

## 会議結果（要旨）

会議名	第2回 余市町交通結節点検討委員会
開催日時	令和6年1月29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1名
会議内容	<p>※「⇒」委員・アドバイザーの発言、「→」事務局発言</p> <p><b>1. 開 会</b></p> <p><b>2. 協議事項</b></p> <p>→1. <u>余市駅周辺現状、取り巻く環境について説明（資料P2～5）</u> ⇒質問なし</p> <p>→2. <u>JR余市駅周辺の利用実態について説明（資料P6～9）</u> ⇒質問なし</p> <p>→3. <u>JR余市駅周辺の将来動向について説明（資料P10、11）</u> ⇒質問なし</p> <p>→4. <u>余市町の交通結節点の現状構成と問題点について説明（資料P12、13）</u> ⇒質問なし</p> <p>→5. <u>余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定について説明（資料P14～17）</u></p> <p>⇒P16について、協議会の議論次第だが、バス乗降バースが少ない感じがする。</p> <p>⇒タクシーについては、乗務員が少ない、今後さらに減少する話も聞いている。</p> <p>⇒交通結節点を駅前に集約するのであれば、最低でもバスは4バースは必要。現状から大きく乗り場を集約するのでは厳しいと考える。時間帯で計算すると捌き切れるかもしれないが、一番は利用者の利便性を配慮する必要がある。一概に計算上での判断は厳しいと考える。</p> <p>⇒実際使ってみると、小樽行き的高速バスを使う人は専用のバス停があると利用しやすい。複数方面のバスをまとめると、利便を損なう恐れがある。方面別に分けるのは理にかなっている。余市から地方に、余市から小樽に、高速バスを分けないと混乱する。特に利用者に多いお年寄りへの配慮が求められる。</p> <p>⇒観光客についても同様のことが言える。駅で声をかけられることもあり、乗り場を教えることが多いが、どの便が早く来るかを聞かれると、答えづらい状況が多々ある。小樽駅も方面別にバス停が構成されている。</p> <p>⇒インバウンド観光客は2バースだと利用者が混乱しやすいと考える。</p> <p>→6. <u>余市町の交通結節点のレイアウト検討に向けて説明（資料P18、19）</u></p> <p>⇒P18について、行財政を踏まえるとAパターン（現駅の西側の敷地を利用する案）が良いと感じる。</p> <p>→車両の動線やとりまわしを考慮せずに、面積を整理している段階なため、これだけでAパターンと断定することはできない。</p>

⇒A パターンの敷地には、現在の町営第2駐車場は含まれるのか。

→含まれる。

⇒現状の施設の位置関係を踏まえると、歩道を歩く人は少ないように感じる。タクシープールを真っ直ぐ歩いてくる人が多い。このスペースがなければ自家用車用に変更が可能なのか？

→必要に応じて検討すべきと考える。小樽駅の自家用車バースは少ないためか、ずらっと並んでいる。余市は送迎の割合が多いので、対応できるようにしておかなければならないとは考える。

⇒自家用車に配慮しないと交通事故、トラブルが発生する。

⇒P2で示される人口の変化をみると、黒川地区、大川地区の人口が抜きんでていることを踏まえると、駅裏（駅東側）からの自家用車アクセスも考慮しなければいけない。

⇒倶知安から小樽や札幌方面に向かう観光客が多いため、(JRの)乗客の乗り残しが今年2回、去年12月にも2回発生している。バスに代替するにしても、そのあたりも踏まえて検討すべき。

⇒町民にとって利便性があり、安全で快適な空間であって欲しい。余市を出発する人にも快適に乗車して欲しい。そのためにどういう配置にしていくのかを町民に示すようなものにするのが大事。

#### →7. 今後の検討に向けて説明（資料P20～21）

⇒安全な動線を考えなければいけない。朝のJRは乗車人数が多いので、代替バスは2台では足りないのでは。ニキバス、むらバスへの乗り換えがあることを踏まえ、レイアウトを検討してほしい。歩道、横断歩道、一時停止などについては、設計で検討してほしい。以前、議論になった駅前交差点の車両導線について国道229号側を左折専用にしたほうがよいと考える。駅側流出部は1車線ゼブラにしてもよいと考える。駅前広場に真っ直ぐ入れたほうがよい、車線を分けたほうが良いかなど検討してほしい。

⇒余市町は結節点となる交通手段や観光客も多い、結節点が重要だという再認識をしている。新幹線の駅は小樽と倶知安だが、冬期のインバウンド観光客が中心に利用されることとなる。その中の富裕層の人はタクシー貸切りで利用し、また新幹線を利用することが想定される。タクシーは、規制緩和により、ライドシェアが増えることが想定される。いわゆる白タクが、なんらかのかたちで運用されていくと考えられる。環境の変化に応じて、新幹線、高速道路などいろいろと想定して考えていかなければならないため、幅広い意見を聞いたほうが良い。

⇒並行在来線対策協議会と余市町の協議会のすり合わせが重要となる。

⇒ピークの時間帯が、朝と夕方になるかと思うが、その時間帯をいかに捌くかでバース数も変わると考える。今の話だと、タッチアンドゴーであれば可能かもしれないが、実際にはワンマンで運転手の確認作業などがあることを踏まえると、次のバスが滞留してしまう可能性も出てくる。札幌市内だとICカードを導入しており、スムーズに乗り降りができる。そのあたりも絡めて検討したほうが良いと考える。

### 3. その他

→次回開催は2月下旬から3月上旬の開催を予定。

### 4. 閉 会