

「北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画(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	9件
3 上記2のうち計画等の案を修正した件数	1件
4 意見等の概要及び市の考え方	

No.	意見等の概要	市の考え方等
1	鉄道インフラは、多くの皆さまに利用していただかないことには存続すら厳しいのが現実です。まずは、人口集積地から利用客を誘致する形づくりが大切です。 計画(素案)の後半で「札幌駅からの利用転換」としての記述があり、大規模な駐車場を確保することに同感です。 新小樽(仮称)駅のあり方のひとつとして、札幌市内・石狩市内などを含めた広域ターミナルとして育てることを明確に打ち出していきたいと思います。	本計画では、新小樽(仮称)駅の利用客を増加させる対策として、札幌駅からの利用転換を図ることが一つの有効な手法と考えており、札幌方面からの広域交通結節点の機能として、具体的には中長期駐車場の確保、高速バスの乗降バースの設置をお示ししております。 なお、いただいた御意見につきましては、今後立ち上げを予定している官民連携組織で、具体的な取組について検討していく上での参考とさせていただきます。
2	第2章以降で「俱知安方面からの交流人口の増大」とあり、同感です。 さらに、現在俱知安・ニセコ地区で進む外国人の長期滞在型の拠点として小樽市内を活用していただく誘致・整備を行うことも視野に入れてほしいと思います。 小樽市は俱知安まで13分、札幌まで12分、キロロまで30分、さらにサッポロテイネまで30分(手稲ICの両方向化工事完成を見込む)という絶好なロケーションです。夏期にはヨットハーバーがあり、また小樽市内・余市地区などのワイナリーの増設など、俱知安地区とは違った需要が期待されます。 具体的には、休業している望洋台地区の宿泊施設、住宅地域の予定として整備した望洋台3丁目地先の遊休地の活用、朝里川温泉地区の有効活用などが考えられます。また、札幌自動車道小樽JCTのフル規格化も必要でしょう。 まちづくり計画(素案)の中で、これらの取り組みを明記していただきたいと思います。	本計画では、天神2丁目に設置される新駅周辺地域の土地利用計画についてお示ししており、いただいた御意見にあります、現在、利用されていない望洋台地区の宿泊施設の活用、望洋台3丁目地先の遊休地の活用、朝里川温泉地区の有効活用などにつきましては、市全体のまちづくりや観光振興を進めていく上で参考とさせていただきます。 なお、北海道横断自動車道小樽JCT(仮称)のフル規格化につきましては、本計画とは別に国などへの要望等を既に実施しており、今後も継続して取り組んでいきたいと考えております。
3	魅力ある街にする事で本数を増やしてもらおうという受け身的姿勢を感じましたが、計画そのものが、停車する列車がそれなりに有るという前提でなされており、本末転倒になっている気がします。市単体または広域市町村連携でJRに要請する等の積極的な対策があるべきではないでしょうか。	本計画では、新幹線の整備効果を地域全体に生かすためには小樽市が単なる通過点とならないよう、立ち寄りたくなる魅力あるまちづくりの推進が必要と考え、新小樽(仮称)駅周辺の整備計画を作成し、2次交通対策、ソフト対策等の具体的な取組案について取りまとめ、実践していくとともに、本計画の推進に当たっては、新小樽(仮称)駅への停車に向けた協議も併せて行う予定としております。 なお、趣旨は同様ですが、よりわかりやすい表現となるよう、素案117ページの「新小樽(仮称)駅への停車に向けた協議」を「新小樽(仮称)駅への停車本数の増強に向けた協議」に修正いたします。

No.	意見等の概要	市の考え方等
4	ここ最近、夏場の豪雨や冬場の猛吹雪等で列車やバスが不通になったり、高速道路が閉鎖する等の乱れが頻発しているように感じます。スムーズなアクセスを実現するためには、天候の調査と対策の検討が必要な気がします。	荒天による公共交通機関の遅延、運休や高速道路の通行止めにつきましては、交通事業者や道路管理者が、刻々と変わる状況の中で通行の安全を第一に考え、自ら判断していることとありますので、本計画に対策の検討などについて盛り込むことはできませんが、いただいた御意見につきましては交通事業者や道路管理者にお伝えいたします。
5	函館では、新幹線の開業で土地評価が急上昇したそうです。このような上昇が起きた場合、資産税等を増加させ、周囲の住民等の資金繰りを圧迫させると思います。また、計画に非協力的で、投機的な土地等の売買が発生するのではとも思います。新駅周辺での居住や営業活動が安定するまでの、何らかの助成なり免税を検討する必要があると思います。さらに付け加えると、詐欺的な業者による被害も懸念されますので、その辺りの監視も必要かと思います。	本計画は、あくまでも新小樽（仮称）駅周辺のまちづくり方針や整備計画等をお示しするものでありますので、地価の上昇等に関する件については盛り込むことはできませんが、詐欺的な業者による被害防止につきましては、市民への周知方法も含めて今後検討させていただきます。
6	新幹線の騒音・振動はかなりのものです。また周囲には高速道路も建設される予定で、その騒音も予想されます。予め、どの程度になり、どの程度の影響と対策が必要か、早い段階で調べておくべきではないでしょうか。さらに、近くに、奥沢水源地があります。水源地近くの開発で水質が悪化しないか不安に思います。また、水源地近くの土地が市外の人に渡るのも、不安因子になると思います。駅は水源地の下流に位置し、関係無い可能性はありますが、一度確認を取った方が安心できると思います。	北海道新幹線の整備に伴う、騒音、振動、水の濁りなどの環境への影響については、既に、日本鉄道建設公団（現在は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）が調査、予測、環境保全措置の検討、評価等を行っており、実行可能な範囲内で影響を低減できるものと判断されております。 なお、騒音・振動に関しては、今後の事業の実施に当たり、沿線環境に係る監視を関係機関と連携しつつ適切に実施し、必要な対策を講じることとされております。 また、北海道横断自動車道の整備に伴う環境への影響についても、同様に調査等が実施されております。
7	新幹線開業時は、ベビーブーム世代の方が80歳以上になっています。高齢者等の利用は決して無視できないと思います。バリアフリー等の福祉的検討をもっと重点的に盛り込むべきではないでしょうか。	公共交通の利用促進として、移動円滑化の取組の推進を2次交通対策の方向性としてお示しており、高齢者や障害者に限らず、すべての人が使いやすいユニバーサルデザイン等の導入の推進を検討することとしております。
8	将来の小樽市・後志の活性化を目指すならば、新駅所在地を現在の小樽駅直下に企画変更し、駅業務を一施設による統合駅となれば、小樽駅は北後志の玄関駅となり、積丹半島観光、小樽・長万部間の在来線存続に寄与すると言うのが私の構想でありました。 むしろ、現行プランより朝里温泉郷に新小樽駅を設置したほうがはるかに利便性が高いと想定しております。	新幹線のルートにつきましては、基本的に新幹線の高速走行に対応できるカーブや勾配などの技術面、地形・地質などの自然環境、市街地への影響などの基本要件を総合的に検討した結果として現在のルートが決定されております。また、新駅の設置場所につきましては、市街地へのアクセス等を考慮した上で、天神町に設置することが決定されております。
9	現実の課題として、新天神町駅周辺の街づくりは必至要件かと思います。私がまず考えるのは、天神町駅と観光の中心である小樽運河、そしてクルーズ船が来航する小樽港を中心とする、宿泊施設への交通機関の整備と考えます。これが成就されない限り、新小樽駅は素通り駅となるでしょう。	新小樽（仮称）駅から市内各観光地への交通手段の確保は重要と考えており、整備方針で定めるとともに、2次交通対策及びソフト対策の中でいくつかの取組案をお示ししており、今後、立ち上げを予定している官民連携組織が中心となって、取り組んでいくこととしております。