

平成29年度小樽市施策に係る要望に対する回答

1 小樽市総合戦略の推進体制の構築について

「小樽市総合戦略」の基本的考え方は、全ての居住者に優しい「生活利便性の向上」を主眼とした生活重視型であります。人口減少による市場の疲弊・縮小など、かつて経験したことのない、危機的な状況にある小樽の「生き残り」をかけた再生のためには、むしろ「ヒト モノ カネ」を誘導する産業政策、社会資本整備に重点投資することが必要であると考えております。

市の「産業政策」が停滞するような状況になれば、創業、事業継続・承継、企業進出の意欲が減退し、小樽経済が今まで以上に疲弊するとともに事業所数の減少を加速させ、働く場や税収の減少に伴うサービスの低下につながるなど、負のスパイラルに陥り、「まち」の活力が今まで以上に失われることは明らかであります。

については、産業政策を重点項目に位置付け、具体的な戦略を策定の上、積極的に推進するよう要望いたします。

【回答】

産業政策についても、基本目標Ⅱ「小樽の強みを活かした産業振興と、新たな人の流れの創出」及び重点戦略③「呼び込むチカラ」において、既に重点項目に位置づけているところであります。産業政策を含む総合戦略をより具体的なものとするため、新たに地区別（中部・北西部・東南部）で施策の体系を示すことにより、今後も政策議論を深めてまいりたいと考えております。

また、人口減少対策及び地方創生を推進するうえで、地域における“しごと創生”が重要と認識しております。国の補助金等の活用により財政負担を軽減しながら、地方創生に資する新たな取組を推進することにより、前向きな機運を醸成してまいりたいと考えております。

2 北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区の整備について

北海道新幹線は、産業振興や道外観光客増等による経済波及効果が大きく、北海道地域に活力をもたらすものとして大きな期待が寄せられています。

新小樽（仮称）駅は、天神地区への建設が決定し、駅舎周辺のまちづくりや小樽駅との交通アクセスについても、早期に具体的な方向性を示すことが必要であります。

現在、市が策定を進めている計画は、小樽市の現状・将来予測が行われているものの、新小樽（仮称）駅を中心とした周辺地区の具体的な定住人口増加策や観光客・市外利用客への利便性向上策等、新小樽（仮称）駅をより多く利用してもらうための戦略が見えません。

ついては、新小樽（仮称）駅と小樽駅を結ぶ二次交通、「道の駅」などの観光中継基地、定住人口増加策、他地域からの利用者取込み策等、新小樽（仮称）駅の有効活用を目指す戦略性を考慮した計画を策定するよう、次の事項について要望いたします。

- (1) 北海道新幹線建設促進小樽期成会との協議の場を設けていただきたい。
- (2) 新小樽（仮称）駅の優位性を確保するため、周辺地区の宅地等の開発や駅前駐車場の整備による利便性の向上など、新たな民間投資を生む有効かつ効果的な戦略を検討していただきたい。
- (3) 具体的な取組みを推進する官民連携の協議会を早急に設置していただきたい。

【回答】

今後、「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」の推進に当たっては、官民が連携して取り組む必要があり、北海道新幹線建設促進小樽期成会を始め、各界各層の方々と協議させていただきたいと考えております。

また、計画の推進に当たっては、官民連携組織を立ち上げ、アクションプランを作成した上で、具体的な取組を推進し、その中で民間投資の喚起を図っていきたいと考えており、それらの投資需要の動向や社会情勢の変化などを見据えながら、より有効かつ効果的な戦略についても検討していきたいと考えております。

官民連携組織につきましては、平成29年度に他都市の事例を調査し、具体的な組織の体制について検討する予定であり、その後できるだけ早い段階で立ち上げたいと考えております。

3 南小樽駅の駅舎改築及び周辺地区整備について

南小樽駅は、明治13年開運町駅として開業し、昭和33年に駅舎移転改築が行われて以降、58年以上が経過し、現在に至っております。

利用者は、通勤・通学客や病院への通院客、さらには観光客が多く、市民と観光客が往来する拠点になっています。

当駅は、掘割の下を線路が通っているため乗降ホームだけが低く、駅舎と乗降ホーム間の移動は、階段のみの跨線橋を行き来しなければならないため、利便性が悪く、また、駅舎の老朽化から待合室、トイレ等の機能が劣っているため、駅舎全体の機能向上が求められております。

今般、市が策定を進めている「南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想」では駅舎の改築は触れられておらず、駅舎の老朽化対策を棚上げしたままで、エレベータのみの計画が進められても、早晚、駅舎改築等の必要に迫られることは明らかであります。

当所としては、むしろ病院施設や学校、観光客への利便性の向上や集客が多い堺町通り一帯の玄関口としての整備はもとより、当駅が2030年度の北海道新幹線開業で新小樽（仮称）駅の最寄り駅になることから、今まで以上に国内・海外からの観光客が増えることが予想され、「人・もの・情報」が交流するにぎわいの拠点駅として、小樽の将来を見据えた駅舎と周辺地区の整備を進める必要があると考えます。

ついては、当駅の移設を含めた駅舎の在り方と周辺事情を勘案の上、整備することを要望いたします。

【回答】

本市では、南小樽駅やその周辺地区のバリアフリー化を推進するため、平成29年3月に「南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定したところです。

基本構想では、旅客施設である南小樽駅を「公共交通特定事業」と位置づけ、エレベータや多機能トイレの設置など、同駅のバリアフリー化の基本方針を定めております。

今後は、施設管理者である鉄道事業者が具体的な整備内容を盛り込んだ「特定事業計画」を作成することとなりますが、本要望の趣旨も踏まえ、駅周辺の安全性・利便性の向上と併せ、地域事情に配慮した計画となるよう、事業主体となるJR北海道に働きかけてまいりたいと考えております。

4 「海の体験型宿泊施設」の整備促進について

小樽市の体験型宿泊施設は、「おたる自然の村」が自然との共生を主眼に運営されており、夏季には受入れができないほどの利用があると聞いておりますが、施設は築30年以上が経過し設備等の老朽化が進んでいるため、今後、改修や補強、新規設備導入等の再投資が必要になることが予想されます。

当所は、小樽の観光を更に底上げし、通年型の観光地として発展させていくためには、小樽の強みである「海」を活かした通年の体験型宿泊施設が必要であると考えております。

祝津地区は、おたる水族館や漁場建築を含む歴史的建造物が建ち並び、通年の観光ゾーンとしての魅力も高く、今後も小樽の観光を支える重要な地域であります。

また、当所が中心となって、平成23年に地域のランドマーク的存在であった「茨木家中出張番屋」を修復し、同地区のコミュニティ拠点として整備しました。

こうした経緯を踏まえ、既に廃校となった「旧祝津小学校」は耐震化が図られていることから「海の体験型宿泊施設」として利活用するべきであると考えており、当所においても、産学官民一体となった協議会を設置して検討することとしております。

「旧祝津小学校」は、市防災計画の避難所に指定され、今後も市が管理する施設であります。住民からは活用を促す声が上がっているなど、地域住民等を巻き込んだ廃校利活用の先駆けとして検討する環境が整っています。

については、通年稼働で長期滞在が可能な「海の体験型宿泊施設」の検討と当所が設置する協議会への積極的な参画を要望いたします。

【回答】

本市といたしましても、旧祝津小学校を「海の体験型宿泊施設」として活用することは、観光施設や歴史的な観光資源が立ち並び、魅力的な環境を生かすことができる手法の一つであると考えております。

一方で、改修経費、維持管理経費などの財政負担、また、地域の皆様の御意見や御要望を十分に踏まえた検討が必要であると考えておりますことから、貴所が設置されます協議会へ参加させていただくとともに、今後本市が実施予定の市場調査につきましても貴所と情報共有を図ってまいりたいと考えております。

なお、市場調査につきましては、活用案の作成に先立って、直接民間事業者と対話することにより、広くアイデアやニーズを把握し、地域振興や地域活性化につながる事業展開の可能性を探ることを目的として、サウンディング型の調査を実施する予定であります。

5 サンモール一番街商店街の活性化事業の推進について

サンモール一番街商店街は、中心商店街として市民に親しまれ、堺町通りと小樽駅、更には花園銀座商店街と都通り商店街の中間に位置し、あらゆる生活・観光ルートの結節点となっております。

同商店街は、隣接する病院駐車場からの風雨・雪対策として独自に防雪壁を設置し、来街者・歩行者の快適性を確保しましたが、防雪壁前が無店舗の空きスペースとなったことから、中心商店街としては大変に寂しい状況にあり、早急な再生・活性化が必要であります。

現在、商店街役員はじめ市の担当職員、学識経験者等とともに防雪壁前空きスペースの活用策として、チャレンジショップなどの新たなにぎわいづくりのため、国の補助事業を活用し、市民のニーズ調査・マーケティング調査を実施するなど、新たな商店街の構築に向けた活性化事業の最終段階に入っております。

については、同商店街が地域コミュニティの場として、市民や観光客でにぎわう商店街の再構築に向けて整備を行う際、新たな機能導入や再生・活性化事業への諸手続きや許認可などの積極的な支援について、市としての役割を十分に発揮されるよう要望いたします。

【回答】

サンモール一番街商店街の防雪壁前の空きスペースの有効活用と空き店舗対策について、商店街、小樽商工会議所が中心となり、小樽商科大学及び小樽市の各団体が連携して、プロジェクトを立ち上げ、これまで検討会議で議論を重ね、その事業の一環として平成28年8月には、プレイベントが開催されました。

これまで、国の補助事業を活用し、市民のニーズ調査・マーケティング調査を実施しており、今後、事業内容が具体化してくる中で、市としても、サンモール一番街商店街だけでなく、市内の商店街それぞれから特色を活かした将来的な方向性を提示していただきながら、それぞれに見合う活性化に向けた支援について検討していきたいと考えております。

6 改訂小樽港港湾計画の早期策定と小樽港の積極的な整備推進について

小樽港は、岸壁・上屋等の老朽化に伴い、港の機能が低下しているほか、物流の変化等により取扱貨物量が年々減少しているものの、道央圏の拠点港としてさまざまな重要な役割を担っており、今後も、物流港として計画的な整備が必要であります。

しかし、一方で我が国の物流は国際競争力が失われていることに鑑みると、物流に特化した発展は難しく、むしろ各ふ頭の役割やすみ分けを明確にし、大型クルーズ客船対応岸壁の整備など、観光の側面を取り入れた新たな港空間の創造が必要であります。

当所では、小樽港の今後の在り方について幅広く検討し、「小樽港の整備」に加え、第3号ふ頭基部及び周辺地域を「みなと観光」や「市民の憩いの場」の拠点と位置付けた全体整備案を取りまとめ、特に第3号ふ頭は、プロモーション映像の製作や廃コンテナを活用した社会実証実験を行うなど、新たな活力を創造するための魅力発信とシビック・プライドの醸成に努めています。

ここに観光の側面を付加した整備を推進することで、南運河、北運河、旧国鉄手宮線が連動した新たな観光拠点が形成されるものと考えておりますが、市においても、「北運河および周辺地域観光戦略プラン」、「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」を策定されており、戦略の方向性は一致しています。

については、改訂小樽港港湾計画の早期策定と国直轄整備事業の積極的な予算獲得による整備を推進するとともに、第3号ふ頭を「みなと観光」に位置付け、港の整備に必要な市の予算措置を講じるよう、次の事項について要望いたします。

- (1) 改訂小樽港港湾計画を早急に策定していただきたい。
- (2) 改訂小樽港港湾計画に「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」を位置付け、第3号ふ頭基部及び周辺地域の早期整備を実施していただきたい。
- (3) 大規模地震発生時の緊急物資や避難者等の輸送確保、背後圏の経済活動等が継続できるよう耐震強化岸壁の整備を早急に進めていただきたい。
- (4) 大型クルーズ客船対応岸壁の整備等、国直轄事業については積極的な予算獲得により、着実な整備を実施していただきたい。

【回答】

小樽港を取り巻く環境は、年々変化を遂げております。とりわけ、本市と後志・道南とを結ぶ北海道横断自動車道の延伸や道央圏とを結ぶ国道337号の全区間4車線化などの道路交通網の充実は、小樽港の物流拠点としての優位性を高めるものと期待しているところです。

日本海側で本州と結ぶ道内唯一のフェリー航路は、人と物資の輸送を担う重要な航路となっており、さらに新潟航路への新造船の就航により、より利便性の高いダイヤ改正も行われることで、取扱増につながることを期待されています。

また、海外貿易に関しましては、小樽港は古くから北米などとの穀物類の取扱いが盛んで、今も道央圏の穀物基地であるほか、中国コンテナ航路は既に定着し、航路の拡大や所要日数の短縮による利便性の向上が図られております。また、ロシアとの間では、ウラジオストクとのRO-RO船定期航路のほか、サハリンとも多くの貨物船で結ばれており、さらに、ロシア専門の地域商社が道内に設立され、道産食品等の輸出に小樽港が利用されるなど、今後も小樽港を活用したロシア貿易の拡大を期待しているところです。

こうした動きを通じて、小樽港が古くから担ってきた物流機能の活性化を促進させるとともに、港と観光エリアが近接しているという立地環境の優位性を活かしたクルーズ客船の誘致にも併せて取り組みながら、小樽港の利用促進を効果的に進め、本州や対岸諸国との北海道における海の玄関口としての役割をこれからも果たしていかなければならないと考えております。

そのような考えのもと、小樽港を取り巻く環境の動向を見極め、必要性を十分に検討しながら、予算の確保に努めてまいりたいと考えており、港湾計画の改訂等、御要望の各項目につきましては、現在、以下のとおり進めているところです。

- (1) 小樽港港湾計画につきましては、現在、平成29年度の改訂に向けて、「小樽港長期構想検討委員会」を開催するなど、関係機関との協議を行いながら作業を進めているところです。
- (2) 第3号ふ頭周辺再開発計画の位置付けにつきましては、現在、国の直轄事業で老朽化した16番岸壁の整備を行っているところであり、全体の再開発計画については、今後予定している港湾計画改訂において位置付けるために関係機関との協議を進めております。
- (3) 耐震岸壁につきましては、平成9年に改訂した現行の港湾計画において勝納ふ頭に位置付けしておりますが、今後予定している港湾計画改訂の中で再度その位置、背後ふ頭用地の規模などを見直した上で、改めて港湾計画に位置付けるために関係機関との協議を進めております。
- (4) 大型クルーズ客船対応岸壁などの直轄事業につきましては、岸壁改良に必要な経費について本年度の国の補正予算を確保するなど、着実に整備を進めているところです。

7 北海道横断自動車道小樽 JCT（仮称）のフル化について

北海道横断自動車道小樽 JCT（仮称）は、当初計画のフル JCT からハーフ JCT に変更され、このままでは十分な整備効果が期待できません。

現在、国土交通省と NEXCO においてフル化に向けての協議が進められておりますが、オール小樽として期待している物流、広域観光、救急医療、防災など、あらゆる面で効果を発揮するフル JCT の整備実現に向けて今が正念場であり、市・市議会・当所が一体感を持ち、国等に対する働きかけを行っていくよう積極的な対応を要望いたします。

【回答】

北海道横断自動車道小樽ジャンクションのフル化につきましては、本年 3 月 31 日に国土交通省から東日本高速道路㈱に対し、事業許可が行われたところであります。

これにより、後志圏域の救急医療や防災における「命の道」の確保、広域観光や物流における圏域内外からの「ヒト・モノ」等の好循環が期待されることから、今後さらに本市及び後志圏域の活性化につながるよう、後志総合開発期成会や『『高速で行こう！！』北しりべし地域魅力発信協議会』などとも引き続き連携しながら、取り組んでまいりたいと考えております。

8 小樽駅前地区市街地の整備について

小樽市の玄関口であるＪＲ小樽駅・駅前広場は、市内交通網の一大結節点ですが、現在、車と人が混在する危険な状態となっており、歩車分離等の安全対策が求められております。

更に小樽駅前周辺地区建築物の未耐震化の問題もあり、この地区の一体的な整備が必要であると考えております。

当所では、「小樽市中心市街地活性化協議会」を組織し「小樽駅前第３ビル周辺地区第一種市街地再開発事業」に協力して、平成２１年、商業・住宅・宿泊施設を合わせ持った複合商業ビル（サンビルスクエア）が整備されましたが、小樽駅前地区市街地再開発事業により整備された「駅前第一ビル」、「駅前第二ビル」は築４０年以上経過し、耐震化が行われていません。

市民や観光客等が多く利用していることから、小樽市の顔として一刻も早い再整備が必要であります。

については、同地区の１０年先を見据えた駅前全体の在り方と小樽駅前地区市街地の再々開発計画を早期に策定するよう要望いたします。

【回答】

本市といたしましても、小樽駅の駅前広場は車と人が混在する危険な状況であること、さらには、再開発事業により建築された駅前第１ビル、第２ビルは耐震基準を満たしておらず、築４０年を経過しており、老朽化が進んでいることなどから、小樽駅前周辺の再々開発は、大きな課題であると認識しております。

このため、中心市街地での市営住宅の建設、駅前広場及び駅前交差点のあり方、駅前第１ビル、第２ビルの再々開発などについて、土地建物等の権利者や周辺関係者の意見を伺いながら、現状把握、諸課題の整理を行うとともに、平成２９年度に駐車場の実態調査や交通量調査を実施し、これらの調査を活用しながら、小樽駅周辺のあり方について検討してまいりたいと考えております。

9 公共施設等老朽化に伴う市民の安全・安心の確保について

市民が今後も小樽市で生活し続けるためには住民サービスの向上、安全・安心なまちづくりが必要であると考えています。

平成27年度に公共施設等の耐震診断が終了し、市民会館・総合体育館・本庁舎本館・本庁舎別館等は経年劣化により耐震診断結果がいずれもI s値0.3以下で震度6強以上の地震に対して倒壊し、又は崩壊する危険性が高いとされています。

特に、防災の拠点となる市庁舎、避難場所となる公共施設等については、存廃・補修・建替えなどの早急な対応策を講じる必要があります。

については、市民の安全・安心確保のため、国に対し必要な予算措置を市から要請いただくとともに早急な対応をするよう次の事項について要望いたします。

(1) 公共施設等の存廃・補修・建替えなどの整備計画を策定していただきたい。

【回答】

過去に建設された公共施設やインフラの老朽化が年々進んでおり、一方で財政は厳しい状況が続き、人口減少や少子高齢化により今後の公共施設等の利用需要も変化していくことが見込まれています。このような状況を踏まえ、本市においても公共施設等の全体を把握し、長期的な視点やまちづくりの視点をもって、更新、統廃合、他の施設との複合化、長寿命化などを計画的に行う必要があると考えております。

国としても老朽化している公共施設やインフラの更新・管理等を重要な課題と認識しており、今後の公共施設等の更新等に関する基本的な考え方をまとめた「公共施設等総合管理計画」を策定するよう地方自治体に要請しておりましたので、これを受けて、本市も公共施設等のマネジメントを担当する部署を設置し、平成28年12月に当該計画を策定しました。

今後はこの計画に基づき、市民の安心・安全を最優先にしつつ、計画的に施設整備を進めてくための個別施設計画策定を検討してまいりたいと考えております。

10 創業支援策の拡充による地域経済の活性化について

当所では、起業の可能性をより多く発現させ、地域における事業所の増加と地域の活性化を目指すため、ワンストップ相談窓口を設置し、創業・資金計画、開業に関する諸手続等、創業希望者が相談しやすい体制を整えた伴走型支援を行っております。

また、市・市内金融機関等と連携した「創業支援サポート連携事業」では、各機関が保有する情報・ノウハウ等を共有しながら、創業希望者へのきめ細かな支援を推進しております。

については、市においては、産業競争力強化法に係る創業支援事業計画の認定を受け、創業支援補助金制度を実施しておりますが、既存の補助対象事業及び予算の拡充等、引き続き創業希望者の支援に資する施策の推進を要望いたします。

【回答】

「小樽市創業支援補助金」は平成27年8月から、「事務所等家賃補助」、「内外装工事費補助」、「利子補給」の3事業を補助対象事業として実施しているところであり、必要な予算額を確保するよう努めてまいります。また引き続き、創業希望者のニーズや利用状況などを踏まえながら、より効果的な制度になるよう検討を進めてまいりたいと考えております。

11 地元企業の優先発注について

当所では、市内の中小企業者、小規模事業者の経営安定と雇用確保のため、分離・分割発注等、受注機会を増やすなど、地元企業に配慮するよう機会あるごとに要望しております。

については、市内中小企業者や小規模事業者の経営安定と雇用確保のため、次の事項について要望いたします。

- (1) 地元企業への優先発注の基本的な考え方を再認識の上、発注は、地元企業（共同企業体を含む。）を優先していただきたい。
- (2) 受注事業者に対し、下請事業者及び資材の調達は、地元企業から選定・調達するよう指導していただきたい。

【回答】

市が行う契約に当たりましては、市内企業の振興や雇用の確保へ向け、市内経済活性化に寄与できるような発注方法を、今後も行ってまいります。

また、下請業者の選定、資材の調達もできる限り市内業者に発注されるよう、関係機関に要請してまいります。

12 産婦人科医師の確保について

小樽協会病院は、北海道医療計画・北海道周産期医療体制整備計画に基づく後志二次医療圏の「地域周産期母子医療センター」に指定されていますが、平成26年11月からの分娩の新規受付を休止し、更には平成28年9月末に産婦人科医師が退職し産婦人科診療が休診になるなど、以前にも増して小樽市の子供を産む環境が悪化しております。

現在、市内で出産が可能な産婦人科は1診療所のみであり、妊婦や家族が安心できる環境にあるとは言えません。

各地で人口減少対策が進められている中、市内においては産婦人科医師不足が深刻で、長期にわたり市内で安心して出産できないことは、なお一層、人口減少や少子化を助長することは明らかであります。

については、市民が安心して出産できる産婦人科の拡充について、早急に対応していただきたく次の事項について要望いたします。

- (1) 小樽市立病院に産婦人科を設置するなど積極的かつ早急な対応を行っていただきたい。
- (2) 産婦人科医師の確保に対する進捗状況について、適宜情報提供を行っていただきたい。
- (3) 「地域周産期母子医療センター」の早期再開について、北海道に早急な対応を要請いただきたい。

【回答】

市立病院での分娩は、施設改修に多大な費用を要するほか、医師や助産師等の確保が難しいことから、小樽市としては小樽協会病院での周産期母子医療センター機能の維持・確保への協力を考えております。

本市としても市民が安心して産み育てる環境を整備することは重要と認識しており、平成28年5月、北後志6市町村、北海道、後志総合振興局などで構成する「北後志周産期医療協議会」を設置し、小樽協会病院の分娩再開に向けてのバックアップ体制の充実について協議するとともに、同協議会で設置した、医師確保、施設改修、財政支援の各ワーキンググループにおいても、様々な検討を行っているところです。

産婦人科医師確保に関する情報提供についてですが、同協議会において、協議、検討した内容について、議会や市長定例記者会見等で、進捗状況を随時報告しており、引き続き情報提供に努めてまいりたいと考えております。

また、北海道に対しましては、引き続き北海道市長会などを通じ、周産期医療体制維持のため、医師の確保や医師の地方派遣の仕組みづくりなどの方策を検討するよう要望してまいりたいと考えております。

なお、「北後志周産期医療協議会」においては、北海道からも委員として参加いただいております。「地域周産期母子医療センター」の早期再開について一体となって取り組んでいるところです。