

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11月30日(月)	開 議	午後1時00分
		散 会	午後3時56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(勝) ・渡部(晋)・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		
<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。署名員に佐野・渡部（智）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。

(築)高橋主幹

(1) 道路整備と供用開始の考え方について

<資料1：公共施設供用開始予定図参照>

資料1で説明する。

土地区画整理事業施行区域内で整備を進めてきた築港海岸通、駅南北広場、区画道路4号については、本年12月末に完成する予定である。

駅南北広場を結ぶマリンロードについては来年1月末に、勝納築港線及び小樽港縦貫線については同年2月末に、それぞれ完成を予定している。

これらの供用開始についてであるが、凡例に示している黄色の部分をもとにA区間として、築港海岸通の一部と区画道路4号については、建設中の賃貸住宅200戸が12月末に完成し来年1月中旬にはOBC関連の従業員等の入居が開始となるため、同年1月末に供用を開始したいと考えている。

次に、オレンジ色の部分をB区間として、駅南北広場とこれらを結ぶマリンロードについては、陸域と水域との一体化を図ることを可能とする施設であり、勝納埠頭や地区内住宅、新たな雇用の場となる商業施設への通勤路として、来年2月中旬には供用を開始したいと考えている。

次に、水色の部分をC区間として、区画道路1号と築港海岸通については既に完成しているが、現在、2車線で供用している勝納築港線、小樽港縦貫線については来年2月末に4車線の完成断面で工事を完了する予定である。

また、供用開始には信号処理が必要となることから、公安委員会としてはあくまでも完成断面での現示処理を検討しており、築港海岸通を含めて来年3月初旬に供用を開始していきたいと考えている。

なお、市道認定の議決後における供用開始までの手続については、区域の決定、管理の引継ぎ、供用開始の告示という一連の行為を経て、一般に供用されることになる。

(築)小紙主幹

(2) 駅舎の竣工について

小樽築港駅周辺地区土地区画整理事業における橋上駅舎新築工事については、平成9年7月7日に着工し、平成9年度、10年度の2ヶ年で工事を進めてきた。平成10年度に入り順調に工事が進行し、平成10年10月30日に工事が竣工し、同年11月4日に引渡しを受けている。その後、表示登記の手続に入り、同月17日にこの登記が完了したことを受け、翌18日に北海道旅客鉄道株式会社駅舎の譲与についての仮契約を締結している。

来る第4回定例会には、この駅舎の譲与についての議案を提案していきたいと考えている。

(築)長川主幹

(3) OBC関係施設のオープン時期について

OBCの複合商業施設のオープン時期については、以前から平成11年3月と報告してきたが、新聞報道にもあったように、先月26日に、OBCからオープン日を3月11日としたい旨、正式に市長に対して報告があった。ホテル部分のオープンについては、これまでも説明したとおり7月1日の予定で変更はない。

また、建設中の賃貸住宅200戸については、12月中に完成し、来年1月中旬には入居できる予定と聞いている。

エネルギー供給施設については、建物的にはほぼ完成し、現在は試運転をしながら機械等の調整を行っている段階であり、本年12月から翌年1月上旬までにかけて所定の検査を受け、1月中旬には各棟に送電できる体制とな

る。

複合商業施設などのオープン時期については当然建築の進捗状況と関係する訳だが、予定どおり順調に進められている。

(4) OBC関係企業の雇用及び複合商業施設の業態概要について

<資料2：複合商業施設概要図参照>

8月に開催の当委員会においてOBC関係企業体の雇用計画について報告したところだが、その後、各企業体の雇用求人活動が活発になってきたため、その概要を報告する。

企業体によってそれぞれ動きがあるが、雇用規模の大きいサティ、ビブレ、イストの3社が10月上旬の3日間、職安に求人登録をした方々を対象に会社合同説明会と面接を行っている。なお、出席者は991名であった。

また、サティとビブレの2社で一般募集した方々については、10月中旬の3日間、市分庁舎において会社合同説明会が開催され、その際の出席者は1,320名であった。

この2回の説明会のほか、各社で説明会や面接が行われており、この結果これまでに内定通知を受けた方が約820名、これにヒルトンホテル120名と、先般面接会が行われたOBCセンターゾーンの専門店の雇用200名を加えると、現段階では概ね1,100名以上の地元雇用が確保されたと考えている。地元雇用として期待できるのは合計で約2,000人であるため、その半数以上が確保されたものと考えている。

また、高卒の雇用については、既にサティ、ビブレ、ヒルトンなどから採用通知が出されており、トータル的には50数名採用枠のうち、市内の学校から約40名が採用されたと聞いている。

OBC関連の今後の雇用計画については、未だ市内に開設準備室を設置していない企業体もあるため、採用数、募集時期、募集方法などの詳細が把握できない部分もあるが、職安などとも十分にコンタクトを取りながら、できる限り地元雇用が図られるよう努力をしていきたいと考えている。

なお、現在、経済部において採用実績数と今後の採用予定数についての調査をしているところだが、今後とも同部との情報交換を密にしていきたいと考えている。

次に、複合商業施設概要図とその業態については、資料2を参照願いたい。

(5) シャトルバスについて

<資料3：シャトルバス走行路線図(案)参照>

築港地区と中心市街地とを結ぶシャトルバスについては、築港地区への新たな集客を中心市街地へ回遊させるための交通手段として重要であり、市としては、運行事業者、商工会議所、市商連などの関係者と協議を重ねてきたところである。

今後、商業者の方々との協議も一部残されているが、現段階では資料3のとおり走行ルートで考えている。小樽駅と築港駅とを15分～17分間隔で循環するバスで築港地区には4カ所のバス停を設けるほか、既存のバス路線としては不便である若松、信香地区に4カ所の合計8カ所に新たなバス停が設けられる。

また、国道5号の停留所については奥沢口を除き高速バスの停留所を利用する考えであり、OBC関係の従業員の通勤の足としての利用も考慮したルートとなっている。

なお、観光客のための市内周遊バスであるマリン号、ろまん号は現在1日45便程度運行しているが、3月のオープンに合わせ、シャトルバスと同様に、築港地区に乗り入れることになっている。

(築)山田室長

(6) 第7回土地区画整理審議会の開催について

10月6日の第7回土地区画整理審議会では、先に選任していた評価員3名のうち、増村哲史氏及び得字奨氏から勤務先の退職や人事異動により平成9年5月30日、平成10年3月31日にそれぞれ辞任の申出が提出されたことから、その時点で空席となっていた2名の評価員の選任について、土地区画整理法第65条第1項の規定によ

り審議会の同意を求めため開催したものである。なお、新しく選任した評価員については、

松村勝人氏（(財)日本不動産研究所札幌支所長）

清水 弘氏（(株)タクト小樽支店長）である。

（7）保留地の処分について

<資料4：小樽都市計画事業 小樽築港駅周辺地区土地区画整理事業 保留地位置図参照>

保留地の処分については、臨港道路小樽港縦貫線及び勝納築港線の拡幅、新設による交差部分（資料4 図面左上）の用地（495.99㎡）の取得に当たり、その土地の所有者から代替用地として保留地500㎡を買い受けたい旨の協議があったので、保留地処分規則第9条第3号「施行地区の周辺地域で市が行う公共事業のために土地を収用されるものが、当該土地の代替地として保留地を必要とするとき」の規定に該当するとの判断から、随意契約により処分する予定で事務手続を進めている。

なお、処分単価については過日評価員の意見を聞いた結果、1㎡当たり67,300円を予定している。

残った保留地5,868.32㎡については、予てから市内の市場協同組合が新規事業展開の用地として買取りを希望しており、市としても地場の小売商業者育成の視点などから事業計画などについて協議してきたところだが、過日、一定の方向で整理ができつつあるとのことから、準備会の代表者を通じて新規に協同組合を設立の上、保留地を取得したい旨の要望があった。正式な取得申込みは組合認可後になると考えているが、市としては地元商業者がデベロッパーとなる事業でもあり、一定の条件が整理できれば、随意契約により保留地を処分する方向で検討している。

（8）築港再開発地域の愛称（地域名称）の公募について

築港再開発地域の愛称の公募についてであるが、ウォーターフロントの新しいまちづくりとして市民に親しんでもらうことや、国、道などの道路管理者から来春3月に複合商業施設のオープンに当たり入込み車両を誘導するための道路標識などに掲載する本地区を明確に表す名称を決めてもらいたいとのから、この地区にふさわしい愛称名を市民に付けてもらうことになった。12月初旬に募集要項を発表し、来年1月中旬に選考したいと考えている。

なお、命名に当たっては、

ウォーターフロントを活用した新しい街のイメージ

道路標識などに使用するためなるべく短いもの

特定企業がイメージされないもの などを希望している。

委員長

質疑に入る。

高階委員

冒頭報告のあった市道の認定については、今後、市の管理道路になっていくが、その手続について説明せよ。また、認定の議決を受けた後のスケジュールはどうなっていくのか。

(築)高橋主幹

市道の供用開始までの手続についてだが、第4回定例会に議案を提出し、議決を経た後、市道認定と区域決定の告示を行う。その後に管理の引渡しとなり、供用開始の告示を行い、供用開始の運びとなる。

高階委員

区画整理事業で完成した道路については、法令や条例との関係で、どのように取り扱われていくのか。

(築)高橋主幹

区画整理事業の施行に伴い、新たに設置された公共施設については、土地区画整合法第106条第2項の中で「...公共施設に関する工事が完了した場合においては、...その公共施設を管理する者となるべき者にその管理を引き継

ることができる」となっており、基本的に完成したものについては、速やかに管理すべき者に引き継ぐということで作業が進められていく。

高階委員

駅舎の場合には地方自治法に基づき様々な手続を踏んだ上で無償譲渡になるが、道路の場合には譲渡した例はあるのかどうか。

(築)山田室長

基本的には、公共施行による土地区画整理事業でつくった公共施設といえども、出来上がった後の道路の管理、引継ぎ等の取扱いについては当然に区画整理法で定められており、同法第106条では、原則的には換地処分が終わった翌日に、その管理者となるべき者に引き継がれると規定されている。しかしながら、法2条2項事業でつくられた駅舎については区画整理法でいうところの公共施設ではないため、同法にはその取扱いについての定めがなく、従来から答弁しているとおり、いわゆる地方公共団体の基本法たる地方自治法の諸規定の中で整理していくというのが、基本的な考え方である。

高階委員

確認させてもらうが、道路と駅舎とでは取扱いが違うということか。

(築)山田室長

基本的な取扱いは違う。

高階委員

市道に認定された後の維持管理は市の責任で行われることになるが、この道路はかなりの延長で幅員も広い。今後、降雪期を迎えるに当たり、早いところでは来年3月中には供用開始されると思うが、この場合における市内部での維持管理の割合等はどうか。また、駅前広場、広場公園の冬に向けての維持管理はどうか。非常に経費がかかる問題だが、それら費用については予算的にどう考えているのか。

(築)高橋主幹

維持管理費の考え方については、今後、多少日程が動くこともあり得るが、現在のところ、築港海岸通線等の道路については3月初旬に供用開始ということであり、その中で道路の照明灯とか、マリンロードの供用に伴い内部照明の関係で電気料等がかかるというように想定している。

除雪の関係については、特にこの箇所に限ってということでの予算見積り等は行っていないが、今後、工事の関係もあるため、管理を引き継ぐこととなる管理課との調整を図っていきたい。

また、公園等の年度内の供用に向けて除雪を行うかどうかについては、今のところ公園課との調整はしていない。

高階委員

完成後の駅舎は、ほんの僅かの期間、市の管理下に置かれ、その後、第4回定例会において正規の手続を踏み、JRに無償譲渡されると聞かされているが、この手続について順を追って説明願いたい。

(築)小紙主幹

11月4日に工事施工者のJVから物件の引渡しを受け、同月17日に北海道旅客鉄道と譲与仮契約を締結している。

この後、4定において、譲与契約についての議決を経た後、同社と正式に譲与の契約を締結したいと考えている。年明け早々、この譲与契約に基づき駅舎の所有権移転登記を行い、2月末あるいは3月初めに駅舎の供用開始になるかと考えている。

高階委員

JRに駅舎を無償で譲渡することの公益性が果たしてあるのか否かは、大きな問題として残る。正式に議案として上程されてから議論したい。

次に、報告のあった雇用状況についてだが、あれだけの前宣伝がありながら、果たして新卒の高校生も含め地元の方々がここに就職できるのかということで非常に心配している。枠は3,000名とか、3,200名とか紹介されているが、その分母に対して、地元の内訳、内定も含めた数字なりが未だ明確にされておらず、また、地元の解釈についても札幌を含めての数字だという。やはり、こういう大きな事業が市の一大プロジェクト事業として行われている以上、地元の人達はそれなりの恩恵を受けると期待しており、このことから、そういう分母に対して、地元がどうなっているのかを明らかにすべきではないのか。

(築)長川主幹

先の委員会でも説明したとおり、分母は3,100名とか3,200名とかの数字になるが、ここから地元も含めて直営ではないテナントが雇用すると見込まれる部分の約800名を差し引くと、2,300名になる。正社員は今のところ施設全体で500数十名の要員となるが、聞いているところでは、各店舗から本店なり支店なりから異動する方が約300名程度いるため、地元雇用というのは、例えば3,100名を分母とすると、今言ったテナントの800名と正社員の300名を引いた2,000名位が、おおよそ地元雇用が期待される最大値になるということで考えている。未だ求人募集をしていない部分もあるため、現在、室の方で把握している部分は1,100数十名ということである。

また、地元の内訳はどうかとのことだが、あくまでも地元雇用というのは本店異動を除いた、いわゆる小樽なり、札幌近辺で求人会等をして採用された人ということである。主に、説明会等はほとんどが小樽を会場として開催しているが、そういったことでは先程も報告したような数字となる。経済部でも調査しているが、いわゆる地元雇用イコール小樽市民100%とはならないし、小樽市民がどの位なのかということでは、今、各企業体が求人活動の途中であり、答えられない。ただ、高校については、全体で50名の採用枠のうち、40数名ということでその8割程度が市内の学校から入っている計算になるとの押さえはしている。

高階委員

経済部が調査中ということだが。

(経)藤原主幹

経済部の調査についてだが、サティの部分では、全体として455名の雇用を予定しているとのことであり、そのうち、現在、市内居住者で就職が決まっている方は約300名との報告を受けている。今後については、アルバイト、パート職員等で、まだ80名程度の雇用を予定しているとの報告を11月24日現在で受けているが、調査対象とした事業所から未だ報告が届いていない部分もあるため、集計は行っていないという状況である。

高階委員

サティ以外は報告を受けていないということか。

(築)長川主幹

ヒルトンホテルについては、高校生の採用を考えてもらった結果、報告のとおり確定し、全体的には280名体制になる。まず、地元中心にとのこと、市民センターで面接会を開催してもらい、これにより60名程度の新卒者の雇用が実現しているが、そのうち小樽の大学、短大、専門学校に限ると16名であり、現実的には札幌の学校の方が多かったということである。次に、調理学校の関係だが、これは小樽にないため札幌へ求人を行い、20数名の受入れが実現している。次に、高校については、ヒルトンホテルが高校生を採用しない方針であったものを市の要望を聞き入れてもらい実現したが、当初、予定していた採用人数にはならなかった。受験者はそれなりにあったが、試験の点数が良くないとのことで、結果として高校生は予定の半数程度の9名であった。これらを合計するとおおよそ90数名になるが、それ以外に営業、フロントといったスタッフをそれぞれ募集した中で、地元から数名の採用が決まったと聞いている。したがって、現在のところ280名のうち、110名から120名程度の雇用が決定している状況である。しかしながら、そのうちの何名が小樽かについては正確には把握していないため、

それぞれの企業体の雇用がほぼ固まった時点で、企業別なり、あるいはトータル的な数字は出していきたいと考えている。

高階委員

雇用の問題に関連してだが、中心商店街なりに勤務する者の引抜きとか、あるいはそちらの方へ職変えするとかの動きは把握しているのかどうか。今のところ地元業者への影響はどうなっているのか。

(築)長川主幹

結果的に引抜きはどうかとのことだが、現在求人活動の最中であるため推測的な発言はできない。ある程度あると思うが、具体的な数字は押さえていないため、了承願いたい。

高階委員

先程の説明によると、テナントの雇用枠については800名というが、テナントで早い時期に決まったのは10数店と聞かされていた。そうであれば、まだ、300～500名位の雇用枠があるともいわれているため、これらテナントの入居状況についてはどのように押さえているのか。

(築)長川主幹

OBCは当初、直営部分とテナント部分との面積的な比率は各企業体で違うものの、全体の店舗面積9万8,000㎡の中ではほぼ6対4位で考えてもらいたいとのことであったが、直近では7対3位になってきている。全体的な雇用人数はほとんど変わらないが、テナントだけの従業員に限ってみると、若干程度は減少するとのことである。

高階委員

テナントの数についてはどう押さえているか。

(築)長川主幹

以前の委員会でも答弁しているが、サティでは70～80という見方をしていた。一方のビブレについては200～300ということであるが、それらについては一店、一店の小間数はなく、例えば一つのテナントの中に5つのブランドが入った場合には、それを5と考え、200～300になるということである。そのうち、地元については最大で20という店舗数で押さえている。

高階委員

保留地の処分については様々な条件があり、これまでの委員会でもそう簡単に処分できないとか、条件が合わないとかで聞かされてきたが、まだ課題はあるとの理解でよいか。

それから、代替地ということで土屋運輸の話があったが、これは条件との係わりではどのようなになるのか。合わせて、今後の保留地処分の見通しについてはどうか。

(築)山田室長

保留地処分の基本的な考え方だが、保留地処分規則上からすれば一定の条件の中で処分はできるものの、市としては、保留地の売却に当たっては随意契約なり、抽選なりで処分するとしても、事業者からどういう土地利用をする考えかを聞くこととなる。その際に、あの地区の土地利用になじまない計画については、当然にそれでは売却できないと言わざるを得ず、この辺が事業者と折り合いがつかない部分ということで、従来から話をしている。

土屋運輸の保留地処分については公共用地の代替用地ということであるが、現在、用地買収に係る自社所有地を社員駐車場として更地のまま利用している状況で、そういった土地利用での代替用地というのであれば、将来的に上物の整備をどうするのかの問題はあるにしても、現状としては更地对更地の関係であり、また、どうしても代替地が近隣で取得できないとのことで用地交渉がかなり難航したが、やはり最終的には保留地という形の中で整理をしていかざるを得ないとの判断になった。

報告した今後の保留地処分の見通しについてだが、昨年、市内の市場からその保留地の全区域を取得したい旨の

申出があった。既存の市場組合の方々とこのこれまでの話の中では、建物の規模や資金の調達先をどうするかとか、土地の売却後に資金の目処が立たず事業展開できなくなった場合にはどうなるかなどといった相談を受けてきているが、市としては最終的に難しいものについては断らざるを得ないとこの一定の方向についての整理もしてきた。こういう中で、先月位から資金計画については何とか見通しが立ってきており、また、ある程度の基本計画的なペースも市に示されてきた段階であるため、市としても、この部分をもう少し実施レベルに持ち上げれば地元事業者の事業展開も可能になるということで、現在この保留地を有効に使ってもらいたいとの判断に傾きつつある。新組合としての認可を受けるのが来月の20日位になると聞いており、したがって市に対し正式な申込みが来るとなれば12月20日以降1月までの間になるであろうと考えるため、基本的にはその時点で契約していくことになる。ただ、資金の工面ができるのかどうかの問題も残っているため、新組合には、今後も細部にわたり様々な検討をしていただきながら、市としても、判断をしていく状況にある。

高階委員

この保留地を買いたいとの申入れは何件か聞いているが、条件が合わないとのことであった。どういう条件かという中では、この地域は再地区の網がかかっているため、高度利用ということが問題となると聞いていた。市場に対してはそのことも含めて、おおよその見通しが立つということで話が進んでいるのか。

(築)山田室長

高度利用についてはあの地区全体で要望していることだし、そういった話し合いは当然にしているが、現在、市場業者が考えている計画では、高度利用という面で不十分な点がある。したがって、土地利用そのものの考え方については、例えば、公共施設、公共的な用途の施設をどれだけ組み込んだ計画にするかということや、あの地区全体を取得する場合に一つのゾーンとして捉えどう考えていくかということをお互いに整理している段階である。ただ、庁内的にはいろいろな検討を進めてきた中で判断している部分もあるが、現状として、今の経済状況の中では保留地を売りに出しても高度利用という部分がネックになって売れないという状況になれば、市としてはやはり高度利用そのものの考え方を変えていかなければならないかというのが、現状、基本的な判断としてある。そういう部分で一定の条件整理をしながら、最終的な判断を行いたいと考えている。

高階委員

その答弁はおかしい。今まで何件かの引合いがあったが、市側が高度利用という条件を付けていたため折合いが付かず、引き下がったと聞かされている。ところが、条件そのものを変えるとか緩和するとかいうことになると、これまで、ここに進出したいという方々との関係やバランスからして、非常に納得することができない。その辺はどのように整理しているのか。

(築)山田室長

基本的にはこの保留地処分の前提となる考え方はいろいろ議論があるところだが、保留地については市が最終的に区画整理事業という手法で公共投資を行う中でその事業の資金に充てるために生じた市の土地であり、当然に市内で事業展開している方々を優先的な対象として土地利用の考え方を聞こうというのがベースにあった。これまで17件程度の希望が寄せられたうち、そのほとんどが札幌を中心に事業展開している業者であったが、先ず、小樽の方々の需要を聞こうという中では、例えば、住宅とかホテルを建てたいとの計画を示された業者もあった。市としては、その土地利用では明らかにあの地区の再地区的な要件からは厳しかったため、そういう方々には基本的に売却は難しいとの判断をした。その他の条件である一括購入の部分については1,500㎡なり2,000㎡なりの面積を希望される方もあったが、あくまで保留地は一括購入の上、交通機能なり公共機能といった土地利用を組み入れた中で事業展開が可能という方々と協議を行ってきた。

委員が指摘されるように条件を変えとか、緩和するとかいうよりも、そういう要件の中で具体的に土地利用をしたいとの要望を取りまとめ、地元を中心に整理をした結果、ここまで来たということである。

高階委員

新規に協同組合を作るということだが、現在営業中の市場側が今後どうなっていくかについても、非常に心配している。この辺については、現状どう押さえているか。

(築)山田室長

確かに市場がああ地区に行くという部分での採算性の問題、今後の既存市場の経営の問題を含めて、市としても非常に危惧し、こういったことについてもいろいろと話し合ってきたところである。まだ、公式に発表されていないが、二業態というか二箇所営業するという方、ここ一箇所頑張って営業されるという方、また、向こうで新たに営業展開される方もいると聞いている。こういうことで、今ある市場も多少の空きスペースが生じるため、店舗の拡張をはじめとした考え方の整理を行い、事業を展開していきたいとの話で聞いている。したがって、既存の市場を閉めてまで、新規事業を展開するというだけでは考えていないとの報告を受けている。

高階委員

午前中の現地視察の際にOBCのビデオを見てきたが、正に小樽の中心がこの複合商業施設に集中すると感じた。こういう施設と中心市街地とが果たして共存共栄できるかというという大きな問題を含め、市としては今後どのように対処していく考えなのか。

(築)山田室長

基本的には先程の市場問題も含めてだが、一つには地場の商業者の企業戦略という部分の中で、自らが危機感を持ちながら積極的にその場所へ進出して客を迎えそして発展していこうということから、従来型の小樽らしい物の売り方である対面販売により大手スーパーとの差別化を図りながら営業していくという意図であり、それ自体が共存共栄であるとの問題提起の中で地場が打って出るということについて、市としても理解をしなければならぬと考えている。もう一つは既存商店街との問題で、やはり絶対数のパイを小樽全体でどう膨らましていくかという部分については、単純に観光客が増えれば消費者がどんどん増えていくとはならないにしても、やはり何か一計を講ずることによって、地場全体の商業発展というのが可能であろうと考えている。築港再開発における雇用の問題にしても、例えば全体要員3,000数百名の中で小樽に住んでいない300数十名の方々が全てでないにしろ新たな移入人口となってくるし、将来の観光客の入込み増に伴い商業ベースそのものが増えてくることになる。このところに、地元の商業者なり製造業者なりがどのように呼応し発展していけるかの全体的な課題があるため、商業者から知恵を出してもらい商業振興施策として様々な制度を作っていく中で解決していきたいと考えている。また、マイカルとしては、小樽をはじめとした道内の製造業における技術力を導入し、独自の新商品開発に向け努力をしていきたいとの意向があり、市としても、今後は地元業者とのそういった場を設けていく中で、地場のどういう産品に、どのように手を加えることにより全国展開可能な商品が出来上がるのかという部分の検討についても、これから十分に開発者とも話し合いながら進めていこうと考えている。そういうトータルの意味では、いつから何かが起きるということではなく、今、ここで火が付きはじめている部分の広がりをもう少し時間をかけながら、地元商業者の問題も含めてきちんと整理していかざるを得ないということと考えている。

高階委員

この事業は着手されたときから、小樽の活性化やまちづくりの面で正に起爆剤になりうるとして進められ、いよいよ大詰めの段階まできている。事業の謳い文句であった人口5,000人増、雇用3,000人増、住宅1,500戸建設、観光入込数900万人等のいわゆる開発フレームは現在かなりの部分で破綻を来しているが、その点についてはどう考えているのか。これだけの大事業をやれば市内に金が落ちるし、当然に地元の業者も仕事にありつけ潤うと聞かされてきたが、現実にはそうになっていない。例えば、市が建築した築港駅舎の工事でさえ地元の業者が参入しているとは言い難く、期待された効果が出ていないというのが現実である。それでも、なお、当初の予想どおりこの事業で小樽は活性化すると言い切れるのかどうか。

市長

開発フレームが破綻しているのではとのことだが、雇用人員についてもこの施設だけで3,000名を超えていることである。また、建設に係る業者の問題についてはこれまでも市としていろいろ努力してきた中で、全部を地元業者でやっていくにはまだ相当数に力不足の面があるかと思うが、その一部であるにしても地元業者が参入することでのプラス効果ということも見逃す訳にはいかない。更に、この地域でこれ程スケールの大きな企業活動が行われる過程で生み出される雇用の増加や人口の定着により、昨今の消費人口が非常に落ち込んでいる中でそれらの方々がこの築港地区で物を買うという購買力の増加もあることから、実際の消費効果以上の地域経済に与える影響があるものと考えている。

今後、本格的にこのプロジェクトが稼働することによって、小樽の地域社会における波及効果がかなり大きくなってくだろうと考えている。したがって、全国の地方自治体が非常に厳しい財政状況にある中で、そういった効果というものをいろいろと考え合わせてみるときに、果たしてこのプロジェクトが全くマイナス要因だけを生むというような考え方は私としては納得はいかない訳である。今後とも、このプロジェクトの進行過程の中で、なお一層の波及効果が上がり、小樽経済の活力が高まっていくことを期待し、また、行政としても、できる限りの努力をしていかなければならないと考えている。

高階委員

どれだけの効果があるか、どれだけの影響があるかと尋ねてみても、単にマイナスはあるもののプラスの方が多いというだけで、具体的に試算したものは一切示されない。公共事業を進める上では、これだけの金を使うがメリットはこれだけはね返ってくるという計算に基づいて事業を行うというのが基本である。そういう点が明確に示されないまま事業が進められるのは極めて問題だと、指摘する。

琴坂委員

保留地処分の関係については、結局のところ高度利用するということになっていたが、一方は更地同士の関係であり、もう一方は市場ということで、そしてこれが平家になるか2階建てになるかということになっていたが、改正建築基準法では容積率の余った部分を近隣で利用できるという新しい制度ができたと聞く。この場合はどの範囲に及ぶのか。

(建)建築指導課長

建築基準法ではなく同法施行令の改正であるが未だ施行されておらず、詳細については煮詰まっていない部分がある。いわゆる連担建築物制度といわれるもので、既存の建物などの使われない部分の容積率を、同じ敷地内としてみた場合に別の建物部分に移せるという制度である。これについては特定行政庁なりが敷地などの範囲を指定して行うことになるが、政令が未施行のため今回のケースで具体的にどのようなようになるか、また、築港再開発地区でそういう指定をするかどうかについても未定である。

琴坂委員

多分、区画道路1号で区切られた保留地の範囲になると思うが、施行令が出た段階で市がこの地域を指定した場合には、処分をした保留地で残っている空地部分の容積率を再活用することができるのかどうか。それとも、処分した段階でこの地域が指定されていないければ、永久に残っている容積率分を活用することはできないのか。

(建)建築指導課長

特定行政庁がその地域なり敷地なりを指定するとなれば、まず、既存の建物の隣に事業の計画があって、その事業者と既存の建物部分の事業者とが容積率のやり取りを相互に了解した後に市へ話を持ち込み、それを市が認めるかどうかというような手順になるのではと考えている。情報として未だ十分なものはないが、法改正の趣旨などを見ると、そのようなことである。現在、市内にはこういう可能性のある場所が数多くあると認識しているが、それ

ら候補地を全て指定することにはならないと思うし、また、具体的に事業を行うという話が出た段階で、その場所  
で今いったような取扱いができるかどうかの検討をしていくことになる。一概に、この場所が直ちにそうなるかど  
うかは明言できない。

琴坂委員

私が確認したいのは事業者自身がとなりの容積率を利用して高層建築物を建てたいという意思がなければ何ごと  
も始まらないということである。今日、聞いたところでは、この保留地の処分の相手方は低層建築物の市場になり  
そうだと。それから、土屋運輸が取得する保留地の部分は更地のままいきそうだと。こういう場合に、土屋運輸の  
土地を取得した人が、隣の市場の了解のもとに、余った容積率を借りて、土屋運輸の更地だった場所に、何か特別  
の建築物が立つということはあるのかどうか。この点について確認したい。

(建)建築指導課長

この場所で可能性はあるかとのことだが、この地区が再開発地区計画の網がかかり、また、容積率の上限の関係  
がある中で法律により新たな制度ができる訳であり、それは全国至る所でそういう可能性があるという中で、市内  
でもこの場所を含め具体的な事業が出てくれば、そういう可能性を認めていくことになる。

琴坂委員

この地域の愛称を募集するとのことであるが、“小樽築港”あるいは“築港”こういう名称では、どんな不都合  
があるのか。

(築)高橋主幹

先程、愛称募集について報告したが、“小樽築港”という名称が不都合だということでは決してない。各道路管  
理者から、基本的にこの地区に入るための道路の誘導という中で、札幌方面から来て柎里十字街の少し手前で片側  
2車線になる状況を知らせ、また、早めに右折車線に入る道筋を方向付けるのが良いとの考え方から、一般的に解  
りやすく、かつ、親しみやすい名称を募集することで進めている。

琴坂委員

これはむしろ不都合が生ずるのでないかと考える。つまりは、この道路とか地域とかの名前というものは全国的  
にみても歴史的な積み重ねを持ったものが多く、“築港”という名称自体も、正にウォーターフロントを尊重して  
名付けられたものである。開発局は平磯線の改良についてはマイカルのためではなく、中央埠頭再開発に伴う交通  
量の増大に対処するためだというのが、そうであれば“小樽港”の方向を示す今の道路標識で何の不都合があるとい  
うのか。仮に、マイカル自身は来街者が“マイカル小樽”と直接に連想できないような愛称を付けられたとしても、  
“マイカル小樽”への誘導は当然に自らが行うものと思うが、問題なのは何通りもの誘導を示す名称が出てくるこ  
とである。従来の“築港”もあるし、“小樽港”もあるし、更には“マイカル小樽”、そして新しい名前まである  
ということになり、むしろ混乱を招くのではないかと危惧するがどうか。また、公募した結果により“築港”とい  
う名前が消えても良いと考えているのか。

(築)高橋主幹

東小樽交差点の国道5号を右折し小樽港縦貫線に入る道路については“小樽港”と表示されており、札幌バイパ  
スを降りて勝納築港線に入る部分については“フェリー埠頭”となっているが、開建なり土現なりの各道路管理者  
が一同に会する場でそのような考え方で統一していくのも、築港地区に入らない通過交通を安全かつスムーズに流  
していく一つの方法ということで考えている。また、12月8日にJRのダイヤ改正があるようだが、チランでは  
“小樽築港駅”という駅名がそのまま使用されており、そういったことから、“小樽築港”という従来からの名  
前を使わないとの考え方は基本的にない。なお、街区の住居表示についても、“築港”何番ということで整理され  
ている。

琴坂委員

“小樽築港”という駅名がこのまま残るかどうかの保証は全くない。駅名を変えるかどうかはあくまで営業する側の考えであり、市の側の考え方を聞いていないということだけ指摘しておく。

愛称を公募した場合には、“築港”以外の別な名前が出てくることが予想される。そうなった場合に、この55ha全体を総称する名前が何故“築港”ということでは不都合なのか疑問であるし、わざわざ変えること自体の必然性が全く理解できないがどうか。

道路標識のためということだが、現に小樽港縦貫線については中央地区に至る臨港道路として巨額の税金を注ぎ込み整備することからも、別な名前を付けて誘導する必要は何らないと思うがどうか。

土木部参事

今回の地区名称の公募については、市民にあの地区に親しんでもらいたい、認知してもらいたいとの考えがある。また、広域集客に対応できるウォーターフロントの開発として港湾サイドで整備する新マリーナ等の計画の中で、広く市民に開放する水面や土地ができることから、その部分を含めた55haの新しいまちづくりの名称を作ることとなり、広く市民に公募していくことになった。

道路標識についてだが、交通案内誘導を円滑に行うことにより、既存の通過交通を含めて、道路交通を円滑に処理をしたいと考えている。“築港”という名称については、以前から議会の中でも残すべきだという議論があるため、公募した中でも残していきたいと考えており、その辺を十分に配慮した中で決定していくことになっている。

琴坂委員

“築港”という名前に不都合はないと明言する。車輛を誘導するという名のもとに、小樽の歴史と一体感を持った地域の名前を新しいまちづくりという理由の下に消し去るものである。こういう意見は申しておく。

次に、シャトルバスの問題についてだが、前回の活性化特別委の中でも聞いたが、運輸省の認可申請は必要なのか。

(築)長川主幹

冒頭でも報告したが、運行事業者といろいろと協議している中で、まだ固まってはいない状況である。事業者としては先月位から何回か事前に各関係省庁に出向いているようだが、12月に入ってからいろいろな諸手続の関係で正式に動かなければならないということに聞いている。

琴坂委員

シャトルバスの運行というのは中心商店街との共存共栄策の一環ということで理解していたが、シャトルバスの性格が変わってきたように感じている。これはどのような理由からか。

(築)長川主幹

中心商店街の方へなるべく人を誘導するというのが、今でも最大の目的である。そういう意味では、当初段階で商工会議所なり、商業者の方々との話し合いをした中で、市から共に考えていこうと提案した時点と、現時点ではシャトルバスの性格自体に何ら変更はなく、同じ性格のものと認識している。

琴坂委員

結局、この路線は従業員の輸送を目的とした形になっているのではないか。前回の委員会では、シャトルバスについては今後も検討する余地はあるが、過日、この停留所も含めた路線について市商連あるいは商工会議所の商業部会に意見を求めたところ、帰りはいたしかたないが、小樽駅から築港地区へ向かう方には人を乗せないでほしいとの意見が出たとの答弁であった。つまりは中心街に人を連れてくる方は良いが、築港へ行くのはカラにしてという誠に非現実的な発言が行われており、これを聞いて、地元商業者は全く諦めているのではないかと感じを抱いた。このため、活性化特別委の終了後に理事者から提出された資料を持参し商店街を歩いてみたが、市が商工会議所などと話した内容については、個々の商業者には全く浸透していないという事実が判明した。この辺につい

てはどうか。

(築)長川主幹

シャトルバスの件については全ての商業者個々には説明できないため、基本的に従来の案件もそうだったが、市商連の役員なり、それにプラス10数名ないし20名程度の範囲の各商店街の代表的な方々に対し、商店街としての意見を求めた。一つ一つ個店を回って聞けばその件は聞いていないという商業者もいると思うが、いままでの物事の進め方自体、そういう代表者なり、組合員の方々との話し合いにより決定する形を取っており、末端の方が何も知らないということは時としてあるかと考えている。先程、報告したとおり、これを全くコンクリートにしようということではなく、今後も商業者の方々との協議の余地はあるということで理解願いたい。

琴坂委員

まだ、協議の余地があるというのなら是非とも協議してもらいたいが、商業者の特性というものを明確に把握した上で話し合わなければ、真の成果は得られないものとする。

例えば、商店街の代表者というものは自分の商店街にシャトルバスが通ればそれで良いと考えるものである。行政が本当に中心街をそして小樽全体を活性化させていこうと考えるのなら、果たして従来型の意見聴取のやり方で良いのか、また、こういう路線が決まっても本当に良いのかということ、やはりきちんと話し合いの中に入れていかなければならない。商業者の中で多少の利害関係はあるにせよ、これこそが共存共栄そのものなのだという具体策を提示し議論させて、そして結論を導いていくというのが、市の職員としての責務ではないかと考える。商業者に当たって見た限りでは、行くときは良いが、帰りは同じ路線を通るのではなく、例えば日銀をはじめとした歴史的建造物を見てもらうなどのいろいろな路線が考えられるのではということ、特に、ロココー一番街商店街の方々は力説していた。是非、これらの方々の話を聞いて進めてもらいたいと思うがどうか。

(築)山田室長

市としては、商工会議所の商業委員会に対し、市商連なり、個々の商業者の方で案があれば提出してもらいたいとの話をしている。また、市が提示した案については、市商連として理事会に諮るとのことで聞いており、そういったことでその役員会でもいろいろと議論されているとの認識は持っている。そういった団体なりで案として意思統一されたものが代表者を通じて市に寄せられており、その都度、中央バスに対して要望があったことを伝えているし、また、これまでも修正となった部分があれば、再度、商業者に提示するというやり方できている。結果として、当初の案では何カ所もあった停留所を少なくしようということまで持ってきて本日提示した案まで整理されてきたが、不十分な点も部分的にあることは承知しており、その部分をどのような形で整理していけるかは別としても、再度、商業者と話し合いの場を持つということは約束したい。

琴坂委員

不十分ではなく、検討違いだ。一旦、こういう案が示されると、どうしてもその案から考え方が出発してしまう。もっと広い部分から絞り込んでいくという仕事のやり方を是非やってもらいたいと要望する。

次は、この地区にある生コンプラントがどうなるかという問題である。9月議会の代表質問から100日近く立つが、生コンプラントの実態は倒産した大倉商事ではなかったということが明らかになった。プラントに書かれていた名前が塗り潰され、新しい会社の名前になっており、今後、その会社がこの場所で生コンを販売していくと聞いているが、今のところ、生コンは全く販売されていないのか。

大成建設が業者にこのプラントの撤去を求めていると聞くと、その事実はあるのかどうか。

それとの関連で、道路が供用開始されるなり住宅ができるという段階で、プラントは一体どうなっていくのか。永久にあの場所で営業し、生コンを売るという最悪の事態を危惧するが、見通しについてはどうか。

(築)小紙主幹

生コンプラントについてだが、一点目の販売していくかどうかにについては、今、承知している範囲では販売して

いないし、出荷もしていないとのことである。

二点目の大成建設が撤去を求めているという状況については、大成建設はJVの統括として撤去を求めている中で、話が非常に複雑というか、まとまらない箇所があり、現在、双方の弁護士を通じて話し合いを持っている段階である。どの時点で話し合いが決着するかは、現時点では見通しが立っていないとの報告を受けている。

合わせて、三点目の道路等の供用開始時にプラントがどうなっていくかとのことだが、今の話が解決しなければ見通しは立たないため、これら供用開始時にプラントが残っている可能性も十分にあるかということで考えている。いずれにしても、早期に解決してもらいたいとの考えである。

休憩 午後2時53分

再開 午後3時20分

#### 渡部(智)委員

共存共栄と既存商業振興については、具体的な成果という状況に至らないまま、今日を迎えているとの認識で受けとめている。本日、OBCの施設を視察してきたが、この度の建設に当たり、実際に地元企業がどれ程度工事に参入できているのか、また、地場産品の活用はどの程度あるのかということに非常に懸念している。市としてはこれらの状況についてどう把握しているのか。

#### (築)小紙主幹

地場企業の参入状況についてだが、OBCや大成のJV等に対して、全体でどの程度に地元が参入できているかの聞き取りを行ってきている。このような中で、地元が本格的に直接一次なり、二次なりで参入できているのであればある程度の流れは把握できるが、市外業者が一次、二次あるいは三次という状況になると、その下に地元がどのような形で参入できているかの追跡調査はかなり難しく、また、建設資材等についても、市外業者が直接に地元から購入したいという面もあって、その流れが正確に把握できていない。ただ、市内業者も、現在行われている内装工事関係でセンター棟の一部に入っていたり、実際には大きな所で元請として工事を施工している部分があるため、業者数という目に見えない所までいくと、そこそこの数字になるかと考える。

#### 渡部(智)委員

これについては、いずれの時期かで取りまとめていく考えなのか。総体的に把握は難しいとのことであるが、港湾との係わりの中で、運送関係ではどのような動きがあるのか。

#### 土木部参事

JV8社の方に対して、元請に近い形の一次、二次、三次でそれぞれどの位が係わっているかの調査を依頼しているが、一次なりの大きい部分では押さえているものの、やはり細かな部分についての把握は難しいとのことであり、単純に不可能だろうと言われている。また、港湾関係についてはトラック運送等で複数が参入している状況であるが、これに関しては港湾部の方が把握するという考えで考えていた。今後可能であれば調査してみたいと考えている。

#### 渡部(智)委員

港湾関係の面で聞いたのは、98,000㎡に係わる生鮮食料品を含めた物販については今後相当の動きが出てくるであろうし、その輸送に少しでもフェリーを利用してもらえれば小樽港の取扱い貨物量の伸びに確実に反映されるとの考えからである。つまりはフェリーにより積載率を高めていくことも一つの企業としての戦略であり、これだけの広い建物の中で大規模な商業活動が行われるのであれば、市としても、できる限り港湾を利用してもらうという連動性を十分に念頭に置きながら今後のOBCと折衝を行っていく、あるいは要請していくことが極めて重要なことと考えているかどうか。

土木部参事

市内の一次産品、二次産品については、OBCに対しても優先的に仕入れるよう申入れをしている。一方、OBCとしても、道外、例えば新潟なりの経済圏に向けてマイカルグループではこういう品物を取り扱っていくといった宣伝をしている。

渡部(智)委員

テナントに入る難しさがあるという中で、市が商業活動の公平を期すためにオープンスペースを買い受けて、その場所で市内業者に対してレベルの高い商業活動を行わせ、そして地元の商業振興に役立てていくべきとのことで提起したことがあるが、その後、このオープンスペースの取扱いについては全く聞かされていない。このように今まで共存共栄に向けて提起されてきたものについては、市としては既に位置付けをしているのか、未だ協議中なのか、あるいは全く見込みはないとのことで手が付けられていないのか。

(築)山田室長

オープンスペースの件については、これまでも面積は別として、いわゆる公共が管理責任を持ちながら誰でも自由に使える床の提供ができないかとの提案があり、何度か議会で答弁している。基本的にはそういう使い方で地元がどう活用できるかという床そのものの運用の問題があり、仮に一年間に何日も空いてしまう状態であればやはり事業として好ましくないとの判断があった。また、庁内的にも市民部の関係で使えないかとか、経済部の関係でアンテナショップ的に有効活用できないかという議論をしてきたが、どうも開発者としては小樽ではスケジュール的についてその辺の整理が難しいとのことである。なお、地元の方々が事業展開するスペースの全てを恒常的に公共が借り上げていくことについては、今の段階ではそういったスケジュールのこともあり、提供は難しいとの整理をしている。最終的な結論は出してないが、現状はそういう経過で進んできている。

渡部(智)委員

生鮮食料品についてはできる限り地場産品を活用するというので、具体的な話が進められているのか。

(築)長川主幹

サティ1階の青果物売り場で地場産品の供給を受けるということになれば、やはり量的な問題や品種なりの問題もあるため、例えばホテルの厨房で使うといっても相当の量が必要だろうし、また、供給できる品物がないなどの具体的な話になってくるものと考えている。今のところ、各企業体の担当責任者とは細かな打合せをしていない段階だが、近々にこれらの方々に連絡を取りながら、何とか実現に向けての努力をしていかなければならないと考えている。

渡部(智)委員

シャトルバスの回遊については非常に良いことだと思っているが、既存の商業ゾーンにバスが入っていても中心商店街に魅力がないとか、あるいはシャトルバスの目的も今一つ明確になっていないという中で、このバスが築港再開発地区から既存商業地区への移動交通手段として多くの方々に利用されるかどうかは疑問に感じている。むしろ築港地区からタクシーに乗り真っすぐに小樽運河方面へ向かってしまうケースも、十分に考えられると懸念している。

市は総合的な調査を行ってきた中で地元事業者に対する商業振興策を取りまとめており、既にソフト事業については進められているところだが、一方のハード事業については地元事業者と十分に連携を図りながら進められてきたのかどうか。

(経)商工課長

平成7年度に策定した商業振興策においては、各種施策をソフト事業とハード事業に分け、かつ、それらを短期と中長期に整理した中で、厚い予算の配分を行いながら進めてきている。ハード事業についてだが、商業振興策の中では例えば稲北再開発地区、中央通地区あるいはその他市道の整備といったメニューなども相当に取り込んでお

り、まだ、一部実施されていない部分もあるが、それなりの進捗はみているところである。また、ソフト事業についても予算の重点配分により商業者とも十分に話し合いの上、順次、進めてきている状況である。

渡部(智)委員

市が商業振興策を取りまとめて以来今日まで、魅力づくりという面では相当にいろいろな事業を展開してきているが、もっとハード面との連動した形で進められなければ、着実なまちづくりの実現、商業振興の推進という観点からは中々実現は難しいものと考えている。今後とも、既存商業ゾーンに対するソフト、ハードの両面にわたる支援、取組み等を徹底してもらいたいとだけ要望しておく。

浅田委員

築港地区の愛称については、例えば石黒ホームの名称がホームックに変更となった時点では直ぐにはなじめないが、後で定着すると非常に良いものである。市としては自信を持って愛称募集を進めてほしいと思うがどうか。

土木部参事

やはり、今まで展開している趣旨からしても、何とか市民の方々に広く周知しやすいような愛称を付けていきたいと考えている。

浅田委員

保留地については南樽市場が全部を取得するという考え方で良いか。

(築)山田室長

現在、南樽市場が希望している面積は、報告したとおり土屋運輸の代替地となる部分を除いた約5,880㎡であり、そういうことでは全てということである。

浅田委員

金額に換算するといくらになるか。

(築)山田室長

評価員の意見を聞かなければならないが、おおよそ4億を1千万円程度下回る位の金額と考えている。

浅田委員

建物はどの程度を予定しているのか。

(築)長川主幹

概算ではあるが、おおよそ5億円弱ということであり、土地と合わせると9億円弱になるとのことで聞いている。

浅田委員

金額ではなく、建物の面積についてはどうかと聞いている。

(築)長川主幹

床面積は約5,000㎡程度である。

浅田委員

建物は2階建てになるのか。

(築)長川主幹

今のところの南樽市場の考えは、変則的であるが一部三階建てとのことである。

浅田委員

9億円の金額をどれ位の年数をかけて返済する計画なのか。

(築)山田室長

組合から正式に提出された買受け申込書の資金計画を再度検討した上で、市としてもやっていけるとの一定の判

断が出た段階で組合がいろいろな関係者と公式に資金借入れの整理を行うことになるが、最終的に借入れの部分が不可能ということになればこの計画そのものも頓挫せざるを得ないため、現時点においては市が組合に代わって申し上げるレベルにはないと考えている。

浅田委員

保留地売却のタイムリミットはいつ頃までなのか。

(築)山田室長

事業を行う側からすれば、できれば来年の夏か秋の遅くならない時点までにオープンしたいとの意向で動いており、市としてもその辺を含め相談を受けながら進めている。そういう中でいろいろな融資先についても、早急に結論を早く出すよう要請しているが、保留地を売る側としては、今年度で予定している額は来年3月までに納入されれば良いため、売却のタイムリミットもそのように考えている。

浅田委員

あくまで契約を結べば良いとのこと、金の支払いは後でも良いということなのか。

(築)山田室長

組合には遅くとも年明けの1月位までに一定の方向性を含めて公式的な計画の整理をしてもらいたいと考えている。保留地処分については、今年度分で1億5,000万円程度入れれば良いが、組合として資金的な手立てが年度内に可能なかどうかという辺りの見極めをしていかなければならないと考えている。契約はしたが金が入らないというのでは非常に難しい問題となるため遅くとも1月に入る段階までにある程度の計画なりの妥当性についての整理をしておかなければならないと考えている。

浅田委員

単に、市有地を売却するのは違うと考えている。事業を開始したが、失敗したからやめるとなれば、大きな問題となる。市として、資金計画、返済計画、事業計画そのものに無理があると判断した場合には、どうなるのか。

(築)山田室長

これは地場の商業施設の展開というので、単に誰かに保留地を売却するのは話が違う。

当然に融資を受けることについても庁内の他部局の含めて係わってくることであり、市としてはそういう事業性の問題も含めて慎重に判断をしていかなければならないと考えている。この計画自体がかなり難しいとか、資金繰りがどうも厳しいという一定の判断がされた段階では不可能ということも予想されるが、現在、その辺の資金繰りにしても公的な資金を借りるという形で動いており、なるべく事業者にとって経費負担にならないような、また、営業収入に左右されないような形での償還ができないかといった整理もしながら、何とか実現させたいというレベルで検討している。ただ、指摘のように無理な計画であれば、あくまで5年後には売った保留地を市に戻せという契約内容であるため、そういった事態にならないような償還を十分に念頭においた計画で事業者を検討させていきたいと考えている。

浅田委員

今ある南樽市場は閉鎖されることになるのか。

(築)山田室長

基本的には現在ある市場そのものが丸ごとなくなってしまうとは考えていない。今の市場には30数件の店舗があるうち、その中から両方で営業する方もいるし、ここを抜けていく方もいる。こういったことを基本ベースに考えているため、市としても一つの市場が消えてしまうことにならない方向で話を詰めている。

浅田委員

手宮市場についてもそろそろ本格的な返済が始まるし、また、返済期間も20～30年の長期になろうかと思う

が、返済計画をきちんと考えていかなければ最初の5年間位の金利だけのときは良いにしても、だんだんと市場の方々が高齢化してくると返済は厳しいものになる。市も、こういう庶民の立場で南樽市場を考えてやらなければ大変な事態になると考える。このことを十分に踏まえながら、この計画の実現に向けて努力してもらいたいと思うがどうか。

(築)山田室長

市としても、今ある市場の方々が新たな組合を作り単に何千万円も借金していくという計画ではかなり難しい要素もあると考えるが、現在の南樽市場の方で考えているのは、新しい市場をやるほか、デベロッパーとして長期契約による貸しテナントを入れる複合ビルを作っていく計画である。つまりはテナントからの保証金等を受けながら事業をやっていくというのが計画の概要であり、その意味では組合員全員で開発資金を借りていくという資金計画の中身でないため、手宮市場とは若干計画の内容が異なっている。ただ、その計画自体にも大きな危険性というか、テナントが入居しなければどうにもならないという危惧があるため、その辺の総合的な事業性等について関係部局と連絡を図りながら一定の判断をしていきたいと考えている。単に、土地が売れば良いとの発想により取り扱うのではなく、今いったような点に十分注意を払いながら考えていきたい。

浅田委員

広場公園は5,300㎡の面積であるが、基本的にどのような形での整備を考えているのか。

(土)公園課長

広場公園については平成9年、10年の2ヶ年事業により、少々抽象的な表現になるが海、空を渡る風をイメージし造成してきている。広場公園は一般的な街区公園や近隣公園とは性質が異なるものであり、緑を主体に配置した中で、来街者の方々や周辺地区の利用者の休息等に利用される公園ということで整備を進めてきた。12月末までに工事が完了し、来年に供用が予定される公共道路に合わせて告示を行い、供用開始していきたいとの考えである。

浅田委員

運河公園は35億円もかけ整備したが、十分に満足できる公園にはなっていない。この公園についても市民から非難が出ないように願っているが、この辺のことも含めて設計については専門家等に相談しているのか。

(土)公園課長

設計の主体はコンサルであるが、合わせて市の方でも部分的にどのような形にしたら良いかの検討を行っており、結果としてあの形で設計し作り上げている。

委員長

質疑終結。散会宣告。