

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 -----	

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。

当時、駅前広場を含む小樽駅前地区は、駅前広場や街路等の公共施設が未整備であったことに加え、地区内の大半を占める木造家屋の老朽化などにより、望ましい環境とは言い難い状況でしたが、その後、再開発事業の機運が高まり、昭和 46 年（1971 年）から同地区的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、歩行者や車両の輻輳や車路を歩行者が乱横断するなどの課題が出てきております。

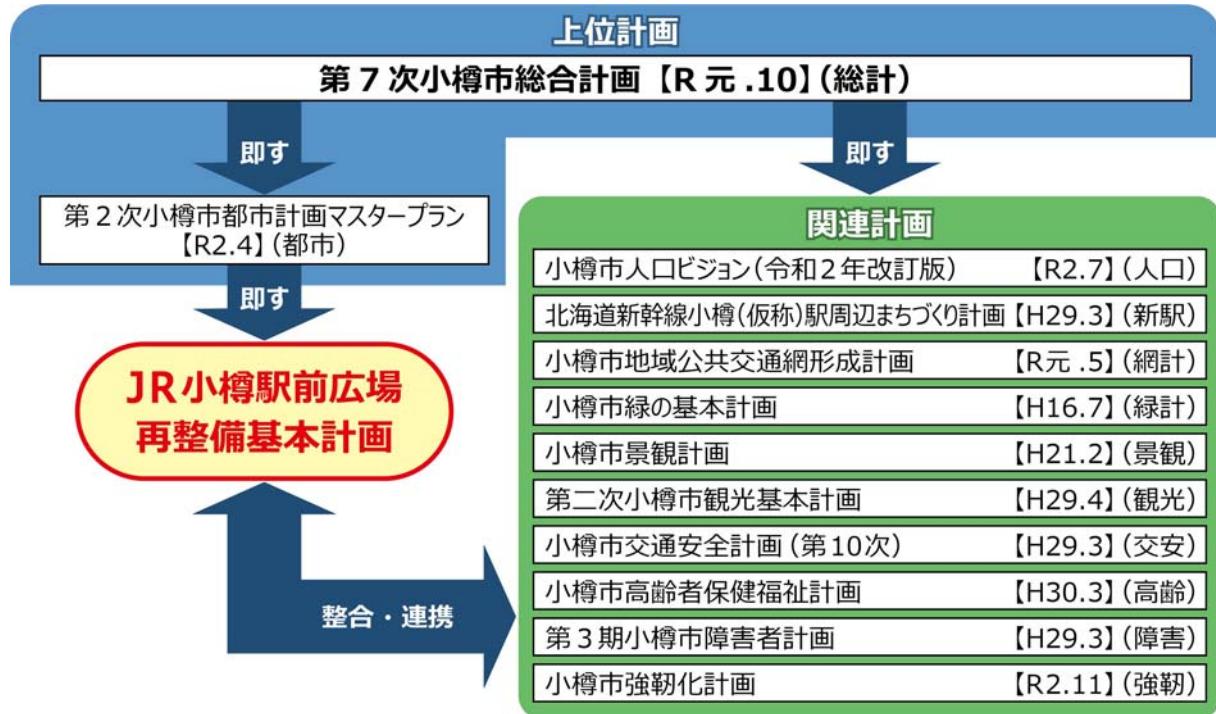
一方で、隣接する再開発ビルである駅前第 1 ビルでは再々開発に向け、平成 29 年（2017 年）に小樽駅前第 1 ビル周辺地区再開発準備組合が設立され、事業着手に向け、準備が進められていることや、JR 小樽駅を含む中心市街地や観光地等との連携が期待される北海道新幹線新小樽駅（仮称）が令和 12 年度末（2030 年度末）開業予定であることなど、周辺環境も大きく変わろうとしています。

このような背景から、駅前広場は、安全性と利便性が高く、周辺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ることから、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します。

第1章 序章

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。

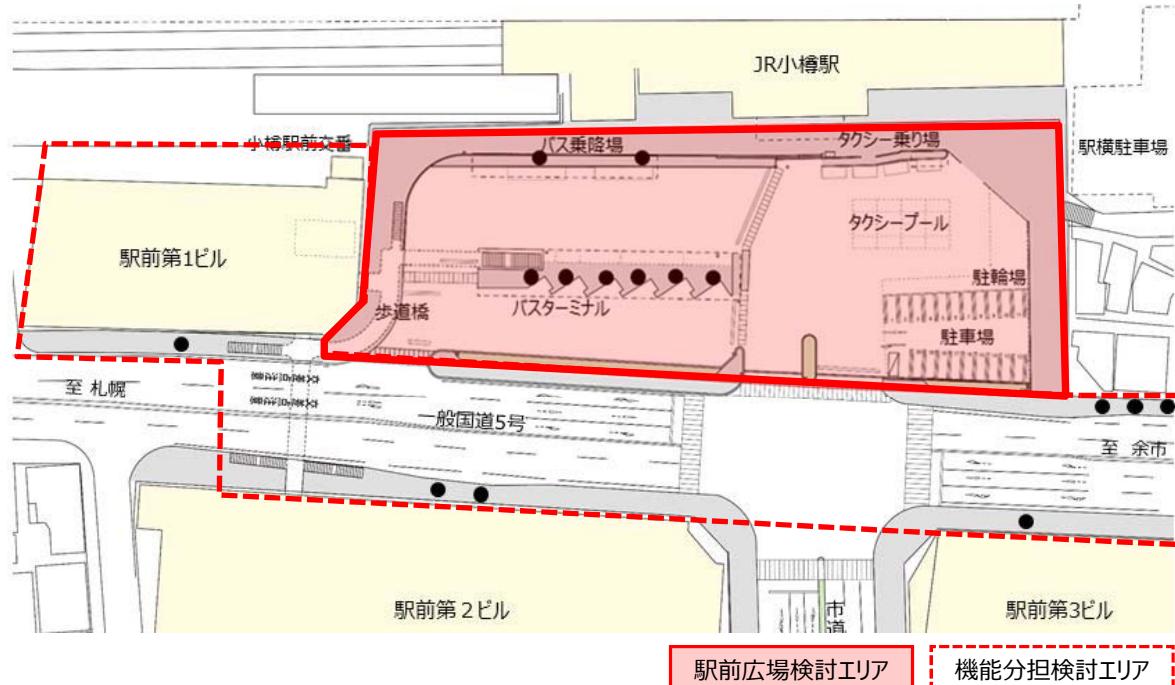


図 1-2 計画区域

1.4 本計画の構成

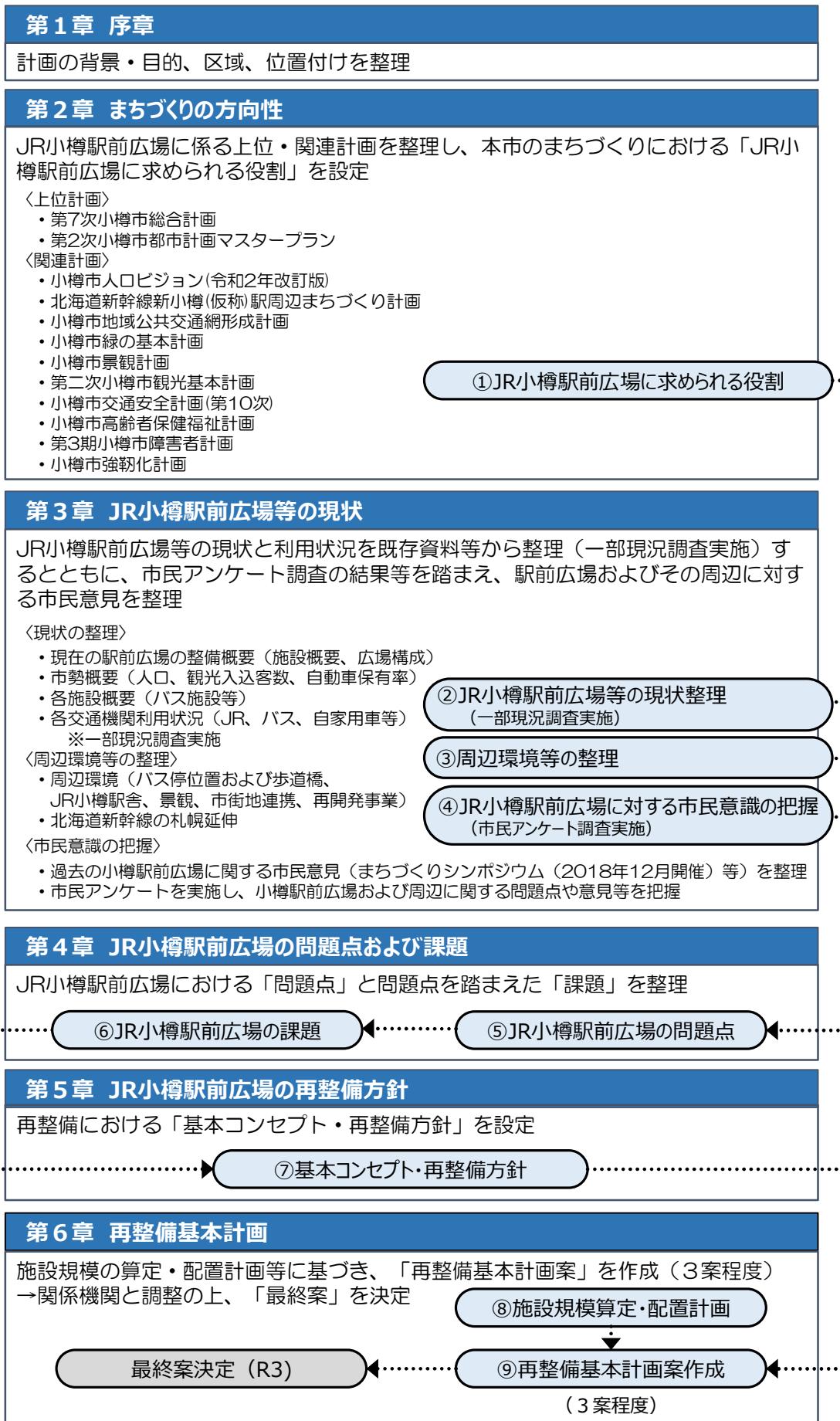


図 1-3 検討フロー図

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	<p>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 <u>テーマ4：生活基盤が充実した安全で暮らしやすいまち</u> 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</p>
土地利用・地区別 発展方向 (中部地区)	<p>○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</p>
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）	<p>【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。</p>

※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。

第2章 まちづくりの方向性

2.1.2 第2次小樽市都市計画マスターplan（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plan」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. <u>活力と魅力あふれるまちづくり</u> 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. <u>部門別方針</u> ① 土地利用、②交通、③緑、④生活環境、⑤ <u>都市景観</u> 、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)	<p>【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。</p> <p>【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。</p>

※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に有し、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」 <u>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」</u> 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。

第2章 まちづくりの方向性

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	<p>1. <u>市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成</u></p> <p>2. 持続可能で安定した運営形態の構築</p> <p>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</p> <p>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</p>
JR 小樽駅前広場 に関連する目標 (抜粋)	<p>【方針1 目標② 交通結節点の利便性向上】</p> <p>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。</p>

※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。

第2章 まちづくりの方向性

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） <u>2：新たなみどりをつくり、育てます（緑の創出）</u> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 手宮鉄道施設地区</td> <td style="width: 50%;">⑨ 堀町本通地区</td> </tr> <tr> <td>② 日本郵船地区</td> <td>⑩ 入船七差路地区</td> </tr> <tr> <td>③ 色内3丁目周辺地区</td> <td>⑪ 三本木急坂地区</td> </tr> <tr> <td>④ 小樽運河北地区</td> <td>⑫ 水天宮周辺地区</td> </tr> <tr> <td>⑤ 小樽運河南地区</td> <td>⑬ 有幌・港町地区</td> </tr> <tr> <td>⑥ 小樽倉庫地区</td> <td>⑭ 小樽築港地区</td> </tr> <tr> <td>⑦ 色内1・2丁目地区</td> <td>⑮ 小樽駅前・中央通地区</td> </tr> <tr> <td>⑧ 日本銀行地区</td> <td></td> </tr> </table>	① 手宮鉄道施設地区	⑨ 堀町本通地区	② 日本郵船地区	⑩ 入船七差路地区	③ 色内3丁目周辺地区	⑪ 三本木急坂地区	④ 小樽運河北地区	⑫ 水天宮周辺地区	⑤ 小樽運河南地区	⑬ 有幌・港町地区	⑥ 小樽倉庫地区	⑭ 小樽築港地区	⑦ 色内1・2丁目地区	⑮ 小樽駅前・中央通地区	⑧ 日本銀行地区	
① 手宮鉄道施設地区	⑨ 堀町本通地区																
② 日本郵船地区	⑩ 入船七差路地区																
③ 色内3丁目周辺地区	⑪ 三本木急坂地区																
④ 小樽運河北地区	⑫ 水天宮周辺地区																
⑤ 小樽運河南地区	⑬ 有幌・港町地区																
⑥ 小樽倉庫地区	⑭ 小樽築港地区																
⑦ 色内1・2丁目地区	⑮ 小樽駅前・中央通地区																
⑧ 日本銀行地区																	
JR 小樽駅前広場 に関連する 景観形成の考え方	<p>※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】</p> <p>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。</p>																

※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。

第2章 まちづくりの方向性

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、鯉御殿（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、計画期間内に講す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)	<p>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。</p> <p>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。</p>
施 策	<p>1. <u>道路交通環境の整備</u> 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</p>
JR小樽駅前広場 に関連する 具体的な施策	<p>【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】</p> <p>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。</p>

※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。

第2章 まちづくりの方向性

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、総合的な保健福祉水準の目標や、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 <u>2. 環境づくり</u> 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 <u>7. 生活環境の整備</u> 8. 情報・コミュニケーションの充実
JR小樽駅前広場 に関する 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。

第2章 まちづくりの方向性

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」の考え方と「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。

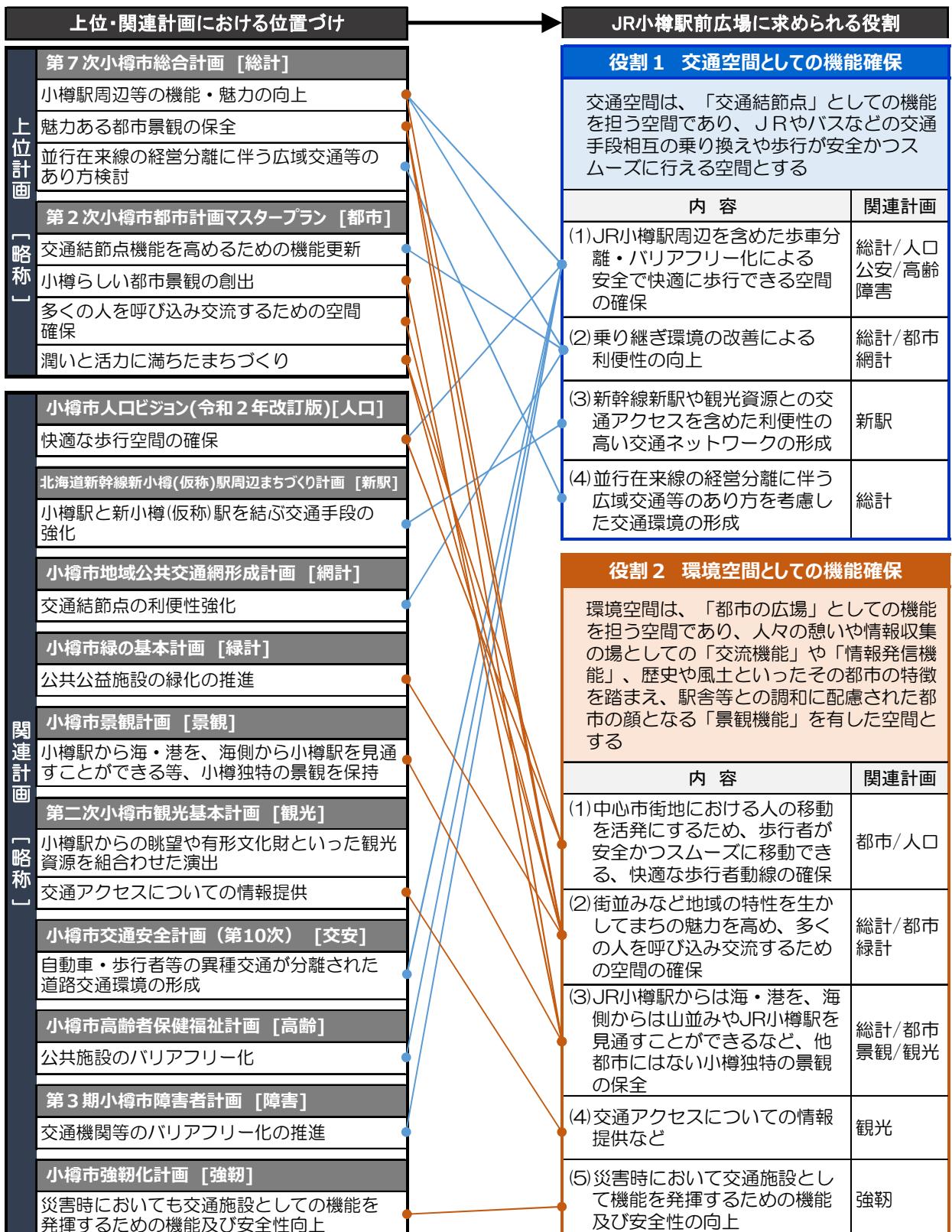


図 2-1 上位・関連計画と求められる役割の関連性

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 m² 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		4 台		
タクシープール		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		
植樹帶		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 m ²	土地所有区分	JR 北海道	2,892.11 m ²
			小樽市	4,507.89 m ²

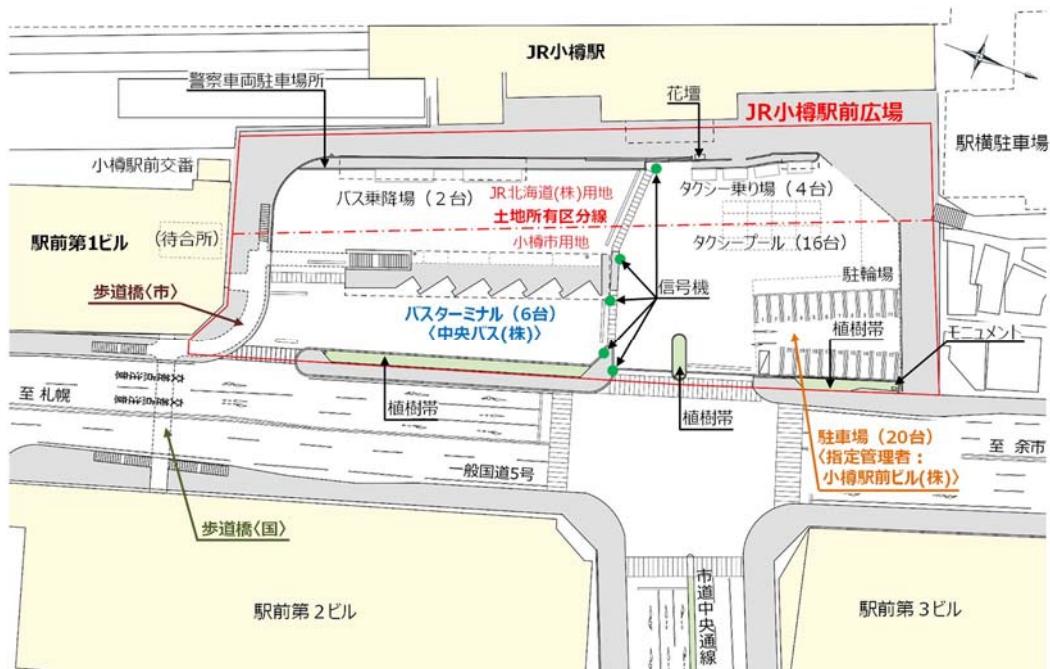


図 3-1 現況平面図 (広場構成)

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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	かもめヶ丘団地						
	赤岩・ばるて築港線		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	ばるて築港線	ばるて築港	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	美國	2	2	○			
	積丹線	美國	9	7	○			
		積丹余別	5	4	○			
⑥	高速いわい号	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）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(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。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

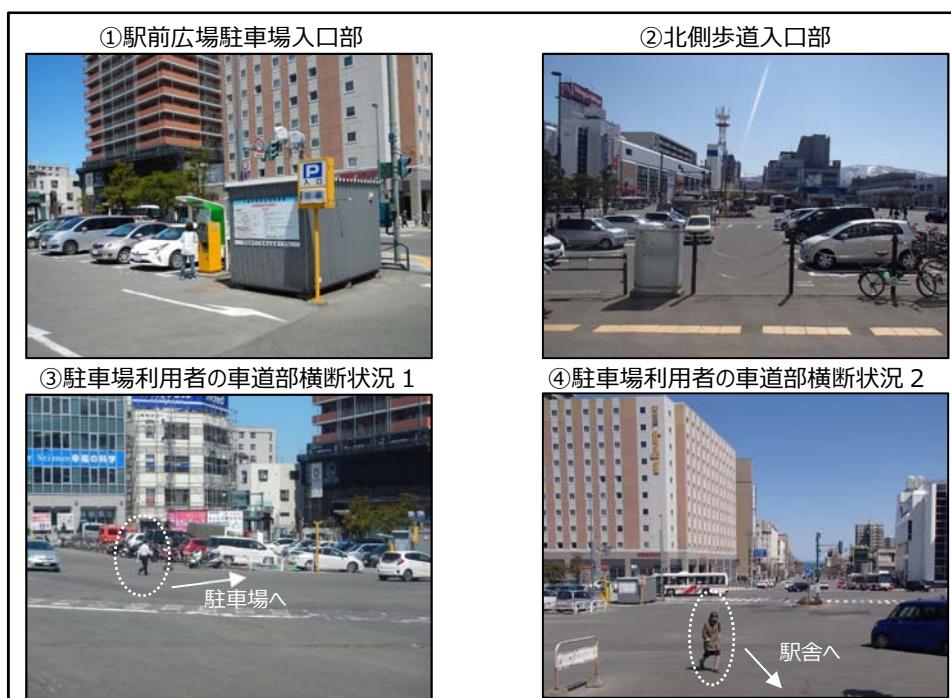


図3-4 駐車場の現状

(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 $90 \div 0.6 = 150$ 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。

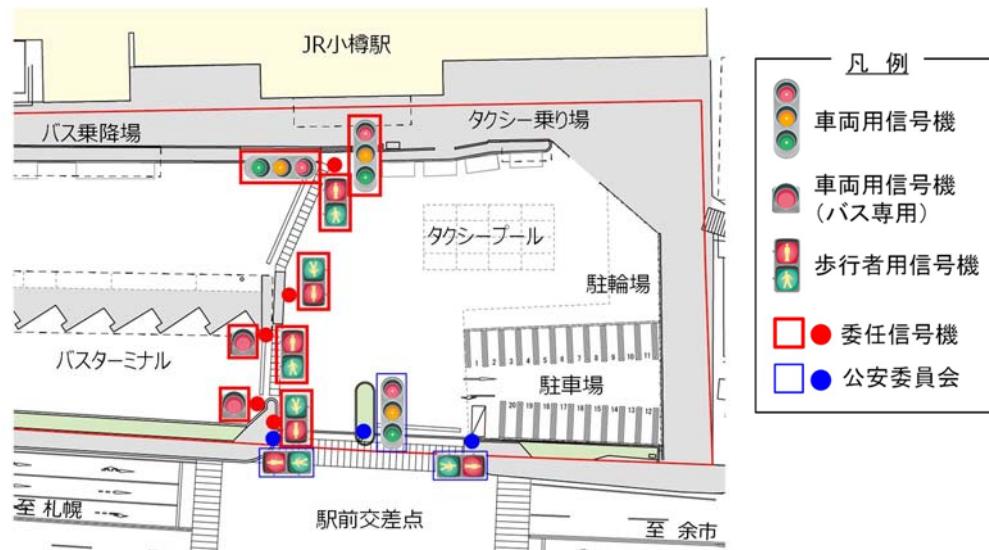


図3-6 駅前広場内信号機設置状況



図3-7 信号施設の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(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づらく、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）。

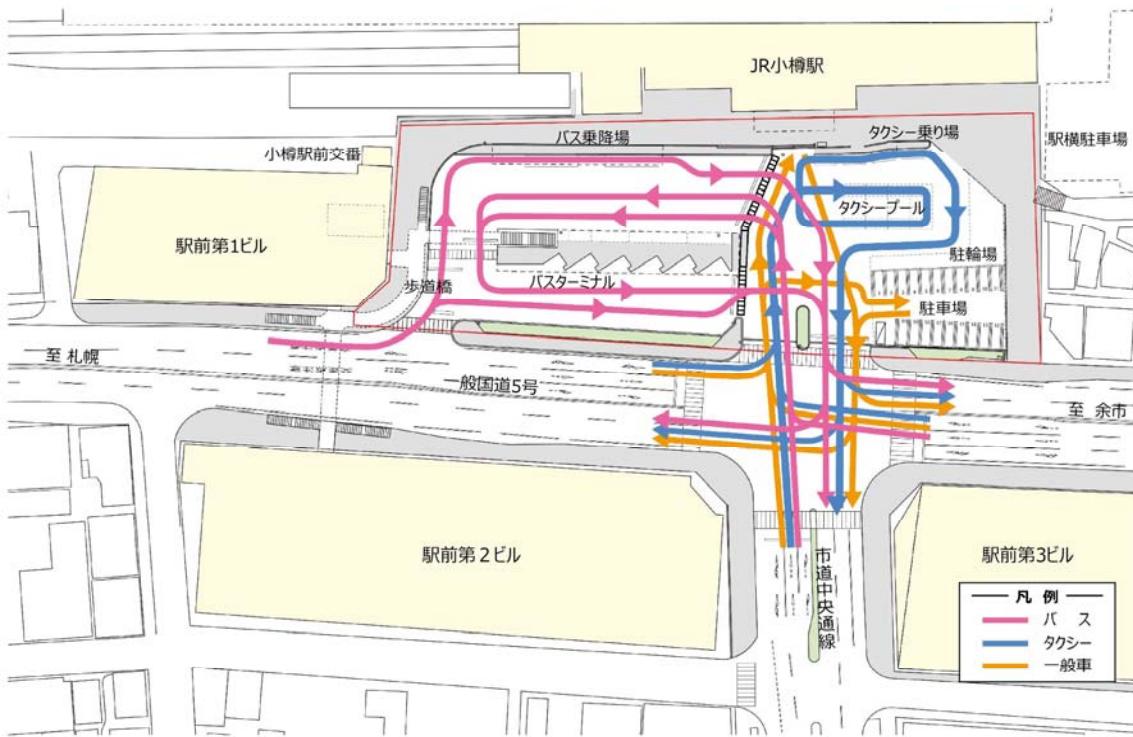


図3-8 駅前広場内の車両動線状況

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。

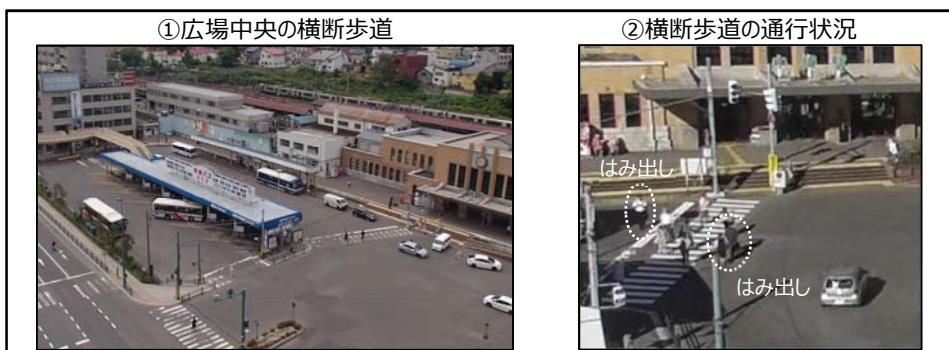


図3-9 横断歩道の現状

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。

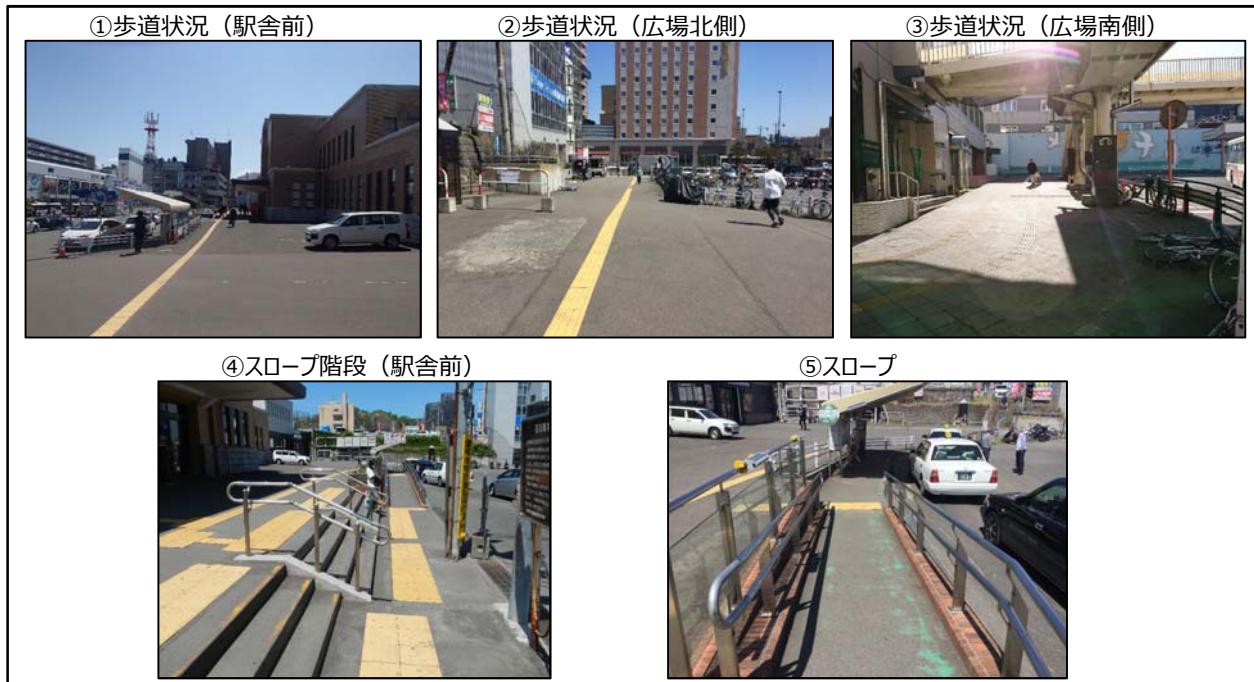


図3-10 歩道の現状

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）。

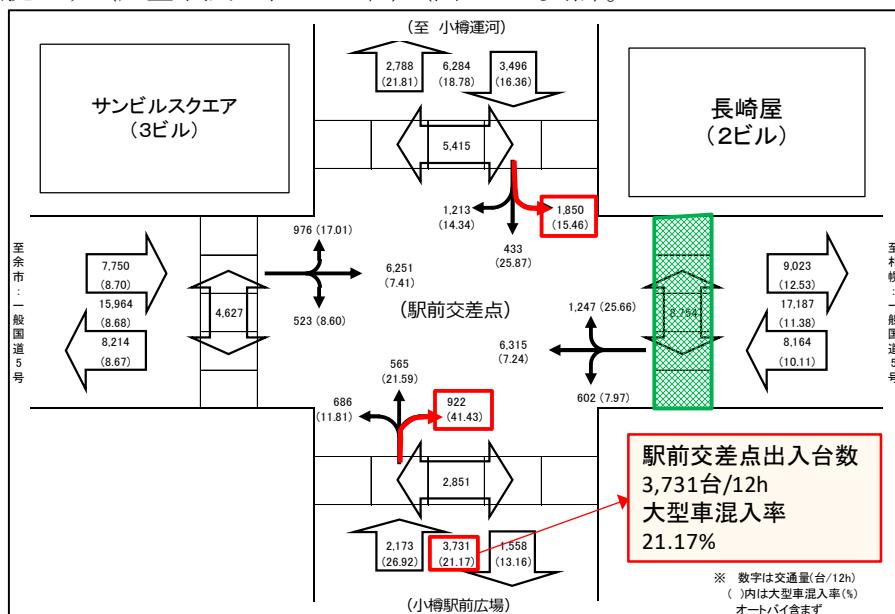


図3-11 駅前交差点の交通量

※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」

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(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

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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（令和元年版）、小樽市地域公共交通網形成計画（令和元年 5 月）

2018年度 駅別乗車人員上位10駅（北海道内）

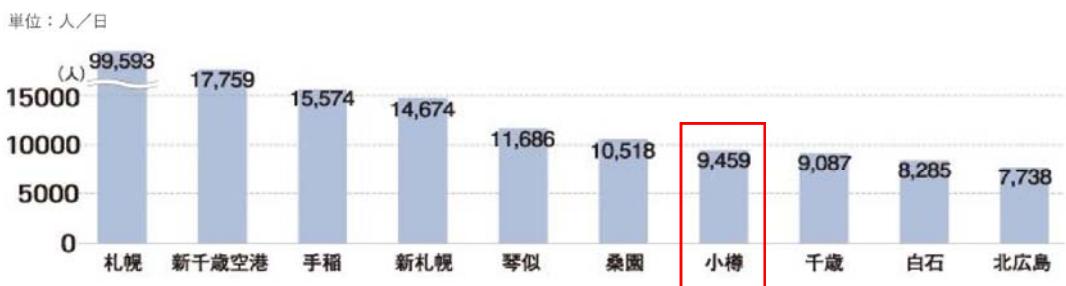


図 3-16 2018 年度 駅別乗車人員上位 10 位（北海道内）

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)。

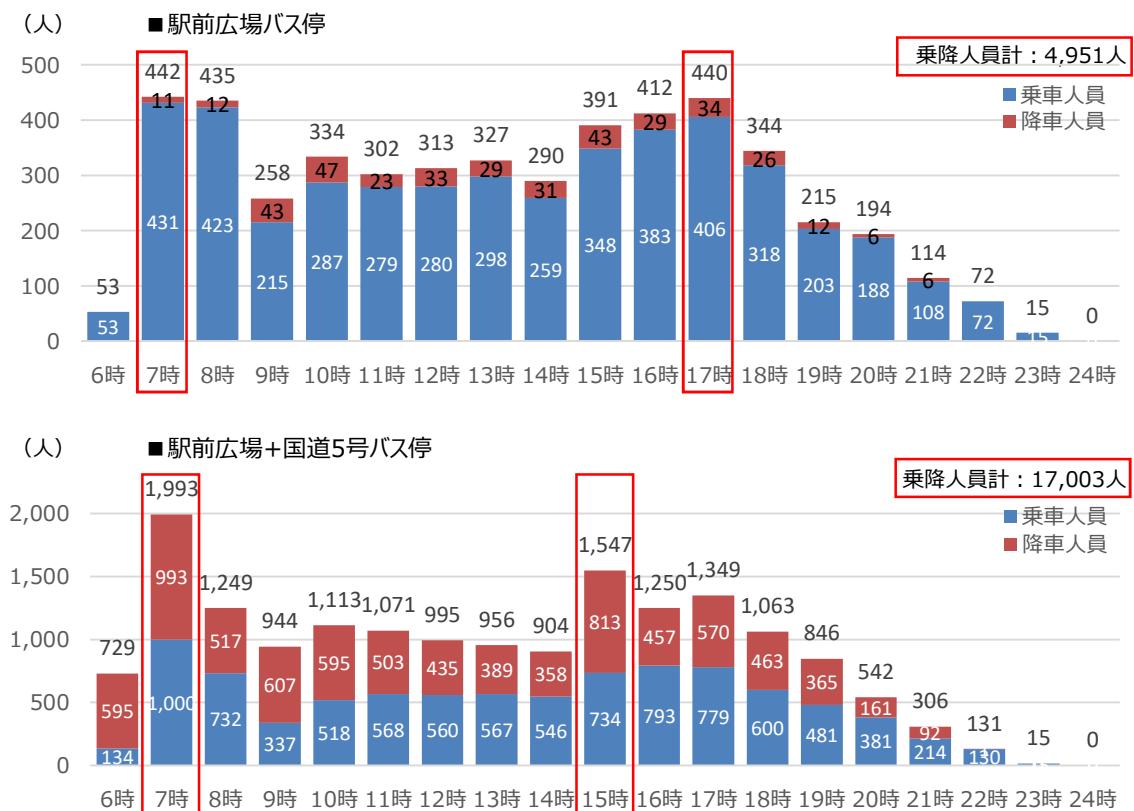


図3-17 駅前広場等バス利用者数

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)

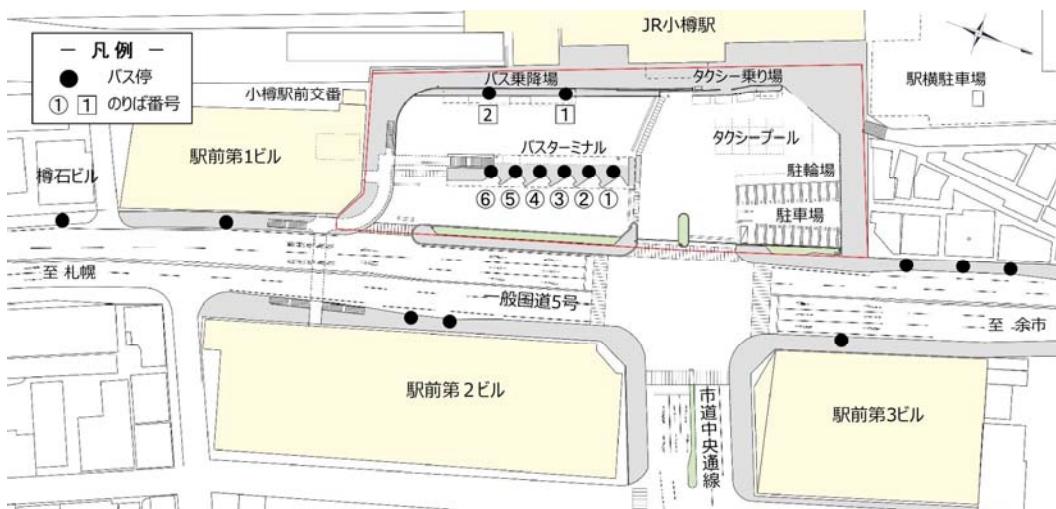


図3-18 JR小樽駅前バス乗り場〔再掲〕

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(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) A+C+E	合計人数 (人) B+D+F	
	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)		
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

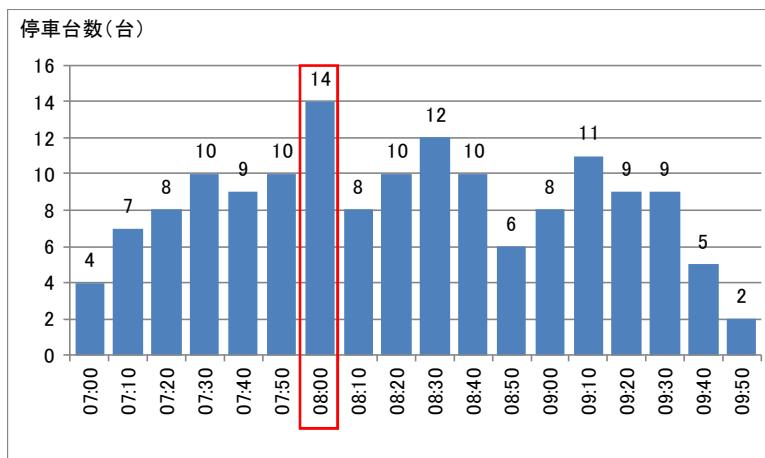


図3-19 時間別タクシープール停車台数

出典：令和2年度交通量調査結果

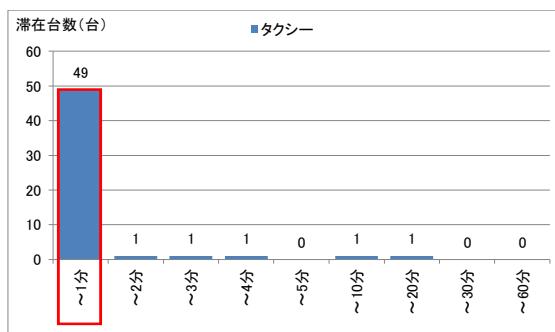


図3-20 降車タクシー滞在時間車両数

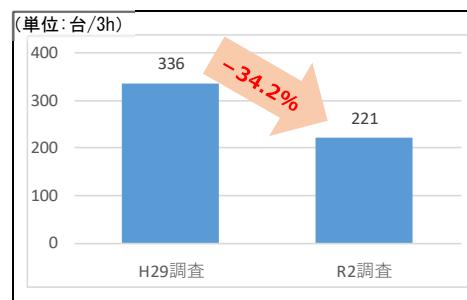


図3-21 駅前広場出入交通量の比較（タクシー）

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）。

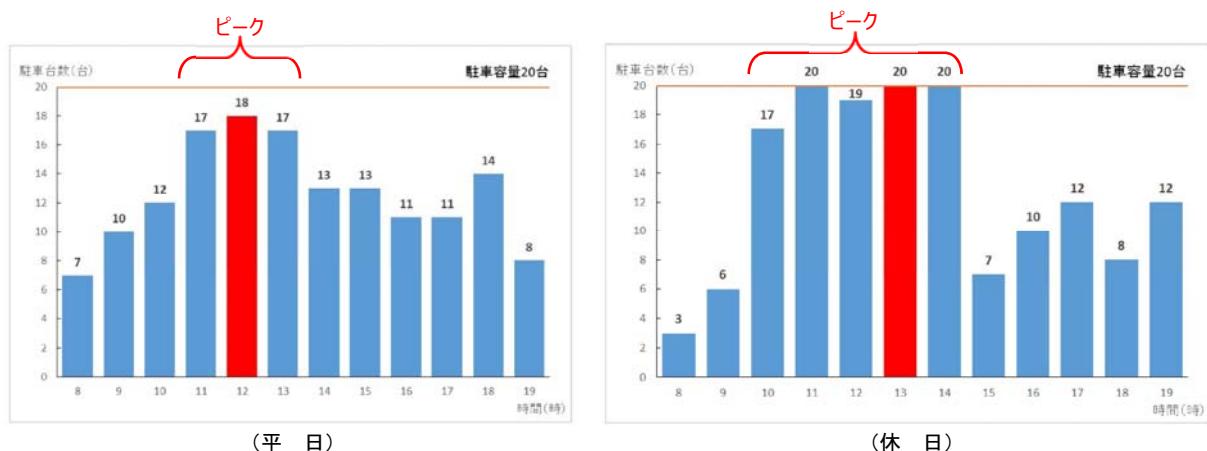


図3-22 駅前広場駐車場利用状況

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			H27~H31平均（参考）		
	利用台数（台）			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	内訳
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

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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^(*)の3時間で181台が停車しており、乗降者人数は191人にのぼりました（表3-7参照）。送迎車の滞在時間は、1分未満がほとんどですが（図3-23参照）、調査時間中最大7台が停車していました（（図3-25写真②参照）。また、JR北海道バスが通行する際、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）。

*…平成29年度交通量調査により確認したピーク時間帯

表3-7 送迎車乗降者数および台数

時間帯 (台)	停車台数 (台)	乗車人数 (人)	降車人数 (人)	合計人数 (人)	同時停車台数 (台)
7時台	116	6	119	125	7
8時台	42	2	42	44	3
9時台	23	4	18	22	4
合計	181	12	179	191	—

出典：令和2年度交通量調査結果

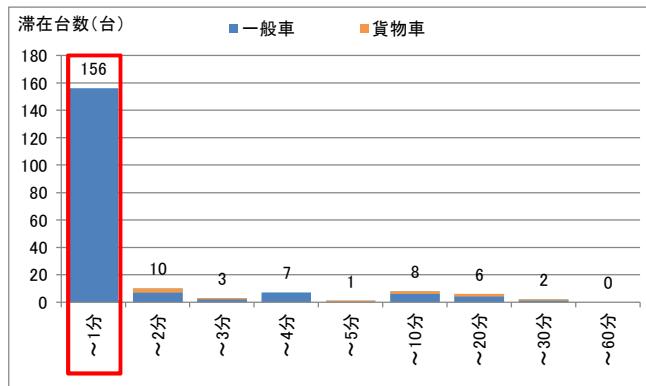


図3-23 滞在時間別車両数

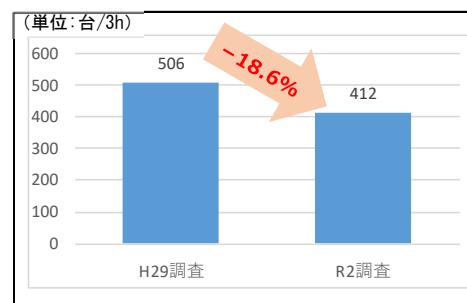


図3-24 駅前広場出入交通量の比較（一般車）

出典：令和2年度交通量調査結果

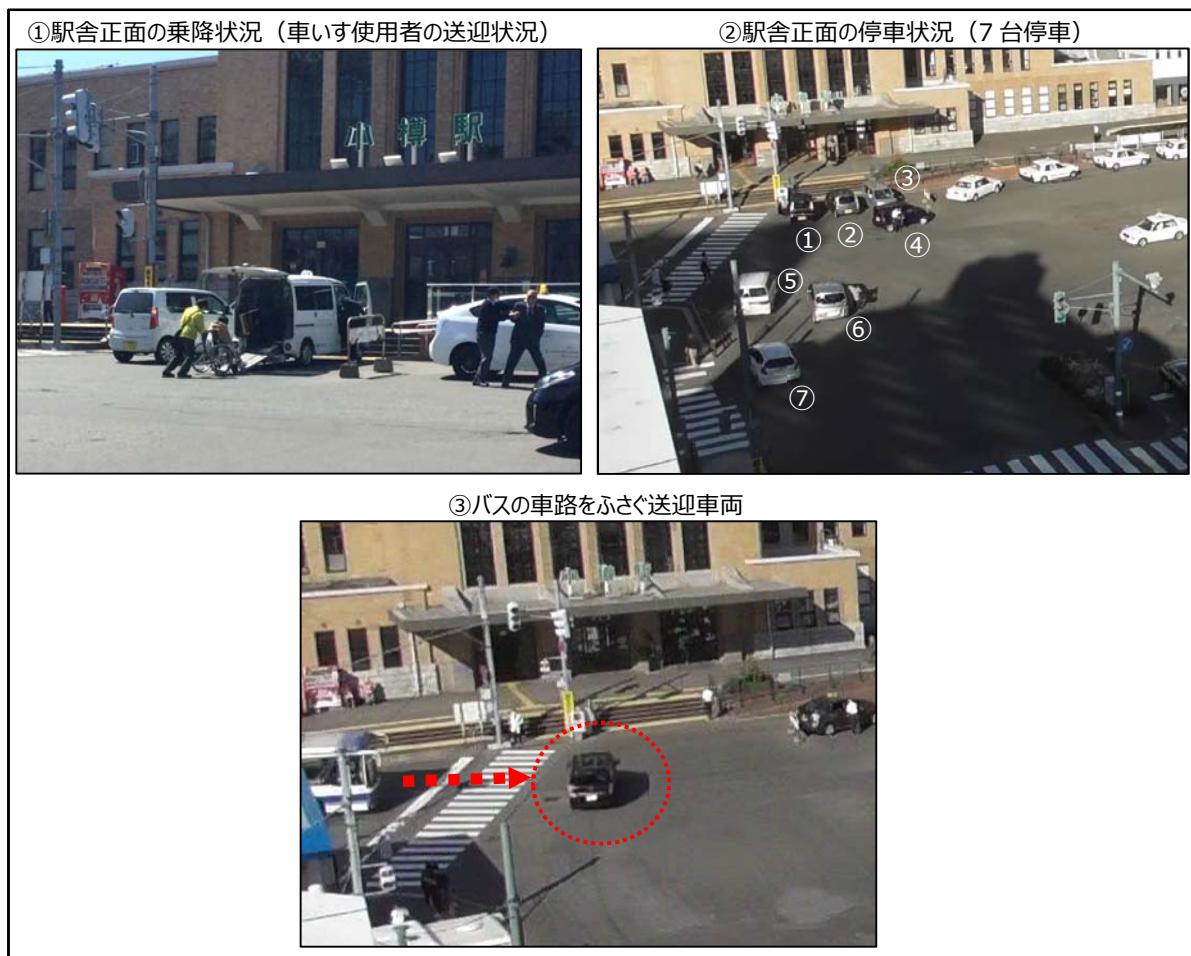


図 3-25 送迎車両の現状

(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 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		計	自転車		合計		
	駐輪場	場外		駐輪場	場外			
7:00	9	3	34	—	—	—	—	
7:30	13	7	46	4	4	4	12	
8:00	15	8	49	2	1	0	3	
8:30	19	11	58	4	3	2	9	
9:00	19	11	60	0	0	2	2	
9:30	20	11	63	1	0	2	3	
10:00	19	11	64	-1	0	2	1	
			計	10	8	12	30	
							5	

出典：令和 2 年度交通量調査結果

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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、老人人口（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。

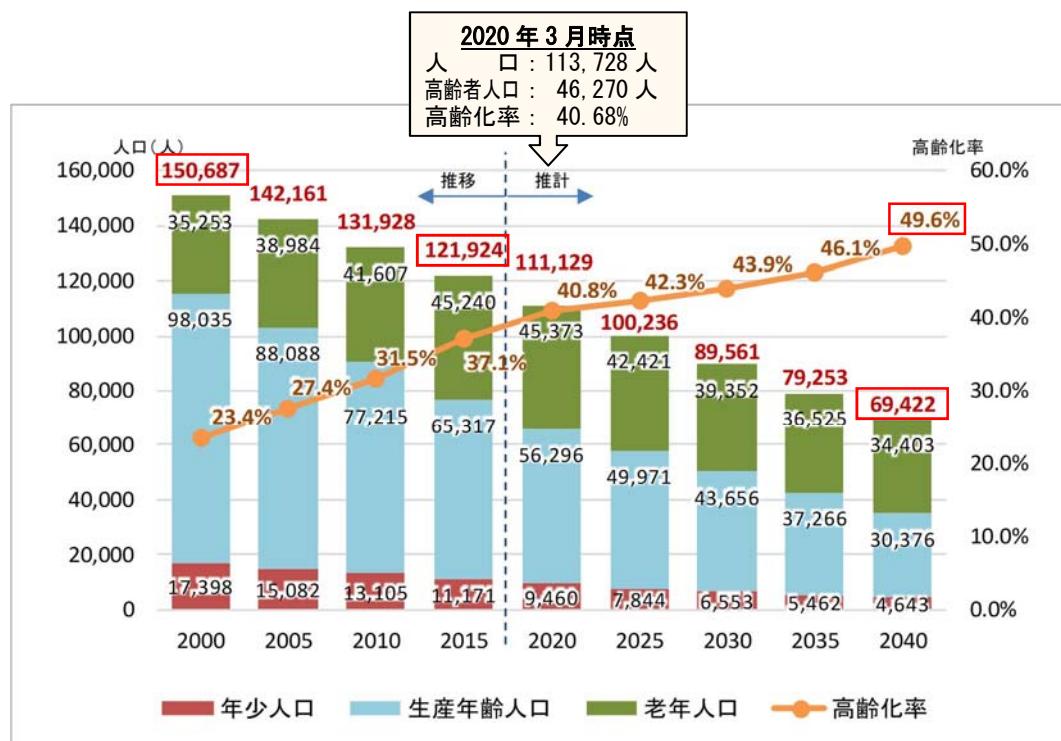


図 3-26 人口推移と将来人口推計

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

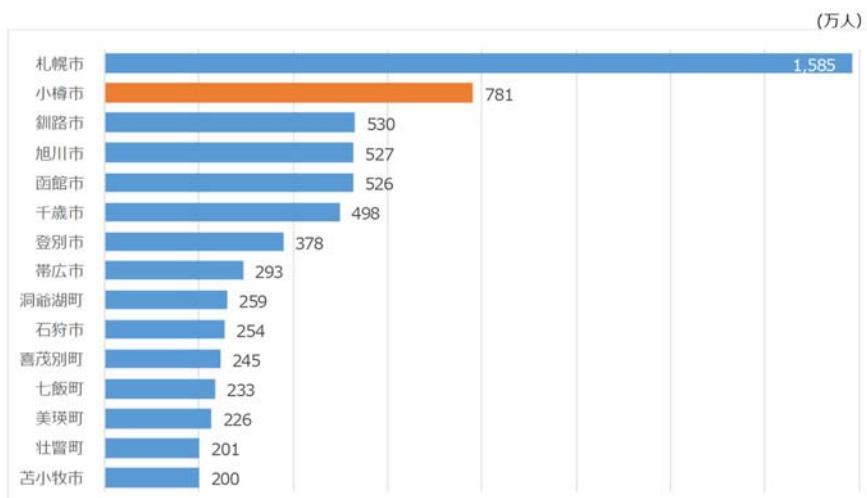


図3-28 観光入込客数の多い市町村（平成30年度）

出典：「北海道観光入込客数調査」より作成

第3章 JR小樽駅前広場等の現状



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

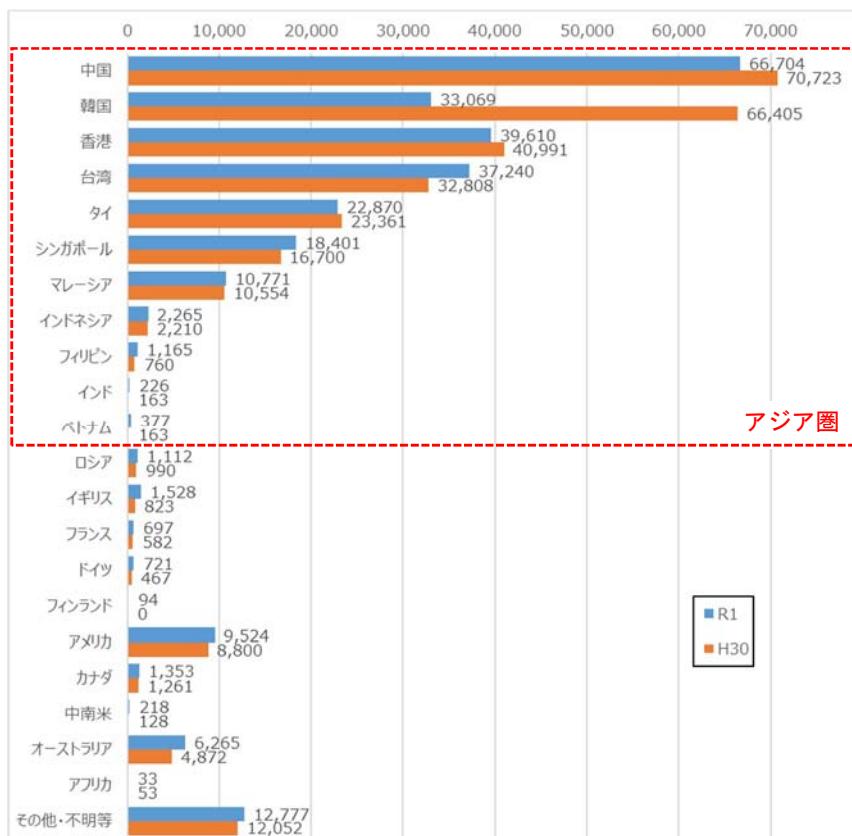


図 3-30 外国人宿泊者数の国別内訳

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）。



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。

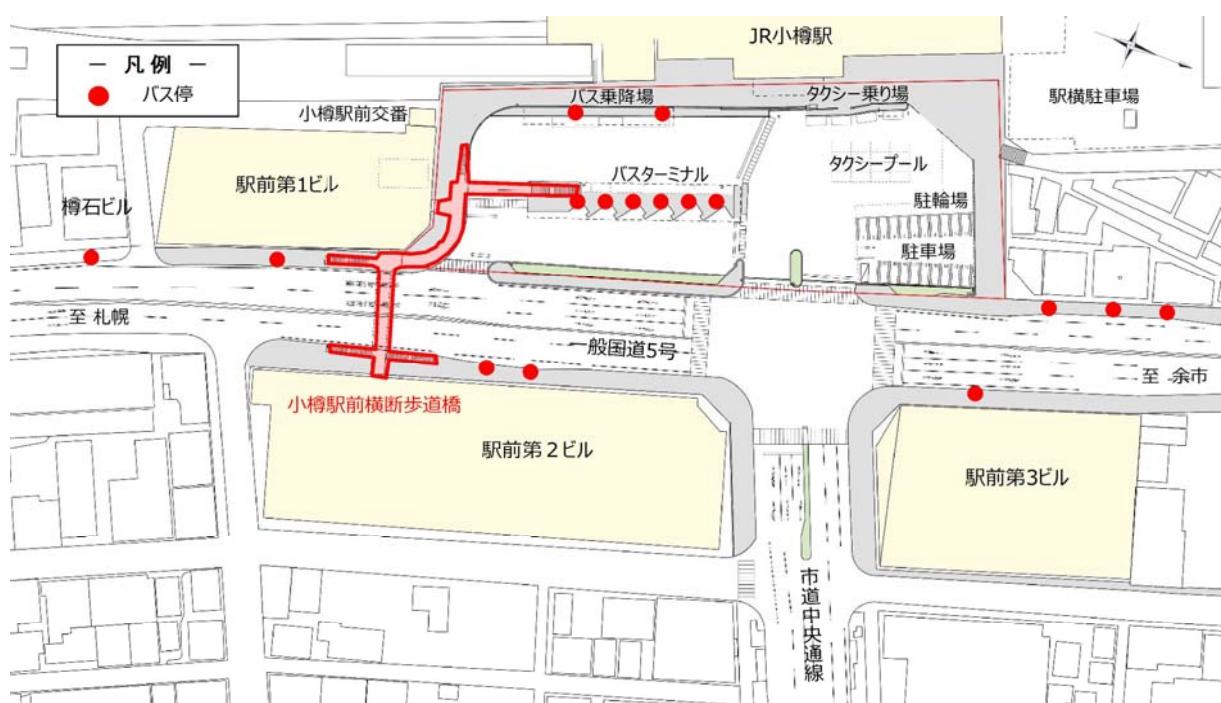


図3-32 駅前広場周辺のバス停および歩道橋



図3-33 歩道橋の現状

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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つたほか（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ます（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。



図3-36 景観

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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。

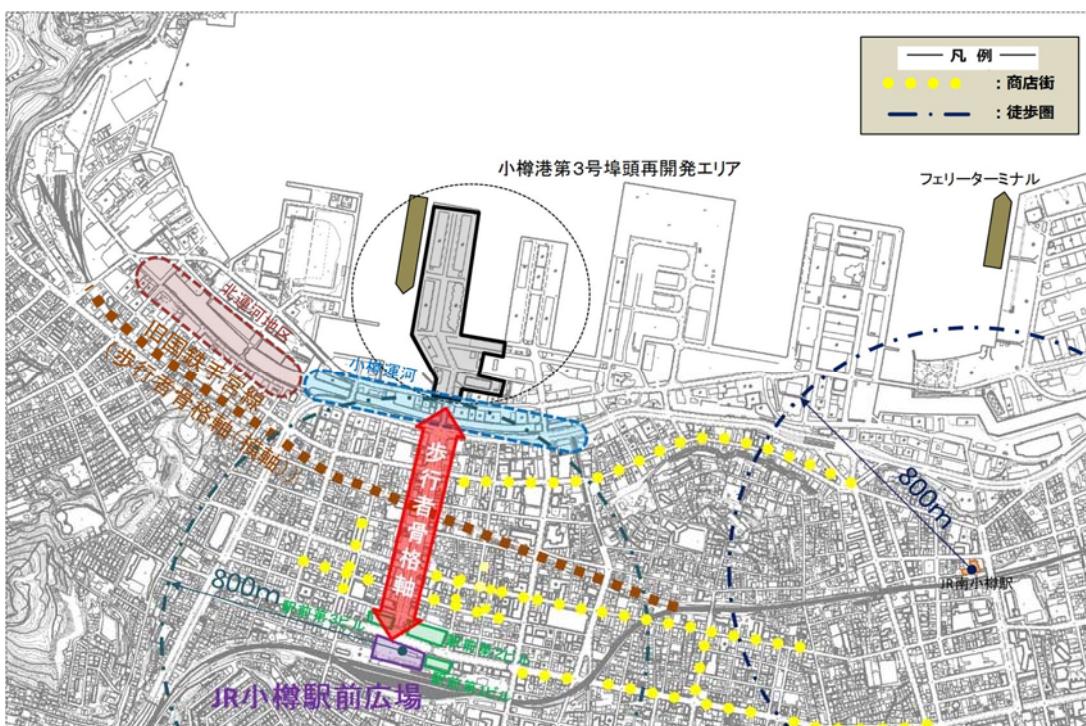


図 3-37 歩行者骨格軸イメージ図

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。

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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。

<u>駅前広場に関する主な意見</u>
・駅舎前の歩行空間が狭く、ゆとりと潤いが不足
・隣接する駅前第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
・バスやタクシー、歩道、駐輪場、駐車場等の混在
・信号待ちによる渋滞の発生
・タクシー降り場や一般車の乗降場がない
・雑然とした自転車の放置 など

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

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

(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）。

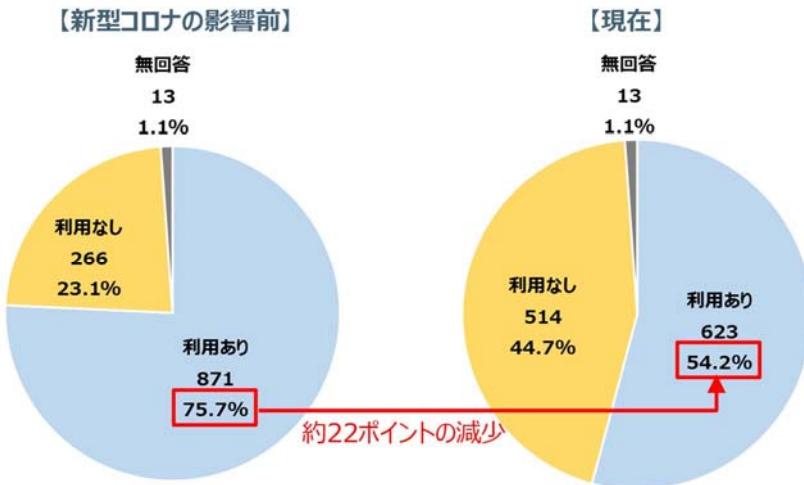


図3-40 駅前広場の利用

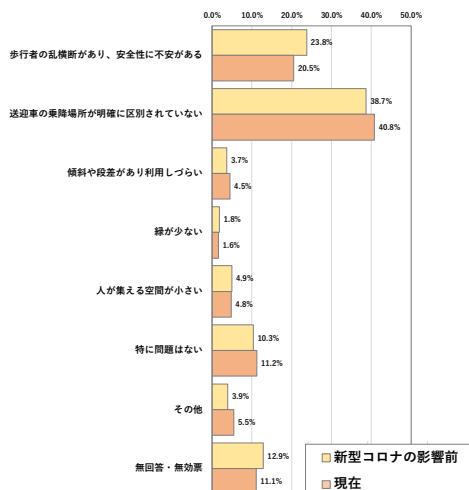


図3-41 駅前広場で最も問題があると感じていること

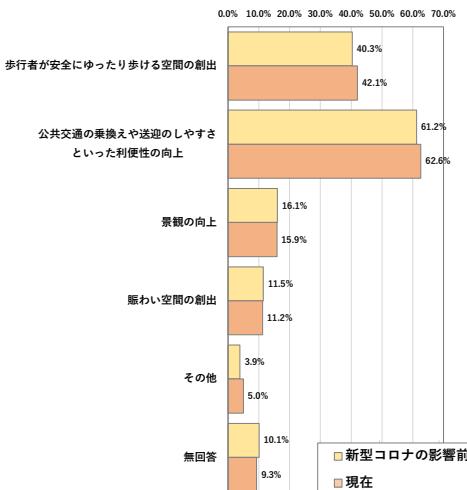


図3-42 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの

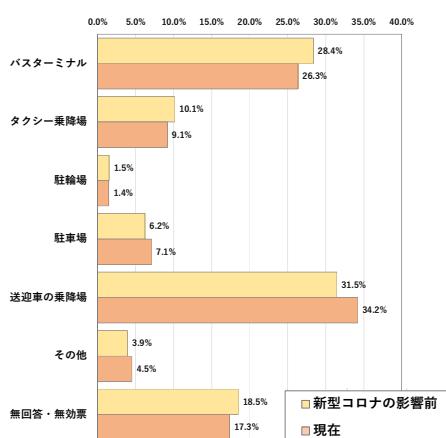


図3-43 駅前広場の再整備にあたり、優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設

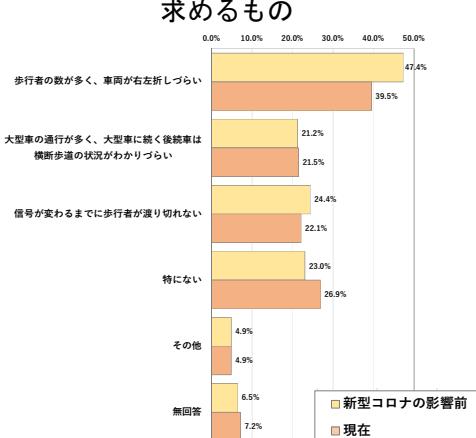


図3-44 駅前交差点で問題があると感じること

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

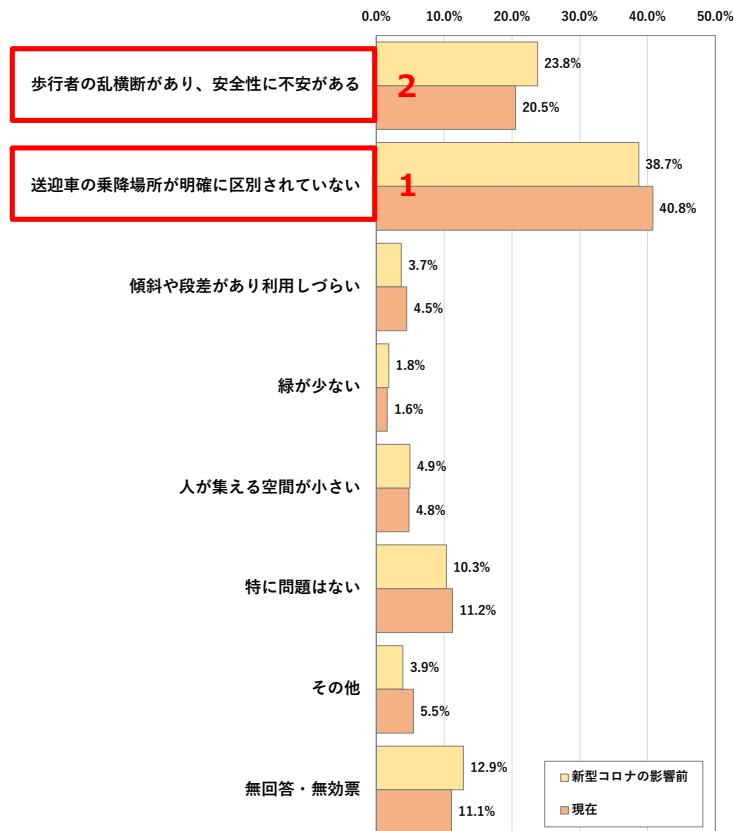


図3-45 駅前広場で最も問題があると感じていること（再掲）

ii) 年代別

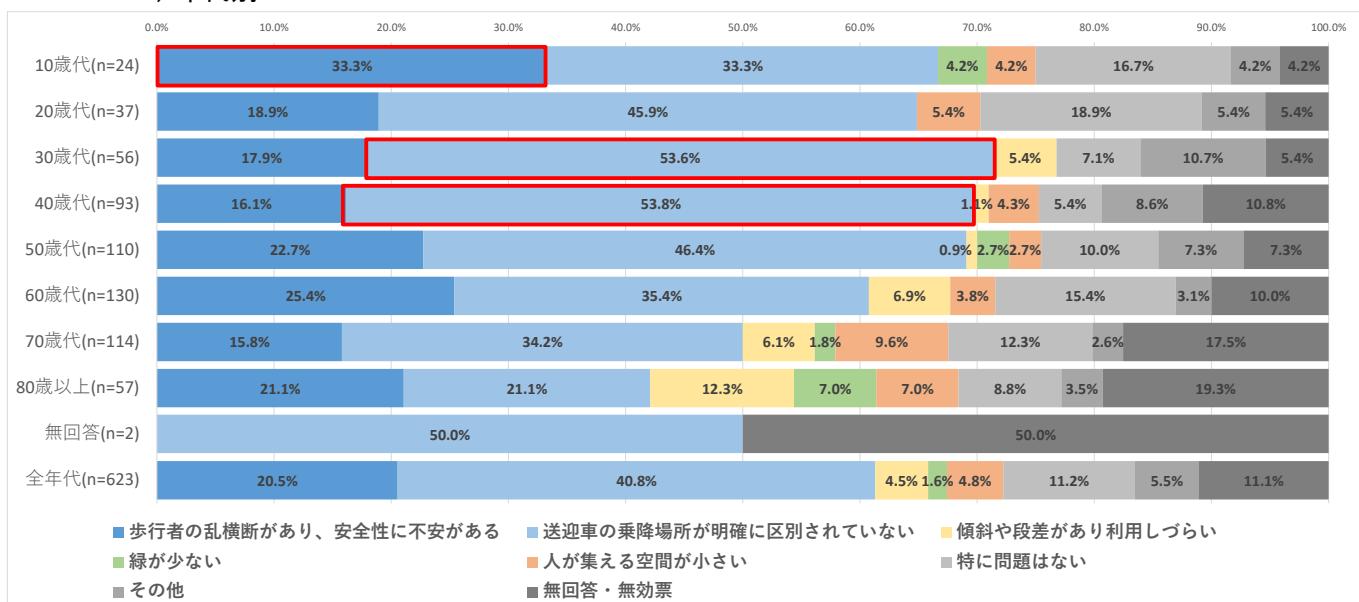


図3-46 駅前広場で最も問題があると感じていること（現在）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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

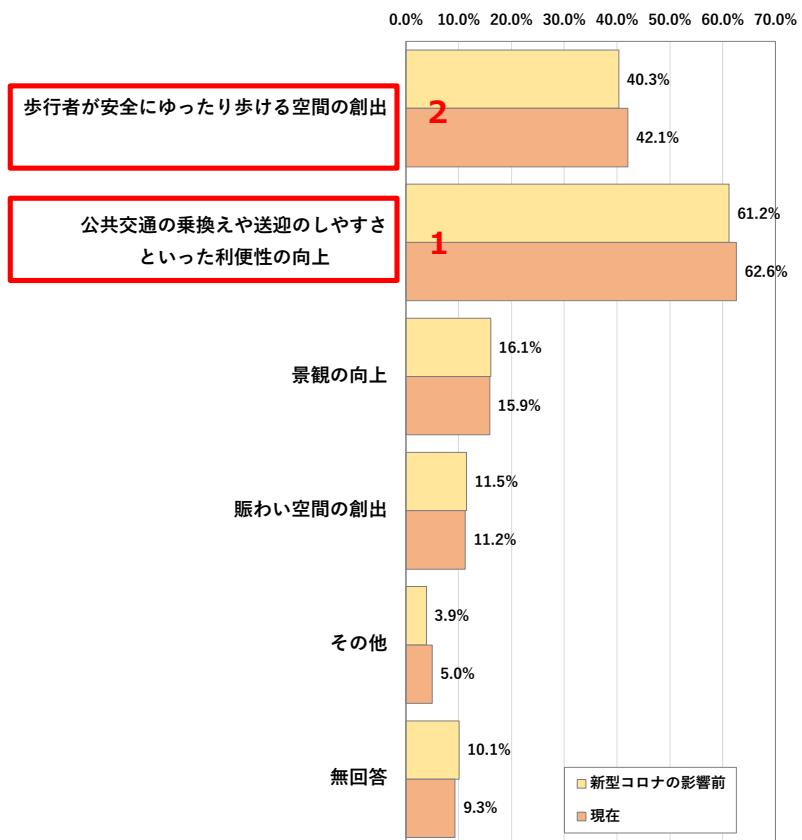


図3-47 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（再掲）

ii) 年代別

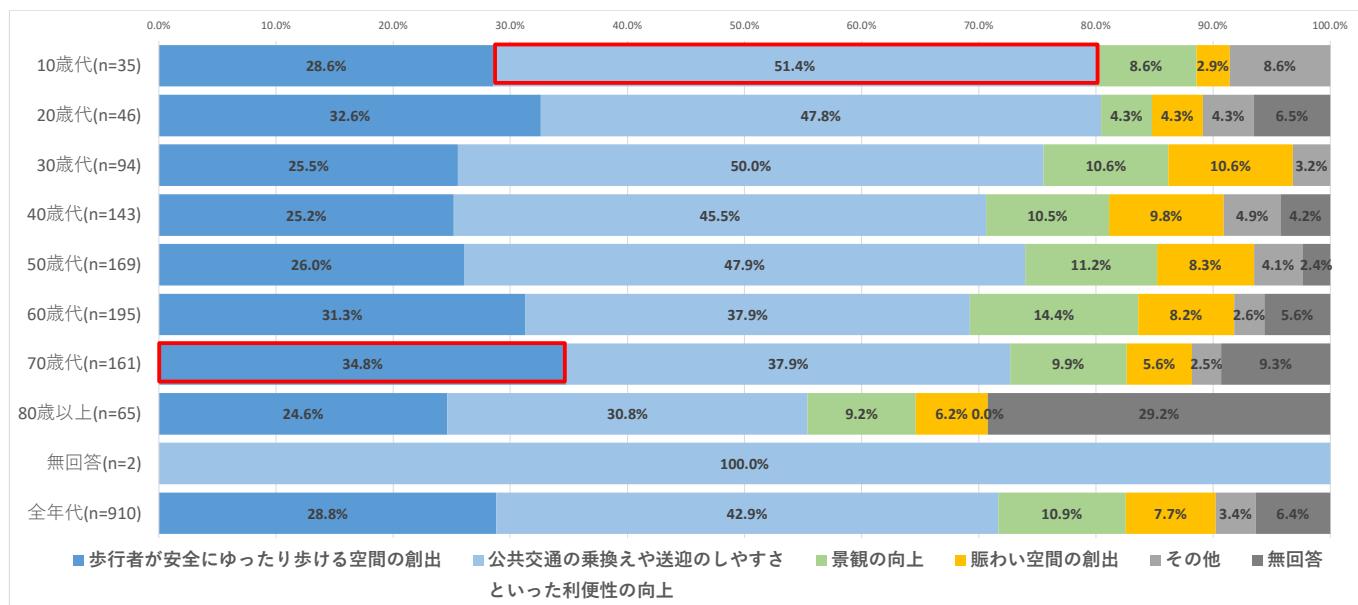


図3-48 駅前広場の再整備を行うときに求めるもの（現在）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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

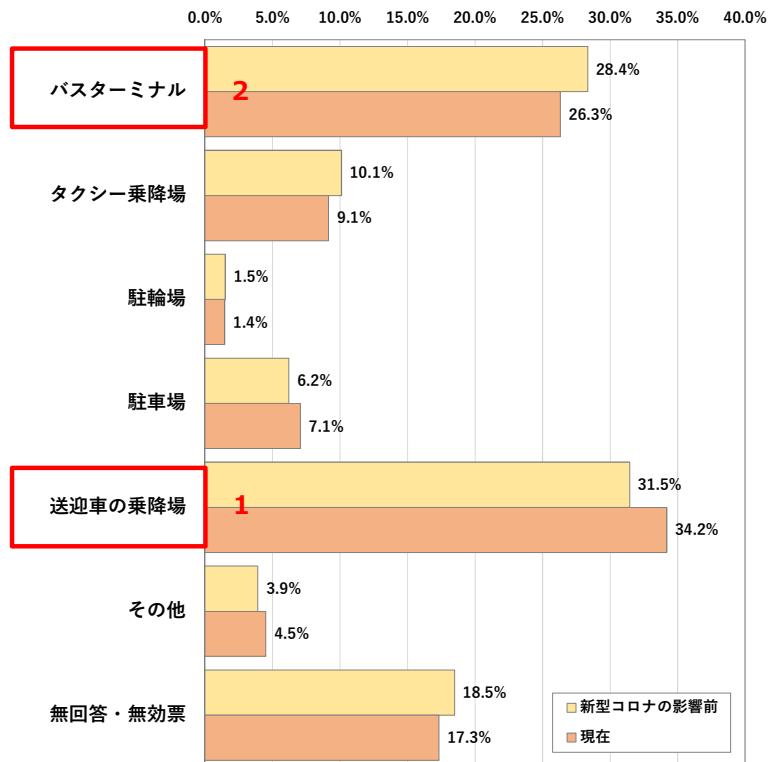


図3-49 駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（再掲）

ii) 年代別

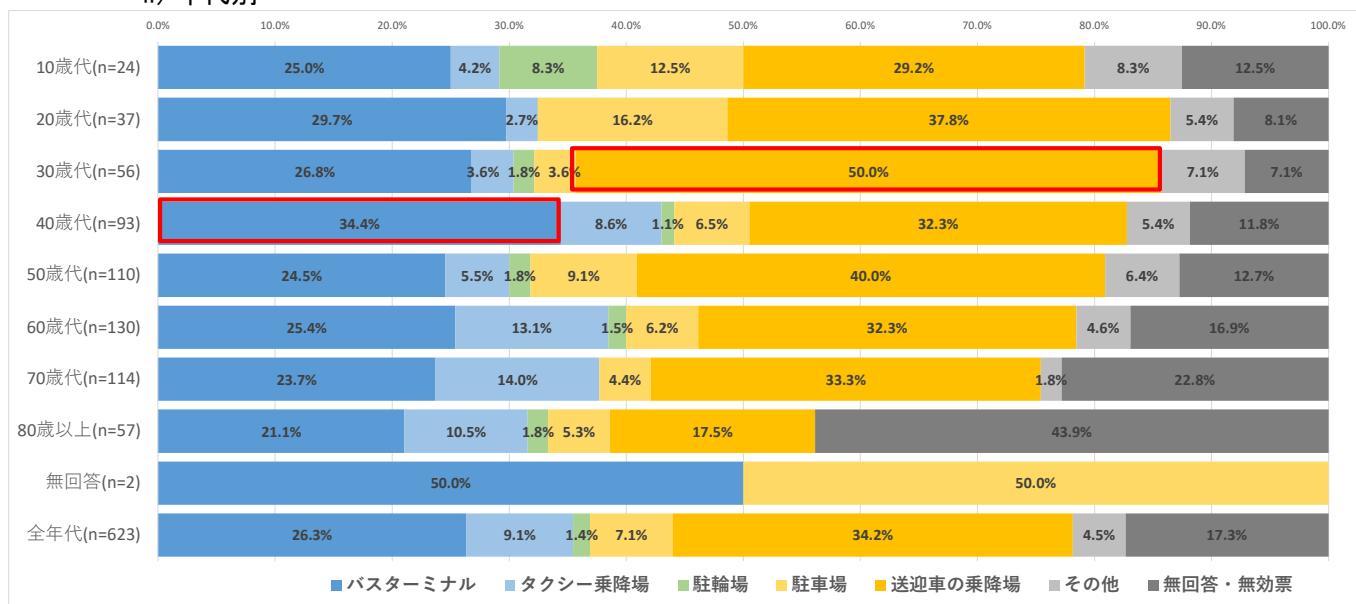


図3-50 駅前広場の再整備にあたり優先的に「駅舎との距離」を近くする必要がある施設（現在）

第3章 JR小樽駅前広場等の現状

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

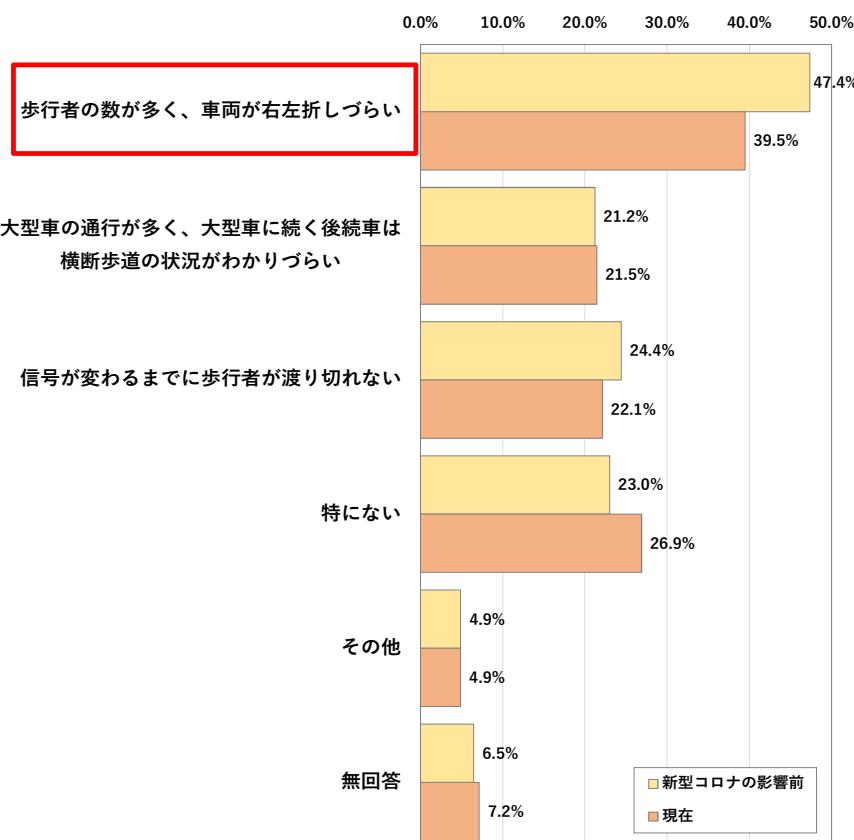


図3-51 駅前交差点で問題があると感じること（再掲）

ii) 年代別

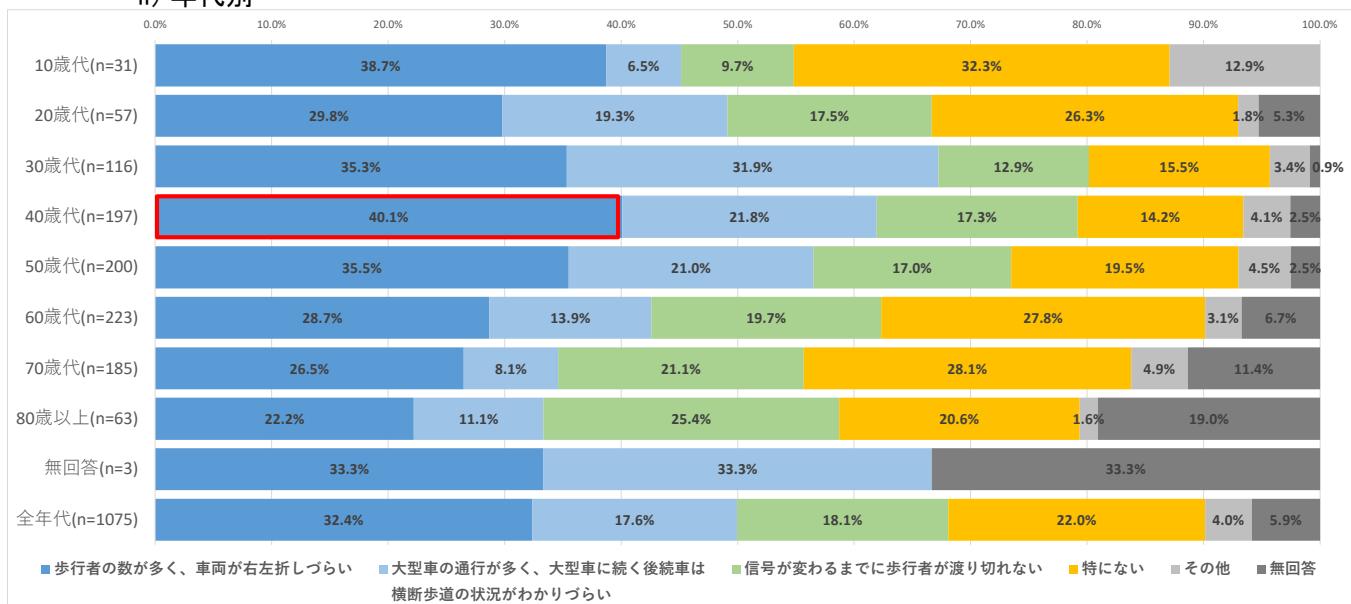


図3-52 駅前広場前交差点で問題があると感じること（現在）

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。

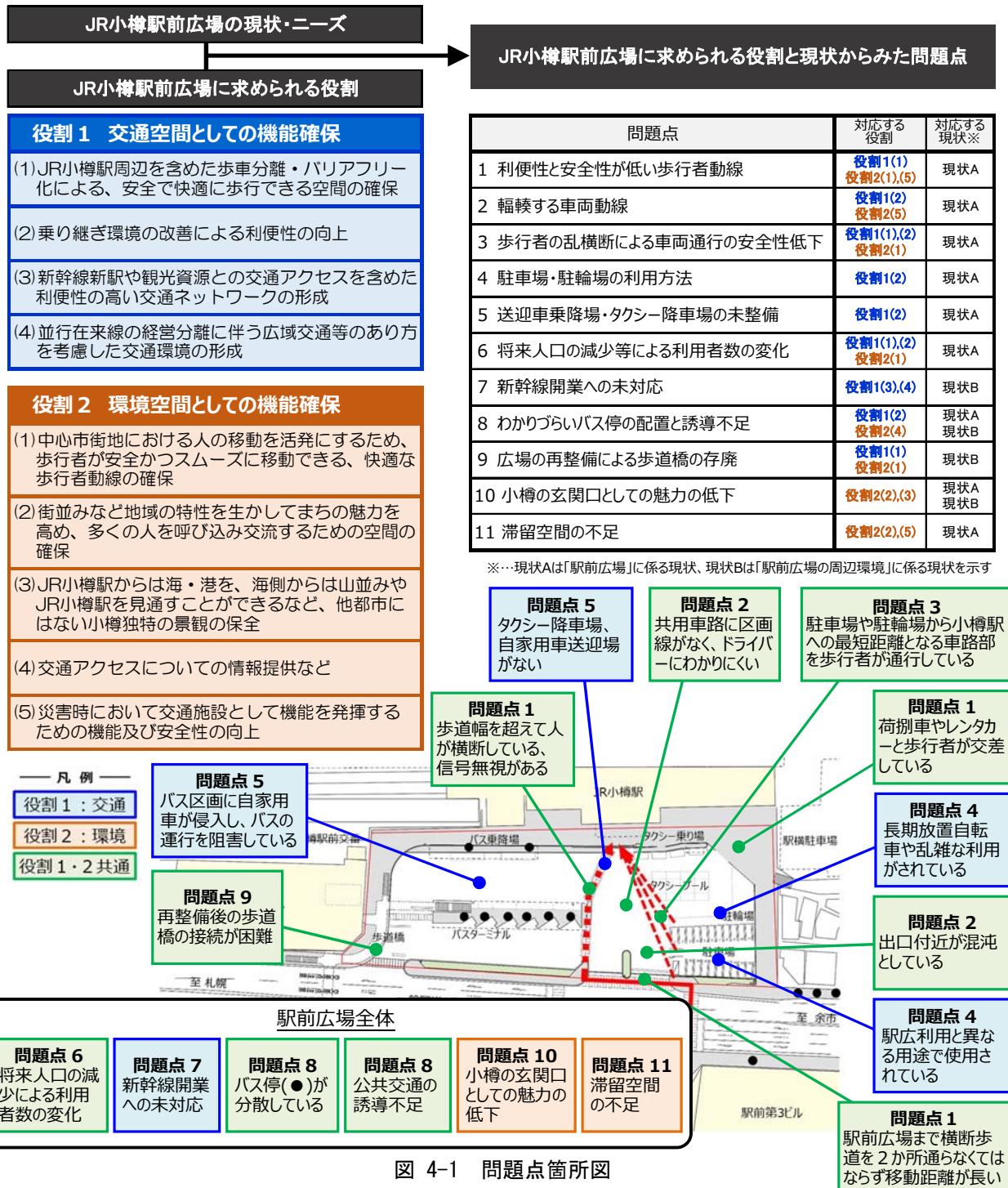


図 4-1 問題点箇所図

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。

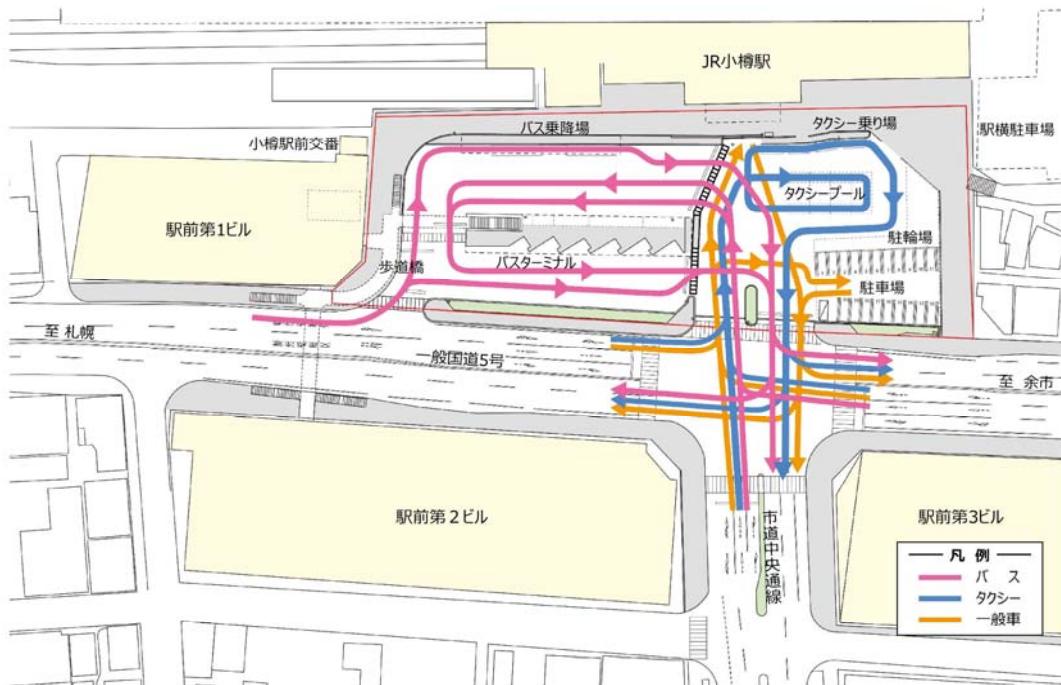


図4-2 駅前広場の動線

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した。

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、「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。

第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題

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く、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ではなく、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

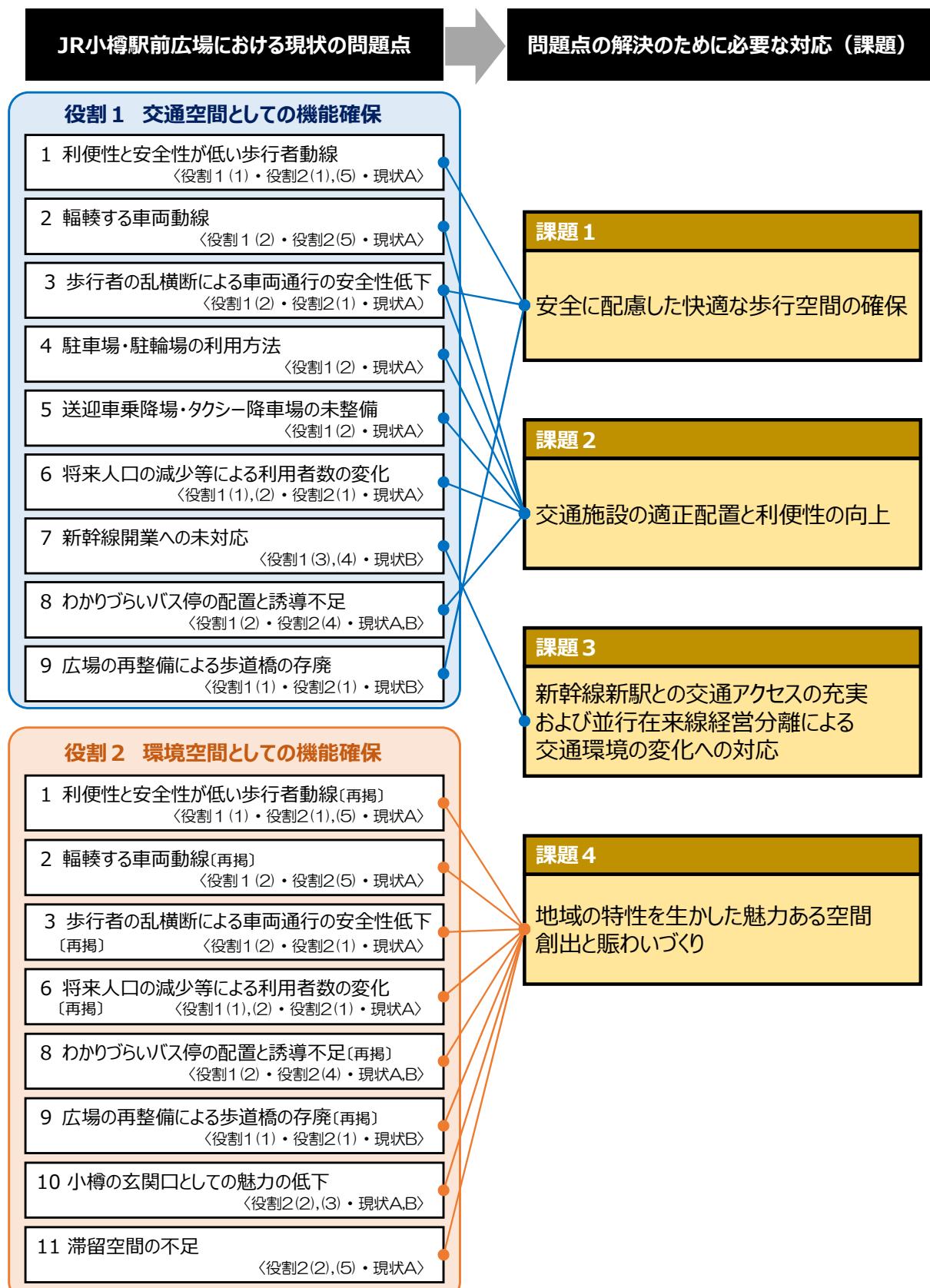
対応する役割と現状 | 役割2(2)・(5)、現状A

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。

第5章 JR 小樽駅前広場の再整備基本方針

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 | i)

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、検討を進めています。

第5章 JR 小樽駅前広場の再整備基本方針

