

北海道新幹線等新交通体系と観光資源の利活用に関する調査特別委員会（第3回）

令和2年1月14日（火曜日）午前10時00分開会

○案件

1. 要求資料の説明及び質疑について
 2. その他
-

○出席委員（9名）

委員長	田村敏郎	副委員長	川村主税
委員	神崎和枝	委員	平松俊一
委員	上野武彦	委員	坂本繁
委員	中川友規	委員	若山雅行
委員	青山金助		

○欠席委員（0名）

○委員外議員（0名）

○出席説明員（6名）

総務部長	釣谷隆士	総務部政策推進課長	中村雄司
経済部長	青山芳弘	経済部商工観光課長	福川晃也
生涯教育課長	北村公志	生涯教育課文化財係学芸員	山田央

午前10時00分 開会

○田村委員長 おはようございます。

第3回目の特別委員会を開催いたします。

まず、最初に事務局のほうからパソコンの持ち込み、申し出がありましたので、これを許可してまいりたいと思います。

それでは、前回は観光の資源、これを大体五つぐらいに絞り込んだと、赤松周辺、それから道の駅周辺、車両基地周辺、大沼公園周辺、それから城岱というような周辺というような声が上がりましたので、それぞれ五つぐらいに絞り込んで、それできょうはその部分についての担当課の説明をそれぞれ受けて、そして質疑をしながら、次回に実態調査という流れの中でそれぞれ進んでいきたい。

五つの周辺の中には、なかなか現状として説明しきれない部分もあるかと思いますが、現在それぞれ押さえている現状と、それから歴史、こういったようなものを説明していただきたいと思います。

まず、最初に教育委員会の山田学芸員のほうから、これについては赤松街道、大沼国定公園の歴史というようなことで、おおむね大体30分以内、簡潔に。その後、ゆっくり質疑の中で時間を設けていきたいと思っていますので、一つよろしくお願ひしたいと思います。

○山田生涯教育課学芸員 七飯町歴史館で学芸員をしています山田です。

きょうは短い時間ですが、赤松とそれから大沼についての歴史的な説明をということです。

まず、赤松のほうから説明させていただきますが、資料のほうは簡単につくりました。略年譜1枚。それから、赤松に関する写真も含めてということで、当館のほうで毎月20日に発行している歴史館だよりの中から赤松に関する部分、第50号と第122号、これ少し前の赤松並木の姿という形で提示しております。

また、それに関する赤松の歴史という部分も、詳しくはこのピチャリというところに書いてございます。

赤松の歴史を、それだけで1時間ぐらひは話せようというぐらひなのですから、皆さん

御多忙だと思いますので、簡単にとということでございます。皆さん、よく聞いたことがあると思うのですが、明治期に植えられたというところがよく言われるところですが、実はそれよりもさかのぼって、この赤松はこの七飯で育成されていた。

それが、年譜のほうを使います。年譜のほう2行目、安政5年に栗本瀬兵衛という方、これは函館奉行だった方です。この方が、今の消防署あたりにあった七飯の薬草園、ここの担当となったことにより、薬草だけではなくて暴風のために杉や松を植えましょうと。それを各所に植えていきたいと思いますところで、佐渡から種を取り寄せて育成を始めます。

ただし、実際に育成を行ったのはこの栗本瀬兵衛という人ではなくて、吉野鐵太郎という人物になります。

実際に、明治になる前に育成した赤松を少しづつ植えた。皆さん、ここで注意しておかなければならないのは、赤松はもともと北海道に自生していない植物であるということ。北限は、青森です。なので、北海道で現在このように14キロに、かなり長い距離にもわたって並木を形成していること自体が、かなり珍しい事例であるということです。

皆さん、五稜郭をイメージしてください。奉行所があって、周りに大きな松が植わっていると思います。あの松も、実はこの御薬園で育成したものが植えられたものというふうに伝えられております。

また、国道を函館から北斗市のほうに行くとセメント工場のかかり手前のところに、ちょっとした松林がございます。そういった七飯に限らず、函館や北斗の旧道沿いにも松が植えられていた。七飯で申し上げますと、最近言葉が出てこないのですけれども、スポーツ運動公園のところの旧道でございますね。あれは、もともと昔、五稜郭に行くための旧道でございます。

特に、蒜沢あたりに今でも古い赤松、黒松が幾つか残っております。

これは、五稜郭に向かう旧道沿いに植えたという江戸時代の名残ということになります。

それから、現在国道5号に植わっていますがその仲間たちというのは、函館、北斗、七飯の各所に今でも残っている。

それから、歴史は江戸時代までさかのぼることになります。

ところが、明治になって七飯に七重官園と呼ばれる農業試験場が設置されます。これは、実質、明治4年から14年までの10カ年の計画の中で、その中間となる明治9年に明治天皇がおいでになるということで、七飯の本町、ちょうどこのあたりです。官園の事務所は今の七重小学校のところです。七重小学校の周りを中心に天皇がいらっしゃるということで、お迎えのための松を植えた。これが、明治9年、明治天皇の七重行幸に当たり、事務所周辺に奉迎の松を植栽。当時の場長だった湯地定基という方が発案したというふうに言われております。

このとき、明治天皇と一緒に随行されていた黒田清隆という開拓使の長官に相当する人物がその光景を見て、これはいいよと。事務所の周りだけではなくて、表現としては地味よろしきところに植えつくべしということを書いて、翌10年、札幌本道沿いに、要は今の国道5号沿いに赤松を植えていく。このときは、七飯の中心部、本町から函館の方向にかけて植えていた。

皆さん、函館から、今、新道に乗ってしまうかもしれませんが、国道5号を通っていくと大中山のあたりって物すごく荘厳な赤松があると思います。一転、七飯の中心から峠下にかけて、藤城のあたり見てみますと、木がちょっと細くなって小さくなっている印象がありませんか。これが、ここの歴史ということになります。

まずは、9年から10年にかけては本町から函館側に植えた。では、なぜかという、そのとき大沼まで明治天皇は行っていないから。

では、本町から大沼のほうに植えたのはいつのタイミングかという、1941年、昭和16年、照宮成子殿下がいらっしゃる、昭和天皇の娘さんになります。このとき大沼にまで行かれていますので、同じ意味ですよね。補植を

した。それが、今、峠下まで続く並木として現在至っている。

大まかに言うと、それが現在に残っている国道5号の歴史ということになります。

その後、そういう歴史がありますから昭和48年、赤松が七飯町の町木として指定される。

これは、理にかなったことだと思います。

日本の道100選だったり、平成8年には歴史国道に認定されたり、このあたりからこも巻きが行われるということにもなりますが、平成17年に赤松街道を愛する会というのが設立されて、現在に至っているというところです。

この間、実は全国的な文化財のカテゴリーの中に、文化的景観というものがございます。これの全国調査が行われている中で、実は2次候補までこの赤松並木というのは残っている。

これはどういうことかという、町が手を挙げて政策計画とかを整備していくと、国の指定文化財になる可能性があるということになります。それぐらい赤松並木というのは、文化財としてのポテンシャルを持っている街道であるということは、お含みおきいただければと思います。

残念なことに北海道遺産、第3回の選定に対しまして、赤松並木を愛する会のほうでこういった赤松街道自体を北海道の遺産に認定してくださいという推薦書を出したのですが、残念ながら落選という形になっております。

それは、私もこの推薦書を後からいただいたのですが、ちょっとアピールの仕方が思いがあふれすぎて、オーバーフローするような形であふれているので、読む側にしてみると、では何が言いたいのだというのが、多分見えなかったので落選したのだろうというふうに拝察しておりますが、その点については恐らく自然環境のほうに尋ねられるといいと思います。

ざっくりとした説明ではございますが、赤松並木についての説明は、これでおしまいにさせていただきます。

委員長、どうします。赤松並木は並木で質問を受けたほうがいいですか。それとも、全部説明してからのほうが。

○田村委員長 一応、大沼まで行って、一つのあれで質疑お願いします。

○山田生涯教育課学芸員 かしこまりました。

それでは、続きまして大沼公園の歴史という部分です。

大沼公園の歴史は、かなりこれでも簡単にしたほうなのですが、年譜が2枚。それから、先ほどと同じように当館で出しているピチャリと呼ばれる日より、これは8号、22号、71号、97号を提示しておりますが、これ以外にもまだまだ大沼に関係する古写真で紹介している部分というのはたくさんありますので、ウェブページでも見られるようになっておりますので、興味のある方はそちらをごらんになっていただければと思います。

これは、ちょっと並行しながら説明していきたいと思います。まず、年譜の1のほうをごらんください。

大沼の観光の始まりは、函館が開港してからだと思ってください。江戸時代ですね、これも。外国人が多く函館に入ってくるということで、外国人が歩いていい距離、これが奉行によって選定されます。その中に、大沼まで行けますよということになりました。当時の外国人、ヨーロッパ、アメリカ、どちらもバカンスというものを大事にしておりますので、函館から馬車で大沼のほうに来て、駒ヶ岳に登ったり、それからボートで湖を堪能したりということを実はしていた。

余り知られておりませんが、外国人が来ることによって、実は軍川に牛牧場が開かれます。これは、安政5年。これ、実は北海道における酪農の発祥だと、私は考えております。北海道の酪農の発祥は、よく八雲の徳川農場だというふうに言われますが、あれは明治です。

この牛牧場も、外国人に対する牛肉やミルクを供給するために設置された。ただ、残念なことに10年ぐらいで閉鎖に追いやられます。なぜか。ヒグマがいるんですよ。ヒグマが子牛だったり親牛だったりを少しずつ食べていく、襲って食べちゃうということで、今のように電気木柵のない時代ですから、経営が破綻してい

く。

その後、その牛たちは峠下や藤城のほうの一般民家のほうに払い下げとなり、農家が酪農を行うというスタイルが始まりました。

そういったことで、江戸期からもう既に大沼というのは観光が始まり、何らかの産業が生まれている。そこに、先ほど赤松並木のお話をしましたが、あの国道5号自体が明治5年に作られた道でございます。ただし、今の大沼トンネル、車が通るトンネルはあれは昭和になってからになりますので、クリーンセンターのほうに曲がって、山を通ってじゅんさい沼のほうに下りていく、現在の防災道路になります。そちらが、ももとの札幌本道のルートということになります。

そこに目をつけたのが、明治5年、宮崎重兵衛がじゅんさい沼に宮崎旅館を開業。この宮崎旅館がこのピチャリの8号にある写真になります。

恐らく、七飯における旅館業の先駆けというふうに考えてよろしいかと思います。

ですから、大沼の観光というのは、実はじゅんさい沼のあたりから始まっている。それには、道路が掘削されるという社会的現象が伴って始まるということになります。

なので、その間、実は現在の大沼公園側というのは、まだ未開地であるということですよ。

ちなみに、この宮崎旅館には明治14年、森町のほうから函館に向かう明治天皇がお休みになられている。このときに、御膳水と言われるお水を差し上げるということで、今でも北海道のほうで管理している、こんこんと湧き出るじゅんさい沼の奥のほうの湧き水から、明治天皇に御膳水として上げている。

その後、明治天皇はこのムサワ峠と呼ばれるクリーンセンター側のほうに下りて、そして現在の峠下駐在所、交番にあった峠下ホテルと呼ばれるところで休んで、七重官園のほうに向かうというルートで来ます。

国道5号自体、赤松並木もそうなのですが、並木だけではなくて、歴代の天皇がお通りになっている道であるという部分でも、一つの売

りがあるのかなというふうには思います。

さて、ちょっと話を戻します。未開地だった現在の大沼公園側に開墾のつきが入るとするのは、明治30年になってからになります。

そのきっかけは、何か。宇喜多秀夫という人物が三木町の隣町のほう、そちらのほうから入植して開墾して、そして大沼小学校だったり、そういったものをつくっていくという形になります。

大体このあたりに、池田園の池田醇さんだったり、その後、小澤さんだったり、酪農家たちが結構入ってくる。一つには、明治30年代以降、開墾した土地をある程度の期間がたったら廉価で払い下げると、あなたのものにしますよという法令が整備されたというのが端を発しているというふうには考えます。

ただし、このときこういった池田醇さんとか道議会議員とかもやっておりますので、有力者が集まることによって、かなり大沼公園側に着目しようということになります。

そこへ、転機が訪れます。それは、何か。明治36年、年表のほうにも赤で記しております函館と小樽を結ぶ鉄道が敷設される。要は、今のJRですね。でも、皆さん七飯に住んでいると余りJRに乗る機会がないかもしれませんが、大沼方面に向かうJRでちょっと不思議だと思いません。トンネルを越えてわざわざ小沼のへりを迂回する形で、森町のほうに向かっていく。あれは、この宇喜多秀夫や池田醇さんがそちら側に誘致したのですよ。今の沼駅、もともと宇喜多さんの土地だったところに、駅を設置する。これは、温泉もあるし宇喜多さんにしてみると、自分の農園のところの運搬の便を図りたいというのもあったのだと思いますが、これから大沼は、こちら側が観光として栄えるだろうということで、もともと国道5号沿いに並行して北上する予定だったものを掛け合せて、こちら側に迂回させた。恐らく、これがなければ、今の沼公園の発展というのは何十年かおくれていたというふうには考えます。

だから、ここは一つの転機ということになります。これに合わせて、堀口亀吉が沼の家を開

業して、大沼だんごが売られる。

それから、馬車で移動する観光からこのときに鉄道で、要は鉄道に乗って大沼に滞在するという観光スタイルに変わってきた。道議会議員を使って誘致をしておりますので、北海道にもこの大沼の素晴らしさというものが知れ渡るようになります。

そこで、北海道はどういう動きをしたかというのと、大沼公園を北海道立の公園にしようという動きです。これが、明治の後半から昭和初期にかけて動いていく動きです。

実際、明治終わりから昭和初期の古い古写真を使った絵はがきには、北海道庁立公園大沼公園というような表現になっています。

このときに、日本の公園の父というふうには呼ばれる本多静六さんが、大正3年に大沼公園の改良案というものを調べて提出して、鹿園をつくったらいいか、島々に橋を渡したほうがいいという、現在の今の公園の素案ができてくる。それにのっかって、北海道は公園整備化してきたという歴史があります。

だから、もともとは七飯だけのものではなくて北海道として、この公園が重要なものであるという位置づけ。だから、今も一部道の管理ということになっていると思います。

当然、明治天皇もそうですし、いろいろな文化人が訪れているので、大沼には文学碑、歌碑、そういったものが多く残されているというところですよ。

大正4年には、実業之日本社主催による新日本三景にも入選しております。これは、かなり地域の後押しがあって勝ち取ったものだろうというふうには思います。

大沼の観光ってかなり難しいところですが、もう一つの転機としましては、昭和4年に大沼電鉄が開業するということです。

これは、大沼と鹿部間を結ぶ私鉄という扱いですね。ただし、開業してすぐ駒ヶ岳が大噴火してしまいますので、余り経営がうまくいかなかったということがあります。

道立公園になった後、この昭和初期から戦中にかけて、実は今度は国立の公園に大沼をして

いきたいという地域住民の声が上がっていく。

そこで、年譜2のほうを見ていただければと思います。ただし、このときって戦争がかなり起こっていて、社会情勢も不安定だったということもあって、その夢というのはそれどころではないだろうということになり、戦後になってようやくまた国立への動きというのが再燃されていくということになります。

転機となるのは、昭和32年、七飯村だったところが現在の七飯町に変わる。そういった明るいニュースの中で、もう一度、国立公園にしていきたいと思いますという機運が急激に高まった。それを受けて、翌年33年、これはかなりスピードの速い認定だと思います。大沼が国立公園に指定される。たしか、全国で13番目だったかと思います。

あと一つの転機となるのは、その後、公園の中にはウオーターシュートというのが設けられたり、観覧車が設けられたり、設けられたこの観覧車は現在、函館公園の観覧車としてまだ現役で活動しております。恐らく日本最古の観覧車ということになるかと思いますが。

かなり観光としても、鉄道を使って賑わっていたのですが時代が変わります。高度成長期に入って、自家用車をかなり各家庭で持つ時代になってきたところで、昭和39年、現在の大沼のトンネルが開通します。これによって、観光のスタイルがまた変わります。鉄道で観光をしていたものから、自家用車に対する観光。

ここで、ちょっとおかしなことが起こるのですが、その駐車場を確保するために湖を埋め立てて、現在の大沼の駐車場ができ上がったということになります。

その後は、昭和の流れということになりますので、皆さんもよく御存じなところだと思います。お客を呼ぶためにスカイタワーというものをつくってみたり、スキー場をオープンさせてみたり、スバルパークができてみたりということになります。

物をつくっての観光というものが、かなり限界に近づいてきたという部分は見てとれるかとは思いますが、一つのきっかけとなるのは、平

成24年に大沼がラムサールの条約登録湿地に認定されているということです。

これも、なかなか活用のしようというのが難しいところではありますが、永続的に自然とそこに住まう人々、利用する人々がともに栄えるという理念のもと、その後、大沼のアオコの問題などを中心に、町のほうでは湖の浄化というものをもくろんでいるというところですね。

大沼のほうは、語りきれない部分がありますので、多分明治だけで2時間とか話せてしまうぐらいしますので、ピチャリのほうの、先ほど8号を紹介しました。22号を見てください。ここに写っている写真は、大沼にあった展望棟、昭和6年につくられて20年ぐらいに、たしか戦争中の鉄が必要だということで下ろされたものです。

それから、71号をごらんになってください。一つの転機となった明治36年の鉄道敷設時の様子になります。これは、現在の大沼消防署あたりを撮影したものだというふうに思います。

そして、97号。これは、鹿園。これは、昭和にあった鹿園ということになりますが、鹿園地帯の構想は、先ほど申し上げました本多静六から端を発しておりますので、明治に調査して大正になったものが昭和になってもリエンとして残っているという部分での歴史の説明が、このピチャリに書いてございます。

これを参考にしていただければと思います。

以上です。

○田村委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質問あれば質問していただきたいと思っておりますけれども。

神崎委員。

○神崎委員 ちょっと教えてもらいたいのは、大沼の大正4年の新日本三景に入選という、この頃、何か間違っただけで日本新三景というふうにお話をさせてもらっているのですけれども、どちらが。

○田村委員長 生涯教育課学芸員。

○山田生涯教育課学芸員 新日本三景が正しい

と思います。

その後も、新たな日本三景を選ぼうというのがあったりとかするので、それと多分混同してしまっているのだと思うのですよね。

ちょっと分かりづらいですか。

これは、大正に行われたものなのですが、昭和になってからも、これとは別の三景を選ぼうという動きが出てきているので、そっちと混同して話している部分があると思います。大正期の部分は、ここに書いている新日本三景というのが正式だと思います。

○田村委員長 神崎委員。

○神崎委員 分かりました。ありがとうございます。

○田村委員長 ほかに。

若山委員。

○若山委員 まず、赤松並木のほうで。

これは、11月にあった町内連合会の研修会で赤松の資料をもらって、じっくり聞いたので同じ内容で、何かあれだったので、非常に勉強になりましたけれども。

ここに載っている上から3行目の北斗市、有川というのですか、もとというクエスチョンマークついているのですけれども、これについては確かではないということなのではないでしょうか。説明では、間違いのないような言い方をされていたのですけれども。

○田村委員長 生涯教育課学芸員。

○山田生涯教育課学芸員 ほぼ間違いはないのですが、断定ができないというのは、文献的な裏づけがなかなか取れていないということ。奉行所文書とか、そういった部分での公的文書ですね。

ただ、口伝的に書いている、それこそこの栗本瀬兵衛あたりが後に自分のやったことを日記帳にして書いているものの中には、有川にも植えたということが書いてあって、現在、現地を見てみると恐らくここだろうという部分ではたなです。

植えたということは、確かです。

○若山委員 わかりました。

続けて質問よろしいでしょうか。

○田村委員長 はい。

若山委員。

○若山委員 ここで、赤松は北海道にない木だということであれなのですけれども、これ寿命というのは何年ぐらいなのかということと、もし寿命が100年とか200年で、植えかえてしまうというか、第二世代の赤松になったときに歴史的価値というのは変わらないものなのかどうなのかというか、全部植えかえてしまうような場合でも、昔から生えた木だから価値があるとか、歴史的価値なのか、それとも枯れたら新しく植えたというので、並木が残る。それでも、歴史的価値には変わらないと考えていいものなのではないでしょうか。

○田村委員長 生涯教育課学芸員。

○山田生涯教育課学芸員 まず、寿命の問題ですが、ちょっと僕にはわかりかねます。

ただ現在、今、七飯にある赤松で150年を超えているということを考えると、200年超はいつでも全然不思議ではない。

あとは、枯れたりとかするためのケアをしっかりしてあげるということが、その寿命を延ばすということには必要になってくるかと思いません。

また、植えかえたときの文化財的な価値という部分ですが、植えかえるに当たっても全部をいきなりやるということは、ないと思うのですよ。

やり方次第だとは思いますが、並木としてその景観が、現在とそんな変わらないような形で継承されていく、例えば今の赤松の並木から種子を取り出して育成していますよね。それを植えるというのは、世代交代ということになりますので、それが景観として変わらず保てていけるのであれば価値はある、価値は継続すると僕は考えます。

むしろ、どれだけそこに対して地域住民だったり、そういったものが愛着を持っているか。そのための教育的な調整を図っていくかというところなのだと思います。

文化的景観という、先ほど申し上げました国の文化財カテゴリーというのは、景観として

残っているかどうかということになりますので、ぱっと対比してわかりやすいのは、函館の西部地区で古民家をリノベーションして景観として保ちましょう。江差も、そうですね。いにしえ街道というものは、もともとある古民家と新しく建てたものが景観的にそぐわないということで、あの通り全体が文化財的な価値が生じるというふうに考えますので、赤松もそれと同様だというふうに理解して進めていくのがよいかと思います。

いいですか。

○田村委員長 若山委員。

○若山委員 わかりました。

それと、大沼でもう1点だけ質問なのですが、よろしいですか。

○田村委員長 はい。

○若山委員 せっかくの機会なので、ちょっとわかれば教えていただきたいのですが、この歴史年表の前に、伊能忠敬が北海道の地図をつくって大沼のあれが載っているのですよね、何か地図のあれの中でね。

だから、大沼の近くまで来たりなのかしているのがあったりして、何かそういうので文献的に何か特徴的なものというのは、特にないものなのではないかな。

○田村委員長 生涯教育課学芸員。

○山田生涯教育課学芸員 北海道150年だったので、私もちょっと不勉強だなとは思っていますが、彼がこのあたりを調査した記録というのは、多分あります。

私がかつ知っている限りでは、今の鈴蘭学校でしたっけ、をちょっと超えたところに小沼側にちょっとせり出している部分があるのです、半島のように。

伊能忠敬の地図では、そこが今よりもちょっと形が違う。ということは、水かさが昔と今が違うという、江戸時代と今が違うという証明だと思のですよ。そういった部分的なことは、調べているのですが、彼がどこにどういうふうに調査したというところまでは、ちょっと私は押さえていなかったです。

申しわけないです。

○田村委員長 若山委員。

○若山委員 わかりました。

どうもありがとうございます。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

では、私のほうから何点か簡潔にお願いしたいのですが、まず先ほど説明あった大沼公園改良案、本多静六博士、鹿園を置いたり橋かけたりというようなことで説明あったのですが、それ以外に何か、改良案ですから達成できたのかどうか、そこら辺、まだ課題として残ったものが、もし知る範囲であればちょっと教えてもらいたいということと、それから、これちょっと知っている範囲でいいのですが、国定公園と国立公園の違い、もしわかるのであればお願いしたいと。

それから1974年、昭和49年にヘドロを除去しているという、ここら辺もわかる範囲の中で、ちょっと説明をお願いしたいなど。

それから、赤松の関係では北海道遺産の関係では落選したということなのですが、七飯町内にはいろんな羊飼いの土塁だとか、箱館戦争の銃座の土塁だとか、いろいろあるわけですが、七飯町としての歴史的遺産というのですか、大体150年の脈々とした歴史あるわけですが、そういう町独自のそういう遺産的なものを指定するというか、そういう考えをお持ちかどうか、ちょっとそこら辺もあればちょっとお聞かせ願いたいと。

○山田生涯教育課学芸員 それでは、大沼のほうから説明申し上げます。

先ほどあった改良案、これが達成されたかどうか。基本的に、案として出されたものに対して、ある程度のことはやっているけれども、現状に合わせて可変しています。

というのは、例えば鹿園というのは、今のセミナーハウスのほうに本多静六さんの案はあったのですが、社会的な現状等を踏まえて、後に整地されたのは、今の昭和寺の奥のほうということで、鹿園という名前としてはあるのだけれども、実際のスタイルに合わせて変えている。

それから、本多静六によると街道沿いに桜を植えましょうという案もあったのですが、火山

灰土であるということから、その桜がうまく育成しなかったということで、これは断念して今ナナカマドとか、そういったものになっている。

現在残っている、では桜は何なのだとすると、あれはオオヤマザクラと呼ばれる野生種なので、もともとそういったのに強いものである。そういった部分で、全てが全て彼の計画どおりになっているわけではないけれども、おおむねそれに沿って北海道のほうでは動いていたということ。

ヘドロについては、詳しくはちょっとわかりません。なぜ、このヘドロの除去が行われていたかというのは、恐らく水質悪化ということが一つ上げられるということ。これが、なぜ現在も継続して行われていないかというところには、いろんな利害関係が絡んでくるのだろうというふうには推測します。

大沼は、そんなところでしたかね。あと、もう1個あったな、国定と国立ですね。

国定と国立の違い、ちょっとわからないです。済みません。

赤松のほうですね。赤松以外に文化財、町として指定するというものがあるかどうかということなのですが、一応、文化財候補物件として押さえてはありますが、全てが全て町指定にするということは、現在考えておりません。

それ以外に何がと言われたときに、まず申し上げられるのは、ガルトネルのブナ林でしょう。

あれは人工のブナ林としては、日本最古級のものであり、七飯町が西洋農業の発祥の地であることをうたうきっかけとなったガルトネルが七飯の山から取ってきた木を植えて、人工のブナ林となった。戦争のときに、建材として利用されていなかったのも、そこにある三嶋神社の杉のように刈られることがなく、現在に残っているという部分では、かなり七飯町としては歴史的に重要なものであるという理解。

あと、もう一つ言えるとすれば、箱館戦争関連の遺跡として、大沼のトンネルの上のほうに七飯台場と言われる七稜郭があります。熊の通

り道なので、余り観光には向いていないのですが、これは箱館戦争関係の遺産として、うちだけではなくて道南全体として考えた台場跡、五稜郭、四稜郭、川汲台場、北斗市で言えば二股台場、これらと合わせて道南として文化財的な価値を発信することが重要になるのではないかと。七飯の台場については、山の上ということもありまして、今、郷土史研究会さんのほうでかなり整備してくれたりとかしております。草を刈ってくれたりとかしております。ほかのどの町の台場に比べても状態が物すごくよくて、七飯だからそうしたのかわかりませんが、七稜で七つの稜になっているという部分でも、売りとしてはおもしろい。文献的にもブリューネの指導によって、旧幕側がつくったというのが江差町の資料に明記されておりますので、いつつくられたかということもわかっている。

ただ、皆さんが今回望むような観光に生かすとなると、道を整備したり熊の対策をしたり、コストに対しての得られるメリットがちょっと少ないかもしれないですが、文化財としてはかなりいいポテンシャルを持っているものが、七飯に今、眠っているということだけは、どこか頭の片隅に置いていただければと思います。

いいですか。以上です。

○田村委員長 ありがとうございます。

ほかに。

神崎委員。

○神崎委員 とても興味深いというか、大事なことだなということ、今、感じたのですが、赤松並木というか街道を今、国、道でもってくださっているのですが、学芸員の山田さんにとってはもっとうまくいった部分で、道なり国なりのたくさんの補助を出してもらいたいとか何とか、そういう政府に対してのお考え、今いろいろお話していただきましたけれども、どのようなお考えでいるのかと。

先ほど、江差のお話もされて、住民が愛着を持って守っていくみたいな、そういう流れの中でどういったことをもっともっとやられたほうがいいのかという、もし今のお話と同じく、また。

○田村委員長 生涯教育課学芸員。

○山田生涯教育課学芸員 まず、町としての役割は教育だと思います。

これは町民もそうですし、特に若い世代。なぜ重要なのか、なぜ守っていかなければならないのか。恐らく、それが町にできることの最優先だと思います。

国は、国道の整備の一環として赤松を整備してくださっているというところではうれしいのですが、もっとそれを文化財的な価値を見出した上での何らかの工作、これは道もしかりですね。国が動くとも恐らく道も動かざるを得ないでしょうから、道も動かさなければならぬ。

ただ、いろんな歴史国道になったりしておりますが、国としてはこれが文化財だという認識が少ない。地域にとって重要な並木だよねという道としての理解。それから、その枠組みを超えたところで何かアピールしていかないと、恐らく国は動いていかないだろう。手っ取り早いのは、文化的景観というカテゴリーに持つということが、長期スパンで考えたらプラスになるのかなというふうには思います。観光としても。

これまで歴史国道になったりとかしても、なかなか観光に生かせなかったというところがありますので、ただこれには一つ問題がはらんでおまして、七飯町だけの話ではないということ。赤松並木は、桔梗のほうから続いておりますので、そうなるらと函館が絡んでくる。面倒です、彼らは。いろいろと。

なので、そこに対して本当は道が調整をとって、取りまとめていただく。それから、それぞれの立場に対して、それぞれができることというのは恐らくあるのですが、今、私が考えている部分は、道はまたいだ部分での調整、国への働きかけ。国はその理解、それから文化財としての価値を認める。そこに対する下からの支えとして、町としては子供たちや町民への教育。教育って物すごくお金がかかるけれども、見えないのですよね。大沼もそうです。流山地形だとか、そういったものは言うのだけれども、それが、では来年その成果見えますかと言われる

と見えないので、覚悟が必要だと思います。10年、15年後の姿を見ていかないと、ちゃんとした成果が得られないというのが、我々がやっている教育という分野だということも理解してもらえればと思います。

以上です。

○田村委員長 いいですか。

ほかに、ありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○田村委員長 もしなければ、説明を以上で終わりということで、暫時休憩いたします。

どうもありがとうございました。

午前10時49分 休憩

午前10時59分 再開

○田村委員長 それでは、休憩前に引き続き再開する前に、平松委員のほうから早退する旨、届け出がありましたので、これを許可します。

時間になりましたら。それでは、再開いたします。

次は、総務部長、経済部長、政策推進課長、商工観光課長による車両基地、それから縦貫自動車道等々についての説明を受けていきたいと思っております。

できれば、簡潔に15分、15分ぐらいずつに中身の濃い説明をいただいて、その後、質疑の中でさらに詰めていきたいと思っておりますので、一つよろしくお願ひしたいと思います。

まず最初に、総務部長と政策推進課長のほうから説明をお願いいたします。

政策推進課長。

○中村政策推進課長 それでは、政策推進課からは、要求資料項目の一つ目の北海道新幹線総合車両所に関する資料と五つ目の北海道新幹線の札幌延伸の状況に関する資料、六つ目の北海道縦貫自動車道の現状に関する資料、七つ目の北海道縦貫自動車道、北海道新幹線建設促進に関する渡島総合開発期成会などの要望書の写しについて資料に沿って御説明させていただきます。

初めに、資料1 函館新幹線総合車両所の概要をごらんください。

1 車両所概要としまして、名称は北海道旅客鉄道株式会社函館支社、北海道新幹線総合車両所となっております。

所在地は、北海道亀田郡七飯町字飯田町233-1。位置は、新函館北斗駅から南東に約2キロメートルとなっております。

敷地面積は、約35万平方メートルで、東京ドーム約7.5個分となっております。

配置車両は、H5系が40両、10両編成が4編成となっております。

年間検査車両数は、2017年4月から2018年3月の実績ですが、大きく六つに分類されます。

まず、仕業検査は6,490両、649編成分です。交番検査は730両、73編成。ATC特性検査については33両、列車無線検査は21両、台車検査は20両で2編成分となっております。全般検査も20両で、2編成分となっております。

所歴といたしまして、平成26年10月1日に、新幹線準備運輸車両所発足。平成27年7月31日に、函館新幹線総合車両所発足。平成27年11月1日に、函館新幹線運輸所発足となっております。

続いて2番目、組織図でございますけれども、昨年12月1日現在ですけれども、所長1名、副所長1名、総務企画部門には総務グループとして7名、検収部門には資材グループ、品質管理グループ、工場検収グループ、運転検収グループ、当直など127名で合計136名の職員となっております。

このほかグループ会社としまして、北海道ジェイ・アール運輸サポート株式会社が交番検査時の車両検査、清掃業務。

そして、札幌交通機械株式会社が空調装置、座席関係、台車部品等の検収作業、車体塗装、車両部品の検収作業。

続いて、北海道クリーン・システム株式会社が廃棄物分別処理、構内警備業務に従事しているところでございます。

開きまして、3主な整備と概要ですが、その次の4の配置図と合わせてごらんください。

まず、線路設備といたしましてAの着発収容線は営業列車として運行しない車両を留置する設備でございます。

Bの回送線は、本線から分岐して基地からの出向するための設備でございます。

次に、検収設備としましてCの仕業検査線は、仕業検査を行うための設備でございます。仕業検査とは、所定の周期で消耗品の取りかえ、パンダグラフ、台車、走り装置、ブレーキ装置、室内装置等の状態、作用機能について外部から行う検査で、通常二日以内に実施しております。

Dの交番検査線は、交番検査を行うための設備でございます。交番検査とは、各機器のカバーを外し、内部の状態、機能確認を行うもので、仕業検査に比べて精密検査となり、検査項目も多くなるため、専用線にて行います。3万キロまたは30日以内に実施しております。

Eの洗浄設備は、車体や窓などを定期的に清掃、洗浄を行うための設備でございます。

Fの臨修設備は、車両の故障状況に応じて台車や床下機器、屋根の上の機器等の交換や修繕を行うための設備でございます。

Gの転削設備は、車輪の摩耗状況により在姿で車輪削正を行うための設備でございます。

次に、工場設備といたしまして、Hの台車検査設備は、台車検査を行うための設備でございます。台車検査とは、モーターや駆動装置、ブレーキなどの走行に必要な台車等の主要部分を取り外し、または解体の上、細部について行う検査でございます。60万キロメートルまたは18カ月以内に実施しております。

Iの全般検査設備は、全般検査を行うための設備でございます。全般検査とは最も大がかりな検査で、車両の主要部分を取り外し、または解体の細部について全般にわたり修繕、取りかえを行い、新車状態にするものでございます。120万キロメートルまたは36カ月以内に実施しております。

次に、管理設備です。Jの管理棟は、基地構内の業務計画や車両運用計画、運行管理、防災監視と基地構内全体の操業を管理・運営するた

めの設備です。

Kの汚物処理、塵芥設備は、車両及び基地内施設から発生する事業廃棄物の部外への搬出。汚物の下水処理等を行うための設備でございます。

次に、保守設備としましてLの保守基地は、地上設備を保守する基地として、材料積みかえ、保守用車に検収、留置を行うための設備でございます。

次に、電気設備としてMの変電所、通信機器室は、外部から車両基地への受電設備、構内の運転に必要な信号通信機器を制御する設備でございます。

4の配置図でございますが、現在Aの着発収容線は4線となっておりますが、札幌開業時には8線増えまして12線まで拡大される予定となっております。総合試験車車両留置線も1線配置される予定となっております。こちらは赤の点線で表示しているところでございますので、ごらんいただきましたというふうに思います。

次に、資料1-1でございます。

北海道新幹線函館新幹線総合車両所のパンフレットでございますけれども、こちらはJR北海道で作成したもののコピーとなっております。詳細につきましては、こちらに掲載しておりますので、参考までにごらんいただければというふうに思います。

続いて、資料2でございます。

北海道新幹線札幌延伸の状況をごらんください。

資料2でございます。新青森、新函館北斗間の149キロメートルが平成28年3月26日に開業し、北海道新幹線新函館北斗、札幌間の整備計画路線延長は、約212キロメートルとなっております。

また、新八雲駅（仮称）です。長万部駅、倶知安駅、新小樽駅（仮称）です。札幌駅の五つの新幹線駅の設置が予定されております。

区間中、トンネル工事が約80%を占め、ついで高架橋が13%、切土、盛土が5%、橋梁が2%となっております。

工事延長は約212キロメートル中、契約率

は75.8%、こちらは令和元年12月1日現在となっております。

トンネル総延長に対する掘削済延長の比率である掘削率は22.6%となっております。

別添資料2-1をごらんください。

こちらの資料は、鉄道運輸機構が毎月公表しております資料で、直近の資料を用意させていただきました。

北海道新幹線の工事にあつては、トンネル工事が重要となっており、トンネル工事の進捗状況を示した表が右に記載しております。全部で36工区に分けられまして、赤字の本工掘削中が20工区、緑文字の作業坑掘削中は6工区、黒文字の準備中は10工区となっております。七飯町に最も近いところでは、一覧表の最上段にあります渡島トンネル（村山）が延長5,360メートル中、掘削延長は5,010メートルで、掘削済みの率は93.4%、覆工も4,419メートル完了しているところであります。

トンネル総延長に対する掘削延長の比率である掘削率は22.6%となっておりますが、この1年前と比較いたしますと、1年前は13.9%と公表されており、参考でございますが1年間で8.7ポイント増加の進捗率となっております。

資料2に戻りまして、後段になりますが、札幌延伸については、平成24年6月29日に新函館北斗、札幌間の工事実施計画が認可され、完成予定は新青森、新函館北斗間の開業からおおむね20年後とされておりましたが、平成27年1月14日、政府与党整備新幹線検討委員会において、開業時期を5年前倒ししまして、令和12年、2030年度末の完成、開業を目指すことが決定しているところでございます。

続きまして、資料3北海道縦貫自動車道の現状をごらんいただきたいというふうに思います。

北海道縦貫自動車道は、道南地域における高速交通ネットワークの確立に向け、北海道縦貫自動車道を初め、函館・江差自動車道、松前半島道路、函館新外環状道路と連携しながら事業

が進められております。

北海道縦貫自動車道、七飯、大沼間は高速ネットワークの拡充により、道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港や拠点空港函館空港への物流の効率化等の支援を目的とした延長10キロメートルの高速自動車国道の整備が進められております。

①事業区間ですけれども、七飯町字仁山から森町の赤井川、延長が10キロメートル。

②道路規格は、1種2級で時速100キロメートルを想定し、幅員12メートル、暫定2車線となっております。

③事業着手は、平成17年度から進められてございます。

別添資料3-1をごらんください。

ちょうど真ん中に、工事場所の表示がありますが、赤丸で囲ったところが工事場所となっております。白と青の破線により表示されている区間が北海道縦貫自動車道の整備計画区間、直轄となっております、北海道開発局函館開発建設部によって整備が進められております。延長10キロメートルの区間中、大沼トンネルが約7キロメートルとなっております。

裏面をごらんください。

大沼トンネルは本坑と避難坑が並行の位置で整備されております。本坑の工事に先立ちまして、まずは避難坑工事が行われております。避難坑の延長は7,041.8メートルのうち、峠下地区の1期工事で延長2,975メートル。西大沼地区の1期工事で2,666メートルが平成30年1月から令和3年4月末までの工期で行われているところでございます。

避難坑の高さは3.6メートル、幅員が4.26メートルとなっておりますが、本坑の断面の高さが7.1メートル、幅員が10.25メートルと避難坑の倍以上の大きさがあり、掘削が必要となっております。

また、避難坑と本坑を連絡する連絡坑の工事も進められていくことになっております。

続きまして、資料4の要望書一覧をごらんください。

資料の①から⑦まで要望書の関連する部分のみを抜粋し、今回提出させていただきました。

資料の①と②でございますけれども、北海道新幹線と北海道縦貫自動車道について合わせて要望していることから、共通として分類してございます。

資料①は、北海道町村会で事務局が北海道町村会政務部となっております、要望概要は北海道の諸課題解決、この中に北海道新幹線の建設完成、道路網の整備促進等が含まれてございます。

中央実行運動は6月に行われまして、衆参両院国会議員、総務省、国土交通省、経済産業省ほかに要望してございます。

資料の②は、渡島総合開発期成会で事務局が渡島町村会となっております、要望概要は渡島管内の開発促進、こちらにも北海道新幹線の建設促進、北海道縦貫自動車道の整備促進を含んで要望してございます。7月に札幌要望として、北海道開発局、北海道庁、鉄道建設・運輸施設整備支援機構へ、また8月には東京要望として衆参両院国会議員、国土交通省ほかに要望してございます。

続いて、資料③から⑤までですが、北海道新幹線に関連した要望書となります。

資料③は、北海道新幹線建設促進期成会で北海道商工会議所連合会要望と合わせて要望しており、事務局が北海道商工会議所連合会となっております。要望概要は、北海道新幹線の札幌早期開業と開業効果拡大でございます。11月に東京要望として、衆参両院国会議員、国土交通省ほかに要望してございます。

続いて資料④は、北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会で、事務局が札幌市となっております。要望概要は、北海道新幹線の全線早期完成と沿線地域の開業効果の波及拡大でございます。11月に東京要望として、衆参両院国会議員、国土交通省、鉄道建設・運輸施設整備支援機構ほかに要望してございます。

資料⑤は、北海道新幹線建設促進道南地方期成会で、事務局は渡島総合振興局となっております。要望概要は、北海道新幹線早期建設で、7月に札幌要望、8月に東京要望を②の渡島総

合開発期成会要望と合同で行っております。

次に資料⑥と⑦は、北海道縦貫自動車道に関連した要望書となります。

資料⑥は、北海道高速道路建設促進期成会で、北海道商工会議所連合会要望と合わせて、③の北海道新幹線建設促進期成会と同様に要望しており、事務局が北海道商工会議所連合会となっております。要望概要は、高規格幹線道路ネットワークの早期完成で、11月に東京要望を行っております。

資料⑦は、北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会で、函館市が事務局となっております。要望概要は、道南地域における高速ネットワーク確立となっております。7月に札幌要望を②の渡島総合開発期成会要望と合同で行い、10月の東京要望は、衆参両院国会議員、国土交通省ほかに要望を行っております。

なお、⑦の北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会のほか、高規格幹線道路函館・江差自動車道早期建設期成会、松前半島道路建設促進期成会、函館広域幹線道路整備促進期成会の4期成会を合同により要望活動を実施しております。

提出させていただいた要望書につきましては、要望書全ては相当の量になることから、関連する部分のみを抜粋してございますので、御容赦いただきたいというふうに思います。

以上でございます。御審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

○田村委員長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、何か質問ありませんか。

川村副委員長。

○川村委員 まず、2点あるのですが、確認なのですが、資料1の今現在、出発収容線というのは4線で、札幌開業時は12線というのですが、現在は4線しか施設がなくて、札幌まで行くよとなったときに新たに残りの5から12までの、何かそういう施設ができるという予定になっているのかというのを1点。要は、現在今その部分しかなくて、札幌まで延伸するよとなったときに5から12まで

の部分ができ上がるという予定になっているのか、ちょっとその確認が1点と。

あと、資料3-1のトンネル工事の新幹線のほうでは、いろいろ整備のことやいろんな残土、重金属含まれているみたいな、そういう一連の報道もあったりしているのですけれども、今回大沼の掘削、土に関してはそういった問題みたいのはないものなのか、それともしあった場合、開発局のほうできちんと処理してやりますよというのがあれているのか、ちょっとその辺の確認。その2点お願いします。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 まず、1点目の新幹線車両所の施設の関係でございます。

配置図のほうに記載してございますけれども、右上のほうをちょっとごらんいただければというふうに思います。

着発収容線につきましては、現在4線ございまして、札幌開業時には12線ということで8つプラスになるという考え方で、計画といえますか事業として捉えてございます。

現在は4線分しかない。その後、その下のほうに総合試験車両の留置線も合わせて、今ありませんけれども1線増えるということの押さえでよろしいかなというふうに思います。

続いて、2点目の縦貫自動車道のトンネルの残土の関係でございますけれども、残土につきましては基準値があって、その基準値を超えるようなものであれば、当然対策が必要になろうかと思っております。現状としましては、毎月土壌の状況だとかという部分を工事事業者のほうで確認をいたしまして、それを峠下の公民館と、あと西大沼の会館に張りつけております。公表しております。その中でも確認できますが、常時基準内におさまっているということを確認されておりますので、もしそういった状況があれば、当然公表している状況でございますので、適切な対応をしていくという形になろうかと思っております。

以上です。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

川村副委員長。

○川村委員 今のところは、そういう問題が一切出てきていないということによろしいですかね。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 特段、問題が出てきてはおりません。

以上です。

○田村委員長 ほかにございませんか。

上野委員。

○上野委員 今、川村委員のほうからの質問の答えの中で、トンネルの残土についての検査を実施していて、現在までのところそういう基準値を超えたものはないと言われていましたけれども、この採土といいますか、どのぐらいの間隔で採取した土の検査をしているのか。例えば7キロぐらいありますけれども距離が、その間の採土をした土の頻度といいますか、その調査の頻度というのはどの程度でやられているのかなど。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 頻度につきましては、毎月公表しておりますので、毎月調査しています。

そのエリアなのですけれども、正確な数字ははっきりちょっと私、今、資料が手元にございませんが、峠下地区が大体五、六箇所程度あったかと思えます。西大沼地区のほうにも同様に同じような水準であって、地下水関係が影響を及ぼしているか、していないかという部分の項目がございます。例えば法面だとか、そういった部分の調査ポイントを毎月やっているということで認識してございます。

以上です。

○田村委員長 上野委員。

○上野委員 縦貫道に関しては令和3年4月までに、これトンネル工事の工期だと思うのですが、実施するというので、それ以降のトンネル開通後の道路の計画の年度に関しては、何か書いていないような気がしていますけれども、どうなっていますか。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 現在、避難坑の工事をし

ておりますが、第1期工事の部分について平成33年4月、令和3年4月というふうになってございます。

この避難坑の工事につきましても、残りの工事もございますし、まずその避難坑の終了後に本坑の工事が着手していくという流れになってございますので、現在のところ工事の完了見込みというのは、はっきりは明言されてございません。

要望書で資料②でございませけれども、こちらのほうの渡島総合開発期成会の要望の内容で、4ページにございます。4ページの下の方に、工事の状況でございますが、新直轄方式によりまして10キロメートル現在行っておりますが、完成見込みについては、開通を今現在、未定ということになってございますので、現在のところは申し上げるということは、なかなか難しいところでございます。

以上でございます。

○田村委員長 ほかに、ございませんか。

若山委員。

○若山委員 済みません。2点ほどちょっと勉強不足でよくわからないので、教えてほしいのですけれども。

まず、新幹線の車両所の関係でいくと、七飯町が今、観光化というか、何か開放してもらような何か、そういう期待を持ってあれしているのですけれども、これはこのままであれのですか、何かここに施設か何かをJRのほうでつくらなければいけないような感じになるものなのですか。こちらがお願いしている観光地化というか、何か見に行く見学するとか何とかというような、そういうあれをするようなときに、このままでもう開放してさえもらえれば、観光というか、そういうものが可能になるものなのですか。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 ただいまの観光地化の話でございませけれども、国内で整備の検討をしているのが白山市で検討してございます。

こちらが、自由民主党のプロジェクトチームによって、観光地化を進めるということでの流

れの中であってございまして、七飯町も総合車両所を持つ町の五つの一つでございますので、できるだけ白山の事業について乗りおくれられないようにということで、今後検討していかなければならないというような状況でございます。

白山の状況を踏まえますと、その自民党のプロジェクトチームにつきましては、検討は始まったもののなかなか答えが見出せないという状況であってございます。白山の例を見ますと、ビジターセンターを建設するといった流れもございまして。ただ、そちらもはっきり事業化まで進んでいないというようなところも聞こえておりますので、今後の検討課題かなというふうに思います。

七飯町につきましても、もしかすると水防センターなどが、そういった役割を担うのかもしれないと思いますが、はっきりは決まっているところではないというところでございます。

以上でございます。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

若山委員。

○若山委員 あと、もう1点。

縦貫道の関係で、これ要望書とか何かいろいろなので、もう工事の計画的なものは完成されているのでしょうか。これから、何か委員会でいろいろ要望も考えてはいるのですけれども、どこにインターをつくるとか、どういう形にするかとかというのは、もう決まっているものなのですか。それとも、まだこれからというようなことなのですかね、発表されているものというのは。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 まず、新直轄方式で行っている部分での10キロメートル部分については、事業化されておりますのでラインは決まっております。

ただ、七飯インターチェンジの、要は仁山の部分の降り口から現在、自動車専用道路として整備されましたところの部分の間、約3キロメートルが、現在は事業化だとかというのは決まっていないというようなところでございます。

です。インターチェンジがどうなるかというような形については、まだ未定というところでございます。

以上でございます。

○田村委員長 ほかに。

上野委員。

○上野委員 車両基地の件なのですけれども、実際に車両基地で働いておられる従業員が136名ということでした。

それで、3社が関連の事業をやっていますけれども、この3社の雇用人数なのかはわかりません。

○田村委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 ただいま関連する会社の雇用人数でございますけれども、実際はその七飯の車両所に常時勤務しているということではなくて、五稜郭にある車両所においてJRの関連の整備だとかに従事している方もいらっしゃいますので、総合車両所だけに従事している人数ということは、把握は困難でございます。

この検査の種類によって、五稜郭のほうから通って従事しているというようなところでございます。

以上でございます。

○田村委員長 上野委員。

○上野委員 136名の車両基地で働く従業員が、七飯町に住んでいるとかというような形での何か効果といいますか、基地があることによる七飯町への、そういった七飯町の収入に関する効果的なものは何かお考えでしょうか。

ちょっと、それについて。

○田村委員長 上野委員さん、これはあくまでも観光資源の利活用という視点の中でやっているものですから、その視線の中での質疑ということで、よろしくお願ひしたいと思います。

○上野委員 では、よろしいです。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

それでは、私のほうから2点ほどちょっとお話しさせていただきたいと思ひます。

まず、車両基地の関係、先ほど質問にも出ましたけれども、新幹線の期成会で車両基地のほ

うを見学したという話、聞きましたけれども、一般的に町民が中に入る、入らないは別にしても、車両基地のある程度まで見学できるような、町として働きかけというのは、今後、具体的にしていくのかどうかということと。

もう1点は、今、仁山から藤城までの3キロの、いわゆるインターチェンジ、これについてはまだ絵が描かれていないということなのだけれども、これについては期成会等々では、いろんな話はあるのでしょうか、期成会として具体的には、ただ早くつくってくださいというだけの話なのか。この要望書から見れば港あるいは空港に向けての高速化ということの主眼において要望書を出しているようだけれども、そこら辺についての期成会の動きというか考え方が、もしわかればちょっと教えていただきたいと思います。その2点。

政策推進課長。

○中村政策推進課長 まず、車両基地の公開に向けた取り組みでございますけれども、今回、昨年ですが11月7日に期成会として視察をできるように働きかけをさせていただいて、見られるような形にはなりました。

ただ、そのときも一般公開に向けた取り組みの、まず前段階として視察ですとか研修だとか、そういった機会を増やすことによって、一般公開に少しでもつなげていきたいという思いの中から、視察研修のときにも町としてお願いをしてございます。

ただ、その中のときのJR側の回答といたしましては、そもそものその施設が施設を公開するだとか研修を受け入れるための施設だとかというようなつくりをしていないというものと、もう一つが交通のアクセスの部分で、なかなか現状としては難しいというような状況、お話を伺ってございます。

引き続き、一般公開に向けてはなかなか一気にいくというのは難しいかもしれませんが、その施設を見られるような機会を確保できるように、努力していければなというふうに思っております。

2点目でございますけれども、縦貫自動車道

の決まっていない部分についての、今後の期成会の取り組みなどのお話でございます。

七飯町としましては、函館開発建設部と毎年、事業の計画について報告をいただいております。その中でも、毎年その3キロ部分については、具体的な事業化をどうなりますかということをお願いをしているところでございますけれども、いただいている回答としましては、現在10キロメートル部分をやってございますので、そちらのほうをまず事業を進めさせていただくというところで、具体的にその3キロ部分については、まだ決まっていないというところでございます。

まず、事業進捗の状況を進めさせていただくというところで、現在、思っているところでございます。

以上でございます。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○田村委員長 もしなければ、これで質疑を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、引き続き経済部商工観光課の説明をいただきたいと思います。

簡潔に、よろしく申し上げます。

商工観光課長。

○福川商工観光課長 それでは、商工観光課提出資料につきまして、簡潔に御説明をさせていただきますと思います。

資料、標題にございますとおり商工観光課からは、入り込み客数に関する資料及び道の駅なないろ・ななえの売りに関する資料ということで提出をさせていただきました。

1ページ目になります。道の駅なないろ・ななえの入り込み客数の推移に関する資料でございます。

皆さん御承知のとおり平成29年度の3月からの開業となっております。そのため、直近までの部分は、2カ年度分ということで数字を記載させていただきました。資料のつくりといたしましては、各年度の道の駅の入り込み客数を表示し、その他の観光客入り込み客数の部

分、全体の部分、この三種類を表示させていただいてございます。

表の下のグラフにつきましては、道の駅の入り込み客数をグラフ化したものでございます。

平成30年度につきましては、道の駅は10万2,574人。観光入り込み客数全体で申しますと、233万1,421人であったという資料でございます。

2ページ目になります。こちらは、大沼国定公園の入り込み客数の推移についてでございます。便宜上、平成25年度から直近の30年度まで数字を表示させていただきました。

大沼国定公園につきましては、平成30年度94万6,683人で、全体は先ほどと同じ233万1,421名でございます。

下のグラフにつきましては、大沼国定公園を黒い棒グラフ、その他大沼以外につきましては薄い灰色、グレーの棒グラフで表示をさせていただいてございます。

次のページになります。城岱牧場展望台の入り込み客数の推移でございます。

こちら表示上は、平成25年度から直近の平成30年度までを表示してございますが、城岱牧場につきましては、入り込み客数をカウントすることを想定していかなかった施設でございます。

しかしながら、平成26年度から平成29年度までにつきましては、外部に案内業務を委託してございまして、そちらの日報からいらっしゃったお客様の人数を拾って集計したものでございます。直近は、平成29年度途中まででございましたが、2万9人いたというような表でございます。

下のグラフにつきましては、集計できる平成26年度から平成29年度までの入り込み客数を表示してございます。

最後4件目の資料でございます。こちらは、道の駅なないろ・ななえの売り上げに関する資料の要求にあわせまして、指定管理者でございます一般社団法人七飯町振興公社の決算書に記載の売り上げということで、資料を提出させていただきました。

資料6ページは、貸借対照表。7ページは、損益計算書でございます。

売上高につきましては、7ページの損益計算書のほうの上のほうに売上高として、表示をさせていただいているものでございます。

御説明は、以上でございます。

○田村委員長 ありがとうございます。

これについて、何か質問。

坂本委員。

○坂本委員 2ページの関係ですけれども、大沼国定公園の関係ですけれども、30年度一気に3分の1ぐらい落ち込んだのですけれども、この原因って何ですか。わかります。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 今の御質問なのですが、観光入り込み客数につきましては、さまざまな施設に御協力をいただいて作成している資料でございます。

それぞれの業種、業態によりまして、いろいろな要因があると思います。例えば平成30年度につきましては、いわゆる北海道胆振東部地震が発生した年度でございます。こちらの影響も非常に大きいものがございます。そのほかにつきましては、例えばインバウンドが大変に伸びてきた、ここ数年で大変に入り込み客数に影響を及ぼすだけの数に伸びてきたのですが、インバウンドにつきましても、今まで主流であった団体旅行から個人旅行にかなりシフトしている状況でございます。

こういったことも含めますと、現在入り込み客数の集計に御協力いただいている施設のほかの、例えば飲食店であったりだとか、そういった個々の個人商店に流れている部分もかなり多くあるのではないかと推測をしております。

そういった個人商店等につきましては、そもそも入り込み客数を把握できないというようないろいろな事情ありまして、この集計に反映できていないところもあろうかと思えます。

あくまでも、このような要因がいろいろかかわっての結果であろうと考えてございます。

以上でございます。

○坂本委員 わかりました。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

若山委員。

○若山委員 済みません。この入り込み客数の、勉強不足なのでよくわからないのですが、数え方について、誰がどう数えるのか、あるいは宿泊した人の数を累計しているのか。その辺のところ、道の駅なないろ・ななえだとか、大沼公園の入り込み客数とか大沼以外、先ほど言った城岱牧場のあれについてもカウントできないのだけれども、わかる違う資料からピックアップして数字を出しているという、その数字の出し方を、ここでちょっともう1回教えてもらえればなと思うのですけれども。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 ただいまの委員の御質問にお答えしてまいりたいと思います。

ちょっと細部まで確認ができていたわけではございませんが、観光入り込み客数の調査というものは、七飯町の場合はまず北海道のほうから調査依頼がございます。

そして、現在いろいろ都道府県によって調査の仕方も、昔からいろいろ違いがあったりもしていたのですが、現在の北海道の観光入り込み客数の調査につきましては単純集計ということで、御協力いただいているところ、各施設からうちのほうは例えば日帰り客だ、宿泊客だ、それから宿泊客のうちの外国人の客数だとか、そういった項目を記載できる調査票をお渡しして、提出をいただいているところであります。

これらを単純に提出いただいた施設の調査票を全て足し上げて出すというのが、北海道のほうの観光入り込み客数の調査であります。

それともう一つ、ちょっと何年前かはわかりませんが、20年ちょっと前の観光客の入り込み調査というものは、立ち寄り地点で割っていたりとか、そういったこともやっていたのですが、今現在はそういった調整はなしということで、単純の積み上げという形になっています。

以上です。

○田村委員長 若山委員。

○若山委員 済みません。そうすると大沼の場

合の入り込み客数については、例えばプリンスホテルに何人泊まったとか、旭屋旅館に何人泊まったとか、そういうのを足し上げた上での数ということで、駐車場にとまった数だとかも、やはりカウントに入るものなのか、それともただ来てすぐぱっと帰ったのはカウントされない、目視で何人ぐらい来たかとかという期末に何かよく何人来たとか何か、当てずっぽうの数字が並んでいたりするのですけれども、そういうものではないのですね。正確なのです、そのところはですね。済みません。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 このカウントの仕方も、実は施設によっても若干違います。

こちらのほうは、単純に各施設にお問い合わせした調査票の様式に記載されたものを採用しているということで、各施設の数字が例えばその施設の出入りの人数なのかレジの人数なのかは、その施設の回答できる資料によって出しているいただいていますので、今おっしゃられた駐車場につきましても同様で、車両の台数は駐車場ですから押さえているのですけれども、何人乗っているかというのは押さえてございませんので、そういったところにつきましては、例えば乗用車だったら3名とか、そういった集計の形になっていると思います。

以上でございます。

○田村委員長 若山委員。

○若山委員 そういう数え方、なかなか難しいというのはわかりますし、ただ毎年同じようにやっていれば、その数性とか増えた減ただけで、非常に資料としては重要だと思いますので、あれなのですけれども、そういうふうに言うとか城岱牧場の2万とかという数字は、控え目な数字という形なるのですか。もっとたくさん来ているというふうに見えるものなのでしょうか。

その辺は、どうなのでしょう。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 これは、商工観光課のほうの考え方なのですけれども、城岱の展望台のこの数字の積み上げというものが、施設の中で

案内業務をやっていただいていたときに来館者というか、その展望台にいらっしゃった方のカウントをメインでやったものでありますので、例えば今、御指摘のとおり展望台の外にだけいらっしゃった方については、ちょっとカウントのしようがないというようなことで、もう単純に積み上げの数字を採用させてもらっているという形になっています。

以上です。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

なければ、私のほうから2点ほどまずお聞きしたいのですが、町で以前、出していました観光振興計画、平成28年度で終了していると思うのですが、それ以後、出しているかどうか、その確認と。

それからもう1点、この間、新聞の中に観光客の数ということで出ていましたけれども、七飯町が142万5,000人ということですね。これ、2019年度上半期というようなことで出ていましたけれども、その中で見ていきますと、函館市が343万8,000人という、そういう数字ですよ。

そうすると、2倍以上、函館に来ているのだけれども、函館から七飯のほうに流れてきていないという、僕は捉えるのだよ、この数字からいけばですね。

そうすると、やはりこれが大きいと思うのだよね。2.何倍という数が函館に来ているのだけれども、その部分というのが少しでも七飯のほうに流れてきてくるような、要は町として魅力ある観光政策をとっているかどうか。そこら辺の考え方ですね。

その2点、ちょっとお聞きしたいと思います。

商工観光課長。

○福川商工観光課長 まず、観光振興計画なのですけれども、今、委員長おっしゃったとおり5カ年計画で28年度からの計画期間で作成されています。

そして、ちょうど来年度、最終年度になりますので、そこで更新をしていくというような考え方でおります。

それと、函館市との比較の部分なのですが、これもまさにおっしゃるとおりで、函館市に入ってそのまま七飯町を経由しないとか、数字にあらわれているかどうかもありますけれども、七飯町ではなくて例えば北斗市に行っているだとか、あるいはもう単純に北海道から離れて青森に行くとか札幌に行くとか、そういった部分はあろうかと思えます。

それで、七飯町の魅力としましては、第一に自然を活用したアクティビティーとか、例えばスポーツだったり、そういったところも函館市にない魅力の一部だと思っています。こういったところの魅力をもっと連携して発信して、より多くのお客様に七飯町に来ていただくようにやっていきたいという思いがございます。

そして、例えば今後の考え方の一つとしましては、道南地域の各所に世界遺産、文化遺産に登録されそうな縄文遺跡の絡みがございませぬ。これにつきましては、例えば函館市の旧南茅部地区のほうにそういった遺跡があったり、そのほかにも森町だとか、そういったところにもございます。それらを考えますと、こちらの文化遺産の施設を見ていただく、お客様に。見ていただく際に、例えば南茅部経由で駒ヶ岳を回って、そして七飯町経由で函館市に戻るだとか、そういったルートも新たに魅力づくりができると思いますので、そういったところも含めて、広域的に協力してやっていきたいと思っていますので、御理解をよろしくお願いいたします。

○田村委員長 経済部長。

○青山経済部長 今、課長の答弁の中に函館市の観光入り込み客数が多くなったという部分は、かなりクルーズ船の乗船が大きな原因かなと考えております。

なかなかこのクルーズ船に、即七飯町という声を入れられるかという、エージェントがありますので、そこら辺はもう船に乗った時点で函館に着いたらこういうルートですよということで、ある程度、紹介されているものかなとは推測されますので、機会があればそういう部分に七飯町の魅力を発信して、何とか入っていけ

ないかということ、やはり函館市の部分と協力しながら、もし進められたらそういう対応も考えていきたく。当然函館と七飯の、うちのほうは自然を生かした観光と、向こうはそれぞれできた歴史のある町並みということで、やはりこれからは、いろんな観光雑誌を見ると外国人におかれましては、体験がこれから伸びてくるのではないかと。当然、団体旅行から家族単位、仲間単位ということで、ほぼだんだん移動してきていますので、そこで何か差別化することになると、やはり体験と。これがまた外国人さんには好評を得るといような情報もありますので、それらもいろいろちょっと模索しながら、一つの町で観光というのはなかなか難しいと思いますので、これについては大きなバックがある函館というネーミングも生かしながら、北斗、七飯、また渡島、檜山というような感じで連携を取りながら、やはり観光活動していかなければ、やはりなかなか道央、道東、そういうところ、今、特に今年度の4月にはアイヌの国立の施設もできますので、そっちのほうメインとして国が、今、宣伝していますので、何とかこの道南圏に来た方々も周遊して寄っていくような、何か模索をちょっと検討しながらいきたいなと思っていますので、御理解のほどお願い申し上げます。

○田村委員長 ほかに、ありませんか。

中川委員。

○中川委員 まず、この資料の3番目、城岱のもので、先ほど課長、人数を把握するあれではなかったと言っていたのですけれども、たしかこれコンベンションだったと思うけれども、これ出したときというのは、ちょうど予算つけて観光地、要は城岱牧場の観光利用というのか、そういう感じで進めていったものだから、町で把握するものでなかったというのは、ちょっと違うのかなというの、まずいのではないかなと、さっきのものはね。

というのと、あと七飯町で町として今、観光地として、当然大沼公園というのは、当然なのですけれども、この委員会でも出たのが赤松街道と大沼公園と城岱と車両基地という、大きく

出たのはこの四つなのですけれども、この四つに関して町として、どういうふうに現状を踏まえて、もしくは今後取り組んでいくという、何か対策というか考え方というのはあるのかなと。

もしくは、例えば大沼公園一つにしても今の現状、駐車場の問題だとかいろんな話もあると思うのですけれども、管理も道が管理しているところもあるとか、いろんな整備の問題も残っているとは思っているのですけれども、その辺を踏まえてどうなのかなと。要は、町は町の土地だとか町の事業者に対しては言っているとかではなくて、道の管理の部分に関しては例えばトイレが古くてもうあれは道だからうちは関係ないよと終わっているものなのか。観光の一つの観光地として、道にもちゃんとそういう働きかけをしていっているのか、それとも今後はしていくのかとかという、そういうものも含めて広域的な感じですよ。先ほど委員長の質問にもありましたけれども、函館、クルーズ船の話でもそうですけれども、函館市がクルーズ船を誘致して努力している。それは、もう七飯町民の人でも道南の人はみんな知っていますよね。ずっと新聞、テレビでやっている活動ですから。

だから、そういう活動に広域の観光として七飯町としても、一緒に誘致活動に支援してきていたものなのか、もしくは函館は函館だからと言って一線をおいてきていたのか。

となれば、やはり普通に言ったら一生懸命やってきたものを、後から七飯町さんがうちにもお客さんくださいと言ったら、当然函館市さんだって都合がいいなということにもなりますので、だからそういうことにならないように、コンベンション協会だとか、そういう観光系のものがつながりがあるのかなと思うのですけれども、その辺を生かしてきていなかったのであれば反省点を踏まえて、今後はそういう連携を取って、函館が例えば100万人増えたら、せめてその半分もしくは80万人が寄ってもらえるとか、そういう連携を取ったほうがいいと思うのですけれども、そういうようなことは考えていなかったのかという。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 いろいろちょっと広いお話になっているのですが、例えば今おっしゃったような道の駅、それから大沼国定公園、城岱牧場、それから赤松並木、これらも全て七飯町の魅力の一つであります。

それで、道の駅なないろ・ななえにつきましましては、さまざまなイベントを打ったりだとか、それから男爵ラウンジ、それから北海道昆布館さん、町も含めて、いろいろタイアップしてイベントを考えたり実施したりしてきているところでもあります。

こういったものにつきましても、民間の方々と連携を取って進めている部分であります。そのほかの例えば昨年度であれば、鹿部町の道の駅、それから森町の道の駅、それから七飯の道の駅、これらの連携企画も実施したところでもあります。こういった意味でも広域でさまざまな部分で連携して、観光振興を進めてきているというところはございます。

それから、城岱牧場につきましましてちょっと発言の持っていく方があれだったのですけれども、城岱牧場につきましましては有人であった場合にカウントできて数字が把握できたというところがございます。ここの観光地としての魅力の発信を全くしていないということではなくて、この有人の部分につきまして実施してきましたけれども、そういった方法以外の方法に切りかえたというところもあります。例えば牧場でスイーツというような物産と連携したようなイベントを実施したりして、景色と七飯町内の牛、そういったスイーツも楽しんでいただいているようなイベントも企画しまして、実際家族連れとか、そういった方に多く御来場いただいたところがございます。

それから、赤松並木につきましても例えば観光だけではなくて、こちらの環境保全、環境生活課のほうでも事務を担当しております赤松並木を愛する会、そういったところも魅力発信のためにいろいろな取り組みをされております。当然うちのほうの観光情報とかに載せる情報誌とかに載せる広告や観光情報には、その都度、

赤松並木につきましてもその歴史を御紹介させていただいたりとか、そういった手法を取っているところがございます。

いろいろな広告の媒体、それからそういった出版社、エージェントの方からいただいた意見とか要望とか、それにしっかり情報提供をしていけるように、そういった形で現在も事務を進めているところがございます。

あと、広域観光につきましましては御存じのとおり環駒ヶ岳の広域観光協議会でございます。

こちらでは、森町、鹿部町、それから七飯町で環駒ヶ岳の例えばロードサイクルとか、そういった大会を誘致して、全国のお客様に来ていただくような取り組みをしていたりだとか、一方例えば函館市であれば、今回は一つの例としましては函館市のグルメサーカスとか、そういったものにも七飯町として出店したりですとか、そういった道南圏域の方々に対する情報発信、そういったものにも取り組んでいるほかに、今年度につきましましては、例えばAIRDOの機内誌に七飯町大沼国定公園を掲載する。これにつきましましては、函館市とのタイアップで実現した広告ですので、こういったところも含めて、例えば先ほどお話しした文化遺産登録の件、こういったものもありますし、部長のほうから御説明いたしましたクルーズ船の関係もでございます。こちら七飯町にクルーズ船のお客様がいらっしゃるという実績もございしますので、引き続きそういったところでも、広域の部分でもタイアップしてやっていきたいと思っております。

当然七飯町の魅力をどんどん発信していかなければならないというのは、必要なことですので、それにつきましましては、より一層、効果的な魅力発信ができるように努めてまいりますので、御理解のほどよろしく願いいたします。

○田村委員長 中川委員。

○中川委員 やっていくというのは、わかるのですけれども、広域的な観光に関してはグルメサーカスだとか、そういうのに町のPRというのは、それはそれでPR活動はいいのですけれども、そうでなくて今言っていた話というの

は、要はこっちで言う環駒ヶ岳、森と砂原と連携して、そういう誘致したり何だりしていると言われましたよね。要は、そういうことを函館とやったほうがいいのかなと。そっちはそっちでいいのですけれども。やはり函館に来る観光を七飯町としても一緒に函館市と誘致をするというふうにしていかないと、函館観光に来たときに七飯町と、当然大沼が有名だから当然そういう流れにはなりやすいのですけれども、函館の人は当然函館山はじめ、あの周辺はじめ、湯の川だとか函館をメインでやっていくと思いますので。

だから、やはり函館のコンベンション協会なり、七飯町なのか七飯のコンベンション協会なのか、それはどこかは別にして、そういうふうに連携して一緒に動いていくというものを進めていかないと、観光の誘致的には本当のこぼれたものだけは来るけれども、つかみにいくということにはならないのかなと。

というのと、あと町の今の現状というのですか、大沼公園のさっきちらっと言ったのですけれどもトイレの問題だとか、そういう道の管轄のものだとか、そういう現状というのはどうなっているのかなと。要は、その辺も改善するものがあれば改善していけば、もっと町民なり要は函館圏域の人、駐車場の関係だとか、車でぽっと来て遊べるというふうになれば、もっともっと数字は上がると思うし。そういういろんなものを含めて、今この現状でいいのか。それとも、例えば道に要望していかなければいけないものがあるものなのかというものは、どうなので、現状的に。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 済みません。先ほど御質問いただいた件で一部漏れていましたので、大変申しわけございません。

大沼国定公園につきましては、御存じのとおり北海道道有地で、国定公園ですので北海道が国から委託を受けて、公園を管理、整備しているというような現状でございます。

そういった点を考えれば、公園の整備につきましては北海道のほうに要望して、よりよい公

園になるように努めていくというのが必要だと思います。

それから、今、公園の維持、管理につきましては、北海道が直接やっている部分も当然ありますけれども、自然公園財団のほうが駐車場運営の益金というか協力金、それをもとに維持、管理をしているところでございます。

しかし、駐車場のほうも若干駐車される台数とかが減ってきていますので、そういった維持、管理に必要な部分で、十分な資金を充てられないというのが、ここ数年続いているところであります。

これにつきましても、当然財団のほうの管理しております有料駐車場につきましても、北海道の土地と道有地ということですので、北海道のほうに権利、権限ございますけれども、当然地元としても大きな影響が出るようなものにつきましても、財団それから北海道と十分協議して、地元の不利益にならないように対応していくというのが、これが重要だと思います。

それから、そのほかにも例えば函館市との連携ということで、より一層の連携をしていくというのは、当然必要な話ですので、現状例えば函館市が青森市と連携して実施している青函デスティネーションキャンペーンというのがございますけれども、これにつきましても七飯町も一緒に加わって函館市が音頭を取って、七飯町も含めてこういった函館圏、道南圏の観光PRに商談会とかで、そういったキャンペーンには参加をしているところでございます。

それから、商談会につきましても函館市、それから渡島総合振興局もそうなのですけれども、そういったところも一緒に誘致の商談会に全体通して参加をしている部分もございますので、こういったことで例えば函館だけがとか、そういうことではなくて、お互いにちょうど函館にないものを七飯町が持っているし、七飯町にないものを函館市が持っている、北斗市もそうだと思います。そのほかの自治体についてもそうだと思いますので、それぞれお客様の細かいニーズに応じていけるように、それぞれが生かしていくというようなことで、やはり今現状

でいいということではなくて、より一層の連携、それから誘客を図る方法をどうしていくかというのは、考えていかなければならないと思っておりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

○田村委員長 まだ、続きますか。

もしあれでしたら、暫時休憩取って1時からやりますけれども。

どういたしますか。

暫時休憩します。

午後 0時09分 休憩

午後 0時11分 再開

○田村委員長 休憩前に引き続き、再開いたします。

中川委員の質問から入ります。

○中川委員 函館の圏域としての取り組みには、一応やっているということだと思うのですが、ただ先ほど委員長の数字に出ていたとおり、数の結果というのですか、それが取り組みやっているのはやっているとは思いますが、結果は数字に出てきていますよね、実際に。

だから、やっていてこの結果だからこれでいいということで、町はそれで納得しているのか。それとも半分にも満たない状態で、もう少し頑張ればもっと取れるのではないかというふうに、私はそう思うのですけれども、やっているのはやっているのはわかるのですけれども、もう少しその辺の力の入れ方、やり方、ただ圏域でやっているものに町も参加して一緒に行っていますよではなくて、ではPRが足りないから、今の結果の数字が出ているのだと思うのですよ。

だから、その辺のやり方を少し考えたほうがいいのではないかなということと。

あと、車両基地の観光地利用というか、その辺について町としてどういうふうに、要は観光地、担当は政策だとは思いますが、観光地利用をすとなれば、やはり商工観光がある程度、七飯町は大沼公園、城岱牧場、赤松街道というところもありますよとあって、車両基

地もこうやって見られますよとかというものを、やはりまとめる課というのが商工観光課だと思うのですよ。

道の駅もありますよとか、いろんな事業をやっていますよという、外に向けてのPRができる場所、そこら辺はどういうふうに、中の細かい話というのは、政策のほうでいいのですけれども。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 先ほど来、ちょっと御説明をさせていただいていたところなのですが、現状でいいよというような考え方ではございませんので、当然よりよい形でどうすればいいかというのを検討していかなければならないと思います。

それで、今、新たに車両基地の観光地化ということがありましたけれども、当然先ほどもお話ししておりましたとおり、例えば赤松並木に関しては、うちの場合は環境生活課がいろいろ携わっていると。当然それはそれで、今回の車両基地につきましても、今、政策推進課が携わっているというようなことは、それぞれありますけれども、当然その車両基地の見学やらそういったイベント等が開催されていくように、例えば働きかけるとか、そういった部分は商工観光課でできるところは、当然やっていくと。

それから、そういった対応が可能になったあかつきには、各種PRにも当然観光としてやっていきますので、そういったところも含めて、現状で満足しているということでは決していないので、よりよい形になるように進めていきたいと思っています。

それから、現状例えば函館市の入り込み客数が非常に好調だということは、例えばホテルが建設ラッシュになっていて、例えばそういったキャパシティが非常に広がっていると、そういった受け皿の整備がされているという部分も当然あります。そういったところも踏まえて、せっかく函館にそういった恩恵が出ているのであれば七飯町としても、もっと違う角度でそういった誘客ができるのではないかというのは、今後も引き続きコンベンション協会等も含

めて、民間の事業者等も一緒になって進めていきたいなと思っています。

例えばうちのほうで最近新しくできた男爵ラウンジに関してましも、新たにいろいろ各方面で民間事業者としていろいろ七飯町への誘客、それからその他の民間施設、それから町とも連携して新たな取り組みが生まれていますので、こういったのをどんどん広げて、よりよい形で観光行政が進むように考えていきたいと思っていますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

○田村委員長 中川委員。

○中川委員 最後に、赤松街道のことだけなのですけれども、あそこの観光PRというか赤松街道というものを、よくパンフレットなのかに掲載したりしていますよね。それは、それでいいのですけれども、やはりあの辺の整備も含めて、要は赤松街道の管理だとかというのは、国のほうとのやり取りとかというのは、どういう形で。それはわからないか、環境生活課になってしまうかな、そこまでいけば。その辺も含めて、今後、課が違うので、今細かい話はわからないと思うのであれですけれども、やはり赤松街道を売りに出している町ですから、維持管理のほうは課が違うから、例えば木が弱ったりとか、そういうものがあつたときに商工観光課が何も知らないという話にもならないと思うので、その辺もやはり課をまたいで連携を取って、国に言うものは言うというふうにしていかないと観光自体が守れなくなると思うので、あかまつ公園もあるので、あそこそういう車だつてとめられる場所なので、本当は誘致の仕方一つでは、あかまつ公園の駐車場と一緒に赤松街道のあれがとまれるよというふうにわかれば、行く人ももっとふえるのだらうけれども。だから、国道でただの歩道しかないので、狭いので、そういった意味では観光の、国で指定されている道路で人も来るということで、ある意味では要望だつてできるのかなと。今のこの狭い歩道の中で人がもし来て事故でも遭つたらとかという、それはいろんなあれありますけれども。という意味でいけば、赤松街道ももっと国

と話をする意義はあるのかなと思いますけれども、その辺、そこだけ確認して。

○田村委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 今回の御質問ですが、今おっしゃつたとおり、うちの赤松街道のそういった国とのやりとりの窓口は現状、環境生活課ということになっておりまして、実際どういった方針で、今、国のほうが維持管理しているのかというのは、ちょっと大変申しわけないのですが、私どものほうでははっきり詳しいところ、わかつてございません。

いろいろな媒体で赤松街道につきましては、特に歴史ですよね。歴史の部分のPRということで、元来うちのほうでもいろいろそのPRには努めてきたところです。

それから、赤松並木を愛する会といった、すばらしい民間の団体もございますので、そういったところが、非常に詳細でわかりやすい資料を作成したりしていただいていますので、そういったところも活用しながら、観光資源としての側面は商工観光課でPRしていくということになろうかと思います。

赤松並木につきましては、国としてもその保存について非常に真摯に対応されているところだと、私のほうでは思っておりますので、こういったものも含めて、そういった国とも連携をしていけるようにPRをより進めて、多くの方が赤松並木の歴史に触れて思いをはせていただければなと思いますので、今後も引き続き課をまたぐような形にもなる場合がございますけれども、当然それは七飯町の部課内の話ですので、それは当然連携を取って、情報交換を密にして適切に対応できるように努めたいと思いますので、御理解のほどお願いします。

○田村委員長 よろしいですか。

ほかに、質問ございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○田村委員長 もしなければ、これで質疑打ち切りしたいと思います。

どうもご苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午後 0時21分 休憩

午後 0時22分 再開

○田村委員長 休憩前に引き続き、再開いたします。

以上で、きょうの第3回目の委員会は終了となりますけれども、その他といたしまして、まず資料要求何かありましたか。特になかったでしたか。

神崎委員。

○神崎委員 今、中川委員のほうからいろいろ答弁がありましたけれども、これは観光に対する連携のそういったもの、結構やられているということなので、実際にやっていますので、もし中川委員のほうで、もうちょっと詰めたそういう話というか、現状どういような連携の、いろんなあると思うのですね、環駒ヶ岳とか、そういうのはどうなのかなという。新聞とかさまざまな場面で、そういうものはいたりしていますけれども、そのようなことで中川委員どうですか、そういう資料というか、今やっというらっしゃるといことなので。要らない。

○田村委員長 ちょっと暫時休憩。

午後 0時23分 休憩

午後 0時39分 再開

○田村委員長 休憩前に引き続きまして、再開いたします。

資料要求につきましては観光振興計画、これの今の対象になる年度のものを全員に配付するというので、資料要求はしていきたいと思えます。

それから次期の開催、第4回目、これいつ皆さんよろしいでしょうか。

この次は、現場と言えればおかしいのですけれども、実態を見に行くということで、今のところ城岱はどうか、上がれる、上がれないでしょう、もうね。クローズですよ。ですから、4カ所ですから、午前中2カ所、昼から2カ所というような、そういう感じになろうかと思えますので、お昼をまたいで見ていきたいというふうに考えておりますので、一つよろしく

お願いしたいと思います。

日程は、いつよろしいでしょうか。（発言する者あり）

全部は回れないでしょう、回れます。（発言する者あり）

大沼公園、道の駅、車両基地、赤松、この4カ所。（発言する者あり）

暫時休憩します。

午後 0時41分 休憩

午後 0時48分 再開

○田村委員長 それでは休憩前に引き続き、再開いたします。

次回の開催については、2月10日もしくは12日ということで、これについては私とそれから副委員長、事務局と協議しながら日程を決定いたしますので、追って通知させていただきます。

あと、ほかにその他。

（「なし」と呼ぶ声あり）

○田村委員長 もしなければ、きょうの会議はこれにて終了したいと思います。

どうもご苦労さまでした。

午後 0時49分 閉会

