

並行在来線に関する住民説明会 次第

令和4年4月28日（木）

◆15:30～16:30 蘭島会館

◆18:00～19:00 小樽市役所講堂

令和4年4月30日（土）

◆9:00～10:00 丸山下会館

◆11:00～12:00 親和会館

1 開 会

2 経過説明

3 意見交換・質疑応答

4 閉 会

（配布資料）

- ・資料1 並行在来線（長万部・小樽間）の方向性決定までの主な検討経過
- ・資料2 今後の検討事項と進め方
- ・資料3 令和3年度の説明会等でのバス転換に関する主な意見

「 メ モ 」

並行在来線（長万部・小樽間）の方向性決定までの主な検討経過

北海道新幹線並行在来線対策協議会（後志ブロック）	小樽市
平成 24 年度 沿線自治体が経営分離に同意、協議会設置 ・並行在来線の経営分離後の地域交通についての協議を開始 令和 3 年 4 月～12 月 第 8 回～第 11 回後志ブロック会議 ・旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査結果公表 ・収支改善策やバスルート等について検討、結果公表 ・国の支援（赤字補填・鉄道施設保有等）、JR による運行継続、貨物列車の走行等について確認 ➤ いずれも見込めない 令和 4 年 2 月 3 日 第 12 回後志ブロック会議 ・長万部・余市間のバス転換の方向性決定 ・判断理由は「鉄道は大きな赤字が見込まれ、将来に負担を残すべきではない」、「持続可能な住民の足の確保を考えた結果」 令和 4 年 1 月～3 月 余市・小樽間個別協議（余市町・小樽市・北海道） ・余市・小樽間について協議、3 月 26 日バス転換に合意 （三者の確認事項の概要） ・鉄道は負担が大きく、将来にわたって三者で運行することは困難 ・新幹線・高速道路延伸など新たなインフラを活用し、交通ネットワークを再構築することで、住民・訪問客の利便性向上が可能 ・輸送力・速達性・経済性・持続性などを総合的に判断した結果、バスを中心とした交通ネットワークの構築に向け、検討を進めることで合意。 ・バスの輸送力確保、目的地直行ルートなどによる所要時間の短縮、交通拠点の整備等、利便性確保に取り組む。 令和 4 年 3 月 27 日 第 13 回後志ブロック会議 ・長万部・小樽間のバス転換の方向性決定	令和 3 年 8 月 広報おたる ・函館線（長万部・小樽間）の現状、将来需要・収支予測等掲載 令和 3 年 6 月・9 月・12 月 市議会第 2 回～第 4 回定例会 ・協議会の検討状況等の報告及び質疑応答 令和 3 年 11 月 並行在来線のあり方についての市民意見交換会 ・函館線（長万部・小樽間）の現状、将来需要、収支予測（収支改善策反映後）、バスルート案などの説明及び意見交換 令和 4 年 2 月 並行在来線に関する住民説明会 ・協議会の検討状況や、意見に対する検討結果などの説明 ・バス転換も視野に入れた意見交換 令和 4 年 2 月～3 月 市議会第 1 回定例会 ・協議会の検討状況等及び「バスに優位性がある」との考えを報告 ・質疑応答 （バス転換容認の主な理由） ・鉄道施設の保有に伴う潜在的な負担も含めた多額の財政負担を考えると、沿線自治体で鉄道維持は困難 ・塩谷駅前を通るルート新設などの利便性確保により、バスで鉄道の代替が可能



令和3年度の説明会等でのバス転換に関する主な意見

塩谷駅前・最上経由ルート	● 利便性が向上する。良いと思う。 ● 最上経由のバスの本数が4往復では少ない。JRと同じ16.5往復走ってほしい。 ● オタモイ・築港間のバス路線の塩谷延伸という陳情と合致するが、国道5号沿いの人は恩恵を受けられない。 ● 小樽駅を経由してほしい。 ● 最上経由ルートは、（塩谷・蘭島地域から）乗り換えせずにウイングベイ方面に行けるのは良い。伍助沢の市民農園の利便性も高まる。 ● 塩谷駅周辺住民は、買い物等は小樽駅方面に行く。
その他のルート、停留所	● 「塩谷線」を塩谷駅周辺まで延伸する方法もある。 ● 塩谷線を、環状線で築港又は中心部に行き、国道5号で戻る循環ルートにしては。 ● 新ルートを桜・新光方面まで延伸し、そこからも最上の高校に直行できるようにしては。 ● 高速バスを塩谷駅近くに停めてほしい。 ● （現在塩谷を通過している）高速バスを塩谷にも停めると便利になる。 ◎ 余市線と奥沢線/ばるて築港線の一部を直通化（余市⇔天神町/ばるて築港）して、新幹線利用者の周遊促進と、蘭島・塩谷から築港等への利便性向上を。
バス待ち環境	● バスにするなら、雨風はしのげるようにしてほしい。 ● 塩谷駅舎を残し、駐車場を設けると、丸山の登山客に便利。バス待合所にもなる。
運賃関係	● 日高線は廃線後、通学定期代が倍くらいになった。 ● 今のJRと通学定期代が同等になるよう補助することを条件に、バス転換すべき。 ◎ 基金を作り、一定年数、通学定期代の激変緩和の補助をしては。 ◎ （小樽駅で築港行きに乗り継ぐ場合など）乗継割引を導入しては。
その他	● バスの本数が維持されるのか、撤退されないか不安。 ● 在来線が満員になることもあるが、バスで対応できるのか。 ● バスは手荷物があると狭く、乗り降りしづらい。遅れが不安。 ● BRT（バス高速輸送システム）はどうか。また、連節バスを行政で購入し、事業者に貸してはどうか。 ● バスの黒字化の施策が必要。 ● 住民が安心してバスにシフトできる状況を作るのが市の責任。 ● 中央バスだけでなく、コミュニティバスや福祉バスの活用も考えては。 ● バス転換した場合でも、地域活性化のため鉄道資源を活用すべき。 ● 転換時期前倒しの話も出ているが、2030年度までは鉄道を残すべき。 ◎ 酔うのでバスに乗れない。例えばタクシー割引などの対策を考えてほしい。

（◎印は、メール等でいただいた意見）