

別記様式第2号（第12条関係）

受付番号	令和元年 第 1 号
受付日	令和元年 7月 17日
質問者	伊藤 嗣也 議員

文書質問答弁書

回答日：令和元年8月6日

担当部局：政策推進部・市民文化部・
健康福祉部・商工農水部・
都市整備部・教育委員会

四日市市議会基本条例第16条第1項の規定に基づく 伊藤嗣也 議員の文書質問について、同条第3項の規定に基づき、下記のとおり答弁いたします。

■質問名 次期四日市市総合計画の策定方法及び骨子案に関する問題について

■質問

① 市長は平成31年4月1日の「年度初め市長訓示」で、「皆さまの思いも実現できる総合計画であると思っていますので、ぜひとも、日頃皆さまが思っていることを政策として提案していただきたいと思います。」「皆さんの思いが詰まった計画にしていきたいと思います。綺麗なものではなく、熱いものにしていきたいと思います。」と述べており、次期総合計画に対して、職員が積極的に提案すべきというのが、市長の意思である。

（四日市市ホームページ「平成31年4月 年度初め市長訓示」）

<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1554278643568/index.html>

しかしながら、次期総合計画に関して、意見表明の機会を与えられている職員は、ごく一部である。

別冊P.1によると、若手・中堅職員や政策推進監で構成するプロジェクトチームがあるようだが、このプロジェクトチームに参加できた職員は、全体の何%なのか、希望者は全員参加できたのか、答弁いただきたい。

また、プロジェクトチーム以外の職員の意見を、どのように聴取・反映するのか、答弁いただきたい。

政策推進課において、職員からの意見提出の門戸はいつでも開いている、と答弁するかもしれないが、その理屈を主張するなら、次期総合計画を策定するために今まで行ってきた市民意識調査や高校生アンケートや地域との懇談会等も不要であり、市民からの意見提出の門戸はいつでも開いているから意見を持ってこいと、市民に言えば良いだけになる。

市民に対しても職員に対しても、意見聴取の枠組みを構築して、それを周知しない限り、意見提出は行われにくい。だからこそ、市民に対しては、アンケートや懇談会等の意見聴取の機会を設けているのではないか。

第4回資料を全職員が閲覧できるようにして、全職員からの意見聴取の仕組みを構築し、全職員へ意見提出を促すべきではないか。答弁いただきたい。

□答弁

本プロジェクトチームについては、2020年度から2029年度を計画期間とする次期総合計画の策定にあたり、各部局における政策課題の集約と部局横断的な課題解決に向けて分野別に政策の検討を進めるとともに、関係部局の職員間による協議・調整を行うため、平成30年6月に設置したものです。

プロジェクトメンバーに任命された職員は、所属部局において担当業務を行いながら、部局横断的な協議・調整を担うこととなるため、公募制ではなく、各部局との協議のうえ、担当業務の内容や役職等のバランスを踏まえながら、延べ65名の職員をプロジェクトメンバーに任命しています。

なお、本プロジェクトチームのみで次期総合計画の検討を行っているのではなく、職員は、それぞれ、自己の担当業務や職責に応じて、次期総合計画の検討を行っているところです。

また、本年9月に、次期総合計画の素案についてパブリックコメント手続を実施する予定であり、その際は、市民のほか、市内の事業所や学校への通勤・通学者が対象となり、市職員もその中に含まれますので、ご理解をお願いします。

② 意見聴取は、単に行えばよいというものではない。

聴取した意見を、総合計画に反映させてこそ、意見聴取した意味がある。

市民意識調査や懇談会等で提出した意見が、第4回資料に全く反映されていないという声を市民から聞く。その一方で、四日市市総合計画策定委員会委員からの意見に対しては、対応表を作って、意見を取り入れていると聞く。

委員からの意見と比べて、市民からの意見は、あまりにも蔑ろにされている。市民からの意見を計画に反映できない場合、その理由を示すのが、人間として最低限の礼儀ではないか。

市民と市との信頼関係は、提案したら答える、問うたら答える、という、人間として最低限のコミュニケーションを実践してこそ、可能になる。

次期総合計画に関して提出された全ての意見について、どの部分を採用し、どの部分を採用しなかったのか、そしてその理由は何なのかを、早期に市民に明示し、市の見解に対して市民から反論や議論等できる機会を設けるべきだと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁

総合計画は、市民全体で共有する四日市市の将来的なビジョンであり、その実現に向けて、本市を支えるすべての市民が共有しながら取り組む基本的な指針となるものです。

そのため、市民の代表である市議会との議論をはじめ、会議体の設置や多様な手法による市民参画などを通じ、本市を支える市民、企業または団体の方々と共に新しい総合計画をつくり上げていきたいと考えています。

市民参画の具体的な手法といたしまして、①シンポジウム、②市民意識調査（市政アンケート）、③WEBアンケート、④地域との懇談会（タウンミーティング）、⑤関係団体との懇談会、⑥若者との懇談会、⑦パブリックコメント手続、の7つを企画しており、平成30年度に実施した①・②・③・⑥の各内容については、次期総合計画の全体構成の組み立てや各分野の政策課題の抽出を行う際の参考とさせていただくとともに、平成31年3月19日開催の新総合計画特別委員会においてご報告させていただいたところです。

また、2年目となる令和元年度は、①（2回目）・④・⑤・⑦を実施していきませんが、特に、⑦パブリックコメント手続においては、次期総合計画の素案を公表し、提出いただいたご意見それぞれに対し、本市の考え方を明らかにしてまいりますので、ご理解をお願いいたします。

- ③ 別冊 P.1 によると、9月にパブリックコメントを行うとあるが、これまでのパブリックコメントの実績を踏まえると、パブリックコメントで提出された意見を、政策や計画に取り入れることは、ごく稀である。

市の案がいかにかに正しいかを、理屈・へ理屈を総動員して説き、提出された意見を否定するのが、これまでのパブリックコメントである。

このようなパブリックコメントを、次期総合計画に関しても行うのであれば、市民の願いとは乖離した総合計画になりかねない。

パブリックコメントで提出された意見に対しては、それを採用できないかを真剣に検討し、もし採用できない場合、その理由を詳細に示すとともに、市が述べた理由に対する反論を受け付けて、さらに回答する等、市民との意見のキャッチボールをきちんと行うべきだと考えるが、答弁いただきたい。

- ④ ③で提案した市民との意見交換を誠実に行うのであれば、別冊 P.1 にあるように、10月から基本構想・基本計画を踏まえた推進計画案を編成することは、あまりにも市民を馬鹿にしたスケジュールである。

9月のパブリックコメントを踏まえて、基本構想・基本計画が変更されるかもしれない。パブリックコメントとは、本来、そういう制度である。

しかし、パブリックコメント前の基本構想・基本計画に基づいて、推進計画案を10月から編成するのであれば、パブリックコメントで市民の意見は聞きません、パブリックコメントでどんな意見が寄せられようとも、基本構想・基本計画は一切修正しませんと、最初から宣言しているようなものではないか。なぜこんな不誠実なスケジュールで進めようとするのか、答弁いただきたい。

また、パブリックコメントで寄せられた意見を誠実に検討し、③で述べたように、採用できない意見に対してはその理由を明示し、理由に対する反論を受け付けて、それに対する再説明を行う等の意見のキャッチボールを行う期間を、最低、本年12月まで確保すべきではないか。答弁いただきたい。

□答弁（③・④）

繰り返しになりますが、次期総合計画の策定にあたっては、四日市市パブリックコメント手続条例に基づき、その策定過程において、案の段階で広く公表し、市民等からの意見を求め、寄せられた意見に対する本市の考え方を明らかにするとともに、有益な意見を考慮して本市としての意思決定を行う仕組みであるパブリックコメント手続を実施いたします。なお、その際は、本条例の各規定に基づき、必要な手続を進めてまいりますので、ご理解をお願いいたします。

また、推進計画は、基本計画に掲げる施策の方向性に基づき、具体的な実施事

業を示す計画であるため、次年度の予算編成作業に歩調を合わせたスケジュールで検討を進めていく予定です。11月定例月議会にて、基本構想及び基本計画をご議決いただいた後、さらに次期推進計画案の内容を精査し、翌年1月頃に市議会にお示していく予定です。

- ⑤ 資料2 P.5には、「4. 施策の展開方向 ② 子育て支援と教育施策の連携」とあり、図書館が乳幼児から青少年の層に対して、どのように対応していくかが記されている。

しかし図書館は、大人にとっての社会教育施設でもあり、大人向けにどのような図書館サービスを提供していくか、という視点も、総合計画に必要である。

平成17年1月28日に、文部科学省から「地域の情報ハブとしての図書館（課題解決型の図書館を目指して）」との報告書が発表されており、そこには、図書館が、「ビジネス支援」「行政情報提供」「医療関連情報提供」「法務情報提供」「学校教育支援・子育て支援」「地域情報提供・地域文化発信」といった役割を担うべきことが記されている。

よって、これからの図書館に必要な人材は、図書の貸出や整理を行う「管理人」ではなく、必要な情報と出会わせてあげる「案内人」である。

このような視点で、図書館が大人に対して果たすべき役割を再検討し、これからの図書館に何が必要であるかを、総合計画に明記すべきではないか。答弁を求めらる。

□答弁

参照していただいている資料2については、「子育て支援と教育施策の連携」として、次期総合計画において今後取り組んでいきたい方向性について記載したものであり、図書館全体のコンセプトを位置付けるものではありません。

新図書館のめざす機能については、「中心市街地拠点施設整備基本計画」の中で「ICTにも対応し、日常の居場所ともなる全世代を対象とした滞在型図書館機能」として基本理念や重点方針等をまとめています。

- ⑥ 資料2 P.38には、「4. 施策の展開方向 (3)生涯学習の推進」とあるが、生涯学習は地区市民センターだけが担うものではなく、社会教育施設である博物館・図書館等も担っている。各課が行う出前講座も、生涯学習である。

そのため、資料2 P.38に記載の「(3)生涯学習の推進」の項目は、地区市民センターだけに限定せず、博物館・図書館や、各課が行う講座・講演会・出前講座等も含んだ記述とし、章立ても、「政策7 生活・居住」ではなく、「政策1 教育・子育て」か「政策2 文化・スポーツ・観光」に移すべきだと考えるが、答弁を求める。

そして、「子育てするなら四日市」「教育するなら四日市」からもう一步進んで、「子どもも大人も、学ぶなら四日市」を目指せば、子育てしながらの学びや、子育てが終わってからの学びが四日市で得られるようになり、本市を終の棲家にしようとする大人が増えて、人口の定着につながると考える。

「政策1 教育・子育て」及び「政策2 文化・スポーツ・観光」に、大人の教育という観点を盛り込み、大人の学習機会の充実について明記すべきだと考えるが、答弁を求める。

□答弁

ご指摘のとおり、生涯学習は、地区市民センターのみで提供していくものではなく、他部署でも広い分野で企画し、開催していくべきものであります。地区市民センターで開催している講座のみならず市民大学一般クラスや熟年大学について、次期総合計画に位置付けてまいりたいと考えております。

また、博物館・図書館については、資料2において「子育て支援と教育施策の連携」として、次期総合計画において今後取り組んでいきたい方向性について記載していますが、社会教育や生涯学習の観点を軽んじている意図はなく、常にしっかりと取り組んでいく基本的な機能と考えております。

⑦ 資料2 P.38 には、「4. 施策の展開方向 (3)① 地区市民センターにおいて、育児・健康など数多くの分野にわたる学習機会を提供する。」とあるが、地区市民センター以外にも、市の様々な部署が、講座や講演会等を開催し、学習機会を提供している。

これらを全て集約して、講座内容の重複や分野の抜け等が無いかを点検・調整するとともに、各部署による学習機会を、総合的に一括して情報提供する仕組みが必要だと考える。

広報よっかいちの下旬号の「イベント・講座カレンダー」がその役割を果たしているが、開催日時から検索できても、学びたい分野からは検索できないため、

もう一工夫が必要だと感じる。

世代や開催地区、開催機関等を横断的に網羅した、学習機会の総合的な情報提供について、総合計画に明記すべきではないか、答弁を求める。

□答弁

生涯学習の情報提供については、「市や地区市民センターの広報紙、ホームページ、SNSを活用したきめ細やかな広報を行う。」としており、総合的に一括して情報提供する仕組み等につきましては、ご意見を参考に検討してまいります。

- ⑧ 資料2 P.9 に、昭和57年に開館した文化会館の問題点（老朽化等）が記されているが、昭和59年に開館したあさけプラザの問題点は記されていない。開館年が2年しか違わない両施設は、老朽化等の共通課題が同時進行するため、文化会館及びあさけプラザの老朽化対策や維持管理等は、セットで対応する旨を、資料2 P.10 に記すべきではないか、答弁を求める。

□答弁

あさけプラザの施設維持管理についても課題認識はしており、アセットマネジメントの中で適切に対応してまいります。

- ⑨ 文化会館及びあさけプラザは駐車場が満車になることが多く、駐車場に入れず見に行った催物を見られなかった、駐車場入口で待たされたため、ホールでの自分の出番に間に合わなかった、といった苦情をいくつも聞いている。

市民が観覧できなかつたり出場できないようでは、せつかくの文化施策も台無しである。

文化会館及びあさけプラザは、駐車場が不足しており、両施設の駐車場増設を総合計画で明記すべきである。答弁を求める。

文化会館は、図書館西側のJA虹のホール跡が空地であり、ここに今すぐ文化会館及び図書館用の平面駐車場を設け、図書館現地建て替え時に、立体駐車場として整備することを、総合計画に明記すべきである。

文化会館や図書館の駐車場に入れない車が、文化会館や図書館の周りをウロウロしている。駐車場の空き区画探しに気を取られて、運転の注意力が散漫になっている車が多く、危険な状態が長年続いている。事故が起こる前に、JA虹のホー

ル跡を文化会館及び図書館の駐車場として今すぐ確保すべきだ。

あさけプラザは、運動場兼駐車場東側の調整池上空が未利用であり、調整池に羽田空港D滑走路のような栈橋形式で平面駐車場を設けて、洪水調整機能を損なわずに駐車場を増設することを、総合計画に明記すべきである。

駐車場に入れない時の市民の苦悩や怒りやイライラを、市役所本庁舎の中でぬくぬくとしている市幹部は、理解していないのではと思うことが多い。

だからこそ、市営駐車場に入れない車の列が、中央通り交差点まで伸びている事態が足元で起きていても、駐車場を増設せずに、市庁舎東広場に図書館を移転するなど、とんでもない計画を押し進めようとする。

駐車場満車時に、駐車場入口に立ち、市民の怒りの声を直接聞く機会を、市幹部は持ってほしい。

駐車場整備を拒否する市の態度は、病気で駆け込んできた市民に対して、普段の摂生が悪いと説教ばかりして、全く治療をしない医者のようなものだ。

後述するが、己の公用車利用を棚に上げて、このような態度はひどい。答弁を求めらる。

□答弁

文化会館及びあさけプラザのご利用にあたっては、近鉄の最寄駅から徒歩10分～15分以内であることから、車だけでなく公共交通機関を利用した来館の促進に努めております。

- ⑩ 資料2 P.9とP.10に、客席数200～300席程度の小規模ホールの必要性が記されているが、文化会館第一ホール：1,786席、文化会館第二ホール：593席、じばさん三重ホール：117席、近鉄アートホール、商工会議所ホール：360席、総合会館視聴覚室：221席、本町プラザホール：180席、四日市市勤労者・市民交流センター多目的ホール：400席、三浜文化会館多目的ホール：200席、あさけプラザホール：326席、等の十分なホールがあるのに、なぜ新たな小規模ホールが必要なのか。

単なるホールではなく、舞台機構が必要だと答弁するかもしれないが、文化会館第一・第二ホール、あさけプラザホールには、舞台機構が備わっている。そのため、舞台機構が必要な演劇等の催しであっても、市内で同時に3箇所で開催することができる。

舞台機構が必要な催しは、音楽会や演劇等限られており、そのような催しを市内で同時に4箇所以上で行う需要はあるのか。音楽会や演劇等を市内で同時に3箇所で行った実績数値を添えて、答弁いただきたい。

- ⑪ 舞台機構を必要とないのに、文化会館第一・第二ホール、あさけプラザホールを押さえる団体等がいるために、真に舞台機構を必要とする催しで会場が確保出来なくなる。

舞台機構を必要とない集会等の催しは、文化会館第三・第四ホール、じばさん三重ホール、近鉄アートホール、商工会議所ホール、総合会館視聴覚室、本町プラザホール、四日市市勤労者・市民交流センター多目的ホール、三浜文化会館多目的ホール、等を利用していただく。

真に舞台機構が必要な行事のみ、文化会館第一・第二ホール、あさけプラザホールを利用していただく。

このような利用者への啓発や会館利用調整の仕組みを構築することこそ、限られた社会資本を有効活用するために必要な施策である。この仕組みが機能すれば、既存のホールが有効活用されて、新しいホールは不要となる。このことを総合計画に明記すべきであり、答弁いただきたい。

- ⑫ 中心市街地及びその隣接地には、文化会館、じばさん三重、近鉄アートホール、すわ公園交流館、商工会議所、総合会館、本町プラザ、なや学習センター、四日市市勤労者・市民交流センター、三浜文化会館、橋北交流会館と、実に多くの貸館施設が官民により整備されてきた。

資料2 P.9には、「文化会館の施設区分利用率は減少を続けている」と記されている。資料2 P.49には、「各施設の将来的な方向性（継続、転用、集約化、廃止等）を定め」と記されている。

文化会館の利用率減少の中で、ホールは新設するのではなく、むしろ集約化、廃止等さえ検討すべきではないのか。答弁いただきたい。

また、これだけ貸館施設があってもなお、中心市街地拠点施設において新たな貸館施設を整備するのか。これだけ公共施設の統廃合の必要性が叫ばれ、貸館施設過剰の中で、中心市街地拠点施設という貸館新設を強行する理由や正当性はどこにあるのか。答弁を求める。

□答弁（⑩・⑪・⑫）

小規模ホールについては、（一社）四日市市文化協会や総合計画策定委員会から
もご意見をいただいております。文化を生かした個性豊かな地域づくりのためには、
市民の活力と創意を生かした文化活動を促し、文化を継承していく担い手を継続
的に育成することが必要であり、その目的に合致した特徴を持つ施設整備も必要
と考えております。

- ⑬ 資料２ P. 9 で伝統文化の担い手不足を指摘し、それに対応するために、P. 10
で、「山車などの展示施設を兼ねた収蔵庫を整備する」とあるが、例えば本町プラ
ザ、なやプラザ（体育館）、博物館等の改修等により、その機能を整備すること
はできないのか。

資料２ P. 49 で、公共施設の継続、転用、集約化、廃止等を謳っておきながら、
一方で、公共施設を新設すれば、ソフト面の問題が解決するかなのような前時代
的な拡大施策を掲げるのはなぜなのか。答弁いただきたい。

□答弁

地域で大切に守り継がれている伝統的な文化行事は、個性豊かな地域づくりに
欠くことのできない本市の文化の大きな魅力であり、市への愛着や誇りとなるも
のです。保存継承団体間のノウハウや人材育成の取り組みを共有できるネットワ
ークをつくるほか、観光資源としての活用にも繋げられ、将来にわたって適切に
保存継承していくあり方について調査検討してまいりたいと考えております。

- ⑭ 資料２ P. 17 には、「②商店街や郊外住宅団地等における買い物拠点の再生」で
「商店街や高度経済成長期に郊外に建設された住宅団地の空き店舗等を対象とし
て、買い物の場の維持・再生に取り組む。」とあるが、郊外の買い物拠点として、
住宅団地内の商店街しか挙げていないことは、現実の市民生活を無視した、荒唐
無稽な計画と言わざるを得ない。

郊外に住む市民は、住宅団地内の商店街よりも、住宅団地の外に立地したスー
パーやドラッグストア、衣料店等の第一種・第二種大型店や、飲食店、コンビニ
エンスストア等で買い物や飲食等を行っている。

子育てを実際に行えば強烈に実感するが、子育てで役に立つのは、中心市街地
でもなく、住宅団地内の商店街でもなく、郊外のスーパーやドラッグストア、衣

料店、飲食店、コンビニエンスストア等である。

おむつ、離乳食等が必要になった時、家事育児で手一杯になり、外食の助けを借りたくなかった時等、郊外のスーパーやドラッグストア、衣料店、飲食店、コンビニエンスストア等は、家の近くで必要な物を購入でき、子育て中のお父さん・お母さんの救世主でさえある。

「子育てするなら四日市」を本当に支えているのは、住まいに近いスーパーやドラッグストア、衣料店、飲食店、コンビニエンスストア等の商業施設なのである。

にもかかわらず、商業政策には、中心市街地と定期市と住宅団地内の商店街しか出てこない。これは、市民の生活実態を反映した計画ではない。

「子育てするなら四日市」を真剣に実現しようとする計画ではない。

「住み慣れた場所でその人らしく暮らせるまちづくり」が必要なのは、高齢者や障がい者だけではない。全ての市民が、「住み慣れた場所でその人らしく暮らせる」ためには、住まいに近い場所に、スーパーやドラッグストア、衣料店、飲食店、コンビニエンスストア等の商業施設が必要不可欠であり、その整備・振興に意を払うことが、総合計画で必要と考える。

よって、郊外型商業集積を核とした「身近な生活拠点の活性化」を総合計画で掲げるべきだと考えるが、答弁いただきたい。

- ⑮ 国道1号線沿いの富田・羽津・日永・内部、阿倉川西富田線沿いの富田・羽津、北勢バイパス沿いの大矢知、国道365号沿いの保々・三重・海蔵、日永八郷線沿いの三重・常磐・日永、国道477号沿いの神前、稲葉町大井手線沿いの常磐、松本街道沿いの常磐、笹川通り沿いの日永・四郷、海軍道路沿いの日永等で商業集積が見られ、⑭で述べた通り、これらは全ての市民が「住み慣れた場所でその人らしく暮らせる」ための大切な商業施設である。

しかしこれらの商業集積地の道路に歩道が無かったり、必要な都市計画が定められていない（市街化調整区域等）地区もあり、自動車・歩行者の双方にとって、危険な市街地が形成されつつある。

市民が住まいに近い場所で必要な買い物を安全に行えるようにすることは、公共性の高い施策であり、「住まいに近い場所における商業集積地の整備・維持」を、商工農水部と都市整備部が協力して取り組む政策として、総合計画に位置づけるべきと考えるが、答弁いただきたい。

⑩ もし、住まいに近い場所の郊外商業集積を、中心市街地衰退の原因とみなし、市政の目の敵にしているのであれば、日常の買い物まで郊外から中心市街地まで出てこないといけない生活が、本当に市民の幸せな生活と言えるのか、時間のない子育て世代が、買い物のために中心市街地までの遠距離移動を日常的に強いられる生活が「子育てしやすいまち」と言えるのか、答弁いただきたい。

市長は育児休暇を取得されたが、単に家で赤ちゃんの世話をするだけでなく、赤ちゃんに必要なおむつや肌着や食品等を買に行ったり、体調を崩した赤ちゃんを医者へ連れて行ったり、ということも体験してほしい。

住まいに近い場所にドラッグストアや医者等が無く、何かある度に、市長の住まいの水沢から中心市街地まで買い物や治療等に出てこないといけなくなったら、市長の育児は破綻する。

中心市街地活性化のために、郊外に住む市民が苦勞を強いられる政策は、人間が都市に隷属する、本末転倒の政策であり、根本的に考え直すべきだと考えるが、答弁いただきたい。

⑪ 24 箇所の地区市民センターは、身近な場所で行政手続きやまちづくりを行うことができるよう、整備・維持されてきた。

極端な話だが、24 箇所の地区市民センターを全て廃止して、行政手続きやまちづくりは全て市役所まで出向くようにすれば、中心市街地の都市機能が充実し、中心市街地は活性化する。

周辺部から中心市街地に都市機能を集約し、中心市街地を活性化しようとする今回の総合計画案は、地区市民センターを全廃する愚かさと似ている。

地区市民センターに代表されるように、四日市市は、身近な地域で日常生活の様々な営みが行えるよう、長年にわたって、行政努力を積み重ねてきた。その方向は間違っていない。大切にすべきだ。

これからも、身近な地域で日常生活の様々な営みが行えるよう、郊外の商業拠点を育成すべきであり、その旨を総合計画に明記すべきだが、答弁を求める。

□答弁（⑭・⑮・⑯・⑰・⑳）

身近な生活拠点の活性化の一つとして、住まいに近い郊外の商業集積地の整備及び商業拠点の育成に関して答弁します。

本市の商業振興の考え方としましては、基本的には民間企業の企業努力により

事業展開をしていただくものと考えています。一方で、市としましてはイベント開催への支援や空き店舗等の活用支援に取り組むことで、にぎわいの創出や買い物拠点の維持・再生を図っており、中心市街地を含めて、住まいに身近な郊外の既存商店街に対して同様の施策に取り組んでいるほか、市の名称の由来である定期市などへの支援を実施しているところです。

中心市街地におきましては、買い物拠点としての商業の場のほか、都市機能が集積した「まちの顔」として、賑わいの創出や魅力と活気をもたらす交流の場とすることで、来街者及び居住人口を増やしていき、既存の商店街の活性化にも取り組んでいきたいと考えています。

また、中心市街地以外の既存商店街や高度経済成長期に郊外に建設された住宅団地につきましては、買い物拠点が減少していることから、商店街の活性化や住まいに近い場所で必要な買い物ができる環境をつくるため、空き店舗等を活用した商業機能の維持、再生に取り組んでいきたいと考えています。

定期市におきましては、住まいに近く身近な買い物の拠点として、維持、再生及びにぎわいの創出が必要と考えています。

いずれにしましても、まちの顔である中心市街地の活性化をはじめ、住まいに身近な郊外の既存商店街や郊外住宅団地等における買い物の場、そして身近な買い物拠点としての定期市の維持、再生並びに活性化に取り組んでいきたいと考えています。

□答弁（⑮・⑯・⑰）

次に、都市計画の視点から答弁いたします。

平成18年に都市計画法が改正され、これまでの人口増を前提とした枠組みから人口減少社会に対応するものへと大きく転換されました。

当時は全国的に郊外への大規模商業施設の立地が中心市街地の空洞化を招く一因にもなっていたことから、法改正の中で、店舗、劇場、映画館等の用途に供する床面積が1万㎡を超える大規模商業施設の立地が商業、近隣商業、準工業地域に限定されるとともに、市街化調整区域においては大規模な開発行為が原則禁止されることとなりました。

こうした動きを踏まえ、本市においては、市街化調整区域における大規模な開発行為は、都市計画マスタープランへの位置付けを前提とするなど一定の条件を設定するとともに、既存の大規模商業施設については日用品などの買い物の場として市民の暮らしを支える役割を果たしていることから、継続的にその機能が維持できるよう近隣商業地域を指定するなど配置の適正化を進めてきました。

本市では百貨店やスーパーマーケットなど日用品を買うことのできる店舗が徒歩圏にある人口の割合は 66.8%、さらに定期市、ドラッグストアやコンビニエンスストアを含めると 86.4%となっております。

なお、既存の大規模商業施設については、宅配サービス機能を備えた買い物拠点となっており、そのサービスは市内全域に及ぶなど暮らしを支える重要な役割を果たしています。こうしたことから、具体的にご指摘いただいた箇所についても、現行の用途を見直し、既存の商業機能を規制することなどは考えておりません。

このように普段の暮らしに必要な都市機能の維持を図る一方で、中枢的な行政機能や拠点となる文化施設、レクリエーションやアミューズメント機能などは、既に一定の集積があり、公共交通ネットワークの結節点でもある中心市街地に高度に集約化を図ることで近隣大都市などに極力依存することなく、市民誰もが利用できるようにしていくという趣旨ですのでご理解いただきたいと思います。

- ⑱ 資料 2 P.20 には、「2. 概要（目指す姿・目的） ○四日市港は〈中略〉大規模地震等から地域住民や企業を守り、まちの安全・安心を支える港となっている。」とあるが、そうであれば、災害時輸送路の国道 23 号線に接し、陸続きの富双緑地に、耐震岸壁を整備することを真剣に考えるべきだ。このことは、以前、一般質問で取り上げた。

霞大橋が補強され、霞 4 号幹線が開通したが、想定外の大規模地震等に際して、両高架橋梁は機能を停止するおそれがある。台風により船が橋脚に激突し、橋脚がずれて橋が通行止めになる事態も、現に関西国際空港で起きている。また、液状化により、霞地内の道路が通行できなくなるおそれもある。

霞大橋や霞 4 号幹線を過信して、出島方式の霞埠頭に耐震岸壁を整備して、それで安心だとするのは、危険な賭けではないか。

耐震岸壁を陸続きの富双緑地に整備することを総合計画に明記することについて、答弁いただきたい。

□答弁

国の「地震調査委員会」の公表では、南海トラフ地震の今後30年間の発生確率値が70～80%と示され、大規模災害への対応は喫緊の課題であると認識しており、四日市港には霞ヶ浦南埠頭23号岸壁及び第3埠頭15号岸壁の2箇所に耐震強化岸壁を整備しております。

また、緊急物資輸送ルート上にある主な橋梁について、霞大橋北橋は耐震補強対策を、千歳橋、蓬莱橋、開栄橋は落橋防止対策を実施しており、大規模災害の発生に備えた対策を進めておりますので、ご理解いただきたいと思います。

- ⑭ 資料2 P.21には、「③ JR四日市駅周辺から四日市地区において、文化的資源や景観等を活用しながら回遊性を向上させる施設やクルーズ客船等の受け入れ環境の向上に資する施設の整備について<中略>進めていく。」とあるが、四日市港への回遊性を向上させる最も効果的な方法は、中央通りをJR四日市駅から四日市港方面へ延伸することである。



千歳町小生線のJR関西線跨線橋を、延長は同縮尺で、幅員は数倍拡大して、JR四日市駅に当てはめた図。

JR四日市貨物駅は非電化で架線が無い為、いくつかの側線は、跨線橋を潜れるが、一部レイアウト変更も。

高浜昌栄線との交差点から中央通りの高度を上げ、JR四日市駅プラットホーム上で最高点に達し、高度を下げて国道23号線と平面交差をすることは可能である。(千歳町小生線がJR関西線を越える平面距離より算出。)

中央通りをたった330m、国道23号線まで整備するだけで、四日市港へのアクセスは飛躍的に向上する。人や自転車や車が、この区間を利用して四日市港へ行き来するであろう。諏訪新道や国道164号線が、JR関西線の踏切で長時間止められる問題も、この延伸区間を経由することで解消される。

JR関西線の上を越える道路を整備することは、タブーとされてきた。なぜなら、

JR 関西線を高架化する計画が一時期取沙汰されたからだ。しかし日本は人口減少の局面に入り、当時と状況は大きく変わった。もうそろそろ、JR 関西線は高架化せず、道路が JR 関西線の上を越えるという決断をするべきではないか。

JR 四日市貨物駅は、現在の場所において、鉄道とトラックとの間でコンテナの積み替えが行われ、鉄道輸送とトラック輸送の連携が密に行われている。JR 四日市貨物駅を移転させ、跡地にオフィスビルやホテル等を建てる過去の計画も、今となっては過大である。リニア中央新幹線が開通しても、JR 四日市駅でオフィスビル需要が増大するとは考えにくい。

JR 四日市貨物駅が、鉄道とトラックの結節点になっている現在の土地利用を、環境にやさしいモーダルシフトの好事例として維持し、JR 四日市貨物駅も JR 関西線も地上線のままとする決断をするべきだ。

JR 四日市貨物駅は、立派な都市機能であり、多くの人が働いている。中心市街地に就業の場を確保したいのであれば、JR 四日市貨物駅は羽津へ移転すべきではない。オフィスを構える第三次産業は都市機能だが、貨物駅のような第二次産業は都市機能ではないと、市が考えているなら、その認識は間違っている。認識を改めるべきだ。答弁いただきたい。

そして、JR 四日市貨物駅の交通結節機能をより強化するために、中央通りを JR 関西線の上を越えて国道 23 号線まで 330m 延伸し、内陸部から JR 四日市貨物駅や四日市港へのアクセスを容易にすべきだ。

JR 四日市貨物駅レイアウトの若干の変更は伴うが、短い区間の道路延伸で、絶大な効果が生まれる、まことに費用対効果が高い計画であり、このことを、総合計画に盛り込むべきと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁

本市では、昭和 62 年より JR 関西本線連続立体交差事業、JR 四日市貨物駅移転事業、JR 四日市駅周辺土地区画整理事業、都市拠点施設整備事業の 4 事業からなる JR 四日市駅周辺活性化事業の事業化に向け、検討を進めてまいりましたが、費用対効果の面などから平成 20 年には中止の判断に至っております。

その際には JR 四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会が設置され、JR 関西本線と国道 164 号の立体交差化の提言を頂いております。

市としても当該踏切については大きな渋滞箇所であると認識しており、今後、道路整備の方針を検討する中で対策を考えてまいります。

⑳ 資料2 P.23には、「2. 概要（目指す姿・目的） ◆公共交通を軸に中心市街地や就業地と結ばれた、快適で生活利便性の高い良好な居住地が形成されている。」「4. 施策の展開方向 ①(2) 立地適正化計画により国の支援も活用しながら、＜中略＞公共交通ネットワークで中心市街地と結ばれた居住地への居住誘導を図る。」とある。

「居住誘導」の具体的な内容を、答弁いただきたい。

人口が増加する時代にあつては、「居住誘導」は、増える人口を一定区域で受け止めることを意味した。以前から四日市市に住んでいる人にはあまり関係ない話であった。

しかし、人口が減少する時代にあつての「居住誘導」は、既存の居住地から、人口を移転させることに他ならない。元からの四日市市民が引っ越さない限り、「居住誘導」は行いえない。

この総合計画では、「公共交通が無い場所は居住に適さないので引っ越せ。」という、市民に大きな犠牲を求める目標を掲げるのか。

公共交通を維持するために、市民に引っ越しを求めることは、本末転倒である。人口が少ない場所に適した、デマンドタクシー等の新しい小型公共交通を研究・開発・導入するのが、本来の公共政策ではないか。

少量輸送に適していない旧来の大型公共交通を維持するために、先祖代々の住み慣れた集落を捨てて引っ越せというのは、人間が機械に隷属するようなものだ。こんな倒錯した恥ずかしい計画を、よくも立案したものだと言わざるを得ない。本来、機械（公共交通）が人間に合わせるべきではないか。

人間が機械（公共交通）に隷属するという、人間不在の主客転倒した計画を、なぜ立案したのか、これは撤回すべきではないか、答弁いただきたい。

㉑ ㉑に記したような、市民に大きな犠牲を求める計画を、市民に知らせずに決定しようとするのは、とんでもないことである。

パブリックコメントを行うと答弁するだろうが、総合計画書の大量の文章の中に、こそっと「公共交通ネットワークで中心市街地と結ばれた居住地への居住誘導を図る。」と書いてあつても、それが、住み慣れた集落を捨てて引っ越しを求めているとは、多くの市民は気づかない。

「居住誘導」等という抽象的な書き方ではなく、「公共交通機関が無い場所から

は引っ越ししてほしい。」と明確に記述し、引っ越しの対象となると思われる集落名を総合計画案に明記して、その政策の是非を移転対象集落に住む市民が議論できるようにすべきだ。そして、移転対象集落に住む市民が移転に納得してから、総合計画に盛り込むべきだ。答弁いただきたい。

重大な政策を、その対象となる市民に気づかせないまま、総合計画として決定するという姑息なやり方は、断じて行うべきでなく、答弁いただきたい。

- ② 資料 2 P.23 には、「4. 施策の展開方向 ③(4) 農業や里山の管理を担う農村集落の維持を図るとともに」とあり、これは同ページの「①(2) 立地適正化計画により国の支援も活用しながら、＜中略＞公共交通ネットワークで中心市街地と結ばれた居住地への居住誘導を図る。」の記述と矛盾する。

前述したように、人口減少時代においては、中心市街地と結ばれた居住地への居住誘導は、農村集落を捨てて引っ越すことを意味する。

矛盾した政策を同時に掲げて市民を惑わすことは許されず、農村集落維持の旗を掲げるなら、居住誘導の旗は下ろすべきだ。答弁いただきたい。

- ③ 資料 2 P.23 には、「2. 概要（目指す姿・目的） ◆臨海部から内陸部まで、多様な世代が、多様な働き方を選べる就業地が形成されている。」とあるが、「多様な住まい方を選べる居住地が形成されている。」との文面も追加すべきである。

居住地を選べることは、日本国憲法第 22 条で保障された基本的人権の一つであり、よほどの弊害が無い限り、多様な住まい方を保障すべきである。

また、都心居住（中部）、都心周辺部居住（常磐等）、団地居住（四郷等）、集落居住（水沢等）等、海から山まで、多様な住まい方を選べることは、本市の大きな魅力・武器の一つである。例えば、子育て世代であれば、塾等が多い都心を選ぶ人もいれば、自然環境が豊かな集落を選ぶ人もいる。

「子育てするなら四日市」を実現するためにも、多様な住まい方を選べることは不可欠であり、そのことを総合計画に明記すべきだが、答弁いただきたい。

- ④ ③の関連で、「鈴鹿市 移住・定住ポータルサイト」というホームページがあり、市勢概要、空家バンク、鈴鹿市内 23 地区毎の特徴、23 地区毎の保育・教育・医療・公園・企業等の施設（地図・写真・説明の三点セット）等が掲載されている。

(<http://www.city.suzuka.lg.jp/iju/>)

このホームページからは、鈴鹿市内 23 地区それぞれに地区毎の良さがあり、それをアピールして、鈴鹿市への移住・定住につなげようとする鈴鹿市の積極的な姿勢がうかがえる。

しかし四日市市では、㉓で指摘したように、多様な住まい方を選ぶことに対して全く無関心であり、ただひたすら都心居住を叫ぶのみである。

「四日市市に住みたいなら、都心居住すべきであり、郊外住宅団地や既成市街地までは許せるが、それ以外の地域に住むことは、まかりならない。」というのが、総合計画案から透けて見える四日市市の姿勢である。

鈴鹿市とは全く逆の、内向き・閉鎖的な姿勢であり、これでは、四日市市への移住・定住は望めない。

四日市市 24 地区それぞれの魅力をアピールして、四日市市 24 地区どの地区に住んでもウェルカム、という姿勢に改めないと、鈴鹿市との都市間競争に敗れてしまうと考えるが、答弁いただきたい。

- ㉔ 以前は、四日市市にも「地区カルテ」という肌色の冊子が存在し、23 地区（楠町との合併前）を詳細な地図で細かく紹介していた。地域社会づくりの旗を掲げ、全ての地区を盛り立てていく姿勢を、四日市市は持っていた。

しかし今回の総合計画では、中心市街地の活性化や都心居住ばかりが強調され、公共交通不便地からの引っ越しまで推奨するなど、多様な魅力を持つ市内 24 地区を盛り立てていく姿勢が全く感じられない。

これでは、四日市市との合併に応じた旧 22 町村の離反を招きかねない。

現在、なぜ四日市市が 31 万人の人口を擁することができているのか。それは、旧 22 町村が、四日市市との合併に応じたからではないか。旧 22 町村が当時、四日市市との合併に応じなかったら、今頃は、四日市市発足の当初区域である中部地区と橋北地区を合わせた人口 2 万 9 千人しか擁しておらず、中核市を目指すなどとはとても言えないことに留意すべきだ。

四日市市人口 31 万人のうち、28 万 1 千人：約 9/10 の人口が、後から四日市市に合併した区域に住んでいるのに、「合併した以上、旧 22 町村から上がる税収も全て、中心市街地のために使わせてもらう。」という、合併町村への敬意を欠いた政策を行うのなら、将来的には必要と思われる、三重郡三町との合併など、とてもおぼつかない。中心市街地に吸い上げられるだけの合併など、誰も応じてくれない。

24 地区全てを盛り立てていくという全員野球の姿勢を、総合計画で打ち出すべきであり、答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉑・㉒・㉓・㉔・㉕・㉘）

人口減少・高齢社会の中で、人口規模に見合った都市構造の形成が全国的な課題となっており、国では平成 26 年に都市再生特別措置法の改正を行い、公共交通と連携し居住や都市機能の誘導により集約型の持続可能な都市構造を目指す立地適正化計画制度が創設されております。

立地適正化計画における居住誘導は、将来を見据え市街化区域内で居住誘導区域を定め、区域外における一定規模の開発行為や建築行為に対し届出や勧告制度を設けることにより区域内へ緩やかに誘導を促すものであり、移住を強いる性質のものではありません。

本市では、現在は産業の牽引効果などにより人口動態が社会増で推移していますが、将来的な人口の減少は避けて通れない課題です。

推計では、将来の市街化区域内の可住地の人口密度は、住宅地として確保すべき最低限の水準である 40 人/ha を確保できる見込みであるものの、同時に進む高齢化などを背景に消費活動や移動が減少し、公共交通や生活サービスなどの維持が難しくなっていく恐れや住民一人あたりの社会コストの負担増が懸念されます。

こうした状況を踏まえ本市でも立地適正化計画の策定に取り組んでおり、居住誘導区域については、まず安全安心な暮らしに向け災害リスクの高い区域や産業の維持・増進を図る区域、緑の保全・創出を図る区域を除いて指定する方向で検討を進めております。

また、それ以外の市街化区域では、公共交通の徒歩利用圏域であることや生活サービス施設が徒歩圏にあること、公共交通のアクセス性などで評価を行いました。

その結果、居住誘導区域については、災害リスクの高い区域などを除き、ほぼ現行の市街化区域を指定する方向で考えております。

一方で市街化調整区域においては、農家住宅などを除き、原則、建築行為は制限されており、開発許可制度により分家住宅、既存集落のための診療所や小規模店舗などの地域サービス施設、幹線道路沿いにおけるガソリンスタンドなどの沿道サービス施設等の立地が認められています。

しかし、農業や里山の管理などを担ってきた既存の農村集落の維持が困難とな

る恐れがあることから、一定の定住人口を確保するため、平成 28 年度にはこれまでよりも住宅が建築しやすくなるよう開発許可の規制を緩和しています。

本市の市街化区域に土地を有していないことを前提に、人口減少が市全体の推計より進んでいる四郷、小山田、神前、桜、県、水沢地区の既存集落では新たに定住を望む方全てを対象に、また、それほどではないが人口が減少している八郷、下野、楠地区の既存集落においては 20 年以上生活の本拠を有する方の子や孫など直系 2 親等以内の親族までを対象に戸建て住宅を建築できるようになりました。

なお、制度の見直しにより、平成 31 年 4 月 1 日からは子や孫など直系 2 親等以内の親族の方は市街化調整区域にある全ての既存集落で戸建てを建築できるようになっており、新たに定住を望む方は四郷、小山田、神前、桜、県、水沢に加え保々地区の既存集落を追加しております。

また、既に都市基盤が整備されている既存集落では、過去の集落人口や集落排水の処理可能戸数などを考慮し、一定の新たな居住者の住宅や地域の暮らしを支える利便施設の立地を図る地区計画制度を運用しています。

さらに、既存集落に接するなど一定の要件を満たす区域においても、必要なインフラ整備とともに既存集落戸数の 2 割を限度に新規居住者等の住宅や必要な施設立地を誘導する地区計画制度も運用しております。

このように、市街化区域、市街化調整区域それぞれの特性に応じた施策を講じているところであります。

- ⑳ 資料 2 P.23 には、「4. 施策の展開方向 ②(1) リニア中央新幹線の東京・名古屋間の開通による効果を最大限に活かすべく、市の玄関口となる近鉄四日市駅や JR 四日市駅の駅前広場、歩行空間の高質化などの整備を進める」とあり、資料 2 P.24 には、「4. 施策の展開方向 ②(1) リニア中央新幹線開通の効果を最大限享受できるよう近鉄四日市駅や JR 四日市駅周辺等において、駅前広場や歩行空間等の整備を進め、交通結節機能を強化する。」とある。

現在の近鉄四日市駅や JR 四日市駅の駅前広場、歩行空間は、異なる交通機関同士の乗り換えが便利で、十分な交通結節機能を備えており、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かせると考える。

現在の駅前広場では、なぜリニア開通効果を享受できないのか、根拠数字等を添えて答弁いただきたい。

⑳ 現在の近鉄四日市駅の駅前広場は、バス停が鉄道駅改札口の直近に設けられており、鉄道とバスとが、効率よく最短距離で乗り換えできる。

市内の出発地を出て、バスや車等に乗車し、近鉄に乗り換えて、リニア中央新幹線へ乗車するまでが、最短時間になるような駅前広場となっており、現在の駅前広場こそ、リニア中央新幹線の開通効果を活かすのに適している。

これを改造して、鉄道改札口から遠い農協会館の前までバス停を移転させると、バスから鉄道への乗り換え時間が増え、そのことで1本後の電車に乗車せざるを得なくなる等も重なり、リニア中央新幹線へ乗車するまでのトータル移動時間は、もっと長くなる。

このように、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に基づいて、近鉄四日市駅の駅前広場を改造すると、市内の出発地からリニア中央新幹線へ乗車するまでの時間が長くなり、リニア中央新幹線の開通による時間短縮効果を楽しむことに逆行するのではないかと答弁いただきたい。

交通結節機能の強化は、乗客数が多い、鉄道からバス、鉄道から自動車への乗り継ぎの利便性を高めるために行うべきである。近鉄四日市駅における、バスからバスへの乗り換え者数は、以前の私の文書質問への回答でも人数が示されないほど少数であり、バス乗場が3箇所に分かれている点は、バス乗場案内の文字を大きくする等のソフト面を強化することで、交通結節機能を強化すべきだと考えるが、答弁いただきたい。

㉑ ㉒の関連で、歩行空間を高質化したら、なぜリニア中央新幹線の開通効果を活かすことができるのか。歩行空間を高質化したら、なぜリニア中央新幹線の乗客が四日市へやって来るのか、答弁いただきたい。

歩行空間の高質化と、来街者増加の因果関係を、数値を添えて答弁いただきたい。

なお本市の場合、中央通り歩行空間の高質化は初めて行うものではなく、従前から天然石等で高質舗装されていた。アスファルト舗装を初めて高質化した他都市の事例を持ち出しての答弁は、不適切であることを申し添える。

㉒ ㉒の関連で、昨年度にグレーを基調としたインターロッキングで再舗装したばかりの中央通りの歩行空間は、どういう点が、高質な歩行空間とは言えないのか。答弁いただきたい。

全面的に再舗装したばかりなのに、「高質な歩行空間とは言えない」などと総合計画で早速否定されるような中途半端な再舗装を、なぜ行ったのか。工事直後に策定する総合計画で落第点がつくような、杜撰な再舗装なのか。これでは、昨年度の工事は、税金の無駄遣いではないか。答弁いただきたい。

- ③⑩ ⑱で指摘したように、中央通りを JR 四日市駅の上を越えて、国道 23 号線まで 330m 延伸すると、少ない投資で大きな効果が得られる。

中央通りを四日市港方面へ延伸する工事と併せて、JR 四日市駅前広場を改造すべきである。中央通り延伸を織り込んでいない「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」は作り直すべきだが、答弁いただきたい。

なお、諏訪新道や国道 164 号線が、JR 関西線の踏切で長時間止められる問題は、これまで長年放置され、もはや受忍限度を超えている。この問題を早期解決するために、中央通りを国道 23 号線まで延伸することは、一刻の猶予も許されないことを、申し添える。

- ③⑪ 中央通りは、現在より西へ延長することが都市計画決定され、四日市市道路整備計画でも平成 25 年度までに整備着手することが明記されている。

中央通りが西へ延長され、さらに⑱・③⑩で指摘したように国道 23 号線まで延伸されたら、中央通りの交通量は著しく増加する。

そのため、近鉄四日市駅の前後で、中央通りの車線数を片側 2 車線に絞ると、本市の大事な心臓部において、大変な交通渋滞を招く。

中央通りの将来の交通量増大に対応していない「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」は、抜本的に見直すべきだが、答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉑・㉒・㉓・㉔・㉕）

本市を取り巻く社会情勢として、2027 年には東京－名古屋間のリニア中央新幹線が開通し、名古屋 2 時間圏人口が約 3 千万人から約 6 千万人に拡大し、東京 2 時間圏の約 5 千 2 百万人を抜いて国内最大となるなど名古屋圏の優位性が飛躍的に向上することになります。これに伴い、本市も東京 2 時間圏の都市となり、人・モノの対流促進による交流人口拡大の大きな効果が期待されています。

このリニア中央新幹線開通による経済効果を最大限に享受するため、近鉄四日市駅周辺等整備事業を進めています。

事業の検討にあたっては、学識経験者や交通・商業関係者、市民・利用者、市で構成される『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会』において、議論を重ね、限りある駅前空間の中で、必要な機能をどこにどのように配置すべきかを検討してまいりました。

また、基本構想策定の過程においては、市民意見募集や議員説明会を行うなど、皆様からご意見をいただきながら検討を進め、平成30年12月に基本構想が取りまとめられました。

この検討の中では、まず現行の駅前広場に対する課題の整理を行いました。近鉄四日市駅の駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線や、待合・交流空間がなく、駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動しているという現状があります。これを踏まえて、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることや、賑わい・もてなし空間を創出することなどを課題としました。

また、交通機能としては、交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バス乗り場などが分散しているため、分かりづらく、バリアフリーに対応する送迎スペースがないという現状を踏まえて、バス乗り場を分かりやすくすることや、各交通モードと歩車を分離した安全な交通結節機能の強化などを課題としました。

なお、近鉄四日市駅は近鉄名古屋線のみならず、近鉄湯の山線やあすなろう鉄道内部・八王子線、路線バスのターミナル駅であり、一般的に駅前広場整備を行う際に必要面積を算定するための駅前広場計画指針(建設省都市局都市交通調整室監修)に基づき、計算を行うと、待合・交流空間なども含めて11,000㎡程の面積が必要となります。これに対して、交通結節機能を中心とした現状の駅前広場の面積は3箇所の合計で8,200㎡程度であり、駅前広場が分散しているという問題だけでなく、絶対的な面積が不足しています。

また、中央通りは楠の並木など良好な景観を有している、車道は片側3車線で交通量に対して余裕があるといった現状を踏まえて、広い中央通りをバス乗り場や歩行空間などに優先的に利用することや、楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用するなどが課題となりました。

これらの課題の解決に向け、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想においては、次のような整備を行っていく方向としています。

広場空間については、歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。

歩行者動線については、駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。また、市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

バス専用ターミナルについては、これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ屋根付きの歩行者用デッキにより、快適な乗継動線を確保します。

送迎車両については、駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置します。また、高架下については、円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。

中央通りについては、現状の片側3車線を2車線（西浦通り～国道1号）にし、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。また、活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。

こうした基本構想の内容を踏まえ、現在、基本計画に取り組んでいるところであり、リニア中央新幹線の東京－名古屋間開通までの完成に向け、取り組みを進めてまいります。

なお、現在行っている中央通りの歩行空間の再整備については、20年程前に整備したものであり、修繕等で長寿命化を図ってまいりましたが、耐用年数を踏まえて必要なリニューアルに取り組んでいるものであります。

また、中央通りの車線数については、現状の交通量が19,500台／日に対し、将来、幹線道路が全て整備された場合の交通量が5,100台／日と減少する見込みであることから、片側2車線の設計基準交通量(28,800台／日)で対応できるものと判断しております。

③② 資料2 P.23には、「4. 施策の展開方向 ②(2) 図書館などの広域的な都市機能を中心市街地に誘導するとともに、都心居住を促進する。」とあるが、図書館は広域的な都市機能ではない。

図書館は、社会教育法に基づく社会教育施設であり、社会教育法第3条第1項には、「すべての国民があらゆる機会、あらゆる場所を利用して、自ら実際生活に即する文化的教養を高め得るような環境を醸成するように努めなければならない。」とある。

社会教育法を受けた図書館法第3条には、「図書館は、図書館奉仕のため、土地の事情及び一般公衆の希望に沿い、更に学校教育を援助し、及び家庭教育の向上に資することとなるように留意し」とある。

図書館の設置及び運営上の望ましい基準(平成24年12月19日文科科学省告示第172号)(以下、「基準」。)二 1 には、「住民に対して適切な図書館サービスを行うことができるよう、住民の生活圏、図書館の利用圏等を十分に考慮し、市町村立図書館及び分館等の設置に努める<中略>当該市町村の全域サービス網の整備に努めるものとする。」とある。

四日市市立図書館は、四日市市民の文化的教養を高め、四日市市の学校教育を援助し、四日市市の家庭教育の向上に資することが、社会教育法や図書館法から求められている。そして、四日市市民の生活圏、図書館の利用圏等を十分に考慮した図書館配置が、文科科学省告示から求められている。

四日市市の学校教育や家庭教育を下支えする使命を担う図書館が、なぜ広域的な都市機能なのか。図書館は、小学校や中学校と同じ、教育施設であり、小学校や中学校と同様、図書館は、他市町村から広域的に集客する客寄せパンダではない。教育を興行扱いすべきではない。

県立図書館であれば、県民全体に役立つことが求められるため、結果的に、県立図書館立地自治体に他市町村から人がやって来る。

しかし市町村立図書館は、その市町村民に奉仕することが第一に求められており、四日市市民の来館し易さを実現すべく、「四日市市民の生活圏」に整備することのみを考えるべきである。

「四日市市民の生活圏」ではない、JR四日市駅や市庁舎東広場が図書館の候補地になること自体が、文科科学省告示から逸脱している。

「四日市市民の生活圏」に整備した図書館が、県立図書館を凌駕するほどの大

規模・充実した施設で、結果的に、他市町村から人がやって来る広域的な都市機能となった、という順番であるべきだ。

図書館は、市民の身近な場所に設置することが求められている。「基準」二 1 に記されているように、住民の生活圏、図書館の利用圏等を十分に考慮して、本館図書館や分館図書館も積極的に整備すべきなのである。

しかしこの基準に反して、市民の身近な場所に分館図書館が設置されていないと、限られた本館図書館に、全市域からやって来ざるをえない。

分館図書館が適切に配置されておれば、身近な分館図書館で大抵の用は足りるのに、人口の割に分館図書館が少ない四日市市は、遠くから四日市市立図書館まで来ざるをえない。

人口 30 万人台の都市には、平均して分館図書館が 5 館程度あり、分館図書館が 10 館以上もある人口 30 万人台の都市もある。しかし、四日市市の分館図書館は、たった 2 館しかない。

図書館が広域から人を集める現象は、分館図書館が適切に配置されていない、「図書館後進自治体」の証なのである。

市立図書館を「広域的な都市機能」と総合計画に記述するならば、図書館の本質が分かっていない素人の計画だと嘲笑されるだろう。図書館を不便な状態にして人を集めようとする「教育に冷たい四日市市」と言われるだろう。

「図書館などの広域的な都市機能を中心市街地に誘導する」との文言は、社会教育法や図書館法、文部科学省告示等の理念を踏まえておらず、教育をないがしろにする恥ずかしい文言であり削除すべきだが、答弁いただきたい。

- ③ 四日市市民の学校教育や家庭教育に役立つことが求められている四日市市立図書館は、四日市市民が利用しやすい場所に立地すべきである。

JR 四日市駅は、JR 関西線や伊勢鉄道を利用すれば、桑名市海岸部、鈴鹿市内陸部、亀山市、津市からアクセスしやすいが、四日市市人口の大半が住む四日市市内陸部からはアクセスしにくい。市庁舎東広場も同様である。

よって、広域的な集客よりも、四日市市民の利用しやすさが求められる四日市市立図書館は、JR 四日市駅や市庁舎東広場に立地すべきではない。

近鉄四日市駅は、近鉄線・あすなろう鉄道・バスを利用すれば、四日市市海岸部や内陸部からアクセスしやすい。

ただ、図書館利用者の 7 割が自動車利用であることを考慮すると、近鉄四日市

駅に立地する場合は、十分な図書館専用無料駐車場を図書館に併設することが必要である。

くすのきパーキングは、混雑時は国道1号線の地下に駐車させられる。近鉄四日市駅に図書館が立地した場合、国道1号線地下の駐車場所と図書館が遠くなるため、図書館専用駐車場にはなりえない。くすのきパーキング無料措置も、せいぜい2時間の無料券を交付される程度であろうから、時間を気にせず安心して調べ物をできる図書館にはなりえない。

滞在型図書館の旗を掲げながら、駐車券の時間を気にして、そそくさと図書館から帰らざるをえないなんて、まったく矛盾している。

また、「図書館へ車で来館することは『過度なマイカー利用』であり、そのような市民に対応して駐車場整備すべきではない。」と判断することは、政策の大きな誤りであり、後述する。

四日市市立図書館は、広域からの来館よりも、四日市市民が住んでいる場所からの来館利便性を重視すべきである。

JR四日市駅や市庁舎東広場への図書館整備は問題外であり、近鉄四日市駅に整備する場合は、十分な図書館専用無料駐車場を図書館に併設することが条件であるが、答弁いただきたい。

- ③④ 「図書館などの広域的な都市機能を中心市街地に誘導する」とあるが、現在の図書館も、堀木日永線を挟んで、四日市市中心市街地活性化基本計画の対象区域に接している。

図書館は、中心市街地活性化基本計画の対象区域から何kmも離れておらず、図書館は中心市街地に接して建ち、中心市街地の一部となっている。

現図書館の周辺には、コンビニ、画廊、旗・幕・トロフィ・祭礼用品屋、設計事務所、書店、文房具店、レンタル衣装屋、ホテル等が出店し、これらは、現図書館に引きつけられて出店した。よって、現図書館が中心市街地活性化基本計画対象区域の活性化に貢献していることは明らかである。

図書館を中心市街地活性化に用いることは、社会教育施設としての図書館の本質を歪めるため慎重になるべきだが、そのことに目をつぶっても、現図書館は、中心市街地活性化に貢献している。

近鉄四日市駅から現図書館まで徒歩12分（図書館ホームページより）であり、文化会館までが近鉄四日市駅から徒歩10分であることを考慮すると、図書館が駅

から遠いという批判は当たらない。

図書館が中心市街地に必要であるとしても、現在の図書館はその条件を満たしており、図書館を移転させる必要はないと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉓・㉔）

本市の図書館は、中央館として市立図書館、地域館としてあさけプラザ図書館及び楠交流会館図書室の3館体制で立地しています。また、出前講座や移動図書館車での地域訪問等も併せて行っているところです。

中央図書館については、その利用圏が全市的であることに配慮し、あらゆる交通手段において利用しやすいことが肝要であり、また、近隣市町の図書館との図書サービスの広域的かつ相互的な利用を踏まえた上で、立地場所も検討する必要があります。

一方で議会におかれましても議員政策研究会の「新しい図書館を考える分科会」において、図書館に関する様々な議論がなされ、立地場所については検討すべきこととして、近鉄四日市駅からJR四日市駅の周辺との考え方が平成28年5月に取りまとめられた報告書に記載されています。

新図書館は単なる図書の貸し借りだけでなく、多世代交流機能や情報発信・コミュニケーション機能、憩いの空間が融和した施設を想定しておりますので、市内全域からのアクセス性が高く、本市が近隣市町を含む広域行政圏の中心的な都市であることも踏まえると、新図書館の立地場所につきましては、公共交通の利便性の高い中心市街地に位置することが望ましいと認識しております。

なお、図書館は立地適正化計画制度においても、都市機能誘導区域を定め誘導する場合には国の支援が得られることとなっており、現在想定している複合機能を併せ持った新図書館は中心市街地への立地が相応しいものと考えております。

また、ご指摘いただきました駐車場整備に関しましては、基本計画を策定する中でもご意見が多かったことは認識しており、公共施設に対するアクセスの手段が利用者にとって重要な要素であると捉えております。候補地における駐車場や駐輪場につきまして、現在、可能性調査検討を進めておりますので、ご理解をお願いいたします。

- ⑳ 資料2 P.49には、「2. 概要（目指す姿・目的） ○公共施設を定期的、計画的に修繕することにより長寿命化が図られ、安全性を確保しつつ、更新費用が平

準化し、維持管理費が低減している。」とある。

現在の図書館も、定期的、計画的に修繕して長寿命化を図るべきであり、市庁舎とほぼ同じ建築年の現図書館建物を放棄することは、総合計画の公共施設の管理・運営方針に反すると考えるが、答弁いただきたい。

- ③⑥ 公共施設の移転にあたっては、朝明中学校の移転論議と同様、かなりの根拠が必要であるが、③②～③⑤で述べた、現図書館を移転すべきでない理由を覆すだけの根拠があるのか、答弁されたい。

□答弁（③⑤・③⑥）

図書館におきましては、新図書館整備構想及び中心市街地拠点施設整備の検討経緯として、現在の図書館の建物が竣工から40年以上経過している中、時代のニーズにあった新図書館の整備に向けて多くの議論がなされてまいりました。

また、現総合計画におきましても、議会との十分な議論の中で「具体的な立地場所を選定ののち、新図書館整備構想を策定する」旨が明示されていること、さらに、議会におかれましても議員政策研究会の「新しい図書館を考える分科会」において、立地場所については検討すべきこととして、近鉄四日市駅からJR四日市駅の周辺との考え方が平成28年5月に取りまとめられた報告書に記載されています。

このため立地場所について、より具体的で実現性の高いエリアを候補地として絞り込む必要があるとの判断に至り、現在可能性調査検討を行っているところで、ご理解をお願いいたします。

- ③⑦ 資料2 P.23には、「4. 施策の展開方向 ③(1) 急行停車駅などの主要駅において、鉄道の利用環境を向上させるとともに」とあり、近鉄富田駅と塩浜駅等が該当するが、鉄道の利用環境を向上とは、具体的に何を指すのか、答弁いただきたい。

□答弁

鉄道の利用環境の向上については、それぞれの駅の状況に応じて、駐輪場の整備やキス&ライドが可能な空間の確保、駅のバリアフリー化に加えて、駅への歩行者動線の整備などを進めていく考えです。

⑳ 資料2 P.23 には、「4. 施策の展開方向 ③(3)」に空き家の建替えについて記されているが、四日市市の空き家バンクのホームページには、令和元年7月14日時点で、たった3軒しか載っていない。(下記画像参照)

登録物件

NO.	売買・賃貸	所在地	小学校区	価格(万円)	物件情報
23	売買	西坂部町	三重	2500万円	
18	賃貸	采女が丘二丁目	内部	10.5万円/月	
15	売買	大矢知町	大矢知興譲	250万円	

㉑で述べたように、「鈴鹿市 移住・定住ポータルサイト」には、売出し中の空き家が、数多く掲載されている。このサイトには、「海に近いところや山に近いところ、いろんな住まいをご紹介します。」と表記しており、鈴鹿市の多様な魅力を売り込んでいこうとする意欲が感じられる。(下記画像参照)

海に近いところや山に近いところ、いろんな住まいをご紹介します。
モータースポーツが好きという理由から移住・定住する方もみえます。



物件番号	売却価格	所在地	構造	建築年月	備考
28-105	500万円	東庄内町	木造平屋建・鉄筋コンクリート造平屋建	昭和26年	
28-108	1245万円(応相談)	道伯三丁目	木造2階建	昭和48年	売却価格 1395万円(解体含む)
30-110	応相談	秋永町	木造平屋建	築100年以上	

四日市市にも「海に近いところや山に近いところ」はあるのに、四日市市は空き家バンクにおいて、その魅力をまったく売り込もうとしていない。

四日市市は、空き家対策する気が無いのではないか。やる気がないのなら、総合計画に書くべきではないと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁

空き家対策については、主に老朽化して危険な空き家に対するものと、住宅ストックとしての利活用の2つの側面があります。

このうち、危険空き家に対する対策として本市では、空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「空家特措法」という。）の制定（平成 26 年 11 月 27 日公布、平成 27 年 5 月 26 日最終施行）に先立ち、四日市市空き家等の適正管理に関する条例（以下「空き家条例」という。）を平成 26 年 7 月 3 日に公布、同年 10 月 1 日から施行するなど国の対策に先行して空き家問題に取り組んでまいりました。

空き家問題は、建築物の老朽化や環境面、衛生面など多岐にわたることから、空家特措法以外の関係法令を所管する関係部署が連携し対応しているところです。

危険な空き家については、市民の方などから情報提供を受けると速やかに現地調査を行い、現場の状況から助言や指導が必要と判断される場合には、所有者や管理者を調査の上、空き家の適正管理に係る指導文書（現場写真含む）の送付や個別面談などを実施し、空き家を適正に維持管理していただくよう促しています。

昨年度の都市整備部建築指導課における文書指導等の送付実績（同一人への再通知件数を含む）は、累計で 509 件でありました。

所有者等に対する指導等を定期的かつ継続的に実施した結果、平成 16 年度からの老朽危険空き家等の改善実績は、79.5%となっており、今後も所有者等に対し、粘り強く指導してまいります。

なお、文書指導等により改善が図られない場合などには、建築基準法や空き家条例などに基づく勧告処分を行ってまいります。

一方、住宅ストックとしての利活用を促す取り組みとしては、平成 25 年に空き家を活用した郊外住宅団地における子育て世帯の住み替え支援制度（家賃補助・リフォーム補助）を創設し、平成 27 年には市内全域で活用できるよう制度を拡大し、これまでに 23 件（77 名）ご利用いただきました。

平成 28 年には三重県宅地建物取引業協会や全日本不動産協会三重県本部と連携し、市内外に空き家情報を提供する空き家バンク制度を創設するとともに、平成 29 年には全国版空き家バンクにも参画しながらこれまで 23 件の登録を頂き、そのうち 12 件が成約にいたっております。

また、空き家を除却した後の空き地等を活用するため、密集市街地において狭小宅地改善支援制度（隣接地取得助成制度）を平成 28 年に創設し、これまで 2 件のご利用をいただきました。

これらの支援制度により住宅ストックの流動化を図るとともに、既存住宅を住まいの選択肢として安心して利用できるよう、長期優良住宅の普及促進や、耐震化リフォームなど良質な既存住宅ストックの形成への支援を進めております。

このように空き家対策としては、空き家の適正な管理を促していくことと、良好な住宅ストックについてはその利活用を図っていくことの両面からの総合的な取組が必要になってまいります。現在、検討を進めている住生活基本計画の中でも、今後の取組のあり方について検討を進めてまいります。

- ③⑨ 資料2 P.23には、「5. 市民・事業者等が取り組んでいくこと」として「過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な移動手段を適度に利用し、環境や健康などに配慮した交通行動を心がける」とある。

さらに、資料2 P.24「5. 市民・事業者等が取り組んでいくこと」として「市民は、過度なマイカー利用を見直し、公共交通、自転車、徒歩をかしこく使い分け、健康や環境に配慮した交通行動に転換する。」とある。

「過度なマイカー利用の見直し」を市民に求めるのなら、市役所業務こそ、過度なマイカー利用を行っている。

現場調査や市民宅への訪問、事業者の指導、工事監督、会議への出席等、ありとあらゆる場面で公用車を使用している。必要書類や必要機材等を職員が担いで出かけることで、これらの公用車使用は、鉄道・バス・自転車利用に切り替えることができるはずだが、そのような転換はできるのか。

もし市内公務出張を、全て鉄道・バス・自転車利用に切り替えると、一日に遂行可能な業務量が著しく低下し、残業時間は増加し、休日出勤は増え、働き方改革は不可能になる。そのため、公用車利用は、やめられないはずだ。

市民も同じ事情が背景にあり、やむを得ず自動車を利用している。

鉄道・バス・自転車利用で行けなくはないが、そうすると、一つの用事をこなすだけで、一日がかりになってしまい、それでは毎日の生活が成り立たないから、自動車を利用している。

自動車は贅沢な乗り物ではない。時間に追われる庶民が、生き抜くためにやむを得ず利用している交通機関である。バスが一日に4便しかない地域だと、時間にゆとりのある人しか利用できない。子育て中だと無理だ。

自分達の市内公務出張を、全て鉄道・バス・自転車利用に切り替える覚悟もないし、また、切り替えた時の弊害が大きくて、切り替えられないと分かっているにもかかわらず、市民に対しては、自動車を使うなど強要する。

こんな身勝手に理不尽な総合計画があるのか。答弁いただきたい。

- ④⑩ 資料2 P.23には、「5. 市民・事業者等が取り組んでいくこと」として「中心市街地などに集積する都市機能を積極的に活用するようなライフスタイルへの転換。」とある。

これは、「市民が郊外店舗で買い物をするから、中心市街地が衰退する。市民は中心市街地まで出て来て買い物せよ。」という、四日市市からのメッセージだと理解する。

まず、中心市街地の商業者に肩入れし、郊外の事業者の営業を妨害するような文言を、総合計画という行政の根幹方針に明記することが、公平公正な行政の観点から許されるのか、答弁いただきたい。

次に、⑭～⑰で述べたように、市民は限られた時間で多くの用務をこなすために、郊外の商業施設を利用している。

育児や介護は、家を空けることがほとんどできないから、短時間で行き来できる、家の近くのスーパーやドラッグストア、衣料店、飲食店、コンビニエンスストア等を利用している。

四日市市が、遠くの中心市街地まで買い物に行くことを市民に強いるのであれば、その間の育児や介護は、市が行ってくれるのか。答弁いただきたい。

最後に、「中心市街地などに集積する都市機能を積極的に活用するようなライフスタイルへの転換」を市民に求めるなら、それは中心市街地の事業者の営業努力に任せることが、自由主義社会の根幹原理である。

郊外ではなく中心市街地の事業者を利用せよと、市が市民に対して強いることは、もはや自由主義社会ではない。こんな不穏当な文言は、総合計画から削除すべきだが、答弁いただきたい。

- ④⑪ 資料2 P.24には、「2. 概要（目指す姿・目的） ・都市機能が集積する中心市街地と居住地や就業地を結ぶ公共交通ネットワークが形成され、マイカーに依存せず、歩いて暮らせるまちとなっている。」とあるが、公共交通が結ぶべきは、中心市街地だけではない。

NPO法人が運営する「生活バスよっかいち」は、居住地と郊外の大型店や郊外の医療機関とを結んでいる。

このことから分かるように、住民が求めているのは、中心市街地までの路線ではなく、郊外の大型店や郊外の医療機関までの路線である。

「生活バスよっかいち」に関わっている四日市市は、そのことを十二分に知っ

ておきながら、公共交通が居住地と郊外の生活拠点とを結ぶ重要性について、総合計画で全く触れていない。「生活バスよっかいち」に関わって、行政は一体何を学んだのかと言いたい。

公共交通が居住地と郊外の生活拠点とを結ぶ重要性を、総合計画に明記すべきと考えるが、答弁いただきたい。

- ④② 資料2 P.24には、「4. 施策の展開方向 ①(4) 過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態を目指し、環境や健康などに配慮した交通行動を呼びかけていくコミュニケーション施策等を実施していく。」とあるが、⑭～⑰、④①で述べたように、育児や介護等に追われる市民は、時間が無いから、必要に迫られて自動車を利用している。

自動車は贅沢な乗り物ではない。時間に追われる庶民が、生き抜くためにやむを得ず利用している交通機関である。

多くの業務を抱えている市職員が、業務効率を上げるために、市内公務出張を公共交通機関ではなく、公用車で行っているのだから、市民も同じような事情を抱えて自動車を利用していることに思いを致して、総合計画を立てるべきである。

かしこくない市民が、自動車を利用しているという認識は、間違いである。

かしこい市民が、限られた時間内に用件を済ます方法を考えに考え抜いて、自動車を利用しており、このような市民の生活背景を踏まえて、総合計画の文言を再検討すべきであり、答弁を求める。

□答弁（③⑨・④①・④②）

本市では、医療・福祉・商業の生活サービス施設が徒歩圏にある人口の割合が64.1%であり、これは三大都市圏の53%より高い数値となっております。

こうした普段の暮らしに必要な都市機能の維持を図る一方で、中枢的な行政機能や拠点となる教育文化施設、レクリエーションやアミューズメント機能などは、近隣大都市などに極力依存することなく、市民誰もが利用できるように既に一定の集積があり、公共交通ネットワークの結節点でもある中心市街地に高度に集約化を図ることとしております。

そうした中で、市民の方にこうした都市機能も活用していただけるようにするとともに中心市街地で事業を展開する事業者においても市民のニーズに合ったさらなる都市機能の提供に努めていただくことで全体として都市の魅力を高めてい

きたいという趣旨で「中心市街地などに集積する都市機能を積極的に活用するよ
うなライフスタイルへの転換」との表現をさせていただきました。

また、「過度なマイカー利用を見直し、公共交通、自転車、徒歩をかしこく使い
分ける」という部分については、本市の現状として、中心市街地を中心に居住地
が結ばれた公共交通ネットワークが形成されており、徒歩圏人口カバー率は9割
近くと公共交通の利便性に恵まれた状況にあります。また、本市の代表交通手段割合
を見ると公共交通が10%、自動車が67%と、中京都市圏の公共交通13%、自動車60%
と比較してもマイカー依存が高い状況です。

今後、人口減少や高齢化の進展による移動の減少に伴い、公共交通の維持が困
難となる恐れがある中で、市民の皆さんにも環境や健康に配慮した移動を心がけ
ていただき、少しでも公共交通の利用を増やし維持を図っていきたいという趣旨
であり、やみくもに自動車利用を制限するものではありません。

誤解を招かないよう、これらの表現については修正を検討させていただきます。

なお、「生活バスよっかいち」は、地域住民がNPOを設立し運行している市民
自主運行バスで、平成15年4月より運行が開始されています。

昭和20年頃から運行されていた三重交通垂坂線（近鉄四日市～垂坂）が利用者
の減少により平成14年5月31日をもって廃線となったことを契機に、自治会が
羽津いかるが町の住民にアンケートを行った結果、買い物・病院への移動手段が
なくなるのは困るという意見が多かったことから、新しい生活スタイルの確立と
地域の活性化を目指し、新たな形態での運行に向け取り組みが始まりました。

新たな運行形態の検討に当たり、市にも協力依頼があり、地域と新たな運行形
態の検討や国との協議を行って参りました。

さらに、地域が、沿線企業からも一定の協賛金を確保するなどの動きを受け、
市としても、「四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱」を定め、補助金に
係る予算について議会の承認を得るなど、協力体制を整え、「生活バスよっかい
ち」の運行が実現したものです。

また、居住地と郊外の生活拠点とを結ぶ公共交通については、平成23年度に
策定した「四日市市都市総合交通戦略」において、「自由に移動し交流できる公共
交通体系づくり」を戦略の一つに掲げ、「鉄道と幹線バス路線による基幹公共交通
網の形成」や「生活圏内の移動手段の確保」、「公共交通の起点、接続点における
利便性・快適性の向上」に取り組むこととしています。

「鉄道と幹線バス路線による基幹公共交通網の形成」においては、「鉄道輸送で

は、サービスの維持・向上及び安全性の確保とともに利用の拡大を図り、地方鉄道及び支線の路線維持を図る」、「バス輸送では、鉄道を補完し、通勤・通学などを分担する骨格となる幹線バスと支線バスを組み合わせた効率的な路線への再編に取り組み、幹線バス路線の定時性や頻発性を確保する」こととしています。

また、「生活圏内の移動手段の確保」においては、「利用者や運行頻度が少ない路線や公共交通が整備されていない地域では、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するために、病院や商業施設など生活に必要なルートを回る支線バス路線への再編や「生活バスよっかいち」のような地域が参画したコミュニティバスの導入に取り組む」こととし、「公共交通の起点、接続点における利便性・快適性の向上」においては、「駅や幹線バスと支線バスの乗り継ぎ箇所など、基幹公共交通への接続点では、自家用車や自転車と鉄道・バスの乗り継ぎがスムーズにできる環境を整えると共に、地域の商業機能や駅などと連携した交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）づくりを進める」こととしています。

基幹的な公共交通網の形成に関しては、廃線が危惧されていた、内部・八王子線を平成27年度より公有民営方式に移行し、四日市あすなろう鉄道として存続しました。

支線バス路線については、「支線バス路線網の再編」を重点施策の1つと位置づけており、過去に、公共交通不便地域においても同じようにコミュニティバスの運行ができないか検証するため、過去に3回、公共交通不便地域等を対象とし、定時定路線型のコミュニティバスの社会実験を行い、研究してきました。

この社会実験を踏まえ、バス車両に限定せずに、現在、郊外部におけるタクシー車両を活用したデマンド交通の社会実験や自動運転技術の導入に向けた取り組みを行っております。

また、将来的なバス路線網を検討し、関係者と議論していくことを目的とし、四日市市都市総合交通戦略にバス路線再編に係る分科会を設置し、まずは、バスを取り巻く現状や課題について関係者と情報共有を行っているところです。

このような取り組みを踏まえ、新総合計画には、駅や自宅等、端末交通としてのラストワンマイルの合理的な移動手段として、従来からの徒歩、自転車に加え、自動運転技術などの活用についての検討や郊外部の商業施設や駅などで基幹的な公共交通に接続できる交通結節点の整備を位置付け、取り組んでいく考えです。

④ 資料2 P.24 は、道路整備に関する記述も行う章のはずが、道路整備に関する

具体的な記述がほとんどない。

平成 25 年度に計画期間が切れて以降、更新されていない四日市市道路整備計画の代わりに、総合計画で道路整備計画を明記するとの答弁が、私の一般質問に対してあったが、その約束がほとんど果たされていない。

まさか、「自動車利用は悪だ」との偏った思想のもと、道路整備は局所的にしか行わない方針なのか、答弁を求める。

四日市市道路整備計画に記された道路は、四日市中央線や千歳町小生線等、一つ残らず早期に整備することを総合計画で宣言し、具体的な路線名を総合計画の中で列挙して、整備に取り組むべきと考えるが、答弁を求める。

四日市市都市計画道路の見直し評価を行った結果、都市計画決定した道路は、全て整備していくとの方針を決めたのだから、その旨を総合計画で明記し、未整備や暫定供用の都市計画道路の整備に着実に取り組むべきと考えるが、答弁を求める。

特に暫定供用の都市計画道路は、交通量が多い割に歩道がなく、歩行者は日頃から危険な目に遭っているため、交通安全確保上、至急の対応が必要であり、早急な完全整備を総合計画に明記すべきだが、答弁を求める。

- ④ 資料 2 P. 24 には、「3. 現状と課題（施策を考える背景） ・ 国道 477 号バイパス端部の久保田橋や日永八郷線等の中心部周辺においては依然渋滞が発生し」とあるが、この記述通り、国道 477 号及び国道 477 号バイパスの合計交通量を、稲場町大井手線の 1 本だけで受けることは無理がある。

資料 2 P. 24 には、「4. 施策の展開方向 ⑤(2) 広域高速道路と中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークを強化しインターアクセスの向上を図る」とあり、国道 477 号及び国道 477 号バイパスと一体となって、インターアクセス線を構成する四日市中央線及び伊倉生桑線の整備促進を、総合計画に明記すべきだが、答弁を求める。

なお、四日市中央線及び伊倉生桑線の整備と一体で、沿道の住環境整備を図り（小規模土地区画整理等）、公園が無い、道幅が狭い等の、芝田・伊倉・中川原地域の住環境問題の解決を図るべきではないか。答弁を求める。

また、資料 2 P. 46 に記されている、市立四日市病院の容積率が上限に達して、これ以上増築ができない問題も、四日市中央線を整備し、四日市中央線沿道の容積率を上げることで、四日市中央線沿道に建つ市立四日市病院の増築余地を生み

出せるのではないか。答弁を求める。

さらに、市立四日市病院と現図書館との間に近鉄湯の山線の新駅を設け、四日市中央線沿道の住環境整備や市立四日市病院の整備等と連携して、一体的な地域整備を行うことを総合計画に明記すべきではないか。答弁を求める。

④⑤ 道路整備と一体の小規模土地区画整理事業を、住環境に問題がある中心市街地隣接部で行うことを総合計画に明記すべきと考えるが、答弁を求める。

④⑥ 資料 2 P. 23 には、「3. 現状と課題（施策を考える背景） ・北勢バイパスが国道 477 号バイパスまで開通することで、新名神高速道路を含めた広域的な幹線道路ネットワークが形成され、市北部を中心に広域交通の利便性が大きく向上する。」とあるが、呑気なことが書いてあると呆れる。

（なお、資料 2 P. 24 にも北勢バイパスの記述がある等、資料 2 P. 23 と P. 24 は、他にも重複記述が多く、整理する必要がある。）

三滝川を渡る橋が少ないために、環状 1 号線の尾平橋や神前橋は、現在でも、平日も休日朝も昼も夜も、慢性的に渋滞している。

ここに、北勢バイパスが国道 477 号バイパスまで開通したら、北勢バイパスを下りて、三滝川を渡る車が尾平橋や神前橋に追加され、2つの橋は、いよいよ全く動かなくなる。大変な大渋滞が、終日続くことになる。

一刻も早く、北勢バイパスが自前の橋で三滝川を渡ってくれないと、神前地区や川島地区の地域交通が大混乱する。

まず、以上の問題意識を総合計画に明記すべきであり、答弁を求める。

次に、この深刻な問題に対する対応策を総合計画に明記すべきである。

過去に北勢バイパスに対する訴訟を提起した三滝台自治会が、北勢バイパスを道路構造変更の条件付きで受け入れることとなった以上、道路構造変更に関する地元協議や国県との協議を精力的に行い、早期に結論を得て、三滝川を渡る北勢バイパス工事が早期に開始されるよう、最大限の努力を払うことを、総合計画に明記すべきだが、答弁を求める。

□答弁（④③・④④・④⑤・④⑥）

道路整備については、今後 10 年間で行うものを、優先順位を定めて計画的に取り組んでいく必要があると考えております。このため、現在、道路整備の方針に

ついて検討を進めており、市内の渋滞区間の対策等について検討しています。

具体的には、ETC2.0 から得られる走行データを用い、朝夕のピーク時間帯（6:00~8:00、16:00~18:00）の車両の走行状況を調査しており、その結果、臨海部の国道1号、23号の南北交通や、国道477号バイパス端部の久保田橋や日永八郷線等の中心部周辺、機能拡充が進んだハイテク工業団地周辺で旅行速度が20km以下に低下しており、渋滞状況にあることがわかっております。

一方で、広域幹線道路においては、今年の3月に新名神高速道路が開通し、菟野ICと四日市市街地を結ぶ国道477号バイパスは令和2年末に全線4車線化の予定や、北勢バイパスの国道477バイパスへの接続を間近に控えています。

こうした中、過去には上海老茂福線で北勢バイパスの接続を機に交通量が約1.4倍に増えていることもあり、今後の交通量の増減の見通しとしては国道477号バイパスから市街地、臨海部にかけて交通量の増加が見込まれることや、その途中で既に渋滞している日永八郷線において渋滞が悪化すると予想されます。

今後、現地調査や交通量推計等を踏まえて渋滞対策を検討するとともに、未整備都市計画道路についても、投資対効果、実現性などを踏まえ着手路線の優先付けを検討してまいります。

なお、北勢バイパスにつきましては、総合計画調査特別委員会において、国道477号バイパスより以南の整備に関する考え方はどうかといったことや、事業区間の未着工区間について新総合計画の10年間で整備が完了するのかといったご質問、ご意見もいただいております。今後の取り組み方針が明確になるように一部記載の修正を検討します。

- ④⑦ 資料2 P.28には、「4. 施策の展開方向 ①(4) 都市農地や市街地外縁部の里山の保全を図る。」とあるが、市街地外縁部の里山を大規模に破壊する大規模ソーラー発電や、土取り等に対して、政策があまりにも無力であることが、市内の随所で明らかになっている。

里山の保全を担保するよう、法的な規制が必要な段階であり、風致地区等の指定拡大を、総合計画に明記すべきだが、答弁を求める。

風致地区は、開発を完全に禁止するものではないが、土地の区画形質の変更に一定の制限をかけることで、大規模な開発は事実上行えなくなる。

四郷風致地区の緑地保全状況を見れば、風致地区指定の効果は明らかであり、本気で緑地を守りたいと考えているのであれば、市街地外縁部の里山等に対して、

風致地区を指定すべきだが、答弁を求める。

□答弁

風致地区とは、都市における風致を維持するために定められる都市計画法第 8 条第 1 項第 7 号に規定する地域地区です。

本市の四郷風致地区は、市街地に隣接する貴重な自然、緑の空間を有する地域であり、優れた景観要素であるとの位置付けから指定されております。

指定に際しては、風致という観点だけでなく昭和 49 年に発生した大規模水害で天白川、鹿化川等の氾濫を契機に、山林の保全の重要性が再認識されたことも指定に至る大きな要因となりました。

風致地区では、建築等の規制に関する条例を定めて、建築物の高さや建蔽率、土地の緑地率などに係る制限をかけ、建築物その他の工作物の新築や改築、宅地の造成などの行為について一定の制限がかかるものの、例えば残地森林 30% など一定の要件を満たせばこれらの行為も可能となります。

これまで四郷風致地区が保全されてきた根底には、市街化調整区域に位置していたことから建築行為について、分家住宅や農業倉庫等しか認められず原則建築不可といったことがあります。一方で建築物を伴わないようなメガソーラー事業については都市計画法に規定する開発行為に当たらないことから、全国的に問題が顕在化している状況にあります。

こうした中、本市においても、太陽光発電事業に係る国や県の動きを踏まえつつ、地域住民の生活環境や自然環境と調和がとれた太陽光発電事業の導入を促すことを目的に、事業者が遵守すべき事項や配慮していただきたい事項等を示した四日市市太陽光発電施設設置ガイドラインを平成 30 年 3 月に策定しております。

このような状況を踏まえ、関係部局が連携し、今後の対応を検討してまいります。

- ④⑧ 資料 2 P. 42 及び P. 43 には、「住み慣れた場所でその人らしい暮らしを続けることができる」という目標を掲げているが、⑳～㉒で述べたように、本総合計画は、「公共交通ネットワークで中心市街地と結ばれた居住地への居住誘導を図る。」ことを掲げて、住み慣れた場所を離れて中心市街地や交通便利な場所等へ引っ越すことを求めている。

「中心市街地や交通便利な場所等への居住誘導」と、「住み慣れた場所でその人

らしい暮らしを続ける」ことを、どのように調整するのか。

□答弁（⑳・㉑・㉒・㉓・㉔・㉕・㉖）→回答済

④⑨ 資料2 P.43には、「4. 施策の展開方向 ③ 2) 認知症の早期診断・早期対応強化」とあるが、認知症の早期発見や認知症の型の判定には、医療機関での受診が不可欠であり、受診に対する補助制度や認知症に専門で対応できる医療機関の整備等にまで踏み込んで、総合計画に明記すべきではないか。

□答弁

認知症への対応については、早期診断・早期対応が重要と考えており、かかりつけ医や専門医療機関との連携を推進するとともに、受診に際しての負担軽減策の導入についても検討してまいります。

⑤⑩ 資料2 P.52・53 重点的横断戦略プラン①『子育てするなら四日市+』において、⑤～⑰、⑲～㉕、㉗～㉛、㉝～㉟で記した内容を反映していただきたい。

⑤⑪ 資料2 P.54・55・56 重点的横断戦略プラン②『リージョン・コア YOKKAICHI ～来たくなる、働きたくなる、住みたくなる～』において、⑤～⑴で記した内容を反映していただきたい。

⑤⑫ 資料2 P.57・58 重点的横断戦略プラン③『幸せ、わくわく！四日市生活 ～健やかで楽しい人生100年を～』において、⑤～⑰、⑲～㉕、㉗～㉛、㉝～㉟、⑴～⑵で記した内容を反映していただきたい。

□答弁（50・51・52）

重点的横断戦略プランについては、分野別基本政策に位置付ける各分野単独の「政策・施策」の推進だけでは解決することが難しい課題の解決や目指すまちづくりの姿に向け、個々の「具体的な施策」を政策や施策の分野にとらわれずに抽出し、それぞれの施策を連携させながら、全庁を挙げて分野横断的に取り組んでいくことにより、相乗的な効果の創出を図っていかうとするものです。

現在、次期総合計画で取り組む「政策・施策」の方向性について、去る6月2

6日に開催した第4回四日市市総合計画策定委員会において、また、新総合計画特別委員会には複数回にわたり集中的にご議論を賜り、ご意見をいただいている最中であります。

今後、各委員会から議論を経ていただいたご意見や方向性を勘案しながら、まず、分野別基本政策にしっかりと政策・施策を位置付けるとともに、それらを基礎として、重点的横断戦略プランのとりまとめを進めてまいります。その際は、今回、議員からご要望いただきました数多くの項目について方向性が合致するものについては可能な限り反映させていきたいと考えています。

53 これまでの文書質問では、私の問題提起に対して、それを正面から議論せず、あるいは問題提起した内容を論破せずに、「議員の提案はさておき、市の政策はこうです。」と、自分達の政策を開陳するだけのことが多い。これでは、政策論議が成り立たない。

答弁においては、ここに記した内容について、一つひとつ丁寧に、賛成・反対・その論拠等を記していただきたい。