

3. これからの小樽駅前 …… どうする?!!

目 次

新たな魅力ある街小樽に

- 1 小樽駅前再整備案3案を紹介(利便性を第一によりよい駅前広場にしよう!)
- 1) PGN案 小樽駅前イメージパース …………… 1
PGN案 小樽駅前計画平面図 …………… 2
- 2) 小樽市決定案(プラン3) …………… 3
- 3) 小樽商工会議所案 …………… 4

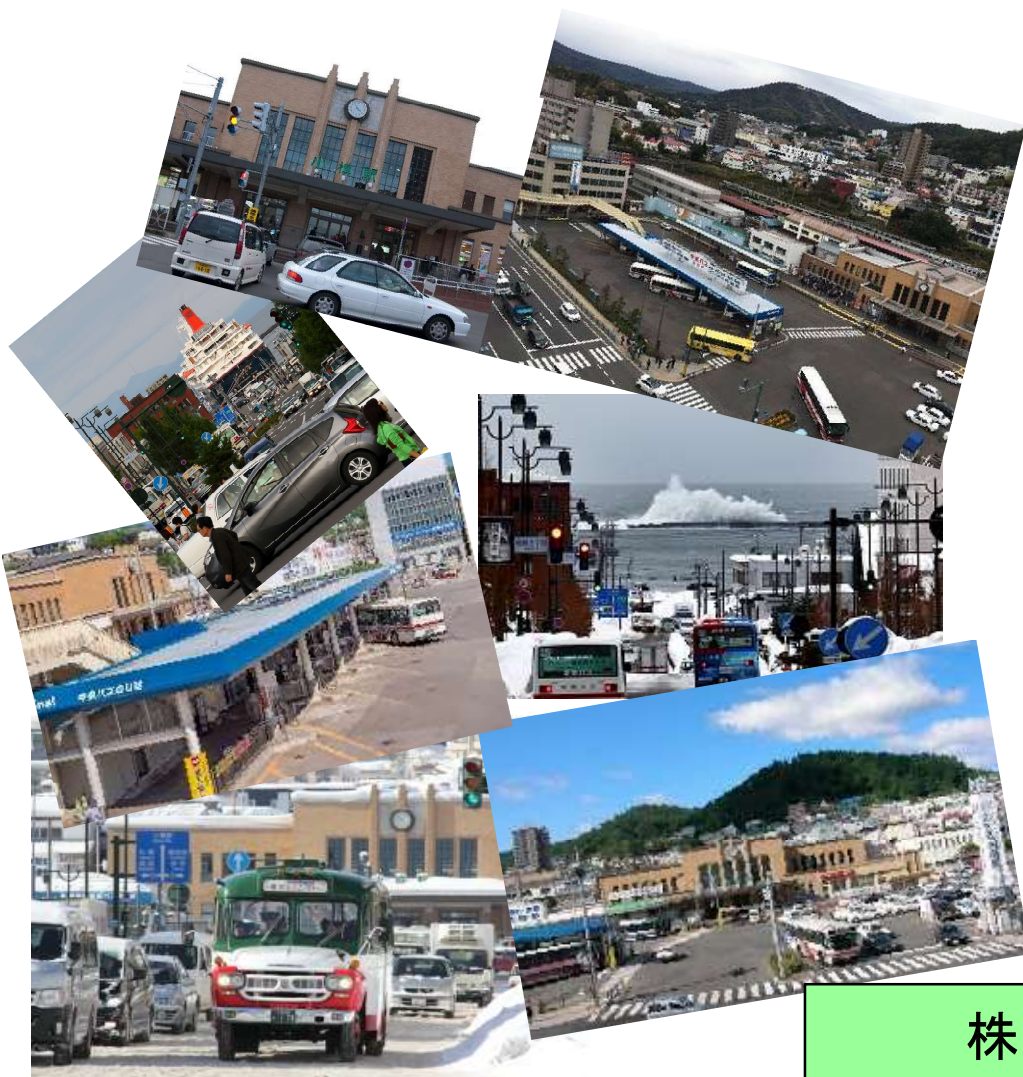
- 2 よりよい小樽駅前広場にするために検討すべきこと
- 1) 「住みよい街」小樽に …………… 5
(住んでいる人が自慢できる街に)
- 2) 新たな「小樽らしさ」をつくろう
- A: 小樽駅前が新たな港湾スポットに …………… 6
- B: 小樽駅前が新たな夜景スポットに …………… 7
- 3) よりよい小樽駅前広場案を導き出すために …………… 8

- 4 小樽駅前再整備案3案を比較してみる (PGN案、小樽市案、商工会議所案)
- 1) 3案の配置計画比較 …………… 12
- 2) 3案の整備方針比較 …………… 13

- 5 『コンパクトシティー小樽』駅前再整備案 …………… 14

- 6 新幹線新駅(仮称:新小樽駅)地区整備について …………… 15

株式会社PGN

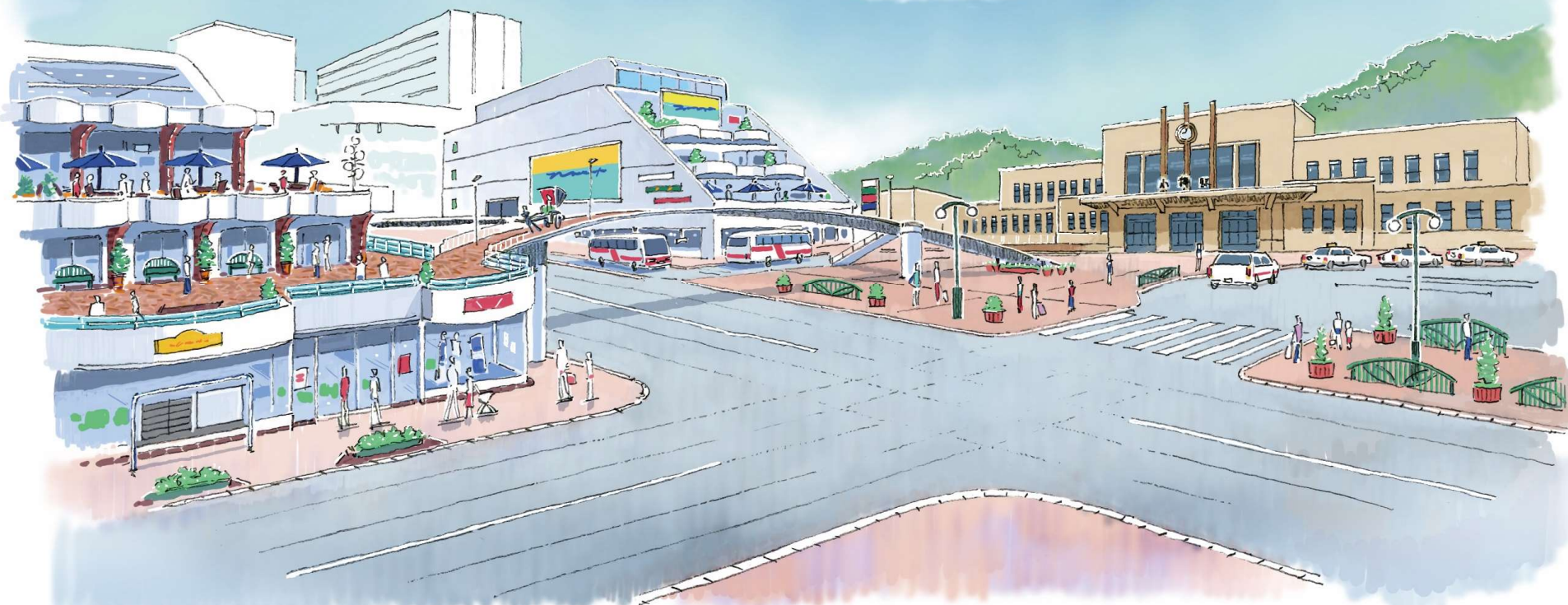


1 小樽駅前再整備案3案を紹介 (利便性を第一によりよい駅前広場にしよう！)

1) PGN案 小樽駅前イメージパース

「駅前を港のイメージに」
新しい「小樽らしさ」と従来ある「小樽らしさ」を調和、融合させることで
新たな小樽の顔となる駅前広場「レトルン」が生まれる！

昭和の古き良き時代を感じさせる言葉「レトロ調」と
昭和55年頃の流行語「ルンルン」から「レトルン」

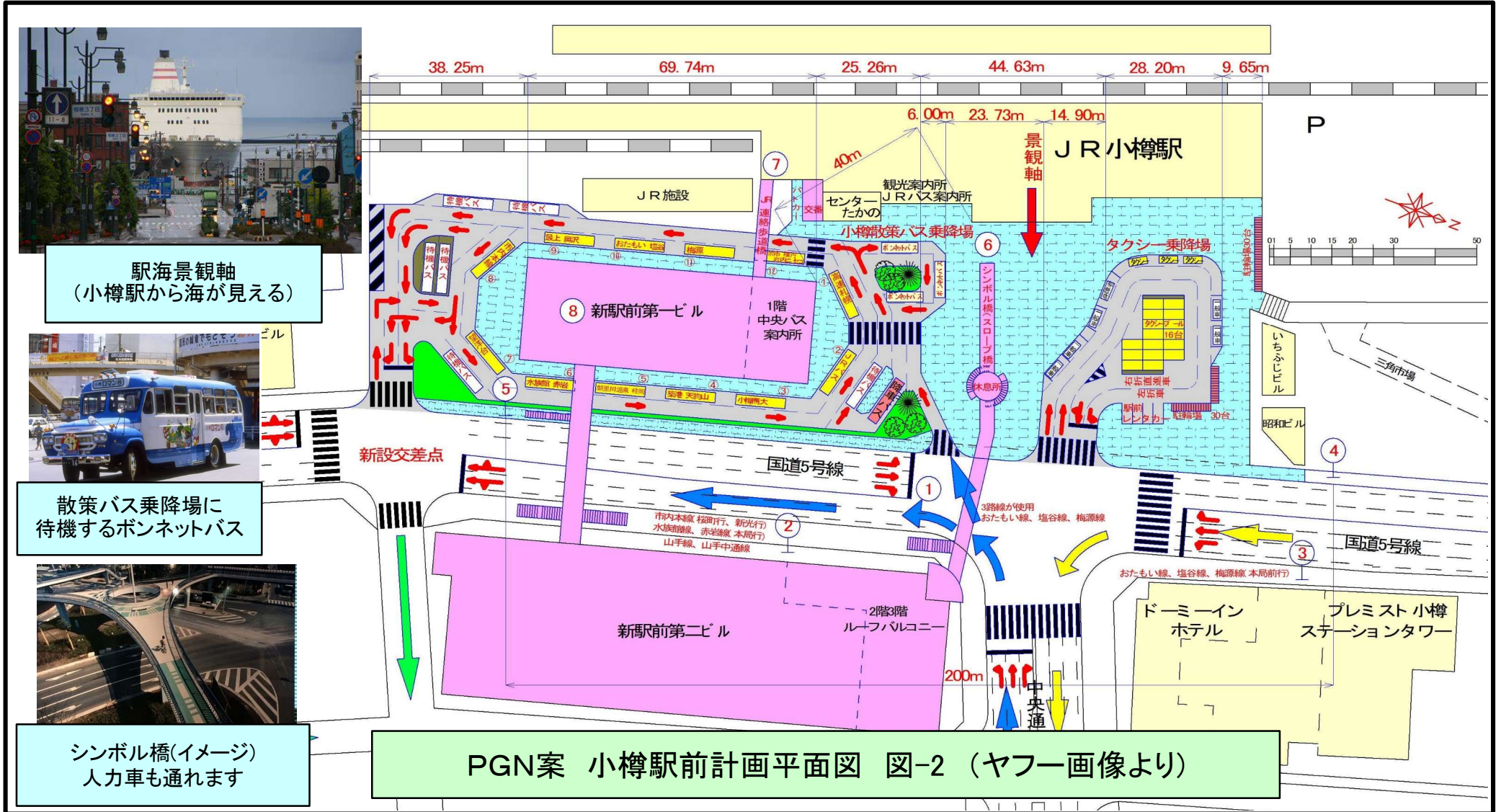


PGN案 小樽駅前イメージパース 図-1

PGN案 小樽駅前計画平面図

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

- ・ 駅前広場を港のイメージで計画する。ビルはクルーズ船、歩道橋は栈橋、ベンチはボラード等で「新たな小樽らしさ」の演出。
- ・ 散策バス乗降場のボンネットバスと「小樽駅とのコラボ」、駅海景観軸に平行なシンボル橋からの「小樽港の眺望」、2つの従来型「小樽らしさ」

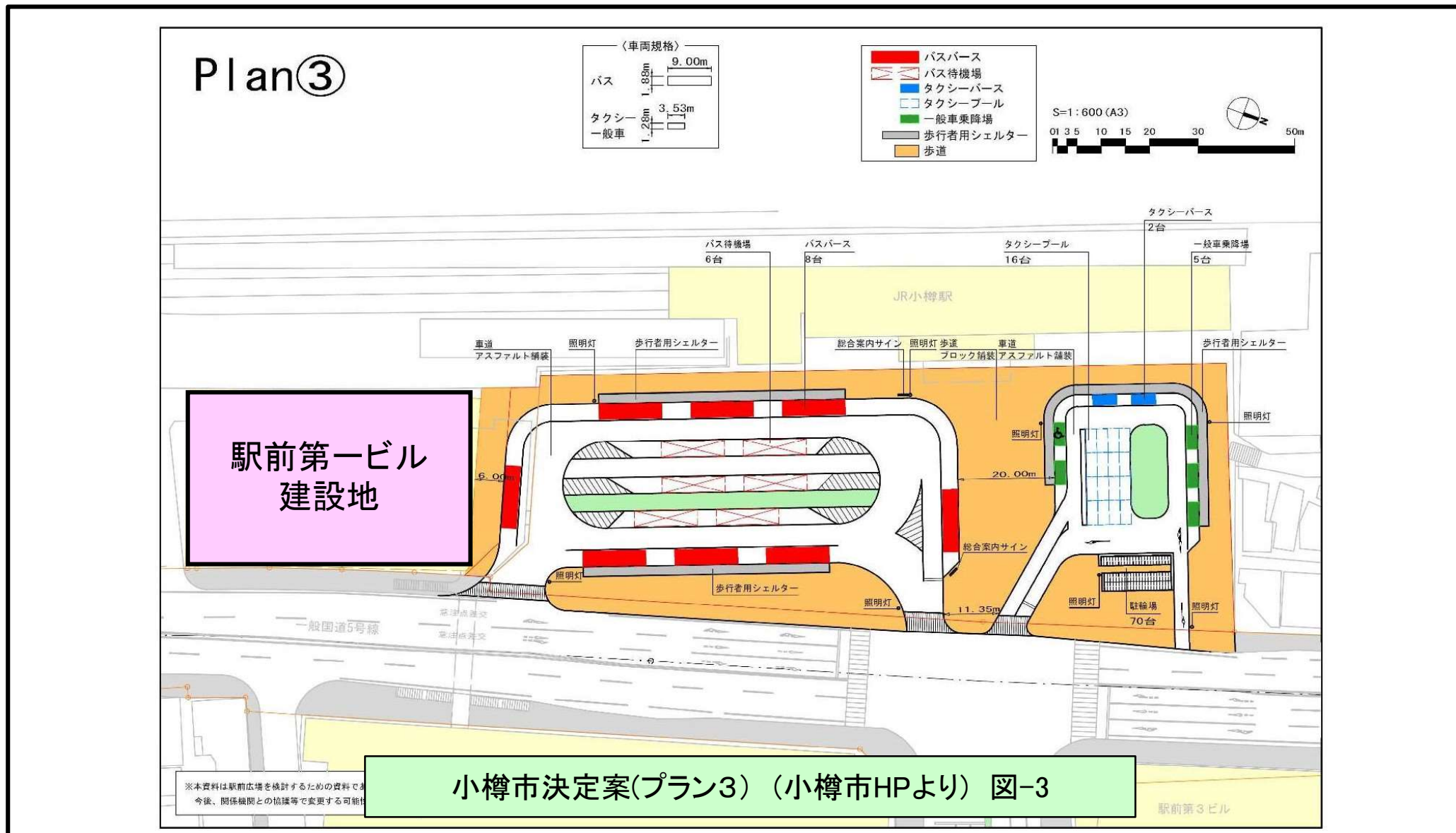


PGN案 小樽駅前計画平面図 図-2 (ヤフー画像より)

2) 小樽市決定案(プラン3)

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

- ・ 新幹線開通や駅前第一ビル再開発を踏まえ、「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



3) 小樽商工会議所案

(令和2年10月、小樽商工会議所がHPに公開しています。)

下記の小樽商工会議所案は、小樽市決定案プラン3とほぼ同じ計画(配置)である。

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

- ・ 駅前第一ビル再開発を含め、「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。駅海景観軸をアピールする。



2 よりよい小樽駅前広場にするために検討すべきこと

1) 「住みよい街」小樽に（住んでいる人が自慢できる街に）

「住みよい街小樽」にするには、現在小樽駅前周辺の老朽化した駅前第一ビル、駅前第二ビル、産業会館ビルを取壊し、利便性が悪いバス、タクシー乗場と共に一帯の再整備が必要である。現在の利用状態と問題点については、小樽市が実施した「再整備に向けた住民アンケート」の結果と小樽市の現状調査結果を取りまとめ提示している。その提示資料を基に小樽市は、4つの計画プランを検討してきたが、令和4年12月にプラン3(P3 図-3)に決定した。決定経緯は、計画上は、プラン1、プラン2がプラン3より優れているが、実現可能性計画では、プラン3が最も現実的なので決定したようだ。この実現可能性計画とはなんだ？ なぜ、プラン3と実現可能性の低い3つのプランを「配置や方針の適合性」について比較検討する必要があったのか疑問である。

どうする？・・・PGN！ 小樽駅前再整備について、PGN計画案(利便性、快適性、安全性、景観性を十分検討し、ゆとり空間をもつ広場)を提示する。

この計画案は、「小樽駅前が、中心市街地として魅力ある市民生活の新たな場所となった。」ことを全国にアピールできる再整備とする。

今回の再整備区域は、図-5の赤色部広さ約10,000m²に新駅前第一ビル、バス乗降場、タクシー広場、駐輪場、オープンスペース及び堆雪場を計画する。

PGN案小樽駅前計画平面図(図-2 P2)の①から⑧までの8点の基本計画について以下に示す。

場所	主要問題点と改善方法
①	横断歩道の撤去 → 歩行者の安全と交差点の渋滞緩和 国道5号線の横断歩道は、通行者が多く、中央通りから左折する車の渋滞と小樽駅から右折する車の渋滞が起こる。解消するためには、横断歩道を撤去する。
②③	既設バス停留所の利用 → ②桜町・新光町行、③本局行は、現況位置で問題なし 図-2(P2)の黄色矢印、青矢印ルートは、現在スムーズな動線路線である。
④⑤	既設バス停留所の移設 → 小樽駅前に多数あるバス停留所を簡素化する ④塩谷方面と⑤手宮高島方面のバス停留所は、新駅前第一ビルバス乗降場に移設することで、バスルートの単純化、バス停留所の簡素化により、利便性が向上する。特に塩谷方面は、新駅前第一ビルが乗降場となるので、乗換の移動距離が短縮される。今までは、⑤で降りた人が塩谷行に乗るのに④まで約200m歩いていた(図-2 P2)
⑥	歩道橋(シンボル橋)の設置 → 駅海景観軸(絶景ポイントはシンボル橋へ) 国道5号線の①横断歩道を撤去するので、歩道橋(シンボル橋)を設置する。シンボル橋は、デザイン性、利便性、景観性、安全性を十分備えた新名所橋となる。
⑦	JR小樽駅2階5番ホームと駅前第一ビル2階を連結 → 一体化で利便性向上 小樽駅ホームから一階に降りことなく、効率よくバス乗降場に移動可能となる。
⑧	新駅前第一ビル → ビル外周は、新たなバス乗降場となる 新駅前第一ビル建設位置は、利便性の良い駅に近い位置40m(図-2 P2)とする。 新駅前第一ビルには、1階に中央バス案内所をはじめ、バスの待合所として、兼用可能な店舗の入店を募る。建物外周は、幅3.5mの歩道をバス停留場として、使用する。また、悪天候の際は、ビル内に避難(待機)できる利点がある。

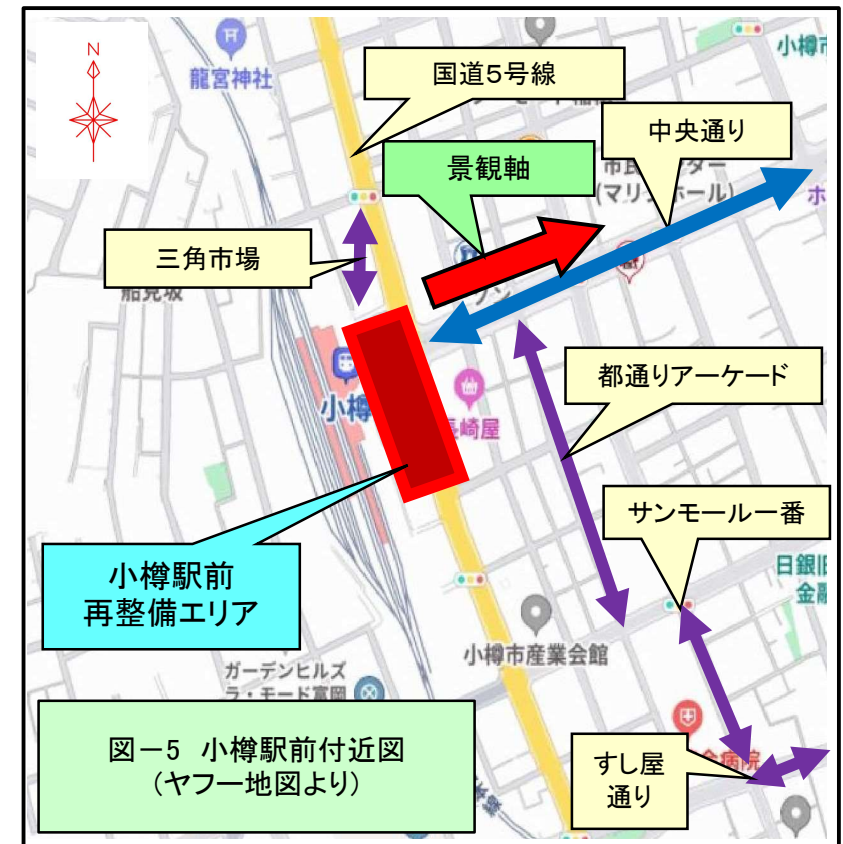


図-5 小樽駅前付近図
(ヤフー地図より)

2) 新たな「小樽らしさ」をつくろう

(キーワード「小樽らしさ=レトロ調から脱皮しよう!」)

A: 小樽駅前が新たな港湾スポットに

(駅前再整備が新たな「小樽らしさ」を生む……利便性が第一、景観も第一)




小樽駅前のイメージ決定プロセス

駅海景観軸のメインは、小樽駅に降りて、最初に飛び込んでくる景観、それは小樽港である。よって、小樽⇒港⇒海⇒船⇒クルーズ船と連想される。

小樽駅前再整備により、新たに建設する駅前第一ビルと駅前第二ビルは、クルーズ船が小樽駅に船尾を向けて停泊しているイメージで計画する。

また、シンボル橋(歩道橋)は、船に乗船する栈橋のイメージで計画する。

小樽駅から見る新たな景色は、駅前第一ビルと駅前第二ビルが豪華クルーズ船となり、なかよく2隻が停泊している港のイメージを創出する。

<p>① シンボル橋 シンボル橋(栈橋のイメージ)を渡り、クルーズ船の船尾に乗船するイメージ。</p> <p>橋は、すべてスロープとし、勾配は8%未満でバリアフリーに対応した構造とする。</p> <p>また、スロープの中間部に小樽駅前広場を見学できる休憩スペースと休息施設を設置する。</p> <p>橋の目的は、国道5号線の横断を禁止させ、景観軸に沿って上ることで、小樽港を眺めながら安全に駅前第二ビルに渡ることである。課題は、冬の滑り止め対策をどうするか?</p>	 <p>①シンボル橋のイメージ (ヤフー画像より)</p>
 <p>②ビルバルコニーの イメージ (ヤフー画像より)</p>	<p>② 新駅前第一ビル ビルのバルコニーは、豪華クルーズ船のパブリックデッキをイメージ</p> <p>観光の高度化を図り、子育て世代や若者が集う、にぎわい創出空間と位置づけ(小樽商工会議所案参考より)</p> <p>1階は、中央バス案内所、食堂、喫茶店、小樽市証明サービスセンター、小樽市防災課。</p> <p>2階は、書店、飲食店、文房具店、児童が学習において必要なものの売り場</p> <p>3階は、保育所、子育てセンター、産婦人科、小児科、絵本図書館(小樽(船)について勉強できる部屋がほしい) (船はなぜ浮く・埠頭はどうしてできる・とか海について絵本等でわかりやすく学習できる場所としたい。)</p> <p>約400m²のバルコニーは、児童が思い切り遊べる広場としたい。</p> <p>4階以上は、オフィス、マンション等</p>
<p>③ 新駅前第二ビル ビルのデザインは、豪華クルーズ船の船尾をイメージ(現在の駅前第二ビルも船のイメージ?)</p> <p>地下はスーパーマーケット(食料品売り場)、1階は生活用品売り場、2階は土産売り場がいいのかなー人力車も走るし…</p> <p>2階の約400m²のルーフバルコニーは、シンボル橋からの通行者の歓迎場所となる。訪れた人の顔が、ルーフに映され歓迎のコメントが流れる仕掛けがあれば楽しいか…フロアーは、シンボル橋からの人力車も通行できるようにしたい。</p> <p>3階の約400m²のルーフバルコニーは、ビアガーデン等のイベント広場としたい。フロアーは、BMX、ボルタリング、スケートボード等が楽しめ、若者が集うフロアーとしたい。</p> <p>4階以上は、オフィス、マンション等</p>	 <p>③新駅前第二ビルの イメージ (ヤフー画像より)</p>

B：小樽駅前が新たな夜景スポットに （駅前再整備が新たな「小樽らしさ」を生む……利便性が第一、景観も第一）

小樽駅を降り、最初に目に入る光景が「小樽らしく」なければどうするんだ！小樽駅、駅前は、昼夜いつも「小樽らしさ」をもった最初に出会う顔である！
 昼間の顔は、港を演出する駅前ビルであり、シンボル橋である。夜の顔は、新たなライトアップ計画で変貌した小樽駅と駅前広場である。
 夜の小樽駅は、レトロ感が増し、その効果でより浪漫に満ちた駅前空間となる。新たな「小樽らしさ」と新たな小樽夜景スポットのダブル誕生である。
 現在、小樽には、小樽夜景スポット7選がある 1.天狗山 2.毛無峠 3.小樽築港 4.旭山展望台 5.小樽運河 6.平磯公園 7.毛無山展望所

現在の小樽駅と周辺の夜景(ライトアップ)(ヤフー画像より)



駅のライトアップ



駅前整備で、一般車の停車位置が制限されます



駅前整備で、信号機がなくなります



ドーミーインから見た小樽駅前の夜景



中央通りから見た小樽駅



夜のドーミーイン

新たな小樽駅前夜景ビュースポットはここだ！

- | | |
|---------------------|--|
| ① 駅前第一ビルバルコニーから見る夜景 | 「冬、雪が照明でキラキラと輝きながら、落ちてくる光景はいつまでも眺めていたい。」と言われる景色・・・ |
| ② ドーミーインの2階から見る夜景 | 「よりレトロとなった小樽駅を見ながらの食事が楽しい。」ドーミーインも楽しさが増える・・・ |
| ③ シンボル橋休息所から見る夜景 | 「360°浪漫に満ちた夜景が楽しめます。」たまやーは違うか |

3) よりよい小樽駅前広場案を導き出すために

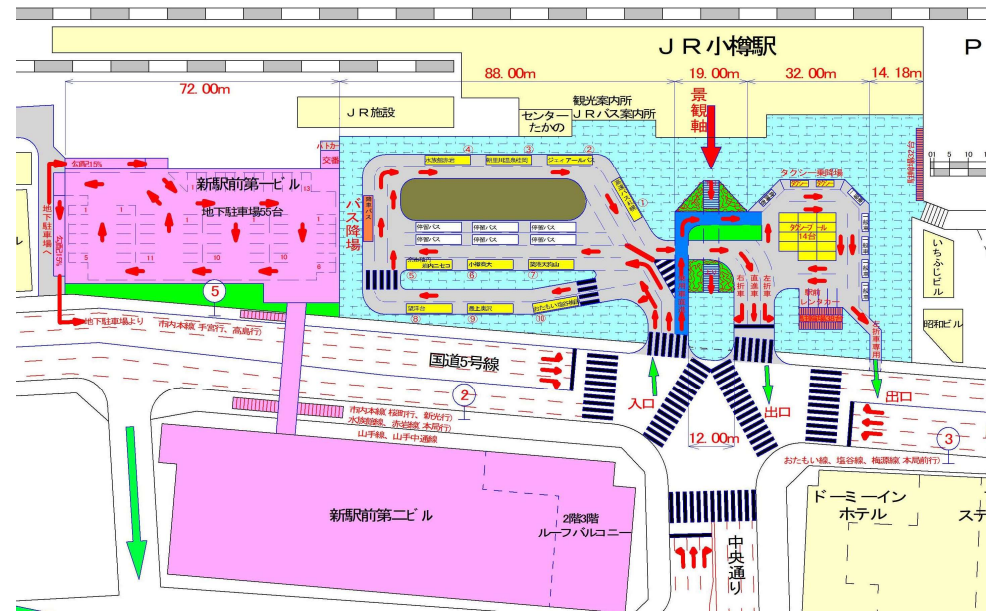
小樽市基本計画書

A: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 ・ 新幹線開通や駅前第一ビル再開発を踏まえ、「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
B:再整備基本方針	<p>① 安全性と利便性の高い交通拠点づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗換動線と施設からのアクセス動線⇒安全でわかりやすい歩行者動線とする⇒案内板、誘導施設 交通機関の乗換のしやすさ。駅前広場内施設⇒必要性と適正な施設規模と配置。新小樽駅と小樽駅の交通手段の検討。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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道動線の分離及びバリアフリー化 オープンスペースの確保⇒市民や観光客が快適に過ごせる「つどい、にぎわい、安やぐ」交流起点機能 小樽駅から見る小樽港の景観 国の登録有形文化財小樽駅を中心とした景観の保全に務める 交通アクセス情報提供施設⇒ユニバーサルデザイン⇒案内サインや誘導サイン⇒他言語表示とピクトグラム表示 オープンスペース⇒いこいの休息所、賑わい広場⇒災害時の一時避難地

PGN検討、よりよい計画案を導き出す(ストーリー)

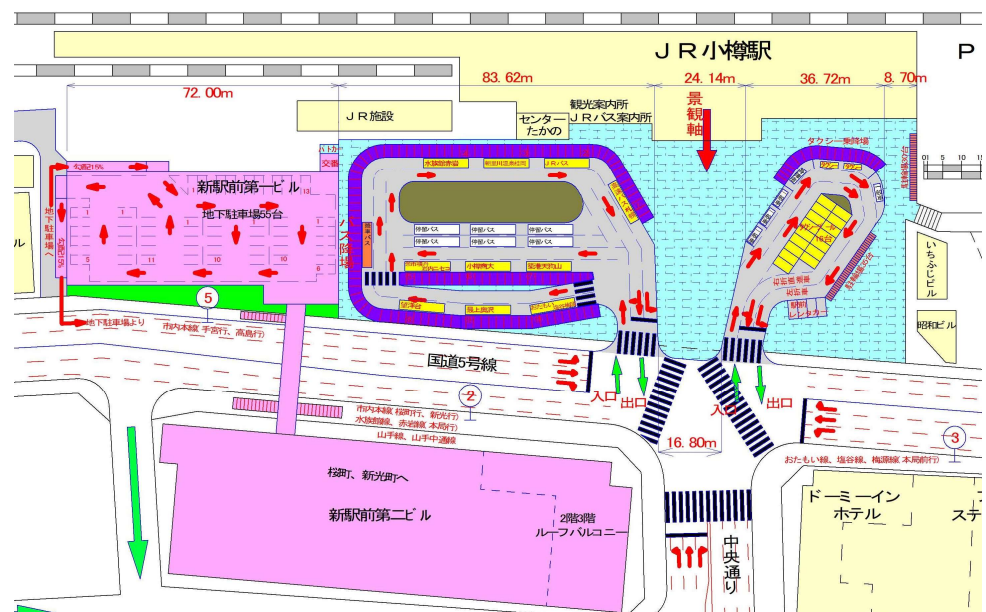
A:小樽市の基本計画書を基に よりよい駅前広場案を導き出す手法	<p>① 完成形までのプロセス ア)からカ)まで、各段階の図面を作成し、問題点を抽出し、改善しながら、最も良い計画形カ)へと導き出す手法で進める。</p> <p>② 基本コンセプトと再整備基本方針の具体性を示していく</p> <ul style="list-style-type: none"> 小樽の顔として、駅前広場を港のイメージで演出する。新たな小樽らしさの演出。 利便性の向上-1 小樽駅⇒駅前第一ビル、バス乗降場、タクシー乗場まで距離短縮、小樽駅⇒駅前第二ビルまで橋で時間短縮 利便性の向上-2 バスターミナル内の移動距離短縮、乗換距離短縮、停留場が近いこと簡素なサインでOK、放送も有効 JRホームと駅前第一ビル、駅前第二ビルが橋でつながり、ユニバーサルデザイン+バリアフリー化。 駅海景観軸にシンボル橋、小樽駅舎にボンネットバス及び人力車の組み合わせで、従来の小樽らしさを演出。 オープンスペースは、平均35m確保。イベント等は駅前ビルのバルコニーを使用する計画である。
B:7年後の小樽駅前ストーリーを再生すると	<p>今日は、札幌からJRで小樽へ行きます。天気が良いので銭函から海を眺めたいので、新幹線は使いません。</p> <p>また、明日は北広島のパールパークへ行くので宿泊は札幌にしています。(7年後になっても・・・やっぱり、小樽には宿泊しません。)</p> <p>小樽駅前整備でJR5番ホームから直接駅前第一ビルに行けるようになったのですが、バスを利用しないので、ホームから改札口まで昭和の時代を感じながらゆっくり駅を見学していきます。改札口を出て天井を見上げ、ランプやステンドグラスの美しさに感激しました！</p> <p>そして、外へ・・・正面には、小樽港が見え、クルーズ船も停泊しており、素敵ですね。また、駅前のビルもクルーズ船をイメージしたビルで各バルコニーには多くの人が休息しており、賑わいを感じますね。ふと、右に目を向けるとボンネットバスが3台止まっていて小樽駅とグットマッチですね。当然、ボンネットバスをバックに多くの人が写真を撮っています。ベンチに座っているのはボンネットバスで観光する人見たいですね。和やかな風景で落ち着きます。これが小樽ですか。小樽ですね。</p> <p>すると・・・シンボル橋の下から人力車の船頭さんが近づいてきて「人力車でシンボル橋渡れるよ。駅前第二ビルの中も走れるんだよ。シンボル橋の休息所で人力車から見る小樽港と振り返って見る小樽駅とボンネットバスの景色が最高だよ。」と進められ、人力車に乗ることになりました。シンボル橋の下から、突然現れたのでびっくりしましたが、なんと人力車の事務所になっているんですよ！</p>

ア) 現状配置で検討案 (十字路案)



- ※ 現状の配置(国道5号線の横断歩道と駅前第一ビルの位置)で、問題点を整理しながら、最良の計画案を検討する。(小樽市は、十字路案の検討はしていない)
- ① バスと乗用車(タクシー含)が一か所交差する(乗用車通路を青色着色で明確にする)
 - ② 歩行者と自動車を交差させないため、駅前から国道までは地下道とする。駅の中心線(駅海景観軸)に歩道橋を配置すると圧迫感があるので地下道か…また、歩道の両側は、ツツジ等の低木植栽で緑化する。
 - ③ 国道5号線手前の歩道部(幅12m)には、信号待ちで50人程度の人だまりができる。横断舗装をスクランブルにして歩行者の通行をスムーズにできるか。人だまりを小さくする方法を検討する必要がある
 - ④ タクシーと一般車区域には、左折専用出口を設け、交差点の混雑解消を計る。
 - ⑤ バスの乗降場は、中通路を計画することで10ヶ所、降場1ヶ所を計画する
 - ⑥ 路線バス市内本線の乗降場をターミナル内に計画できないため、駅前第一ビル横の進入路(小樽市決定案図-2 P3参照)は、計画しないことにする。
 - ⑥ 現在使用しているバス乗降場②、③、⑤は、継続して使用する
 - ⑦ 駅前第一ビルの地下駐車場計画は、55台駐車可能である
 - ⑧ 国道までのオープンスペースは確保できない。

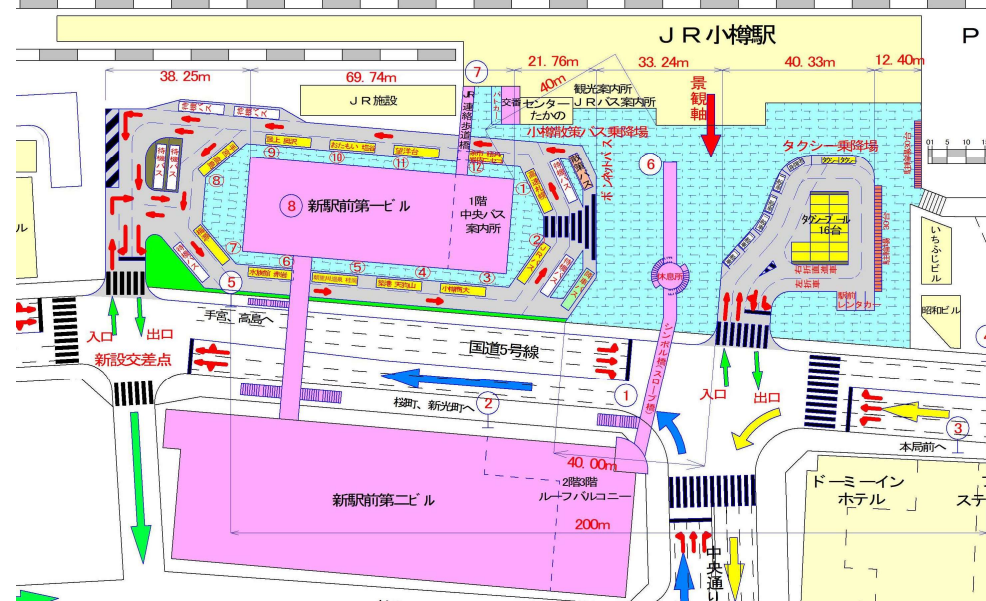
イ) PGN右回案 (五差路案)



- ※ 小樽市決定案を基に検討する(広いオープンスペースを確保したい小樽市)
- ① 5差路から、国道5号線の横断歩道をスクランブル化、1回の信号で処理可能とする
 - ② タクシー、一般車のエリアは、走行上問題がないため、左折専用出口は計画しない。国道への出入口は極力少なくする。
 - ③ バスターミナルは、10ヶ所の乗降場、1ヶ所の降場、6ヶ所の待機場を計画する
 - ④ 駅前のオープンスペースは、国道5号線から駅に向かって、広がる配置とし駅前部分は50m、中間部24m、国道部17mを確保する
 - ⑤ 景観において小樽市は、「小樽駅を含めた既存の景観」と「駅海景観軸」の2点である。これは既存の施設を見せるだけの「小樽らしさ」であり、新たな小樽の顔となる具体的な提案はない
 - ⑥ 小樽市決定案を見ると2つのロータリーにそれぞれ進入路を計画しただけである。さらに、小樽駅からバス乗降場までは既設時よりも遠い計画である(利便性の低下)
 - ⑥ バスターミナルの右回りにこだわりすぎていないか。バス降場(オレンジ色部)を乗降場にしたいが軌跡図から降場専用に限られている
 - ⑦ バス乗降場すべてに屋根(左図の紫色部)をつけると国道までの広範囲となり、景観を損ねるのではないか。次回の検討事項である

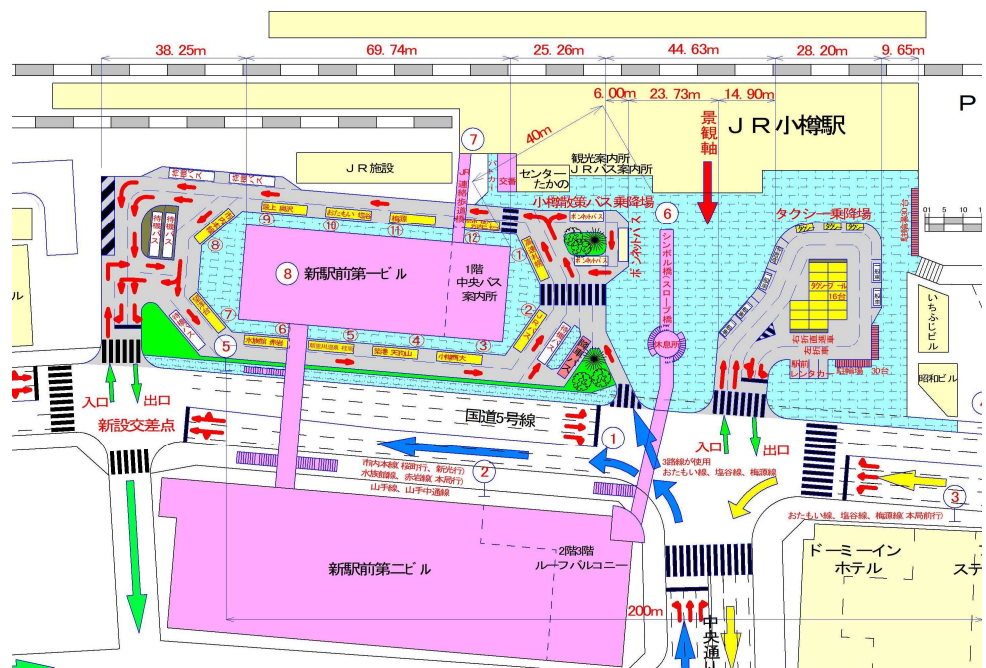
オ) PGN駅前第一ビル併用案（最良案）（2ロータリー十字路）

- ※ 駅前第一ビルと駅前整備が同時整備できることで可能となる計画である。
駅前整備なので、駅前ビルと駅前整備の計画が異なることがおかしな話であるが…
- ① 図面に見るように駅前ビルと整備を併用して計画すると余裕のある配置となり、計画も様々なパターンが生まれてくる。
特に小樽市が力説しているオープンスペースの広さは十分確保できる計画となる
 - ② バス乗降所12ヶ所、降場1ヶ所、小樽散策バス乗降所1ヶ所を確保している。
 - ③ バス乗降所が駅前第一ビル外周を兼用するため、屋根も簡易なものでOKとなる
 - ④ JRホームからは、駅前第一ビル2階に橋で直結する。
 - ⑤ 小樽駅前からは、バス乗降場の屋根もなく広々とした空間で満ちている。
 - ⑦ シンボル橋は、駅海景観軸より東に11mのラインで計画する
橋はスロープ状で中間に休息所を設け、小樽駅前広場を一望する施設とする



カ) PGN駅前第一ビル併用案（最良案改良版）

- ※ オ)の改良系、以下最良案として計画内容を整理する
- ① 中央通りとの交差点にバス専用の進入口を設ける。
この進入口は、今まで本局前から塩谷、おたもい、手宮行きのバスが右折して乗降していたが、ターミナル内に乗降場を移動したため、新たに計画した進上路である。
 - ② 小樽散策乗降場と降車バス部に緑地帯を設け、シラカバとトウヒの高木、ツツジ類の低木で植栽する
 - ③ シンボル橋は、駅海景観軸中心線から東側へ11mの位置に計画する。
シンボル橋はスロープとし国道5号線前に休息所(高さ3.0m)を設ける。
 - ④ シンボル橋休息所よりボンネットバスの前方部が見えるように右回りロータリーで計画する。
 - ⑤ シンボル橋休息所では、前方に小樽港、後方(振り向けば)に小樽駅とボンネットバスが見え、小樽らしさを演出する。インスタ映えする光景になる
 - ⑥ オープンスペースは、駅前から国道5号線まで平均35m程確保できている。
 - ⑦ バス乗降所12ヶ所、降場1ヶ所、小樽散策バス乗降所2ヶ所を確保している。
敷地に余裕があるので、まだ計画の幅がひろがる



4 小樽駅前再整備案3案を比較してみる (PGN案、小樽市案、商工会議所案)

1) 3案の配置計画比較 (小樽市案と小樽商工会議所案は同じ配置なので1案と考えて比較を行う)

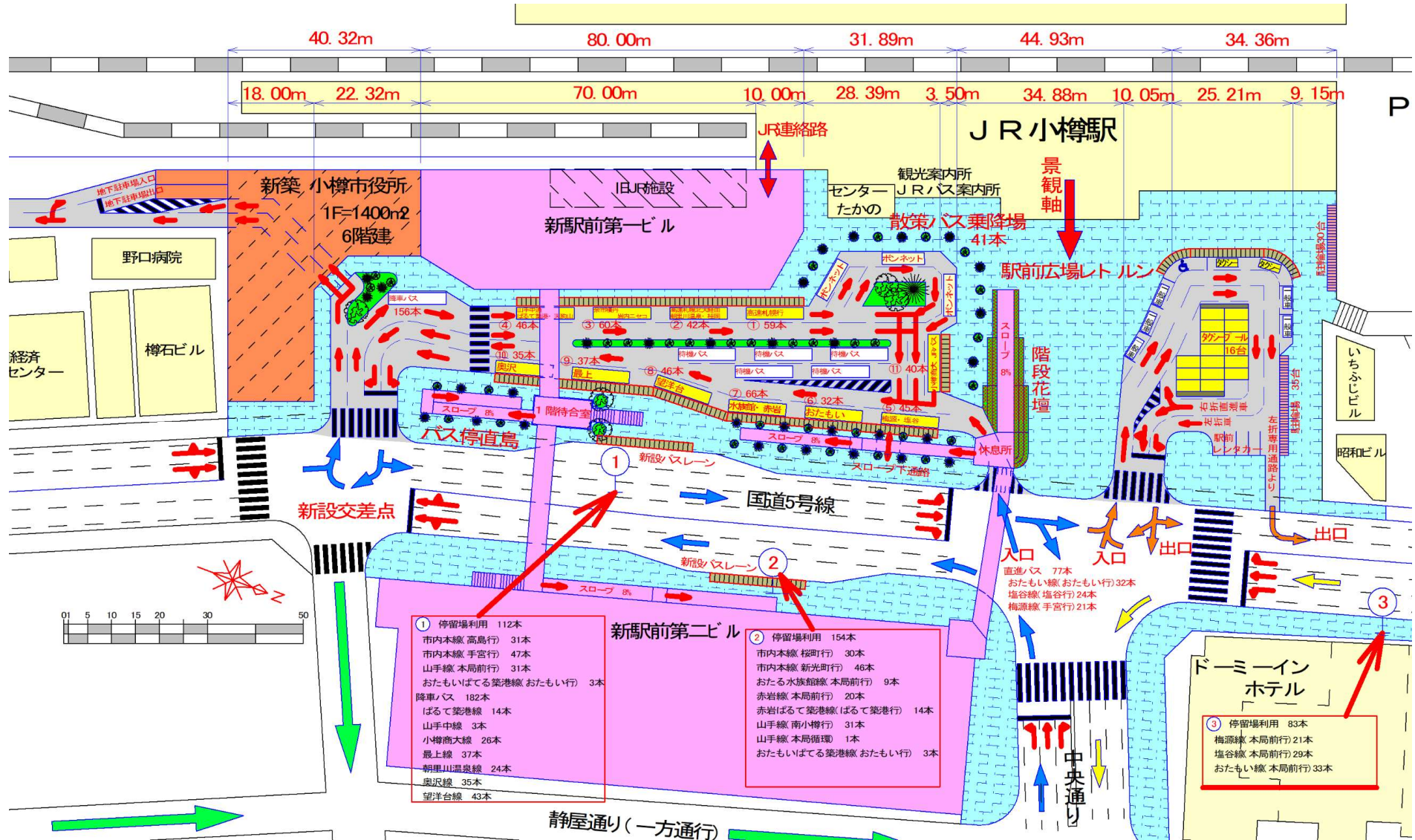
計画上の視点		小樽市決定案&商工会議所案 平面型(青空式)		PGN案 平面型(青空式)建物外周利用(シンボル橋)			
広場構造		分離型(ロータリー数:2)		分離型(ロータリー数:2)			
交差点形状		五差路		十字路			
広場面積		7,850 m ² (現状から、450m ² 増)		10,000 m ² 内、 2,000 m ² 雪置場として活用 (現状から、2,600m ² 増、新駅前第一ビル建設用地含)			
交通施設規模		バス乗降場	8台	バス待機場	6台		
		タクシー乗降場	2台	タクシープール	16台		
		一般車乗降場	5台	駐車場	-	駐輪場	70台
概要		駅舎出入り口正面にオープンスペースを配置(幅20m) 「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一ビル駐車場を利用) 商工会議所案 オープンスペースなし、タクシープール 6台 一般乗降場 5台、バス乗降場8台、バス待機場なし		駅舎出入り口正面にオープンスペースを配置(幅約35m) 「バス」と「タクシー、一般車」の動線を分離 新駅前第一ビルの周回をバス乗降場に活用 国道5号線の横断歩道を撤去し、 海を眺めながら渡る歩道橋 を設置 (駅海軸の象徴、駅前のシンボル橋となる) 一般車の駐車場は確保せず新駅前第一ビル駐車場を利用			
		バス	乗降場	駅前第一ビル敷地を一部使用し8台確保		新駅前第一ビルの周回に乗降場12台確保	
			待機場	空スペースに配置(縦列駐車)		空スペースに配置(6台駐車)	
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)		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		先頭待機車両から乗降場が確認できる位置に配置			
一般車		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		駅舎に近い位置に身障者用を1台配置し、他5台を配置			
駐車場		一般車の駐車場は確保せず (機能分担により駅前第一ビル駐車場を利用)		一般車の駐車場は確保せず (機能分担により新駅前第一ビル駐車場を利用)			
駐輪場		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		タクシー場西側に配置(駐輪場利用者が車道横断しない位置)			
車両の出入方式	バス	駅前交差点からの出入り (一部駅前第一ビル側出入口から進入。(左折のみ))		出入りは、駅前第一ビル東側に新設交差点を設置する 駅前横断歩道が撤去され、中央通りからの左折時の渋滞解消			
	タクシー	駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける 出口からの流出(左折のみ)		駅前交差点からの出入りとする 駅前横断歩道が撤去され、駅からの右折時の渋滞解消			
	一般車	駅前交差点からの出入り及び駅前広場北側に設ける 出口からの流出(左折のみ)		駅前交差点からの出入りとする タクシーと共存する交差点、専用レーン確保で渋滞解消、安全走行			
車路・歩道		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)		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			
オープンスペース		駅舎出入り口正面に配置		駅舎出入り口正面から国道5号線まで幅約35mを確保(ゆとり空間) ゆとり空間の中心にシンボル歩道橋を設置			

2) 3案の整備方針比較（小樽市案と小樽商工会議所案は同じ配置なので1案と考えて比較を行う）

計画上の視点		小樽市決定案&商工会議所案 平面型(青空式)	PGN案 平面型(青空式)建物外周利用(シンボル橋)
NO	再整備方針 I 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	方針との適合状況
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(乱横断しない) 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。また、国道5号線の横断歩道を撤去し、歩道橋とすることで乱横断が解消される シンボル橋を登りながら海を見る、新たなスポット
1-2	交通結節点機能の強化 (交通施設の適正配置)	車道動線が明確化され、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ている	車道動線が明確化され、バス・タクシー・一般車が(図-2④⑤)駅舎から遠いバス停留所は移設した)小樽市決定案より、それぞれが駅舎近くに配置されるため交通結節点としての機能がより優れている
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	新駅前第一ビルと兼用しているため、施設規模(広さ)は将来の交通需要を十分満足している
1-4	再開発事業等との広場機能分担 (駅前第一ビルとの連携)	再開発ビルには駐車場を機能分担	再開発ビルには駐車場を機能分担 ビル周回をバス乗降場として活用
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	方針との適合状況
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、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	駅舎から駅前第二ビルまでの横断歩道を撤去する安全で快適な歩行空間にするには撤去が一番歩道橋で安全な歩行となる
2-2	交流拠点機能の向上 (オープンスペースの確保)	駅舎出入口正面に幅20mのオープンスペースが確保されている (40mの確保は困難)	駅舎出入口正面に幅約35mのオープンスペースを計画(40mの確保も可能)
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駅舎正面車道と同程度の幅(20m)で確保されている	駅舎出入口正面に幅約35mのオープンスペースが駅から海への景観軸を演出する。 また、海を見る歩道橋がシンボル橋として演出する。
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	情報提供施設を適宜配置することが可能である 新駅前第一ビルの壁に電光掲示板で広範囲に案内可能
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は災害時の一時避難所や歩き出しの起点としてのスペースは十分確保されている
計画上の評価		小樽市の計画案4案のうち3番目に評価された計画	最良

5 『コンパクトシティ小樽』駅前再整備案

下記の案は、旧JR施設を撤去し、駅前第一ビルの敷地と合わせ、小樽市役所と駅前第一ビルを駅前広場に建設する計画です。これが「コンパクトシティ小樽」のはじまりです。今までは、小樽市の基本計画に沿って計画を検討してきましたが、ここからは、独自持論で「コンパクトシティ小樽」を展開していきます。多少の無理は生じますが、よい街になることを第一に計画します。次回の掲載を楽しみにしてください。



6 新幹線新駅(仮称:新小樽駅)地区整備について

令和4年5月(仮称)新小樽駅デザインコンセプト「浪漫が薫る温もりと心地よさを感じる駅～まちの記憶を未来へ～」から「小樽らしさを形成する歴史文化や自然環境を「まちの記憶」として駅舎に映し出し 後世へと受け継いでいきたいという小樽市民の願いが込められている」以上を基に鉄道運輸機構が小樽市に設計提案する運びである。

新幹線新駅(仮称:新小樽駅)(以下「新駅」という)の予定地は、小樽市天神地区の古い住宅地であり、閑散としている。現在、平成30年に開業した北海道後志自動車道の高架橋(天神橋、橋長681m、高さ60m)が街を横断している。(写真-1)この橋に隣接して新駅が、建設される。「なぜ、新駅のそばにインターチェンジを造らなかったのか。」という声は多々あった。事実、積丹方面に行く場合は、札幌駅より利便性が良いのである。(小樽まで新幹線+レンタカーで)

通例として、新幹線新駅がJR在来駅と共有していない新幹線新駅周辺は、活性化していない。小樽もこの通例に当たる可能性は大きい。そこで小樽市は、現在、有識者及び市民が参加して、議論、検討を重ね進めている。令和6年に開業予定の敦賀駅は、新たな発想を基に駅前整備を行い、運営をスタートする。この駅に注目していきたい……

PGNが見る新駅の課題は……

新駅は、北口(北側)出入口1ヶ所で計画している。この北口(北側)出入口は、冬期間、高さ約15mの新駅舎の影響で、一日中、太陽の日が当たらず、凍結状態が続き、春先の雪解けも遅くなる。加えて、小樽の大雪時は、北寄りの風が多く、海から新駅舎に雪が吹き付け、降雪以上の雪が堆積する。

利用者から、「新幹線は運行しているのに新駅が大雪で使用できないとは……」とならないように南口(南側)出入口と車寄せ通路ぐらいは計画してはどうか。

新駅は、図-6の鳥観図より、後志自動車道天神橋(巨大コンクリート構造物)と隣接している。よって、新駅の景観画面に橋が入るので、橋を生かした景観計画を検討してはどうか。

どうする? …PGN! 「新幹線ツアー」で新駅活性化

(株)PGNは、パークゴルフ運営会社として、新幹線を利用したパークゴルフツアーを企画する。青森、岩手、宮城、福島、栃木県(今、パークゴルフが盛んで、飛行場から遠く、新幹線駅に近い地域)のパークゴルフ愛好者を小樽グリーンパークに呼込む。各県4団体×5県で年間20団体(1団体20名)は、最低実施したい。さらに、北日本パークゴルフ大会(300名)が、毎年開催できるように取り組んでいきたい。

上記の企画は、新幹線が開通し、かつ小樽市望洋スポーツランドが完成して実現する。もう、ツアー名は決めました「小樽らしさ、満喫ツアー」で募集します。ツアー参加者から、「旭川は旭山動物園。北広島はファイターズ。そして小樽はスポーツランドだね。」と2030年には、言われたいし、言わせたい。



写真-1 新駅に隣接する後志自動車道天神橋(ヤフー画像より)



図-6 新幹線新駅(仮称:新小樽駅)地区鳥観図(小樽HPより)