

午前10時02分

○委員長（出村 勝彦） おはようございます。

開会前ですが、お知らせいたします。委員の交代がございます。小野沢委員が辞任いたしましたので、井田議員を指名した旨、議長から通知がありましたので、報告いたします。

井田委員、よろしく申し上げます。

---

午前10時02分開議

○委員長（出村 勝彦） それでは、ただいまから北海道新幹線新函館駅（仮称）開業に関する調査特別委員会を開会いたします。

まず、本日の議題の確認ですが、お手元に配付のとおり進めたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） 異議がありませんので、そのように進めさせていただきます。

それでは、本日は、前回の委員会で確認いたしましたとおり、北海道新幹線開業に向けた諸課題の全体把握を行うため、北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプランの進捗状況について調査を進めてまいりたいと思います。

11月9日付で理事者から提出のありました資料、北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプランについて、理事者から説明を求めたいと思います。

○企画部長（谷口 諭） どうも、おはようございます。

それでは、資料の説明をさせていただきますが、その前にごあいさつをさせていただきます。

新幹線担当部局で部長をしております、企画部長の谷口でございます。よろしく申し上げます。

それから、計画推進室長で、新幹線対策室長の小林でございます。

○企画部計画推進室長（小林 良一） どうぞ、よろしく申し上げます。

○企画部長（谷口 諭） こちらは、計画推進室政策推進課長で、新幹線対策次長の川手でございます。

○企画部計画推進室政策推進課長（川手 直樹） 川手と申します。よろしく申し上げます。

○企画部長（谷口 諭） それから、次長の小野がおりますけれども、きょう、ちょっと別の用務で欠席でございます。

それから、管理職で、後ろにおりますが、企画管理課長の湯浅でございます。

○企画部企画管理課長（湯浅 隆幸） 湯浅です。どうぞ、よろしく申し上げます。

○企画部長（谷口 諭） では、よろしく申し上げます。

それでは説明をさせていただきます。

各委員の皆様には事前にこのようなアクションプランの冊子、それから、その前になります、こういう市でつくりました新幹線で未来を創るまちづくり構想というものを、すでに配付させていただいていると思いますけれども、まず構想なんです、これは平成17年5月に新幹線が着工、新青森－新函館間が着工となりまして、それを受けまして、市役所の庁内で検討会議、それから若手職員によります検討

チームも設けまして、来るべき新幹線時代を見据え、この地域の特性を十分に生かして、官民一体となって幸福で個性豊かな魅力的なまちづくりを進めていくために、観光振興を初めとする各分野の施策を総合的に展開していくことを目指しまして、平成20年3月にこれは策定をされました。一方、この活性化アクションプランにつきましては、この構想の基本的な考え方を踏まえまして、函館市、それから商工会議所、観光コンベンション協会の3団体で北海道新幹線開業はこだて活性化協議会というもの設立いたしましたして、検討、協議を重ね、北海道新幹線の開業効果を最大限に生かした産業等の振興、それから地域発展のために必要となる施策を、官民協働で取り組む事項として、平成20年11月にまとめたものでございます。

それでは、9日に配付させていただいております資料につきまして説明をさせていただきます。これは、このプランのこれまでの取り組み状況ということでまとめたところでございます。

それでは、資料の1ページをお開き願います。まず1として策定の趣旨でございますが、これはただいま申し上げましたとおり、北海道新幹線の開業効果を最大限に生かした産業等の振興や地域発展のために必要となる施策について、行動計画として取りまとめたものでございます。2の展開方針ですけれども、この開業は観光を初めとする産業や経済、文化などさまざまな分野で多大な波及効果をもたらすと、そういうふうに期待されておりますので、今後のまちづくりを推進していく上で大きな転機、ビッグチャンスととらえまして、付加価値や満足度の高い財やサービスを提供し、一方、ヒト、モノ、カネの流れを取り込むということで、観光振興、それから産業振興、そして交通アクセス、この3つの分野別による施策の展開を行うこととしております。それぞれ、表の中にその分野ごとの方向性というものをもとめておりますけれども、観光振興分野でいいますと、本市の恵まれた特性の情報発信、それから優れた地域資源の磨き上げ、新たな付加価値によるブランド力の向上などによります魅力ある観光資源づくりが一つ。それから、周遊型広域観光のプログラム化、冬季の観光メニューの充実化など、観光の通年化、あるいは食べ歩きや飲み歩きなど新たなメニューの開発などによります地域の経済波及効果の向上。それから、3つ目としましてホスピタリティ意識のさらなる醸成、それから全市民をあげて観光客等を温かく迎える機運づくりなどによります受け入れ体制の充実というものを掲げております。

2ページをお開き願います。産業振興分野といたしましては、一つ目は移動時間の短縮効果という立地環境のPRや産学官、それに金融機関による産学官金という連携促進や人材育成を進めるといった点。それから、二つ目として地場製品のブランド化や販路拡大といった市場創出。それから、三つ目としまして函館駅前や大門地区の整備促進や駅前通りのグレードアップ化、そして快適な魅力あるまちづくりといった点を掲げております。

三つ目は交通アクセス分野でございますが、一つ目として円滑な乗換が可能な新幹線駅ホームの実現、それから現函館駅までの快適で利便性の高いリレー列車の運行、さらには縦貫自動車道や新外環状道路など、高規格幹線道路網の整備といった点。二つ目といたしましては、観光地などを結ぶ新たなバス路線の設定、乗合タクシーやレンタカーの利便性向上、二次交通網の充実、そして新幹線と航空機の連携といった点を掲げております。

3として推進体制でございますが、これは先ほど言いましたけど、函館市、函館商工会議所、社団法人の函館国際観光コンベンション協会、この3団体を中心に構成する北海道新幹線新函館開業対策推進

機構を設立し、その施策の展開に取り組んでいるところでございます。参考としまして、その機構の構成団体は表のとおりでございます。

それから、推進期間でございますが、2015年度と言われております新函館開業を目標としまして、その施策の実現を目指す。ただ、これは2010年度の新青森開業までに取り組めるものは先行してやれるものはやっていくということで取り組んでおります。

次に、3ページ以降がこれまでの具体的な取り組みの状況でございますが、ちょっとその前に、このプランの、お持ちであればこの18ページをちょっとご覧いただきたいと思うんですけれども、このようにそれぞれ三つの、観光振興、産業振興、交通アクセスという大きな三つの分野を今掲げましたけれども、それでそれぞれ必要な重要な主要な項目ということで、ここに26項目掲げております。これを、分野がダブることもありますけれども、これら3ページ以降はこの項目についてそれぞれこれまでに取り組んできた事業や活動などをまとめているものでございます。

それでは、資料にお戻りをいただきまして、3ページでございますが、まず表のつくりでございますが、右上に凡例と記載しておりますのは、それぞれ実施をしている主体を略字で表現しております。新幹線推進機構であれば「機」というような形、函館市であれば「市」という形で表現をしております。それから表の左上にあります分野別重点プランといいますのは、ただいま御説明いたしました三つの分野、どれに属するかといった表示をしております。ですから、これは後ほど二つの分野にまたがるものとか、三つすべてにまたがるものとかというのが出てまいります。それから、施策コードは26項目のそれぞれの事項でございまして、その下の実現目標は、その施策を実現していくための目標と。そして主な取り組み状況というのがこれまでの事業、それから活動の主なものでございます。それでは、これから項目ごとに主だったものを中心に説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず一点目、全市民をあげて観光客を迎える態勢づくり。これ、実現目標としましては、おもてなし向上による市民総観光ガイド化の実現ですとか、あといろいろな研修とかによります人材のブランド化などとしておりまして、主な取り組み状況といたしましては、例えば5つ目の新幹線開業はこだて魅力創造セミナーの開催。これは今年度から行っているものですが、これは青森開業でいろいろ先進地の取り組みでやっている事業とか活動を紹介して、市民にもいろいろ理解してもらうという内容でございます。それから、その次のまちあるきガイド養成講座の開催などをしております。

それから二つ目ですが、函館観光の質の向上ということで、目標としましては観光の魅力向上、あるいは来訪者の満足度の向上などを掲げておりますけれども、主な取り組み状況としましては、一つ目、観光情報サイトはこぶらにおけるよくある質問、FAQの公開の準備を進めているということ、それから函館空港ではこだて手ぶら観光、これは民間の事業者が行っておりますけれども、手荷物の預かりサービス事業の実施など、これはもうすでに行っているものでございます。

4ページをお開き願います。三点目、新たな観光資源の整備と既存資源の磨き上げということでございまして、目標としましては函館観光の魅力向上、賑わいの創出、地産地消の拡大といったことで、主な取り組みといたしましては、例えば5つ目にあります函館街歩きイベント「てくてくはこだて」の開催、それからその次の、継続して実施しておりますが、函館西部地区のバル街、大門バルの実施、あるいは最後にございます函館市漁業協同組合の女性部による「入舟番屋」の事業の実施などがございます。

四点目、体験観光メニューの創出、充実強化でございます。この目標としましては、再訪率、リピーターの向上、それから滞在日数の増加を目指しまして、例えば事業としましては下から二つ目、函館観光コンシェルジュセンターの運営、それから一番下のはこだて湯の川オンパクの実施などがあげられます。

次に5ページですけれども、イベントの充実による魅力創出ということで、この目標は通年型観光の実現、あるいは新規イベントによる来訪者満足度の向上ということですが、二つ目、香雪園の紅葉ライトアップ「MOMI-G」フェスタの開催、先日まで行われておりましたが、その開催、それから、次のはこだて国際民俗芸術祭の開催などでございます。

それから6つ目、道南圏周遊型広域観光ルート開発と滞在促進。目標は道南地域全体の魅力づくりによる再訪率の向上、あるいは訪問地域の広域化による滞在日数の増加ということでございまして、例えば事業としましては三つ目、「函館・みなみ北海道体験の旅案内」の発行、これは個人ですとかグループ旅行向けにいろんな体験メニューを紹介しているものがございます。それから一番下にございます「みなみ北海道ドライブガイド」の発行などが実施されております。

次、6ページでございます。7点目、青函圏観光ルート、新規交流プログラムの創出ということで、これも目標とすれば新たな観光客の開拓、それから青函地域の連携促進と交流人口の増加ということで、主な取り組みとすれば、一つ目にあります青函観光PR誌「函館・青森・弘前冬めぐり旅」の制作、これも20年度の新規でございます。それから三つ目にございます道南・青森広域観光PR誌「G00-Route hakodate」の発行などでございます。

次、8点目、着地型情報提供の充実ということで、ホスピタリティの向上、それから来函者の満足度の向上ということで、一つ目にありますまちづくりセンターにおける地域情報の発信ですとか、それから仮称ですけれどもはこだて観光センター設置の検討をしているという状況でございます。

7ページ9点目、コンベンション・ロケーションの受入環境整備。集客効果、あるいは賑わいの創出ということを目的といたしまして、例えば二つ目、コンベンション開催補助制度の創設、それから四つほど飛びまして函館アリーナの整備、さらにはアフターコンベンション割引パスポートの発行などを行っているところでございます。

10点目、マーケティング強化による戦略的なPRの実施。これも来訪者の満足度の向上、インバウンド集客促進を狙いまして、取り組みとしましては二つ目、函館ブランド調査分析業務の実施。これは函館のいろんな観光の弱みや強みを事業者なりにアンケートなどを実施しまして、それを今後の観光施策に生かすといった取り組みでございます。それから三つ目、函館キャンペーンの実施などを行っております。

8ページでございます。11点目、函館の魅力を伝えるプロモーションの充実強化。これは都市イメージの向上でしたり、地域産業の活性化を目指しまして、取り組みとしましては二つ目、東北、関東の物産展・イベントでの観光PRの実施、それから二つ飛びましてシンボルデザインのあり方の検討を行っているところでございます。

それから12点目、真の国際観光都市づくりのための環境整備ということで、海外地域からの集客促進ですとか、外国人に利用しやすい店舗環境の実現ということを目指しまして、例えば一つ目、公衆無線

LANサービス「Hakodate City Wi-Fi」の実施。これは、ご存じだと思いますが、今全国で初めて路面電車の中が全部そういう環境となっております。函館の市電ですね。それから二つ目、観光情報サイト「はこぶら」の他言語表記の拡大ということで、現在は10言語までそれを表記しているというところでございます。

9ページです。13点目、函館ブランドの創出・向上・販路拡大ということで、ブランド推進体制の構築ですとか地場産品の創出といったことを目標に、一つ目、ローソンとのアンテナショップの提携。東京都の京橋に開店しておりますが、そういった取り組み。それから三つ目にありますブランドセミナー開催による生産者、食品加工企業の新製品開発、ブランド化の意識醸成。その下にあります農漁業者による農水産物加工品の試作およびマーケティング調査の支援などがございます。

それから14点目、地域の未来を担う人材の定着ということで、若年労働者・高等教育修了者の地元定着、あるいは雇用上のミスマッチの解消ということを狙いとしまして、一つ目にあります高校生のための就職セミナー、若年者職場定着率向上研修の開催、それから二つ目でございます新規高卒者等雇用奨励補助金、トライアル雇用奨励補助金制度の実施などをしてございます。

次、10ページでございます。15点目ですが、新幹線を活用した市場開発と基盤整備ということで、圏外市場進出への具体的な道標、ノウハウの構築などを目標に、例えば三つ目でございますトレインオントレイン、これは民間、JRさんが研究を進めておりますけれども、技術開発を進めているといった点や、あるいはその次にあります北海道貨物輸送を考えるフォーラムの開催などを実施しております。

16点目、ステークホルダーの連携促進による産業育成・創出ということで、連携成果としての事業体や財、サービスの創出、あるいは管外企業の立地を目標としまして、例えば二つ目、ビジネスマッチング事業の実施ですとか、四つ目、企業立地セミナーの開催などを行っております。

11ページは17点目、域内需要創出・所得循環化の促進ということで、域内所得効果の向上ということを目指し、二つ目、地域資源を活用した新商品開発の支援ですとか、あるいは一番最後でございます函館産の食材、農水産物およびその加工品などの地元PRの実施などを行っております。

18点目、中心市街地への賑わいの誘導・創出ということでございます。まちの賑わい・活力を創出ということを目指し、一点目、函館市中心市街地活性化基本計画の策定、それから二つ飛びまして駅前市有地の活用、これは現在プロポーザルの実施ということでございます。それからその下にございます中心市街地トータルデザイン作成業務委託の実施、あるいは二つ飛んで函館スイーツショップの開設などの事業を行っております。

それから12ページでございます。函館圏域の連携強化ということで、圏域の一体感の創出ということを目指し、一つ目にあります北海道新幹線の開業を生かした地域づくり懇談会におきます、これは北海道渡島総合振興局と檜山と合同でございますけれども、それによります「道南地域アクションプラン」策定に向けた検討ということで、さまざまな普及啓発、機運の醸成、イベント開催、観光振興、二次交通アクセス網の整備、産業振興などをテーマに、その策定に向けた検討を行っております。

20点目、域内交通・交通インフラの整備促進ということで、これも来訪者の満足度向上、あるいは乗り換えの利便性の向上のために、一つ目、電動レンタサイクル、はこりん♪と言いますが、電動自転車のレンタサイクルの事業、あるいは二つ飛びましてはこだてスペシャルチケットの発売。これは一日乗

車券と例えばいろんな施設の割引をセットにしたチケットでございますけれども、そういったものの発売をしているという状況でございます。

13ページ、新函館駅連絡バス運行の充実ということで、これは安心して利用できる環境整備の一貫としまして、バス事業者によりまして今路線の検討を行っている状況でございます。

それからタクシーサービスの充実ということで、これも同じような目標でございますが、タクシー事業者によりまして、そのサービス向上に向けた検討が行われている状況でございます。

それから14ページでございます。レンタカー機能の充実ということで、これも利用者の利便性向上ということを目的に、新函館駅前によるレンタカー村の構想の策定、それからレンタカー事業によりましてサービス向上に向けた検討が行われております。

24点目、新函館駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実。目標としまして、新幹線利用者の利便性の向上、それから乗換の安全性の確保、リレー列車の運行本数の維持、あるいは新型車両の導入などといったことを目標にしまして、一つ目にあります新函館－現函館駅間の鉄道アクセスの充実に係る要望の実施。これは機構が中心に行っておりますが、この要望の実施、あるいは一番下でございます新函館駅の同面の乗換ホームの整備、これは機構なりJRが検討している状況でございますが、そういう状況でございます。

それから25点目、新函館駅との接続道路などアクセス環境の整備ということで、いろんな物流、輸送等の経済活性化、また地域間交流、それから観光産業の活性化などを目標に、そこに掲げております先ほど言いました縦貫、函館・江差自動車道、それから新外環状道路の整備がそれに当たるということでございます。

最後になりますが、新幹線運行の充実ということで、都市間交流の一層の促進を図るためということで、例えば一つ目、市・市議会合同によりまして要望の実施。これは新函館間の早期開業、それから新幹線と貨物列車の共用走行区間における諸課題の早期解決といった点を要望しているといったこと。そして最後になりますが、JR東日本、JR北海道等によりまして共用走行区間における諸課題の検討が行われているということでございます。

今いろいろ主だったものの取り組みでしたけれども、機構を中心に、あと、言いました市、それからいろんな経済界、関係団体が、それぞれの分野において、今事業を進めているというところでございます。

資料の説明は以上でございます。

○**委員長（出村 勝彦）** ただいま、理事者から概略の資料説明がありました。ありがとうございました。

それでは、ただいまの理事者からの説明にかかわりまして、各委員から御質疑等ございましたら、お受けしたいと思います。大変ボリュームのある内容でございますが、ここで御発言をいただきたいと思いますが、本日は今後の委員会として深く議論を掘り下げていく調査項目について委員会で協議することが主眼でありますことから、今ここでの理事者に対する質疑は、アクションプランの全体把握に関する概略、内容でされますように一つお願いしたいと思います。

それでは、どうでしょう。御質疑ございますか。福島委員。

○**福島 恭二委員** おはようございます。

今アクションプランに対する取り組み状況について報告をいただきましたけれども、まずこのアクションプランを作成されたのが平成20年の11月で、私どもの手に渡ったのが平成21年の1月なんですね。それで初めて我々としてもこういう取り組みをされているということもわかりましたし、当時この組織は経済界と市と民間団体、いわゆるここに書かれているようにコンベンション協会等と、三つの団体が中心となつてつくられたということなんですけど、当時は活性化推進協議会と言っていましたね。ところが、これが今推進機構というふうになったんですけど、この経緯と、これについて今こう報告をされた内容を見ますと、それぞれ取り組みを分担して取り組んでいるようでありまして、網羅されている内容は本当に必要なだろうなという前提で網羅されたものだと思いますし、中にはこうあるべきだと思ふという点もあるだろうし、さまざまだと思うんですよ。いずれにしても、この単独ではなかなか解決できないものが多いわけですね。ですから、連携強化なくしてこれは実現はあり得ないとは思ふんですけれども、その中でこの3団体との活性化推進協議会が今では推進機構というんですか、というふうになってきましたね。この、今言われた中での、何が実現されて何が経過なのかということ、なんとなくわかりづらいんですけども、すべてが途中経過のような感じもなきにしもあらず。すでにもう環境整備としてなされていなければならない問題もたくさんあるはずなんですけれども、何か見えないと、こういう状況ですね。そして、役割分担の中でこう見ていきますと、今説明された中では、主に市が取り組んでいる状況が多い状況ですね。そういう中で、機構の変節といいますか、この変わっていった理由と、それからこれについてはどういう費用、費用がどういうふうな分担になっているのか、そんなことなどについてちょっとまず聞いておきたいなと。それともう一つは、このプランは20年の春からかけて秋に、1年くらいかけたらしいんですけど、つくられたというんですけども、その後、JRの在来線の経営分離だとかあって、今日に至っているわけですけども、経営分離のない、明確になってなかった段階でこれつくられたということがあるんですね。現時点ではこの経営分離というものが方向付けされたらと、こういう状況ですけども、こういう状況になった中で、これらの内容を変更するという動きやなんかがあるのかどうか、その現実の状況にあわせた対策をしなければということがあってしかるべきだと思うんですけども、そういうことが協議されているのかどうか、あわせてお知らせいただきたいなと思ふます。

**○企画部長（谷口 諭）** 今福島委員のほうから3点ほど御質問あったと思ふますけれども、まず1点目、活性化協議会から機構への移行ということでございますが、新幹線開業効果を最大限に生かすためということで、平成18年9月に、今言いました函館市、それから会議所、そして観光コンベンション協会の3団体で、その前身であります新幹線開業はこだて活性化協議会というのが設立をされました。以降、いろいろ協議、検討を重ね、最終的には平成19年、2007年ですけども、構成メンバーを、2ページのほうに示しておりますとおり、いろんな地域の産業団体や業界団体まで確認をして、そしていろいろ専門部会を設けてということで、平成19年にそういう今の機構という形になっております。そして、その合計43名という、その当時43名の委員が1年間集中的にいろいろ議論しまして、このアクションプランの骨子をまとめ上げたということでございます。

それから、機構の費用等のお話、予算等のお話でございますが、20年度につきましては、設立当初ということで総事業費で約200万円弱くらいの形でございました。それから21年度からは、国の緊急雇用

の、ふるさと雇用ですとか緊急雇用の制度を活用させていただきまして、それ、お金はその年によって違いますけれども、ちなみに今年度でありますと、緊急雇用で1,250万円ぐらいの委託費というものが入ってきておりまして、そのほかに今、負担金としまして市や会議所、それから観光協会、それから早期開業期成会などで、それで約400万円ちょっとですか、ぐらいのもの、そしてまた繰越金等も含めまして、今年度の予算全体で申し上げますと大体1,900万円の予算になっていると。24年度はですね、になってございます。

それから3点目ですが、このアクションプラン、まとまったのが20年8月ということで、今委員おっしゃいました経営分離の前の状況であるということですが、確かにこれは今北海道新幹線が初上陸するという2015年の新函館開業を目途にこのプランをまとめ上げたものでございます。当然それまでにやらなければならないもの、継続して続けるものということがございますが、経営分離、札幌延伸にかかわりましては確かに経営分離ということで現駅－新駅間がJRから経営分離されることになりませんが、2015年、新函館開業時点は継続して、札幌延伸までは継続してJRさんも運行いただけるということで、まずはその2015年を目途に、それを北海道新幹線が初めて上陸するというこの開業効果をどう引き出すかということでまとめ上げたものでございます。したがって、御質問にありました環境の変化によるその後の取り組みの検討をしているかということについては、今はまだ、まずはその開業に向けてこれらやれることをやっていこうという段階だと思っております、その検討まではまだ具体的にはしていないというのが状況でございます。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 今の最後のことからちょっと聞きますけれども、そしたら確かに函館開業に向けてこのアクションプランだということですから、確かに、しかしアクセスの問題などについては将来の問題も考えながら対応していかなければならないというふうに思うんですよ。そういう点からすると、今のいわゆるJRが経営分離をしたという状況の変化が出てきたことに伴って、これからこれに向かって、この見直し等々をやる予定だということで理解していいんですか。

○**企画部長（谷口 諭）** 実際、機構の中でまだ具体的にそこまで言及といいますかお話ししたことはございません。ただ、委員おっしゃるように、20年先になるか何年かわかりませんが、いずれはそういう経営分離という形で、今までの形とは違った状況になるということもありますので、その辺は時期を見てというか、お話ししていかなければならないものだなというふうには思います。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** そう話をしていかなければならないものだという認識をしているようだけど、私はこのアクションプランを見て、当然この作成の段階では経営分離も視野に入れて作成されたんですよ、これはね。ですから、当然というか、私から言うと当然のこととして、見直しする必要はないと思ってるんですよ。これらも含めてつくられたものだという理解をしますんでね。だから、そういう部長の認識というのは、そうしたほうが良いというふうに私が質問しようと思ったのかどうかわかりませんが、アンケートを取ったりなんざしている状況から見ると、当然そういったことも視野に入れて作成されたということは、の形跡は明らかなんですよ。だから、したがってアクセスの問題を重要視しようということだと思えます。当然のことなんですよ。したがって、それはそれとして私は当然のこと

だと思ってるんだけど、しからばこのアクセスの問題について、現駅にどう集客を、ここに書かれているように、皆さん心配をされて、記述されているように取り組んでいこうという決意を固めたように、いかにそれが今実現されようとしているかどうかということになれば、いささか心許ない状況にあるのではないかと思うんですよ。ですから、これについては後ほどまたちょっと触れたいと思いますけどね、いずれにしても、活性化協議会が機構に変わって、変わった理由について今聞いたら、緊急雇用対策としてお金、国から補助金が来たから、それを一部活用したというような趣旨の答弁ですけどね、これは確か1,250万円余のお金を投入しているようですけれども、これは時限立法ですよ。国からの緊急雇用対策費用というのはね。これ確かあと一、二年で切れるんだと思うんですよ。切れるとすれば、どういうふうにするつもりなんですかね。ちょっとその辺、お伺いしたいんですけども。

○**企画部長（谷口 諭）** まず先ほどの経営分離の話をちょっと触れさせていただきたいと思いますが、アクセスの充実に関しまして、機構としまして要望もこれまで2回行っております。JRさんとかにですね。その際には当然アクセスのことで、当然新函館開業のときには、いわゆる対面乗り換えできる、可能なホームの整備ですとかをしておりますし、将来の札幌延伸を見据えてのこともきちんと課題としてとらえて検討してくださいということも要望しています。ですから、今まずといいますか、新函館開業、当面まず、それに向けて、まず本当に現駅とのアクセスをきちんと確保してくれということをしておりますが、今後そういうこと、札幌延伸のことも考えますと、そっちのほうに力点を置いていかなければならないというふうには考えております。

それから、機構の予算ですけども、確かに時限立法でございまして、実は緊急雇用のやつは今年度ということで、来年度は今そういう手当がございません。その中で、今事業もいろいろ幹事会等で精査をしておりますし、その中でどういうふうにやっていくかというのも検討しておりますし、もう少しその、例えばキャンペーンのやり方にしても、いろいろ市であったり観光コンベンション協会であったり、いろいろやっているものと、うまく工夫すればもっと効率よくできるものもあるかと思っておりますので、今後、3年間なんですけれども、そういうようなことを集約しながら、事業費もきちんと、もう少し下げるとかして、あとはなんとかその必要な予算は確保していきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** まさにこれからが、それぞれの分野でそれぞれが取り組んできた。その中でも特に機構の部分は機構の部分で、ここに書いてますけれども、それぞれ確かにやっていることは間違いないですけどね。7割だか8割はもう大体市が中心になって取り組んできているというのが実態ですよ。そういうことからすると、これからこそ具体的にそれを積み上げて、横の連携もきちんととりながら取り組んでいかなければならない時期なんですよ。金があればなんでもできるという問題ではないけれども、やはりそれぞれの分野でお任せするのではなくて、もっと機構なら機構、機構があったとしても、市が、行政がやはり、特に今回、私どもこういった特別委員会をつくったということは、言うまでもなくそれぞれ北斗市、七飯町でもそれぞれつくられて、独自に重要問題として取り上げて活動しているわけですよ。そして、特に行政と連携をとりながら、時にはJRや国のほうに要請するなど、活発な活動を続けているわけですよ。そのように、やはり行政とこの議会と民間と、これやはり連携をきちんととっていかざるを得ないものだと思うんですよ。そういうことなどを考えれば、今言ったように緊急雇用

対策として時限立法の中で取り組まれて今日まで来たろうけれども、これからはやはり行政ももう少し中心になって取り組んでいくと、この実現のために取り組んでいくというふうにならなければ、なかなか難しいだろうというふうに思いますので、特に道や国やJRとの窓口にならざるを得ないわけですからね、そういう点では、これから少し機構も、そんなに今切れる予算を、市が改めてまたそれに積み上げしていくなんてことにはならないと思うんですよ。これまでの経過からすると、費用対効果を考えれば、果たしてどうなのかというふうに言わざるを得ないんですよ。ですから、やっている内容は市が中心ですからね、市が中心の機構に持っていくというふうなことが必要じゃないかと思うんですよ。ですから、そういう点で、たまたま緊急雇用として時限立法の中で、予算があるからといえば語弊がありますがすけどね、取り組んできたけれども、これについて今説明を受けると、市だって200万円ちょっと出しているわけですね、これに対してね。そして会議所のほうからも130万円か140万円出していると。そして、これは分担金として期成会が50万円くらい出しているんですか。というようなことでやっているわけですね。だから、私に言わせると、費用対効果を考えれば、本当に2,000万円余もかけてやる仕事なのかなど。今こそ知恵を出して、官民総ぐるみで、金がなかったら知恵を出すようなことはよく言われるとおり、やはり、これは時限立法で切れるという状況を契機に、最小限での予算で最大の効果を上げると、こういうことをぜひやってほしいなあというふうに思うんですよ。部長、先ほど、そういうこともあるので見直しをしなければということですから、そういった点も踏まえての発言かと思っておりますので、ぜひ一つ、そういう点で、市の負担をいかに軽減するかという前提で、知恵を出して取り組むような要請をおきたいと思うんですけれども、これについてちょっとコメントがあったら発言してほしいんですけれども。

○企画部長（谷口 諭） まず新幹線の開業効果を最大限に生かすということで、当然誘致では行政、それから市、議会、それから会議所、三者一体でこれまでも誘致活動等も進めてまいりました。新函館の開業というのを勝ち取ったといいますか、そういうふうになったんですけれども、今委員おっしゃったように、確かに要望先、JRさんですとか北海道、そういう窓口になる場合がある。それで、行政が主体になって進めていかなければならないものもあります。ただ一方、やはり本当に開業効果というのは、新幹線が来て、市民が本当に日常生活の中でよかったよかったと、私の商売も繁盛してよかった、そういうふうに思える、先に、開業の後に、何年か先にそう思ってくださいるのが本当に一番なんだろうなと思っておりますので、そういう意識の醸成というのも一方では必要でありますし、いろんな関係業界の方々の御協力といいますか、それぞれの方面の取り組みも必要になると思います。したがって、当然その取り組むべき内容、事業によりまして行政に力点が置かれるもの、それから民間が力点を置かれるものがあると思いますので、その辺はやはり今後も、私どもも行政として役割はきちんと担っていかねばならないと、議会の協力もいただかなければならないと思いますけれども、その中でも民間は民間としてやはりやるべきことはきちんとやっていただきたいというふうに思いますので、私とすれば、こういう形でつくった機構ですので、枠組みは枠組みとしてきちんと推進母体となっていきたいというふうには思っております。ただ、その中でも市がやるべきことはきちんとやっていきたいというふうに思っております。

それから予算の件ですけれども、今本当にいろんな財源の手当、いろんな方面で探しております。だ

から、そんな中で市としましては財源が厳しいと、他の団体もそうですけれども、その中でどう工面していくかということになります。当然事業のやり方も工夫する上で、あとは本当にこれから3年、委員おっしゃった正念場になりますので、その中でやはりいろんなことも進めて行かなければならないと。その中でどうバランスをとるかというのが今後の課題かなというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

○**福島 恭二委員** まさにね、これからが勝負なんですよ。だから、今までずっとこれだけのお金を投入しながらもそれなりの環境づくりはしてきたと思うんですよ。あとはいかに実行するかの場面に入っていると思うんですよ。そういう点からすると、お金があれば、ないよりはいいけれど、金をかけるということではなしに、智慧を出してお互い努力するという時代だと思うので、これ見直しを含めて努力していかなければならないと思いますので、ぜひ一つそういう点で努力をお願いしたいなというふうに思っております。そこで、そういうことからすれば、我々としても今後それなりにまた、この実現のために、いかに活性化を経済効果を生むか、函館の発展のためにどうするかということを考えて取り組んでいかなければならないと思うんですけれども、これまで例えばアクセスの問題一つとっても、私は常々考えてきたことなんですけれども、これはもう札幌まで向かうという前提もあったし、今ではもうはっきりしたわけですから、そういうことになると確かに札幌開業、これから25年後、30年先というふうになっておりますけれども、やはりその札幌開業も視野に入れて新駅の駅づくりはしていかなければならないと思っています。そのためには、函館開業に向かってきちんと将来ともこういう形で活用できるんだというふうな駅づくりをしてもらわなければならないと思っています。ところが、もれ伝わってくるところによりますと、これはマスコミ報道でもされましたけれども、私どもはこれまでの調査の中でも、かつての新八代方式ですね、あれを導入すべきだと。ああいうイメージをしながら、同じホームで乗り換えを自由にできると。負担のない乗り換えをすることによって、スムーズな新駅から現駅まで輸送することができるだろうという想定で取り組んできたはずなんですよ。ところが、聞くところによると、形は札幌開業までの間は、便法的に上り列車の路線に下り列車が入って、同一ホームに着いて、乗り降りができるんだというようなことであって、札幌開業のあかつきには、これはもう、下りは下り、上りは上りだから、上り列車は別なホームで降りて、函館に乗り換えするお客さんは橋を渡って、改札口を通過して乗り換えしなければならないという状況になっているっていうんですね。私はこれではなんのためのアクションプランなんだと、なんのための議論だったんだと言いたいわけですよ。これについてどれほど函館市が、この駅をつくるために話し合いをしてきたのか、そしてどのくらい意見を出して、取り組んできたのか。まず、この駅舎をつくるに当たっての会議に意見反映をどのような形でなされてきたのか、お知らせ願いたいなと思います。

○**企画部長（谷口 諭）** 新駅の駅のホームの形状等に関するお尋ねでございまして、先ほども言いましたが、機構としましては市もメンバーで、市も行っておりますけれども、これまで2回、JRさんに対しまして、22年の2月、それから23年の2月、2回ですけれども、ホームの形状ですとか、あるいはきちんとりレー列車に見合ったホームの長さなどを要望はしてございます。具体的に駅舎の整備にかかわってということで、新幹線の駅舎は運輸機構が担当で、在来線についてはJRさんが担当で、あと立地自治体ということで北斗市ということで、私どもは直接その会議という場には入ってはいません。

ただ、こういう形でJRさんとかに要望はしているということでございます。一方、今おっしゃいました新八代方式、確かにあれはリレー列車、九州新幹線が暫定開業のときに、新幹線と在来線特急がスムーズに乗り換えできるということで、新八代方式と呼ばれておりますが、あれは新幹線が鹿児島から八代まで来て、そのホームの隣で特急が待機して、それが福岡まで連結するというので、本当に新幹線のお客様が必ずその列車に乗るしかないという形のものでしたので、改札もなく、しかも、例えば新幹線の1両目の4番のA席に乗っていた方は、この列車の4番のA、必ず同じ席に移動させるということで乗り換えもスムーズにいきましたし、改札もなくして済んだということがございます。ただ、この新函館駅の場合は、新函館、今暫定開業の場合でも、それが来た場合に、現函館に来られる方、それから普通の在来線を利用する方、そしてまた札幌のほうに特急を利用する方という、いろんな方がいらっしゃいますので、どうしても通常の駅にございますような在来線と新幹線を区別する改札というのはつくらなければならないという、そういった事情の違いもあるということでございます。いずれにしても、我々は今現駅に平面で少なくとも移動できて、スムーズに乗り換えして、利便性が確保されるという要望はしてきましたし、これからもきちんと話し合いをしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 新八代方式の説明というか、やり方というのは、そういう説明されたようなことなのかもわかりません。確かにそうだと思いますけどね。我々が求めたのは、理由はどうあれ、同じホームで乗り換えできるという、この便利さを求めたわけですよ。高齢化社会を迎えて特に。橋を渡って、階段を上り降りして乗り換えするような不便なことをすることによって、そこに滞留する、あるいはまた延長してしまうということなどを想定しながら、いかに便利にする、スムーズに乗り換えすることができるかということなどを想定して、そういうことを追求しようとしたわけですよ。それが今の説明からすると、機構にお任せしてるやの話で、市が具体的に我々の要求を踏まえて、単独で交渉したことはないんですよ。しかも新駅、今つくられようとしている北斗駅に、こうしてほしいという要望をしてないんですよ。JRには、つくるに当たって。どうなんですか、その辺は。今まで具体的に関わってきたことがあるんだったら説明してください。

○**企画部長（谷口 諭）** 機構とともにJRさんに対して、今言いました同一面での乗り換えをきちんとやってくれという要望は、先ほど言いました22年2月と23年2月に実施をしてございます。北斗市さんに対してとかということは市としてはございません。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 北斗市にということは言わないんだよ。北斗市は間接的な、無関係ではないけれども、北斗市に要請したって、これはしょうがない話だから。やっぱり駅をつくるJR、鉄道機構などにきちんとやはりそういった市の、あるいはまた市民の意見として、要望としてアクションプランにもあるとおり、いかに利便性を追求するかということ積極的に取り組んでこなければならなかったはずなんですよ。だから私の聞きたいのは、新駅をつくるに当たって、JRがつくったんだと思うんです。とすれば、JRさんに具体的にこうしてくださいという要望をしたんですかって聞いてるんです。私の知る限りでは、そういうことは一回もやってないんですよ。どうだい。どんどんどん、こう言っただけで、勝手になって言えば語弊あるけれどね、JRさんがどんどんどん、函館市の意見を待た

ずして事を進めちゃったんですよ。在来線がうんぬんとかって。私どもは、もちろん在来線があることは百も承知してますよ。札幌開業までの間は特急は入ってくるんですから。そのことは何の心配もしてないんですよ。ただ、問題は、函館開業に伴って、直接新駅から現駅まで入ってくるアクセスについて、いかに乗り換えを便利にするかということに重視しているんですよ。そのためには、新駅をつくるに当たって、函館市の要望をきちんと申し入れなければ駄目なはずなんです。何もやってこなかったんじゃないですか、あなた方は。私ども委員会をつくるに当たっても、そういう面を重視すればこそ、やはり単独の委員会をつくって、専門的に集中的にこの問題を取り組まなければ、もう時遅し、今でも遅いくらいなだけで、こう思ったからこそ、こういう場になったんですよ。私はそう理解しているんですよ。片手間でする問題ではないはずなんです。今、私が感じるのは、最終決定だと思ってないんだけど、今の状況からすると、未来永劫、札幌開業後においてもこんな状態で終わってしまいますよ。北斗市さんはどんだんだんだん南側にホームを設けて、東京から来た列車をちゃんと自分のホームで降ろして、そして自分のまちに流すようにつくってるんですから。ただ、札幌開業までは便法的に先ほど言ったように下り列車を上り線にクロスして新幹線のホームに降ろそうかということだけなんです、便法的に。もちろんもとに戻るんですよ。基本的に。そしたら結果的に、25年度といえども、これは詰まると思いますけど、結果的におじいさん、おばあさんを含めて体も不自由な方もみんな階段を上って、乗り降りして函館に乗ってこなければならぬという状況になるんですよ。これで便利なアクセスをつくったって言えますか。だから私が今聞きたいのは、そういう状況に置かれている現在、私どもの要求、アクションプランにあるような要求を生かすために、あなた方は可能性を見つけて最大限努力するという意向なんですか。どうなんですか、その辺は。

○**企画部長（谷口 諭）** 先ほども言いましたが、22年2月、23年2月、会議所、それから市も参加しまして、JR北海道、それから機構のほうにも現駅と新駅のアクセスの充実ということを要望はしております。その中で、要するに新幹線から函館に来る、それから札幌に行くのも、平面移動をしてくださるようお願いします、さらに将来の札幌延伸を見据えて、新幹線の上下線と函館方面のリレー列車との乗り換えに対して、利便性を、いろいろ課題はあるけれども、そういう考慮したホームにしてくださいという要望はしております。そんな中ですけれども、やはり私も今、この職になってからいろいろJRさんともお話しをさせていただきまして、やはり当然JRさんも利便性の向上というのは観点はありますけれども、新幹線の基盤とやはり在来線の基盤、保安設備自体が違うということで、そこを在来線が新幹線の基盤の上を交差するようなことは、技術的に難しいというお話も聞いております。この要望、どこまでできるかわかりませんが、私どもは札幌延伸のときもなるだけ、何か方策で利便性を確保できるようなものはないかというのは要望はしていきたいと。これまでもしてはいますが、していきたいというふうに思います。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 要望していきたいという話は、過日も私の答弁にあるんです。だから、それはそうなんだけど、要望していきまの時代、時じゃないんだよね。もう要望して、きちんとその実現を検討してもらっている時期ならまだ理解できますけど。残念ながら、これはもう一、二年前、2年くらい前からその方向づけをして、駅をつくるに当たっても負担金を出さない函館市としても、そのつくるに当

たって、我々も参加して、参加した中で、つくってほしいというふうになってなければだめだったはずなんだよ、これね。残念ながら、JRさんと戦争やってるもんだから、そういう話すらできない雰囲気だったんだね。残念ながら。だから函館市は置いて、どんどんどんどん進められていったというのが実態なんですよ。函館市としては重大な問題を惹起したと思ってるんですよ、私は。確かに、新駅なろうとしても、北斗市さんがそれなりのやはり駅舎に対する負担もしているようです。しなければなりませんからね。函館市は無関係と言わんばかりで、負担はしなくてもいいというふうになっていると。だからといってね、この地形からいって、あれだけ分離問題でも混乱したように、やはりそうはいても、現駅のこと、市のことを考えると、生命線なんだよ、このアクセスは。そして、いかに便利にして、木古内からでも長万部からでも札幌からでもいかに現駅に利用者を誘致する、観光客を誘致するかという、アクセスをきちんと整えることが我々の使命なんだよ、これは。函館市も含めて。こういう状況の中に、今言ったような状況をつくられたがゆえに、百歩も二百歩も遅れちゃってるんですよ、この問題について。それでいて、アクセスを充実させましょう、新車入れさせましょう、なんだかんだ言ったって始まるような話じゃないんだ、これ。だから、企画部長も変わったばかりで申しわけないけど、私が申しわけないなんて言ってる問題じゃないと思うんだけど、ただ、あなたの立場からすると、直接携わったわけじゃないから、いいんだけども、こういう実態なんだよ。取り返しのつかない状況になってるかもわからないんだよ、これ。駅名の問題もこれから、いいでしょうかね、時間あれだけでも。だから、この問題についてはやはり我々と一緒になって、もうちゃんと、私、この函館市のそうしてほしいという要望書なんか見たことないですよ。あるんですか、そんなの。市民の意見を集約して、きちんと持つてらんだったら、要望書みたいなもの、いつも年末にやってる要望書だとか、具体的に市単独だとか、あってもいいんでないの。見たことないよ。何も取り組んでないんだよ。市民にどう説明しますか。もう少し、その辺に力を入れてやってもらわなければならないんですよ。まず、そういう問題が一点あるということ。きちんとやっていかなければならない。これはもう私どもも無視できませんからね、ともに協力しながら取り組んでいきたいと思ってるんですよ。課題としてそういうことがありますので、一つ含んでおいてください。それから、これに伴って電化の問題、去年約束しましたね、JRさんと。これについてはどの程度、その約束は果たすかということについての取り組みが何か、あるいは交渉ごとといますか、なされているんですか。その辺ちょっと教えてください。

○**委員長（出村 勝彦）** 福島委員、ちょっと御相談ですが、調査項目についての手順、今のアクセスのことは大変重要なことで、委員長としても当然それは考えてます。一通りアクションプランについて概略説明を受けて、段取りとして、順次緊急性のものからやっていこうということで進めたいと思うんで、今のところ答弁いただいて、次に進めていく。他のご発言も若干あるようですから。それでは、企画部長。

○**企画部長（谷口 諭）** 新駅－現駅間の電化のお尋ねでございます。昨年の12月、JRさんから、そういう新函館開業時までには電化をしてということでお話しがございました。私ども、その後、私もJRさんのほうに伺いましたし、市長もあいさつも兼ねて、JRさんをお伺いしたことがございます。当然、このお話しも、話題というか、しまして、電化はそれまでにはすると。ただ、今その工事の実際のスケジュール等を詰めている状況なので、それが明らかになったらきちんとお示しをしますということでは

たので、当然、車両とかダイヤのことについても、本当に開業の間近にならないと決まらないですけども、その電化の工事のスケジュール等については、まとまった段階できちんとお示ししますよというお話しはいただいているところでございます。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** いずれにしても、それは約束事でしかない。間違いなく実現されるだろうと思いますから、それも含めてきちんとやはり市の、市民の要望として、真面目に力を入れて取り組むというようなことだけはしてほしいなと。とりあえずそれだけ要望しておきます。

○**委員長（出村 勝彦）** 他に御質疑。松宮委員。

○**松宮 健治委員** 今、福島委員のほうからアクセスのことが中心になってありましたけども、私の認識としては、この特別委員会が結成されたのは、4項目ありますけども、特にやはりアクセスのことが一番の課題だと私は認識をしております。また、市民の多くの方々から一番見えないのは、現函館駅と新函館駅の間が距離があるので、そのアクセスはどうなんだというのが市民の率直な要望であり、意見だと思ってます。それで、私、このアクションプランができた時代というのは、この4年間というのは実は前市長の時代で、一度見たときに、この観光分野に関しては、それぞれ民間の方、市もいろいろ手を尽くして、それなりの成果は見てるのかなと思っております。また、産業振興分野に関しても、少しは進んでいるように思いますけれども、ただ、一番下の交通アクセス分野が一番見えない。今、福島委員もおっしゃったように、このときに、残念なことに、やはり前市長はJRと常にけんか腰で対決姿勢で、多分対話になってなかったんだろうと思ってるんですね。だから、市長の意見はあったかもしれませんが、市民の総意をしっかりJRに届ける、あるいはつないでいく、また折衝するというのが、私はまったく停滞していたんだと思っております。答えにくいと思いますが、多分担当部局としてはそこはかなり課題と捉えてたのではないかなと思っておりますが、正直言って、この空白の3年間とか4年間というのは大きいかなと思ってるんですね。この間に本当は交通アクセス分野を詰めなくちゃいけないのに、多分JRはアイデアをいっぱい持ってたと思うんです。電化にしたいだとか、あるいはアクセス列車をこうしたいとか、そういうときに本当は緻密なやり取りをやってると、例えば乗り換えが便利な、利便性のいいホームの建設なんかが進んでいたと思うんですけど、もう駅舎のプランが決まって、その中で、中をどうするかというのは、これ結構至難の技だと思いますし、そこら辺、正直言って、大変なんじゃないかと思ってるんですが、そこら辺、見通しみたいなのはあるんですか。特にアクセス分野に関して、あまり、ほとんど見えてないというのが、細かいことはいっぱいあるんでしょうけど、特にコードの24番、ここが一番私は、この中では一番星だと思ってるんですけど。ここら辺の報道があまりないですし、やはり市民が一番知りたいところだと思うんですね。だけど、函館市民として函館に新幹線がやってきたという実感がなかなかわかないんだと思うんですね。場所は北斗にありますから、そこまでわざわざ行って乗るというイメージがどうしても強いので、その辺のちょっと見通しなり、同じ答えになるのかもしれませんが。

○**企画部長（谷口 諭）** 繰り返しになって申しわけありませんが、そういう現駅―新駅間の鉄道アクセスの充実ということについては、具体的には先ほど言いました22年2月、あと23年2月、ことは行っておりませんが、そういう形で機構とともに市も行って、JRさんなり機構さんなりにはお願いを

しているという状況でございます。確かにまだ市民の方々が、実際どうなんだという具体的なことがまだ明らかになっておりませんが、今、先ほど言った電化の問題とかも含めまして、私ども、JRさんとは情報を、連絡をとって密にしておりますので、きちんとあちらも社内決定されて、きちんと我々も要望は要望として上げて、オープンできるようになったら、きちんと市民の皆様、当然議会もそうですけども、きちっとお示しはしてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

○松宮 健治委員 以上です。

○委員長(出村 勝彦) 他にご発言ございませんか。(発言なし)

それでは、きょうのところ、これで発言を終結いたします。

ここで理事者は退席願います。

(理事者退席)

○委員長(出村 勝彦) それでは、今後の具体的な調査項目および手順について、委員会の目標、目途などを勘案しながら、具体的に掘り下げて協議していきたいと思っております。まず、前回委員会においては、新駅一現駅間のアクセスに関わり、新幹線と在来線との乗り換えについてや、電化についての御意見や、アクションプランの進捗状況とその取り組みについて、また、下北半島を含む青森県全体との広域観光についてなどの御意見をいただき、本日は、まずアクションプランに関わって、先ほど理事者からの御説明をいただきました。ここで、当委員会の調査事項1から4に関わり、アクションプランに掲げる26施策を分類した資料を作成いたしましたので、事務局に配付させたいと思っております。事務局、お願いします。

(資料配付)

○委員長(出村 勝彦) 概ね分類するとこのようになりますが、ここで、右から2番目の欄、今後調査すべき具体的項目と、一番右の調査の優先順位を、今後の目標、目途とともに確認し、そのことにより、出席理事者の確認や委員会としての資料要求なども行いながら調査を進めていきたいと考えておりますが、このような進め方でいかがでしょうか。(異議なし)

○委員長(出村 勝彦) よろしいですね。それではそのように確認させていただきます。

それではまず、委員会の目標、目途について確認したいと思っておりますが、前回の委員会において、平成27年度末の開業を見据え、平成26年度中での委員会の取りまとめということで確認させていただきましたが、正副としては、委員会の最終調査結果が新幹線開業時に最大限の効果を果たすため、少なくとも1年前には調査結果を出したいというふうに考えており、平成26年9月頃を一つの目標として進めてはどうかと考えておりますが、委員の皆さん、どうでしょうかね。よろしいでしょうか。

○浜野 幸子委員 やはり、先ほどから3年も4年も流れが遅れているということであれば、もうきちんと項目を決めまして、できるだけ早めに整理したほうがいいのではないかと思います。

○委員長(出村 勝彦) 事務局等とも相談しましたが、正副として、やはり最大限、どうしてもこういう状況になるのではないだろうかということでございましたので、鋭意、精力的にやっていきます。

○井田 範行委員 できるだけ早くということではございますけども、例えば今いろいろ議論があったアクセスの部分、全体はここですと、でもアクセス、先ほど言ったように急ぐ、私もいろいろ……。

○委員長（出村 勝彦） それは今言いますから。今これから皆さんにお話しますから。アクセスの。

○井田 範行委員 全部しゃべらないでいいです。

○委員長（出村 勝彦） 言わんとすることはわかりますよ。

○井田 範行委員 わかりました。それであれば、いいです。

○委員長（出村 勝彦） それでは、そのように確認させていただきます。

次に、資料の今後調査すべき具体的項目と調査の優先順位について協議したいと思います。前回御発言をいただいた内容については、既に資料に記載しておりますが、ここまでで各会派から意見、今、アクセスでありましたが、そのほかありますか。

○福島 恭二委員 アクセスの問題っていえば、駅舎の問題も絡むから、平行的にやるという含みで。

○浜野 幸子委員 駅舎の名前も何もなくて、駅舎も決定もしていないという、このままでいいかどうか、その確認も含めて、両方でこう。

○福島 恭二委員 駅名かい。

○浜野 幸子委員 駅名。これもやはり。

○委員長（出村 勝彦） それで、井田委員も御心配されたように、今の発言、ちょっと思ったような感じになりましたが、いろいろ含めましてね、やはりこの委員会、僕最初に言いましたように、行動する委員会、ここで議論するあれじゃないですよ。相手はJRですからね。JRにいかん理解してもらって、スムーズにやはり先に進めていくという体制づくりはしていかなきゃならん。それから、やはり今まで何年か、私も福島委員と同じように遅れていると十分認識してます。それをいかに市民ぐるみで進めていくかというようなことが当委員会にも課せられている使命だというふうに思っておりますので、そういうことを含めて考えてまいりたいと思います。それでは、本件については、会派での一定の意見集約も必要と考えますので、本日の各委員の発言も踏まえまして、会派としての今後調査すべき具体的項目と調査の優先順位を取りまとめ、11月19日までに事務局に提出していただきたいと思いますが、どうでしょう。

○井田 範行委員 先ほどのコメントいただければと思うんですけども。大体これで終わりですね。

○委員長（出村 勝彦） いやいや、まだありますよ。

○福島 恭二委員 今、浜野委員から言われたように駅名の問題もね、これ重要な課題なんですね、我々としては。そこで、今まで水面下で議論をそれぞれしていると思うんだけど、北斗市が決議をしたと、こういう経過の中でね、しからば函館市が決議をとるのかというようなことなども含めてね、それぞれ考えているんだけど、ただ、私の考え方としては、目には目、歯には歯みたいな対抗意識丸出しみたいなやり方というのはいかがかなと、これまでの経緯を考えるとね。私どもは堂々と新函館と思っているものだから、あえてまたそこまでやる必要はないかなと思いつつも、せっかくですから、各会派で投げかけるのであれば、そのありやなしやのことも含めてちょっと検討していただくということにさせていただいたほうがいいのではないかと思いますので。

○委員長（出村 勝彦） ありがとうございます。

それで、提出されたものを正副で取りまとめて、次回の委員会で整理していきたいというふうに思います。なお、ここで、今言われた井田委員、それから福島委員、浜野委員、一つ確認させていただきた

いと思いますが、正副といたしましては、新駅一現駅間のアクセスについては、前回の各委員からの御発言を考慮しますと、もちろん今この場で、調査の優先順位を1に決定してはどうかというふうに考えておりました。それでよろしいですね。

○井田 範行委員 私はそういう言い方じゃなくて、最後まで話さなかったんですけども、発言してよろしいですか。

○委員長（出村 勝彦） 井田委員。

○井田 範行委員 先ほど止められたんで。

○委員長（出村 勝彦） いや、いいですよ。どうぞ。

○井田 範行委員 私言ったのは、優先順位は大事ですと。ただ、全体の流れが、要するに後ろは決まっていますよと。これもういいんです。ただ、先ほど言ったように、アクセスの問題というのは急を要する部分があるので、それについては、全体はここで、この問題だけはいつ頃までという目途を立てたほうがよろしいのではないのでしょうかという発言をしようと思ったんですが。

○委員長（出村 勝彦） これは、もちろんもう早急に。

○井田 範行委員 できるだけ早く。

○委員長（出村 勝彦） はい。そういうふうに思ってるんですよ。それでは、そのように確認して、だから、今言ったように、一番に決定してはどうかと言ってるでしょ。

○井田 範行委員 ちょっとかみ合っていないみたいだから。一番の認識は共通なんですよ。

○委員長（出村 勝彦） 時期でしょ。もう極めて早く。

○浜野 幸子委員 委員長、極めて早くとか、近いうちにとか、ちょっとそういう言葉が、やはりちょっと、もう少し具体的にできなければ、ちょっと難しいと思うんですよ。

○福島 恭二委員 今言ったように、やはりはっきりしたほうがいいと思うと同時に、委員長がいみじくも言ったように行動する委員会だとすれば、市は市として、市民の要求として、意見としては当然アクセスの問題、便利なアクセスにしてほしいということと、あわせて、駅名も含めていろいろあるわけですよ。市長が議会で答弁してるとおり、新駅だということですから。そういうことを議会として具体的にやはりJRなどに交渉するというのも必要ではないかと思うんだよ。そういうことを検討してほしいなというふうに思うんです。そうすると、具体的にいよいよもう迫れるという。

○委員長（出村 勝彦） 一応、事務局も交えて相談したんですよ、ざっくりばらんに言うと。JRに行くのも定例会前にやっちゃおうと。即。大分、特別委員会遅れましたのでね。そういうことも御相談しておりました。それから、他にトレイン・オン・トレインの問題等々もありますし、JRの出身で、副委員長ですね、ちょっと補足してくれませんか。

○日角 邦夫委員 その前に、井田委員のおっしゃることとか、他の観光振興だとかさまざまな問題は、開業の1年前くらいでこうですっていうふうに出してもいいかもしれませんけれども、アクセス問題は1年前だったら、もうほとんど決まっちゃってるから、早急につて、今年度中、または来年度中にアクセス問題についてはそれなりの考えを、要望は要望と出していくんですけども、やはり他の項目とは違って、もう少し結論を早く、できれば日にちを設けてやっていきたいというのは、私はそうだなというふうに思うんですよ。

○本間 勝美委員 私もアクセス問題が最重要テーマだと思ひまして、やはり、本当にできるだけというか、本当に至急ですよ、早くこれは具体的なものを決めていかなければならないと思ひてまして、約18キロ離れてるんですね、現函館―新駅間は、3つの自治体にまたがってます。例えばアクセス列車、リレー列車といつても、3つの自治体それぞれの思ひがあつて、例えば七飯は七飯に止めてくれとかね、そういう話もきつと出てくるのではないかなと思ひます。そういう自治体間の調整とかも必要になってくるといふふうに考えられるので、やはりこういうことは早めに手を打つていかなければならないのかなと。あと、アクセス問題ともう一つ、あまりちょっと出てこないんですけど、料金なんですよ。高速化で喜んでいる場合でなくて、実は高速化するということは料金が高くなるんですよ。ということで、現在は青森―函館間は自由席で5,500円で往復できるんですけど、東北新幹線は、北海道新幹線も自由席がないんですよ。全部指定席になるので、料金が高くなります。ということで、JRには、東日本と北海道に対しては、できるだけ安くなるような設定、広域観光の範囲内のところの移動が容易にできるような料金設定にできるような旅行プランだとか、何かそういった青函のパスみたいなものをつくるということも早め早めに手を打つていかなければ、今の景気動向を見てみると、本当に2015年の開業のときには景気が相当悪くなって、新幹線効果が発揮できないということも考えられるので、そういう料金面についても議題にのせていかなければならないのかなといふふうに考えてました。

以上です。

○委員長(出村 勝彦) 各委員のおっしゃるとおりです。私も正副でも相談しましたが、そういうふうに考えていたんです。それで、私から提案でございますが、ただ今の新駅―現駅間のアクセスについて、調査の優先順位を1番とすることが確認されました。皆さんの意見を聞きますと、前回の委員会での発言も含めてですね、先ほどの資料に記載されております新幹線と在来線との乗り換えや電化の関係、調査項目として掲げておりますが、さらに次回の委員会におきまして、各会派からアクセス等に関連いたしましてさまざまな意見があろうかと存じます。そこで、当委員会の調査活動の一環として、JR北海道からもる御意見等をお伺いする場面が必要ではないかと考えますことから、次回の委員会で具体的な調査内容や意見など、一定の見解を取りまとめた中で、今後、JR北海道に対しまして何らかのアクションを起こしていきたいといふふうに考えております。それでよろしいでしょうか。

○福島 恭二委員 できるだけ早急にやったほうがいいと思ひますけども、ただ、先ほど本間委員のほうから言われたこと、重要なことなんですよ。私ども、基本的にやはり公共交通機関ですからね、やはり住民の意見をきちんと踏まえて、取り組んでほしいなと思ひるんですけど、ただ、事この経営という問題を考えるとね、これまた、なかなかそこまでねじ込めるかどうなのかと、せつかくお互いに努力しようやつて言ったときに、冷や水をかけるようなことだけはしたくないなと思ひますから、それはそれとして持ちながら、対応するようなことにしていきたいなといふふうに思ひますので、そういうような扱ひをお願いしたいなと思ひます。

○委員長(出村 勝彦) それでは、各会派に持ち帰つて意見集約して、そのときに駅の、今具体的に福島委員から、私らは当初から言つてるように新函館という考えですので、どのように進めていくか、それを持ち帰つて検討してみてくださいませんか。そういうようなことで確認させていただきます。

それで、次回の委員会の日程について御相談ですが、来週22日、木曜日に開催したいと思ひますが、

各委員の御都合はどうでしょう。もう日にちからいってもそれしかないんですよね。ちょっと急ぐように恐縮でございますが。

○**浜野 幸子委員** 19日までに各会派がアクセスその他について事務局に出して、それを22日に審議するということ。

○**委員長（出村 勝彦）** そう。ということで。

○**浜野 幸子委員** はい、わかりました。

○**委員長（出村 勝彦）** それでは、それで確認させていただきます。

最後にその他ですが、各委員から御発言ありますか。福島委員。

○**福島 恭二委員** 22日の日にその具体的な行動日程などが。

○**委員長（出村 勝彦）** そうそう、決めると。

○**福島 恭二委員** 決めるということですね。はい、わかりました。

○**委員長（出村 勝彦）** それでは、そのようによろしくお願いします。

大変、井田委員、先ほどは失礼しましたが、もうそういうことも取り込んで私らは考えていたということをお理解いただきたいと思います。きょう、あれだったの初めてだったものですから。ちょっと詳しく説明できなかったの申しわけないと思っています。

それでは、本日はこれを持ちまして散会いたします。

御苦勞様でございました。

午前11時30分散会