

J R小樽駅前広場再整備案比較表（配置計画の考え方）

		Plan-①	Plan-②	Plan-③	Plan-④	Plan-⑤	
広場構造		分離型(ロータリー数:2)	分離型(ロータリー数:2)	分離型(ロータリー数:2)	一体型(ロータリー数:1)	分離型(ロータリー数:2)	
交差点形状		T字路型	五差路	十字路+食い違い交差	十字路	五差路	
広場面積		10,000㎡ (現状から2,600㎡増)	7,850㎡ (現状から450㎡増)	7,850㎡ (現状から450㎡増)	7,610㎡ (現状から210㎡増)	7,400㎡ (現状と変更なし)	
交通施設規模		バス乗降場 8台	バス乗降場 8台	バス乗降場 8台	バス乗降場 8台	バス乗降場 8台	
		バス待機場 6台	バス待機場 6台	バス待機場 6台	バス待機場 6台	バス待機場 6台	
		タクシー乗降場 2台	タクシー乗降場 2台	タクシー乗降場 2台	タクシー乗降場 2台	タクシー乗降場 2台	
		タクシープール 16台	タクシープール 16台	タクシープール 16台	タクシープール 16台	タクシープール 16台	
		一般車乗降場 5台	一般車乗降場 5台	一般車乗降場 5台	一般車乗降場 5台	一般車乗降場 5台	
		駐車場 10台	駐車場 -	駐車場 -	駐車場 -	駐車場 10台	
		駐輪場 70台	駐輪場 70台	駐輪場 70台	駐輪場 70台	駐輪場 70台	
配置の考え方	概要	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 「バス」と「タクシー、一般車」の出入口をそれぞれ新設し、動線を分離 駅前広場内に全ての交通施設を配置 	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 車両の出入りは駅前交差点をメインとし、「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 一般車の駐車場は確保せず(機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用) 	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面にオープンスペースを配置 「バス」の出入りは駅前交差点で行い(一部駅前第1ビル側からの進入有)、「タクシー、一般車」の出入口は駅前広場北側に新設して「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 一般車の駐車場は確保せず(機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用) 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場北側にオープンスペースを配置 「バス」と「タクシー」の出入りは駅前広場交差点で行う。 一般車の乗降場と駐車場は確保せず、駅前第1ビルとの機能分担により確保することで交通事業者と一般車の動線を分離 	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口正面を含む駅前広場南側にオープンスペースを配置 「タクシー、一般車」のロータリーをそれぞれ設け、車両の動線を分離 バスターミナルは確保せず(機能分担により駅前第1ビルに配置) 	
	バス	乗降場	駅前第1ビル敷地を一部使用し8台確保	同左	同左	同左	バスターミナルは確保せず(機能分担により駅前第1ビルに配置)
		待機場	空きスペースに配置(縦列駐車)	同左	同左	空きスペースに配置(縦列駐車、並列駐車)	バスターミナルは確保せず(機能分担により駅前第1ビルに配置)
	タクシー	乗降場	利便性を考慮し、駅舎近くへ配置(現乗り場位置)	同左	同左	利便性を考慮し、駅舎近くへ配置	利便性を考慮し、駅舎近くへ配置(現乗り場位置)
		プール	先頭待機車両から乗降場が確認できる位置に配置	同左	同左	同左	同左
	一般車	乗降場	駅舎に近い位置に身障者用を1台配置し、別途一般用を配置	同左	同左	一般車の乗降場は確保せず(機能分担により駅前第1ビルを利用)	駅舎に近い位置に身障者用を1台配置し、別途一般用を配置
	駐車場	乗降場	駅舎からの距離は「タクシー、一般車」を優先し、空きスペースに配置	一般車の駐車場は確保せず(機能分担により駅前第1ビル駐車場を利用)	同左	同左	駅舎からの距離は一般車乗降場を優先し、空きスペースに配置
	駐輪場	乗降場	歩道の空きスペース(駐車場東側)に配置	歩道の空きスペース(「タクシー、一般車」ロータリー東側)に配置	同左	歩道の空きスペース(広場北側)に配置	歩道の空きスペース(タクシー、一般車ロータリー東側)に配置
	車両の出入り方法	バス	駅前第1ビル側に新たに設ける交差点から出入り	駅前交差点からの出入り(一部駅前第1ビル側出入口から進入(左折のみ))	同左	同左	駅前第1ビル内からの出入り(左折進入・左折流出)
		タクシー	駅前広場北側に設ける出入口から出入り	駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける出入口からの流出(左折のみ)	駅前広場北側に設置する新出入口から出入り	駅前交差点からの出入り(一部駅前第1ビル側出入口から進入(左折のみ))	駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける出入口からの流出(左折のみ)
一般車		駅前広場北側に設ける出入口から出入り	同左	同左	駅前第1ビル内からの出入り(左折進入・左折流出)	駅前交差点からの出入り及び駅前広場南側に設ける出入口からの進入(左折のみ)	
車路・歩道	乗降場	車路の幅員・線形は車両軌跡より設定 歩道は最低6mの幅員を確保(計画指針より)	同左	同左	同左	同左	
オープンスペース	乗降場	駅舎出入口正面に配置	同左	同左	駅前広場北側に配置	駅舎出入口正面及び駅前広場南側に配置	

※ 検討委員会の議論の結果、一般乗降場のバース数の追加に加え、駐車場を設置することになった場合は、その内容に合わせプラン②、③の比較表の内容の一部を変更します。

J R小樽駅前広場再整備案比較表（再整備方針との適合状況）

再整備方針		Plan-①		Plan-②		Plan-③		Plan-④		Plan-⑤	
No	再整備方針1 安全性と利便性の高い交通拠点づくり	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定
1-1	安全・安心な交通広場機能の確保 (安全な歩行者動線の確保)	駅舎出入口正面にオープンスペースを配置することで、歩行者が車両と交差しない安全な歩行者動線が確保されている。	◎	駅舎出入口正面にオープンスペースを配置することで歩行者が車両と交差しない安全な歩行者動線が確保されているが、駐輪場や一部バス乗降場を使用する場合は、横断歩道を1か所渡る必要がある。	○	駅舎出入口正面にオープンスペースを配置することで歩行者が車両と交差しない安全な歩行者動線が確保されているが、一部バス乗降場を使用する場合は、横断歩道を1か所渡る必要がある。	○	同左	○	駅舎出入口正面にオープンスペースを配置することで歩行者が車両と交差しない安全な歩行者動線が確保されているが、駐輪場を使用する場合は、横断歩道を1か所渡る必要がある。	○
1-2	交通結節点機能の強化 (交通施設の適正配置)	車両動線が明確化され、タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置されているが、一部のバスが遠くなり市民ニーズに合わないため交通結節点としての機能は劣る。	○	車両動線が明確化され、バス・タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置されているため交通結節点としての機能に優れる。	◎	車両動線が明確化され、バス・タクシー・一般車がそれぞれ駅舎近くに配置され交通結節点としての機能に優れているが、余市方面からの国道5号右折レーンが、バス、タクシー、一般車で輻輳し、交通処理機能が劣る。	△	車両動線は明確化されるが、一般車乗降場は駅前広場外で遠くなり市民ニーズに合わないため交通結節点としての機能は劣る。	△	車両動線は明確化されるが、必要なバスバース数が確保出来ないことや駅前広場外で遠くなり市民ニーズに合わないことから交通結節点としての機能は劣る。。	△
1-3	新幹線開業後の需要への対応 (新駅とのアクセス対応)	施設規模は将来の交通需要を満足しているが、一部のバスが遠くに配置される。	○	施設規模は、将来の交通需要を満足している。	◎	同左	◎	同左	◎	施設規模は将来の交通需要を満足しているが、駅前広場外にバスバースが配置され遠くなる。	△
1-4	再開発事業等との広場機能分担 (駅前第1ビルとの連携)	駅前第1ビルの敷地を駅前広場として使用し駅前第1ビルと連携が図られているが、一部のバスが遠くなり市民ニーズに合わない。	○	駅前第1ビルの敷地の一部を駅前広場として使用し、駐車場機能を駅前第1ビルへ分担することにより駅前第1ビルとの連携が図られている。	◎	同左	◎	駅前第1ビルの敷地の一部を駅前広場として使用し、一般車の乗降場・駐車場を駅前第1ビルへ機能分担することにより駅前第1ビルとの連携が図られているが、一部のバスが遠くなり市民ニーズに合わない。	△	バスターミナルを駅前第1ビルへ機能分担することにより駅前第1ビルとの連携が図られているが、必要なバスバース数が確保出来ないことやバスが駅前広場外で遠くなり市民ニーズに合わない。	△
No	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	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定	方針との適合状況	判定
2-1	安全で快適な歩行空間の確保 (歩行者と車両動線の分離)	駅前交差点の横断歩道は、歩行者が多くかつ交差する車両が多いが、T字路にすることで交差点に進入する車両が減り、更に信号機を歩車分離式にすることで安全で快適な歩行空間にすることが出来る。	◎	駅前交差点の横断歩道は、歩行者が多くかつ交差する車両が多いが、信号機を歩車分離式にすることにより、安全で快適な歩行空間にすることが出来る。	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎
2-2	交流拠点機能の向上 (オープンスペースの確保)	駅舎出入口正面から駅前交差点まで幅約20mのオープンスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面に幅約20mのオープンスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面から駅前交差点まで幅約20mのオープンスペースが確保されている。	◎	駅前広場北側に幅約40mのオープンスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面および駅前広場南側に幅約30mのオープンスペースが確保されている。	◎
2-3	景観の保全(駅と海) (景観軸の確保)	駅舎出入口正面のオープンスペースにより駅から海への景観軸が確保されている。	◎	駅舎出入口正面のオープンスペースが交差点付近で狭く(幅約11m)なるが、駅から海への景観軸は確保されている。	○	駅舎出入口正面のオープンスペースにより駅から海への景観軸が確保されている。	◎	駅舎出入口正面が車路になるため、景観軸がずれる。	△	駅舎出入口正面のオープンスペースにより駅から海への景観軸が確保されている。	◎
2-4	交通アクセス情報提供施設の配置 (案内サイン等の配置)	情報提供施設を適宜配置することが可能である。	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎	同左	◎
2-5	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 (災害時の一時避難・歩き出しとしてのスペースの確保)	駅舎出入口正面に配置したオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面に配置したオープンスペースは駅前交差点付近が狭いものの、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースは確保されている。	○	駅舎出入口正面に配置したオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎	駅前広場北側に配置した広大なオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎	駅舎出入口正面及び駅前広場南側に配置した広大なオープンスペースにより、一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースが確保されている。	◎
評 価		◎		◎		◎		△		△	
以上の結果から、プラン①～③を比較案として、今後、関係機関との協議を図っていく。協議の結果、変更となる場合もあります。											

※ 検討委員会の議論の結果、一般乗降場のバース数の追加に加え、駐車場を設置することになった場合は、その内容に合わせてプラン②、③の比較表の内容の一部を変更します。