

《議 題》

- |  |          |
|--|----------|
| (1) 観光及び空港に関する調査                                 | 【所管事務調査】 |
| (2) 地元企業の活性化及び産業間連携に関する調査                        | 【所管事務調査】 |
| (3) 農林業及び畜産業の振興に関する調査                            | 【所管事務調査】 |
| (4) 西3・9周辺地区第一種市街地再開発事業の進捗について                   | 【理事者報告】  |
| (5) 新たな工業団地の造成について                               | 【理事者報告】  |
| (6) 北海道内7空港特定運営事業等募集要項等について                      | 【理事者報告】  |
| (7) 「帯広市バイオマス活用推進計画」及び「十勝バイオマス産業都市構想」中間評価の実施について | 【理事者報告】  |
| (8) 上下水道事業一元化の検討状況について                           | 【理事者報告】  |
| (9) TPP11等に伴う農畜産物の生産額への影響について                    | 【理事者報告】  |
| (10) 農畜産物の生育状況について                               | 【理事者報告】  |
| (11) ばんえい競馬の発売成績等について                            | 【理事者報告】  |
| (12) 公共交通について                                    | 【質問通告】   |

《当該委員会における質疑内容（岡坂忠志）》

**1 道内7空港特定運営事業等募集要項等について**

Q1 この度（4月25日）公表された募集要項は、3月に公表された実施方針と何が違うのか。

A1 実施方針で示した本事業の概要に加え、参加資格要件や公募に関する手続き、審査基準、審査委員などの公募に関する事項について記載したものを。

実施方針は、民間委託の対象である道内7空港の管理者である4者（国、道、旭川市、帯広市）で別々に策定したが、募集要項は、事業者に対し、7空港に対する提案を一体的に求め、合同で審査を行うことから、4管理者でひとつの募集要項として策定した。

また、募集要項の公表をもって、公募を開始した。

Q2 実施方針に対して広く意見を募集し、必要があれば実施方針の見直しや変更を行うとのことだったが、どのような意見が出たのか、反映された部分はあるのか。併せて、とち帯広空港に関する事項もあったのか伺う。

A2 （3月に公表した）実施方針では、本事業に関心を持つ事業者に限らず、広く意見を受け付けたものである。

それらの意見は非公表の扱いではあるが、主に、参入を検討する事業者から、記載内容の解釈に関する確認や、今後守秘義務を課して開示する資料に関する要望などが提出された。それらの意見については、4管理者協議の結果、実施方針の変更を必要とする意見はなかったが、今後開示する資料において、事業の詳細を示し、要望に応じていきたい。

意見の内容については、7空港共通のもの、国管理空港のみもの、地方3空港に関わるものなどがあったが、地方管理3空港については公的負担の内容確認に関するものが多く、とち帯広空港のみの意見も数件あったが、予定されている滑走路等の更新工事に関するものが主で、すでに質問者に回答している。

Q3 では、同じように募集要項に対しても質問を受け付けるとのことだが、これは誰でも質問することができるのか。また、その質問はどのような取り扱いとなるのか。

A 3 どなたでも質問することが可能。

質問については、類似する質問などを集約したうえで、4管理者が必要と判断したものは、回答とともに、各管理者のホームページなどで公表する。(公表予定は7/27)

Q 4 市のホームページにおいて、募集要項、選定基準などが広く公表されているが、このほか募集要項によれば、守秘義務対象開示資料というものがあり、希望者が関心表明書や守秘義務遵守の誓約書を提出しなければ見ることができないというように書いてある。

この、広く公表されない、守秘義務対象開示資料というのは、どういったものなのか。

A 4 事業者が、事業の提案に向けて検討するために必要な書類として、本事業における空港の維持管理や運営、環境対策などの業務の水準を示した「要求水準書(案)」や、空港の概要や経営状況のほか、所有している財産・施設の詳細情報・現在の業務内容などの情報や、運営者と締結する実施契約書や基本協定の現時点での案などを、守秘義務遵守の誓約をしていただいたうえで、開示するもの。

Q 5 実施契約書(案)などは、事業者に対して守秘義務を課して開示し、我々は自由に見ることができないとのことだが、どういった契約になるのか、というような情報は事前に広く開示しても良いのではないかと思うが、なぜ、公表しないのか。

A 5 実施契約書や要求水準などは、これから事業者と市の間で行う競争的対話の内容や、事業者の提案内容によって最終的に完成するものであることから、事業者が提案を検討するための資料として取り扱っているもの。

Q 6 (募集要項の中身について伺う)。

実施方針において、市の公的負担の上限額が総額で示されたが、募集要項において、新たに、運営に係る費用負担の「各年度の上限額」が2億5,500万円と記載された。

前回の委員会で提出された、将来の推計においても、年度によって想定される支出額が大きく増減しており、この2億5,500万円では資金が不足してしまう年度もあると思うが、どういった取扱となることを想定しているのか。また、なぜ、各年度の上限額を設定したのか伺う。

A 6 運営に係る公的負担上限額は、実施方針で事業期間全体の総額を72億7,600万円とお示しし、4月の産業経済委員会で報告した。

募集要項においては、これを事業期間で割り返し、各年度の上限額を2億5,500万円とすることを新たにお示した。

事業者には、この各年度の上限額の範囲内で、各年度の市の負担額を提案してもらうこととなる。

ご指摘のとおり、年度の上限を設けたことで、事業者の計画によっては、資金が不足する年度が発生することが想定されるが、その場合、事業者が自ら資金調達を行いうこととなる。

なお、年度の上限額を設定した理由は、市の負担の平準化を目的としたもので、道、旭川市も上限を設定したところ。

Q 7 今回、そのほかにも新たに、審査の項目や、配点が公表された。

今回の北海道の案件は、複数空港一括という初めての審査の形となると思うが、これまでの空港の民間委託の先行事例の審査と比べ、審査項目や配点などはどのような違いや特徴があるのか伺う。

A 7 審査の比較では、先行事例の単独空港の民間委託とは異なり、7空港一体での空港活性

化に関する事業方針や、広域観光の振興等の審査項目を「全体パート」として審査することが特徴としてあげられる。

また、費用面に関する審査では、国管理空港の運営権対価や、地方管理空港における公的負担の軽減額について、金額で評価する、「対価等パート」に関する配点が、福岡空港の30%と比べ23%に抑えられ、費用面以外の7空港全体及び各空港に対する個別の提案の配点とのバランスを考慮した配点としている。

Q 8 帯広市が公的負担を行う「混合型」であり、市の負担額は事業者からの提案によって決まるため、この「対価等パート」の提案は重要であると思うが、この配点を見ると、例えば、1次審査では、100点満点中、対価等パートに23点。そのうち、帯広空港はわずか0.5点ということになっている。

あまりにも少ない点数ではないかと思うが、この配点はどのように決まったのか。

A 8 この対価等パートの配点は、(先ほどご説明したとおり)、第1次審査、第2次審査ともに、7空港全体および各空港に対する提案とのバランスを考慮し、全体の23%としたもの。

この対価等パートにおける、費用面に関する提案金額は、管理者ごとに提案されるものであり、配点を割り振る必要があったため、空港の規模に応じて配点を割り振ることとした。

その比率は、平成27年度の各空港の旅客数の実績を根拠とし、とち帯広空港は、全体の約2.4%としたもの。

(参考)

管理者	H27 旅客数 (人)	比率 (%)	1次配点	2次配点
国	23,509,897	90.2%	20.7	72.0
旭川市	1,168,638	4.5%	1.1	3.7
帯広市	612,580	2.4%	0.5	1.9
北海道	765,441	2.9%	0.7	2.4
合計	26,056,556	100%	23	80

Q 9 旅客数に応じた配点ということで、新千歳空港との規模の差を考えればそのとおりなのかもしれないが、この点数では、市の負担が軽減されるような提案が出てこないのではないかと懸念が拭えない。市の見解を問う。

A 9 公的負担の軽減に係る配点だけを見れば、国管理空港の運営権対価に対する配点が大きいですが、今回の取組は、特定の空港に偏ることなく、7空港全体を活性化する事業計画をもった事業者を採用することとしている。

そのため、費用面の配点では国管理空港と差があるものの、各空港の活性化策などを審査する「個別パート」においては、空港の規模に関わらず、7空港均等に20点ずつが割り当てられている。

個別空港の特性を踏まえ、すべての空港の活性化に関する具体的な提案が求められることから、活性化を通じて収支の改善もはかられ、市の負担軽減につながる提案になるものと考えている。

Q 10 確かに、市の負担の軽減というのは大変重要な要素ではあるが、この審査基準にあるとおり、旅客数や路線をどう伸ばしていくのか、であるとか、広域観光の振興施策、地域

との連携という他の提案も併せて重要であると思う。

帯広市として、どのような提案を期待しているのか。

A10 旅客数や路線については、事業者の自主性と創意工夫のもと、とちり帯広空港の特性を活かした航空ネットワークの充実強化や利便性向上による旅客数の増加が図られるものと期待している。

また、広域観光の振興として、例えば、函館空港から入りとちり帯広空港から帰っていただくなど、複数空港を組み合わせた、広大な北海道を効率的に周遊できる観光商品の開発などにより、空港と観光地や周辺都市を結ぶ2次交通の充実が期待され、北海道の観光全体での交通体系の利便性も向上することで観光客の増加につながり、地域の活性化などの波及効果が期待されるもの。

さらには、観光以外にも、十勝の基盤産業である農業や、フードバレーとちりの取組とも連動した、航空貨物やビジネス需要の増などの相乗効果が発揮されるような提案も期待されること。

Q11 事業者に対して旅客数や貨物取扱量、路線数などの目標値を提案させるとのことだが、帯広市として、期待する目標値は設定しないのか。

A10 今回の取組においては、具体的な目標値を設定し、事業者に示すことで、その目標値さえクリアすればいいと事業者の自主性や創意工夫を阻害されてしまう恐れがあることから、7空港それぞれの目標値等の数値は設定しないこととしている。

7空港すべての特色をいかし、全体でどういった事業展開を行うかについては、事業者の持つノウハウや市場調査能力を活かして、自由に提案されるべきと考えており、とちり帯広空港についても、その特色や地域価値に応じた目標値が提案されるものと期待している。

Q12 来年4月から民営化される福岡空港の運営事業者について、過日、地元企業を中心とした企業連合が優先交渉権者に選定されたと国土交通省が公表した。

今後の道内7空港一括民営化に向けて、注目されていた事案であるが、帯広市として今回の結果をどのように受け止めているのか。

A12 福岡空港については、5月16日に地元企業を中心とする福岡エアポートホールディングスグループが優先交渉権者に選定された。提案概要や審査の公表については、今後6月頃に予定されている基本協定締結後にその内容が公表される予定である。

見解としては言いづらいが、福岡空港は地元企業中心となったが、4月から民間委託が始まっている高松空港は地元の企業連合が負けており、必ずしも地元優先ではない。より良い提案を出した者が選定されると考えている。

## 2 NHK連続テレビ小説「なつぞら」支援と観光振興について

Q1 来年4月から放送されるNHK連続テレビ小説「なつぞら」について、支援と観光振興に要する経費として平成30年度に予算計上されている。

2月の委員会で「なつぞら」の舞台が十勝に決まった経過と「フィルムコミッション連絡協議会」の事業内容などについて伺ったが、過日の新聞報道等では、地域で受け入れるために新たな協議会を立ち上げ、事業を展開するとなっている。協議会の主な構成と事業内容について伺う。

A1 NHK連続テレビ小説「夏空」応援推進協議会は、本年4月に設立

十勝管内の行政、商工会、観光協会のほか、農業、運輸、宿泊、メディア、金融機関など本事業に関わりのある29団体で構成

市、帯広観光コンベンション協会、帯広商工会議所が事務局を担う。

事業期間は3年を予定し、ロケの受け入れ支援や、宣伝誘客や訪れる観光客等に対する受け入れ態勢整備、新たな観光資源として定着させる取り組みなどを行うこととしている。

**Q2 初年度となる今年の実施内容の具体的な内容はどのようなものか伺う。**

A2 受入態勢整備事業として、歓迎のぼり、ステッカー、看板等の作製等

宣伝誘客事業として、イベント等での各種プロモーションの実施や、ポスター、パンフレット等の作製等

ロケ協力事業としてロケ隊の受入・支援等

こうした事業の先進事例として、現在放送中の連続テレビ小説「半分、青い」の舞台である岐阜県に協議会として今月視察に行き、十勝の実施内容の具体についてさらに検討する予定。

**Q3 NHK連続テレビ小説の舞台になったことは、十勝・帯広を発信する上で、大きなチャンス。十勝が有する魅力や観光コンテンツとリンクさせ、うまく活用することが重要を考えるが、市の考えはどうか。**

A3 ドラマのテーマは十勝の広大な自然と開拓期の農業、また先日発表された出演者には十勝の農畜産物を使った菓子職人もおり、十勝・帯広が発信してきたばんえい競馬やスイーツをはじめとした食の魅力などが親和性のあるものと認識。

「なつぞら」をチャンスとして、こうした魅力を広く発信し、全国から多くの観光客を誘致できるよう、協議会として取り組みを進める考え。

(意見) 協議会は立ち上がったばかりであり、また、事業期間は現段階で3年間を予定しているとのことであるが、今後の取り組みに期待するとともに、短期間の過渡的有限組織ということではなく、息の長い取り組みも視野に入れて取り組んでほしい。

### **3 新たな工業団地の造成について**

Q1 始めに、確認の意味を含めて伺うが、収支の見通し・試算について、前回示された概算の事業費をベースとしつつ、全体の事業スケジュールを踏まえながら、年度別の収支見通しを立てたと理解していいのか。もっと言えば、前回の委員会の中で、販売期間を5年間で設定して全体事業費を積算したと答弁があったが、この考え方に変更はないのか伺う。

A1 本年2月にご報告した通り、分譲期間については、平成31年度から平成35年度までの5か年を予定している。

平成31年度の前半に造成工事を行うため、分譲の開始時期は平成31年12月以降となる予定であり、売買契約などの諸手続きを経て、企業から土地開発公社へ入金が行われるのは、平成32年度になるものと見込んでいる。

このため、収支上は分譲収入を平成32年度以降に計上している。

Q2 次に伺うが、土地開発公社は資産を持っていないので事業を進めていく上では借入金が必要となってくる。この借入金の考え方について、その見積もり金額が妥当なのか、必要最低限なのか、資金繰りから見て適当なのか、この点について市の考えを伺う。

A2 工業団地造成事業の基本的な考え方は、借入金元金返済を除く、用地取得費、工事費などの必要経費を、分譲収入で賄っていくものであり、分譲収入が入らない期間を含む、平

成30年度からの3年間で15億4,595万2千円を金融機関から借り入れるもの。

今後、不動産鑑定や測量、実施設計の実施などにより、用地取得費や工事費などが変動し、借入金額が変わる可能性はあるが、現時点では妥当な金額と考えている。

Q3 先ほども言ったが土地開発公社は財産を持っていないので、金融機関からの資金を借り入れるにしても、その担保がない。この場合、市の損失補償が必要となると思うが、市の考え方を伺う。また、その場合、手法として事業期間中の債務負担を設定するのか併せて伺う。

A3 お話の通り、帯広市土地開発公社が市中金融機関から事業資金を調達するためには、市において、金融機関に対し、事業に係る損失を補償する必要がある。

先ほど理事者報告の中で説明させて頂いたが、平成30年度から平成35年度までの6年間を事業期間とする損失補償の議案については、来月開催の6月定例会での提案を予定している。

Q4 分譲収入が約21億5千万円を見込んでいるが、分譲面積が約18.3haであることから、割り返すと1坪当たり約39,000円となる。このことは前回の委員会でも聞いたが、いくらいくらという明確な答弁は求めなかった。今回は分譲収入という明確な金額が示された以上あえて伺う。分譲価格・販売価格をどの程度と設定しているのか。

A4 年度別事業収支の見通しにおける分譲価格は、1㎡あたり約12,000円となっており、近隣の工業用地の価格と比較しても、一定程度競争力があるものと考えている。

Q5 (細かい話になるが)この表にある事務費等とは具体的にどのような内容なのか。

A5 職員の人件費など事務費のほか、地権者から土地を取得する際に課税される不動産取得税、土地の所有者に課税される固定資産税が主な内容となっている。

Q6 (これも前回の委員会で聞いたが)土地開発公社の人的体制について、現在検討を進めているところであるが、円滑に事業が実施できるように十分意を用いていきたいとの答弁であった。新年度に入り、どのような人的体制で事業を進めようとしているのか伺う。

A6 現在の土地開発公社は、公共用地の先行取得及びその管理を主な事業内容としており、総務部の職員が実際の事務に当たっている。

こうした事業に加え、新たにボリュームのある工業団地造成事業が加わることになる。工業団地造成は業務量が多いことに加え、専門的でもあり、これを着実に、かつ早期に完了させるため、新たに、土地開発公社においてプロパー職員の配置や商工観光部の職員により応援体制を整備する必要があるものと考えている。

基本計画や今回お示した年度別事業収支の見通しなどを踏まえて、今後、土地開発公社において、工業団地造成事業の実施の可否を判断することになるが、その過程で、新たな体制についても整理していくことになる。

(意見) 6月定例会に損失補償に関わる議案が提案された以降、事業主体である土地開発公社として、物件補償調査や実施設計といった工業団地造成に向けた具体的作業に入っていくこととなる。十分な体制で事業に当たってほしい。

#### **4 西3・9周辺地区第一種市街地再開発事業の進捗について**

Q1 (ただ今説明のあったことに入る前に、新年度に入ったということもあり、先に平成29年度事業の決算状況について一点伺う)

6月補正で、西3・9再開発事業にかかる予算として、2億344万3千円が可決され、

平成 29 年度が終了した訳ですが、予算額との対比において補助金の決算はどうなったのか。減となっているのであればその要因は？補助金が減となったことによる事業全体への影響があるのか？年度末の都市開発基金の残高はいくらとなっているのか併せて伺う。

A 1 予算額 2 億 3 4 4 万 3 千円に対する決算見込み額は 2 億 3 0 6 万 7 千円であり、予算対比 3 7 万 6 千円の減となる見込みである。これは、国や北海道等との協議に必要な旅費や旧中央・中央第二駐車場の管理に要する委託費用であり、その節減の効果が執行残となったものである。

補助金については、予算と同額の 2 億 2 5 1 万円を執行したところ。

平成 29 年度末の都市開発基金の残高は 5 億 2 0 7 3 万 4 7 8 4 円である。

Q 2 平成 30 年度当初予算 24 億 9,904 万 5 千円

(内訳：国庫補助 12 億 4,938 万 7 千円、起債 11 億 2,440 万円、基金繰入 1 億 2,525 万 8 千円)

国の補助内示は約 3 割減の 8 億 7,728 万 2 千円となった。国と地方は 1 : 1 という原則を踏まえれば、市から支出する補助金額も当初予算額ではなく、この内示額がベースになるのか、確認の意味を含め改めて伺う。

A 2 国の内示額に合わせて、市の補助金額も 8 億 7,728 万 2 千円となり、今年度の補助額は国と市の合計で 17 億 5,456 万 4 千円を見込んでいる。

Q 3 (国の内示額減の影響は横に置いて)当初予算と比較して、旧ヨーカドービルの解体工事などの入札減によって、どの程度事業費や補助金の減になるのか伺う。

A 3 総事業費は、現時点で約 1 0 3 億 9 千万円から約 1 0 3 億 6 千万円と約 3 千万円減少し、補助金額は、約 5 3 億円から約 5 2 億 8 千万円と約 2 千万円減少している。

このうち市の補助金額はその半分の約 1 千万円の減少となる。

Q 4 (先ほどもあったとおり)国の内示額は予算額の約 7 割であるが、年度途中の追加配分や二次募集的なものはあるのか。また予定されているのか伺う。

A 4 例年、秋と冬の 2 回、国より追加配当の希望調査があり、今年度も同様であろうと捉えている。

Q 5 必ずしも要望額通り予算が付かないということは、この種の補助金に関しては往々にしてあり、事業主側もある程度折込済みであると思うが、一部説明があったが、どのような形で対応しようとしているのか、全体的なスケジュールに影響はないのか。あるとすればどの程度なのか改めて伺う。

A 5 今回の内示を踏まえ施行者では、補助金額に合わせて工事スケジュールを調整している。

これにより、各工事のスケジュールが 1 ~ 2 か月程度後ろ倒しとなり、全体スケジュールとして、平成 3 2 年 8 月末頃の完了予定から平成 3 2 年 9 月末頃の完了予定に変更となっている。

Q 6 実質 4 年間の事業スケジュールの中で、その年度年度の事業量に合わせて事業費と補助金額が張り付いているが、平成 30 年度が約 7 割となったことで、次年度である平成 31 年度の事業量が膨らむことになると思う。先の話にはなるが、この場合においても補助額が要望額を大きく下回った場合はどうなるのか。テナント募集への影響や次年度に向けた国庫補助採択スケジュールの見通し・流れを含めて伺う。

A 6 平成 31 年度においても補助金が要望額を下回った場合、今年度と同様、施行者において事業スケジュールが調整されることになる。

テナントについては、工事スケジュールの調整による入居時期の変更が想定されるが、募集については、すでに施行者が取組を進めているところであり影響は無いものと伺っている。

国の補助採択のスケジュールについては、例年、夏の概算要望と冬の本要望の後、年度当初に内示額が公表される流れである。

※賃貸借契約等の手続きは、関係法令の規定により建築確認の後になる

※建築確認は、ブロックごとに行い、建設工事の着工までに実施する

※分譲マンション棟の建築確認は、H30.8までに

※事務所棟の建築確認はH30.11までに（店舗棟もあわせて建築確認申請する）

**Q 7** （事業効果について伺うが、その中でも新規就業者数と固定資産税の関係から伺う。）

新規就業者数が約 1,580 人という数字の中身について確認する。直接効果約 940 人、1 次生産誘発効果約 380 人、2 次生産誘発効果約 260 人となっているが、これはどういう意味か。当該事業による純増ということで理解していいのか。

**A 7** 直接効果とは、今回の事業の建築費など、直接的に生じる生産額の増加分である。

1 次生産誘発効果とは、建設工事の発注に伴い、コンクリートや金属等の原材料が発注されるが、この原材料等の需要に対応するために行われる新たな生産活動の効果を表したものである。

2 次生産誘発効果とは、直接効果と 1 次生産誘発効果による雇用者所得の一部が飲食や商品の購入等、消費に回されることにより誘発される効果を表したものである。

新規就業者数は、これらの効果によりもたらされる雇用の波及効果を表したものであり、この事業のみによる効果である。

なお、実際の状況としては、企業等の人員確保の手立てによって、様々なケースが考えられると思うが、算出に使用した北海道のツールにおいては、生産額に比例して就業者数が増加するとの前提で、試算しているものである。

**Q 8** 固定資産税についても同様の視点で伺う。これまで当該事業による効果額は数千万円という答弁であったが、今回約 5,000 万円という具体的な数値が示された。再開発エリアには、中央、中央第 2 駐車場があり、これは市所有であったことから固定資産税は発生していなかったが、旧ヨーカドービルや経済センタービルがあり、これは固定資産税がかかっていた建物である。こうしたビルを解体し、新たなビルやマンションが建設されることによって、これまでと比べて 5,000 万円程度の「増」となると理解していいのか。

**A 8** 今回の試算は、再開発事業区域内の新たな土地・建物の固定資産税額を試算したものであり、現状の税額との差を表したものではない。

これまで旧中央・中央第二駐車場の土地・建物には固定資産税は課税されていなかったものであり、今回の事業でこれだけの規模の税収が生まれることは、大きな効果と捉えている。

**Q 9** ペーパーで示された事業効果は、これしかないという意味ではなく主な事業効果だと理解する。今回の中心市街地のビッグプロジェクトである西 3・9 地区の再開発や新しい合同庁舎の完成、厚生病院の移転新築に伴う跡地利用の話など、投資が投資を生むことが期待されると思う。こうした視点からの効果について、どう考え、どのようなことを期待しているのか伺う。

**A 9** 中心市街地は老朽化している建物が多くあり、この事業をきっかけとして、建物の更新



も行われていくのではないかと考えている。

すでに、中心部ではホテル建設の計画が発表されるなど、中心市街地の都市機能が連鎖的に更新されるといった効果も期待できると考える。

こうした事業が進められていくことにより、大型建築工事による地域経済の活性化のほか、施設の新設などにより中心部の利便性が高まることで、地元の方や観光・ビジネス客の来訪など、さらなるまちのにぎわい創出につながり、東北海道の拠点都市としての持続的な発展を図っていくことができるものと期待をしている。

(意見) 今回、これまで断片的に示されていた、この事業に係る様々な波及効果について整理をし、まとめて報告があったが、十勝・帯広の中心部の顔作りを進めていくことによる効果も大きい。現段階では期待値という側面が大きいと数字的なものを示すことは、もちろん無理であるが、今回、6月号の広報おびひろに再開発事業の概要が過去の取り組みとともに掲載されているが、今後も分かりやすい広報・周知活動や市民理解の促進に意を用いてほしい。

加えて、この事業は国庫補助事業ということもあり、国の予算配分によって事業スケジュールに影響が及ぶことが心配されるので、帯広市としても事業者側と調整・協議を重ねながら円滑な事業遂行に向けて、これからも努力してほしい。

## 5 上下水道事業一元化の検討状況について

Q1 (上下水道事業の一元化に向けて、平成27年8月に庁内に関係4部による推進会議を設置し、検討作業を進めてきた結果が今回の報告と理解する。)

行財政運営ビジョンにおいても、平成29年度までに一元化実施方法等素案を整理し、平成30年度には一元化実施の方向性を確認することとなっている。ただ今説明があり、今年度予算にも一元化・法適用化に向けた予算が計上されているが、改めて、この間の協議・検討経過を伺う。

A1 平成27年8月に上下水道事業一元化推進会議を設置し、この会議の下に、水道施設の維持管理や更新事業、メーター管理等について検討する「水道WG」、下水道施設の維持管理や更新事業等について検討する「下水道WG」、水道・下水道いずれにも共通する、総務部門や料金等について検討する「総務・料金WG」の3つのワーキンググループを設置し、それぞれ課題の抽出・整理を行い、会計の統合方法や、簡易水道の老朽管更新等の整備手法のほか、一元化による効果の検討作業等を行い、推進会議で課題を整理してきた。

Q2 (平成32年度からの法適用化が待ったなしの状況の中で、課題を整理し、一元化による効果を窓口が一本化されることによる効率化に求めている部分が多いと思うが、まだまだ課題もあると思う。こうした視点から何点が伺う。)

平成32年度からのスタートに向けて、これまで特別会計であった簡易水道・農村下水道事業を企業会計に一元化することとなるが、このイメージ図を見ると、それぞれ会計は一元化するが、その中でも、いわゆる勘定を分けることを想定しているが、その理由は何なのか伺う。

A2 水道事業、下水道事業について、それぞれ一体的に経営及び管理を行っていくことになるが、事業として勘定を区分しておくことにより、簡易水道事業については、施設更新に係る起債の償還に交付税措置を見込むことができるようになる。

併せて、事業ごとの収支状況を明確化することになるもの。

- Q 3 一元化の効果を求めていくのであれば、一般会計からの繰入金を減額させていくということも一つの考え方と思う。都市部と農村部が一元化されることにより上下水道料金体系への影響や今後の見通しなど、どのように考えているのか伺う。
- A 3 農村上下水道事業は、これまでも施設更新や維持管理に係る費用の収支不足は一般会計から補てんしていることから、一元化した場合も同様の考え方で検討している。  
このため、一元化の実施が原因となり、上下水道料金体系に影響を与えることは想定していない。
- Q 4 一元化に向けた最大の課題は、老朽化が進む簡易水道配水管の更新と現在稼動している浄水施設の将来的なあり方、広域な配水エリアを保守する体制の確保が挙げられると思う。これらの大きな課題に対する考え方と今後の方向性・対応策について伺う。
- A 4 老朽管更新については、今後、これまでの調査や検討結果を踏まえ、水の安定供給を第一に考え、(十勝中部広域水道企業団への水源変更の可能性も視野に入れ) 計画的な施設更新のあり方について、関係部と協議しながら、整備計画等の調整を行っていく。  
併せて、適正な組織体制及び効率的な管理運営手法等についても、総合的に検討を進めていく。
- Q 5 上下水道事業の一元化は基本的に現行の企業会計に特別会計である農村下水道事業が吸収されて統合するという形であると思う。そうすると上下水道に関わる事業は「建設文教委員会」が所管していることから、今後、この課題に関して、どのように整理し、議会対応を進めていこうと考えているのか最後に伺う。
- A 5 これまで、農村上下水道の資産や整備に係る費用等の調査に基づき、課題等について農政部が中心となり検討を進め、推進会議で協議してきたことから、現在までの検討状況を「産業経済委員会」に報告するもの。  
今後報告を予定している内容は、統合する企業会計を所管する上下水道部への影響も大きいことから、「産業経済委員会」及び「建設文教委員会」の両委員会へ、適宜、ご報告させていただきたいと考えている。

## 6 公共交通について【質問通告】

- Q 1 公共交通機関の乗り継ぎの際に切れ目のない運行体系をめざす北海道のモデル事業を十勝管内でスタートするという新聞報道が過日あった。この「シームレス交通戦略」は北海道の事業ではあるが、この事業の目的はどのようなものなのか、なぜ十勝が選ばれたのか伺う。
- A 1 昨年度、北海道では、交通を取り巻く大きな環境変化に的確に対応しながら、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進するため、「北海道交通政策総合指針」を策定した。  
本指針においては、2020年度までに集中的に取り組む重点戦略の一つとして、「シームレス交通戦略」が掲げられており、鉄道やバス、タクシーなど、複数の交通事業者間の連携により、利便性が高くストレスのない移動の実現を目指すことを目的としている。  
モデル地域として、十勝が選ばれた理由としては、JR帯広駅やとちかち帯広空港をはじめとする交通結節点が存在するとともに、「十勝圏二次交通活性化推進協議会」などの地域の交通事業者や関係者が集まる土壌が既にあること、また、新しいことにチャレンジする

風土があることなどが評価されたと伺っている。

Q 2 今月 22 日に「シームレス交通戦略推進会議」が初めて開かれ、実証実験の内容について協議するとされている。検討会議の構成メンバーと帯広市としての関わりについて伺う。

A 2 道庁が事務局となり、北海道運輸局や北海道開発局、交通事業者、経済団体、有識者のほか、帯広市が現時点でのメンバーとなっている。

帯広市としては、一昨日開催された第 1 回目の会議に地域公共交通と観光分野の担当者が出席したところ。

Q 3 22 日の初会合で確認された本年度の取り組み内容はどのようなものなのか。

A 3 現時点では、会議に参加している関係者同士の意見交換を通じて、地域課題の把握や共有等を行った上で、来年度以降に想定する社会実験の実施に向けた検討をすすめていくものと伺っている。

Q 4 帯広市においては昨年 3 月、「改正地域公共交通活性化再生法」に基づき、「帯広市地域公共交通網形成計画」を策定し、4 本の基本方針が掲げられている。

- ① 公共交通のサービスレベルの向上
  - ② 生活と交通の拠点の整備
  - ③ 市民だけでなく、来街者にも分かりやすい情報提供の実施
  - ④ モビリティ・マネジメントの推進
- の 4 つである。

こうした計画に基づき、バス路線の見直しなどを進めているが、昨年策定したこの計画と今回の「シームレス交通戦略」との関わりについて、どのような関係性にあるのか、またなっていくのか伺う。

A 4 帯広市の計画においては、4 つの基本方針に基づき、「利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線、ダイヤの見直し」や「多様な移動手段の連携による利便性向上」を検討、取り組んでいくこととしている。

「シームレス交通戦略推進会議」の取り組みが市の計画に直接位置付けられるものではないが、同会議の議論内容も参考にしながら、必要に応じて市の公共交通の維持・活性化に資する取り組みとして、活かしてまいりたい。

Q 5 今回はあくまでも 3 年間のモデル事業という位置づけであると思うが、様々な取り組み・実験を重ねることによって実現化されることが期待される。今後の展開と帯広市として当該事業に対して、どのような効果が期待されると考えているのか伺う。

A 5 具体的な展開については、同会議における議論展開次第であり、現時点では計り兼ねるが、同会議が目指すところは、公共交通を利用する市民や来街者の利便性向上に資するものであると考えられることから、市としても地域の実情等を伝えてまいりたい。