

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

中心市街地活性化特別委員会会議録			
日 時	平成 9 年 8 月 2 0 日（水）	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 5 6 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	武井委員長、中村副委員長、前田・鈴木・佐藤（幸）・久末・岡本・倉田・浅田・佐々木（政）・花岡・琴坂各委員		
説 明 員	市長、平野・小原両助役、土木部参事、総務・企画・財政・経済・市民・港湾・土木・建築都市・社会教育各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

開議宣告。署名員に佐藤（幸）・久末両委員を指名。継続審査案件を議題とする。

理事者より報告を求める。

○都市計画課長

旧手宮線について

昨年9月に行われた「旧国鉄手宮線活用打ち合わせ会議」の報告に基づき、活用方法の一定の絞り込みと絞り込んだ活用方法についての課題の整理を行うこととし、平成8年度において他都市の事例調査を行った。

以下資料1・2に基づき説明。

○都市デザイン課長

景観形成事業について資料3に基づき説明。

○市街地活性化対策室長

稲北地区再開発事業について稲北地区再開発事業は、平成8年度事業において権利変換を終了し、計画現地は、再開発建築物の建設工事と一緒に除去を予定している5棟の家屋を除いて、すべての建物除去と跡地の整理を終了し、また、再開発ビルの建築確認の手続きも終え、建築工事着工に向けた出店テナントなどとの最終的協議を進めてきた。

出店テナントについては、この計画の事業主体である稲北地区再開発事業組合が、平成6年当時から、提携コンサルタントと協力して決定等してきている経過があるが、6月中旬にコープの出店の見直しの情報を得、市としても再開発事業の成否に関わる見過ごせない問題と認識し、コープの最高責任者に直接面談して確かめたところである。

コープは、出店撤回を決定したわけではないとしているものの、5月末の社内会議において、稲北出店を再検討することについて協議した経過を明らかにし、その理由として（1）コープさっぽろ全体が厳しい経営環境にあり、大幅事業リストラの方針をとっているなかで、新規出店について慎重判断を要する状況になっていること。

（2）昨年新規開店したコープ緑店の実績からして、稲北出店の事業採算見直しに不安があること。

等の説明があった。

この説明では、再開発組合及び市との平成6年以来の経過等について何ら考慮されていないことから、その面を再認識して、再三取り交わしている出店合意書に基づく稲北出店の履行を強く申し入れた。

これ以降、再開発組合として、これらに関する情報等の収集につとめた結果、7月中旬の段階で、コープの稲北出店はかなり厳しいと判断せざるを得ない状況にあることが判明したため、コープさっぽろとの対応は継続するとしながらも、正式に出店撤回の意思表示があった場合に備えあらかじめ対応策の検討をすすめる必要があると判断し、核テナントの交替を含む事業計画の見直しに取り組むこととした。このことについては、本年度の国庫補助事業との関係もあり、当初計画通りの事業の推進の可否について早期に目処をつける必要があり、市としてもこれまで関係部長会議等を開催するなど多面的な対応について検討をすすめているが、引き続き道の指導のもとに、再開発組合と連携を密にして、事業の円滑な推進のため全力を注いでいきたいと考えている。

○委員長

これより質疑に入る。

○花岡委員

稲北再開発事業について

現時点において生協の出店の可能性はないと判断しているか。また、コープさっぽろと出店契約を結んだのはいつか。

○市街地活性化対策室長

出店についてはかなり厳しいものと認識している。またコーポさっぽろとの契約については平成6年2月に準備組合の役員会有り、口頭にて出店の意向が示され、平成6年10月に生協の理事長と準備組合の理事長の間で合意書という形で交わしている。

○花岡委員

コープさっぽろの経営状況については今年5月に新聞で報じられ、改めて認識したわけだが、それによると3年前から事実上赤字決算だったにもかかわらず売り上げを二重に計上していたことが明らかになった。生協の経営状況について、合意書を交わした時点、あるいは準備組合や提携コンサルタントが生協と交渉してきた際、どのような調査をしたのか。

○市街地活性化対策室長

平成6年10月に合意書を交わした時点では、コープさっぽろも店舗展開をしていたため、特に経営状況の調査はしていなかったと聞いている。その後何度か合意書を交わしているが、組合もコープさっぽろの経営状況の悪化についてはつかんでいなかった。我々も含め新聞の報道で状況を知ったというのが実態である。

○花岡委員

当初生協は食料品だけでなく衣料品部門も出すと言っていたがその後食料品だけになった。また、ドラッグストアやカメラの部門についても取りやめになったと聞いているが、事実関係はどうなっているか。

○建築都市部長

取扱品目については決まっていなかったが、平成6年10月に基本的合意に達した時、再開発ビルの2つのフロアを使うということで進めてきたが、平成7年5月頃半分の面積で出店することとなり、残った部分は組合としてドラッグストアやテナント等で対応することにした経緯はある。

○花岡委員

コープさっぽろの経営状態を調査しなかったのは問題であったと思う。準備組合に対し市としてどのように関わったのか。

○建築都市部長

基本的には組合による施行であるが、補助事業の部分は市を窓口としており、また事業全体についての間接的な指導や助言をしてきている。

○花岡委員

確かに組合施行ではあるが、約37%が補助事業であるので、もっと連携を図れるよう話し合いをすべきではなかったのか。

○建築都市部長

以前はどちらかといえば組合主導であったが、平成7年に準備組合が出来て以来さらに密接に連携をとるようになり、一連の作業や基本設計に対する市の支援等、連携体制をとって進めてきたと考えている。

○花岡委員

生協の経営状態について、市も今年の5月の新聞報道ではじめて知ったとのことであるが、その後5月中に、出店しないという情報があつたにもかかわらず、6月2日の中心市街地活性化特別委員会や第2回定例会でも報告はなく、7月18日にやっと各党に説明があつたが、この状況についてどう考えるか。

○建築都市部長

結果的に我々の把握が甘かつたということだと思うが、コープさっぽろの経営不振の情報を新聞報道等で得た際に我々も確認しており、実際今年5月にも確認をしたが、その段階では、担当の人から特に話はなかつた。その中で我々は申し入れをし直接話を伺うこととしたが理事長の都合がつかず、6月25日頃やっと会うことができ、

一定の整理がついたので、各党に説明をしたという状況である。

○花岡委員

生協にかわるキーテナントとの交渉を進めているとのことであるが、いつ頃明らかになるのか。また、再開発ビルは今まで生協を前提に設計してきたが、キーテナントがかわると設計し直しということになるのか。また、床面積の売買価格は生協との交渉の時と同額になるのか。

○建築都市部長

かわりのキーテナントについて現在検討を進めており、具体的な企業名はまだ言えないが、今年度の国庫補助事業の関係もあるので、できれば今月末か来月初めには相手方と基本的な合意を得て、9月中に整理をし、本年度事業の関連のヒアリング等に進めていきたいと考えている。また、確かに設計については生協が前提であったが、できるだけ現設計で引き受けてもらえるようお願いをしているが、場合によっては一部設計の変更もあり得ると思う。床の売買については稲北の組合のメンバーが中心となって設立した「R I」という、完成後の建物を経営・管理する不動産会社が土地を取得して生協に貸すことになっていたもので、貸し先がかわっただけである。

○花岡委員

総事業費45億8,000万円のうち、補助金が17億1,400万円となっており、国、道、市それぞれが補助基本額に対し2/6、1/6、1/6の割合で補助金を出す訳だが、現在国の財政改革が進んでおり、その中で補助金の整理・統合が示されているが、稲北に関して、今後も引き続き国庫補助金は計上されるのか。

○建築都市部長

今年の事業実績を一定程度進めれば来年度の事業で完了するので、平成10年2月完成ということで道との協議の中で整理をされている。

○花岡委員

橋本財政改革の中では「聖域なし」と言われており、稲北の補助金があるまま計上されるか疑わしいと思うがどうか。

○財政課長

確かに補助金削減の話は出ているが、公共事業にからむものとして全体の何%削減するかというたぐいの話であると思う。また、稲北は継続事業であり、一般的な公共事業費として削減の対象になるのか、あるいは継続事業は優先し確保されることとなるのか、これからの予算編成の中で整理されることと思うので、現段階では答えられない状況である。

○花岡委員

稲北の事業には50前後の地権者がおり、補助金を約4割近く投入し進めている事業なので、資金計画が大幅に狂うと今後ますます大変になると思う。

また、今後、キーテナントの生協が撤退することによる損害をどこが担保するか等、いろいろな問題が出てくると思うがどうか。

○建築都市部長

50～60名の地権者の大部分はすでに補償し地権者ではなくなっており、地権者は9人程度であるが、計画が変わった場合は組合とも相談し、誤解のないよう整理をしていきたい。また、コープさっぽろ撤退による損害は明確になっていないが、合意書を交わした上での一時的な破約なので、それも含めコープさっぽろとは一定の協議・整理が必要になるかと思う。

○花岡委員

再開発ビルに入ることになっている権利者数、店舗数を示せ。

○活性化対策室八木主幹

現在色内川市場を経営している人々の中で権利変換を4名、増床負担が1名、全部で5名であり、店舗としては市場を経営する人が4名、その他喫茶店として営業したいという人が1名、また、店舗ではないが事務所としてやりたいという人が1～2名ほどいる。

○花岡委員

従前の店舗数を示せ。

○活性化対策室八木主幹

今年の3月に権利変換をしているが、その直前の調査でいうと事務所等を含めて15店舗あった。

○花岡委員

当時、平成5年5月28日に稲北地区再開発実施基本構想が委員会に提出されたが、これによると権利者が約60名おり、店舗数は、個人商店4店舗、市場が13店舗、計17店舗あったとのことである。現在店舗として、特に市場として残っているのは4店舗という状況であり、稲北再開発の当初の目的とは違っているのではないかと思う。当時は色内川市場を中心とした稲北商店街の活性化が最大の目的であったかと思うが、再開発ビルの計画によって、商店の人がこれを機にやめてしまったり、別の場所に移ってしまっているのではないか。

○活性化対策室八木主幹

確かに中には亡くなった人や廃業した人もおり少なくなっている事実はある。また、事業の計画については、生協を核とし店舗と分譲住宅を作る中で色内川市場をいかに再生していくかが主眼となっており、今後も基本的に方針は変わっていない。

○花岡委員

現実ここで商売をしていた人がこれを機にやめてしまうのは非常に問題である。入らなかった人の話を聞くと、再開発ビルに入り高い共益費を払って本当に利益をあげられるのか等、先行きに不安を感じている人が多い。そのような状況の中で色内川市場の活性化を求めていくなら、活性化対策室だけでなく経済部等ともしっかり連携をとるべきではなかったのか。また、商店の人と方向性についてもしっかり協議すべきではなかったのか。

○建築都市部長

組合や関係者と協議をする中で後継者がいない等の問題も出てきていたが、その過程では中小企業センターに相談にいくよう指導したりそれなりの対応はしてきたと思うが、最終的には当事者の判断の中でこのような結果となってしまったものと思う。

○花岡委員

結果として地元密着型の商店がなくなり大型店を呼び込むことによって地域の商店街が圧迫されるのでは、当初の目的とは違ってきているのではないか。また、梁川通商店街等への影響も出るのではないか。

○建築都市部長

組合も、例えば魚屋等地元の商店と重複しないようにコープさっぽろと申し合わせをする等配慮しながら計画を進めてきた。今後出店するテナントの意向もあると思うが、組合としても協議をして、相乗効果として従来以上の集客が図れるよう経済部の力も借りながら進めていく必要があると考えている。

○花岡委員

組合施行ではあるが、市としても力を入れていかなければ空き店舗、空き住宅になってしまう可能性もあるので、縦割りではなく総合的に判断していったほしい。ここは中心街から少し離れており地域的にもあまりよい場所とはいえないので生き残っていくためには特色のある経営が必要だと思う。そのような意味では稲北再開発はこれからが山場であるので、もっと合同の会議を開き様々な変化があった時には議会对応を適切にしてほしい。

○琴坂委員

旧手宮線について

今後の進め方として、平成10年度に事業化のめどをたてるとのことだが具体的にどのようなことか。また、平成10年度以降についてはどのように考えているのか。

○建築都市部長

今年度において一定のめどをつけるということで3つの活用策に絞り事業として成り立つかどうか調査したが、その中でも特に路面電車、オープンスペース等について細かな試算をしていくことになる。また、路面電車を要望している人々や関心を持っている人々とも今回の報告を中心に今年いっぱい話し合いを重ね、調査の概略を示していきたいと考えている。当面考えているのは、平成10年度にフィジビリティ（実現可能性）調査を行いその結果によりそれ以降の取り扱いが決まるものと考えている。

○琴坂委員

それでは平成10年度に活用方法が決まってしまうということか。

○建築都市部長

調査の結果にもよるが、これまでかなり時間をかけてきていることもあり、できれば一定の方向は出したいと考えてはいるが断定はできない。

○琴坂委員

これまでも所管が都市計画課ということについておかしいと言ってきたが、それに限定せずに答えてもらいたい。報告の中でも活用法がかなり絞りこまれているようだが、地価の問題、経済状況、本市の人口動向等をみてもまともなまちづくり計画が進んでいない中で、まだ時期尚早なのではないか。むしろ活用法を限定せずもっと広げて考えるべきではないのか。

○建築都市部長

所管について、調査事業は当初交通記念館との関係から建築都市部でやっていたという経緯もあり、現在の調査までは今の体制で進めていきたい。その後についてはその時点で検討したい。

今回の絞り込みは、従前から路面電車、モノレール、新交通システム等の活用が言われており、それらの可能性について調査した結果、その中では最終的に3つの方法が事業化できそうだという意味で絞り込んだものである。しかしながらこれまではオープンスペース系か運輸系で考えてきたが、中心市街地の活性化に寄与する活用、あるいは築港地区と連携をとるための空間としての活用等、新たな視点が出てくるかもしれないので、民間の人々とも意見を交換しながら検討していきたい。

○琴坂委員

手宮線を考える市民のグループがシンポジウムを連続して開催しており、私も3度ほど出席したが、市の幹部職員はほとんど出席していなかった。今積極的に活動している人たちだけを対象にするのではなく、考える材料としてもっと対象を広げるべきと思うがどうか。

○建築都市部長

調査活動を行った中で、沼津市の蛇松鉄道の跡地は歴史的にも手宮線と似た状況であり、緑道として整備されたが結果としてあまり利用されていなかった。また、北九州でも同じような事例があり、単純に緑道や公園にするのは確かに事業としてやりやすいが、空間として整備するのであれば何らかの演出がないと中心市街地の活性化にはつながらない可能性もあるという感想をもった。

○琴坂委員

過去のつながりを断ち切り、未来指向で考えていく必要があるのではないか。

全体の活用計画の中で交通記念館との関係は今時点ではどうなっているのか。

○建築都市部長

計画を検討する中で交通記念館との関係をどうするかという議論には至っていないのが現状である。今後もし路面電車として活用することになればその段階で検討しなければならないと考えている。

○琴坂委員

それでは交通記念館が完成した時点で手宮線との関係は一度切れていると考えているのか。一部には鉄道記念館の列車が市の中心部まで走ってくると考えている人もいるが、それはないということか。

○建築都市部長

ないと断定はできない。現在敷地としてはフェンスで区切られているが、何らかの形でつなぐのは技術的に可能であり、例えば路面電車として活用が決まった場合には、交通記念館と中でつながるのが自然な形であるように思う。

○琴坂委員

築港地区との連動も視野にあるようだが、築港地区と中心市街地との共存共栄策の対象になりうるのか。

○築港地区再開発室長

築港地区の2年後のオープンを前に、回遊性を高めるための交通手段等の検討の中では、直接対象になっていないのが現状である。

○琴坂委員

報告書では跡地が1.8キロメートルとなっているが、事業化していく過程においても1.8キロメートルだけを対象としていくのか。

○建築都市部長

他との連動の関係も含めて考えているところである。

○琴坂委員

例えば南小樽と結び付いたとしても3キロメートルにもならず、その程度の距離では輸送系の活用で採算がとれるはずがないと思うがどうか。

○建築都市部長

今の時点で採算がとれないから切る等の議論はできないと考えている。もっといろいろな形でデータを収集し整理した中で採算性等の課題が出てくるならば、それに対して打つ手はないか検討していきたい。

○琴坂委員

別な角度から見ると採算がとれないなら活性化にはつながらないと思う。1.8キロメートルだけであっても採算がとれるほうが活性化に結び付くのではないか。そのような意味で財政的な話は本当に最後でいいのか。

○建築都市部長

財政的な話が最後であるとは言わないが、民間の智慧を借りながら小樽らしい夢のある活用を考えていきたい。また、要望や陳情をみても昔鉄道であったことへのこだわり等も見受けられるのでそれらも大切に考え、いろいろな角度から十分な検討をしていきたいと考えている。実際財政的な面は我々も頭を悩ませており、別な視点も含めて考えているが、当面はオープンスペース、公園、路面電車等の活用について考えていきたい。

○琴坂委員

私もこの土地を目的のないままに取得した場合の国や道の財政的支援等を探っているが、道としても史跡として残すのか、それともそこを使って収入・人口増・活性化等を見込むのかを決めなければどの部が対応するのか答えられないとのことである。従って史跡保存が可能ならその道を選ぶのか等の整理が必要であると思う。また、もうひとつは福祉事業や市民のアミューズメントとしての活用等を考えるならば、これは経済を抜きに考えなければならない。しかし活性化の材料として考えるのであれば経済効果と活性化は切り離せないものである。今後活用を考える上で史跡保存としての道も含んで考えているのか。

○建築都市部長

基本的に中心市街地の活性化に役立てたいと考えているが、それは単に経済行為のみの話ではないと考えている。史跡としての保存については、確かに北海道鉄道発祥の地であるので、そのような意味合いを持たせた形での活性化の道を追求できればと考えている。

○琴坂委員

史跡保存をするにはかなり時間がかかると思う。実際にこの鉄道の位置は何度も変わっており、道教委等はレールそのものを保存しなくてもいいのではないかという考えも持っている。

次にJRとの関係であるが、路面電車として活用する場合、用地の問題があると思うが、手宮線をJRとして生かす方法を考えているのか。

○建築都市部長

今のところそのような話はないが、手宮線は玉光堂の裏あたりから函館本線と合流しており、財産区分上そこは函館本線の用地になっているので、現状の軌道を変えるのであれば、安全管理上空間を区分しなければならないという話はしている。

○琴坂委員

シンポジウムで学んだ話だが、例えば小樽市でいうと平磯岬や築港地区あたりで公共輸送機関やマイカーを通れなくしてそこから先は無料の電気自動車を走らせている街や、低床自動車を走らせたがうまくいかず、結局車道を切り下げて歩道をプラットホームにしている街もあるとのことである。このようにまだいろいろなケースがあると思う。例えば函館本線を移動し、南小樽駅を100メートル移転するとか、小樽駅を100メートル海側に下げる、あるいは函館本線の終着駅を小樽にする等、現在のJR線との係わりについてもっと大きな規模で考えるべきではないか。いずれにせよもっと時間をかけて検討していかなければ貴重な手宮線跡地を結果として小樽市で確保できなくなる可能性もでてくると思うがどうか。

○小原助役

これまでも長い時間をかけ市民の各界各層の意見をとりいれながら今日まできている。しかし一方では地形的な制約等さまざまな問題もあり絞り込みをできずにいた。今回やっと3つに絞りこんだが、これはあくまでも事業の採算性、事業化に伴う課題等が具体化されないままの調査であり、精査をしていく中で広範囲な考え方もでてくるのではないかと考えている。従って、JR移動の話等も参考にするがまずは3つの方法で掘り下げ調査結果を踏まえながら最終的にどうするか考えたい。

○琴坂委員

議員の質問なのだから参考にする程度では困る。私が言いたいのは、絞り込みに苦労しているのは材料が少ないからであり、この程度の検討で絞り込んだら絶対に失敗するだろうということである。もっと広い範囲で検討すべきではないのか。

○小原助役

絞り込むのは早すぎるというのも一つの意見であるが、調査不足という面も確かにあると思う。現在3つの視点があるのでこれらについて深く調査をした上で総合的に検討していきたい。

○琴坂委員

検討の結果絞り込んだものが即事業化とならずに手戻りすることもありえるということか。

○小原助役

調査結果を見なければわからないが、経済効果や中心市街地の活性化に期待をしているが、事業として進める以上は事業費や採算性の問題も十分な検討が必要であり、その中で直ちに事業化できるのか、あるいは短期的に別な用途を考えた上で一定の期間をおいて長期的な視野で考えるべきなのか等も含めて考えて対応しなければならない

と思う。

○琴坂委員

手宮線問題を議論するにあたって我々は平面図さえ見たことがない。我々も図面を見て現地確認をしながら検討していきたいので、早急に議会資料として平面図を提出してもらいたい。また、手宮線にこだわりをもった人たちの意見も重要だと思うが、まちづくりの観点から、こだわりを捨てた案もあるはずなので、平面図を作った上で広く市民にアイデアを募集していく必要があると思うがどうか。

○建築都市部長

敷地の図面は J R からもらったものがあるのですぐに提出できると思う。また昨年 9 月に終わった活用会議はほぼ 10 年前にスタートしたものであるが、その中でも 10 年間かけて意見を聞いてきたが、今の時点でどうかというのも検討課題であるので、今後もこだわりを持っていない人たちも含めて意見交換をしていきたい。また、絞り込むには早すぎるということであるが、小樽市として方向性だけでも早く明確にすべきという意見もかなり多い状況にある。

○琴坂委員

運河の教訓から学ぶものは多いと思うが、運河を半分しか残せなかったのは、10 年前に決めたことを再検討せずに強行したからであると思う。手宮線の問題についても、10 年たってさらに先の 10 年を見据えたときに、だめなら捨てるような切り替えも必要だと思う。そのような意味で、手宮線にこだわりを持っている人とも持っていない人とも大いに議論し、新しいまちづくりを考えてほしい。

○倉田委員

稲北地区再開発について

コープさっぽろの撤退に備え次のキーテナントとの交渉を進めているとのことだが、もしそこもだめならどうなるのか。

○建築都市部長

現在なんとか次のテナントを探さなくてもいいような形での交渉を続けており、次のキーテナントについてはまだ答えられる状況にない。

○倉田委員

補助金の関係もあるので早く工事に着工しなければならないと思うが、無理矢理進めていくことのないようにしてほしいがどうか。

○建築都市部長

組合と慎重に検討しながら進めていきたい。

○倉田委員

中央通地区土地区画整理事業について

運河付近の通りは市道から道道へ昇格したが道路のデザインや中央分離帯等設計上変更は生じるのか。

○活性化対策室大滝主幹

中央通は国道 5 号線と道道臨港線を結ぶ幹線道路であり、昭和 45 年に幅員 36 メートルの都市計画決定をしている。臨港線側 85 メートルについては市道であったので市施行で整備をしており平成 4 年に完成している。その区間の断面構成については、36 メートルの中で車道 20 メートル、両側に歩道 8 メートルとなっており、また道路中央には中央分離帯を設けている。今後未整備区間 390 メートルについては現況 18 メートル幅員であり、拡幅に必要な土地については区画整理事業の中で確保しているところである。この道路工事については道道に昇格しているので土木現業所が行うことになる。

道路工事施行の事業主体が変わった場合、道路づくりについては、歩車道の断面構成等基本的な部分は変わらないと思うが、緑化等ソフトの部分については今後庁内や地元関係者と検討した上で道道関係者と協議していきたい。中央分離帯についても、未整備部分についてまだ具体的な検討はしていないが、公安委員会からも交通安全上必要であると強く指導を受けているので基本的な考えは変わらないと思う。

○倉田委員

現在小樽駅前に中央分離帯はなく、これから工事をする 390 メートル部分と一本の道路としてスムーズにつながらず、交通渋滞のもとになる可能性もある。今後駅前に中央分離帯を設置することは可能か。

○活性化対策室大滝主幹

駅前の通りについては全長 40 メートル弱と非常に短い区間ではあるが、確かに現状として中央分離帯はない。今後未整備区間 390 メートルの計画の中で、公安委員会と協議しさまざまな交差点も含め検討した上で中央分離帯は整備されるだろうと思う。

○倉田委員

臨港線について

堺町付近の道路沿いにはアイスクリーム屋やお土産屋等の店が多くいつも路上駐車が絶えない状況にある。本来は 3 車線であるが途中から路上駐車が多くなるため実質 2 車線となり、非常に危険である。交通安全上、違法駐車を取り締まる他に何か対策等は考えられないか。

○市民部次長

交通事故防止の観点から警察も違法駐車の取り締まりをしているが追いつかない状況である。我々も警察に取り締まりの強化を要請していかなければならないと考えているが、別の方法というのは難しいと思う。

○倉田委員

夏は違法駐車、冬は雪で結局 2 車線しか使えない状況であるので 3 車線である必要があるのか疑問に思うが、例えば 1 車線は駐車帯にする等考えられないか。

○市民部次長

非常に難しいと思う。冬の除雪については関係機関に要請していきたいと考えている。

○倉田委員

違法駐車している車の多くは観光客であり小樽市の店で買い物をしている人たちなので、ただ単に取り締まりをするだけでは観光地として好ましくないのではないか。

○市民部次長

道路の確保についても十分関係者に働きかけていきたい。

休憩 午後 2 時 5 3 分

再開 午後 3 時 2 0 分

○浅田委員

稲北再開発事業について

①生協の経営不振は以前から気にしていたが、手当てが遅かったのではないか。

②稲北の店舗 5 ～ 6 店についてどの程度の借入金でどのような返済をするのか。

③先日匿名の方から手紙があり、おそらく稲北の関係者だと思うが不安な毎日が続いているとのことであったが、心配が高まっているのではないか。

○建築都市部長

①結果として対応は遅かったのだと思うので今後このようなことのないよう組合とも協議していきたい。

③現在権利者は 9 名でありほとんどが市場の方と理事といわれる人であるため、組合の会議等もあることを考え

ると、すでに権利者でなくなった人がその後どうなったかと不安になっているのではないかと思いますので、組合にも整理をし説明するよう指示をしている。

○活性化対策室八木主幹

②市場に残る5名のうち4名が権利変換をして従前持っている権利をそのまま移行しており、もう1名は増床負担金ということで建物ができたときにこれを買取るということで話を進めている。従って資金的に必要なものは店舗に必要な冷蔵庫等であり、これをどうしていくか中小企業センターと相談しているが、個人的に資金がどれだけ必要かはまだ聞いていない。

○浅田委員

経済部にも協力してもらわないと建築都市部だけでは対応は難しいと思う。例えば冷蔵庫を買うにしても非常に大きなものであり、新しいものを揃えようとする4,000万円かかる。適切なアドバイスをしなければ実際に返済がきつくなっていく恐れもあるので経済部等と十分連携をとる必要があると思うがどうか。

○建築都市部長

市場を経営する人だけでなく事務所を構える人もある意味では同じであり、庁内でも関係部長会議をつくり経済部も入って進めているので今後も引き続き対応を強化していきたい。

○浅田委員

手宮線について

築港再開発についても同様であるが、市長や部長等が異動になりスタッフが変わるとこれまでの話の流れが変わってしまい、一からやり直しになる恐れがあると思う。整合性・一貫性の観点から10～20年先を考えた小樽市のまちづくりの司令塔を確立させ、スタッフの誰が変わっても小樽市の方針の一貫性を保てるようにする必要があると思うがどうか。また、若い人や女性の意見をもっととりいれた形でのまちづくりが必要だと思うがどうか。

○市長

ひとつのまちづくりのコンセプトの継続性、あるいはひとつの仕事をいつまでもやることの惰性等の問題があり、また同じセクションに長くいる人がいるとみんな発言しなくなったりと、非常にバランスの難しいところがあると思う。我々もまちづくりの中で重点的なものに絞りひとつのセクションを設けて進めており、事業が終了するとなくなるか、あるいは縮小し、また新たな事業に向かうことになると思う。いつもまちづくり全体のコントロールをどこで行うか考えているが、現在総合計画をつくっており、10年～20年先を見据えた基本構想に沿って進めていくという意味でも企画部の中で進めてはどうかと思っている。ただ、その中でバランスが変わるものもあるので調整は必要と考えている。

また、基本的には人が変わっても引き継ぎが行われ考え方は変わらないものと思っているが、情勢の変化や引き継ぎの不十分さから変わってしまう可能性もあるので、組織の運営について指導しながら進めていきたい。

○浅田委員

2～3年でポストが変わると、人によっては大きなことをやらなければ非難もされないということで無難にやろうという人がでないとも限らない。それは市の停滞を招き、一般企業だと倒産に向かう道だと思う。行政が強い指導力で引っ張っていくことが必要だと思う。小樽市はいろいろな問題を抱え財政的にも厳しい状態であるので、大きな改革が必要と思うがどうか。

○市長

私は道庁時代、2年ごとに仕事が変わっており、2年間全力投球し、仕事が変わってまた全力投球するということで惰性にならないような形で進めていた。ただ、市の行政は市民に密着した行政であり、最近是在任期間を少し長くしながらやっているつもりであるので、委員の意見も参考にしながら今後研究していきたい。

○鈴木委員

堺町本通の一方通行化について

長い間検討され7月1日からついに実施となったが何か問題等はあるか。

○土木部建設課長

一方通行にあたり試験的にポール等を配置し歩車道の分離を行い、また交差点の形を大きく変えている。地域の人からもいろいろな意見があり、今週末には再度交通量調査も実施し流れを分析して、そのデータをもとに公安委員会と今後の整備について検討したいと考えている。また、歩行者スペースに車両が駐車されているということも聞いているので、本工事にあたってはそれらも参考にしながら支障のないよう検討していきたい。

○鈴木委員

地域の人からの意見とは具体的にどのようなものか。

○土木部建設課長

業者の荷役の問題、観光物産店に来る客の車の問題、駐車場があまり確保されていないという地域の特殊性について等である。

○鈴木委員

できるだけ対応できるように検討してほしい。

築港ヤード再開発と中心市街地の共存共栄について

関係者といろいろな策を検討していると思うが現状について示せ。

○築港地区再開発室長

OBCから提出されている4点の考え方、あるいは関係者からの要望等について観光協会、物産協会、市商連、商工会議所等関係団体と事務レベルで2回ほど話をしている。その中では支援策等の財政的な問題、また、まちづくり全体として手宮線の問題、スプロール現象に対する小樽市の施策、まちの住宅政策等大きなレベルでの意見が出されていた。

○鈴木委員

短絡的に商店街の考えだけで進めるのではなく、大きな視野を持ち長いスパンで小樽市のまちづくりを考えなければ中心市街地の活性化は図れないと思う。

中心市街地の車問題について

現在中心市街地の商店街は歩行者天国になっており車が通行できない状態であるが、今は車社会であり歩行者天国という形態はすでに古くなっているので、今後は車の乗り入れもできるような商店街づくりをする必要があるのではないか。

○土木部参事

確かに歩行者天国になっていることが逆効果になっている場合もあると思う。例えば車がゆっくりと走れるようにし、駐車スペースをとることにより人を呼び込む等の意見もあるので、それらも含め見直しが必要かと思う。

○鈴木委員

車の乗り入れも考えるべきだが、商店街の駐車場不足も問題となっている。現在、商店街はほとんどが平屋なので、長い年月はかかると思うが何店舗か立体化し空いた土地に駐車場を作る等の施策が必要ではないか。

○土木部参事

現在通産省、運輸省等で連携した中心市街地の再活性化に向けて取り組みを進めているが、その中でも今の話のような場合の財政的支援が言われており、小樽市でも必要になるかと思っている。

○建築都市部長

今の話についてはまず中央通でやってみようと考えている。

○鈴木委員

空洞化についても行政だけの責任ではなく商店経営者のやる気等が非常に重要であると思う。築港ヤード再開発を機に今までのやり方がよかったのか、若い店主は考え、研究していると思うがどうか。

○(経済)竹田主幹

商店街内部でも勉強会をひらき活性化委員会等を設け検討している。具体的には例えば都通では毎週月曜日に若い者が集まり、商店街のハード・ソフトにわたって検討しているが、ハードについては非常に大きなお金がかかるということで、ポイントカード・スタンプカード、あるいはイベント等を行う際どのような形で客に利便性を提供していくか等、主にソフトの面で話し合いを進めており、築港ヤード再開発をばねに商店街内部の結束を固めながら活性化事業に取り組んでいる。そのような中で我々も夜間営業時間延長の支援等も含め支援策を4つほど作り取り組んでいるので、今後とも商店街と力を合わせて進めていきたいと考えている。

○鈴木委員

築港ヤード再開発が起爆剤となり商店街の人も勉強をする等やる気がでてきたと思う。
市としてもいろいろ大きな施策を持ちながら商店街の活性化に向けて助成等を進めてほしい。

○市長

築港ヤード再開発が起爆剤になっているという要素も確かにあると思う。現在大型店進出、あるいは規制緩和が全国的にかなり厳しく展開されており小樽市も例外ではない。そのような中で商店街としてこれまでにないような取り組みが意欲的に行われているので、我々としてもそのような動きをバックアップしながら歴史的な商店街の存続・振興のために努力していきたい。

○委員長

散会宣告。