

1 計画策定の前提についての意見

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
1	都市構造の再検討	歩行者中心のまちの検討	「人と公共交通中心」、「歩行者空間中心」の駅前広場というのがテーマになっている駅前広場計画の好事例をもっと紹介した方が良い。姫路駅は駅前に交通広場が無いかわりに、芝生で出来たオープンスペースがあり、市民の憩いの場となっている。バス乗り場はあるけど、駅前通りはバスしか通行しないトランジットモールとなっている。また、釧路市でも釧路駅前に芝生のオープンスペースを設け、中心部から入れる車はバスだけ通る計画をしており、中心の道路は公共交通しか入れなくした上で、一般車は郊外周辺を走る施策を検討している。	・都市構造の見直しの可能性（歩行者中心のまちの形成の可能性）を検討	本市では、これまで駅前広場の課題解決に向けて検討を重ねてきましたが、現状の駅前広場の敷地内では、その対応が困難であることから、駅前広場機能の一部を分担してもらいうことが可能な駅前第1ビルの再開発事業のタイミングとあわせた整備が課題解決に必要となります。 仮に、トランジットモール化による歩行者中心のまちの形成といった都市構造の見直しから進めることになると、構想を始め計画策定に数年を要し、加えて、必要な社会資本の整備（用地買収、新設道路整備など）によっては、十年単位の時間を要し、再開発事業との一体整備のタイミングを逸することとなり、駅前広場の課題解決が困難な恐れがあります。 したがって、現時点では、トランジットモール化などによる大きな都市構造の見直しを進めるのではなく、既存の機能を有効に活用することを前提に基本計画を策定することとしています。 ただし、本件に関する意見は本市にとって非常に重要なものであることから、いただいた御意見につきましては、参考意見として本計画に掲載し、今後、中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを進めていく中の参考意見とさせていただきます。
2		駅前広場のあるべき姿の検討	人の賑わいを考慮した、今後50年後の駅前広場のあるべき姿に重点を置いたほうが良いと思う。総体的なあるべき姿を議論すべき。		
3			今後の駅前広場のあるべき姿を市民のみなさんにお示ししてですね、市民にアンケートを取った方がよい。		
4	駐車場の確保		駅前広場内の駐車場は、中心市街地へのアクセスを目的として利用もされていることから、一般用駐車場は駅周辺で確保すべきである。	・駐車場利用実態調査（H30年1月）を確認	中心市街地は、駐車需要が満たされており、駅前広場内の駐車場を駅前広場利用者に对象を絞ったとしても直ちに支障が発生する課題ではありません。ただし、市内全体の駐車場については、行政課題として把握しているので、今後のまちづくりの参考意見とさせていただきます。

2 配置計画案についての意見

①駅前広場内の施設規模について

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
4	一般車乗降場		送迎車は送りより迎えの方が滞在時間が長く、夕方の送迎実態への対応も検討すべきである。	夕方の送迎車実態調査（3h）を実施（H29交通量調査において夕方のピークとなる18時台を基準にその前後を含め、17時から20時を調査時間とした）	12月23日に調査を実施した結果、夕方平均3.61台（朝方平均2.94台）の送迎による同時停車を確認いたしました。再度、試算した結果、一般車の送迎バースを4台から5台に修正が必要となりました。 また、調査時に、停車台数が多いため、停車できない車両が、駅前広場に向かうケースが目視で複数確認されたことから、短時間駐車場の設置についても検討が必要と考えられます。 【資料：別紙1-1（検討資料）、別紙1-2（送迎バース1台追加図面）、別紙1-3（送迎バース1台+駐車場追加図面）】
5	駐車場		駅前広場内の駐車場は利用されていることから、駐車場は確保すべきである（駅前広場の地下に20～30台規模の駐車場を整備、駅横駐車場再整備）。	地下駐車場、駅横駐車場の配置プランを作成し、検証	地下駐車場や駅横駐車場へのアクセス道路の延長や必要面積が大きく、駅前広場内に配置することは困難です。 【資料：別紙2-1（地下①）、別紙2-2（地下②）、別紙2-3（駅横）】
6	バス乗降場		人口もバス便数も減少する中で現状と同じバス8台はもっと検討の余地があるのではないか。	バスバースの考え方を整理	都市間バスについては札幌方面とそれ以外の方面でそれぞれ2系統必要としており、市内路線バスについては、JR小樽駅が受け持つ駅勢圏内の路線を優先し、4方面に各1系統必要としています。ただし、今後、便数の減少などにより、バスバースに空きが発生した場合は、駅前広場へのバス停の集約化を進めるなどの検討が必要となります。

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
7	オープンスペース	拡充	<ul style="list-style-type: none"> バスバースをもっと第1ビル側に寄せ、オープンスペースの20mをもっと広く、40mくらいにすべき。その場所で簡単なイベントが出来るスペースを造れないか。（プラン①） オープンスペースは防災も考慮しているとのことだが、20mでは全然足りないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> プラン①でバスバースを第1ビル側に寄せる配置プランを作成し、検証。 防災対応として必要な面積を検証 	<ul style="list-style-type: none"> プラン①の拡張案について、次の2点が問題となり、拡張は困難となります。 【問題点】 <ol style="list-style-type: none"> バス出入口の交差点が札幌側へシフトしたことにより、交差点内の幅が広くなることで、横断歩道を人が通行するタイミングで交差点内に残った車両が通過する可能性があり、安全性の点で問題があり望ましい交差点形状とは言えない。（小樽署より） バス乗降場の位置が駅から遠くなり、市民ニーズに合わない。 【資料：別紙3-1】 「一時的な避難スペース」としては、500m²以上の広さが必要となっており、どのプランにおいて目的にあった活用が可能です。【資料：別紙3-2】
8		イメージ	<ul style="list-style-type: none"> オープンスペースが何に使うオープンスペースなのかわからない。 疲れた体を癒やすようなオープンスペースがあると観光客の方にも良い。 移動だけの場所ではなくて、小樽観光の象徴として観光客を迎えることは市の経済の活性化につながるので、その観点も踏まえるとよい。 交通だけの起点ではなくて、駅前に来たらわくわくするような、人が集まつてられるような場にしていただきたい。 	観光としての活用や疲れた体を癒す空間の形成等、どのような利活用が可能であるか検証	<p>今回の計画で配置したオープンスペースの面積でも、休憩場所やイベントスペースとして利用が可能です。</p> <p>【資料：別紙3-2】</p>

②駅前広場の堆雪スペースの確保について

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
9	維持管理		車道の部分はロードヒーティングされないという前提で各プランをみると堆雪スペースがないので、そういうところを踏まえて、レイアウト考えてほしい。	堆雪スペースの検証	<p>堆雪スペースについては、冬期間、バスプールの一部を堆雪スペースにすることで対応が可能です。ただし、実際の冬期維持管理の運用については、バス事業者や市の維持部門と実施に向け協議していきます。</p> <p>【資料：別紙4】</p>

③国道5号と駅前広場前の交差点について

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
10	交差点 信号処理		<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点から産業会館前交差点間で4基信号が設置されるが問題ないか。（プラン①） 信号のサイクルが相当長くなることが予想されるのでシミュレーションをすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 信号機設置基準の検証 信号サイクル長の検証 	<ul style="list-style-type: none"> 信号機の設置基準については、道警本部より通達が出ており、原則150m以上の信号機間隔が必要となります。プラン①では新たな交差点に信号機を設置した場合、信号機が4箇所となり、信号間隔が最も短いところで約80mとなります。ただし、経済センター前の信号を新交差点に移設するイメージで考えており、その場合、信号機間隔は150m以上を確保することが可能となります。 それ以外のプランは新たな交差点が発生しないため、現状どおりとなります。ただし、実施の可否については公安委員会との協議を経て、公安委員会が決定する事項となります。 信号サイクルについては現状135秒（最大）から137秒となると想定しています。ただし、実際の設定時間は公安委員会との協議を経て、公安委員会が決定する事項となります。 <p>【資料：別紙5】</p>

3 計画書案について

①計画書について

No.	項目	細目	意見	検討・検証等事項	結果
11	計画書 (第1～5章)		<p>第3章現状分析で各項目の10年先くらいまでの将来推計値を掲載した方がよい。</p> <p>※計画書（第1～5章）については各委員へ別途意見照会し、142件の意見が提出された。</p>	意見に対して検討	