

項目	新No.	細目	第2回資料名	意見等	対応
駐車場	1	20台確保		<p>現行の一般駐車場の収容台数（20台）は維持すべき。</p> <p>現在の駐車場利用のうち、約半数が本来用途以外の利用であることを考慮して、10台へ減らすとのことですが、駅前に使い勝手の良い駐車場はありません。（新1ビルにそのようなものができればありがたい話ですが…）そのため、駅広の整備後も本来用途以外の駐車場利用が減少するとは考えにくいです。駅施設利用者以外の利用禁止などを謳ったとしても、監視員の常時配置は非現実的。収容台数を減らした駐車場の空き待ちで混雑したならば、非難が殺到しそうな気がします。また、最初の30分が無料というのは本来用途のためには非常に有効な条件だと思いますが、その後の20分ごと100円は安すぎではないでしょうか。1時間置いても200円です。30分無料を維持して、10分ごと100円とかに値上げを！</p>	<p>一般駐車場を20台設置するのは、スペースの都合上、物理的に困難です。このことから、駅前広場の利用目的以外の方には、駅前広場外の駐車場の利用を促していきます。</p> <p>また、駐車場料金の値上げについては、今回の議論としてではなく、今後のまちづくりの参考意見とさせていただきます。</p>
	2	15台確保	資料4	<p>駐車場数は駅前広場以外の利用もある程度認め、15台程度でもよいのではないか？福祉の利用は1台ではなく3台程度織り込む意図も含まれる。（資料4 P8）</p>	<p>一般駐車場を15台設置するのは、スペースの都合上、物理的に困難です。このことから、駅前広場の利用目的以外の方には、駅前広場外の駐車場の利用を促していきます。</p> <p>また、身障者等用駐車施設における台数については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」にある基準（全駐車台数が200台以下の場合は全駐車台数の1/50）から、10台÷50=0.2≒1台としております。</p>
	3	駅横駐車場		<p>駅横駐車場は、300台以上の収容台数であれば、駅前広場から一方通行で地下道を設置して入庫し、船見坂側から出庫とし、国の駐車場助成金を活用すれば十分に採算は可能であります。（これらの素案として、別図を添付します）</p>	<p>駅前広場と駅横駐車場は高低差があり、つなげるためには専用通路（地下道）の設置が必要となりますが、スペースの都合上、物理的に設置は困難です。また、駅横駐車場の整備は、今回の議論としてではなく、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>
	4	近隣エリア整備		<p>駅前広場駐車場は年間約83000台の利用となっており、人口減に伴うバスの減便に対し駐車台数は減っておらず、昭和48年から実施された小樽駅前再開発事業に伴うこの地区全体に必要とされております。また、近年の外国人観光客のレンタカーにも利用されており、駐車場案内版も英語・中国語が増設されており、コロナ禍後の利用増が見込まれ、近隣のエリア、特に駅前第1ビル、駅横駐車場の再整備が必要であります。</p>	<p>御意見は駅前広場に関してではなく、本市の駐車場施策に対する事項ですので、今回の議論としてではなく、今後のまちづくりの参考意見とさせていただきます。</p>
駐輪場	5	配置場所	資料5	<p>バイク・自転車は駅横駐車場の一角に設置すべき。</p>	<p>駐輪場を駅横駐車場に設ける場合、駅横駐車場までの自転車動線を確保する必要がありますが、スペースの都合上、物理的に設置は困難です。</p>
	6	動線	資料5	<p>2輪車と人の動線をすみ分けした方が人の安全を確保する上でよいのでは？</p>	<p>2輪車専用の通路を配置するのはスペースの都合上、物理的に困難です。</p>
	7	配置場所	資料5	<p>駐輪場のレイアウトについて、プラン4以外はすべて国道に面して配置されているが現在の雑然とした利用状況を踏まえると、駅側角に配置した方が景観上良いのではないかと。</p>	<p>プラン④以外ではスペースの都合上、駅側角に配置するのは物理的に困難です。ただし、実施に当たっては、景観上の配慮について検討していきます。</p>
バス乗降場	8		資料4	<p>駅前広場には学生による修学旅行の集合場所が無く駐車場を利用してほしいとの依頼があるほどで、観光バスの停車用に1バス設置したいと考えます。</p>	<p>駅前広場に必要な8台のバスバースの他にもう1台分追加するのは、スペースの都合上、物理的に困難です。</p>
	9		資料5	<p>市内線のバスについては、駅前第1ビル周辺地区の再々開発事業計画のなかで、ビル全体をセットバックし、国道にはみ出ないバスバースを設置します。</p>	<p>御提案の配置プランは、バスの出入口が近接して3箇所あり、信号処理の課題やバス待機所の配置等に課題があり、採用することは困難です。</p>
タクシー	10		資料5	<p>タクシー乗降場は、一般車の送迎車両とも分離するべき。</p>	<p>タクシーと一般車を分離するためには、ロータリーが2つ必要となり、大きな面積が必要となることから、スペースの都合上、物理的に配置は難しく、採用することは困難です。</p>

項目	新No.	細目	第2回資料名	意見等	対応
オープンスペース	11	憩いの空間 防災活用	資料5	駅前広場は、バス・タクシー・一般車両・バイクと分離し、可能な限り人が集い憩える広場とし、災害時における緊急避難場所としてマイティーコミュニティ広場として供します。（災害時は1人あたり2平方メートルが必要であり、通路、炊き出しスペース、トイレ、テント等を考慮すると可能な限り多くの面積が必要とされます。）また、広場にはモニュメント、一部タイル等のデザイン性のあるものを考慮すべきと考えます。	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十分可能です。（資料1別紙3-2参照）また、災害時における駅前広場のオープンスペースの役割については「一時退避場所」としており、その規模は、「防災公園の計画・設計・管理運営ガイドライン」では500㎡以上が目安とされており、各プランにおいて、それを満足しています。 舗装の仕上げ材等、景観への配慮については、実施に向け検討を行っていきます。
	12	40m確保	資料4	オープンスペースについては景観確保のために20mを最低限確保する必要性が要件であり、小さなイベントスペース確保も意識して40m程度確保するのが好ましいというのが配置の考え方ではないのか？	御要望のあったオープンスペース拡大案を設計しました。 しかしながら、オープンスペースを40mに拡大した場合、次の問題が発生することから、採用は困難となります。（資料1別紙3-1参照） 《問題点》 1. バス出入口の交差点が札幌側へシフトしたことにより、交差点内の幅が広がることで、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、安全性の面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） 2. 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。
	13	拡幅	資料4	プラン①のバスターミナルを第一ビルに側に寄せ、オープンスペースを拡大したプランを追加して載きたい。	なお、オープンスペースに係る配置の考え方は、「景観保全等のため、駅舎正面に配置（20m）を基本」としており、今回の計画で配置した20mの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十分利用が可能であると考えているため、拡張することを想定しておりません。（資料1別紙3-2参照）
	14	新プラン要望	資料4	各プランについて、結果的にプラン①に誘導するような進め方である。プラン④及び⑤のように歩道部位にイベントスペースを確保できるのは魅力的である。プラン⑤のようにバスターミナルを第一ビルに配置し、タクシー・乗用車・駐輪場はプラン①③とするプラン⑥のような新たなプランを議論できるような進め方を希望します。つまり、22日の時点で①②③を前提とすることには反対。	
	15	他都市調査	資料5	全道各都市の駅前広場（稚内・旭川・北見・釧路・帯広・札幌・函館等）は如何に人が集えるか。憩いの空間を広げることが出来るのかを考慮されており、他都市の現地視察をして戴き担当者のご意見を伺っていただきたいと思います。	本市としては、現状のプランでもオープンスペースとしては十分な広さであると考えます。これまで、他都市調査をして計画等を作成しているところですが、オープンスペースの活用方法については、今後も実施に向け調査を行っていきます。
交差点	16	スクランブル化	資料5	信号制御イメージの歩行者が横断する場合について：例えばプラン①φ5においてクロスで横断することを考えているのかどうか分からない。他のプランも同様。	横断歩道の通行については第2回資料5に添付した「信号制御のイメージ」のとおりと考えており、プラン①においてクロスで横断しなくても歩行者が安全に駅舎に向かうことが可能であるため、現設計ではクロスを想定していません。ただし、歩行者の横断方法については、今後、公安委員会と協議をしていきます。
歩道橋	17	取り扱い	資料5	歩道橋の扱いはどうなったのか？	現在のバスターミナルは撤去されることから、この部分の歩道橋は撤去することになります。駅前第1ビル、駅前第2ビル間の歩道橋については、駅前第1ビルの再開後の建物に歩道橋への入口が接続できるのか否かが一つの判断となることから、今後、駅前第1ビルの再開との関係で整理していくこととなります。
身障者等	18	参画		実施計画の策定時はもちろん、基本計画の策定にも障がい者当事者に参画していただければどうか。 委員としてではなくとも、障がいのある当事者の視点で見て考えてもらうことで、どのような方にも優しく、より愛される駅前広場になるものと期待しています。特に高齢化率の高い本市では、重要なことだと思います。少子高齢化の進展で、障がいのある観光客や高齢の観光客の比率は高まっていくと考えます。身障協会の藤原委員の力を借りて、肢体、視覚、聴覚などの障害者団体にアプローチしてはいかがでしょうか。	今後、意見を伺ってまいります。

項目	新No.	細目	第2回資料名	意見等	対応
将来推計	19	基準	資料4	駅前広場計画指針特に駅端末分担率が小樽駅に適用される根拠がわからない。バスやタクシーについては利用者数を把握していないのか？	バスについては各交通事業者から利用者数のデータを提供していただいておりますが、タクシーや徒歩、二輪の利用者数についてはデータが無いことから、駅前広場計画指針における「地方都市圏」の駅端末分担率を使用しています。
	20	乗車人員	資料4	3頁①について、観光客数が今後も増加する理由が示されていない。乗車人員だけで回帰分析を行うのであれば、人口減も観光客数の増加見込みも関係ない。人口と観光客数と鉄道利用者数の相関を調べて、相関有り無しを示さないとこの部位の記述には科学的根拠がない。	御指摘の内容を説明するため、第2回検討委員会で示した資料4の3ページを別紙7のとおり、※印の箇所を追記します。
	21	人口	資料4	4頁、人口予測値を社人研推計ではなく市独自推計を採用している理由がわからない。ほかの計画でもどの数値を使うか統一性がない。少なくとも人口減少を抑止する市の施策は効果がないのだから、社人研推計を使うべき。	上位計画である総合計画や都市計画マスタープランで示している将来人口が、社人研の推計を使用しているため、これに合わせて社人研の推計を採用します。
	22	タクシー	資料4	7頁、割増係数含め6-5と16台を導くことの説明がよくわからない。	タクシープールの必要台数は、最も利用が多い8時台における10分毎の停車台数の平均値に新型コロナによる利用者数の減少率を考慮し割増係数を乗じて算出しています。
	23		資料4	タクシーの利用状況から算出した数値の妥当性を検証できないのか？	停車台数の実態調査結果を基に算出しています。
	24	タクシー・一般車	資料4	タクシーは「最大数」にて議論しているのに、一般車はなぜ「平均」なのか？一般車についても割増係数の部位はよくわからない。	通勤・通学については、新しい生活様式による時差出勤や混んでいる時間帯を避ける等の実践が成されることで、出勤時間等に幅が出てくるものと考えられることから、送迎専用バースの設定については、3時間の平均としています。
	25	バス	資料4	市内路線バスで小樽駅前広場の停留場始発ではなく経路をなっているものがある。駅前広場の利用形態を単純化させるためにこのような路線バスの停留場は国道側に移動した方がよい。	市内路線バスについては、御指摘の考え方で配置しています。
	26		資料4	バスの利用状況（駅前広場と国道沿いの停留場：小樽駅前）からも必要数を算出し、現在提示されている数値の妥当性を検証すべき。	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圏内の路線を優先し、4方面に各1系統必要であると考えています。
	27	自転車	資料4	9頁、自転車の利用は将来急増する可能性がある。駅前広場ですべて吸収することは無理だが、近隣での対応とか、駅前広場の地下空間活用などバックアップを考えた方がよい。今回どこまで触れるかについては調整が必要。	駐輪場の台数については、過去の調査結果からみて、大きく変化するとは考えにくいことから、現状調査を基に必要な台数を設定し、確保しています。
	28	計算方法	資料4	5頁③「将来利用者数」をどう計算するか教えてください。CASE-2は4035人×2.5×82%=8272人と思ったのだが、資料では7193人となっている。これに関してだが、4頁に示される鉄道利用者数と駅前広場総利用者数の比率である2.5を小樽市に、さらに、将来に適用してよい妥当性が不明。戻ると3頁には並行在来線の利用者数を内数で表示すべき。	将来利用者数の算出方法については資料編等で掲載します。
29	計算方法	資料4	表6-10において98年方式と積み上げにおいて大きな差がある事項について積み上げ方式を採用する説明が必要なのでは？もっと言うと98年方式で計算する意義がよくわからない。	駅前広場計画指針では、始めに、基準となる面積を98年式で算出し、次に、地区の実情を勘案（積み上げ式）した面積を算出後、比較検討し、駅前広場面積を最終的に確定することになっています。	
配置計画	30	市民ニーズ	資料4	市民ニーズが高い施設を駅舎の近くに配置とあるが、そのような表現の市民ニーズはどこにあるのか。バスターミナル、タクシー乗り場、一般車の乗降場所などを駅舎の入口近くに寄せたのが現状であり、歩道が狭いこと、オープンスペースが確保できない等の問題を誘発している。バスターミナルを第一ビル1階に配置する案を採用しても、JR含む各施設は十分に近いと考えられる。少なくとも札幌的と比較しても適度に各施設が集約されていると考える。	市民アンケート問11の中で「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」について質問しており、その結果から市民ニーズを把握しています。
	31	バス	資料4	再開発事業者との機能分担については敷地を含めて検討とあるが、バスターミナル機能を現在の第一ビルに設置することも提案することがあるというのが配置の考え方なのではないか？	プラン⑤がバスターミナル機能を現在の駅前第1ビルに設置した案です。ただし、配置の結果、必要バース数が確保できず、採用できないことが判明しています。
	32	バス	資料4	6.3.2の各案はどういうことを狙って考えたのか示すべき。バスブースが足りないプラン⑤は案にすならぬのではないか？	プラン⑤は、バスの機能分担として駅前第1ビルに機能分担が出来るか検討するため、案として示しています。
その他	33	コンセプトとの相違	資料5	基本コンセプトの「小樽の玄関口にふさわしい質の高い駅前広場の創出」は素晴らしい正にそのとおりになって頂きたいと願いますが小樽駅前広場再整備イメージ案は、「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」からは相当かけ離れており、再考する必要があります。	再整備イメージ案は再整備方針に基づき、駅前広場に必要な機能について、配置バランスを考えながら計画しており、基本コンセプトを満たしていると考えています。また、オープンスペースの活用方策については、今後実施に向け検討していきます。
	34	コンペ		小樽駅前広場は、1903年の駅開設以来、小樽駅前再開発事業から概ね50年を迎えており、今後50年先を見据えて、将来生まれてくる小樽の子供さんたちのために、更により良い案を作成するために多くの専門家によるコンペティションの実施を希望いたします。	検討委員会の御意見を伺いながら案を作成していく手法を取っているため、コンペティションを行うことは考えていません。
	35	提案		駅前第2ビル再々開発事業において、国道側126メートルのビルのうち、中央通り側の3分の1部分に市内バスターミナルとして、3レーン6バース、タクシー乗り場の設置が可能と史料します。	駅前第2ビルの再々開発は、今回の議論としてではなく、今後のまちづくりの参考意見とさせていただきます。
	36	提案		駅横駐車場の収支計画、第1ビル周辺地区再々開発計画案、駅前第2ビル計画案構想については改めて提案したいと史料します。（これらの素案として別図を添付いたします）	駅前第1ビルの再々開発計画案以外は今回の議論としてではなく、今後のまちづくりの参考意見とさせていただきます。