

四日市市の将来都市像に関する
調査特別委員会

(令和4年10月6日)

○ 樋口龍馬委員長

よろしく申し上げます。定刻の前ではございますが、皆様おそろいでございますので、始めたいと思います。

ただいまより四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会を開会いたします。

それでは、インターネット中継を開始してください。

前回、請求がありました資料について提出をいただいておりますので、資料の説明を求めます。

○ 鈴木都市計画課長

都市計画課長の鈴木です。よろしくお願いたします。

前回、8月18日の委員会において追加資料をご請求いただきましたので、追加資料の説明をさせていただきます。

資料につきましては、タブレットのモアノート、今日の会議、四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会、会議資料一覧の中の002、追加請求資料というファイルをお開けください。よろしいでしょうか。

それでは、この表紙にありますように3点ほど、私のほうから説明をさせていただきます。

まず、3点ですけれども、永平寺町における自動運転車両に関する件、それからJR関西本線の複線化に関するもの、それから臨港線における踏切に関するものの3点でございます。

ページをめくっていただきまして、2分の1ページをご覧ください。

1番、永平寺町での自動運転車両が自転車歩行者専用道路を走行することについてをご覧ください。

前回、委員からは、永平寺町の自動運転について、ナンバープレートのついた車がどのような理由で自転車歩行者専用道路を走行できるのかといったご質問をいただきましたので、永平寺町のほうへ確認を行いましたので、その結果を説明させていただきます。

永平寺町では廃線となった鉄道跡地を自転車歩行者専用道路として活用しており、令和3年3月からは遠隔監視操作で走行する小型カートを運行しております。この専用道路は、

道路法48条の15第2項において、何人もみだりに自転車歩行者専用道路を自転車以外の車両により通行してはならないと規定されておりますが、永平寺町においては、車両が専用道路を走行するに当たり、警察と協議の上、写真にありますように道路沿線の状況——山の中の一本道でございますけれども——や、歩行者や自転車が近づいてきたときに車両が安全に原則停止できること、他の車両が通行することがないことなどを勘案し、通行上、安全が確保できると判断したため、道路管理者——今回の件では永平寺町の町長ということになります——が車両通行許可書——永平寺町が内規で定めた許可書になります——を発行することで、走行が可能となっております。なお、車両の走行は、写真にありますように、地面に電磁誘導線、これも電流が流れる誘導線ですけれども、その上を走行するというような仕組みになっております。

続きまして、2、J R 関西本線（南四日市駅から河原田駅間）の複線化についてをご覧ください。

委員からは、J R 関西本線の南四日市駅から河原田駅間が複線化された理由について、ご質問をいただきました。

南四日市駅から河原田駅間の複線化は、国鉄時代の昭和48年に実施されております。複線化した理由をJ R 東海に確認したところ、理由は不明であり、回答できないとのことであります。なお、複線化する箇所については、利便性、需要動向、線区の列車運行計画、収支採算性、投資規模、物理的条件などを総合的に勘案した上で、区間を選んでいるとの回答がございました。

続きまして、2分の2ページ、3、臨港線にある踏切の数等についてをご覧ください。

委員からは、四日市港方面に向かう臨港線に設置されている踏切の数と、臨港線を旅客線化した場合の経費などの試算をしたことがあるのかといったご質問をいただきましたので、順に説明させていただきます。

資料の位置図には、J R 四日市駅から四日市港方面に向かう臨港線にございます踏切の位置を示しており、合計13か所設置されております。

踏切の数について改めてJ R 貨物にヒアリングを行ったところ、各踏切の状況について詳細な情報提供がありましたので、右上に示す凡例を基に説明いたします。

13か所の踏切のうち6か所に遮断機が設置されており、そのうち青丸で示す自動踏切は4か所、青の白抜きの丸で示す手動踏切は2か所ございました。残りの黄色の丸で示す7か所の踏切については、遮断機が設置されていない状況となっております。

次に、臨港線の旅客線化に係る費用に関して前回の委員会でも説明をさせていただきましたが、臨港線を旅客線化するためには、乗降用のプラットホームや自動列車停止装置（ＡＴＳ）、手動踏切を自動化するなどの追加整備の費用算出が必要となってまいります。臨港線においては、これらの鉄道施設の追加整備にかかる費用について、過去に試算した資料について確認いたしましたが存在しておらず、今回資料をお示しすることができませんのでご理解を賜りたいと思います。

また、委員からは、前回の委員会において、企業専用線で旅客列車を運行している事例として紹介しました秋田港クルーズ列車について、旅客線化にかかった事業費についてもご質問がありましたので、ご説明させていただきます。

ページ下にあります（２）に示す表は、企業専用線を旅客線化した際の事業費を示したもので、ＪＲ東日本にヒアリングを行い、資料を作成しております。

旅客線化に伴う追加整備の内容と各事業費につきましては、乗降用のプラットホームの設置に１億７１００万円、自動列車停止装置（ＡＴＳ）の整備に１４００万円となっており、総額で１億８５００万円の事業規模となっております。なお、踏切については、旅客線化する前に全て自動化されていたことから、新たな整備費は発生しておりません。ただし、旅客船化する際には手動踏切の自動化が必要になってくることから、参考までにＪＲ貨物へ手動踏切の自動化に必要な費用についてヒアリングを行ったところ、踏切ごとに規模などの状況が違うので一律に費用を示すことはできないとの回答でありました。

追加資料に関する説明は以上となります。

○ 樋口龍馬委員長

ご説明はお聞き及びのとおりでございます。

まずはこの追加資料に対する質疑を集めたいと思いますので、発言のございます方は挙手にてお願いをいたします。

ございませんか。

○ 笹岡秀太郎委員

資料ありがとうございました。

これ、見ていますと、そもそも臨港線の土地というのは、ＪＲ貨物のものでいいのかな、土地。例えば四日市市が貸しておるとか、そういうことはないということの理解でよろし

いか。あるいは企業の土地とか。

○ 樋口龍馬委員長

線路の所有、底地の所有者ですね。線路が敷設されている土地の所有というのはどうなっているのかという問いであります。

笹岡委員、続けて……。

ちょっと待ってください。答弁ありますか。

○ 橋本都市計画課計画GL

都市計画課の橋本です。

臨港線については、JR貨物の所有という形で確認しております。

○ 笹岡秀太郎委員

分かりました。

遮断機、自動とか手動、遮断機なしとかいろいろ調べていただきましたが、昔はもっとあったような気がするんやけど、多分もう閉鎖しているところはようけあるという理解でええのかな。実際、線路自体がなくても雰囲気だけ残っておるところ、あれ、引込線なのかも分からんけど、これ、現在の数やけど昔はもっとあったようなイメージなんやけど、そうでもないの、これ。

○ 樋口龍馬委員長

使用されていないところがあるのか、そしてもっとあったものが廃線されて、敷設された線路が撤去されているのかという……。

○ 笹岡秀太郎委員

今の数というふうに理解すればそれでいいんだけど、そういうふうな流れになってきておるわけやな。そうすると、例えば、秋田港のクルーズ事業でやったものと同じようなものにしようと思っても、この金額では多分できやんのやろうなという理解をするんですけども、例えば、じゃ、四日市がここへプラットホームを置くとするとどこに置くのか、ちょっとその辺もよく分からんし、港の末端に何かプラットホームも要るんだろうと思う

と、かなり経費はかかるんやなって思いがするんやけれども、例えばここにそういうプラットホームを置いたり、全て四日市がこれをもしも秋田港並みに事業として取り組むとするならば、仮にどれぐらいかかるかとか、その試算というのはいったことはありますか。

○ 鈴木都市計画課長

前回のときも試算をしたことが過去にないのかということ、お尋ねをいただいたかと思いますが、これまでのこういった検討をしているかということ、をちょっと改めて過去の書類とかも確認をさせていただきましたが、試算をしたという経過はございませんでした。

○ 笹岡秀太郎委員

なかなか難しい事業なんだと分かるけど、例えば、これをもしも四日市が事業化しようとしたときに、企業はどういうふうに言うんやろう。なかなか難しい返事かな。それは分からんわな、企業のこと。恐らく難しいんやろうなって気はするんやけれども、何とか生かそうと思うと、例えば、一番端の先線だけでも活用するとか、今、頻繁に使ってない部分もあるのかなと思うのやけど、これを見ておると、黄色の遮断機なしの7か所のほう、この辺の埠頭は何というところかな。ここは遮断機なしでも安全に渡れるというイメージでもしもするならば、例えば、本当に簡単なトロッコでも乗せて走ることがもしもできるのであれば、面白いほかの活用方法もあるのかなという気がするんやけど、その辺もどうなんやろう。

○ 伴都市整備部長

仮にここを通すとという話ですけど、まず、ここをお尋ねのような方法で走らすとなると、やはり事業者側からの発した内容ではなく、例えば市側からこういうことをやりたいんだとなれば、全て費用は市持ちになると思われま。

あと、問題になるのは誰がその車両を走らせるかというところで、当然、これ、市が走らせるわけにはいきませんので、やはり第2種の鉄道事業者に委託するとか、そういう形になってこようかと思ひます。

それは受けてもらえるかというような問題になろうかと思ひますし、あと、遮断機のないところの運用ですけど、これ、今、恐らく本数が限られているというところで、遮断機なしでも、先に人が回ってそこを人が止めてという運用されているところかなと思ひます

ので、これも本数にもよるのかも分かりませんし、貨物だからそういうことが許されているのかも分かりませんし、ちょっとそこまでは確認はしてないですが、様々な問題はあるかと思われまます。

○ 笹岡秀太郎委員

せっかくJR四日市駅からつながっておる路線やから何らかの形で活用できたらなと思うので、人が乗れやんだとしても、その貨物を何かの例えば、ディズニーランドで走っておるような何ちゃら列車みたいのが走るとか、そんな活用も考えられる可能性もあるので、何とか臨港線が港を活性化していくための一つの売りに使えるような、そんな切り口でみんな考えていただければありがたいなという提案だけさせていただいて終わります。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 萩須智之委員

関連になりますが、臨港線の踏切を通るたびに思うんですけど、貨物に耐えるような軌道なので客車なら軽いでいいと思うんですが、どう考えても線路を横から見ると乗り心地がよさそうに思えないんです。ですから保線とかそういうのがかなり精度を上げないといかんのかなという気がして、そこら辺がこの数字だけでは見えてこないんで、客車を走らせるためにそのままでいいのかということだけがちょっと気がかりなので、ご存じでしたら教えていただけますか。

○ 鈴木都市計画課長

今、委員ご指摘の旅客化したときの路盤といいますか、線路の造りのところまでは、そこまでは確認をちょっとしておりませんので、ちょっと申し上げれないということになります。すみません。

○ 萩須智之委員

ありがとうございます。というのは、うちの町内を走っている三岐鉄道は、日本でもここだけですかね、今、私鉄で貨物と旅客両方やっているというので、やっぱり、目方のあ

るものが通ると傷むというのと客車はやっぱり振動を気にするものであるということですが、この両方やっているいい会社が市内にありますので、先ほど笹岡委員が言われたように、何かこう活用できるといいな。この公共交通機関がないと、やはり千歳の埠頭へ行く人はあまり現れないかなという気がしますので、よろしくお願いします。

○ 三木 隆委員

2番の南四日市駅から河原田駅の複線化ですけど、これ、僕が想像するにJ S Rの引込線があるでしょう。その影響は大かなと思うんですが、そこら辺の話はなかったですかね。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

公共交通推進室の藤田です。

引込線のことは特には、もう随分昔の話なので分からないので不明だというような回答であったんですけども、引込線も含めて複線化かということに関しては、引込線は引込線で複線化とはまた別というような話は伺っております。

○ 三木 隆委員

その引込線から本線に列車が出ていくというケースはありますもんで、だからそういう部分で列車のダイヤとかみ合わないところで使われておるのかなと。別に深く追及するものでもないんですが、そういう場所もあるのかなと思って、今、多分、J S Rの形態も変化しつつ、大きな合成ゴムの部分はあまり作っていないもんで、貨物輸送はだんだん少なくなっておると思うんですけど、そういうふうになんて確認しただけで、特に問題視する話ではないです。

終わります。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 加納康樹委員

ほかにはないので、ちょっと無理やり確認をさせていただきたいと思います。

まず、最初の永平寺町さんの自動運転の理屈というのはお調べいただきまして、ありが

とうございました。へえ、そうなんだという感じで、理解をしました。

J R 関西本線というところで、理事者の皆さんの考えを1点ただしたいんですが、どちらかというと、この2番項にある、J R 四日市駅周辺整備についてという、その辺のところに関連が実はしてくるんですけど、J R 絡みということでお許しをいただいて、何が聞きたいのかといいますと、実は私、自分で勝手に2023年4月問題と呼んでいることがありまして、何かというと理事者の皆さんご承知のことと思うのですが、近鉄さんがどかんと値上げをするので、四日市一名古屋の近鉄とJ R の価格差が半端なくなるんですよ。たしか今、近鉄が640円が780円に上がる、J R さんは値上げの予定はないので480円。片道300円。となると、悠長なこと言っていられなくて、来年4月までにJ R 駅の近辺を整備しないと大変なことになるんじゃないかなと私は勝手に思っているんですが、理事者の皆さん、どうお考えでしょうか。

○ 伴都市整備部長

J R の需要が増えるんじゃないかという意味での整備をという話でよろしいでしょうか。

確かにこの価格差というところで、今以上には需要が伸びるところは想定できるところなんですけど、今回の近鉄の値上げに合わせてというところでは、ちょっと現状では難しいというか、もう無理な時点でごさいますして、あくまでJ R の周辺を整備していく中で、今の駅機能をどうしていくかというのは、今のこの整備の中で整理していきたいと考えております。

○ 加納康樹委員

今、ここで議論しているのは中長期的な話ではあるんですけども、本当、目の前の4月の片道300円、往復で600円という、ちょっとそれでJ R に動く人がまあまあおるような気がして、それで対応ができなくなるというのは、何か、今の分だと、自然の流れに任せます的に聞こえましたが、それでは済まん気がするんですが、このままの流れで行くんですね。

○ 伴都市整備部長

今の中央通り再編の整備をしている考えの中で、スタートしたときにはこのお話はなかったということもございまして、今の年次計画の中で、ただ、そういう中でJ R のところ

も何がしか手を加えようという、今、そういう考えがございますので、今のこの流れの需要の中で考えていくというところでございますので、そのところをご理解いただきたいと思います。

○ 加納康樹委員

特別委員会としては中長期なので、これ以上の発言は差し控えますが、個人的には大変心配しています。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

○ 早川新平委員

先ほどの引込線の話で、四日市はもう12年ぐらい前に、田中市政のときに観光元年というのを打ち上げていて、それは皆さん、理事者のほうはご存じやと思うんですけど、あのときには千歳地区に観光、例えば潮吹き堤防とか、跳ね上げ橋とか、そういったものがあって、実務は霞ヶ浦でやるという方向がつけられて、倉庫群も含めて千歳をという観光元年って打ち上げて、それはまだ生きているのか、それとももう消去されたのか、そこからまず。でないと先ほどの鉄道の話でも、ここへ誘客をすとなれば撮り鉄がたまに臨港橋から跳ね上げ橋を写真撮っている人が数名、コアな人が見えるんでね。だからあそこへ行く足はずっともう歩くしかないというのはよく耳にするんだけど、そののところはどうですか。根本的な。

○ 荒木政策推進部長

確かに十数年前に観光元年ということでやってきてございます。その当時を振り返りますと、四日市については観光行政がなかったということから観光元年ということで、そのときに総合計画に初めて打ち出して、今まで、現在も観光行政ということでシティプロモーション部、これを中心に取り組んできてございます。

そのときの計画と申しましょうか、委員おっしゃられたように跳ね上げ橋であるとか、そういった観光資源がございます。それを元に今回みなとまちづくり構想ということで、

ここの地区一帯を構想に基づいて、例えば千歳のほうですとクルーズ船の発着路であるとか、第1埠頭を緑地化していくとかといったようなみなとまちづくり構想のプランに位置づけたという流れでございます。

以上でございます。

○ 早川新平委員

ありがとうございます。

将来都市像に関するということ、先ほどの引込線を利用できないかということから波及をして、質問させてもらっているんだけど、現実、軌道敷って結構金もかかるし時間もかかるんだけど、バス等であれば、例えば今、3路線で四日市も補助を出していますよね。だからそういった部分で、実際にそれがあれば、軌道敷にこだわるよりは観光行政として千歳を開かれていくまち、観光という元年——元年ではもうないけど、十数年たっているのやけど——の構想というのがはっきりしておらんと、僕ら将来都市像に関する調査をやっているんやけれども、アドバルーンだけ上げて、田中市政のときに観光元年をぶち上げて、それがまだ生きていますよということであれば、そこへ人を集めるという政策をやらんと、自分で勝手に行ってくださいよと、例えば潮吹き堤防にしても、あのときでも結構問題になって、駐車場もないし、社会見学に行っても観光バスも入れないよと。それに対してどんな施策をされたんかということがずっと全くないので、だから、そのところはこういう方向でいくということをやっぱり行政側が打ち出さんと、あれ、やめましたよならまだ分かるんだけど、せっかく跳ね上げ橋って今、活動しているのは、現役、日本中でも四日市だけじゃないですか。だからそういった貴重なものはあるので、だから、その動線をどうするかというところが一つ観光という観点から言うなれば、車で行ってくださいよという人任せでは僕はちょっと策がなさすぎるのと違うかなとは思うんだけど。これ、最後にするんですけれども、どういう方向を持ってみえるかだけ聞かせてください。

○ 荒木政策推進部長

委員おっしゃっていただいたとおり、ご指摘、重要なことというふうに認識してございまして、今、四日市みなとまちづくりプランを、具体的にプランを実現していくに当たって、六つのプロジェクトというものを組んで取り組んでいくこととしてございます。

これはもちろん市と四日市港管理組合、商工会議所で組織しておるみなとまちづくり協議会というものが母体になってございますが、そのプロジェクトの中の一つとして、みなとまちづくりルート整備プロジェクト、港アクセス向上プロジェクトというような二つの今、委員おっしゃられたものに関連するプロジェクトがございまして、そちらのほうで、例えば中心市街地とその周辺地域からアクセス向上を行い、誰もが訪れやすいまちづくりをしていくというようなことを目標に掲げてやっていくと。

具体的にはその中の協議会のプロジェクトのメンバーの中で、具体的に構築していくことになろうかというふうに思っています。

おっしゃられた、ご指摘いただいた駐車場、これに関しても意識を持って、問題意識は持ってございますもんで、その中で取り組んでいきたいと、かように考えてございます。

以上でございます。

○ 早川新平委員

最後にします。もうそれはずっと分かっている話で十数年前も同じことを聞いて、遅々として進んでいなくて、だから、一般市民から見ると、アドバルーンを上げてやる気あんのかなと。それから海岸線、潮吹き堤防のところから向かい側、西側はずっときれいに歩けるようにプロムナードになっていますやんか。だけれども、あそこに人が誰も来れない。だから、本当に近所の人が犬の散歩させておるぐらいで、だから、四日市としてはビジョンを出したんなら、具体的に、今、荒木部長がおっしゃったようなアドバルーンはいいんだけど、個別具体的に何年度までにはこういう計画で行くということ、やっぱりそれを考えていかないと、総論ばかり話を、この委員会でもそうなんだけど、具体的にやっぱり精査していかないと、何にも進んでいかないとするのは、これ、意見で、ちょっと真剣に考えていただきたいと思います。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

○ 笹井絹予委員

今度、10月の半ばにBAURAミーティングがあると思うんですけど、これはそういう

将来のみなとまちづくりに生かすためのあれでやるというんですかね。それからあとどういったことをBAURAミーティングでするのか。どうやって生かしていきたいのかって、その辺を教えてほしいんですけど。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。よろしくお願いいたします。

まず、笹井委員さんからご紹介いただきましたBAURAミーティング、こちらですが、10月16日に納屋の緑地から新しい海上のアクティビティというのでSUPというものであったり、防災緑地を使ってちょっとテントとかアウトドアの展示とか、実際水辺空間を使ったセミナーとか、これまで港というところで一般市民がなかなかちょっと遠いというところもあったので、身近なところで新しい取組をやりながら、早川委員も早く前から言われているというところもあります。こういう中でちょっと、新しいイベントをやる中で課題を見つけていく。その課題、駐車場がないとか、アクセスをどうするんだというのは当然あるとは思いますが、新しいイベントの中で課題を出していく。その中で四日市港管理組合がやる場所、市ができること、また、商工会議所として企業の連携をいただくことというのを3年ぐらいの間に整理しながら、実際の四日市みなとまちづくりプランで掲げたパース図、ああいうのがどういう形でできるかというのをこの協議会を中心にやっていきたいというふうに考えております。

○ 笹井絹予委員

ありがとうございました。

今のはじまりのいちが9月22日から10月16日まで、二、三週間かけてやるということですが、ちょっとこれ10月16日、1日だけだったから、日程を長いこと取るのは難しいのかなと思って、ちょっとその辺を聞いたかったので分かりました。ありがとうございます。

○ 早川新平委員

今、課長、答弁してもらったけど、課題ってもう十数年前から分かっている話で、何を今さら課題やと私は思うておって、特に四日市というのはイベントがあつてそのときは打ち上げ花火やって、これもう全部その後ゼロ、だからつながらないという今までの経緯を見ておると、特に観光なんてのは四日市の一番苦手なところやと思っている。だから、そ

このところ、今、課題を見つけるという、そんなの今さらそんなこと言うなよという、私は思っているので、当然優秀な職員さんやからそんなの分かっているんやから、いかにどこが問題になってというのをどういうふうに一步ずつクリアするか。先ほどの笹岡さんなんか、こういう引込線を利用したらと言うと、じゃ、引込線を利用するには経費がかかる、いろんなどころの何千万円、何億円近くかかるということになったら、短期的にはバスで循環させるとか、移動させるという形、そこに人がどういうふうに介在をしていくかというところが大事やというふうに思います。

以上。

○ 萩須智之委員

最近事故が多いSUPなのですが、これ、港内に航路があるので、どういうふうな使い方になるのかなど。蔵町の船だまりの中だけとかというんならいいんですけども、その辺は、港長の海上保安部ともお話をされているのかなという、どういうもくろみになっているのか教えてください。

○ 矢澤政策推進課長

今回、単発のイベントというところで、警戒線というのも四日市港管理組合を通じてつけるというところで、安全性は担保しております。

先ほどの早川委員の話にもつながるんですが、課題というところでいきますと、常時こういうアクティビティが楽しめる場所としてこういうことができないかというのも、課題の整理の一つでありますので、そういった場合に常時船が用意できるのかとか、そういうのはなしでできるのかとか、こういうところも併せて今後検討していきたいというところがございます。

○ 萩須智之委員

航路内でウエイクボードをやっていたりするものもあるので、そういうのに比べればうんと安全かと思うし、外洋へ出ると、冬場、西風で流れて行ってきよならという事故がこの10月に多いんですけど、そう思えば、船とのすみ分けがきちっとできている分には、結構人寄せにつながるかなという気はしますので、慎重に進めてください。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

よろしいですか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

では追加資料については、この程度にさせていただきたいと思います。

続きましては、中間まとめについてであります。

皆様、資料のほう、中間まとめを開いていただきますようお願いいたします。

先日、メールで事前に配信をさせていただいた旨に加えまして、送らせていただいております。できれば目を通していただきたいということも申し上げておりますので、本日は、事務局のほうでの読み上げというのはいたしませんで、私のほうで確認をしながら進めてまいりたいと思います。

まず、はじめにの部分でございますが、これは、一番初め、この特別委員会を立ち上げたときにお話ししていた内容をまとめたものでございます。

現在までの委員会の流れが2番にまとめられております。

3番以降が皆様からの主な意見ということで、中央通りの再編について、スケボーの騒音等の発生の懸念があるとか、今、社会実験も始まっておりますけれども、こういった発生状況を確認してほしい等のご意見がございました。将来的に自動運転車両が走行することを見据え、バスタを自動運転車両にも対応したものにすべきである。本市で自動運転車両の実証実験を行っている企業の方と意見を交わしたが、非常に協力的な印象を受けた。よりよい協力関係を築いて、自動運転車両を活用した政策等に取り組んでほしい。この辺りが中央通り再編についてということでした。

皆様のほうで、ここ、漏れているよとか、言い忘れたよということがございましたら、受け付けたいと思いますが、今の時点で特にございませんか。また、後で思い出しても受け付けますので、一旦、じゃ、進めさせていただきますね。

続きまして、JR四日市駅周辺整備についてということで、閑散…。

(発言する者あり)

○ 樋口龍馬委員長

いいです、いいです、大丈夫です。

閑散としており、タクシーを捕まえるのにも苦勞したという話を聞く。市単独でできることは限りがあり、特ににぎわいの創出には民間の協力は不可欠だが、民間事業者の協力を得るには、利益を生み出す仕組みがなければ成り立たない。JR四日市駅周辺整備をはじめ、官民連携して計画を進めようとする際には、民間事業者の立場をよく理解して行政が主導しなければならない。JR貨物四日市駅の移転は実現しなかったが、踏切による渋滞発生等の課題は残されている。連続立体交差化や貨物駅移転による経済効果は机上の計算だけでは計り知れない部分がある。JR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会における当時の議会からの要請事項に対して、実現できていない項目が幾つかある。ある方法で実現不可能となったとしても、別の方法で解決に向けて取り組むべきであり、本市が抱える課題を把握し、課題解決に何が必要なのか、また、目指すべき将来都市像はどういった姿なのかを明確にして取り組むべきである。課題解決できないまま時間だけが過ぎることがないように、目指すべきビジョンをしっかりと持って一丸となって取り組んでほしい。

これがJR四日市駅周辺整備に係る部分でございます。

続きまして、みなとまちづくりプランについて。

港をテーマとしたまちづくりに賛成であり応援をしたい。庭浦という言葉を使用してPRを行っているが、市民には定着していないように感じるので、広報に工夫が必要である。現在、行政や議会だけでなく産業界からも港を活用したまちづくりの声が上がっており、これは、今後の四日市地区の方向性を決定づける転機であると考えます。しっかりと議論を重ねて、理想を求めることが重要である。港には様々な物流業者の車両が行き交い、港湾事業者等の設備もあるため、一般の市民が気軽に訪れるには危険な場所もある。そこににぎわいを創出することは、港湾関係者にとって必ずしも歓迎されるとは言えないのではないかと。潮吹き堤防や稲葉三右衛門翁記念公園等へのアクセスが悪い。富洲原漁港から富双公園にかけてのエリアのほうがアクセスに優れており、人流を呼び込むには現実的なのではないか。伊勢湾内ではかつて水揚げされていた魚介類は激減しており、富洲原漁港を利用する漁業者も減少した。富洲原漁港の今後の活用についても検討が必要である。四日市地区は駐車場がなく、交通の便もよくない。にぎわいを創出するというなら、アクセスの向上を検討しなければならない。港に係る政策には多額の財源が必要であり、国からの補助

金が不可欠である。国の協力を得られるよう、市の働きかけが重要になる。かつて、本市の沿岸部は、砂浜が広がり、市民に親しまれる海辺が広がっていたが、工業化の進展に伴い姿を消してしまった。例えば、水生生物を展示し、市民に海の水質改善を実感してもらうなど、環境もまちづくりのテーマとして大切にしてほしい。将来にわたって人を引きつけるために単発の催物を企画するだけでなく、商業施設などを常設することも効果的ではないか。海のアクティビティを楽しむ中で、誤って航路に進入すると非常に危険であるため、その点を考慮してほしい。

ここまでが港関係。

計画全般についての話であります。

緩衝緑地は風水害を軽減するというイメージが強いが、本市などの工業地帯を有する地域では、臨海部の事故等から住宅地を守る役割も有している。リニア中央新幹線の開業が遅れる可能性が出てきているが、新図書館や中央通りの再編、JR四日市駅周辺への大学誘致等の各種計画については、リニア中央新幹線の開通予定の2027年を目標として、引き続き取り組んでほしい。自動運転技術の産業への活用について、現状、本市での事例はないということだが、本市ならではの活用方法もあるかもしれないので、施策展開できるように研究をしてほしい。軌道敷の自動運転技術は、自動車の自動運転技術よりも確立されているのではないか。

JR四日市駅前への大学誘致について。

近年新設された公立大学の事例によると、多額の経費がかかっている。既存の大学法人を呼び込むとしても、市として土地を確保するだけでなく、ある程度の支出を覚悟しなければならない。JR四日市駅前に高等教育機関を誘致するのであれば、ある程度まとまった土地が必要である。JR東海が所有する土地を活用させてもらうことについても、協議が必要である。JR四日市駅の駅前のスペースでは、大学の用地を確保できるのか不安がある。デジタル分野の学科であれば、省スペースでも運営できるのではないか。近年、名古屋駅をはじめとする中心部に、郊外から移ってくる大学施設が増えている。そういった大学のサテライトキャンパスを誘致する方法も考えられる。少子化が進む中、新たに大学を設置しても、学生数を確保できるか不安である。

JR四日市駅並びにJR貨物の軌道敷の活用について。

JR四日市駅は貨物を取り扱う拠点として、ほかの駅とは異なる特性を有している事情は理解しているが、市としてJR四日市駅をどうしていきたいのか、先々の形を示し、J

Rも含めて議論を行っていかなければならない。JR四日市駅にあまり人員が配置されておらず、JRに積極性がないように感じる。各種計画を進める中でJRの協力も必要となるが、市としてしっかりと要望を伝えてほしい。名古屋駅のリニア中央新幹線の新駅は、近鉄よりもJR在来線へのアクセスに優れる。JRの優位性が向上することも念頭に置いて、まちづくりを進めるべきである。秋田港クルーズ列車の事例では、国や県、市が整備費や保守点検費の一部を負担している。本市の臨港線を旅客輸送として使う場合に必要となる経費などの調査を行い、実現可能性を探ってほしい。貨物駅の移転や複線化についてはJRの協力がなければ実現できないため、JR側と意見をすり合わせ、実現可能な方策を模索してほしい。JR貨物四日市駅の上部に空間を設け、道路を通すといった構想も検討してほしい。カーボンニュートラルに向けて、トラック輸送よりエネルギー効率の高い鉄道貨物輸送のさらなる活用も必要ではないか。中心市街地と港を結ぶ臨港線の活用を検討してほしい。

ここまでの主な意見として出てきたものを網羅的に書かせていただいて、それを一定くくったものでございます。

次の議員間討議という4番にまとめてあるんですが、議員間討議にまだ至っているという印象は、実は正副委員長はまだ持ってないんですけども、今後の議論の中心的な要素になってくるのかなということで整理をさせていただきました。

公共交通について。

バスタが整備され、停留所の利便性が向上しても、バスの本数やルートなど利便性を向上させなければ意味がない。民間事業者の協力が必要だが、バスタ整備の効果を最大限享受できるように取り組む必要がある。本市西部において南北をつなぐ路線が少なく、公共交通を使って移動しようとする、臨海部を回らなければならないケースもある。結果的に運賃や時間がかかり、住民は公共交通を使わなくなっていく。このような状況下において、学生は自転車通学を選択することも多いが、車両の交通量が多い路線も多く、安全面に不安がある。本市山間部ではバスの本数が少なく、利便性が悪い。このことから、住民のバス利用が減少する悪循環に陥っていると考えられる。本市の既存の商店街を、日中でも人を引きつける魅力的な場所とすることも解決策になり得るのではないかと。本市西部を走るバス路線の維持のために市費も投じているが、多少本数が増えたとしても、市民は大きな満足感を感じにくい。一方、バスを運行する事業者の経営も厳しい状況に置かれている。行政、市民、事業者、それぞれの立場をよく理解し、調整していかなければならない。軽

自動車の維持費が安過ぎるがゆえに、公共交通の利用が落ち込んでいる現状がある。補助金を出して、公共交通を充実させるのであれば、大胆に投資し、本数の充実や運賃の値下げを実施しなければ利用は増えない。免許証の返納率を上げることで、公共交通の利用が増えるのではないか。免許返納のインセンティブが少ない。バスやデマンド交通の利用促進に資する施策を検討すべきである。

中央通り再編について。

バスタが整備される中央通りは、国道23号や国道477号バイパスへのアクセスが悪いが、バスタを整備する以上、バスのアクセス向上は必要である。JRの高架化は実現しなかったが、国道23号等へのアクセス向上のための別のアプローチを考えなければならない。

財源について。

構想や計画を実現するために財源が必要である。そのためには、本市の産業を活性化し、税収の増加につなげる仕組みが必要である。また、国や県の補助金などを得やすいよう施策展開も工夫すべきである。

事業の進め方について。

現在は、中央通り再編やみなとまちづくりプラン、大学の誘致など、経済界からの期待の声も上がっている好機である。官民一体となってしっかり議論すべきである。カーボンニュートラルの取組において、企業間では話合いが膠着してしまうが、行政が間に入ることによって情報共有が図られ、一つの方向性をつくり出すに至ったとの話を聞いたことがある。カーボンニュートラルに限らず、行政が効果的な役割を果たすことを期待する。行政がまちづくりを進める起爆剤として、各地区市民センターを利用して地区ごとに地域のまちづくりについて議論をする手法もよいのではないか。これに加えて、市全体のまちづくりを語る場も必要であると思う。

これらの皆様からの意見、これを整理いたしまして、こういった議論から今後の将来都市像を議論していく上では、以下の論点を使ってみてはどうかということで、四日市港を生かしたまちづくり、公共交通を生かしたまちづくり、環境と産業の調和の取れたまちづくり、豊かな財政を維持するためのまちづくり、若者をはじめ多世代が集う賑わいあるまちづくり、図書館を含む中心市街地の再整備、これらを論点として進めさせていただいてはどうかと考えたところであります。

6番については、今、私がお話しした内容が含まれているということですので、ここで皆様に足りてないよという部分、こういった意味で言ったんじゃないんだけどとい

う部分、その論点で話すんじゃなくてこういった論点で話したほうがいいのではないか、もしくは、こういった論点を追加すべきではないか、ないしは、この論点は要らないんじゃないのというのも含めて、ご意見を集めたいと思いますが、いかがでしょうか。

○ 加納康樹委員

取りまとめ、そして今後の論点というところ、私としてはもう正副委員長がおまとめいただいたもので異論はありません。これで進めていただきたいと思うのですが、1点だけ確認したいのが、最後、6ページの下のところにある、議論する上での論点で、四日市港を生かしたまちづくり、公共交通を生かしたまちづくりの「生かした」の漢字の使い方なんですけど、これやっぱり行政用語的にこの「生」しか使えないのか、何か普通の感覚的に言うと「活」のほうを使いたくなるんだけど、やっぱり行政用語的に生しか使えないのかという、その点だけ確認です。

○ 小林議会事務局主事

すみません、事務局でもこの点、ちょっと指摘がありまして、確認させていただきました。

一応、議会の会議録なんかでは、この「生」のほうの生かしたという言葉を使うということで、今回ちょっとこちらの字を使わせていただいたというふうに整理をさせていただいております。

○ 加納康樹委員

そういう整理であればそれに従いますが、何となくイメージ的には、ぱっと見には「活」のほうがよかったかなと思いますが、議会で統一されるということであれば仕方ないと思います。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

今委員の皆さんもうなずいている方もお見えになったので、私たちも「活」にするのか「生」にするのかというのは、正副レクのときにも話をちょっとしまして、一旦たたき台として出す上では「生」にしようということで整理をさせてもらったんですが、今後の論

点を進めていく上で字面が「活」のほうが皆さん、違和感なく進行できるということであれば、変更することもやぶさかではないんですが、いかがでしょう。

○ 加納康樹委員

一旦下がりましたが、別に議会事務局的かというと、その辺で別に「活」というものが入っても問題がないということであれば、ぜひ変えていただいたほうがイメージは湧くのかなというふうには思っています。

○ 樋口龍馬委員長

皆さんいかがですか。特段のご異論がなければ、「活」の字に変えたいと思いますが、よろしいですか。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、今後の論点整理等については、この「生」から「活」のほうに字面を変えさせていただいて、進めてまいりたいと思います。

他にございますでしょうか。

○ 早川新平委員

今、加納さんの指摘してもらったところでいくと、四日市港を生かしたまちづくりは分かるんやけど、その下の公共交通を生かしたって、これ、ちょっと違和感があって、生かしたというのは、例えば新たに路線とか公共交通、今のままの路線の中でまちづくりするのかということではなしに、公共交通をそれこそ活用したい、生かした、そういう形でない、この字面だけでいくと、何か今あるところの拠点で置くということではなしに、免許返納とか高齢化で公共交通をこれからもっと充実させていくという意味で捉えればいいわけでしょう。ですよね。

○ 樋口龍馬委員長

表現は変更しなくてもよろしいですか。

○ 早川新平委員

してもらったことではなしに、うまく分かりやすくまとめてもらっているので、そういうのに違和感はないという。

○ 樋口龍馬委員長

今、早川委員の言っていたような内容も含めて議論をしていくということで、確認をさせていただきます。

他にございますか。

○ 三木 隆委員

四日市港を生かしたまちづくりという意味が、先ほど来出ている市民が楽しむようなイメージなのか、港自体の実績向上のために生かしたという部分と、ここがあまりにもちょっと明確でないもので、例えば、今、四日市港管理組合議会の特別委員会でブルーカーボンって、要するに、四日市港管内というのはあるんだけど、大きく言えば伊勢湾の活性化、海を戻そうじゃないかというイメージもあるわけなんです。そこまで大きく広げるのか。その辺の意味合いが僕にちょっと分かりづらいもので、そこら辺の皆さんのご意見をお聞きしたいと思います。

○ 樋口龍馬委員長

私たちが提案させていただいている段階では、もちろん物流が先にあってそこに人流を伴うというようなイメージであります。そんな港が設置されている四日市だからこその四日市港を生かしたまちづくりという視点での議論を皆さんにお願いしたいというようなまとめ方ですので、視点の振れ幅は、もう委員の皆さんのある程度裁量にお任せさせていただいて、四日市港から始まる伊勢湾再生という視点を持っていただいても私はいいと思いますし、もっとミクロ、マクロについては、委員の皆さんの判断にお任せをさせていただいて、どのような議論でも出していただきたいなというところでもあります。

○ 早川新平委員

今、三木さんおっしゃったときに、先ほど冒頭で僕が、あれは観光元年って生きている

のかと言ったときに、当時の四日市港のほうでも霞ヶ浦には人を集めたくない。あそこは危険だからということで、実務をやっておると。千歳のほうは倉庫群があって、それから文化遺産、先ほど言うた跳ね上げ橋とか潮吹き堤防とか、こっちは観光元年でやっていくって大きな分かれがあって、霞ゆめくじら公園のところ、あそこにゆめくじら、あれ、1億5000万円の遊具をもらったんやけど、あのときに緩衝緑地に人を集めてどうするのやって企業から物すごくお叱りを受けた経緯があったので、すみ分けというのがやっぱりあるんです、実務で。だから、観光というと、委員長もよくご存じやと思うけど、千歳というところに僕は焦点を当てるべきやなというふうには思っているし、理事者のほうも多分、企業側からの意見というのを酸っぱく言われているというところがあるので、やっぱりすみ分けをしていかんと、当時は、四日市に観光なんて、観光の町でもないで要らんやろうって議会では結構多かったですけれども、当時の市長の強い意向で、文化元年というのを打ち上げたところがあるので、まだそれが生きていますかということで、理事者に問うたというところですよ。

○ 樋口龍馬委員長

また、そういった視点も入れながらの議論をと思っております。

○ 笹岡秀太郎委員

先ほど三木さんがおっしゃった伊勢湾というフレーズは大変大事かなと。私も一般質問で、自由通路を造って、JR四日市駅から港を介して、中部国際空港が目の前にあるではないかと。かつて、四日市港の四日市からのアクセスを四日市市はしっかり力を入れたけれども、今そのアクセスはないけれども、陸路としてしっかりつながっているという部分が欠けているのではないかと。そういう意味でいうと、やはり伊勢湾というフレーズというのは、我々もどこかこれをしっかりと腹の中に落とし込んでいって、まちづくりも包含していかなとまずいのではないかなという思いがするので、四日市港でとどめることなく、そこから先にある伊勢湾、これもやっぱり大事にしていきたいなという思いがあるので、意見として申し上げます。

○ 樋口龍馬委員長

もう今既に議論の論点として挙げさせてもらった1番の項目の中に入り込みつつありま

すので、ここで一度休憩を取らせていただいて、再開、後ろの時計で今14時25分ですので35分に再開ということにさせていただきまして、今の三木委員、早川委員、笹岡委員のような議論の内容を出していただいて、場合によっては反する意見があろうかと思えます。それはもう皆さん忌憚なく出していただいて、進めていきたいというふうに考えておりますので、よろしく願いをいたします。

では、休憩に入ります。

14 : 25 休憩

14 : 35 再開

○ 樋口龍馬委員長

では、引き続き四日市港を生かしたまちづくりという視点で、議論を深めていきたいというふうに思います。

今、もう休憩時間もちょっと皆さん話していたことも、改めて会議の場所で発言していただいて、ぜひ、私たちの研究成果としてまとめていきたいというふうに思いますので、今、休憩時間に出ていた話は、先ほどの三木委員からの発言から波及をして、やはり人流と物流を分けていかなければならないよねという話を井上委員がしていましたので、井上委員、どうぞ。

○ 井上 進委員

本当に、やっぱり工業的な部分というのは生かしながら港のよさというのを皆に知ってもらおうというのが一番大事やと思うんですよ。そうすると、やはり人流の分離も大事やし、先ほど、今、いろんな議論出てるけれども、駐車場の関係とか、そういった部分、非常に大事な部分だと思うので、そういった部分をつくっていかんと港が活性化していかんのかなというふうな思いがあります。

○ 樋口龍馬委員長

四日市市として基本的な考え方を持って示していますので、その人流、物流の分け方について、ざっくり簡単に補足をしていただいてもいいですか。

○ 荒木政策推進部長

先ほどから議論にも出ておるように旧港、四日市港については、主に人流というか、港を生かした都市側とのまちづくり、これで活性化を図っていくという流れでございます。

霞ヶ浦については、物流を中心としたものにしていくと。ただし、今、過渡期でございますもんで、方向性については先ほど申し上げたとおりでございますが、例えば、大型客船のクルーズ船、こちらにつきましては霞ヶ浦しか、今現在、深さと物理的なスペースの関係、それで今24号岸壁、こちらにしか着かないという現状がございますもんで、若干物流と人流と交わるところもございます。旧港についても、まだ現在、第2埠頭、第3埠頭については物流の面で動いておる部分もございますもんで、大きな方向性としてはそうやってすみ分けしていくということの方向性でございます。

以上でございます。

○ 樋口龍馬委員長

霞ヶ浦の新しい上屋って、どれぐらい入ったかとかって分かっていますか。初め上屋がぱっと建ったときに全然契約がないって言っていた時期が、私が四日市港管理組合議会の副議長をさせてもろうておるときにそんな状況だったんですけれども、今ってその利用率が上がってきて、千歳のほうから引っ越していっているというのはどんなふうになっているかというのが、もし、分かれば教えてほしいんですが。

○ 荒木政策推進部長

すみません、現在詳しいデータを持ってないんですが、委員長おっしゃられたように、例えばトランスシティの本社であるとか、そんなのについてはもう既に向こうへ本部も移してございますし、向こうの空き地についても——空きスペースでございますね——工業の立地、こちらから第一工業製薬なんかもこちらから向こうへ移っていってますもんで、いつの時点から幾つの会社がどれだけ動いたという詳しいデータについては、申し訳ございません、持ち合わせてございません。ただそういう大きな流れはあるということで、ご報告申し上げます。

○ 樋口龍馬委員長

また、一度調査いただいて、資料で出していただきたいなと思います。賃料が大分違ったと思うんですよ。賃料の差なんかも知らないメンバーの方も、私も含めて詳細分かりませんし、霞ヶ浦のほうが高いということを漠然と知っておるだけですので、ぜひ示していただきたいなと思います。これは資料の請求でお願いをいたします。

その上で、千歳のほうだとかを活用するという話になってくる、それで、上屋を霞ヶ浦に動かすとなると、霞4号幹線の南進化なんかという話も、この議論をしているときにたしか笹岡委員か荻須委員から出ていたと思うんですが、笹岡委員でしたよね。その辺りちよっと道の延伸も含めて笹岡委員からご発言いただけないでしょうか。

○ 笹岡秀太郎委員

霞4号幹線はご承知のとおり、すばらしい道路が整備できて、あれをもう少し生かそうとすると、さらに南進化させていくというのは、やっぱり大事な施策かなと思っています。非常に難しいけれども、やはり国もやろうとしているやに聞いていますので、しっかりと一度研究していただいて、霞4号幹線が南進することによって、一番国道23号の渋滞解消につながるし、四日市の発展につながってくるかなという思いがするので、ぜひこれは進めてちょうだいという話ですわ。それに合わせて、やはり港の活用の方法がしっかりと、今、四日市は方向性を出されてきておるけど抜けているところが、一つは防衛面、自衛艦がどこに入るのかというのは、まだいまだにはっきりした方向性が出ていない。霞ヶ浦は来ないでねって言っている。大深度で入ろうと思ったらあそこしかないので、やはり、平素の防災力を高めていこうと思うと、やはりそういう自衛艦が平素でも入ってこれる施設づくりをしていかないかという視点は要るでしょうと。要するに、四日市はウエルカムですよって辺りをしっかりともう少し出していかんと。もう一つ合わせると、実は、何度もこれ私は言うんですが、やはり海岸線から市民を遠ざけてしまったという施策展開は、四日市はどこかでそれを市民に返していくという視点が大事かなと。そうするとこれは何かというと、霞ヶ浦であろうが千歳であろうが、やはり海辺に市民が本当に安心して近づけるといふ施策展開は大事だろうというふうな思いがあるので、例えば、霞4号幹線が南進した場合、車が通り過ぎるだけじゃなくって、例えば、千歳へ寄ってもらえるような仕掛けをすとか、そういうところもしっかりと視点として入れていくというのは大事かなと思っています。

水辺から市民を遠ざけたというのは、やっぱり大きな責任と思っているんですよ。例え

ば四日市の子供たちが、水生生物ってどんなのがいるのって言う人もいるしね。何年前かに——四日市の市というのやったっけ——よっかいち水族館をやったやないですか。たくさんの方が来たというのは、その辺の水辺への憧れというのがやはり市民にあるのかなという思いがするので、総合的に水辺に近づけるような、国、県、市、みんなが協力して、方向性を一つにして推進していただきたいなと思いがします。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

ちょっと話がそれてしまったら申し訳ないんですけど、私も委員長なのにごめんなさいね。

ある市民から——個人みたいなものですが——自衛隊って誘致できへんのか、海上でという話を聞いたことがあって、そういうものが動いてくると、いざ何か、今後、東海地震、東南海地震とかあったときに、いろいろと市として助かるところがあるんじゃないかみたいな話をされて、そうかといって、そんなものを誘致するなんて議会で考えたこともなかったなと思って、ぼっと頭の端っこのほうに今追いやっていたのが、笹岡委員の議論の内容で、少しそんなこと以前に言われたなというのがよみがえってきたんですけども、直ちにどうしたらいいとか全然デメリットについても私、整理できてないんですけど、米軍基地を持ってくるって話とは全然違うと思うんですけども、そういう海上自衛隊の何か拠点的なものを整備するということは、これはあり得るというか、どういうところから発案してくるのか。防衛省から言ってくる初めて動く話なのか、市から、今の笹岡委員の話みたいにうちに造ったらどうやというふうに市が提案していくような話なのか、これどっちなのかって整理ってあるんですかね。あれば教えていただきたいんですけど。

○ 荒木政策推進部長

恥ずかしい話で申し訳ございません。その辺の手續、どういった動きをすればいいのかということについても、一度四日市港管理組合のほうにも確認しつつ、今現状の港については、議員からは拒否しておるといようなこともおっしゃって見えましたもので、その辺の理由とか、そんなのについても確認し、また、後日報告させていただければと思います。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

○ 荻須智之委員

すみません。港で年末に知事と議長と市長がみえるときにちょっと説明しました。

実は、伊勢湾というのは日本で一番大事な湾で、名古屋港の物流が金額、量ともに日本一になっている。それと、三菱重工の飛島分工場でロケットを造っています。これはそのまま道幅よりでかいので、船に乗せて、全部伊良湖水道を通って種子島へ行くんです。

ですので、伊良湖水道に機雷をまかれると、もう中部圏の経済は止まるだけじゃなくて、日本はロケット打てないんですわ。ですから、これは防衛省にも何回か電話して確認したんですが、掃海隊群の総合演習を冬と夏とこの7年やっていますよね。これをやるようになった理由はなんやろうって確認したら、それは答えられんけれども、重要性はあるという答えでした。

それで、国会議員と知事、市長には、自衛隊の特に掃海艇を置く必要があるということはお話ししています。吉崎の先を埋め立てるとか、第1埠頭を充てるというのも手ですという発案はしていますけれども、全く動いていらっしやらんと思います。

ただ、管理者の知事は、海上保安庁のナンバーツーであられたこともあるので、機雷ってまけるかなということは即答されたので、あら、ちょっと本気なんかなと。瀬取りって沖で機雷を積み替えて、北朝鮮船籍やろうが、船は入港はできないんだけど伊良湖水道は通っちゃうんですよね。外洋で臨検はしていませんから、ですからまけますって言うたら、そうやなということで、ちょっと深刻には思っていたみたいですが。

そういう意味では、自衛隊は松阪か四日市が望ましいということをお話はしておきました。ただ、どこをどうつついても進む問題ではなかったなので、一度真剣に考えていただけたらなとは思っています。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

荻須委員の運動はちょっと別によけておいて、そういう防衛省というか海上自衛隊関係の施設拠点的なものを整備していく必要性はあるのではないかというご意見に集約させていただいてもよろしいですか。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

そんなふうには港の活用という、人流や物流、今、防衛面まで出てきましたけど、こんなふうには自由にご発言いただいて結構ですので、ほかの皆さんもご意見をいただければと思います。

○ 山口智也副委員長

すみません、副委員長で申し訳ございません。

先ほどの笹岡委員のほうから大事なご指摘があったのかなと思います。

その親水空間の創設をしていかなければならないというのは、もう本当にそのとおりでと思いました。それをまた、これから取り組もうとしている四日市地区にそういった空間をつくっていくということも、なるほどなど。それはその場所が一番適しているんだろうなというふうに感じたところです。

それと、先ほど霞4号幹線の南進についても触れられておりました、これをやはり将来的には、四日市としてはやっぱりやっていかなきゃいけないんだろうなと思います。霞ヶ浦から南進をしてきたときに、一つは国道164号をずっと海のほうに延ばしてきて、南進の部分と合流をさせるというのが一つ考えられると思います。また、さらに南進をさせて、どこまで南進をするのが一番効果的なんだろうと考えたときに、国の役人の方から講義を聞いたことがあるんですが、最低限でも国道25号まで、塩浜のほうまで伸ばし国道25号まで接続するのが必要だろうという話も聞いたことがありまして、そういったことも、非常に費用は莫大なものが予想されるんですが、ただそういったビジョンもしっかり描いていくことも必要なんだろうなというふうに感じました。

笹岡委員のご意見を聞いていて感じたところです。

○ 樋口龍馬委員長

副委員長からでございましたが、他にございますでしょうか。

○ 三木 隆委員

物流に関連してですけど、意外と四日市から滋賀県を見ると物すごい遠く感じるんですよ。しかし滋賀県の方は、物すごい四日市は近いと言うんです。

ここを直接、施策とかそこらに、これ、港の関連の部分の物流関連と思うんですけど、そういう部分で滋賀県側の荷物やったら、当然四日市も近いし便利やと思うんです。そういう部分の、これ、四日市港管理組合が動く話なんかだと、ふと思うんですけど、そこら辺を提案していきたいな。四日市港管理組合議会議員が3名、今、この場所にいますもんで、その人らと相談しつつ、そういうのを進めていこうかなとは思っています。

東海環状自動車道ができれば、岐阜県からも、多分、名古屋よりも四日市のほうが近くなると思いますもんで、そういう意味で、笹岡さんの南進のことも含めて、物流がしやすいような方向性を、我々港に関わっておる人間は進めていきたいなというふうに思います。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

これ、補足というところちょっとおこがましいんですが、背後圏とか背後地という考え方がなります。港がターゲットにする物流の出元、これをどこにするんだというのが背後圏、背後地という考え方で、滋賀県は間違いなく四日市港のエリアになっていますし、言われたように東海環状自動車道が出来上がってきますと飛騨高山のほうまで入ってきますので、木材も動くんじゃないかという期待感が出てきているというのは間違いのない事実で、そのときに四日市行政がどういうふうにその政策に生かしながら入れていくんだと。四日市港管理組合だけに任せていいのかという部分については、ビジネスセミナーなんかはどういうふうに関わっていくのかというのは考えていただきたいところです。

あともう一個、物流の話になると、荷物って出すだけじゃなくて、出した分だけ乗せて帰ってこなきゃいけないですし、入れたら乗せて返さなきゃいけないですね。これが港を使ってもらえるかどうかのポートアクセスの一番重要な部分だというふうに言われていて、貨物をどれだけパーセンテージを上げながら運用させるかというのが非常に大切だという話が出てまいります。

ですので、私もベトナムに行かせてもらったときに、ハイフォンに行かせてもらったんですよ、あのとき、たしか。ハイフォンはせっかく四日市と経済交流を結んだんだから、四日市の荷物、何を取ってくれるんやって言ったら、おまえら、荷物なんか送ってこやん

と工場を造りに来いと言われて、おお、さすが共産圏は言うことが違うぜって思ったんですけれども、何かって、とにかく君たちの国は値段が高過ぎて、うちから出すものがあるても君たちのところから買うものがないから、航路をつくってももうからないんだよということ、ハイフォンでかなり手厳しく言われたことを覚えております。ですので、出すものをやっぱり考えていかなきゃいけないし、目的地とどういうふうな商品の交流をするかということも考えていかなきゃいけないのではないかなと、私見でございますが、思ったところであります。

この件について関連していただいて議論を深めてもらってもいいですし、それ以外にも以前の議論の中で、これ、早川委員と笹岡委員のほうから、セントレアに対する海上アクセスの話も出ていましたので、そういったところも含めて議論を深めていただければと思いますが、ご発言のあります方、挙手にてお願いをいたします。

○ 早川新平委員

今の話で、ハードとか利用面、それからそれはビジネスの面で、委員長お話しされましたけど、うちが船で輸入をしてポートチャージが高過ぎる、四日市港は。下関港は一日30万円で四日市港は100万円やから。だから荷主としては絶対利用しない。だから、これは、我々ここでやることではなしに、やっぱり民間の競争の原理が働いてないので、一社独占なので、やっぱり利用してくれって言われてもできない。だからそのところはやっぱりこっちの執行部がやる。今、委員長おっしゃったようなところの部分で、我々のところで知恵を出し合いながら、どこからの観点で、牙城は1個ずつ崩していかないと、先ほど後背地でも港のときは必ずその話になるけれども、やっぱり対等の貿易をしないと、一方通行ではどうしようもできていかない。ここまで入っていくとちょっと本線からずれてきそうな気がするので、一応意見という形で言わせていただきました。

○ 樋口龍馬委員長

海上アクセスはいかがですかね。

笹岡委員、どうですか。頼りっきりで申し訳ないです。

○ 笹岡秀太郎委員

海上アクセスは、ああやって反省の石碑までつくったんやから、望んだらあかんでしょ

う。

○ 樋口龍馬委員長

分かりました。

○ 笹岡秀太郎委員

だから、ここで議論要りますか、海上アクセス。いいんじゃないですか。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 加納康樹委員

海上アクセスは要らないというところで、かぶせるような話をさせていただくんですけど、バスタ整備で、ここがバスタとして整備される。そこから千歳なのか霞ヶ浦なのかしれませんが、そこから引っ張ってきて四日市港というところから一般旅客定期航路を引くという手はないんでしょうか。どこへと言われると私もそれが一体どこへというのが、一番有効な客船の引き方なのかというのは具体的なイメージはないんですけど、バスタでいろんなところが寄ってくる。そして、ちょっと行きにくいけど、すぐそこ、千歳港があるわけで、そこから海上アクセスすらあかんかったのに一般旅客定期の航路なんてどうだという説もあるかもしれませんが、港を生かすとなるとそういう発想もありかなと思うのですが、発想なしでしょうかね。

○ 樋口龍馬委員長

確認です。

○ 荒木政策推進部長

今、笹岡委員おっしゃられたように海上アクセスに関しましては、もうそのものだけ単体で捉えれば、過去において委員の皆様ご存じのように、もう断念したと。再度、再開も検討させていただきましたが、四日市の立地条件等から考えて、代替交通が存在するというので、これの検討についても断念せざるを得なかったという経緯がございます。

ただ、加納委員おっしゃられたように今後バスタを中心に、公共交通網と申しましようか、アクセスについては、バスタを中心とした交通体系の整理と申しましようか、その中の一つとしておっしゃられておるのが海上アクセスというような話がございましたもので、その辺については一度検討させていただくのかなというふうには思いますが、あくまでもバスタを中心にどういった人の流れをつくっていくか、その利便性を高めていくかという観点で、我々理事者側としては検討をしたいというふうに思っています。

以上でございます。

○ 加納康樹委員

四日市港を生かしたというところで、そんなのもあって四日市港からどこか遠くまで船で行けるというのもありかなと思ったので、言ってみましたという程度で結構です。

○ 樋口龍馬委員長

私たちの特別委員会の意見としては、載せさせていただきますので、そういった現在の政策の中で、全く検討してないものについても忌憚なく皆さんから出していただければと思います。他に港で。

○ 笹岡秀太郎委員

私は、委員長が言われたのは、空港のアクセス、海上アクセスかという思いでそうやって言ったんですが、加納さんのおっしゃるのは非常に面白いかなと。四日市港を活用して、例えば鳥羽港へ行ってもいいし、あるいは伊勢湾を周遊する何かとか、そういう広い意味で、その辺の道は閉ざすことなく考えていったほうがいいのかという気がします。ですから、大賛成です。

○ 早川新平委員

加納さんの七つの海の後でめっちゃ小さなこと、バスタがあるので市内のA循環のバスとか、B循環、こういう、その構想もやっぱり考えると、潮吹き堤防とか、北回り、南回りとか、バス路線、バス会社とも話をせないかんのやけど、一石二鳥でクリアできる可能性があるわな。ゼロというのと、1時間に1本でも走っておれば、人というのは利用する、その時間に合わせて。だから、そういったこともやっぱりバスという話が出てきたので、

それ以前に、今あるのかどうか、市内のA循環、B循環って。お隣の桑名市なんか結構駅を中心としてやっているのやけど、四日市は、僕、本当に恥ずかしい話、バスはあまり乗らないので、ただ、そういう観光とか、潮吹き堤防から東回り、西回りとか、そういった感覚でやっていけば、今までなかったところ、昔はあったと思うんやけど、バスが一旦縮小されて、駅を中心としてやっていくというのが10年ぐらい前からありましたやんか、パーク・アンド・ライドから。そういったことをやっぱり考えていって、一つの施策にしていけば、何か解決していけるんじゃないのかなと。当然、民間業者というのは営利目的なので、やっぱり市としても補助を出さないかん、そういったことをやっぱり考えていってほしいな。一歩踏み出せば何か知恵が出てくるので、意見です。

○ 三木 隆委員

先ほど笹岡委員が海辺の生物という話が出たもので、今回、四日市港管理組合議会の特別委員会でブルーカーボン、いわゆる海水中のCO₂、そこで、発展して伊勢湾までと言うておるんですけど、ただ、この間の一般質問で、今、四日市港管理組合と、市のほうも県と一緒に関わっていろいろな調査していただいておりますので、その結果を基に、今度の会議のときにどういう方向性でどう進めていくかというのを具体的に明らかにしたいと思いますので、ここら辺もこの委員会で共通の意識を持ってほしいと思いますし、港に関してという部分では、ある意味、昆布とか、そういうもんが自生している港には、当然魚も寄ってくる、将来そういうふうにしたいなという思いがありますもので、その辺の共通意識を高めたというので、意見までです。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

民間の商業施設というところで、笹井委員が以前の議論の中でお話をしていただいておりますので、笹井委員、その点についてさらに深めてご発言があれば、どうぞ。

○ 笹井絹予委員

いや、今日ちょっと会派でさっき休憩のときに、亀山にコストコが2年後かな、できるので、四日市もいいなという、どっかないかなって、そんな話をちょっとしていたんです

けど。

○ 樋口龍馬委員長

そうすると、あのときはアウトレットモールみたいな話でしたが、どちらかというと生活用品的な感じですね。

○ 笹井絹予委員

ショッピングセンター、ああいうアウトレットでもいいんですけど、みんなが行けそうな場所なんかもいいのかなと思いつつ、ちょっとさっき笹岡委員としゃべってまして、今、ちょっと指名されたので発言をさせていただきました。

○ 樋口龍馬委員長

ジャンルにこだわらず商業的な施設があるといいのでは、人が寄りやすいのではないかというご意見でございました。

○ 山口智也副委員長

前回、笹井委員さんからそのご意見を頂いた後に、休憩時間に、笹井さん、視点がいいですねって話をしていたんですけども、私もつい先日家内と話していて、とにかく人が集まるには若い女性が行きたくなるような、そういった施設が必要なんよと。なぜかというと、そこにまた若い女性が集まってくると、今度は若い男性が集まってくると。そうすると若い方の活力がまた拡大していくみたいな話をしていたんですけども、そういった商業施設みたいなものを誘致できると非常に理想的なんですけれども、ただネックは、四日市地区にそういったスペースが果たしてあるのかということ、非常に現実的には難しいところがあって、そこをどういう形であれば何かしらの可能性があるのかということ、これは理事者の皆さんのお知恵も借りながら、皆さんのお知恵を借りながら検討していくしかないのかなというふうに、今、感じています。なかなかそのスペース的な問題があるのかなというような感想です。

○ 笹井絹予委員

意外と四日市って買物をするところが少ないかなと、人口の割には。なので、何かそう

いうものがあるといいのかなと思いつつ、意見です。

○ 樋口龍馬委員長

上に伸びていくという手はあるんでしょうけどね。確かに底地は狭いんですよ、あそこ。そうか、津波避難ビルになるよね、上に伸びていくと。

他にございますでしょうか。

本日ご発言のないところで、伊藤委員、いかがでしょうか。

○ 伊藤昌志委員

特に異論ないので聞いていたんですけども、交通の部分では、ふだん、うちの会派では話が出ていますけど、空飛ぶタクシーを何回か一般質問でもさせていただいて、それが今度、大阪万博で実用化という話にはもうなるとおもうので、まさにここでちょっと一言入れていただくといいかなと。特にそれをどうというわけではなく、そういうものもあるということで広い視野でしていただくといいかなと思いました。それくらいです。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

公共交通の部分で扱うのか、港の活用の一つとして、社会実験、実証実験的に空飛ぶタクシーの離発着実験なんかをしてみたらどうだという論点で入れさせていただいたほうがいいか、そこだけ整理をお願いします。

○ 伊藤昌志委員

個人的にはちょっと港かなと思いましたがね。

○ 樋口龍馬委員長

分かりました。そのようにさせていただきます。

○ 森 智子委員

すみません。中央通りの再編と四日市港を一体で整備をしていくというところで、今、考えられているのが、港のほうに行く歩行通路と自転車が通れるというところになってい

るんですが、四日市みなとまちづくりプランとかを見ていたときに、どうしてもやっぱり人の流れを呼び込むためには、それだけではすごく少ないのかなというのが私の印象で、自動運転がそこを通っていく、それで人を運ぶというところもすごい大事な視点やと思いますし、やっぱり車で移動できるというところも、やっぱりどうしても高齢者とか様々な人を運ぶとなったときに、車で移動する、また、駐車スペースが必要になってくるとかそういうところもやっぱり具体的に、きちっと今ここで整備をしていくというのはすごく大事なんじゃないのかなという、私の思いです。

○ 樋口龍馬委員長

ほか、ないようでしたら、次の、公共交通を生かしたまちづくりが、今日決着するのか、途中まで意見を出していただくのかという進行をしていきたいと思いますが、よろしいですか。

○ 笹岡秀太郎委員

このポイント、公共交通で、もう、何ですか、議題を変えていくということですか。

○ 樋口龍馬委員長

一旦これで公共交通のほうに移らせていただいて、集中的に公共交通に対する意見を出していただいて……。

○ 笹岡秀太郎委員

以降ね。

○ 樋口龍馬委員長

はい。

○ 笹岡秀太郎委員

そういうイメージでいいんですね。

○ 樋口龍馬委員長

そのイメージですね。よろしいですか。

また、最終、最後のときに、これ言い忘れたというのは必ず取らせていただいて、最終報告までには、また、皆さんからご意見を頂く場面をつくりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

港の発言については、一旦集中的にお話しするのはここまでとさせていただきますという事です。

○ 山口智也副委員長

確認ですが、この後、いろいろ論点が出てくると思うんですけども、後の論点の中に、先ほど議論した港の関連の議論も当然絡まってくるような議論もあると思うんですが、それはその都度また、港の話も絡めて議論させてもらったらいいということですか。

○ 樋口龍馬委員長

そうですね。先ほどの伊藤昌志委員に確認をさせていただいたところのように、どういう視点でのお話ですかというのを確認した上で、両方にかかりますよねって言っていただいたら、何とかリンクするような書きぶりを考えて、正副委員長でまとめさせていただくというふうにご理解いただいたらと思います。

公共交通と港って必ず関連するよねとか、にぎわい創出して必ず関係するよねって部分は出てくると思いますので、その都度の整理をさせていただきたいと思います。

よろしいですか。

○ 笹岡秀太郎委員

せっかくなので、今のうちに頭出しだけしておいてもいい。

○ 樋口龍馬委員長

どうぞ、どうぞ、どうぞ。

○ 笹岡秀太郎委員

港を中心にいろんな話題が出たけど、2027年にリニアが開通するという、本当は四日市案を視点として持っているけど、2027年の名古屋駅まで開通が終わった後、すぐに環境ア

セスが入るんです、大阪に向けたリニアの。そうすると四日市の果たす役割というのがもうそろそろ明確に出てこんど、木曾川を鉄橋で飛んでそこから下、地中に潜って、四日市の下を潜って、東名阪沿いに走っていくんですけれども、そこで四日市が果たす役割って大きく出てくると思うんですよ。何をどう、それを通してしまっただけで看過するのか、それをどう生かしていくかというあたり、例えば、電力の需要というのかなり大きいものが出てくるので、例えば四日市がその部分を担おうとか、様々なところに便益というのが出てくると思うんですよ。この辺で政策として、そろそろ視点を置いてもらわんと、県はもうリニアの関係を交通政策課——どこでしたっけ——でやっておるけど、四日市は全くこの視点はないので、ぜひこれをちょっと頭出しだけしておきます。忘れるといかんので。

○ 樋口龍馬委員長

一旦、せっかくの話ですので、どの程度検討が今進んでいるのか、ないのかというところについて、答弁をしていただきたいなと思いますが。

○ 伴都市整備部長

2027年リニア、品川—名古屋間の開通というところで四日市の果たす役割というところですけど、まずは四日市では、恐らくおっしゃられた地下を通る、ある意味通るだけになるかも分かりませんが、亀山であったり名古屋というところを見据えた中で、一つ乗換えの拠点の整備というところで今のこの中央通り再編の中での乗り継ぎ環境の再編をしておるといところが、まず第一のところでございます。その他もろもろ電力需要に関して、そういう基地であるとか、そういうところというのは私どもではちょっと今検討というか、考えているところはないんですが、まずは交通としての利用というところでは、先ほど申したようなところがございます。

○ 笹岡秀太郎委員

今後、しっかりアンテナを張っておいてねということと、当然JRやから、JRの線と接続する亀山駅のところの周辺というのは大きくクローズアップされてきて、恐らく四日市もここから亀山へという人ってたくさん出てくるだろうし、そういう意味でいうと、しっかりこれ、乗り遅れないような施策展開というのもしていかないかんし、もう2027年の開通に沿ってもうすぐに、すぐにどころか、開通前からもう動きというのはかなり出てく

と思いますので、ぜひ視点をしっかり持っていただいて、施策展開して行ってほしいなということをお願いしておきます。

○ 樋口龍馬委員長

リニアの駅が四日市にできるわけじゃないですけども、リニアの開通に合わせて、四日市が様々な施策を打っていているのはもう事実でありますので、公共交通の枠の中で先ほど加納委員からもリニアに関するご発言がありましたし、どんどんと意見を出していただいて結構でございますので、その視点も交えながら委員間討議を進めてまいりたいと思います。

他にございますでしょうか。

バスの路線の話、加納委員だったか、笹岡委員だったかな、ちょっとごめんなさい、記憶が曖昧なんですけれども、バスタができてバスタをどういうふうに幹線道路に接続していくんだという話があったかと思いますが、その辺りについてもう少し踏み込んでご発言いただいてもと思うのですが。

(発言する者あり)

○ 樋口龍馬委員長

井上さんでしたっけ。

(発言する者あり)

○ 樋口龍馬委員長

加納委員、お願いします。

○ 加納康樹委員

でも、あれを発言したのは、どちらかというところ公共交通を生かしたというよりは、バスタからのアクセスの道路、ハードとしての整備が考えられてないんじゃないかというそっちの問題提起という意味でした。

でも振られたので考えますと、何だかんだ言ったって、これはもうずっと昔から言って

いますけど、四日市市内は鉄道駅というのが非常に数が多いところですので、これを残念ながら、あまりうまく活用されてない市というところ、ちょっと前にあったように、近鉄四日市駅一極集中じゃなくて、ハブのところではバスもくっつけるというふうな案もあったけど、でも結局バスタということは、全部近鉄四日市駅に来るのかなとかというところが、私としてもよく分かっていないところもあるので。

でも、この公共交通を生かしていくということ、これはもう絶対外してはいけないと思っています。こうなると、やっぱりやらないといけないのは、鉄道事業者、バス事業者の枠を超えての施策というものがやっぱり大事になってくるのかなと正直、思っています。ちょっとパターンが違うんですけど、JR四国だったかな、どこだったかな、鉄道の便数を減らしたら鉄道の切符でバスも乗れてみたい、そんなような施策が、何かできないものができるようになったという話も聞いたことがありますし、四日市でそういうところに値する路線があるのかというと、ちょっと私もよく分かってないんですが、もう従来の鉄道事業者、バス事業者は全く別物なんだじゃなくって、お互いに手を組めるような施策というものを行政が音頭を取ることによって、何か現在の規制を超えた公共交通の生かし方、延命策なのかもしれませんし、活用策なのかもしれませんし、そんなこともぜひぜひ考えていくべきなのかなという時期に差しかかっているような気がしています。

ちょっと何かだらだらとしゃべっちゃいました。

○ 樋口龍馬委員長

今のような視点で、総合交通戦略協議会とかではお話はされているとは思いますが、今のような視点での議論というのがあるかどうかの確認だけさせていただいてよろしいですか。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

公共交通推進室、藤田です。

ちょうど今現在、新たな都市総合交通戦略と、あと地域公共交通計画というのを策定している最中でして、その中には各事業者と協議会のメンバーとして入った中で議論させていただいておりますので、先ほど言われておったような視点も、県含めて施策に位置づけたいけるようなふうを考えております。

○ 樋口龍馬委員長

それをやっぱり各社、それぞれが別の企業ですので、利益を損なわないようにしながら、総合的に話をしていくということが、まさに名前どおりのことをしていくのをもっともっとシビアにしていかなきゃいけないんじゃないというのが、加納委員からのご指摘だと思うのですが、そういったことを事務局として、四日市行政が提案していくことができるのかどうかというところは。

○ 伴都市整備部長

冒頭、加納委員からのお話の中でも例でいただきましたけど、例えば、ハブ化みたいなお話をされたところで、例えば、あすなろう鉄道の内部駅、あそこを一つ乗換えの拠点として駅前広場を整備しました。そこへはあすなろう鉄道とほぼ並行して走っておる幹線の路線バスもございしますが、あの駅で支線バスからも乗換えもできるというところで、そういうある意味ハードも関わっていますけど、ソフト的な対策も含めて、あるいは競合相手、鉄道事業者とバス事業者、そういうところも競合相手ではありながらいかにいいものにしていくかというところで、これも戦略の中でもいろいろ議論とかそういう戦略を上げてやってきておる事業ですので、引き続きそういうところで事業者同士の協力も得ながら、市としてもいかに有効に活用できるかというところは、そういう視点を持って新たな計画でも考えていきたいと思っております。

○ 樋口龍馬委員長

確認をさせていただいたところでありますが、加納委員、いかがでしょうか。

○ 加納康樹委員

本当に従来の法規制とかに縛られるのではない、何か公共交通のさらなる生かし方というものをぜひぜひ、私、ちょっとまだよくまとまっていませんけど、四日市発でできると面白いのかなと思っていますという感じです。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

○ 山口智也副委員長

すみません。この議会の一般質問——ごめんなさい、どなたの質問だったかちょっと記憶が定かでないんです——でバスタに関連して、高速バスに関連して、新宿のバスタを中心に、全国のバスタとつないで四日市もその役割を果たしていくというようなご答弁があったかと思うんですが、具体的に、今後、四日市のバスタについて、先ほど多分市内のお話だったと思うんですけれども、県外からのお客さんを呼び込んで、さらに四日市のバスタからどういうふうにお客さんを県内の各所に移動してもらおうかというような、そういった具体的なお話も一部答弁にあったかと思うんですけれども、改めてお考えを聞かせていただきたいなと思うんです。

○ 伴都市整備部長

竹野議員のご質問の答弁の中でお話しさせていただきました。

バスタ新宿もお話しさせていただきましたけど、あれが第1号ということで、そのうち国のほうがバスタプロジェクトというのをつくりまして、バスタを全国展開していくという中でバスタ間の連携というのもうたわれています。そういうところで、例えば災害時で万が一鉄道なんか被災すると復旧までに時間かかると。意外と過去の被災を見ても、高速道路網の復旧は早かった、バス路線は早く復旧したというところもありますし、そういう防災面でのバスタ間の連携というのがありますし、言われています観光面ですとか、そういう移動の中でもこういうバスタ間の連携というのはしっかり有効に果たされるのかなと思っております。

ただバスタを整備するだけではなくて、当然バスタをつなぐ広域幹線道路の整備も必要となってきますので、例えば四日市を見ても、先ほどもお話出されていましたが、例えば東海環状自動車道、これが令和8年に全線開通することによって飛躍的に道路網がよくなりますので、そういうのを見据えて、例えばもうこれまで、例えば中長距離バスでなかった北陸方面のほうとか、こういうところへのバス路線なんかの展開も考えていくのかなというような、そういうところと、あとは当然市内のお話もさせてもらいましたが、市内のバスターミナルを集約して、そこへは一つ幹線バスはそこへみんな集まってくると。それから、ハブ的なところでまた支線バスへの乗換えができると、こういうバス網も考えていきたいというような、そういう整理になってございます。

○ 山口智也副委員長

特に観光面で、北陸方面というお話もありましたし、そういった新たな需要を掘り起こしていくとか、そういったところで、四日市の今後の発展につながっていくのではないかなというふうに感じますので、そこら辺の研究もぜひ進めていただきたいなと思いました。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

バスタを中心とした乗り継ぎということの利便性が上がることはよく分かります。その上でじゃ、西部をどうするんだという議論を萩須委員であったり、井上委員であったりが出されています。乗り合いタクシーなんかのことも含めて井上委員も思いがあろうかと思えますので、この際発言をいただければと思います。

○ 井上 進委員

正直、乗り合いタクシー、郊外、せっかく広い土地があるところへ、これ、正直、市街化調整区域、これが一番ネックやと思うておるんやけれども、そこが生きてこないというのが一番四日市の弱いところかなと思っておるんですが、私は。

ですから、人が高齢者になっても動けるということで、私、何回もそういった話をさせてもらっている部分、やっぱりその辺が、今の公共交通、四日市、ここにも書いてあるように東西にはあるけれども、南北が何も行き来ができやん。そうやから右回り、左回りでもいいから巡回できるような、そういったようなものができるというのも、私、大事なかなと思っています。

そのほかに、また、先ほどのバスタに関しても、三重県で初めてのバスタ、せっかくバスタができるのであれば、県内からこのバスタを利用したいというようなそういった思いを持ってもらえるようなバスタにせなあかんというふうに思っておるんですよ。そうしないと、四日市だけのバスタでは、そのままではもう終わってしまうような気がするので、県内からここへ行けば、もう大阪やろうが新宿やろうが、どこでもすぐバスに乗っていけるというようなそういった思いを県内に発信していかないと、四日市だけで集約したんやというだけでは、もうそれだけで終わってしまうかなというふうな思いがありますので、

そういった部分で、全体的にはやはり交通網をしっかりと、四日市の交通、鈴鹿あるいは菟野、桑名いろんなところをつなげるような交通網があってもいいのかなというふうな思いがあるんですが、そういった中ではバスタが生きてくるのかなというふうな思いであります。

○ 樋口龍馬委員長

萩須委員、いかがですか。

○ 萩須智之委員

まさに市街化調整区域でというのは、人があまり住んでないからという点で効率が悪いんですよ、公共交通機関。将来を考えていくと、自動運転の車というのは億するんじゃないかというぐらい高いものになるらしくて、個人で所有するものではないらしいんです。そうすると、バスがどんどん小型化して、今ちょうど実証実験されているぐらいのマイクロバスのまだちょっと小さいぐらいというのが縦横無尽に走るようになれば、自家用車が要らなくなる。と言いつつ、31も51も排気量のあるような車を1人で運転しているというのは、これは余分に税金かけてもいいんじゃないかを感じるぐらい無駄もまだ多いということで、前回も言いましたけれども、日本は自動車所有するのが安過ぎるんですよ。これはもう自動車工業会からの圧力でモータリゼーションを進めるために、しかも軽自動車という減免枠をそのまま残してしまっている。これ、アメリカから見ると非関税障壁なんですよ。多分なくなっていくんだろうなということで、個人が所有する車の維持費が高くなれば、当然公共交通機関に流れてくるようになるので、これはやっぱり国の税制ともタイアップして、少しでも公共交通機関に乗りやすいように、乗らなければならないようにしていくということも念頭に施策していただけたらなというふうには感じています。

その中では、やっぱり駅から遠いところに住んでいる方たちは、自動運転の車はすごく資するものがあると思いますので期待しています。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

そういう中で、永平寺町の事例をちょっと出してもらったのかなというふうに思っておったんですが、他にございますでしょうか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

今日のところ、特段なければこの程度にさせていただいて、次回は、この次の論点の部分の環境と産業の調和の取れたまちづくりのところの議論を進めさせていただくというような進行でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、そのような進行でさせていただきたいと思います。

それでは、これまでの調査のまとめについて終わりました、本日のところはこの程度にとどめまして、次回の日程でございます。ご確認をさせていただいている日程では、10月27日木曜日の午後1時30分からとなっております。2時間程度を予定しておりますので、よろしくお願いたします。なお、11月11日についても既に確認された日程でございますので、改めて皆様のご予定の確認をよろしくお願いたします。

そうすると、次回うまいことやっていくと、今日の進行の感じでいくと2間で1時間程度なので、次回で委員間討議のところは終われるのかなというふうに思っております。

11月11日に向けて最終の報告をまとめさせていただいてのという形になるのか、いや、この視点で、新しい視点で議論が必要だということであれば、集中的に調査をする期間というのをまた、設けていきたいというふうに思いますので、皆様の頭の中で整理をしておいていただければなと思います。本日はお疲れさまでございました。

15：27閉議