

函館市中心市街地活性化協議会平成24年度第1回総会 記録

1. 開催日時 平成24年8月31日（金） 午前10時～11時40分
2. 開催場所 ロワジールホテル函館 3階「琥珀」
3. 出席者 別紙のとおり
4. 議事の結果内容

定刻、事務局より総会開会を告げ、本日の出席者数を報告し、規約に基づき会員の半数以上が出席していることから総会は有効に成立する旨述べる。

続いて、永井会長より開会の挨拶が行われた後、事務局より、去る7月24日に設立された株式会社まちづくり五稜郭は、中心市街地活性化法第15条第4項第1号及び第6項、そして規約第6条（5）に該当し、当協議会の構成員として位置付けられることなどから、本日付けで入会いただいている旨の報告がなされた。なお、入会については、規約第7条に基づき、既に、去る8月27日、永井会長からの承認を得ている旨申し添えられ、同社代表取締役の青田氏及び同社から当協議会の委員として推薦された同社取締役の久保氏の紹介がなされた。

続いて、事務局より、各団体において人事異動等があり委員の変更が生じていることから、新たな委員がそれぞれ紹介された後、規約に基づき議長に永井会長を選出し、議事に入る。

議案第1号 平成23年度事業報告について

事務局より、別添資料に基づき説明がなされ、これを議場に諮ったところ、満場異議なく原案どおり承認された。

議案第2号 函館市中心市街地活性化基本計画の原案について

函館市経済部阿部参事3級より、別添資料に基づき説明がなされた後、下記のとおり、質疑応答がなされた。

（五百島晃彦：北海道渡島総合振興局函館建設管理部）

- ・ 2ページ目の最後の行、「北海道新幹線の着工に向けた取り組みを進めている。」という表現になっているが、現時点では「開業に向けた」という表現の方が良いのではないかと。
- ・ もう一点は81ページの4-3、4-4、4-5の市道整備のところ、道新から五稜郭タワーまでは道道で、その歩道部分については、ほぼ整備済みと思われるが、確認願いたい。

（入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事1級）

- ・ 市道の歩道部分を整備するという点で、道道については整備済みと認識している。

（小林淳哉：函館工業高等専門学校）

- ・ G-s i t eについてであるが、五稜郭タワーを中心とした五稜郭界隈にどのようなイメージで、どのようなコンセプトで造ろうとしているのか。

(久保一夫：㈱まちづくり五稜郭)

- ・ 基本的には、若い女性、高校生などを中心とした地元の方々をメインターゲットに（地元客が6割から7割位）、特に、女性向けに夜だけではなく、気軽にランチが食べられるようなオープンカフェ的なスタイルにしたいと考えている。

(渡辺良三：㈱はこだてティーエムオー)

- ・ 屋台村は帯広が先駆者であり、大門横丁はそれを参考にしたので非常にやり易かった。現在、五稜郭で予定しているG－s i t eの事業に関しては、他都市で事例が少ないということもあり、コンセプトがまだはっきりと見えてこない。そのような中で、富良野市のフラノ・マルシェは大変参考になると思われるので、視察をしながらコンセプトをまとめていくのがベターかと思われる。確かに、先行事例がない中で、新しいものを造るということはなかなか難しいものであり、計画的に情熱を持って進めていかなければ成功しない。

(布村隆二：㈱NAアーバンデベロップメント)

- ・ 駅前市有地の整備（A街区）で何が出来るのか判らない状態で、我々としては事業を進めにくい部分がある。デザインを含めて、市と連携し事業を進めていかなければならないと考えているので、その部分を考慮いただきたい。

(入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事1級)

- ・ A街区はどこの事業者になるか現時点で判明していない。意向確認の期限が9月7日だが、実際にプロポーザルに参加するかどうかは10月1日から15日までの間に提案しなければならないというスケジュールの中で、応募がないということも想定しているし、応募があっても却下（採用しない）ということも有り得る。現在、各々の整備状況が判明している範囲内で、それぞれが対応していくしかないと考えている。

(片岡格：函館市副市長)

- ・ もちろん、ワコーと駅前地域との連携を無視した形にはなるべくしない。その部分を十分に意識しながら、プロポーザルの提案内容を審査していきたいと考えている。

(布村隆二：㈱NAアーバンデベロップメント)

- ・ 私どもの方向性が明確となった時には、その辺を十分に考慮し審査いただきたい。

(永澤大樹：北海道新幹線新函館開業対策推進機構)

- ・ 当機構では、2015年の新函館駅開業を迎えるにあたり、確実に人の流れは変わるという前提で、地域づくりの様々なアイデアを出している。鹿児島（九州新幹線）全線開業の事例をみると、開業後の利用者が、開業前に比べ210万人（往復）増加しており、この人数が現駅（鹿児島中央駅）の賑わいづくりに大きく貢献したという事例がある。いかに新函館駅から中心市街地に客を引っ張り込むかが大きな課題であり、中心市街地の賑わいづくりのキーポイントになると思われる。黙っていても現函館駅に客は来ないので、引っ張ってくる努力が必要である。
- ・ その中でバス協会から、現函館駅前の観光バス乗降スペースの整備について要望を受け、現在、市と調整中であるが、駅前広場のあり方が、このままでいいのかどうかということも含め市に問題提起している。なお、今後1回目の計画認定後に、状況が変わったものについては、改めて、意見を聞いて検討いただけるとのことだが、市では、これをどのように取り込んでいくのか、再度お聞かせ願いたい。

(入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事1級)

- ・ 今後、内閣府とも協議を重ねながら、11月に原案を成案化、1月に認定申請、そして3月の認定を目指している。5年間の計画だが、毎年、計画の見直し、追加、修正等は可能であり、あくまでも、最初に作った計画が絶対ではなく、フレキシブルに対応していきたいと考えている。特に、新幹線開業までには、様々な動きが出てくると思われるので、適宜、意見を頂戴しながら、妥当と判断される事業については、随時、計画事項の追加、修正をしていきたいと考えている。

(中野豊：新都心五稜郭協議会)

- ・ 五稜郭地区は交通の結節点として市民の乗り降りが多いわりには、街の中を人が歩いている姿をよく拝見するが、歩行サイドに店舗が少なく寂しい感じがする。また、歩道が寂れた感じで、草が生え、観光地というにはほど遠く全体的に傷んでいるイメージがあり、華やかな気分で観光客を迎えるには、かなり見劣りしている。
- ・ 最近の観光客は、個人客が増えている一方で、団体客が減っており、今後の団体バス利用の動向が未知数の状況にある。この状況の中で、個人客は、バスやレンタカーを利用する傾向が強まっており、消費時間の減少に繋がっているのではないかと思う。これを受け、駐車場をある特定の場所に集中設置し、そこを基点とし乗り降り自由で無料の巡回バスを走らせるような仕組みを作っては如何か。利用者が移動に掛かる費用は駐車料金のみという形になり、駐車場を中心に大きな人の流れが生まれるものと思われる。要は、「まちなか」をマイカーで走らせないシステムを作れば、かなりの消費機会が生まれるはずである。

(入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事1級)

- ・ 過去に、市でも元町、湯川、五稜郭など観光拠点を中心に駐車場を整備する構想を持っていたが実施できなかった。確かに、個人客が増えてきており、そういう視点は必要になってくると思われる。

(永澤大樹：北海道新幹線新函館開業対策推進機構)

- ・ 鹿児島開業によって団体客のシェアが1年間で大きく増え、団体客と個人客の比率は8対2といわれており、函館では観光アンケートによると9対1となっているが、もう少し団体比率は実数として高いと思われる。鹿児島では7対3まで伸びており、需要は5割増し、シーズンによっては2倍、県内・周辺の観光バスが足りずに福岡から借りてこざるをえない状況となっている。団体客が減り個人客が増えつつあるというのは、トレンドではあるが、新幹線開業によって確実に団体客は増えるものと思われる。丁度、計画期間内に開業を迎えるので、機会を上手に捉えて対策を練っていく必要があると認識している。

(中野豊：新都心五稜郭協議会)

- ・ 確かに当面、団体客は増えるだろうが、継続的に増えるとは思われない。一時的に増えるものに対して企業が投資をするのは如何なものかと思う。団体客は消費機会が非常に少ないので、出来るだけ歩いていただくようなまちづくりが必要と思われる。現状、修学旅行生も市電・市バスを利用し、市内の観光名所等を廻っている。繰り返すが、新幹線が開業すれば黙っていても客は増えるが、これは2、3年で終わると推測されるので、継続的に団体客を呼び込むために努力するというのはお勧めできない。それより、個人客が自由に来て楽しんでいただくような「まちづくり」を考えた方がより効果的ではないかと思う。

(小笠原勇人：新都心五稜郭協議会)

- ・ グルメシティの跡については動きが出始めているが、G-siteについては市民に来ていただくというコンセプトのもと事業を進めていきたい。いずれにしても、大門、五稜郭のこの両地区を、いかに繋いで回遊させるかということも、計画の中に盛り込んでいただきたい。市民及び観光客が動きやすい流れを整備してやるのが最も大事なことである。
- ・ 計画の中で、バス停・電停の整備という部分が記載されているが、電車、バスそのものを見直す必要もあると思われる。

(木村健一：公立大学法人公立はこだて未来大学)

- ・ トータルデザインのプロポーザルが行われるが、中活地域全体にある一定の影響力を及ぼすものと考えられる。どの程度の影響力を及ぼすのかは未知数ではあるが、街並み全体が劇的に美しくなる可能性を秘めている。デザインのプロポーザルというのは、国内的にも非常に稀なケースで先進的であると思うが、この辺りの考えをお聞きしたい。

(入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事1級)

- ・ グリーンプラザを含めた駅前通りにトータルデザインを作成する予定で、どのような街にしていくのかについては、プロポーザル形式で提案をいただくこととなっている。本町・五稜郭地区のデザインについても、駅前通り整備のイメージを基に決まっていく形になる。さらに、西部地区や湯川まで面積を広げていくという戦略も描いており、一步一步着実に進めていきたいと考えている。個々のデザインだけではなく、それぞれのエリアのイメージの提言はいただいている。また、トータルデザインの中で、カラーコードまで作っていききたいという思いがあり、本件に関しては、中心市街地だけではなく、もっと広い地域に広げていかなければならないと考えている。

(村上則好：㈱北海道銀行函館支店)

- ・ 市民、観光客、若者、高齢者等全ての方々に集まって欲しいという内容に見える。もう少しポイントを凝縮しないと、果たして市民の理解が得られるのか不安がある。グルメシティの跡地に若い世代が住みたいと思うのか否か、行政も含め改めてニーズの有無について検討しては如何か。確かに、記載されていることは妥当で正しいが、ポイントが非常に分散されているように思われる。中でも、グルメシティとワコーの再開発は大きな目玉であるが、行政も含めて民間の投資を呼び込み、市民の理解も得、商業が修復するような再開発を目指していただきたい。

(入江洋之：函館市経済部中心市街地等再生担当参事 1 級)

- ・ 市民のために計画を作る視点は当然であるし、今の言葉を戒めにして考えていきたい。駅前地区は子供や高齢者が集まるような公共施設で、五稜郭は若い人、起業家の卵に集まってもらいたいと考えており、商業者やデベロッパーも、同じようなイメージを前提に事業を想定していると思われる。最終的には、民間事業者が判断する問題はであるが。

(村上則好：㈱北海道銀行函館支店)

- ・ 正直、大門地区と五稜郭地区を平等に扱うのは無理ではないかと思う。ターゲットを絞って、まさに選択と集中をしないと良いものが出来ないのではないか。

(永澤大樹：北海道新幹線新函館開業対策推進機構)

- ・ 定住促進策と小中学校の再編計画は別々に動いている。五稜郭エリアの中学校が一番最初の削減対象となっており、現在中央部にある中学校七つが三つに、第 2 段階として小学校も減っていくこととなっている。そういう再編計画が教育委員会で動いている。このような動きの中で、基本計画策定において、市教育委員会が殆ど介入しておらず、賑わい作り、街中居住の促進という視点でキチッと整合性を図りながら進めていただきたいということは、前々回の運営委員会の中でも述べたが、改めて伺うと大変共鳴できる場所である。しっかりと、庁内における連携を図りながら進めていただきたい旨申し添えたい。

最後に、その他で、市経済部阿部参事 3 級より、基本計画認定までの今後のスケジュールについて説明がなされ、続いて、事務局篠原より、㈱まちづくり五稜郭の G - s i t e 事業については、中小企業基盤整備機構の中心市街地商業活性化診断・サポート事業を利用しながら進めていく必要があるとの見解から、既に、同機構へ申込書を提出している旨の報告がなされたとともに、同機構に対し、改めて採択の依頼がなされた。

以 上