

旧国鉄手宮線活用懇話会報告書に対して提出された意見等の概要

1. 意見提出者                    6人
2. 意見などの件数            32件
3. 提出された意見等の概要

No.	提出された意見等	理由・詳細など
1	現在発生している踏切付近の路上駐車や、冬季の投雪、周辺の高層住宅などの問題点と、今後の対応について盛り込む必要がある。	
2	散策路の位置を線路から離れた方がいいのか、近づけた方がいいのかなど検討した方が良い。	
3	樹木の電飾は、集客効果はあるのかもしれないが、小樽の街、とりわけ旧国鉄手宮線の雰囲気にはそぐわない。	
4	ツツジやバラの植樹は、整備した感が強くなると思うので、部分的にするか大型のプランター程度にとどめるのが良い。花畑が作りこみすぎという意見には同意。	
5	文学館・美術館の塀は営業当時にあったもので、撤去は望まない。	・当時の風景を大切にしたい。
6	自転車・人力車の乗り入れは望まない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休んだり散策したりする際の障害となりかねず、また、ゆったりとした雰囲気が崩れそう。</li> <li>・安全確保には路幅の拡張や歩車分離、夜間照明が必要となり、保全重視の方針などと相入れず、スペース的な余裕もないことから無理。</li> </ul>

7	<p>寿司屋通り～花園橋の間は東西方向に生活道路のない不便な地区で、生活道路も含めた早期整備が望まれる。ここから重要眺望地点である水天宮や堺町への動線も考えられる。</p>	
8	<p>旧国鉄手宮線をお年寄り、若者の健康作りの場にする。</p>	
9	<p>子供たちの安全な遊び場を確保する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子供たちの安全な遊び場ができると、子育てしやすい環境になる</li> </ul>
10	<p>北運河方面へ誘導するルートととして活用しつつ、総合博物館と連携して小樽や北海道の歴史を追想するメモリアルパークとして活用する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国鉄手宮線に沿って歩いてもらい、沿線にある物を発見し、歴史に思いを寄せってもらうことが、小樽を好きになることにつながる。</li> <li>・旧国鉄手宮線を活用したイベントも引き続き行える。</li> </ul>
11	<p>軌道輸送系の整備は、鉄道敷設当初の7100形蒸気機関車が走るのであれば話題になるが、原則行うべきではない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費が現実的でない</li> <li>・ほかの公共交通機関と競合が生じるため、二重投資となる</li> </ul>
12	<p>原則、現在の姿を維持する。</p>	
13	<p>暫定区間と同様の整備で十分である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道、ベンチ、レトロな照明、木さくなどの整備</li> </ul>
14	<p>ステーションなどの整備ではなく、沿線において、飲食・土産販売施設などが民間によって展開されやすいように誘導する。</p>	
15	<p>旧国鉄手宮線の整備と沿線の再生は、小樽観光の将来を決定づける重要な事業と位置付けられねばならない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海側に集中する観光客を、市街地中心部へと誘導し、幅広く散策周遊へと導くかぎとなる施設である。</li> </ul>

16	<p>整備は平成22年度以降とあるが、未整区間の早期全通を望む。一本道だけでよいので、活用方策の決定前からでも整備を進めてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国鉄手宮線は現状でも観光資源となることや、博物館・北運河方面へのアクセス路に適しており、周辺住民の生活道路としても活用できる。</li> </ul>
17	<p>北海道鉄道の発祥の地「手宮線」に北海道で開発されたDMV（デュアル・モード・ビークル）を、夏期・休日限定などで走らせる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道発の技術が自分の街を走ることで、子供たちに小樽の歴史を認識させ、自信や誇り、夢を与えることができる。</li> <li>・小樽駅を道路モードで発車→小樽駅下の旧国鉄手宮線に軌道モードで入線→総合博物館着。</li> </ul>
18	<p>旧国鉄手宮線に散策路、ジョギングロード、自転車専用道路を整備し、人を商店街へ誘導する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平たんな地形が小樽市の中心部を通っているため、市中心部への動線となる。</li> </ul>
19	<p>中央通より北側に市民と観光客が利用できるペンション風なホテルを建設し、南側は現在の風景を残す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然の景観を生かした物は季節ごとに手入れが必要。</li> <li>・公園を整備しても市民は来ない。</li> </ul>
20	<p>屋台や移動カフェなどのために電源を整備する。</p>	<p>発電機は騒音の問題がある。</p>
21	<p>つる性の植物であるノウゼンカズラを既存の木にはわせ、並木にする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・桜やつつじなどの植栽は、花期が短く、スペースを狭めるため適当ではない</li> <li>・ノウゼンカズラは花期が長く、病害虫に強い。</li> </ul>
22	<p>ポーター社製蒸気機関車（義経、弁慶など）のレプリカを、拠点となる線路上に設置する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道敷設当時を想起させる仕掛けを行う。</li> </ul>
23	<p>イベントや「アートストリート」としてアートの発表の場として活用する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に市立文学館・美術館、市民センター、フリーランス、ミレーなどがあり、発表の場としての活用に効果がある。</li> </ul>

24	旧国鉄手宮線と交差する縦通りとその周辺地域との連携を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・榎本武揚に縁のある龍宮神社</li> <li>・中央卸売市場、中央市場を取り込んだ屋台街（ガンガン屋台）</li> <li>・手宮地域で、鉄道労働者の街をコンセプトにした観光戦略が考えられる。</li> </ul>
25	旧産炭地（三笠、夕張など）と連携し、石炭や鉄道を中心とした観光売り込みを行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小樽は石炭の街だということを再認識する</li> </ul>
26	植樹により集客・新名所化などが望めるので、旧国鉄手宮線の枠を超えた入念な検討を希望する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内は桜並木がなく桜の名所も限られているが、当線路跡は数少ない植樹可能な土地である。</li> </ul>
27	拠点は新たなものを作るより、色内駅などかつてあった物を復元する。	
28	市民センターと相乗効果のある利用方法を検討する。	
29	市民と協働で線路の両側にまくら木の木道を設置し、馬車、人力車の通行を可能とするとともに、山側沿線の建物を店舗としての再利用を促す。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協働で整備することにより、市民や鉄道ファンの協力が得られ、全国的にも周知される。</li> </ul>
30	市民各層の意見を聞く懇話会を設置したとのことだが、旧国鉄手宮線活用懇話会の構成員では、市民の意見や希望を十分に酌み取れているとは思えない。	
31	整備に関係してくる近隣住民の意向の聴取・検討が必要である。意見聴取に当たっては、説明会の開催や、現地での資料掲示・意見BOXの設置など、様々な方法を用いて市民参加を促す必要がある。	
32	観光客へのアンケートを実施する。	