

## 市政懇談会当日における発言・それに対する回答

区分	意見・質問の概要	回答・対応
JR	街に出るまで20数キロあり、特に冬の間、車で運転するにも不安があるが、ゆくゆくはJRは無くなるのだろうかとの観念している。	—
JR	峠下と秩父別の間が途切れているが、デマンドタクシーがどのように走るのか気になる。	社会福祉協議会の方でへき地医療バスが走っているが、そういう方も利用できるような体系を市で構築するべきと考える。まだまだ決まっていない話なので、今後皆さんの意見を聞きながら進める。
JR	もしも鉄道が無くなった時、我々に分断されている農業用地として活用するため、線路用地を無償でいただけるような話し合いは、いつの時点で持てるか？	JRから市へ無償譲渡という形になると思う。今後、農地や通路として必要であれば、市としても皆さんと協議していく。
JR	線路用地について、協議の時間を持つというのは、JR側からか、市側からか、案内は届くか？	方向性が定まった時に、市からそれぞれの自治区の皆様とお話しする機会をつくる。
JR	JR北海道全体が赤字の中、留萌本線を赤線区に含めたことに対して、当時、大きな抗議の声を上げていても良かったのではないかと？	抗議の内容としては、市だけの抗議でもないので、情報提供しながら、利用している人々を含めて、必要に応じて対応していくべきなのかと思っている。
JR	鉄道の存続を目指す場合に考えなければならないことについては、市が考えることでは無く、JR北海道、国、北海道が考えるべきことである。	何を残していくのか、行政としてやらなければならないことはなにか、現実的に考えていかなければならない。ただ国に言っても、今の全体的な経済の流れを含めても、厳しい状況だと考える。決して納得している訳では無いが、なかなか向かっていける状況ではない。
JR	9億円の赤字とあるが、この先20年間に必要になる土木構造物老朽対策費が大きいと思うが、内容について聞いているか？	1年間の運営経費に対してや、トンネルや橋梁の老朽対策費も含めて9億円と出されている。
JR	鉄道が存続できなかった場合のJR北海道からの提案とあるが、実は何もしないと言っているようなものでないか？市として、反対コメントの一つあってもよいのではないかと？	JRが何もしないということではなく、18年間経費負担することになっている。
道の駅	るしんふれ愛パークについて、鉄道用地の無償譲渡について書いてあるが、留萌・増毛間については、速やかに無償譲渡の交渉に入るべきでは？	既に無償譲渡の協議に入っている。

## 市政懇談会当日における発言・それに対する回答

区分	意見・質問の概要	回答・対応
JR	留萌線の問題、市とJRでしっかり協議してもらいたい。市が直面している公共施設の建て替えの問題を考えた時に、交通体系を色々考える必要がある。	何とか国鉄用地を活用して、公園を作っけていながら、次の活用策を考えてきた。今回は、廃止になった場合ということも含めて提案をしながら、意見をもらい、まちづくりを進めていくべきと考える。
JR	<p>鉄道で全国を繋ぐ公共交通機関を存続させるため、我々自身がどのような努力をすべきかの資料提供がない。</p> <p>また、分割民営化で生まれた会社の内、4社の赤字を民間で何とかするのは難しい。これは政治が判断していくことであり、そうしたことを分かりやすく市民につたえていただきたいと思う。</p>	JR北海道にいただいた情報についてだけでなく、どこまで市民に伝えるか。今までも情報提供は行ってきたが、足りないということであれば、そのことに対して、分かりやすい資料をどのような形で広めていくのか検討する。
JR	単独で維持は無理で、地方自治体に財政的な支援をしていただきたいということだが、地方自治体にはJR北海道が提案しているような財政的余裕は一切ないと思われる。国の責任だと思うが、どのように考えているか。	鉄道というものは、国が責任を負うべきと考える。
JR	JR問題はそろそろ判断の時期というニュアンスの言葉があったが、そうではなく、とことん存続の可能性について詰めていくのか重要だと考えるが、意見を求む。	<p>我々としては、皆さんに乗っていただけるものなのか、判断の時期に来ていると考える。これはあくまで留萌だけの考えで進めており、これから留萌の考え方を示しながら、4市町で話さなければならない。</p> <p>まだ廃線が決まっている訳では無く、今後、JRからの提案を受けてそれをどうするのかといった中で、このような懇談会を開いて進めている。</p>
JR	留萌線の話で、9億という金額について確認すると、JR北海道が責任を持たなければならない部分を含め、地元への提案となってきているように思う。	—
JR	JRや国の責任を明確化していかないといけないと思う。	—
JR	廃線によって、地価の下落に繋がれば、経済的打撃が大きい。また、歴史的価値という観点でも失われてしまうので、存続を前提に要求して欲しい。	—

## 市政懇談会当日における発言・それに対する回答

区分	意見・質問の概要	回答・対応
JR	バスやタクシーへの代替案は勿論のこと、市や経済界と話合った上で、JR留萌線があった以上の経済効果が生めるような作戦は、必要と思う。	—
JR	よりよい交通機関が本当にあるのかわからないのか、しっかり資料提供いただいて議論させていただきたいと思う。	—
JR	JR北海道の経営方針、事業計画アクションプランの中で、当社単独では改善不可能なものを3つ挙げているが、鉄路を守るためにつくられたJR北海道がこのようなものを挙げるのはいかがかと思う。	—
JR	国、道の考え方をしっかり示していただいた上で、地方自治体として何をしなければならないのか、整理して議論していくことが重要だと考える。	—
JR	増毛留萌間が廃止になった時、港町のコンクリート建造物、どこが管理することになっているのか、心配されている方がいる。崩れた時、誰が直すのか、現時点で分かっていることを教えて欲しい。	港町の掘割については、現在協議中。ただ、安全対策するという事になっており、その経費はJR北海道が負担することとなる。市としては、埋め戻して落差を減らすことを含め、利活用策を考えていきたい。
JR	沿線自治体が行っている利用促進策と組むような形で出来ることを、市としても、商工会議所、経済界含め、アイデアのある方たくさんいるので、意見を募り、徹底して利用促進策を講じて欲しいと思う。	イベントだけで利用促進していくことは難しいと思う。利用促進は、運賃に対する助成なのか、観光列車的に、常に深川や北空知の方に来てもらうのか、そういったことしかなかなく、留萌の方々は、留萌から札幌に行ったり、旭川に行ったりする通過点という風に思っているの、そういう意味ではもっと一般的に活用して欲しいと思う。

## 市政懇談会当日における発言・それに対する回答

区分	意見・質問の概要	回答・対応
JR	<p>赤線区に、国や道、地元負担するという考え方がなく、代替交通手段を模索する趣旨が盛り込まれているが、例えば黄色線区と同じように、国、道、それぞれの自治体が負担してなんとか残そうという体制が、仮に国から了承された時に、この6億円がまだまだ減る可能性もある。そういう議論が出来るようになったときには、市としても改めて存続に向けて考えていただけるのか伺いたい。</p>	<p>国が負担してくれるのであれば、存続に向けての話をする。そのことによって、線路の上に公共施設というのもありだと思ふ。そのことによって、音楽合宿、スポーツ合宿、これも列車を使ってきてくださいというPRも出来、一つの利用促進策となると思ふ。今の話は全部線で結ばれる話で、それが現実的になってくれば、最後の話は現実味を帯び、利用促進に繋がる。ただ、赤線区に対する負担が現実的にあるかないか、ここが一番の問題だと思ふ。</p>
JR/道の駅	<p>JRを含めた道の駅構想が何かあれば聞かせて欲しい。</p>	<p>道の駅は、最初の構想の中に、鉄道の駅、道の駅、川の駅、海の駅、4つの利点のある地域を活かした都市公園というののひとつの話として、都市計画マスタープランの中で、賑わい創出ゾーンとしている。港との活用を含めて、進めていければと思っている。</p>
道の駅	<p>既存の施設を使ったプランだけでは、集客はなかなか難しいと思ふ。トイレは勿論清潔でなければならず、他に、物販の充実、それから飲食の部分、特に高額なものではなく、小銭を出せば買えるような土産物が必要。全道的にパンが人気があり、人気のパンを出すとその店が繁盛する。</p>	<p>行政が販売も商売も出来るのであれば、そういう形でやろうと思えるが、道の駅を作るにあたり、それぞれ商売をしている方に、協力いただけないかということでお話しさせていただいている。留萌市としてはそれぞれがチャレンジしながら、最終的に必要なものを作っていくということで、まずは登録をしていきたいと思ふ。</p>
道の駅	<p>留萌の計画の中で、子育て世帯、子どもの遊び場、子どもが遊んでいる姿が見えるカフェといったものは賛成できる。</p>	—
道の駅	<p>るしんふれ愛パークの特に素晴らしいところは、留萌の港が一望出来て、あそこから見る夕陽が特にきれいであるところ。道の駅としては売りになると思ふので、活用方法を考えて欲しい。</p>	<p>景観はもちろん、浜焼きなど、地元のものが食べられるといったものも今後検討していく。</p>