

議長	副議長	局長	次長	係長	係

<b>築港ヤード跡地再開発特別委員会会議録</b>			
<b>日 時</b>	平成11年1月28日(木)	<b>開 議</b>	午後1時00分
		<b>散 会</b>	午後4時18分
<b>場 所</b>	第2委員会室		
<b>議 題</b>	継続審査案件		
<b>出席委員</b>	八田委員長、新野副委員長、大橋・松本・大島・佐野・佐々木(勝) ・渡部(晋)・浅田・中畑・琴坂・高階 各委員		
<b>説明員</b>	市長、平野助役・小原助役、水道局長、土木部参事、総務・企画・ 財政・経済・土木・建築都市・港湾各部長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="margin-left: 40px;">委員長</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に松本・高階両委員を指名。継続審査案件を議題とし、理事者からの報告を許可する。

(築)高橋主幹

「公共施設及び駅舎の供用開始について」

<資料1 公共施設等供用開始予定図>

土地区画整理施行区域内の道路、道道小樽港線など周辺道路の信号機、交通規制標識並びに案内標識の設置について関係機関と具体的な日程調整が整ったので、改めて公共施設等の供用開始日について、資料1で報告する。凡例にあるとおり色別で、供用日を記載しているが、黄色の部分については築港海岸通の一部と区画道路4号であり、1月20日に供用開始告示を行い、同日から供用開始している。次に、オレンジ色の部分の駅南広場、駅北広場とマリロードについては、2月16日に供用開始告示を行い、同日から供用したいと考えている。合わせてマリロードと港湾部で整備している小樽港縦貫線の横断歩道橋とを結ぶOBCで設置した空中歩廊についても、同時に供用する予定である。なお、マリロードの建設に携わった建設工事施工業者16社から工事完成に当たり、同日の午前中に開通式を行いたい旨の申出があり、現在、準備が進められているため、一般の供用開始は午後1時からということ考えている。次に、水色の部分は築港海岸通、勝納築港線、勝納埠頭線、小樽港縦貫線であるが、道道小樽港線勝納交差点の右折車線及び増設工事も含め、信号機の改良、交通規制標識の設置などを3月8日までに完成する予定でありこれらと合わせて同月8日に供用開始の告示を行い、供用していきたいと考えている。また、平成10年第4回定例会においてJR北海道に対する駅舎の譲与議決を経たことにより、12月25日にJR北海道と譲与契約を締結し、また、所有権移転登記については、去る1月25日に、その手を完了している。現在、JRは営業施設に関する工事を進めており、2月26日に橋上駅として営業を開始するとの報告を受けている。次に、バスの運行に関してだが、凡例に停留所を丸印で新規、移設、廃止に分けて示してあるが、築港海岸通、駅北広場、小樽港縦貫線に赤丸で印があるのは、新たに区内を循環するバスの停留所の位置であり、中央バスからは3月11日からの運行を予定しているとの報告を受けている。また、国道5号の若竹町や築港駅前のバス停留所付近は、歩行者の乱横断が多く危険箇所として指定されていたため、若竹町から築港駅前のバス停留所を含め公安委員会、開発建設部と検討を行ってきたが、青丸の印の若竹本通、水産学校前通をT字路の交差点と考えて処理することとなり、停留所の移設も必要となっている。既存のバスベイが緑丸の印で、赤丸の印の位置に移設されるに伴い、黒丸の印の保線区前のバスベイが廃止されることとなった。築港駅前のバス停については新築港駅の開業に併せて2月26日から供用されるが、消防署下の若竹町のバスベイは、信号処理を含めて、新年度に移転されることになっている。

(築)山田室長

保留地処分について

11月30日に開催された当委員会で報告をした未処分の保留地5,868.32㎡の処分について報告する。当該保留地は、予めから市内の市場協同組合から新規事業展開の用地として買受けたい旨の希望が出され、市としては地場の小売商業者育成の視点などから事業計画などについて協議してきた。この度、資金計画を含む施設計画がほぼ固まったため、昨年12月16日に新たに「丸市新南小樽市場協同組合」の設立登記をし、同月25日に正式に買受け申込みの提出があった。市としては地元商業者がデベロッパーとなり開発する事業であり、開発区域内の発展に寄与できる計画であると判断し、随意契約により処分することにした。しかしながら、現在、資金計画で計画している金融機関との融資時期について協議中であるため、正式な売渡し決定については、その見通しが立った段階で行う予定である。なお、建物の構造は鉄骨造、地上3階建、延床面積は4,776.14㎡、建物用途は商業店舗ということで計画されている。施設の概要については、市場のほかにテナントとして2つの店舗が入る予定である。

その他、インフォメーションコーナー、バス待合所機能を備えたパブリックホール、小樽周辺や市場で扱っている農水産物を食材に使ったメニューを提供する食堂、地域住民に対して、クッキングスクールや食文化に関するセミナー等を行う会議室も設置する。駐車場については平面68台、屋上52台の計120台を用意する。また、地場産品の販売やフリーマーケット等に利用できる広場スペースを確保し、一般開放するという計画である。既に1月11日に大店舗法に基づく3条申請を行っており、本年秋の早い時期のオープンを目指して準備を進めている。

(築)長川主幹

地元テナントの入店及び雇用状況について

地元テナントの入店状況については、これまでの委員会の中で10数社とか20社程度と報告してきたが、その後若干増えて地元テナントは26社と聞いている。内訳としては、サティ12社、ビブレ6社、イスト6社、7月開業のホテル2社となっており、これを業種別に見ると、物販店が15社、この中にはまだ契約はしていないが小樽物産協会の出店も見込まれているほか、食品、衣料、電気、雑貨などが入っている。サービス業については金融機関のATMを含み、美容室、クリーニング店などで7社となっている。また、飲食店は4社、具体的にはすし、ラーメン、喫茶店等となっている。

次に、OBC関係企業の雇用についてであるが、前回の委員会で約3,000人の雇用のうち、地元雇用が1,100名以上確保されたと報告しているが、その後も何回か職安経由の求人やチラシによる一般公募により面接会が行われ、地元雇用が図られている。また、今月末にもビブレやOBCセンターゾーンの面接会が開催され、サティ、ビブレのテナントの従業員募集についても求人の動きが出てきている。雇用については、それぞれの企業体の追込みの時期にきているが、一部採用内定者の辞退もあり、現在、正確な雇用数や地元雇用の状況などを調査中であるものの、主な企業体からの聞き取りによると、全体で1,400~1,500名程度の地元雇用が内定しているものと考えている。

シャトルバスについて

先般、商工会議所と市商連とシャトルバスについての協議をした。結論からいうと、前回の委員会に報告したルートで基本的に了承をいただいたが、同時に最終的な要望も何点か出された。1点目は築港から小樽行きのバス停の使用箇所についての要望であり、2点目は駅北広場発を往路とするダイヤ編成についての要望であり、3点目は路線の名称についてであり、例えば地区の愛称を用いるなどの工夫をしてもらいたいとの要望である。これらの要望については、市としても必要なことと考えており、早速事業者にもその対応方を強く要請し、事業者としては対応するとの回答を得たところである。また、このことについては、商工会議所、市商連にも話をし、了解を得たところである。なお、このシャトル便のほか、築港からの中心市街地への集客対応策として市から要望してきた臨時便の対応については、シャトルバスのルートとは別に運行事業者として計画しているとの確認を得た。現在、事業者が想定している臨時便ルートは、築港から臨港線、中央通を通過し、長崎屋前で降車させ、そして空になったバスで築港に戻り、これを繰り返すルートを計画しているようである。

(港)工務課長

シャトルシーバスについて<資料2：シーバス運航図>

築港ヤード跡地再開発に伴う大型複合商業施設の3月オープンによる交通渋滞が予想される中、その解消と中心市街地への来訪者の誘導という目的に合わせ、シャトルシーバスの運行が求められていた。港湾部としては、シャトルシーバスの航路変更の実施に向け、関係部局や関係機関、関係企業と協議を進めている。

港長である小樽海上保安部との係わりであるが、平成10年12月11日付で発着所を現在のマリーナ内から築港臨海公園の護岸に変更することについての事前協議を行ったところ、平成11年1月7日付で船舶航行の安全上支障がない旨の回答があった。次に、港湾計画との係わりであるが、開発局と協議した結果、新たな発着所となる当該護岸は、元々、物揚場として利用されていたものであり、構造的にはシーバスの接岸に問題ないことなどから

変更手続は要しないとの見解が示された。

また、木材関連企業との協議であるが、本船荷役時や貯木水面における木材の陸揚作業時の調整を行うことで了解を得ている。

更に、小樽市漁業協同組合との係わりであるが、同意事項ではないとのことで発着所の変更内容を説明し、漁業関係者への周知について要請している。今後の市の対応としては4月初めの運行に向け、貯木場内の航路及び発着所付近の水深の確認、木材流出防止施設の設置、周辺施設の案内看板や誘導サインの設置等が必要であり、これらの施設整備については平成10年度中に実施する予定である。観光振興公社としては、発券所の設置、係留用クロスピットの設置、公園の既存フェンスの改造等を行う予定である。また、シャトルシーバスの運航計画としては、航行船舶は現状の1隻体制で、1日の運航便数は第3埠頭発が8便、築港臨海公園発が7便の計15便を予定しており、運航期間としては11月末までと聞いている。

(築)長川主幹

築港再開発地域の「愛称」募集について<資料3:「築港地区再開発地域」の愛称について>

12月に新聞報道により、築港再開発地域の愛称を募集したところ、小学生からお年寄りまで、市民から延べ143件の応募があった。募集に当たったの愛称の考え方が、まず、「ウォーターフロントや21世紀に向けた新しい小樽をイメージさせるもの」であること、また、「道路標識にも愛称を使うため、できるだけ少ない字数であること。」更に、「特定の企業がイメージされるものや商標登録されているものは除くこと。」とし、選考に当たっても、同様の考え方で行った。選考するに当たっては、小樽商大の先生を初め各界各層の方々、商大生、女子短大生など10名の方々に選考委員を願い、一昨日の26日に選考委員会を開催した。審査員からは、地区の歴史も考慮し「築港」の文字は外さない方が良いとの意見や新しいまちということで特に築港にこだわらなくともよいのではないかなどといった意見が出されたが、選考の結果としては資料のとおり地区の愛称は「ばるて・築港」が選定された。これは70歳の主婦の方から応募されたものである。「ばるて」の意味はフランス語で「遊ぶ」「集う」という意味で、英語でいえばパーティという意味になる。「ばるて」という言葉そのものにオリジナリティがあり、音の響き、語呂のよさ、また、字数が少なく覚えやすいというのが、選定された理由かと考えている。

委員長

一括質疑に入る。

高階委員

シーバスについてだが、事業主体はどこになるのか。この船は実際に就航しているが、これまでの実績と採算についてはどうか。

(経)古賀主幹

事業主体は以前からお願いしてきたところだが、4月からの運航についても、(社)小樽観光振興公社が担当する。これまでの収支状況についてだが、平成6年で約2万6,000人あった乗船客が、去年は約7,000人まで落ちこんだ。収支についてはこの船だけに限ると、相当苦しい状況である。

高階委員

マイカルのオープンに向けて、改めてこの船を使うとのことだが、収支の見通しは持っているのか。

(経)古賀主幹

一応、収支は公社の方で積算している。平成3年、4年に通年運航した経緯はあるが、冬場の観光客の入込みが少なく、当面は4月から11月までということ考えている。収支については、3万6,000人程度見込んでおり、これは過去の乗船率、OBCの900万人の集客をベースに計算した数字で、その程度乗船するとプラスマイナスゼロになる。

高階委員

集客という観点からいえば、実際に小樽博覧会では色内埠頭と勝納埠頭の2会場をシャトルで結ぶ案があったが、途中で色内側会場が取りやめになるなどしており、今回のシャトル便についても運航してみたが、果たしてうまくいくかは非常に懸念される。過去の運航実績に照らしてどう考えているか。

(経)古賀主幹

シャトル便は平成3年から運航しているが、平成6年度はこの船だけで2万6,000人程度の乗船数があり、収支は採れていた。昨年度は、7,000人台と相当に落ち込んでいるのは事実であるが、それでも全体的な事業からすると、収支は採れており、公社としては昨年より悪い数字になるとは考えていない。

高階委員

これまでの公社の経営状況から見ても心配されるし、今後、相当の見通しを持たないと問題ではないかという点だけは指摘する。

次に、平成11年度の築港関係の事業として予定されるものと、その予算についてはどうか。以前に先を見通した年度別の事業費の数字的なものは提出されているが、具体的な内容はどうか。

(築)高橋主幹

平成11年度に予定されている事業については、現在、概ね公共施設が整備されている中で残された区画道路2号、3号の築造工事を進めていく。これら道路に伴う水道管の布設、街区公園等の整地により、実質的に工事関係は完了する。なお、事業費については約3億円程度と考えている。また、換地処分に向けた事務手続を進めていきたい。

高階委員

区画整理事業だけの答弁であるが、それに関連した港湾、土木、下水道等の事業についてはどうか。

(築)高橋主幹

関連事業とのことだが、公園整備事業については広場公園が一応完了しており、また、区域外の市道機関庫前通線の改良が区画道路2号、3号の整備と合わせて行われる。また港湾整備事業については、散策路の整備が計画され、平成10年から直轄事業として着手されている小樽港縦貫線平磯岬部の築造工事が引き続き行われるといった状況である。これらの事業費等については直轄事業の部分があるため、平成11年度の全体的な予算はまだ、把握しきれていない。

高階委員

前に提出された資料の数字では、それらをトータルすると22億円程度になるが、それでよいか。

(築)高橋主幹

以前の予算特別委員会に提出した資料には、いろいろと金額を載せており、指摘のとおり22億円程度であるが、最終的に関係部局と調整していないため、それぞれ時期が来た段階で報告したい。

高階委員

所管の方で、概ねの数字は答えられないのか。

土木事業所長

土木事業で行う市道機関庫前通線の整備は、今のところ区画道路2号、3号にはさまれた区間、約300m程の延長を平成11年度の臨時市道整備事業で実施していく。事業費については3,000万円程度を予定している。

(下水)建設課長

下水道事業は平成9年度までの数字であるが、12億8,000万円程度の事業を進めてきている。

(港)工務課長

港湾整備事業費についてであるが、小樽港縦貫線の直轄で施行する部分は平成10年度要求で24億円ということとで要求している。

高階委員

下水道の部分について、再度、答弁願いたい。また、以前に提出された資料のトータル22億円と、今、各原課が答えた合計金額とに相当の開きがあるようだが、築港地区再開発室としては、どう考えているのか。

(下水)建設課長

平成11年度以降については、下水道事業はない。

(築)高橋主幹

区画整理事業では総体の額が5億から3億に落ちているし、下水道事業は基本的に平成10年度で終了している。トータルの数字の中で増えたというのは、昨年段階で予定していた港湾整備事業が直轄事業の関連で20数億円増えた分であると考えている。

高階委員

以前の資料とは相当に違うので、後で事業ごとに分けて資料を提出できないか。

(築)高高橋主幹

取りまとめの上、後日提出したい。

高階委員

報告の保留地処分についてだが、いよいよ南樽市場が進出することになったが、これまでも委員会で報告されているとおり、いろいろな業者からの問い合わせがあったと聞く。しかしながら、もろもろの条件が合わないとのことで、結局、南樽市場に随意契約することになったようだが、他の業者の中で買取り意思は全くなかったということなのか。

(築)山田室長

平成9年7月の「広報おたる」に折込みチラシを入れて、土地利用の希望者を募った訳だが、買受けを希望したのは合計17社で、これは既に報告したと思うが、基本的には市の公共事業という形で進めている中での保留地であり、まず地元資本優先で話を聞くべきでないかとの視点で整理した。17社の内訳は小樽が6社、札幌が10社、東京が1社である。市内業者の買受け希望面積を調査したところ、一括で希望するのが3社、1,000㎡とか3,000㎡とかの小割り希望なのが3社あったが、この土地は2mセットバックして建物を建てるという制限があり、分割した場合には空き地が沢山できるということから、基本的には一括で土地を購入したいという3業者の話を聞いた。この3業者についてはマンション希望が1社、ホテル希望が1社、商業・物販希望が1社であるが、マンション、ホテルでは今の土地利用に適合しないとの理由から、商業・物販を希望している市場関係者と具体的な話し合いを行いながら、今日に至っているという状況である。

高階委員

物販関係で南樽市場ということだが、それ以外にも複数の希望があったのではないか。

(築)山田室長

物販という意味では、札幌、東京資本の関係であったが、小樽資本を優先で話し合いをしようということで複数にはならなかった。

高階委員

土地の高度利用ということでもこれまで聞かされていたがどうか。

(築)山田室長

公募のチラシにも、土地の高度利用については記載しており、また、業者が来庁した折にも、この土地利用の枠組みについては、できれば高度利用してほしい旨の話はしている。その際、業者には地元優先とのことで議論しているところだが、地元で話がまとまらなければ、随意契約とはならないため、その場合は改めて連絡すると伝えられている。

高階委員

ちまたでは、保留地処分は既にしかるべき業者に決まっており、市には何を話しても無駄だとのおきらが広まっていた。これは非常に問題であると認識するがどうか。

(築)山田室長

小樽資本の方々を優先に話を聞き、その中で昨年未くらいから、地場の市場関係者1社に絞り、一定程度の話が詰まってきたという状況ではある。しかしながら、この話がまとまらない場合には複数の業者との話が改めて必要となるため、初めからとか、昨年の夏頃から決まっていたということではない。

高階委員

南樽市場は、自らがマイカルに対抗するため積極的に進出したいとのことだが、こうなると今ある南樽市場の方が廃れてそこを利用する多くの市民に多大な不便をかけることになると思うが、この辺の兼合いについてはどう考えるか。

(築)山田室長

現市場がそっくり移るといふのであれば、近隣に物販がなくなるということ、かなりその点を気にしながら話をしてきたが、新南樽市場の場合は17人で組織すること、現市場に入っていない新規の方も加えて最終的には24~25人位の規模になるとの報告を受けている。したがって、必ずしも現市場の全部の方が築港へ進出するのではなく、両方で店舗を構え営業する方もいるし、17人でスタートした組合に、今後、現市場で参加する方も考えられる。このため、残された方々で今の市場スペースの見直しも検討されているなど、新たな展開ということであり、市としても現市場は残していきたいと考えている。

高階委員

入船市場もいい時期はあったが、そんなにうまくいくかどうか疑問である。南樽市場も残った者だけでやっていると確実な保証はあるのかどうか。

マイカルの進出で地元の小売商業が相当影響を受けるのは明白である。力説する地元商業者に対する共存共栄については目に見える形には一切なっていないが、事実上マイカルを誘致したのは市であるから、方策がないとか、成り行き任せという訳にはいかない。改めてこうすれば地元業者が共存共栄していけるといふ、行政としての方策を答えよ。

市長

南樽市場の新しい展開というのは、既存市場をしっかりと守りながらのものであり、また、地元商店街の方々も築港のオープンに伴う対応策としてポイントカードの導入を図るなど、市商連でも組合独自でいろんな計画を立案しているところである。行政サイドだけの一方的な共存共栄策というものはなく、商業者の方々が協同し、あるいは個別に店舗の近代化なり、専門店化なり、いろいろな努力をしながら、小売商業の近代化を進めていくことも一つ課題であるとするし、市としても、これらに対しいろいろな助成制度等の導入体制を整え、事業の当初から利用できるようにしていきたいと考えている。また、小売業者と行政サイドとのいろいろな話し合いの中で、それぞれの小売店舗のこれからの生き方というものが見えてくるのではないかと考えている。

高階委員

新年度に向けて、今の関係で地元業者のための新たな事業は考えているのか。

中小企業センター所長

新年度に向けての商業振興に関する予算の部分だが、平成7年度に策定した商業振興策を基本に、いろいろな新規施策を打ち出している中で、その都度、実効性、効果ということで常に商業者との話し合いを持ってきている。平成11年度の予算編成に向けても、意見交換していかなければならないと考えているが、具体的には新たなものがない中で、商業者としても工夫、努力するということで、例えば今回の地域振興券の活用をする方向でともに検

討をしているところである。予算だけでなく、そういった取組みについても、これからの重要な商業振興策ではないかと考えている。

高階委員

雇用についてだが、毎日のように新聞に求人報告が入ってきている。オープンを目前にして、実態として必要とする人員が確保できていないということか。

(経)藤原主幹

先の委員会で報告した後に、各企業に対し調査を行ったところ、ほぼ回答が寄せられている。前回は2,500人程度の求人に対して、900人が内定と報告しているが、調査時点では1,150人程が決定している。実際に職安の方で照会しているが、それぞれの業者のところ、求職側と求人側との条件が折り合わないため、未だ雇用が確定しない部分が相当にあり、何度も新聞に求人広告が入っているようである。

高階委員

雇用条件が合わないということだが、面接では雇用期間はこの1年限りだと言われている人もいる。先もわからないような就職はできないというのが面接を受けた人の話だが、そのような実態なのか。

(経)藤原主幹

実際に企業の方で、面接を受けた人にどのような話をしているのかは全く把握していないが、一応、求人の中での契約社員は一年毎の更新ということになっており、余程のことがない限り、契約は更新になる。契約社員について、雇用期間は一年と言われたと考えている。

高階委員

就職難の状況からして、地元の方々が就職できるよう働きかけられないのか。

小原助役

雇用問題については、以前から地元雇用ということで、議会でも種々議論されている。市としても議会と同様の認識を持っており、そういう観点で今までも地元を優先した説明会の開催、試験の実施ということで進めているが、地元の方が試験に受からない場合や、受かっても辞退するということもあり、十分でない部分については、補完的に採用してもらっているというのが現状である。市としては、あくまでも地元優先ということで各企業に対し、強く要望していきたいと考えている。

高階委員

「21世紀プラン」では築港再開発が目玉事業のように登場するが、将来人口16万人の中には築港の5,000人も含まれており、この人口の問題をはじめ、特に雇用の問題については、今年はオープンということで大騒ぎしているようだが、実際にオープンした後は市はマイカル任せということになれば全く意味がないことになる。「21世紀プラン」との係わりでも、市との係わりは残ることからも、このことについてどうする考えなのか。人員を減員するとの話があったが、事業そのものはこれからも尾を引いていく。そういうことの絡みで、今後、築港の問題についてはどういう体制で、係わっていく考えなのか。

小原助役

築港再開発については非常に重要なプロジェクトとしてこの3月に施設がオープンするが、小樽市の経済の係わりの中での影響、経済の底上げというような形で進めていくべきであろうと考えている。したがって、事業が安定するまでは、やはり市としてもいろいろな意見を述べたり、要望したりというようなことで係わりは持っていかなければならないと考えている。

また、室の体制については、一応、事業の最盛期は過ぎているが、平成11年度、12年度はいろいろ残務整理があるため、そういう中で事業の内容、規模等を検討しながら、体制の縮小という形で考えていかなければならない。

高階委員

築港再開発事業は、もう山を過ぎたからということではなく、今後も雇用、若年層の定着、共存共栄など様々な問題で市との係わりが残っていくため、これからもマイカルに対して大いに注文すべきであり、また、積極的に係わりをもって進めてもらいたいと要望する。

琴坂委員

南樽市場の問題については、小規模ながらも複合施設を作るということであり、市場が進出するイメージには程遠い。物販のほか、レストラン、会議室などが入るとなれば、サティにテナントとして出店するのと、どこが違うかとの感じを抱く。この保留地に高度利用の網がかかっている現状から、市は市場側に対して建物は3階以上にすよう、指導なり、誘導なりを行った事実はあるのか。それとも、市場側の自発的な行動の結果このような施設になったのか。

(築)山田室長

この地区は、極力高度利用を図ってもらいたいということと、土地利用の方針に沿ってターミナル機能を入れてもらいたいとの位置付けから、これまで、駐車場の整備を確実に行った施設にしてほしい旨の願いをしてきた経緯がある。

琴坂委員

既存の南樽市場は残し、築港に小規模ながら複合施設を作るとなれば、過大な負担を背負うこととなり、それを指導し、誘導した行政の責任は極めて大である。南樽市場がこの不況下にかかわらず、進出することになった最大の要因は、行政として踏み込んでではない領域まで、指導を強化徹底した結果ということにはならないのか。

(築)山田室長

確かに南樽市場からは、一時、平屋造で市場だけの営業をしたいとの希望があったが、デベロッパーとしての考えから平屋では一店舗当たりの負担が多くなるという中で、自らの施設のほか、建設協力金を上げるテナントが入るある程度大きな売り場スペースを持ったトータル的な施設を建設しなければならないとなった。市としても、できる限り高度利用してもらいたいとの要望であり、それらが整理された結果、現在の計画になっている。

琴坂委員

経済部は今後も小樽の共存共栄策、経済の活性化策に責任を持たなければならないが、その点からの発言が全く弱く、大規模開発は終わるのだという観点からの発言があまりにも大きかったと思っている。この際反論があれば受けるがどうか。

経済部長

南樽市場の件については、直接、話を聞いた中では、この市場がこれまで地域に果たしてきた役割があり、今の場所に残って営業する方がいるし、2つに分かれて店舗を持つ方もいる。特に南樽市場は後継者が非常に前向きな方が多く、やはり商いは新たに打って出るべきとの考えから、築港ヤードに進出したいとのことになった。当初、マイカルにテナントとして入る案を検討したようだが、様々な条件を考えると、独自で営業する方が良いとの結論になったと聞く。先程、話があったが、やはり資金的な面をはじめ、今後予想される問題等について聞いてみたが、南樽市場としては、様々の観点からプラス志向で考えていきたいという非常に強い決意であった。したがって、市としてはエールを送るべきとの考えになっている。

琴坂委員

シャトルバスについては、昨年12月に出された原案どおりほぼ決定されたようだが、中心商店街の方々をはじめ、市商連、商工会議所が何故了承したのか理解できない。了承する条件として、臨時バスの運行というように考えていたが、このことも運行業者側の都合で思うようにならなかったということなのか。

土木部参事

報告の中で誤解があっては困るが、商業者からは市が最終的に設定したルート以外にいろいろなルートの提案があった。市としても、中央バスに要望した中で、ルートの長いものも多く、結果としてルート変更には至らなかった。協議内容について、市商連、商工会議所の方々に説明したところ、その意味ではやむなしとのことであった。確定したルートに関しては商業者側から往路・復路のバス停のあり方、小樽駅発の待ち時間等の要望があり、中央バスとの協議の中でこれらについてはほぼ了解されている。臨時バスの件については、これまでの中央バスとの協議の中で「直通」バスを要望しているが、中央バスとしても協力していきたいことである。

琴坂委員

臨時バスは築港から街へは人を乗せるが、その逆は乗せないと聞く。これはどういうときに運行する考えなのか。このバスについては、商業者側から何らの条件も出しておらず全く中央バス側に任せているということなのか。

(築)長川主幹

中央バスとはこのようになったら走らせるという具体的な話にはなっていない。いわゆるシャトル便というのは、築港駅北広場発、小樽駅発のそれぞれ36便あり、相当の輸送力はあるが、やはり開業当初は臨時便を入れて対応しなければ間に合わないのではないかとこの考えを持っている。築港の駅北広場側に人が溢れた場合に、小樽駅に向け臨時便を出すということであり、明確な基準はない。

琴坂委員

基準がないのではなく、この件はどうなるかわからないということを指摘する。

次に、平磯線についてだが、現時点でどこまでどのように進んでいるのか。

(港)工務課長

現在、橋梁工事をするための仮設道路について、市漁協及び個々の漁民の方々と協議をしているところである。

琴坂委員

平磯線については未だ事業費が確定していない。国の直轄事業のため、市の負担金が議会側のチェック機能なしに際限なく増大しており、極めて問題であると思うがどうか。現状で漁業者の了解が得られた場合には、漁業補償という形で更に事業費がかさんでいくことになるが、市は何か主導的に係わっている部分はあるのか。開建がどんどん事業を進めているのを、ただ聞いているだけではないか。

港湾部次長

平磯線の事業費について、工事の内容、設計、調査をはじめ、これら全てを直轄側に任せるというのではなく、機会あれば市としても協議の中に参加しながら効果が現れるような施工方法、いわゆる費用対効果を含めた中で整備を進めてもらいたいと従前から申し入れている。仮設道路についても漁民の方々の意見を聞きながら進めていこうとしている中で、市と開建が事前に工法等の内容に関して経済性を含め検討している。事業費は未確定だができる限り早期に算出できるよう、今後とも鋭意協議していきたいと考えている。

琴坂委員

ピアを建てる場所やピアの上に屋根が架かって光が入らなくなる場所については漁場が失われ、また、工事に係わる仮設道路を設置する場所も同様となる。こういう状況がある中で、この漁場はあくまで守るという方針なのか、それとも漁場は失われても金銭で補償が決着すれば、工事は行うという考えなのか。

港湾部次長

現在、地元や市漁協から同意を得ている本線ルートの中で設置するピアについては永久的な施設であり、この部分については、当然、消滅補償ということで考えている。更に、仮設道路等については工事期間中の暫定的なものということで影響補償になるが、基本的に漁業補償とは永久的な施設についての補償という考え方で処理するもの

である。また、市漁協としては代替漁場というものの要求もされていることもあり、今後、市漁協と十分協議しながら漁業補償交渉を進めていきたい。

琴坂委員

今の答弁では、沖出しルートによって漁場が失われた場合には、代わりの漁場を求めると言うことも含めて交渉している。したがって、現段階では事業費がどうなるかはわからないということで理解する。

次に、控訴審段階である築港裁判の今後の進行についてはどのように押えているか。

総務部次長

昨年一審の判決を受け、直ちに原告側が控訴し、これまで3回の口頭弁論が開かれているが、控訴人の方で主張を補充したいという部分があり、3月中旬という次回期日だけが決まっている。それ以降について、どのような形で裁判が進められるのかは、訴訟指揮に係わる問題のため、全て裁判長の判断に委ねられている。したがって、市としてもいつ結審し、判決となるかまでの判断はできない。

琴坂委員

今回の予定は3月16日だが、控訴人側からの準備書面はまだまだ続いて提出される。

市長は今限りで勇退するが、今後、被控訴人はどうなっていくのか。

(総)総務課長

被控訴人は市長個人と小樽市長の双方であるが、市長個人の方はあくまで市長をやめた後も、引き続き被控訴人ということで継続していく。

琴坂委員

私は原告の一人であるが、この裁判は早々には終わらないとの見解を持つ。その理由の一つに、文書提出命令の問題がある。原告側は土地評価に問題ありとして訴えており、一審の進行協議の際に、被告に対して土地評価に係わる文書の提出を求めたところ、被告の方で一旦任意提出するとの返答であった。しかしながら、後で提出しないとなり、結局、札幌地裁が文書提出命令を発したが、被告側は同高裁に即時抗告し、未だにこの件は裁判所の預かりとなっている。控訴審で主張を取りまとめる段階でも、これが提出されなければ裁判は進みようがないと思うがどうか。

(総)総務課長

地裁の方では文書提出命令が出されたが、被告側は平成10年1月22日付、高裁に対し即時抗告を行っている。その結果、同年3月27日に高裁が文書提出命令を地裁に差し戻す命令を下している。その後、市に対しては地裁から一切のコメントがない状況であるため、どのようにになっているかは承知していない。

琴坂委員

被告の方は、やはり文書を提出するというにはならないのか。

(総)総務課長

文書提出命令が問題ありとのことで主張し、それを高裁が認めた形になっている。したがって、被告側としては提出する考えはないが、今後、地裁から別な形で何かあれば、それに乗って進められていくと考えている。

琴坂委員

最終的に換地が終了し、縦覧となるのはいつ頃か。

(築)山田室長

現状は、平成12年度末ということで事業認可を受けているため、その期間内に換地計画を立て、縦覧行為をしていきたいと考えている。

琴坂委員

縦覧後に、議会側から土地評価に係る一切の文書の提出を求めた場合には、応ずる考えということによいか。

(築)山田室長

あくまでも縦覧図書は限られており、裁判で要請のある文書は換地設計に係わる一切のものであることから、そういう意味では、提出を求められても出せるものと出せないものがある。

琴坂委員

容易に裁判が終わらないということだけは申し上げておく。

渡部(智)委員

資料2に関連してだが、水面貯木場については、過去には南洋材が入ってきており現マリーナの 部分を含め使っていたが、今は貯水場と 部分ということできている。現在の水面貯木場の使用契約はどのようになっているのか。

港湾部次長

現状の使用実態であるが、図面でいうと 変更案の点線部分についても地場の木材関連業界の方に利用させている。契約の中身については資料を持ち合わせていないため、後ほど答えたいと考えている。

渡部(智)委員

早くから の部分についてはマリーナ施設に活用していくことで港湾計画に位置付けられている。マリーナ計画との関連では、従来のシーバスの航路 から延長される 点線部分の航路については、いつまで使用されることになるのか。また、市漁協や水面貯木場を使用する業者との協議はどうなっているのか。

港湾部次長

マリーナについては確かに港湾計画に位置付けしており、同計画時点では南洋材も年々減少し、このエリアから南洋材がなくなるということも含め、木材関連業界とはその辺で一定の整理ができています。それに伴うマリーナの計画であるが、マリーナ側からは前回の港湾計画の同意の中で、市漁協と協議してもらいたいとの話を受けており、今年から積極的にマリーナの性格についての話し合いを市漁協と進めていかなければならないものと考えています。

渡部(智)委員

見通しという面ではどのような考えを持っているのか。

港湾部次長

昨年、市漁協のメンバーが交代し、マリーナ計画は非常に厳しい状況ではあるものの、話し合いは行っている状況になってきている。今年度から少しずつでも市漁協の理解を得られるよう足を運びたいと考えており、平成11年度中には市漁協との話し合いを詰めていきたい。

渡部(智)委員

シーバスの発着場所については、第3埠頭ではなく、交通記念館まで航路を延長するなどの検討はなされたのか。それとも交通記念館までは、人は行かないとの判断で、第3埠頭までにしたのか。折角のシーバス利用であることから交通記念館まで延長してはどうか。

平野助役

今回、マイカルのオープンに合わせ、従来マリーナに入っていた船を築港臨海公園の方へ持ってくるようになった。現状、観光振興公社としては例えば屋形船の活用とか、航路の変更等のいろいろな計画は持っているが、やはりシーバスにどれだけの人が乗船し運航できるか不確定要素が多く、その辺を見極めながら会社としてもいろいろ検討していきたいと考えている。

渡部(智)委員

観光船がこれだけ入る小樽でありながら、船は全国一貧弱といっても過言ではない。航路を検討するのであれば、

祝津、オタモイ方面を視野に入れたグレードの高い新船の導入を考えることはできないのか。

平野助役

観光振興公社としては、かつて経営状況が非常に厳しい時期があったが、現在は駐車場の経営を行っている中で、何とか収支をやりくりしている状況である。いずれにしても、オタモイ～祝津航路の観光船も非常に老朽化してきているが、かなりの利用があるため、できれば新船を購入し、航路も積丹半島まで延ばしていける会社になればとの期待だけは持ちながら経営を続けているところである。

渡部(智)委員

この築港ヤードがオープンすることにより、更に多くの人々が臨港地区内に入り込むので港湾輸送の安全性が保たれるかや港湾作業の支障にならないかという点で非常に危惧している。従前から、このエリアだけでも、交通量調査を実施すべきということで主張してきたが、3月初旬の開業時におけるこれらの具体的な対策、措置をどのように講じていく考えなのか。

(港)工務課長

勝納埠頭の各道路については、港湾関係者以外の立入りを禁止する看板を設置する予定である。また、港頭地区については港湾関係業界の方々に集まっていただき、この辺の状況を説明した中で、業界からの様々な要望について検討をしているところである。

渡部(智)委員

まだ、具体的な明確にはなっていないとのことなのか。安全輸送等を図っていくという交通上の観点からは、信号機設置等の具体的な措置について全く進んでいないということか。

(港)工務課長

港湾業界と話をしている中では、勝納埠頭線、勝納築港線の交通混雑が予想されるため、勝納大橋を通過して道道臨港線へ抜けるルートも考えているが、中央埠頭の基部の道路に信号機がないため、信号機を設置してほしいとの要望があり、現在、公安委員会と協議を行っている。

渡部(智)委員

ゴールデンウィークまでの期間に、具体的な対策を講じることができなければ、大きな混乱が予想される。積極的に取り組むべきと思うがどうか。

小樽港縦貫線の冲出しルートについては、朝里の方まで抜けるルートでなければ、やはり東小樽交差点部分での渋滞は生ずるものと考え。札幌バイパスへの乗入れや海岸線沿いの道路拡幅などを含めて、東小樽交差点以降の道路についてどのような構想を持っているのか。

マイカル小樽のオープンにより人の流れが出てくることで、この地区と小樽駅前とを結ぶ交通機関が検討されているが、来街者に小樽の地域ごとの特性を見てもらおうという観点からはいかがかと考えている。

総合計画には南樽地区、水天宮地区など地域の活力を生かしたまちづくりといった面を重点的に記載しているが、商店街と連動したまちづくりについては基本的にどのように考えているのか。

築港ヤード再開発は、55haを対象区域としているが、この区域全体についての考え方が次の段階を迎える今となっても具体的に示されないため、市民に不信感がある。今後、この55haについては、周辺地域を含め、どのような考え方、構想を持って望む考えなのか。現段階で具体的な計画として提出できるものはあるのか。

港湾部長

委員から指摘の安全輸送の関係についてだが、都市計画課、築港地区再開発室とともに昨年9月の日曜日、平日の2日間にかけて12時間にわたり交通量実態調査を実施している。その結果について、室をはじめ公安委員会、道警と一体となって協議する中でオープンに向けた勝納埠頭内部の交通規制をどのように行っていくか、あるいは道路交通の導線などをどのように考えていくかを分析、検討してきた経過があるが、実際には港湾関連業界の意向

も聞きながら、今後、交通がスムーズに流れるように努力していきたいと考えている。

また、小樽港縦貫線のルートについては、当初の段階では様々な計画があり、朝里の方へ延ばすかとの検討もされたが、最終的に公安委員会、道警との協議を重ねながら地元へ提案してきたところ、あのようなルートに決定をみている。そういう中で、できるだけ経済的な工法により開発していかなければならないとの考えから、いろいろな段階で国と一緒に協力を進めているところである。朝里方面については、今のところ4車線を予定し、その工法で進めているが、いわゆる国道とのつなぎをどうするかということが一番大きな問題でもあり、将来的に国道の車線の増加も含めて今後の交通量の増加に向けて対応できるよう進めていきたいと考えている。

建築都市部長

地域なり、そして市が全体的に発展するためには交通を利用する側に必然性がなければならぬし、そういう意味ではやはり魅力あるまちづくりが必要だろうと考えている。

市としては、中心市街地のまちづくりについては基本的に産業クラスター構想的なものを念頭に置きながら基本計画を策定しており、中心市街地の機能が特化している部分、例えば観光ゾーンあるいはコミュニティ区域等が機能的に相乗効果を発揮できるようなまちづくりを構築したいと考えているし、定量的な部分も非常に大きな要素と考えている。更には、商業的な部分というのがどうしても必要になってくると考えており、このような大きな考え方の中で、全体的なまちづくりを進めながら魅力あるまちづくりに努めていきたいと考えている。

(築)山田室長

築港地区再開発55haのまちづくりの考え方と、その具体化ということだが、市道機関庫前通線を含め、施行区域外の基盤整備については一定程度の目途が付いてきている。問題となるのは55haに位置付けた区域内の土地利用であるが、消防署横の清算事業団用地については戸建て住宅をはじめとした住居系の整備の中で具体的な話を詰めている。施行区域内30.5haの中で残っていた保留地についても、全体としての処分ができる見込みになったが、JR北海道、小樽市土地開発公社、北ガスの所有地を合わせた約3.8haについては具体的に建物等の見通しが立っていない。この地区は整備基本計画の中で多目的交流ゾーンに位置付けられている関係上、土地利用において、具体的な施行計画がかなり難しいという側面があり、土地利用方針に沿った様々な土地利用の考え方について関係部局と話し合いを行う中で、どのように展開できるか現場で個別に検証していくのでなければ、前に進んでいかないと考えている。当面は、マイカル全体の開発の様子を見ながら、周辺の経済活動の流れの中でどういったものが出てくるか、また、誘導されてくるか、もう少し時間をかけて整理したいと考えている。なお、海洋開発ゾーンについては、漁業者との問題なり、平磯線工事に伴う開建事務所の問題等があり、こういった状況の中で具体的に海洋開発を想定した施設の誘致は難しい状況である。指摘のある55haの展望なり、土地利用の考え方については海洋開発ゾーンを除き、ここ数年の間にはできる限り一定程度の方向性は見出ししていきたいと考えている。

渡部(智)委員

1～2年かけて方向性を見出すというが、これから残務整理や、室の存続問題がある中で、室としてはきちんと責任を持って実施計画などを策定することができるのか。これだけ大きな再開発であることから、方向性を見出しただけで終わってしまうのであれば、極めて問題であると思うがどうか。

小原助役

55haの中でJRをはじめ具体的な土地利用が計画されていない部分については、鋭意努力をしていきたいと考えている。そういう中で、これからの築港再開発のあり方についてであるが、現時点では、この55haの残された土地の部分で具体化される計画の内容、規模により、今後も室を存続させるべきか否か、また、他の部局に所管させることも含め、検討していかなければならないものと考えている。

佐々木(勝)委員

報告された地元テナントについては小樽を指しているのか。

(築)長川主幹

地元テナントは市内の店ということである。

佐々木(勝)委員

テナントとしての入店を希望しながら取りやめた方がいるが、問題点を把握しているのか。取りやめた最大の理由は、条件が厳しすぎるということがあったのではないか。

(築)長川主幹

ケースバイケースで断念の理由はあると思うが、やはりここ数年来の不景気の中で商業活動がしづらくなってきていることが絶対的な部分としてある。このことから現状の商いと新しくテナントに入っている商いとを比較した場合に、当然に相応の費用負担が必要であり、そういう見合いの中で断念したということがいえるかと考えている。

佐々木(勝)委員

いわゆる契約条件が折り合わないということによいか。契約条件に関して過去に相談を持ちかけられたケースはあるか。また、現在はどうか。

(築)長川主幹

現在、持ちかけられている案件はない。ただ、今までにはテナントに関する件で、商業者側、大型店側の双方から数は多くないがいろいろと話があり、店舗に出向いて現状を聞いたということは過去にあった。

佐々木(勝)委員

オープンをもってテナントの係わりについては終わりにするのか。それとも、テナントの希望があり、条件が折り合えば引き続き進めていくことになるのか。

(築)長川主幹

サティ、ピブレの店舗構成については、地元テナント部分を含めて固まっており、現時点として報告した内容と開業時で基本的に大きく変わることはないものと考えている。

佐々木(勝)委員

OBCの雇用の関係については、この後、学卒を含めて新規採用等の予定はあるのか。また、市は賃金体系、労働条件を全体あるいは個別にそれぞれ把握しているのか。

(経)藤原主幹

学卒に限っての募集ということでは特に聞いていないが、先程も答えたとおり600数十人については採用する予定と聞いている。労働条件等については、現在のところ把握していないが、3月オープン後、確実に動き出した時点でいろいろ調査しようということで計画している。

佐々木(勝)委員

マイカルは人材養成ということでの研修等に力を注いでいるのか。パートに対しては見習い研修期間の中から正社員にしていく制度はあるのか。

(経)藤原主幹

具体的には押さえていないが、先程、契約社員が1年更新といわれている中で、その方に力があれば正社員になるというケースはあるということで聞いている。

佐々木(勝)委員

マイカル小樽の目玉事業の一つとして、この施設内外に向けて熱電を供給するエネルギーセンターを建設しており、前回の委員会の際には試運転の段階であると聞いたが、これがフル回転した場合にはどの程度の能力を持って

いるのか。

(築)山田室長

数字的な資料を持ち合わせていないが、現在、機械全体の据付けが終了し、個々の発電機等が作動しているかどうかの試運転を引き続き行っている段階である。複合商業施設本体が完成していないため、未だ供給できていないが、エネルギー的には確実に発生している。熱供給についてはレジデンシャルゾーンの方まで区域に取り込んで認可を受けた事業である。電気供給については、電気事業法との関係からレジデンシャルゾーンを除く複合商業施設本体一棟のみに供給する。なお、万一の事故に備え、北電から一定の電気の供給を、既に受けながら稼働している状況である。

佐々木(勝)委員

先行したマイカル桑名、マイカル明石については、それぞれリサイクルセンターを設置し、環境に配慮したまちづくりに努めているが、マイカル小樽の場合には、当初、地下に設置が計画されたエネルギーセンターの部分にリサイクルセンターが設置されることになるのかどうか。マイカル桑名で80%、マイカル明石で90%のゴミの資源化が図られていると聞くと、マイカル小樽はこれらと比較して、施設規模が倍以上であることから、当然に設置されると思うがどうか。

(築)小紙主幹

リサイクルセンターについてだが、OBCの複合商業施設は、大きくサティ棟、ビブレ棟、センター棟、センター棟・ホテル棟に分かれるが、その各々に1箇所ずつ計5箇所のリサイクルルームが設置されている。各事業体から発生する廃棄物を集約し、それぞれの施設で処理するシステムになっており、トータルすると1日当たり15tの廃棄物が発生し、そのうちおよそ11~12tをリサイクルルームの中で資源化、再利用という形でやっていくということである。

委員長

暫時休憩する。

休 憩 午後 3時19分  
再 開 午後 3時45分

浅田委員

保留地処分に関連してだが、手宮市場については平成11年度から返済が始まるが、市としてはこの状況について把握しているか。

中小企業センター所長

新しい手宮市場については、国の高度化事業により、無利子融資を導入し建て替えているが、その資金返済がいよいよ来年度から始まるため、その返済に備え、商業者の方々も毎月一定額を積み立てている。昨今の経済環境により売上がかなり落ちている部分もあり取り巻く環境は厳しいが、組合自身の努力により、空き店舗もようやく埋まり、現在は支障なく商業活動を続けている。また、この地区は組合が中心となり、通産省のモデル事業であるいわゆるイカ電ネット事業を導入するなど、積極的に営業活動を展開しているのが現状である。

浅田委員

鱈友市場についても、現状を把握しているか。

中小企業センター所長

鱈友市場については、商業振興という観点から、特段、相談を受けたことはない。この市場は他の市場と営業時間の差別化を図るなどしており、営業的には全く心配ないものと考えている。

浅田委員

ヒルトンホテルができるが、この辺に係わり何か把握しているところはあるか。

商工課長

ヒルトンホテルについては、客室数や、バンケット部門の充実ということで、道内でも類を見ない規模、内容になるものと考えている。一方、市内の既存ホテルについては、昨年も客室の数は増えてはいるが、結婚式等が札幌等で行われるなど非常に減っており、バンケット部門の収益が必ずしも好調とはいえない状況である。そういう中で、今後、差別化を図りながら札幌を取り込み、どのような形で独自性を打ち出していくかが重要な課題になってくるものと考えている。話を聞き限りでは、市内ホテル業者が非常に厳しい中で、それぞれがいろんな形での展開に向け努力しているのが現状である。

浅田委員

保留地処分についてだが、手宮市場からも7人の方々が南樽市場の方へ行くと聞いており、今日の報告でも、保留地の処分先は南樽市場に決まりそうだということだが、契約を結ぶ前提条件としての融資自体は果たして可能なものなのか。南樽市場が保留地へ進出するという方向で考えてよいのか、再度、説明願いたい。

(築)山田室長

南樽市場としては、政府系資金等を活用した20～30年の長期返済で月々の返済額は共益費を含め約10万円前後で収まるとのことであり、投資としても、今後、十分に営業していけるとの判断である。市としても、資金計画を見ているが、政府系の融資先との話し合いを行う中では、資金計画上の観点からすれば何とかやっていると判断である。

しかしながら、保留地の性格からして、担保物件になり得るかとの問題があり、融資先が今後、法的な対抗要件をどう整理するかとの点で若干明確でない部分が残るが、融資自体は何とか展望が開けているものと考えている。

浅田委員

中心商店街に勤務していた従業員が突然マイカルの方でパート勤務するために退職するといったトラブルについて何か状況を把握している部分はあるか。

(経)藤原主幹

現在、トラブル的なことは聞いていない。ただ、職安から聞いた中では、別段、集計はしていないようだが、実際に従業員がマイカル関係に就職したという理由で求人を出してきた会社が2～3社あるということである。また、職安としても求人の状況は例年の同月に比較し多いように感じられるということで、この辺が実際にマイカル関係に就職した方の補充による求人かもしれないとの見解であった。

浅田委員

広場公園については相当に費用をかけて作られているが、運河公園のように日除けがない等の苦情が寄せられていることはないのか。全国から多くの方々が訪れることから、施設が完備された公園であると確信を持っていえるのか。

港湾部長

運河公園については、建物の移転補償等で予想外に経費がかさんだのは事実である。ただ、都市公園、児童公園とは違う位置付けの公園で、旧日本郵船の建物や運河の水面なりの景観を広く眺めてもらいたいとの計画からつくられている。歴史的建造物を生かすということ、また、あの場所が埋立地であることから、植栽等は難しいと判断し、現状のような形になっている。

浅田委員

築港の広場公園については、運河公園の反省を生かしたより良い公園になっているといえるのか。

土木部次長

都市計画公園である広場公園については、都市計画審議会の議論の中でも海のイメージを大切に、緑地率を50%以上とするよう要望があり、また、マリンロードから見えること、築港駅に近いため待ち合わせ場所としても

利用されることなどを配慮してつくった公園である。市としては、様々な方々の意見を聞きながら最善を尽くして作りあげたつもりである。

浅田委員

築港地区再開発室の今後についてだが、5月以降市長が変わるとしても、行政は継続性があるため建設が終わったら解散するという種類のものではないと考える。いずれにせよ築港の今後を見守っていく部署がなければならないと考えるがどうか。

市長

最終的には、新市長が決定することだが、私としては 土地区画整理事業はおおよそ終わりつつあると考えており、その意味から人員の削減、機構の縮小ということは必要でないかと考えている。ただ、今後、この事業に関連して生じるいろいろな問題とその対策をどこかでフォローしていかなければならないということもあり、当面は小さな形でどこかの部に所属した形で存続する必要があると考えている。

大島委員

報告のとおり、シーバスの発着場所がマリーナから築港臨海公園に変更となるが、現在、祝津～オタモイ方面で運行している遊覧船についても、この場所から発着することはできないか。現在の遊覧船は老朽化が目立ち船足が遅いことから、新船をの導入し検討することはできないか。

(経)古賀主幹

遊覧船の発着場の変更についてだが、観光振興公社としては、当然に、それも視野に入れ考えている。現在の船の速力は11ノットだが、築港臨海公園から祝津～オタモイ方面に行くとなると、時間的な面からも相当に足回りの速い船を導入しなければならない。公社の経営状況については、累積欠損金に目途がついてきているが、市や銀行からの借入金の問題があり、今後の償還計画を見据えながら、早急に検討していきたいと考えている。

大島委員

シーバスの利用者は当初2万6,000人程度で、現在は7,000人程度まで下がっているとの報告あったが、合わせて小樽港マリーナの開業当初にはセンターハウスの売店等の利用もかなり多くあった。現在、センターハウスのテナントは撤退しているが、ここに新たなテナントが入居するとの新聞記事を見たがどうか。

港湾部長

せっかくの施設が空いた状態になっていたため、市としてもできるだけ早く入居されるよう希望し、これまでいろいろな方々と接触してきたところである。先日、センターハウスの1、2階を使って事業展開したいとの話があり、現在、内部改装工事を進めている。

できれば、ヤードのオープンより前に開業していきたいと聞いている。

大島委員

その業者はシーバスの発着場の変更を承知しているのか。

港湾部長

直接、この件に関し、業者とは意見交換していない。

大島委員

人の流れが変わる問題であり、業者が知らないのであれば、早急に協議するよう要望する。

一般のプレジャーボートは、築港臨海公園に係留することはできるのか。

(港)工務課長

シーバス以外は係留することはできない仕組みである。

大島委員

築港臨海公園については、将来も、そのような考えなのか。

(港)工務課長

将来ともそのように考えている。

大島委員

築港の施設がオープンとなれば、季節ともなればプレジャーボートでこの地区を訪れたいという方々は多いと聞いているが、小樽港マリーナのゲストパースは係船料があまりに高く敬遠されがちのことである。万一、業務に支障がなければ、来街者に対し買い物する時間だけでも、一時的に係留ができるよう検討することはできないか。

港湾部次長

あの場所は木材関連業者が現在も事業を行っているが、シーバスの便数と作業の輻輳ということについて海上保安庁と協議を行った結果、その程度の便数であれば、ぎりぎり作業との輻輳はやむを得ないとの判断がなされた。これにプラス一般のビジターの出入りとなれば、危険ということで判断せざるを得ない。このことから、築港臨海公園の係留はあくまでシーバスのみの考えであり、ビジターについては将来的にマリーナの2期計画の中で使用させていく考えである。

大島委員

そういう考えで理解するが、船のオーナーに対しては、指導の徹底を強く要望する。

発着場の待合所はどのように考えているのか。報告はされていないが、何か建物を作る考えなのか。

(経)古賀主幹

船客の待合所については、築港臨海公園の左側に4.8m×7.2mの設計の建物を設置する予定である。

大島委員

その建物はどういう作りなのか。

(経)古賀主幹

この地区にふさわしい建物、例えば港湾部前にあるロシアのインフォメーションの建物のような形を考えている。

委員長

質疑終結。散会宣告。