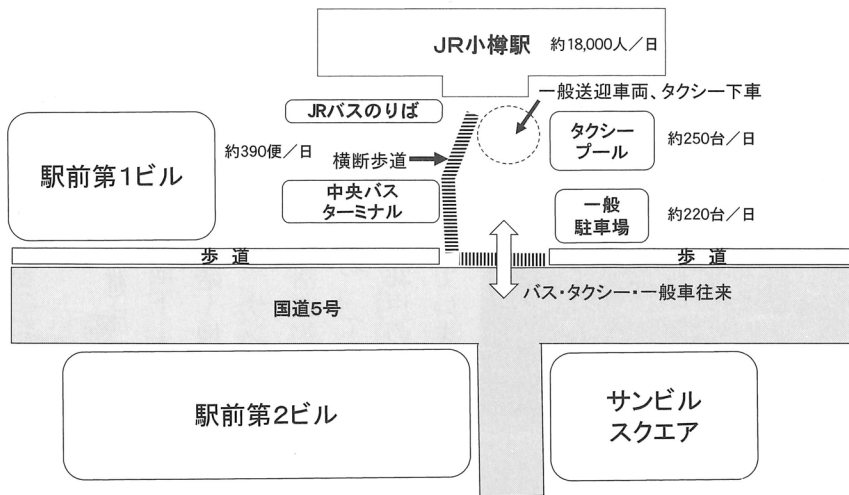


人と車両が輻輳する 駅前広場

小樽駅はJRやバスのほか幹線道路、高速道路などの陸上交通の重要なネットワーク拠点として、通勤・通学といった市民生活を支えている他、観光の玄関口としての役割を担っています。また、眼下に広がる小樽港に近く、海上ア

クセスにも優位性があります。しかし、小樽駅前広場には、バスターミナル、タクシープール、一般車駐車場があり、JRを利用する約18,000人／日の乗降客のほか、約390便／日のバス、約250台利用／日のタクシー、約220台／日の駐車場利用者等が往来し、人と車両が輻輳する非常に危険な状況が続いています。



小樽駅前広場の交通状況（上図）と輻輳の様子（下写真）

一体的な整備を

小樽駅を利用した方の中には危険な思いをされた方もいるのではないのでしょうか。こうした状況を解消する安全の確保が課題となっています。

小樽の顔というべき、小樽駅前地区がこうした状況にある中、今後、どのようにしていけばよいのでしょうか。

当所では、まず、老朽化で震度6強から震度7で「倒壊・崩壊の危険性が高い」建物とされた、駅前第1ビルと駅前広場を一体的に再々開発し、住民の不安解消と合わせて歩車分離を確保することが必要と考えています。

小樽市に対しても、「中心市街地活性化基本計画」を早期に策定し、一体的な整備を一刻も早く行うよう要望をしています。

また、再々開発に向けた具体的な動きとして、平成29年10月、駅前第1ビルの地権者等で構成する

再々開発準備組合が発足しました。

準備組合では、駅前第1ビルの更新を核に、隣接する土地や駅前広場を一体的に整備し、住宅や病院、商業施設、ビル内へのバスターミナル組込みといった都市機能の集約や観光客を見据えたホテルの設置、駅前広場の歩車分離など様々な構想づくりを進めています。

小樽駅前地区の再々開発には様々な考えがありますが、市の人口減少や高齢化が進む中、中心部に市民生活の基盤をつくるための機能や、人の賑わいを生む仕掛けづくりといった視点や、観光客の受入口としての役割を考えた景観も重要です。また、2030年度末に開業予定の北海道新幹線（仮称）新小樽駅との交通アクセス連携も考える必要があります。

当所では、再々開発の議論に積極的に参加しながら、小樽駅前地区の賑わいづくりに取り組んでいます。