

別記様式第1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
送付日	令和元年 7月17日
答弁受理日	令和元年 8月 6日

文書質問書

四日市市議会基本条例第16条第1項の規定に基づき、下記のとおり質問いたします。

質問者氏名	伊藤 嗣也
所管部局	政策推進部・教育委員会・市民文化部・商工農水部・都市整備部・健康福祉部

【件名及び質問の要旨】

※内容は、一般質問として行う内容に相当する程度とし、その趣旨が理解できるよう具体的に記載する。

文書質問名

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

質問内容

令和元年6月26日 第4回四日市市総合計画策定委員会において提出された資料を基に文書質問を行う。

質問文の長文化及び煩雑化を避けるため、次の略表記を行う。

- ・第4回四日市市総合計画策定委員会において提出された資料…「第4回資料」
- ・資料1 次期総合計画策定の枠組みについて…「資料1」
- ・資料1別冊 3. 次期総合計画策定スケジュール ほか…「別冊」
- ・資料2 次期四日市市総合計画〔2020年度→2029年度〕骨子案 検討資料
…「資料2」

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。

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。

- 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。

- 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。答弁を求める。

- 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。

- 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。

- 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。

- 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、せっ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推し進めようとする。

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。答弁を求める。

- 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、等を利用させていただく。

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させていただく。

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。

- 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。

- 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えない。

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。

- ⑯ 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、人間が都市に隸属する、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。

- ⑰ 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同様である。

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。

- 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。

- 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。

- 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지가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っては、「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と驚きを禁じ得ない。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。」と書いてあっても、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。

- ②② 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。

- ②③ 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、③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。

- ⑤ 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。

- ②⑥ 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。

- ②⑦ 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受することに逆行するのではないか。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。

- ⑳ ㉔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。

- ㉑ ㉔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。

- ③⑫ 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 文部科学省告示第 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、文部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、文部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。

- ③⑤ 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。

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。

③⑧ 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、いろいろ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、いろいろ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・定住の方もみえます。



エリア情報を見る ▶ 物件詳細を見る ↗

物件番号 28-105
売却価格 500万円

所在地 東庄内町
構造 木造平屋建・鉄筋コンクリート造平屋建
建築年月 昭和26年
備考



エリア情報を見る ▶ 物件詳細を見る ↗

物件番号 28-108
売却価格 1245万円(応相談)

所在地 道伯三丁目
構造 木造2階建
建築年月 昭和48年
備考 売却価格1395万円(解体含む)



エリア情報を見る ▶ 物件詳細を見る ↗

物件番号 30-110
売却価格 応相談

所在地 秋永町
構造 木造平屋建
建築年月 築100年以上
備考

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。

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、公用車でやっているのだから、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。

- ④③ 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。

- ④ 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、平日も休日も朝も昼も夜も、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。

- 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関し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。

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、⑳～㉔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。

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。

④⑩ 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、⑳～㉔、⑳②～⑳③、⑳④～⑳⑤で記した内容を反映していただきたい。

④⑪ 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、⑤～④⑦で記した内容を反映していただきたい。

④⑫ 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、⑳～㉔、⑳②～⑳③、⑳④～⑳⑤、④⑦～④⑨で記した内容を反映していただきたい。

④⑬ 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。