議 長	副議長	局 長	次 長	係 長	係

市街地活性化特別委員会会議録			
日 時	平成11年 6月18日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時36分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	市街地の活性化に関する調査		
出席委員	見楚谷委員長、秋山副委員長、大竹・中村・斉藤・古沢・小林・佐々木・武井・高階・岡本・佐野 各委員		
説明員	市長、助役、水道局長、総務、企画、財政、経済、市民、土木、建築都市、港湾各部長ほか関係理事者(収入役：市民クラブ質疑時)		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に大竹・古沢両委員を指名。付託案件を議題とし、理事者からの報告を許可する。

(市街地)竹田主幹

近年のモータリゼーションの進展、商業集積の魅力の低下、空間利用の非効率性を背景として、全国各地で中心市街地の空洞化が深刻な社会問題となっている。本市も、人口の減少、高齢化の進展、地域産業の低迷、購買力の市外流出等厳しい状況の中で、中心市街地は空洞化が進み相対的な機能低下が進行している。

国は、この中心市街地の空洞化に対処するため、市街地の整備改善と商業等の活性化を一体的に推進することが必要との認識から、中心市街地における市街地の改善と商業等の活性化の一体的推進に関する法律、中心市街地活性化法を昨年制定し中心市街地の活性化に向けた施策を実施している。

このような状況の中で、本市の力強い発展を図り市民が快適で安心して暮らせる地域社会の実現を目指すため、21世紀プランに示された本市の将来都市像に対応した新しい中心市街地の活性化の方向性を明らかにすることは、本市全体の発展を図る上からも緊急の課題であった。

そのため、平成10年度事業として、北海道など関係機関と協議を行い、その支援を受けながら、市民参加による中心市街地の再生に向けた活性化計画策定を行うため、学識経験者、商業者などから構成される街なか活性化計画検討委員会を設置し、街なか活性化計画として策定した。

(街なか活性化計画の概要を資料1にて説明。)

今後の街なか活性化計画の取扱いについて、中心市街地活性化法に基づく基本計画については、国等の認定行為はなく、策定段階で国が設置している中心市街地活性化推進室に送付し、今後関係機関と調整を図った中で、記載している各事業の実施に当たっての支援策導入について協議を行い、中心市街地活性化に向けた事業を推進してまいりたい。

(市街地)嶋田主幹

(中央通地区土地区画整理事業の進捗状況について、資料2、3により説明。)

なお、総体事業費で、事業開始段階は113億5千万円でスタートしたが、先買い段階で土地取得価格に変動等が生じたため、今年夏頃までに事業費の見直しをしたい。

また、北海道が施行する街路事業費は16億円が予定されている。

今後、建物再建が本格化するが、地元の理解と協力を頂きながら小樽の顔となるこの通りの賑わい、潤い、ふれあいの実現に向け事業推進を図りたい。

(市街地)八木主幹

(稲北地区市街地再開発事業について、資料4により経過及び今後のスケジュール説明)

都市環境デザイン課長

(旧手宮線跡地活用調査の結果について、資料5により説明)

この調査結果に基づき、当面の活用としては、将来の輸送機関としての可能性を残しながら、オープンスペースとしての活用を図る方向で検討を進めるという方向性を出した。

(築港) 高橋主幹

小樽築港駅周辺地区土地区画整理事業における、保留地予定地の処分について、資料6の保留地予定地は、平成10年12月25日付けで丸市新南小樽市場協同組合から買受申込書が提出された。

この保留地の処分経過は、保留地の処分に当たりその価格について評価員の意見を聞くなっているが、3名の評価員のうち、タクト小樽支店長清水 弘氏から平成10年10月31日付けで自己都合による辞退の申し出があったので、平成11年2月8日に開催した第8回土地区画整理審議会の同意を得て、不動産鑑定事務所・株式会社

アプレイザラー社長 渡部岳人氏を選任した。

引き続き3月8日に土地区画整理評価委員会を開催し、当該保留地予定地の処分価格を1㎡当たり66,300円にすることに対する意見を聴し、妥当であるとの意見を頂き、3月24付けで丸市新南小樽市場協同組合と保留地予定地の売買契約を締結した。

契約内容は、面積5,868.34㎡、処分額3億8907万9400円で、支払いは平成10年度から3カ年で、既に平成10年度、11年度分は納入済である。

これにより、処分を予定していた保留地、図面の 約18,900㎡は全て処分が完了し、その処分額は当初予定の10億9800万円に対し12億152万8360円となり、約1億円強の収入増が見込まれることになった。

回遊バスについてだが、築港地区に訪れた人々を中心市街地へ効率的に回遊させる方策について庁内並びに関係機関と検討、調整してきたが、既に、築港駅北広場を始発とし、JR小樽駅を結ぶシャトルバスばるて築港線の運行を3月11日から1日約40便で運行している。

また、新たな取り組みとして運河周辺や市内観光施設に訪れる観光客も市内中心部へ足を向けてもらう観点から、既存路線であるおたる散策バス「ろまん・マリン号」の停留所を5月1日から稲穂2丁目の商工信用組合前に新たに設置した。

この位置については、日銀小樽支店から小樽駅までの間に停留所が無く、観光客等が花園銀座、サンモール一番街、都通商店街等への連絡を効果的に結ぶことができる場所として、地元の理解や中央バスなどの協力により実現したものである。

この道路は、違法駐車等も多く交通安全面の強化が必要なため暫定運行であるが、今後とも継続運行されるよう、関係機関との調整を図っていきたい。

回遊策の一つであるシーバスについては、小樽港マリーナと第3号ふ頭間で運行しているが、4月3日の土曜日から小樽港内ポートシャトル便として、マリーナの発着場所を築港臨海公園へと移動し、1日7便の運行を実施している。

マイカル小樽の入り込み客数について、小樽ベイシティ開発やバス等の運行者からの聞き取りだが、マイカル小樽の入り込み客数は、5月31日現在で延べ約350万人、駐車場の利用台数は延べ約652千台である。

マイカルへの交通手段だが、3月11日から運行した「ばるて築港線」の利用者は、3月31日までに延べ3,600人で、大型連休となった4月29日から5月5日までの7日間の利用者は、延べ12,400人となった。

JR築港駅の乗降客については、オープンから5月31日までに約97万人の利用があった。1日平均約11,800人である。

経済部藤原主幹

マイカル小樽開店に伴う雇用状況調査について、マイカルにより3千人の雇用が見込まれるということで、期待していた。求人開始の10月頃から職安の調べによると、有効求人倍率も、道内の平均0.35から0.37を上回る、0.48から0.55の倍率を示している。

各テナントも含めてマイカル全体での雇用状況の調査結果が資料7である。

(資料7について説明。)

委員長

質疑に入る。

古沢委員

本委員会に提出された資料1「街なか活性化計画」に沿って質問する。

昨年6月、大規模小売店舗立地法、特別用途地区制度を市町村の権限とするための都市計画法の一部を改正す

る法律、中心市街地における市街地の整備及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律である中心市街地活性化法の3法が制定された。

資料1の街なか活性化計画は、この法律を受けて策定されたものだが、中心市街地の活性化対策としてこれら3法が有効なものなのかどうか。あるいは有効に活用するとしたらどのようにしたら良いのか。

(活性化)竹田主幹

中心市街地活性化法について、この立法趣旨は、都市基盤の充実している中心市街地が空洞化することで資源的な利用が悪くなってきていることから、中心市街地が果たしてきた役割を見直し、再度市民の街にすることである。

国は、従来、各省庁が単独でそれぞれに施策展開していたものを、市町村が考えてきた色々な施策に対する全13省庁の横断的支援となり、関連施策も含めると1兆円規模とのことから国を挙げて推進しており、有効かどうかについては、この金額も含め相当に力を入れている。

地方の特色を踏まえ定めた計画を国が支援することになり、まさに地方自治体の役割が求められることから、色々な施策を実行する中で、市もこの法律を有効に活用し、その有効性を確認する流れとなる。

都市計画課長

改正都市計画法の有効性についてだが、街なか活性化計画では中心市街地の将来像についての基本方針を策定しているが、その計画の熟度が固まった段階で都市計画法の特別用途地域について、各部局と調整しながらその有効性について検討したい。

商工課長

大規模小売店舗立地法の基本的な考え方は、これまでの流通政策の転換であり、従来の視点を産業サイドから住民サイドへ、また、経済的な規制から社会的な規制へと大きな転換を図った。

特に、主体を国から都道府県に移行する問題があり、このための運用指針を現在作成中であるが、自治体や流通サイドの考えにより中身も少し変わるであろうことから、運用指針の出方によっては、その有効性について色々な見方が出てくる。

古沢委員

中心市街地活性化法については、従来の政策が点や線であったものを、中心市街地活性化法によりある一定地域全体を対象とした面的なものへと政策展開した。

従って、商業基盤整備だけではなく、色々な角度からの政策が求められており、市の全庁をあげてどのようなまちづくりを進めていくのかが問われる。言い換えれば、小樽の顔を取り戻すための事業である。

そうであれば、この基本計画の策定に当っては、市民に開かれたものでなければならない。例えば、従来型の既存組織のメンバーによる策定ではなく、広範な専門家の協力の基に市長も率先して加わった市民主導のワーキング・グループにより、まちづくり計画を策定し、そこに行政が必要な予算をつける。こうした市民が主権者で主人公として、まちづくり計画を策定することが求められているのではないか。

市長

街なか活性化計画は、計画検討委員会を組織し策定した。一定の方向性が出て、これを進める上で市民参加による街なか活性化計画推進協議会を作り、市民の意見を更にこれからの計画に反映させる。今後、市民の意見を広く伺うことができていると思っている。

古沢委員

都通り商店街の活性化委員会がまとめたマイカル小樽オープンの影響並びに今後の取り組みに関するアンケート集計結果によると、来店客数が「減った」は、81%を超え、更に売上は、平日では63%が、週末では73%が「減った」と答えており、また、「マイカル小樽開業の影響について」は、「かなり影響があった」と「影響がある」と合わせて73%を超えている。

単にマイカル小樽の開業が唯一の理由とは思わないが、「今後の自店の経営についてどう考えるか」の問に対し、「廃業を検討している」が9.2%いる。

市は、街なか活性化計画との関係でこのアンケート集計結果をどう受け止めているか。

(市街地)竹田主幹

街なか活性化計画を策定するに当たり、都通り商店街と協議を重ね、行政が考えている事業と整合性を図りながら都通りが進めていく事業についてこの計画に記載した。

アンケート結果は、非常に厳しい数字であると認識するが、何とかその状況を跳ね返すためにも、色々な手法の導入も含め商店街と協議し、これら事業を積極的に支援しながら市も一緒になって取り組んでいきたい。

古沢委員

中心市街地の衰退は、3つの原因があると考える。

第1は、都市の郊外化である。民間資本による住宅開発と自治体による道路整備等の公共投資が、相互にリンクしながら都市そのものを郊外化させている。

第2は、幹線道路沿道の大型店立地、大規模商業開発による商業施設の郊外立地等が、街の郊外化を一層加速させていった。

第3は、民生活をうたい文句とした再開発により、駅前商店街などの中心市街地が不動産業者の地上げのターゲットにされ、無法地帯化されていった。

一面では、生活者の商店街離れと大型店趣向の問題も確かにあるが、根本的にはこの3点である。

政府と自治体の土地政策の失政、失敗にあると考えているが、この点で中心市街地の衰退についての市長の見解を伺いたい。

市長

中心街の衰退については、中心部商店街の方自身が郊外に住んでいる現実もあり、確かに委員の言われるとおりである。

市街地の空洞化現象は、小樽市だけではなく全国的な問題であるが、小樽市の場合、今挙げた状況の中で昭和55年を100とすると、現在、中心部ではその7割になってきている。

古沢委員

大型店進出に対する規制の問題だが、政府は、1990年以来3回にわたって大規模小売店舗法の出店規制を緩和してきた。

これを契機として、全国では大型店の身勝手な進出が急激に進み、中小小売店が破壊されていくことになる。マイカルによる影響度調査をした都通り商店街のアンケートは、当市における中心街衰退の苦悩する姿を事実で示しているが、この問題を野放しのままで、中心市街地の再活性化は決して展望されてはこない。

しかし、今回の中心市街地活性化法には、残念なことにこの大型店の規制が法律の中には組み入れられていない。

そこで、都市計画法の一部改正による特別用途地区の活用についてだが、国会での政府答弁によると、出店の場所に関する立地規制は基本的に都市計画法を初めとするゾーニングによって対応すると言っている。このことから、特別用途地区の活用により工場跡地や幹線道路沿道などでの大型店開発を規制することができると思われるがどうか。また、全国の自治体の中には3法制定後、大型店に対する指導要項制定やその条例化の動きが広がっていると聞くが、当市における考えも併せて伺う。

都市計画課長

特別用途地域の土地利用やゾーニングの考え方だが、現在、土地利用については、用途地域で住宅地、工業地、商業地が混在しない形で用途規制をしている。

特別用途地域は、その用途地域を更に強化、細分化する制度であり、11種類のメニューが今回の改正で全廃さ

れ、市民と一緒に地域の特性に基づき特別用途地域を決め、規制して行くことになる。

中心市街地での特別用途地域の活用について、これから出てくる大店法関係の運用指針を見ながら、関係部局とも協議し整理していきたい。

古沢委員

指導要項制定やその条例化を視野に入れながら研究、検討していただきたい。

次に、街なか活性化計画における中心市街地の区域について、概略で南北方向は、南小樽から手宮まで、東西方向は、臨港線北運河からJR線市道新通り線までの約210haとなっている。通産省は、当初、地域設定は100haを考えていたようだが、実際に計画が各自治体で進められるに従って300haを超える広い地域で区域設定している自治体も出てきている。

当市の210haが地域指定されると、そうでない地域との格差問題が生じてくるのが懸念されるがどうか。また、区域設定について説明していただきたい。

(市街地)竹田主幹

区域の設定については、当初、国の方針にばらつきがあったが、現在は、それぞれの地域の実情に合わせて自治体が自由に設定できることになっている。

本市中心市街地の区域設定について、委員会等々で議論してきたが、昭和61年からのシェイプアップマイタウン計画が250haで推進していた経過がある。

シェイプアップは、70%の進捗率であり、残った課題について積極的にこの街なか活性化計画の中で推進していくが、その際、シェイクアップとの整合性も一定程度考慮しなければならない。シェイプアップ時から今度はずれた40haの区域は、交通記念館や色内ふ頭などであるが、これは、事業が終わり、また、中心市街地の趣旨から判断してその分をはずし210haと整理した。

210haからはずれた区域は、今までどおり建設省や通産省などの事業として対象になる。中心市街地活性化法による中心市街地は、それに上乗せして更に層を厚くして支援をするという考え方であり、全市をくまなくという考え方ではない。小樽市が今後手厚くやっていく区域をきちんと決めることがこの法律の趣旨であるので、あくまでも平等性を担保しつつ、中心市街地の活性化を更に推進していく考えである。

古沢委員

資料1の37～39ページに出てくるバリアフリー化についてだが、「高齢者、障害者等にもやさしい街づくりを進める」とあるが、同ページから何度注意深く読んでも道路部分のバリアフリー化としか読めない。

本年第1回定例会で、共産党は、高齢者や重度身体障害者向けの住宅改善に対する助成制度を提案したが、残念ながら採択とならなかった。

やさしい街づくりは、やさしい家づくりからはじまる。歩道のバリアフリー化も住宅のバリアフリー化があってこそ生きてくるもので、家にバリアがあって、家から出ることができなければ、歩道のバリアフリー化を進めても意味がない。このため、住宅のバリアフリー化に対し助成制度を検討すべきと考えるがどうか。

建築指導課長

前回の定例会でも議論したが、現在、小樽市ではバリアフリー化そのものについて直接の助成制度はない。ただ、北海道や住宅金融公庫の融資制度などにバリアフリーを対象とした融資制度があり、それらを活用して個々の住宅のバリアフリー化を進めている。

古沢委員

融資制度ではなく、行政としての助成制度を検討するよう強く要望する。

次に、資料1の33ページ及び37ページに出てくる既存駐車場有効活用整備の問題だが、駐車場が中心市街地において圧倒的に不足しており、集客にとって大きな支障となっていることは、誰もが認める点である。そのため、

さし当たっての対策の一例として、中心街にある市役所をはじめとした市内の官公庁、公共施設や銀行などの駐車場を土日開放するよう協力要請するなど、小樽市が率先して中心街の活性化に向けて具体的な援助対策を講ずる必要があると考えるがどうか。

中小企業センター所長

中心市街地にある事業所駐車場の活用していない時間帯の有効活用だが、商店街の利便性を高めるため、現在、商店者と市が一体となって使用できないかを検討している。

目処がいたら事業所へ協力要請するなど、市としてできる範囲の支援、係わりをもっていきたい。

古沢委員

タウンマネージメント事業がどのようなメンバーで構成されて、どのような事業を行っていくのが、これから問われる。

TMOにおいては、地域経済や地域資源を熟知していることが求められることから、専門家や地域を大事にする住民などがTMOを担って行くべきで、資金は行政がもち、商工会議所や開発コンサルなどが運営する従来型の第3セクター的な組織では施設作りの事業が中心で、既存事業の延長上の新しい補助金行政にすぎないと思うがどうか。

(市街地)竹田主幹

中心市街地活性化法の一つの柱がTMOであり、従来、行政と民間が相互に不統一で商店街づくりも含めたまちづくりを行ってきたことから、統一的なまちづくりを担う機関としてのTMOが出てきた。

TMOの組織や具体的事業について、商工会議所などその意義を確認しながら検討していきたい。その際、従来型の組織体制ではない市民参加によるワークショップ的な手法の導入も重要な課題であり、組織的には会議所を主体に、実際の運用の仕方あるいは人づくりの面も含めてじっくり研究していきたい。

古沢委員

中小小売店商店街は、住民の消費生活を支えるとともに、地域住民の一員として、例えば町内会や消防団、催事などの活動を行う地域コミュニティの発展の場として大きな役割を果たしている。この衰退は、住民生活にとって大きなマイナスである。中小小売店商店街の深刻な現状を打開し、同時に地域経済全体の活性化を目指す上でも、行政に今ほどきめ細やかな支援が求められている時はない。行政の積極的な対応を期待する。

高階委員

街なか活性化計画の総事業費はいくらか。

(市街地)竹田主幹

全51事業は、ハード、ソフトなど色々多岐にわたっている。事業年度は構想段階のため決まっておらず、また、導入する補助メニューが決まっていないなど、今後の検討課題になっている事業が多数ある。更に、この計画の中では実際の事業内容を正確に決められず、個々の事業展開の中で事業費を詰めていくことから、現段階で全体金額を試算していない。

高階委員

中心市街地の空洞化、ドーナツ現象に対する答弁は、中心街に住んでいた者が好んで郊外へ出ていくと聞こえてならない。これらは、市の都市政策と関係がある。ヨーロッパのある街では、都市計画として無制限な都市の拡張を防止するため、都市の輪郭を決め、そこから外へ出ていかないように法で規制している所もある。市は、それとは反対に、例えば、望洋パークタウンや銭函区域の開発を進めてきたことからしても、市民の側の問題ではなく、むしろ行政が政策として促したものであると思うがどうか。

建築都市部長

中心部の空洞化の原因は、核家族化や所得の向上に伴うニーズの多様化及び高度化など色々な要素によるもので

ある。駅を中心にアパートなどの狭い家に大家族が住んでいたが、一人に一部屋が欲しくなり、庭が欲しくなり、あるいは核家族化で親と子供とが別に住むなどから、コスト的に地価の安い郊外へ居住するようになった。

また、いわゆるモーターゼーションの発達がある。以前は、自動車だけに移動手段が限られていたが、所得の向上により極端に言うと、車の所有が一人一台の時代になった。この移動の高度化と相まって、中心街に住む必要がなくなったことも原因の一つである。

高階委員

そのようなことに加えて、行政がこれまで成り行きまかせにしてきたことにもよる。中心部から一人転居したとしても除排雪の必要がなくなる訳ではないし、郊外に延びることでますます道路の整備や除排雪などの経費がかさむ。際限なくやって良いとはならないので、きちんとした政策を持って小樽の街がどうあるべきかを行政が考えていかなければならない。その責任が行政にあると思うがどうか。

建築都市部長

これまでは時代の流れに対応し、例えば、郊外に新住宅地を建設してきた。現在、全国の各都市が中心市街地に目を向け空洞化に対処しているが、その施策の大きな柱は、中心部の夜間人口増加、都市的機能の向上や魅力を高める動きになってきている。そのため、政策的にも変わってきており、そのような意識を今回の計画の中に入れていくつもりである。

高階委員

行ったり来たり、大変な無駄をしている。先を見通したきちんとした計画があれば、このような無駄はなかった。まず地域開発をして金を稼ぎ、それを福祉に回すと言うが、真面目にそのように考えているのか。

市長

経済の活性化と既存事務事業の見直しにより、新たな財源需用に対応していくもので、両方相まって進めていかなければならないが、経済活性化が一番の重要な柱であると考えます。

高階委員

色々な大規模事業を進めてきている。石狩湾新港に市民の税金を60億円使い、税で市に入ったのは20億程度である。いつまでたっても、元は取れない状態だ。また、築港再開発についても大変な金を注ぎ込んでおり、156億円の市費分の元は取れないのではないかと懸念している。

財政課長

新港や築港再開発など先行投資としてかなり注ぎ込んでいるのは事実だが、何とか経済の活性化、底上げにより将来的に税収を確保していく意図もあり、長期的な展望にたつての政策を展開している。

高階委員

病院の問題を一つとっても、そう簡単に単年度の収支均衡などとはならない。築港の再開発に大変な金を使っているが、マイカルに対し大変有利に土地評価をしている。適正な評価をすると、マイカルにはあと100億円程度負担してもらうことになる。

行政の進め方として、大企業やゼネコンに対し公益性、公共性があるからと市民から税金を吸い上げ、市民の命に係わる病院問題などは後回しにしている。今度は、中心街の空洞化はまずいということで金を使い、ある意味ではまた同じことを繰り返しかねない。

このため、行政のあり方を根本的に変える必要が有ると思うがどうか。

市長

経済情勢なりその時々状況が背景にあって事業に取り組んできたもので、それぞれに長期的な展望の中で進めてきた事業である。今後の行政の進め方は、地方分権という大きな時代の流れもあり、市民の意見を十分反映した取り組みが大事であると思う。

高階委員

マイカル小樽との共存共栄について、お互いにこれであればやっていけるという具体策が示されない中で、マイカルがオープンした。

既存商店における影響は、アセスで1割程度の減と見込んでいたが、実態はそんな生易しいものではなかった。活性化を真剣に考えているのであれば、都通り商店街をはじめ他の中心街の商店がどのような影響を受けているのかをある段階で調査し、その影響に対して手立てを講じなければならないと思うがどうか。

商工課長

都通り商店街によるアンケート調査のほかに商工会議所で調査をしたと聞いている。また、5月末から6月にかけて、経済部の職員により市場も含め中心市街地3商店街で歩行者通行量調査と商業者動向調査を行った。更に、中心商店街への来街者に消費者動向についての聞き取り調査をつい先般実施した。

現在、集計作業中で、これらをもとに一定の方向性を出していかなければならないと考えるが、マイカル小樽オープンから2月足らずの数字であり、かつ、一時的な現象や現在の景気低迷の影響もあることから慎重に検討していかなければならない。更に、9月頃にも歩行者の調査を考えている。

佐々木委員

街なか活性化計画資料1の24ページにある中心市街地の現状と課題について、これからのまちづくりの大事な点は、各種調査やアンケートなどの結果も含めて実態を明らかにし、それを公開するとともに、市民参加のもとで計画を策定していくことである。

この点を踏まえて、検討委員会により同24ページにある小樽市の問題点等をまとめ上げたものなのか。

(市街地)竹田主幹

街なか活性化計画は、商工会議所、まちづくり団体、市商連などを委員とした計画策定検討委員会の中で、色々な問題点について議論しまとめたものであるが、市民参加のもとに策定された21世紀プランを上位計画とし、これに基づき中心市街地の方向性を定めており、このことから市民参加が基本的には担保されていると考える。

更に、街なか活性化計画は、例えば商業の活性化について様々な形で地元商業者や市民と意見交換してきた経過もあり、それらの要素も踏まえ、また、その成果を導入しながら策定したもので、決して少数でまとめたものではない。

佐々木委員

結論から言うと、小樽の置かれた現状を実際に市民がどれだけ理解しているのかがポイントで、スタート地点であると思う。積み上げは、下から積み上げることが大事であり、そのためには、色々な情報を市民に明らかにしていくことである。

24ページにある中心市街地の現状と課題をまとめた4項目に対して、市民の分かりやすさの面から言っても優先順位を考えるべきで、これら課題の全部に少しずつ手をつけていくべきではないかと思うがどうか。

また、計画が小樽の特性を生かしていることは分かるが、小樽の現状における弱点をしっかりと皆で分かり合い、それを克服していくことが必要であることから、小樽の置かれているまちづくりの弱点を把握すべきではないか。

(市街地)竹田主幹

計画の優先順位については、色々と課題がある中で財政的な負担を考えなければならないことから、当然に優先順位が必要であり、どのようにまちづくりを進めるのかの市民合意を得る機関でもあるTMOを活用し、事業の優先順位を議論して行きたい。その中で、小樽駅を中心としたゾーンは、非常に重要であり、どこを優先するのかは当然に決まってくると思っている。

本市の弱点については、例えば少子高齢化の問題などある。また、観光ゾーンと中心部との回遊性の確保が、今

後この計画を進めていく上で中心的な課題であることから、本市の特色である観光資源を生かした面的な整備が不足していると感じている。

佐々木委員

市民が考えていることと乖離してはならず、市民合意を得て行くための手段として小樽市が置かれている現状を市民にも公開し、知らしめて行くことが必要である。

資料53ページの「その他の事業」と24ページの「地域資源の活用整備」との関連について説明せよ。

(市街地)竹田主幹

直接の対応ということにはなっていない。全体的な事業項目の中で、それぞれの意義が含まれていると理解していただきたい。

佐々木委員

歴建であるペテルブルグ美術館が閉館されたが、現状の文学館、美術館との関連で何らかの展開をしていくつもりがあるのか。

(市街地)室長

全51事業について、年度を見ながら優先順位を決める過程で、それぞれの事業の充実のための議論がなされることになるが、ペテルブルグ美術館も含め博物館や美術館をどのようにするのかについて、的確に答えることができるかどうか分からないが、議論していきたい。

いずれにしても、事業の優先順位を決めて熟度の高いものから進めていきたい。

佐々木委員

出抜き小路の問題は、計画から落とされたのか、まだ残っているのか。

(市街地)室長

シェイプアップマイタウン計画では、実施検討中という位置付けであったが、今回、出抜き小路が計画に入っていないのは、まだ議論が必要なためである。完全に止めるのか縮小するのかという議論を現在庁内で行っている最中であり、この方向が出たら当委員会に報告しなければならないと考えている。

このため、現時点では完全に止めたのではなく検討中ということであり、最終的に盛り込まれる可能性もある。

佐々木委員

旧手宮線跡地については、現在の結論としてオープンスペースで着手していくと押えて良いか。

都市環境デザイン課長

将来的な輸送系としての活用に障害を与えないような形で、当面オープンスペースとして活用するという方向性を出した。

佐々木委員

いずれにしても、土地取得を前提に進めていくという考えで良いか。

都市環境デザイン課長

用地の取得について、JR北海道と相当長い間議論してきたが、平成10年度の調査結果が出るまでということではJR北海道に納得していただいている経過がある。調査結果がまとまり一定の方向性が出たことから、今後、JR北海道と用地の処理について本格的に議論していかなければならない。

取得の方法、時期など、また、無償借用も視野に入れ、色々な方法を考えながら議論していかなければならない。

佐々木委員

まだこの時点でも方向性は出たが、具体編には入れないということか。

都市環境デザイン課長

一定の方向性が出たが、具体的な整備方針については、今後、詰めていかねばならない課題である。

佐々木委員

盛り付ける内容は色々出てくるであろうが、ここまで方向性が出たのなら一步踏み込んだ展開ができると思うがどうか。

建築都市部長

土地の利用については、長い間議論されてきたが、前年度まで方向性すらもなかった。

しかし、昨年行った活用調査の結果から輸送系での活用における採算性について、ある程度明らかになってきた。

一方、旧手宮線跡地の位置付けについて再度検討した結果、中心部における貴重な都市空間を街のために活用することが大前提であり、活用調査の結果から輸送系は現時点で実現性は高くないが、望みは捨てられないという結論になった。

旧手宮線跡地の空間を当面はオープンスペースとして活用を図ることが必要であるという結論であり、ある程度の方向性が出たことから、今後、地権者であるJRと具体的な話を進めていかなければならない。今まで、方向性が無いため、JRに対して話もできなかったが、そういう意味では、ワンステップあるいは半歩、前に出たと認識している。

武井委員

マイカル小樽について、平成7年に調査活動を行い、平成8年から工事に入り、来月ヒルトンのオープンで完全に完了となる。この工事完了までの5年間、人身事故などにまつわる事故が何件あり、このうち死傷者は何名か。

(築港)高橋主幹

公共工事の施行については、平成8年から築港再開発とこの関連事業を進めているが、公共工事で把握している人身事故は、平成10年に駅南広場の関係工事で、作業員1名が柵で指を挟んだ事故が1件あり、労災処理されたと聞いている。

小樽ベイシティ開発の工事については、平成10年6月1日に大型クレーンが倒壊し、作業員2名がワイヤーに当たり、うち1名は怪我が無く、1名が小樽病院に検査へ行き翌日退院した。その際、きちんと対応したとの報告を受けている。

もう1件、JR発注工事だが、新築港駅のプラットホームの屋根を拭いている時に、雨のため作業員1名が滑り落ち、大きな事故ではなかったが、作業員の命綱を付けていなかったミスによる事故で、合わせて3件の事故について報告を受けている。

武井委員

被災者は、大成のような大会社の職員ではない。この補償関係は、きちんとなっているのか、また、追跡調査をしたのか。

(築港)高橋主幹

公共工事については、当然に管理下にありマークしている。民間サイドの大成建設については、一般的に下請け、孫受請けであり、現場の管理体制について把握していないが、労働基準監督署等から事故の結果を聞き取りしており、基本的にはきちんと処理されているとのことである。

武井委員

全てに労災適用があったと判断して良いか。

(築港)高橋主幹

そのとおりである。

武井委員

全て軽傷のようだが、後遺症の問題も出てくることも考えられることから、常に確認をしておいていただきたい。次に、中央通の分離帯について、イベント等の使用の際、固定式では困ることから、カナダの例を出し可動式に

するように要望してきた経過がある。

資料によると可動式となっているが、今後の390m全部なのか一部分なのか。また、終了している130m部分も含んで可動式となるのかどうか。

(市街地)嶋田主幹

街路部分である中央分離帯は、北海道との協議で実施をすることになるが、一つの方向性として可動式分離帯についても検討するということであり、決定したものではない。今後、道路法などをクリアしながら、実施範囲も含めて北海道と協議をしたい。

武井委員

道と交渉する場合の考え方が、全体を可動式にするよう交渉を進めるのか。

(市街地)嶋田主幹

催しものをする時には固定式では不自由であるが、交通機関の運行経路もあり、390m全部を可動式にするのではなく、限られた範囲ということも考えている。

武井委員

イベントの関係に加えて、可動式での街路樹は低木でなければならず、もし中央通に蝦夷松などのように背が高くなる木が使われたとしたら景観上良くないばかりか、落ち葉の時期など道路が汚れ、その後始末も大変である。このため、可動式を要望してきた経緯もあり、道にはできるだけ経費のかからない方法を取ってもらい、少しでも長い距離の可動式の採用を要望してほしい。

休憩 午後3時20分

再開 午後3時40分

佐野委員

21世紀の中心市街地の活性化及びまちづくりは、大変な行政課題であることから、いわゆるまちづくり3法が改正され、今後施行される。

このうち、中心市街地活性化法は、中心的なまちづくりを担う法律で昨年7月24日に施行されている。この法律の特徴の一つは、TMOの設立が義務付けられていることである。TMOは、第3セクター及び商工会議所等が主体になって手続きすることが前提となっているが、現実的に利害関係が大変複雑で地元関係者との調整が大変に大事であり、商工会議所などの関係者が商業デベロッパー的なノウハウを持っているのかどうか心配である。また、第3セクターは、性格上、どうしてもあいまいな要素が残る。

今回の改正法律で最も基本になるのがTMOであり、行政がどのように手助けをするのかが非常に大事であると思うがどうか。

(市街地)竹田主幹

TMOの組織や役割について、現在、商工会議所も含めて色々と議論をしているが、非常に難しい問題があると思っている。

TMOの機関として、商工会議所又は第3セクターがあるが、商工会議所は、地域の商工業者の中心であり従来から利害調整やまちづくりを含めて色々と活動しており、非常に難しいまちづくりの面をも中心的に担う機関であろうという位置付けがある。また、3セクは、民間サイドばかりではなく行政も一定程度参加しながら、まちづくりの事業をやって行こうということから3セクが出てきたのであろう。

いずれにしても、地域の利害が錯綜しており、利害調整が重要な問題である。今後、この利害調整も含めて作業を進めていくが、現在、TMOを商工会議所と一緒に立ち上げるため行政も参加し、小樽にあったTMOの体制づ

くりや機能などについて議論しながら、行政の果たす役割や地域の役割分担も明確にしつつTMOを作っていく。

佐野委員

中心市街地活性化法は、基本になるもので、今後の小樽市の中心市街地を活性化させるための根っこであり、更に、TMOの機構が重要になることから是非とも機構作りには努力をしていただきたい。

この法は、国の150の事業メニューの中から市町村の基本計画の適正や先見性、熟度などを審査し、優れた自治体が厚い優遇を受けるとことが精神であり、街なか活性化計画もそのための基本計画であると認識しているが、小樽市の街なか活性化計画の事業とこの法律との整合性はどのように図られているのか。

(市街地)竹田主幹

市は、街なか活性化事業を国の各省庁が集まる推進室に送付し、この推進室で支援できる事業を審査選定する。個々の事業について言えば、この推進室の評価機関により、例えば、ある事業を通産省と建設省が一緒になって平成12年度に支援していこうという形でチェックが入る。

熟度の高い事業はチェックの対象となり、チェックの入ったものは、優先して支援を受けることになるが、市は、街なか活性化計画を毎年ローリングし事業を定めて、国と相談をしながら支援を得て行くことになる。

(市街地)室長

街なか活性化計画と中心市街地活性化法との整合性であるが、全51事業を概ね10年で実施していくことになるが、国へ一つ送り込んで全部がすぐ13省庁の支援を受けられるものではなく、平成12年度で実施するものであれば、国は12年度で支援することになる。また、13年以降、例えば13年度は、12年度の段階で再度13年度で実施したい事業を改めて出し、その際、熟度などを要素に国は支援する。

新たな事業として位置付けしなければならないものは変えて行くことができ、これにより整合性をとっていく。

佐野委員

大規模小売店舗法が来年5月30日で廃止され、6月1日から大規模小売店舗立地法が施行される。大店法は、中小小売業者への影響を整理するためのもので、経済的な規制であったが、大規模小売店舗立地法は、生活環境の視点に立った社会的な規制へと変わることが大きな特徴である。

中心市街地の活性化という視点で考えると、大規模小売店舗立地法により、調整型、経済規制型から社会的な規制に変わったということ、どのような課題として考えていくのか。また、来年6月以降この法律に適用される事業計画があるのかどうか。

商工課長

大店立地法による大きな政策の転換としては、経済的規制から社会的規制となり、従来大型店と中小小売店との利害調整ではなく完全に住民サイドに立ち、具体的には交通渋滞やゴミ問題などの環境部分が適切かどうかを審査するというように、基本的な考え方が変わってきている。

ただ、交通渋滞やゴミ問題などをどのように計量的に判断するのが難しい。また、出店調整などに国はある程度責任を持つべきであるという考え方もあり、通産省が作るようとしている運用指針に地域実情を考慮した部分も残して欲しいという考えも当然出てくる。

流通業側は、大きな規制であることを心配していると新聞報道されている。今後、これらが運用指針でどのように示されてくるのかを注意深く見ながら、来年に向けて一定の考え方も持っていきたい。

佐野委員

改正都市計画法だが、従来の用途地域に独自の目的があれば特別用途地域を設定することができるようになり、これまで工業地域などの用途指定があり、なかなかその枠を破れなかったものが、事情が許せば特別に網を掛けることで個性的なまちづくりができるという大きな特徴がある。

このため、改正都市計画法の市の認識と合わせて、特別用途地区の設定も含め、まちづくりの観点から見た改正都市計画法の適用が想定されるのかを伺いたい。

都市計画課長

改正都市計画法による特別用途地域について、現在、土地利用のゾーニングをする上で住居や工業地域など用途地域の制度があり、その中で、地域の特殊性から更に細分化をすために従来より11種類のメニューからなる特別用途地域の指定制度が有った。

これまで、銭函3丁目の工業専用地域へ郊外型の工場を排除するため、また、石狩湾新港の銭函5丁目に流通部門を配置するため、特別工業地区2箇所を指定している。

今回改正となる特別用途地域は、この11種類のメニューを全て廃止し、住民と自治体が一緒になり個性的なまちづくりを進めるため、様々なメニューを作り規制していくことになる。例えば、地域合意のもとに、花園町にある寿司屋通りをグルメ地区としたり、また、大店立地法の絡みで言うと、中心市街地の小規模な商店街を守るため、小規模な小売店舗地区に特別用途を定めることができる。

今後、策定される大店立地法の運用指針などを研究しながら、関係部局とも協議をし、どうすべきかを検討していきたい。

佐野委員

旧手宮線跡地の調査結果について、オープンスペース系の選択とのことだが、やはり用地の問題があり、以前から、まず市が用地をきちんと取得してから、どうすべきなのかという議論をしなければならないと主張してきた。

本来、清算事業団に行くべき歴史ある旧手宮線用地が、市の要望で清算事業団にいかずJR北海道にいった経緯があり、また、JRから再三再四このままでは困るといわれながら市の結論待ちとなっている。なおかつ、要望しておきながら固定資産税も取っている。

もともとは、市が用地を買うことが前提ごとで、ただ、市がどのように活用するのがはっきりしないだけである。今、改めてオープンスペース系の選択をしなければならないという概略が見えた訳だから、結論を出すべきである。

額が大きいと財政的に大変であろうが、分割でも、月賦でも色々方法があると思うが、用地購入についての見解はどうか。

建築都市部長

旧手宮線跡地は細長い土地ではあるが、中心部に残された貴重な空間であるという位置付けのもとに公共的な活用ということで昨年に調査をし、活用の一定の方向性を出した。

従って、今後はその用地を確保すべく、市としてJRと交渉していきたい。ただ、承知のとおり、大変な財政状況であるので、方法、時期も含めてJRと交渉していきたい。

佐野委員

固定資産税は、取らないよう要望する。

オープンスペース系を選択しようとしているが、交通系の望みも捨て切れないという曖昧性がまだ残っており、しっかりとした方向性を出すべきである。オープンスペース系にして、更に踏み込んだ議論であれば良いのだが、曖昧でありはっきりすべきであると思うがどうか。

建築都市部長

輸送機関の可能性を残したオープンスペースとしての使い方のイメージは、欧米等にもあるようなトランジットモールの使い方である。すなわち、歩行者と輸送系の混合は、物理的には有り得ることから、物理的、法的にも将来の輸送系を否定しない使い方をすることである。時期が来て、情勢が許せば輸送系も考えられるであろう。

佐野委員

中央通の街路工事を平成13年度から15年度で行うが、イメージ図の上でも手宮線がなくなっている。当然に、すぐに工事が行われることから、現在ある路線をどうするのが問われることになる。

これだけ重要な大きな課題である手宮線が、街なか活性化計画の事業メニューの中に何も振れられていないのはどうしてなのか。

建築都市次長

中央通と手宮線について、手宮線は可能性を残すといいいながらも、仮に交通系とするにしても事業費等かなり大きな課題があり、輸送系では路面電車的なものが現実的であるのかなと考える。また、オープンスペース系での整備は、レールを残しながらの簡単な整備をすることが現実的であり、整備の具体的な方法については、今後の課題である。

その際、手宮線の中央通部分は、ジャンプ台のような形になっているが、この整備としては、そこを80cm程度切り下げ一直線の勾配にしたい。

そのような形で中央通部分の整備を行い、将来的に輸送系での整備となった場合にも、例えば、路面電車であれば、切り下げしてもこの勾配に対応できる。

(市街地)室長

街なか活性化計画と手宮線について、輸送系を残したオープンスペース系での整備方法が具体的に決まっておらず、街なか活性化計画の中には入れていない。

ただ、街なか活性化計画の事業は、載せただけでそれで終わりではなく、新しい事業に位置付けされると新たに載せることができるので、手宮線が決まりたい街なか活性化計画の中に位置付けしたいと考えている。

佐野委員

手宮線の中央通部分を80cm落としても、将来、輸送系に対応できるとしているが、それが技術的に可能でも切り落とされた新中央通とその上を走る旧手宮線跡地の接続の問題が出てくる。

曖昧さを残し、将来は輸送系もと言うが、現実はどうなのかを見定めることも大事なことはないのか。

また、熱度から手宮線を街なか活性化計画に入れなかったとしているが、事業の独自性や先見性などを考えれば、今から計画に位置付け認可事業にしていくことが大事であると思うがどうか。

建築都市部長

旧手宮線跡地の活用方法について、この空間は線的であり、面的な広がりがないことから一つに交通系が考えられる。交通系と言っても散策路、自転車道、輸送系も交通系である。また、東西を連結させる部分の活用方法は、全く規制される条件が無ければ、輸送系が一番良い。そこで10年程も議論されてきた。

輸送系は、現実論として現時点ではできない。しかし、将来的に状況が変わることも有り得るため、法的にも物理的にも輸送系の否定はまずいであろう。

中央通の80cm切り下げであるが、もし輸送系とするならば鉄道事業法ではだめで、軌道法による路面電車しかない。もしやるにしても物理的にはそのようなことが可能である。

(市街地)室長

旧手宮線については、大事な事業であり計画に位置付けすべきだが、手宮線の位置付けについては、出抜も含め今回の街なか活性化計画に載せるべきではないかということも議論した。

具体的に定まっていない部分があり今回は見送るが、早い時期に方向性を定めて、新たに計画に盛り込みたい。

佐野委員

マイカルが3月オープンし、予想を上回る集客と報道されている。7月にヒルトンがオープンし完成となる。このこと自体は、良かったと感じている。

雇用状況の説明によると、大変な従業員が確保されたが、既に進出したテナント事業者が商売にならないため撤退したとか、あるいは、正社員が解雇されてパートやアルバイトになったなど、イメージダウンの噂が随分一人歩きしている。このマイナスイメージを振り払うためにも、雇用状況、テナントの状況、集客状況などを伺いたい。

(築港)室長

テナントの撤退や雇用などの問題であるが、新聞報道等によると客単価が3千円を割っており、物販部門の成績が思ったより良くない。当初の目論見と3カ月事業展開した中での商売戦略上として業種業態を変更しているが、テナントで撤退したところはない。

アミューズメント部門において、アルバイトの労働条件変更はまま有り、例えば、映画館で客の入館時間帯が当初見込と違ったことによる労働条件の変更が条件に合わず、辞めざるを得ないことも有るかもしれない。

正職員の解雇は、基本的には聞いていないが、何かの事情で辞めたとか、辞めさせられたとかは有るかもしれないが、その後の補充に当面パート採用とか、ある一定の数が不足したら契約社員にするとかを模索している現状があるので、もう少し落ち着くまで様子を見ていきたい。

集客について、5月3日現在の入り込み客数が350万人と順調で数的には満足であるが、マイカルとしては、物販という形に反映されていない。また、飲食関係は、好調で期待どおりの数字であるとしている。今後も情報を収集していきたいと考えている。

(収入役入室：午後4時30分)

斉藤委員

機関保証という言葉の説明願いたい。

収入役

34年間銀行員生活をしたが、昨年11月に拓銀から北洋銀行に採用されて分かったことは、それぞれの銀行によって用語が異なるということである。例えば、貸出科目も随分違い、拓銀では普通預金及び当座預金を流動性預金と言うが、北洋銀行では要払い預金という。このため、機関保証という言葉はよく分からない。

斉藤委員

機関保証という言葉聞いたことがないということか。

収入役

はい。しかし、言っていることは分かる。

斉藤委員

金融機関が住宅金融公庫に対し機関保証つまり銀行保証をすることは、一般的なのか、それとも特別なことなのか。

収入役

良く分からない。

斉藤委員

住宅金融公庫に不足分を融資要請すること自体有り得ないだろうし、機関保証するくらいであれば、他の融資という形になるであろう。ですから、住宅金融公庫の機関保証、これを銀行保証と解釈したら、そのようなことは有り得ない訳で、収入役が分からないのも当然と今感じた。

それでは、単年度融資という言葉の説明願いたい。

収入役

分からない。

斉藤委員

住宅金融公庫が、個人住宅は別として、再開発ビルなどの建物の建設費用を全額融資することは一般的なのか。

収入役

私の銀行員生活の中で、そのような形で住宅金融公庫と取引したことはない。

斉藤委員

個人的な取引の有無ではなく、一般論としてどうか。

収入役

私の場合、個人住宅が圧倒的に多かったため、そのような取引を聞いたことがない。

斉藤委員

貸し手側に対し、借り手側が融資申込の際に謄本を提出するが、それが事実と違い後順位がついていたなどで重大な変更がある場合、当然に貸し手側に知らせることが筋と思うがどうか。

収入役

仕事上で、そのようなケースはなかったため分からない。

斉藤委員

金融機関に提出される事業計画が二転三転したらどう感じるか。

収入役

設計変更もあるだろうし色々なことがあり、事業変更は十分考えられる。

斉藤委員

設計変更ではなく、単純間違いによる変更だとすれば、その借り手の姿勢をどう感じるか。

収入役

ケースによってであろうと思うが、答えられない。

斉藤委員

不動産賃貸業でテナントが決まり、これがないと事業が成り立たないキーテナントがあり、収入の大半を占めるこのテナントの契約又は仮契約を確認しないで口頭だけで融資できるものなのか。

収入役

私は、そういうことに遭遇したことがないので分からない。

斉藤委員

協調融資団と幹事銀行との関係について説明願いたい。

収入役

協調融資の場合に、幹事銀行が中心となり資金の割り振りなどをやっていると思う。

斉藤委員

業務停止命令とは、具体的にどのような内容か。

収入役

自己資本比率が4%を下回った場合は業務改善命令で、2%を下回った場合は業務停止命令となる。業務改善命令は、あくまでも改善命令であり、金融機関が金融監督庁あるいは主管の関係官庁に改善方法を提出する。業務停止命令は、業務のまさに停止である。

斉藤委員

現場の業務としては、改善命令が出た時も通常業務と同じということか。

収入役

その通りである。

斉藤委員

融資を決定する時点で、約定書も金銭消費貸借契約書もないことをどう思うか。

収入役

それは、十分有ることで、融資の実行日に契約することは良くある。

斉藤委員

抵当金利で融資を受ける際に、金利の上限規定があることは、変動金利で借りながら上限があるということから矛盾していると思うが。

収入役

良く分からない。

斉藤委員

変動金利と決めていながら、天井金利を決める契約が良いか悪いか、また、自然か自然でないのか、ということさえも分からないか。

収入役

決め事であり、それはそれでかまわないと思う。

斉藤委員

資料でアール・アイの家賃収入における計画と実績の差である1,365千円減について説明せよ。

(市街地)竹田主幹

一つに、計画上3月の丸1月分を収入としているが、現実の実績では、3月5日オープンで日割りとなったこと。

二つ目に、テナントが1件撤退し、その分の影響がある。

三つ目に、実際の契約段階で持ち分の変更があり、アール・アイの貸し付け面積が若干減少したことが実際の家賃収入に跳ね返り、その分の影響が出た。

これらのことから、1,365千円の家賃収入の減となった。

斉藤委員

昨年予算特別委員会で、協調融資団の幹事行である当時の拓銀に協調融資を頼んでいるとしているが、事実か。

(市街地)八木主幹

担当課長に相談している。

斉藤委員

どのような内容か。

(市街地)八木主幹

当初、協調融資については、平成8年6月頃から拓銀に幹事銀行としてお願いしていたが、なかなか引き受けてもらえない状況にあった。8月から状況が変わり、副支店長等がきて、協調融資について前向きに協議しようということで組合等と協議に入った。

斉藤委員

そこで、機関保証の話が出たのではないか。

(市街地)八木主幹

当時の要請は、組合がつなぎ資金として使う分のつなぎ融資であり、アール・アイの貸し付けについては、拓銀と一切話しをしていない。

斉藤委員

札幌に本店のあるアーレックスの業務実績に、小樽市稲北地区市街地再開発組合から発注を受けているとしているが、いくらで、どんな発注か。

(市街地)室長

平成9年8月に資金計画の見直しや権利変換計画の見直し業務で、額は、民間サイドどおしであり答えられない。平成9年と平成11年に委託契約をしている。権利変換者と保留床の取得者との所有権保存登記やそれに係わるコーディネーターなどをやっていると聞いている。

斉藤委員

記憶によると、ナックプランニングとの随契が解除になり、新たにアーレックスが引き受けた。

組合とアーレックス間では、ボランティアみたいに内装だけやらせてもらえれば良いという説明を受けたが。

(市街地)八木主幹

平成8年3月でナックプランニングとの事業委託が切れ、組合が道の再開発協会に相談した結果、アーレックスの方が来て色々相談に乗ってくれたという経緯がある。その後、8月に契約し業務を施工している。

斉藤委員

中央通地区まちづくり協議会とアーレックスとの関係は何か。

(市街地)嶋田主幹

まちづくりに関するコンセプト作りの点でアーレックスと当初は入札で契約している。

まちづくり協議会との関係では、あくまで市が支援のために補助を出し、その中でアーレックスと契約した。

斉藤委員

市から3本の委託を受託しているが、この入札状況は。

(市街地)嶋田主幹

平成10年度中央通地区街づくり活動支援業務については、5社による指名競争入札であり、平成10年度中央通地区再整備推進業務と平成11年度中央通地区街づくり活動支援業務は、随契である。

斉藤委員

随契の理由は。

(市街地)嶋田主幹

街づくり活動支援業務は、地権者の再建についての勉強も支援する。この場合に単年度でその事業を切ることができず、継続性がなければ前年度の成果も発揮できないこともある。また、コンセプトの再構築をする費用の軽減のため、更には、地権者の事情を勘案した街づくりを進めるため随契とした。

斉藤委員

同じ10年度に2つの発注仕様書があるが、片方が入札で、片方が随契という意味が分からない。

(市街地)嶋田主幹

平成10年度中央通地区再整備推進業務については、絵づくり、街区空間デザインのコンセプト作りであり、そして、市が再整備をどのように進めるのかといった大きな部分の委託であり、継続性があることから随契とした。

同じ年度で、たまたま結果としてアーレックスとなったが、委託する内容は異なる。

斉藤委員

成果品の提出を求める。

(市街地)嶋田主幹

提出する日程について、後程調整したい。

(収入役退出 午後5時5分)

大竹委員

中央通については、南北方向に都市機能の連続性が確保される一方、東西方向では、連続性に乏しく回遊性に欠けていることから、国道5号と都市計画道路、臨港線を繋ぐ中央通の拡幅整備を沿道区画整備型街路事業として実

施するとしている。

事業を起こすには、地域や行政にメリットがあることが大前提であり、中央通にメリットがあるために持たせるべき機能の中の交通体系として、交通量の面で、バス、貨物、自動車、乗用車、人などの需用性をどのように考えて幅員や形態を設計したのか。

(市街地)堤主幹

中央通の将来交通量は、14,500台と想定している。現在、車道幅員が18mで2車線であり、交通量が将来増えることに伴い、36m4車線とする。歩道も、両サイド3mを8mにし、全体的に広がることになる。

大竹委員

この14,500台の入り込みによって経済効果があることから事業を進めるということか。

(市街地)堤主幹

この道路に将来的な交通量の増加を処理できる能力を持たせるために行うものである。

大竹委員

中心市街地からなるべく車を排除しながら、人間にやさしい中心街を作ろうということとの整合性をどのように取るのか。

(市街地)堤主幹

車道拡幅の意義もあるし、歩道空間が3mから8mと広くなることで回遊性を高め、また、人に対するやさしさの機能も中央通に持たせることも可能となる。

(市街地)室長

中心市街地は、交通量の増加を抑え人を回遊させた方が良いという趣旨の質問だと思うが、中央通は、市の中心の通りで実際に交通量が増えている側面もあることから車道を拡幅し、併せて、歩道を有効に使うという考え方から人の通るところを8mに確保するという両面で中央通を進めている。

大竹委員

中心市街地において大事にしなければならないことは、人であり、交通量ではない。中心市街地活性化法の考えもこのことを取り入れ、特徴を持たせた中で市街地の活性化を図ることが大きな柱となっている。

道路を作り人を集めるのではなく、人にやさしく思いやりを大事にする中で、中央通を進めることが必要であり、後悔しても遅いことから非常に心配である。

以前、他都市において中央通と同じ幅員にして失敗した例を提示したことがあるが、この失敗例に学ぶべきだと思うがどうか。

(市街地)室長

中心に車を乗り入れさせないで、公共機関で人を運送するという動きは知っている。

ただ、現状として、中央通は冬場に大変な交通渋滞を起こしており、道路整備をある程度しなければならない側面もある。

人にやさしくすることも、街なか活性化計画に謳っており、そのことを全く否定している訳ではない。指摘は十分踏まえて、人にやさしい通りを作っていきたい。

大竹委員

車道の冬対策は、どのようにするつもりか。

(市街地)堤主幹

冬対策としては、中央通がロードヒーティングするような勾配にはなく、4車線を機械除雪し、停車帯を両サイド2m設けることから、そこが一時雪の堆積場となる。

大竹委員

2mの停車帯を設け、歩道部分は全部ロードヒーティングするのか。

(市街地)堤主幹

歩道部分のロードヒーティング化については、住民等からの要望は出ているが、道路管理者である北海道とは、現在、未定の状況で協議中である。

大竹委員

中央通は、回遊性に乏しいことからこれを高めるとしているが、このことから経済的にどのくらいの効果が上がるのか。

(市街地)嶋田主幹

小樽は、海岸から輪切り状に業務帯の地域が変わっており、それを縦に直行するように中央通が整備されることから、駅と運河間を通行する者が横へと入っていくことで活性化が図られる。この経済効果については、測り知れないものがある。

大竹委員

投資をすることから、ただ作れば良いのではなく、税収が上がるなどの目的を持ちながら街づくりをしなければならない。

中央通は、駅から運河間の通行に視点を置いているようだが、そうすると小樽市民はあまり関係がなく、観光客だけの目的と受け取れるのではないか。

(市街地)嶋田主幹

小樽は、横軸に成長してきており、それに対し、縦道路が幹線として重要な位置を占めている。中央通を含め、各縦通りが回遊軸となっている。中央通の拡幅目的は、一般市民をベースとして二次的に観光客も視野に入れている。

大竹委員

区画整理で土地利用を行う際、商業施設、福祉、文化、居住等に係る公共公益施設の立地が当然出てくるが、例えば、経済センターや道営住宅なども含めてどのようなものを考えているのか。

(市街地)嶋田主幹

公共公益施設だが、平成9年12月にまとめた中央通の再整備の基本的な考え方で方向性を示している。この街区の整備は、中心市街地の基幹的な事業として大いに期待している。

この街区の中に125㎡の緑地を除いて市用地は全くなく、他は民間宅地である。このため、特定街区の中において地権者と交渉しているが、現在、非常に厳しい状況にあり、もう少し時間をいただきたい。

ただ、全て行政ということではなく、民間による公共公益施設も考えられ、例えば、経済センターについても、民間施設を誘導し共同化する中で考えることもできるなど、色々な角度から検討していくことで実施できるものと思っている。

大竹委員

中央通は、車が通り抜けるための道路ではないことから、駐車場や広場公園などの張り付けについて、どのように取り組もうとしているのか。

(市街地)嶋田主幹

利用者駐車場の基本的な考え方は、設置者で考えてもらうことになるが、近郊にある既存駐車場の活用を図る。

公園その他については、敷地が全部民地となることから、協力を得ながら民間側の敷地の中で配置ができればと考えている。

大竹委員

民地を使った公共公益施設の建設は考えられると思うか。

(市街地)嶋田主幹

新法の中にTMOもあるし、また、街づくり会社的なものも考えられ、当然に投資対効果があれば実現でき、その際、買取かテナントかの選択は会社の方針である。時代背景や立地条件から考えると街づくり会社による実現性はないとは言えない。

大竹委員

手宮線における土地問題について、小樽市の要請により清算事業団に行かず、JR北海道が土地所有権を得ることになるが、旧手宮線廃止後、5年以内に市が何らかの形で事業化をするとすると事業団へ行くこととなった土地であったが、5年間が経過しJR北海道が所有権を得た後に固定資産税を払うことになった。

JR北海道から土地を購入するしかないと言われているが、実際に財政的に苦しいことから、賃貸契約も可能であるということも聞いており、このことも含めて考えることができる問題と思うがどうか。

都市環境デザイン課長

委員の提案は、JR北海道と具体的に用地を処理する上での解決策の一つであり、そのことも視野に入れJR北海道と交渉していきたい。

大竹委員

手宮線を単なる線と考えると非常に開発しづらい。例えば、トランジットモールとすると狭いことから、手宮線を挟む両サイドの土地利用も含めた面的なことを考える必要があるのではないかと。

また、何故に将来の輸送系での活用を残したかだが、将来的に輸送系での利用ができる時代までその空間を取っておこうということが、色々な議論の中から出てきた最終結論であると思う。例えば、地下鉄が若し札幌から乗り入れることになった時に、市内から祝津まで通るルートとして確保しておくことも考えられるのではないかと。このための将来の輸送系としての取り組みをどのように考えるか。

建築都市部長

手宮線を有効に活用していく場合に、当面はオープンスペースとして活用するが、どのような形態にするにも沿道との面的利用、総合的な活用が絶対に重要であり、この検討をしていかなければならない。また、将来の輸送系として活用できる空間をとっておくという思想を大事にしていきたい。

大竹委員

街なか活性化計画の中にゴミの減量化、資源化とあるが、基本的にゴミ問題は非常に大事な問題であり、これを敢えて計画に載せたことについて、この計画が街づくりにおいて色々なことに思いをはせていると感じている。このため伺うが、今後、桃内の最終処分場が供用開始となるのはいつか。

助 役

現在のところ、来年度ということで計画を進めている。

大竹委員

市長は、リサイクルに向けて色々取り組んでおり、全市的なものにしていきたい意向があると聞いているが、相当な投資をした桃内の最終処分場でも延命策をとらなければ、金の無駄で、この最終処分場を生かすにはゴミの減量を考えなければならない。そのため、無料での埋立で課題となっている企業系の廃棄物を今年度から有料化できるのではないかとしていたが、この点についてどうか。

また、天神のリサイクルセンターは暫定であり、平成15年に桃内へリサイクルセンターを作るとしていたが、これらリサイクルセンターを今後どのようにするのか。

助役

全市的なゴミの減量と桃内の処分場の延命策について、家庭系資源物の分別収集をできれば来年度早い時期から全戸実施して行くための準備作業を進めている段階であり、行革の実施計画の中にも盛り込まれている事業系の

ゴミ減量対策としての有料化と平行して進めていかなければ、なかなか難しく効果も期待できない。現在、準備作業中であり、どこまで目処を付けられるかを考えながら進めて行きたい。

今後のリサイクルセンターの考え方については、桃内の計画が多少延びるかもしれないが、相当な投資をしていることから、当面は天神のリサイクルセンターを有効に活用していきたい。

トータルのには、事業系も含めて資源化、減量化に取り組んでいきたい。

大竹委員

家庭系ゴミは、各自治体が責任を持って処理するとなっているが、企業系ゴミは、自己責任において処理しなければいけないと法律に謳われており、札幌市の場合は、企業系でトン当り8,000円の投棄料をとっている。

小樽市は、無料で埋立させていることから暫時増加し、桃内の処分場も10年で満ぱいとなると年間6億円の金をそこに捨てることにもなる。そのようなことをしているだけの財政は、小樽市にはない。きちんと貰うものを貰い、減量するものは減量するというをやっていかなければ、ゴミ問題はパンクする。

前々から事業系ゴミの有料化ということで進んでいるはずであり、もう少し、きちんとした態度でやっていただきたいと思うがどうか。

助役

他市においては、指摘どおり運搬料、処分料を含め有料であることが多い。排出時の事業者負担は、業者に対する収集経費だけで、市の施設の利用料、処分料は無料であり、この有料化を現在検討している。ただ、この部分だけ考えても事業者の相当な負担となることから、そのようなことも理解していただき進めていきたい。

当初の計画から遅れているが、是非早い時期に方向性を出したいと考える。

大竹委員

助役の環境部長時代からこの話が出ていた。本来的に企業が責任を負わなければならないことであり、経費負担の問題ではない。企業として本来しなければならないことを、小樽市は負担させなくて良いという話がどこにあるのか。

桃内の処分場が満ぱいになったら、税金を使わなければならない、きちんとこの問題を考えないとゴミ行政は大変なことになると思うがどうか。

市長

助役が答えたように、事業系ゴミの有料化について検討中でもう少し時間を借りたい。

大竹委員

ゴミを減らすための全市的な取り組みは、非常に良いことである。一日も早く全市的に事業展開しながら、市民との相互協力により納得できるような形の中で、このゴミ問題を真剣に取り組んでいただきたい。

委員長

質疑終結。散会宣告。