

別記様式第2号（第12条関係）

受付番号	令和元年 第 3 号
受付日	令和元年 8 月 1 5 日
質問者	伊藤 嗣也 議員

### 文書質問答弁書

回答日：令和元年9月20日

担当部局：政策推進部・市民文化部・  
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

令和元年7月17日付け文書質問「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」の答弁に対する再質問

#### ■ 質問内容

令和元年7月17日付け文書質問「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」に対する答弁が、令和元年8月6日付けで行われ  
たが、本答弁に対する再質問を行う。

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。

- ・ 令和元年7月17日付け文書質問「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」
- ・ 「質問1」に対する令和元年8月6日付け答弁…「答弁1」

① 質問1も本質問も、○番号毎の一問一答形式であることを認識いただき、  
複数の○番号の質問をまとめて答弁するのではなく、○番号の個々に対して、  
答弁されたい。それが不可能な場合、その理由を答弁いただきたい。

□答弁

同じ主旨等のご質問につきましては、まとめて回答させていただきます。

- ② 質問 1 ㉓に対する答弁が行われなかったが、その理由を答弁いただきたい。

□答弁

ご質問ではなく、ご要望と認識しておりました。

- ③ 質問 1 ㉓において、「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。」と記したにもかかわらず、答弁 1 では、こちらが示した論拠に対して、賛成も反対も示されないことが多かった。なぜ、質問者を軽視するこのような答弁を行うのか、その理由を答弁いただきたい。(⑱も参照のこと。)

□答弁

比較的同じ主旨等のご質問につきましては、まとめて回答させていただきましたが、質問者を軽視するような意図はありませんので、ご理解をいただきたいと思います。また、賛成、反対等と言い切れないもの（政策形成段階におけるもの等）もありますのでご意見として承り、今後の政策等に活かしてまいりたいと考えております。

- ④ 政策案に対して、異なる政策や、反対方向の政策が提案された場合、それを無視するのではなく、提案者と丁寧に議論することで、政策内容がより良いものにブラッシュアップされ、政策根拠も強化される。より良い総合計画を作るために、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。要答弁。

□答弁

③でも申し上げましたとおり賛成、反対等と言い切れないもの（政策形成段階におけるもの等）もありますので、ご理解をいただきたいと思います。

- ⑤ 答弁 1 ①において、「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。」とあるが、延べ人数は同一人物を複数回カウントすることがあり、実態が見えない。同一人物を 1 人と数えた場合の人数を示されたい。

□答弁

ご質問の「同一人物を 1 人と数えた場合の人数」については、65 名となります。なお、本プロジェクトチームの設置期間は 2 カ年にわたっており、平成 30 年度に 62 名の職員を、さらに平成 31 年度に 3 名の職員を任命しております。

- ⑥ 答弁 ②において、「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。」とあるが、①・②・③・⑥で市民から提出された意見が、総合計画策定資料に反映されていない、ある事柄に対して、賛否両論の意見があったのに、一方の意見しか、総合計画策定資料に記されていないという有権者の声を受けて、質問 1 ②を提起した。市民から提出された意見が、行政に都合よく取捨選択されて総合計画策定資料になったという市民の不満に対して答弁いただきたい。

□答弁

前回、お答えいたしましたとおり、平成 30 年度に実施した、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、⑥若者との懇談会、の各内容について、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きました。また、この段階で、数多くのご意見をいただきましたが、特定のテーマのもとに賛否を問うような意見聴取は行っていません。

なお、総合計画策定資料につきましては、膨大なページ数になりがちであることから、簡潔で分かりやすい資料となるよう、いただいた意見を整理させていただきましたが、資料にご不満を持たれた方がお見えであったという点につきましては、議員からのご指摘として承ります。

- ⑦ 答弁 1 ②において、「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」と答弁された。

パブリックコメント手続では、提出された意見に対して示される「本市の考え方」に対して、市民から反論や議論等ができない。

「本市の考え方」なる文章を適当に作文さえすれば、その作文がどんなに不誠実な内容であっても、市民は反論や議論等ができず、パブリックコメントを終了したことにされてしまう。ここが問題だと申し上げているが、答弁いただきたい。(⑩も参照のこと。)

## □答弁

前回、お答えいたしましたとおり、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。また、その際は、四日市市パブリックコメント手続条例に基づき、提出された意見の内容、提出された意見に対する市の考え方、計画等の案の修正を行った場合はその内容を公表してまいります。

なお、パブリックコメント手続の結果につきましては、市ホームページに掲載するとともに、新総合計画調査特別委員会にご報告させていただきます。ご質問のとおり、同条例中に再度ご意見を提出いただく手続は規定されていませんが、市民の代表である市議会との議論を通じて、総合計画案の熟度を高めていきたいと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。

- ⑧ 私の文書質問に対してさえ、異なる内容の質問を勝手に一つにまとめ、私が示した論拠に対して、その賛否をほとんど答えないという不誠実な答弁をするのだから、パブリックコメントで示される「本市の考え方」には、まともな政策論議がほとんど期待できない。

実際、過去の様々なパブリックコメントで示された「本市の考え方」には、異なる内容の質問を勝手に一つにまとめ、市民が示した論拠に対して、その賛否をほとんど答えず、「誰が何と言おうと、市の政策はこれだから、これを理解してほしい。」という、不誠実な記述もみられる。

これでは、市民の市政参加意欲は霧散してしまい、「市民みんなで作りあ

げた総合計画」「皆の思いが詰まった計画」という意識は持ってもらえない。

平成31年4月1日の「年度初め市長訓示」で示された「この総合計画は、模範的な、教科書的なものにするという気持ちは全くありません。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。10年後の四日市の未来を左右する大事な計画の策定ですので、そういった思いを共有しながら、この1年間皆さまと頑張っていきたいと思います」という市長の意気込みは、市民に届かない。

質問1②で記した「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。」について、再度答弁いただきたい。

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、「Aという意見は、この理由で採用する、Bという意見はこの理由で採用しない。」という、細かい対応表を作っているのだから、市民に対してもできるはずである。

なお、パブリックコメントでは、行政案の作成に際して採用されなかった市民の意見やその理由は紹介されないため、「パブリックコメントを行うからご理解いただきたい。」という答弁は不適切である。

## □答弁

⑦でお答えいたしましたとおり、四日市市パブリックコメント手続条例に基づき、提出された意見の内容、提出された意見に対する市の考え方、計画等の案の修正を行った場合はその内容を公表してまいります。なお、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ことも、前回、お答えしたとおりです。

次に、公表時期につきましては、ご質問のとおり、パブリックコメント募集期間終了後、早期に市民にお示ししていくことが肝要であると考えています。ご意見の中には検討にお時間をいただく必要がある場合も想定されますが、可能な限り速やかに公表できるよう、意を配っていきたいと考えていま

す。

また、⑦でお答えいたしましたとおり、四日市市パブリックコメント手続条例には、再度ご意見を提出いただく手続は規定されていません。繰り返しになりますが、パブリックコメント手続後には、市民の代表である市議会との議論を通じて、総合計画案の熟度を高めていきたいと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。

- ⑨ 答弁 1 ③・④において、「有益な意見を考慮して本市としての意思決定を行う」とあるが、「有益な意見」とは何か、答弁いただきたい。

また、「有益ではない意見」とは何か、答弁いただきたい。

#### □答弁

四日市市パブリックコメント手続条例第2条第1項に、「パブリックコメント手続」の定義が規定されております。

#### ○四日市市パブリックコメント手続条例

(定義)

第2条 この条例において、「パブリックコメント手続」とは、本市の計画等(次条の規定によりパブリックコメント手続の対象となるものをいう。以下同じ。)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をいう。

このように、パブリックコメント手続は、計画等の案に対し、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りますことから、寄せられた意見を検討する前の段階において、あらかじめ、「有益な意見」とは何か、また、「有益ではない意見」とは何か、を想定し、あるいは明確にすることは制度上困難であると考えております。

- ⑩ 「有益な意見」であるか否かを仕分けした行政判断が妥当であるか否かは、当然にして検証されねばならない。パブリックコメントで示される「本市の

考え方」が妥当か否かは、11月定例会議会で十分審議されねばならない。

この時期に及んでいまだに、本総合計画の方向性を疑問視する市民からの意見に対して、十分納得させられる論拠を示していない以上、11月定例会議会にて、基本構想及び基本計画の議決を予定することは、時期尚早ではないか。答弁いただきたい。

#### □答弁

⑦・⑧でお答えいたしましたとおり、新総合計画調査特別委員会にパブリックコメント手続の結果をご報告させていただき、市民の代表である市議会との議論を通じて、総合計画案の熟度を高めていきたいと考えております。

その上で、基本構想及び基本計画について最終案をとりまとめ、11月定例会議会に議案を提出していきたいと考えておりますので、よろしく願います。

⑪ 答弁1⑤において、「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〈中略〉基本理念や重点方針等をまとめています。」とあるが、個別計画で記されていたら、総合計画では記さなくてもよいのか、答弁いただきたい。

⑫ もしこの理屈なら、四日市市地域福祉計画や四日市市介護保険事業計画・四日市市高齢者福祉計画等で記されている政策は、総合計画では記さなくてもよいのか、答弁いただきたい。

⑬ 質問1⑤は、質問1⑥で記したように、「「子育てするなら四日市」「教育するなら四日市」からもう一歩進んで、「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。」との考えから提起したものである。

子どもの教育環境と大人の教育環境が両輪となって充実してこそ、子育て世代の人口定着が見込めると考える。

答弁1⑥には、「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。」とあり、

そうであれば、図書館や博物館等の大人の教育機能の充実について、総合計画に記すべきと考えるが、答弁されたい。

□答弁（⑪・⑫・⑬）

個別計画は、個別の目的のために特定の分野に関する事柄を詳細に記載した計画であるという性格上、総合計画とは記載する内容やその詳しさは同一ではないと考えます。また、行政として当然行う事項については、必ずしも総合計画に記載を要しないものであるため、ご意見として承ります。

- ⑭ 答弁 1 ⑧において、「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。」とあるが、そうであれば、総合計画で記すべきではないか。

質問 1 ⑧で記したように、文化会館とあさけプラザは開館時期が 2 年しか違わず、老朽化等はほぼ同時進行するため、両館の課題に一括して取り組むとした方が、総合計画における文化施設に関する施策の全体像が把握しやすいと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁

あさけプラザの施設維持管理について議員のお考えに基づくご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

本市としましては、あさけプラザの施設維持管理につきましてはアセットマネジメントの中で適切に対応してまいりたいと考えております。

- ⑮ 答弁 1 ⑨において、「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。」とあるが、移動時間等を鑑みて、時間に余裕が無い市民が車で来館している。

公共施設が「近鉄の最寄駅から徒歩 10 分～15 分以内」であっても、自宅から鉄道駅・バス停までの所要時間が必要であり、鉄道・バスの運行頻度が低ければ、駅やバス停で待つ必要もあり、来館に一、二時間かかる。一日に 4 便しかない あさけプラザ前のバスだと、用事が済んでも、バスの時刻まで施設に滞在し続ける必要があるから、半日から一日仕事になる。

これでは毎日の生活が成り立たない。今日一日の予定が、文化施設へ行くだけ、という時間に優雅な市民は、ほとんどいない。文化施設へ行った後は、買物や子どもの送り迎え等の様々な用事があるのである。

だから、数十分で移動できる車で市民は来館している。

この答弁によれば、駐車場が少なくて困っている市民に対して、「車を使って数十分で来館するから、駐車場に入れないのだ。それが嫌なら、公共交通機関を使って、一日仕事のつもりで来館せよ。」と説明していくのか。答弁いただきたい。

## □答弁

議員ご指摘の内容につきましては、ご意見として承ります。

- ⑩ 質問 1 ⑨で記した、「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」や「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。」は、現実に実在する話である。

市民がこんなに困り、危険な車がウロウロする現実を前にしても、「公共交通機関を利用せよ。」という念仏を唱え続けるのか。

私が本年6月定例会議会の一般質問で紹介した大津市の交通事故に対して、本総合計画は、「運転手が公共交通機関を利用していたら、事故は起きなかった。」とでも主張するのか。

もし、本総合計画が、「車を利用して移動時間を短縮することは悪である。」という旗を掲げるのなら、車利用によって、日々のタイトなスケジュールをやっと成り立たせている市民生活を根底から覆すものであり、その非現実的・反市民的な考えは到底容認できるものではない。

北勢バイパス等の幹線道路を整備して、移動時間短縮を実現しようとする本総合計画の方針と整合しない。

「北勢バイパス等は整備するが、公共施設の駐車場は整備しない。」という方針は、「鉄道は整備するが、駅は整備しない。」という方針と同じである。こんな支離滅裂な総合計画は、恥ずかしい。

質問 1 ⑨を再度、精読いただきたい。危険な状態が日常的に続いているため、文化会館、図書館、あさけプラザ等の文化施設の駐車場整備を総合計画に位置付けて、早急に整備すべきだと考えるが、答弁いただきたい。

#### □答弁

議員ご指摘の内容につきましては、ご意見として承ります。

- ⑰ 本総合計画では、リニア中央新幹線の時間短縮効果を本市に取り入れることを大きく掲げている。

本総合計画では、リニア中央新幹線を利用して、東京等への移動時間を短縮することは「善」だが、車を利用して、公共施設への移動時間を短縮することは「悪」と考えるのか。

これは、大きな自己矛盾ではないか。答弁いただきたい。

- ⑱ リニア中央新幹線による時間短縮は、超電導磁石の開発等、技術開発によって、生活が便利になる典型である。携帯電話も、インターネットも、技術開発で、生活が大きく便利になった。本総合計画は、技術開発による利便性向上を「善」と考えるのか、「悪」と考えるのか、立場を明確にされたい。

技術開発による利便性向上を「善」と考えるのであれば、車が安全に利用できるよう、車の技術開発や駐車場整備を促進すべきである。

技術開発による利便性向上を「悪」と考えるのであれば、車が利用しにくくなるよう、駐車場は整備せず、幹線道路も整備せず、リニア中央新幹線も携帯電話もインターネットも利用しない、という一貫した政策体系とすべきであろう。

リニア中央新幹線も携帯電話もインターネットも幹線道路も良いが、駐車場だけは整備しないというのは、理屈が通らない。政策に一貫性がない。答弁いただきたい。

#### □答弁（⑰・⑱）

本市としては、リニア中央新幹線が開業することで、三大都市圏の一体化が進み、大経済圏の形成が期待される中、この動きを本市の成長と発展の好機と捉え、都市基盤等の強化を図ろうとするものであります。議員ご指摘の

「移動時間の短縮」や「技術開発による利便性の向上」についての善悪を考えているものではありません。当然、車を利用して公共施設へ来られる方を否定するものでもありませんので、ご理解いただきますようお願いいたします。

- ⑭ 答弁 1 ⑩・⑪・⑫において、「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<中略>施設整備も必要」と答弁している。

質問 1 ⑩・⑪・⑫において、小規模ホール整備に関する疑問を、一つひとつ丁寧に説明しているのに、これらの論拠に対しては一切答えずに、協会や委員会から意見があるから理解してほしい、としか市は答弁していない。

こういう不誠実な答弁があるから、本総合計画のパブリックコメントに対して、大きな不信感を抱くのである。

本総合計画のパブリックコメントにおいて、市民から質問 1 ⑩・⑪・⑫のような意見が提出されても、市民の疑問には一切答えずに、「協会や委員会から意見があるから理解してほしい。」という「本市の考え方」を書くのか。

それでもって、「パブリックコメントは終わった。小規模ホール整備に対する市民の理解は得られた。」などと主張するのか。

公共施設縮小の必要性が叫ばれている中、こんないい加減なやり方で、新しい公共施設を造るのか。答弁いただきたい。

#### □答弁

議員のお考えに基づくご意見をいただきました小規模ホールに関する本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

本市としましては、小規模ホールについては、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。

また、議員のお考えに基づくご意見をいただきましたが、パブリックコメントの手続きに関する本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

本市としましては、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。

- ⑳ 答弁 1 ⑩・⑪・⑫において、「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」と答弁している。

では、文化会館やあさけプラザや三浜文化会館等は、「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」にあたって、どの点が不十分なのか、その不十分さは、文化会館やあさけプラザや三浜文化会館等の施設改善や運用改善等では解決できないのか、答弁いただきたい。

- ㉑ 答弁 1 ⑩・⑪・⑫は、質問 1 ⑩・⑪・⑫で提起した具体的な論拠に対して、一切答弁していない。

⑩では舞台機構、⑪では利用調整、⑫では貸館過剰の問題を提起している。質問 1 ⑩・⑪・⑫に対して、もう一度、質問毎に別々に答弁いただきたい。

- ㉒ 答弁 1 ⑬において記されている内容は、至極当然のことである。問題は、それを実現する方法が、施設新設しかないのか、という点である。

四日市公害と環境未来館は、崇高な理念を掲げて整備されたが、施設新設ではなく、博物館の改修によって整備された。

「山車などの展示施設を兼ねた収蔵庫を整備する」ことも、四日市公害と環境未来館と同様に、既存施設の改修で行えないのか、と質問している。

本町プラザ、なやプラザ、三浜文化会館、橋北交流会館、博物館等、改修候補となりうる施設は豊富にある。また、町内にすでに整備された山車保管庫を、中を見学できるように改修する方法もある。

既存施設改修では目的を達成できないのなら、そのことが理解できるよう、既存施設改修検討結果も添えて、質問1⑬について再答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉑・㉒）

議員のお考えに基づくご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。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あり、繰り返しになります。地域の文化遺産を将来にわたって地域で継承できるよう、保存継承団体のネットワークづくりによるノウハウや人材育成手法などを共有することで、保存会単体でなく力を集めた継承に取り組み、豊かなまちづくりと地域への愛着や誇りの醸成を図ってまいりたいと考えております。

なお、地域の文化遺産を観光資源としての活用にもつなげられるよう、将来にわたり適切に保存継承していく構想について調査検討を行ってまいりたいと考えておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

㉓ 答弁1⑭・⑮・⑯・⑰・⑳は、こちらの論拠に答えず、ひたすら市の見解を開陳する、悪質な答弁の典型である。こんな答弁をするから、再質問をせざるをえなくなる。その労力たるや甚大であり、議会軽視も甚だしい。

聞き洩らし等に起因する答弁漏れが無いよう、文書質問を行っている。

しかし、文書に明確に書いても、こちらの論拠を理解してもらえないようなので、各質問で何が言いたいのかを、要約して再掲する。

質問1⑭・⑮・⑯・⑰・⑳に対して、質問毎に別々に答弁いただきたい。逃げずに、正面から答弁いただきたい。

㉔ 質問1⑭では、「子育てするなら四日市」に本当に必要な施設は、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、と述べた。

それに対して、答弁1⑭・⑮・⑯・⑰・⑳では、「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。」との答弁があった。同時に、中心市街地、郊外の既存商店街、定期市に対しては、行政

がテコ入れを行うとの答弁があった。

中心市街地の店舗、郊外の既存商店街、定期市は、民間企業である。

なぜ、中心市街地の店舗、郊外の既存商店街、定期市の民間企業には行政がテコ入れし、「子育てするなら四日市」に本当に必要な、住まいに近い商業施設（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）には、行政がテコ入れしないのか、答弁いただきたい。

なお、中心市街地、郊外の既存商店街、定期市の重要性は既に答弁いただいているため、行政のテコ入れの差の理由に絞って答弁いただきたい。

#### □答弁（⑳・㉔）

議員のお考えに基づくご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

本市としましては、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。

⑳ 「子育てするなら四日市」との旗を掲げないのであれば、子育て世代が必要とする、住まいに近い商業施設は、民間企業に任せればいいのかもしいない。

しかし、「子育てするなら四日市」との旗を掲げる以上、保育園・診療所・店舗等を飛び歩かないといけない子育て世代の実情に立脚し、今までの中心市街地偏重の商業政策を見直して、住まいの近くで必要な買物等ができる状況を維持・発展させるべきではないのか。

またこのことは、介護世帯でも、同じことが言えるのではないのか。

「子育てするなら四日市」という総合計画の根幹の旗印と、個々の政策が整合していないのではないかと問うている。答弁いただきたい。

#### □答弁

議員からは、子育て世代の実情を踏まえ、中心市街地中心の商業政策を見直して、住まいの近くで必要な買物ができる状況を維持・発展させる必要があるというご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明

したとおりでございます。

- ②⑥ 答弁 1 ⑭・⑮・⑯・⑰では、「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」「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。」とあり、郊外商業店舗の重要性に対する一定の共通認識が確認できた。

なお、大規模商業施設だけでなく、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が重要だと申し上げているので、誤解なきようお願いしたい。

ところで、答弁いただいた行政の認識が、総合計画案では読み取れない。

質問 1 ②⑤で記述したように、四日市市民の 9 割は、市制施行の当初区域である中部・橋北地区以外の区域に居住しており、自分達が居住する地域の郊外商業店舗がどうなるのか、関心が高い。

総合計画が全ての四日市市民を対象とした計画である以上、四日市市民の 9 割が日常的に利用している郊外商業店舗についての言及が、総合計画で必要だと考えるが、答弁いただきたい。

#### □答弁

議員からは、住まいに近い郊外商業店舗への認識についての言及が必要とのご意見をいただきましたが、現在、新総合計画調査特別委員会におきまして調査をしていただいております。ご指摘の内容につきましては、ご意見として承ります。

- ②⑦ 質問 1 ⑮では、郊外の商業集積の都市環境整備、具体的には、歩車道や用途整序等が不十分である、と述べた。

例えば、日永八郷線沿いの、国道 477 号バイパスから野田川までの区間は、市街化調整区域で都市計画道路も決定されていないため、交通量や商業集積の規模に応じた歩車道整備や用途整序等の計画がない。

泊鵜線と国道 365 号線との交差点付近や、環状 1 号線と富田山城線との交差点付近も、市街化調整区域のままである。

これらの郊外商業拠点について、都市計画手法等を用いて都市環境整備を図ることを総合計画で明記すべきと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁

本市は、中部圏開発整備法に基づく都市整備区域であり、三大都市圏のうちの名古屋都市圏に位置します。この都市整備区域では、計画的に市街化が図られる区域である市街化区域と市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域に区分する、いわゆる線引き制度が必須であり、一体の都市として総合的に整備し、開発し、保全する必要がある区域として、隣接する菰野町の南部、朝日町、川越町とともに四日市都市計画区域に指定されています。

こうした中で、新総合計画でもその方向性を示すように、人口減少局面において、市街地の拡大を抑制し、都市と環境が調和した持続可能なコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の形成を図ることが必要としております。

市街化調整区域においても、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ドライバーが利用するためのガソリンスタンドや飲食、喫茶等の沿道サービス施設などの立地が認められているほか、地域に必要とされる住宅や日常生活利便施設の立地を許容する地区計画制度の活用も可能となっておりますので、ご理解願います。

- ⑳ 質問 1 ⑯では、失礼ながら市長の育児休暇を実例として出し、子育て世代の現実の生活を見据えて、総合計画を策定してほしいと述べた。

都市整備部はある程度理解していただいたようだが、商工農水部は相変わらず、「中心市街地、郊外の既存商店街、定期市」のみである。

商業は何のためにあるのか。

市民生活に必要なものを市民の身近な場所で供給し、育児や介護等に向き合っている市民の日常を支えてこそ、商業の存在意義があるのではないか。

育児や介護等に追われる市民は、「中心市街地、郊外の既存商店街、定期市」まで行く余裕がない。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こそが、育児や介護等の生命線なのである。

そのことを、丁寧に説明させていただいたものであり、この論拠に対する商業政策の見解を答弁いただきたい。

- ㉑ 質問 1 ⑰では、身近な地域で日常の様々な営みが行えるよう、24 箇所の

地区市民センターを大切に育ててきたのだから、商業についても、身近な場所で買物ができることに重点を置くべきだと述べた。

答弁 1 ⑮・⑯・⑰により、郊外での買物を無視しているわけではないことが分かったが、総合計画案では、そのように読めない。

地区市民センターだけがあっても、その地域では生活できない。地区市民センターと郊外店舗の両方があるこそ、その地域で生活できる。

地区市民センターと郊外店舗の両輪で、身近な地域で行政手続きや地域社会づくりや買物ができる環境を維持・発展させることを、郊外の既存商店街や定期市に限定せず、総合計画に記すべきと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉑）

議員からは、市民生活に必要なものを身近な場所で買い物の拠点を供給することが重要だとのお考えに基づくご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

⑳ 答弁 1 ⑱では、各橋梁の対策が列挙してあるが、それは既に承知している。

これらの対策が功を奏しない場合に備えて、陸続きの場所に耐震護岸を整備すべきではと申し上げている。

日頃使用している情報系統が遮断されることを想定して、複数の情報系統を確保しておくことは災害対策の常識である。

補強した各橋梁が損傷する事態に備えることは、災害対策上、奇異なことではないと考えるが、再答弁いただきたい。

□答弁

議員ご指摘の内容につきましては、今後の港湾行政に活かしていけるようご意見として承ります。

㉑ 答弁 1 ⑲では、JR 関西本線の立体交差化や同線と交差する道路について、丁寧な説明が記されており、評価したい。

ならば、もう一步踏み込んで、中央通りを延長して、JR 関西本線上空を跨ぐ、質問 1 ⑲の提案について、答弁いただきたい。

中央通りを四日市港方面へ延長することは、JR 四日市駅周辺活性化事業

で明記されていた。また、四日市地域総合開発整備構想でも、中央通りを四日市港方面へ延長することが謳われている。

これらの計画は、時代にそぐわなくなったかもしれないが、中心市街地と四日市港とを結ぶ重要性は、失われていない。

なお補足するが、市民生活を犠牲にするような、郊外での子育てや介護等を困難にする中心市街地活性化には、異議申し上げるが、中心市街地が内在しているポテンシャルを開花させるような中心市街地活性化は賛成である。

中央通りを四日市港方面へ延長することは、中心市街地から四日市港への回遊性を劇的に向上させ、旧港や千歳地区の文化的資源や景観等が多くの人々の目にふれることとなり、中長期的には千歳地区への交流施設立地の可能性も出てくる。

**JR** 四日市駅から四日市港にかけてのエリアは、鉄道・道路・海運といった物流機能を高度化させたり、その機能を見せたりする（工場夜景に加えて、物流夜景や、鉄道とトラックの積み替え風景や、コンテナ船以外の海運作業等を見せる。）ことで、それに付帯して交流機能等が引き寄せられてくる、というシナリオを描くべき。

市民生活の身近な場所にあるべき図書館、小中学校の配置と同じように考えるべき教育施設たる図書館を、大多数の市民の住まいから遠い **JR** 四日市駅へ無理やり持って来て、大勢の市民を泣かせるのではなく、**JR** 四日市駅の物流機能を活発にすることで、新たな業務機能や交流機能を、**JR** 四日市駅から四日市港にかけて誘致する戦略を描くべきであろう。

稲葉三右衛門の銅像が港を向いて立っている交差点から、中央通りが高度を上げて、四日市港まで伸びていけば、さぞかし稲葉三右衛門も喜ぶであろう。中央通りが **JR** 四日市駅を越えていくこの跨線橋の名称は、稲葉三右衛門橋梁がふさわしい。

このような観点も加えた上で、質問 1 ⑱について、再答弁いただきたい。急な提案であり、調査や調整を行うまでは約束しづらいだろうが、検討着手までは総合計画に明記すべきであり、答弁いただきたい。

## □答弁

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。今後、道路整備の方針の策定に取り組む中で、具体的な対策を検討してまいります。

③ 答弁 1 ⑳では、立地適正化計画や市街化調整区域での新規居住について、丁寧な説明が記されており、評価したい。

しかし現在の総合計画案では、このような政策意図は伝わらない。

本年6月定例会議会で、井上進議員の「西南部地域にはバス路線しかなく、しかも停留所までは遠い。」という一般質問に対して、都市整備部長は、「バス路線網が維持できるよう、適切に居住の誘導を図る」と答弁しており、交通が不便であると市議会議員が訴えたら、公共交通が便利な地域へ移転せよと市は答えるのだと理解した。

この答弁はないだろうと考え、質問1では、その政策の不当さを訴えた。

人口減少時代にあって、都心居住を推進したら勝ち組になれる保証はない。郊外居住や農村居住を推進した方が、人々から選ばれて、勝ち組になれる可能性もある。

幸い本市は、都心居住も郊外居住も農村居住も選ぶことができる。農村居住から、森市長のようなスーパースターが出ることもある。

居住の多様性が、郷土を支える人材の多様性につながるものであり、都心居住も郊外居住も農村居住も推進するという姿勢を、総合計画で打ち出すべきではないか。答弁いただきたい。

## □答弁

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

前回の答弁では、立地適正化計画における居住誘導区域について、災害リスクの高い区域や産業の維持・増進を図る区域などを除き、ほぼ市街化区域を指定する方向である旨の説明をさせていただきました。これは、中心市街地だけでなく臨海部既成市街地や郊外住宅団地、宅地化が進行している宅地と農地の混在地域など、市街化区域内の各地域が居住誘導区域に設定されるということになります。

また、市街化調整区域においては、既存集落の維持に向けて開発許可規制の緩和制度や地区計画制度の運用などの施策を講じている旨も説明させていただきました。

新総合計画においても、こうした考えを基に検討を進め、中心市街地や富田駅周辺、郊外住宅団地や既成市街地などの既存住宅地、農業や里山の管理を担う農村集落など、それぞれの土地利用特性に応じ公共交通ネットワーク

と連動して既成住宅地の再生を図る方向性を示しております。

③③ 答弁1 ②⑥・②⑦・②⑧・②⑨・③⑩・③⑪は長文で、一見、丁寧な答弁のようだが、市の方針を開陳するだけで、こちらの質問にほとんど答えていない。

議論が噛み合うように、市の答弁を表に整理して、質問したい箇所を明確に提示するので、一問一答で答弁いただきたい。事業の必要性を一つひとつ吟味する必要があるので、一括して答弁いただくことは、厳に禁止する。

市が考える現在の駅前広場の問題点（答弁1 ②⑥・②⑦・②⑧・②⑨・③⑩・③⑪より）

- ・交通機能に特化している
- ・ふれあいモールを通して人が移動している
- ・駅前広場の面積が不足している
- ・交通モードが混在している
- ・バス乗場が分散している
- ・バリアフリーに対応する送迎スペースがない

現在の駅前広場が、交通機能に特化していることで、どのような問題が生じているのか、それは致命的な問題なのか、また、その問題があることで、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かさせないと考える根拠を答弁いただきたい。

③④ 現在の駅前広場が、交通機能に特化していても、それは駅前広場本来の姿であると考えます。駅前広場の最も重要な役割は、鉄道からバス、鉄道からタクシー・自家用車といった、交通機関同士の乗り換えをスムーズに行わしめることにあります。

現在の駅前広場は、

- ・西口は、鉄道とバス・タクシーが至近距離で乗り換えできる。また、猛暑や雪、暴風雨時等には、西口に面する百貨店や連絡通路に入って、バスの発車時刻まで、暑さ・寒さ・雨・風・雪等をしのぐことができる。
- ・南口は、中央通りを跨ぐ連絡通路や、歩行者の安全性が比較的高いスクランブル交差点を渡って、鉄道とバス・タクシーを比較的短距離で乗り換えできる。また、猛暑や雪、暴風雨時等には、南口に面する飲食店街やコンビニ、あすなろう鉄道改札口前広場に入って、バスの発車時刻まで、暑さ・寒さ・

雨・風・雪等をしのぐことができる。

・東口は、タクシーは至近距離だが、バスは、天井も壁もない青天井の駅前広場で、猛暑や雪、暴風雨等に晒されながら、西町線を渡る信号で長く待たされ、やっとバス乗降場へ辿り着く。鉄道とバスの乗り換えが遠くて不便。という現状にある。

このような状況を踏まえれば、交通機関同士の乗り換えが快適・スムーズな西口と南口のバス乗場を残し、乗り換えが不便な東口のバス乗場を廃止することが、交通機関同士をスムーズにつなぐ駅前広場として必要な改善策である。利用しやすい公共交通を考えたら、この方向しかない。答弁を求める。

- ③⑤ 現在の駅前広場が、交通機能に特化していても、駅前でくつろぎたい人は、百貨店やふれあいモール等の飲食店やベンチ等でくつろげばよい。その方が、中心市街地での消費や回遊を促すことになる。

駅前広場の面積が不足している中で、駅前広場の中に無理やり、くつろぎ空間を押し込む必要はなく、くつろぎたい人には、中心市街地の店舗や公園等の利用を促すべきと考えるが、答弁いただきたい。

#### □答弁（③③・③④・③⑤）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

駅前広場に求められる機能は、鉄道交通と道路交通との交通結節点として、鉄道と徒歩、自動車（バス、タクシー、一般車）、二輪車などとの乗継ぎを円滑かつ効率的に処理する「交通結節機能」と、都市の玄関口や人々の交流の場としての「都市の広場機能」とに大きく分けられます。

ここで、「交通結節機能」及び「都市の広場機能」を果たすために必要な空間は、それぞれ「交通空間」、「環境空間」と定義されており、駅や周辺市街地、さらには都市全体の特性を踏まえ、求められる機能を果たせるよう両者を適切に組み合わせて、確保していく必要があります。

そうしたなかで、「環境空間」として、都市の拠点を形成する市街地拠点機能や憩い・集い・語らいの中心となる交流機能、都市の顔としての景観を形成する景観機能、公共的サービスや各種情報を提供するサービス機能、防災活動の拠点となる防災機能などの機能を果たすための空間を確保していくことが重要であると考えております。

③⑥ 現在の駅前広場が、ふれあいモールを通して人が移動していることで、どのような問題が生じているのか、それは致命的な問題なのか、また、その問題があることで、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かさせないと考える根拠を答弁いただきたい。

③⑦ 現在の駅前広場が、ふれあいモールを通して人が移動していても、何の問題もないと考える。

目的に応じて、利用者が複数の駅出入口を使い分けることは、大規模な駅では普通に発生する現象である。駅出入口によって歩行者通行量に差があることは、大きな問題ではない。

また、ふれあいモール以外を通る人に対しても、市民窓口サービスセンター等が立地する自由通路等、安全な歩行空間が確保されている。

さらに、ふれあいモールに人が集まることで、都市の賑わい景観を生み出ししており、この賑わいが好きで、ふれあいモールの通行を選ぶ人もいる。

このように、ふれあいモールを通して人が移動する現状を変更すべき公共的理由は無いと考えるが、答弁いただきたい。

#### □答弁（③⑥・③⑦）

駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、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することで回遊性を高め、さらなる賑わいの創出を図る考えです。

③⑧ 現在の駅前広場の面積が不足していることで、どのような問題が生じているのか、それは致命的な問題なのか、また、その問題があることで、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かさせないと考える根拠を答弁いただきたい。

③⑨ 現在の駅前広場の面積が不足していても、各機能がコンパクトに配置され、便利で安全な駅前広場であれば、面積当りの利用者数が多く効率が良い優良駅前広場と考え、最小限の手直しにとどめて、現状の姿を継続すべきである。

各機能がコンパクトに配置された現在の駅前広場を大きく変更すべき公共的理由・合理的理由は無いと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁（⑳・㉑）

本市としての考え方は、答弁⑳, ㉑, ㉒でご説明したとおりでございます。

⑳ 現在の駅前広場が、交通モードが混在していることで、どのような問題が生じているのか、それは致命的な問題なのか、また、その問題があることで、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かさせないと考える根拠を答弁いただきたい。

㉑ 現在の駅前広場の交通モードが混在していても、タクシー乗場を集約することで、多くの問題は解決できる。

タクシー乗場を1箇所に集約することで、例えば東口の乗客待ちタクシーがゼロなのに、西口では乗客待ちタクシーが列を成している、といった現象を解消でき、タクシーに早く乗車できる場合がある。

しかし、市の案では、タクシー乗場は3箇所に分散したままであり、交通モードの混在を課題に掲げる割には、交通モードの混在を放置した計画となっている。

一方、バスは乗ろうとするバス路線が決まっているため、バス乗場を集約しても、早い便のバスに乗れることはない。

複数のバス路線が走っているバス停へ行く時は、先に来たバスを選ぶことで、早く移動することができるが、そのような乗車行動に対応できるよう、現在でも方面別にバス乗場が集約されており、現状を変更する必要はない。

このように、交通モードの混在は、タクシー乗場を集約することで、多くの問題を解決でき、バス乗場は集約する必要がないが、答弁いただきたい。

□【答弁㉒・㉓】

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

交通モードの混在を解消することで、駅前広場において通過交通や送迎車両等とバス乗場の分離を図ることや、バスやタクシー、一般車など各交通モードの分離を図ることで、路線バスの定時性や交通の安全性を向上させようとするものです。

なお、それぞれの交通機能の配置については、基本構想において、交通事

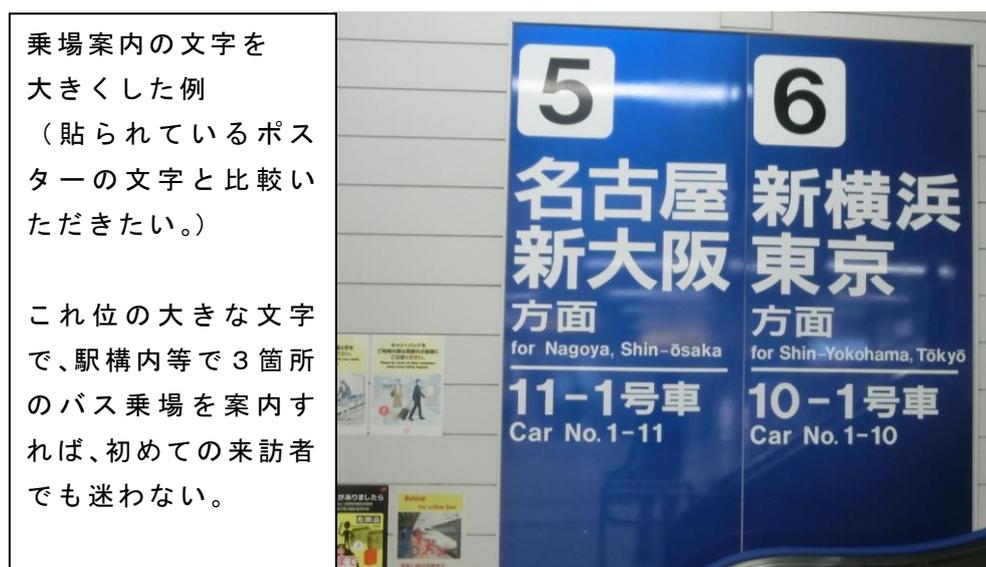
業者と協議を重ねながら計画してきたものです。

④② 現在の駅前広場が、バス乗場が分散していることで、どのような問題が生じているのか、それは致命的な問題なのか、また、その問題があることで、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かさせないと考える根拠を答弁いただきたい。

④③ 現在の駅前広場のバス乗場が分散していても、④①で述べたように、方面別にバス乗場が集約されており、大きな不便はない。

また、駅構内等のバス乗場案内の文字を大きくすることで、初めて四日市を訪れた人にも、迷わずに目的のバス乗場へ移動してもらえる。

東海道新幹線の乗場案内の写真を掲載する。このような大きな文字を用いて、駅改札口からバス乗場まで案内すれば、初めての人でも迷わない。



このように、バス乗場を集約しなくても、ソフト面での対策によって、バス乗場が分散している問題は解消できるが、答弁いただきたい。

□答弁 (④②・④③)

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

たとえば複数のバス路線が走っている市立病院のバス停へは、西広場と南広場の別々の広場から発車していますが、1箇所に集約することにより、複数のバス路線が走っている市立病院へ行く時は、先に来たバスを同一の広場内で選ぶことができるようになり、早く移動していただけるようになります。

また、これまで3箇所に分散していたバス乗場を中央通り北側車道部に集約することにより、初めて訪れた人にも分かりやすくなります。

なお、議員からは、駅構内等におけるバス乗場案内のご提案をいただきましたが、バス乗場の集約に併せ、市民や来訪者に対し、駅周辺施設や観光施設の利用も含め、各種交通の乗り継ぎをよりわかりやすく案内するための整備を行うことは重要であると考えており、今後、駅周辺整備に併せて、サイン計画についても検討してまいります。

□答弁（③③・③⑥・③⑧・④①・④②）

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。

このような経済圏の成立が見込まれる中で、中京都市圏が抱える様々な交通課題に対応し、リニア開業に合わせて国際競争力のある都市圏を創ることが重要となります。こうしたなかで、中京都市圏における都市交通の現状や将来見通し、都市交通課題とその対応についての検討が進められ、その検討結果について「中京都市圏交通計画」として取りまとめられました。計画では、目指すべき都市交通像として、「国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都」という交通像が掲げられており、都市交通政策の方向性と様々な実施すべき施策が提案されています。各都市が交通像の実現に向けて、取り組みを進める中で、四日市市としても都市の拠点となる駅前の構築に向けて、「鉄道・バス・超小型モビリティ・P&Rなどの交通機能が集積」、「駅を中心にさまざまな都市機能が集積し、駅周辺だけでなく広域的な集客力を持つ」、「駅ビル内や駅周辺に人が集まりにぎわいを生み出す空間が充実」という地域の将来像・交通像を目指し、東京都市圏へのストロー現象に打ち克つよう近鉄四日市駅周辺等整備事業に取り組んでまいります。

- ④④ 現在の駅前広場に、バリアフリーに対応する送迎スペースがないことは理解するが、それは部分的な改良で実現できるものであり、これほど大掛かり

な改造を行わなくても解消できると考えるが、答弁いただきたい。

## □答弁

駅前広場整備に係る本市の考え方は前回並びに今回他の部分でもご説明したとおりでございます。

その中で、バリアフリーに対応した送迎スペース等をしっかりと整備していく考えです。

- ④5 答弁1からは、改造後の駅前広場の特徴として、下記の点が読み取れる。一問一答で答弁いただきたい。

市が考える改造後の駅前広場の特徴（答弁1 ②6・②7・②8・②9・③0・③1より）

- 広場空間／・歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保 ・市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出 ・駅周辺の回遊性を高める。
- 歩行者動線／・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 ・歩車分離を行う ・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
- バス専用ターミナル／・3箇所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 ・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る ・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
- 送迎車両／・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 ・高架下は、円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止
- 中央通り／・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 ・駅東側の車道を南側に集約 ・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 ・南北の横断を容易にする ・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 ・まちの景観の軸としての一体的な空間を形成

広場空間として、現在の駅前広場でも、歩行者動線や待ち合わせ場所はある。憩いの場は少ないが、市の顔・玄関口として賑わいもある。駅の中に囲

い込む構造ではなく、開放的な駅であり、周辺への回遊性も阻害していない。  
現状でも広場空間としての大きな問題は無いが、答弁いただきたい。

#### □答弁

本市としての考え方は答弁③③、③④、③⑤、③⑧、③⑨でご説明したとおりでございます。

前述したように、現状の近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化していることから、駅西側に向かう歩行者動線や待ち合わせ、集合場所となるような空間を整備することにより、駅前広場が市の顔・玄関口として四日市を印象付けるような美しい空間となるよう整備していく考えです。

- ④⑥ 歩行者動線として、駅階段と直結している西口及び南口にバス乗降場を集約すれば、東口への歩行者用デッキの設置は不要である。

バス乗降場を遠くの東口へ移転するから、歩行者用デッキが必要になるのであり、バス乗降が不便になる上に、費用もかかり、この施策には良い点が全くない。

費用対効果を考え、駅階段と直結している西口及び南口にバス乗降場を集約して、歩行者用デッキの設置を不要とすべきだが、答弁いただきたい。

- ④⑦ 市の案では、歩行者用デッキを、西町線と中央通りの交差点に設置しているが、市の案での両道路の交差点は変則的な形状であり、未来永劫通用する汎用的な交差点形状ではない。

中央通りから西町線へ入る時に、現在は1回の右左折で済むところ、改造後は2回の右左折が必要になる。交差点を近接して設けると、少しの車の滞留で、両方の交差点が塞がる可能性があり、交通計画上、失敗作である。

こんな変則的で失敗作の交差点は、運用開始後に批判を受けて、再改良を迫られる可能性が高い。

その時に、この変則交差点に合わせた歩行者用デッキが建っていると、交差点改良の障害になるため、歩行者用デッキは設置すべきではないが、答弁いただきたい。

④⑧ 歩行者用デッキは、近鉄四日市駅及び近鉄百貨店の2階床が起点になると思われるが、この高さでは、道路の車両限界により、西町線及び中央通りを越えることができない。

そのため、近鉄百貨店を出た場所で、歩行者用デッキの高さを上げて、西町線及び中央通りを越えることになる。

歩行者用デッキは、エスカレータ・エレベータを備えると答弁にあり、車椅子等利用者やエスカレータ・エレベータの点検・修理等に対応できるよう、階段・エスカレータ・エレベータの三セットを、歩行者用デッキの高さが変わる場所に設けることになる。重量があるこれらの設備を力学的に支えるために、地上のかなりの空間を装置の柱や壁等で占有することになる。

こんな大掛かりな昇降設備を、近鉄百貨店前並びに歩行者用デッキの終点が設けられる中央通り歩道及び楠並木に設けたら、地上の歩行空間が狭くなってしまう。

近鉄百貨店前やスターアイランド前の歩道に、階段・エスカレータ・エレベータの三セットを設けた場合の空間変化を想像いただきたい。人が一番集まる場所で、歩道を狭くするのは、明らかに間違いである。

これだけの昇降設備を有しているため、初期費用や維持費用も多額になる。

このように歩行者用デッキは、駅前空間を窮屈にし、初期費用や維持費用も多額になるため、設置すべきではないが、答弁いただきたい。

④⑨ ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等とあるが、近鉄百貨店展望エレベータや、同百貨店上階のレストランの方が、中央通りのビューポイントとして、はるかに優れている。

歩行者用デッキから得られる眺望は、近鉄百貨店2階からの眺望とほぼ同じであり、眺望を得るための既存手段がある以上、前述した問題点を抱えてまで公共が整備すべき施設ではないと考えるが、答弁いただきたい。

□答弁（④⑥・④⑦・④⑧・④⑨）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

近鉄四日市駅は鉄道が高架化されており、駅改札階が2階にあります。歩行者用デッキは駅改札階と1階レベルのバス専用ターミナル・南広場の交通機能や、並木空間・駅周辺市街地の歩行空間とを結ぶ施設、あるいは駅周辺

の車道と歩行者の分離を図る施設として必要となるものです。

また、歩行者用デッキは、普段の移動中の中央通り（並木空間）の美しい景観や眺望が観られるようビューポイントとしても活用できます。

基本構想では、極力広い空間を確保するよう配慮しながら歩行者動線を設定しており、歩行者用デッキや地上部の歩行空間等を整備することにより、まちの回遊性の向上や乗り継ぎ利便性・快適性の向上が図られると考えております。

- ⑤⑩ バス専用ターミナルとして、3箇所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あるが、④③で述べたように、バス乗降場が複数であっても、バス乗降場案内表示の改善で、初めて訪れた人にも分かりやすくできる。

また③④・④⑥で述べたように、バス乗降場を集約するなら、駅階段とバス乗降場が直結している西口及び南口を集約すべきである。

現在でも鉄道改札口から遠く、歩行者用デッキが無ければ、鉄道からバスへの乗り換えにあたって、猛暑や雪、暴風雨に晒される東口は、バス乗降場として適していない。

歩行者用デッキがいかに不適切な設備であるかは、④⑥～④⑨で述べており、歩行者用デッキの整備は市民の理解を得られない。

歩行者用デッキが無ければ、バス利用者が過酷な環境に晒される、東口へのバス乗降場集約は適切ではない。答弁いただきたい。

- ⑤⑪ 駅東口に集約されるバス乗降場の半分は、楠並木に設置される。

楠並木でバスを待つ過酷さは、今この真夏のよく晴れた暑い日に、楠並木で数十分佇んで、体感していただきたい。体力が弱った高齢者等は、まず倒れる。市はバス利用者を病院へ送りたいのかと、疑わずにはいられない。

楠並木でバスを待つ姿が絵になるのは、春秋の穏やかな日だけである。

猛暑の日は汗だくになり、酷雪や寒風の日には凍えあがり、暴風雨の日にはズブ濡れになる。バス利用者を、そんな過酷な環境に追いやるのが、賑わい・もてなし空間の創出なのか。

たとえ、楠並木にバス乗降場用の屋根を付けたとしても、猛暑・酷雪・寒風・暴風雨等は防げないし、一方では屋根が楠並木の景観を損ねる。

こんな非人間的で、都市景観も損ねる駅前広場改造は、断じて認めることができない。答弁いただきたい。

□答弁（⑤⑩・⑤⑪）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

基本構想策定に当たっては、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想案」に対し、市民意見募集を行いました。意見募集では、基本構想案の主な5つの考え方である「広場空間」や「歩行者用デッキ」、「バス専用ターミナル」、「送迎車両、高架下」、「並木空間、車道空間」に対し、市民の意見も伺いながら取り組んで、基本構想として取りまとめたものです。

なお、議員からご指摘のあった歩行者用デッキやバス専用ターミナル、並木空間については、使いやすく快適な歩行空間やバス待ち環境の確保に向けて、今後、基本計画を進める中で、詳細に検討してまいります。

⑤⑩ 送迎車両として、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とあるが、西広場の乗降場は市の計画では、みずほ銀行の前に設けられる。

しかしこの場所は、近鉄百貨店駐車場に入る車が、入庫待ちのために列を成す場所であり、特に土日祝日は中央通りの車線から渋滞している。

そのため、送迎車両がこの乗降場へ辿り着くのに時間を要するとともに、乗降後、この場所から車を動かそうとしても、近鉄百貨店駐車場の入庫待ちの車列に阻まれて、この場所から車を出すことができない。

このように、西広場の送迎車両用乗降場は、機能しないことが明らかであり、送迎車両に使われぬ。既に計画が破綻している。答弁いただきたい。

□答弁

特定日、特定時間における、近鉄百貨店駐車場への入庫待ちの車列による渋滞の発生については、市も認識をしております。

こうした状況も踏まえて、交通シミュレーションを行いながら、駅周辺の交通処理について、基本計画の中で検討を進めてまいります。

⑤⑪ 南広場の送迎車両乗降場は、市の計画だと現在のバス停等に設けられる。

この場所には現在でも、送迎車両用乗降場が設けられているが、利用状況

は芳しくない。

南広場の送迎車両用乗降場を整備しても、現在の送迎車両用乗降場と同様に、あまり利用されないのではないか。この場所へ送迎用車両を誘導しようとしても、絵に描いた餅になるのではないか。答弁いただきたい。

- ⑤ もし、改造後の南広場送迎車両用乗降場が利用されるように、啓発や規制等を行うと答弁するのなら、なぜ現時点で、そのような対策を講じないのか。現在の送迎車両用乗降場も、必要があって先行整備したのだから、利用されるよう、駅前広場の改造まで待たず、現時点で最大限の努力を払うべきではないか。そして、計画する乗降場が本当に市民に利用されるのか、現在の送迎車両用乗降場を見ながら、検証すべきではないか。答弁いただきたい。

□答弁（⑤・⑥）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

南広場の送迎車両用スペースについては、駅改札階と南広場を歩行者用デッキでの接続することとあわせて、その利便性を向上させ、市民に利用しやすいものにしていきたいと考えております。

- ⑥ 高架下は、円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止とあるが、実現可能なのか。

公安委員会による交通規制も想定していると思われるが、駐停車禁止標識を立てても、数分以上違反状態が続く駐車違反等と異なり、車の乗降は短時間で済むため、交通違反の取り締まりは難しく、24時間・365日、警官が現場で立哨しない限り、駐停車禁止を実現することは困難である。

車の乗降がしにくくなるよう、歩道と車道の間には柵を作るというが、高架下東西の横断歩道まで歩けば歩車道同士の人々の行き来は可能であるため、決定打にはならない。

工事完成当初は市職員等も現場に投入して、駐停車禁止を実現できても、その後、何十年間と続く道路の利用において、人を高架下に配置し続けることは不可能である。

高速道路ならともかく、人を常に張りつけないと機能しない一般道路など、

失敗作以外の何物でもない。

機能維持にこんなに人件費がかかる一般道路は、金食い虫であり、断じて認めることができない。答弁いただきたい。

- ⑤⑥ 中央通りの現状片側 3 車線を 2 車線（西浦通り～国道 1 号）にするとあるが、これは高架下の駐停車禁止が、24 時間・365 日、継続することが前提である。高架下に駐停車されたら、片側 1 車線となり、中央通りの機能は著しく低下する。

現在でもラッシュ時は、近鉄四日市駅へ向かって中央通りの 3 車線を同時に車が走ってくる光景がよく見られる。これが片側 1 車線になったら、大変な渋滞を引き起こす。

前述した通り、高架下を常に駐停車が無い状態で維持することは、極めて困難であり、現実には駐停車が発生する結果、高架下が片側 1 車線になることを想定する必要がある。

近鉄四日市駅は、鉄道に乗車する人が、公共交通機関や車等を使って、最も多く集まる駅である。様々な人が大勢集まってくる。急いでいる人もいる。閑散駅と異なり、行政のコントロール通りにならないと覚悟した方がいい。

24 時間・365 日の駐停車禁止を前提に、中央通りを片側 2 車線にする計画は、空理空論であり、撤回すべきだが、答弁いただきたい。

#### □答弁（⑤⑥・⑤⑦）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

基本構想策定の過程において、駅周辺の再編に合わせ、円滑な道路交通を確保するために、中央通り高架下における送迎車両の路肩への駐停車を禁止し、送迎車両が安全に駅前広場を利用していただけよう、警察も含めた関係者が集まり、しっかりと議論を重ねてきたものです。

柵の設置などの具体的な駐停車禁止策については、交通処理の検討とあわせて、基本計画の中で検討を進めてまいります。

- ⑤⑦ 駅東側の車道を南側に集約とあるが、その結果、中央通り南側の歩道は、現在より狭くなる。

中央通り南側の歩道には、人が溜まったり、腰を下ろして休む空間が天然

石でしつらえてあるが、改造によって、それらを全て取り壊して、今より狭い、のっぺらな歩道になってしまう。

あまりにも、中央通り南側の沿道や背後の街を軽視した計画ではないか。回遊性を高めるという目標には、中央通り南側への回遊性を高めることも含まれているのではないか。中央通り南側への回遊性を高める工夫が行われている現在の歩道を、なぜ全て取り壊すのか、答弁いただきたい。

なお、バス乗降場を中央通り北側に設けるため、といった、分かり切った答弁は厳禁である。ここでは、中央通り南側の沿道や背後の街、そこへの回遊性を軽視していることに対する答弁を求める。

#### □答弁

今回の計画では、活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行者空間として、北側の歩道と一体化しております。これに合わせて、中央通りを現状の片側3車線から2車線とし、並木空間の南側に車道を集約して配置することで歩行者の横断距離が縮まり、南北両側の歩行者空間を近づけるということに配慮しました。

また、駅からの動線としても、直接1階レベルの南側歩行者空間に歩行者用デッキを通じて降りられるように計画しており、中央通り南側への回遊性も考慮した計画としております。

- ㊦ 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あるが、㊥で述べた通り、楠の並木空間をバス待ち空間として活用することは、不適切である。バス利用者をモルモットのように扱う暴挙である。

楠の並木空間は、暑さ・寒さにめげずに、そこを歩きたいと志す人を対象に、歩行空間、賑わい空間として活用すべきである。

バス乗降場を持つてくることで、楠の並木空間を特段歩きたいと思っていない人まで無理やり巻き込むべきではない。

現在の西口及び南口のバス乗降場は、背後の商業施設等を利用して、バスの待ち時間を安全・快適に過ごせるという優れた機能を備えている。そこからバス乗降場を引き剥がして、猛暑・酷暑・酷雪・寒風・暴風雨等に晒される楠の

並木空間へバス乗降場を持つてくることは、市民いじめ以外の何物でもない。  
答弁を求める。

□答弁

本市としての考え方は、答弁⑩、⑪でご説明したとおりでございます。

- ⑩ 「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。」とあるが、まったく理解できない。驚愕の答弁である。

中央通りは、20年前の地下駐車場建設と同時に現在の歩車道の形を作り、昨年、舗装を一新した。これが、耐用年数を過ぎて、リニューアルが必要だとするのなら、四日市市のほとんどの道路は、リニューアルが必要である。昭和時代の舗装が残っている道路など、四日市市にいくらでもある。

20年で耐用年数が来るなんて、どこまで脆弱な道路なのか。今回の計画で改造する中央通りも、20年しかもたないポンコツ道路なのか。

こんなに寿命の短い公共施設を造ったことは、明らかに税金の無駄遣いである。許しがたい税金の無駄遣いである。

20年でダメになる道路を造った責任も含めて、答弁いただきたい。

もし、「20年間で情勢が大きく変わった」と答弁するなら、近鉄四日市駅を取り巻く情勢は、この20年で何がどう変わったのかも答弁いただきたい。

ちなみに、リニア中央新幹線の開通は20年前にも分かっていたし、中心市街地の活性化は20年前にも課題になっていた。一体何が変わったのか。

□答弁

議員ご指摘の内容につきましては、ご意見として承ります。

近鉄四日市駅とJR四日市駅を結ぶ市のシンボルロードである中央通りにおいて、タイルや御影石による歩道の高質化の整備から20年程が経過し、舗装材の劣化により損傷が発生した箇所をその都度応急的な修繕で対応してきました。しかし、歩行者も多く、安全な歩行空間や美観の維持を図るため、リニューアルによる修繕を進めているものです。

- ⑥ 「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。」とあるが、信じがたい数字である。

「将来、幹線道路が全て整備された場合」とあるが、中央通り周辺の幹線道路はほとんど整備が済んでいる。千歳町小生線が一部未開通であるが、千歳町小生線が全通したら、中央通りの交通量は 19,500 台／日から 5,100 台／日へと、1／4 に激減するのか。

さらに、中央通りが一部未開通であり、伊倉生桑線と併せて全通すると、国道 477 号及び国道 477 号バイパスから都心へ向かう交通が、中央通りに流入するため、中央通りの交通量は増えるはずである。

中央通りの現在の交通量が、将来 1／4 に激減するとの答弁は、あまりにも理解しがたく、どうしてそうなるのか、詳細に答弁されたい。

#### □答弁

将来交通量推計については、国において全国道路・街路交通情勢調査で把握した交通量や自動車の動きを基に、北勢バイパスなどの幹線道路が全て整備された場合においてどのように車が流れるか推計しています。

その結果を見ると、国道 477 号バイパスで約 20,000 台、接続する西新地久保田線でも約 20,000 台の交通量が分配される計算となっています。

一方で、国道 477 号は約 20,000 台、接続する伊倉生桑線でも約 20,000 台の交通量が分配されておりますが、近鉄四日市駅前に至るまでの間に交差する日永八郷線では約 20,000 台、堀木日永線、赤堀山城線でそれぞれ約 10,000 台と交通量が分配されています。

なお、四日市中央線と並行する千歳町小生線の赤堀山城線から国道 1 号までの区間でも約 10,000 台が分配される計算となっています。

- ⑥ 答弁 1 ③②・③③・③④も、質問に答えていない。一問一答で答弁いただきたい。

同答弁に、「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」とあるが、

現在の図書館は、この条件を満たしているか否か、答弁いただきたい。

なお答弁 1 ⑨に、「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。」とあり、近鉄の最寄駅から徒歩 10 分～15 分以内であれば、公共交通機関を利用できる範囲であると答弁しているので、徒歩 12 分の現在の図書館は、公共交通が不便ではない。

#### □答弁

現在の図書館は市内中心部に立地しており、近鉄の最寄駅からはやや離れているものの概ね当条件を満たしているものと思われまます。

また、質問 1 の⑳・㉑・㉒については、前回のご説明のとおりですのでご理解いただきますようお願いいたします。

- ㉓ 答弁 1 ㉑・㉒・㉓に、「また、近隣市町の図書館との図書サービスの広域の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。」とあるが、これは市町村立図書館では、ほとんど考慮する必要はない。

市町村立図書館は、自市の市民の利便性を第一に考えるべきものである。

「近隣市町の図書館との図書サービスの広域のかつ相互的な利用」は、相互貸借制度によって、図書を図書館同士で融通するものである。よって、図書館がどこに建っていようと、図書を車で運搬するため、関係がない。

もし、近隣市町から来館する図書館を目指しているのであれば、質問 1 ㉓で記したように、「「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都市機能となった、という順番であるべきだ。」

近隣市町から来館する大規模な図書館を目指しても良いが、四日市市民の利用のし易さを第一に考えて、「四日市市民の生活圏」に整備すべきである。

四日市市立図書館は、まずは四日市市民のための教育施設であり、近隣市町にとっての教育施設を兼ねるのは副次的なものだ。よって、近隣市町からの来館は、立地にあたって考慮すべきではないが、答弁いただきたい。

#### □答弁

議員のお考えに基づくご意見をいただきましたが、本市としての考え方は

前のご説明したとおりですので、ご理解いただきますようお願いいたします。

- ⑥③ 答弁 1 ③②・③③・③④に、「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」とあるが、多世代交流機能や情報発信・コミュニケーション機能、憩いの空間は、文化会館・なやプラザ・本町プラザ・橋北交流会館・三浜文化会館等も備わっている機能である。

多世代交流機能や情報発信・コミュニケーション機能、憩いの空間を持つ文化会館・なやプラザ・本町プラザ・橋北交流会館・三浜文化会館等は、中心市街地での立地をうるさく言わないのに、なぜ図書館だけ、中心市街地での立地を強調するのか、答弁いただきたい。

#### □答弁

中央図書館は、様々な世代が集う知の拠点として、大変重要な施設であると認識しており、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ると考えております。そのため、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考えております。

- ⑥④ 図書館は、その教育機能の充実よりも、中心市街地活性化に役立てる議論が先行し、森市長が市議会議員だった時に、森議員（当時）もそのことに疑問を呈している。

<https://ameblo.jp/mori-tomohiro/entry-12168589259.html>

<https://ameblo.jp/mori-tomohiro/entry-12169265537.html>

<https://ameblo.jp/mori-tomohiro/entry-12173917187.html>

<https://ameblo.jp/mori-tomohiro/entry-12176932726.html>

そのため、図書館関係者や図書館利用者等の間に、新図書館に対する拒否反応が非常に強い。新図書館は、非常に不幸なスタートを切っている。

そのことに思いを致し、新図書館は、子どもや大人に対する教育機能を充実させること及び、四日市市民の来館しやすさを第一にすることを明言し、実質的な中心市街地に立地する現在の図書館を増改築・改修することも含めて検討すべきだが、答弁いただきたい。

⑥⑤ 答弁 1 ③②・③③・③④に、「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。」とあるが、この答弁を踏まえれば、現在の図書館を都市機能誘導区域に含めれば、現在の図書館の増改築・改修に国の支援が得られる。

現在の図書館は、中心市街地活性化基本計画の対象区域に隣接し、近鉄四日市駅から徒歩 12 分と近く、図書館周辺に、中心市街地にしかない種類の店舗や事務所等が図書館に引きつけられて立地しており、さらに民間投資等によって、中心市街地が図書館や市立四日市病院が立地する西方向へ範囲を拡大し続けており、現在の図書館を都市機能誘導区域に含めることについて、拒否する理由は何もないが、答弁いただきたい。

⑥⑥ 答弁 1 ③⑤・③⑥に、「現在の図書館の建物が竣工から 40 年以上経過している」とあるが、質問 1 ③⑤で述べた「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」の問題提起に答えていない。答弁いただきたい。

⑥⑦ 答弁 1 ③⑤・③⑥に、「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」とある。現在の図書館を増改築・改修等することは、近鉄四日市駅直結エリアや JR 四日市駅直結エリアと比べて、市有地であり、「より具体的で実現性の高い」方法だと考えるが、答弁いただきたい。

もし、市有地よりも近鉄や JR の民有地の方が、「より具体的で実現性の高い」方法だと言い張るのであれば、納得いく理由を答弁いただきたい。

□答弁（⑥④・⑥⑥・⑥⑦）

議員からは、図書館の増改築・改修や長寿命化についてご意見をいただきましたが、本市としての考え方は前回ご説明したとおりですので、ご理解いただきますようお願いいたします。

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すので、ご理解をお願いいたします。

#### □答弁（㉓）

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

都市機能誘導区域は一般的な徒歩圏である半径800mを基準に、これまでのまちづくりの経緯や地形地物などを考慮し、中心市街地活性化基本計画の計画区域に設定しております。

#### ㉓ 答弁1 ㉓は、尋ねていないことを延々と答弁され、閉口している。

総合計画に空き家対策を盛り込むのなら、「鈴鹿市 移住・定住ポータルサイト」のように、四日市市の多様な地域の魅力をアピールし、空き家物件の価値を高めて情報発信すべきだ。「鈴鹿市 移住・定住ポータルサイト」と同じようなサイトを四日市市でも導入してはどうか、が質問の趣旨。

的を絞って、再度答弁いただきたい。

#### □答弁

空き家対策につきましては、前回ご説明したとおり、しっかりと取り組んでまいります。インターネット上でのPRについては、今後研究してまいります。

⑥⑨ 答弁 1 ③⑨・④⑩・④⑪・④⑫は、現実の市民生活への寄り添い方が足りない。時間不足に困っている市民を、どうしたら助けられるかの視点が足りない。

本質問⑮～⑱で記したように、市民はやむにやまれず、短時間で移動できる車を利用している。時間に追われる市職員がやむにやまれず公用車を利用しているように、時間に追われる市民もやむにやまれず車を利用している。

また、本質問⑳～㉑で記したように、時間に追われる市民はやむにやまれず、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。

公共交通にのんびり乗って、中心市街地までのんびり買物に来て、のんびり帰っていく、というライフスタイルは、育児や介護等を抱える世帯は特に、不可能である。

車に乗って、家の近くの郊外店に買いに行くからといって、環境や健康やまちづくりに配慮していないのではない。本当にそうするしかないのである。

「子育てするなら四日市」という旗を掲げるのなら、育児や介護等を抱える世帯は時間に追われており、公共交通や中心市街地の利用は難しいという実態を踏まえて、総合計画を立案すべきであり、答弁いただきたい。

## □答弁

本市としての考え方は前回ご説明したとおりでございます。

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、過度なマイカー利用から少しでも公共交通の利用を増やし維持を図っていき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。

なお、新総合計画では、公共交通ネットワークの維持・再編と公共交通分担率を高める取組とともに、円滑な市民生活と産業を支える道づくりを位置付けており、渋滞の解消や計画的な修繕、歩いて暮らせるまちづくりと連動した安全な道づくりなどに取り組んでいく考えです。

⑦⑩ 答弁 1 ④⑬・④⑭・④⑮・④⑯は、根拠数字等を丁寧に説明いただいたが、こちらの質問に対する答弁が抜けている。一問一答で答弁いただきたい。

同答弁に、「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。」とあるが、では、この問題に対して、どのような解決策を総合計画に記すのか、答弁いただきたい。

⑦ 答弁 1 ④③・④④・④⑤・④⑥を踏まえると、国道 477 号及び国道 477 号バイパスから市街地に向けての交通量は、稲葉町大井手線や久保田橋以東の国道 477 号では担いきれず、増え続ける交通量の新たな受け皿として、四日市中央線及び伊倉生桑線の整備が急務だと思われるが、両都市計画道路の整備について、総合計画でどのように位置づけるのか、答弁いただきたい。

⑧ 質問 1 ④④で記したように、四日市中央線計画地周辺は、公園が無い、道幅が狭い等の課題を抱えており、一方で子育て世代が多いという特徴もある。

「子育てするなら四日市」を掲げるなら、この地域の住環境整備は待ったなしであり、道路整備と住環境整備を同時に進める、小規模土地区画整理等の事業が必要だと考えるが、答弁いただきたい。(質問 1 ④④再掲)

⑨ 質問 1 ④④で記したように、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すべきだと考えるが、答弁いただきたい。(質問 1 ④④再掲)

⑩ 質問 1 ④④で記したように、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、市立四日市病院や現図書館や文化会館への来館利便向上と、それらの施設来館の鉄道利用促進と、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た一体的な地域整備を行うことを、総合計画に明記すべきだと考えるが、答弁いただきたい。(質問 1 ④④再掲)

⑪ 四日市市の道路整備は、まだまだ遅れている。本年 6 月定例会で一般質問したように、歩道未整備・右折帯未整備・未開通等の道路が沢山ある。

道路整備は長期的な視点でと言うが、今生きている市民が亡くなってから道路が完成するのでは、税金の納め甲斐がない。

新名神高速道路・国道 477 号バイパス・北勢バイパス等の整備により、交通量がどんどん増えている道路もあり、これからの十年、二十年は、未整備・未開通の道路の整備に全力を傾けるべきである。

近鉄四日市駅前広場やその前後の中央通りの化粧直しは、未整備・未開通の道路の整備に比べれば、優先順位はぐっと下である。

近鉄四日市駅を化粧直しせずとも、リニア中央新幹線の開通効果を十分活かすことができる。

四日市市の顔は、近鉄四日市駅だけではない。港・臨海工業・内陸工業・中心市街地や郊外の商業・漁業集落・農村集落・住宅団地・海・川・山・水田・畑・茶畑・里山等々、市域の全てが四日市市の顔である。これらを総動員して、オール四日市でリニア中央新幹線の開通効果を取り込むのである。近鉄四日市駅前だけに、その重荷を押し付けなくていい。

歩道の無い通学路を通っている子ども達が毎日危ない目をしているのに、中央通りの歩道をあーでもない、こーでもないといじくるのは、間違っている。そんな暇と金があるなら、未整備の道路を少しでも良くするべきだ。

何が緊急に求められているのか、優先順位を考え直して、総合計画に反映すべきだ。答弁いただきたい。

#### □答弁（⑩・⑪・⑫・⑬・⑭・⑮）

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 20 km 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、菰野 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、総合計画においては、道路整備方針に基づき、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ともに、渋滞が顕著な交差点や中心部周辺のネック点解消に必要な道路整備を進めることとしております。

また、議員ご指摘の四日市中央線整備に合わせた区画整理や新駅設置、容積率の変更については、ご意見として承ります。

⑦ 答弁1⑭では、太陽光発電に関する答弁しかないが、広く緑地保全を実現するための都市計画制度について問うている。

答弁に記された風致や山林保全の重要性は、四郷地区だけに限定されるものではなく、水沢・小山田・内部・河原田・桜・川島・常磐・神前・三重・海蔵・羽津・県・保々・下野・八郷・大矢知等の里山でも重要である。

それらの地区でも風致地区や、もし風致地区の規制が緩いなら、緑地保全地域や特別緑地保全地区等を指定して、緑地を守っていくことを総合計画に記すべきと考えるが、答弁いただきたい。

#### □答弁

四日市市都市計画マスタープラン全体構想では、市域東部を既存の都市機能を活用しつつ、商工業などの経済活動や都市居住を進める「都市活用ゾーン」、市域西部を点在する住宅市街地や工業団地、既存集落などが、既存の樹林地や優良な農地などの豊かな自然環境と共生し、今後とも良好な環境を維持していく「自然共生ゾーン」とし、それぞれの特色や地域性を生かしたまちづくりを進めることで、市域全体として「自然と都市の調和のとれたま

ちづくり」を目指すこととしております。

また、まちづくりの基本的な考え方のひとつに「自然環境の保全と創出」を掲げ、土地利用の基本方針では、自然共生ゾーン内の樹林地や里山については保全を中心とした土地利用を進めることとしております。

さらに、都市計画マスタープラン全体構想の緑に関するアクションプランとなる「四日市広域緑の基本計画」においては、市街地外縁部の丘陵樹林地については保全すべきであると位置付け、風致地区の維持や民有緑地の所有者の協力を得て、地域住民とともに市民緑地制度による里山の保全・活用にも努めてきたところで、総合計画では都市農地や市街地外縁部の里山の保全を図ることとしております。

既存の樹林地が伐採され、緑が失われてしまうと、その回復には、多大な時間と労力を要することとなります。しかしながら、こうした里山の多くは民有地であることから、行政だけでは全ての里山を守ることは難しい状況があります。

風致地区や緑地保全地域、特別緑地保全地区については、土地所有者が土地利用に関して大きな制限を受けることになるため地権者の理解も必要になるとともに、特別緑地保全地区では、その地権者より買取りの申し出があった場合、市は買取り義務が生じるなど財政面での課題もあり、新たな地区の指定については多くのハードルがありますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

- ⑦ 答弁1④7は、答弁（⑳・㉑・㉒・㉓・㉔・㉕・㉘）で回答済とあるが、こちらの意図が伝わっていないので、説明する。

総合計画案 政策8 健康・福祉は、「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、この言葉を政策推進部や都市整備部や商工農水部も、かみしめていただき、総合計画を立案していただきたい。

郊外でなく中心市街地に住み、郊外でなく中心市街地で買物すべき、という中心地優先の考えは、四日市でなく東京に住み、四日市でなく東京で買物すべき、との思想に行きつき、四日市市を減ぼすことになる。

「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、各地域を大事にする目標こそが、地方自治体の存在理由であり、本市の市域

全てを魅力的にする総合計画を創り上げていただきたい。答弁いただきたい。

□答弁

議員からの励ましの言葉として受け取らせていただきました。答弁⑳でもご説明させていただきましたが、本市としましても「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」まちを目指して、次期総合計画に取り組んでまいります。ありがとうございました。