

- ✓ 財源確保もむずかしい
- ✓ 財政負担もどうなるかわからない
- ✓ 地域経済への影響もはかりしれない

## 貨物ヤード跡地 利用問題



## 村上あつ子議員の総括質問(2)

本会議 3月3日

村上議員は、平岡前市長が購入した貨物ヤード跡地はいまや市が抱え込まれた最大の不良債権のひとつと強調したうえで、貨物ヤード跡地利用計画について市当局に質問しました。

### ヤード跡地利用計画の現在の状況は？

平成16年度にも事業着手したいが、大きな課題が依然として山積み

ヤード跡地利用計画の現状について都市計画局長は、平成15年度に策定する次期実施計画に位置付け、早ければ平成16年度にも事業着手したいとの考えをあきらかにしましたが、土地開発公社からの用地取得費をどうまかなうかという問題や、ヤード跡地に商業施設をつくる民間企業が市に要請している補助金を支出できる制度が今のところないという問題など、依然として大きな課題があることも認めました。

### 総事業費200億円が市財政に与える影響は？

財源をどう確保するかは検討中。これからの財政負担額は現時点ではわからない

村上議員は、ヤード跡地の利息(毎年2億円の支出)があるから利用計画を急ぐとの考えが出されているが、実際に事業着手すれば、123億円の土地購入費、民間企業への50億円の補助金、数十億円におよぶ周辺整備費、あわせて200億円を超える巨額の資金を短期間に市が負担しなければならず、市財政を圧迫することは必至だと指摘。

これに対し都市計画局長は、財源確保策はまだ検討中であり、現時点で具体的な財政負担額を示すことも難しいと答弁しました。

### 大型商業施設進出による地元経済への影響は？

年間売上500億円もの大型商業施設進出にもかかわらず、「影響調査は困難」と無責任な答弁

広島市全域のすべての小売業の年間売上額は、約1兆3千億円、このうち大規模店舗は約6千億円です。

ヤード跡地に進出を計画している大型商業施設の年間売上目標は、約500億円。さらにすぐ近くのキリンビール跡地に進出するイオンも年間売上約500億円を目標にしており、これら2つをあわせると、既存の大規模小売店の2割近くもの売上を占めることになり、既存の商店街などの影響も計り知れません。

しかし、経済局長は、ヤード跡地に進出する商業施設の内容が具体的に決まっていなから、影響調査もできないと無責任な答弁。地元商店街の商業振興を担う経済局が、本屋がくるか花屋がくるかわからないから何もできないという姿勢をとることは許されません。

### 大型展示場建設も時期尚早

現在、出島沖埋立事業で建設が計画されている大型展示場(広島国際見本市会場)も土地代と建設費で228億円。有利な起債(借金)を利用したとしても、市の負担は150億円にのぼります。

村上議員は、市の資料でも開設当初の利用率は40%、6年後でも60%にとどまっていることを指摘し、「あまりにも時期尚早。市民への負担も大きすぎる。時機が熟してから再提案するか、もしくは中止すべき」と追及しました。しかし、経済局長は、「単年度黒字は開設6年後、累積赤字解消は開設11年後」と、資料の内容をくりかえすにとどまりました。

## 温品バイパス (高速1号線)

# 料金を軽減 市が検討を約束



県道広島中島線の馬木6丁目から下温品交差点までの4.5キロは、月曜から土曜の朝7時から7時30分までの30分間、広島方面への一般車両は通行禁止になるため、住民は有料の温品バイパスを通るしかありません。

村上議員はこれまでも繰り返し、バイパスの無料化や割引措置を求めてきましたが、ついに市は、「料金割引の社会実験の実施について、早急に検討したい」と答弁しました。

### 住民の過半数の署名が力に

3年前、せめて規制のかかる30分間だけでもバイパスを無料にしてほしいという請願が、住民の過半数の署名を添えて議会に提出されました。

村上議員は、運動のはじまった当初からかわり、無料開放を求める実行委員会の人たちと署名集めやアンケート調査で訪問活動をし、議会でもとりあげてきました。今年1月16日には、中林よし子衆院議員と現地を視察。国会に戻った中林議員から、国土交通省が「有料道路を県・市が無料・軽減することについて、国としては何ら問題にしない」と回答したとの連絡が入っていました。

村上議員は、「住民の過半数を超えた署名が力になり、住民の願いが届いたのです。社会実験であれ、運動があったからこそ、住民の人たちとともに喜び合いたい」と話しています。

### 温品バイパスに関する 村上あつ子議員の質問

県道広島中島線の交通規制が始まった23年前(1980年当時)、この道路を通る路線バスが大変な交通渋滞に巻き込まれ、通勤通学に大影響を与えました。地元の交通渋滞改善対策協議会が、現在の交通規制を決めて以来、地元の人たちは、他に迂回路がないため、朝早く家を出て、会社について車の中で朝食をとる。あるいは、やむなく料金を払ってバイパスを通るなど大変な思いをしてこられました。

1986年に開通したバイパスは、生活道路として建設されるはずだったのに、開通したら有料道路でした。地元住民からは「約束が違う」という怒りの声がたくさん出ました。3年前、せめて規制のかかる30分間だけでもバイパスを無料にしてほしいという請願が住民の過半数の署名をそえて議会に出されました。

これに対して市は、「道路整備特別措置法によると、時間を限定しても無料化は困難だ」と答えてきました。

しかし、日本共産党の中林よし子衆議院議員が国土交通省の見解をただしたところ、国交省は「この法律は『有料にすることができる』となっているだけで、軽減措置を禁止したものではない。県・市が納得して無料化、または軽減するのであれば、国としては何の問題はない」とはっきり言っています。

住民の出入りがその道路からしかできないことを考慮しての措置として、山口県の大島大橋や島根県の境港大橋は無料、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道は料金を軽減しています。他の地域で無料・軽減できて、なぜここではできないのでしょうか。同様の措置を求めます。

### 道路交通局長の答弁

(前半略)・・・仮に市の施策として高速1号線の特定の時間帯を無料化した場合、通行料金の減収分を市が恒久的に負担する必要が生じるなど、現時点では多くの課題がある。

また、終日、料金を割り引きした場合、自動車交通が高速1号線に転換すれば、県道広島中島線の渋滞緩和が図られる反面、割引に見合うだけの交通量が充分伸びず、料金収入が減少した場合には、広島高速道路公社の経営に悪影響を及ぼすことになる。

国では、平成15年度に「有料道路の料金にかかる社会実験」に関する補助制度が創設される見込み。この制度は、料金の割引により、仮に料金収入が減少した場合、減収分の半分を国が補助し、残り半分を実験主体となる地方公共団体が負担するというもの。

交通規制解除の動向や料金に対する市民からの要望、国の補助制度の動向を踏まえ、高速4号線と同様、料金割引の社会実験の実施について、早急に検討したい。

平成12年2月の建設委員会において、「道路整備特別特措法上、無料化は困難だ」と答弁したのは、「高速道路公社が、道路整備特別措置法に基づき、国の料金認可を受けている償還計画に対し、無料化すると、計画どおりの償還が困難になる」との趣旨で答弁したものであり、市が政策として減収分を負担するといった制度の枠外の議論を前提としたものではない。