

## 「JR小樽駅前広場再整備基本計画(素案)」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

1 意見等の提出者数	3	人
2 意見等の件数	28	件
3 上記2のうち計画等の案を修正した件数	0	件
4 意見等の概要及び市の考え方		

## ※本計画について

現在の駅前広場では歩行者と車両の輻輳や、車路を歩行者が乱横断するなど課題があり、本計画では、現在の駅前広場とその周辺(本計画(素案)P2参照)を対象に、「安全性と利便性の高い交通拠点づくり」や「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」を再整備方針として、バス乗降場、タクシー乗降場、広場等、駅前広場内の平面配置プランを作成するものであります。駅前広場の整備手法、維持や管理等については、パブリックコメント後に本計画を策定した後、実施に向けて検討していく事項となります。

No.	意見等の概要	市の考え方等
1	並行在来線のバス転換の話は、まだ決定されたものではありません。計画の中で述べることで、バス転換が既成の事実のように扱われる危険性があると思うので、計画への記述をするべきではないと強く思う。	本計画では、「並行在来線がバス転換になった場合」と表現しておりますので、素案のとおりいたします。
2	バスターミナルの案に関し実際に運転するバスドライバーの意見は取り入れられているのでしょうか。	バスドライバーから直接御意見をいただいておりますが、本計画策定にあたり、バス事業者、鉄道事業者及びタクシー事業者の方にも参画していただいている本計画の検討委員会で御意見をいただいております。
3	道内の近年開設されたバスターミナルを实地検証されたのか。その検証結果が、このプランに反映されているようには感じない。	バスターミナルにつきましては、道内・外の他都市事例等を参考とし、案の作成をしております。
4	(Plan1,2) ターミナル部分図面右側にUターンゾーンがありますが、揺れが大きくなるように感じます。特にPlan2では半径が小さく乗り心地はよくないのではないのでしょうか。	Uターン箇所につきましては、道路構造令の基準に基づいて設計しております。
5	並行在来線の第三セクター転換時に、小樽駅に専用の駅舎を設ける必要がある場合に、これを計画に組込むべき。	本計画は駅前広場の計画であり、駅舎の設置につきましては、本計画の対象とはしていないことから、素案のとおりいたします。
6	予算規模が明らかになっていないこと。並行在来線存続時の赤字想定額よりけた違いに小さい金額なのか。	本計画は、駅前広場の「安全性と利便性の高い交通拠点づくり」や「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」を目的としているため、並行在来線存続時と比較する事項ではありません。
7	北後志・ニセコエリアの観光拠点としての案内所・物販施設・待合所・交流施設の姿を見ることができない。	案内所、物販施設、待合所は駅舎内に設置する施設と考えております。また、交流施設については「オープンスペース」の活用を考えております。
8	再整備後は、施設の長寿命化を考えることになると思うが、整備のし易さも考慮に入れて再整備案を検討した方が良いのではないかと思う。	整備のしやすさなどの観点につきましては、今後の整備に向け、検討させていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
9	冬季の問題としてアイスバーンがあるが、高齢者でも安心して通行できるバリアフリーな広場を目指すならば、アイスバーン対策についても議論があった方が良くと思いました。	駅前広場のアイスバーン対策につきましては、今後の整備に向け、検討させていただきます。
10	歩道橋に関して、例え景観が悪くなくても、暮らしやすくなるのであれば残した方が良くと思う。	歩道橋の取扱いにつきましては、駅前第1ビルで予定している再開発の内容が一定程度決まりましたら、関係機関と協議してまいりたいと考えております。
11	駅前広場前の国道5号線は、小樽の南北の人とモノを結ぶ重要な基幹道路だと思うが、駅前広場の再整備で交通に更なる支障がでないか不安。迂回出来そうな道路は唯一臨港線しかなく、その臨港線も観光地を通る関係上、迂回路としての機能は十分ではないので、国道5号線上の交通機能も十分に考慮した方が良くと思う。	交通に支障が出ないように、今後も関係機関と協議してまいりたいと考えております。
12	(Plan2) JR駅舎から今以上に距離があります。観光客にとってはさらにわかりにくくなりバス利用が敬遠されるのではないのでしょうか。	配置計画上、距離が長くなるプランもありますが、バス乗降場までの距離がある場合でも、乗降場の場所が分かるような案内板の設置等につきましては、今後の整備に向け、検討させていただきます。
13	(Plan2) 長崎屋・第三ビル・駅前郵便局付近にあるバス停からの乗り継ぎを考えた時、ターミナルの最も近い乗り場でも今以上に長い移動距離になります。高齢化が進む現状を考えた時、逆にバスに乗らなくなる人が増える懸念もあります。	
14	駅の改札口からバス乗り場まで遠いこと。 ※並行在来線のバス転換で小樽駅の発着本数が減少するので、現5番ホームを廃止し、東改札口を作り、第1ビルにそのまま流入できるようにすると大きく改善される。	
15	小樽駅前ターミナルが閉鎖された場合、そこで乗り入れていた便は路上停留所で客を乗せることとなりますが、複数台のバス車両停車はそれ自体が渋滞の誘因になりえます。 現在ターミナルを利用する車両は5分前に入場しますが、路上で5分の停車はできません。たとえば今小樽駅前を始発終点としている便を再整備工事の間だけ本局前や小樽運河ターミナル、稲穂4丁目(付近に待機場があるため)などを始発終点として小樽駅前を経由するルートに変えられないでしょうか。 加えて、JRバスはすべての乗り場がターミナル構内であるだけでなく、転回場所としての役割も果たしており、現状のままでは路上停留所の場所にも制約が出ると思われれます。	駅前広場の再整備後、駅前広場には新たなバス乗降場が整備されることとなりますが、駅前広場の工事におけるバス乗り場の仮移転につきましては、今後の整備に向け、検討させていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
16	最近道内各駅に新設されている駅前バスターミナルと比較して、大変申し訳ありませんが、最悪レベルに使い勝手の悪い構造に思います。駅舎からバス乗り場までに「屋根」が存在しない。	バス乗り場やタクシー・一般車乗降場の利用者が待機する場所につきましては、屋根を設置する方向でおりますが、歩行者の動線に対する屋根の設置につきましては、今後の整備に向け、検討とさせていただきます。
17	バスターミナルが一部を除き、屋外設置である。	
18	在来線の在り方よりも、高速道路の余市延長と今後の倶知安延長により、小樽を迂回・素通りする札幌からの高速バスが増えることが想定されるので、小樽駅前バスターミナルの利用率の低下をもっと議論した方が良くと思う。	バスバースについては、現状の利用状況や交通事業者へのヒアリング結果を基に施設数の精査を行い、計画施設数を設定しております。利用率が低下した場合等、状況の変化については、これらの状況を見極め、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
19	現在の駅前ターミナル発の系統と素案63ページに記載された方面別バス乗降場の情報を比較したところ、おたる散策バスとぼろて築港線に関する記載がありませんでした。両路線とも観光にとっても重要な路線であり、市外からの来訪客にもわかりやすい駅前ターミナルからの発車は必須かと思えます。臨港線東方面へのバス乗り場を検討すべきではないでしょうか。「運河ターミナル・ウイングベイ方面/朝里川温泉・桂岡・手稲駅方面」とすればある程度の便数が発車する乗り場になります。	計画書(素案)63ページに記載した内容につきましては、具体的な乗降場の路線の割り当てを示したのではなく、将来必要となる施設数を想定して算出したものであり、具体的な路線の割り当てにつきましては、今後の運用に向け、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
20	最上商大方面の現在の乗り場を考えた時、それぞれの系統がバラバラの場所から発車するわかりにくい構造になっています。昨年2月の委員会配布資料や今回の素案では駅前を経由する系統は路上停留所を使用との記載がありますが、これだと同じ山の方向に行くのに商大線・天狗山線はターミナルからで最上線は路上からとわかりにくいままです。観光客などのことを考えると「3系統とも同じ場所から」というほうがわかりやすいです。	
21	並行在来線の存廃が議論され、先日全線バス転換ということになりましたが、その中で余市から塩谷駅付近・最上地区を経由した小樽駅への乗り入れというプランがあります。バス転換になった場合のルート設定はこれからになりますが、実際に運行する場合、停車するバス停によっては小樽駅・最上地区間の利用も想定されます。余市方面・岩内倶知安方面と最上商大方面は乗り場を近接させた方が、誤って最上方面で待っていても移動距離が短く、すぐに乗れるのではないかと思います。	具体的な路線の割り当てにつきましては、今後の運用に向け、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
22	(Plan1) 図面を見る限り待機バスの一部を乗り場の後方にする案ですが、普段駅前からバスに乗らない人にとっては、どこからどこまでが乗り場なのか直感的に分かりにくいのではないのでしょうか。	バス乗り場への誘導方法につきましては、今後の運用に向け、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
23	Plan3は駐車場を第一ビルに設置することで役割分担としています。一見すると敷地内に駐車場がないため不便ように思われます。しかし同様の立地スタイルは他地域にも探せばあるのではないのでしょうか。 一つの考えですが第一ビルの駐車料金を入庫後30～60分に限り一律無料とすることで、広場内に10台分を設置するよりも台数面の利便性はかえって上がるのではないのでしょうか。	料金の設定につきましては、今後の運用に向け、施設管理者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

No.	意見等の概要	市の考え方等
24	<p>オープンスペースの設置は賛成ですが、交流イベントなどがなければある面から見た時、ただ広い空間があるだけという印象を持たれかねず、逆にさみしいイメージになりかねません。一時避難スペースとして活用するにしても、その後はどこに避難するのかの検討も必要です。これらを考えた時に、本当にオープンスペースが幅40m必要なのかは正直疑問なところですが。</p> <p>それよりも、たとえば3号埠頭にやってくるクルーズ船とタイアップした交流イベントを広場で開催するなど、何らかのアレンジが必要ではないかと思えます。</p>	<p>駅舎正面に設置を考えているオープンスペースの幅につきましては、駅前広場正面の海へ向かう市道(中央通線)の幅員を目安にしており、小樽駅を出て、正面に海が見えるという小樽特有の景観を広く見られるよう配慮し40mとしております。また、オープンスペースの利活用については、今後、関連団体や事業者と協議し、決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
25	<p>悪天候時に列車や高速バスが止まった場合、両方の窓口で再開見込みを聞く必要があるため窓口間の移動距離が少ない方が望ましいように思います。</p>	<p>交通の運行情報の提供等につきましては、今後の運用に向け、各交通事業者等と協議し、決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
26	<p>景観や交流広場が大切なのはよくわかりますが、それ以外の重要な点を一部見落としているようにも感じます(たとえば、のりばのわかりやすさや乗客の待ちやすさ。バスの各乗り場付近に椅子の設置、ターミナル内に高速道路の速度規制やバス遅延がわかるバスロケーションシステムの大型画面表示など。また再開発ビルとバス乗り場を一体化させることでビルばかりの圧迫感を感じるという懸念もあります。景観に配慮したデザインも必要)。</p>	
27	<p>駅前広場再整備とはかなりずれますが、路上停留所付近の施設(例えば長崎屋や北洋銀行等)にバスロケのモニターを設置させてもらい、乗客に遅延情報を提供することはできないでしょうか。</p>	
28	<p>在来線廃止後の「迅速性」担保としての、歩行・バス走行のルート設計が無視されていること。</p>	<p>在来線廃止後のバス転換時の乗降場の路線の割り当てにつきましては、今後の運用に向け、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>