

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

総務常任委員会会議録			
日 時	平成 2 3 年 1 2 月 1 日（木）	開 議	午後 2 時 2 0 分
		散 会	午後 3 時 4 6 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	前田委員長、秋元副委員長、成田（祐）・小貫・鈴木・上野・ 林下各委員		
説 明 員	市長、副市長、総務部長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 書 記			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。佐々木茂委員にかわりまして鈴木委員が新たに本委員会の所属となっておりますので、報告いたします。

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名委員に、小貫委員、上野委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「並行在来線の経営分離について」

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

並行在来線の経営分離について、市の考え方を説明申し上げます。

まず、資料をごらんください。

整備新幹線建設の認可・着工までの流れについて説明いたします。

整備新幹線の着工に当たっては、整備新幹線の整備に関する基本方針に規定します五つの基本条件を満たす必要がございます。その条件とは、安定的な整備財源見通しの確保、収支採算性、投資効果、営業主体としてのＪＲの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意の５項目でございます。

次に、白い矢印の下の方のほうなのですが、北海道新幹線新青森－新函館間の例により説明いたします。

最初に、国土交通省からＪＲ北海道に対し、経営分離区間及び建設着工についての考え方を口頭で照会いたします。これに対しまして、ＪＲ北海道から、経営分離区間の考え方及び新幹線営業運転に関する営業主体としての同意を口頭で回答いたします。この点につきましては、既にＪＲ北海道では、北海道新幹線札幌延伸の際には、並行在来線のうち、小樽－函館間を経営分離する旨表明しているところでございます。ＪＲ北海道からの口頭回答を受け、国土交通省では北海道に対し、口頭でＪＲ北海道の経営分離についての考え方を照会いたします。道では、経営分離に関する沿線自治体の意向を照会、確認した上で、口頭で道へ回答を行うこととしております。新青森－函館間の例でございますけれども、平成 16 年 11 月 22 日に、国土交通省から道に対し照会がありまして、道では、同日、沿線自治体の意向を確認して、経営分離に同意する旨回答しております。

資料の下の部分では、国土交通省からの文書による照会の後、認可・着工になるわけでございますが、まずは口頭での回答ということになります。札幌延伸に係る函館－小樽間の経営分離については、まだ国土交通省から口頭による照会は来てございませんが、道からの情報によりますと、着工に当たっての条件がある程度整ってきておりまして、認可・着工の話がいつ出てきてもおかしくないという状況になっていると聞いております。そのため、道から、国土交通省からの口頭での照会がいつ来ても速やかに回答できるように、11 月末までに沿線自治体の意向を取りまとめおきたいという説明が 11 月 25 日、市長に対してございましたが、小樽市といたしましては、市の考え方につきまして議会にも説明した上で、できる限り早い時期に道に回答したいと考えております。

小樽市といたしましては、安全性と定時性にすぐれ、大量輸送が可能な新幹線は、市民や北海道民の長年の悲願であり、首都圏や東北地域の交流人口の拡大が図れるなど、その経済効果が大変期待されているため、札幌延伸を実現いたしたく、並行在来線の経営分離について同意いたしたいと考えております。

○委員長

これより質問に入ります。

なお、順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、一新小樽の順といたします。

共産党。

○小貫委員

◎並行在来線の経営分離について

平成 20 年第 4 回定例会で、古沢元議員が一般質問に立って、この問題で山田前市長に対して質問いたしました。そのときは、現在の線路は残していただきたいと考えていると、前市長は答弁しています。

中松市長は、経営分離かどうかまず置いておいて、在来線が必要だという立場でしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

平成 23 年第 2 回定例会において、中松市長は、「私といたしましては、並行在来線は、地域住民の足の確保、災害発生時等の代替路線として残していただきたいという思いはございますが、札幌延伸が現実のものとなる段階では、一定の判断をする時期が来るものと考えております」と、そのように答弁をしております。

○小貫委員

それでは、この資料 2 ですが、整備新幹線の札幌延伸の条件として、並行在来線の経営分離が挙げられているということなのですが、そもそもなぜこの経営分離というのが前提となっているのか、考えをお聞かせください。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

新幹線の運行と並行在来線の維持という二重の負担を J R に対して負わせないようにするため、平成 2 年 12 月 24 日、政府与党の申合せにおきまして、新幹線の開業時に並行在来線を J R から経営分離することが新幹線着工の基本条件とされております。

○小貫委員

今の話を聞いていますと、J R、一企業に対して損をさせないためにということなのですが、政府与党の合意に基づいてということでした。そうしたら、この経営分離というのは、一体何の法律に基づいて決められているのか、その点を伺いたいと思います。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

特に法律というものではございません。政府与党の申合せ等の中で毎回決められているということでございまして、これは平成 2 年から今までにかけて、常にこういった形で 5 条件ということでは言われております。経営分離については、平成 2 年から新幹線ができるたびに、こういった申合せ等なりで述べられているということでございます。

○小貫委員

そうしたら、確認しますが、法律では何も規定されていないということよろしいですね。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

はい。

○小貫委員

それでは、経営分離された四つの並行在来線の経営状況と自治体の負担について、今つかんでいる範囲でお答えください。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

先行県における並行在来線の状況なのですが、青森県におきましては「青い森鉄道」、岩手県におきましては「いわて銀河鉄道」、長野県は「しなの鉄道」、熊本県、鹿児島県におきましては「肥薩おれんじ鉄道」、この四つがございます。いずれにおきましても、経営状況はかなり厳しい状況になっていると聞いております。

○小貫委員

平成 22 年度、一体幾らの厳しい経営をやっているのか、具体的に数字で示していただきたいのですが、

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

平成 22 年度の資料は、まだ手元にありませんが、21 年度におきましては、青い森鉄道におきましては 9,300 万円の赤字、いわて銀河鉄道におきましては、逆に 4,500 万円の黒字、しなの鉄道におきましては 1 億 8,800 万円の黒字、肥薩おれんじ鉄道におきましては 6,300 万円の赤字になっております。累積赤字で言いますと、21 年度、青い森鉄道は 2 億 6,600 万円、いわて銀河鉄道は 3 億 1,000 万円、しなの鉄道は 1 億 8,900 万円、肥薩おれんじ鉄道は 8 億 7,200 万円となっています。

○小貫委員

しなの鉄道が黒字のように聞こえますけれども、これはそもそも県が持っていた貸付金 103 億円を放棄したから黒字なわけですね。これを除いたら、どのぐらいの赤字になるのですか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

今、手元に資料はございませんが、累積で言いますと 1 億 8,900 万円の赤字というふうになっております。

○小貫委員

あともう一点、経営状況とともに自治体の負担はどうなっているのかということを知りたいと思うのですが、それについてお答え願います。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

先行県におきまして、負担割合についてなのですが、これには初期投資と運営費の二つがございます。初期投資のうち、J R から譲渡されます資産の経費負担につきまして、熊本県、鹿児島県におきましては、県と市町村の負担割合は 85 対 15 となっているほか、青森県、岩手県、長野県は、いずれも県が全額を負担しております。

また、開業準備のための経費につきましては、県が 5 割から 8 割を負担し、残額につきましては、出資金を充当するなどしているところでございます。

経営の安定化に向けましての支援について、肥薩おれんじ鉄道に関しましては、熊本県では、鉄道施設の補修費用といたしまして県と市町村で 85 対 15 の割合で負担しております。青森県では、約 7 対 2 の割合で県と市町村が負担した出資金を鉄道設備の整備や更新費用等に充当しております。

○小貫委員

今、割合で言われたのですが、具体的に幾らなのかというのはわからないのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

金額では押さえておりません。

○小貫委員

要は、県と市町村でお金を出しているということですね。ということは、小樽市にしてみれば、市民の税金が経営分離された並行在来線の運営費に使われると。道が負担するといったとしても、私たち道民が払っている税金です。ということは、本来経営分離をせず J R の負担でやるべきものを、結果的に市民の負担で賄っていかなければいけないと、私は理解したのですが、赤字が続いている場合に、沿線自治体がどのぐらい負担をしなければいけないかという試算など、道から何か話が来ているのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

負担につきましては、今後の協議会で当然話し合うこととなりますし、並行在来線対策協議会というのが、認可・着工後に設けられることになっています。

函館の例でいきますと、平成 17 年 4 月に認可・着工された後、同年 7 月に並行在来線対策協議会ができております。道南地域でも、新聞等で御存じのとおり、今まさに協議中でございまして、先日新聞に載ったものでは、道と市町村の負担割合が 1 対 1 というような話で出ておりました。ただ、これはあくまでもまだ提示した割合ということで、今後、協議会の中で正式にまた話し合われていくと。ですから、今、1 対 1 というのですが、当然

道のほうについては、今後まだまだ負担のほうが増えていく、割合が高くなっていくというように聞いております。

○小貫委員

何か聞いていて、順番が逆ではないかと私は思うのですよ。並行在来線を経営分離しますと先に決めてから、後で赤字になった場合はこういう負担をしてくださいというのは、本来は、そうではないと思うのです。こういう可能性もありますけれども、経営分離について同意してくださいというのが人としての普通、常識ですよ。一般的に契約する場合に、マイナスの情報は教えないで、それで同意してくださいというのは、あまりにも横暴ではないかと私は思います。

それで、一つ困るだろうと思うのは、東日本大震災が起きまして、いつどこであのような地震が起きるかわからないという中で、万が一室蘭本線が使えなくなったという場合、大都市の札幌まで向かう線路が、並行在来線を経営分離して、その後、赤字になって廃線にしまいましたという場合に、代替の手段がなくなるということも危惧されると思うのです。この辺についてはどう思っていますか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

そういった大震災、大災害が起きた場合なのですけれども、以前は俱知安経由ですか、そういった形で貨物が通ったこともありますし、例えばトラックや船で運ぶこともございます。

また、今、検討されているものとして、新幹線で貨物が運べないかということも話としては出ておりますので、こういったことも踏まえて、国や道にそういったものをぜひ研究してもらいたいと、そのように要望していきたいと考えています。

○小貫委員

次の質問に移りますけれども、この経営分離に同意しますという話が来たときに、あまりにも早いなど。今の説明を聞いていても、道は 11 月 25 日に話をよこして 11 月末までにまとめたと言いますが、あまりにも沿線の市町村の意思というものを軽く見ているのではないかというふうに私は思いました。

それで、中松市長が就任して以来、同意に至るまでに議会や住民に対して、経営分離に同意する旨の意思を表明したことはあったでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

並行在来線の J 北海道からの経営分離という、この同意について意思を表明したことはございません。

○小貫委員

小樽ジャーナルにたまたま載っていた中松義治の 4 年間の七つの重点公約というところを見てみたのですけれども、並行在来線の経営分離について一言も触れられていないということで、市民に対して、これをやりますということを表明していないのです。それなのにこういう結果を出すというのは、市民にとってもまさに寝耳に水だと思うのです。やはり主権者である市民の意見を聞くということが大事だと思います。先ほど、まだそういった意思を表明していないということもありましたけれども、だからこそ市民の意見を聞いてから道に返事をすべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○市長

小貫委員の御質問でありますけれども、私は、北海道新幹線を何としても札幌まで延伸させたいということがまず第一でございます。ですから、先ほどの着工に当たっての五つの基本条件の中の 하나가、並行在来線の問題であるわけですが、何としても新幹線を札幌まで持ってきて、この日本列島の背骨としてしっかりとしたものをつくるということがまず第一だろうというふうに思っております。

それから、先ほどの説明の中にありましたけれども、今回、東日本大震災の後、交通網の中で新幹線が大変大事だというふうに、恐らく全国民が認識しているのだろうというふうに思っております。ですから、大量輸送であるとか、物流の問題、いろいろなことを考えたときに、新幹線の果たす役割というのは大きいわけでございますから、

何としても一日も早く札幌まで新幹線を延伸することが第一だろうというふうに思っております。ですから、そこには財源の問題であるとか、いろいろな問題はあるわけですが、まず認可・着工をいただくということが大事だろうというふうに思っております。

先ほど道への返答があまりにも早すぎるのではないかという話がありました。そういう感じもあります。しかし、国土交通省が早く新幹線延伸についての決定をしたいということが、この一月、二月の間に急に高まってきているのだらうというふうに思っております。12 月には何とか北海道、北陸、九州の認可・着工について結論を出したいということですから、結果として 11 月 25 日に道から本市にそういう話があって、道としても、国土交通省からそういう話があったときにはやはり一定の考え方、一定の返事をしなければいけないということから、この 11 月末に道に返事をするようなことになったのかというふうに私は思っております。

今、国土交通省のほうでは 12 月に決着をつけたいということでございますから、今日から 12 月に入ったわけでございますので、今日にでもどのような話があるのかわからないわけです。ですから、そういった中で、沿線の自治体の並行在来線の分離についての同意がなければ認可・着工の話がないということでございますので、私としては、まずは認可・着工をいただく、そしてその上で、工事は認可・着工の返事をいただいても、1 年、2 年のできるわけではありませんから、10 年とか 15 年というスパンの中で皆さんといろいろと話し合いをしていく、こういうことが大事だろうと思っております。

先ほどの私の七つの公約の中に、並行在来線については入っていないかもしれませんが、新幹線の札幌延伸についても入っていません。ですから、片方だけを見ずに、トータルで立体的にいろいろと御判断いただきたいと思っております。

○小貫委員

札幌までの延伸をしたい、それがまず第一だということなのですから、私は、市長の仕事として一番大事なのは、市民の生活を守ることだと思います。だから、市民力を生かしたまちづくりというのであれば、まず真っ先に市民に意見を聞くことが大事ではないかということをお願いいたします。

今日の北海道新聞にも、沿線自治体の意向調査が載っていました。蘭越町は賛成の立場ですが、住民や議会へ説明後に表明するといいます。私はこういう姿というのが、本来首長としてあるべき姿ではないかと思うのです。

もしかしたらすぐにでも連絡が来るかもしれないということなのですから、返事をいつまで延期できるという予定はあるのでしょうか。

○市長

私は、市民のことを第一に考えて取り組んでいるつもりでございます。北海道新幹線が札幌まで来ることによって地域振興の問題、観光振興の問題、いろいろな面で市民にとってプラスになると私は判断して、そういう考え方を持ったところでございます。

それから、蘭越町の話がありましたけれども、私も議会を通してでなければ返事をしないということで、道には何の返事もしておりません。ですから、同じように皆さんの御意見を聞いて、最終的には返事をしなければいけないと思いますけれども、私自身の考えについては、先ほど冒頭話させていただいたとおりでございます。

それから、道のほうにいつまでというのは、当初は 11 月末までという話がありましたけれども、何としても議会でも説明をさせていただき時間をお願いしたいということで、とりあえず 12 月に入ってから返事をさせていただくということで話をしております。

ただ、先ほども話をさせていただいたように、国土交通省からいつ、どのような形で認可・着工の話があるかということも一つのポイントだというふうに思っておりますので、できるだけ早く態度を示したいと思っております。そういう意味で御理解をいただきたいと思います。

○小貫委員

札幌まで来ることが観光振興にもプラスになるということなのですから、そうしたら一体どれだけプラスになるのか、そういう試算というのは行われているのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

これは道経連の資料なのですから、まず需要予測というのがございまして、これにつきましては、新幹線は各駅の結節機能を果たすということでございまして、北海道－東北間の全体交流が 230 万人から 350 万人に、これは約 1.5 倍になるということでございます。

また、経済波及効果につきましては、開業を機に新たな交流が起きるということで、北海道・東北エリアに毎年 1,436 億円の経済効果が及ぶというように載っております。

○小貫委員

それは北海道の数字ですね。小樽市の数字はどのようなのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

小樽市独自では、まだ調査してはおりません。

○小貫委員

調査していないで、なぜ振興にプラスになると言えるのか、不思議なのですから、なぜ言えるのでしょうか。

○（総務）企画政策室長

主幹は、小樽市の分は調べていないと言いましたけれども、基本的に北海道の中でも、国内でも小樽というのは観光で名前が知られています。そういう中であって、今までは、本州から観光客が入ってくる場合につきましては、新千歳空港を利用して南回りで入ってこられましたが、今度は北回りで、直接小樽駅を目指して入ってこられるということですから、数字的には持ってございせんけれども、そういう効果は当然あるというふうに考えてございます。

○小貫委員

平成 21 年 9 月 15 日、定住自立圏構想の中心市宣言を行いました。ここに「本市を含む近隣 6 市町村においては、交通網や交通手段の発達により、住民は、市町村の境界を意識することなく往来し、近隣町村の住民は本市の都市機能を、本市の住民は近隣町村の自然や農産物の恩恵を互いに享受しながら暮らしてきました」というふうに書いてあります。この定住自立圏構想の交通網が崩れるのではないかと私は考えますけれども、これについてはどうでしょうか。

○（総務）企画政策室長

定住自立圏の圏域内の交通網が崩れるのではないかとということなのですから、認可後北海道を中心として並行在来線対策協議会が設立されます。その中でいろいろ議論しまして、充実に向けて維持といいますか、住民の足の確保につきましても、当然その中で議論されるわけですから、交通網は維持されていくものというふうに考えてございます。

○小貫委員

この定住自立圏構想ですけれども、「生活路線や通勤・通学などの交通手段の維持・確保を図る」というふうにも書いてあります。先ほど経営分離の影響はないと言われましたが、例えば小樽市において就業又は通学する町村の就業者数及び通学者数が 1,400 人いて、全員が全員 JR を使うかといったらそうではないかもしれませんが、やはり並行在来線の経営分離というのは、大きな影響を与えると思うのですが、どうでしょうか。

○（総務）企画政策室長

当然、経営分離され、鉄道が廃止されるということになれば、影響があるのでしょうか、そういうふうになるのかどうかにつきましては、先ほども言いましたとおり、協議会の中でいろいろと模索していくような形にな

ります。鉄道を維持すべきなのか、バスに代替していくのか、そういうことも含めて、住民の足の確保につきまして慎重に協議させていただきたいというふうに考えてございますので、そういう中で交通網は維持されるものと考えてございます。

○小貫委員

バス転換の話もありましたけれども、新幹線のよいところをずらっと書いた資料を見ましたけれども、CO₂の削減ということが書いてありました。でも、バス転換をしたら、CO₂は削減されないと思うのです。

小樽―余市間のバスというのは、今、420 円で 31 分かかります。鉄道だと 350 円で 24 分です。このように結局バス転換の場合は住民に不便をかけるということになります。そうすると、余市町は、今、並行在来線を残せという方向でいますから、経営分離して赤字路線を抱えるということになってしまうのです。

この間の答弁を聞いていまして、市民に対してどう説明したのかということが一貫して抜けていると私は考えます。

今後は、今すぐに同意の返事をするのではなくて、一度しっかり市民に周知をして、そして意見を聞くべきだと私は考えますけれども、いかがでしょうか。

○市長

何度も繰り返し話をさせていただきますけれども、今、まず札幌までの延伸について第一として考えたいということでございます。私は 9 月も 10 月も 11 月も国土交通省に行っております。前田国土交通大臣ともお会いしております。そのときに、大臣から新幹線の問題について、北海道、北陸、九州、この三つについては何とか同時に認可・着工へ向けての発表をしたいというふうにお話をいただいております。今ここで並行在来線の経営分離の話を、きちんとした形で話をしなければ、認可・着工について先送りされる、場合によっては将来にわたって認めてくれないかもしれません。それが本当にいいことなのかどうか、このところをしっかりと考えていきたいと思っております。

確かにおっしゃるように、市民への説明が不十分だとしても、すぐ 1 年 2 年で、新幹線が来るわけではありません。10 年も 15 年もかかるだろうというふうに思いますので、その中で市民の皆さんとしっかりと説明、対話、そういうことを進めていきたいと思っているところでございます。

順序の問題からいうと、小貫委員は先ほども、市民への説明が先だ、並行在来線の問題の解決が先だとおっしゃっていますが、それをやっていると札幌までの認可・着工が先送りされる、あるいは今後将来にわたって認められない。それが市民のために本当にいいのかということを私はしっかり考えた上で、まずは札幌延伸の認可をいただくべきだと思っているところでございますので、御理解をいただきたいと思っております。

○小貫委員

いや、問題は、それが果たして市民の声なのかということを私は言いたいのです。しかも、議会に報告するといっても、この総務常任委員会だけで終わらせようとするのはやはり間違いだと思います。余市町でも、仁木町でも全議員を集めてやっているわけですから、そういう手段をとるべきだったのではないかと思いますけれども、それについてはどうでしょうか。

○副市長

市民の合意ということなのでしょうが、新幹線の促進期成会自体が昭和 47 年から、新幹線建設とともに並行在来線を経営分離するというを前提に運動を重ねてきて、平成 8 年の政府与党合意ぐらいでもう財源のスキームも決まって、ずっと要望してきた経緯があります。調べてみますと、平成 15 年の第 3 回定例会で北海道新幹線の建設促進を求める意見書を全会一致で可決しております。

そういうことで、ずっと経営分離が前提で進めてきて、今ここでひっくり返して経営分離せず、そっちも欲しい、こっちも欲しいというわけにもいきません。今、市長が言われたように、それをやったことによって今回、認可 3

路線のうち北海道だけが残されたら、またいつになるかわからないという状態になりますので、今回は合意という手段をとって、住民の足ということは別に考えていくべきだという判断をしております。市民の意見を先に聞くべきだというよりも、市民の代表者であります皆様も全会一致で建設促進を求める意見書を可決しておりますので、そこら辺のところは御理解いただきたいと思っております。

○小貫委員

平成 15 年ということなのですがけれども、今、余市町ではほとんどの議員がどうか分かりませんが、同意しないということになっているという状況の変化が前提にあるのです。そして、当時の人口と今の経済状況は全然違うわけです。そういう中で進めるというのは、もう既に知らせているというのは乱暴な意見だと私は思います。

先ほどから言っているように、余市町は同意しない方針です。北しりべし定住自立圏の中で小樽市と余市町というのは、中心をなす市町だと私は考えます。やはりこの二つが連携しないと、せっかく立ち上げたこの定住自立圏構想もふいになるのではないですか。やはり余市町を孤立させるべきではないと考えますけれども、いかがでしょうか。

○市長

私は、小樽市長という前に、北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会の会長を仰せつかっているわけでございます。この中には、多くの団体が加入しているのです。当然、余市町議会も入っておりますし、小樽市議会も入っております。これだけの皆さんが何としても新幹線を札幌まで持ってこようではないかということで、今までずっと長い間議論してきたわけです。そして、それをお願いしてきたわけです。それで、今、目の前で認可・着工の問題が出ているときに小樽市が、これについては態度保留あるいは反対するということになったら、今まで頑張ってきたことに対してどういうふうに責任をとるのですか。そここのところもしっかり理解をしていただきたいというふうに思っております。

余市町議会あるいは余市町のことについては、私は新聞でしか承知しておりませんが、やはり今後、期成会の会長として、余市町、余市町議会の皆さんにもいろいろと説明をさせていただきたいと思っているところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

○小貫委員

期成会の目的は、あくまでも新幹線の札幌延伸に対する要望であって、経営分離というところでは必ずしも一致していない人たちがいっぱいいるのです。それなのに、今のはちょっと話のすり替えではないかと私は思います。

それで、今、やはり注意しなければいけないのは、本年 3 月 11 日に東日本大震災が起きて、復興のために日本じゅうが何とかしようと力を合わせているところなのです。被災地そっちのけで、整備新幹線を進めること、そのためにも経営分離に同意してくれということは、私は許されないことだと思います。市長のことを言っているわけではなくて、道としてこれはもう少し待つべきだと私は思うのですよ。国土交通省もそうです。ですから、道若しくは国土交通省に対して、市長は、今この整備新幹線を進めるときではないと、真っ先に今、日本としてやらなければならないのは被災地の復興だと、そのためにもこの経営分離の同意を強要するというのは早すぎるのではないかとということをまず申し上げるべきではないかと思えますけれども、どうでしょうか。

○市長

私は、逆に、北海道新幹線が札幌まで来ることによって東日本の復興に大変大きな力になるのではないかと、このように思っている一人でございます。一つは、物流や人の流れ、そういう交流が東日本大震災の復興・復旧には役に立つのだらうというふうに、私は信じております。ただ、先ほど来言っていますように、この新幹線はそう簡単に、1 年 2 年でできるものではありませんから、かなり長期のスパンになるわけですがけれども、被災地の復興にも、私は十分役に立つのだらうというふうに思っております。

それから、小貫委員がおっしゃるように、期成会は確かに並行在来線のことには取り上げていません。でも、並行

在来線のことで議論していたら、札幌まで新幹線を持ってくるということが不可能になるということも考えてほしいのです。しかし、並行在来線の問題を私は決して軽視しておりません。大事な問題だというふうには思っておりますけれども、それはもう少し時間をかけてみんなで議論して、みんなで知恵を出していきましょうということでございます。ですから、大きな森なり大きな林を見ずに目の前の木だけを見ていては、私は後で禍根を残すのではないかと、このように思っているところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

○小貫委員

並行在来線との経営分離ということが小さな木だということなのではけれども、私が言いたいのは、そもそも国や道が進めようとしている整備新幹線について結論を出すのがやはり早すぎるということです。国土交通省が早くしろと言ったから、はい、そうですかという態度を地方自治体の長がとるべきではなく、経営分離という住民合意がしっかりとれていない町村がある中で進めるべき時期ではないのではないかとということを、国のさまざまな制度変更などで市民に負担がかぶさっている中で、市民の生活を守るために、その壁になって、もう少し時間が欲しいということで突き返していくのが、市長の役目ではないかと私は思うのです。ましてや経営分離については、先ほど述べられたように、法律で一切決められていないのですよ。政府与党が確認している事項ですよ。当時、公明党政権だったか自民政権だったか、ちょっと今すぐにはわかりませんが、そういう体制がずっと引き継がれていると。国会でも決められていない、与党の合意なのです。これがなぜそれほど後生大事に掲げられなければいけないのか、こういう面でも、私は経営分離が前提だというのは民意を反映していないと思います。今後、しっかりと道や国に経営分離しなくても済むように意見を申し上げていただくことをお願いして、私の質問を終わります。

○委員長

共産党の質問を終結し、自民党に移します。

○鈴木委員

◎並行在来線の経営分離について

私ども自民党は、この政府与党合意を、ＪＲに二つのおもしろい乗せずに新幹線をつくっていただくための合意事項というふうに考えております。そういった意味では、並行在来線を分離することについて、我が党としては認めるということであります。

それで、問題は、新幹線が必要かどうかということですが、これは我々自民党にとって一貫して悲願であります。20 年も 30 年も前から、北海道に新幹線をつくっていただきたいということでずっと働きかけておりました。そして、我々の政権が終わり、民主党政権になりました。そして、芽が消え始めた。新幹線はもう無理なんじゃないか、ここまで来ました。ところが、東日本大震災がありまして、太平洋側では特に津波の影響が大きいということで、日本海側の鉄道網をしっかりと整備しなければいけない、それが今回の新幹線着工の打診につながったのだというふうに思っております。

平成 8 年の政府与党合意の中では、「鉄道貨物輸送については、並行在来線のＪＲから経営分離後も適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図る」となっています。すなわち、新幹線で往復軌道ができます。万が一太平洋側が被害に遭った場合でも、新幹線の鉄道も使いつつ、大量輸送が維持できるということが今回のきっかけだと我々は思っています。

先ほど市長がおっしゃったように、札幌延伸というのは本当に悲願ではありますが、どのぐらいの効果が出るかは我々もなかなか試算できません。ただ、プラスであることは間違いない。その中で、どれだけこの小樽が観光面で、そして経済的に恩恵を受けられるようにしていくか、それが我々の役目なのではないかというふうに思っています。先ほど、もう少し待たりたいのではないかと、時期尚早ではないかというお話もありましたが、我々は、北

陸、九州が並行在来線を分離することに合意しているという情報を得ております。少なくとも、北陸、九州とは既にハンディキャップが生じているわけです。今、小樽が保留にする、そうやってストップをかけることによって、北海道はあまりやる気がないな、欲しくないのだなと言われかねないということもあるわけです。我々は、並行在来線のことはやはり考えなければいけないことですし、どういう配置転換をするかは別として、まずは札幌延伸をしていただくためには並行在来線を経営分離する、これはのまざるを得ないだろうというふうな考えであります。

そこで、お聞きしたいのですけれども、返事を延ばせば延ばすほど国土交通省から、やる気はありますか、在来線でいいのですかというのが来るわけですね。それが口頭、次に文書で来る。この中で、口頭で来たときは、ちょっと考えさせてくださいと言った場合はぎりぎり何とかなるかもしれないのですけれども、書類で来たときに、これは書けません、我々としては保留ですと言った場合、結果的にはどうなるとお考えですか。それをお聞かせください。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

その場合には、認可・着工にはならないということになります。

○鈴木委員

すなわち我々は、言い方が悪いですがけれども、九州、北陸と競争をしているのです。九州、そして北陸とどこが新幹線着工は先かと、同じ財源を奪い合うようで嫌なのですがけれども、実際に起こっているのですよ。やはり一遍に手をつけるというのは、なかなか難しい。では、希望しているところ、そして新幹線をうまく使ってくれたり利用してくれる、そして歓迎されるところを優先して国はやらざるを得ないというふうに思います。

そういった中で、我々はその新幹線をつくることを歓迎していないのでしょうか。先ほどの話ですと、期成会はそれだけの方が入っていますし、我々自民党は歓迎しております。そして、少なくとも新幹線を札幌延伸していただくことについて、私はある程度の、市民合意はできているというふうに考えております。

その中で、今、並行在来線の分離を拒むがあまり、新幹線の認可・着工に手がつけられないことが本当に市民にとっていいことなのか、その点はどうお考えでしょうか、もう一度お答えください。

○市長

市民の多くは、札幌まで新幹線が来ることを願っているだろうというふうに思っております。何か組織的に会合を持ったわけでは決してありませんけれども、そういうようなお話というのは、私のところにもずいぶん来ております。例えば、まずは新幹線を札幌まで持ってきてみましょう、そして新小樽駅も何とかつくっていただきたい、東北、北関東との交流が、これからどんどん広がっていきますねというようなお話をいただいております。ですから、まずは札幌まで新幹線を認可・着工いただくということが市民の多くのお考えだというふうに思っております。

並行在来線の問題についても、定住自立圏の問題だとかいろいろなことがありますから、それも小樽市としては責任を持っていろいろと対処していかなければいけないと思います。それから、北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会の会長を仰せつかっている小樽市長としては、それだけの責任も感じていかなければいけないというふうに思っております。

ですから、まず札幌までの延伸、そして並行在来線の問題、どちらも確かに大事でありますけれども、順序としては、まずは札幌まで認可・着工の決定をいただいて、それから並行在来線の問題については広く皆さんと議論していきたい、このように思っているところでございます。

○鈴木委員

今、中松市長がおっしゃったことが根底だと思います。というのは、今ここで、この並行在来線の経営分離のことにつきまして同意するかしないかでもめていて、まだ結論が出ないからといって時間を遅らせたとしても、それは新幹線をつくることの最初の、最初ですよ、入り口でもう詰まってしまうということになります。我々自民党としては、そのことは許されません。確かに不確定の要素は大きい、また、わからないことが多いのです。でも、

この同意に関してはやむを得なし。そして、市としては、はっきり決断をするべきだというふうに考えております。

それからもう一つ、これは蛇足ですけども、ＪＲは今、民営化され、普通の企業でございますので、例えば並行在来線をこの場面で残すという話になって、新幹線とダブルで持っても、結局は経営が成り立たないということになれば手を引かざるを得ない、そういうことだってあり得るというふうに考えています。そういうことまで含めると、まずは新幹線を誘致する第一前提の５項目の並行在来線の経営分離については合意して、それからきっちり条件闘争をしていくべきだと我々は考えます。

○上野委員

新幹線延伸に関しては、小樽市民としての立場と、そして北海道全体の道民としての立場から、今、鈴木委員もおっしゃいましたけれども、新幹線が函館まで来る以上、これが札幌まで伸びなければ、新幹線の意味をなさないと私自身も考えております。都市間輸送も含めて、先ほど市長が述べたように、防災の観点からも、今回３・１１がありましたけれども、新幹線がいち早く再開をいたしまして、そのインフラの強さというものが実証された中で、この北海道にも、防災の観点からも新幹線は私も必要だと考えますし、自民党もずっとそれを望んでまいりました。今のこの議論の問題なのですけども、まず新幹線延伸に関しては、市長もおっしゃるとおり、期成会の誘致活動にもみられるとおり、当然延伸すべきと私自身も思っておりますし、自民党も思っています。

○並行在来線の協議会について

ただ、１点お聞きしたいことが、先ほど、経営分離後の並行在来線に関して協議会が開かれて、その中で話し合いがされるということをおっしゃっておりますけれども、その協議会の構成がどうなってくるのか、お尋ねしたいと思います。

○（総務）企画政策室長

当然、北海道が中心になる協議会ですので、道と沿線自治体が核になって協議会をつくっていくということになります。

○上野委員

新幹線沿線の各地域において、小樽市内では塩谷、蘭島地区がありますが、並行在来線をどういうふうに残すのか、それとも別なもので補完していくのか、それを協議するのがその協議会だと思うのですけれども、その構成の中に、市議会として議論するような場というものが今後設けられていくものなのかどうかということも、お尋ねしたいのですけれども。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

まだどのような形態をとるかわかりませんが、並行在来線の対策協議会を開いて、その結果、どういう内容ですとか、どういう経過があるのか、そういったことについて議会のほうに報告してまいりたいと思っております。

○上野委員

並行在来線に関しては、当然いろいろな問題もはらんできますけれども、今この時点において、私は新幹線延伸に関して、それはそれで進めるべきだと思います。

また、並行在来線に関しては、存続するか否かというのは、ここの問題ではないと私は考えております。本当に存続するのであれば、関係市町村を含めて、対策協議会の中で真剣に考えていき、市民の声も聞きながら考えていくべきだと思っています。新幹線延伸の認可がなされましたら、並行在来線についての議論がなされるような場を設けていただきたいをお願い申し上げまして、私の質問を終わりにします。

○委員長

自民党の質問を終結し、公明党に移します。

○秋元委員

◎並行在来線の経営分離について

率直に、唐突なお話でして、非常に驚いていたところです。実は、1 か月半ほど前でしょうか、市民の方から御要望がありまして、新幹線の話を知りたいということで、日栄主幹に状況を伺った経緯がありまして、それを経ての本日でしたので、ちょっと驚いています。その時点ではほとんど進捗がないということで、市民の皆さんにも、自公政権以降の新幹線の話については、ほとんど動きがないというような話をさせていただいたのですね。

本日の北海道新聞にもさまざまな沿線自治体の並行在来線に対する意見が載ってございましたけれども、私たち公明党としても、自公政権時代から北海道新幹線の札幌延伸について一日も早く着工してほしいということで非常に強力に運動をしてきました。多くの市民の方から御意見を伺い、また署名をいただき、国土交通大臣にも提出した経緯もありますけれども、多くの市民は、私自身もそうですが、北海道新幹線の早期着工を求めているだろうというふうに思っております。本日の議員会の中でも、各議員から一日も早く北海道新幹線の着工を望むという声がありました。

本日の北海道新聞では、11 月 25 日に国土交通大臣が札幌に来た折に、未着工の 3 区間について近いうちに結果を出すというふうにお話があったということで、25 日に道からもそういうお話があったということなのですがけれども、ちょっと国、国土交通省としてもこの辺の対応はどうかかなというふうには思うのですが、私が以前に聞いた、1 か月半ほど前ですが、これ以降道や国から何かお話というのはなかったのですか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

秋元議員と話したときには、本当にまだ何も動きがなくて、私もちょっとびっくりしている次第なのですが、実際には国のほうでは、国土交通委員会、衆議院、それから参議院で附帯決議が採択されたということがありました。6 月ごろに新幹線を早く着工しろということを、附帯決議されているということはあったのですが、実際にはその後動きがなくて、急に 10 月過ぎから動き始め、我々も 11 月に要望に行っていますし、また市長につきましては、10 月にも知事と一緒に要望に行っております。そのときには、国土交通大臣、それから財務大臣が非常にいい感触の返事をしていただいております。我々が 11 月に行ったときにも非常に感触はよかったということでございまして、ただこれほど急展開するとは思ってはおりました。

○秋元委員

それで、本日の委員会を受けて、道には今日なのか明日なのか、返事をする期日というのはいつぐらいに考えているのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

期日につきましては、一応 11 月 30 日までというふうに言われていたのですが、先ほど市長からも話がありましたが、こちらのほうにぜひ報告したいということもございまして、道からはできるだけ早い時期に回答をしていただきたいということで、今、調整している段階でございます。

○秋元委員

一日も早い着工という部分で今日新聞を見て、私は沿線の自治体の、仁木町の不本意な面はあるけれども、北海道全体の経済効果を考えずに 1 町の思いだけで不同意とはならないという回答が非常に的を射ているなと思いました。私はもちろん各市町村でいろいろな利益、不利益がもしかしら出てくるのかもしれないということを心配しています。ただ、これだけ数十年もかけて北海道新幹線を一日も早く呼ぶのだということで道民一丸となって、もちろん違う意見もあったというふうには思いますけれども、運動している中で今さら、先ほど副市長も言われておりましたが、並行在来線の分離がだめだから反対というふうには私たちもなりませんし、私たちの議員会の中でも一日も早く着工に向けて議論をするべきだということで、これは当然のことであるというふうに思います。

れども、仁木町のこの判断が非常に私的を射ているなというふうに感じました。

平成 8 年度、自公政権のときに、政府与党の合意ということで、並行在来線についていろいろと議論されているのですけれども、その後、政権がかわって政府与党合意が変わった部分ですとか、いろいろと白紙になっている部分もあるというふうにマスコミの報道でもありましたけれども、その政府与党合意というのは変わったのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

民主党に政権がかわりまして、いったんは述べられたように白紙になっております。ただ、その後、整備新幹線問題検討会議というのが国土交通省の中にできまして、その中で整備新幹線に関する基本方針が決められております。

こちらのほうにも載っているのですが、先ほどの資料の中でもそうなのですが、この 5 項目、1 から 5 まですけれども、これについては自公政権時代と全く同じものでございまして、変わってございません。

○秋元委員

政権交代後、本来であれば一日も早く進めるべきであったのが、2 年半ほど時間が遅れてしまったのかなと。

九州ですとか北陸はもう既に並行在来線の経営分離については同意されているのにもかかわらず、北海道はまだ同意されていないという部分で見れば、この 2 年数か月間、非常にもったいない時間だったなというふうには思うのですけれども、今後、関係各市町村の同意をもちろん取りつけることになると思うのですが、同意された後のスケジュールというのはどういうふうになるのですか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

一応口頭で連絡が来るわけなのですが、国土交通省から連絡が来ましたら、とりあえずは沿線自治体に同意を口頭で確認します。その後、今度は前の例で言いますと、ここに書いてありますとおり、来年 4 月ごろに文書で来ます。これは、国土交通省から直接各沿線自治体に来るということでございまして、沿線自治体の長がそれに判あるいはサインいたしまして、国のほうに戻すことになります。そうしますと、その後、認可・着工ということになりまして、直ちに事業が着手されるということになります。

○秋元委員

期間的には、スムーズにいった場合はどのぐらいになるのですか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

進んだ場合は、これから 4 か月後ぐらいには認可・着工になるということでございます。前例で言いますと、来年 4 月には認可・着工ということが示されるということでございます。

○秋元委員

並行在来線の問題につきましては、当然、新幹線完成後も、並行在来線は重要な、住民の方の生活の大切な足になるわけですから、当然しっかり考えていかなければならないですし、存続した後の負担の割合についても、国や道としっかり検討していかないといけないというふうに思います。その辺も私たち党としてもしっかり議論し、要望していきたいというふうに思いますので、市長もぜひ強力に要望していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員長

公明党の質問を終結し、民主党・市民連合に移します。

○林下委員

◎ＪＲ北海道に対する並行在来線存続要請について

この間、総務常任委員会の中ではあまり議論の機会がありませんでしたけれども、議員として新幹線の問題につ

いては、どういう取組をすべきか私なりに意見を申し上げてきた経緯もあります。今回、小樽市あるいは道にとっても非常に難しい結論を求められる、タイミングとしては唐突だという先ほど指摘がありますけれども、私も非常に唐突だという指摘には、本当に皆さん御苦勞をされているなというふうに思います。これも国の予算編成の関係もあつてのことだと思いますので、ここで判断をせざるを得ないという状況というのは理解をしているつもりであります。

私ども会派としてもいろいろな考え方がありまして、しかし先ほど説明があつたようなスキームといいますか、根拠になっている部分というのは、十分議論もし、理解もしてきました。今後、並行在来線対策協議会の役割になるというふうに思いますけれども、先ほど来市長も訴えておりますように、期成会の会長という立場がありますし、いろいろな後志の各町村の考え方というのは、余市も含めて、鉄道の存続ということが大きな課題になるのであるうというふうに思うわけであります。

したがって、J R 北海道に対しても、鉄道の存続に向けて努力をする、あるいは協力を求めるべきというのが市長に今求めたいことでありまして、同意についてはやむを得ないという判断を会派として確認いたしておりますので、その点についてだけ市長に御見解をお願いしたいと思います。

○市長

ただいま林下委員からお話がアつたように、全く私も同じ意見でございまして、並行在来線の問題を決して軽く見ているつもりはありません。これも大事な問題の一つであるわけです。

ただ、どちらが先かというようなことになったときに、今、国土交通省が進めております平成 24 年度の新幹線の予算づけの中で、先ほど来言っている北海道、北陸、長崎という、この三つを何としても同時に認可・着工をいただける方向にさせていただきたいということでございます。そうすると、その後それなりの時間がかかる、期間が経過するだろうと思いますので、今の並行在来線の問題については、その中で道内関係者と十分話し合つて進めたい、このように思っておりますので、御理解いただければと思います。

○委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、一新小樽に移します。

○成田（祐）委員

◎並行在来線の経営分離について

新幹線については、本当であれば、駅の設置場所についてのほうがよっぽど考えなければならないかとは思いますが、今回の質問というのが並行在来線のこと限定してということなので、それについて何点かお伺いしたいと思います。

新幹線は、もちろんメリットの享受を考えながら、いかに地域にとってのデメリットを埋めていくかというところを私は冷静に考えなければならない案件かというふうに思っています。

そこで、この並行在来線の経営分離の原則というか、定義といったようなものは何か具体的に文書とかで示されたりしているのでしょうか、その辺について御説明いただけますでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

済みません。ちゃんとした文書を今こちらのほうに持ってきていないのですが、並行在来線というのは、今ある優等列車、新幹線がまさに並行する路線、あるいは新幹線ができることによって乗客が新幹線に移る路線、そういったところを一応並行在来線というふうに判断しておりまして、そこを経営分離するということになっています。

○成田（祐）委員

経営分離する場所について、北海道では札幌一函館間ということになるのですが、具体的な路線、どこの駅から

どこの駅までというのは、道や J R 北海道から何か打診があったのでしょうか。もうそういった駅名が出ているのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

これにつきましては、打診というものは特にございませんでした。これは、先日亡くなりました J R 北海道の中島社長が、国土交通省の整備新幹線問題調整会議のほうに呼ばれて、その中で、並行在来線については函館駅から札幌駅までということになりまして、経営分離する区間につきましては函館から小樽ということを明言しております。

○成田（祐）委員

原則に照らし合わせると、本来ならば、分離するのは札幌から函館です。正直何が言いたいかというと、札幌－小樽間をこっちによこせと、ドル箱ですよ、札幌－手稲間は特に。原則どおり分離されれば、自治体でも三セクでも運営できると。なぜおいしいところだけ J R 北海道側が持って行って、並行在来線の赤字となる可能性が非常に高い部分だけこちら側が請け負わなければならないのかと、やはりそこがおかしいと思うのです。

この経営分離のところについて、文言をもう少しだけ確認したかったのですが、赤字路線の経営分離ということを J R 側は言ってきたてはいないのですよね。単に並行在来線の経営分離ということでもいいのですよね。その確認だけいいですか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

そのとおりでございます。

○成田（祐）委員

そうであるならば、札幌－函館間が経営分離する場所ですから、本来ならば札幌－小樽間もこちらに下さいと、それで黒字であれば、うちは運営できますというふうな言い方もできるわけです。そこを J R 北海道が変則的に、札幌－小樽間はうちでやりますというのであれば、小樽から余市の区間も、塩谷と蘭島の駅がありますから、変則的にそこを持つというのであったら、そのちょっと先のところも変則的に面倒を見てくれないかと交渉する余地があると思うのです。少なくとも J R は赤字路線の経営分離とは言っていないわけですから。何とかそういう形で、並行在来線を、これから協議会が開かれるという部分があると思うのですが、J R 側がそういう原理原則から少し外れたような方法で経営分離するのであれば、何かしらそういった部分で条件をかますような、若しくはこちら側にメリットがあるような協議というのはできないものなのでしょうか。

○副市長

確かに、言われるとおり、本来経営分離されるのは札幌からなのですが、J R にも少し事情がありまして、一つは確かに札幌－小樽間がドル箱だからという、経営の問題であるとは思っています。もう一つは、稲穂駅に J R の車両基地があって、J R の車両は必ずそこに戻さなければならないらしいのです。であれば、ドル箱も一緒に経営分離したらという話が、昔はもしかしたら函館から手稲までという話も出ていたのですが、小樽が古い駅であるものですから、小樽までと決めたのだらうと、推測するだけですけれども。そういうようなことで、J R の事情もあるものですから、そこら辺は、はっきりそのとおりだとは言いませんが、そういうふうに推測されるということで御理解いただきたいと思います。

○成田（祐）委員

確かに稲穂駅にたくさん車両基地があって、そこをこっちによこせとなってしまうと J R が今度、そもそもほかの路線をどうするのだという話になってしまうとは思っていますけれども、少なくとも原則から幾分外れている以上、ここであきらめて、小樽から先は経営分離しますというような形にならないように、少しでもその協議会を含めて、小樽沿線地域にメリットのあるようなところをぜひ交渉して、引き出していきたいというふうに思います。

あともう何点かお伺いしたいのですが、小樽－函館間というのは、先ほど小貫委員がお話しされていたよ

うに、何かあったときの貨物とか、そういった部分の代替路線みたいに使われている部分があると思います。例えば今後も何かあったときには小樽回りの函館本線を使うとか、そういったような形での何か打診というのがあった上での経営分離なのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

それにつきましては、特にございませぬ。ですから、経営分離されることになると、今後の協議になります、三セクでその鉄道を行うのか、あるいはバスで行うのかによりまして、もしバスということになりますと、この区間は全く使われないことになり、廃線になるということでございます。

○成田（祐）委員

三セクになるか、バス転換になるか、どういう形になるかはまだわからないのですが、やはりそれがいつになるのかというのが非常に気になるわけです。着工してから 10 年の計画ではなくて 20 年の計画だという話と、先ほどおっしゃっていた着工までのスケジュール的なものを考えると、一番早いと 21 年後にもしかしたら転換する、若しくはそういった経営分離をする可能性があるということなのですから、ではその 20 年間、21 年間というのは、今の既存の路線が維持されるというような考えでいいのでしょうか、その辺は何か J R から言われていましたか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

これにつきましては、今、10 年になるのか 20 年になるのかということはまだはっきりはしておりませんが、事業費の関係で、10 年でやるというのは、なかなか難しいのではないかという話は出てきております。ですから、今は認可から開業までが 10 年ということになっておりますが、これが 15 年、20 年になる可能性はあります。

それで、その間なのですから、一応開業するまでは J R がそのまま運営し、開業後に経営分離されるということになっておりますから、もしも計画が 20 年ということであれば、認可から 20 年までは J R は続いているということになります。

○成田（祐）委員

その期間が非常に重要になってくるかと思うのです。これが 1 年後、5 年後となれば、まだまだ使う人がいますよという話になるかと思うのですけれども、20 年後、30 年後、40 年後となると、一体沿線地域にどれだけ人がいるのかということを考えなければならないかと思うのです。

これから先、20 年後の人口を考えると、小樽市の人口は間違いなく 4 万人ぐらい減って約 9 万人になり、20 パーセント以上は減少します。塩谷、蘭島だと減少率が高いので、30 パーセントから 40 パーセント以上、沿線の人口が減っている可能性があるというふうに考えるのですけれども、今後の並行在来線の沿線の人口推計について、大ざっぱでもいいので何か計算されていたのでしょうか。

○（総務）新幹線・高速道路推進室主幹

将来の人口推計ということではございませんが、国勢調査の中で地域の人口というのを調べております。それによりますと、平成 12 年から 22 年、22 年のほうは概数の数字で一応計算しておりますが、この 10 年間で、蘭島におきましては 280 名、約 25 パーセント減っておりまして、塩谷につきましては、駅の周辺ということになりますと、大体塩谷 2 丁目とか 4 丁目になるのですが、大体使われている方が駅よりも上の部分が多いので、そこをちょっと調べてみましたら、22 年と 12 年を比較しますと 22.5 パーセント減っているということになりますので、今後もそういった形で 20 パーセント以上あるいはもっと減っていくのではないかと考えております。

また、総合計画の中では、これは 20 年後までは載っていないのですが、平成 22 年から 32 年までで、人口のほうは、小樽市全体になりますが、2 万 1,000 人ほど減っておりますので、こういったことも一応参考にしていただければと思います。

今後、並行在来線対策協議会ができて、その前に O D 調査を行うことになっております。この調査で駅の利用実態や将来の推計人口、そういったものを使ってまた調査することになりますので、そこでもまた明らかになっ

てくると思います。

○成田（祐）委員

◎新幹線開通に伴うまちづくりのビジョンについて

今おっしゃっていただいたとおり、1 年で大体人口 2,000 人が減って、20 年たったら 4 万人減するという計算で話させてもらったのですが、人口の減少率等を踏まえて、このまちが将来的にどうするのか、コンパクトシティにして、中心部にわっと人を寄せて、そこに全部いろいろな施設を集約してしまうのか、これはまちづくりそのもののこれから先の観点みたいなものを踏まえて考えなければならないと思います。今後の沿線の人口推計やまちのビジョン、そういった地域の住民が持つ愛着とかもあると思うのですが、今後なるべく中心部に皆さんが住むようにまちの体制をつくっていくのか、そういったところのビジョンも踏まえて、慎重に考えていただきたいというふうに思います。

最後に何かコメントだけお願いします。

○（総務）企画政策室長

成田祐樹委員がおっしゃいました考え方というのは、私どももわかってございまして、どういう形でもって都市を運営していけばいいのか、新幹線が来たときに状況も相当変わるだろうということを見据えながらやるには、本来的には総合計画等をそういうタイミングで策定していけばいいのしょうけれども、そういうこともあわせてまちづくりは当然考えていかなければならない問題ですので、全庁的に考えていきたいというふうに考えてございます。

○委員長

以上をもって質問を終結し、本日はこれをもって散会いたします。