

商工費

Q 1) 予算書 1 3 3 ページの商工総務費中、公益財団法人とかち財団運営費が 1 億 3,027 万 2 千円となっておりますが、主な内訳と概要について伺います。

A 1) とかち財団運営負担金 34,268 千円、道が設置する食品加工技術センター運営負担金 29,804 千円、十勝産業振興センター運営負担金 66,200 千円が主な内容となっている。

Q 2) とかち財団は、3 月 2 日に今年度の成果発表会を行い、事業成果を発表したとありました。こうした取り組みの他、4 月には、神奈川県起業家支援財団と合併する方向で動いてますが、異なる組織が一緒になるのは簡単なことではありません。そこで、まず、起業家支援財団の設立の目的、実施している事業の概要と実績に確認したいと思います。

A 2) 起業家支援財団は、神奈川県において起業家精神に溢れる人材を育成し、起業家の輩出等を図ることを目的に、平成 19 年に設立している。これまで、企業を目指す約 300 名への奨学金給付や、約 70 回の学生起業塾の開催などの事業を通じて、50 名程が実際に起業に結びついている。

Q 3) 起業家を育成するために奨学金の給付事業などを実施してきたことについては分かりました。そういった意味では、とかち財団が「第 2 期産業活性化ビジョン」で掲げる、「売れる」ものづくりや起業・事業創発を促進する方向性とも重なるのかなど。では、合併に向けては、両財団の役員などが向かうべき方向性などを共有していくことが重要と考えるが、4 月の合併に向けて、どのように進めてきたのか伺います。

A) 昨年秋以降、両財団で協議しながら方向性を確認し、それぞれの財団の理事会・評

議会において、合併契約締結や公益法人変更認定申請などの審議・決議を経て、本年1月の両財団理事長による合併記者会見に至ったもの。その後、平成30年度の予算編成についても、両財団で協議をしながら進め、とまち財団において、本年2月の理事会で審議・承認を受けている。また、今月開催されたドリームマップ会議の際には、神奈川県起業家支援財団の評議員、奨学金を受けた学生を招待し、とまち財団や地域の関係者とも意見交換を行い、方向性の共有を図っている。

Q4) お話のあったドリームマップ会議、3月4日に開かれた「十勝ドリームマップ会議2018」では日本全国から革新的な経営者を招待し、100名規模で行われ、人脈形成の場として大いに成功されました。その中には、神奈川県起業家支援財団の評議員や学生との交流もあったとのことでした。このことは、こちらの取り組みを直に感じてもらえ、とても良い機会だったのかなと思います。さて、4月の合併まで日にちは少ないわけですが、手続きやスケジュールについてはどう進んでいますでしょうか。

A4) 先日開催されたとまち財団の評議員会において、起業家支援財団の理事長等が、とまち財団の理事・評議員に就任することが承認され、これにより、合併後のとまち財団の体制が整ったことになる。今後、今月末受理予定の北海道からの公益法人変更認定通知をもって、両財団の合併手続きは終了し、本年4月1日より合併の効力が発生することになる。

意見) 合併後のとまち財団の体制が整ったようですので、その相乗効果が「フードバレーとまち」構想に反映されるよう、しっかりと連携しながら取り組みを進めて頂きたい。

土木費

Q1) 予算書138ページ、土木費の第10項・道路橋りょう費、第20目・道路新設改良費及び予算書140ページ、第20項・都市計画費、第35目・街路整備費の中にある、公有財産購入費と補償補填及び賠償金に計上されている道路拡幅工事に伴う用地取得と補償に関する経費の概要と平成30年度の整備路線、補償等の概要について伺う。

A) 用地取得と補償に関する経費は、事業用地を取得するための公有財産購入費と事業用地内にある支障物件を移転するための補償補填及び賠償金として計上している。平成30年度に整備する路線のうち、用地補償を行う主な路線は、大和通線、川西・稲田西2線線、青柳通、学園通の4路線となっており、4路線の用地取得面積は約16,890㎡で用地取得費が約149,000千円。物件補償は43件で補償費が約713,000千円となっている。

Q2) 道路の整備に要する費用は、もともと住宅街にある道路の拡幅整備、建物の移転を伴わない用地の買収のみの道路整備など、その路線の特徴により、整備の進み具合はずいぶん違ってくる。当たり前であるが、建物の移転等に多額の費用を要するような路線の整備については、なかなか整備が進まないと思われる。先ほどの答弁であった平成30年度の整備路線についても、それぞれの路線で補償内容に特徴があると思われる。予算との関係もあると思うが、特に、補償にあたっては、相手があることであり、重要な業務であると認識をしている。ここで4路線のうち、街路整備費に充てられている青柳通と学園通の路線について伺う。補償内容の特徴があれば教えていただきたい。

A) 青柳通は用地を取得する幅が広いとため、建物移転が多いのが特徴である。また、学園通

は支障となる建物は少ないが、既存の塀、アスファルト舗装や庭木などの補償が多いのが特徴となっている。

Q 3) 青柳通は建物移転が多いとのことだが、道路拡幅によって沿線に含まれる住民のなかには、別の場所に引っ越しを余儀なくされる場合もあるのではと考える。その際、市は、移転費用を補償することになると思う。そこで、住宅を移転する地権者に対して、移転にあたって市の支援、例えば不動産業者を紹介するなどの情報提供が必要と考えられるが、どのような対応をしているのか伺う。

A) 補償によって住宅を移転することになった場合、地権者は移転先の選定や業者の手配、新築に伴う諸手続きなどを行うことになり、負担を強いることになるため、市として出来る範囲の中で、移転に伴う助言や情報提供を行うなど、地権者の負担軽減に努めている。

Q 4) 用地買収などを伴う路線は、帯広市の市街地において幹線道路としての位置づけをされた道路が多いと思う。帯広市では、市民の生活の基盤となる道路の整備にあたっては、これまで関係する住民との難しい交渉を経ながら、個人の財産を買収してきた。買収は、職員が直接、関係地権者と交渉をするわけですが、それが困難な場合において、交渉する職員のストレスは大変なものかと思う。今後、用地取得や補償業務を進めるにあたっての課題認識について伺う。

A) 用地取得と補償は地権者の大切な財産を提供していただくことになるため、道路拡幅工事の必要性や移転に伴う補償について、丁寧な説明を重ね、納得をしていただくことが重要と考えている。そのため、業務を担当する職員には、説明能力やコミュニケーション能力の向上のほか、関係法令を熟知することが不可欠であることから、業務の遂行にあたっては職

員の人材育成と用地取得や補償に関するノウハウの継承が課題であると認識している。

意見) 道路は、市民生活を営む上では基盤の施設である。今、取り組んでいる路線は確認したが、まだ取り組みが進んでいない用地買収を伴う路線もまだまだあると聞く。計画的な事業の遂行に向けては、地権者の理解を得ることが重要となるので、担当職員の説明能力の向上を図り、地権者の理解を深めながら、事業に取り組んでいただきたい。