

新交通体系と観光に関する調査特別委員会（第3回）

令和3年7月15日（木曜日）午前9時59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	横田 有 一	副委員長	川 上 弘 一
委員	池 田 誠 悦	委員	稲 垣 明 美
委員	畑 中 静 一	委員	長谷川 生 人
委員	澤 出 明 宏	委員	中 島 勝 也
委員	若 山 雅 行		

○欠席委員（0名）

○委員外議員（0名）

○出席説明員（5名）

副 町 長	宮 田 東	経 済 部 長	青 山 芳 弘
総務部長事務取扱			
総務部政策推進課長	中 村 雄 司	経 済 部 商 工 観 光 課 長	福 川 晃 也
経 済 部 土 木 課 長	佐々木 陵 二		

午前9時59分 開会

○横田委員長 おはようございます。

時間前ですけれども、皆さん集まっていますので、始めたいと思いますけれども、よろしいですか。

それでは、第3回新交通体系と観光に関する調査特別委員会をただいまから行います。

今日の協議事項として、前回お願いしました資料要求の説明と質疑についてということで、まず、政策のほうからお願いし、その後、副町長のほうからお話があるということですので、進めていきたいと思います。

それでは、政策推進課長、お願いします。

○中村政策推進課長 それでは、資料に基づきまして説明をさせていただきたいというふうに思っております。

それでは、要求資料項目一つ目の、北海道縦貫自動車道七飯インターチェンジ（仮称）から函館新道までの計画路線の進捗状況に関する資料と、二つ目の函館新幹線総合車両所の一般公開に向けた進捗状況に関する資料について、資料に沿って御説明させていただきます。

初めに、資料1、北海道縦貫自動車道の進捗状況をごらんください。

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、ことしの3月の28日には、函館新外環状道路、空港道路の赤川インターチェンジから函館空港インターチェンジの間の約7.6キロメートルが開通しまして、函館空港から大沼までの所要時間も大きく短縮されたところでございます。

北海道縦貫自動車道、七飯一大沼間の七飯町字仁山から森町赤井川まで、高速ネットワークの拡充による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、函館空港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長約10キロメートルの高速自動車国道の整備が進められているところでございます。

また、七飯藤城から七飯間の字藤城から字仁山

の約3キロメートルは、早期事業着手に向けて国土交通省へ要望等を行っているところでございます。

現在、事業が行われている区間についてですが、資料がございます、①事業区間は、七飯町字仁山から森町赤井川、延長は10キロメートル。

②道路規格は2種2級でございます。

そして、③事業着手は平成17年度となっております。

別添資料1をごらんいただきたいというふうに思います。

現在進められている延長約10キロメートルの区間は、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、大沼トンネルの約7キロが着工されてございます。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が、本坑工事に先立ちまして、まず避難坑工事が行われております。工事は峠下側から掘削を進める峠下工区と、西大沼側から掘り進めます西大沼工区がでございます。避難坑の延長7,041.8メートルのうち、峠下工区の1期工事で延長2,975メートルと、西大沼地区の1期工事で延長2,666メートルがことしの4月末で終えまして、現在は避難坑の中心部の工事を進めておりまして、工期は西大沼側は令和7年3月の19日までの4年間、峠下側は令和8年3月19日までの5年間を予定しているところでございます。図面ではちょうど真ん中あたりに黒の波線により表示しているところの避難坑のトンネル工事、延長1,400メートルが進められているところでございます。資料の下段に断面図がございますが、避難坑は左側ですが、高さ3.6メートル、幅員4.26メートルとなっております。そして右側、本坑の断面は、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まいります。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となります。

次に、七飯インターチェンジから函館新道までの間について御説明申し上げます。

当該区間につきましては、現在のところ事業化

がされておられませんので、御説明申し上げるのは難しいところでございますが、現在公表されております北海道開発局の資料により御説明申し上げます。

資料1の2でございますけれども、政府は、防災、減災、国土強靱化の取り組みのさらなる加速化を図るために、令和3年度から令和7年度までの5年間で追加的に必要となる事業規模を政府全体で15兆円程度をめどとしまして、重点的かつ集中的に講ずる対策を定めました防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化対策を令和2年12月に閣議決定しまして、北海道開発局が令和3年4月に北海道における5か年の具体的な進捗見込みを示したところでございます。その資料の一部がこの資料となっております。

文字が小さいことから、資料1の3で拡大しておりますが、北海道縦貫自動車道の七飯一大沼間については、測量設計、物件補償、改良工、橋梁工、そしてトンネル工推進としまして、今後5年以内に大沼トンネル工（本坑着手）と明示されたところでございます。

また、七飯藤城から七飯間については、関連道路との事業調整を推進と明示されたところでございます。

続きまして、資料1-4、要望書一覧をごらんください。北海道縦貫自動車道に関する国等への要望活動についてまとめた一覧表でございます。

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、道路網の整備促進等を含むものでございます。東京要望は6月くらいに行われまして、衆参院国会議員、総務省、国土交通省、経済産業省ほか、要望してございます。今年度に限りましては、本日、町長が上京しまして、この町村会の要望のほうで上京している状況でございます。

続きまして、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としまして、北海道縦貫自動車道の整備促進を含んでございます。

札幌要望として、北海道開発局、北海道庁、そして東京要望として、衆参両院国会議員、国土交通省ほか要望してございます。

北海道町村会では、渡島総合開発期成会の要望は、道路に限らず、例えば新幹線の札幌延伸等、ハード事業全般の要望となっております。

次に、道路に特化した要望についてでございますけれども、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の要望とあわせて、北海道商工会議所連合会が事務局となっております。要望概要は、高規格道路幹線ネットワークの早期完成で東京要望を行っております。

次に、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、札幌要望を渡島総合開発期成会要望と合同で行いまして、東京要望は衆参両院国会議員、国土交通省ほか、要望を行っているところでございます。

なお、道南には、ほかに道路の期成会も四つほどございまして、ほかに三つありまして、こちらの4期成会によって合同により要望活動を実施しているところでございます。

続いて、資料1の5をごらんいただきたいと思っております。

先ほどの要望活動のところ、一番分かりやすい資料を準備させていただきました。

渡島総合開発期成会における北海道縦貫自動車道の整備促進について、要望書の抜粋となります。左の枠内にありますとおり、重点要望事項としまして、北海道縦貫自動車道を要望してございます。

1点目の要望事項は、七飯藤城インターチェンジから大沼公園インターチェンジの間の早期整備。

そして2点目は、国縫インターチェンジから八雲インターチェンジ、17キロ区間の4車線化の整備となっているところでございます。

次に、右下の表の黄色い部分をごらんいただきたいというふうに思います。現在、事業が進められている10キロメートル区間が新直轄方式により調査、設計、改良工事、トンネル工事が進められておりますが、完成の見込みにつきましては、開通未定となっております。また、その下の約3

キロメートルの七飯インターチェンジから函館新道までの区間についても、重点要望事項として含んでございますが、現況としては、いまだ未着手となっており、本路線の整備と開通が確実なものとなるよう、道路予算の総額確保、必要な道路整備の推進が図られるよう、渡島総合開発期成会として要望をしているところでございます。

続きまして、資料2でございます。2点目に要求のございました函館新幹線総合車両所の一般公開に向けた進捗状況に関する資料について御説明を申し上げます。

資料の2の函館新幹線総合車両所の概要をごらんいただきたいというふうに思います。

1、車両所の概要といたしまして、名称は北海道旅客鉄道株式会社函館支社函館新幹線総合車両所となっております、所在地、位置、敷地面積はごらんのおりでございます。配置車両は、H5系が40両、内訳といたしましては、10両編成が四つ、4編制ということでございます。車両検査数、ちょっと古いのですけれども、2017年4月から2018年3月の1年間実績でございます。大きく六つに分類されてございまして、仕業検査6,490両、交番検査730両、ATC特性検査33両、列車無線検査21両、台車検査20両、全般検査20両というところでございます。所歴はごらんのおりでございます。

続いて、組織図でございます。令和3年6月1日現在を今回整理をさせていただきました。所長が1名、副所長が1名、総務企画部門に総務グループとしまして7名、そして検修部門には、資材グループ、品質管理グループ、工場検修グループ、運転検修グループ、当直など、99名、合計で108名の職員となっております。

このほか、グループ会社といたしまして、北海道JR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、札幌交通機械株式会社が空調装置、座席関係、台車部品等の検修作業、車体塗装、部品車両の検修作業、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をしているところでございます。

主な設備と概要でございますが、次のページをごらんいただきたいというふうに思います。4

ページのほうも、配置図をあわせてごらんいただきたいというふうに思いますが、それぞれの設備の役割等の概要につきましてはごらんのおりでございます。

なお、4の配置図のほうでございますけれども、現在、Aの着発収容線は4車線となっておりますが、札幌開業時には8線ふえまして、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、ごらんいただきたいというふうに思います。

次に、資料2の1、北海道新幹線、函館新幹線総合車両所パンフレットでございますが、こちらはJR北海道が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、こちらを掲載してございますので、参考までごらんいただきたいというふうに思います。

続きまして、資料2の2でございます。函館新幹線総合車両所の視察及び見学状況についてでございますが、北海道新幹線開業当初からJR北海道へ車両所を見せてもらうことができないか協議していたところでございますが、車両所人員が全て出払っているというほか、開業から3年程度は車両所での全車種の検査が全て行われていない状況や、受け入れする職員がまだノウハウがないというのもあって、なかなかよい回答は得られずにおりましたが、平成30年度にJR北海道から町職員を対象とした現地視察の提案がございまして、平成31年2月の20日に町職員9名が車両所内を視察してございます。

次のページ、令和元年11月7日には、町内において北海道新幹線の建設促進に関する活動を行ってございます七飯町北海道新幹線建設促進期成会の役員の皆様と事務局が車両所内を視察してございます。この視察において質疑等が行われ、車両所の一般公開や、お祭りにつながるのが具体的に何年後といった想定かといった質問もございました。JR北海道の回答は、視察会を経て、これから少しずつ何らかの形で進めていきたいという思いはあるものの、公開の人員確保、そして車両所までの交通アクセス、2030年、札幌開業

までの車両編制等による実際に車両所内で見られる状況、そもそも施設が見学を想定されたつくりになっていないという、様々なハードルがあり、一つ一つクリアしていくこととなるために、何年後といった具体的な回答はできないといった回答でございました。

このことから、七飯町としては、せっかく町にある貴重な施設でございますので、毎年継続して車両所を視察できるよう、JR北海道と協議を重ねており、町内の子供たちが車両所を身近に感じられるよう、見学会の協議を進めました。

次のページをごらんいただきたいと思います。

協議の結果、令和2年11月の13日に町立の大中山保育所の4歳と5歳の園児と引率、事務局を含めまして46名が見学会に参加し、楽しんでいただいております。

このように、一般公開の見通しは、今のところ新幹線札幌延伸までの間は、車両所内には公開のための人員確保がされているとは言えず、現段階では難しい状況と捉えてございます。

町といたしましては、見学会の協議を途切れることなく継続して進めまして、七飯町内の子供たちが少しでも新幹線を間近に見られるよう、令和3年度も見学会の開催をJR北海道と協議を進めているところでございます。

以上、簡単でございますが、資料の説明とさせていただきます。

○横田委員長 ありがとうございます。

暫時休憩します。

午前10時17分 休憩

午前10時18分 再開

○横田委員長 休憩前に引き続き再開いたします。

ただいまの政策推進課長の御説明の資料1、資料2について、何かお聞きしたいことはありますでしょうか。よろしいですか。

若山委員。

○若山委員 資料1の4で要望一覧ということで載っていて、前回の特別委員会の資料では新幹線の要望のやつも一覧の中に入っていたのですが、新幹線の要望のほうはもう役割を終わった

のでなくなったという、そういうことなのでしょうかということと、この要望書を、前回は要望書の内容のようなものも、令和元年のやつをもらっているのですけれども、毎年要望する内容については同じような内容なのか、都度、フォーマットを変更したり、そういうことをされているのかどうか、ちょっとそここのところを、ニュアンスで構わないので、教えていただければと思います。

○横田委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 2点御質問いただきました。

まず、今回の資料で、新幹線関連の要望関係の資料がないということでございますが、こちらも同様といたしますか、昨年と引き続き要望してございます。今回の所管の内容といたしまして、縦貫自動車道に特化した内容でございましたので、その部分は資料として割愛させていただいたという内容でございます。

また、実際に行われている要望活動の内容でございますが、基本的には要望する内容というのはグレードアップしていくというような内容でございますので、これまでの要望内容が下がっていくということはまず考えにくいところでございます。基本的な枠組みといたしましては、昨年と同様の形の中で要望活動がされているというところでございます。

以上でございます。

○横田委員長 よろしいですか。あとありますか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 なしということで、今の政策推進課長の資料1、資料2については以上であります。

政策推進課長。

○中村政策推進課長 貴重なお時間をいただきまして、こちらのほうから情報提供をさせていただきたいという部分でございます。

まず、今回、情報提供させていただきたいというのが、利用の少ない無人駅、池田園駅、流山温泉駅、銚子口駅の見直しについてというところでございます。

現在、JR北海道では、厳しい経営状態の中、

実施している様々なコスト削減の一環といたしまして、利用の少ない無人駅の見直しを行っております。七飯町内では、池田園駅、流山温泉駅、銚子口駅の3駅がその対象となっております。

まず、これまでの経過から説明させていただきますと、お手元の資料のとおり、1の(1)、令和2年7月2日付で、極端に利用の少ない無人駅の見直しについて、JR北海道函館支社長から七飯町に対して書面で協議がございました。

協議の内容については、3駅について、過去5年間での1日平均乗車人数が極端に少ない状況にあるために、見直しを進めたく、JR北海道が3駅を廃止するか、またはJR北海道にかわって七飯町が維持管理して存続させるか、いずれかの方針を示してほしいというものでございました。

ここで言います極端に利用が少ない状況とは、過去5年間の1日平均乗車人数が5人以下の状況を言いまして、令和2年度までの過去5年間平均では、池田園駅は2.6人、流山温泉駅は0.8人、銚子口駅は1.4人という状況となっております。

この協議に対しまして、(2)でございます。令和2年7月10日付で、七飯町長名で、七飯町としては、施設の老朽化をかんがみれば、当該3駅をそのまま維持管理していくことは困難であり、また、JR北海道に対して、地域住民及び地域の産業従事者に対して見直しの必要性等を十分説明した上で、円滑に作業を進めるようにすること及び現在3駅を利用している町民がいる場合は、最寄り駅までの代替交通手段を用意するなど、見直し後もこれまで同様の生活が続けられるような措置を講ずることを要望してございます。

(3)でございます。令和2年7月27日に、これまでの経過を七飯町総務財政常任委員会において情報提供をしてございます。

その後、(4)、令和3年1月20日には、18時から軍川振興会館において、3駅の見直しに関する住民説明会を開催し、JR北海道函館支社の担当職員から、地域住民に対して、見直しの理由や時期について説明してございます。

この説明会の開催に当たっては、大沼地区に配布する町の広報紙に説明会の開催のチラシを折り

込み、あわせまして大沼地域にある8町内会の会長宛に開催を案内する文書を送付し、周知してございます。

説明会の開催結果は別紙のとおりでございますが、説明会の参加者は8名でございまして、そのうち4名の方から発言があり、発言した4名のうち3名が、流山温泉駅のある流山温泉牧場の職員の方でございました。

その後、(5)、令和3年6月の15日付で、大沼地域の8町内会長と一般社団法人七飯大沼国際観光コンベンション協会及び一般社団法人ぐり道南観光推進協議会の観光団体2団体に対しまして、住民説明会の開催結果と、七飯町として3駅の廃止を容認する考えであることを書面で通知して、6月30日を期限に意見を照会してございます。

この意見照会の結果、一般社団法人七飯大沼国際観光コンベンション協会から、廃止が致し方ないなら、代替交通の検討等による地域住民の利便性の確保を考えていただきたいという内容の回答があり、ほかの団体からは意見はございませんでした。

さらに、(6)、令和3年7月1日に開催しました第3回七飯町地域公共交通活性化協議会において、地域公共交通計画の検討に必要であることから、3駅の見直しの経過と今後の予定について、本日と同様の内容を情報提供しているところでございます。

次に、今後の予定でございますが、資料にございますとおり、(1)です。令和3年9月下旬ころに、JR北海道の社長名で、七飯町長に対して、3駅が見直し対象に決定した旨の通知がある予定でございます。

その後、(2)ですが、令和3年12月に、JR北海道より、3駅を含む駅の見直しをプレス発表し、(3)、令和4年3月に、令和4年のダイヤ改正にあわせた3駅が廃止されることとなる予定でございます。

また、ただいま申し上げましたとおり、現在はJR北海道の公式発表前でございますので、この資料につきましては御注意いただきますようよろしくお願いいたします。

以上、情報提供でございます。

○横田委員長 ありがとうございます。

今の件について、何かありますか。

若山委員。

○若山委員 方向性としては、もうしようがないのかなという印象を持つし、この軍川振興会館の説明会に僕も出ていたので、参加人員が少ないということで、町民のあれもあまりないのかなという感じがあったのと、ただ、150万円、年間、除雪費が多いようなのですけれども、150万円でその建物を維持するとかというのは、ちょっとそのぐらい何とかできないのかなというのが率直な気持ちで、町がこれを出さないと廃止以外にないということだったのだけれども、建物がなくても、列車がとまるとか、そういうことの住民に対する安心というのですか、そういうものの影響とか、あるいは、今後、新幹線が札幌まで開通した場合に、民間に移行するような場合に、1回廃止された駅というのはもう元に戻らないのだろうなと思うので、その辺の町のほうの考え方というのですか、もう少し何とか維持の方向でというような努力というか、そういうものはなかったのかどうか。1日1人しか乗り降りしないというような状況では、本当にもうしようがないのかなとは思いますが、その辺のところ、もうちょっと説明をしていただければと思うのですけれども。

○横田委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 まず、やはり維持費用というところがやっぱりネックになってございまして、先ほど申し上げました150万円という話でございます。こちらも要はランニングコスト、目に見えるランニングコストというところでございます。ただ、やはり施設の老朽化の部分で、例えば池田園駅で言いますと、跨線橋があるだとか、そういった部分を将来ずっと維持し続けるという部分まで考えますと、なかなか町としてその部分までを負担していくというのはなかなか難しいのかなというところで、苦肉の策といいますか、苦肉なところがございますけれども、そういった判断したというところでございます。

また、若山委員おっしゃいました、並行在来線

の関係等の中で、そのときに、例えば三セクで運行するとなったときに、駅が復活できるかというような話もあろうかと思いますが、現実的には、JR北海道さんも難しいというような状況の中で、三セクで復活させるというのは本当に相当難しい話になろうかなというふうに思っておりますので、この部分は、正直、かなり厳しい話ではないのかなというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

○横田委員長 よろしいですか。

○若山委員 はい。

○横田委員長 あとありますか。

中島委員。

○中島委員 説明会のことなのですが、この内容を見ますと、利用されている方は、やっぱり廃止したら困るというような形で、ぜひ存続させてほしいというような形に出ていますけれども、一応財政的にも、やはりJRとして、やはり財政的にも非常に厳しいのでしょうか、その中で、もう来年の3月、これにはダイヤ改正のときに駅を廃止するというような予定になっていますけれども、これは確定と見ていいのかどうか、その辺、ちょっと教えていただきたいと思えますし、また、今、話も出ましたけれども、年間経費が150万円ぐらいですか、これが高いか安いかわかるのは、また判断も違ってくると思えますけれども、利用されている方から見ると、やはり年間150万円ぐらいなら何とか存続させて、町のほうで経費をみて、やってくれないものなのかと、そういうふうな考えもあるかと思うのですが、その辺の、説明会でそういう話が出なかったのかどうか聞きたいと思えますし、また、年間の駅の利用者、月別でもいいのですけれども、年別でもいいのですけれども、どのぐらいの人数が利用されているのか、月、また年間、その人数を把握してあるのであれば、利用されている延べ人数でもいいですから、ぜひ分かれば教えていただきたいなというふうに思っております。よろしくお願ひします。

○横田委員長 政策推進課長。

○中村政策推進課長 まず、駅の見直しの時期の

お話でございます。確定されているかどうかという答えで言いますと、まずJR北海道さんのほうで確定をしていくこととなりますが、その見直しとして、来年の3月末のダイヤ改正にあわせてやっていきたいということでスケジュールを組まれているところでございます。現実、ここまで来るまでの間、実は前回、総務財政常任委員会に報告した際には、その1年前に流山温泉のほうで1年間前倒しで見直しをしたいというような、最初、JR北海道からございました。コロナの影響もあって、地域のほうに説明はなかなか難しいこともあって、流山温泉の部分も、池田園駅と銚子口駅とあわせてリミットとして令和4年3月というふうに引き伸ばしたというような経緯もございますので、令和4年3月の見直し時期というのはなかなかもう変わらないのかなと思っております。

続いて、150万円が安い、高いという話もなかなか難しいところでございますけれども、実際に維持管理コスト、車両、駅舎等を維持する以外のかかる経費として、例えば車両が一度とまってスタートするための燃料代ですとか、それは金額はさほどならないらしいのですけれども、駅舎があることによって、JR側が設備を点検するような人件費、そういった部分が、やはり回数が減らしても、少なくとも、これはかかってしまうところで、その部分では経費の圧縮ができないというようなJR側の回答もございましたので、車両をふやしたり減らしたり、本数を減らしたら安くできるとかということもならないようで、なかなか難しいような状況なのかなと思っております。

あと、延べ人数でございますが、延べ人数自体は、実際、示されたものはなくて、説明会で示されたのが、定期券の発行枚数というところで、例えば池田園駅で言いますと、令和元年が、通学者で28か月分。28か月分ですので、夏、冬、使う方もいらっしゃる、冬は使わないだとか、あるかも分かりませんが、28か月分の池田園駅が利用されている。そして、流山温泉の通学者の定期券は令和元年度はゼロとなっております。銚子口は、令和元年の通学者は22か月分というところ

でなっております。恒常的に使われる方々は、12で割り返しますと二、三人だというような形が見えるのかなというふうに思っております。

以上でございます。

○横田委員長 よろしいですか。

あとありますか。

副町長。

○宮田副町長 済みませんが、費用の関係で少し補足説明させていただきます。

費用の関係で、150万円というお話がございますけれども、一応説明会の際にJRのほうからされているのは150万円から約200万円、それが大体一駅ということになります。今、3駅なので、450万円から600万円、年間、ランニングコストがかかるというような形で、一応補足説明させていただきますのと、今後、大きな課題としては、駅舎も古くなりますものですから、結局、駅を残すとすれば、町のほうで改修費だとか、そういうものも出てくることになろうかなと思っております。そのほか、一番大きな問題としては、池田園駅に跨線橋があるのですが、あの跨線橋を維持するためには、残すとなると相当な費用がまたかさむようなことが想定されますので、その辺も含めると、町のほうでその分を維持管理を持っていくというのはかなり厳しいなという認識であるということについては申し添えたいと思います。

以上です。

○横田委員長 今回の副町長の件について、ありますか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 あとありますか。ないですか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 では、私のほうからちょっとお聞きしたいのですが、今回の鹿部線の中で、七飯町に含まれている3駅だけが該当したのか。結局、ほかで同じような人数しか使っていないところがあるというふうに話を聞いているものから、その辺はJRのほうでそれというのは対象にしたのかしないのか、それとも、対象にしたけれども、地元の町村がやる、継続するということを言ったのかという点について、ちょっと伺いた

いと思います。

政策推進課長。

○中村政策推進課長 JR北海道は、正直申し上げますと、ほかのまちのことは情報を開示しませんので、北海道全体で5人以下の駅は何人いる、どこどこですかという書類で示されてございます。恐らくそういったところには、それぞれのまちに協議をされているというようなところかと思えます。というところでございますので、恐らくですが、近くのまちでもそういった話は考えられるのかなというふうに思っております。

以上です。

○横田委員長 ありがとうございます。

では、ただいま取り扱い注意の利用の少ない無人駅の見直しについて、以上で終わりたいと思います。

続きまして、商工観光課長のほうから御説明をお願いいたします。

商工観光課長。

○福川商工観光課長 では私のほうから、大沼国定公園の管理に関する進捗状況について、御提出しております資料に基づきまして御説明をさせていただきます。

このたびの資料につきましては、北海道から送られております資料を提出させていただきました。

大きく大沼国定公園の道有施設等の管理体制ということで、大きく三つの段階、経過に分かれて表示がなされているところでございます。

まず、令和元年度までの部分でございますが、道有施設、道が一般財団法人自然公園財団大沼支部に維持管理を委託するという形で管理が行われてまいりました。委託内容といたしましては、美化清掃、施設の維持管理等になります。道有施設としまして、南大沼駐車場、それから東大沼野営場、キャンプ場、その他の園地といたしまして、小沼に蓴菜沼、日暮山等のトイレということになってございます。さらにその下に、これらの維持管理にかかる財源といたしましては、南大沼駐車場を有料としてこの料金をあてる、そのほか、東大沼野営場、キャンプ場につきましては無料でサービスを行っている。その他の園地等、トイ

レ等につきましても無料です。さらに、これらの財源に不足を来した場合には、自然公園財団の他支部の収益をあてることによって維持管理がなされてきたということでございます。

続きまして、令和2年度になります。昨年度でございます。ちょうどこの令和2年度につきましては、皆様御存じのとおり、新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、外出の自粛等によって、特に南大沼駐車場への来場がほぼなくなってきたということになってございます。道有施設の維持管理委託の内容につきましては、先ほど御説明したとおり、同様の内容でございますが、その財源におきましては、南大沼駐車場の料金収入が見込めないことから、こちらについては無料としたこと、そして、その足りない部分の財源につきましては、先ほどと同様、自然公園財団の他支部の収益をあてることによって維持管理を運営していくという形でございます。さらに、昨年度は7月に、皆様の御理解もいただきまして、議決をいただきまして、これら道有施設のサービス提供のために北海道から協議があり、七飯町といたしまして、これら施設の上下水道料金相当額を七飯町が負担し、その他、施設の電気料金等は北海道が負担すると、協議に基づきまして負担金を支出して、これらサービスを運営してきたというところでございます。

さらに、令和2年度をもちまして自然公園財団大沼支部が撤退をするということになりました。先ほどから申し上げてまいりましたとおり、これら道有施設の維持管理の経費にあてている部分に不足を来しており、他支部の収益をあてているということが長らく続いたことによるものでございます。

そのため、今年度、令和3年度につきましては、道の維持管理業務の委託を、自然公園財団大沼支部が撤退しているため、ぐるり道南観光推進協議会がこの維持管理を請け負うということになりました。委託内容につきましては、先ほど御説明した内容のほか、こういった財源構成、財源に不足を来している状況に対する将来の維持管理方法の検討ということもあわせて委託業務の中に盛り込まれてございます。現在、ぐるり道南観光推進協議会におきまして、先ほど来の道有施設等の

維持管理については委託業務として実施をなされているところがございます。財源につきましては、南大沼駐車場は無料としていただきたいということで、地域の意向もございまして、無料で駐車場を開放してございます。キャンプ場につきましては、今年度については無料ということで取り組んでございます。その他の小沼、蓴菜沼、日暮山等のトイレについても無料ということでございまして、この維持管理委託にかかる財源については、業務委託料として北海道が負担しているという流れでございます。

また、ぐるり道南観光推進協議会におきましては、このたび新たに北海道の道有施設等の維持管理業務を請け負ったことから、今後、地元地域の方々とともに運営協議会を設立してまいりたいというようなお話でございました。

現在は、これら道有施設等の管理につきましては、この委託業務によって管理がなされているというところでございます。

御説明は以上でございます。

○横田委員長 ありがとうございます。

ただいまの件について、御質問ありますか。

若山委員。

○若山委員 いろいろな経緯があっただけであれなのだけれども、一番最後の令和3年度の財源として業務委託料を北海道負担になっているのだけれども、七飯町も予算で幾らか出すということであれしていますよね。それはこの委託に入っていないのか、それとも別なものなのか。僕は、道が出すお金とあわせて1,500万円をこういう委託をすると考えていたのですけれども、その資金の収入と支出の関係というのはどうなっているのですか。ここには北海道負担としか書いていないのですけれども。

○横田委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 このたび御提出させていただきました資料につきましては、北海道が示している、公表している資料に基づきまして御説明をさせていただきました。今お話にありましたとおり、七飯町といたしましては、大沼国定公園の維持管理、整備、そういったものに地元として負担していくということで、300万円、議決いた

きまして、執行しているところでございますが、この300万円は、こちらの資料で言っている、北海道が維持管理委託をしている部分にあてるということではなくて、この業務の内容に盛り込まれていない部分も含めまして、こういった経費が必要であろうと積算をしたところでございます。例えば、北海道の維持管理業務に含まれていないものの例といたしまして、公園の園地内の散策路等の草刈り、維持、そういったものは明示をされてございません。そのほかにも、冬期間の除雪につきましても、一部、駐車場の半分の区画分の除雪は盛り込まれていますが、その他についての除雪経費については盛り込まれていない。非常に必要最低限度の業務内容となっております。それらのみでは観光地としての大沼国定公園の魅力を維持していくことは非常に困難であるということで、私ども積算しまして、北海道の負担、業務委託料の負担は約1,200万円と。それ以外の部分を含めまして、町として積算しましたところ、約1,500万円の経費は最低かかるということで、300万円を地元として負担をしているということで支出をしております。その300万円という積算もございしますが、このほかにも様々な整備、例えば樹木の木名表示板だとか、それから、例えば木柵の補修とか、そういったいろいろな経費も出てまいります。これらで必要十分な費用であるかと言われると、また今後もまた検討が必要ではございますが、地元の方々の御協力もいただいている状況でございまして、地域一体となって大沼国定公園の適正な維持管理、整備に当たってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○横田委員長 若山委員、よろしいですか。

○若山委員 結局、そうすると七飯町の委託、今、それ以外という言い方をして、散策路だとか何とか言ったのですけれども、これについてもぐるり道南観光推進協議会のほうに委託しているのか、あるいは別なところにそっこのほうは委託したのかというのをちょっと確認したいのと、本来、道がもっともっとやらなければいけないのではないかなという思いがあっただけで、とりあえずゼロだったのが1,200万円出すという形になったの

で、よかったなと思って今回の決着をよしとしていたのですけれども、今のあれでいくと、もっともっと除雪も含めて、もっともっと道に要望していかなければいけない内容なのかなという気がするのですけれども、要望すると、町も協力してくれということで、幾らか出せと言われるのかもしれないのですけれども、そのこのところの町の考え方というか、どうなのかと。もっとやらなければいけないという形があるので、最終的には東大沼野営場の有料化だとか、そういうことで財源にあてようとしているようなことがあるのですけれども、これはやっぱり無料化でずっといつてもらいたいと思うのですけれども、その辺の将来の維持管理方法の検討というのは、これはどういう方向性を持っているのか、どういう落ちつきを持っているのか、今のところまだ全く未定なのか、その辺のところをちょっと現状のところを教えてくださいなと思います。

○横田委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 まず、今、御説明に使用しました資料につきましては、北海道の委託業務ということでまず御理解をいただきたい。

そして、従前、自然公園財団があったころから、実は美化清掃負担金といたしまして、町のほうでも負担金を自然公園財団のほうに支出をしております。さらに、今回の場合は財団が撤退し、その後をぐるり道南観光推進協議会が引き継いだという形でございます。この道の維持管理委託を受託しているこの団体に対して負担金を支出しているのが今の形でございます。というのも、直接維持管理業務を行っているところにあわせて、その他の部分につきましても維持管理を進めていただきたいという、効率的な部分もありますので、この形でぐるり道南に対し、町のほうも負担金を支出させていただいているというところでございます。

それから、将来の維持管理の方向性については、現状、はっきり申し上げまして、決まっていることは何もありません。ただ、地元として、財団が撤退するに当たりまして、地域の方々、それから観光団体等と、様々な機会を通じて意見交換とかを行っている際にも、意見といたしまして

は、駐車場は無料にしてほしいというような希望がありました。それに、東大沼のキャンプ場につきましては、無料か、それとも、非常に人気のある施設でございますので、これを有料化して、この財源にあてられないかといった様々な御意見も出ているところでございます。ただし、これらについては、方向性とか決まったところでは現状のところはないということで御理解をいただきたいと思っております。

また、大沼国定公園の維持管理、整備等につきましては、現在に至りましても、北海道に対してはその都度要望をしているところでございまして、よりよい環境、そういったものを実現するためには、北海道に対してもっと要望して、御理解をいただいて、整備を進めていきたいと町としては考えてございます。その際に、町もできる限りの協力はしてまいりますけれども、今この段階では、例えば費用負担とか、そういったものについては、まるで現実的な協議等はありませんので、それについてはちょっと御答弁は差し控えさせていただきますので、御理解のほどよろしく願います。

以上です。

○横田委員長 若山委員。

○若山委員 最後に一つだけ。そうすると、委託先のぐるり道南観光に対しては、道からの委託と町からの委託と二つあるのか、それとも道と町であわせて大沼のあれの委託ということで、一つの委託契約になっているのか、そのこのところは別々にここをやってくれと七飯町が委託、ここをやってくれと道が委託しているという、そういう形に今のところなっているのですか。

○横田委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 あくまでも北海道のほうの業務委託料約1,200万円は北海道との契約ということになります。そして、町といたしましては、従来より美化清掃負担金という形で、負担金をお支払いして、その他の環境整備等にあててほしいということでやってまいりましたので、今回もぐるり道南観光推進協議会に対しまして300万円を負担金という形で、町としてそちらの団体とお願いをしているということで御理解いただき

たいと思います。

以上です。

○横田委員長 よろしいですか。

あとありますか。

澤出委員。

○澤出委員 今回のことに関連してなのですけども、道のほうから委託金が今年度というか3年度では出ますよね。確認なのですけども、例えば令和4年度、5年度、6年度と、引き続いてずっと出していただけるという内容になっているかどうか、そういう約束なのかどうかという部分で一つお聞きしたいと思います。

○横田委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 これは、まず令和3年度、今年度につきましては、もう事実といたしまして委託料を負担して維持管理を行っている。当然管理者である北海道が行うというスタイルになってございます。

しかしながら、今回の令和3年度、資料のほうにもございますけれども、将来の維持管理方法の検討というものが盛り込まれておまして、今後、こういったものの成果、そういったものが出てくることになれば、こういう形ではない費用負担のあり方とかというものが出てくるかもしれません。ただ、現段階は、ずっとこのような形でいくということではないというような情報は伺っていますが、かといって今年度だけで終わるのかというのも、これまた別の話でございますので、残念ながら確定的なことは申し上げることはできませんけれども、今後、数年にわたって、最も適切に管理できる体制というものは、当然、北海道のほうでも検討をしている。そして、それに対応して、地域としてそういったことに対してどのような形が適切かというのは要望している。ですから、業務委託料が北海道が負担していく、その金額の多寡も含めて、地元として必要に応じて要望してまいるといような考え方でおります。

以上でございます。

○横田委員長 澤出委員。

○澤出委員 何となくそういうイメージでニュアンスは私も感じていたのですが、最初からのセッションの中で、一応例えば東大沼キャンプ

場からの収益であるとか、最初の当初の話だと、南駐車場からの収益をなどと言っていたらいいましたよね、北海道のほうとして。現状でそれが無理だということがよく認識していただいたようで、こういうお金が出てくる話になったのですけれども、御説明の中で、ずっとあった中で、町の負担金の中では、除雪とかその他のコンテンツというか、要求された中に入っていない部分の足し前というか、言い方は悪いですけども、そういった形で300万円拠出と。これもゆくゆく、なるべく道の予算の中でやっていただくような形に持っていかなければならないのも含めて、なるべく早くスピードアップというか、ぐるりさん、頑張っていていらっしゃるのもよく見ていますし、整備の関係とかも、何よりも将来の施設の維持管理等についての話し合いをよくよく町とも進めていただいて、なるべく早く協議会のほうも、地元の意見ということもあるし、ボランティアのやっぱり力がなければ、支出の部分というか、抑えていくことができないと思いますので、早期に立ち上げていただいて、私もちょっと参加できればと思っているのですけれども、そういったマンパワー、地元の、そういうものを使うことによって、今までできなかった町からの道に対する申し入れとか、これだけ頑張っているぞという姿勢を見せられるいいチャンスでもありますので、ぜひとも早期にそういう民間活力を入れ込んだ形で、極端に言うと、北海道からそういう予算をもらわなくても自立できるような方向でいけるのが一番理想だと思いますので、含めて、北海道のほうではもうちょっと、河川管理とかはやっていただいているのですけれども、園地整備についてはすごい消極的なところがありますから、そういうところに力を加えていただくためにも、環境生活課のほう頑張ってもらえるように、バックアップできるのが我々七飯町の力だと思いますので、その辺のところを含めて、観光課の考え方、もうちょっと深く突っ込んで教えていただければと思います。

○横田委員長 商工観光課長。

○福川商工観光課長 今回の御質問の内容、非常に私どもも同感でございまして、北海道の費用負

担、それから七飯町の費用負担、それから地域の方々のそういった御努力というものをあわせて、適切に管理が進められるように努めてまいりたいというのが、どうしても同じような答弁になって申しわけございませんが、というのが率直な考えでございます。

あと、今、ぐるり道南観光推進協議会におきましては、地域との協議委員会の体制をつくるということで進んでおります。これは実は道の委託業務に対しまして、ぐるり道南観光推進協議会が提案した内容でもございますので、これについては、その立ち上げ等、それからその協議会の運営につきましては、町といたしましても積極的に協力をして、よりよい体制がつかれるようにやってまいりたいと思います。

また、繰り返しになりますが、町といたしましては、地域の貴重な大沼国定公園という財産ですので、これが有効にその魅力を引き続き保てるよう、さらに魅力を上げられるように、道に対しては必要な要望等を行っていくという考え方に変わりはございませんので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

○横田委員長 あとありますか。よろしいですか。

それでは、商工観光課長のほうの資料は終わりました、最後に土木課長のほうからの資料が出ているやつの説明をお願いします。

土木課長。

○佐々木土木課長 それでは、1枚ものの資料に基づきまして御説明させていただきます。こちらは北海道が事業を進めるに当たってつくっている資料でございます。主要道道大沼公園鹿部線、防災安全交付金（地方道）の概要。

主要道道大沼公園鹿部線は、森町赤井川地区（国道5号線）と、七飯町大沼地区（大沼国定公園及び鹿部線）を結ぶ延長約23キロの主要幹線道路である。

本路線は、駒ヶ岳噴火地域防災計画において避難路に、また、北海道地域防災計画においても、第2次緊急輸送道路に位置づけられている。さらに、北海道縦貫自動車道大沼公園ICと大沼国定公園を直結する路線であり、防災面に加えて、広

域周遊ルートの多様化や観光振興に寄与するものと期待される路線である。現道は幅員が狭小で線形の悪い、最少半径30、最急勾配7.3%、隘路区間を有していることから、避難路及び安全な交通の確保を図るものである。国道5号線よりH9からH30で3.148キロメートル、R1で0.26キロメートル完成しており、合計3.44キロメートルが完成しております。R4で0.66キロメートルの完成を予定し、残り0.35キロメートルについては関係機関と協議中で、R5以降予定となっております。こちらの0.35キロメートル区間におきましては、10年ほど前からラウンドアバウト、連携交差点になります。こちらと平面交差点、どちらがいいかという協議を地元と数回にわたり行っております。役場のほうが最後に出席させていただいたのは5年以上前だと思いますけれども、それから協議が滞っているということで、一応北海道といたしましては、令和5年以降、着手していきたいという考えを持っておりますので、近々協議と説明会等があるかと思いません。

説明については以上でございます。

○横田委員長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、何かありますか。

澤出委員。

○澤出委員 出てきてしまいましたので、ちょっと一言、携わったこともありますので。避難路としてのいかんはここでは申しません。ハザードマップの中で見れば、火砕流の来そうなところがあるので、どうかという部分はありますけれども、それは八雲土現さんの考え方と北海道の考え方ですから、ただ、申し上げたいのは、最後の周遊道路との接点のところで、ちょっと最後に述べられましたけれども、ラウンドアバウト、これだけはちょっと考えを共通で町としても持っていたきたいなという部分で、観光協会さんも、今回、人事が変わって、いろいろ考えが変わるかもしれないかもしれませんが、私がいたときに、ラウンドアバウトに関しては賛成はしていないのですよ。反対だったのです。というのは、何でかということ、せっかく接道をかけてY字路にできることで、シンプルにY字路にしまえばいいもの

を、ある方がイギリス方式でラウンドアバウト、国もラウンドアバウトをやろうと。ただ、それは市街地とか、わりかし開けたところであればいいですけれども、例えば大沼公園交差点でラウンドアバウト、私は反対しません。いいかもしれない、信号がなくなって、観光バスもあるけれども、この場所というのは、キツネとか、自転車道もありますし、人通りが少ないところから、車も少ないところもあるし、季節になれば通りますからいいのですけれども、冬になるとほとんど人が通らないようなところなのですよね。除雪は頻繁にやっているのですけれども、ラウンドアバウトにすると除雪も大変ですし、何より年配の方が通るところが多いのと、以前だとインバウンドの方、日本の交通事情を分からない方が結構自転車で通る場所なので、そこに観光バスが通る、ぐるぐる回ると。それはそれでいいのですけれども、時計回りに回っているルールが分かっていたらいいのですけれども、お年寄りの方、軽トラか何かで来て逆走したりとか、ただでも逆走事件多いですから、そうなった場合に、やっぱり事故率が上がっていくのではないかなと。あと、イベントをやるときに、ラウンドアバウトを使うと、例えばグレートランとかやるときでも、かなり警備の面でも大変なことになってくるなというような部分とか、いろいろな不具合が出てきますので、できれば単純にY字路にさせていただきたいと。あとは自動車の標識の問題もそうですけれども、かなり量の標識をつけなければならないことと、何よりも観光地で国定公園であるのに、かなりな面積の伐採、森林の、環境破壊という面でもあまりよろしくない事例になるのかなと。

話を元に戻すと、ただ単に、以前だとこういうとんがったところに先端に出るようなところから、両方ともドライブになると非常に危ないのは危ないので、直していただいたかったですけれども、今回だとこうつきますので、Y字路になって、停止線を置けば両方見られますから、ただ単にそれで信号をつけなくても大丈夫な場所になるはずで。それをわざわざ大規模工事にする必要がどこにあるのかなと私は考えていますので、土木課のほうでよくよく検討なさって、その

辺のところは考えをしっかりとさせていただければなど思っておりますけれども、その辺について、今のところのお考えをお伺いしたいと思います。

○横田委員長 土木課長。

○佐々木土木課長 澤出委員おっしゃるとおり、ラウンドアバウト自体はヨーロッパで普及されている交差点形状でございます。イギリス等で、都心部に限らず田舎路でも形成されているということでございますけれども、個人的意見になってしまうかもしれませんが、雪の降る地帯で、ラウンドアバウト、象徴ですとかランドマークという言われ方をしますけれども、かなりライトアップをしなければ、雪の降る地域では危ないと思います。左折で入り、ぐるっと回って左折で出るというのがラウンドアバウトですので、日本ではラウンドアバウトの文化がございませんので、お年寄りですとか、海外の方はどう走っていいかわからないという状況ができると思います。除雪をするにしても、除雪車がぐるぐる回りますので、雪が外に外に出ていく。常に除雪ではなく排雪をしなければならない。あと、最少回転半径等もございますので、かなり膨大な面積の伐採、用地買収等しなければならないということでございますので、自分の個人的意見としましては、北海道にはなじまないというふうに思います。北海道にもないわけではなくて、釧路の幣舞橋の南側に幣舞交差点というものがございます。あれはまちなかにございますので、周りからの照度、照明等も十分あって、広さももともと十分広いところで、初期の段階から、街並み形成する前から形成された交差点でございますので、あそこはあそこでなじんでいるものと思います。ただ、あそこはぐるっと回るというよりも、周りを膨らんで走るという形状にもなっておりますので、ちょっとヨーロッパでいうラウンドアバウトとはちょっと違う形状をとっているものと思います。これから令和5年度に着手ということですので、令和3年度内に北海道のほうから協議があると思いますし、多分、地元説明も、協議もやっていかなければならないと思いますので、その際は地元の意見、北海道の意見をよく聞きながら、町としてできることをやっていきたいと思っております。

以上です。

○横田委員長 澤出委員。

○澤出委員 ありがたい認識で、やっていただきたいと思えますし、ただ、ちょっと1点出ているのが、住民意見が8割以上が賛成だという変な文書が出ていましたので、含めて、もう一度大沼町というか七飯町の意見としてのところはよくよく精査してやっていっていただきたいと思えますので、多分、地元観光関係の人は、よくよく説明すると、多分、8割反対だと思います。その辺のところの認識の差が森町との間にありますので、八雲土現さんとの間に。ですから、向こうは防災路として確立してほしいのと、周遊道路に出たときに安全性を担保してほしいと、その2点なのですよね。ラウンドアバウトをつくってほしいという話ではなかったのです、もともと。一部から出た話ですから、その辺のところを含めて、もう一度よくよく調査していただきたいと思えますので、お願いの部分になりますけれども、ひとつよろしくその辺の検討をいただければと思います。

○横田委員長 土木課長。

○佐々木土木課長 自分も最後に出席させていただいたのは多分5年ほど前の説明会だと思うのですが、その際、森の赤井川の方とか、どの方がどの地域から来ていたかはよく覚えていないのですが、発言されていた方は赤井川の方もおりまして、みんなみんな大沼の方ではなかった。その中で、ラウンドアバウトをやりたいとか、反対だとかという中で意見が出ていたので、今後どういう方向になるかはちょっと、事業主体が北海道になりますので、実際、施工するのが町ではありませんけれども、町の立場として皆さんの意見を集約して、北海道のほうにも働きかけていきたいと思っております。

以上です。

○横田委員長 よろしいですか。

あとありますか。よろしいですね。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 それでは、きょうの協議事項の資料請求に対する説明と質疑についてはこれをもって終わりたいと思います。

副町長、経済部長、政策推進課長、商工観光課

長、土木課長、ありがとうございました。

暫時休憩いたします。

午前11時10分 休憩

午前11時43分 再開

○横田委員長 休憩前に引き続き再開いたします。

次回の新交通体系と観光に関する特別委員会ですが、改めて資料というのを、町内の視察研修ができるところを、これがいいのでないかというものがありましたら、今月中に事務局のほうに出していただくということによろしいですか。その後、それをまとめて、次回の委員会をやりたいということで行くということで、そのような流れでいいですか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 では、その流れで進めていきたいと思えます。

それでは、本日の委員会はこれをもって終わりたいと思えます。

その他ありますか。ごめんなさい。

(「なし」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 次回の委員会は、委員長、副委員長と事務局で決めてよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

○横田委員長 それでは、本日の委員会はこれをもって終わります。ありがとうございました。

午前11時44分 閉会

