

会議結果（要旨）

会議名	第1回 余市町交通結節点検討委員会
開催日時	令和5年12月6日 午後1時30分
開催場所	余市町役場 301・302号会議室
出席者	委員：出席8名 欠席2名 アドバイザー：出席2名
会議内容	<p>※「⇒」委員・アドバイザーの発言、「→」事務局発言</p> <p>1. 開 会</p> <p>2. 委員長の選出について 【資料1】</p> <p>→腹案として余市町総合政策部長 阿部委員 を提案。 →異議なし。阿部委員を委員長に決定。</p> <p>3. 余市町交通結節点検討委員会（分科会）の役割、協議・検討する内容について【資料2】</p> <p>→本年度から来年度にかけて基本構想、その後、行政における施設整備までの通常の流れを想定し、計画、設計を進め、これを本分科会にて協議や報告を行う予定である旨説明。 →意見等なし。</p> <p>4. 報告事項</p> <p>1. JR 余市駅周辺における交通結節点基盤整備調査事業の実施について 【資料3】 地域公共交通実態調査の実施について 【資料3-1】</p> <p>→事業実施の説明と12月3日～5日に実態調査を行った旨説明。 ⇒アンケートの回収状況はいかがか。 →住民アンケートは100部程度回収。バスアンケートも3系統を対象として、各20～30部の回答を得ている。</p> <p>5. 協議事項</p> <p>1. 新たな交通結節点の整備の考え方について 【資料4】</p> <p>→現段階で想定される整備の考え方について2案（A・B）説明。 ⇒新幹線開通後も鉄路を残す方向で検討している方がいる。また、新聞報道ではバス転換が困難との話があるが見解はいかがか。 →JR から経営分離されることは決定事項で、バスでの代替が決まっている。運行主体など運行内容については並行在来線対策協議会で協議中である。</p> <p>⇒2案（A・B）のいずれにおいても共通課題として、現状の駅前十字街の交差点から駅前に入る道路の車線、直進車線が右折専用になる部分で課題があると思われる。今回の駅前再編構想ではどのように取り扱うか。 →解決すべき課題として検討していく。</p> <p>⇒現段階で2案（A・B）を比較する理由は。本日どちらかに絞り込むのか。 →交通空間について2030年時点を暫定とするか、完成とするかの違いで現時点で2案となった。本日までに絞り込むということではなく、本分科会で意見交換や協議を行い、基本構想を策定していく考え。</p> <p>⇒A案の方が柔軟な対応ができるというイメージでよいか。 →A案は暫定整備を経ることから時間的な余裕があるため、今後のバス運行の動向に対応しやすい。A案もB案もJR経営分離の時点では西側で完結している。その時点の最低限の整備はA案、その時点で完成しているのはB案となる。</p>

- ⇒A 案、B 案を決めるタイムリミットは。
- 北海道新幹線並行在来線対策協議会の協議を踏まえて、ギリギリまで協議することを想定しているが、駅前広場の各種検討に補助金を活用する場合、事前に準備や事業を位置付ける関連計画の策定が必要となる。従って、早々に案を選定する必要がある。
- ⇒代替交通がギリギリまで決まらない場合、交通結節点の機能が決まらないのでは。
- B 案を採用する場合は、代替交通のサービスを踏まえた検討とする場合、非常にタイトなスケジュールとなる。併せて、各種補助金を活用するためには、あまり時間がないと捉える。
- ⇒スケジュールを踏まえると、令和6年度までにどちらにするのかを決めることが重要。資料3で示される調査業務においては、A 案か B 案かが自ずと決まるのではと考える。結局のところ、バスバース・タクシー乗り場が現状の空間で足りないなら B 案しかないのでは。足りるのなら A 案となるのか。技術的な部分から決まると考える。
- ⇒A 案、B 案とも交通空間の現状変更は可能か。
- 土地・建物の各所有者・管理者等に必要な協議は申し入れしていく。
- ⇒駅舎の活用方法はどのように考えているか。
- 駅舎だけでなく公共施設としてのエルプラザがあるので、議論次第ではあるが、基本的には残ると考えている。
- ⇒単なるバスの結節点・乗り場だけではサービスが落ちるため、確認させてもらった。チケット売り場や待合所の環境も重要となる。
- ⇒バス運行のメリットとしては、仮設のバス停も可能というフレキシブルな対応ができると思う。バースを決めずに、暫定的な運用を始めてから、必要なバース数を決めることもあるのでは。近年、駅東側が賑やかになり、駅東側にバスを通したほうが良いのではという考えもある。ルート of 広がりを見ると、駅東西がつながる点はメリットである。まちの拠点として駅が中心にあり、拠点で乗り換えという発想。どの方面との路線で乗り換えるかを考えて、アクセスルートを考えるべき。
- ⇒ベターなのは A 案。経営分離した場合でも東西連絡ルートができれば、駅前利便性を考えていくのはよいと思う。
- ⇒交通空間の整備が中心だが、どういう形が想定されるか、環境空間がどの程度の整備か、総合計画等との関連、財源などを含めて。どこまで議論していくか。
- 交通空間として雨よけや待合機能の必要性など一般的なイメージはあるが、この会議でご意見をいただいて、より具体的な構想に近づきたい。活用する補助金財源等は並行して考えていきたいが、この場で財源の制限を付けると議論ができなくなるので、この場では望ましいものについてご意見をいただきたい。
- ⇒駅前十字街バス停の課題について並行在来線とは関係なく解決する必要がある。バス代替に関しては、不確定要素があり、コストが高くなることはデメリットであるが、バス運転手不足、建設業の人手不足など先延ばしの影響が懸念される中、A 案が魅力的に感じる。
- ⇒交通結節点、公共施設、東西連絡など、いろいろな視点が絡むので難しさを感じる。余市町の公共施設となるため、まちづくりとしての観点が必要である。
- ⇒交通結節点は乗り場だけではなく、乗り換えの待合環境、チケット販売も必要。一般的には駅となるが都市の中心、町の顔。いろいろな交通手段が交わる場所としての、機能検討が必要と考える。歩行空間や車線運用など、まっさらな形から「あるべき論」での議論が必要。駅周辺という言葉については、駅を含んでいないことが気になった。今ある駅をどうするかも含めて議論すべきではと考えている。

6. その他

→次回分科会は1月末開催予定。

7. 閉 会