

議 長	副議長	局 長	次 長	係 長	係

市街地活性化特別委員会会議録			
日 時	平成11年 9月22日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時05分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付託案件		
出席委員	見楚谷委員長、秋山副委員長、大竹・中村・斉藤・古沢・小林・佐々木・武井・高階・岡本・佐野 各委員		
説明員	市長、助役、水道局長、総務、企画、財政、経済、市民、土木、建築都市、港湾各部長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に中村・武井両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者からの報告を許可する。

土木部管理課長

「市道路線の認定について」

議案第26号「市道認定について」は、2路線あり、1つ目は路線名が築港2号線で、起点は築港6番45地先、終点が市道機関庫前通線側の勝内町15番8地先、重要な経過地は築港6番45地先である。当該道路は、延長138.9m・幅員12mで、一部交差点取付部分19.16mである。

2つ目は、路線名が築港3号線で、起点が商業施設側の築港6番46地先、終点が市道機関庫前通線側の勝内町21番5地先、重要な経過地は築港6番46地先である。当該道路は、延長87.74m・幅員12mで、一部交差点取付部分19.0mである。

委員長

質疑に入る。

古沢委員

築港再開発について、先般、妙見市場に行き大変驚いたが、A、B、C棟いずれも空き店舗だらけであった。市長並びに建築都市部長に伺うが、最近、妙見市場をはじめとした市場に行ったことがあるか。

市長

最近は行っていないが、以前は行っていた。

建築都市部長

行ったことはない。

古沢委員

妙見市場は、A棟が営業中8店、空き店舗4店、B棟の営業中11、空き店舗が4、C棟の営業中17、空き店舗12、合計36店舗が営業中で、空き店舗が20店にも及んでいる。このような妙見市場の現状を把握しているか。

中小企業センター所長

数字的には少し乖離しているが、空き店舗が多いという状況を承知している。

古沢委員

経済部の商業者動向調査によると、来店客数の推移で、「減った」が全体で89.3%である。このうち、市場関係では95%が減ったと答えている。また、「どの程度減っているのか」の問いに対して、3割以上減ったと回答したものが、全体では40.1%で、うち市場関係では61.3%である。

この数字からも、現在、市場関係が大きく影響を受けていることが分かる。自らこのような調査を行っていないが、その現場を見ていないのはどういうことなのか。

中小企業センター所長

私ども常に見ているつもりである。市場も含めて商業振興の立ち場で、小樽市の特色ある市場がそのような状況であることを承知しているので、市場関係者と色々と協議しながら、現制度を活用した対策を講じている。特に、中小企業調整法上での市場は、市内に10箇所あり、それらに対し、例えば入船市場、三角市場、手宮市場、南樽旧市場、妙見市場など各商業者と率直な意見交換を行い、対策を取ってきた。

市長

妙見市場に限らず市場の関係は、経済部時代に状況を把握している。特に、妙見市場については、経営者の高齢

化などで廃業され、その都度公募をしているが、なかなか入る者がおらず、1商店主が2間口を借りている状況もある。

現在、市場関係に対する対策を特別に経済部へ指示している。

建築都市部長

建築都市部では調査を行っておらず、経済部にて調査を行っている。

古沢委員

主な商店街と各市場の空き店舗状況を示せ。

中小企業センター所長

空き店舗は、8月調査時では手宮市場1、南樽市場0、入船市場9、三角市場2、中央市場卸0、同小売部門5店である。また、商店街においては、都通り1、花園銀座2、サンモール0、稲穂本通り1、稲穂大通り1、花園中央0、花園3丁目2店などであり、定期的に調査をしている。その都度、商店街の役員あるいは店主と魅力ある商店街づくり、市場づくりの意見交換をしているつもりである。

古沢委員

市場関係の空き店舗は、大変な状況になっている。市長は、マイカル小樽オープンから3カ月様子見て、状況によっては中央への誘導策の強化に取り組むと公約もしている。前回の委員会において、経済部で改めて各種調査を実施しその結果を見たとうえでと答弁していたが、特に、市場関係では死活問題になっていることから、至急具体策を示すべきではないか。

市長

市場の関係については、先に答弁した通りである。中心商店街の関係については、今月末から再調査を始めるので、この結果を見ながら商店街と相談して、対応についての考え方をまとめていきたい。また、今回の補正予算案として計上している稲穂商店街での取り組みのように、独自にやれるものについては色々な形で支援していきたい。

古沢委員

状況から言って、打てるべき手は速やかに打っていく必要があると思っている。これまでも、都通り商店街が自主的に調査をし、商工会議所もこの種の調査をした。更に、市も各種調査を実施したが、街場の状況は歩けば歩くほどにその深刻の度合いが分かる。

そのため、1日でも早い対策準備を進めることが必要である。今月末の調査に基づき、より具体的な対策を講ずることは大変結構だが、この調査結果を待って腰を上げるのこないよう強く要望する。

小樽駅とマイカル小樽間にシャトルバスを運行しているが、マイカルへ来た客を市街地へ誘導するのではなく、駅からマイカル方面へと逆誘導しているように感じるがどうか。

(築港)高橋主幹

築港地区と市街地を結ぶパルテ築港線だが、3月11日のオープン時から1日約40便運行しているが、この実態について、中央バスからの聞き取りによると、3月11日から同月末までの小樽築港駅北広場からの乗車客が約21,500人で、小樽駅からは14,500人である。築港から中心市街地へ向かう者が6割、逆が4割である。8月末調査時は、小樽築港駅北広場からの乗車客が44,600人で、小樽駅からは約30,000人であり、3月の調査結果と同様に6対4となっている。

古沢委員

妙見市場で話を聞いたが、共通していることは、不況で売上が伸び悩み、大変苦労しているところに、丸井の地下のスーパーと稲北フードセンターとの挟み打ちに合い、マイカル小樽がオープンし、ここにきて商売があがりであるということである。

元々、地元の商業者の同意もなく、一方では共存共栄は可能であるとして、築港再開発を強行してきたことから、

その責任は大変大きいと考える。

視点を変えるが、この間、地域振興券交付事業が展開された。この換金状況はどうか。

商工課長

地域振興券は、6月20日現在、交付全体の94%が換金され、金額は、約7億7千万円程度である。内訳として、大型店での使用が約55%前後である。

古沢委員

百貨店やスーパーなどの大型店での換金が全体の55%を占めており、小売業に限定すると60%を超えている。このような大型店に集中した換金状況をどう考えるか。

商工課長

必ずしも正確な数字ではないが、道内の他都市を調査したところ、例えば、札幌市70%、函館市60%、旭川市70%、室蘭市65%、北見市56%が大型店で使われていると聞いている。このことから、道内他都市と比較して、小樽市は必ずしも大型店に集中しておらず、小さな商店にも流れていると認識している。

古沢委員

小樽商工会議所が行ったマイカル小樽影響調査中の「中心市街地」の項で、「地域振興券の利用は、学生服と食料品中心で、現金で購入していたものが振興券になっただけで、新たな消費の発掘には至っていない。」と述べている。

このような、商店側から見た振興券に対する評価について、市はどう考えるか。

商工課長

これは、商工会議所が4月1日から10日間程度かけ、聞き取り調査を実施した結果を示したものである。地域振興券の交付は、3月20日以降であることから、実質、10日も経っていない段階での見解であり、必ずしも、全体を把握しきれた中身ではない。振興券が、消費者の手にわたっての10日間の傾向と認識しており、会議所においても、その後の調査はしておらず、必ずしも商工会議所が示した認識で現在に至っていないと聞いている。市も、そうした傾向で現在も推移していると捉えていない。

古沢委員

そうすると、振興券は、新たな消費の拡大に寄与しており、現金が商品券に変わっただけではなく、購買力アップにつながっているという見解を持っているということか。

商工課長

経済企画庁によると、振興券はその交付額の3割程度が新規の消費に回っており、GDPの0.1%押し上げ効果があったと発表している。全国的にはそのような状況であり、市内においての波及は、数字的には把握していないが、少なからず有るのかなと認識している。

古沢委員

6~7割が地元小売業者で換金されるのではなく、大型店で使われている。仮に、国の言うようにGDPの0.1%押し上げ効果を果たしたとしても、地元小売業者を押し上げる力となっていないことは明白である。

次に、人口問題であるが、平成8年3月号の「広報おたる」で小樽築港駅周辺地区再開発事業の特集を組んでいる。この中で、再開発の目的を「若年者層を中心とした新しい雇用の場の創出、人口の定着と増加、税収の増などの波及効果を生み出し、ひいては市全体の活性化を図って行こうというものです。」と高らかに宣言している。しかし、3月にマイカル小樽がオープンする直前の本年2月末人口は、154,391人で、半年を経過した8月末が153,690人で、701人の減少である。昨年同時期の減少は、417人であることから、今年1.7倍も減少幅がアップしたことになる。

注目すべきは、8月単月の前年対比状況であり、昨年が27人減少であったものが、本年は、156人減と約6

倍もこの夏場に減少している。何か特別な理由があったのか。

浜谷主幹

8月末の社会動態において、昨年が23人増に対し、本年は91人減である。この減の要因は詳しく把握できないが、3月のマイカル小樽オープンのために本社から応援に出向していた者が半年を経過し、戻ったことが要因の一部となっているのではないかと。また、それ以外の要因として、昨年と比較するとかなり落ち込んでいるように見えるが、たまたま、昨年の全体的な落ち込みが他の年と比較して突出して少なかったことによると思われる。

古沢委員

われわれは、築港再開発事業の計画段階からマイカル小樽の集客が人口問題や中心市街地の空洞化の解決には決してならないと主張してきた。

市全体の活性化を大義名分として巨額の投資を強行してきたが、この半年間を見るだけで、雇用者数3千人、定住人口5千人、入り込み客数9百万人とした基本フレームは、ことごとく崩れてしまっていることが分かる。

「初めよければ終わりよし」のことわざは、十分な用意、段取りをしてことにあたれという意味合いも含むと思うが、十分な用意、準備をしてことにあたったが、初めからつまづいていおり、基本フレームの変更を余儀なくされていると思うがどうか。

(築港)室長

築港再開発は、すべからくマイカルの開発という位置付けではない。この開発フレームは、消防署横の住宅開発問題なども含めた55haで事業の展開をするうえでの目標値であり、中核的部分としてマイカルがある。

雇用問題について、雇用形態の議論はあるが、マイカル小樽関係だけで目標値になっていると思われる。また、人口問題については、清算事業団の地主としての都合もあり、国道側のレジデンシャルゾーン部分の住宅建設が難しく、修正をせざるを得ないことは従来から言っていることである。入り込み客数については、マイカル小樽によると1250万人になるとしている。ただ、生鮮食料品を買いに来た市民もカウントすべきかどうかという問題も残るが、9百万に近い数字として成立すると思っている。

基本的には定住人口の問題を除く現在の基本フレームで55haのまちづくりを進めたいと考えており、現在は、事業の途中であると考えている。

古沢委員

雇用者数3千人において、派遣労働者、パート、アルバイトなどの雇用形態があり、しかも、社会保険もない雇用者が大変に多い。市が総力を上げ一大事業として展開したところに、劣悪な労働条件の労働者が3千人を超えて採用されており、これが基本フレームの1つを満足させていると言えるのか、大きく意見が分かれる。また、定住人口の5千人は崩れた。入り込み客数は、数字的には確保されそうだが、それによって市全体の活性化の対策は未だに先が見えない。基本フレームについて、このような状況であると指摘しておきたい。

次に、税金の問題であるが、平成9年8月13日付け北海道建設新聞にOBCの責任者の話として、「地域に一企業の理論を持ち込んだ、制覇されたと思われることは、極力回避したい。小樽に本社を置く会社を作り、税金を含めて利益還元する。マイカルの名を使わず、小樽ベイシティとしているのも、その気持ちの表れだ。」と載っているが、それでは、マイカル小樽に参加している会社法人数と本社本店の所在地について伺いたい。

市民税課長

マイカル関係の法人数は、現在、40社程度届出がなされており、うち市内に本店を置くのは、3社である。

古沢委員

OBCの責任者の話によると、税金を含めて利益還元し、そのために小樽ベイシティという小樽本社の会社を作ったとしているが、小樽ベイシティの税収効果としては、固定資産税なのか。

資産税課長

現在、推計中であるが、固定資産税と都市計画税については、土地家屋を含めて、約5億円程度である。

古沢委員

マイカルに限らずどの会社でも、固定資産税はその自治体に入る。このことを持って、OBCの責任者がまことしやかに、小樽のために考えたと前述の新聞に話すことでは決していない。

問題は、約40社乗り込んで来ている会社のうち小樽に本社本店が3社しかないことである。法人の税収効果だが、マイカル小樽が、全国で2番目の施設規模を誇る物販を中心とした施設、アミューズメントなどでの莫大な売上に対する利益が上がっても、本社をめぐり、経理されることになる。このため、全国展開しているマイカルは、赤字店や停滞店を伸びの良い所が穴埋めの役割を果たすことになり、全国の総体で税額が決まる。その額を従業員数の頭割りで見分かれ小樽市へ配分となることから、莫大に売ったのに税がほとんど入ってこないことがよくある。

OBCの責任者が税金を含めて利益還元すると言っているが、市は、平成11年度の法人市民税をどの程度見込んでいるのか。

市民税課長

法人市民税は、景気などによる企業収益の動向等によることもあり、現時点でのこの予測は難しい状況である。

古沢委員

最近、3月期決算の法人税関係の還付が、入りより戻しが多くなったと新聞記事で紹介される時代であり、税収効果は期待できない。

一方、マイカル小樽からの税収効果は、上昇させるという意味での効果と同時に、マイカル小樽により地場の商店街がたち行かなくなり、例えば、前述した市場の経営状況が更に悪化するというような下げ効果も生むことに注意すべきである。

次に、請願第3号に関連し、土地区画整理事業の仕組みについてだが、土地区画整理事業の目的を要約すると、都市計画道路、駅前広場、区画道路などの公共施設や上下水道などの施設整備により、宅地の利用促進を図り健全な市街地を造成することである。

前述の広報おたるで、「地区内には上水道が敷設されていないことから、土地区画整理事業で上水道を整備します。なお、下水道については、下水道事業で別途整備する。」としているが、何故、下水道は、別途事業なのか。

(築港)室長

下水道を別事業としたことについて、昭和49年に下水道との同時施行に関する建設省区画整理課長、下水道企画課長、下水道事業課長通達で、下水道の整備も同時期に行うことが望ましいことから、下水道管理者は、市街化区域で施行される土地区画整理事業で施行地区の面積が20ha以上であるとき、当該施行地区について、土地区画整理上との調整を図りつつ下水道の整備を行うとある。

下水道管理者が、区画整理事業者と調整を図りなさいという通達であり、建設省の同じ補助事業で行う場合に、一方の区画整理事業に偏るのではなく、基本的には補助事業の下水道事業で調整しながら行いなさいという通達があり、このようなことも参酌し、管理者と協議をして下水道事業を別事業の取扱いとした。

古沢委員

通達の趣旨を分かりやすく説明せよ。また、小樽市における土地区画整理事業が20ha以内であれば、別途事業になっていないということか。

(築港)室長

区画整理事業者と公共下水道管理者とが同時施行することで十分協議し、費用負担などをしなさいということが、建設省の区画整理側の基本的な考え方である。下水道側は、通達の枠組みの中で行うことになる。

通達は、20ha以上としているので、それ未満であれば個別協議という形になるであろう。

古沢委員

この通達の趣旨は、どこにあるのか。

(築港)室長

通達の文書だけでいくと、区画整理と下水道事業を行う場合に健全な市街地の形成を行うためには、同時施行が好ましい。また、区画整理事業は、下水道事業を整備することが主たる事業ではなく、基本的に公共施設の中に上下水道は入っていないので、区画整合法第2条第2項で取り込めるかの判断となる。

区画整理事業と下水道事業の両方が宅地開発や市街地形成を行うことに際して、下水道事業は、通達にある仕組みで行いなさいということですから、区画整理事業を終わってから下水道を整備するのではなく、同時施行時に、こういう条件つきの中で整理をされるべきであるという内容であろうと思う。

古沢委員

通達の趣旨が見えてこない。上水道が区画整合法第2条第2項で、下水道が別途事業ということが分からない。この点、改めて整理したい。

色々考えると、下水道を別途整備とせず、土地区画整理事業に取り込んで事業を推進すると、結果として、減歩率への影響があり、このことが大きな障害になったのではないか。つまり、はじめに売場面積12万㎡があり、そこから全てが組み立てられているのではないか。

(築港)室長

区画整理事業の出発点は、法的には事業認可を受けることから始まるが、公共で行う補助事業の場合に限って国に基本計画書で伺いをたて、それが一定程度整理されてから都市計画決定となり、区画整理事業の区画設定がされる。その後、補助金の関係からいくと実施計画が事業認可後に具体的に整理されていく。基本計画書の出せる段階では、何をどのように整備していくかということ的前提として、減歩率が計算されていくことになる。

ですから、減歩率の計算をはじめにする仕組みにはなっておらず、道路の設計や公園の位置など色々なものがあるのはじめて減歩率が計算されてくるので、保留地を多くとるために、これを入れるとか、これを入れないとかという仕組みではない。

古沢委員

土地区画整理事業における整理前、整理後の土地評価と保留地減歩の関係及び資金計画における保留地処分金と市費、国費負担の関係について説明せよ。

(築港)室長

整理前後の土地評価と保留地減歩の関係だが、公共施設の整備や2条2項で行った事業により、従前地と従後地の宅地価格の総額に増加があった場合、その範囲で保留地が取れると、土地区画整合法で謳われている。また、従前地の土地28万㎡が減歩されて21万㎡になったとしても、財産的には、最大値100を取っていないので、多少プラスアルファされることになる。

保留地処分金と国費、市費の関係だが、基本的には、公共施設の整備による土地の増進に対し、保留地として取れる限界点は最大値100だが、公共施行の場合は、当然、都市計画事業として行っており、住民合意のもとで行う事業であるから、100は取らない。

国の補助金における容認範囲、つまり補助採択の要件だが、国としては、5割から7割の間で保留地として取れば、区画整理事業の補助金としてその不足分の一定程度を出す。

その不足分の許容範囲がどこにあるのかというと、築港海岸通の街路幹線における用地代のトータル金額が補助金の天井になっている。現状としては、その概ね90%が補助金の天井であるが、条件によっては100%となる。

国の補助金がこのように決まり、市がその裏負担分を持つ。ただ、促進費や通常費また特定道路事業などの色々な形で行うことから、必ずしも裏負担ばかりではない。いずれにせよ、事業費の補助率は、都市計画街路幹線の用地代が上限である。

古沢委員

昨日の新聞に本市の商業地における基準地価格が報じられていた。昨年度比で下げ幅の大きくなる順に紹介すると、稲穂4丁目稲北交差点付近9.3%下落、花園4丁目新生活互助会付近9.4%下落、花園1丁目レインボータウン内10.5%下落、色内1丁目商工会議所並び15.6%下落、入船1丁目南樽生協向かい17.0%下落、稲穂2丁目都通り駅側17.4%下落。このことから分かるように、都通り商店街付近の下落率が最も大きくなっているが、市はこのことをどのように受け止めているか。

資産税課長

北海道地価調査価格の推移によると、特に商業地区でかなりの変動がある。これは景気の低迷や土地の流動化が濁っていることに関係があると考えている。

また、バブル期には、かなりの地上げがあったが、現在はその時期と比べて土地の流動化が大きく濁っている。

古沢委員

残念ながらマイカル周辺の基準地がないため、相続税の路線価に基づき平成5年から今年の動きを調べてみると、サンモール1番街は4.4%下落、国道5号築港駅前に変化なしである。これに対し、臨港縦貫線裕次郎記念館前のマイカル側は27%の上昇で、1㎡当たりの路線価は、現在56,000円である。このことから、築港再開発がマイカルを中心とした臨港地区の地価を大きく押し上げる役割を發揮していると言える。

前述の基準地価格は、国土庁の発表する公示価格とほぼ同一であり、路線価は公示価格の8割水準であることから、裕次郎記念館前マイカル側の路線価を補正し、公示価格、基準地価格に換算すると7,000円となる。

また、昨日の新聞報道によると、「好条件の土地については、公示地価ベースの1.3倍から1.4倍つけないと落とせない」と不動産会社の言葉が紹介されており、このことから、7,000円にその倍率を掛けた91,000円から98,000円が1㎡当たりの価格となる。議論が分かれるところであるが、あれだけの複合商業施設が立ち、高度商業地Aが約束された土地であることから、この値をつけても、手に入れずらい好条件の土地であると一般的な実態経済の中では受け止めることができると言えるのではないか。

(築港)室長

私どもの保留地を売る段階で、鑑定をとったところ7万円代の数字であり、売買実例による取引事例価格を決める場合には、そのような考え方もあるだろうと思う。

古沢委員

98,000円にしたいから、あれこれと理由を付けたものではなく、常識的な数字として、実際の経済活動の中では、これに基づいて取引される。

整理前は、現況が都市計画用途上で工業地区で、地目は雑種地の未利用地であった。一方、巨大複合商業施設を建設する整理後の土地についても、整理前と同様に商業地Bと評価している。このことは、実際の経済活動から言えば、恣意的な手法としか言えないのではないか。

請願第3号の願意である土地評価の見直しをかけることによって、マイカルやJRの受益者負担に当たる保留地処分金を増額することができ、そうすることで市費負担を制限することが可能になるにもかかわらず、何故、見直しをかけようとししないのか。

(築港)室長

取引事例は、あくまでも土地が欲しい人と売りたい人とで価格が決まるが、区画整理事業での評価は、区画整理法上、土地の区画形質の変更と公共施設の整備を行い、宅地の増進、土地利用の増進を図っていくことが原則であり、その中で土地価格がどの程度上がるのかを推計することになる。

マイカルの進出を見込んでいたのだから、そのことを従後地の土地評価に反映させるべきだという議論があるが、このことは、少なくとも区画整理事業上での措置ではない。区画整理は、公共施設整備や区画形質の変更による土

地の増進であり、その土地を商業系に使うとか、高度利用をさせて容積を上げたことは、再開発地区計画によるもので、2mの壁面後退し、自分で使用できない土地である公開空地を設けなさいという一つの鞭を与えることで、できたものである。また、その他に緑化計画も立て、そして、議論はあるが、マリンロードに接続するデッキも市民に24時間開放する通路として投資をしている。それら地区施設を開発者に出させることによって、用途の変更を伴わない色々な施設の建設が可能となる。

不動産屋に話を聞けば、10万円という人もいるだろうとのことであり、時価取引としては、委員の指摘は成り立つであろう。

しかし、区画整理事業は、あくまでも、公共施設の整備と法2条2項による増進がどれだけあったかを一定の法則、定めの中で物差しを同じにしてやっていく訳である。従前地の場合は、不動産鑑定をベースに現実にくらかを想定できるが、区画整理後の値段は、現実的な取引事例が存在しないことから、当然に同じ物差しにベースを合わせ、道路、公園、マリンロードなどが整備され接近係数がどう縮まったのかというファクターの中で、トータルのにどれだけ増進があったのかという物差し一本で従前、従後地の土地評価をする。このため、従後地の土地評価において、恣意的にマイカルが進出するからとか、高度利用されたからこうするというのではなく、一定程度、評価基準を定めて同じ物差しで測り、従前、従後の土地を評価したものである。

古沢委員

99版市勢要覧に「小樽市が策定した整備基本計画に基づき、中高層住宅、商業、アミューズメント施設やホテルを建設し、複合的な機能を有したまちづくりを実現する。健全なまちづくりを」とあり、また、土地区画整理事業の事業計画において「貨物ヤード跡地の有効かつ高度利用が必要なことから商業、アミューズメント、ホテル、住宅等を配置した複合的な都市空間を形成するために」とある。このことは、文字どおり、マイカルの建設と区画整理事業が一体の事業として計画されたことを示すものであると思うがどうか。

(築港)室長

地区の形成をするため、遊休未利用地という郊外地の再開発を行う中で、色々な手法をとってきたという意味では、一つの一体的なまちづくりの事業であると認識しているが、これが、必ずしも土地区画整理事業とは関係しない。

なお、再開発地区計画の区域内において、マイカルだけではなく地権者に色々な条件をつけており、例えば、現在保留地を買った新南樽市場の場合も2mセットバックして施設建設をしなさいという規制をかけ、一定の整理をしてきている。特別、マイカルに何かしてやったとかという仕組みではない。

古沢委員

マイカル小樽は、私的投資とみて従前、従後の土地評価をしたと思うが、そうであるとすれば、マイカル小樽の集客のために行われた築港駅のJRへの無償譲渡は、公益上の必要性を欠くことになり、地方自治法第232条の2に違反しているのではないか。

(築港)室長

区画整理事業の本質は、土地利用の促進である。駅が特殊街路であるマリンロードから利用されることによって背後の区画整理区域内の土地利用が促進されることから、2条2項で駅を新たに特殊街路につけることは、当然に事業主体側からすれば公益性があると思っている。

古沢委員

住宅街を造るために土地区画整理事業で駅舎を建てるのであれば、土地利用の促進を図ることになるが、巨大商業施設の建設計画による新駅舎においては、公益性はない。市民の側からすると納得できるものではない。

現在、市の財政は危機的状況にある。このため、各部門において市民サービスにいかに対応していくかということで、それぞれに一生懸命頑張っており、こうした状況を思えば思うほど、この事業が市民や職員にどのように映る

のかが大変心配である。市長の見解はどうか。

市長

築港地区再開発事業については、雇用の問題、住宅の問題など、市の抱えている諸課題解決のため進めてきた事業であり、市の必要な事業で、適正に事業を実施してきたと思っている。

高階委員

選挙前の築港ヤード跡地再開発特別委員会において、例えば、雇用の問題や共存共栄の問題などの宿題が残っていることから、選挙後もこれら状況の報告をすることになっていたが、約束と違い理事者に要求しないとその状況がなかなかつかめない。

このため、公費を注ぎ込んだ大事業であり、市長は、議会へ定期的に報告すべきではないか。

市長

委員会などで必要なものを報告することは当然であると思う。また、今後これだけの事業はないと思われる市の大事業であり、当然に報告していきたい。

高階委員

大型店の進出について、市長は今後の大型店進出の動きはないであろうと答弁していたが、経済部サイドは築港周辺にはないが、市内全体をみて分散した形でこれからの進出は考えるべきというような趣旨の答弁があり、異なっているがどうか。

市長

私としては、ある程度の立地がなされたので、大型店の規模もあるだろうが、これ以上はどうかと思っている。ただ、近年、中心市街地から大型店が撤退している状況があり、地元商店街が自分達の商店街の生き残りのため、集客施設として残って欲しいとか、新たに誘致しようとかを拒否することにはならないと思う。

そのようなことではなく、市としては、一般的にこれ以上の大型店は床面積からいって十分ではないかと感じている。

高階委員

街なか活性化計画によると、都市施設の基盤整備と商業の活性化が一体となって進められることになるが、例えば、中心市街地に相当の台数を収容できる駐車場などをつくる場合には、どのような手法が考えられるのか。

(市街地)竹田主幹

現在、街なか計画に具体的な事業計画としての駐車場計画はない。行政が駐車場整備をする場合、場所や規模にもよるが、中心市街地活性化法の中に助成策があり、また、例えば商店街組合が行う場合も3セクやTMOがらみでの手厚い助成策がある。だが、どこに、どのような規模でやるのかに応じて、様々な事業手法の導入が可能であり、このことは現在の検討課題と考えている。

高階委員

大店法が廃止され、仮に大規模小売店舗立地法が施行されても大型店の規制は期待できない。このため、東京都荒川区の場合、大店法の廃止に先立ち、大型店の出店を規制する市条例をつくり地元の中心街商店を保護する動きがあるやに聞く。

市は、中心街の空洞化を防ぎ活性化に向けて、そのような方向へ進べきであると思うがどうか。

商工課長

荒川区の状況は、新聞報道により若干承知している。ただ、道内各市の状況も聞いているが、札幌市で議論されていることを除き、単独で条例を設ける動きはない。

大店立地法が施行される来年以降、大型店の規制ができなくなるという見方もあるが、現行の大店法も大型店の

立地を必ずしも規制しきれていない状況もあり、市民や消費者が大店立地法による環境基準の視点でものを見ることにより、ある意味では大型店の善し悪しの判断をしていくことも考えられる。

今後、実際に法が施行され、どのような形になるのかを見据えながら、条例化についての検討を勉強している状況である。

高階委員

区画整理事業の土地評価について、従前地に裕次郎記念館を入れて土地評価を高めておきながら、マイカル小樽が建つことを別なこととしていることから、増進率が低くなり、保留地処分金が少額となっている。

また、例えば、下水道事業を上水道と違い区画整理事業で行わず、故意に土地評価を低くするなど、土地価格に影響するものの全部を別なものとして進んできたところに大きな問題がある。

これまで色々な角度から質問した根底は、100%取れる保留地を満度に取らず、JRやマイカルが少ない負担ですんでいることにあるが、この点についてどうか。

土木部長

土地区画整理事業の施行地区30.5ha内の地権者9人が区画整理事業に合意したのは、区画形質の変更や公共施設の整備などにより土地利用の促進を図るためである。その中で、保留地減歩や公共減歩などで取れる上限の設定については、憲法で定められた財産権の保障と制限の精神を区画整理法も受けていることから、区画整理事業による増進の範囲内でしかとれないという考え方がある。

また、マイカルの立地に関係のない地権者に対し公平性を考えると、エリア内に商業施設の立地と再開発地区計画などであるような利用ができることとは切り離して、地権者に負担を求める範囲を決めるという基本的な考え方の整理により、適正に処理をしているものである。

高階委員

マイカルやJR以外の地権者を考慮したとするが、それは、ある意味ではだしに使われていると指摘しておく。

次に、区画道路2号、3号及び築港海岸通について、財源内訳はどうなっているのか。

(築港)高橋主幹

区画道路2号、3号は、保留地処分金を充てている。都市計画道路の築港海岸通は、基本的には通常費と促進費、そして一部起債と保留地処分金を充当し工事完了している。

高階委員

区画整理事業の区域内の真ん中を走る築港海岸通の財源全てに保留地処分金を充てなかったのは何故か。

(築港)室長

公共での区画整理事業において、補助対象になっているものは、当然に補助金を充てるが、区画道路は、補助対象外であり、用地費は土地を減歩でただで取り土地代を地権者に分配しないで、それを例えば整地や区画道路などの施設整備に充てる。たまたま、そこに金が不足すると保留地処分金を区画道路に充てる。

強いて言えば、補助をもらえる道路であるから補助金でやったということである。

高階委員

財政問題について、市は、財政が大変厳しく、これが財政の仕組みからきていると認識し、財政健全化の計画も具体的な目標値をあげ、健全化に取り組むと答弁している。

また、財政問題に関連し、違うのであれば訂正していただきたいが、財政再建のために行革を進めるといつてきたが、ここにきて行革は財政健全化には一時的に効果があるというように意味合いが違ってきていると感じている。

このような中で、市が進めてきた公共事業で大変な財政負担をもたらすものがいくつもあり、例えば、中央通の再開発が本当に上手く進んでいくのか懸念している。また、専門家の別の土地評価計算によれば、50億円を超える余裕が出てくると試算されていることから、計画の根本的な見直しをすべきである築港再開発は換地処分という

大詰めの段階を迎えているが、これも市の大変な財政負担となっている。これらのことから、市長は、今後の財政の取り組み方についてどのように考えているのか。

市長

地方財政が厳しい状況にあり、市財政も決して余裕のある中で公共事業を進めてきた訳ではなく、市民生活や経済活動に必要な最小限の基盤整備を進めてきたもので、築港再開発については、土地評価の問題もあるが、建設省基準や判例などを参考に適正に進めてきた。

非常に厳しい財政状況の中で、行政改革を進めていかなければならない。更にまた、多様化している市民ニーズに対応した事業に新たに取り組むためには、現行事業を見直すことで新たな財源を確保し、財政健全化を図りながら、市民ニーズに対応して各種事業を進めていかなければならないと考える。

武井委員

議案第26号築港2号、3号線について、幅員12mとのことだが、この歩道部分の構造について説明せよ。

(築港)高橋主幹

区画道路2号、3号について、標準断面12mで、歩道が両サイド2.5m、車道が路側帯を含めて7mである。雨水等処理は、道路排水ということで、側溝処理ではなく集水樹処理となる。

武井委員

この2線と機関庫前通線の接続部分の交差点は、信号機が設置されるのか。

(築港)高橋主幹

信号機は設置されない。

武井委員

交通量の増加が見込まれ、また、歩道のある12m道路から歩道もない道路へと接続することになることから、信号機を設置しなければならないものとする。

機関庫前通線に歩道を取り付ける計画はあるのか。

土木部管理課長

従来から側溝等の整備要望があり、整備予定があったが、新設される区画道路との整合性を図り手戻りしないように手を付けてこなかった。地先の家屋が張りついており、この約600mある道路を拡幅するとすると大事業となることから、現況の道路幅員のまま、今年度と来年度の2年間をかけて臨時市道整備で側溝及び路面を整備する。

歩道については、十分な幅員が無いことから段差をつけた歩道は無理であり、外側線等の処理で歩道の確保を考えている。

武井委員

築港2号、3号線の1日の交通量はどのくらいを見込んでいるのか。

(築港)高橋主幹

交通量の数値は押えておらず、区画道路の基準A交通により一般的な区画道路としての断面構成で整理している。なお、築港3号線について、実延長と機関庫前通線とのセンターの部分4.5mであり、機関庫前通線の幅員は、9~10mである。

武井委員

道路を新設するためには目的がある。例えば、マイカル来店客数などによる交通量を考えないで造ったのか。

(築港)室長

高齢者の多い機関庫前通線の地区住民は、先端で交通止めになっていることから、JR線を横断する場合に勾配のきつい跨線橋を越えなければならず、また、幹線に出ずらくかなり支障をきたしていたため、昭和40年代のは

じめに道路が封鎖されて以来、住民からの苦情が多く寄せられていた。

当初、機関庫前通線の行き止まりから繋げようと考えたが、JR施設用地の関係で繋げることができず、区画整理事業の当初設計で、JRの特別宅地としてあける土地のぎりぎりの線に築港3号線を設け、入口部分に通過車両を流していいから築港2号線を設けようという考え方から、この2本の道路を造らせてもらったもので、地域事情の中でこのように設計せざるを得なかった。

なお、問題の流入車両の整理について、この地区が工業区域でもあり、大型車も入ってくることから、例えば、大型車両を排除することなども含めた交通規制の仕方を公安委員会等と協議していきたいと思っている。

武井委員

進入車両の規制は、できる訳がないと思うがどうか。

(築港)室長

規制について、未だ公安委員会とは協議していない。交通量が増加し狭隘で歩道のない機関庫前通線に大量に車両が流入することで、交通安全上で支障が生じれば、車種制限など色々な対応策を考えなければならないが、この規制について細部まで詰めておらず、もう少し時間を貸していただきたい。

武井委員

1千万人を超えるというマイカル小樽への来店客は、混んでいる道路ではなく、必ず空いている方へと流れるため、築港2号、3号線を利用し、規制もされていない信号も歩道もない機関庫前通線を通り、札幌バイパスへと上がる車両が見込まれる。

このため、第1点目として、交通安全上問題であり、利用者の安全を最優先に考えてから、道路を整備すべきではないか。

第2点目として、信号機や歩道の設置など今後の整備の仕方を説明せよ。

第3点目として、現在、機関庫前通線から札幌バイパスへの進入は右折禁止となっており、住民は非常に不便を感じているが、この右折ができるようにならないのか。

第4点目として、縦貫線について何点が注文したい。

現在の平磯線を歩道専用にし、新設する縦貫線を車専用にしてはどうか。

この新設する縦貫線の下を通るJR線の列車への管等の投棄を防止するため、防壁を築くとしていたが、この考え方に変わりないか。

縦貫線は、国道5号東小樽に合流するが、平面交差なのか、立体交差なのか。また、合流箇所の問題として、湾岸道路を造るという構想はなくなったが、縦貫線を朝里まで延ばし朝里十字街につなげると非常に有効な道路になると思うがどうか。

(築港)室長

1点目、2点目について、築港2号、3号線は、主に周辺住民の出入りのために整備するが、用途が限定されるものでもないので、通過車両の利用状況などの様子を見て、併せて、隣接する街区公園や未利用遊休地などの将来的な土地利用なども考慮し、道路の規制について整理したい。

第3点目だが、娯楽センター側から出てきたときに右折できないため、早く築港2号、3号線を整備し、左折でバイパスに上がれるようにしてほしいという地元の要望がある。

公安委員会の判断は、右折禁止の解除について現在の状況から良しとしていない。

将来的な立体交差との関係もあるが、2号、3号道路を含めた全体交通の流れから、根本的に再度見直すべきものがあれば、見直しをかける形で整理していきたい。

工務課長

4点目について、既存の平磯線については、地先と結ぶ道路として残す案も検討されているが、現在、従前の計

画を見直している中で検討しているところである。

また、防壁についても、従前の計画では海側に歩道ができるということであったが、現在見直しの中で、歩道の位置も含めて構造について検討している。

国道5号との合流については、公安委員会や国道管理者と一部立体交差で協議をしており、検討しているところである。

港湾部長

朝里地区への接続についてだが、平成5年小樽築港駅周辺地区整備基本計画で幹線道路のネットワーク構想の検討が謳われており、平成7年度港湾計画調査の報告でも交通ネットワーク構想を持つべきであるとし、小樽港長期整備構想の中で将来的に仮に小樽港が沖合展開になったときに、それぞれ港湾区域内から背後地域への交通ネットワークが必要と位置付けされている。

平磯線についてだが、色々な条件がある中で当面の実現可能な路線として、現在、平磯を整備している。曜日や時間帯によっては渋滞を招いており、供用開始された場合にはその渋滞も解消されると考えている。将来的には、供用開始された時点で交通量などの動向を見ながら勉強していきたい。

委員長

質疑を終結する。

休憩 午後3時18分

再開 午後4時00分

委員長

これより一括討論に入る。

高階委員

議案第26号について、築港再開発地区内の区画道路を市道認定するもので、再開発事業については、計画段階から本市のためにならないということで反対してきた。マイカル小樽のオープンから半年が経過し、この判断の正しさが見えるようになってきた。

次に、請願第3号について、請願者の補足説明の取扱いであるが、他党は現段階では必要ないという。しかし、議会発言を聞いていると、築港再開発の賛成者もマイカルの行方を心配しており、人口の問題、雇用の問題、共存共栄の問題、市財政の問題など、どの点をとっても心配なものばかりである。この事業は、今後の市政執行にも重要な影響を及ぼすもので、重要なことを私達に示唆してくれていることから、請願者からの補足の説明を受けることも大事なことであると思う。現在の議会活性化についての論議の結論を待つことなく、他都市が半ば自動的に取り扱うように本市ももっと開かれた民主的なものであって良いのではないか。

請願の願意であるが、適正な土地評価を行って、市の現行の土地評価を改め、保留地処分金を増額し、市費負担を軽減することが市の財政健全化につながると述べられている。

本来、築港地区が臨港地区で工業地域であり、商業施設等は建てられない地域であるにもかかわらず、超一流のマイカル小樽を建てた。その際の土地評価について、従後において大幅な増進が見込まれるにもかかわらず、近隣の裕次郎記念館を過大評価し、事前の評価を高める一方で、マイカル小樽の商業施設は偶発的な私的投資として評価要因から除外している。その結果、保留地が少なく公費負担が大きくなった。市がこの点を繰り返し説明しても、市民の見方とは大きくかけ離れた一方的な評価ではないかと考える。

また、市は、土地区画整理事業は土地の話で、建物の話ではないと言い続けてきた。にもかかわらず、ある時点から駅舎の話が出てきた。その駅舎のため、保留地処分金12億円の60%にあたる7億2千万円を注ぎ込むとい

うことからみても、極めて意図的なものと言わざるを得ない。

マイカル小樽がオープンし、その影響は非常に深刻である。更に、人口減に歯止めがかからず、雇用状況も不安定で激しい出入りがある中で、市財政に与える影響は、図り知れず、仮にマイカル小樽からの何がしかの税収があったとしても、全体として良かったとはならない。

以上のことから、土地評価の見直しを求める願意は妥当であり、採択すべきである。

委員長

討論を終結し、採決する。

請願第3号については、賛成少数により不採択と決定。議案第26号については、賛成多数により可決と決定。
散会宣告。