



## ■2012年\_第3回定例会（第6日目）（2012.09.26）

### 八王子駅北口マルベリーブリッジ延伸工事請負契約締結に対する反対討論

◎【30番陣内泰子議員】 それでは、第89号議案、八王子駅北口マルベリーブリッジ延伸工事請負契約の締結について、反対の立場から討論を行います。

まず、この工事の必要性についてです。市側は、この間、なぜこの工事が必要かという点に関し、京王プラザホテル前の横断歩道が危険である、2006年から2008年の間に7件の人身事故が起こっていると警察から報告も受けており、八王子駅北口駅前広場改善検討協議会からも短期で改善すべきところであるという提言をもらっていると説明をしてくれています。しかし、既に代表質疑並びに委員会の審議の中で、横断歩道での事故は市が言う3年間に7件ではなく1件のみであり、とても危ない場所で喫緊に対応しなければならないところというものではないということも明らかになってきました。

実は、事故の内容について、ことしの予算審議の折から、どういった事故があったのか、いつ起こったのかなど、もっと詳しい情報を提供するようにと、私も含め他の議員からも再三要望されてきていたわけですが、担当は警察から情報をもらえないとの一点張りでありました。しかし、何のことはありません。ちょっと調べれば、事故の状況、発生時期、事故の様子などはすぐにわかることでした。そして、市が建設の根拠にしていたデータが正確なものではないということもわかりました。

こういった事実誤認について担当はどう考えるのかと委員会審議の中で問われ、担当部長は、どちらの数字も間違いではない、事故が起こっているのは事実、事故ゼロを目指すとは強弁しました。しかし、事故が起こっているのは広い八王子でここだけではありませんし、どの場所においても事故ゼロを目指して安全対策を講じるのは当たり前のことです。これは短期整備としてブリッジを延伸して人を上に誘導する必要性の説明にはなっていません。言い逃れにしか聞こえませんでした。

私が問題にしたいのは、まさにこの点であります。この工事の必要性の根拠について、もう少し詳しいデータを提供してほしいという当然の求めに対し、一切耳を傾けない、調べようとしない、こういったやり方が市民の貴重な税金を使って事業を行う行政として許されるのかということでもあります。市民に対する説明責任においてもあってはならない対応であったわけですが、全く反省がありません。つまり、事業を遂行するに当たって、周辺状況や影響を詳細に調査しない。幾つかのオプションを検討した上での選択でもない。まさにつくることありきの事業なのです。しかも、総事業費10億円を超えるこの大型建設工事で補助金はわずか1%のみ、過去5年間の契約を調べてみましたが、学校の改築工事を除けば、10億円を超える建設工事は2009年の廃プラスチック中間処理施設の建設工事たった1件だけです。大変大きな工事であります。

では、なぜつくることありきになってしまったのかということについてです。これまでの計画を振り返ると、2008年に国に申請し、この2013年、つまり、来年度が事業の最終年度となるまちづくり交付金対象事業にこのマルベリーブリッジの延伸計画が計上されていて、しかも、交付されるだろう補助金に当たる20億円を既に南口再開発事業である新市民会館の保留床取得費用として先食いをしてしまっていることから、このマルベリーブリッジの延伸計画を2013年までにどうしても終わらせないと、既に交付されている20億円を返還しなければならないという事態が生じる可能性があるからなのです。

つまり、先ほど説明したように、八王子駅北口駅前広場改善検討協議会からの報告ということ以前に、もう既にこの計画は俎上にのっていたというわけです。このことからわかるように、マルベリーブリッジの延伸工事を急ぐ理由は、危険な横断歩道の解消だからではなくて、まちづくり交付金を返還しないで済むようにするためであり、この18億円というまちづくり交付金申請のために試算した範囲であれば、総工事費を圧縮する必要もなければ、安全性の確保として延伸以外の他のオプションを考える必要もない、危険性の調査などもする必要がないということだったと言えます。お金を使うために事業をする、まさに本末転倒と言うべきものです。

この交付金の国費割合は4割、20億円が既に交付され、使ってしまったわけですから、トータルで少なくとも2013年度末までには50億円規模の事業経費を実施しなければならないということです。そのうちオリンパスホール八王子や南口自由通路、公園整備事業で、今までの完了事業はことしの予算も含めて35億円程度の規模ということでありますので、どうしても残り10億円程度の事業を2013年度末までにやらなければならないというわけであります。このまちづくり交付金申請のための事業計画は2008年につくられています。それは、2007年度までに完成予定で申請したこの新市民会館補助金20億円が支給されなかったために何としてもその分を国費から引き出す必要があったからと考えられます。以上のことから言えることは、今回のマルベリーブリッジ延伸工事は必要性の検討が不十分なまま南口再開発ビル工事の支出穴埋めのために新たな税金が使われるということであり、到底認めるわけにはいきません。

次に、にぎわいの創出、利便性の向上という理由についてです。横断歩道の危険性という根拠が危うくなってくると、市側は、工事実施理由は駅前広場の利便性を高め、地域活性化を促すためにという説明を付加するようになってきました。また、全体計画の一部という認識も示してきております。私自身も北口駅前の使い勝手が今のままでよいとは思っていません。バス乗り場の問題など、課題は幾つもあります。だからこそ、駅前広場をどう改善するのか、そのための事業費はどれぐらいになるのか、解決しなければならない課題は何なのかなど、具体的な青写真を提示していかなければならないわけです。

しかも、進め方として、全体計画が示されなければ短期整備、中長期整備といった区分け自体無意味なものであります。今回、全体計画が示されない中での短期整備、中長期整備という2段階の進め方が言われているのは、先ほども述べたまさにまちづくり交付金事業の完了年度が2013年となっているからだけだからなのです。また、最大譲って、短期整備という考え方を採用したとしても、利便性が高まるというメリットが10億6,000万円強の事業費をかけて、かつ、そのうち99%を市税単独投入事業で行っているものなのかどうかという費用対効果の問題もあり、1階部分を食品館にする駅ビルが開業間近、また、旭町・明神町地区開発事業はいまだ不透明、どこのビルにもつながらないブリッジであることから、さらなる延伸の可能性とエスカレーターの撤去の有無など、不確定要素が多々あり、今回の計画による短期整備の利便性は決して高いと言えるものではありません。旭町・明神町地区再開発への第一歩という発言もありましたが、まだ何ら姿が見えないこの計画、それも、おこなわれているというものを根拠にしてこの事業を今進めるということはあってはなりません。

最後に、政治倫理についてです。今回の請負契約先は飛鳥・黒須特定建設工事共同企業体です。ことしの1月辞任された前黒須市長の親族会社で、飛鳥建設とJVを組んだものであり、最低金額で応札した他の3事業体より1,200万円高い金額での落札であります。多摩市は、市長等の政治倫理条例を制定しており、それによると、市長等の2親等以内の親族が役員をする法人は、市民に疑義の念を生じさせないために市との請負契約を辞退しなければならないと規定しており、これは、退職後1年以内であっても適用されるとしております。

残念ながら、八王子市はこの多摩市のような政治倫理条例を持ち合わせていませんが、もし我が市にも多摩市同様の政治倫理条例があれば、当然今回の契約はなかったものとなるということを申し述べ、反対討論といたします。