

私は、

「都市計画道路 海の中道海浜公園線」について

「地域交流センター」について

以上、2問 質問します。

20 今林委員 都市計画道路海の中道海浜公園線について、地域交流センターについて、以上2問質問する。まず、都市計画道路海の中道海浜公園線について尋ねる。東区東部地域における昭和60年頃の想定地図を用意した。アイランドシティはまだできていないが、当時は海の中道海浜公園線の一部である雁の巣から海の中道にかけての4車線、それと、国道3号線の4車線のこの黒い線の道路しかなかった。そして、本日質問する未整備区間の海の中道海浜公園線はこの赤色の線である。海の中に点線があるが、これは昭和52年当初計画案の図面である。なぜ海の中にあるかということ、当時は、アイランドシティは陸続きの計画だったからである。当時の桑原市長が自然保護と比較考量して島形式に変更したため、この計画も平成9年に現計画である実線、赤色に変更されている。では、この道路は何のために計画したのか。正当性はあるかということだが、目的は、当時志賀島での観光レジャーによる交通渋滞緩和である。正当性として、当時の4車線の道路は国道3号線のみで、道路は行き止まりにしない、ループ状で分散化するという原則もあり、この当時の計画は、国道3号線につなぐということでは合理的であったと考えられる。その後、45年が経過した。その間に、平成22年、国道495号線、旧3号線の和白交差点までの4車線化、26年、海の中道海浜公園線、海の中道大橋が4車線化、そして令和2年、和白新宮線が4車線化となった。これら黒線の道路だけ見ると、ここで行き止まりという形になるため、この赤線の道路がやはり重要になってくる。当時の計画案では、ここにつなぐのは理にかなっている。ただ、時代の変化とともに、この道ができてくると、ここでつないでもよしという考え方が出てくるのではないかと思う。私は、この赤い線を黒い線にしたいと思い、今回質問に至っている。そこでまず、当時の桑原市長が自然保護と比較考量し、アイランドシティを島形式にしたと述べたが、比較考量という考えについて

少し話をしたいと思う。法律論とは異なるかもしれないが、比較考量とは、価値観や概念が異なる場合、どちらも重要だが、どうしても判断を下さざるを得ない場合、てんびんにかけて、バランスも考えて結論を出すという方法である。私がこれを知ったのは30年近く前の話で、フクロウの森という、今の地下鉄七隈線桜坂駅近くの民間が所有する森の件からである。都心の緑を残すために、市が土地を購入しようとした話である。私は、当時、交渉に当たっていた末藤助役に、生意気にも質問した。これを引き受けたら、今後要望があれば、全ての森を購入しなければ理屈が通らないことになるのではないかと尋ねた。それに対する助役の答えは「本市は進藤市長をはじめ緑を大切にしている。市の発展と自然の両立は難しい。全ての緑は残せないが、都心にあるこのフクロウの森だけは残したい。それが市長の比較考量だ」と聞いた。私はこの経験から、今回質問する海の中道海浜公園線は比較考量すべきだと思っている。その比較考量の対象は、昭和52年当時は観光レジャーの渋滞緩和、和白干潟の自然保護、加えて現代は、アイランドシティの完成による物流トラック増加に対する奈多の狭い道路での交通安全確保、そして、通勤による朝夕の交通渋滞緩和だと思う。少し詳しく話をすると、現在物流トラックが通るようになり、あってはならないことだが、奈多の地元では「重大な事故でもなければ市には分かってもらえない。いつ事故が起きても仕方がない」と心配する声をよく聞く。なぜなら、奈多の狭い道路、志賀島和白線は生活道路で、車線幅は1車線、路肩なしで3メートル弱であり、本来路肩は歩道との緩衝帯として必要であるが、それがないのである。つまり、普通のバスが2.5メートルの幅であるため、路肩なしでは、歩行者のすぐそば25センチメートルのところを通るようになり、大変危険である。さらに、幅2.5メートルを超える特殊車両は通行禁止のはずだが、取締りで何台も警告しているのが現状である。さらに、歩道は側溝の上であり、幅70~80センチメートルしかなく、しかも段差でうねっている状況である。もう一度言うが、今回、赤い線を黒い線にするための比較考量の対象は4項目だと思う。観光レジャー、自然保護、交通渋滞緩和、そして交通安全確保である。それに加えて、早期に着手すべきという視点を、地元からはお願いしたいところだと思う。私は人の生命が一番大事だと思い、安全確保を強く訴えたいところである。それでは質問を行っていく。本市は、都心部である天神、博多駅の再開発や、郊外における西の九大地区、東の箱崎地区などでも、事業が着々と進んでおり、持続的な発展が期待されているところである。これら都市の成長の果実を实らせるためには、骨格である交通基盤整備が重要であると考えている。その中でも都市計画道路は大動脈であると思う。そこで、まず、都市

計画道路に関する予算について尋ねる。代表的な予算として、街路新設改良費における令和3～5年度の当初予算額を尋ねる。

3△道路下水道局長 街路新設改良費の直近3年間の当初予算額は、令和3年度が約42億7,100万円、4年度が約38億1,300万円、5年度は約51億2,500万円を計上している。

4○**今林**委員 直近では安定して予算が組めているとはいえ、この街路事業予算は、従前は桁多い予算配分だったと記憶している。では、この予算の執行は順調に進んでいるのか。そこで、都市計画道路の整備状況について尋ねる。都市計画道路の整備済みと、未整備の延長及び整備率について、令和4年度末の見込みを尋ねる。

5△道路下水道局長 都市計画道路の全延長約506キロメートルのうち、令和4年度末で整備済み延長が約430キロメートル、未整備延長が約76キロメートルで、整備率は約85%となる見込みである。

6○**今林**委員 この都市計画道路については、令和5年度は年間約50億円程度の予算を計上し、整備率も8割5分ということは評価する。しかし一方で、まだ2割弱、約76キロメートルの大動脈は完成しておらず、放置すれば都市機能の不全に陥る可能性もあり、早期の整備が求められるところだと思う。速やかに整備がなされることを要望する。そこで未整備の約76キロメートルの内訳を見ると、事業中のものと未着手のものに分けられる。今回は未着手について尋ねる。未整備約76キロメートルのうち、未着手区間の距離数を尋ねる。

7△道路下水道局長 未着手区間の延長は、令和4年度末で約33キロメートルである。

8○**今林**委員 未整備約76キロメートルのうち、半分近くの約33キロメートルは未着手である。しかし、令和3年度に策定された道路整備アクションプラン2024において、未着手の中には、調査・検討という、机上では手をつけている区間もあるようだ。そこで、同プランにおいて、調査・検討に位置づけている区間数と距離数を尋ねる。

9△道路下水道局長 道路整備アクションプラン2024において、財政状況を踏まえた事業実現性や周辺まちづくりの動向などの調査、検討を行うものを調査・検討に位置づけており、その区間数及び延長は、6区間、約8.6キロメートルである。

10○**今林**委員 次に、調査・検討区間約8.6キロメートルのうち、一番距離の長い区間名とその距離数、全体に占める割合を尋ねる。

11△道路下水道局長 調査・検討に位置づけている6区間のうち、延長が最も長い区間は、海の中道海浜公園線の雁の巣から国道3号までで、約5キロメートルである。また、調査・検討区間全体の延長に占める割合は約58%である。

12○**今林**委員 今回の質問で取り上げている海の中道海浜公園線は、調査・検討区間で、机上では手がつけられているものであり、その距離数も全体の約半分を占めている。この路線は、以前から調査・検討のままとなっていたことから、昨年の決算特別委員会でも我が会派の川上議員が尋ねたところだが、私も再度確認しようと思う。そこで、まず、海の中道海浜公園線は、いつ、どういう目的で計画されたのか尋ねる。

13△住宅都市局長 海の中道海浜公園線については、東部地域における幹線道路ネットワークの形成を目的として、昭和52年に都市計画決定している。また、国道495号付近から雁の巣までの区間については、博多港港湾計画の変更に伴い、平成9年に道路線形などを変更している。

14○**今林**委員 昭和52年に都市計画決定され、45年がたち、少なくとも平成9年に道路線形が変更され、現在の計画になってから既に25年が経過しているが、いまだに着手に至っていない。なぜ、これほど進まないのか。そこで、アクションプランでは、これまでどのような調査、検討を行ってきたのか、改めて尋ねる。

15△道路下水道局長 海の中道海浜公園線については、雁の巣から国道3号までの約5キロメートルを一体的に整備すると、事業費が多大となるため、アクションプラン2016より、雁の巣から塩浜までを調査・検討区間に位置づけ、塩浜地区で都市計画道路和白新宮線に接続する案について検討してきた。しかしながら、和白新宮線との接続部において、JR香椎線との交差を伴うため、事業化に当たり、様々な課題があることが明らかになったところである。そのため、アクションプラン2024においては、雁の巣から国道3号までの全区間を調査・検討に位置づけ、これまで検討してきた雁の巣から塩浜までの区間に限らず、対象範囲や手法等について幅広く調査、検討を行っているところである。

16○**今林**委員 前々回のアクションプラン2016、前回のアクションプラン2020では、実現可能性が高いと思われる塩浜の土地区画整理事業と併せた検討をかなり突っ込んで行っていた。しかし、今回のアクションプラン2024では振出しに戻って、また、雁の巣から国道3号までの5キロメートル区間全体で検討するということである。私は鉄道交差の課題よりも、もっと大きな課題に直面し、さらに遅れるのではないかと心配している。そこで、少しこの計画道路のいわくについて振り返りたいと思う。この計画道路に対して

は、平成元年、港湾計画においてアイランドシティが陸続きの埋立て計画から島形式に変更されたため、地元では大変困惑した。地元で上がった問題点は3つある。9年に道路線形も変更され、新たに雁の巣などで用地買収が発生したこと、陸続きの埋立てで、和白新宮線の箱崎までの直進案がなくなったこと、調整区域の塩浜新開が取り残され、宙に浮いた状態となったことである。それから25年が経過し、一定程度基盤整備が進んだ。しかし、進んだがゆえに新たな課題が生じた。アイランドシティができたために、物流トラックが北九州方面に抜けなければならない。市にも考えてもらい、物流トラックを箱崎のほうから、国道3号線を通し北九州方面に流そうとしているが、これではやはり遠回りになるということで、現在、物流トラックは海の中道大橋を通過して生活道路の志賀島和白線、それからもう一つ、パークウェイという道路を通過してここまで行っている。同じ平行する路線がないために、狭い道路である志賀島和白線がすごく過密になっているということである。そこで、地元でもこの計画、すなわち赤い線の道路が遅れるということであれば、この生活道路の志賀島和白線を拡幅しようという要望を行ったが、実現に至らなかった。なぜかという、やはり都市計画道路でないために、強制力がなかったということで、地元もまとめることができなかったという形である。そこで、アイランドシティから往来する物流トラックの問題について、市の認識及び具体的な対策について尋ねる。

17△道路下水道局長 北九州方面とアイランドシティ間の大型車両の通行については、地域住民から交通安全や沿線環境保全の要望を受けていること、国道3号博多バイパスが大型誘導区間として国に指定されていることなどを踏まえ、箱崎ふ頭を經由する国道3号博多バイパスのルートを推奨しているところであるが、一部の大型車両がパークウェイ及び志賀島和白線を經由するルートを通行していることは認識している。このため、九州トラック協会やアイランドシティ立地企業などの関係事業者に対し、令和元年度以降、推奨ルートを通行するよう文書による通知やお願いを行っているところである。さらに、大型車両のうち道路法の許可が必要な特殊車両については、パークウェイや志賀島和白線の通行を許可していないが、一部の特殊車両の通行が見受けられるため、カメラでの調査と併せ、県警察の協力の下、現地取締りを実施し、警告書を発出するなどの対策を行っている。

18○**今林**委員 今回の答弁のとおり、市も一生懸命にやってもらっていると思う。特に特殊車両については、通行制限やカメラなどでの調査を行っており、警告も何台にもしてもらい、大変ありがたいと思っている。しかし、根本的な解決にはなっていない。都市計画

道路に位置づけられていない志賀島和白線の拡幅が難しかったことを考えると、やはりきちんと都市計画道路の、この赤線をしっかり整備すべきだと思う。そして、その都市計画道路が何十年と未着手であれば、その原因、課題等を踏まえ、時代の変化とともに現状に合わせた見直しをして、早期に整備する必要があると思う。なぜなら、都市計画道路は未着手のままで、期間が長くなればなるほど、交通安全だけでなく、用地買収などで土地の利用制限がかかったままになるなど、地元でのデメリットも大変大きくなるのではないかと考えている。私の記憶では、このように長期間未着手となっていることで、過去に全市的な見直しをしたことがあったと記憶している。そこで、当時の見直しについて、見直しの経緯と結果について尋ねる。

19△住宅都市局長 まず、見直しに至った経緯については、長期にわたる事業未着手により、都市計画道路予定地内における建築制限が長期化するといった課題から、全国的に都市計画道路の検証及び見直しが行われ、本市においても、社会情勢の変化などを踏まえ、平成18年度より都市計画道路の検証を実施している。検証に当たっては、都市計画決定からおおむね10年以上事業に着手しておらず、かつ事業化の予定がない84区間約68.7キロメートルを対象としており、検証の結果、現道がおおむね都市計画道路としての機能を果たしている路線などについて見直しを行い、25年3月に25区間約10.1キロメートルについて、都市計画の変更や廃止の手続を行っている。

20○**今林**委員 今回の答弁にもあったように、過去にも社会情勢の変化などを踏まえた都市計画道路の見直しが行われているようである。では、当時、どのような視点で見直しを行ったのか、また、今後も見直しを行っていくのか尋ねる。

21△住宅都市局長 見直しに当たっては、検証の対象となった路線ごとに、都市計画決定に至った経緯や沿道状況、交通量などの現状を把握するとともに、評価項目として、交通機能、空間機能、市街地形成機能をはじめ、周辺道路等による代替可能性や整備効果、事業実現性などの視点を設定し、総合的な評価を行った後、見直しを行っている。今後、交通やまちづくりなどの状況をはじめ、社会情勢の変化に応じて都市計画道路の検証及び見直しを行うなど、適切に対応していく。

22○**今林**委員 今、答弁で事業実現性と発言があった。では、今回の海の中道海浜公園線の事業実現性について、議論していきたいと思う。まず、最初に述べたとおり、赤い線の道路をいずれかの黒い線である4車線の道路につなげることを前提に議論をしたい。おそらく3つあると考えており、1つは国道3号線、1つは旧国道3号線の495号線、も

う1つは塩浜新宮線と3つのところになるかと思う。当初計画案でいくと、まず、和白東校区の用地買収が必要になる。普通、道路が拡幅するときには用地買収をしやすいと思うが、もう住宅が張りついている中で、用地買収というのはかなり難儀ではないか。さらには、ここに和白干潟があり、同干潟を通すということについては、自然との関係を比較考量しなければならない。それから、計画を変更したことによって、雁の巣付近についても、用地買収が発生している。この点から考えると、この案では3つのリスクがある。次に、国道495号線に通す案でも、和白干潟の件は解決しない。以前から検討されている案と、地元でもよい案ということになると、やはり塩浜新宮線につなぐ案が、時間的にも一番早いのではないかと思う。また、ここでトラックが右左折をしなければならない状況で、ルートがそのまま志賀島のほうに行ってしまうため、ここでまた交通渋滞が生じる。しかも、ここで用地買収の発生もあるということになるため、この案の変形型にしたかどうかとっている。市では、いろいろな検討がなされていると思うが、地元でも長年検討され、一番よいとっている今述べた案について、改めて市の見解を求める。

23△道路下水道局長 和白新宮線と接続する案については、JR香椎線との交差を伴い、鉄道の高架化、道路の高架化、または平面での交差のいずれかが必要となるが、鉄道や道路の高架化は関係者との合意や沿線地域の理解が必要なこと、平面交差は踏切と既存の交差点が近接するといった交通上の問題があることなど、いずれも様々な課題があると認識している。このため、引き続き周辺の交通状況やまちづくりの動向などの調査を行い、実現可能な手法などについて、しっかりと検討を進めていく。

24○**今林**委員 市の指摘する課題は十分に承知している。しかし、早期の実現を考えるなら、この案が一番だと思ふし、課題と事業実現性を比較考量してもらえば、出てくる答えではないかと思う。その上での考えとして、自然保護に関しては、ワイズユースという考え方があるらしく、自然との調和をうまくやっていくという計画に変更したほうが、より理想的で、比較考量しやすいのではないかと思うし、後で述べるが、和白干潟を有効に生かし、守っていくということも必要だと思っている。今後の東区の発展に向けても、非常に重要な計画道路だと思うため、いま一度しっかりと検討してほしいと思う。最後に、この計画道路に対する思いとして一言意見を述べる。アイランドシティの整備に伴い、物流トラックやマイカー通勤の車が新たな課題となり、ルートでも課題が生じている。アイランドシティから北九州方面へのルートである志賀島和白線へ向かうためには、海の中道大橋を渡った後、直進ではなく右折で流入しなければならない。また、逆方向は左折にな

るため、その両方向で混雑が生じている。さらに、歩道が狭隘な箇所もあり、物流トラックをはじめ多くの車は、スピードを緩めてゆっくり走行する。そして、交通量の増加も加わって渋滞に拍車をかけている。さらに、同じ2車線しかない公園道路であるパークウェイにも流入しており、三苦校区では、安全と同時に騒音被害を訴える人も多くいる。付け加えて、パークウェイは志賀島和白線との接続がいびつで、さらに一旦停止などもあり、ここでも渋滞や危険な状況が発生している。私は海の中道海浜公園線と海の中道アイランド線の接続について、円滑な通行になるよう線形等の見直しも必要だと考えている。また、その際に、パークウェイのいびつさをなくすために、海の中道アイランド線と高架で結ぶなど、交通の円滑化も図る必要があると思う。私の理想では、アイランドシティの大橋からここを高架で結び、高架の下は遊歩道にして、できればこの辺を自然との調和に配慮したアサリ公園にするとか、また、区画整理事業があるため、ここに道路が通ることになれば、区画整理事業の起爆剤になるということもあるかと思う。そして、和白干潟と区画整理事業地は隣接するため、ここにバードウォッチングの小屋などを設けると、人間と自然の調和ができるのではないかと思っている。私は地元に住む1人として、和白干潟の自然を今の自然のままではなく、鳥インフルエンザの心配などもあるため、自分たちの手で守っていきたいと思っている。最後に、海の中道海浜公園線の計画変更をして、早期に事業着手し、いち早く完成することを要望して、この質問を終わる。次に、地域交流センターについて尋ねる。地域交流センターの整備方針については、平成8年に策定された第7次福岡市基本計画において、区レベルの行政サービスを補完する機能として整備することとされており、雑餉隈地区、和白地区、今宿・周船寺地区に加えて、令和3年11月に早良南部に整備され、この4か所で完了したことになる。そこで、まず、地域交流センター4館の管理運営に関する令和5年度予算額及び1館当たりの予算額を尋ねる。

25△市民局長 地域交流センター4館の管理運営に関する令和5年度予算額については、約6億1,300万円であり、1館当たり平均では約1億5,300万円となっている。

26○**今林**委員 私は、地域交流センターの整備により、地域の利便性は格段に向上したと思っている。しかし、時代は常に変化しており、第7次基本計画策定の当時から既に26年も経過しており、今、本市の状況は大きく変わっている。そのため、現在南区では、第7次基本計画とは別に、拠点施設の整備に向けた検討が進められている。基本計画に明記はないが、我が会派においても、政策要望に加えて代表質問もしており、既存の施

設では補完できない地域に対する支援として、ここ最近、毎回言及している。そこで確認だが、南区の拠点施設について検討している理由を尋ねる。

27△総務企画局長 南区については、区の西南部を中心に高齢化が進展しており、公共交通の利便性の向上や道路交通網の強化が求められているほか、行政サービス機能の配置状況などの課題があると認識している。このため、平成26年度から区レベルの行政サービスを補完する機能を持った拠点施設の整備に向けた検討として、地域特性調査を行っているところである。

28○**今林**委員 南区については、高齢化の進展のみならず、行政サービス機能の配置状況などにも課題があることから、検討が進められているとの答弁である。しかし、南区だけでよいのだろうか。高齢化は全市的な課題であり、行政サービスの配置状況を各区分に見ると、まだまだ各区では大きな課題があると思う。南区は先行して検討しているだけであり、いま一度市内全体で見たときに、市民に対して公平性を欠くところはないのか、利便性を欠く地域はないのか、各区の人口なども踏まえ精査する時期に来ていると考えている。例えば、区役所、市民センター、体育館、プールなどは、各区に1つずつ配置されている。しかし、当然ながら、各区では人口、面積に違いがあり、人口増加に伴い、今でも1人あたりに享受できるサービス量に不公平感が生じている。確かに、それをなくすために、平成8年当時は地域交流センターという概念ができたと思う。ただ、今日において、時代変化や市民ニーズの多様化などを考えたとき、不公平感に対して、今の地域交流センターという概念だけでは解決できない多くの地域課題が出てきていると思う。そこで、これから新たに基本計画を作成していくに当たり、南区拠点施設の位置づけを明確にして明記することはもちろん、そのほかに行政サービスの公平性が保てていない地域に対する支援について、全市的な視点から検討していくべきと考えるが、所見を尋ねる。

29△総務企画局長 次期基本計画の策定に当たっては、議会をはじめ幅広く市民や有識者などから意見をもらいながら、各施策の方向性や都市空間の構成、各区におけるまちづくり等について、将来人口推計や財政の見通しなども踏まえ、総合的に検討していきたいと考えている。併せて、南区における拠点施設の位置づけについても総合的に検討していく。

30○**今林**委員 ぜひ、次期基本計画の策定の中で、しっかりと検討してもらいたいと思う。そこで、第7次基本計画における反省点として、課題を残した施設がある。私の地元にある和白地域交流センターである。課題としては、場所が新宮町に近く、また、志賀、

西戸崎、和白地区を合わせた場合の中心地にないため、地域全体の利便性の向上については、少々達していない点である。また、駅ビルにテナントとして入居しており、毎年度1億3,000万円という高額な賃借料を24年近く払っており、今後とも支払いが続くことなどが挙げられる。この2点については最初から分かっていたことであり、当時の議会で激しい議論が行われたと聞いている。よりよい地域の施設と考えるなら、今からでも、今後の在り方について見直しが必要である。そこで、和白地域交流センターの管理運営に関する令和5年度の予算額及び和白地域交流センターを除く3施設の1館当たりの予算額を尋ねる。

31△市民局長 和白地域交流センターの管理運営に関する令和5年度予算額については、賃借料も含め約2億2,400万円となっている。また、和白地域交流センターを除く3施設の1館当たりの管理運営に関する予算額は、平均で約1億2,900万円となっている。

32○**今林**委員 和白地域交流センターの賃借料を含めた管理運営に関する予算額は2億2,400万円、他の施設の平均は1億2,900万円であり、賃借料の分1億円程度が割高になっていることが分かる。土地購入、施設整備などの初期投資と賃借との比較が必要だと思う。では、賃借によるメリットは何なのか。賃借によるメリットは、持家に比べ、初期投資が要らず、引っ越しも容易であることだと思う。逆にデメリットとして、賃借料が高い場合などは、トータルコストが高くなる可能性があることだと思う。今、約1億3,000万円の賃料は、施設の価値としては適正かもしれない。しかし、近隣の相場の中で見たら、少し高いような気がする。そのような中、20年が経過したことにより、今回、賃貸借契約の更新という機会が訪れた。将来にもわたる賃借料の在り方をいま一度考える時期だと思う。私の考えとして2つある。1つ目は、地元地域の多くの人に親しまれるため、よりよい中心地に新たに整備する方法である。2つ目は、移転できなければ、少なくとも賃借料の引下げ交渉を行うことである。1つ目の考えで、地元地域の中心地の1つとして考えられる移転先の用地として、例えば、塩浜新開の区画整理事業予定地がある。この土地は20年前、地域交流センターの適地として候補に挙がっていたものであるが、当時は区画整理事業とのタイミングが合わず、御破算となったものである。そこで尋ねるが、移転先の用地も確定しておらず、仮定の話であるが、よりよい適地があった場合には、移転も一つの方法だと思うが、所見を尋ねる。

33△市民局長 和白地域交流センターについては、施設を賃借し運営しており、立地等を含めた将来の在り方については、財政状況や他の公共施設の改修などの全市的なアセットマネジメントの進捗などを踏まえるとともに、利用者や地域、議会の意見なども聞きながら、今後検討すべき課題だと考えている。

34○**今林**委員 現在、区画整理の話が進んでおらず、タイミングが難しいこともある。しかし、この質問により、区画整理の進展につながればと期待するところでもある。2つ目の考えとして、移転にかかわらず、少なくとも賃借料の引下げ交渉は行っていくべきと思っている。他のセンターとは異なり、和白地域交流センターは今後も高額な賃借料が必要で、いずれはトータルコストが高くなり、和白に住む一住民として、何か申し訳ない気持ちになる。また、将来の移転の可能性を残すため、長期契約に際しての配慮があってもよいのではないかと思う。そこで、賃借料交渉に当たっての市のスタンスを尋ねる。

35△市民局長 和白地域交流センターについては、文化及びスポーツ活動の場として、多くの市民に利用されており、引き続き、地域交流の拠点として運営していけるよう契約を更新していきたいと考えている。更新の交渉に当たっては、一定期間ごとの段階的な賃借料の引下げなど、できる限り賃借料の抑制に努めていく。あわせて、様々な状況の変化に柔軟に対応できるよう、他施設の契約内容なども参考にしながら、中途解約に関する条項を設けていきたいと考えている。

36○**今林**委員 賃借料の抑制、中途解約に関する考え方など、今の答弁を聞いて、区画整理の進展にも希望が持てるような気がする。現在の和白地域交流センターの賃貸借契約の更新に当たっては、契約期間内であっても、地域の合意があり、適切な場所に移転が可能となった際には、柔軟に対応できるよう要望して、質問を終わる。