



閉じる



ダウンロード



印刷



文字拡大



文字縮小

芦屋市 令和 3年 3月 定例会（第1回） 03月22日－04号

P.212 10番（大原裕貴君）

◆10番（大原裕貴君）＝登壇＝日本維新の会を代表し、第20号議案、令和3年度芦屋市一般会計予算、第22号議案、令和3年度芦屋市公共用地取得費特別会計予算、及び第23号議案、令和3年度芦屋市都市再開発事業特別会計予算について、修正案に反対、原案に賛成、また、その他の各会計予算について賛成の立場で討論を行います。

まず、予算全体について、基本的には限られた資源を有効に活用すべく、事業の取捨選択をしながら堅実に財政運営をされているものと評価をしております。

また、新年度については、新型コロナウイルスによる歳入への影響が懸念されたものの、市税収入全体では前年比2％減にとどまるとの予測が立てられています。この予測については期待値によるものではなく、一定の方針に基づいた現実的な試算であるとのことでした。

内閣府や経済界の見立てでは、経済状況は遅くとも2023年頃にはコロナ禍以前の水準に戻るだろうと予測もされており、俯瞰で見た場合、新型コロナウイルスが経済に与える打撃はそこまで大きくないのではないかと感じております。

ただ、新型コロナウイルスは、まだ収束段階には入っていません。現状の新型コロナウイルスは、そこまで強毒性のウイルスではないという認識ではありますが、感染が拡大するとウイルスが変異し、その過程で強毒性に変異する可能性も否定できません。病床圧迫の課題に加えて変異の課題というのが、この感染症の流行における大きな問題点であると認識をしています。

次年度から予定されているワクチン接種については、迅速かつ正確に実施いただくことを要望します。

また、引き続き各種支援策等で緊急的な歳出が生じるかもしれません。新型コロナウイルスは全体として見れば、さほど大きな影響はないものの、ピンポイントで見ていくと格差をさらに広げる嫌いがあるからです。予備費が多めに配分されており、対策を講じておられることは理解しておりますが、引き続き慎重な財政運営を要望いたします。

長期的な展望としては、今年示された長期財政収支見込みを見る限り、10年後の安定財政を維持するためには、新行財政改革基本計画の達成が必要不可欠であると思われます。新行財政改革基本計画の達成に向け、バックカスティング手法等を用いながら予定どおりの進捗を達成できるよう取り組んでいただくことを要望し、各会計予算については賛成をいたします。

続いて、修正案について。この修正案については、予算特別委員会の中で事業手法の変更を視野に入れた修正であるということが示されました。事業手法の変更については、大きく分けて3点の問題点があるため賛成することができません。それぞれの問題点を述べ、反対理由の討論といたします。

第1に、計画の実現性の問題です。予算特別委員会で具体例として示されていた街路事業や他の事業に事業手法を変更したとしても、用地取得が必要です。それは現状の道路幅員等を見ても明らかです。地権者から用地取得ができるものなのかという疑念があります。

というのも、本件は長きにわたって協議をしてきたという経緯があるからです。協議の主となるのは地権者の方々の自らの資産の話です。損失や後悔がないように当該地で考えられる事業手法全ての可能性について検討しているはずですが、このタイミングでの事業手法の変更は、これまでのやり取りを、また一からやり直すことにつながります。過去からの経緯を踏まえると地権者が交渉に応じてくれるとは到底思えません。

第2に、費用対効果の観点で見たときの事業の有効性です。確かに再開発事業よりも表面的な事業費は削減できるかもしれません。しかし、街路事業の場合、バスロータリーを整備しない場合で市負担は67.9億円です。もう一つ、現計画から再開発ビルを削った場合で、市負担は88.4億円となっています。

一方で、12月議会において示された縮減プランによる市負担額は99億円です。送迎者ロータリーやバスロータリーを整備しない場合と比べると31億円、再開発ビルを整備しない場合だと10.6億円の減額となります。送迎者ロータリーやバスロータリーを整備しない場合、まさしくJR芦屋駅北側の道路と同じような状況になり、送迎者やバスは道路上に縦列駐車することになります。現状の駅北側道路が危険性をはらんでいることは誰の目にも明らかです。こうした状態をつくり出すこと自体が事故を引き起こす温床となりかねないと危惧をします。

また、JR芦屋駅北側のバス停のユーザビリティは決して高いとは言えません。混雑時は歩道がバス利用者であふれ、その他の歩行者が歩行するのが困難な状態となっています。車椅子利用者が安心して通行できるシチュエーションを常時担保することが難しくなるのではないかと想像しております。

この場合、市の負担は小さくなるものの整備後に得られる効果としては小さくなります。「安物買いの銭失い」にもなりかねません。また、安いといっても60億円以上のお金が必要になります。決して安い投資ではありません。にもかかわらず、抜本的な課題解決が望めないプランでもあります。後年の再整備の必要性を残すリスクもはらんでおり、費用対効果としては低いと思います。

また、再開発ビルを建設しなかった場合、市負担の差額は約10億円です。10億円の割引で失われるものは、再開発ビル内に設置する公共施設、駅につながるデッキです。いずれも駅周辺の利便性を大きく改善させる施設であることは言うまでもありません。プラン変更で失う効果は10億円以上になるだろうと思います。

こうしたことを考えますと、事業手法の変更という判断そのものが事業の費用対効果としては疑問が残るものとなります。コスト削減を意識するあまり効果が低い整備をした場合、後年に再整備が必要となる可能性があると思います。

再開発手法の場合、後年の再整備の可能性がゼロになるとは言いませんが、現状考え得る課題を抜本的に解決できる手法でもあると言えるため、その可能性は現段階では低く抑えることができると考えています。

また、再開発事業に対する執行済みのお金として、令和元年度予算時点でも市負担額が15.4億円、国庫補助として受け取っているのが10.3億円、事業手法を変更した場合、国庫補助金を返還しなければならないため、25.7億円の損失となります。この時点で事業手法を変更した場合に生じる最高の差額とニアリーとなっており、やはりこのタイミングでの事業手法の変更は現実的ではないと言えます。

最後に、潜在リスクの問題です。本事業は既に具体的に話が進んでいる案件です。机上で計画を練っている段階ではありません。関係事業者や地権者、国・県を巻き込み現在進行形で進んでいるものです。そうした状況の中で計画を急遽ストップしてしまうと、芦屋市の計画ありきで進んでいる関係者が何らかの損失を被ることになります。関係者の過失によるものではなく芦屋市の約束不履行による損失ですから、関係者が市に対して訴訟、提訴等をするリスクが内包していることは誰の目にも明らかです。

特に、地権者は市の判断によって人生を翻弄されることにもなりかねません。こうした方々が受ける損失は計り知れないものがあります。既に土地を売却されている方は当然として、転居を含めたライフプランを検討されていた地権者においても、同様に損失があると思います。芦屋市の判断による損失であるわけなので、損失の補償を市に求めたとしても何ら不思議ではないと思います。

支払わなければならないものです。

当初の計画では市負担の５０％程度は国庫補助で賄えるだろうと想定していました。しかし、それは再開発手法という前提の想定であり、事業手法を変更すると前提が崩れるため、国庫補助は期待できません。なので前述の３６億５，９０５万３，０００円の負担は１００％市が負担しなければなりません。

そして、同協定では違約金条項がありません。同協定は、市が再開発事業を進める前提で締結したものであり、市が再開発事業を実施しないと、その前提が覆ります。民法で定める債務不履行に該当してしかるべき事象であり、本来であれば違約金の支払い義務があるものだと思います。市の債務不履行によって生じた損失を含む違約金が、後から請求されても不思議ではありません。

また、駅舎は再開発ビルとデッキでつなぐことを想定して設計をされているため、この前提が覆る場合は設計変更が必要となります。特にデッキについては避難経路として想定したものになるため、ＪＲとしては大きな設計変更が必要となります。工事は着々と進んでいるので、芦屋市の判断が遅くなれば遅くなるほど変更に必要な金額も大きくなります。芦屋市マターによるＪＲ側の損失については、芦屋市が追加で負担をしなければなりません。これを固辞すれば、それこそ訴訟物となります。

仮に都市計画決定前の話であれば、財政を理由とした今般の再開発に係る考え方について議論の余地があると思います。ですが事業が具体的に進行している現タイミングにおいて、計画の白紙撤回を視野に入れた修正を推し進めることは、あまりにも大きなリスクを内包しています。修正案が適当なプランであるとは認められません。

以上で、第２０号議案、第２２号議案、第２３号議案については修正案に対して反対、原案に賛成、その他の各会計予算については賛成の立場の討論いたします。