

はじめに

小樽市では人口減少に歯止めがかからない状況が続いているが、人口減少はまちの経済規模の縮小につながり、事業所の廃業や撤退による働く場や税収の減少は、市民サービスの低下を招き、「まち」の活力が今まで以上に失われることがあります。

当所では、産業振興を柱としたプロジェクトを通じ、地場産品を活用した商品開発や港機能の多様な展開など、地域活性化のため様々な取り組みを実施していますが、より効果的に各種施策を進めるために、オール小樽で推進しなければなりません。

小樽市全体の活性化や住みよいまちづくりは、スピード感を持つて官民が連携し、限りある財源を効果的に投資しながら、計画的・継続的に実施していく必要があります。

山積する課題解決に向け、互いに協力し、まちの活力を蘇らせることが重要であると考えています。

重点要望

1 小樽市総合戦略の改訂

現在の小樽市総合戦略は「訪れる人を魅了し、暮らす人には優しい市民幸福度の高いまち」を将来都市像として、生活利便性の向上を中心中期的な施策の方向性を示したものですが、人口減少によると考えています。

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ることは明らかであります。

については、これ以上地域経済の縮小を招かないためにも、小樽市総合戦略の改訂にあたっては、産業政策を重点に位置付けられます。



当所では、昨年11月28日、小樽市長及び小樽市議会議長に、小樽市の重要課題12項目を盛り込んだ令和2年度小樽市施策に係る要望書を提出しました。

よう要望いたします。

2 小樽駅前地区市街地の整備

JR小樽駅前は、市民・観光客が多く出入りする小樽の玄関口ですが、車と人が混在する危険な状態が恒常化しており、一刻も早い歩車分離等の安全対策が必要です。

また、小樽駅前周辺地区建築物は老朽化と未耐震化の問題を抱え、特に、市営住宅と商業施設が併設されている駅前第一ビルは、震度6強以上の地震に対しても倒壊、又は崩壊する危険性が高いと指摘されており、駅前全体のサービスレベルが低下しています。

一方で、2030年度末には北海道新幹線「新小樽(仮称)駅」の開業が予定されおり、新幹線駅とのアクセス面からも、小樽駅前地区の重要性が増すものと考えています。

人口減少が進み、コンパクトで効率的なまちづくりが求められているなか、中心市街地である小樽駅前地区の都市機能を高める整備が必要です。については、立地適正化計画等、国の資金の活用を基本としつつ、

3 北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺地区の整備

行政コストの負担軽減のため、PFI等民間資金の併用活用も念頭に、概ね5~6年以内の整備完了指向した、駅前広場と交通アクセス拠点を含めた駅前第一ビルの一体的な整備計画の策定を進めていた所を含めますよう要望いたします。

北海道新幹線新小樽(仮称)駅は、小樽のまちを再生させる起爆剤として重要な拠点であり、多くの新幹線を新小樽(仮称)駅に停車させるには、駅舎及び周辺の機能、小樽駅との交通アクセスなど、より具体的かつ戦略的な取り組みが必要です。

当所でも、北海道新幹線を活用したまちの再生に向けて、小樽市とともに積極的に取り組んで参ります。

4 小樽港の積極的な整備推進

小樽港は、道央圏の拠点港としてさまざまな重要な役割を担つており、今後も、計画的な整備が必要です。当所では、第3号ふ頭基部及び港湾計画に「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」を盛り込み、第3号ふ頭基部及び周辺地域の早期整備を図るとともに、大型クルーズ客船対応岸壁の着実な整備等、国直轄整備事業の積極的な予算獲得による整備を図るよう要望いたします。



が必要と考えております。現在、小樽市、小樽観光協会とともに、第3号ふ頭を核とする魅力づくりに向けて、意見交換を重ねているところであります。

については、策定中の改訂小樽港湾計画に「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」を盛り込み、第3号ふ頭基部及び周辺地域の早期整備を図るとともに、大型クルーズ客船対応岸壁の着実な整備等、国直轄整備事業の積極的な予算獲得による整備を図るよう要望いたします。

当所では、官民連携組織において、新小樽(仮称)駅と小樽駅を結ぶ二次交通、「道の駅」などの開発や新駅駐車場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取り組みを基本としつつ、