

2012 年度卒業論文

並行在来線経営分離が沿線自治体に与える影響に関する考察

ー北海道新幹線建設における函館本線・江差線経営分離を事例としてー

調査ヒアリング記録

2012 年 11 月 19 日～22 日にかけて、以下の日程で本論文に関する調査を沿線 1 市 3 町で行った。
これらはそのヒアリング記録である。

11 月 19 日	14:00-15:00	上ノ国町役場 2F
11 月 20 日	10:00-11:00	江差町役場 2F
11 月 21 日	15:00-15:30	函館市役所 6F
11 月 22 日	10:30-11:30	木古内町役場 2F

2012 年度卒業論文調査ヒアリング記録

話し手：森 良貴氏（上ノ国町総務課企画統計グループ主幹）

菊地真悟氏（上ノ国町総務課企画統計グループ主査）

聞き手：佐藤礼顕

日時：2012 年 11 月 19 日 14：00-15：00

場所：上ノ国町役場 2F

佐藤：上ノ国は雪がないんですね。

森：そうなんですよ。

佐藤：昨日は旭川で初雪になって、一気にドサッと降って大変でした。

森：ニュースでやってましたね。今回は何で来られたんですか？

佐藤：JR で来ました。

森：じゃあ（江差線に）乗ってきたんですか（笑）。

佐藤：はい、そうです。

森：どうでしたか？

佐藤：すごい時間がかかりますね（笑）。

（一同笑う）

菊地：結構人乗ってましたか？

佐藤：乗ってましたね。意外でした。

菊地：はあやっぱり。今ちょっとなくなるという話でこの機会にという方が増えているみたいで。

佐藤：最初から乗ってくれば廃止にならなくて済んだのかもしれないんですけどね。

菊地：なくなる、となるとみんな騒いで乗るんですが、普段はやっぱり乗らなくて。

佐藤：そうでしたか。では、聞き取りを始めさせていただきます。よろしくお願いします。まず上ノ国町さんの北海道新幹線に対する姿勢について聞いてみたいのですが、町の近くを新幹線が通ることは、町にとってプラスと考えていますか。

森：プラスですね。観光面で、またそれに向けたこの辺の 9 町で木古内町を中心にして、いろいろな木古内で降りてもらって、この近辺を周ってもらって、最後には函館に行って、まっすぐ函館に行かせるのではなくて、そこで降りて周ってもらうような取り組みを今進めています。そういう面で期待はしつつも、ただどの程度あるかなと疑問な部分も確かにありますね。木古内と新函館の駅、木古内であれば結構時間的にも近いんですけど、新函館の駅も、車で移動すると考えたら時間って 10 分くらいしか変わらないような感じなので、そこで木古内中心という部分もあって、すごい微妙な位置にあるんです。ただ上ノ国からは木古内が近いので、こちらから利用する人にしても当然木古内からの利用になると思いますし。

佐藤：町への観光以外での影響、例えばマイナスの影響は何かあると思いますか。

森：基本的にこういう過疎の町なので、マイナス要因というのはあまり思い浮かばないというか。

菊地：新たに発生するような問題はないのかな。

森：ほとんどプラスに近い部分でしかないのかなという気はしてるんですがね。これが木古内みたいに駅ができて新幹線が止まりますよ、という風になったらまた違うんでしょうけど、マイナスもプラスもあると思うんですが、近隣の町からするとマイナスってあまり出にくいかもしれないです。普段がすごいこう、人の部分でも行き来があつてどうだとかっていうのがあつて、それが新幹線ができて向こうに流れるとかいう話もこの辺ではあまりないので（笑）。高速道路ができてインターができた、それで全然人の流れが変わるだとか、国道が全然車が通らなくなってドライブインが潰れたとか、そういう長万部とかの感覚とはやっぱり違うのかなと。あまりマイナス要因というのはこの辺ではないと思います。

佐藤：利便性が上がる、とかそういうプラス要因しかない。そうですね。町の政策の中での新幹線の位置づけというのはどのようなものなのでしょう。

森：観光サイドとかそういう部分ではさっきの 9 町広域連携とかそういう話ではあっても、町としてはまだそこまでは踏み込んで考えていないですね。

佐藤：先ほど 9 町の話がありましたが、僕、天ノ川駅を見てみたくて、でも今日は見過ごしてしまったんですけども、例えばそのような観光資源を新たに作り出すとか、そういう動きはあるのでしょうか。

森：いや、今のところないですね。とりあえずは今のものを生かして…という考えですね。今こう、木古内―江差間を廃止にしたいという話が JR から出ているので、その後どうするかという部分は確かにこれからの話なんですけども。今の時点で新しいものを、というのは考えにくい環境にあるんですよ。JR の廃止に変わるものをどうするか、とかそっちのほうに重点的に行っちゃって、その後の話はこれからっていうような。まだ廃止にするかどうかっていうのも…まあ JR が言えば法律上廃止になってしまうんですけども、それをそのままはいそうですかとはならないので。公共交通なのでね。変わるにしても次の確保の部分ですとか、そっちのほうの取り組みというに変ですけども、メインはそっちですね。

佐藤：その JR との協議はどのくらい進んでいるのですか。

森：9 月に廃止したいですよ、という話が来て、沿線 3 町で協議会を作って、先月末に廃止後の JR の考え方が示されたので、それに対してどうするのか、って今 3 町で協議をしていくような感じになっています。

佐藤：やはりバス転換の方向ですか。

森：JR が言っているのはそうですね。でもまあ普通に考えても、バス転換しかないのかなと思いますし、3 町で違う形にしてこの区間を鉄道を走らせるにしても、それなりの負担を 3 町できますか、と言ったら、すごい金額になるので、これからずっと継続させるというのは現実的じゃないのかなと。やっぱりバスに転換して、っていうような形で行ったほうが。まあうちの町が 3 町の中では鉄道の距離が長いですし、意外と道道と並行している部分とそうでない部分とあつて、近くになってくるとそうなんですけど、バスにしたほうが利用する人からみると、バス停がある程度確保できるということで、駅に行くよりは、道道沿いにあるバス停に行ったほうが近いですよ、ですとか利便性も上がるという部分はうちの町としてはあるんですよ。

佐藤：廃止に対するある程度の覚悟、というものはあったのですか。

森：うちの町長がね、就任当初から、各駅のある町内会に町政懇談会みたいな形で入っていった時に、

その頃から「10 年後くらいになると JR は廃止になる」と言っていたんです。長く観光の担当が結構長かったので、その頃の沿線の実態も見ていて、本人なりに分かっていたんだろうと思います。「JR がなくなったらバスにするしかないよね」という話を各町内会に話していたんです。ですから、廃止になりますよ、「あ、とうとう来たね」みたいな。

佐藤：そうしたら住民の方はあまり抵抗はないと。

森：うちの町はそうですね。まあ明日行く江差は違う部分があると思いますよ。あそこは終着駅なので、感覚的にはうちとは違うと思います。うちの住民の人たちはそういう部分から言うと廃止になりますと言っても役場に「反対してください」ですとかそういうのはないので。

佐藤：意外ですね。反対も多いのかなあと思ったのですが。

菊地：乗っていないのも目にしているし…。

森：乗っていないというのも事実なんですけど、実際が。利用者が少ないっていうのが。

菊地：乗っていない姿も見ているので。

森：カラで走っている姿もみているので。最終列車は特にそうかもしれないです。外が暗くなって明かりが点いて誰も乗っていないのが見えるじゃないですか（笑）

菊地：いつかは来るだろうが、というところで仕方ないね、という気持ちですね。

佐藤：鉄道を残そう、という運動というか声はなかったんですか。

森：ない、ですね。天ノ川駅ってあれ何年だ…。

菊地：平成…書類下にありますが何年でしたっけ。

佐藤：あれは町も関わっているんですか。

菊地：いや、あれは鉄道ファンが一応そういう構造物を。当時駅の数があと 1 つ増えると数が日本一になるということがあって、構造物、建造物、駅に似せた建物を建設したっていうのが。だからホームの形をしたところから距離もありますし。止まるわけでもないですし。今ちょうど道路工事しているところなんですけども。

森：今のうちの町長たちがそれなりに若い、十数年前の話なんですけど、まだ元気あったって言ったら変なんですけど、同じような年代の人たちがうちの町でコンサートやイベントをやる時に中心になってやっていた人たちなんですよね。そういう人たちが関わってやった経緯があるんですよね。

佐藤：どこかもったいない気がしますね。廃止となると。あの、バス転換というのは上ノ国町さんとしては前向きな判断ということではよろしいですか。

森：うちの町としてはそうですね。高齢化も進んでいますので、駅まで歩いて行くという、この辺とまた違って、中須田という駅があるのですが、道道から 300、500m くらい山側に入っていくんですけども、山側は山側で集落があるんですけども、中須田ってすごい縦長の集落で、中須田に住んでいる人でもこっちの駅に行ったほうが近い人もいて。だから集落形成という面でもバスのほうが利便性が上がっていくかなと思っています。

佐藤：利便性以外で良いことはあると思いますか。

菊地：繋がりはあるか分かりませんが、今 JR で江差駅で止まって、バスに乗り換えて行く形ですが、そういうのにうまく繋がっていければ、できるかどうかはわかりませんが。

森：一番は利便性しかないな（笑）

佐藤：細かく停留所が設置出来ますもんね。

菊地：ちょうど道道沿いに民家が張り付いているので、そうであればバス通ってきた時に家が近くにあるので、JRの駅に行くよりは便利になりますよね。

佐藤：逆にマイナス要因というのは。

森：まあ、鉄道から見ると料金が上がるというのがありますね。

佐藤：ここまで聞いてきてどこか、思っていたのとは違うことがあって戸惑っているんですけども（笑）（一同笑う）

佐藤：鉄道の廃止の問題が出てくるところというのは、大体反対の声が大きかったりするのです。

森：一回反対から入っていった、そうですね。

菊地：この間うちの町の人とチラッと話しをしたら「反対するくらいだったらもっと自分が利用しないとね」って言っている人もいたのですね。

佐藤：自分が使っていないのに反対も賛成もない、ということですね。はあ。

菊地：今はやっぱりなくなるよ、っていったときに反対、って。必要だよって人と、昔懐かしい、歴史があるので寂しいなっていう気持ちがあって反対している人がいるのかなと。

森：まあ一日ね、100人200人利用しているんです、というところを廃止となったらちょっと反対、というのはあるんですけどね。この間10月末に、利用者の実態調査をしたんです。この区間6往復しているので、3町で2往復ずつ割り当てて、乗って調査をやったんですよ。

菊地：乗って。

佐藤：あ、職員の方が、ということですか。

森：そうですそうです。

菊地：どういったものに利用しているのかとか、どこまで行くのかとかアンケート取りながら。

森：往復で延べで83人だったんですけど。そのうち20人くらいが「廃止になるって聞いたので記念に」という人たちで、実質60人くらいが通学や通院、帰省とかで利用されているようでしたね。JRも言っていましたけど、他にない、通学のピークがない路線なんですよ。朝の列車が学生でいっぱいとか、そういうのは見られないですね。実際調査で乗った時も、高校生乗ったの、こっから湯ノ岱駅から江差高校に通っているのが1人2人、途中から上ノ国高校で1人でしょ、江差から2人通学してるから5人くらいかな。

佐藤：かなり少ないんですね。

菊地：あと帰りになるとバイトして帰ってきたりとかするので同じ時間じゃない、バラバラなんですよ。最終便で乗ったりとか。だから本当に人数的に飛び出るところもないんですよ。

森：旭川じゃ考えられないことですよ。

佐藤：そうですね。旭川だと朝は車両が足りないこともあるのですね。

森：そういうのがないってJRがこの路線の特徴だって言っていましたね。

佐藤：こういうことから、人数も少ないしバス転換してもさほど支障はないということですね。

森：そうですね、それとむしろ利便性が上がるんじゃないかなと。木古内に新幹線が止まることで、それからの人の流れがこちらの方に向いてくるかどうかはまだ定かじゃないので、そういう部分では期待している部分もあります。そのためにも接続がきちんと取れるような形でバスを走らせないと。

佐藤：今ここのバスはどういうふうに走っているんですか。

森：ここは、山の路線はないんですよね。海岸沿いで江差との間にはあるんですけども。木古内方面にもバスは走っていないですね。

（中略）

佐藤：今あそこの山田線とかが廃止になるのか残すのかとかそういう話になっていますけども、気仙沼線がこの間 BRT になって、本数も増えた、停留所も増えたという話がありました。江差線もそのようになるといいですね。

森：そうですね。でも増えたら増えたで維持が大変になってくる部分もあるかもしれないですね。増やしただけ乗ってくればいいんですけども、そうじゃないと。基本的に走らせても赤字は赤字なんです。それを国なり道なりの補助金を使いながら、言わば福祉のような形で残していくしかないのかなと。もう 1 本うちの町を走っている路線もあるんですけど、赤字なんです。だから JR の乗っている感じと同じような感じなんですよ。

佐藤：先ほどチラッとバス停の時刻表を見たんですけどやはり本数は少ないですね。5…

森：5 往復くらいですね。

佐藤：話は変わるのですが、やはり上ノ国町単体で何かをするというよりも、先ほどの 9 町でやるほうが動きやすい部分というのはあるんですか。

森：いや、何かするなら単体でやったほうがやりやすいですね。9 町でやるのはまた別のメリットがあるんですけども、本当にやりたい時には単体でやるほうがいいのかなと。

菊地：調整とかも必要ないですし。

森：9 町集まっていると言ってもそれぞれスタンスが違うんですよ。一生懸命になっているのは基本的に木古内だけなんですよ。温度差が結構あると思うんですよ。9 町の中で乙部と厚沢部は木古内に行くよりは新函館に行くほうが近いので、あそこは一緒に枠組みに入ってもあまり乗り気じゃないような感じですね。

菊地：JR も江差で止まるじゃないですか、そこからバスに乗って乙部・厚沢部まで来るかということその辺もないので、あまり新幹線に対しては盛り上がってないんですよ。檜山はどちらかというとそんなに盛り上がりはないですね。それを頑張って盛り上げようとしていますね。木古内としてはこっちに動いたりすることも考えながら、観光の部分ではまとまって大きく見せて。

森：木古内はそれをやらないと絶対人が降りてくれないと思っているんですよ。何かないと降りて貰えないじゃないですか。みんな新函館に行ってしまうって函館に向かって、途中で降りてはくれないですよ。木古内はそれがあるのでいろいろと。まあたぶん木古内に行ったらいろいろおもしろい話が聞けると思うんですけどね（笑）。

佐藤：そうですね、木古内が盛り上がっているという話は耳にしていたので。まだ先の事になってしましますが、札幌開業時の影響というのは何か考えていらっしゃいますか。

森：札幌開業になったら、あれだよ。いろんな違うことが考えられるかもしれないね。1 時間ちょっとで来ちゃうのかな、札幌から。ただ、生きていないかもしれないけど（笑）

菊地：さらに止まらないかもしれないっていうのもありつつ、あっちからも人が来るかもしれない。

森：いろんなことが組みやすくなるかな、時間的な話では。

菊地：結構札幌とかに行行って大きなイベントに物産持って行って販売したりするのを考えると、行っすぐ対応というのが今までより長くいなくても。あとはこっちの方に向けるのも時間がそんなに

かからないので、いろいろなことがパターン増えるかなと。ただ札幌開業となると本州からくる人はみんな札幌を目指して行ってしまうと思うので。函館開業は函館に近くなったから行こうと行って行って、札幌も札幌近くなったから行こう、みたいな感じになると思うんです。だんだんと青森も同じような危険をはらんでいるんですけどね（笑）

森：（乗客と）一緒に札幌に向かっていけばいいんじゃないかな。そこで何かして（笑）

菊地：降りる人たちを狙って…（笑）

森：そこで営業してここに寄ってもらえるように、とか。

佐藤：帰りは木古内で降りてみてください、みたいな（笑）

森：そうそう。そういうふうな感じで何か考えて行かないと思っています。なんだろう、ここにいると意識的にもうマイナスの意識が、ゼロだよみたいな意識があるので、なにか新しいものができると全部プラスだよみたいに感じてしまうんですよね。ある意味、人とかは別で、こんな小さな町で自然いっぱいあるよ、とかそういうのしか売りが無いこの町の中にいる中では新しいものはプラスに思えるんですよね。

菊地：新幹線が来ることで、知られるきっかけにはなると思うんですよ。こっち今まで JR あったとしても普段来る人がいなかった状態なんですけど、きっかけとして檜山という方向を知られるきっかけにはなると思うので、それを大事にして行きたいと思うんですけどね。ただ、普段からこういうところに来ようかと思うと、思わないと思うんですよね。佐藤さんも今回こういう関係で訪れたと思うんですけど、それ以外でじゃあちょっと檜山に行こうとはならないですよ。

佐藤：そうですね、ならないと思いますね。

菊地：ですよ。そういうのをまた知ってもらうきっかけを増やしていこうかなと。

佐藤：そこに何があるかっていうのを知らないと、来るきっかけにもならないですもんね。

菊地：海があつて山があつてって言っても北海道どこでもあるので（笑）、弱いんですよ。歴史的に古いよってなっても、歴史が分かる人しか食いついてこないんですよね。

森：北海道では古いんですけど、本州から見たらちっぽけなんですよ。

菊地：そういう部分で、外に出したとしてもそこまであまり食いつく人も少ないんです。なので今日外から来られた方の話を聞けるというのは貴重ですね。ずっといると頭が固まってしまうんですよ。そういうもんだって。

森：住んでしまうと、何もない状態に慣れてしまうんですよ。

菊地：「いやあ日本海の海岸線の夕日綺麗だね」とか言われても毎日車で通る時に見ている景色なので、そんなに思わないんですよね。いつもの景色なんだけどな、みたいな。そういうところを気付かせてくれるために、外から人がいろいろ来られると、「ああ、うちの町にもそういうところがあるんだな」と気付けるというか。

佐藤：なんででしょう、新函館開業に向けて、9町以外での取り組みというのは何か、上ノ国町だけでやろうと考えていることは何かありますか。

菊地：今のところ特にそこまでは考えが至っていないですけども、何かやりたいなという気持ちはありますね。

森：これね、近隣の町そうだと思うんですけど、自分の町に駅が来るわけじゃない、あるわけじゃないという意識なのかな。なので、あまりそう、来るんだ、みたいな感じ。来たから、じゃあどう

しようっていうのはあまり考えていない。

菊地：できた形を見て、その後はどういうことができるか考えるところが多いかもしれないですけど、結構他の開業の話を聞くと事前準備をしましたよ、とか、しないところのほうがあたふたして大変ですよ、というのを聞くんですが、特に人もあまり見込めないところもあって、そこまで形にしてやるっていうのがないんですよ。

森：この間新幹線フォーラムって江差であつたんですけど、弘前には新幹線来ないんだけど、青森があまり盛り上がってないからこっちで盛り上がろう、みたいにやったんだよ、っていうのを弘前の人が話をしてましたね。確かにそういうのも楽しいよねって。

菊地：あれはいいなってちょっと思いましたね。勝手に盛り上がるって（笑）。なんか弘前で新幹線イベントをやりましてなると新聞も食いついてくるみたいなんですよ。そうしたら錯覚が起きるみたいなんですよ。「あれ弘前に新幹線来るんだっけ」みたいな。いざ開けてみたら弘前には来ないよって。でも、PRにはなったみたいで。そういった部分をできれば楽しいかなあと。

佐藤：木古内が盛り上がってますからね。木古内を超える盛り上がりとなると…。

森：なかなかね、悪くて（笑）。

菊地：ちょっと申し訳ない（笑）。最近、木古内の担当者と繋がるようになってしまって。顔も覚えてきたので、知らなかったら勝手にできたのかもしれないですけど、会う機会が多くなってしまって。でもまあ今木古内は一生懸命になっていますね。

森：まあ行政もそうですけど、商工会なり観光協会なり、そういう団体が先頭に立ってやるような感じにならないと、なに勝手に盛り上がってるの、ここに新幹線来るわけじゃないぞ、みたいになってしまうので。個人的にやると言ったってたかが知れてますしね。新幹線の工事現場の見学ツアーみたいなものを投げかけても町内で全然反応がないんですよ。

菊地：この間もうちの町から出発の見学を組んでくれたんですけど、誰も申込者がいなくて、次のところから出発しますね、みたいになって。

佐藤：関心があまりない、低いと。

森：まだ先の、もっと先の話のような感じでいるのかもしれないですね。カウントダウンが始まらないうと反応がないかもしれないです。それでは遅いんですけどね。

菊地：個人的に考えている人もいるのかもしれないですけど、表に話が出てこないというのが現状ですね。そういう部分でも行政がいろいろやろうとしても付いてくるか、というのが疑問なんですよ。

佐藤：えと、最後になるんですけども、大きく、町の今後についてお話を聞かせて頂けますか。こうなっしてほしいとか、そういうことで。

森：いつまで（町単体で）いられるかなあ（笑）。町単体としてあと何年ずっといられるかどうか。あるかどうかっていうのが今見えないっていうのもあるし、人口減ってきて当然これからも減っていくのは目に見えているので、どうにか若い人たちが残れる環境にしていきたいんですけども、なかなかそれも例えば大きい工場が来るわけじゃないし。気持ちとしてはあるんですけど。

佐藤：合併の具体的な話というのは。

森：まだないですね。平成の大合併が一段落して、またあと 10 年後 20 年後には当然出てくるでしょうし、檜山の人口自体も 5 万人切っている状態なんで、いずれ 3 万とかになっていくのかなと。

人口が見えていないのでね。大きいところ、函館と飛び地合併とか（笑）。

菊地：冗談でそういうのがよく出ます（笑）。

佐藤：木古内が悲しみますよ（笑）。

菊地：木古内はあまりね、今まではこっちに来ることが少なかったんで。

森：あの時も函館と飛び地合併とどうのこうのってあったしね。（函館は）全然こっちに声かけてよこさないんだけどね（笑）。

菊地：今日ここに来るまで上ノ国って知ってましたか？知らないですよ。

佐藤：いや、あの、天ノ川駅を知っていたので、上ノ国を知ってはいましたね。

菊地：お、どうして知っていたんですか？

佐藤：僕はあの、北海道にいる間に、列車とか車でいろいろなところに行ってみたいなと思って調べていて、ふと見つけたんですよ。

菊地：列車で通る人みんななんだあれ止まんないし、でも次どこって言うしって。

佐藤：あれはすごいですよね。

菊地：あれはやっぱ PR したら、良いものですかね？

佐藤：すごくいいと思います。どこかロマンチックですし。天ノ川っていう名前もいいですよ。天野川という川の名前でしたっけ。星が綺麗だったりもするんですかね。

菊地：ああ綺麗ですね。町が暗いので（笑）。まあ夷王山っていう山もあるので、さらに綺麗には見えるんですよ。そういったところで、知ってもらおうということがまず必要なと思うんですけど、今新幹線開業で知ってもらおう媒体として、Facebook を多用しているじゃないですか。厚沢部も松前とかも商工関係と観光関係が Facebook ページを作っているんですけど、そういうのって見たりとかってしますか。

佐藤：僕は見ますね。上ノ国町さんのサイトがすごく綺麗で、言葉が悪いんですけど小さい町だと、いつ更新したの、みたいなものが多いんですけど、デザインもしっかりしていて。なので Facebook とかも、僕もやっていますし、若者向けにはいいのかもしれないですね。

菊地：大学とかやっている方っていうのは結構多いんですかね。

佐藤：比較的多いと思いますよ。

菊地：結構まあ一般的な今考えている行政としてやると、いろいろ、出しにくいのか出しやすいのかいろいろあって。本当は観光関係で出せれば、1つの媒体としていいのですが。

佐藤：まんべくン騒動なんていうのもありましたね。

菊地：うちにもゆるキャラあるんですけど、じゃあ Twitter はってなるとやりませんと。影響があるの
でね。それよりは違った形で、他のところでも Facebook で出してくてるので、実際登録だけして
みて、どういった人がいるのかちょっと調べたりしているんですけどもね。

佐藤：Twitter より Facebook のほうがいいとは思いますが。

菊地：例えばどこか行くところを見たり調べたりするときにホームページとかあれば、もっと増えたり
しますよね。ちょっと考えてみようかな…。

森：（菊地さんが）ホームページ担当なんですね。

菊地：更新頻度を上げないとな。1回リニューアルしたんですよ。前まではソフト分かる担当者が全部自
前で作っていたんですけど、ソフトに依存してしまうと、行政って人事異動で人が変わった際に、

1から覚えなきゃならなくて分からないんですよ。今ちょっとそういうシステムができるところに委託して、ワードとエクセルが使えれば更新できるようなシステムにしています。随時更新しているのは観光関係とうちくらいなんですけども。まずどこか行くってなったらホームページを見るってことをいろいろ聞いたのでね。そういう部分でちょっとホームページをリニューアルして頻繁に更新を。ライブカメラも付けて、町長の日記も出したいということでそれを出したり。それ以外で今のところ知ってもらえるもの自体がないので、結構じゃらんとか他のところにも観光の担当者が小さく出したりとかいろいろしているんですが。何か他にいいものがないかと思って。大学にポスターとか貼ってもらえますか（笑）。

佐藤：別にそれはいいですよ（笑）。

（一同笑う）

森：佐藤さんに送ってね。

菊地：最近よく行政が大学と繋がっていろいろ学生と考えたりする機会というのが多くなっていて。学校とかでそういうの何かありますか。他の町とかと何かをするっていうのは。

佐藤：うちは、まあ教育大学…教員養成がメインなので、学校関係は多いんですが、行政というのはあまり多くはないですね。少ないですね。

菊地：なんか学生とも取り組んでみたいというのはあるんですよ。

佐藤：そういう具体的な構想は何かあったりするんですか。

菊地：よく繋がりがあるところは、厚沢部とかは本州の女子大生とかが来て、ホームステイしながら、町の様子を見て提案したり、体験していってもらうなんてことをやってもらったりしているんですけども、それも繋がりがあからできていることなので。大学とか他の短大と繋がって何か取り組んでみたらどうですか、という話は北海道のほうからもよく提案があるのですが、誰も分からない状態で、いきなり電話しても向こうが困るだろうし、と。よく分からない、どうやって繋がればいいんだみたいな。いろんな若い人たちに来て貰いたいっていうのは結構ありますし。まあ、列車の本数も少ないし、乗り遅れたらアウトな場所ですけども。

佐藤：そうですね。帰れなくなりますもんね（笑）。

菊地：札幌とかは違って、出張とか行くと頻繁に電車が出てるんで、安心感は違いますよね。だから（佐藤さんも）今日何で来るのかなと。

森：今日旭川から出てきたんですか？

佐藤：いや、昨日の午後に出て、函館に泊まって、来ていますね。

森：旭川からだったらその日に出て 14:00 っていうのは無理、か。それだけ時間が掛かるってことか。

佐藤：ああ、朝 5:20 に出れば来れると思います。

菊地：あー。本州に行くより遠い。飛行機に乗ったほうが早いんですね（笑）。

佐藤：札幌まで新幹線が伸びてしまえば、2〜3 時間で来れる話なんですけどね。

菊地：結構な先なんで、まずは函館、ですねー。

（中略）

佐藤：今日はお忙しいところありがとうございました。

2012 年度卒業論文調査ヒアリング記録

話し手：畑 竜哉氏（江差町政策推進課政策推進係長）

若狭 巧氏（江差町追分商工観光課観光係長）

聞き手：佐藤礼顕

日時：2012 年 11 月 20 日 10：00-11：00

場所：江差町役場 2F

佐藤：それでは聞き取りを始めさせていただきます。よろしくお願い致します。

畑：それでまあ今回 6 点の項目についてご質問があったんですけど、質問の内容の意図も含めてですね、少し確認して行きたいんですけども、まず新幹線に対する基本的な姿勢というのは、観光面も含めてということによろしいですか。それで、1 問目の質問に関してですが、こちらについては北海道新幹線開業に伴い、この道南地域というものが注目されまして、観光面等で大きなチャンスではあるという認識は持っているのですが、ただし注目されるということはいい面も悪い面も当然見えてくる部分があると思いますので、ここら辺を十分意識したまちづくりを進めていかななくてはならないのかなという認識を持っております。あと、新幹線は来るんですが、本州から新函館までの時間短縮とかそうした部分では、便利になってくるんですが、この地域で言うと例えば新函館だとか木古内駅からのアクセスの状況や交通網の部分でどうしても一時間なりかかってしまいますんで、そこら辺は今までとちょっと変わっていない部分でもありますんで、はたして新函館駅とか木古内駅が整備されたからといって、本当にこっちにお客さんとかが来てくれるのかと、なんとかそうゆうお客さんをこっちの地域にも来てもらえるような取り組みが、魅力あるまちづくりを進めていくことが必要というような認識を持っております。ただ 1 町でというのはなかなか限界もあるものですから、そういう面では、広域的な連携も深めながら取り組みをしていく必要があるというふうに考えていました。1 問目の部分は、こういった内容の現時点での認識なんですけど、ご質問とかあれば。

佐藤：現時点で大きく考えて新幹線が来るということは、町としてはプラスということでしょうか。

畑：そうですね。

若狭：で、具体的な取り組みとしては、今あの木古内町さん、駅ができる木古内町さんを中心に日本海側、木古内・知内・福島・松前・上ノ国・江差・厚沢部・乙部それに奥尻さんが入って 9 町で協議会を、実際さっきの広域的な取り組みとして、協議会を作っています。毎年 2、3 回の会議の他にこの 9 町での広域的な観光ルートを作って、パンフレットを作ったりとか、木古内町を中心に東京のほうに誘致活動に行ったりだとか、という取り組みをすでにしています。

佐藤：町単独としては、何かするとか現時点でしていたりとか予定とかというのは。

若狭：新幹線が開業するということなので、当然その普段の僕らがやる観光 PR であるとか観光の誘致活動に、新幹線が来るってということでの想定いろんな誘致活動はすでにしています。この木古内町の協議会のほうでは、モニターツアーもすでにやっていて、東北・関東のほうからのモニターツアーも今年で 2 年…3 年目になるのかな？ってことが行われています。その他にこれはもっ

と広域的な取り組みって言ったらおかしいんですけど、松前・上ノ国・江差っていう 3 町でもともと昭和の時代から組んでいる協議会があって。それでは、ニシン街道っていう事業をやっている、日本海側のニシン漁で栄えた地域をずっとつないでいこうっていう事業なんだけども、それの中でもこの松前・上ノ国・江差のモニターツアーっていうのをすでにやっているという部分があって、それもこれまでは例えば札幌圏であるとかっていうところからの集客っていうことを念頭に置いてやっていたんだけど、今年については新幹線の開業を睨んでいるので、東北と関東のほうのモニターツアーに切り替えています。当然 JR を使ってということですね。

佐藤：やっぱりまだ江差線が残っていますが、無くなった場合にどうやってこっちにこさせるかというバスを使ってということになると思うんですけども…。

若狭：ルートとしては、今すごく実際に観光客さんが多いのは、函館・大沼方面に入ったお客さんが江差に来るっていうパターンがルートとしてはすごく多い。それから、春に関しては、松前町さんの桜、それからここらへんで言うと森町・函館の五稜郭が桜の有名な場所になっているので、そちらのほうから江差へのルートが確立されているんです。もう既にある程度出来上がっているものがあるので、木古内から直にっていうのがあんまりないのが事実なんですよ、観光ルートとして。

畑：うちの街で言えば、観光客っていうのがこの 5 年間で 10 万人減っているんですよ。

佐藤：結構ガタ落ちなんですね。

畑：はい。ガタ落ちですね。そしてまあこの前北海道でつくった経済波及効果の部分でいうと、システムを使うと、10 万人減ったことによって、スーパー概算で約 60 億の落ち込みがある。まあスーパー概算なんですけども、目安として。そういうことも含めると、街の経済にかなり影響があるということが 1 つあるのと、その落ち込みの大きいのは、道外客が激減しているんですよ。道内のお客さんは結構横ばい状態なんですよ。そこら辺も含めて、そういった意味でも新幹線の開業というのが、やはり町としてはプラスというか。

佐藤：やっぱり関東・東北方面にこれからもっと働きかけて、どう客を戻していくかということですね。

畑：ただし、北海道新幹線が開業したからといって、そう簡単にそのこっちのほうに来てくれるとは、そんな簡単なものではないと思いますので、この開業までの 2 年間にどういった取り組みをしていくか、更に道内の客をこの 2 年間でもある意味寄せとく、呼び込むようなこともして行かないと、北海道でこういう動き、こっちに来ているなどかかっていう動線のある程度しっかりしておかないと、なかなかいきなり江差に行こうかって道外の人が思ってくれるかという、なかなかそう甘いものではないという認識は持っていますけど。

佐藤：僕は地元が岩手県なんですけれども、やっぱり向こうだと函館はよく名前見るんですけど、木古内っていうのは見ないんですよ。どこで知名度を上げていくのかっていうのは大事になってきますよね。新幹線の、ああ、話が変わるんですけども、新幹線の町の政策の中でどのような位置づけなのでしょう。

畑：政策、まあいろんなまちづくりを進めてく上で、まあ少子高齢化の部分ですとか、いろんな観光面も含めて、いろんな課題は持っているんですよ。ただまあこの新幹線開業っていうのは一つのそのプラスになりうるものではあるので、そこら辺は十分視野に入れて、政策を進める、そこも新幹線開業っていうのも意識した中でトータル的なもので考えていく必要があると思っています。

佐藤：新函館の開業によって、町にはどのような影響があると考えていらっしゃいますか。

畑：影響ですか？

佐藤：はい。プラスでもマイナスでもどちらでもいいんですけども。

畑：これらは、最初の方にも行ったように大きなチャンスではあるんですけども、いいところも悪いところも見えてくると思うので、そういった意味ではかなり難しい部分もあって、チャンスでもピンチでもあるっていうか、表裏一体のものがあるのかなというふうな認識を持っておりますね。なので、そこら辺をちゃんとうまくこれを契機にいい方向に進めていけたらなと思っていますね。

佐藤：住民の方の暮らしに対していうと、色んな場所に行きやすくなるという選択が増えることがあるかもしれないですけども、逆にマイナス面で言うと新幹線が来てマイナスっていうのは特に…。

畑：新幹線が来てマイナス…えーとマイナス面ですか。

若狭：マイナス面はたぶんその後だと思うんですね。札幌まで延伸された時に、要は今の新函館で降りないで札幌まで、要は札幌までの距離が縮んでしまうことで素通りされてしまうっていうことへの懸念という部分と、今の僕らとしては僕らの観光の立場とすれば、新函館でどう人に降りてもらおうかということが一番だと思う。さっきも言ったとおり、函館のネームバリューが強いので、新函館でおきたお客さんがそのまま函館まで行ってしまうとまずこっちは来ない。なので、木古内駅もしくは新函館駅で、どうお客さんに興味付けをしてどういう風に降りてもらって、こっちに回ってもらわかっていうのが、ルート確立のための課題だと思っています。

佐藤：そうですね、話が変わって、バス転換のことをお聞きしたいんですけども、JR との協議はどのくらい進んでいるのでしょうか。

畑：JR の江差―木古内間ですか？この区間については提示を受けまして、住民説明会っていうのも江差町では開かせてもらったんですけど、まあその部分までですね、具体的にその提示された内容に対して、町として良いとか悪いとかそういうところまでは至ってないですね。

佐藤：住民の方の意見というか、だいたい皆さん賛成というか、仕方ないというか感じなんですかね。

畑：賛成というか…まあ年間 3 億とか赤字が出ている区間なので、その点の経営の部分で、今回の廃止は営利会社っていうことを考えると、やむを得ないのかなという部分は持っています。ただし、江差駅がまあいろんな江差の元々のこの住民という人たちが、私財をなげうって整備したという歴史もあるものですから、そういう思いですとか、町の市街地に駅があるものですから、そこら辺の駅舎が無くなった場合に、そこをどうやって活気付けるかとか、そこら辺っていうのがものすごく注目、住民が心配しているところであり、空洞化が進むのではないかという部分も含めて、そういう意味ではちょっと危惧している部分もありますね。

佐藤：廃止される…その JR から提示があった時に最初どのような心境でしたか。ついに来たかとかそういう思いもあると思うんですけど。

畑：そう言う思いも正直ありますね。やっぱり乗り込み客の調査とかも進めて、実際乗ってみてやっただんですけど、実際やっぱり少なかったですし、そういった意味ではついに来たかという部分は正直にあります。ただまあ、行政側としたら公共交通の確保というのもあるので、そういった面ではどうなのかなっていう、ちょっと難しい。判断が難しいと言いますか…

佐藤：町としては、出来れば残したいということですか？

畑：うーん…出来れば残したいと思っていますけど、どうしても会社の経営のことを考えると、なか

なか無理も言えないのかなと。

若狭：観光面で言うと、今回の廃止の話が進んだことで、ある一定の注目度もあると思います。一社さんなんだけど、JR を使ったツアーを組んでみたいって言って、夏にもうすでに調査にこられて、その担当の方が JR 江差線に乗られて、すごくその紅葉が綺麗な山あいを走るっていう部分があって、しかもあの線路が真っすぐじゃないという部分もあるんだろけども、ゆっくり走っているという部分で景観を楽しむことができる路線だということを言ってくれて、実際にツアーを今組んでいるといいます。ちょっと催行できるかどうかわからないんだけど、来週の今度の土日 24 日 25 日、それから 12 月の 2 日とその次の週の 8 日くらいに江差線に乗るっていうこのツアーはすでに組まれていますね。

佐藤：なんか皮肉といえば皮肉ですね。廃止が決まってから…。

若狭：というかね、そのやっぱり注目度を浴びて初めてその…そういう風になったのはちょっと残念だったなと。

佐藤：そうですね、もともと使われていればというのもありますよね。

若狭：もともとそういうことで、景観が綺麗だということがわかっていれば、もっともっと利用客も増えたのかなという風には思います。それが残念なところではありますね。

佐藤：今日僕、木古内から 8 時何分の列車で来たんですけども、最初しばらく一人でしたな。

若狭：ですね。まあ車社会というか、まあ鉄道にかぎらずバスの関係とか、やはりかなり少なくなってきたですね。

佐藤：バス転換…これから決まってないことなのかもしれないですが、バス転換の方向っていうのは、町としては前向きと言うか…

畑：前向きというか、鉄道…JR が無くなったら何らかのその公共交通の確保は必要なんで、そういう意味ではバスになるのか何なのか、いずれにしても何かしらの足の確保はしないとダメなので、はい。

佐藤：バス転換は、まだ決まったわけではないですが、そうなった場合に鉄道と違ってどのような問題が起こると認識されていらっしゃるでしょうか？

畑：JR よりも、要は利用者にとってみると、乗車料金が高くなるというのがあると思うんですよね。その部分と、まあこの道路状況からして、現時点で仮にバスになったとしたら、木古内駅から江差まではもっと時間かかるのかなと。そういう部分がよくないかと。

佐藤：昨日、上ノ国でも調査をしてきたのですが、道路の改良をしないとかなという話もされてたんですけども。

畑：まあ、どうしても江差木古内間で 1 時間 10 分だと考えて、これがもっと 1 時間半とかかかってくると思うんですよね。

佐藤：冬季閉鎖とかはないんですか？

畑：そこら辺も課題になってくると思うんですよね。

若狭：今閉鎖してる路線ってないよね？

畑：うん、道が狭いのと曲がりくねっているんで、実際には、例えば去年みたいな大雪になると止まる可能性が無きにしもあらずな道路がっていうことは…。

佐藤：江差線ほど乗客は少ないんですけども、JR 西日本の場合ですと北陸新幹線の建設でちょっと

何本か廃止するバス転換するって話をしたあとにやっぱり廃止しませんっていう話が、も今年の1月にもあったんですけど、そういうことは江差線に関して何か期待というのはありますか。

畑：まあそのさっきも言ったような私財を投げ打ったという歴史とかも含めればやっぱり可能であれば残して貰いたいですけど…あのまあ可能であれば残して貰いたいと。

佐藤：町としては微妙な立場ですね？

畑：公共交通の確保という点からしても…。

佐藤：新函館駅が開業した場合にこの地域にはどのような影響があると思いますか？

畑：影響？ うーん。

若狭：それはやっぱり観光面ですよ。要はどうやってこっちに…そこを考えないと。

佐藤：やはり木古内も全列車停車するわけではないと思うので。

若狭：東京から木古内とか、函館市、函館駅まで4時間ちょっとかかるわけで、そこからさらに1時間かけて来るっていうことは要は、極端に言うと半日潰すということなんですよ。そこまでして、こっちに来たいと思わせるようなその魅力をどうやって作るのかという部分が大きな町の課題でありますよね。

佐藤：なにか新しい観光スポットみたいなものを作り出す予定というのは？

若狭：うーんとまあ、今色々模索しているのですよ。江差追分とかそういう歴史と文化の古街道とか、大事な今までの貴重な財産というか町の資源を生かしながら、ただどうしても今のような現段階では、施設巡回型というか施設を見てもらってという形なので、極端に言ったら一回見たらなかなかリピーターっていうのはなかなか呼べない状況あるので、5年間で10万人とか減っているという現状もあるのかなという風に思っておりまして、まあそういう意味では、資源を生かしつつ新たに魅力を発信していけるよう何かを作っていくって、リピーターというかね、もう一回来てみたいというような町にどうやってしていくかというのが大きな課題であると思っていますけど。

佐藤：何か体験とかがあったりすると、何か変わるのかもしれないね。

若狭：最近、東日本大震災の後に、札幌方面からの修学旅行でもともと東北に行っていたのが、最近道南にきているのも結構多くてですね。札幌の学校は、東北に行けない時点で2種類か3種類のルートに分かれているみたいで。道南方面に来るっていうパターンと道東に行くっていうパターンとの2種類と元々言ってる秋田とかそっちの方の東北をそのまま行くっていう3つに分かれていて、道南に来ている修学旅行も結構いるんですよ。去年、うちで札幌市内8校。これは、震災の前は全くなかったものが来ているんです。その中では、今かもめ島ってあるんだけど、その散策っていうルートと古街道の散策と意外だったなあと思ったのが追分の体験教室が結構人気があるっていうか。あの僕らの世代で言うと、みんなで追分を歌うっていうのは、特に多感な中学生の時期にそんなことするっていうのはちょっと…、っていう部分があったんだけど、今の中学生ってカラオケ世代なのか、声を出して歌うってことに拒否感がないっていうか、で、もともとその江差追分の実演っていうのを追分会館でやっていて、修学旅行生向けにそのまま実演を見たあとに、歌ってくれた日本一の方やお師匠さんがそのまま追分を教えるというプログラムを用意したら結構人気があるんですよ。

佐藤：なんか言葉はあれですけど運がいいというか、まあ震災のおかげで増えた面はありますよね。

若狭：この前もたまたま札幌の学校とかを回ってきたんだけど、その中ではやっぱり追分っていう民

謡の王様といわれる迫分を一つでも体験できるって言うことに関しては先生方を含めて評価高いですよっていう話はされてました。

佐藤：それで、話がまた戻るんですけども、先ほど札幌開業時の素通りの問題があるとおっしゃっていましたが、それ以外に札幌延伸時、何か今のところ考えている問題等ございますか？

若狭：マイナス面ですか？

佐藤：いや、プラスの面でもいいんですけども。

若狭：うーん、プラスは多分絶対的に札幌まで延伸したら、全体的に人は増えると思うんですよね。

佐藤：札幌からこちらに来るっていう人を含めて…

畑：ええ、それも含めて絶対に人は増える。だからやっぱり僕らの取り組みとしては、近くに新幹線の駅があるわけじゃない。木古内駅にしる新函館駅にしる1時間なり1時間弱の距離にある町とすれば、そこの駅でどう降りてもらうか、それからそこからどうルートを組んでどう興味付けをするかってことが最大の課題なんだと思います。

佐藤：やっぱり札幌延伸は素通りの危険性もあるけども、札幌から来るっていうどちらもあるんですね。

若狭：で、今、実は上ノ国と松前を結ぶバスっていうのがないんですよね。だから、公共交通機関で松前まで行くとすると、今の状態では江差線使って木古内まで出て木古内からバスに乗って松前まで行く。松前から上ノ国を通して江差に来るルートが無いんですよね。さっき言った9町の協議会でも、この周遊観光の話が出ていて、それについては、一応今9町なので9町を周遊するっていうことを考えているんだけど、大きく考えるとそれが新函館を函館も入ったような周遊ルートの観光バスなんかがあればすごくいいのかなと。どこでも乗車できてどこでも降りられるようなものを一応想定はして、協議会の中でも話は進んでいます。

畑：そういう意味でもチャンスを掴み取りたいので、早い段階で最初にも言ったように並行して道内の人方をこっちに来てもらえるようなこともして行かないと、札幌延伸になった時には結局来てもらえなくなるってことにもなりかねないので。

佐藤：北海道から来るのも大変なところもありますよね…旭川も遠いですし。

若狭：実は旭川にもこの間行ってきたんですよ。学校の（修学旅行）誘致宣伝で。旭川の中学校が昔は江差に修学旅行で結構来てたんです。今から20年前くらいになるのかな。北海道振興っていう会社が緑館っていう施設を江差に持ってたんですよ、温泉旅館を。そこが500人とかっていうキャパがあったもんで、修学旅行の受け入れもしていたんですけども、北海道振興自体の経営が悪くなくて、そこを廃止しているんです。そのときに結局、大きいキャパの施設がなくなったのと同時に、旭川からの修学旅行がどんどん減ったっていうのが実際あって、今は1校しか来ていないんです。その1校も江差が目的ではなくて、奥尻が目的なんですよ。

佐藤：ああ、奥尻に行くためにここに寄って…。

若狭：ここに寄るっていうパターンで、出来れば前みたいに旭川からの修学旅行が来て欲しいなって思って今年で4年目になるのかな。江差の観光コンベンション協会として、誘致宣伝に行っている。で、今年は、全校生徒が300人以下の学校ばかりをターゲットに回ってきたんだけど、多分修学旅行のコースの場合、3年前ぐらい前から決定をしているみたいなので、長い取り組みが必要なのかなっていうふうには思っているんだけど、あんまり感触がいい状態ではない。だけれども、出来ればという風に思って今回4年目。来年の5年目までは行こうと思っています。

佐藤：今日歩いてきたんですけども、大きい宿泊施設っていうのは多分ないですよ。そこも問題というか。

若狭：距離的な問題なんだよね。札幌の修学旅行だと、道南に来るときに函館山の夜景っていうのが絶対コースに入る。だけれども、天気の関係があるから、絶対 2 日間取っているんですね。要は旭川もそうなんだけど、道南に入ってきている修学旅行は絶対函館で 2 泊しているんですよ。その理由はどちらか 1 日で夜景を見るため。ただ札幌の場合は例えば朝出てくると午前中には入れるんだけど、旭川からだとは基本的に 1 日見ている。どっかで休んだりトイレのこととかのことも考えて、入ってくるのが夜になっちゃうんだよね、旭川だと。そのまま基本的に夜ご飯食べて夜景見に行くってパターンが旭川。でも札幌の場合は、午前中に何か 1 つプログラムを入れないと、夜景まで時間が持たないっていうか、っていうパターンで、札幌からの修学旅行は、1 日半道南にいられる時間がある。この周辺函館・大沼とかこの道南で 1 日半の時間がある。だけど旭川は 1 日しかないんですよ、次の日。で、旭川は、ほぼ一日函館市内で過ごしているっていうパターンが多いんだけど、札幌は 1 日半あるから、函館市内だけだとちょっと時間が余してしまうので、江差まで来ているっていうのが事実。それをやっぱりそれをどう魅力づけするかだと思うんだよね。いや 1 日函館で過ごすんじゃなくて、江差に来る理由があれば…。

佐藤：積極的に来る方向に持っていけるかですね。

若狭：もしくは、旭川から真っ直ぐ江差に入って函館に泊まるって可能性もあるわけでしょ？だからそのへんの魅力付けをどうゆうふうにするかがうちの課題なんだと思う、あの話聞くと。函館に勝てないとか。

畑：逆に質問していいですか？

佐藤：はい。

畑：江差は知っていましたか？

佐藤：はい、江差は知っていました。あの、僕岩手県なんですけど、近くに江刺、昔江刺市で今江刺区になったんですけども、同じ名前のところを調べた時に、北海道に 2 つあるじゃないですか。それで名前だけは知っていて。ただ、どんなところかっていうのは調べてないので名前しか知らなかったです。

若狭：岩手、震災大丈夫だったんですか？

佐藤：沿岸に比べたらはるかにまし、内陸だったので大丈夫でしたね。

若狭：僕山田町に入ったんですよ。

佐藤：もしかして道南で？

若狭：檜山から応援部隊で。道南で応援部隊で最初はひどかったですよね。

佐藤：ここも津波ってありましたか？

若狭：30 センチくらいですね。奥尻の時はすごかったですね。ちょうどさっき出たかもめ島がうまく防波堤代わりというか、江差の場合ね？

佐藤：なんかすんなり終わってしまったんですけども（笑）

若狭：どういうところを回っているんですか

佐藤：とりあえず江差線沿線と 函館、北斗ですね。

若狭：もう回ってきたんですか、函館、北斗とか。

佐藤：いやこれからです。

若狭：どこ泊まってるんですか。

佐藤：函館です。本当はこっちの方に止まっても良かったのかなと思ったんですけど。ちょっと宿探すのも大変っていうのもありますよね、あんまり来ないと。

畑：うまいもの食って来ました？

佐藤：僕今日、昨日疲れてすぐ寝たので、上ノ国に来ると帰るのが結構遅くなるので。そうなんですよ、ね、こっちに来て函館に帰るともう夜なんですよ。そういえば、繰り返しになるんですけども今後の展開についてちょっとお聞きしたいんですけども、新函館開業に向けて、町として観光面以外で取り組むことというのは何かありますか？

畑：まあ新函館駅ができれば、例えば今ある路線バスとかもおそらくダイヤ改正になってくるのかなと。そこに合わせた。そういったことと便数のことですね。そこら辺の調整も出てくるのかなと。そうですね、交通対策ですね、係としては。そこら辺とか。

若狭：僕らとしては観光もそうなんですけど最終的にその交流人口の増加によってというか、そのやっぱり魅力ある街に江差がなるから交流人口が増えるわけで、最終的な目標は定住人口の増だと思うんですよ、うん。最終的な目標は。だからいっぱい人来てくれることによって、ここに住もうかなって思ってくれる人がその中に何人かでもいれば、それくらい定住人口の増につながると思うので、そこに向けて頑張っているっていうのがありますね。だから観光は来て貰う人だけに魅力付けをしているんじゃないくて、最後はそこを狙っているんだってことだと思います。

畑：まああと観光に付随して、産業面もね、江差って土産品があんまりないんですよ。五勝手屋羊羹が有名くらいで、そういったものとか、あとやっぱり北海道全体でも進めているのは、美味しい食べ物。やはりそこら辺に来れば、イカの刺身が食えるんだとか、そこら辺の特産品っていうかご当地メニューというかそういった取り組みも今現在もしているんですが、確固たるものになっていないのでそれに付随して農産物とか水産物とかもいろんな取り組みが出てくるのでね。

佐藤：今はニシンってどうなんですか。

畑：今は取れないんですよ。

若狭：ただ、放流事業はやっています。あの、北海道で有名なのは留萌とかでやっているニシンの放流と同じようなもの。今、上ノ国に孵化施設があるので、そこから稚魚を持ってきて江差で放流したりとか、あと上ノ国でもしているし。

佐藤：江差線メインだったはずなんですけど、新幹線の事ばかり聞いてしまったので江差線ですね。江差線だと何か考えていらっしゃいますか。

畑：やっぱり駅舎周辺ですよ。どうやって廃止になった場合の駅舎周辺の再開発っていうか、どういうふうにそのスペースというか地域というか、そのエリアを衰退させないというか活性化させるかっていうのが大きな課題ですね。

佐藤：駅周辺よりもこっちのほうが発展しているような感じですよんね。

畑：今そして、また柳沢地区っていう道立病院とか、道立病院が移転してからまたちょっと構図も変わっているんですよ。だからそういうのも含めて。

佐藤：再開発の予定はまだ構想の段階というか、頭のなかにあるだけということですね。

畑：まだその頭のなかも整理できてない。

若狭：基本的には一番最初に言った、まだちょっとしか JR を廃止することに同意していないというか JR 廃止だとは思っていないというかっていう段階なので、その次には突然行かない、考え方としては。

畑：その出来れば存続して欲しいというような立場なので。だから僕らとしても江差線の魅力を再発見して欲しいって思って色んなところに行って、江差線を使って下さいって言ってるし。観光としてもね。

佐藤：まあ残ればいいんですけどね…江差線もどうか分かんないですけども、2014 年でしたか、一応。

若狭：あの旅行者さんで江差線に乗った人たちは結構評価いいんだよね、秋、特に秋。でこの前、たまたま旅行読売っていう雑誌社さんと旅の手帖っていう雑誌の記者さんとカメラマンも乗ったんだけど、結構評価良かったんだよね。で、もしかしたらその 2 社には今後載るかもしれない。

佐藤：最近なんかよく取り上げられていることが、やっぱり廃線になるってなってから JR の車内誌もそうですし、よく載っていますよね。そうですか。まあ最後になるんですけど、大きく街の今後について何か、こうなって欲しいとかそういう話がありますか？

畑：まあもともとなんて言うんですかね、官公庁の町というか、産業的に国の出先機関とかそういうものが結構多かったんですけど、まあこの人口減少とかを含めてとにかくそういうのがだんだん無くなってきて、あとは経済の冷え込みで建設業者とかもかなり倒産している状況、それと旅館関係。そういったことも含めてやっぱり、経済状況がやっぱり厳しい部分があるので。雇用の場もなかなか少なくなっているという状態で、どんどん少子高齢化が進んでいるというそこをなんとかね、なるべく人が、先ほどうちの若狭が言ったように定住っていうか若い人もちゃんと生活できるって言うこともどうやって確保していくかっていうのがものすごく大きな課題のかなと思っていますね。

佐藤：やっぱりあの来てもらわないと住もうとは思わないですよ。まずは観光ってことなんですよ。

若狭：ですね、まずは認知度上げることですね。今すごく思うのは、木古内町さんともよく話を、協議会があるからよく話をするんだけど、結局は函館なんだよねこの辺って。函館のイメージがすごく強くて、うちのはたまたま江差追分があるから、江差追分を知っている人とか民謡を知っている人を含めてそっちのほうの方が有名、だけど「江差って函館の近くだよね」みたいな認識しかなくて、その認知度をどう上げて、どう魅力を伝えるかだから、一番最初はまず認知度挙げないとダメなのかなと思っています。で、そこで来てくれたらこういうことがあるんだよっていうのは、その後なのかなっていう気がします。まあ同時並行でやらなきゃいけないんですけども、取り組みとしては先にそのあまねく人が知っている場所にしたい。どこにあるのかわかって欲しいっていうことなのかなって。木古内町さんも言ってたんだけど、関東の方の旅行会社に言って「木古内町です」というと「どこの誰？」って言われるって言ってましたね。それぐらい認知度がない。だからそこをどうしようかって。木古内町に新幹線の駅ができるって以前の問題ですよ。木古内の駅って言ってもみんな場所がどこにあるかわかんないんだって。だからその場所がわかんないのに、その木古内の駅もない江差町がその客を呼ぼうとしているわけだから、新函館もそうだけど、その取り組みですよ。

畑：あとはその雇用の場の、今年の条例で可決されたんですけど、どうしても働く場所がないと生活、ここに住んでくれないので、一応まあその道内で一番、要はここに江差に会社を建ててくれれば、

固定資産税の免除も含めて、あと奨励金って言って 1 人地元の人とかを採用すれば 1 人年間 60 万っていう独自の、北海道で実は一番高いんですよ。そういうのをやって、何とかこの街に住んで欲しいなあとは思っているんですけどもね。

佐藤：まあ年齢が高い人とかは老後に北海道に来るってのは多いと思うんですけど、若者がどうやって来るかって言うことですよね。

畑：ええ。産業的な部分で言うと、どうしても江差って面積小さいんですよ、町の面積が。となり町の上ノ国や厚沢部より格段に狭い街で、そして急傾斜にへばりついた街なので、どうしても農業の面積が全然違うんですよ。街が小さいから、海も含めて、資源が少ないっていうのかな、農水産物の。だからそういうものを打開するためにも、いかにどう付加価値を付けていくかが 1 つの大きな課題であるなと思っておりますけども。

佐藤：ありがとうございます。中身の無い様な質問ばかりですみませんでした。新幹線来る前に廃止になるんですもんね、一応今の計画ですと。まあその廃止された 1 年間で、もうすぐそのバス路線とかが出来上がってしまえば、多分行こうという気もちちょっとは起きるのかもしれないですけどね、そうなってくれるといいですね。

若狭：観光ニーズもかなり多様化していますからね。昔みたくツアー、大型ツアーみたいな形態から個になってきているので、それにどう対応していくかも。

畑：今あの、木古内が要は新幹線の駅ができるのと一緒に、あそこは在来線の駅があって、その山側に新幹線の駅ができるんだけれども、海側に道の駅を作る予定なんですよ。その 3 つが並ぶことになるんですよ、あそこ。新幹線の駅があって在来線の駅があって道の駅があってっていう風に並ぶ。それで、道の駅にもうレンタカー 2 社が入ることが決まっているんですよ。

佐藤：もうそれは、あれですね。車で駅から出かけるっていうことですね。

畑：だから個人客の対応は、たぶん今のままの公共交通機関だと、全てのニーズに対応できないので、そのできる限りいろんなニーズに対応するために自分で動いてもらうっていう感じのルートの創造に変わってきているとかそういうのをメインでやっていて、木古内町さんはそのための人材を入れている。国の事業で 3 人雇っているのかな。この 9 町のことを今勉強していて、最終的には観光コンシェルジュになる。その道の駅に張り付くってことを目指しているようでして。

佐藤：やっぱりバス路線は、バス路線というよりは福祉的な意味合いが強いということですか？

畑：いやあの要はね、二次交通網としては、僕らはその周遊ルートを作りたいんだよね。公共交通機関で周遊できますよっていう。それが木古内から上ノ国の間は今ないし、さっき言った上ノ国と松前の間が無い。渡島と檜山の間をきちんと通る公共交通機関が JR だけなんですよ、現時点で。それが廃止されるってことなんですよ。

佐藤：それはかなり大きな問題ですね。

畑：そうそう、だからあの函館とを繋ぐ路線は、他にもいっぱいある。江差でもバスでもなんぼでもあるんだけど、木古内とか知内・福島・松島がつながるのは JR1 本なのよ、この地域としては。

佐藤：そうですね、江差は、直行のバスありますもんね。上ノ国町とかは、本当に JR だけですもんね。

畑：だから、渡島西部 4 町とか、今の木古内・知内・福島・松島、上ノ国・江差っていうのは JR がなくなると繋がらなくなっちゃうんですよ。

佐藤：江差線の廃線は、それと絡んで何か別の問題がまた生まれてきますね。

畑：だから、僕らとすれば新幹線で今まとまって観光ルート作りましょうって言っていて、そこを繋ぐものが欲しいと言っていて、一番最初はやっぱり上ノ国と松前だったのね。こっちは JR があるのでね。上ノ国と松前をどう繋ごうって言っている時に、こっちも無くなるって言う状況になっているのが事実なんですよね。観光の周遊ルート作りましょう、どこでも降りれてどこでも乗れてと言っているのに、逆行することではあるんだよね。俺らとしては JR 廃止されるとおいおいっていう。こっちも考えなきゃなんないじゃんっていう。

佐藤：もともとその松前と上ノ国の交通を考えていた時に、後からその廃線になるよっていう話が来たということですか？

畑：そうだね？松前～上ノ国っていうのは何年前だべな…バス走ってたのは。もう 5 年も前に廃止されたのさ。そこで無くさないでくれっていうのは観光の立場ですから。

佐藤：もともとあったのを復活させようっていう。

若狭：もう 4、5 年前になりますね。今、単町でその江差に来て江差に泊まって、江差に観光して江差でもの食べて帰ってくださっていうのってすごく少ないでしょう。昔はそう言う観光だったんです。みんな単町が自分たちの町のアピールをして自分たちの町だけに来てくれればいいやっていう観光だったんだけど、今は広域観光になっていて、要は隣町と合わさって 2 つになって魅力を 3 倍にしましょうっていう取り組みなので。そういう意味では、こういう町と町とを繋ぐものがなくなるというのは、観光としては大打撃なんですよね。ましてや、言い方が悪いかもしれないけども、函館、北斗に勝とうって今、負けないように頑張ろうって木古内町さんが中心になって協議会を作っていて、そこを結ぶ路線がなくなるってことだから、どんどん人は来なくなっちゃうかもしれないっていうか。

佐藤：そうですね。どっちに転ぶか。

畑：違うルートに人が移り変わってしまうというか。

佐藤：ありがとうございます。以上で終わりにさせていただきます。

(中略)

若狭：今奥尻だと、自分たちの町に来て欲しいから、フェリー航路の半額を助成してるんですよ。

佐藤：町がですか？そこまでしないと来てくれないというか。

若狭：そう。逆にそこまでしても、来てもらえとお金落ちるっていうことなんでしょうね。

(中略)

佐藤：木古内が盛り上がっているという話を聞くのですけども、やっぱりそんな感じなんですか。

若狭：今のこの 9 町の取り組みも含めて、木古内町さんの危機感が違うっていうか。

佐藤：ああ、危機感からくる盛り上がり、ということですか。

若狭：そうだと思います。一昨年この協議会を作るときに、木古内町長のあいさつの中で、青函トンネルができた時の話があって。「僕らは、青函トンネルができて、木古内駅ができて列車が停まったら、当然そこで人がいっぱい降りてくれるものだと思ってた」と。思ってたんだけど、実際はみんな乗ったまま函館まで行ってしまったと。「この新幹線の開業で木古内駅ができるのに、黙ってたらまた降りないで函館まで行ってしまう。それを何とかしなきゃならない。」って言ってましたね。

佐藤：在来線での苦い経験があって、同じ事を繰り返したくないということですか。はあ。

若狭：未だに新函館を中心にした協議会はできてないでしょ。

佐藤：言葉が悪いですけど、あそこの函館と北斗が仲が悪いっていうのもちょっとあるかもしれないですけどね（笑）。駅名も含めて。

若狭：はっきり言うね（笑）。その通り（笑）。これは僕の個人的な意見として聞いて欲しいんだけど、北斗市に関しては申し訳ないけど観光素材がない。だからもともと観光の取り組みってしていないんですよ。去年まで観光協会がないんですもの。

佐藤：ちょっと珍しいですね。

若狭：珍しいでしょ。実際に上磯の観光協会も、大野の観光協会っていうのも無かったんですよ。

佐藤：そもそも無くて、北斗市になっても無かったと。

若狭：それで去年慌てて、僕らも含めて近隣町に「観光協会の議案ください」って流れていくくらいですからね。それで今は商工会議所に市が補助金を出しながら作ったんじゃないかな。だから事務局は北斗市の商工会議所がやっていたはず。それで今これからって感じなんですよ。だからもともととの土壌がないんだと思う。だけど函館は真逆で、観光で生きている。それこそ函館国際コンベンション協会っていうくらい、単独で台湾とか中国に行っているくらいで。スタートラインが全く違うから、それも含めて（2市が）合わないんだと思うんだよね。北斗はそこまで分らないんだと思う。だからと言って函館にすごく聞きに行っているかと言ったらそうでもないしね。話を聞くと。

佐藤：そこがどうなるかですよ。あと駅名も含めて。僕個人だと道外的に見ると、やはり新函館のほうが分かりやすいというか。

若狭：この辺の人たちもみんなそう思っていると思う。腹の中ではね。

佐藤：やっぱりそれは、言えないですか。

若狭：北斗の手前ね（笑）。ぶっちゃけた話、僕らは今の新函館で降りてくれないと、意味が無いんですよ。現函館まで行かれてしまったら終わりなんです。そこからきつとこっちへは出てこないんです。函館まで行ってしまうと今と同じなのでね。

佐藤：函館市との連携というのは。

若狭：あまりないですね。メリットが無いと思って。力的な話をしたら全然向こうが上だから。今までやってきたことも含めて、全部上なんです。絡まないわけにも行かない。

畑：一応今、定住自立圏構想っていうのがあります。函館市を中心にして。周辺の町村と1対1の協定を結んで、それによって国からもお金が入ってくるものがあるんです。それが最近になってようやく協議のたたき台に乗ったので、それが進んでいくと今回の観光面とか、あと医療面とかそういうものを含めて全部連携しながら、入ってきたお金を使って、例えば道路交通網とかドクターヘリとか、まあいろいろな分野があるんですが、そこら辺を何とかして行きたいなとは思っているんですけどね。

佐藤：やっぱり変わってきているんですね。単独から広域的な考え方に。

若狭：それから、今の定住自立圏構想の前に、函館観光圏っていうのがあって、今観光庁がやってる観光圏域をまとめてそこですることによってそこにお金が落ちるようになって、それを使って観光振興をしましょう、っていうものの枠組みが来年変わるんですよ。函館観光圏ってこの渡島半島全部18市町村入っているんですよ。それじゃ大きすぎてだめだって国に言われていて。もっ

と小さい世界に誇れる観光圏にしなさいって、日本の観光圏 40 いくつあるのを 7 くらいに絞り込みたいていう考えを持っているらしく。それがあから、今の定住自立圏構想をやらないと、枠組みがぐちゃっと崩れてしまうんですよね。函館観光圏って名前だけ残ってしまうんですよね。きっと。だから観光庁も予算取れないんだろうね、きっとね（笑）。

畑：もうちょっと時間ありますか？

佐藤：はい大丈夫です。

畑：せっかくだから追分会館とか案内しますんで。

若狭：あ、見ていく？

佐藤：はい。あ、とりあえず、今日はありがとうございました。

2012 年度卒業論文調査ヒアリング記録

話し手：工藤倫道氏（函館市企画部計画推進室政策推進課主査）

聞き手：佐藤礼顕

日時：2012 年 11 月 21 日 15：00-15：30

場所：函館市役所 6F

佐藤：それでは、始めさせていただきます。残念ながら会議が入ってしまったということで、何点か選んで質問して行きたいと思います。まずは函館市の基本的な姿勢についてなのですが、既に観光都市として認知度も高く、ある意味確立していると思われる函館市において、新幹線という要素が加わるということはどう捉えていらっしゃるでしょうか。

工藤：もちろんプラスであると考えています。これはただ単純に交流人口が増えるというだけではなくて、産業の振興という部分において、例えば新幹線開業に伴いまして、道南地域もしくは函館地域の物産、産品にもですね、光が当たる機会になるものですから、どちらかというとお客様にきていただくということも大事なんですけども、函館の物産、そういったものの販路拡大というものですね、必要になってくるだろうと。それと、まちづくりということでハードの面で言うと、中心市街地の活性化というものが、今後必要になってくるだろうと。それで現函館駅から五稜郭のほうにかけての路面電車の沿線を中心市街地の活性化基本計画の対象エリアとして、今 5 年間掛けてですね、計画を進めていく予定になっています。

佐藤：ありがとうございます。今、駅前のお話が出たのですが、僕は函館が青森と新青森の関係と似ていると思うんですね。青森では、新青森が開業して、これから青森駅の再開発を JR 東日本が進めていくという話になっています。函館駅の場合、何か市ではなく JR 側の再開発というのは予定されているのでしょうか。

工藤：はい、されています。JR 北海道としてはですね、駅前のところに広い土地があるんですが、市有地と JR の土地を 2 つ合わせた形で定期借地権を設定して、商業施設等を広募して、プロポーザルコンペをして、函館市内のお菓子屋さんが工場を作ることになって、観光客とか市民向けにも、何かサービスができるものを考えているということになっています。その他 JR 北海道の土地、これは駅なんですけども、そこに新しくホテルを建設する予定になっています。

佐藤：そうですか。つい一週間ほど前にそのお菓子工場の話が報道されていたと思うんですけども、あれは JR も加わった形での計画だったんですね。

工藤：そうです。函館市と JR の土地を合わせた形で計画を進めています。

佐藤：話が大きく変わるのですが、新函館駅開業によって、あそこは函館市ではないんですけども、波及効果について、まあ良い面としては先程交流人口が増える等おっしゃられていましたが、逆に悪い影響というのは、何か考えていることはありますか。

工藤：悪い影響はですね、市に駅がないということで、函館市に直接来るお客さんというのが、道南地域や札幌まで行くということも懸念されますので、そこは広域的な連携で、道南の渡島檜山だけ

ではなく青森も一部含んだ形の広域的な観光ルートの開発が必要だという風に考えているので、その取り組みを進めております。

佐藤：広域的な連携という話は他の自治体でもよく伺うのですが、近くの北斗市であったり 3 市町くらいでの小規模な連携というのは考えて…

工藤：ああ、今後具体的に出てくると思いますよ。

佐藤：そうですか。ありがとうございます。また話は変わるのですが、新幹線が函館市の近くまで来ることで、函館市民の暮らしはどのように変わると考えていますか。

工藤：まあ一般的な話ですけども、まず東北地域との移動時間が短縮されますので、これまで札幌とかの話が、仙台とかのほうにも向くのではないかと考えております。その反面、市内の事業者さん、特に小売は販売額が減る可能性は当然あります。その他、交流人口が増えてくることで飲食とか小売の売上というのも、特に駅前地区については販売額の増加も期待はできる。ただ、減るかもしれない。そこはちょっとよく分からない。蓋を開けてみないと分からないんですよね。

佐藤：そうですね。というと、函館市として現在目を向けている都市はやはり札幌市ということですか。

工藤：えーとですね、新幹線開業によって商圈として考えているのが、南東北地域、特に宮城県、仙台ですね。それから北関東、大宮以北、まあ首都圏も当然入ってくるんですけども、そういったところを 1 つのターゲットになるであろうと考えています。札幌については、平成 47 年度頃の札幌延伸開業が考えられていますけども、その時までには何とか地域の魅力、地域力をしっかり高めておいて、札幌延伸になってからお客さんが札幌に行ってしまうということも十分考えられますので、それまでに何とか対策を打たないといけないなという風に考えています。

佐藤：はい。次に函館―新函館間の経営分離の話に移らせていただきたいのですが、今現在の JR との協議状況というのはどのような感じなのでしょう。

工藤：あの、現在は JR 北海道さんはですね、同区間の電化工事をするにあたって、国土交通省に工事の設計書とかいろんな物を出さなきゃならないんですよね、その図面を作成していて、それによって電化スケジュールとかも出てくると思います。それと JR さんとの関係の中では、開業までに電化するという話もありますけども、要はですね、経営分離になる平成 47 年度頃に、JR もですね、普通であれば第三セクターが運営する区間なんですけども、JR が運行受託してもいいよということを書いてくれています。それから発券システムとかそういったものも、経営分離によって JR グループの発券システムから除外されるのではなくて、利便性の高いように互換性と言いますかそのようにやって欲しいという話もしています。目下のところ、平成 27 年度末の重要な問題というのはやはりアクセス列車。どういう車両を運行するのか、デザインはどうなのか、ということが 1 つの問題ですよ。

佐藤：市としては、支援策としては適切であると…？

工藤：適切かどうかという部分では、十分配慮していただいたと思っています。ただまだ実際にどんなものになるのか見えない状況なので、それはなんとも言えませんけども。

佐藤：そうですね、40 億円かけてまで電化してくれるということならば、JR として運行してくれてもいいのではないかという思いというのは…。

工藤：まあ本来であれば、新幹線が現函館駅乗り入れというのが元々の函館市の考え方なので、それが実際のところから整備新幹線のスキームから外れている以上は、現状を考えればそれが最大限の

譲歩なのかなと。また、新函館駅の新幹線からアクセス列車に对面乗り換え出来るようなホームレイアウトになっています。それにつきましては函館市も平成 22 年から平成 23 年にかけて要望活動をしていますから、十分に配慮して頂けたのではないかとと思っています。

佐藤：札幌延伸後には对面乗り換えは残されるのですか。

工藤：いや、できなくなります。

佐藤：ということは九州新幹線の新八代駅のような暫定的な措置であると。はあ。そこでまたアクセス列車の問題が発生するということですよ。

工藤：そうなんですよ。その通り新八代が 1 つのお手本になっているんですけども、新八代も部分開業の時、新幹線の高架駅にリレー列車の特急が乗り入れてホーム to ホームで乗り換えできたんですけども、全線開業になりましたら完全分離しますから、はい。

佐藤：まだ先のことですが問題は絶えないと。ちなみに分離に関して市民の声というのは聞く機会というのはあったのですか。

工藤：まあありましたね。議会を始め、市民向けといっても町会連合会との懇談とかだいたい 100 件くらい、回ってご理解を頂く形でお話をしました。

佐藤：その際にはやはり難色を示す方もある程度はいらっしゃった。

工藤：新幹線が現駅乗り入れして欲しいという願いは、昔から函館市民の方々は持ってらっしゃいますので、それがね、当然函館に来るとものだと思っていたものが北斗市さんのほうに行ってしまったというのがまずそこで 1 つの残念な思いを持っていると。そこでさらに見る人によっては新駅から見た時に、現函館駅までの区間が枝線のように見えるわけなんですよ。それが並行在来線という概念には合わないだろうという方もいらっしゃいますので。

佐藤：この運行の話に戻ってしまうのですが、札幌開業後ですか、新函館以北との運行は分離されるのですか。

工藤：うん、あの江差線のことだと思うんですけども、江差線の木古内―五稜郭間、これは新函館開業時に経営分離されると。函館市、北斗市、木古内町と道が出資し合った第三セクター鉄道が運行することになります。そこが五稜郭―木古内間ですね。それで平成 47 年頃は函館―小樽までが経営分離になると。

佐藤：そこは、別々の会社ということになるのですかね。

工藤：それはね、まだ全然スキームが見えないんですよ。

佐藤：まだまだ先の話であると。はあ。

工藤：ただ、この前ですね、函館本線の OD 調査をした結果、今の経営分離することになっている木古内―函館間の輸送密度と比較して、函館本線はさらに輸送密度が低いんですよ。これは何を意味するかというと、江差線のほうは開業当初から赤字運行なんです。それよりも輸送密度が少ないということは、当然バス転換というのが現実味を帯びるでしょうし。ただ長万部以南は貨物鉄道が走っているので、その部分をどういう扱いにするのか。それからその中でも一番輸送密度の高い渡島大野―函館間は輸送密度が結構高いんです。その路線をどうやって考えるのかというのは今後、沿線の 15 市町で話し合っただけで決めることになりますね。もしかしたら長万部―渡島大野は三セクでやらずに国でやる、ということになるかもしれないです。

佐藤：仮に、よほど赤字がひどくなった場合、新函館―函館間であっても廃止するという可能性も出て

くることになりますか。

工藤：まあまあそれは第三セクター会社や地元の判断に委ねられるでしょうね。

佐藤：赤字軽減のための利用促進策等も必要になってくるんでしょうね。

工藤：そうですね。ただ、道内の人口推移等を見ているとわかるんですが、実際使っている方って、通勤・通院・学生さんしか使っていないんですよ。ほとんどが学生さんなんですけども。こういう人たちってどんどん人口は減っていきますし、経営が良くなると考えるのはなかなか難しいんですよ。地元の人の利用促進策を考えないと。新しいお客さんを持ってくるとなると外から持ってくるしかないという考え方なので、いかに交流人口、観光客を取り込むかというのが問題になってくると思います。

佐藤：ありがとうございます。ここまで 2 つの経営分離をお話してきたんですけども、総合して問題点というのはどのようなものになるでしょうか。

工藤：問題点は、結局は並行在来線の話というのは、国鉄時代に、新幹線整備に伴って在来線の赤字路線をどうするか、JR さんの経営を少しでも負担を軽くしてあげるという考え方で始めているものなので、経営分離してもいいとなっているので。ということは赤字路線になる、地元負担になることは分かっているんです。

佐藤：ということは、福祉のような、公共のような感じで運行せざるを得ないと。

工藤：そうですね。公共交通として鉄道という選択肢がいいのか、というのはまた別の話でして。鉄道にする必要があるのか、バスにする必要があるのか、もしくはデマンドバスのようなものを導入すればいいのかみたいな。

佐藤：よく小さな町について、インターネット上では「自分たちの町には駅があるんだ」というような話がされていて、小さな町ではステータスというか強みと思っているイメージがありますが、函館市としては特にそのようなことではなく、本当に交通機関として考えていらっしゃる。

工藤：鉄道は交通機関ですね。それを、国とかは鉄道を観光資源として生かせないかと考えています。要は交通手段として考えて場合に、鉄道のコストとバスのコストを考えた場合、明らかに違うんですよ。

佐藤：そうすると五稜郭一木古内間については鉄道にこだわることはないと。

工藤：五稜郭一木古内間は鉄道としてはこだわらないです。でももう残すという選択をしたので、それは地元負担として函館市が出せるお金、30 年間累積で 51.6 億円、1 年あたりにすると 760 万円くらい。そのくらいで鉄道維持できるとなれば、函館市としては問題ない。函館市はバスも補助出してやっているものですから、コスト的に考えた時にはシビアな話だと思います。ただ残るからには、やっぱり利用促進策は考えなければいけないし。

佐藤：まだ具体的な策というのは出ていないんですよ。

工藤：出ていないです。観光列車の導入とかいう提案もあるのですが、あれもコストがかかる話なので、大体、九州の指宿と鹿児島中央の間を走っている観光列車、指宿のたまて箱、今走ってるのはキハ 40 系とか 47 系で 2 両編成なんですけど、あれを改装するのに 1 億 4000 万円かかっているんです。観光列車に改装するだけで。だからその辺を走っているディーゼルの列車を塗装と内装を変えて運行しているんです九州の場合は。

佐藤：それを JR が持ってくれるといいんですけど持ってくれないですよ。

工藤：そうなんです。だから全て地元負担になるわけですから、観光客を誘客するために観光列車導入するにしても1億4000万円負担しなきゃならない。だからそれをどう出資者で分けるか。そういう話になってしまうんです。

佐藤：ありがとうございます。最後に今後の展開について聞いていきたいと思うのですが、今、駅名を巡る論争というのが大きいと思うんですが、個人的でもいいですし、市としてもいいですしお話を聞かせ願えますか。

工藤：うちの市長がよく言っているのは、今まで仮称で（新函館と）お話してきて、認知度もあるわけだから、新函館でいいのかな、望ましいんじゃないですかと。逆に北斗市みたいに議会が決議して、市長と一緒に要望しに行ったという形は函館市は取るつもりはないと。なぜかという、新聞屋さんの格好の材料になるのでね（笑）

佐藤：そうですね、どうも北斗市さんだけが駅名を主張しているイメージがあったもので。

工藤：ええ、函館市の気持ちとしては新函館がいいんですが、よく新聞とかであるように地元で論争しているみたいになるよりは、もう新幹線開業が4年後とか3年後に迫っている中で、地域としてまとまって新幹線開業対策、駅名が大事なのではなくて、地域の取り組みが大事なことから、そっちのほうを重視していますね。だからJRさんとか北海道の方たちには沿線の自治体の市長さんの話を聞けばいいでしょう、という言い方をしています。どう思っているかと。

佐藤：その点で、北斗市さんとの関係についてはどうなのですか。

工藤：北斗市の場合は議会が決議したものだから、市長が尊重してそのように行動されたんですよね、っていう感じです。何言ってんのよ、という感じではないです。

佐藤：前の市長の時から「北斗を入れろ」というようになっていたと記憶しているのですが。

工藤：それはやっぱり北斗市が合併して誕生したばかりということもあって、新幹線駅ができて、報道されることになった時に、北斗という名前をPRしたいっていう気持ちは地元の人の気持ちとしてはわかるんですよね。ただそれを地元のエゴととらえるか。例えば他の地域から見た時に…旭川から見ても分かると思うんだけどね。

佐藤：ピンと来ないですね。

工藤：ですよね。逆に「北斗」としてしまうと、関東の人からしたら山梨の北杜を思い浮かべてしまうと思うんですよね。そういう部分ではエゴもありつつ、地元の気持ちとしては分かる。ただ駅名で喧嘩しようとは一切思っていないです。

佐藤：そろそろ時間なので急ぎたいと思うのですが、今後観光業にこだわらずに、市を発展させていくことも大切だと思うのですが、産業の誘致であるとかそういうことは考えていらっしゃるでしょうか。

工藤：産業は函館の場合だと食品工業系じゃないかと思っています。要は東北とか苫小牧でやってる自動車産業系っていうのは輸送コストが1つのキーだと思うんですけども、ああいう産業っていうのはクラスター単位で来ないと、1社だけ来ても全く意味のない、企業としてはうまい味がないんですよね。ああいうものづくり系の企業の進出はなかなか見込みはないんだけど、食品工業系なら見込みはあるだろうなと。ただ、最初に言ったように日本どこでも地域人口が減っていく中で、どこに戻っていくかっていうのを考えなければならないなということです。北海道ならフードコンプレックスの特区を作って海外にどんどん輸出しようとしています、そういうことが函館の取り組みの1つとしては必要なことなのではないかなと思います。

佐藤：最後に、もう 1 つだけよろしいですか。

工藤：どうぞ。

佐藤：三セク化することによる利点というのは何か考えられるでしょうか。

工藤：利点…利点は、地域住民の足が守られた、確保されたというのが大きな利点になると思います。

それは、これまで地域住民の方々が使ってきた鉄道という形がそのまま残るわけですから、住民にとってメリットだったんじゃないかと思います。バスになったりとかならなくてよかったんじゃないかと思います。

佐藤：そうですね、変わらない、というのが一番ですね。

工藤：ええ。変わらないのが一番のメリットだと思います。

佐藤：お忙しい中ありがとうございました。もしかしたら後でメール等させて頂くかもしれませんがその際にはまた宜しくお願い致します。

工藤：いいですよいいですよメールでも電話でもなんでも。こちらこそ時間なくてすみませんでした。

2012 年度卒業論文調査ヒアリング記録

話し手：阿部亮輔氏（木古内町まちづくり新幹線課主査）

聞き手：佐藤礼顕

日時：2012 年 11 月 22 日 10：30-11：30

場所：木古内町役場 2F

佐藤：では、始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。まず始めになのですが、木古内町さんの新幹線というものに関する基本的な姿勢について伺いしたいと思います。町として、新幹線が自分のところに来るということを大きく考えた時に、プラスマイナスどちらであると考えていらっしゃるでしょうか？

阿部：プラスの面もあれば、マイナスの面も考えられると思います。ただ、プラスになる面を想定してですね、新幹線をいかに活用したまちづくりを進めるかということで、今進めていますね。

佐藤：プラスの面と言うと、具体的にはどのようなことを想定していますか？

阿部：今だと、例えば認可になって工事が始まりまして、実際町の中が工事関係者があふれている、まああふれていると言えば変ですけども、結構な従業員が木古内町で働いておられる、と。それに対する経済効果ももちろん出てきておりますし。それから地元企業の工事の受注ですとか、それに関連したもので町が活性化してきているというのが、今の段階ではありますね。

佐藤：JV 等の下請けに入っていることが多いと思うのですが、地元企業の受注の割合ってというのはどれくらいなのでしょう。

阿部：えーと、下請けに入っていることが確かに多くて、実際に何割という数字は出すことができませんが、町の建設業の方々が結構新幹線工事に入っていっていますので、かなりの比率になっているとは思いますが。

佐藤：ああ、工事が終わった後に雇用がどうなるのか、という話にもなりますよね。

阿部：そうなんですよね。今のは単発的な話であって、今はそういう意味では潤っているという言い方でいいのか、町内に仕事が増えている、ということはありますね。

佐藤：逆になんです、マイナスの面といいますと。

阿部：まあ勉強等されているかと思うんですけども、ストロー効果ですとか、あとはここに駅ができることによって利便性が上がりすぎて、あまり木古内に降りないで函館に行ってしまう、今まで特急を利用していた方がそのまま函館に行ってしまうということも、考えられなくはないわけです。もともと木古内の駅で降りるお客さんっていうのがどれだけいたかっていうのも実際あるんですけども、そういうことも想定はされますので、今町としては 9 町で連携したもので観光を推進していくということで。うちの木古内町だけであればなかなか観光資源も限られますんで、近隣の町と協力してですね、そういう観光資源を回って歩くツアーですとか、そのような方策を今やっているところなんです。

佐藤：一昨日と昨日と、上ノ国と江差にも行ってきたのですが、その 9 町の取り組みの話も出てきて、すごい良い事だなあとも思ったんですけども、それとは別に単体で、というのは先ほども少

し出てきて、難しいというお話でしたが、考えとしてはないわけではない。

阿部：もちろん、ないわけではないですね。それぞれの地域独自の活動は今までもやっているわけで、それ以上のものを進めて行かなければならないということでの9町連携ですね。

佐藤：そうですね。新函館まで、もちろん木古内も含めて新幹線が開業することで、住民の方々の暮らしというのはどのように変わっていくと考えられますか。

阿部：んーまずは新幹線ができることによって函館もそうですけども、東京方面に行きやすくなるというのが、今もそんなに不都合はないと思いますけども、今以上に乗り継ぎがなく行くことができるので、乗客は利便性が高まると思います。

佐藤：今現在の木古内町さんが、観光面とか、まあ経済面でもそうですけども、向いている方向というのはどこになりますか。函館・札幌方面なのか、それとも東北・関東方面ですか。

阿部：現状であれば、住民が買い物する範囲内ですとか、そういうことを考えた場合、実際は函館くらいが範囲なんです。もちろん札幌も消費圏内にはあるとは思いますが、年に何回か買い物に行くとかその程度のものだと思いますので。あと今も特急で青森までそんな時間かからないで行けるんですけども、だからといっていつも青森に買い物に行っている人がいるかというと、そうでもない。そういう風に消費目的で通常向かれてる方はいないと少ないと思いますね。だからその消費圏内というのは今後は東北も、もしかすると関東も。だけど旅行だとか観光がメインで増えるのかなと。あとは仕事の面でも、利便性によって東北との繋がりというものも、まあ今函館と青森との繋がりでけっこうやってますけども、そのような形で木古内も進めていくことができるかもしれないですね。

佐藤：そうですね。だからこそ、まちづくりというものも重要になってくると思うのですが、そのまちづくり政策の中での新幹線の位置付けというのはどのようなものでしょう。

阿部：ええ。まず町の計画としても新幹線開業を核とした計画を、今までまちづくり戦略会議ですとか、各種住民が入った委員会で、そのような活性化方法がいいでしょうか、というようなあたりを、ここ数年検討して、今駅前周辺の計画ですとか、いろんな行政ばかりじゃなくて、住民の意見も聞いた上で計画を作ってきているところですね。

佐藤：駅前の大きな再開発があると。

阿部：そうですね。まあ再開発といいますか、駅周辺の景観整備等含めて、利用しやすいような、駅ができることでももちろん駐車場等必要になりますし、そのような整備を今進めているところでありますね。

佐藤：それ以外に、まちづくりの中で新幹線に関連して行っている事業等ございますか。

阿部：まああとでまたパンフレット等で説明しますが、木古内の特産品ですとか、木古内であれば新幹線の観光駅長ってことでキーコッというキャラクターが出て行ってPRをしているっていうのが実際なんですけども、何でも新幹線に絡めてそのようなPRを行なっていこうという考えになっていますね。もちろん駅周辺の開発だけじゃなくて。

佐藤：はあ。住民の方々の関心といいますか、熱意といいますか、それはどのようなものでしょう。

阿部：今まで北海道新幹線自体が道民の悲願ということで、言われておりますけども、木古内町としても皆さん待ち望んでいたのかなというのはありますね。

佐藤：まあそれに伴って生まれた並行在来線の問題というもありますが。木古内町さんはいろいろ苦労

されていると思うんですね。（江差線：五稜郭―木古内・木古内―江差）2つの区間にどっちも入っていますからね。その中で、江差線（木古内―江差間）のバス転換のほうについてお聞きしたいのですが、JR または道との協議というのはどこまで進んでいるのでしょうか。

阿部：今まさに協議中でして、この間廃止の提示があつて、各町がそれをのめるかどうか、受け入れられるかどうかを協議しているところでして。その辺はバス転換という方法も、まあ新聞報道等されていますけども、住民の足の確保という沿線自治体の主な観点から考えた場合に、必ず鉄道でなければならないものか、バスで住民の利便性がますます図られるもののほうがいいのか、それは今後の協議の中で自治体が判断していくことになると思いますので。だからもうバスに決まったよ、とかそういうことではないですね。

佐藤：今現在町のほうで、協議している段階ということですね。はあ。木古内町さんの場合ですと、住民さんとの協議というものも何回かもたれていると。

阿部：そうですね。

佐藤：住民の声というのはどのような感じなのでしょう。

阿部：率直な意見であれば、利用者がかなり少ないことは住民もよく分かっているようで、それについては何らかの足が確保できればやむを得ないのかな、というような意見ですね。はっきりズバツとバスにしてもいいよ、ということではなくて。やはり冬期間含めて通院だとかそういう人にも影響がなければと。

佐藤：鉄道にはこだわらないと。

阿部：うーん、はっきりそうは言わないけども、必ず残して欲しいとかそういうことでもなくて。存続運動をしてまで残して欲しいとか、鉄道にこだわっているわけではないと私は感じておりますね。

佐藤：町としてはどのような考え方なのでしょう。

阿部：JR のはい、やめますよという単純なそれでうちが受け入れられるということには単純にはならないと思いますので、今後の住民の足の確保を、廃止にする地域交通を担ってきた JR がどのような考え方で自治体に対して意見を行ってくるか、提案があるかという、まあ支援したいということを言われていますのでね、今後の協議の課題になりますね。

佐藤：町として JR から廃止したい意向を聞いた際、ついに来たか、のような覚悟等おありでしたか。

阿部：覚悟というよりも、利用者が一番少ない路線であるということは聞いてましたので、町としてここが廃止になるとかそういうことは話してたわけじゃないですけども。そういう情報はあったので、例えば JR の今の経営のことも考えれば、ありえなくはないかな、想定できたかもしれないけど廃止という話は特に今まで協議していたわけじゃないですね。提案がない中でそういう話をする状況でもないわけですし。

佐藤：木古内―江差間についてはですね、バス転換が有効なのではないかという報道がなされていますけども、仮にバス転換された場合に、もちろん協議中ということであまり詳しいことは聴けないですけども。その中でメリットとデメリットはどんなことがあるとお考えですか。

阿部：んーまずね、単純には、JR の運賃よりは高くなるというケースが、今までの例から言っているんじゃないかなと想定されます。さらに利用者が少ない路線ということで、運賃は必然的に高くしないと運営が成り立たない。結果として利用者に負担を求めることが不安要素としてはありますね。良い面で言うと JR が固定駅であるのに対し、バス停であれば容易に柔軟な設置ができる。利

用者がバス停まで行きやすくなることがありますね。

佐藤：確かに、公共施設にバス停を設けたりとか、そういうことですよね。

阿部：そういうこともできるかもしれないですね。まあただ、いかんせん協議をしている段階なので、今後の協議次第になると思いますけどね。

佐藤：今ですね、今後という言葉が出てきてちょっと思ったんですが、木古内―江差間が転換された後、もちろん最初から赤字での運行がなされると思うのですが、何か利用促進策や赤字軽減策はありますか。

阿部：もし、もしですよ、鉄道がなくなってバスになったと仮定した場合には、利用者が利用しやすいような運行形態を取ることにによってですね、利用者はもしかしたら今の JR よりも増えるかもしれませんし、新幹線の発着時刻にバスのダイヤを合わせたものによって、江差方面への行きやすさ、繋ぎが良くなることも考えられますね。あとは今までは駅までの移送・輸送であったわけですけども、それが今度病院までですとか、停車するとか、学校に行くとか、商店街を通るだとか、今までなかったことができる可能性もありますから、可能性としては利用者を増やすことができるかもしれませんね。

佐藤：利用者の多くが、今ですと鉄道ファンといいますか、廃止になるから乗りに来る、という方々も多いと耳にしていますが、基本的に学生とあとはお年寄りとか買い物客、通院が多いという話を聞いておりましたので。それ以外の利用者も増えるといいのですが。

阿部：そうなんですよ。

佐藤：ありがとうございます。今度は話が変わって、五稜郭―木古内間の第三セクター化についてお伺いして行きたいと思うのですが、こちらの協議状況というのはどの程度進んでおりますか。

阿部：それも、課題ですとか利用者を増やす方策をしているところですね。道と沿線自治体の協議会を作っておりますのでね。

佐藤：こちらは鉄道で残すということが決定されたということで、こちらの第三セクター後の問題点等というのは。

阿部：こちらのほうは、今北海道が主になっていますので、沿線自治体のそれぞれの意見を出しあいながら協議を進めているところですけども、課題というのは、利用者が少なければ赤字になるというのは出てくることになりますので、その辺、利用者を増やすための方策を検討している状況にありますね。

(中略)

佐藤：新幹線が札幌延伸すること自体の影響というのは。

阿部：どうでしょうね、函館まで行くのと、札幌まで新幹線が行くっていうのであれば、まずは札幌まで行ったほうがいいんじゃないでしょうかね、そう思います。単純に。ただそれによって、函館・木古内に降りないで、さっきのストロー効果じゃないですけど、本州の人が札幌まで真っ直ぐ行ってしまうこともありえますんで、その辺はその地域の努力の仕方といいますか PR なり、やり方ですね、魅力あるまちづくりを進めれば、そういう通過型にはならないのかなと思っています。

佐藤：木古内駅には通過線も設けられるということで、札幌、もしくは函館開業時にも通過する列車が設定されるかも分かりませんからね。

阿部：そうですね。

佐藤：降りてもらうための方策というのは、今まで言ってこられた、観光資源の洗い出しということで。

阿部：ええ、そうなりますね。やはり1人でも多く降りてもらわないと始まらないのでね。

佐藤：その9町の取り組みですが、今後函館市や北斗市と、もしくは青森方面の自治体との連携というのは何か考えていらっしゃるでしょうか。

阿部：今私が認識している範囲では、青森方とももちろん連携は、例えば今別の駅が向こうはできるんですよ。今別とも今はやり取りはしてることはしてるんですよ。例えば新幹線の駅ができる同士での問題共有であるとか、蟹田の、外ヶ浜のほうと話をしたりだとか。今もあることはあるんです。だからその青函圏の交流というか、9町がある程度できあがって、今度またさらに違う方面にもいけると思うんですが、ただこっちがしっかりしないと、あっちもこっちも手を付けることはあれだと思うので、まずは地固めから。それはまったく想定していないことではなくて、もちろんあり得ることかなと考えています。

(中略)

佐藤：最後になりますが、町の今後についてお話を聞かせていただきたいのですが、木古内町が今後発展していくためにどのようなことが必要になると考えておりますか。

阿部：やはり今の新幹線というのもツールの1つになるんでしょうけども、今町として進めているのは、第1次産業の振興推進、だんだん高齢化が進んできて、後継者が少なくなっている現状で、やはり第1次産業が元気を出してですね、できるようなまちづくりを進めなければ、まあだんだん人が減っていくんじゃない、っていうあたりはもちろんありますんで、第1次産業に対する力の入れ方というのは、どこの町もそうなのかもしれませんが、うちの町はそういう進め方をしておりますね。キーコの赤牛のPR推進も含めて、農業・漁業の活性化もしているところですね。

佐藤：木古内という町を知ってもらうことも必要ですもんね。そのためにもゆるキャラを作られたということですね。はあ。企業誘致とかはどうなのでしょう。

阿部：そうですね、企業誘致も進みやすくなると思います。企業が木古内町に来て事業を始めたいです、とかそういうことがあれば、誘致していくという考え方になりますね。

佐藤：どこかの企業さんから声がかかっていらっしゃるでしょうか。

阿部：今はまだはっきりとは言えないですけども、そういう話は無くはないですね。

(中略)

佐藤：質問に関してはこのくらいで終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

(後略)