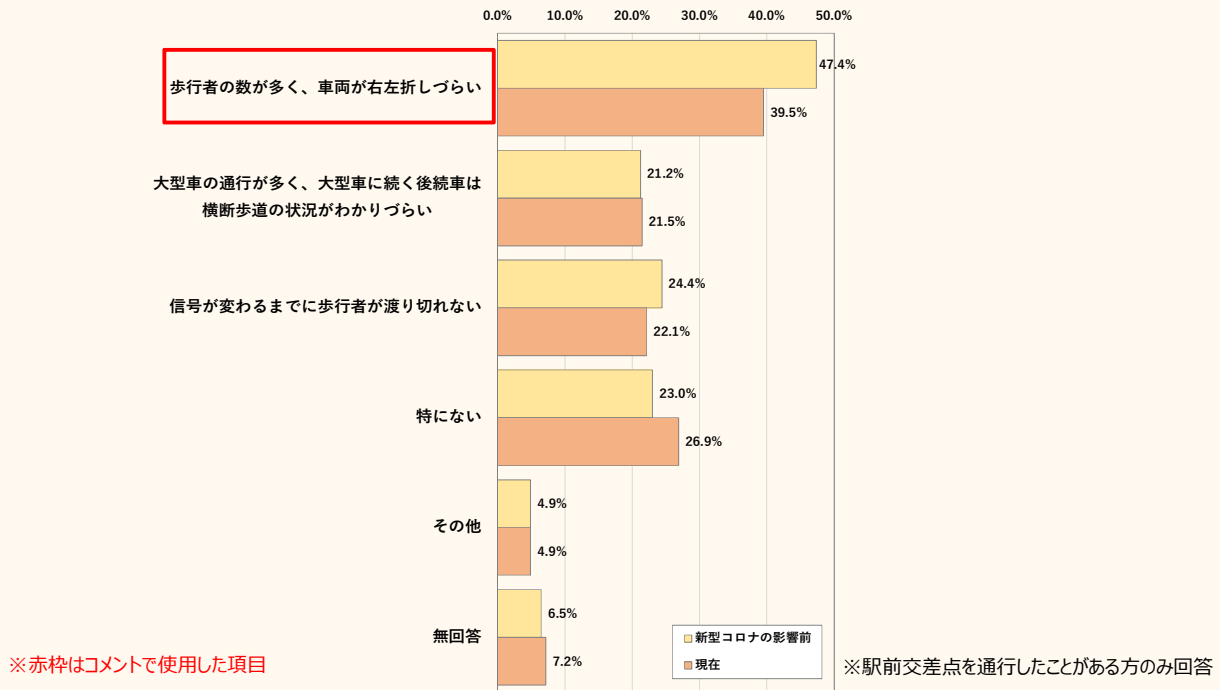


※赤枠はコメントで使用した数値

### 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について（問12～問14）

#### 問13 駅前交差点で問題があると感じること

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「歩行者の数が多く、車両が右左折しづらい」の割合が最も高い。（新型コロナ影響前：47.4%、現在：39.5%）

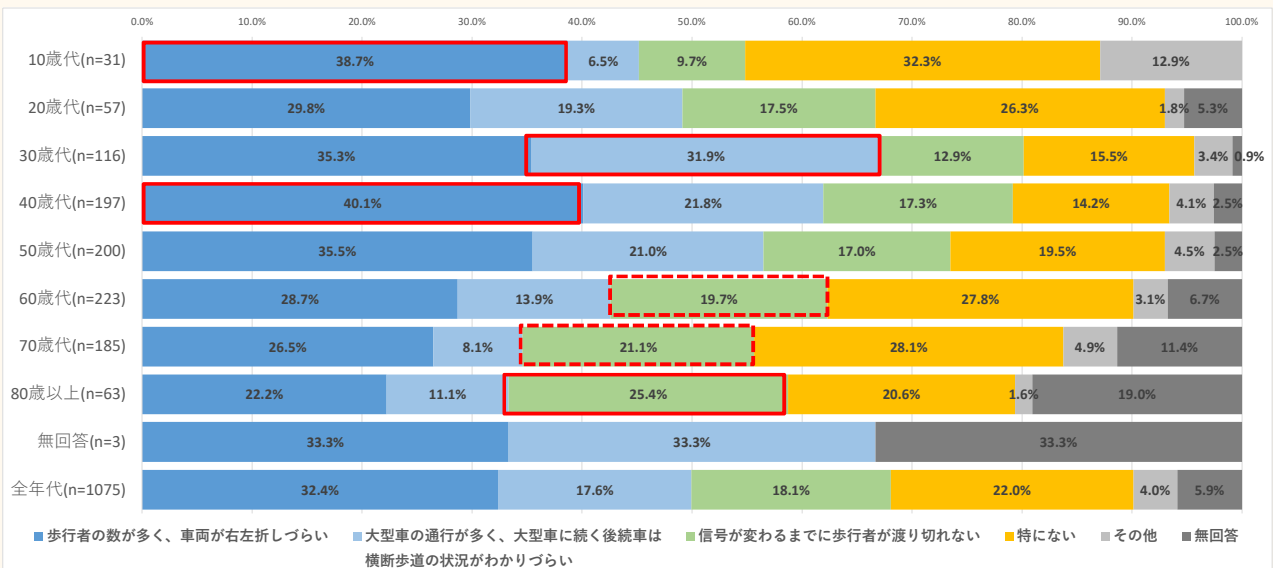


▲駅前交差点で問題があると感じること  
（複数回答 新型コロナの影響前n=1003 現在n=881）

### 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について（問12～問14）

#### 問13 駅前交差点で問題があると感じること（年代別）

- 「歩行者の数が多く、車両が右左折しづらい」ことを問題点とする割合が最も高いのは40歳代（40.1%）、次いで10歳代が高い。（38.7%）
- 「大型車の通行が多く、大型車に続く後続車は横断歩道の状況がわかりづらい」ことを問題点とする割合は、30歳代が最も高い。（31.9%）（無回答を除く）
- 「信号が変わるまでに歩行者が渡り切れない」ことを問題点とする割合が最も高いのは80歳以上（25.4%）であり、年齢が高くなるほど、その傾向が高い。



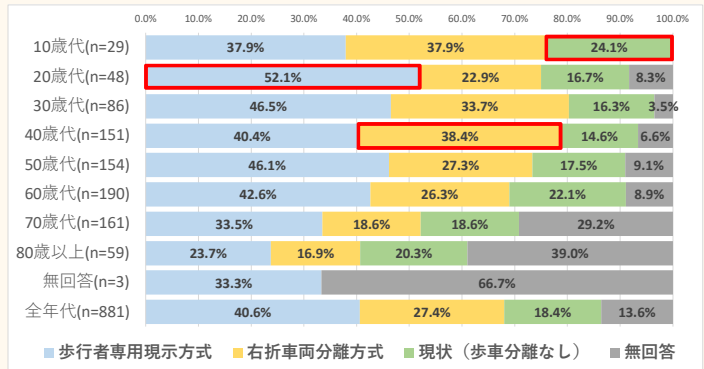
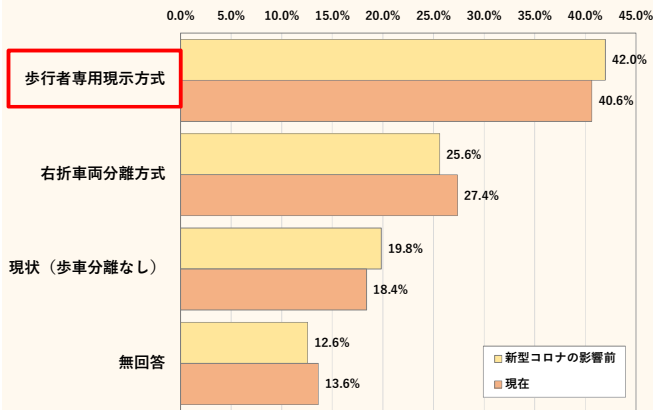
▲駅前交差点で問題があると感じること（年代別：現在）

### 3-1.小樽駅前交差点の問題点等について（問12～問14）

#### 問14 駅前交差点の良いと考える信号制御タイプ

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「歩行者専用現示方式」の割合が最も高い。（新型コロナ影響前：42.0%、現在：40.6%）
- 「歩行者専用現示方式」の信号制御が良いと回答したのは、20歳代の割合が最も高い。（52.1%）
- 「右折車両分離方式の信号制御」が良いと回答したのは、40歳代の割合が最も高い。（38.4%）
- 「現状（歩車分離なし）」が良いと回答したのは、10歳代の割合が最も高い。（24.1%）

※赤枠はコメントで使用した項目又は数値



▲駅前交差点の良いと考える信号制御タイプ  
(単数回答 新型コロナの影響前n=1003 現在n=881)

▲駅前交差点の良いと考える信号制御タイプ（年代別：現在）

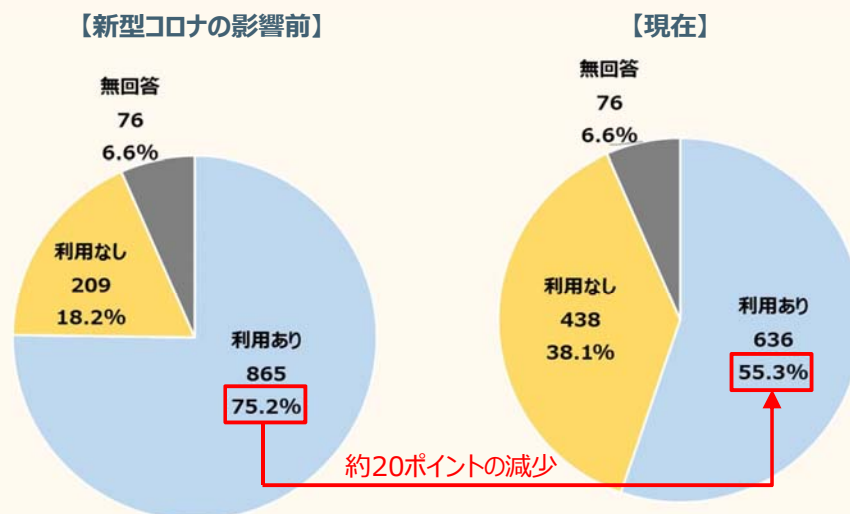
※駅前交差点を通行したことがある方のみ回答

- ※ 歩行者専用現示方式：両時期とも全ての方向の自動車等を同時に停止させている間に全ての方向の歩行者を同時に横断させる方式（斜め横断は不可）
- ※ 右折車両分離方式：右折車両と歩行者の通行を分離する方式

### 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について（問15、問16）

#### 問15 小樽駅前横断歩道橋の利用の有無

- 新型コロナの影響前は約75%が小樽駅前横断歩道橋を利用したことがあると回答したが、現在では約55%に減少している。（約20ポイント減）

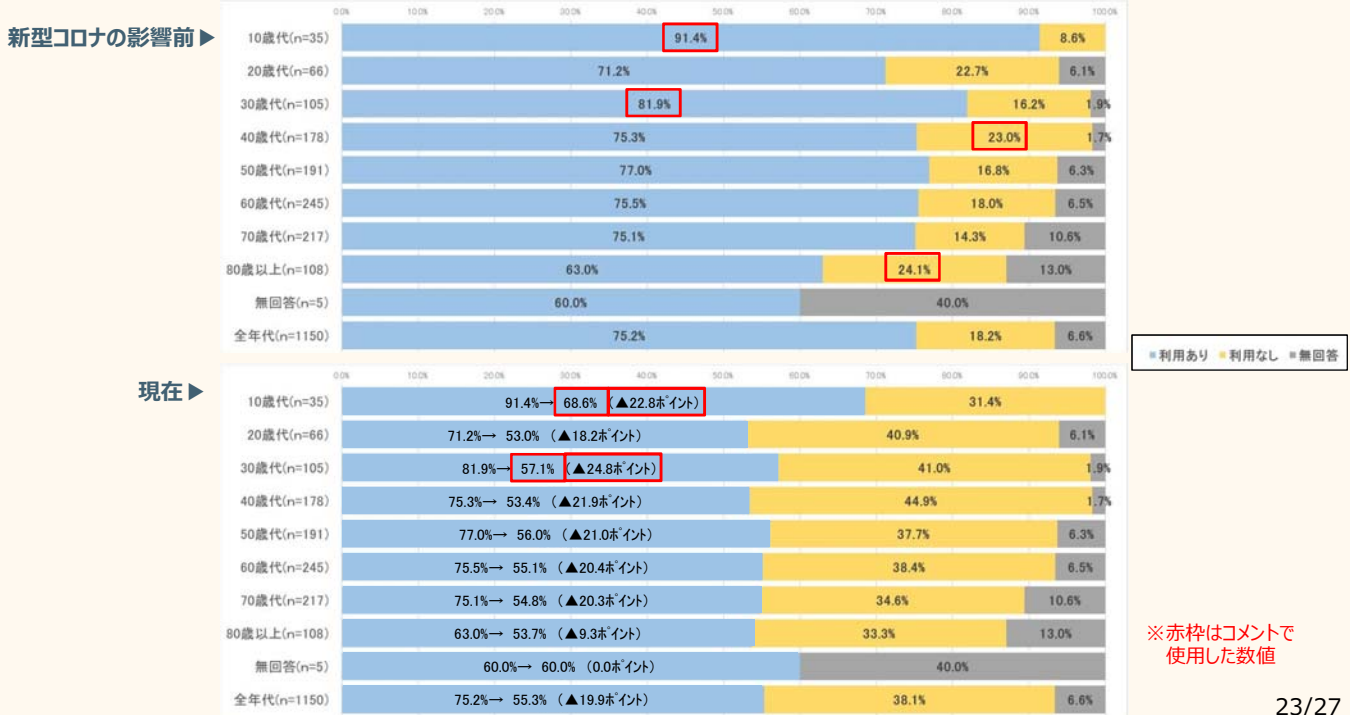


▲小樽駅前横断歩道橋の利用（単数回答 n=1,150）

### 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について（問15、問16）

#### 問15 小樽駅前横断歩道橋の利用有無（年代別）

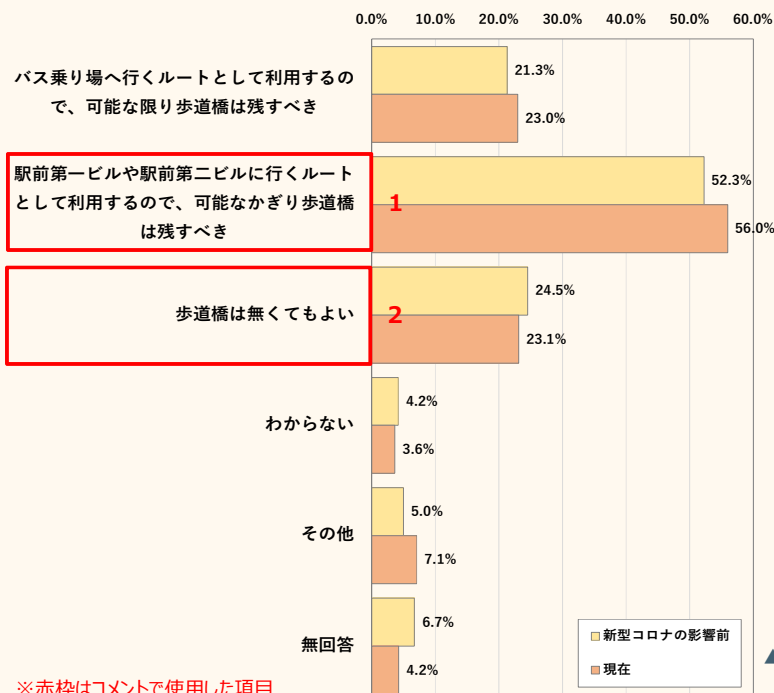
- 年代ごとの利用率を見ると、「新型コロナ影響前」、「現在」とともに10歳代（91.4%→68.6%）、30歳代（81.9%→57.1%）の順に高い。（無回答を除く）
- 利用率の減少が最も大きかったのは、30歳代で24.8ポイント減、次いで10歳代で22.8ポイントの減となっている。
- 「利用なし」の回答割合は、「新型コロナ影響前」は80歳以上で24.1%、次いで40歳代が23.0%であり、「現在」はどの年代においても3～4割の回答率となっている。



### 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について（問15、問16）

#### 問16 小樽駅前横断歩道橋の存続の可否

- 新型コロナによる大きな変容はなく、「駅前第一ビルや駅前第二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」の割合が最も高く（新型コロナ影響前：52.3%、現在：56.0%）、次いで「歩道橋は無くてもよい」が高い。（新型コロナ影響前：24.5%、現在：23.1%）



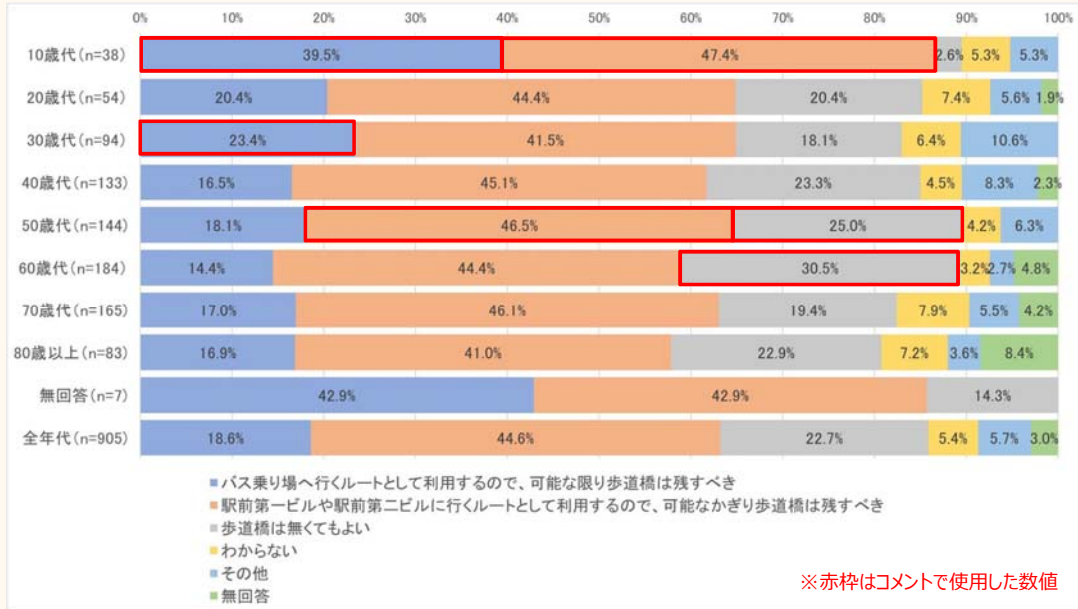
▲小樽駅前横断歩道橋の存続の可否  
（複数回答 新型コロナの影響前n=865 現在n=636）

※小樽駅前横断歩道橋を利用したことがある方のみ回答

### 3-2.小樽駅前横断歩道橋の必要性について（問15、問16）

#### 問16 小樽駅前横断歩道橋の存続の可否（年代別）

- 「バス乗り場へ行くルートとして利用するので、可能なかぎり歩道橋は残すべき」と回答した割合が最も高いのは10歳代（39.5%）、次いで30歳代が高い。（23.4%）（無回答を除く）
- 「駅前第一ビルや駅前第二ビルに行くルートとして利用するので、可能なかぎり歩道橋は残すべき」と回答した割合が最も高いのも10歳代（47.4%）であり、次いで50歳代が高い。（46.5%）
- 「歩道橋は無くてもよい」と回答した割合が最も高いのは60歳代（30.5%）、次いで50歳代（25.0%）が高く、若い世代ほど、歩道橋の存続を望んでいる傾向がみられる。



▲小樽駅前横断歩道橋の存続の可否（年代別：現在）

### 4.その他（自由意見等の集約） 問17

安全性・利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■危険性について（N=7） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前がバスの発着、歩行者、送迎の自家用車・タクシーが集中していて危険</li> <li>・小樽駅前斜め横断なども多く、とても危険 等</li> </ul> </li> <li>■歩車分離について（N=6） <ul style="list-style-type: none"> <li>・車と人との分離、送迎も含めてはつきりわかるようにしてほしい 等</li> </ul> </li> <li>■安全性について（N=5） <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両通行、歩行者が安全に利用できるような整備をお願いします 等</li> </ul> </li> <li>■利便性について（N=3） <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全はもちろんの事、使いやすく利便性を良くしていただきたいです 等</li> </ul> </li> </ul>
バス・タクシー・送迎車関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車両動線について（N=6） <ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎車・タクシーの動線が曖昧なので、バスも含め車両の動線を見直していただくと嬉しいです</li> <li>・全車の出入りを一箇所ではなく、入口と出口を分けたほうが良いと思う 等</li> </ul> </li> <li>■送迎車について（N=6） <ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎車の乗降場所を設置して欲しいです 等</li> </ul> </li> <li>■乗継について（N=6） <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用の多い町です。もっとバスの利便性を考えた駅前になればと思います 等</li> </ul> </li> </ul>
駐車・駐輪関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利用について（N=2） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場内の駐車場が利用しづらい 等</li> </ul> </li> <li>■存続・増設について（N=4） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前の駐車スペースをもっと広くして欲しい 等</li> </ul> </li> <li>■廃止・移転について（N=4） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場や駐輪場を他の所に移し、駅前の人通りをスムーズに環境を良くしてもらいたい 等</li> </ul> </li> <li>■立体化について（N=2） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場、駐輪場は立体として出来る限り駐車・駐輪台数を確保すべきだと思います 等</li> </ul> </li> </ul>
周辺ビル等との一体整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■一体整備について（N=6） <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場だけではなく、駅前第一ビルも含めて再構築してほしい 等</li> </ul> </li> <li>■立体化について（N=14） <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面で全てを解決しようとせず、立体空間として対策を考えるべき 等</li> </ul> </li> </ul>

## 4.その他（自由意見等の集約） 問17

<p>交差点関連</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現状交差点について (N=4) <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前信号、右左折短い、一度にスムーズに車が流れるようにしてほしい 等</li> </ul> </li> <li>■ 交差点形式について (N=5) <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクランブルの横断歩道にしていきたい 等</li> </ul> </li> <li>■ 通行方法について (N=3) <ul style="list-style-type: none"> <li>・右左折、直進の走行ラインを定めて白線を引いてほしい 等</li> </ul> </li> </ul>
<p>歩道橋関連</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 存続について (N=14) <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一ビルの商店街から長崎屋への移動が便利なので、ぜひ残して欲しい</li> <li>・高齢者などに配慮した歩道橋の改善を願う（緩やかにする等） 等</li> </ul> </li> <li>■ 廃止について (N=7) <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の維持管理等を考えると廃止してもいいと思う</li> <li>・将来的には利用者の高齢化が進むので利用者は減ると思う 等</li> </ul> </li> <li>■ 横断歩道について (N=6) <ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道にした方がベビーカーや高齢者も利用できると思います 等</li> </ul> </li> </ul>
<p>観光・賑わい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光について (N=2) <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が暮らしやすく観光で来た人々が利用しやすいような、より良い小樽駅前広場を楽しみにしています 等</li> </ul> </li> <li>■ 賑わいについて (N=5) <ul style="list-style-type: none"> <li>・小樽の顔である駅前空間には、交通の最適化も必要だが賑わい空間の創出が大切と感じます 等</li> </ul> </li> <li>■ 商業施設との連携について (N=3) <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光都市の窓口として商業的な部分との連携もして市の活気を作っていく必要があると考える 等</li> </ul> </li> </ul>
<p>景 観</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 小樽らしさについて (N=13) <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光小樽らしい広場の整備を望みます</li> <li>・駅舎を出て真っ直ぐ港が見える景観は残して欲しい 等</li> </ul> </li> <li>■ 緑について (N=4) <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑があって休める場所がほしいです 等</li> </ul> </li> </ul>
<p>ユニバーサル デザイン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ユニバーサルデザインについて (N=11) <ul style="list-style-type: none"> <li>お年寄りに優しい広場。観光客にわかりやすい広場になればと思います</li> <li>外国人向けの看板をもう少し増やして欲しいです 等</li> </ul> </li> </ul>