



かとう ひろき  
加藤 宏樹 議員

# 新町西線の道路整備の目的は

## 〔答〕 町・地域の発展を考えての道路位置づけ

加藤 町主導の開発ではなく民間主導の開発では、乱開発や土地の自由な処分による虫食い状態などの発生で、エリア全体の開発に支障を来す恐れがある。また、開発誘導道路との事だが、多くの町民から便宜供与にあたるのではとの声がある。これらについて説明を求める。

町長 地権者からは、町が主体的に大型ショッピングセンターを含めた開発をしてほしいと要望書が出ており、地権者も、町と一緒に開発計画を進めていくと想定します。第2種住居地域という用途の制限もあって、開発に際し、町との協議が必要となりませんので、その際に、乱開発をしないような、行政指導的な指導も含め考えていきます。道路が通れば資産価

値が上がるのではないかとということですが、それが町の狙いというところもあります。道路を通すことで、開発行為が行われ、町の発展があるといったことももろろみ、道路の新設を考えました。周りの土地の資産価値を上げるためではなく、地域の特性を生かし町の発展、西側の開発を考えての道路の位置付けなので、誤解のないようご理解ください。



工事中の新町西線

# 平成35年度の実質公債費

## 比率は16・7%?

## 〔答〕 13・0%達成を目指す

加藤 総額約37億円の大規模開発事業がなされた場合財政シミュレーションにおいて16・7%と示されているが、町の目標13%を目指すのか。

また、13%を目指すためには、今後の新規事業や、町民要望の多い老人ホームやその他の道路整備の実現が困難と危惧されるが、町の考えは。

事業について、総事業費や施工年次の調整による複数の算出条件を設定しています。事業費の圧縮や平準化、基金の積み立て等を前提とした検証も目的の一つであり、より効果的な比較検証の資料として、全6パターンを作成しました。16・7%という値は一番高いもので、一番低いものは、13・4%です。

町長 財政シミュレーションは、実質公債費比率と将来負担比率について、平成35年度までの期間における想定指標を算出したもので、今後大きな事業費が見込まれる矢吹駅周辺地区都市再生整備計画事業及び道の駅推進

また、国県等からの補助金や有利な財源措置等の確保や、減債基金の活用による計画的な繰上償還の実施や特

区分	重点事項	事業費	平準化	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H35 実質公債費比率
①	都市再生 道の駅	20億円 16億円	なし	→	→	→	→	→	→	→	16.7
②	都市再生 道の駅	20億円 16億円	あり	→	→	→	→	→	→	→	13.7
③	都市再生 道の駅	12億円 12億円	なし	→	→	→	→	→	→	→	14.1
④	都市再生 道の駅	12億円 12億円	あり	→	→	→	→	→	→	→	13.5
⑤	都市再生 道の駅	10億円 10億円	なし	→	→	→	→	→	→	→	13.9
⑥	都市再生 道の駅	10億円 10億円	あり	→	→	→	→	→	→	→	13.4

財政シミュレーショングラフ

### その他の質問

・農業委員会の権限移譲について

## 町政を問う (一般質問)