

伊藤 勝巳 議員

識市会

市の特産品のPRも兼ねて ふるさと納税者に記念品を

問

(1) 本市のふるさと納税の寄附件数と金額を尋ねる。
(2) 本市も、特産の金魚などのPRも兼ねて、金魚組合や農協と提携し、記念品の贈呈を実施したらどうか。

市の方針を尋ねる。

制度本来の趣旨にそぐわない
記念品は考えていない

答 財政課長

(1) 20年度から実績があり、20年度2件・53万円、21年度2件・150万円、22年度2件・51万円、23年度2件・150万円、24年度4件・350万円、25年度1件・100万

円、26年度は8月31日現在で、寄附は無く、合計13件854万円である。

(2) 3月議会で答弁したように、ふるさと納税は自分の生まれたふるさとや自分の好きなまちを応援したいという思いや願いに寄附を活用して応えるのが本来あるべき姿と考えており、特典をつけることで寄附をお願いするということは、ふるさと応援の趣旨にそぐわないものと考え、記念品や特産品などの特典をつけることは現在考えていない。

都市計画道路を重点的に
整備するべきでは

問

(1) 市道と都市計画道路はどのような違いがあるか。

本市の道路は都市計画道路を重点に施行しなくてはならないが、現状はどうか。

(2) 市の最も重要な都市計画決定がされた都市計画道路7路線(中央通線、白鳥線、弥生通線、平和通線、向陽通線、穂波通線、錦通線)の整備率はどのようになっているか。

(3) 都市計画決定がされて40年以上経過しても未着手の路線は今後着手できるのか。できないのであれば都市計画路線を変更すべきと考えるが、どうか。

(4) 平島地区に計画されている向陽通・穂波通線は、毎年予算が計上されていると思うが、地主に対して毎年説明とお願いがされているのか。

限られた予算内で効果を出せる
道路を選択して整備している

答 開発部長

(1) 都市計画道路は、都市の将来像を見据えて、円滑な交通と良好な都市環境を

形成するために、都市計画施設として、道路の種類、幅員、道路区域、構造や車線数を都市計画法に基づき都市計画決定をしている。また、計画決定された後に、道路計画区域内の建築行為に制限がかかる。

一方、一般的な市道は、事業着手前に道路には法的な位置づけはなく、道路幅員や道路区域、線形などが決められていない。また、事業の着手前には、建築行為に制限はない。

都市計画道路区域内の土地については、建築に制限をかけていることから、早期に着手しなければならぬが、地区によっては、生活道路や主要区画道路の整備が優先される場合も多く、限られた予算の中で効果を出せる道路を選択して整備しているのが現状である。

(2) 都市計画決定された7路線のうちの中央通線、白鳥線、弥生通線の3路線は着手していない。

着手路線の整備率は、延長ベースで、平和通線が約66%、向陽通線が約75%、

穂波通線が約56%、錦通線が約20%である。

(3) 当初は昭和48年1月19日に都市計画決定がされた。未着手のまま、41年が経過している路線もある。長期未着手路線については全国的にも問題になっており、愛知県下の市町村でも都市計画道路の見直し方針に基づいて、現在、見直しの路線の調査をしている。

本市においても、構造的に困難な路線や近くに代替機能を持った道路がないかなど都市計画道路の見直し候補路線の検討・調査に着手している。

(4) 現在、平島地区の穂波通線において、関係者3名に用地取得に向けた交渉を行っている。

今年度については、向陽通線は予算計上せず、穂波通線に集中投資をすることにより事業効果の早期発現を目指している。