

令和元年度

北海道開発局事業審議委員会（第3回）

議 事 録

日 時：2019年12月25日（月）14:00～15:45

場 所：札幌第1合同庁舎 10階 共用1・2号会議室

1. 開 会

○事務局（石塚） それでは、定刻となりましたので、令和元年度第3回北海道開発局事業審議委員会を開催させていただきます。

私は、北海道開発局開発監理部次長の石塚でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、年末の大変お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題につきましては、河川事業1件、道路事業4件、公園事業1件の計6件の再評価でございます。

なお、本日は、委員全員にご出席いただいております。

北海道開発局の事業審議委員会の運営要領におきましては、会議は委員の過半数をもって成立すると規定されておりますので、本日の委員会が成立しておりますことをご報告させていただきます。

それでは、ここからの進行につきましては、蟹江委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

2. 議 事

○蟹江委員長 皆様、年末のお忙しい時期にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、ただいまから事業審議委員会を始めます。

冒頭にも説明がありましたように、本日は6件の審議案件がございます。

最初に、議事次第の2 河川事業の再評価について審議したいと思います。

総括審議案件となります。

それでは、事務局から説明をお願いします。

(1) 河川事業の再評価について

①網走川総合水系環境整備事業

(上記事業について、事務局より資料2、資料2-1、資料2-2を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございました。

それでは、この案件についてご質問がありましたらお願いいたします。

マイクを使って発言をするようにしてください。

○吉川委員 北見工業大学の吉川と申します。

ボックスカルバートについてお聞きしたいのですが、今回、網走川の左岸側にボックスカルバートを設置しているのですけれども、左岸側に決定された理由とボックスカルバートの大きさについて、実際に観光客などが憩いの場として使うと思うのですが、どのくらい大きさを考えられているのかという2点をお聞かせ願います。

○事務局（米元） お答えいたします。

まず、左岸側ですけれども、左岸側にモヨロ貝塚・遺跡などの公園がございますので、その辺へのアクセス路も含めてこちら側の動線を確保することやイベント広場等々がございますので、そちら側の動線の確保も行うことでにぎわいを呼び込めるということで、かわまちづくりの検討会で決められております。

ボックスカルバートの大きさは、幅が外寸4メートルの高さ2.6メートルで、管理用通路ということで、我々の管理用の車両が通れるような幅で抜くような断面設定となっております。

○吉川委員 わかりました。

○蟹江委員長 コスト増の主な原因は何ですか。

○事務局(米元) 主な原因は地盤改良として85センチ分の土を置きかえる必要があったということですが、それは管理用車両を通行させるための地耐力が必要なためです。

○蟹江委員長 置き換えですか。

○事務局(米元) 置き換えです。N値が20程度のところまで置き換えるということで、85センチの置換で済むということになります。

○蟹江委員長 改良というよりも置き換えですね。

○事務局(米元) はい。改良工を総合的に比較・検討した上で、置換工法となったということですが。

もう一つは、中央橋ですが、附帯工事で水道管や電話線などを移設しなければならなくなったということで、合わせて大体1億3,000万円ほど増える状況でございます。

○蟹江委員長

かわまちづくりだけで見ると、当初事業費5.1億円に対して1.3億円増という数字ですが、全体事業費で見た場合1%増ということですね。

ほかによろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、この案件につきましては、今後の対応方針として、事務局(案)のとおり事業継続が妥当と考えたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、当審議委員会では、本事業の再評価の内容について、事務局(案)を妥当ということで進めたいと思います。どうもありがとうございました。

次は、道路事業で4件ございます。

重点審議案件が3件、総括審議案件が1件ということで、委員会の意見の取りまとめは4事業の審議が終了した後に行いたいと思いますけれども、説明は2件ずつ行うように進めようと思います。

最初の2事業は、重点審議案件に当たっている道央圏連絡道路の中樹林道路と一般国道38号の釧路新道です。

初めに、この2件についてご説明をお願いします。

(2) 道路事業の再評価について

②道央圏連絡道路（一般国道337号）中樹林道路

（上記事業について、事務局より資料3-3（1）を説明）

③一般国道38号釧路新道

（上記事業について、事務局より資料3-4（1）を説明）

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、今の2事業について、ご質問等がありましたらお願いいたします。

○相浦委員 北海商科大学の相浦でございます。

中樹林道路については、物流や周辺的生活道路の環境改善に大きく寄与するものと思っております。最近では、南海トラフ地震や首都直下地震発生時、復旧期において、北海道から被災地への食の供給をどう維持するかという研究に携わっておりますが、その観点からも本事業の必要性は高いと判断いたします。なぜならば、太平洋側、日本海側の港湾をつなぐことができ、物資の出し側を切りかえられるということは、レジリエンスを高めることにつながるからです。

また、釧路新道も、根室、厚岸から空港につながる道路であり、道東方面から速達性を求められる海産物が出ております。それらの多くは商品単価が高く、時間短縮効果は数値で出ている以上に大きなものと判断いたします。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○西川委員 法面のすき取り物張り付け工について、もう一度説明いただいてもよろしいですか。

○事務局（畑山） 中樹林道路の資料の16ページでございます。

当初は、盛り土法面の侵食防止のために張り芝工を計画しておりましたが、周辺の土地をすき取りまして、そのすき取り物に含まれている種子を張りつけることで植生が可能かどうかを現地で確認しましたところ、すき取り物を張りつけても植生は十分可能ということが確認されたことから、今回は張り芝工からすき取り物の張りつけ工に変更したことでコスト縮減が図られております。

○西川委員 周辺から種子を採取するという事は、土ごと持っていくということですね。

○事務局（畑山） はい。

○西川委員 そうすると、道路近傍での採取になりますね。

○事務局（畑山） はい。

○西川委員

張り芝工での施工は、ほぼ100%が外来種なので、可能であれば在来種を使う方向でお願いしたいと思っております。現実問題としては、道路周辺は外来種が多い場所なので、

すき取り物張り付け工を行っても構成種はほとんど外来種になってしまいますが、外部から新たな外来種を持ち込むより良いと思いますので、そのような意味でも、すき取り物張り付け工がもう少し広まっていけばと思います。

○事務局（畑山） ありがとうございます。

コスト縮減ということで紹介させていただいておりますけれども、他の事業につきましても同様に、すき取り物を張り付ける工法はいろいろなところで使われておりまして、可能な限り使用していきたいと思っています。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○大槻委員 釧路新道の工期が3年延びても総事業費が変わらないということについてです。一般的に、工期が延びると、その経費としていろいろなお金がかかってくると思います。総事業費が変わらないという理屈や仕組みはどのようになっているのか、教えてください。

○事務局（畑山） 事業費を積算する際に、直接かかる工事費などを算定しておりますが、過去の様々な事業の平均的な経費を率で算出し、それを直接工事費に掛けて全体事業費を算定しております。

故に、3年間分の経費は過去の中にそれらがバッファーとして含まれているので、今回は事業費としては増減なしとなりました。

○大槻委員 実態としては、そういった枠の中で調整して予算管理を行うということですね。

○事務局（畑山） そうです。

我々は、認められている事業費の中で全ての事業を進めていかなければならないので、大槻委員が言われているように、予算管理を行っています。

○大槻委員 わかりました。

○岡田委員 北海道大学の岡田です。

中樹林道路の資料の14ページですが、上の四角で囲っているところの真ん中ですがけれども、「変状が発生したため、追加地質調査を実施」と書かれています。

この事業だけではないのですが、このように途中で何か変化が起きたときに、どのあたりまでを調査するのでしょうか。変化が起きているところだけなのか、もうちょっと周辺まで広げてやっているのですか。恐らく、コスト的なことを考えると、変化が起きたところだけに限定したほうが良いと思うのですが、どの辺で線引きをしているのか教えてください。

○事務局（畑山） ご質問ありがとうございます。

まず、この箇所につきましては、公共用地などを使って事前に何方所かのボーリング調査をしております。事前調査の結果、従来から泥炭性軟弱地盤があることが分かりましたので、寒地土木研究所の有識者のご意見をいただきながら工法の選定をしております。

ある程度の用地買収を進めていた中で、実際に試験施工したら一部に変状がありまして、

新たに用地買収したところで追加ボーリングをしています。

頻度については、おっしゃるようにより細かくし過ぎずに、我々が持っている要領や寒地土木研究所からのご助言をいただいで回数などを決めています。

○岡田委員 ありがとうございます。

○蟹江委員長 そのほかにいかかでしょうか。

○鈴木委員 7ページの337号の中樹林道路ですけれども、「石狩湾新港との速達性や安定性が高まる」という部分がありますが、道央圏連絡道路が最終的に全部つながるとかなり高まると思います。

今、私は別件でいろいろな会議に出席しておりますが、札幌新道の渋滞がかなり多く、特に札幌北インターと新川インターの渋滞などはかなりひどいと聞いています。それから、新川インターを出た後に石狩方面に抜ける大型車もかなり多く、このあたりがかなり渋滞や事故などの原因になっていると思われます。ですので、道央圏連絡道路が全部つながると、そこに対する負荷が軽減される効果はかなりあると思います。

現状のB/Cの走行時間短縮便益には、ここがつながったときにどれくらいの時間が短縮するかということがあると思いますが、この圏域全体のネットワークがより最適化されて、事故の軽減や渋滞緩和など、他の部分の間接的な効果もあると感じています。恐らくB/Cには入っていないと思うので、そういった効果もあるということをもし加えると、これはかなり重要な事業だということにもっとつながると思います。

このあたりについて、現状で入れ込んでいるかどうか、あるいは定量的な評価をし得るかどうかというあたりについて教えていただければと思います。

○事務局（畑山） ご質問ありがとうございます。

まず、道央圏連絡道路の事業目的の一つとしまして、鈴木委員がおっしゃったように、市街に入る大型車などの交通を循環させて、環状道路の機能として街の中に通さない機能も整備効果として考えております。

それから、街の中に交通を入れないということは、B/Cを算出する時間短縮効果などに加味されております。また、B/Cの便益の中には、街の中に入っていき車が外側を通ることで、街の中が空いて渋滞が解消されるということで、そういうものが時間短縮効果などに計算上は反映されております。

○蟹江委員長 今、中樹林道路を通るであろうものについては短縮効果を入れ込んでいるということですね。

○事務局（畑山） はい。

○蟹江委員長 札幌新道を使っていて渋滞している部分の効果は入っていないですか。

○事務局（畑山） それも入っています。

これまで札幌市内に入っていた車が道央圏連絡道路を通ることで市内の交通量が減少します。減少すると、渋滞が解消され、旅行速度が上がって時間短縮効果が出るので、そういう効果も便益には含まれております。

○蟹江委員長 中樹林道路の事業は、大型車の混入率が45%を超えるところで、今までそのまましてきたというところに課題を感じます。これは、一刻も早く完成させる方向で事業を進展するべきという考えであります。

私が少し残念に思っている部分は、ご説明の中にもありましたけれども、遊水地の事業と連携しながらコスト削減にかなりいろいろとトライされたのです。それが軟弱地盤対策工による工期のずれによって連携できなくなったということですが、客土を購入するだけで33億円の増というのは、甚だもったいなく感じています。この客土の購入は3年先まで一括して契約してしまうものでしょうか。例えば、遊水地の整備も遅れる可能性があるわけですから、適宜、融通するというのもあると思います。

コストについては、運搬距離などが随分違うはずですし、CO₂の削減効果などもありますから、引き続き連携を模索する大事さがあるのではないかと思うのですが、いかがお考えでしょうか。

○事務局（畑山） おっしゃるとおりでございます。

事業間調整につきましては、コストにはね返りますので、我々もできる限りいろいろな分野と調整しています。

開発局だけではなく、北海道や自治体などが一体となって土砂の出し入れについて情報を共有する土砂バンクというシステムがございますので、そういったものもしっかり確認しながら、使えるものは使っていきたいと考えております。

○蟹江委員長 そういうものを有効に使って、コストの削減に努めていただきたいと思います。

そのほかにいかがでしょうか。

○戸川委員 長沼町の戸川でございます。

南幌町は長沼町と同じように非常に低平地でございますので、この道路につきましては、地元からも、地盤を高くして、災害があったときは避難道路としても使わせてほしいという話がありました。B/Cについては、その辺も加味されているのかどうか、お聞きしたいと思います。

それから、大型車両が実際に非常に多く、国道を通っている分にはいいのですが、道道や町道、また、農道にも大型車両がかなり通っていて、傷みが非常に激しいことが歴然としているわけです。新しい道路ができることによってそういうものがなくなっていきますが、その辺も加味されているのかどうか、お聞きしたいと思います。

○事務局（畑山） ありがとうございます。

まず1点目ですけれども、避難路が確保されるなどの便益は、3便益には含まれておりません。便益に含まれているのは時間短縮と走行経費減少と事故減少の三つだけですので、残念ながら、そのような効果については含まれておりません。

2点目についてですが、交通転換による周辺道路の維持管理経費が直接的に減少した部分はB/Cとしては含まれておりません。この道路ができた後の維持管理コストは費用の

欄に計上しております。

○蟹江委員長 今、戸川委員がおっしゃった市や町などが今まで負担していた部分が国側の経費に移行する形になるということですね。

○戸川委員 わかりました。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○吉川委員 中樹林道路の13ページの軟弱地盤の対策になりますが、余盛り厚を増加されたということですが、この対策をすることによって、今後、沈下は起きないのでしょうか。それとも、今後また沈下が起きて維持管理が必要になるのか、その辺をお聞きしたいと思います。

○事務局（畑山） 泥炭性軟弱地盤の管理に当たっては、マニュアルが出されておまして、沈下ゼロが理想的ですけれども、沈下するまでに時間を非常に要しますし、供用した後は数センチの沈下が起こると想定しております。

残留沈下量がある一定のところまでいけば舗装してもいいという管理をしている状況です。

○蟹江委員長 ほかによろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、あと2件ありますので、先に説明をお願いしたいと思います。

（2）道路事業の再評価について

④一般国道278号尾札部道路

（上記事業について、事務局より資料3-5（1）を説明）

①函館新外環状道路（一般国道278号）空港道路

（上記事業について、事務局より資料3-2（1）を説明）

○蟹江委員長 ありがとうございました。

それでは、尾札部道路と空港道路の2件について、ご質問があればお願いいたします。

○加藤委員 北海商科大学の加藤です。

尾札部道路ですが、整備される前に実際に自分で走ってみましたけれども、大型車が通っていて、レンタカーで運転する私自身ですら本当に怖いと思っていたのですが、車道の横を小学生などが歩いていて、どちらも怖い思いをしているのだろうと感じました。

先ほどのお話では、B/Cという形ではなく、防災面を兼ねることなどを加味して事業を継続するということでしたが、その判断は非常にいいと思います。

この道路は、津波などの自然災害のほかに、道路交通における弱者救済ということがあると思いますが、それをベネフィットの一つにどうやって乗せていくかという数的なもの、事故率で計るのではなく、安心率みたいなものが何かあればいいという気がします。

○事務局（畑山） 今、3便益の事故減少便益を見込んでいるのですけれども、これは、

どちらかという交通量が減って事故率が下がるという見方です。

加藤委員がおっしゃっている安心率に直接関係するかどうかわかりませんが、バイパスに移行すると交通量が減るので、事故の確率が減りますという便益については計上しています。

○蟹江委員長 私から質問します。

防災事業ですからB/Cで評価しないのは結構だと思いますし、実際に、3.11の震災のときには、津波の被害もあったし、浸水するところもあったわけですから、対応が非常に急がれていると思います。既に出来上がっている部分は、震災の際に避難に利用したと実績があるので、残された部分も早く進めた方が良いでしょう。

工事が延びる理由は、たくさんの遺跡の調査によるものですが、一般論で言うと、遺跡の調査は、工程がなかなか把握しにくく、学芸員や人を確保できなければ待たされることもあります。しかし、片方では防災ということで、命を救うために早くやろうとしているのですが、こういうものがあると先が読めなくなりかねないのです。

今、5年延長されていますが、この5年くらいの見通しで、人の確保などが本当にできるのかということがあります。これは、どういう見込みなのでしょう。

○事務局（畑山） ご指摘のとおり、埋蔵文化財調査は時間を非常に要してしまうことは我々も認識しています。特に、この辺は最初から埋蔵文化財が多く、近くには縄文文化センターがございますので、函館市の教育委員会と連携して、学芸員を確保するなど、できるだけ遅延しないように協力いただいているところです。

○蟹江委員長 条件は違うかもしれませんが、常駐している人がいるので、今予定している5年の延長期間で調査、竣工できるだろうという見込みですか。

○事務局（畑山） そのとおりです。

○蟹江委員長 そのほかにいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 本日は、4件の道路事業について説明をいただき、審議いたしました。重点審議案件が3件と総括審議が1件でございます。

いずれも説明いただいたとおり、事務局からは事業継続の提案をいただいておりますが、皆様からの意見をお諮りしたいと思います。

気になるところ、あるいは附帯意見をつけたいというところがあれば、お申し出ください。

○吉川委員 函館新外環状道路の資料3-2(1)の14ページですが、過去の文献調査や地表踏査を行った結果、安全だと判断したということですがけれども、橋台の下部工施工中に道路の変状が見られたということで、今回の増額になったということです。当初の文献や地表踏査はどのくらいの精度だったかということをお聞かせいただきたいです。

○事務局（畑山） 文献調査には北海道の地すべりの地域が指定されておりまして、そち

らを事前に確認したところ、当該地域については、地すべりに指定されているエリアでなかったため、地すべりはなかったと判断しております。

地表踏査については、現地周辺、地図を見ながら人が歩いて回っておりまして、標準的な頻度で実施しておりました。

○吉川委員 ここ以外にも同じくらいの精度で計画しているのですが、また同じようなことが起き得る状況になっていると考えてよろしいですか。

○事務局（畑山） この道路については進捗がかなり進んでおりまして、他のところについては、このような事象はないと考えております。

○蟹江委員長 現地を見ていないのですが、この平面図を見ると、特殊なところですね。物すごい急勾配の河岸段丘で、しかも、左側の現道と書いてあるあたりは、もともとは沢だったと想像できる場所です。地すべり地形が想定できたのではないかと思うくらいの感じはあります。

これは、今作られる道路から外れているので、このあたりは調査の範囲外かもしれません。計画している位置からは大分外側ですね。

○事務局（畑山） 本線から外れています。

現道では簡単な切り土や盛り土は過去に手をかけていたのですが、特に事象がなかったため、問題が無いという判断をしていました。

それから、新たに付け替える道路では、本線から外側ではありますけれども、本線と同様に詳細な調査はしておりました。

○蟹江委員長

わかりました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○吉川委員 尾札部道路のところで、津波が来たときに道路が使えるという話ですけれども、過去、ここで津波が来たことがあったという文献があったのですか。

遺跡があるので、昔は安全に暮らせていたのではないかと勝手に想像するのですけれども、そのあたりについてお聞かせ願えればと思います。

○事務局（畑山） 津波の履歴ではありませんが、埋蔵文化財センターの調査の方から、縄文時代の方々は津波のないところで生活していたので、高いところに生活の跡があるということは、津波がそこまで来なかったからだと思うという話を聞いたことはございます。

○吉川委員 わかりました。

○蟹江委員長 4案件について、特にご意見がないようであれば、事務局案のとおり、対応方針として事業継続が妥当と判断してよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、当審議委員会では、本事業の再評価の結果、事務局案を妥当と判断したいと思います。ありがとうございました。

最後に、開園が間近に迫りつつある国立民族共生公園について、説明をお願いいたしま

す。

(3) 公園事業の再評価について

①国立民族共生公園

(上記事業について、事務局より◆資料4、資料4-1を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

国立民族共生公園は総括審議案件で、B/Cを出さない事業ということですが、いかがでしょうか。

○岡田委員 9ページの営業時間についてですが、夜間の営業を実施されるということで、こういう公的な施設は、比較的早い時間に終わってしまうのが今までの印象だったので、夜間に営業されるというのは非常に良いことだと思います。

そのため、事業の見直しが行われることに特に異論はないのですが、年間100万人については、年間300日くらいの営業があったとしたら、1日3,330人くらいは行かないと達成できないと思います。

ここの施設が夜間コンテンツを充実させて魅力的になったとしても、ここにだけ来る方はあまりいらっしやらないと思います。また、近隣であれば日帰りはできると思いますが、遠方だと宿泊も伴わなければならないと思います。

この施設の周りの環境ですとか、宿泊施設も含めてここと一緒に見たいと思わせるような施設はどの程度あるのか、教えていただけますか。

○事務局(福原) ありがとうございます。

今、委員が言われたように、ここ単独でも魅力のある施設にすることは必要ですけども、周りを周遊することを考えていかなければならないと思っております。

管理運営を行うアイヌ民族文化財団が、運営に向けていろいろと準備をしているところですけども、周遊という意味では、登別温泉や洞爺湖温泉など魅力的なところがあります。あとは観光客の多い札幌と、ちょっと遠いですが、ニセコエリアなどがあります。

そういう観光地とうまく結べるように、既に各自治体や観光協会、各事業者や旅行者などと既に打ち合わせを進めているところでございます。

また、交通の関係も、夜間というところで皆さんは気にされているところだと思いますが、先日、JR北海道から、今までの特急にプラスして、スーパー北斗が白老駅に停車することが報道発表されたところです。ダイヤはまだ発表されていないのですが、これまでのスーパー北斗のダイヤで白老駅に停車する場合、8時以降も1時間に1本くらいは白老駅で停まるというところです。

それから、都市間バスについても、ウポポイを経路とするように、いろいろと検討されていると聞いているところでございます。

○岡田委員 ありがとうございます。

○吉川委員 100万人ということがちょっと気になりますが、達成できるとしたら、初年度が一番多くて、徐々に慣れていくと思います。

来年はオリンピックがありますので、その辺との連携をうまくすることで近づけるのではないかと考えていますが、その辺の計画というか、オリンピックと絡めて何かありますでしょうか。

○事務局（福原） 先日、聖火リレーのコースが報道発表されたところですが、ウポポイにも聖火ランナーが来てイベント等をやることになっておりますので、そこはうまく関連づけてやっていきたいと思っております。

この施設に来る外国人の方々は、文化に興味のある方が多いと思っておりますので、東京にオリンピックで訪れた方たちもこちらに来ていただけるようにという検討はしていくべきと考えております。

○蟹江委員長 100万人というと、円山動物園と同じくらいの集客数ですね。一時期は旭山動物園が200万人を超えたという話がありましたし、ファイターズは70試合で200万人です。そういった数字から、100万人というのはなかなか大変だと思います。

この周辺にあるほかの施設とタイアップするということは前からおっしゃっていましたが、似たようなもので、例えば、昭和新山の入り込み数や登別の宿泊者数などと連動するのでしょうか。その数字がどのくらいかわかりませんが、両委員がおっしゃるとおり、いろいろなものとタイアップして、人の動きをうまく誘導しなければ、100万人は簡単にいかないと思います。

ほかにいかがですか。

○大槻委員 昨年の審議のときも質問しましたが、天気の良い日ばかりではないので、この博物館の中に沢山の人が入り、行くところがないとなると、体験学習館とかホールなどに100万人来たとしても、結局、人が溢れることになると思います。

前回、例えば、構内の移動のためにシャトルバスが走るとか、雨の日はカバードウォークみたいな工夫をしてはどうかという質問をしました。北海道開発局として、どこまで携われるかということはあると思うのでけれども、運営のところをうまく考えておかないと、結局、出来上がってからまた施設を改修するというのは大変です。

夏にも天気が悪くて寒い日もあって、年間どれくらいの開園日かということはありませんが、対策を考えておかないと、結局、不評だけ買って人が来なくなるという悪循環になるのではないかと、すごく心配しています。集客をどうするかというそもそもの問題もありますけれども、結局、これだけ広いところに施設をつくっても、足を運んでももらえないという結果になるのではないかと考えています。

○事務局（福原） ありがとうございます。

委員には、昨年度の評価のときにもそのお話をいただきまして、それらも参考にしながら、中でシャトルバスを動かすところとかまでの検討にはまだ至っていないところではご

ざいますけれども、例えば、雨天のときに外で軽食をとるとか、施設に入る待ち時間があるとか、炎天下もそうだと思うのですが、そういうときに少しでも楽に待っていただけるように、仮設になるかもしれませんが、テントも用意して、日差しを浴びないようにとか、雨を浴びないでそこで軽食をとれるようにとか、そういうところの検討は進めているところでございます。

○大槻委員

国土交通省でやっている部分と文部科学省でやっている部分と、そこも十分すり合わせてタイアップしてやっていかないと、魅力的なコンテンツをつくり出すのはなかなか難しいと思います。

特に、ご指摘があったように、天気の悪いときとか、冬場も営業しますから、そういったことも含めて、連携してお考えいただきたいと思います。

○吉川委員 現状、公園内は徒歩での移動をお考えですか。

○事務局（福原） 現状はそう考えております。

○吉川委員 雪の問題などがあると思いますが。

○蟹江委員長 そうですね。雪とか、冬場の寒いときなどですね。

○岡田委員 外国人の方を見込んでいらっしゃるとしたら、冬、特に台湾の方とか、雪の少ない地域から来られる方は、アイヌ文化ということとどれくらいリンクさせられるかわからないですけども、冬の北海道の雰囲気そういうコンテンツに盛り込まれるということも具体的にイメージしたらいいのかなと思いました。

後、100万人を達成するためには、まとまった団体のお客さんが必要だと思うのですが、例えば、修学旅行とか、札幌近郊の学校の社会見学というものに利用してもらうために、1回来てそれで終わりということではなく、そういう方たちはリピーターになってもらいやすいと思いますので、そのためにもコンテンツを頻繁に更新していかないと、また同じところというふうになってしまいますから、その辺の継続性も考慮されてコンテンツ等を考えていただければと思います。要望です。

○事務局（福原） ありがとうございます。

今、修学旅行のお話が出ましたけれども、修学旅行につきましては、今月の16日から事前受付を開始して段取りを進めているところと聞いております。

また、委員がおっしゃるように、コンテンツにつきましては、どういうところを見直していけばいいかというのは、データをとりながら考えてまいりたいと思っているところでございます。ご意見をありがとうございます。

○蟹江委員長 北海道開発局で運営している滝野すずらん公園は、年々、冬場の外国人客が多くなっています。冬場は料金を取っていないので正確なカウントはできないと思いますが、団体で来ていて、かなりの入り込みがあると思っています。特に外国人ですが、滝野では、年間でどのくらい来ているのでしょうか。私の記憶では65万人とか70万人だったと思いますが、違いましたか。

○事務局（福原） そのとおりでございます。年間60万人程度で推移していて、やはり外国人の方がよく来てくれるようになってきているというところです。

○蟹江委員長 今、滝野の実績で60万人から65万人で、冬場の外国人の団体が沢山来ているのですが、それより40万人くらい乗せないと足りないというところですね。

○西川委員 今の滝野の関係ですけれども、滝野に来られている60万人の方々は、滝野だけに来ているのか、多分、ほかのものと組み合わせた形で来られているのだらうと思いますが、そういったものが参考にならないのかと思いました。札幌なので、滝野と他の地域との組合せはしやすいと思うのですが、白老は札幌と同じようにはいかないと考えられ、色々なところと連携するとおっしゃっていましたが、それをどうやって実現するのが一番大きい課題なのだらうと思いました。

○蟹江委員長 西川委員がおっしゃるように、場所的な部分はかなりディスアドバンテージがあるので、そのまま滝野のノウハウは生かせるとは思えません。ただ、あそこで外国人を引きつけている魅力の原因は何かということを検討されれば、ご指摘にあった、特に冬場の団体の外国人の利用が高まるかもしれません。多方面からいろいろな意見を集めて事業がうまくいくようにご検討いただきたいと思います。

○加藤委員 本学に来ている中国、韓国の留学生を、一昨年まではほぼ毎年旧アイヌ民族博物館へ学生たちを連れて行っていた結果から申し上げますと、体験ホールの方は、今まで冬場は全然使われていなかったのです。夏場でもそんなに使われていないところで、実際的には、伝統的コタンの再現からアイヌ博物館までだけの流れだったものですから、学生が走っても転ぶことはなかったし、興味はアイヌの民族舞踊を見た後の博物館の中よりも、そこにいるお父さんやアイヌ犬の家族を見たりというところがありました。

今の訪日外国人ですが、台湾あたりは6回目とか7回目のヘビーリピーターが占めておりますので、ここには行ったよというお客様が多いと思うのです。すごい日になりますと、古式舞踊を見る際、中国、マレーシアの方を初めとした外国人ばかりで、日本人は私ともう一名の教員だけと、それくらいものすごく来てくださった時期がありました。ただ、1回来たらいいと思っている外国人はとても多いと思うので、どのようにリニューアルされたか、どのように楽しいのかという発信ができないと難しいだらうと思います。

もう一つは、先ほど岡田委員がおっしゃった周辺というところでいけば、実際に中国からのルートシートリップなどで見ていると、実は周辺の登別などに泊まらないで、札幌や函館方面に行く途中、また、登別に泊まって、そこを見て札幌へ行くというようなルートになるので、果たして夜間の部分はどれくらいの効果があるのかと思っています。

夜のコンテンツを充実させた人が来るかというところは、これからもう少しきちんと検討しなければいけないだらうと思います。

実際、北海道に来ている訪日外国人は、日本に来ている3,000万人のうちの約1割の300万人と言われていますが、そのうちの7割くらいが道央圏に宿泊をしているので、いかに道央圏からそこへ引っ張るかというところと、今まで行ったことがあるよという人

をどうとらえるかというところが一番大きな問題だろうと思います。

○蟹江委員長 確かに、最寄りの宿泊施設が登別といっても、温泉客が夜にこういうところに行くと思えません。ご飯を食べる必要がありますし、お風呂にも入らなければいけない。そうすると、何か違う仕掛けをしないと、夜間に営業しても人を集客するのは難しいというご提案は一考に値すると思います。

そのほかにいかがですか。

○鈴木委員 白老町の総合計画と、地域公共交通の活性化が来年あたりに動くので、今、皆さんのお話を伺いながら勉強させていただきました。

これから、人口減少がどんどん進んでいく中で、下げるのをとどめるようなものに地元はかなり期待しているところがあると思います。今までも相当やっていると思うのですが、地元の方々と今まで以上、密に連携したり情報交換したりしていただくと、もっと良いものになると思います。

先ほどから100万人という数字が出ているのですけれども、あくまでも私個人の意見としては、100万人達成という目標よりは、どれだけ実質的にお金をたくさん落としてもらえるかのほうが大事だと思っております。

その意味において、インバウンドの方の1人当たりの消費単価は、北海道民に比べると物すごく大きい額を消費してくれるわけです。そういう意味では、実質的にどれくらいお金を落としてもらえるのかというほうで、実をとるという方向もまた一つあると思います。

その意味において、今後、ヨーロッパからの直行便、フィンエアーができますので、今まで来たことのない方々に、こういった地域に魅力あるのだよということをどれだけアピールするか、ターゲットをどこに絞るのかということもあると思います。

もう一つは、ニセコに行くと、皆さん、食事をするときに、ほとんどの方はブラックカードで払うみたいなことをよく聞くのです。ですから、そういう方々にちょっと来てもらうだけでも相当のお金を落としていただける可能性があると思いますので、人が何人かという絶対的な人数に加えて、どれだけたくさんのお金をいい意味で落としていただけるか、そのあたりを狙った戦略をしていくこともすごく大事になると思います。そのあたりも戦略的にやるということで、もしかしたら夜間にやっているということが何らかしらプラスになる可能性もあるので、このあたりの戦略を練ることが大事だと思いますということと、総合計画にうまく生かしていただきたいというふうに感じております。

○蟹江委員長 いろいろと知恵が出てきたような感じがします。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○西川委員 瑣末な話になるかと思うのですが、維持管理費の削減のところ、野芝を移植するというところがちょっとひっかかっています。

在来植物を使うのは非常に良いことなので、宣伝要素として使えるのではないかと思うのですが、場合によります。今回の野芝の移植の場合は、白老町内に自生しているものを移植するとあります。実は、ノシバは、北海道の南部から沖縄まで自生している在来種で、

放牧によって維持されている草原の優占種です。そういった草原は、今、日本でどんどん少なくなってきた、非常に貴重です。白老町の中にそういった場所があることを私は知らないのですが、そういう貴重な場所から移植してしまうことが果たして良いことなのか。

それから、ノシバは在来種ですけれども、すでに野芝として商品化されて売られています。貴重な草原から移植するよりは、商品化された野芝のタネを蒔いたほうが良いと思います。今、公園の中に幾らかあるのであれば、増やすために種を蒔くとか、そういったやり方のほうが、実は安いし、環境にも優しいのではないかという感想を持ちました。

実際はどのような形でなされるのか、移植というところが非常に気になっています。

○事務局（福原） ありがとうございます。

この工事を行う前にあったものを一度剥ぎ取って、白老の社台小学校の裏のほうに持って行って、そこでまた育てておいて、それを持ってきてもとに戻すというのが主なやり方です。

また、今、委員からは、種を蒔いたほうがずっと優しいかもしれないというお話をいただきましたので、芝が足りないときには、そのような方法も考えなければならぬと思ったところですので、今後ともご指導いただければと思います。

○西川委員 もともと公園の中にあつたものを移植して、さらに再移植するということですね。白老町内にノシバの草原があつて、そこから採取するというのではないということですね。公園の生えている野芝は、おそらく公園を造成するときに植栽された商品化されたものだと思います。「白老町内に自生する」や「在来種」ということは使い方ではなく、「元々公園に植栽されていた」などの表現になるかと思います。

○事務局（福原） 今後の表現の仕方については注意します。

○蟹江委員長 そのほかございますでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、ただいま審議いただいた公園事業の再評価ですが、特に、100万人というような数字については、それだけではなくて経済効果もというご指摘もありましたし、多角的に検討すべきというように、さまざまな意見が出ました。それも含めて評価して、総合的に検討していただくということで、事業の継続については異議なしということよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、引き続き多角的な検討を進めていただくということでお願いしたいと思います。

3. その他

○蟹江委員長 それでは、長くなりましたが、6件あつた審議案件はここまでとしまして、3のその他について、事務局から何かありますか。

○事務局（石塚） 特にございません。

○蟹江委員長 それでは、これで本日の議事は全て審議いたしましたので、事務局にお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

4. 閉 会

○事務局（石塚） 各委員の先生方におかれましては、長時間にわたりまして、熱心なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

本日の審議委員会はこれもちまして閉会といたします。

以 上