

議 長	副議長	局 長	次 長	係 長	係

築港ヤード跡地再開発特別委員会会議録			
日 時	平成10年5月13日(水)	開 議	午後1時00分
		散 会	午後5時02分
場 所	第2委員会室		
議 題	継続審査案件		
出席委員	八田委員長、新野副委員長、松本・大畠・佐野・佐々木(監) ・渡部(監)・浅田・中畑・琴坂・高階 各委員 (大橋委員欠席)		
説明員	市長、小原助役、水道局長、土木部参事、総務・企画・財政・経済 ・土木・建築都市・港湾各部長ほか関係理事者 (平野助役欠席)		
<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。署名員に大島・琴坂両委員を指名。継続審査案件を議題とし、理事者からの報告を許可する。

(総)総務課長

「住民訴訟について」

平成8年12月20日、棟徹夫氏ほか23名から札幌地方裁判所に対し訴えのあった住民訴訟の平成8年行(り)第19号損害補償等請求事件について、昨日、判決が出された。

原告の請求は、一つは、被告新谷昌明個人に対して66億3,743万円及びこれに対する支払済みまで年5分の割合による利息を附した金員を小樽市に支払うよう求めたもの、もう一つは、小樽市という執行機関の長である小樽市長に対して、小樽築港駅周辺地区土地区画整理事業及び関連事業に関して、公金を支出し、契約を締結し、若しくは履行し、債務その他の義務を負担してはならないというものである。訴えの主な理由としては、事業全体は地方自治法第232条の2に違反する違法な支出であるとするほか、駅舎移転事業は土地区画整理法第2条第2項違反、駅舎の無償譲渡は地方財政再建特別措置法第24条第2項違反及び土地区画整理審議会の代理出席は重大な手続違反であり、違法というものである。判決は、いずれも違法とは言えないなどとして、原告らの請求をいずれも棄却し、訴訟費用は原告らの負担とするというものである。

(築)長川主幹

「仮換地の指定について」

資料1 仮換地位置図

土地区画整理法第98条第1項の規定により、資料1 仮換地位置図のとおり、最終となる仮換地の指定を行ったので報告する。

(別添資料1により説明)

「小樽警察署仮庁舎の建設について」

小樽警察署庁舎の老朽化による建替えに関連して、以前から仮庁舎用地の適地について相談を受け協議してきたが、地域内の4街区の1、4街区の2所在の北海道ガスと小樽市土地開発公社の仮換地指定地を賃貸するということが協議中である。小樽警察署としては、この6月10日頃から2階建てプレハブ庁舎の建設と駐車場の工事に入り、今年11月頃に完成し、移転する。以後、平成13年5月までの借上使用を予定している。

(築)高橋主幹

「平成10年度基盤整備工事について」

<資料2 施工計画図>

平成10年度基盤整備工事について報告する。

(築)長川主幹

(別添資料2により説明) 「OBCの開発計画について」

先般、OBC及び関係事業体とヒアリングを行った内容について報告する。

各施設の営業時間については、サテイ、ピブレ、イストなどの商業店舗部門は午前10時から午後10時までである。アミューズメント部門は午前10時から24時までの予定である。また、飲食レストラン部門は午前11時から午後11時までの12時間営業で、一部ホテルの宿泊客などを想定し朝7時から営業する業態もあると聞いている。ホテルは、当然、24時間営業であるが、飲食部門は24時で閉店する予定になっている。

次に、テナントについては、経営計画表を提出した入店希望者約40社のうち、現在20数社と最終的な経済条件の確認あるいは店舗面積、その位置などについて、入店を前提に協議中である。特にマイカルイストでは、先般、内装説明会を開催したと聞いており、ほぼ契約の段階までに至っている企業等もあると理解している。また、各事

業体でテナントとして入居してもらいたい企業を、20数社とは別に企業体の方でリストアップをしており、これも20数社あるとのことで、現在、合計で40社程度と協議中である。テナントの内装工事が11月頃から予定され、この時期を一つの決定の目途としているが、実態としては他都市の開発事例でも見られるように、オープンギリギリに決定するケースも多いと聞いている。雇用については、ダックビブレ、マイカル北海道、マイカルイストの主要3企業体で社内の異動やテナントの雇用も含めて約2,200人程度の雇用が見込まれている。募集時期については、各企業体で異なり、早いところでは来月6日頃から募集するところもあるが、パートタイマーについては今の計画では11月以降を目途にしているようである。募集方法は求人情報誌への掲載、地元新聞への折込みチラシのほか、職安、各学校とも情報交換を密にし、雇用を確保したいとの考えである。なお、OBC関係の雇用については、地元の大学、短大、高校のほか、最近では札幌周辺の学校からの照会もあるため、市としては今後とも関係企業体の求人情報等を詳細に把握し、また、それらを提供することにより、地元雇用につなげていきたいと考えている。

委員長

質疑に入る。

高階委員

昨日の判決について、市長の見解はどうか。

市長

事業の公益性が認められるとともに、小樽の経済にとって必要な事業であるとの主張が認められた。原告からの請求はいずれも理由がないので棄却するとの判決であり、当初から市が予想していたとおり、違法性はないとの判断が下された。

高階委員

全体をまとめて完全勝利という認識か。

市長

従来、考えていたことが判決で認められたと考えている。

高階委員

判決の内容は、全てを法律問題とは捉えておらず、政治問題であるといっている部分もあり、正にそのとおりであろうと考えている。

判決文を見る限りでは、訴訟非財務会計行為に瑕疵があるとか、問題があるということでは住民訴訟になじまないという考え方が基本にあるようだが、原告側はそのようには考えていない。金の使い方、出し入れそれ自体に問題があるというなら、当然違法であるが、こういう金の使い方、出し入れになった根本的な原因は、この事業の進め方や事業そのものの性格に問題があったからだと思うがどうか。

総務部長

確かに判決文の前段ではそのような言い方をしているが、後段の部分では一応否定している。財務会計行為の原因となる非財務会計行為が法律上無効であるとか、予算執行の適正確保の見地から看過し得ない著しい合理性を欠く瑕疵があれば、その執行機関は当該財務会計行為を差し止めなければならず、かつ、その支出を賠償する法的義務を負うというように、前段部分だけが住民訴訟の対象だとは考えていないように思われる。

高階委員

市長は、地方自治法第232条の2により、補助金を支出することに違法性はなく、この事業により雇用が拡大され、観光客が呼び込まれることから小樽にとってプラスになるとともに、まちづくり全体に関わる事業計画であることから、公益性があると発言している。

そうだとって、私企業であるJRやマイカルに対して、市民の血税を注ぎ込む価値はないと考えるが、再度、公益性の問題について見解を示せ。

市長

両企業のための事業とは考えていない。多くの企業進出による経済効果やそれに伴う雇用増が期待されることから、これらを計算に入れない考え方はいかなものかと考えている。

高階委員

確信をもって公益性があるというのであれば、事業を進めるに当たり市民の合意を得てから進めるべきではなかったのか。

この事業については新総合計画に謳われていないばかりか、市長の証言では、ある段階まではこの開発について全く知らされなかったが、既に国が計画を押し進めていたという形である。ニチイが計画を最初に持ってきた当時の市長の考えとしては、この事業に対して積極的でなかったと聞くが、ある時点をもって、マイカル以外に国や道が入り込み、急速に物事が進められてきたと考えるがどうか。

市長

新総合計画には、ウォーターフロントや港湾関連の再開発について謳っており、平成元年からスタートしている。昭和62年に清算事業団が用地を取得した時点では、将来の活用は全く不明であったが、その後の状況の中でポートルネッサンス21調査をはじめ様々な調査を行いながら、各関係省庁とも相談し、開発についてのあり方を模索してきた。平成5年の基本計画策定の段階では、具体的な開発の進め方や手法がまだ良くわからなかったとは言ったが、決して国から押し付けられたり、市民合意もなしに行ったとは全く考えていない。なお、この開発については、まちづくり協議会等の経済界、民間事業者の代表の方々とも十分に議論をし、行ってきている。

高階委員

この計画を進めるに当たっては、市民に対して、もっとオープンにすべきであったと考えている。当委員会においては計画の取組み方についてひた隠しにし、また、まちづくり委員会においても会議録すら存在しないということで協議内容がほとんど不明である。整備基本計画については、当初、資料として重要なページを切り取って提出され、議会で追及された後、そのページを示すという有り様であった。これが、本当にオープンで公益的な事業を進める取組み方なのか、極めて疑問である。公益性、オープン、市民合意という観点から、これまでの進め方は市民に対して正当であるといえるのか。

市長

臨港地区内における都市機能の整備は、計画の当初段階では、非常に難しい状況にあり、運輸・建設両省の話合いが非常に難航したが、今後の臨港地区のモデル事業にしていきたいとのことから、従来の国の縦割方式を改める中で進められてきた。市としては、一部、どのように進めるのかわからないところもあったが、計画そのものを全てひた隠しにしてきたということはない。

手法上の問題では、従来の縦割り行政といわれる中でニーズに応じた対応をどのような形で進めていくか、それぞれの官庁の中で努力されてきた経緯があり、その部分については計画書等に載せたくても載せられなかったこともあったが、問題が解決した際には議会にも報告してきている。

高階委員

法律を勝手に読み替えて、規制を緩和し、その結果、住民が犠牲にされている。市の財政力が厳しい時期に、築港再開発に公益性があるとして市民の税金を使うのであれば、これは自治体の長としての責任問題である。市長は、マイカルやJRの方が市民生活より大事だということなのか。

市長

厳しい経済環境の中で、現在の小樽、北海道自体が地域住民の本当の豊かさを他の地域とのバランスの中で追及

していけるのかどうかを、自治体の長として考えていかなければならない。同時に、当面する高齢化に伴う福祉問題等についてできるだけ配慮しながら、将来の小樽が活力を持つ地域となるように展望を開くといった意味での築港再開発であり、決して住民を犠牲にしているとは考えていない。日本の社会は規制に縛られてきたが、現在、曲がり角にきており、これからの時代に規制はふさわしくないという立場から、両省の協議の結果、臨港地区のまちづくりについても、今のような形になった。むしろ、これが広い意味でのニーズに沿った考え方、対応の仕方ではないかと考える。

高階委員

地元事業者との共存共栄については、具体的な対策がない。また、開発地域には5,000人の定住人口があるとの説明であったが、700~800戸の集合住宅のうち、300戸程度の建設は予定されるものの、その先は明らかでない。人口、雇用の問題、地元事業者、市財政への影響等については、これらを政治問題として裁判所も判断を避けている部分であるが、これについてはどのような見通しを持っているのか。

市長

物販床面積を12万㎡として計算した産業連関表によれば、その影響額は市内で8%程度の売上減という推計値が示されているが、これは現在の複合商業施設に対する適切な調査結果とはなっていない。また、同表では、施設開業後にどのようなプラス要因があるかの調査も行っており、計画当初の計算では雇用3,000人増も含めて7,900人程度、所得増加は344億円と算出されている。市民所得については9%程度の増加になると予想されるが、これは事業に着手する前の段階でかなりの不確定要素があり、これらのデータが一人歩きされると困るため、議会以外には積極的に公表していない。税収等が増加することについては違いなく、早く示していきたいと考えているが、もう少し慎重に評価作業を進めた上で公表したと考えている。私としては、事業主体がそれぞれ利益を上げ、そこに雇用される人たちが所得を得ることにより購買力につながっていくというような波及効果を考えた場合には、果して何もせずに北海道経済はよくなるのかとの思いがある。あくまで、プラス志向を持ちながら、民間の活力も借りて、将来に向け地域全体の活力を上げていくよう努力をすることが、地方自治体の長としての責任だと考えている。

高階委員

2、3年前に行った経済アセスの際と、現在の状況とは異なっているため、再度、アセスを行うべきではないか。地元商店が閉店することはマイナスになるということだと考えるが、そのことも加味した上での所得純増加という押さえなのか。10年後の目標人口は16万人としているが、この再開発によって人口が5,000人増えるという見通しでのことなのか。市長は、何もせずにいると経済は停滞するとの答弁であるが、この「何」とは大型プロジェクトを指しているのか。

(経)商工課長

経済波及については、施設開業後にどのようなプラスの効果があるかのシミュレーションを行った上でのものであるが、それはあくまでも開業後の最終需要額や小売販売額、アミューズメントやホテルの売上高、築港地区での定住人口による所得等の見込み額を一定程度推計し、産業連関に分類した中で、例えば所得については344億9,500万円、雇用については7,995人という推計値が算出されたものである。一方、マイナス面である全体の影響度については、結審面積に近い店舗面積10万㎡で算出したところ、市内全体では8.1%のマイナス、額としては127億7,000万円程度である。専門家等の話では、推計値算出後、建設投資額の減少等もあり、それに応じて波及額についても減少しているとのことである。

(築)山田室長

人口問題との係わりについては、築港ヤード跡地再開発によって、東北を中心としたダックビブレの社員や研修生、マイカル北海道の道内異動者が小樽に流入することになる。

また、市内の短大、大学生のアルバイトの場が確保され、市内に下宿する学生が増えることから、総合的な人口対策として有効である。この再開発が小樽市全体の人口問題の解決策とは一度もいったことはないが、少なくとも、小樽市の抱える諸課題の解決に向けた起爆剤に成り得ると考えている。この地域における住宅建設については、現在の経済状況の中で計画どおり先行させることは極めて厳しいが、複合商業施設が完成し、期待したまちづくりの形になれば、この地域での住宅需要は十分期待できるものと考えている。

市長

答弁中の「何」とは、築港地区再開発を含めてこの小樽が活性化する施策を指しており、それらを積極的に押し進めることが必要ではないかと考えている。

高階委員

この開発により人口が5,000人増となれば、本市の総人口がちょうど16万人に到達するが、それほど簡単なものではないと考えるがどうか。

大型プロジェクトではなく、福祉や教育行政等の税金を使うことは、市長がいう何もしないことにはならない。同じ公共投資や公共事業でも、雇用の拡大や経済波及効果の点からは、建設関係よりもむしろ福祉や社会保障に投資した方が効果があると考えられる。介護保険の受け皿となる施設やマンパワーを含め、早急に準備を進めなければならない状況の中で、築港ヤード再開発に金をつぎ込む行政のあり方は、選択枝として間違っているのではないかと。もっと生活密着型の福祉型公共投資に力を入れるべきと思うがどうか。

また、市長は四選不出馬と聞いているが、裁判が一区切りした今、このことについてどう考えているのか。

企画部長

大型プロジェクトをやめて、生活密着型のまちづくりとのことであるが、市としては、まちづくりを進めるに当たり、ヤードのプロジェクトだけを行ってきた訳ではない。従来から本市の課題である人口問題については、若者が学校を卒業しても働く場がないため小樽から流出しており、また、高齢化率についても、3月末現在で21.5%という著しく高い割合になっている。このような状況を踏まえながら、老人保健関係施設の整備等も着実に進めており、現実的にデイサービスセンターにおける新規雇用についても当然理解しながら進めている。様々な分野で、今後、小樽がどうあるべきかを見定め、大局的な形の中で事業を行っていきたいと考えており、その点を理解願いたい。

市長

公的介護保険制度の導入問題については、徐々にではあるが方向が固まっており、現在、施設等の需要がどれだけあるかの調査を行うことになっている。今後、その調査結果に基づき先のゴールドプランの見直しを行うとともに、国の方針が定まれば、それに対応して必要な基盤整備を行っていかねばならないと考えている。

また、四選不出馬の件については、現在でも全く考えは変わっていない。

琴坂委員

裁判の判決では、事業に公益性が認められるという理由から、違法性はないとされたが、私企業の進出までも全て公益性ありと称して、自治体がインフラ整備をすることには問題がある。判決文には、公共性の基準について極めて抽象的な記載しかないが、市としては客観的な公共性の基準があると考えている。

市長

「公共性」とは福祉なり市民生活なりといった意味があり、「公益性」とは全体的なり経済的なりの要素が少し含まれるといったニュアンスの違いはあると考えている。

琴坂委員

毛無再開発事業の場合には、上下水道等のインフラ整備を都市開発公社が行い、それを市に無償で寄附するとい

う形がとられたが、同様の再開発事業でありながら、築港再開発事業の場合は、市自体がインフラ整備を行い、裁判においても公益性ありとして違法性が問われなかった。この公益性については明確で客観的な物差しがあるのか。

企画部長

その事業が公益上の必要性が有るか否かについては、「普通地方公共団体の長が第一次的に判断をして、次に議会が予算審議を通じて判断することになる。公益上必要であるかどうかの判断は全くの自由裁量行為ではないため、客観的にも当該支出が公益上必要であると認められなければならない」という昭和43年の名古屋地裁の判決があり、また、「公益とは、社会一般の利益や、社会における不特定多数の人々の利益ということ、一義的に決定することは困難なことであり、結局はその時代的、社会的、一義的諸々の事情等の下に、個々具体的に決定していかざるを得ない課題である」というような判例が過去にある。

琴坂委員

自治体が税金でインフラ整備を行うほどの公益性について、根拠を示せと聞いているがどうか。

市長

裁判の判決において、特定企業の利益のためではなく、公の利益のためという意味での公益性について認められたものとする。

琴坂委員

区画整理事業で行うかどうかは別として、毛無再開発事業の場合はインフラ整備を公社が行ったが、築港再開発事業の場合には、自治体が基盤整備を行っている。事業の当事者として、このように使い分けをする基準を示せ。

小原助役

公益性のある事業とは、客観的な判断が難しく、それぞれの地域特性やその時々自治体の要請ということ、広く解釈した上で、議会や市民と議論をしながら進めるものと考えている。毛無再開発と築港再開発との関連についてだが、毛無再開発はこれからの人口対策の中で重要な課題との考えに立ち、開発行為という手法の中で基盤整備を行い、その負担分を三菱地所が土地代に上乗せして回収し、最終的には上下水道等を小樽市に帰属させている。一方、築港再開発では、周辺地区を含めた55haを一つのまちづくりとして捉え、基盤整備の一部を市が土地区画整理事業という手法を取り入れながら、民間活力が活かされる場を創造することにより、小樽市全体の人口増加、経済の活性化等が図られるとの観点から、公益性が高い事業との認識で実施してきている。

琴坂委員

平成元年1月に市長がニチイの小林社長に会った際に、「築港地区は臨港地区で、かつ、工業地域のため、開発は難しい」といったにもかかわらず、同年秋の2回目の会見では、「開発プラン、イメージ図を見せられた」と裁判において証言しているが、このときにニチイの社長は開発の手法や運・建協議の問題といったことに全くふれなかったのか。

市長

「開発は難しい」と言った意味は、臨港地区であるため、都市的な施設をこの地区に設置するのは難しく、今後の課題であるという意味で、現状では難しいと明言した。この時期は、ポートルネッサンス21調査を実施している最中であり、確かにこの臨港地区を開発するためにどうあるべきかの議論をされていたことは事実である。しかしながら、運・建協議が行われるようになったのは、平成4、5年頃であり、当時はウォーターフロント開発は望ましいとは考えていたが、未だ具体的な協議を行う時期ではなく、したがって証言においても非常に抽象的な形にならざるを得なかった。

琴坂委員

平成元年11月1日にOBCの会社設立、法人登記がなされ、同月26日にOBC1社による事業団用地の入札が行われているが、この時期は市長が小林社長と2度目の会見を行った時期とほぼ一致すると思うがどうか。

市長

OBCの会社設立は平成3年のことであり、私が社長と会ったのは平成元年の秋だったと思う。

琴坂委員

マイカルの社長から開発イメージ図が示されたときに、合わせてこの開発について何らかの発言はなかったのか。

市長

平成元年の段階では、開発手法なりは全く先の見えない時期であり、開発イメージ図を示された以外に、特に発言というものはなかった。

琴坂委員

裁判の判決を聞いて、結局、この事業は土地区画整理事業ではなくともよかったのではないかと考えている。

市がOBCからの保留地処分金10億円で駅舎をつくり、JRに無償譲渡する形をとっているが、OBCに設計、建設の全てを任せ、それに対して市が補助金を支出するという形態をとれば、事業費をもっと低く抑えられたと思うがどうか。また、土地区画整理事業の導入については、国がこの手法を決定したということだが、道路等のインフラ整備は単純に国の補助事業として行う途もあったのではないか。

土木部参事

30.5haの整備に当たっては、臨港区域や背後地を含めた公共施設のあり方についての検討も必要であることから、区画整理事業を導入することによって、区画道路やマリンロードについても大規模な施設の設置が可能となった。また、事業の手法についてだが、区画整理事業で施行する場合には例えば築港海岸通の土地は公共減歩で処理できるが、補助事業で施行する場合には土地の買収費も伴うことで事業費が高くなるため、区画整理事業の手法を選択したということである。

琴坂委員

そのような手法を取るのであれば、当然に都市計画のマスタープランを策定し、土地利用計画を作成してから行うのが常套手段だと考える。その部分をないがしろにして、30.5haの区画整理事業から55haの再開発を理屈付けるのは問題と指摘する。

仮換地の位置図が資料として提出されたが、裁判で争っている他の資料については、議会に対して提出する考えはあるのかどうか。

(築)山田室長

「仮換地の位置図」については、一定程度の制約の中で事業を行っている関係上、従前から仮換地全体が打てた段階で示したいという答弁をしている。今回、位置図を示した理由については、仮換地後の土地利用が決まり、地権者との協議に入っている部分もあるため、当然に、議会に報告するに当たっては、仮換地の図面なしでは説明できないとの判断から地権者ごとにトータルの面積を示した。求められている地権者個々の減歩に関する資料を提出することについては、未だ、清算処理が完了していない段階であり、提出する考えはない。

琴坂委員

何故、開発公社の土地が鍵の手になったかが疑問である。土地区画整理事業の目的は、このような形態の土地を整形にすることではないのか。ここで隣接する北ガスの土地よりも、面積的に公社の土地の方が大きいにもかかわらず、このような仮換地の指定はあり得ないと思うが、こうなった理由は何か。また、本来、減歩により道路を造成していくのが区画整理事業のあり方であるが、前もって臨港道路の拡幅用地部分を買わされ、図のような位置形態で仮換地された公社としては、どのように考えているのか。このことについて、何か注文は付けているのか。

(築)山田室長

全体的なまちづくりの位置付けで考えると、公社の土地というのは公共施設用地としての道路目的で購入してい

るが、将来的にも、当然公共的な目的で土地を使うというのが、前提にある。今回の位置については図面上鍵の手になっているが、別々に使うという判断をすれば、例えば4街区の2の所で土地を区切ると一つの街区が形成されることから決して使えない土地ではない。土地の形状は従前地との比較からして飛換地になっているが、著しく不利になっているとは考えていない。また、主要幹線道路に面していることもあり、地権者に了解を得たところである。4街区の1の北ガス用地との関係についてだが、基本的な換地の建前は、主要道路に面した箇所の間口は基本的に保持しなければならない。例えば、北ガスの所で真っすぐに線を引いてしまうと、北ガスの所の土地が角地となり、かつ、間口が大きくなるため、その結果、減歩を多く受けることになり、当然に地権者の同意は得られない。したがって、換地設計上、このような形で整理している。

(企)山崎主幹

土地の形状は、築港海岸通、勝納築港線に面した鍵形であるが、そういった形の利用も可能かと考えている。現在、具体的な土地利用計画は持っていないが、当然に従前地の道路用地としての土地利用は当然できないことから、今後とも公共施設用地としての利用について、研究を進めているところである。

琴坂委員

北ガスとしては土地を売る考えがあるのかどうか。

(築)山田室長

当初、北ガスが清算事業団から土地を購入したときには、ガス供給施設の管理施設の建設を検討していたが、その後、道路を隔てた勝内町側に買った土地で処理できるという結論となり、この土地はすぐには使用しない方針になったようである。将来的に売却することについては随意契約で購入した経緯から、直接、他に転売することは難しいが、事務レベルの話し合いでは、将来的に公共的な土地利用をするのであれば、北ガスとしても検討する余地はあるという。現在のところは、小樽警察署の仮庁舎用地として賃貸することだけで進めているというのが現状である。

琴坂委員

地権者の減歩率をそれぞれ示せ。

(築)山田室長

地権者ごとの減歩率については審議会に対しても明示していない事項であり、最終的に換地計画を立てた段階で具体的に示す考えでいる。

琴坂委員

区画整理事業そのものが公共施行で行われている以上、その内容が明確でなければならないと指摘する。

3件の個人地権者については減歩率にバラ付きがあり、特に審議会委員の土地については減歩がゼロに近いが、どのような理由からそうなるのか。

(築)山田室長

一定の基準に基づき統一的に行っており、審議会委員だからという理由で、恣意的に有利な取扱いをすることはない。指摘の点については一応精査の上、機会があれば報告したい。

琴坂委員

区画整理事業においては、過小宅地は減歩しないという手法もあると思うがどうか。個人地権者3件の宅地については、ノー減歩で行うという配慮はできなかったのか。

(築)山田室長

法的には過小宅地の定めができることになっており、例えば最低限、家が建てられない100㎡を切るような減歩になれば過小宅地の定めができるが、ここの部分は減歩後の地積が150㎡前後になることから、また、最大限、現状分析を行った中で、特に条件的に良くなる場所ではないとの判断もあり、そういう意味で過小宅地の配慮は行

っていない。

当然のことだが、下水道、水道が入るといった新たな条件や、区画整理エリアに入っていない人とのバランスを十分に考慮した結果、このような形になったということである。清算金の額が整理されなければ、減歩が適当だったかどうかということ自体は言えない。したがって、従来から説明してきたように6街区の1の大間氏の場合については、現位置換地であり、その土地に道路が入るとなると、道路用地の分だけでかなりの減歩をしなければならない。この地権者については1割弱の減歩となり、多分、将来の清算処理によって現金が支払われると考える。そういう意味で、個人地権者のそれぞれの部分については、清算金で処理できる地権者は清算金で、そうでない者については減歩率の補強で行うというのが実情だと考えている。いずれにしても清算金の支払いは事業の最後でなければ行えないため、やはり仮換地指定をすところといった混乱が生ずるとというのが従来から主張してきたとおりの理由であり、その辺を理解願いたいと考えている。

琴坂委員

100㎡以下を過小宅地と決めているが、この3件については区画整理事業全体の中では相対的に過少であるため、過小宅地の配慮があっても良かったのではないかと指摘する。

土地評価に路線価方式を採用したことは不相当と考えるがどうか。建設省の基準案に基づき行っており、違法性はないと主張するが、同案をそのまま読むと、私的な投資、中心的な投資が反映されていないため、市が評価したとおりの土地評価にはならないと思うがどうか。市は、従前価格を高く、従後価格を低く見て、マイカルの負担を抑えた土地評価を行っているが、原告側が証拠として提出した甲第190号証不動産鑑定評価によると、市の評価に比べ従前価格で1万3,000円、従後価格で4万2,000円程度下がり、結果として市の負担額約76億円については実際に21億5,700万円で済むことになる。このことについてはどのように考えるか。

駅舎に7億1,700万円の保留地処分金を充てるとしたが、これは市が公共施行で区画整理事業を行うことで一定程度の保留地を取れば進出企業に負担をかけないで済むという配慮から、逆算方式を取ることは可能であったと思うがどうか。施行者が一定程度の保留地を定めたことは違法ではなく、保留地は公共性を考慮して定めることはできるとの判決だが、実際には区画整理事業全体を計算して一定の保留地を定めたものといえるのかどうか。

(築)山田室長

土地評価の方法については、現在の土地区画整理事業の主流となっている路線価方式を採用しており、これは建設省の土地評価基準案に基づき市の土地評価基準を作成するものであるが、あくまでも国の基準案には数値に幅があるため、その地域の特性を十分に考慮の上、適正な数値を検証し、評価基準を決定していくものである。

従前、従後の土地評価額の考え方についてだが、率直に言って原告側の不動産鑑定士が将来的な従後の土地評価額を、何故、今からわかるのか疑問である。従前地の価格は、不動産鑑定評価を取りながら、また、相続税や固定資産税の路線価との整合性を図りながら路線価の基準を決定し、その基準に基づき整理後の評価を個数に置き換えるものである。あくまで区画整理後の評価は個数という形では出るが、今の段階では、円という金額では出ないため、あくまで原告側の考え方は理解できない。

保留地の算定基準については、国の補助事業であるため、事業費と国庫補助金との比較の中で、最終的にどれだけの保留地を取り得るかということで考えるものである。保留地の定めについては審議会の同意を得て行っており、今回は国庫補助金を満額を取りながら最大値100%のところを80数%の保留地を取ることを前提に定めたものである。したがって、法2条2項事業に対応する金額を先に決定して、保留地を算定したということではない。

琴坂委員

マリロードの先にある横断歩道橋の問題であるが、マリロードが14m幅を必要とする通行量でありながら、歩道橋の幅員が3.5mである。このように設計した根拠は何か。

ヒルトンホテルは298室でツインルーム中心とのことだが、ターゲットとしている宿泊層と価格帯を示せ。

また、1,000人から1,500人規模の会議室をつくる計画はどうなったのか。

サティ、ビブレ、イストの店舗展開についてはどのような計画になっているのか。また、中心市街地の共存共栄策との関係からも、テナントの種類や募集規模等についてはどうなっているのか。

港湾部次長

横断歩道橋の幅員については、道路構造令から歩行者一人当たりが必要とする幅は75cmと決められており、4人分で約3m必要となる。更に、車椅子の幅1mと両サイドの手すりの設置間隔25cmをそれぞれ含めると、4m50cmとなる。

(築)山田室長

ヒルトンホテルは高級なイメージがあり施設の中核をなすものであるが、298室全部の宿泊料金が高ければ宿泊客も当然に限定されるため、本州からの家族連れ4人程度なら十分に宿泊できる低価格帯の部屋を200室位は設けていきたいとの考えである。

大会議室については、札幌市を中心に状況調査を行ったが、1,000人規模となると年間どれだけの需要があるかという営業サイドとしての問題がある。大会議室という一つの考え方と、あるいは待ち合いとなるホワイエ部分とその間の中小会議室等をすべて開放して1,000人程度が入れるような形という中で、整理せざるを得ないというのが現状である。

(築)長川主幹

現段階では、サティは全売場2万8千平方メートルのうち、4割程度のテナント面積を想定している。ビブレについては、200社以上のテナントを考えており、多ければ300社程度になる可能性もあるとのこと、テナントの床面積は50%程度で考えている。イストについては、レストラン部門だけで50~60社が入り、物販部門の床面積も合わせると、ビブレ同様に50%程度のテナントを考えていると聞いている。

指摘のとおり、地元商業者はOBCの関係企業体がどのような業種、業態になるのか、当然に注目しており、また、自らの店舗展開にはそれら情報は不可欠と考えているため、市としても、早期情報を収集し、公表していきたい。

琴坂委員

店舗展開に関する答弁内容は、これまで議会に対して述べてきたこととは明らかに違う方向に向かっている。OBCには早急に計画を提出するよう要望願いたい。

ヒルトンホテルについては、4人家族で泊まれるとなれば、せいぜい宿泊料は一人一泊一万円以下であり、これでは既存ホテルとの共存共栄どころか、競合するという問題が生ずると思うがどうか。

開発者としては、歩道橋の幅員が現設計で十分だと判断したのは間違いでなかったのか。サティやビブレ等の施設に年間900万人の入込み客を見込んでいながら、横断歩道橋の幅員が3.5mで十分ということは、築港臨海公園へ人は流れて行かないとの考えからではないのか。

(築)山田室長

OBCの商業施設の店舗展開については未だ計画が決まっていない。しかしながら地元との関係もあり、どのような業態、業種が施設に張り付くのかについては、できる限りOBCに計画内容の提出を求めていきたいと考えている。なお、テナント数については、ビブレで200から300店舗と説明したが、OBCがいうテナントとは、例えば、アウトドア用品のコーナーには、それぞれのメーカーが数社入るため、それらをすべてカウントしたものをテナント数としているということで理解願いたい。

ヒルトンホテルの宿泊料金については、全室が一泊一万円以下であれば、当然、既存ホテルと競合する部分があると考えるが、より多くの宿泊を目標とした場合には、そのような料金設定の部屋を例えば3分の1程度に採用することも戦略としてあり得る。未だ宿泊料金等については明らかにされていないが、今夏に総支配人が着任して

から具体的な価格帯等を決定していくようであり、既存ホテルとの競合もあるだろうが、十分に共存できる範囲だと考えている。

(築)高橋主幹

臨港公園に向かう人の動態についての具体的な数字は算出していない。やはり、歩道橋の幅員については道路構造令に基づき、このようになったと考えている。

琴坂委員

経済の活性化につなげるとのことから、市民の税金をつぎ込んでマイカルを誘致しているが、来年3月のオープンにもかかわらず、未だ商業施設のイメージすらわからない状態である。来年7月には、ヒルトンホテルがオープンすることから、市内のホテル業者は戦々恐々しているが、部屋のランクや宿泊料金の価格帯等についても明らかでない。これらを示すべき時期に来ていると思うがどうか。また、テナント等の問題についても同様であるが、誘致した市の側としては、少なくとも中心市街地を空洞化せずに、共存共栄を図っていく責任があるのではないのか。

土木部参事

ホテルや各業態については、企業戦略の中で一定の方向性があるが、現在の計画になったと考えるが、再度、計画を練り直す必要があると聞いている。市としても事態の把握を行い、必要な対応をとる責任がある。指摘の内容については、OBCから情報を求め、可能なものは早期に公表するよう対応していきたい。

琴坂委員

場合によっては、OBC自身に議会の出席を願い、このような経済状況の下でヒルトンホテルの計画内容が、当初からどのように変更になったかを直接聞きたいと考えている。

休 憩 15時50分

再 開 16時00分

佐々木(勝)委員

マイカル明石を視察した際に、施設の中にあるリサイクルセンターの説明を受けたが、センター内でごみの減量化を図り、最終的に一部を搬出するというやり方である。小樽の複合商業施設は明石の約2倍の規模であることから、相当量のごみ処理に取り組まなければならないと考えるが、残念ながらマイカル明石ほどの意欲が表面に出てこない。マイカル小樽のごみ処理についての将来的な取組み方はどうなっているのか。

(築)小紙主幹

これまで開発者とは、発生するごみ等の処理については減量化や資源化などの事後処理を積極的に行うこと、市の処分場には、極力、負担をかけないことを前提に協議を進めてきた。現在、開発者側では、これまでの実績を整理し、施設におけるごみの総量などの算出を進めているところであり、これを基に排出量に見合う処理方法などを決定すると聞いている。今後とも環境部をはじめ関連部局との連携を図りながら、最善の手法が取られるよう開発者との協議を進め、指導していきたいと考えている。

佐々木(勝)委員

エネルギーセンターについては、道内初のエネルギーシステムというが、企業としては公害問題にも積極的に取り組む姿勢はあるのか。

(築)山田室長

この地区のコージェネレーションシステムというのは、ガスタービンにより発電を行うとともに、その排熱を利用して冷暖房等を行う方法であり、やはり営業サイドとしては電力コストをいかに下げるかという課題はあるものの、

公害や省エネルギーの問題についても積極的に取り組むべきシステムの導入であると聞いている。施設内でガスタービンを回すことによって地区内では有害物質の発生量は増やすが、法的な基準の中で、大気に影響が出ない範囲内の排出量にとどめるとのことである。

佐々木(勝)委員

エネルギーであるプロパンガスについては、当分の間、北ガスから供給を受けるということだが、それ以後の展開はどうなるのか。

(築)山田室長

将来的に天然ガスのラインを小樽に引き込み使用するという前提で、現在、北ガスがこの地区の隣接地につくったガス供給施設を使用し、供給していく考えである。

渡部(智)委員

以前に、施設の本体建設工事に当たっては、地元の建設関連業者も参加できるようにOBCに対し指導を強化していきたいとの答弁があった。

現段階で本体工事の進捗率は20～30%とのことであるが、地元企業の参入や地元機材の活用はどの程度あるのか。また、今後の状況についてはどうか。

(築)小紙主幹

現在、鉄骨工事が進められているが、これまで仮設建物、測量、資材輸送、クレーン、産廃処理、仮設資材、生コン骨材、外構、トビ、木工、金物、設備、鉄骨鉄筋、解体、型枠、カジ工、電材、機材リースなどの職種で58社程の地元業者が参入している。

今後は内装工事等があり、その見積り等について小樽建設事業協会と幹事会社である大成建設とが協議を進めていると聞かすが、これに地元業者がどの程度参入できるかは把握できていない。鉄骨工事、内装工事以外にも、随時、駆体関係で工事に入ることになっているため、若干の参入機会はあるものと考えている。

(築)高橋主幹

機材の活用については、現在、鉄骨関係で杉本運輸のクレーン等が、リース関係では発電機等の機械が使われていると聞いている。また、土工事、基礎工事の段階では、地元のトラック協会、運輸関係の会社のダンプトラックが土砂の運搬に使用されていたと聞いている。

渡部(智)委員

本体工事に係わる鉄材、鋼材等の材料関係では、地元業者はどのような参入状況であるのか。

(築)小紙主幹

鉄筋では1業者から約7,000tの材料が現場に入っており、鉄骨では3業者合わせて6,000～6,500tの材料が納入されていると聞いている。

渡部(智)委員

地元企業の参加を促すよう指導強化の徹底を図ってもらいたいと要望する。

共存共栄策については、昨年の秋頃まで協議を進めていたようだが、その後の動きについて聞きたい。

(築)長川主幹

OBCが提出した共存共栄策の考え方については、商業者の方々と意見交換の会議を2回程持っているが、市に対してはこれまでどおり共存共栄策の4項目をOBCに実現させてもらいたいとのことであり、商業者からそれ以外の意見は特になかった。今後とも、この4項目については、具体的な形で展開するようOBCと協議をしていきたい。

渡部(智)委員

市としては、今後、協議の場を設ける考えはなく、共存共栄については、商業者も市に一任するという形で終わっているのか。

(築)長川主幹

その後、商業関係の代表者と事務レベルで2回程会合を持った中で考え方を確認しているが、市に一任したというよりは、むしろ共存共栄策の4項目をなるべく実のあるものにするよう努力してもらいたいとのことであり、ある程度の成果が見えた段階で、商業者との意見交換や協議の場をセットしていく考えである。

渡部(智)委員

来年3月に商業施設がオープンするが、海水浴時期を含めて、臨港道路の利用率が高まると予想され、港湾輸送にも大きな影響を与えるものと考えている。

夏場の交通渋滞期において徹底的に交通アクセス等の調査を行うとともに、当面、短絡的な措置としての信号機設置は是非とも必要と考えるが、オープンを含めたその後の交通対策については、抜本的にどのような対策を講じていく考えなのか。

(築)高橋主幹

小樽港縦貫線平磯岬部が未整備のため、商業施設のオープン後の交通渋滞をどのように解決していくかについては、港湾部、都市計画課、築港再開発室、土木部を含め鋭意検討を行っている。また、小樽開建、小樽土現等といった道路管理者とも協議を重ねているところである。

信号処理の問題については、現在、小樽警察署、北海道警察、公安委員会と協議を進めており、また、その他の交通対策についても検討中であり、具体策が出来次第、機会を見て報告していきたい。

佐野委員

開発地区の海側は、マリナーや臨海公園があるなど、素晴らしい景観であるのに対して、一方の山側は、老朽化した建物、山積みしたレールや敷地境界線の柵等が目につき、この地区全体の景観にそぐわないものになっている。今後、築港ヤード周辺の環境整備の観点からどう考えていくのか。

商業施設の建物は、完成時には周囲の景観にふさわしい色彩になると思うが、現在、建設中のマリンロードの外観はグレイが基調となっており、今後、地区全体との調和が図られるか危惧するがどうか。

今年度事業で臨海公園の整備が行われていくが、施設全体の整備内容はどのようになるのか。

都市環境デザイン課長

この地区は特別景観形成地区内に指定されていることもあり、指摘の箇所については景観にふさわしい柵の設置や植栽等に変更するようJR等に対し依頼しているところである。建物の色彩については現地で3回にわたり模型を作成し、設計者や施工業者も含めて確認した中で、ある程度の方針なり方向性が出てきている。できる限り派手な色彩を避け彩度を落とすという形の中で、現在、開発者との協議が整いつつある状況である。

港湾部次長

臨海公園の整備内容については、親水空間ということから、あまり遊戯施設を配置せず、芝生、植栽を主体的に行い、グリーンをメインとした中で休憩ができるように考えている。

(築)高橋主幹

マリンロードの柵の色彩については、基本的に「顔づくり委員会」での議論の中から、外観の色のコンセプトはガラスと石をイメージしようとなり、小樽市の近代性をガラスで表現するために柵から上に約5mの長さのガラス張り窓を配置し、石をイメージさせるということからその下をコンクリートの打ちっ放しの昇降部分とすることになった。

佐野委員

テナントについては、今のところ希望40社のうち20数社が出店する予定と聞いたが、これまでの経緯の中で、テナント入居に関する条件緩和があったのかどうか。また、この20数社の業種の内訳についてはどうか。

この程度のテナント入居では、共存共栄として成り立つかを危惧する声もあるが、今後のテナント入居の余地についてはどのように考えているのか。

ごみ処理問題については重要な行政的課題の一つであるが、商業戦略の一環としては何ら秘密にする必要もない。事業者としては、早急に処理方法や施設規模等を明らかにするとともに、環境問題に対する取組みを明言すべきと思うがどうか。

(築)長川主幹

テナント出店に関する条件緩和についてだが、企業体としては、極力、地元商業者にテナントに入ってもらいたいとの考えに立ち、基本的な条件の提示を行いながら、入店希望者の経済状況に合わせて対応しているところである。例えば、サティでは入店時に契約保険金を取ることを基本にしているが、現在の金融情勢から融資も厳しいというのであれば、一時金としてではなく、その分を毎月の家賃に含めて徴収する方法も行うという。また、現在の業態のままで出店した場合に経営が難しい状況というのであれば、新しいノウハウを取り入れ、根本的に業態を変更した中で入店してもらうなどの経営的な手法についてもケースバイケースでアドバイスしながら、何とか入店にこぎつけてもらいたいという考えが企業体としての基本にある。

なお、業種の内訳については、今のところ詳細について把握していない。

(築)山田室長

ごみ処理については、事業者の責任という清掃処理の原則に基づき、当然、環境部も交えて指導している。マイカルは環境問題に対応すべく全国で試験的な処理を行っている中で、この施設の生ごみや雑芥の処理方法についても、鋭意詰めめの検討を行っている状況である。現在、マイカル総合開発の中に専門の組織を設置しながら研究しており、遅くともこの6月までには処理方式について整理したいと聞いている。

佐野委員

当委員会では、ほとんど築港地区再開発室の理事者が答弁しているにもかかわらず、消防本部や教育委員会といった答弁の機会が少ない理事者までが出席している。築港地区再開発については、全庁を挙げて取り組む事業ということで課長職以上を出席させるというのであれば、全理事者を呼ぶべきであると考えている。その必要がないのなら、行革を推進する観点からも、出席理事者の範囲については明確な考え方を持つべきと思うがどうか。

市長

指摘の点については、内部で協議したい。

佐野委員

OBCの雇用については、11月以降に新聞広告やハローワークでパートを募集することになったというが、一度に募集すると大混乱を来すことが予想される。実際には、来年の1月か2月に募集して、来年3月に従業員の訓練を行うことになるというスケジュールと思うが、その際、仮に人員不足が生じた場合のことを考慮し、早目の募集で対応すべきと思うがどうか。

高校卒業者の就職希望が多い中、30人の採用では全く話にならない。OBC、商工会議所、高校就職担当者を交えて協議したことが、高卒者の採用にほとんど反映されていない。今後、この問題の解決に向けて市と高校の就職担当者で十分な話し合いを行い、OBCに対し高卒者の就職の実情について申し入れるべきではないのか。

営業時間が午前10時から午後10時までということは今日初めて聞いた。前回の築港ヤード特別委員会は2月に開催され、3ヶ月ごとに委員会が開催されているが、この営業時間については地元商業者が経営していく上で非常に重要なことであり、これが3ヶ月に1度開催される委員会ではなければ知らされないのは極めて問題である。重要な事項については、今後、議会に対してどのように報告していくつもりか。

広場公園については、全国や全道から様々な意見を聞きながら整備するのが良いと考えているが、この公園の設計者、コンセプトについて示せ。

保留地処分の見通しについてはどうか。

(築)山田室長

11月頃という募集時期については北海道マイカルから出た話であるが、先日オープンした帯広サティでは早くから募集を行ったところ、全く人が集まらなかったと聞いている。就職希望者は、ある程度オープン時期が迫らなければ採用しないと考えることから、事業者としては募集時期を遅くさせる判断をしたものである。しかしながら、指摘の点についてもある程度予想されるため、もう少し早い時期に募集するように要望したいと考えている。

会社としては、正社員としての戦力を考えた場合に短大卒や大卒を中心に採用するという基本方針があるが、その中で何とか高卒30人程度枠の確保が実現できた。マイカル北海道では、社員は全て道内から採用するという立場だが、やはり高校生を中心に採用することには企業として無理があるし、また、高卒者を訓練生として雇用し、一人前になった後で正社員に採用する場合でも、本市の高卒者だけを優先的に採用していくことは非常に難しい。

契約社員という雇用形態では、即戦力とするため実務経験者やデパート勤務経験者を雇用するという考えであり、この方々については地元から動かないと聞いているが、いずれにしても、将来的な高卒者の採用については、各事業体と再度協議させていただきたい。

営業時間については2月の当委員会以降に一定の方向が出ていたが、定期的な打合わせ等を行っている中でこのような時期になったことについてはお詫びをする。通常、特別委員会が定例会の前に開催されるため、これを報告の場として認識していたが、今後は、情報を入手次第、まず各党に報告するという形が可能であれば、そのような対応も検討したいと考えている。

保留地については、現在、地元希望者と詰めの段階まできているが、このような経済状況の中で、都市計画上の容積率を上げるなどの緩和自体が逆に規制になっているという現象が起きている。市としては土地の高度利用の観点から容積を一定程度上げるという土地利用方針を持っている中で、果たして企業としては施設計画をその段階まで高めて実現していけるかとの考え方があり、現状、かなり厳しいといわざるを得ない。このように土地取得後の事業展開において、いわゆる再地区の部分でネックとなり、地元希望者も今一歩進みきれない状況がこの数ヶ月続いているが、市としてもこの1~2ヶ月の間に何とか問題の整理をし、できれば地元の方々に土地利用してもらいたいという基本スタンスは常に持ち合わせている。仮に整理がつかなければ一般公募することになるが、この場合であっても土地利用的にはかなり厳しい見通しである。

土木部次長

広場公園については面積5,300㎡の都市計画決定を受けた公園の中の緑地として位置付けられており、緑が全体の50%以上あるという形になっている。

都市計画審議会の中では、自由に散策できる方が良いとの意見も出たが、やはり補助事業であることから、ヨットの帆をイメージした日よけを一部に配置し、また、極力、子供の遊び場、トイレ等も設置していきたいと考えている。これらについては関係部とも十分に相談の上、整備を図っていきたい。

佐野委員

契約社員や正社員になれるという条件もあるので、早急にその内容を就職希望者に対し示すとともに、早め早めの募集で対応すべきではないか。ハウステンボスでは、佐世保市、商工会議所、既存商店街、地元高校が何年も前から話し合いを行い、結果として高卒者を含め3,000~4,000人の採用が決定されたと聞いている。

また、当委員会が開催されなければ、詳細について何の報告もされないというのは極めて問題である。商業者は大型店進出により必死になっている状態であり、一早く情報を知りたがっている。議員が知らないことを商業者が知る由もなく、したがって、知り得た情報は積極的に知らせるべきと思うがどうか。

(築)山田室長

高校卒業者の雇用については、ビブレ30人のほか、ヒルトンホテル、マイカル北海道でも採用すると聞いているが、まだ十分に把握していない部分もあるため、この辺の情報を積極的に収集しながら、早めに関係機関と協議していきたいと考えている。

ハウステンボスの例では、佐世保市の在日米軍基地の退職者をいろいろな形で採用しているため、このことも参考にしながら、本市における雇用拡大に向け協議していきたいと考えている。

委員長

質疑終結。散会宣告。