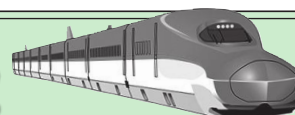


2021年度

北海道新幹線情報



並行在来線等に関する意見募集結果について

今回の北海道新幹線情報では、皆さまからいただいた並行在来線等についてのご意見を紹介します。

たくさんのご意見、どうもありがとうございました。頂いたご意見は今後の議論の参考とします。



(町内の方) 賢明な判断、頼もしい限り。これから10年間、のりくりする前に「ウチは要らない」と。在来線を利用されている方々は、スクールバスや民間交通事業者の協力で何とかなりそうですし。そもそも、貨物のために鉄道は残るでしょう。ですが、これは通過されるに過ぎない自治体考える内容ではありません。北海道～本州など（の物流）となれば、全く国策に近い内容だと思います。今の時点で山線（長万部～小樽経由～札幌）は優等列車（特急・急行）がないわけですから、鉄道から受ける恩恵はほぼないはず。バス交通網は完成しており、更に（新幹線開通後）洞爺・登別方面へは直行高速バスの可能性もある。町には乗降駅としての施設の確立と長万部温泉への観光誘致をお願いしたい。



(函館市の方) JRへの要求として長万部～東室蘭の鉄道の電化、洞爺・登別・白老へのアクセス向上を。乗換需要を取り込むため、改札内にショッピングエリアを作る。商店街をショッピングモール化し回遊性を高める。地理的優位性を活かして物流拠点を目指し企業誘致。住民会館を統廃合しコミュニティーセンターを作り、そこを中心に高齢者集合住宅を作る。



(町内の方) 未定だと思うが、将来の町を描くため、バス転換となった場合のバス路線の計画や料金・ルートなどの情報発信、もっと言えば、住民を交えた会議やワークショップを行って欲しい。



(大阪府の方) 並行在来線の収支の試算は、貨物調整金が計上されていません。青森県では、県が国と交渉した結果、貨物調整金が年あたり10.6億円上乗せされています。なお、青森県は、線路施設を県が所有して第三セクターは列車の運行だけを行なっているため、上記の10.6億円は、県と第三セクターに分配されているそうです。北海道も、線路は全道的・広域的な観点から残すわけですから、青森県のように線路施設は道が所有し、市町村は、バスの場合と同じように、列車運行の経費だけを分担するのが望ましいのだと思います。鉄道が好きで、鉄道の要衝である長万部町には、学生の頃からよく訪問しておりました。並行在来線は、地元の方にとっては当たり前風景なのかもしれませんが、あんな絶景は本州では見たことがありません。まさに、「別世界」です。新幹線開通後に活かせば、秋田県の五能線のように、全国から観光客が来ることも考えられると思います。



(町の考え 第3セクター鉄道の災害リスクについて)

- ・函館本線の駒ヶ岳周辺、森～八雲沿岸は災害リスクが高い
- ・日高線、根室線（東鹿越～新得）のような大規模災害時は沿線自治体での復旧対応が困難
- ・函館本線の鉄道貨物は、災害に伴う運休が長引けば北海道経済に深刻な影響を与える恐れ

◎沿線自治体の使命は地域交通の確保で、北海道物流の確保は国や道が担うべきです。旅客需要がほとんど見込めない第3セクター区間の場合、上記の理由から鉄道施設を沿線自治体が管理する仕組み自体に無理があると考えます。

★並行在来線についてのご意見を引き続き募集します★

内容は並行在来線に関することであれば、広く受け付けます。頂いたご意見は今後の広報にて紹介する予定です。

- 提出方法 FAX・メール・文書の郵送とします。
●提出先 新幹線推進課 新幹線・政策推進係
FAX: 01377-2-4884 メール: shinkansen@town.oshamambe.lg.jp



お問い合わせ先 ●新幹線推進課 (☎2-2450)